

2013 年度 韓国（南東部）運輸事情調査



（基本情報）

釜山領事館の管轄範囲である韓国南東部（通称：嶺南圏）は、人口約 1 / 4、国土の約 1 / 3 を占めている。

<各自治体の面積・人口>

自治体名	人口（万人）	面積（km ² ）
釜山広域市	353.8	768.4
大邱広域市	250.6	883.7
蔚山広域市	114.7	1,060.0
慶尚北道	269.8	19,029.6
慶尚南道	331.9	10,533.6
韓国南東部	1320.8	32,275.3
韓国合計	5094.8	100,148.2

出典：安全行政部「住民登録人口統計」、国土海洋部「地積統計年報」等

1. 行政機構

[出典：国立国会図書館調査及び立法考査局 外国の立法2013. 5、国土交通部・海洋水産部ホームページ]

(1) 行政機構全体の概観

- ・民主共和国体制であり、大統領は5年ごとの直接選挙で選出される。現在の大統領はパク・クネ第18代大統領（2013年2月就任）である。
- ・18代大統領就任後、海洋水産部の復活など行政機構について改編が行われた。現在は18部（日本の省に相当）体制となっている。

企画財政部（国税庁、関税庁、調達庁、統計庁）

未来創造科学部

教育部

統一部

外交部

法務部（検察庁）

国防部（防衛事業庁、兵務庁）

安全行政部（消防防災庁、警察庁）

文化体育観光部（文化財庁）

農林畜産食品部（農林振興庁、山林庁）

産業通商資源部（特許庁、中小企業庁）

情報通信部

保健福祉部

環境部（気象庁）

雇用労働部

女性家族部

国土交通部（行政中心複合都市建設庁）

海洋水産部（海洋警察庁）

- ・主な変更点は以下の通りである。

①未来創造科学部の新設

②産業通商資源部への再編

- ・通商部門及びFTA国内対策本部が移管
- ・通商部門が切り離された外交通商部は、外交部として再編

③食品医薬品安全庁の機能強化

- ・食品医薬品安全庁が食品医薬品安全処に格上げ、国務総理の所轄へ
- ・これまで複数の省庁に分散していた食品、医薬品行政機能を一元化

④行政安全部の安全行政部への名称変更

- ・行政安全部が安全行政部に名称変更され、安全管理部門が強化

⑤海洋水産部の復活

- ・国土海洋部と農林水産食品部に分散していた海洋政策、港湾政策及び水産政策を統合・一元化
- ・海洋水産部の設置により、国土海洋部は国土交通部に、農林水産食品部は農林畜産食品部に再編

(2) 運輸関係行政機関

- (中央) 国土交通部 ソ・スンファン長官
(前・延世大学国際キャンパス教育院長)
キム・キョンシク第1次官
(前・大統領秘書室国土交通環境秘書官)
ヨ・ヒョング第2次官
(前・国土海洋部航空政策室長)
- (地方) 釜山地方航空庁 イム・ウィテク庁長
国務総理室セマングム事業推進企画団開発政策団
釜山地方国土管理庁 ソン・テラク庁長
- (中央) 海洋水産部 イ・ジュヨン長官
(国会議員(当選4回、馬山選挙区)、セヌリ党)
ソン・ジェハク次官(前・国立水産科学院長)
- (地方) 釜山地方海洋港湾庁 ソ・ビョンギョ庁長
(前・麗水地方海洋港湾庁長)
蔚山地方海洋港湾庁 ジョン・スチョル庁長
(前・釜山地方海洋港湾庁済州海洋管理団長)
浦項地方海洋港湾庁 コン・ピョンシク庁長
(前・国土海洋部経理財産チーム長)
馬山地方海洋港湾庁 チェ・ジュンウク庁長
(前・国土海洋部海運政策課長)

(3) 中央政府と地方政府の役割分担

(道路の例)

種類	定義	計画	調査・設計	新設・改築・修繕・維持
高速国道	自動車交通網の重要な軸をなし、重要都市を連結する自動車専用の高速交通に使われる道路	国 (ただし、道路公社に代行させることができる)	国 (ただし、道路公社に代行させることができる)	国 (ただし、道路公社に代行させることができる)
国道	重要都市等を連結し、高速道路とともに国家基幹道路網を形成する道路	国 (ただし、指定国道を除き、特別市、広域市、特別自治道又は市が管轄する区域では、それ	国 (ただし、指定国道を除き、特別市、広域市、特別自治道又は	国 (ただし、指定国道を除き、特別市、広域市、特別自治道又は市が管轄す

		ぞれの長)	市が管轄する区域では、それぞれの長)	る区域では、それぞれの長)
特別市道及び広域市道	特別市又は広域市の区域にある、幹線機能等を遂行する道路	特別市長及び広域市長	特別市長及び広域市長	特別市長及び広域市長
地方道	地方の幹線道路網を形成する道路	<国家支援地方道> 道知事及び特別自治道知事 (ただし、特別市、広域市、特別自治道又は市が管轄する区域では、それぞれの長)	国 (特別市及び広域市にある区間は、当該市長)	道知事及び特別自治道知事 (ただし、特別市、広域市、特別自治道又は市が管轄する区域では、それぞれの長)
		<その他の地方道> 当該路線を認定した行政庁 (ただし、特別市、広域市、特別自治道又は市が管轄する区域では、それぞれの長)	当該路線を認定した行政庁 (ただし、特別市、広域市、特別自治道又は市が管轄する区域では、それぞれの長)	当該路線を認定した行政庁 (ただし、特別市、広域市、特別自治道又は市が管轄する区域では、それぞれの長)
その他の道路 (市道・郡道等)	その域内にある道路	当該路線を認定した行政庁	当該路線を認定した行政庁	当該路線を認定した行政庁

(港湾の例)

種類	定義		港湾基本計画	港湾工事実施計画	新設・改築・修繕・維持・浚渫
貿易港	国民経済と公共利害に密接な関係があって主として外航船が入	国家管理港： 国内外の陸・海上輸送網の拠点として広域圏の背後貨物を処理する港湾又は主要基幹産業	国	国	国、港湾公社 (釜山、仁川、蔚山、麗水・光陽)

	港・出港する港湾	支援等により国家の利害に重大な関係を有する港湾 (14 港)			
		地方管理港： 地域別の陸・海上輸送網の拠点として地域産業に必要な貨物処理を主たる目的とする港湾 (17 港)	国	国（市長、道知事に委任できる）	国（市長、道知事に委任できる）
沿岸港	主として国内港の間を運航する船舶が入港・出港する港湾（26 港）		国	国（市長、道知事に委任できる）	国（市長、道知事に委任できる）

2. 運輸実績

[出典：国土交通部、釜山広域市ホームページ等]

(1) 輸送実績

○全国

- ・地域間輸送分担率割合は、2004 年の高速鉄道開通などにより、鉄道旅客及び貨物の輸送分担率が増加したが、全体交通手段間輸送分担率の変化は微々たるものである。2008 年国内旅客分担率は、道路 81.4%、鉄道 15.9%、航空 2.5%、海運 0.23%である。

表 地域間輸送分担率

区分		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
国内旅客 (人・km)	道路	83.0	83.2	82.7	81.6	82.2	82.2	81.7	81.4
	鉄道	13.6	13.5	14.0	15.4	15.1	15.0	15.7	15.9
	航空	3.2	3.1	3.2	2.8	2.5	2.5	2.5	2.5
	海運	0.18	0.18	0.20	0.20	0.19	0.19	0.20	0.23
国内貨物 (トン・km)	道路	65.9	65.2	68.1	73.4	74.2	74.6	73.0	71.1
	鉄道	7.6	7.6	8.3	7.7	7.1	7.2	7.5	8.1
	航空	0.12	0.12	0.11	0.12	0.11	0.10	0.09	0.09
	海運	26.4	27.1	23.5	18.8	18.7	18.1	19.4	20.7
国際旅客 (人)	航空	95.0	94.8	94.0	93.7	93.4	93.2	93.5	93.3
	海運	5.0	5.2	6.0	6.3	6.6	6.8	6.5	6.7
国際貨物 (トン)	航空	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.4	0.4	0.3
	海運	99.7	99.7	99.7	99.7	99.7	99.6	99.6	99.7

資料：国家交通DBセンター，「2009年国家交通DB構築事業」，2010.

