

韓国に於ける港湾行政及び港湾開発

金 洪 基

(韓国・ソウル大学)

目 次

1. 韓国港湾の発達過程
2. 韓国の海運港湾行政
3. 海運港湾の電算化
4. 情報管理体制の確立
5. 広域開発計画の必然性

1. 韓国港湾の発達過程

韓国は1910年8月29日、韓・日合邦条約により国権を喪失することによって韓国の海運は日本の海運に隷属し、統監時代より潰滅政策が進められ1912年朝鮮郵船⁽¹⁾設立、第2次世界大戦の時には国家総動員による戦時海運管理令等でようやく命脈だけを維持してきた海運資本乃至海運企業さえも日本統制下で徴発され、2次大戦中に消滅或は日本港域に回航し8・15光復以後南韓地域に残っていた船は大部分が木造船であったのである⁽¹⁾。

韓国港湾制度の前述特殊条件の下、第1に、歴史的條件は先進諸国の港湾建設及び運営は民間企業の一部として運輸事業と共に発展してきたが、韓国の港湾は日本の大陸進出政策により国家が建設・運営する国有・国営の原則に立脚したものであった。

先進諸国に於いては港湾を独占し財閥を含めての健全な民間企業群が形成

され、その集団が港湾運営の主体的役割を担当しているが、韓国の港湾ではブルジョア的性格を帯びた群小業者が乱立し、港湾発展のための主体勢力が形成されなかった。

又、先進諸国の港湾は出発初期から企業原則による利潤追求が主な目標であるので公企業への転換が簡単であるが、韓国港湾は当初より公共性を強調過ぎて企業性についての考慮が全く欠如していたと見ることができる。第2に、行政的条件としては先進諸国に於いては行政的には自治体制度がつとに完成し、港湾自治に於いても其の公共特性に適合する Port Authority⁽²⁾ 制度に発展したが、韓国では地方自治制度が港湾自治形態の Port Authority 制度に転換することは困難である。

又、先進諸国の港湾制度は地方自治団体が其の主軸を形成しているが、韓国に於いては地方自治団体はこのような役割を演じるのに未熟の状態にある。

特に港湾自治は個別港湾に於いて其の特性に調和できる運営制度の設定が先決の問題であると言える。

韓国での近代的な港湾が発達したのは、1876年日本と締結した丙子修好条約以後の事であって、釜山港が1876年に開港され、次いで元山港が1880年、仁川港が1883年の順に開港されることによって遂げられたものと見ることができる。韓国は三面が海に包囲された半島国家で、海洋の湾曲が発達しており、水深も深くて港湾の開発に於いて有利な地理的条件を備えている海岸線の総延長は16,856.7kmであり、この中で南韓全域が占める延長は12,788.7kmで、全体の76%を占めている。地域別海岸の特徴を見れば東海岸は屈曲が少なく、単調であり、清い水と深い水深を維持し、海岸線の到る所に砂浜を成している。干満の差は極めて少ないが波浪は高く、海底の砂は常に漂砂の移動現象が甚しい。また、東海岸は南海岸に比べて波浪による波力が大きいので外郭施設費がものすごく要る反面、海底地質が良好で、接岸施設費が比較的少なく、埋没量が少なくて維持浚渫費が少なく要る。

西海岸は湾形成の屈曲が極めて甚しく水深が浅く、波浪は弱いが海底地質は泥土が深く堆積されているため、軟弱な地盤での接岸施設構築は工法に多くの

問題を孕んでいる。

そのほか西海岸は干満の差が甚だしく仁川港と同様の閘門式港湾の建設が必要であり、階段式物揚場及び浮棧橋を利用する為、特殊施設の建設が要求されるようになった。

南海岸の特性は東西海岸の中間型と言える。季節風の進入路である大海に接しており台風が南海岸を通過する頻度が多いが、散在している多くの島嶼により其の力が減少されるため、東海岸に比べて外郭施設費が少なくかかり、海底地盤は多少泥土質の発達した所があるが、一般的に岩盤の深度が浅く潮差もまた少ない方で、接岸施設の築造が容易である。

