
3 韓国プサン港の現状

3 韓国プサン港の現状

3.1 プサン港の概況

3.1.1 プサン港の概要

直江津港と国際定期コンテナ航路で結ばれている韓国のプサン港は、1876年に国際的港湾として開港、韓国の輸出入コンテナ貨物の75%を取り扱っている。2007年のコンテナ取扱数量は世界で第5位、1,327万TEUを扱っており、日本のスーパー中核港湾として集中的に投資政策を進めている東京港と横浜港を合わせた約700万TEUと比較してもその量は圧倒的で²⁷、北東アジアのハブ港²⁸となっている(図表3-1)。

既存港のプサン港と1997年に着工されたプサン新港を合わせて7か所のターミナル、トータル28バース²⁹があり、新港の開発により現在さらに規模の拡大を図っている(図表3-2)。

また、プサン港北港の再開発事業にも取り組んでいる。

再開発計画は、港湾機能と都市機能との調和を目指し、海洋観光及び国際ビジネス拠点として育成を図るものである。

当初は、超高層ビルが立ち並ぶような開発を計画していたが、現在は規模を縮小し市民の憩いの場としての機能を重視する方向で検討が進められている。

コンテナ専用ターミナルは残すなど、新港に全て機能移転するわけではないが、将来的には新港が中心になってくることは間違いなく、2011年には新港で1,000万TEU、北港で600万TEU、全体で1,600万TEUのコンテナ貨物となる予想である。

プサン港にはプサン駅(鉄道)が隣接し、2本の都市高速道路が整備されている。コンテナの陸上輸送はトラック中心であり、鉄道輸送は10%ほどである。

図表3-1 世界主要港の2007年コンテナ取扱量

(昨年)		2007年(TEU)	前年比
1位 (1位)	シンガポール	27,900,000	12.5%
2位 (3位)	上海	26,150,000	20.5%
3位 (2位)	香港	23,880,000	1.4%
4位 (4位)	深圳	21,000,000	14.2%
5位 (5位)	釜山	13,270,000	10.3%
6位 (7位)	ロッテルダム	10,790,000	11.8%
7位 (9位)	ドバイ	10,650,000	19.4%
8位 (6位)	高雄	10,260,000	5.0%
9位 (8位)	ハンブルグ	9,900,000	11.7%
10位 (13位)	青島	9,460,000	22.9%
25位 (23位)	東京	3,820,000	▲3.8%
31位 (27位)	横浜	3,230,000	1.0%

(出所)『コンテナリゼーション・インターナショナル誌』2008年3月号

²⁷ 『コンテナリゼーション・インターナショナル誌』2008年3月号による。

²⁸ 国際的な拠点港湾のこと。

²⁹ バース(berth)とは、船を停泊する場所。また、それを数える単位のこと。

図表 3-2 プサン港の現況



(出所) 釜山港湾公社編『釜山港の現況 インセンティブ及び開発計画』
 釜山港湾公社、2007年11月

3.1.2 プサン新港の概要

現在のプサン港(北港)は水深 15mで、将来的にはコンテナ船の大型化に対応できなくなるという問題がある。一部区域は 16mにする予定だが、大部分は地質上の問題から、これ以上の深水化はできないことから、国際競争力の強化に向けて新港開発が必要と判断し、1995 年からプサン新港の開発が始まった。

プサン新港は、2006 年に第一段階の 6 バースが開港した。2015 年には、コンテナ船 30 隻が同時に接岸可能な 30 バースが完成し、1 万個積み目の超大型コンテナ船が自由に接岸できる最先端の港湾が完成する予定である(図表 3-3)。

背後物流団地には、物流倉庫や事務所等開設のためのビジネススペース(93 万坪)が確保されている。現在、そのほとんどが埋まっており、主に日本や中国の企業が進出する計画になっている。

