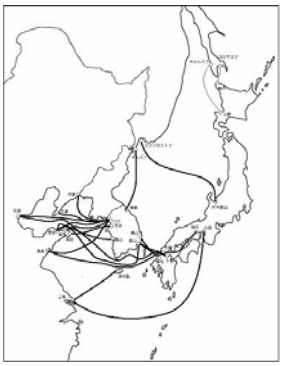
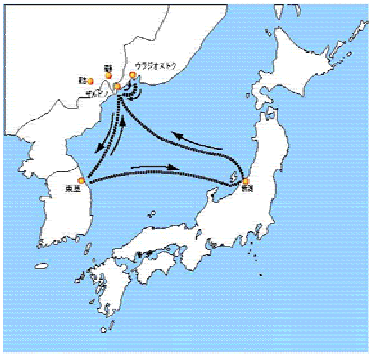
# 環日本海交流の今後の発展方向

①北東アジアフェリーネットワーク図→日本海を国際フェリーネットワークの海に
②Missing linkの解消
③東日本における日本海トライアングル航路の試み→東京・ウラジオ・延吉・ソウルを接続
④西日本における日本海トライアングル航路の試み→関西・ウラジオ・延吉・ソウルを接続

北東アジア国際フェリーネットワークの現状

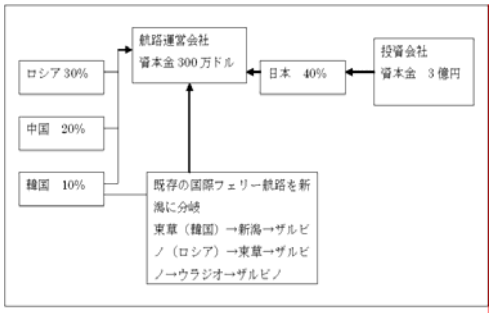


東日本における日本海トライアングル航路



# 東日本における日本海トライアングル航路の取組み

1．4カ国合意内容
2006年5月に琿春において、非公式なるも、4カ国関係者が国際フェリー航路開設を共同で行うこと、そのために共同出資の有限会社を作ることで一致を見た。署名者はロシア沿海地方政府副知事、中国琿春市長、韓国東春フェリー社長、日本（財）環日本海経済研究所理事長の4名である。
2．航路運営方法
現在考えられている航路運営組織は図表の通りであり、4カ国関係者で航路運営会社（資本金300万ドル）を作り、日本側は併せて、そこへ出資金（120万ドル）を拠出するための投資会社を作ることとしている。航路運営会社が、現在就航している東草・トロイツァ・ウラジオストク間の国際フェリーを週3日間チャーターし、東草・新潟・トロイツァ・東草・（トロイツァ・ウラジオストク・トロイツァ・東草）と回す予定である。




