

## 5. シームレスな交通体系構築に向けた施策の検討

## 5. シームレスな交通体系構築に向けた施策の検討

### 5.1 大阪湾諸港における課題の整理

シームレスな交通体系の構築に向けて、大阪湾諸港の課題について、アンケート・ヒアリング調査の結果を踏まえ、以下の項目で整理する。

- (1) 施設面に対する問題点・要望
  - ① 船舶の大型化対応等に関する問題点・要望
  - ② バースウィンドウに関する問題点・要望
  - ③ ターミナル、荷役施設・設備に関する問題点・要望
  
- (2) コスト面に対する問題点・要望
  - ① 物流コストに関する問題点・要望
  - ② コスト面の施策に関する問題点・要望
  
- (3) 運用面に対する問題点・要望
  - ① 船舶の入出港に関する問題点・要望
  - ② 荷役作業面に関する問題点・要望
  - ③ 手続き・制度等に関する問題点・要望
  - ④ 物流関連業に関する問題点・要望
  
- (4) 国内輸送面に対する問題点・要望
  - ① 国内輸送に関する問題点・要望
  
- (5) その他
  - ① その他

小分類	課題	ユーザー意見	該当箇所	受理日
課題分類① 施設面に対する問題点・要望				
<船舶の大型化対応等に関する問題点・要望>	岸壁水深よりも港口部が浅く大型船が入港できない	・和歌山下津港のコンテナ船の着岸する係留施設の水深は13mだが、実際には12mしかなく、また、入り口が浅いのに対し、係留施設前面の方が深くなっているため、ひょうたんのような港になっている。水深を15mにして様々な船型に対応できるようにしてもらいたい。	和歌山下津港 和歌山本港区	平成18年11月
	港内の航路も増深が必要	・船舶の大型化に対する需要はあるが、神戸港内の航路を深くする必要がある。(東部地区穀物等)	神戸港東部工区	平成18年12月
	大型船の回頭が困難	・大型船舶の回頭に必要な水域の範囲が確保できておらず、第7防波堤の一部撤去や航路上での回頭の容認など何らかの対応が欲しい。	神戸港R1	平成18年12月
	大阪港フェリー専用関門の設定	・待機や航路管制が少なくなるよう、フェリー専用関門を設定してはどうか。同一航路、関門でフェリーとフェリー以外の船の出入港は双方にとって不便である	大阪南港	平成18年10月
<バースウィンドウに関する問題点・要望>	外内併用型連続バースが必要	・内航船がつけやすいバースの整備をお願いしたい。現状では母船がかちあつたら内航船がつかられない。 ・今後は内外併用型連続バースが必要。例えば、フェリーバースと外貨コンテナバースを連続化。	全般	平成16年6月
	天候不良時等の待機のための仮付けバースが少ない	・船込み等で待機する際の仮付けバースが少ない(天候不良時)	堺泉北港	平成18年10月
<ターミナル、荷役施設・設備に関する問題点・要望>	フェリーヤード不足	・南港KF-1を使用しているRORO/PAX船用の岸壁が奥行き不足。	大阪港国際フェリーターミナル	平成18年10月
	フェリーヤード不足	・大阪港国際FT内の割当ヤード(6,000m <sup>2</sup> )では足りない。 ・貨物は日中の貿易拡大により伸びており、マックス時には狭いと感じる。国際FTは裏に広い土地が余っている。これを取り込むのが効果的であり、土地を遊休化すること自体考えられないことである。ヤードは広い方が望ましい。	大阪港国際フェリーターミナル	平成17年6月
	CIQ施設の不足	・CIQの設備が少ない。	大阪港国際フェリーターミナル	平成18年10月
	フェリーヤード不足	・神戸ポートターミナルは市街地から近いことで選ばれた場所であるが、その分ヤードが狭い。収支は旅客より貨物が大きなことを考えると、場所自体が大きなハンディと考えている。	神戸港ポートターミナル	平成17年6月
	ターミナルのリーファーコンテナ電源装置の世界規格への非対応	・リーファーコンテナの電源装置の数は十分だが旧式で電圧が変えられない。したがってフェリー会社に変電機を借りている。コンテナ電源は所有者の国内規格になっている。バリエブルが世界規格である。最近のコンテナバースなどの電源装置はバリエブルだと思う。	大阪港国際フェリーターミナルまたは、神戸港ポートターミナル	平成17年6月

小分類	課題	ユーザー意見	該当箇所	受理日
	ヤード、上屋、倉庫等の不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中古車取扱いのためのヤードを拡張してもらいたい。また、現在は各社があちこちにヤードを分散して所有しており、集約を行いたい。方面別の蔵置ヤードのいいものがある。</li> <li>・堺泉北港はヤードが不足している。このままでは、他港に負ける。ニュージーランド向けの検査施設用の土地も必要。</li> <li>・中古車取扱いの一体的な広大なヤードが欲しい。ストックヤードが限界に来ている。</li> <li>・金属くず専用の保管用地が欲しい。現状30,000m<sup>2</sup>所有しているが、最低倍は欲しい。</li> <li>・岸壁のエプロン幅が30m程度ないと荷役しづらい。(現状20m)</li> <li>・上屋ができれば取扱量が増える可能性はある。だが、堺泉北には空きスペースがあまりない。</li> <li>・上屋がもう少しあると良いが、堺泉北にはもうスペースがない。</li> <li>・鉄鋼用取扱用、合板用に、岸壁直背後に上屋が欲しい。フェニックスを中古車用ヤードにし、今のヤードの場所に上屋を建てるようなことをすれば、利用しやすい港となる。</li> <li>・企業の海外移転で倉庫需要は増える一方。大阪港よりは堺泉北港で揚げるケースが増えていく。ストックポートとして港の活用を図れば良いが、立派な倉庫は必要ない。大阪港は立派すぎて賃料が高い。堺泉北港の倉庫は設備規模が小さく狭い。内陸部保管は倉庫確保が難しく賃料、交通、周辺環境への対応などの運用面で難しい面があり、できれば港で保管したい。収容できない貨物は阪南港まであふれており、立派すぎない安い倉庫の整備を望む。堺泉北助松ふ頭は水深も浅くヤードも狭いため少しづつしか出せないのが厳しい。いずれも岸壁近くの倉庫がほしい。</li> </ul>	堺泉北港汐見地区、助松地区	平成16年12月
	上屋、倉庫不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪南港では倉庫に収容しきれない製品をシートがけでしのいでいるが、鉄ものは雨に弱くすぐ錆びるのでクレームの心配がつきまとう。</li> </ul>	大阪南港	平成16年12月
	上屋不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・舞鶴では取扱いの多い木材は、丸太で輸入していたが最近は製材として入ってきている。舞鶴港には上屋施設がないため取り扱うことが困難になり、敦賀へ逃げてしまっている。</li> </ul>	舞鶴港	平成16年8月
	流通施設の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナヤードの整備より流通経路・流通施設の基盤整備が重要。今後は多機能の港(荷物を出入れするだけでなく、その後の流通施設整備ができていくこと)が求められる。</li> </ul>	舞鶴港	平成16年8月
	ガントリークレーンが少ない、故障により運行計画に支障	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ガントリークレーンが少なく、故障が発生すると運行計画に支障が出る。</li> </ul>	不明	平成18年10月
	船舶の大型化に対応したガントリークレーンが必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶の大型化に見合った施設(ガントリークレーン)等も必要である。</li> <li>・船舶の大型化に対応したガントリークレーンも必要。現在のGCではリーチが足りず、神戸寄港の際にはリーチが届く範囲内にコンテナを積みよう指示している(過去にリーチが届く範囲以上にコンテナが積まれていたため船卸ができず、次港の名古屋港で卸して神戸に陸送したこともあるほど)。</li> <li>・コンテナ船の大型化(10,000TEUクラス)に対応するためには、当面-15mは必要であり、将来的には-16mがほしい。現在でも神戸港への寄港時に喫水調整を行っている船もある。船舶の大型化に見合った施設(ガントリークレーン)等も必要である。</li> </ul>	神戸港	平成18年12月
	荷役機械の更新によって、荷役効率の改善が必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・荷役効率については、荷役機械の更新によって、スピードアップを図ればよい。</li> </ul>	全般	平成18年12月
	CY(コンテナヤード)／ECD(空コンテナ)機器の不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・CY/ECD機器不足によるコンテナ搬出入時の混雑と一般道路・地域への影響</li> </ul>	不明	平成18年10月
	空コン置き場の共同借受を希望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空コン置き場(格安で)の共同借受。</li> </ul>	神戸港PI	平成16年7月

小分類	課題	ユーザー意見	該当箇所	受理日
	岸壁利用実績の少ないバースにもSOLAS対応フェンスの設置	・神戸港の施設について不満はないが、SOLAS対応に関して、全ての外貨バースにフェンスが設置されているわけではなく、岸壁利用の実績が少ないバースにもSOLAS対応フェンスを設置してもらいたい。予算が限られている状況も分かるが、バースの効率的な運用に反するような神戸市の対応は本末転倒である。	神戸港	平成18年12月
	施設整備ではなく、ソフト面で解決を	・神戸港、大阪港の港湾施設は既に充実している。これ以上、箱モノは造らなくてよい。ソフト面で解決していく内容である。	神戸港・大阪港全般	平成18年12月
	ターミナル運営の一元化	・大阪南港では咲洲が狭いので、舞洲に土地の拡大をしている。埋立てをしているが、土地が分散化している。と同時にひとつのヤード、ターミナルがそれぞれの企業任せの運営になっている。そういう意味では、シンガポールのように、一つの港を全ての企業が合体して運営していくということも戦略上考えていくべき必要がある。日本では、下請け業者、中小、あるいは労働組合の対策もそうだが、非常に遅れた手立てになっていると言わざるを得ない。	大阪南港	平成18年12月

小分類	課題	ユーザー意見	該当箇所	受理日
<b>課題分類② コスト面に対する問題点・要望</b>				
＜物流コストに関する問題点・要望＞	荷役作業料が高い	・内航フィーダー料金自体は安くなってきているが、ポートチャージを考えると、どうしても高くなる。	全般	平成16年6月
	日祝日の荷役料金が低い	・日曜、祭日の荷役料金(在来貨物)が高い	全般	平成18年10月
	荷役料金の時間外・夜間割増が高い	・昼間時の料金に対して、時間外や深夜の割増料金が高額であるため、夜間作業はコスト的に不利であるため、行わないのが実情である。昼間も夜間も同一料金であれば、出入港時間も分散するであろう。	神戸港	平成18年12月
	海外との輸送費に比較して国内の輸送費が割高	・コンテナ1本当たり、中国から日本への輸送に4～5万円に対して、大阪・神戸間で1.5万円かかる。国内輸送費が高い。	全般	平成18年12月
	海貨業者の料金は高いが、特に梱包料金は高い	・乙中(海貨業者)の料金が低い。特に、梱包料金が低い。陸送費も、東舞鶴から西舞鶴までの輸送と、舞鶴から阪神への輸送と比べて、何故か変わらない。	舞鶴港	平成18年11月
＜コスト面の施策に関する問題点・要望＞	入港料のインセンティブを希望	・他国に比べて港湾コスト高である(担当者の感覚では韓国の倍ほど高い)。入港の度に入港料を払っており、インセンティブを行ってほしい。(寄港数に応じた料金低減等)	全般	平成18年12月
	岸壁使用料、ヤード賃料等のインセンティブを希望	・ヤードの賃料等、行政側のインセンティブをもっと行ってほしい。今でもインセンティブはあるが、業者まかせの感が強い。 ・岸壁、ヤードの賃料について、行政側のインセンティブをもっと行ってほしい。 ・ヤードの賃料等、行政側のインセンティブをもっと行ってほしい。	全般	平成18年12月
	航路誘致のための最低貨物量未達の場合の船社への費用補償を希望	・航路を誘致するにあたっては、県と企業と一体となって考えてもらいたい。例えば、船社のいう最低貨物量を確保できなかった場合には費用面で負担してもらいたい。つまり、行政との連携や助成といったことを考えていく必要がある。	和歌山下津港	平成18年11月
	港湾施設や船舶への広告掲載	・港湾施設や船舶に広告を載せ、スポンサー料(広告収入)を活用してはどうか。	全般	平成18年12月

小分類	課題	ユーザー意見	該当箇所	受理日
<b>課題分類③ 運用面に対する問題点・要望</b>				
<船舶の入出港に関する問題点・要望>	航路管制によって入出港時にロスタイム発生	<ul style="list-style-type: none"> <li>・神戸中央航路での航路管制によって、時間ロスが大きい。</li> <li>・中央航路における航路管制によって時間ロスがあり、スケジュールへの影響は避けたい。</li> <li>・神戸中央航路の航路管制によって、時間ロスが発生するため、その場合は、神戸東航路から入港している実態がある。航路管制は昭和59年からの施行であるが、それほど必要性は感じない。</li> </ul>	神戸港中央航路	平成18年12月
	神戸港中央航路の混雑解消のため一方通行化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中央航路への集中が問題。現在拡幅されているが、一方通行化してもらえると更に混在緩和に繋がる。</li> </ul>	神戸港中央航路	平成17年1月
	内航船を外貿バースに直付けする場合、前日にならないとバースが確定せず不便	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪港は前日にならないとバースが確定しない。とてもやりにくい。</li> </ul>	大阪港	平成16年6月
	船舶の一斉入港時に沖待ちが発生	<ul style="list-style-type: none"> <li>・堺泉北港では自動車運搬船と木材船が一斉に入港するときに沖待ちが生じている。</li> </ul>	堺泉北港	平成16年12月
	強制パイロットの柔軟化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・強制パイロット数の引き上げ・柔軟化</li> </ul>	大阪湾	平成18年10月
	強制パイロットの強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パイロットも乗らず入港する船が多く、危険である。</li> <li>・日本の港湾における1万トン以下の外航船について、パイロットが不要になっているが、非常に疑問である。危険な操船で着岸している状況があり、岸壁への衝突発生等の事故が発生する危険性が高い。着岸に時間を要することも多く、非効率にもなっている。船型によらずパイロットの乗船は強制にして、パイロット料金を下げる仕組みが良かったと思う。国民の税金で整備した岸壁を、このような危険に晒していいものか。</li> </ul>	大阪湾	平成18年12月
	大阪湾港域外で錨泊時間の制限	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪湾諸港に入港する船は港域外での錨泊はしないが、水島港等の瀬戸内海諸港へ向かう船の時間調整のために大阪湾の港域外で錨泊をするが、最大48時間しか使えないため不便である。</li> </ul>	大阪湾(港域外)	平成18年12月
ポータルラジオの充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港の安全性を高めるために、ポータルラジオを充実させる必要がある。出港する時には、本船もしくは代理店から電話で連絡し、リアルタイムにポータルラジオで情報発信すれば、効率性の向上に繋がる。</li> </ul>	大阪湾	平成18年12月	
<荷役作業面に関する問題点・要望>	荷役の常時対応を希望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・堺泉北港において、地場荷役手配の特殊性から荷役効率がきわめて悪い＝投入されるギャング数が岸壁に対してきわめて少ない(1/3以下)ため長期停船が生じている。</li> <li>・ギャング(港湾労働者)不足による荷役遅延がある。</li> </ul>	堺泉北港	平成18年12月
<手続き・制度等に関する問題点・要望>	制限、規制が多い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾運送事業法、港湾労働法の規制緩和が必要。船内および沿岸荷役は技術があるので、規制すべきであるが、その他は緩和すべき。</li> </ul>	全般	平成18年12月
	省庁合同の窓口一元化を希望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・IT化するだけでは不十分。「港湾入出港一括局(仮称)」を各省庁合同で作し、窓口を一つにすべき。</li> </ul>	全般	平成18年12月

小分類	課題	ユーザー意見	該当箇所	受理日
	省庁別手続きの一元化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・IT化の実現で手続きは楽になったが、各省庁の一元化を実現してほしい。</li> <li>・IT化の実現(Sea-NACCE)で手続きは楽になったが、各省庁の一元化を実現してほしい。</li> <li>・EDIシステムの導入で書類提出の手間は楽になったが、税関と港湾管理者で港の範囲が異なっていたり、煩雑な部分がある。省庁間での調整を望む。</li> </ul>	全般	平成18年12月
	IT化が進むと代理店の仕事が減る	<ul style="list-style-type: none"> <li>・IT化に関しては、神戸港、大阪港に事務所を設置しているため、それぞれの港に対応しているので、データフォーマットの統一については、さほど不便を感じていない。京浜港においても同様に東京港、横浜港に事務所がある。ITの一元化が進むと代理店の仕事が減ってしまう。</li> </ul>	全般	平成18年12月
	ITの標準化は国が強制しないと難しい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・IT化に関しては、もっと国が主導的にシステムを先導すべきである。日本では各民間各社が独自にシステム構築を行ったため、統一が困難な状況になっており、各データのやりとりに変換ソフトを介して、余計な手間とコストがかかっている。中国や韓国のように国が強制的にシステムの提供を行えば、利便性が高く、安価なコストで利用できる。日本の場合、システムを何とかしたいという総論には各社賛成であろうが、各論になると、意見の統一ができず、前に進まないという状況である。</li> </ul>	全般	平成18年12月
	PIⅡ期全体でのプリゲート方式の採用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・PI(Ⅱ期)全体でのプリゲート方式の採用。</li> </ul>	神戸港PI2期	平成16年7月
	税関手続きの24時間前申請への対応は困難	<ul style="list-style-type: none"> <li>・税関手続が24時間前に申請が必要となるが、対応が困難である。</li> </ul>	全般	平成18年12月
	港・空港での防御体制(検疫)の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本に侵入して久しいセアカゴケグモの問題からも、空港・港湾物流の防疫体制の充実は大きな課題である。今後、温暖化が進むと、今までなら日本に上陸しても気候の違いによって死滅していたであろう生物が、上陸後も生きながらえて繁殖に至ってしまう恐れがある。それらの生物はセアカゴケグモのように人間に被害を与える場合もあるであろうし、日本土着の生物を駆逐して生態系に影響を及ぼす場合もあるであろう。このように、今までは脅威でなかった生物が、温暖化や貿易量・旅行者数の増加によって新たな脅威となる可能性があるため、そのような新しい脅威にも対応できる防疫体制の整備が重要である。我が国の空港・港湾の防疫体制はすでに充実しているであろうと思うが、人知を越えて「まさか」を起こすのが生物ではないか。常に生物の一步先を行くような先進的な取り組みが必要。</li> </ul>	全般	平成18年12月
	航空貨物と海運貨物の情報システムの統合	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フォワードナーにしても、明日の航空券がない、あるいはまた近隣の港であれば、2日で行く、あるいは航空便だったらこれからすぐ行けるといった、相互にインテグレーターが情報を持って、選択できるようなシステムがまだできていないと思う。港湾関係ではデータベース化が始まって、いろんな情報を盛り込んだベースが作られようとしているが空港関係の情報も同じデータベースに入れてほしいと、まず関西から提案していけばいいのではないかと。</li> </ul>	全般	平成18年12月
<物流関連業に関する問題点・要望>	荷動き量が落ちたときの運賃低下が心配	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、大型船の数が増えている。荷物がある時はいいが、いつまで続くかわからない。世界的に景気が落ち込んできた時、運賃の低下が心配である。個人的には船腹は少ないぐらいが、料金の安定には適当である。</li> </ul>	全般	平成18年12月



小分類	課題	ユーザー意見	該当箇所	受理日
	複数船社による共同運航の場合、料金に関してトラブルが起こる	・複数船社による共同運航があるが、船社によって料金設定が異なるため、荷主と代理店の間でトラブルになりやすい。	全般	平成18年12月

小分類	課題	ユーザー意見	該当箇所	受理日
課題分類④ 国内輸送面に対する問題点・要望				
＜国内輸送に関する問題点・要望＞	夢洲への鉄道の乗り入れ	・安治川から夢洲に臨港鉄道は引けないか。鉄道がコンテナターミナル内に直接乗り入れ、効率的な荷役が進めばモーダルシフトにも繋がる。また、名古屋港に取られている滋賀県の貨物や北陸の貨物の取り込みも鉄道により可能となり、背後圏拡大にも繋がる。	大阪港	平成16年8月
	45ftコンテナ積載車が道路を通行できない	・道路の重量規制等によって、道路を使って45ftコンテナを動かせない状況にある。特例等で動かせると助かる。	全般	平成18年12月
	阪神高速の重量規制	・阪神高速道路は便利であるが、重量制限がネック。また、神戸・大阪間の通行料金が安い。	阪神高速	平成18年12月
	阪神高速の料金が安い	・阪神高速道路は便利であるが、重量制限がネック。また、神戸・大阪間の通行料金が安い。	阪神高速	平成18年12月
	神戸港内での道路渋滞	・PC-18とポートターミナル間で渋滞する。	神戸港PC-18～ ポートターミナル	平成17年6月
	ゲート混雑の緩和	・大阪南港は混んでいて、待ち時間が長い。	大阪南港	平成18年12月
	ゲート混雑の緩和	・現在、大阪港において数年前から苦しんでいるのは、一部ターミナル前での滞留時間が非常に長いこと。一本のコンテナをターミナルから搬出するのに2時間～3時間も待たないと搬出できない。この異常な状況の打開に向けて早急に取り組んでいただきたい。滞留問題が解決すればコスト負担が減り、荷主にとってもメリットは非常に大きい。 ・福岡では、全ターミナルのゲート前での映像を配信して物流の効率化と利便性の向上を図っている。大阪も同様な施策の実現に努力してほしい。このままでは福岡にも負けてしまう。	大阪港咲洲	平成19年1月
	ゲート混雑の緩和	・ターミナル前の臨港道路において、朝一・昼一のピーク時間だけではあるが、ゲート待ちのシャーシで渋滞が発生しているため、一般交通車両とを区分するバイパス道路等があれば便	神戸港RI南側	平成18年12月
道路整備	・大阪湾岸線は空いているが、取り付くアプローチルート(ex.阪神高速道路)が混んでいる。 ・八尾付近に昼間行くときは、阪神高速道路の湾岸線は空いているが、それに続く阪神高速の環状線や松原線等が混んでおり、大和川線が整備されると格段に改善される。 ・大阪の外縁部に各社の物流センターや卸売企業等が立地してきており、これらにサービスする外縁部の環状道路(高速道路)の形成が望まれる。 ・ベイエリアの活用を促進するためには、都心を通過せずに全国の道路ネットワークにつなげるルートの整備が望まれる。	阪神高速	平成18年11月	

小分類	課題	ユーザー意見	該当箇所	受理日
	「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」への周知徹底	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車の積み付け問題。港では、あるいは港から荷物を運び出して、輸送経路上、小箱のラッシングがしっかりしていないため、横転事故が発生している。コンテナ積荷の偏荷重が問題。ラッシング、つまり荷物をきっちり縛っていない、コンテナの中身の荷物をきっちり縛っていないもののために、走行中に横転する事故が非常に多い。</li> <li>・海外から来たコンテナの中に何が入っているかということが全く知らされていない。つまり、有害・毒物性のものを運んでいたとしても知らずに街中を走っている。仮に街で横転すると大災害につながる。荷主も含めて、オーダーする側が受入れ先に対して、荷物の中身を明確にしておくことが大事。そういった意味での安全性は、特に国民生活を守る意味では大事ではないか。</li> <li>・「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」への周知徹底を啓発する取り組みについてもワーキンググループで検討項目の上位においていただきたい。</li> </ul>	全般	平成18年12月
	関西空港の利用を促進する施策が必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大分にある工場から荷物、製品を輸出する際にあたって、一番成田を利用している企業もある。航空発着枠があり、成田空港を使って、アメリカ、シカゴに輸出するコストが一番安いという結果がある。ちなみに成田の次に関空、最後に地元の福岡からが一番コストが高いという結果である。企業にとって重要視するポイントは、コストは非常にポイントとして高い。</li> <li>・北米の航路がエアラインの統合で全部成田にシフトした。したがって、待ちの時間をコストに入れると、陸上の輸送料がかかっても成田へ持っていった方が結局は早いということが大きな理由だと思う。したがって、規制をかけて、また関空に戻してこないといけないとか、あるいは飛行枠を制限するといったことになり、マーケットメカニズムとして流れている部分がある一定の規格でこのマーケットをこちらに流れるような仕組みがあるかどうか、これを検討してほしい。</li> </ul>	関空	平成19年1月

小分類	課題	ユーザー意見	該当箇所	受理日
課題分類⑤ その他				
＜その他＞	地方港との役割分担の明確化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方港への港湾施設整備が行われ過ぎた感がある。国策として主要港と地方港の住み分けが曖昧になっている。</li> <li>・日本における物流の全体最適を追求すべきである。具体的には、博多、神戸、横浜に貨物を集める。名古屋は産業競争力があるため名古屋だけで貨物があり、港として独り立ちできているので、それでよい。広島より西の地域と日本海側は博多港へ集約し、現在、釜山等へフィーダーしている貨物を呼び込む。広島～関西間の貨物は神戸港に集約。内航海運、鉄道網によって安価な国内輸送を構築する。関東以東地域は横浜港に集約する。</li> </ul>	全般	平成18年12月
	阪神地域への企業誘致	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スーパー中樞港湾の中で、阪神港は地理的に不利である。京浜港の背後地は海を持たない内陸の県が多く、また、背後県の人口が阪神地域よりも遥かに多い。そのため、京浜港以外に利用する港がなく、京浜港への貨物の集約が可能である。それに比べて、阪神港は、今まで背後圏であった中国・四国地方からの貨物が、震災をきっかけとして地元港湾で取り扱われるようになり、背後圏が縮小している。今後は阪神地域に企業を誘致し、地元港湾を利用させる方向しかないのではないか。</li> <li>・近年、神戸港への企業立地がめざましいが、神戸港の発展には大規模な工場立地が必要。</li> </ul>	全般	平成18年12月
	総合保税地域の設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広い用地が必要になるが、総合保税地域のような場所も欲しい。港の背後で荷役・加工・仕出し・仕入れを一体で出来る場所があれば嬉しい。また、この地域では輸出入の手続きも簡素化して欲しい。夢洲はそのポテンシャルがある。</li> </ul>	大阪港夢洲	平成16年8月
	民間開発による活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用価値の低くなった臨港地区については、指定解除し、民間による開発を活性化させる方がよい。神戸港でいえば、ポートアイランド、六甲アイランド、兵庫突堤、摩耶ふ頭を臨港地区として残し、他は再開発してはどうか。</li> </ul>	神戸港	平成18年12月
	官民の情報交換を	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪港や神戸港と名古屋港を比較すると、名古屋港は地場の企業を大事にしており、いい意味で官民の情報交換ができており、規制に関しても運用レベルで企業の融通が利きやすい。それに対して、大阪港や神戸港は規制が厳しい。</li> </ul>	神戸港・大阪港	平成18年12月
	地方港におけるフェリー就航	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方港においては、物流はそれはそれで重要であるが、それだけでは、なかなか地域に経済の波及効果があまりない。地域の経済活性化ということであれば、人流と物流の両方がどうしても必要である。そういうフェリーの就航可能性について検討が必要。</li> </ul>	舞鶴港	平成18年12月
	港湾・空港のブランド化	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本の港、空港を使うと少々値が張るのは事実であるが、日本が一番であるという時代にならないか。日本の港湾・空港は少しコストがかかる一方で、その港湾、空港を使うと結局ロスが少ない、あるいは早く処理してくれる、あるいはフォローが非常に充実しているなどといった面で日本の港湾、空港が一番であるという状況にならないか。日本の港湾・空港のブランド化が必要。</li> </ul>	神戸港・大阪港	平成18年12月
	長期的な視点でインドも対象に	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際物流戦略チームでは、どちらかという中国や韓国、東アジアが中心だが、2030年にはインドが世界一の人口になる。長期的な視点でいろんな国と戦略的に付き合いを作っていく視点が日本でも必要ではないかね。ということで東アジアの中でも東北アジアだけに視点を置くのではなくて、確かに今中国が伸びているが、長期的な視点で他のインドなり他の国とも関係を築いていくということが必要ではないか。</li> </ul>	全般	平成18年12月
	大阪湾へ貨物を呼び込む市場メカニズムの構築が必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動的に市場メカニズムとして大阪湾にもっと貨物が集まるようにしたら、大阪湾自体の港湾の効率化が上がる、スケールメリットがもっと図れるというふうに思うわけです</li> </ul>	全般	平成18年12月