○地方都市（釜山広域市）の場合

- ・釜山市内の交通分担率は、市民の足となっているバスが 37.8%最も高く、乗用車が 36.5%、タクシー14.6%、地下鉄が 11.5%となっている。道路交通への依存度が高く、道路交通渋滞の原因となっている。
- ・旅客手段別分担率（2010 年）（千通行/日）

区分		乗用車	バス	タクシー	地下鉄	合計
域内 旅客	通行量	2,279	2,328	912	717	6,236
	比率（%）	36.5	37.3	14.6	11.5	100

（２）インフラ投資額

○全国

- ・2005 年～2009 年までの中期交通施設総投資実績は、144.6 兆円であり道路部門の比重が 58.7%と最も高い。
- ・部門別投資比重は道路部門が 58.7%、鉄道部門 18.3%、港湾部門 10.5%、都市鉄道部門 6.7%、空港部門 4.8%の順である
- ・投資財源別としては、全体の 53.3%が国費により充当されていて、地方は 20.9%、自主調達 12.3%、民間投資 12.3%の順である。

表 第 2 次中期交通施設投資計画投資実績（2005 年～2009 年）

単位：億円、（%）

区分	国費	地方費	自主調達	民間投資	その他	計
道路	397,530 (27.5)	265,781 (18.4)	107,161 (7.4)	64,184 (4.4)	14,027 (1.0)	848,683 (58.7)
鉄道	190,687 (13.2)	17,116 (1.2)	29,440 (2.0)	27,640 (1.9)	0	264,883 (18.3)
都市鉄道	67,172 (4.6)	18,121 (1.3)	0	10,700 (0.7)	1,532 (0.1)	97,525 (6.7)
空港	14,012 (1.0)	0	35,444 (2.5)	0	0	49,456 (3.4)
港湾	90,735 (6.3)	0	0	60,633 (4.2)	0	151,368 (10.5)
物流	10,793 (0.7)	997 (0.1)	6,226 (0.4)	14,680 (1.0)	1,541 (0.1)	34,237 (2.4)
計	770,929 (53.3)	302,015 (20.9)	178,271 (12.3)	177,837 (12.3)	17,100 (1.2)	1,446,152 (100.0)

資料：国土海洋部内部資料

（参考 1：計画ベース 財源別総投資規模）

区分		計	2005	2006	2007	2008	2009
投資 規模	計	1,177,750	210,030	225,042	254,119	253,898	234,661
	国費	641,333	131,074	126,167	125,716	127,879	130,497

(億ウォン)	地方費	49,920	10,570	10,086	11,912	9,311	8,041
	自主調達	161,535	28,315	36,293	33,485	33,669	29,773
	民間投資	266,062	39,369	50,947	61,183	61,377	53,186
	その他	58,900	702	1,549	21,823	21,662	13,164
分担率 (%)	国費	54.45	62.41	56.06	49.47	50.37	55.61
	地方費	4.24	5.03	4.48	4.69	3.67	3.43
	自主調達	13.72	13.48	16.13	13.18	13.26	12.69
	民間投資	22.59	18.74	22.64	24.08	24.17	22.67
	その他	5.00	0.33	0.69	8.59	8.53	5.61

資料：建設交通部，「第2次中期交通施設投資計画（2005～2009）」，2006

（参考2：計画ベース 交通部門別国費投資規模及び投資割合）

区分		計	2005	2006	2007	2008	2009
投資 規模 (億ウォン)	計	641,333	131,074	126,167	125,716	127,879	130,497
	道路	367,843	77,430	74,668	72,809	71,612	71,324
	鉄道	156,405	32,484	30,076	30,729	31,367	31,749
	空港	26,110	3,924	3,777	5,092	5,703	7,614
	港湾	83,087	16,425	16,467	15,661	16,653	17,881
	その他	7,888	811	1,179	1,425	2,544	1,929
分担率 (%)	道路	57.36	59.07	59.18	57.92	56.00	54.66
	鉄道	24.39	24.78	23.84	24.44	24.53	24.33
	空港	4.07	2.99	2.99	4.05	4.46	5.83
	港湾	12.96	15.53	13.05	12.46	13.02	13.70
	その他	1.23	0.62	0.93	1.13	1.99	1.48

資料：建設交通部，「第2次中期交通施設投資計画（2005～2009）」，2006

（3）全国規模の交通計画

- ・ 交通体系効率化法第4条に基づき20年単位の国家基幹交通網計画が策定されることとなっている。この計画は国土総合計画、道路網整備基本計画、国家鉄道網構築計画、港湾基本計画、空港総合計画、国家物流基本計画の上位計画にあたる。
- ・ 国家基幹交通網計画で定める主な内容は下記のとおり
 1. 交通与件の見込みと交通需要の予測
 2. 総合的な交通政策及び交通施設投資の方向
 3. 国家基幹交通網構築の目標と段階別推進戦略
 4. 国家基幹交通施設の新設・拡張または整備事業及び連携輸送体系
 5. 国家基幹交通施設開発事業に必要な財源確保の基本方向と投資の概略的な優先順位
 6. 交通技術の開発及び活用
 7. 国家基幹交通網と他国交通網間の連携運営・開発及び協力
- ・ 当初は2000年から2019年までの計画であったが、各計画の計画対象期間と一致させ計画の策定効果を最大限発揮できるように計画期間を2001年

から 2020 年までと変更した。

- ・ 1999 年に策定された国家基幹交通網計画は 2010 年 12 月に修正計画が策定されている。この計画の概要及び課題は以下の通り。

- ・ 計画の目標

- 21 世紀グローバル交通物流強国への跳躍のための世界一流水準の道路、鉄道、空港、港湾等交通基盤施設を拡充すること
- 相互連携された効率的な国家総合交通体系構築のための陸上、海上、港交通の統合ネットワーク構築
- 国家競争力強化のために交通交雑費用。物流費用、交通事故費用等交通部物流活動による社会経済的費用の削減
- 未来社会に備えた持続可能なグリーン成長実現
- 戦略及び課題

5 大戦略	推進戦略	推進課題
部門間効率的ストック調整を通じた国家競争力強化	国家交通体系の総合調整及び効率性強化	・ 国家基幹交通網計画の総合調整機能強化 ・ 交通手段間輸送分担構造確立
	KTX 中心鉄道高速化及び道路機能効率化	・ 幹線鉄道網高速化及び電化 ・ 幹線道路網投資効率性向上 ・ 国土の均衡発展を促進する交通体系構築
	航空・海運・物流競争力強化	・ G-7 水準の航空交通実現 ・ 港湾及び海運ネットワーク構築強化 ・ 費用節減型内陸物流体系確立
交通連繫性強化のためのインタモダリズム具現	交通手段間連携乗り換え体系強化	・ 複合乗り換えセンター本格推進 ・ 多様な乗り換え体系普及 ・ KTX 駅中心圏交通連携拠点構築
	インタモダリズム実現のための物流拠点連携交通体系構築	・ 物流拠点中心の連携交通網構築 ・ 鉄道中心の物流ネットワーク構築
21 世紀グローバル交通・物流強国実現	陸・海・空統合連携国際交通網構築	・ 大陸連結及び新航路開拓 ・ 南北交通網構築 ・ グローバル航空・海運ネットワーク構築
	国際交通・物流市場統合対応	・ 国際空港のハブ競争力強化 ・ グローバル物流ネットワーク構築強化 ・ 北東アジア交通市場統合の段階的拡大
低炭素グリーン成長型交通体系構築	グリーン成長交通体系転換	・ 自転車及び歩行交通活性化 ・ 早くて便利な大衆交通具現 ・ 積極的交通需要減縮 ・ グリーン物流推進
	未来型交通技術開発及び具現	・ 未来型先端グリーン交通手段開発及び活性化 ・ 知能型交通体系 (ITS) 構築 ・ 交通研究開発 (R&D) 事業拡大
先進国水準の交通サービス提供	交通安全、災害対応及び保安検索体系強化	・ 交通手段別交通安全体系構築 ・ 基幹交通網災害発生に備え対応・復旧体系構築 ・ 保安検索機能強化
	交通サービスの社会的公平性強化	・ 交通基本権確保のための交通政策樹立 ・ 高齢化社会及び交通弱者に交通対策用意

(4) 地方自治体規模の交通計画（釜山広域市の場合）

○概要

- ・都市交通整備促進法第5条により、釜山広域市が都市交通整備基本計画を2011年に策定
- ・これを元に10年単位の釜山広域市都市交通整備中期計画及び三年単位の年次別施工計画を自治体の長が作成するように規定したことにより、都市交通整備中期計画及び年次別計画を策定

○課題（釜山広域市交通局 2012 年度主要業務計画より抜粋）

一南部圏中心機能交通インフラ拡充

- ・広域鉄道網構築（東海南部線（釜山～蔚山）複線化事業）
- ・複合乗り換えセンター開発（東萊駅、釜山駅）

一顧客中心の大衆交通利用活性化

- ・都市鉄道網の継続的な拡充（都市鉄道1号線延伸等）
- ・速く便利なバスサービス提供（市民中心の合理的路線改編等）
- ・市内バス利用施設画期的改善（停留所乗換環境体系化、バス情報システム改善等）

一先端交通都市及び低炭素グリーン交通実現

- ・先端交通インフラ補強及びサービス拡大（交通情報未収集区間補完等）
- ・乗用車特定日利用限定制度運営の活性化
- ・自転車利用インフラ拡充

一安全で便利な交通環境構築

- ・歩きやすい都市構築（橋梁歩行環境構築、子供・高齢者保護区域整備）
- ・交通施設改善及び交通安全都市定着（交通事故多発危険地の持続整備）

一高品質タクシー利用環境改善

- ・タクシー利用活性化施策推進（タクシー料金のカード決済活性化）
- ・タクシー運営環境改善（タクシー運送業者経営・サービス評価、減車持続的推進）

一オーダーメイド型先進駐車環境構築

- ・住宅街駐車施設拡充
- ・民間部門駐車場設置拡大
- ・貨物自動車駐車空間拡充

3. 航空

[出典：韓国空港公社ホームページ等]

