

## 第6章

# 北東アジアのハブ港をめざす釜山港の戦略と現状

李 貞和

### はじめに

韓国におけるコンテナ貨物取扱いは、1978年に釜山港の子城台（ジャンソンド）埠頭から始まり、その年の年間取扱量は51万TEUであった。その後釜山港の取扱量は順調に増加し、海外旅行の自由化が始まった1986年には153万TEUに達し、2000年には754万TEUになり、台湾の高雄港を抜いて世界第3位となった。2011年には釜山港のコンテナ取扱量は1618万TEU、総重量では2億9433万5000トン（外貿・内貿貨物の合計）となった。また、釜山港は世界第5位のコンテナを取り扱い、北東アジアのハブ港としての機能を有するまでになった。

韓国の海洋水産部は、2011年の釜山港のコンテナ取扱量が増加した要因に、積替貨物の増加（810万TEU）や釜山港と光陽（クァンヤン）港のハブ港をめざしたTwo-Port-System（両港）政策の有効性にあるとしている。また、その他の成長要因としては、アジア地域の経済成長による北東アジア域内のコンテナ貨物の増加、釜山港のハブ港としての地理的優位性、韓国政府主導のもとでの長期的なカスタマイズ型の港湾政策などをあげることができる。

本章では、釜山港について検討し、戦略と現状について明らかにする。まず、北東アジアのハブ港として成長を遂げるに至った要因や、韓国政府が実施した港湾政策を概観し、釜山港の管理運営における民営化について

取り上げる。また、後背地と自由貿易地域について考察する。最後に、釜山港にみる北東アジアのハブ港としての今後の戦略と当面の課題についてまとめる。

## 第1節 韓国の港湾政策と釜山港

### 1. 1980年代後半から1990年代の港湾政策

韓国の港湾政策の基本方針は、港湾物流の環境変化に迅速に対応するとともに、将来の港湾環境を予測し、その予測にもとづいた計画を立て推進することにある。

1980年代は、韓国の高度経済成長期であり、この時期の平均経済成長率は12.5%を記録した。第6次経済開発計画が実行され、そして引き続き1987年から1996年にかけて、第7次経済開発計画が策定された。また、経済成長の要因としては原油価格の低下、ドル安とウォン安（共に円に対して）、低金利時代の到来といった「3低」効果が大きく作用した。それに加えて、関税率の引き下げや貿易自由化の枠組みの拡大、経済成長にともなう製造業の生産増などの諸要因が韓国経済の成長を後押しした。

1990年代以降になると、経済と福祉といった政策へと転換が図られ、安定した経済社会の持続と福利重視の経済政策がおこなわれた。また、港湾政策についても、国の経済政策に連動したかたちで、港湾経営の民主化にともなう港湾の運営管理制度の規制緩和などが中心的課題になった。しかしながら、1990年代初めの韓国の港湾政策は、日本の神戸・横浜・東京の各港が国際競争力を有していたこともあって、日本に対峙しようとする港湾開発論が中心であった。そのほかには、中国の経済成長を前提にした東アジア域内の海上輸送コンテナ貨物の動向にもとづいて、「北東アジア<sup>(1)</sup> 物流センター基地化」などが議論になった。

第7次経済開発計画の一定の成果をみた1997年以降の港湾政策の中心的課題は、北東アジアのハブ港をめざしての港湾の「選択」と「集中」<sup>(2)</sup>

であり、釜山港と光陽港を同時並行的に開発していく Two-Port-System 政策と、地域の産業に特化したカスタマイズ型（拠点）港湾開発政策の推進などにおかれた。また、韓国では、中国、日本など周辺国の港湾からの積替貨物の誘致をめざして、港湾利用者が使いやすい港湾づくりを目的にした港湾施設整備事業や、民間の経営手法にもとづく港湾の管理運営といったインフラと、管理運営を前提にしたソフト面の両面からの港湾政策に意を注いだ。そして、こうした港湾政策の展開と連動したかたちで、後で述べるように港湾開発における民間資本の拡大や外国企業の誘致のために多様なインセンティブ制度を導入し、港湾開発と産業の活性化が図られた（김・허・백 2009）。

このプロセスから理解できるように、韓国の港湾は経済変化に即応した積極的な港湾政策と連動する先進型港湾をめざし、成長を指向した戦略型港湾政策論を展開した。しかし、ここに来て、港湾施設開発政策が先行した結果、港湾貨物の空洞化現象が発生しはじめている。

## 2. 釜山港の施設整備事業の拡充——釜山新港の開発

釜山港は、輸出立国である韓国を支えている代表的な港湾である。釜山という地名は、1876年の開港時の「釜山浦」に始まり、1944年に最初の近代式埠頭が建設された。その後の発展は著しく、現在の釜山港では12の一般埠頭と8のコンテナ専用埠頭がある。釜山港での取扱貨物量は韓国の全港湾の80%以上にあたる。韓国政府はさらなる成長を見込んで、2020年までにコンテナ貨物取扱量2235万TEU、うち積替コンテナ貨物1131万TEUと想定している。そのために、釜山港を北東アジアの積替コンテナ貨物、あるいは再加工のハブ港とする方策を提示している。そうした施策と連動して、釜山港とその周辺では、既存の一般埠頭の再開発や都市機能の活性化を前提とした再開発構想などが課題になっている。

