

日・韓における港湾物流の現状

The present condition of the Port logistics in Japan and South Korea

神奈川大学大学院 経営学研究科
国際経営専攻 博士後期課程

李 貞 和

はじめに

1980年代以降、日本と先進国からの韓国、中国および東南アジアへの直接投資や生産拠点の現地化により東アジア地域の物流において量的に著しい伸展が見られた。1990年代から2000年度にかけて東アジア地域諸国の経済成長とともに中国の開放政策による驚異的な経済成長とWTO加盟の結果、東アジア域内の海上コンテナ貨物量が増加する見込みである。

日本港湾は海上コンテナ貨物輸送量が莫大な中国とコンテナ貨物取扱量が800万TEUをも上回る韓国の釜山港と比べると非常にハブ港としての機能が低下しているのが現実である。1975年から1980年にかけて神戸港が世界順位3位、4位に位置づけられていたにもかかわらず、近年、国際港湾としての競争力が低下したことは港湾管理者の自主性の問題および港湾経営の体制の欠如¹と

もにインフラ設備とソフト側面の港湾の運営に関する諸問題、つまり高い港湾利用料金問題、迅速な通関手続き、荷役作業の効率化を高めて国際物流の環境変化に適応できるように改善しなければならない。韓国の釜山港は海上コンテナ取扱量が世界3位に位置づけられているが、国際競争に生き残るために制度の規制緩和と港湾利用者の効率的なサービス提供を進めている。ESCAP（国連アジア太平洋経済社会委員会）によると2011年度におけるアジア地域の国別コンテナ取扱需要は1999年度と比べて中国が4,581万TEUで4倍、シンガポールが2,871万TEUで2倍、香港が2,602万TEUで1.5倍、韓国が2,154万TEUで3倍、日本が1,770万TEUで1.5倍の増加が予測されている（表1-1）。アジア域内のコンテナ貨物取扱量は、2011年度には約216百万TEUに達すると見込まれている（表1-2）。

このようなアジア域内のコンテナ貨物を取込む

表1-1 アジア域内のコンテナ貨物取扱量

年度	1999年	2011年	倍率
	80.1	216.1	約2.7倍

出所：WORLD of PORTとREGIONAL SHIPPING and PORT DEVELOPMENT STRATEGIESにより再作成

表1-2 アジア地域の国別コンテナ貨物需要見直し

国・地域	1999年	2011年	倍率
中国	12,200	45,817	約4倍
シンガポール	15,900	28,717	約2倍
香港	16,211	26,021	約1.5倍
韓国	7,174	21,548	約3倍
日本	11,246	17,706	約1.5倍

出所：国連アジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）により再作成

1 山上 徹教授は、「我が港は、国家行政上から港の管理・運営の問題意識は存在するにしても港湾管理者に主体性をあたえず、国家行政力によって港の管理の機構や機能を支配し、また占有することになり、機能は強力な行政力によって代行されるという結果になる」と教授の著書「国際物流概論」で述べられている。

ためにアジア諸国の各港湾は利用者のニーズに応じる港湾インフラ整備事業や適正な管理・運営の経営戦略を立て国際ハブ港湾になることを図っている。

本稿は、東アジアのハブ港湾を目指している日本港湾と韓国港湾が国際競争力を強化するためには港湾のハブ港構築、インフラ整備事業、港湾運営、政府政策を検討し、問題点と課題を考えてみたい。

2 新たな中国港湾の港勢

1990年代以降10年間で驚く程の経済成長を続けてきた中国は「港湾物流」という新しい課題を抱えている。世界工場ともよばれる中国では数年间で海上コンテナ取扱量が激増しており、今後も増加する見込みである。代表的な貿易港である上海港は2001年度には世界5位に位置づけられた。また、上海港以外の主要港も著しく伸びたのである。中国主要港のコンテナ取扱量は上海港が1991年度、576,215TEUから2000年度には5,612,000TEUで約10倍の増加を示している。深セン港は50,568TEUから3,959,400TEUとなり78倍の驚異的な伸びとなっている。大連港も172,791TEUから1,008,400TEU5.8倍の増加を示している(表2-1)。中国交通部によるコンテナ取扱量の予測をみると2005年度には上海港、深セン港、大連港の3港のコンテナ取扱量合計は約2,000万TEUに達することを予測している。中国政府は、WTO加盟後に貿易部分の市場開放および毎年増加している貨物需要に適切に対応できるように、特に上海港を東アジアの国際ハブ港湾とすることを目指して羊山河口にコンテナ貨物取扱処理能力2,2百万TEUが可能な大水深16mバース

