

# 釜山港における港湾物流と管理・運営

ーコンテナ埠頭を中心としてー

三 村 眞 人  
李 貞 和

1. はじめに
2. 釜山港のコンテナ埠頭整備と物流動向
3. 釜山港のコンテナ埠頭の管理・運営体制
4. 東北アジア中心港としての釜山港
5. おわりに

## 1. はじめに

釜山港は、1970年代にシーランドが最初にコンテナ船を釜山港に入港させて以来、輸出入海上貨物の97%以上を扱っている。2002年度には、海上コンテナ貨物取扱量は約800万TEUで世界第3位を占め、東アジア地域のハブ港としての機能を果たしている。世界貿易構造の変化と東アジアの経済成長はアジア域内の海上貨物輸送量を増大させた。アジア地域の海上貨物輸送においてコンテナ貨物取扱量は2011年度の見通しは216百万TEUである<sup>1</sup>。増加している海上コンテナ貨物を獲得するために、アジア諸国の港湾は港湾機能の効率化を高め、港湾施設整備事業計画や港湾管理運営政策の見直しを積極的に推進している。韓国政府は中国、ロシア、北朝鮮の経済変動にともない釜山港を東北アジアの物流中心拠点港とすることを目指し、港湾整備政策、民営化政策、ITシステム導入政策、港湾物流団地に関する計画を推進して港湾利用者のニーズに適切に対応するために競争力強化の戦略を展開している。しかし、港湾施設整備の新計画の民間投資導入の問題、荷主の誘致問題を抱えている。

本論文は、釜山港のハブ港としての輸出入手続き制度、港湾のITシステム制度、関税自由地域制度などの管理運営制度を検討し、港湾の民営化導入および変化する

海運環境を踏まえて今後、釜山港が東北アジアの中心港に位置づけるためにはどのような管理運営体制を構築するべきかを考察するものである。

## 2. 釜山港のコンテナ埠頭整備と物流動向

### 2-1. 釜山港の海上コンテナ貨物の動向

釜山港のコンテナ埠頭施設はほかの地方港に比べて拡充されており、コンテナ貨物取扱量は90%以上を占めている。釜山港は、中国からのトランシップ貨物が急増しており、今後長期間に渡り増加する見通しである（表2-1）。コンテナ取扱量は2001年度には873万TEUに達した。輸出貨物が2,514千TEUとなり、輸入貨物は2,497千TEUを示している（表2-1）。トランシップ貨物は毎年増加しているが、輸出入貨物は横ばいに伸びている。これは、1990年代以降に飛躍的な経済発成長を遂げている中国の影響である。しかし、インフラ整備などの不足により1997年度には入港隻数4,814隻のなかで待機隻数が589隻で待機率が12.2%、滞船隻数334隻で滞船率が6.9%になり、入港待機、滞船による経済損失が約345億円に至った。増加している貨物に応じるためには新しく港湾施設を整備する必要があり、「韓国海洋水産部」は勘湾コンテナ埠頭の拡張をはじめ、釜山新港の開発および光陽港の施設整備のため民間資本と運営方法を導入する港湾整備・開発計画を策定した。

### 2-2. 釜山港の港湾施設の現況

釜山港で取り扱っている輸出入貨物を含めて海上貨物量は2002年度には約170百万トンになり、コンテナ貨物量は800万TEU以上に増加した。このような年平均10%以上増加しているコンテナ貨物を取扱うために政府は莫大な港湾投資において民間企業による投資を積極的に推進している（表2-2）。

釜山港のコンテナ貨物処理能力は子城台コンテナ埠頭が100万TEU、神仙台コンテナ埠頭が128万TEU、勘湾コンテナ埠頭が120万TEU、ウアムコンテナ埠頭が40万TEU、甘川コンテナ埠頭が20万TEU、勘湾拡張区域が48万TEUで合計、456万TEU

表2-1 釜山港のコンテナ貨物取扱量の推移 (千TEU)

年度	1997	1999	2001
トランシップ貨物	1, 105	1, 632	2, 943
輸出貨物	2, 136	2, 406	2, 514
輸入貨物	1, 993	2, 272	2, 497

出所：スーパ中樞港湾選定委員会、参考資料2-1、2002により再作成

表2-2 韓国におけるコンテナ貨物量増加推移 (単位：千TEU)

項目/年度	1976	1981	1991	1998	2000
輸入	179	360	1, 135	2, 508	3, 195
輸出	204	464	1, 431	2, 650	3, 194
小計	383	824	2, 566	5, 158	6, 389
積替	0	0	141	1, 268	2, 454
沿岸	0	0	54	306	294
合計	383	824	2, 701	6, 732	9, 137

出所：海洋水産部、「海洋水産統計」と韓国海洋水産開発院により作成、2000。

表2-3 釜山港のコンテナ埠頭の現状

項目/埠頭名	子城台	神仙台	勘湾	ウアム	甘川	勘湾拡張地区
開始年度	1978	1991	1998	1996	1997	2002
面積 (m <sup>2</sup> )	647千 —CY394千 —建物38千 —CFS千	1, 039千 —CY672千 —建物28千 —CFS11千	731千 —CY336千 —建物16千 —CFS8.4	184千 —CY120千 —建物5千	142千 —CY85千	308千 —CY153千 —建物12千 —CFS 5千
延長 (m)	1, 447	1, 200	1400	500	600	826
岸壁能力	5万トン級4, 1万トン級1	5万トン級4	5万トン級4	2万トン級1 5千トン級2	5万トン級2	5万トン級2 5千トン級1
水深 (m)	12. 5~15	14~15	15	11	13	12~15
処理能力	100万TEU	120万TEU	120万TEU	40万TEU	20万TEU	48万TEU
運営会社	韓国 Hutchison	神仙台コンテナターミナル	Hutchison 世邦、韓進 大韓	ウアムターミナル(株)	韓進海運	東部釜山コンテナターミナル

出所：韓国海洋水産開発院、韓国コンテナ埠頭公団の資料により作成

である（表2-3）。ちなみに、コンテナ貨物の約40%が釜山港区域外に貨物取扱が行われることから物流費用の増加要因になっている。従って、コンテナ貨物を円滑に処理するために政府の政策事業として新港開発の長期整備計画が立てられた（表2-4）。

