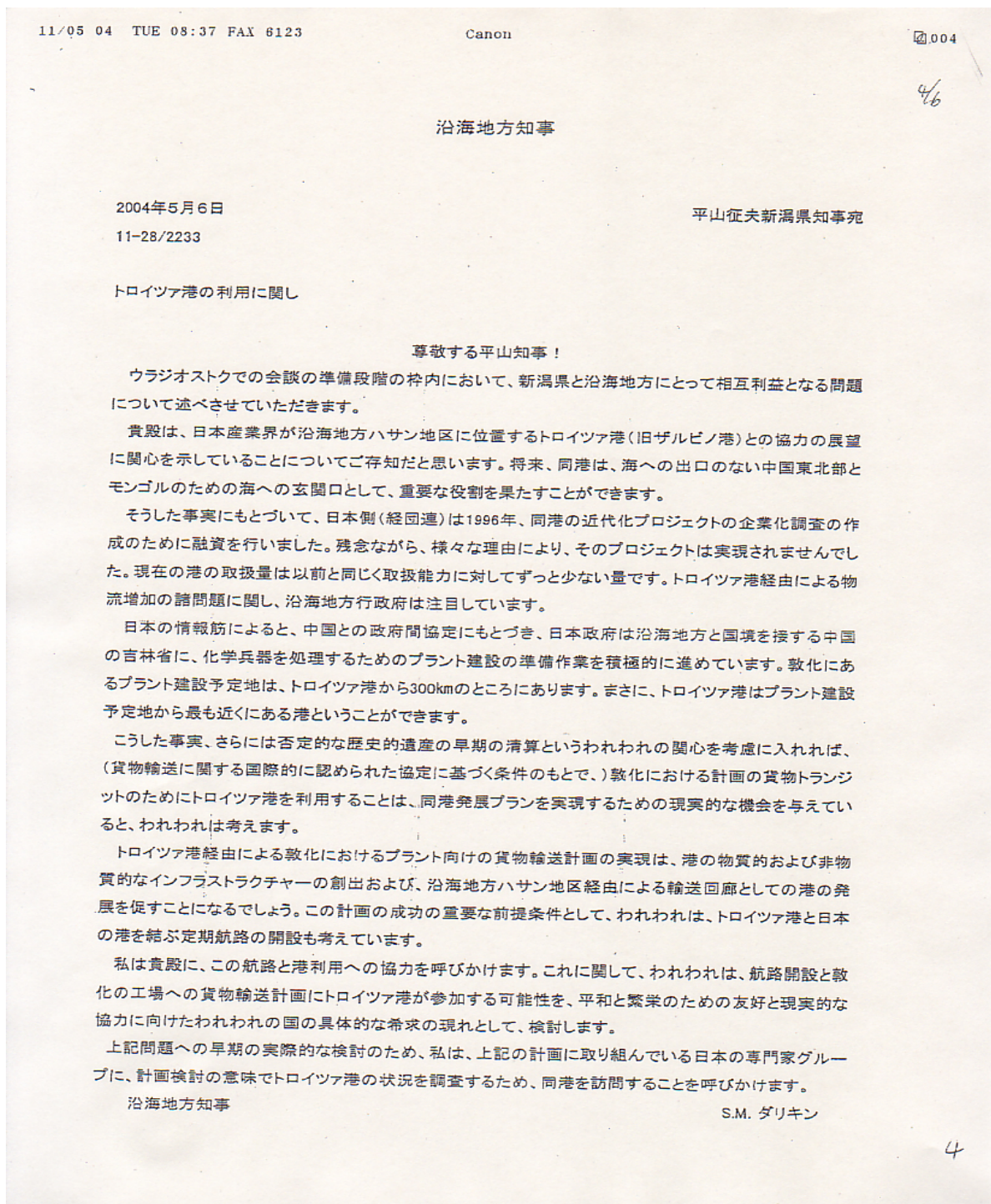


図 4-1-2-4 沿海州知事からのレター

【沿海州知事から新潟県知事宛レター】



(8) 第3回図們江輸送回廊活性化フォーラム（ウラジオストク、ザルビノフォーラム）

こうした状況の中、新潟フォーラムから4ヵ月後の2004年7月、第3回フォーラムをロシア沿海州にて開催した。会議の名称は前回の新潟フォーラムの宣言を受け、実務者レベルの会議を目的としており、「沿海州における working group level 会議」と称している。ウラジオストクで基本方針会議を行い、ハサン地域で専門家会合を行った。日本側からは船会社、フォワーダー、港湾関係コンサルタント、などの他に、前大使やウラジオストク総領事館職員を含む外交関係者、新潟県職員などが参加した。ロシアからは港湾関係者、地方政府関係者、税関関係者、国境警備隊関係者など多数が参加した。中国側としては地方政府関係者、税関関係者、経済開発区関係者が参加した。特筆すべきは今回フォーラムで初めて東春フェリーの関係者（社長）が参加したことである。

