

釜山新港のロジスティクス・ビジネス環境に関する一考察

—自由貿易地域でのビジネス環境を中心に—

魏 鍾振

1. はじめに

韓国政府は1992年に釜山港を東北アジア地域のハブ港湾として育成すべく、その開発・整備の方向を示した中長期港湾計画を策定した。さらに、2000年代初頭には、著しい経済成長が続く中国発着のトランシップ（積替）貨物の誘致や貨物需要の創出のため、港湾背後地に広大な物流団地を自由貿易地域として指定し、物流関連施設が立地しやすい環境の整備を行ってきた。こうした取組みが功を奏し、2014年、釜山港のコンテナ取扱量は18,680千TEUと世界6位の規模となり、トランシップ貨物取扱率（2014）は50.5%とシンガポール（84%）と香港（61%）に次ぐ3位になるなど⁽¹⁾、釜山港は東北アジアのトランシップ・ハブとしての地位を確立している。しかし、釜山発展研究院⁽²⁾が分析した港湾背後物流団地の競争力評価によれば、釜山港の競争力は、シンガポール港や香港港、上海港などの競争港湾に比べて低い水準であると指摘されている。

このような評価結果を踏まえ、本研究では、韓国の港湾背後物流団地、特に港湾の自由貿易地域（Free Trade Zone: FTZ）に着目し、韓国の港湾政策における位置付けや制度の導入背景および目的について考察したうえ、釜山新港における自由貿易地域の整備状況や外資系企業の投資状況、ロジスティクス・ビジネス環境などについて分析するとともに、自由貿易地域におけるロジスティクス・ビジネス上の課題を洗い出し、その改善策を検討する。

2. 韓国における自由貿易地域制度の意義

2.1 韓国における港湾整備計画と戦略

韓国では、1960年代半ばから輸出主導型工業化政策を推進してきた。こうした経済政策が功を奏して1977年には輸出額が初めて100億ドルを達成した。1980年代半ばからは貿易収支が黒字に転換されるなど、1980年代だけで輸出額の年平均成長率は15.2%を記録した。しかし、この時期の韓国では、港湾の整備に関する総合的な計画が存在しておらず、増加する貨物に対処できる港湾施設がなく、慢性的な施設不足が大きな課題となっていた。

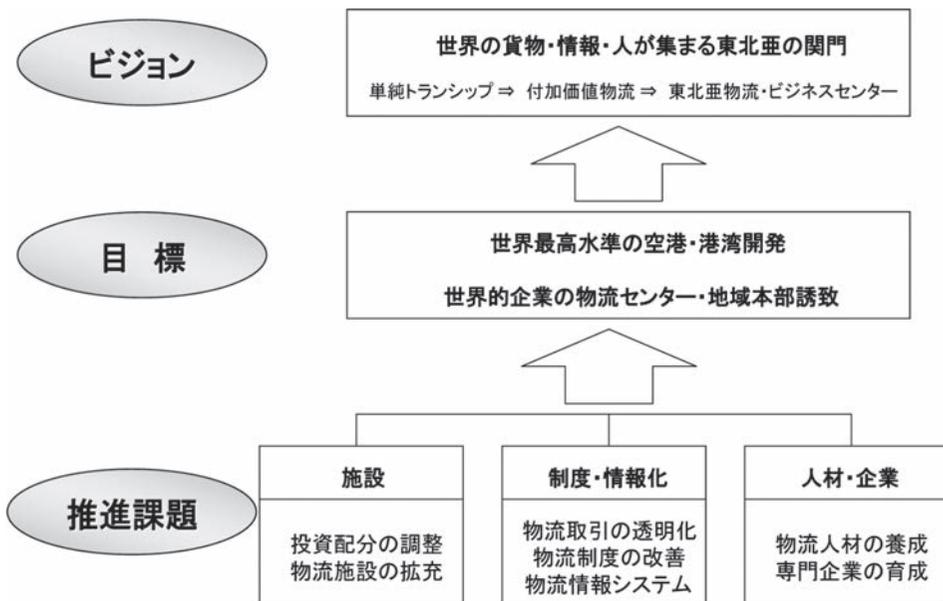
こうした状況を踏まえて韓国政府は、1991年に港湾の計画的な整備を推進するため「港湾法」の改正を行い、それを根拠に1992年には韓国初となる総合的な計画として「第1次全国港湾基本計画（1992～2001）」を策定した。1次基本計画は、貿易貨物の急速な増加に対応するために港湾施設の拡充に重点を置き、不足する港湾施設の量的拡大を推進してきた⁽³⁾。その結果、計画策定前の1991年には24,837万トンであった港湾荷役能力が計画終了年度である2001年には1.9倍増加の46,959万トンにまで拡大した。