このような各海岸の特殊性に応じて港湾開発は南海岸が比較的早くスタートしたとみることができる。

近代の初期港湾建設の様相は施設の整備にあった。

このような整備は日常の戦争準備遂行と共に加速化された。

しかし、8・15解放後、韓国港湾施設は其の半分ぐらいが既に老朽した旧式施設で、それも6・25動乱により約45%の接岸施設と90%の陸上施設が破壊され、港湾の機能は麻痺され引き続き政局の混乱期における港湾の投資は皆無であり、港湾建設の空白期をもたらせた。動乱以後また政治的状況の混乱が生じたが、政局が安定し港湾開発の基盤を造成することになったのは一次経済開発5カ年計画の社会間接部門として港湾開発計画をねることによってスタートしたが、この後にも継続的経済開発計画による港湾部門の投資が重要な位置を占めてきたのである。1966年を起点として1974年までの港湾開発を港湾発展のための現代化の分岐点として韓国港湾発展の新紀元を画した。其の後4次及び5次経済社会発展5カ年計画（1977～1986年）により世界的水準にまで向上し、現在全国の海運港湾現況は次の通りである。

表1 全国港湾総貨物輸送実績

単位: Ton

区分 年度別	総計	沿岸貨物	輸出入貨物								
			合計			國籍船			外國船		
			輸入	輸出	計	輸入	輸出	小計	輸入	輸出	小計
1976	69,289,337	13,531,982	41,446,675	14,310,680	55,757,355	12,222,135	6,398,801	18,620,936	29,224,540	7,911,879	37,136,419
1977	84,127,972	15,815,558	51,498,037	16,814,377	68,312,414	19,103,823	7,326,856	26,430,679	32,394,214	9,487,521	41,881,735
1978	94,709,200	16,827,080	61,843,383	16,038,737	77,882,120	30,517,536	8,898,614	39,416,150	31,325,847	7,140,123	38,465,970
1979	109,578,886	18,759,212	72,991,945	17,827,729	90,819,674	34,604,365	10,172,428	44,776,793	38,387,580	7,655,301	46,042,881
1980	112,886,350	18,851,459	71,352,567	22,682,324	94,034,891	30,673,107	11,958,247	42,631,354	40,679,460	10,697,077	51,376,537
1981	127,158,103	21,837,155	79,023,958	26,296,990	105,320,948	29,581,921	12,589,028	42,170,949	49,442,037	13,707,962	63,149,999
1982	134,487,837	25,981,289	80,937,991	27,568,557	108,506,548	38,178,084	13,281,103	51,459,187	42,759,907	14,287,454	57,047,361
1983	146,785,292	28,600,358	88,905,484	29,279,450	118,184,934	42,200,808	13,508,158	55,708,966	46,704,676	15,771,292	62,475,968
1984	157,051,055	31,314,846	95,118,863	30,617,346	125,736,209	44,554,868	13,589,904	58,144,772	50,563,995	17,027,442	67,591,437
1985	166,746,079	33,735,695	101,111,626	31,898,758	133,010,384	49,014,531	13,784,741	62,799,322	52,097,045	18,114,017	70,211,062

(資料) 韓国港湾協会誌「港湾」1986年, 6月号

表2 全国港湾船舶(入)出港実績

単位: 隻

年度別	外 航 船		沿 岸 船		合 計	
	隻 数	総 屯 数	隻 数	総 屯 数	隻 数	総 屯 数
1976	16,991	60,691,266	61,509	19,772,685	78,500	80,463,951
1977	17,125	72,875,198	69,683	23,785,857	86,808	96,661,055
1978	18,636	85,160,037	79,002	27,316,364	97,638	112,476,401
1979	20,117	102,737,674	79,996	30,779,895	100,113	133,517,569
1980	19,197	104,258,218	73,984	30,714,681	93,181	134,672,899
1981	20,238	121,245,678	76,457	31,845,222	96,695	153,090,900
1982	19,914	137,601,161	80,284	34,343,103	100,198	171,944,264
1983	19,858	152,158,489	83,459	40,944,865	103,317	193,103,354
1984	19,910	163,723,285	85,997	42,991,137	105,907	206,714,422
1985	20,391	179,286,022	88,312	47,405,632	108,703	226,691,654

