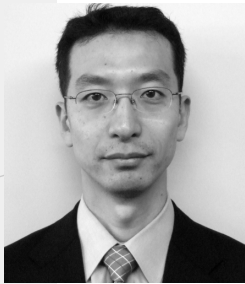


World Watching

72

ワールド・ウォッチング

北東アジアの ゲートウェイを目指す 釜山港



石崎 憲寛

北海道企画振興部
新幹線・交通企画局参事
(前 国土交通省港湾局総務課
港湾管理高度化指導官)



内においても地方部に港湾が整備され始め、釜山港からではなく韓国の他の地方港湾から直接中国等のアジアへ輸出入されている貨物が増えているようである。

釜山港の既存のコンテナバースは現在20ターミナルあり、既に可能処理能力以上のコンテナを取扱っている。このうちジャスンデコンテナターミナルは1978年に供用された韓国最初のコンテナターミナルで、現在はHKT（韓国八チソターミナル株式会社）により岸壁延長1,447mの5連続バースが一体的に運用されている。また、ガンマンコンテナターミナルは1998年から供用を開始した岸壁延長1,400mの4連続バースのコンテナターミナルで、これまでは、Global Enterprises、Hanjin Shipping、Hutchison及びKorea Expressがバース別に運営していたが、最近、コンテナターミナルを所有するBPA（Busan Port Authority）がコンテナターミナルの運営を効率化するため2連続バースの一体運用を条件として再リース契約を結ぶ方針を打ち出した。このため、既にGlobal EnterprisesとHanjin Shippingが共同オペレーター会社を設立し、残る2社も今年秋には共同会社を設立する予定である。

これは、我が国のスーパー中枢港湾プロジェクトにおける3連続バース一体運営の考え方とも符合するものであるが、BPAの強力な主導権の背景には、ターミナルオペレーターにとって、競合する他社と新会社を設立してまで既存のターミナルにこだわるほど、釜山港にコンテナ港湾としての魅力があることが伺える。



はじめに

平成18年3月14日～16日に韓国の釜山において開催されたTOC ASIA 2006というコンテナターミナルに関する国際会議に出席してきた。本会議は毎年アジアの主要な港湾を有する都市で開催されており、今回は世界第5位のコンテナ取扱量を有し、新たに30のコンテナバース及び背後の物流団地の整備を行う釜山新港という一大プロジェクトを実施している韓国の釜山が選ばれた。本会議に出席した際に釜山港及び釜山新港について調査する機会があったため、両港の現状と今後の釜山の港湾政策について報告するものである。



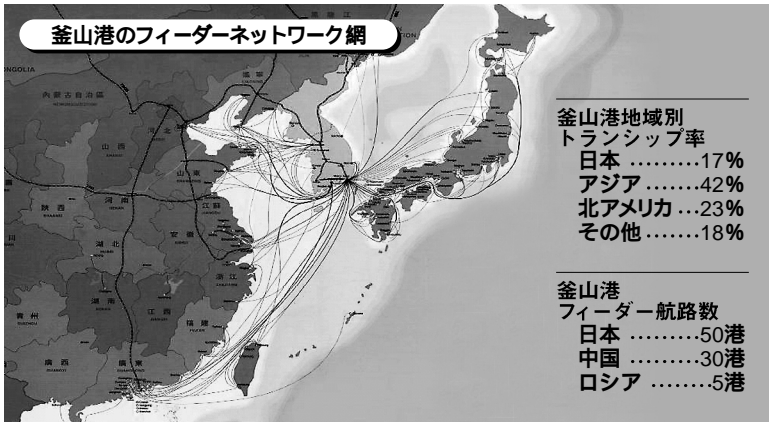
釜山港の現状

釜山港は、朝鮮半島の南東端に位置する天然の良港で、韓国第2の都市・釜山を背後に控えた交通の要所である。1876年2月26日に貿易港として開港して以来、韓国の中心的な国際貿易港として韓国経済の発展を支えてきた。釜山港の2005年のコンテナ取扱量は1,184万TEUであり、シンガポール、香港、上海及び深圳に次ぎ、世界第5位の規模を誇る。これは、韓国のコンテナ取扱量の実に約79%を取扱っていることとなる。以前、釜山港は韓国のコンテナ取扱量の約95%を取扱っていたが、現在は、光陽港、仁川港等の港湾が韓国各地に整備されてきたため、韓国のコンテナ取扱量に占める釜山港の比率は低下してきている。現地の話では、韓国国



