

5. 国際フェリーに関する意見討論会（「日本海横断国際フェリーシンポジウム」）

意見討論会

「日本海横断国際フェリーシンポジウム IN NIIGATA」

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

調査全体の目的

意見討論会（シンポジウム）の目的

開催日時・会場及び案内図

プログラム・講演者・パネリスト等（案）

講演者・パネリスト等の紹介文（案）

パネルディスカッション時の役割分担（案）

タイムスケジュールと役割分担（案）

議事シナリオ（案）

調査全体の目的

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。

意見討論会(シンポジウム)の目的

～地域の自立と活性化を目指して～ というチャッチフレーズのもと、活発な人の往来と物資の流通を実現させる「国際フェリー」とは何かについて、最新の情報を提供しながら、その魅力と可能性を分かりやすく説明し、広く一般市民に周知することを、意見交換会の目的とする。

開催日時・会場及び案内図

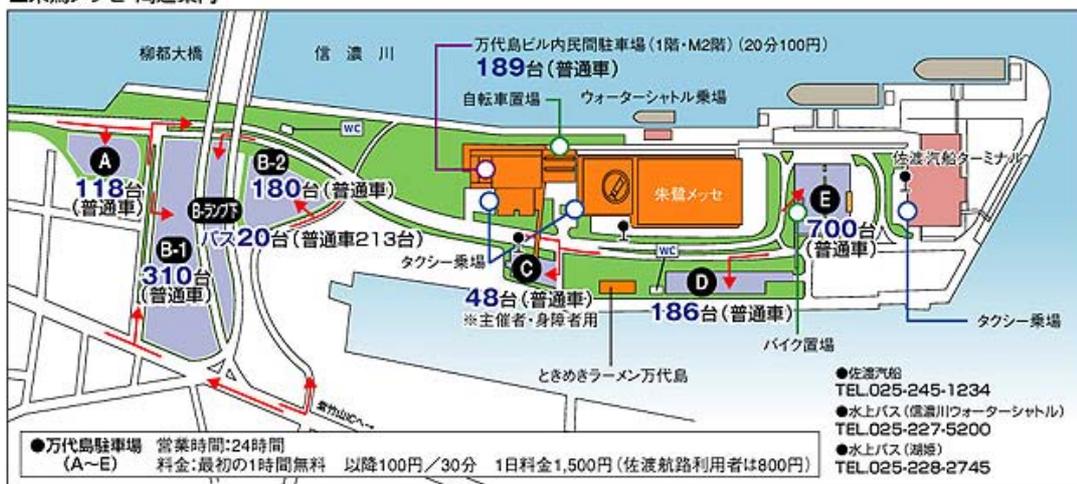
日 時：平成 20 年 2 月 20 日（水）13:30 ~ 16:30（予定）

場 所：朱鷺メッセ 2F スノーホール

新潟市中央区万代島 6 番 1 号



■朱鷺メッセ 周辺案内



プログラム・講演者・パネリスト等（案）

開会挨拶（13:30-13:45）

吉野清文氏 北陸地方整備局長

泉田裕彦氏 新潟県知事

蔡龍生氏 束草市長

基調講演（13:45-14:25）

柳井 雅也氏 東北学院大学 教授

事例報告（14:25-14:50）

三橋 郁雄氏 （財）環日本海経済研究所

白晷昊氏 汎韓商船株式会社代表理事社長

----- 休憩（14:50-15:00） -----

パネルディスカッション（15:00-16:30）

（コーディネーター）

望月迪洋氏 新潟市都市政策研究所 主任研究員

（パネラー）

三橋 郁雄氏

一志 崇登氏 商船三井ロジスティックス(株)取締役・プロジェクト推進室長

及川 英明氏 ACROSS JAPAN(株)代表取締役

琿春通海国際貨運代理有限公司日本代表

神保 裕昭氏 (株)JTB 関東 法人営業新潟支店 支店長

玉置 和宏氏 NPO 法人 総合政策研究会

吉野 清文氏 北陸地方整備局長

閉会（16:30）

講演者・パネリスト等の紹介文（案）

柳井先生の紹介文

柳井先生は、法政大学大学院 人文科学研究科 修士課程を修了後、2002年には富山大学教授、2005年には東北学院大学教養学部教授に就任されました。ご専門の先端技術産業の立地論や北陸地域経済論及び北陸経済の国際化などのご経験を活かし、北陸経済の活性化を目指す専門委員会などにも多数参画していらっしゃいます。また、北陸地域の国際物流を議論しあう場として一昨年度に立ち上げられた「北陸地域国際物流戦略チーム」におきましては、座長を務めていただきました。

三橋氏の紹介文

三橋様は、京都大学大学院 修士課程を修了後、1970年に運輸省に入省されました。1996年には、運輸省第一港湾建設局長に就任し、その翌年には、むつ小川原開発株式会社 常務取締役 に就任されました。また、1999年には、財団法人 国際臨海開発研究センターの調査役に就任、そして2002年3月には、神戸大学より工学博士号を授与されました。そして、同年4月より、財団法人 環日本海経済研究所 特別研究員として務められ、2007年3月に、北東アジアフェリージャパン株式会社 専務取締役にも就任され、日本海横断国際フェリーの実現にご尽力されております。

白氏の紹介文

白（バク）様は、1999年に韓国外国語大学世界経営大学院修士課程を修了、2005年にはソウル大学海洋政策最高課程6期を修了され、現在、東春航運株式会社 代表理事社長兼法定管理人並びに汎韓商船株式会社 代表理事社長を務められています。

主な活動といたしましては、中国吉林省琿春市 人民政府経済顧問や大統領諮問民主平和統一諮問会議常任委員、また日本NPO法人東北亜運送路回廊海外顧問等を務められるなど多岐にわたり、このほかにも、国家公務員マインド革新教育や政府傘下団体及び大学などで特別講演などの活動を行っており、2006年に大統領表彰を受賞、さらに2007年には中国吉林省人民政府より最高経営大賞を受賞されました。

望月氏の紹介文

望月様は、早稲田大学商学部をご卒業後、1969年に新潟日報社に入社されました。政治および経済の取材畑を歩き、東京支社報道部長、編集委員室長などを経て2007年3月に同社を退職され、同年4月に、新潟市都市政策研究所・主任研究員に就任されました。また、主な著書といたしまして、「コメは政なれど... ウルグアイ・ラウンド異聞」などをご出版されております。

一志氏の紹介文

一志様は、1974年に慶応義塾大学法学部をご卒業後、大阪商船三井船舶株式会社、現在の株式会社商船三井に入社され、北米やアジアの物流、港湾流通を中心に担当されてきました。現在は、商船三井ロジスティクス株式会社の取締役・プロジェクト推進室長を務められています。

及川氏の紹介文

及川様は、早稲田大学社会科学部をご卒業後、衆議院議員秘書を経て、1986年より、日本国際貿易促進協会に勤められ、日中間の経済貿易業務にご尽力されました。その後、1996年には、中国投資経営コンサルティング会社・有限会社リンクスコーポレーションを設立されております。また、2003年より、株式会社小島衣料にて中国法人の管理を行い、2005年には、琿春に小島衣料琿春服装有限公司を立ち上げられました。現在は、日本海横断航路の中国側窓口として、輸送業務および琿春吉林省日本工業園の開設準備をされております。

神保氏の紹介文

神保様は、慶応義塾大学をご卒業後、株式会社JTBに入社されました。以来、JTB首都圏北営業本部 海外旅行課長、JTB欧州支配人室経営企画マネージャー、JTB本社国際担当部長などを歴任し、現在はJTB関東 法人営業新潟支店 支店長として務められています。

玉置氏の紹介文

玉置様は、北海道大学文学部をご卒業後、同大学法学部を修了し、1962年に毎日新聞社へ入社されました。ロンドンスクール・オブ・エコノミクス大学院へ留学、週刊エコノミスト編集長、論説副委員長などを歴任され、現在は、特別顧問を務められています。また、2007年には、NPO法人 総合政策研究会 理事長に就任されました。一橋大学国際公共政策大学院講師、神戸大学大学院経営学研究科講師、財団法人 日本港湾協会 理事などを兼職するなど、幅広くご活動されています。

吉野氏の紹介文

吉野様は、京都大学大学院 修士課程を修了後、1978年に、建設省に入省されました。以来、建設省河川局防災・海岸課災害対策室長、広島県土木建築部長、国土交通省土地・水資源局水資源部水資源計画課長などを歴任し、2006年7月に北陸地方整備局次長に就任されました。そして現在は、北陸地方整備局長を務められています。

パネルディスカッション時の役割分担（案）

北東アジアフェリー（三橋氏）

（運行事業者の視点でコメント）

フェリー利用者(ACROSS JAPAN・及川氏)

（産業の視点でコメント）

ロジスティクス企業(商船三井ロジスティクス・一志氏)

（物流の視点でコメント）

旅行代理店（JTB 支店長・神保氏）

（観光の視点でコメント）

政策研究会（玉置氏）

（中央の視点でコメント）

北陸地方整備局（吉野局長）

（行政の視点でコメント）

コーディネーター（望月氏）

（地域政策を考える視点で総括）

議事シナリオ（案）

13:25	司会 (女性フリーアナウンサー)	注意事項	<p>開演5分前となりました。 ご来場のお客様にお願い致します。</p> <p>(会場の前列が空いているようであれば、席の移動を促す。)</p> <p>・携帯電話をお持ちの方は、電源を切るか、マナーモードにしてくださいようお願い致します。 ・受付では、ご来場の皆様に、簡単なアンケート調査をお願いしております。 お帰りの際までに、受付横の回収箱へ投函くださいますようお願いいたします。 ・また、シンポジウムの中で、ご質問等がございましたら、お手元の質問用紙にご記入の上、随時受付へご提出願います。</p>
13:27	司会		<p>本日の司会を務めさせていただきます、司会の でございます。 よろしくお願いいたします。</p> <p>早速ですが、地域の自立と活性化を目指して「国際フェリーシンポジウム」を開催させていただきます。 はじめに、主催者を代表して、北陸地方整備局吉野局長からご挨拶させていただきます。 吉野局長、よろしくお願い致します</p>
13:29	吉野局長	あいさつ	<p>各位には、年度末を間近に控え、ご多用中にもかかわらず、本シンポジウムに参加していただき、ありがとうございます。</p> <p>さて、</p> <p>・港湾を取り巻く最近の物流動向 ・シンポジウムの主旨説明(国際フェリーの意義)</p> <p>(別紙のとおり)</p>
13:33	司会		<p>続いて、開催地を代表して新潟県知事からご挨拶をいただきたいと思います。</p>
13:34	新潟県知事 (副知事の可能性あり)	開催地挨拶	<p>国際フェリーへの期待</p>

13:38	司会		続いて、韓国の束草市長からご挨拶をいただきたいと思 います。
13:39	韓国・束草 市長	あいさつ	国際フェリーへの期待
13:43	司会	進行	ここで、新潟県知事が公務のため退席されます。 皆様拍手でお送り下さい。 (退席) ……副知事の場合不要
13:44	司会	進行	それでは、これからシンポジウム第 部の講演をはじめ させていただきます。 講師は、国際物流戦略チームの座長として、ご尽力いた だいた東北学院大学の柳井教授です。 (プロフィール紹介) 柳井先生は、…… それでは、はじめに柳井先生からご講演をお願いいたし ます。
13:45	柳井先生	講演	講演内容(キーワード) 戦略チームの最終提言について 先生の目から見た企業動向 提言の有効性 管内港湾空港の果たす役割 国際フェリーを活用した北陸の可能性(地域の自立)
14:25	司会	進行	柳井先生、ありがとうございました。 それでは、引き続きまして、ERINAの三橋様から事例報 告として、北東アジアフェリーの動向について話題提供を お願いします。 (プロフィール紹介) 三橋氏は、日本海横断国際フェリーについて精力的に調 査研究を行って……

14:30	三橋氏	講演	<p>事例報告の内容(キーワード)</p> <p>日本海国際横断フェリーの就航見通し 三橋氏の目から見た対岸の動向 国際フェリーの効果 管内港湾空港に求めるインフラ整備 国際フェリーを活用した北陸の可能性</p>
14:50	司会	進行	<p>三橋様、ありがとうございました。 只今のご講演および話題提供に対して、ご質問がございましたら、事前に配布済みの質問シートにご記入の上、休憩時間内に受付へ提出願います。 それでは会場の時計で15:00まで休憩とさせていただきます。</p>
15:00	司会	進行	<p>会場の皆様、ご着席願います。 これから、シンポジウム第 部に移ります。 「地域の自立と活性化をめざして-日本海を結ぶ国際フェリー」と題しましてパネルディスカッションを始めさせていただきます。</p>
15:05	司会	パネラー紹介	<p>壇上は、皆様から向かって左側から、コーディネーターの望月様でございます。 お隣は 様(略プロフィール)</p> <p>*紹介用プロフィールは、別紙参照</p>
15:10	司会	進行	<p>それでは、以降の進行はコーディネーターである望月様をお願い致します。</p>
15:12	コーディネーター (望月氏)	挨拶	<p>本日のコーディネーターを務める望月でございます。</p> <p>「日本海を結ぶ国際フェリーが地域を活性化させてくれる」、このテーマに対して、個人的に大変興味を持ちながら、討論会のコーディネーターを志し、してまいります。 よろしくお願ひ致します。</p> <p>さて、各パネラーの方には、一通り自己紹介をかねて、それぞれのお立場で「物流」と「観光」をキーワードとして、また基調講演を踏まえて、「国際フェリーに寄せる期待」について、ご自身のお考えを述べて頂きたいと思ひます。 本来ならば、時間をかけてじっくりと皆様のお話を聞きたいところですが、限られた時間ですので、大変恐縮ですが、お一人の持ち時間は5分とさせていただきます。 ご協力お願ひ致します。</p> <p>はじめに、中央の視点で、北陸に対してご助言をいただいている政策研究会の玉置様にご発言をお願ひします。</p>

15:17	政策研究所・玉置氏	発言	(中央の視点でコメント) グローバルに展開する国際社会の中で、アジアの地位が向上し、… 輸送も多様化しています。 対岸を向く北陸が、国際フェリーを活用して……
15:22	コーディネーター	進行	ありがとうございました。 つづいて、フェリー利用者を代表して、ACROSS JAPANの及川様にご発言をお願いします。
15:23	フェリー利用者	発言	(利用者の視点でコメント) 中国東北部の 地区で 事業を行っている です。 中国の安くて豊富な人材力を活用していますが、… 現状の輸送手段は、中国内陸部を迂回して 港から輸出入を行っているため、……(デメリット) 工場から近い港を経由してダイレクトで結ばれるため、……(メリット) 北東アジアフェリーの就航には、大きな期待を寄せています。
15:28	コーディネーター	進行	ありがとうございました。 つづいて、全世界を相手にグローバルなロジスティクスを展開されている、商船三井ロジスティクスの一志様にご発言をお願いします。
15:29	ロジスティクス関連企業	発言	(物流の視点でコメント) ただいま紹介のありました商船三井ロジスティクスの一志です。 新潟県の見附市においてインランドデポを……。 顧客の多くは、多様な輸送経路を望んでいます。
15:34	コーディネーター	進行	ありがとうございました。 つづいて、観光の視点から、JTB新潟支店長の神保様、お願いします。
15:35	旅行代理店	発言	(観光の視点でコメント) 貨物とともに、人流にも期待を寄せています。 とはいえ、観光には、物流の"ついで"は通用しません。 観光客の心をつかむためには、… 客船として具備すべき条件は多く、ハードルが高い。

15:40	コーディネーター	進行	<p>ありがとうございました。</p> <p>ここで、先ほど事例報告をしていただいた三橋様に、今までの方のご意見を踏まえて、再びご発言をお願いします。</p>
15:41	北東アジアフェリー会社	発言	<p>(事業主体の視点でコメント)</p> <p>ようやく各国間の調整が終わり、からの就航見通しがつきました。 とい切り出したいところですが… …概要報告</p>
15:46	コーディネーター	進行	<p>ありがとうございました。 一巡目の最後に北陸地方整備局長の吉野局長お願いします。</p>
15:47	北陸地方整備局長	発言	<p>(行政の視点でコメント)</p> <p>地域が自立活性化するためには、成長のエンジンとなる産業の強化が必要です。産業を支える物流、その物流を利便性や安全面、環境面も含めて考えた場合、日本海国際横断フェリーは大変魅力的な輸送手段の一つだと考えます。</p>
15:50	コーディネーター (望月氏)	進行	<p>様々な視点から「国際フェリーへの期待」についてお話を頂戴しました。 お話の中にもありましたが、国際フェリーを通じて、地域産業と観光の振興につなげていくことが大切だと思います。 それでは、具体的に何をすべきか？ それぞれの立場で役割分担があると思います。 パネラーのお考えをお聴かせ願います。</p> <p>持ち時間は、一巡目と同様に、お一人5分でお願いします。</p> <p>会場からいくつか質問・要望が来ているようです。質問の要旨は、 「地域の活性化に繋げる物流施策とは？」 となっています。すべてを議論する時間はありませんが、パネラー各位の発言の中でフォローアップできればよろしく願いいたします。</p>
15:55	政策研究所・玉置氏	発言	<p>・北陸からアジアへ、アジアから北陸へ、</p>

