

韓国港湾事情(2010年4月)

はじめに

2010年4月20日(火)～25日(日)、韓国出張した。「貿易立国」を国是とする韓国では、08年のリーマンショックによる世界同時不況の影響を強く受けたが、中国貿易の回復と公共事業中心の内需拡大をさかんに進めて、不況脱出を図っていた。その公共事業は東アジア区域内貿易のハブを目指す港湾と空港の整備である。

今回の出張では、釜山港、光陽港、仁川港、仁川国際空港を視察した。各港ではいずれもコンテナ港湾整備と後背地の経済自由区域整備、関連する高速道路整備が活発に行われていた。盛んに進められる公共事業の特徴は単純明快な経済戦略に基づいている。釜山、光陽は東北アジアのハブ港を目標、仁川港は中国貨物を中心に国際空港と連携した「シー&エアー」ポートを目標にしていた。この戦略は韓国政府が1994年に策定した港湾開発のマスタープラン「短期、中期、長期港湾整備・開発計画」に基づいている。東アジアの物流の中心を目指して、釜山港強化のために釜山新港、光陽港の整備、仁川国際空港の4本目の4km級滑走路整備を進めているのである。

これに対して日本では、地方港整備の結果、貨物の分散化でコンテナ貨物の韓国流出が起これりコンテナ貨物取扱量は低迷し、東アジア諸港の伸びに及ばない事態が続いている。空港もまた、成田の整備遅れとコスト高のために十分に能力を発揮できていない。

日本が国際競争力を確保するためには、国際港湾、国際空港の機能を効果的に強化することが必要で、そのための課題を把握し迅速的確に対応することが重要である。

現在の韓国経済は活発に公共事業が進められているが、世界貿易が縮小している中で必ずしも好調ではない。しかし、「貿易立国」のスローガンのもとで、港湾、空港が物流とパーソントリップ(人流)の両面で次の時代に向けた北東アジアのハブ港を目指すダイナミックな取り組みを見ることができた。

そこで、日本の港湾政策を推進する上で参考になるいくつかの事項を明らかにしたい。

1 目的

- ・光陽港国際フォーラム出席
- ・主要港のコンテナターミナル視察（光陽港、釜山港、仁川港）
- ・仁川国際空港視察

2 スケジュール

平成 22 年 4 月 20 日（火）～4 月 25 日（日） 6 日間

4 月 20 日（火）	出国	釜山～光陽市
4 月 21 日（水）	*フォーラム出席～光陽港視察	光陽市
4 月 22 日（木）	POSCO 視察	光陽市
4 月 23 日（金）	釜山港視察	釜山～ソウル
4 月 24 日（土）	仁川港～仁川国際空港視察	ソウル
4 月 25 日（日）	帰国	ソウル

*第 6 回光陽国際港湾フォーラム 日本側参加者 38 名

3 韓国港湾について

○急成長で東北アジアのハブ港へ

釜山港は 1994 年以降急速にコンテナ港として成長し、コンテナ取扱数 1200 万 TEU で世界 5 位である。釜山港は全体の 8 割を取扱い、次いで光陽港 1 割、仁川港 0.8 割となっている。

○主要港は国又は公団が直轄管理

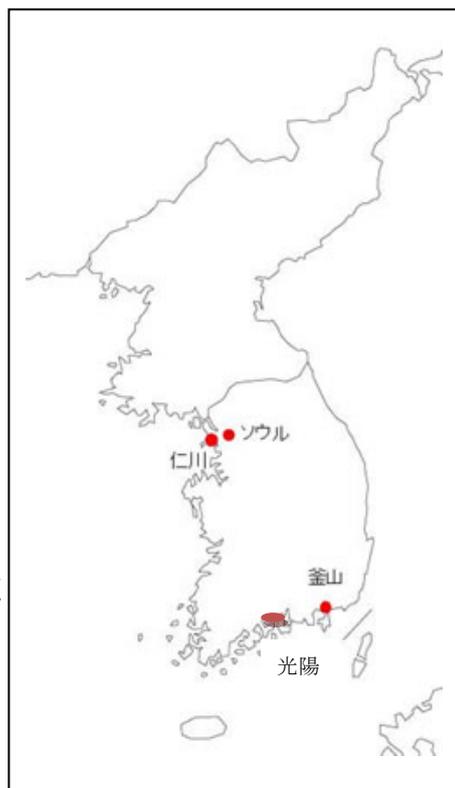
韓国には全国港湾 28 港あって中央政府（海洋水産部）が一元管理している。他に地方政府が管理する沿岸港湾 23 港がある。なお、CT 整備・運営は韓国コンテナ埠頭公団（KCTA）が担当。