(1) 空港

①運営主体

－嶺南圏には金海国際空港、大邱国際空港、蔚山空港、浦項空港、泗川空港の5空港が存在し、全て韓国空港公社が運営している。

＜参考：韓国空港公社の組織＞

本社：4本部体制（経営支援, マーケティング 運営, 安全施設, 未来創造事業）

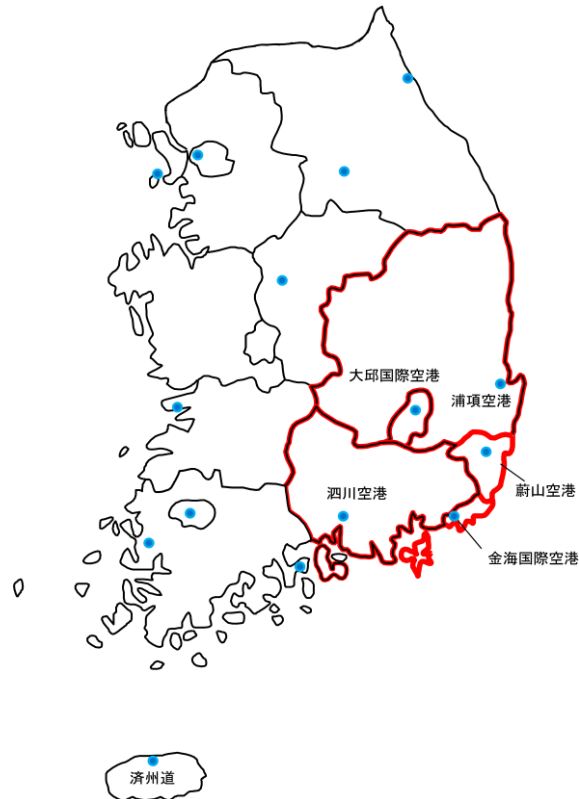
支社等：16（ソウル本部、釜山本部、済州本部、大邱、蔚山、清州、務安、光州、麗水、襄陽、浦項、泗川、群山、原州各支社、航空技術訓練院、航路施設本部）

職員数：1,700人

予算現況（損益予算）

区分		' 12 予算 (A)	' 13 予算 (B)	増減 (B-A)
収益	賃貸収益	3,266	3,947	681
	空港収益	628	665	37
	施設利用収益	1,887	2,085	198
	R&D 事業収益	112	127	15
	その他収益(売上)	186	166	-20
	その他収益(営業外)	49	64	15
	金融収益	157	180	23
	合計	6,285	7,234	949
費用	人件費(予備費含む)	1,391	1,411	20
	アウトソーシング用役費	1,001	1,021	20
	支給手数料	132	154	22
	減価償却費	912	1,281	369
	騒音対策事業費	500	605	105
	経常経費等	820	837	17
	その他費用(営業外)	42	49	7
	金融費用	31	22	-9
	社内勤労福祉基金等	26	37	11
	一般予備費	130	40	-90
	法人税費用	286	430	144
	合計	5,271	5,887	616
	当期純損益	1,014	1,347	333

<空港位置図>



②空港施設等

ア. 金海国際空港（釜山広域市）

○沿革

- 1976 年 現在の位置に移動（1958 年開設の水営飛行場から移動）
- 2000 年 新滑走路増設（長さ 3200m, 幅 60m）
- 2007 年 新国際旅客ターミナルオープン
- 2009 年 新国際貨物ターミナルオープン
- 2009 年 国内線旅客ターミナル改修

○施設

- ・ エアースайд 夜間離着陸禁止時間帯 23:00～6:00
滑走路 2 本 3200m×60m 及び 2740m×45m
着陸進入 CAT-1, ILS
離着陸能力 232 回/日（17 時間）

係留場

- 国内 132,993m² 13 スポット
- 国際 249,601m² 15 スポット

- ・ ランドサイド

旅客ターミナル 国内 37,282m² 収容能力 13 百万人/年
 国際 50,665m² 収容能力 4.6 百万人/年
 貨物ターミナル 国内 9,685m² 収容能力 190 千 ton/年
 国際 19,514m² 収容能力 160 千 ton/年
 チェックインカウンター 国内 46 カウンター
 国際 56 カウンター
 駐車場 163,330m² (3754 台)

○航空サービス

- ・国際線 11 カ国 31 都市 732 便/週 (平均 105 便/日)
 航空会社 22
 運航都市 中国 (11)、日本 (6)、フィリピン (3)、ベトナム (2)、カンボジア (1)、タイ (2)、台湾 (1)、ロシア (1)、アメリカ (1)、ドイツ (1)、マレーシア (1)
- ・国内線 3 都市 816 便/週 (平均 116 便/日) 金浦、仁川、済州

○運航実績

・国際線

年	2008	2009	2010	2011	2012	2013
旅客数 (万人)	276	232	309	354	403	446
運航台数	21259	20352	23061	27970	32409	37270

・国内線

年	2008	2009	2010	2011	2012	2013
旅客数 (万人)	444	455	507	521	516	516
運航台数	36732	40819	39164	38555	39304	40168

○主要都市（会議場等）までの時間距離

- ・金海空港→大邱広域市 (EXC0) 2 時間程度
- ・金海空港→釜山市内 (BEXC0) 50 分程度 (渋滞時 1 時間半)
- ・金海空港→蔚山市内 (ロッテホテル) 1 時間半～2 時間程度
- ・金海空港→慶尚北道昌原市 (CEC0) 1 時間程度

イ. 大邱国際空港 (大邱広域市)

○沿革

1961 年 4 月 釜山飛行場大邱支所設置
 1961 年 4 月 国内線就航 (ソウル)
 1962 年 12 月 大韓航空就航
 1989 年 10 月 アシアナ航空就航
 1990 年 6 月 韓国空港公団大邱支社設立

1996 年 2 月	国際線定期路線就航（大邱→釜山→大阪：大韓航空）
2000 年 6 月	大邱空港予備滑走路竣工
2001 年 4 月	中国上海定期路線就航（中国東方航空）
2001 年 5 月	大邱空港新庁舎開館
2001 年 6 月	中国北京定期路線就航（中国国際航空）
2002 年 3 月	韓国空港公社大邱支社設立
2002 年 5 月	大邱国際空港開港地指定
2002 年 5 月	貨物庁舎竣工
2002-2004 年	予備滑走路着陸帯拡張
2002-2004 年	航空油給油施設設置
2002-2006 年	主滑走路及び地下車道設置

○施設

・エアーサイド

滑走路 2 本 2755m × 45m、2743m × 45m

年間処理能力 14 万回

係留場 41,582m² 同時駐機能力 6 台

・ランドサイド

旅客ターミナル 国内 11,985m² 年間処理能力 257 万人/年

国際 15,008m² 年間処理能力 118 万人/年

貨物ターミナル 844m² 年間処理能力 1.8 万ト/年

駐車場 25,117m² (1014 台)

○航空サービス

・国内線 2 社、2 都市 70 便/週、仁川、済州

国際線 3 社（3 社とも中国籍航空会社）、3 都市 9 便/週

ウ. 蔚山空港（蔚山広域市）

○沿革

1970 年 11 月 蔚山飛行場開港、大韓航空就航

1973 年 1 月 休航

1984 年 7 月 大韓航空定期路線再就航

1990 年 6 月 韓国空港公団引受運営

1992 年 3 月 アシアナ航空就航

1993 年 2 月 大韓航空済州路線就航

1993 年 5 月 アシアナ航空済州路線就航

1995 年 9 月 滑走路拡張工事により運航一時中断

1995 年 12 月 航空機再就航

1997 年 12 月 新旅客庁舎に移転

2002 年 3 月 韓国空港公社蔚山支社設立

2003 年-2007 年 空港拡張

○施設

・エアーサイド

滑走路 1 本 2000m × 45m

年間処理能力 6 万回

係留場 33,605m² 同時駐機能力 4 台

・ランドサイド

旅客ターミナル 8886m² 年間処理能力 241 万人/年

駐車場 26,860m² (536 台)

○航空サービス 国内線 2 社、2 都市 49 便/週、金浦、済州

エ. 浦項空港 (慶尚北道浦項市)

○沿革

1970 年 2 月 浦項飛行場設置

1986 年 7 月 大韓航空再就航 (F-28)

1990 年 6 月 韓国航空公団浦項支社設立運営

1992 年 4 月 アシアナ航空就航 (ソウル)

1992 年 10 月 アシアナ航空就航 (済州)

1990 年-2002 年 旅客庁舎等拡張工事 (建設交通部)

2002 年 6 月 浦項空港新庁舎開館

2005 年 8 月 アシアナ航空済州路線運航中断

2009 年 7 月 アシアナ航空済州路線再就航

2011 年 3 月 エアグリーンエア (ヘリ) 麗水路線就航

2011 年 7 月 エアグリーンエア麗水路線運行中断

○施設

・エアーサイド

滑走路 1 本 2133m × 45m

年間処理能力 10 万回

係留場 32,617m² 同時駐機能力 5 台

・ランドサイド

旅客ターミナル 11707m² 年間処理能力 357 万人/年

駐車場 17057m² (472 台)

○航空サービス 国内線 2 社、2 都市 31 便/週、金浦、済州

オ. 泗川空港 (慶尚南道泗川市)

○沿革

1969 年 11 月 大韓航空就航
1970 年 2 月 直制公布
1973 年 8 月 休航（旅客庁舎改築）73 年 10 月～74 年 10 月
1975 年 2 月 大韓航空再就航
1992 年 4 月 アシアナ航空就航
1994 年 7 月 新庁舎会館運営
2002 年 3 月 韓国航空公社スタート

○施設

・エアーサイド

滑走路 2 本 2743m × 45m × 2
年間処理能力 16.5 万回
係留場 13,140m² 同時駐機能力 2 台

・ランドサイド

旅客ターミナル 4692m² 年間処理能力 101 万人/年
貨物ターミナル 135m² 年間処理能力 0.3 万ト/年
駐車場 16400m² (320 台)

