

韓国視察調査・報告書。

1・韓国江原道東海（ドンヘ）港・視察調査報告

東海港の様子①



東海港の様子②



東海市概要

人口：101048人

世帯数：36445世帯

面積：180.07km



東海港概要

(説明：国土海洋部港湾庁東海事務所広報係長・金氏)

◎東海港の特徴

5万トン級の船舶の出入港および荷役可能な水深確保

水深：10～14m

広い野積み場

船舶出入港の直前まで船籍可能

埠頭背後に広大な敷地確保

- 北坪産業団地 783千坪(2,587千㎡)、物流流通団地 12万坪(396千㎡)

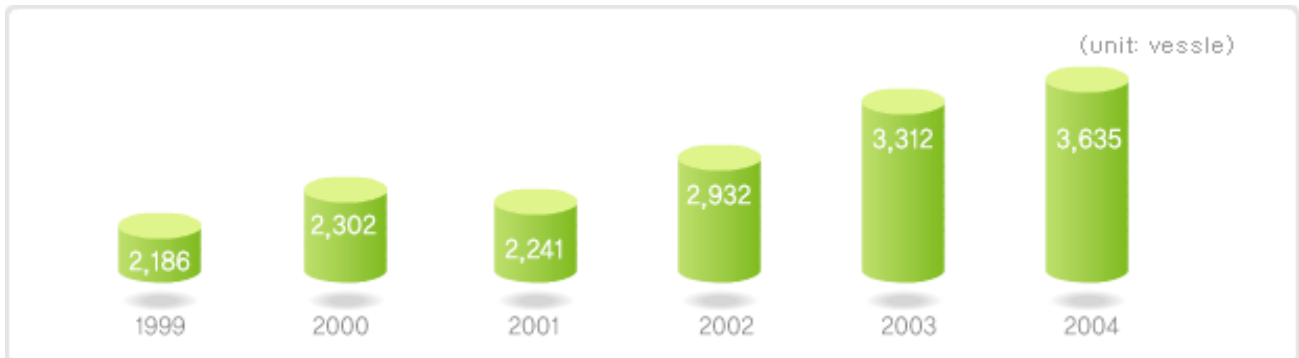
対北方航路と環東海圏の中心にあり、コンテナ輸送港として最適地//出入港船舶の安全な航海誘導のための官制施設運営、Port-Misを連繫し港湾運営情報を交換



1: Total volume of material mobilization



2: Statistics of incoming and outgoing vessels(1999-2003)



* 1979年に開港された港。5万トンバースが5、1万トンバースが15。(規模は舞鶴港と同程度。しかも舞鶴港同様二つの港から成り立っており軍港も兼ねている。東海市と舞鶴市の人口もほぼ同じ)。

* 貨物量は2007年で約2200万トン(境港で約500万トン)。

セメントが最も多く、そのほか原油、石炭、木材などが主な貨物。特にセメントはアメリカ/東南アジアなどに多く輸出されている。

* ロシアからは原木、石炭、カニが中心。(ロシアが来年から原木の輸出関税を大幅(80%増)に上げる為、境港・浜田港同様に輸入の大幅減が予想される。日本とはセメント以外の貿易はほとんどない。)

* 2008年1月からポストーチニイ（ナホトカの新港）港との間で定期コンテナ船（15000トン、20‘コンテナ換算で900個積）を週一便就航させた。輸出品目は鉄鋼製品、中古自動車、食糧品などだが、まだ決して多くない。しかも輸入品はほとんどない。

* 現代グループが1998年から始めた金剛山（北朝鮮）向け観光船は現在は中止となっている。（軍事境界線を越えての陸路に切り替わった）

* 今後は、釜山、仁川に集中しているコンテナ貨物の一部を取り込む事。

北朝鮮との物流拡大、ロシア／日本との貿易・観光拡大を目指したいとの事。

1) 境港／ウラジオストック／東海 新規航路開設計画の展望

* 貨客船（コンテナ貨物と観光客両方）を週1便就航させる計画だが、東海／ウラジオ間の貨物は将来的にも決して多くを望めず、且つ境港／ウラジオ、境港／東海間のコンテナ貨物に至っては現状皆無に近く、今後も日本側が両地域に投資を伴う企業進出を行わない限り期待できない。（高級食料品の輸出では物量的にとっても無理。）

* 現在でも、境港も浜田港も釜山港経由のトランシップでポストーチニイ・ウラジオとは結ばれており（浜田港は週1便、境港は週3便、釜山／ポストーチニイ・ウラジオは月に40便）、コンテナ貨物に関しては新規航路の必要性は考えられない。

* 従い、観光客誘致が鍵となるが、ロシアからの観光客は期待できず、東海／境港間の観光客誘致が鍵となる。江原道束草（ソクチョ）市とロシア／トロイツア（旧名：ザルピノ）港を結ぶ定期貨客船（東春フェリー、12000トン）が韓国人観光客の白頭山観光を目玉にして成功している例もあり、観光分野での対応次第では成功の可能性が全く無いとは言えない。



束草から出港する定期貨客船、東春（ドンチュン）フェリー