

第6章 北東アジア地域の海運を担う韓国港湾の状況

商学科 李 濟民

(株)クマシロシステム設計 代表取締役 神代順平

(株)エコニクス 地域振興部 部長 小柳 貢

はじめに

北東アジアとの経済交流を進める上で、海上輸送は重要な輸送モードになっており、港湾は海と陸上の結節点としてこの輸送モードを支援する重要な基地となっている。一方、現在の北東アジアの海上輸送を支えているのはほとんどが韓国船団であり、それらは釜山港を中心とする諸港を基地として活動している。特に釜山港は、この地域のハブポートとして成長し、今後もこの役割が継続していくものと予想される。

そこで本研究では、韓国が釜山港を中心に、どのような戦略で港湾利用の増加を達成したかを検討することとする。本研究をまとめるに当たって昨年2度にわたって釜山の海洋水産庁と PECT、さらにはソウルの韓国海洋水産開発院 (KMI) 等を訪問し、ヒアリングや資料収集を行った。現地調査の際にお世話になった海洋水産庁の金成鎔港務課長、PECT の崔成春専務理事、KMI の Dr. Jung Bong Min, Dr. Jo Jin Haeng 氏に、ここに記してお礼を申し上げたい。

研究の目的

本研究では、ヒアリング調査及び既存資料の収集・分析により、日本と北東アジア地域において海運の主力を担っている韓国の港湾等の現状を把握し、北海道の港湾、航路等の今後のあり方について検討を行う上での基礎資料を得ることを目的としている。その中で、北東アジアの地域間交流を促進する際に不可欠な港の役割を明らかにし、港湾経営の課題と展望を提示することに意義をおく。

検討項目

- 第一節 釜山港とその周辺の状況
- 第二節 韓国を巡るコンテナ航路の状況
- 第三節 韓国における埠頭経営の状況
- 第四節 今後の検討課題

第一節 釜山港とその周辺の状況

ここでは、韓国の主要港湾の概要を示すとともに、釜山港と釜山新港プロジェクトの概要を示し、大規模プロジェクトとして期待されている光陽（クアンヤン）港プロジェクトについて示す。

また、これらを含む、韓国の港湾及び航路等に関するヒアリング調査結果の概要を取りまとめることとする。

1-1 韓国における主要港湾の概要

韓国の主要港湾としては、釜山港のほかに、光陽港（クアンヤン）などがあげられ、12港湾が主要港湾となっている（図1-1-1、表1-1-1）。

図1-1-1 韓国における主要港湾の配置

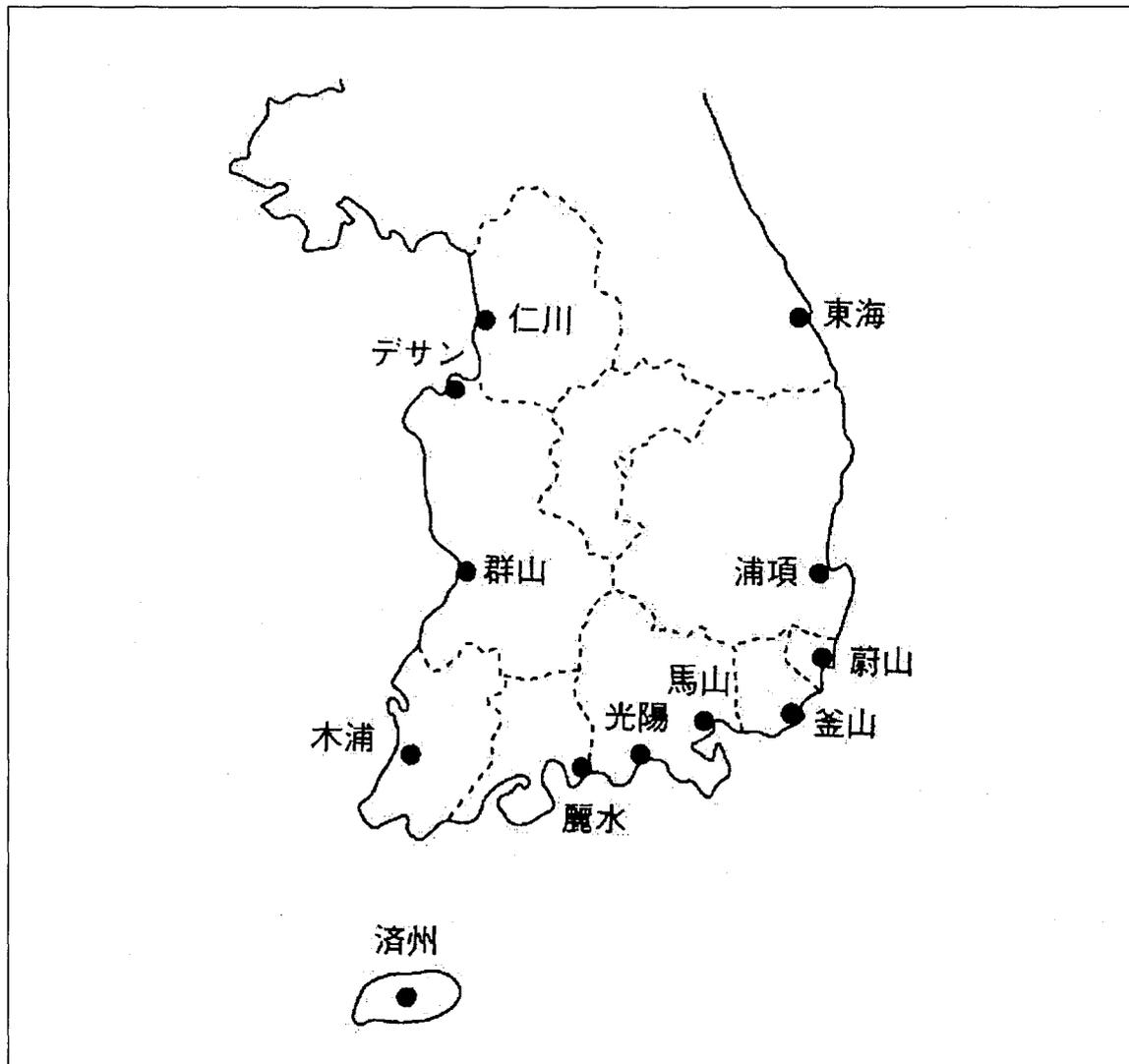


表1-1-1 韓国の主要港湾の概要

港湾名	概要
1. 釜山港 (プサン、Pusan)	120年の歴史を持ち、北東アジアのハブ港としての役割を果たしている。北港、南港、ガムチョン港、タデポ港よりなる。
2. 馬山港 (マサン、Masan)	年間1千万トン以上の貨物取扱能力がある。
3. 光陽港 (クワンヤン、kwangyan)	釜山港に次ぐ大規模コンテナ港として整備が進められている。「光陽港プロジェクト」がある。
4. 麗水港 (ヨース、Yosu)	沿海貨物と旅客に対応する港湾であり、光陽港の姉妹港である。
5. 木浦港 (モクポ、Mokpo)	周辺の島々との貨物・旅客に対応する内港、造船業に対応する北港、後背地のテブル(Taebul)ヤングム(Youngam)、サムホ(Samho)工業地帯に対応するテブル港(Taebul)よりなる。「新港プロジェクト」がある。
6. 群山港 (クンサン、Kunsan)	韓国西岸中部に位置し、稲作物の輸送基地として整備されている。
7. デサン港 (Daesan)	石油化学プラント産業に対応した港湾であり、現代(ヒュンデ)と三星(サムソン)が保有するドルフィンタイプの4バースがある。
8. 仁川港 (インチョン、Inchon)	首都ソウルへのゲートウェイの役割を果たしている。潮位差が10mあるため、水門が整備されている。「国際観光プロジェクト」がある。
9. 東海港 (トンヘ、Tonghae)	セメント等の輸出基地であり、ロシアのナホトカ港、北朝鮮の清津港(チョンジン)及び元山港(ウォンサン)との貿易に対応して、第2段階の建設計画が進められている。
10. 浦項港 (ポーハン、Pohang)	主な貨物は鉱石、鉄、鉄鋼製品であり、鉄鋼及び関連産業が後背地にある。キョンサンブクド(慶尚北道)へのゲートウェイとしての役割を果たしている。「新港プロジェクト」がある。
11. 蔚山港 (ウルサン、Ulsan)	3つの副港よりなる。蔚山は韓国の機械、重化学工業の中心地であり、現代自動車、現代造船、SKケミカル等が立地している。取扱能力が不足のため、「新港プロジェクト」がある。
12. 済州港 (チエジュ、Cheju)	済州島の物流、人流の拠点としての役割を果たしている。

1-2 釜山港の概要

(1) 港湾施設の概要

釜山港は、水域面積が243km²、海岸延長が202km、潮位差1.3m、水深-5~-15mであり、北港(North Harbor)、南港(South Harbor)、ガムチョン港(Gamchun Harbor)、タデポ港(Tadaepo Harbor)の4港よりなる(表1-2-1、図1-2-1)。

表1-2-1 釜山港の施設の概要

<北港>

埠頭	岸壁延長(m)	水深(m)	バース能力		貨物集積区域(m ²)		取扱貨物
			トン	船舶数	上屋	屋外ヤード	
第1埠頭	437	8~9	10,000	2	9,497	12,252	一般貨物、コンテナ
第2埠頭	924	6.5~10	20,000	1	9,422	11,558	一般貨物、コンテナ
			10,000	3			
			4,000	1			
中央埠頭	646	9	10,000	4	—	15,685	一般貨物、コンテナ
第3埠頭	1,145	8~9	20,000	1	—	13,600	一般貨物、コンテナ
			10,000	4			
			5,000	2			
第4埠頭	1,311	5.5~8.2	20,000	1	—	6,800	一般貨物、コンテナ
			10,000	4			
			5,000	1			
			4,000	1			
穀物ターミナル	371	12	50,000	1	104 サイロ		穀物
第7埠頭	667	7.5~10.5	15,000	1	—	44,773	一般貨物
			6,000	1			
			5,000	2			
第8埠頭	1,000	5~10	15,000	3	—	70,837	特殊貨物
			10,000	2			
			1,000	3			
ジャスンデCT	1,447	12.5	50,000	4	25,617	CY	コンテナ
			10,000	1		394,312	
シンスンデCT	1,200	14~15	50,000	4	10,033	CY	コンテナ
ウアムCT	500	11	20,000	1	—	CY	コンテナ
			5,000	2			
ガンマンCT	1,400	15	50,000	4	7,400	CY	コンテナ
						336,000	
国際旅客ターミナル	652	4.6~8.5	10,000	2	—	12,557	旅客、コンテナ
			3,000	1			
			200	2			
内航旅客ターミナル	579	6~8	6,000	1	—	14,842	旅客、内航貨物
			4,000	1			
			3,000	1			
			1,000	11			