○航空サービス 国内線 2 社 2 都市 18 便/週、金浦、済州

③航空産業の状況

- ・現在、韓国国内には大韓航空、アシアナ航空、済州航空（2005 年創立）、エアプサン（2007 年創立、後述）ジンエア（2008 年創立）、イースター航空（2007 年創立）、ティーウェイ航空（旧韓星航空）、エアインチョン（2012 年創立、貨物運送）、コリアエクスプレスエア（旧韓瑞航空）がある。このうち嶺南地域には、金海空港を本拠とするエアプサンがある。

○エアプサン（本拠地：金海国際空港）の概要

- ・沿革 2007 年 7 月 釜山航空設立推進委員会発足
2007 年 8 月 (株)釜山国際航空設立
2008 年 10 月 釜山-金浦就航
2008 年 12 月 釜山-済州就航
2009 年 6 月 釜山-済州増便（毎日 28 回→30 回）
2009 年 9 月 搭乗客 100 万人達成
2010 年 2 月 釜山-福岡就航
2010 年 4 月 釜山-大阪就航、搭乗客 200 万人達成
2011 年 1 月 釜山-台北就航
2011 年 3 月 釜山-セブ、金浦-済州、釜山-香港就航
2011 年 6 月 釜山-成田就航

2011 年 7 月 搭乗客 500 万人突破
2012 年 7 月 釜山-マカオ就航
2012 年 11 月 釜山-福岡、釜山大阪増便（1 日 2 回）
2012 年 12 月 釜山-セブ増便（毎日運航）
2013 年 4 月 釜山-西安就航
2013 年 5 月 搭乗客 1000 万人突破
2013 年 11 月 釜山-シェムリアップ就航
2013 年 12 月 釜山-高雄就航

※香港、マカオ路線増便予定（香港毎日、マカオ週 3 日）

- ・ 資本金 500 億ウォン（アジアナ航空 46%、釜山市 5%、釜山地域企業 49%）※非上場
- ・ 保有航空機 A321-200（2 機）、A320-200（3 機）、B737-400（3 機）、B737-500（3 機）
- ・ 最近の動向（エアプサン報道資料 2014 年 1 月 14 日を要約）
 - 〔エアプサン、低費用航空会社で初めて 5 年連続黒字〕
 - ー2014 年経営方針「新しい跳躍のための核心力量強化」
 - ・ 既存路線の充実を図ると同時に新しい市場開拓のための足場固め
 - ・ 5 年連続黒字の達成
 - ー売上げ目標 3,500 億ウォン、営業利益 100 億ウォン（前年 125%, 190% の水準）
 - ーエアバス社の A320 シリーズ航空機 4 台を新規に導入
 - ・ 全 13 台の航空機（現在 11 台、新規導入 4 台、返却 2 台）
 - ・ 今後も A320 シリーズ航空機を導入し、2016 年までに機種を単一化
 - ー今年就航 6 年目に入り既存路線の充実を図るため、国内一部路線と中国/東南アジア一部路線の増便により、スケジュール競争力を極大化して路線ネットワークを強化する計画。

4. 鉄道（地下鉄等）

[出典：韓国鉄道公社、釜山都市鉄道、大邱市庁、日立グループホームページ等]

（１）概要

- ・韓国高速鉄道（KTX）が嶺南地域を西北から南東を貫き、並行する形で一般鉄道（京釜線）が走っている。また、一般鉄道は沿岸部（東海南部線、慶全線）、山間部（中央線）にも存在。これらは韓国鉄道公社が運営。

＜参考：韓国鉄道公社の組織＞

本社（大田）：7本部7室3団60処体制

地域本部：12（釜山慶南本部、ソウル本部、首都圏東部本部、首都圏西部本部、江原本部、忠北本部、大田忠南本部、全北本部、光州本部、全南本部、慶北本部、大邱本部）

車両整備団：3

研究所等：11

職員数：1,700人

予算

区分	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
収益予算	65,519	72,420	62,733	53,357	56,641	60,666
-運送事業	29,937	31,270	33,230	34,874	37,522	38,743
-多角事業	1,198	2,225	2,626	2,352	2,862	2,959
-受託事業	9,054	9,319	9,292	11,490	10,984	11,398
-営業外収益	25,330	29,606	-	-	-	-
-特別利益	-	-	-	-	-	-
-その他収益	-	-	15,324	2,834	1,490	756
-金融収益	-	-	2,261	1,807	3,783	6,810
費用予算	56,479	57,355	54,808	59,372	60,076	63,195
-固定費	31,800	31,126	32,371	34,785	34,063	35,271
-経費	6,246	6,220	5,890	6,940	7,950	7,877
-受託事業費	9,054	9,319	9,292	11,490	10,984	11,398
-営業外費用	5,489	4,672	-	-	-	-
-その他費用	-	-	270	645	940	3,341
-金融費用	-	-	4,255	5,312	5,939	5,108
-法人税	3,689	5,818	2,530	-	-	-
-一般予備費	200	200	200	200	200	200
当期純利益	9,040	15,065	7,925	△6,015	△3,435	△2,529

- ・釜山市内及び大邱市内には地下鉄があり、金海市から釜山市へ軽電鉄が伸びている。大邱市内にはモノレールが建設中である。
- ・地下鉄、軽電鉄、モノレールの概要は以下の通り。

(2) 釜山都市鉄道

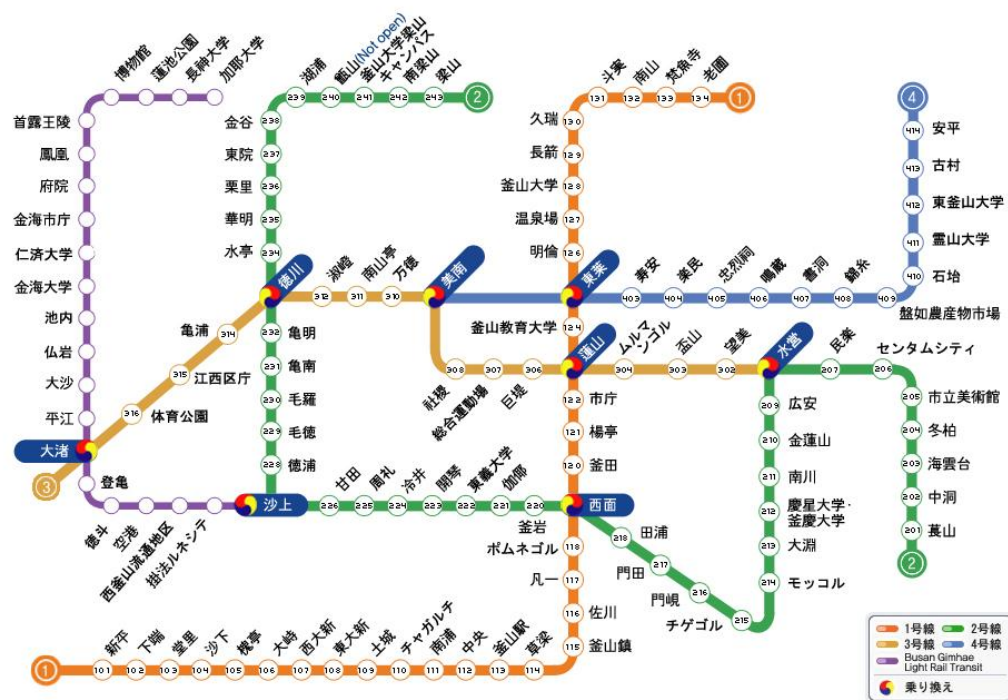
- ①運営主体 釜山交通公社（釜山広域市が7兆2千億ウォン全額出資）
- ②設立年 2006年1月1日
- ③沿革
 - 1981年 釜山市地下鉄建設本部設置
 - 1994年6月 1号線完成（老圃～新平 32.5km、34駅）
 - 1999年6月 2号線1段階開通（湖浦－西面 21.7km）
 - 2001年8月 2号線2段階開通（西面－金蓮山 7.7km）
 - 2002年8月 2号線広安～菴山開通
 - 2005年11月 3号線水営～大渚開通（18.3km）
 - 2006年1月 釜山交通公社創立
 - 2008年1月 2号線延長区間開通（湖浦－梁山）（8km）
 - 2011年3月 4号線美南～安平区間開通

- ④設置根拠 地方公企業法 49条、釜山交通公社設置条例

⑤2012年運営実績等

区分		1号線	2号線	3号線	4号線
営業日数		365	365	365	365
営業距離		32.5km	45.2km	18.1km	12.0km
停車駅数		34	42	17	14
電動車保有		360両(8両, 45編成)	336両(6両, 56編成)	80両(4両, 20編成)	102両(6両, 17編成)
1日運行回数	平日	364回	345回	320回	310回
	土曜	344回	327回	300回	296回
	休日	328回	301回	284回	278回
2012年年間輸送人員 (単位：千人)		157,676 (日平均 431)	109,211 (日平均 298)	32,308 (日平均 88)	9,743 (日平均 27)
2013年間運送収入 (単位：百万ウォン)		115,690 (日平均 316)	88,066 (日平均 232)	22,270 (日平均 61)	5,727 (日平均 16)

⑥路線図 ※紫色は釜山金海軽電鉄（後述）



⑦ 予算

・ 2009 年～2013 年までの予算は以下の通り

(億ウォン)