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。

# 舞鶴港の可能性
## 近畿圏において舞鶴港に期待されているもの

**①既存の近畿圏国際物流への補完**

**→その役割は大きくない**

**釜山→舞鶴**

**大連→舞鶴**

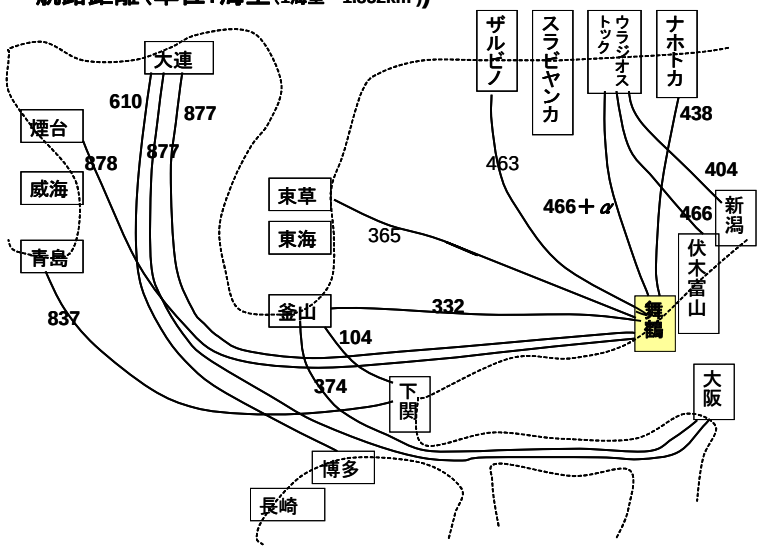
**②近畿圏経済に新しいステップを提供する機能**

**西日本における日本海トライアングル航路の構築**

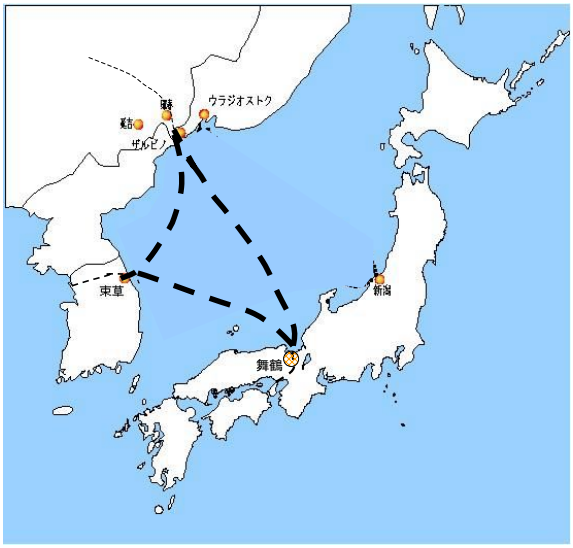
## 京都舞鶴港の位置

*釜山⇔舞鶴⇔大阪と釜山⇔大阪との競争性、大連⇔舞鶴⇔大阪と大連⇔大阪の競争性*

**航路距離（単位：海里（1海里＝1.852km））**



## 環日本海交流における舞鶴港の可能性




## 舞鶴港における新しい航路の方向

①韓国首都圏ソウル⇔日本海出口（東草）⇔⇔舞鶴港⇔近畿経済圏

②中国吉林省⇔日本海出口（ザルビノ港）⇔⇔舞鶴港⇔近畿経済圏

束草港⇔舞鶴港航路に載ると予想される貨物量は大阪港⇔仁川港の半分と仮定する。上記(A)、(B)の和の2分の一であり、5856TEUである。

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分の一と仮定する。上記(C)、(D)の和の20分の一であり、2050TEUである。

＊、＊＊：換算率18トン＝1TEU

| 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 | 大阪港の輸入 | 大阪港の輸出 |
| 大阪港⇔仁川港 | 金属機械工業品 | 45553 | 147363 |
| | 軽工業品 | 2048 | 2466 |
| | 雑工業品 | 10435 | 2951 |
| | 合計（トン） | 58036 | 152780 |
| | コンテナ貨物量に換算（TEU）＊ | 3224TEU（A） | 8488 TEU（B） |
| 大阪港⇔大連港 | 金属機械工業品 | 208080 | 60486 |
| | 軽工業品 | 54325 | 21283 |
| | 雑工業品 | 389013 | 5138 |
| | 合計（トン） | 651418 | 86907 |
| | コンテナ貨物量に換算（TEU）＊＊ | 36190 TEU (C) | 4828 TEU (D) |

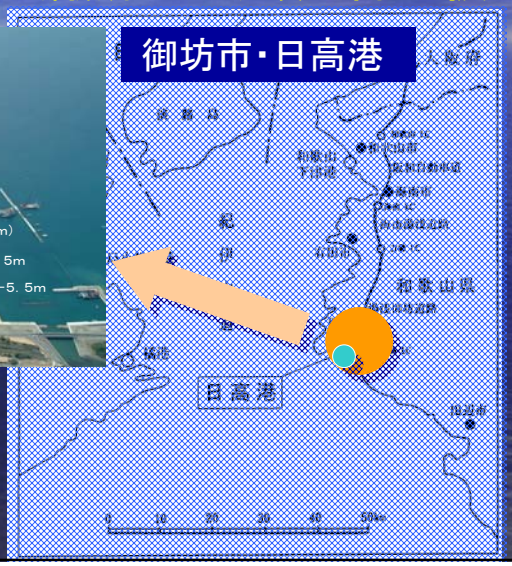
**報告４**

# 「地域資源を活かした日高港の活性化に向けて
# ～紀州材・大連・日高港」

吉田 擴　　御坊商工会議所 会頭

～紀州材・大連・日高港

御坊商工会議所　　会 頭　吉田 擴




## 日高港の概要

○ 重要港湾指定年　昭和58年
○ 港湾管理者　和歌山県
○ 公共バース　−12m
（現在暫定-10m平成16年4月供用開始）
○ 立地条件～港湾物流の拠点として最適
（車で関西国際空港 60分、湯浅御坊道路ＩＣ 10分）
○御坊火力発電所が立地する電源地域