子城台コンテナ埠頭については、1978年度に5万トン級2バース、1983年度に2バースが完成した。1991年度には、神仙台コンテナ埠頭が建設されて5万トン級4バースが整備され、水深が15mで大型船舶の接岸が可能になった。98年度に運営を開始した勘湾コンテナ埠頭は、5万トン級4バースを確保しており、世邦企業と韓進海運および大韓通運、韓国Hutchisonターミナルによって運営されている。ウラムコンテナ埠頭フィーダーサービス専用、甘川コンテナ埠頭は韓進海運の専用ターミナルとして韓国において最初の民間専用ターミナルである。2011年度にはコンテナ貨物量が20,158千TEUに増加する見通しであり<sup>2</sup>、東アジアの近隣に位置している諸港湾間の競争で上位を保つためには現在、進行中である港湾整備をさらに促進するためには外国企業の投資を導入することが必要であると考えられる。

### 3. 釜山港の管理・運営体制

#### 3-1. 釜山港におけるコンテナ埠頭の民営化

韓国の港湾管理主体は中央政府の交通部である海洋水産部が全港湾を所有し、開発・管理・運営してきたが、増大するコンテナ貨物の取扱いが可能なコンテナ施設を整備・拡充するため1990年に「韓国コンテナ埠頭公団」（Korea Container Terminal Authority：KCTA）を設立した。政府は無償でコンテナ埠頭を、KCTAに貸し付け、KCTAはコンテナ運営会社に有償で貸し付けて財源を調達し、コンテナ埠頭の開発に投資する形態の管理・運営を行っている。

一方、釜山港の「釜山コンテナ運営公社」（Busan Container Terminal Operation Corporation：BCTOC）は1978年度に海運港湾庁により設立され、韓国で最初のコンテナ専用ターミナルとして運営を開始した子城台コンテナ埠頭をKCTAから賃借りして管理運営を行った。子城台コンテナ埠頭は1999年度に現代商船が買収したことにより、「釜山コンテナ運営会社：BCTOC」は「現代釜山コンテナターミナル：HBCT」に社名が変更され、ターミナル運営を民営化してきた。ところが2002年度に国際的なコンテナ運営業者であるHPH（Hutchison Port Holdings）に売却されて管理運営が行われるようになった。

「韓国コンテナ埠頭公団」が出資25%、荷役業者のコンソーシアムが75%を出資

表2-4 新たな港の長期港湾整備開発計画

港名/期間 (年)	概要	整備計画
釜山新港 1995～2011 (全体)	東北アジアのハブ港と釜山港の船舶の滞船問題を改善および総合物流拠点を目指している。 総投資額：37億2600万ドル(民間資金25億500万ドル含め)	埠頭面積：502万m <sup>2</sup> 延長：9.55km 第1段階：1995～2008 岸壁能力：5万トン級14 荷役能力：352万TEU 第2段階：2002～2011 岸壁能力：5万トン級16 荷役能力：452万TEU
光陽港 (1987～2011) 運営会社： 大韓通運、現代商船、 韓進海運、世邦企業	中国の主要港湾と地理的に近い位置しており、積替港としての釜山港とともに東北アジアハブ港を目標にしている。 総投資額：14億7400万ドル(民間投資：11億13万ドル含め)	埠頭面積：84万m <sup>2</sup> 延長：11.05km 第1段階：1987～1997 岸壁能力：5万トン級4 荷役能力：120万TEU 第2段階：1995～2003 岸壁能力：5万トン級4 2万トン級4 荷役能力：163万TEU 第3段階：2004～2011 5万トン級21 荷役能力：630万TEU
平沢港 (1989～2011)	韓国の西海岸と黄海間に位置して中部圏物流を仁川港とともに処理する西海岸の国際交易港を目指している。 総投資額：19億6100万ドル(民間資金：6億8100万ドル含め) 多目的埠頭。	岸壁延長：13.0km 岸壁能力：3万トン級3 バース数：52

出所：韓国管理公団の港湾統計、2000および「平成5年度世界のコンテナターミナル調査報告書」、(財)港湾空間高度化センター、1997により再作成

して1991年度に設立された「東釜山コンテナ埠頭（株）：Pusan East Container Terminal：PECT」には神仙台コンテナ埠頭が賃貸され、運営されて、ウアムコンテナ埠頭は、荷役会社であるウアムコンテナ会社（UTC：Uam Terminal Co.）により運営されている。1998年度に開始した勘湾コンテナ埠頭は、HPH、韓進海運、世邦企業、大韓通運に賃貸されて運営されている。2002年5月に開始した勘湾拡張地区は、東部建設、エバーグリー・ユニグローリーのコンソーシアムに賃貸されて運営されている（図3-1）。

韓国の第2ハブ港をめざしている光陽港は、「韓国コンテナ埠頭公団」により1段階埠頭の4バースのうち1バースにはHPH、現代商船、韓進海運、3バースには1バースずつ韓進海運、世邦企業、大韓通運に賃貸されている。第2段階1次埠頭の4バースのうち3バースがHPH、現代商船、韓進企業により、1バースは東部建設に賃貸されて運営が行われている。（図3-2）

港湾運営の効率化と国家財源が不足な港湾施設整備のための投資を導入する民営化政策により外国企業を誘致した。結果、現在はグローバルターミナルオペレータであるHPH, CSXWT, PSA, EVEGREEN UNIGLORYなどが誘致されている（表3-1）。

