

釜山港における東北アジア中心港の戦略

－港湾物流を中心として－

李 貞 和

要旨

近年、東アジア地域における経済発展は、東アジア域内の海上輸送コンテナ貨物量を急激に伸展させた。東アジア域内の海上輸送コンテナ貨物を取り組むために、世界諸国は港湾のインフラ施設の整備事業や港湾管理運営に対する民間企業の経営手法の導入や制度の規制緩和などを進めている。

韓国の港湾政策は、東北アジア物流拠点のハブ港づくりである。そのために、韓国政府は、コンテナターミナルの大型化や港湾背後地の物流機能の拡大、外資誘致及び港湾管理運営の民営化などを積極的に推進されている。特に、釜山港は近隣国の日本、中国の中継港やフィーダー船による日本の物流ネットワーク基地化など、日中韓の共同の港湾ビジネスを図っている。

キーワード：港湾物流、釜山港、東北アジアハブ港、港湾の民営化、共生共存

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。海上コンテナ貨物取扱量は約1,416万TEUで世界第5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。

世界貿易のグローバル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。アジア諸国の港湾は、増加している海上コンテナ貨物を獲得するために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、北朝鮮の経済変動やFTAの拡大とともに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、港湾施設整備政策、民営化政策、ITシステム導入政策、港湾背後地を利用した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。

本稿では、釜山港の港湾物流の新動向及び港湾開発や運営制度について検討し、今後、釜山港が東北アジアの中心港に位置づけるための課題について探ることにした。

2. 港湾の環境の変化

2.1 港湾の発展段階

港湾の環境を大きく変化させた主な理由は、急速な貿易のグローバル化である。世界の先進企業は生産活動の効率化および物流の円滑化を求め、生産拠点を世界中に広げている。その結果、物流拠点は従来の1国家1拠点から多国家多拠点に移り変わりをみせている。

東アジア諸国の国際貿易の自由化とともに13億の人口を有する中国は、開放政策によって目覚ましい経済成長を遂げ、世界の生産基地のみならず販売市場として大きく様変わりした¹。このような、東アジア地域の経済成長とグローバル化は、東アジア域内の海上コンテナ輸送貨物の荷動きの伸展に結びついた。そしてそこでは、年々増大している海上コンテナ貨物取扱量に対応するため

¹ 大木 博巳著『東アジア市場の拡大と日本企業』ジェトロセンサー、2004年2月号6頁

に²、既存の港湾施設および港湾の管理運営の再検討を通しての新たな港湾施設整備や効率の高い港湾の管理運営が求められた。

港湾の発展段階とその変貌については（表1）の通りであり、一般的には1960年代の第1世代から1980年代以降の第3世代の三つに区分できる。1960年代以前の港湾は国の関門としての海と陸を結ぶ交通の結节点的役割を担ったが、1960年代以降は、海上輸送革命といわれるコンテナリゼーション(containerization)による貨物輸送を通して、単一運送から複合一貫運送体制に移行した時期である。コンテナリゼーションは、何よりも荷役作業の革新に結びつき、貨物の安全、荷作業の迅速化、経費節減は港湾機能を高める要因になった。1970年代に入ると、日本をはじめとした先進国企業の東アジアへの進出が、東アジアの高度経済成長の要因になり、域内の海上貨物の増加と結びついた。1980年代以降には、増加した海上コンテナ貨物、それと連動して、1982年から1987年は2000-3000TEU、1988年4000TEU、1990年代以降6000TEU、2000年代には1万TEUと言ったように、船舶は大型化した。

21世紀の港湾は、第4世代には入り、東アジア域内の海上コンテナ貨物の一層の増加(表2)によって、域内港湾間の競合激化、大型船舶化とそれに伴う大規模コンテナターミナル化の課題、ITシステムによる合理的な物流管理、港湾利用者の多様なニーズへの対応等は、新たな港湾経営の必要性の要因になった。特に、グローバル・ロジスティクス戦略を展開している荷主企業のニーズに応じるために、港湾背後地そしてそこでは、競争力強化の物流機能強化、近隣国の港湾との輸送ネットワーク体制の重要性が高まった。

