

資料：国際観光振興機構（JNTO）

（6）目的別訪日台湾人旅行者数（野村允氏）

目的別訪日台湾人旅行者数の経年推移を下記に示す。

表 2-3-1-4 目的別訪日台湾人旅行者数

		総数	観光客	商用客	その他客	一時上陸客
2001年	人数（人）	807,202	708,065	68,689	23,728	6,720
	構成比（%）	100.0	87.7	8.5	2.9	0.8
	伸び率（%）	--11.6	--12.3	--6.3	--3.8	--11.3
2002年	人数（人）	877,709	769,074	78,468	23,884	6,283
	構成比（%）	100.0	87.6	8.9	2.7	0.7
	伸び率（%）	8.7	8.6	14.2	0.7	--6.5
2003年	人数（人）	785,379	681,490	78,021	21,978	3,890
	構成比（%）	100.0	86.8	9.9	2.8	0.5
	伸び率（%）	--10.5	--11.4	--0.6	--8.0	--38.1
2004年	人数（人）	1,080,590	962,168	88,948	24,461	5,013
	構成比（%）	100.0	89.0	8.2	2.3	0.5
	伸び率（%）	37.6	41.2	14.0	11.3	28.9
2005年	人数（人）	1,274,612	1,160,402	87,967	25,424	819
	構成比（%）	100.0	91.0	6.9	2.0	0.1
	伸び率（%）	18.0	20.6	--1.1	3.9	--83.7

資料：国際観光振興機構（JNTO）

(7) ロシアからの訪日客の動き

① ロシア人の海外旅行事情

ロシア経済の好調な中で、ロシア人の海外へ出かける旅行者数は、1990年代後半は落ち込みが続いたものの、2002年以降、増加傾向にある。2004年には2451万人となり、前年比19.1%増を示した。旅行先では隣国フィンランドがトップであり、ついで中国、トルコと続いている。ただフィンランドの場合、商用ビザと特別ビザによる入国が7割を占めており、観光旅行先としてはトルコが突出市、ついで中国になっている。

② 訪日客の動向

2005年の訪日客数は6万4000人となり、前年比12.5%増を示した。このうち観光客は3万8342人（前年比9.7%増）であり、観光客の増加傾向がうかがわれる。

因みに、2004年の訪日日本人旅行者は9万2千人（前年比6.4%）であった。

極東沿海地方の資料によると、沿海地方からの訪日観光客数は、2003年7208人（前年比2.8倍増）である。観光ビザで入国し、自動車修理工、中古車バイヤーとして働いているケースもあるため、訪日客全てが観光客とはいえないが、空港ロビーでディズニールランドの土産品を持ったロシア人も多く見られる（「ロシア東欧経済速報」2004/2No. 1287）

(8) 目的別訪日ロシア人旅行者数

目的別訪日ロシア人旅行者数の経年推移を下記に示す。

表 2-3-1-5 目的別訪日ロシア人旅行者数

		総数	観光客	商用客	その他客	一時上陸客
2001年	人数(人)	34,771	14,549	8,665	8,873	2,684
	構成比(%)	100.0	41.8	24.9	25.5	7.7
	伸び率(%)	8.7	24.2	4.8	--0.3	--14.2
2002年	人数(人)	37,963	15,146	10,181	9,355	3,281
	構成比(%)	100.0	39.9	26.8	24.6	8.6
	伸び率(%)	9.2	4.1	17.5	5.4	22.2
2003年	人数(人)	44,512	18,342	12,364	10,674	3,132
	構成比(%)	100.0	41.2	27.8	24.0	7.0
	伸び率(%)	17.3	21.1	21.4	14.1	--4.5
2004年	人数(人)	56,554	27,206	16,062	9,966	3,320
	構成比(%)	100.0	48.1	28.4	17.6	5.9
	伸び率(%)	27.1	48.3	29.9	--6.6	6.0
2005年	人数(人)	63,609	29,835	20,604	9,200	3,970
	構成比(%)	100.0	46.9	32.4	14.5	6.2
	伸び率(%)	12.5	9.7	28.3	--7.7	19.6

資料：国際観光振興機構（JNTO）

2. 3. 2 ポッタリの商売（実証調査）

国際フェリー輸送の採算性を考えるときポッターという運び屋の存在が無視できない。ポッターとは、国際フェリーに乗船する運び屋であるが、これは国際フェリーの起終点港背後圏（前面ヒンターランドと後面ヒンターランド）間を迅速に貨物輸送する一つのツールである。

即ち、前面と後面で生活用品を少量輸送したい場合、通常の出発手続きが不要な輸送方法は旅客が旅具通関することである。携帯品として認識されれば、輸出手続き、輸入手続きが不要になる。船舶輸送であれば、航空輸送と異なり携帯可能な輸送重量が大きくなる上、輸送料も非常に安い。しかしこのためには旅客という運び屋が必要になる。運び屋は依頼された貨物を輸送する。運び屋に依頼する商売を輸送代理業と言う。輸送代理業は真の荷主から貨物を預かり、これを運び屋に渡し、運び屋が目的港で荷主に手渡すのである。

2. 3. 3 韓国の観光専門家（舞鶴港講演会）

2007年1月19日舞鶴港振興フォーラムが開催され、韓国の観光専門家である姜昇求氏が舞鶴港・釜山港間日韓フェリーの就航可能性について講演を行った。

講演概要は次の通り。配布資料は資料編にまとめてある。

日韓フェリー就航可能性

韓国人出国者 1150 万人、うち日本へ 250 万人、うちフェリー利用客 120 万人
フェリーを利用した貨物量も伸びている。

対馬との間のフェリー 2005年 72000人、2006年 80000人。

対馬では韓国人による不動産投資も起こっている。

舞鶴釜山フェリーは、大阪釜山フェリーと競争する。しかし心配は要らない。釜山大阪は飽和状態にある。コンテナ輸送容量は 220TEU あるが、120TEU しか載せられない。容量いっぱいまで詰め込むには港湾滞在時間が短すぎることによる。海上運行時間は 18 時間である。停泊時間は 6 時間しかない。この 6 時間の間に積み下ろししないといけない。この間出来るのは 120TEU のみ。この差が釜山舞鶴フェリーで生かせる部分となる。釜山舞鶴間を 30 ノットで航海すれば海上運航時間は 11 時間。13 時間の寄航時間が有る。貨物を取り扱える十分な時間がある。

また韓国ではフェリーに対する気運が高まっている。

安、近、短の国際観光需要が人気有る。学生が増えている。修学旅行などの学生旅行では一回の人数が 100 名以上になる。これは航空輸送ではむづかしい。

日韓の間のフェリー輸送では on season, off season の差が殆どない。
調査をした。日本の観光業者等専門家へのヒアリングである。天橋立は良しとするもので

ある。釜山舞鶴間フェリーの実質的シミュレーションをした。専門家より高評価を得た。バンスターより料金面で有利であれば十分競争力がある。但し、船内施設の高級化が必要。現在、韓国→日本に来る座席スペース確保が最も難しい。確保できればお客は間違いなくいる。貨物輸送に10年以上携わっている人に聞いた。釜山舞鶴間は貨物船でなくフェリー船が就航しても十分競争力がある。これは高付加価値貨物があるからである。活魚がその例である。釜山大阪18時間。釜山舞鶴11時間(仮定)。この時間差は大きい。活魚が運送中に死ぬ率は、18時間の場合20%、11時間の場合は10%に下がる。また、IT貨物が量的に増加している。

下関、大阪にはフェリー運航に良好なCIQがある。舞鶴にもこれが必要だ。

舞鶴釜山間フェリーの需要予測によると、初年度から旅客は10万人、貨物は2万4000TEUである。この予測値は意図的に低くされている。この貨物量であるとして一回あたり片道80TEUに過ぎない。これは運航当初は貨物の物流ルート転換が容易でないことによる。大阪下関で輸送されている貨物を舞鶴に短期間で持ってくるには強力な取り組みが必要である。

