

韓国東海岸港湾の現状

ERINA調査研究部研究員 宮崎 博人

1. はじめに

韓国は日本と同じく資源に乏しく、資源や部品を輸入して製品を輸出する貿易立国として成長してきた。経済活動で発生する貨物のほとんどは海運により世界各地と結ばれており、その窓口となる港湾は重要な施設である。

産業は輸出入が容易な港湾の周辺に集積しやすく、特に重厚長大産業を中心として港湾の成長とともに臨界工業地帯へと発展していった。近年、貨物のコンテナ化が進み、機械製品から食料品まで多様な貨物に使用されている。そして、それは貨物を取扱う港湾を大きく変化させている。

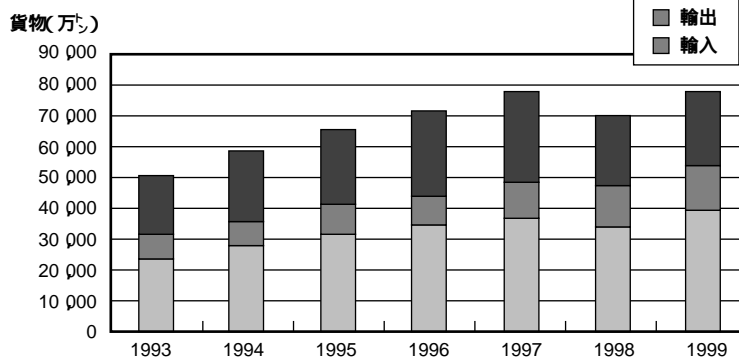
今回、私は日本との関わりが強い韓国東海岸の港湾を訪れ、その現状と急増するコンテナ貨物への対応について調査を行った。

2. 韓国の港湾概況

韓国の港湾貨物取扱量は、1993年の50,733万トンから1997年には77,418万トンへ1.5倍に急成長した。しかし、アジア金融危機による経済の停滞によって1998年には輸入量が減少、70,100万トンまで鈍化をみせたが、経済の急速な回復により1999年は77,503万トンと過去最高に達した。(図1)

1999年の貨物取扱量から5大港とされるのは、蔚山港(15,111万トン、全体の19.5%)、光陽港(13,105万トン、16.9%)、仁川港(10,822万トン、14.0%)、釜山港(10,775万トン、13.9%)、浦項港(4,904万トン、6.3%)であり、この5港で韓国全体の約70.6%を占めている。これらの港湾の多くは、隣接する産業立地や後背地の影響が大きく、取扱貨物は特徴的なものとなっている。(表1)(表2)

(図1)韓国港湾取扱貨物量



出所:韓国海洋水産庁統計年鑑

(表1)各港湾の取扱貨物実績

(単位:万トン(万R/T)、%,千TEU)

港湾名	基準年次	貨物量(コンテナを含む)				コンテナ貨物量	
		取扱量	輸出量	輸入量	国内向け	輸出入割合(%)	取扱量(千TEU)
釜山港	1997	10 664	4 311	4 305	2 048	80.8	5 233
	1998	9 643	4 964	3 213	1 465	84.8	5 753
	1999	10 775	4 848	4 454	1 472	86.3	6 310
光陽港	1997	11 670	1 209	7 453	3 008	74.2	19
	1998	11 496	1 708	7 203	2 584	77.5	59
	1999	13 105	2 009	8 273	2 823	78.5	417
蔚山港	1997	15 068	3 100	9 058	2 910	80.7	93
	1998	14 803	3 840	8 520	2 443	83.5	126
	1999	15 111	3 797	8 902	2 412	84.0	149
浦項港	1997	4 689	335	3 278	1 075	77.1	-
	1998	4 755	511	3 158	1 085	77.2	-
	1999	4 904	436	3 313	1 154	76.4	-
東海港	1997	1 815	109	430	1 275	29.7	-
	1998	1 542	227	330	985	36.1	-
	1999	1 707	407	356	942	44.7	-
束草港	1997	2	-	-	2	0.0	-
	1998	3	-	-	3	0.0	-
	1999	4	-	-	4	0.0	-

(出所)韓国海洋水産庁発表資料

(表2)各港湾の概況(1999年)

	釜山港	光陽港(注)	蔚山港	浦項港	東海港	束草港
港湾沿岸線(km)	202	N.A	106	30	21	1
バース数	230	N.A	154	43	15	6
水深(m)	5~15	3~41	4~27	4~19.5	6~14	5~10
倉庫保管能:上屋(千トン)	110	N.A	534	30	N.A	N.A
倉庫保管能:屋外(千トン)	159	275	1 071	1 940	N.A	N.A
貨物取扱実績(万トン)	10 775	13 105	15 111	4 904	1 707	4
コンテナ取扱可・不可				×	×	
コンテナ取扱実績(千TEU)	6 310	417	149	-	-	-