そこで、世界諸港湾は、港湾の国際力を高めるために、港湾のインフラ整備や効率高い港湾の管理運営に主眼をおいた民間企業手法の港湾経営方式の導入が活発に行うようになった。

² 国際臨海開発研究センターの資料によると全世界の海上コンテナ取扱量は、1990年の約8千8百万TEUから2002年には2億7千3百万TEU、2020年にはトランプ貨物を除いて4億2千7百23万TEUを予測している。

表1 港湾開発の発展段階 (Port evolution)

世代	第1世代	第2世代	第3世代	第4世代
開発時期	1960年代以前	1960年代以降	1980年代以降	2000年以降
主な貨物	在来貨物	散荷、乾・液体貨物	散荷、コンテナ貨物	コンテナ貨物
港湾開発及び方針	単純な交通の結節点としての港湾	港湾の拡充、輸送の拠点および商工業の中心地としての港湾	利益の創出地、複合一貫運送体制と国際貿易における物流拠点としての港湾	港湾背後地における物流機能強化やコンテナ船の大型化に対応可能な整備施設の拡充
港湾活動の主な範囲	港湾の範囲は狭小、主な業務はふ頭の荷役作業	港湾の範囲が拡大、貨物の変化、船舶関連の商工業業務	貨物及び港湾情報提供の中心及び物流拠点としてのターミナルの機能強化	企業のグローバル化による港湾利用者のニーズに応じる多様なサービス提供
諸般の特性	港湾内の活動が独立	港湾利用者との緊密化	地域社会と共生する港湾	環境を考える港湾
生産性の特性	簡単な荷役作業	複合サービス提供	貨物の情報の迅速化	輸送ネットワークの変化
主な決定の変数	労働と資本	資本	技術及び専門知識	民間企業による経営手法

出所：UNCTAD. 『Port Marketing and the Challenge of the Third Generation Port』 1992、(イ チョルヨン著、『港湾物流システム』ヒョソン社、1998年) 27頁により再作成。

注：第1世代の在来貨物とは、積上げに特別な注意が要求されない貨物の総称であり、具体的には雑貨物、液体をいう。

表2 世界トップ10代コンテナ港の実績 (百万TEU)

順位/港名	国	地域	2010年
1. 上海	中国	東アジア	29.07
2. シンガポール	シンガポール	東南アジア	28.43
3. 香港	中国	東アジア	23.7
4. 深川	中国	東アジア	22.51
5. 釜山	韓国	東北アジア	14.16
6. 寧波	中国	東アジア	13.15
7. 広州	中国	東アジア	12.55
8. 青島	中国	東アジア	12.01
9. ドバイ	アラビア連合国	中央アジア	11.6
10. ロッテルダム	オランダ	北部欧州	11.1
25. 東京	日本	東アジア	4.28

出所：館野 美久著『コンテナターミナル新たな覇権争い』第8章「アジアの港湾物流」、2004年124頁、日本港運協会hpにより再作成

3. 釜山港の港勢

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2010年度には12億400万トン以上になり、前述したようにコンテナ貨物量は1400万TEU以上に増加した。このような、年々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の民間企業による投資を積極的に推進している。

釜山港のコンテナ貨物処理能力は、釜山新港785万子城台コンテナ埠頭が170万TEU、神仙台コンテナ埠頭が200万TEU、勘湾コンテナ埠頭が156万TEU、牛岩コンテナ埠頭が30万TEU、新勘湾コンテナ埠頭78万TEUで合計、1,419万TEUである（表4）。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。そこで、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

表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
開始年度	1978	1991	1998	1996	1997・ 2012	2002
面積 (㎡)	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	1,400	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	78万TEU
運営会社	韓国 Hutchison	大韓通運 釜山コンテナ (株)	世邦釜山 ターミナル (株) 釜山勘湾 ターミナル	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

立てられた（表3、表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(カムマム)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。牛岩(ウアム)コンテナ埠頭フィーダーサービス

表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
<p>釜山新港 1995～2015 (30バス)</p>	<p>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ドル含め)</p>	<p>埠頭面積：502万㎡ 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</p>
<p>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</p>	<p>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)</p>	<p>埠頭面積：84万㎡ 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</p>
<p>平沢港 (1989～2011)</p>	<p>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。</p>	<p>岸壁延長：13.0km 岸壁能力：3万トン級3 バース数：52</p>