## 5.2 日本海側における課題の整理

シームレスな交通体系の構築に向けて、日本海側の課題について、舞鶴市がまとめた「舞鶴港におけるアジア諸都市との連携・交流を支えるシームレスな交通体系の構築に関する調査」の内容を示す。

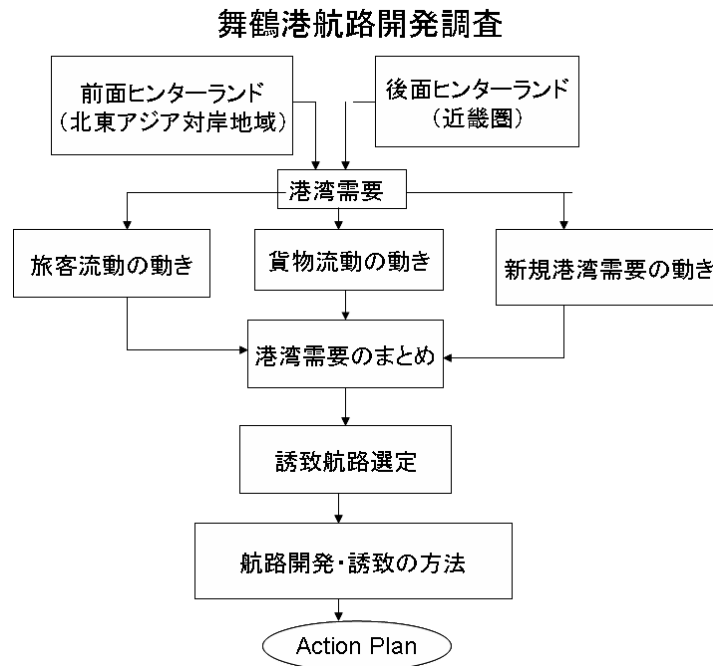
舞鶴港におけるアジア諸都市との連携・交流を支える  
シームレスな交通体系の構築に関する調査

## 本調査の狙い

1991年の冷戦終結以降、世界をグローバリゼーションが席捲している。国境の壁は非常に低くなり、特に東アジアでは日中韓の3国間における国際分業が急進展している。EUやNAFTAなどの地域経済統合の動きも拡大しており、地球環境問題においても国境越えた地域間連携が避けられない情勢になっている。今後ともこの傾向は強まることはあっても、弱まることはない。このとき、舞鶴港はどのような発展戦略を持つべきなのか。舞鶴港は京都府の日本海側に位置し、近畿圏の経済社会の発展に大きく貢献する使命を持っている。それに応じて行くためにはどのような方策を講じていけばよいのか。港湾の活力は航路にある。出来るだけ多くの多様な航路を有することが非常に望ましい。しかし、近年の舞鶴港は国際航路数は減少しており、現在は釜山航路一つしかない。何とかこれを増加させ、背後圏の要望にこたえていく必要がある。については本調査はこの観点から、舞鶴港の航路開発の方向を見出すための一つの戦略を提示することを目的とする。

## 本調査のフロー

本調査のフローは次のとおりである。この流れにそってアクションプランを提案する。



## 第1章 舞鶴港の概要

### 1.1 概要

(※舞鶴港振興会 HP より抜粋)

#### 1.1.1 概要・アクセス

舞鶴湾は本州がほぼ中央部で屈曲して、日本海が湖のように深く入り込んで出来た湾である。平均水深 20m で湾の出入り口は約 700m と狭く、湾内は大変静穏である。舞鶴港は、その地形から湾内の干満差が極めて小さく（最大 30cm）、また四方を 400m 級の山で囲まれていることから、強風・荒天を避けることができる。

舞鶴港は、京阪神経済圏を背後圏としており、日本海側の物流拠点として好位置にある。舞鶴自動車道、京都縦貫自動車道など京阪神地域と舞鶴港を直結する陸上交通網の整備も進み、港の利便性も更に高まりつつある。



図 1-1-1-1 舞鶴港とその周辺地図



## 舞鶴港へのアクセス

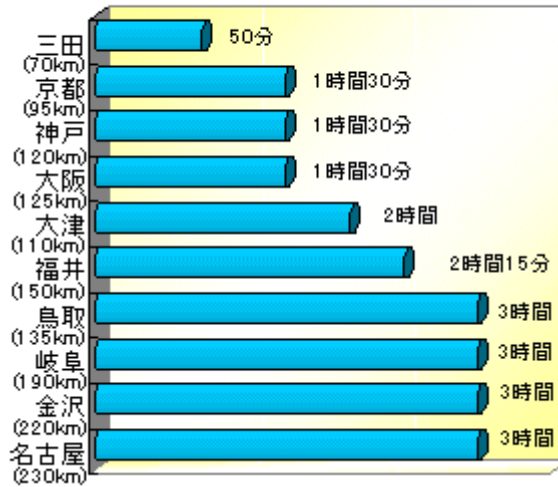


図 1-1-1-2 舞鶴港へのアクセス

舞鶴港の魅力としては次が挙げられる。

- ① 入・出港に要する港費が安い → 港湾コスト削減で荷主に貢献
- ② 迅速な荷役で滞貨がない → 風や波が少なく、迅速・確実な荷役で沖待ちなし
- ③ 京阪神地域へのアクセス整備で時間的距離短縮  
→ 国道まで1分、舞鶴若狭自動車道まで5分でアクセス
- ④ 京都インランド・デポにより運搬コストが節約  
→ 京都市内で通関、輸送費不要で舞鶴港へ
- ⑤ 丁寧な荷役で大切な貨物が傷まない → 大港湾には出来ない丁寧な取り扱い
- ⑥ 港湾施設・関係機関が整備され、多岐にわたる対応が可能  
→ 国際港湾としての施設が整い、税関・出入国・検疫などの体制も万全
- ⑦ アジア各国・欧米等世界各地へのアクセスが便利  
→ アジアのハブ港・釜山港を通じて各国へアクセス可能

### 1. 1. 2 歩み

天然の良港である舞鶴港の東港は 1901 年（明治 34 年）に海軍鎮守府が設置され軍港として、また、西港は 1913 年（大正 2 年）に大型船用の埠頭が完成したことから、対岸貿易を中心とした日本海側の重要な商港としてそれぞれスタートした。

第二次大戦後、1945 年（昭和 20 年）から 13 年間にわたり大陸からの引揚者 66 万人余を迎え入れるとともに、1948 年（昭和 23 年）に貿易港として再出発し、1951 年（昭和 26 年）には国の重要港湾に指定された。

1953 年（昭和 28 年）に京都府が港湾管理者となり、近畿北部の拠点港を目指し、西港を外国貿易港、東港を国内貿易港として、その機能を更に拡充させるため、港湾整備を着々

と進めている。

### 1. 1. 3. 取扱貨物量の経年変化

舞鶴港の取扱貨物量の経年変化を、全体貨物とコンテナ貨物につき、図に示す。

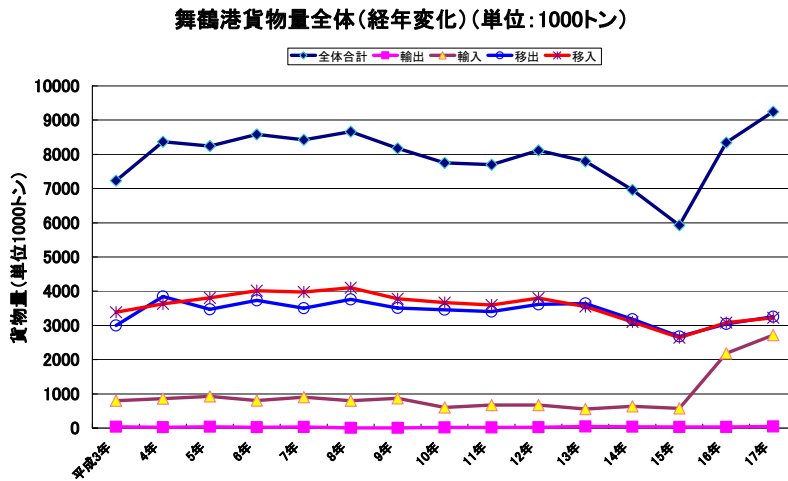


図 1-1-3-1 舞鶴港貨物量全体経年変化(出展：舞鶴港港湾統計)

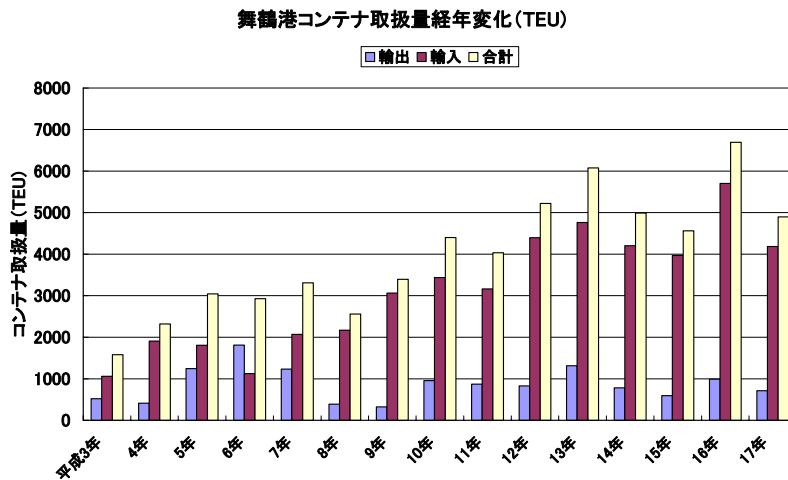


図 1-1-3-2 舞鶴港コンテナ貨物量経年変化(出展：舞鶴港港湾統計)

### 1. 1. 4 定期航路

舞鶴港の内外貿定期航路は図に示すとおりである。



図 1-1-4-1 舞鶴港の内外貿定期航路

(1) 舞鶴～韓国定期航路

1990年(平成2年)3月に開設され、コンテナ船によるサービスを行っている。正確な運行日程と迅速な港湾荷役によって、利用者の評価も高い。また、中国・東南アジア・北米・欧州などへのトランシップとしてもこの航路は広く活用されている。

航路形態：ウィークリーサービス(毎週月曜に入港・出港)

運航船社：興亜海運(株)(HEUNG-A)

代理店：三栄海運(株)

運航スケジュール(平成18年7月31日現在)：

釜山(日)～舞鶴(月)～敦賀(月)～境港(火)～釜山(水)

(2) 舞鶴～中国定期航路

2003年(平成15年)4月から開始した本航路は、舞鶴港と中国の大連・青島・上海を結ぶコンテナ定期航路であるが、現在は休止中である。

(3) TSCS 航路 (トランス・シベリア・コンテナ航路)・ナホトカ航路

舞鶴港は 1958 年 (昭和 36 年) に北洋材の輸入第一船を迎えて以来、北洋材を中心とした木材の輸入基地として発展してきた。1989 年 (平成元年) には、ロシア・欧州・中近東をシベリア鉄道で結ぶトランス・シベリア・コンテナ・サービス (TSCS) の寄港地となり、複合一貫輸送の拠点として、重要な地位にある。

また、1956 年 (昭和 33 年) 日本とロシアを結ぶ唯一の定期航路であるナホトカ定期航路 (ジャパン・ナホトカ・ライン) の寄港地に指定された。

1. 1. 5 港湾施設の概要

舞鶴港の港湾施設の概要は次のとおりである。

表 1-1-5-1 舞鶴港の港湾施設の概要

公共大型船繫留施設			
	延長	バース数	水深
第 2 埠頭	645m	4	-10m~-7.5m
第 3 埠頭	370m	2	-10m
第 4 埠頭	185m	1	-10m
	300m	3	-5.5m
喜多埠頭	130m	1	-7.5m
	240m	1	-12m
前島埠頭	130m	1	-7.5m
	230m	1	-8m
	180m	2	-5.5m
上屋・倉庫			
上屋 (第二・第四・前島埠頭、大野辺地区)			14,686 m <sup>2</sup>
倉庫 (第二・第三・第四埠頭、北吸地区)			16,511 m <sup>2</sup>
サイロ			
大君地区	26,891m <sup>3</sup>	セメント	
貯木場・野積場			
貯木場 (大君・喜多・加津良・平地区)			518,628 m <sup>2</sup>
野積場 (大君・喜多・第四・前島埠頭ほか)			184,560 m <sup>2</sup>
曳 船			
本船用引船	1 隻	1500ps	

本船用引船	1 隻	2750ps
船舶給水施設		
給水栓	34 栓	1 栓当り 100 t /h
給水船	1 隻	1 船当り 150t/h
クレーン		
ガントリークレーン	1 基	45t
多目的クレーン	1 基	46t
タワークレーン	2 基	10t、25t
その他		
リーファコンセント	6 基 (250V) →440V (2 基) 変換可能	

### 1. 1. 6 FAZ

FAZ (Foreign Access Zone) とは、港湾や空港周辺地域に設定された「輸入促進地域」のことをいい、舞鶴港は 1995 年 (平成 7 年)、日本海側港湾では初めて FAZ の指定を受けた。1997 年 (平成 9 年) 10 月には、貿易関連事業者用オフィスや展示場、物流施設など貿易関連機能を集約させた舞鶴港 FAZ の中核施設が完成し、これにより舞鶴港の物流機能は格段と向上し、輸出入ビジネスの支援体制が一層強化された。

表 1-1-6-1 FAZ

施設概要	舞鶴 21 ビル	鉄骨一部コンクリート造 8 階建て、床面積 6,756 m <sup>2</sup> 展示場・オフィス・会議室・レストランとして入居
	第一倉庫	鉄骨造平屋建て、床面積 2,200 m <sup>2</sup> 、木材保管に使用
	第二倉庫	鉄筋コンクリート平屋建て、床面積 3,300 m <sup>2</sup> 定温およびくん蒸倉庫として使用 (一部高速くん蒸倉庫:300 m <sup>2</sup> )

### 1. 1. 7. 果たすべき役割

舞鶴港は近畿圏の日本海側玄関である。太平洋側には神戸港、大阪港などがあり、これらが広く世界とつながることで、現在の近畿圏の隆盛を支えている。しかし、これからの時代、近畿圏では日本と極めて近い日本海の対岸諸国・地域との交流が活発化しよう。この前兆は例えば、日本からロシア向けの中古車輸出や日本向け inbound 観光客の増加などに見ることができる。いよいよ環日本海時代の到来である。このとき、近畿圏は日本海を横断して大陸と繋がる。その輸送拠点として舞鶴港は十分な機能を発揮する必要がある。

### 1. 1. 8. 課題

港湾は背後圏活性化のための道具である。この背後圏として、舞鶴港の場合には近畿圏を考えることが出来る。近畿圏経済が世界の潮流である globalization の中で国際貿易量をより拡大させていくためには、近畿圏にある国際港湾の任務は極めて重い。どのような港湾経営、港湾作りをすべきなのか。常に 10 年、20 年先をにらみながら、必要な施策を具体化していく必要がある。このとき国際港湾は日本の動きだけを見てはいけぬ。地域が結ばれる外国側の動静、挙動についても十分な情報を持つことが必要である。外国側が変化すれば、日本の背後圏にも大きな影響を与えることが考えられるからである。特に、隣国の情勢変動は我が国に非常に大きなインパクトを与える。この意味で、北東アジアは単なる外国としての認識で留まってはならないのであって、準国内という認識で取扱われるべきである。特に、本稿のように港湾の将来のあり方を議論するとき、準国内地域との結びつきを十分に分析する必要がある。そこで本稿では舞鶴港に大きな影響を与える地域として二つあるとし、舞鶴港の前面と後面に広がっていると考える。前面と後面が舞鶴港を介して繋がっていると考える。この前面を前面ヒンターランドと称し、後面を後面ヒンターランドと称することとする。前面ヒンターランドは日本海対岸地域であり、後面ヒンターランドは近畿圏である。このような立場で舞鶴港を眺めるとき、舞鶴港の課題としては、次の項目を挙げる事ができる。

#### 1) 貨物量の低迷

近年、前面ヒンターランドが、北朝鮮を除き、高度経済成長の中にある。後面ヒンターランドもバブル経済崩壊後の低迷状態から抜け出し、活況を呈している。しかしながら、舞鶴港の取り扱い貨物量は、石炭火力発電所の石炭輸入を除くと低迷状況にある。

#### 2) 国際定期航路の低迷

上述したとおり、舞鶴港においては TSCS 航路も中国航路も近年、休止状態にある。韓国航路も週 2 回である。後面ヒンターランドの経済の規模を考えると、非常にさびしい状況にある。その原因は究明される必要がある。

#### 3) 新時代に対応する港湾作り

上記の二つの課題は、前面と後面のヒンターランドの経済の活況さを考えるとき、全く不思議である。これからは時代の流れを捉えた港湾経営、港湾作りを更に目指すべきである。新しい時代はいかなる輸送形態を求めているのか、また輸送需要の変化はどうなっているのか、これらを明らかにして、それに対応する港湾作りを目指すことが必要である。

## 第2章 港湾需要

### 2. 1. ヒンターランド

#### 2. 1. 1 前面ヒンターランドの概要

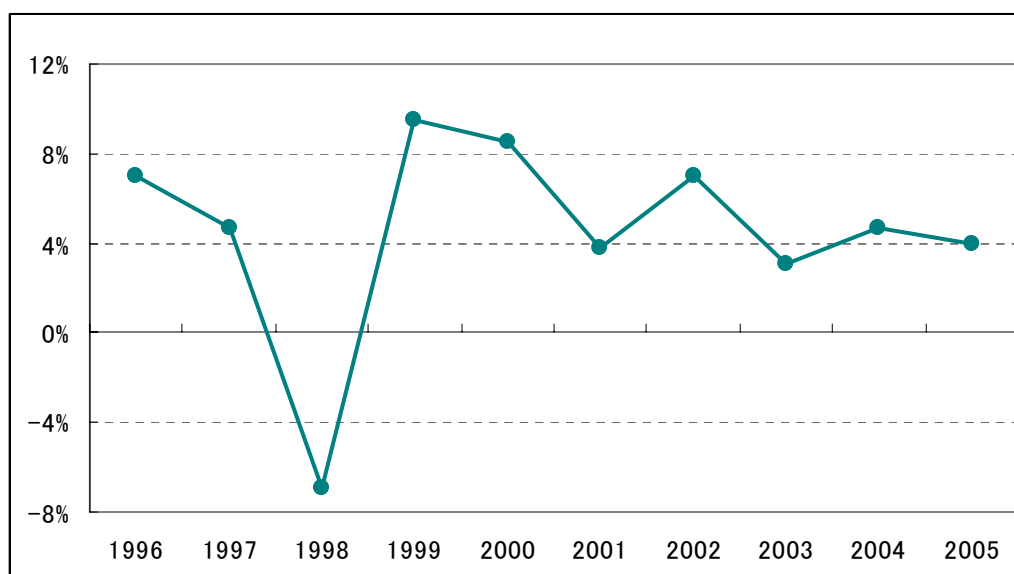
前面ヒンターランド、つまり航路開設の可能性がある韓国、中国（主に東北地域）、ロシア（主に極東地域）についてそれぞれ経済概況をみてみよう。出典は ERINA DATA BOOK2006 による。

#### 2. 1. 1. 1 韓国

##### (1) マクロ経済動向

2005年の韓国の実質経済成長率は4.0%で2004年の4.7%を下回った（図2-1-1-1）。しかしこれを需要項目別に見ると、2003、4年の全面的に外需（財・サービスの純輸出）に依存した成長パターンと比べ、民間最終消費の回復による内需の寄与が見られるようになってきた。しかし、固定資本形成（投資）など、他の内需項目の伸びは未だに弱く、内需主導に切り替わったとはいえない状況である。また全体の成長率でも5%程度と見られる潜在成長率に達しない状況が続いている。

図 2-1-1-1-1 実質 GDP 成長率の推移



（出所）韓国銀行

##### (2) 対外経済関係

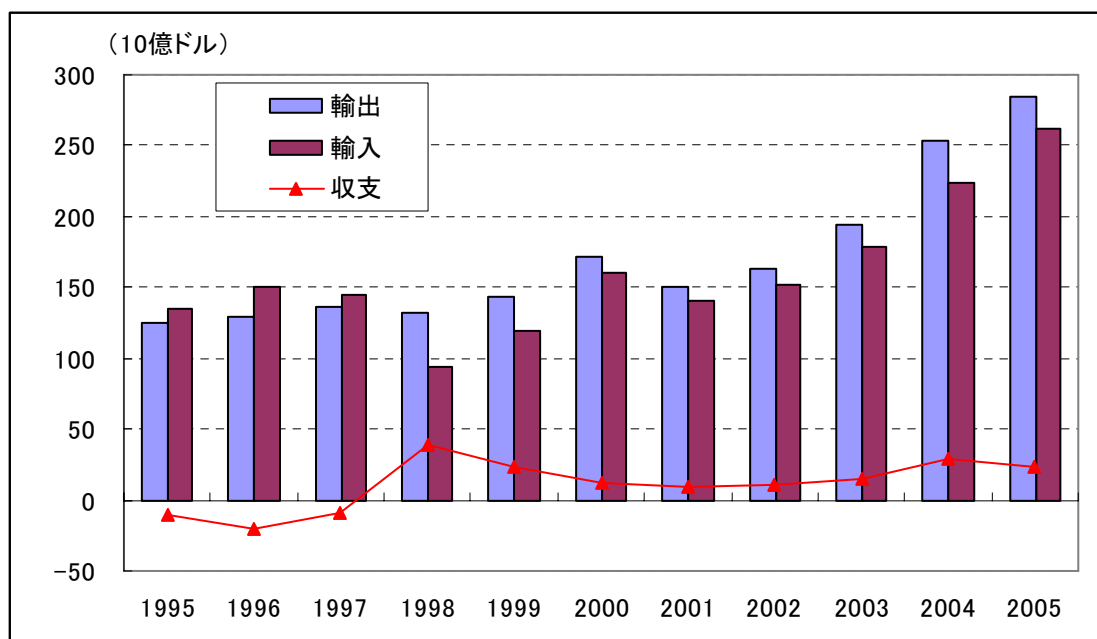
###### ① 貿易の概況

対ドル為替レートは2004年の1ドル=1,044ウォンから、2005年は同1,013ウォンにやや切り上がった。一方でウォンの日本円に対する為替レートは、2004年の100円=1,012

ウォンから、2005年の同 856 ウォンに切り上がっており、増価の程度は対ドルを大幅に上回っている。したがってこの動きは、他の通貨に対する円の独歩安といえる。

多くの輸出品目で競合する日本に対し為替レートが増加することは、韓国の輸出品の価格競争力に影響を与える。しかしこのような状況で、韓国は2005年に2,844億ドルと過去最高の輸出を実現した(図 2-1-1-2)。しかし輸入の増加はそれを上回り、貿易収支の黒字は232億ドルで、前年の292億ドルを下回った。

図 2-1-1-1-2 貿易額・収支の推移



(出所) 韓国貿易協会

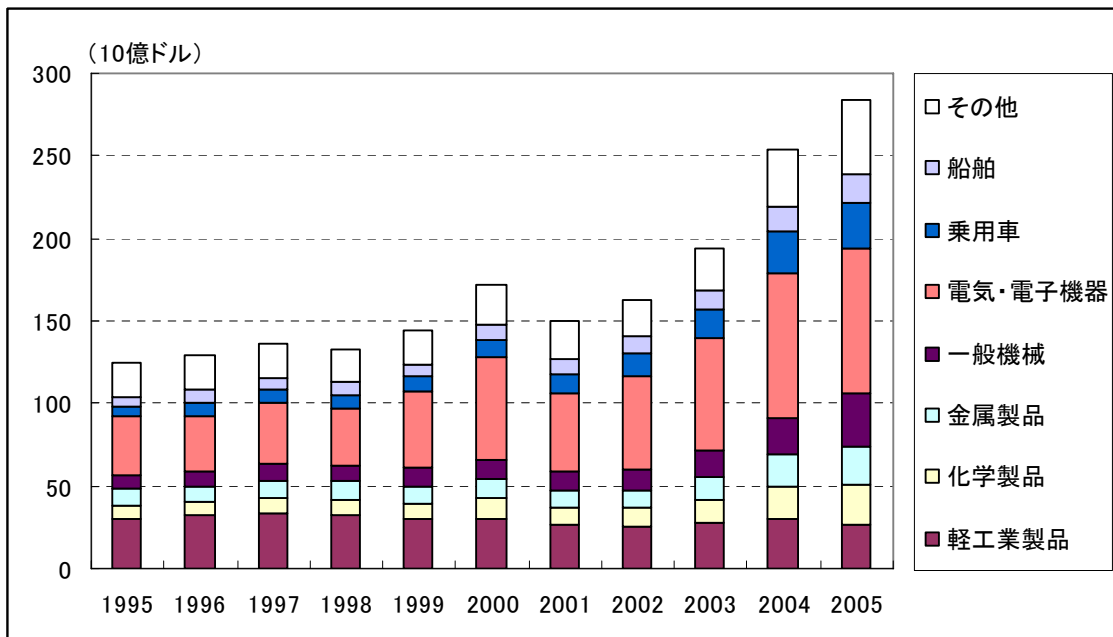
## ②輸出の動向

2005年の輸出を品目別に見ると、やはり基幹産業であるエレクトロニクスの占める割合が3割を超え、大きいことが分かる。また2005年は一般機械の伸びが大きく、全体の11.3%を占め、乗用車を上回っても第二位の品目となった。これらの機械類3品目が韓国を代表する輸出品目といえる。

