

会議・視察報告

図們江輸送回廊調査と 東春フェリー乗船記

ERINA調査研究部研究員 川村和美

はじめに

2003年3月2日～10日まで、国土交通省北陸地方整備局調査の一環として、図們江地域と日本とを結ぶ国際フェリー航路開設の可能性を調べるために、中国吉林省、ロシアハサン地区、韓国を訪問した。北東アジアと海を隔てた日本との効果的な接続は大きな課題の一つであった。2月に開催した北東アジア輸送回廊東京シンポジウムにおいても「日本とのつながりが見えにくい。日本はどう関わっていくのか、取り組んでいくのか」といったコメントがなされていた。今回の調査は、日本との接続の一つの手段として「国際フェリー」を取り上げ、その実現の可能性をインフラ整備状況、一般貿易貨物の有無、今後の経済交流・協力の可能性などの面から検討したものである。

調査のルートは、長春～吉林～敦化～延吉～琿春～ザルピノまでを自動車で移動し、その後ザルピノ～東草を結ぶ東春フェリーに乗船して、東草からソウルまで自動車で移動するといったものであった。こうしたルートに沿って移動することで、長春～ザルピノまでの道路状況、各地での日本との間の貿易・輸送の現状、既に運行されている国際フェリーの実態を確認することができた。

吉林市

長春で経済技術開発区や高技術開発区を訪問した後、吉林市へと移動した。長春～吉林間は高速道路が整備されており、1時間ほどで吉林市に到着する。

吉林市では、軽自動車生産工場と自動車のライトやドアロック、ドアミラーなどの生産工場を見学した。現在は残念ながら日本との取引はないとのことであったが、こうした産業基盤があるということは将来的に日本企業との取引・合併などの可能性は十分にあると考えられる。この工場生産される軽自動車は年間8万台で、今年は12万台の生産を目指している。現在は、郷鎮企業を中心に軽自動車の需要が高まっており、生産が追いつかない状況とのことである。国内販売の他、米国向けの輸出も行っている。また最近ではベトナムからも要望を受けていると言う。なお、過去には朝鮮民主主義人民共和国（以下、北朝鮮）へ輸出したこともあった。

敦化市

吉林市での自動車工場見学の後、敦化市へ向かった。吉林市から敦化市までは高速道路はなく、一般道を利用した。走行時間は約3時間半である。山が多いため、想像以上に起伏が激しく、カーブが連続する道が続いた。実際に走行した3月4日の時点では、まだところどころに雪が残っていた。

敦化市は延辺朝鮮族自治州に位置する人口48万人の都市である。敦化市の訪問は私にとっては初めてのことであったが、意外にも日本とのつながりが強く驚いた。この地域で取れる大豆は小粒で納豆用に最適とのことで、日本への輸出も多い。また、日本で需要の高い草炭（ピート）や床材なども輸出されている。しかし、その輸送ルートは敦化市から大連港までは1,042km、ザルピノ港までは331kmと3倍の開きがあるにも関わらず、いずれも大連港を経由しているとのことであった。



敦化市内

今回、敦化市では日本へ木製品（床材など）を輸出している企業を訪問することができた。この企業は輸出金額800万ドルのうち9割が日本向けで、日本から技術士を招いて指導を受けていた。日本向けには毎月30FEUを輸出している。日本の主な工場は釧路にあり、そこへの輸送では大連港を利用しているとのことであった。琿春を通じて日本に輸出できれば近くて便利であると思うが、現状では、ポシェット～秋田航路の運航頻度・運航日が安定しておらず、コストも高いため、利用していないと話していた。そして琿春を通じた日本との間の運航頻度の高い定期輸送ルートの開設を望んでいると強調した。また、輸出の際は、敦化市で通関することが可能であることを紹介してくれた。

同企業の担当者には、敦化から日本へ輸送する場合の大連ルートと琿春ルートを比較してもらおうと、琿春ルートでは船が小さく欠航が心配される上、貨物が少ないことから貨



敦化市の木材加工場

物待ちが発生し、納期の保証ができないのが欠点であると指摘された。ただし、大連ルートにも問題はあつた。それは、敦化から吉林までの道は冬は凍結し、坂道で一度停車するとタイヤが滑って上れないことであるという。そのため、夏場は6割をトラック輸送に依存しているが、冬場は道路の凍結によりトラック輸送の危険性が高まるため、2割まで落とし、鉄道輸送の比率を高めざるを得ないとのことである。鉄道輸送は時間がかかり、効率も悪いが、トラック輸送では危険なのでやむをえないとの判断である。一方、敦化から琿春、ロシア港湾まではそのような問題は無いとのことであつた。

