

分科会 A-1 図們江輸送回廊：延辺地域の地域開発と北東アジアフェリー航路

コーディネーター
ERINA特別研究員

三橋郁雄

報告者

中国・吉林省図們江開発弁公室主任

祝業輝

中国・琿春市副市長

蔡旭陽

ロシア・ベルクート社社長

マゴメット・ムスハノフ

駐中国モンゴル国大使

G. バトスフ

韓国・束草市長

チェ・ヨンセン

韓国・東春フェリー（株）社長

ペク・ソンホ

（株）小島衣料HR事業部長

及川英明



三橋郁雄（ERINA 特別研究員）

図們江輸送回廊の活性化を目指すというこの分科会の全体眺望をお話する。図們江輸送回廊は、北東アジア輸送回廊のNo. 4 に該当するものである。これは過去の

経済会議で北東アジアの各国各地域の専門家が集まって、2年、3年かけて策定した輸送回廊ビジョンである。北東アジアを豊かで平和な地域にしていくためには何よりも、人の交流、物の交流が重要である。この交流を拡大、増加させていく為には、まず交流路、輸送路が求められる。北東アジアで最も重要な輸送路を特定しようと、各国各地域の専門家が集まり現地調査も行って決めたものがこれである。この回廊すべてが、今後の北東アジアの平和と繁栄のためには欠かせないものである。特にその中のNo. 4ルート「図們江輸送回廊」が、今後非常に重要な役割を發揮する。経済会議においてはこの輸送回廊ビジョンを策定した後、このルートをより完全なものにする為、研究実践を行うこととした。その結果、このルートは特に吉林省、内モンゴル、そしてモンゴルに陸封されている7,000万人の人が世界貿易に参加するために、日本海に抜ける、太平洋と繋がるという非常に意義があるものであることが分かった。このルートが日本海及び太平洋に抜けることが出来るよう検討を進めた。この回廊は、ロシアの領土もしくは北朝鮮の領土を通過しないと日本海及び太平洋に出られない。したがって、最も重要な部分は、図們江から如何に日本海や太平洋に抜けるかということである。海に抜けるためにはロシアの領土を通過する必要があり、そのためには、ロシア

と中国とが互いに理解し合う関係になることが重要だ。しかしながら、この地域は国境が錯綜している地域であり、昔から緊張が絶えない。したがってこの地域で安全で、円滑な輸送路を確保することは、なかなか難しいと一般に言われており、この回廊が日本海へ抜けることはほとんど不可能であると思われてきた。しかし、ここが難しいということでも何もしない訳には行かない。この部分が北東アジアの平和と繁栄に最も大きく影響する部分だ、との認識がある。従ってそのまま手をこまねいてはいけぬ。しかもUNDPがこの地域を対象に図們江開発事務局を作った。すなわち、この地域の開発は世界的に大きな意義があるとするものである。回廊が海に抜ける為には何よりもこの回廊と韓国、日本を繋ぐ海上航路がまず作られる必要がある。それによって、図們江輸送回廊が活性化する。そこで、海上航路を作るという試みが始まった。

今から6年前、7年前韓国が大変な困難を克服して、回廊と韓国とを繋いだ。現在、その海上航路は軌道に乗っている。

しかしながら、もう一本日本と繋ぐ海上航路が不可欠である。何とか日本との海上航路も繋げられないかと関係者が相集い協議を重ねてきた。その結果、昨年5月25日、日本、中国、ロシア、韓国の4カ国の関係者が相集まり、日本とNo. 4ルートとを繋ぐ海上航路を一緒になって開設しようということが決まった。4カ国が共同しないと、この海上航路は開設が非常に困難であることから、4カ国が協力して航路を動かし経営していくことにした。それが今から約10カ月前のことである。その後、具体的に開設を進めるのにはどうしたらよいかと言う話が進捗して、現在今

年の春4、5、6月の出来るだけ早い時期を目指して、何とか航路開設を行うという段階まで来ている。この航路は基本的には民間が行う海上航路で、韓国の束草港、新潟港、そしてロシアのザルビノ港に寄港する予定である。ザルビノ港から中国の琿春までの距離は、わずか80キロに過ぎない。

トライアングル航路を前提に国際フェリー輸送で4カ国を繋ごうという取り組みをしている。この会社を運営する運営母体は日本、ロシア、中国、韓国が共同で一つの航路運営会社を作る。資本金300万ドルを考えている。この航路は既存航路を延航させる形態である。4カ国が共同で行うこの国際フェリープロジェクトでは、日本と中国東北部が繋がるのみならず、韓国・ソウルと新潟、東京が繋がるのである。また、ロシアのウラジオストクと新潟や東京が繋がるのである。非常に意味のある日本海時代の到来と言えるであろう。これについて現在採算性等の検討を行っているが、貨物は日本側から大陸側に向けては、中古車等、大陸側から日本に向けてはアパレル、食品加工、木材加工等、韓国から日本向けには大量の製品があるが、特に、韓国からたくさんの観光客が日本に来るだろうと予想される。国際フェリーによって、人と物の流れが大きく促進されると思われる。ただし、日本側は2つの課題を抱えている。1つは日本側で40%を拠出する為の投資会社を作ること。作業は今佳境に入っているが、何とか成功させなくてはならない。もう一つの課題は、国際フェリーはコンテナ、旅客と中古車を運ぶこととしているのだが、三つが同時に荷役、もしくは取扱えるターミナルが必要である。この三つを一度に取り扱える場所は新潟港ではなかなか見つからない。それを何とか可能にする方法を編み出さなければならない。これも大きな課題の一つである。

以上述べた通り、今、日本海では4カ国が交流の促進を目的に大きな取り組みをしている。今日は、この分科会では図們江輸送回廊の活性化の為に各国がどのような取り組みをしているか、現況はどうか、課題は何かを色々報告してもらい、ディスカッションできればと考えている。そして最後に方向付けできればよいが、と考えている。



祝業輝（中国吉林省図們江開発弁公室主任）

経済のグローバル水準と地域経済の一体化がどんどん発展する中、図們江地域国際協力開発もある程度進展している。しかしながら、

まだ初級段階にある。では一体どんな事が図們江国際協力開発の発展のスピードを妨げているのか。この地域が

国際物流通路と大量の貨物が通関する環境が出来ていない事が一番大きな原因である。現在、我々はこの原因をはっきり把握して、その対応策を打ち出し、地域内経済協力を促進する事が、極めて早く解決せざるを得ない重大な問題である。

1. 社会や政治や経済の制度は、物流回廊の建設を制約することがある。物流回廊建設の一番大きな前提は、便利で順調に通関することだが、通関することが便利か不便かは、社会や政治や経済の制度による。例えば、EUは全部資本主義国で国家制度とイデオロギーは似ている。経済発展や社会制度も非常に似ているので、物流も順調だ。しかし、図們江地域の各国は経済制度が異なり、市場経済と計画経済が共存しているので、通関を一致し、法律を一致するのは、非常に難しい。

2. インフラ設備の整備の遅れは、物流回廊の建設の主要な問題である。図們江地域は、過去において冷戦の最前線だったので、インフラの建設も遅れている。例えば、道路、鉄道、航空、港等の交通インフラ設備は、内陸地方に比べてとても遅れているし、電力、水力などの生産的なインフラも発達していない。特に、交通インフラ設備の遅れは物流回廊建設を強く制約している。