○公団が港湾収入と公債発行で CT 整備

CT の管理運営は、港湾収入を政府の一般会計でなく韓国コンテナ埠頭公団（KCTA）の歳入とし、全額が投資に利用される。CT は建設後は国所有とし、公団が無償で借り受けている。

公団は、借り受けた CT をターミナルオペレーターに転貸して転貸収入、船社から岸壁使用料を

確保する一方で、公的融資（公債、世銀や外国からの融資）と港湾債を発行して CT 建設に当たっている。なお、釜山、仁川ではポートオーソリテイが設立され、公団は撤退。



4 第6回光陽国際港湾フォーラム

テーマ

①低炭素とグリーン成長のための世界港湾の諸問題・・・別添参照

②地域経済を発展させるための港湾都市の戦略・・・・・・同上

③光陽港がめざす次世代の港湾像

○「低炭素とグリーン産業」が新しい成長のエンジンである。

○韓国の輸送物流産業においても成長のパラダイムを環境にやさしい持続可能な産業に変えることによりグリーン成長に貢献できるようにする。

○光陽港では、①香港、シンガポールのような自由貿易都市の建設②工業団地によるコンテナ貨物の着実な増加③旧市街地と港湾の融和、を目指している。



5 韓国港湾

5-1 光陽港

釜山の西 140 km にあり、POSCO 光陽製鉄、LG 石油化学コンビナートの工業港だったが、釜山港のコンテナ処理施設不足に対応するため、1998 年コンテナ専用港湾に再整備して開業。



光陽湾圏経済自由区域全体図

開業以来現在までに 12 バースを供用（取扱能力 283 万 TEU）。2011 年までにあと 21 バースを整備して、将来計画では 33 バース、岸壁延長 11 km、933 万 TEU となる予定。しかし、現状では 08 年 181 万 TEU に止まっているため、今回のフォーラム開催など積極的なポートセールスを行い、船社や貨物の誘致を図っている。

光陽港は、当初中国華北部、東北部からのトランシップを扱う物流拠点を目論んだが、思ったほど貨物は増えていない。また、背後に約 370ha の用地を確保し FEZ（経済自由区域）に指定して各種インセンティブで外国企業誘致に努めている。

（光陽港のインセンティブ）

- ・ 接岸料、入出港料、コンテナ税の免除
- ・ コンテナ本数、増加率で荷役料金割引
- ・ 無料蔵置期間最長 30 日

（FEZ のインセンティブ）

- ・ プロジェクトマネージャーによる支援
- ・ 租税減免 50%～100%
- ・ 土地賃料 1US ドル/坪・年（2 円/m²/月）



5-2 釜山港

韓国最大の国際貿易港で、国内のコンテナ取扱量の約 80%を占め、08年 1,327万 TEU のコンテナ量を記録（世界第 5 位）。

6つのコンテナふ頭があり、市街地が隣接して増設が望めないため、2001年から西方約 25km に釜山新港（計画能力 800万 TEU）を建設している（2011年完成予定）。

釜山だけでなく高速道路で結ばれたソウル首都圏の貨物を取り込んできたが、近年は日中間貨物のトランジットが急増して取扱中トランシップ・コンテナ比率（T/S）は 00年 31%、03年 41%を占めている。

湾奥部に客船ターミナルと在来船バースがある。在来船バースは年間 100万 TEU を扱う。背後に山が迫りバックヤードがなく、横持ちで慢性的な交通渋滞をおこすため、釜山新港へ移転を予定。跡地のウォーターフロント開発が計画されている。