<南港、ガムチョン港、タデボ港>

港	岸壁延長(m)	水深(m)	バース能力 トン、船舶数	貨物集積区域(m ²) 上屋、屋外ヤード	取扱貨物
南港	437	3~9	45 49 9	9,497 12,252	沿岸水産物
ガムチョン港	924	5~13	50,000 3 30,000 3 20,000 3 10,000 5 8,000-2,000 20	9,422 11,558	製材、鉄屑、セメント、遠洋水産物、コンテナ
タデボ港(開発中)	-	-	-	-	木材

(2) 北港の概要

①コンテナターミナル

a) ジャスンデコンテナターミナル

ジャスンデコンテナターミナル (Jasungdae Container Terminal) は、第1期、第2期港湾開発プロジェクトにより、韓国初のコンテナターミナルとして、1982年に建設された。ターミナルの運営は、BCTOC (Busan Container Terminal Operation Corporation) が行い、運用はコンピュータ制御で行われ、通年24時間運用である。なお、本ターミナルは、現代商船により買収されている。

表1-2-2 ジャスンデコンテナターミナルの概要

区分	規模
総面積	645,820m ²
CY	394,312m ²
CFS	25,119m ²
岸壁延長	1,447m
機器 コンテナクレーン	13基
トランスファークレーン	30基
ストラドルキャリア	16台
同時着岸能力	10,000DWT×1、50,000DWT×4
年間取扱能力	1,000,000TEU

b) シンスンデコンテナターミナル

シンスンデ (神仙台) コンテナターミナル (Shinsundae Container Terminal) は、第3期港湾開発プロジェクトにより建設され、1991年6月に運用開始されている。本ターミナルには、ポストパナマックス級のコンテナ船に対応する高速クレーンがあり、ターミナルの運営はPECT (Pusan East Container Terminal Co., Ltd.) により行われている。

表1-2-3 シンスンデコンテナターミナルの概要

区分	規模
総面積	1,038,534m ²
CY	712,782m ²
CFS	9,880m ²
岸壁延長	1,200m
機器 コンテナクレーン、トランスファークレーン	11基、33基
同時着岸能力	50,000DWT × 4
年間取扱能力	1,280,000TEU

c) ウアムコンテナターミナル

ウアムコンテナターミナル (Uam Container Terminal) は、1996年に運用が開始されている。小中型船舶 (5,000~20,000トン級) 用の3バースがあり、4基のガントリークレーンと10基のコンテナクレーンが整備されている。運営はUTC (Uam Container Terminal Co., Ltd.) により行われている。

表1-2-4 ウアムコンテナターミナルの概要

区分	規模
総面積	159,258m ²
CY	124,838m ²
岸壁延長	500m
同時着岸能力	20,000DWT × 1、5,000DWT × 2
年間取扱能力	360,000TEU

d) ガンマンコンテナターミナル

ガンマンコンテナターミナル (Gamman Container Terminal) は、第4期港湾開発プロジェクトの一部として、1997年に完成している。本ターミナルは韓国の4大船社である現代商船、朝陽海運、韓進海運、韓国高速により運営されている。

表1-2-5 ガンマンコンテナターミナルの概要

区分	規模
総面積	750,000m ²
CY	383,000m ²
CFS	9,600m ²
岸壁延長	1,400m
機器 コンテナクレーン、トランスファークレーン	12基、33基
同時着岸能力	50,000DWT × 4
年間取扱能力	1,280,000TEU

②一般貨物埠頭

一般貨物埠頭では、一般貨物やコンテナ貨物を扱い、セミコンテナ船に対応し（表1-2-6）、日本、南アジア、中国、ロシアへのコンテナのフィーダーが行われている。

また、第1、第2埠頭を除いて、ターミナル共同運用システムが導入されている。

③穀物ターミナル

穀物ターミナルには104基のサイロがあり、140万トンの穀物を取扱う。総貯蔵能力は102,940トンであり、主に、南北アメリカからの小麦やトウモロコシを扱っている（表1-2-7）。

表1-2-6 一般貨物埠頭の概要

埠頭	岸壁延長(m)	バース能力 (トン)	バース数	年間取扱能力	運営会社
第1	437	10,000	2	341,000	国
第2	924	20,000	1	1,804,750	国
		10,000	3		
		4,000	1		
中央	646	10,000	4	1,364,000	Global Enterprise Dong Bu Express
第3	1,145	20,000	1	2,569,550	Hanjin Transportation Dong Bang Transport Logistics
		10,000	3		
		5,000	2		
		500	1		
第4	1,311	20,000	1	2,315,000	Kul Je Transportation Dong Bang Transport Logistics
		10,000	3		
		5,000	2		
		3,000	1		
第7	667	15,000	1	1,738,800	Sam Ju Transport Cheun Yang Transportation
		6,000	1		
		5,000	2		

表1-2-7 穀物ターミナルの概要

岸壁延長	バース能力	バース数	年間取扱能力	施設
371m	50,000トン	1	1,400,000トン	アンローダ2基

④国際旅客ターミナル

カーフェリー4隻、水上フォイル2隻が釜山、下関、博多、ヤンタイ間に就航している。

表1-2-8 国際旅客ターミナルの概要

<航路>

航路	船舶	G/T	能力(人)	速度(ノット)	運航頻度
下関	Hamayuu	15,950	500	18	隔日
	Ferry Pukwan	10,781	520	18	隔日
博多	Camellia	9,700	628	20	週3回
	Beetle 2	164	232	45	毎日
	J.B	164	232	45	毎日
ヤンタイ	Ziyulan	6,475	392	20	週1回

<施設>

岸壁延長(m)	バース能力(トン)	バース数	年間取扱能力
652	10,000	2	737,700トン 279,000人
	3,000	1	
	2000	2	

⑤内航旅客ターミナル

国内8定期航路があり、カーフェリーと水上フォイル12隻が就航している。

(3) 南港の概要

南港は、韓国最大の漁業基地として毎日800トンの水産物を取扱っている。ここには釜山共同魚市場、ジャガルチ(Jagalchi)魚市場、水産物冷凍工場、加工場が集積している。

総面積は90,000m²、岸壁延長は4,144m、防波堤延長は400m、埠頭面積は23,940m²である。

(4) ガムチョン港の概要

ガムチョン港の開発は、北港の機能を補うため1979年に開始されている。遠洋漁船、沿海一般貨物、セメント、船舶修理に対応するもので、32隻の同時着岸が可能となり、年間取扱量は1,200万トンである。

さらに、ガムチョン港の埋立地に、1997年に韓進コンテナターミナルが建設されている。本ターミナルは韓進海運により運営されており、ガントリークレーン4基、トランスファークレーン10基が整備されている。

表1-2-9 ガムチョンコンテナターミナルの概要

区分	規模
総面積	142,333m ²
CY	85,561m ²
岸壁延長	600m
同時着岸能力	50,000DWT×2
年間取扱能力	360,000TEU

(5) タデポ港の概要

主に沿岸漁業の水産物を扱っている。釜山港開発マスタープランでは、木材、漁業、水産物に対応する埠頭として開発される計画である。

1-3 釜山港における貨物取扱状況

(1) 釜山港のコンテナ取扱量

釜山港のコンテナ取扱量は増加傾向をたどり、1998年には575万TEUとなり、世界第5位となっている。

なお、東京港は14位(245万TEU)、横浜港は15位(220万TEU)、神戸港は17位(209万TEU)である。

また、韓国内の港湾別にみると、釜山港のコンテナ取扱量は、1996年以降毎年約50万TEU以上増加しており、国内港湾で9割のシェアを占めている(表1-3-1)。なお、1995年からコンテナの取扱を開始した光陽港のコンテナ取扱量も着実に増加している。

表1-3-1 韓国内の港湾別コンテナ取扱量 (単位:1,000TEU)

港湾	1994年	1995年	1996年	1997年	1998年
釜山港	3,825	4,502	4,726	5,233	5,753
仁川港	175	237	349	433	401
光陽港		12	17	19	59
その他	35	50	111	136	159
合計	4,035	4,801	5,203	5,281	6,372

(2) コンテナターミナル別の取扱量

釜山港のコンテナターミナル別には、ジャスンデCTとシンスンデCTの取扱が全体の半分近くを占め、1997年からウアムCT、1998年からガマンCTとガムチョンCTでの取扱が始まっている。

表1-3-2 釜山港のコンテナターミナル別の取扱量 (単位:1,000TEU)

コンテナターミナル	1994年	1995年	1996年	1997年	1998年
ジャスンデCT	1,330	1,593	1,697	1,808	1,228
シンスンデCT	1,162	1,262	1,313	1,452	1,195
ウアムCT	—	—	—	345	279
ガマンCT	—	—	—	—	886
ガムチョンCT	—	—	—	—	358
一般貨物埠頭	1,333	1,700	1,774	—	1,812
計	3,825	4,502	4,725	5,233	5,753

1-4 釜山新港開発プロジェクト等

(1) 釜山新港開発プロジェクト

①釜山新港開発長期計画

コンテナ貨物の増加に対応して、国は Gadukudo で「釜山新港開発長期計画」を策定している。計画によると、新港では年間 460 万 T E U のコンテナを取扱う予定である。新港の完成により、釜山港は、2000 年代にアジアのハブ港としての役割を果たすことを目指している。