釜山港はハブ港としての地理的条件のみならず、その立地条件<sup>(3)</sup>にも適合した良港である。この港の後背地には、貿易大国日本と輸出入大国である中国大陸、および貿易中継地の香港や台湾などが含まれ、人口約15



釜山新港 BNCT コンテナターミナル（2012年2月，筆者撮影）

億人を擁す。釜山港を介する基幹航路としては、欧州航路（釜山－高雄－香港－シンガポール－中東地域－欧州）、太平洋航路（釜山－高雄－横浜－北米）、北太平洋航路（釜山－高雄－神戸－北米）などがあり、釜山港は世界の海上輸送ネットワークの拠点として位置づけられている（河 2003）。

釜山港の発展には国家戦略を前提とした港湾政策が採用された。そうした国家戦略にもとづく港湾政策によって、長期間の港湾施設の開発が可能になったばかりでなく、港湾利用者<sup>(4)</sup>のニーズにも応えることができるようになった。また、港湾管理運営についても積極的な改善策が講じられることになった。それは同時に、釜山港構成埠頭全体の底上げにもつながり、表1で示したように2011年の釜山港における埠頭別のコンテナ貨物取扱量は、子城台コンテナ埠頭が148万TEU、神仙台コンテナ埠頭257万TEU、勘湾コンテナ埠頭184万TEU、新勘湾コンテナ埠頭124万TEU、牛岩（ウアム）コンテナ埠頭64万TEU、一般埠頭66万TEU、釜山新港775万TEUという高い数値となって現れている。

一方、施設をみると、子城台コンテナ埠頭では1978年に5万トン級2バース、1983年にはさらに2バースが完成した。1991年に建設された神仙台コンテナ埠頭では、水深15メートルが確保され、5万トン級4バー

表1 釜山港における埠頭別海上コンテナ貨物取扱量（2011年）

（単位：万 TEU）

子域台	神仙台	勘湾	新勘湾	牛岩	一般	釜山新港	合計
148	257	184	124	64	66	775	1,618

（出所）BPA ウェブサイト（[http://www.busanpa.com/Board.do?id=portstats1&flag=det&id\\_x=142](http://www.busanpa.com/Board.do?id=portstats1&flag=det&id_x=142)）より、筆者作成。

表2 韓国における外国企業の誘致状況

（単位：件、億ドル）

	2007		2008		2009		2010		2011	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額
製造業	684	26.9	601	30.0	544	37.3	613	66.6	607	56.5
サービス業	2,802	76.1	3,067	83.9	2,528	75.9	2,430	63.0	2,039	72.7
その他	73	2.1	76	3.2	59	1.7	64	1.1	59	7.5
合計	3,559	105.1	3,744	117.1	3,131	114.9	3,107	130.7	2,705	136.7

（出所）부산광역시（2012）より筆者作成。

スが整備され、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バースを有している。そこでは、世邦企業、韓進海運、大韓通運、そして、香港を代表するグローバル・ターミナル・オペレーターである HPH（Hutchison Port Holdings: 和記黄埔港口）の子会社である韓国 HPH などが運営にあっている。牛岩コンテナ埠頭ではフィーダーサービスを主体とした運営がされている。

韓国政府は、港湾が東アジアの近隣諸国の港湾間競争で優位に立つためには、さらなる港湾機能の活性化が必要であるとして、港湾施設整備事業と関連づけて外国企業の投資誘致を積極的に推進してきた（表2）。1980年代後半以降、年々増加するコンテナ貨物によって処理施設が不足し、その結果コンテナ貨物の約40%が滞ったといわれている。そのため、釜山港区域外で貨物を取り扱わなければならない状況になった。1990年代の港湾政策はこの状況を打開するためだけではなく、北東アジア地域のハブ港の構築をめざしたものになった。1995年には、釜山広域市の南西に位置する島である加徳島（カトックド）の一部と釜山広域市の隣接した鎮海

表3 釜山港における長期新港湾整備開発計画

段階(年) 〔投資主体〕投資金額	岸壁能力	荷役能力	事業施行者 (運営会社)
第1段階(1995～2008年) 〔民資〕1兆6,480億ウォン	5万トン級 9バース	401万 TEU	PINT〔3バース〕 PNC〔6バース〕
第2-1段階(2001～2009年) 〔民資〕4,207億ウォン	5万トン級 2バース, 2万トン級 2バース	160万 TEU	BPA (韓進海運)
第2-2段階(2004～2009年) 〔政府/BPA〕4,210億ウォン	5万トン級 2バース, 2万トン級 2バース	160万 TEU	BPA (現代商船)
第2-3段階(2007～2012年) 〔民資〕5,108億ウォン	5万トン級 4バース	192万 TEU	BNCT (Terminal Link, 国際通運など)
第2-4段階(2008～2016年) 〔民資〕4,210億ウォン	5万トン級 3バース	135万 TEU	BNCT (未定)
第2-5段階(2008～2016年) 〔BPA〕3,222億ウォン	5万トン級 2バース	80万 TEU	BPA (未定)
第2-6段階(2008～2019年) 〔BPA〕4,677億ウォン	5万トン級 3バース	129万 TEU	BPA (未定)