以上の羊山ターミナル整備の長期計画を推進し、2016年に大型船舶が接岸できるバース、50バースの完成を目標として進めている。

3 日本と韓国港湾の現況

近年、中国の世界進出の拡大および1980年代以降にアジア向けの投資はアジア地域の経済成長に大きい影響を与えた。アジア域内の海上貨物輸送量は毎年、増加させた。その中、海上コンテナ貨物量の増大に伴い船舶も大型化されたことから大型船舶の停泊可能なコンテナターミナルや貨物が安全に保管できる施設の整備事業の必要性が生じた。最近のコンテナ貨物輸送量はアジア域内だけでも世界荷動きの約60%にも達する趨勢である。それから、アジア諸国は輸送貨物を獲得するために新たな港湾政策の構築を進めた。

3-1 韓国港湾の現況

3-1-1 海上コンテナ貨物取扱量の動向

地理的に日本、中国と近い位置にいる韓国港湾はコンテナ貨物取扱量が1980年代以降から2000年代にかけて東アジアのハブ港と言われるように伸展しており、2000年代に釜山港は輸出、輸入、トランシップ、内貿貨物の合計が7,541千TEUに達してコンテナ貨物取扱量が世界3位になった。特に、トランシップ貨物は1996年度には941千TEUから2000年度には2,390千TEUとなり、2.5倍の伸び率を示している。これは、釜山港のトランシップ貨物は大部分が中国貨物であり、今後、中国の経済成長により益々増加すると見込まれている(表3-1-1-1、表3-1-1-2)。

表2-1 中国の主要港のコンテナ取扱量 (単位: TEU)

港湾	1991年	2000年	倍率
上海	578, 215	5, 612, 000	約10倍
深セン	50, 568	3, 959, 400	78倍
大連	172, 791	1, 008, 400	5.8倍

出所: 海事プレスにより再作成

表3-1-1-1 釜山港コンテナ貨物取扱量 (千TEU)

年度	輸出	輸入	T/S*	内貿	合計
1996	1, 981	1, 838	941	83	4, 843
2000	2, 551	2, 484	2, 390	116	7, 541

出所: 韓国海洋水産開発院(KMI)により再作成

*: トランシップ貨物

表3-1-1-2 世界の港湾別コンテナ取扱量ランキング (千TEU)

順位	港湾名	国家	2000年
1	香港	中国	18, 100
2	シンガポール	シンガポール	17, 040
3	釜山	韓国	7, 541
14	東京	日本	2, 899
21	横浜	日本	2, 317
22	神戸	日本	2, 265
28	名古屋	日本	1, 911
35	大阪	日本	1, 474

出所：(社)日本港湾協会、2002 港湾ポケットブックより再作成

3-1-2 コンテナターミナル施設の現況

釜山港は莫大な貨物の集積から起こる船混みや貨物混みの状況である。そのために韓国政府は釜山港においてはメガ大型船舶の寄港に対応できるメガハブ港を狙って新たな港湾整備事業および釜山の西に位置している光陽港は第2ハブ港を目指して積極的に開発しているとともに中部地域に位

置している平沢港は東北アジアの中心港に育成させ仁川港とともに首都圏の輸出入貨物を分担処理する港湾として目指している(表3-1-2)。

3-2. 日本港湾の現況

1985年「プラザ合意」以降の円高による円高不況や近代日本をささえてきた製造業の海外進出

表3-1-2. 韓国主要港のコンテナターミナル施設現況

(釜山港)

埠頭名	子城台	神仙台	勘湾
埠頭延長	1, 447M	1, 200M	1, 400M
水深	12m~15m	14m~15m	15m
荷役能力	120万 TEU	120万 TEU	120万 TEU
接岸能力	5万トン級5隻、1万トン級1隻	5万トン級4隻	5万トン級4隻
埠頭運営会社	HPH (HutchisonPort Holdings)	東釜山コンテナ埠頭株式会社 (PECT)	HPH, 韓進、世邦、大韓通運

出所：KMIの調査資料により再作成

(光陽港)

事業推進段階	第1段階	第2段階
運営開始年度	1998. 7	2001. 12
埠頭延長	1, 400m	1, 150m
水深	15m	12m~15m
荷役能力	120万 TEU	81. 4万 TEU
接岸能力	5万トン級4隻	5万トン級2隻、2万トン級2隻
埠頭運営会社	HPH現代、韓進、大韓、世邦	HPH現代、韓進、東部建設