表1-4-1 釜山新港の施設整備の概要

区 分	計	1997~2005年	2006~2011年
コンテナバース	24	10	14
岸壁延長(m)	8,400	3,800	4,600
ターミナルエリア(m ²)	5,050,000	2,080,000	2,970,000
後背地(m ²)	3,730,000	2,870,000	860,000

②釜山新港開発プロジェクト

上記の計画に対応して、「釜山新港開発プロジェクト」が民間導入プロジェクトとして 1996 年に告示された。これに対応してサムソン (三星)、ヒュンデ (現代)、ハン

ジン（韓進）など韓国を代表する企業で構成されるコンソーシアムが形成され、プロポーザルの審査により同コンソーシアムが選出された。

現在、プロジェクト実施会社として、1997年に釜山新港(株)（PNC：Pusan New Port Co., Ltd.）が設立され、防波堤の建設（政府担当部分）が始まっている。PNCの株主は、サムソングループ（27.5%）、ヒュンデグループ（16.5%）、ハンジングループ（12.5%）、韓国コンテナターミナルオーソリティ（KCTA、9%）、その他（9社、34.5%）である。

プロジェクトの費用は（ランニングコストを含む）は、360億7500万US\$である。

表1-4-2 プロジェクトの概要

項目	規模	備考
コンテナバース	3.2km×600m	年間255万TEU
スモールクラフト	600m	作業船(タグ等)
多目的バース	300m×400m	一般貨物等
港湾関連エリア	340ha	流通、商業、支援施設

(2) ヤンサン内陸コンテナデポ

釜山地方水産庁は、釜山からおよそ20kmのヤンサン（梁山、Yangsan）に内陸コンテナデポを整備している。これにより釜山市内の交通渋滞の緩和と内陸コンテナ貨物流通システムの改善が期待されている。

用地は851,000m²であり、内陸港及び通関手続の基地としての役割を果たすことになっている。

(3) マリンパーク

海洋博物館、ウォーターパーク、その他の施設で構成されるマリンパークが2006年に完成する予定である。用地面積は、720,660m²である。

1-5 光陽港プロジェクト

光陽港は、釜山港に次ぐ大規模コンテナ港である。光陽港と釜山港を整備することにより、韓国政府は、北東アジアのハブとしての役割を果たすことをねらいとしている。

本プロジェクトは、韓国コンテナターミナルオーソリティ（KCTA）により策定されている。第1期計画の24バースのうち、4バースが完成して1998年に供用開始されている。

第二節 韓国を巡るコンテナ航路の状況

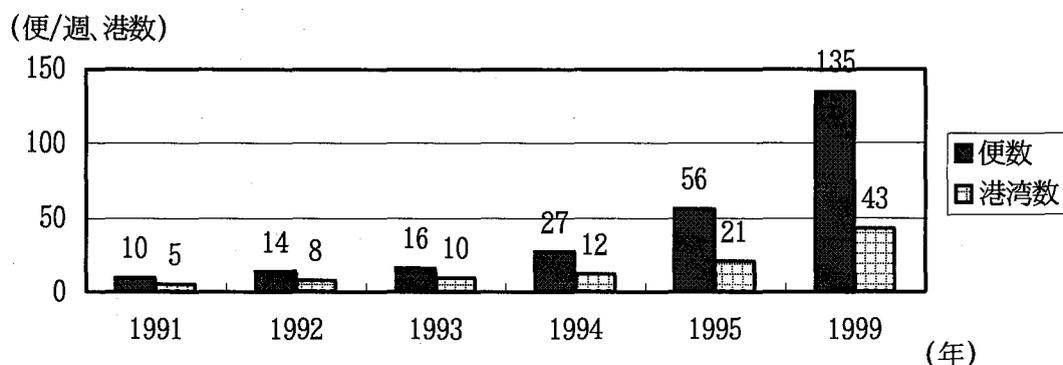
2-1 韓国釜山港と日本のコンテナ航路の状況

図2-1-1に示すように、韓国船社による定期コンテナ航路は急激に増加しており、99年末現在の週間の便数は135便に達し、その日本国内港湾の就航港湾数は43港であり、運航隻数は50隻に及んでいる（平成11年現在、釜山地方海洋水産庁調べ）。

また、表2-1-2に示すように、運行している船社は13社（内フェリー1社）を数え、全体で16万G/T程度の船舶が動いている。1船当たりの船型は概ね3,000G/Tであり、いわゆる大型船が投入されている基幹航路に比較すれば船型は小さいが、便数や運行距離及びコンテナ取扱個数を考えた大きさであると言われている。

更に、日韓定期航路のみならず、韓進、現代、朝陽による基幹航路、あるいはSEALAND, MAERSK, WEST WOOD, APL, P&O Nedlloyd, NYK, MOLなどの海外船社の運行を考えれば、膨大な隻数が釜山港に集中していることが解る。また、98年の釜山港における外貿コンテナの取扱港数は575万TEUに達しており、シンガポール、香港、高雄、ロッテルダムに次ぐ世界第5位の取扱量を誇っている。

図2-1-1 日韓定期航路便数及び就航港湾数



注 運輸省港湾局調べに99年データを追加(釜山地方海洋水産庁調べ)

表2-1-1 世界のコンテナ港トップ10

(単位:TEU)

順位	港	1998年	1997年
1(2)	シンガポール	15,100,000	14,135,300
2(1)	香港	14,650,000	14,567,231
3(3)	高雄	6,271,053	5,693,390
4(4)	ロッテルダム	6,032,000	5,491,655
5(5)	釜山	5,752,955	5,233,860
6(6)	ロングビーチ	4,097,689	3,504,603
7(7)	ハンブルグ	3,550,000	3,337,477
8(9)	ロサンゼルス	3,378,218	2,959,715
9(8)	アントワープ	3,265,750	2,969,189
10(11)	上海	3,066,000	2,520,000

資料: March 1999 Containerization Int'l

注: ()は97年の順位

表2-1-2 日韓航路船社別運航現況

区分	事業社名	運航船舶数			航路
		隻	総トン数(G/T)	TEU	
韓国船社 (13)	高麗海運	10	36,907	2,976	釜山、蔚山/日本東海岸5港、新潟、富山、金沢等
	南星海運	7	21,161	1,632	釜山、馬山/日本東海岸5港、新潟、下関等
	東英海運	1	4,513	296	釜山/神戸、大阪
	東進商船	5	11,201	563	釜山、馬山/日本東海岸5港、徳山、門司、博多
	凡洋商船	4	7,203	435	釜山、馬山/日本東海岸5港
	凡舟海運	1	3,997	342	釜山/東京、横浜、名古屋、四日市
	長榮海運	2	4,762	223	釜山/門司、細島、八幡
	朝陽商船	5	14,184	875	釜山、仁川/日本東海岸5港、広島、堺、博多等
	天京海運	5	15,211	1,106	釜山、仁川/日本東海岸5港、和歌山、泉北等
	興亜海運	10	32,645	2,256	釜山、蔚山/日本東海岸5港、松山、今治、門司等
	韓進海運	—	—	Space Charter	日本東海岸5港
	東南亜海運	—	—	〃	〃
	釜山フェリー	1	10,279	60	釜山/下関(カーフェリー)
	計	51	162,513	10,764	
外国船社 (2)	カメラライン(日)	1	15,439	120	釜山/博多(カーフェリー)
	関釜フェリー	1	16,187	114	釜山/下関(カーフェリー)
	計	2	31,626	234	

日本東海岸5港: 東京、横浜、名古屋、大阪、神戸

国籍船社遠洋航路寄港母船(51隻: 韓進24、現代17、朝陽10)は除く

輸送参加外国船コンテナ船社: SEA LAND, MAERSK, WEST WOOD, APL, P&O Nedlloyd, NYK, MOL など12社

釜山地方海洋水産庁調べ(データは1999年6月現在)

2-2 韓国と北海道のコンテナ航路の状況

(1) 運航状況

北海道と韓国釜山港の間に就航しているコンテナ航路は、苫小牧港と石狩湾新港の2港である。表2-2-1に示すように、94年から日韓航路が就航し、99年に道内2番目の石狩湾新港に就航している。いずれも概ね週2便体制である。

(2) コンテナ取扱状況

平成11年の2港の日韓航路のコンテナ取扱個数は以下の通りであり（いずれも港湾管理者による速報値）、輸出入を合計すると石狩湾新港 16,384TEU、苫小牧港 60,382TEU、合計 84,766TEU のコンテナを釜山との間で動かしている。

石狩湾新港

輸出	実入りコンテナ	1,014TEU	空コンテナ	7,059TEU
輸入	〃	8,245TEU	〃	66TEU
合計	〃	9,259TEU	〃	7,125TEU

苫小牧港

輸出	実入りコンテナ	10,279TEU	空コンテナ	24,465TEU
輸入	〃	32,789TEU	〃	849TEU
合計	〃	43,068TEU	〃	25,314TEU

表2-2-1 北海道-釜山間のコンテナ航路の運航状況

港湾名	船社名	船種:船名、積載個数 (TEU)	開設年月	便数(曜日)	寄港地	船舶・集荷代理店
苫小牧港	高麗海運 (KMTC)	フルコンテナ船 「SUNNY SPRUCE」342TEU 「SUNNY LINDEN」338TEU	94年10月	週2便 (火、木)	苫小牧-酒田- 蔚山-釜山-苫 小牧	ナラサキ スタックス
	南星海運 (Nam-Sung)	セミコンテナ船 「HAPPY STAR」342TEU	95年4月	週1便 (金)	苫小牧-八戸- 釜山-苫小牧	栗林商会
	興亜海運 (HEUNG-A)	フルコンテナ船 「HEUNG-A ULSAN」 420TEU 「KAIDO」 550TEU	99年6月	週2便 (火、土)	苫小牧-釜山- 石狩湾新港-苫 小牧	日本通運
石狩湾 新港	興亜海運 (HEUNG-A)	フルコンテナ船 「HEUNG-A ULSAN」 420TEU 「KAIDO」 550TEU	99年6月	週2便 (月、金)	石狩湾新港-苫 小牧-釜山	日本通運

注1:日本海事新聞調べ

注2:平成11年12月末現在

表2-2-2 日本-韓国コンテナ航路の就航状況(1999年12月末現在)

