

### 3.2 地域自立・活性化調査 第2回 専門研究会

地域自立・活性化調査

第2回専門研究会

企画書

財団法人 港湾空間高度化環境研究センター

## ◆企画書の内容

- ①専門研究会全体の目的
- ②第2回専門研究会の目的
- ③開催日時・会場及び案内図
- ④メンバー構成（案）
- ⑤主なメンバーの略歴
- ⑥配席図（案）
- ⑦議事次第（案）
- ⑧議事シナリオ（案）

### ①専門研究会の目的

北陸地域国際物流戦略チームでは、わが国と中国や韓国を軸として、活発化するアジア域内物流に対応させるため、北陸地域の重要な施策に「多様な輸送経路の構築」を挙げている。

その実現に向けては、北陸(新潟・富山・石川・福井)と対岸を結ぶ「日本海横断国際フェリー」の就航が期待されている。

本調査では、我が国の政策を鋭い視点で積極的に提言している総合政策研究会のメンバーで構成する本研究会を通じて、最近注目を集めている新潟・韓国・ロシアを結ぶ国際フェリー(三角航路)の話題について取り上げ、その有効性と課題について、検討するものである。

### ②第2回専門研究会の目的

第2回研究会では、はじめに「日本海横断国際フェリー」の相手国のひとつ、中国の産業構造(工程間分業に適した産業構造)について、共通の認識として理解する目的で、中国経済情勢に精通している新潟大学経済学部溝口准教授から、研究会メンバーに話題を提供する。同話題を踏まえて、日本海横断国際フェリーの必要性について討議する。



### ③開催日時・会場及び案内図

日 時：平成20年 1月18日（金）15:00～17:00（予定）

場 所：日本プレスセンタービル 9階 小会議室

＜所在地：東京都千代田区内幸町2-2-1＞



④メンバー構成（案）

| 所 属           |                  | 氏 名    |
|---------------|------------------|--------|
| 新潟大学          | 経済学部 准教授         | 溝口 由己  |
| NPO法人 総合政策研究会 | 理事長              | 玉置 和宏  |
|               | 常務理事             | 高松 亨   |
|               | 理事               | 田中 洋之助 |
|               | 理事               | 吉原 勇   |
| 読売新聞社         | 論説副委員長           | 松田 英三  |
| エフシージー総合研究所   | 編集委員             | 縣 忠明   |
| 日経広告研究所       | 主席研究員            | 森野 美徳  |
| 国土交通省 北陸地方整備局 | 港湾空港部 港湾計画課長     | 佐々木 規雄 |
|               | 新潟港湾・空港整備事務所長    | 吉田 秀樹  |
| 新潟県           | 交通政策局長           | 高橋 総一  |
| 新潟市           | 都市政策研究所 主任研究員    | 望月 迪洋  |
| 事務局           |                  |        |
| 国土交通省 北陸地方整備局 | 港湾空港部 港湾計画課 課長補佐 | 佐川 雅悦  |
|               | 港湾空港部 港湾計画課 企画係長 | 竹内 悟   |
| 財団法人 WAVE     | 情報研究部長兼政策・計画研究部長 | 加藤 久晶  |
| NPO法人 総合政策研究会 | 監事               | 本間 忠夫  |

## ⑤主なメンバーの経歴・略歴

### ■ 玉置 和宏（たまき かずひろ）

#### ○ 経歴

- 1962年4月 毎日新聞社東京本社入社  
主に経済記者として大蔵省（現財務省）、外務省、運輸省（現国土交通省）、経済企画庁（現内閣府）、日本銀行財界（日本経団連、日本商工会議所）、各産業界を担当。
- 1982年5月 編集局経済部副部長
- 1986年11月 週刊エコノミスト編集長
- 1990年2月 論説委員
- 1991年5月 論説副委員長
- 2004年3月 論説室顧問
- 2006年4月 特別顧問（現職）
- 2007年9月 特定非営利活動法人総合政策研究会理事長（現職）

#### ○ 現職

神戸大学大学院経営学研究科講師（06・4～現在＝財政・税制）  
東洋大学社会学部メディアコミュニケーション学科講師（07・4～現在＝最新新聞論）  
一橋大学国際・公共政策大学院講師（07・10～現在＝特殊講義Ⅰ『国際経済と政治』）

### ■ 田中 洋之助（たなか ようのすけ）

#### ○ 略歴

毎日新聞経済部長、同論説委員を経て、現在同論説顧問。ほかに産業情報研究会会長、NHK解説委員、各種審議会委員など役職多数。主著に「世界恐慌はくるか」「栄光への構図」「巨大企業の光と影」「三菱の栄光と苦悩」「日向方斉論」

### ■ 高松 亨（たかまつ とおる）

#### ○ 経歴

- 1972年 東京都立大学工学部土木工学科卒業
- 1974年 東京都立大学大学院工学研究科土木工学専攻 修了  
同年 運輸省入省
- 1994年 第五港湾建設局清水港工事事務所長  
東海大学海洋学部非常勤講師（港湾工学 94,95 年度各後期）
- 1996年 国土庁計画・調整局計画官

1999年 運輸省港湾局開発課長  
2001年 国土交通省東北地方整備局副局長  
2002年 (財)港湾空間高度化環境研究センター常務理事  
2004年 (財)港湾空間高度化環境研究センター専務理事  
2007年 武蔵工業大学教授に就任、現在に至る。

■ 森野 美德 (もりの よしのり)

○ 経歴

1972年早稲田大学政治経済学部政治学科卒業、日本経済新聞社に入社。地方部編集委員(都市政策、国土計画)などを務め、2001年秋退社。同社在職中に、東京工業大学大学院博士課程単位取得満期退学。現在は都市ジャーナリストとして活動。

国土交通省日本風景街道(シーニック・バイウェイ・ジャパン)戦略会議委員、食料・農業・農村政策審議会委員、国土審議会自立地域社会専門委員会委員長代理、社会資本整備審議会公共用地分科会臨時委員、日本橋みちと景観を考える懇談会委員、東京都税制調査会委員、社団法人日本都市計画学会評議員、東京商工会議所「複合エンターテイメント施設研究会」座長、JTB交流文化賞選考委員、「美しい景を創る会」企画委員。  
2005年4月より日経広告研究所主席研究員を務める。

■ 松田 英三 (まつだ えいぞう)

○ 略歴

昭和23年生まれ。東京大学文学部卒業。昭和46年読売新聞社入社。経済部次長、調査研究本部主任研究員、論説委員を経て、平成18年より論説副委員長。

■ 縣 忠明 (あがた ただあき)

○ 略歴

1946年長野県生まれ。1970年に産経新聞社入社。宇都宮、新潟などの支局勤務。夕刊フジに出向(政治担当)。1990年に産経新聞政治部(自民党、官邸キャップなどを担当)。長野支局次長(長野五輪担当)と長野支局長(同)。1999年に編集局編集委員(地方、選挙担当)。2002年に地方部長。2004年に論説委員(内政担当)。2006年に論説委員兼(株)エフシージー総合研究所情報調査部編集委員。2007年にエフシージー総合研究所専任となり、産経新聞は客員論説委員になる。

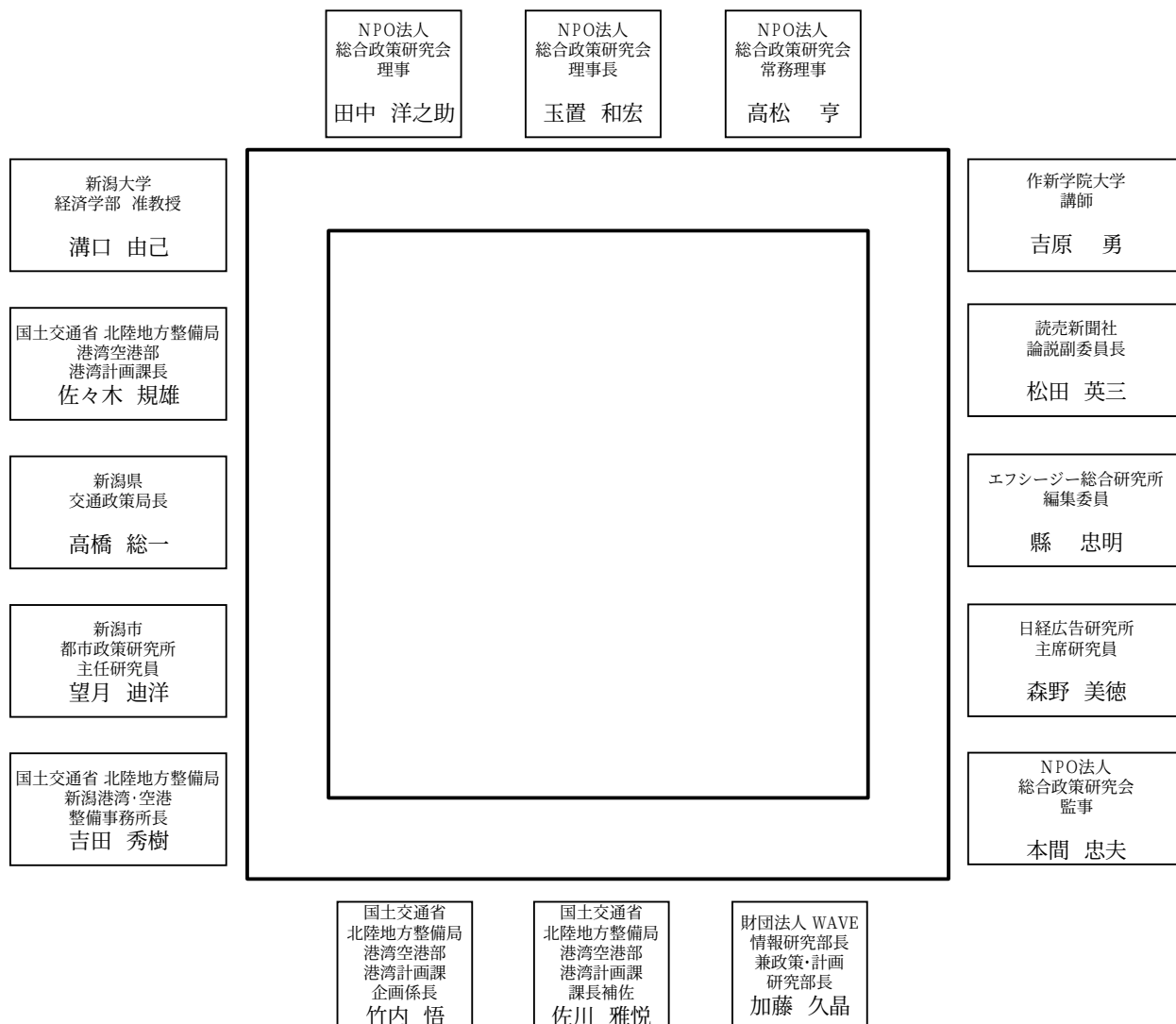
■ 吉原 勇 （よしはら いさむ）

○ 略歴

1938 年生まれ。中央大学卒業。1964 年毎日新聞入社。東部支局、中部本社報道部、同経済部、東京本社経済部、同部副部長、大阪本社経済部副部長、経営企画室委員、西部本社代表室長、不動産企画室長、編集委員を兼任、1994 年退社。同年下野新聞社監査役、1996 年同社取締役、2002 年退社。同年作新学院大学講師。2004 年総合政策研究会理事。

著書は「トヨタ最強の経営」（日本産業出版社）。「日航が立ち上がる日」（日本リクルートセンター出版部）。「トヨタ三代の決断」（共著 ビジネス社）。「特命転勤―毎日新聞を救え」（文藝春秋社）

## ⑥配席図（案）



⑦議事次第（案）

## 地域自立・活性化調査 第2回 専門研究会

日 時：平成20年1月18日（金）15:00 ～ 17:00

場 所：日本プレスセンタービル 9階 小会議室

＜開催場所所在地：東京都千代田区内幸町2-2-1＞

### 議 事 次 第

1. 開 会

(1) 開会

2. 話題提供

(1) 国土交通省 北陸地方整備局 港湾計画課長 佐々木規雄

・第1回研究会の概要と第2回研究会の主旨説明

(2) 新潟大学 経済学部 溝口 由己 准教授

・急進する中国の経済と産業構造について

3. 討議（意見交換）

4. 閉 会

（以 上）

【配布資料】

- ・議事次第
- ・出席者名簿
- ・座席表
- ・「急進する中国の経済と産業構造」説明資料
- ・第1回 専門研究会の議事要旨

⑧議事シナリオ（案）

|       |              |      |                                                                                                                                                       |
|-------|--------------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 15:00 | 佐々木課長        | 司会   | 北陸地方整備局港湾空港部港湾計画課長の佐々木でございます。<br><br>早速ですが、第二回目の研究会を開催させていただきます。                                                                                      |
| 15:01 | 佐々木課長        | あいさつ | 研究会メンバー各位には、ご多用中にもかかわらずご参集いただき、ありがとうございます。<br><br>さて、<br>・前回までの概要コメント<br>・第二回研究会の主旨説明(国際フェリーの意義=視点=アジア貿易)<br>・研究会メンバーへのお願い(中央の視点から「国際フェリーの必要性」について討議) |
| 15:11 | 佐々木課長        | 司会   | それでは、ご議論をいただく前に、北陸地域国際物流戦略チームの委員としてご尽力をいただいた新潟大学の溝口先生から「急進する中国の経済と産業構造」と題して話題を提供していただきたいと思います。<br>溝口先生、よろしくお願いいたします。                                  |
| 15:12 | 新潟大学<br>溝口先生 | 話題提供 | 新潟大学の溝口でございます。<br><br>本日は、「急進する中国の経済と産業構造」と題して皆様方に私の日ごろの研究成果を報告したいと思います。<br><br>・急進する中国経済の現状と見通し<br>・日本の玄関口としての北陸の役割<br>・課題<br>・国際フェリー航路の重要性          |
| 15:42 | 佐々木課長        | 司会   | 溝口先生、ありがとうございました。<br><br>さて、ただいまの話題提供を軸として、皆様からご意見を頂戴したいと思います。                                                                                        |



|       |            |             |                                                            |
|-------|------------|-------------|------------------------------------------------------------|
| 15:43 | 委員発言(玉置氏)  | 意見          | 日本海横断国際フェリーの必要性に対する意見および提案                                 |
| 15:48 | 委員発言(2)    | 意見          | 日本海横断国際フェリーの必要性に対する意見および提案                                 |
| 15:53 | 委員発言(3)    | 意見          | 日本海横断国際フェリーの必要性に対する意見および提案                                 |
| 15:58 | 委員発言(4)    | 意見          | 日本海横断国際フェリーの必要性に対する意見および提案                                 |
| 16:03 | 委員発言(5)    | 意見          | 日本海横断国際フェリーの必要性に対する意見および提案                                 |
| 16:08 | 委員発言(高松先生) | 意見          | 日本海横断国際フェリーの必要性に対する意見および提案                                 |
| 16:13 | 佐々木課長      | 司会          | ご意見、ありがとうございました。<br>ひとつおりの意見をいただきましたが、特に補足がございましたらご発言願います。 |
| 16:15 |            | フリーディスカッション |                                                            |
| 16:55 | 佐々木課長      | 司会          | まとめ                                                        |

# 地域自立・活性化調査 第2回 専門研究会

日 時：平成 20 年 1 月 18 日（金）15:00 ～ 17:00

場 所：日本プレスセンタービル 9 階 小会議室

<開催場所所在地：東京都千代田区内幸町 2-2-1>

## 議 事 次 第

### 1. 開 会

#### (1) 開会

### 2. 話題提供

#### (1) 国土交通省 北陸地方整備局 港湾計画課長 佐々木規雄

・第 1 回研究会の概要と第 2 回研究会の主旨説明

#### (2) 新潟大学 経済学部 溝口 由己 准教授

・急進する中国の経済と産業構造について

### 3. 討議（意見交換）

### 4. 閉 会

(以 上)

#### 【配布資料】

- ・議事次第
- ・出席者名簿
- ・座席表
- ・「急進する中国の経済と産業構造」説明資料
- ・第 1 回 専門研究会の議事要旨

# 地域自立・活性化調査

## 第2回 専門研究会 出席者名簿

| 所 属           |                  | 氏 名             |
|---------------|------------------|-----------------|
| 新潟大学          | 経済学部 准教授         | 溝口 由己           |
| NPO法人 総合政策研究会 | 理事長              | 玉置 和宏           |
|               | 常務理事             | 高松 亨            |
|               | 理事               | 田中 洋之助          |
|               | 理事               | 吉原 勇            |
| 読売新聞社         | 論説副委員長           | 松田 英三           |
| エフシージー総合研究所   | 編集委員             | 縣 忠明            |
| 日経広告研究所       | 主席研究員            | 森野 美徳           |
| 国土交通省 北陸地方整備局 | 港湾空港部 港湾計画課長     | 佐々木 規雄          |
|               | 新潟港湾・空港整備事務所長    | 吉田 秀樹<br>＜代理出席＞ |
| 新潟県           | 交通政策局長           | 高橋 総一<br>＜代理出席＞ |
| 新潟市           | 都市政策研究所 主任研究員    | 望月 迪洋<br>＜代理出席＞ |
| 事務局           |                  |                 |
| 国土交通省 北陸地方整備局 | 港湾空港部 港湾計画課 課長補佐 | 佐川 雅悦           |
|               | 港湾空港部 港湾計画課 企画係長 | 竹内 悟            |
| 財団法人 WAVE     | 情報研究部長兼政策・計画研究部長 | 加藤 久晶           |
| NPO法人 総合政策研究会 | 監事               | 本間 忠夫           |

順不同

## 日本およびアジア諸国における工程間分業について

※出所：経済産業省（平成 19 年 7 月）『平成 19 年版 通商白書—生産性向上と成長に向けた通商戦略—』、経済産業省（平成 18 年 4 月）『グローバル経済戦略』より、作成。

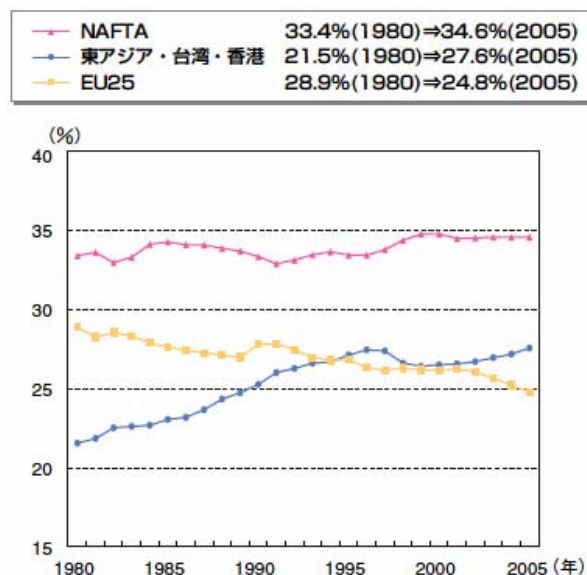
2008 年 1 月 16 日

### Ⅰ 一体化が進展し世界経済への影響力を増大させる東アジア経済

#### 1. 成長センターとして世界経済への影響力を強める東アジア<sup>1</sup>

##### (1) 高成長を持続する東アジア

東アジアは、持続的な経済成長を遂げている。そして、東アジア・台湾・香港の実質 GDP の対世界シェアは、1980 年の 21.5%から 2005 年には EU25 を上回る 27.6%にまで拡大し世界経済の中で大きな部分を占めるに至っている（図 1－1－1）。



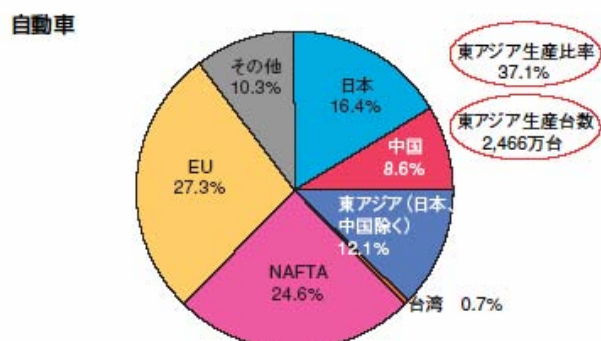
(備考) 1. 実質ドルベース (2000 年価格)。  
2. 東アジアはブルネイ、ミャンマーは含まない。  
3. 「世界」は世界銀行「WDI」に収録されている「World」を使用した。  
4. データが欠損している国、年については含めていない。  
(資料) 世界銀行「WDI」、台湾行政院主計処Webサイトから作成。

図 1－1－1 東アジア・香港・台湾、NAFTA、EU25 の実質 GDP 対世界シェアの推移

<sup>1</sup> 東アジア：本白書では、日本、中国、韓国、ASEAN（インドネシア、シンガポール、タイ、フィリピン、マレーシア、ブルネイ、ベトナム、ミャンマー、ラオス、カンボジア）、インド、オーストラリア、及びニュージーランドの 16 カ国を指す。

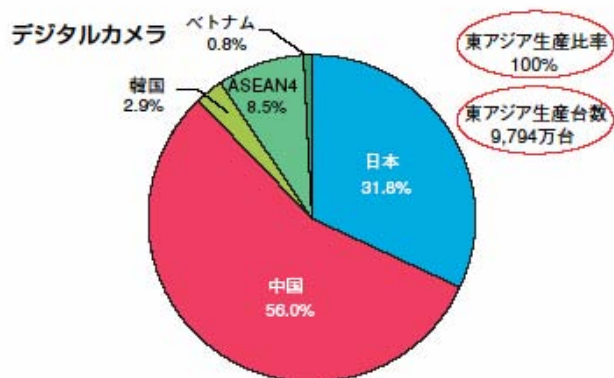
## (2) 生産能力を拡大させる東アジア

東アジアの高成長は特定の品目で特に顕著に表れており、品目によっては東アジアが世界の生産の大部分を担い、東アジアの生産動向が世界の生産動向に大きな影響を与えるようになっている。(図1-1-2、図1-1-3)。



(備考) 1. 数値は2005年。  
2. 日本、マレーシアは統計の違いによる生産台数の二重計上分を含む。  
(資料) 社団法人日本自動車工業会「世界自動車統計年報」から作成。

図1-1-2 自動車の生産割合

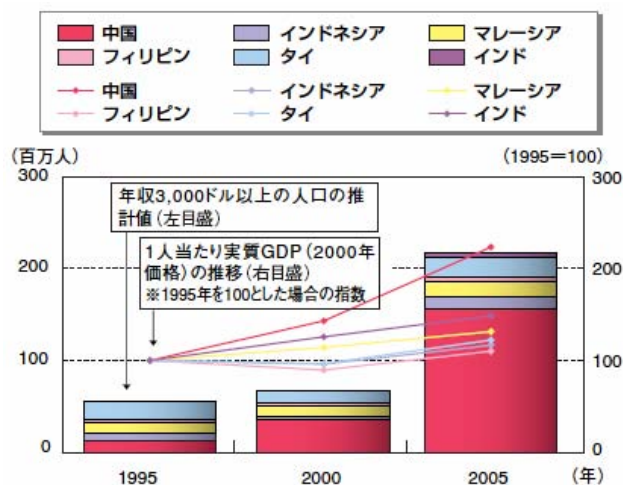


(備考) 数値は2006年(見込み)。  
(資料) 社団法人電子情報技術産業協会「主要電子機器の世界生産状況2005～2007年」から作成。

図1-1-3 デジタルカメラの生産割合

### (3) 消費市場として成長する東アジア

東アジアは高成長に伴って1人当たり所得を増大させるとともに、中間層を拡大させており、生産のみならず、消費市場としても成長しつつある。(図1-1-4)。



(備考) 1.各国における所得分布は、対数正規分布に従うと仮定。  
 2.所得のばらつきはWIDERデータベースから取得可能な直近年の所得十分位を利用し、掲載年までのばらつきは変わらなかったものと仮定。  
 3.各国の所得水準は、中国については中国統計年鑑及びUNデータベースの為替レートから算出し、他の国についてはUNデータベースを使用。  
 4.各国の総人口はUNデータベースを使用。  
 5.1人当たりGDP(実質ドルベース・2000年価格)はWDIを使用。  
 (資料) World Institute for Development Economics Research (WIDER)「World Income Inequality Database」、UN「National Accounts Main Aggregates Database」、中国国家统计局「中国統計年鑑2006」、世界銀行「WDI」から作成。

図1-1-4 中国、ASEAN4、インドの年収3,000ドル以上の人口の推計と1人当たりGDPの推移

## 2. 一体化した域内経済関係を進化させる東アジア

### 深化する東アジア域内経済関係

#### 域内貿易関係を深化させる東アジア

東アジア内では、モノ、ヒト、カネの動きの一体化が進み、東アジア・台湾・香港は域外との貿易よりも域内での貿易を大きく増加させ、1968 年から関税同盟を形成してきた EU25 との域内貿易比率の差を縮めてきている。

域内貿易比率の推移を見ると、東アジア・台湾・香港では域内貿易が急速に進展し 1980 年の 35.7%から 2005 年には 55.8%に上昇している。（図 1－2－1）。

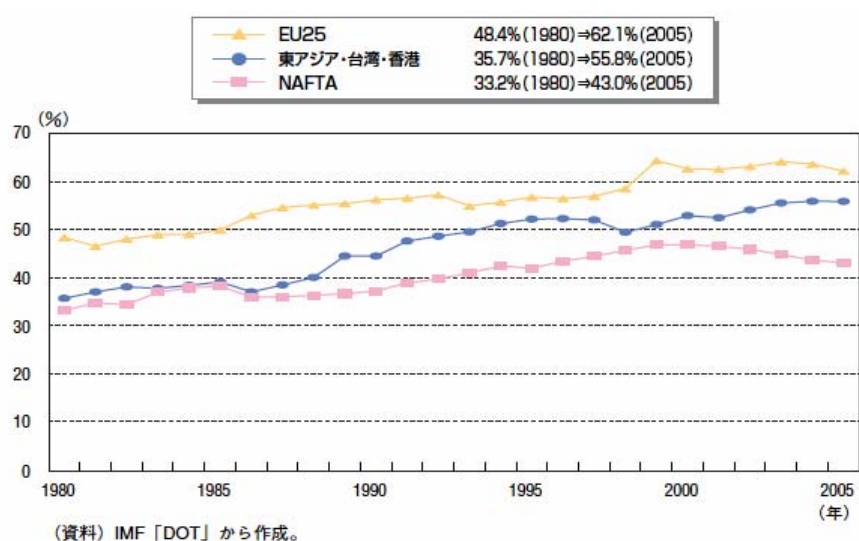


図 1－2－1 東アジア・台湾・香港、EU25、NAFTA の域内貿易比率

### 東アジアの域内貿易は財別では中間財が主導

東アジア域内貿易は、域内貿易に占める中間財の比率が 1980 年の 42%から 2005 年には 60%へと急増しており、2005 年度には最終財と中間財との貿易額の比率が EU（1:1.3）、NAFTA（1:1.1）に対して東アジアは（1:1.9）となっているなど、中間財の比率が EU、NAFTA を大きく上回っており、国境を越えた分業が進展している（図 1－2－2）。

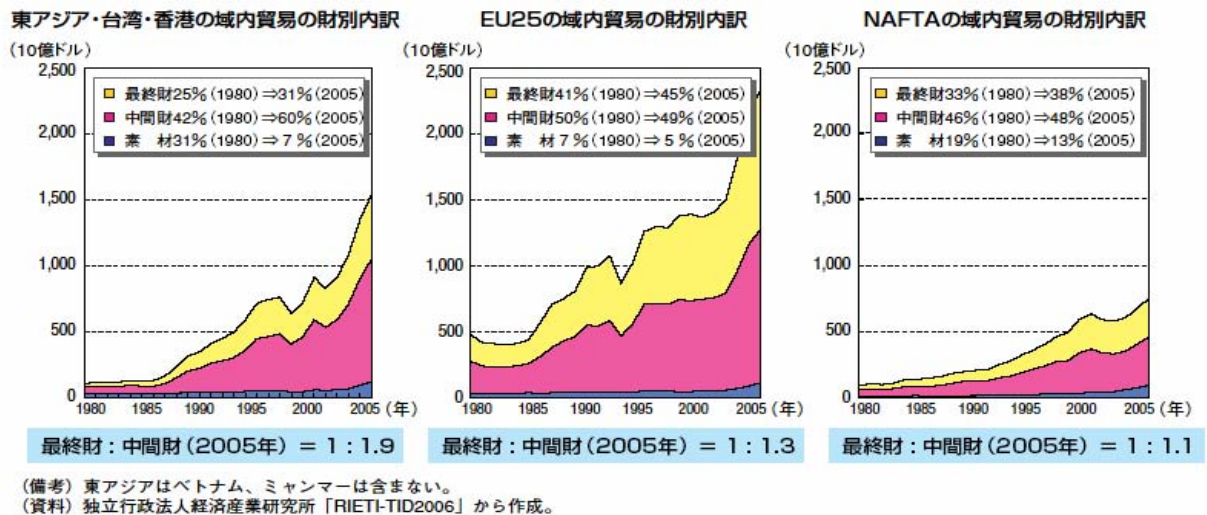
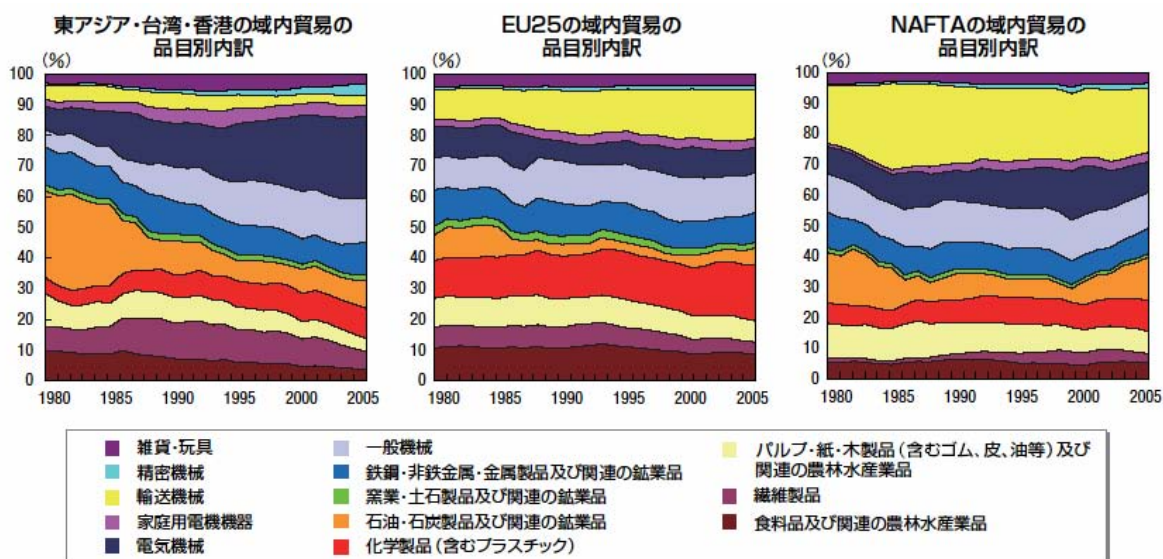


図 1－2－2 東アジア・台湾・香港、EU25、NAFTA の域内貿易の財別内訳



### 東アジアの域内貿易は品目別では電気機械製品が主導

東アジアの品目別域内貿易の割合をみると東アジアの域内貿易に占める電気機械の割合が1980年から大きく増加し2005年には27%に達している。一方、域内貿易に占める輸送機械の割合は、2005年にはEU25の16%、NAFTAの21%に対し、東アジアでは3%と圧倒的に少ない（図1－2－3）。



(備考) 東アジアはベトナム、ミャンマーは含まない。

(資料) 独立行政法人経済産業研究所「RIETI-TID2006」から作成。

図1－2－3 東アジア・台湾・香港、EU25、NAFTA の域内貿易の品目別内訳

### 3. 東アジアに広がる EPA/FTA ネットワーク

#### 東アジア域内で広がる EPA/FTA ネットワーク構築の取組

##### 制度的一体化を通じた域内経済の一層の一体化に向けて

近年、東アジア域内では AFTA ばかりではなく、ASEAN を中心に域内各国間の EPA/FTA 交渉が急速に進展している。EPA/FTA は、域内の関税撤廃、制度緩和などを通じて、生産要素の移動を妨げる「国境の壁」を低くし、国境を越えた企業活動（生産・販売活動）を促進し、域内経済関係の深化に寄与するものである（図1-3-1）。

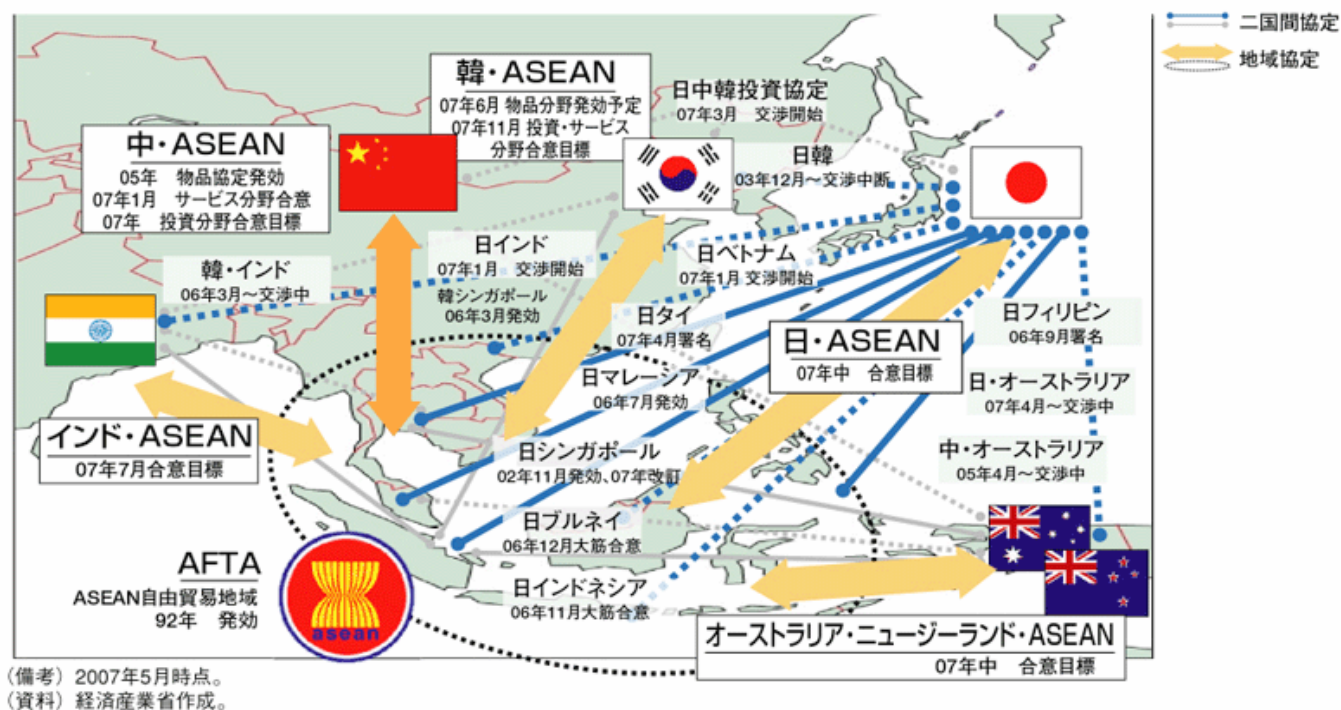


図1-3-1 東アジアにおける経済連携の動き

## II 東アジアにおける我が国企業の新たな展開（東アジアを面としてとらえた事業活動の本格化）

### 1. 生産面における変化（多国間工程分業の進展と生産・供給機能の集約化）

#### （1）東アジア事業ネットワークの拡大と深化

##### ネットワークの現状

我が国の製造業は、東アジアへの直接投資を通じて事業ネットワークを形成し、生産コストの低減や現地市場への参入等を図ってきている。その進出状況を事業機能の観点から比較して見ると、中国・ASEANの事業拠点では生産機能を保有している割合の高さが際立っており、NIEsやインド、オーストラリア、ニュージーランドでは販売・サービス機能を保有する割合が高くなっている（図2-1-1）。

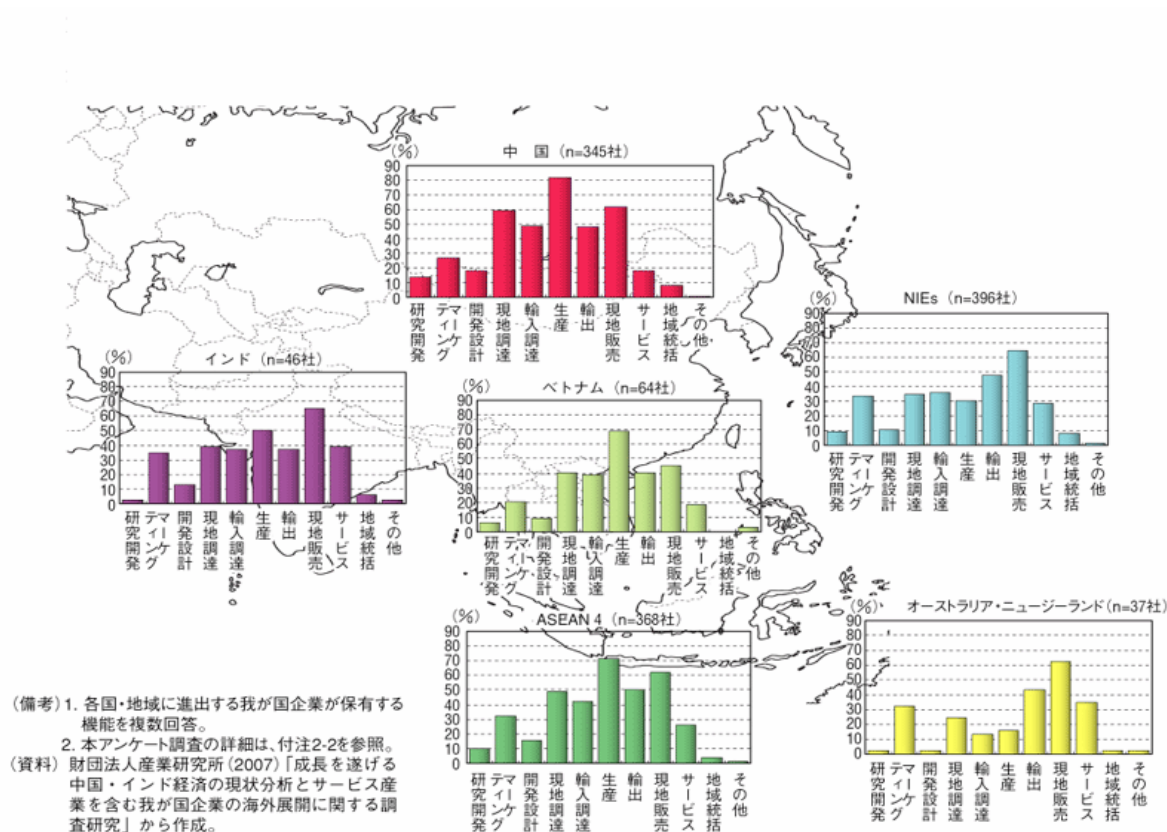
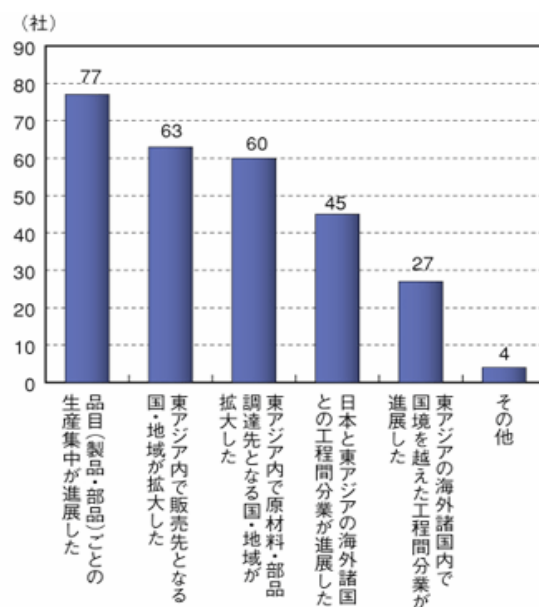


図2-1-1 我が国製造業が東アジアに保有する事業機能

### ネットワークの拡大・深化：多国間工程分業の進展と生産・供給機能の集約化

東アジアでは、域内における EPA／FTA の拡大による貿易障壁の低下等により、経済のシームレス化・一体化が進むとともに、各国における規制制度改革の進展等、企業活動の自由度は高まりつつある中で、我が国企業の東アジア事業ネットワークは更なる拡大・深化を遂げつつある（図 2－1－2）



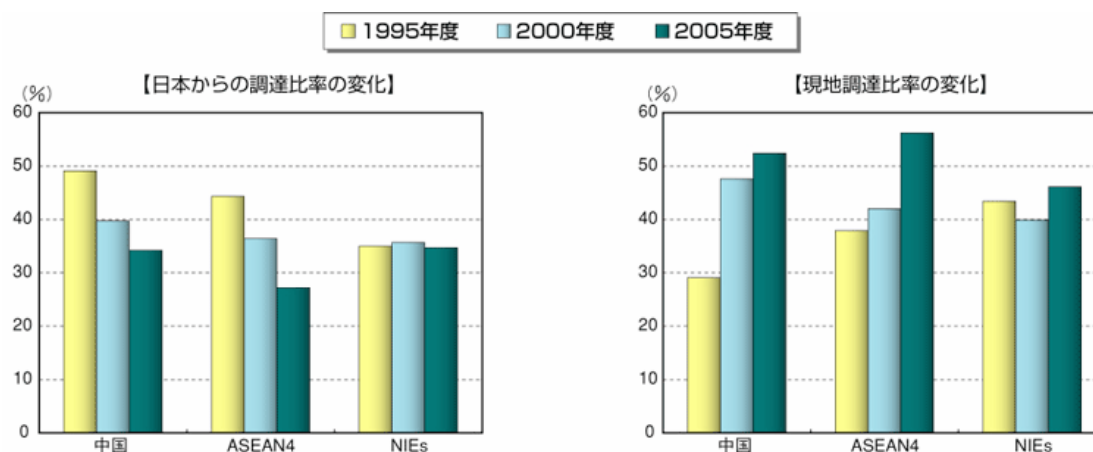
（備考）数値は有効回答366社中「変化なし」と回答した企業を除く173社の内訳。  
 （資料）財団法人産業研究所（2007）「成長を遂げる中国・インド経済の現状分析とサービス産業を含む我が国企業の海外展開に関する調査研究」から作成。

図 2－1－2 過去 3 年間ににおける我が国製造業の東アジア生産・販売ネットワークの変化（n=173 社・複数回答）

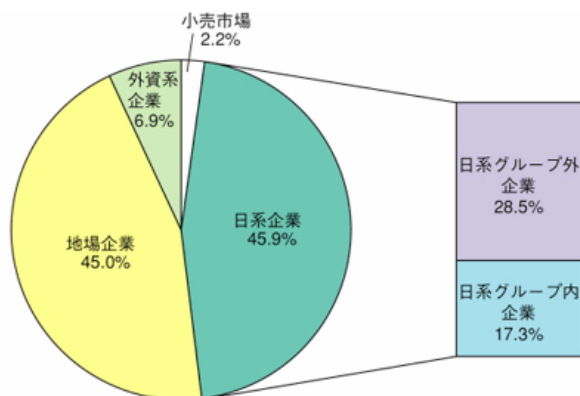
## (2)「三角貿易＋中間財相互供給」からなる多国間工程分業の進展

### 東アジア進出企業における調達動向①

我が国の製造業の東アジア拠点における部品や材料等の調達動向を見ると、日本からの調達率が減少する一方で現地調達の割合は高まっており、その傾向は特に中国・ASEANにおいて顕著に見られる。また、我が国の製造業の現地調達先の約 5 割は日系企業で占められており、現地調達率上昇の背景には、汎用品等を現地調達に切り替えることに加え、我が国企業の東アジア進出の進展もある（図 2－1－3）。



(資料) 経済産業省「海外事業活動基本調査」から作成。



(備考) 1. 調査時期：2005 年 12 月～2006 年 1 月。回答企業数：213 社。各社が回答した現地調達先の構成比を単純平均。

2. グループ内企業とは資本関係のある企業を指している。

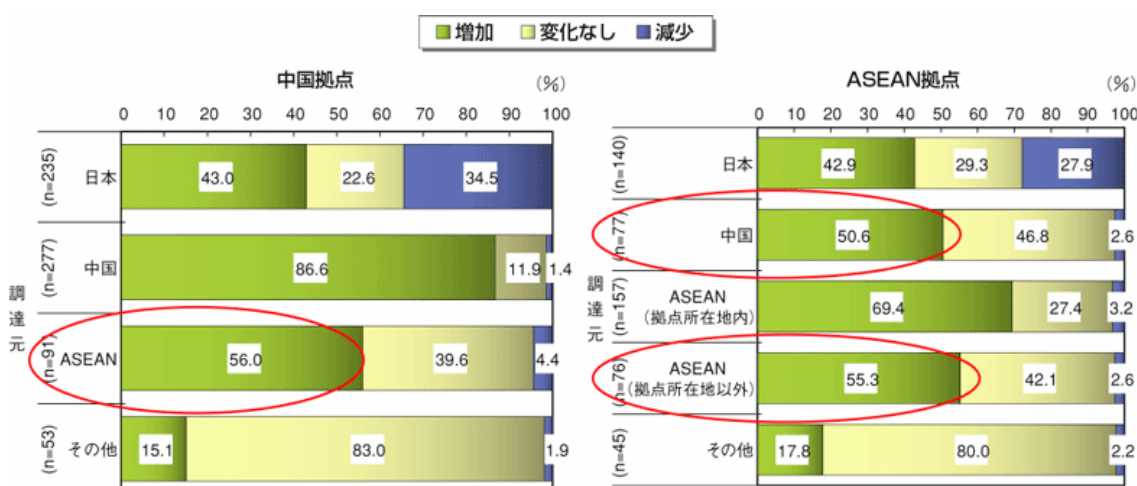
(資料) 財団法人産業研究所（2006）「東アジアの投資・資金調達環境と我が国企業の海外展開に関する調査研究」から作成。

図 2－1－3 我が国の製造業の東アジア現地法人の調達動向および現地調達先の割合



## 東アジア進出企業における調達動向②

直近 3 年間における企業の調達額の変化に関する調査結果を見ると、現地調達額が「増加」したとの回答割合が最も高くなっているが、この調査で注目されることは、現地調達に次いで、拠点所在地以外の中国・ASEAN 域内からの調達が「増加」したとの回答割合が高くなっている点である。（図 2-1-4、表 2-1-1）。



(資料) 財団法人産業研究所 (2007) 「成長を遂げる中国・インド経済の現状分析とサービス産業を含む我が国企業の海外展開に関する調査研究」から作成。

図 2-1-4 我が国製造業の東アジア拠点における調達額の変化 (3 年前との比較)

表 2-1-1 我が国製造業の中国・ASEAN 拠点における調達動向

| 【拠点所在地以外の中国・ASEAN4域内から調達している企業割合】 |     |         |
|-----------------------------------|-----|---------|
|                                   | 回答数 | 割合 (%)  |
| 中国拠点で調達活動を実施している企業数               | 298 | (100.0) |
| うち、中国から調達                         | 277 | (93.0)  |
| うち、ASEAN 4 から調達                   | 91  | (30.5)  |
| ASEAN 4 拠点で調達活動を実施している企業数         | 190 | (100.0) |
| うち、ASEAN 4 (拠点所在地) から調達           | 157 | (82.6)  |
| うち、ASEAN 4 (拠点所在地以外) から調達         | 76  | (40.0)  |
| うち、中国から調達                         | 77  | (40.5)  |

| 【日本からの調達額が減少したと回答した企業における調達動向】 |     |         |
|--------------------------------|-----|---------|
|                                | 回答数 | 割合 (%)  |
| 中国拠点で日本からの調達額が減少している企業数        | 81  | (100.0) |
| うち、現地調達が増加                     | 76  | (93.8)  |
| うち、ASEAN 4 からの調達が増加            | 21  | (25.9)  |
| ASEAN 4 拠点で日本からの調達額が減少している企業数  | 39  | (100.0) |
| うち、現地調達が増加                     | 24  | (61.5)  |
| うち、ASEAN 4 (拠点所在地以外) からの調達が増加  | 13  | (33.3)  |
| うち、中国からの調達が増加                  | 11  | (28.2)  |

(資料) 財団法人産業研究所 (2007) 「成長を遂げる中国・インド経済の現状分析とサービス産業を含む我が国企業の海外展開に関する調査研究」から作成。

## 東アジア域内における中間財相互供給の拡大

東アジア域内における中間財貿易は急速に拡大している。我が国、NIEs からの中間財供給も拡大している一方、中国や ASEAN も汎用品などを中心として輸出を急速に増加させており、その結果として域内で中間財の相互供給も拡大している（図 2-1-5、2-1-6）。

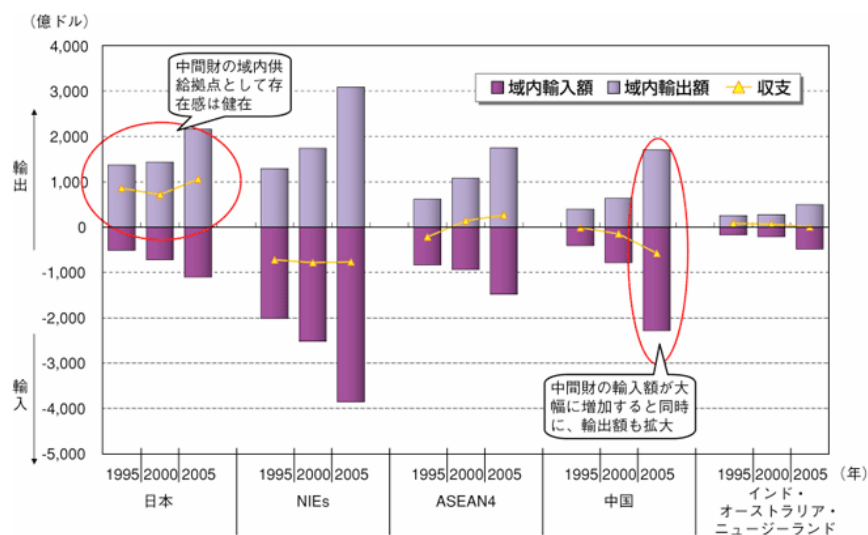


図 2-1-5 東アジア域内における中間財貿易の推移

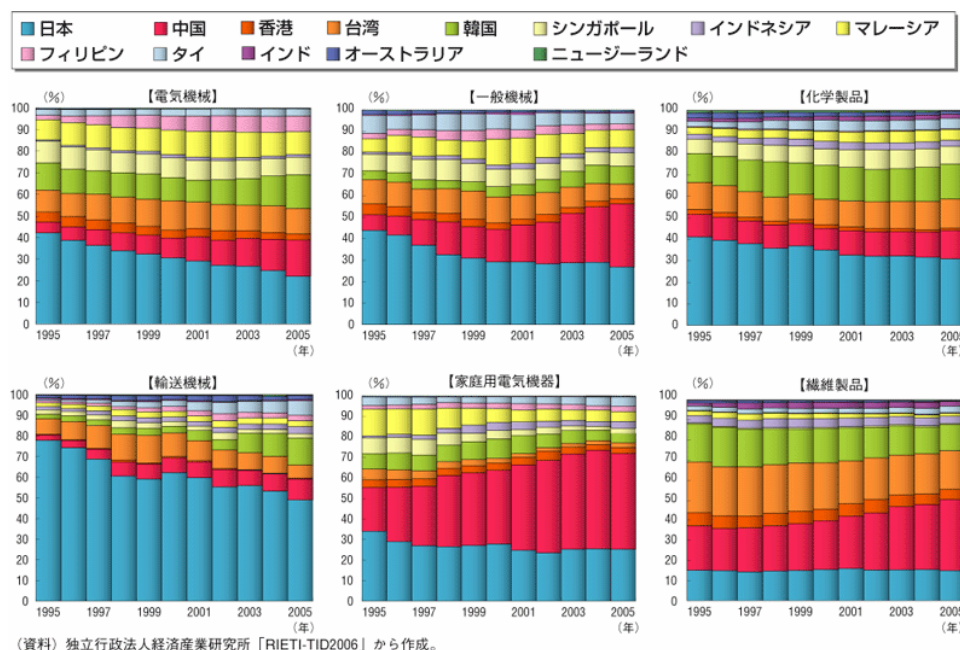


図 2-1-6 東アジア域内における中間財貿易 (輸出国別割合) の推移

### 中間財相互供給進展の背景

東アジア域内において中間財貿易額が大きく拡大する中で、特に中国や ASEAN が域内への中間財輸出を増加させている背景として、次の二点が考えられる。第一に、日本、NIEs や欧米からの直接投資を通じた中国・ASEAN の部品供給能力の高まりである。第二に、AFTA 等の EPA/FTA により、東アジア域内における関税障壁が低くなりつつあることが挙げられる（図 2-1-7、図 2-1-8）。

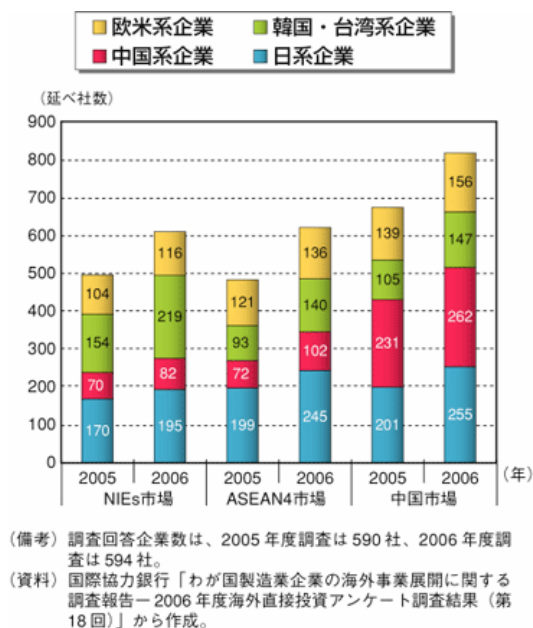


図 2-1-7 東アジア販売市場における競合先  
(製造業・複数回答)

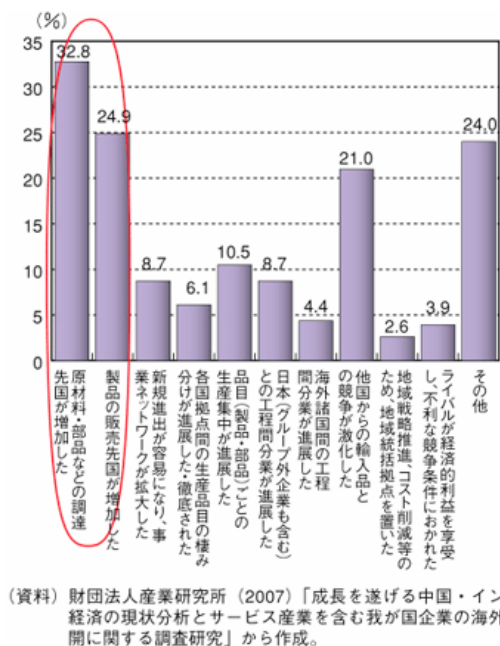
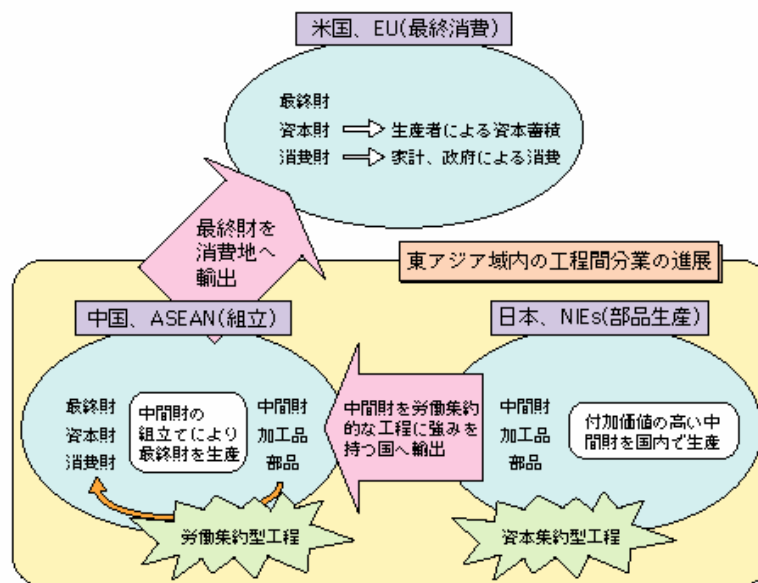


図 2-1-8 既に発効している EPA/FTA が事業活動に与えた影響 (製造業、複数回答 n = 229)



### 三角貿易の概要

多国間工程分業という観点からは、東アジアの関係する特徴的な貿易構造として、三角貿易が挙げられる。三角貿易とは、主に、日本・NIEsにおいて生産された付加価値の高い部品・加工品等を、中国・ASEANにおいて組み立て、日本や米国・EU等に向けて輸出するという貿易モデルを指しており、労働集約的な工程を賃金が比較的安い地域で行うという東アジア事業ネットワークの特徴を反映したものと考えられている（図2-1-9）。



(資料) 経済産業省作成。

図2-1-9 三角貿易構造の概要

出所：経済産業省（平成18年4月）『グローバル経済戦略』24ページ

### 三角貿易は引き続き拡大①

この三角貿易構造に関して近年の動向を見ると、日本・NIEs から中国・ASEAN4 に対する中間財の輸出額、中国・ASEAN4 から米国・EU に対する最終財の輸出額は、ともに増加傾向にある。同様に、日本・NIEs の中間財輸出総額に占める中国・ASEAN4 向けの輸出割合、中国・ASEAN4 の最終財輸出総額に占める米国・EU 向けの輸出割合も、ともに上昇傾向にある（図2-1-10）。