釜山港は従来国が直轄管理していたが、04年サービス改善と競争力強化を目的に 100%国出資で Busan Port Authority(BPA、釜山港湾公社)を設立し、CT や在来埠頭は BPA 管理へ移管された。BPA は MOMAF(海洋水産部)、KCTA(コンテナ埠頭公団)、民間人の約 150名からなり、財政、人事に独立性をもっている。収入の 75%は土地貸付料で残りは港湾料金収入による独立採算という。

釜山新港では、BTO方式で 9バース、BPA が 4(北側)+12(南側)バースを整備中。残り 5バース整備手法は未定だった。BPA は北側背後の物流団地造成も進め、港湾活性化、貨物創出に意欲的。



釜山港子城台コンテナターミナルと隣接する市街地

世界 5 位の取扱港で近年日本—中国のトランジット貨物が急増している。上方の客船ターミナルには 6本の日本航路があり年間 100万人の乗降客がある。



釜山港のコンテナターミナル位置図

子城台以外 5CT は 1900 年代以降整備された。ターミナルオペレーターもハチスン、韓進、地元資本等



釜山新港(北側)のコンテナターミナル

完成すると 30バース、5万 t 級 29バース、2万 t 級 4バース、計 800万 TEU になる。背後に巨大な物流団地も造成中。

5-3 仁川港+仁川国際空港

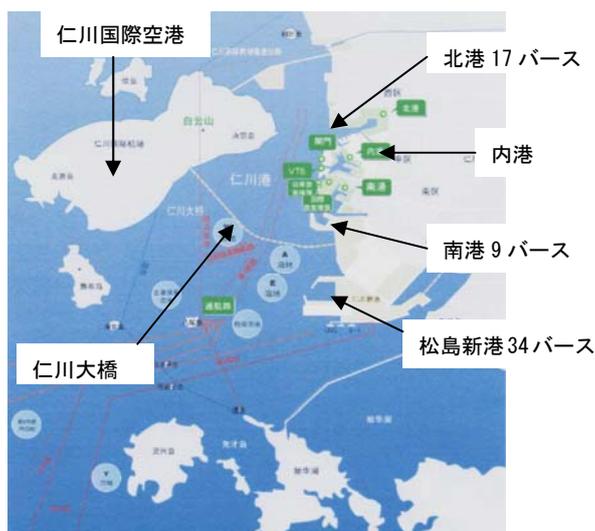
仁川港はソウル首都圏の玄関港であるが、近年仁川国際空港のアジア・ハブ空港化に伴いシー&エアーを特徴とする環黄海圏の中枢港として発展。

仁川港は干満差 9.5mもあるため大規模な^{こうもん}閘門で囲まれた内港と南港、北港などの外港からなる。外港は近年の貿易拡大に伴い整備されてきた。中国北東部との貿易が急増し、コンテナ数は00年61万TEU、05年115万TEU、08年170万TEUと増加。「環黄海経済圏」の中心港で、急速なCT整備のため民間資金導入のため05年仁川港湾公社IPAを設立してポートオーソリテイ管理へ変更。

仁川国際空港は1992年着工2001年開港した。4km級滑走路3本があり、08年には国際旅客数2956万人、国際貨物238万t、韓国全体の出入国者数の72%、貿易額の21%を占めている。「北東アジアのハブ空港」をスローガンにする空港の経済効果は3.2兆円、付加価値誘発額1.6兆円、雇用創出50万人で、韓国経済に大きな貢献。

その成功要因は、「出国45分、入国40分」を目標にする先端技術導入によるサービス提供と低価格な着陸料による価格競争力といわれている。

09年10月仁川大橋（1938億円）が開通して空港と仁川港が約15分で結ばれた。「シー&エアー」事業では、日本からの航空貨物はその日に仁川空港へ着き、仁川港で積み替えて翌日には中国の港湾から配送される、という。これに後背地の大物流団地（経済自由区域）を連携させて、時間、コストを大きく削減する物流モデル形成が始まっている。



