

World Watching 236

ワールド・ウォッチング



井上 聡史

政策研究大学院大学
客員教授



図1 仁川港の地区構成

進む仁川新港の 開発と経営戦略



はじめに

韓国の港湾と言えば釜山港にのみ関心が集まるが、仁川港では今、大規模な新港開発やロジスティクス・パークの整備が精力的に進められている。日韓関係がギクシャクする中、去る2019年8月に仁川市を訪れた。国際会議の合間を縫って、久しぶりに仁川港湾公社を訪れる機会を得たので、仁川港の新しい国際戦略と港湾開発について報告する（WW既報2009年2月号も参照されたい）。



仁川港の概要

韓国の首都ソウルから30kmの距離ある仁川港は、首都圏の玄関港として発展を続けてきた。今日、首都圏の人口は2,250万人、全国の50%が集中している。ちなみに釜山港はソウルから380km離れている。

2017年に仁川港が取り扱った貨物量は1億6,600万トンで、外貨が1億3,300万トン（80%）、内貨が3,200万トン（20%）である。外貨は首都圏の産業やエネルギーを支えるLNG、石炭、原油、穀類など輸入バルク貨物が8,700万トンと大宗を占めている。

仁川港は内港、北港、南港そして現在開発中の新港と4地区から成る（図1）。9.5mの潮位差を克服するため閘門で囲われた内港地区は、水深11mあり雑貨、コンテナ、穀類、自動車などの取扱いが盛んである。北港は原木、鋼材、飼料原料などバルク貨物を扱っている。2004年から2014年にかけて閘門の外に開発された南港地区は、コンテナ及び国際フェリー・旅客船を扱う拠点になっている。



コンテナ港湾としての新戦略

仁川港のコンテナ貨物量（2017年）は305万TEUと、初めて300万TEUを超えた。近年の成長は目覚ましく、2007年に166万TEU、2013年に220万TEUと、この10年間で実に1.8倍の高い増加を示している。

コンテナ航路は週55便寄港しており、中国航路26便と東南アジア27便が中心であり、北米航路は現代商船HMMの1便のみである。コンテナ貿易相手国でみても中国が184万TEU（60%）と断然に大きく、ベトナム27万TEU（9%）、タイ12万TEU（4%）と続く。この他、台湾、香港、マレーシア、インドネシアなどと東南アジアの諸国との貿易が上位を占めている。一方、日本は6万TEU（2%）に留まる。

このように現在の仁川港は、首都圏の玄関港と言いつつも、その立地特性から至近距離にある中国との貿易を中心に、黄海圏のハブ港として成長してきたことが分かる。しかし仁川港湾公社は、中期的に中国貿易一辺倒の現状から脱却するため、他のアジア諸国や欧米との貿易を拡大し、アジアにおける真の国際的なハブ港となることを目指している。2020年に350万TEU、2025年に400万TEUを目標に掲げている。

このため東南アジアの中でも活発な貿易関係にあるベトナムとのコンテナサービスの拡大にまず取り組んでいる。現地の港湾界や経済団体と協力して集荷を進めるため、ホーチミン市に事務所を開設した。さらに国際的なロジスティクス拠点を形成するため、コンテナターミナル背後に後述するようなロジスティクス・パークの開発を進めている。

また仁川国際空港とは海上を渡る20kmの仁川大橋によりわずか30分で結ばれている。これを活かして、中国

の輸出貨物を多頻度のコンテナ船や国際フェリーで仁川港まで運び空港から欧米に空輸するシー・アンド・エア輸送が進んでいる。とくに距離の近い中国東北部の丹東、大連、營口、秦皇島や山東半島の青島、煙台さらに天津などから出港した貨物は、翌日には仁川港に到着し仁川国際空港まで輸送され、翌々日には欧米の空港に到着するという利便性を誇っている。



仁川新港の開発

これらコンテナ貨物の取扱は内港に加え、これまでPSAが運営するICTターミナルを中心に南港が主力となってきた。しかし南港には拡張の余地がないため、約10km南に位置する松島地区に仁川新港の開発を計画し、2009年から建設に着手した。この松島地区は、韓国政府が仁川国際空港を含む永宗地区、その対岸の青羅地区とともに2003年に経済自由地域に指定し、北東アジアの国際ビジネス、金融、物流のハブを目指して複合的な開発を進める中核的な地区である。海岸の湿地帯を埋め立て約5,300haに技術開発や先端知識産業を中心とした人口27万人の新都市を建設中である。高層ビル群が立ち並び、外国企業80社を含む124社が既に立地し、日本からも三菱電機、オークマ、アマダ、オリンパス、味の素などがグローバルな研究開発や人材育成さらに生産の拠点を開設している。