(出所) 부산항만공사(2010)およびBPAのパンフレットから筆者作成。

(注) PINT(釜山新港国際ターミナル), PNC(釜山新港湾), BNCT(釜山新港南コンテナターミナル), Terminal Link(フランスの大手船社CMA-CGM—Compagnie maritime d'affrètement - compagnie générale maritime—グループの子会社)を指す。

(ジンヘ)市の地域の一部(現,昌原(チャンウォン)市鎮海区)を新港湾地域に選定し,釜山新港として開発した。また,民間資本の誘致選定事業の一環として,釜山新港湾整備開発事業計画を策定し(表3),この計画では,釜山広域市と光陽市にまたがり,Two-Port-System政策を遂行した(국토해양부 2009)。

### 3. 釜山新港開発事業計画と現況

「釜山新港」の建設は釜山広域市と加徳島との間を埋め立てるかたちで実施された。建設当初の開発地区のほとんどが鎮海市の領域に属していたために、開発事業に必要な電力も鎮海市からの供給に委ねられた。そのため、「釜山新港」という港湾名で正式に決定されるまで、釜山広域市と鎮海市の間では港湾名をめぐる対立が生じ、鎮海市が訴訟を起こす騒ぎにまで発展した。鎮海市が求めた港湾名は加徳新港とか鎮海港などであったが、政府の判断もあり、最終的には釜山港の知名度を全面に押し出した「釜山新港」で決着した。

釜山新港の開発は、釜山港の港湾機能を補完するかたちでの港湾物流<sup>(5)</sup>の円滑化とともに、コンテナ貨物の40%を占めている積替貨物の再加工機能の強化が開発の前提になった。また、釜山新港そのものに総合的港湾物流機能<sup>(6)</sup>を付加することを前提に、後背地の開発が同時的に進められた。それは後背地の開発、経済特区ならびに関税自由地域制度（のちに「自由貿易地域制度」に変更）の導入によって進展した。韓国政府はこれらの開発を推進するために、政府財源だけではなく、国内の大手企業や外国企業などへの出資依頼を積極的におこない、事業資金の調達に努めた。

釜山新港開発地域は、もともとは水深4～5メートルといった浅い海域であったが、浚渫工事<sup>しゅんせつ</sup>を通じて15～18メートルを確保した。その結果、大型船の停泊が可能になった。最初の開発計画段階では、1995年から最終年の2011年までに30バースの建設が見込まれていたが、2006年に計画を修正し、2015年に完成予定とした。

現在、釜山新港では23バースが稼働し、その運営を、韓国政府、釜山埠頭公社（Busan Port Authority: BPA）、韓国政府とBPAの共同企業体、さらには民間企業などが担っている（表3）。この表に掲載されている釜山新港湾株式会社（Pusan Newport Co. Ltd.: PNC）は、1997年に韓国の国内企業と外国企業の出資によって誕生した。PNCコンテナターミナルの運営方式は、従来の運営方式とは異なるもので、BTO（Build, Transfer



and Operate) 方式<sup>(7)</sup> にもとづくものである。設立時には、サムソン・グループ投資会社が25%出資して筆頭株主であったが、港湾管理運営の効率化という視点から、その後グローバル・ターミナル・オペレーターであるDPW (Dubai Ports World) が実質的な経営をしている(北見総合研究所2004)。

#### 4. 光陽港開発計画と現況

1986年に開港した光陽港は釜山港から約170キロメートル離れた全羅南道光陽市にある天然の良港である。金大中大統領時代に、さらなる地域経済の活性化をめざして開発された港でもある。同港の開発計画は、釜山港に集中している海上貨物を分散させて、より円滑な物流と物流費用の削減を目的にしたものである(汪2004)。

同港のコンテナターミナル開発事業は、1985年に韓国政府が釜山港のTwo-Port-System 港湾政策<sup>(8)</sup> を決定したことを受けておこなわれた。1987年に第1期開発事業が着工し、2020年までに34バースの完成が見込まれている。その間、1990年以降の中国での開放政策やアジア域内のコンテナ貨物の伸長などの変化をもたらした。

こうした経済状況に即応した港湾開発によって、韓国の港湾物流機能は一段と強化されている。しかし、光陽港に関してはまったく問題がないわけではない。現状では、大型コンテナ船に対応できる高規格コンテナ埠頭を整備しながら、その港湾施設に見合った貨物の集荷がおぼつかないことから、ハブ港としての機能を発揮するまでには至っていない。

光陽港は、船社の入港・集荷の競争力が釜山港より低いため、2008年度のコンテナ貨物取扱量は181万TEUであり、釜山港の10分の1に過ぎなかった。当初は韓国コンテナ埠頭公団(Korea Container Terminal Authority: KCTA) が管理運営にあたっていた。しかし、業績不振が続き、埠頭公団の負債額が1兆600億ウォンに達したこともあって、韓国政府は2011年4月に韓国埠頭公団法を廃止した。2011年8月には、韓国政府が100%出資して、新たな公社である麗水(ヨス)光陽公社を設立した。光