(出所)釜山地方海洋水産庁、麗川地方海洋水産庁、蔚山地方海洋水産庁、浦項地方海洋水産庁、東海地方海洋水産庁資料、韓国海洋水産庁統計年鑑1999。

(注)光陽港は光陽港と麗川港とに分れており統一された施設概要がない。

3. 東海岸港湾各港の概況

(1) 釜山港

釜山港は韓国第2位の都市である釜山広域市(人口約384万人、1998年)に位置し、「北港区」、「南港区」、「甘川港区」、「多大浦港区」から成っている。釜山湾にある「北港区」には国際旅客ターミナル、第1~8埠頭と中央埠頭、子城台(Jasungdae)、牛岩(Uam)、戩湾(Gamman)、神仙台(Shinsundae)の各コンテナターミナルがあり、釜山港の核となっている。「南港区」は魚介市場に隣接した漁港である。甘川湾にある「甘川港区」と「多大浦港区」には、内航貨物埠頭やシップヤード、セメント埠頭、甘川(Gamchun)コンテナターミナルなどがある。(写真1)



(写真1)釜山港

釜山港は1876年に開港し、1906年に本格的な埠頭建設が始まった。核となる第1~4埠頭が建設されたのは1944年である。第1、2次整備計画(1974年~1982年)により国際旅客ターミナルや子城台コンテナターミナルが建設された。次に第3次整備計画(1985年~1991年)として神仙台コンテナターミナルを建設、その後も急増するコンテナ貨物に対応するため、第4次整備計画(1992年~1998年)として戩湾コンテナターミナルが建設された。現在は隣接地に2001年の完成を目指して年間取扱量48万TEUを予定

する31万㎡のコンテナターミナルを造成中である。

今後は東アジアのコンテナハブ港としての地位強化のため、現在の釜山港から約20km西へ離れた加徳島にコンテナ21バースの新釜山港を2011年開港で計画中である。

釜山港の大きな特徴としては、取扱貨物がコンテナ貨物に特化している点である。1999年の総取扱貨物輸入量¹の81.6%、輸出量の92.2%がコンテナ貨物であり、韓国の全コンテナ取扱いの約90%を占めている。すでに東アジアのハブポートとしての実績を持っており、1999年には631万TEU(対前年比9.6%増)と世界第4位の取扱量を誇っている。総取扱貨物量の取引先を割合で見ると、北米が19.6%、続いて中国18.4%、日本12.3%、ヨーロッパ12.0%、南米10.6%、中米3.8%、その他23.4%となっている。

釜山港の5つのコンテナターミナルは、それぞれ運営形態が異なっている。最も古い子城台コンテナターミナルは、釜山コンテナ埠頭公社(BCTOC)という特殊法人であったが、現在は現代商船が所有する現代釜山コンテナターミナルとして運営されている。その他、牛岩コンテナターミナルは高麗海運専用であり、戩湾コンテナターミナルは現代商船、朝陽商船、韓進海運、大韓通運の4社がリースを受け運営している。神仙台コンテナターミナルは、釜山東コンテナターミナル(PECT)がBCTOCと民間の出資によって運営している。最も新しく1997年から稼働している甘川コンテナターミナルは韓進海運の運営である。

これらのターミナルの1999年取扱実績を見ると1998年に供用開始された戩湾コンテナターミナルが約140万TEUと最多の取扱をしている。(表3)

釜山港は北米路線、東南アジア路線等の東アジアの中継基地として利用され、中国や日本各地の港と定期航路²を持ち年々その機能を強めている。

このような釜山港の魅力はコスト競争力にある。荷役コ

¹ 釜山地方海洋水産庁資料

² 日本航路は大阪、神戸、名古屋、東京、横浜、福山、酒田、直江津、清水、泉北、鹿島、川崎、千葉、新潟、舞鶴、敦賀、富山、金沢、和歌山、秋田、大分、長崎、門司、細島、博多、下関、徳島、高松、松山、今治、苫小牧、石狩の32路線である。

ストは日本の半分、香港の2/3と言われている。また、貿易業務の自動化が進みコスト、サービス面でも強い競争力を持っている。韓国では1991年に「貿易業務自動化促進に関する法律」が施行され、貿易業務の情報ネットワーク化を推進した。これにより通関手続きの簡素化、流通の迅速化が実現し国際競争力を高めたのである。この実現には政府の主導により、管轄である関税庁と海洋水産庁のシステムを調整したことと、民間業者の協力によるものである。