港湾名	船社名	船種:船名、 積載個数(TEU)	開設年月	便数 (曜日)	寄港地	船舶代理店、集荷代理店 CYオペ
苫小牧港	高麗海運 (KMTC)	フルコンテナ船 「SUNNY SPRUCE」 342TEU 「SUNNY LINDEN」 338TEU	94年10月	週2便 (火、木)	苫小牧-酒田- 蔚山-釜山-苫 小牧	ナラサキスタックス
	南星海運 (Nam-Sung)	セミコンテナ船 「HAPPY STAR」 342TEU	95年4月	週1便 (金)	苫小牧-八戸- 釜山-苫小牧	栗林商会
	興亜海運 (HEUNG-A)	フルコンテナ船 「HEUNG-A ULSAN」 420TEU 「KAIDO」 550TEU	99年6月	週2便 (火、土)	苫小牧-釜山- 石狩湾新港-苫 小牧	日本通運
石狩湾新港	興亜海運 (HEUNG-A)	フルコンテナ船 「HEUNG-A ULSAN」 420TEU 「KAIDO」 550TEU	99年6月	週2便 (月、金)	石狩湾新港-苫 小牧-釜山	日本通運小樽支店
八戸港	南星海運 (Nam-Sung)	フルコンテナ船 「HAPPY STAR」 342TEU	98年8月	週1便 (土)	八戸-釜山-苫 小牧-八戸	船舶代理店=八戸港 湾運送 集荷代理店=八戸港 湾運送
秋田港	興亜海運 (HEUNG-A)	フルコンテナ船 「HEUNG-A SEOUL」 420TEU 「VELA」 316TEU	95年11月	週2便 (水・土)	秋田(水)-釜山 -新潟-秋田 秋田(土)-釜山 -富山-新潟- 秋田	日本通運秋田海運 支店
	汎洋商船	フルコンテナ船 「M/V KOREAN PEARL」 830TEU	99年12月 (予定)	週1便 (金)	秋田-直江津- 釜山-新潟-秋 田	秋田海陸運送
	延辺現通海運 集团有限公司	多用途船 「FU YUAN 1」 110TEU	99年8月	月3便	秋田-ポシエッ ト-秋田	秋田海陸運送
酒田港	高麗海運 (KMTC)	フルコンテナ船 「SUNNY OLIVE」 342TEU 「SUNNY LINDEN」 342TEU	95年5月	週2便 (水・金)	酒田-蔚山-釜 山-苫小牧-酒 田	日本通運酒田支店

小名浜港	南星海運 (Nam-Sung)	セミコンテナ船 「BONNY STAR」 342TEU	98年9月	週1便 (水)	小名浜－日立－ 釜山－鹿島－小 名浜	いわき小名浜コンテ ナサービス
日立港	ナビックス南星	フルコンテナ船 「BONNY STAR」 342TEU	99年10月	週1便 (水)	日立－小名浜－ 釜山－鹿島－日 立	日立埠頭
伏木富山港	興亜海運 (HEUNG-A)	フルコンテナ船 「VERA」 195TEU	95年1月	週2便 (月・木)	富山新港(月)－ 金沢－敦賀－舞 鶴－釜山－富山 新港	日本通運富山港支 店
		「HEUNG-A SEOUL」 420TEU			富山新港(木)－ 新潟－秋田－釜 山－富山新港	
高麗海運 (KMTC)	フルコンテナ船 「SUNNY LAUREL」 340TEU	92年1月	週2便 (水・金)	富山新港(水)－ 釜山－新潟－直 江津－富山新港		
	「SUNNY OAK」 296TEU			富山新港(金)－ 金沢－釜山－新 潟－直江津－富 山新港		

表2-2-2 日本-韓国コンテナ航路の就航状況(1999年12月末現在)つづき1

港湾名	船社名	船種・船名、 積載個数(TEU)	開設年月	便数 (曜日)	寄港地	船舶代理店、集 荷代理店 CYオペ
金沢港	興亜海運 (HEUNG-A)	フルコンテナ船 「VERA」 195TEU	88年10月	週1便 (火)	金沢-敦賀-舞 鶴-釜山-伏木 青山-金沢	金沢港運
	高麗海運 (KMTC)	フルコンテナ船 「SUNNY CEDAR」 342TEU 「SUNNY OAK」 296TEU	88年10月	週2便 (火・土)	金沢(火)-境港- 釜山-舞鶴-敦 賀-金沢 金沢(土)-釜山- 新潟-直江津- 伏木富山-金沢	
敦賀港	興亜海運 (HEUNG-A)	フルコンテナ船 「VENUS」 324TEU 調整中	94年7月	週2便 (水・土)	敦賀(水)-舞鶴- 釜山-伏木富山 -金沢-敦賀 敦賀(土)-釜山- 秋田-金沢-敦 賀	敦賀海陸運輸
	高麗海運 (KMTC)	フルコンテナ船 「SUNNY CEDAR」 342TEU	95年8月	週1便 (月)	敦賀-金沢-境 港-釜山-舞鶴 -敦賀	
清水港	興亜海運 (HEUNG-A)	フルコンテナ船 「HEUNG-A NAGOYA」 450TEU など2隻	97年9月	週2便 (月、木)	清水-大阪-神 戸-蔚山-釜山 -清水 清水-東京-横 浜-蔚山-釜山 -清水	清水運送
	汎洋商船 (PAN OCEAN)	フルコンテナ船 「POS BRIDGE」 702TEU など2隻	99年3月	週1便 (水)	清水-名古屋- 馬山-釜山-光 陽-青島-光陽 -馬山-釜山- 東京-横浜	アオキトランス
豊橋港	高麗海運 (KMTC)	フルコンテナ船 「SUNNY PALM」 342TEU 「SUNNY MAPLE」 342TEU	98年12月	週2便 (水・土)	豊橋-蔚山-釜 山-東京-横浜 -千葉-名古屋 -豊橋	愛知海運産業
舞鶴港	興亜海運 (HEUNG-A)	フルコンテナ船 「VERA」 316TEU	94年7月	週1便 (水)	舞鶴-釜山-富 山-金沢-敦賀 -舞鶴	日本通運舞鶴海 運支店
	高麗海運 (KMTC)	フルコンテナ船 「SUNNY CEDAR」 342TEU	95年8月	週1便 (月)	舞鶴-敦賀-金 沢-境港-釜山 -境港-舞鶴	

和歌山下津港	朝陽商船 (CHO YANG)	フルコンテナ船 「BUSAN EXPRESS」 175TEU	95年9月	週1便 (木)	和歌山下津－大分－釜山－神戸 －大阪－和歌山下津	浅川組運輸
堺泉北港	天敬海運 (CHUN KYUNG)	フルコンテナ船 「BUSAN EXPRESS」 175TEU	96年6月	週1便 (月)	堺泉北－水島－釜山－水島－釜山－和歌山下津 －堺泉北	シーケーマリタイム、 中谷運輸、三菱倉庫大阪支店
四日市港	パン・コンテナル・ SHIPPING・カンパニ	フルコンテナ船 「ASIA EXPRESS」 342TEU	91年12月	週1便 (火)	四日市－釜山－東京－横浜－名古屋－四日市	代理店=愛三商船 四日市 SHIPPING CY オペ=日本トランスシティ
	興亜海運 (HEUNG-A)	フルコンテナ船 「AURORA」 274TEU	95年10月	週1便 (金)	四日市－蔚山－釜山－高知－名古屋－四日市	
境港	高麗海運 (KMTC)	フルコンテナ船 「SUNNY CEDAR」 370TEU	95年8月	週2便 (水、金)	水：境港－釜山－舞鶴－敦賀－金沢－境港、金：境港－釜山－境港	境港海陸運送
水島港	天敬海運 (CHUN KYUNG)	フルコンテナ船 「SKY BLUE」 342TEU	95年9月	2週に3便 (火、木、土)	釜山－大阪－神戸－水島－釜山	中谷興運
	高麗海運 (KMTC)	フルコンテナ船 「SUNNY PINE」 342TEU	99年5月	2週に3便 (火、木、土)	釜山－大阪－神戸－水島－釜山	
	興亜海運 (HEUNG-A)	コンテナ船 「GLORIA」 294TEU	99年3月	週1便 (木)	釜山－水島－高松－広島－徳島－釜山	日本通運

表2-2-2 日本-韓国コンテナ航路の就航状況(1999年12月末現在)つづき2

港湾名	船社名	船種:船名、 積載個数(TEU)	開設年月	便数 (曜日)	寄港地	船舶代理店、集 荷代理店 CY オペ
福山港	高麗海運 (KMTC)	フルコンテナ船 「SUNNY ROSE」 250TEU 「CANNA」 150TEU 「SUNNY CEDAR」 342TEU 「SUNNY PINE」 342TEU	96年2月	週3便 (月、金、日 又は火)	福山(月)-高松 (又は大分-徳山 /志布志)-徳島 -広島-釜山- 福山	備後通運
		福山(日/火)- 釜山-神戸-大 阪-水島-福山				
広島港	興亜海運 (HEUNG-A)	フルコンテナ船 「JUPITER」 126TEU 「NO.1DONAM」 93TEU	90年3月	週2便 (火、金)	火:広島(宇品)- 釜山-伊万里- 広島(宇品)、金: 広島(宇品)-釜 山-水島-高松 -広島(宇品)	山九広島支店
	朝陽商船 (CHO YANG)	フルコンテナ船 「KOREAN MASTER」 126TEU 「HAEWOO FRONTIER」 156TEU	94年8月	週2便 (水、金)	水:広島(梅田)- 徳山-釜山-松 山-今治-広島 (梅田)、金:広島 (梅田)-釜山- 松山-今治-伊 予三島-広島(梅 田)	山陽海運広島支 店
	高麗海運 (KMTC)	フルコンテナ船 「SUNNY ROSE」 250TEU 「CANNA」 150TEU	95年4月	週2便 (水、土)	水:広島(梅田)- 蔚山-釜山-福 山-高松-徳島 -広島(梅田)、 土:広島-釜山- 徳島-高松-福 山-広島(梅田)	ヒロクラ
	カメラライン	フルコンテナ船 「INTEGRA」 326TEU	96年4月	週2便 (月、木)	広島(梅田)-釜 山-徳山-広島 (梅田)	
	朝陽商船 (CHO YANG)	韓国(仁川)航路	87年4月	週1便(金) (2000年4月 まで休止)	広島(海田)-仁 川-広島(海田)	山陽海運広島支 店
	東進商船 (DONG JIN)	セミコンテナ船 「DONGJIN HOPE」 94TEU	73年 (コンテナ化 は81年7 月)	週3便 (月、水、金)	徳山下松-釜山 -徳山下松	東和 SHIPPING