陽港と近接する麗水市の麗水港との統合によって発足した新会社は、光陽港と麗水港の港湾管理の一体化による効率的な運営を目的に設立されたのである。これによって同港の活性化と効率的な管理運営ができるようになった。

## 第2節 釜山港の管理運営の民営化

### 1. 韓国の港湾の管理運営制度と港湾経営

韓国の港湾は、現在ではコンテナターミナル会社などによって管理運営されている。ここでは、その動きを概観する。1978年に海運港湾庁の主導で釜山港に釜山コンテナ運営公社（Busan Container Terminal Operation Corporation: BCTOC）が設立された。BCTOCは、海洋水産部の傘下であり、その下で港の開発、管理および運営がおこなわれている。また、1990年には、海洋水産部は周辺国の経済成長を予測して、増加するコンテナ貨物の取扱いが可能な施設を整備・拡充するために、KCTAを設立した。韓国政府は新設したKCTAに無償でコンテナ埠頭を経営させた。埠頭を借り受けたKCTAは、それぞれのコンテナ運営会社に有償でコンテナ埠頭を貸し付け、財源を調達し、新規コンテナ埠頭の建設に必要な資本を調整することを前提に管理、運営をした。

また、BCTOCは韓国で最初のコンテナ専用ターミナルとして運営された子城台コンテナ埠頭をKCTAから借り、埠頭の管理運営にあたった。その後、子城台コンテナ埠頭は1999年に現代商船に買収された。これにより、BCTOCは現代釜山コンテナターミナル（Hundai Busan Container Terminal: HBCT）に社名変更するとともに、ターミナル運営の民営化が図られた。さらに2002年にはHPHに売却され、現在子会社の韓国HPHが管理運営にあたっている。

一方、東釜山コンテナ埠頭株式会社（Pusan East Container Terminal: PECT）は、KCTA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。そのPECTは神仙台コンテナ埠頭を借り受けている。牛岩コンテナ埠頭については、荷役会社である牛岩コンテナ会社（UamTerminal Co.: UTC）が管理している。1998年に業務を開始した勘湾コンテナ埠頭については、HPH、韓進海運、世邦企業、大韓通運が管理運営にあっている。2002年5月に業務を開始した勘湾拡張地区については、東部建設、長栄海運・立栄海運のコンソーシアムが借り受け、管理運営にあっている（李 2012, 92）。

光陽港の埠頭は、当初はKCTAによって管理され<sup>(9)</sup>、第1埠頭の4バースのうち1バースがHPH、現代商船、韓進海運の共同企業体、残り3バースは韓進海運、世邦企業、大韓通運にそれぞれ貸し出されて運営されている。第2期埠頭の4バースのうち3バースはHPH、現代商船と韓進海運の共同企業体に、残りの1バースは東部建設が借り受け運営にあっている。しかしながら、2008年に李明博大統領の就任後には、海洋水産部<sup>(10)</sup>の業務が農林水産部と国土海洋部に分割移管されたために、光陽港の一元的管理運営体制に変化がみられはじめ、その先行きを危惧する声が聞かれた。

## 2. 新たな港湾管理運営体制の改編——港湾埠頭公社制度の導入

韓国における港湾民営化制度は、1977年に釜山港で第1段階の開発事業をおこなう際に始まった。その背景には、国際復興開発銀行（International Bank for Reconstruction and Development: IBRD）からの港湾開発資金の借入の条件に、「埠頭別に指定会社制度の導入」が要請されたためである。この要請によって、1991年の釜山港における神仙台埠頭をはじめ、コンテナターミナルの運営権を民間企業に売却した。この手法によって、コンテナターミナルを中心とした民営化が進められることになった（李 2009）。

同時に、従来の政府主導の港湾管理体制では、港湾自体が国際物流環境の急激な変化に対応するには問題点があった。そのため、国際競争力の強化や港湾効率化の向上が図られる新たな港湾管理運営制度の改編が求められた。そのひとつが、政府所有の一般埠頭に民間企業を参入させ、参入企

業が埠頭運営会社（Terminal Operation Company: TOC）を設立し、一定期間（通常5年）埠頭運営するという制度である。つまり、この制度のもとでは、港湾開発（所有）は国がおこない、運営は民間企業に委託する港湾管理体制となった。これによって、埠頭運営での民間参入が容易になった結果、港湾の生産性の向上と港湾利用者に対する高い付加価値サービスの提供が可能になった。

しかしながら、民間が港湾への管理運営に参画したにもかかわらず、韓国の港湾では依然政府主導による港湾の管理運営体制が影響を及ぼしていた。そのため、政府は2003年に港湾公社法<sup>(11)</sup>を制定し、翌2004年1月から港湾公社制度を導入した。また、同年には港湾の管理運営の効率化を極大化するために、釜山港ではBPAが設立された。その後、2005年は仁川港湾公社（Incheon Port Authority）、2007年に蔚山（ウルサン）港湾公社（Ulsan Port Authority）、2011年に麗水光陽（ヨスグァンヤン）港湾公社（Yeosu Gwangyang Port Authority）が設立された。これら公社の設立を通して、政府主導の管理運営体制から民間経営による港湾管理運営体制への移行が図られることとなった。