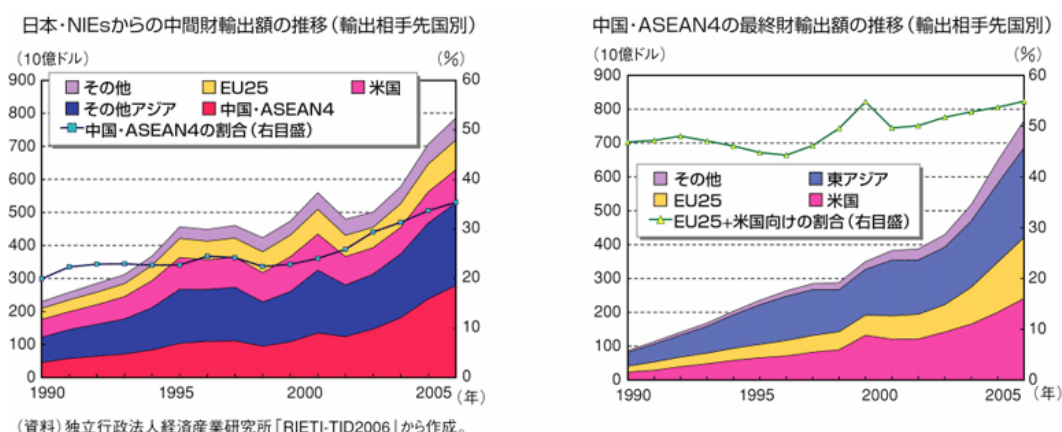


図2-1-10 東アジアが関係する三角貿易の動向

### 三角貿易は引き続き拡大②

日本・NIEs で生産した高付加価値部品を、中国・ASEAN において組み立て、日本や米国・EU 等へ輸出するという三角貿易は引き続き拡大傾向にあると考えられる。東アジアにおける生産ネットワークは、三角貿易構造を中核としつつ、我が国企業の東アジア進出の進展や現地企業の生産・技術レベルの向上、EPA/FTA 等による関税障壁等の低下に伴い、複数の域内国・地域にまたがる中間財の域内相互供給を拡大することにより、多国間工程分業を高度化している（図2-1-10）。

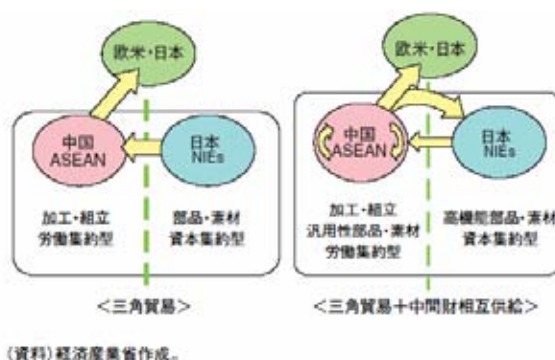


図2-1-10 東アジアの多国間工程分業の進展

### (3) 東アジア市場の一体化に伴う域内の生産・供給機能の集約化

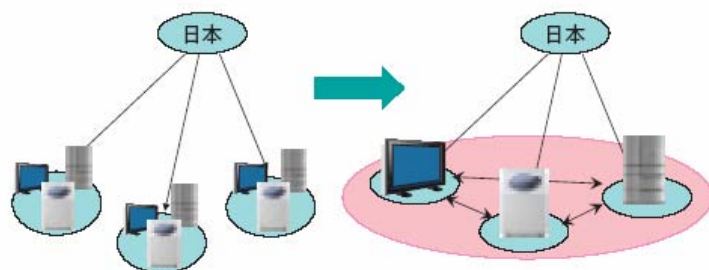
#### EPA/FTA を契機とした規模の経済を追求する動き

最近の特徴的な動きとして挙げられるのが、東アジア、特に ASEAN 域内の規模の経済を追求した生産・供給機能の集約化の進展である。生産機能の集約化の近年の動きは、EPA/FTA の進展等により一体化が進む東アジア域内を一つの市場とみなし、その中で、主に域内供給のための最適生産体制を構築し、コスト削減や製品構成の充実などの規模の経済の実現を図っている点に特徴がある。（表 2-1-2、図 2-1-11）。

表 2-1-2 我が国企業の生産機能集約化の事例

| 業種           | 生産機能の集約化の内容                                                                                   |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 自動車メーカーA社    | タイ、インドネシアをASEAN域内における乗用車供給基地化。                                                                |
| 自動車メーカーB社、C社 | ピックアップトラックの生産拠点をタイに集約。                                                                        |
| 電機メーカーD社     | フィリピンでのテレビ生産を取りやめ、生産集約したマレーシアからの輸出に切り替え。<br>2005年にマレーシアでの冷蔵庫・洗濯機生産を取りやめ、生産集約したタイからの輸出に切り替え。   |
| 電機メーカーE社     | 2004年にインドでのテレビ生産を取りやめ、生産集約したタイからの輸出に切り替え。                                                     |
| 電機メーカーF社     | 2002年にマレーシアでの冷蔵庫生産を取りやめ、生産集約したタイからの輸出に切り替え。                                                   |
| 電機メーカーG社     | シンガポール、マレーシアのテレビ生産を取りやめ、生産集約したインドネシアからの輸出に切り替え。                                               |
| 電機メーカーH社     | マレーシア、インドネシアでのカーステレオ生産を取りやめ、生産集約したタイからの輸出に切り替え。<br>タイでのDVDプレーヤー生産を取りやめ、生産集約したマレーシアからの輸出に切り替え。 |
| 化学メーカーI社     | 2002年にマレーシアでの洗顔用品などの生産を取りやめ、ASEAN域内向け供給拠点と位置づけたインドネシア、タイからの輸出に切り替え。                           |

（資料）各種報道発表資料及び馬田・大木（2005）「新興国のFTAと日本企業」（JETRO）から作成。



（資料）経済産業省作成。

図 2-1-11 生產品目の集中による域内供給機能集約化

## 商品別の貿易関係の変化

商品別に 2000 年から 2005 年の ASEAN4 の貿易関係の変化を見ると、例えば冷蔵庫・洗濯機ではタイ、エアコンではタイ、マレーシアが域内への供給拠点としての役割を担うようになっていくことがうかがえる。テレビに関しては、マレーシア、インドネシアからの ASEAN 域内輸出額の増加が目立つが、タイは、FTA で結ばれたインドへの輸出額を大きく増加させている。このように域内市場としての一体化が進む中で、生産機能を集約化して域内に広く供給する動きも見られるようになってきている（図 2-1-12～14）。

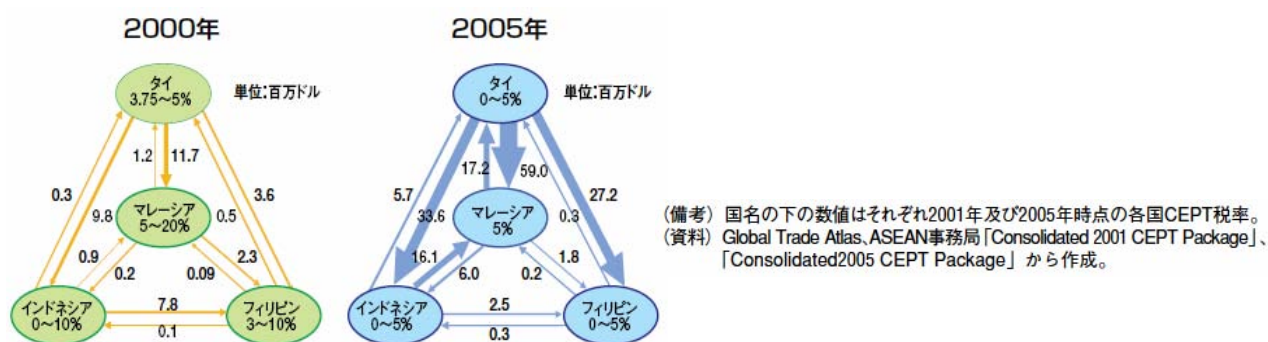


図 2-1-12 ASEAN4 内における冷蔵庫 (HS8418) 貿易

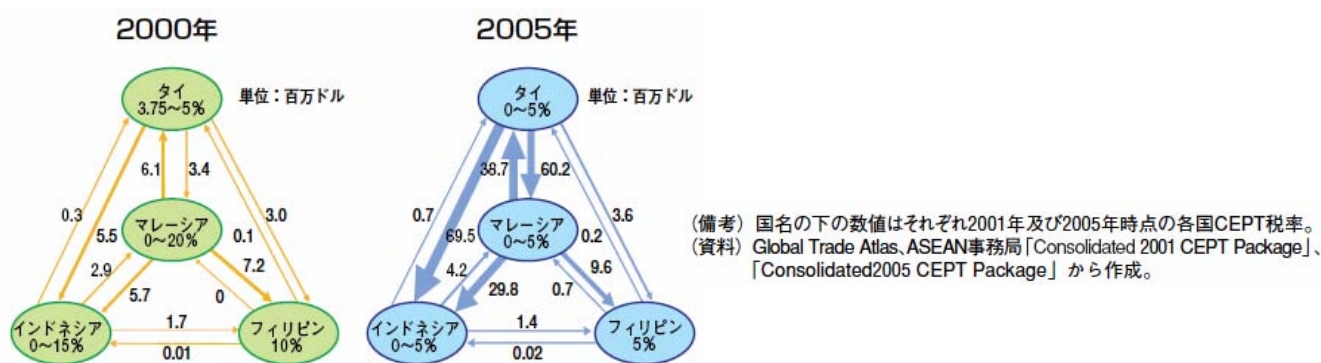


図 2-1-13 ASEAN4 内におけるエアコン (HS8415) 貿易

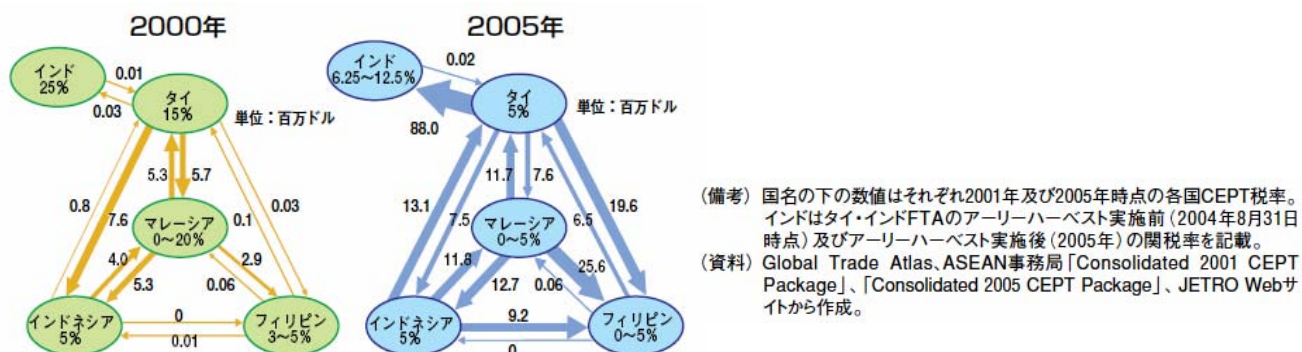


図 2-1-14 ASEAN4 内及びタイ・インド間におけるテレビ (HS8528) 貿易

## 2. 販売面における変化 (域内市場開拓の本格化)

### (1) 東アジア市場への販売に向けた取組を強化する我が国企業

#### 拡大する東アジア市場向け販売額

実際に、東アジアに進出する我が国企業の現地法人の現地販売額\*と域内販売額\*\*の合計額を見ると、1999 年以降着実に増加しており、東アジアを一つの市場として捉えた取組を強化している (図 2-2-1)。

\*現地販売額とは、現地法人の立地する進出先国・地域での販売額を示す。

\*\*域内販売額とは、現地法人の立地する進出先国・地域を除いた東アジア地域での販売額を示す。



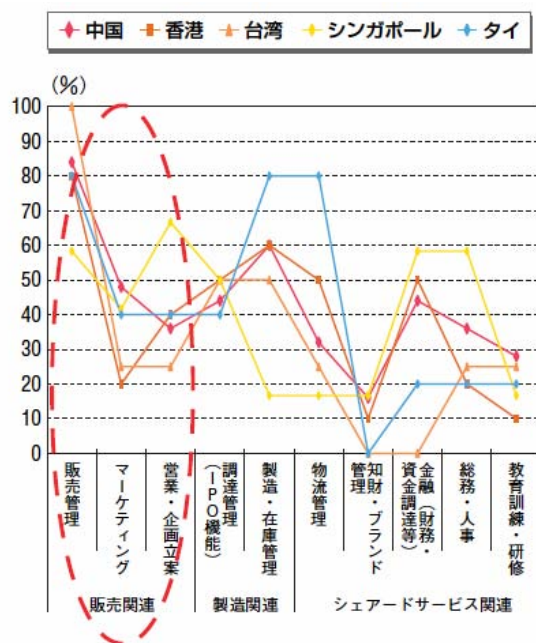
図 2-2-1 東アジアの日系現地法人（製造業）の現地・域内販売額の推移と GDP の推移



## (2) 東アジアを一つの市場ととらえた取組～販売統括拠点の設置による機能強化

### 地域統括拠点の機能は販売関連機能へと重点をシフト

東アジア市場における我が国企業の販売面における最近の特徴としては、地域統括拠点を販売面中心に活用していこうとする動きが見られることが挙げられる。統括拠点の販売機能の強化の背景としては、生産面における生産・供給機能の集約化と同様、東アジアにおける EPA/FTA の進展によって貿易障壁が取り払われたことにより、域内経済のシームレス化が進んだことが挙げられる。(図 2-2-2)。



(資料) 財団法人産業研究所(2007)「成長を遂げる中国・インド経済の現状分析とサービス産業を含む我が国企業の海外展開に関する調査研究」から作成。

図 2-2-2 国別の地域統括拠点の保有機能の特徴

### 3. 開発面における変化

#### 生産・販売機能と結びついた開発機能の東アジア進出

近年、市場・生産拠点としての重要性が増しつつある東アジアへの製品設計・開発機能の積極的な展開が見られる。東アジア拠点では、日本の研究開発拠点で行う開発の一部分を担当する場合が多く、研究開発面でも機能分業を進めていくことが重要である（図2-3-1、図2-3-2）。

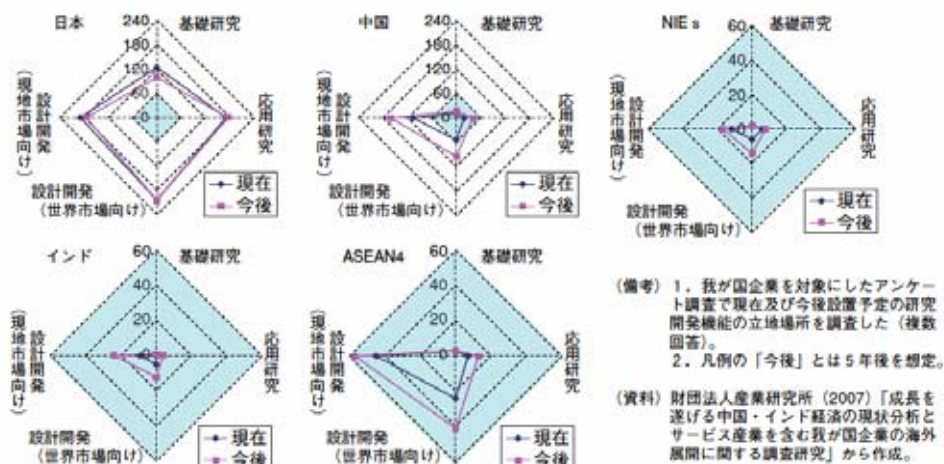


図2-3-1 図 我が国企業の研究開発機能の立地状況

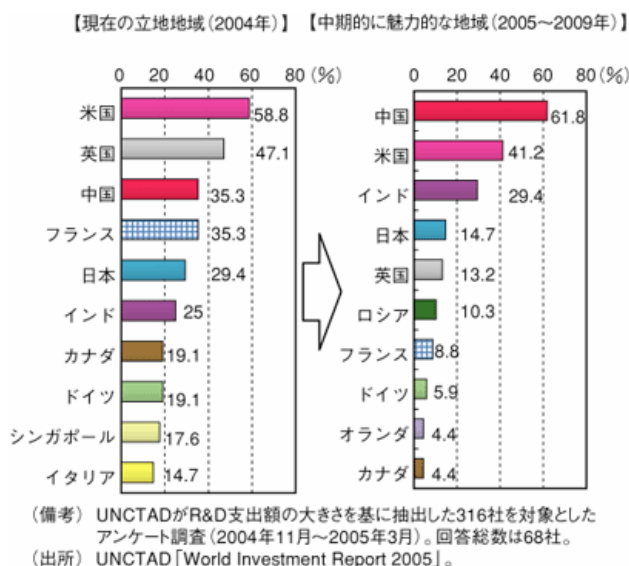


図2-3-2 世界の企業の研究開発活動の国別立地状況

#### 4.事業ネットワークを支える物流機能の高度化

##### インフラ整備とサービスの発展

東アジアのシームレス化が進み、多国間工程分業の進展など事業ネットワークに深化が見られる中で、東アジア各国に展開された各拠点間の物流ニーズが高まっている。また、東アジア各国が自国経済の活性化に取り組む上でも、利用者のニーズに対応できる物流インフラを整備することで、立地拠点としての魅力を高めることが重要となってきた。このため、中国－ASEAN 間や、ASEAN 域内各国、ASEAN 各国－インド、中国－インドをつなぐ高速道路、鉄道、航路等、国境をまたぐ面的な物流インフラ網の整備が進んでいる（図2－4－1）。EPA/FTA の拡がりとともに、中国、ASEAN の物流インフラの発展が、わが国企業のより効率的な事業ネットワーク構築を支えており、今後より一層の円滑な物流の実現が望まれる。

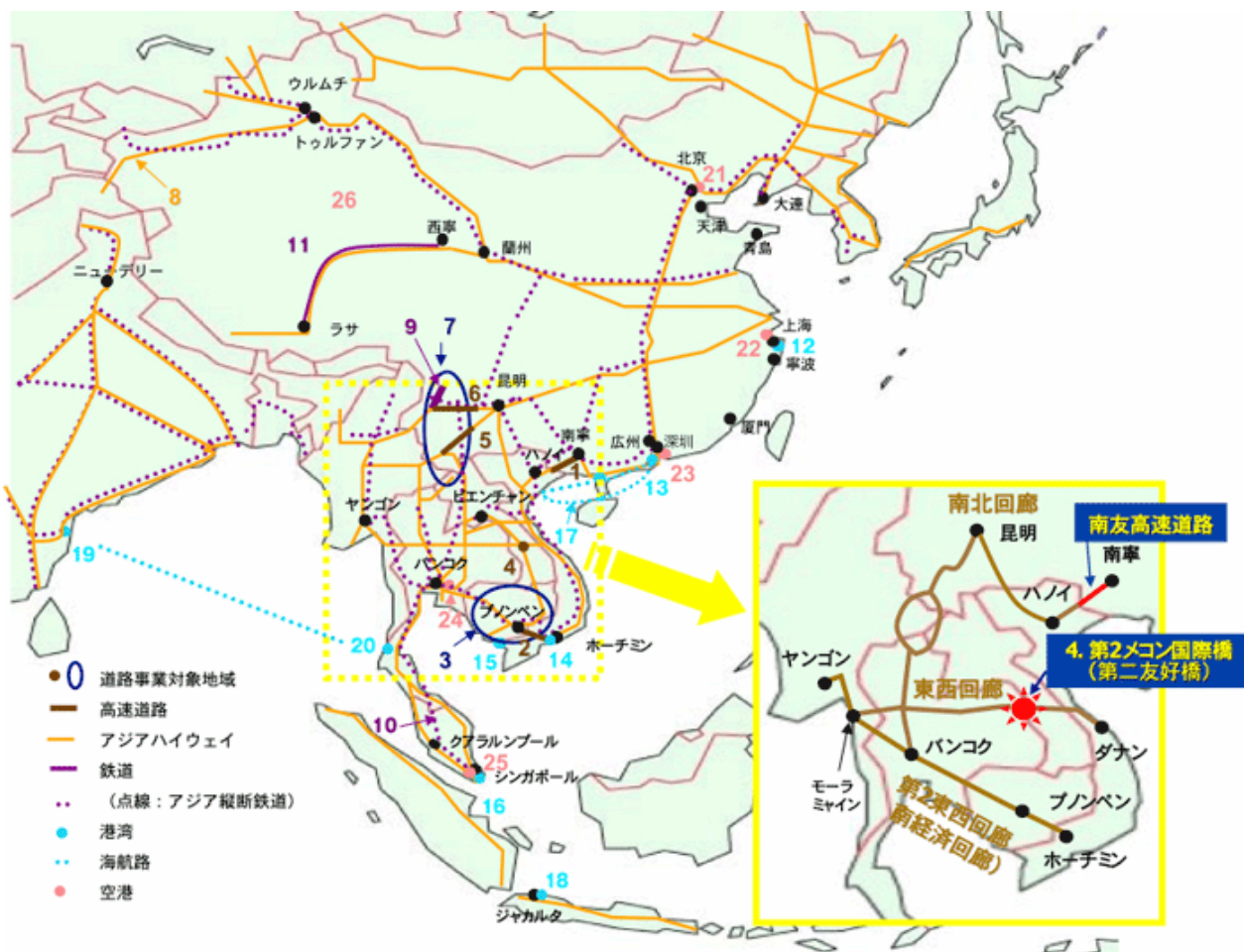


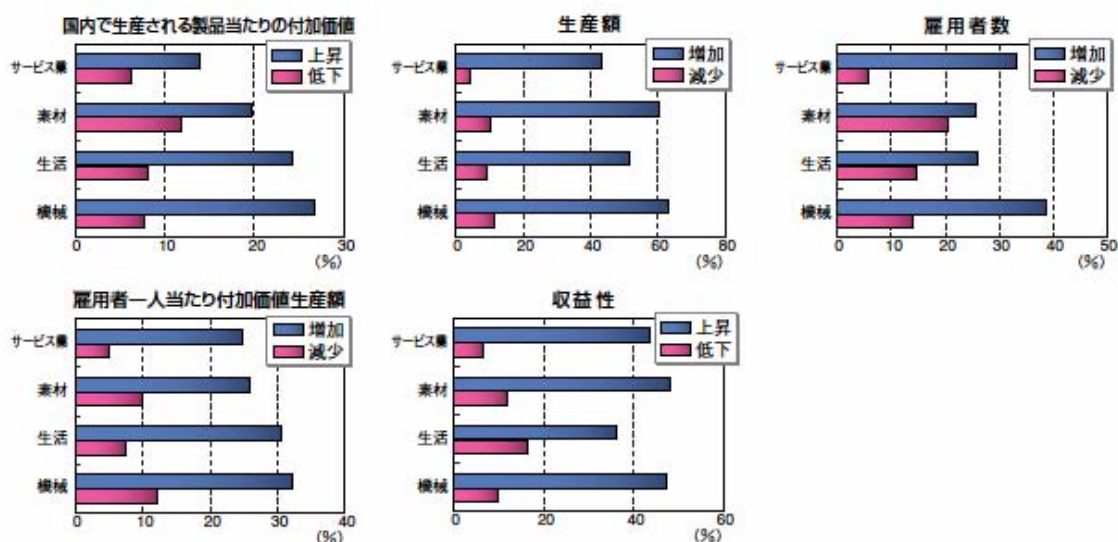


図2-4-1 東アジアにおける物流インフラ整備状況

### III 我が国企業の東アジアへの展開がもたらす国内事業等へのメリット

#### 海外事業展開がもたらす効果

東アジアに進出した我が国企業に対し海外展開による国内事業への影響を聞いたアンケート調査によれば、生産額の増大など、国内事業へ概ねプラスの効果があったとしている（図3-1）。こうした企業は、海外での販路開拓を通じた市場の拡大や我が国からの比較的高度な中間財の輸出の増大、国内での高付加価値品への特化等により、国内事業における生産額の増大や雇用者数の増加、収益性の向上などを実現している。



(備考) 1. 本アンケートでは、「どちらでもない」・無回答が存在する。n=581。

2. 産業の分類は、素材（鉱業・繊維工業（衣服・その他繊維製品除く）、化学、石油・石炭製品、プラスチック製品、ゴム製品、窯業・土石製品、鉄鋼、非鉄金属、金属製品）、機械（一般機械、電気機械、情報通信機械、電子部品・デバイス、輸送用機械、精密・医療用機械）、生活（食料品、衣服・その他の繊維製品、木材・木製品、家具・装飾品、パルプ・紙・紙加工品、印刷、革・皮革）

(資料) 財団法人産業研究所(2007)「成長を遂げる中国・インド経済の現状分析とサービス産業を含む我が国企業の海外展開に関する調査研究」から作成。

図3-1 東アジアへの進出による国内事業への影響

#### IV シームレスな経済圏の実現による更なる発展を目指して

##### 東アジア諸国のビジネスリスク

東アジアの各国ごとのビジネスリスクを見ると、中国では法・税務、知的財産保護など制度上の問題点を指摘する企業が50%を超えており、それ以外の部分についても、諸課題を指摘する企業の割合が高くなっている。中国もWTO加盟約束事項を果たすべく、種々の規制緩和を実施してはいるものの、法制度の運用面での不透明さも指摘されており、更なる事業環境の整備が求められている。また、中国以外の国についても、フィリピン、インドネシアでは政治・社会的に不安定という問題点を指摘する企業が50%を超えており、インド、ベトナム等ではインフラの不整備が上位に挙げられている（表4-1）。東アジアの成長の源泉ともなっている貿易や投資の拡大を促進するためにも、更に自由な企業活動が行える事業環境を整備していくことが重要であり、そのためにも、現在指摘されている課題を取り除いていくことが必要である。

表4-1 各国のビジネスリスク

(単位：%)

|                 | 中国<br>(n=596) | タイ<br>(n=353) | インドネシア<br>(n=238) | マレーシア<br>(n=245) | フィリピン<br>(n=177) | シンガポール<br>(n=244) | ベトナム<br>(n=236) | インド<br>(n=201) |
|-----------------|---------------|---------------|-------------------|------------------|------------------|-------------------|-----------------|----------------|
| 政治・社会的に不安定      | 41.3          | 28.3          | 50.4              | 3.3              | 52.5             | 0.8               | 9.7             | 15.4           |
| 法制度が未整備、運用に問題あり | 59.9          | 5.9           | 28.2              | 6.5              | 13.0             | 0.0               | 32.2            | 35.3           |
| 知的財産権の保護に問題あり   | 59.2          | 6.2           | 9.2               | 4.1              | 9.0              | 1.6               | 11.9            | 13.9           |
| 税務上のリスク・問題あり    | 33.2          | 7.6           | 15.5              | 6.5              | 7.3              | 2.0               | 10.2            | 17.9           |
| 為替リスクが高い        | 20.5          | 9.1           | 23.5              | 5.3              | 7.9              | 3.3               | 8.5             | 6.5            |
| インフラが未整備        | 21.6          | 7.4           | 29.8              | 7.8              | 32.2             | 0.0               | 47.9            | 57.2           |
| 人件費が高い、上昇している   | 28.4          | 20.4          | 5.5               | 13.9             | 4.0              | 39.3              | 5.1             | 3.5            |
| 関連産業が集積・発展していない | 4.7           | 6.2           | 15.1              | 12.7             | 20.9             | 3.7               | 31.4            | 18.4           |

(備考) 1.母数(n)は、現在、ビジネス関係がある、または新規ビジネスを検討している企業。

2.回答率が高かったものから順に、40%以上をピンク、20%以上40%未満を黄色、5%以上20%未満を白色、5%未満を水色としている。

(資料)JETRO(2007)「平成18年度日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査」から作成。

## 地域自立・活性化調査 第2回 専門研究会の議事要旨

日時：平成20年1月18日（金）15：00～17：00

場所：日本プレスセンタービル 9階 小会議室

### ■出席者

新潟大学 経済学部 准教授 溝口由己  
NPO 法人 総合政策研究会理事長 玉置和宏  
NPO 法人 総合政策研究会常務理事 高松亨  
NPO 法人 総合政策研究会理事 田中洋之助  
NPO 法人 総合政策研究会理事 吉原勇  
読売新聞社 論説副委員長 松田英三  
エフシージー総合研究所 編集委員 縣忠明  
日経広告研究所 主席研究員 森野美穂  
NPO 法人 総合政策研究会監事 本間忠夫  
新潟県 交通政策局長 高橋総一 <代理出席>  
新潟市 都市政策研究所 主任研究員 望月迪洋 <代理出席>  
国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課長 佐々木規雄  
国土交通省 北陸地方整備局 新潟港湾・空港整備事務所長 吉田秀樹 <代理出席>  
国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 課長補佐 佐川雅悦  
国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 企画係長 竹内悟  
財団法人 WAVE 情報研究部長兼政策・計画研究部長 加藤久晶

### ■配布資料

- ・議事次第
- ・出席者名簿
- ・座席表
- ・「急進する中国の経済と産業構造」説明資料
- ・第1回 専門研究会の議事要旨

### ■会議内容

#### 1. 開会

#### 2. 話題提供

- (1) 国土交通省 北陸地方整備局 港湾計画課長 佐々木規雄

- ・第1回研究会の概要と第2回研究会の主旨説明
- (2) 新潟大学 経済学部 准教授 溝口由己
- ・急進する中国の経済と産業構造について

### 3. 討議（意見交換）

---

#### 【議事要旨】

※ 敬称は省略

#### 玉置和宏

以前の韓国は今の中国と同じ状況であった。例えば、以前の韓国自動車メーカーは、車のエンジンを作ることが出来なかったが、日本の技術を身につけ、作るようになった。その理由は、日本で売れなかった自動車メーカーが韓国にエンジン工場を作ったことがきっかけになったのである。

二つ質問がある。

第1点は、現在の中国は世界2番目のマーケットを保有する国であり、急速な経済成長を成し遂げているが、今後の中国経済の成長はどうなるのか？

第2点は、今後の中国経済と物流との関係は？

#### 溝口由己

中国経済の今後の見通しについて。

中国は基幹部品に関して手をつけられずにいる。今後はモノではなくカネ（チャイナマネー）がポイントになると思う。

チャイナマネーで海外の基幹部品メーカーを買収する可能性がある。

中国経済の成長の伸びについて。

現在までの成長率は考えがたい。成長線はゆるくなるだろう。

今後10年、20年後まで成長するだろう。成長するためには二つハードルがあると思う。一つは、投資と消費のアンバランス、もう一つは、国際収支のアンバランスである。

#### 玉置和宏

国際分業との関係において物流ネットワークがどう変化していくのか？

#### 溝口由己

分業が進んでいるので、物流が拡大するのではないか。

#### 松田英三

中国経済の成長の制約要因は資源、環境だと思うが、どう思うか？

### 溝口由己

その通りだと思う。

たとえば、中国の鉄鋼生産量が急激に増えている。2006 年度で 4 億トンである。

鉄鋼価格が高騰している。

### 松田英三

産業類型として、自動車は「すり合わせ型」で、電気製品は「組み合わせ型」の代表である。日本の電気製品が潰れたのは組み合わせ型であるからであるという意見があり、日本以外の海外市場においては評価されていない。ただ、日本の自動車産業は日本国外においても強い。日本の自動車（トヨタ、ホンダ）が中国国内市場において自社ブランドを広げて行かろうと期待しているが、このあたりはどう思うか？

### 溝口由己

まったく同感である。

自動車産業は複雑で、産業類型はすり合わせ型である。

自動車産業の成長についてはどういう結果が出るのか見守っているところである。

車の生産においてモジュラー化の設計が始まっている。

中国の車は発展途上国においては売上が伸びており、価格の面における競争力が強い。

自動車産業においてモジュラー化が進展してくのかどうかその動向をみて行きたい。

### 吉原勇

トヨタも自動車の部品のモジュラー化を少し取り入れてはいるが、自動車は安全性が大事なので、モジュラー化には限界があると思う。

中国の国際収支は日本より、良いと思う。

日本のメーカーが中国の東北三省にどういうふうに進出したらいいのか？

### 溝口由己

中国国内における外資系メーカーの進出先としては、広東、広州があり、最近では、上海周辺に進出している。東北三省に進出している外資系企業は日系メーカーか韓国系メーカーが多いが、量的には多くない。今後、東北三省に外資系企業が増えるかどうかは分からない。外資系の東北三省への進出について楽観的に考えていない。

中国政府の外資受け入れ政策があるが、今後は選別して外資系企業を受け入れるであろう。

チャイナマ・リスクがあるので、ベトナム進出もありうる。

## 吉原勇

東北三省において工程間分業が可能な産業は何か？

## 溝口由己

特定の業種は分からない。

ただ、日系メーカーが中国に進出する場合、高い生産技術を持っているトップクラス企業は進出して成功を収めるが、高い生産技術を持っていない中間クラスの企業は進出してうまくいかない。そのため、安易な進出は難しいと思う。

## 懸忠明

物流に関して工程間分業が進むと思う。上海に行った時に感じたのは、日本の港湾とはモノやカネのスケールが違うことであった。上海に新港を作っているが、スケールでは競争にならない。

したがって、将来的には二つの道がある。一つは、三国間物流を通じて、域内の経済を反映させて行く方法、もう一つは、中国 VS 日韓連合の戦いが可能性としてあるのではないかと思う。

中国とスケールや資金力の違いがあるので、日本海の物流については、釜山港と提携してスケールの大きい物流産業を展開して行くべきであると思うが、どう思うのか？

チャイナ・イスラム金融は年率 30%、伸びている。

## 溝口由己

物流面においての中国の巨大さを考えると日本は中国と競争するのではなく、中国の近隣国としてのメリットを最大限に活かす方法を考えたほうが良いと思う。

中国人は利子が好きで、中国の物作りは極めて大雑把で、物作りに対して拘りもないため、異業種間での事業転換が一般的に行われている。

## 田中洋介

中国に対抗するためには、教育が重要で、量的には勝てないので、質的に勝つしかない。そのため、付加価値の高いサービスを提供することが良い。

21 世紀は中国の世紀である。

今後、中国との関係（付き合い）をどうするかが世界各国の課題であり、重要なことである。

経済の面において日中は補完し合う関係であるべきだと思う。

市場が大きい中国の経済の発展は、日本にとってチャンスである。

地理的に有利な日本海をうまく利用すれば、日本経済にも良い影響をもたらすと思う。

EU が中国と対抗するため、米国と手を結ぶのではないか。

**佐々木規雄**

フェリーに関しては次回に議論する。

日本との貿易、北陸の物流を見ても、大半が中国の貨物であり、そのおかげで北陸の物流も伸びてきた。この流れに乗って物流を展開して行って良いのかということを確認したかったため、溝口先生をお呼びしたわけである。

今後、日中貨物は増えると思うが、南中国の方の貨物が多く、東北三省の貨物は多くない。

フェリー航路を考える上で、東北三省の経済発展の可能性を見据えて行かなければならない。今後、フェリーの可能性、日中、日韓、日露の貿易の状況あるいは物流の発展の可能性などについて言及していただきたい。

**懸忠明**

フェリーというのは RORO 船のことなのか？

**佐々木規雄**

RORO 船タイプの船に旅客が乗るタイプをフェリーという。

積み替えの必要のないものを指す。

**松田英三**

正式な特区は大連だけなのか？

東北三省に特区はないのか？

東北三省は鉄鋼など素材産業が中心で、国有企業が多い。

大連は日本企業の進出が多く、それなりに発展しているはずである。

**佐々木規雄**

海の出口は大連港しかなく、そういう面においては、大連港の貨物の受容力は満杯である。

**懸忠明**

中国のフェリー貨物量は増えているのか？

**佐々木規雄**

日中・日韓のフェリー貨物量は、相当増えている。

**懸忠明**

エア便だと着陸の際の衝撃で製品に打撃があるため、液晶は船舶輸送が増えているらしい。

### 高松亨

事実関係について教えていただきたい。

日系企業が中国本土で作って供給する部分と日本国内で作って供給する部分の量的なイメージはあるのか？

### 溝口由己

そういった量的なイメージはない。

AV 機器は日本から持っていくのが半分以上である。

### 高松亨

国内で作っているものが多いということなのか？つまり、値段の張るもの。

中国に進出している企業はアセンブリーだけなのか？それとも日本に戻すのか？

立地場所は中国だけど、提供先は日本なのか？

### 森野美穂

3年前に上海に行った時に、「韓国の自動車やスズキの自動車は品質が良くないので、乗らないと。その代わりにトヨタ、ホンダの自動車が良い」と言っていた。中国人に車に対するニーズが品質を重視するように変わってきたと思う。

昨年行った時には、自動車に対する志向が高級志向から長持ち志向に変わっていった。

### 玉置和宏

ドイツ経済について見ると、周辺のエuro圏が市場経済を取り入れて資本主義になりつつあることがドイツ経済を復興させていると思う。そういう意味では、中国やロシア経済の発展が大事である。

### 森野美穂

日本の中小企業が世界（中国）においてビジネスチャンスを探す方法としてはどういう糸口が必要なのか？

### 溝口由己

新潟にある中小企業の経営者「何にもしない」という傾向がある。

日本企業の中国への進出の傾向を見ると横並びで一斉に出てくることが多い。

中小企業の経営者自身が努力するなど意識改革が必要であるのではないかと思う。



## 吉原勇

新潟だけを視野に入れているのではなくて日本海全体を視野に入れている。

## 佐々木規雄

1. フェリー構想についていくつかの企業に聞いたところ、日本の北関東地域の貨物、すなわち、液晶、半導体など、付加価値の高い貨物については、スピードや積み替えのないフェリーを利用することによって優位性が出るのではないか。
2. 中国との工程間分業が進めば、日本が果たすべき役割が見えてくる。
3. 日本から出るべき物と、現地で作って現地のメーカーに渡す物との棲み分け。

以上を整理した上で、フェリーの可能性と地域の活性化についてまた討論して頂きたい。

## 森野美穂

東北三省は資源依存型の産業が多い。

東北三省には、日本企業の食品加工メーカーが極めて多く進出している。

今後は日本海地域の輸入品として食品加工品が良いのではないか。

## 高松亨

デルのコンピューター会社が青森にアジアの製造センターを作っている。9割が日本の需要である。液晶のモニターは高いのでモニターだけは輸入しているらしい。今後、中国本土がそういう需要を担ったら、液晶モニターを日本から持って行くだろう。中国で部品だけ作るのではなく、日本から部品などを持っていくようなイメージを持ったほうが良いのではないか。

## 松田英三

中国との貿易になると、トロイツア港から中国の東北三省までの輸送通路はスムーズに行くのか？

## 佐々木規雄

いろいろ問題はあるらしい。

次回の講師先生からその点におつてお話が聞けるのであろう。

## 松田英三

中国は自分のどころに港を作る気はないのか？

## 佐々木規雄

中国もロシアも北朝鮮の羅津に投資を始めているという話は聞いている。

**懸忠明**

日本は、規模の経済では勝てないため、資本がなくても頭で勝負したほうがいい。  
港湾に関しては国家プロジェクトで進めたほうが良いのでは。

**佐々木規雄**

次回の研究会は、来週1月25日の15時から、今回と同じ会場にて開催する。

以上。

### 3.3 地域自立・活性化調査 第3回 専門研究会

地域自立・活性化調査

第3回専門研究会

企画書

財団法人 港湾空間高度化環境研究センター

◆企画書の内容

- ①専門研究会全体の目的
- ②第3回専門研究会の目的
- ③開催日時・会場及び案内図
- ④メンバー構成（案）
- ⑤主なメンバーの略歴
- ⑥配席図（案）
- ⑦議事次第（案）
- ⑧議事シナリオ（案）

#### ①専門研究会の目的

北陸地域国際物流戦略チームでは、わが国と中国や韓国を軸として、活発化するアジア域内物流に対応させるため、北陸地域の重要な施策に「多様な輸送経路の構築」を挙げている。

その実現に向けては、北陸(新潟・富山・石川・福井)と対岸を結ぶ「日本海横断国際フェリー」の就航が期待されている。

本調査では、我が国の政策を鋭い視点で積極的に提言している総合政策研究会のメンバーで構成する本研究会を通じて、最近注目を集めている新潟・韓国・ロシアを結ぶ国際フェリー(三角航路)の話題について取り上げ、その有効性と課題について、検討するものである。

#### ②第3回専門研究会の目的

第3回研究会では、はじめに「日本海横断国際フェリー」就航に向けての取り組み状況を、共通の認識として理解する目的で、構想段階から調査研究を行っている環日本海研究所・三橋氏から、研究会メンバーに話題を提供する。同話題を踏まえて、国際フェリーが地域へ与える波及効果について討議する。

③開催日時・会場及び案内図

日 時：平成 20 年 1 月 25 日（金）15:00 ～ 17:00

場 所：日本プレスセンタービル 9 階 小会議室

<所在地：東京都千代田区内幸町 2-2-1>



④メンバー構成（案）

|                | 所 属              | 氏 名    |
|----------------|------------------|--------|
| 財団法人 環日本海経済研究所 | 特別研究員            | 三橋 郁雄  |
| NPO法人 総合政策研究会  | 理事長              | 玉置 和宏  |
|                | 常務理事             | 高松 亨   |
|                | 理事               | 田中 洋之助 |
|                | 理事               | 吉原 勇   |
| 読売新聞社          | 論説副委員長           | 松田 英三  |
| 日本郵船株式会社       | 経営委員             | 榎岡 孝武  |
| 国土交通省 北陸地方整備局  | 港湾空港部 港湾計画課長     | 佐々木 規雄 |
|                | 港湾空港部 港湾計画課 課長補佐 | 中谷 誠志  |
|                | 新潟港湾・空港整備事務所 副所長 | 中川 洋一  |
| 新潟県            | 交通政策局長           | 高橋 総一  |
| 新潟市            | 都市政策研究所 主任研究員    | 望月 迪洋  |
| 事務局            |                  |        |
| 国土交通省 北陸地方整備局  | 港湾空港部 港湾計画課 課長補佐 | 佐川 雅悦  |
|                | 港湾空港部 港湾計画課 企画係長 | 竹内 悟   |
| NPO法人 総合政策研究会  | 監事               | 本間 忠夫  |



## ⑤主なメンバーの経歴・略歴

### ■ 玉置 和宏（たまき かずひろ）

#### ○ 経歴

- 1962年4月 毎日新聞社東京本社入社  
主に経済記者として大蔵省（現財務省）、外務省、運輸省（現国土交通省）、経済企画庁（現内閣府）、日本銀行財界（日本経団連、日本商工会議所）、各産業界を担当。
- 1982年5月 編集局経済部副部長
- 1986年11月 週刊エコノミスト編集長
- 1990年2月 論説委員
- 1991年5月 論説副委員長
- 2004年3月 論説室顧問
- 2006年4月 特別顧問（現職）
- 2007年9月 特定非営利活動法人総合政策研究会理事長（現職）

#### ○ 現職

神戸大学大学院経営学研究科講師（06・4～現在＝財政・税制）  
東洋大学社会学部メディアコミュニケーション学科講師（07・4～現在＝最新新聞論）  
一橋大学国際・公共政策大学院講師（07・10～現在＝特殊講義Ⅰ『国際経済と政治』）

### ■ 田中 洋之助（たなか ようのすけ）

#### ○ 略歴

毎日新聞経済部長、同論説委員を経て、現在同論説顧問。ほかに産業情報研究会会長、NHK解説委員、各種審議会委員など役職多数。主著に「世界恐慌はくるか」「栄光への構図」「巨大企業の光と影」「三菱の栄光と苦悩」「日向方斉論」

### ■ 高松 亨（たかまつ とおる）

#### ○ 経歴

- 1972年 東京都立大学工学部土木工学科卒業
- 1974年 東京都立大学大学院工学研究科土木工学専攻 修了  
同年 運輸省入省
- 1994年 第五港湾建設局清水港工事事務所長  
東海大学海洋学部非常勤講師（港湾工学 94,95 年度各後期）

1996年 国土庁計画・調整局計画官  
1999年 運輸省港湾局開発課長  
2001年 国土交通省東北地方整備局副局長  
2002年 (財)港湾空間高度化環境研究センター常務理事  
2004年 (財)港湾空間高度化環境研究センター専務理事  
2007年 武蔵工業大学教授に就任、現在に至る。

■ 松田 英三 (まつだ えいぞう)

○ 略歴

昭和23年生まれ。東京大学文学部卒業。昭和46年読売新聞社入社。経済部次長、調査研究本部主任研究員、論説委員を経て、平成18年より論説副委員長。

■ 吉原 勇 (よしはら いさむ)

○ 略歴

1938年生まれ。中央大学卒業。1964年毎日新聞入社。東部支局、中部本社報道部、同経済部、東京本社経済部、同部副部長、大阪本社経済部副部長、経営企画室委員、西部本社代表室長、不動産企画室長、編集委員を兼任、1994年退社。同年下野新聞社監査役、1996年同社取締役、2002年退社。同年作新学院大学講師。2004年総合政策研究会理事。

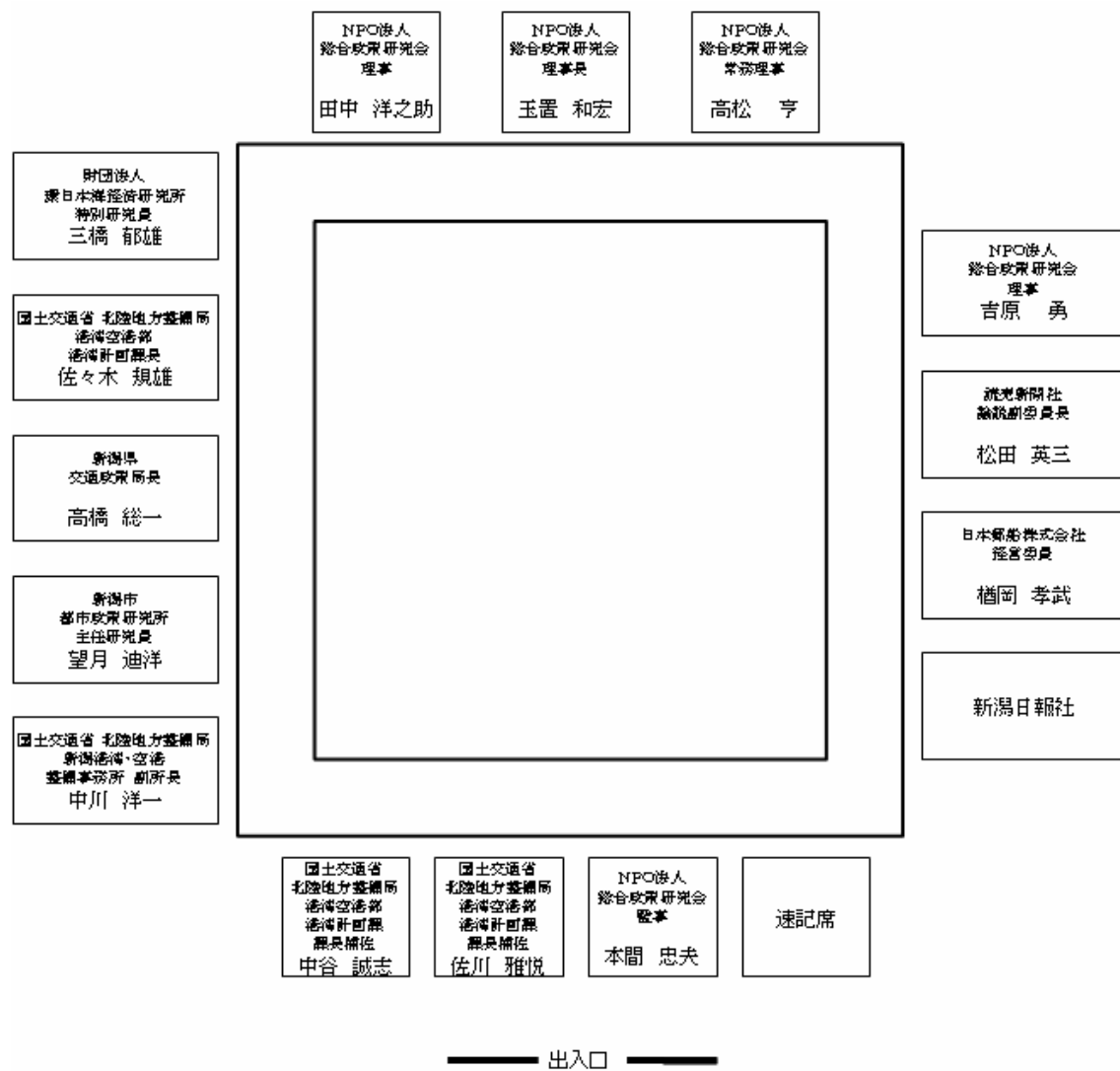
著書は「トヨタ最強の経営」(日本産業出版社)。「日航が立ち上がる日」(日本リクルートセンター出版部)。「トヨタ三代の決断」(共著 ビジネス社)。「特命転勤ー毎日新聞を救え」(文藝春秋社)

■ 檜岡 孝武 (ならおか たかたけ)

○ 略歴

2003.4 日本郵船株式会社 経営委員に就任  
2005.4 NYK LINE JAPAN の取締役(非常勤)に就任  
現在 東京船舶株式会社 代表取締役社長 (日本郵船の経営委員も兼務)

## ⑥配席図（案）



⑦議事次第（案）

## 地域自立・活性化調査 第3回 専門研究会

日 時：平成 20 年 1 月 25 日（金）15:00 ～ 17:00

場 所：日本プレスセンタービル 9 階 小会議室

<開催場所所在地：東京都千代田区内幸町 2-2-1 >

### 議 事 次 第

1. 開 会

(1) 開会

2. 話題提供

(1) 国土交通省 北陸地方整備局 港湾計画課長 佐々木規雄

・第2回研究会の概要と第3回研究会の主旨説明

(2) 財団法人 環日本海経済研究所 特別研究員 三橋郁雄

・日本海横断国際フェリー事業への挑戦とその意義について

3. 討議（意見交換）

4. 閉 会

（以 上）

【配布資料】

- ・ 議事次第
- ・ 出席者名簿
- ・ 座席表
- ・ 「日本海横断国際フェリー事業への挑戦とその意義」 説明資料
- ・ 第2回 専門研究会の議事要旨

⑧議事シナリオ（案）

|       |           |       |                                                                                                                                                                                              |
|-------|-----------|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 15.00 |           | 【研究会】 | 東京都内で開催。                                                                                                                                                                                     |
| 15.00 | 佐川        | 進行    | 北陸地方整備局港湾空港部港湾計画課の佐川でございます。<br><br>早速ですが、第三回目の研究会を開催させていただきます。はじめに、佐々木港湾計画課長から、今までの経過と対応について報告させていただきます。                                                                                     |
| 15.01 | 佐々木課長     | あいさつ  | 北陸地方整備局港湾空港部港湾計画課長の佐々木でございます。<br><br>研究会メンバー各位には、ご多用中にもかかわらずご参集いただき、ありがとうございます。<br><br>・・・説明<br><br>・前回の概要コメント<br>・第三回研究会の主旨説明(国際フェリーの意義=視点=既往調査から分析)<br>・研究会メンバーへのお願い(中央の視点から「地域への波及効果」を討議) |
| 15.21 | 佐川        | 進行    | ご議論をいただく前に、北陸地域国際物流戦略チームの委員としてご尽力をいただいたERINAの三橋様から日本海国際横断フェリーの現状について話題を提供していただきたいと思います。<br>三橋様、よろしくお願いいたします。                                                                                 |
| 15.22 | ERINA 三橋氏 | 話題提供  | ERINAの三橋でございます。<br><br>本日は、日本海国際横断フェリーの開設に向けた動きについて皆様方に報告したいと思います。<br><br>・既往調査<br>・就航実現に向けた動き<br>・課題<br>・国際フェリー航路の重要性                                                                       |
| 15.52 | 佐川        | 進行    | 三橋様、ありがとうございました。<br><br>さて、ただいまの話題提供を軸として、皆様からご意見を頂戴したいと思います。<br>ここからは、佐々木課長に司会をお願いいたします。                                                                                                    |
| 15.53 | 委員発言(玉置氏) | 意見    | 日本海横断国際フェリーが、地域に及ぼす波及効果について発言                                                                                                                                                                |

|       |                |                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------|----------------|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 15:58 | 委員発言(2)        | 意見              | 日本海横断国際フェリーが、地域に及ぼす波及効果について<br>発言                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 16:03 | 委員発言(3)        | 意見              | 日本海横断国際フェリーが、地域に及ぼす波及効果について<br>発言                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 16:08 | 委員発言(4)        | 意見              | 日本海横断国際フェリーが、地域に及ぼす波及効果について<br>発言                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 16:13 | 委員発言(5)        | 意見              | 日本海横断国際フェリーが、地域に及ぼす波及効果について<br>発言                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 16:18 | 委員発言(高<br>松先生) | 意見              | 日本海横断国際フェリーが、地域に及ぼす波及効果について<br>発言                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 16:23 | 佐々木課長          | 司会              | ご意見、ありがとうございました。<br>ひととおりご意見をいただきましたが、特に補足がございましたらご発言願います。                                                                                                                                                                                                                                    |
| 16:25 |                | フリーディス<br>カッション |                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 16:55 | 佐々木課長          | 司会              | まとめ<br>①2/8有識者会議に向けて～高松先生へお願い(*)<br>②今後の進め方<br>③今年度の整理<br>④来年度の予定<br><br>*政策研究会報告<br>～我が国における北陸の役割と期待について<br><br>・北陸地域の国際物流戦略<br>(第1回政策研究会を踏まえた中央識者の視点)<br>・急進する中国経済と北陸地域の役割<br>(第2回政策研究会を踏まえた中央識者の視点)<br>・日本海国際横断フェリー<br>(第3回政策研究会を踏まえた中央識者の視点)<br>・国際フェリー航路の重要性<br>(第1～3回政策研究会を踏まえた中央識者の視点) |

# 地域自立・活性化調査 第3回 専門研究会

日 時：平成 20 年 1 月 25 日（金）15:00 ～ 17:00

場 所：日本プレスセンタービル 9 階 小会議室

＜開催場所所在地：東京都千代田区内幸町 2-2-1＞

## 議 事 次 第

### 1. 開 会

#### (1) 開会

### 2. 話題提供

#### (1) 国土交通省 北陸地方整備局 港湾計画課長 佐々木規雄

・第 2 回研究会の概要と第 3 回研究会の主旨説明

#### (2) 財団法人 環日本海経済研究所 特別研究員 三橋郁雄

・日本海横断国際フェリー事業への挑戦とその意義について

### 3. 討議（意見交換）

### 4. 閉 会

(以 上)

#### 【配布資料】

- ・議事次第
- ・出席者名簿
- ・座席表
- ・「日本海横断国際フェリー事業への挑戦とその意義」 説明資料
- ・第 2 回 専門研究会の議事要旨

# 地域自立・活性化調査

## 第3回 専門研究会 出席者名簿

|                | 所 属              | 氏 名             |
|----------------|------------------|-----------------|
| 財団法人 環日本海経済研究所 | 特別研究員            | 三橋 郁雄           |
| NPO法人 総合政策研究会  | 理事長              | 玉置 和宏           |
|                | 常務理事             | 高松 亨            |
|                | 理事               | 田中 洋之助          |
|                | 理事               | 吉原 勇            |
| 読売新聞社          | 論説副委員長           | 松田 英三           |
| 日本郵船株式会社       | 経営委員             | 檜岡 孝武           |
| 国土交通省 北陸地方整備局  | 港湾空港部 港湾計画課長     | 佐々木 規雄          |
|                | 港湾空港部 港湾計画課 課長補佐 | 中谷 誠志           |
|                | 新潟港湾・空港整備事務所 副所長 | 中川 洋一           |
| 新潟県            | 交通政策局長           | 高橋 総一<br>＜代理出席＞ |
| 新潟市            | 都市政策研究所 主任研究員    | 望月 迪洋<br>＜代理出席＞ |
| 事務局            |                  |                 |
| 国土交通省 北陸地方整備局  | 港湾空港部 港湾計画課 課長補佐 | 佐川 雅悦           |
|                | 港湾空港部 港湾計画課 企画係長 | 竹内 悟            |
| NPO法人 総合政策研究会  | 監事               | 本間 忠夫           |

順不同



## 日本海横断国際フェリー事業への挑戦とその意義（080125）

### 概要

この論文は世界経済の大きな流れを概観した上で、その流れに沿う環日本海地域の発展方策について提案を行うと共に、その提案の実現に向けての動きを述べたものである。その実現化の一部が日本海横断フェリールートの開設であり、北東アジア大陸部対岸と日本との接続である。即ち、図們江地域を通して中国東北地域と日本首都圏を結びつけると共に、日本首都圏と韓国首都圏を結ぶことを狙っている。このプロジェクトには日本ロシア中国韓国の4カ国が参加しており、現在最終段階に差し掛かっている。今後、北東アジアで数多く取組まなければならない多国間協力の魁を成すものと考えている。

### & 1. 現代を席捲しているもの、大交流時代の到来

今大交流時代が来ている。その状況を見てみよう。

図1に世界貿易量の推移を示す。

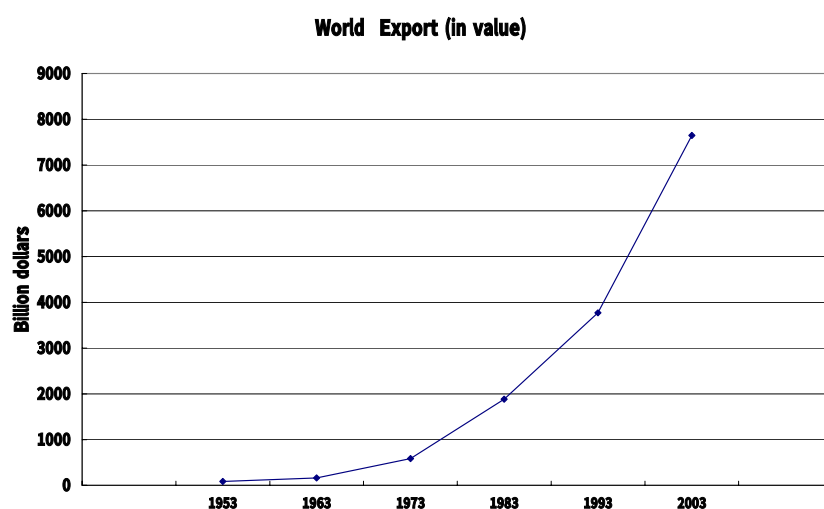


図1 世界貿易量の推移

表1に世界の旅客移動量の推移を示す。

| Arrival passengers in international tourism (million persons)                            |      |       |                           |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------|---------------------------|
|                                                                                          | 1990 | 2004  | Growth ratio<br>2004/1990 |
| Northeast Asia                                                                           | 28   | 87.6  | 312.9                     |
| Southeast Asia                                                                           | 21.5 | 47.3  | 220                       |
| Oceania                                                                                  | 5.2  | 10.2  | 196.2                     |
| South Asia                                                                               | 3.2  | 7.5   | 234.4                     |
| Asia&Pacific Ocean                                                                       | 57.7 | 152.5 | 264.3                     |
| World                                                                                    | 441  | 763   | 173                       |
| (Source:2004 Overview of international tourism, World Tourism Organization, March, 2006) |      |       |                           |