東春フェリーは東草・ザルビノ港を結んでおり、広域的には吉林省及びロシアと韓国を結んでいる。既に数年の実績がある。航路の紹介文を以下に示す。

図 4-1-2-5 東春フェリー 東春国際フェリーの概要（ホームページより）

あいさつ

東春航運(株)のホームページを訪ねていただきありがとうございます。

わたくしどもの会社は2000年4月28日にわが国の東草からロシアのザルビノ港を経由して中国の琿春市を連結する世界初の海陸連携カーフェリー航路である“白頭山航路”を開設し、旅客及びコンテナ貨物などを運送しています。さらに2003年11月6日からはロシア沿海州の首都であり、物流の中心地であるウラジオストク港まで延長運航を始めました。

わたくしどもの“白頭山航路”は迅速で、正確なカーフェリー運送サービスの長所を生かし、わが国と中国の緊密性及び黒龍江省地域、ロシアの沿海州地域、そしてTSRを利用する中央ロシア及びCIS地域間の旅客及び貨物の運送を画期的な回線としてつなげました。また、これを通じ、東北アジア地域間の人的・物的交流に寄与しています。

わが民族の霊山である白頭山観光と併せ、満州地域の高句麗、渤海及び抗日遺跡観光、ロシア観光、東海の日の出の観光など多様な見どころを有し、??観光商品を開発して、航空便を利用した商品とは比較にならない低廉な価格でサービスを行っています。

いつも顧客の満足を最優先し、わたくしども東春航運全職員は最善を尽くし、サービスすることをお約束します。

会社沿革

- 1991. 5 東草～羅津～琿春間海陸交通の開設推進
- 1993. 2 韓・中海運当局者間、東草～琿春間海陸交通路開設合意
- 1993. 4 海洋水産部より東草～琿春間航路運航事業者に選定
- 1994. 4 中国吉林省政府とロシア沿海州政府間航路開設合意
- 1995. 4 東草～羅津～琿春間カーフェリー航路開設協定書締結
(琿春市長/羅津市長)
- 1999. 6 ロシア沿海州政府航路開設同意
- 1999. 11 ロシアザルビノ港湾当局と港湾及び港湾施設使用契約書締結
- 1999. 11 法人設立
- 2000. 3 ザルビノ港湾当局、ザルビノ海港(株)と港湾利用関連契約締結
- 2000. 4 東春号初就航
- 2000. 7 東草港国際旅客ターミナル竣工
- 2001. 7 ボマン商船(株)より会社引受け
- 2002. 3 東草港開港場乗員(?)指定

この会議ではロシア側からザルビノ港の経営に中国側が参加するよう強い勧誘が行われた。中国側もそれに乗り、問題はそれを民間企業ベースで行うとして、中ロの政府側がどのようにそれをコントロールするかについて議論が行われた。また、中国側は前々回、前回同様、ロシア側の国境鉄道輸送の整備を強く求めると共に、中国の考えている貨物は、中国東北地域から上海・深圳に輸送する石炭であることを明らかにした。取り敢えずは年間 100 万トン輸送したいと述べた。中国国内輸送の一貫としてザルビノ港を利用するアイデアは従来からあったが、具体的にロシア側に要請されたのは今回が初めてである。我々が願っているコンテナ輸送については多くの貨物は望めないとし、石炭のようなバラ荷貨物の大いなる潜在需要を示唆したものである。これは大連回廊の鉄道が非常に混雑していることの表れであろう。専門家会議では熱心な質疑が行われ、また実際に国際フェリーを運航している韓国東春フェリー社長が現場サイドの様々な意見や要望をロシア側に投げたので、多くの疑問が解消した。問題点 1. (ザルビノ港にコンテナクレーンがない) についてはコンテナ航路開設が決まればコンテナクレーンはロシアの資金で設置することが説明され、問題点 2. (ザルビノ港からの陸上輸送はロシア側の独占状態) についてはロシアと中国が協同で組織を作り、トラック自動車を同数程度供出してプールし、その組織がロシア、中国間輸送に当ることによって解決するとの見解が示された。問題点 3. (ロシア通関時コンテナは開梱されるのかどうか) は現在の開梱検査はコンテナ全体数の 1-2% 程度であり解決しているとのことであった。