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

専用、甘川(カムチョン)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ったが、経営不振で売却した。韓国港湾は、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表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。

4. 釜山港におけるコンテナ埠頭の民営化

韓国では、釜山港湾公社 (Busan Port Authority :BPA)、仁川港湾公社 (Inchen Port Authority :IPA)、蔚山(ウルサン)港湾公社 (Ulsan Port Authority :UPA) および麗水光陽(ヨスグァンヤン)港湾公社 (Yeosu Gwangyang Port Authority :YGPA) などが設立され、港湾管理体制に民間経営手法が導入され、政府主導の管理運営体制から、多様な形態の官・民のパートナーシップによる港湾管理運営体制へと全面的な改編を推進した。

韓国における港湾管理運営体制の改編は、港湾の先進化に移行する過渡期的な段階にあり、管理運営の効率性の極大化の要求が大きくなっている。

4.2 韓国の港湾管理運営制度

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そして、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 :BOCTOC) 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から借り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」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」は、神仙台コンテナ埠頭が賃貸され、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、エバーグリーン・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。

韓国の第2ハブ港を目指している光陽港は、「韓国コンテナ埠頭公団」により1段階埠頭の4バースのうちで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バースのうちで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。

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5)。

2004年には、港湾の管理運営の効率化を極大化するために釜山管理公社が設立され、続いて、2005年に仁川港湾公社、2007年にはウルサン港湾公社が設立され、港湾に関する権限と責任が政府から港湾公社に移管されて、新たな管理主体としてその役割を遂行している。釜山港湾公社は、港湾管理体制に独立採算制度など民間経営手法が導入し、政府主導の管理運営体制から、多様な形態の官・民のパートナーシップによる港湾管理運営体制へと全面的な改編を推進した。

韓国における港湾管理運営体制の改編は、港湾の先進化に移行する過渡期的な段階にあり、管理運営の効率性の極大化の要求が大きくなっている。

表5 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・ Uniglory	釜山港	480	東部建設 (65)、新英 (5)、 Evergreen・Uniglory (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

4.3 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) を実現させるためにも、またグローバル化に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。

韓国政府は、1980年度以降から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。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。³

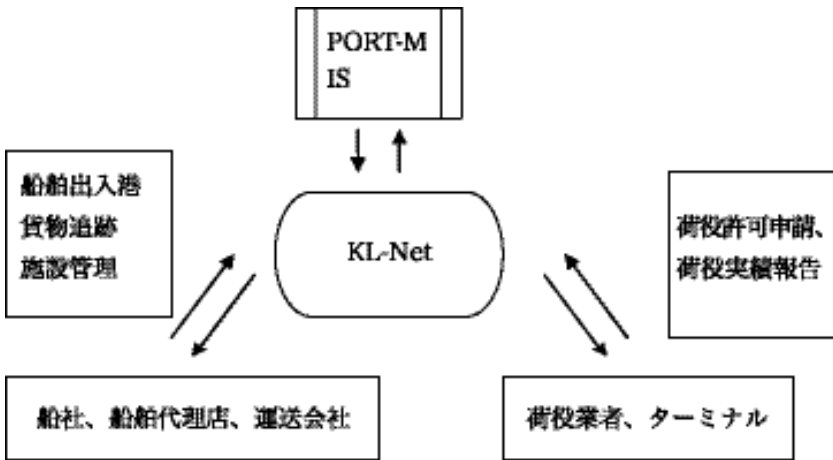


図1 PORT-MISの概要

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、ODCY⁴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。

³ 大前 研一著、『港湾IT革命』、プレジデント社、2000、p127

⁴ 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

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%、チョヤン商船が5.7%、そして、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の約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。⁵ 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部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