輸出先別に見ると中国が2003年に米国を抜いて第一位になった。2005年の中国向けのシェアはさらに高まり21.8%を記録し、韓中間の貿易の急拡大を示している。

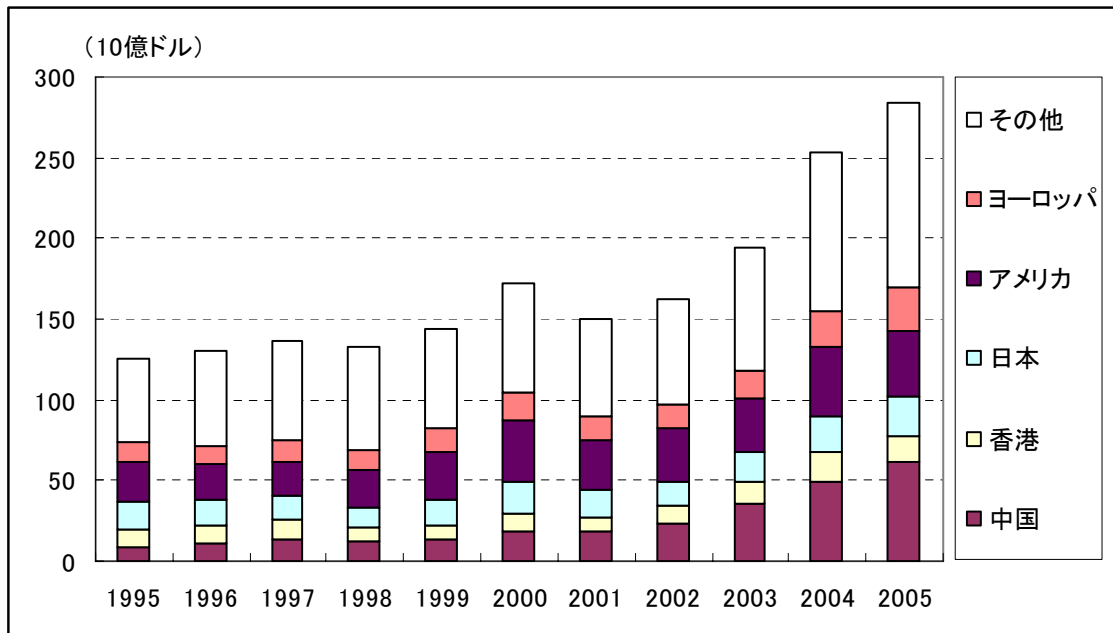


図 2-1-1-1-3 品目別輸出額の推移



(出所) 関税庁

図 2-1-1-1-4 国別輸出額の推移

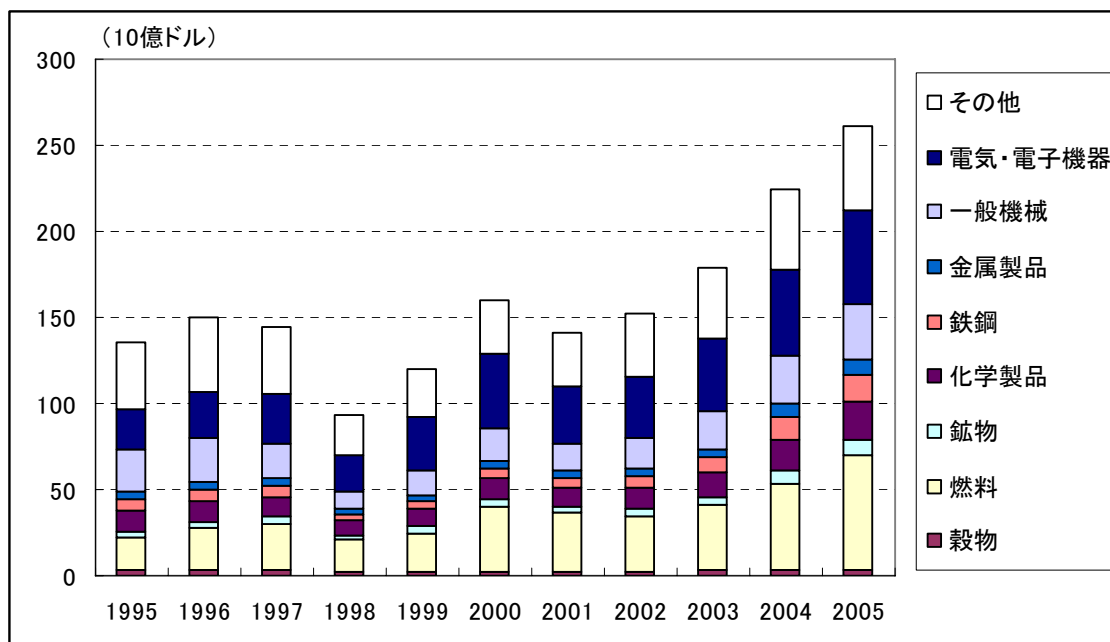


(出所) 韓国貿易協会

### ③輸入の動向

2005年の輸入を品目別に見ると、前年に引き続き原油価格の上昇によって燃料が拡大していることがわかる。また主要輸出品である電気・電子機器は20.6%を占め輸入品目としてもシェアが大きい。これは最終製品の生産に用いられる中間部品を多く含むと見られる。

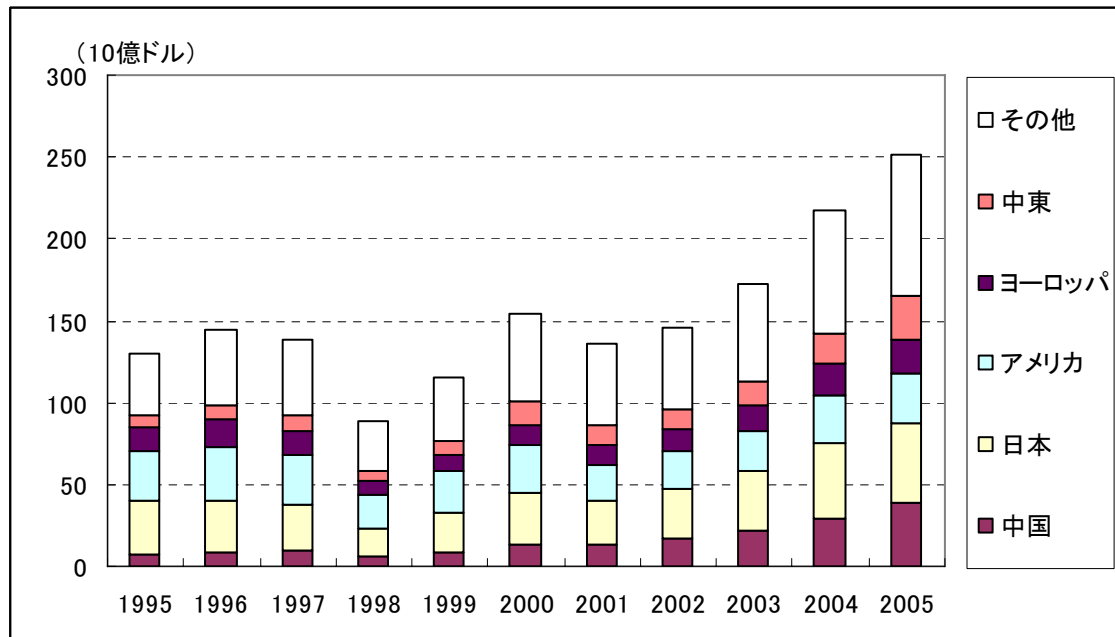
図 2-1-1-1-5 品目別輸入額の推移



(出所) 韓国貿易協会

相手国別に見ると、2005年も第一位は日本でシェア18.5%となった。また2004年にアメリカを抜いて第二位となった中国からの輸入も拡大しており、全体の14.8%を占め、日本に迫っている。輸入においても両国間の関係が緊密度を増していることが伺える。

図 2-1-1-1-6 国別輸入額の推移



(出所) 韓国貿易協会

## 2. 1. 1. 2 中国

### (1) 経済概況

中国東北部に位置する東北三省（遼寧省、吉林省、黒龍江省）は、約1億人の人口を抱える中国の1割経済圏である。建国初期から中国を代表する重工業地帯として繁栄してきたが、市場経済化が進む中、旧来の重厚長大型の国有企業が多い東北地域はそれに対応できず、発展から取り残された。こうした状況を受け、停滞の著しい旧来型の国有企業を民間資本と外資の導入などによって市場メカニズムに適応した近代的企業に改革するなど、新型産業基地への改造を通して地域全体の再生・活性化を目指し、2004年に東北旧工業基地振興戦略（東北振興戦略）が打ち出されている。

東北三省は穀物及びエネルギー生産においてその優位性が高い。食糧生産量は6,000万トンで全国の13.3%を占める。主要食糧のうち、米や小麦の生産量はそれほど多くはないが、吉林省のトウモロコシ（全国の11.6%）、黒龍江省の豆類（同26.2%）の生産は大きなシェアを占めている。こうした背景から、東北三省は「農業基地として発展させる」という位置付けがなされ、大きな農業関連の投資が進行中、または実施予定である。第四次円借款による黒龍江省三江平原龍頭橋ダムの建設・商品穀物基地の建設、世界銀行資金の導入による農地開拓改良・物流システムの確立・商品作物の増産、松遼平原農業開発プロジェクト（吉林省及び遼寧省の西半分が対象）など、今後の農業発展に向けた基盤作りが進められている。

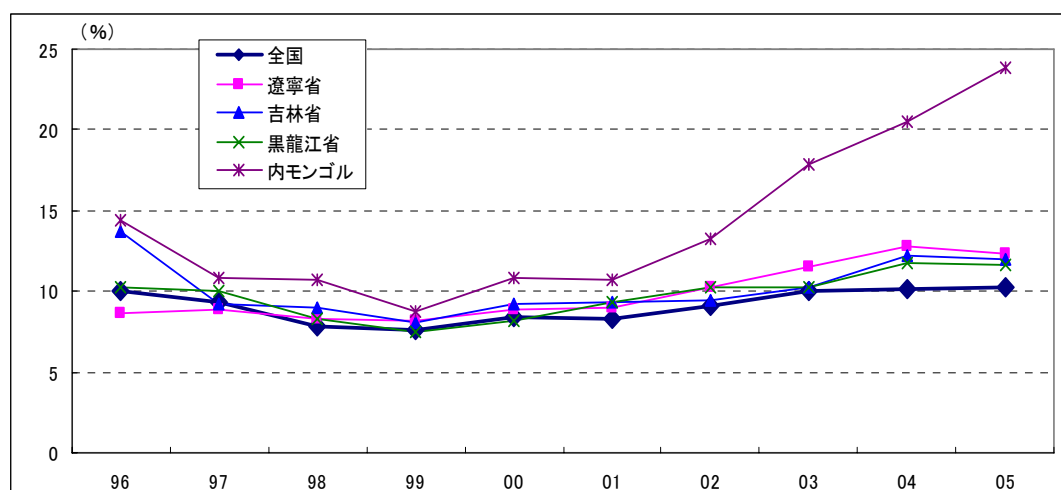
エネルギー面では、大慶油田（黒龍江省）、遼河油田（遼寧省）などを有しており、原油生産量は全国の42.3%を占める規模である。特に黒龍江省は原油が全国の31.5%を占めていることに加え、石炭は4.9%、天然ガスは7.3%を占めるなど、エネルギー資源が豊富である。

## （2）2005年の東北経済

東北振興政策（東北旧工業基地振興戦略）の推進により、2005年の東北地域においては対外貿易と外資誘致が著しく拡大し、経済全体も持続的に発展した。2005年の東北三省のGDPは17,141億元、全国の9.4%を占めた。

東北三省の成長率は遼寧省12.3%、吉林省12.0%、黒龍江省11.6%といずれも同年の全国平均レベルを大きく上回った。そのうち、黒龍江省と遼寧省は2002年以来4年連続の二桁成長、吉林省は2003年以来3年連続の二桁成長となった。

図 2-1-1-2-1 全国と東北部の GDP 成長率



（出所）中国国家统计局『中国統計年鑑』2006年版、各省・自治区『統計年鑑』2006年版より作成。

## （3）対外貿易

### ①全国

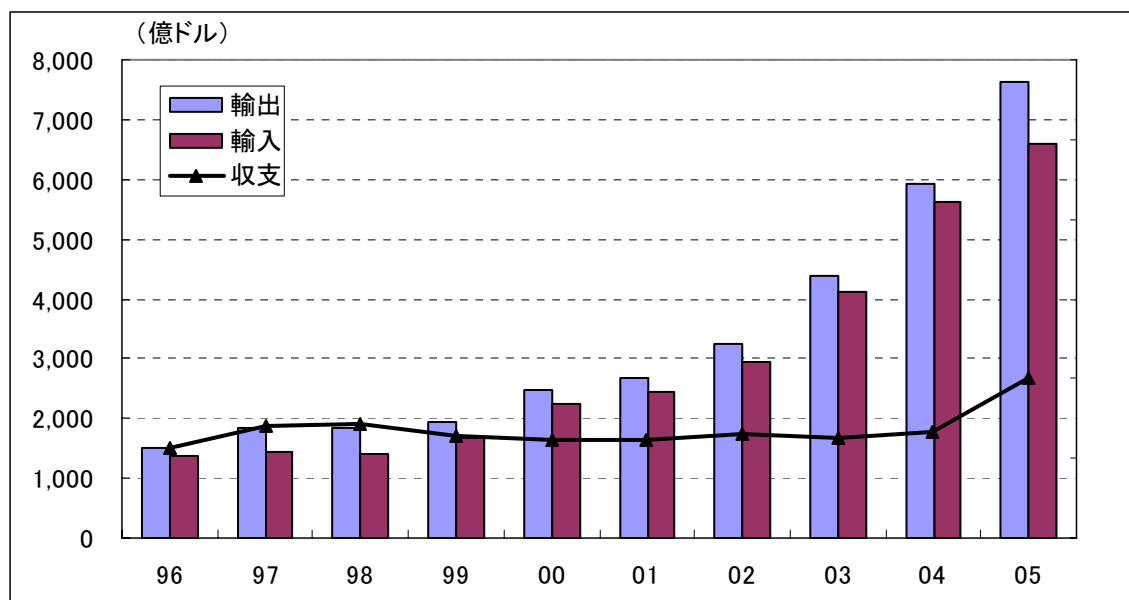
中国の対外貿易総額は2002年の前年比21.8%増、2003年の同37.1%増、2004年の同35.7%増と大幅な伸びを実現しており、2005年は1兆4,221億米ドル（前年比23.2%増）だった。2004年から2年連続で1兆ドルの大台をキープしたこととなる。このうち、輸出は7,620億ドル（同28.4%増）、輸入は6,601億ドル（同17.6%増）となった。貿易収支は1,019億ドルの黒字で前年の320億ドルと比べ3倍以上の増加となっており、2005年7月の人民元切り上げによる効果は見られない。

中国の貿易黒字は過去最高だった1998年の435億米ドルを遥かに超え、貿易摩擦問題が大きくクローズアップされる一年となった。輸出の増加に対して輸入ニーズがダウンして

いることが主な原因となっている。

2005年の主な貿易相手国に関しては、前年に引き続きEUがトップで、貿易額は2,173億ドル（前年比22.6%増）、輸出では1,437億ドル（同34.1%増）、輸入では736億ドル（同5.0%増）だった。EUと中国の貿易インバランスは701億ドルに上る。米国との貿易額はEUに次ぐ2,116億ドル（同24.8%増）、輸出1,629億ドル（同30.4%増）、輸入487億ドル（同9.1%増）だった。米国と中国の貿易インバランスは1,142億ドルで国別では最も大きい。なかでも中米間の繊維品貿易摩擦は問題の焦点となった。日本は第3位で1,845億ドル（同9.9%増）、輸出840億ドル（同14.3%増）、輸入1,005億ドル（同6.5%増）、貿易収支は中国側が165億ドルの入超である。米国は中国にとって最大の輸出先で、最大の輸入相手国は日本である状況は変化ないが、日本との貿易の伸び率は昨年よりも縮小した。

図 2-1-1-2-2 中国の輸出入額



(出所) 中国商務出版社『中国商務年鑑』2006年版より作成。

商品別に関しては、機械電気製品が輸出入全体で7,771億ドルに達し、総額に占める割合は54.6%に上った。輸出が4,268億ドル（前年比32%増）で輸入は3,504億ドル（同16%増）だった。ハイテク関連製品では輸出入全体で4,160億ドル、総額に占める割合は29.2%で、輸出が2,183億ドル（同31.8%増）、輸入が1,977億ドル（同22.5%増）となっている。

輸出では動植物油類（同80.8%増）、化学製品（同35.7%増）、機械及び輸送設備（同31.3%増）など、輸入では、飲料・たばこ（同42.8%増）、鉱物燃料・潤滑油等（同33.3%増）などに顕著な増加がみられる。原油の輸入は1.3億トンで前年比の伸び率は3.3%だった。

## ②東北部の貿易

1978年には東北三省の輸出入総額はわずか16.55億ドルで、輸入が0.71億ドル、輸出も原油及び関連加工品に過ぎなかった。1987年には輸出入額が58.57億ドルとなり、輸出入とも1978年よりそれぞれ2.25倍、8.9倍に増加した。2005年の輸出入総額は571.11億ドル（前年比19%増）、全国の4.02%を占める形となった。そのうち、輸出は319.1億ドル（全国シェア4.2%）、輸入は251.35億ドル（同3.8%）。機械電気製品の輸出総額は93.60億ドルで貿易総額の29.3%を占めた。

全国の中で東北地区の貿易規模は西部、中部の各省よりは高いが沿海地域と比べるとまだ距離がある。160以上の国・地域と関係往来があるが大半が香港、日本、韓国、米国、台湾との貿易となっている。

### <遼寧省>

遼寧省の対外貿易は、輸出入総額が410.14億ドル（前年比19.2%増）、そのうち、輸出が234.4億ドル（同23.9%増）、輸入が175.74億ドル（同13.4%増）である。輸出において、一般貿易が108.14億ドル、加工貿易が117.76億ドル、機電製品が80.74億ドル、ハイテク製品が26.08億ドルを占める。貿易相手国・地域は213で、日本、韓国、米国、ドイツ、サウジアラビアの順に続く。日本への輸出が高く、63.11億ドル（同15.5%増）である。日本の次は韓国で28.83億ドル（同24.6%増）である。

### <吉林省>

吉林省の対外貿易は、輸出入総額が65.3億ドル、そのうち、輸出が24.7億ドル（前年比43.9%増）で、全国平均を16ポイント上回った。輸入は40.6億ドル（同20.0%減）となった。貿易の特徴としては、機電製品の輸出が成長し、4.4億ドル（同51.4%増）で輸出全体の17.8%を占めたこと、国有及び外資系企業の輸出ウェイトが大きく、輸出全体の79.3%を占めたこと、その他、ハイテク製品の輸出も拡大し続けていることが挙げられる。韓国、日本、米国市場への進出と同時に、北朝鮮、ロシア市場への進出も本格的となってきた。一方、自動車産業製品の輸入減少によって吉林省全体の輸入も減少した。

### <黒龍江省>

黒龍江省の輸出入は大幅に伸び、総額では95.7億ドル（前年比40.9%増）で、全国平均より17.7ポイント高い。そのうち、輸出が60.7億ドル（同64.9%増）、輸入が35億ドル（同12.6%増）だった。貿易形態では、国境貿易の輸出が22.5億ドル（同78.7%増）、一般貿易輸出が21.8億ドル（同45.9%増）、その他輸出が12.1億ドル（同84.8%増）である。輸出品目別に見ると、機電製品が8.5億ドル（同77.2%増）、ハイテク製品が1.5億ドル（同42.45%増）である。国別では、対ロシア向け輸出が38.4億ドル（同78.1%増）で、輸出入合計では56.7億ドルとなり、全省輸出入総額の59.2%を占める。続いて、対韓国向

け輸出が 3.5 億ドル（同 64.2%増）、対米国向け輸出が 2.4 億ドル（同 51.1%増）、対 EU 向け輸出が 3.3 億ドル（同 80.4%増）となっている。

表 2-1-1-2-1 東北三省の貿易額の推移

単位：億ドル

億ドル	遼寧省			吉林省			黒龍江省		
	輸出	輸入	収支	輸出	輸入	収支	輸出	輸入	収支
1996	83.4	29.1	54.3	15.0	13.3	1.7	10.8	13.7	▲2.9
1997	88.9	40.7	48.2	9.3	9.2	0.1	13.1	11.6	1.5
1998	80.5	46.9	37.1	7.5	9.0	▲1.5	9.1	11.0	▲2.0
1999	82.0	55.3	26.7	10.2	12.0	▲1.8	9.5	12.4	▲2.9
2000	108.5	81.7	26.8	12.4	13.1	▲0.7	14.5	15.4	▲0.8
2001	111.1	88.0	23.1	14.6	16.7	▲2.1	16.1	17.7	▲1.6
2002	123.7	93.7	30.0	17.7	19.4	▲1.7	19.9	23.6	▲3.7
2003	146.3	119.3	27.0	21.6	40.1	▲18.5	28.7	24.6	4.1
2004	189.2	155.2	34.0	17.2	50.8	▲33.6	36.8	31.1	5.7
2005	234.4	175.7	58.7	24.7	40.6	▲15.9	60.7	35.0	25.7

（出所）各省・自治区『統計年鑑』2006年版より作成。

#### （４） 東北振興戦略

2003 年は、国務院温家宝首相が 3 度にわたって東北地域を訪れ、「東北地域の従来工業基地の振興と西部開発戦略は東西の両輪である」と発言するなど、今期政府の東北地域を重視する姿勢に注目が集まった。その後、同年 10 月に開催された中国共産党第 16 期中央委員会第 3 次全体会議（第 16 期 3 中全会）では、東北振興プロジェクトが重要議題として取り上げられた。

東北三省は建国初期から中国を代表する重工業地帯として繁栄してきた。しかし、市場経済化が進む中、旧来の重厚長大型の国有企業が多い東北地域はそれに対応できず、発展から取り残されてしまった。こうした状況を受け、停滞の著しい旧来型の国有企業を民間資本と外資の導入などによって市場メカニズムに適応した近代的企業に改革するなど、新型産業基地への改造を通して地域全体の再生・活性化を目指したものが東北旧工業基地振興戦略（東北振興戦略）である。

このプロジェクトの推進効率を図るため、国務院は西部開発における「西部地区開発指導小組弁公室」の設置を参考に、「東北地区等従来工業基地調整改造工作指導小組弁公室（東北室）」を設置している。東北振興戦略は、東北三省それぞれの改革発展のためにも、また中国全体の経済・社会の調和的発展のためにも非常に重要な政策と言える。

東北三省はそれぞれ 2010 年までの旧工業基地の調整と改造の発展目標を打ち出している。遼寧省は、2010 年までに全省 GDP を 1 兆 1,800 億元に拡大し、年平均成長率 10%以上、一

人当たり GDP を 2.7 万元（約 3,260 ドル）に引き上げ、生活の質とレベルを向上させている。

吉林省は、2003～05 年に旧工業基地の基礎的な調整と発展を達成し、2006～07 年に調整と発展の実質的な進展と経済力の倍増を目指し、2008～10 年に旧工業基地の調整と発展を基本的に完成することとしている。

黒龍江省は、第 10 次五カ年計画期（2001～05 年）に、経済成長力を一層強化し、旧工業基地の振興のために基礎を固め、第 10 次五カ年計画期（2006 年～10 年）では、市場メカニズムに対応し、優位性と特色があり、合理的な構造を持ち、競争力の高い新型産業基地を建設し、徐々に、中国における新しい経済成長地域に発展させるとしている。

### 2. 1. 1. 3 ロシア極東

ロシア極東地方は、9つの連邦構成主体\*（1 共和国、2 地方、4 州、1 自治州、1 自治管区）からなる。人口は 659 万人（2004 年 1 月 1 日現在）で、ロシアでも最も人口密度の低い地域である。ロシアにおける経済活動の中心であるモスクワなどの欧州部からの距離が遠いことやインフラの未整備など不利な条件は多いが、逆にアジア太平洋地域に位置することから、ロシア経済のアジア太平洋地域との統合にあたっては、その結節点として重要な役割を果たすことが期待されている。

#### （1）経済・産業概況

ロシア極東の主な産業は、サハ共和国・アムール州・マガダン州の非鉄金属、サハリン州・アムール州・ハバロフスク地方・沿海地方の林業、カムチャッカ州・サハリン州・沿海地方の水産業、ハバロフスク地方・沿海地方の機械産業（主に軍需品）などである。

極東にはロシア全体の森林蓄積の約 1/3 に相当する約 200 億立方メートルの森林蓄積がある。沿海地方では、ナラやタモなど硬質広葉樹林の比率が高く、針葉樹も交えて多様な樹種構成を示している。ハバロフスク地方ではカラマツを主体にエゾマツ・トドマツが多く存在する。サハリン州ではエゾマツ・トドマツの比率が高い。

日本はロシア木材の主要な輸入国であり、その大部分は極東からのものである。

ロシアから中国への木材輸出は、近年急増している。その背景としては、中国の経済成長による需要増、中国国内での過剰伐採や森林火災などによる供給力の低下及び自然保護の観点からの伐採制限などがある。さらに、輸入関税をゼロにしたり、国境貿易の付加価値税を半減するなどの措置もロシアからの輸入拡大につながっている。輸出木材の 9 割以上は丸太であり、中国で加工され、その一部は日本に輸出されている。

---

\*共和国、自治州、自治管区はそれぞれ非ロシア系の「基幹民族」の名を関するという特徴をもつ。共和国は独自の「憲法」を有するものの他の構成主体と同様、「主権」を有するものではない（分離独立権はない）。また、地方、州はほぼ同レベルの単位を意味する。自治管区はその一体を管轄する地域区分である地方や州の一部であるが、その地方・州とは別に連邦を構成する主体の一つとして扱われている。



水産はロシア極東の主要産業であり、1998年ころまでは、最大年間300万トンに近い漁獲高で比較的安定していた。しかし、1999年からは減少を始め、2001年には約200万トンまで落ち込んだ。沿海地方及びカムチャッカ州が水産業の中心であるが、このうち沿海地方の落ち込みが大きい。同地方の2001年の漁獲高は71万トンとピーク時（1996年、151万トン）の半分以下となった。ただし、統計の信頼性については疑問があることに留意しておく必要がある。

エネルギー資源のうち、最も埋蔵量が多いのは石炭である。サハ共和国、アムール州、ハバロフスク地方及び沿海地方に、埋蔵量5～10億トンの炭田が合計10箇所ある。これらの炭田は、地域の総確認埋蔵量の約5割を占める。特にヤクート（サハ共和国）に大量の埋蔵量があり、大小あわせて900の炭田が発見されており、極東の埋蔵量の2/3、全国の約3割を占めている。しかし、最大規模の炭田は、北西部の遠隔地にあり、開発が困難である。

石油・天然ガスは、サハリン州とサハ共和国で比較的大きな規模の埋蔵量が確認されている。このうち、サハリンの石油・天然ガス開発プロジェクトは、ロシアでは初めての新しい法的な枠組みである生産物分与協定（PSA）に基づいて実施するものである。サハリンプロジェクトは鉱区別に分割されており、それぞれサハリン-1から順に番号がつけられている。サハリン大陸棚の可採埋蔵量は石油が20億トン以上、天然ガスが3兆 $m^3$ であると評価されている。全サハリンプロジェクトの合計天然ガス埋蔵量は、中国の埋蔵量を超えると見られている。生産がピークになる2015～2020年には年間約700億 $m^3$ の生産が可能となる。