埠頭公社による港湾経営の特徴は、財政の独立が強く打ち出された経営体制であることがあげられる。これは、港湾公社法に港湾管理運営の自立化の保障が明示されているためである。また、埠頭公社の管理運営体制は港湾施設の民間手法を導入し、後背地開発などの港湾関連事業をおこなうことを可能にした。釜山港の北東アジア物流ハブ港戦略は、こうした韓国の港湾政策の改変のなかで展開した。

このような韓国における港湾管理運営体制の再編は、管理運営の効率性を高める要因になった。港湾公社の開設によって、港湾に関する権限と責任が政府から港湾公社に移管することになり、港湾公社が新たな管理主体として位置づけられた。これにより、港湾公社はその目的に合った役割を遂行し、港湾の発展と国民経済の向上に寄与することになった。

しかし、港湾公社機能の活性化とよりいっそうの効率的な港湾経営には、港湾の専門家による専門経営体制の推進だけではなく、確実な独立性の保障が求められる。また同時に、こうした効率的な港湾経営の推進にあたっ

ては、積極的なマーケティング戦略などを含む商業マインドの向上が必要になるといえる。

### 3. 港湾料金政策の推進

港湾利用料金は、船社と荷主が港湾を決定するうえで重要な要素である。韓国政府は、諸港湾間の激しい競争のなかで優位を確保するために、釜山港を利用する荷主および船社に対して、最大のインセンティブを与える料金政策を実施している。その内容は、釜山港を通過する積替貨物については、(1) 貨物入出港料の100%免除、(2) 釜山港と光陽港の両港に寄港する外航コンテナ船に対する船舶入出港料の100%免除などである。これら料金政策は海上貨物のいっそうの取り込みをねらった施策として大きな効果を上げている(表4)(李2012, 96)。

この政策も釜山港を北東アジア物流拠点にするために、韓国政府が実施した新港湾政策の一環である。料金政策は、港湾政策と有機的に連関して、港湾管理運営の効率化のために寄与した。

## 第3節 港湾における後背地と釜山港

### 1. 港湾物流拠点としての後背地

近年の経済活動のグローバル化、技術・情報システムの発展、そして国際物流戦略の変化にともなって、国際物流拠点の役割を担う港湾・空港、内陸流通拠点などは、より良質なサービスを顧客に提供するために物流ネットワークの整備を推進してきた。港湾では、港湾利用者のコスト削減支援策として、政府は物流拠点港湾に寄港した顧客が国際物流サービスを楽しむように、ハブ・アンド・スポーク(Hub and Spokes) 運航管理体制<sup>(12)</sup>を整備している。このハブ・アンド・スポーク体制を形成するために、ハブ港は多様な高付加価値サービスを提供できる施設整備を確保す

表4 釜山港における外航コンテナ船のインセンティブおよび港湾料金政策

(単位：ウォン)

費目	負担者	料金	備考
船舶入出港料 <sup>1)</sup>	船社	入出港：128/t	釜山港・光陽港の両港に寄港する船舶は100%免除(2010年現在)
岸壁使用料 (150t以上船舶の場合)	船社	10tにつき：178/12h 超過使用料：28/h	寄港する船舶は100%免除
貨物入出港料	荷主	入港：323/t 出港：192/t 4,350/TEU	輸出入貨物：30%減免 積替貨物：100%免除
貨物蔵置料		1,288	
荷役料		輸出入貨物：45,000/TEU 積替貨物：70,000/TEU	

(出所) 부산항만공사 (2010) などから筆者作成。

(注) 1) 船舶入出港料には航路標識使用料として1t当たり24ウォンが含まれている。

るだけではなく、港湾管理運営の改善およびワンストップ行政サービスを提供しなければならない。そこで各国の諸港湾は、グローバル企業の国際物流の調達・生産・販売流通ネットワークの一部として、物流拠点地として後背地の利用を積極的に推進している。

後背地とは、狭義には、港湾の背後にある地域をいう。経済的側面としては、一般的に、(1) 港湾を経由する輸出入、積替貨物の需要創出と関連する一定領域での内陸エリアと海上エリアを含む地域であり、(2) 港湾のための資本・技術・労働の提供によって生産と消費がおこなわれる社会的・経済的領域であり、(3) 経済活動の集中と分散がおこなわれる社会的・経済的領域でターミナル機能を有する地域である、と定義される。

そして、港湾後背地の効率的な利用による効果としては、まず港湾運営の効率化、港湾生産性の向上があげられる。臨港区域における物流が効率化し、物流コストの削減とともに雇用創出の効果も大きくなるといえる。より具体的には以下のように整理することができる。

ひとつには、物流コスト削減である。施設と設備の効率的な利用は、港

湾全体における稼働率の上昇と時間の短縮をもたらし、港湾利用者の物流コスト削減に結びつく。つぎに、時間節約があげられる。後背地内における物流システムの効率化により、後背地域への搬出および搬入時間が短縮される。これによって、貨物は港湾での滞留を解消でき、輸送リードタイムを短縮させることが可能になる。また、輸出入貨物の蔵置時間の短縮、港湾貨物処理能力の増大、港湾競争力強化もあげられる。後背地の効率的利用は、港湾での物流コストの削減、貨物待機期間の短縮および貨物処理増大の実現とともに港湾利用料金の引き下げをもたらし、港湾の国際競争力の向上に結びつく（市来1996;伊2006）。