3. 建設資金の不足や融資が得られない事は、物流回廊の建設を制約する。目下、図們江地域物流回廊の建設に係っている企業数はまだ少ないし、作業している企業の実力もまだ弱い。インフラ設備建設とプロジェクト建設に投入する資金が明らかに不足している。実力がある企業は図們江地域協力開発にまだ飛び込んでいないのも現実である。特に、目前のこの地域の情勢の変化は、国際融資にとっては目の上のこぶだ。この地域の物流回廊建設を制約するキーポイントになっている。

4. 経済発展のレベルが大きく隔たっている事は、貿易入境問題の解決を難しくし、物流の発展を制約する重要な要因となっている。現代国際経済理論では、税関などの状況を除いた上で、貿易レベルを決定する要素は、まず、第1は国と国の地理的な距離である。第2は各国の経済規模である。第3は各国の富裕度である。北東アジア地域内の各国は地理的に近いけれども、経済発展の差が激しく、経済規模の差もずいぶん大きいので、この地域の経済発展と物流の形成に直接的に客観的に存在する難題が、影響を与えているのは明らかである。

5. 相互の信頼が足りない事も、物流回廊の建設を制約することになる。国際的な地域経済協力が成功するのは、緊密な経済協力が必要となればなるほど、高度に相互を信頼するメカニズムが必要となる。しかるに、図們江地域は

このような信頼関係が欠けている。これは誰でも知っている現状である。私たちは、北東アジア地域協力に対する脆弱な相互信頼が、この地域の物流回廊建設に影響を与えるという事実を正直に認めるべきであろう。

図們江地域国際物流回廊建設を促進する基本的な考えについて述べる。

私は、北東アジア地域協力を強化し、2カ国協力で、多国間協力を推進させ、狭い地域の協力で広い地域の協力を推進させながら、徐々に物流回廊形成を推進することが現実的な方法だと思う。

1. 継続的に5カ国協議と3カ国の吊り合いメカニズムの役割を果たし、物流回廊建設専門の部署を作って、物流回廊建設を促進するべきであろう。
2. 各国は自分の国の現実に併せて、融合政策を作成して、企業が物流回廊建設に乗り出すことを支持すべきだ。
3. 政府の立場からは、税関と連合検査部署のバランスをとって、良い通関環境を作って物流回廊建設に必要な条件を備えるべきだ。

最後に、私は、図們江地域国際協力は、国際組織が積極的に推進し、周辺の国々の共同努力のもとで、企業、金融を始め、もっと広い範囲のもとで、必ず美しい未来を迎えていくと信じている。



蔡旭陽（中国琿春市副市長）

優良な交通ネットワークが地域発展の基礎だと思うが、北東アジアの地域間交流と協力には、早く日本海横断航路の開発と利用をスタートしなければいけない。図們

江地域国際協力プロジェクトの立場からみると、出来るだけ早く、ロシアのザルピノ港から日本までの航路を開設するのが、目前の二国間貿易と多国間貿易を発展させる早道だと思う。

琿春市はずっと前から日本海航路の開設と利用に期待している。今、日本、韓国及びロシアの方々と協力してロシアのザルピノ港から日本までの航路を開発することを積極的に進めているところである。その上で、琿春市は、紡績業と木材加工業を中心に大いに発展させ、日本海横断航路の貨物を養成するところである。日本海横断航路を利用する貨物が十分あることが最も重要な点である。現在まで琿春市にはある程度の大きさの紡績工場が11社ある。毎年4,000万点の衣服を生産、約2,500TEUのコンテナを輸出している。大きな木材加工業者は4社あり、毎年400万平方メートルの床板を生産し、約2,800TEUのコンテナを輸出している。我々は吉林省内、黒龍江省、内モンゴル自治区の主な

輸出企業に連絡して、ロシアのザルピノ港から日本までの航路の利用を進めていくところである。吉林省においては、2006年1月から11月の間、日本から輸入する会社のトップ10の輸入総額は、8億5,414万ドルであり、吉林省から日本向け輸出企業のトップ10の輸出総額は、1億3,000万ドルになっている。これに、黒龍江省及び内モンゴル自治区の主な輸出入企業を加えたら、大きな貨物量になる。

しかしながら、貨物量に目を向けるだけでなく、積極的に観光客の誘致もしないといけないと思う。吉林省には2,700万の人口がいるが、日本への観光客はとても少ない。ある統計によると2006年には吉林省から日本への観光客は1万5,000人しかない。今後2年間で大きく増加する可能性もあるが、それでも少ない。その原因はいくつかある。

第一に、吉林省から日本までの航空路が少ないし、運賃も高い。航空路が少ないと競争も少ない。競争が少ないと運賃の割引がほとんどない。だから、他の省と比べると運賃の割引がほとんどないため、他の省から日本に行く運賃より3万円ぐらい高いようである。

第二は手続きが複雑で条件が大変厳しい事である。ごく少数人数の観光客が帰らないことを防ぐため、旅行社は日本への観光客一人あたり約150万円から180万円の抵当を要求されている。普通の旅客ではなかなか出せないと思う。

第三は経済が遅れている為、外国へ旅行する人が少ない。

以上のことより、貨物を集荷する以上の力を入れて、観光資源も開発しなければいけないと思っている。その対策として、まず運賃のコストを低くすることである。その次は、日本の日本海側の港湾都市と有名な観光地、買物の場所、文化の味わいのある所、例えば、東京、日光、熱海などとの繋がり。またヨーロッパ風なロシア、中国と朝鮮の間にある長白山、日本の富士山との繋がる豊富多彩な観光コースを活かして、世界で一番魅力のあるゴールド観光コースを作っては如何であろうか。マスコミも非常に重要だと思う。大いに宣伝やコマーシャルにも力をいれてゴールド観光コースの人気を高めなくてはならない。

日本海横断航路の開設は、十分な貨物があるだけではなく、豊富な観光客も必要である。これが成功すれば、中国吉林省から海に出ることが実現するだけではなく、モンゴルも日本海へ進出でき、北東アジアの諸国との経済交流にも非常に便利になると同時に、北東アジアの諸国を結びつける新しい輸送回廊の中心という役割も果たすことになると堅く信じている。



マゴメット・ムスハノフ(ベルコー
ト社社長)

15年ほど前、沿海地方と新潟港を結ぶ定期航路について新潟県庁から提案があった。関心はあったが、そのときの状態では十分な貨物量も無く、ロシアが不景気だったので、提案の実現は無理だった。今の状態を見ると、当時とは大きく変化しており、新しい輸送航路の必要性は明らかになった。

日中間で物流量は毎年増加しているの中国、特に東北3省からロシアを経由して日本へ向かう国際輸送航路は有望なルートの一つとなっている。

中国の経済発展のテンポは非常に早く、WTOに加盟してから中国は対外貿易で著しい成績を収めており、その第一の大きなパートナーは日本である。日中間の2005年の貿易額は、1,890億ドルに達し、前年度の12.5%増となっている。中国は、衣料や靴の生産で世界的リーダーであり、繊維工業のほか、鉱工業や農業が特に東北部で盛んである。歴史的に、工業は港に近いところに位置する。その結果、内陸部は沿海部に比べるとかなり遅れている。中国の政府は、最近、北と南の経済格差を無くす対策を設けている。日本の場合も西と東の経済レベルにかなり差が大きく、同じような問題がある。日本の工業を西へ分散させようとして、西日本圏の輸送インフラを拡大した。ところが、大企業が労働力の安い海外へ行ってしまった。経済バランスの問題も解決できなかつたし、新しい港は仕事が少なくなつて、一層に困るようになった。我々の考えでは中国の東北地域のメリットの一つは、労働力が安いことだ。その分、製品原価も安く出来る。ところが、必要な輸送インフラがなければ、輸送経費があまりにも高くしてメリットが無くなる。

