

World Watching 252

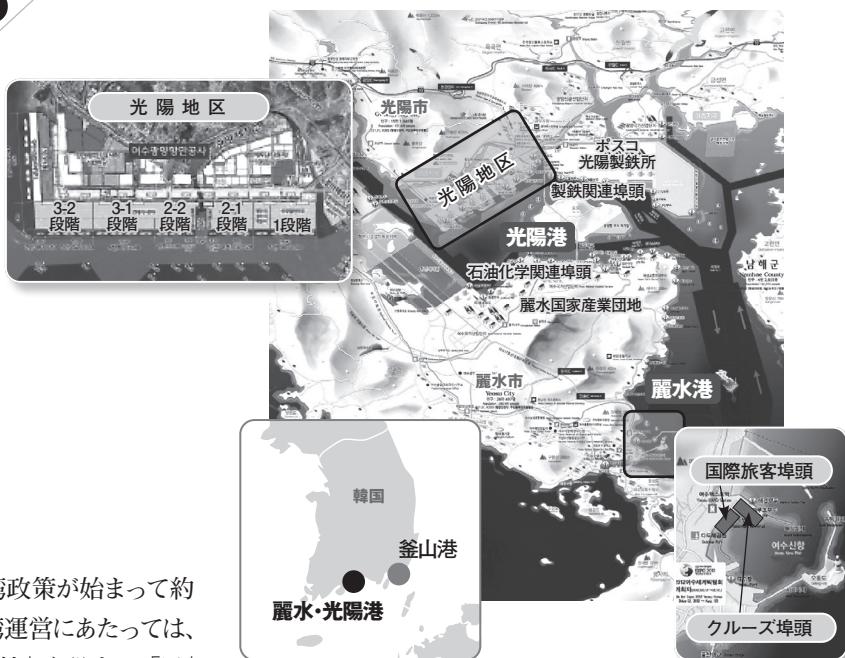
ワールド・ウォッチング

麗水・光陽港 韓国における 複数港湾の一体運営



永井 一幸

在釜山日本国総領事館
領事



はじめに

我が国で国際コンテナ戦略港湾政策が始まって約10年が経過した。同制度下の港湾運営にあたっては、民間企業も出資する「港湾運営会社」を設立し、「民」の視点による戦略的な一体運営の実現等が目指されている。

一方、韓国でも港湾運営民営化の流れの中で、2004年に港湾公社法が制定され、釜山をはじめ各地に港湾公社が設立された。中でも、韓国南西部の全羅南道にある光陽港と麗水港では、これら2港を管理する麗水光陽港湾公社（YGPA）が2011年に設立され、2021年で誕生10年を迎えようとしている。韓国における複数港湾の一体運営事例として麗水・光陽港について紹介したい。



麗水・光陽港と一体運営に向けた経緯

釜山港から西に約140km、全羅南道南西部の麗水市は人口約28万人、光陽市は約15万人の都市で

ある。麗水港は、1923年開港の古い港湾で、1991年に港湾法に基づく貿易港に指定された。同港は風光明媚な港湾として有名であり、2012年の国際博覧会開催以来、年間100万人の観光客が訪れる代表的な観光名所として人気を集め、韓国南海岸の海洋観光拠点港湾として成長している。

他方光陽港は、1969年、麗水国家産業団地にGSカルテックス社の製油施設が建設されたことを契機として、新たに三日港が開港した。その後、韓国の主要企業であり、世界的にも有名な製鉄会社であるポスコが、1986年に光陽製鉄所を竣工させたことを受け、三日港を吸収・統合して光陽港が開港した。同港は以後、1997年に光陽地区の第1段階として竣工した4バースに続き、現在、3-2段階まで計20バースが建設され、石油化学、鉄鋼、

港湾名	光陽港					麗水港			
	光陽地区					石油化学 関連埠頭	鉄鋼関連 埠頭	クルーズ 埠頭	国際旅客 埠頭
地区名	1段階	2-1段階	2-2段階	3-1段階	3-2段階				
埠頭種別	一般	コンテナ	コンテナ	コンテナ	一般(自動車)	一般	一般	旅客	旅客
ターミナル オペレーター	セバン※	休止中	韓国国際 ターミナル (KIT)	光陽西部コンテ ナターミナル (GWCT)	現代 グロービス	GS カルテックス 等	ポスコ	公共埠頭	公共埠頭
岸壁延長(m)	1,400	1,150	1,150	1,400	1,300	9,635	5,900	400	292
バース数	4	4	4	4	4	-	-	1	1
岸壁水深(m)	-15~16	-15	-16	-17	-18	-5.1~-23.5	-7~-23.5	-11	-7
荷役能力等	264万トン	114万TEU	112万TEU	116万TEU	1,328万トン	18,700万トン	12,997万トン	15万トン級船舶 まで接岸可	-
竣工時期	1997年12月	2001年12月	2004年12月	2007年7月	2016年7月より 暫定供用	-	-	2012年4月	2012年4月

