

第 10 章 海外港湾物流ニーズの把握

1. 釜山港における港湾物流の現状

(1) 釜山港の概要

釜山港のコンテナ貨物取扱量

釜山港は、東アジアにおける国際物流大国を目指す韓国政府の政策に基づき、釜山港のハブポート構想、国際物流における物流団地の造成、海運規制の緩和などにより、2001年のコンテナ取扱量は世界3位となっている。

釜山港の2001年のコンテナ取扱量の内訳は、輸入2,497千TEU、輸出2,514千TEU、トランシップ2,943千TEUで、釜山港のトランジット貨物は、1997年の1,105千TEUから2001年の2,946千TEUに大幅に増加している。2000年のトランジット貨物（中継貨物）の国別割合は、中国1,351TEU56.6%、日本711千TEU29.8%で、日本発着及び中国発着の貨物で8割強を占めている。

表 10 - 1 釜山港の世界ランクの推移

年	釜山	神戸	東京	横浜	東京・横浜
1986	8	6	14	12	4
1987	6	8	14	13	4
1991	5	6	12	11	4
1999	4	19	14	20	6
2000	3	22	15	21	7
2001	3	28	19	22	9

表 10 - 2 釜山港のコンテナ取扱量の推移

(単位: 千TEU)

年	輸入	輸出	T/S	内貿	合計
1996	1,838	1,981	941	83	4,843
1997	1,993	2,136	1,105 (17.4)	99	5,333
1998	2,154	2,385	1,214 (9.9)	138	5,891
1999	2,272	2,406	1,632 (34.4)	129	6,439
2000	2,484	2,551	2,390 (46.4)	116	7,541
2001	2,497	2,514	2,943 (23.1)	119	8,073

注：()は対前年伸び率(%)。

表 10 - 3 釜山港におけるトランシップ貨物の国別状況

(単位：千TEU)

年	中国	日本	香港	ロシア	その他	合計
1999	917 (56.1)	452 (27.7)	97 (5.9)	14 (0.9)	153 (9.4)	1,632 (100)
2000	1,351 (56.6)	711 (29.8)	137 (5.7)	27 (1.1)	163 (6.8)	2,390 (100)

注：()は対前年伸び率(%)。

釜山港のコンテナ埠頭施設の現状

1978年に子城台埠頭が第1段階として供用を開始し、91年に神仙台埠頭が、98年に勘湾埠頭が完成して、大型コンテナ船対応の最新のターミナルとなっている。尤岩埠頭及び甘川埠頭は、フィーダーサービス専用として使われており、2002年に勘湾拡張区域に韓進海運の自前の民間専用ターミナルがオープンした。

表 10 - 4 釜山港におけるコンテナ埠頭の施設現状

項目	子城台埠頭	神仙台埠頭	勘湾埠頭	尤岩埠頭	甘川埠頭	勘湾拡張区域
オープン年	1978 (1バース96.9)	1991 (1バース97.9)	1998	1996	1997	2002
延長(m)	1,447 (1,262+185)	1,200	1,400	500	600	826
岸壁能力	5万DWT×4 1万DWT×1	5万DWT×4	5万DWT×4	2万DWT×1 5千DWT×2	5万DWT×2	5万DWT×2 5千DWT×1
水深	12.5m	14~15m	15m	11m	13m	12~15m
処理能力	100万TEU	128万TEU	120万TEU	40万TEU	20万TEU	48万TEU
面積	647千㎡	1,038千㎡	750千㎡	184千㎡	142千㎡	308千㎡
鉄道	980m	925m	1,032m	-	-	-
G C	12基	11基	12基	4基	4基	7基
(Panamax)	(8)	(8)	(5)	(4)	(-)	(-)
(Post Panamax)	(5)	(3)	(8)	(-)	(4)	(7)

釜山港の港湾整備計画

韓国政府は、増加するコンテナ貨物量を円滑に捌くため、港湾整備のためにこれからの港湾開発のあり方を策定した。中心港湾、フィーダー港湾、多目的埠頭港湾と3種に港湾のランクづけを行い、釜山港は光陽港とともに、コンテナ母船が寄港し、トランジット貨物の中継基地としての役割を担うとされている。

表 10 - 5 港湾整備のためのランクづけ

区分	港湾	主要機能
中心港湾	釜山港, 光陽港	コンテナ母船の寄港 トランジット貨物の 中継基地
フィーダー 港湾	仁川港, 蔚山港, 馬山港, 浦項港	中心港湾の補助機能 フィーダー船港湾
多目的埠頭 港湾	木浦項, 平澤港, 東海港, 大山港, 群山港	補助港