このように、後背地の機能は港湾物流の円滑化と相まって、そのメリットにも関係する。この後背地のメリットは、内外の海運企業やグローバルコンテナ運営者を呼び寄せる原動力になる。そればかりでなく、国内外の物流ネットワークが構築され、後背地では荷主や物流業者のニーズに対応できる、より良質な物流サービスの提供が可能になる。そこで、釜山港は釜山新港の後背地に670万4000平方メートルの産業団地を造成し、後背地開発事業を積極的に推進している。

## 2. 釜山新港の自由貿易地域の導入

自由貿易地域は、産業資本、技術、資源が不足している開発途上国が輸出振興策として導入した制度であり、外国資本の誘致、輸出や雇用の創出、技術を導入して、自国産業の育成を目的に設置されるものである。各国では輸出入振興と経済発展のために導入されており、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ている。また内容についても、それぞれの国で異なっている。

韓国政府は、1960年代後半から外資企業に対する規制緩和などの貿易振興政策を積極的に推進してきた。また1970年には、「輸出自由地域設置法」を制定し、慶常南道・馬山市（現、昌原市）、全羅北道・裡里（イリ）市（現、益山（イックサン）市）を指定して開発した。この輸出自由地域では、輸出業者に対外貿易法などの貿易関連制度の特恵を与えている。輸出

自由地域の目的は輸出増加と国際産業競争力の強化策であり、「漢江の奇跡」という目覚しい経済発展の礎になった（倉 2000）。

2000年に、空港・港湾後背地において、韓国政府は国際物流企業や輸出企業に自由な物流業を保障することを目的に関税自由地域制度を導入した（表5）。関税自由地域制度とは、関税自由地域として指定した港湾の後背地での物流に対しては通関手続きおよび関税や税金の免除などのもとで貨物の搬出入、保管、加工、組立などができるようにした制度である。関税自由地域の開設は、輸出入貨物、積替貨物の誘致を主たる目的としたものであるとともに、国内の製造業の海外移転防止、地域経済の活性化のために実施された。

2004年には、この制度のもとで、国内企業の参加条件や外国企業に対する租税減免の金額率を従来の3000万ドルから500万ドル以上に引き下げた。また、国内企業や外国企業についてのインセンティブも強化され、現在では港湾中心型自由貿易地域（Free Trade Zone: FTZ）に統合されて運営がおこなわれている（河 2003）。

関税自由地域の運営と課題についてであるが、その地域内では、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の関税が無申告の対象になるとともに、関税法上では外国として取り扱われる。そのため、外国商品の使用・消費に対しての関税および付加価値税が免除される。また、関税自由地域内に関連施設を設置した場合には、製造業については3000万ドル以上、物流企業については3000万ドル以上を投資する外国企業には、法人税などの直接税を減免するインセンティブが与えられている。そして、トランシップ貨物の場合は、優遇措置として申告を除外している。

また、韓国政府は韓国港湾を北東アジア物流基地にするため、2002年に釜山港と光陽港を関税自由地域に指定した。また、釜山港の北東アジア地域のハブ港と国際物流中心基地をめざしてグローバル物流企業の誘致を達成するために、この関税自由地域の開発を積極的に推進している。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）が指定倉庫を設置し、運営にあたっている。しかし、関税自由地域制度が、近隣国に対して競争の優位性を保持し、国



表5 韓国における関税自由地域と自由貿易地域の比較

区分	関税自由地域	自由貿易地域	
法的根拠	関税自由地域の指定及び運営に関する法律	自由貿易地域の指定及び運営に関する法律	
指定目的	物流拠点化のための租税の特例	産業型 外国人投資誘致, 貿易振興, 地域発展	物流型 (港湾・空港) 外国人投資誘致, 物流基地育成
管理者	財政經濟部	知識經濟部	国土海洋部
入居資格	物流企業センター	国内外投資企業 製造業センター	
租税減免 投資要件	物流業 3,000 万ドル以上	製造業 1,000 万ドル以上 物流業 500 万ドル以上	
租税減免	法人税・所得税 7年間 100%免除 3年間 50%減免	法人税・所得税 3年間 100%免除 2年間 50%減免	
備考	国内外企業投資誘致や地域内の輸出加工貿易の向上のために 2004 年に 両地域を一元化し製造業の入住を拡大させ、貿易の振興を促進する。		

(出所) 광규석・문성혁・박명인・백인흠 (2009), 이성우・정혜원편 (2006), 한국해양수산개발원 (2003) などから筆者作成。

際物流の中心基地となるためには、つぎのような課題がある。第1に、関税自由地域における国際物流基地の造成後、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図ることである。そして、国内企業に対しては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、物流のジャスト・イン・タイム (Just In Time: JIT) 実現のために、IT 情報システムネットワークの構築および官民の協力体制を強化し、効率的な管理運営のための機能強化が図られなければならない。また、関税自由地域を成功させるために、民間企業の管理運営の活性化や効率的なマーケティング戦略が政府主導のもとで推進されなければならない。そのためには、物流・情報通信システムのインフラを整備することが必要になる。