こうして中ロ日の 3 国間で今回会議の成果と今後の展望を覚書としてまとめたものが図 である。今後のアクションプランもこの覚書に書き込まれている。中国側もロシア側も港湾の活性化を急いでいる。ロシア側特に港湾所有者であるモスクワ運輸会社としては、高い金で買収したであろうザルビノ港資産を一刻も早く利益の出る存在にしたいと考えている。中国側は北京政府による中国東北振興策の実施と具体的成果の実現のためには、この回廊の活性化が是非とも必要と考えている。日本側も ACW 関連輸送のためにはそれに間に合わせる必要がある。こうして 3 者は急ぐことについては同じ気持ちである。

図 4-1-2-6 ウラジオストク宣言

図們江輸送回廊（プリモーリエ2）に於ける、
ロシア連邦沿海地方トロイツァ港を利用する
貨物輸送ワーキンググループ会議の覚書

北東アジア輸送回廊のうち、図們江輸送回廊（トロイツァ港経由ルート、以下、当該回廊ルートと称する）の活性化に向けて、2003年10月琿春市、2004年2月新潟市にお

いて行われたフォーラムを踏まえて、2004年7月12日から14日に、日本、中国、ロシア3ヶ国関係者によるワーキンググループ会議（第1回WGと称す）が開催された。なお、韓国からもオブザーバー参加があった。

参加者名簿は別添の通りである。

本会議の参加者は北東アジア諸国、諸地域の経済発展のため、トロイツァ港と琿春を繋ぐ当該回廊ルートを活性化させることの重要性を確認した。

また、実務者(専門家)レベルの会合が行われると共に、マハリノ駅、ポシェット港、トロイツァ港を視察訪問した結果、今後当事者は下記事項を誠実に履行していくことを確認した。

1. ロシア側は当該回廊ルートのロシア領内鉄道利用において、トロイツァ港利用の貿易貨物に対し、回廊ルートの活性化に相応しい料金政策を柔軟に採用していくことの検討を約束した。
2. 3国当事者は海上航路、道路、鉄道から構成される当該回廊ルートの全体の(中国、ロシアに於ける)輸送サービス(輸送料金、輸送時間、税金などから成る)が、他の代替ルートに対し、十分な競争力を有するべきであることを合意した。
3. 中国側は、トロイツァ港の活性化に向けて有限会社「トロイツァ港」との共同取組みを行うことを検討することとし、そのため速やかに中国側パートナー(民間会社)を推薦し、具体的に協議を進めることを約束した。民間協議が整った後に、沿海地方政府と吉林省政府は当該回廊ルート活性化に向けての協力案を相互に提示する。
4. 日本側はトロイツァ港取扱貨物になり得る重要貨物情報について、中国、ロシア両国当事者に、出来る範囲で提供する。それにはタイムスケジュール、輸送量を含む。
5. 3国は今後次のようなスケジュールを目標に取り組みを続けていくことを確認した。

2004年11月：3国関係者間情報ネットワークの構築

貨物量調査の共同実施

2004年12月：貨物量調査の取りまとめ

第2回ワーキンググループ会議(長春)

2005年2月：各課題毎の現状と解決方向についての報告書の作成

ロシア代表

中国代表

日本代表

本覚書後に提出された意見：

1. ロシア側

- (1) 上記2.を前文に記載すること（「重要性を確認した」の後）。
- (2) 上記1. 3. 4. に関し、期限を明示すべきである。
- (3) 上記5. の2004年11月の項に次の文章を挿入
環日本海経済研究所（ERINA）をコーディネーターとし、中国東北部（吉林省、黒龍江省）とアジア太平洋地域諸国（日本、米国）間の貨物量調査の共同実施。
- (4) 上記5. の2004年12月の項に次の文章を挿入
北東アジア諸国の国際貨物を輸送するためにトロイツァ港は適当であることを確認することを主要目的とし、長春（中国）で第2回ワーキンググループ会議を開催。
- (5) 上記5. の2004年2月に次の文章を挿入
北東アジア諸国の国際貨物を輸送するためにトロイツァ港は適当であることが確認された場合、各課題毎の現状と各当事者のための解決方向についての報告書の作成。
- (6) 上記5. の最下段に次の文章を挿入
この覚書は、2004年7月 日にウラジオストクにロシア語、中国語及び日本語3部で作成され、各部は効力を持つ。