一方、農業については厳しい気候などの自然条件のため北部では発達しておらず、農業生産の大部分は沿海地方、ハバロフスク地方、アムール州、サハリン州及びユダヤ自治州など南部の諸地域にて行われている程度である。

ロシア極東の主要貿易相手国は、日本、中国、韓国及び米国である。90年代初頭と比べると、輸出、輸入とも米国のシェアが拡大している。輸出では、日本のシェアが減る傾向にある。短期的には、中国向け輸出の変動が大きい。要因の一つは軍需品の輸出であり、例えば、ハバロフスク地方のコムソモリスク・ナ・アムーレ市にある航空機工場で生産される「スホイ」の大型成約があった年は輸出額が膨らむ。また、2001年及び2002年には、中国向け木材の輸出が急増したが、その背景には、中国国内で自然保護の観点から木材伐採が制限され、木材加工産業がロシアに原料調達先を求めたという事情がある。韓国及び米国に対しても水産物及び木材など原料や半製品を輸出している。この他、韓国にはサハリンプロジェクトの最初の原油や石油製品も輸出されている。米ロのエネルギー協力の進展次第で、米国向け原油輸出が大きく伸びる可能性もある。

日本と極東との貿易について見ると、ここでも日ロ間全体の貿易の特徴が当てはまる。すなわち、一貫してロシア側の大幅な出超であること、貿易総額が伸び悩み傾向にあることなどである。特に、日本からの輸入は1997年を除き、総じて低調である。もともと、日本からの輸入は生産設備・機械が中心であったのだが、地域の投資が落ち込んでいる中で、

これらへの需要も弱い。一方で、中古車を中心とした自動車への人気は根強く、極東各都市で走っている乗用車は圧倒的に日本車が多い。日本への輸出で太宗を占めているのは、天然資源、具体的には水産物、木材、石炭などである。

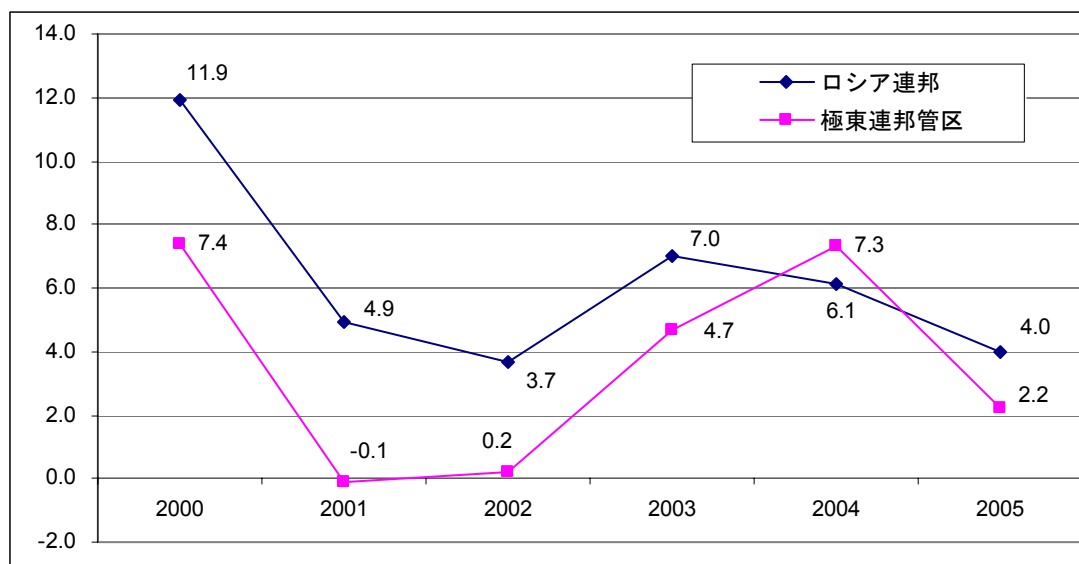
## (2) 2005年のロシア極東経済

### ① 鉱工業生産

2005年のGDPは、前年比6.4%となり、2004年より若干低下したが、世界市場においてエネルギー製品を含むロシアの主要輸出品目の平均価格が前年比35%増<sup>i</sup>になる等、前年に引き続きロシアは自国に有利な国際経済環境を享受した。

極東連邦管区の鉱工業生産高は、2003年以来の増加傾向が続いたが、2005年時点で前年比増加率は全国水準(4.0%)を下回り、僅か2.2%の成長を記録した。

図 2-1-1-3-1 極東連邦管区の鉱工業生産高 (前年比%)

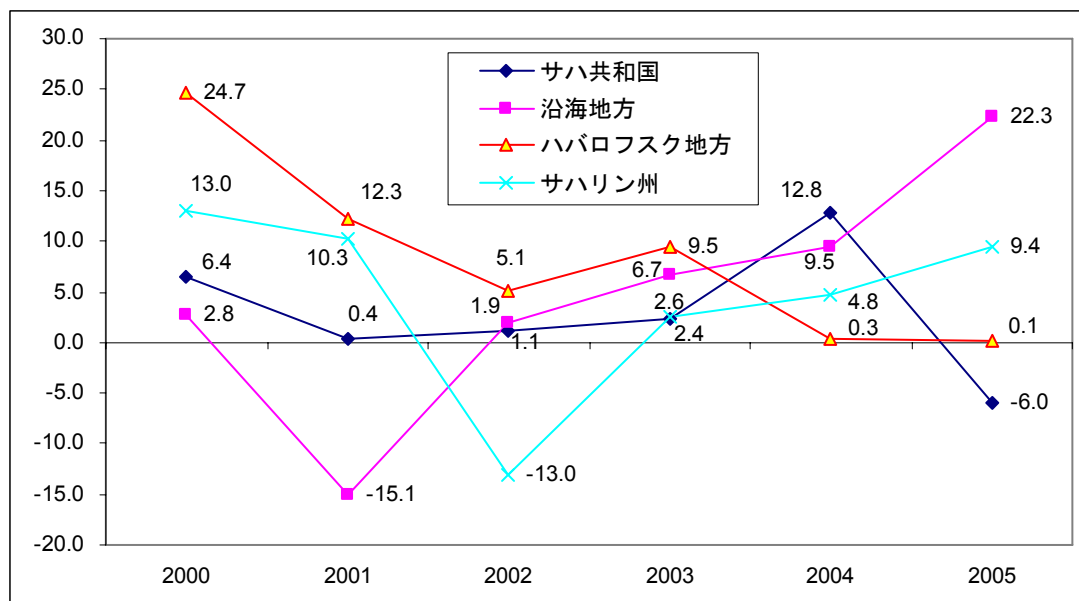


(出所)『ロシア統計年鑑(2005年版)』、『ロシア連邦管区の社会経済状況(2005.12)』(ロシア連邦国家統計庁)。

同管区全体の中で占める割合については、サハ共和国が35.5%、ハバロフスク地方が17.1%、沿海地方が16.0%、サハリン州が13.1%であった。尚、ロシア連邦全体の鉱工業生産高(12兆9,270億ルーブル)に占める極東連邦管区の(4,175億ルーブル)割合は、3.2%(2004年には4.4%)に過ぎない。

特に沿海地方の前年比増加率が22.3%(2004年は9.5%)と著しかった。サハリン州も9.4%と高い成長率を見せた。ハバロフスク地方の鉱工業生産は2年間連続して低迷している。サハ共和国は、2004年に12.8%の成長があったが、2005年にマイナス成長に転換し、極東連邦管区の総鉱工業生産の増加率が2.2%に過ぎない原因となった。

図 2-1-1-3-2 地方別鉱工業生産高の動向 (前年比%)

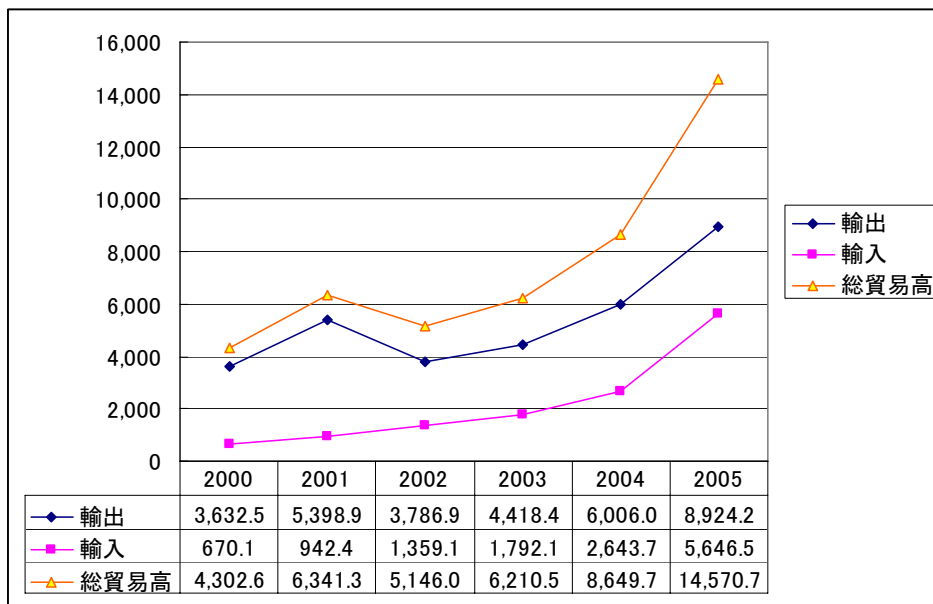


(出所) 『ロシア統計年鑑 (2005年版)』、『ロシア連邦管区の社会経済状況 (2005.12)』(ロシア連邦国家統計庁)。

## ② 対外貿易

2005年、極東連邦管区の対外総貿易高は145億7,070万ドル(前年比68.5%増)となったが、その内輸出が89億2,420万ドル(同48.6%増)、輸入が56億4,650万ドル(同2.1倍)となった。

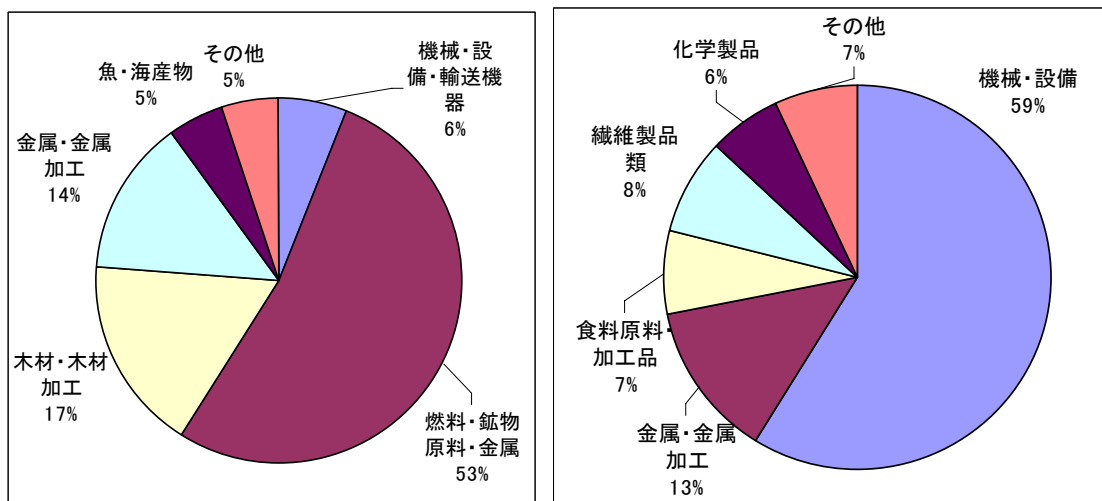
図 2-1-1-3-3 極東連邦管区の対外貿易の推移 (単位: 100 万ドル)



(出所) 『ロシア統計年鑑 (2005 年版)』、『ロシア連邦の社会経済状況 (2006. 1)』(ロシア連邦国家統計庁) に基づいて作成。

2005 年、極東ザバイカル地域の主な輸出品目は燃料・鉱物原料・金属 (59.3%)、食料品 (19.1%)、原料・同加工品 (14.5%)、主な輸入品目は機械・設備・輸送機器 (59.2%)、消費財 (18.2%)、燃料・鉱物原料・金属 (13.9%) であった<sup>ii</sup>。

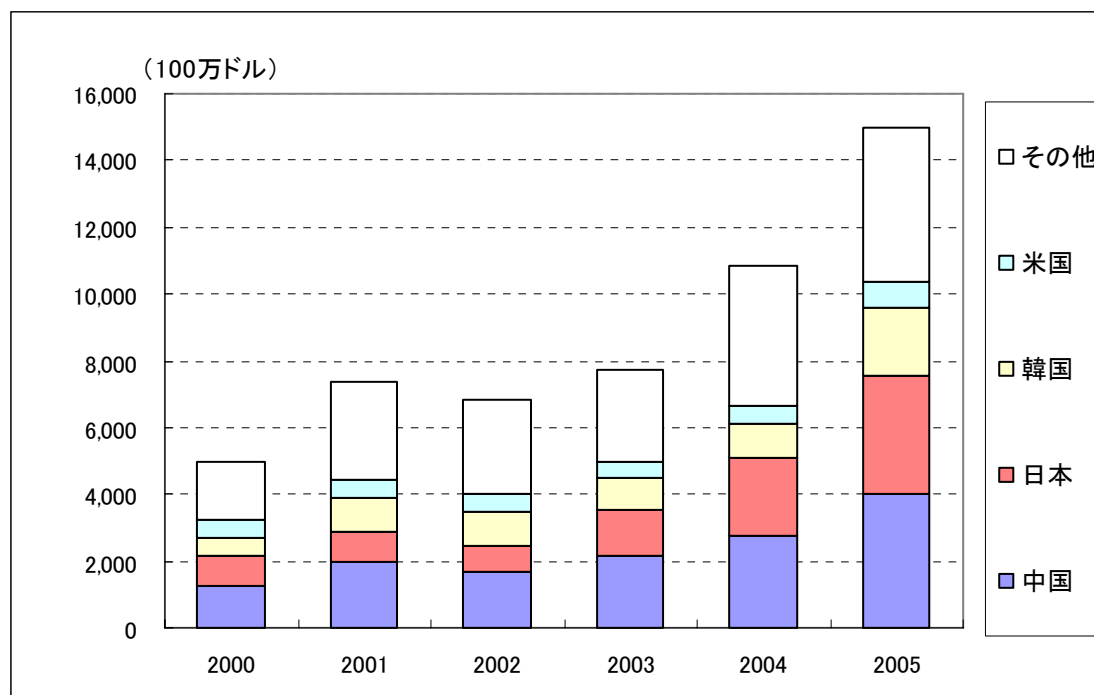
図 2-1-1-3-4 極東ザバイカル地域の貿易構造 (2005 年)  
(輸出) (輸入)



(出所) 『対外経済関係 (2005 年版)』(極東ザバイカル協会対外経済関係局作成資料、ハバロフスク)。

2005 年、極東ザバイカル地域の対外貿易において主要な相手国が占める割合は、中国 (26.8)、日本 (23.6%)、韓国 (13.6%)、米国 (5.4%) であった。

図 2-1-1-3-5 極東ザバイカル地域の主要貿易相手国との総貿易高



(出所)『対外経済関係 (2005 年版)』(極東ザバイカル協会対外経済関係局作成資料、ハバロフスク)。

## 2. 1. 2 後面ヒンターランド

舞鶴港の後面ヒンターランドは近畿圏である。2 府 4 県 (京都府、大阪府、滋賀県、兵庫県、奈良県、和歌山県) から構成される。

近畿圏は日本の 2 大経済圏であるが、東京首都圏と比べると経済活力の面で大きく後れを取っている。それどころか近年は中部経済圏の発展が目覚しく、近畿圏はその地位の維持のため活力の回復が大きな課題である (参考参照)。今後は中国、韓国等の東アジアの経済成長国との一層の連携を通じて新しい産業を興していくなど、積極的な施策の展開が望まれている。国の具体的施策は近畿圏の将来方向を定めた近畿圏基本整備計画にまとめられている。

### (参考)

総務省は 2001 年 3 月末時点の住民基本台帳に基づく人口調査の結果を発表した。3 大都市圏の比較でも東京が 1 人勝ちしている。東京圏 (埼玉、千葉、東京、神奈川) で 18 万 7000 人増えたのに対し、名古屋圏 (岐阜、愛知、三重) は 3 万人増、関西圏 (京都、大阪、兵庫、奈良) が 1 万 7000 人とどまり、伸び率も鈍化。関西圏では大阪府に新規宅地開発用

地が乏しく、関西経済全体の地盤沈下も影響している。3大都市圏以外では福岡(0.80%増)、仙台(0.58%増)、札幌(0.55%増)などが高い伸びで周辺県から人口を吸引する“ミニ集中”が起きている。政令指定都市でも京都市、北九州市は減少するなど、都市の成長力を反映。地方圏の落ち込みは深刻で、26都道府県で人口が減少した。

出典：<http://www.hicenter.ne.jp> 2007年3月8日

ここでは、近畿圏基本整備計画の概要のうち、舞鶴港と関係が深いもの、また、舞鶴港の将来を考えると留意すべき事項について記す。

現行の近畿圏基本整備計画(第5次計画)は、平成12年に策定された。計画期間は2015年までの15カ年である。

### (1) 近畿圏をめぐる現状と課題

- ・ 我が国は、21世紀に向けて、高度情報化、グローバル化、地球規模での環境問題の広がり、少子・高齢化、国民の意識の変化等の劇的変化を迎えている。
- ・ 近畿圏では、産業をとりまく環境の変化、大都市問題、中枢性の低下、南北近畿の活力の低下が生じている一方、関西広域連携協議会等の様々な連携の取り組みが行われている。また、阪神・淡路大震災を教訓として防災への意識が高まっている。

### (2) 近畿圏の将来像

#### ① 目標とする社会や生活の姿

##### ● 強くてしなやかな産業経済圏域の形成

今後の地域間競争や世界経済の激動に耐え、柔軟に対応し、人々に経済的な豊かさをもたらすことのできる「強さ」と「しなやかさ」を持った「産業経済圏域」の形成を目指す。また、これを通じて我が国全体の経済の活性化にも大きく寄与する。

##### ● 内外から人々が集う交流・情報発信圏域の形成

海外や国内の多くの人々が訪れ、にぎやかで活気にあふれる「交流・情報発信圏域」の形成を目指す。また、我が国の世界との交流の中心の一つとしての役割を担う。

##### ● 文化・学術の中核圏域の形成

歴史文化の香りと学術の創造性にあふれ、人々に心の豊かさをもたらすことのできる「文化・学術の中核圏域」の形成を目指す。また、我が国において、新たな学術研究を先駆けて創造する役割や歴史文化の教育の場を提供し将来へと継承する役割を担う。

##### ● 歴史文化や自然と調和した安全で快適な生活空間の形成

歴史的風土、文化、自然と調和した安全で良好な居住環境の形成と自然の適切な保全・再生により、歴史、自然が日常生活に溶け込み、「安全で快適な生活空間」の形成を目指す。

## ② 目指すべき圏域構造

### ● 多核格子構造

近畿圏は、現在、京都、大阪、神戸を中心とする三極一軸の構造であり、この中で京阪神大都市地域では産業活力や全国の中核機能の低下、南北近畿では地域産業の低迷、人口減少、高齢化等が生じている。

このためそれぞれの都市・地域が個性を磨きつつも、水平的なネットワークで結びれた一体的な圏域を形成し、これら諸課題の解決を図ることが必要である。

すなわち、各都市・地域が個性を育てるとともに、切磋琢磨し競い合い、「核」となることを目指し、それらが散りばめられた「多核」である近畿圏を形成する。また、各都市・地域間の重層的な連携により圏域各地域で「連携軸」を形成する。

各地域で形成されたこれらの「連携軸」の状況を圏域全体で見ると、あたかも東西方向、南北方向に広がる「格子状」となる。このようにして、近畿圏は「多核格子構造」を形成する。

多核格子構造の形成に当たっては、播磨地域から神戸、大阪、京都を経て、琵琶湖東部、さらには名古屋大都市地域に至る連携軸を始め、各連携軸の形成を図っていくが、近畿圏全体の一体的な発展のために、大阪湾環状軸、関西内陸環状軸、若狭海道軸、吉野熊野歴史自然軸、T・TAT連携軸、福井・滋賀・三重連携軸を戦略的に形成する。

### ● 多核格子構造の意義

圏域の一体化の中で、人々の生活と産業の活力が再生され、さらに近畿圏全体の再活性化が実現する。併せて災害時の機能の代替性の確保を可能とする。

水平的なネットワークの中で各都市・地域は、個性をいかした地域づくりが可能となり、多様性を持った近畿圏が実現する。

圏域外へのネットワークの広がり、また、近畿圏各地から海外へのネットワークによって、近畿圏は一体となって他圏域、さらには国際的な連携、交流の活発化が実現する。他圏域との連携、交流の強化は、ひいては、日本海国土軸、西日本国土軸、太平洋新国土軸の形成に寄与し、さらには我が国を「多軸型の国土構造」へと導く。

## ③ 将来の人口像

近畿圏の全人口は、2007年に、約2,367万人とピークに達したあと、人口減少局面に入り、2015年には、約2,344万人（1995年と比べて約14万人増加）となることを見込む。

## (3) 近畿圏整備の主要施策

- ① 大都市のリノベーション
- ② 近畿新生のための産業の新たな展開
- ③ 内外との様々な交流の推進

### 【集客交流の推進】

- ・歴史文化資源、自然資源等を活用した観光・レクリエーションの振興

- ・都市型アミューズメント施設、国際会議場等の整備と活用による都市の集客交流の推進
- ・接遇・サービスの改善、情報提供、施設のバリアフリー化

**【国際交流の推進】**

- ・産業、文化、環境等の各分野の技術協力や人材育成、国際的なスポーツイベントの開催
- ・様々な分野におけるNPO等による交流の推進
- ・ボランティアによるガイドの配置、外国人向けの教育、医療機関の整備等

**【豊かな地域資源をいかした交流の推進と地域の整備】**

- ・南北近畿等の資源をいかした地域産業の振興、集客交流の推進、マルチハビテーションの促進
- ・中小都市における都市機能の充実、ゆとりある生活環境の実現、農山漁村の整備
- ・「街の顔」である中心市街地の活性化

④懐の深い文化・学術の創造

**【歴史文化資源の保全とその価値の再発見】**

**【文化・学術研究の推進】**

⑤環境と調和した地域の形成

**【緑の保全・創出】**

**【流域圏の総合的保全と整備】**

**【環境負荷の少ない社会の構築】**

**【沿岸域の総合的な利用と保全】**

⑥地域特性を踏まえた安全で快適な生活空間の形成

**【安全で安心な生活空間の形成】**

**【快適な居住環境の整備】**

**【教育・文化の充実】**

**【水・エネルギー供給体系の整備】**

⑦圏域を支える交通・情報通信体系の整備と今後の社会資本整備

**【連携、交流を支える交通体系の整備】**

- ・ 関西国際空港、国際港湾等の整備、これらと圏域全体とのアクセス性を高めるための交通体系の整備、道路、鉄道等交通体系の整備の推進
- ・ 高度道路交通システム（ITS）の推進、利便性の高い公共交通体系の整備

**【情報通信体系の積極的な活用と整備】**

- ・ 様々な分野における情報通信の積極的な活用
- ・ 高度な情報通信ネットワークの整備、通信事業や電子商取引に係る環境整備、学校におけるインターネット等を活用した情報教育等の推進
- ・ 圏域や地域が一体となった情報発信、外国語での情報提供等による情報発信力の強化



#### 【効率的、効果的な社会資本整備の推進】

- ・ 地域の自立や連携、交流の活発化に資する基盤について重点的な整備
- ・ 客観的評価、官民の適切な役割分担等のもとでの整備、施設等の効率的な利用・運営やコストの縮減等の推進

#### (4) 戦略的な連携軸の形成

##### ① 大阪湾環状軸の形成

##### ② 関西内陸環状軸の形成

播磨科学公園都市、姫路から、北神・三田、京都、関西文化学術研究都市、奈良、五條、和歌山にかけて、産業、学術研究等の諸機能の充実とそれぞれの機能における連携の強化によって関西内陸環状軸を形成する。

##### ③ 若狭海道軸の形成

敦賀から小浜、宮津・舞鶴にかけて、自然資源や歴史文化資源、環日本海交流をいかした集客交流、マルチハビテーション（複数地域居住）の推進等に係る連携の強化によって若狭海道軸を形成する。

##### ④ 吉野熊野歴史自然軸の形成

##### ⑤ T・TAT 連携軸の形成

丹後・但馬から阿波、土佐にかけて、諸機能の充実とそれぞれの連携の強化によって地域の活性化、日本海から太平洋にかけての様々な交流の活発化を図りT・TAT連携軸を形成する。

##### ⑥ 福井・滋賀・三重連携軸の形成

福井から滋賀を経て三重にかけて、諸機能の充実とそれぞれの連携の強化によって地域の活性化、中部圏との連携の強化を図り福井・滋賀・三重連携軸を形成する。

#### (5) 京都中丹区域都市開発区域建設計画

近畿圏基本整備計画は政策地域毎に建設計画を持っている。ここでは舞鶴港が位置する京都中丹区域都市開発区域建設計画を紹介する。

【計画名】 京都中丹区域都市開発区域建設計画

【策定主体】 京都府

【地域の課題】

- ① 京都府の北部に位置し、京阪神大都市から概ね 100km 以内の距離にあり、臨海部は、近畿の日本海沿岸部における貿易、商工業、水産業、観光関連産業等の拠点的形成しており、内陸部では、商業・工業の一大拠点を形成。
- ② 近畿圏における環日本海交流の窓口として重要な機能を発揮することが期待されている。
- ③ 高速交通網の整備効果と地域特性を最大限に活かし、景観に配慮しながら、必要な

高次都市機能の整備とその有機的連携を図り、自立的かつ一体的に発展する北近畿の中核的な都市圏を形成していくことが必要。

#### 【計画の概要】

##### ①環日本海交流の推進

- ・環日本海時代の到来を視野に入れつつ、京都舞鶴港、鳥取豊岡宮津自動車道等の整備を進める。
- ・日本海沿岸の他府県とも有機的連携を強め環日本海交流の積極的な推進により、地域の活性化を実現していく。

##### ②中核的都市圏の形成

- ・国際交流機能、居住・観光レクリエーション機能、生産・物流機能、商業・業務機能など多彩な機能を担う地域として整備し、裾野の広い経済基盤に立脚した北近畿をリードする中核的な都市圏の形成を実現する。