このような課題の解決策のひとつとして、2006年に共用が始まった釜山新港の北コンテナ後背地内に、自由貿易地域が設置された。同地域には、グローバル物流企業を含めた企業30社が進出し、自由貿易地域の利点を

いかしている。また、これらの企業は国際物流事業の促進と港湾物流の中心基地としての役割を担っている。

## おわりに

本章では、韓国における北東アジアの物流拠点化戦略を釜山港に限定し検討を試みた。ここで明らかになったように、韓国政府は北東アジア地域内の地理的優位性を有する釜山港を中心に、中国の経済成長と先進国企業の海外進出をターゲットとして、増大しているコンテナ貨物を獲得するために積極的に港湾経営戦略を実施している。その主たる内容は、港湾施設整備事業の推進や港湾管理運営制度の改善などである。また、政府主導で推進した港湾政策により、釜山港の北東アジアでのハブ港をめざし、港湾施設のインフラ整備を積極的におこなった。同時に、政府は管理運営制度の改変および規制緩和なども着実に実行した。その結果、釜山港は北東アジアのハブ港の機能を担うまで成長している。

しかし、港湾物流の円滑化と国際競争力を高めるためにおこなった釜山－光陽港体制の Two-Port-System 政策は、釜山港が中心であり、光陽港は麗水港と統合され、麗水光陽公社として新しい出発をするかたちになった。さらに、周辺国の諸港湾はアジアの中心港湾をめざすために、大規模な港湾開発計画をはじめ、国内産業育成と外国企業誘致のための後背地の造成および港湾隣接地の経済特区設置などの政策を展開している。とくに、海上コンテナ貨物取扱い港湾ランキングの上位を占めている中国港湾の発展は、北東アジア地域の港湾環境に変化をもたらすであろう。本章でみたように地域内ハブ港をめざす釜山港であるが、そうしたなかで勝ち残っていくことは容易ではないであろう。

### 〔注〕

- (1) 韓国では、北東アジアは韓国を中心に日本、中国、香港、台湾、シンガポールなどの周辺近隣国を示している。

- (2) 松尾 (2010) によると、港湾における「選択と集中」とは、拠点港湾を「選択」し「集中」して投資をしていく港湾政策である。たとえば、韓国政府は国策として釜山港を「選択」し「集中」的に資本を投資して韓国港湾の貨物の8割を釜山に集中させて発展していると説明している。
- (3) 中心港湾の立地要件は、一般的に港湾の地理的位置、港湾施設、港湾の管理運営、港湾の利用料金、港湾後背施設などがあげられる。
- (4) 港湾施設を利用している船社、荷主、荷役企業、運送事業者などを称する。
- (5) 港湾物流というのは、港湾貨物が荷主から消費者に引き渡される物理的な経済活動を意味する。
- (6) 港湾区域でおこなわれる物流活動（荷役、保管、加工、包装）などを意味する。
- (7) 民間企業が港湾施設整備または、再開発をした後、政府に所有権を移転させ、一定期間民間が港湾の管理運営をおこない、開発投資費用を回収する方式。
- (8) この政策は、1985年に光陽港のコンテナ埠頭開発事業の選定とともに開始した。1992年までに埠頭、後背地および産業の集積化など総合的な開発によって港湾をつくらうとしたものであった。
- (9) 既述したように、現在ハ麗水（ヨス）光陽公社によって管理、運営されている。
- (10) 2013年2月に朴槿恵大統領の就任とともに5年ぶりに復活された。
- (11) 港湾公社法（Port Authority Act）は港湾施設の開発や港湾公社の設立、港湾施設および管理運営に関する業務の効率性、競争力がある港湾を海上輸送の中心地に育成することを目的とした法律である。
- (12) ハブ港を利用して、周辺地域をフィーダー船で結んで、輸送の一貫性と定時性を確保し保障できれば、荷主に付加価値の高いサービスが提供できるというもの。

## 〔参考文献〕

### ＜日本語文献＞

- 李貞和 2001. 「北九州港と環黄海圏の物流の現況」『港湾経済研究』(40) 135-146.
- 2008. 「港湾物流におけるFAZ」『港湾経済研究』(47) 121-134.
- 2009. 「港湾の管理運営における民営化方式」三村真人ほか編『研究者たちの港湾と貿易』成山堂書店 71-86.
- 2012. 「釜山港の現状と展望」池上寛編『アジアにおける海上輸送と主要港湾の現状』アジア経済研究所 87-100.
- 池上寛・大西康雄編 2007. 『東アジア物流新時代—グローバル化への対応と課題—』アジア経済研究所.
- 池上寛編 2012. 『アジアにおける海上輸送と主要港湾の現状』アジア経済研究所.
- 市来清也 1996. 『港湾管理論四訂版』成山堂書店.
- 汪正仁 2004. 「韓国の港湾発展戦略と国際競争力」小林照夫監修『国際物流と港湾Ⅱ』パールロード 15-28.
- 男澤智治・李美永 2005. 「日本と韓国の港湾政策の比較研究」『港湾経済研究』(44) 129-140.