開発中の仁川新港は経済自由地域に含まれ、最終的には約2,000haに及ぶ大規模な開発である(図2)。コンテナターミナルは、第1期の水深16m岸壁1,600m奥行600mが完成し、HJIT(韓進ターミナル)とSNCT(鮮光ターミナル)の2社により供用開始している(写真)。240万TEUの能力が見込まれている。さらに第2期の岸壁1,700mの一部が既に建設中である。この第1、2期だけでも3,300m岸壁が一直線に並び、約500万TEUの需要増に対応できると言う。水深から基幹航路の寄港増を意図していることが見て取れる。稼働中の2つのターミナルは、中国や東南アジアへの2,000から3,000TEU積み船舶であれば6バース、北米航路の10,000TEU積み船舶であれば4バースを提供する。いずれも岸壁に並

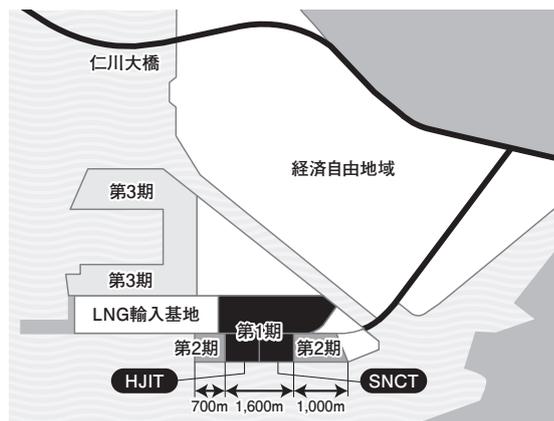


図2 仁川新港の計画図 提供：仁川港湾公社



写真 開発が進む仁川新港コンテナターミナル(背景は経済自由地域の高層ビル群) 提供：仁川港湾公社

行配置されたRMGC(軌道走行式トランスファークレーン)システムにより自動化されている。また将来の需要増加に対しては、第3期として岸壁2,460mが計画され、十分な開発余地を残している。



ロジスティクス・パークの開発

増加するコンテナ貨物量に対応する新ターミナルの整備とともに注力しているのが、仁川港の各地区におけるロジスティクス・パークの開発である。最初の取り組みとして2012年に整備を完了した北港地区(74ha)、さらに南港南1期(96ha)、南港南2期(257ha)、新港1期(212ha)と、全体で4地区に640haの大規模な用地整備を既に済ませ、民間ロジスティクス企業の進出が始まっている。新港地区では、2期以降の開発がさらに計画中である。経済自由地域の開発により仁川広域市域の高速道路や仁川国際空港を結ぶ2つの大橋梁など交通インフラ整備が大きく進み、ロジスティクス・パークとしての価値が国際的にも高まっている。

なかでも興味深い事例は、中国の大手食品メーカーが立地したケースである。ベルギーから原料を輸入し、乳幼児のための粉ミルクを製造して、中国の国内市場に向けて輸出すると言う。中国で品質がいろいろ問題になっている粉ミルクだけに、メード・イン・コリアの信頼性が何よりも大きいため進出してきたとの説明であった。また新港地区のロジスティクス・パークでは、コンテナターミナルに隣接してLNG輸入ターミナルが稼働しているが、この冷熱を利用したフローゼン&コールドチェーンのロジスティクス基地の形成を目指している。9区画66haの用地への立地事業者は既に選定を終え、6階建て約50万㎡の倉庫群が近く整備される。



むすびに

これまで黄海圏のハブとして成長を続けてきた仁川港は、首都圏に位置しながら国際海運ネットワークの中では釜山港や光陽港の後塵を拝してきた。しかし、これまで積み上げてきた実績と経済自由地域の開発を契機に、もう一回り大きくなって国際的なハブ港へと脱皮することを目指している。その実現に向けて課題は多いであろうが、釜山港とは一味違った新しいタイプのハブ港がアジアに生まれることは大いなる楽しみである。