ロシアでも沿海地方における輸送インフラに不備な点があることは良くわかっている。2006年12月20日、ロシア連邦安全保障会議でプーチン大統領は、国際輸送航路も含めて沿海地方における競争がうまく行われていないと指摘した。対策としてロシア極東の国家委員会を設立することが提案された。この委員会の目的は本地域の経済発展の為に計画戦略を決め、その中の一部に国際輸送回廊と現代的なロジステックスを整備することが含まれている。現在沿海地方と日本西岸を結ぶ定期航路は一本しかない。それは、ウラジオストクと富山県の伏木港の間に週に1本航行している。ただし、主な用途は旅客を運ぶことである。

新しい日本海横断航路について簡単な説明を行いたい。海上輸送は、New Dong Chun号を利用し、航路は次のよ

うなものになる予定である。トロイツァ港から東草港へ行き、それから新潟港へ行く。スケジュールは週1回の予定である。国際ルートを開発する前に合弁会社を作る。ロシア、中国、日本と韓国が参加する。国際協力で航路を運営するという事は非常に大事である。最初の一年は赤字である。2年目から黒字になると予想されている。日中間の貨物輸送のほか、韓国と日本の間にも貨物を運ぶ予定だ。東草からソウルまでたった3時間ぐらいなので、ソウル圏の速達貨物を運ぶのに使える。初期が一番大変なのは言うまでもない。その時期にあたるロスを減らすために出来るだけ、航路を万能にしなければならない。New Dong Chun号はカーフェリーで、600名の乗客を運べる船なので、貨物と乗客両方運ぶことになる。このルートが一番興味があるのが、韓国系の日本人だと期待されている。この航路を使えば北朝鮮と中国国境にある白頭山を訪れることが可能になる。専門家の調査によると白頭山へ向かう韓国系の日本人の数は毎年30万人に達するそうである。トロイツァ港は中国の琿春からたったの80kmしか離れていないので、経費の高い陸上輸送は非常に短くなる。我々は、韓国の東春フェリーと一緒にいままで6年間、東草市、トロイツァ港を通じて、中国の琿春市へのトランジット輸送を行っていて、これまでの経験を充分に利用しながら今回新しい国際航路を実現する考えである。

ザルピノと日本の西側を結ぶ新しい貨客輸送回廊が出現することによって、参加する各国は全員利益を得る。特に大事なものは、現在開発が遅れている中国東北部に有利なことである。トロイツァ港経由の輸送であれば、大連ルートなどに比べて距離がかなり短縮できる。それに加えて、輸送期間も短縮し、まったく新たな輸送の需要も出てくる。こうして、新しい日本海航路によって、日本から中国や韓国へ、またその逆に、貨物や乗客を早く運ぶことが可能になる。この計画は、ロシアにとって通過貨物が増加し、沿海地方の経済に貢献することと思われる。

国際航路の成功の鍵は、国境の手続きをスムーズに行えるかに掛かっている。あとは各国の準備や緊密で長期的な協力が必要となる。ある問題は会社の力で解決できるが、ある問題は政府のレベルで解決するべきものとなる。このような問題の一つは、ロシアの通過ビザの問題である。ビザに関する決議は、関心のある各国の間で政府間合意が必要となる。なお、クラスキノ - 琿春の中口国境施設能力の不足について、ここで一つ報告をさせて頂きたい。先週、ロシア連邦極東税関は、既存通関施設の代わりに、クラスキノに新規国境施設を建設すると決定した。新しい国境施設は現状に適應し、そのための開発作業の資金も割り当て

られている。この決定により、国境施設の従来の能力不足問題は解消し、輸出マーケットに良い影響を与えるであろう。

他にも国際輸送回廊の発展を阻害する問題点がたくさんある。その問題を解決するには、環日本海横断ネットワークの開発が良い。これにより既存の問題点を一番早く解決することと思われる。ここでは、ロシアが隣国と共同で国際輸送回廊の開発に関わるイベントを予定している。その一つに、今年の5月に計画されている第一回太平洋経済会議がある。その一部で、ロシアの極東に関する国際輸送ネットワークの開発についてのラウンドテーブルが開催される。ラウンドテーブルに出るのは多彩な機構の責任者であり、具体的な問題について討議する。今回の定期的なフェリー航路の成功によって環日本海の諸国ももっと積極的に海上輸送回廊について動き出すことを期待している。

国際輸送回廊開発に対する非常に前向きである日本側の努力に心から感謝する。現在、ようやく計画が実現の段階に入ることが出来たのは、ERINAとNEANETのおかげである。ERINAやNEANETが行なっている活動の中には経済会議やフォーラムがあり、そこで関係者は情報交換や意見交換ができる。また、計画のプレゼンテーションに協力してもらっている。日本を始めロシア、中国、韓国などのビジネス界、金融業界、政府に対し新航路が紹介されている。この新しい輸送ルートが各国の国民にチャンスを与えることを期待している。お互いの民間、文化などについてさらに理解を深め、ビジネス界は新しい取引先を作れるようになって、よき友人として互いを支えあえる事になる。



G. バトスフ（駐中国モンゴル国大使）

今回は、交通運輸ということに関してここで話すが、15年前、初めて日本に来たときには、モンゴル - 日本間の初めての直行チャーター便の運航について話し合いの為であった。1982年、新潟・ウランバートル間の最初のチャーター便の運航の為に大変重要な役割を果たすことが出来たが、当時は、空路についての話で、今回は鉄道に関しての話で、こういったことを通じて我が国の経済的發展に大いに役立つことが出来ると期待している。モンゴルの駐中国大使がなぜ新潟に来ているのかと思われる方もいると思うが、私の考えでは、このモンゴル - 中国の関係の中で、この両国が一緒になることによって、北東アジアの交通ネットワークの発展に大いに貢献できると考えている。

ここで違った観点からの議論を申し上げたい。まず、中

国、モンゴルの二カ国が如何に北東アジア経済共同体の発展にとって大きな貢献することが出来るかということ、それから、二つ目として、そのモンゴルと中国の両国は如何に交通輸送面で北東アジア交通回廊の発展に大きく相互に依存し合っているか、ということ。そして、最後にこの図們江回廊地域が、如何に関連しあっているかという3点からお話をしていきたい。

図們江輸送回廊だが、モンゴルにとってこれは喫緊の課題となっている。というのも、モンゴルの経済は急速に発展しており、その中で、陸に囲まれた国モンゴルにとっては、ゆっくりと時の経過を待つと言った余裕は許されておらず、モンゴルと中国、さらには東アジアにおける交通量が急速に増えている。それによって、経済發展に貢献していかなくてはならないということから、速やかに実現していかなくてはならない。

しかしながら、一体、モンゴルと中国の間に、あるいはモンゴルと北東アジアの間にネットワークを作る必要性があるのかと思われる方もいるかもしれない。答えはYESである。というのも、モンゴルは今急速に経済發展しているため、この二カ国間の貿易、経済面でのパートナーシップも、急速に發展しているからだ。