更なる背後には 56 万坪の支援用地が確保され、23 万人を収容する住居スペースと商業スペースが建設される計画である。

図表 3-3 プサン新港の鳥瞰図

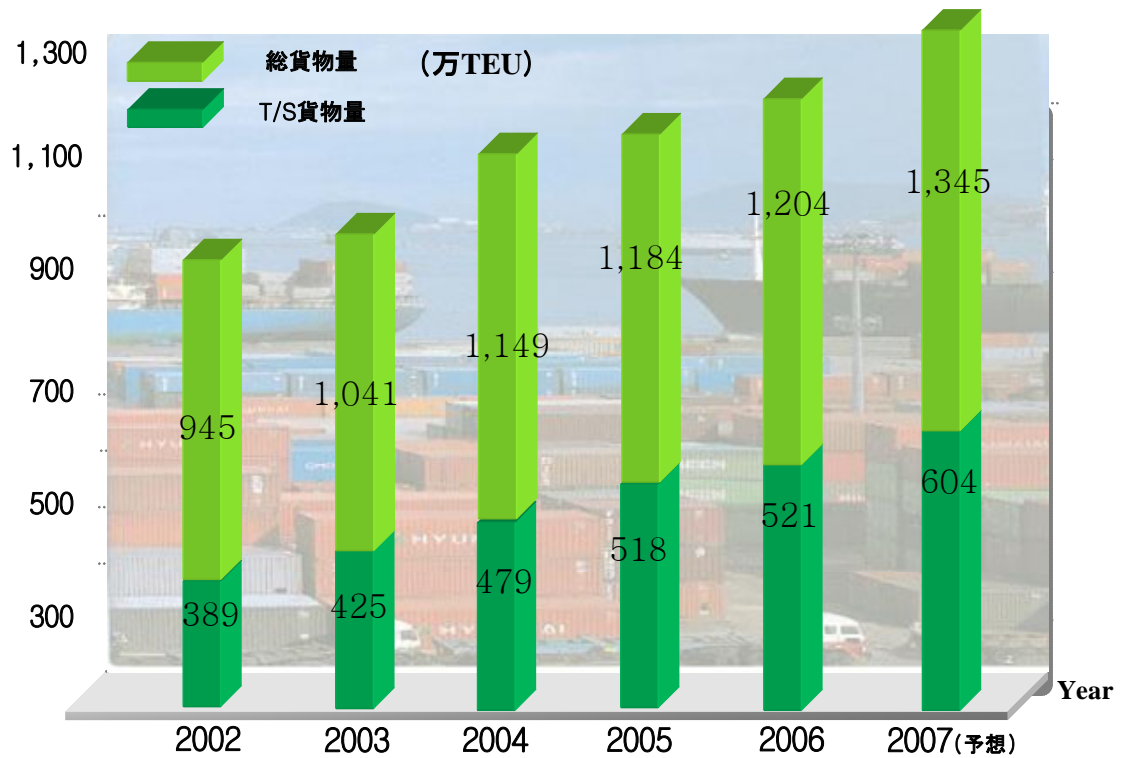


(出所) 釜山港湾公社編『釜山港の現況 インセンティブ及び開発計画』
 釜山港湾公社、2007年11月

3.1.3 貨物取扱量の推移

プサン港・プサン新港は韓国第一のコンテナポートであり、取扱貨物の 44%がトランシップ貨物³⁰である。北米等を最終仕向け地とするトランシップ貨物が集中している(図表 3-4)。

図表 3-4 プサン港の年度別コンテナ取扱量



(出所) 釜山港湾公社編『釜山港の現況 インセンティブ及び開発計画』釜山港湾公社、2007年11月

³⁰ トランシップ (transshipment) とは、積荷港から荷卸港まで同一船舶で運送されずに途中港で積み替えされること。A国から積み出された貨物が、B国の港湾で他船に積み替えられてC国へ運送される場合、この貨物をトランシップ貨物又は外貿ブリーダー貨物という。

3.2 プサン港の主な発展要因

3.2.1 地元と港との関係

プサン港が地域に与える経済効果(GDP)は、プサン市全体の20%程度を占めている。プサンはソウルに比べて工場の立地などが少なく、産業としては港で勝負していくという気運が強い。

しかし、長年の間プサン港の管理運営は中央政府が行っており、国とプサン市が対立することもあった。2004年1月に釜山港湾公社(BUSAN PORT AUTHORITY 以下「BPA」という。)が発足してからは、国の計画・予算に基づき管理運営をBPAが行っている。BPAの発足は、プサン港の歴史の中でも大きな出来事である。BPAの運営に関わる港湾委員会の委員推薦権の一部をプサン市が持っていることから、地元と港との結びつきが強まっている。



写真 3-1 プサン港ふ頭状況

3.2.2 プサン港のメリット

プサン港のメリットは、主に①国際幹線航路上に位置②自然に恵まれた大水深の港湾③充実したフィーダーサービス(図表 3-5)④価格の競争力⑤北東アジアのゲートウェイの5つが上げられる。

ヨーロッパ、中国とアメリカとを結ぶ海上交通ネットワーク(国際幹線航路)上に位置し、多彩な航路が存在することは非常に有利である。

また、大水深のためコンテナ船の大型化にも対応でき、荷主の物流コストが削減されるとともに、サービスの向上(港滞在時間の短縮化等)も相まって多くの荷が集まる結果となっている。加えて、海運業者からみれば国際的な価格競争力や多彩なインセンティブが魅力となっている。

図表 3-5 日本の港湾とのフィーダーサービス



(出所)釜山港湾公社編『釜山港の現況 インセンティブ及び開発計画』釜山港湾公社、2007年11月

さらに、ユビキタス・ポート³¹の実現を目指し、RFID³²など最新の ICT 技術を活用することによって荷物の滞在時間を大幅に短縮している。平均で 12～15 時間であり、その日のうちに積み替え可能である。