出所：KMIの調査資料により再作成

は1989年度には海外直接投資は160億ドルまでに達した²。結局、円高不況と産業空洞化の影響は日本港湾にも及んだのである³。さらに、神戸港は阪神大震災以後、コンテナ貨物処理能力が低下した。一方、東京港、横浜港、大阪港、名古屋港においてはコンテナ取扱量が横ばいで漸増してきたが⁴、近隣国の韓国と中国に比較して見ると成長率は顕著に低いのである(表3-1-2参照)。

5大港の港湾施設はアジア諸国に比べて劣っていないが、5大港のバースは水深12m～14mが大

部分である(表3-2-1)。しかし、近年のコンテナ船の大きさはコンテナ4000TEU～6000TEUが積載可能なメガ大型船舶化となる趨勢になっており、メガ大型船舶の場合は水深15m～16mを要することから在来コンテナバースでは海上コンテナ貨物輸送市場の著しい変化に対応できない。そのため国土交通省港湾局は「国際競争力を備えた国際海上コンテナ輸送の拠点」としての新たな物流システムの形成を目指して1999年度に港湾施設整備事業の長期計画を施策した⁵。

表3-2-1 日本5大港のコンテナターミナル施設現況

(東京港)

埠頭名	大井	青葉
岸壁延長	250m～300m	300m
水深	12m～15m	12m～14m
埠頭運営会社	川崎汽船、MOL、NYK、	NYK、MOL
	EVERGREEN SEALAND	

(横浜港)

埠頭名	本牧	大黒
岸壁延長	250m～300m	300m～350m
水深	12m～13m	12m～14m
埠頭運営会社	MOL、SEALAND、NYK、 川崎汽船、	NAVICS、NEDLLOYD、MAERSK

(大阪港)

埠頭名	南港
岸壁延長	250m～300m
水深	12m～13m
埠頭運営会社	韓進海運、MOL、川崎汽船

(神戸港)

埠頭名	ポートアイランド	六甲アイランド
岸壁延長	250m～350m	350m
水深	12m～15m	13m～14m
埠頭運営会社	NAVICS、 NYK、MOL、NEDLLOYD (株)商船三井、APL	SEALAND、MAERSK川崎 汽船

(名古屋港)

埠頭名	名古屋コンテナ
岸壁延長	250m～300m
水深	12m
埠頭運営会社	川崎汽船、NYK、MOL

出所：5大港の統計資料により再作成

2 日本経済新聞社(編)、『日本経済TODAY』、日本新聞社、1995。p. 125

3 ハドソン研究所(楡井 浩一・訳)、『超大国日本は必ず甦る』、2002。p. 36

4 徳田 サンジ、柴田 悦子共著、『現代の港湾』、税務経理協会、S62年。p. 195

5 「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」港湾審議会、1999

4 日本と韓国港湾の活性化と課題

世界的に物流市場の変遷からコンテナ港間の競争が激しくなり、その中で各港湾は競争力を確保するためにコンテナ港の施設整備、管理・運営および新たな制度の導入や国際機関における海運市場の変化・「海運自由の原則」⁶の取組みを行っている（表4-1）。

日本政府と韓国政府も港湾の活性化のために抱えている問題点を政策として捉えて港湾整備の長期計画や管理・運営側面から港湾施設を使用する利用者のニーズに適切なサービスを応じるために政策事業として進めている。

4-1 日本と韓国港湾の競争力の現状

4-1-1 韓国港湾の競争力の現状

現在、韓国は日本よりはコンテナ貨物取扱量において日本を上回っており、低廉な港湾利用料金や24時間港湾施設利用とか船社を誘致するために光陽港の船舶入港料免除、コンテナ税、接岸料、

貨物入港料免除とさらに、釜山港と光陽港の両港に寄港する入港料免除など船社のコストを削減させるサービスを提供している。だが、韓国と中国に地理的に近い西日本海圏のハブ港を目指して進めている日本の中核港湾である北九州港の響灘コンテナターミナルの開始とともに神戸港は韓国の中継貨物について競争港になる。かつ、貨物の安全に処理できる港湾施設機能（荷役作業の自動化、一層簡素化する通関手続きなど）の役割が港湾の収入元の港湾利用料金の引下げより優先するべきである。

4-1-2 日本港湾の競争力の現状

日本政府は、経済活動の拠点と言われる港湾改革には遅れたが、益々、増加しているコンテナ貨物を獲得するために諸港湾間の競争は激化し、この激化の危機に対応するために2001年に国際競争力のある社会実現を目的とする「新総合物流施策大綱」を推進した⁷。