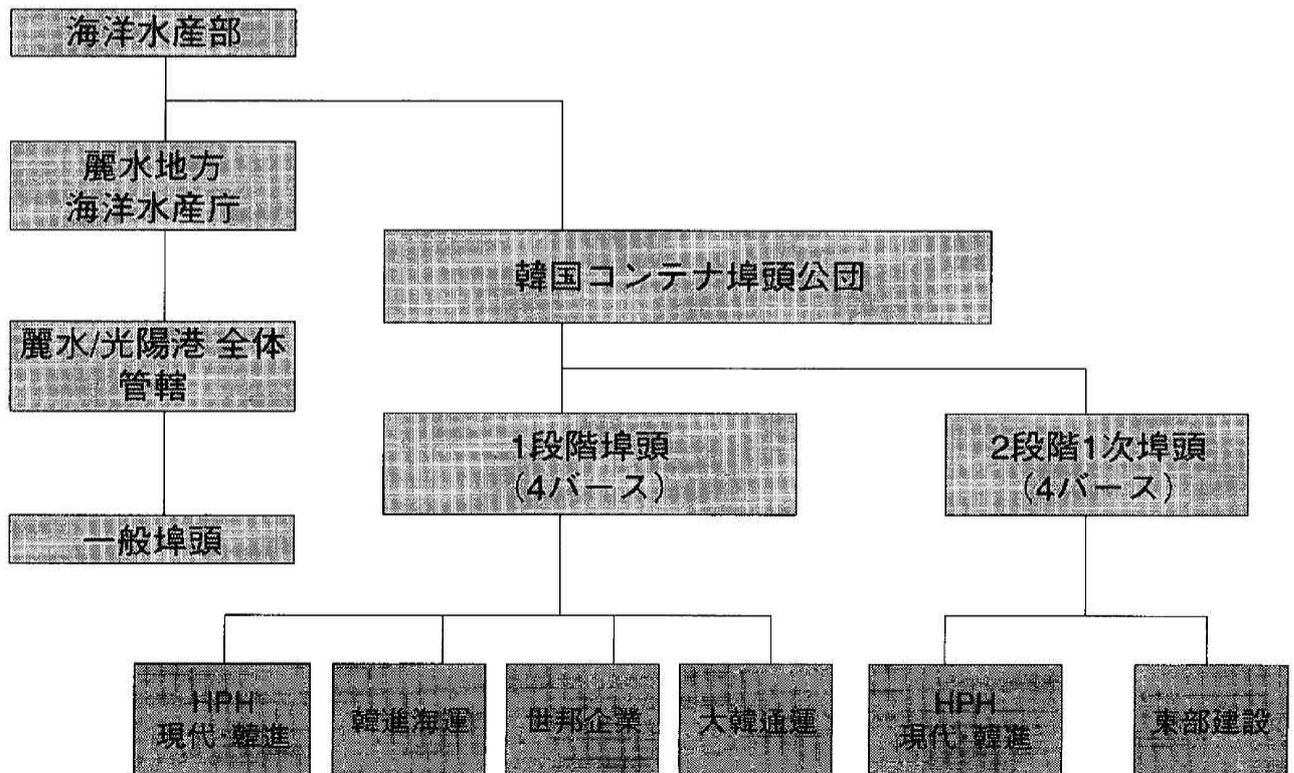


図3-1 釜山港における管理運営体制、「最近の韓国の海事情」、海事産業研究報、2002

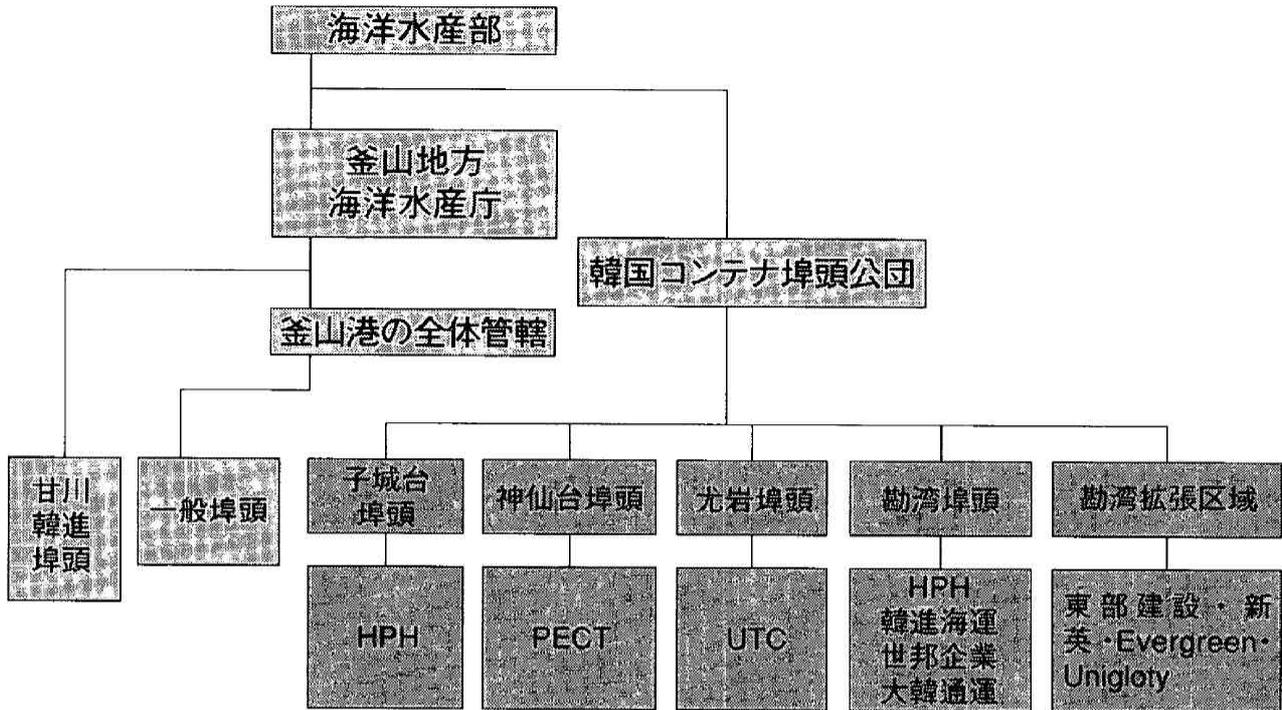


図3-2 光陽港における管理体制、前掲書

表3-1 港湾別コンテナ埠頭におけるグローバルターミナル業者の現況

運営業者	港湾	荷役能力 (千 TEU)	投資率 (%)
HPH	釜山港	1, 300	単独 (100)
CSXWT (国際ターミナル)	光陽港	240 (1段階) 1, 200 (2段階)	単独 (100) 現代 (10)、韓進 (10) HPH (80)
	釜山新港	2, 050	単独 (100)
PSA	仁川港	1, 100	PSA (60)、三星物産 (25)、鮮光公社 (10)、三星火災 (5)
Evergreen・Unigloty	釜山港	480	東部建設 (65)、新英 (5)、Evergreen・Unigloty (30)

出所：「最近の韓国の海事情」、海事産業研究所報、2002。KMIの調査資料2002

### 3-2. 民営化政策の形態と推移

韓国の港湾は、所有者が国であり、港湾を管理運営してきたが、行政的規制の下では益々増大する港湾の貨物、海運グローバル化の競争に円滑に応じられないことから港湾の管理運営についての民営化政策が求められた。