	朝陽商船 (CHO YANG)	セミコンテナ船 「DONGJIN HOPE」 94TEU 「KOREAN FLOWER」 108TEU	96年10月	週1便 (水)	徳山下松－釜山 －徳山下松	山九周南支店
	カメラライン 注1)	セミコンテナ船 「INTEGRA」 326TEU	99年9月	週2便 (水、日)	徳山下松－広島 －釜山－徳山下 松	日本通運徳山支 店
宇部港	南星海運 (Nam-Sung)	セミコンテナ船 「SEA UNIX」 78TEU 「SEA APEX」 78TEU	96年5月	週1便 (水)	宇部－釜山－下 関－宇部	日本通運宇部支 店
三田尻中関港	南星海運 (Nam-Sung)	セミコンテナ船 「LUCKY STAR」 256TEU	95年4月	週3便 (月、水、金)	三田尻中関－徳 山下松－釜山－ 三田尻中関	日本通運防府支 店
	カメラライン	コンテナ船 「H.S KWAICHUNG EXPRESS」 229TEU	98年9月	週1便 (日)	広島－釜山－三 田尻中関－広島	ヒロクラ
岩国港	南星海運 (Nam-Sung)	セミコンテナ船 「SEA HOPE」 88TEU 「SEA UNIX」 88TEU	98年11月	週1便 (金)	釜山－三田尻－ 岩国－釜山	日本通運岩国支 店

表2-2-2 日本-韓国コンテナ航路の就航状況(1999年12月末現在)つづき3

港湾名	船社名	船種:船名、 積載個数(TEU)	開設年月	便数(曜日)	寄港地	船舶代理店、集 荷代理店 CYオペ
徳山小松島港	興亜海運 (HEUNG-A)	フルコンテナ船 「HEUNG-A PUSAN」 204TEU	95年6月	週2便 (月、金)	徳島小松島(月) -釜山-松山- 今治-徳島小松 島(金)-釜山- 徳島小松島	日本通運宇部支 店
	高麗海運 (KMTC)	フルコンテナ船 「CANNA」 150TEU	95年6月	週1便 (木)	徳島小松島-高 松-福山-広島 -釜山-徳島小 松島	共同港運
		フルコンテナ船 「SUNNY ROSE」 250TEU	98年11月	週1便 (火)	徳島小松島-広 島-蔚山-釜山 -福山-高松- 徳島小松島	
高松港	高麗海運 (KMTC)	フルコンテナ船 「SUNNY ROSE」 250TEU	97年6月	週1便 (月)	高松-徳島小松 島-広島-釜山 -福山-高松	高松商運
		フルコンテナ船 「CANNA」 150TEU		週1便 (金)	高松-福山-広 島-釜山-徳島 小松島-高松	
	興亜海運 (HEUNG-A)	フルコンテナ船 「JUPITER」 120TEU	97年6月	週1便 (木)	高松-広島-釜 山-水島-高松	日本通運四国支 店
伊予三島港	朝陽商船	フルコンテナ船 「HAEWOO FLONTIER」 156TEU	99年9月	週1便 (木)	伊予三島-今治 -松山-広島- 釜山-伊予三島	日本興運
今治港	興亜海運 (HEUNG-A)	フルコンテナ船 「JUPITER」 122TEU 「HEUNG-A PUSAN」 204TEU	92年6月	週2便 (月、木)	今治(月)-釜山 -松山-今治 今治(木)-徳島 小松島-釜山- 松山-今治	日本通運今治支 店
	朝陽商船 (CHO YANG)	フルコンテナ船 「BUSAN EXPRESS」 175TEU 「KOREAN MASTER」 126TEU	94年8月	週2便 (火、木)	今治(火)-広島 -釜山-松山- 伊予三島-今治 今治(木)-広島 -徳山下松-釜 山-松山-今治	今治商運

松山港	興亜海運 (HEUNG-A)	フルコンテナ船 「JUPITER」 126TEU 「HEUNG-A PUSAN」 200TEU	94年7月	週2便 (月、木)	松山(月)-今治 -釜山-松山 松山(木)-今治 -徳島-広島- 釜山-松山	日本通運三津浜 支店
	朝陽商船 (CHO YANG)	フルコンテナ船 「KOREAN MASTER」 136TEU 「HAEWOO FLONTIER」 156TEU	94年8月	週2便 (火、木)	松山(火)-広島 -釜山-伊予三 島-今治-松山 松山(木)-広島 -徳山-釜山- 今治-松山	山九愛媛支店
高知港	興亜海運 (HEUNG-A)	フルコンテナ船 「AURORA」 292TEU	98年4月	週1便 (木)	高知-名古屋- 四日市-釜山- 高知	日本通運
鹿島港	ナビックス南星	フルコンテナ船 「BONNY STAR」 342TEU	99年10月	週1便 (火)	鹿島-日立-小 浜名-釜山-鹿 島	船舶代理店・集荷 代理店=鹿島埠頭 オペレーター代理 店=鹿島港湾運送
千葉港	高麗海運 (KMTC)	フルコンテナ船 「SUNNY PALM」 342TEU 「SUNNY MAPLE」 342TEU	94年6月	週2便 (火・金)	千葉-横浜-名 古屋-蔚山-釜 山-東京-千葉	日本通運千葉海 運支店
	朝陽海運	フルコンテナ船 「ACACIA」 342TEU	99年8月	週1便 (火)	千葉-東京-横 浜-名古屋-蔚 山-釜山-千葉	山九千葉港支店
川崎港	南星海運 (Nam-Sung)	フルコンテナ船 「CARINA STAR」 706TEU	96年7月	週1便 (金)	川崎-馬山-釜 山-川崎	ナビックス南星

表2-2-2 日本-韓国コンテナ航路の就航状況(1999年12月末現在)つづき4

港湾名	船社名	船種:船名、 積載個数(TEU)	開設年月	便数(曜日)	寄港地	船舶代理店、集 荷代理店 CYオペ
新潟港	高麗海運 (KMTC)	フルコンテナ船 「サニー・ローレル」 338TEU	91年9月	週1便 (月)	新潟-直江津- 富山-釜山-新 潟	日本通運新潟支 店
	興亜海運 (HEUNG-A)	フルコンテナ船 「ビナス」 324TEU	94年7月	週1便 (火)	新潟-秋田-釜 山-新潟	リンコーコーポレ ーション
	高麗海運 (KMTC)	フルコンテナ船 「サニー・オーク」 342TEU	98年10月	週1便 (水)	新潟-直江津- 富山-金沢-釜 山-新潟	日本通運新潟支 店
	汎洋商船 (PAN OCEAN)	フルコンテナ船 「コリアン パール」 320TEU	97年2月	週1便 (木)	新潟-秋田-直 江津-釜山-新 潟	富士運輸東港支 店
	興亜海運 (HEUNG-A)	フルコンテナ船 「HEUNG-A SEOUL」 420TEU	99年6月	週1便 (金)	新潟-秋田-釜 山-富山-新潟	リンコーコーポレ ーション
直江津港	高麗海運 (KMTC)	フルコンテナ船 「サニー・ローレル」 338TEU	95年10月	週1便 (火)	直江津-富山- 釜山-新潟-直 江津	日本通運直江津 支店
		フルコンテナ船 「サニー・オーク」 342TEU	97年3月	週1便 (木)	直江津-富山- 金沢-釜山-新 潟-直江津	
	汎洋商船	フルコンテナ船 「コリアン パール」 330TEU	99年12月	週1便 (土)	直江津-釜山- 新潟-秋田-直 江津	直江津海陸運送
博多港	東海商船 (Dong-Jin)	フルコンテナ船 「DONGJIN HAKATA」 180TEU など3隻	80年9月	週3便 (火、木、土)	博多-釜山-博 多	相互運輸
	カメラライン (フェリー)	貨客船 「かめりあ」 120TEU	90年12月	週3便 (月、水、金)	博多-釜山-博 多	カメラライン
	興亜海運 (HEUNG-A)	フルコンテナ船 「NOVA」 204TEU	99年6月	週3便 (月、水、木)	博多-門司-釜 山-博多	東洋港運
	南星海運 (Nam-Sung)	フルコンテナ船 「MERRY STAR」 342TEU	99年12月	週3便 (月、水、金)	博多-釜山-下 関-博多	博多港運
	CMA	投入船未定	99年12月	週1便 (木)	博多-釜山-川 崎-神戸-博多	ホーム・リング商 会

下 関 港	南星海運 (Nam-Sung)	セミコンテナ船 「SEA APEX」 88TEU 「MERRY STAR」 342TEU 「KOREX INCHON」 196TEU	92年10月	週6便 (月～土)	(月)下関－釜山 －下関(火・金)下 関－釜山－下関 (水)下関－宇都 －釜山－下関 (木)下関－大分 －細島－釜山－ 下関 (土)下関－釜山 －下関	日本通運下関国 際運輸送支店
	関釜フェリー	フェリー 「はまゆう」 114TEU 「フェリー釜関」 80TEU	70年6月	毎日	下関－釜山－下 関	船舶代理店=関釜 フェリー 集荷代理店=関光 汽船
大 分 港	南星海運 (Nam-Sung)	フルコンテナ船 「MERRY STAR」 342TEU	95年6月	週1便 (金)	釜山－下関－細 島－大分－中関 －釜山	日本通運大分支 店 大分海運事業所
	朝陽商船 (CHO YANG)	フルコンテナ船 「BUSAN EXPRESS」 175TEU	96年3月	週1便 (木)	釜山－広島－今 治－大分－釜山	山九大分物流事 業所