港湾施設整備の建設を行って大型船舶が接岸で

表4-1 世界海運市場の変化による港湾の変遷段階

区分	第1世代港湾	第2世代港湾	第3世代港湾
年代	1960年代以前	1980年代以降	1990年代以降
開発形態と戦略	伝統的、多様な輸送手段の接点	港湾拡充、輸送拠点および商工業の中心点	営利的な港湾、複合一貫運送形態の中心地および国際物流の拠点
活動範囲	①貨物の積卸し、作業は荷役中心、範囲が狭い	①+②品目の多様化、船舶関連商工業の業務、範囲拡大	①+②+③貨物情報の中心地、部流拠点役割、ターミナル機能と港湾施設機能の拡大
特徴	港湾と利用者の関係が円満	港湾と利用者の関係が円滑	国際貿易輸送網の中心点港湾組織および機構拡大
生産価値特徴	簡単な個別荷役作業	貨物の複合サービス提供	貨物の情報提供および高付加価値創出
決定変数	労働と資本	資本	技術およびノウハウ
主な貨物	バラ貨物	バラ貨物、乾貨物、液体貨物	バラ貨物およびコンテナ貨物

出所：国連貿易開発会議（UNCTAD）、「Port marketing and the challenge of the third generation port, 1992. p. 13

6 「海事レポート」日本海事広報協会、2002：海運事業に対する参入撤退を保証し、貨物の積取りについて政府の介入により自国の商船隊や自国籍船による輸送を優先させたりすることなく、海運企業や船舶の選択を企業間の自由かつ公正な競争にゆだねるとする原則。

7 川島 毅「我が国の競争力に向けた港湾政策」、海事産業研究所報、No. 429. 2002. 3

きるバースが構築して利用が増えるように利用者が求めるニーズに応じられる適切なサービス提供ができる使いやすい港湾を作ることである。そのために、競争力低下の主な要因である港湾利用料金のコストダウンを実現することと利用者が安心して使える24時間荷役作業およびゲートオープンサービス、通関手続きを迅速化させるITシステムを活用した物流の調達期間短縮や港湾背後地の物流施設機能の確保かつ輸入貨物の関税減免制度導入による利用者の物流コスト削減が考えられる(表4-1-2-1)。

4-2 日本と韓国港湾の課題

韓国は、海上コンテナ貨物取扱量において全国港湾貨物取扱量が3億4,555万トン(1999年)コンテナ個数は911万6千TEU(2000年)を占めており、2011年度にはそれぞれ14億3,200万トンお

よび2億016万TEUの見通しを立てている。このように港湾貨物取扱量が顕著に成長する見込みであるが、現在、韓国のコンテナターミナル施設確保率が70.5%から港湾の滞船・滞貨を起こして1999年度には経済損失額が3,341億WON(約334億円)にも至った⁸。韓国は政府主導だけでは整備事業の資金および港湾施設管理・運営を実行するには難しいことから1996年に日本が公共事業の発展と活性化のために導入したPFI(Private Finance initiative: 民間主導型公共事業)と類似な制度を取り入れるために「新港湾建設促進法」を制定した。「新港湾建設促進法」は整備事業資金を民間企業が調達することである。民間主導型事業は港湾の民営化政策である。しかし、港湾は公共事業であるが、コンテナターミナル管理・運営経営とともに港湾施設整備投資も民間企業が主導することから政府の財政的負担の軽減が求めら

表4-1-2-1 日本と韓国港湾の競争力の現状

国家	日本	韓国	備考
(1) コンテナ取扱諸料金*	神戸港: 226万円	釜山港: 103万円	約: 2倍 釜山港=100
(2) コンテナターミナル滞留時間	3日	2日	日本の目標: 48時間以内 韓国の目標: 24時間以内
(3) 港湾背後地物流拠点化政策	FTA、FAZ制度導入	FTA制度導入	港湾の利用者に多様な付加価値サービス提供および国際物流拠点化を狙う。
(4) 港湾の運営時間	荷役作業: 08:30~翌朝04:00 ゲート: 月~金(08:30~20:00、16:40以後は予約が必要)、土曜日: 08:30~11:30 港運労使間に合意	荷役作業: 24時間 ゲート: 24時間	日本: 競争力が低い 韓国: 国際競争力が高い
(5) 輸入港湾行政手続き	貨物の搬入と同時に輸入許可	事前申告制	日本: 船舶の到着と同時に輸入許可を図っている 韓国: 埠頭直通関制度拡大