運航費用：第一案バンスタークラス。第二案アカシアクラス（舞鶴小樽間）とした。アカシアは30ノットで800名旅客である。

収益：第一案は需要予測値80%、第二案は需要予測値の100%、第三案は需要予測値の120%。

輸送単価：貨物が1TEU当たり60万ウォン、旅客が一人当たり15万ウォンで計算した。

旅客は日本に来てから消費する。この部分が無視できない。

フェリー航路を開設することが重要である。

2. 4. 舞鶴港を取り巻く新規港湾需要の動き

港湾には流通機能、生産機能、都市機能の3つがあるといわれている。流通機能とはコンテナ港湾が代表的であり、生産機能としては臨海工業地帯港湾及び水産港湾がある。都市機能としては神戸港における港の賑わい作り、大学誘致などがある。大阪港は住宅団地を港湾内に有している。このように港湾には様々な需要がある。全て背後圏の需要次第である。

舞鶴港ではどうか。次のような需要があるのではないか。

- 1). 観光港湾
- 2). リサイクル港湾
- 3). 防災港湾
- 4). 北東アジアに貢献する港湾作り

舞鶴港で最初に気がつくのは冬でも波の騒がない港湾であることから避難港という位置づけが考えられる。この発想から考えられるのは海上自衛隊や海保庁の本部があるのだから防災港湾である。日本海には環境、水産、交通、観光等様々な面での災害が発生している。日本海から限りない富を得ている日本海側の人にとって、日本海における災害は非常に強い関心事であろう。10年前には原油漏出のナホトカ号事件があった。このようなときにすばやい対応を取るためには港湾サイドが災害について十分に研究し整備されていなければならない。ついては市民レベル、自治体レベルにおいても国レベルと一緒にになって日本海における様々な災害に対応する港湾造りを目指すことが考えられる。

このとき日本海は国際の海であるから、対岸の北東アジアまで含めた対応を取ることが、今後の環日本海交流時代を先取りしたことになる。北東アジアの大陸部は今後大いなる経済発展が考えられる、人口が増加し、日本海への進出も大きくなろう。災害も当然多くかつ大型化しよう。これらの現象を的確に捉え、災害の極小化を目指すことができれば、我が国は北東アジアでの存在感を大いに高めることができる。極小化は対岸との交流、ネットワークの構築から始まる。こうした過程を通じて、北東アジアの様々な要望、需要を把握でき、結果として舞鶴港は北東アジアに貢献する港湾造りが可能になろう。例えば、国際クルージング船を日本海に回らせたいと考えるとき、北東アジアの他の港湾との連携を図りながらクルージングコースを決め、誘致するのである。どこを母港にするか、どこで何の食料を提供し、イベントを行うか、日本海の別の港との連携を行うことで、国際クルーザーの誘致が可能となろう。このようにして観光港湾作りも今後の課題として考えられる。

北東アジアや日本海の安寧へ貢献する分野として環境、リサイクルがある。特に対岸が今後一層、リサイクル問題、環境問題が拡大していくと予想されるので、それらを解決する場所としての舞鶴港という位置づけも考えられる。具体的には不用品の解体、再生場所、最終処分場としての機能提供等である。

2. 5. 港湾需要のまとめ

2. 5. 1 コンテナ需要

舞鶴港の後面 hinterland を近畿圏とすると、2.2.2. コンテナ流動調査で述べたように、近畿圏では膨大なコンテナ量が発生集中しており、そのうち舞鶴港の前面 hinterland に相当する北東アジア対岸地域の中国、韓国、ロシアだけに限定しても大変な量に達する。しかし、このうち、舞鶴港の取扱いは2005年現在で僅か1%程度である。このことは舞鶴港の貨物量の増大を図るためには背後圏の貨物を増やすこと（も重要であろうが）より、この割合を高めることが有効であることを意味する。しかし後面 hinterland 内で圧倒的競争力を有する大阪港、神戸港とまともに競争することは殆ど無意味である。神戸港、大阪港が不得手とする分野で舞鶴港が活躍することが望ましい。このような分野は地理的位置から容易に判断される。神戸大阪は太平洋に面しており、日本海交流に中々参

加しにくい。舞鶴はその逆である。日本海交流こそ、舞鶴港の活躍できる場である。

日本海交流は北東アジア対岸との交流を意味する。北東アジア対岸とは韓国東海岸、北朝鮮東海岸、ロシア極東部、及び中国吉林省、黒竜江省等よりなる。

この地域の発生集中コンテナで日本海を横断する量は2. 2. 6. の2) 及び7) で述べているがまとめると次の通りである。

吉林省延辺朝鮮族自治区⇔日本海側港湾 2000TEU

ロシア極東部⇔日本海側港湾 消費物資、生活物資

韓国東海岸⇔日本海側港湾 6000TEU

2. 5. 2 旅客

舞鶴港の将来の旅客流動は、北東アジア対岸との関係で発生する。これは主として国際フェリーで輸送される。

特に期待できるのが韓国との間である。既存の関釜フェリーでは、2004年の14万人から年々増加しており、2005年16万人、2006年20万人となっている。釜山大阪も同様に旅客を順調に伸ばしており、2005年は10万人である

この背景は韓国での週休2日制の定着、対日旅行におけるノービザ制の導入などの結果、若者による安近短な旅行熱が高まっているからである。

因みに、韓国人の海外旅行者数は2005年に1000万人の大台に達した。内、訪日客数は175万人（前年比10%）である。

2007年1月の舞鶴フォーラムでは韓国人観光専門家は、現在でも釜山、舞鶴間の国際フェリーが動き出せば年間10万人は固いとしている。但しその前提条件としてフェリーの高速性を上げている。

北東アジアにおける既存国際フェリーでは、乗客の大半はポツタリといわれる運びやである。これは輸送代理人という商売人が起終点港背後圏にすることが前提となる（詳細は2. 3. 2）を参照のこと。）舞鶴港においてもこのような商売は容易に成立すると考えられる。

中国、ロシアとの間の旅客流動としては、現在動いている韓国東草港とザルビノ港、ウラジオ港間の東春フェリーの実績が参考になる（上記2. 2. 3. 5）参照）。2006年実績は旅客約6万人である。

2. 5. 3 その他

従来より中古車が日本から対岸に輸出されているが、加えて現在はトラックや乗用車等の車が相手国に乗り入れする時代になっている。日韓の場合一部可能、日ロの場合、乗用車に限り、理論的に可能である。日中は原則不可能である。

中古車需要は上述したとおり、今後とも相当量が期待できる。

トラックは日本韓国間で相互乗り入れが行われる制度的状況は整っている。但し、現在

は活魚輸送や、精密機械輸送等の積替えを極度に嫌う貨物輸送の場合に限りトラック輸送が行われており、一般貨物の場合、トラックの相互乗り入れは行われていない。これはそれぞれの国の輸送業者の仕事を他国業者が取らないことの配慮によるものである。即ち、一般貨物の場合は、乗り入れ国のトラックに積み替えなければならない。