表1 世界の旅客移動量の推移

図2に世界各国のGDPの推移を示す。

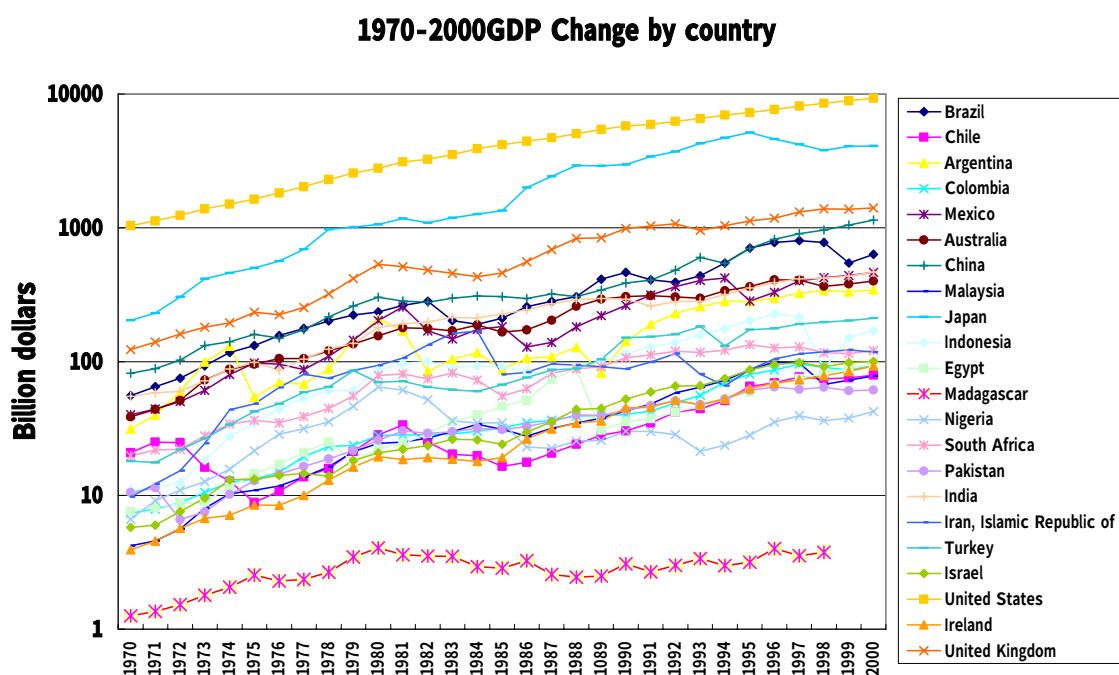


図2 世界各国のGDPの推移

世界貿易量は着実に伸びており、1953年から2003年までの50年間に金額ベースで100倍延びている。

世界旅客流動量も着実に伸びており、1990年から2004年までの14年間で1.73倍になっている。

世界の各国のGDPはアフリカなどの一部の国を除くと、1970年から2000年までの30年間で10倍近く上昇している（現在価格ベース）（IMF, World economic outlook database, 4, 07）。

このように近年は一貫して世界的規模で貿易額、旅客移動量、GDP は増大傾向にあり、大交流時代が来ているのが分かる。

次にこれを地域的に見てみる。

まず、世界各地域別貿易比率の経年変化を見てみる。これによるとアジアのみが非常に顕著な伸びを示しており、アジアの世界貿易に占める割合は1953年13.4%から2003年の26.1%である。

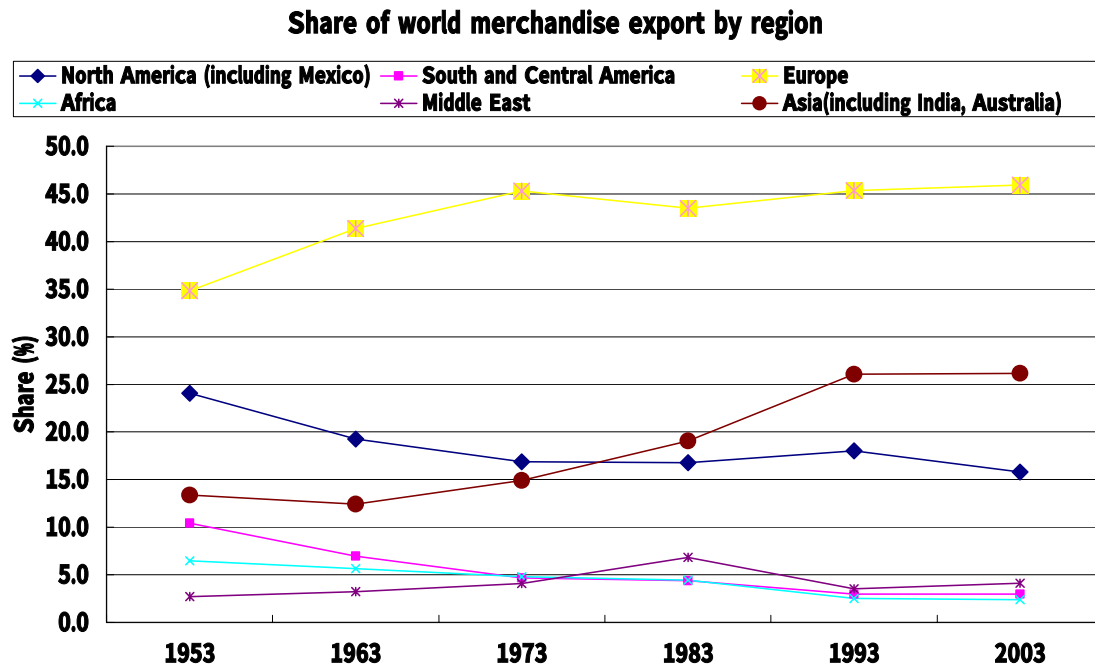


図3 世界各地域別貿易比率の経年変化

また各地域別 GDP の経年変化を示す。ここでもアジアの伸びが他の地域と比べて非常に顕著であることが分かる。

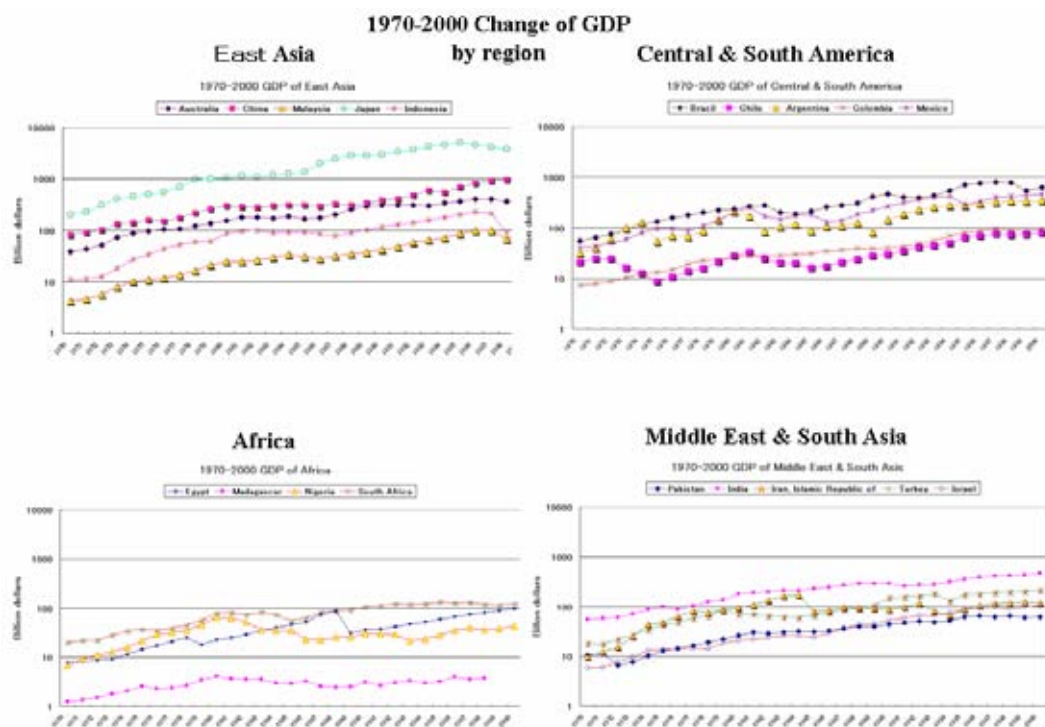


図4 各地域別 GDP の経年変化

アジアの中でも特に中国の経済成長が著しい。図5はこの状況を示すもので、1990年代に入って一直線で伸びている。

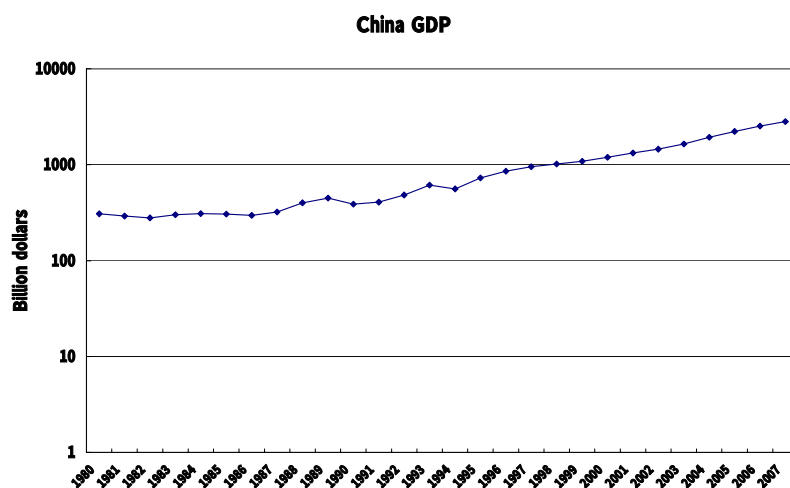


図5 中国の GDP の経年変化

北東アジアにその一角を占めるロシアについてみると（図6）、1998年を谷底にしてその後は順調に伸びている。以上より、特にアジア、特に東アジアにおいて大交流時代の現象が顕著であることが分かる。

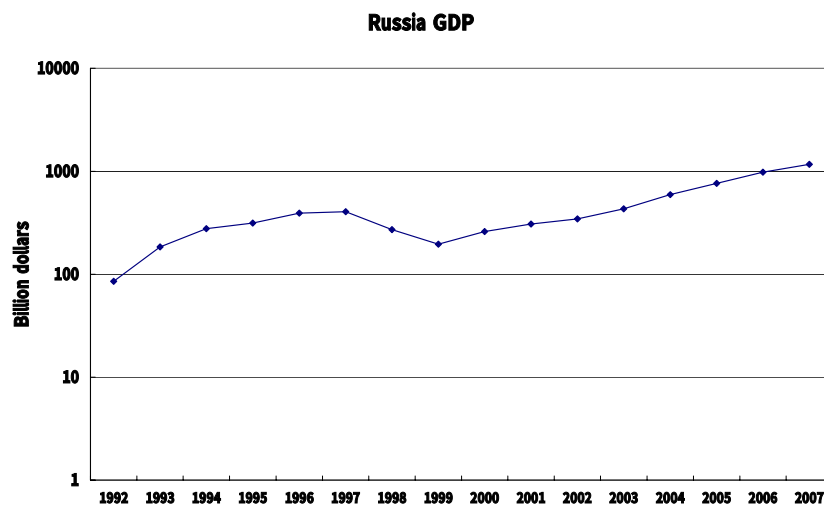


図6 ロシアの GDP の経年変化

次にこのことを実際のモノの流れ（物流）で確認してみる。バラ貨物ではない一般貨物を扱うコンテナ物流についてみると、表2は2004年の世界コンテナ荷動き量の主要トレード別輸送量の割合を示すものであるが、東アジアと関連した航路が世界の半分以上を超えていることが分かる。また表3は2004年世界コンテナ荷動き量について、積み地別、揚げ地別割合を示すが、東アジアは積み地で45%、揚げ地で31%である。以上のことから、東アジアが世界物流の一大中心になっていることがわかる。

表2 世界コンテナ荷動き量の主要トレード別輸送量の割合（2004）

| Share of container transport volume in the world in 2004 by main sea lane(%) |                           |                    |                       |                 |                        |        |
|------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------|------------------------|--------|
| Sea lane between                                                             | East Asia - North America | East Asia - Europe | East Asia - East Asia | Europe - Europe | North America - Europe | Others |
| Share(%)                                                                     | 20.1                      | 15.6               | 14.7                  | 9.3             | 6.8                    | 33.5   |

表3 世界コンテナ荷動き量の積み地別、揚げ地別割合（2004）

| Share of handled container volume of the world, by loading/unloading port, by region in 2004<br>(Unit: %, Source: MOL) |               |           |        |                         |             |                     |        |         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-----------|--------|-------------------------|-------------|---------------------|--------|---------|
|                                                                                                                        | North America | East Asia | Europe | Central & South America | Middle East | India sub-continent | Africa | Oceania |
| Loading port                                                                                                           | 12.4          | 45.1      | 24.9   | 7.1                     | 1.7         | 3.7                 | 3      | 2.1     |
| Unloading port                                                                                                         | 22.5          | 30.8      | 26.9   | 4.9                     | 4.9         | 2.8                 | 4.1    | 2.4     |

## & 2. 東アジアの経済統合の可能性について

以上より大交流時代の到来とそこにおける東アジアの位置づけが理解できたが、この流れの究極の姿は経済統合であろう。そこで東アジアの経済統合の可能性について検討

してみる。

## 2.1. 経済統合の必然性の検討

東アジアを経済統合の方向へと導く要因としては次の項目がある。

### 1) 大交流時代の到来（国境を越えたモノ、ヒト、カネの移動、）

上述した通りである。通信輸送の技術革新によるものである。近年東アジアにおいては、国境を越えた交流の勢いが強まっていることが重要である。

### 2) 国際標準の普及

経済統合のためには自国流を捨てる必要がある。制度において、施設において、考え方において国際標準の導入が東アジア各国において進んでいる。この結果、国際貿易をし、外資を入れることが多くの国で容易になりつつある。

### 3) 国境を越えた共通取り組み課題の出現

以下のようなものがあり、これらがいやがうえにも東アジア各国に共通取り組みを強要する。

多国間経済事業（例えば国際分業）

地球破滅兵器の拡散

環境問題、資源不足問題、

伝染病問題

自然災害

### 4) 前頭葉の進化に伴う弱肉強食思考からの脱却

過去の国際関係においては相手を食わねばこちらが食べられてしまうと言う、野生動物の世界がまかり通っていたが、近年に至り、そのような考えを持たなくとも生存が維持できる環境が世界的に整ってきた。核兵器不拡散条約に参加する国の存在などがその例である。それは理性の勝利であり、前頭葉の進化である。

### 5) 経済統合推進力としての国際機関の実力向上

近年における国連等の国際機関の指導力は目覚ましいものがある。この国際機関は主に、経済統合の方向に軸足を置いて行動しており、その影響力は大きい。

### 6) 先進地域は経済統合を歩む

言うまでもなく、EUの例がある。この先進地域は力を益々強化しており、東アジアも学ぶことになろう。

このように経済統合の要因は拡大しつつあるものの、これらに反発するものとして民族主義がある。これの台頭は避けられないが、人類は一貫して豊かさ、賢さを追求しており、また民族主義の暴発を抑える術をもてるようになっているので、到達の時期はともかくとして、経済統合の方向に各国がベクトルをそろえることはそんなに遠い将来とは考えられない。このようにして経済統合は東アジアにとって十分現実的な目標となりうると考えている。

## 2.2. 東アジアにおける北東アジアの位置づけ

以上より、大交流時代の到来と東アジアの位置づけ、及び方向が明確になったが、この東アジア地域とは、厳密に言うとは東アジアの中で経済繁栄している地域に限られ、具体的には中国沿岸地域、日本、韓国、台湾、香港、ASEAN を含む地域である。東アジア地域の一部である北東アジアは、日本、韓国、北朝鮮、中国東北部、極東ロシア、モンゴルから構成されるが、日本韓国を除く地域（ここでは北東アジア大陸部と称す）は上記繁栄から大きく取り残されている。この地域は日本の隣人であり、日本にとって最も重要な地域である。この北東アジア大陸部の経済発展方策の 1 つを、上記時代の潮流に沿う形で提案したい。これが日本海発展方策である。

## & 3. 日本海発展方策

以上を踏まえて日本海発展方策を提案する。

### 3.1. 北東アジアに大交流の渦を巻き起こす方法

日本海発展方策の根幹は北東アジアに大交流の渦を巻き起こすことである。世界は大交流時代に入っており、東アジアの南半分は上述したように、世界の大交流の中心になっている。これが北東アジアに起こらぬ筈がない。どのようにして生起するか。それは東アジアの南半分が、主として中国人や、華僑の手に担われたように、中国人の活力を活用することである。その方法は北東アジアの中国人を元気にすることである。

中国東北部が元気がないのは中国東北地域にある吉林省、黒龍江省（合わせて 6500 万人）の一人当たり貿易額は中国平均の 5 分の一に満たないことからわかる（図 6-2 参照）。これはこの地域が陸封化していることが大きな原因であると考えられる。従って、北東アジアに大交流の渦を巻き起こす具体的案としては中国東北地域の陸封地域を日本海に導き、陸封化度合いを下げることを提案できる。

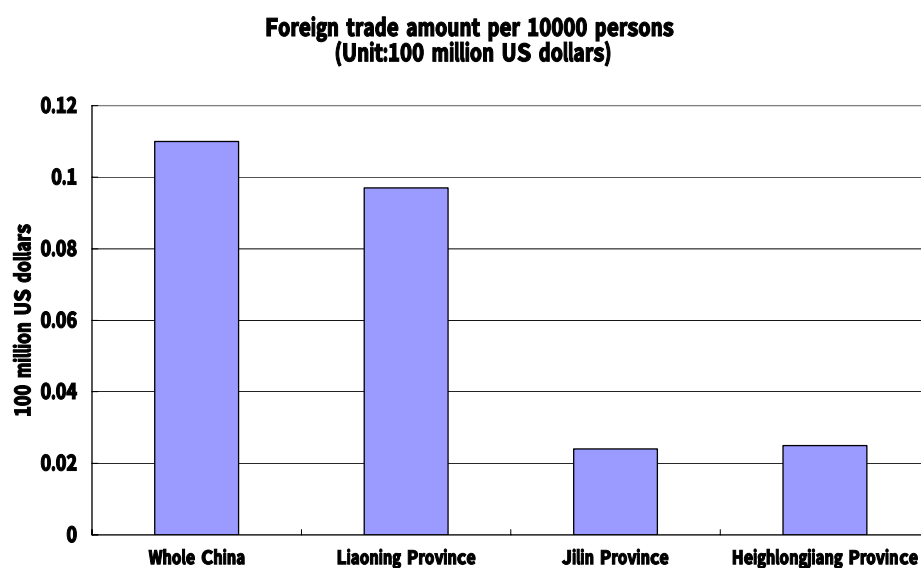


図 6-2 中国東北地域と中国全体についての 1 万人あたりの貿易額の比較

この地域は日本海へあと 10km のところまで接近している（そこが図們江地域である）。この地域を日本海に導くことができれば、この地域の貿易が大いに発展し、また中国人が日本海利用に積極的にでてくることで、日本海交流は大いに盛んになろう。ロシアもその他の日本海沿岸諸国もその交流の果実をとることができる。交流は相互信頼を生み、共存関係を進展させる。我々を悩ましている隣国問題（拉致問題、歴史問題、領土問題等）は解決に向かうであろう。交流の拡大こそ、最大の特効薬だからである。問題は通過国（ロシア若しくは北朝鮮）の納得の行く形でこの事業を興すことが可能かどうかである。

それにはどうしたらよいか。次の 4 点を満足する事業を創出すべきである。

- 1) 日本海への距離が最短である図們江地域で行われるべきである。
- 2) 通過国主導で行う。
- 3) 資金調達の観点から外資を入れるべきである。
- 4) 多国間（通過国、荷主・旅客のルート利用者国、資金提供国等）協力事業となるので、その運営ノウハウを有するものを事業主体者として取り込むべきである。

以上を踏まえ、私の交流拡大策を発展段階別に示す。

### 3.2. 日本海交流拡大策の具体的提案

#### 第 1 段階：調査研究

中国東北地域を含む北東アジア大陸部陸封地域（以下大陸陸封部と称す）を海に引き出す方策を考える。このためには北東アジア全般についての輸送の将来ビジョンを示す



必要がある。例えば北東アジア経済開発マスタープランの策定が必要である。我々は輸送面で既にこの段階を終了している。我々の研究の成果である北東アジア輸送回廊ビジョンを図7に示す。



図7 北東アジア輸送回廊ビジョン

#### 第2段階：小規模交流発生策の具体化1

作業は小から大へ徐々に進めるのがよい。まずは韓国と大陸陸封部との接続である。これは7年前から韓国側の努力により既に実現している。延辺朝鮮族自治州と韓国束草との間を国際フェリーが走っている。その輸送量はいろいろな制約が未解決であり、まだ僅かである。

#### 第3段階：小規模発生策の具体化2

上記第2段階の経験と実績を踏まえて、日本と大陸陸封部とを接続する試みである。具体的には日本海横断フェリー航路の開設である。現在の取り組みは、この段階にある。まだ実現はしていない。詳しくは後述する。

#### 第4段階：大量輸送発生への対処の研究

上記小規模発生が呼び水となり、また時代の流れを受けていろいろな制約要因が解消し、次第に交通量は増大していくと考えられる。そうなると、大規模輸送ルートが必要になる。従って、この段階で、大規模交流にどのように対処するか、調査研究を行う必要がある。

検討事項としては、大陸陸封部が図們江地域(図7-2)のどの場所から大量に日本海に抜けるか、がメインになろう。これについての代替案としては次の3つがある。

1) ロシア領の現在の国道、港湾を利用する案: ロシアが最も重要視する密出入国者

の遮断を克服するのが非常に難しい。

- 2) 北朝鮮の現在の国道、港湾を利用する案: 上記と同様、密出入国者の遮断が問題
- 3) 国際公道、国際港湾を新しく建設する案: 密出入国者を遮断できる(そのような施設をつくる)。

#### 第5段階: 国際公道、国際港湾の建設

これは上記第4段階の3)を最適とした場合の対策案である。私の提案は次の2つの施設をつくることである(図7-3)。

国際公道: ロシア領通過距離が最短部(10km)のところに地下式若しくは半地下式トンネルの形で建設する。6車線車道と複線鉄道を有する。

国際港湾: 国際公道は海に向かい、若干、沖合いに出る。その端部に国際港湾を作る。これは人口浮島であり、国際フェリーの交流拠点、国境を越えたトラックの相互乗り入れの拠点となる。

これらのいずれの施設においても密出入国者の遮断を可能とすることが前提である。

#### 第6段階: 日本海を交流の海とすべく上記施設の活用策を講じる。

次に現在取組んでいる上記日本海交流拡大策の第三段階の状況について述べる。

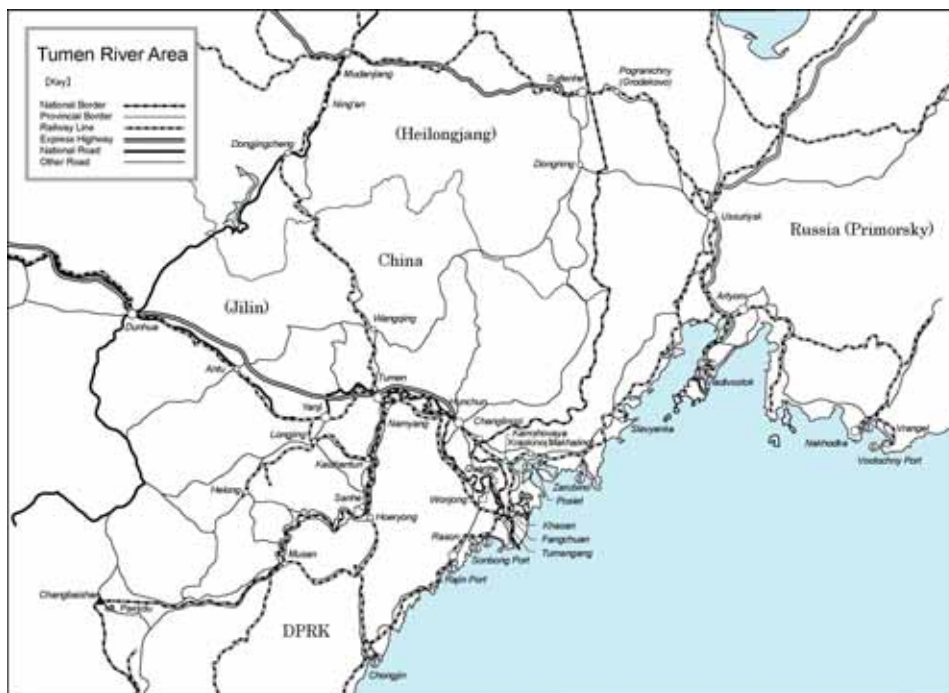


図7-2 図們江地域(ロシア、中国、北朝鮮国境地域)



図 7-3 将来構想概念図

#### & 4. 日本海横断フェリー航路の開設に向けて（日本海交流拡大策の第三段階）

これは日本海交流拡大策の第三段階に当るものである。

ERINA を初めとする北東アジア各国の日本海交流促進関係者は、数年前より、日本海横断フェリー航路の開設に向けた事業を共同で行っている。その結果、2006 年 5 月に至り、日本、中国、韓国、ロシアの 4 カ国関係者が、共同で有限責任の会社〔合弁会社〕を造り、航路を運営することとなり、2007 年の 7 月には、その会社の本社は韓国東草市、資本金額は 300 万ドル、株の 51%は韓国側、残りは 3 国（日本 16%、中国 16%、ロシア 17%）で拠出することで合意した。船舶は既存の韓国航路の国際フェリーをチャーターすることとしている。2007 年 12 月には合弁会社設立のための合弁契約に 4 カ国関係者はサインし、社名を北東アジアフェリー〔株〕とすることを決めた。2008 年 1 月現在は、会社設立の最終段階にあるが、会社はまだ設立されていない。航路開設は会社設立の後、早い時期に行われる予定である。

本章ではこの状況について経緯的に述べる。

#### 1. ERINA による広範にわたる対岸輸送状況調査

ERINA（〔財〕環日本海経済研究所）は北東アジア各国の関係者と共同で、北東アジア大陸部の輸送の現況と課題について調査研究し、その成果を北東アジア輸送回廊ビジョンとしてまとめた。このあと、9本の輸送回廊の内、No.4の図們江輸送回廊の輸送環境の抜本的改善（以下図們江事業と称す）を次の目標に置いた。このためには図們江回廊を日本と接続するための日本海横断国際フェリー事業が最優先事業とされ、これの実現に取り組むこととした。

## 2. NPO の設立

上記 1. の取り組みのため日本において全国規模の NPO（北東アジア輸送回廊ネットワーク）の設立を行った。ERINA という小さい単位だけではとても対応できないからである。

## 3. 各国合意形成作業

ERINA を中心に図們江事業のための国際会議を繰り返し開催した。（表 4 関係国会議の経緯参照）この結果、日中ロの地方政府が日本海横断国際フェリー事業を熱望していることが判明した。また国土交通省がリードする形で各国船会社の本事業への参加の検討が進んだ。その結果、協力船会社の identification に成功した。この会社は韓国既存航路の経験と実績を有しており、日本側の資金協力を得ることを前提に、本事業に参加する意思を示した。そこで日韓での実行体制を検討していたところ、ロシア、中国の参加申し入れがあり、結局、4ヶ国協力体制で横断航路開設を行うこととなった。

| Meeting | Venue       | Date      | Minutes of Meeting | Contents of the Meeting                                                                                   |
|---------|-------------|-----------|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1       | Hunchun     | Oct. 2003 | Y                  | Confirmation of intention of local people concerned, i.e. Hunchun City and Hasan district                 |
| 2       | Niigata     | Feb. 2004 | Y                  | Confirmation of intention of Russian Local Government under attendance of Vice-Governor of Primorsky Krai |
| 3       | Vladivostok | July 2004 | Y                  | Studying port-related problems in Zarubino Port, under participation of Korean side                       |
| 4       | Niigata     | Oct. 2005 | No                 | Port sales of Zarubino Port conducted by joint team of China and Russia                                   |
| 5       | Hunchun     | Feb. 2006 | Y                  | Exchange views between Chinese consignors and shipping lines from overseas.                               |
| 6       | Zarubino    | May 2006  | Y                  | Establishment of new ferry service was concluded by 4 state's officials.                                  |
| 7       | Vladivostok | Aug. 2006 | Y                  | Rate of investment by state was concluded.                                                                |
| 8       | Changchun   | Sep. 2006 | Y                  | Reconfirmation of No. 6 Meeting                                                                           |
| 9       | Niigata     | Feb. 2007 | Y                  | Meeting of 5 mayors from 4 states regarding the ferry projects                                            |
| 10      | Hunchun     | May 2007  | Y                  | Amendment of the rate of investment by country                                                            |
| 11      | Sokcho      | July 2007 | Y                  | Tentative schedule of establishment of the Joint Company and starting date of ferry service were decided  |

表 4 関係国会議の経緯

#### 4. 第一次合意

2006 年 5 月及び同 8 月に、資本金 300 万ドルの株式会社を出資率 日本：ロシア：中国：韓国＝4：3：2：1 で設立すること、本社は新潟に置くことで合意した。

#### 5. 各国国内調整

各国関係者は自国に戻り資金集めの調整に入ったが、この結果状況の変化が起こった。韓国においては江原道と東草市がこれを機会に東草港の大幅な活性化を図るとして、過半数の株の取得の意思を示すと共に、本社を東草市に置くことを考えた。2007 年 2 月の新潟における 4 カ国 5 首長会議で韓国側のその意思が発表された。

中国においては、日本企業が琿春に工場立地し航路開設を前提に生産を開始した。

ロシアにおいてはロシア側参加者が大ザルビノ港開発計画を発表した。

日本においては合弁会社への投資を行う投資会社が設立され、ERINA からここへ主導権が移ることとなった。

またこの間、周辺においては様々な問題が発生した。例えば、日本における北朝鮮問題の深刻化、重要な貨物である中古車輸出状況の変化（カザフスタンの政策変更）、新潟における国際フェリー埠頭の容量不足問題などである。

#### 6. 第二次合意

2007 年 7 月に 4 カ国会議が持たれ、第一次合意を変更することとなった。即ち、資本金 300 万ドルの株式会社の設立は変えないものの、出資率は日本：ロシア：中国：韓国＝16：17：16：51、とし、韓国が過半数を握り、本社は東草市に置かれることとなった。4 カ国合意書を図 8 に示す

**Minutes of Meeting regarding Establishment of New Ferry Service conducted by Joint Group of Korea, Japan, China and Russia**  
**On 6th July 2007, the representatives of Korea, Japan, China and Russia held meeting in Sokcho to establish the new ferry service connecting Sokcho, Niigata, Zarubino and Hunchun, and concluded the following matters.**

1. People concerned of Korea, Japan, China and Russia will jointly set up the joint company. The rate of the investment by country is shown as Korea : Japan : China : Russia = 51:16:16:17.
2. Headquarter of the joint company is located in Sokcho City, Korea.
3. The capital of the joint company amounts to \$ 3 million US dollars. When and how much the investment is undertaken will be decided after checking the long-term profit and expenditure statement prepared by the Korean side.
4. The joint company shall be called as North East Asia Ferry Co, Ltd.
5. Directors of the joint company to be legally registered are 7 in total, composition of which is Korea 4, Japan 1, China 1 and Russia 1.
6. The joint company is scheduled to be founded on August 2007 based on the Articles of Incorporation prepared in accordance with the Korean Commerce Law. Principal contents of the Articles, including Joint Agreement, shall be decided through discussion among participants of the working group
7. The ferry service is scheduled to starts on September 2007 Constituent countries shall cope with problems relating to the ferry service swiftly. Japanese side shall promptly inform the propriety after consultation with Japanese agency concerned
8. The working group shall be organized in order to discuss the establishment of the joint company etc. The working group meeting will be held during July 2007 to coordinate among the states with respect to matters concerned.
9. Every participant country shall settle swiftly disputes of its own to be improved or overcome individually before starting the ferry service.

図 8 4 カ国合意書

この結果、航路運営組織は図9に示す通りとなった。

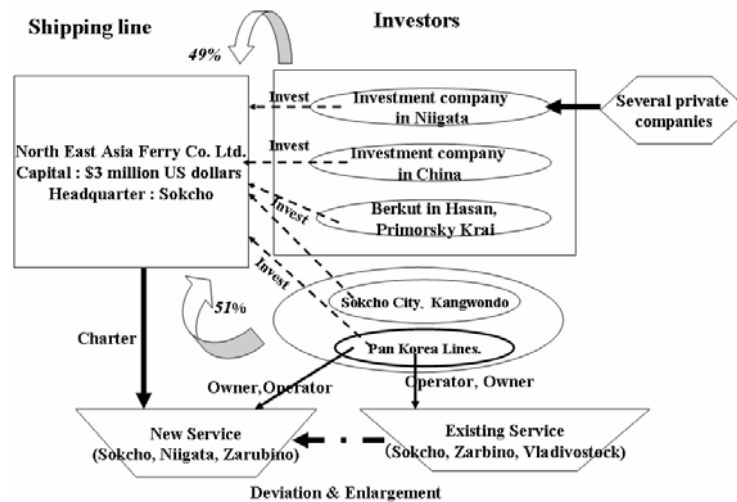


図9 予定されている航路運営組織

## 7. 航路概要

予想される航路は、既存の韓国航路の一部を割き、それを新潟へ回す形で、束草→新潟→ザルビノを週一回行う。しかし出来るだけ早い時期に2隻体制とし、束草→新潟→ザルビノ→新潟→束草を週一回することとしている。

輸送対象はコンテナ貨物輸送、自動車輸送、旅客輸送である。

運航頻度：当面は週1回 運航である。

接続される地域は既存の韓国航路と合わせると、

吉林省・黒龍江省～新潟

ロシア沿海地方～新潟

韓国束草港（ソウルの日本海側出口）～新潟（東京の日本海側出口）

となる。新潟が北東アジアの中心的位置づけとなる。

現在考えている就航する国際フェリー船の諸元は次の通りである。

13,213 総トン、

旅客定員 600 名、

貨物容量コンテナ 132 TEU（自動車に換算して 500 台）、

速度 24 ノット

## 8. 既存航路の実績

既存の韓国航路の輸送実績を図10に示す



● CARGO

UNIT : TEU

| IN/OUT       | 2000  | 2001  | 2002  | 2003  | 2004  | 2005  | TOTAL  |
|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| <b>I</b>     | 495   | 1,646 | 2,751 | 3,260 | 2,830 | 2,454 | 13,436 |
| <b>O</b>     | 507   | 1,008 | 1,828 | 2,427 | 4,044 | 4,595 | 14,409 |
| <b>TOTAL</b> | 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   |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| <b>I</b>     | 18,070 | 26,172 | 26,467 | 24,647 | 26,596 | 27,996 | 149,948 |
| <b>O</b>     | 18,610 | 25,950 | 24,985 | 22,477 | 27,320 | 29,317 | 148,659 |
| <b>TOTAL</b> | 36,680 | 52,122 | 51,452 | 47,124 | 53,916 | 57,313 | 298,607 |

図 10 既存の韓国航路の輸送実績

9. この航路のメリット

この航路のメリットとしては、

＊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。

＊新潟を、ロシア（沿海州）、中国（吉林省、黒龍江省）、韓国（江原道）と接続させることが可能。

＊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となる。

＊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短のルートとなる。

図 11 に予定されている航路ルートを示す。



図 11 予定されている航路ルート

10. 2008 年 1 月現在の状況

2007 年 7 月の合意以降、何回となく行われた協議により、漸く 2007 年 12 月に至り、4 カ国合弁会社・北東アジアフェリー（株）設立の合弁契約書に 4 カ国がサインした。出資比率は韓国側が 51%〔このうち 2 自治体東草市及び江原道がそれぞれ 10%ずつ拠出〕、ロシアが 17%、中国〔琿春市が一部資金を支援〕と日本が各々 16%である。合弁会社は韓国の会社になるため、韓国法に基づく外資導入許可、株式会社設立登記、そのための韓国弁護士への委任手続きなど複雑な一連の手続き及び、それを各国が承認する手続きが必要であり、これを現在こなしている段階であるが、併せて資金振り込みに当たって関係国間で最後の調整が行われている。この後は、4 カ国合弁会社設立、航路開設の作業があるが、確実に進んで行くべく、現在鋭意、努力中である。

#### 11. 現在に至るまでに明らかになった課題

##### 1) 民間レベル 4 カ国協議の難しさの克服

4 ヶ国合弁会社設立の大前提は、4 カ国関係者間のコミュニケーションの確保、協力をモットーとする内部規律の確保、信頼関係の構築である。韓国が 51%を取ることで韓国の会社として運営されるが、他の 3 カ国も 49%を有しており、会社運営上、協調体制の維持が何よりも重要である。このためには、民間レベルの上に、より確固たる信頼関係の構築のため、地方自治体レベルの支援ネットワークが存在することが望ましく、民間企業同士だけでは踏み止まってしまう壁を越える必要がある。

##### 2) 民間事業としての採算性の確保

4 カ国合弁会社は民間企業であり、採算性が確保されなければならない。この点、最も大きい問題はこのルートが国境地域にあり政治的影響を非常に受け易いことである。また、中ロ間国境輸送は次に述べるように未だ多くの改善すべき問題点を持っている。

##### 3) 中ロ間国境輸送の改善

ロシアザルビノ、ロシアクラスキノ、中国琿春間の輸送は僅か 60km の距離であるが、未だ輸送コストが高く、輸送効率も非常に悪い。国境通過に 3 時間待たされる旅客もいる。これはロシア側の国境通関施設が小規模であることによる。

また、日本人、韓国人が国境通過する際、他に目的を持たない単なる通過だけの場合は、ロシアから発行手続きが簡単なトランジットビザの発給が望まれるが、現在の手続きは通行交通機関の切符の原本を求めるため、殆ど利用されておらず、旅客は通常の滞在ビザ〔長い日数を要する〕を取得することが多い。このため日韓の国境通過旅客が増大しない大きな原因となっていると言われている。

##### 4) 韓国、中国当事者からの希望への対処

韓国側出資者には東草市、江原道という自治体が参加している。中国側も琿春市が参加する。これは本事業は公的性格が強いと言う判断からである。両国は日本、ロシアに



においても自治体の参加を望んでいる。

#### 5) 地方政府レベルの支援の不可欠性

日本においても地方政府レベルの支援は不可欠である。即ち、国際フェリー埠頭の整備は港湾管理者としての新潟県の対応に大きく依存する。また、集荷、集客の面からは地元経済振興責任者としての新潟市に依存するところが決して少なくない。

#### 6) 中央政府レベルの支援の不可欠性

また、本事業においては中央政府レベルの支援も不可欠である。国境を越える輸送であり、CIQ の協力が不可欠であると共に、国境警備隊の協力も必要となる。また日本においては強く求められる国際フェリー埠頭の整備は、国の重要施策として実施されるべきである。

#### 7) 国境を越えた北東アジア連携思想の普及

本事業が円滑に進むためには、合弁会社に結集する各国関係者は妥協、譲歩が必要になる。民族主義と一線を画さなければならない。このためには、本事業の重要性を含む真の意図が多くの関係者によく理解されることが根本的に必要である。

### & 5 あとがき

今後の北東アジア発展の鍵は北朝鮮である。北朝鮮が核兵器を所有したことで北東アジアの緊張は一気に高まったが、その後の6カ国会議の動きは我々に希望を持たせている。しかし、まだどうなるか誰にも分からない。我々は今こそ、北東アジアの平和に向けての動きを確固としたものしなければならない。そのためには何よりも北東アジア域内交流を盛んにすることが重要である。交流の増大は透明化を促し、相互信頼を招き入れる。各国政府は北東アジア交流増大に向けて積極的な政策を取るべきであろう。日本海横断フェリー事業はそれに向けての挑戦である。

## 地域自立・活性化調査 第3回 専門研究会の議事要旨

日時：平成20年1月25日（金）15：00～17：00

場所：日本プレスセンタービル 9階 小会議室

### ■出席者

財団法人 環日本海経済研究所 特別研究員 三橋郁雄  
NPO 法人 総合政策研究会理事長 玉置和宏  
NPO 法人 総合政策研究会常務理事 高松亨  
NPO 法人 総合政策研究会理事 田中洋之助  
NPO 法人 総合政策研究会理事 吉原勇  
読売新聞社 論説副委員長 松田英三  
日本郵船株式会社 経営委員 楢岡孝武  
国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課長 佐々木規雄  
国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 課長補佐 中谷誠志  
国土交通省 北陸地方整備局 新潟港湾・空港整備事務所 副所長 中川洋一  
新潟県 交通政策局長 高橋総一（代理出席）  
新潟市 都市政策研究所 主任研究員 望月迪洋（代理出席）  
国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 課長補佐 佐川雅悦  
国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 企画係長 竹内悟  
NPO 法人 総合政策研究会監事 本間忠夫

### ■配布資料

- ・議事次第
- ・出席者名簿
- ・座席表
- ・「日本海横断国際フェリー事業への挑戦とその意義」説明資料
- ・第2回 専門研究会の議事要旨

### ■会議内容

#### 1. 開会

#### 2. 話題提供

- (1) 国土交通省 北陸地方整備局 港湾計画課長 佐々木規雄
- ・第2回研究会の概要と第3回研究会の主旨説明

- (2) 財団法人 環日本海経済研究所 特別研究員 三橋郁雄  
・日本海横断国際フェリー事業への挑戦とその意義について

### 3. 討議（意見交換）

---

#### 【議事要旨】

※ 敬称は省略

#### 佐々木規雄

日本海横断国際フェリー航路について三橋先生からお話を伺った。

中国の東北三省にあまり貨物がない中で、何らかの切っ掛けがないと交流が進まない。しかし、潜在的な可能性はあると思うので、日本海横断国際フェリー航路を開設し、地域の発展に繋がたいと思う。ご意見を提示して頂きたい。

#### 吉原勇

「日本海交流拡大政策」の「北東アジア輸送回路」のトンネルは、具体的にどう進められるのか？

#### 三橋郁雄

中国の東北地域から日本海までは10kmの距離で、日本の技術でトンネルは作るのは、難しくない。問題は中国の許可と北朝鮮の許可である。この「日本海交流拡大政策」を進めて行くためには、中国、北朝鮮、ロシア、日本の人々が参加する勉強会を作って勉強して行くことが望ましい。中国は、北朝鮮を説得できると思う。

しかし、日本海交流拡大政策を進める前に、日本海横断国際フェリー航路を成功させなければならないと思う。

#### 高松亨

「北東アジア輸送回路」周辺の貨物は、どうか？

#### 三橋郁雄

貨物は、充分ある。中国の吉林省のドライフルーツ、木材製品が日本に流れているし、合板はヨーロッパに流れている。このような貨物が日本に流れてくる可能性はある。吉林省は2,500万、3,500万の人口が住んでいる。日本海横断国際フェリー航路ができれば、吉林省の人々は、必ず、日本との交流を求めて動くはずである。

#### 高松亨

ザルビノ港に日本から物を輸出して、そこで、国境を越えて、10km の道路を走って中国に行く時に中国とロシアの国境のガードが極めて厳しい事実があるのか？

### 三橋郁雄

僕らのトンネル構想は、港が沖合に出来ているので、そこに、中国の税関がきていてそのまま中国に入れるという事である。

### 高松亨

構想は、そうであろう。

ロシアと中国の国境を越えていくのに、その国境はトラブルなくすっと入れるということなのか？

### 三橋郁雄

すっと入れない。

問題はロシアの税関である。

現在、韓国からのフェリーがその国境を通過しているが、最優先的に通過させている。しかし、ロシア人がコンテナの中身を開けるとか、国境を越えるまで税関の人が付き添うとか、税関を通過するのに3時間以上、旅客が待たされるなどの問題がある。

### 高松亨

貨物の国境通過の問題に関しては、中国とロシアの間で、議論されているのか？

### 三橋郁雄

貨物の国境通過の問題について議論されている。

「合弁契約書」において記入されている。

ロシアの税関通過の問題の改善が急務であることなども記入されている。

それに対して、ロシア側も「努力する」とは言っている。ただし、ロシアが直ぐに、改善に取り組んでいるわけではない。

### 吉原勇

中国側の問題はないか？

### 三橋郁雄

特段の問題が、あるわけではない。

### 檜岡考武

日本郵船は数年前に、日中の商売を始めた。

北中国、大連、天津、青島を回る航路だったが、2年で止めた。その理由としては、採算が合わないことと、中国と契約すると中国側が契約を簡単に破棄するため、契約を履行させるのが極めて難しい。そのため、中国とパートナーは組まない。

今度、日産、トヨタ、鈴木など日本の自動車メーカーがロシアに進出する。これの「輸送」が大きなテーマである。トヨタは、ロシアの鉄道会社とコミットして、輸送にロシアの鉄道を利用するらしい。ロシアの鉄道に対して、一つの義務感があるようだ。

このような状況を踏まえて、我々もロシア政府やターミナル会社や運輸会社と色々と相談しながら、サンクトペテブルクまで輸送する手段を模索中である。

私見では、名古屋から中部高速道路があるので、富山港や新潟港の間にシャトル便を設け、そこからトヨタが貨物を出せば良いと思うが、どうも名古屋から出す傾向にある。

鉄道について。

アメリカの鉄道の貨車の長さは、3km ぐらいある。最初の貨車が引っ張られると 10cm ずれて、貨車ごとに 10cm ずつずれて、最後の貨車になると、ものすごい力が加えられ、貨物に大きなダメージを与える。トヨタもトライしたが、失敗している。しかしながら、また、トライするということなので、いかにして安全に貨物を輸送できるか、我々も模索しているところである。

ザルビノ港から韓国へ、それから新潟へというループに対して、実は、興味がなかった。このループは、売れるはずがない。船会社が投資するのは、貨物が集まる所であり、何も海路を 4 本使う必要はない。

東北三省や満州は広軌鉄道で、シベリアランドブリッジまで、一本で繋げられる。しかし、現状は難しい。そうことを考えると、将来的には、大連港がゲートポートとして役割を担うことで、機能的にも採算的にも良いと思う。

日中韓露の 4 カ国構想を実現するに当たって、中国、ロシアとは、パートナーを組みたくない。その理由は、話が纏まらないからである。パートナーを組むなら、日本の船会社か、あるいは、韓国の船会社が良いと思う。これを前提に日本郵船も日本海横断国際フェリー航路を考えたい。

ロシアの企業、空港などは「賄賂をよこせ」という風潮があり、そういう所とは、パートナーを組みたくない。

### 三橋郁雄

企業ベースで考えると、そういうことがあるだろう。

企業ベースだけでは、うまくいかないのでは、中国や韓国のように自治体が入るべきだと思う。

### 佐々木規雄

大連港は、港としては良いが、その背後の鉄道や道路など、動線がパンクすることはないのか？

**梶岡考武**

パンクする可能性はあるだろう。

**松田英三**

トヨタが自動車に関して運ぼうとするのは、完成車ではなくて部品である。  
衝撃に耐えられない位の衝撃なのか？

**梶岡考武**

大変な衝撃である。  
衝撃に耐えられるような梱包をしないと、打撃を受けてしまう。

**松田英三**

それでは、専用船で完成車を運搬してほうが良いのか？

**梶岡考武**

そうだ。完成車が良いと思う。しかし、関税の問題などがある。

**玉置和宏**

中国、ロシアのような金持ちの隣人について、日本との貿易関係を調べたら、中国は平成 18 年まで、通産統計によると、輸出入額が 25 兆円である。ロシアは、1 年間で 50%以上、貿易額が増えている。原油量は、いずれピークアウトすると思うので、原油の価格は、下がらないと思う。そういう意味で、原油と天然ガスを保有しているロシアは無視出来ない。

ロシアは、中国、インドに次ぐ経済大国になる可能性が十分にある。ロシアとの付き合いは、長期的な観点から見ないといけない。そのためには「官」がやった方が良いと思う。

今後の日本の成長戦略は、中央政府がやるのではなく、「エリア」、「地域」でやるほうが良い。

ヨーロッパの「環地中海構想」は活発に動いている。このように世界的な動向を見ても、県、国、国境を越えた、地域、エリア別に経済活力を引き出すようなプロジェクトが必要であると思う。

**吉原勇**

日本は世界の道路事情からして見て、コンテナの重量や道路の幅などの面で、改善すべ

き点があると思うが、日本の道路体制に問題は、ないのか？

### 檜岡考武

日本の道路規制は、かなり厳しい。

45ft のコンテナの輸送は、トンネルの問題など、色々な規制があるので、輸送できる所は、限られている。

日本の道路を拡充して整備されれば良いのだが、現実には難しいであろう。

### 佐々木規雄

確かに、世界的に見ても、45ft コンテナは増えているので、それに対応しなければならないと思う。しかし、道路局によると、「道路拡充には膨大な投資が必要で、コストがかかるため、実現は難しい」と言っている。

30 年前から道路拡充の話はあったが、全く無視されている。

### 玉置和宏

現在の経済界のキーワードは、CO<sub>2</sub>である。

CO<sub>2</sub> 削減など環境問題を考えると、鉄道輸送、コンテナ輸送を利用するモーダルシフトは、非常に重要になってくる。

鉄道やコンテナ輸送より、航空輸送は 7、8 割の CO<sub>2</sub> を出す。

### 檜岡考武

トヨタ、キャノンは、CO<sub>2</sub>、環境問題、モーダルシフトに熱心で、力を入れている。

### 松田英三

シベリア鉄道は、ディーゼルなのか？

### 三橋郁雄

現在、シベリア鉄道の貨物は、完全に電化である。

### 高松亨

新潟・日本海側は、鉄道との結節の可能性が太平洋側と比べて、良いと言えるのかどうか？

### 佐々木規雄

調べていない。

調べてみる。

### 三橋郁雄

東京から新潟までの貨物輸送の場合、40ft はトンネルにぶつかるから、駄目である。

### 吉原勇

フェリーは、いつ頃から運航するのか？

### 三橋郁雄

2008 年 3 月に運航する予定だったか、最後の調整で、4 カ国間の協議を経て決めることになっているので、遅れると思う。

国と国との間の事業主体同士の行事には、「官」が入らないと信頼を得にくい。

信頼を得るには、トップ同士のネットワークを作るべきである。

### 玉置和宏

北東アジアの発展の鍵は、北朝鮮がキーワードであると三橋さんが主張されている。その通りだと思う。

佐々木さん、北朝鮮の話があまり出ていないが、タブーなのか？それとも様子を見るのか？

### 佐々木規雄

様子を見る。

### 高松亨

三橋さんがなさっているこの事業、会社の設立に直接、関係しなくても、ロシアと付き合い合ってきた中で、新潟、日本海側との歴史的経験が生かされているとか、あるいは、人が関わっているとか、といったことは、あるのか？

### 三橋郁雄

ある。

この事業以外にも、他の事業も関係している。

ロシアは日本の中古車を買っており、ロシア人は日本を高く評価している。また、色々な面で日本と接触しようとしている。

この事業を通じて、ロシアとのネットワークを形成し、情報交換をすることによって、他の事業も動かしている。

フィランドがロシア貿易で栄えている。

ロシアと他の国が貿易する場合、銀行同士の付き合いがないため、L/C 貿易が出来ない。



つまり、ロシアと他の国との貿易の中で、フィランドがロシアの代わりに L/C の役割を果たしている。

ロシアの取引は、全て現金決済で行われている。ロシアは、いつ L/C が出来るようになるのは、まだまだ、先である。ロシアは、国有の土地を私有化している段階であり、いまだに、ロシアの社会制度が整えていないし、色々な問題がある。

日本においても、佐渡ヶ島がフィランドのような役割を果たしたら良いと思う。そのため、佐渡ヶ島をノービザ特区するのが、我々の構想である。

### **望月迪洋 (代理出席)**

地元（新潟）でも、ロシアとの貿易を少しずつやっている。

例として、一生産者によってチューリップをパブロスクまで輸出している。

新潟港は定期便がない中で、地元の農産家や製造業の人々が出せるような環境づくりをするべきではないかと思う。

### **佐々木規雄**

2月8日の有識者の懇談会を開く予定である。過去3回の研究会の概略を高松先生に講演して頂く。

2月20日のシンポジウムは、公開にする。

また、本日三橋さんからのお話しにもあったが、日本海横断国際フェリー航路の就航が予定より遅れる見込みである。本調査においては、就航に先立って行われる予定であったデモンストレーション運航時に貨物や旅客の追跡調査を行う予定であったが、その調査の実施が困難であるようだ。

ところで、本日玉置さんや高松さんから、現在の経済界のキーワードはCO<sub>2</sub>であり、CO<sub>2</sub>削減など環境問題を考えた場合、鉄道輸送が非常に重要になってくるといったご意見や、北陸地域は鉄道との結節の可能性が太平洋側と比べて良いと言えるのか、というご質問をいただいた。今後はそういった国内の鉄道輸送などと国際フェリーの連携や結節も視野に入れた検討を進めていく必要性を強く感じた。

(以上)

### 3.4 地域自立・活性化調査 第4回 専門研究会

地域自立・活性化調査

第4回専門研究会

企画書

財団法人 港湾空間高度化環境研究センター

## ◆企画書の内容

- ①専門研究会全体の目的
- ②第4回専門研究会の目的
- ③開催日時・会場及び案内図
- ④メンバー構成（案）
- ⑤主なメンバーの略歴
- ⑥配席図（案）
- ⑦議事次第（案）
- ⑧議事シナリオ（案）

#### ①専門研究会の目的

北陸地域国際物流戦略チームでは、わが国と中国や韓国を軸として、活発化するアジア域内物流に対応させるため、北陸地域の重要な施策に「多様な輸送経路の構築」を挙げている。

その実現に向けては、北陸(新潟・富山・石川・福井)と対岸を結ぶ「日本海横断国際フェリー」の就航が期待されている。

本調査では、我が国の政策を鋭い視点で積極的に提言している総合政策研究会のメンバーで構成する本研究会を通じて、最近注目を集めている新潟・韓国・ロシアを結ぶ国際フェリー(三角航路)の話題について取り上げ、その有効性と課題について、検討するものである。

#### ②第4回専門研究会の目的

第4回研究会では、第3回研究会に引き続き、「日本海横断国際フェリー」の安定的就航に向けて鍵を握る対岸の物流システムを、共通の認識として理解する目的で、中国経済情勢に精通している富山大学経済学部・李准教授から、研究会メンバーに話題(「中国の内国輸送と国外輸送とのリンケージ」)を提供する。同話題を踏まえ、我が国において北陸地域が果たすべき役割について討議する。

③開催日時・会場及び案内図

日 時：平成 20 年 2 月 22 日(金) 15:00～17:00

場 所：日本プレスセンタービル 9階 大会議室

<所在地：東京都千代田区内幸町 2-2-1>



④メンバー構成（案）

|               | 所 属               | 氏 名    |
|---------------|-------------------|--------|
| 富山大学          | 経済学部 准教授          | 李 瑞雪   |
| NPO法人 総合政策研究会 | 理事長               | 玉置 和宏  |
|               | 常務理事              | 高松 亨   |
|               | 理事                | 吉原 勇   |
| 読売新聞社         | 論説副委員長            | 松田 英三  |
| 日本郵船株式会社      | 経営委員              | 植岡 孝武  |
| 国土交通省 北陸地方整備局 | 港湾空港部 港湾計画課長      | 佐々木 規雄 |
| 富山県           | 商工労働部 立地通商課物流通商班長 | 河内 誠   |
| 事務局           |                   |        |
| 国土交通省 北陸地方整備局 | 港湾空港部 港湾計画課 課長補佐  | 佐川 雅悦  |
|               | 港湾空港部 港湾計画課       | 石井 繁治  |
| NPO法人 総合政策研究会 | 監事                | 本間 忠夫  |
| オブザーバー        |                   |        |
| 富山県           | 土木部 港湾空港課 課長補佐    | 中野 聡一郎 |

## ⑤主なメンバーの経歴・略歴

### ■ 玉置 和宏（たまき かずひろ）

#### ○ 経歴

- 1962年4月 毎日新聞社東京本社入社  
主に経済記者として大蔵省（現財務省）、外務省、運輸省（現国土交通省）、経済企画庁（現内閣府）、日本銀行財界（日本経団連、日本商工会議所）、各産業界を担当。
- 1982年5月 編集局経済部副部長
- 1986年11月 週刊エコノミスト編集長
- 1990年2月 論説委員
- 1991年5月 論説副委員長
- 2004年3月 論説室顧問
- 2006年4月 特別顧問（現職）
- 2007年9月 特定非営利活動法人総合政策研究会理事長（現職）

#### ○ 現職

神戸大学大学院経営学研究科講師（06・4～現在＝財政・税制）  
東洋大学社会学部メディアコミュニケーション学科講師（07・4～現在＝最新新聞論）  
一橋大学国際・公共政策大学院講師（07・10～現在＝特殊講義Ⅰ『国際経済と政治』）

### ■ 高松 亨（たかまつ とおる）

#### ○ 経歴

- 1972年 東京都立大学工学部土木工学科卒業
- 1974年 東京都立大学大学院工学研究科土木工学専攻 修了  
同年 運輸省入省
- 1994年 第五港湾建設局清水港工事事務所長  
東海大学海洋学部非常勤講師（港湾工学 94,95 年度各後期）
- 1996年 国土庁計画・調整局計画官
- 1999年 運輸省港湾局開発課長
- 2001年 国土交通省東北地方整備局副局長
- 2002年 （財）港湾空間高度化環境研究センター常務理事
- 2004年 （財）港湾空間高度化環境研究センター専務理事
- 2007年 武蔵工業大学教授に就任、現在に至る。