⁵ 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

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。

(3) 港湾料金政策の推進

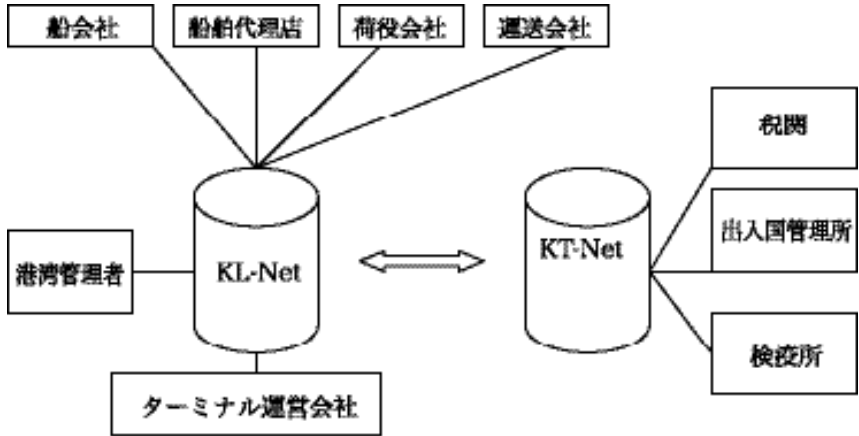


図2 韓国港湾EDIの概要

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及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み換え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6）。

表6 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

5. 釜山港の開発・運営戦略

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、国際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、通関手続きの簡素化である「埠頭直通関制度」⁶の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にEDIシステムを輸入物流関連業者及び機関は活用しなければならない。

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

⁶ 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。

目指している。

そのためには、物流拠点地としての決定要因である、①物流の流通が円滑に行われる地理的な面、②物流の保管・組立／加工・販売も可能な施設の構築、③官民のネットワークの構築が重要である。

なお、韓国港湾が東北アジアの中心港になるためには、近接国である日本と中国、3ヶ国との協力体制を積極的に取組む必要がある。

(1) 「埠頭直通関制度」の活性化

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⁷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。

⁷ 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。

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、より円滑に港湾ITシステムが充実すると思われる。

5.1 国際物流中心基地としての「自由貿易地域制度」

2006年に開場した釜山新港の北コンテナ背後団地ないの「自由貿易地域」には、グローバル物流企業を含め、企業30社が参与し、港湾物流中心基地の役割を果たしている。

自由貿易地域とは、産業資本、技術、資源が不足な開発途上国が輸出振興策として導入した制度で、外国資本の誘致および輸出や雇用創出、技術を導入し、自国産業の育成させるのを目的にしている。世界諸国が国の輸出入振興と経済発展のため導入しており、「自由貿易地帯」、「自由経済地域」、「自由輸出地域」など多様な名称で呼ばれ、内容もその国によって異なっている。

韓国は、1960年代後半から、その当時の国際貿易企業（労働集約的産業）が求める安い人件費と外資企業に対する規制緩和など貿易振興政策を積極的に実施した。さらに1970年1月に「輸出自由地域設置法」を制定され、慶尚南道・馬山市（現：昌原市）、全羅北道・イリ市（現：益山市）を指定・開発し、輸出業者に対外貿易法などの貿易関連制度の特恵あたえ、輸出増大と国際産業競争力を強化させ、「韓江の奇跡」という目覚しい経済発展の礎となった。

東アジア諸国の国際貿易の自由化への進めとともに1990年代の13億の人口を有する中国は開放政策によって目覚しい経済成長を遂げ、世界の生産基地のみならず販売市場として大きく様変わった。このような、東アジア地域の経済成長とグローバル化は、東アジア域内の海上コンテナ輸送貨物の荷動きの伸展に結びついた。そしてそこでは、年々増大し港湾の環境を大きく変化させた主な理由は、急速な貿易のグローバル化である。

21世紀に入り、世界の先進企業は生産活動の効率化および物流の円滑化を求め、生産拠点を世界中に広げた。東アジア域内の海上コンテナ貨物の一層の増加によって、域内港湾間の競合激化、大型船舶化とそれに伴う大規模コンテナターミナル化の課題、ITシステムによる合理的な物流管理、港湾利用者の多