日韓間では乗用車は年間 1000 台以下の規模で相互乗り入れが行われている。

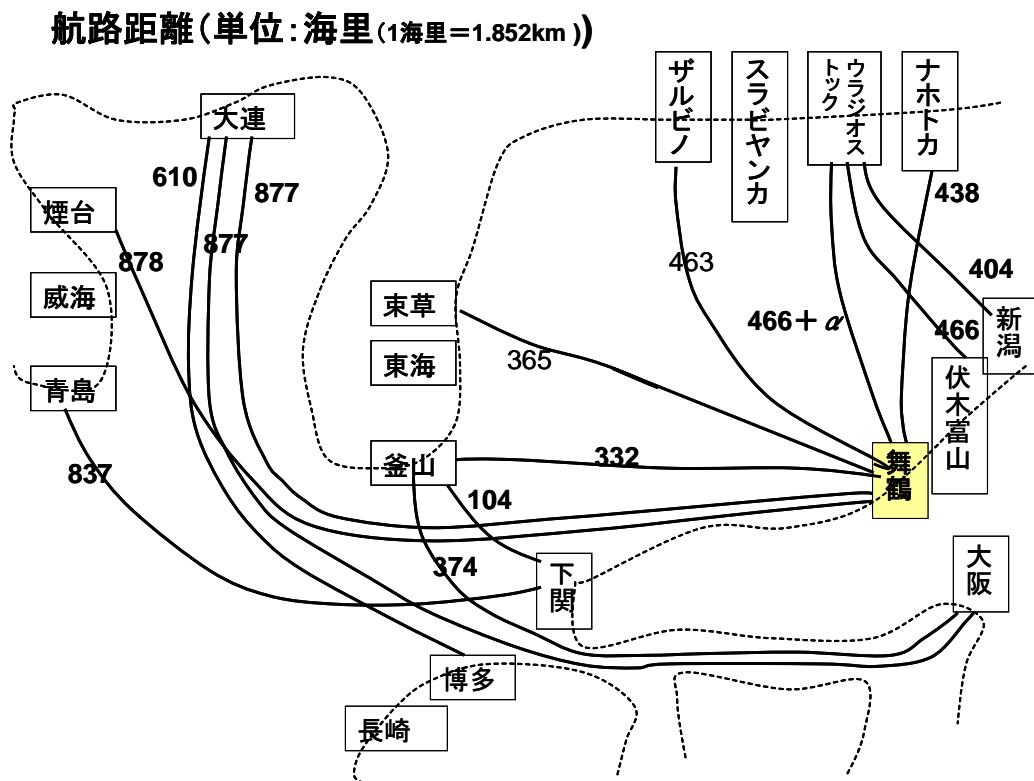
乗用車の場合もトラックの場合も両国の道路交通法等に基づく車両検査等に合格していることが条件である。コンテナ輸送をトラックで行う場合、シャーシーにつんで行うが、このシャーシーは車両と同様の扱いを受ける。すなわち、基本的には国境、港湾を越えるときは相手国のシャーシーに積み替える。但しこれは非常に輸送効率を落とすので現在日中韓の3国間でシャーシーの相互乗り入れを認め合おうという調整が行われている。

第3章 航路選定

3. 1. 北東アジア港湾と舞鶴港の地理的關係

図 3-1-1 に舞鶴港と対岸港湾との距離を示す。この図からわかることは大連、釜山からの距離は舞鶴と大阪では殆ど同じであることである。仮に舞鶴港の輸送対象の起終点が大阪であれば、舞鶴大阪間の距離だけ舞鶴港は大阪港より輸送時間や輸送コストで不利となる。一方、東草、ザルビノについては例え輸送対象の起終点が大阪であっても、舞鶴港は大阪港よりは輸送時間や輸送コストの面で有利と考えられる。この面からは東草、ザルビノとの連結は近畿圏にとってより貢献度が大きな航路開設といえる。

図 3-1-1 舞鶴港と対岸港湾の距離



3. 2. 航路の船種の選定

舞鶴港の活性化のためには航路誘致が極めて重要である。定期船がまずその対象になる。不定期船はバラ貨物が主体であり、後面 hinterland のうちの、港湾の直ぐ背後の企業活動と密接な関係を有している。不定期船で賑わう港作りの場合はまず企業誘致である。

定期船は不定期船と比べると広い背後圏を有する。広い背後圏の各地に存在する企業が定期船輸送を前提に輸出入を行う。このとき現在の輸送に求められているのが、安い運賃で迅速に、安全確実に輸送するに加え、just in time が必要になっている。

この要望にかなうのがコンテナ専用船であり、国際フェリーである。

コンテナ専用船と国際フェリーが異なるのは、後者が旅客、自動車、トラックを輸送できることである。旅客需要がある場合は国際フェリーが選定される。加えて近年は上記 just in time の観点、及び輸送時間の短縮の観点から、国際フェリーが選好されることが多くなっている。

即ち、国際フェリーは旅客を乗せている関係で、出発到着の時間管理が厳格であり、コンテナ貨物の流動が早く、just in time の輸送管理を可能にするからである。コンテナ専用船は、コンテナヤードにコンテナを出発前、到着後一時的に、例えば数日間、貯留させるが、フェリーはこの貯留時間が非常に短い等の特色がある。

舞鶴港では従来から北海道との間でフェリーが走っていること、対岸との間で旅客需要があること、後面ヒンターランドの企業は just in time の輸送管理を希望している場合が多いことなどから、国際フェリーが今後有望と考えられる。

3. 3 航路の検討

航路の検討を考えたときの前提は舞鶴港は通過点とみなすことである。目的の発着地点は京都、滋賀、大阪、神戸（ここではこれら都市をまとめて大阪という表現で述べる）である。これら大都市に輸送需要があるからである。

3. 3. 1 大連航路

舞鶴大連航路を考えると、船種として国際フェリーを考えるのは無理がある。仮にそれが可能とすれば、舞鶴大連間の距離と大阪大連間の距離はほぼ同じであることから舞鶴以前に大阪・大連航路が存在するはずであり、加えて大阪大連でも国際フェリー需要は大きくないと推定されるからである。これは、近年、中国と日本との間では旅客需要が急増しているが、なんと言っても中国人は日本に来る際に未だビザ取得が必要であり、これが旅客流動のボトルネックになっており、これが改善しない限り、大量の流動は見込まれないことによる。

そこで舞鶴大連航路の船種としてはコンテナ専用船が考えられる。2. 2. 4. アンケート調査のところでも述べたように、中国東北地域と舞鶴港背後圏（後面ヒンターランド）の間で年間 1 万 TEU を越えるコンテナ流動がある。これはアイリス大山という企業の大連工場が出しているものであるが、これが舞鶴港を選好すれば航路開設は可能である。しかし、この企業の目的地は大阪であり、大阪大連航路を現在利用している。これを舞鶴に変更させるには大阪大連航路にないメリットを舞鶴港が提供できなければならない。

2. 2. 5. 荷主ヒアリングのところでも述べたが、大阪神戸でできないサービスとは例えば、野積み場の使用料を極端に安くすることである。ヒアリング先の自動車会社では中国瀋陽、ハルビンまでの輸出をしているが、FOB 輸出のため港まで貨物を輸送する責任が発送人にある。この自動車会社は港まで十分な余裕を見て輸送するが、時々、中国側から L/C が中々届かない場合があり、L/C が来るまでは絶対に船に載せられないことから港のヤード

使用料がどんどん嵩んでいく。このとき、神戸大阪ではその額が巨額になるため、大変困っている。舞鶴港がこの点で柔軟性を見せられれば、貨物を持っていくことは検討に値するとのことであった。

3. 3. 2 釜山航路

釜山舞鶴航路は距離的にもそれほど大きくないので国際フェリーという選択肢は考えうる。しかも韓国は日本にノービザで入れる。旅客需要は大きいといえる。この点からも国際フェリーは航路開設の可能性がある。現に、韓国の観光専門家はそれを肯定する論文発表を行った。(2. 3. 3) 参照) しかしここで注意しなければいけないのは、彼は、既存の大阪釜山国際フェリー航路が有するボトルネックを解消する条件の場合に限りとしている点である。それは国際フェリーの速度を現在の北海道舞鶴港間フェリーと同程度にすることである。こうであれば、釜山から大阪に行くのに、既存航路(大阪釜山航路)と同じ時間となり、かつ、港停留時間が長くなるので、より多くの貨物をフェリー内に収容でき、輸送できるとしている。