16:00	フェリー利用者	発言	<ul style="list-style-type: none"> ・料金の安さ ・定時制の確保
16:05	ロジスティクス関連企業	発言	<ul style="list-style-type: none"> ・通関の利便性 ・積み替えなしによる効率性と安全性の確保
16:10	旅行代理店	発言	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃の安さはもちろん魅力だが、それだけでは観光業は成り立たない。 ・観光客の求めるものは、癒しの空間で非日常的な時間を過ごすことである。 ・移動手段としての渡船か、観光手段の客船か、コンセプトを明確にする必要がある。
16:15	三橋氏	発言	<ul style="list-style-type: none"> ・フェリーの安定運航を目指して。 ・行政への要請
16:20	コーディネーター (望月氏)	進行	<p>ありがとうございました。</p> <p>最後に、多くの関係者から国際フェリー就航の期待が高まる中で、特にインフラ整備を進める側の国土交通省北陸地方整備局の吉野局長、総括してコメントをいただけますか？</p>
16:21	北陸地方整備局長	発言	<p>冒頭で挨拶したとおり、国際フェリーの果たす役割は大変重要なもので…</p> <p>北陸の持つ高いポテンシャルを活かすには、需要追随型ではない、先行的な取り組みが大切。</p> <p>整備局としては、北陸地域が対岸に玄関口としてふさわしい国際物流機能をもち、それを発揮できるようなインフラ整備とソフト面に対する支援を行っていきたい。</p> <p>この動きが、富山県、石川県、福井県と北陸全体に波及していくことに期待。</p>

16:24	コーディネーター	進行	<p>ありがとうございました。</p> <p>全体を通して振り返りますと、シンポジウム第一部では、柳井先生と三橋氏のお話から国際フェリーの重要性和魅力を再認識できた気がします。</p> <p>第二部のパネルディスカッションでは、…。</p> <p>…まとめ。</p> <p>(北陸地域が持つ高いポテンシャルを生かすためには、この動きを加速させることが大切。今後は、民間レベルの調整に加えて、行政の役割も重要となる。)</p>
16:29	司会	進行	<p>コーディネーターの望月様、そしてパネラーの皆様長時間に及ぶ討論ありがとうございました。</p>
16:30	司会	閉会	<p>以上をもちまして本日のシンポジウムは、すべてのプログラムを終了することができました。</p> <p>なお、受付でお配りしましたが、各種アンケートにつきましては、回収ボックスへ投函していただきますようお願いいたします。</p> <p>会場の皆様には、最終まで、熱心にお話をお聴きいただき、ありがとうございました。</p> <p>お帰りの際は、出入り口が大変混み合いますので、ご注意願います。</p>

日本海横断国際フェリーシンポジウム in NIIGATA

主催：国土交通省北陸地方整備局

～地域の自立と活性化をめざして～

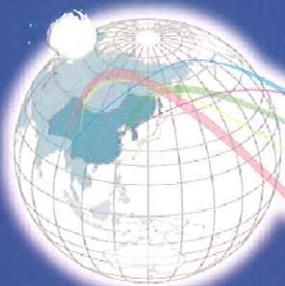
活発な人の往来と物資の流通を実現させる「国際フェリー」とは何か、最新の情報を提供しながら、その魅力と可能性について、わかりやすく説明します。

会場 定員400名
新潟市朱鷺メッセ
2階スノーホール
(メインホール)

会場：朱鷺メッセ
〒950-0078 新潟市中央区万代島6番1号
TEL 025-246-8400 FAX 025-246-8411

入場無料 平成20年2月20日(水) 13時30分開演

北陸からロシアへ・アジアへ!



1 開会挨拶	(13:30)
吉野 清文氏 北陸地方整備局長 泉田 裕彦氏 新潟県知事 蔡 龍生氏 東草市長	
2 基調講演	(13:45)
柳井 雅也氏 東北学院大学教養学部 教授	
3 事例報告	(14:25)
三橋 郁雄氏 財団法人 環日本海経済研究所 特別研究員 白 晟昊氏 汎韓商船株式会社 代表理事社長	
休憩	(14:50)
4 パネルディスカッション	(15:00)
(コーディネーター) 望月 迪洋氏 新潟市都市政策研究所 主任研究員	
(パネリスト) 三橋 郁雄氏 財団法人 環日本海経済研究所 特別研究員	
一志 崇登氏 商船三井ロジスティクス株式会社 取締役・プロジェクト推進室長	
及川 英明氏 ACROSS JAPAN株式会社 代表取締役 瑞春通海国際貨運代理有限公司 日本代表 小島衣料(瑞春)服装有限公司 董事長代行(執行董事)	
神保 裕昭氏 株式会社JTB関東 法人営業新潟支店 支店長	
玉置 和宏氏 NPO法人 総合政策研究会 理事長	
吉野 清文氏 北陸地方整備局長	
5 閉会	(16:30)

お問い合わせ：(財)港湾空間高度化環境研究センター 情報研究部 担当：福島・飯沼
TEL 03-5443-5398 FAX 03-5443-5380 E-mail fukushima@wave.or.jp



柳井 雅也 (やない まさや)

東北学院大学教養学部 教授

法政大学大学院 人文科学研究科 修士課程を修了後、2002年には富山大学教授、2005年には東北学院大学教養学部教授に就任。専門の先端技術産業の立地論や北陸地域経済論及び北陸経済の国際化などの経験を活かし、北陸経済の活性化を目指す専門委員会などにも多数参画する。北陸地域国際物流戦略チームにおいて、座長を務める。

事例報告・発表者



三橋 郁雄 (みつはし いくお)

財団法人 環日本海経済研究所 特別研究員

京都大学大学院 修士課程を修了後、1970年に運輸省に入省。1996年に、運輸省第一港湾建設局長に就任し、その翌年には、むつ小川原開発株式会社 常務取締役就任。また、1999年には、財団法人 国際臨海開発研究センターの調査役に就任、そして2002年3月に、神戸大学より工学博士号を授与される。同年4月より、財団法人環日本海経済研究所 特別研究員として務め、2007年3月に北東アジアフェリージャパン株式会社 専務取締役にも就任し、日本海横断国際フェリーの実現に尽力中。



白 晟昊 (ベク ソンホ)

東春航運株式会社 代表理事社長兼法定管理人
汎韓商船株式会社 代表理事社長

1999年に韓国外国語大学世界経営大学院修士課程を修了、2005年にはソウル大学海洋政策最高課程6期を修了し、現在、東春航運株式会社 代表理事社長兼法定管理人並びに汎韓商船株式会社 代表理事社長を務める。

主な活動は、中国吉林省琿春市人民政府経済顧問や大統領諮問民主平和統一諮問会議常任委員、また日本NPO法人東北運送路回廊海外顧問等を務めるなど多岐にわたり、このほかにも、国家公務員マインド革新教育や政府傘下団体及び大学などで特別講演などの活動を行い、2006年に大統領表彰を受賞、さらに2007年には中国吉林省人民政府より最高経営大賞を受賞した。

パネルディスカッション・コーディネーター



望月 迪洋 (もちづき みちひろ)

新潟市都市政策研究所 主任研究員

早稲田大学商学部を卒業後、1969年に新潟日報社に入社。政治および経済の取材畑を歩き東京支社報道部長、編集委員室長などを経て2007年3月に同社を退職。同年4月、政令市となった新潟市の都市政策研究所・主任研究員に就任。主な著書は、「コメは政なれど……ウルグアイ・ラウンド異聞」など。

パネルディスカッション・パネリスト



三橋 郁雄 (みつはし いくお)

財団法人 環日本海経済研究所 特別研究員

京都大学大学院 修士課程を修了後、1970年に運輸省に入省。1996年に、運輸省第一港湾建設局長に就任し、その翌年には、むつ小川原開発株式会社 常務取締役就任。また、1999年には、財団法人 国際臨海開発研究センターの調査役に就任、そして2002年3月に、神戸大学より工学博士号を授与される。同年4月より、財団法人環日本海経済研究所 特別研究員として務め、2007年3月に北東アジアフェリージャパン株式会社 専務取締役にも就任し、日本海横断国際フェリーの実現に尽力中。



一志 崇登 (いっし むねと)

商船三井ロジスティクス株式会社
取締役・プロジェクト推進室長

1974年に慶応義塾大学法学部を卒業後、大阪商船三井船舶株式会社、現在の商船三井に入社し、北米やアジアの物流、港湾流通を中心に担当。現在は、商船三井ロジスティクス株式会社の取締役・プロジェクト推進室長を務める。



及川 英明 (おいかわ ひであき)

ACROSS JAPAN株式会社 代表取締役
琿春通海国際貨運代理有限公司 日本代表
小島衣料(琿春)服装有限公司 董事長代行(執行董事)

早稲田大学社会科学部を卒業後、衆議院議員秘書を経て、1986年より、日本国際貿易促進協会に勤め、日中間の経済貿易業務に尽力。その後、1996年には、中国投資経営コンサルティング会社・有限会社リンクスコーポレーションを設立。また、2003年より、株式会社小島衣料にて中国法人の管理を行い、2005年には、琿春に小島衣料(琿春)服装有限公司を立ち上げる。現在は、日本海横断航路の中国側窓口として、輸送業務および琿春吉林省日本工業園開設準備を担当。



神保 裕昭 (じんぼう ひろあき)

株式会社JTB関東 法人営業新潟支店 支店長

慶応義塾大学を卒業後、株式会社JTBに入社。以来、JTB首都圏北営業本部 海外旅行課長、JTB欧州支店人室経営企画マネージャー、JTB本社国際担当部長などを歴任し、現在はJTB関東 法人営業新潟支店 支店長を務める。



玉置 和宏 (たまき かずひろ)

NPO法人 総合政策研究会 理事長

北海道大学文学部を卒業後、同大学法学部を修了し、1962年に毎日新聞社へ入社。ロンドンスクール・オブ・エコノミクス大学院へ留学、週刊エコノミスト編集長、論説副委員長などを歴任し、現在は、特別顧問を務める。また、2007年には、特定非営利活動法人 総合政策研究会 理事長に就任。一橋大学国際公共政策大学院講師、神戸大学大学院経営学研究科講師、財団法人 日本港湾協会 理事などを兼職するなど、幅広く活動。



吉野 清文 (よしの きよふみ)

北陸地方整備局長

京都大学大学院 修士課程を修了後、1978年に、建設省に入省。以来、建設省河川局防災・海岸課災害対策室長、広島県土木建築部長、国土交通省土地・水資源局水資源部水資源計画課長などを歴任し、2006年7月に北陸地方整備局次長に就任。現在は、北陸地方整備局長を務める。

