

第 6 章

釜山港の現状と展望

李 貞和

要約：

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 1416 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。

韓国政府では 1990 年から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、光陽港、釜山新港の開発や仁川港を中心とする輸送化貨物を保税状態のまま輸送する RFT 輸送システムの実施をした。また、港湾施設整備政策、民間企業手法による港湾管理運営制度の導入および港湾 IT システム政策、港湾背後地を利用した大規模な物流団地の開発に関する計画を推進し、港湾利用者のニーズに適切に対応するために国際競争力を強化する戦略を展開している。

本章では、釜山港の東北アジア地域のハブ港としての現状を検討し、課題や展望を提示する。

キーワード：

コンテナ、釜山港、民営化、IT システム、埠頭直通関制度、関税自由地域

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 1416 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つつも、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。

本章では、釜山港の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論じる。

第1節 港湾の環境の変化

港湾の環境を大きく変化させたおもな理由は、急速な経済のグローバル化にある。世界の先進国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。

とくに、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（大木[2004:6]）。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に¹、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3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。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といったように、船舶は大型化した。

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
開発時期	1960年代以前	1960年代以降	1980年代以降
主な貨物	在来貨物 (注)	散荷、乾・液体貨物	散荷、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
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
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
主な決定の変数	労働と資本	資本	技術及び専門知識

(注) 積上げに特別な注意を必要としない貨物の総称であり、雑貨物、液体または半液体を指す。

(出所) 이 철영[1998]『항만물류시스템』효성사より筆者作成。

21 世紀の港湾は第 4 世代に入り、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などは、新たな港湾経営の必要性の要因になった。とくに、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、世界の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性が高い港湾の管理運営に主眼をおくとともに、民間企業手法の港湾経営方式の導入を活発に行うようになった。

表 2 世界十大コンテナ港の実績

(単位: 100 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	UAE	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[2004:124]および日本港運協会ウェブサイト (<http://www.jhta.or.jp/>)
アクセス日 2012 年 1 月 31 日) より筆者作成。

第2節 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、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であり、合計456万TEUである（表3）。ちなみに、コンテナ貨物の約40%が釜山港区域外で貨物取扱いがおこなわれることから物流費用の増加要因になっている。したがって、コンテナ貨物を円滑に処理するために、新港開発の長期整備計画が政府の政策事業として立てられた（表4）。

子城台コンテナ埠頭については、1978年に5万トン級2バース、1983年に2バースが完成した。1991年には神仙台コンテナ埠頭が建設され、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。1998年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、韓国ハチソンターミナルによって運営されている。なお、ウアムコンテナ埠頭フィーダーサービス専用と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。韓国の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、現在進行中である港湾整備をさらに促進させ、外国企業の投資を導入することが必要な状況である。

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	勘湾拡張地区
開始年度	1978	1991	1998	1996	1997	2002
面積 (1000 m ²)	647	1,039	731	184	142	308
	—CY394	—CY672	—CY336	—CY120	—CY85	—CY153
	—建物38	—建物28	—建物16	—建物5		—建物12
	—CFS1	—CFS11	—CFS8.4			—CFS 5
	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より筆者作成。

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
釜山新港	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。	埠頭面積：502万 m ²
1995～2015 (30 バース)	総投資額：37億2600万ドル (民間資金 25億500ドル含め)	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	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。	埠頭面積：84万 m ²
(1987～2011)	総投資額：14億7400万ドル (民間投資：11億13万ドル含め)	延長：11.05km
運営会社： 大韓通運、現代 商船、 韓進海運、世邦 企業		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	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。	岸壁延長：13.0km
(1989～2011)	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。	岸壁能力：3万トン級3
		バース数：52

(出所) 韓国管理公団 200 年度港湾統計、(財) 港湾空間高度化センター[1997]「平成5年度世界のコンテナターミナル調査報告書」より筆者作成。

第3節 釜山港におけるさまざまな政策

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、および運営をしてきた。しかし、コンテナ貨物の取扱いが増大し、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コンテナ埠頭を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して、それらの管理、運営をおこなっている。