また、韓国政府は、港湾整備を促進するため90年代の後半から、新しい港湾整備の方法を導入した。これから開発しようとする新港湾の整備主体は、韓国コンテナ埠頭公団で、同公団は岸壁やターミナルを造成し、ガントリークレーンを整備することになっている。国は防波堤の建設、航路の浚渫を行うほかに、資金面の補助を行う。

また、コンテナ貨物量の増加に韓国コンテナ埠頭公団のみでは対処が出来ないため、96年に新港湾建設促進法を制定し、整備主体が民間主導で、民間が岸壁、ターミナル等を整備し、上物も民間資金で整備を行う方式も導入した。

表 10 - 6 韓国の新しい港湾整備方式

港湾	主体	施設	資金	運営方式	根拠法
新港湾	政府	防波堤, 航路	財政	BOT / BTO	新港湾建設促進法 (1996年)
	民間	岸壁・ターミナル造成・上部施設	民間		
既存港湾	政府	防波堤, 航路	財政	賃貸運営	韓国コンテナ埠頭公団法 (1990年)
	韓国コンテナ埠頭公団	岸壁・ターミナル造成・GC	収益・財政支援・債券発行		
	民間	その他	債券購入・賃貸料		

・釜山港の整備計画

釜山新港の整備計画であるが、計画の完成予定年次は2011年で、5万ト級のコンテナ母船が接岸可能なバース30バースを計画しており、1995年から2007年までの1段階で11バースを、残る19バースは、2002年から2011年にかけて完成する予定としている。

表 10 - 7 釜山港の整備計画

	1段階	2段階	全体
事業期間	1995 - 2007	2002 - 2011	1995 - 2011
岸壁能力 (長さ)	5万DWT × 11 (3,850m)	5万DWT × 19 (6,650m)	5万DWT × 30 (10,500m)
荷役能力 (千TEU)	3,000	5,100	8,100
財政資金： 民間資金	47% : 53%	72% : 28%	59% : 41%

港湾の管理運営の現状と民営化政策

釜山港の管理運営体制は、図 10 - 1 に示すように、韓国の港湾管理者はソウル市の海洋水産部である。海洋水産部の出先機関として、釜山地方海洋水産庁があり、釜山港全体を管轄しているが、釜山地方海洋水産庁が直接管理している所は、雑貨ターミナルや一般埠頭で、これら以外のコンテナターミナルは、韓国コ