2. 中国側

- (1) 前文の最後に次の文章を追加する。
更に徹底的に誠実に行うことを確認した。
- (2) 上記1. の後に次の文章を追加する。
更に中国側に直ちに結果を報告する。
- (3) 上記2. の後に次の文章を追加する。
ロシアと中国は、直ちに本件に対する具体的な措置を提出する。

(9) NPO 北東アジア輸送回廊ネットワークの設立

日本海横断航路開設に向けて、日本全国から賛同者を集めることを目的に2004年12月に表記NPOを設立した。ここには、企業、知識人など多くの人が参集したが、商船三井をはじめとする船社、小島衣料をはじめとする荷主グループ、延辺朝鮮族州の出身者、北朝鮮の研究者など、非常に幅広い層が参加した。

この頃の NPO の活動状況は次の通りである。

- 2004 年 12 月 NPO 設立
- 2005 年 1 月 東春フェリー社長を招請、韓国側ルート状況とザルビノ港関連輸送について講演会等開催
- 2005 年 3 月 韓国東海港にかかる調査を実施
- 2005 年 5 月 図們江回廊ルート（東京・新潟・ザルビノ・長春）と大連回廊ルート（東京・大連・長春）について輸送コスト、輸送時間を比較調査
- 2005 年 6 月 北東アジア経済会議（於：新潟）運輸物流分科会において、ベースカーゴ荷主候補の発掘
- 2005 年 9 月 日本海横断航路実験輸送への 3 船社（SASCO、商船三井、飯野港運）より関心表明
- 2005 年 10 月 ザルビノ港の有力関係人で陸上輸送会社の創立人であるテキェフ氏（沿海州議会副議長）及び吉林省図們江開発弁公室の祝主任の二人によるザルビノ港ポートセールスを新潟で開催した。日本海横断航路開設のためには、新潟関係者の理解増進が不可欠であるが、併せて中口間の信頼関係の増進がカギになる。そこで両者を新潟に呼んでポートセールスを実施したものである。この来日の際、テキェフ氏はザルビノ商業港の支配株の取得意向を表明、また新潟港のコンテナクレーンの無償譲渡を日本側に要求した。
- 2005 年 11 月 ザルビノ港及び中口国境について、国際輸送の効率性調査を実施
- 2006 年 1 月 ハルビンで開催された北東アジア経済会議組織委員会において祝氏と会談
- 2006 年 1 月 日本海横断航路関連荷主について調査を実施
- 2006 年 2 月 新潟市役所主催「日本海横断航路セミナー」を開催、新潟港に航路誘致するため、県、市をはじめとする関係者の一体的取組みの必要性を認識し合う。
- 2006 年 3 月 ザルビノ港の有力者であるテキェフ氏が来日、新潟東港にあるクレーンの、ザルビノ港への移設の可能性、及びザルビノ港諸問題について関係者と協議

(10) 珲春フォーラム（東芝国際交流財団支援）

2006 年 2 月 22 日、珲春で中国側荷主 40 数社及び日本海横断航路に関心のある船会社 4 者（商船三井、SASCO サハリン船舶会社、新日本海フェリー、東春フェリー）、並びに関係国自治体、ザルビノ港関係者等が集まり、「図們江輸送回廊の活性化と日本海横断航路の実現に向けた取組み」をテーマに、討論会を実施した。ここで荷主側が「日本海横断航路開設に向けての連絡会」を結成した。この連絡会構成メンバー及び各メンバーが当該航路に乗せたいと考える貨物量を表 1 に示す。

この会議の結果、東春フェリーを除く船社は日本海横断航路開設に向けて現段階では具体的アクションを執らないことが判明した。そこで東春フェリーを中心に航路開設を行うことが検討されることとなった。