(表3)釜山港各ターミナル取扱実績 (単位:千TEU)

	1995	1996	1997	1998	1999
子城台	1 593	1 697	1 808	1 228	885
牛岩			345	279	349
靑灣				886	1 398
神天台	1 262	1 313	1 452	1 195	1 177
甘川					436
その他	1 647	1 715	1 628	2 165	2 065
合計	4 502	4 725	5 233	5 753	6 310

(出所)釜山地方海洋水産庁資料。

釜山港の国際旅客航路としては日本の下関と博多、そして中国の煙台と旅客フェリーで結ばれている。下関～釜山間の関釜フェリーは、歴史も長く2000年に30周年を迎えた。この航路は個人貿易をするための乗客が多いのが特徴である³。就航する船はカーフェリーで、日本から乗りこんだトラックが直接韓国内へ乗り入れ、鮮魚などを仕入れ日本へ戻っている。

1999年の旅客数は、国際線が41万7千人（対前年比40%増）、済州島などを結ぶ国内線は108万2千人である。

(2) 光陽港

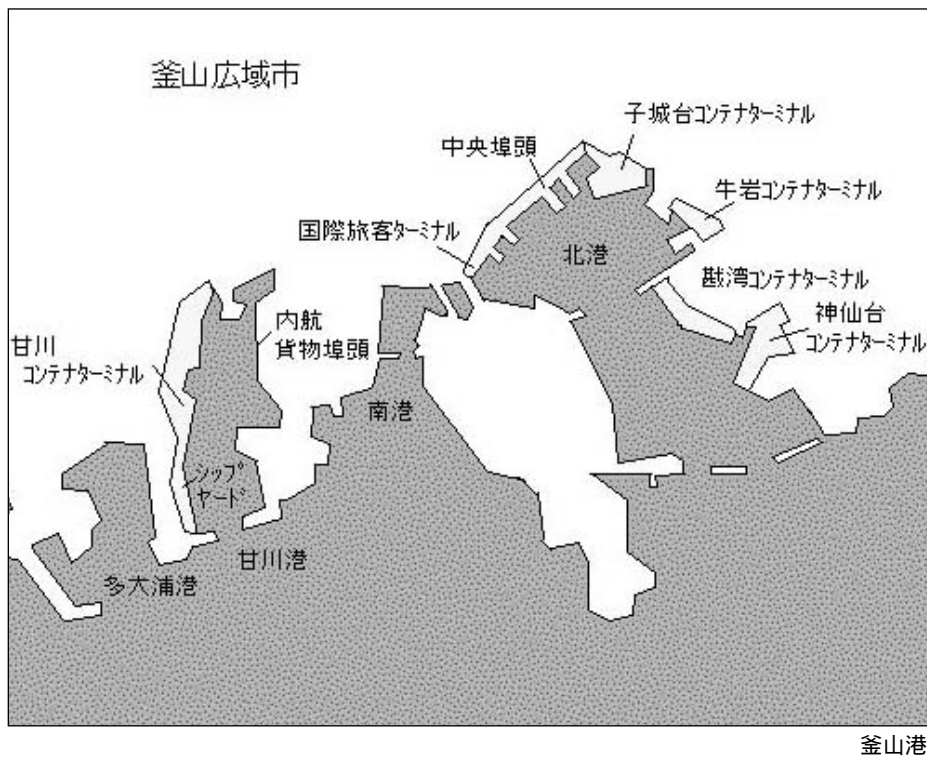
光陽港は韓国南海岸にある全羅南道の光陽湾に位置しており、浦項総合製鉄所（POSCO）の光陽製鉄所に隣接する光陽市側の港区と、光陽湾を挟み対岸の麗川石油化学工業団地のある麗川郡側の港区とに分れている。

光陽コンテナターミナルは光陽港区側にあるが、光陽製鉄所とは連動していない。釜山港からは西へ約200km離れており、南海高速国道利用で約150分かかる。

光陽港区の光陽市は人口約11万人であるが、光陽製鉄所のある光陽港一帯は、製鉄所の建設が始まった1981年まではただの漁村であった。

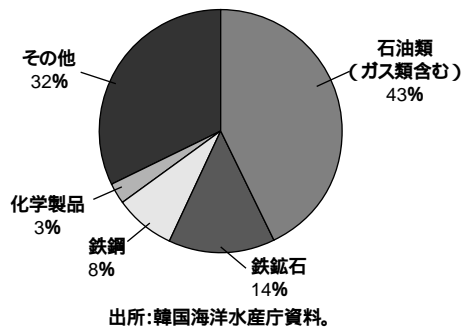
POSCOの最新施設を誇る光陽製鉄所はホットコイルの製造に特化し、世界一の生産量を誇る。光陽港の主要な取扱貨物である鉄鉱石と鉄鋼はこの製鉄所によるものである。