##### ③中心市街地の活性化

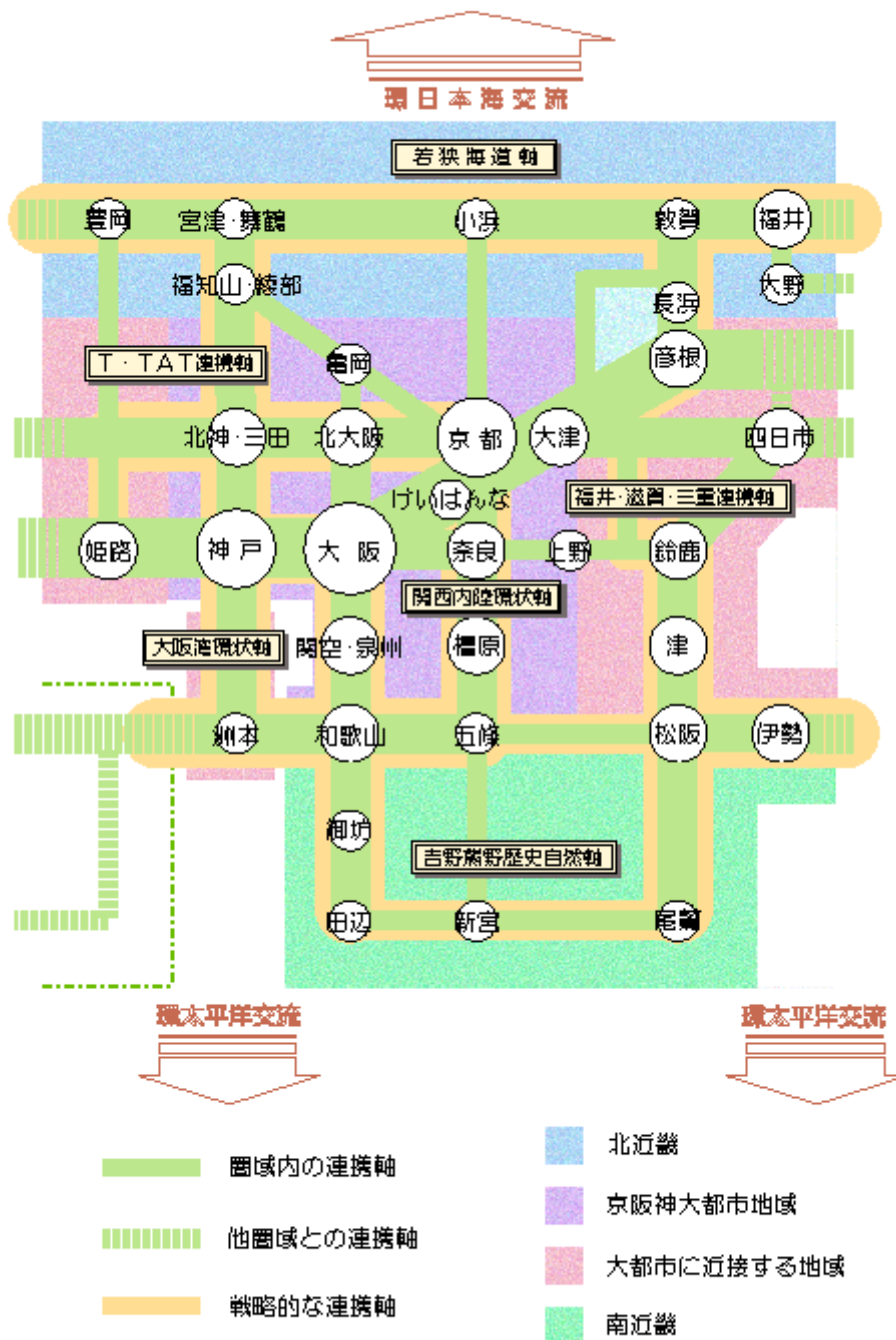
- ・大型商業施設の郊外立地等に伴う商店街の集客力低下等により中心市街地の活力が低下していることに対応するため、空き店舗の有効活用など中心市街地活性化のための総合的施策を展開し、賑わいと潤いのあるまちづくりを推進する。

##### ④国際港湾京都舞鶴港の機能充実

- ・国際港湾としての京都舞鶴港の機能を充実するため、FAZ（輸入促進地域）機能を活かした長田野工業団地、京都北部中核工業団地（エコーとピア京都三和）、綾部工業団地等に向けた積極的なポートセールスの一層の展開を図ると共に、環日本海圏での「ヒト、モノ、情報」の交流を通じ、高次都市機能の一貫としての国際交流拠点の形成を進める。

図 2-1-2-1 多核格子構造のイメージ(近畿圏基本整備計画(第5次))

近畿圏基本整備計画（第5次）  
多核格子構造のイメージ



※近畿圏の各都市・地域は個性が強く「核」となることを目指す。上図では、人口等の大きな都市・地域を掲げた。

## 2. 2 舞鶴港を取り巻く貨物流動

### 2. 2. 1. 税関調査

舞鶴港の後面背後圏をいわゆる近畿圏（京都府、滋賀県、兵庫県、大阪府等）として、これらの府県が韓国、中国と大量に取引しているのはいかなる貨物なのかを知ることは、舞鶴港の潜在的ベースカーゴを知る上で有益である。についてはこれを同府県内の通関統計により把握する。

調査は通関統計の税関別国別概況品別表による。

まとめると次の通りである。

- ・ 中国への輸出では電気機器（半導体等電子部品、電気回路等の機器、コンデンサーなど）、一般機械（金属加工機、原動機など）織物（合成繊維）等がある。
- ・ 中国からの輸入では、衣類及び同付属品、電気機器（テレビ、ビデオ、ディスプレイ等）が大宗で、その他くぎ類、エアコン類、絹織物、絹糸、石炭がある。
- ・ 韓国への輸出では電気機器（半導体等電子部品、発電機等）、一般機械（工作機械）、プラスチック、くず鉄がある。
- ・ 韓国からの輸入としては事務用機器（コンピューター関連）原動機、金属加工機、衣類及び同付属品がある。
- ・ ロシア向け輸出としては中古車がメインであり、輸入としては丸太、製材が中心である。

表 2-2-1-1 税関別・主要品目別中国との輸出入額

	税関	品目	金額（億円）
輸	大阪	<b>電気機器</b>	<b>1,338</b>
		うち半導体等電子部品	316
		うちIC	175
	神戸	<b>一般機械</b>	<b>3,030</b>
		うち金属加工機械	350
		うち工作機械	217
	<b>織物用糸及び繊維製品</b>	<b>1,541</b>	
	うち織物	1,216	
	うち合成繊維織物	450	
出	滋賀	<b>電気機器</b>	<b>106</b>
		うち電気回路等の機器	90
		うち電気回路の開閉用保護用機器	6
	京都	<b>電気機器</b>	<b>534</b>
		うちコンデンサー	146
		半導体等電子部品 うち個別半導体	97 59
舞鶴	<b>一般機械</b>	<b>13</b>	
	うち原動機	13	
	うち内燃機関用（車両用）	13	

輸           入	大阪	<b>衣類及び同付属品</b>	<b>5,628</b>
		うち衣類	2,647
		うち男子用衣類	912
		うち女子用及び乳幼児用衣類	1,605
		メリヤス編み及びクロセ編み衣類	2,614
		うちセーター類	1,111
	神戸	<b>電気機器</b>	<b>2,851</b>
		うち音響・映像機器（含部品）	881
		うちカラーTV	236
		映像記録・再生機器	228
		<b>電気機器</b>	<b>1,109</b>
		うち音響・映像機器（含部品）	284
滋賀	<b>衣類及び同付属品</b>	<b>1,946</b>	
	うち衣類	1,000	
	うち女子用及び乳幼児用衣類	529	
	<b>金属製品</b>	<b>365</b>	
	うちくぎ・ねじ・ナット・ボルト類	58	
	<b>一般機械</b>	<b>5</b>	
京都	うち加熱用・冷却用機器	4	
	うちエアコン	2	
	<b>衣類及び同付属品</b>	<b>55</b>	
	うち衣類	41	
	うち女子用及び乳幼児用衣類	36	
	<b>織物用糸及び繊維製品</b>	<b>56</b>	
舞鶴	うち織物用繊維糸	23	
	うち絹糸	23	
	絹織物	19	
	<b>石炭・コークス及びびれん炭</b>	<b>35</b>	
	うち石炭	35	
	うち一般炭	35	

表 2-2-1-2 税関別・主要品目別韓国との輸出入

輸出入	税関	品目	金額（億円）
輸     出	大阪	<b>一般機械</b>	<b>922</b>
		うち金属加工機械	71
		うち工作機械	29
		<b>電気機器</b>	<b>810</b>
		うち半導体等電子部品	244
		うち IC	210

	神戸	<b>電気機器</b> うち重電機器 うち発電機 電動機	<b>408</b> 66 37 11
	滋賀	<b>プラスチック</b> うちポリエチレン	<b>24</b> 0.35
	京都	<b>電気機器</b> うち半導体等電子部品 うち個別半導体 コンデンサー	<b>307</b> 51 31 81
	舞鶴	<b>金属鉱及びくず</b>	<b>2</b>
輸 入	大阪	<b>一般機械</b> うち事務用機器 うち電算機類（含周辺機器） 電算機類の部分品	<b>473</b> 185 91 60
	神戸	<b>一般機械</b> うち原動機 うち蒸気タービン その他の内燃機関  金属加工機械 うち工作機械 プレス及び鍛造機 金属圧延機  加熱用・冷却用機器 うちエアコン  荷役機械 うちリフト・エレベーター類	<b>149</b> 16 1 6  16 1 1 7  16 1  15 5
輸 入		<b>電気機器</b> うち重電機器 うち発電機及び電動機	<b>55</b> 10 6
	滋賀	<b>プラスチック</b> うち合成樹脂	<b>2</b> 2

	京都	一般機械	1
		電気機器	1
	うち電気計測機器	1	
	舞鶴	衣類及び同付属品	13
		うちメリヤス編み・クロセ編み衣類	13
うち下着類		13	

表 2-2-1-3 税関別・主要品目別ロシアとの輸出入

輸出入	税関	品目	金額（億円）
輸出	舞鶴	輸送用機器	36
		うち自動車	36
		うち乗用車	34
		中古乗用車	34
輸入	舞鶴	木材及びコルク	47
		うち木材	47
		うち針葉樹の丸太	35
		製材	11

## 2. 2. 2. コンテナ流動調査

国土交通省と財務省が平成 15 年に実施した全国コンテナ流動調査により舞鶴港及びその背後圏でコンテナがどのように発生集中しているか把握する。この調査は 5 年ごとに実施されているもので、一年のうちの 1 ヶ月間（通常 10 月）のコンテナ流動を調べるものである。単位はトンである。

### (1) 生産地・消費地別貨物量

後面ヒンターランドの各府県がいかほどのコンテナ量を輸出入しているかを図表に示す。大阪、兵庫が非常に多いが滋賀京都はそれと比べると非常に小さい。年間に換算すると（1 TEU 当り 18 トンとする）、大阪（輸出 23.5 万 TEU、輸入 78 万 TEU）、兵庫（輸出 25.8 万 TEU、輸入 35.5 万 TEU）、滋賀（輸出 10.7 万 TEU、輸入 9.5 万 TEU）、京都（輸出 5.2 万 TEU、輸入 6.7 万 TEU）である。

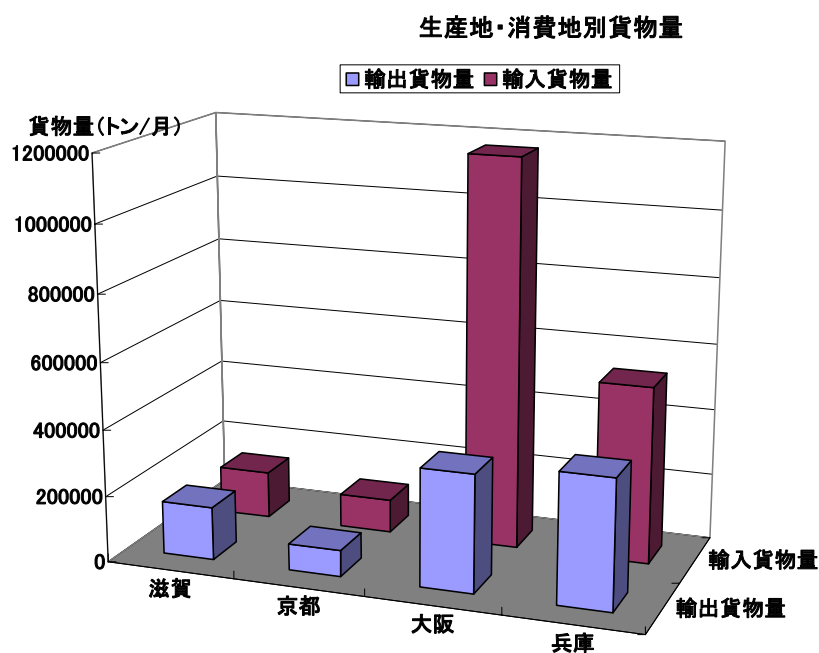
表 2-2-2-1 生産地・消費地別貨物量

(単位：月/トン)

生産地/消費地	輸出	輸入
滋賀	159,816	141,715
京都	78,528	100,168
大阪	352,749	1,168,970
兵庫	387,048	531,729

(出典：国土交通省平成 15 年コンテナ流動調査)

図 2-2-2-1 生産地・消費地別貨物量



(2) 生産地別仕向国別貨物量 (輸出)

上記の輸出量のうち、韓国、中国、ロシア関連は次の通りである。

年間のコンテナ量に換算すると、次の通りである。

- ・ 大阪からの輸出量は、韓国 1.27 万 TEU、中国 5.55 万 TEU、ロシア 0.05 万 TEU
- ・ 兵庫からの輸出量は、韓国 1.04 万 TEU、中国 7.48 万 TEU、ロシア 0.11 万 TEU
- ・ 滋賀からの輸出量は、韓国 1.04 万 TEU、中国 1.69 万 TEU、ロシア 0.19 万 TEU
- ・ 京都からの輸出量は、韓国 0.166 万 TEU、中国 1.30 万 TEU、ロシア 0.011 万 TEU



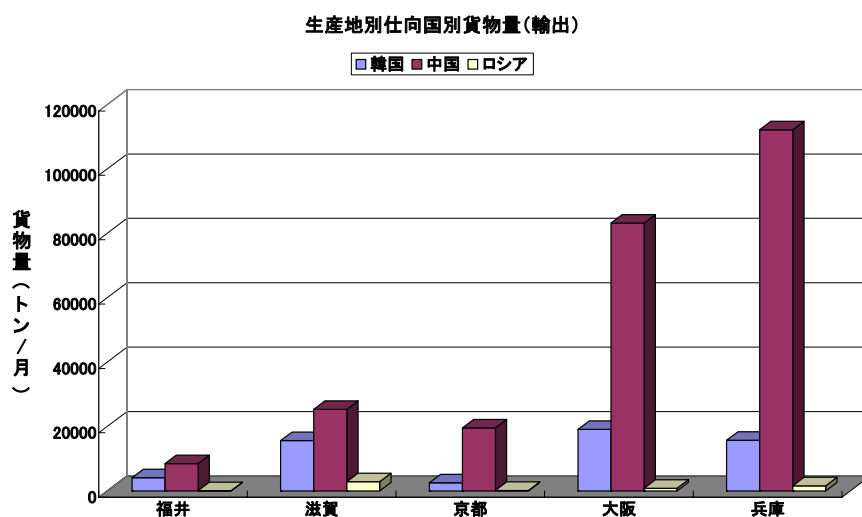
表 2-2-2-2 生産地別仕向国別貨物量（輸出）

単位：月/トン

生産地	韓国	中国	ロシア
福井	4,076	8,420	33
滋賀	15,641	25,278	2,833
京都	2,488	19,537	164
大阪	19,112	83,153	784
兵庫	15,663	112,177	1,584

（出典：国土交通省平成 15 年コンテナ流動調査）

図 2-2-2-2 生産地別仕向国別貨物量（輸出）



### (3) 消費地別原産国別貨物量（輸入）

次に、輸入についてみる。年間のコンテナ量に換算すると、次の通りである。

- ・ 大阪への輸入量は、韓国 3.19 万 TEU、中国 43.38 万 TEU、ロシア 0.15 万 TEU
- ・ 兵庫への輸入量は、韓国 1.29 万 TEU、中国 14.04 万 TEU、ロシア 0.049 万 TEU
- ・ 滋賀への輸入量は、韓国 0.48 万 TEU、中国 4.45 万 TEU、ロシア 0.02 万 TEU
- ・ 京都への輸入量は（韓国 0.28 万 TEU、中国 4.05 万 TEU、ロシア 0 万 TEU

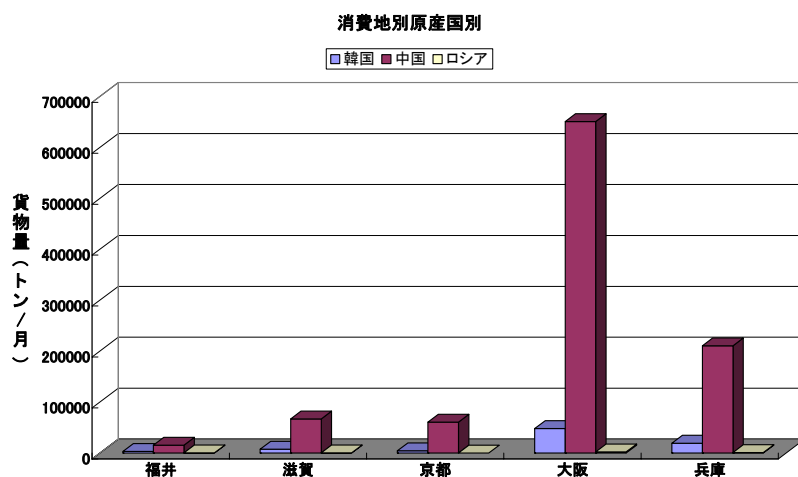
表 2-2-2-3 消費地別原産国別貨物量（輸入）

単位：月/トン

消費地	韓国	中国	ロシア
福井	2,852	15,459	286
滋賀	7,247	66,713	325
京都	4,183	60,658	0
大阪	47,753	650,369	2,190
兵庫	19,323	210,508	739

（出典：国土交通省平成 15 年コンテナ流動調査）

図 2-2-2-3 消費地別原産国別貨物量（輸入）



（4）船積港別仕向国別貨物量

次に、神戸港、大阪港、舞鶴港においてどのくらい韓国向け、中国向け、ロシア向けコンテナ貨物が取扱われたかを見てみよう。舞鶴港は韓国向けで、神戸港の 0.5%、大阪港の 0.5%、中国向けで神戸港の 0.5%、大阪港の 1.2%、である。ロシア向けは舞鶴港では取扱われていない。

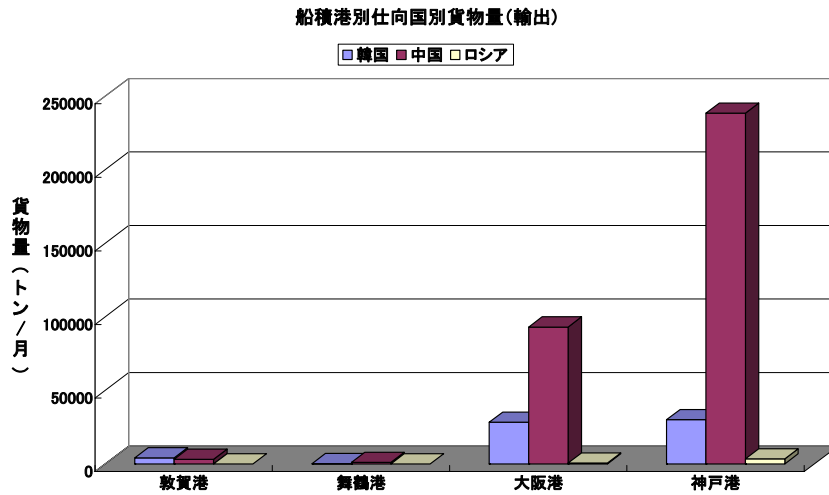
表 2-2-2-4 船積港別仕向国別貨物量（輸出）

単位：月/トン

仕向国	敦賀港	舞鶴港	大阪港	神戸港
韓国	4,143	148	28,323	30,109
中国	3,184	1,074	93,110	238,447
ロシア	0	0	566	3,458

（出典：国土交通省平成 15 年コンテナ流動調査）

図 2-2-2-4 船積港別仕向国別貨物量（輸出）



(5) 船卸港別原産国別貨物量（輸入）

同じように輸入についてみてみると、舞鶴港は韓国からの輸入で、神戸港の 5.9%、大阪港の 2.3%、中国からの輸入で神戸港の 1.1%、大阪港の 0.4%、である。ロシアからの輸入は舞鶴港では取扱われていないことが分かる。

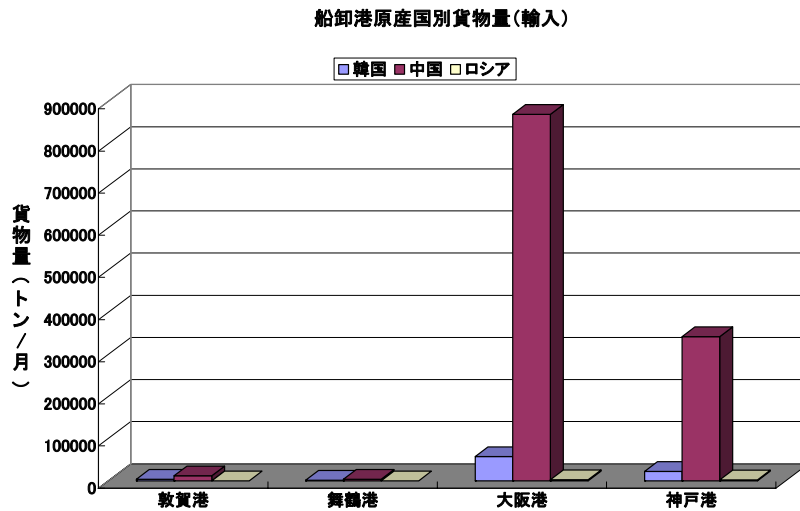
表 2-2-2-5 船卸港別原産国別貨物量（輸入）

単位：月/トン

原産国	敦賀港	舞鶴港	大阪港	神戸港
韓国	4,008	1,328	57,516	22,404
中国	12,243	3,836	869,801	341,975
ロシア	80	0	2,657	2,390

(出典：国土交通省平成 15 年コンテナ流動調査)

図 2-2-2-5 船卸港別原産国別貨物量（輸入）



以上をまとめると、舞鶴港の後面 hinterland には韓国への輸出コンテナ量として 3.5 万 TEU、中国へは 16.02 万 TEU、ロシアへは 0.361 万 TEU の存在が推定される。韓国からの輸入コンテナ量としては 5.24 万 TEU、中国からは 65.92 万 TEU、ロシアからは 0.219 万 TEU の存在が推定される。

しかし、舞鶴港が取扱っているのは、輸出では韓国向けが 0.28%、中国向けが 0.45%、輸入では韓国向けは 1.7%、中国向けは 0.39% でしかない。

(計算例： $0.3836 \times 0.667 / 65.92 / 100 = 0.39$ )

舞鶴港は日本海に面しているにもかかわらず、韓国、中国、ロシアとの交易量は非常に少ないことがわかる。

## 2. 2. 3. 既存の定期航路調査

### (1) 伏木～ウラジオストク国際フェリー航路

#### 概要

富山県の伏木港とロシアのウラジオストク港を結ぶ伏木～ウラジオストク国際フェリー航路は 1993 年に開設された。現在はロシアのウラジミール・ SHIPPING(株)が週 1 便で運航しており、日本の代理店は東洋共同海運(株)・伏木海陸運送(株)である。就航船舶はロシア船籍のルーシー号 (12,798 総トン、乗客定員 380 人、積載可能車両数〈乗用車〉340 台) 1 隻である。かつて、この航路に就航していたミハイル・ショロホフ号 (12,798 総トン) は、船主の FESCO (ロシア極東船舶公社) が販売してしまい、今は伏木～ウラジオストク航路に就航していない。同じく就航していたアントニーナ・ネジダノバ号 (4,254 総トン) は、2004 年 10 月、台風 23 号によって伏木港で転覆、沈没し、中国で解体されてしまった。



写真 2-2-3-1 (2006. 11. 22 撮影)  
伏木港万葉埠頭のロシア船と中古自動車



写真 2-2-3-2 (2006. 11. 22 撮影)  
伏木港に停泊中のルーシー号



写真 2-2-3-3 (2006. 11. 22 撮影)  
ルーシー号への中古タイヤの積み込み

表 2-2-3-1 伏木～ウラジオストク国際フェリー航路の概要

項目		諸元						
航路		伏木富山港～ウラジオストク港						
運航船社		ウラジミール・ SHIPPING(株)						
船主		FESCO (ロシア極東船舶公社)						
航路開設年月日		1994 年						
日本代理店		東洋共同海運(株)・伏木海陸運送(株)						
本船名 (船籍)		ルーシー号 (RUSS) (ロシア)						
船員数		160 人						
接岸バース		伏木港万葉埠頭						
本船概要	全長／幅	128.8m／21.0m						
	総トン数	12,798 トン						
	航海速力	20 ノット (max)						
	積載可能車両数	340 台						
	喫水	5.6m						
運航スケジュール		月	火	水	木	金	土	日
		ウラ ジ オ ス ト ク 港 発 18:00		伏木 港 着 9:00		伏木 港 発 18:00		ウラ ジ オ ス ト ク 港 着 9:30
便数		1 便／週						
運航時間		2 泊 3 日 (36 時間)						
運航距離								
乗用車運賃		片道 60,500 円 往復 121,000 円						
伏木港の自動車荷役料		130 ドル／台						
乗客定員		380 人						
乗客運賃		片道 25,500～89,000 円／人 往復 33,000～135,000 円／人						
コンテナ積載量		ナシ。						

[資料] 伏木海陸運送(株)調べ。ただし、運航スケジュール・乗客運賃は、FKK エアサービス(株)ホームページより (2006.1.1 現在)。運賃は為替変動により変更がある。

#### ターゲット貨物と利用状況

日露を結ぶフェリー船の主要貨物は、日本からロシア向けに輸出される中古自動車であ

る。フェリー船の旅客も中古車を購入するロシアのビジネスマンが多数を占める。伏木富山港周辺では中古車の販売体制が整っているため、中古車を購入するロシアのビジネスマンが集まるのである。ただ、夏期には日露の観光客も乗船する。

ロシアからの輸入品としては、春から秋にかけて、貝（アカガイ・シジミ）が2~3個、リーファー・コンテナで来る。

最近の動向としては、ロシアが豊かになるにつれ、日本製の品質の高い紙おむつやティッシュペーパー・トイレトペーパーの輸出が増えるという面白い現象が起きている。

表 2-2-3-2 伏木～ウラジオストク国際フェリーの貨物取扱量と旅客輸送実績  
(2005年)

		輸出	輸入
貨物	主な品目と数量	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中古自動車 (340台/隻) × 年回 50回 = 約 17,000台</li> <li>・中古タイヤ</li> <li>・紙おむつ</li> <li>・ティッシュペーパー・トイレ トペーパー</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・春から秋にかけて、貝（アカ ガイ・シジミ）が合計 2~3 個（リーファー・コンテナ）。</li> </ul>
旅客	往復合計	約 17,500人	
	冬期	約 50人/隻 × 年回 50回 = 約 2,500人 ・多くは中古車を購入するロシアのビジネスマン	
	夏期	約 300人/隻 × 年回 50回 = 約 15,000人 ・多くは中古車を購入するロシアのビジネスマン ・観光客も含む。	

