

# World Watching 141

ワールド・ウォッチング



宮津 智文

在釜山日本国総領事館領事

韓国

釜山港

## さらなる発展を 目指す釜山港 釜山新港の開発 及び振興戦略



**釜山新港** 2012年1月の供用開始に向けて準備中のBNCT。コンテナを岸壁に対し垂直に配置する方式（ロッテルダムやハンブルク港が採用）をアジアで初めて採用。

のは岸壁4バースとターミナル面積の約6割である。実績を上げるためにフィーダー船や新港の他のバースに入れない船を積極的に受け入れていきたい」と語っていた。BNCT全体の供用は2013年頃とのことだった。

### (2) 新港利用促進のためのインセンティブ

釜山港では、トランシップ貨物の増加を目的としたインセンティブ制度がいくつか用意されている。そのうちの一つに新港の利用促進の要素が含まれているものがある。具体的には、アジア航路を開設している船社が北港と新港に同時寄港し、トランシップ貨物を扱った場合、当該船社の貨物は実績の2倍の量として考慮されより多くの金額が支払われることになっている（下図）。

$$\text{船社別支給金額} = \frac{15\text{億ウォン}}{\text{ウオン}} \times \frac{\text{当該船社トランシップ貨物}}{\text{対象船社トランシップ貨物合計}}$$

注1) 対象はトランシップ貨物5,000TEU以上を処理したアジア航路を開設している船  
注2) 上限額：2億ウォン/社  
注3) 上記計算式において北港-新港同時寄港船舶が取り扱ったトランシップ貨物は2倍

### 2011年の船社別インセンティブ（一例）算出式

なお、新港と北港を結ぶ海上シャトル船運航事業は、2007年から2010年まで行われたが、現在は中断されている。

### (3) 新港周辺の労働環境の改善

釜山新港は釜山及び隣市の市街地から離れているため、港湾で働く人々の足の確保が重要である。2011年7月からBPAと釜山市、新港ターミナル運営者（5社）、物流団地入居企業（20社）がそれぞれ25%ずつ負担し、シャトルバスの運行を開始した。新港で最大のターミナルオペレーターであるPNCの常務によると、「従前から自社ターミナルで働く労働者のためにバスを運行させている。シャトルバスは主として物流団地入居企業の従事者が多く利用しているようだ」とのことだった。



### はじめに

ダイナミック釜山—これは釜山港が位置する釜山広域市の宣伝文句である。2011年4月より在釜山日本国総領事館に勤務し実際に釜山港の動きを見てきたが、釜山港にもこのことばが当てはまると感じた。

2011年当初、釜山港湾公社（BPA）は釜山港の年間のコンテナ貨物量を目標値を2010年比5.7%増加の1,500万TEUと設定した。その後、海外船社による釜山港の積み替え拠点化の進展、中国主要港湾の気象悪化に伴う釜山港での積み替え需要の増大、韓国の輸出産業が好調であったことにより、2011年12月7日に目標値を超え、2011年の合計値は1,618万TEU（BPAマーケティングチーム次長による）に達した。なお、BPAマーケティングチーム長によると、「2012年の目標値は1,750万TEU。釜山港での取扱いの少ない船社に利用促進を図りたい」と語っていた。



### 釜山新港の現状

#### (1) コンテナターミナル

新港では2006年から順次コンテナターミナルが供用し、2011年12月現在、4つのコンテナターミナル（17バース）が供用中である。新港の取り扱い貨物量は増加傾向にあり2011年1月～11月までの釜山港全体に占める新港の取扱貨物の割合は47.6%となった。11月だけでみると新港の取扱貨物の割合は50.2%と初めて50%を超えた。2012年1月に供用を開始する5つ目のターミナル（BNCT）の運営が本格化するとさらに新港へのシフトが進むことになる。BNCTの運営会社I&K代表理事によれば、「2012年1月に供用開始する

コンテナ埠頭	段階(フェーズ)	運営者注1)	バース数	延長	水深	状況	基本施設注2)所有者	基本施設整備者	運営期間
北	1-1	PNIT	3	1,200m	16m	供用中(2010.3~)注3)	国	PNC	30年
	1-1,1-2	PNC	6	2,400m	16m-17m	供用中(2006.1~)	国	PNC	50年
	2-1	HJNC	4	1,100m	18m	供用中(2009.2~)	BPA	BPA	30年
南	2-2	HPNT	4	1,150m	16m-17m	供用中(2010.2~)	BPA	BPA	30年
	2-3	BNCT	4	1,400m	16m注4)	2012年1月供用開始	国	BNCT	30年
	2-4	未定	3	1,050m	未定	運営者を検討中、2016年以降供用予定	—	民間	—
西	2-5	未定	2	700m	未定	建設主体決定、2015年供用予定	—	BPA	—
	2-6	未定	3	1,050m	未定	今後着工時期を検討、2019年以降供用予定	—	BPA	—

注1) 運営者：PNIT=PSA・(株)韓進が出資、PNC=DPW・サムソン・韓国コンテナ埠頭公団等が出資、HJNC=韓進海運が出資、HPNT=現代商船が出資、BNCT=インフラ投資ファンド(MKIF)・船社・荷役会社等が出資  
注2) 基本施設：岸壁、土地  
注3) PNCは2006年にターミナルを供用開始した後、世界的な不況により財政難に陥ったことから、2009年7月に3バースの運営権をBPAに売却。その後PSA・(株)韓進コンソーシアムが運営権を獲得し2010年から運営を開始。  
注4) 将来的に17mへ増深