また、敦化市では遺棄化学兵器処理も話題に上つた。中国には旧日本軍が遺棄した化学兵器があるが、この敦化市ハルバ嶺がその最大の埋設地である。日本は、化学兵器禁止条約（95年9月15日日本批准、97年4月25日中国批准）に基づき、中国の遺棄化学兵器を廃棄する義務を負うこととなっている。現在、ハルバ嶺の遺棄化学兵器埋設地点の近傍に処理施設を立地する方向で、廃棄処理の準備が進んでいる（内閣府遺棄化学兵器処理対策室HP <http://www8.cao.go.jp/ikikagaku/>より）。この廃棄処理プロジェクトは長期にわたって実施されるため、それに伴う大量な物資を輸送する必要が出てくる。その際、大連ルートと併せて琿春を経由する使いやすいルート、競争力のあるルートが確立されることが望ましい。

琿春市

敦化を出発すると約2時間で延吉に到着する。途中に1ヶ所だけ大きなカーブがあつたが、その他は比較的平坦な道路が続いた。延吉から琿春までは、延吉～図們までの高速道路を利用し、約2時間を要した。

琿春では、韓国独資のメリヤス工場を視察した。この会社は年間150FEU（主に肌着2,200万枚）を日本向けに輸出している。輸送ルートは大連経由で東京・横浜・名古屋・

神戸港に揚げるルートである。琿春～大連間は1,305km、琿春～ロシア港湾（ザルピノ）間は70kmであるにもかかわらず大連を利用しているのである。大連まではトラックで輸送しているが、距離が長く、輸送に不安があり、特に冬場の道路凍結は大きな問題であると話してくれた。また、鉄道輸送は時間がかかりすぎるのでできるだけ使わないようにしているとのことであつた。なおこの工場では韓国向け製品も年間150FEUあるが、これは北朝鮮の羅津港から釜山へ輸送しているという。日本の場合は、大規模港湾が太平洋側に位置し、ザルピノ港やポシエツ港を利用するメリットが少ないといったことも考えられるが、この状況の違いは著しい。現在、図們江地域港湾と日本とを結ぶ航路は貨物量が少ないため輸送コストが割高となり、運航頻度が低下し、それによってさらに集荷が困難になるといった悪循環が起きている。それを何とか解消する必要がある。

琿春側からは、航路活性化のプロジェクトとして牧草（羊草）の対日輸出についての提案がなされた。日本には70万トンの牧草需要があるが、それがこの地域で豊富に取れるのである。日本側は牧草を薫蒸してコンテナ詰めし、そのコンテナを開けることなく輸送することを条件としている。なお、ロシア港湾を利用することは認められていない。琿春に薫蒸施設を設立することについては中国中央検疫局の批准を受けており、あとは、日本側が琿春地域で検疫業務を実施するかどうかといった段階であるとの報告を受けた。琿春側は、このプロジェクトをきっかけに、黒龍江省・吉林省全域の貨物をこの航路にひきつけたい考えである。

続いて、琿春市とロシアハサン地区及び北朝鮮羅先市は三地域間に自由経済貿易区を設置することについて協議を行っていることが紹介された。その第一段階として中口の間互市貿易区を設置している。第二段階としては羅先との間に自由経済貿易区を設置することを目指しているとのことである。

中口互市貿易区には中口互市貿易市場ができ、昨年9月の試験営業から2月末までに150日間営業して、7,000万円（約10億円）の売り上げがあつたという。また、貿易区を訪れるロシア人向けの娯楽施設も完成し、レストランやダンスホール、プール、ボウリング場などが入り、ロシア人で賑わっているようである。私たちが訪問した3月7日は翌日が国際婦人デーであつたため、残念ながら市場は閉鎖されており、その盛況な様子を見ることはできなかった。

日本側訪問団からは、中・ロ・朝の三地域に自由経済貿易区を設置するといったアイディアは非常に素晴らしいので、これをさらに発展させて、将来は日本を含めて北東アジア6カ国間の自由貿易区や貿易合作区を作ってはどうか

と提案した。例えば、現在の中口互市貿易市場を拡張し、これに韓国が参加したり、日本が参加したりする形をとることが考えられる。これについては琿春市側の賛同を得ることができた。

中口国境越え

琿春市での訪問を終え、3月7日の午後にはロシアに向けて出発した。

3月8日は国際婦人デーであるため、その日はもちろんその前後もロシア側の税関業務がストップする可能性があるとの連絡が入ったのは、日本を出発する2週間ほど前であった。中国からロシアへ入国できるのか、そして韓国へ向けて出国できるのかすぐには確認できなかった。中国側に問い合わせてもロシア側に問い合わせても直前までわからないとの回答で、不安になった。定期航路のフェリーが運航されているのであれば大丈夫だろうと東春フェリー本社に問い合わせると、3月8日の運航については現在ロシア側と協議中との返事が返ってきた。日本を出発する1週間ほど前に、「恐らく大丈夫だろう」との返事を受けたものの、当日まで何が起こるか分からないといった覚悟だけはしていた。