[資料] 2006. 11、伏木海陸運送(株)ヒヤリング。

### サービス

この国際フェリー航路は、日本とウラジオストクを結ぶ唯一のフェリー航路として、その安定性が評価されており、日露の多くの旅客に利用されている。そのスケジュールの正確さは、毎年、興行日程が定められているボリショイサーカスが日本での興行の際に利用していることから分かる。

表 2-2-3-3 伏木～ウラジオストク国際フェリーのサービス

項目	内容
運航時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 週 1 便のウイークリー運航。</li> <li>・ 往航は伏木港を金曜日 18:00 に出航、水曜日 9:30 にウラジオストク港着、復航はウラジオストク港を月曜日 18:00 に出航、水曜日 9:30 に伏木港着。</li> </ul>
CIQ 体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通関は大阪税関伏木税関支所で、月～金、8:30～17:00 に実施。</li> <li>・ 食品検疫については、厚生労働省大阪検疫所（大阪市港区）へ書類を提出。</li> <li>・ 動物検疫については、農水省中部支所小松出張所（小松市）から職員を派遣。</li> <li>・ 植物検疫については、農水省名古屋植物検疫所伏木富山支所（高岡市）で実施。</li> </ul>

[資料] 運航時間については、FKK エアーサービス㈱ホームページより（2006. 1. 1 現在）。

CIQ 体制については、2006. 11、伏木海陸運送㈱ヒヤリング。

## 今後の取り組みと課題

### 中古自動車

中古自動車については、次のような状況になっている。

- ・ ロシアでも、ローンが組めるようになったので、新車が毎年、倍々で増えている。
- ・ ウラジオストク市に日産自動車㈱の展示場ができた。販売用の自動車は日本・欧州から運ばれる。
- ・ 天津トヨタ工場のクラウンが天津新港から来ている模様、また長春市の国営工場から中国国産自動車が来ている模様。
- ・ サクトペテルブルグのトヨタ工場から完成車が極東ロシアまで輸送される状態になるかもしれない。
- ・ 2007 年より、カザフスタンでは右ハンドル車の輸入禁止という話が出ている。

以上のような状況から、伏木港関係者の間では、中古車の需要は頭打ちで、今後、需要の伸びはない期待できないと言う見方が出ている。ただし、中古車の需要の見通しについては、今後も増加するという見方もあり、さらに検討が必要である。

### 中古車・製材の輸出入

2005 年 7 月 1 日より関税法基本通達が改正されて自動車については旅具通関が禁止され、



従来、多く見られていたロシア材木船の船員による個人の手荷物による中古自動車の持ち帰りはできなくなった。このため、現在、フェリー船による中古自動車のロシアへの輸出が増加しつつある。

一方、ロシアでも従来の原木輸出にかえて製材輸出を行うという方向が打ち出されている。

この結果、フェリー船で中古自動車をロシアへ輸出し、その帰り船で製材を日本へ輸入するという貨物の流れが想定される。これが実現できれば往復ともに貨物が積載できるので、船社にとって航路運航の採算性が向上し、同時に、輸出入貨物の輸送費が低減化される可能性もある。

ところが、伏木港でフェリー船の荷役に従事している業者によれば、スケジュール上、ウラジオストク港で中古車を運び出すのに精一杯で、製材を積み込む時間がなく、ウラジオストク港で製材を積み込んで来るのは無理だと言うことである。今後、荷役技術の迅速化などにより、フェリー船への製材貨物の積み込みを実現させることは、本航路の課題であろう。

## (2) 大連～大阪・門司コンテナ航路 (株)ジェネック

### 経緯

(株)ジェネックは、昭和24年(1949年)に設立されたが、現在は日本郵船(株)の関連会社となっている。

(株)ジェネックでは、日中合弁会社「DOS」が運航・営業していた門司・博多～大連航路を継承し、平成12年(2000年)11月から、“アカシアライン (ACACIA LINE)”として門司・博多～大連・青島航路を独自に運航開始した。さらに、2003年2月より、アカシアラインに関西定期航路(大連～神戸～大阪)を増設した。この結果、現在、アカシアラインには九州航路と関西航路が稼働している。<sup>1,2</sup>

(株)ジェネックは、大連をゲートウェイとする中国東北三省(遼寧省・吉林省・黒竜江省)での物流事業展開に力を注いでいる。そのため、大連の保税区内に現地法人“大連コンテナフレートステーション(DCF)”による新しい総合物流センター(敷地面積5万㎡)を2005年10月に稼働させ、また、大連を起点とするトラック輸送ネットワークをハルビンや牡丹江と結んで構築した。これらと自社運航の大連・青島～九州・関西コンテナ航路を結び、大手物流企業と差別化を図りながら東北三省における物流事業を展開しようとしている。<sup>3</sup>

松下電器産業(株)の子会社であるパナソニックコミュニケーションズ(株)は、(株)ジェネッ

---

<sup>1</sup> 「大連進出企業インタビュー、(株)ジェネック」、アジア四季報、2003春号((株)福岡銀行)

<sup>2</sup> 2007.1、(株)ジェネックへのヒヤリング。

<sup>3</sup> 「日本海事新聞」、2005.6.22

クの大連・青島～九州・関西コンテナ航路の有力荷主であるが、同社は 2005 年秋、大連に進出し、工場を建設した。<sup>4</sup>

このような動きもあり、(株)ジェネックの東北三省への物流事業展開は順調に進んでいる。

5

## アカシアライン

### 大連・青島～博多・門司コンテナ航路

#### 1) 概要

アカシアラインは、(株)ジェネックが平成 12 年(2000)11 月に運航を継承後、順調に営業を進めている。アカシアラインに就航している船舶は“あかしあ”(6,094GT、450TEU 積載)1 隻であり、博多港～門司港～青島港～大連港を週 1 便で運航している。

---

<sup>4</sup> 「日本海事新聞」、2005.7.4

<sup>5</sup> 「日本海事新聞」、2006.6.13

表 2-2-3-4 アカシアライン（大連・青島～博多・門司コンテナ航路）の概要

項目		諸元						
航路		博多港～門司港～青島港～大連港～博多港						
運航船社		(株)ジェネック						
航路開設年月日		2000年11月（日中合弁会社「DOS」より継承。）						
日本代理店		(株)ジェネック						
本船名（船籍）		アカシア(1隻)（香港船籍）						
船員数		20人（すべて中国人）						
接岸バース		門司：北九州港門司港区太刀の浦第二CYターミナル						
本船概要	全長／幅	115.5m／11.0m						
	総トン数	6,094GT						
	航海速力	14ノット						
	載貨重量	8,853DWT						
	積載可能車両数	－						
	建造年	1995年						
運航スケジュール		月	火	水	木	金	土	日
		←	博多港	門司港			青島港	大連港→
便数		1便／週						
貨物運賃		約100USドル／TEU。ただし、電子部品 約300USドル／TEU。						
コンテナ積載量		450TEU						

[資料] 2006.11、(株)ジェネックへのヒヤリング。

## 2) 取扱い貨物と利用状況

アカシアラインは、現在、ほぼ満船状態が続いている。<sup>5</sup>

中国からの輸入コンテナはほとんど実入りだが、輸出コンテナは実入りが1/3しかない。輸入品は、日用雑貨（ブーツ・衣服・割り箸）、食品（若布・栗・椎茸・冷凍魚）、材木などであり、100円ショップに出るものも多い。荷受人は色々であり、大手もあるが、個人・中小企業も多い。地域としては、北九州市・山口県・広島県が多い。個人・中小企業が原料を輸入し、加工・商品化してスーパーなどに出荷するというパターンが多い。輸出は電子部品などである。今、機械部品の輸出が増えており、輸出全体としても、輸出量は増えている。(株)ジェネックとしては、今後は、機械類の輸出を増やしたいとしている。<sup>6</sup>

<sup>6</sup> 2006.11、(株)ジェネックへのヒヤリング。

表 2-2-3-5 アカシアライン（大連・青島～博多・門司コンテナ航路）の貨物取扱い  
（2005 年）

		輸出	輸入
貨物	主な品目と 数量	・電子部品など。	・日用雑貨（ブーツ・衣服・割り箸） ・食品（若布・栗・椎茸・冷凍魚） ・製材
	背後圏		・北九州市・山口県・広島県

〔資料〕 2006. 11、(株)ジェネックへのヒヤリング。

### 3) 今後の見通し

輸出貨物としては、機械類の輸出の増加を期待している。<sup>6</sup> 輸入貨物としては、現在、中口国境で日系商社による森林開発が進んでいるので、今後は製材の輸入に期待している。

<sup>5</sup> ただし、増便の計画はない。<sup>6</sup>

### 大連～神戸・大阪コンテナ航路

#### 概要

(株)ジェネックが運航する大連～神戸・大阪コンテナ航路は、アカシアライン就航よりほぼ 3 年後、2003 年 3 月から神戸港～大阪港～大連港に週 1 便で就航を開始した。なお、この航路は、上述のアカシアラインとは別の航路である。

表 2-2-3-6 アカシアライン（大連～神戸・大阪コンテナ航路）の概要

項目		諸元						
航路		神戸港～大阪港～大連港						
運航船社		(株)ジェネック						
航路開設年月日		2003年2月						
日本代理店		(株)郵船港運（大阪港）・(株)三井倉庫（神戸港）						
本船名（船籍）		XIN HAI LI(1隻)（パナマ船籍）						
船員数		19人（中国人）						
接岸バース		神戸港六甲アイランドPC16～17 大阪港 R4 バース						
本船概要	全長／幅	LOA107.8m／B17.2m						
	総トン数	4,090GT						
	喫水	夏季 6.52m、 冬季 6.38m						
	航海速力	14ノット						
	載貨重量	5,945.45DWT						
	積載可能車両数	－						
	建造年	1995年						
運航スケジュール		月	火	水	木	金	土	日
		←		神戸港	大阪港			大連港→
便数		1便／週						
コンテナ積載量		342TEU						

[資料] 1) 「大連進出企業インタビュー、(株)ジェネック」、アジア四季報、2003春号（(株)福岡銀行）

2) The Japan Press, Ltd., 「SHIPPING GAZETTE」2006.12.25

3) 2007.1、(株)ジェネックへのヒヤリング。

### 取扱い貨物と利用状況<sup>2</sup>

大連～神戸・大阪コンテナ航路に就航している XIN HAI LI 号は、スペースとしては 342TEU あるが、コンテナ重量が実際には 14 トン／個くらいあるので、実際には 280TEU しか積めない。中国からの輸入の場合は約 80%積載であり、輸出の場合はその約 10%である。したがって、年間貨物量は輸入が約 16 万トンであり、輸出は約 1 万 6,000 トンである。

貨物の品目は、輸入では衣服（アパレル製品や靴の半製品）・食料品（水産品）・農産品（野菜）であり、輸出では機械・半工業製品（塗料・部品など）である。

2006 年は、2005 年より輸送貨物が減少した。その理由としては、次のことが挙げられる。

[理由]

- ① 中国から、日本だけでなく世界各国へ輸出するようになった。
- ② 国内市場への出荷が増えた。

表 2-2-3-7 アカシアライン（大連～神戸・大阪コンテナ航路）の貨物取扱い  
（2005 年）

	貨物量	品目	備考
輸入	約 160,000 トン／年	・ 衣服 アパレル製品・靴（半製品） ・ 食料品 水産品（魚・海草） 農産品（野菜）	・ 約 14 トン／TEU ・ 半製品の靴は、神戸市内で完成品にする。
輸出	約 16,000 トン／年	・ 機械 ・ 半工業製品（塗料・部品など）	・ 衣服の輸出はない。

[資料] 2007. 1、(株)ジェネックへのヒヤリング。

### サービス

就航している船舶は、“XIN HAI LI”（4,090GT、342TEU 積載）1 隻である。毎週、水曜日に神戸港、木曜日に大阪港に入出港し、日曜日に大連港を入出港することとなっている。

実際には、大阪港に水曜日か木曜日に入港している。スケジュール上は大阪港に木曜日入港となっているが、船廻しのスケジュールとしては、全体にぎりぎりに走っており、また、大連港は混雑のために遅れがちなので、担当者としては、できれば水曜日午前に神戸港入港、午後に大阪港入港にしたいとしている。<sup>2</sup>

### 今後の見通し<sup>2</sup>

(株)ジェネックとしては、現在の中国経済の好調さの中には、2008 年の北京五輪、2010 年の上海万博を目指したバブル的要素があると見ており、今後は人件費の高騰、特許権・デザイン保護など情報保護の問題、あるいは政治問題などから、今後の日中貨物の動向については必ずしも明るいものとは見ていない。また、日本船社にとって、中国船社との競争が激しい。中国の中小船社は信用度が低い、「安ければ良い」という荷主も多いので、日本船社にとっては厳しい状況である。したがって、今後、日本からの輸出は増えないだろうし、そのため、アカシアラインとしては増船計画や船型の大型化計画はないし、便数は現行のウイークリーサービスで充分であると考えており、増便の構想はない。

### (3) 神原汽船航路

#### 経緯

1994年、神原汽船(株)は、中国船社との合弁会社「民生神原海運有限公司」を設立した。民生神原海運有限公司は、1994年以来、2002年まで、8年にわたって日中間を結ぶコンテナ航路の運航に従事し、神原汽船(株)が日本総代理店となってきた。<sup>7</sup>

1998年において民生神原海運有限公司が運航する日中コンテナ航路は、天津・大連・青島・上海といった中国北部の主要港と日本全国の14地方港を結ぶ7航路が運航されており、およそ200～400TEUのコンテナ積載能力を有する1万DWT以下のコンテナ船6隻が就航し、年間輸送力は41,328TEUであった。

2002年3月18日、神原汽船(株)は民生神原海運有限公司が運航する日中コンテナ航路を引き継ぎ、神原汽船(株)単独で運航することとなった。<sup>7</sup>

#### 現状

神原汽船(株)が運航する日中航路は、現在、上海を中心とする中国北部の5港（上海・寧波・大連・天津新港・青島）と日本の11地方港（福山・水島・広島・大分・志布志・伊万里・境港・新潟・富山・金沢・小樽）を結ぶ6航路、各週1便が稼働している。就航船舶は、総トン数5,540～11,244DWT、コンテナ積載数500～662TEUの中型船であり、月間航海数は22、年間輸送能力は145,008TEUである。1998年と比較すると、船舶数は6隻から9隻と1.5倍に増加しているが、年間輸送能力は41,328TEUから145,008TEUと3.5倍に増加し、船舶の大型化が進行していることが分かる。

---

<sup>7</sup> 神原汽船(株)ホームページより。

表 2-2-3-8 神原汽船(株)の日中航路

航路	運航コース	便数	就航船舶
①瀬戸内～上海航路	福山・水島・広島・大分～上海	週 1 便	M/V METAN
②瀬戸内～上海・寧波航路	福山・水島・広島・大分～天津・大連・青島・寧波・上海	週 1 便	M/V LEO ISLAND M/V VIRGO ISLAND M/V PEARL ISLAND
③瀬戸内・九州～上海・寧波・天津・大連・青島航路	福山・水島・広島・志布志～天津・大連・青島・寧波・上海	週 1 便	M/V LEO ISLAND M/V VIRGO ISLAND M/V PEARL ISLAND
④日本海・九州～上海航路	伊万里・境港・志布志～上海	週 1 便	M/V LS AIZENSTAT
⑤日本海～大連・青島・上海航路	新潟・富山・金沢～大連・青島・上海	週 1 便	M/V UNIVERSAL ISLAND M/V GRANDEUR
⑥日本海・北海道～大連・青島・上海航路	境港・新潟・富山・小樽～大連・青島・上海	週 1 便	M/V HIBISCUS ISLE M/V COCOPALM ISLE

[資料] 神原汽船(株)ホームページより作成(2006. 12. 22 現在)。

表 2-2-3-9 日中コンテナ航路就航実態 (運航：神原汽船(株)) (2006. 12. 7 現在)

船名	コンテナ積載数 (TEU)	DW	竣工年	船種	運航社	寄港地	月間航数	月間輸送能力 (TEU)	年間輸送能力 (TEU)
M/V LEO ISLAND	500	8,721	1996	フルコン船	神原汽船(株)	天津・大連・青島・寧波・上海-福山・水島・広島	1	500	6,000
				フルコン船	神原汽船(株)	天津・大連・青島・寧波・上海-福山・水島・広島・志布志	1	500	6,000
M/V VIRGO ISLAND	500	8,721	1996	フルコン船	神原汽船(株)	天津・大連・青島・寧波・上海-福山・水島・広島	1	500	6,000
				フルコン船	神原汽船(株)	天津・大連・青島・寧波・上海-福山・水島・広島・志布志	1	500	6,000
M/V PEARL ISLAND	566	8,515	1997	フルコン船	神原汽船(株)	天津・大連・青島・寧波・上海-福山・水島・広島	1	566	6,792
				フルコン船	神原汽船(株)	天津・大連・青島・寧波・上海-福山・水島・広島・志布志	1	566	6,792
M/V METHAN	520	5,540	1999	フルコン船	神原汽船(株)	上海-福山・水島・広島・大分	4	2,080	24,960
M/V LS AISENSHIAT	490	8,717	1995	フルコン船	神原汽船(株)	上海-伊万里・境・志布志	4	1,960	23,520
M/V UNIVERSAL ISLAND	566	8,515	1997	フルコン船	神原汽船(株)	大連・青島・上海-新潟・富山・境港・金沢	2	1,132	13,584
M/V GRANDEUR	566	8,515	1998	フルコン船	神原汽船(株)	大連・青島・上海-新潟・富山・境港・金沢	2	1,132	13,584
M/V HIBISCUS ISLE	662	11,244	1994	フルコン船	神原汽船(株)	大連・青島・上海-境・新潟・富山・境港・小樽	2	1,324	15,888
M/V COCOPALM ISLE	662	11,244	1994	フルコン船	神原汽船(株)	大連・青島・上海-境・新潟・富山・境港・小樽	2	1,324	15,888
合計							22	12,084	145,008

[資料] 神原汽船(株)調べ。

### 取扱い貨物

取扱い貨物の主な品目は、輸出では化学品・故紙・廃プラスチック、各種の原料であり、輸入では雑貨・アパレル製品である(表 2-2-3-10)。当面、10%前後の年伸び率を想定している。



表 2-2-3-10 主な品目(2005 年)

	品目
輸出	化学品
	故紙・廃プラスチック
	原材料
輸入	雑貨
	アパレル製品

[資料] 神原汽船(株)調べ。

### 今後の方針

神原汽船(株)では、今後の日中航路の運航について、「より定時性が高いものにしたい」という方針を抱いている。<sup>8</sup>

### (4) 関釜フェリー航路

#### 概要

昭和 44 年(1969)6 月、下関市に関釜フェリー(株)が設立され、続いて、同年 8 月、釜山市に釜関フェリー(株)が設立された。昭和 45 年(1970)6 月、日本側の第 1 船“フェリー関釜”が下関港～釜山港に就航した。昭和 58 年(1983)4 月には、韓国側の“フェリー釜関”が就航し、この結果、昭和 58 年(1983)5 月から毎日運航(デイリー運航)が開始された。<sup>9</sup> 関釜フェリーは、昭和 44 年の就航以来、今日まで 37 年間にわたって日韓を結ぶフェリーの草分けとして実績を誇っている。

なお、関釜フェリー(株)は関光汽船(株)の子会社である。関光汽船(株)は、現在、関釜フェリー一のほか、青島航路(RORO、コンテナ、週 3 便)、上海航路(RORO、コンテナ、週 1 便)を運航している。<sup>10</sup>

<sup>8</sup> 2006.12、神原汽船(株)ヒヤリング。

<sup>9</sup> 関釜フェリー(株)・釜関フェリー(株)ホームページ。

<sup>10</sup> 2006.11、関光汽船(株)ヒヤリング。

表 2-2-3-11 関釜フェリーの概要

航路	下関港～釜山港	
運航船社 <sup>1)</sup>	関釜フェリー(株)	釜関フェリー(株)
代理店 <sup>1)</sup>	関釜フェリー(株)	
航路開設年月日 <sup>1)</sup>	1970年(昭和45年)6月19日	
本船名(船籍) <sup>2)</sup>	はまゆう(日本)	星希(韓国)
本船概要	全長/幅 <sup>2)</sup>	162.0m/23.60m
	総トン数 <sup>2)</sup>	16,178トン
	航海速力 <sup>2)</sup>	18.0ノット
	載貨重量 <sup>5)</sup>	3,750トン
	積載可能車両数 <sup>2)</sup>	乗用車 : 39台 (トラック : 91台?)
本船就航年月日 <sup>1)</sup>	1998年8月28日	2002年5月22日
ダイヤ <sup>3)、6)</sup>	下関 19:00 発 - 釜山 翌日 8:00 着	
	釜山 20:00 発 - 下関 翌日 8:00 着	
週の便数 <sup>3)</sup>	毎日1便	
運航時間/運航距離	約13.5時間/228km	
旅客運賃 <sup>4)</sup>	往路 : 8,500円、復路 : 7,650円	
乗用車運賃(往復) <sup>4)</sup>	5m未満 60,000円、6m未満 66,000円、7m未満 72,000円	
貨物運賃	470USドル(20ftコンテナ)	
旅客定員 <sup>2)</sup>	438名	562名
コンテナトレーラー積載量 <sup>2)</sup>	158TEU	140TEU

[資料] 1) 関釜フェリー(株)・釜関フェリー(株)ホームページ。

2) 関光汽船(株) : 『関門航路通行船舶の貨物動向』、2006.11.30

3) 日刊海事通信社 : 「2006年秋季号 フェリー・旅客船ガイド」、2006.11.1

4) 関釜フェリー(株)パンフレット(2006.11.30現在)。

5) The Japan Press, Ltd., 「SHIPPING GAZETTE」2006.12.25

6) 株東京ニュース通信社「国際フェリー国際RORO船特集 SEA SPRITE 特別編集」、2006.8.28



写真 2-2-3-4 (2005. 10. 撮影)  
“はまゆう” (下関港細江埠頭)



写真 2-2-3-5 (2005. 10. 撮影)  
韓国のシャシー (下関港細江埠頭)

### 取扱い貨物と利用状況

関釜フェリーの貨物は、2005年に輸出が29万9,000トン、輸入が18万6,000トンであり、前年の約86%と若干の減少を示している。青島航路に比べれば、輸出入のバランスが比較的、良い。

輸入については、活魚、パプリカ、トマト、キムチと言った食品が多く、特に築地まで運ばれる「ひらめ」の活魚が増えている。次いで、日用雑貨、電気機器と続く。<sup>10</sup>

輸出については、機械、軽工業品、電気機器が多い。また、4～5年前くらいからの変化であるが、輸出としては、液晶テレビに用いられるガラスが滋賀県の高砂・神戸の工場などから出るようになった。同時に、半導体製品が全国から集まるようになってきている。近年の特徴として、トヨタの完成車が多く出るようになった。特にレクサスが人気で、爆発的に売れるようになった。韓国でも乗用車はレクサスのように高くないと売れないと聞く。こうした車は関釜フェリー内のカーデッキに乘せる。1隻につき、最大で50台の乗用車を乗せることができる。<sup>10</sup>

一方、2005年の旅客数は往復合計16万5,300人で、前年より約1万人の増加を示している。旅客のうち、約8割(約13万人)が韓国人であり、そのうち約半分(6.5万人)が「ぼったりさん」と呼ばれる行商人である。

図 2-2-3-1 関釜フェリー貨物量の品目別割合（輸出）（2004. 7～2005. 10）

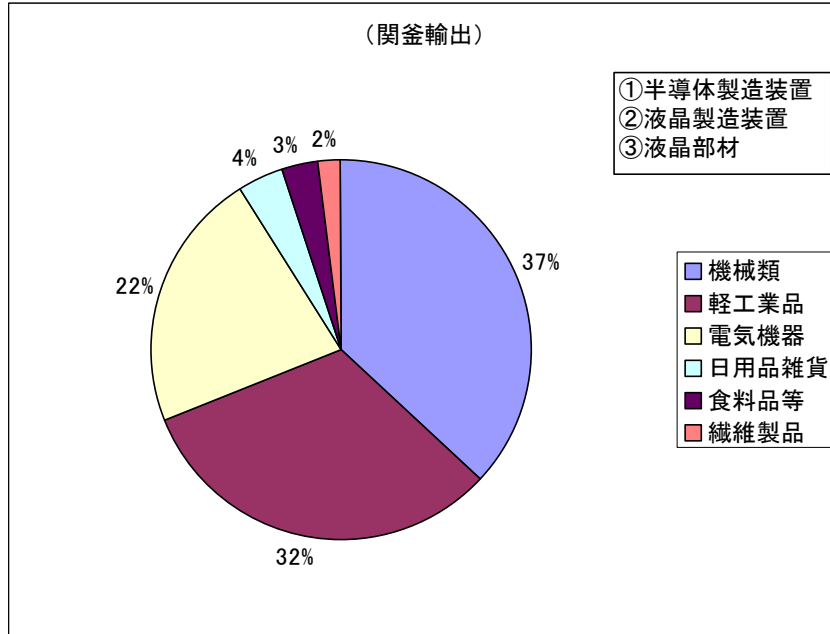
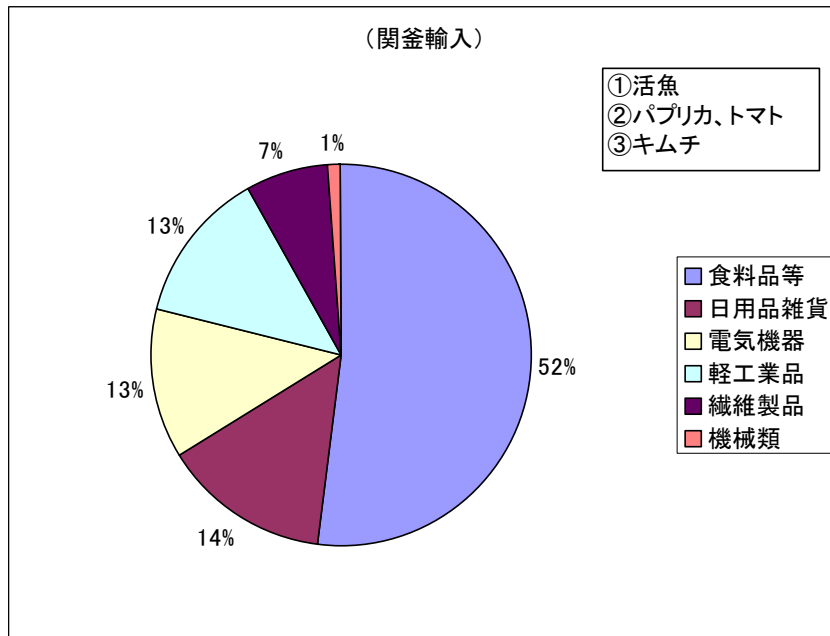