しかしこの条件を整えることは容易ではない。大阪のほうが2隻、3隻で対応してきたら競争が可能か、検討を迫られる。

3. 3. 3 日本海トライアングル航路

この航路は現在新潟港関係者が実現に向けて取組んでいる航路である。韓国の東草港、新潟港、ロシアハサン地域のザルビノ港を連結する。既に既存の東草・ザルビノ・ウラジオストク航路が存在するが、これを新潟に延伸する形を取る。この航路はソウル、東京、ウラジオストク、延吉という韓国、日本、極東ロシア、中国東北地域の大都市を結ぶ航路といえる。4カ国4都市を結ぶ。

従来、ソウルは釜山と仁川を輸出入窓口として利用していたが、近年朝鮮半島を横断する高速道路ができ、ソウルは日本海側にも輸出入の窓口を持つことが可能になった。この結果、ソウル東京は従来の輸送距離を大幅にショートカットすることが可能になった。これを実現するのが日本海トライアングル航路(新潟東草航路)である。これには韓国からの旅客流動が十分予想されることから国際フェリーが運航される予定である。

また、東京ウラジオストクが直接つながるのもこの航路である。現在、日本と沿海州をつなぐ航路は非常に少なく、例えば新潟からウラジオストクに輸送する場合、一度釜山に寄りそこでトランシップされてからウラジオストクへ赴く、このため1 TEUあたりの輸送費は18万円という高価さである。このトライアングル航路を使えば、新潟からロシアに直行するので僅か7-8万円で輸送できる。このように多くのメリットを有する日本海トライアングル航路であるが、今は新潟のみが日本の玄関として検討されている。当然、新潟以外に近畿圏においても検討されてよく、その場合舞鶴港が有力な候補になりうる。

3. 3. 4 ウラジオストック航路

舞鶴ウラジオストック航路は沿海州と近畿圏をつなぐ航路として検討に値する。貨物や旅客の目的地が大阪の場合、この航路の利用が有望である。問題は需要であろう。ロシアとの間は未だ、ビザ取得が必要な関係であり、旅客の増加は難しい。貨物としては中古車がある。中古車が後面ヒンターランドでどのくらい発生しているのか、調査することによりこの課題を検討するのがよい。但し、上述した日本海トライアングルルート of 西日本版ができれば、この航路はここに吸収される。

3. 3. 5 ナホトカ航路

ナホトカは舞鶴市の姉妹都市である。またナホトカはボストーチヌイ港を有しており、シベリア横断鉄道を利用した欧州間往来輸送が可能である。近畿圏からの欧州往来輸送量はかなりのものと予想されるので、この航路は需要があると考えられる。但し、ナホトカは人口は少ないので、旅客流動は少ない。よって船種はコンテナ専用船であろう。今後欧州間往来輸送量の検討が必要である。

3. 4. 日本海トライアングル航路

3. 4. 1 東日本版の成立

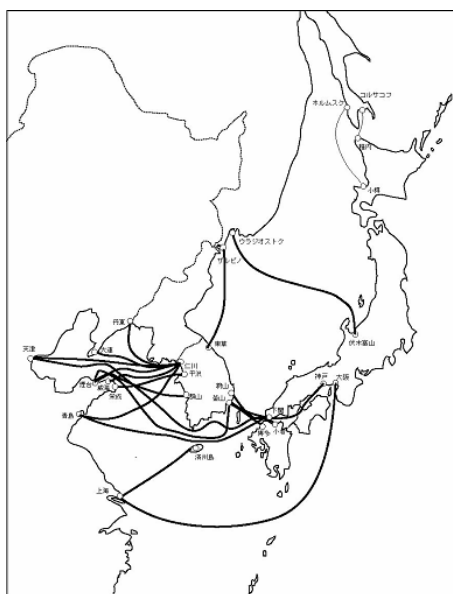
図 3-4-1-1 は北東アジアの大陸部が国際貿易を振興していくための前提となる国際輸送路（輸送回廊）を示している。完成度は回廊毎に様々である。内陸奥深くから発し、国境をいくつも越えて太平洋に出てくる根幹輸送路で、最終的には環太平洋諸国と円滑に接続することが必要である。図中の点線で示される環日本海交流は地理的にはこの一部をなすものであり、背後に広大で勇壮なユーラシア交流を持つ。従来は日本、韓国間の交流が環日本海交流の中心であったが、今後はこれに加えて両国とこの輸送回廊との円滑接続が環日本海交流の主要部分を占めることとなる。

図 3-4-1-2 に北東アジア国際フェリーネットワークの現状（2005年現在）を示す。これによると黄海、渤海には稠密にネットワークが形成されているが日本海は極めて疎である。このことは今後、更なる globalization の進展により、これが密になることを予想させる。実際欧州の北海やバルト海、地中海などを見ると、日本海のような内海では海上輸送で国際フェリー輸送が卓越すると予想できる。これは内海では旅客・自動車輸送の需要があり、これに答えられるのは国際フェリーしかないからであると共に、近距離貨物輸送が要求する定時性においても相対的に優れているからである。

図 3-4-1-1 北東アジア輸送回廊



図 3-4-1-2 北東アジア国際フェリーネットワークの現状（2005 年現在）

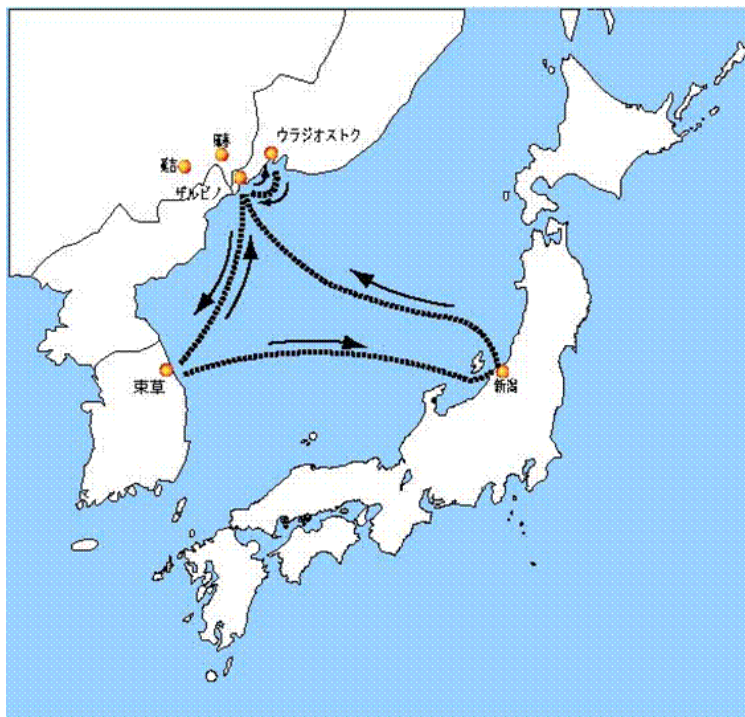


しかし日本海で国際フェリーが卓越するためには中国東北地域の日本海への交流路（図 3-4-1-1 の No. 4 回廊）がまず十分な形で確保されなければならない。このためには中国の

日本海への接近を阻むロシア（若しくは北朝鮮）の理解と協力が不可欠である。そこで現在、ロシアの参加を得る形で国際フェリー航路開設作業が進んでいる。これは図 3-4-1-3 に示すように、ロシアのザルビノ港、韓国の東草港、及び新潟港を結ぶ航路（日本海トライアングル航路）で、韓国の国際フェリーを活用して実現することとしている。この航路はこれら3つの港を経由して東京（新潟）、延吉・ウラジオストク（ザルビノ）、ソウル（東草）をつなげる。2007 年半ばには開業の予定である。これは大陸を東日本とつなげる航路である。当然西日本と大陸を接続する航路もこのあと必要になる。