3月6日に琿春に到着したところですぐに7日の税関業務が通常通り行われることを確認し、国境越えバスのチケットを手配した。

琿春税関での出国手続きを終え、ロシアナンバーの国境越えのバスに乗り込む。バスの中にはケーキや花束が積まれていた。国際婦人デー用のプレゼントのようである。バスには私たち訪問団4名のほかに5名ほどが乗っていた。琿春を出発し、3分ほど走り、ロシア国内に入ったところで国境警備隊員が乗り込み、バスの中で一度パスポートのチェックが行われた。その後、10分ほど走ったところで運転手さんのパスポートチェックと車のチェックが行われた。それから3分ほどでロシア側税関に到着し、入国手続



国境越えバス

きを行った。祝日前のせいか、それほど混雑はしていなかったため、45分ほどで全ての手続きが終了した。しかし、パスポートを見てその番号や名前など必要な情報を丁寧に手書きでノートに書き込んでいくのをじっと見守る時間はとても長く感じられた。

手続きを終えた後は、バスの同乗者の手続きが全て終了するのを待つ。10分後にバスは税関を後にし、15分ほど走ったところで再度パスポートのチェックを受けて、ようやくクラスキノのホテルに到着した。

私たちが宿泊したホテルは、中国企業が投資して作ったホテルであった。ホテルの2階にはカジノがあり、中国人とロシア人で賑わっていたようだ。レストランにはダンスホールがあり、私たちが到着した夕方5時半頃にはすでにダンスが始まり、随分盛り上がっていた。このホテルでは、中国人スタッフも働いていて、中国語も中国元も使うことができた。レストランでは中華料理がふるまわれ、多くのロシア人がダンスを楽しんでいる中で、中華料理を食べるという不思議な体験をすることができた。

東春フェリー

3月8日には、ザルピノ港から国際フェリーに乗って、韓国東草を目指した。ザルピノ港では、かつて冷凍倉庫だった部分を改装して、フェリー用の旅客ターミナルとしている。非常にきれいな施設であったうえ、出国手続きは非常にスムーズで、10分ほどで終了した。

この東春フェリーは夏は週に3便、冬は週に2便運航されている。この日の乗船者数は定員460名のところ約260人で、国籍は韓国人が50%、ロシア人が50%とのことであった。この航路を利用して年間5.5万人が移動していると聞き、その人の流れの多さに驚いた。さらなる乗客の獲得に向けて、この航路をウラジオストクまで延伸する計画があると言う。このフェリーのロシア人乗客の7割は船員で、釜山港での交代のために乗船し、残りの3割は観光客との



ザルピノ港に停泊する東春フェリー

ことであった。半年前までは船員たちはこのフェリーの存在を知らずにいて、韓国へは飛行機で移動していたが、存在を知ってからはフェリーの安さ（片道120ドル）に惹かれて、利用客が増えていると言う。

一方、韓国人は、担ぎ屋さんが多く、韓国から唐辛子やごまを持って、琿春で販売し、米などの穀物・食料品を購入して戻ってくるのだと言う。1人50kgまでは免税であるため、限界まで目一杯詰め込んだ袋を引きずっている姿にはたくましさを覚えた。



東春フェリーの乗客（東草港にて）

船内では中国元も米ドルも使えることは使えたが、基本的には韓国ウォンでの支払いとなった。夕飯は6,000ウォン（約600円）、朝食は3,500ウォン（約350円）であった。食卓にはキムチや海苔が並び、船内放送は韓国語のみで、すっかり韓国にいる雰囲気にも包まれた。船内放送については、国際フェリーなのだから、英語でもアナウンスするか、あるいは乗客の半数がロシア人なのだからロシア語放送も行うなどの工夫が必要であると感じた。

ザルピノ港を夕方6時に出港したフェリーは翌日の午前11時（韓国時間）に東草港に到着した。ザルピノ～東草間は310マイル、18時間の航海であった。

まとめ

今回の調査を通じて、長春～ザルピノまでの道路状況を確認することができた。中国国内の道路はいずれも舗装されており、また長春～吉林間、延吉～図們間など高速道路区間があり、整備状況は比較的良い。ただし、吉林～敦化間の山間部分は起伏が激しく、カーブもきつく、冬季のトラック輸送は難しい状況であることが分かった。ロシア側道路はクラスキノ～ザルピノ間が現在工事中であるため状態が悪いが、今年中にアスファルト舗装がなされることであった。

また、各地で日本との貿易状況などを確認したところ、現在でも大豆、木材、牧草、草炭、繊維製品などが日本向

けに輸出されていることが分かった。しかし、その量はかならずしも多くはなく、さらに輸送ルートは琿春からでもすべて大連経由であることが確認された。各地で琿春からロシア港湾を通じて日本と結ぶ航路開設への期待は感じられたが、いずれの場合も輸送コストの安さ、定時性と運航頻度が絶対条件となる。

今回の調査で驚いたのは、中口互市貿易市場、東春フェリーを利用した人とモノの流れの活性化である。それと比較すると日本との結び付きは非常に弱い。日本との接続を考えた場合、ポシエット～秋田航路など既存の航路の活性化のためにも、新規航路の開設のためにも、経済的つながり、交流の活発化が重要である。人の流れ、モノの動きを生み出すようなプロジェクトを真剣に併せて考えていく必要がある。