図 4-1-2-7 中国荷主による日本海横断航路開設に向けての連絡会

日本とザルビノ港を繋ぐ航路開設要望書				
<p>日本と図們江地域港湾を繋ぐ航路開設を要望するので、「日本海横断航路開設に向けての連絡会」に参加します。 2006年2月22日</p> <p>「日本海横断航路開設に向けての連絡会」: (1)目的:日本海横断航路を開設し、その利用を希望する企業が互いに連絡を取り合うことにより、その実現を目指す。 (2)連絡会の事務局:NPO 法人 北東アジア輸送回廊ネットワーク内に置く 住所:東京都渋谷区神宮前4-11-7表参道新潟館、 電話番号:03-3796-8868、 E-mail Address:neanet@vanilla.ocn.ne.jp URL:http://www17.ocn.ne.jp/~neanet/</p>				
企業名	会議参加者名	航路への要望、船会社への要望	航路に載せることを考える貨物	
			貨物の品目	予想される貨物の量
吉林裳邦爾紡績有限公司	朱祥			
琿春青松水産公司	馮澤延	価額が大連より安くなることを希望する。毎週一回。	冷凍品	平均二ヶ月に三つのコンテナ
琿春宇別爾運輸集团公司	董德海	毎週二回以上運行する。輸送費用は大連より低いであることを希望する	服装、原材料、電気機械、ハイテク製品	毎年100~300万トン
琿春運達針績有限公司	紀恵芹			
延辺泰達国際商貿物流公司	王景林			
琿春星華貿易	孫德平			
敦化吉祥木業有限公司	任麗華	弊社は博多、大阪、神戸、仙台、東京、名古屋行きの新航路の開設を強く希望する	木製品など。	年間約200コンテナ
敦化市北営木業有限責任公司	李業営	この航路の早めの開通を希望する。主に日本の、苫小牧、東京、名古屋など。	木製品など。	毎年20フィートのコンテナで150個。

琿春越豊水産有限公司	胡長江	この航路の開設を希望すると同時に、北朝鮮から日本行き航路の開設も希望する。	水産品	毎年コンテナ 20 個
敦化中信木器場	蔡留福	日本の重要な港までの航路の開設を要望する。それから、苫小牧までの航路の開設も希望する	木製品	20 フィートのコンテナ 200 個
琿春森林山木業	李志剛			
琿春小島衣料	李青	この航路の早めの開設を要望する。貨物量: 20 フィートが 40-50 個	服とその材料	
琿民制衣	皇龍熙	この航路の早めの開設を要望する。毎週二回の定期航路を希望する。	服とその材料	
琿春比比愛農副産品有限公司	金光浩			
琿春致遠工業園区	王毅	この航路の早めの開設を希望する。	通信機械、PLB	月 40 コンテナ
新海豊物流大連公司	劉忠輝	この航路の早めの開設を希望すると同時に、わが社もこの線の開設に協力します。		
延吉秀愛食品有限公司	李星	輸送費用が大連より安くなることを希望する。それに、定期航路の開設を希望する	食品	毎年 150~200 コンテナ(20 フィート)
敦徳隆公司	劉徳友			
信通電子公司	張興国	主に航路の時間の問題と各口岸での通関問題	電子原材料	目標として毎月3~4コンテナ(標準コンテナ)
敦化市金海木業有限公司	王偉	定期航路であることと費用の問題	木製品	毎月 40ft コンテナが 10 個
延辺園芸材料有限公司	高元哲	毎週一回の定期航路を希望する。費用は大連経由より安いことを希望する	草炭	毎月 40FT、10 個
朝鮮羅先国際物流合資公司	範応生	北朝鮮の羅津港を通過して日本の関係港に着く航路の開設を希望する	自動車部品、野菜、米	毎年 20 万トン以上
延辺大洋綜公司	李明淑	毎週一回の定期航路を希望する。	生活用品、服装、靴、日用品など。	毎週 20FT 20 個

(11) 日本海横断航路開設についての関係国関係者合意

2006年5月25日、日中ロ韓の関係者はロシアハサン地域スラビヤンカに集い、下記の覚書を締結した。

図 4-1-2-8 日本海横断航路開設についての関係国関係者合意書

日本海横断航路開設に向けてのザルビノ会議の議事録

(新潟・ザルビノ間国際フェリー航路事業)

2006年5月25日、日本、中国、韓国、ロシアの関係者（別紙参照）は、ロシア沿海州スラビヤンカに集まり、日本海横断航路（新潟・ザルビノ間国際フェリー航路事業）について意見交換した。その結果、下記事項について合意し、今後、本事業の実現に向けて、4ヶ国関係者が一層協力を深めていくこととした。