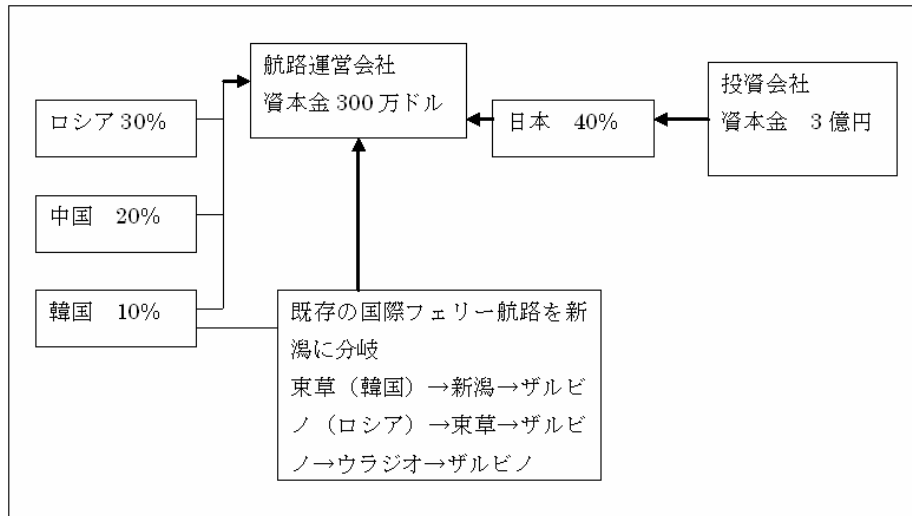
このように環日本海交流の今後の発展方向は、日本と大陸をつなぐ国際フェリー航路にあると考えている。

図 3-4-1-3 東日本版トライアングル航路（予定）



2007 年半ばに走り出す予定の日本海トライアングル航路はその運営がとてもユニークな形をとっている。日中韓が共同出資し運営会社を創るのである。中国東北地域を日本海に引き出し日本と接続することが目的であるが、そのためにはロシアの協力と韓国の経験が必要となり、このような形態になったものである。詳細は図 3-4-1-4 を参照されたい。

図 3-4-1-4 日本海トライアングル航路の運営形態



航路運営会社は日本の会社とし、日本の法律に沿って運営される。

本社は新潟市とする。

投資会社も同様とする。

この航路のメリットは次の通りである。

1. 日本海沿岸地域の長年の悲願である対岸 7 千万人との交流のブリッジとなる。
2. 新潟を、ロシア（沿海州）、中国（吉林省、黒龍江省）、韓国（江原道）と接続させる。
3. 韓国ソウル首都圏と日本東京首都圏を接続する最短ルート
4. 北東アジア大陸部と日本をつなぐ貿易輸送において輸送時間が最低のルート
5. 現実的経済的な対応している（3 日間のチャーター料で weekly service を確保）

3. 4. 2 西日本版の可能性

近畿圏において舞鶴港に期待するものは、日本海側の出口機能であり、主として大陸との接続ルートとしての機能であろう。近畿圏は既に大陸とは深い国際貿易の絆を有しており、その殆どは神戸港、大阪港で取扱われるが、それを補完する形で舞鶴港が位置づけられることがある。この場合、現在の近畿圏経済の取引港で、舞鶴港に地理的に近い港湾との航路開設が想定される。これは対岸に位置する港湾であり、例えば大連港や釜山港が選択される。

一方、今後の日本海物流の動向をにらみ、そこから近畿圏経済に新しいステップを提供することも、今後の舞鶴港にとっては重要な機能となろう。この場合は上述した西日本における日本海トライアングル航路への参加が考えられる。

上記のいずれにおいても、船舶形式は国際フェリーが検討されるべきであろう。これは対岸と我が国との間の距離は短く、これからは旅客・車両輸送が海上輸送においても無視

出来ないと予想されるからである。

3. 1. において舞鶴港と対岸港湾との距離図を示した。この図からわかることは大連、釜山からの距離は舞鶴と大阪では殆ど同じであることである。仮に舞鶴港の輸送対象の起終点が大阪であれば、舞鶴大阪間の距離だけ舞鶴港は大阪港より輸送時間輸送コストで不利となる。一方、束草、ザルビノについては例え輸送対象の起終点が大阪であっても、舞鶴港は大阪港よりは輸送時間輸送コストの面で有利と考えられる。この面からは近畿圏にとってより貢献度が大きな航路開設といえる。

2. 2. 6. 7) において舞鶴港が束草港、ザルビノ港と接続した場合の予測貨物量を示した。大阪港の港湾統計より大阪・仁川、大阪・大連各航路の貨物量がわかるのでこれを基に推参したものであり、本来はこれに神戸港分を加える必要がある。これによると、束草港⇄舞鶴港航路に載ると予想される貨物量は大阪港⇄仁川港の半分として 5856TEU、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 分の一と仮定して 2050TEU、合計すると約 8000TEU 存在する。この量は北東アジアの他の国際フェリー実績と比較すると、週一回の航路運営であれば採算を満たす量である。

第4章 航路開発誘致の方法

4. 1. 事例研究

4. 1. 1 仙台港北米航路の例

平成6年当時の仙台港のコンテナ航路は国内の内航フィーダー航路が一つあるだけであった。

表 4-1-1-1 平成6年当時のコンテナ航路（仙台港）

航路名	寄港頻度	寄港港	船社	開設年月日
内航フィーダー航路	週に2回	仙台～東京/横浜	近海郵船	平成2年6月

国際コンテナ航路はなく、しかるに現在平成18年3月の仙台港のコンテナ航路は次の通りである。

表 4-1-1-2 平成18年3月現在の仙台港コンテナ航路

航路名	寄港頻度	寄港港	船社	開設年月日
東南アジア航路	週一回	仙台、釜山、光陽、キールン、カオシュン、香港、シンガポール、香港、カオシュン、キールン、新潟、苫小牧、八戸、仙台	PIL	平成7年7月
北米西岸中国航路	週一回	仙台、ロスアンゼルス、オークランド、神戸、上海、神戸、名古屋、東京、仙台	日本郵船、ハバックロイ 00CL	平成9年4月
中国韓国	週一回	仙台、小名浜、日立那珂、釜山、ウルサン、上海、釜山、苫小牧、八戸、仙台	南星海運 Dong Young shipping	平成12年5月
	週一回	仙台、小名浜、日立那珂、釜山、寧波、上海、釜山、清水、仙台	南星海運 Dong Young shipping	平成12年5月
韓国航路	週一回	仙台、小名浜、釜山、清水、仙台	興亜海運	平成13年2月

この表からわかるとおり、仙台港の基幹航路（東南アジア航路、北米航路）が平成7年と9年にかかっている。このときの取り組みについて述べる。

平成 6 年 8 月に宮城県庁に空港港湾局が創設された。この下に空港対策課、国際貿易港課、港湾課等が設置された。国際貿易港課が仙台港の振興を担当することとなり、航路誘致を開始した。

既にこのとき八戸港に PIL による東南アジア航路が来ていた。そこでまずこの航路の誘致を行った。八戸港は近接しているとして強く反発したが、仙台港関係者は、PIL 東京事務所及び、シンガポールの PIL 本社にも陳情に行った。陳情団の主なメンバーは仙台商工会議所、政令指定都市である仙台市及び港湾管理者である宮城県（関係三者）で構成される。陳情の結果、PIL から条件が提出された。即ち寄港に当って、貨物量が採算に届かない場合にはギャランティすることである。これをのむことは非常に困難であるが、関係三者はこれを三者均等で受けることで行こうと決断したその矢先、先方より、ギャランティは不要との通知を受けた。こうして PIL は平成 7 年 7 月、寄港を開始した。