国内外的に港湾環境の変化<sup>3</sup>により新たな港湾の管理運営制度の必要性から韓国政府は、釜山港と光陽港を東北アジアの物流拠点港になるハブ港として育成させるためにも民営化政策を積極的に受け入れたのである。1990年以降、港湾の民営化を推進して釜山港のコンテナ貨物取扱量が世界3位に達するとともにグローバルターミナル運営会社が韓国港湾のターミナル運営に参加した。(表3-1)

港湾の発展のためには民営化政策が望ましいことであるが、港湾を民間企業が私有化することについては様々な意見がある。港湾を公企業として管理運営するのも問題点<sup>4</sup>があり、特に開発途上国は港湾施設整備開発の資金不足から民営化政策を推進しているが、民営化の形態は、大部分の先進国が一般的に選択する運営中心形態および港湾所有権と運営権を持つ形態、そして完全民営化がある(表3-2)。その国の港湾の政治的、経済的、制度の環境を考えて適切な民営化の形態を選択する必要がある、韓国の港湾は海洋水産部が所有し、港湾施設整備の投資は韓国コンテナ埠頭公団と民間企業とが投資しており、荷役作業などのサービス提供は民間企業で行われている。(表3-3)。

表3-2 先進国の港湾を向かう民営化政策形態

形態区分	特徴	事例
運営権だけ民営化	運営機能だけ民間企業が担当	一般的な先進国港湾
所有および運営権の民営化	所有権と運営権については権利があるが規制機能は別	ペリッストウ港
完全民営化	所有権、運営権、規制権まで完全民営化する	イギリスのABP下の22箇所の港湾

出所：李 哲栄著、『港湾物流システム』、1998、p418

表3-3 各国の港湾管理・運営形態

役割	管理主体	直営	公般・民営	私有化
施設の所有・維持管理	ポートオーソリティ (政府機関または 公営企業)	Type I	公有／長期リース	民間企業へ売却・ 公企業の民営化
投資・インフラの整備			ポートオーソリティ ／JV／民間企業	民間企業
ターミナルの運営			民間企業	
荷役等サービスの提供			Type II	Type III

東南・南アジア

スリランカ  
バングラディッシュ  
カンボディア  
パキスタン  
インドネシア  
インド

マレーシア  
シンガポール

香港

タイ  
中国  
ベトナム  
フィリピン  
ミャンマー

高所得国

日本  
韓国  
アメリカ  
ドイツ  
オランダ  
ベルギー  
フランス

イギリス  
ニュージーランド

イタリア  
スペイン  
カナダ

出所：「開発途上国の港湾管理運営に関する研究調査報告書」、国際臨海開発研究センター、1999

港湾の民営化は、①一般的に公有企業の民営化、②公企業の当事者能力の拡大、③規制緩和<sup>5</sup>、④港湾施設整備の投資について財政負担の軽減、⑤港湾の利用者のための高付加価値サービス提供、⑥コンテナ埠頭の生産性と効率化が期待される<sup>6</sup>など民営化の利点について様々に解釈されている。しかし、港湾は国家の経済発展の基幹産業であることから公共性を排除する民営化は望ましくないと思われる。

釜山港のコンテナ埠頭の管理運営は60%以上が民営化されているが、効率的に港湾を管理運営するためには上部施設（港湾敷地や基本荷役施設）は国家が投資して所有し、その運営権を民間企業（埠頭運営会社：Terminal Operation Company<sup>7</sup>）に貸し付ける形態が適合である。

### 3-3. 釜山港におけるITシステムの現況

港湾のITシステムは物流のジャスト・イン・タイム（JIT）を実現させためにも、またグローバル化となっている海運市場で競争力を高めるためにも不可欠な政策である。

韓国の港湾ITシステム政策を見ると、1970年代にはITシステムについての関心はあまり高くなかったが、1980年度以降には世界的な海運市場の環境変化にともないシンガポールの港湾ITシステムを見習って政府が主導して積極的に1987年度から取り組んだのである（表3-4）。主な情報関連システムとしては①海洋水産部の港湾情報運営システム（PORT-MIS）、②建設交通部の輸出入情報システム、③関税庁の通関システム等の3つのシステムに大きく分けられる。そして、民間部門では電子文書交換（EDI）に基づいた貿易業者および荷主にサービスを提供する④韓国貿易情報通信（株）：KTNET、海運港湾関連業者が主要な利用者となっている⑤韓国物流情報通信（株）KL-NETのITシステムがある。そして、釜山コンテナ埠頭運営会社、東釜山コンテナ埠頭株式会社（Pusan East Container Terminal Co. Ltd. : PECT）および船社、運送会社、荷役会社などが効率的に顧客のニーズに応じるために情報関連システムを構築してサービスを提供している。

#### ①PORT-MIS

効率的な港湾運営のために1992年のOn-line体制から開始して、1995年度にはシステム方式に転換し、現在はインターネットによって港湾管理者、船社、船舶代理店および荷役業者を対象に業務が行われている。主な機能としては船舶出入管理、貨物搬出入、施設管理などがあり、PORT-MISシステムの導入により釜山地域に物流経費の約13億円が削減できた<sup>8</sup>。

## ②輸出入物流情報システム

入出港船舶/航空機情報、通関情報、貨物荷役情報、ターミナル搬出入情報、ODCY<sup>9</sup>搬出入情報、鉄道運送情報などの輸出入物流に関する物流情報をONE-STOPシステム化して荷主の輸出入関連業務の効率化を図って企業の物流経費の削減や物流のJITを狙っている。