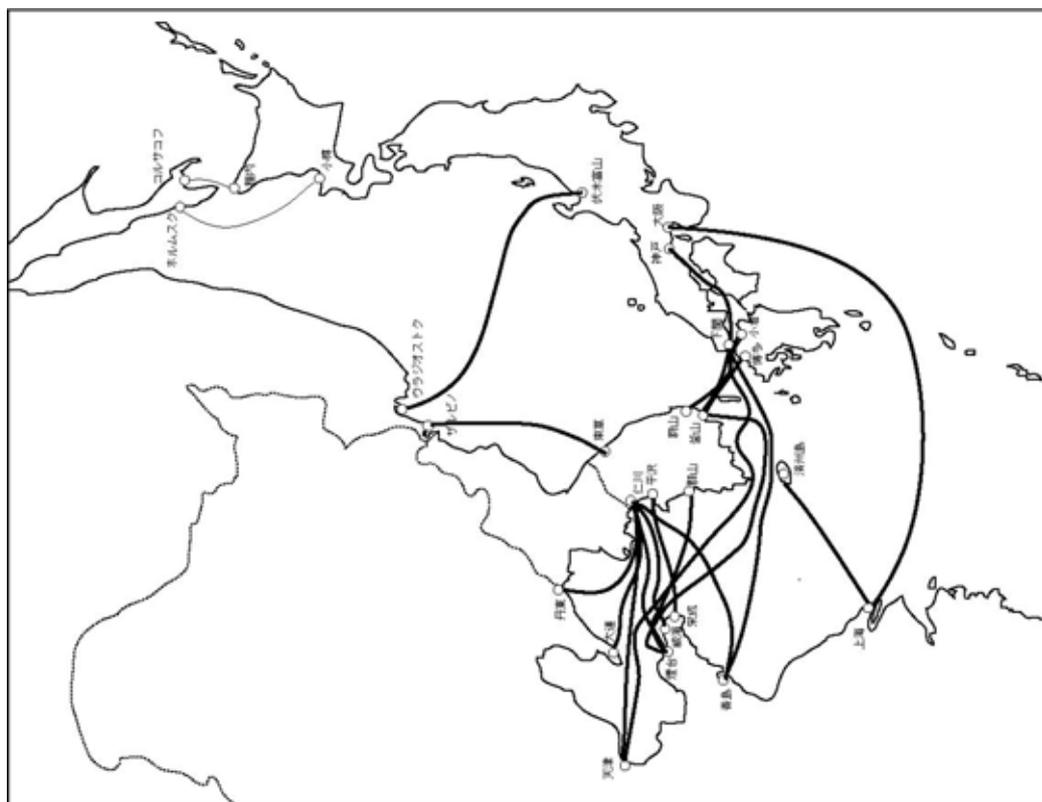
日本海横断国際フェリーシンポジウム in NIIGATA

【事例報告】

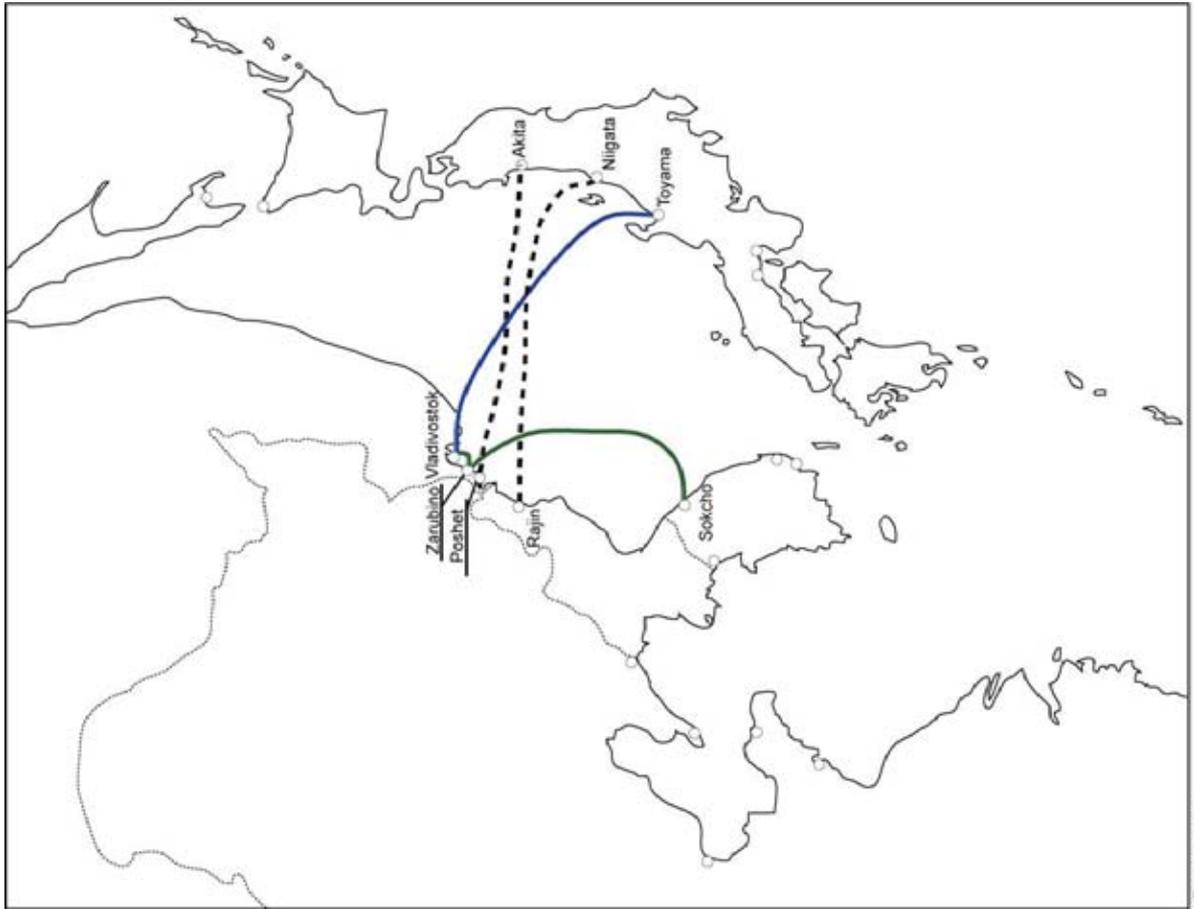
日本国内フェリーネットワーク



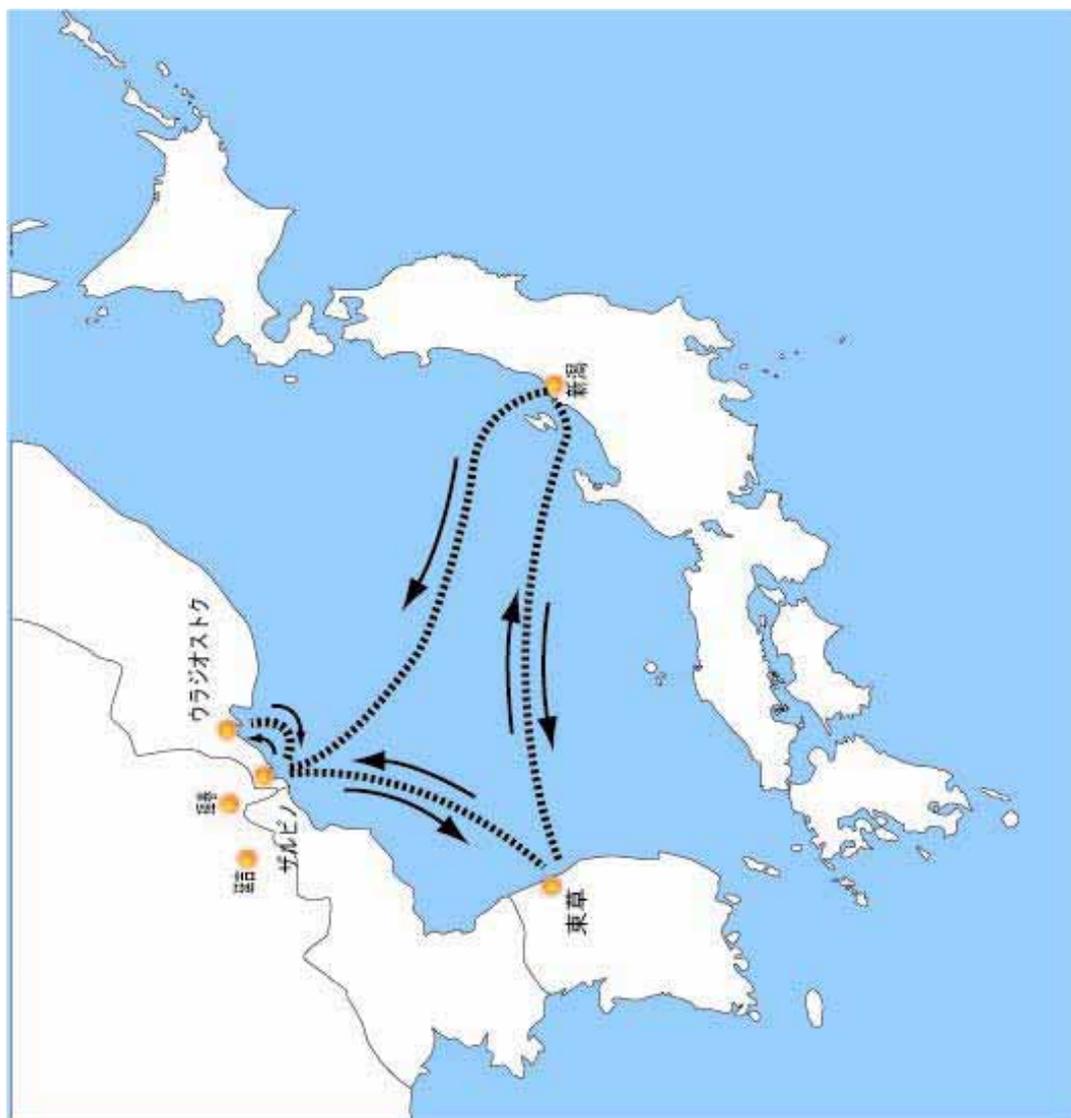
北東アジアのフェリー航路



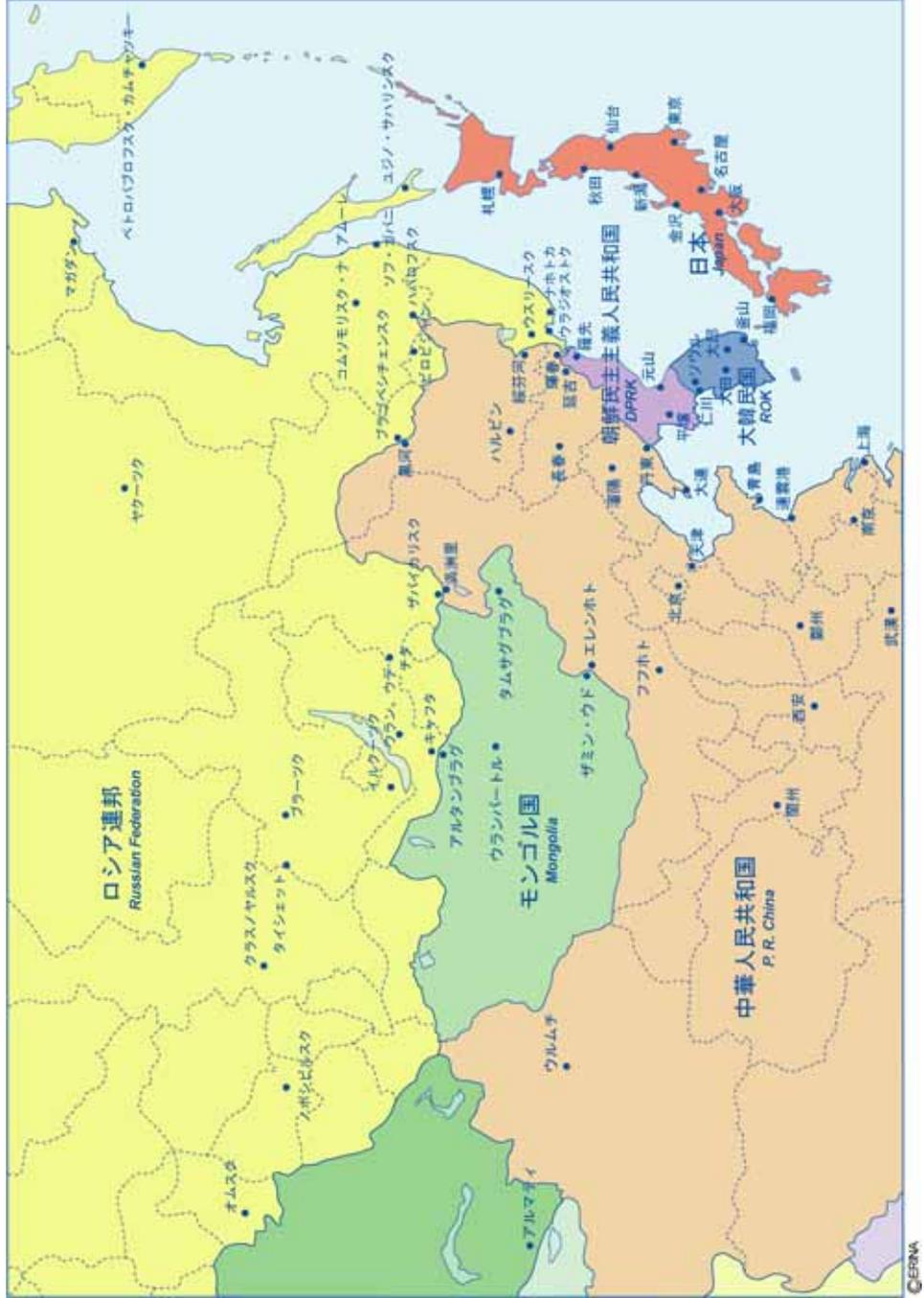
日本海横断航路への挑戦の歴史



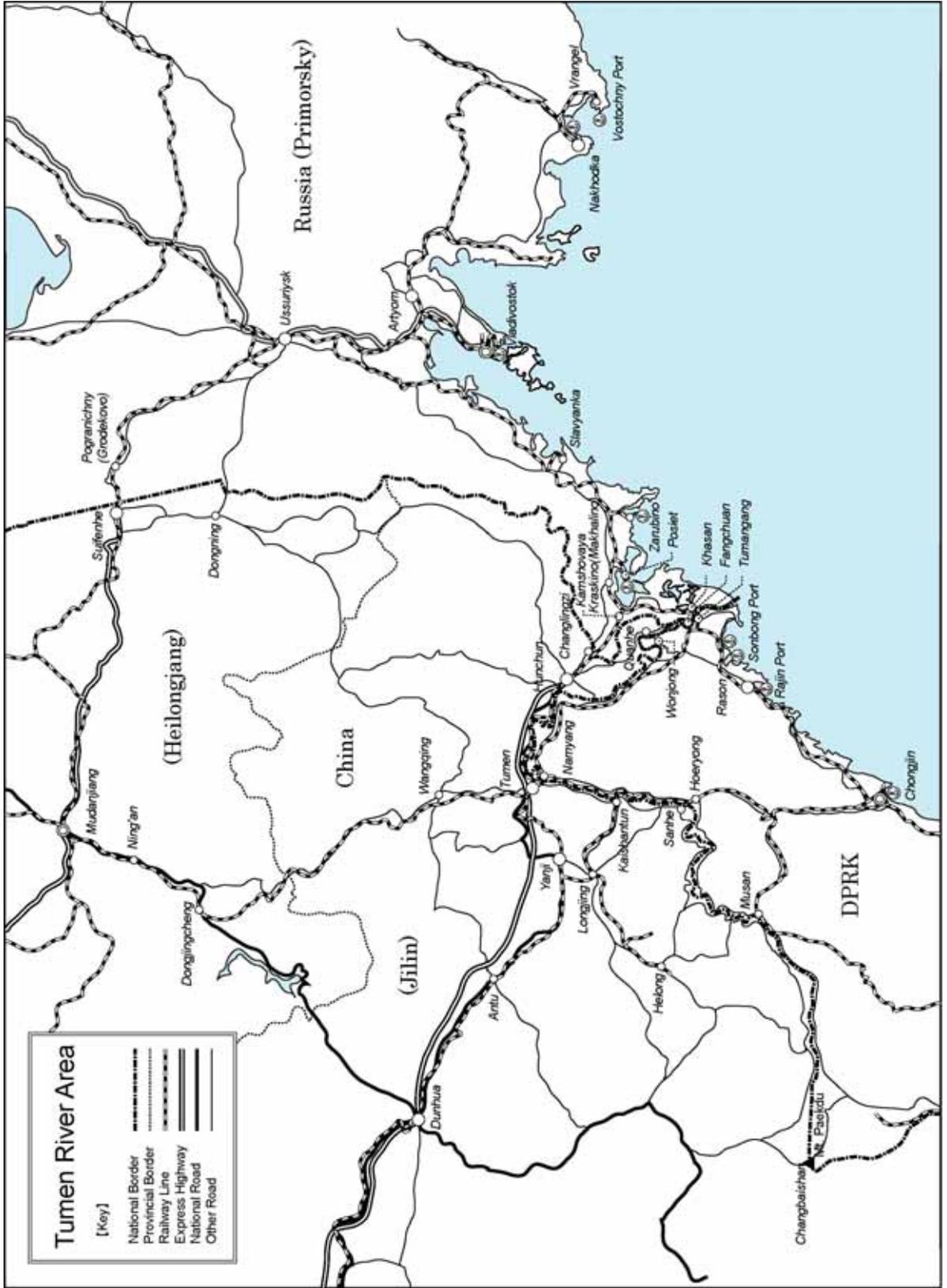
4カ国航路ルート案



中国東北地域における陸封地域

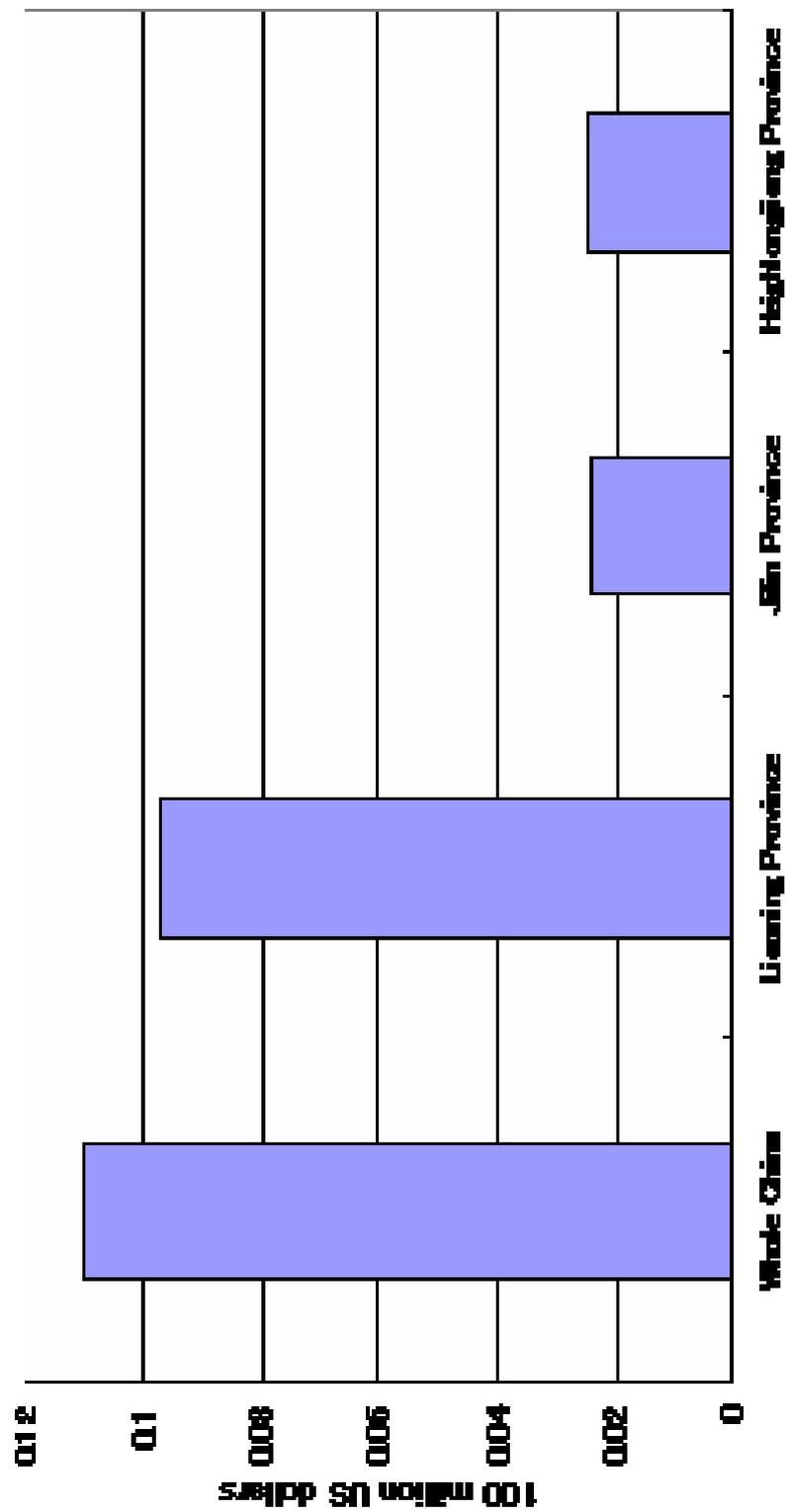


圖們江地域

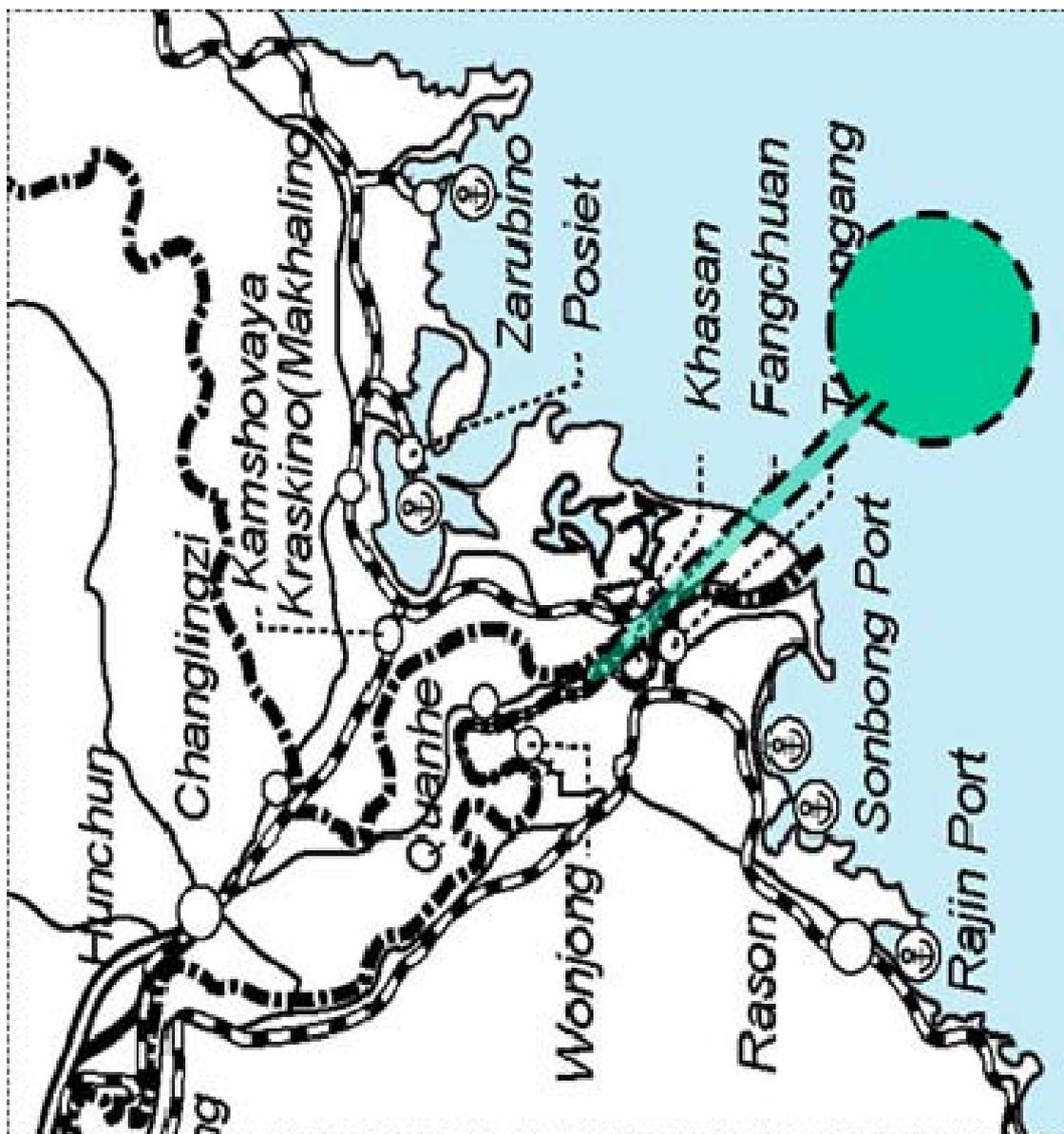


陸封による影響

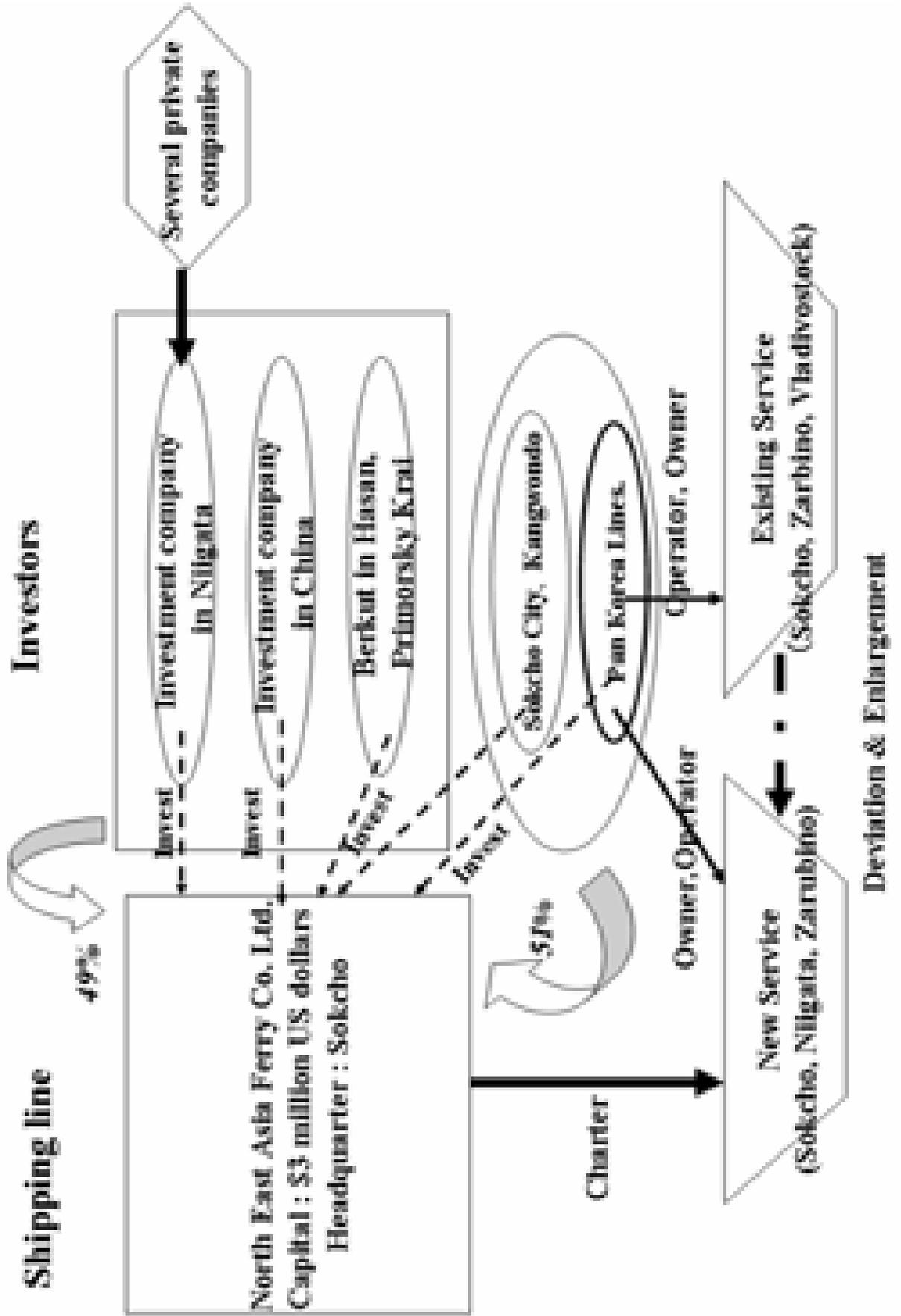
Foreign trade amount per 10000 persons
(Unit:100 million US dollars)



究極の目標



航路運営組織概念図



日本海各港の試み 秋田港シーアンドレール構想

仙台港(仙台市)と秋田港(秋田市)を結ぶ鉄道輸送ルートを確立し、ロシア・沿海州との貿易を促進する「環日本海シーアンドレール構想」で、東北地方整備局が取り組んでいる実証実験が12日、秋田臨海鉄道の秋田北港駅で行われた。

40フィート海上コンテナを載せた貨車2両が午後零時半、機関車にけん引されて秋田北港駅へ到着。線路と並行する県道を封鎖し、重機を貨車へ横付けしてコンテナを持ち上げ、80メートル先の大浜コンテナヤードへ降ろした。所用時間は30分足らずだった。

自動車部品を積んだコンテナは8日と10日、それぞれ仙台臨海鉄道の仙台港駅を出発。貨車1両はJR東北線東青森駅経由で、もう1両はJR北上線回りで、いずれも11日に秋田臨海鉄道の秋田港駅へ到着した。