2006年、モンゴルと中国の二国間の貿易量は、16億ドルに達した。これは、他の国との貿易量と比べても大変に大きなものであり、2005年比でも46%増加している。また、中国からモンゴルへの貿易も大変大きな金額となっている。中国はモンゴルにとって最大の貿易相手国であるだけでなく、外国直接投資でも中国が最大となっている。2006年の中国からモンゴルへの投資額は、7億ドルに達しており、主に鉱業、サービス業、そして貿易関連への投資が大きくなっている。そして、中国がモンゴルにとっての経済協力パートナーとしての役割もどんどん拡大していて、対象となっている産業は、鉱業、電気通信関連、その他の産業となっている。また、中国からの直接援助やソフトローンは、モンゴルの経済の拡大、GDPの増加に大いに貢献している。このように貿易や経済の関係が拡大していることから、この地域における交通ネットワークが新たに必要になっている。

現状の北東アジアを結ぶ輸送ルートは、シベリア横断鉄道からモンゴルを経て中国の天津へと向かっていくわけだが、全長1,800kmもあり、単線であるということから、輸送能力が大変限られている。図們江回廊地帯までにはまだ遠く、地理的な状況に左右されてしまっていることが多い。

モンゴルのような小さな経済規模の国がなぜ交通網、交通量を増やしていかなくてはならないのかと、思われるか

もしれないが、今モンゴルでは盛んに生産の拡大がみられており、特に鉱業などにおいて顕著である。モンゴルの東部に螢石の埋蔵地域がある。螢石は一部の工業分野において、大変必要な、しかし、あまり多く生産されていない鉱物資源だが、モンゴル東部の埋蔵量は8,800万トンある。これが、中国や北東アジアへの輸送を待っている。モンゴルの他の地域でも多くの資源が生産されており、モンゴルは単に相撲の力士の宝庫ではなく、このように色々なものを生産している国である。8,800万トンという資源は、モンゴルだけでは利用しきれないので、どうしても中国を経て地域各国へと輸送する必要がある。従って、モンゴルではアクセスを拡大していかなければならない。例えば、モンゴル南部の状況は、中国に大変近く、中国の東北部の主要鉄道網に近いところにある。また、内モンゴルなどにも近く、多くの加工所などもある。中国においては、経済発展上、金属資源などを含む色々な資源が求められている中で、モンゴルは中国と北東アジアの国々が求める資源を増産できる。オクトルゴは世界でも有数の銅鉱山だが、中国国境から80km、中国の国有鉄道から270kmの距離にあり、中国及び中国を経て北東アジアへのアクセスを拡大していく必要がある。今、モンゴルのゴビ地域の南部と中国の間を繋ぐ鉄道の案が浮上している。これにより、ウランバートルを経て中国へ入っていく、あるいは、シベリア鉄道を経てその貨物を輸送するルートが提案されているのだが、今お話ししたオクトルゴに加えタッシルトゴがある。ここからも550km、600kmぐらゐを経て鉄道で天津へ向かって行く道があるわけだが、それよりももっと短いのが、シイバフレンからバヤンオルゴイへ行くルートだ。100kmぐらゐで中国へ入り天津へといったオプションもある。図們江以前にこういった鉄道の建設案がある。

モンゴルにおいては、既存の鉄道と平行したもう一本の複線化を考えており、これが出来ると、輸送力がかなり拡大すると予想されている。まだ案の段階であるが、既存の鉄道の総延長が1,110kmであるのに対し、この新しい鉄道も同じぐらゐの延長になると考えられている。そうすると、輸送量は5倍から10倍になると考えられている。一方、これに要する投資額は、8億8,800万ドルほどといわれている。主要な鉱物資源の埋蔵地、鉱山などは、既存の鉄道の路線及び計画の中の新線への周辺に存在していることから、この鉄道が出来れば中国を経て輸送していく十分な貨物量があると期待されている。

さて、図們江のプロジェクトだが、これはモンゴルにとっては、いまだ夢の段階である。しかし、ここにお集まりのほかの国々にとってはすでにこれは実現段階に入っている

ということであろう。なぜ我が国にとって夢かといえば、計画中の図們江輸送回廊からは、かなり離れているという地理的な条件によるところが大きい。

図們江の回廊がモンゴルにとっていい夢になるのか、それとも悪夢になるのか。もちろんこれはいい夢だと思っているが、その行方は朝鮮半島の核問題を協議する6カ国協議に委ねられているといえる。今や図們江プロジェクトは政治的なものとなってきており、まもなく始まる北京での6者協議の結果に大きく左右される。是非これが良い成果を生む協議となって、このプロジェクトに結びついてくれればと思っている。

次に、東部に目を転じてみたいと思う。今、モンゴル政府は、ロシアと繋ぐ新しい路線というものを考えている。チョイバルサンからパルンオルト、更にサインシャンドに繋がり、モンゴルから中国、そして航路へと繋がっていく路線になる。これが東部のネットワークである。これも夢ではあるが、しかし政府としては真剣に計画を立てており、その建設に対する取り組みを行っているところだ。

なぜこのモンゴルの東部の鉄道開発が重要かということ、これにより、新たな港への出口のオプションが得られるからだ。パルンオルトからピチトを経て、中国と繋がると最短の鉄道路線が増えることになる。ピチトから中国側のバヤンウハまでわずか、200kmの距離だ。これが、新たな海へのアクセスとなる。ここで繋がっているのは天津港ではなくて、錦州港である。この錦州において、中国の渤海湾とモンゴルが繋がることになる。既存のウランバートル - 天津間と比べてピチク - 錦州間は800kmも短い。ということから、このような路線を建設するというのは妥当であると考えられるし、また、図們江プロジェクトにとっても、これは良い発展であると考えられ、さらには北東アジア鉄道網、そしてモンゴルの発展にも資することが大きいと考えられる。

モンゴルは、今のところ1本鉄道があるのみだ。陸に囲まれているということがモンゴルにとって有利か不利かといえば、やはりその脆弱な経済にとっては不利であると考えられる。だからこそ、我々は港へのアクセスを求め、解決策を求めている。昨年末だが、錦州市の政府が、このようなモンゴル東部と、鉄道をつなげるということを提案して、我々もこれは新たな、大変興味深いアプローチだと考えている。これが、北東アジア、中国にとっても大変興味深いものになってくると考えており、錦州市政府もとても積極的にこれを実現したいと考えているようだ。モンゴル側としても是非この提案に前向きに取り組みたいと考えており、これが実現可能かどうか検討しているところだが、

まだ始まったばかりで、地方政府のレベルの話で、モンゴル、中国双方の中央政府からの指示が必要だ。モンゴルが求めているのは、モンゴルの国境付近にあるピチクと中国の錦州を結ぶことでモンゴルの東部と中国をつなげることである。その為に、中国だけではなく、北東アジアの国々からの協力、パートナーシップ、支援が必要だ。この提案に関しては、中央政府、地方政府両方が動き始めたところで、この地域からの協力が重要だ。しかし、この鉄道が一度開設されればモンゴル東部が、サービス、貨物量といった双方において大変重要な役割を果たすことになるだろう。中国や、モンゴル、そして、北東アジアの国々が協力して何が実現出来るかといえば、北東アジアにとってはこの錦州、遼寧省、その他中国の東北部、さらには日本、韓国、やがては北朝鮮を含め、鉄道網を近い将来作ることが出来るのではないかと期待している。錦州市政府からの提案というものが大変価値あるもので、一考の価値ありと我々も考えている。そして、政府からの指示さえ得ることが出来れば、速やかにその取り組みを初めて行きたいと思っている。これが北東アジアにとっても、鉄道網にとっても大変重要なものとなって行かだろう。ただこのアイデアというのは、まだまったく新しいアプローチで、まだ生まれたばかりのものである。ということから、今回のこの会議で取り上げることで、学者や研究者、外交官、さらには実際に関わる人たち、多くの人たちの注目を喚起したい。



