

釜山市における運輸事情 (港湾関係)

2011 年

I. 釜山広域市概要

1. 地理・人口

(1) 位置

北緯35度06分、東経129度02分付近に位置し、緯度上では、東京、ロサンゼルス、バクダッド、アテネ等とほぼ同位置にある。南側は対馬海峡に面している。

(2) 気候

気候は温帯季節風気候帯に属し、海洋性気候の影響で夏と冬の気温差が少なく、四季の変化がはっきりしている。年平均気温は14.4℃、年間降水量は1,386.5mm、晴れた日は140日で、他の地域に比べて風は比較的強く吹くが、夏は涼しい。

(3) 人口・面積等

現在の人口は、約360万人（韓国全体の7パーセント）で、約132万世帯が居住している。うち外国人は、約1万8千名である。

総人口は、1980年代に300万名を突破、80年代末には、380万名となったが、90年代に入り、以後人口の伸びは鈍化。域内企業の転出、出生率の低下等により2000年代からは減少に転じ、現在に至っている。

面積は、763.30km²であり、人口密度は、約4,800名/km²である。

2. 小史

高麗時代は、「富山浦」（プサンポ）と呼ばれており、蔚州の東萊県に所属する漁村であった。

李氏朝鮮時代、釜山地域にははじめ東萊県、のちに東萊府（東萊都護府）が置かれた。対日交易の拠点としても重要な位置を占め、15世紀始めには富山浦に日本人居留地である倭館が設置された。

李朝と江戸幕府との交渉が始まると、対馬藩の草梁倭館が設置された。江戸時代、鎖国下の日本では、唯一日本人が海外に居住できる場所となった。

1877年の日朝修好条規によって朝鮮が開国した際、3ヶ所の開港地の一つとなり、以後、釜山港の貿易港としての整備とともに、港湾都市として発展する。1905年には鉄道（京釜線）が開通し、釜山駅が開業した。

行政面では1896慶尚南道となり、道庁が釜山に置かれた。

日本統治時代、1914年に行われた行政区画の整理に伴い、釜山府（プサンフ）が

設置された。

1949年に釜山府は釜山市に改称した。1950年に朝鮮戦争が勃発し、ソウルが陥落すると、釜山は1953年まで大韓民国の臨時首都となった。釜山には戦争を避けた難民が多く移り住んで人口が増加、朝鮮戦争停戦後の、1963年には釜山直轄市に昇格した。1995年に釜山広域市に名称を改めるとともに、梁山郡内の旧東萊郡域（現・機張郡）を市域に編入した。

市庁は港に近い旧市街地にあったが、1999年に蓮堤区に市庁の庁舎を建設して移転、裁判所等も蓮堤区に所在している。市庁跡地には高層ビルのロッテワールドが建設中で、2013年に完成する予定。

3. 行政組織

釜山広域市の行政機構は、市長、2副市長、1室7局6本部5官74担当官(課)(本庁)2院1センター11消防署で構成されており、25の傘下事業所を置いている。在籍職員は約16,000名である。