新港各コンテナ埠頭の状況 出典：BPAホームページ(一部修正)

また、貨物トラックドライバーのための休憩所が2011年11月にコンテナターミナル背後敷地内にオープンした。規模は5ha、貨物自動車400台の駐車が可能である。休憩所には、ガソリンスタンド、整備所、検査所、洗車場が併設されている。



## 釜山港の今後の開発

### (1) 将来貨物量とターミナル配置計画

2006年に修正された第2次全国港湾基本計画において、釜山港の取扱貨物は2011年に1,670万TEUに達すると予測され、30のバースが計画された。しかし2011年末時点で8バースが未着手である。国土海洋部釜山地方海洋港湾庁の港湾物流課長によれば、8バースが未着手の理由として、『もし着手予定のバースが将来の完成時点において荷役能力の半分以上の貨物量を取り扱う見込みがない場合には、新規着手を延期する』という考え方(Trigger Rule)を適用した結果による』と語っていた。

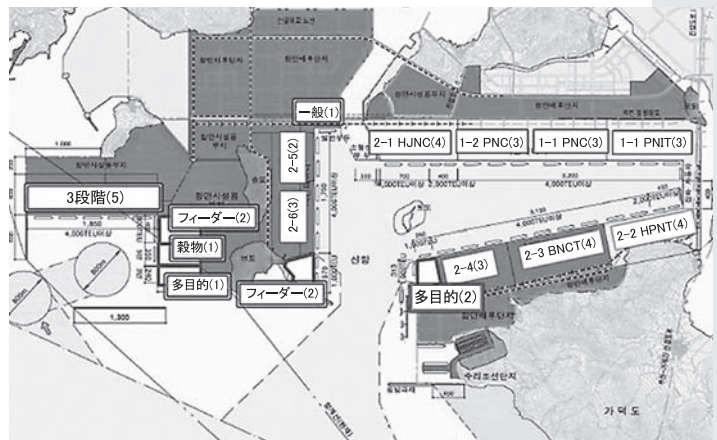
2011年7月に策定された第3次全国港湾基本計画では、新興国の経済成長により韓国全体のコンテナ貨物は2010年の1,943万TEUから2020年に3,637万TEUに達すると予測されている。釜山港のコンテナ貨物は2020年に2,235万TEUに達すると見込まれている。これに伴い、2020年までに釜山新港に既供用分を含め合計45バースを配置する計画である。いままで新港には存在しなかったフィーダーバースも計画されている。完成すれば新港だけで1,325万TEU程度の貨物量を扱うことができる。なお、港湾物流課長は、「北港再開発事業で廃止となる子城台ターミナル以外の北港の各コンテナターミナルはまだ20年~30年程度は利用するだろう」と語っていた。

### (2) 航路水深の確保

新港で供用開始された21バースの岸壁前面水深は16~18mであるが、新港出入口の航路水深は15mである。今後の船舶の大型化のため航路水深の増深化が予定されている。16m化は2012年末までに、17m化は2016年までの完成を目標としている。

### (3) 新港周辺のアクセス向上

道路については、第一背後道路(全長22.99km、往復6~8車線)が2006年に一部開通し2009年に全線暫定供用した。しかし、渋滞が常態化しているため第二背後道路(全長15.26km、往復4車線)の完成が急務



釜山港(新港)港湾計画図 第3次全国港湾基本計画で新たに位置づけられたものを太枠で表示。括弧内はバース数。出典：第3次全国港湾基本計画(加筆)

となっている。第二背後道路はBTO方式(民間事業者が30年間運営)として2009年7月に着工予定であったが、金融危機の影響により出資者が脱退したため、現在は事業主体である第二背後道路株式会社が国土海洋部に対し出資者変更届けを提出し、承認待ちの状況となっている。周辺住民との調整は残っているが年内着工予定であり、早ければ2017年に開通する。

鉄道については、2010年12月に京釜線(ソウル~釜山を結ぶ幹線)三浪津駅から分岐釜山新港の北コンテナ埠頭に至る釜山新港背後鉄道44.8kmが完成したが、さらに2013年には南コンテナ埠頭まで開通する予定である。国土海洋部は、釜山新港における鉄道輸送分担率を10%(2011年)から14%(2015年)に向上させることを目標としている。



## 最後に

2011年12月、韓国は2011年の年間貿易額1兆ドルを突破することが確実となった。貿易額1,000億ドルを記録した1988年から数えて23年後に達成したことになる。過去に1兆ドルを記録した日本、米国等8カ国は、1,000億ドルから1兆ドルに到達するまでの平均年数が26.4年だったことから、韓国の勢いを感じさせる。こうした貿易額の増加とともに釜山港の発展の勢いも続きそうだ。

なお、今回の投稿にあたり釜山港湾公社をはじめとする釜山港関係者に多大なご協力をいただいた。この場を借りて改めて感謝を申し上げたい。

### 【参考資料】

国土海洋部告示第2011-402号第3次全国港湾基本計画、国土海洋部報道資料、BPA資料、国際新聞(韓国)