

「日本海横断航路開設に向けたフォーラム」 開催報告

ERINA特別研究員 三橋郁雄

琿春は中口朝3国の国境の町である。しかも日本海まで僅か60kmのところを位置するものの、ロシアと北朝鮮にさえぎられており、海には出られない陸封地域である。国の中心から遠く離れたこの地は、中国の喧騒とは程遠く、我々が最初に訪れた1999年は、うら寂しい木枯らしが吹く逃げ出したくなる感じの町であった。道路も鉄道も未整備であり国境の緊張のみ耳に聞こえるようであった。しかし、国連開発計画（UNDP）やERINAにより、この地域の開発の重要性が叫ばれるのと平行して、近年、急速に町としての体裁が整いつつあり、中国政府による道路や鉄道の先行整備が、外国からの投資や工場を誘致しだしている。街のにぎわいもファッションも、西部劇の時代から生活臭溢れるものへと変貌しだしている。オフィスビルや住宅ビルも建設が盛んであり、輸出加工区に立地する企業の集積も進んでいる。中国側の狙いは、3国国境を逆手にとって、琿春を国境貿易や国際通商の基地として活用しようとするもので、冷戦以後の時代の潮流を巧妙に読み取った地域開発計画である。

中国側の努力がロシア、北朝鮮にも木霊するのか、近年は両国においても大きな動きが国境地域で見られ始めている。ロシア側は大量の買出し人を琿春の中口市場に行かせ、生活物資を購入、シベリア全土に行き渡らせると共に、琿春の海への出口港となるザルピノ港までの道路整備をほぼ終了し、近い将来予想される中国出入りのトランジット貨物（ロシアは通過するのみの貨物）の激増に備えている。残るは中口合併によるザルピノ港の共同経営であるが、これは既に協議のテーブルに載っている。

北朝鮮側については、中国は遂に北朝鮮を説得し、両国

企業の合併による国境プロジェクトが胎動を始めた。即ち、琿春の第2の海への玄関口となる羅津港と国境をつなぐ道路の整備、羅津港の改築、並びに羅津港背後の工業団地造成の3事業を、この合併会社に50年間に亘り、一体的かつ独占的に行わせると共に、投資資金回収のため利用料金の徴収を許可するというプロジェクトを立ち上げたのである。これが思惑通り進むかは中国側民間企業の資金調達能力により、問題無しとはしないが、吉林省政府は応分の負担を表明している。

このように中国の熱意はロシア側、北朝鮮側を溶かし始めており、グローバルイゼーションと言う時流がこの動きを加速化させている。

このような状況下、1年前にERINAが日本の北東アジア関係者と立ち上げたNPO法人「北東アジア輸送回廊ネットワーク」が、琿春市と共同で「図們江輸送回廊の活性化と日本海横断航路開設に向けた取組み」なる国際フォーラムを、この地で開催した。狙いは一つ、大陸部で陸封状況にあるこの地域の人たちの日本海に出たいと言う熱気に応え、日本との間に橋（海上航路）架けることである。このためには、貨物量が少ないと考え躊躇している船社と、航路開設を要望する荷主とが協議する場を用意し、双方の利益を調整する必要がある。NPOはその場を提供したのである。中国、日本、韓国、ロシア、モンゴルから関係者が参加した。

荷主としては中国側から20～30社が参加、木材業者、アパレル業者、農産物輸出業者等である。日本側からはこれら類似業者に加え輸送業者、港湾関係者多数が参加した。船社としては4社が参加した。特にロシアの会社は3名の専門家を派遣してきた。日本からは3社のマスコミも参加、時代の変化の高揚を感じを取っていた。

会議では結論として、今回の参加者を中心にして日中口韓の荷主をネットワークする荷主等連絡会を結成すること



【写真1】北朝鮮会寧・中国三合の国境における北朝鮮通関所の光景、中国からのトラックが数珠を連ねている。(2006年1月20日)

とし、今後は国境を越えて連絡、連携を図り、航路開設に伴う様々な問題に立ち向かい、一日も早い開設を期していくこととした。船社の理解も相当に進んだと考えている。事務局は上記NPO内に置かれる。



【写真2】琿春の縫製工場



【写真3】ロシア沿海州ハサン地域のスラビヤンカ港における日本中古車の陸揚げ風景、2006年2月24日



【写真4】ロシア沿海州ハサン地域のスラビヤンカ港の結氷状況、この程度の氷であれば操船に影響はない由。