2000年代に入ると、東アジア経済の拡大に伴うトランシップ貨物の需要が増加してきた。これを受け、「第2次全国港湾基本計画（2002～2011）」では、港湾を国家の経済成長エンジンとして位置づけ、地理的な利点を活かした付加価値創出型のハブ港湾育成に焦点が当てられた⁽⁴⁾。2次基本計画が実施された翌年の2003年には、政府主導のハブ港湾戦略を具現化するために、釜山港と光陽港を東北アジアのハブ港湾として育成するという内容が盛り込まれた「東北亜物流中心推進ロードマップ」（以下、ロード

マップ)が発表された。ロードマップの特徴的な内容(図2-1)は、港湾背後地を活用し、製品の組立や流通加工を行うなど付加価値創出型の港湾開発が政策方針として取り入れられたことである。それを推進するため、韓国政府は港湾背後地を自由貿易地域として指定した。その地域は外資系企業などを誘致し、産業クラスターの形成による貨物の創出に取り組むなど従来の量的成長から質的成長へとパラダイムシフトを行った。付加価値創出型の港湾開発により2次基本計画前(2001年)の929万TEUだったコンテナ取扱量が計画終了年度(2011年)には2.2倍の2,083万トンと飛躍的に増加した。

現在、推進中の「第3次全国港湾基本計画(2011~2020)」は、2次基本計画と重なる形で実施しており、その主な内容は国家基幹産業の発展を図るための港湾空間の開発を目標としている⁽⁵⁾。従来の港湾は物流中心で開発が進められてきたが、今後は物流を含むレジャー施設や文化施設などの調和を目指している。物流の面では、東北アジアのハブとしての地位を強化するとともに、港湾やその周辺地域の産業特性を考慮した特化型港湾開発に向けた取組みを行っている。

図2-1 物流中心地化戦略のビジョン



出典：東北亜経済中心推進委員会(2003)「東北亜物流中心推進ロードマップ」、p. 50。

2.2 自由貿易地域制度の導入背景と変遷

韓国政府は、工業化による成長の過程で不足する製造業の財源を確保するため⁽⁶⁾、外国企業からの投資を積極的に誘致することを目的として1970年1月に「輸出自由地域設置法」を制定した。この法律によって導入された輸出自由地域は、輸出を目的とする製造業の生産活動を支援するため、原材料の輸入や加工、再輸出などに対して関税法や外貨管理法などの一部を緩和した保税区域の性格を持っていた。馬山(1970)と益山(1973)が韓国初の輸出自由地域として指定・運営されてきた。入居企業に対しては輸出手続きの簡素化などの優遇措置が講じられていた。

さらに2000年になると、空港や港湾の背後地域を国際的な物流拠点として育成することを目的として韓国政府は「国際物流基地育成のための関税自由地域の指定及び運営に関する法律」(2000年3月)を制定した。これにより2002年から釜山港や光陽港、仁川国際空港などが関税自由地域として指定された。この地域の入居企業に対しては関税や付加価値税の減免という税制優遇措置だけではなく、各種税関手続きの簡素化など種々の優遇措置が講じられていた。