(資料) 韓国港湾協会誌「港湾」1986年, 6月号

表3 全国旅客船舶輸送実績

年度	合 計		外 航 船		沿 岸 船	
	旅 客	貨 物(トン)	旅 客	貨 物(トン)	旅 客	貨 物(トン)
1976	6,057,332	444,034	63,083	147,331	5,994,249	296,703
1977	6,791,015	474,914	53,715	174,718	6,737,300	300,196
1978	7,790,320	557,993	62,727	210,572	7,727,593	347,421
1979	7,972,471	664,093	43,484	201,406	7,928,987	462,687
1980	8,620,658	603,146	40,665	224,598	8,579,993	378,548
1981	9,281,144	630,583	51,236	262,160	9,229,908	368,423
1982	9,658,914	676,573	56,464	203,365	9,602,450	473,208
1983	9,034,380	804,057	55,589	317,850	8,978,791	486,207
1984	9,437,517	843,238	66,669	426,707	9,370,848	416,531
1985	8,598,994	945,916	65,127	502,365	8,533,867	443,551

(同)

2. 韓国に於ける海運港湾行政

3次に亘る経済開発計画期間中成功的な経済発展の成果に基づいて政治経済、社会等各部門での和が政府と国民が一致し努力した結果、飛躍的な発展により、国力培養の加速化をもたらした。其の中で海運港湾も一つの重要な部門を占めるようになった。

行政は選択であり、選択の如何によって行政は政策を転換することができる。行政機能を通しての港湾機能への国家介入は港湾経済に於いて不可欠のものである⁽³⁾。また近代の民主社会の有機的結合なくしては港湾機能の近代化は望められない。

したがって、国家の自立課題である輸出立国に対応した海運立国の意志を実現する為の韓国海運振興は自国船による輸出入商品の適宜運送と海運を通しての海外市場の多様化によって、我が商品の国際競争力を強化すべきであると言う意味に於いて海運振興の当為性と使命はもっと重要であり、切実に要請された。また海運の発展に伴いこれに少からず重要な事は港湾の発展である。

このためには港湾の開発・拡充と共に効率的な港湾の管理運営が中要であり、港湾管理は社会科学的接近にある総合的性格を帯びる⁽⁴⁾。政府はこのためにその間経済規模即ち物動量の急速な増加に対応した新たな港湾需要に備えて継続して港湾を建設し、あるいは整備・拡充してきた。港湾を開発するのに長期間の時日が要求されるばかりでなく莫大な財源がいるので、これの検進においては港湾それ自体だけでなく背後の関連経済条件も総合的に⁽⁵⁾判断するための妥当性、調査の実施等事前に慎重な検討をしてきた。韓国の如き立場よりみれば、海上物動量の急激な増加に伴う港湾開発は必然的な現象である。

港湾建設において港湾構造の決定は海上輸送制度が急速に変化発展するに伴い、港湾施設規模及び形態も世界の港湾発展趨勢の変化に伴い適応していかなければならないのである。海運港湾庁では先進する港湾建設の標語をかかげて港湾は船舶が適宜に安全に出入港し、港湾で貨物を揚積し必要な Service を提供できるようにするためには未来指向的⁽⁶⁾な港湾管理・運営主体

の効率的な港湾政策と港湾行政が必要であった。

このために諸国は自己の実情に適する港湾行政の運営形態を採用しており、韓国の場合は中央政府が港湾施設の管理・運営を担当し Service 部門は私企業が遂行するが、政府は公共性のため各種法令により間接的に規制・調整している。

また効率的な港湾行政の運営は管理運営体制に劣らず重要な事であって、埠頭の主要機能・施設である上屋荷役設備等運営施設の現代化と共にヨーロッパ及びアメリカ等先進諸国の新たな港湾運営情報を導入し、韓国の港湾行政運営の実情に適合するように施行している。

これによって政府は既に釜山港、仁川港、墨湖港、群山港等主要開発港湾に Container 設備等主要設備を現代化し、埠頭運営方式においても78年9月に第1段階開発事業の竣工による釜山港は、韓国で最初に指定荷役会社制度（Terminal operation company System）による埠頭の物量別、機能別に荷役作業を直接責任を負って遂行する現代的な港湾荷役方式を採択したのであり、今後この成果をみて他の港湾にも拡大実施する予定である。