■ 松田 英三 （まつだ えいぞう）

○ 略歴

昭和 23 年生まれ。東京大学文学部卒業。昭和 46 年読売新聞社入社。経済部次長、調査研究本部主任研究員、論説委員を経て、平成 18 年より論説副委員長。

■ 吉原 勇 （よしはら いさむ）

○ 略歴

1938 年生まれ。中央大学卒業。1964 年毎日新聞入社。東部支局、中部本社報道部、同経済部、東京本社経済部、同部副部長、大阪本社経済部副部長、経営企画室委員、西部本社代表室長、不動産企画室長、編集委員を兼任、1994 年退社。同年下野新聞社監査役、1996 年同社取締役、2002 年退社。同年作新学院大学講師。2004 年総合政策研究会理事。

著書は「トヨタ最強の経営」（日本産業出版社）。「日航が立ち上がる日」（日本リクルートセンター出版部）。「トヨタ三代の決断」（共著 ビジネス社）。「特命転勤ー毎日新聞を救え」（文藝春秋社）

■ 檜岡 孝武 （ならおか たかたけ）

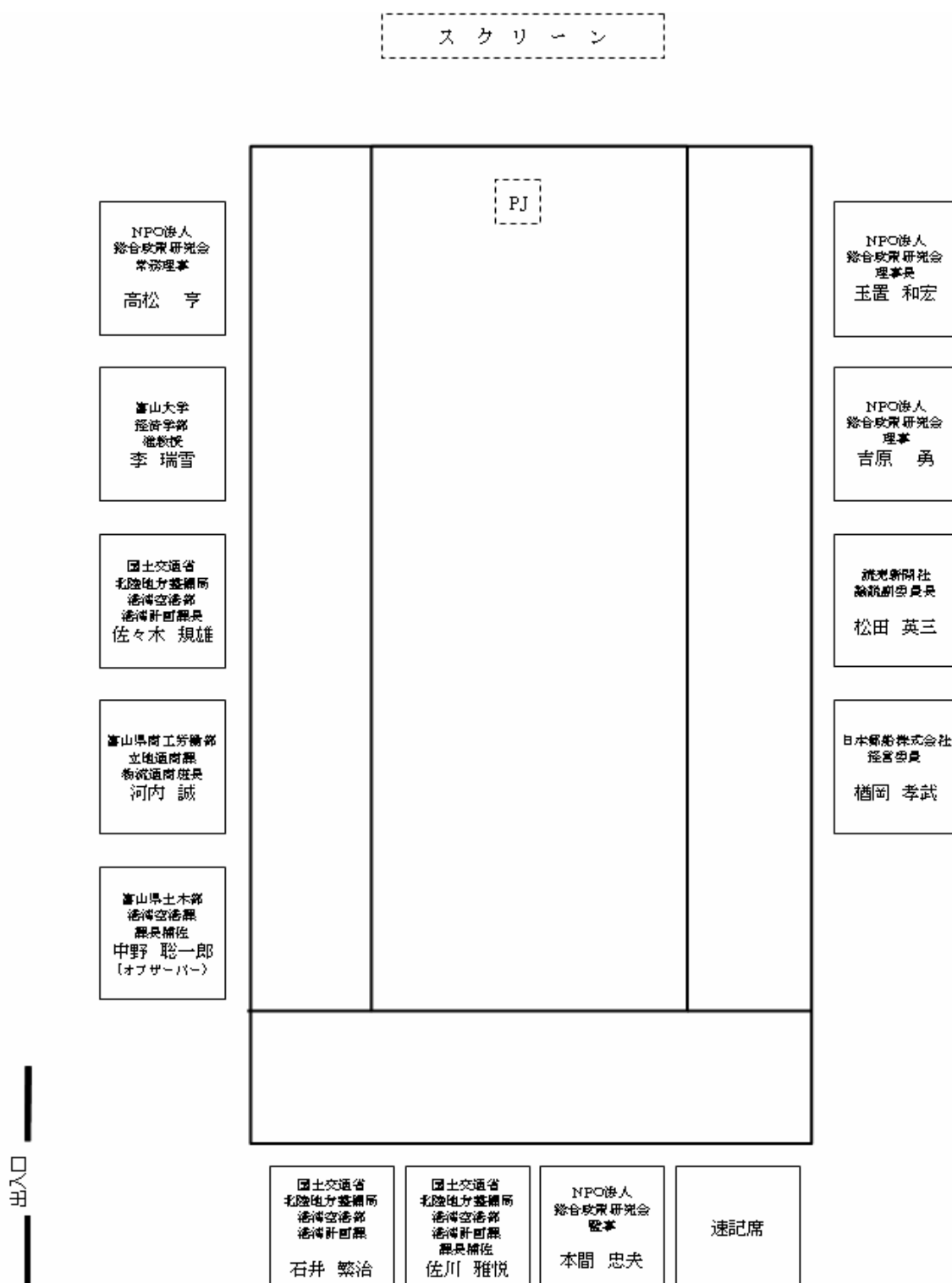
○ 略歴

2003. 4 日本郵船株式会社 経営委員に就任

2005. 4 NYK LINE JAPAN の取締役（非常勤）に就任

現在 東京船舶株式会社 代表取締役社長 （日本郵船の経営委員も兼務）

# ⑥配席図（案）



⑦議事次第（案）

## 地域自立・活性化調査 第4回 専門研究会

日 時：平成 20 年 2 月 22 日（金）15:00 ～ 17:00

場 所：日本プレスセンタービル 9 階 大会議室

<開催場所所在地：東京都千代田区内幸町 2-2-1>

### 議 事 次 第

1. 開 会

挨拶

国土交通省 北陸地方整備局 港湾計画課長 佐々木規雄

2. 話題提供

富山大学 経済学部 准教授 李 瑞雪

・ 中国大陸における水運産業の発展

～利用の拡大とサービスの国際化～ について

3. 討議（意見交換）

4. 閉 会

（以 上）

【配布資料】

- ・ 議事次第
- ・ 出席者名簿
- ・ 座席表
- ・ 「中国大陸における水運産業の発展 ～利用の拡大とサービスの国際化～」 説明資料
- ・ 第3回専門研究会の議事要旨

⑧議事シナリオ（案）

|       |             |      |                                                                                                                                                                  |
|-------|-------------|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 15:00 | 佐川          | 進行   | 北陸地方整備局港湾空港部港湾計画課長補佐の佐川でございます。<br><br>早速ですが、第四回目の研究会を開催させていただきます。<br>はじめに当局港湾計画課長の佐々木から本日までの経過説明と、今後の進め方について説明させていただきます。                                         |
| 15:01 | 佐々木課長       | あいさつ | 研究会メンバー各位には、ご多用中にもかかわらずご参集いただき、ありがとうございます。<br><br>さて、<br>・前回までの概要コメント<br>・第四回及び五回は、富山の話題を加えて国際フェリーの意義についてご議論をいただく。<br>・基本情報として、富山の概要について説明。（第五回で伏木海陸から補足説明する予定。） |
| 15:21 | 佐川          | 進行   | それでは、ご議論をいただく前に、北陸地域国際物流戦略チームのオブザーバーとして国際的視野からアドバイスをいただいた富山大学の李先生から「中国の内国輸送と国外輸送とのリンケージ」と題してについて話題を提供していただきたいと思います。<br>李先生、よろしくお願いいたします。                         |
| 15:22 | 富山大学<br>李先生 | 話題提供 | 富山大学の李でございます。<br><br>本日は、先ほど紹介のありましたテーマで、皆様方に私の日ごろの研究成果を報告したいと思います。<br>・急進する中国経済の現状と見通し<br>・日本の玄関口としての北陸の役割<br>・課題<br>・国際フェリー航路の重要性<br>・伏木富山港の事例(ロシアとの中古車輸送の実態)  |
| 16:02 | 佐川          | 進行   | 李先生、ありがとうございました。<br><br>さて、先ほどの課長説明と、李先生による話題提供を軸として、皆様からご意見を頂戴したいと思います。<br><br>ここからは、佐々木課長に司会をお願いいたします。                                                         |
| 16:03 | 委員発言(玉置氏)   | 意見   | 北陸の役割に対する意見および提案                                                                                                                                                 |
| 16:08 | 委員発言(2)     | 意見   | 北陸の役割に対する意見および提案                                                                                                                                                 |

|       |            |             |                                                            |
|-------|------------|-------------|------------------------------------------------------------|
| 16:13 | 委員発言(3)    | 意見          | 北陸の役割に対する意見および提案                                           |
| 16:18 | 委員発言(4)    | 意見          | 北陸の役割に対する意見および提案                                           |
| 16:23 | 委員発言(5)    | 意見          | 北陸の役割に対する意見および提案                                           |
| 16:28 | 委員発言(高松先生) | 意見          | 北陸の役割に対する意見および提案                                           |
| 16:33 | 佐々木課長      | 司会          | ご意見、ありがとうございました。<br>ひとつおりの意見をいただきましたが、特に補足がございましたらご発言願います。 |
| 16:35 |            | フリーディスカッション |                                                            |
| 16:55 | 佐々木課長      | 司会          | まとめ                                                        |

# 地域自立・活性化調査 第4回 専門研究会

日 時：平成 20 年 2 月 22 日（金）15:00 ～ 17:00

場 所：日本プレスセンタービル 9 階 大会議室

<開催場所所在地：東京都千代田区内幸町 2-2-1>

## 議 事 次 第

### 1. 開 会

挨拶

国土交通省 北陸地方整備局 港湾計画課長 佐々木規雄

### 2. 話題提供

富山大学 経済学部 准教授 李 瑞雪

・ 中国大陸における水運産業の発展

～利用の拡大とサービスの国際化～ について

### 3. 討議（意見交換）

### 4. 閉 会

（以 上）

#### 【配布資料】

- ・ 議事次第
- ・ 出席者名簿
- ・ 座席表
- ・ 「中国大陸における水運産業の発展 ～利用の拡大とサービスの国際化～」 説明資料
- ・ 第3回専門研究会の議事要旨

# 地域自立・活性化調査

## 第4回 専門研究会 出席者名簿

| 所 属           |                  | 氏 名    |
|---------------|------------------|--------|
| 富山大学          | 経済学部 准教授         | 李 瑞雪   |
| NPO法人 総合政策研究会 | 理事長              | 玉置 和宏  |
|               | 常務理事             | 高松 亨   |
|               | 理事               | 吉原 勇   |
| 読売新聞社         | 論説副委員長           | 松田 英三  |
| 日本郵船株式会社      | 経営委員             | 檜岡 孝武  |
| 国土交通省 北陸地方整備局 | 港湾空港部 港湾計画課長     | 佐々木 規雄 |
| 富山県           | 商工労働部立地通商課物流通商班長 | 河内 誠   |
| 事務局           |                  |        |
| 国土交通省 北陸地方整備局 | 港湾空港部 港湾計画課 課長補佐 | 佐川 雅悦  |
|               | 港湾空港部 港湾計画課      | 石井 繁治  |
| NPO法人 総合政策研究会 | 監事               | 本間 忠夫  |
| オブザーバー        |                  |        |
| 富山県           | 土木部 港湾空港課 課長補佐   | 中野 聡一郎 |

順不同

## 中国大陸における水運産業の発展

~~利用の拡大とサービスの国際化~~





# 話の流れ

- ・ I. 水運大国としての中国
- ・ II. T字型の水運体系：沿海＋長江
- ・ III. 水運システムの高い投資効率
- ・ IV. T字型水運体系とその経済的意義
- ・ V. 長江水運の国際化：海とのリンク
- ・ VI. 長江水運の抱える問題点
- ・ VII. 広がりつつある日系企業の水運利用
- ・ VIII. 日本地方港湾活性化へのインプリケーション

# Ⅰ．水運大国としての中国

- ・ 「世界の工場」と言われる中国での製造機能の肥大化は外航海運の膨張をもたらしたという状況は周知の通り
  - － 07年に全国の港のコンテナ取扱量は1億TEUを突破
  - － 06年に主要沿海港湾の輸出入貨物の取扱量は15.7億トン
  - － 9割以上の輸出入貨物は外航海運によって輸送される
  - － 6つの港は世界コンテナ取扱量上位20にランクイン
  - － 14の港の年間貨物取扱量は1億トンを超える
  - － 中国の港に寄航する外国籍の船舶は年間7万隻以上
  - － 中国の港に発着するコンテナ航路を開設する海外船社は30カ国100社以上、
  - － 外航コンテナ航路は約3500本（スペースチャーターにより重複計算有り）
- ・ 燃料・原料・部品・設備などのinward輸送と完成品のoutward輸送という形で、中国発着の国際海運はさらに伸長すると予測される

## 06年度コンテナ取扱量上位の中国大陸港湾

| ランキング | 港 名    | 取扱量(TEU) | 前年比伸び率(%) |
|-------|--------|----------|-----------|
| 1     | 上海港    | 2171     | 20.1      |
| 2     | 深圳港    | 1846.89  | 14.03     |
| 3     | 青島港    | 770.2    | 22.11     |
| 4     | 寧波一舟山港 | 706.8    | 35.7      |
| 5     | 広州港    | 660      | 40.94     |
| 6     | 天津港    | 595      | 23.93     |
| 7     | アモイ港   | 401.87   | 20.22     |
| 8     | 大連港    | 321.2    | 21.2      |
| 9     | 連雲港    | 130.23   | 30        |
| 10    | 中山港    | 117.34   | 9.06      |

ソース：『中国現代物流発展報告2007』p.504

## II. 水運の重要性和T字型水運体系

- 一方、経済の高度成長に伴って国内輸送体系も急ピッチで整備されている状況は多くの調査研究によって報告された
- とりわけ、高速道路ネットワークの急速な整備など、陸運の発展状況は注目を集めた
- しかし、余り注目されてこない水運は中国国内運送体系において極めて重要な位置づけとなっている
  - 水運の輸送分担率：12% (トンベース)、62% (トンキロベース)
  - 水運の輸送実績 (06年度)：24.9億トン (前年比11%増)、55486.8億トンキロ (同比12%増)

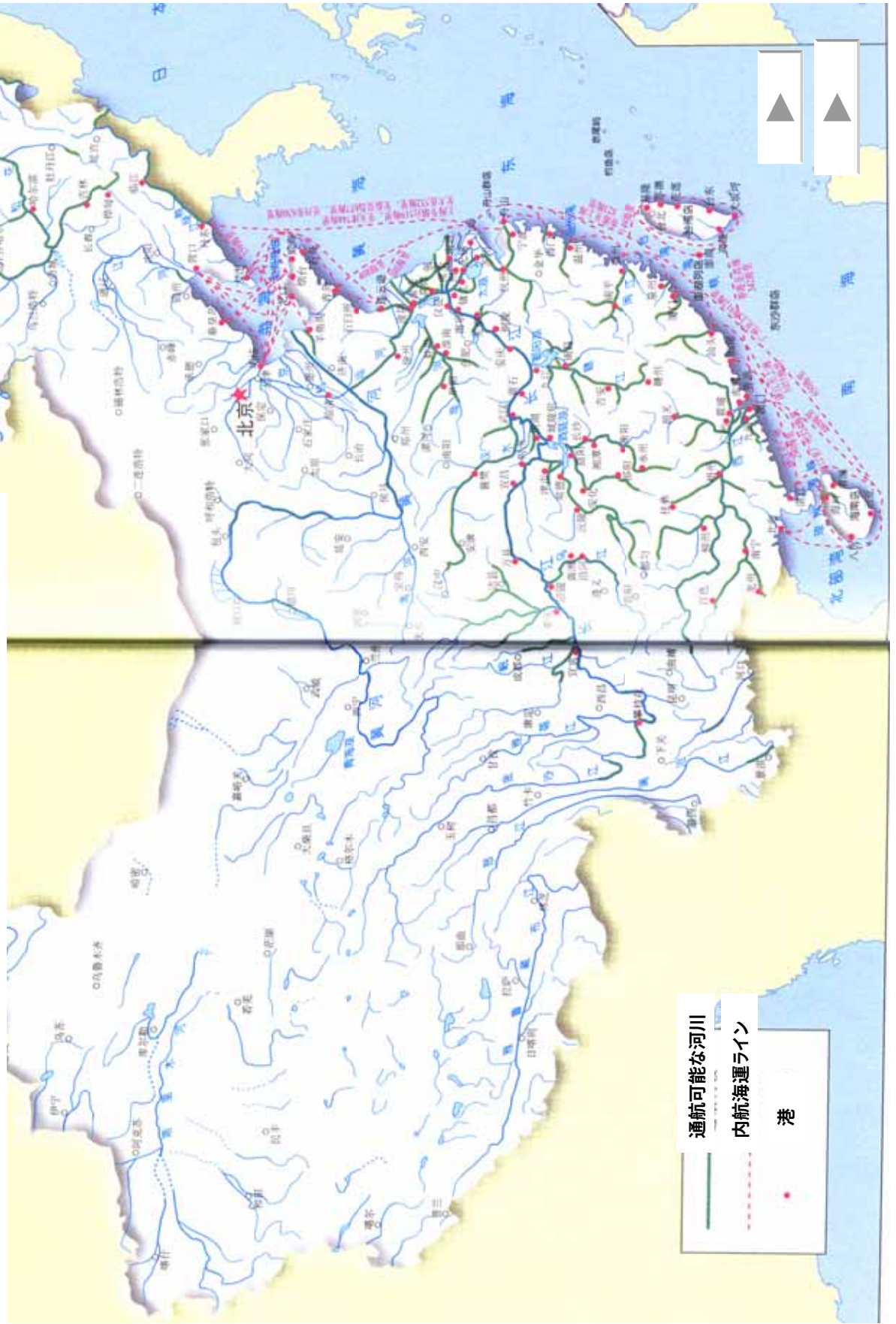
## 中国輸送ライン総延長の推移 (万キロ)

| 年度   | 鉄道   | 道路     | うち、高速道路 |  | 河川    | 航空     | うち、国際航空 |  | パイプライン |
|------|------|--------|---------|--|-------|--------|---------|--|--------|
|      |      |        | うち、高速道路 |  |       |        | うち、国際航空 |  |        |
| 1990 | 5.78 | 102.83 | 0.05    |  | 10.92 | 50.68  | 16.64   |  | 1.59   |
| 1992 | 5.81 | 105.67 | 0.07    |  | 10.97 | 83.66  | 30.30   |  | 1.59   |
| 1994 | 5.90 | 111.78 | 0.16    |  | 10.27 | 104.56 | 35.19   |  | 1.68   |
| 1996 | 6.49 | 118.58 | 0.34    |  | 11.08 | 116.65 | 39.63   |  | 1.93   |
| 1998 | 6.64 | 127.85 | 0.87    |  | 11.03 | 150.58 | 50.44   |  | 2.31   |
| 2000 | 6.87 | 140.27 | 1.63    |  | 11.93 | 150.29 | 50.84   |  | 2.47   |
| 2002 | 7.19 | 176.52 | 2.51    |  | 12.16 | 163.77 | 57.45   |  | 2.98   |
| 2004 | 7.44 | 187.07 | 3.43    |  | 12.33 | 204.94 | 89.42   |  | 3.82   |
| 2006 | 7.71 | 345.70 | 4.53    |  | 12.34 | 211.35 | 96.62   |  | 4.82   |

- ・ 中国の河川総延長は43万キロ、そのうち、水運利用可能距離は12.34万キロにのぼり、世界最長

・“**T**”字型の水運体系の骨格 (沿海+長江)

- ・ 昔と比べて通航可能な河川数は大きく減ったが、長江の通航キャパシティは増大、「黄金の水道」と呼ばれる





## 中国北部の水運と港 (1:1100万)

- ・ 北部において、松花江や黒竜江の季節利用を除いて、輸送ルートとしての河川的重要性は総じて低い
- ・ 中華文明の「母なる河」・黄河は現在、慢性的な水不足などにより、殆ど運航不可能
- ・ 内海である渤海は古来から東北地域と華北地域、山東半島を結ぶ重要な輸送ルート。数多くのフェリーが沿海諸港を連結

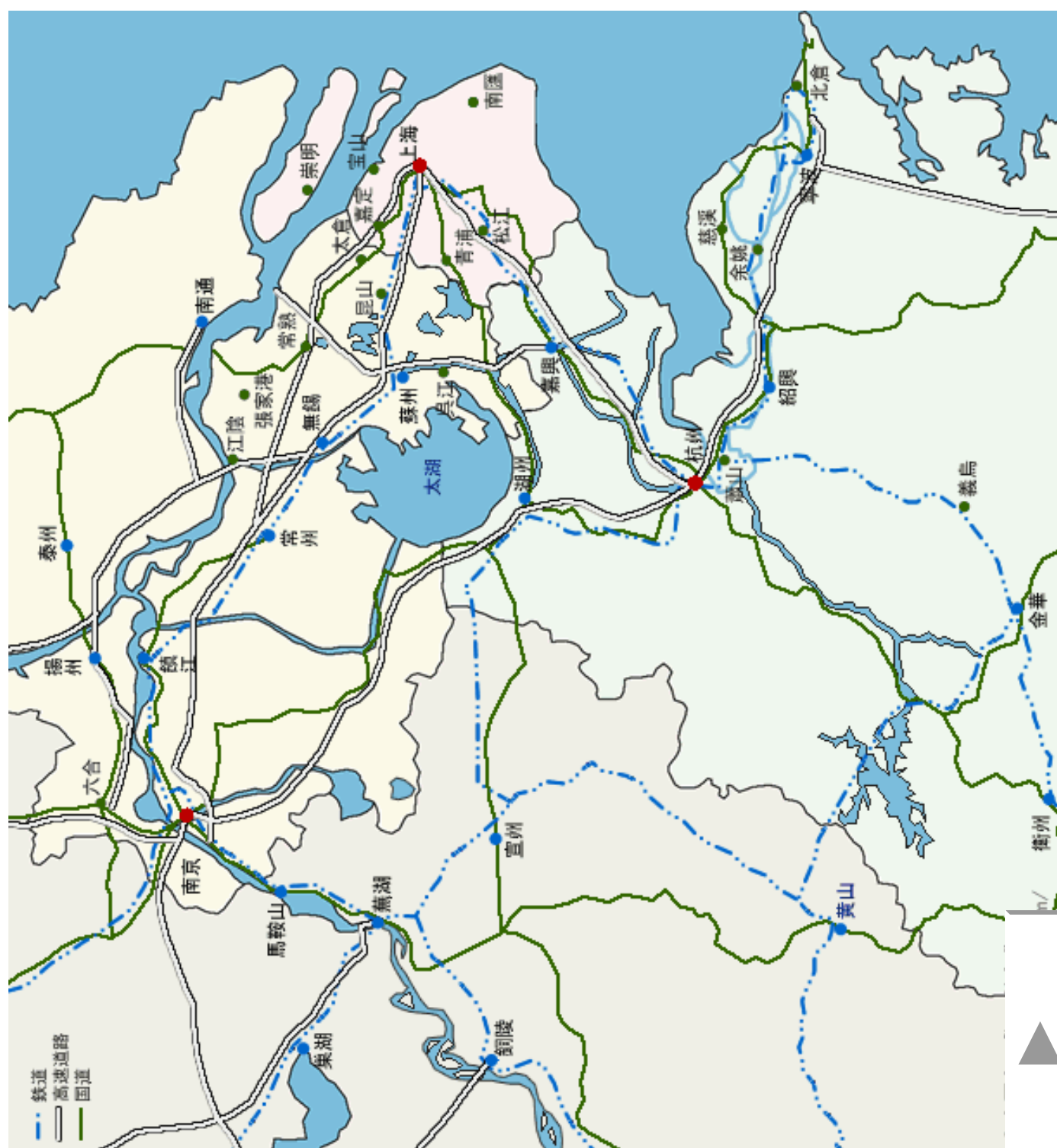


## 中国南部の水運と港(1:1100万)



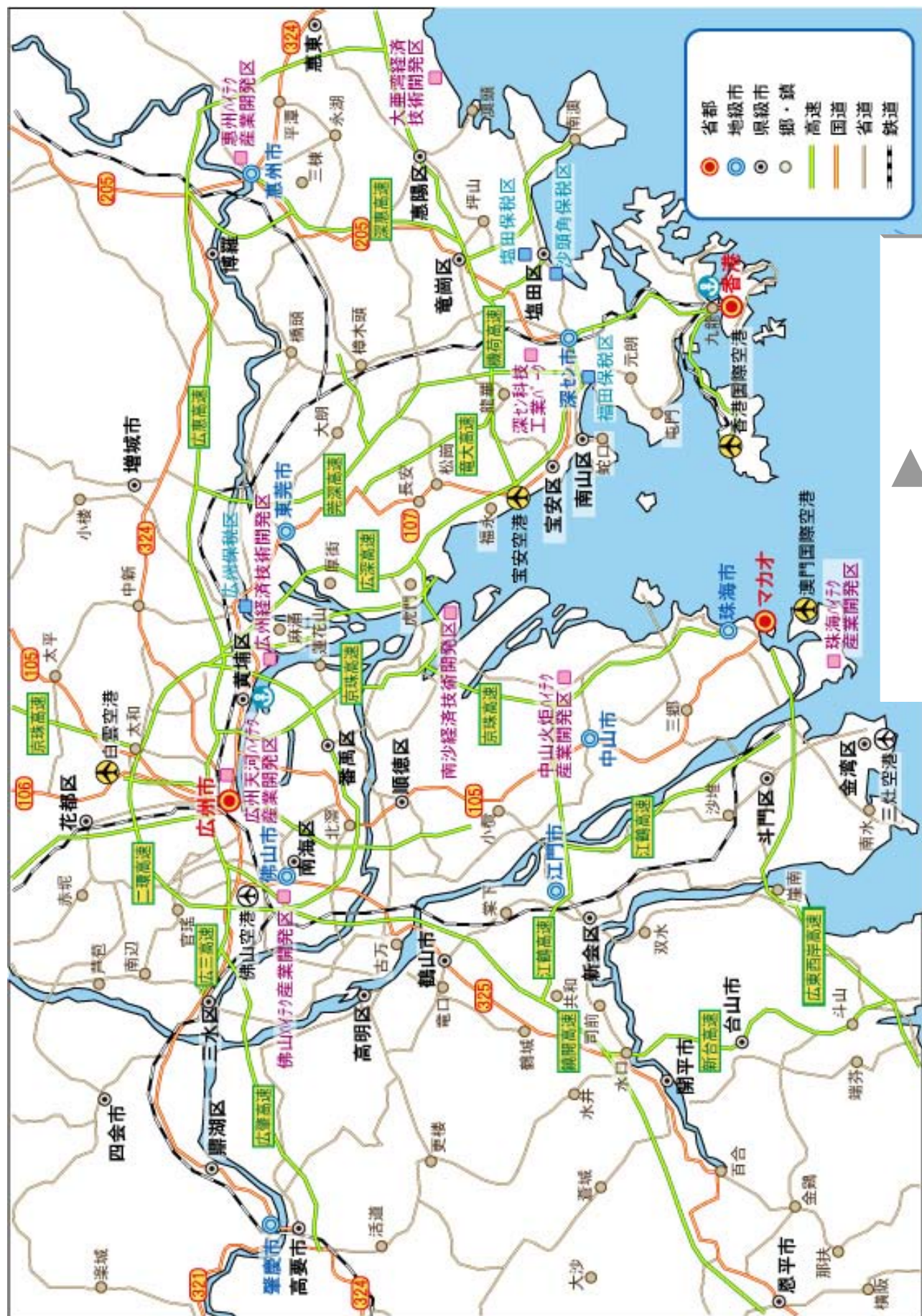
- ・ ①長江水系、②京杭大運河、③珠江水系は最も重要な河川航路
- ・ 長江、珠江、京杭大運河、長江デルタ、珠江デルタからなる「2横1縦2網」の河川水運ネットワーク





## 長江下流の地図

# 珠江デルタの地図





（口）體航運の川舟

| 河流名称    | 通航里程 | 全年通航 | 季节通航 |
|---------|------|------|------|
| 长江      | 3234 | 2813 | 276  |
| 岷江      | 348  | 162  |      |
| 沱江      | 517  |      | 150  |
| 嘉陵江     | 739  | 320  | 73   |
| 渠江      | 730  | 94   | 265  |
| 乌江      | 456  | 238  | 162  |
| 赤水河     | 285  | 159  | 78   |
| 汉水      | 1554 | 1145 | 114  |
| 湘江      | 732  | 156  | 480  |
| 资水      | 578  | 26   | 363  |
| 沅江      | 982  | 253  | 603  |
| 赣江      | 611  | 611  |      |
| 淮河      | 649  | 412  | 28   |
| 渭河      | 238  | 152  |      |
| 沙河、颍河   | 486  | 126  | 258  |
| 通扬运河    | 196  | 163  | 33   |
| 京杭运河    | 1442 | 877  |      |
| 黄浦江     | 154  | 154  |      |
| 西江      | 868  | 868  |      |
| 东江      | 388  | 329  | 59   |
| 北江      | 381  | 256  | 38   |
| 海河      | 69   | 69   |      |
| 潞阳河、子牙河 | 494  |      | 494  |
| 黑龙江     | 1892 |      | 1892 |
| 乌苏里江    | 495  |      | 495  |
| 松花江     | 1890 | 58   | 1554 |
| 嫩江      | 707  |      | 573  |
| 牡丹江     | 417  |      |      |
| 图们江     | 162  |      | 100  |
| 鸭绿江     | 750  | 175  | 575  |
| 辽河      | 325  |      | 226  |
| 黄河      | 3794 | 241  | 1602 |
| 闽江      | 422  | 246  | 176  |
| 九龙江     | 142  | 51   | 91   |
| 韩江      | 417  | 244  | 115  |
| 潮枪江     | 308  |      | 137  |
| 额尔齐斯河   | 161  |      | 161  |

長江主航路間の通航距離(キロ)



長江本流のコンテナ船は3~4千t(200~300TEU積み)が一般的！

[illegible]

浴主殿の運航距離(キロ)

[illegible]

- ・ 長江およびその主要支流の貨物輸送量は全国河川のその約4割(トンベース)を占める
- ・ 07年の長江本流の貨物輸送量は11億トンに達し(00年には4億トン)、世界最大。2位のミシシッピ川の約2倍。06年度の中国26本の鉄道幹線の貨物輸送実績は10.6億トン
- ・ 同年、長江諸港の貨物取扱量は9.11億トン、コンテナ取扱量は551.2万TEUに達した

### Ⅲ. 投資効率が優れる水運システム

- ・ 第10次5ヶ年計画期間中、交通運輸部門における固定資産投資総額のうち、水運システムに向けられたのは8%弱、トラック陸運の約10分の1、鉄道システムのその6割
- ・ しかし、各輸送モードの中で、水運の貨物輸送量の年平均伸び率は最も高かった
- ・ 第9次5ヶ年計画期間中も、水運システムへの投資は道路、鉄道と比べて極めて貧弱だったが、輸送への貢献度は大きかった！
- ・ 同じ傾向は06年においても見られる

# 第10次5ヶ年計画期間中の貨物輸送量の変化

| 項 目    | トンベース輸送量 (億トン) |        |           | トンキロベース輸送量 (億トンキロ) |          |           |
|--------|----------------|--------|-----------|--------------------|----------|-----------|
|        | 2000年          | 2005年  | 年平均伸び率(%) | 2000年              | 2005年    | 年平均伸び率(%) |
| 総輸送量   | 134.56         | 181.76 | 5.86      | 43881.8            | 78334.67 | 13.09     |
| 鉄道     | 16.55          | 26.95  | 10.47     | 13336.1            | 20733.95 | 9.25      |
| トラック   | 103.88         | 131.38 | 4.41      | 6129.39            | 8475.81  | 6.38      |
| 水運     | 12.24          | 20.8   | 11.66     | 23734.2            | 48319.83 | 17.26     |
| 航空     | 0.02           | 0.03   | 8.33      | 0.05               | 0.08     | 10        |
| パイプライン | 1.87           | 2.6    | 6.51      | 636.15             | 805      | 4.42      |

出所：『中国物流年鑑』2006年版p.230

# 2006年度モード別の投資額と貨物輸送量

|            | 固定資産<br>のための<br>投資額 (億<br>円) | 投資総<br>額に占<br>める割<br>合(%) | 貨物輸<br>送量 (ト<br>ンベ<br>ー) (億t) | 前年<br>比の<br>伸び<br>率(%) | 分担<br>率<br>(%) | 貨物輸<br>送量 (ト<br>ンギロ<br>ベース)<br>(億t・km) | 前年比<br>の伸び<br>率(%) | 分担率<br>(%) |
|------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------|------------------------|----------------|----------------------------------------|--------------------|------------|
| 鉄道         | 2039.45                      | 2.2                       | 28.8                          | 7.1                    | 14             | 21954.2                                | 5.9                | 25.26      |
| トラック       | 6277.54                      | 6.7                       | 146.1                         | 8.9                    | 72             | 9647                                   | 11                 | 11.1       |
| 水運         | 994.72                       | 1.1                       | 24.4                          | 11                     | 12             | 53907.8                                | 8.5                | 62.02      |
| 航空         | 463.14                       | 0.5                       | 349.4(万<br>t)                 | 13.9                   | 0.017          | 94.3                                   | 19.5               | 0.11       |
| 都市公<br>共交通 | 855.64                       | 0.9                       | n.a                           | n.a                    | 0              | n.a                                    | n.a                | n.a        |
| パイプ<br>ライン | n.a                          | n.a                       | 3.2                           | 6.7                    | 1.5            | 1318.2                                 | 29.5               | 1.52       |

ソース：『2006年国民経済和社会発展統計公報』

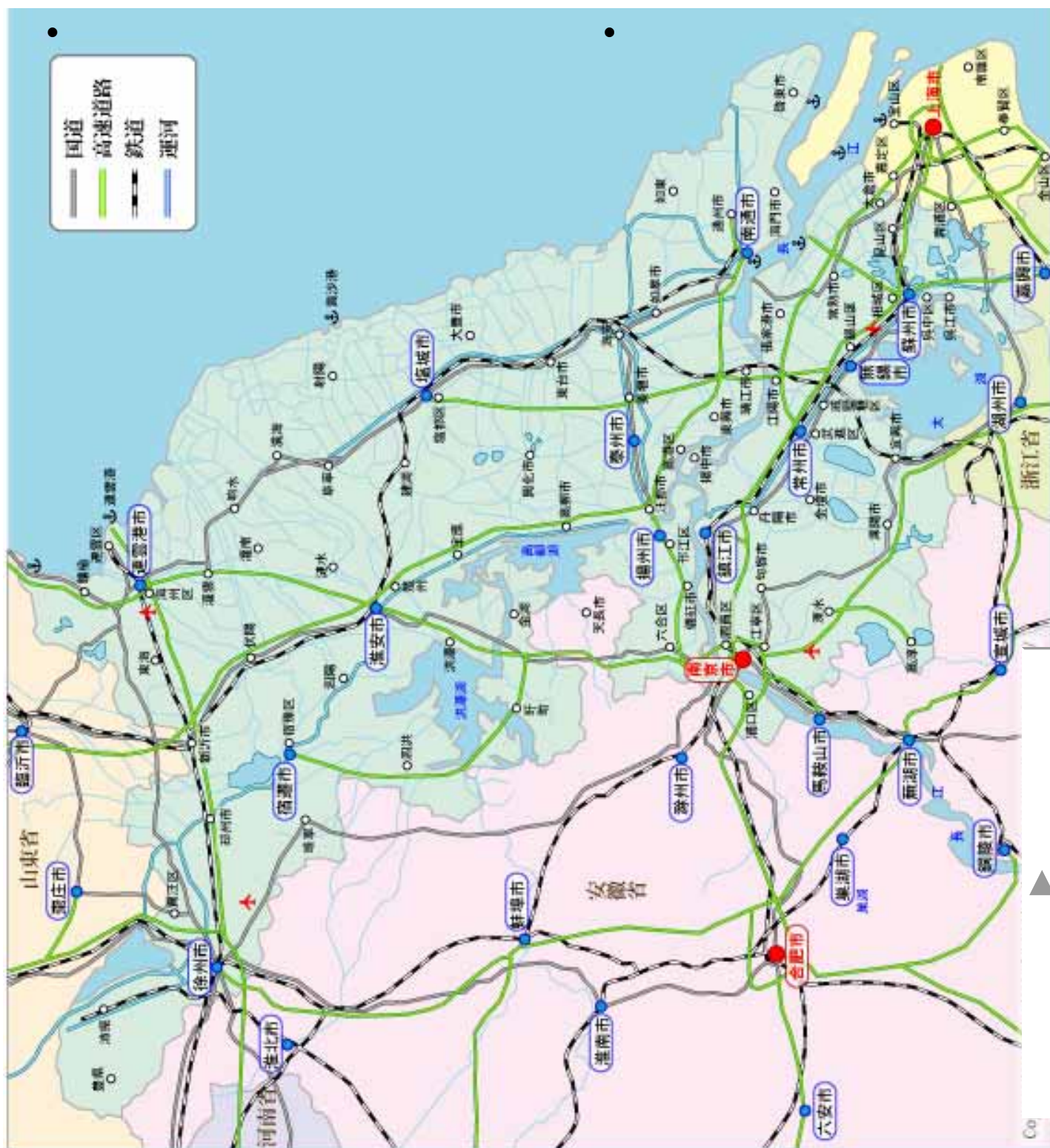
## IV. T字型水運体系と経済の地理的分布

- 沿海航路と長江航路からなるT字型水運体系のサービス範囲は中国の経済先進地域と重なる
- 沿海、沿長江の19の省・直轄市のGDP、人口、貿易額はそれぞれ全国の80%、71.4%、96%を占める(06年度統計)
- 長江の沿岸地帯が各省の最も経済活動の活発地域で、産業の集積地である
- 沿長江の大型企業の必要な鉄鉱石の80%、石油の72%、石炭の83%は長江水運に依存
- 05年11月、交通部と沿長江7省2市は共同で「協力して黄金水道を建設し、長江流域の経済発展を促進する」を題とするシンポジウムを開催
- シンポジウムの議論を踏まえて、06年11月に「長江水運発展協調指導チーム」が発足。向こう5年間総額150億元を航路改造に投資し、2010年頃に長江の貨物輸送量を現在の2~3倍増を目標に

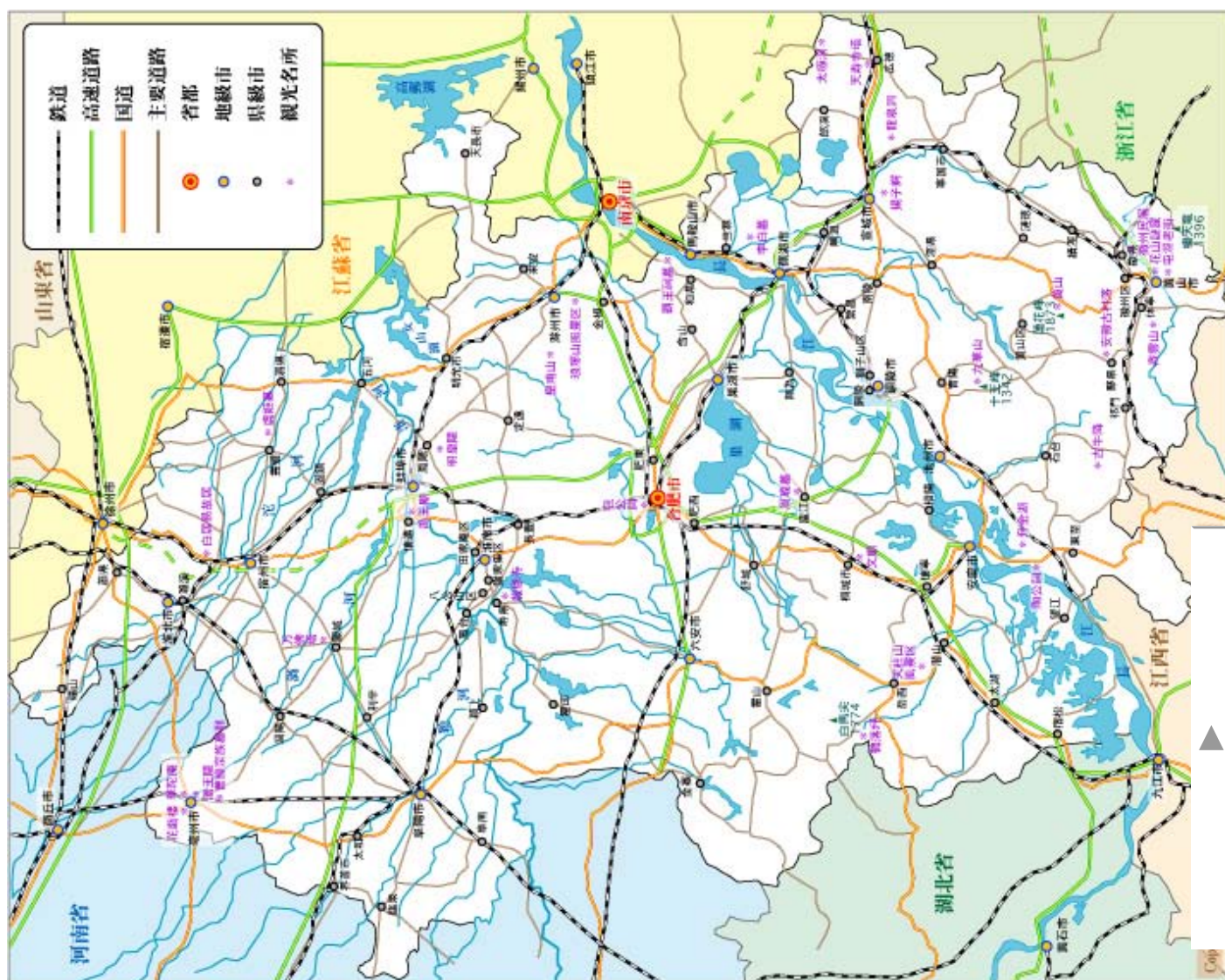


江蘇省の沿長江8市(南京、鎮江、揚州、泰州、常州、無錫、蘇州、南通)は全省の47.3%の面積、55.2%の人口を占め、86.5%のGDP、95.8%の対内FDA額、97.7%の貿易額を実現している

同省の長江諸港の輸出入貨物取扱量とコンテナ貨物取扱量はそれぞれ長江本流全体の約、90%と75%を占める





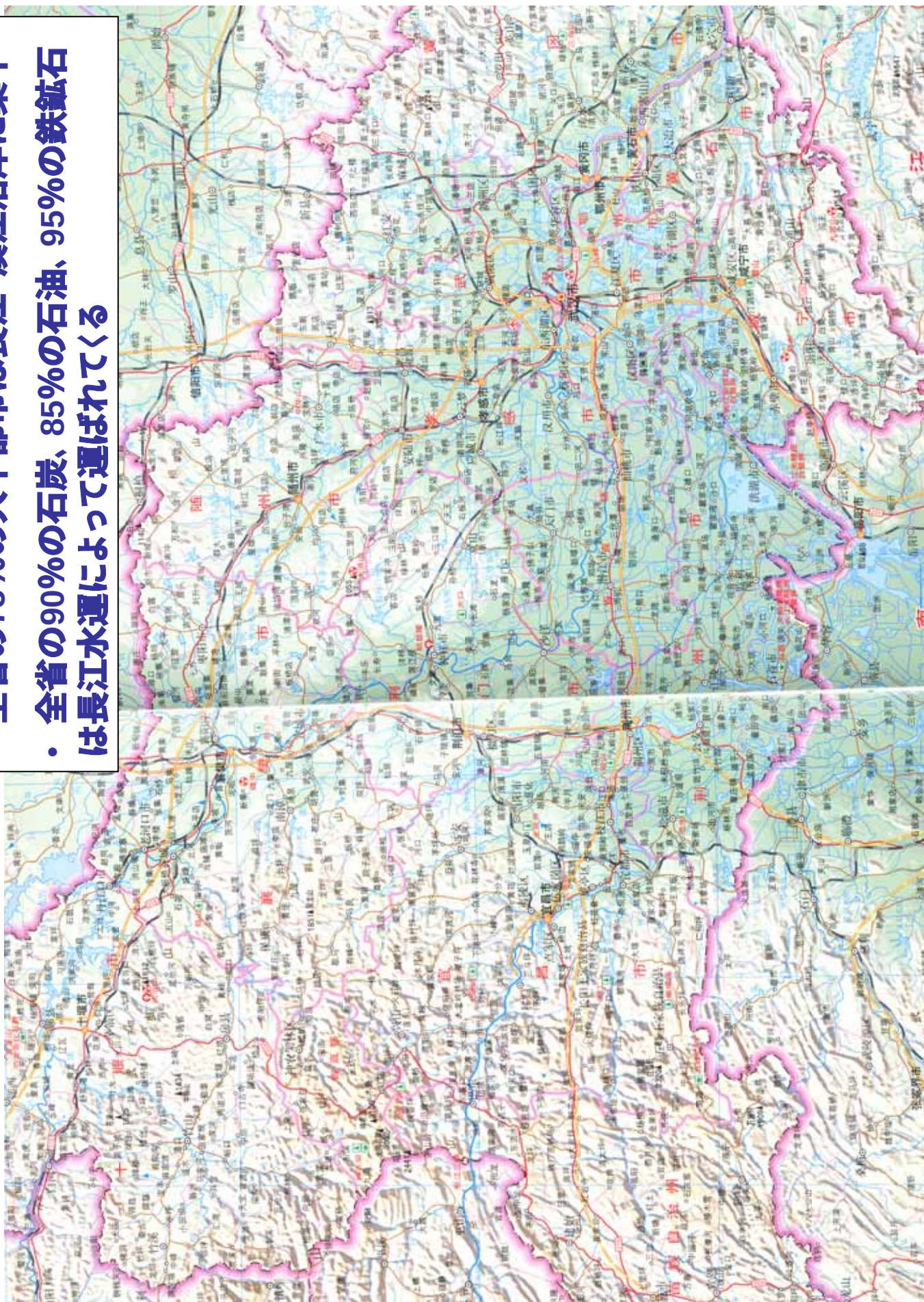


- ・ 徽州商人 (徽商)、徽州文化を育んだ同省の長江沿岸地域
- ・ 安徽省の「皖江経済帯」は同省の経済中心地
- ・ 蕪湖 (自動車)、馬鞍山 (製鉄)、銅陵 (非鉄)、安慶 (石油化学) は同省の基幹産業である
- ・ 蕪湖の対岸の裕溪口港は長江の中で最重要な石炭複合輸送 (鉄道→水運) の中継港。年間で約580万トンに上る



## ※ 湖北省

- ・ 全省の75%の大都市は長江・漢江沿岸に集中
- ・ 全省の90%の石炭、85%の石油、95%の鉄鉱石は長江水運によって運ばれてくる



## **V・長江水運の国際化**

**海とのリンクエージ：「江海聯運」と「江海直達」**



## 「江海联运」：河/海連結輸送の展開

- ・ 上海港・寧波一舟山港をハブに、長江水系・京杭大運河などをフィーダーとするネットワーク。相互依存の関係
  - － 06年、長江幹線がフィーダーとして上海港との外貿コンテナ輸送量は195万TEU、前年比22%増
  - － 武漢で通関した輸出貨物の8割は長江水運→上海港→基幹航路というルートに
  - － 07年、杭甬運河（杭州－寧波）拡張工事の竣工により杭州から500トン級の船舶が寧波港にアクセス可能。杭甬運河だけでなく、京杭大運河、長江水系、錢塘江水系まで、寧波一舟山港とネットワーク化
  - － 輸入鉄鉱石の輸送ルート：大型専用船が北侖港入港後、1千～5千トン級の海運船舶に積み替え、長江沿線の各製鉄所へ運び込む。或いは北倉港で500トン級の河川船舶に積み替え、杭甬運河、京杭大運河経由で長江に入るというルートで運ぶ
  - － 重慶からの二輪車輸出、蕪湖（奇瑞）から四輪車輸出も長江水運により上海港まで運び、それから外航船に積載。ここ数年自動車の輸出は急増



## 浙江省の地図

# 「江海直達」の動き：外航船社の長江進出

- ・ 近年、沿海航路の内航船に加えて、近海航路の外航船は長江の港に寄港する動きが活発になっている
  - － 01年に延べ1万隻の外国籍海運船舶が長江の港に寄港、その数は年々増加する傾向
  - － 07年、長江本流の港の外貿貨物取扱量1.14億トン（前年比19.5%増）、コンテナ取扱量551.2TEU（前年比37%増）
  - － 中国交通部の推計によれば、2010年に、長江本流の貨物運送量は13億トンに達し、うち、輸出入貨物が約35%の4.5億トンにのぼるという。長江諸港のコンテナ取扱量は1600万TEUに達する見通し
  - － とりわけ長江下流地域（江蘇省など）に輸出型企業が集積が厚く、荷動き（需要）が旺盛。07年、億トン超の14の港のうち、3つの河川港は全て江蘇省内にある。蘇州港は2億トン近くに達し、その殆どが輸出入貨物

2

# 「江海直達」の動き：長江の内航船社が海へ

- 世界河川輸送最大手の中国長江航運集団総公司（長航）は、90年代末から3000~4000トン級の高運船舶を導入。長江諸港から沿海諸港まで、さらに遠洋までの航路を次々と開設
- 長期傭船を含めて現在、同社は100隻余（160万積載重量トン）の外航適格船を運航し、沿海および遠洋の輸送量は全体の5割程度を占めるに至った。「江海直達」輸送サービスは「江海聯運」サービスと並んで、同社の主力商品となっている
- 同社は長江、運河、沿海、遠洋の諸航路輸送を一体的に行い、荷主企業に総合的な物流サービスを提供する唯一の物流企業である
- 積み替え無しの河海間直結輸送はリードタイムの短縮など荷主企業に大きな利便性を与え、強い支持を集めた
- 80年代に復活した名門船社の民生公司是長江主要港と沿海主要港との間のコンテナ輸送に注力。保有船腹は1万TEU超



**民生公司の運航する主力コンテナ船型、300TEU積み**

**総長112m、幅17.2m、高さ5.8m、喫水3.2m**



## VI. 長江水運の抱える問題点

- 小型船の過多による混雑が頻発。乾物バラ積み船型の平均サイズは400トン以下。1000トンに引き上げるのが当面の目標
- 上流では、「三乱」(①航路にゴミの無法投棄、②砂や石の無法採掘、③小屋の無法建築)による航路破壊
- 67本の跨江橋梁による通行制約。とりわけ南京長江大橋による制約が甚大
- マルチモード・ターミナルの未整備による陸運(トラック、鉄道)との接続が円滑さを欠く

## 南京長江大橋



## 武漢長江大橋



- 南京長江大橋の最高通航高度は24メートル、幅150メートル
- 長江にアクセスする外航船の99%は南京以東の港に寄港する。
- 80年代以来、中国政府は数十億元を投じて、蕪湖、安慶、九江、黄石、武漢、城陵磯、重慶に整備した5千トン級バースやコンテナ船バースに接岸する3000トン級以上の船舶は少ない。一方、南京以東の港は飽和状態に達しつつある



## マルチモーダル型物流拠点のモデルケース： 北フランスの物流団地・「デルタ3」

- ・ 北フランスのリエール市のドゥーージにある物流団地「デルタ3」は英仏海峡トンネルと、フランス最大港湾施設であるダンケルク港からそれぞれ100キロの位置にある。石炭跡地の再開発
- ・ 投資総額は300億ユーロ、SNCF(フランス国有鉄道やEDF(フランス電力会社)などの企業が55%、ノード県やパ・ド・カレー県、地元の商工会議所などが45%出資。03年に供用開始
- ・ 30haの敷地に、34万㎡の物流センター群が稼動
- ・ 道路、水路、鉄道の3つのモードによって全欧交通網へのリンクが便利
  - － 道路：A1、A21、A26の3本の高速道路
  - － 鉄道：施設内に7本の鉄道引込み線が敷かれており、1日最大で40本の貨物列車の発着が可能
  - － 水路：550mのバースを有する港があり、リエール港を経て、ダンケルク港、ロッテルダム港、アントワープ港などの欧州主要港と航路で結ぶ。所在地域のノール＝パ・ド・カレー圏は700キロの河川水路網を有し、うち200キロは大型船の航行も可能
  - － 三つのモードを選択できるため、事故や自然災害が発生した際に柔軟に対応が可能
- ・ 内航と鉄道の利用を促進するため、トラッカー一台あたりの滞留時間を30分内に制限
- ・ 主要な入居企業はロイ・マーリン(DIY大手)、フナック・エベイユ・ジュー(玩具小売)、ゲフコ(3PL) など

## **VII. 広がりにある日系企業の水運利用**

- ・ **長江下流沿岸都市（上海、南京、無錫、常州）に工場を集中しているシャープ**
  - － **もともと中国各地の営業所倉庫や代理店倉庫向けの輸送はトラックと鉄道を利用していた**
  - － **輸送コストやスケジュールの安定性といった問題で、ソリューションを調査・検討した結果、沿海内航と長江水運の低廉さ、安定さに着目**
  - － **01年頃から沿海部都市と長江沿岸都市への輸送を水運に切り替えた。流通在庫が若干増えたが、コスト減と安定性増の効果が得られたという**

## VII. 広がりつつある日系企業の水運利用

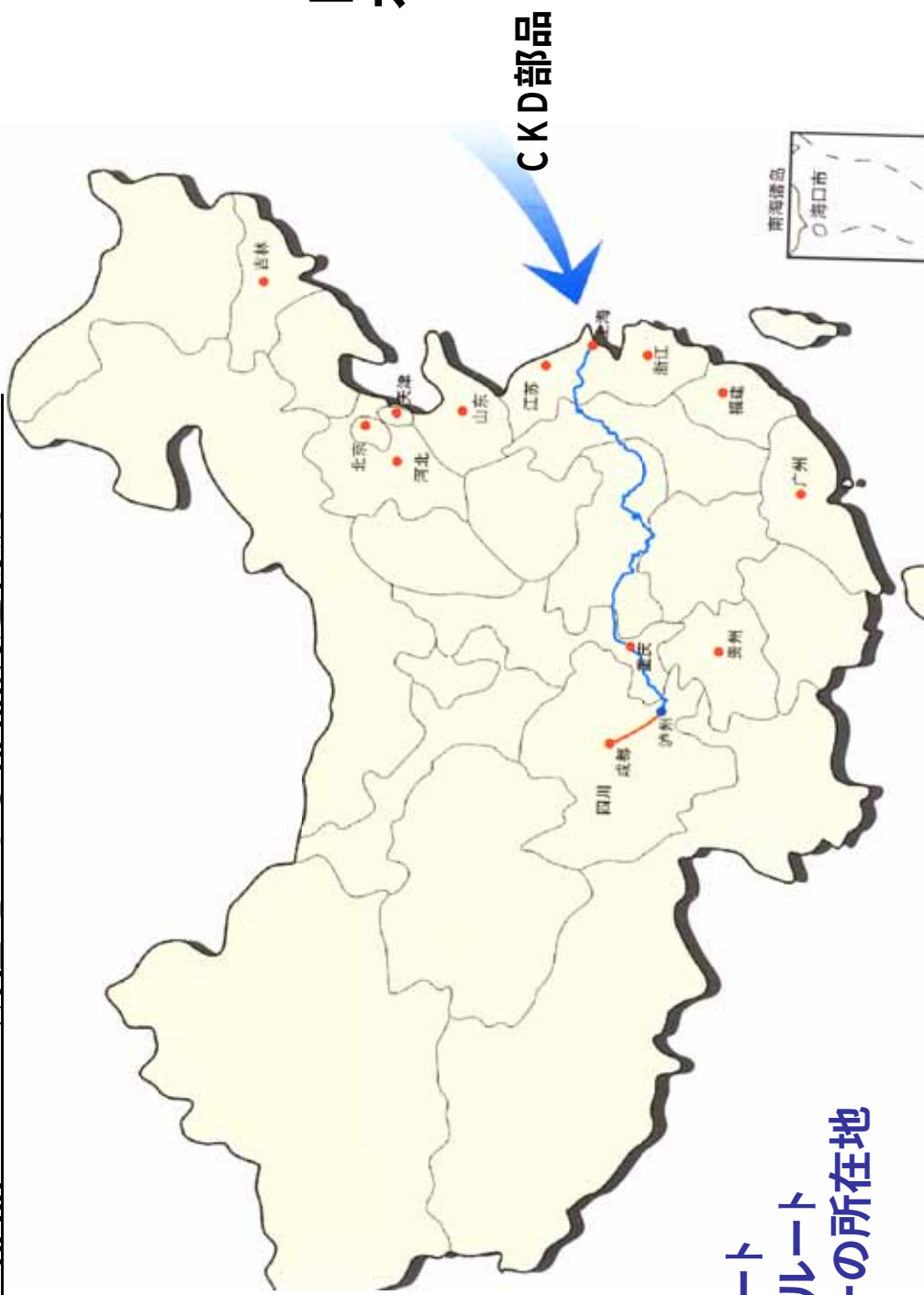
- ・ 内航海運の利用により支払物流費の削減に成功したアサヒビール(中国)
  - － 北京、煙台、青島、杭州、深圳に製造拠点を設立。製品間の水平分業によって、量産効果を得るとともにフルライシンの商品体制を構築。年間約55万トンのビールを生産販売
  - － 拠点間の製品相互供給の長距離輸送はトラック、鉄道を利用していたが、02年以降、物流コスト削減のために内航海運にシフト
  - － 鮮度管理といった点が懸念されたが、台風などの悪天候による影響を除いて、安定的な輸送スケジュールが組めるという。
  - － 02年~04年の間、支払物流費の対売上高比率は7%から5%に改善

## VII. 広がりつつある日系企業の水運利用

- ・ 長江水運の可能性を最大限に見出して、活用する  
四川トヨタ

- － 生産車種：プラド、コースター。販売が良好だが、ローカル調達が困難
- － 部品産業の集積が既に形成している上海地域や天津地域などからの調達や日本からのCKD部品に依存
- － 上海地域からの輸送モードは鉄道を選んでいたが、スケジュールが不安定なため、05年から段階的に長江水運にモーターシフト
- － 船社（長航、民生）とテストを繰り返し、上海港から瀘州港までの輸送日数は10～12日まで短縮。鉄道の平均水準と拮抗するが、ぶれが少なく、トレースも容易

## 四川トヨタの部品メーカー所在地および部品調達物流ルート



ブルー線：水運ルート  
赤線：トラック輸送ルート  
赤点：部品メーカーの所在地

- ・ 上海で集荷・配送センターを運営し、ミルクラン方式により、当該域外の部品メーカーから集荷して、センター内で梱包して上海港もしくは上海駅に持ち込んで発送する
- ・ 天津地域のセンターからの輸送はまだ鉄道を利用しているが、内航海運船で上海まで運び、CKD部品および上海調達品と混載したうえで、長江水運船に載せるという方法を検討中