表2-2-2 日本-韓国コンテナ航路の就航状況(1999年12月末現在)つづき5

港湾名	船社名	船種:船名、 積載個数(TEU)	開設年月	便数(曜日)	寄港地	船舶代理店、集 荷代理店 CY オペ
細島港	長栄海運 (JANG-YUNG)	セミコンテナ船 「JANG YUNG SUN」 169TEU など2隻	93年12月	週1便 (土)	釜山-門司-細 島-釜山	八興運輸
	南星海運 (Nam-Sung)	フルコンテナ船 「KOREX INCHEON」 169TEU など2隻	95年3月	週1便 (金)	釜山-下関-大 分-細島-釜山	日本通運延岡支 店
八代港	興亜海運 (HEUNG-A)	フルコンテナ船 「NO.1 DONAM」 106TEU	99年6月	週1便 (金)	八代-釜山-伊 万里	八代港運
	高麗海運 (KMTC)	フルコンテナ船 「SUNNY SPRUCE」 342TEU	99年7月	週2便 (月、木)	八代-熊本-長 崎-釜山	日本通運八代支 店
伊万里港	興亜海運 (HEUNG-A)	セミコンテナ船 「NO.1 DONAM」 92TEU	97年4月	週2便 (月、木)	釜山-伊万里 (月)-広島-釜 山 釜山-伊万里 (木)-八代-釜 山	船舶代理店=三栄 海運 集荷代理店、CY オペ=奈雅井 集荷代理店=日本 通運
長崎港	高麗海運 (KMTC)	フルコンテナ船 「SUNNY SPRUCE」 342TEU	99年7月	週2便 (火、金)	釜山-八代-熊 本-長崎-釜山	日本通運長崎支 店ほか
熊本港	高麗海運 (KMTC)	フルコンテナ船 「SUNNY SPRUCE」 342TEU	99年7月	週2便 (月、木)	熊本-長崎-釜 山-八代	三角海運

2-3 韓国とサハリン間の航路の状況

(1) 韓露航路の就航から現在

韓露海運(SASCO)は94年に韓国、ロシアの両国協議で開かれた航路を運営するために設立された会社であり、95年まで釜山-コルサコフを220TEUセミコンテナ船で定期運航していた。

その後、96年にBAM鉄道につながるコンテナを期待してワニノにも就航し、釜山-ワニノ-コルサコフ-釜山とし2隻体制とした。

更に、97年8月にはモラトリアムがあり、金融危機以降の海外債務の不履行宣言を行って信用度を失い、全ての貨物が70～80%減少し、2隻で70%程度あった消費率が大幅に減少した。

現在2週間に1隻(隔週)の運航であるが韓国からの輸出貨物はほとんど無く、片荷の状態であり、更にその消費率も50%未満である。

(2) コルサコフ港の取扱実績

2000年3月のコルサコフ商港社長ヤニツキー氏へのヒアリングによると99年のコルサコフ港における取扱実績は、以下のとおりである。

表2-3-1 コルサコフ港取扱実績

コンテナ取扱実績(個)	20フィート		40フィート	
	実入り	空コン	実入り	空コン
韓露航路コンテナ				
釜山→コルサコフ	514	22		
コルサコフ→釜山	85	1,070	15	186
北米航路(不定期)				
北米→コルサコフ	225	401		
コルサコフ→北米			237	410
沿海州航路(FESCO)				
ウラジオ→コルサコフ	1,485		129	
(その他のコンテナ 415 個)				
その他の一般貨物(輸出のみ)、単位:実トン				
木材	160,682			
スクラップ	23,997			
コンテナ	67,560			
石炭	21,211			
石炭(含むゲルマニウム)	168,604			
穀物	18,604			
泥炭	10,186			
大陸棚関連貨物	3,240			
サハリンII関連貨物(北米から)	410TEU		ホルムスクに陸送	

2-4 北海道内におけるコンテナの取扱動向

北海道内における全ての外貿コンテナ貨物の流動について、平成5年に行われた調査（外貿コンテナ貨物流動調査）を参考に道内地域の発生集中状況をみると、表3-4-1のようになる。

地域シェアを見ると、出入りとも道央圏が半分以上を占めており、特に札幌市の外周部分の立地産業に集まっていることがわかる。しかし、道北や道東にも広がっており、平成5年当時は外貿コンテナの就航は苫小牧港だけであり、このような地域が陸送費用を負担しているものと考えられる。

一方、発生・集中とも生産地詰め、消費地取り出しが多く、コンテナ貨物の特徴として戸口輸送のメリットが発揮されているものと考えられる。

平成9年には石狩湾新港にも韓国航路が就航し、道央圏の貨物がより近い港を使う傾向を見せており、特に家具類などはヨーロッパや東南アジア製品を釜山経由で輸入しており、実際に諸コストが軽減でき、そのことによって販売額にまで影響を与えている。

表2-4-1 外貿コンテナの地域発生集中量

(平成5年11月の1ヶ月調査、単位:トン)

区分	地域から発生(輸出)					地域へ集中(輸入)				
	生産地 詰め	埠頭詰 め	その他 詰め	合計	地域シェ ア	消費地 取出	埠頭取 出	その他 取出	合計	地域シェ ア
合計	4,021	466	1,204	5,691	100.0%	18,501	3,065	867	22,433	100.0%
道北	67	103	1,092	1,262	22.2%	4,875	749	402	6,026	26.9%
道央	2,723	363	112	3,198	56.2%	10,961	1,467	254	12,682	56.5%
札幌市	352	162	112	626	11.0%	3,513	678	235	4,426	19.7%
その他	2,371	201		2,572	45.2%	7,448	789	19	8,256	36.8%
道東	1			1	0.0%	2,147	822	211	3,180	14.2%
道南	478			478	8.4%	464			464	2.1%
青森県	734			734	12.9%	54	27		81	0.4%
岩手県	18			18	0.3%					0.0%

注:「平成6年度外貿コンテナ貨物流動調査平成7年3月」運輸省港湾局

第三節 韓国における埠頭経営の状況

3-1 韓国のコンテナ港湾の現況

韓国でコンテナを処理できる港湾は 1974 年民間資本誘致を通じて最初にコンテナ専用埠頭として建設された仁川港第4埠頭をはじめ、全国で5港、約27バース（岸壁の長さは7,672 ㍎）が運営されている（表3-1-1参照）。

- 仁川港：第4埠頭（2万～5万トン級3バース、675 ㍎、装備5台）
- 光陽港：1段階コンテナ埠頭（5万トン級4バース、1,400 ㍎、装備8台）
- 馬山港：第4埠頭（2万トン級1バース、210 ㍎、装備2台）
- 釜山港：18バース（うち5万トン級14バース）、5,147 ㍎、装備45台）
- ジャスンデ：5バース（5万トン級4、1万トン級1）、1,447 ㍎、装備13台
- 新仙台：5万トン級4バース、1,200 ㍎、装備11台
- ガンマン：5万トン級4バース、1,400 ㍎、装備12台
- ウアム：3バース（2万トン級1、5千トン級2）、500 ㍎、装備4台
- ガムチョン：5万トン級2バース、600 ㍎、装備4台
- 一般埠頭：第1～4埠頭および中央埠頭、装備1台
- 蔚山港：第6埠頭（3万トン級1バース、240 ㍎、装備1台）

1997年の釜山港及び仁川港など全国の5大港湾のコンテナ埠頭で処理された貨物量は6,226千TEUである。その内訳は、輸入 2,307千TEU、輸出 2,404千TEU、トランジット 1,171千TEU、内貿 344千TEUである。また、港別では、釜山港が 5,493千TEU（88.2%）、仁川港が 583千TEU（9.4%）、蔚山港が 93千TEU（1.5%）、馬山港が 37千TEU（0.6%）、光陽港が 19千TEU（0.3%）である。

表3-1-1 港湾別コンテナ埠頭現況(98年6月末現在)

区分	埠頭名	接岸能力 (DWT×バース数)	延長(m)	主要荷役設備 (能力×台数)	'97実績 (千TEU)	備考
仁川港	第4埠頭	2万×1	200	C/C 27T×1	584	大韓通運 韓進海運 1974年通航
		3万×1	225	C/C 30T×1		
5万×1		250	C/C 35T×1			
		675	C/C 40T×2			
	(小計)	3バース		5台		
光陽港	第1段階	5万×4	1,400	C/C 35T×8	19	98.3 通航
馬山港	第4埠頭	2万×1	210	LLC 40T×1 C/C 40T×1	37	大韓通運 82年通航
釜山港	ジャスンデ (第1,2段階)	5万×4	1,447	C/C 30.5T×5	(輸入) 1,993	1978.9 運営
		1万×1		C/C 40.6T×8		
	神仙台	5万×4	1,200	C/C 40.6T×11	(輸出) 2,136	1996.6 運営
		ガンマン (第4段階)		5万×4		
	ウアム (第7埠頭)	2万×1	500	C/C 40.6T×4	(トランジッ ト)1,171	1996.9 運営
		5千×2				
	ガムチョン	5万×2	600	C/C 40.6T×4		1997.11 運営
一般埠頭	—	—	C/C 27.5T×1 移動式設備	(内貿) 193	第1～4埠頭 中央埠頭	
	(小計)	18バース	5,147	45台	5,493	—
蔚山港	ジョンイル埠頭	3万×1	240	移動式クレーン 250T×1	93	オンサン 5埠頭
合計		27バース	7,672	60台	6,226	—

資料: 韓国海洋水産開発院、「全国港湾適正荷役能力算定」、1998.7. p.v-88

3-2 コンテナ埠頭経営の状況

これらの韓国のコンテナ港湾は、国家（海洋水産部、韓国コンテナ埠頭公団など）が開発・管理し、民間が運営するハイブリッド型と、民間による開発運営型に大別できる。

韓国では、いわば国家プロジェクトとして港湾投資がなされ長い間、国营管理を実施してきたが、昨今の社会間接資本の民営化と規制緩和の世界的なトレンドに合わせて、積極的な民間資本の導入し競争原理を取り入れようとしている（表3-2-1参照）。