コンテナは16日、神戸港から名古屋港や横浜港へ立ち寄り、秋田港にも臨時寄港する貨物運搬船に積み替える予定で、17日にロシア・ポストチヌイ港へ到着すれば、輸送実験は終了する。

東北地方整備局は「仙台から秋田まで、40フィートコンテナを鉄道輸送したのは初めてだったが、外見的問題は見当たらない。今後、コンテナに積んだ震度計や温湿度計を分析し、構想の可能性を検証したい」と話した。

構想は、首都圏や中京圏の自動車部品などを鉄道で秋田港に集め、ロシア極東へ運び、シベリア鉄道で欧州まで輸送するルートの確立を目指す。

有難うございました。

日本海横断国際フェリーシンポジウム in NIGATA

国土交通省北陸地方整備局 2008.2.20(朱鷺メッセ)

国際フェリーの活用による 北陸の産業と観光振興

交流の海だった日本海

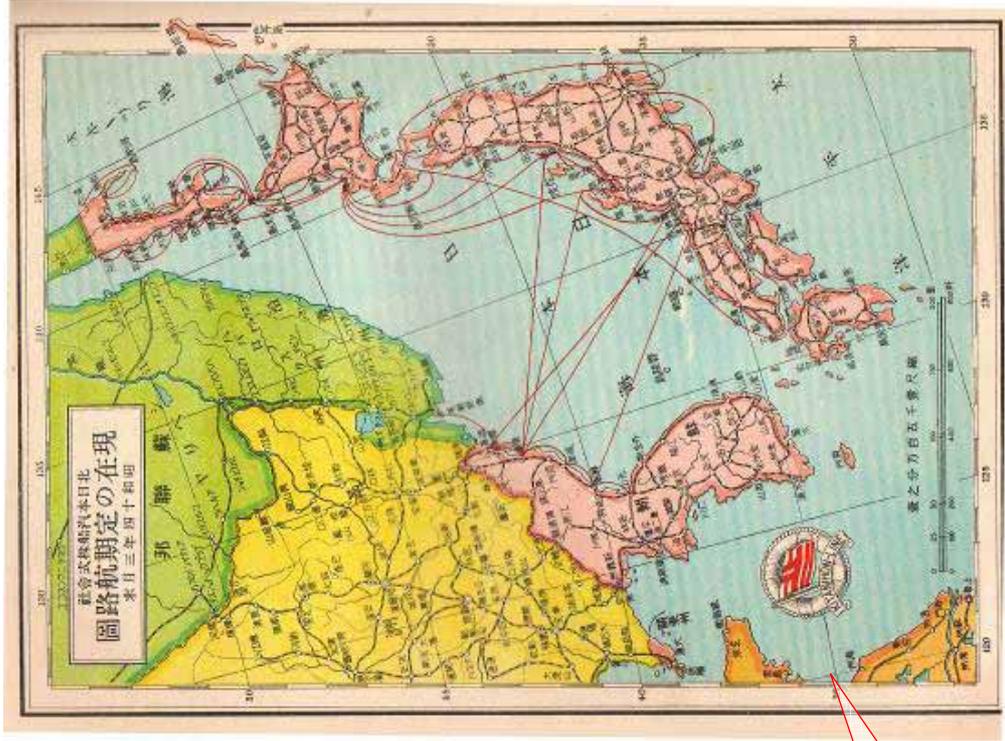
日本海は、古代(紀元8~10世紀)渤海との交流や、江戸時代の朝鮮国との交流が盛んに行われていた。また、江戸時代には北前船の寄港地として日本海側の各港は活況を呈していた。

近代(明治~昭和初期)には、韓国併合による韓国の日本領土化、満州国の建国、などにより、多数の環日本海航路が開設されることとなった。その時代には敦賀となり、朝鮮・満州との交流が盛んに行われ、またシベリア鉄道を通じて、欧州までのルートが開かれていた。



【資料】(社)土木学会中部支部：
『国造りの歴史・中部の土木史』、
1988.2.25

図-1 古代・江戸時代の交流ルート



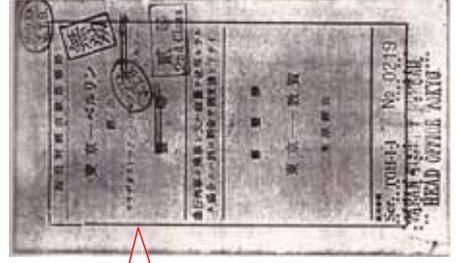
【資料】田邊貞造・畠中隆輔『北日本汽船株式会社二十五周年史』1929.6.20、北日本汽船株

図-2 昭和初期の北日本汽船の定期航路図



図-3 北日本汽船株のポスター(昭和8~12年ころ)