チェ・ヨンセン（東草市長）

私も東草市は、韓国の最北端の貿易港を備えた港湾都市である。中国の東北3省、極東ロシアを繋ぐ北方貿易の拠点都市として発展し、韓国の首都であるソウルと日本の中北部を最短距離で連結する位置にあり、常に発展への潜在力を秘めているところである。また、東草市は、毎年1,200万人の観光客が訪れる韓国第一の観光都市である。韓国第一の秘境として名高い雪岳山と温泉、湖と海など恵まれた観光資源と四季折々の祭りにイベントが開催される観光・文化の都市でもある。

ヤンヤン松茸の産地が20分ほどの距離にあり、松茸祭りと松茸酒など関連製品を試すことが出来る。また、海洋深層水関連産業を開発促進中である隣接の高城地域は南北軍事分界線（DMZ）を超え、北朝鮮の金剛山観光の出発地でもある。日本、中国などからの中高生の修学旅行地としても最適な場所であるため、本航路の開拓によって、より

多くの学生たちが交流することのできるよい機会になると考える。1月23日より1月25日までの3日間の日程でロシア沿海地方の高校生と大学生60人を東草市に招待し、「韓服体験、茶道体験、ハンマダンブムル（韓国伝統の楽器演奏）、テコンドー教室」などを開催し、参加した学生達には大変好評を得ており、ロシアもまたすぐ隣国であることを学生達に実感してもらい、嬉しく感じた。

昨年、New Dong Chun号を利用した東草港入国者数3万人だが、そのうちロシア人が占める割合は1万名を超える程だ。またロシアを訪れる韓国のツアー客も毎年増え続けており、本航路はこれからも多くの人々の往来が期待される航路である。

また中国吉林省琿春市とは白頭山航路開設以降、多くの観光客の訪問と貿易が活性化し、まばゆい成長をとげている。東草市とは1994年8月22日交流協力促進のための基本協議書を締結し、それ以降、毎年農業研修生交流や両都市発展のための相互訪問団を構成し、懸案事業などを解決するなど非常に親しい都市として成長してきた。今後もより緊密な関係を維持し、より発展するきっかけになることを堅く信じている。今後、東草 - 新潟 - ザルピノを連結する新しい航路が開拓されると、韓国の首都ソウルを含む首都圏から2時間の距離の東草港を利用し、日本の新潟を經由して東京に連結する最短距離の路線が設けられ、韓日間貿易物流が今後画期的に改善するものと信じている。韓日間の貿易に占める物流の50%がソウルなど首都圏に集中している。これまでは仁川や釜山、馬山などの港を利用していた。

私も江原道の対日本輸出物流が年間ベースで1億5千万ドル、94万トン規模を占めているのだが、主にパブリカ、わさびなど質の高い野菜類と松茸、人参製品、焼酎、酒など農水産加工品、百合などの観葉植物類、窯業製品など多くが、これまではソウルの業者によって釜山を経て日本の下関、東京への航路により輸送されていた。そのため、遠距離である故の高い物流コストを払ってきた。

また、日本から韓国に輸入される各種電子製品、パルプ製紙類、漁業用機器などの物流も同様の条件にある。だから、東草 - 新潟の直航路が開設されるとソウルと東京を最短距離で結び、多くの物流コストの削減および時間の節約によって画期的な物流を促すことになる。安価で競争力のある優良な商品の貿易量がより増大することと考えられる。

これに伴い農水産業など1次産業と加工産業、物流流通産業など関連業種の活性化も期待され、さまざまな観光資源と宿泊施設、四季折々の祭りが調和している私も江原

道地域の観光事業もより活性化するよい機会ではないかと思う。そこで航路開拓に伴う法人設立においては、江原道と束草市も資本金の一部を出資し、本航路が早期に活性化しよう積極的な支援の準備をしている。また各種インフラ施設、SOC施設を拡充し、物流と観光客の集客にも積極的に取り組み、早期に名実ともに国際航路として定着するように惜しまぬ努力をする。

今は航路開設の初期段階だが、活性化へのすべての条件について私達は確信を持っている。これに4カ国の地方政府からの積極的な支援さえいただければ、環東海圏、4カ国地方都市が絶え間ない発展と繁栄を共に分かち合えることと期待している。

本航路開設に向けて多大なるご関心をお寄せくださった地方政府首長と航路開設のため熱心なご研究と議論、そして関連事業をご準備して頂いたERINAの皆さんと新潟経済同友会の会員の皆様にもあらためて感謝申し上げます。



ペク・ソンホ（東春フェリー（株）社長）

今日は、白頭山航路を中心とする環東海圏の物流のめまぐるしい変化やその重要性について申し上げます。

白頭山航路は韓中の合作により、99年10月5日に始まった。中国側のパートナーは、琿春市の人民政府である。初就航は2000年4月28日であり、韓国の束草港とザルピノ港を繋ぐ航路である。週に3往復のスケジュールで運行されているが、束草からザルピノまでは15時間かかる。ザルピノから琿春までは陸路で1時間30分を要す。New Dong Chun号の諸元は、1万3,000総トンで旅客数649名、貨物132 TEU、スピードは24ノットである。

続いて、白頭山航路の推進の背景及び期待される効果について申し上げます。

この航路は、韓国の金大中前大統領の公約事業の1つとして、韓国の国政課題のうち第47号の事業として政策的な航路に指定された。

特にこの航路は韓国の環東海圏地域と中国の東北3省、特に吉林省及びロシア沿海地方の人・物の活性化にその基盤を置いている。金大中前大統領が国政課題とした理由は、南北の和解、協力及び経済の拡大である。さらに中国においては、東北3省に繋がる海上、陸上に繋がる交通路となっている。韓国の江原道地域と中国の吉林省地域、特に延辺の朝鮮族自治区を繋ぐ人と物の交流の活性化に大きく貢献している。またここ10年間議論されてきたUNDPの図們江開発計画の早期の実現化にも大きな影響を受けている。さ

らにロシアにおいては、ロシアの沿海地方及び極東地域の経済活性化にも貢献している。

特に、環東海圏地域とロシア沿海地方を結ぶ人・物の交流の活性化に貢献しており、また韓国人の自由な往来を助ける唯一の交通路としての役割を果たしている。特に、韓国においては白頭山の観光の為に最短距離かつ最小費用のルートを確認することによって中国東北3省の観光への道を開くことになった。2006年度の旅客運送実績は6万5千人に上っている。航路の開設以来、旅客の累積実績は42万人に達している。また、貨物においては、2006年度の貨物運送実績は9,000TEUであり、就航後の累積実績は4万TEUとなる。