東北アジアの物流中心国としての発展を目指す韓国では、保税地域制度を効果的かつ効率的に指定・運用するため、2004年6月に従来の輸出自由地域制度と関税自由地域制度を一つの制度に統合するた

めに、「自由貿易地域の指定及び運営に関する法律」を制定し、新たに自由貿易地域制度を導入することとなった。同制度では、従来の製造業が中心であった輸出自由地域を産業型自由貿易地域とし、物流企业を中心であった関税自由地域を物流型自由貿易地域として分類され、土地賃貸料や法人税の減免などといった種々の優遇措置が講じられている。

図 2-2 韓国における自由貿易地域制度の変遷



出典：著者作成。

2.3 釜山港における自由貿易地域の意義

物流型自由貿易地域として指定・運用されている釜山港は、主要な投資産業は物流業と製造業が中心となっている。これまで釜山港は、中国発着のトランシップ貨物の誘致に主力し、北東アジアのトランシップ・ハブとしての地位を獲得してきた。しかし、著しい経済成長を背景に中国が国内港湾整備に力を入れてきたことなどにより、東北アジアのハブ港湾をめぐる覇権争いが激しさを増している中、釜山港は安定的な貨物量を確保することが重要な課題となっている。こうした状況を踏まえて釜山港は、従来のトランシップ貨物中心の港湾戦略から高付加価値な貨物創出の港湾戦略へと大きく舵を切った。港湾政策の転換に伴い、釜山港に物流企業の誘致のため、自由貿易地域として指定された港湾背後物流団地を活用した積極的なポートセールスを展開している。すなわち、釜山港における自由貿易地域は、トランジットや輸送はもちろんのこと、高付加価値物流サービスを提供することにより釜山港の安定的な貨物量を確保するための重要な創貨地域として位置付けられている。

