



釜山港の活況を呈している水際はより多くの貨物を扱う成長路線へと動き出した

韓国、釜山港の野望

South Korea thinks big through Busan

(概要) 近年における韓国のめざましい発展は国を挙げての貿易政策の賜物である。この成長路線を推進するため、国家事業としての釜山新港の建設が始まっている。北東アジアの拠点ゲートウェイという目標を掲げ、背後地への交通網の整備、巨大コンテナ船への対応、利用者への様々なインセンティブの付与など先進的な取り組みを続ける釜山港は更なる発展を目指す。

韓国のエネルギーとダイナミズムが今、92 億ドルをかけた釜山新港開発プロジェクトへと動き出すのを P&H 誌は見た。

韓国は 40 年の間に国の経済を発展途上国のものから世界経済における 1 兆ドルクラブのメンバーのものに変えるような目を見張る経済成長を遂げた。一人当たりの GDP は 2 万 400 ドルで EU 中の小規模な国家の経済と同レベルである。

この成長の大部分は原材料の大量輸入に支えられた韓国の輸出政策の結果であった。現在、開港 130 周年を祝い、92 億ドルをかけた巨大な港湾建設が釜山新港 (BNP) で進行中である。南東部における国内最大の港の開発によって韓国の経済発展は次の段階に入るであろう。

建設は釜山市の西 25km で進行中であり、第一期部分が 1 月に開港する。2011 年に BNP が完成した際には、処理能力は 1500 万 TEU を超え、30 の新バースができる新港に既設の 22 バースを加えた 52 のコンテナバースを備えることになる。

この開発ではまだ十分に野心的では無いと言わんばかりに、BNP は日本と中国北東部の間にあるという戦略上重要な地理的条件を利用して北東アジアの玄関となるハブ港を形成するという韓明淑(ハン・ミョンスク)首相政府の戦略プランの一部を構成している。

政府はこの野望を実現させる為、2004 年から 2020 年にかけて 590 億ドルの投資を計画している。また海洋水産部はより多くの貨物のトランシップメントを奨励する計画を開始し、海運会社に対して釜山港でのトランシップ貨物の量に応じた割引制(マイルージ制)を提案している。

この地域での競争、特に中国の港との競争が増加するであろうが、釜山港は地域の主要トランシップメント・ハブ港になるという野望の達成に自信を持っている。中国の北東の港である大連港、青島港、天津港は急速に拡大している。しかし、BNP の企画営業本部の部長であるサンヨン・キム氏はあまり気にしてはいないと話し、P & H 誌に対し「中国の経済は中国の港がすべての輸出入貨物を処理することができないほどのペースで成長している。」と語った。

経済成長が横ばいになっても釜山港の貨物量は落ちていないとキム氏は指摘する。日本からのトランシップ貨物もまた増加しており、今年上半期で 12% の上昇を見せている。アメリカからも日に最低 5 隻の荷を積んだ船が入港する。釜山港からアメリカの港までのトランジットタイムが一日短いという点においても中国の競合港湾に対して勝るところである。

釜山港の既設の 23 のコンテナバースと一般バースは能力のほぼ倍の量を処理することで、なんとか間に合わせており、2005 年には 1,180 万 TEU の貨物を取扱った。キム氏は BNP の一部である巨大な物流流通センターが完成すれば近郊の貨物量は

「釜山新港は北東アジアの玄関となるハブ港を形成するという政府の戦略プランの一部を構成している。」

ふくれあがると予測している。テナントは競争入札によって割り当てられたが、この入札は、合併企業を作った国内外の投資家の間で熱心な関心が寄せられた。370 万平米の広さに及ぶ物流流通センターは 2011 年までに稼働するであろう。

新しい港では DP ワールド社が9つ、国内の船会社系オペレーターの韓進海運と現代商船がそれぞれ4つのバースを運営する。1バースはフィーダー船専門に使用されることになる。残りの12は後に建設されるが、個人投資家による BOT 方式(Build, Operate, Transfer: 建設、運営後管理者に戻す方式)の整備となる。

BNP は 1 万 TEU 級の船舶にも対応しており、韓国と中国の工場には既にその船舶の注文が入っている。「この大型船対応は大規模な海運業者が釜山新港を彼らの北東アジアにおける拠点港として利用する魅力となるものだ。」とキム氏は宣言する。

釜山はまた客船の拠点港の座も狙っている。500 万ドルをかけた旅客ターミナルの建設を含むプロジェクトの一環である客船専用埠頭での建設作業は先月始まった。2階建てのこの建物は 2200 m²のフロアスペースがあり、出入国管理センターとショッピングモールを備えたものとなるであろう。主要な観光中心地となるための釜山のさらなる努力が期待されている。この韓国第2の都市が 2002 年のアジア大会、昨年 of APEC サミットを主催した以降、この野望にはずみがついてきている。旅客数が増えるにつれ、旅客専用ターミナルの必要性がより強く感じられるようになったとキム氏は強調する。

コンテナ取扱量 (百万 teu)

年	輸出入貨物	中継(トランシップ)貨物	合計
2001	5.1	2.9	8.0
2002	5.5	3.8	9.4
2003	6.1	4.2	10.4
2004	6.7	4.7	11.4
2005	6.6	5.1	11.8
2006	7.0	5.5	12.5
2011	----	----	15.0

コンテナバース入札は年間約4万 TEU の総取扱量能力がある2期計画の第1段階と第2段階の運営をカバーしたものであった。港湾当局は、オペレーターがターミナル運営を始めた後3年間で計画貨物量に達しなかった場合、オペレーターにペナルティを課す計画にしている。また新港地区への道路・鉄道のリンクを改良するため、港湾当局は政府の他機関の役人の協力も得る努力を払っている。

BNP は韓国南部の背後地と連絡する混雑していない8車線の高速道路と直結して

おり、この高速道路で国中のほとんどの都市や工業地域との連絡がスピードアップ化されている。トラックは釜山市内の混雑した地域を避けることができ、この連結のおかげで新港はトラックの乗り入れ時間を平均 20 分以下に抑えている。2008 年からは既存の鉄道網に直結する埠頭内の 2 本の鉄道施設がオープンすることとなっている。

もし、南北朝鮮半島縦断鉄道が建設されれば BNP は利益を受けることとなるだろう。釜山港はシベリア鉄道、満州鉄道、中国鉄道を經由してユーラシア大陸を横断する”鉄のシルクロード”の起終点になるであろう。

加えて、408 万㎡に及ぶターミナルとロジスティクス支援地域は、自由貿易地域として指定されている。そこでは、国際的な総合ロジスティクスと、関連産業を支えるための施設が建設されている。これが釜山鎮海経済自由区 (Busan-Jinhae Free Econimoc Zone) である。

ロジスティクス地区に投資している外国企業は低い賃貸料、優遇税制、その他のインセンティブを享受するだろう。土地は年間 1㎡当たり 0.48 ドルで貸し出される予定で、企業はすべての直接税、間接税、付加価値税を最初の 3 年間免除され、その後 2 年間も半額に減免される。

新港を超大型コンテナ船が寄港できるように水深 16m にする浚渫が進められており、政府の提案によるより長期の計画では、釜山港を船舶補修センターにすることが考えられている。

(抄訳者 近畿地方整備局 和歌山港湾事務所 経理課 中村達夫)
(校閲 国際港湾協会 日本会議 事務局)