1. 航路で結ばれる港 ザルビノ港—新潟港外
2. 運航頻度 週1回若しくは2回
3. 航路運営主体

航路運営主体としては新たに有限責任の会社を作ることとし、日本、中国、韓国、ロシアの関係者はその会社に資本参加する。資本金等については今後協議する。

4. 会社設立に向けての事務の責任者は

日本：吉田（財）環日本海経済研究所理事長

中国：金 琿春市長

韓国：白 東春フェリー株式会社 社長

ロシア：ゴルチャコフ 沿海州政府副知事

とし、連絡を取り合うコンタクトパーソンとしては、

日本：三橋（財）環日本海経済研究所特別研究員、足立 特定非営利活動法人北東アジア輸送回廊ネットワーク 事務局長

中国：金 琿春市長，蔡 琿春市副市長

韓国：白 東春フェリー株式会社 社長，Mr. Seung Tae Park, Deputy general manager

ロシア：テキエフ沿海州議会副議長、ボロディン沿海州政府儀典長

5. 事業計画 日本側が韓国側の協力を得て作る。

6. 今後のスケジュール

- (1) 事業計画の策定開示 2006年6月
- (2) 各国ごとの問題点の整理 2006年6月
- (3) 各国ごとの態勢の整備 今秋若しくは来春の実現に向けて、各国で以下

の問題を検討し、解決に努力する。

- ①韓国側の態勢の整備 船舶の手当て等
- ②中国側の態勢の整備 集荷態勢等
- ③日本側の態勢の整備 出資態勢、集荷態勢等
- ④ロシア側の態勢の整備

港湾荷役

陸上輸送

通関

トランジットビザ

- (4) 航路開設 今秋、若しくは来春

航路開設に向けての課題

航路開設に向けては例えば下記に示すような課題が事前に適切に処理される必要がある。

- (1) クラスキノにおける通関審査レーンの増設
- (2) ザルビノ港インフラの整備
- (3) トランジット旅券、トランジット貨物の手続きの簡略化

ロシア側はこれらの解決に向けて努力する。

6. 参加4ヶ国は本議事録の内容を確認し、その証として各国代表者が署名した。

(12) 日本海トライアングル航路の内容

上記合意を受け、関係国関係者間の話し合いを繰り返し開催した結果、次のような航路とスケジュールを、次のような態勢で実施することとした(航路図及びスケジュール案は3.4.1.で既述)。

即ち、現在の韓国ロシア(と中国)航路を新潟に延伸する形を取る。

航路の寄港順序は、東草、新潟、ザルビノ、東草、ザルビノ、ウラジオストク、ザルビノ、東草で元に戻る。この間、1週間である。

態勢は、4カ国で航路運営会社を創る。その資本金は300万ドルとし、各国シェアは、日本40%、ロシア30%、中国20%、そして韓国10%である。日本側はこの資金を薄く広く集めることとしている。この航路運営会社が韓国の東春フェリー(株)のフェリー船をチャーターして運航することとしている。

2007年3月現在、各国がこの合意を履行すべく、資本の集積等国内調整を実施している段階にある。

予定ではこの6月若しくは7月に就航する。

4. 2. 新航路開設に向けた課題の整理

開設を目指す航路を上述してきたように東日本の日本海トライアングル航路の西日本版であるとするれば、航路開設に向けて次のような課題がある。

4. 2. 1 需要はあるか。

東日本（新潟港）には東京首都圏が後面ヒンターランドとして存在する。しかもこの後面ヒンターランドは、既存航路を利用する場合、前面ヒンターランド（北東アジア対岸地域）から大変遠い。前面ヒンターランドから後面ヒンターランドに物、人を輸送する際、（新潟ルートを利用しない場合、）瀬戸内海の関門海峡か、若しくは津軽海峡を越えてこななければならない。ところがこのとき新潟ルート（日本海トライアングル）はその輸送路のショートカットを形成するので、重要な役割を発揮すると考えてよい。

西日本版はこれと比べると、ショートカットの効果は大きくはない。釜山にも大連にも相対的に近い。この弱点を克服して、十分な量の輸送貨物需要を確保できるかどうか、今後更に詳しい調査が必要である。

4. 2. 2 国際フェリーターミナルの準備

国際フェリーを受け入れるターミナルはコンテナヤード、中古車ヤード、旅客ターミナルの3点セットが必要である。日本海側港湾はいずれもこのような施設を持っていない。舞鶴港においても同様であり、この施設整備をどのようにして確保するか。

4. 2. 3 信頼関係構築とそのための司令塔の存在

東日本の日本海トライアングル航路においては上述してきたように、大陸側関係者との相互信頼関係を構築するため、何度も会議、フォーラムを繰り返してきた。この過程は時間がかかり、かつ金もかかる。目的を明確において、関係国を取り込んだ共同調査、共同作業を実施することで、このような関係が築ける。そのためには、それを行う司令塔が必要となる。司令塔としてエリナのような民間研究機関が、利害関係が透明という意味で、ふさわしい。