一方、麗川石油化学コンビナートのある麗川港区は、1923年に麗川港として開港された。その後、1974年に麗川産業団地の運営が始まり、現在はLG石油化学などを中心とする石油化学コンビナートを形成している。光陽港の取扱貨物の上位を占める原油や石油精製品は、麗川港区の石油コンビナート関連である。(図2)



³ 宮崎博人「日本、韓国、中国、ロシアの海陸周遊記」ERINA REPORT Vol.32、2000参照。

(図2)光陽港の取扱貨物内訳(1999年)



光陽コンテナターミナルは、釜山港と同じ韓国コンテナターミナル公団 (KCTA) が釜山港の代替機能を担う目的で建設したものである。(写真2)



(写真2) 光陽コンテナターミナル

KCTAによるコンテナターミナルは、面積84万㎡、年間取扱能力96万TEUとして1997年に完成した。当初は利用が進まず苦戦を強いられたが、現在は現代商船、韓進海運、大韓通運、世邦企業の4社が専用バースを借り受け操業している。1999年のコンテナ取扱実績は41万7千TEUで、2000年には約70万TEUを見込んでいる。

KCTAでは将来計画⁴として2段階に分けて整備を進める予定である。2007年までを第1段階として5万トン級を4バース整備する。最終段階の2011年には、さらに4バースを整備し、年間取扱能力を528万TEUと予定している。

このターミナルの背後には、第3セクター方式による工業団地の整備計画があり、2000年後半より整備着手する予定である。この団地には鉄道貨物駅が隣接しており、ソウルからのコンテナ貨物列車が1日4便運行されている。

道路アクセスについては、南海高速国道から光州広域市を経由した後、胡南高速国道を通して大田広域市、ソウルと繋がっている。同じく光州広域市を経由して大邱広域市へもオリンピック高速国道で結ばれている。2001年には光陽I.C.からコンテナターミナルまでの15.5kmが完成し、高速

道路と直結した利便性の高いターミナルとなる予定である。

光陽港の取扱コンテナの相手国は中国が主である。今後急増するであろう中国貨物は、ソウル近郊の仁川港での取扱が多いが、主に輸入が専門である。西海岸には他に主要港湾がないため、中国からの輸入貨物の増加に伴い、光陽港の重要性は増すのではなかろうか。



光陽港

(3) 蔚山港

蔚山港は釜山港より北へ約50kmの蔚山広域市(人口約103万人、1998年)にあり、太和川の河口港の「蔚山本港」と隣接するオンサン湾の「オンサン港」から成っている。外国貿易港として1963年に開港された。

蔚山広域市は韓国財閥である現代グループの本拠地であり、現代自動車、現代重工業、現代石油化学などを中心とした韓国有数の工業都市である。

河口の「蔚山本港」は、左岸に生産台数183万台の能力を持つ現代自動車や現代重工業などがあり、4万2千トン級の自動車運搬船が3隻接岸可能な自動車専用埠頭や造船ドックがある。旧港部分である右岸は内航埠頭と第1~7埠頭があり、第6埠頭は2万トン級を3隻接岸可能なコンテナターミナルとなっている。しかし、ガントリークレーンは無く、自走クレーン2台があるのみである。

右岸河口部分はSK石油化学のコンビナートを中心とする蔚山石油化学コンビナートがあり、原材料輸出入用の専

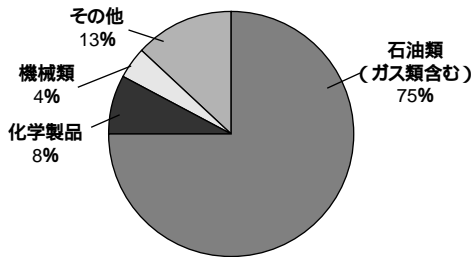
⁴ 韓国コンテナターミナル公団 (KCTA) 資料より

用埠頭を多く有する。

「オンサン港」は双竜石油精製の専用埠頭やコンテナターミナルがあり、背後にはオンサン工業団地が隣接している。

蔚山港の1999年取扱貨物量⁵15,111万トンの内訳は、外貿が84%を占め12,699万トン(輸入8,902万トン、輸出3,797万トン)、内貿が2,412万トンである。特徴としては、輸入は原油、精油、ガス類などの石油化学原料が多く、液体貨物が80%を占める。ここでは韓国の全原油輸入12,300万トンのうち、約7,000万トンを取扱っており、そのうち石油製品として2,300万トンが輸出されている。他にも自動車の輸出は韓国全体の43%、造船では38%を占めている。輸入はそれらの製造に必要な電機・機械部品が多い。(図3)