一方、釜山港の釜山コンテナ運営公社（Busan Container Terminal Operation Corporation : BCTOC）は 1978 年に海運港湾庁により設立された。BOCTOC 公社は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おこなった。子城台コンテナ埠頭は 1999 年に現代商船が買収したことにより、BCTOC 公社は現代釜山コンテナターミナル（Hundai Busan Container Terminal : 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 HBCT 社は 2002 年に国際的なコンテナ運営業者である HPH 社（Hutchison Port Holdings）に売却されて管理運営がおこなわれるようになった。

KCTA が 25%、荷役業者のコンソーシアムが 75%をそれぞれ出資して 1991 年に設立された東釜山コンテナ埠頭（Pusan East Container Terminal : PECT）は、神仙台コンテナ埠頭を借りる一方、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（Uam Terminal Co. : UTC）により運営されている。1998 年に開始した勘湾コンテナ埠頭は、HPH 社、韓進海運、世邦企業、大韓通運に貸し出されて運営されている。また、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貸し出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、KCTA により 1 段階埠頭の 4 バースのうち、1 バースには HPH 社、現代商船、韓進海運の 3 社が、のこり 3 バースには 1 バースずつ韓進海運、世邦企業、大韓通運に貸し出されている。第 2 段階 1 次埠頭の 4 バースのうち、3 バースは HPH 社、現代商船、韓進企業に、のこり 1 バースは東部建設に貸し出されて運営がおこなわれている。

韓国では港湾運営の効率化と港湾施設整備のために、民営化政策を実施して外国企業を誘致した。その結果、現在はグローバルターミナルオペレータである HPH 社、CSXWT 社、PSA 社、エバーグリーン・ユニグローリーなどが誘致されている（表 5）。

韓国では 2004 年に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、つづいて 2007 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

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 (1000TEU)	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)	単独 (100)
		1,200 (2段階)	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』韓国海洋水産開発院[2002]調査資料より筆者作成。

関する権限と責任が政府から港湾公社に移管された。これらの移管によって、港湾後者は新たな管理主体としてその役割を遂行している。そのなかで、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を導入し、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であり、管理運営の効率性の極大化の要求が大きくなっているのである。