続いて、環東海圏の物流変化に伴う新規の航路の必要性について申し上げたい。ここでの新規航路とは、環東海圏地域、つまり琿春からザルピノ - 新潟 - 束草を結ぶ航路をいう。この航路は、環東海圏地域の関連諸国及び地域間の人・物の交流の拡大が活発に展開している中国の東北3省、ロシアの沿海地方内での資本の集中的な投資によって鉄道、道路及び港湾などの活用、物流の運送システムが早いスピードで発展していることがその基盤となっている。特に中国の吉林省、黒龍江省とロシアの沿海地方の物流、運送ネットワークが整備され、新設されることでこれら地域への投資も活発に行われている。最近の状況や変化を見て見ると、環東海圏地域を繋ぐ国際運送ネットワークの構築が早期に実現される必要性に迫られているといえる。韓国 - 日本 - 中国 - ロシア4ヶ国関係者により、2006年8月7日に相互合意がなされ、現在琿春からザルピノ - 新潟 - 束草を結ぶ航路を構築するために多くの合意や支援が行われている。この航路を推進している1人として、2007年中ごろまでには、必ず就航できるように、関連諸国の地方政府、及び中央政府の積極的な支援と協力を求める考えだ。

それでは新規航路及び今後の人的、物的交流の活性化の為に早急に解決すべき問題点について申し上げます。

まず、ロシアの通過ビザの問題である。ロシアのクラスキノを通過し中国に向かう旅行者は必ずロシアで通過ビザを取らなければならない不便を強いられている。通過ビザを取るために多くの費用と、多くの時間をかけており、東北アジア地域、特に環東海圏地域の人、物の交流の活性化においてもっとも大きな障害となっている。

2つ目にクラスキノのターミナル設備及び人材の補充問題だ。ザルピノを経由し、中国に入国するためには、クラスキノの国境検問所を必ず通過しなければならない。このターミナルは、最近人と物の交流が急激に増加しているため、大変混雑しており、利用客は多くの不便が強いられて

いる状況である。このような問題を解決するためには、ターミナルの新築及び増築が求められる。

3つ目に中国に入る為の仲介港となっているザルビノ港湾の改修、補修の問題である。ザルビノ港は中国に入る仲介港として多くの貨物を取り扱っている港湾である。しかしながら現在の設備は非常に老朽化しており、今の状況に対応できるほどの能力を持っておらず、その限界に達している。

21世紀の北東アジア地域の国際運送ネットワークの構築は、非常に重要な意味を持っているプロジェクトであり、特に韓国、日本、中国、ロシア、北朝鮮、そしてモンゴルなどは環東海圏地域の国際運送ネットワークの構築に多くの支援と投資を行うべきだと考えている。現在4カ国が合意・推進している3カ国航路はいわゆるゴールドトライアングルと呼ばれる環東海圏地域の重要な航路である。この重要性は、関連諸国の未来の成長エンジンと戦略的側面から見ても、無限の可能性と潜在力を有している地域であるといえる。従って、環東海圏地域の国、及び地域の経済発展に向けた人・物の交流の拡大の為にはこのような問題点の改善と積極的な参加があってこそ成功できると信じている。環東海圏地域の国際物流運送ネットワークの構築は関連諸国の共通の利益の実現と、戦略的な側面から見ても大変重要な事業である。中国、ロシア、日本、韓国を直接に繋ぐ新規の貨客船航路を早期に開設することは、関連諸国の積極的な支援と参加が必要であると考えている。こういったことが実現してこそ、環東海圏地域の人と物の交流の拡大、さらに、地域経済の発展も実現することができると信じている。このように4カ国が合意のもとで、共同で推進している航路とは、世界的にも唯一で最初の試みであると考えている。このようなプロジェクトの成功の為には、関連諸国が積極的に支援し参加することが必要である。



及川英明 ((株)小島衣料HR事業部長)

昨年の4月、小島衣料は琿春に進出した。私が、現地で担当し、実務を行ってきた。小島衣料は、日本向けを主とした婦人服を加工している会社である。現在の加工基地は中国が100%である。

新たな中国から日本への航路が話し合われており、現在の4カ国の航路が1番実現性が高いとみているが、航路が開通した時には、それを利用させていただく一企業、荷主として、是非この地域の交流が活発になり、航路の利便性が高まり、コストが下がることを期待している。その点が

ら小島衣料として琿春に進出した経験、これはビジネスの面での体験になるが、ご紹介させて頂き更なる交流の促進の一助となればと考えている。

昨年4月に進出した際、なぜ小島衣料が琿春という地を選んだかということ、いくつかの点がある。第一に、縫製業は労働集約的な産業であり、多くの機能を労働者に頼っている、ということである。この労働者が中国全体で不足しているという状況が2005年の半ばぐらいから生じてきた。従来100人募集すれば1,000人ぐらい集まるという時代があったが、現在では、100人募集しても100人集まるかどうかということで、労働力が集まらない。かつ、集った労働者もすぐに転職してしまうので、安定しないという問題を抱えている。私達は、91年から中国に進出しているが、縫製業が一番早く海外へ進出しやすい企業である。その後、さらなる産業が入って、経済交流が高まっていくということで、先陣的な業種だと思っている。91年に進出してから中国側の技術レベルもどんどん上がり、現地にもたくさん同様の会社ができる。そうした中で、外資系企業としてさらなる高品質のものを求めていこうということで企業の展開をしている。そうした高品質を支えるのが労働者である。安定した労働力を確保することが、私達企業にとっての使命となっている。多くの企業がそのような労働者を求めて安徽省、四川省、東南アジアの方へ進出拠点を移している。ただ、小島衣料としては、日本向けの製品を作っているということから日本へのクイックな輸送が出来る地域というのが必須条件となっている。また内陸に入れば入るほど、輸送コストがかかるということもあり、どこか無いかということで、一つ見当たったのが琿春という場所である。これも日本海航路が開通すればという仮説の上での成り立つ場所と思っている。中国側でも国有企業が多い東北地方だが、東北地方の国有企業の改革が形として進んできた。その後、2005年には36号文献という東北地方振興策が中国中央政府から出ており、こうしたものを背景に中国全体として東北地方をさらに開発して行こうと、当初の南方の開発、沿海部の開発、中部開発、それから東北開発というのが現在の中国のポイントになっている。これが追い風になっていると感じる。そうした中で、人口25万人の琿春に行き、実際に労働者が集まるかどうか不確かなところで、企業の進出を始めた。だから、実際には人が集まるのか、ここで物が作れるのかということもわからず、50人を集めて工場の開設をした。その後、現地の人たちも100人、150人と増え、現在では新しい自社工場を立てた。面積として8,500平方メートルの自社工場で、1,400人収用できる工場を建てた。そこに現在800人いる。こうした急激な発展が

なぜ可能だったかという点、一つには琿春市を始めとした中国側政府の積極的な支援があったと言える。琿春という場所は、中国の中でも、非常に親日的な方が多いと私は実感しており、特に政府の方々が企業に対して親身に考え、即座に動いてくれる。私も上海にいたが、これは中国の中でもあまり経験したことがない。そのくらい非常に機動的に活発に企業を支援していただけたというところがある。