区分	2009	2010	2011	2012	2013
合計	16,021	17,823	12,137	11,522	9,138
都市鉄道運営	4,067	4,166	4,506	4,663	4,759
都市鉄道建設	2,649	2,731	966	958	1,560
債務管理	9,305	10,926	6,665	5,901	2,819

・ 2013 年度 収入予算 (単位:億ウォン)

区分		計
合計		9,138
都市鉄道運営	小計	4,759
	○事業収益	3,671
	└運輸収益	2,469
	└付帯事業 └営業外収益	1,202
	○資本収益	1,088
都市鉄道建設	小計	1,560
	○国費	901
	○市費	601
	○受託工事	58
負債管理	小計	2,819
	○国費	691
	└補助金	691
	└借入金	-
	○市費	2,128
	└補助金	326
	└借入金	1,802

・ 2013 年度支出予算 (単位:億ウォン)

区分		計
合計		9,138
都市鉄道運営	小計	4,759
	○営業費用	3,695
	└人件費	2,016
	└経費	1,679
	○資本的支出	1,034
	└施設投資費	1,034
	○予備費	30
都市鉄道建設	小計	1,560
	○1号線延長	1,467
	○沙上～下端間	35
	○受託工事	58
負債管理	小計	2,819
	○元利金償還	2,814
	└元金	2,477
	└利子	337
	○社債発行費用	5

(3) 釜山金海軽電鉄

①運営主体 釜山金海軽電鉄

※釜山金海輕電鉄運営株式会社に運営委託

- ②設立年 2006 年 1 月 1 日
- ③沿革 1992 年 8 月 政府モデル事業に選定(民間投資誘致対象事業)
2000 年 1 月 民間投資施設事業基本計画告示(建設交通部第 2000-2 号)
2003 年 1 月 釜山金海株式会社設立
2005 年 12 月 第 1 次変更実施協約締結
(最低運営保障(MRG)20 年間 90%→80%(10 年), 78%
(5 年)、75% (5 年))
2006 年 4 月 着工
2008 年 1 月 運営及び管理委託契約締結(ソウルメトロ)
2011 年 1 月 営業試運轉着手
2011 年 9 月 釜山-金海輕電鉄開通
2012 年 6 月 第二次変更実施協約締結
(MRG) 80% (10 年), 78% (5 年), 75% (5 年)
→76% (10 年), 74% (5 年), 71% (5 年)
- ④事業費等 総事業費(建設費用) 1 兆 3123 億 5000 万ウォン
うち民間資本 8320 億 7000 万ウォン
国費 4802 億 8000 万ウォン
- ⑤最低運営保障 地元地方自治体
- ⑥路線概要等 延長 23km、駅数 21 駅(釜山広域市内 9 駅、金海市内 21 駅)
- ⑦運行車両等 2 両編成、無人自動システム

(4) 大邱都市鉄道

- ①運営主体 大邱都市鉄道
- ②設 立 年 1995 年 11 月 20 日
- ③設置根拠 地方公企業法第 9 条及び大邱都市鉄道公社設置条例
- ④路 線 数 2 路線、59 駅
1 号線 30 駅(大谷~安心) 25.9km
2 号線 29 駅(汶陽~嶺南大) 31.4km
3 号線 (後述)

⑤路線図



⑥予算

(単位:百万ウォン)

区分	2013 年	2012 年	増減
予算規模	323,900	310,000	13,900 (4.5%)

・ 2013 年度収入予算 (単位:百万ウォン)

予算科目	予算額	執行計画額
収入総額	323,900	323,900
収益的収入	199,804	199,804
営業収益	149,630	149,630
営業外収益	50,174	50,174
資本的収益	124,096	124,096
貸与金回収	96	96
非流動借入金収入	80,000	80,000
補助金	33,000	33,000
繰越金	11,000	11,000

・ 2013 年度支出予算 (単位: 百万ウォン)

予算科目	予算額	執行計画額
収入総額	323, 900	320, 634
収益的支出	206, 012	202, 746
営業費用	190, 348	187, 082
人件費	98, 095	98, 095
一般経費	92, 253	88, 987
営業外費用	15, 126	15, 126
予備費	538	538
資本的支出	117, 888	117, 888
流動資産	3, 800	3, 800
投資資産	965	965
有形資産	12, 548	12, 548
無形資産	536	536
借金元金償還	99, 800	99, 800
予備費	239	239

(5) 大邱都市鉄道 3 号線 (モノレール)

編成 : 3 車両 1 編成

車量数 : 28 編成 84 車両

運転方法 : 無人運転

製作会社 : (日本) 日立製作所 (韓国業者 : ウジン産電)

製作方法 : 最初の 1 編成 : 日立工場で製作

残り 27 編成 : 韓国ウジン産電で製作

事業期間 : 2008. 9 - 2014. 10

延長等 : 大邱広域市の北西部から南東部にかけて貫く全長約 24km(30 駅)

(注) 当該モノレールは、株式会社日立製作所および韓国日立鉄道システム、双日韓国会社と共同で、韓国政府調達庁より受注したもの。受注内容は、韓国初の都市交通モノレールシステムで、大邱(大邱)広域市都市鉄道 3 号線の跨座型モノレール車両や信号システムをはじめとする基幹システム一式である。

5. 港湾

[出典 : 海洋水産部ホームページ等]

(1) 港湾の概要

①港湾区分と港湾の管理

- ・ 2012年8月の港湾法改正により港湾区分体系が改編された。主な変更点は、指定港湾と地方港湾を廃止、貿易港と沿岸港に区分。
- ・ 貿易港を国家管理港（14港）と地方管理港（17港）に区分。
- ・ 施行令に国家管理港、地方管理港を具体的に指定（例12条）。
- ・ 港湾区分と位置

貿易港 (31港)	国家管理港(14) ○建設・運営: 海洋水産部長官	西部(7): 仁川港、京仁港、平澤・唐津港、大山港、群山港、長項港、木浦港 南部(4): 光陽港、麗水港、馬山港、釜山港、 東部(3): 蔚山港、浦項港、東海・墨湖港
	地方管理港(17) ○建設・運営: 市・道知事	西部(3): ソウル港、保寧港、泰安港 南部(10): 莞島港、三千浦港、統営港、古阜港、長承浦港、鎮海港、済州港、西帰浦港、河東港 東部(4): 草束港、玉溪港、三陟港、湖山港
沿岸港 (29港)	国家管理港(11) ○建設・運営: 海洋水産部長官	西部(5): 龍器浦港、延坪島港、上旺嶺島港、大黒山島港、可居項里港 南部(4): 鋸文島港、国島港、楸子港、和順港 東部(2): 厚浦港、鬱陵港
	地方管理港(18) ○建設・運営: 市・道知事	西部(5): 大川港、砥仁港、宋孔港、紅島港、彭木港 南部(10): 葛頭港、花興浦港、薪馬港、鹿洞新港、羅老島港、中和港、釜山南港、涯月港、翰林港、城山浦港 東部(3): 九龍浦港、江口港、注文津港

- ・ 国家管理港と地方管理港について
 - 国家管理港は従前通り国家が管理し、地方管理港及び沿岸港は市長、道知事に委任
- ・ 委任業務
 - 港湾工事及び維持管理、実施計画承認、竣工等
 - 港湾工事と関連し基本設計及び実施設計、環境影響業か、発注・契約、施工及び監理、訴訟などに関する業務
 - ただし、港湾基本計画樹立・変更・調整等に関する業務は国で行う

②主要港湾運営組織

- ・ 国家管理港のうち5港湾については港湾運営組織が設置されている。
- ・ それぞれの概要は以下の通り。

ア. 京畿平澤港湾公社 (GPPC)

- 設 立 2001年7月16日
- 構 成 員 社長 ジョン・スンボン
(1979年海軍本部→安山市副市長)
職員 24名 (1本部4チーム)
- 組織形態 地方公企業 (京畿道傘下)
- 資 本 金 15億ウォン (京畿道庁 99.73%、平澤市庁 0.27%)
- 主要事業
 - ・ 平沢港埠頭及び港湾開発と管理・運営
 - ・ 港湾物流施設の造成、管理、賃貸と運営

- ・港湾インフラ開発促進と積極的なマーケティング推進により平沢港が地域経済と国家経済活性化に寄与

イ. 釜山港湾公社 (BPA)

- 設 立 2004 年 1 月 16 日
- 構 成 員 社長 イム・ギテク
(1984 年海洋水産部→中央海洋安全審判院長)
職員 173 名 (3 本部 1 団 23 チーム 2 事業所)
- 組織形態 市場型公企業 (公共機関の運営に関する法律による。資産規模が 2 兆ウォン以上で、自主収入額が総収入額 85%以上の公企業)
- 資 本 金 3 兆 1233 億ウォン (2007 年時点)
- 主要株主 大韓民国政府
- 主要事業
 - ・釜山港の新設, 改築, 補修, 浚渫等に関する工事の施行及び港湾の運営管理
 - ・港湾施設工事及び運営管理と係わる国家又は地方自治体から委託受けた事業
 - ・上記事業に関する調査, 研究, 技術開発及び人材育成
 - ・港湾利用者の便宜のための生活近隣及び福利事業などの建設及び運営
 - ・国家または地方自治体から委託を受けた事業

ウ. 仁川港湾公社 (IPA)

