



画案を住民縦覧に付したのち、国土海洋部に對し計画案の承認申請を行い、同年9月に事業計画案が承認されるに至った。

## (2) 新国際旅客ターミナル

新しい国際旅客ターミナルが、釜山駅から徒歩圏内に建設中であり、2015年3月に供用予定である（2014年3月時点の進捗率：45%）。このターミナルビルは、鯨をイメージした流線型のデザインで、斬新な印象を与える。供用5年後の2020年には、278万名の利用が想定されている。地元旅行会社の日本営業担当本部長は、「釜山駅近くに新国際旅客ターミナルが完成すれば、訪日韓国人観光客や訪韓日本人観光客にとって利便性が向上し、旅行者数は増えるだろう」と話していた。



図3 新国際旅客ターミナルのイメージ図

## (3) 北港大橋

北港再開発事業と併せて、(株)北港アイブリッジ（現代産業開発、韓進重工業、サンファン企業の共同出資）が北港大橋の整備を進めている。総事業費5,384億ウォン（釜山市及び国それぞれ1,025億ウォン、民間投資3,334億ウォン）、全長3,331m（うち橋梁部分1,114m）のプロジェクトである。北港アイブリッジ社の担当部長によれば、「2013年12月までの進捗率は95%でスケジュールは順調。2014年5月に開通予定である」とのことであった。なお、北港大橋から釜山新港に至る新たな連結道路については、2018年までに順次完成させる計画になっている。

また、BPAマーケティングチーム長によれば、「この北港大橋のクリアランスは65mで、十分な桁下空間が確保されていないため、新旅客ターミナルを利用できない大型クルーズ船は、少し

離れた既存の国際クルーズターミナルを利用し続けることになる」とのことであった。



## 北港地区の新たな動き

最後に、再開発が進行する北港の港湾機能の集約とさらなる発展に向けた動きについて触れたい。

### (1) コンテナターミナル運営会社の経営統合

まずコンテナターミナル運営会社の経営統合である。釜山新港が2006年に供用を開始して以降、北港でのコンテナ貨物取扱量は減少を続け、2009年には928万TEUだったが、2013年には672万TEUとなった。各コンテナターミナル運営会社の経営状況が悪化していることから、海洋水産部、BPA及びコンテナターミナル運営会社が中心となって、運営会社を統合し経営耐力を高めようとしている。当面は、5埠頭6社の体制から4埠頭5社の体制となる見込みである。

### (2) 海洋経済特別区域制度

北港の再開発や運営会社の再編とは別に、釜山北港では新たな特区制度の導入に向けた動きが進行中である。釜山北港に海洋プラント産業、及びその関連産業が立地できるよう規制を緩和すること等を目的としており、2014年3月7日、釜山選出の国会議員が議員立法により発議することとなり、特区制度の導入が急に現実味を帯びてきた。釜山以外も対象区域が設けられる見込みであり、各地域で具体的な準備・調整が進められる予定である。



## おわりに

執筆にあたり海洋水産部の前釜山港建設事務所長、BPAマーケティングチーム長、北港再開発事業団チーム長、北港アイブリッジ担当部長の皆様にお手数をおかけした。この場を借りてお礼申し上げたい。

### 【参考資料】

海洋水産部資料、釜山港湾公社資料、釜山発展研究院資料第191号、慶尚南道発展研究院資料2013-27号、国際新聞、釜山日報

埠頭名	経営統合形式等	統合決定日	備考
神仙台 ウアム	神仙台埠頭運営社の株式25%をUTCが買い入れ (2社から1社へ)	2014.1.16	2016.10にはウアム埠頭のコンテナ貨物を全て神仙台埠頭へ移し、一般埠頭化
ガンマン	韓進海運、セバン、インタジスが協力し3パースを運営し、韓国ハチソンが1パースの運営を継続（SBTC、BGCTの2社体制から新たな2社体制に変更）	2013.10.23	1年間賃貸料を15%減免し、かつ同期間納入猶予すると決定されたが、統合1年後に再度議論することとされた
新ガンマン	(DPCTが運営を継続)	—	—
子城台	(韓国ハチソンが運営を継続)	—	2020年目途で再開発

- UTC：  
ウアムコンテナターミナル（KCTC60%，国宝40%出資）
- DPCT：  
ドンブコンテナターミナル（ドンブエクスプレス65%，エバグリーン30%，シンヨン5%出資）
- SBTC：  
セバンプサンターミナル（韓進海運45%，セバン55%出資）
- BGCT：  
ブサンガンマンコンテナターミナル（ハチソンポートホールディングス50%，インタジス50%出資）
- 韓国ハチソン：  
ハチソンポートホールディングス100%出資

表 北港コンテナターミナル運営会社の経営統合予定等