これが最大の成功の鍵だと思っている。現在800名までになり、総投資額180万ドルを資本金として出資している。その他、日本側でも1億円くらい使っている。3億円くらい出資して、昨年1年間でこの事業をやってきた。今後としては、この規模を安定させながら2,000人、3,000人という体制に進めていきたいと考えている。そこにはさらなる投資は少ないだろうと考えているので、その分を航路開設の方に力を入れていきたいと思っている。現在の物流量で月間20,000ピースくらいの衣料品を生産しており、コンテナ数で月に8コンテナぐらいに過ぎない。これが、今年の末くらいには、60,000ピース、36コンテナぐらになるかと思っている。3,000人規模になるのがいつになるのかがまだ読めないのだが、あと1年か2年で3,000人にしたいと思っている。そのときには、月間240TEUである。現在はまだ航路は開通していないので、この貨物は大連経由で輸出している。私達の場合委託加工で日本から資材を入れることも多いのだが、資材も大連経由で入れて、製品を大連経由で出すということで片道ほぼ7日から10日かかっている。大連から琿春への輸送は鉄道、トラック、航空とあるが、通常ではトラック輸送を行っている。鉄道では時間がかかりすぎる、航空では料金の問題がある。トラック輸送では、ほぼ24時間で琿春から大連に運ぶことになっている。距離にして1,330kmある。ここが一つの問題になっている。

実際に航路が開通したところで、荷物が集まるかどうか皆心配されていると思う。しかし、実際に吉林省に延辺州があって、その中に琿春があるのだが、延辺州だけでも九州とほぼ同じくらいの面積を有している地域で、非常に広大な地を抱えている。こうした貨物が徐々に日本に向けて、またはこうした地域の市場が、日本にとっての市場となるということが確実だと思っている。小島衣料としては、航路が開通していない中で今回の事業を始めたわけだが、航路の開通が先か、荷物が先かという問題にとらわれずに両方同時に進めていくということが必要だと思っている。現在、この航路の開通の準備と共にさらなるビジネスの交流が同時に進めばと思っている。

最後に、若干、航路についての問題、提言等をさせていただきたいと思う。一つは利用者としての利便性とコストということをお願いしたいと思っている。輸送日数が大幅に縮まることが最大のメリットだと思っている。先日、ERINAとNEANETに御協力頂き、我社の貨物をザルピノから東草、釜山、新潟、そして東京というルートで出さしていただいた。1月25日の昼に工場を出て、27日の夕方ザルピノ発の便で出港し、翌日の午前中に東草に着くとそれから釜山 - 新潟が週に2便ということで火曜日便1月31日の釜山便に乗って2月2日に新潟に着いた。2月2日は金曜日だったので2月5日の月曜日に通関を切って即日東京に入った、ということである。それが、実際のダイレクト航路が出来たときに何処まで短縮できるかということを楽しんでいるところだ。

一つは、1月25日に工場を出した荷物は、琿春のコンテナ検査場に保管されて、検査はすぐに終わるのだが、そこから引き出されたのが、1月27日である。このことを考えると1月27日の朝に検査場に持ち込んでもその同日の船に乗せることは十分に可能だ。琿春の検査場は、コンテナのX線の検査の装備があり、24時間動いているので、1日から1.5日短縮することが可能だと思う。ロシア側の通関については、既に東春フェリーが琿春からザルピノ - 東草というルートをもっているため、非常にスムーズにしていることを実感した。

また、新潟に着いた後についても更なるご協力を頂いて時間が早まるということを是非御願いたいと思う。

それからコストの面だが現在、琿春から大連経由で日本のメインポートまで出すコストが私達の経験からいうと800ドルから850ドルくらい。実際には私達色々なルートを使うので、安いときは660ドルくらいで行ける。私達が期待するのは、850ドルくらいで、東春フェリーの協力、ベルクートの協力等を得ながら魅力的なコストが達成できるということを期待している。また、政府にも資金的な協力というのも考えて頂けたら、と思っている。私は今回、中国経由で入り、明日はソウル経由で帰るが、長春 - 名古屋便が週に2便飛んでいて、これが非常に安い。延吉 - 長春 - 名古屋往復で2,500元、約3万円。なぜこんなに安いのかというと、吉林省政府が補助金を出しているから。こうしたことが一つの方法かと思っている。一つの企業に過ぎないが、私達のような企業がどんどんこの地域に進出して、現在小島奇跡みたいなことを現地で言われているのだが、当社1社ではなく多くの日系企業が琿春の地域に進出して貰いたいと思っている。また、そうした中で相互の様々な交流が深まることを、是非関係各位の方々へ御願いたい

と思っている。

三橋郁雄

触れられていない大きなリスク要因がある。吉林省図們江弁公室主任の祝さんに、北朝鮮がこの図們江回廊及び日本海横断航路にどのような影響を及ぼすのかについて、中国側の認識を教えてください。

祝業輝

北朝鮮の、図們江地域のプロジェクトに対する態度については、我々の感じるものが多くある。具体的に言えば、特に地方政府、羅先地方政府は非常に積極的に中国側と協力しているのだが、中央政府の方は理論面だけだ。北朝鮮の特別な原因で、図們江プロジェクトを左右する具体的な歩みは少々遅れている。特に経済面で作用する力は少々弱い。だから具体的な行動はまだない。すなわち大きな面からいうと、周辺各国と同じで、図們江地域開発のことに賛成する上で積極的に作業をしているのだが、具体的な経済活動面には少々遅れているようだ。

坂本光隆（境港貿易振興会事務局長）

航路開設にあたり、出資の状況について各国の方々のご意見、現状報告を、もし可能であれば頂きたい。さきほど韓国の束草市長様からは、出資についてもご準備があるとの報告を頂いたのだが、ロシア、中国の出資についての状況、準備状況については順調と判断してよしいかどうか、お尋ねをしたい。

マゴメット・ムスハノフ

ロシア側の出資状況については、確実に出資金額が用意されている。今のところは、ロシア法律上の手続きを終える資料を作成中だ。もうそろそろ終わる。

蔡旭陽

皆さんで合意した内容、即ち琿春市は20%の額で、約60万ドルの出資額であるが、市役所の方が、関連企業と相談し、3月末あるいは4月初めごろに順調に中国側の会社を登録できる見込みである。日本側、ロシア側の様子を見ながら、現在順調に進んでいる。

前田奉司（ハバロフスク日本センター所長）

このフェリーを使って、ロシアから日本への観光客を100人単位で、大量に来てもらうことを現地のロシア人、ビジネスマンと研究をしている。フェリーは観光客が使うのに足りるきれいなキャビンがあるのかをお聞きしたいと思う。

ペク・ソンホ

現在推進している新しい航路については、2つの輸送対象、即ち貨物と旅客があるが従来の東春フェリーのインフラを活用すればそれほど難しくはないと考えている。日本

で、現在準備中の投資会社が設立され、また4カ国の共同の運航会社さえ実現することが出来れば、その後は、人材の補充さえが解決できれば、問題なく順調に進むだろうと考えている。このプロジェクトについては4カ国が参加するので、それぞれの国家、日本は日本側、中国は中国側、韓国は韓国側というふうに、それぞれの国が分担している。それぞれ担当している分野があるので、そのようなスケジュールに基づいて進めば、今年の中ごろには新しい航路の開設は可能であると考えている。

三橋郁雄

ロシアの方が日本へ来るための船室の設備は充分だ。現在の、富山の伏木とウラジオの間の客船は、非常に豪華ではある。この航路に就航する船は、もう少し一般向けになっているのだが、ファーストクラスからエコノミーまで各種取り揃えて、十分な供給量がある。