釜山新港の現状

釜山新港は既存の釜山港から西方25kmの場所に位置し、北、南、西の3地区に大別され2011年



本年1月に完成した釜山新港コンテナターミナル第1期
(右方向に広がるのが物流用地) 出典:BPA

までに合計で30パースのコンテナターミナルを整備し、年間804万TEUのコンテナを処理する計画となっている。整備は、北 南 西ターミナルの順で、現在、北ターミナルの整備及び南ターミナルの一部の整備が行われている。我々が調査した際は、北コンテナターミナルの3連続パースのみが供用しており、2006年の2月に釜山港からMSCが移動して来たばかりであったため、広大なコンテナターミナルが大量のコンテナで賑わっているということではなかった。また、釜山市街地から釜山新港までの移動は自動車ですら約1時間半を費やすため、今後、高速道路や鉄道による国内輸送のネットワークの構築が必要である。

現在、釜山新港のコンテナターミナルの整備及び管理はBPAが行うこととなっている。しかし、釜山新港の北ターミナルの一部ではBTO (Built Transfer Operation) 方式により民間資本が導入されており、現在、供用中のコンテナターミナルの整備及び運営はSamsung Groupが25%、DP World (Dubai Port World) が25%、Han-jin Group及びHyundai Construction等が残りを出資する民間会社である釜山新港湾(株)が行っている。実際のターミナル運営はターミナルオペレーターとして世界展開をし、ノウハウを有するDP Worldが中心となって行っている。

韓国国内では釜山新港が計画どおりに新規の貨物を獲得するのではなく、釜山港から貨物を奪う結果に終わってしまうのではないかと懸念もある。この懸念を払拭し、今後、釜山新港を発展させるための鍵を握っているのは背後の物流団地であると考えられる。このため、海洋水産部及びBPAが積極的な海外企業の誘致を勧めている。釜山新港の北側のコンテナターミナルの背後地の37万坪は自由貿易地域に指定され、国とBPAが土地造成に係る費用の半分ずつを負担することで1m²あたりの土地の賃貸料は年間一律約45円という格安価格で、最大50年の賃貸が可能となっている。さらに、背後物流団地に立地する企業に対しては所得税及び法人税の最初の3年間の免除、次

の2年間の50%減免及び取得税、登録税の15年間免除等の直接税の減免並びに関税、付加価値税等の間接税の免除を初めとする各種のインセンティブ補助が設けられている。

このようなロジスティクス機能に重点をおいた港湾施策は、東アジアを中心として水平分業が進む国際物流において非常に重要な取り組みであるといえる。



我が国の港湾の国際競争力を強化するために進めているスーパー中樞港湾プロジェクトの目標である港湾コストの3割低減は韓国の釜山港を初めとするアジア主要港を目標とするものである。

現在の釜山港のコンテナターミナルは日本の主要港と比較してコンテナ取扱量の差を納得させるほど格段に充実しているとはいいがたいが、釜山港が活況及び国際競争力を有しているのは釜山港の40%以上の高いトランシップ率が示すように、我が国への約50の航路及び中国への約30の航路を初めとするフィーダーネットワークの充実起因するものと考えられる。今後、釜山港は東アジアのゲートウェイ港湾を目指す中で、更なるフィーダーネットワークの展開と釜山新港の物流団地を初めとするロジスティクス機能の強化によるローカル貨物の獲得を図ってくると考えられる。我が国の港湾についてもこのような韓国の釜山を始めとするアジア主要港における取り組みを十分に見据えながら、スーパー中樞港湾プロジェクトの推進及び港湾ロジスティクス・ハブの形成等について、スピード感を持って取り組んで行く必要がある。