ソテナ埠頭公団がターミナルオペレータに再賃貸をして、その収入によって管理運営を行っている。

図 1 0 - 1 釜山港の管理運営体制

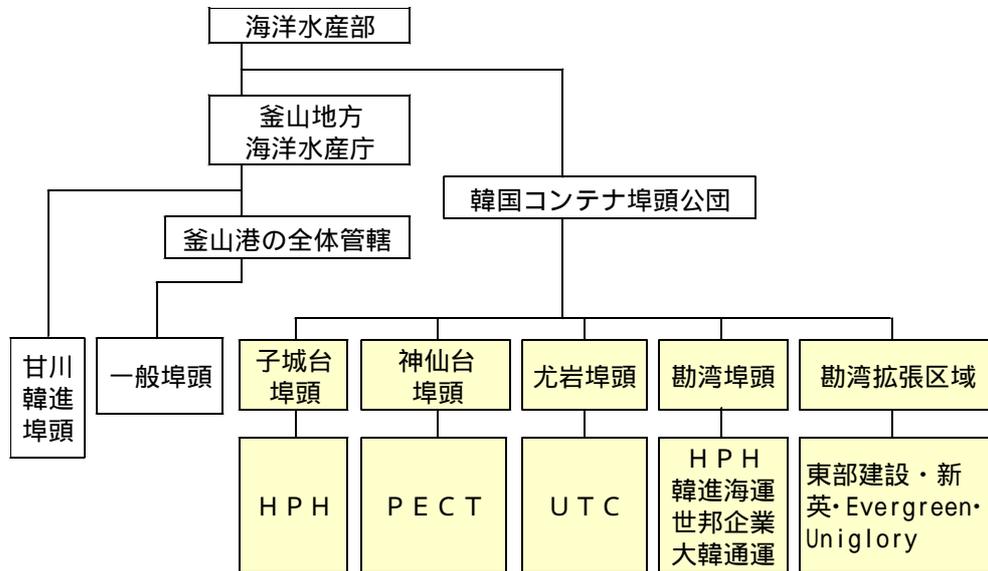
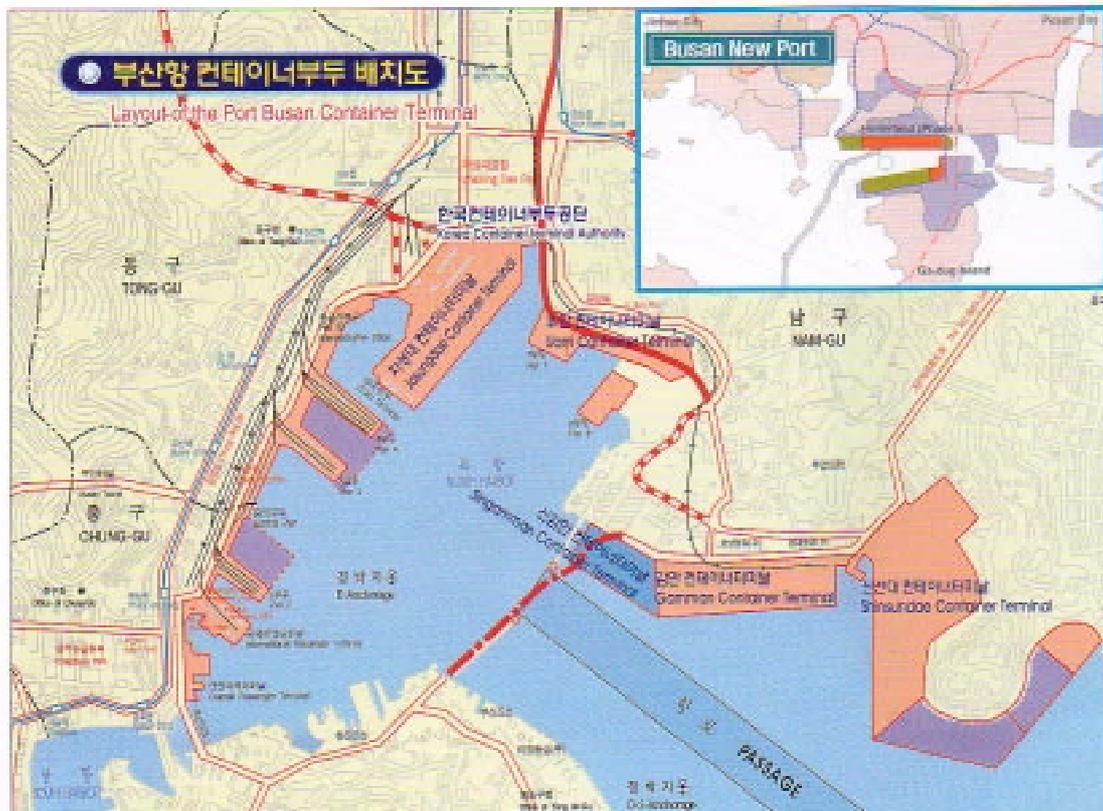


図 1 0 - 2 釜山港港湾計画図



(2) 釜山港における日韓コンテナ貨物の現状と課題

日韓海運協力関係

我が国と韓国との海運部門の協力関係は、政府間協定は締結されていないが、1987年から「日韓海運実務協議会」が毎年開催されている。

この協議会では、定期旅客船の新規航路開設及び管理、日本船社の航路参入、旅客船安全対策等が主な議題である。この協議会の成果として、94年に韓国内港湾では韓国船への積付けを優先させることとしていたウェーバー制の撤廃に合意し、95年以降日本船社の日韓航路参入に対する自由化措置がとられた。

表 10 - 8 日韓海運協力の関係

政府部門	公式的な海運協定は締結されていない 1987年から[韓・日海運実務協議会]毎年開催
主要論議内容	定期旅客船の新規航路開設および管理 日本船社の韓・日航路参入 旅客船安全対策
成果	1994年韓国のWaiver制度撤廃合意 1995年以後日本船社の韓・日航路参入の自由化
民間部門	「韓・日船主協会懇談会」開催

日韓コンテナ貨物輸送量の現状

韓国近海輸送協議会（韓国船社で構成）が公表した日韓間のコンテナ貨物輸送量は、表 10 - 9 に示すが、年々増加している。第3国船でも日韓間の貨物は輸送されており、日韓フェリーや邦船社の輸送もあり、非韓国船の輸送実績シェアは10%前後と言われている。

表 10 - 9 韓国近海輸送協議会 K N F C の日韓輸送量の推移

(Unit:TEU)

Year	Korea Japan			Japan Korea			G.Total		
	Local	Feeder	Sub Total	Local	Feeder	Sub Total	Local	Feeder	G.Total
1998	201,332	31,400	232,732	105,549	13,953	119,502	306,881	45,353	352,234
1999	249,247	58,735	307,982	143,436	19,638	163,074	392,683	78,373	471,056
2000	271,812	96,970	368,782	168,415	29,108	197,523	440,227	126,078	566,305
2001	286,622	*N / A	286,622	175,753	*N / A	175,753	462,375	*N / A	462,375

*2001年よりフィーダーがプール対象外となり、集計中止。

韓国航路の寄港港湾数

韓国航路は、我が国では55港の港湾でこの韓国航路が開設されており、最近の過去5年を見ると、1年に1港程度増加している。これは今後も寄港する港湾は、増加すると見られている。