(図3)蔚山港の取扱貨物内訳(1999年)



出所:韓国海洋水産庁資料。

蔚山港のコンテナ取扱量は規模的には小さいが、1996年の4.7万TEUが翌年9.3万TEUに倍増し、1999年には14.9万TEUへと急増している。これは混雑する釜山港の代替によるものであり、釜山港へのフィーダー輸送⁶が多い。定期航路として日本航路が12路線、北米路線が22路線、中国路線が7路線である。

対応するコンテナターミナルは、「蔚山本港」の第6埠頭が手狭なためにバックヤードを拡張整備中であった。もう1箇所「オンサン港」の第5、6埠頭のコンテナターミナル



(写真3)蔚山港「オンサン港」コンテナターミナル

は2万トンと3万トン級コンテナ船の接岸が可能であり、1基あるガントリークレーンは2000年4月に導入したものである。(写真3)

当然、これだけの整備では釜山港の代替を狙えるものではない。蔚山港では2006年の供用開始を目指し、「蔚山本港」と「オンサン港」との間に2万トン級を6隻接岸可能な新港を計画中である。そのうち2バースはコンテナ船用のものでコンテナターミナルの計画もある。

蔚山港は釜山港に最も近く、その代替港としての可能性がある。しかし、韓国の石油化学、機械工業の中心にあり、韓国最大の貨物取扱量を誇る蔚山港は今後も工業港としての拠点機能を重視しているように思われる。

現在のコンテナ取扱貨物は、輸出の集荷地域を見ると蔚山広域市及びその近郊からのものである。貨物の新たな背後地として、264万㎡の新産業の工業団地や122万㎡の自動車関連専用の工業団地が予定されており、今後も地元地域からの貨物発生量は着実に増加するだろう。

現在の整備計画は、こうした地場で増加するコンテナ貨物に対応するための整備であり、広域的な物流を積極的に集約させ、蔚山港を物流拠点とすべき整備計画ではないようである。実際に高速道路で結ばれている大邱広域市、太田広域市、ソウルからの貨物は少ない⁷。

新港のコンテナターミナルの整備計画が、これら背後地との高速道路網を活かし、釜山港の代替としての集荷を促進させるものであれば、相当量の貨物増が期待されるであろう。しかしながら、蔚山港をコンテナ物流の拠点とする方策は、計画の概要からするとその順位度は低いように思われる。

(4) 浦項港

浦項港は蔚山港から60kmほど北上した浦項市(人口51万4,523人、1999年)に位置している。迎日湾の自然環境良好な港であり、慶尚北道と大邱広域市の海の玄関口でもある。

浦項港は1962年に国際港湾として開港され、1969年に浦項新港として韓国経済発展に大きく貢献した浦項総合製鉄所(POSCO)⁸と共に成長してきた。

浦項港は第1～6埠頭までをPOSCOが借受け専用化している。第1、2埠頭は最大25万トン船舶が接岸可能な原料埠頭となっており、主に製鉄原料の鉄鉱石、コークスなどが取扱われている。第3～6埠頭までが製品出荷埠頭となって

⁵ 蔚山地方海洋水産庁資料。韓国海洋水産庁統計。

⁶ 支線輸送、またはフィーダーサービスともいい、本船が直接寄港する幹線コンテナ船の主要港に発着するコンテナ貨物を自動車や鉄道、あるいは別便の小型コンテナ船で端末輸送を行うこと。この支線輸送用コンテナ船をフィーダーコンテナ船という。

⁷ 1999年のコンテナ輸出の内訳は、蔚山近郊からのもの75%、慶尚北道20%、慶尚南道3%、ソウル近郊2%である。

⁸ POSCOは1968年に国策企業として設立されて以来、日本の新日本製鉄からの技術協力により成長し、1998年から粗鋼生産世界1位となった。1979年に株式会社化、2000年10月に韓国産業銀行が保有していた株式の売却により完全民営化されている。



蔚山港

おり、年間合計533万トンの荷役能力を有する。第7、8埠頭は一般埠頭で埠頭運営会社が運営しており、主にくず鉄や一般貨物を取扱っている。

1999年の貨物取扱量⁹4,904万トンの内、3,750万トンが外貿によるもので、残りの1,154万トンは内貿である。外貿の内訳は輸入が3,313万トン、輸出は436万トンと大幅な輸入超であるが、輸入品目は鉄鉱石などの原材料であるために重量がかさ張るからである。輸出品の殆どは鋼材である。内貿も鋼材が殆どで蔚山港などの工業地へ供給されている。