こればかりでなく、先進港湾の情報のために既に先進港湾と韓国の主要港湾との姉妹血縁を通して相互の情報を交換しており、新たな技術を習得するため港湾運営要員を先進国の港湾に数回にわたり派遣し訓練を行っており、今後もし引き続き行うつもりである。

前述韓国海運港湾管理につき概括的に考察した通り、海運港湾の重要性の役割は今後もっと増大するだろうし、これによって海運港湾行政の強化も必然的な現象で、海運港湾庁の創設の所以もここにある。

今まで港湾計画に対する認識は主に港湾の物理的施設の投資に傾いていたため、港湾運営及び管理の重要性が相対的に等閑視された。

もし港湾施設に対する投資財源が無限であるとすれば、継続的施設投資が可能である。しかし投資財源が限定されているので、優先順位が高い事業に追われて多少混雑現象を示すとしても、既存施設の効率的な運営管理が必然的である。したがって、合理的な港湾運営管理体系を確立することによって大規模の新規施設投資がなくても港湾機能を円滑に遂行できる方案を講築すべきで

ある。

この運営管理は行政的な側面と技術的な側面より考えられるが、前者は海運港湾庁の主機能として船舶及び港湾関連業界の行財政的支援、港湾運営管理要員の教育訓練、適正料率の策定、港湾施設の効率の利用、誘導、各種関連法規の整備等が含まれ、後者は船舶の種類及び形態の技術的变化、貨物輸送及び荷役方法の改善等が含まれている。

このように施設投資以外の運営管理的な側面を改善することによって、港湾機能を拡充できる効果を図るべきである。

海運港湾庁の発展過程は次の通りである。

1952年11月10日大統領令第726号により大統領直属審議機関である海事委員会を発足し、国家の海運政策がその方向に求援するようにみえたが、政府の海運政策を具体的な海運補助政策にしたがって具現できなかった。

1955年2月17日に海務庁を創設し国内通商補助手段として運輸行政に転換した。しかし1961年10月2日「5.16革命政府」の第11次機構改革によって海務庁が解体し、海事行政は多元化したが、これは海運、造船、港湾の独自の成長を期するものであった。

海運局と施設局の標識課は交通部に、海運局の造船課は商工部に、施設局は建設部に、水産局は農林部に、海洋警察隊は内務部にそれぞれ分散移管した。

1967年1月31日海運振興法を制定し、1967年2月28日法律第189号により公布した。

この海運振興法は、1959年3月より実施してきた自国貨自国船主義であるウェイバー法 (waiver)⁽⁷⁾ 制度を主要内容として国内海運を振興させるためのもので、外航政策を度外視した内航政策の実現である。

すなわち海運振興法の制定を対外貿易の補助手段としての転換を意味する一步前進したものであるが、反面、独自の海運発展を意味するものであるとすれば、後退を意味するものであると言える。

このような渦中の下に、造船産業は造船産業なりに1973年第1次石油波動の前後まで独自の輸出産業に開発された。

このような状況の下に、1976年3月13日港湾庁が交通部の外庁として発足することによって海運行政と港湾行政が一元化した。

次いで、1977年12月港湾庁が海運港湾庁に改称され、現在に至っている。

3. 海運港湾行政の電算化

行政の電算化は行政の科学化のためのものであって、行政情報の生産と伝達及び管理を効率的に遂行する方法であると言える。

組織の沿革

1976年3月、海運港湾庁発足の時、電算担当官室の設置。

1976年7月、海運港湾業務電算化の妥当性調査。

1970年2月、政府行政電算化基本計画に船員、船舶、港湾企業会計業務を含む。

1981年1月、コンピューター機種選定及び港湾統計開発用役（KAIST）

1983年5月、電算化設置（NEC 250/60 1基、NEC 100/85 3基）

1984年6月、資料入力開始、船員資料。

1985年4月、釜山、仁川庁電算機設置（NEC 150/75 各1基）

1985年12月、馬山、木浦庁電算機設置（NEC 150/75及びNEC 100/85）

電算化目標及び基本方向

行政電算化目標は⁸⁾、事務の自動化を推進し行政情報網を構成し迅速な行政処理を可能にするのは勿論、情報資料の共同活用体制を構築することによって行政の信頼性を確保し奉仕行政を積極化する。