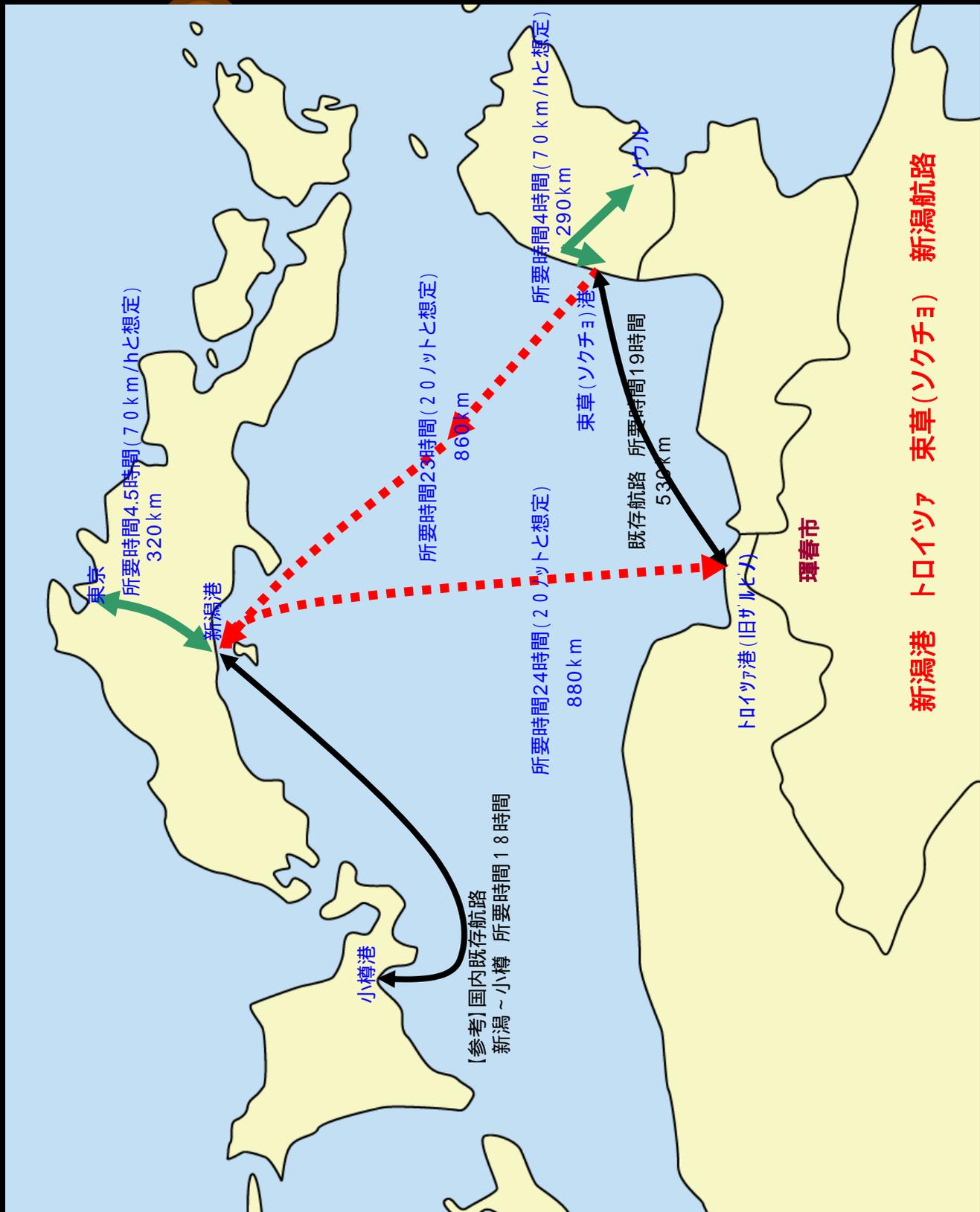
敦賀港を窓口として、東京
~ベルリンが一枚の切符
で行けたことを示す切符



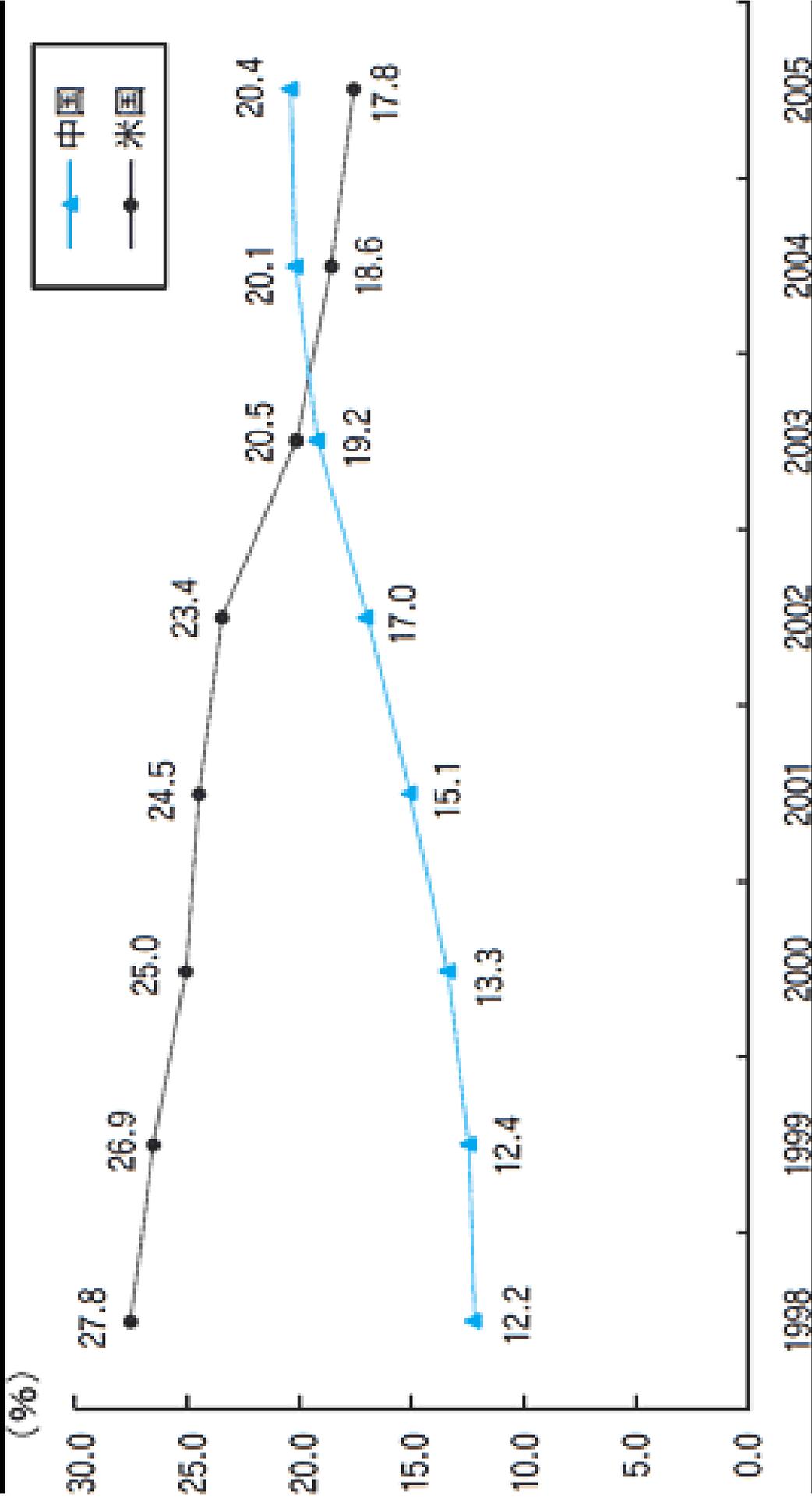
【資料】旧敦賀駅舎

図-4 東京~ベルリン切符
(ウラジオストク・ハバロフスク・
ワルソー経由)

新潟港における日本海横断国際フェリー構想について



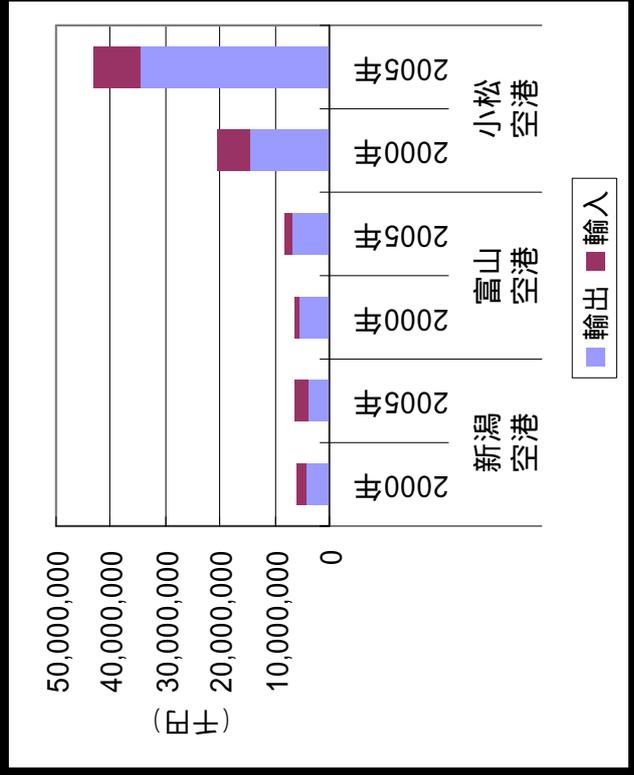
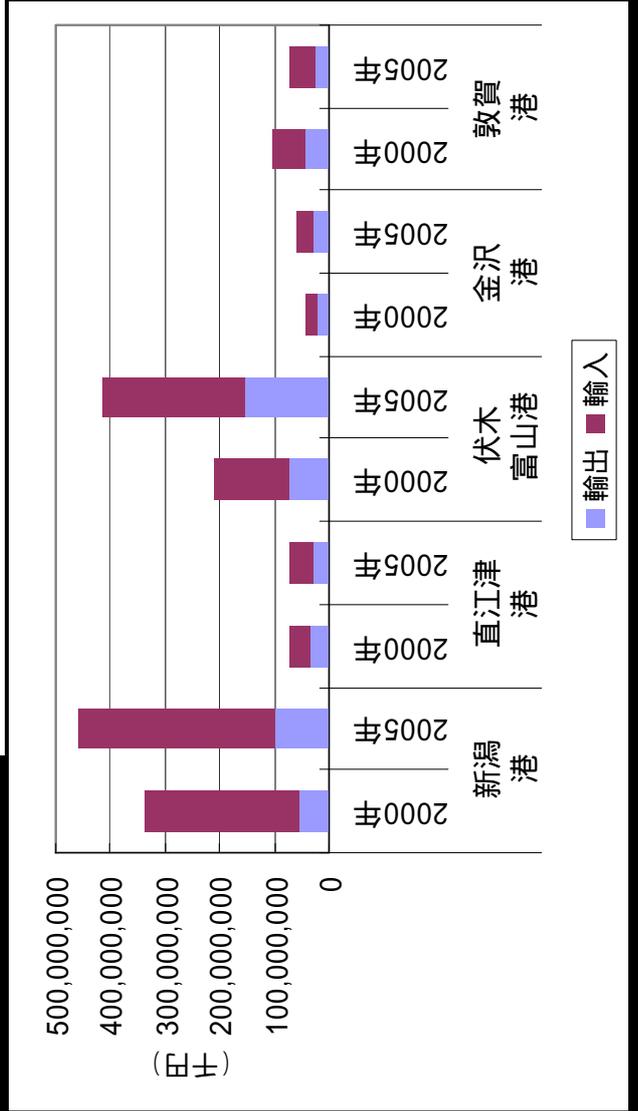
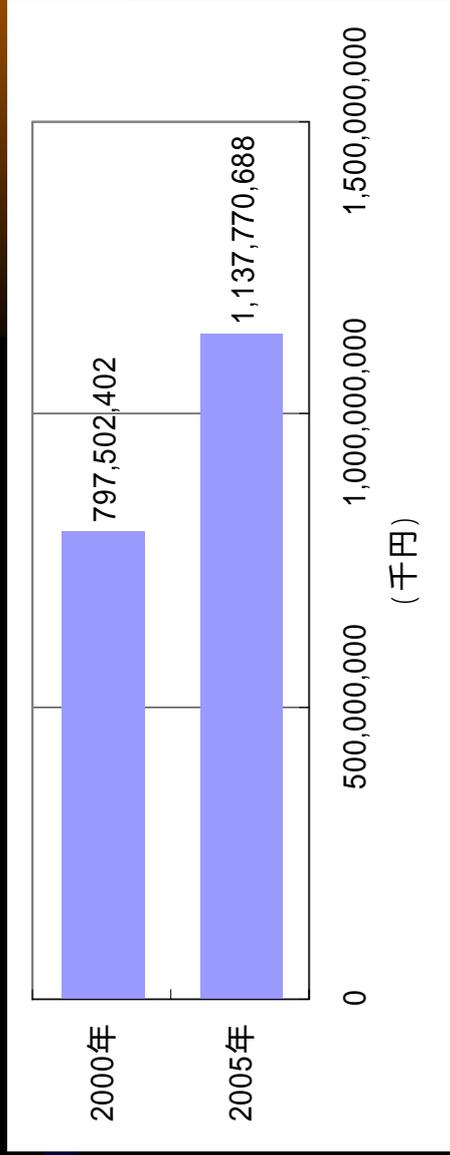
日本の対中、対米貿易額シェアの推移



(出所：財務省「貿易統計」)

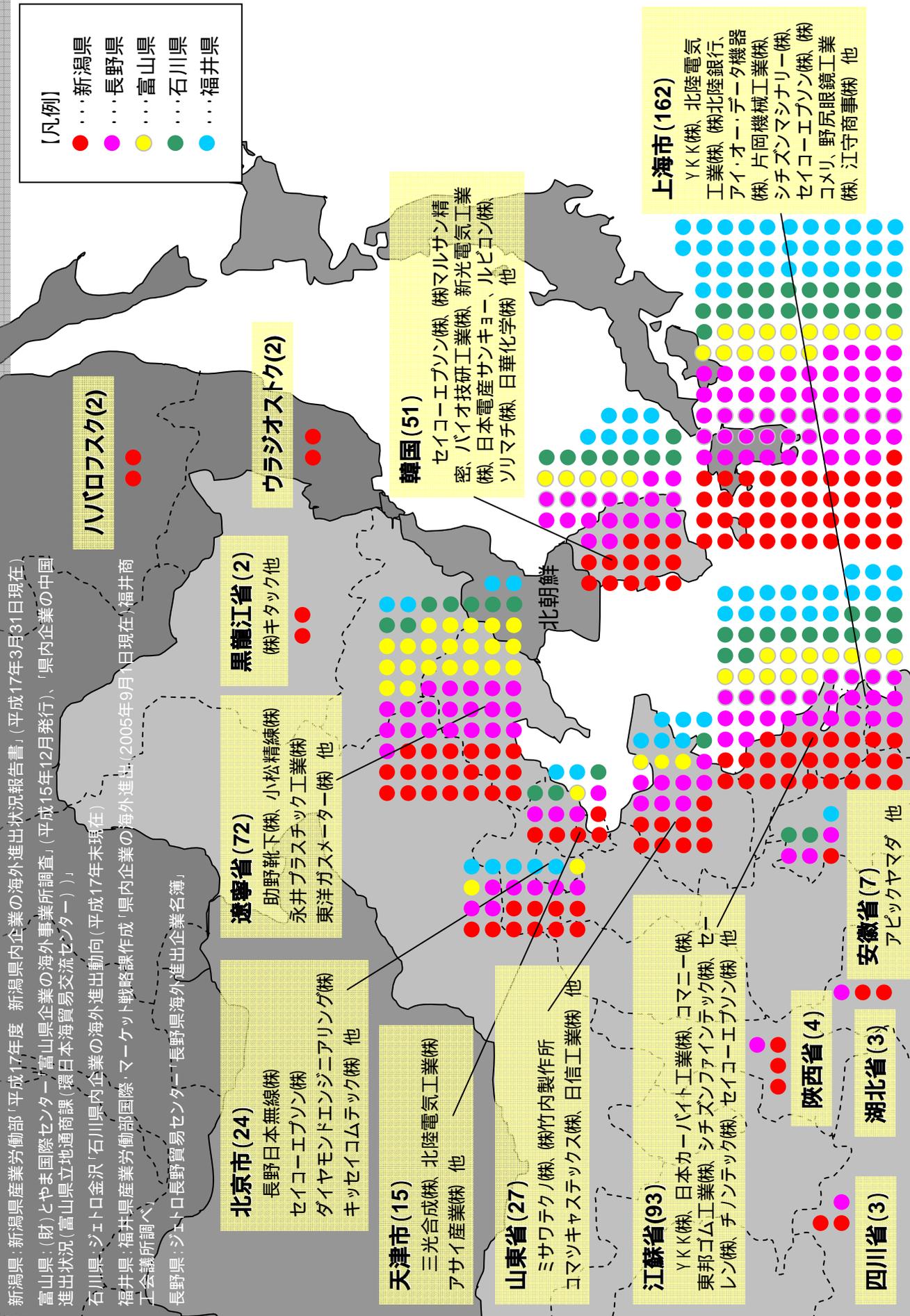
北陸地域の輸出入貨物の貿易総額の推移

北陸地域における輸出入貨物の貿易額は、1.4倍に拡大している。港湾では、新潟港と伏木富山港が、空港では小松空港が急速に拡大している。



資料)「貿易統計」、財務省

北陸地域から北東アジアへ進出している主な企業



新潟港～伸び続ける外貿コンテナ取扱量

・日本海側唯一の国際海上CT、コンテナ取扱量増加率全国平均を大きく凌ぎ、
 施設不足が深刻化。
 H7を基準とし、全国平均増加率1.5倍、新潟港増加率4.5倍

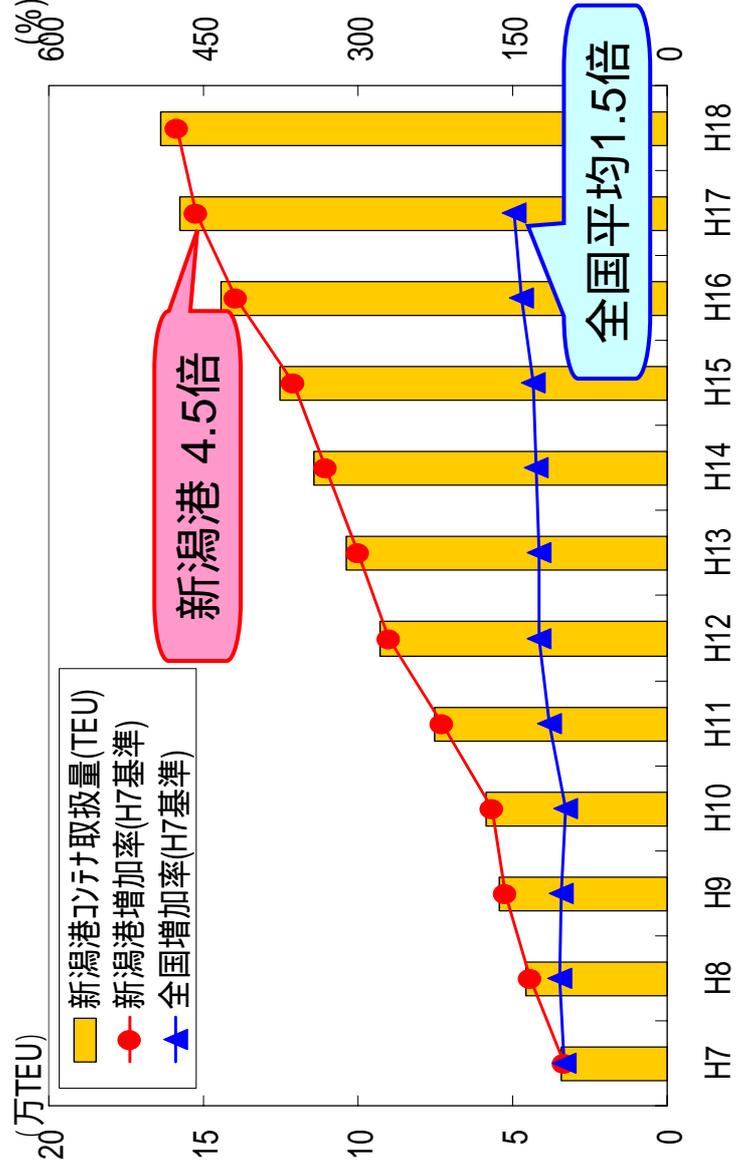
・H18取扱量16万TEU突破(163,898TEU)取扱量全国10位(速報値)