- 設 立 2005 年 7 月 11 日
- 構 成 員 社長 キム・チュンソン
(1978 年経済企画院→国土海洋部物流港湾室長)
職員 187 名 (3 本部 1 処 17 チーム)
- 組織形態 市場型公企業 (公共機関の運営に関する法律による)
- 資 本 金 2 兆 676 億ウォン (2007 年時点)
- 主要株主 大韓民国政府
- 主要事業 釜山港と同様

エ. 蔚山港湾公社 (UPA)

- 設 立 2007 年 7 月 5 日
- 構 成 員 社長 パク・ジョンノク
(1982 年海洋港湾庁→海洋安全政策局長)
職員 68 名 (2 本部 9 チーム)
- 組織形態 準市場型公企業 (公共機関の運営に関する法律による。市場型公企業ではない公企業)
- 資 本 金 5526 億ウォン (2012 年時点)

-主要株主 大韓民国政府

-主要事業 釜山港と同様

オ. 麗水光陽港灣公社 (YGPA)

-設 立 2011 年 8 月 19 日

-構 成 員 社長 ソン・ウォンピョ

(1987 年海洋水産部～海事安全政策官)

職員 80 名 (2 本部 9 チーム 1 事業所)

-組織形態 準市場型公企業

-資 本 金 1 兆 5523 億ウォン (2011 年時点)

-主要株主 大韓民国政府

-主要事業 釜山港と同様

(2) 政府の基本政策

①第 3 次全国港灣基本計画 (2011 年 7 月策定)

○第 3 次港灣基本計画ビジョン及び目標

未来の港灣ビジョン：物流とレジャー，文化と共に高付加価値港灣

○国家港灣政策目標

2020 年までに港灣が創出する付加価値を 2 倍に増大

・総港灣貨物量：12.1 億ト (2010 年) → 18.1 億ト (2020 年)

(総コンテナ貨物量) 1940 万 TEU → 3,633 万 TEU

・港灣付加価値：20 兆ウォン (2009 年) → 40 兆ウォン (2020 年)

・港灣産業従事者：48 万人 (2009 年) → 100 万人 (2020 年)

○推進課題

・高付加価値物流ハブ化：釜山港及び光陽港，蔚山港の競争力強化

・圏域別拠点育成：地域別経済成長拠点として港灣別に特化育成

・海洋観光産業発展活性化：クルーズ及び親水空間，マリナーナ拡充

・管理，運営体系先進化：運営会社大型化，トリガールール（貨物量連動開発方式）強化等

・グリーンポート，災害対応体系構築：鉄道輸送，沿岸海上輸送支援，災害防止施設拡充

・後進地域改善及び海洋領土守護支援：沿岸港開発，海上警察埠頭拡充

・港灣産業海外支援：国際機関参加，発展途上国協力等

○主要特徴

・（ハブ港集中育成）釜山港は積み替えハブとして集中育成し，光陽港は自主物流創出のための基盤施設拡充に主力

- ・（特化インフラ計画）コンテナハブ（釜山）、油類ハブ（蔚山）、エネルギー（湖山、涯月）、観光旅客（済州）、製鉄産業（浦項、平澤）等港湾別特性化計画
- ・（都市機能との連携）施設活用度が低いことが見込まれたり、都心機能と摩擦のある施設は高付加価値親水空間等に転換
- ・（海洋安全保障及び観光活性化支援）海洋警察活動及び海洋観光インフラ拡充

○中長期投資計画

- ・施設拡充規模

2020 年までに貨物埠頭 232 バース等を拡充、港湾処理能力 53%向上

区分	運営中	2011～2020 拡充計画	備考
貨物埠頭 処理能力	761 バース (91,394 万トン/年)	232 バース (45,285 万トン/年)	開発中含む (80 バース)
旅客埠頭	108 バース (フェリー含む)	56 バース	開発中含む (9 バース)

- ・総投資計画

2020 年までの全国港湾インフラ拡充の総投資所要額は 41 兆ウォン水準。

（単位：億ウォン）

区分	2011 年投資額	2011 年～2020 年投資額		
		総投資額	年平均投資額	割合
合 計	30,871	405,263	40,526	100.0%
貿易港	29,958	1,897	39,086	96.4%
沿岸港	913	1,910	1,440	3.6%

- ・投資推移

外郭施設、背後道路等政府投資が必要な部分は約 18 兆ウォン(44.9%)で、埠頭等(22 兆ウォン、55.1%)は民間投資。

区分	2010		2011		2011～2020	
	投資額	割合	投資額	割合	年平均投資	割合
民間	11,259	40.07%	16,622	53.8%	22,319	55.1%
財政	16,377	59.3%	14,249	46.2%	18,207	44.9%
合計	27,636	100.0%	30,871	100.0%	40,526	100.0%

* 国費投資規模は国家財政与件、予算状況等により弾力的に調整

②港湾運営に関する外国資本参入の実態

港湾	埠頭名称	運営会社	外国資本出資割合
釜山港	チャソンデ	韓国ハプス	HPH100%
	ガンマン	BGCT	HPH50%
	新ガンマン	DPCT	Evergreen30%
	新港 1-1	PNIT	PSA60%
	新港 1-1. 1-2	PNC	DPW29.64%
	新港 2-3	BNCT	macquarie30%, bouygues6.5%
仁川港	ICT	ICT	PSA100%

③背後物流団地における事業者優遇

(概要) -釜山新港背後物流団地は、国際物流企業（外国人投資企業）を積極的に誘致するため、自由貿易地帯を設定し土地及び建物を低廉な価格で供給している

-自由貿易地帯は産業団地型と国際物流型に区分

-国際物流型として、釜山港、仁川港、光陽港、仁川国際空港が指定されている

(根拠)「自由貿易地帯の指定及び運営に関する法律」(第2条第1号及び第4条)による自由貿易地帯は、外国人投資誘致、輸出入・物流振興などのために「対外貿易法」,「関税法」などの規制を緩和して産業及び物流集積地として特化された地域

(租税減免等)

区分	自由貿易地帯
法的根拠	自由貿易地域の指定及び運営に関する法律
入居資格	国内企業又は100%外国人単独投資企業又は合併企業として外国持ち分が10%以上
支援対象	外国人投資企業
租税減免要件	製造業1千万ドル以上,物流業5百万ドル以上
租税減免	・法人税,所得税,取得税,登録税,財産税,総合土地税を3年間100%免除,以降2年間50%減免(外国人投資促進法第9条及び租税特例制限法第121条の2) ・入居業者のFTZ搬入外国物品に対して関税免除 ・入居企業体が搬入した内国物品及びFTZ内の企業間取引引きに対しては付加価値税ゼロ税率を適用 ・臨時収入付加価値税,酒税,特別消費税,交通税,農特税,教育税免除(自由貿易地域法第45条)
賃貸料	月43ウォン/㎡/50年(新港北側背後敷地)

④港湾施設利用料

種類	料率	備考
1. 船舶料		
(1) 船舶入出港料	・1回入港又は出港時,ト当たり133ウォン	航路表示使用料(ト当たり24ウォン含む)
(2) 接岸料	・総ト数150ト以上の船舶 -基本料(10ト・12時間当たり) : 外航352,内航118 -超過使用料(10ト・1時間当たり) : 外航29.4,内航9.8 ・その他船舶 -150ト未満貨物船及び油送船(50ト以下): 月3,626 -港内運航船(港内浚渫船及び港内浮船含む/50ト以下): 月6,661	その他船舶は50トン超過ごとに基本用の50%加算 その他船が1月超過時基本料の100%加算