仁川北港



仁川国際空港



仁川大橋

6 主な特徴

6-1 北東アジアのハブ港

- (1) 韓国政府は 1994 年、港湾開発のマスタープランに当たる「短期、中期、長期港湾整備・開発計画」を策定した。
 - ①釜山港（釜山新港を含む）と光陽港を、「北東アジアのハブ港湾」と位置付け、ハブ港は北東アジアの主要案港湾との間にコンテナフィーダーネットワークを形成。
 - ②仁川、平澤、木浦港は中国市場をターゲットにするフィーダー港と位置付けた。
- (2) 急速なコンテナ港湾整備。
 - ・釜山新港は 1995 年～2011 年の約 16 年間で 30 バース（800 万 TEU）を建設。
 - ・光陽港も 1987 年～2011 年約 24 年間で 33 バース（930 万 TEU）を建設。
 - ・仁川国際空港も 1992 年～2001 年の 10 年間で 4 km 級 3 本を整備。

6-2 BTO

- (1) 釜山新港では国と KCAT が防波堤、航路浚渫、多目的ふ頭など非収益施設を整備、民間が CT、後背地など収益施設を担当。
- (2) 民間事業者は釜山新港（株）で、KCAT と三星、韓進、現代などの大手企業によるコンソーシアムを組んだ。
- (3) 事業スキームは BTO(Build Transfer Operation)により建設運営。工事が竣工すると土地・施設を全部政府へ譲渡し、同日付で 50 年間の無償貸与を受けて会社が運営する。

6-3 ポートオーソリテイ

- (1) 1991 年 KCAT（韓国コンテナ公団）設立。公団は国から CT を無償借上げしこれを民間のターミナルオペレーターへ転貸する。この貸付収入、船社からの岸壁使用料と港湾債券の発行で CT 建設を進めている。
- (2) 2004 年釜山港湾公社(BPA)設立。BPA は KCAT から CT などの港湾施設を引き継ぐとともに、ポートオーソリテイ(PA)によりサービス競争とコスト削減に取り組んでいる。また、PA 設立により KCAT は釜山から撤退。仁川にも IPA 設置。（光陽も近々 PA が設立されて KCAT は撤退予定）

6-4 経済自由区域(FTZ)

- (1) 仁川港内港・松島新港の後背地、光陽港の後背地は経済自由区域（FTZ）に指定。
- (2) 関税特例その他の支援で製造、物流、流通、貿易が保証。入居企業には無関税、賃貸料・租税の減免などの優遇措置。
- (3) 全国に 6 地域を指定済み（10 年現在）

おわりに

短期間だったが、フォーラムへ参加するとともに韓国を代表する光陽港、釜山港、仁川港、仁川国際空港を視察することが出来た。

不景気の最中とはいえ韓国では精力的に公共投資が行われていた。公共投資に共通するコンセプトは地理的優位を背景に発展著しい中国をターゲットにして東アジア地域のハブ港として飛躍することだった。

韓国政府もまた公共投資資金に余裕はないので、ここでは民間資金の活用が最大限に考えられていた。光陽港では整備総額2.19兆ウォンのうち、防波堤、航路整備などの非採算部門を中心に45%、岸壁、荷役設備、上屋などの収益部門を中心に55%を民間が出資していた。ふ頭建設と運営はBTO方式である。また、国も直接投資でなく公団方式で資金確保を図り、整備後の運営はポートオーソリテイにゆだねている。

写真はこの不景気の中でも整備が続いている松島地区の全景である。上方に仁川大橋も見える。



松島経済自由地域（仁川市）は、国際業務、知識基盤産業を主な機能として面積 53.3 km²、計画人口 25 万人の新都市。主な施設としては仁川新港（34 バース）、国際業務・知識情報産業団地、先端バイオ産業、IT 産業、国際学術研究団地を予定。仁川は、国際空港と港湾を有し、国の黄海沿岸都市（青山、天津、大連）から一日輸送圏にあって対中貿易中枢港である。また、首都圏 24 百万人の玄関港である。この立地を生かして、政府と仁川港湾公社（IPA）が港湾と背後の物流団地整備を進めている。