日産の広州工場および系列の部品メーカーの工場は、河川沿いの工業団地に立地  
専用バースや広々としたコンテナヤードが団地の企画に含まれる  
珠江デルタの河川水運網の利便性を考慮した立地戦略



## **VIII. 日本地方港湾活性化へのインプリケーション**

- **内航のネットワーク化と国際化**
- **沿海フェリー網や長江航路を視野に入れた、中国水運との幅広いリンクエージ**
  - － **日中両国の産業集積間の分業・協業関係への適応**
- **マルチモーダル型物流拠点の整備、一貫複合輸送の円滑化のための取り組み**

## 参考文献

- ・ 天野倫文・李瑞雪・金容度・行本勢基『財団法人 貿易研修センター 2006年度アジア特定問題調査研究事業報告書』
- ・ 李瑞雪(2003)「中国日系企業の物流システム構築に関する探索的研究～圧縮される形成プロセスに着目して～」
- ・ 李瑞雪(2006)「アサヒビールの中国市場におけるロジスティクス機能整備～“現地化”の取り組みに着目して～」
- ・ 李瑞雪・行本勢基・毛敏(2008)「四川トヨタ:完成車メーカーの調達物流システムはどのように構築されているのか」
- ・ 南開大学現代物流研究センター (2007)『中国現代物流発展報告2007』
- ・ 中国物流与採購聯合会 (2006)『中国物流年鑑』2006年版
- ・ 中国交通年鑑社 (2005)『中国交通年鑑』2005年版
- ・ 中国国家統計局 (2007)『中国統計年鑑』2007年版
- ・ 中国国家発展と改革委員会 (2005)『国民經濟和社会發展第十一個五年企画綱要』
- ・ 『中国水運報』
- ・ 『航運交易公報』
- ・ 中国交通部 (2006)『全国内河航道与港口布局企画』
- ・ 中国国家統計局 (2007)『2006年国民經濟和社会發展統計公報』
- ・ 新華信息網 [www.jctrans.com](http://www.jctrans.com)
- ・ 『LOGI-BIZ』

ご清聴ありがとうございました！

## 地域自立・活性化調査 第4回 専門研究会の議事要旨

---

日時：平成20年2月22日（金）15：00～17：00

場所：日本プレスセンタービル 9階 大会議室

---

### ■出席者

富山大学 経済学部 准教授 李瑞雪

NPO 法人 総合政策研究会理事長 玉置和宏

NPO 法人 総合政策研究会常務理事 高松亨

NPO 法人 総合政策研究会理事 吉原勇

読売新聞社 論説副委員長 松田英三

日本郵船株式会社 経営委員 樋岡孝武

国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課長 佐々木規雄

富山県商工労働部立地通商課物流通商班長 河内誠

事務局

国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 課長補佐 佐川雅悦

国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 石井繁治

NPO 法人 総合政策研究会監事 本間忠夫

オブザーバー

富山県 土木部 港湾空港課 課長補佐 中野聡一郎

### ■配布資料

- ・議事次第
- ・出席者名簿
- ・座席表
- ・「中国大陆における水運産業の発展～利用の拡大とサービスの国際化～」説明資料
- ・第3回 専門研究会の議事要旨

### ■会議内容

#### 1. 開会

国土交通省 北陸地方整備局 港湾計画課長 佐々木規雄

#### 2. 話題提供

富山大学 経済学部 准教授 李瑞雪

- ・中国大陆における水運産業の発展  
～利用の拡大とサービスの国際化～について

#### 3. 討議（意見交換）

---

### 【議事要旨】

※ 敬称は省略

**高松亨**

中国の経済発展において、中国の内陸と沿岸地域での経済的な地域格差があるように思われるが、内陸の発展のために、運河を作るなど、中国政府による政策意図があるのか？

**李瑞雪**

中国の北方地域は中国文明の発祥地であり、南方地域より先に発達していた。しかし、食料の自給率が下がり、北方地域は南方地域に依存せざるを得なくなった。そのため、北京から杭州までの京杭大運河を作り、南方地域から食料を北方地域に運ぶようになっていた。

最近、大運河を見直す動きがある。

つい最近、中国は 50 年ぶりの大雪が南方地域に降り、鉄道、トラックなどの交通手段がマヒし、停電を起こした。その理由は、石炭によって発電するシステムになっているため、鉄道やトラックなどの交通手段がマヒすると石炭の輸送が出来なくなり、停電してしまうからである。しかし、陽子江の周辺地域は、水運を利用して石炭を輸送したため、停電を免れた。

戦争になった場合、中国の沿海地域と北方地域は、真っ先にターゲットとなる地域なので、中国の内陸である重慶を近代産業地として整備し、発達させた。現在、重慶は産業蓄積地になっている。

**高松亨**

直行船はどこまで行くのか？

**李瑞雪**

2,000 トン～3,000 トン級の直行船は、武漢まで通る。

**高松亨**

海運船舶は外国のどこの船舶と結んでいるのか？

**李瑞雪**

韓国の釜山港、シンガポール港の航路が多い。東南アジアを寄港しながら、シンガポール港に行っている。

**高松亨**

雨季、乾季などの季節の影響はあるのか？

**李瑞雪**

洪水時以外は、問題なく通る。

**高松亨**

日本と結ばれる可能性はあるのか？

**李瑞雪**

以前、日本の船社と結んだことがあるが、うまく行かずに、実現しなかった。

**梶岡考武**

省によって船会社があるようだが、その実態と船会社の運行形態はどのようなのか？

**李瑞雪**

以前は、各省に船会社の支店があり、各支店は地方政府の管轄下にあったが、2000 年前後に地方政府との関係は切られ、本社（COSCO,CHINA SHIPPING）の子会社としてその管轄に入るか、あるいは、完全に民間に売却された。

**玉置和宏**

資料の 8 ページの中国の水運の投資額と貨物輸送量は、内航海運も含んでいるのか？

**李瑞雪**

含んでいる。

**佐々木規雄**

中国の水運は、我が国の内航海運と同様である。

中国政府は、水運に対して投資して行こうとする傾向はあるのか？

**李瑞雪**

1980 年代に物流のネットワークを整備するために、高速道路と鉄道に巨大な投資を行っていたが、高速道路の投資効率が良くないことに気が付き、水運に投資するようになった。

2005 年 11 月、交通部と長江沿岸 7 省 2 市は共同で「協力して黄金水道を建設し、長江流域の経済発展を促進する」ためのシンポジウムを開催した。このシンポジウムを踏まえて、2006 年 11 月に「長江水運発展協調指導チーム」が発足され、今後 5 年間、総額 150 億元を航路改造に投資し、2010 年頃には長江の貨物輸送量を現在の 2～3 倍に増加させることが目標である。

長江水運の課題としては、①船社の集約化、②400 トン以下の船型を 2010 年には 1500 トンにすることである。

南京市の長江橋の高さの影響で 1,500 トン級の船までしか通行できない。

**松田英三**

大運河を通航できる船の大きさは？

**李瑞雪**

陽子江から杭州までは、1000 トン級の船までが通航できる。  
小さい船が多く、非常に混雑している。

**松田英三**

船舶は、閘門のところに引っかかる。閘門は何段階になっているのか？  
時間はどのぐらいかかるのか？

**李瑞雪**

3 段の閘門を使っている。

**檜岡考武**

上海から重慶まで行くのに、山狭ダムに引っかかり、そこには 3 段の閘があるので、2 日位かかるそうである。  
運河を上る時に、船が順番待ちで並んでいるらしい。

**李瑞雪**

以前、西の陽子江は物流ルートとして利用価値がないと判断されていたが、最近、利用価値を認めるようになり、船が通行しやすくするために、カーブを直線にしたり、大きな石をなくしたりして整備した。

**高松亨**

ほかの輸送手段と比べて水運の輸送費はどうか？

**檜岡考武**

名古屋から上海までが 3 万円で、上海から成都まで 1,300 ドルで、日本と比べて安い。

**李瑞雪**

中国の内航は日本より安い。鉄道に比べて 3 割程度安い。

**檜岡考武**

アメリカの場合、ミシシッピー川の水運から鉄道に輸送手段が変わった。中国は鉄道から水運に変わるようだが、将来的には鉄道の方が優位になるような気がするが、どうか？

**李瑞雪**

鉄道より、水運の方がずっと安定的で、定時性も優れている。また、鉄道の長さは 7.71 万キロで、河川の長さは 12.34 万キロで、鉄道より長い。

**松田英三**

中国は石炭火力が中心であるが、石炭の輸送はどうなっているのか？

**李瑞雪**

陽子江に三つの石炭の専用埠頭があり、鉄道と水運が繋がっている。  
石炭の輸送は、水運に 7 割程度、依存している。

**高松亨**

中国・日本間の貿易量が増えると、中国の内陸の重慶港などと日本の沿岸を結ぶ直航便の開航の可能性はあるのか？

**李瑞雪**

ぜひ、実現して欲しい。  
中国の産業蓄積地と日本の産業集積地との間の連携が重要になるのではないかと思う。

**檜岡考武**

小規模の船で寄港地が多くなると、採算が合わなくなる。  
日中間の航路の運賃が安すぎる。

**吉原勇**

適切な運賃はいくらなのか？

**檜岡考武**

TEU 当たりの適切な価格としては、600 ドル～700 ドルである。  
9 割 5 分は中国の船会社が運んでいる。

**佐々木規雄**

次回は富山で開催する。

(以上)



### 3.5 地域自立・活性化調査 第5回 専門研究会

地域自立・活性化調査

第5回専門研究会

企画書

財団法人 港湾空間高度化環境研究センター

◆企画書の内容

- ①専門研究会全体の目的
- ②第5回専門研究会の目的
- ③開催日時・会場及び案内図
- ④メンバー構成（案）
- ⑤主なメンバーの略歴
- ⑥配席図（案）
- ⑦議事次第（案）
- ⑧議事シナリオ（案）

#### ①専門研究会の目的

北陸地域国際物流戦略チームでは、わが国と中国や韓国を軸として、活発化するアジア域内物流に対応させるため、北陸地域の重要な施策に「多様な輸送経路の構築」を挙げている。

その実現に向けては、北陸(新潟・富山・石川・福井)と対岸を結ぶ「日本海横断国際フェリー」の就航が期待されている。

本調査では、我が国の政策を鋭い視点で積極的に提言している総合政策研究会のメンバーで構成する本研究会を通じて、最近注目を集めている新潟・韓国・ロシアを結ぶ国際フェリー(三角航路)の話題について取り上げ、その有効性と課題について、検討するものである。

#### ②第5回専門研究会の目的

第5回研究会では、はじめに「日本海横断国際フェリー」の安定的就航に向けて鍵を握る港湾利用者のニーズ・シーズを、共通の認識として理解する目的で、戦略チームの企業ヒアリングおよびワーキングを通じて北陸地域の企業動向に精通している東海大学海洋学部・松尾教授から、研究会メンバーに話題を提供する。同話題を踏まえて、国際フェリーの有効性について討議する。

### ③開催日時・会場及び案内図

日 時：平成 20 年 2 月 29 日（金）15:00 ～ 17:00

場 所：富山県民会館 3F 特別会議室（304 号室）

<所在地：富山市新総曲輪 4 番 18 号>



④メンバー構成（案）

| 所 属           |                  | 氏 名    |
|---------------|------------------|--------|
| 東海大学          | 海洋学部 教授          | 松尾 俊彦  |
| NPO法人 総合政策研究会 | 理事長              | 玉置 和宏  |
|               | 常務理事             | 高松 亨   |
|               | 理事               | 吉原 勇   |
| 読売新聞社         | 論説副委員長           | 松田 英三  |
| 日本郵船株式会社      | 経営委員             | 檜岡 孝武  |
| 伏木海陸運送株式会社    | 代表取締役社長          | 田中 清夫  |
| 国土交通省 北陸地方整備局 | 伏木富山港湾事務所 所長     | 大釜 達夫  |
|               | 港湾空港部 港湾計画課長     | 佐々木 規雄 |
| 富山県           | 商工労働部次長          | 池田 進   |
| 事務局           |                  |        |
| 国土交通省 北陸地方整備局 | 港湾空港部 港湾計画課 課長補佐 | 佐川 雅悦  |
| 富山県           | 商工労働部立地通商課物流通商班長 | 河内 誠   |

## ⑤主なメンバーの経歴・略歴

### ■ 玉置 和宏（たまき かずひろ）

#### ○ 経歴

- 1962年4月 毎日新聞社東京本社入社  
主に経済記者として大蔵省（現財務省）、外務省、運輸省（現国土交通省）、経済企画庁（現内閣府）、日本銀行財界（日本経団連、日本商工会議所）、各産業界を担当。
- 1982年5月 編集局経済部副部長
- 1986年11月 週刊エコノミスト編集長
- 1990年2月 論説委員
- 1991年5月 論説副委員長
- 2004年3月 論説室顧問
- 2006年4月 特別顧問（現職）
- 2007年9月 特定非営利活動法人総合政策研究会理事長（現職）

#### ○ 現職

- 神戸大学大学院経営学研究科講師（06・4～現在＝財政・税制）
- 東洋大学社会学部メディアコミュニケーション学科講師（07・4～現在＝最新新聞論）
- 一橋大学国際・公共政策大学院講師（07・10～現在＝特殊講義Ⅰ『国際経済と政治』）

### ■ 高松 亨（たかまつ とおる）

#### ○ 経歴

- 1972年 東京都立大学工学部土木工学科卒業
- 1974年 東京都立大学大学院工学研究科土木工学専攻 修了  
同年 運輸省入省
- 1994年 第五港湾建設局清水港工事事務所長  
東海大学海洋学部非常勤講師（港湾工学 94,95 年度各後期）
- 1996年 国土庁計画・調整局計画官
- 1999年 運輸省港湾局開発課長
- 2001年 国土交通省東北地方整備局副局長
- 2002年 （財）港湾空間高度化環境研究センター常務理事
- 2004年 （財）港湾空間高度化環境研究センター専務理事
- 2007年 武蔵工業大学教授に就任、現在に至る。

■ 松田 英三 （まつだ えいぞう）

○ 略歴

昭和 23 年生まれ。東京大学文学部卒業。昭和 46 年読売新聞社入社。経済部次長、調査研究本部主任研究員、論説委員を経て、平成 18 年より論説副委員長。

■ 吉原 勇 （よしはら いさむ）

○ 略歴

1938 年生まれ。中央大学卒業。1964 年毎日新聞入社。東部支局、中部本社報道部、同経済部、東京本社経済部、同部副部長、大阪本社経済部副部長、経営企画室委員、西部本社代表室長、不動産企画室長、編集委員を兼任、1994 年退社。同年下野新聞社監査役、1996 年同社取締役、2002 年退社。同年作新学院大学講師。2004 年総合政策研究会理事。

著書は「トヨタ最強の経営」（日本産業出版社）。「日航が立ち上がる日」（日本リクルートセンター出版部）。「トヨタ三代の決断」（共著 ビジネス社）。「特命転勤ー毎日新聞を救え」（文藝春秋社）

■ 檜岡 孝武 （ならおか たかたけ）

○ 略歴

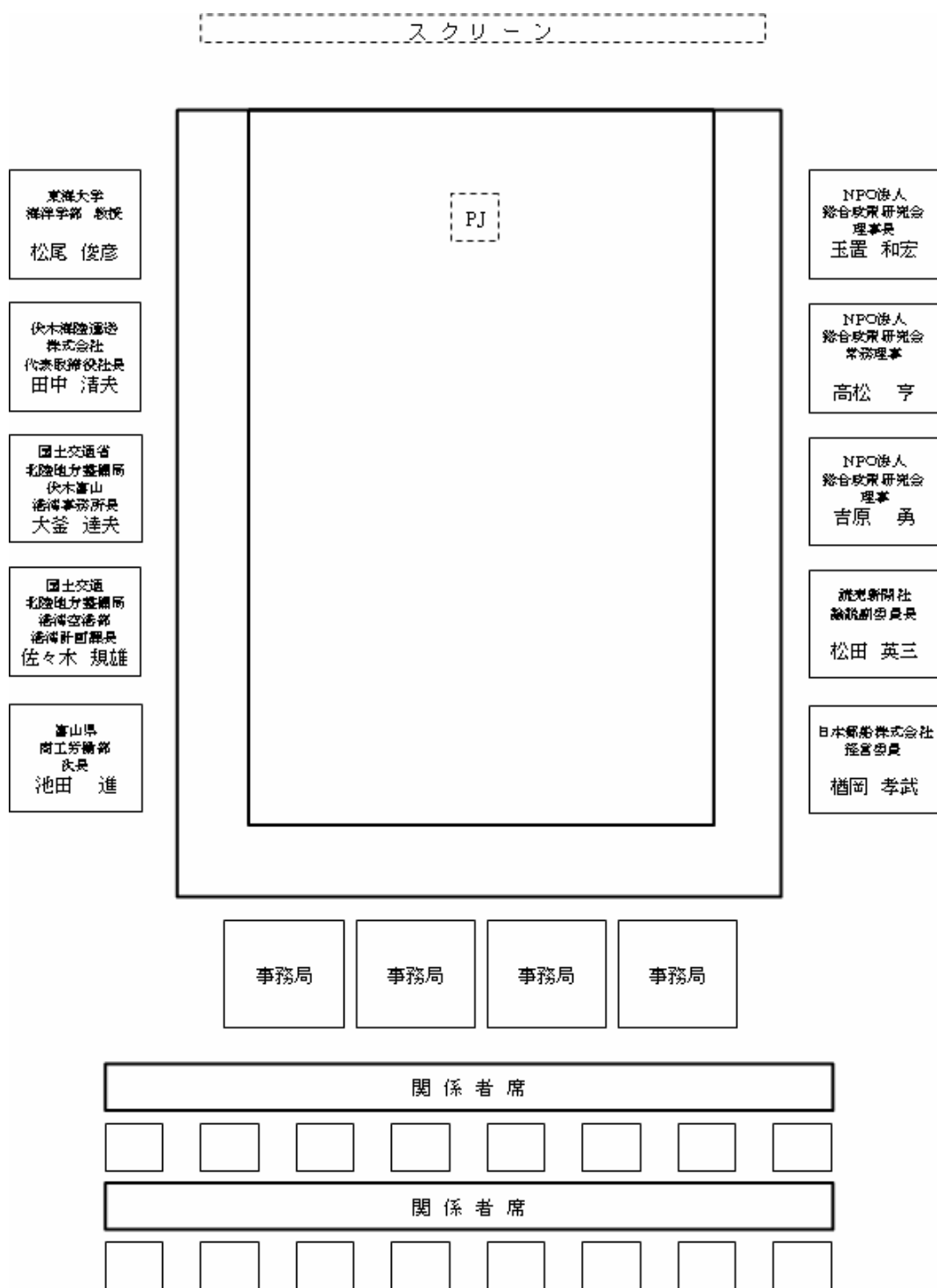
2003. 4 日本郵船株式会社 経営委員に就任

2005. 4 NYK LINE JAPAN の取締役（非常勤）に就任

現在 東京船舶株式会社 代表取締役社長 （日本郵船の経営委員も兼務）



# ⑥配席図（案）



⑦議事次第（案）

地域自立・活性化調査 第5回 専門研究会

日 時：平成 20 年 2 月 29 日（金）15:00 ～ 17:00

場 所：富山県民会館 3F 特別会議室（304 号室）

議 事 次 第

1. 開 会

挨拶

国土交通省 北陸地方整備局 港湾計画課長 佐々木規雄

2. 話題提供

東海大学海洋学部 教授 松尾俊彦

「国際フェリーと港湾利用企業のニーズ・シーズ」

伏木海陸運送株式会社 代表取締役社長 田中清夫

「伏木富山港と対岸諸国（ロシア）との物流・観光の現状と将来について」

3. 討議（意見交換）

4. 閉 会

（以 上）

【配布資料】

- ・ 議事次第
- ・ 出席者名簿
- ・ 座席表
- ・ 「国際フェリーと港湾利用企業のニーズ・シーズ」 説明資料
- ・ 「伏木富山港と対岸諸国（ロシア）との物流・観光の現状と将来について」 説明資料
- ・ 第 4 回専門研究会の議事要旨

# ⑧議事シナリオ（案）

|       |                |      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------|----------------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 15:00 | 佐川             | 進行   | <p>北陸地方整備局港湾空港部港湾計画課長補佐の佐川でございます。</p> <p>早速ですが、第五回目の研究会を開催させていただきます。前回までの経過及び今回の主旨について当局港湾計画課長の佐々木から説明させていただきます。</p>                                                                                                                                                                                                                                                |
| 15:05 | 佐々木課長          | あいさつ | <p>佐々木でございます。</p> <p>研究会メンバー各位には、ご多用中にもかかわらずご参集いただき、ありがとうございます。</p> <p>さて、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・前回までの概要コメント</li> <li>・第五回研究会の主旨説明(国際フェリーの意義=視点=港湾利用者のニーズ・シーズ)</li> <li>・研究会メンバーへのお願い(中央の視点から、「国際フェリーの有効性」について討議)</li> </ul>                                                                                                                  |
| 15:10 | 佐川             | 進行   | <p>それでは、ご議論をいただく前に、北陸地域国際物流戦略チームの委員としてご尽力をいただいた東海大学の松尾先生から「企業のニーズ・シーズ」と題してについて話題を提供していただきたいと思います。</p> <p>松尾俊彦 先生 プロフィール</p> <p>松尾先生は、東京商船大学大学院商船学研究科博士課程を修了(博士(工学))後、1998年 富山商船高等専門学校助教授を経て、2002年 東海大学海洋学部助教授、2003年4月より同大学教授を務められています。</p> <p>ご専門は物流システム工学で、港湾経営論や物流システム論をご担当されており、日本物流学会および日本港湾経済学会理事や、「北陸の明日を考える懇談会」に委員として参画されています。</p> <p>松尾先生、よろしくお願いいたします。</p> |
| 15:11 | 東海大学<br>松尾先生   | 話題提供 | <p>東海大学の松尾でございます。</p> <p>本日は、「港湾を利用する企業のニーズ・シーズ」と題して皆様方に私の日ごろの研究成果を報告したいと思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・企業の動向と今後の見通し</li> <li>・日本の玄関口としての北陸の役割</li> <li>・課題</li> <li>・国際フェリー航路の重要性</li> <li>・伏木富山港の事例(物流と人流(観光))</li> </ul>                                                                                                                      |
| 15:41 | 佐川             | 進行   | <p>松尾先生、ありがとうございました。</p> <p>続きまして、北陸管内では唯一の国際フェリー航路を開設されている伏木海陸運送の田中社長様から現状の動向及び今後の見通しなどについて情報提供をお願いしたいと思います。</p>                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 15:42 | 伏木海陸運<br>送田中社長 | 情報提供 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・伏木-ロシアフェリー航路について、継続することの大切さ</li> <li>・伏木富山港の強み(JRとの連携)</li> <li>・多様化する物流に対応したインフラ整備の必要性(要望)など</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                    |

|       |            |             |                                                                                                  |
|-------|------------|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 15:57 | 佐川         | 進行          | 田中様、ありがとうございました。<br><br>さて、ただいまの話題および情報提供を軸として、皆様からご意見を頂戴したいと思います。<br><br>ここからは、佐々木課長に司会をお願いします。 |
| 15:58 | 委員発言(玉置氏)  | 意見          | 国際フェリーの有効性に対する意見および提案                                                                            |
| 16:03 | 委員発言(2)    | 意見          | 国際フェリーの有効性に対する意見および提案                                                                            |
| 16:08 | 委員発言(3)    | 意見          | 国際フェリーの有効性に対する意見および提案                                                                            |
| 16:13 | 委員発言(4)    | 意見          | 国際フェリーの有効性に対する意見および提案                                                                            |
| 16:18 | 委員発言(5)    | 意見          | 国際フェリーの有効性に対する意見および提案                                                                            |
| 16:23 | 委員発言(高松先生) | 意見          | 国際フェリーの有効性に対する意見および提案                                                                            |
| 16:28 | 佐々木課長      | 司会          | ご意見、ありがとうございました。<br>ひととおりご意見をいただきましたが、特に補足がございましたらご発言願います。                                       |
| 16:30 |            | フリーディスカッション |                                                                                                  |
| 16:50 | 佐々木課長      | 司会          | まとめ<br><br>新潟港と伏木富山港の事例を基に検討を進めてきた「北陸地域の国際フェリーが果たす役割と有効性」について総括                                  |

# 地域自立・活性化調査 第5回 専門研究会

日 時：平成 20 年 2 月 29 日（金）15:00 ～ 17:00

場 所：富山県民会館 3F 特別会議室（304 号室）

## 議 事 次 第

### 1. 開 会

挨拶

国土交通省 北陸地方整備局 港湾計画課長 佐々木規雄

### 2. 話題提供

東海大学海洋学部 教授 松尾俊彦

「国際フェリーと港湾利用企業のニーズ・シーズ」

伏木海陸運送株式会社 代表取締役社長 田中清夫

「伏木富山港と対岸諸国（ロシア）との物流・観光の現状と将来について」

### 3. 討議（意見交換）

### 4. 閉 会

（以 上）

#### 【配布資料】

- ・ 議事次第
- ・ 出席者名簿
- ・ 座席表
- ・ 「国際フェリーと港湾利用企業のニーズ・シーズ」 説明資料
- ・ 「伏木富山港と対岸諸国（ロシア）との物流・観光の現状と将来について」 説明資料
- ・ 第4回専門研究会の議事要旨

# 地域自立・活性化調査

## 第5回 専門研究会 出席者名簿

| 所 属           |                  | 氏 名    |
|---------------|------------------|--------|
| 東海大学          | 海洋学部 教授          | 松尾 俊彦  |
| NPO法人 総合政策研究会 | 理事長              | 玉置 和宏  |
|               | 常務理事             | 高松 亨   |
|               | 理事               | 吉原 勇   |
| 読売新聞社         | 論説副委員長           | 松田 英三  |
| 日本郵船株式会社      | 経営委員             | 檜岡 孝武  |
| 伏木海陸運送株式会社    | 代表取締役社長          | 田中 清夫  |
| 国土交通省 北陸地方整備局 | 伏木富山港湾事務所 所長     | 大釜 達夫  |
|               | 港湾空港部 港湾計画課長     | 佐々木 規雄 |
| 富山県           | 商工労働部次長          | 池田 進   |
| 事務局           |                  |        |
| 国土交通省 北陸地方整備局 | 港湾空港部 港湾計画課 課長補佐 | 佐川 雅悦  |
| 富山県           | 商工労働部立地通商課物流通商班長 | 河内 誠   |

順不同

# 国際フェリーと 港湾利用企業のニーズ・シーズ



# 1. 国内フェリーの選択モデル と港湾





## 【1】 モーダルシフト (Modal Shift) の必要性

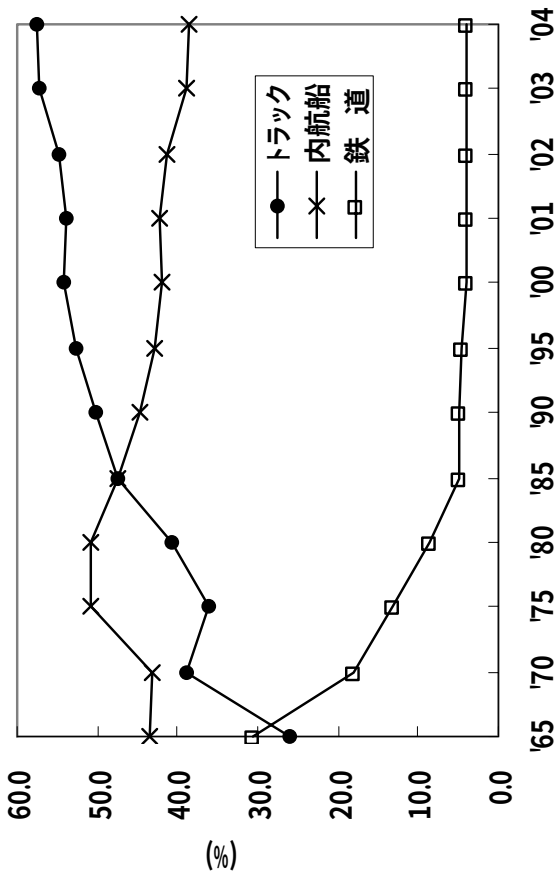


図1. 輸送機関別貨物輸送割合  
(トンキロ)

日米欧8カ国による主要国首脳会議 (ハイリゲンダム・サミット) では「2050年までに温暖化ガスの排出量を少なくとも半減させることを真剣に検討する」こととで合意した。

- ・大気汚染 (NOx、SOx)
- ・地球温暖化 (CO<sub>2</sub>)
- ・交通渋滞
- ・交通事故

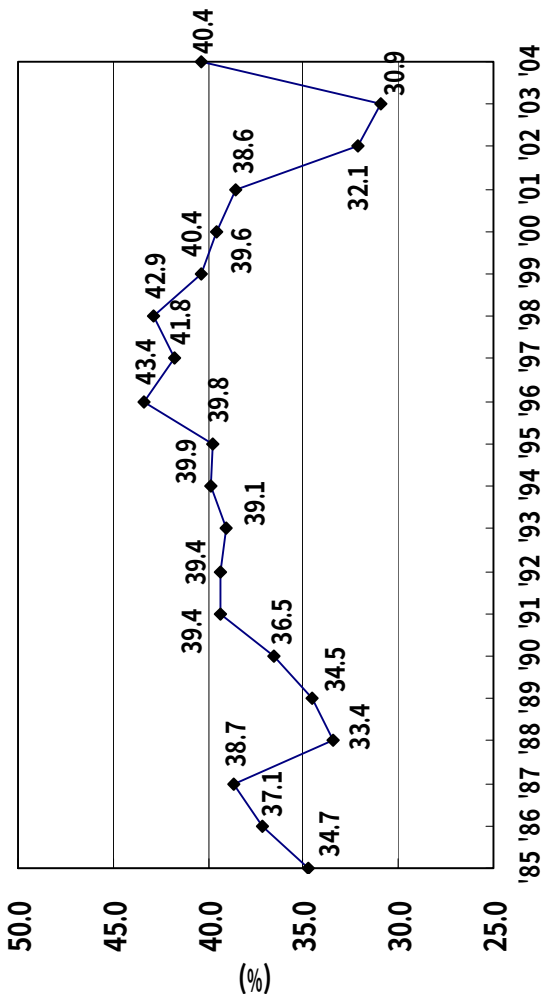


図2. モーダルシフト化率の推移  
(目標：2010年に50%)

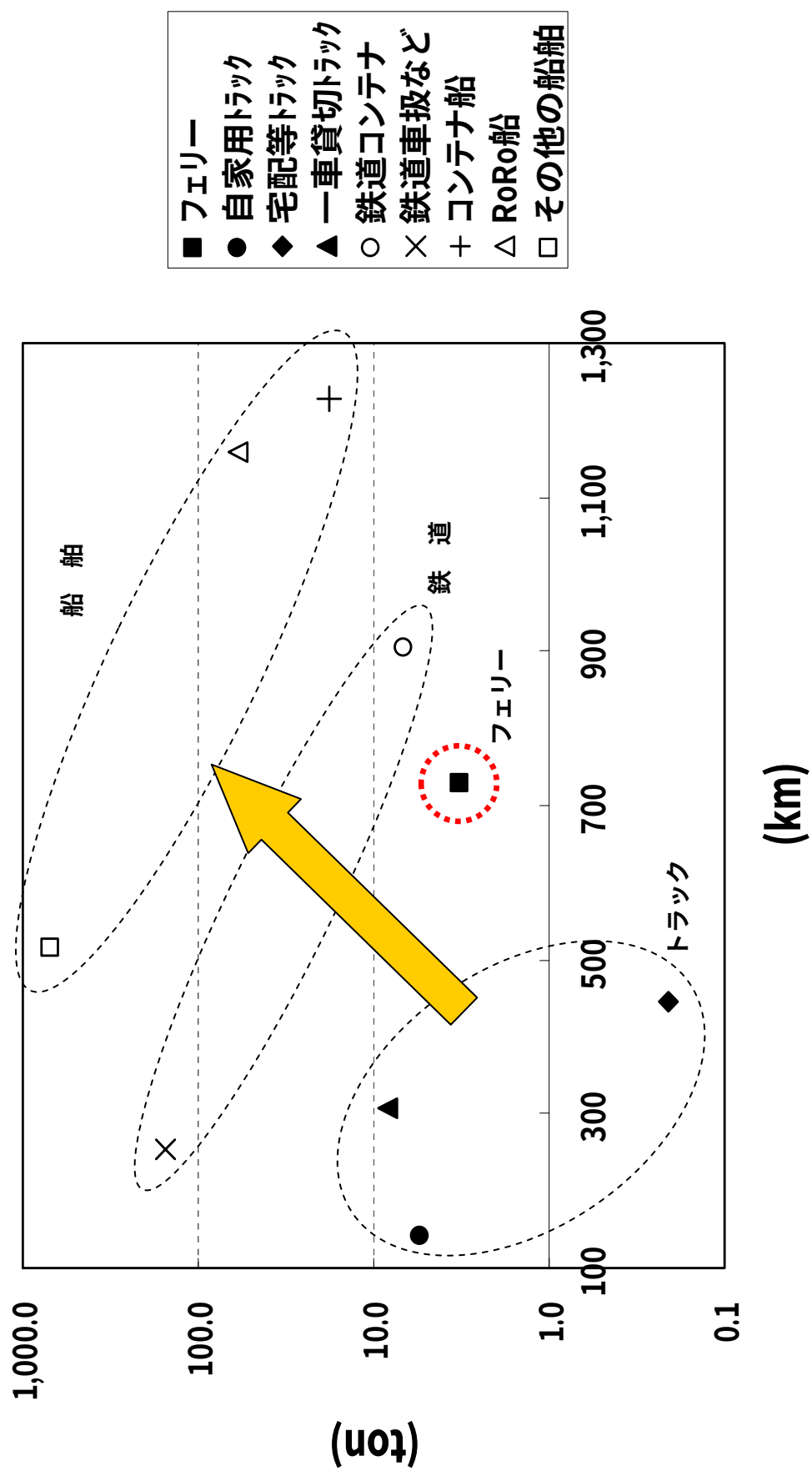


図3. 輸送機関別の平均輸送距離と平均ロット

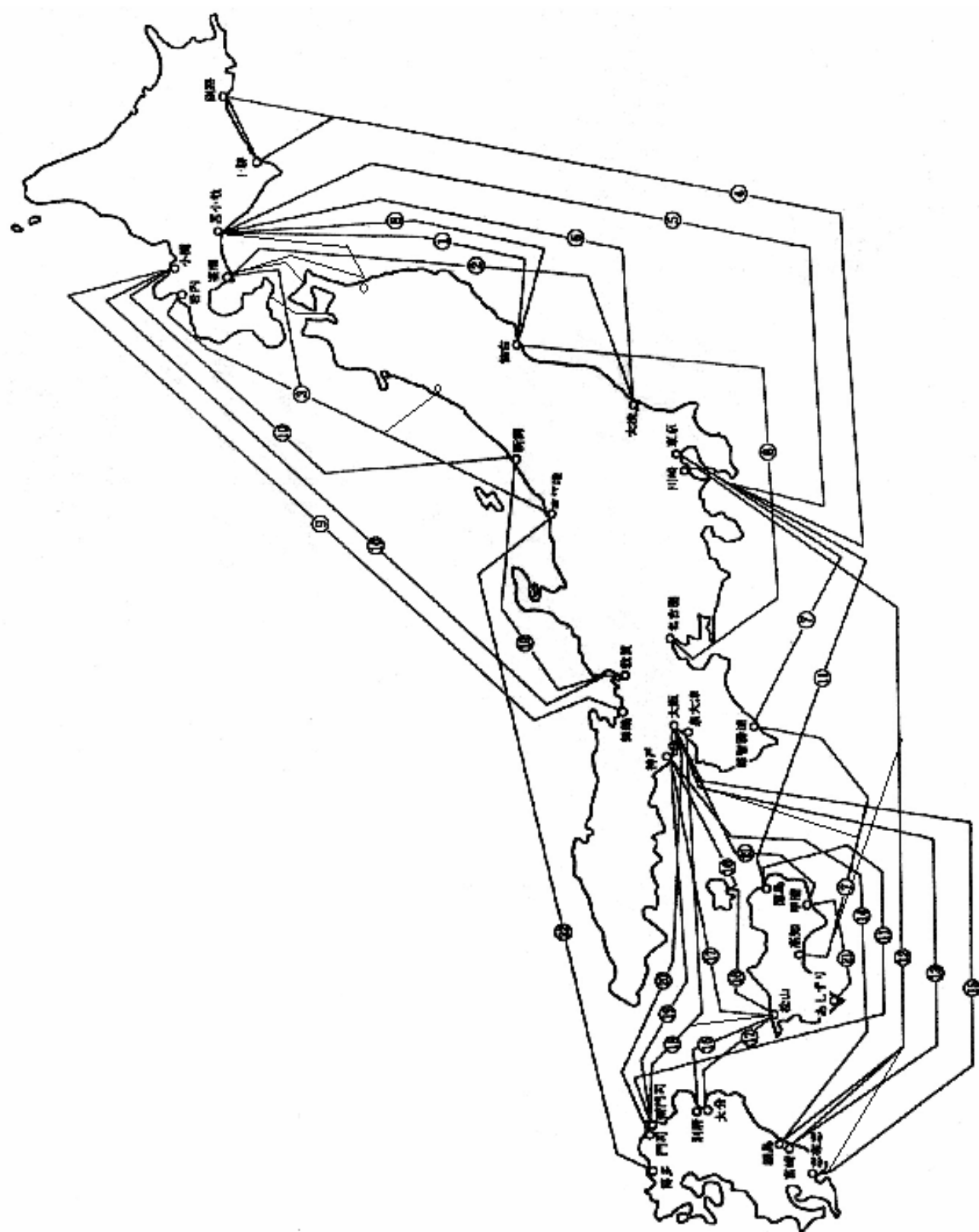


図4. フェリー航路図



## 【2】モデルを構成する変数

- ・距離

$X_1$  : 陸上輸送距離 (道路距離)

$X_2$  : 海上輸送距離 (航路長)

- ・貨物のロット

- ・8品目 (ダミー変数)

- ・フェリーの週当たりの便数

- ・陸路と海路の距離差

## [3] モデル

非集計二項ロジットモデル

$$\begin{aligned}P_{1n} &= 1 / (1 + \exp(-(V_{1n} - V_{2n}))) \\P_{2n} &= 1 - P_{1n} \\V_{in} &= \sum \theta_k X_{ink}\end{aligned}$$

ただし、

$P_{in}$ : 貨物 $n$ が輸送機関 $i$ を利用する確率 ( $i=1$ が陸路、 $i=2$ が海路 (フェリー))

$V_{in}$ : 輸送機関 $i$ に対する貨物 $n$ の効用

$\theta_k$ : 説明変数 $k$ のパラメータ値

$X_{ikn}$ : 貨物 $n$ 、輸送機関 $i$ の $k$ 番目の説明変数

表1. 経路選択モデル

| 変 数 名            | 係 数 (t 値)           |
|------------------|---------------------|
| 陸路の道路距離 (トラック固有) | -0.0072593 (-53.63) |
| 海路の航路長 (フェリー固有)  | -0.0016170 (-10.49) |
| 陸路と海路の距離差 (共通)   | 0.0026458 (22.99)   |
| 週当たりの便数 (フェリー固有) | 0.0110162 (26.73)   |
| 貨物のロット (共通)      | -0.8038307 (-44.71) |
| 品目のダミー変数<br>(共通) | 農水産品 (-10.79)       |
|                  | 林産品 (-4.61)         |
|                  | 軽工業品 (-10.53)       |
|                  | 雑工業品 (-4.91)        |
| 定数 (トラック固有)      | 8.1180207 (74.11)   |
| 尤 度 比            | 0.5103              |
| 的 中 率<br>(データ数)  | 合 計 87.1% (34,229)  |
|                  | トラック 93.3% (23,341) |
|                  | フェリー 73.7% (10,888) |

注) すべての係数は有意水準1%で検定した。

表2. 新たなフェリー航路と流動量

| 航路のある県のODペア | 利用した新たな航路  | データ件数 | 貨物流動のODペア (県)                  |
|-------------|------------|-------|--------------------------------|
| 静岡～宮崎       | 沼津港～宮崎港    | 295   | 神奈川～鹿児島、埼玉～鹿児島<br>埼玉～宮崎、神奈川～宮崎 |
|             | 沼津港～延岡港    | 80    | 栃木～熊本、神奈川～熊本<br>埼玉～熊本          |
| 東京～宮崎       | 東京港～宮崎港    | 226   | 東京～鹿児島、東京～宮崎<br>千葉～鹿児島、茨城～宮崎   |
| 新潟～島根       | 柏崎港～三隅港    | 93    | 栃木～福岡                          |
|             | 新潟港～三隅港    | 19    | 新潟～福岡                          |
| 大阪～福岡       | 大阪港～苅田港    | 53    | 神奈川～福岡、静岡～福岡                   |
| 大阪～大分       | 大阪港～守江港    | 43    | 愛知～福岡                          |
| 静岡～大分       | 沼津港～日出港    | 55    | 神奈川～福岡、埼玉～福岡<br>栃木～長崎          |
| 和歌山～宮崎      | 和歌山下津港～宮崎港 | 41    | 愛知～鹿児島                         |
|             | 加太港～宮崎港    | 15    | 石川～宮崎                          |
| 千葉～宮崎       | 千葉港～宮崎港    | 51    | 千葉～鹿児島、千葉～宮崎                   |
| 静岡～鹿児島      | 沼津港～志布志港   | 43    | 神奈川～鹿児島、埼玉～鹿児島                 |

注) 貨物流動のODペアは、データ件数が10件以上となるもののみを掲載した。





# CO<sub>2</sub>の削減に「しずおかの港」が貢献します！

清水港

御前崎港

S H I Z U O K A

静岡県

「しずおかの港」のセールスポイント **その4**

## 内航船へのモーダルシフトにより、CO<sub>2</sub>排出量を大幅縮減!!

清水港、御前崎港には、京浜港に向けた内航定期コンテナ航路が就航しております。また、御前崎港には、九州急行フェリーのRORO船が就航しております。トラック輸送から内航船輸送への転換により、CO<sub>2</sub>排出量の大幅な縮減が可能になります。

### 例えば、関東地方から九州へ運ぶ場合

トラックによる陸送  
内航船への利用転換

～効果・メリット～

**・CO<sub>2</sub>排出量の縮減**

- ・燃料費、有料道路代、運転手代等の経費削減
- ・大量貨物輸送による物流の効率化
- ・交通渋滞の影響を受けず、確実に輸送
- ・トラック事故の削減...

### 航路状況

**RORO船航路**

- ・御前崎～苅田(北九州) 週4便運航

**内航航路**

- ・清水～京浜 週8.5便運航
- ・御前崎～京浜 週3.5便運航



## 2. 国際フエリーの意味



## **【1】国際フェリーに関する論文**

# 文献検索エンジン「JDream II」によるもの

| #                           | 標題・掲載誌                                                                                                                          |
|-----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1  | 個性あふれる港湾の物流施策・戦略 個別の港湾における具体的取り組み 近海物流がさらに日本を強くする 日本海側の玄関口として近海物流に力を発揮する北陸地域の港湾と企業 佐々木規雄 港湾 Vol.84, No.11, Page18-21 2007.11.25 |
| <input type="checkbox"/> 2  | 港湾を核とした地域活性化 企業立地等 6 新潟港における日本海横断航路開設事業 三橋郁雄 港湾 Vol.84, No.10, Page26-27 2007.10.25                                             |
| <input type="checkbox"/> 3  | フェリー・RO-RO船新時代 輸出入で利用拡大 第3の輸送モードに航空からシフト進む認知度課題も 小堺祐樹 月刊Cargo Vol.24, No.13, Page34-35, 37, 39, 41-45, 47-49 2007.09.10         |
| <input type="checkbox"/> 4  | 国際分業の維持発展を支える港湾物流 実態と動向 速くで安い国際フェリー等の今後の展望 白井正興 港湾 Vol.84, No.7, Page26-27 2007.07.25                                           |
| <input type="checkbox"/> 5  | 「海の日」オピニオン②日本海横断フェリー航路の開港に向けて 三橋郁雄 海運 No.958, Page50-53 2007.07.01                                                              |
| <input type="checkbox"/> 6  | 日本海横断国際フェリー航路の取り組み及び対岸部大港湾計画 三橋郁雄 港湾 Vol.84, No.1, Page36-37 2007.01.25                                                         |
| <input type="checkbox"/> 7  | 「海の日」オピニオン⑤北東アジア輸送回廊 川村和美 海運 No.934, Page50-53 2005.07.01                                                                       |
| <input type="checkbox"/> 8  | 北東アジアにおける国際フェリー輸送の現状と今後の可能性 三橋郁雄 建設工学研究所論文報告集 No.43-A, Page215-236 2001.11.29                                                   |
| <input type="checkbox"/> 9  | 下関港大繁盛理論 宮本卓次郎 港湾荷役 Vol.45, No.6, Page603-607 2000.11.25                                                                        |
| <input type="checkbox"/> 10 | ミレニアムにあたり旅客船の未来を考える 池田良穂 旅客船 No.211, Page38-42 2000.02                                                                          |
| <input type="checkbox"/> 11 | 我が国及び韓国の国際フェリーの状況 三橋郁雄 港湾 Vol.76, No.8, Page50-58 1999.08.25                                                                    |
| <input type="checkbox"/> 12 | 米国東北岸でのフェリー・サービスのブーム Fast Ferry Int Vol.38, No.3, Page15-22 1999.04                                                             |
| <input type="checkbox"/> 13 | 高速船は国際フェリー業界の成長を導く GILLET L Mar Log Vol.102, No.1, Page15-17 1997.01                                                            |
| <input type="checkbox"/> 14 | サービス企業の競争環境 英仏間フェリー旅客業の例 HEIJVELD H Marit Policy Manag Vol.23, No.2, Page157-166 1996.04                                        |
| <input type="checkbox"/> 15 | 新造船紹介 日中国際フェリー“新がん真”の概要 船の科学 Vol.47, No.9, Page28-34 1994.09                                                                    |
| <input type="checkbox"/> 16 | 日本をめぐる外航客船の動向 山田みち生 世界の艦船 No.476, Page112-115 1994.02                                                                           |
| <input type="checkbox"/> 17 | 国内フェリー乗船記 国際フェリー(高松・小豆島・池田港) 小林義秀 船の科学 Vol.46, No.3, Page77-79 1993.03                                                          |
| <input type="checkbox"/> 18 | <未索引> <抄録なし><br>日本をめぐる国際フェリー航路 池田良穂 世界の艦船 No.457, Page158-164 1992.11 <未索引> <抄録なし>                                              |
| <input type="checkbox"/> 19 | 環日本海圏を形成する日韓日中国際フェリー 対外旅客定期航路の開港状況 関根二夫 Marine Vol.23, No.4, Page34-41 1991.04                                                  |
| <input type="checkbox"/> 20 | 地域の活性化を支える港湾 国際ターミナルと下関港 松村幹夫 港湾 Vol.66, No.7, Page37-40 1989.07                                                                |

26件中 1 ～ 20 件を表示しています

1. [40015756558]二瓶,由美子  
[高松支部の新しい仲間「国際フェリー」-組合員19人どうぞよろしく!](#)

海員 59(12) (通号 701),6~10,2007/12(全日本海員組合)  
 ■収録データベース : NDL  
 ■本文: なし

2. [40015513404]二瓶,由美子  
[国際フェリー株式会社 20人が新しい仲間に](#)

海員 59(6) (通号 695),30~32,2007/6(全日本海員組合)  
 ■収録データベース : NDL  
 ■本文: なし

3. [40015616687]三橋,郁雄  
[新潟県民の思い--日本外交への要望--北東アジア国際フェリー開設の意義](#)

東アジアレビュー 17(3) (通号 153),9~11,2007/夏季(東アジア総合研究所)  
 ■収録データベース : NDL  
 ■本文: なし

4. [40015151426]  
[荷主の好評博す下関港のユニークな特性 日本最大の国際フェリー基地](#)

Container age (471),35~41,2006/10(ISSN 02898322) (コンテナエージ社)  
 ■収録データベース : NDL  
 ■本文: なし 

5. [40006872362]  
[TERMINAL 下関港--東アジアの国際フェリー基地へ 高速輸送の拠点港、独自の市場開拓](#)

月刊カゴ 22(10),66~68,2005/8(ISSN 09112227) (海事プレス社〔編〕/海事プレス社)  
 ■収録データベース : NDL  
 ■本文: なし 

6. [40006598915]  
[特集:中国/阪神結ぶ国際フェリー 抜群の定時性で荷主の絶大な支持](#)

Container age (450),34~37,2005/1(ISSN 02898322) (コンテナエージ社)  
 ■収録データベース : NDL  
 ■本文: なし 

7. [40006039496]  
[ニッチサービスで好評博す下関港 日本最大の国際フェリー基地](#)

Container age (437),21~24,2003/12(ISSN 02898322) (コンテナエージ社)  
 ■収録データベース : NDL  
 ■本文: なし 

8. [40006917268]三橋,郁雄;川村,和美  
[北東アジア国際フェリー輸送の現状と課題](#)

Enna report 53,21~31,2003/8(ISSN 13434225) (環日本海経済研究所 編/環日本海経済研究所)



## 【2】フェリーの利点

### 1. 高品質な輸送サービスの提供

- ・コンテナ船より高速 (船速、荷役)
- ・トレーラの一貫輸送による高品質輸送
- ・定時制
- ・出港間際の船積みが可能

### 2. 環境問題への対応

- ・モーダルシフトに対応 (Sea & Railであればさらに)

# JR貨物と国際フェリーの連携事例(1)

## 上海スーパーエクスプレス

- ◆上海⇄博多間を運航(週2便)
- ◆ほぼ航空便と同様なスケジュールを実現

### 航路



### 運航スケジュール

水曜入港パターン (アパレル向け)

| 月         | 火 | 水 | 木    | 金 | 土     | 日 |
|-----------|---|---|------|---|-------|---|
| ●         | ● | ● | ●    | ● | ●     | ● |
| 上海出港      |   |   | 博多入港 |   | 週末セール |   |
| 東京店舗配達    |   |   |      |   |       |   |
| 関東配送センター着 |   |   |      |   |       |   |

### 土曜入港パターン

| 木    | 金 | 土    | 日 | 月    | 火 | 土         |
|------|---|------|---|------|---|-----------|
| ●    | ● | ●    | ● | ●    | ● | ●         |
| 上海出港 |   | 博多入港 |   | 国内輸送 |   | 関東配送センター着 |



# JR貨物と国際フェリーの連携事例(2)

## カメリアライン

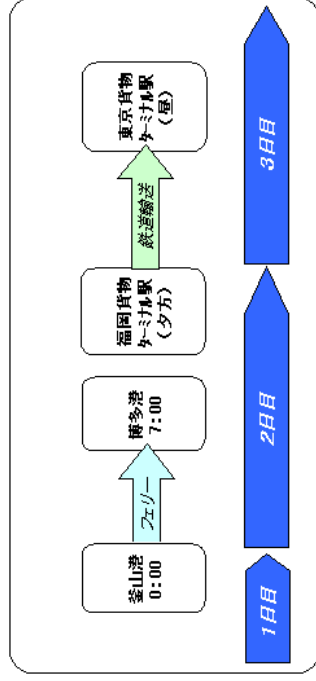
- ◆釜山⇄博多間をデیلیー運航
- ◆ほぼ航空便と同様なスケジュールを実現

### 航路

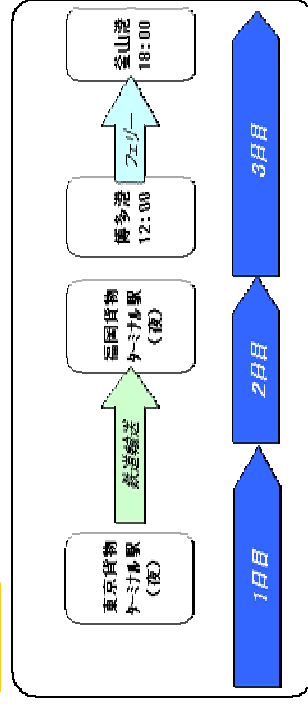


### 運航スケジュール

#### 輸入



#### 輸出



2004年7月に高速フェリーを投入することと同時にデیلیー運航化された「カメリアライン」と毎日定時刻に運行する鉄道を接続することにより、毎日フライトがある航空便と並ぶ、利便性の高いサービスが実現。フェリーが毎日運航していることから、いつでも、高速SEA&RAILが利用可能。

[資料] JR貨物HPより作成



**横浜港本牧 BC ターミナルで  
海上コンテナ鉄道輸送の実証実験を実施します。**  
～鉄道駅と港の直結した海上コンテナ輸送システムを目指す初の試み～  
(京浜港物流高度化推進協議会 鉄道WGの取組み)

記者発表資料

京浜港物流高度化推進協議会・鉄道 WG では、神奈川臨海鉄道(株)が横浜港本牧 BC コンテナターミナル隣接の本牧埠頭駅に整備する、海上コンテナ専用の積替施設を活用した、鉄道輸送社会実験を実施します。これにより、従来横浜本牧駅で積み替えていた海上コンテナを、本牧埠頭駅でも積み替えることが可能になり、同コンテナターミナル～本牧埠頭駅間の効率的ショートドレージが実現されます。なお、当施設整備は国土交通省補助事業により実施され、本年度末に竣工する予定です。

**実施期間:** 2年間(予定) 平成20年4月～平成22年3月  
**実施場所:** 神奈川臨海鉄道(株) 本牧埠頭駅  
**対象路線:** 横浜～仙台 海上コンテナ専用便(月～金 1便/日)  
**実施内容:** 新たに整備される本牧埠頭駅の海上コンテナ積替施設を活用し、横浜本牧駅から同駅まで延伸された貨車5両分に積替え  
**検証内容:** 本牧埠頭駅～BCコンテナターミナル間のショートドレージの効率性と円滑な輸送・積替方策に係る検証

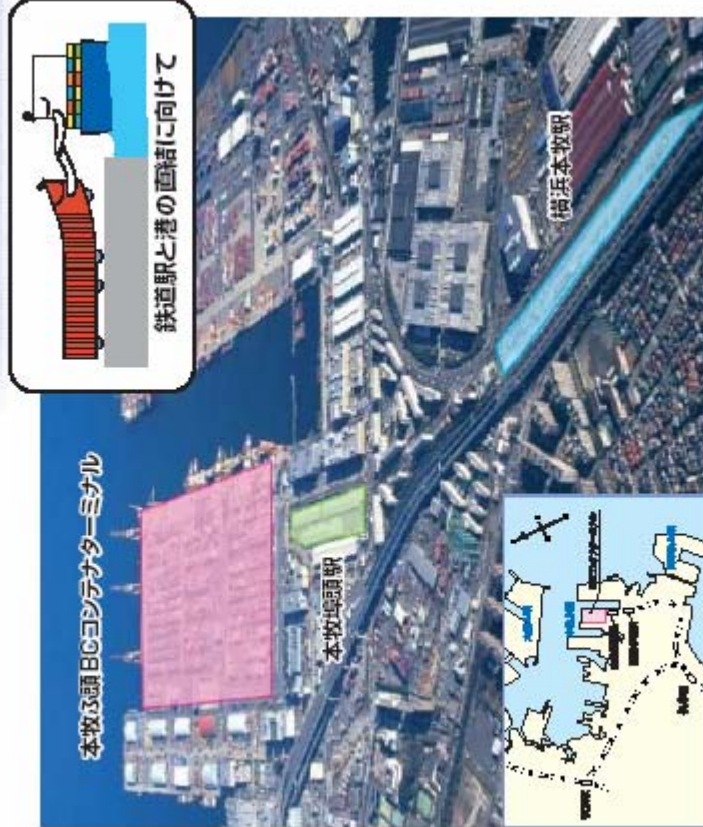
【京浜港物流高度化推進協議会】  
関東地方整備局及び関東運輸局、東京都・川崎市・横浜市では、官民の関係者により構成される「京浜港物流高度化推進協議会」を設置し、京浜港の関係者が、一丸となり、官民協働で、京浜港の国際競争力に向けたあらゆる課題に取り組んでおります。  
同協議会では、「京浜港物流高度化行動計画」に基づき、陸上輸送、海上輸送、鉄道輸送の輸送モード毎に設置した WG での実証実験等により、海上コンテナ輸送の効率化に向けた取り組みを進めているところです。

平成 20 年 1 月 31 日

国土交通省  
関東地方整備局  
関東運輸局  
東京都港湾局  
川崎市港湾局  
横浜市港湾局

**横浜港における海上コンテナの  
鉄道輸送実証実験のご案内**

～臨海部ショートドレージのない鉄道輸送システムの確立を目指して～



## 実証実験の概要

- 神奈川臨海鉄道(株) ● 横浜市港湾局 ● 国土交通省関東地方整備局  
● 国土交通省関東運輸局 ● 横浜港メガターミナル(株)

**実施期間** 2年間(予定) 平成20年4月～平成22年3月

**対象路線** 横浜～仙台 海上コンテナ専用便 (月～金 1便/日)

**対象コンテナターミナル** 本牧ふ頭BCコンテナターミナル

## ダイヤ

|          | 【仙台港駅】   | (20両)      | 【横浜本牧駅】  | (5両) | 【本牧埠頭駅】  |
|----------|----------|------------|----------|------|----------|
| 上り 8074便 | 21:55(発) | → 7:57(着)  | 8:19(発)  | →    | 8:25(着)  |
| 下り 8075便 | 5:33(着)  | ← 18:47(発) | 12:03(着) | ←    | 11:57(発) |

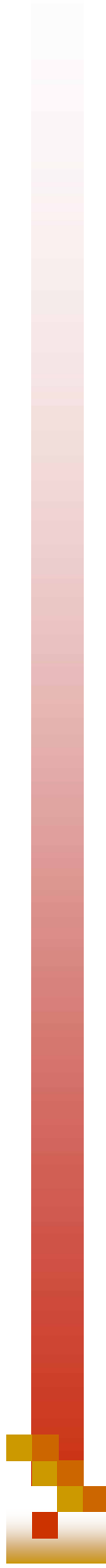
※20両のうち4両分は、途中の郡山駅で積卸可能です。

○現状で、横浜本牧駅で取り扱っている海上コンテナ輸送について、その一部(5両分)を本牧埠頭駅まで延伸し、今回整備される鉄道積替施設を活用した実験輸送に取り組みます。