コンテナ貨物は取扱っておらず、無論コンテナ用のバースもない。しかし、今後増加するであろう北東アジアのコンテナ物流の拠点を目指し、約10km離れた迎日湾の入り口に新浦項港を2011年まで3段階に分けて計画中である。現在は第1段階の2003年完成を目指して5万から20万トン級3隻が接岸可能なコンテナターミナルを建設中であった。(写真4)最終的には年間荷役能力2,338万トン、3万トン級24隻の接岸能力を予定している。

浦項港は取扱貨物の95%がPOSCO関連のものであり、誕生からPOSCOに依存してきた港だけに、新浦項港による脱POSCOとして環日本海構想への期待は大きい。港湾関係者は特に北朝鮮との交易を希望しており、北朝鮮への拠点となっている東海港や東草港よりも規模が大きい浦項港を拠点とするため、日本、ロシア、北朝鮮との航路開設



(写真4) 建設中の新浦項港

を切望している¹⁰。

港湾整備だけではなく交通アクセスも整備中である。大邱広域市までの高速道路70kmを2003年から2004年の完成をめどとして建設中である。浦項港への交通アクセスは、この区間が開通することによって、大田広域市、大邱広域市から日本海へと抜ける最短のルートとなり、釜山港の代替として有力な港となるであろう。

(5) 東海港

東海港は浦項港より国道7号線で約190km、江原道の東海市(人口約10.4万人、1999年)に位置する。

東海港は1979年に国際港湾として開港された。接岸能力は5万トン級9隻、年間荷役能力は2,183万トンで、中央埠頭、北埠頭、東埠頭、南埠頭に区分されている。南埠頭は

⁹ 浦項地方海洋水産庁資料。

¹⁰ 浦項地方海洋水産庁担当者とのヒアリングによるもの。2000年9月に北朝鮮の金容淳労働党書記(アジア太平洋平和委員会委員長)がPOSCO、浦項港を訪問した際に、準備が整えばすぐにも北朝鮮の港との航路開設を準備できると発言した。

単一規模で世界最大のセメント工場である双竜洋灰工業東海工場が専用化しており、北埠頭も一部を東洋セメントが専用化している。(写真5)この港の年間取扱貨物¹¹1,707万トン(1999年)の86%はセメント関連の貨物である。



(写真5)東海港北埠頭より南埠頭を望む

近年、朝鮮半島における南北協力の進展の成果として、金剛山観光が認められ、多数の韓国人旅行者が北朝鮮を訪れている。その拠点となっているのがこの東海港である。

金剛山観光船事業は現代グループによる民間事業で1998年に30年間の独占開発を契約し、2005年までに1,000億円あまりを北朝鮮側に支払うものである。東海港の旅客ターミナルも現代によって建設され、1998年11月から東草港と北朝鮮の長箭港を現代商船の観光船が就航している。

この観光船は金剛号と逢来号の2隻によって東海港から毎日運航されており、旅客実績は1998年11,848人、1999年133,527人、2000年8月末までに102,120人となっている(累計247,495人)。2000年3月より釜山港からも楓岳号が定期運航を開始しており、現在までこれら3隻の乗船率は60%である。

東海港のある東海市は1981年に敦賀市と姉妹都市を結び、カーフェリーによる定期航路開設を切望している。日本への積極的な働きかけを行っているが、収益性の問題等で未だ実現していない。ロシアのナホトカとも同様の航路開設を要望しており、環日本海における経済交流の拠点を目指している。

東海市のある江原道は韓国の北東部に位置している。北部は北朝鮮、東部は日本海に面しており、212kmに及ぶ海岸線を有する。北朝鮮から連なる長白山脈は海岸線まで迫り、内陸部や西部とを隔てている。ソウルから江陵までを

結ぶ嶺東高速国道は、山間部が片側1車線で道路幅が狭く、コンテナトラックの通行ができない状況である。南北を結ぶ国道7号線も東海市に入る手前まで道路幅が狭く、曲りくねった車線となっており、大型貨物車の通行が困難となっている。

こうした交通インフラ整備の遅れが、産業発展の障害となっていたが、2001年には嶺東高速国道の2車線部分の拡幅工事が終わり、4車線化が実現する予定である¹²。これによりソウル～江陵間の所要時間は3時間30分から2時間30分に短縮され、更に2002年には江陵から東海までの東海高速国道も完成する。国道7号線も浦項から繋がる新国道を建設中であった。