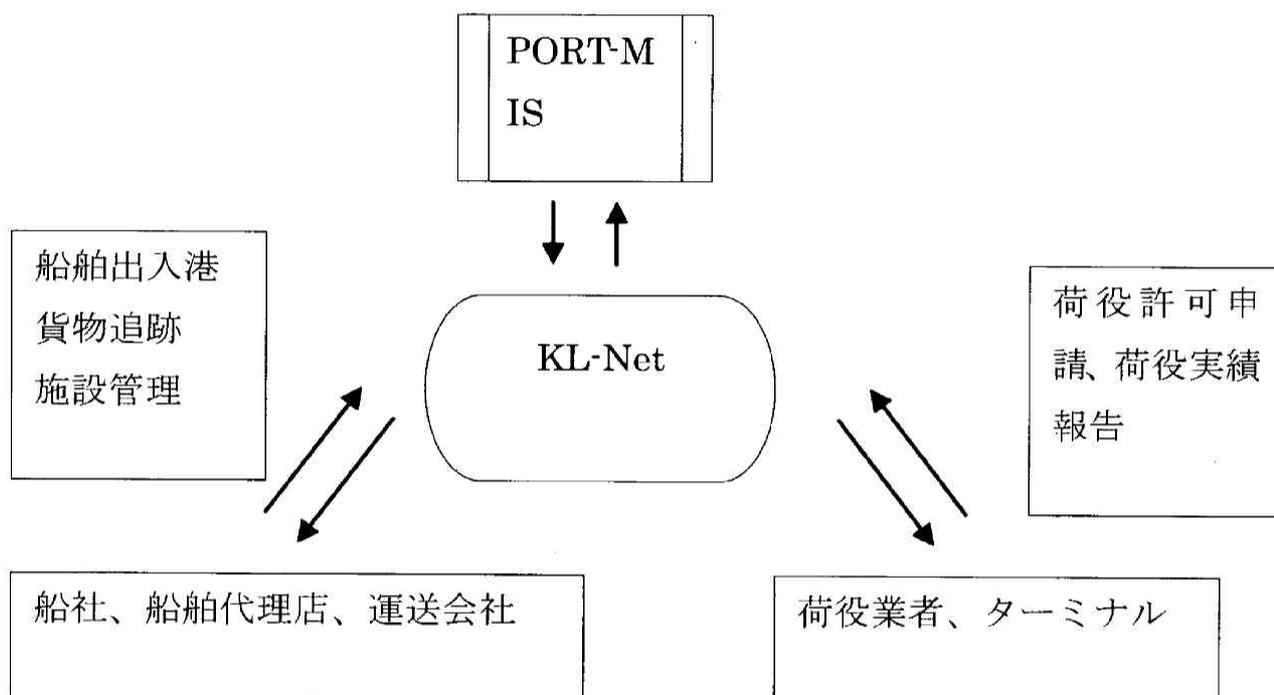


図3-3 POSRT-MISの概要

## ③関税庁の通関情報システム

1996年に海上Manifest業務のEDIシステムを導入し、1997年には関税庁のManifestのEDI化を行い、保税運送業務にもEDIを導入した。このような、EDIシステムを通じて、船社、フォワード、税関、保税蔵置業者、保税運送業者および検数業者を対象にして保税貨物搬出入申告や保税申告および積荷目録などのサービスを提供して複雑な税関業務の効率化が高められた。

## ④KL-Net：韓国物流情報通信（株）

韓国物流情報通信（株）は、1994年度に韓国コンテナ埠頭公団（KCTA）が40%、釜山コンテナ埠頭運営会社（BCTOC）が11%、現代商船が6.3%、韓進海運が6.2%、チョヨン商船が5.7%、その他が30.8%を出資して設立された。

KL-Netは海洋水産部のPOR-MISへの接続による海運企業、船舶代理店、運送/荷役会社および運送関連団体とネットワークを構築して海上コンテナ貨物の運送業務に

ついてEDI、物流情報に係るデータベースなどのサービスを提供している。

⑤KT-Net韓国貿易情報通信（株）

KT-Netは、韓国貿易協会が100%出資して1991年度に設立されて1997年度からは信用状の開設から輸出入の申告業務を含めるすべての貿易業務を自動化した。その結果、貿易業界は業務処理費用が約80%の節約となり、処理期間も大幅に短縮され、年間に約49億円の貿易業務費用を削減するなど高い効果を達成した<sup>10</sup>。さらに、KL-NetのEDIシステムと情報を共有し、相互交換して関税業務やすべての港湾業務が迅速に行われるようになってきている。

このように物流情報ネットワークシステムの構築により輸出入貨物の通関および港湾業務の手続き書類の簡素化および物流費用の減少を実現したのである。しかし、煩雑な入出港手続きの一元化および港湾業務を一層、簡素化するためには関連書類の標準化をする必要がある。そして、中小企業では、専門的な人材確保、EDIシステムの構築の資金不足および情報漏れについての問題点からシステムが積極的に行われていない。また、一般埠頭でも輸出入コンテナ貨物の約30%を扱っているにも関わらずゲートの自動化がされてないことからコンテナの搬出入が効率的に行われていないのである。従って、EDIシステムによる一般埠頭ゲートの自動化システム構築が大きな課題である。