○本牧埠頭駅～BCコンテナターミナルにおいて、ショートドレージの縮減の効果を検証します。(ご利用ユーザーには、アンケート等のご協力をいただきたいと思います。)

○鉄道積替施設を活用した積替・輸送を試行し、より効率的で円滑な輸送方策を探ります。

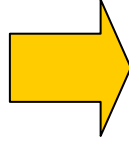
## 実施内容



# JR貨物へのヒアリング

JR貨物にとって福岡・釜山間の国際一貫輸送ルートは、海上ルートの距離は短く陸上輸送（鉄道）ルートの距離は長いいため、採算的にもとても魅力的なルートである。

その反面、新潟・ロシア間に国際フェリーのルートが出来ても、新潟・東京間の区間の距離が短くさほど収益に繋がらないため、そんなに魅力を感じない。



**JR貨物の収益だけの問題ではなく、CO<sub>2</sub>排出量の削減に貢献するものであり、国家として政策（後押し）が必要。**



### 3. 国際フェリーへの追い風



# 【1】国際物流戦略チームの提言

- ・「物流施策大綱」 (1997.4)
- ・「新総合物流施策大綱」 (2001.7)
- ・「総合物流施策大綱 (2005-2009)」 (2005.11)



「国際物流戦略チーム」の設置

# 最終提言

## 提言1 北陸地域の国際物流機能の改善・強化

- 1-1 国際物流機能の強化による沖待ち等の解消
- 1-2 北陸地域の厳しい自然条件に負けない国際物流機能の改善
- 1-3 効率的な集荷・集配を可能とする高機能物流センターの整備

## 提言2 多様な輸送経路への対応

- 2-1 北東アジアとの多様な輸送モードの構築

## 提言3 企業の立地促進に向けた取り組み

- 3-1 SCMの構築に適した北陸地域の企業立地の促進
- 3-2 効率的な企業活動を支援するためのターミナルと近隣地の一体的な利用

## 提言4 北陸地域の国際物流機能の利用促進

- 4-1 地域間・港湾間連携による国際物流機能の利用促進
- 4-2 ITを活用した国際物流機能の利用促進

## 【2】国土形成計画



## 第2部 分野別施策の基本的方向

### 第4章 交通・情報通信体系に関する基本的な施策

#### 第1節 総合的な国際交通・情報通信体系の構築

##### (2) 東アジアとの直接交流の促進に向けた施策

###### (アジア物流一貫輸送網の構築)

国際物流においても定時性や速達性、輸送頻度などの点で国内物流と同水準のサービスが求められることから、各広域ブロックのほぼ全域が国際フェリー、RORO船<sup>17</sup>等による高速海上輸送や航空貨物輸送等を駆使した複合一貫輸送サービス（マルチモーダル）の利点を享受できるよう、物流需要を的確に見定めつつ、国際港湾及び空港の有効活用並びに道路、鉄道等のアクセス網の充実を通じた広域ブロックゲートウェイの形成を図る。あわせて、これら港湾・空港と物流拠点間を結ぶ幹線道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク）の構築や鉄道貨物輸送力の増強等によって、国際貨物を迅速かつ円滑に処理できる陸海空の総合的な輸送ネットワークの構築を推進し、東アジアとの間で貨物翌日配達圏の形成を目指す。

特に、国際港湾においては、各広域ブロックの連携相手として日本海等を介した貨物輸送需要の高い東アジアの港湾との間の高速海上輸送ネットワーク形成を支援するため、国際フェリー及びRORO船向けターミナルの機能や地域の基幹交通網との接続機能の向上、ロジスティクス機能の充実等を戦略的、重点的に推進する。その際、輸出入・港





### **【3】今後の港湾政策（交通政策審議会答申）**

我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方

答申（案）

平成20年1月28日

交通政策審議会港湾分科会

|                                                  |    |
|--------------------------------------------------|----|
| I. はじめに.....                                     | 1  |
| II. 港湾をめぐる現状と見通し.....                            | 2  |
| 1. 港湾を取り巻く社会の展望.....                             | 2  |
| (1) 企業活動の更なるグローバル化.....                          | 2  |
| (2) 企業立地の国内回帰.....                               | 4  |
| 2. 港湾・海上輸送を取り巻く動向.....                           | 4  |
| (1) 国際海上コンテナ貨物輸送.....                            | 4  |
| (2) 臨海部産業を取り巻く動向.....                            | 6  |
| (3) 港湾手続を取り巻く動向.....                             | 7  |
| (4) 保安対策の高度化、環境への配慮.....                         | 8  |
| III. 最近の経済状況の変化を取り入れた港湾政策の展開.....                | 9  |
| IV. 今後推進すべき産業・地域経済支援のための具体的港湾施策.....             | 12 |
| 1. スーパー中枢港湾政策の充実・深化.....                         | 12 |
| (1) スーパー中枢港湾政策の進捗管理等をふまえた政策の推進.....              | 12 |
| (2) コンテナターミナル機能の強化.....                          | 12 |
| (3) 港湾行政の広域連携の推進.....                            | 14 |
| (4) スーパー中枢港湾への国内輸送の円滑な接続.....                    | 15 |
| 2. 地域の港湾におけるアジア物流ネットワークの実現.....                  | 16 |
| (1) <u>アジア域内コンテナ航路における企業のサプライチェーン構築の支援</u> ..... | 16 |
| (2) スーパー中枢港湾と地域の港湾との適切な役割分担等.....                | 17 |
| 3. 産業・地域経済への支援.....                              | 18 |

械の高度化による荷役の効率化を図るとともに、ヤードのコンテナ蔵置能力向上やコンテナターミナルの機能を強化するための臨海部物流拠点の形成および低コストでのコンテナ蔵置のための支援策等フレキシブルな港湾サービスの展開を図る。

また、アジア諸港への近接性という地理的優位性を活かし、無振動車や活魚車等の特殊車両を利用する特殊貨物や、通常の海上輸送より短時間での輸送が求められる貨物への需要が、絶対量は少ないものの確実に増加していることから、国際RORO航路等の活性化を図り、国内各輸送モードと組み合わせたアジア諸港との高速輸送を推進する。

これらにより、多様な荷主のニーズに対応し、企業のサプライチェーンの構築を支援する。

#### 施策の内容

- a) 十分なバースウィンドウを有するターミナル計画による高頻度船舶寄港への対応
- b) 民間の提案・資金の活用等による荷役機械等整備のスピードアップ
- c) ヤードのコンテナ蔵置能力向上等フレキシブルな港湾サービスの展開
- d) 国際・国内のRORO船等の一層の活用によるスピーディーな貨物輸送の支援
- e) 複数港共同によるポートセールス等の取り組み
- f) 外貿コンテナ拠点港との内航航路ネットワーク等の強化



|                                            |    |
|--------------------------------------------|----|
| IV. 今後推進すべき産業・地域経済支援のための具体的港湾施策.....       | 12 |
| 1. スーパー中枢港湾政策の充実・深化 .....                  | 12 |
| (1) スーパー中枢港湾政策の進捗管理等をふまえた政策の推進.....        | 12 |
| (2) コンテナターミナル機能の強化 .....                   | 12 |
| (3) 港湾行政の広域連携の推進.....                      | 14 |
| (4) スーパー中枢港湾への国内輸送の円滑な接続.....              | 15 |
| 2. 地域の港湾におけるアジア物流ネットワークの実現.....            | 16 |
| (1) アジア域内コンテナ航路における企業のサプライチェーン構築の支援 .....  | 16 |
| (2) スーパー中枢港湾と地域の港湾との適切な役割分担等 .....         | 17 |
| 3. 産業・地域経済への支援.....                        | 18 |
| (1) バルク貨物等に対応した多目的国際ターミナルの形成.....          | 18 |
| (2) 静脈物流システムの構築 .....                      | 20 |
| 4. <u>物流シーズ・ニーズに対応した港湾サービスの一層の向上.....</u>  | 20 |
| 5. 保安対策の向上や地球温暖化対策と一体となった効率的な物流体系の構築 ..... | 22 |
| V. 港湾政策の推進に向けた留意事項.....                    | 24 |
| 1. 政策推進体制 .....                            | 24 |

#### 4. 物流シーズ・ニーズに対応した港湾サービスの一層の向上

前述の「1. スーパー中枢港湾政策の充実・深化」や「2. 地域の港湾におけるアジア物流ネットワークの実現」、「3. 産業・地域経済への支援」と一体となって、わが国の物流シーズ・ニーズに対応した港湾サービスの向上を図るため、マーケティング機能の強化、港湾管理者手続の統一化・簡素化等を推進するなど、港湾サービスの一層の向上に向けた総合的な取り組みを進める。

##### ①シーズ・ニーズを的確に把握するマーケティング機能の強化

国内外の企業のシーズ・ニーズを的確に把握し、これに対応した政策展開を図るため、官民一体となったマーケティングや関係者による情報交換を戦略的に行う。

###### 施策の内容

- a) 産学官が一体となった「国際物流戦略チーム」の活用等による国際物流のシーズ・ニーズの戦略的・広域的取り込み
- b) 各港における企業、港湾関係事業者、港湾管理者等からなる「港湾利用振興委員会（仮称）」の設置による関係者間の物流シーズ・ニーズの相互情報交換
- c) 官（国・港湾管理者・地方自治体）民が一体となったマーケティングの推進

## 【4】海洋基本計画

|                                          |    |
|------------------------------------------|----|
| 総論 .....                                 | 1  |
| 第1部 海洋に関する施策についての基本的な方針 .....            | 6  |
| 1 海洋の開発及び利用と海洋環境の保全との調和 .....            | 6  |
| 2 海洋の安全の確保 .....                         | 7  |
| 3 科学的知見の充実 .....                         | 8  |
| 4 海洋産業の健全な発展 .....                       | 10 |
| 5 海洋の総合的管理 .....                         | 11 |
| 6 海洋に関する国際的協調 .....                      | 13 |
| 第2部 海洋に関する施策に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策 ..... | 15 |
| 1 海洋資源の開発及び利用の推進 .....                   | 15 |
| 2 海洋環境の保全等 .....                         | 17 |
| 3 排他的経済水域等の開発等の推進 .....                  | 19 |
| 4 海上輸送の確保 .....                          | 22 |
| 5 海洋の安全の確保 .....                         | 24 |
| 6 海洋調査の推進 .....                          | 26 |
| 7 海洋科学技術に関する研究開発の推進等 .....               | 28 |
| 8 海洋産業の振興及び国際競争力の強化 .....                | 31 |
| 9 沿岸域の総合的管理 .....                        | 33 |



### (3) 海上輸送拠点の整備

海上輸送ネットワークの拠点である港湾に関しては、海上輸送と陸上輸送の結節点の機能を含めてその効率化を図り、利用者にとって利便性の高いサービスを提供する必要がある。

国際海上輸送に関しては、コンテナ輸送において競争力を増している周辺アジア諸国の港湾との間で厳しい選別が行われる状況にあるため、近年のコンテナ船の大型化に対応した大水深の長大岸壁を有し、円滑な荷さばき等が可能な高規格コンテナターミナルの整備等を推進する。また、拡大しつつある我が国と周辺アジア諸国間の物流に対応して、定時性・迅速性に優れたフェリーターミナル等の整備を推進する。さらに、鉄鉱石、石炭等を運搬する船舶の大型化に対応した港湾機能の強化を進める。あわせて、輸出入や港湾の利用に関わる様々な手続きの簡素化、電子化等によるサービスの向上と保安体制の強化等を推進する。

一方、国内海上輸送に関しては、地域ごとの産業の特性や輸送ニーズに応じた物流



## 4. 企業へのヒアリング内容

# 港湾空港利用者ワーキング参加メンバー (予定)

## 東部ワーキング

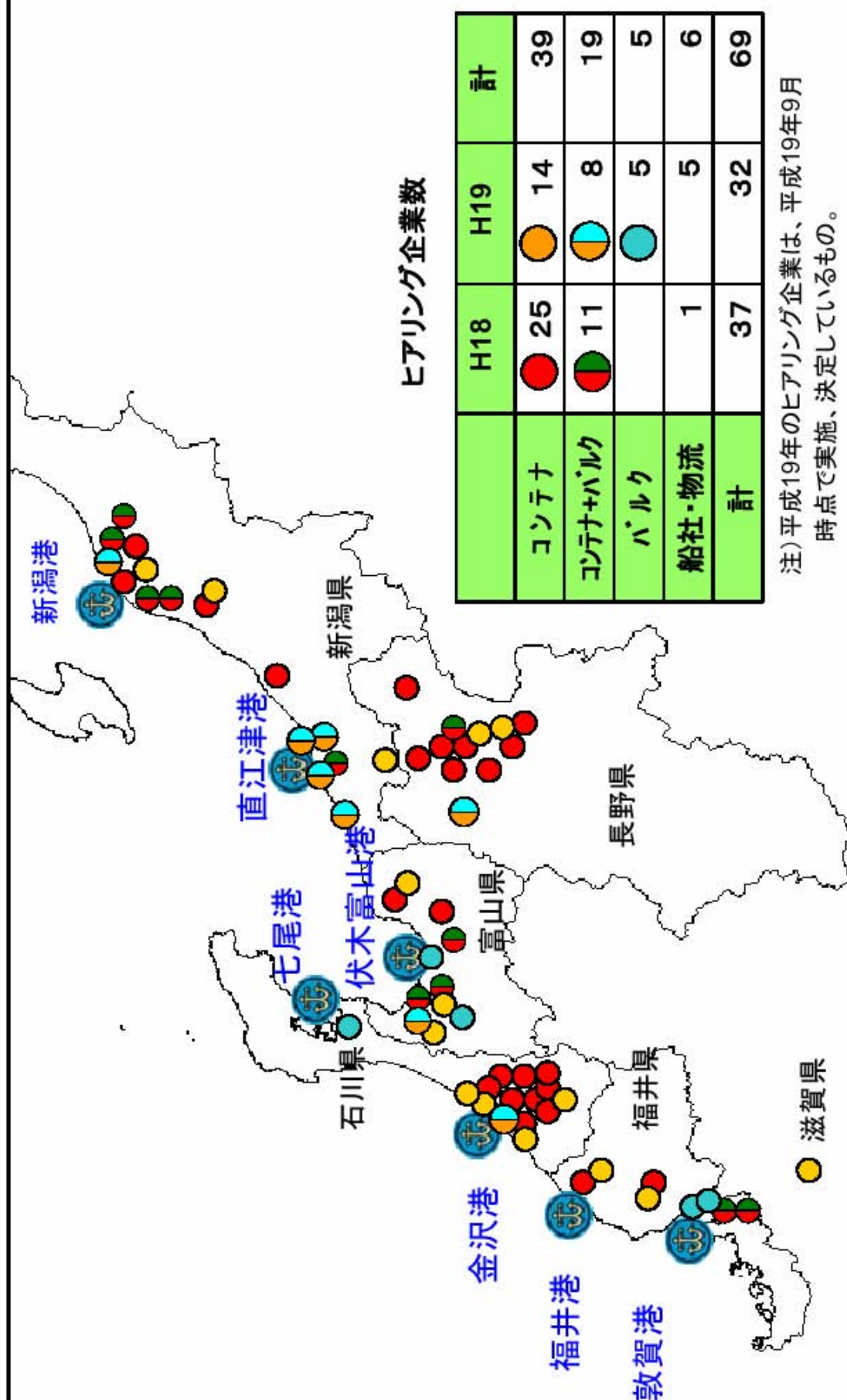
| 立場・視点     | 機関名             |
|-----------|-----------------|
| コーディネーター  | 新潟大学経済学部 溝口准教授  |
| 荷役サービス    | (株)リンコーコーポレーション |
| 〃         | (株)新潟国際貿易ターミナル  |
| 総合物流      | 中越運送(株)         |
| 〃         | 商船三井ロジスティクス(株)  |
| 荷主 (バルク)  | 北越製紙(株)         |
| 荷主 (コンテナ) | (株)コメリ          |
| 〃         | (株)クラレ          |
| 〃         | 信濃電気製錬(株)       |
| 〃         | 長印飯山中央市場(株)     |
| 〃         | 昭和電工(株)         |
| 〃         | 新光電気工業(株)       |
| 行政        | 北陸信越運輸局         |
| 〃         | 北陸地方整備局         |

## 西部ワーキング

| 立場・視点     | 機関名             |
|-----------|-----------------|
| コーディネーター  | 東海大学海洋学部 松尾教授   |
| 荷役サービス    | 伏木海陸運送(株)       |
| 〃         | (株)金沢港運         |
| 〃         | 敦賀海陸運輸(株)       |
| 総合物流      | トナミ運輸(株)        |
| 船社等       | 神原汽船カンパニー       |
| 荷主 (バルク)  | 中越パルプ(株)        |
| 〃         | (株)アイ・テック       |
| 〃         | (株)コマツ          |
| 荷主 (コンテナ) | YKK(株)          |
| 〃         | 大京(株)           |
| 〃         | 津田駒工業(株)        |
| 〃         | (株)ジャストコーポレーション |
| 〃         | 藤田光学(株)         |
| 行政        | 北陸信越運輸局         |
| 〃         | 北陸地方整備局         |

# ヒアリング企業位置図

北陸の国際物流機能に対する企業ニーズを把握するために北陸地域の立地企業を基本にヒアリングを実施。



# 潜在的なフェリー貨物の例

## ○世界のデイスプレイ製造装置メーカー上位10社 (\$million)

| 順位 | 会社名                         | 売上高   |
|----|-----------------------------|-------|
| 1  | 東京エレクトロン(株)                 | 834.2 |
| 2  | (株)アルバック                    | 803.4 |
| 3  | 大日本スクリーン製造(株)               | 663.8 |
| 4  | キャノン(株)                     | 647.3 |
| 5  | Applied Materials (米)       | 611.4 |
| 6  | (株)ニコン                      | 579.7 |
| 7  | (株)日立ハイテク(株)ロジーズ            | 424.4 |
| 8  | (株)ダイフク                     | 217.5 |
| 9  | Asyst Technologies, Inc (米) | 162.3 |
| 10 | 芝浦メカトロニクス(株)                | 158.0 |

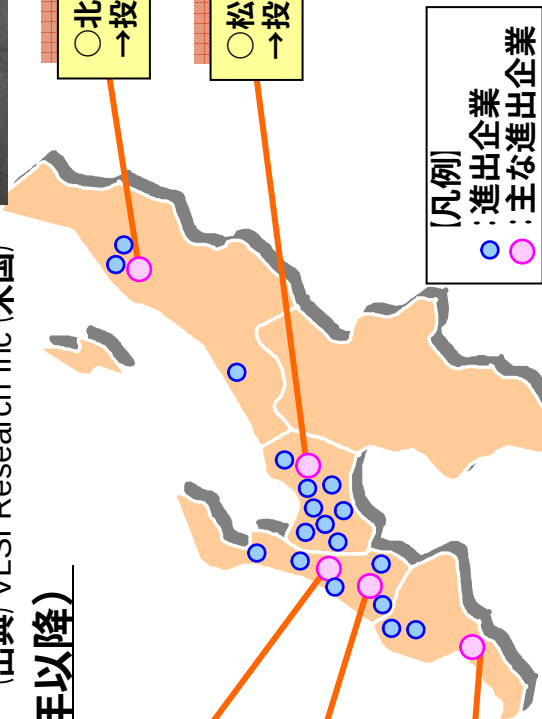
(出典) VLSI Research Inc (米国)

## ○北陸地域の主な進出企業 (2005年以降)

○村田製作所 新工場 (白山市)  
→投資額 約300億円  
→雇用人数200人

○加賀東芝エレクトロニクス 新工場 (能美市)  
→投資額 約550億円

○巴川ファインテック 敦賀工場 (敦賀市)  
→投資額 約60億円  
→雇用人数 200人



[凡例]  
●:進出企業  
●:主な進出企業

○北陸製紙 新潟工場増産 (新潟市)  
→投資額 約550億円

○松下電器 新工場 (魚津市)  
→投資額 約1,300億円

○産業機械の輸送に利用される無振動車の例



写真: (株)岩瀬運輸機工HP

○RoRo船による高速・高品質輸送の例



資料) 「北陸地域国際物流戦略チーム」第二回本部会資料 (元は新聞掲載情報から作成)



富山・A社（機械メーカー）

急ぎの貨物で、下関まで車を走らせ関釜フェリーを利用することがある。  
中国や韓国とのフェリーが週2便あれば、北陸港湾における利用が考えられる。

富山・B社（港運業者）

現在、ロシア向けに国際RORO航路があるが、中古車市場の伸びから考えると、中国や韓国向けの国際RORO航路の開設も夢ではない。ROROを受け入れる施設としては、万葉埠頭で十分に可能である。

金沢・C社（港運業者）

北陸3県の中では金沢は観光拠点がたくさんあることから、観光客の誘致ができるのではないかと思う。

#### 新潟・D社（素材加工メーカー）

ロシアには、自動車産業が進出し始めており、当社の製品であるゴムの需要が見込める。ウラジオストクなどの航路ができればシベリア鉄道を経由した輸送が可能になる。期待している。ただ、物量的に1社ではできないので、ロシアとの輸出貨物のある荷主が必要である。

#### 新潟・E社（素材加工メーカー）

アルミホイールに関して、ロシアから輸入しているものの、現状ではロシアからの輸入ルートが確立されていない。  
輸入先の工場は、モスクワの南800kmにあることから、シベリアランドブリッジの鉄道輸送が利用できればと考えている。極東ロシアから輸送できれば望ましい。

#### 新潟・F社（素材加工メーカー）

極東ロシアとの航路が必要になると思う。北朝鮮が開かれれば中国東北部ともつながり、期待ができる。シベリア鉄道は将来有望な輸送ルートになる。北陸にはロシアからの観光客もきており、新潟がロシアや中国とつながり、日本海側の窓口になる。



新潟・G社 (金属加工メーカー)

中国航路が週2～3便程度、安定的に就航する実績があれば、鹿島港を利用している輸出コンテナ貨物を北陸港湾にシフトすることを商社に提案することができる。

新潟・H社 (流通業者)

対岸諸国とのフェリーやRORO輸送に関して、中国東北地方で生産している商品の大連港出港貨物の切り替え可能性がある。なお、中国東北地方では、割り箸や合板を生産しており大連経由で輸入している。



長野・I 社 (食品メーカー)

中国との輸送手段として、リードタイムの短いフェリー、RORO船は非常によい。航路として、直江津－釜山、大連を希望する。

もし輸出を開始するとした場合、当初は、各週20ft隔週1本程度の利用で徐々に増やしていき、週に40ft2本までを想定する。中国との航路は北京の近くの港湾 (天津) が望ましい。

長野・J 社 (メーカー)

直江津港あたりからフェリー航路があれば使いたいと考える。その際、条件として週3便は必要である。

滋賀・K 社 (ガラスメーカー)

敦賀港と釜山港・台中港を結ぶ (短日数で) フェリーがあれば、40フィート High Cubeコンテナの輸送を検討できる。



#### 東京・L社 (船社)

食品のホットデリバリーサービス (HDS) の需要は多くあるが、鉄道コンテナ (5t) を効率的に扱えるRORO船が効果的である。トレーラーに積載したまま航走し、港に到着後、夜中、消費地に向かって走り、翌朝には到着する。このHDSは通常のコンテナ船より輸送料金が高いものの、Airより安いことが、荷主に対するセールスポイントである。

#### 東京・M社 (総合物流業者)

北東アジアとの間に就航している国際フェリーは、輸送距離が短いことから、AIRと比べても遜色がなく、コストを考えると非常に魅力的である。

#### 東京・N社 (船社)

北東アジアとの間に就航している国際フェリーは、輸送距離が短いことから、AIRと比べても遜色がなく、コストを考えると非常に魅力的である。



## ★国際フェリーの課題

- ・便数の問題 (週2～3便は必要か)
- ・鉄道とのリンク (国内はもとよりSLBも含めて)
- ・観光客の利用
- ・上海・台湾や南アジア航路の希望も多い
- ・Airとの比較

# ★利用に懐疑的な意見

福井・P社（めがねメーカー）

ロシア、韓国（束草）、新潟を結ぶフェリーが敦賀港に寄港するようになった場合でも、当社の物流には関係がない。  
敦賀港に上海港とを結ぶフェリーやRORO船の直行便があれば、敦賀港を利用する考えがある。

富山・Q社（製紙メーカー）

北陸地域に国際フェリーやRORO船の航路ができて、紙は急ぐ貨物ではないことから、利用することはないと考える。

新潟・R社（港運業者）

三角航路など新潟港におけるフェリーに関しては、人がどれぐらい利用するのか、貨物運賃に競争力があるのか疑問である。九州のように対岸と近ければ問題はないが、北陸のように対岸と距離があると、時間をかけてどれだけの人が利用するか不明である。

5. 26



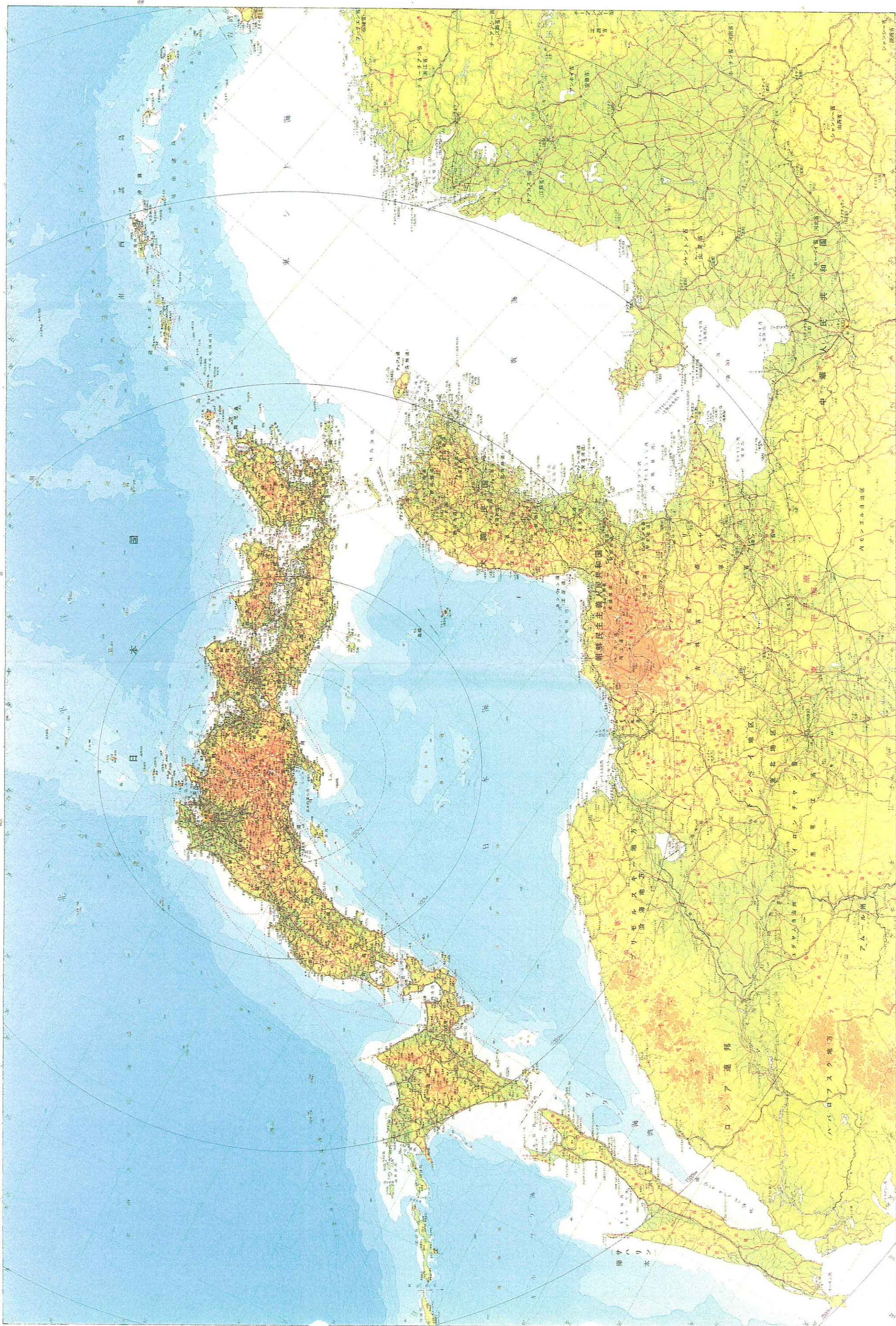
## ★国際フェリーの役割

- ①中国・ロシアの内陸部との物流を考えるなら一貫輸送は重要で、それを支えるフェリーやRORO船は最適な船型
- ②シームレス・アジアの形成には国際フェリー・RORO船が重要  
(ただし、シャーシの共通化は必要)
- ③環境問題は重要でSea & Railの構築は国策
- ④国際フェリーは観光立国にも貢献
- ⑤海洋基本法(第20条 海上輸送の確保)にも大いに関連するところ



350万分1 環日本海諸国図

富山中心正距方位図



富山県 山形県 秋田県 岩手県 青森県 宮城県 福島県 茨城県 栃木県 群馬県 埼玉県 千葉県 東京都 神奈川県 新潟県 富山県 石川県 福井県 山梨県 長野県 岐阜県 静岡県 愛知県 三重県 滋賀県 京都府 大阪府 兵庫県 奈良県 和歌山県 徳島県 香川県 高松市 愛媛県 高知県 福岡県 佐賀県 大分県 熊本県 鹿儿岛県 沖縄県

北緯 緯度 経度 高度 水深 距離 面積 人口 産業 交通 気候 地質 地形 生物 文化 歴史 政治 経済 社会 教育 医療 福祉 環境 防災 観光 産業 交通 気候 地質 地形 生物 文化 歴史 政治 経済 社会 教育 医療 福祉 環境 防災 観光

1 : 3,500,000

富山県 山形県 秋田県 岩手県 青森県 宮城県 福島県 茨城県 栃木県 群馬県 埼玉県 千葉県 東京都 神奈川県 新潟県 富山県 石川県 福井県 山梨県 長野県 岐阜県 静岡県 愛知県 三重県 滋賀県 京都府 大阪府 兵庫県 奈良県 和歌山県 徳島県 香川県 高松市 愛媛県 高知県 福岡県 佐賀県 大分県 熊本県 鹿儿岛県 沖縄県



平成19年分

平成20年2月28日

# 伏木税関支署管内 貿易概況

大 阪 税 関  
伏 木 税 関 支 署

**輸出は5年連続で過去最高額を更新！ 伸率<sup>(注1)</sup>は9年連続のプラス！**

～ 要因は自動車（中古乗用車）の増加 ～

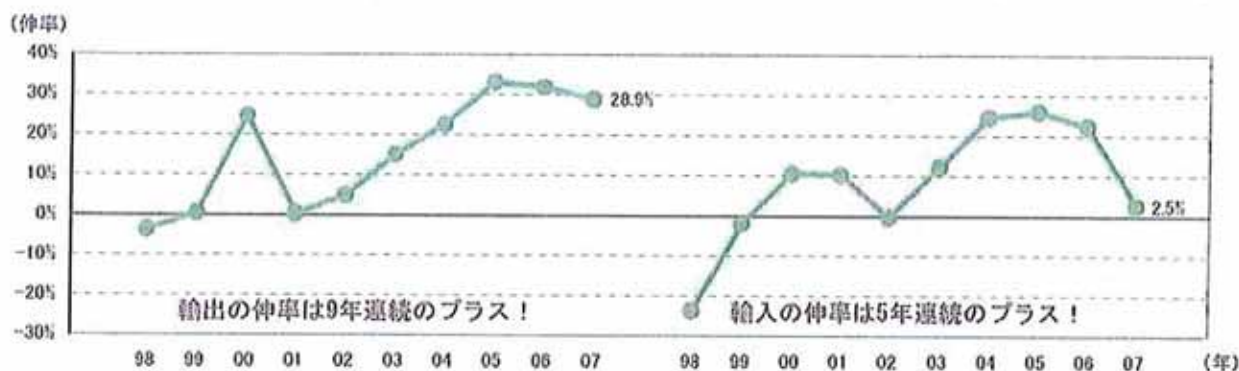
～ ロシア向け中古乗用車の価額シェアは36.5%で全国一位（別紙参照） ～

**輸入も5年連続で過去最高額を更新！ 伸率は5年連続のプラス！**

～ 要因は原油の増加 ～

《 貿易額 》

|     | 伏木税関支署管内 <sup>(注2)</sup> |        |         | 北陸3県 <sup>(注3)</sup> |        |
|-----|--------------------------|--------|---------|----------------------|--------|
|     | 価 額                      | 伸 率    | 北陸3県シェア | 価 額                  | 伸 率    |
| 輸 出 | 2,697億円                  | +28.9% | 63.3 %  | 4,259億円              | +19.3% |
| 自動車 | 1,062億円                  | +70.9% | 91.1 %  | 1,165億円              | +62.8% |
| 輸 入 | 3,291億円                  | +2.5%  | 62.2 %  | 5,288億円              | +6.6%  |
| 原油  | 1,206億円                  | +2.8%  | 100.0 % | 1,206億円              | +2.8%  |
| 差 引 | -594億円                   | -46.9% | —       | -1,028億円             | -26.0% |



(注1) 伸率は対前年伸率をいう。

(注2) 伏木税関支署、伏木税関支署富山出張所、伏木税関支署富山空港出張所の通関額の合計。

(注3) 富山県、石川県、福井県の3県。



## 《品目別動向》

### ○ 輸出

|        |            |         |        |        |
|--------|------------|---------|--------|--------|
| (増加品目) | 輸送用機器      | 1,076億円 | +69.2% | +440億円 |
|        | 一般機械       | 287億円   | +21.8% | +51億円  |
| 銅及び銅合金 | 非鉄金属       | 348億円   | +16.4% | +49億円  |
|        | 織物用繊維及びびくず | 56億円    | +86.6% | +26億円  |
| (減少品目) | プラスチック     | 113億円   | -13.7% | -18億円  |

うち自動車は1,002億円

建設用・鉱山用機械

銅及び銅合金

### ○ 輸入

|        |              |         |        |       |
|--------|--------------|---------|--------|-------|
| (増加品目) | 石油及び同製品      | 1,254億円 | +4.9%  | +59億円 |
|        | 金属鉱及びびくず     | 235億円   | +14.7% | +30億円 |
| 金属加工機械 | 一般機械         | 61億円    | +36.6% | +16億円 |
|        | 石炭・コークス及びれん炭 | 104億円   | +17.4% | +15億円 |
| (減少品目) | 非鉄金属         | 684億円   | -8.7%  | -65億円 |

亜鉛鉱

金属加工機械

アルミニウム及び合金

## 《主要国別動向》

### ・ロシア

|    | 貿易額     | 伸率     |          |
|----|---------|--------|----------|
| 輸出 | 1,144億円 | +74.0% | 8年連続のプラス |
| 輸入 | 502億円   | +10.2% | 2年連続のプラス |

| (増加品目)  |         | 価額     | 伸率 |
|---------|---------|--------|----|
| 輸送用機器   | 1,073億円 | +68.9% |    |
| 一般機械    | 41億円    | 7.5倍   |    |
| 非鉄金属    | 271億円   | +16.9% |    |
| 木材及びコルク | 173億円   | +11.8% |    |

うち自動車は  
1,002億円(+70.8%)

### ・中国

|    | 貿易額   | 伸率     |           |
|----|-------|--------|-----------|
| 輸出 | 452億円 | +6.8%  | 9年連続のプラス  |
| 輸入 | 439億円 | -16.0% | 3年ぶりのマイナス |

| (増加品目)  |       | 価額     | 伸率     |
|---------|-------|--------|--------|
| プラスチック  | 37億円  | +97.6% |        |
| 非鉄金属    | 124億円 | +15.8% |        |
| (減少品目)  | 非鉄金属  | 80億円   | -56.3% |
| 元素及び化合物 | 81億円  | -16.2% |        |

### ・アラブ首長国連邦

|    | 貿易額   | 伸率     |           |
|----|-------|--------|-----------|
| 輸出 | 9億円   | 71.3倍  | 2年連続のプラス  |
| 輸入 | 702億円 | -13.0% | 9年ぶりのマイナス |

| (増加品目) |         | 価額     | 伸率     |
|--------|---------|--------|--------|
| 一般機械   | 9億円     | 119.1倍 |        |
| (減少品目) | 石油及び同製品 | 702億円  | -13.0% |

### ・韓国

|    | 貿易額   | 伸率     |           |
|----|-------|--------|-----------|
| 輸出 | 548億円 | +11.5% | 6年連続のプラス  |
| 輸入 | 125億円 | -9.6%  | 5年ぶりのマイナス |

| (増加品目)   |       | 価額     | 伸率     |
|----------|-------|--------|--------|
| 一般機械     | 70億円  | +81.9% |        |
| 非鉄金属     | 121億円 | +30.6% |        |
| (減少品目)   | 鉄鋼    | 3億円    | -73.2% |
| 衣類及び同付属品 | 4億円   | -39.1% |        |

- 1.平成19年分の輸出は確報値、輸入は速報値(9桁ベース)。
- 2.輸出はFOB価格、輸入はCIF価格で集計。
- 3.輸出は積載船舶(機)の出港の日、輸入は許可または承認の日をもって計上。
- 4.この資料についての問い合わせ先は、伏木税関支署(0766-44-6173)までお願いします。
- 5.本資料を他に転載するときは、伏木税関支署の資料に基づく旨を注記してください。
- 6.全国各港分の貿易統計資料及び詳細な統計資料が必要な場合は、次の閲覧センターをご利用ください。  
貿易統計閲覧センター Tel 06-6966-5385  
〒540-0008 大阪市中央区大手前4丁目1番76号 大阪合同庁舎4号館4階  
©大阪税関ホームページ(<http://www.customs.go.jp/osaka/>)にも統計資料を掲載していますのでご活用ください。

(為替レート:税関長公示レートの平均値)

平成19年:117.93円/ドル (平成18年:116.25円/ドルと比べ1.5%の円安)

[管内地域別動向]

(単位:千円、%)

| 区分<br>地域(国) | 貿 易 総 額     |       |       |           | 輸 出         |        | 輸 入         |       |
|-------------|-------------|-------|-------|-----------|-------------|--------|-------------|-------|
|             |             | 前年比   | 構成比   | 前年<br>構成比 | 価 額         | 前年比    | 価 額         | 前年比   |
| 総額          | 598,869,602 | 112.9 | 100.0 | 100.0     | 269,745,818 | 128.9  | 329,123,784 | 102.5 |
| アジア         | 231,753,153 | 100.1 | 38.7  | 43.8      | 135,515,938 | 107.8  | 96,237,215  | 90.9  |
| 中東欧・ロシア等    | 166,862,746 | 147.9 | 27.9  | 21.3      | 114,752,799 | 173.9  | 52,109,947  | 111.3 |
| 中 東         | 82,378,603  | 97.3  | 13.8  | 16.0      | 893,149     | 2817.9 | 81,485,454  | 96.3  |
| 大洋州         | 41,989,684  | 120.8 | 7.0   | 6.6       | 1,342,498   | 180.2  | 40,647,186  | 119.5 |
| 北 米         | 20,235,460  | 111.6 | 3.4   | 3.4       | 7,015,900   | 99.7   | 13,219,560  | 119.2 |
| 西 欧         | 15,716,237  | 101.1 | 2.6   | 2.9       | 9,177,235   | 102.6  | 6,539,002   | 99.1  |
| アフリカ        | 38,553,003  | 122.4 | 6.4   | 5.9       | 1,010,918   | 141.3  | 37,542,085  | 122.0 |
| 中南米         | 1,380,716   | 92.7  | 0.2   | 0.3       | 37,381      | 20.8   | 1,343,335   | 102.5 |

[管内対岸貿易動向]

(単位:千円、%)

| 区分<br>国名 | 貿 易 総 額     |       |       |           | 輸 出         |       | 輸 入         |       |
|----------|-------------|-------|-------|-----------|-------------|-------|-------------|-------|
|          |             | 前年比   | 構成比   | 前年<br>構成比 | 価 額         | 前年比   | 価 額         | 前年比   |
| 総 額      | 598,869,602 | 112.9 | 100.0 | 100.0     | 269,745,818 | 128.9 | 329,123,784 | 102.5 |
| 中華人民共和国  | 89,098,617  | 94.2  | 14.9  | 17.8      | 45,179,254  | 106.8 | 43,919,363  | 84.0  |
| ロシア      | 164,542,077 | 147.9 | 27.5  | 21.0      | 114,370,949 | 174.0 | 50,171,128  | 110.2 |
| 大韓民国     | 67,241,445  | 106.9 | 11.2  | 11.9      | 54,758,552  | 111.5 | 12,482,893  | 90.4  |
| 北朝鮮      | —           | —     | —     | —         | —           | —     | —           | —     |

[署所別貿易動向]

(単位:千円、%)

| 区分<br>署所名 | 貿 易 総 額     |       |       |           | 輸 出         |       | 輸 入         |       |
|-----------|-------------|-------|-------|-----------|-------------|-------|-------------|-------|
|           |             | 前年比   | 構成比   | 前年<br>構成比 | 価 額         | 前年比   | 価 額         | 前年比   |
| 総 額       | 598,869,602 | 112.9 | 100.0 | 100.0     | 269,745,818 | 128.9 | 329,123,784 | 102.5 |
| 伏木税関支署    | 342,056,649 | 114.2 | 57.1  | 56.5      | 146,978,451 | 137.8 | 195,078,198 | 101.2 |
| 富山出張所     | 242,974,768 | 110.6 | 40.6  | 41.4      | 111,827,964 | 119.1 | 131,146,804 | 104.2 |
| 富山空港出張所   | 13,838,185  | 125.4 | 2.3   | 2.1       | 10,939,403  | 127.1 | 2,898,782   | 119.3 |



# ロシア向け中古乗用車の輸出

平成20年2月28日  
伏木税関支署

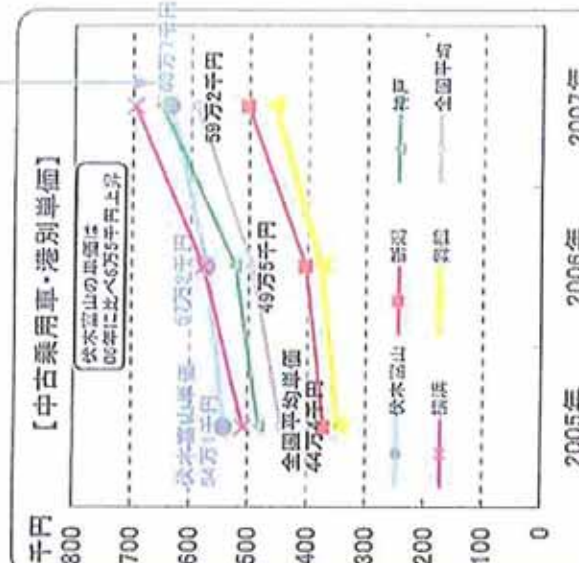
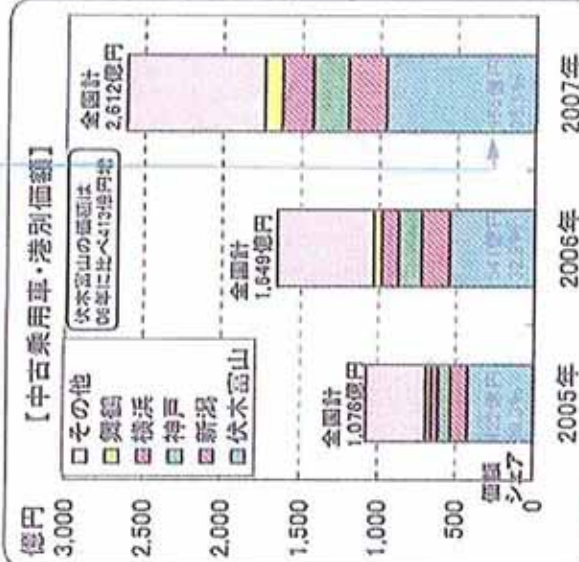
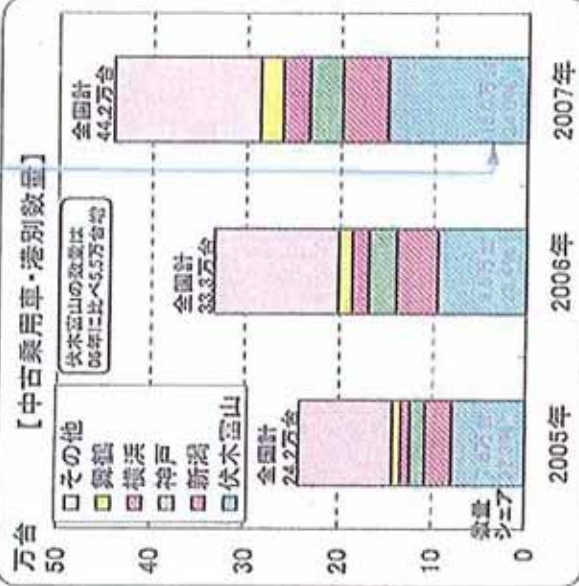
## ●ロシア向け輸出数量、価額

(単位)数量:台、価額:億円、単価:千円/台

|       |          | 数量      |       | 価額    |       | 単価  |    |
|-------|----------|---------|-------|-------|-------|-----|----|
|       |          | 数量      | 全国比   | 数量    | 全国比   | 数量  | 単価 |
| 2005年 | 自動車      | 87,037  | 21.4% | 458   | 13.6% | 527 |    |
|       | 乗用車      | 78,112  | 20.9% | 422   | 13.7% | 541 |    |
|       | うち中古乗用車  | 78,110  | 32.3% | 422   | 39.3% | 541 |    |
|       | バス・トラック等 | 8,925   | 27.4% | 36    | 13.0% | 405 |    |
| 2006年 | 自動車      | 113,160 | 18.3% | 621   | 10.2% | 549 |    |
|       | 乗用車      | 94,716  | 17.2% | 541   | 9.7%  | 572 |    |
|       | うち中古乗用車  | 94,714  | 28.4% | 541   | 32.8% | 572 |    |
|       | バス・トラック等 | 18,444  | 27.0% | 80    | 15.3% | 432 |    |
| 2007年 | 自動車      | 165,194 | 20.0% | 1,062 | 11.2% | 643 |    |
|       | 乗用車      | 149,912 | 19.4% | 955   | 10.7% | 637 |    |
|       | うち中古乗用車  | 149,909 | 34.0% | 955   | 36.5% | 637 |    |
|       | バス・トラック等 | 15,282  | 29.2% | 107   | 17.9% | 701 |    |

(参考)

| 全国      |       |    |       |
|---------|-------|----|-------|
| 数量      | 価額    | 数量 | 単価    |
| 407,216 | 3,363 |    | 826   |
| 374,619 | 3,085 |    | 824   |
| 242,144 | 1,076 |    | 444   |
| 32,597  | 278   |    | 854   |
| 617,525 | 6,112 |    | 990   |
| 549,177 | 5,592 |    | 1,018 |
| 333,016 | 1,649 |    | 495   |
| 68,348  | 520   |    | 761   |
| 826,145 | 9,495 |    | 1,149 |
| 773,791 | 8,895 |    | 1,150 |
| 441,539 | 2,612 |    | 592   |
| 52,354  | 600   |    | 1,145 |





# 大阪税関日本海側官署別 ロシア向け中古乗用車の輸出

伏木税関支署  
平成20年2月28日

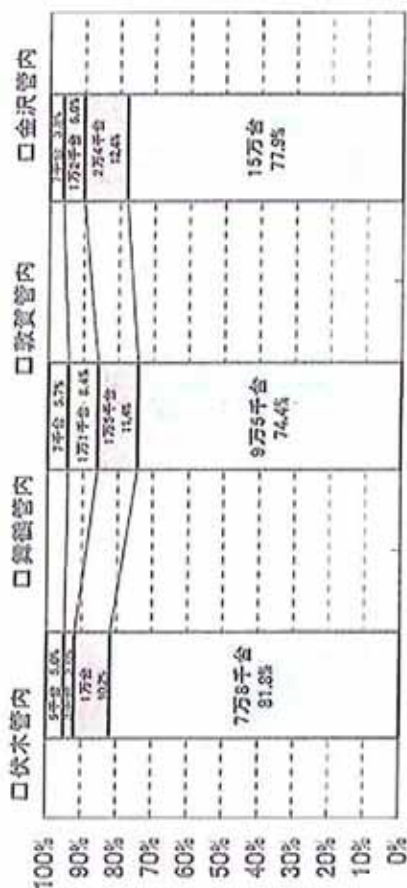
## ●ロシア向け輸出数量、価額

(単位)数量:台、価額:億円

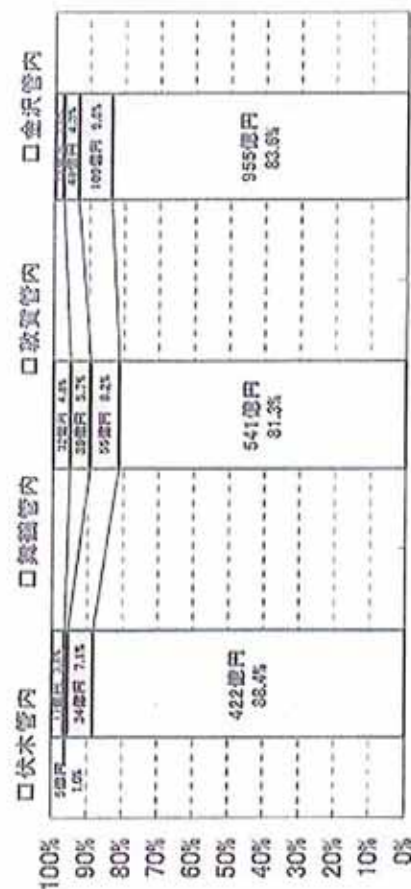
(参考)

|       | 伏木管内     |         |       |       | 舞鶴管内  |        |      |     | 敦賀管内 |        |      |     | 金沢管内 |        |      |     | 全国   |  |
|-------|----------|---------|-------|-------|-------|--------|------|-----|------|--------|------|-----|------|--------|------|-----|------|--|
|       | 数量       | 全国比     | 価額    | 全国比   | 数量    | 全国比    | 価額   | 全国比 | 数量   | 全国比    | 価額   | 全国比 | 数量   | 全国比    | 価額   | 全国比 |      |  |
| 2005年 | 自動車      | 87,037  | 21.4% | 458   | 13.6% | 10,364 | 2.5% | 36  | 1.1% | 3,029  | 0.7% | 5   | 0.1% | 5,077  | 1.2% | 18  | 0.5% |  |
|       | 乗用車      | 78,112  | 20.9% | 422   | 13.7% | 9,734  | 2.6% | 34  | 1.1% | 2,877  | 0.8% | 5   | 0.1% | 4,819  | 1.3% | 17  | 0.6% |  |
|       | うち中古乗用車  | 78,110  | 32.3% | 422   | 39.3% | 9,734  | 4.0% | 34  | 3.1% | 2,877  | 1.2% | 5   | 0.4% | 4,819  | 2.0% | 17  | 1.6% |  |
|       | バス・トラック等 | 8,925   | 27.4% | 36    | 13.0% | 630    | 1.9% | 2   | 0.6% | 152    | 0.5% | 0   | 0.1% | 258    | 0.8% | 1   | 0.4% |  |
| 2006年 | 自動車      | 113,160 | 18.3% | 621   | 10.2% | 16,713 | 2.7% | 62  | 1.0% | 12,191 | 2.0% | 49  | 0.8% | 10,395 | 1.7% | 44  | 0.7% |  |
|       | 乗用車      | 94,716  | 17.2% | 541   | 9.7%  | 14,556 | 2.7% | 55  | 1.0% | 10,682 | 1.9% | 38  | 0.7% | 9,364  | 1.7% | 39  | 0.7% |  |
|       | うち中古乗用車  | 94,714  | 28.4% | 541   | 32.8% | 14,556 | 4.4% | 55  | 3.3% | 10,681 | 3.2% | 38  | 2.3% | 7,293  | 2.2% | 32  | 1.9% |  |
|       | バス・トラック等 | 18,444  | 27.0% | 80    | 15.3% | 2,157  | 3.2% | 7   | 1.3% | 1,509  | 2.2% | 11  | 2.2% | 1,031  | 1.5% | 6   | 1.1% |  |
| 2007年 | 自動車      | 165,194 | 20.0% | 1,062 | 11.2% | 25,024 | 3.0% | 117 | 1.2% | 13,240 | 1.6% | 71  | 0.7% | 7,791  | 0.9% | 32  | 0.3% |  |
|       | 乗用車      | 149,912 | 19.4% | 955   | 10.7% | 23,786 | 3.1% | 109 | 1.2% | 11,504 | 1.5% | 49  | 0.5% | 7,515  | 1.0% | 30  | 0.3% |  |
|       | うち中古乗用車  | 149,909 | 34.0% | 955   | 36.5% | 23,786 | 5.4% | 109 | 4.2% | 11,504 | 2.6% | 49  | 1.9% | 7,285  | 1.6% | 29  | 1.1% |  |
|       | バス・トラック等 | 15,282  | 29.2% | 107   | 17.9% | 1,238  | 2.4% | 8   | 1.4% | 1,736  | 3.3% | 22  | 3.7% | 276    | 0.5% | 2   | 0.4% |  |

## 大阪税関 日本海側官署別 数量・シェア推移 (シェアは日本海側4官署を100とした場合のシェア)



## 大阪税関 日本海側官署別 価額・シェア推移 (シェアは日本海側4官署を100とした場合のシェア)



## 計表

## 富山県輸出品別表

平成19年分

(単位：百万円、%)

| 商 品 名           | 区 分 | 単 位       | 数 量   | 前年比     | 価 額     | 前年比   | 構成比   | 増 減<br>寄与度 |
|-----------------|-----|-----------|-------|---------|---------|-------|-------|------------|
| 総額              |     |           |       |         | 269,746 | 128.9 | 100.0 | 28.9       |
| 食料品及び動物         |     |           |       |         | 95      | 141.4 | 0.0   | 0.0        |
| 飲料及びたばこ         |     |           |       |         | 3       | 27.2  | 0.0   | 0.0        |
| 飲料              | KL  | 28        | 93.3  | 3       | 27.2    | 0.0   | 0.0   | 0.0        |
| 食料に適さない原材料      |     |           |       |         | 15,691  | 135.8 | 5.8   | 2.0        |
| 生ゴム             | MT  | 292       | 93.6  | 472     | 88.0    | 0.2   | 0.0   | 0.0        |
| 合成ゴム            | MT  | 292       | 93.6  | 472     | 88.0    | 0.2   | 0.0   | 0.0        |
| 織物用繊維及びくず       | MT  | 12,303    | 173.5 | 5,636   | 186.6   | 2.1   | 1.2   | 0.7        |
| 金属鉱及びくず         | MT  | 142,420   | 86.8  | 9,455   | 119.3   | 3.5   | 0.0   | 0.0        |
| 鉱物性燃料           |     |           |       |         | 17      | 188.2 | 0.0   | 0.0        |
| 石油及び同製品         |     |           |       |         | 17      | 188.2 | 0.0   | 0.0        |
| 動植物性油脂          |     |           |       |         | —       | —     | —     | —          |
| 化学製品            |     |           |       |         | 25,961  | 96.8  | 9.6   | -0.4       |
| 元素及び化合物         |     |           |       |         | 7,653   | 97.8  | 2.8   | -0.1       |
| 有機化合物           |     |           |       |         | 4,805   | 93.5  | 1.8   | -0.2       |
| 無機化合物           | MT  | 12,392    | 100.1 | 2,848   | 106.1   | 1.1   | 0.1   | -0.1       |
| 医薬品             | KG  | 284,073   | 74.9  | 615     | 79.6    | 0.2   | -0.1  | -0.9       |
| プラスチック          | MT  | 44,096    | 91.6  | 11,329  | 86.3    | 4.2   | 0.0   | 0.9        |
| 塩化ビニール樹脂        | MT  | 1,785     | 79.0  | 568     | 88.3    | 0.2   | 0.0   | 0.9        |
| その他の化学製品        | MT  | 4,007     | 97.8  | 5,403   | 154.0   | 2.0   | 2.9   | 2.9        |
| 原料別製品           |     |           |       |         | 52,993  | 113.1 | 19.6  | 0.0        |
| 織物用糸及び繊維製品      |     |           |       |         | 4,333   | 99.8  | 1.6   | 0.0        |
| 織物用糸            | MT  | 6,832     | 98.6  | 3,990   | 101.9   | 1.5   | 0.0   | 0.0        |
| 繊維二次製品（除衣類）     |     |           |       |         | 226     | 117.1 | 0.1   | 0.3        |
| 鉄鋼              | MT  | 43,072    | 75.5  | 8,647   | 107.8   | 3.2   | 2.3   | 2.3        |
| 非鉄金属            | MT  | 40,116    | 95.2  | 34,754  | 116.4   | 12.9  | 2.3   | 0.1        |
| 銅及び同合金          | MT  | 36,271    | 95.2  | 32,782  | 117.2   | 12.2  | 0.1   | 23.3       |
| 金属製品            |     |           |       |         | 2,782   | 109.3 | 1.0   | 2.5        |
| 機械類及び輸送用機器      |     |           |       |         | 151,626 | 147.3 | 56.2  | -0.7       |
| 一般機械            |     |           |       |         | 28,729  | 121.8 | 10.7  | 0.1        |
| 金属加工機械          |     |           |       |         | 3,014   | 68.4  | 1.1   | -0.2       |
| 繊維機械            |     |           |       |         | 1,440   | 117.6 | 0.5   | 0.6        |
| 電気機器            |     |           |       |         | 15,255  | 96.9  | 5.7   | 2.0        |
| 電気回路等の機器        |     |           |       |         | 2,175   | 229.1 | 0.8   | 1.9        |
| 電気用炭素及び黒鉛製品     | MT  | 21,221    | 138.1 | 9,672   | 173.0   | 3.6   | 2.0   | 1.9        |
| （人造黒鉛電極）        | MT  | 21,218    | 138.1 | 9,667   | 172.9   | 3.6   | 21.0  | 21.1       |
| 輸送用機器           |     |           |       |         | 107,642 | 169.2 | 39.9  | 0.7        |
| 自動車             | NO  | 165,210   | 146.0 | 106,185 | 170.9   | 39.4  | 0.7   | -0.6       |
| 雑製品             |     |           |       |         | 20,767  | 107.1 | 7.7   | -0.6       |
| 精密機器類           |     |           |       |         | 4,274   | 78.2  | 1.6   | -0.6       |
| 科学光学機器          |     |           |       |         | 4,272   | 78.1  | 1.6   | 1.2        |
| その他の雑製品         |     |           |       |         | 16,481  | 118.4 | 6.1   | 0.1        |
| 写真用・映画用材料       |     |           |       |         | 1,152   | 127.0 | 0.4   | 1.1        |
| ボタン及びスライドファスナー類 | KG  | 5,695,076 | 112.6 | 14,051  | 120.0   | 5.2   | 0.5   | 0.5        |
| 特殊取扱品           |     |           |       |         | 2,593   | 160.2 | 1.0   | 0.5        |
| 再輸出品            |     |           |       |         | 2,593   | 160.2 | 1.0   | 0.5        |