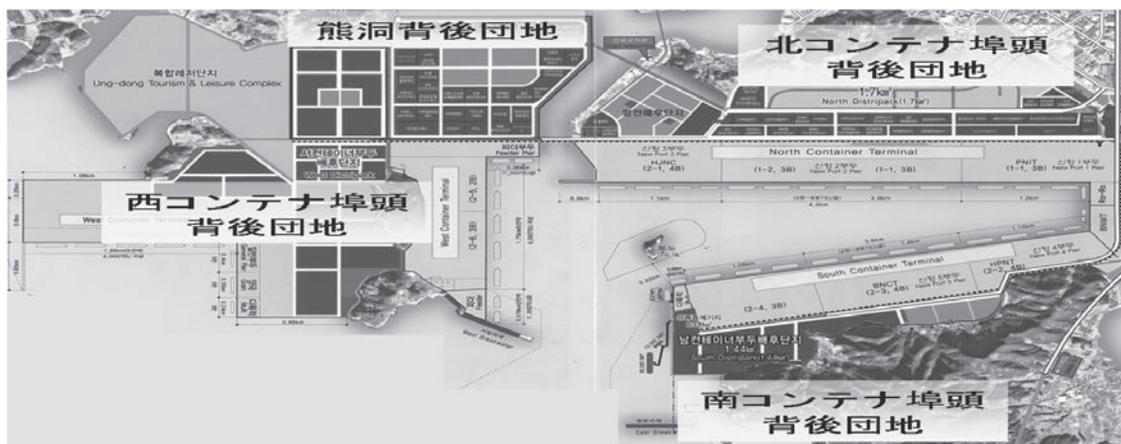
3. 釜山新港における自由貿易地域の現状

3.1 自由貿易地域の開発状況

釜山港は、釜山旧港と釜山新港に分かれており、この中で自由貿易地域が指定されているのは釜山新港の背後地である。釜山新港の自由貿易地域は、釜山新港を中心として北コンテナ埠頭と南コンテナ埠頭、熊東、西コンテナ埠頭の4つの地区に分けて整備が進められている（図3-1）。このうち、北コンテナ埠頭地区は2005年から整備が始まり、2010年より1,704千 m^2 の用地が供給され、物流倉庫や事務所などが入居し操業を行っている。また、北コンテナ埠頭地区に隣接している熊東地区においても2014年より1段階事業の2,487千 m^2 の用地が供給され、製造業や物流倉庫などが入居し操業を行っている。両地区ともに企業の入居率が高いため、余裕地もほとんどない。こうした状況を踏まえて韓国政府は、新規入居ニーズに対応するために北コンテナ埠頭地区と熊東地区に総面積1,642千 m^2 の用地整備を急いでいる。

この他にも南コンテナ埠頭地区（1,442千 m^2 ）と西コンテナ埠頭地区（2,168千 m^2 ）も2020年までの供給を目指して用地の整備が急ピッチで進められている。現在推進されている背後団地の整備が完了すれば、新たに総面積5,252千 m^2 の用地が供給され、釜山港の自由貿易地域は巨大な物流型産業集積が形成されることになる。すなわち、産業集積に伴う安定的な集荷により釜山港は、国際ハブ港湾としての確固たる地位を確立しつつある。

図 3-1 釜山新港における自由貿易地域の配置図



出典：釜山港湾公社提供資料。

表 3-1 釜山新港の自由貿易地域の開発状況（2015 年末までの実績）

	計画面積 (千 m ²)	供用面積 (千 m ²)	
		供用面積	供用率
北コンテナ埠頭背後団地	2,226	1,704	76.5%
1 段階	1,704	1,704	100.0%
2 段階	522	—	—
南コンテナ埠頭背後団地	1,442	—	—
熊洞背後団地	3,606	2,487	68.9%
1 段階	2,487	2,487	100.0%
2 段階	1,120	—	—
西コンテナ埠頭背後団地	2,168	—	—
1 段階	468	—	—
2 段階	1,700	—	—
合 計	9,443	4,191	44.4%

注：“—”は、未供給である。

出典：釜山港湾公社 HP より著者作成。

3.2 自由貿易地域への入居状況

釜山新港の背後団地は、自由貿易地域であると同時に経済自由区域としても指定されているため、法人税や関税などの多様な優遇措置が受けられることから外資系企業から高い関心を集めている。釜山新港への外国人直接投資額は、釜山新港の背後団地が供用された 2006 年から持続的に増加し、2015 年末までの外国人の累計投資額は 175.6 百万ドルに達した。事業者の入居状況について見ると、北コンテナ埠頭地区には、2010 年末時点で物流企業 30 社と支援施設 2 社が入居し操業を行っている。また、用地開発が進む熊東地区においては、2012 年から入居企業の募集が始まり、2014 年 12 月現在で物流企業 23 社、製造業 5 社が入居し操業を行っているなど、両地区を合わせて 2014 年 12 月現在 60 社が入居している。また、2014 年 10 月ごろから入居企業の募集が始まった熊東地区の第 3 期募集においても物流企業 9 社、製造業 1 社が入居企業として決定され、2015 年半ば以降、順次的に操業を開始していく予

定である。

釜山新港自由貿易地域に投資した企業の国籍では、共同出資を含めて日本企業が30社以上に上っており、これに続きに中国企業が約12社、米国企業が約7社の順となっている。このように地理的な位置に加えて多様な優遇措置が講じられている点から東アジア諸国からの投資が大半を占めている。