・H19上半期取扱量87,080TEU対前年比1.04(3,200TEU増)

・H19.4過去最高月間取扱量を記録。(16,519TEU)

港湾別外貿コンテナ個数ランキング
 (単位:千TEU)

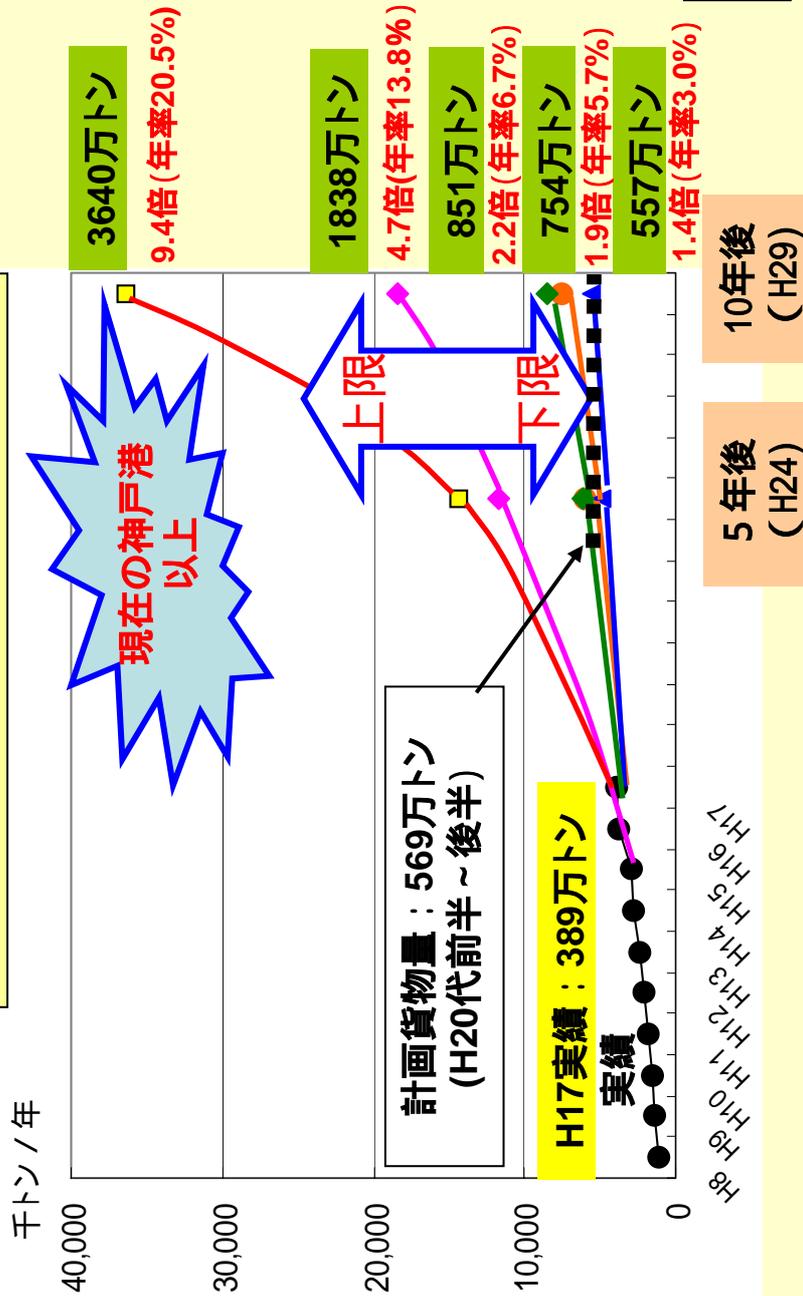
順位	H7年	H12年	H17年(速報値)
1	横浜 2,727	東京 2,638	東京 3,594
2	東京 1,846	横浜 2,262	横浜 2,727
3	名古屋 1,477	神戸 2,039	名古屋 2,307
4	大阪 1,350	名古屋 1,758	神戸 1,885
5	神戸 1,345	大阪 1,474	大阪 1,802
6	北九州 368	博多 474	博多 621
7	博多 256	清水 376	清水 411
8	清水 252	北九州 355	北九州 408
9	那覇 65	苫小牧 149	苫小牧 171
10	苫小牧 63	四日市 104	新潟 157
11	下関 60	新潟 93	広島 149
12	広島 40	那覇 76	四日市 149
13	四日市 37	広島 75	下関 149
14	新潟 34	下関 34	下関 149
15	徳山下松 23	千葉 17	千葉 149
16	徳山下松 17	那覇 11	那覇 149
17	徳山下松 11	徳下松 11	徳下松 149
18	徳下松 11	伊万里 40	伊万里 58
19	伊万里 9	伏木富山 38	志布志 57
20	今治 9	伏木富山 38	志布志 57



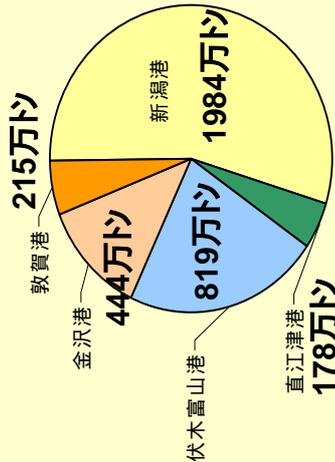
輸出入コンテナ貨物の需要予測結果

輸出入コンテナ貨物の需要予測結果

コンテナ貨物の上限値の推定
さらなる背後圏の拡大
バルク貨物からコンテナ貨物への転換



A:北陸及び3大都市圏貨物の東アジア諸国経済成長率の伸び



B:北陸地域・周辺地域貨物の北陸港湾利用率アップ

C:北陸地域貨物の北陸港湾利用率アップ

D:北陸港湾貨物のトレンド推計

E:北陸港湾貨物の全国の伸び率による推計

国際物流戦略会議最終提言

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

『北東アジアとの多様な輸送モードの構築』の具体策と効果

提言2. 海上貨物及び航空貨物ネットワークの整備・拡充

期待される効果

- ・北東アジアとの輸送時間の短縮
- ・海上輸送と航空輸送の連携

具体的な効果

<輸送日数の短縮>

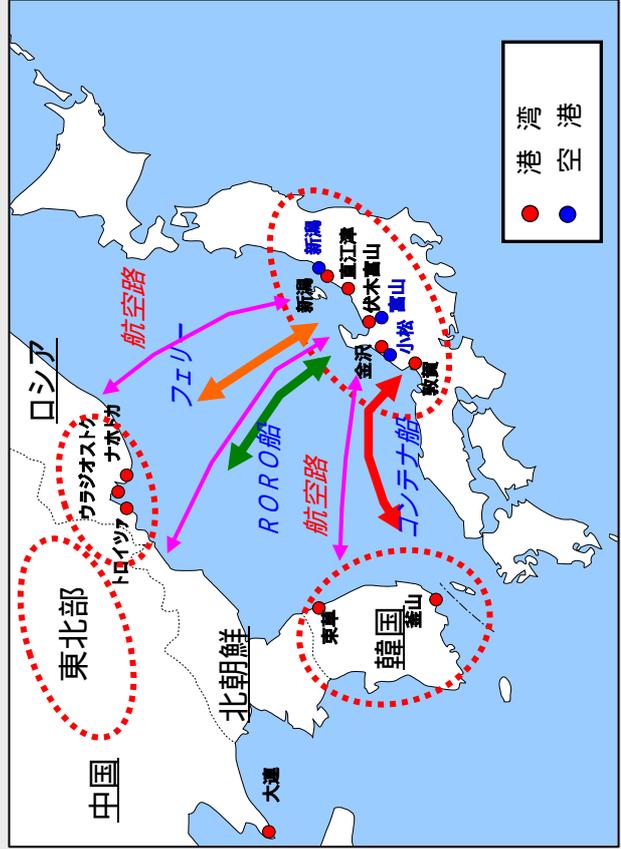
中国東北部～北陸への輸送

・大連経由 7～11日



・日本海横断航路 2～3日

・納期の確実性向上



荷主の声

- ・韓国向けの急ぐ貨物が多く存在する(例:液晶パネル)。日韓のフェリー航路は西日本(大阪、下関等)からしか出ておらず、北陸からのフェリー就航が待たれる。[物流事業者]
- ・中国の政策は内陸部の振興にシフトしており、中国東北部は発展の可能性が大いにある。その地域と日本を最短距離で結ぶ日本海横断ルートの開設に期待している。[衣料メーカー]

図們江開発(吉林省)

● 計画の背景・進展

ロシア、北朝鮮と国境を有し、黒龍江省、吉林省・ロシア、そしてモンゴルを背後に控える延辺朝鮮族自治州の地域における、港湾ルートの開発による交易等の拡大の可能性は早くから指摘され、1991年にはUNDPが推進することを決定した。

複数国間にまたがる計画であるため、遅々として進まなかったが、2005年11月の新潟、2006年2月に琿春で会議が開催された。また、トロイツァから新滬への航路の開設に向けた検討など、具体的な進展の見通しもある。

● 主な計画の概要

- ・ ロシアルート - 琿春からトロイツァまで(約60km)の鉄道及びトロイツァ港の整備。
- ・ 北朝鮮ルート - 琿春(圈河)から羅津まで(約50km)の道路、鉄道、羅津港等の整備。
- ・ 税関手続きの円滑化・簡素化、フェリー航路の開設が課題。



ロシアとの国境税関 - 琿春税関



三国国境地帯の防川からの風景



琿春から日本海ルートを示した図

シベリア鉄道の今後の展望

シベリア鉄道を利用した貨物輸送事業の新展開

- ・三井物産はロシア鉄道と提携し、極東とロシア西部を結ぶシベリア鉄道を活用した日本企業向けの貨物輸送事業を始めると公表した。主な顧客は、ロシア西部に製造・販売拠点を持つか、新設する日本の自動車、家電、機械メーカーとしている。
- ・また、近鉄エクスプレスもシベリア鉄道を利用した日本 - ロシアの国際輸送を行うものとし、複数の家電メーカーの共同積み合わせでコンテナ専用列車「ブロクトレイン」を仕立てる体制整備を進めている。 日本経済新聞(平成19年7月20日付記事)、日本海軍新聞(平成19年8月28日付記事)より

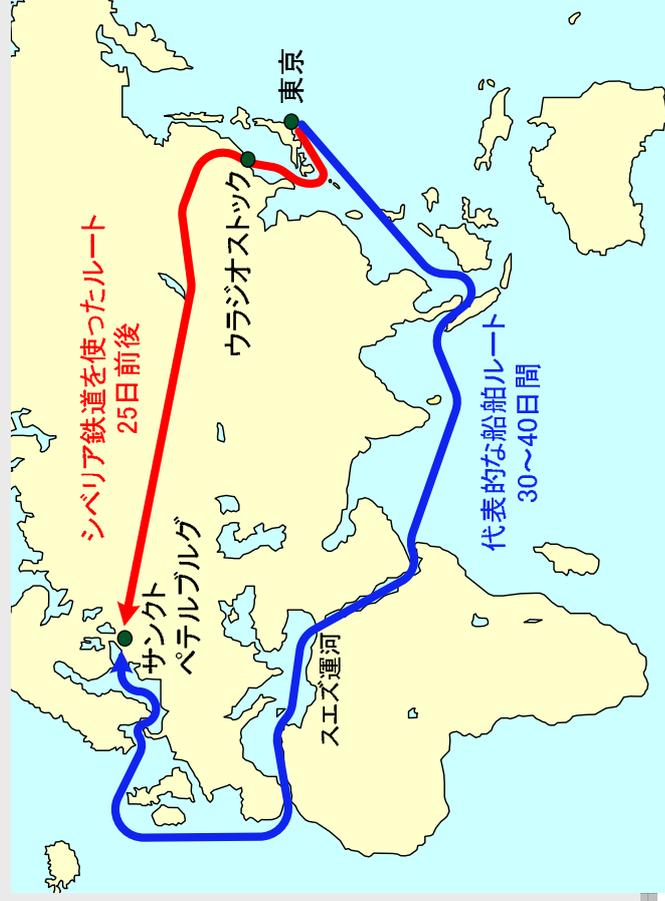
北陸企業の期待(ヒアリング)

- ・ロシアへの製品輸出でシベリア鉄道を利用した輸送が考えられる。
- ・モスクワ近郊からの輸入で、シベリア鉄道を利用した輸送ができないか。

今後の展望

- ・シベリア鉄道を利用した輸送は、以下の観点からも伸びる可能性がある。
 - 海上輸送に代わる代替ルート
 - 輸送日数の短縮
 - CO2排出量の削減

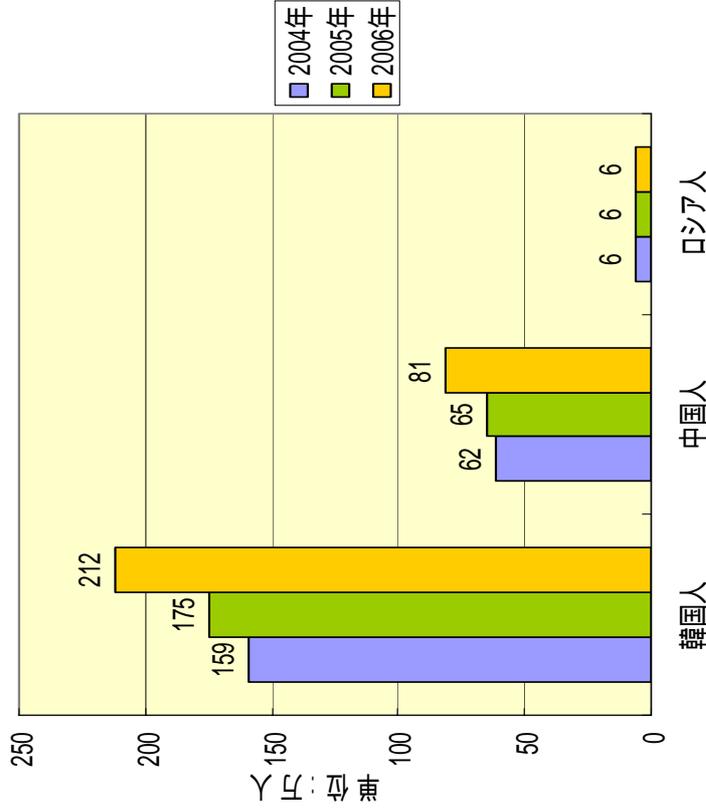
ヨーロッパまでの輸送日数の比較



北東アジア域内の人流動向

韓国(5%)、中国(11%)の高い経済成長率に伴うロシアの経済成長により、訪日した韓国、中国、ロシアの旅客人は、年々伸びている。その中で、最も多く訪れたのは韓国人である。その理由としては、円安、ウォン高の影響が大きいと思われる。

韓国・中国・ロシア人の旅客人数



東京行きの観光客の誘致の可能性有り。
中国・韓国 新潟 東京

中国・韓国から訪日した観光客が最も多く訪問した訪問地は、東京である。

順位	訪問地 (%)
1	東京都 63
2	大阪府 32
3	神奈川県 22
4	千葉県 22
5	京都市 20

順位	訪問地 (%)
1	東京都 45
2	大阪府 25
3	福岡県 17
4	神奈川県 12
5	京都市 11

国際フェリーの現状

日本における国際フェリー航路は、北部九州および阪神地区の港湾を中心に、日韓間、日中間のサービスが展開されており、特に近年(2002年以降)、航路開設が活発化している。現在、日韓フェリーは合計週16便、その内、北部九州の航路が13便就航し、日中フェリーは合計週9便、その内、北部九州の航路が6便就航している。最近の貨物量を見ると、中国の経済発展などの影響によって中国の貨物量が増加しており、今後日中間の貨物量は増加して行くと予測される。