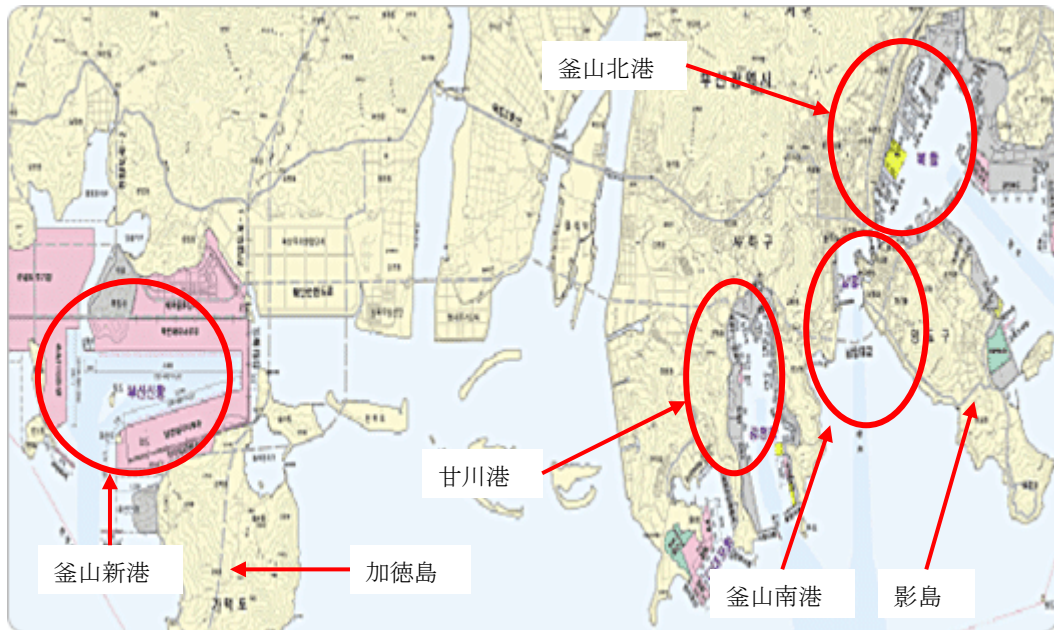
II. 釜山市の港湾事情等

1. 釜山地域の港湾

(1) 概要

釜山港は、釜山市の南側に位置する影島(ヨンド)を中心として、北側にある「釜山北港」、同島の南側にある「釜山南港」を中心として開発・発展してきた。また、近年釜山市の南西側、加徳島(カドクト)北側において「釜山新港」の開発が続いている(一部運営開始)。

<釜山港・釜山新港位置図>



(出典：釜山港湾公社ホームページ)

(2) 港湾運営

釜山港は、重要港として従来から政府機関（現在では、国土海洋部傘下の釜山地方海洋港湾庁が該当）が直接管理運営を実施してきたが、釜山市行政当局との意見調整に困難な点があることが、指摘されていた。

また、2000年代初めから、世界的にハブ港湾を先取りするための競争が激化している状況を考慮、ニーズ港湾の競争力の優位を確保するため、港湾利用者の需要の変化および国際物流環境の変化にタイムリーに対処できる柔軟な運営システムが必要であること及び海外の主要港湾（メルボルン、オークランド等）では、港湾管理システム変化の動向サービスの質向上、運営の効率化のため、'90年代以降、政府による管理体制から港湾公社または民間企業に移行している動向にも注目、港湾運営を民間団体に委任させること決定、2004年1月に「釜山港湾公社」(BPA)が発足した。

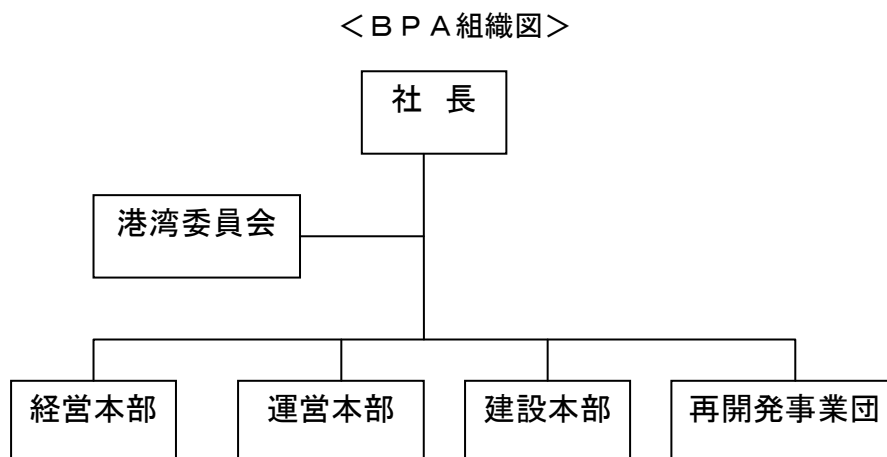
BPAの目的は、「港湾施設の開発および管理運営に関する業務の専門性と効率性を高めることで、港湾を競争力のある海運物流の中心基地に育成して、国民経済の発展に寄与する」こととされている。

港湾運営については、国の計画・予算に基づき、BPAが行っている。また、BPAの運営に関わる港湾委員会が設置されており、韓国海洋大学校及び釜慶大学校（旧水産大学校）教授、海事関連団体代表等が任命されている。

BPAの役員として、釜山市職員が含まれており、地元と港との結びつきが強化されている。

BPAの組織は、社長の下に4つの部が置かれ、その中間に港湾委員会が置かれている。

2011年の予算規模は、約7,585億ウォンである。



(出典：釜山港湾公社ホームページ)

＜BPAのロゴ及びマスコット＞



(出典：釜山港湾公社ホームページ)