表 3-2 釜山新港背後団地の入居状況（2015 年末までの実績）

	北コンテナ埠頭 背後団地	熊洞背後団地	合計
物流業	30	32	62
製造業	—	6	6
その他	2	—	2
合計	32	38	70

注：1. 熊洞団地には、入居決定企業10社を含む。

2. “—”は、入居実績がないものである。

出典：(社)釜山新港背後団地物流協会 HP 及び釜山港湾公社 HP より著者作成。

4. 釜山新港自由貿易地域におけるロジスティクス・ビジネス環境と課題

4.1 ロジスティクス・ビジネス制度

従来の釜山港のロジスティクス・ビジネス・モデルは、国内外への輸送と、国外から運ばれてきた貨物の一時的保管または積替といった単純作業が中心となっていた。2006年に釜山新港の開港に伴い、自由貿易地域として指定された背後団地の供給も本格化されてきた。釜山港湾公社は、高付加価値物流サービスを提供し、安定的な貨物量を確保するために自由貿易地域を活用した新たなロジスティクス・ビジネス・モデルを提案し、釜山新港自由貿易地域の魅力を企業にアピールしてきた。このモデルは、通関などの諸制度を緩和し関税などを免除することで、世界各地から運ばれてきた原材料・部品を釜山新港の自由貿易地域で組立・加工・保管・包装などを行い、世界各地に輸送するというロジスティクス・ビジネス・モデルである⁽⁷⁾。

そのため、釜山新港の自由貿易地域内では、通関などの諸制度に対する規制が大きく緩和されている。

表 4-1 釜山新港自由貿易地域におけるロジスティクス・ビジネス制度

区 分	主要内容
租税優遇制度	-法人税、登録税、資産税等：3年間 100% 減免、その以降2年間は50% 減免 -関税：免除（外国物品） -付加価値税：ゼロ税率（国内物品及び FTZ 内の企業間取引） -その他の免税：自由貿易地域法第 45 条により特別消費税、交通税、農漁村特別税、教育税等が免除される。
	-賃貸料 -月 482 ウォン/m ² （優待賃貸料月 321 ウォン/m ² ） -期間：50 年間
保税保管等に関する制度	-非居住者による保税貨物管理 -非居住者在庫の管理が可能
	-税関申告手続き -事業者間の物品移動や譲渡、外国物品の使用・消費及び保守

出典：釜山・鎮海経済自由区域庁 HP 及び日本貿易振興機構 HP より著者作成。

入居企業が搬入する外国貨物に対しては関税が免除されるだけでなく、地域内の企業間取引で発生する付加価値税や特別消費税などについてもゼロ税率が適用されるなど（表4-1）、各種の税制優遇措置が講じられている。こうした税制面での優遇措置は、外国企業の誘致において非常に魅力的な要素となっている。また、入居企業間の物品移動や譲渡、外国物品の使用・消費および保守作業などに対する税関申告手続きの簡素化や非居住者の在庫管理が可能となっている。これらの制度により、釜山新港の自由貿易地域では、貨物の輸送や保管、積替といった単純作業のみならず、組立・加工・保管・包装などの高付加価値なロジスティクス・ビジネスを可能にしている。

4.2 港湾ロジスティクス・サービス

2003年にロードマップが発表されて以来、韓国政府は釜山新港をトランシップ・ハブ港として育成するため、ビジネス制度の整備とともに港湾ロジスティクス・サービスの強化にも力を注いできた。港湾ロジスティクス・サービスは、自由貿易地域に入居している企業のみを提供されるサービスではないが、それらの企業に対して利便性の高い港湾ロジスティクス・サービスを提供することは釜山新港への投資拡大はもちろんのこと、高付加価値貨物の増加にも重要である。こうした状況を踏まえて釜山新港を含む釜山港全体では、港湾利用者の更なる利便性向上を図るため、ゲートオープン時間と港湾荷役時間を24時間化している。また、港湾背後地へのアクセス性を高めるため、2009年に往復6～8車線の第1背後道路（23km）を完成させた。2017年には往復4車線の第2背後道路（15km）も完成される予定である。また、コンテナ貨物の鉄道輸送のための鉄道も整備されており、2010年には釜山新港北線、2013年には釜山新港南線が開通するなど、釜山新港から港湾背後地へのアクセス性も大幅に向上された。