● 日本の国際フェリー航路



[資料]北陸地域国際物流戦略チーム資料

図-8 国際フェリー航路図

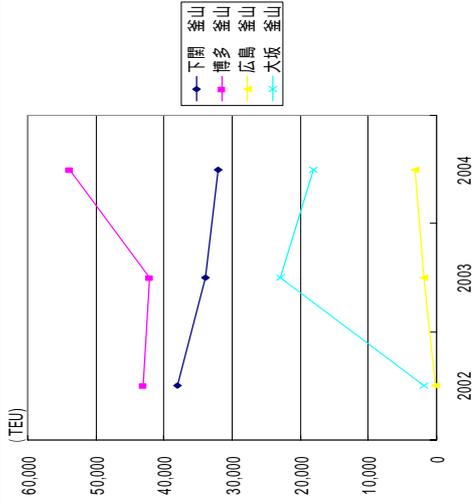


図-9 日韓航路の貨物輸送量の推移

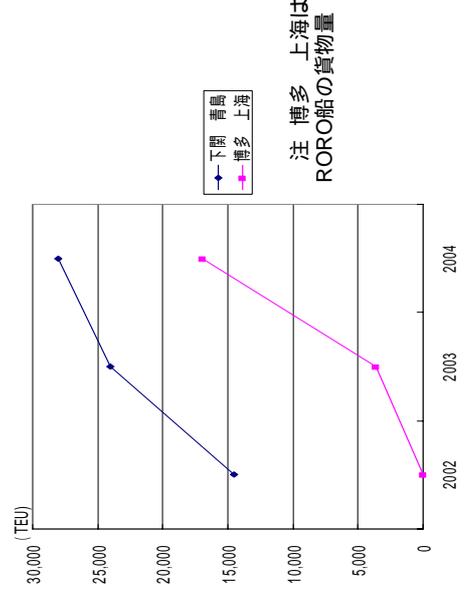
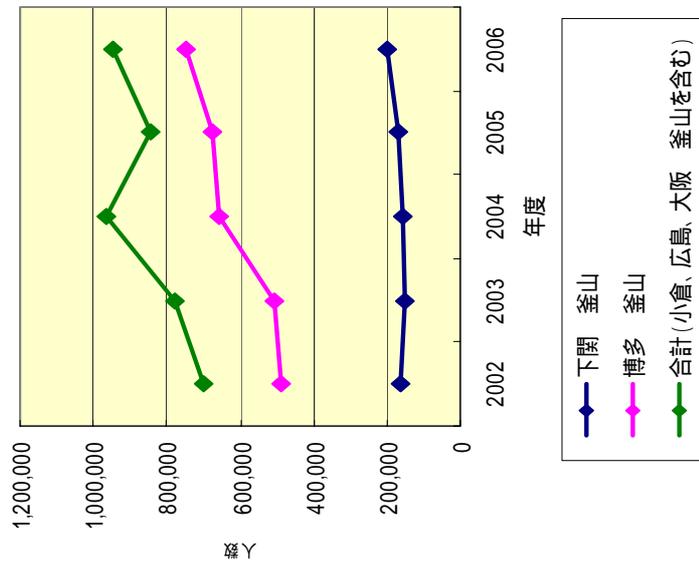


図-10 日中航路の貨物輸送量の推移

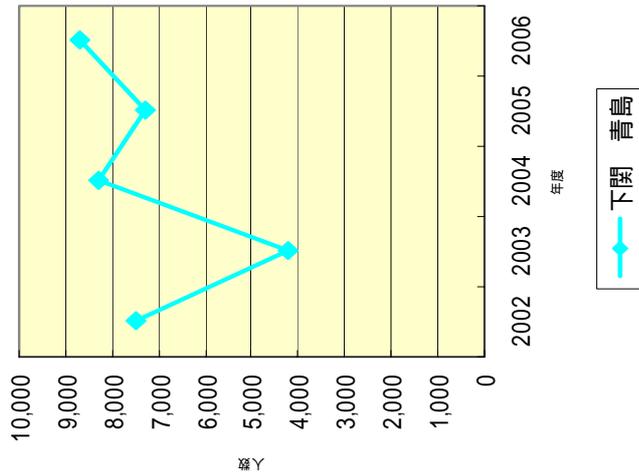
国際フェリー航路の旅客数の動向

北東アジア地域の国際フェリーによる人流が活発になってきている。
 2006年時点で、日韓航路の旅客数は約100万人、日中航路の旅客数は約9千人、2005年時点で、日露航路は約6千人と近年増加傾向にある。

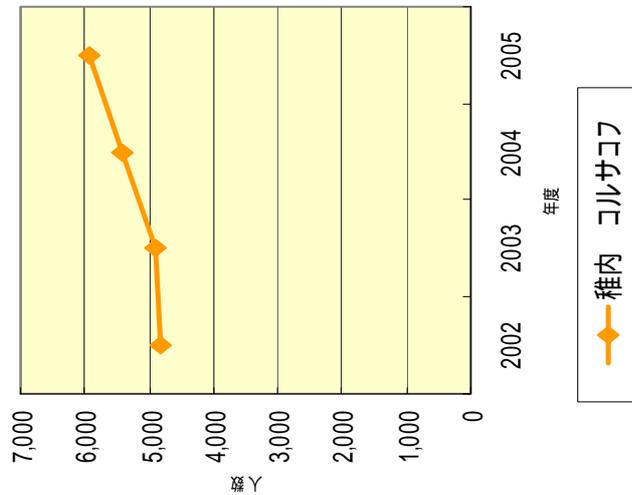
日韓航路



日中航路



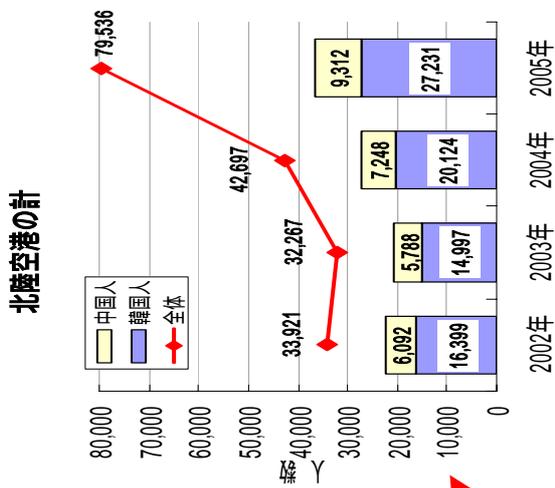
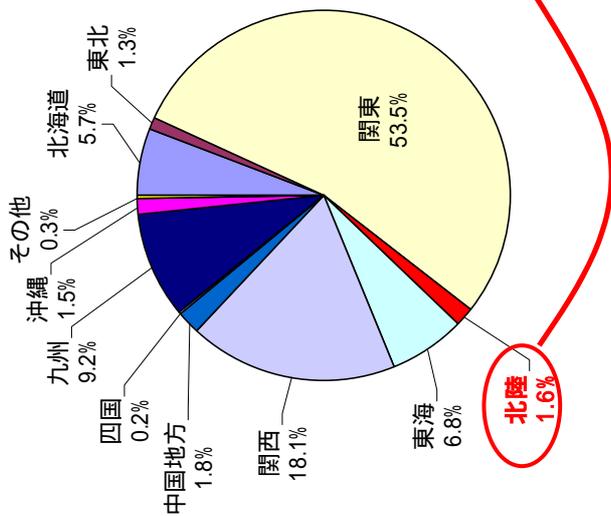
日露航路



(資料) 日韓航路: 釜山港のHP、日中航路: Sea Sprite、下関税関支署資料、日露航路: 東日本海フェリー(株)の内部資料

地域別・北陸空港別の入国者の動向

地域別の新規入国者の割合

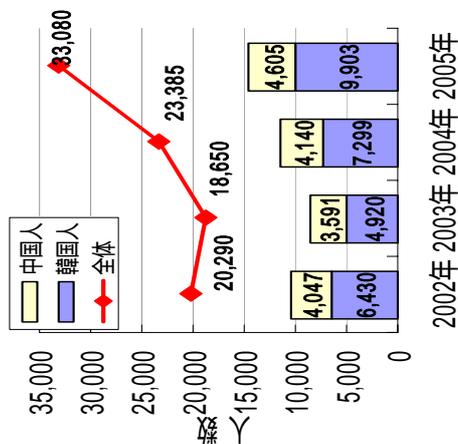


地域別新規入国者(再入国者を除く)の北陸地方が占める割合は1.6%である。

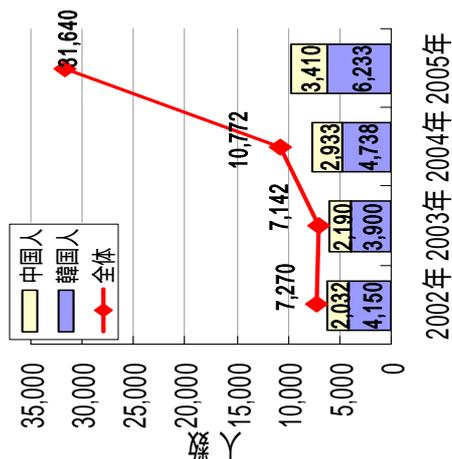
北陸地方の新規入国者は、年々伸びている。とくに、2004年から大幅な増加が見られる。

小松空港からの新規入国者は、韓国人が大半を占めている。

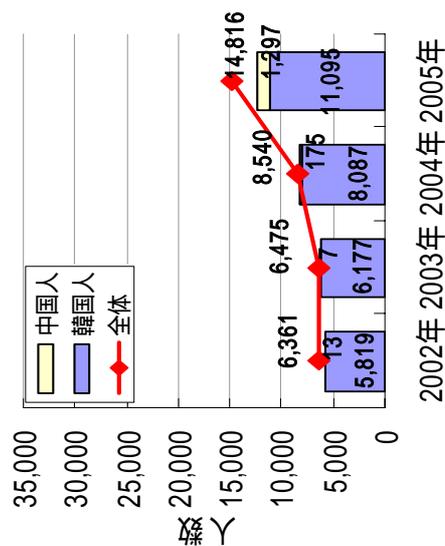
新潟空港



富山空港



小松空港



三角貿易航路の可能性



「東草港に停泊中の東春フェリー号」2007年1月28日撮影



「東草港に停泊中の東春フェリー号」2007年1月28日撮影

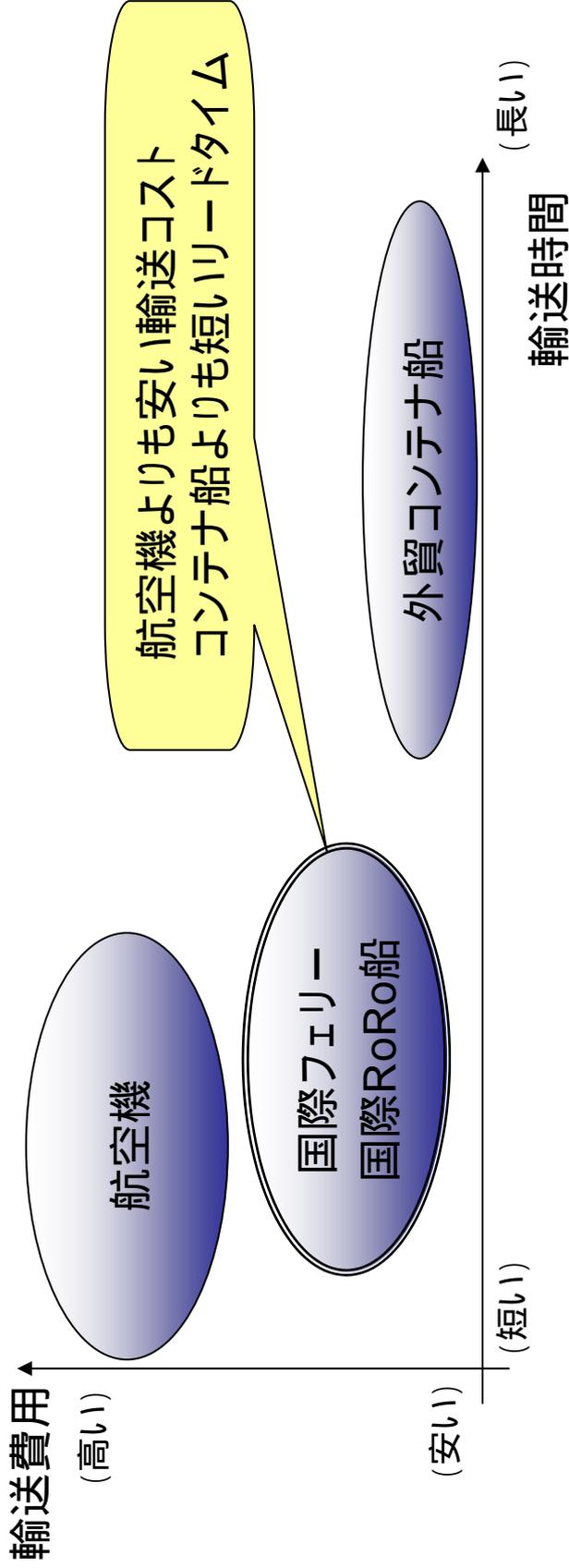


「東草港に停泊中の東春フェリー号」2007年1月28日撮影

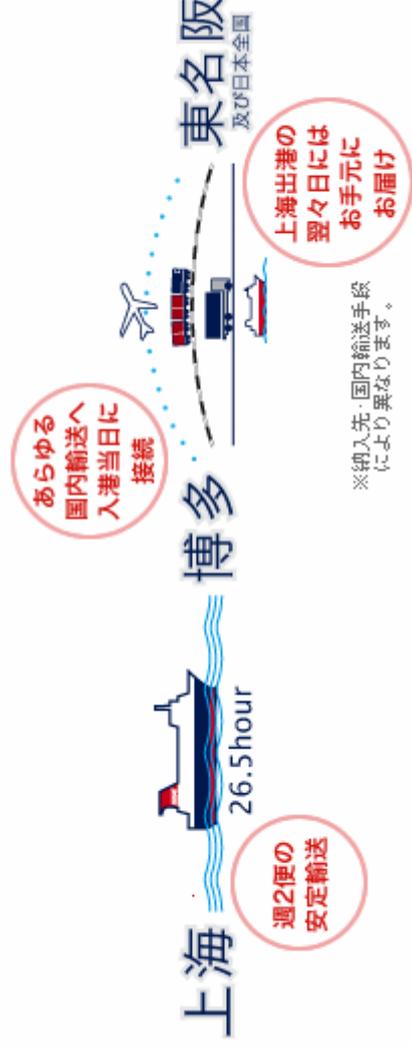
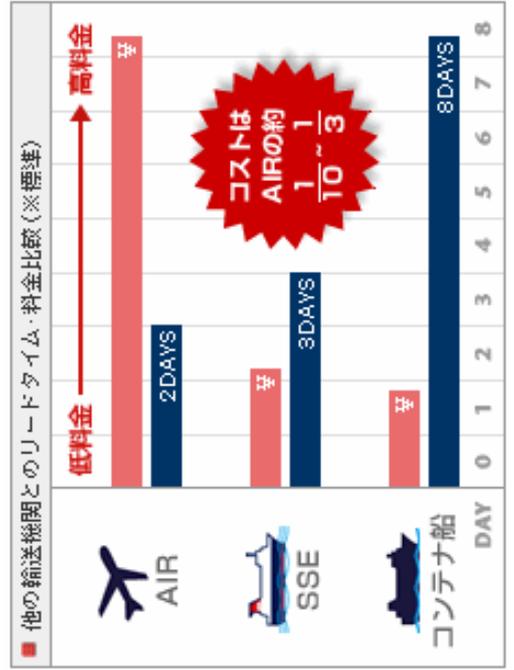


「東草市の全景」韓国インターネットサイト
<http://100.naver.com/>

国際フェリーの利点



(例) 上海スーパーエクスプレス(博多港～上海港)



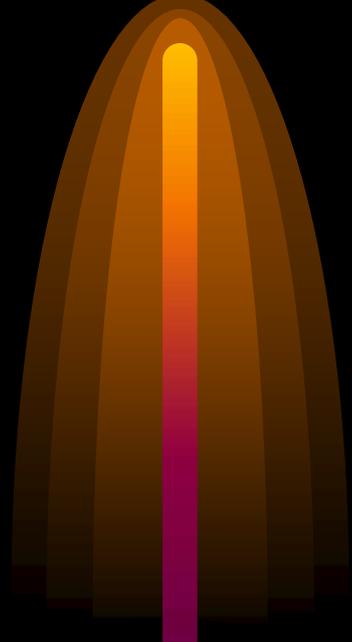
(出所) 上海スーパーエクスプレス(株)HP

国際フェリーの特徴1

・荷役作業の柔軟性(コンテナ船は海上コンテナのみ)

1. 輸送対象貨物が広範囲なため利便性が高い
2. フェリーはJRの12フィートコンテナや製材、重量物にも対応
3. 旅客輸送ができる
4. 輸送中の温度管理が運転手によってできる
5. 本船出港前まで荷物の積み込みが可能 生鮮食品、緊急物資