表3-2-1 管理体制による港湾使用料と運営会社の収益構造

管理体制	管理主体	港湾	運営会社	会社費用	会社収入	備考
国家開発民間運営	海洋水産部 (TOC制)	馬山港第4埠頭	大韓通運	専用使用料	荷役収入	共用埠頭
		蔚山港第6埠頭	高麗海運、興亜海運			
	韓国コンテナ埠頭公団	仁川港第4埠頭	大韓通運、韓進海運	転貸使用料	荷役収入	転貸共用埠頭
		光陽港1段階 (4バース)	現代商船、韓進海運、朝陽商船、大韓通運 各1バース	転貸使用料	荷役収入	船社専用埠頭
		釜山港 ジャスンデ	釜山コンテナ埠頭運営公社 (BCTOC)	転貸使用料	荷役収入	共用埠頭
		神仙台	(株)神仙台コンテナターミナル (PECT)	転貸使用料	荷役収入	共用埠頭
		ガンマン4段階	現代商船、韓進海運、朝陽商船、大韓通運 各1バース	転貸使用料	荷役収入	船社専用埠頭
		ウアム埠頭	ウアムターミナル(株)(UTC)	転貸使用料	荷役収入	共用埠頭
		第3埠頭	(株)韓進、大韓通運、セバン企業、東進、東部高速	転貸使用料	荷役収入	共用埠頭
		4埠頭	国際通運、東邦	転貸使用料	荷役収入	共用埠頭
民間開発民間運営	ジョンイルコンテナターミナル(株)	オンサン港第5埠頭	ジョンイルコンテナターミナル(株)	港湾建設費 帰属施設専用使用料	一部敷地所有、接岸料、荷役収入	非管理庁港湾公社(港湾法)
	韓進海運	ガムチョン	韓進海運	港湾建設費 帰属施設専用使用料	ターミナル所有、荷役収入	
	釜山新港湾(株)	釜山新港	釜山新港湾(株)	港湾建設費 運営費用	背後敷地所有、接岸料、荷役収入	
	浦港ヨンイル湾新湾	浦港ヨンイル湾新湾	浦港ヨンイル湾新湾(株)	港湾建設費 運営費用	背後敷地所有、接岸料、荷役収入	

資料: 韓国海洋水産開発院、「釜山新港湾適正使用料算定研究」、1999.5, p.148

たとえば、国家所有の基盤・下部施設を民間が一定期間賃貸して使用する埠頭運営会社（Terminal Operating Company :TOC）制度を 1997 年 3 月に一部の港湾とコンテナ埠頭で導入し、港湾運営の本格的な民営化のころみとその良い例である。（現在全国の主要港 9ヶ所の 31 埠頭で TOC 制が実施されている。）計画では、現在部分的に実施されている TOC 制を段階的にすべての港に拡大して民営化を本格化し、さらには荷役料率の自由化等による規制改革を通じて、競争環境を造成し生産性向上を目指す。また、新規に開発する埠頭においては、岸壁、ヤード、荷役機械、保管施設等に対する投資を民間に投資させて、制限付きではあるが、所有権や運営権を付与していく。

1994 年 8 月に「民資誘致促進法」が発効されて以来、港湾に対する民間資本の投資は現在 8 件で、6兆5千億ウォンの事業が計画・推進されている。その中でも、釜山新港は総事業費 3兆8千億ウォンで、コンテナ 24 バース、多目的 1 バースという大規模事業として注目されている。事業の施工者は（株）釜山新港湾である。

3-3 釜山港のコンテナ取扱料の概要

現在、コンテナ貨物の港湾使用料は政府の規制料金である。そのうち、最も大きい部分を占める荷役料は国内最初のコンテナ専用ターミナルである釜山ジャスンデ埠頭で適用した料金を一定基準（インフレなど）によって調整し、現在の水準が決定された。この間、韓国の港湾施設はすべて政府が開発、管理・運営し、荷役料は荷役免許を取得した業者やターミナル運営会社が認可された料金を賦課してきた。コンテナターミナル運営会社は政府に一定金額の賃貸料を納付し、事業を行う民間会社で、基本的には政府の規制料金水準で賦課する事になる、しかし、基本料金のほかにも色々な付加サービス料金が存在し、また、曳船料や ODCY(Off-Dock Container Yard)で提供されるサービスは基準料金があっても、大口顧客の船社との契約で料率が決定される。ここでは、より正確な使用料を算定するために、韓国海洋水産開発院が 1997 年に行った実態調査をもとに計算する。この実態調査は使用料の徴収主体である釜山地方海洋水産庁、韓国コンテナ埠頭公団と、荷役料については BCTOC、PECT、UTC、ガンマンの 4 社、さらに ODCY 使用料は処理実績上位 5 社を、最後に曳船料、通船料などは協会や個別事業者を対象に実施されたものである。

（1）施設使用料及び関連サービス料

港湾施設使用料は船舶入港料、停泊料、貨物入港料、接岸料などで構成される。貨物入港料は平均すると、1TEU 当たり 2,379 ウォンで、接岸料は平均で 1,506 ウォンである。

表3-3-1 港湾施設使用料及び関連サービス料

	使用料	賦課基準	BCTOC	PECT	UTC	ガンマン
港湾施設使用料	船舶入港料 (千ウォン/ 隻) (平均船型)	128 ウォン/ GT	3,274 千ウォン (27,790GT)	4,733 千ウォン (40,588GT)	1,108 千ウォン (9,514GT)	1,300 千ウォン (29,528GT)
	停泊料(ウォン/ 隻)	外航船:178 内航船:58 (10GT・12時 間当たり)	403,290 ウォン	962,171 ウォン	303,995 ウォン	671,372 ウォン
	貨物入港料 (ウォン/ TEU) 総額/貨物 量 (トランジット を除く)	外港:192 ウォン/トン 内港:48 ウォン/トン	2,268 ウォン (3,737 百万 ウォン/ 1,647,816TEU)	2,516 ウォン (3,455 百万 ウォン/ 1,452,036TEU)	2,276 ウォン (726 百万 ウォン/ 318,915TEU)	- (901 百万 ウォン/ 251,695TEU)
	接岸料(ウォン/ TEU) 総額/貨物 量	外航船:340 内航船:114 (10GT・12時 間当たり)	1,575 ウォン (2,847 百万ウォン/ 1,808,146TEU)	1,929 ウォン (2,801 百万ウォン/ 1,452,036TEU)	1,013 ウォン (350 百万ウォン/ 345,636TEU)	- (436 百万ウォン)
	水先料	基本料+GT+ Draft(ウォン/ 隻)	306,131	358,354	189,705	398,556
関連サービス料		距離基準 (ウォン/隻)	74,634	75,259	71,477	87,389
	通船料		(ウォン/隻)		70,000	
	曳船料	(ウォン/隻)	351,651	731,025	325,167	738,223
	検数量	貨物トン当 たり 実入りコン 97 空コン 74 搬入搬出 520	3,137	3,688	2,513	2,853

資料:前掲書、p.155より作成

荷役料及び ODCY 使用料

荷役料は船内作業、マーシャリングサービスなどの基本サービスのほかに、移船籍、冷凍コンテナ、経過保管料、船倉開閉、船内移籍、特殊コンテナ荷役サービスに至る追加サービスをも含む。調査結果、BCTOCが47,436ウォン/TEU、PECTが48,384ウォン/TEU、UTCが46,729ウォン/TEUで殆ど差がなく、処理貨物量基準で加重平均すると、47,760ウォン/TEUであった。荷役料の中で、最も大きい収入部分を占

めるのは基本料で全体収入の85%を占める。また、移船籍サービス提供に伴う収入が約10%、冷凍コンテナサービスなどの追加サービスが約5%であった。

釜山地域にある ODCY 業界の 1 TEU 当たり ODCY 操作料及びシャトル料は、実績値の加重平均でそれぞれ 23,019 ウォン/TEU と 15,867 ウォン/TEU であった。ちなみに、釜山港で処理されるコンテナ貨物の約 70% が ODCY を利用しているとされている。

3-4 世界の主要港のコンテナ取扱料

(1) 世界の主要港との港湾使用料比較

世界の主要港湾の使用料を釜山港基準で比較分析した結果、標準船型が約 1200TEU のコンテナを一度入港して積み降ろした場合に、費用が最も低い港は上海港であり、次いで釜山港となっている。逆にこの 9 港で最も費用が高いのはロングビーチ港であり、次いで神戸港、香港港の順である。

また、公共料金としての性格が強い施設使用料は、香港港が最も低く、曳き船と水先料などの入港関連サービスは釜山港が最も低い。更に、荷役料のみを見ると上海港が最も低いことがわかる。

大阪港と神戸港を見ると、施設使用料は概ね釜山港程度だが、入港関連サービスは極端に高くなっていることがわかる。また、ボリュウムが大きい荷役料は釜山港のそれぞれ 1.9 倍、2.2 倍となっている。

コンテナの取扱に際し発生する料金は各国様々であり一様な比較は難しいが、公表されている料金表を使って算出すれば概ね表 3-4-1 に示すとおりとなる。しかしながら、料金体系は非常に複雑であり、実際には公表価格で取り引きされる例は少ないと言われており、大口ユーザーや商習慣なども相まって、実勢価格の把握は非常に難しいと言われている。

表3-4-1 標準船型による主要港湾の使用料比較(単位:千ウォン)

区分	内訳	釜山港	高雄港	香港港	上海港	シンガポ ール港	大阪港	ハンブル グ港	ロングビ ーチ港	神戸港
施設 使用料	船舶入港料	6,398	3,258	2,439	14,157	3,112	4,769	35,977	9,452	4,769
	接岸料	2,549	2,661	2,004	1,288	8,517	-	-	3,178	-
	貨物入港料	3,002	15,703	-	-	21,094	8,917	-	-	8,917
	小計	11,949	21,622	4,443	15,445	32,723	13,686	35,977	12,630	13,686
	釜山港基準	100	181	37	129	274	115	301	106	115
関連 施設	曳船料	1,530	2,957	2,432	2,166	2,461	3,608	19,429	4,155	3,480
	水先料	756	552	2,051	4,226	454	6,299	8,827	5,252	10,237
	小計	2,286	3,509	4,484	6,392	2,915	9,907	28,256	9,407	13,717
	釜山港基準	100	153	196	280	128	433	1,236	411	600
荷役 料	ターミナル 基本料	67,890	101,027	170,168	57,951	78,444	146,882	100,924	168,140	160,122
	離岸料	19,023	37,676	44,257	17,645	17,644	22,964	48,287	89,889	35,786
	船内移転料	2,103	1,906	2,245	-	2,106	2,796	4,536	2,864	2,609
	小計	89,016	140,609	216,940	75,596	98,194	172,642	153,747	260,893	198,517
	釜山港基準	100	158	244	85	110	194	173	293	223
	(輸出入)	100	147	246	83	115	214	151	244	232
	(離岸)	100	198	234	93	93	121	254	473	188
総計	103,251	165,740	225,866	97,433	133,832	196,235	217,980	282,930	225,920	
釜山港基準比較	100	161	219	95	130	190	211	274	219	