表1 麗水・光陽港各ターミナルの諸元 (出所：YGPA) ※2013年5月以前は、韓進光陽ターミナルがターミナルオペレーター。

コンテナ、自動車、バルクなど多様な貨物を処理している。麗水港と光陽港は2011年まで国（海洋水産部）が管理する貿易港であったが、2011年8月YGPAの設立以後、同公社が麗水港と光陽港を管理・運営している。

韓国港湾公社法第4条第2項において「公社は、(略) 港湾ごとに設立する。ただし、港湾施設の開発と管理・運営の効率化などのために必要な場合には、2つ以上の隣接港を管轄する公社を設立することができる」とされている。麗水市と光陽市は地理的に近接している他、光陽市から直線距離でわずか5kmほどの麗水国家産業団地で生産される石油製品等が光陽港から輸出されるなど、経済的関係性が深いため、同公社が両港を一体的に管理している。そのため、麗水港の港湾関係の諸手続を、光陽市にあるYGPAで行っている。



麗水光陽港湾公社 (YGPA) の運営体制

YGPAは麗水港と光陽港の管理運営主体として設立された国家機関であるが、港湾公社法第3条により、政府は港湾公社の責任経営体制を確立するために港湾公社の自律的運営を保障しているため、港湾公社の経営や人事は港湾公社の固有権限である。また、予算も政府（海洋水産部、企画財政部）との協議を通じ港湾公社が独自に計画を策定・執行する。

YGPAは、港湾公社法に基づき韓国政府等からの出資により設立されているが、民間経営手法を取り入れた独立採算制をとっている。同公社では、社長と別に国（海洋水産部）及び地元自治体の全羅南道から推薦を受けた者を含む合計7人の港湾委員があり、経営目標・予算・資金計画・事業計画及び運営計画の議決などを担っている。我が国では、港湾の管理は地方自治体が担っているが、韓国では地方自治体は当該港湾の発展のために政府、港湾公社と協力する関係に過ぎず、港湾公社の予算や人事、経営に対しては一切関与していない。

YGPA発足による麗水・光陽港一体運営の大きな成果として、航路の混雑状況の緩和があげられる。光陽港は、麗水港の湾奥に位置しており、航路なども共通している。そのため、光陽港・麗水港の各ターミナルの接岸バースの調整を担うYGPAが発足したことにより、航路の混雑状況等も緩和されている。



麗水・光陽港の港勢

光陽港は大きくコンテナ埠頭、麗水国家産業団地の石油化学関連埠頭、ポスコ光陽製鉄所の製鉄関連埠頭、自動車埠頭等に分けられるが、過去5年間の光

埠頭名	2016	2017	2018	2019	2020
コンテナ埠頭 (TEU)	2,249,583	2,233,213	2,408,499	2,378,337	2,154,788
石油化学関連埠頭 (トン)	135,934,580	143,652,308	148,065,179	153,530,529	139,277,290
製鉄関連埠頭 (トン)	87,529,399	89,626,534	89,599,543	89,931,496	83,753,149
自動車埠頭 (トン)	0	8,335,259 (94万台)	8,879,123 (71万台)	7,716,367 (61万台)	6,930,796 (53万台)

表2 光陽港における各種取扱貨物量 (出所: YGPA)

陽港の主要埠頭別年度別処理貨物量は表2のとおりである。

同公社の設立以降、毎年当期純利益は100億ウォンには届かないものの、一貫して黒字経営を行っている。2020年の光陽港における取扱貨物量は、約215万TEUであり、2010年の取扱貨物量の約208万TEUと比べると増加している。他方、麗水港におけるクルーズ船による入国者数は2013年に約14,000人を記録した。また、運営面では、YGPA設立以前は光陽港のコンテナ埠頭は韓国コンテナ埠頭公団 (KCTA) が、同港ポスコ製鉄関連埠頭と石油化学関連埠頭は海洋水産部麗水地方海洋水産庁が管理するなど管理体系が二元化していたが、設立後、光陽港のすべての埠頭を公社が管理する一元化体系を整え、これにより港湾開発および管理、運営に関する業務の専門性と効率性を高めるようになった。

その結果、麗水・光陽港は2019年の総貨物量は約3億1,100万トンで国内2位、輸出入貨物量は約2億3,000万トンを処理し、韓国第1位の輸出入港となっている。更にコンテナ貨物量は2018年に241万TEUを処理している。



今後の取り組み

韓国海洋水産部は、2020年11月に発表した「2030港湾政策方向及び推進戦略」において、港湾の自動化・デジタル化を本格的に推進するため、光陽港光陽地区3-2段階において、2026年までに荷役機械等のすべてを完全に自動化して運営する港湾自動化試験台（実証試験専用ターミナル）を構築すると発表した。



おわりに

今回取材のためYGPAを訪問したが、当館からの訪問は約8年振りであったが、丁寧な説明の他、詳細な資料を提供いただいた。麗水・光陽港は取扱貨物量や港湾の規模など日本の港湾と同程度である一方、ターミナル完全自動化に向けた取組など我が国が参考とすべき事例も多いと感じた。日本から一番近い隣国である韓国に是非訪問いただきたい。