そして電算化の基本方向は行政業務の電算化基本計画にしたがって自治体要員により段階的に業務を開発し、専門性を高度の技術を必要とする業務は専門機関に用役・依頼するようにし、中央集中処理方式（OFF-LINE）を現地即時処理方式（ON-LINE REAL TIME）に発展する。

業務開発の効果

① 龐大な資料を効果的に維持管理することによって火災、紛失等の災難の予防と能率的な中央集中管理が可能になる。

② 地方庁のあらゆる所で、請願業務を即時処理することができ、正確な資料を迅速に提供できる。

③ 正確な統計を作成し、手作業によっては作成不可能な各種情報資料を生産することによって多様な政策資料を提供できる。

④ 俗造、変造等不法行為及び不条理発生を事前に予防することができ、行政の信頼度向上に寄与できる。

⑤ 資料の生産の増加にしたがって、事務費増の要因を顕著に吸収できるので予算節約に寄与できる。

業務開発の実績

1985年12月現在までの業務開発実績、船員管理、船舶管理、港湾統計其の他の順に記述すると次の通りである。

船員管理：1982年1月に新規船員手帖発給者に新手帖番号を賦与することによって全地方処理手帖番号の統一を期すると共に、検証番号をあたえることによって俗造船員手帖を早期発見できるようにした。そして1983年4月に約13万名分の既存船員手帖所持者の手帖番号を新番号に全部更新し、1983年11月に船員手帖交付申請書等10種を電算書式に代替施行し、1984年6月、船員に関する電算資料入力を開始した。

1984年6月、海技士免許交付申請書等4種を電算書式に代替施行し、1985年2月には海技士に関する資料入力を開始した。

このように業務開発の結果、船員に対する手帖交付事項、乗船経歴、海技士免許交付事項等の照会が可能であり、釜山、仁川地方処はオンラインを開始することによって現地で直接資料の照会が可能になった。（1985年12月1,132,000余件の資料入力）

船舶管理：1984年5月、地方庁登録船舶を全部調査し、同年7月、登録船舶に新番号を賦与し全地方庁登録船舶番号の統一をすることができ、検証番

号を賦与し偽造船般番号索出及び船績港移動時の追跡が可能になった。そして同年10月、番号交換船舶の登録事項を入力開始し、1985年1月、船舶登録申請書等9種を電算書式に代替施行し、同年9月船舶登録申請書等電算書式を入力を開始した。(1985年12月、20,000余件の船舶諸元入力)。

1985年12月現在、登録船舶管理業務

Master File を構築し統計作成プログラム開発等を完了し、運般免許管理のための電算書式は1986年3月から施行予定である。

港湾統計：1982年7月、国内1、2種港湾に対するコードを設計施行し、1983年5月には旅客船舶送実績を電算処理し、同年10月、海運業界コードを設計施行した。次いで1984年5月、船舶入出港申告書等2種を電算書式に代替使用し、同年10月、貨物品目の再分類及びコード化を施行し同年7月、一般貨物搬出入申告書等2種を電算書式によって施行した。

また、1985年1月より統計資料の入力を開始、船舶入出港統計、港湾別貨物入出港統計、航路別貨物及び船舶入出港統計、国家別貨物輸送実績、内航船舶及び貨物入出港実績等統計を生産中である。

そのほか外航船舶運航動静把握、貨物輸送実績統計作成、給与計算、歳出予算再配分、船員職業生活意識構造設問書分析等、海運港湾行政業務を電算開発し業務に適用している。

4. 情報管理体制の確立

現代は国際性が強い時代である海運も海外の各種情報を迅速に収集し判断しなければならない。

したがって、港湾運営の生産性増大は港湾情報管理体制の確立と不可欠の関係にある。⁽⁹⁾

港湾の生産性は現代化された港湾施設の効率的かつ経済的な管理運営により左右され、このような管理能力を後押しすることが港湾情報管理体制であるからである。港湾情報管理体制 (Port Management Information System PORTMIS) を要約すると、『港湾施設の効率的な管理運営のため港湾管理