計表

## 富山県輸入品別表

平成19年分

(単位：百万円、%)

| 商 品 名           | 区 分 | 単 位 | 数 量       | 前年比   | 価 額     | 前年比   | 構成比   | 増 減<br>寄 与 度 |
|-----------------|-----|-----|-----------|-------|---------|-------|-------|--------------|
| 総額              |     |     |           |       | 329,124 | 102.5 | 100.0 | 2.5          |
| 食料品及び動物         |     |     |           |       | 3,930   | 96.0  | 1.2   | -0.1         |
| 魚介類及び同調製品       | MT  |     | 9,171     | 113.9 | 2,489   | 117.0 | 0.8   | 0.1          |
| 穀物及び同調製品        | MT  |     | 18        | 0.2   | 4       | 0.6   | 0.0   | -0.2         |
| 果実及び野菜          | KG  |     | 3,266,805 | 90.1  | 1,276   | 110.8 | 0.4   | 0.0          |
| 飲料及びたばこ         |     |     |           |       | 34      | 62.8  | 0.0   | 0.0          |
| 飲料              | KL  |     | 81        | 78.6  | 34      | 62.8  | 0.0   | 0.0          |
| アルコール飲料         | L   |     | 51,533    | 49.2  | 30      | 56.0  | 0.0   | 0.0          |
| (ぶどう酒)          | L   |     | 51,533    | 53.7  | 30      | 57.5  | 0.0   | 0.0          |
| 食料に適さない原材料      |     |     |           |       | 45,988  | 109.8 | 14.0  | 1.3          |
| 木材及びコルク         |     |     |           |       | 20,431  | 107.7 | 6.2   | 0.5          |
| 木材              |     |     |           |       | 20,330  | 107.7 | 6.2   | 0.5          |
| (製材)            |     |     |           |       | 8,579   | 120.2 | 2.6   | 0.4          |
| 粗鉱物             | MT  |     | 200,648   | 88.3  | 1,321   | 96.4  | 0.4   | 0.0          |
| 金属鉱及びくず         | MT  |     | 145,875   | 103.3 | 23,484  | 114.7 | 7.1   | 0.9          |
| 非鉄金属鉱           | MT  |     | 135,995   | 105.7 | 17,178  | 125.5 | 5.2   | 1.1          |
| (亜鉛鉱)           | MT  |     | 117,052   | 106.5 | 16,527  | 124.8 | 5.0   | 1.0          |
| (クロム鉱)          | MT  |     | 18,943    | 100.8 | 651     | 145.3 | 0.2   | 0.1          |
| 鉱物性燃料           |     |     |           |       | 135,793 | 105.8 | 41.3  | 2.3          |
| 石炭・コークス及びびれん炭   | MT  |     | 1,156,514 | 98.0  | 10,378  | 117.4 | 3.2   | 0.5          |
| 石炭              | MT  |     | 1,127,787 | 98.0  | 9,442   | 115.1 | 2.9   | 0.4          |
| 石油及び同製品         |     |     |           |       | 125,412 | 104.9 | 38.1  | 1.8          |
| 原油及び粗油          | KL  |     | 2,249,360 | 91.3  | 120,585 | 102.8 | 36.6  | 1.0          |
| 石油製品            |     |     |           |       | 4,828   | 213.8 | 1.5   | 0.8          |
| 動植物性油脂          |     |     |           |       | —       | —     | —     | —            |
| 化学製品            |     |     |           |       | 18,538  | 98.2  | 5.6   | -0.1         |
| 元素及び化合物         |     |     |           |       | 10,530  | 85.7  | 3.2   | -0.5         |
| 無機化合物           | MT  |     | 27,277    | 92.5  | 8,273   | 82.7  | 2.5   | -0.5         |
| プラスチック          | MT  |     | 14,499    | 119.3 | 4,444   | 130.0 | 1.4   | 0.3          |
| 原料別製品           |     |     |           |       | 102,302 | 96.6  | 31.1  | -1.1         |
| 木製品及びコルク製品(除家具) |     |     |           |       | 14,044  | 109.8 | 4.3   | 0.4          |
| パルプウッド等         | MT  |     | 613,498   | 100.3 | 11,583  | 113.6 | 3.5   | 0.4          |
| (ウッドチップ)        | MT  |     | 613,137   | 100.3 | 11,506  | 113.5 | 3.5   | 0.4          |
| 織物用糸及び繊維製品      |     |     |           |       | 5,203   | 121.0 | 1.6   | 0.3          |
| 非金属鉱物製品         |     |     |           |       | 1,756   | 92.7  | 0.5   | 0.0          |
| 鉄鋼              | MT  |     | 36,362    | 97.2  | 4,757   | 111.3 | 1.4   | 0.2          |
| 非鉄金属            | MT  |     | 198,996   | 86.3  | 68,434  | 91.3  | 20.8  | -2.0         |
| アルミニウム及び同合金     | MT  |     | 195,771   | 87.2  | 63,590  | 95.5  | 19.3  | -0.9         |
| 金属製品            |     |     |           |       | 6,386   | 104.7 | 1.9   | 0.1          |
| 機械類及び輸送用機器      |     |     |           |       | 11,359  | 118.4 | 3.5   | 0.5          |
| 一般機械            |     |     |           |       | 6,131   | 136.6 | 1.9   | 0.5          |
| 電気機器            |     |     |           |       | 4,484   | 98.9  | 1.4   | 0.0          |
| 雑製品             |     |     |           |       | 9,715   | 94.5  | 3.0   | -0.2         |
| 衣類及び同付属品        |     |     |           |       | 3,028   | 84.8  | 0.9   | -0.2         |
| その他の雑製品         |     |     |           |       | 4,245   | 97.1  | 1.3   | 0.0          |
| プラスチック製品        | KG  |     | 4,379,323 | 91.3  | 2,687   | 95.5  | 0.8   | 0.0          |
| 特殊取扱品           |     |     |           |       | 1,466   | 75.9  | 0.4   | -0.1         |
| 再輸入品            |     |     |           |       | 1,466   | 75.9  | 0.4   | -0.1         |

計表

## 富山県地域(国)別表

平成19年分

(単位：百万円、%)

| 区 分<br>地 域 (国) | 輸 出     |        |       |      | 輸 入     |          |       |      | 入出超額<br>(-は入超) |
|----------------|---------|--------|-------|------|---------|----------|-------|------|----------------|
|                | 価 額     | 前年比    | 構成比   | 寄与度  | 価 額     | 前年比      | 構成比   | 寄与度  |                |
| 総額             | 269,746 | 128.9  | 100.0 | 28.9 | 329,124 | 102.5    | 100.0 | 2.5  | -59,378        |
| アジア            | 135,516 | 107.8  | 50.2  | 4.7  | 96,237  | 90.9     | 29.2  | -3.0 | 39,279         |
| 大韓民国           | 54,759  | 111.5  | 20.3  | 2.7  | 12,483  | 90.4     | 3.8   | -0.4 | 42,276         |
| 北朝鮮            | —       | —      | —     | —    | —       | —        | —     | —    | —              |
| 中華人民共和国        | 45,179  | 106.8  | 16.7  | 1.4  | 43,919  | 84.0     | 13.3  | -2.6 | 1,260          |
| 台湾             | 9,811   | 93.7   | 3.6   | -0.3 | 5,972   | 118.2    | 1.8   | 0.3  | 3,839          |
| 香港             | 5,480   | 112.0  | 2.0   | 0.3  | 350     | 272.0    | 0.1   | 0.1  | 5,130          |
| ベトナム           | 2,288   | 126.2  | 0.8   | 0.2  | 3,357   | 150.0    | 1.0   | 0.3  | -1,068         |
| タイ             | 4,449   | 108.3  | 1.6   | 0.2  | 4,280   | 99.8     | 1.3   | 0.0  | 169            |
| シンガポール         | 2,877   | 117.2  | 1.1   | 0.2  | 2,389   | 136.0    | 0.7   | 0.2  | 488            |
| マレーシア          | 2,216   | 99.8   | 0.8   | 0.0  | 680     | 43.6     | 0.2   | -0.3 | 1,537          |
| フィリピン          | 1,267   | 122.4  | 0.5   | 0.1  | 1,260   | 97.8     | 0.4   | 0.0  | 7              |
| インドネシア         | 3,108   | 100.5  | 1.2   | 0.0  | 20,356  | 91.2     | 6.2   | -0.6 | -17,248        |
| インド            | 2,392   | 89.1   | 0.9   | -0.1 | 1,151   | 112.3    | 0.3   | 0.0  | 1,241          |
| パキスタン          | 624     | 539.1  | 0.2   | 0.2  | —       | —        | —     | —    | 624            |
| (アジアNIEs)      | 72,927  | 109.0  | 27.0  | 2.9  | 21,194  | 102.2    | 6.4   | 0.1  | 51,733         |
| (ASEAN)        | 16,206  | 110.1  | 6.0   | 0.7  | 32,321  | 96.6     | 9.8   | -0.4 | -16,115        |
| 大洋州            | 1,342   | 180.2  | 0.5   | 0.3  | 40,647  | 119.5    | 12.4  | 2.1  | -39,305        |
| オーストラリア        | 812     | 120.0  | 0.3   | 0.1  | 26,916  | 124.9    | 8.2   | 1.7  | -26,104        |
| ニュージーランド       | 259     | 381.8  | 0.1   | 0.1  | 13,620  | 111.7    | 4.1   | 0.4  | -13,361        |
| 北米             | 7,016   | 99.7   | 2.6   | 0.0  | 13,220  | 119.2    | 4.0   | 0.7  | -6,204         |
| カナダ            | 186     | 66.8   | 0.1   | 0.0  | 2,021   | 109.8    | 0.6   | 0.1  | -1,835         |
| アメリカ合衆国        | 6,830   | 101.1  | 2.5   | 0.0  | 11,199  | 121.0    | 3.4   | 0.6  | -4,369         |
| 中南米            | 37      | 20.8   | 0.0   | -0.1 | 1,343   | 102.5    | 0.4   | 0.0  | -1,306         |
| メキシコ           | 11      | 9.3    | 0.0   | 0.0  | 167     | 101.1    | 0.1   | 0.0  | -156           |
| パナマ            | —       | —      | —     | —    | —       | —        | —     | —    | —              |
| チリ             | —       | 全減     | —     | 0.0  | 1,098   | 160.7    | 0.3   | 0.1  | -1,098         |
| ブラジル           | 26      | 73.0   | 0.0   | 0.0  | 20      | 5.9      | 0.0   | -0.1 | 5              |
| アルゼンチン         | —       | —      | —     | —    | 54      | 45.2     | 0.0   | 0.0  | -54            |
| 西欧             | 9,177   | 102.6  | 3.4   | 0.1  | 6,539   | 99.1     | 2.0   | 0.0  | 2,638          |
| ノルウェー          | 4       | 159.2  | 0.0   | 0.0  | 55      | 162.7    | 0.0   | 0.0  | -51            |
| スウェーデン         | 221     | 1027.3 | 0.1   | 0.1  | 1,231   | 98.4     | 0.4   | 0.0  | -1,010         |
| デンマーク          | 0       | 26.0   | 0.0   | 0.0  | 13      | 69.2     | 0.0   | 0.0  | -12            |
| 英国             | 1,322   | 108.5  | 0.5   | 0.0  | 30      | 98.4     | 0.0   | 0.0  | 1,291          |
| オランダ           | 561     | 68.9   | 0.2   | -0.1 | 230     | 168.1    | 0.1   | 0.0  | 331            |
| ベルギー           | 1,002   | 51.2   | 0.4   | -0.5 | —       | —        | —     | —    | 1,002          |
| ルクセンブルク        | —       | —      | —     | —    | —       | —        | —     | —    | —              |
| フランス           | 635     | 161.6  | 0.2   | 0.1  | 1,568   | 157.7    | 0.5   | 0.2  | -933           |
| ドイツ            | 1,241   | 136.3  | 0.5   | 0.2  | 1,954   | 87.6     | 0.6   | -0.1 | -713           |
| スイス            | 28      | 95.5   | 0.0   | 0.0  | 58      | 103.5    | 0.0   | 0.0  | -30            |
| スペイン           | 1,022   | 77.0   | 0.4   | -0.1 | 480     | 88.7     | 0.1   | 0.0  | 542            |
| イタリア           | 1,585   | 101.9  | 0.6   | 0.0  | 139     | 43.6     | 0.0   | -0.1 | 1,446          |
| フィンランド         | 124     | 261.1  | 0.0   | 0.0  | 465     | 67.9     | 0.1   | -0.1 | -341           |
| オーストリア         | 23      | 74.1   | 0.0   | 0.0  | 184     | 132.1    | 0.1   | 0.0  | -161           |
| トルコ            | 1,373   | 230.8  | 0.5   | 0.4  | 123     | 85.1     | 0.0   | 0.0  | 1,251          |
| 中東欧・ロシア等       | 114,753 | 173.9  | 42.5  | 23.3 | 52,110  | 111.3    | 15.8  | 1.7  | 62,643         |
| ロシア            | 114,371 | 174.0  | 42.4  | 23.2 | 50,171  | 110.2    | 15.2  | 1.4  | 64,200         |
| (EU)           | 7,965   | 93.7   | 3.0   | -0.3 | 6,978   | 104.0    | 2.1   | 0.1  | 987            |
| 中東             | 893     | 2817.9 | 0.3   | 0.4  | 81,485  | 96.3     | 24.8  | -1.0 | -80,592        |
| イラン            | 6       | 66.7   | 0.0   | 0.0  | 2,011   | 914004.5 | 0.6   | 0.6  | -2,005         |
| サウジアラビア        | —       | 全減     | —     | 0.0  | 9,321   | 317.9    | 2.8   | 2.0  | -9,321         |
| クウェート          | —       | —      | —     | —    | —       | —        | —     | —    | —              |
| カタール           | —       | —      | —     | —    | —       | —        | —     | —    | —              |
| オマーン           | —       | —      | —     | —    | —       | 全減       | —     | -0.3 | —              |
| イスラエル          | 0       | 全増     | 0.0   | 0.0  | 4       | 11.2     | 0.0   | 0.0  | -3             |
| アラブ首長国連邦       | 887     | 7133.2 | 0.3   | 0.4  | 70,150  | 87.0     | 21.3  | -3.3 | -69,264        |
| アフリカ           | 1,011   | 141.3  | 0.4   | 0.1  | 37,542  | 122.0    | 11.4  | 2.1  | -36,531        |
| エジプト           | 334     | 81.2   | 0.1   | 0.0  | 19      | 74.2     | 0.0   | 0.0  | 315            |
| スーダン           | —       | —      | —     | —    | 35,735  | 124.4    | 10.9  | 2.2  | -35,735        |
| 南アフリカ          | 23      | 22.4   | 0.0   | 0.0  | 1,753   | 87.8     | 0.5   | -0.1 | -1,731         |

注：シンガポールは、アジアNIEs、ASEAN双方に含まれている。



計表

## 富山県主要地域(国)別輸出品別表(1)

平成19年分

(単位:百万円、%)

| 商 品 名           | ロシア     |       |      | 中華人民共和国 |        |      | アラブ首長国連邦 |         |        |
|-----------------|---------|-------|------|---------|--------|------|----------|---------|--------|
|                 | 価 額     | 前年比   | 寄与度  | 価 額     | 前年比    | 寄与度  | 価 額      | 前年比     | 寄与度    |
| 総額              | 114,371 | 174.0 | 74.0 | 45,179  | 106.8  | 6.8  | 887      | 7133.2  | 7033.2 |
| 食料品及び動物         | 6       | 全増    | 0.0  | 13      | 55.2   | 0.0  | —        | —       | —      |
| 飲料及びたばこ         | —       | —     | —    | —       | —      | —    | —        | —       | —      |
| 飲料              | —       | —     | —    | —       | —      | —    | —        | —       | —      |
| 食料に適さない原材料      | —       | —     | —    | 5,225   | 104.1  | 0.5  | —        | —       | —      |
| 生ゴム             | —       | —     | —    | 112     | 82.0   | -0.1 | —        | —       | —      |
| 合成ゴム            | —       | —     | —    | 112     | 82.0   | -0.1 | —        | —       | —      |
| 織物用繊維及びくず       | —       | —     | —    | 564     | 69.5   | -0.6 | —        | —       | —      |
| 金属鉱及びくず         | —       | —     | —    | 4,443   | 110.3  | 1.0  | —        | —       | —      |
| 石油性燃料           | —       | —     | —    | 17      | 202.1  | 0.0  | —        | —       | —      |
| 石油及び同製品         | —       | —     | —    | 17      | 202.1  | 0.0  | —        | —       | —      |
| 動植物性油脂          | —       | —     | —    | —       | —      | —    | —        | —       | —      |
| 化学製品            | 181     | 136.9 | 0.1  | 4,858   | 150.3  | 3.8  | —        | —       | —      |
| 元素及び化合物         | 24      | 75.0  | 0.0  | 638     | 63.5   | -0.9 | —        | —       | —      |
| 有機化合物           | 24      | 75.0  | 0.0  | 426     | 52.8   | -0.9 | —        | —       | —      |
| 無機化合物           | —       | —     | —    | 212     | 107.2  | 0.0  | —        | —       | —      |
| 医薬品             | —       | —     | —    | 69      | 295.5  | 0.1  | —        | —       | —      |
| プラスチック          | 155     | 412.6 | 0.2  | 3,659   | 197.6  | 4.3  | —        | —       | —      |
| 塩化ビニール樹脂        | —       | —     | —    | 140     | 117.7  | 0.0  | —        | —       | —      |
| その他の化学製品        | —       | 全減    | -0.1 | 400     | 154.0  | 0.3  | —        | —       | —      |
| 原料別製品           | 159     | 207.0 | 0.1  | 16,573  | 111.1  | 3.9  | —        | —       | —      |
| 織物用糸及び繊維製品      | —       | —     | —    | 1,743   | 88.8   | -0.5 | —        | —       | —      |
| 織物用糸            | —       | —     | —    | 1,602   | 93.4   | -0.3 | —        | —       | —      |
| 繊維二次製品(除衣類)     | —       | —     | —    | 95      | 85.0   | 0.0  | —        | —       | —      |
| 鉄鋼              | 2       | 全増    | 0.0  | 1,462   | 121.9  | 0.6  | —        | —       | —      |
| 非鉄金属            | —       | —     | —    | 12,420  | 115.8  | 4.0  | —        | —       | —      |
| 銅及び同合金          | —       | —     | —    | 11,538  | 116.2  | 3.8  | —        | —       | —      |
| 金属製品            | 17      | 129.1 | 0.0  | 755     | 89.6   | -0.2 | —        | —       | —      |
| 機械類及び輸送用機器      | 112,502 | 173.3 | 72.4 | 12,495  | 83.3   | -5.9 | 887      | 7790.5  | 7041.6 |
| 一般機械            | 4,103   | 749.8 | 5.4  | 9,869   | 97.3   | -0.7 | 885      | 11905.4 | 7058.8 |
| 金属加工機械          | 3       | 54.4  | 0.0  | 1,736   | 56.5   | -3.2 | —        | —       | —      |
| 繊維機械            | —       | —     | —    | 985     | 295.7  | 1.5  | —        | —       | —      |
| 電気機器            | 1,106   | 129.7 | 0.4  | 2,601   | 53.8   | -5.3 | 1        | 35.3    | -16.1  |
| 電気回路等の機器        | 12      | 175.2 | 0.0  | 1,088   | 1746.6 | 2.4  | —        | —       | —      |
| 電気用炭素及び黒鉛製品     | 1,037   | 126.9 | 0.3  | 881     | 143.2  | 0.6  | —        | —       | —      |
| (人造黒鉛電極)        | 1,037   | 126.9 | 0.3  | 878     | 142.9  | 0.6  | —        | —       | —      |
| 輸送用機器           | 107,292 | 168.9 | 66.6 | 25      | 178.5  | 0.0  | 1        | 85.2    | -1.0   |
| 自動車             | 106,176 | 170.9 | 67.0 | —       | —      | —    | —        | —       | —      |
| 雑製品             | 27      | 114.4 | 0.0  | 5,617   | 142.5  | 4.0  | —        | 全減      | -8.4   |
| 精密機器類           | 7       | 436.8 | 0.0  | 440     | 754.0  | 0.9  | —        | —       | —      |
| 科学光学機器          | 7       | 436.8 | 0.0  | 439     | 751.4  | 0.9  | —        | —       | —      |
| その他の雑製品         | 20      | 91.5  | 0.0  | 5,175   | 133.4  | 3.1  | —        | 全減      | -8.4   |
| 写真用・映画用材料       | —       | —     | —    | 0       | 全増     | 0.0  | —        | —       | —      |
| ボタン及びスライドファスナー類 | —       | —     | —    | 4,982   | 135.9  | 3.1  | —        | 全減      | -8.4   |
| 特殊取扱品           | 1,497   | 257.0 | 1.4  | 382     | 228.4  | 0.5  | —        | —       | —      |
| 再輸出品            | 1,497   | 257.0 | 1.4  | 382     | 228.4  | 0.5  | —        | —       | —      |

計表

## 富山県主要地域(国)別輸出品別表(2)

平成19年分

(単位:百万円、%)

| 商 品 名           | 大韓民国   |       |      | 台湾    |       |      | アメリカ合衆国 |       |      |
|-----------------|--------|-------|------|-------|-------|------|---------|-------|------|
|                 | 価 額    | 前年比   | 寄与度  | 価 額   | 前年比   | 寄与度  | 価 額     | 前年比   | 寄与度  |
| 総額              | 54,759 | 111.5 | 11.5 | 9,811 | 93.7  | -6.3 | 6,830   | 101.1 | 1.1  |
| 食料品及び動物         | 27     | 138.8 | 0.0  | 0     | 全増    | 0.0  | —       | —     | —    |
| 飲料及びたばこ         | 3      | 27.2  | 0.0  | —     | —     | —    | —       | —     | —    |
| 飲料              | 3      | 27.2  | 0.0  | —     | —     | —    | —       | —     | —    |
| 食料に適さない原材料      | 6,168  | 128.9 | 2.8  | 435   | 70.9  | -1.7 | —       | —     | —    |
| 生ゴム             | 360    | 90.1  | -0.1 | —     | —     | —    | —       | —     | —    |
| 合成ゴム            | 360    | 90.1  | -0.1 | —     | —     | —    | —       | —     | —    |
| 織物用繊維及びくず       | 1,412  | 104.9 | 0.1  | 0     | 全増    | 0.0  | —       | —     | —    |
| 金属鉱及びくず         | 4,384  | 145.1 | 2.8  | 427   | 70.5  | -1.7 | —       | —     | —    |
| 性燃料             | 0      | 70.5  | 0.0  | —     | 全減    | 0.0  | —       | —     | —    |
| 石油及び同製品         | 0      | 70.5  | 0.0  | —     | 全減    | 0.0  | —       | —     | —    |
| 動植物性油脂          | —      | —     | —    | —     | —     | —    | —       | —     | —    |
| 化学製品            | 12,278 | 97.9  | -0.5 | 502   | 39.6  | -7.3 | 1,339   | 103.4 | 0.7  |
| 元素及び化合物         | 3,437  | 116.4 | 1.0  | 242   | 61.9  | -1.4 | 648     | 89.3  | -1.2 |
| 有機化合物           | 1,600  | 112.7 | 0.4  | 77    | 81.6  | -0.2 | 586     | 85.5  | -1.5 |
| 無機化合物           | 1,837  | 119.8 | 0.6  | 165   | 55.7  | -1.3 | 61      | 155.2 | 0.3  |
| 医薬品             | 76     | 99.2  | 0.0  | —     | 全減    | 0.0  | 104     | 90.7  | -0.2 |
| プラスチック          | 3,701  | 67.7  | -3.6 | 238   | 27.6  | -5.9 | 46      | 95.9  | 0.0  |
| 塩化ビニール樹脂        | —      | 全減    | 0.0  | 16    | 57.3  | -0.1 | —       | —     | —    |
| その他の化学製品        | 4,446  | 166.2 | 3.6  | 17    | 214.8 | 0.1  | 414     | 114.3 | 0.8  |
| 原料別製品           | 17,262 | 126.0 | 7.3  | 3,640 | 102.4 | 0.8  | 2,457   | 119.2 | 5.8  |
| 織物用糸及び繊維製品      | 2,164  | 103.0 | 0.1  | 28    | 133.5 | 0.1  | 10      | 122.9 | 0.0  |
| 織物用糸            | 2,158  | 102.8 | 0.1  | 27    | 129.3 | 0.1  | 8       | 327.8 | 0.1  |
| 繊維二次製品(除衣類)     | 7      | 487.7 | 0.0  | 1     | 217.3 | 0.0  | 1       | 24.4  | -0.1 |
| 鉄鋼              | 1,292  | 133.5 | 0.7  | 1,688 | 78.5  | -4.4 | 1,953   | 129.5 | 6.6  |
| 非鉄金属            | 12,067 | 130.6 | 5.8  | 1,768 | 131.1 | 4.0  | 288     | 114.6 | 0.5  |
| 銅及び同合金          | 11,921 | 130.0 | 5.6  | 1,711 | 131.0 | 3.9  | 168     | 155.4 | 0.9  |
| 金属製品            | 1,085  | 147.9 | 0.7  | 13    | 64.0  | -0.1 | 200     | 71.0  | -1.2 |
| 機械類及び輸送用機器      | 12,794 | 121.6 | 4.6  | 3,448 | 99.8  | -0.1 | 1,814   | 86.4  | -4.2 |
| 一般機械            | 6,967  | 181.9 | 6.4  | 1,461 | 61.6  | -8.7 | 785     | 61.6  | -7.2 |
| 金属加工機械          | 546    | 133.9 | 0.3  | 75    | 31.7  | -1.5 | 278     | 72.8  | -1.5 |
| 繊維機械            | 6      | 41.2  | 0.0  | 10    | 14.0  | -0.6 | 1       | 1.7   | -1.0 |
| 電気機器            | 5,825  | 87.0  | -1.8 | 1,987 | 183.4 | 8.6  | 1,027   | 124.8 | 3.0  |
| 電気回路等の機器        | 550    | 210.6 | 0.6  | 84    | 55.0  | -0.7 | 4       | 23.1  | -0.2 |
| 電気用炭素及び黒鉛製品     | 3,741  | 172.8 | 3.2  | 1,849 | 274.1 | 11.2 | 780     | 110.9 | 1.1  |
| (人造黒鉛電極)        | 3,741  | 172.8 | 3.2  | 1,846 | 273.8 | 11.2 | 780     | 110.9 | 1.1  |
| 輸送用機器           | 2      | 446.5 | 0.0  | 0     | 全増    | 0.0  | 2       | 79.3  | 0.0  |
| 自動車             | —      | —     | —    | —     | —     | —    | —       | —     | —    |
| 雑製品             | 6,110  | 82.6  | -2.6 | 1,769 | 112.8 | 1.9  | 1,220   | 93.7  | -1.2 |
| 精密機器類           | 3,761  | 69.9  | -3.3 | 6     | 148.9 | 0.0  | 16      | 461.1 | 0.2  |
| 科学光学機器          | 3,761  | 69.9  | -3.3 | 6     | 148.9 | 0.0  | 16      | 461.1 | 0.2  |
| その他の雑製品         | 2,346  | 116.5 | 0.7  | 1,763 | 112.7 | 1.9  | 1,204   | 92.8  | -1.4 |
| 写真用・映画用材料       | 1,146  | 127.2 | 0.5  | —     | —     | —    | —       | —     | —    |
| ボタン及びスライドファスナー類 | 930    | 97.0  | -0.1 | 1,742 | 112.8 | 1.9  | 586     | 111.7 | 0.9  |
| 特殊取扱品           | 117    | 93.8  | 0.0  | 17    | 135.9 | 0.0  | —       | 全減    | 0.0  |
| 再輸出品            | 117    | 93.8  | 0.0  | 17    | 135.9 | 0.0  | —       | 全減    | 0.0  |

計表

## 富山県主要地域(国)別輸入品別表(1)

平成19年分

(単位:百万円、%)

| 商 品 名           | 区 分 | ロシア    |       |      | 中華人民共和国 |       |       | アラブ首長国連邦 |      |       |
|-----------------|-----|--------|-------|------|---------|-------|-------|----------|------|-------|
|                 |     | 価 額    | 前年比   | 寄与度  | 価 額     | 前年比   | 寄与度   | 価 額      | 前年比  | 寄与度   |
| 総額              |     | 50,171 | 110.2 | 10.2 | 43,919  | 84.0  | -16.0 | 70,150   | 87.0 | -13.0 |
| 食料品及び動物         |     | 157    | 87.6  | 0.0  | 784     | 96.4  | -0.1  | —        | —    | —     |
| 魚介類及び同調製品       |     | 157    | 87.6  | 0.0  | 296     | 109.4 | 0.0   | —        | —    | —     |
| 穀物及び同調製品        |     | —      | —     | —    | 4       | 16.8  | 0.0   | —        | —    | —     |
| 果実及び野菜          |     | —      | —     | —    | 367     | 90.6  | -0.1  | —        | —    | —     |
| 飲料及びたばこ         |     | —      | —     | —    | —       | —     | —     | —        | —    | —     |
| 飲料              |     | —      | —     | —    | —       | —     | —     | —        | —    | —     |
| アルコール飲料         |     | —      | —     | —    | —       | —     | —     | —        | —    | —     |
| (ぶどう酒)          |     | —      | —     | —    | —       | —     | —     | —        | —    | —     |
| 食料に適さない原材料      |     | 17,310 | 110.8 | 3.7  | 2,436   | 106.4 | 0.3   | —        | —    | —     |
| 木材及びコルク         |     | 17,256 | 111.8 | 4.0  | 166     | 110.6 | 0.0   | —        | —    | —     |
| 木材              |     | 17,254 | 111.9 | 4.0  | 160     | 110.0 | 0.0   | —        | —    | —     |
| (製材)            |     | 5,796  | 131.2 | 3.0  | 143     | 108.6 | 0.0   | —        | —    | —     |
| 粗鉱物             |     | —      | —     | —    | 281     | 85.4  | -0.1  | —        | —    | —     |
| 金属鉱及びくず         |     | —      | —     | —    | 1,955   | 109.7 | 0.3   | —        | —    | —     |
| 非鉄金属鉱           |     | —      | —     | —    | —       | —     | —     | —        | —    | —     |
| (亜鉛鉱)           |     | —      | —     | —    | —       | —     | —     | —        | —    | —     |
| (クロム鉱)          |     | —      | —     | —    | —       | —     | —     | —        | —    | —     |
| 鉱物性燃料           |     | 3,574  | 84.6  | -1.4 | 1,028   | 131.1 | 0.5   | 70,150   | 87.0 | -13.0 |
| 石炭・コークス及びれん炭    |     | 138    | 62.6  | -0.2 | 934     | 147.2 | 0.6   | —        | —    | —     |
| 石炭              |     | 138    | 62.6  | -0.2 | —       | —     | —     | —        | —    | —     |
| 石油及び同製品         |     | 3,437  | 85.9  | -1.2 | 94      | 63.0  | -0.1  | 70,150   | 87.0 | -13.0 |
| 原油及び粗油          |     | 3,437  | 85.9  | -1.2 | —       | —     | —     | 70,150   | 87.0 | -13.0 |
| 石油製品            |     | —      | —     | —    | 94      | 63.0  | -0.1  | —        | —    | —     |
| 動植物性油脂          |     | —      | —     | —    | —       | —     | —     | —        | —    | —     |
| 化学製品            |     | 538    | 108.2 | 0.1  | 9,771   | 90.1  | -2.0  | —        | —    | —     |
| 元素及び化合物         |     | 323    | 78.8  | -0.2 | 8,145   | 83.8  | -3.0  | —        | —    | —     |
| 無機化合物           |     | 323    | 78.8  | -0.2 | 6,342   | 75.1  | -4.0  | —        | —    | —     |
| プラスチック          |     | —      | —     | —    | 157     | 140.8 | 0.1   | —        | —    | —     |
| 原料別製品           |     | 28,539 | 114.7 | 8.0  | 17,694  | 69.0  | -15.2 | —        | —    | —     |
| 木製品及びコルク製品(除家具) |     | 1,059  | 98.1  | 0.0  | 651     | 127.1 | 0.3   | —        | —    | —     |
| パルプウッド等         |     | 137    | 185.0 | 0.1  | 76      | 123.4 | 0.0   | —        | —    | —     |
| (ウッドチップ)        |     | 137    | 185.0 | 0.1  | —       | —     | —     | —        | —    | —     |
| 織物用糸及び繊維製品      |     | —      | —     | —    | 1,324   | 132.1 | 0.6   | —        | —    | —     |
| 非金属鉱物製品         |     | —      | —     | —    | 1,113   | 89.8  | -0.2  | —        | —    | —     |
| 鉄鋼              |     | 346    | 58.0  | -0.5 | 2,714   | 244.7 | 3.1   | —        | —    | —     |
| 非鉄金属            |     | 27,133 | 116.9 | 8.6  | 7,991   | 43.7  | -19.6 | —        | —    | —     |
| アルミニウム及び同合金     |     | 27,133 | 116.9 | 8.6  | 5,458   | 43.3  | -13.7 | —        | —    | —     |
| 金属製品            |     | —      | —     | —    | 3,226   | 112.9 | 0.7   | —        | —    | —     |
| 機械類及び輸送用機器      |     | 1      | 115.7 | 0.0  | 3,955   | 111.6 | 0.8   | —        | —    | —     |
| 一般機械            |     | —      | 全減    | 0.0  | 1,914   | 134.8 | 0.9   | —        | —    | —     |
| 電気機器            |     | —      | 全減    | 0.0  | 1,463   | 90.3  | -0.3  | —        | —    | —     |
| 雑製品             |     | 3      | 6.4   | -0.1 | 7,775   | 99.4  | -0.1  | —        | —    | —     |
| 衣類及び同付属品        |     | —      | —     | —    | 2,452   | 89.9  | -0.5  | —        | —    | —     |
| その他の雑製品         |     | 3      | 6.4   | -0.1 | 3,281   | 101.0 | 0.1   | —        | —    | —     |
| プラスチック製品        |     | —      | —     | —    | 2,318   | 98.1  | -0.1  | —        | —    | —     |
| 特殊取扱品           |     | 50     | 69.7  | 0.0  | 475     | 81.7  | -0.2  | —        | —    | —     |
| 再輸入品            |     | 50     | 69.7  | 0.0  | 475     | 81.7  | -0.2  | —        | —    | —     |

計表

## 富山県主要地域(国)別輸入品別表(2)

平成19年分

(単位:百万円、%)

| 商 品 名           | 大韓民国   |       |      | スーダン   |       |      | オーストラリア |       |      |
|-----------------|--------|-------|------|--------|-------|------|---------|-------|------|
|                 | 価 額    | 前年比   | 寄与度  | 価 額    | 前年比   | 寄与度  | 価 額     | 前年比   | 寄与度  |
| 総額              | 12,483 | 90.4  | -9.6 | 35,735 | 124.4 | 24.4 | 26,916  | 124.9 | 24.9 |
| 食料品及び動物         | 5      | 全増    | 0.0  | —      | —     | —    | —       | —     | —    |
| 魚介類及び同調製品       | —      | —     | —    | —      | —     | —    | —       | —     | —    |
| 穀物及び同調製品        | —      | —     | —    | —      | —     | —    | —       | —     | —    |
| 果実及び野菜          | —      | —     | —    | —      | —     | —    | —       | —     | —    |
| 飲料及びたばこ         | 4      | 259.8 | 0.0  | —      | —     | —    | 20      | 76.2  | 0.0  |
| 飲料              | 4      | 259.8 | 0.0  | —      | —     | —    | 20      | 76.2  | 0.0  |
| アルコール飲料         | —      | 全減    | 0.0  | —      | —     | —    | 20      | 76.2  | 0.0  |
| (ぶどう酒)          | —      | —     | —    | —      | —     | —    | 20      | 76.2  | 0.0  |
| 食料に適さない原材料      | 73     | 79.8  | -0.1 | —      | —     | —    | 16,704  | 123.6 | 14.8 |
| 木材及びコルク         | 1      | 全増    | 0.0  | —      | —     | —    | —       | —     | —    |
| 木材              | 1      | 全増    | 0.0  | —      | —     | —    | —       | —     | —    |
| (製材)            | 1      | 全増    | 0.0  | —      | —     | —    | —       | —     | —    |
| 粗鉱物             | 8      | 55.9  | 0.0  | —      | —     | —    | 177     | 64.4  | -0.5 |
| 金属鉱及びくず         | 6      | 42.4  | -0.1 | —      | —     | —    | 16,527  | 124.8 | 15.2 |
| 非鉄金属鉱           | —      | —     | —    | —      | —     | —    | 16,527  | 124.8 | 15.2 |
| (亜鉛鉱)           | —      | —     | —    | —      | —     | —    | 16,527  | 124.8 | 15.2 |
| (クロム鉱)          | —      | —     | —    | —      | —     | —    | —       | —     | —    |
| 鉱物性燃料           | 118    | 全増    | 0.9  | 35,735 | 124.4 | 24.4 | 3,960   | 277.2 | 11.7 |
| 石炭・コークス及びれん炭    | —      | —     | —    | —      | —     | —    | 3,960   | 277.2 | 11.7 |
| 石炭              | —      | —     | —    | —      | —     | —    | 3,960   | 277.2 | 11.7 |
| 石油及び同製品         | 115    | 全増    | 0.8  | 35,735 | 124.4 | 24.4 | —       | —     | —    |
| 原油及び粗油          | —      | —     | —    | 35,735 | 124.4 | 24.4 | —       | —     | —    |
| 石油製品            | 115    | 全増    | 0.8  | —      | —     | —    | —       | —     | —    |
| 動植物性油脂          | —      | —     | —    | —      | —     | —    | —       | —     | —    |
| 化学製品            | 1,216  | 72.4  | -3.4 | —      | —     | —    | 13      | 119.6 | 0.0  |
| 元素及び化合物         | 128    | 54.8  | -0.8 | —      | —     | —    | 13      | 119.6 | 0.0  |
| 無機化合物           | 12     | 41.1  | -0.1 | —      | —     | —    | 13      | 119.6 | 0.0  |
| プラスチック          | 657    | 100.6 | 0.0  | —      | —     | —    | —       | —     | —    |
| 原料別製品           | 4,836  | 91.8  | -3.1 | —      | —     | —    | 6,218   | 94.6  | -1.6 |
| 木製品及びコルク製品(除家具) | 10     | 890.9 | 0.1  | —      | —     | —    | 3,601   | 133.6 | 4.2  |
| バルブウッド等         | 2      | 全増    | 0.0  | —      | —     | —    | 3,601   | 133.6 | 4.2  |
| (ウッドチップ)        | —      | —     | —    | —      | —     | —    | 3,601   | 133.6 | 4.2  |
| 繊維物用糸及び繊維製品     | 165    | 122.0 | 0.2  | —      | —     | —    | —       | —     | —    |
| 非金属鉱物製品         | 320    | 73.6  | -0.8 | —      | —     | —    | —       | 全減    | 0.0  |
| 鉄鋼              | 334    | 26.8  | -6.6 | —      | —     | —    | —       | —     | —    |
| 非鉄金属            | 2,730  | 130.4 | 4.6  | —      | —     | —    | 2,618   | 67.5  | -5.8 |
| アルミニウム及び同合金     | 2,477  | 126.6 | 3.8  | —      | —     | —    | 2,618   | 67.5  | -5.8 |
| 金属製品            | 1,047  | 93.3  | -0.5 | —      | —     | —    | —       | —     | —    |
| 機械類及び輸送用機器      | 4,934  | 103.3 | 1.1  | —      | —     | —    | —       | —     | —    |
| 一般機械            | 2,717  | 102.3 | 0.4  | —      | —     | —    | —       | —     | —    |
| 電気機器            | 2,214  | 104.7 | 0.7  | —      | —     | —    | —       | —     | —    |
| 雑製品             | 824    | 69.0  | -2.7 | —      | —     | —    | —       | —     | —    |
| 衣類及び同付属品        | 364    | 60.9  | -1.7 | —      | —     | —    | —       | —     | —    |
| その他の雑製品         | 390    | 75.5  | -0.9 | —      | —     | —    | —       | —     | —    |
| プラスチック製品        | 117    | 83.6  | -0.2 | —      | —     | —    | —       | —     | —    |
| 特殊取扱品           | 472    | 59.9  | -2.3 | —      | —     | —    | —       | —     | —    |
| 再輸入品            | 472    | 59.9  | -2.3 | —      | —     | —    | —       | —     | —    |

## 地域自立・活性化調査 第5回 専門研究会の議事要旨

日時：平成20年2月29日（金）15：00～17：00

場所：富山県民会館 3階 特別会議室（304号室）

### ■出席者

東海大学 海洋学部 教授 松尾俊彦

NPO 法人 総合政策研究会理事長 玉置和宏

NPO 法人 総合政策研究会常務理事 高松亨

NPO 法人 総合政策研究会理事 吉原勇

読売新聞社 論説副委員長 松田英三

日本郵船株式会社 経営委員 樋岡孝武

伏木海陸運送株式会社 代表取締役社長 田中清夫

国土交通省 北陸地方整備局 伏木富山港湾事務所 所長 大釜達夫

国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課長 佐々木規雄

富山県商工労働部 次長 池田進

事務局

国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 課長補佐 佐川雅悦

富山県商工労働部 立地通商課 物流通商班長 河内誠

### ■配布資料

- ・議事次第
- ・出席者名簿
- ・座席表
- ・「国際フェリーと港湾利用企業のニーズ・シーズ」説明資料（松尾俊彦）
- ・「平成19年分 伏木税関支署管内貿易概況」大阪税関伏木税関支署
- ・「Regular International Passengers and Cargo Line Vladivostok-Fushiki by M/V《RUS》」
- ・「350万分1 環日本海諸国図」富山県・（財）日本地図センター
- ・第4回 専門研究会の議事要旨
- ・日本海横断国際フェリーシンポジウム in NIIGATA（開催結果・議事要旨）

### ■会議内容

#### 1. 開会

国土交通省 北陸地方整備局 港湾計画課長 佐々木規雄

#### 2. 話題提供

##### 2. 1 東海大学 海洋学部 教授 松尾俊彦

「国際フェリーと港湾利用企業のニーズ・シーズ」

#### [概要]

##### (1) 国内フェリーの選択モデルと港湾

構内フェリー航路の可能性に関するモデル式を作成して検討すると、新たな 10 航路の可能性が導き出される。また、CO<sub>2</sub>排出量削減を目指すモーダルシフトの要請からも、フェリー航路の新設が要請される。

##### (2) 国際フェリーの意義

国際フェリーの利点としては、①高品質な輸送サービスの提供 ②環境問題への対応が挙げられるが、②については、JR 貨物を活用した Sea & Rail 方式を国として後押しすることが望まれる。

##### (3) 国際フェリーへの追い風

「国際物流戦略チームの提言（北陸地整）」、「国土形成計画（国交省国土計画局）」、「今後の港湾政策（交通政策審議会）」「海洋基本計画（首相官邸総合海洋政策本部）」で国際フェリーの増設が提言されている。

##### (4) 企業へのヒヤリング

北陸・関東地方の企業には、国際フェリー貨物が潜在しているが、一部に懐疑的意見もある。

##### (5) まとめ

国際フェリーは、シームレス・アジアの形成、観光立国、海上輸送の確保、環境問題（Sea & Rail）のために重要である。そのためには、シャーシの共通化が必要である。

## 2. 2 伏木海陸運送株式会社 代表取締役社長 田中清夫

### 「伏木富山港と対岸諸国（ロシア）との物流・観光の現状と将来について」

#### [概要]

- ・伏木富山港は、北東アジアに対する日本の表玄関である。
- ・東海北陸自動車道が 2008 年 4 月に開通すると、中部圏と北東アジアが結び付く。
- ・伏木税関支署の貿易概況統計（平成 19 年度）を見ると、ロシア・中国・韓国 3 カ国との貿易は重要である。
- ・ロシアへの中古車輸出が伸びている。2007 年の伏木税関支署からの輸出台数は 149,909 台であり、全国の 34.0%を占めている。ただし、木材輸入は不安定である。
- ・伏木富山港における対ロシアのコンテナ定期船は月 1 便、定期貨客船（フェリー“ルーシー号”）は週 1 便、RO-RO 船は毎日、来ている。
- ・ルーシー号により、2007 年には 7,719 人が来日し、7,500 人が離日した。ほとんどがロシア人である。
- ・対岸貿易は拡大の趨勢にある。
- ・黒竜江省が国際フェリー航路に対して関心を示している。
- ・対岸諸国から日本へ観光客を誘致したい。
- ・Sea & Rail によるモーダルシフトの推進のためには、JR 貨物㈱の支援、伏木富山駅の改修が必要である。

## 3. 討議（意見交換）

---

**【議事要旨】**

※ 敬称は省略

**高松亨**

地域活性化を進めた時の苦勞話を田中社長にお話いただきたい。

**田中清夫**

ルーシー号も、かつては携帯品として中古自動車を積む程度だった。今は、ロシア人にとって日本が“あこがれの地”になっており、ロシア人が日本へ来たがっている。

数年前、伏木海陸運送(株)がウラジオストクの旅行業者とタイアップし、伏木海陸運送(株)がビザの発給を引き受けるようにした。それ以来、ロシア人旅行者が増えた。彼らは、バスで東京やディズニーランドへ観光に行き、3日後、あるいは、次の船で帰国する。帰国の際、中古自動車を買って帰る。中古自動車と言っても、平均価格65万円／台もする。伏木富山港に客船ターミナルがないのが問題であり、改善の要がある。ルーシー号は340台しか積めないのも、それ以上になると、伴走のRO-RO船を走らせる。

中古車輸出の将来については、分からない。将来は新車輸出になるのか、あるいは、サンクトペテルブルグで製造した新車を使用することになるのかも知れない。

ザルビノ港（トロイツァ港）から在来定期船のカラ船が中古自動車を積みに来る。これらは、シベリア鉄道と接続しており、鉄道枠を持っている。2007年のことだが、日本へ来る時、黒竜江省からの貨物を積み込もうとしたが、ロシア国境を通過できなかった。

ロシアの旅行業者は積極的であり、「ビザを取ってくれば、客を集める」と言っている。

中古車輸出を手がけているのはロシア人・パキスタン人が多く、日本人は1割である。パキスタン人は、世界的ネットワークを持っている。

シャーシの共通化の課題は、車検や保険など、日本側の問題である。

**檜岡考武**

ヨーロッパでは、自動車国境を越える時、国ごとにナンバープレートを付けなければならない、規制は厳しい。

**佐々木規雄**

日本で走行する時は、日本のナンバープレートを付ければ良いのではないかな。

**松田英三**

日本の港には、自動車を扱うスペースがないのではないかな。CIQは可能だろうか。

**田中清夫**

伏木港の万葉埠頭には、広い土地がある。

**池田進**



客船に対しては、CIQ 体制の整備が必要である。現状では、人員が不足している。

#### **佐々木規雄**

ターミナル施設整備を港湾管理者だけでなく、より広く協力体制を考えたい。

#### **檜岡考武**

今後、韓国人観光客が増えるのではないかと。将来の観光客を呼ぶ戦略を考えたらどうか。  
将来、中古自動車の輸出はなくなるのではないかと。

#### **田中清夫**

国際フェリーが定着したら、SLB への接続やモーダルシフトの推進など、次の戦略を考えたい。

ロシアについては、ロシア極東は鉱物資源が豊富だが、産業の中心はモスクワにある。  
将来、日本からロシア極東へ新車を供給することも有り得るのではないかと。

#### **檜岡考武**

トヨタは、自動車を名古屋港から出すこととしている。このルートを変えさせるのは難しいのではないかと。

#### **高松亨**

自動車部品の SLB 利用による輸送構想については、宮城県知事と秋田県知事が協力している。

#### **田中清夫**

SLB 利用による輸送構想は、CO<sub>2</sub> 排出量削減の問題がポイントである。

#### **佐々木規雄**

富山県としては、対岸諸国との交流について、どのように考えているか。

#### **池田進**

富山県にとっても、外人観光客の誘致が課題である。

現在、富山空港から上海・大連・ソウル・ウラジオストクへ定期航空便が就航している。

今、韓国・台湾がターゲットとなっており、小松空港～台北定期航空便の話も出ている。

これまで、ロシア人観光客はターゲットになっていなかった。これから力を入れてゆきたい。取り敢えずは、台湾をターゲットとしたい。

企業誘致については、高速道路のインターチェンジ、港との距離、CO<sub>2</sub> 排出量問題が課題となる。

SLB 利用輸送については、トヨタも富山ルートを研究していると聞いている。

#### **佐々木規雄**

韓国への国際フェリー就航も考えられる。フェリー貨物は、電子機器・液晶パネルなど、高付加価値貨物である。

#### **田中清夫**

一般に、高付加価値貨物はエアカーゴとなり、安い貨物はコンテナカーゴとなる。

博多港・下関港は釜山港に近いと言う利点があるが、北陸の港湾は難しいのではないかと。貨物の確保が大事である。

出来ることなら、輸入はファーストポート、輸出はファイナルポートが望ましい。

#### **高松亨**

旅客は片荷にならないので、ベースカーゴになるのではないかと。

#### **田中清夫**

その通りだ。

#### **玉置和宏**

データを見ると、日本の貨物のモーダルシフトは進んでいないのではないかと。モーダルシフトについては、自動車会社が社会的責任を、より真剣に考えるべきである。ヨーロッパでは、鉄道を大事にしていると思うが、どうか。

#### **松尾俊彦**

ヨーロッパでも、鉄道のトンキロは少なく、約 10%である。他方、米国では東西を結ぶ輸送距離が長いので、鉄道利用率が高い。日本では、規制をかけなければ鉄道利用は増えないで、トラック利用が続くであろう。ただし、トラック運転手の確保が問題となろう。

JR 貨物(株)は各旅客鉄道会社から線路を借用しているので、線路の確保が難しい。

#### **田中清夫**

日本でモーダルシフトを推進するためには、船舶の利用が大事である。一方、高速道路の無料化を進められたら、海運にとっては大変なことになる。

#### **玉置和宏**

ロシア経済は石油高騰の恩恵を受けている。ロシア経済の発展に伴う富裕層の増加など、日本もその成果を受け止めるべきである。石油価格が 5 割上がると、鉄道にとっては追い風になると思うが、どうか。

#### **松尾 俊彦**

日本の場合、JR 貨物(株)は線路容量が足りない。鉄道のトンキロは、それほど増えていない。関東・関西地方で鉄道へのモーダルシフトが進めば効果的であるが、関東～関西の線路容量は満杯なので、なかなかうまく行かない。特に、名古屋付近が混雑してボトルネックになっている。

**松田英三**

JR 東海㈱は、通勤時に線路が混雑するので、貨物を嫌っている。一方、ヨーロッパのフェリーを見ると、乗用車を多く載せている。

**佐々木規雄**

名古屋でも、自動車メーカーに関わる意識の高い人が努力すれば状況が変わるのではないかな。

**玉置和宏**

自動車メーカーは、以前、排ガスが問題になった時は、社会的責任を自覚して行動した。今は、やや意識が退化しているようだが、社会的責任を一層、自覚して欲しい。

**佐々木規雄**

今後は、「環境に優しい輸送」を考えて行きたい。

**高松亨**

今後、日本国内の輸送量は増加しない。増えるのは貿易貨物である。とすれば、増分となる貿易へのアクセス輸送について、「環境に優しい輸送」を考えるべきである。

**佐々木規雄**

日本海沿岸では、コンテナ貨物の伸びが船腹を上回っているが、増分については「環境に優しい輸送」を考えて行きたい。

**玉置和宏**

ところで、伏木港の万葉埠頭は、何時、完成するのか。

**大釜達夫**

今、3 バースは完成しているが、計画中の残りの 2 バースについては、10 年以内の完成は難しい。

**玉置和宏**

コンテナ貨物についてはどうか。

**大釜達夫**

現状で 10 万 TEU まで取扱い可能であるが、さらに増加すると想定し、最重点課題として整備を進める予定である。

**田中清夫**

ルーシー号は、かつて万葉埠頭に接岸していたが、冬場の静穏度の関係から、今は接岸

バースを内港へ変更している。

**佐々木規雄**

議論はつきないが、今回はこれで終了する。

(以上)

### 3.6 地域自立・活性化調査 第6回 専門研究会

地域自立・活性化調査

第6回専門研究会

企画書

財団法人 港湾空間高度化環境研究センター

◆企画書の内容

- ①専門研究会全体の目的
- ②第6回専門研究会の目的
- ③開催日時・会場及び案内図
- ④メンバー構成（案）
- ⑤主なメンバーの略歴
- ⑥配席図（案）
- ⑦議事次第（案）
- ⑧政策提言（案）



#### ①専門研究会の目的

北陸地域国際物流戦略チームでは、わが国と中国や韓国を軸として、活発化するアジア域内物流に対応させるため、北陸地域の重要な施策に「多様な輸送経路の構築」を挙げている。

その実現に向けては、北陸(新潟・富山・石川・福井)と対岸を結ぶ「日本海横断国際フェリー」の就航が期待されている。

本調査では、我が国の政策を鋭い視点で積極的に提言している総合政策研究会のメンバーで構成する本研究会を通じて、最近注目を集めている新潟・韓国・ロシアを結ぶ国際フェリー(三角航路)の話題について取り上げ、その有効性と課題について、検討するものである。

#### ②第2回専門研究会の目的

第6回研究会では、これまで行った第1回～第5回研究会や有識者懇談会およびシンポジウムでの話題や討議内容を踏まえて作成した「政策提言(案)」について、専門研究会メンバーからのご意見を伺うと共に、今後の取りまとめ方針の決定することを目的とする。

③開催日時・会場及び案内図

日 時：平成 20 年 3 月 7 日（金） 15:00 ～ 17:00 （予定）

場 所：日本プレスセンタービル 9階 小会議室

<所在地：東京都千代田区内幸町 2-2-1>



④メンバー構成（案）

| 所 属           |                  | 氏 名    |
|---------------|------------------|--------|
| NPO法人 総合政策研究会 | 理事長              | 玉置 和宏  |
|               | 常務理事             | 高松 亨   |
|               | 理事               | 吉原 勇   |
| 読売新聞社         | 論説副委員長           | 松田 英三  |
| エフシージー総合研究所   | 編集委員             | 縣 忠明   |
| 日本郵船株式会社      | 経営委員             | 檜岡 孝武  |
| 国土交通省 北陸地方整備局 | 港湾空港部 港湾計画課長     | 佐々木 規雄 |
| 事務局           |                  |        |
| 国土交通省 北陸地方整備局 | 港湾空港部 港湾計画課 課長補佐 | 佐川 雅悦  |
|               | 港湾空港部 港湾計画課 係長   | 竹内 悟   |
| 財団法人 WAVE     | 情報研究部長兼政策・計画研究部長 | 加藤 久晶  |
| NPO法人 総合政策研究会 | 監事               | 本間 忠夫  |

## ⑤主なメンバーの経歴・略歴

### ■ 玉置 和宏（たまき かずひろ）

#### ○ 経歴

- 1962年4月 毎日新聞社東京本社入社  
主に経済記者として大蔵省（現財務省）、外務省、運輸省（現国土交通省）、経済企画庁（現内閣府）、日本銀行財界（日本経団連、日本商工会議所）、各産業界を担当。
- 1982年5月 編集局経済部副部長
- 1986年11月 週刊エコノミスト編集長
- 1990年2月 論説委員
- 1991年5月 論説副委員長
- 2004年3月 論説室顧問
- 2006年4月 特別顧問（現職）
- 2007年9月 特定非営利活動法人総合政策研究会理事長（現職）

#### ○ 現職

神戸大学大学院経営学研究科講師（06・4～現在＝財政・税制）  
東洋大学社会学部メディアコミュニケーション学科講師（07・4～現在＝最新新聞論）  
一橋大学国際・公共政策大学院講師（07・10～現在＝特殊講義Ⅰ『国際経済と政治』）

### ■ 高松 亨（たかまつ とおる）

#### ○ 経歴

- 1972年 東京都立大学工学部土木工学科卒業
- 1974年 東京都立大学大学院工学研究科土木工学専攻 修了  
同年 運輸省入省
- 1994年 第五港湾建設局清水港工事事務所長  
東海大学海洋学部非常勤講師（港湾工学 94,95 年度各後期）
- 1996年 国土庁計画・調整局計画官
- 1999年 運輸省港湾局開発課長
- 2001年 国土交通省東北地方整備局副局長
- 2002年 （財）港湾空間高度化環境研究センター常務理事
- 2004年 （財）港湾空間高度化環境研究センター専務理事
- 2007年 武蔵工業大学教授に就任、現在に至る。

■ 松田 英三 （まつだ えいぞう）

○ 略歴

昭和 23 年生まれ。東京大学文学部卒業。昭和 46 年読売新聞社入社。経済部次長、調査研究本部主任研究員、論説委員を経て、平成 18 年より論説副委員長。

■ 縣 忠明 （あがた ただあき）

○ 略歴

1946 年長野県生まれ。1970 年に産経新聞社入社。宇都宮、新潟などの支局勤務。夕刊フジに出向(政治担当)。1990 年に産経新聞政治部(自民党、官邸キャップなどを担当)。長野支局次長(長野五輪担当)と長野支局長(同)。1999 年に編集局編集委員(地方、選挙担当)。2002 年に地方部長。2004 年に論説委員(内政担当)。2006 年に論説委員兼(株)エフシージー総合研究所情報調査部編集委員。2007 年にエフシージー総合研究所専任となり、産経新聞は客員論説委員になる。