このように韓国を縦横に結ぶ道路網の整備は着々と進んでいる。特に東海岸地域はソウルとの高速大量輸送が実現することによって大きな影響を受けるであろう。東海市では良好な交通アクセスを見込み、全業種向けの北坪産業団地(約259万 m^2)や、それと連携する東海流通団地(約40万 m^2)を整備し、投資や企業進出を誘致している。東海港は今までにコンテナ取扱の実績もなく、コンテナ貨物の整備計画もない。

(6) 東草港

東草港は、東海港より120km北上した東草市(約9万人、1999年)に位置する、東海岸側で北朝鮮に最も近い国際港である。

青草湖の湖口の左岸側に現在の埠頭(北港)があり、対岸に新埠頭を計画中である。

東草港は、元来国内港であったが1997年に国際港湾となった。接岸能力¹³が5千トン2隻、3千トン2隻、1千トン2隻で荷役能力89万6千トンにも関わらず、貨物取扱実績は4万1千トンしかない。

定期航路としては、初の外国航路となるザルピノ航路が2000年4月に開設し、韓国・中国の合弁会社による東春航運(株)が週3回の往復運航をしている。東春航運はこの航路開設のために延床面積5,201 m^2 の旅客ターミナルを建設した。

ザルピノ航路は白頭山観光¹⁴ルート(東草～ザルピノ～琿春～白頭山への944km)として開設された。中国東北部から日本海へ抜ける物流ルートとして、羅津～釜山航路、

¹¹ 東海地方海洋水産庁資料。

¹² 東海市投資誘致企画団資料。

¹³ 東海地方海洋水産庁資料。

¹⁴ 中国・北朝鮮との国境にあり、最高峰の白頭山(中国名:長白山)2,750mの頂上付近には、天池と名付けられたカルデラ湖がある。北朝鮮ではこの山々を朝鮮革命の聖山として崇めている。韓国人にとっても韓国版「富士山」のような思い入れのある山であり、韓国人観光客は中国側から眺望することになる。

ボシエット～秋田航路、羅津～新潟航路に次ぐものであり、中国・ロシアとの国際物流の活発化が期待されている。就航船は最大コンテナ積載数150TEUの貨客船である。

2000年9月末までの旅客実績¹⁵は、60往復で23,069人である。貨物実績については、コンテナ貨物で輸出284TEU（うち手荷物貨物152TEU）、輸入250TEU（うち手荷物貨物は80TEU）の合計486TEUであった。手荷物貨物が多いのは、仁川～威海航路や下関～釜山航路のように個人貿易商人によるものであり、乗客の約半数を占めている。

更に2000年10月からは、東草港からも東海港と同様に金剛山観光船を就航させる予定で、白頭山、金剛山と北朝鮮観光の目玉を2つも抑えた観光基地としてその拠点性を高めようとしている。

江原道は韓国有数の景勝地である雪岳山、雉岳山、五台山など3つの国立公園を有し、温泉、スキー、ゴルフ、海岸リゾートなどの観光資源が豊富である。国内観光客数では済州島に次いで2番目の約4千万人を集客している。外国人旅行者も年々増加しており1999年には66万人が訪れ、うち日本人が半数を占めている。

東草市には年間約1千万人が訪れており、江原道では東草市を国際観光都市と位置付けている。1999年には「雪岳山～金剛山連携開発」を掲げて「1999国際観光エキスポ」を開催しており、韓国の雪岳山観光、北朝鮮の金剛山観光、そして中国国境の白頭山観光から極東ロシア観光までを範囲とする環日本海の観光拠点を目指している。

金剛山観光については、2000年9月より日本人旅行者の参加も認められた。現在は釜山港からのツアーに含まれているが、現代商船では博多や大阪、新潟から観光船を運航させる計画である。運営する現代峨山では年間20万人の日本人観光客を予定している¹⁶。

このような観光資源の開発が近年人気のある客船クルーズと結びつき、日本海にもクルーズの時代が来る事を期待したい。

東草港は観光拠点だけではない。ザルピノ航路を活用することで、中国東北部との物流の拠点となり、図們江開発に最も近い最前線基地になり得る。陸上交通のインフラについても、現在、ソウル間202kmを結ぶ国道44号線を4車線に拡張中¹⁷で2004年完成を予定している。これによりソウルまでの所要時間は、現在の5時間から3時間へ短縮され

る。嶺東高速道と同じく、狭い道幅のためにコンテナ貨物の通行が困難であった問題もこれで解決し、ソウルから日本海への新しい流れが生まれるであろう。

現在、鉄道は東草市まで敷設されていないが、「1999年国家基幹交通網計画」の中で春川～東草間の108kmが計画されている。

東草港では、これらを受けて整備計画（2000年～2011年）を推進中である。現在、港湾施設のある北港の対岸地区に2万トン級2隻、3万トン級2隻が接岸できる観光船埠頭を計画しており、2000年中の着工予定である。