背後輸送網として鉄道と高速道路 3 路線を建設中であり、これによってソウルと直結する。特に鉄道は、北朝鮮国内を通過できるようになれば、TSR(シベリア横断鉄道)や TCR(中国横断鉄道)を通じてヨーロッパ(ロンドン)に至ることになり、文字どおり北東アジアのゲートウェイの機能を果たすことになる(図表 3-6)。

図表 3-6 北東アジアのゲートウェイ



(出所)釜山港湾公社編『釜山港の現況 インセンティブ及び開発計画』釜山港湾公社、2007年11月

世界第五位のコンテナ取扱量、世界第三位のトランシップ貨物処理港湾であるプサン港・プサン新港のスケールと将来を見据えた国際的戦略性は驚くものがある。

前述の主な発展要因に加え、北東アジアのメガハブ港として、ここまでプサン港が飛躍的な発展を遂げてきた背景には、日本や著しい経済成長を続ける中国等の需要を的確に見据え、国を挙げて戦略的にハード・ソフト両面で整備を進めてきたことが大きい。将来の貨物需要と更なる国際的地位向上を目指して現在整備を進めているプサン新港は、その最たるものである。

また、プサン港を発展させていくための不断の努力を、港湾管理者であるBPAや荷役業者、そして地元が一体となって取り組んでいることも重要な点である。

³¹ ユビキタス・ポート(Ubiquitous-Port)とは、RFID³²等の ICT 技術を活用し、貨物の移動や処理状況をリアルタイムで管理する港湾のこと。

³² RFIDとは、Radio Frequency Identificationの略で、自動認識システムのこと。ID情報を埋め込んだタグから、電磁界や電波などを用いた近距離の無線通信によって情報をやりとりするものでGPSと組み合わせて貨物を追跡し、リアルタイムで管理状況を把握できる。

3.2.3 プサン港におけるトランシップとロジスティクス機能融合の取組

プサン港では、様々なインセンティブや価格競争力の強化に努めているほか、トランシップとロジスティクス³³機能融合の取組が戦略的に行われている。

前述のとおり、新港建設に際してその背後地に広大な物流団地を用意し、FTZ³⁴の指定による税制の優遇策や破格の賃貸料の設定など、物流関連施設が立地しやすい環境を一体的に整備している。

そうした新たな付加価値付けにより更に荷を創出し、港湾そのものの競争力を高めていく取組が積極的になされている。

FTZ内倉庫においては、関税がかからずに加工等を行うことが可能なため利用する企業にとってはコスト削減等のメリットがあり、各フィーダー港からプサン港に集まった部品や半製品を、この倉庫内で加工して第三国へ輸出する企業が現れ始めた。

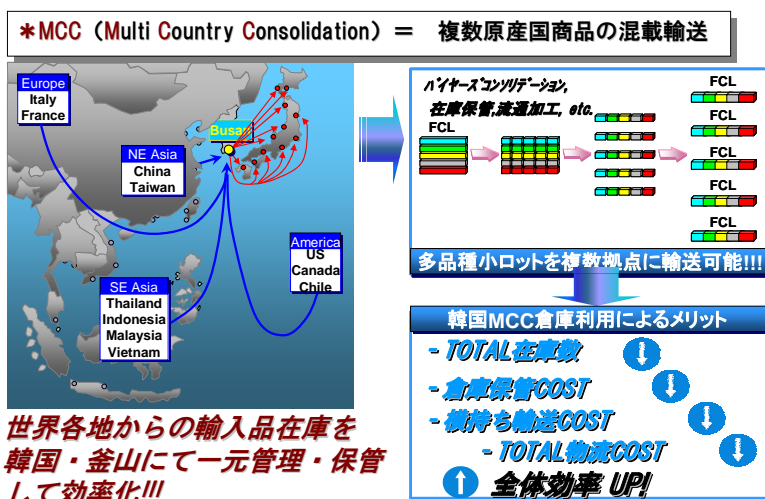
日本と韓国の合弁企業を設立し、サービスを展開している事例を二つ示す。

(1) 事例① 韓国 MCC ロジスティクス株式会社

韓国 MCC ロジスティクス株(MCC LOGISTICS KOREA LTD.以下「MCLK」という。)は、三井物産株と韓国の(株)国宝の合弁企業として設立された。MCLK は、韓国内での港湾荷役、国内配送、保管・組み立て、物流コンサルティング等の業務を行い、プサン港(甘川港)の FTZ 内でドライ保税倉庫による事業を展開している(写真 3-2)。倉庫は、三井物産株の韓国における物流拠点であり、取扱荷役は三井物産グループの商品が多く保管が主となっている。MCC とは、Multi Country Consolidation の略で、複数原産国商品の混載輸送のことである(図表 3-7)。