PIL が寄港を開始したあと、北米航路の誘致を始めた。当初、日本郵船とエバグリーンの 2 社に焦点を当て、知事を陳情の先頭に立てて会社回りをしたが、日本郵船は全く相手にしてくれなかった。エバグリーンは台湾本社を訪問したがやはり中々ガードが固く、埒が明かなかった。県庁内部でも、東京まで僅か 300km しかない仙台では北米航路は無理との声が上がってきた。しかしあるときエバグリーンから、シアトルにある北米支社に要望に行けば展望が開けるかもしれないという情報をもらい、上記 3 社に荷主を入れた 15 名程度の大規模ミッションを組み、訪米した。これは功を奏し、平成 8 年 4 月からシアトル→仙台便の寄港を開始した。しかし米国からの輸入航路のみである。これでは半端なので、次の目標は仙台→シアトル便とし、改めて陳情していくと決めた。

ところが、エバグリーンの寄港決定をマスコミに載せたその晩、日本郵船より連絡が入り、日本郵船は仙台→北米便の寄港を行うことを検討するとのこと。実際に平成 9 年 4 月より仙台→ロスアンゼルス便が就航した。

この結果、翌年の平成 9 年からは北米からの輸入便はエバグリーン船、北米への輸出便は日本郵船船が就航することとなり、仙台は極めて北米と緊密に結ばれることとなった。いずれも週一回である。

日本郵船が態度を急変したのは、まさかエバグリーンが北米航路を架けるとは思わなかったことと、かけるとなると、仙台港近くの東洋ゴムの北米向けタイヤが東京港に流れてこなくなることを危惧したからである。

一方、エバグリーン船は平成 11 年に休航となった。

現在は日本郵船船のみが北米航路で走っている。仙台からは北米向けだけであり、北米からの仙台向けはない。

航路開設に伴うコンテナ貨物量の増加は表に示すように非常に顕著である。即ち、PIL が就航したことでそれ以前の輸出入コンテナゼロが、平成 7 年輸出 323TEU、輸入 209TEU となった。平成 8 年エバグリーンが就航したことで平成 8 年輸出 2434TEU、輸入 7120TEU、平成 9 年日本郵船が就航したことで輸出 15737TEU、輸入 11528TEU となった。

仙台港の航路誘致の成功の理由は次にまとめることが出来る。

1. 東北 5 県（青森、秋田、岩手、山形、宮城）のコンテナ貨物が京浜港に毎年大量に流れており、それが潜在していた。
2. 商工会議所、市役所、県の 3 者が非常に強力な連携を行った。
3. 知事、市長によるトップセールスを展開した。
4. 県庁内に、国際貿易港課という、ポートセールスを主たる任務とする専門課をおいた。

表 4-1-1-3 に仙台港のコンテナ取扱量の経年変化を示す。

表 4-1-1-3 仙台港コンテナ取扱量（空コンテナ込み）の推移

単位：TEU

	輸出			輸入			合計
	ダイレクト	京浜ト ンシップ	計	ダイレクト	京浜ト ンシップ	計	
H2		8	8		770	770	778
H3		190	190		2,556	2,556	2,746
H4		592	592		2,780	2,780	3,372
H5		681	681		3,764	3,764	4,445
H6		1,013	1,013		3,665	3,665	4,678
H7	323	2,190	2,513	209	4,643	4,852	7,365
H8	2,434	3,843	6,277	7,120	3,919	11,039	17,316
H9	15,737	6,237	21,974	11,528	7,080	18,608	40,582
H10	18,003	7,176	25,179	11,210	10,133	21,343	46,522
H11	23,821	10,399	34,220	14,620	15,219	29,839	64,059
H12	26,013	14,989	41,002	18,000	21,368	39,368	80,370
H13	32,247	14,376	46,623	26,051	19,898	45,949	92,572
H14	38,548	14,430	52,978	32,299	18,959	51,258	104,236
H15	44,171	15,012	59,183	35,454	25,536	60,990	120,173
H16	53,279	15,920	69,199	41,357	24,278	65,635	134,834
H17	54,342	23,101	77,443	44,237	31,589	75,826	153,269

表 4-1-1-4 仙台港コンテナ取扱量（実入りコンテナ）の推移

単位:TEU

	輸出			輸入			合計
	ダイレクト	京浜ト ンシップ	計	ダイレクト	京浜ト ンシップ	計	
H2		8	8		770	770	778
H3		190	190		2,556	2,556	2,746
H4		592	592		2,780	2,780	3,372
H5		681	681		3,764	3,764	4,445
H6		1,013	1,013		3,665	3,665	4,678
H7	323	2,190	2,513	209	4,643	4,852	7,365
H8	2,434	3,843	6,277	7,120	3,919	11,039	17,316
H9	9,006	3,778	12,784	9,900	3,731	13,631	26,415
H10	14,430	4,591	19,021	8,981	5,183	14,164	33,185
H11	18,320	7,136	25,456	8,933	7,881	16,814	42,270
H12	19,164	9,708	28,872	13,784	13,573	27,357	56,229
H13	20,474	10,621	31,095	19,806	12,311	32,117	63,212
H14	27,681	9,759	37,440	23,389	11,529	34,918	72,358
H15	30,407	11,554	41,961	29,029	10,356	39,385	81,346
H16	36,848	13,385	50,233	34,240	9,105	43,345	93,578
H17	38,408	18,690	57,098	35,008	13,274	48,282	105,380

4. 1. 2 新潟港対岸航路（日本海トライアングル航路東日本版）の例

この航路はコンテナ専用船航路ではなく、人、車、コンテナの 3 つを同時に輸送できる国際フェリーである。

この航路は平成 19 年 3 月現在まだ開設されていない。開設途上にある。開設がまだ確定しているわけでもない。それでもここの航路開発で取られている手法は非常にユニークであり、検討に値する。

次のような手順で航路開発が行われてきた。

(1) 2000 年以前の取組み

新潟の人にとって日本海を横断する国際フェリー航路開設は長年の夢である。約 10 年前には経団連、新潟県を中心とした F/S ミッションがザルビノ港、ならびに対岸延辺州に派遣され、航路開設に向けての調査を行った。しかし DIKTS と称する日本ロシアの共同商業会社は設立されたものの、航路開設に向けての動きは全く起こらなかった。DIKTS はその後休眠状態に入り、現在に至っている。

(2) 北東アジア輸送回廊ビジョンの策定

2000 年ごろから対岸の国際輸送路調査が行われ、現地の輸送インフラ、貨物流動状況などが詳細にわかるようになった。また毎年開催される国際会議（北東アジア経済会議 in 新潟）において輸送・物流常設分科会が設けられ、関係国専門家による大陸地域輸送回廊の特定作業が行われた。この結果、北東アジア輸送回廊ビジョンが策定された。その結果は図の通りである。これは北東アジアのほぼ全域に亘る現地調査を踏まえて、今後の北東アジア地域の経済開発のために、特に重点的に整備されるべき国際輸送路を提唱したもので

ある。

(3) 輸送回廊ビジョン認証のための各国への働きかけ

北東アジア輸送回廊ビジョンは単に構想として存在するに留まらず、関係各国・地域の政府機関により実現されていくことが望ましい。このためにはまず同機関に認知される必要があるとして、組織委員会代表（具体的には新潟県知事）や分科会委員長により説明要請が各国政府機関に対し繰り返し行われた。