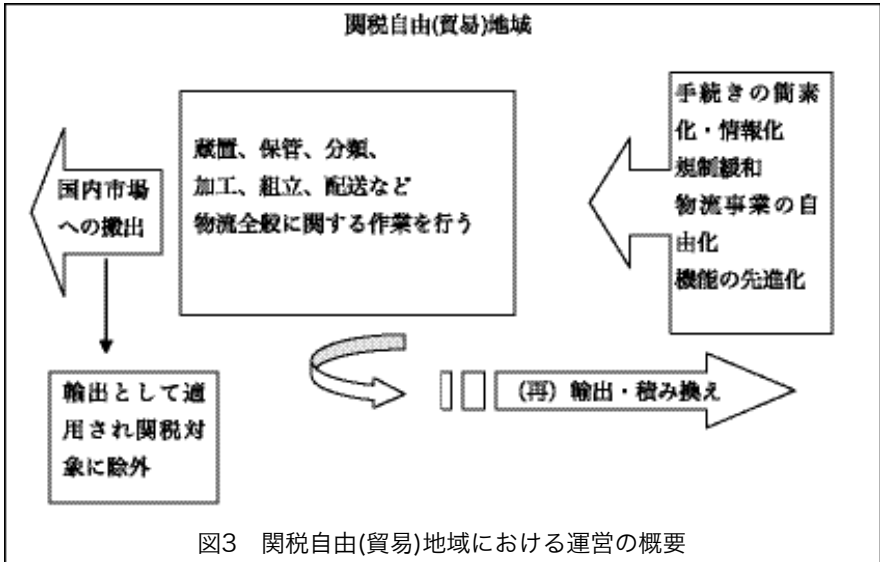
様なニーズへの対応等は、新たな港湾経営の必要性の要因になった。特に、グローバル・ロジスティクス戦略を展開している荷主企業のニーズに応じるために、港湾背後地そしてそこでは、競争力強化の物流機能強化、近隣国の港湾との輸送ネットワーク体制の重要性が高まった。

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7）。「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あり、地域経済の活性化を求めている（図3）。

表7 釜山港と光陽港の関税自由地域の現況

港名	面積 (km ²)	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、および metto.busan.kr/metro/date/100book により再作成



5.2 自由貿易地域における運営と課題

自由貿易地域内では、登録業者間で行う物流の移動及び外国商品に対しては税関の無申告の対象となり、自由貿易地域は関税法上で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、自由貿易地域内に関連施設を設置し、製造業は1千万ドル以上、物流企業は5百万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場合は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させている。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、自由貿易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2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、自由貿易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。

おわりに

本稿では、韓国政府が行っている港湾施設整備計画や港湾ITシステム導入政策及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。

韓国の港湾は、東北アジアハブ港を目指して政府が主導的に推進した港湾政策により港湾施設整備などインフラの構築や管理運営制度の改編及び規制緩和が行われ、釜山港は東北アジアハブ港としての機能を果たしている。

今後の課題としては、①現行の港湾料金の減免、引き下げを長期的には適正な料金に調整し安定させるのが必要であり、②荷役作業の自動化の導入と人材育成、③港湾IT情報システムは、より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・ウィンド化及びFTAの拡大により、一層日中韓の港湾連携体制の積極的な推進を挙げられる。なお、東北アジア圏内に位置している諸国港湾のフィードハブ港を目指すためには、自由貿易地域に大手企業のみならず中小企業の利用を図るべきである。

今後、韓国における自由貿易地域制度について検討、研究して自由貿易地域が韓国の港湾に与えた影響を考えてみたい。

参考文献

- 日本港湾経済学会編[2007]『日本経済学会年報・港湾研究46号』パール・ロード社、
- 日本港湾経済学会編[2008]『日本経済学会年報・港湾研究47号』パール・ロード社、
- 池上 寛、大西康雄編著[2007]『東アジア物流新時代』アジア経済研究所
釜山港湾公社 부산항만공사 [2007]、〔2010〕PORT OF BUSAN
釜山・ジンヘ経済自由地域〔2010〕BUSAN-JINHAE FREE ECONOMIC
ZONE
- 木下 達雄、平田 義章、小林 晃共著[2002]『21世紀の国際物流』文真堂、
平川 均編著〔2001〕『新・東アジア経済論』ミネルヴァ書房
入谷 貴夫著〔2001〕『「港湾整備とPFI」、日本港湾経済学会40号』
男澤 智浩著〔2001〕『「港湾におけるPFI導入に関する一考察」、日本港湾経済学会40号
金・ヒョンテ著〔1993〕부두운영최효율적방안 埠頭の効率化方案」海運産業
研究所