4. 2. 4 航路開設の方法

西日本版（西日本・日本海トライアングル航路）を舞鶴港関係者が単独で行う案と、東日本版（東日本・日本海トライアングル航路）との連携強化の中で行う案の二つがある。後者を取るのであれば、既に構築されている信頼関係、人脈を使える。この点、前者より早く開設が進むと考えられる。そうであれば、東日本のほうに積極的協力を行い、東日本の成就のあと速やかに西日本へコピーを誘導する必要がある。一つとして東日本の方へ資金協力を行い（株を取得する）、若干の遅れで西日本への航路開設が進むよう要望していく必要がある。東日本関係者が、将来における西日本の航路開設を前提にすると、現在の東日本版を含めて、航路ルートは大幅に見直す必要があると出てくる可能性がある。

4. 2. 5 フェリーの調達

東日本版の上に西日本版をつくるのであれば、もう一隻フェリーを調達する必要がある。

4. 2. 6 資金の確保

資金の確保も大きな課題となる。

4. 2. 7 日口海運協定との整合

1957年日ソ間で、両国間海運についての取り決めを、交換公文の形で行った。これが現在も日口海運協定として生きている。これはその当時、ソ連の FESCO（極東海運）が国営海運として存在し、日本側もこれに対抗するため、秩序形成を行ったことによる。

その内容は、貨物、旅客のいずれについても定期航路であれば、それを開設する際には両国が海運会社を指名する。その指名の際には、使用船舶等の調整のため海運会社同士が細目を詰める必要があるため、日本の以下の会社にロシアの以下の会社を加えた事前話し合いを行う、というものである。

日本の事前協議に参加する会社は NYK、MO、飯野、東日本汽船、

ロシアは FESCO

即ち航路開設を希望する会社はまず、上記関係会社と話し合いをする必要がある。

5社は交渉権限を有している。

しかし以上の制約は日本船に関し適用されるので韓国船には適用されない。東日本版の場合には、韓国船社である東春フェリーが B/L を発行することとなっており、及び、会社における日本資本率が 50% を割っており、問題はないとされている。

第5章 Action Plan

今後、舞鶴港に日本海トライアングル航路西日本版を形成していくための一つの Action Plan を述べる。

まず、東日本版が現在立ち上げ段階に入っており、これを凝視、静観しつつ、頃合いを見計らって、その成果を活用することである。

東日本版がここまで立ち上がってこれたのは、大陸についての調査、研究の実施、大陸側との共同作業の実施、それらの結果としてのネットワークの形成による。これを新たに実施、創造して行くのは容易ではない。東日本との連携を深め、東日本の成果を十分にコピー、活用することである。そのための一つの方法として東日本会社への投資がある。株主になることによりその要望、主張を根拠あるものにするのである。

次に東日本との連携を図りながら、ほぼ同時並行的な航路ネットワークの形成を考えることである。東日本との形成に当り、韓国の東草市、江原道はより多くの資本参加を望んでいるが、これにどのように対処するかは今後の課題である。この意思を上手に受けとめる一つの方法として、西日本ネットワークの早期形成への誘導があると考えられる。

こうなると、必然的に重要なことは対岸関係者と舞鶴港関係者との間の十分な相互信頼関係の構築である。このために行えることとしては、単純な相互訪問から、姉妹都市形成、共同調査、共同作業の実施まで多岐にわたる選択肢がある。最もふさわしいものを選ぶことが重要である。このとき、舞鶴港の将来を考えた、「2. 4. 舞鶴港を取り巻く新規港湾需要の動き」で述べた項目が参考になる。

これらのうちいくつかについて対岸関係者と共同調査を行うことである。

以上のことを実施していくためには、その中心に座る人物の存在が必要であり、それを支えるスタッフが必要である。現在、舞鶴市と立命館大学が共同で行っている研究組織の活用などが考えられる。

共同調査の過程で得られる対岸情報、対岸ネットワークは舞鶴港、舞鶴市の、他の対岸交流、外資誘致等に役立つことは言うまでもない。

一方で前述したように、国際フェリー埠頭はヒト、モノ、クルマの3者を同時に捌ける施設であり、これは現在の舞鶴港には存在しない。この整備には時間がかかる。現段階から、それなりの準備を整える必要がある。