- 2009. 「韓国における港湾物流の競争力に関する研究」『港湾経済研究』(48) 129-140.
- 河浩根 2003. 「釜山港の東北アジア物流拠点化のための発展戦略に関する研究」神奈川大学博士論文.
- 韓洛鉉・朴明燮 2003. 「韓国における港湾運営の民営化に関する研究」『港湾経済研究』(42) 45-60.
- 2005. 「東北アジアにおける韓国港湾の国際物流拠点化の方策」『港湾経済研究』(44) 111-128.
- 北見総合研究所編 2004. 『東南アジアコンテナターミナル調査報告書』北見総合研究所.
- 北見俊郎 1985. 『港湾政策の形成と課題』丘書房.
- 小島末夫 2012. 「中国環渤海地区における3大港の発展比較」池上寛編『アジアにおける海上輸送と主要港湾の現状』アジア経済研究所 29-56.
- 小林照夫監修 2004. 『国際物流と港湾Ⅱ』パールロード.
- 崔錫範・李榮燦 2005. 「韓国の東北アジア物流中心政策の成果と投資優先順位」『港湾経済研究』(44) 97-110.
- 津守貴之 2011. 「国際コンテナ戦略港湾政策の問題点」『港湾経済研究』(50) 17-30.
- 寺島英子 2004. 「東アジアの国際物流と台湾の港湾の民営化」小林照夫監修『国際物流と港湾Ⅱ』パールロード 29-43.
- ポートオーソリティ研究会編 2009. 『釜山港の動向と釜山港湾公社』地域開発研究所.
- 松尾俊彦 2010. 「日本の港湾政策に関する一考察」『海事交通研究』59, 61-70.
- 三村真人ほか編 2009. 『研究者たちの港湾と貿易』成山堂書店.
- 伊(ユン)宋漢 2006. 「グローバル・ロジスティクス時代におけるコンテナ港湾の国際競争力に関する研究」(流通経済大学博士学位論文) 116-140.
- 李美永 2008. 「釜山新港の国際物流拠点開発状況と物流政策的な改善課題に関する研究」『港湾経済研究』(47) 55-68.

<韓国語文献>

- 국토해양부 2009. 「한국의 항만」 국토해양부 항만운영과, 경기도(国土海洋部「韓国の港湾」国土海洋部港湾運営課, 京畿道果川市).
- 김찬호・이연경편 2010. 「항만배후단지 임대료 산정체계 개선에 관한연구」한국해양수산개발원, 서울특별시(キム・チャンホ「港湾背後団地の賃料の算定体系の改善に関する研究」韓国海洋水産開発院).
- 김현덕・허운수・백종실편 2009. 『해운항만정책론』박영사, 서울특별시(キム・ヒョンドク, ホ・ユンス, ベック・チョンシル『海運港湾政策論』博英社).
- 곽규석・문성혁・박명인・백인흠 2009. 『항만운영관리론』박영사, 서울특별시(クァク・キュソクほか編『港湾運営管理論』博英社).
- 권현철 2003. 「부산항의 동북아 물류거점화를 위한 연구」한국해양대학교 석사학위논문 87-100 페이지, 부산광역시(クオン・ヒョンチョル「釜山港における東北アジアハブ化に関する研究」韓国海洋大学, 修士学位論文 87-100, 釜山広域市).
- 부산광역시 2012. 『2012 시정백서』부산광역시, 부산광역시(釜山広域市『2012 市政白書』釜山広域市, 釜山広域市).

- 부산항만공사 2010. 『부산항 컨테이너화물 처리 및 수송통계』 부산항만공사, 부산광역시 (釜山港灣公社 『釜山港のコンテナ貨物の処理及び輸送統計』 釜山港灣公社, 釜山広域市).
- 손애휘 2000. 「부산항 물류중심형 자유지역의 기능 및 경제적 효과에 대한 연구」 한국해양대학교 박사학위논문 13-21 페이지, 부산광역시 (ソン・エヒ 『釜山港の物流中心型の自由地域の機能と経済的な効果に関する研究』 韓国海洋大学, 博士学位論文 13-21, 釜山広域市).
- 이성우·경혜원편 2006. 「新국제분업화에 대응한 경제특구 활성화 방안」 해양수산부, 서울특별시 (李ソンウ・鄭ヘウォン編 『新国際分業化に対応する経済特区の活性化方案』 海洋水産部, ソウル特別市).
- 정홍식 2008. 「부산항신항 배후물류단지의 외국인직접투자 활성화 방안에 관한 연구」 한국해양대학교 석사학위논문 31-46 페이지, 부산광역시 (チョン・ホンシク 『釜山新港の背後物流団地の外国人直接投資の活性化に関する研究』, 韓国海洋大学, 修士学位論文 31-46, 釜山広域市).
- (주) 물류신문사 2011. 『물류산업총람』 (주) 물류신문사, 서울특별시 (物流新聞社 『物流産業総覧』 物流新聞社, ソウル特別市).
- 한국해양수산개발원 2003. 「부산항관세자유지역 활성화를 위한 연구」 한국해양수산개발원, 서울특별시 (韓国海洋水産開発院 『釜山の関税自由地域の活性化に関する研究』 韓国海洋水産開発院, ソウル特別市).