(3) 貨物取扱

ア. コンテナ

2010年の釜山港のコンテナ年間取扱量は、14,193,753TEUであった。韓国国内で取り扱われるコンテナの約7割となっており、取扱量世界第5位となっている。

なお、釜山港において取り扱ったコンテナに関する過去5年間のデータについては次のとおり。

＜コンテナ取扱量・国内取扱比率・世界ランキング等＞

年	2006	2007	2008	2009	2010
取扱量 (TEU)	12,038,786	13,261,484	13,452,786	11,980,325	14,193,753
取扱量前年比 (当該年／前年)	1.02	1.1	1.01	0.89	1.18
国内取扱比率 (%)	75.4	75.6	75.0	73.3	73.6
世界取扱順位 (位)	5	5	5	5	5

(出典：釜山港湾公社ホームページ)

＜輸出・輸入・積替等の数量変化＞

年	2006	2007	2008	2009	2010
輸出	3,374,042	3,691,003	3,784,946	3,302,018	3,922,723
輸入	3,429,141	3,752,747	3,853,127	3,266,708	3,913,611
積替	5,207,731	5,811,167	5,807,848	5,372,485	6,276,458
沿岸	27,872	6,567	6,865	39,114	81,542

単位：TEU (出典：釜山港湾公社ホームページ)

イ. 一般貨物 (コンテナ以外の貨物)

一般貨物は、釜山港北港、南港、甘川港、釜山新港の一般埠頭において行われており、過去5年における取扱量及び取り扱い貨物については、次のとおりである。

＜過去5年間の一般貨物取扱量＞

年	総計	外航					内航
		小計	入港	出港	入港 T/S	出港 T/S	沿岸貨物
2006	229,938,598	217,875,692	48,789,770	61,667,085	55,978,531	51,440,306	12,062,906
2007	243,564,954	232,130,080	53,530,488	63,989,174	57,660,725	56,949,693	11,434,874
2008	241,683,032	229,903,909	53,695,815	63,320,175	55,697,628	55,190,291	11,779,123

2009	226,181, 574	215,236, 862	53,991, 058	62,653,8 20	53,265,6 64	56,271,0 32	10,944,7 12
2010	262,962, 142	251,336, 609	53,792, 506	73,354,8 79	62,419,5 56	61,769,6 68	11,625,5 33

※単位：トン（出典：釜山港湾公社ホームページ）

＜過去5年間の一般貨物取扱量（種類別）＞

年	総計	紡績用繊維 及び製品	機械類及び 部品	鉄鋼及び 製品	電子機器 及び部品	加工食品、 飲料、酒類	その他
2006	229,938,598	84,818,327	19,661,547	9,388,518	18,799,180	9,225,045	88,045,981
2007	243,564,954	82,006,390	19,176,737	10,696,249	17,540,296	9,395,686	104,749,596
2008	241,683,032	79,501,213	19,022,854	12,717,934	19,057,725	9,478,390	101,904,916
2009	226,181,574	72,030,631	18,905,369	9,773,187	18,611,841	8,196,546	98,664,000
2010	262,962,142	82,559,038	22,156,792	13,034,787	22,374,015	7,012,185	115,825,325

※単位：トン（出典：釜山港湾公社ホームページ）

（４）旅客（旅客船による貨物運送含む）

旅客船は、釜山市中区の「国際旅客船ターミナル」から、福岡（1便／日）、下関（1便／日）、大阪（3便／週）行きのフェリー及び福岡行き的高速船（4～5便／日）が定期国際路線として運航されており、釜山市中区の「沿岸旅客船ターミナル」から巨済島（14便／日）、済州島（1便／日）が国内定期路線として運航されている。

また、国際観光船（国際クルーズ船）の専用施設として、釜山市影島区に、「国際クルーズ船ターミナル」が設置されており、不定期の国際大型客船の入港時に使用されている。

国際旅客船ターミナル及び沿岸旅客線ターミナルにおける旅客及び貨物の取扱量は次のとおりである。

＜旅客船ターミナル：旅客及び貨物取扱量＞

区分		2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
合計	旅客	2,057,636	2,334,366	2,441,591	1,822,841	1,955,978
	貨物	2,565,124	2,565,124	2,971,211	2,680,504	2,954,065
沿岸	旅客	906,076	942,766	1,011,812	911,354	724,952
	貨物	176,902	182,218	175,828	186,107	362,227
国際	旅客	1,151,560	1,391,600	1,429,779	911,487	1,231,026
	貨物	2,388,222	2,453,746	2,795,383	2,494,397	2,591,838