さらに、トランシップ・ハブ港として最も重要なフィーダーネットワークの整備においても積極的に取り組んでおり、東南アジアや日本を含む210の近海フィーダーネットワークが整備されている。この整備の結果として、釜山港全体のトランシップ貨物取扱量は2004年から2015年までに年平均7.0%の成長率を見せており、2015年度には1,011万TEU（トランシップ率51.9%）と過去最高の取扱量を記録した⁽⁸⁾。このように港湾ロジスティクス・サービスの強化は、釜山新港自由貿易地域でのロジスティクス・ビジネスの効果を高める要因となっている。

表4-2 港湾ロジスティクス・サービスの状況

区分	主要内容
搬出入時間	-コンテナ船利用：約1～2日（2014年） -フェリー・RORO船利用：約6～7時間（2014年）
荷役及びゲートオープン時間	-24時間可（363日）
近海航路数 （フィーダーネットワーク）	-中国航路43航路 -日本航路71航路 -ロシア航路11航路 -東南アジア85航路
背後へのアクセス性	-背後アクセス道路（第1・第2背後道路） -鉄道（釜山新港北線（2010開通）、釜山新港南線（2013開通）） -金海国際空港
フルコンテナ船寄港回数	-13,364回（2014年） （うち、-16m以深の大水深バースが必要な船舶の寄港数1,339回）

出典：釜山港湾公社HP及び韓国税関庁HP、国土技術政策総合研究所編（2016）『世界のコンテナ船動静及びコンテナ貨物流動分析（2015）』などより著者作成。

4.3 自由貿易地域におけるロジスティクス・ビジネス上の課題

釜山新港自由貿易地域では各種優遇措置や港湾ロジスティクス・サービスを提供し、企業のロジスティクス・ビジネスを支援してきた。その結果、2015年12月基準で同地域への外国資本の誘致額は1,131億ウォンとなった。この額は、当初の目標額976億ウォンを超える金額で持続的なビジネス環境整備が功を奏した結果であった。また、取扱貨物量は目標値の174万TEUには届かなかったものの、目標達成率は80.0%（取扱実績値は140万TEU）を記録するなど貨物創出にも効果を発揮した。

しかしながら、釜山新港自由貿易地域で操業している企業へのヒアリング調査によれば、ロジスティクス・ビジネス上の課題もいくつか指摘されている。その1つ目は、業務内容ごとに異なる行政機関への手続きが必要になることである。自由貿易地域に釜山港湾公社や税関、釜山・鎮海経済自由区域庁など様々な行政機関が関わっているが、それらの機関は業務上の連携がほとんど行われていないため、業務に必要な行政手続きが煩雑となっている。2つ目の課題は、作業上の様々な制限によるビジネス上の利点が低減している点が課題として指摘されている。釜山港湾公社が提案したロジスティクス・ビジネス・モデルでは、付加価値を高められる物流サービスの提供が可能であるとしている。しかし、事実上はHSコードが変更されるような組立や加工は、作業をするたびに別途の手続きが必要であり、組立や加工のためにライン設備を整備することは禁止されているなど、関税法上の制限により単純な物流サービスしかできないという課題もある。さらに、港湾ロジスティクス・サービスにおいても多くの物流企業が入居している釜山新港にはフィーダー航路が十分整備されていないため、釜山旧港までの横持ち輸送が発生し、物流コストを上昇させる一因となっている。この他にも入居後のサポート体制の不備なども課題として指摘されているなど、釜山新港自由貿易地域がより魅力の高いロジスティクス・ビジネス環境を入居企業に提供していくためには、これらの課題の改善が急務となっている。