○取扱貨物量は原木、原油などが激減
H8 1385千トン　⇒　H17 651千トン
○内国貿易のみで、移入がほとんど

## 御坊市及び背後圏の概要

○ 人口

御坊市　　2.7万人

日高港 背後圏　21.5万人

○ 御坊市の主要地場産業は製材業

○ 日高港の背後圏は紀州材（スギ・ヒノキ）の森林地帯

## 地域活性化のための日高港活用促進に向けて

○企業誘致促進

⇒ 県、市、商工会議所が一体となった企業誘致活動

○地域資源の活用 ・ 地域産業の活性化・高度化

⇒ 紀州材(スギ・ヒノキ)輸出・製材業活性化

○ 広域連携 ・ 港湾機能の多様化

⇒ 広域観光ルートと連携した集客機能の整備

ふじ丸寄港　平成19年1月

## 中国への紀州材輸出可能性( 大連視察)より

大連市の概要

・人口　565.3万人
・中国北方の主要港湾都市
・遼東半島の先端部に位置
・1984年以降、中国の代表的な外資導入窓口
・150の国・地域と貿易

⇒ 視察の背景
世界の家具・木製品の加工基地
経済拡大による木材需要拡大

## 大連視察調査の概要

○ 視察先
・世界の家具・木製品の加工基地中国の実情
(家具、床材工場等)
・日本企業の進出状況
(家具、スキー、その他)
・中国、大連における木材、木製品市場の動向把握
(ジェトロ大連事務所、商社等)

3

## 紀州材を活かした取り組みの方向

### ① 中国を加工基地とする原木等の輸出拡大

○ 現状
- 中国の原木輸入は、国内需要に加えて、加工貿易主体
- わが国へもロシア産等原木を加工し木製品を輸出
- 輸入・輸出先が双方とも中国国外であれば、無税

※今回の視察工場でもドイツ産の原木輸入⇒欧米向家具等の生産を実施。

○ 方向性

⇒ 大連を加工基地とした原木・製材等の輸出

■ 原木・製材輸出 → ■ 大連での加工（家具・内装材等） → ■ 日本国内又は欧米等へ販売

## 紀州材を活かした取り組みの方向

### ② 中国国内市場の開拓

○ 現状
- 中国国内の木材需要は床・壁等の内装・家具等が主体。また、基本的には硬い木材が好まれる。
- 大連等では需要は小さい。ただし中国国内でも南部では需要がある。
- 日本から製材等輸出の先行事例あり

○方向性

⇒ 大連を拠点・窓口とした中国市場への輸出拡大

■ 原木・製材輸出 → ■ 大連での加工（家具・内装材等） → ■ 中国国内への販売

■ 家具・内装材等加工 → ■ 中国国内への販売

## シームレスな交流・交通体系の構築に向けて

### 市場：「木の文化」PRの推進と市場拡大

・スギ・ヒノキの良さが知られておらず、木の「文化」の中国市場へのPR、ブランド化が必要。

(当面の取組み) ⇒ 大連市を中心としたPR活動の推進

### 物流：シームレスな物流システム・基盤づくり

・価格競争力向上のための物流コスト、リスク等の削減

(当面の取組み) ⇒ システムに関わる物流コストリスクの把握と削減方策の検討

### 人・情報：幅広い交流・交易促進の体制づくり

・中国で成功するためには、現地とのコミュニケーションを築き、人的関係を大切にすることが重要

(当面の取組み) ⇒ 大連市との交流体制の構築

## 地域資源を活かした日高港活性化に向けて

### 紀州材を活かした取り組みの方向

方向性① 中国を加工基地とする原木等の輸出拡大

方向性② 中国国内市場の開拓

シームレスな交流・交通体系の構築を進める必要

物流：
シームレスな物流
システム・基盤づくり

市場：
「木の文化」PRの推進
と市場拡大

人・情報：
幅広い交流・交易促進
のための体制づくり

第一歩として、社会実験への取り組み