丹羽眸（協栄船舶（株）（グローバルロジステック日本総代理店）営業本部長）

グローバルロジステックも、この新しいフェリーサービスを全面的にロシア側、日本側でバックアップしたい。特に貨物関係を中心にしてバックアップさせてもらう予定で取り組んでいる。そこで、差し支えない程度で、質問させて頂きたい。新潟の港湾の施設、この点の角度から三橋さんからご説明いただいているが、もう少し具体的に説明を頂きたい。現実的な面から考えて、現在西港の中央埠頭あたりをフェリーのターミナルとして予定されていると思うのだが、旅客と貨物の両方を扱うことになる。しかし、特に現在の中央埠頭あたりを見ていると、車とコンテナの取扱量そのものが相当制限されるのではないと思う。また通関上、輸入の貨物の通関、あるいはその関連する作業の手続きが果たして認可されるのか、指定保税として認められるのかどうか。専門的な観点からみて、いつ頃現実にこのフェリーの就航の予定をされているのか。最初は貨物が制限されるのであれば、制限なくできる施設が供給されるのはいつ頃なのか、概略説明を頂きたい。

三橋郁雄

この国際フェリーの対象は、コンテナ、中古車、旅客という3つであり、国際フェリーが着岸したら、この貨物、旅客、自動車を同時に一カ所で取り扱わなくてはならないので、ターミナルとしてはとても特殊なターミナルが要求される。従って、このターミナルを何処にもってくるか、何処に確保するかが非常に重要である。すでに新潟港の関係者はこの問題について自治体、港湾関係者を含めて綿密な協議を行っており、その結果できたのが先ほどお話しに出た中央埠頭である。ただし、中央埠頭が、3つの貨物を問

題なく処理できるのかということ、今後改善すべき点がかなりある。しかしながら、その点も含めて、他のところではなかなか対処できないということもあり、中央埠頭がもっともふさわしい場所ではないかというのが、関係者が協議した結論である。

ただしここで何もかもが整うという訳ではない。やはり、時間と投資が必要だ。手続きも必要になる。東港の方にも適切な地点が見つかりつつある。したがってそちらの方の検討も進めている。そのようなことで二カ所ほど可能性があると見ている。しかし、この方もすぐにと言うわけ

ではなく、きちんと整備するまでには少し、時間がかかる。しかしながら、最初から100%の施設がなくとも、航路開設は工夫を凝らしながらやっていきたいし、やれると思っている。手続きの面では、国の機関、港運の事前協議などが必要であり、できるだけ早急に関係者とのコミュニケーションを深め調整をして、この点で遅れることがないように現在色々動いている。今の説明で十分の説明でないかもしれないが、とにかく関係者間のコミュニケーション、充分な問題意識、航路の意味が相互間で深まればすべての問題は解決可能だと考えている。

分科会 A-1 「図們江輸送回廊:延辺地域の地域開発と北東アジアフェリー航路」要旨

まず三橋郁雄ERINA特別研究員から図們江輸送回廊にかかる最近の動きについて概括的に述べ、特に現在日中韓の関係者が一致協力して合弁会社を設立し、具体化しようとしている北東アジアフェリープロジェクトについて、その意義、取り組み方法、課題などについて述べた。

中国・吉林省図們江開発弁公室の祝業輝主任からは、図們江地域が何故なかなか発展しないのかについての分析が行われた。言語、経済発展等の相違がその原因であり、各国が協調してこれらを克服できるかが、カギであると述べた。

中国・琿春市の蔡旭陽副市長からは、延辺地域の経済発展には、当該国際フェリープロジェクトが著しく貢献すると考えられるので、できるだけ早期の開設を希望すると共に、そのためには協力を惜しまないとの発言があった。

ロシア・ベルクート社のムスハノフ社長は、ロシア側から見た国際フェリー事業の意義について述べ、ロシア側においても非常に価値が高い事業と評価した。また、以前から指摘のあった中口国境のロシア側税関の非効率性については、税関が最近、国境に通関施設を増設すると表明したので、問題解決に向けて大きく前進するだろうと述べた。

駐中国モンゴル大使のバトスフ氏は、図們江回廊の意義は認めるものの、それがモンゴルにまで届くまでには相当に時間がかかるとして、東部モンゴルから中国遼寧省錦州に抜ける交通路の整備も検討すべきと主張した。

韓国・束草市長のチェ・ヨンセン氏は、北東アジアフェリー航路がソウル - 束草 - 新潟 - 東京を結ぶとして、画期的な物流ルートであると評価した。その実現のためには束草市及び江原道は出資を含めた必要な協力を行う用意があるとのことである。

韓国・東春フェリー(株)のペク・ソンホ社長は、当該国際フェリー事業の経緯と内容について説明をすると共に、この事業が成功するためには国境通過問題とザルビノ港の荷役効率向上が必要と述べた。

(株)小島衣料HR事業部長の及川英明氏は琿春に昨年立地した現地工場について説明した。現在は従業員が800名の工場にまで拡大し、来年から再来年にかけて従業員3,000人まで持っていきたい。この場合はコンテナが20ft換算で月に240本出てくるが、このためには海上航路の開設が前提であると述べた。

最後にフロアからの質問を受けた。

最初の質問は、4カ国合弁会社への各国の出資準備状況についてであった。中国は出資率20%であるが、既に出資するための会社設立に入っており日本側の準備状況を見ながら、更に進捗状況を急ぐとのことであった。出資は問題ないとのことである。ロシア側(出資率30%)も、日本への出資のために必要な国家手続きに入っており、問題なく出資できるとのことである。韓国も問題ないとのことである。

他の質問としては、新潟港における国際フェリー船受入ターミナルの検討状況についてであった。関係機関が既にいろいろ議論しており、関係者間の共通理解は深まっている。当分の間は西港の中央埠頭で行うが、東港のほうにも一つの案があり、将来的にはこちらの利用も考慮される、との回答があった。

最後に三橋特別研究委員が下記の通り纏めた。

北東アジア国際フェリー航路開設の可能性について、及びこの航路が図們江地域全体全体を大きく変えていくということについての具体性について、その実現可能性につい

て議論頂いた。直接の当事者が、この問題をどのように展開していくのか、現況はどうなのか、合わせて問題は何処にあるのか、特に問題点を多く指摘された。

大きな問題は、この航路が関係各国を跨ぐものであるのに対して、関係各国間の相互理解、相互調整がなかなか難しいということではないかと思う。しかしながら、今回の4国の試みは、4国が一致団結して一つの会社を作って利害関係を一緒にする、それによってその4国が、否が応でも仲良く調和してやっていかざるをえないという仕組みを編み出した。これは、まったく新しいやり方であり、北東アジアの今後の様々な協力の一つのモデルになるものだと思う。北東アジアではこの4国が、北朝鮮をいれて5国が軒を接している。好き嫌いに関係なく5国はお互い仲良く

生きていかななくてはならず、その為には、お互いが協力して何かを行うという仕組みが必要である。我々の言葉でいうと、多国間協力である。この航路は北東アジアの物流面で、多国間協力の最初の事例である。このような形で、国際フェリー、及び図們江開発が進もうとしている。この4国の関係者は今日の話聞いて、非常に協力的な、出来るだけ譲り合いながら纏まっていこうという意識が強くなってきたと思う。

この方向に進むことにより、北東アジア全体の一つのモデルも提供できると思っている。

[ERINA調査研究部客員研究員 成実信吾]