	-沿岸旅客船（50 トン以下）：月 3,844																														
（３）停泊料	・総トン数 150 トン以上の船舶 -基本料（10 トン・12 時間当たり） ：外航 184, 内航 60 -超過使用料（10 トン・1 時間当たり） ：外航 15.4, 内航 5.1	接岸料の「その他船舶」は除外																													
（４）係船料	-150 トン以上の船舶（10 トン・12 時間当たり）：外航 28, 内航 9																														
2. 貨物料																															
（１）貨物入出港料	○一般外航貨物（トン当たり）：釜山港（入港 335, 出港 199）、仁川港（入港 306, 出港 192）、他港（入港 191, 出港 118） ○一般内航貨物（トン当たり）：釜山港 88、仁川港 85、他港 53 ○機械荷役処理貨物（トン当たり）：釜山港（外港 199, 内港 50）、仁川港（外港 192, 内港 50）、他港（外港 118, 内港 50） ○コンテナ貨物（TEU 当たり）：釜山港（外港 4,350, 内港 1,140）、仁川港（外港 4,200, 内港 1,140）、他港（外港 2,694, 内港 1,140） ○送油管利用貨物（10 バレル当たり）：外航 109, 内航 74 ○無煙炭：27	20 フィート以外 コンテナ料金 10：2,170 ユアン 35：7,390 ユアン 40：8,700 ユアン 45：10,000 ユアン																													
（２）貨物滞 質量	○貨物滞貨料（単位：ユアン/10 トン・1 日） -野積場・倉庫料金免除期間（外航：入港 5 日、出港 7 日/内航 4 日） -料金免除期間経過後適用料金 <table><tr><th rowspan="2">区分</th><th colspan="2">野積場</th><th colspan="2">倉庫</th></tr><tr><th>外航</th><th>内航</th><th>外航</th><th>内航</th></tr><tr><td>1-10 日</td><td>84 ユアン</td><td>64 ユアン</td><td>184 ユアン</td><td>130 ユアン</td></tr><tr><td>11～20 日</td><td>184 ユアン</td><td>130 ユアン</td><td>269 ユアン</td><td>193 ユアン</td></tr><tr><td>21～30 日</td><td>240 ユアン</td><td>180 ユアン</td><td>287 ユアン</td><td>206 ユアン</td></tr><tr><td>31 日～</td><td>287 ユアン</td><td>206 ユアン</td><td>333 ユアン</td><td>232 ユアン</td></tr></table>	区分	野積場		倉庫		外航	内航	外航	内航	1-10 日	84 ユアン	64 ユアン	184 ユアン	130 ユアン	11～20 日	184 ユアン	130 ユアン	269 ユアン	193 ユアン	21～30 日	240 ユアン	180 ユアン	287 ユアン	206 ユアン	31 日～	287 ユアン	206 ユアン	333 ユアン	232 ユアン	仁川及び蔚山港 免除期間（入港 4 日、出港 6 日）
区分	野積場		倉庫																												
	外航	内航	外航	内航																											
1-10 日	84 ユアン	64 ユアン	184 ユアン	130 ユアン																											
11～20 日	184 ユアン	130 ユアン	269 ユアン	193 ユアン																											
21～30 日	240 ユアン	180 ユアン	287 ユアン	206 ユアン																											
31 日～	287 ユアン	206 ユアン	333 ユアン	232 ユアン																											
3. 旅客ターミナル利用料																															
（１）国際旅 客ターミナル利用 料	○釜山港出港旅客 1 人当たり 2,200 ○釜山港他出港旅客 1 人当たり 1,500 ※国家が管理運営（委託管理運営を含む）国際旅 客ターミナルは除外	6 歳未満小児除 外																													
（２）沿岸（総 合）旅客ターミナル 利用料	○釜山港：出港旅客 1 人当たり：大人 1,500 ユアン、小 人 750 ユアン ○他港：出港旅客 1 人当たり旅客運賃の 10% （但し最低 400 ユアン、最高 1,500 ユアンとし、当初住民 と 2 歳以上～13 歳未満の子供は 50%割引） ○該当港湾管理庁が定める駐車料金	2 歳未満の乳児 免除																													
4. 港湾施設専用使用料																															
（１）倉庫及 び野積場使用 料	○倉庫及び野積場専用使用料（単位：ユアン/1m2、1 月 あたり） -釜山港・仁川港：倉庫（外航 1,288, 内航 929） 野積場（舗装：外 571, 内 409/ 未舗装：外 306, 内 224） -他港：倉庫（外航 1,029, 内航 743） 野積場（舗装：外 420, 内 307/ 未舗装：外 277, 内 203）	コンテナ操作場 使用料は使用者 との賃貸契約に よる																													

(2) 建物・敷地等の使用料	○国有財産法施行令第29条適用	
(3) サイロ及び冷蔵倉庫等特殊倉庫の使用料	○非管理庁港湾公社に基づき非管理庁が無償使用中である場合総事業費の1000分の50を年間使用料とする。敷地占用料は国有財産法施行令第29条 ○無償使用期間終了後、有償使用の場合：国有財産法施行令第6条3項適用	
(4) エプロン使用料	1) 倉庫及び野積場使用料の「舗装・外航貨物」料率適用	
(5) 水域占用料	○公有水面管理法第13条による占用料	

※釜山港の場合、北港―新港同時寄港船舶の船舶入出港料、接岸料、停泊料は免除されている。また、総トン数10万トン以上のコンテナ船について、10万トン超過分の船舶入出港料、接岸料、停泊料は免除されている。

④港湾運送事業に関する制度

：港湾運送事業法（1963年制定、2009年最終改正）

－港湾運送事業の種類は第3条に定められている。

港湾荷役事業、検数事業、鑑定事業、検量士業

－港湾運送事業者は、事業の種類別に海洋水産部長官に登録しなければならない。港湾荷役事業と検数事業は、港湾ごとの登録。港湾荷役事業の登録は、利用者別、取扱貨物別又は港湾施設ごとに登録する限定荷役事業とその他の一般荷役事業に区分して行う。登録には施設、資本、労働力等に関する基準に適合しなければならない。

－運賃及び料金については、登録した港湾荷役事業者が海洋水産部長官の認可が必要。検数事業、鑑定事業又は検量事業は事前申告。

⑤労働組合

韓国には、大きく韓国労働組合総連盟（26会員組合、組合員数約89万人）と全国民主労働組合総連盟（16会員組合、組合員数約69万人）の二つの労働組合グループが存在する。このうち港湾に関係する労働組合としては、前者の傘下組合である全国港運労働組合連盟（埠頭労組、運輸労組等41単位労組、419支部、組合員数約2.5万人、設立1962年）がある。近年、全国港運労働組合連盟は、複数労働組合制度反対、組合専従者賃金支給禁止法案廃棄を主張し、労働組合を産業別に転換することを模索している。特に港湾常用化（労組派遣から荷役会社での雇用へ）、非正規職差別の撤廃、荷役労働者の地位回復、鉄道荷役労働者の労働対策樹立に対して取り組んでいる。

⑥その他

○釜山港湾公社の港湾管理者収入・支出現況

・収入・支出現況（基準日：2011 年 12 月 31 日）

区分				2007 決算	2008 決算	2009 決算	2010 決算	2011 決算	2012 決算
収入	政府 支援	直接 支援	出資金	-	-	-	-	-	-
			補助金	2, 235	1, 935	-	-	-	-
		間接 支援	委託収入	-	-	-	-	-	-
			独占収入	-	-	-	-	-	-
	小計			2, 235	1, 935	-	-	-	-
	自主 収入	純粋自主収入		197, 407	242, 620	186, 955	244, 442	265, 445	280, 942
		借入金		53, 240	153, 713	830, 000	160, 000	350, 000	180, 325
		前期繰越		20, 514	-	84, 314	63, 464	107, 277	50, 357
		その他		2, 917	-	15, 091	27, 303	24, 595	6, 333
	小計			274, 078	396, 333	1, 116, 360	495, 209	747, 317	517, 957
収入合計				276, 313	398, 268	1, 116, 360	495, 209	747, 317	517, 957
支出	事業費			96, 678	210, 420	878, 362	196, 416	213, 031	284, 243
	人件費			8, 767	10, 270	7, 919	8, 613	9, 879	11, 645
	運営費			36, 734	45, 119	35, 460	40, 260	45, 435	55, 886
	次期繰越			-	43, 044	63, 465	100, 277	111, 948	-
	借入金償還			99, 426	61, 926	69, 955	66, 900	273, 352	53, 740
	配当			2, 496	-	5, 310	7, 930	15, 770	15, 770
	その他(支給利子等)			32, 212	27, 489	55, 889	74, 813	77, 902	96, 673
支出合計				276, 313	398, 268	1, 116, 360	495, 209	747, 317	517, 957

・主要事業内訳

（単位：百万ウォン）

区分	2008 年	2009 年	2010 年	2011 年	2012 年
港湾施設維持補修事業	6,713	15,684	18,432	15,630	19,863
出資及び投資事業	8,256	7,082	22,681	8,482	22,608
土地、建物、機械装置等買入	30,912	516,115	23,854	23,854	1,733
情報電算システム構築事業	1,699	903	2,083	11,415	6,348
港湾建設事業	151,831	296,999	172,873	179,476	219,705

6. 造船業

[出典：JETRO ソウル資料、韓国造船政策に関する調査報告書、KOSHIPA 資料、通商産業資源部報道資料等]

（1）概要

造船メーカー（ビッグ3）

○現代重工業

・世界トップの重エメーカーであり、造船事業、海洋事業、プラント事業（発電など）、エンジン機械、電気・電子、建設、グリーンエネルギー

（風力発電など）の分野を有する。造船、海洋分野の売り上げは総売上の約 6 割を占めている。

売上高 25 兆 196 億ウォン（2011 年）

受注実績 25,324 百万ドル（2011 年）

当期純利益 1 兆 9459 億ウォン（2011 年）

従業員数 2 万 5 千人（2011 年）

※現代三湖重工業

売上高 4 兆 8 千億ウォン（2011 年）

受注実績 39 億ドル（2011 年）

従業員数 1 万 1 千人（2011 年）

※現代三湖重工業

売上高 3 兆 7390 億ウォン（2011 年）

受注実績 30 億ドル（2011 年）

従業員数 9 千人（2011 年）

○サムソン重工業

- ・造船、海洋、建設、風力、電気・電子などの事業を展開している。
- ・現代重工業が 2011 年にドリルシップ市場で頭角を現すまでは圧倒的な首位を維持してきた。
- ・超大型コンテナ船、LNG 船、FPSO、砕氷コンテナ船など高技術・高付加価値船の建造で高い競争力を発揮。

売上高 13 兆 3586 億ウォン（2011 年）

当期純利益 8639 億ウォン（2011 年）

従業員数 1 万 3389 人（2011 年）

○大宇造船海洋

- ・1990 年代後半、大宇重工業から分離された。造船海洋、プラント、エネルギー、建設・物流・サービスといった支援事業等を展開している。
- ・LNG 運搬船、超大型コンテナ船、超大型タンカー、超大型鉬砂船、大型 FPSO 運搬船、自動車運搬船などで強みを有する。

売上高 12 兆 2576 億ウォン（2011 年）

当期純利益 7432 億ウォン（2011 年）

従業員数 3 万人（2011 年）

（2）韓国造船受注量等

- ・造船受注量は、2010 年より韓国が世界シェアトップを維持
- ・韓国大手メーカーは、一般商船建造から海洋プラント建造に徐々にシフト
- ・2013 年の受注量は 4870 万 CGT で、対前年度比 92.5%の増加。