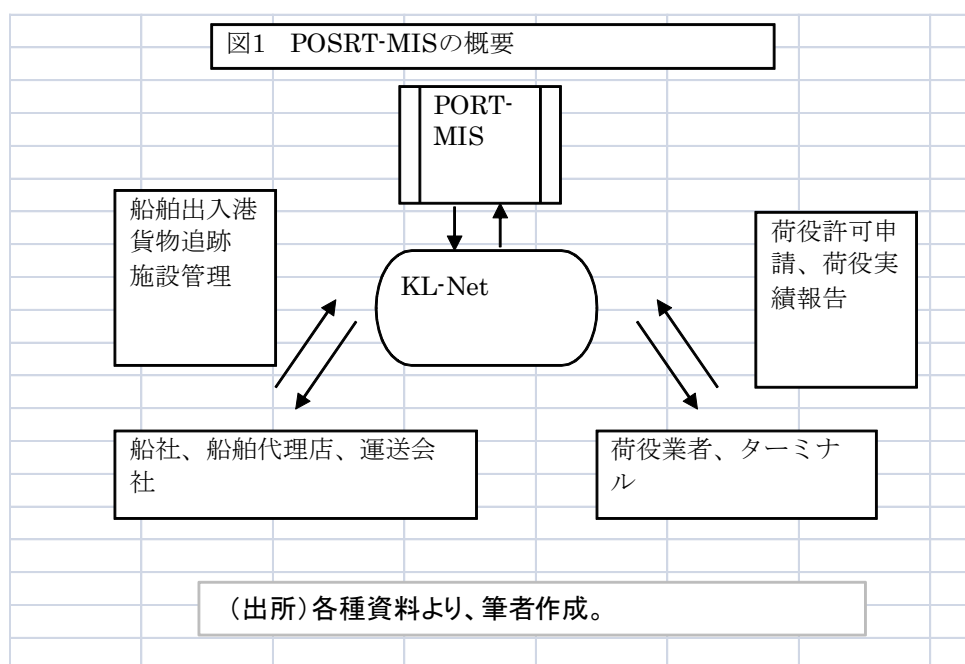
2. 釜山港における IT システムの現況

港湾の IT システムは物流のジャスト・イン・タイム (Just In Time : JIT) を実現させるためにも、またグローバル化し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 年以降からシンガポールの港湾 IT システムを見習い、政府が積極的に主導して 1987 年から取り組んだ。おもな情報関連システムとしては海洋水産部の港湾情報運営システム (PORT-MIS)、建設交通部の輸出入情報システム、関税庁の通関システムなどの 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) にもとづいた貿易業者および荷主にサービスを提供するために、韓国貿易情報通信が開発した KTNET、海運港湾関連業者が利用するために韓国物流情報通信が開発した 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、PECT 社および船社、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。

(1) PORT-MIS

このシステムは効率的な港湾運営のために 1992 年の On-line 体制から開始し、1995 年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おこなわれている。その概要を示したのが図 1 である。おも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（大前[2000:127]）。



(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、ODCY²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) 関税庁の通関情報システム

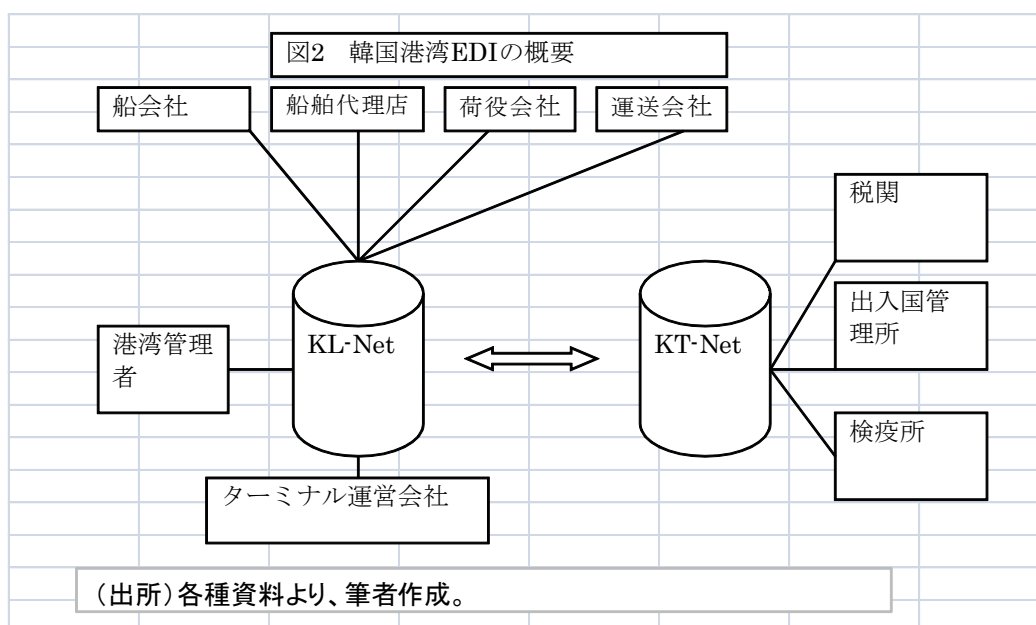
1996 年に海上 Manifest 業務の EDI システムを導入し、1997 年には関税庁の Manifest の EDI 化をおこない、保税運送業務にも EDI を導入した。このような、EDI システムを通じて、船社、フォワーダー、税関、保税蔵置業者、保税運送業者および検数業者を対象にして保税貨物搬出入申告や保税申告および積荷目録などのサービスを提供して複雑な税関業務の効率化が高められた。