※ 単位：旅客（名）、貨物（トン）（出典：釜山港湾公社ホームページ）

（５）釜山港各埠頭データ

- ア. 釜山北・南港主要一般埠頭（別添１）
- イ. 釜山北・南・新港主要コンテナ埠頭（別添２）
- ウ. その他の港について

埠頭名	国際旅客埠頭	沿岸旅客埠頭	国際クルーズ船埠頭	甘川港 1～4 埠頭
岸壁長	652m	580m	360m	3,548m
接岸能力	10,000DWT × 2 3,000DWT × 1 200DWT × 2	6,000DWT × 1 4,000DWT × 1 2,000DWT × 1 500DWT × 7	80,000DWT × 1	1,000～20,000DWT × 22
水深	4-9m	5-8m	8-10m	5-11m
埠頭名	甘川港中央埠頭	甘川港 5-7 埠頭	多大浦港埠頭	南港埠頭
岸壁長	1,102m	1,992m	390m	4,144m
接岸能力	1,000～30,000DWT × 6	5,000～50,000DWT × 12	5,000DWT × 2	主に小型船舶（漁船等）
水深	6-12m	6-13m	7.5m	3-9m

（出典：釜山港湾公社ホームページ及び釜山港湾公社パンフレット 2008～2011 年）

(6) 釜山新港の開発計画等

釜山新港は、21世紀の東アジア国際物流の中心、国際主要コンテナ航路上のハブ港となるべく1995年から開発が開始された。

従前の釜山港のコンテナ処理能力には限界があったため、釜山新港を開発し、コンテナ取扱量を増加させることで、国際競争力の増強を図ったものである。

工事計画は、1995年から2009年までの第1期工事、2009年から2015年までの第2期工事に分けられ、第2期工事については、さらに、6分割されており、2011年7月現在では、2-6段階まで完了している。

総完成は、2015年の予定であり、完成すれば、総バース数30で、年間1,500万TEUのコンテナ処理能力を有することとなる予定である。

2015年までの総工費は、106億4千万ドルである。



(出典：“BUSAN PORT” (釜山港湾公社パンフレット) 2011年日本語版)

(7) 釜山新港に付随する開発について

ア. 背後物流団地

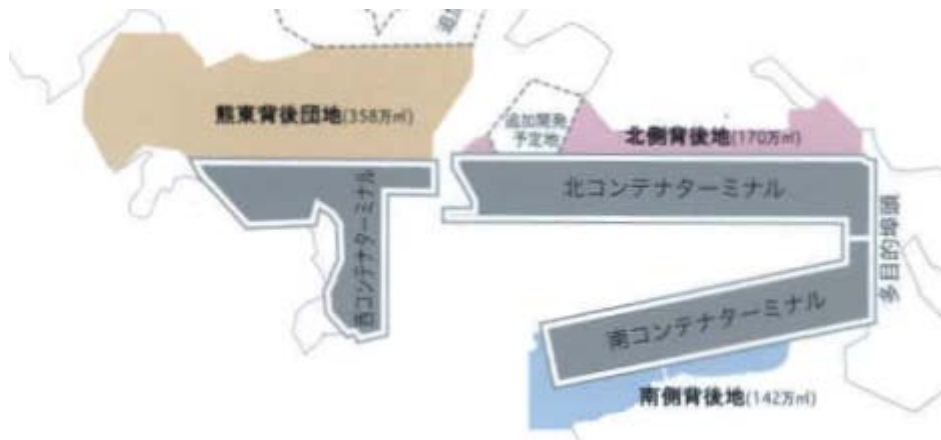
釜山新港の北側（陸側）を中心に大規模な物流団地が建設中である。この物流団地は、総面積が670万平方メートルに及び、釜山新港で陸揚げされた貨物等を現地にて組み立て、分類、包装、加工等の多様な産業と結合させることにより、高付加価値をつけることを目的としている。

この物流団地近隣は、安い賃貸料と多種の税的優遇をうける自由貿易地域に指定し、海外企業等を誘致している。

＜背後物流団地開発計画＞

北コンテナ背後物流団地	南コンテナ背後物流団地	熊東（ウントン）背後団地
<ul style="list-style-type: none"> ・ 2010年までに170万平方メートル造成済 ・ 韓国企業48社、外国企業51社が入居 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2015年までに1,421千平方メートルを造成予定 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2015年までに358万平方メートルを造成予定