親環境、高燃費の船舶への関心の高まりなどにより韓国は三割強となる 1,610 万 CGT を受注した。

- ・大型コンテナ船、バルカー、タンカーが大きく増加。タンカー、ガス船、海洋プラントなど資源開発

＜世界造船市場変化推移＞

区分	2009			2010			2011			2012			2013		
発注量 (万 CGT)	1,706			4,456			3,225			2,530			4,870		
主要 受注国	韓国	中国	日本	韓国	中国	日本	韓国	中国	日本	韓国	中国	日本	韓国	中国	日本
受注量	431	803	194	1,250	2,057	585	1,376	1,035	399	810	810	460	16.1	19.9	7.2
シェア	27.3	48.8	11.8	28.1	46.2	13.1	42.7	32.1	12.4	32.0	32.0	18.2	33.1	40.8	14.8

出典：英国造船海運分析機関クラークソン（通商産業資源部、KOSHIPA 等）

CGT：船舶の建造工事量を的確に把握するための指標であり、標準貨物船換算トンともいう。

（３）造船業に関する法制度

- ・韓国において造船業支援のために特別に制定された法律はない。ただし、1999 年に策定された産業発展法及び大統領令などがあり、造船業（船舶建設業）をも対象としている。
- ・産業発展施策の骨子（産業通商資源部長官が講じるべき施策）
 1. 知識基盤経済への移行促進
 2. 産業の競争力強化
 3. 長続き可能な産業発展の基盤構築
 4. 企業の構造調整及び事業転換促進
 5. 産業技術及び生産性向上
 6. 産業人材の供給及びその効率的な管理
 7. 産業基盤の拡充
 8. 国際産業協力の増進
 9. 産業部門別展望と分析のための統計基盤構築

（４）政府の基本政策

- ・ WISE (World-leading, Intelligent&luxury, Safe, Environment-friendly) 船舶など高付加価値船に係る中核技術の確保（知識経済部）
 - 高付加価値な次世代船舶となる海洋プラントや氷海船舶の基盤技術、中核部品技術の開発
 - ユビキタスなど IT 技術と融合した次世代船舶や製造システムの中核技術の開発
- ・ 輸出入銀行の造船・海運会社のための柔軟的な船舶金融を実施（韓国

輸出入銀行)

-欧州発財政危機などによる船舶金融の収縮で資金繰りに窮している
国内造船・海運会社 メーカーを対象にした中長期船舶金融支援を
強化

-ドリルシップ、大型コンテナ船、洋上浮体式生産・貯蔵・積出設備
(FPSO-Floating Production Storage and Offloading)等高付加価値船への支援拡大

-輸出入銀行が発注段階から船主を対象に融資基本合意書(L/I)を発行
し、国内造船メーカーの受注拡大を支援

・グリーンシップ購入時における政策金融公社によるインセンティブ
(KoFC Green Ship Program)提供

-グリーンシップの発注増加による造船産業のグリーン化やグリーン
技術の向上のために導入された政策金融公社のインセンティブ(金
利優遇など)制度

-グリーンシップ(Green Ship)とは、大気汚染物質や温室効果ガスの排
出削減設備が採用された船舶として、政府公認の認定機関(DNV
Korea)による認定取得で支援対象を確認

(5) 最近の動向 (2012 年)

○海洋産業への移行

・現代重工業：ドリルシップとLNG(液化天然ガス)船、FPSO(洋上浮体式
生産・貯蔵・積出設備)など高付加価値船の開発への集中により、競合
他社との差別化

・サムスン重工業：世界で最も影響力のあるLNG船とドリルシップ、FPSO、
海洋プラットフォームなど高付加価値な次世代船舶の営業力を強化

・大宇造船海洋：深海底・特殊船に事業の軸足を移し、サブシー(Subsea)
分野での競争力向上のためにサブシー生産設備市場への参入を積極的
に検討

○新成長、グリーン技術の確保

・現代重工業：グリーンシップなど新成長事業への投資を拡大-船舶平衡
水処理設備など成長が見込まれる市場を早期に獲得

・サムスン重工業：コンテナ船など一般商船分野は超大型化、省エネ型
グリーンシップの開発により、グリーン経営の構築、風力事業の育成、
深海底設備市場の参入など新ビジネス発掘のために全社的な支援体制
を構築

・大宇造船海洋：風力発電事業の持続的な育成、サブシー分野での競争
力向上

○海外進出の強化

- ・ 現代重工業：グローバル経営体制の構築
 - 2011 年、韓国メーカー初で米国に変圧器工場を完工するなど北米・南米市場を積極的に攻略(アラバマ)
 - 77%の世界シェアを誇る中国に、年産 8 千台規模のホイールローダ工場を設置(山東省泰安市)
 - 2012 年にロシア沿海州ウラジオストクに建設中の年産 250 台規模の高圧遮断器工場が完工
 - 建設設備分野でも中国・インド工場に次ぎ、ブラジル・リオデジャネイロに年産 2,000 台規模の工場を完工、それを踏み台として、新興経済大国であるブラジルを含む中南米市場の開拓を強化
- ・ サムスン重工業：グローバル化戦略の展開
 - ブロック工場(中国の寧波・寧城)、海洋設計センター(米ヒューストン、ブラジル)、造船所(ブラジル・アトランティコ)などグローバル生産・設計基盤を強化
- ・ 大宇造船海洋：現地化戦略の強化
 - 海外現地で受注獲得や事業拡大を模索する「現地化戦略」を強化-船主からの発注に依存する従来方針から脱し、造船
 - メーカーが直接海外開発事業に参加し、自主的にプロジェクトを主導することで受注獲得に取り組む戦略

○競争力の向上

- ・ 現代重工業：国際競争力の強化
 - ビジネス環境が急速に変化している時代に国際市場を主導できる競争力向上を図り、競合他社との差別化ができる優位性を確保
- ・ サムスン重工業：競争力の確保
 - これまで蓄積された技術や特許、ノウハウを活用するとともに、優秀な人材を新規事業に配置し、新規事業に必要な中核人材を早期に確保
 - 造船と海洋部門間の設計・生産運営機能を統合する骨子で行われた組織改編により、持続的な研究開発と工法改善により既に受注した船舶の収益性増大を模索
- ・ 大宇造船海洋：潜水艦など特殊船の割合増加に備え、関連設備や人材の確保を推進

(6) 船舶金融に関する動き

- ・ 1997 年通貨危機以降、都市銀行は不良債権の管理を強化
- ・ 2008 年金融危機時の経験により、船舶金融をリスクの高い投資に認識する傾向が拡大
- ・ しかし、造船業の特性上、円滑な船舶金融システムの必要性に対する

認識が拡大

- ・ 低価格受注の影響で当期純利益の減少、テールヘビー方式の代金決済が主流となっているなかで、都市銀行の貸し渋りにより造船メーカーの負担が大きくなっており、船舶金融の重要性に関する議論が活発になっている。（「韓国船舶金融公社法」の議員立法、2012 年 1 月）

7. 観光

[出典：釜山観光公社ホームページ]

（1）概要

嶺南地域では、各広域市、各道に観光部局があり観光施策を展開している。釜山広域市では、観光公社を設立し、国内外観光客のマーケティングを強化している。

（2）釜山観光公社

沿 革	2013 年 1 月設立
根 拠	地方公企業法第 49 条，釜山観光公社設置条例
設 立	2012 年 11 月 15 日
目 的	観光を通じた地域経済発展と観光産業育成及び市民福利増進に貢献
組 職	1 本部 1 室 4 チーム（118 人）
方向性	・ 国内外観光客誘致マーケティング強化 ・ 医療観光、クルーズ観光商品発掘、育成 ・ MICE 実施に適切な都市の要件を準備 ・ 釜山市、観光協会、韓国観光公社等観光関連期間協力強化 ・ 観光産業成長と地域社会発展に寄与する一流公企業成長
課 題	・ 経営収益事業発掘、開発を通じた収益性強化 ・ 海外観光客誘致マーケティング積極展開 ・ MICE 産業育成基盤準備

（3）釜山広域市 MICE 関連データ

- ①UIA アジアランキング 2005 年（10 位）、2006 年（8 位）、2007 年（11 位）、2008 年（6 位）、2009 年（10 位）、2010 年（4 位）、2011 年（4 位）
- ②UIA 会議合计数 2005 年（23）、2006 年（37）、2007 年（42）、2008 年（60）、2009 年（41）、2010 年（93）、2011 年（108）

③釜山における主要 MICE 実績（予定含む）

年度	会議名	参加者数
2002	FIFA ワールドカップ本選、組合せ抽選	3, 500
2003	ICCA 定期総会及び会議	530
2004	ITU テレコムアジア	80, 000
2005	APEC 首脳及び閣僚会議	10, 000
2006	UNESCAP 交通長官会議	1, 000
2007	世界大学生宣教大会	20, 000
2008	JCI アジア太平洋大会	10, 000
2009	OECD 世界フォーラム	1, 500
2010	ITS 世界大会	10, 000
2011	第 4 回援助効果に関する閣僚級会議	3, 500
2012	国際ライオンズクラブ世界大会	55, 000
2013	第 27 回 世界人口総会	2, 500
2014	ITU 全権委員会議	2, 500
2016	第 7 回 世界水産会議	2, 000