5.3 太平洋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、太平洋側の課題について、御坊市がまとめた「日高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。

日高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

序 章 調査の目的

序—1 調査の目的

本業務は、① アジア諸都市との緊密な連携・交流に向けた総合一貫物流システム等のシームレスな交通体系の役割・機能、② ①によるアジア諸都市との連携・交流促進のシナジー効果を生かした地域経済の再生・活性化のあり方、③ ①②をふまえたアジア諸都市との多様な連携・交流を支えるシームレスな交通体系形成に向けた横断的な政策展開のあり方を検討する「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、地方の重要港湾において、地域経済の再生・活性化のあり方を検討することを目的に、地場産業等を活用した東アジア都市との新たな物流の可能性及び物流のあり方等について、日高港をモデルケースとした詳細調査を行うものである。

序—2 調査内容等

(1) 現況把握

日高港及び周辺地域におけるインフラの整備状況、背後地及び紀中地域での産業の動向、港湾利用の実態等について、既存資料を収集整理するとともにヒアリング等を実施して現況を把握するものとする。また、現状における周辺港湾との関係についても状況等を把握する。

(2) 問題点抽出

現況把握で取りまとめた実態を分析し、日高港を利用した物流に対する問題点等を抽出するものとする。なお、取りまとめに際しては周辺港湾の物流の現況との比較等も行うものとする。

(3) 将来の物流の可能性検討

- ① 日高港における将来の取り扱い貨物について、(2)で把握した情報をもとに抽出を行う。
- ② ①で抽出した貨物について、現在、東アジアとの間で取り扱いを行っている国内の港湾の状況を調べ、取りまとめる。
- ③ ①で抽出した貨物について、中国大連港などの港を抽出し、状況を調査するとともに可能性を検討し、②の結果をふまえて今後の取り扱いに向けての課題を抽出する。

(4) 解決策及び今後の対応

- ① (3)で抽出された課題について整理を行うとともに、課題解決に向けての方針等を検討する。
- ② (3)で抽出された取り扱い可能性の高い貨物については、取り扱い方策を詳細に検討するとともに、今後の対応方針について整理を行う。

第1章 現況把握

1-1 日高港の概要と構想

1. 日高港の概要

日高港は和歌山県のほぼ中央、日高川の河口港であり、古くから日高川の川船と連絡する船着場として、また、地域の代表的産業である製材業に対し機帆船による二次輸送により外材を供給する港として、和歌山県中部地域の物流拠点として利用されてきた。

明治の中期から昭和初期までは、大阪商船等の紀州航路の寄港地として発展し、その後は、御坊市周辺の地場産業である木材の取り扱いを中心に利用されてきた。

昭和58年10月に、紀中地域の経済拠点港として重要港湾の指定を受け、昭和59年からは、関西電力御坊発電所が運転を開始している。

平成10年度から日高港第1期計画の港湾施設の整備が進められ、平成16年4月には、近年の船舶の大型化に対応した最大3万トン級の船舶係留機能を有した本格的な物流港湾として暫定供用が開始されている。

【日高港と関西電力発電所】



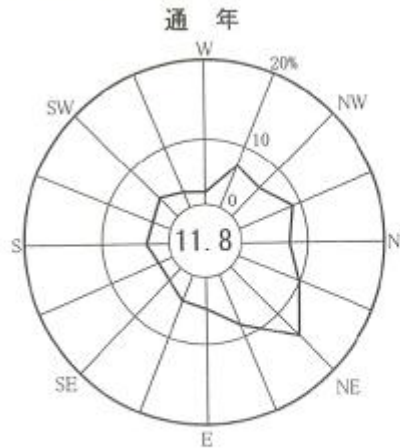
【日高港港湾計画（塩屋地区）の概要】

日高港港湾計画図



凡例	
	航路・泊地 (既定計画)
	(既定)
	外郭施設 (既定計画)
	(既定)
	公共岸壁 (既定計画)
	(既定)
	公共耐震強化岸壁 (既定)
	公共物揚場 (既定)
	公共船揚場 (既定)
	専用岸壁 (既定)
	ドルフィン (既定計画)
	(既定)
	埠頭用地 (既定計画)
	(既定)
	緑地 (既定計画)
	(既定)
	交通機能用地(臨港道路) (既定計画)
	(既定)
	その他の用地 (今回計画)
	(既定計画)
	(既定)

風向別出現頻度図



(注) 円内中央の値は静穏率(%)を指す。
10m/Sを超える風速の出現率は0.1%以下である。