コンテナ貨物の取扱については、旅客ターミナル脇をコンテナヤードとして利用しているが仮設のものである。（写真6）今後のコンテナ整備計画については、未だないとこの港湾担当者の説明であった。しかし、江原道の「環東海経済圏対応戦略構想」¹⁸によると、2011年の東草港コンテナ取扱量を23万TEUと予測しており、東草港を3段階に分けた新港計画を構想している。これによるとコンテナターミナルの計画も含まれている。



（写真6）東草港のコンテナヤード

（7）襄陽（Yang-yang）国際空港

この地域の既存空港は、国内空港の東草空港と江陵空港がある¹⁹。東草空港の滑走路は1,550mと短く、小型ジェット機のみのが就航であり、軍民供用の飛行場のため滑走路延長ができない。そのために新空港として襄陽国際空港が計画された。

新空港は東草空港より南に約20km、海岸に面した丘陵地に建設中である。この空港は1994年に建設が始まり²⁰、2002年上半期を供用開始としている。総事業費は約297億円である²¹。概要は2,500m滑走路一本、A300級4機が同時

¹⁵ 東草市北方航路支援事業所資料。

¹⁶ 朝日新聞2000年8月1日記事。

¹⁷ 同様にソウルを結ぶ国道46号線も新トンネルを工事中であり、2004年完成を目指している。

¹⁸ 1995年に江原道が国土開発研究院に委託した「環東海経済圏対応戦略構想研究」の最終報告書。

¹⁹ 1999年の旅客実績は、東草空港225,342人、江陵空港564,669人。韓国空港公団資料。

²⁰ 2000年8月時点での進捗率は71.4%。

²¹ 江原道国際通商協力室資料。

駐機可能となっている。旅客ターミナルは延床面積23,200㎡で国内線処理能力137万人/年、国際線56万人/年の合計193万人/年を想定している。

この空港は東南アジアと日本を対象とした中距離路線を開設する予定であり、日本の主要空港と約90分で結ばれる。開設後は当面チャーター便運航による実績づくりを行い、日本の主要空港との早期開設を望んでいる。日本の地方空港はソウルと結ばれているものが多いが、襄陽国際空港とのルートの新規開設することが可能になれば、ソウルから入国して襄陽から出国するなど、短時間で朝鮮半島の東西を堪能できる周回コースが実現できる。

江原道では観光だけでなく環日本海の主要空港としての機能にも期待しており、ウラジオストクなどロシア極東との航路開設も切望している。

襄陽空港は交通アクセスが良好である。国道7号線沿線に位置するため国道のI.C.と直結しており、東海高速道路とも接続しやすい。更にソウルから襄陽への東西高速国道も計画決定されていることからその期待度は高まり、江原道では襄陽国際空港を利用することで観光資源を最大限に活用する狙いである。

4. 結語

韓国の港湾は立地する産業に大きく影響されており、それぞれの港湾が特色のあるものとなっていた。その中、釜山港がコンテナ貨物に特化し、北東アジアの港湾物流のハブ港に成長した存在意義は大きい。

輸送貨物のコンテナ化は、盗難防止とその効果による保険料の削減、書類手続きの単純化、個装の簡略化、商品損傷率の低下などを実現させ、コンテナスペースの有効利用と荷役能率の高さにより輸送費用も低減させた。今後、物流の効率化がより求められる限り、その取扱量は増加し続けるだろう。

この増加量を見込んで、今までにコンテナ貨物を取扱わなかった港までも、新たなコンテナターミナルを整備し、釜山

港の次の座を狙おうとしている。光陽港、蔚山港、浦項港は後背地への交通アクセスが充実しており、それぞれが競合しながらも取扱量を着実に増やして行くのではないか。

江原道の東海港、東草港についても、交通アクセスの整備が進展することによりソウルとの結びつきが強化され、東海岸への物流は飛躍的に伸びるであろう。その流れを取り込むことにより、地域の活性化を図りたいとする関係者の意気込みを強く感じた。

両港ともに具体的なコンテナターミナル等の整備計画が未だないのは残念であるが、ソウルから中国東北部、極東ロシア、日本そして北米までの最短ルートの実現は、日本海への活発な物流を望む日本海沿岸港にとっても喜ばしいことであり、今後注目すべき地域であると考えらる。

また、襄陽国際空港の開港による観光客の集客効果は、北東アジア地域の新たな観光資源の開発にも繋がるものと期待したい。



韓国高速道路及び鉄道網図