保税倉庫に海外産品を集約し、加工後に日本の最寄り港へ揚陸することで、コストが削減されるなどのメリットがある。中国の上海や台湾の高雄等、ほかの東アジアの港湾と様々な面で比較した上で、プサン港が最適と判断したとのことである³⁵。

図表 3-7 MCC を活用したロジスティクス改善



Innovation Leadership International Logistics



写真 3-2 プサン港(甘川港) MCLK 倉庫

(出所)2007年11月開催「釜山港セミナー in Niigata」三井物産株資料

³³ ロジスティクス(logistics)とは、市場の動きに合わせて生産や仕入活動を行う物流マネジメントのこと。

³⁴ FTZとは、Free Trade Zoneの略で自由貿易地域のこと。税制度上の優遇措置が図られ、関税申告手続きも簡素化される。

³⁵ 三井物産株へのヒアリング調査による。

(2) 事例②BIDC・Japan 株式会社

BIDC・Japan(株)(以下「BIDC」という。)は、日本で初めて冷凍輸送のサービスを行った会社である福岡運輸システムネット(株)と韓国法人の(株)大宇ロジスティクスの出資により設立された会社である。

プサン新港背後の物流団地に物流センターを建設しサービスを展開している(写真 3-3)。

運営するBIDC(釜山国際物流センター)の倉庫を活用するメリットは、MCLK 同様に一言で言えばコストダウンで、倉庫を利用する企業の中には、FTZ の関税免除の利点等をいかし、日本から加工のためだけに一度運びこみ作業終了後また日本に戻すという企業まである。

例えば、倉庫内では1か月に120台から150台のペースで自動車の分解がなされており、分解された部品はロシアへ輸出されている(写真 3-4)。

また、BIDC のみが持つ特徴として危険物倉庫(放射性物質を除く。)を保有している。



写真 3-3 プサン新港内 BIDC 倉庫



写真 3-4 BIDC 倉庫内での作業状況

3.3 プサン広域市のまちづくり

3.3.1 プサン広域市の概要

プサン広域市は、韓国の南東に位置し人口 370 万人、韓国第二の都市である。この 10 年間の急速な発展は目覚ましく、業務・商業集積地や高層マンションの開発などが行われてきた。

これらの開発の結果、市内には個性的にコンパクトにまとまった新旧の地区が点在し、それらは地下鉄の 3 路線で結ばれている(図表 3-8)。

このほか、金海国際空港やプサン駅のリニューアル、ソウルと結ぶ高速鉄道(KTX)の開通など、高速交通ネットワークの整備も進められてきた。

図表 3-8 プサン広域市市街図



(出所) 韓国・釜山旅行情報ガイド「プサンナビ」(<http://www.pusanavi.com/airport/pusan.html>)

(1) 市街地(南浦洞など:図表 3-8 ①)

プサン駅、プサン港の南側に位置する市街地には、漁港、海産物市場、国際市場や繁華街があり、観光客相手の商売が多い(写真 3-5)。

一部地域は、若者向けの海外ブランド店が並ぶ商業地へとリニューアルされている。



写真 3-5 南浦洞チャガルチ市場周辺

(2) 業務集積地(西面など:図表 3-8 ③)

市内の中央部には、業務機能や商業機能(デパート、食堂など)の集積した地区があり、地下鉄の交差点(乗換地点)にもなっている(写真 3-6)。



写真 3-6 西面ロッセ百貨店

(3) 交通拠点(プサン駅、老圃洞など)

プサン駅からは、15~20 分おきにソウル行の電車(KTX など)が発車している。

地下鉄1号線の終着駅(老圃洞)に高速バスターミナルや駐車場、タクシー乗り場が併設され、これらによってパーク&ライドなどの交通マネジメントが徹底されている(写真 3-7)。



写真 3-7 老圃洞高速バスターミナル

(4) その他の市街地など

市内北部の釜山大学前駅から大学にかけての一带は、大学生のみならず中高生などの若者も集まる繁華街が形成されている。市内東部には海雲台海水浴場(図表 3-8②)がある。駅前には昔ながらの商店街が並ぶ一方で再開発も進んでおり、海岸沿いにはリゾートホテルが立ち並び市民の憩いの場になっている。



写真 3-8 莒山 高層マンション開発状況

戸建住宅は、主に山の斜面に沿って立ち並んでいる。地下鉄2号線の終着駅(菫山)周辺では、高層マンションと一部商業地が立ち並ぶ住宅地の開発が進んでいる(写真 3-8)。このように、郊外には大規模なマンション群がいくつも存在する。かつての日本におけるニュータウン建設ラッシュを思わせるが、まちの急速な発展や、大規模な開発を可能とする財閥の存在などにより、その規模は日本をしのぐものとなっている。