

北東アジアのハブ港としての韓国港湾（現状と発展に関する調査）

（中間報告の概要）

はじめに

東アジア圏の経済発展は著しく、圏内の製造業等の国際分業体制が構築されつつあるなかで港湾を媒体とした物流サービスの向上は必要不可欠であり、地理的にも非常に近い日本と韓国が港湾物流面で連携することは、双方の港湾物流企業にとって有益である。

そのため、日本と韓国の港湾物流企業のトップ同士が、国や関係機関とともに忌憚なく意見交換を行うこととし、平成 24 年 11 月 2 日に第 1 回日韓物流会議をソウルにおいて開催し、また、平成 25 年 4 月 19 日に第 2 回日韓物流会議を東京において開催することとした。

本調査報告書は、これらの会議の準備のために日本側の事務局が韓国の港湾物流事情について調査したもので、事務局による手作業なため、調査が行き届いていない点、不正確な点などもあるが、あえて、公表した。

関係各位のご指導を頂くことにより、より完全なものにしていきたいと考えている。

1 主要港の現状

韓国の港湾は、港湾法により、外国貿易貨物を取り扱う「貿易港」と、内国貨物を取り扱う「沿岸港」に区分されている。（港湾法第 1 章 第 2 条（定義））

さらに、「貿易港」は、中央政府直轄の「国家管理貿易港」と、地方政府管轄の「地方管理貿易港」に分かれている。

この内、外国貿易で重きをなすのが中央政府直轄の「国家管理貿易港」14 港である。（右図参照）（同第 3 条（港湾の区分および指定））



港湾公社が設立されている港湾

特に、釜山港、仁川港、蔚山港、麗水・光陽港の4貿易港では、港湾公社組織による港湾運営が行われている。

(注1) 韓国には港湾法で指定される港湾の他に、漁港や小さな所謂地方港が存在する。

(注2) 2013年施行の改正港湾法では、「沿岸港」も、中央政府直轄の「国家管理沿岸港」と地方政府管轄の「地方管理沿岸港」に分けられた。

貿易港—国家管理貿易港、地方管理貿易港 沿岸港—国家管理沿岸港、地方管理沿岸港
--

2 北東アジアのハブに向けた歩み

韓国のコンテナターミナルは1974年、一般埠頭にガントリークレーンを設置した仁川港の第四埠頭が最初とされている。

やがて、1980年代に入りコンテナ化が急速に進むと港湾の管理運営は、それまでの「国有・国営体制」から「公団による整備運営方式」へと切り替わり1990年には「韓国コンテナ埠頭公団」(KCTA Korea Container Terminal Authority)が設立された。

1994年には、向こう15年間にわたる「中長期港湾整備開発計画」が策定されている。この計画では、「釜山新港」と「光陽港」の開発が正式に発表され、釜山港と光陽港をハブ港湾に捉えた2大コンテナ・ハブ構想(ツーポート構想)が大きな特徴となっている。

2000年代に入り、上海等の中国港湾の急成長を受け、韓国政府は「中長期港湾整備開発計画」を前倒しすることとし、開発に要する財源の確保として民間資本の導入等を大胆に図ることとなった。即ち、「ターミナル運営の民営化」「開発への民間資本の導入」「外資の導入」が図られることとなった。

このような情勢の下、1999年3月韓国政府は、構造改革の一環として政府組織の縮小と財政的にも自立性の高い「港湾公社」の設立を釜山港と仁川港を対象に行う旨を発表し、2003年4月「中央政府による港湾管理行政を改め、港湾を効率性重視の企業経営方式に切り替える」べく、港湾公社法を成立させた。2004年1月に「釜山港湾公社」、2005年7月に「仁川港湾公社」、2007年7月に「蔚山港湾公社」、2011年8月に「麗水・光陽港湾公社」が誕生した。

これらの港湾公社は政府の100%出資であり、当初は職員の20~30%が政府出身者であった。又、社長は大統領の意向を受け海洋水産部長官が任命し、副社長クラスも海洋水産部長官が任命することから、政府の影響下にあることは間違いないものと思われる。

3 主要港の概要

釜山港については、「韓国最大のコンテナ港湾」としての整備が進んでいる。

仁川港については、「黄海圏のハブ港湾を目指す首都港湾」としての整備が進んでいる。

いずれにおいても、港湾背後団地（港湾法第5章 第41条～第50条規定）が建設され、道路等の公共施設の整備が進められるとともに、釜山港については「自由貿易地域」に、仁川港においては「経済自由区域」に、それぞれ指定され、様々な税制優遇措置を受けている。

4 港湾サービスを支える IT/ICT 機能

国連の電子政府ランキング (E-Government Survey) で世界 1 位を確保する韓国では、港湾物流業界においても IT 化が進んでいる。

韓国貿易協会 (KITA : Korea International Trade Association) が 1991 年に「韓国貿易情報通信株 (KTNET : Korea Trade Network) を設立し、開発したネットワークシステムが巨大ネットワークとして発展している。

一方、政府・海洋水産部が後押しをする KL-Net 社の KLNET も、1996 年から海洋水産部所管の船舶入出港サービス管理システムである PORT-MIS を KL-Net 社が管理運営することとなり幅広い展開が可能となっている。現在は、これをさらに発展させた『韓国全土のデータターを総合的に管理する総合物流センター「SP-IDC」』が機能している。

また、これらの全国ベースのネットワークシステムに加えて、各港湾公社が地域性の強いポート・コミュニティ・システム (PCS : Port Community System) というプラットフォームを開発している。釜山港の BPA-NET などである。

5 港湾運送事業の概要

韓国の港湾運送事業法は、1963 年 6 月に制定された。港湾運送事業は、当初は免許制であったが、1994 年に登録制に移行された。料金も認可制であったが、1999 年に主要貨物を取り扱うコンテナターミナルや荷主埠頭の荷役料金が届出制になっている。但し、それ以外の一般埠頭の料金は従来通り認可制のままである。対象港湾は、「港湾法」に定める港湾で、事業の種類は、港湾荷役事業、検数事業、鑑定事業、検量事業の 4 種類となっている。又、「港湾運送関連事業」についても定められている。(港湾運送事業法第 1 章 第 2 条 (定義)、第 3 条 (事業の種類))

港湾労働については、コンテナ化以降、港湾荷役事業者が直接労働者を雇用する「常用雇用（又は労働）」が一般的となりつつあるが、現在も、港湾労働者の30%程度は「港湾労働組合」に所属する労働者となっている。

2011年12月末現在、港湾荷役事業者の登録数は、延べ388社となっている。また、港湾労働者は18,682人となっている。

（注）事業者は港湾単位で登録が義務付けられており、重複事業者分を除くと純事業者数は261社となる。

韓国における港湾運送事業者の団体は、韓国港湾物流協会（KOPLA）である。これは、1997年3月に韓国荷役協会（KPSA：Korean Port Stevedores Association）として発足したものが、その後、港湾運送事業者が物流事業者へと多角化する流れを受けて、2004年3月に韓国港湾物流協会（KOPLA：Korea Port Logistics Association）へと名称変更したものである。