

韓国平澤港振興国際セミナー

ERINA特別研究員 三橋郁雄

2005年2月15日、標記セミナーがソウル南方60kmの平澤で開催された。この港は日本ではなじみが薄いが、ソウル首都圏を内在する京畿道のメインポートとして機能している。ソウル首都圏には仁川港があるが物理的に拡大の余地が限られていることと、京畿道の産業活動が非常に活発であることから、仁川から60kmしか離れていない平澤に巨大港湾の建設が進められている。本セミナーは平澤港の将来の方向について、外国から呼んだ専門家の意見を参考に韓国港湾関係者海運関係者が意見交換すべく開催されたものである。

京畿道は人口が約1千万人（ソウル特別市を除く）で貿易額は613億ドル（2002年）韓国のGDPの23%を占める。3万の中小企業が存在し、韓国ハイテク産業の30%がここに集積している。

平澤港は年間の貨物取扱量は44百万トン、入出港隻数は14千隻、背後に起亜の自動車工場があり、年間の自動車輸送台数は58万台、コンテナ取扱量は15万TEUである（いずれも2003年値）。

平澤港には東埠頭に、ボスコ専用岸壁（3万トン対応1バース、鉄鋼関連品）、現代と起亜の専用岸壁（3万トン対応2バース、自動車）、公共岸壁（3万トン対応1バース、一般雑貨）があり、西埠頭には、港湾公社運営岸壁（3万トン対応2バース、コンテナ及びフェリー）がある。このほか唐津地域に韓宝製鉄の専用岸壁（スクラップ用、5万トン対応1バース、3万トン対応2バース）がある。

将来の建設計画は壮大であり、1989年からスタートし、2020年までの間に、97バースを4段階に分けて作ることとしている。現在は東埠頭の5号（建設主体ボスコ）6号（政府）7号（政府）8号（政府）9号（起亜）10号（起亜）岸壁、西埠頭の3号（政府）4号（政府）岸壁が建設中である。いずれも3万トンから5万トン対応である。

このように華々しく港湾整備が進行中であるが、韓国内には施設供給が需要に対し、過剰ではないかとの意見もあり、港湾当局者（主として京畿道関係者及び中央政府）が香港、中国、日本から港湾の専門家を呼んで、その意見も参考にしつつ、今後の可能性を意見交換したものである。参加者は3百人、4百人の規模である。

京畿道の立場は、多くのソウル駐在外国人が呼ばれた前夜祭での京畿道知事挨拶及びセミナー当日に行われた主催者説明で明らかである。即ち、平澤港は渤海、黄海に面しており、しかもソウル首都圏に非常に近い。産業活動が盛

んな上、広大な未利用地が存在し、韓国主要都市と繋がる高速道路網と接続している。韓国と中国の貿易が今後、益々盛んになり、北東アジアの経済が黄海経済圏により牽引される時代になるとき、その物流の中心港湾として平澤港は大きな役割を發揮する、と言うものである。

セミナーは2部構成で行われ、第1部は平澤港のコンテナターミナルの将来方向をテーマに、香港大学のDong-Wook Song教授と上海海事大学の徐劍華教授の基調講演のあと、韓国港湾海運関係者が両教授を入れて7人ほどでパネルディスカッションをした。第2部は平澤港のロジスティックパークとしての将来方向をテーマに、私が基調講演をし、その後、同じく7人ほどでパネルディスカッションをした。

香港大学の教授は東アジアの港湾が世界のコンテナ流動の中で傑出した地位にあること、特に中国港湾が成長が著しいことを述べた上で、今後のコンテナターミナルの運営には十分世界の物流情勢の変化を取り入れることが重要であると指摘し、単純なコンテナターミナルの増設でコンテナ貨物量を増やせる時代ではないとし、暗に韓国政府の供給膨張主義を批判した。港湾は船会社の寄港に左右され、船会社の寄港は貿易の動向に左右される。今後貿易がどのくらい伸びるか、十分な調査が必要である。施設を急増させるより、コンテナターミナル経営をより柔軟な、堅実的、利用者の要望に的確に答えられる、コストの安い、競争力の高いものにするために努力を傾注すべきであると述べた。近年の物流はITを駆使した高いロジスティック性を有する機能を港湾に要求しており、この方向で港湾が整備されることが重要であると述べた。

中国の教授は、急成長している中国経済とそれを支える港湾の状況を説明の上、今後とも中国港湾は新港湾施設の拡大に邁進すると語った上で、中国側から眺めた平澤港の特質に触れ、今後の中韓貿易の拡大にあわせた平澤港の役割拡大に期待を表明した。その際に国際競争力の重要性を述べ、事例として上海港とシンガポール港の比較を提示した。

私は、欧州先進事例から学ぶ平澤港の将来の役割と題して講演し、時代の流れとして、渤海、黄海は現在の欧州の地中海、北海、バルト海のように、将来は国際カーフェリーが縦横に走ることとなろう、渤海、黄海地域ではコンテナ輸送は国際カーフェリーが主役の座に座ろう、トラックや自家用車の相互乗り入れも国際カーフェリーで実現しよう。についてはコンテナターミナル一辺倒になるべきではない。国際カーフェリー時代に対応するためには平澤港に広大な経済開発特区を設置し、ここでは中国人の往來の自

由化を図るぐらいの発想転換が必要だと主張した。また、今後北朝鮮が改革開放路線をとると考えられるので、それに対応した物流環境を整備すべきであるとし、その際平澤港は北朝鮮という計画経済国が韓国のような市場経済国と信用取引をする際の、仲介貿易の場（これは現在フィンランドのロシア国境地域に見られる）として活用することも考えられるとした。

パネルディスカッション及び聴衆から色々な意見が出されたが、私はそれらに対する総括的な返答として、平澤港の将来の物流量を支配するものは中国の貿易であり北朝鮮の動静である。中国が安定して発展していけば、中韓貿易は更に発展し、北朝鮮も改革開放のレベルを上げると予想され、北朝鮮が次第に国際社会に出てくれば、それに伴う貿易の増加、また韓国中国間の交流路が北朝鮮経由で実現することの効果による貿易の増加等々で、平澤港の将来は明るくなろう。ポイントは中国の安定的発展であり、これを関係各国が協力して維持していくことが重要と述べた。