機能を構成する組織と業務間必要な情報（船舶情報，貨物情報，港湾施設情報）は迅速且つ体系的に伝達処理する情報システム』であると言える。

このような体系が確立すれば港湾管理者は入出港船舶の動静管理，船座状況及び貨物流通過程を迅速に把握できるばかりでなく，現在港湾施設がどの水準で活用されているかを分析することによって将来，開発需要の測定を可能にする。海運港湾庁は具体的な推進計画として1986年～1988年期間を「PORTMIS基盤造成」時期に定め，国内研究機関と先進国の専門用役業界と合同によって用役を実施，現港湾運営体制に対する全般的な診断評価及び先進港湾の情報管理技法を比較・分析し計画している。

複合一貫輸送体制の確立

複合一貫輸送体制（Intermodal Transport System）とは『2以上のほかの輸送手段を有機的に結合し，荷主の門前で受荷人の門前まで一貫的に輸送することによって全輸送区間の責任と運貨の一貫性を維持する輸送体制』であって，国民経済的視点では総輸送費用を最小化し，Service を極大化する総合最適輸送システムであると言える。

このような視点から港湾を海上輸送手段との Connecting Point と言う側面だけでなく，複合運送体系上陸口での始発点と言う側面より考察することによって，総経済的な視角から各輸送手段内の連繋性と補完性を如何に適切に配合するかと言う案を模索する必要性がある。¹⁰⁾

釜山港の3段階事業はこのような連繋輸送体制を構築する好機会となり，BCTOCと貨物基地を連繋運営する方案が慎重に検討されなければならない。韓国で輸出入するコンテナ貨物の約30%がソウル／釜山間輸送されるにもかかわらず，京仁地域に適当な Inland Depot 施設がないので釜山地域 CY に貨物が長期間放置される非効率性がもたらされている。このような現状は釜山港の立地条件に港湾背後地が不足している実情を考える時，至急解決されるべき課題である。したがって京仁地域貨物が釜山に荷役された後には直ぐ鉄道または道路に輸送，釜山ターミナルで装置，通関後，荷主に引渡される一貫輸送体制がBCTOC／釜山ターミナルの連繋運営の視点よ

り、考慮されなければならない。

このような連繋運営体制が確立されれば、海運港湾庁は釜山ターミナルを港湾施設の延長として活用することによってコンテナ貨物の迅速な流通及び施設投資費用節減を期することができ、鉄道庁の鉄道輸送分担率を高めることによって輸入の増大を図ることができ、国民経済的側面においては、貨主の二重費用節減と高速道路交通渋滞及び道路維持補修費節減を期待することができる。

国際複合運送に対する対応

国際貨物流通に関連している企業は以上の如き環境の下、どうしても市場に適合する複合運送サービスを開発し其のシステムを商品化して行かなければならない。

(1) 経営の姿勢

総合流通企画を目標として業種を超越した国際複合運送業者としての姿勢が要請される。門前／門前間の流通システムを最も合理的に市場に適合するように改革して行く姿勢が必要である。

(2) 大規模経営

Container Operator に特に指摘しておきたいことは大量集貨、大量輸送の重要性をとりあげることができる。

大量集貨と大量輸送は、container 船の大型化、ターミナルと dopot, containerの稼働率向上とコスト節減をもたらす。

大量取扱いは内陸輸送の volume rate の確保と管理費の削減に直結するからである。

運営規模を大きくすることは低コスト実現の前提になる。

(3) 流通関連情報の蒐集と管理

各地域別輸送機関と其の料金、諸費用、輸送条件、制限、関税、其の他の法規則等の流通情報を重点的且つ組織的に蒐集・管理し、自社セールスマンと荷主の相談に応じる体制が必要である。

(4) 流通業務の専門家養成

海陸空の流通専門コンサルタントを養成しなければならない。

(5) 複合運送ネットワークの構築

各方面別に自営、あるいは協業を通して最も迅速且つ低廉な door to door のルートを維持できる組織網の確立が必要である。

(6) コンピューターネットワークの構築

コンピューターシステムはどこまでも流通システムを支援するにすぎず、システムそれ自体ではない。

しかし、規模とネットワークが拡大するにつれてこのコンテナシステムは営業と管理の両面から威力を発揮するものである。

5. 広域開発計画の必要性

広域開発計画の必要性は港湾の開発計画を樹立する場合、其の規模の決定に最も基礎的な作業であると言えるのは、海上物動量に対する予測としてその期間は10年～20年に設定するのが一般的である。