注1 「釜山港湾使用料算定研究」1999年5月、韓国海事研究所

注2 標準船型とは約1200TEUのコンテナを入港し積み下ろした船型のケースを想定している。

注3 各港のデータは公表されているものに限っている。

注4 ウォン換算値：W/NT\$=37.49、W/HK\$=155.91、W/RMB=145.89、W/S\$=732.44、W/Y=10.65、W/US\$=1207.8、W/DM=723.88、NT\$/US\$=32.22、RMB/US\$=8.28

(2) 苫小牧港の港湾使用料

世界の主要港湾の港湾使用料に対し、北海道で最もコンテナ取扱量が多い苫小牧港を対象にコンテナの取扱にかかる費用を試算した。

表3-4-2に示す船舶入港料、岸壁使用料、トン税、特別トン税は公共的な費用であり、代理店が徴収するものの港湾管理者である自治体（北海道の場合は市町村及び一部事務組合）に港湾収入として一般財政に算入されている。

水先料は、運輸省の外部団体でありパイロットとしての免許を持った水先人会が運営する組織に支払われる。

繋船料、離船料、綱取料は主に代理店が行う業務である（港湾管理者以外の港運業などが行う）。

一貫荷役料はコンテナ埠頭を運営する港運業が行う業務であり、用地を港湾管理者に借り接岸からコンテナ荷役、コンテナヤードまでの一貫作業を行う。なお、苫小牧港の場合、ガントリークレーンは港湾管理者が起債で建設し埠頭運営会社が使用料を支払っている。すなわち、港湾管理者にとっては企業会計で行う事業となる。

コンテナの取り扱いのために届け出されている認可料金は実入コンテナ料金のみであり、空コンテナの場合は、一般的に認可料金の45%程度、また、40fコンテナの場合は、20fコンテナの約1.5倍程度の料金を目安とされている。但し、航路や荷主ごとに実際の料金設定はまちまちで、港運業者と荷主の個別の取り決めにより決定する。

以上によって求めた苫小牧港の総費用額は、14,650千円であり、ウォン換算後に釜山港基準と比較すれば約1.5倍程度の値となった。このデータの精度や比較値の持つ意味については今後さらに検討を加える必要があるが、この段階ですでに1.5倍になっており大阪港や神戸港と同じように高めの費用だと考えられる。

表3-4-2 苫小牧港使用料の試算

(単位:千円)

内訳	使用料	備考
船舶入港料	54	1G/Tあたり2.16円
岸壁使用料	210	1G/Tあたり12時間まで8.4円
トン税	320	25,000G/T×0.8×16円/NT
特別トン税	400	25,000G/T×0.8×20円/NT
曳船料	266	2,500~3,000PSを2時間使用
水先料	129	34,000円(千G/Tまで)+1,265円 (千G/T毎)×24千G/T
繋船料	30	一時間当たり30,100円
離船料	24	一時間当たり24,100円
綱取料	17	1隻/1時間8,350円×接岸・離岸
一貫荷役料	13,200	12,000TEU扱い、11,000円/TEU
合計	14,650	対釜山港比:148%

注1 1200TEUを運ぶ船型を約25000G/Tとした。更に純トン換算としてG/Tの約80%とした。

注2 トン税は、16円×純トン数。特別トン税は20円×純トン数で算定される。

注3 苫小牧港港湾使用料率表、北海道運輸局運行部「特殊荷役料金」などから作成

第四節 今後の検討課題

本稿では、韓国釜山港の埠頭経営の状況を中心に港湾経営のあり方を検討した。

一方、日本においては昭和25年に作られた港湾法に基づいた建設及び運営が行われており、港湾管理の意味を以下のように説明している。

港を運営するに当たっては、国の定める港湾法の目的に従い、「港湾の秩序有る整備と適正な運営」を図ることとされている。この考え方として次の3項目がある。

①最も狭い意味

港湾施設を建設、改良するなどの行為により、海陸交通の接点として港湾を整備し、港湾の利用増大を図る。

②広い意味

①の外に、臨海工業地帯の造成などにより、間接的に港湾の利用の増大を図る。

③最も広い意味

港湾の利用の増進の外、港湾の利用に直接関係するかどうか問わずに、港湾の背後地域の産業を発展させること、すなわち港湾都市の発展というと考えた。

このうち、①②では港湾の開発、利用及び保全を行うべき事を明らかにしているが、③では港湾の開発利用促進によって背後都市の発展に大いに寄与することを言っている。

港湾管理者の業務も港湾法で定められており、港湾計画の作成、公共建造物の管理運営、港湾整備、国有港湾施設の維持などが該当する。その中でも、港湾計画は単に整備計画ではなく、上記の「最も広い意味」を含んだ地域計画であり、港と都市及び背後地域までを考慮したものでなければならないとされている。

すなわち、港湾管理の目的は港だけではなく、都市及び背後地の発展までを視野に入れたものでなければならないということになる。

一方、北海道における港湾管理者は自治体であり、限られた予算の中で上記の目的に対する具体的な施策をどう追求していくかが、過去から問われてきた。さらに今、社会経済状況の変化期を迎え、規制緩和やグローバル化の中で港湾法そのものの見直しが始まっており、地域独自の展開が必要になっていくものと考えられる。

このような時期に本研究は、港湾に求められる役割に対し港湾都市としてどのように運営していくことが望ましいかを検討していくとともに、将来の北東アジアとの交流を控え、どのような空間を必要としているかを今後の検討の課題として位置づけていきたい。

また、北海道内の生活物資をになう拠点として物流効率化の観点からも港の活用についても検討する必要があるものと思われる。

結びに替えて

今まで見てきた様に、世界のハブ港の中でも釜山港の価格競争力は極めて高い。おそらく釜山港が近年急速な成長を成し遂げた背景には、低廉なポートチャージという競争優位が最大の原因としてあげられる。それに比べて日本の港は先進国の港の中でも1, 2位を争うくらい高いポートチャージで知られている。これまで日本の港は価格以外のサービスや機能で勝負してきたが、釜山港に代表される周辺国の低廉な港に貨物を奪われている。釜山港の昨今の活気のきっかけとしてしばしば神戸震災があげられる。神戸港が使えなくなったために釜山港経由で日本に貨物が運ばれる図式が作られたのである。問題は、いったん奪われた貨物が戻ってこないことである。かといって、日本の港が釜山港に対抗して釜山港水準の低廉なポートチャージにすることは到底期待できない。とすれば、残っている道は真っ向から競争するのではなく、いかに釜山港のような周辺国の港と協力して、新たな航路を開拓していけるかである。例えば、今まで横浜・神戸港などの大港湾経由で運んでいたコンテナ貨物を日本海側の地方の港湾から釜山港経由で運んだ方が有利であることがわかり、そのために多数の港が釜山航路を就航させている。

もう一つ特筆すべき点は、数字で現れない価格以外の要因が釜山港の強みの根底を形成している点である。今回2度にわたる釜山港の現地調査で感じたことは、釜山港は日本のどこの港とも違う意味で機能的だったことだ。一看すると、港の周辺は道も狭いし、渋滞が耐えない、また背後施設が整備されているとはとてもいえない非効率的な港にしか見えない。例えば、海洋水産庁の金成鎔港務課長が強調していた税関や各種行政サポートが一ヶ所で行われる“one-stop service”やPECTのスケジューリングプログラムの電算処理システムなど、利用者の立場に立ったきめ細かいサービスの提供がそれである。もちろんこうしたサービスを実施できる人材教育や適材適所にこれらの人材を配置していることも見逃せない。

さらにいうと、推測の域を超えないけれど、神戸港を一旦離れて釜山港にシフトしたユーザーが釜山港にとどまるのは上記の理由のほかにもあるような気がする。それは釜山の人々の国際化に対する意識水準の高さである。釜山にはロシア人のためのいわば「テキサス村」も存在するという。最近、小樽では外国人（特にロシア人）の入浴拒否問題が社会問題になっている現状を考えると、日韓の対応の違いが勝敗を大きく分けてしまうような気がしてならない。確かに、日本の港は綺麗に整備されているし、背後施設や道路などのインフラが充実している。ただ、それはあくまでも供給側

の立場の論理に過ぎず、顧客の立場に立って本当に利用しやすいものになっているとは言いきれない。最近日本国内で関西空港を筆頭にメガトン級の超大型空港がオープンしたが、いずれも従来とくらべ利用が便利になったという声はあまり聞こえない。むしろ、逆に使いづらいという不満の声が挙がっている。

一方、釜山においても本稿でも少しふれているように、新港湾の建設がすでに進行中である。本格的に民間資本を導入し、背後施設の充実化やインフラ投資が計画されている。時期を同じくして、ソウルの玄関として手狭になっている金浦空港の代わりに仁川付近の島であるヨンジョン島に新空港が誕生する。しかし、今まで述べてきたように、港や空港の真のハブ化のために必要なのは、決して供給者側にとって都合の良い機能ではなく、利用者の立場から見てどれだけ機能的なのかである。「みなと」は人々のための物資を運ぶ拠点であり、生活の場であり憩う場でもある。「みなと」を国や行政に与えられた場所ではなく、供与を受ける全ての観点から港を考えるという視点、港湾経営という観点からの研究を通して北東アジア地域との交流の場として検討していく必要があるものと考えられる。