表 1 0 - 1 0 東日本の韓国航路

港名	会社名	便数 (曜日)	寄港地
苫小牧港	高麗海運(KMTC)	週 2 便 (火、土)	苫小牧-室蘭-酒田-新潟-境港-蔚山-釜山-大連-釜山-苫小牧
	興亜海運(HEUNG-A)	週 1 便 (土)	苫小牧-石狩湾新港-釜山
	汎洋商船(PAN OCEAN)	週 1 便 (月)	苫小牧-石狩湾新港-釜山
室蘭港	高麗海運(KMTC) 天敬海運(CK Line) 一部入 ^レ - スチャ-ター	週 2 便 (水、土)	(水)室蘭-酒田-蔚山-釜山-境港-苫小牧-室蘭 (土)室蘭-酒田-新潟-金沢-蔚山-釜山-大連-釜山-苫小牧-室蘭
	興亜海運(HEUNG-A)	週 1 便 (金)	苫小牧-石狩湾新港-釜山
石狩湾新港	汎洋商船(PAN OCEAN)	週 1 便 (火)	苫小牧-石狩湾新港-釜山
	南星海運(Nam-Sung)	週 1 便 (土)	釜山-新潟-苫小牧-釧路-八戸-釜山
八戸港	南星海運(Nam-Sung)	週 2 便 (日)	八戸-釜山-光陽-青島-釜山-新潟-苫小牧-釧路-八戸
		週 1 便 (水)	八戸-釜山-光陽-青島-釜山-新潟-苫小牧-釧路-八戸
仙台港	南星海運(Nam-Sung)	週 1 便 (木)	仙台-小名浜-常陸那珂-釜山-上海-釜山-苫小牧-八戸-仙台
	南星海運(Nam-Sung)	週 1 便 (土)	仙台-小名浜-常陸那珂-釜山-仙台
	興亜海運(HEUNG-A)	週 1 便 (金)	仙台-豊橋-釜山-清水-小名浜-仙台
秋田港	興亜海運(HEUNG-A)	週 2 便 (水、土)	秋田-釜山-伏木富山-新潟-秋田
	汎洋商船(Pan Ocean)	週 1 便 (金)	秋田-直江津-釜山-新潟-秋田
酒田港	高麗海運(KMTC)	週 1 便 (金)	酒田-蔚山-釜山-苫小牧-室蘭-酒田
	汎洋商船(PAN OCEAN)	週 1 便 (月)	酒田-釜山-伏木富山-秋田-酒田
小名浜港	南星海運(Nam-Sung)	週 2 便 (木、土)	(木)小名浜-常陸那珂-釜山-蔚山-上海-釜山-苫小牧-八戸-仙台-小名浜 (土)小名浜-常陸那珂-釜山-仙台-小名浜
	興亜海運(HEUNG-A)	週 1 便 (月)	小名浜-仙台-豊橋-釜山-清水-小名浜
新潟港	高麗海運(KMTC)	週 1 便 (月)	新潟-境港-蔚山-釜山-大連-釜山-室蘭-苫小牧-新潟
	興亜海運(HEUNG-A)	週 1 便 (火)	新潟-秋田-釜山-伏木富山-新潟
	汎洋商船(PAN OCEAN)	週 1 便 (木)	新潟-秋田-直江津-釜山-新潟
	興亜海運(HEUNG-A)	週 1 便 (金)	新潟-秋田-釜山-伏木富山-新潟
	高麗海運(KMTC)	週 1 便 (水)	新潟-富山-境港-釜山-蔚山-寧波-上海-釜山-金沢-新潟
	南星海運(Nam-Sung)	週 1 便 (木)	新潟-苫小牧-八戸-釜山-光陽-青島-下関-釜山-新潟

平成15年 1 月現在

(3) まとめ

釜山港は、世界第3位の取扱量を誇る港湾だけあり、その規模は我が国の港湾と比較すると格段の差がある。バース数や背後地の面積等を含めた埠頭の規模、ガントリークレーンの台数、コンテナヤードのオペレーション体制、さらには韓国政府の世界を視野に入れた国家的港湾戦略など、我が国の港湾では太刀打ちできない状況になりつつある。大韓通運(株)釜山支社や韓国コンテナ埠頭公団の業務説明により、釜山港の巨大さが理解でき、釜山港の現地視察により、釜山港の現状がはっきりとした。

青森港と釜山港の関係を見ると、青森港に外貿定期コンテナ航路が存在していないため、知名度は低いのが現状である。青森港において、今後外貿定期コンテナ航路の開設を目指すにあたり、釜山港の港湾関係者に青森港の知名度をアップさせる努力を行う必要がある。