＜背後団地図＞



（出典：“BUSAN PORT”（釜山港湾公社パンフレット）2011年日本語版）

イ. 背後輸送網建設計画

釜山新港の開発にあわせ、釜山新港から都市部へ貨物を輸送する道路及び鉄道の建設が行われている。

(a) 第1背後道路

釜山新港から、草亭インターチェンジ間を連結する「第1背後道路」が建設され、2009年1月に開通した。「第1背後道路」は、釜山と大邱間を連結する「釜山・大邱高速道路」及び江原道まで連結する「中央高速道路」に連結している。（江原道から他の高速道路に連結しており、ソウル近郊まで高速道路による輸送が可能）

(b) 第2背後道路

釜山新港から、南海高速道路の進礼インターチェンジ間を連結する道路が、2003年から着工しており、2015年に完成予定である。南海高速道路は、釜山から旧馬山市（現昌原市馬山区）を経て、全羅南道光陽市付近までを結んでおり、馬山地区の造船場付近及び光陽コンテナ港が連結することと

なる。また、「第2背後道路を延長し、進礼インターチェンジから密陽市インターチェンジ間を連結する構想もある。

(c) 海岸循環道路

後述(ウ. 海岸循環道路(釜山市外郭循環道路)にて記載)

(d) 背後鉄道

釜山新港から、慶尚南道三羅津地区までを連結する貨物用鉄道を1999年から着工し、2009年に完成した。コンテナ積載場の面積は、14万5千平方メートルであり、一年間に57万3000TEUのコンテナ処理能力がある。釜山新港の敷地内では、南北2系統に分岐することとなっているが、2011年7月時点では、北側のみが完成、運用を開始している。

<背後輸送網建設事業一覧>

名称	第1背後道路	第2背後道路	背後鉄道
距離	22.9km	17.1km	38.8km
開発期間	1994.12~ 2008.12	2007~2015(予 定)	1999~2009
事業費	5,801億ウォン	8,056億ウォン	7,547億ウォン

<背後道路・背後鉄道の整備>



ウ. 海岸循環道路（釜山外郭道路）

- (a) 釜山新港及び既存の釜山港（南港・北港）を連結し、港湾機能の一体化を図るとともに、釜山市西側の海雲地区から、「釜山・蔚山高速道路」に連結することによる釜山・蔚山間を連結、釜山南側海岸地域を幹線道路で貫通させる構想で、1994年から橋梁開発が開始された。
- (b) 本道路は、釜山市南側の沿岸部を5つの橋梁をもって連結するもので、5つの橋梁のうち、既に4つが開通し、残りの「北港大橋」も2014年に完成予定である。
- (c) また、釜山市の南海岸部が本循環道路で貫通することとなるが、合わせて、釜山市北側では、「南海高速道路」の進礼インターチェンジから釜山東端の機張インターチェンジ（釜山・蔚山高速道路）間を高速道路で連結すべく、道路開発が、2010年から開始された。完成すれば、上記（ア）～（イ）の道路と連結し、釜山市の外郭を循環する高速道路となる予定。

<海岸循環道路の橋梁>

橋梁名	要目等	写真
広安大橋 （カンアンテギヨ）	全 長：7, 420m 工 期：1994. 12～2002. 12 建設費：7, 899億ウォン	
北港大橋 （プカンテギヨ）	全 長：3, 330m 工 期：2006. 12～2013年 （建設中） 建設費：5, 384億ウォン	
南港大橋 （ナマンテギヨ）	全 長：1, 941m 工 期：1997. 10～2008. 7 建設費：3, 550億ウォン	

<p>ウルスク島大橋 (ウルスクドテギヨ)</p>	<p>全 長：5. 205m 工 期：2005. 1～2010. 1 建設費：4, 200億ウォン</p>	
<p>シンホ大橋 (シンホテギヨ)</p>	<p>全 長：840m 工 期：1995. 4～1997. 12 建設費：410億ウォン</p>	

<釜山海岸循環道路（釜山外郭循環高速道路）>



(原資料 : " Dynamic Busan 未来をデザインする" (釜山広域市パンフレット) 2010年日本語版)

(8) 釜山北港再開発計画

これまで、一般貨物・コンテナ等の載積地であった釜山北港を「アジアの観光文化都市」として再開発する計画が2008年から進められている。完工は、2020年を予定しており、総工費は、約10兆ウォンである。