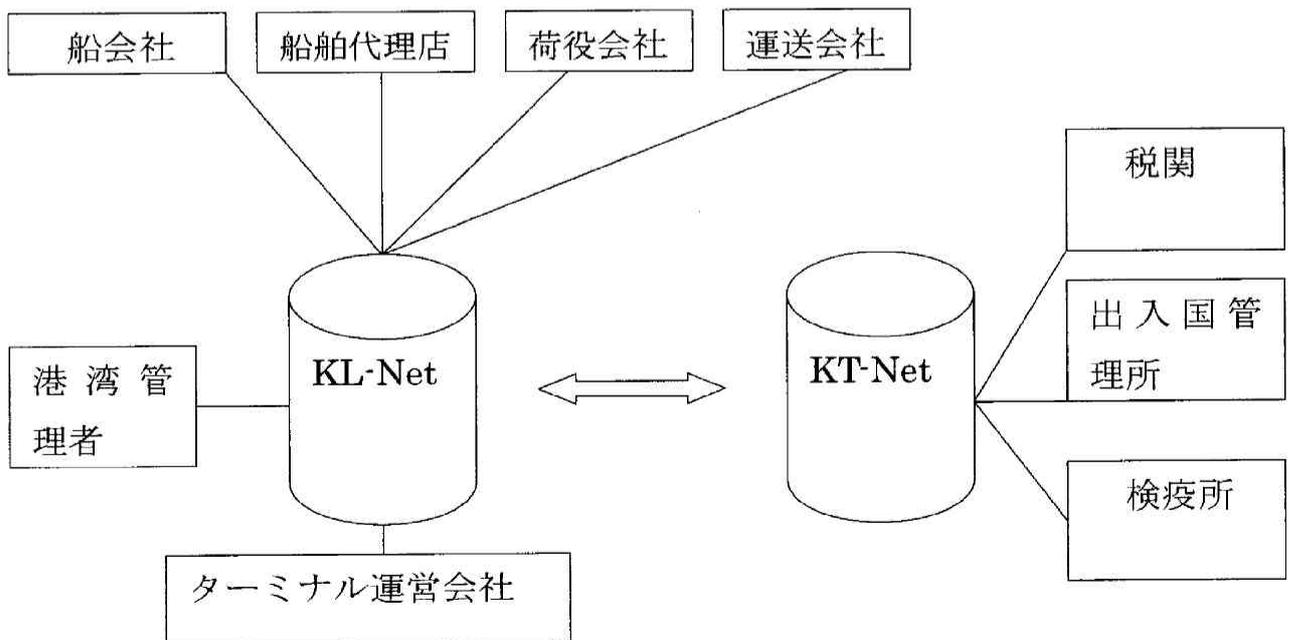


図3-4 韓国港湾EDIの概要

### 3-4. 港湾料金政策の推進

韓国政府は、諸港湾間の激しい競争での優位を確保するために釜山港と光陽港を利用する荷主および船社に最大のインセンティブを与える料金政策を行っている。

その内容は、釜山港を通過する積換貨物については貨物入港料の免除や釜山港と光陽港の両港に連続的に寄港する外航コンテナ船に対しては船舶料を100%完全免除などの港湾料金政策を実施して益々増加する海上貨物の取込みを狙っている（表3-4）。

表3-4 釜山港と光陽港における港湾料金政策

項目/港名	釜山港	光陽港	備考
船舶入港料	寄港する船舶 100%免除	寄港する船舶 100%免除	両港を同時に寄港する船舶
	通過船舶 100%免除	外航コンテナ船 100%免除	
岸壁使用料	寄港する船舶 100%免除	寄港する船舶 100%免除	両港を同時に寄港する船舶
貨物入港料	トランシップ貨物 100%免除	コンテナ船貨物およびトランシップ貨物 100%免除	
曳船料と導船料		15%減免	

出所：韓国コンテナ埠頭公団の広報資料、2002、

## 4. 東北アジアの物流中心港としての釜山港

海運市場のグローバル化への対応と釜山港を21世紀の東北アジア物流中心港として構築するために韓国政府は、政策に基づく港湾整備長期計画や港湾の管理運営の民営化政策、港湾運営のITシステムの導入および競争での優先順位を確保するための料金政策などを推進してきた。

東アジアで地理的にも有利な位置にある釜山港は、日本企業のグローバル化および中国の飛躍的な経済発展による影響を受けて名実ともにコンテナ取扱処理能力は世界上位に位置づけられている。しかし、2002年度の世界コンテナ取扱量のランク6位以内に香港港、上海港、深セン港が上位に位置しており、上海港を中心として中国政府は港湾のグローバル化に積極的に取り組んでいる。そして、日本政府も低下している日本港湾の競争力を高めるために政策に基づいて港湾整備長期計画や運営政策の全般的な改革を行っている<sup>11</sup>。

このように競争力を強化しているアジア諸港湾に対応しながら釜山港が東北アジアの物流中心港として位置づけられるためには港湾機能の運営体系を効果的に活性

化する必要性があり、荷主<sup>12</sup>の多様なニーズに応じられる制度を基本的に改めて推進しなければならないのである。そのために、通関手続きの簡素化である「埠頭直通関制度」<sup>13</sup>を利用する対象範囲を拡大することである。また、官民が物流情報を共有して活用するためには積極的なEDIシステムを輸入物流関連業者および機関では運営する必要がある。そして、現在、国際物流基地として韓国政府が釜山港と光陽港に指定している「関税自由地域制度」はグローバル物流企業の誘致とともに東北アジアの物流拠点を目指している。従って、物流拠点地としての決定要因は物流の流通が円滑に行われる地理的な面と物流の保管・組立・販売も可能な施設の構築および効率的な管理運営のために官民のネットワークの構築が重要である。そして、韓国の港が東北アジアの中心港になるためにも、近接国である日本港湾と中国港湾との協力体制造成および今後、FTA（自由貿易協定）による3ヶ国の海運協力体制の必要性が高められると思われる。また、韓国政府は国際海運市場の自由化にともなう規制緩和を進めている。

#### 4-1. 「埠頭直通関制度」の活性化方案

大部分の輸出入貨物が埠頭地域外のODCYで通関を行うか、あるいは保税倉庫で通関が行われることから全般的な通関手続きの遅れによる物流の遅滞と高い物流費用が発生した。そのため、韓国政府は、現行、貨物を入港前輸入申告から荷主に渡すまで15日かかる通関手続きの所要期間を「埠頭直通関制度」を導入して通関手続きを簡素化させて入港前輸入申告から荷主に貨物を渡す期間を3日間に短縮し、荷役後からは48時間以内に工場（荷主）に貨物を調達するという物流のリードタイム短縮や物流費用の節減およびJIT（ジャスト・イン・タイム）実現を目指して1992年度に釜山港の子城台コンテナ埠頭と神仙台コンテナ埠頭で「埠頭直通関制度」を実施した。

この制度が効率的に施行するための課題として次のように考えられる。

第1に、「埠頭直通関制度」の活性化を促すためには、国際標準である通関に関する京都協約の原則<sup>14</sup>を適切に受け入れる必要がある。

第2に、輸出入貨物の通関手続きが効率的に行われる港湾施設の拡充および機能強化を推進することである。

第3に、One-stop物流情報システムを構築して輸入関連業者や機関がEDIシステムを通じて通関手続きの書類および貨物の情報について相互交換して迅速な港湾の通関手続き、通関確認などいわゆる貨物追跡サービスを荷主に提供することである。従って、法的・制度的な改善、すなわち、京都協約の部分的な導入および官民のネ

ネットワークシステム構築、荷役整備の拡充や諸港湾施設の整備および港湾と通関手続き連携システムなど港湾物流体系を改善することによって、より円滑に「埠頭直通関制度」が充実すると思われる。