(4) 日本全国へのアピール

このビジョンの実現に向けては、特に日本の関係者の強いサポートが必要であるとの観点から、多くの方々との意見交換とPRを目的に全国の方々に向けて東京で2回ほどシンポジウムを開催した。

1) 第1回東京シンポジウム（2001年3月経団連会館にて）

2) 第2回東京シンポジウム（2003年2月経団連会館にて）

ここでは最後に東京宣言が採択された。

このとき聴衆より、「北東アジア輸送回廊ビジョンは大陸側だけのビジョンになっている。日本と対岸を繋ぐ海上航路がかかれていない」との指摘がなされた。実際は日本海には日本と対岸を繋ぐ海上航路が殆どないのが実情であり（図3-4-1-2参照）、描くことが出来ないのであるが、今後の北東アジアの発展において日本海横断航路は不可欠のインフラであり、ここに北東アジア開発上の大きな問題点が存在しているのも事実である。多くの関係者により、この解決が最優先課題の一つとして認識された。

新たな飛躍に向けて

北東アジア輸送回廊ビジョン アピール

2003 年 2 月 7 日

北東アジア経済会議組織委員会 運輸・物流分科会

近年、北東アジアは冷戦終結以降の世界的グローバリゼーションの高まりの中で、新しい時代に入りつつある。多くの国・地域が市場経済を選択し、国際貿易の振興を通して国民経済の発展を図ろうとしている。これは北東アジア域内相互交流を深める素地が形成されてきたことを意味する。

この流れに積極的に応えていくための一つの方策として、北東アジアにおける国際輸送路の整備がある。しかし、北東アジアにおいては、国際輸送路の整備が十分に進んでおらず、国際貿易を思うに任せない地域が大半である。

そこで我々は北東アジアにおける多数の国際輸送路の中から互いに利用できる主要な国際輸送路として 9 本を特定し、その整備計画とあわせ「北東アジア輸送回廊ビジョン」として発表した。

このビジョンは、非公式であるものの、北東アジアの国、地域の政府関係者や学識者及び国際機関が議論に参加し、北東アジア各国地域の共同意思によって策定されており北東アジア人によって提案された、北東アジア人が共同で取組める北東アジア開発ビジョンであると考えている。

我々はこの北東アジア輸送回廊ビジョンが関係する国・地域の機関並びに国際機関により理解され、その実現に向けて様々な公式の取り組みが巻き起こること、及びその取組みを通じて北東アジア各国の相互理解が深まり、相互信頼が促進されることを期待している。

我々としても、今後この方向に向けての取り組みを強化していきたい。

最後に、日本を含む北東アジア各国・地域の人々に、北東アジア輸送回廊の意義の理解とその早急な実現に向けての取り組みへの行動をお願いするものである。

(5) 日本海横断航路開設可能性調査

輸送・物流常設分科会は上記ビジョンの具体化に向け関係国公的機関への働きかけを行ってきたが、一方で、特に重要な輸送回廊 1 本をモデル的に取り上げ、その機能発揮に向けて具体的アクションを取ることが全体実現に向けて効果的であるとし、これを新しい目標に据えた。その一本として北東アジア各国・地域が全て関係している No. 4 ルート（図們江輸送回廊）が選択された。合わせてこのルートの活性化のためには日本との海路接続が必要であることから、この可能性も検討することとなった。

この回廊は UNDP がこの 10 年を越える間（1991 年以降）、北京事務所を設置して開発整備を進めてきている図們江地域を出発点にして、吉林省を經由し、内陸深くモンゴル東部に至る国際輸送路である。この回廊は中国吉林省、黒龍江省、内モンゴル、モンゴルの陸封状況を大きく改善するものであり、しかもこの回廊背後圏には人口 7 千万人が生活しており、北東アジアの経済開発上、極めて重要な輸送路であるといえる。もし日本とこの回廊が海上航路と強くつながることが出来れば、この可能性は大いに進展する。しかし、現実には韓国との航路（束草・ザルビノ港・ウラジオストク）はあるものの日本との海上定期航路は現在ないのが実情である。過去幾つかの試みはあったが長続きすることなく終わっている。

新潟地域関係者はこの航路に乗る可能性がある潜在貨物量の調査を行った（2002 年・2003 年）。

これによるとこの航路に乗ると想定される貨物は ACW（遺棄化学兵器処理事業）関連貨物、中古自動車（ザルビノ港における年間実績は 1 万台程度）を除いても 1 万 5000TEU を越えている。これは東アジアの国際フェリーの採算基準といわれている 1 万 TEU を満足するものであるが、中国→日本の貨物が圧倒的に大きく、日本→中国の貨物が非常に少ないという片荷形態である。しかも、中国→日本の貨物も運賃負担力の高いものではない。日本→中国の貨物として ACW 関連貨物があるが、これは長期には継続しない一時的貨物であり、これに大幅に依存するのはリスクである（しかし航路開設の呼び水としての機能は十分にありそうである）。以上の結論を得た。

（6）図們江輸送回廊の活性化に向けて（琿春フォーラム）

仮に貨物量が存在したとしても、航路開設はできるものではない。何よりも図們江回廊活性化に向けて中ロ両国政府や両国地元関係者の意欲がいかほどなのかが判明しなければならない。

ついでに対岸の関係者がどのような気持ちでいるのかを調べるため、国境の町琿春で「図們江輸送回廊活性化」フォーラムを開催した。日本では地域開発を行うに当ってはまず地元から動き出す。それが上級庁を動かし、計画等が策定される。そこでまず地元関係者がプロジェクトをどのように捉えているかの意向確認を行うこととしたのである。ロシア側の参加は中国琿春市にお願いし呼びかけてもらうこととした。北朝鮮の羅津ソンボンにも同時に呼びかけを行ってもらった。UNDP 図們江地域開発事務所には ERINA、JETRO、琿春市と共に共催をお願いし快諾された。ロシアからは国境の町ハサンからハサン自治体の関係者とザルビノ港の関係者を含め 6 名の人に参加した。またモスクワからはザルビノ港を所有する予定の運輸会社（トランスグループ）や東欧とロシアの間でトランジット輸送を手が

けている会社の専門家、ウラジオストクからは運輸・物流常設分科会のロシア側委員（極東海洋研究所長）らが参加した。北朝鮮及び韓国からは参加はなかった。中国は吉林省政府、琿春市政府、税関関係者ら多数が参加した。日本からは船社、自治体関係者、貿易関係者、外交関係者、プレスらが参加した。これに ERINA 関係者及び UNDP 関係者を入れると非常に多彩な顔ぶれが集まったといえる。琿春フォーラムでは琿春宣言が採択された。これを下図に示す。

図 4-1-2-2 琿春宣言

【琿春宣言】

2003年10月21日・22日、北東アジア地域の交流と発展の原動力となり得る図們江輸送回廊の活性化を目指し、国連、日本、中国、韓国、ロシアから専門家、研究者、企業家、政府関係者など31の団体が琿春の地に集った。

今年に入って北東アジアでは大きな変化が見られる。中国の温家宝総理はASEAN会議で中国東北地方の振興は北東アジア諸国との協力不可分であると発言した。韓国の盧武鉉大統領は「北東アジア中心国家」を提唱している。ロシアは9月にヨーロッパ・アジア太平洋会議を開き、ウラジオストクを中心とする沿海地方の港湾をアジア諸国に対するゲートであると宣言した。日本でも北東アジアの多面的協力拡大を目指す動きが大きくなっている。

こうした状況の中で今回のフォーラムが開催された。

2日間の議論を通じ、参加者は、図們江輸送回廊は北東アジア各国が関わる重要な回廊であり、これが国際輸送回廊として確立すれば、中国、ロシア、モンゴル、北朝鮮のみならず韓国、日本も大きな利益を得られ、この結果、北東アジア地域が大きく発展する可能性があることを確認した。