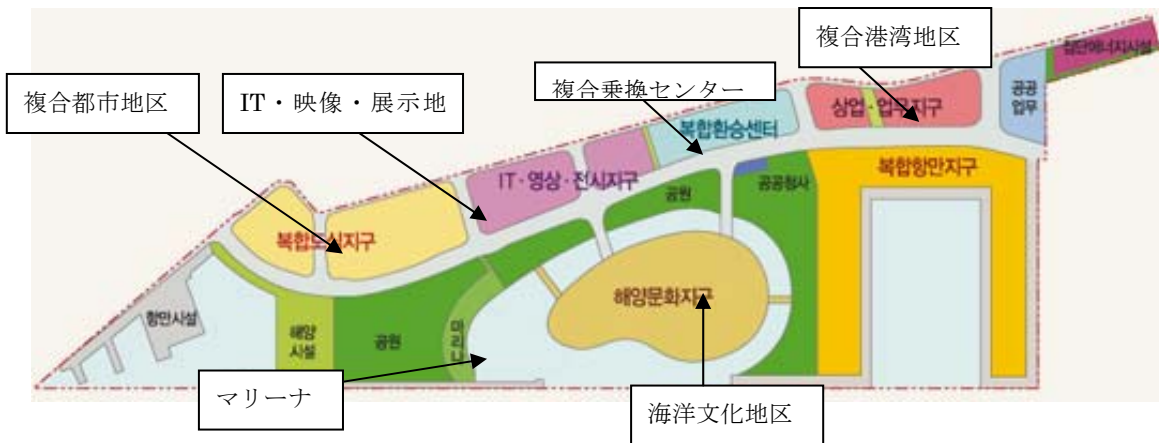
釜山北港の第1～第4埠頭、国際旅客ターミナル等の区域を埋め立て、1,527,247平方メートルの敷地造成を行い、新たに国際旅客ターミナルを建設するとともに、文化・レジャー施設等を誘致・整備する計画である。

<釜山北港再開発事業 予定図>



(出典：釜山港湾公社ホームページ)

<釜山北港再開発地区の内容>



(出典：釜山港湾公社ホームページ)

<釜山北港再開発対象地区>



(9) マリーナ開発計画

釜山地域には、釜山市海雲台（ヘウンデ）地区に、「水営（スヨン）ヨット競技場」があり、現在再開発が進行している。その他にも北港、ペウン浦等にてマリーナの開発計画が進行中であり、多大浦地区にて再開発が検討されている。