■ 吉原 勇 （よしはら いさむ）

○ 略歴

1938 年生まれ。中央大学卒業。1964 年毎日新聞入社。東部支局、中部本社報道部、同経済部、東京本社経済部、同部副部長、大阪本社経済部副部長、経営企画室委員、西部本社代表室長、不動産企画室長、編集委員を兼任、1994 年退社。同年下野新聞社監査役、1996 年同社取締役、2002 年退社。同年作新学院大学講師。2004 年総合政策研究会理事。

著書は「トヨタ最強の経営」(日本産業出版社)。「日航が立ち上がる日」(日本リクルートセンター出版部)。「トヨタ三代の決断」(共著 ビジネス社)。「特命転勤ー毎日新聞を救え」(文藝春秋社)

■ 檜岡 孝武 （ならおか たかたけ）

○ 略歴

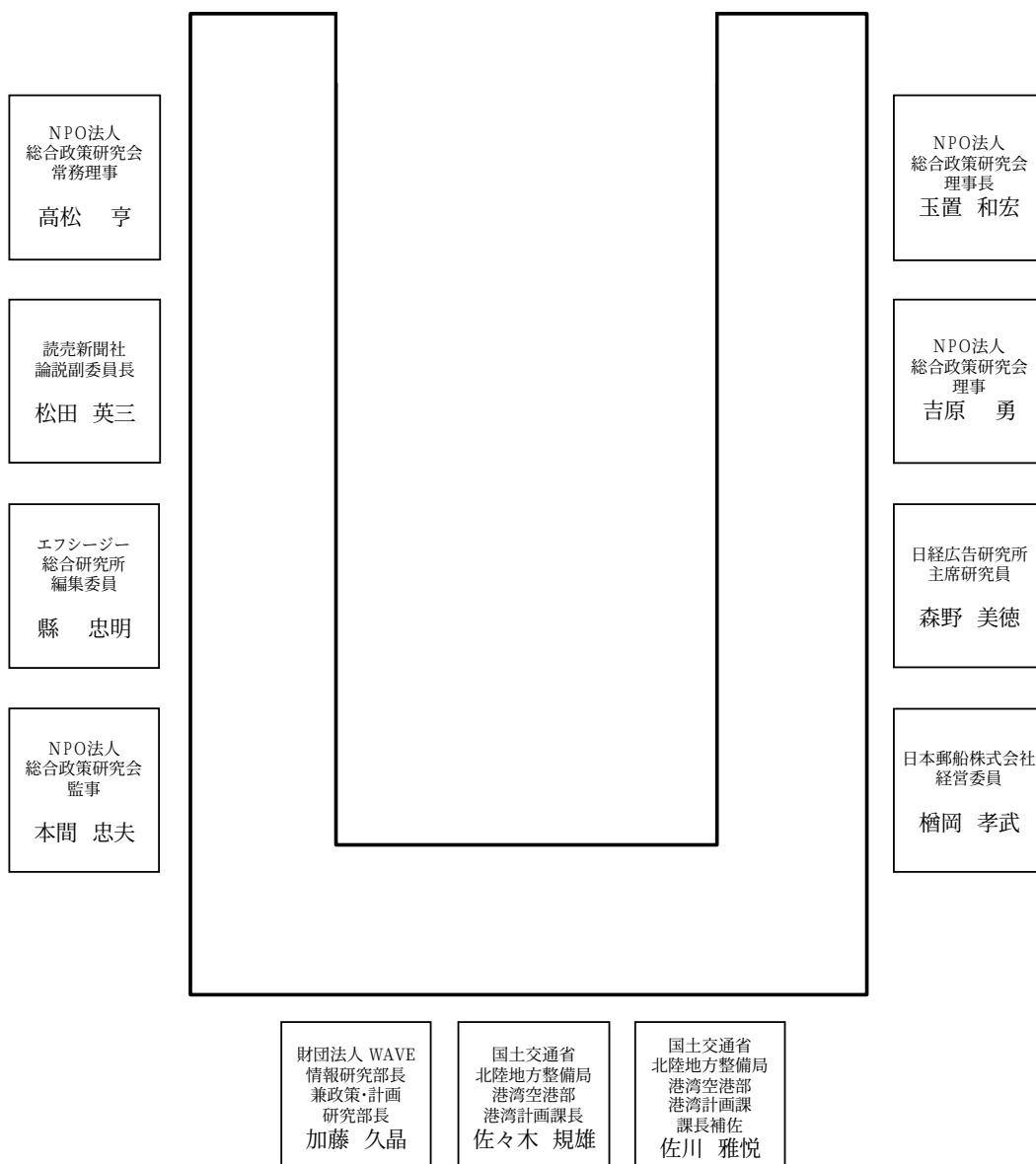
2003. 4 日本郵船株式会社 経営委員に就任

2005. 4 NYK LINE JAPAN の取締役(非常勤)に就任

現在 東京船舶株式会社 代表取締役社長 (日本郵船の経営委員も兼務)

## ⑥配席図（案）

出入口



⑦議事次第（案）

## 地域自立・活性化調査 第6回 専門研究会

日 時：平成20年3月7日（金）15:00 ～ 17:00

場 所：日本プレスセンタービル 9階 大会議室

＜開催場所所在地：東京都千代田区内幸町2-2-1＞

### 議 事 次 第

1. 開 会

挨拶

国土交通省 北陸地方整備局 港湾計画課長 佐々木規雄

2. 討議（意見交換）

政策提言の内容について

3. 閉 会

（以 上）

【配布資料】

- ・ 議事次第
- ・ 出席者名簿
- ・ 座席表
- ・ 政策提言（案）
- ・ 第1回～第5回専門研究会の議事要旨



## ⑧政策提言（案）

### 日本海を物流の動脈にせよ

日中韓ロ四カ国国際フェリー就航を梃子に

江戸時代から明治の中ごろまでは北前船が行き交い栄えていた日本海沿岸は、鉄道の開通とともに勢いを失い、とくに第二次世界大戦後対岸との交易が寂れてから停滞が続いていた。「裏日本」と呼ばれ、どちらかというところの当たらない地域というイメージがあったがどうやら再浮上する時が近づきつつあるようだ。原油高を背景にロシアの購買力が急速に高まっているほか中国東北部の経済が明るさを増し、対岸貿易が伸びているからである。このため北陸地区の都市や港湾は他の港湾を尻目に快進撃が続いている。

例えば新潟港の二〇〇六年の国際コンテナ取扱量をみると十六万三千八百九十八T E U（二十フィートコンテナ一個を基準とする単位）で前年比四％増となり、全国の第十位に上がってきている。一九九五年には十四位だったから、確実に上昇傾向にある。この間の新潟港のコンテナ取扱量は四・五倍であり、全国平均の一・五倍を大きく上回っている。

伏木富山港もほぼ同じ傾向を示している。同港の二〇〇六年の国際コンテナ取扱量は六万八千八百二十一T E Uで前年比一〇・八％増。この取扱量は十年前の二・八五倍である。同港の特色はロシア航路を持っていることであり、近年、ロシア向け中古車輸出が急増していることが輸出の伸びに大きく貢献している。伏木税関支署によると二〇〇七年の実績は十六万五千台、金額は千六十二億円で前年比七〇・九％増である。

両港とも二〇〇七年の後半からサブプライム問題や日本国内の住宅着工の落ち込みでやや伸び悩んでいるもののロシアとの貿易は好調で、最近ではチェリー、りんご、イチゴ、梨などがロシアに輸出され、高値で取引されているという。チェリーはオランダ産と競合関係にあるが、オランダ産は二、三日しか持たないが日本産は一週間経っても鮮度が落ちないとして好評を博している。

ここ数年の日本経済は驚異的な成長を続ける中国に引っ張られる形で上昇してきた。「産業の米」といわれる粗鋼生産量をみると、オイルショックがあった一九七三年から一九九九年まで、世界全体でもほぼ七億トンで推移していた。ところが二〇〇〇年から二〇〇一年にかけて八億トン台に乗せ、二〇〇二年には九億トンに達した。二〇〇四年には十億トンを超え、二〇〇六年には十二億トン、二〇〇七年は十三億トンを記録している。この全てが中国の増産の影響である。一九九〇年代後半に一億トンの大台に乗せた中国は、二〇〇三年には二億トンを突破、二〇〇五年には三億五千万トンとなり、二〇〇七年はとうとう四億八千九百万トンを達成した。長らくトップを維持したことがある日本の年産は約一億二千万トンだから、途方もない量を生産していることがわかる。

そこには四億トンを超える鉄鉱石など膨大な資源が吸い込まれ、生産された消費財が世界中に輸出されている。

鉄だけでなくあらゆる基幹産業を育成し力を蓄えた中国は、安い人件費を梃子にして世界中から資本と技術を導入、世界の工場として成長し始めた。東南アジア諸国から必用資材や部品を調達する一方、日本との間では複雑な工程間分業体制を築きつつある。

例えば、いくつかの初歩的な工程は労賃の安い国でこなし、精密さを要請されている工程は日本で行い、それを中国に集めて組み立てる、といった具合である。なかには日本に二度持ち込んで作業をこなすケースもあるといわれる。

かつてわが国の家電メーカーは完成品を中国に輸出、高いブランド力を誇っていた。ところが現在、ブランド力を保持している企業は少なくなり、多くが中国のメーカーに重要部品を供給する部品メーカーになっているのである。

日本の自動車メーカーだけはまだ独自の方式を貫いている。トヨタの場合、これまでエンジン、変速機など主要部品は国内で生産、海外の工場に輸送して組み立てる方式をとっていたが、二〇〇五年からガソリンエンジンはインドネシア、ディーゼルエンジンはタイ、変速機はインドでそれぞれ集中生産、海外工場間で部品をやりとりする方式に改めた。中国での現地生産もこの方式に準じているが、日本からの輸送がやや多い。アジアの港湾機能の進化がそうした戦略を可能にしたのである。その結果、あらゆる段階でのジャスト・イン・タイム化が図られ、物流経費は一〇%削減できたという。国内の雇用を優先し、エンジンなどの主要部品は日本国内で生産するという基本姿勢を貫いてきたトヨタだが、世界で生き残るため最新のSCM（サプライ・チェーン・マネジメント）を取り入れたのである。

急速に発展している中国南部や沿海部に比べやや取り残されているのが東北部の遼寧、黒竜江、吉林の三省である。大連という港を擁し重化学工業も発達している遼寧省はともかく、黒竜江、吉林両省には約六千五百万人が暮らしているが、一人当たりGNPは中国全土の平均の五分之一にすぎないといわれている。

国連開発計画（UNDP）はこうした状況を打破するとともに北朝鮮の経済発展にもつながるとして一九九〇年台のはじめ「豆満江(中国では図們江)地域開発計画」をつくり、中国、ロシア、北朝鮮、韓国、モンゴルの五カ国が調印、参加した。この計画は、北朝鮮の羅津、先鋒両港の港湾施設を整備し、北朝鮮、中国東北部、ロシアの豆満江流域一帯の経済のボトムアップを図るのが狙いだった。この計画に沿って中国は豆満江北岸の琿春(フエチュン)を国境開放都市に指定、琿春辺境経済合作区として外資の導入を進めた。その結果、韓国や日本企業が進出、生産も軌道に乗り始め、急ピッチで経済成長中である。

けれども北朝鮮は、核開発問題で国際的に孤立、日本との間での拉致問題が影響したのか豆満江開発には非常に消極的でその後北朝鮮の道路・港湾整備計画は進展していない。国連開発計画は二〇〇五年、権限を計画に賛成した五カ国に譲って手を引いた格好

になっている。そこで琿春への進出企業は製品の輸出ルートに頭を悩ませているのが実情という。

問題は、中国東北部の玄関口が大連港しかないことである。このため大連港は大混雑しており、沖待ちが多い。しかも春先には霧がたちこめ荷役作業が出来ないことがある。仮に日本企業が琿春から大連まで千六百キロを陸送し、日本にコンテナ輸送すると七日から十一日かかるという。日本海を利用できるとすればそれが二、三日ででき、運賃も三割から四割下がるとみられている。

そこで急にクローズアップされているのが北朝鮮、中国との国境に近いロシアの港トロイツァ(旧ザルビノ)活用案である。トロイツァから中国の国境まで二十キロメートル足らずで、琿春までは七十キロメートルである。港は水深八・五メートルから十メートルで一万トンクラスの船も接岸でき、羅津港の代わりとして十分使える。しかも舗装道路がある。このルートが開設できれば関係国にとってはメリットが大きい。とくに中国東北部、ロシア極東地区、日本の北陸はそれぞれの国のなかで格差が問題になっている地域だけに意義がある。

交流促進の突破口を開こうとしているのが新潟からトロイツァを回って韓国の束草(ソクチョ)を経由、新潟に帰ってくる三角国際フェリー航路の新設計画である。新潟の関係者は当初、日本の船会社に就航を要請したがいずれも難色を示し、結局韓国の船会社になった経緯がある。既に韓国、ロシア、中国、日本の四カ国の関係者は共同出資による会社、「北東アジアフェリー」を設立することで合意、現在手続き中で、年内には運航を開始する予定である。

「北東アジアフェリー」の資本金は三百万ドルで出資比率は韓国五一%、ロシア一七%、中国、日本各一六%と決定、韓国の五一%の中には地方自治体である束草(ソクチョ)市の一〇%、江原道の一〇%が含まれている。社長には現在束草-トロイツァ間のフェリーを運航している韓国企業、東春航運社長の白晟昊(ベク ソンホ)氏が就任する。

ロシア側の拠点となるトロイツァの一带は八世紀から十世紀にかけて繁栄した渤海国の「日本道」といわれたところで、日本に船出する使節や交易船が出発したポシエツト港に近い。渤海国からは約二百年の間に三十四回も使節が来日、日本からも十数回派遣されている。古の交易ルートが千年ぶりに復活しようとしているのだ。

韓国側の拠点、束草は三十八度線のやや北に位置しているが、朝鮮戦争以後韓国が支配する地域になっている。きれいな砂浜の海水浴場に加えて温泉があり、朝鮮半島の名山のひとつの雪岳山の登山口でもあるため最近韓国有数のリゾート地として急発展、近代的都市になっている。そうしたことからこのフェリー航路は観光にも役立つと期待されている。

こうした動きに拍車を駆けると思われるのが、現在国土交通省を中心に関係省庁の間で策定中の「国土形成計画」である。五次にわたった全国総合開発計画を引き継ぐもの

で、現在全国計画がほぼまとまり、広域地方計画の策定に移る段階にあるが、この計画の戦略的目標が「シームレスアジア」であるといわれている。

すなわちアジア各国は国境も地理的障害もすべて克服し、シームレス状態で協力関係を築き上げるよう努力しようというわけである。そうすると地理的に大陸に近い日本海側の地域にチャンスが訪れることはいうまでもない。

中国は南部や沿海部の賃金はかなり上昇してきたことや、格差是正、産業の適正配分という観点から今後東北部での産業育成に力を注ぐと予想されている。既にトヨタは吉林省に新しい自動車組立工場を建設する意向を固めたといわれている。加えてロシアはその豊かなエネルギー資源を北東アジア回廊に振り向ける用意があるという。

現在わが国の外国貿易のうち、日本海側の港湾を経由するものの比率は五％程度といわれている。しかし「シームレスアジア」が進展すれば劇的に変化する可能性があるのである。三地域の交流が深まれば北陸は大躍進が見込めるわけで、十年後のコンテナ貨物の取扱量は最低でも一・九倍、場合によっては九・四倍になるという予測もある(図)

わが国はこの動きに備えなくてはならない。日本海側の発展性に目を向け、日本経済全体を成長軌道に乗せることを模索しなければならない。

そこでわれわれは以下の提言を行う。

## 提言一 港湾施設のハード、ソフト面での拡充を急げ

新潟港のコンテナバースは年間十二万T E Uの取扱いを前提に設計されたといわれている。ところが二〇〇六年で既に十六万T E Uを上回る貨物を扱うまでになっている。施設の不足は明らかであり、二〇〇六年の場合年間で六十九回の沖待ちが発生、五十五時間も待たされた船があったという。

伏木富山港については、一バースに一ガントリークレーンしかないためコンテナ処理が追いつかず、沖待ちはもちろんコンテナの積み残しも発生している。同港ではバルク対応の一般岸壁も容量が不足しており、一般貨物船の原材料の荷役が間に合わず、やはり沖待ち状態が恒常化している。

政府は現在、東京湾、伊勢湾、大阪湾の各港をスーパー中枢港湾に指定、設備の増強を図っているが、「シームレスアジア」を実現していくためには、日本海側の港湾の拡充も必要である。今後十年で日本海側の貨物は少なくとも倍増、場合によっては三倍にも四倍にもなるという計算で計画を立てるべきであろう。

新潟港については既にもう一バース増設する計画があるというが、これは早期に着工する必要がある。そのうえでさらに増強する余地を残しておかなくてはならない。伏木富山港ではガントリークレーンを増設するほか万葉埠頭の充実を図っているが、もっとスピードアップすべきである。

日本海側の港湾の特徴は、いずれも道路や鉄道との結節が容易なことである。これからの物流はCO<sub>2</sub>の排出量を最小にし、コストも節減できるモーダルシフトを取り入れなければならないが、日本海側港湾にはそうした効率性を実現できる余地が残っているのである。それを考慮して増強計画を進めてもらいたい。

同時にソフト面での充実も図るべきである。世界の海運業界では常識とされているコンテナ・ターミナルの二十四時間対応、通関その他の手続きのシングル・ウインドー化、きめ細かなターミナルサービスといった条件を整えなくてはならない。

## 提言二 北陸広域ブロックで物流の効率化を図れ

現在策定中の国土形成計画は「シームレスアジア」をひとつの政策目標に掲げる模様であるが、そうになると北陸地方の役割は現在と比較にならないほど大きくなると思われる。また国土形成計画は、広域ブロックごとに独自性のある広域地方計画を策定するよう求めるといふ。北陸にとってはチャンスの到来といえる。

最大の課題は物流問題である。対岸貿易の拡大に備えてきちんとしたインフラを整備する必要があるからである。港湾については提言一のとおりだが、厳しい財政事情のなかで実現は容易ではない。そこで港湾間の広域連携が必要となる。日本の港湾は現在、国が作った施設、設備を含め、都道府県や政令指定都市などの地方自治体を中心にした港湾管理者が運営にあたっている。そうしてそれぞれが営業活動を行い、施設利用料も独自に設定している。このため近くの港でも連携した行動はみられず港湾ごとにばらつきがあり、結果としてコストアップにつながっている。物流コストの低減が国家間競争の一大テーマになっているだけに、このやり方では非効率である。

好調が続いている北陸の港湾をみても、新潟港は輸出よりも輸入がかなり多いから空コンテナが発生、貨物を入れられないまま送り返すことがしばしばある。伏木富山港は輸出入のバランスがよいからその心配はないが、北陸全体の港を視野にいれて考えるともっと効率的運用方法があるはずである。

また各港湾はその後背地や歴史的背景、地理的条件などによりそれぞれ特色を持っている。その特色を活かしながら、国家として、地域として真に必要な港の整備をどこでどう実現していくか、お互いにどう連携していくかなどを検討すべきである。

北陸の港湾の長所はいずれも鉄道とつながっているか、つなぐことが容易なことである。そうした整備をおこなったうえで、港湾、鉄道、空港などの交通インフラとの一体運営はできないか、政府はこれまで以上に前面に出て知恵をしばり計画を構築していかなければならない。同時にどのような管理運営を行うか、民間ノウハウを最大限に活用する仕組みなどについても研究すべきである。

物流問題を重視しているシンガポールは、港湾、空港、道路、鉄道を一体で運営して

いる。欧米にも港湾だけでなく道路、鉄道を一括管理する「ポート・オーソリティー」を置いているところがある。わが国もこれらを見習い、複数の港湾、鉄道、空港などの交通インフラの一体運営を、これからの飛躍が期待できる北陸でまず実現すべきである。

### 提言三 北東アジアフェリーを推進しよう

日本とロシア、中国、韓国を結ぶ新しい国際フェリー「北東アジアフェリー」の就航は、四カ国の関係に新たな一ページを刻むものとして注目される。最大のメリットは中国東北部の人たちに日本への門戸を開くことができる、という事実である。かつて満州国という日本と特殊な関係にあったこの地域の人々は、未だに貧困から抜け出せないままである。

そこに日本への通路が開ければ事情は変わってくるはずであり、仮にトヨタが吉林省に新工場を建設することになれば、そのもたらす効果は大きい。

国際フェリーの特徴は目的地まで直行するから定時制があること、手続きが比較的簡単であること、貨物を車に積んだまま運べること、などである。しかしわが国の国際フェリーは西日本に偏在しており、ほとんどが韓国や中国南部への航路である。日本海での航路は伏木富山ーウラジオストックがある程度。以前は秋田とロシアのポシェットの間で就航していたが、現在は中止されている。

新潟ートロイツァー東草ー新潟の三角航路は、よくよく考えると採算的にもメリットのある航路と言えるかも知れない。新潟からトロイツァまでは最近急増しているロシア向けの輸出貨物を積み、トロイツァからは中国東北部で作られたアパレル製品などの軽工業品を韓国、日本に運んでくる。効率的運航ができると思われる。

ただ関係者が懸念しているのは、中国とロシア国境でロシア側税関が機敏に対応してくれるだろうか、という問題と、北朝鮮が突如国策を変更、国際社会に復帰して羅津港が使えるようになった場合、トロイツァ航路はどうなるのかということである。

税関の問題は、密入出国者を厳しく取り締まるというロシア政府の方針があるため、担当官次第で貨物が滞る恐れがあるのは避けられない。そこでトロイツァ港の横に関係国による人工の国際港湾を建設、中国国境から専用道路を敷設する構想も浮上している。

北朝鮮の政策変更については、確かに羅津ー琿春間は四十八キロしかなく、トロイツァー琿春より二十キロ以上短いから関係者が心配するのも無理はない。北朝鮮の国際社会復帰は世界平和のためにも望ましいことであり、一日も早くそうなることを期待したい。ところがこれまでの同国の外交姿勢をみるとそれは容易ではない。また仮に北朝鮮が国際社会に復帰したとしても、道路舗装などのインフラ整備に時間がかかり、羅津ー琿春路線がフル稼働するのは当分先だと思われる。

トロイツァ航路がそれまでに顧客を開拓しておけば、それほど心配する必要はないだろう。しかもトロイツァ航路にはシベリア鉄道を経由して欧州に物資を運ぶという大きな需要が期待できるのである。トヨタと日産、スズキが競争するように建設しているサントペテルブルグの自動車工場も、そうした需要を拡大することになるだろう。

北東アジアフェリーが一日も早く就航し、その航路をいつまでも継続できるよう、北陸に住む人たちだけでなく、後背地にあたる首都圏、関東一円の人たち、そして関係する諸官庁は全力で支援すべきではないだろうか。それは日本海を利用した物流の動きを活発化させ、ひいては北朝鮮の国際社会への復帰を促す起爆剤にもなると思われる。

## 提言四 観光資源の開発に力を注げ

今回開設される北東アジアフェリーの航路は観光開発にも大きく貢献すると思われる。国際フェリー航路というのはお互いの国の文化、伝統、人間性、言語、地形などについての理解を深めるのに役立つといわれている。観光を売り出すにはうってつけの乗り物なのだ。わが国は現在、二〇一〇年までに訪日旅客を一千万人にするのを目標にビジット・ジャパン政策を展開、海外からの観光客誘致に取り組んでいる。新航路は政府の政策にも沿っている。

しかしわが国のフェリー発着場はどこを見ても観光客を迎え入れる施設にはなっていない。フェリー発着場は表玄関であることを意識し、魅力あるものにしなければならない。ウラジオストック港のフェリー岸壁では、フェリーが到着するたびに華やかな歓迎風景が繰り広げられるという。できるならばそうした施設にしてもらいたい。

新潟にはこのところロシアからのスキー客がしばしば訪れるようになってきた。シベリアよりも雪質がよく、起伏もあって滑り易いからだという。日本を訪れる観光客の大半は東京を最終目的地にしているようである。しかしその前後に北陸のリゾート地で二、三日ゆっくりしてもらえば、より日本への理解が深まるはずである。

韓国の束草はいまや韓国随一のリゾート地として韓国人の憧れの的といわれている。シーズンにはソウルからの道路は渋滞で身動きできないといわれるほど、人気スポットになっている。日本人にも親しみやすい町とされており、現在は日本での知名度は低いがいずれ脚光を浴びると思われる。

トロイツァについては、渤海国の遺跡の調査が次第に進んでおり、観光地化される可能性がある。また中国側に入れば長白山(韓国では白頭山)観光ができる。中国政府はこの長白山観光を大々的に売り出す方針といわれ、魅力的な観光ルートになるとみられる。

いずれにせよフェリーの定期航路が開通すれば、日中韓口間の観光客は飛躍的にふえると期待できる。

## 提言五 C O 2 排出を最小にする交通網のモデルをつくれ

いま世界の国々はC O 2 の排出量をどうやって減らし、運輸部門での物流コストをどうやって引き下げるか知恵を絞っている。そのひとつの答えが、道路だけに頼るのではなく鉄道の活用と内航海運の利用である。いわゆるモーダルシフトへの積極的取り組みとスピーディーな処理が求められているのである。

シームレスアジアの進展は、太平洋側に偏在している工場から日本海側に大量の貨物が移動する流れを生むと予想される。北陸の諸港湾は、その動きに備えて態勢を整えなくてはならない。

その点、北陸の諸港湾はそうした機能を備えるうえで極めて恵まれている。先にも述べたように、伏木富山港には鉄道の引込み線が入っているし、新潟港はかつて存在した引込み線の路床が残っており鉄道再敷設は容易である。また高速道路網は二〇〇八年夏の東海北陸自動車道の完成でほぼネックが解消する。港湾と高速道路との結節も問題はない。

課題は鉄道輸送である。貨物輸送の主役であるはずのJ R 貨物は、自前の線路を持たないからJ R 東日本、J R 東海、J R 西日本などから線路を借りて列車を走らせなければならぬのである。従って旅客の多い時間帯は利用しにくいという事情がある。またJ R 貨物には世界の主流となっている四十フィートコンテナを積める車両は全国で四千両しかない。通貨できないトンネルもいくつかある。

港湾と港湾を連携させる内航フィーダー輸送やバージによるコンテナ横もち輸送も活発化させなければならない。ただ内航については、割高な運賃の是正など手をつけなければならない課題がたくさんある。

こうした問題をひとつひとつ解決したうえで、C O 2 排出量の少ない輸送方法、コストの安い輸送方法を検証、最適な方式を確立すべきである。



# 地域自立・活性化調査 第6回 専門研究会

日 時：平成 20 年 3 月 7 日（金）15:00 ～ 17:00

場 所：日本プレスセンタービル 9 階 大会議室

<開催場所所在地：東京都千代田区内幸町 2-2-1>

## 議 事 次 第

### 1. 開 会

挨拶

国土交通省 北陸地方整備局 港湾計画課長 佐々木規雄

### 2. 討議（意見交換）

政策提言の内容について

### 3. 閉 会

（以 上）

#### 【配布資料】

- ・ 議事次第
- ・ 出席者名簿
- ・ 座席表
- ・ 政策提言（案）
- ・ 第 1 回～第 5 回専門研究会の議事要旨

# 地域自立・活性化調査

## 第6回 専門研究会 出席者名簿

| 所 属           |                  | 氏 名    |
|---------------|------------------|--------|
| NPO法人 総合政策研究会 | 理事長              | 玉置 和宏  |
|               | 常務理事             | 高松 亨   |
|               | 理事               | 吉原 勇   |
| 読売新聞社         | 論説副委員長           | 松田 英三  |
| エフシージー総合研究所   | 編集委員             | 縣 忠明   |
| 日本郵船株式会社      | 経営委員             | 檜岡 孝武  |
| 国土交通省 北陸地方整備局 | 港湾空港部 港湾計画課長     | 佐々木 規雄 |
| 事務局           |                  |        |
| 国土交通省 北陸地方整備局 | 港湾空港部 港湾計画課 課長補佐 | 佐川 雅悦  |
|               | 港湾空港部 港湾計画課 係長   | 竹内 悟   |
| 財団法人 WAVE     | 情報研究部長兼政策・計画研究部長 | 加藤 久晶  |
| NPO法人 総合政策研究会 | 監事               | 本間 忠夫  |

順不同

## 地域自立・活性化調査 第6回 専門研究会の議事要旨

---

日時：平成20年3月7日（金）15：00～17：00

場所：日本プレスセンタービル 9階 大会議室

---

### ■出席者

NPO法人 総合政策研究会理事長 玉置和宏

NPO法人 総合政策研究会常務理事 高松亨

NPO法人 総合政策研究会理事 吉原勇

読売新聞社 論説副委員長 松田英三

エフシージー総合研究所 編集委員 懸忠明

日本郵船株式会社 経営委員 樋岡孝武

国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課長 佐々木規雄  
事務局

国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 課長補佐 佐川雅悦

国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 係長 竹内雅悦

財団法人 WAVE 情報研究部長兼政策・計画研究部長 加藤久晶

NPO法人 総合政策研究会 幹事 本間忠夫

### ■配布資料

- ・議事次第
- ・出席者名簿
- ・座席表
- ・政策提言（案）
- ・第1回～第5回 専門研究会の議事要旨

### ■会議内容

#### 1. 開会

挨拶

国土交通省 北陸地方整備局 港湾計画課長 佐々木規雄

#### 2. 討議（意見交換）

政策提言の内容について

---

### 【議事要旨】

※ 敬称は省略

佐々木規雄

最後の研究会になる。

原さんに政策提言をして頂くが、皆様から政策提言についてのご意見を頂きたい。

### 吉原勇

まとめてきた政策提言は、以下の通りである。皆様のご意見を頂きたい。

提言 1 としては、港湾施設のハード、ソフト面での拡充を行くがなければならない。

提言 2 としては、北東アジア・フェリーを推進しなければならない。

提言 3 としては、観光資源の開発に力を注がなければならない。

提言 4 としては、国際標準の物流が可能な交通網を備えなければならない。

提言 5 としては、港湾の管理運営を広域化しなければならない。

### 檜岡孝武

日本の外航船社に三角航路の要請をしたと記しているが、どちらの外航船社に要請したのか？私の知る限り、そういった要請はなかったように思われる。また、45ft のコンテナが世界標準としていると記しているが、これは国内輸送を指しているのか？それとも対外輸送を指しているのか？

### 吉原勇

海外の 45ft のコンテナを国内に持ってきた場合、国内で輸送できるようにするという意味である。

### 檜岡孝武

アメリカでは、アメリカ国内において 45ft コンテナ輸送は一般的であるが、海上コンテナとして 45ft コンテナは少ない。45ft コンテナを入れている所は、上海、マニラーである。日本、イギリスは入れていなく、ヨーロッパも殆ど入れていない。その理由としては、船会社は、船のスペースが減るので、45ft コンテナを嫌がる。また、45ft コンテナは、限られている所しか通らない。

現在、海上コンテナとして主流になっているのは、40ft コンテナと 49ft 背高（ハイキューブ）コンテナである。しかし、40ft 背高コンテナも低台車ではないと運送できないし、船に積んだ場合でも、20ft コンテナや 40ft コンテナを積んでから、最後に積むようになる。まだ、余分なスペースを使うようになるので、あまり好まない。

環境問題を考慮するのであれば、40ft コンテナを 2 本シャーシーに繋げて走る方法のほうがむしろ良いのではないかと思う。最近、たまに見かける。

60 トンの車が走り始めていると記しているが、トラックの重さの制限があり、24 トンまでである。アメリカの場合、トラックの重さが 24 トンを超えるとペナルティーがかかる。

アメリカにおいて州によっては、24 トンのトラックまでしか走れない。60 トンのトラックが走るためには、警察への通報、時間の制限など様々な条件を満たさなければならない。大概は、夜間に走ることが多い。

### 吉原勇

何故 24 トンが規制の基準なのか？

**梶岡孝武**

恐らく、橋や道路の安全性に関わると思う。

**吉原勇**

道路の強度によるものであろう。

**懸忠明**

45ft コンテナは、標準化されているのか？

**佐々木規雄**

規格としては、標準化されている。

**懸忠明**

北米と中国においては、45ft コンテナが半分以上を占めていると聞いている。

**梶岡孝武**

そうではない。北米、中国においても 45ft コンテナは少ない。

**高松亨**

45ft コンテナの世界市場占有率は、4～5 %程度である。また、40ft のハイキューのコンテナが世界市場占有率では、最も高いと言われている。45ft のコンテナが世界標準であるという前提は、修正した方が良いと思う。

**懸忠明**

日本において国土交通省の港湾審議会において、45ft に対してインフラ整備をしようという計画があり、世界の流れとして 45ft が普及する可能性はあると思う。

45ft コンテナの利用は、主にスーパー中樞港湾を中心に考えていると思う。新潟港や富山港は、近距離の航路が主流なので、まだ、45ft は使わないと思う。

**梶岡孝武**

韓国は 45ft を入れている。全く受け付けていないのは、日本である。

**佐々木規雄**

港湾審議会の主旨は、45ft のコンテナが日本に入っていないが、世界で徐徐に入ってくるとしたら、港に 45ft のコンテナが入ってきた場合、少なくとも日本の玄関口である東京港や大阪港では、受け入れられる体制を作って置こうとすることである。

### 梶岡孝武

メーカーさんが在庫を持ちたくないというサプライ・チェーン・マネジメントが主流である。45ft コンテナで大量に物を輸送しない。しかし、CO<sub>2</sub>削減など環境問題からすれば、逆風するかもしれない。

### 懸忠明

モーダル・シフトの面で、今後鉄道はかなり利用されるのではないかと思う。

### 梶岡孝武

鉄道はハンドリングが遅いことや旅客線が走っていない時に貨物を運ぶため、貨物が後回しにされるなど、荷主からはあまり反響が良くない。

### 高松亨

ヨーロッパ地域はコンテナターミナルから直接鉄道に繋がるようになっている。

国際標準と CO<sub>2</sub>削減は非常に重要な問題なので、これらを二本立てにし、鉄道の事を考えるべきなのではないかと思う。

### 懸忠明

スーパー中枢港湾は鉄道が過密していて無理かもしれないが、新潟港などは今後良いモデルになるかも知れない。バースだけではなく道路や鉄道も含めたトータルのインフラ整備が良いと思う。

### 高松亨

港だけではなく物流全般に関わる全てを入れて総合的な観点から考えるべきだと思う。

### 吉原勇

物流を考えた場合、道路も鉄道も変えるべきだと思う。

### 梶岡孝武

海上コンテナを自由に運べるようなレールにするという事は、大変な投資額が必要になる。日本にある港を全て国際港にするという考え方から来ているが、レールを敷くよりも、ハブ港を利用したほうが CO<sub>2</sub>削減に繋がるのではないかと思う。

余計に港を作りすぎている感じがする。

### 佐々木規雄

内港の問題が難しい。

港が多すぎるという批判は、確かにある。

### 吉原勇

国際フェリーの就航のための出資金の払い込みは、終わったのか？

**佐々木規雄**

まだ、中国側が終わっていない。

**松田英三**

中国とロシアの国境の通関は、トップダウンになればうまく行くと思う。

**佐々木規雄**

貨物が集まれば、中国もロシアも体制を作ると言っている。

**高松亨**

フェリーは、どこに着くのか？

**佐々木規雄**

西港に着く。貨物の上げ降ろしをするスペースがないので、拡充する必要がある。

**高松亨**

方法はあるのか？

**佐々木規雄**

古い小屋があるので、何とか少しは作れると思うが足りない。

**懸忠明**

西港で旅客を下ろして、東港に行って貨物を下ろすという方法はどうか？

**佐々木規雄**

そういう意見もあったが、そうすると、東港までの貨物を持っていくと横持ち費用が20,000万円ほどかかり、船会社が望まない。

**高松亨**

フェリーの場合は、貨物と人流と両方があり、両方とも充実させる事が難しい。

**佐々木規雄**

国際フェリーになると通関などの問題があり、国内フェリーに比べて難しい面がある。

**松田英三**

地方自治体は専門性をもつ人材が少ないのが問題である。

**高松亨**

「ERINA」の存在は、新潟県の強みである。

**松田英三**

北陸3県で最も大きい船が入る港はどこか？また、何トンまで入るのか？

**佐々木規雄**

新潟港である。水深が12mあるので、5万トンの船は入る。航路が東南アジアまでなので、水深12mで十分である。

**松田英三**

船隻の数を増やすのではなくて、滞船が起きないようにバースを増やす方針なのか？

**佐々木規雄**

その通りである。バースと背後地埠頭用地、その2点である。

**檜岡孝武**

名古屋からサンクト・ペテルブルクまで、SLBで運ぶと40ft/1本当たり7,000ドル〜8,000ドルである。名古屋からサンクト・ペテルブルクまでフェリーで運ぶと5,000ドルである。SLBは決して安くない。

SLBのメリットは日数である。

サンクトペトルのヤードは、ものすごく狭い。日本郵船は背後の背地を買ってヤードにするつもりである。

**松田英三**

SLBの容量はどうなのか？

**檜岡孝武**

一杯である。昔はイラン向けの荷物が多かったらしい。今は、ヨーロッパ向けが多い。

**吉原勇**

また、政策提言にご意見があれば頂きたい。

**懸忠明**

政策提言については、このままで良いと思う。

高付加価値製品が中国やロシアに輸送されるであろうという予測が出ている。例えば、液晶パネルはエア便では運べないので、高付加価値製品を運ぶにはフェリーが良いと思う。これを提言に加えて頂きたい。

以上。



## 日本海を物流の動脈にせよ

日中韓ロ四カ国国際フェリー就航を梃子に

江戸時代から明治の中ごろまでは北前船が行き交い栄えていた日本海沿岸は、鉄道の開通とともに勢いを失い、とくに第二次世界大戦後対岸との交易が寂れてから停滞が続いていた。「裏日本」と呼ばれ、どちらかというところの陽の当たらない地域というイメージがあったがどうやら再浮上する時が近づきつつあるようだ。原油高を背景にロシアの購買力が急速に高まっているほか中国東北部の経済が明るさを増し、対岸貿易が伸びているからである。このため北陸地区の都市や港湾は他の港湾を尻目に快進撃を続けている。

例えば新潟港の二〇〇六年の国際コンテナ取扱量をみると十六万三千八百九十八TEU（二十フィートコンテナ一個を基準とする単位）で前年比四％増となり、全国の第十位に上がってきている。一九九五年には十四位だったから、確実に上昇傾向にある。この間の新潟港のコンテナ取扱量は四・五倍であり、全国平均の一・五倍を大きく上回っている。

伏木富山港もほぼ同じ傾向を示している。同港の二〇〇六年の国際コンテナ取扱量は六万八千八百二十一TEUで前年比一〇・八％増。この取扱量は十年前の二・八五倍である。同港の特色はロシア航路を持っていることであり、近年、ロシア向け中古車輸出が急増していることが輸出の伸びに大きく貢献している。伏木税関支署によると二〇〇七年の実績は十六万五千台、金額は千六十二億円で前年比七〇・九％増である。

両港とも二〇〇七年の後半からサブプライム問題や日本国内の住宅着工の落ち込みでやや伸び悩んでいるもののロシアとの貿易は好調で、最近ではチェーリップ、りんご、イチゴ、梨などがロシアに輸出され、高値で取引されているという。チェーリップはオランダ産と競合関係にあるが、オランダ産は二、三日しか持たないが日本産は一週間経っても鮮度が落ちないとして好評を博している。

ここ数年の日本経済は驚異的な成長を続ける中国に引っ張られる形で上昇してきた。「産業の米」といわれる粗鋼生産量をみると、オイルショックがあった一九七三年から一九九九年まで、世界全体でもほぼ七億トンで推移していた。ところが二〇〇〇年から二〇〇一年にかけて八億トン台に乗せ、二〇〇二年には九億トンに達した。二〇〇四年には十億トンを超え、二〇〇六年には十二億トン、二〇〇七年は十三億トンを記録している。この全てが中国の増産の影響である。一九九〇年代後半に一億トンの大台に乗せた中国は、二〇〇三年には二億トンを突破、二〇〇五年には三億五千万トンとなり、二〇〇七年はとうとう四億八千九百万トンを達成した。長らくトップを維持したことがある日本の年産は約一億二千万トンだから、途方もない量を生産していることがわかる。そこには四億トンを超える鉄鉱石など膨大な資源が吸い込まれ、生産された消費財が世界中に輸出されている。

鉄だけでなくあらゆる基幹産業を育成し力を蓄えた中国は、安い人件費を梃子にして世界中から資本と技術を導入、世界の工場として成長し始めた。東南アジア諸国から必用資

材や部品を調達する一方、日本との間では複雑な工程間分業体制を築きつつある。

例えば、いくつかの初歩的な工程は労賃の安い国でこなし、精密さを要請されている工程は日本で行い、それを中国に集めて組み立てる、といった具合である。なかには日本に二度持ち込んで作業をこなすケースもあるといわれる。

かつてわが国の家電メーカーは完成品を中国に輸出、高いブランド力を誇っていた。ところが現在、ブランド力を保持している企業は少なくなり、多くが中国のメーカーに重要部品を供給する部品メーカーになっているのである。

日本の自動車メーカーだけはまだ独自の方式を貫いている。トヨタの場合、これまでエンジン、変速機など主要部品は国内で生産、海外の工場に輸送して組み立てる方式をとっていたが、二〇〇五年からガソリンエンジンはインドネシア、ディーゼルエンジンはタイ、変速機はインドでそれぞれ集中生産、海外工場間で部品をやりとりする方式に改めた。中国での現地生産もこの方式に準じているが、日本からの輸送がやや多い。アジアの港湾機能の進化がそうした戦略を可能にしたのである。その結果、あらゆる段階でのジャスト・イン・タイム化が図られ、物流経費は一〇%削減できたという。国内の雇用を優先し、エンジンなどの主要部品は日本国内で生産するという基本姿勢を貫いてきたトヨタだが、世界で生き残るため最新のSCM（サプライ・チェーン・マネジメント）を取り入れたのである。

急速に発展している中国南部や沿海部に比べやや取り残されているのが東北部の遼寧、黒竜江、吉林の三省である。大連という港を擁し重化学工業も発達している遼寧省はともかく、黒竜江、吉林両省には約六千五百万人が暮らしているが、一人当たりGDPは中国全土の平均の五分の一にすぎないといわれている。

国連開発計画（UNDP）はこうした状況を打破するとともに北朝鮮の経済発展にもつながるとして一九九〇年台のはじめ「豆満江（中国では図們江）地域開発計画」をつくり、中国、ロシア、北朝鮮、韓国、モンゴルの五カ国が調印、参加した。この計画は、北朝鮮の羅津、先鋒両港の港湾施設を整備し、北朝鮮、中国東北部、ロシアの豆満江流域一帯の経済のボトムアップを図るのが狙いだった。この計画に沿って中国は豆満江北岸の琿春（フエチエン）を国境開放都市に指定、琿春边境経済合作区として外資の導入を進めた。その結果、韓国や日本企業が進出、生産も軌道に乗り始め、急ピッチで経済成長中である。

けれども北朝鮮は、核開発問題で国際的に孤立、日本との間での拉致問題が影響したのか豆満江開発には非常に消極的でその後北朝鮮の道路・港湾整備計画は進展していない。国連開発計画は二〇〇五年、権限を計画に賛成した五カ国に譲って手を引いた格好になっている。そこで琿春への進出企業は製品の輸出ルートに頭を悩ませているのが実情という。

問題は、中国東北部の玄関口が大連港しかないことである。このため大連港は大混雑しており、沖待ちが多い。しかも春先には霧がたちこめ荷役作業が出来ないことがある。仮に日本企業が琿春から大連まで千六百キロを陸送し、日本にコンテナ輸送すると七日から十一日かかるという。日本海を利用できるとすればそれが二、三日ででき、運賃も三割か

ら四割下がるとみられている。

そこで急にクローズアップされているのが北朝鮮、中国との国境に近いロシアの港トロイツァ(旧ザルジノ)活用案である。トロイツァから中国の国境まで二十キロメートル足らずで、琿春までは七十キロメートルである。港は水深八・五メートルから十メートルで一万トンクラスの船も接岸でき、羅津港の代わりとして十分使える。しかも舗装道路がある。このルートが開設できれば関係国にとってはメリットが大きい。とくに中国東北部、ロシア極東地区、日本の北陸はそれぞれの国のなかで格差が問題になっている地域だけに意義がある。

交流促進の突破口を開こうとしているのが新潟からトロイツァを回って韓国の東草(ソクチョ)を経由、新潟に帰ってくる三角国際フェリー航路の新設計画である。新潟の関係者は当初、日本の船会社に就航を要請したがいずれも難色を示し、結局韓国の船会社になった経緯がある。既に韓国、ロシア、中国、日本の四カ国の関係者は共同出資による会社、「北東アジアフェリー」を設立することで合意、現在手続き中で、年内には運航を開始する予定である。

「北東アジアフェリー」の資本金は三百万ドルで出資比率は韓国五一%、ロシア一七%、中国、日本各一六%と決定、韓国の五一%の中には地方自治体である東草(ソクチョ)市の一〇%、江原道の一〇%が含まれている。社長には現在東草、トロイツァ間のフェリーを運航している韓国企業、東春航運社長の白晟昊(ベク ソンホ)氏が就任する。

ロシア側の拠点となるトロイツァの一带は八世紀から十世紀にかけて繁栄した渤海国の「日本道」といわれたところで、日本に船出する使節や交易船が出発したポシエツ港に近い。渤海国からは約二百年の間に三十四回も使節が来日、日本からも十数回派遣されている。古の交易ルートが千年ぶりに復活しようとしているのだ。

韓国側の拠点、東草は三十八度線のやや北に位置しているが、朝鮮戦争以後韓国が支配する地域になっている。きれいな砂浜の海水浴場に加えて温泉があり、朝鮮半島の名山のひとつの雪岳山の登山口でもあるため最近韓国有数のリゾート地として急発展、近代的都市になっている。そうしたことからこのフェリー航路は観光にも役立つと期待されている。

こうした動きに拍車を駆けると思われるのが、現在国土交通省を中心に関係省庁の間で策定中の「国土形成計画」である。五次にわたった全国総合開発計画を引き継ぐもので、現在全国計画がほぼまとまり、広域地方計画の策定に移る段階にあるが、この計画の戦略的目標が「シームレスアジア」であるといわれている。

すなわちアジア各国は国境も地理的障害もすべて克服し、シームレス状態で協力関係を築き上げるよう努力しようというわけである。そうになると地理的に大陸に近い日本海側の地域にチャンスが訪れることはいうまでもない。

中国は南部や沿海部の賃金がかかなり上昇してきたことや、格差是正、産業の適正配分という観点から今後東北部での産業育成に力を注ぐと予想されている。既にトヨタは吉林省に新しい自動車組立工場を建設する意向を固めたといわれている。加えてロシアはその豊

かなエネルギー資源を北東アジア回廊に振り向ける用意があるという。

現在わが国の外国貿易のうち、日本海側の港湾を経由するものの比率は五％程度といわれている。しかし「シームレスアジア」が進展すれば劇的に変化する可能性があるのである。三地域の交流が深まれば北陸は大躍進が見込めるわけで、十年後のコンテナ貨物の取扱量は最低でも一・九倍、場合によっては九・四倍になるという予測もある(図)

わが国はこの動きに備えなくてはならない。日本海側の発展性に目を向け、日本経済全体を成長軌道に乗せることを模索しなければならない。

そこでわれわれは以下の提言を行う。

## 提言一 港湾施設のハード、ソフト面での拡充を急げ

新潟港のコンテナバースは年間十二万TEUの取扱いを前提に設計されたといわれている。ところが二〇〇六年で既に十六万TEUを上回る貨物を扱うまでになっている。施設の不足は明らかであり、二〇〇六年の場合年間で六十九回の沖待ちが発生、五十五時間も待たされた船があったという。

伏木富山港については、一バースに一ガントリークレーンしかないためコンテナ処理が追いつかず、沖待ちはもちろんコンテナの積み残しも発生している。同港ではバルク対応の一般岸壁も容量が不足しており、一般貨物船の原材料の荷役が間に合わず、やはり沖待ち状態が恒常化している。

政府は現在、東京湾、伊勢湾、大阪湾の各港をスーパー中枢港湾に指定、設備の増強を図っているが、「シームレスアジア」を実現していくためには、日本海側の港湾の拡充も必要である。今後十年で日本海側の貨物は少なくとも倍増、場合によっては二倍にも四倍にもなるという計算で計画を立てるべきであろう。

新潟港については既にもう一バース増設する計画があるというが、これは早期に着工する必要がある。そのうえでさらに増強する余地を残しておかなくてはならない。伏木富山港ではガントリークレーンを増設するほか万葉埠頭の充実を図っているが、もっとスピードアップすべきである。

日本海側の港湾の特徴は、いずれも道路や鉄道との結節が容易なことである。これからの物流はCO<sub>2</sub>の排出量を最小にし、コストも節減できるモーダルシフトを取り入れなければならないが、日本海側港湾にはそうした効率性を実現できる余地が残っているのである。それを考慮して増強計画を進めてもらいたい。

同時にソフト面での充実も図るべきである。世界の海運業界では常識とされているコンテナ・ターミナルの二十四時間対応、通関その他の手続きのシングル・ウィンドー化、きめ細かなターミナルサービスといった条件を整えなくてはならない。

## 提言二 北陸広域ブロックで物流の効率化を図れ

現在策定中の国土形成計画は「シームレスアジア」をひとつの政策目標に掲げる模様であるが、そうすると北陸地方の役割は現在と比較にならないほど大きくなると思われる。また国土形成計画は、広域ブロックごとに独自性のある広域地方計画を策定するよう求めるという。北陸にとってはチャンス到来といえる。

最大の課題は物流問題である。対岸貿易の拡大に備えてきちんとしたインフラを整備する必要があるからである。港湾については提言一のとおりだが、厳しい財政事情のなかで実現は容易ではない。そこで港湾間の広域連携が必要となる。日本の港湾は現在、国が作った施設、設備を含め、都道府県や政令指定都市などの地方自治体を中心にした港湾管理者が運営にあたっている。そうしてそれぞれが営業活動を行い、施設利用料も独自に設定している。このため近くの港でも連携した行動はみられず港湾ごとにばらつきがあり、結果としてコストアップにつながっている。物流コストの低減が国家間競争の一大テーマになっているだけに、このやり方では非効率である。

好調が続いている北陸の港湾をみても、新潟港は輸出よりも輸入がかなり多いから空コンテナが発生、貨物を入れずにそのまま送り返すことがしばしばある。伏木富山港は輸出入のバランスがよいからその心配はないが、北陸全体の港を視野にいれて考えるともっと効率的運用方法があるはずである。

また各港湾はその後背地や歴史的背景、地理的条件などによりそれぞれ特色を持っている。その特色を活かしながら、国家として、地域として真に必要な港の整備をどこでどう実現していくか、お互いにどう連携していくかなどを検討すべきである。

北陸の港湾の長所はいずれも鉄道とつながっているか、つなぐことが容易なことである。そうした整備をおこなったうえで、港湾、鉄道、空港などの交通インフラとの一体運営はできないか、政府はこれまで以上に前面に出て知恵をしばり計画を構築していかなければならない。同時にどのような管理運営を行うか、民間ノウハウを最大限に活用する仕組みなどについても研究すべきである。

物流問題を重視しているシンガポールは、港湾、空港、道路、鉄道を一体で運営している。欧米にも港湾だけでなく道路、鉄道を一括管理する「ポート・オーソリティー」を置いているところがある。わが国もこれらを見習い、複数の港湾、鉄道、空港などの交通インフラの一体運営を、これからの飛躍が期待できる北陸でまず実現すべきである。

## 提言三 北東アジアフェリーを推進しよう

日本とロシア、中国、韓国を結ぶ新しい国際フェリー「北東アジアフェリー」の就航は、四カ国の関係に新たなページを刻むものとして注目される。最大のメリットは中国東北部の人たちに日本への門戸を開くことができる、という事実である。かつて満州国という日本と特殊な関係にあったこの地域の人々は、未だに貧困から抜け出せないままである。そこに日本への通路が開ければ事情は変わってくるはずであり、仮にトヨタが吉林省に新工場を建設することになれば、そのもたらす効果は大きい。

国際フェリーの特徴は目的地まで直行するから定時制があること、手続きが比較的簡単であること、貨物を車に積んだまま運べること、などである。しかしわが国の国際フェリーは西日本に偏在しており、ほとんどが韓国や中国南部への航路である。日本海での航路は伏木富山―ウラジオストクがある程度。以前は秋田とロシアのポシエツの間で就航していたが、現在は中止されている。

新潟―トロイツァ―東草―新潟の三角航路は、よくよく考えると採算的にもメリットのある航路と言えるかも知れない。新潟からトロイツァまでは最近急増しているロシア向けの輸出貨物を積み、トロイツァからは中国東北部で作られたアパレル製品などの軽工業品を韓国、日本に運んでくる。効率的運航ができると思われる。

ただ関係者が懸念しているのは、中国とロシア国境でロシア側税関が機敏に対応してくれるだろうか、という問題と、北朝鮮が突如国策を変更、国際社会に復帰して羅津港が使えるようになった場合、トロイツァ航路はどうなるのかということである。

税関の問題は、密入出国者を厳しく取り締まるというロシア政府の方針があるため、担当官次第で貨物が滞る恐れがあるのは避けられない。そこでトロイツァ港の横に関係国による人工の国際港湾を建設、中国国境から専用道路を敷設する構想も浮上している。

北朝鮮の政策変更については、確かに羅津―琿春間は四十八キロしかなく、トロイツァ―琿春より二十キロ以上短いから関係者が心配するのも無理はない。北朝鮮の国際社会復帰は世界平和のためにも望ましいことであり、一日も早くそうなることを期待したい。ところがこれまでの同国の外交姿勢をみるとそれは容易ではない。また仮に北朝鮮が国際社会に復帰したとしても、道路舗装などのインフラ整備に時間がかかり、羅津―琿春路線がフル稼働するのは当分先だと思われる。

トロイツァ航路がそれまでに顧客を開拓しておけば、それほど心配する必要はないだろう。しかもトロイツァ航路にはシベリア鉄道を経由して欧州に物資を運ぶという大きな需要が期待できるのである。トヨタと日産、スズキが競争するように建設しているサンクトペテルブルグの自動車工場も、そうした需要を拡大することになるだろう。

北東アジアフェリーが一日も早く就航し、その航路をいつまでも継続できるよう、北陸に住む人たちだけでなく、後背地に当たる首都圏、関東一円の人たち、そして関係する諸

官庁は全力で支援すべきではないだろうか。それは日本海を利用した物流の動きを活発化させ、ひいては北朝鮮の国際社会への復帰を促す起爆剤にもなると思われる。

## 提言四 観光資源の開発に力を注げ

今回開設される北東アジアフェリーの航路は観光開発にも大きく貢献すると思われる。国際フェリー航路というのはお互いの国の文化、伝統、人間性、言語、地形などについての理解を深めるのに役立つといわれている。観光を売り出すにはうってつけの乗り物なのだ。わが国は現在、二〇一〇年までに訪日旅客を一千万人にするのを目標にビジット・ジャパン政策を展開、海外からの観光客誘致に取り組んでいる。新航路は政府の政策にも沿っている。

しかしわが国のフェリー発着場はどこを見ても観光客を迎え入れる施設にはなっていない。フェリー発着場は表玄関であることを意識し、魅力あるものにしなければならない。ウラジオストック港のフェリー岸壁では、フェリーが到着するたびに華やかな歓迎風景が繰り広げられるという。できるならばそうした施設にしてもらいたい。

新潟にはこのところロシアからのスキー客がしばしば訪れるようになってきた。シベリアよりも雪質がよく、起伏もあって滑り易いからだという。日本を訪れる観光客の大半は東京を最終目的地にしているようである。しかしその前後に北陸のリゾート地で二、三日ゆっくりしてもらえば、より日本への理解が深まるはずである。

韓国の束草はいまや韓国随一のリゾート地として韓国人の憧れの的といわれている。シーズンにはソウルからの道路は渋滞で身動きできないといわれるほど、人気スポットになっている。日本人にも親しみやすい町とされており、現在は日本での知名度は低いがいずれ脚光を浴びると思われる。

トロイツアについては、渤海国の遺跡の調査が次第に進んでおり、観光地化される可能性がある。また中国側に入れば長白山(韓国では白頭山)観光ができる。中国政府はこの長白山観光を大々的に売り出す方針といわれ、魅力的な観光ルートになるとみられる。

いずれにせよフェリーの定期航路が開通すれば、日中韓口間の観光客は飛躍的にふえると期待できる。

## 提言五 C O 2 排出を最小にする交通網のモデルをつくれ

いま世界の国々はC O 2 の排出量をどうやって減らし、運輸部門での物流コストをどうやって引き下げるか知恵を絞っている。そのひとつの答えが、道路だけに頼るのではなく鉄道の活用と内航海運の利用である。いわゆるモーダルシフトへの積極的取り組みとスピーディーな処理が求められているのである。

シームレスアジアの進展は、太平洋側に偏在している工場から日本海側に大量の貨物が移動する流れを生むと予想される。北陸の諸港湾は、その動きに備えて態勢を整えなくてはならない。

その点、北陸の諸港湾はそうした機能を備えるうえで極めて恵まれている。先にも述べたように、伏木富山港には鉄道の引込み線が入っているし、新潟港はかつて存在した引込み線の路床が残っており鉄道再敷設は容易である。また高速道路網は二〇〇八年夏の東海北陸自動車道の完成でほぼネックが解消する。港湾と高速道路との結節も問題はない。

課題は鉄道輸送である。貨物輸送の主役であるはずのJ R 貨物は、自前の線路を持たないからJ R 東日本、J R 東海、J R 西日本などから線路を借りて列車を走らせなければならないのである。従って旅客の多い時間帯は利用しにくいという事情がある。またJ R 貨物には世界の主流となっている四十フィートコンテナを積める車両は全国で四千両しかない。通貨できないトンネルもいくつかある。

港湾と港湾を連携させる内航フィーダー輸送やバージによるコンテナ横もち輸送も活発化させなければならない。ただ内航については、割高な運賃の是正など手をつけなければならない課題がたくさんある。

こうした問題をひとつひとつ解決したうえで、C O 2 排出量の少ない輸送方法、コストの安い輸送方法を検証、最適な方式を確立すべきである。