

(メッセ海外通信 2013年10→12月号掲載記事)

～進化し続ける釜山港～

下関市総合政策部国際課
(釜山広域市派遣職員)
高野 良之

「釜山港に帰れ」という名曲に代表されるように釜山と言えば港を思い浮かべる方も多いと思います。昔から有名な釜山港ですが、現在そして未来へと進化を続け、現在は世界を代表する港の一つとなっています。

(1) 釜山港の歴史

釜山港は李氏朝鮮時代より三浦の一つとして対日貿易の拠点であり、江戸時代には朝鮮通信使の出発地でした。日本と同様に鎖国政策をとっていた李氏朝鮮ですが、1876年日朝修好条規の締結を機に釜山港として開港、その後は国際貿易港として1945年までに第1～第4埠頭及び防波堤が整備されました。

戦後の開発整備のスタートは1960年代からで現在まで継続して拡張されていますが、特に1995年からはコンテナ取扱量の増大に対応するため釜山西部に大規模コンテナ船が入港可能な新港の建設がスタートし、2006年以降順次供用開始され(すべてが供用開始されるのは2020年予定)、現在は東京港の約4倍、世界第5位のコンテナ取扱量を誇る港湾となっています。

(2) コンテナ取扱量の急激な増大

昨今における港湾の最も重要な役割はコンテナターミナル機能と言っても過言ではありません。流通のグローバル化による海上コンテナ輸送が不可欠になっている為です。

従来は日米欧をハブとした海上ルートを基軸に海上コンテナ輸送が行われてきましたが、特に1990年以降、グローバル化の進展・中国が世界市場のメインプレーヤーとして登場したことによるコンテナ取扱量の急激な増加と共にコンテナ船の超大型化、そしてそれに対応可能な大規模港湾整備が現在に至るまで世界各地ですさまじい速度で進行し、それに対応しきれない日本は国際ハブ港湾としての地位を事実上失ってしまいました。

(3) コンテナターミナル整備のメリット

大規模コンテナターミナルを整備することによるメリットは主に次の通りです。

- ① 直接的効果
 - ・ 港湾使用料の増加
 - ・ 港湾関連産業の雇用創出効果（荷役・運送業等）
 - ・ 製品加工工場等、コンテナ内の製品を利用した関連企業の創出
- ② 間接的効果
 - ・ 企業の増加に伴う都市経済力の向上
 - ・ 物流コストの低減による輸出入価格の低下

(4) 日韓の港湾整備における相違点

簡単に言えば、韓国は一極集中、日本は分散型の港湾整備を行ってきました。コンテナ取扱量で比較するとお分かりのとおり、韓国の港湾は全体の75%を釜山港に集中させているのに対し、日本では2010年に国際戦略港湾に選定された5つの港を合わせても全体の6割程度に過ぎません（表参照）。またコンテナ取扱量の増加に対応した整備のスピードも異なります。日本は長らくコンテナ取扱量がアメリカに次いで2番目に多く、韓国の3倍の量を取り扱っていましたが、年々その地位は低下し2009年に韓国に抜かれ、2010年現在世界第7位（韓国は5位）となっています。韓国は従来から一貫して港湾整備を国家の重要政策と位置付けていることによるものであると言えます。

（表1）国内各港別コンテナ取扱量

① 韓国 （単位：TEU）

年	釜山港	光陽港	仁川港	平沢港	蔚山港	群山港	馬山港	その他の港	計	釜山港の割合 (%)
2012	17,040,568	2,153,799	1,981,754	516,999	373,235	65,302	8,470	404,219	22,544,346	75.6%

② 日本 （単位：TEU）

年	東京港	横浜港	川崎港	大阪港	神戸港	国際戦略港湾計	国際重要港湾計	その他の港	計	国際戦略港湾の割合 (%)
2012	4,235,264	2,731,232	19,128	2,120,316	2,070,737	11,176,677	5,318,725	1,025,121	17,520,523	63.8%

(5) 釜山港の魅力

日本の港湾と比べスケールの大きさに圧倒される釜山港ですが、実は中国はさらに急激なペースで港湾施設を拡張しているため、決して安心できる状況ではないそうです。釜山港を運営する釜山港湾公社の広報担当者にお話を伺ったところ、釜山港の魅力は港湾使用料等の価格の低廉さよりもむしろ最先端のIT技術を活用した迅速かつ安全な港湾サービス、そして何よりも地震や台風等の災害がほとんどない地理的条件を生かした安定した港湾サービスであるとおっしゃっていました。また、情報を素早くキャッチし官民一体となって世界各国で積極的に営業活動を行う姿勢が、釜山港の発展を支える一番の原動力となったのではないかと思います。

現時点のコンテナ取扱量ではそれほど差がない日本と韓国ですが、将来のコンテナ船の超大型化を見据えて計画を進めている韓国との差は、少なくとも今後10年程度は広がることが予想されます。日本でも2010年に国際戦略港湾として阪神港（神戸港、大阪港）・京浜港（東京港、川崎港、横浜港）が選定され大規模港湾の実現に向けて本格的に動き出しました。莫大な費用を必要とする港湾整備をどのような戦略をもって推し進めていくのか、興味深く見守っていきたいと思います。



ガントリークレーンが立ち並ぶ釜山新港