(4) KL-Net および KT-Net

韓国では港湾 EDI として、韓国物流情報通信が開発した KL-Net と韓国貿易情報通信が開発した KT-Net がある。図 2 はこれらの概要を示している。

KL-Net を開発した韓国物流情報通信は 1994 年に KCTA が 40%、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。

また、KT-Net を開発した韓国貿易情報通信は韓国貿易協会が 100%出資して 1991 年に設立された。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システムが 1997 年から導入された KT-Net である。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（シン・スンシク[2000]「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）。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おこな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、関連書類を標準化する必要がある。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おこなわれていない。また、一般埠頭で

も輸出入コンテナ貨物の約 30%を扱っているにもかかわらず、ゲートの自動化がされていないことからコンテナの搬出入が効率的におこなわれていないのである。したがって、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

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、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%完全免除などである。韓国政府は港湾料金政策を実施し、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資料より筆者作成。

4. 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、韓国政府は政策にもと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」³の利用する対象範囲を拡大することが重要である。また、官民が物流情報を共有して活用するために、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。

5. 「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、韓国政府は通常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短縮させ、通関手続きを簡素化させる「埠頭直通関制度」を導入した。これによって、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 実現を目指した。この制度は 1992 年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⁴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、ワン・ストップ物流情報システムを構築し、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するとともに、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。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考えられる。