ア. 水営ヨット競技場

1982年から開発が開始され1986年に竣工した。総工費246億ウォン

- 敷地面積：203,803㎡
- 係留場：448隻（陸上155隻、海上293隻）
- 浮き栈橋：8列954m
- その他：クレーン3台、灯台4基、統制所2箇所

※現在、宿泊施設、ショッピングセンター等を導入する再開発事業実施中（1560億ウォン、2013年竣工予定）

イ. 北港マリーナ港湾開発事業

上記(9)の「北港再開発計画」内において、再開発地域内にマリーナを造成する計画。2020年竣工予定で、マリーナ造成に関する総事業費は、76億ウォンを予定

- 敷地面積：40,000㎡
- 係留場：約100隻
- その他：クラブハウス等を併設予定

ウ. ペグン浦マリーナ港湾開発事業

釜山市南区龍湖洞にて2012年から開発が予定されている。総事業費441億ウォンを予定。

- 敷地面積：112,400㎡
- 係留場：約300隻
- その他：管理、便宜施設、商業施設等を併設予定

<釜山北港再開発対象地区>



釜山港北港主要一般貨物埠頭データ

埠頭名	第 1 埠頭	第 2 埠頭	第 3 埠頭	第 4 埠頭	第 7 埠頭－ 1	第 7 埠頭－ 2
運営開始	1944 年	1944 年	1944 年	1944 年	1978 年	1978 年
運営会社	公用埠頭	公用埠頭	韓進、大韓通運、 東進、東部建設、 世邦企業	韓進、大韓通運、 東進、東部建設、 世邦企業	東国通運	三株港運
主要取扱貨物	コンテナ、雑貨	コンテナ、雑貨	コンテナ、雑貨	コンテナ、雑貨	コンテナ、雑貨	コンテナ、雑貨
岸壁長	1,089 メートル	924m	1145m	1145m	539m	135m
前面水深	6～9m	6～10m	4～11m	4～11m	7.5～11m	9m
荷役能力	雑貨：381 千トン コンテナ：120 千 TEU	雑貨 2,276 千トン コンテナ 80 千 TEU	雑貨 693 千トン コンテナ 260 千 TEU	雑貨 693 千トン コンテナ 260 千 TEU	3,740,000 トン	
接岸能力	10,000 トン×3 隻	20,000 トン× 1 隻 10,000 トン× 3 隻 40,000 トン× 1 隻	15,000 トン×1 隻 10,000 トン×1 隻 5,000 トン×1 隻 500 トン×1 隻	15,000 トン×1 隻 15,000 トン×1 隻 10,000 トン×1 隻	15,000 トン×1 隻 5,000 トン×2 隻	6,000 トン×1 隻

				500 トン×1 隻		
野積場	25,825 平方メートル	20,337 平方メートル	61,695 平方メートル	61,695 平方メートル	20,449 平方メートル	32,493.44 平方メートル

埠頭名	第8埠頭	中央埠頭	穀物埠頭	龍湖埠頭
運営開始	1980年	1944年	1978年	1990年
運営会社	国防部	東部建設, 世邦企業	ウソン産業(株)	公用埠頭
主要取扱貨物	軍需品・雑貨・コンテナ	コンテナ、雑貨	穀物	危険貨物、冷凍漁獲物
岸壁長	-	646m	371m	210m
前面水深	4.3~10m	9m	13m	11m
荷役能力	15,000 トン×3 隻 10,000 トン×1 隻	雑貨：756 千トン コンテナ：180 千 TEU	1,210,000 トン	-
接岸能力	5,000 トン×1 隻 1,000 トン×1 隻	10,000 トン×3 隻	50,000 トン×1 隻	2000 トン×1 隻

野積場	—	28,942 平方メートル	—	6,975 平方メートル
-----	---	---------------	---	--------------

別添 2

釜山港（北港・南港・新港）主要コンテナ埠頭データ

(1) 釜山北・南港

埠頭名	子城台	牛岩	新甘湾	甘湾	神仙台	甘川
運用開始	1978. 9	1996. 9	2002. 4	1998. 4	1991. 6	1998. 4
運営会社	韓国ハチソンターミナル(株)	牛岩ターミナル(株)	東部釜山コンテナターミナル(株)	大韓通運(株)、韓国ハチソンターミナルほか 2 社	神仙台コンテナターミナル(株)	韓進海運(株)
主要施設	岸壁 1,447m、C/C 14 基、T/C 32 基、CFS 25,119 平方メートル	岸壁 500m、C/C 5 基、T/C 13 基	岸壁 826m、C/C 7 基、T/C 17 基	岸壁 1,400m、C/C 15 基、T/C 41 基	岸壁 1,200m、C/C 13 基、AT/C5 基、T/C 32 基	岸壁 600m、C/C 5 基、T/C 12 基
同時接岸能力	50,000 トン級 (DWT) × 4 10,000 トン級 (DWT) × 1	20,000 トン級 (DWT) × 1 5,000 トン級 (DWT) × 2	50,000 トン級 (DWT) × 2 5,000 トン級 (DWT) × 1	50,000 トン級 (DWT) × 4	50,000 トン級 (DWT) × 4	50,000 トン級 (DWT) × 2

年間荷役能力	1,200,000TEU	270,000TEU	650,000TEU	1,200,000TEU	1,280,000TEU	340,000TEU
総面積	647,000平方メートル	180,000平方メートル	308,000平方メートル	731,000平方メートル	1,039,000平方メートル	148,000平方メートル

(2) 釜山新港

埠頭名	釜山新港国際ターミナル	釜山新港湾埠頭	韓進海運新港湾埠頭	現代商船釜山新港ターミナル
運用開始	2006.	2006/2009	2009	2010
運営会社	釜山新港国際ターミナル(株) [P N I T]	釜山新港湾(株) [P N C]	韓進海運(株)	現代商船(株)
岸壁長	1,200m	2,000m	1,100m	1,200m
バース数	3	6	4	4
年間荷役能力	1,200,000TEU	2,400,000TEU	1,140,000TEU	1,140,000TEU
総面積	566,000平方メートル	1,354,000平方メートル	688,000平方メートル	553,000平方メートル