5. おわりに

韓国政府は、1990年代から釜山港を東北アジアのハブ港湾として育成すべく、港湾整備に積極的に取り組んできた。2000年代には、著しい経済成長が続く中国や日本などからの貨物の誘致や貨物需要の創出のため、港湾背後地を自由貿易地域として指定し、物流関連施設が立地しやすい環境の整備を行ってきた。その結果が功を奏し、70社の外資系企業が釜山新港自由貿易地域でロジスティクス・ビジネスを行い、年間100万TEU以上の貨物を創出している。しかし、釜山港の企業誘致政策は、自由貿易地域への企業誘致だけに目を向けてきたあまりに、入居企業へのサポートが十分に行き渡っていないという問題を抱えている。釜山港が東北アジアのトランシップ・ハブとしての地位を確固たるものにするためには、入居企業のロジスティクス・ビジネスが円滑に行われるようなサポート体制の整備が必要である。

例えば、釜山新港自由貿易地域には、釜山・鎮海経済自由区域庁や釜山港湾公社などの多数の行政機関がかかわっており、各行政機関は独自に入居企業に対応している。そのため、事業内容ごとに複数の行政手続きをしなければならないのが現状である。こうした手間をなくし入居企業のロジスティクス・ビジネスを円滑化させるためには、各機関が提供する行政サービスを一元的に提供する体制の整備が必要である。また、釜山新港自由貿易地域に入居している企業が付加価値の高い物流サービスが提供できるようにHSコードの変更を伴う組立作業の際の税関手続きの簡素化や自由貿易地域の管理機関からの情報の提供も入居企業への支援策として必要であろう。さらに、現在は基幹航路と離れているフィーダー航路を釜山新港に移転させ、横持ち輸送で発生している輸送コストの削減にも一助できるようにしていかなければならない。すなわち、企業誘致のみならず、入居後の企業サポートも釜山新港自由貿易地域への投資を促進する重要な要因となる。今後も釜山港が東北アジアのトランシップ・ハブとしての地位を維持していくためには、より魅力あるビジネス環境を創出していくことが必要である。

注

- (1) 韓国海洋水産部 (2016) 『第3次全国港湾基本計画修正計画 (2016-2020)』、11頁-12頁。
- (2) 釜山發展研究院編 (2010) 『釜山新港背後用地の競争力評価モデルの開発研究』、57頁。
- (3) 韓国海洋水産部 (2016)、前掲計画、9頁。
- (4) 同上計画、9頁。
- (5) 同上計画、10頁。
- (6) 韓国国家記録院「輸出自由地域」(<http://www.archives.go.kr/next/search/listSubjectDescription.do?id=003485>) 2016. 8. 10。
- (7) 釜山港湾公社 (2013) “Distripark at Busan port”、14頁。
- (8) 釜山港湾公社編 (2016) 『2015年度釜山港のコンテナ貨物処理及び輸送統計』、7頁。

参考文献

- ・ Kim Keun-Seob, Kim Hyung-keun (2012) 「付加価値創出の極大化のための港湾背後団地の發展方案」『東アジア物流動向』第65号、94頁-105頁。
- ・ 李 美永 (2013) 「韓国の港湾背後地戦略の新しい動向と課題」『九州国際大学経営經濟論集』第19卷第1・2合併号、104頁。
- ・ 吉 光受 (2000) 「わが国の関税自由地域制度の理解」『月刊海洋水産』No.188、18頁-38頁。
- ・ 国土技術政策総合研究所編 (2016) 『世界のコンテナ船動静及びコンテナ貨物流動分析 (2015)』No. 896。
- ・ 朴 映泰・禹 貞旭 (2008) 「東北アジア時代における釜山港新港の後背物流団地活性化方策」『日本物流学会誌』第16号、233頁-240頁。
- ・ 釜山慶南本部税関編 (2012) 『HOW TO 自由貿易地域 2012年改正版』。
- ・ 釜山港湾公社編 (2016) 『釜山港セミナー in TOKYO』。
- ・ 釜山港湾公社編 (2016) 『2015年度釜山港のコンテナ貨物処理及び輸送統計』。
- ・ 釜山發展研究院編 (2010) 『釜山新港背後用地の競争力評価モデルの開発研究』。

(ウイ・ジョン・ジン 客員研究員、東亜大学人間科学部准教授)