しかし予測した物動量により10年或は20年後を目標年度とする開発規模を設定する場合、其の後の規模を予測しない。中期的計画にならざるを得ず、急速な物動量の増加に伴いやむをえず新たな計画を樹立することによって莫大な経済的、時間的損失をもたらす例を多く見ることができる。そればかりでなく確定した港湾開発計画を土台として隣近地域に工業団地及び住居地が既に開発されている場合、新たな港湾拡張計画は困難に陥ることになる。即ち港湾開発に適切な立地条件が既に他の目的に利用されてしまったのである。諸側面の展望を通してわれわれは広域開発計画の樹立が国家の百年大計として不可欠な要素であることを知ることができる。¹¹⁾

既ち、自然的に賦与された良好な港湾立地条件を有効に適切に活用するために既存港湾を中心として立地条件、背後都市、勢力圏、輸送条件、及び隣近港との関係等を考慮しなければならない必要性が切実である。

港湾の広域開発計画樹立事例は、世界的に海運が発達した国家の場合を見ると、以前から港湾開発に努力し天恵の立地条件を活用、大規模の良港を發展

させてきた。

これら先進国は、既に以前から既存港湾に対する広域的開発計画及び整備計画を樹立することによって増加する港湾需要に対応し容易に港湾施設を拡張している。例えば日本の場合、1967年、東東湾と大阪湾の規模を見ると、6港湾（木更津港、千葉港、東京港、川崎港、横浜港、横須賀港等）海岸線の長さ約160kmに亘る広大な区域を港湾用地、工業用地、都市再開発用地等に区分し総合的計画を立てたのであった。

このように広域開発計画は国家先進化及び海運においての国家百年計画のための作業として看過できない重要性をもっている。したがって既存港湾（釜山港、蔚山港、浦項港、馬山港、麗水光陽港、木浦港、群山港、済州港等）を中心とする港湾広域開発計画が至急樹立されるべきであり、港湾背後地の都市計画樹立においては港湾開発計画が優先的に充分に考慮されるべきである。三港三湾経済は国際性と規模の龐大性とくに国民経済的次元で政府が介入し、¹⁰⁾ 総合的計画が樹立される必要があると言うべきである。

港湾の長期開発展望は韓国の海上物動量の推移をみると、1985年には施設所要貨物量が、137百万トン、1986年には、155百万トン、1991年には、230百万トン、2001年には380百万トンに予測され、1985年に比し約3倍程度増加する展望であり、施設拡張可能能力を考慮しても施設の不足がもっと深化する現象を示している。

したがって釜山、仁川、蔚山、木浦、済州港をはじめとする既存主要港湾は港湾需要にしたがって開発限界まで拡張し、其の他の港に対しても貨物量の増加、地域住民の便宜、漁業支援、観光開発等必要に応じて継続的に開発投資を施行すべきであり、このほか既存港湾の機能施設の拡充と既存施設の改良を通して港湾運営効率の向上と現代化を図るべきである。1991年韓国の港湾需要は3億トンを超え現在の約1.6倍になると推定される。したがって、1990年代港湾需要と将来、対中共との交易可能性に備えて国際的規模の新港湾開発の必要性が漸次台頭している。

海運港湾庁では、2001年に物動量380百万トン进行处理するため既存港湾の

開発限界点まで最大限拡張しても約38百万トン処理の港湾施設が不足するのを考慮し、新港湾立地決定調査を光陽、群山（古群山島）、安井、木浦、落東、江口等6地域に対し調査中である。

港湾は国際交易の関門であり、また産業及び経済活動の基地としての役割は国家発展に至大な影響を及ぼすので、将来港湾開発は海上輸送手段の発展及びほかの内陸交通手段と並んで連繋発展させて行かなければならず、1980年代、1990年代、新港湾建設のための今後国内外経済条件変化と国際情勢に対応できる具体的な基本計画を樹立しなければならない。

注(1)金 在河：「韓国海運・港湾の政策論的考察」『韓国港湾経済学会：No 2』, 1985, p.191。

(2)北見俊郎：『都市と港』同文館，1976，pp.238～239。

Brysson cunninghan, port Administration and operation, (Chapman & Hall, Ltd), 1925, pp.30～39.