図 2-2-3-2 関釜フェリー貨物量の品目別割合（輸入）（2004. 7～2005. 10）



[資料] 関光汽船株：『関門航路通行船舶の貨物動向』、2006. 11. 30（データはB/Lベース）

表 2-2-3-12 関釜フェリーの貨物取扱量と旅客輸送実績（2005 年）

		輸出	輸入
貨物	貨物取扱量	29 万 9,000 トン（2005 年） <sup>1)</sup>	18 万 6,000 トン（2005 年） <sup>1)</sup>
		（コンテナ貨物 3.3 万 TEU（2004 年）） <sup>3)</sup>	
	主な品目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・液晶製造装置<sup>1)</sup></li> <li>・液晶テレビ用ガラス<sup>2)</sup></li> <li>・半導体製造装置<sup>1)</sup></li> <li>・精密機械<sup>1)</sup></li> <li>・自動車関連部品<sup>1)</sup></li> <li>・商品車（トヨタ自動車レクサスブランド車）年間 5,000 台<sup>1)</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・食品 [韓国産パプリカ、ミニトマト、ナスなどの野菜、切花、水産品（ヒラメの活魚など）、キムチ、味付け海苔]<sup>1)、2)</sup></li> <li>・日用雑貨<sup>2)</sup></li> <li>・電気機器<sup>2)</sup></li> </ul>
	コンテナ貨物の背後圏 <sup>4)</sup>	出荷地の 5 割が関東、中部、近畿などの関西以東。	配送地の 6 割以上が関東、中部、近畿などの関西以東。
旅客	往復合計 <sup>1)</sup>	16 万 5,300 人（前年比 約 1 万人増）	
(2005 年)	下関発 <sup>1)</sup>	8 万 3,700 人（内、日本人 1 万 4,000 人、韓国人 6 万 9,000 人、その他 700 人）	
	釜山発 <sup>1)</sup>	8 万 1,600 人（内、日本人 1 万 3,000 人、韓国人 6 万 8,000 人、その他 600 人）	
	備考	利用者の約 8 割（約 13 万人）が韓国人であり、そのうち約半分（6.5 万人）が「ぼったりさん」と呼ばれる行商人である。 <sup>3)</sup>	

[資料] 1) ㈱東京ニュース通信社「国際フェリー国際 RORO 船特集 SEA SPRITE 特別編集」、2006. 8. 28

2) 2006. 11、関光汽船㈱ヒヤリング。

3) 2005. 10、下関市港湾局ヒヤリング。

4) 「特集 下関港、国内最大の国際フェリー基地」、海事プレス、2005. 8. 1

5) 「日本最大の国際フェリー基地」、CONTAINER AGE、2006. 01 によれば、2005 年の下関港のコンテナ貨物量は 8 万 4,689TEU なので、関釜フェリーの取扱量は約 4 割を占める。

## サービス

下関港では、通関と出入国が 365 日、24 時間体制となっており、この体制を活用し、関釜フェリーは、週 7 日のデイリー運航と、毎日同時刻に荷物の積み下ろしが出来る定時性を確保することを最も大きなサービスとしている。関釜フェリーの運航には 35 年の歴史があり、この期間で培われた信頼関係に基づく CIQ の迅速な対応やホットデリバリーサービス(HDS)の実施により、緊急の貨物に対応できることが特徴であるとされる。

しかし、現場では、「下関港では HDS というメニューは無い。何故なら、個別のコンテナをピックアップする時間などないほど、通関が早いからである。言ってみれば、全部の貨物

がHDSであると言える。3時間の時間の中で、コンテナを200本積んで、200本出すと言うギリギリの時間効率で対応している。」と言っている。<sup>10</sup>

また、韓国側へ活魚車や無振動車についての車両の乗り入れが可能であることが好評を博している。<sup>11</sup>

表 2-2-3-13 関釜フェリーのサービス

項目	内容
運航時間 <sup>1)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・週7便のデイリー運航。</li> <li>・往航は下関を19時に出港、釜山には翌朝8時30分着、復航は釜山を20時に出港、下関に翌朝8時着の定時運航。</li> </ul>
CIQ体制 <sup>2)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・365日、24時間体制の通関と出入国。</li> <li>・植物検疫は年中無休（祝日を除く）。</li> <li>・食品検査・動物検疫は週6日。</li> </ul>
輸送方法	<p>【ホットデリバリーサービス】<sup>1)</sup></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・下関港側では、午前10時までに到着貨物を船内から搬出し、午後には通関手続きを終え、関西へは入港翌日、関東以北へは入港2日後の配送が可能となるホットデリバリーサービス（HDS）を実施。</li> </ul> <p>【JR貨物との連携】<sup>1)</sup></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国内輸送に関しては、JR貨物による鉄道輸送を実施。ただし、荷主のニーズはトラック輸送が圧倒的に多い。</li> </ul> <p>【RORO荷役／車両の乗入れ】<sup>1), 2)</sup></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・韓国への輸出貨物の液晶製造装置は、低床の無振動車で輸送され、韓国側の配送先まで乗り入れが可能であり、海陸一貫輸送が可能である。日本の活魚車も同様、韓国側の配送先まで乗り入れが可能。</li> </ul>

[資料] 1) 株東京ニュース通信社「国際フェリー国際RORO船特集 SEA SPRITE 特別編集」、2006. 8. 28

2) 下関市港湾局ホームページより。

3) 2005. 10、下関市港湾局ヒヤリング。

### 今後の見通しと課題

関釜フェリーの輸送貨物量はほぼ現状維持が予想され、また、旅客輸送については鳥インフルエンザの流行や日韓問題の紛糾による落ち込みが回復し、増加することが予想される。

今後の課題としては、日本における韓国籍車両の運行が可能となるような体制を整備することが重要であろう。

<sup>11</sup> 2005. 10、下関市港湾局ヒヤリング。

(5) 東アジア国際フェリー航路

ここでは唯一の日本海横断航路である、韓国の東春フェリーを記す。

韓国資本の会社で親会社は汎韓商船である。この商船会社は営口・仁川間の国際フェリーをも有している。東春フェリーは琿春市人民政府も資本金の一部を出資している。航路はソウルの日本海側出口東草と沿海州ハサン地域のザルビノ港（トロイツァ港とも言う）を、冬は週二回、夏は週3回走る。週一回はウラジオストク港まで延伸する。過去の実績は以下の通りである。

表 2-2-3-14 東春フェリー貨物・旅客輸送実績

● CARGO

UNIT : TEU

IN/OUT	2000	2001	2002	2003	2004	2005	TOTAL
IN	495	1,646	2,751	3,260	2,830	2,454	13,436
OUT	507	1,008	1,828	2,427	4,044	4,595	14,409
TOTAL	1,002	2,654	4,579	5,687	6,874	7,049	27,845

● PASSENGER

UNIT : PERSON

IN/OUT	2000	2001	2002	2003	2004	2005	TOTAL
IN	18,070	26,172	26,467	24,647	26,596	27,996	149,948
OUT	18,610	25,950	24,985	22,477	27,320	29,317	148,659
TOTAL	36,680	52,122	51,452	47,124	53,916	57,313	298,607

表 2-2-3-15 東春フェリーの貨物の流れ

貨物の流れ				
			シェア	
韓国	→	中国	65%	家電製品、家庭用品、移転する工場設備、機械類
		ロシア	30%	アパレル原料、コーヒー、チョコレート原料
		北朝鮮	5%	ラーメン、パン、魚
中国	→	韓国	70%	農産品、唐辛子、大豆、胡麻 カンウォン道、ソウルへ
ロシア			30%	アパレル、水産品 沿海州からソウルへ
北朝鮮				毛蟹、活魚、きのこ、ぜんまい、山菜

表 2-2-3-16 東春フェリーの旅客の流れ

旅客の流れ			
	シェア	行き先	
韓国人	57%	ソウル、カンウォン道から朝鮮族自治州へ	7-9月は白頭山観光客、その他の時期は50%が担ぎ屋
中国人	3%		
ロシア人	40%	沿海州からソウル、釜山へ	

#### 2. 2. 4 アンケート調査

本調査では、舞鶴港の後面 hinterland に存在する企業で、北東アジアとの貿易を行っている、若しくは関心があると見られる企業 76 社を選定し、貿易の実情と今後の拡大の可能性について郵送方式によるアンケート調査を行った。36 社より回答を得た。

この調査により、舞鶴港の潜在的ベースカーゴの把握を行う。また、特に舞鶴港の利用の可能性が高い企業については、更に詳細な意向を確認するためヒアリングを行うべく、ヒアリング企業の選定も行った。

##### (1) アンケート調査表

資料編に示す。

##### (2) アンケート調査結果の一覧表

資料編に示す。

##### (3) アンケート調査結果まとめ

取りまとめ結果は次の通りである。

表 2-2-4-1 アンケート取りまとめ結果

輸出入先	輸入		輸出	
	トン	TEU	トン	TEU
中国東北部	3,646	17,056	1,310	0
韓国	31,996	110	6,247	3
ロシア	91,384	0	230	0



#### (4) ベースカーゴ候補

上記アンケート調査結果より判明するベースカーゴ候補は次の通りである。

表 2-2-4-2 ベースカーゴ候補

ベースカーゴ候補	相手国	貨物量		会社名
		輸入	輸出	
電子部品	中国東北部	1,058 トン	1160 トン	ローム
雑貨	中国東北部	14,000 TEU		オーヤマ
船舶用品	中国東北部	350 TEU		和幸
建材	中国東北部	2,900 TEU		トステム
モータ	中国東北部	156 TEU		日本電気
石材	中国東北部	1,000 トン		藤栄
繊維	中国東北部	80 トン		AKAI
樹脂	中国東北部		150 トン	テイカ
テント	韓国	40 TEU		さくら
産業機械	韓国	10 TEU		片岡
化学品	韓国	30 TEU		山田
遊具	韓国	30 TEU		内田
かばん	韓国	25,000 トン		ウィンビー
フォークリフト部品	韓国	3,500 トン		浪速
MDF	韓国	2,000 トン		丸玉
船舶用品	韓国	720 トン		ヒエン
紙製品	韓国	20 トン	10 トン	広島
黒鉛電極	韓国		3,100 トン	SEC
ステンレス	韓国		100 トン	関西金属
非鉄金属、スクラップ	韓国		540 トン	アジア貿易
木材製品	ロシア	91,384 トン		辻井
陶磁器	ロシア		30 トン	サンフィールド

#### (5) ヒアリング企業の選定

上記を踏まえ、また過去のヒアリング先との重複等も踏まえ、ヒアリングは次の企業付いて行うこととした。

大日本スクリーン (株)、三菱自動車 (株)

## 2. 2. 5. ヒアリング調査

### (1) 大日本スクリーン

実施日 平成 19 年 1 月 18 日

対応者 輸出管理部部長 伊藤康成

内容

- ・ 会社は資本金 560 億円、従業員 4,500 人である。
- ・ 4 事業部がある。半導体製造装置、液晶製造装置、精密検査機械、その他である。
- ・ 自分たちの製品だけで液晶が出来るのではなく、キャノンの一部製品などもないと作れない。
- ・ 韓国のサムスン、LG がお得意様である。台湾、中国にも輸出している。一回あたりの輸出単価が非常に高価。
- ・ 柄が大きくコンテナでは運べないのでトレーラーによるフェリーを使う。振動を非常に嫌がるし、空調を中に入れるので、輸送は出来るだけ船舶とし、陸上の場合も夜中、信号をノンストップにして走るなどしている。
- ・ FOB 輸送である。
- ・ 前会計期の下期から今会計期の上期まで頻繁に輸送した。関釜フェリーのスペースの取り合いになるほどであった。現在は週一便程度である。
- ・ 18 トンの御影石を機械の土台に使用するがこれが温度に敏感である。液晶サイズはいま 2,800mm まで来ており、それを生産する機械を輸出するため、梱包の大きさがとても大きくなり幅は 3m を超える。ISO コンテナでは入りきれない。
- ・ サムスン行きの場合は、彦根工場→下関→プサンであったが、今回(この 1 月)の LG 行きの場合、下関までが遠いのでまず、南港から国内フェリーに乗せ、新門司→下関→関釜フェリーとすべく現在、最初の貨物を出したところである。
- ・ サムスン行き輸送の場合、物流の仕組みはきちんと整っている。しかし下関港で、日韓のトレーラーは積み替えを行っていると思う。積み替えせずに走っているかもしれない。
- ・ 液晶は現在拡大の一途をたどっており、第 8 世代に入っている。世代の交代のたびに自分のところの製造装置が売れる。
- ・ 輸送では定時性が大切。到着日がサムスン側で決められており、そのとおりに輸送する。機械の到着後据付作業を日本側職員 20 人ほどで行う。
- ・ 中国への輸出先は立地している日本の液晶メーカーである。台湾へは AU に出している。
- ・ 舞鶴港利用の場合は、納期に縛られない貨物が良いのではないか。
- ・ 国際分業は現在は中国杭州のみ。昔は台湾高雄でもやっていた。
- ・ トレーラー輸送は特殊車両を使うものであり、住友倉庫、日通、近鉄などに委託している。
- ・ この輸送は図体が大きな輸送のため航空輸送にはなじまない。また現在以上の大きさになるともうトレーラーにも乗らなくなる。

- ・台湾の AU では習志野から RoRo 船で運んで那覇港で通関して台湾に運んでいる。
- ・輸送上の事故はある。中国の場合、壊れたものを日本の工場の段階で梱包の中に入れてきたと言う対応を取るので困る。自分たちが全部直す。中国は保険を利用しない。
- ・ロシアとの取引は現段階ではない。

## (2) 三菱自動車京都工場

実施日 平成 19 年 1 月 18 日

対応者 生産管理本部 KD 物流部 部長付け 中村勝幸、  
マネージャー 向後毅、佐伯聡太郎

内容

- ・この工場はエンジンとオートミッションを作っている。滋賀にも工場がある。
- ・以前、舞鶴→プサン→ウルサンのルートで現代自動車にオートミッションを供給していたが今はない。
- ・また天津經由北京のダイムラーとの JV 会社にエンジンを供給してもいたが今は少ない。
- ・現在は瀋陽に工場があり、神戸大連経由で エンジンとミッションを出している。年間 40FT で 126 本、20ft で 20 本程度である。ハルピンにも工場があり、神戸大連経由で 40ft で 87 本、20ft で 11 本の実績である。
- ・滋賀工場は名古屋港出しである。
- ・台湾にもほぼ同程度輸出している。
- ・全て FOB 契約でやっており、こちらの責任は本来は日本の港までである。
- ・エンジンとミッションを輸出し、中国の JV 会社がこれを組み立てて完成車にして売る。
- ・中国の会社からは強い定時到着を要求される。しかし往々にして LC の契約到着が遅れることがあり、この場合は貨物は日本の港で待つことになる。LC が来る前に輸送してしまうとお金はもう来ない確率が高い。中国人はこれを手柄のように思っている。営業が LC の確認をした後、営業から船積みの許可が出る。それまでは船積みをしない。この港での待機期間が長くなると、ヤード使用料が大きくなる。そこで現在は神戸港は交渉の結果、2 週間はフリーにしてくれているが、名古屋港はそうではないため、輸送料金を上回ることが有る。大変困っており、このようなところで舞鶴港がサービスできれば、舞鶴港利用は有利になる。
- ・貨物は全てコンテナ化されている。
- ・瀋陽は相手会社がチャイナ SHIPPING を指定してくる。ハルピンは SYSjapan なる会社である。中国側船社は猛烈な競争を展開しており、非常に安い運賃をオファーしてくる。自分たちには選ぶ権利はないが、自分たちのところにも営業に来る。
- ・アメリカ、タイにもエンジンを KD で輸出している。名古屋工場、水島工場は車体の殻の部品を生産している。車体とエンジン、ミッションをセットで送れといわれると、京都工場から水島、名古屋に運ばれる。京都工場から単独で出せる場合には舞鶴港の利用を

### 検討できる。

- ・ 以前舞鶴港を利用したときは returnable container を利用させてくれた。
- ・ ここから舞鶴港までは約 100km、神戸港までは 80km である。輸送時間的には殆ど同じ。
- ・ 頻度は週一回あれば問題はない。当然週 2 回のほうがベター。北米便は毎日ある。
- ・ 船舶はコンテナ船でよい。一度、北米航路でリーファコンテナを使ってくれと言われ実験したことがある。食料用コンテナであり、中にベニヤを張って油がコンテナ壁面に着くことがないようにしたが、非常に気を使った。以後やっていない。
- ・ ハルピン工場向け輸送ではザルビノー舞鶴のルート利用は考えられる。 神戸から瀋陽は神戸出港後 5 日で到着する。海上 3 日、通関 1 日、運搬 1 日である。ハルピンであると、6 日になる。
- ・ 物流システムは簡単には変えられない。自分たちも一度変えたことがあるが、相手国の港湾を変えると、一から CIQ システムとのやり取りを作っていくかねばならず、これが非常に大変である。CIQ の連中がなれて信頼を持つまでに時間が掛かる。
- ・ LC 開設が基本条件であり、そのために港に置く時間が長くなる場合があり、その料金を如何に安く出来るかだ。以前の舞鶴の場合、コンテナをフリーで 4 ヶ月おかせてもらったこともある。
- ・ ロシア貿易の場合はよりリスクがあるので、商社をかますことになる。工場は商社と取引することになる。
- ・ 我々の会社は FOB であるが、日本の積出港については意見を申し出ること出来る。舞鶴港の使用の場合、ドレージ代を舞鶴港で出してもらえるとありがたい。
- ・ 中国輸出の場合、中国国内で貨物が壊れることがある。これは本来相手国の責任であるが、工場について開いたときに壊れていることが発見されると、積み込んだときに壊れていたんだといわれこちらが責任を取らされている。こちらがそうでないことを証明しなければいけないが、海事検定を利用していないので、こうなる。
- ・ 中国ではトラック輸送は過積載であるし、運転が荒いし、道路のメンテナンス工事が追いついていないため、いたるところの高速道路に悪い路面がある。この部分で荷が壊れる。壊れるとこちらの負担になるので、特に頑丈な梱包を見積もり段階からしている。これに対しては中国側も文句は言わない。『中国仕様の梱包』という言葉があるが、非常に堅固に梱包すると言う意味である。米国でもコンテナ内部の荷物が壊れるときがあるが、このときは荷受人が保険で処理する。陸上での輸送はこのように万が一のことを考えてやらないといけない。
- ・ 輸送ルートの決定に当たっては、貨物に与える衝撃加速度の測定も必ず行っている。実際はなかなか難しい。
- ・ アジアではマレーシアが道路事情が良くて、荷物の壊れは少ない。
- ・ 舞鶴利用の場合には、コスト、時間、just in time の 3 つの条件から検討される。
- ・ 工場は均等な生産を行い、大きな変動や不規則生産を好まない。輸送も工場生産の一部

のように均等になされることが望ましい。このためには出来るだけ現地工場に近い港で揚げるの非常に大切と考えている。品質的に言うと、船舶輸送が一番荷が壊れない、次に鉄道、最後にトラックである。ロッテルダムから内陸に輸送する場合、運河輸送を使うがこれはこの観点からである。北米、オーストラリアは鉄道利用となるが、貨車牽引のときの衝撃で、内部の貨物が慣性力でコンテナ壁面を壊すことがある。通常は5G程度であるが、時に12Gから20Gの加速度が作用するからである。

- ・ガントリークレーンからシャーシーにコンテナを下ろすときに、わずか10cmをドンと落とすだけで、8Gから10Gになる。これでコンテナはつぶれる。我々の自動車製造の設計では大きなGの発生は予想していない。それが輸送時に発生してしまうのである。
- ・中国の鉄道輸送は管理局ごとに鉄道管理をしており、予約などにも時間が必要で、冬季には石炭、食糧輸送が優先、コンテナ輸送は二の次におかれる。

## 2. 2. 6. その他調査

### (1) 中古車調査

中古車の輸出統計は次の通りである。ロシア向けが大きく伸びていることがわかる。

表 2-2-6-1 日本発中古車輸出の現状

国名	2004年		2005年	
	台数	コンテナによる 輸送台数	台数	コンテナによる 輸送台数
ロシア	120,052	3,167	268,685	6,192
NZ	135,006	8,078	132,645	7,384
UAE	144,090	71,548	113,823	57,446
チリ	27,400	1,533	47,491	13,800
英国	57,006	2,693	31,967	508
南アフリカ	37,896	15,677	31,415	12,543
フィリピン	32,942	22,298	21,497	10,499
ペルー	21,834	66	19,522	439
ケニア	16,929	945	18,322	405
スリランカ	18,892	560	17,550	540
マレーシア	11,586	1,261	15,544	1,252
カザフスタン	6,489	5,276	16,970	11,140
オーストラリア	11,036	1,900	14,177	1,181
キプロス	20,127	6,032	12,708	3,935
パキスタン	2,370	1,018	11,780	4,627

(Shipping Gazette February 27, 2006 原典:国際自動車流通協会調査)

図 2-2-6-1 中古車輸出台数

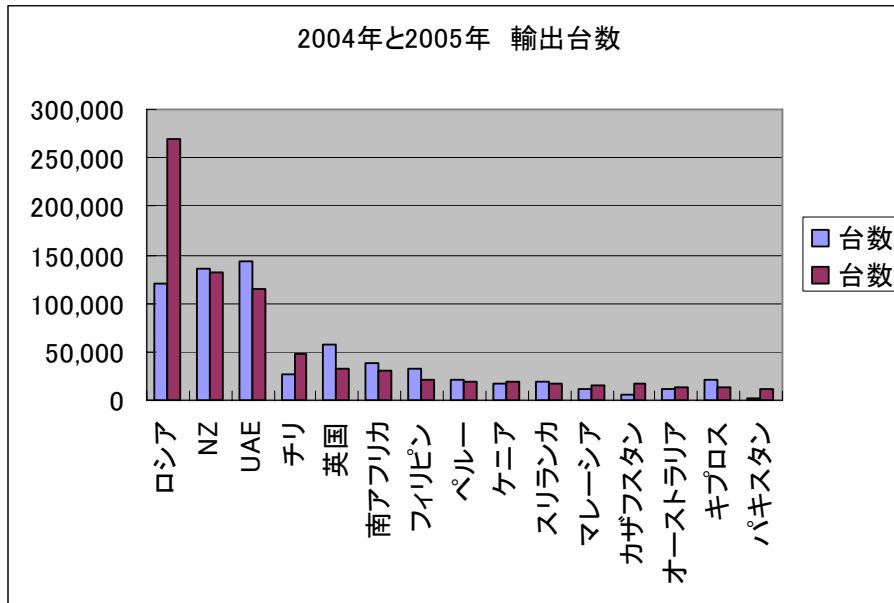


表 2-2-6-2 ウラジオストク港の中古車取り扱い実績

単位：台

2001	2002	2003	2004	2005年現在
49,000	75,000	68,000	85,000	月 10,000

なお、スラビヤンカ港での中古車輸入は 2005 年時点で、約 2,500 台／月となっている。  
博多からの中古車・商用車・ユニック車・冷凍車を荷揚げしている。

ザルビノ港の中古車輸入量は次の表の通りである。

表 2-2-6-2 ザルビノ港の中古車取り扱い実績

単位：台

2003年	2004年	2005年 (11月まで)
23,512	35,580	30,433

## (2) ウラジオストック需要調査

2005年にウラジオ及び黒龍江省で実施した企業ヒアリングの結果は次の通り。

### 中古車

ロシアにおいては近年の石油ガスエネルギー価格の高騰により財政状況は急好転し、対外債務は殆ど返済するのに成功した。経済は高度成長を遂げており、今後は国民の生活水準を引き上げること、インフラ整備を早急に行うこと、旧態然としたままの産業生産設備態勢の近代化を行うことが課題である。これに合わせ、海外から消費物資を大量に輸入することが必要になるが、極東ロシアやカザフスタン等中央アジアでは日本や韓国の中古車輸入が盛んに行われている。2005年には日本だけで26万台の中古車がロシアに輸出されたが殆どは極東ロシア向けである。自動車需要は莫大であり、国内生産だけではこの需要に応えられないことから、今後ともこの趨勢は続くと考えられる。

### 木材関連製品

木材関連製品の日本向け輸出需要は大きい。ロシア政府が、原木輸出から製品輸出に切り替える政策を取っていること、中国が大量にロシア原木を輸入し、加工していることから、今後、木材製品が日本に大量に入ってくるものと考えられる。

2005年11月に実施した現地調査の中から、木材関連製品に関する事項を以下に記す。

#### ①ロシア

ウラジオストックで家具生産工場を視察した。ウラジオストックには約10社の家具工場がある。訪問した工場では、単価1万ルーブル（約42,000円）のものを1日80台生産している。従業員は150～180名で、米国への輸出実績がある。製品価格は中国製と同程度で競争力はある。現在は国内販売のみであるが、将来は輸出も検討している。この工場では、客がデザインを決定し、その注文に応じて、生産するといったシステムも可能である。

#### ②黒龍江省

牡丹江に、化粧版の表面材（薄皮）を生産する工場がある。広州資本のこの工場では、ロシア産原木を月間700本消費している。従業員は100人程度で、製品は上海、広州向けに輸送されている。10年後には家具生産を目標としている。中国は建設ラッシュであり、今後の展望は明るいと考えている。ロシア国境に近い中国領内には、このようなロシア産原木を輸入し、加工する会社が数多く存在している。

### 製紙（大宇製紙）

牡丹江にある工場で、総投資額78億円の韓中の合弁会社である。韓国シェアは60%であり、従業員数は600人に達する。

現在の生産高は年間10万トンであるが、将来は年間30万トンを目指している。木材の輸入元は主としてロシアであるが、その他米国、ブラジル、カナダからの輸入もある。販売先は主に、広州、上海、海南島といった中国南部である。

製紙業界は競争が激しい。製品物が重量物であるため、輸送コストを極力抑える必要がある。現在は鉄道で大連まで輸送し、そこから海上輸送を行っている。

米国、マレーシア、ベトナムへの輸出実績があるが、韓国向けは現在検討中である。ウラジオストクやハバロフスク向けの輸出も検討しているが、ウラジオストクには韓国、欧州、日本の紙製品が多く輸出されていること、ウラジオストク、ハバロフスクには最新の印刷機の導入がなされていないことなどから、実現には至っていない。

## 鶏肉

日本は、中国、インド、ブラジルから大量に鶏肉を輸入している。鶏肉は冷凍で輸入されるが、この場合は味が落ちる。業者は味が落ちず、値段が高く、高収入を期待できるチルドでの輸入を希望しているが、これが許されるのは輸送時間が5～8日間の産地に限られる。現在、日本は上海や山東省から鶏肉をチルド製品を輸入している。

しかし、ロシア極東が鶏肉の産地であることは、業者の夢に一步近づくこととなる。あとは、輸送手段の確保である。これが実現すれば、日本の鶏肉輸入量は一気に増加するといわれている。そこで、本航路の背後圏であるロシア極東と黒龍江省の鶏肉生産状況を見てみよう。

### ①ロシア・ミハイルブロイラー社

ウラジオストクに工場を有し、2002年から生産を開始している。欧州飼育方式を導入し、現在の生産高は年間15,000トンである。2009年には35,000トンとすることを目指している。