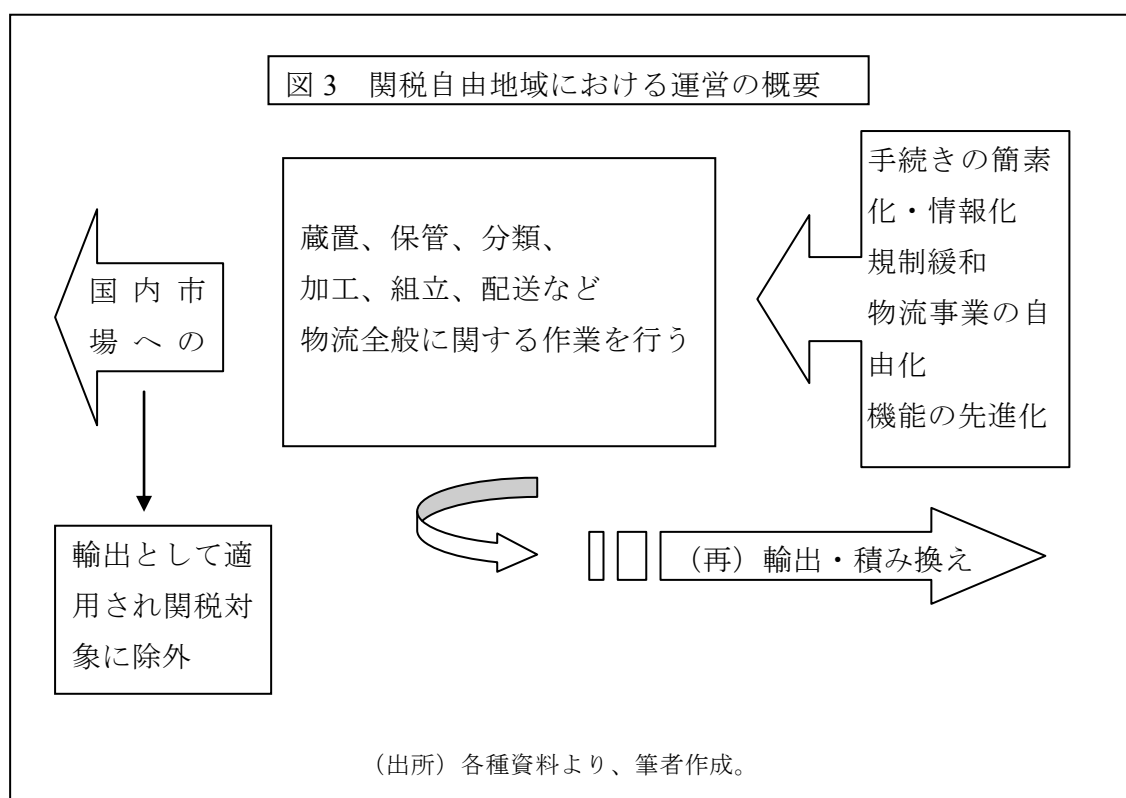
6. 国際物流中心基地としての「関税自由地域制度」

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」とは、関税自由地域に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、保管、加工や組立などの作業を含め、輸出入貨物、トランシップ貨物の誘致が大きな目的である。これは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（1000㎡）	管理者
釜山港	総面積：1,278	
	神 仙 台 ター ミ ナ ル：1,000	－ 釜 山 地 方 海 洋 水 産 庁
	甘 川 韓 進 ター ミ ナ ル：130	－ 韓 進 海 運
	甘 川 旧 第 一 製 糖 の 敷 地：148	－ 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	－ 麗 水 地 方 海 洋 水 産 庁
	第2段階コンテナ埠頭：547.5	

（出所）釜山地方海洋水産庁の資料より、筆者作成。



7. 関税自由地域における運営と課題

関税自由地域内では、登録業者間でおこな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る。また、関税自由地域は関税法上では外国として取り扱われ、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。さらに、関税自由地域内に関連施設を設置し、製造業は1千万ドル以上、物流企业は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）が指定倉庫を設立して運営している。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つぎのような課題が挙げられる。

第1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2に、物流のJIT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。

おわりに

本章では、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。韓国政府が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って、韓国の港湾は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おこなわれてきた。

今後の課題として、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ことが必要である。また、荷役作業の自動化の推進、現在二元化になっているKL-NetとKT-Netを円滑な港湾運営のために、これらのシステムを一元化して港湾業務のシングル・ウィンド化を推進することが必要である。さらに、日中韓の港湾連携体制の拡大や北朝鮮との協力関係が釜山港の東北アジアの中心港になりうる課題といえよう。

¹ 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 8800 万 TEU から 2002 年には 2 億 7300 万 TEU、2020 年にはトランシップ貨物をのぞいて 4 億 2723 万 TEU を予測している。

² ODCY (Off Dock Container Yard) とは、コンテナ貨物取扱いする場所が不足している港でコンテナヤード (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・検疫を行う方法である。

³ この制度はリードタイム短縮と物流費用の削減を目的として、入港と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するものである。

⁴ 国際関税機構 (World Customs Organization : WCO) が 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ものである。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。

[参考文献]

< 日本語文献 >

池上寛・大西康雄編 [2007]『東アジア物流新時代』アジア経済研究所。

入谷貴夫 [2001]「港湾整備と PFI」、『日本港湾経済学会年報』40 号。

大木博巳 [2004]「東アジア市場の拡大と日本企業」『ジェトロセンサー』2 月。

大前研一 [2000]『港湾 IT 革命』プレジデント社。

男澤智浩 [2001]「港湾における PFI 導入に関する一考察」『日本港湾経済学会年報』40 号。

木下達雄・平田義章・小林晃編 [2002]『21 世紀の国際物流』文眞堂。

日本港湾経済学会編 [2007]『日本港湾経済学会年報』46 号。

日本港湾経済学会編 [2008]『日本港湾経済学会年報』47 号。

平川均編 [2001]『新・東アジア経済論』ミネルヴァ書房。

釜山・ジンヘ経済自由地域 [2010]「BUSAN-JINHAE FREE ECONOMIC ZONE」。

< 韓国語文献 >

김형태 [1993]「부두운영의 효율적 방안 (埠頭の効率化方案)」韓国海洋水産開発院。

부산항만공사 [2007] PORT OF BUSAN。