(3)Johon Rowse: "solving the Generalized Transportation problem", vol. 11. 1981, pp.119～127.

(4)J. G. Baudelaive, Port Administration, vol. 1.11. delft, Netherlands, 1976, pp.1～95参照。

(5)W. Alonson: Location theory, in Regional Development and planning (eds J. Friedman & W. Alonson) MIT Press, pp.78～106.

(6)J. H. Bird and F. F. Pollock, The future of seaports in the European communities, Geographical Journal, No144, 1978, pp.23～40.

(7)国籍船不就航証明発給制度，状況と与件について国際船の積取権を放棄する内容の証明書発給制度。

(8)金 光得：「海運港湾行政の科学化」『海運港湾』海運港湾庁，1986年春号，pp.20～22。

(9)李 恒圭：「港湾管理運営の現代化」『海運港湾』海運港湾庁 第11巻 第1号巻77号，1986，p.33。

- (10) 李 恒圭：前掲書，p.34。
- (11) 丁 灯：「主要港に対して広域開設計画の必要性」『港湾』韓国港湾協会，1986，2月号，pp.79～80。
- (12) 北見俊郎：「『港湾政策』の形成と課題」丘書房，1985年参照。

＜参考文献＞

一、韓 国

1. 丑墀鏡：「海運論」法文社，1982。
2. 孫兌鉉：「韓国海運史」1981。
3. 金正浩：「韓国海運の戦略産業の為の実践的政策」月刊海運韓国，1980，8月号。
4. 李新雨：「最新綜合海運」教学社，1977。
5. 金在河：「港湾機能の西海地域開発一事例研究を中心に」韓国港湾經濟学会 學術誌，No 1，1985。
6. 尹相松：「海運論」韓国海事問題研究所，1985。
7. 韓国海事問題研究所：「現代韓国海運發展40年史」1984。
8. 海運港湾情報センタ：「海運実務講座」同センタ，1982。
9. 韓国生産性本部：「海運開発の為の綜合対策研究」1970。
10. 韓国海運技術院：「海運統計要覧」
11. 海運港湾庁：「海運港湾の理論と實際」1980。
12. 海運港湾庁：「韓国海運港湾史」1977。
13. 海運港湾庁：「李刊」「海運港湾」1980～1986。
14. 韓国港湾協会：「港湾」
15. 韓国船主協会：「海運年報」1981～1986。

二、日 本

16. 北見俊郎：「『港湾政策』の形成と課題」丘書房，1985。
17. 市来清也：「港湾管理論」成山堂書店，昭和58年。
18. 和泉雄三：「港湾行政」成山堂書店，1973。

19. 米山 譲：「発展途上国の経済発展と港湾の役割」港湾経済研究：No.21, 日本港湾経済学会，1974。
20. 柴田悦子：「港湾における公共性の再検討」海運経済研究：No. 7，日本海運経済学会，1985。
21. 鈴木 暁：「現代の海運」税務経理協会，1978。
22. 北見俊郎：「港湾研究の学的形成」港湾労働経済研究：No. 9，港湾労働経済研究所，1985。
23. 荒木智種：「港湾機能と情報コミュニケーション」港湾流通，1984。
24. 「日本港湾経済学会：年報」

三、欧 州

25. H. Shehli : Principle of Port Administration port management Textbook, Bremen, 1978.
26. M. Yoshimura : Port Roles in the Regional Development, 윤수현, 윌리엄, 1981.
27. B. Nagorski : Port Problems in Developing Countries, IAPH. Japan 1972.
28. R. H. Gilman, Planning a Port …… A Focal Point of Transportation, New York 港湾庁，1955.
29. UN, Port Development ; A Handbook for planning in developing countries, TD/B/C., 4/175. New York, 1978.
30. The National Union of Seamen of Great Britain, Flags of convenience, 1982.
31. Fairplay, Agreement in Principle reached at UNCTAD, July 25, 1985.