*: 港湾諸料金=入港料、トン税など各港湾使用料

れる。港湾における民間企業主導型事業導入の共通課題としては、日本PFI制度において、①官民の明確な役割分担、②官民のリスク分担、③港湾の地域経済における民間企業の範囲④港湾運営の円滑化のために周辺の港湾との連携を図る必要がある。その結果、民間企業の経営方式による利用者により高いサービスが提供できると考えられる。

日本と韓国は港湾施設および運営方式においては幾つの共通課題を抱えている。まず第1に、港湾運営におけるITシステムの政府主導の普及が必要である港湾のITシステムは、(イ)貨物の事前到着情報をリアルタイムで管理して物流のリードタイム短縮消費者に対してジャストインタイムの実現が可能である。つまり、高度なITシステムの導入から生産地から消費者までの物流の情報を受けられる。(ロ)高度なITシステムは高い経費がかかることから一般的に中小の荷主企業は簡単に導入するのは無理がある。そのため、政府の支援が必要である。第2に、高度なITシステムを設置しても通関で時間が遅延すると荷主は安心して港湾を利用することができないだろう。韓国の場合は、埠頭直通関以外の一般的な貨物の通関は輸入申告から荷主に貨物が到着まで約15日がかかるのである。国際競争に対応するためには迅速な輸出入貨物通関手続きの推進および出発地での貨物の事前検査(特定貨物以外)制度を検討すべきである。第3には、港湾背後地に自由貿易地域(FTZ)や輸入促進地域(FAZ)および関税自由地域(FTA)の積極的な活用や利用者に呼ぶかけるための広報活動および地域経済の活性化を図る。第4には、船社と荷主は物流のコストがやすくかかって物流のコストを削減できる航路を望んでいる。従って、港湾局は新しい輸送ルートとして国際コンテナ航路開設の検討とともに他港湾との連携を推進して輸送ルートを広げる必要がある。第5には、港湾料金政策である。韓国は、荷主に港湾利用のメリットとして釜山港と光陽港に港湾を使用するコンテナ船とトランシップ貨物船において岸壁使用料、貨物入港料など港湾料金の減免と引下げ政策を実施した。しかし、国際港湾競争力を強化するためにいつまでも減免政策は通用しないと思われる。益々高くなる人件費や港湾施設維持管理費を考えると港湾料金についての新たな港湾料金政策が求められる。日本は、高い港湾料金が港湾の発展の阻害要因である。そのため

に各港湾管理者は港湾利用諸料金の引下げに推進している。

名古屋港と神戸港および北九州港は1998年度から港湾料金の諸般問題について取組んでいる。名古屋港は具体的に入港料、係留施設使用料に減免を実施している。さらに、料金を引下げるためにはコンテナターミナル荷役作業の自動化を拡大する必要がある。

これまで、日本と韓国港湾物流の現況を検討しながら競争力の強化ために両国が推進している政策が従来の港湾の慣例的な行政と港湾管理・運営制度が短い期間で改善されると思わない。しかし、新たな中国の海運市場の拡張や東南アジア諸港湾の進出が著しいとともにWTO、OECD、APECなど国際機構による国際海運市場の自由政策を進めている。このような激しい国際競争に応じるためには港湾局だけの港湾管理・運営ではなくて民間企業も参加することで埠頭の諸問題を改善に寄与すると思われる。

参考文献

- 天野乙丙著、『港運わかる本』、成山堂、1994
鈴野仁子著、『交通運輸』、大月書店、2001
キン ヒョンデ著、『埠頭運営効率化方案』、海運産業研究所、1993
小林照夫著、『日本の港の歴史』、成山堂、1999
小林照夫(編)、『現代日本経済と港湾』成山堂、2002
小林 晃(編)、『21世紀の国際物流』、文真堂、2002
港湾投資水菓研究会(編)、『港の役割と社会経済評価』、東洋経済新報社、2001
柴田悦子著、『現代の港湾』税吏経理協会、1998
武城正長(編)、『国際港通論』、税務経理協会、1998
武城正長(編)、『海運同盟とアジア海運』、お茶の水書房、2002
中川信義著、『国際産業論』、ミネルウェア書房、1993
三村真人(編)、『貿易と港』、成山堂、1998
三村真人(編)、『交通と文化の史的融合』、八千代出版、2002
宮下国生著、『日本物流業のグローバル競争』、千倉書房、2002
山上 徹著、『国際物流論概論』、白桃書房、1987
運輸調査局、『運輸と経済』、2002.2
海事産業研究所報、2002.3. 429号、2003.1. 439号