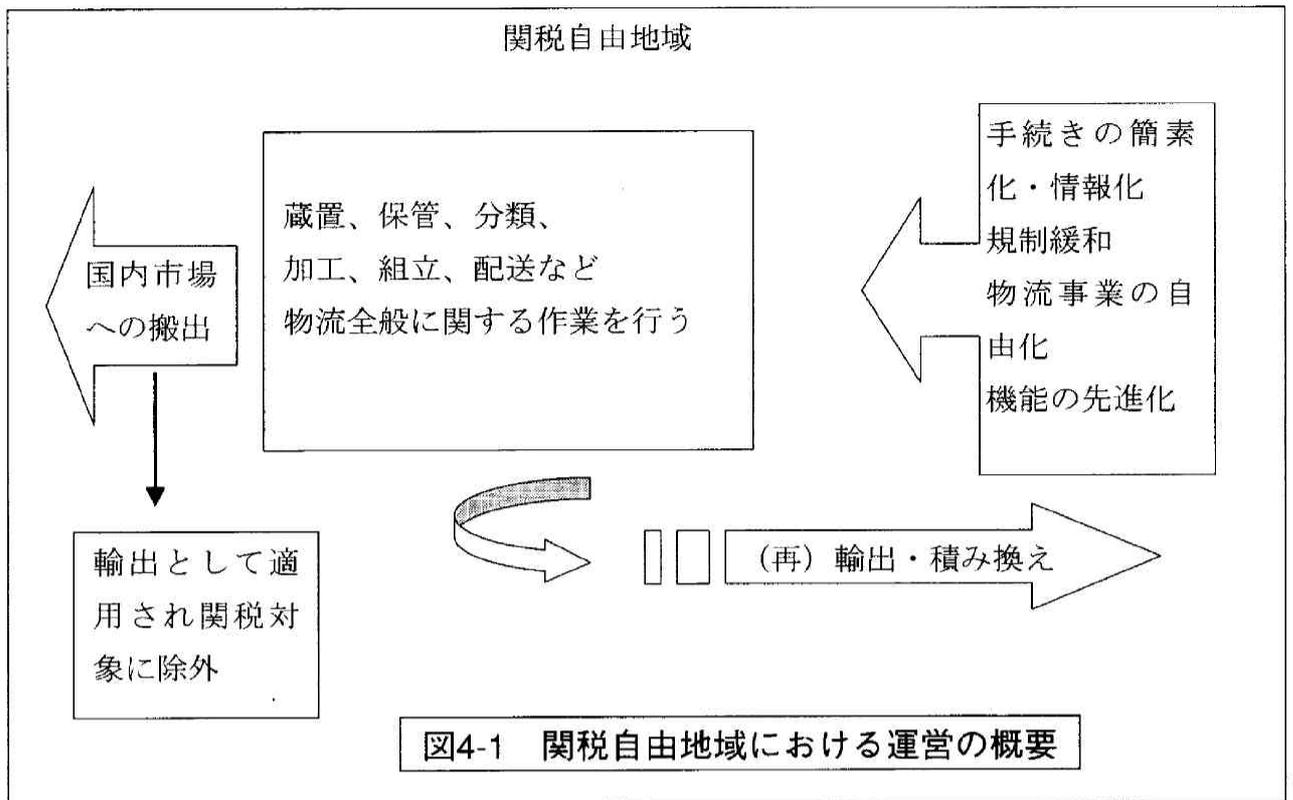
#### 4-2. 国際物流中心基地としての「関税自由地域制度」

韓国政府は韓国の港湾が東北アジアで地理的に有利に位置している利点を活かして21世紀の東北アジアの物流中心基地として育成するために釜山港と光陽港を「関税自由地域」として指定した（表4-1）。「関税自由地域制度」は、関税自由地域として指定した港湾の背後地での物流に対しては通関手続きおよび関税、税金免除などを行い、貨物の搬出入や保管、加工、組立など輸出入貨物、トランシップ貨物の誘致が大きな目的であり、また国内の製造業の海外移転を防ぐためでもあり、地域経済の活性化を求めている（図4-1）。

表4-1 釜山港と光陽港の関税自由地域の現況

港名	面積（千㎡）	管理者
釜山港	総面積：1, 278 神仙台ターミナル：1, 000 甘川韓進ターミナル：130 甘川旧第一製糖の敷地：148	—釜山地方海洋水産庁 —韓進海運 —韓国土地公社
光陽港	総面積：1, 387 第1段階コンテナ埠頭：840 第2段階コンテナ埠頭：547. 5	—麗水地方海洋水産庁

出所：釜山地方海洋水産庁の資料、2002、キン ヒョンテイの前掲書、p15. および [metto.busan.kr/metro/date/100book](http://metto.busan.kr/metro/date/100book)により再作成



#### 4-2-1. 関税自由地域における運営と課題

関税自由地域内では登録業者間で行う物流の移動および外国商品に対しては税関の無申告の対象となり、関税自由地域は関税法上には外国として取扱われ外国商品の使用・消費に対して関税および付加価値税は免除される。また、関税自由地域内に関連施設を設置し、3千万ドル以上投資する外国企業に対しては法人税などの直接税を減免するインセンティブを与える。そして、トランシップ貨物の優待措置として申告を除外する。

韓国政府は、釜山港を東北アジア地域のハブ港と国際物流中心基地を目指してグローバル物流企業の誘致を達成するために積極的に推進しているところである。その結果、釜山港と光陽港の関税自由地域にイギリスのロンドン金属取引所 (London Metal Exchange : LME) は指定倉庫を設立し運営している。しかし、「関税自由地域制度」が近隣国に対して競争優位を保つ国際物流中心基地とするためには次のような課題が挙げられる。

第1に、国際物流中心基地としてのインフラ構築および総合的な物流ネットワークシステム構築のためには現在、釜山港と光陽港の背後地は狭いため、より広い港湾の敷地を確保しなければならない。

第2に、関税自由地域に国際物流基地の造成後には、外国企業の投資を誘導する

ためにも諸外国の関税自由地域との差別化を持つことである。そして、国内企業への関税自由地域の広報を積極的に推進することである。

第3に、物流のJIT（ジャスト・イン・タイム）実現のためには、IT情報システムネットワーク構築および官民の協力体制を強化して効率的な管理運営を活性化を図るべきである。

今後、関税自由地域を成功させるためには、政府主導の下に民間企業の管理運営の活性化計画および効率的なマーケティング戦略に参画し、物流・情報通信システムのインフラを構築することである。

#### 4-3. 東北アジア域内における釜山港の課題

コンテナ貨物取扱量が1億TEUを上回る東北アジア域内のハブ港を目指している釜山港は、中国の上海港の台頭と国際競争力強化政策に積極的に取り組んでいる日本の神戸港に追われている状況であり、そのために釜山港は港湾のインフラ施設の拡充および新たな管理運営システムの導入などの政策を推進している。