また、この回廊を利用する人とモノの流れを生み出すプロジェクトは、多数存在することが明確となった。

図們江輸送回廊が重要輸送路として十分に機能するためには、1) 琿春～マハリノ間鉄道輸送の正常化、2) 陸上輸送において国境を越える輸送に関する国際的なルール作り、3) この回廊が日本・韓国、さらに世界各国と結ばれるための海上航路の充実、4) この回廊がより順調に運行するための国際機関を作ることが必要である。この実現のためには関係者間の情報交換と共同作業及びこれらを通じた信頼関係の構築が何よりも重要であり、それに向けて議論から実践へ、小さなプロジェクトから大プロジェクトへの転換が求められている。そのけん引役的先導事業としては、EGB (Eurasian Gate Bazaar: 国際自由市場)、ACW (Abandoned Chemical Weapon Destruction Project: 遺棄化学兵器処理事業) の両事業が検討されるべきであると主張された。そして、これらの事業には、北東アジアのすべての国が共同で取り組む必要があることが強く訴えられた。

このフォーラムを通じて、参加者は多くの新鮮な情報を得、隣人たちの考え方に触発を受け、本フォーラムの成果を確認し、今後のさらなる協力を約束した。私たちは、この回廊の活性化に向け、また北東アジア地域の交流と発展に向け、引き続き、共同作業等の協力を行い、努力を惜しまないことをここに宣言する。

この琿春フォーラムにおいて中国の地元もロシアの地元も強く、この回廊の活性化を望んでおり、トロイツァ港（以前、ザルビノ港と呼称）がそのためのトランジット輸送港として開発されることを強く主張した。しかし中国側はロシア側に対し、中国側が国境鉄道（ロシア側の会社であり金環鉄道と称されている）へ資金援助したにもかかわらず、未だ十分な輸送機能を発揮していないと強く批判するなど、中ロ間には信頼関係が十分醸成されているとは言い難い状況にあることも判明した。結果として中ロ双方より、日本側（ERINA等）が中ロ間の溝を埋める若しくは橋をかける努力をするように要請される始末となった。しかも日本側（ERINA等）としてもこの回廊活性化は北東アジアにおいて非常に重要な事業と判断されることから、その要請に応えることとした。

ザルビノ港のトランジット貨物輸送港としての活用の際に最も重要なのは沿海州政府の意向である。また、航路開設の際の当初の大口利用者として考えられる ACW 関係者の取組方針に中ロ関係者は非常な関心があり、この場を一度セットする必要がある。加えていずれにしろ中ロの関係者間の信頼醸成を積極的に作り出していくことが最も重要であり、このためにはフォーラムを2度も3度も繰り返し、中ロ間に自由に気安く意見交換できる状況を作り出すことが最重要であると判断されたので、4ヵ月後の2004年2月に第2回フォーラムを新潟で開催した。

（7）第2回図們江輸送回廊活性化フォーラム（新潟フォーラム）

新潟フォーラムには沿海州政府の代表としてゴルバチョフ副知事が参加され、日本の ACW 関係者も参加した。琿春会議の際の参加者もその多くが参加した。中国からは吉林省図們江地域開発弁公室、琿春市長、税関関係者、ロシアからはザルビノ港当事者、モスクワの運送業者、ハサン地域の地元自治体関係者等が参加すると共に、UNDP 図們江地域開発事務所も参加した。

新潟フォーラムでは図們江輸送回廊活性化に向けて、中ロ日の関係者が共通の目標を持って協同の取り組みをしていくことが確認され、新潟宣言として採択された。このためには特に、実務者レベルの議論が必要であるとのハサン地域自治体やザルビノ港の関係者からの意見があったことから、working group を設置して様々な疑念の解消、問題の解決に当たっていくこととなり、このことが同宣言に盛り込まれた。この場には日本の ACW 関係者も参加、ACW の計画や関連貨物量についての説明が中ロ側になされた。また、ザルビノ港関係者は中古のコンテナクレーンの購入目的で新潟港のコンテナクレーン視察を行った。

図 4-1-2-3 新潟宣言

【新潟宣言】

図們江輸送回廊は、西はモンゴル東部大平原に発し、中国の内モンゴル、吉林省を通過して、中ロ北朝鮮の国境地帯である図們江地域で日本海に出る。この回廊が整備され、機能を十分に発揮すれば、モンゴル、中国内モンゴル、吉林省、黒龍江省の陸封状況は大きく改善され、また、ロシア沿海州の一部、北朝鮮の一部を含む図們江地域はその表玄関として大きく発展することが期待され、北東アジア全体の経済社会の発展に大きく寄与することが想定される。このため、UNDPを中心に、関係各国地域で既に様々な取組みが行なわれている。しかしながら、本来の機能を発揮するまでに至っているとは言えない。

そこでUNDP、ERINA、琿春市、JETROは共同で、多くの関係者に呼びかけ2003年10月、琿春市で図們江輸送回廊活性化フォーラムを開催した。この琿春フォーラムでは、「回廊が重要輸送路として十分に機能するためには、①琿春～マハリノ間鉄道輸送の正常化、②陸上輸送において国境を越える輸送に関する国際的なルール作り、③この回廊が日本・韓国、さらに世界各国と結ばれるための海上航路の充実、④この回廊がより順調に運行するための国際機関（国際的協議委員会）を作ることが必要である」ことが確認された。そして、「この実現のためには、関係者間の情報交換と共同作業及びこれらを通じた信頼関係の構築が何よりも重要である」として、「引き続き、共同作業等の協力を行い、努力を惜しまないこと」を宣言した。

これを受け、2004年2月4日、新潟市において第2回図們江輸送回廊活性化フォーラムが開催された。国連、日本、ロシア、中国、モンゴル、大韓民国、朝鮮民主主義人民共和国から専門家、研究者、企業家、政府関係者、地元関係者など50名が参加した。

会議では琿春宣言を再確認すると共に、この回廊の活性化に向けて率直かつ建設的な意見交換がなされ、多くの有用な情報を共有することが出来た。フォーラムでは、回廊活性化の重要性は一層高まっており、例えば、円滑な国境輸送の確保、航路の開設、回廊通過貨物の増大の実現に向けて、共同作業を行なう段階に至ったことが認識された。さらにそのための組織として、北東アジア経済会議組織委員会のもとにある運輸物流分科会にワーキンググループを組織し、このグループがUNDPとの協調の下、図們江輸送回廊の発展のためのプログラムを作成し、実現を目指すための取組みを行なうことが提案され、支持された。

今後はワーキンググループを設置し、図們江輸送回廊の多くの関係者が相互信頼関係を更に高め、共通の目標を持ってこの回廊の活性化のための事業を推進していくことを宣言する。

フォーラムを重ねるうちに当然であるが中国側もロシア側も日本側も、回廊活性化に向けての検討を深めた。その過程で徐々に各種の事情が判明してきた。当初、中国側はザルビノ港の全体借受（リース）を考え、ロシア側には50年を超える長期リースに応ずるようロシア側にボールを投げていた。これは中国駐在のあるロシア外交官からの示唆によるものと中国側は話したが、ロシア側はリースはロシアの法律では認められないと拒否、それより中国側の、ザルビノ港の経営への参加を呼びかけた。当然、中国の出資と人的参加も付帯条件である。ロシアとしては建設資金の不足と貨物量の確保を中国の協力で乗りきる

うとする考えである。日本側は日本が担うかもしれない航路開設に当ってのリスク分散策を検討した。中国やロシア側にどのようにリスク分散の必要性を理解してもらうか、検討した。

このような状況の中でロシア沿海州ダルキン知事より新潟県平山知事あて、函們江回廊活性化に向けての日本側の協力を請う文書が届いた。ロシア側の熱意を示すものである。