飼料用小麦、とうもろこし、大豆、フィッシュミールなど全てロシア製を用いて、鶏肉を生産している。

現在の販売地域は沿海地方とハバロフスク地方である。販売価格は日本の価格の5分の1程度であり、日本への輸出も希望している。現在、取扱製品の60～70%がチルド食品である。

同社は、ロシア極東の消費量の8割のシェアを占めている。残り2割は米国からの輸入品となっている。6年前は8割が米国輸入であったことから見れば、同社の規模の拡大状況が窺える。

### ②黒龍江省・正大実業

ハルビン市内に工場を有する。生産量は中国国内向けが月間3,000トン、日本向けが1,500トン（コンテナ換算45～55FEU）である。現在、日本向け製品は焼き鳥などの冷凍加工品のみとなっている。輸送ルートとしては、大連ルートを利用している。現在は東京まで10日間を要し、40ftコンテナ1本当たり27万円の輸送費となっている。輸送費が安いのであれば、ウラジオストクと日本を結ぶ航路を利用する可能性はあるとの意向を示した。しかし、



最も期待しているのは輸送時間の大幅短縮であり、それが可能となれば付加価値の高いチルド製品の輸出が可能となることを強調した。

### ミネラルウォーター

日本におけるミネラルウォーターの需要は伸びているが、ロシアからの輸入は現在のところ行われていない。ロシアでミネラルウォーターは普及しており、生産に余裕があれば、距離的に近い日本への輸出は十分考えられる。現地でヒアリングした結果を以下に示す。

ウラジオストクに工場を有する SLAVD 社の生産能力は 1 時間当たり 13,000 瓶（1.5 リットルサイズ）であるが、これを今後、3~5 万瓶に増加することを検討している。人の手に一切触れず、全自動で瓶詰めされている。販売地域はロシア極東部からウラル地域までで、2002 年に日本に輸出したことがあるが、その量は 18 トンとわずかである。販売価格は日本の 4 分の 1 であり、今後は積極的に日本に輸出したいと考えている。生産のための機械としてはイタリアやドイツ製を使用している。極東ロシアには、競争相手となるミネラルウォーター生産工場が数社あるとのことであった。

### その他可能性のある貨物

上述した品目以外に次のような貨物が日本航路に載る可能性がある。

#### ①活魚

ロシア側は活魚輸出を何度か実験しているが、まだうまくいっていないようである。韓国向けには、ザルビノ~東草フェリーを使って活魚輸送をスタートさせており、また、中国には既にトラックで輸送しているが、日本向けにはまだ困難な状況である。しかし既に日本の業者も動いており、活魚の日本への輸出の実現はもう間もなくであると言えよう。その時、ロシアの海面地先は極めて魚類に恵まれており、輸送航路が開設されれば大いに花を咲かせる可能性がある。

#### ②大豆

沿海地方産の大豆は遺伝子操作を行っていない油取得用大豆であるが、米国産より価格が安く、日本向けの輸出を強く求めており、仲介する日本業者を探している段階である。現状は 90%が国内向けで、輸出は 10%である。生産量には十分余力があり、外国への更なる輸出を考えている。現在は 15 万トンの生産量であるが、将来は 22 万トンに拡大する計画である。沿海地方のみならずハバロフスク地方、ユダヤ自治州でも 30~40 万トン生産されている。

#### ③野菜

沿海地方には広大な土地に約 200 万人が暮らしている。ここでは粗放的野菜作りが可能で、その生産には既に外資が入りだしている。日本は狭い土地で 1 億人が生活している。

これらの地域を結ぶフェリーが就航すれば、沿海地方は日本のレストラン向けの新鮮な食料の補給基地になる可能性がある。沿海地方の野菜の自給率は 76%で、残りは中国から輸入している。

④米

ハンカ湖の周辺で年間 15 万トンを生産している。日本向け輸出を希望している。

⑤牛乳

自給率は 70%で、残りはシベリアから輸送している。日本から、沿海地方面向けの牛乳輸出は可能性がある。

⑥蜂蜜

格安の天然蜂蜜がある。輸出競争力はある。

⑦きのこ

ソ連時代には、数千トンの収穫量があった。現在でも輸出は可能である。

⑧花

現在はオランダから輸入している。日本からの輸入が考えられる。

⑨飼料

東方水上シルクロードにより、黒龍江省から酒田へ約 1 万トンを輸送しているが、冬季の輸送は大連ルートを利用している。このように冬季と夏季で輸送方法が異なる状況は安定輸送に大きな影響を与える可能性がある。本航路が開設されれば、この貨物がシフトしてくる可能性がある。

⑩チョコレート

ウラジオストクのチョコレート生産は世界的に有名でブランド化されているが、日本にはまだ輸出されていない。原料は大半を輸入しており、年間の生産量は 12,000 トンである。現在でもその 2 割を輸出しており、日本にも輸出する意向を強く持っている。

(3) 中国・延辺朝鮮族自治州需要調査

2007 年 1 月に中国吉林省延辺朝鮮族自治州において需要ヒアリングを行った。ヒアリング記録を示す。

### 琿春市朴副市長

- 琿春市の財政が昨年から比べて1億元増えた。3億7千万元である。2007年には更に1億元増え、4億5千万元から5千万元になろう。
- 力を入れていた発電所事業も20万キロワットが86万キロワットに拡大された。来年から始まる第3期ではプラス100万キロワットされ、合計186万キロワットになる。
- 石炭生産も2006年には300万トンになった。
- 合作規模も発展している。韓国、台湾、香港企業が中心であるが、小島衣料をきっかけに日本企業も増えると思う。

経済が急速に成長しているので企業がこちらに目を向けるようになっている。このような状況なのでフェリープロジェクトは大変いいタイミングのときに開設できる。

琿春市政府としては、横断フェリー事業を一日も早く開設してほしい。すでに多くの企業から問い合わせがあるが、いつ開設するのかといわれている。航路がかかれば貨物量は問題ない。十分あると思う。自分たちも貨物誘致に手助けする。

- 大連ルートはいろいろ問題が多いと聞いている。サービス機能が低下している。大連ルートと同じ運賃ならこちらを使いたいとみな申している。北京にある日本企業は木材加工業であるが、関心を示している。琿春市政府としては航路開設の準備を整えている。会社の設立等で遅れるのであれば、実験として2から3ヶ月間運航するのもよいのではないか。できるだけ早く運航をしてほしい。現在はルートがないので貨物集めもしにくい。ルートを作れば琿春市政府としても荷物を集めたい。

### 小島衣料 佐々木氏、全総経理

- 現在ここから製品を大連周りを出しているが、上海から離れた湖北省工場と同じくらいの時間がかかっている。

大連港は霧に弱く、相当にスケジュールが混乱する場合がある。夏から秋にかけて霧が発生し、海上スケジュールが狂う。このため、トヨタなど長春地域に進出している自動車会社もこのルートに関心を持っている。

第一工場は180人でスタートしたが、2006年3月25日に第二工場へ移り、次に11月29日にここ第三工場へ移った。65m x 120mの平屋である。ここでは独資でやっている。ここほど計画通り進んだ工場はない。ひとつは時の運である。中央政府の東北振興策、琿春市政府の重点策に丁度よく遭遇した。ロシアも国境貿易重視に動いている。航路さえあれば日本に近く非常に有利である。人の和もある。

- ここは床生活する地域なので床を常にクリーンにする習慣がある。日本語を話す人が多い。日本に親しみを感じる人が多く、とても素直な性格の人が多く。日系企業の操業環境としては最高である。しかし航路が生命線である。
- 現在の輸送コストは、琿春大連は箱積みトラック20ft相当で輸送しており、コストは3,500元である。(大連～長春は4,500元という情報もある)大連港は1,000元(大連で

コンテナ詰めするのであれば1,500元)である。海上運賃は名古屋まで20ftで300ドルである。

- ・大連港ルートはいろいろ不安がある。輸送では途中さまざまな予想外の問題が発生する。荷主としては非常に不安である。その点ザルビノルートは見えるルートなので大いに期待している。
- ・貨物量はハンガーコンテナで輸送する場合、1,000人規模の工場になると20ftで一週間あたり10-20本である。現在は750人の規模になっている。今年末には2,000人の規模になる予定。

#### 全総経理 (前琿春市経済発展局局長)

- ・2004年のわれわれの調査によると、延辺地域で週間100TEUは可能である。黒龍江省まで含めるとその倍までO.K.であろう。
- ・2004年に延辺から大連に12,000TEU流れている。月1,000TEUである。このうち日本向けは30%である。
- ・月300本はある。2004年以降企業立地も進んでいる。現在はもっと増えている。
- ・更に、これには季節性貨物を含めていない。企業調査のみである。野菜などはこれに加える必要がある。近年山東省の野菜産地が輸出量を減少させている。これに対し、東北地域は有望である。新鮮な野菜の山地になるろう。

#### (4) 図們江ルート実証調査 (2007年1月)

2007年1月に琿春市の小島衣料(株)の協力を得て、同社の日本向け衣料品を20ftコンテナに積み込み、琿春から、ザルビノ、東草、釜山、新潟、東京へ輸送した。そのときの記録を記す。

#1 期日：2007年1月23日より28日まで

#2 調査コース：

延吉→コン春→ザルビノ港→東草港→釜山港→新潟港→東京

#3 調査項目：コンテナ輸送に掛かる輸送時間、輸送コスト、輸送手続き、同書類、荷役方法等

#4 面談関係者：

1) 延辺朝鮮族自治区： 物流、旅客、荷主関係者

2) コン春： コン春市副市長ほか関係者、小島衣料関係者、ウーベル輸送関係者

3) ハサン地域： ハサン地域長官、ベルコート関係者、ザルビノ商業港関係者、東春フェリーザルビノ支店

4) 東草：フェリー船長、東春フェリー東草支店

#5 報告

1. 延吉関係者：

・延吉商工会議所 高 氏

延吉、コン春、敦化地域には十分な貨物量（主として対日輸出）がある。問題は現在の大連ルートより有利な輸送運賃を提示できるかである。

参考として提示

延吉→大連:40ft で 5400 元（約 700 ドル）

大連港→2300 元（植物検疫あり）（約 300 ドル）

大連→東京 300 ドルから 1000 ドルまで幅あり、平均的に 40ft で 700-800 ドル。

・具体的貨物量の提示：あり

小島衣料は 700 人体制を整備済み。2007 末には 2000 人体制を目指す。ハンガーコンテナの場合、1000 人体制で 10 から 20TEU（日本向け輸出）。

コン春木材加工所：合板輸出、欧州に 60-70%、米国に 30%輸出。40ft で年間 450 本。日本にも輸出できる施設を整備した。従業員 580 人、売上 1 億 5000 万元。

秀愛（食品加工業）：年間 170TEU

2004 年データ、延辺州から大連に 12000TEU 輸送されている。このうち日本向けは 30%。月 300 本が日本に出ている。

日本からの輸入に対しては裕福層の出現を指摘、新潟購入物品の試験販売は成功した。

・旅客

日本に滞在している延辺関係者は現在 5 から 6 万人。彼らの行き来にはフェリーは便利で活用されよう。

ある旅行社の韓国への 2006 年派遣実績 2000 人、日本への実績 200 人

## 2. ザルビノ地域：

中古車搭載船が来航、荷揚げしていた。

ザルビノ商業港も協力意向を表明

## 3. 東春フェリー

・今回乗船時の実績

旅客 ウラジオで 50 人乗船、ザルビノで 350 人乗船

コンテナ ウラジオで 40ft 9 本、20ft 8 本載る

ザルビノで 40ft 15 本、20ft 20 本載る

ウラジオ→ザルビノ 3 時間 45 分

ザルビノ→東草 16 時間

・乗船料金 一人当たり約 200 ドル（BAF とターミナル使用料を含む。）

## 4. 東草港

・旅客

旅客は夏場 500 人程度、冬場 300 人程度

2006 年 12 月はロシア人が韓国人を上回った。

・ポッター：代理輸送する買出し人

延吉コン春に代理輸送承りの広告あり。中国行きは中国税関の規則で一人当たり 0.8x0.9x1.5m のカバン 2 つまで。重量制限なし。追加は不可。

韓国行きは韓国税関の規則で容積を問わず、一人当たり 50kg まで。ただしエクストラチャージを出せば追加は出来る。

大半は韓国人。最近ロシア人ポッターが出てきている。

・コンテナ荷役時間（船への積み、船からの降ろし）

荷役機械を 4 台使う場合、積みは 100 本を 2 時間 30 分で処理。降ろしの場合は 100 本を 2 時間で処理。これが束草での停泊時間の根拠。

・CFS は 2 棟、さらに 1 棟を建設中。

・CY にあるリーファープラグは 20 本。(220V8 本、440V12 本)、船内にもあり。

## 5. 帰国時

金浦→羽田 391,300 ウォン、free baggage allowance 20kg

束草→ソウル 14,900 ウォン（宿泊料金を含む）

束草出発 2000→ソウル 0000（降雪により航空ダイヤ不能、高速道路速度規制）、満席で 2 時間後のバスしか取れない。夜間においても 30 分の頻度で発車

### （5）舞鶴港フォーラム

2007 年 1 月 19 日に舞鶴市で開催された舞鶴フォーラムのうち、総合討論会での発言振りは次の通りである。

田平(中国)：

大連に在るアパレル産業に勤めている。金沢市のアパレル会社と関係を有している。金沢も大連もアパレル産業が発展している。大連金沢間コンテナ航路の輸出入量のかなりの部分を占めている。

西村(京都府)：

国交省のコンテナ流動調査によると京都府で発生集中するコンテナ貨物の舞鶴港取扱いはなんと 3%に過ぎない。また、舞鶴港は輸出入のシェアが輸出 2、輸入 8 である。阪神港には韓国航路が週 60 本、中国航路が週 90 本あるのに、舞鶴港は僅か韓国航路週 2 本だけである。

今後京都府としては次のことをやって行きたい。

1. ビジョン作りをする。港湾計画策定である。
2. 新しい航路開設を北東アジア全域を見て行う。

3. 内貿フェリーを充実させていきたい。
4. リサイクル港湾に選定されたので環境面のこともやる。
5. 企業立地も進める。
6. 敦賀港との連携も考えたい。
7. 3年後に5万トン級岸壁が出来るので、これをいかに活用するか。集荷に努力するとともに弾力的埠頭運営を心がけていく。

木下進：

京都市内で inland depo を運営している。

私は舞鶴港は阪神港とは全く競争できないと思う。それを前提に独自の個性を持つべきではないか。フェリー輸送における人流の話はよかった。観光客を受け入れて消費させることで地域が潤う。

佐々木(新日本海フェリー)

姜昇求先生の、釜山舞鶴フェリー航路には懐疑的である。パンスターは23ノット、舞鶴港路では30ノット船を使うと言う。これであると下関釜山航路と同じ海上時間で輸送できると言う。下関釜山航路の実態はCIQ待ちのため6時間海上に留まっている。30ノット以上のフェリーは日本では6隻しかない。うち4隻は新日本海フェリーが有する。残り2隻は油代が高いので drop out しようとしている。私は三橋氏が述べた東草航路に関心がある。

田中(舞鶴倉庫)：

舞鶴港の現状は半分絶望的である。航路が開設されてもすぐに廃止されるのでお客からどんどん見放されつつある。航路を作ってもすぐにやめるんだろと言われる。北朝鮮の船が10月以降来なくなった。重要港湾なのに、信じられないでしょうが、船の陰のない日がある。心から悲鳴を上げている。我々には将来先の話より今年の決算の方が大切。国の施策がある日突然、FAZからスーパー中枢に変わった。地方が取り残されつつある。北朝鮮の入港制限が4月には無くなるようお願いしたい。4月から北朝鮮の船が入ってこれるようになることをお願いしたい。企業誘致、貨物誘致を管理者にして欲しい。阪神港と競争する航路よりも、日本海の東の方との交流をすべきではないか。

林堅太郎(立命館大学)：

本田さんが言う、百貨店を狙わず専門店になる意見に賛成である。計画官が言う自立と自律も大切であるが、私は人材と信頼が大切と考えている。この面で行政の役割が重要。地方における大学の活用。人材育成をどうするか。

李才(大連市)：

大連から2人の専門家の報告があった。大連そのものと、大連と関西のつながりについてであった。大連の発展は舞鶴と直接の関係はない。舞鶴港との関係はもっと研究されなければならない。姜昇求先生の予想は少し高すぎると思う。余りに経済収益論に基づきすぎているからではないか。三橋氏の論は悲観的である。特殊な政策の導入を考えると良い。ハンブルク港も香港も自由貿易区になって発展した。本田氏の論に対しては、中国の労賃がいつまでも安いという保証はない。舞鶴港は人的交流からスタートすべきとの論は賛成。今後は大連に戻って両市の経済関係、二つの港の間の経済関係、2つの都市の企業間の経済関係を研究したい。その成果を使って舞鶴港を成長させたい。

### (6) 滋賀県貿易実態調査

平成16年滋賀県貿易実態調査結果概要（県商工観光労働部国際課）を示す。滋賀県内企業へのアンケート調査によれば、輸出入の際に使用する港湾、空港のうち輸出入のいずれの場合も舞鶴港の利用は無い。

表 2-2-6-3 滋賀県内企業の貿易実態調査結果（利用港湾・空港）

		港湾					空港	
		大阪	神戸	四日市	名古屋	その他	関西	その他
輸出	大企業	37	44	5	14	10	27	10
	中小企業	40	54	2	12	8	32	5
	合計	77	98	7	26	18	59	15
輸入	大企業	31	20	4	15	9	23	9
	中小企業	46	26	2	17	14	23	4
	計	77	46	6	32	23	46	13

### (7) 北東アジア対岸貨物推計（大阪港港湾統計）

韓国のソウル首都圏は韓国人口の4分の1が住んでいる。ここは韓国経済の中心地である。このソウル首都圏の黄海側出口は仁川であるが、日本海側出口は東草である。従来釜山がこの首都圏の輸出入窓口であったが、ソウルから釜山までトラック輸送であれば6-7時間はかかる。一方東草までは高速道路が近年開通したことにより3時間でいける。今後は東草が釜山と同様、ソウル首都圏の輸出入の一部を担う可能性がある。

ここではソウル首都圏（・東草港・（日本海）・舞鶴港・）大阪間の潜在貨物を知るために仁川港・大阪港間（黄海、東シナ海、瀬戸内海経由）のコンテナ貨物流動を見てみる。

また、現在吉林省の貨物は殆ど100%、吉林省・大連港・黄海・東シナ海・瀬戸内海・阪神港・近畿圏と流れているが、吉林省が日本海側に出口を持てると吉林省貨物は日本海経由舞鶴港・近畿圏の可能性もある。そこでその潜在貨物量を知るために、大連港・大阪港の



コンテナ貨物流動を見てみる。

資料編に大阪港と仁川港、大阪港と大連港間の品目別貨物輸送量を示す。  
これを、コンテナ貨物相当品で整理したものが次表である。

表 2-2-6-4 大阪港・仁川港、大阪港・大連港間のコンテナ貨物相当品の輸送量

	コンテナ貨物相当品の品目	大阪港輸入	大阪港輸出
大阪港 ⇔ 仁川港	金属機械工業品	45,553	147,363
	軽工業品	2,048	2,466
	雑工業品	10,435	2,951
	合計(トン)	58,036	152,780
	コンテナ貨物量に換算(TEU)*	3,224TEU (A)	8,488 TEU (B)
大阪港 ⇔ 大連港	金属機械工業品	208,080	60,486
	軽工業品	54,325	21,283
	雑工業品	389,013	5,138
	合計(トン)	651,418	86,907
	コンテナ貨物量に換算(TEU)**	36,190 TEU (C)	4,828 TEU (D)

\*、\*\*：換算率 18 トン = 1 TEU

東草港⇔舞鶴港航路に載ると予想される貨物量は大阪港⇔仁川港の半分と仮定する。上記(A)、(B)の和の2分の1であり、5856TEUである。

吉林省の日本海側玄関ザルビノ港⇔舞鶴港航路に乗ると予想される貨物量は大阪港⇔大連港の20分の1と仮定する。上記(C)、(D)の和の20分の1であり、2050TEUである。  
以上は大阪港港湾統計を使った推計であるがこれに加え、神戸港についても同じ事を行う必要がある。

## 2. 3 舞鶴港を取り巻く旅客流動の動き

### 2. 3. 1 北東アジア国際観光フォーラム(IFNAT)からの情報

2006年9月17日より20日まで新潟において北東アジア国際観光フォーラム(International Forum on Northeast Asia Tourism、略称IFNAT)が開催された。ここでは北東アジアの旅客流動についての様々報告が行われたが、本稿では舞鶴港の旅客人流動予測を行ううえで重要な情報をまとめて記す。

#### (1) 北東アジア域内旅客流動量(出典：大阪観光大学鈴木勝氏)

北東アジア域内旅客流動量を次に示す。

これによると、日本には北東アジアから2266千人が訪れており、中国には8525千人、韓国には3246千人、ロシアには979千人が訪れている。

一方、日本から北東アジアへは 5877 千人が訪問しており、中国からは 2064 千人、韓国からは 4555 千人、ロシアからは 695 千人が訪れている。

表 2-3-1-1 北東アジア域内国際観光流動量 (2004 年) 単位 : 千人

出発	北東アジア						合計(到着)			
	日本	中国	韓国	モンゴル	ロシア	北朝鮮	北東アジア	世界	北東アジアシェア%	
北東アジア 到着	本日		616	1,588	5	57		2,266	6,138	36.9
	中国	3,334		2,845	554	1,792		8,525	16,912	50.0
	韓国	2,443	627		9619	157		3,246	5,818	55.8
	モンゴル	13	141	27		56		237	305	77.7
	ロシア	87	680	95	117			979	22,521	4.3
	北朝鮮	-	-	-	-	-		-	-	-
合計(出発)	北東アジア	5,877	2,064	4,555	695	2,062				
	世界	16,831	28,850	8,825	644	20,468				

(2) 中国からの訪日客の動き (出典 : 野村允氏)

①中国人の海外旅行事情

中国経済は 2005 年の GDP 成長率が 9.9% を記録するなど引き続き好調さを持続している。中でも、個人所得の堅調な伸び、市民生活の高度化、多様化を背景に、海外旅行者数は私用旅行者の増加を中心に 3103 万人 (前年比 7.5% 増) に達した。海外旅行先は香港、マカ

オで出国者総数の 5 割強を占めているが、その他タイ、ベトナム、韓国、日本、マレーシア、オーストラリアなどへの人気が高い。またアジア太平洋地域以外ではロシア、ドイツ、アメリカへの旅行者が比較的多いのが特徴的である。

## ②訪日客の動向

2005 年の訪日客数は 65 万 2820 人。因みに訪中日本人旅行者は 339 万人（前年比 1.7% 増）であった。

2005 年 7 月、訪日団体観光旅行のビザ発給対象地域が中国全土に拡大された。今後有望なツアーとしては、周遊型団体旅行、修学旅行、小規模インセンティブツアーなどが見込まれる。

### （3）目的別訪日中国人旅行者（出典：野村允氏）

目的別訪日中国人旅行者数の経年推移を下記に示す。

表 2-3-1-2 目的別訪日中国人旅行者数

		総数	観光客	商用客	その他客	一時上陸客
2001 年	人数 (人)	391,384	72,118	74,309	194,174	50,783
	構成比 (%)	100.0	18.4	19.0	49.6	13.0
	伸び率 (%)	11.3	59.3	--4.0	12.0	--9.0
2002 年	人数 (人)	452,420	101,299	91,189	220,573	39,359
	構成比 (%)	100.0	22.4	20.2	48.8	8.7
	伸び率 (%)	15.6	40.5	22.7	13.6	--22.5
2003 年	人数 (人)	448,782	95,991	96,177	226,570	30,044
	構成比 (%)	100.0	21.4	21.4	50.5	6.7
	伸び率 (%)	--0.8	--5.2	5.5	2.7	--23.7
2004 年	人数 (人)	616,009	189,692	141,204	254,453	30,660
	構成比 (%)	100.0	30.8	22.9	41.3	5.0
	伸び率 (%)	37.3	97.6	46.8	12.3	2.1
2005 年	人数 (人)	652,820	201,940	165,394	256,739	28,747
	構成比 (%)	100.0	30.9	25.3	39.3	4.4
	伸び率 (%)	6.0	6.5	17.1	0.9	--6.2

資料：国際観光振興機構（JNTO）

### （4）韓国からの訪日客の動き（野村允氏）

① 2005 年の訪日客数は 175 万人（前年比 10% 増）

その要因は次の通り。

- ・ 愛知万博の開催
- ・ ゴルフツアーの増加
- ・ 若者を中心として日本への関心の高まり
- ・ 訪日短期滞在ビザの免除
- ・ ウォン高

② 訪日旅行の展望

- ・ 2004 年から始まった週休 2 日制の定着により、近距離滞在型ツアーの増加が見込まれる。
- ・ 訪日ツアーとしては VIP 層を中心とした高級化と若者を主体とした低廉化の 2 極分化傾向が見られる中で、今後も若者や小グループによる FIT 旅行（個人旅行）の増加が見込まれる。
- ・ これまで日本で実施して成功した体験から、今後大型インセンティブツアーに対する韓国企業の期待が高まっている。また、文化、娯楽など特定の関心を満たすために観光以外の目的を持った旅行（SIT 旅行）も伸びるものと予測される。
- ・ 体験学習を主体とした訪日教育旅行（修学旅行）も有望視される。現在韓国では海外教育旅行を扱う旅行会社が 10 数社あり、今後海外教育旅行市場の拡大が予測されている。
- ・ 韓国のゴルフ人口は約 300 万人と推測されているが、韓国のゴルフ場 1 箇所あたりのゴルフ人口は日本の約 4 倍と見られている。海外ゴルフの人気旅行地は日本、中国であり、それぞれライバル関係にあるが、日本へのゴルフツアーは高品質という評価が高い（設備、温泉）。

#### （５）目的別訪日韓国人旅行者数（野村允氏）

目的別訪日韓国人旅行者数の経年推移を下記に示す。

表 2-3-1-3 目的別訪日韓国人旅行者数

		総数	観光客	商用客	その他客	一時上陸客
2001 年	人数（人）	1,133,971	653,370	338,482	99,916	42,203
	構成比（％）	100.0	57.6	29.8	8.8	3.7
	伸び率（％）	6.5	8.2	1.3	7.0	26.9
2002 年	人数（人）	1,271,835	756,991	354,623	107,744	52,477
	構成比（％）	100.0	59.5	27.9	8.5	4.1
	伸び率（％）	12.2	15.9	4.8	7.8	24.3
2003 年	人数（人）	1,459,333	917,590	367,663	106,310	67,770
	構成比（％）	100.0	62.9	25.2	7.3	4.6
	伸び率（％）	14.7	21.2	3.7	--1.3	29.1
2004 年	人数（人）	1,588,472	1,037,483	374,442	110,770	65,777
	構成比（％）	100.0	65.3	23.6	7.0	4.1
	伸び率（％）	8.8	13.1	1.8	4.2	--2.9
2005 年	人数（人）	1,747,171	1,215,766	387,280	129,056	15,069
	構成比（％）	100.0	69.6	22.2	7.4	0.9
	伸び率（％）	10.0	17.2	3.4	16.5	--77.1