このような港湾施設整備や港湾の管理運営に関する改善政策とともに新たな東北アジアの海運協力体制の必要性が高まっている。世界経済のなかで日本、中国、韓国などの東北アジア経済圏は高い比重を占めており、3ヶ国間のコンテナ貨物取扱量においても増加している。中国と韓国間におけるコンテナ貨物取扱量が1996年度は613千TEUから2000年度には1,086千TEUと増加しており、また、日本と韓国間の1996年度のコンテナ貨物取扱量は456千TEUから2000年度には701千TEUに伸びて両国は韓国のコンテナ取扱量のなかで大きな割合を占めている。韓国のOECD加入により海運市場の開放と規制緩和を進めているのに伴い日本・中国・韓国の協力体制の構築が課題である。釜山港が東北アジアの中心港としての地位を築くためには、韓国政府は積極的に公式の政府間協定を結ぶべきである。そして3ヶ国間の港湾業務については、ITシステムの標準化と通関手続きの簡素化、港湾料金の規制緩和および国籍による差別化を廃して自国内で船社が営業を自由に行いうる可能な状況をつくり、現在検討中である自由貿易協定が実現すれば、人材活用や資源活用と迅速な相互情報交換により効率的な物流の効果およびシナジー効果が求められる。

#### 5. おわりに

コンテナ取扱量が世界3位に位置付いている釜山港は東北アジアの中心港および国際物流中心基地を目指して新たな政策を推進している。そこで、本論文では、韓

国政府が行っている港湾施設整備計画や港湾ITシステム導入政策および民営化政策についてコンテナ埠頭を中心として管理・運営政策を検討し課題について考察した。

韓国政府の主導的な政策により釜山港の港湾物流は増加しており、港湾施設整備などインフラの構築にも努力している。管理運営政策においても利用者中心で行われているが、港湾料金については減免、引き下げを行い、長期的には適正な料金に調整する必要がある、荷役作業の自動化の推進、そして現在、2元化になっているKL-NetとKT-Netを円滑な港湾運営のために一元化して港湾業務のシングル・ウィンド化を推進するべきである。さらに、北朝鮮との協力関係を推進政策が釜山港の東北アジアの中心港になりうる一つの課題である。

## 参考文献

- 木下 達雄、平田 義章、小林 晃共著、『21世紀の国際物流』、文眞堂、2002  
小林 照夫（編）著、『現代日本経済と港湾』、成山堂書店、2001  
小林 照夫、三村 真人（編）著、『交通と文化の史的融合』、八千代出版、2002  
津守 貴之著、『東アジア物流体制と日本経済』、お茶の水書房、1997  
中川 信義（編）著、『国際産業論』、ミネルヴァ書店、1993  
中田 信哉著、『物流論の講義』、白桃書房、2001  
平川 均（編）、『新・東アジア経済論』、ミネルヴァ書房、2001  
入谷 貴夫著、「港湾整備とPFI」、日本港湾経済学会40号、2001  
男澤 智浩著、「港湾におけるPFI導入に関する一考察」、日本港湾経済学会、2001  
キン ヒョンティ著、「埠頭運営の効率化方案」、海運産業研究所、1993  
ベック ジョンシル著、「アジア主要国における港湾背後地の物流拠点化政策の比較研究」、韓国水産開発院、1999  
ESCAP, *Regional Shipping and Port Development Strategies*, UNpublication, 2001  
Baudelaire, J, G., “*Privatization of Port Activities within the Context of Public Responsibilities.*” Ports and Harbours, Sep. 1988

## 脚注

- 1 World of PortとRegional shipping and Port development strategiesによる数値
- 2 「KMI世界海運展望2000」、韓国海洋水産開発院、1999
- 3 港湾環境の変化：貿易のグローバル化により海上コンテナ貨物量も増大にな

研究論文●釜山港における港湾物流と管理・運営—コンテナ埠頭を中心として—

り、コンテナ船舶の大型化、コンテナ貨物を取り込むための国際諸国の港湾間の競争に対応するために各国は港湾の規制緩和を進めている。

- 4 港湾を国家が管理運営することによって一般的に取り上げる問題点として財政赤字および非効率的な経営実績を言われる。キン ヒョンテ著、「日本における港湾管理・運営体制の近代化政策に関する研究」、青山学院大学大学院、博士論文、1992
- 5 Thiemeyer, T., and G. Quaden., eds, The Privatization of Public Enterprises. Belgium: CIRIEC, 1986. 前掲書 (図3-1)、p255
- 6 男澤 智浩著、「釜山港における港湾運営民営化の現状」、日本港湾経済学会、研究報告書、2002。バク ミョンソップ著、「韓国における港湾産業に関する研究」、日本貿易学会報告書、2002.
- 7 民間企業が一定期間に港湾施設を貸与されて貨物処理サービスを行う。
- 8 大前 研一著、『港湾IT革命』、プレジデント社、2000、p127
- 9 ODCY (Off Dock Container Yard) : 釜山港はコンテナ貨物取扱いする場所が不足のため、コンテナヤード (CY) を港湾地域外に設置してコンテナの受け渡しおよび通関・検疫を行うことを言う
- 10 シン スンシク共著、「海運・港湾物情報化のための基盤造成研究」、韓国海洋開発院2000
- 11 日本の政府は、国際海運市場の環境変化と国際競争の強化のために長期港湾整備計画や港湾ITシステムの活性化、港湾の365日運営および主な港湾競争の低下要因である港湾料金の値下げ政策、PFI制度導入などの政策を推進している。
- 12 国際物流企業、船社、フォワーダーなどの物流関連業者を称する。
- 13 韓国の関税庁では、1992年度に入・出港前の輸入申告および入港後保税区域に到着前または蔵置後の申告貨物中にODCYを通らずに輸出入貨物を埠頭で通関手続きを完了してリードタイム短縮と物流費用の削減を目的として「埠頭直通関制度」を導入した。
- 14 国際関税機構 (World Customs Organization : WCO) 1999年に日本の京都会議で国際貿易の円滑化のために通関の原則を規定した。その内容は①電子システムの活用、②危険管理および選別技法の活用、③他国間での協力強化、④関連法令および規定の広報や案内方式の改善などである。