国際フェリーの特徴2



・ 定時性

1. 積み降ろしが速い
2. 欠航率も低い

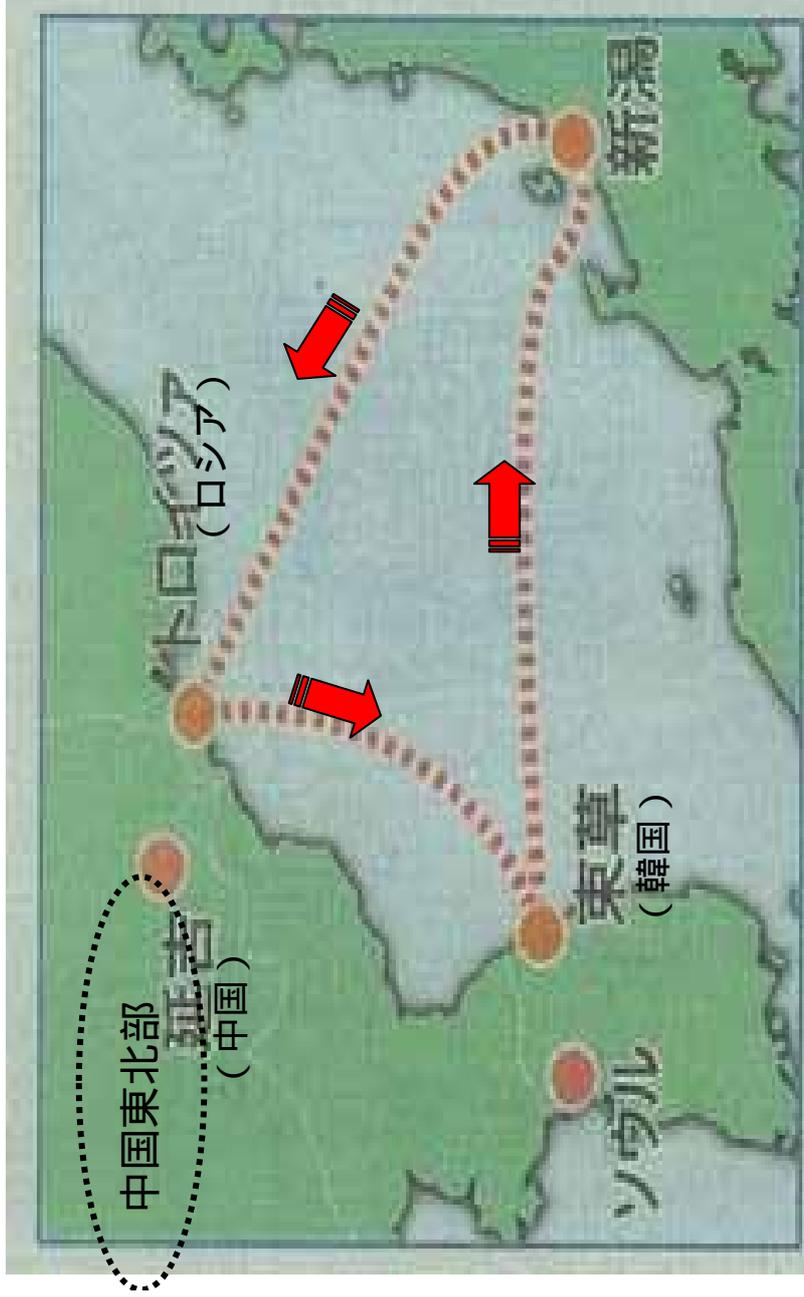
・ スピード、輸送期間が短い

1. 速度がはやい
2. コンテナにはトランシッブがある(プサンなど)

三角航路について

三角航路とは、日本（新潟）、韓国（東草）、ロシア（トロイツア）を結ぶ日本海横断国際フェリー航路のことを指す。この三角航路の最大のメリットは、日韓、日露だけではなく日中間、つまり、ロシア・北朝鮮の背後にある中国の東北三省との人流・物流の活性化を促進し、地域の活性化及び経済効果の向上が期待できる点である。

三角航路について



- ・新潟とロシア・トロイツア、韓国・東草を結ぶ「日本海横断航路」が平成20年3月下旬に開設される見通しとなった。

- ・運航に使用する船舶は、韓国船社（東春フェリー）所有の「新東春号」（総トン数13,000トン、旅客定員576人、貨物能力132TEU）

- ・運航ルートは東東 トロイツア

- ・運航は4カ国（日本、韓国、中国、ロシア）の民間が主体となって出資する合弁会社（北東アジアフェリー株式会社）

【取扱貨物(想定)】

輸入貨物：アパレル製品、木材加工品、食料加工品
 輸出貨物：アパレル原材料、日常生活用品、中古自動車

三角航路の課題と対応

- 国際フェリー航路成立の目安は、400海里未満の場合、年間7000~1万TEUといわれる。それ以上は1万TEU以上が必要といわれる。
- 試算では：三角航路は平均で409海里となる。
- 経済交流の活性化、各地域後背地との経済連携促進。
- 地元経済の当該地域への投資促進、輸送体制構築
- 修学旅行、洋上シンポ、大学のオフィスを他国に設置するなど、人が動く仕組みづくりも必要である。
- そのため、各国の協調と信頼を構築し、フェリーや旅客ターミナルを始め、魅力ある整備が必要である。

國際貨客船航路及地域經濟發展

Int'l Car-Ferry Line and Development of Regional Economy

(Focus On The East Sea Rim Region)

International Car-Ferry Symposium

Niigata, Japan, 20th Feb. 2008



東春航運株式會社
DONG CHUN FERRY CO., LTD

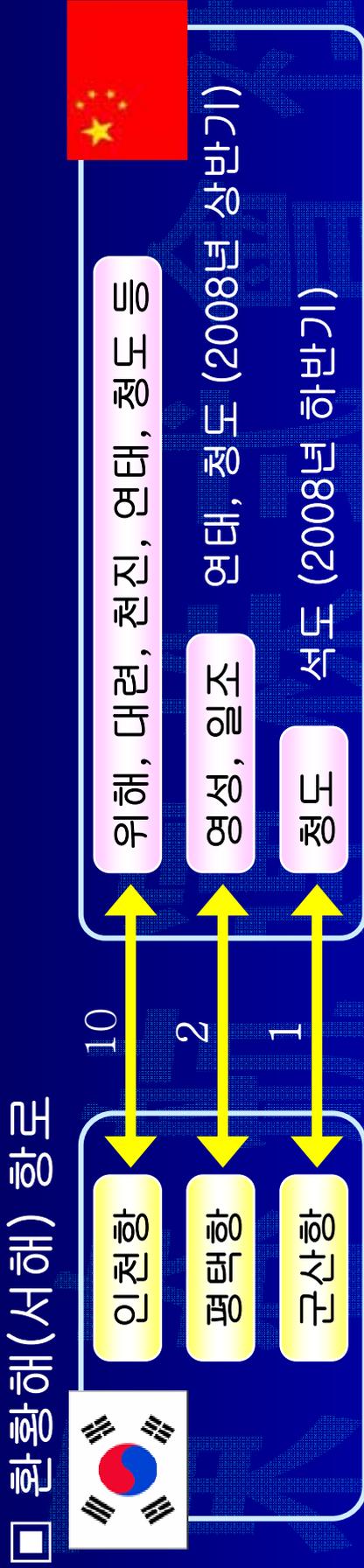
목차 (CONTENTS)

- I. 국제 항로와 지역경제 발전
(Int'l Car-ferry Line & Regional Economy Development)
 - 1. 국제 화객선 항로의 역할
 - 2. 국가간 교류와 지역경제 발전
- II. 한·중 항로의 화객선 운항 현황
(State of Lines Operated between KOREA & CHINA)
 - 1. 환황해 (서해) 항로
 - 2. 환동해 항로
- III. 환동해권 신규 화객선 항로
(Establishment of a New Int'l Car-ferry Line in East Sea Rim Region)
- IV. 환동해권 항로와 발전방향
(Development of Car-ferry Lines in the East Sea Rim)
- V. 결론 (Conclusion)

I. 국제 항로와 지역경제 발전

- 국제 화객선 항로의 역할
 - 국제 항로는 국가 간을 연결하는 가교(架橋.다리) 역할
 - 직항로 개설을 통한 국가 경쟁력 확보
 - 국가간, 지역간 교류확대 (수출·입 증대)
 - 국가의 지역간 균형발전
- 국가간 교류와 지역경제 발전
 - 지역간의 인적·물적 교류 활성화
 - 물류·관광 산업 등의 활성화
 - 기업의 투자 확대 및 촉진
 - 신규산업 유치와 부가가치 창출

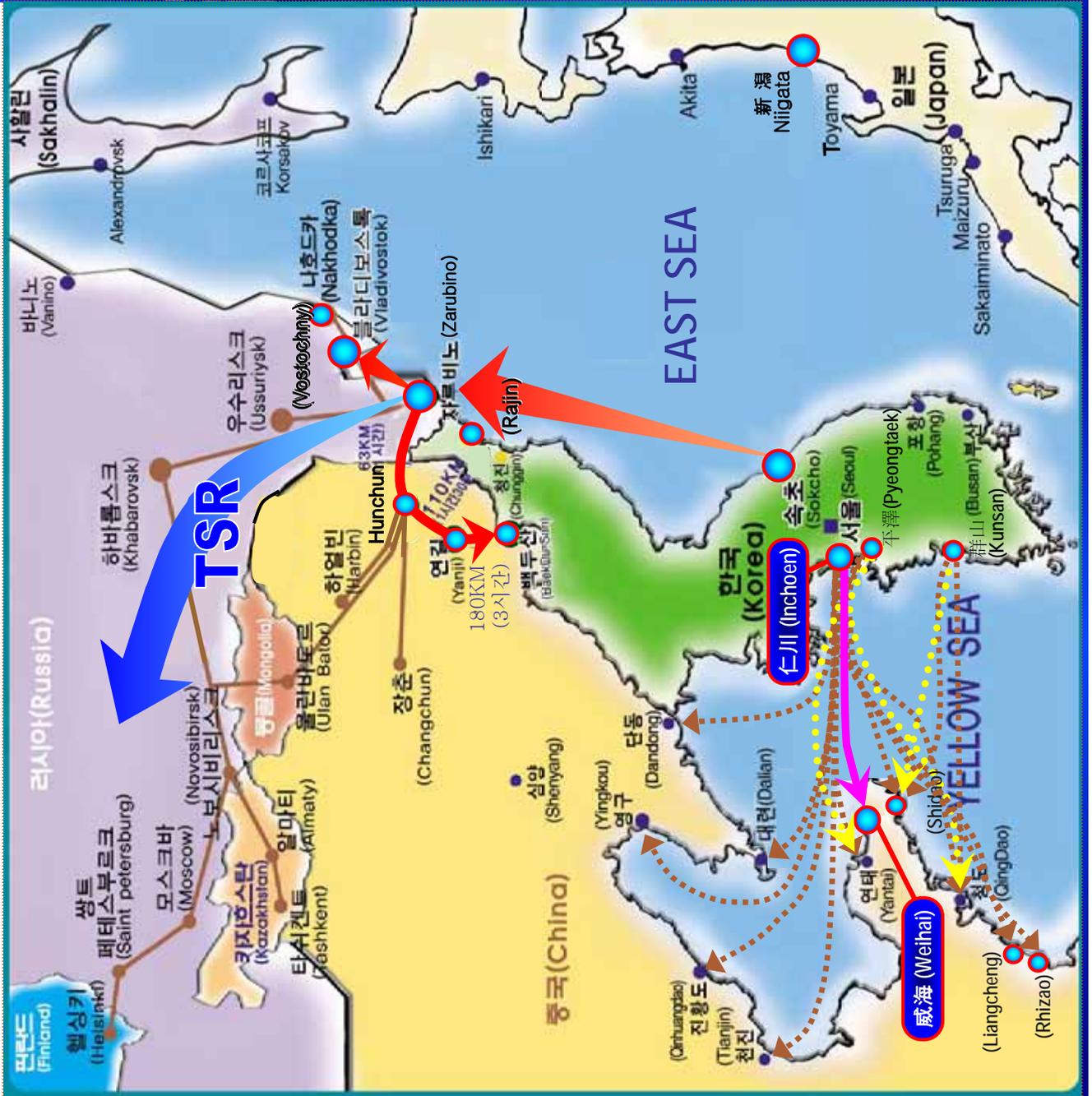
II. 한·중 항로의 화객선 운항 현황



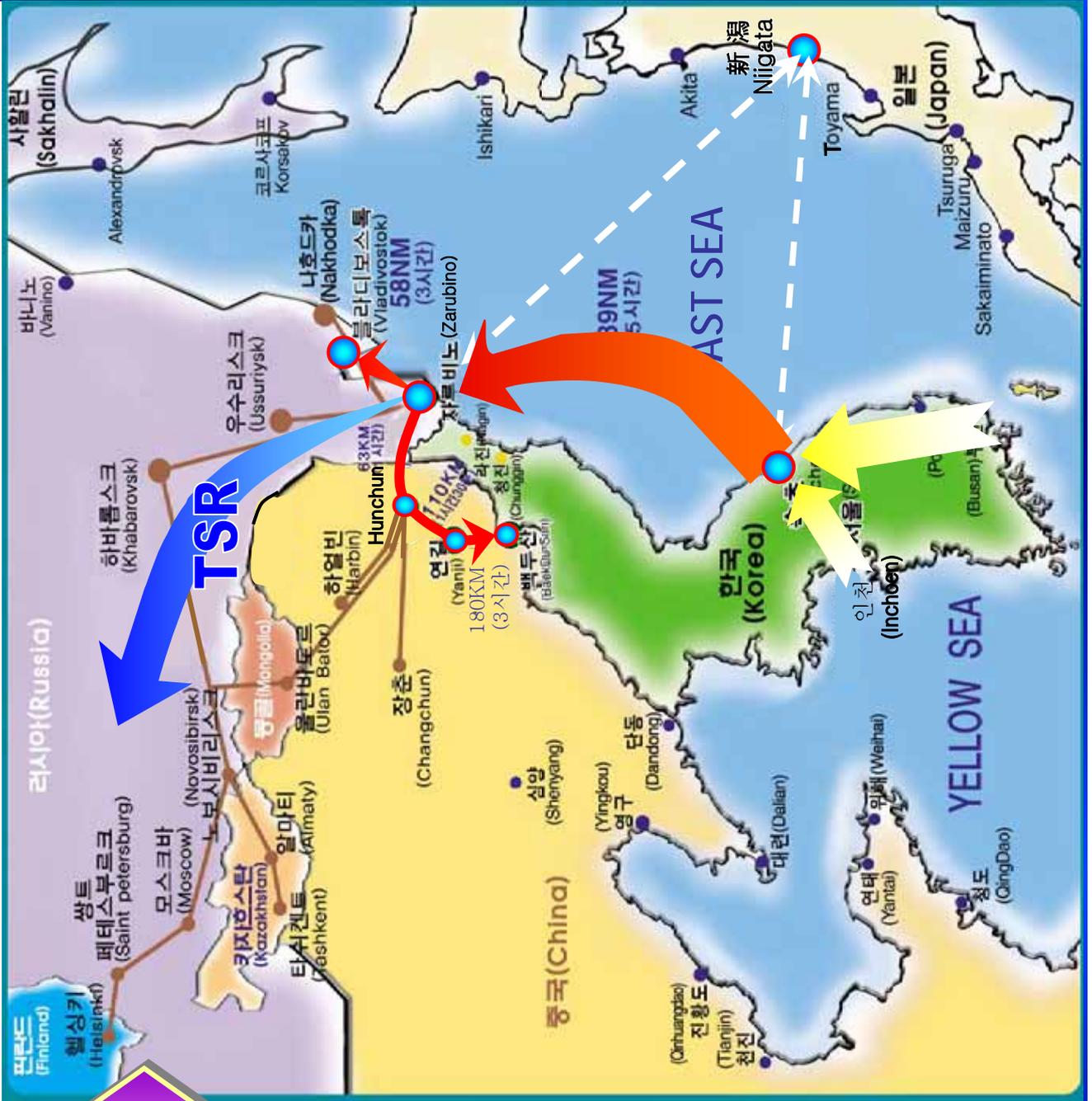
※ 총 16개 항로 (13개 항로 + 3개 항로 신설)

- 환동해 항로
 - 속초~자루비노/훈춘~블라디보스톡 (2000년 4월 취항)
 - ※ 속초~니가타~자루비노/훈춘 (2008년 상반기)
- 한·중간 최초 항로
 - 인천~위해 항로 (1990년 취항)

環黃海圈的國際貨客船航路



環東海.白頭山 航路 TSR·TOUR



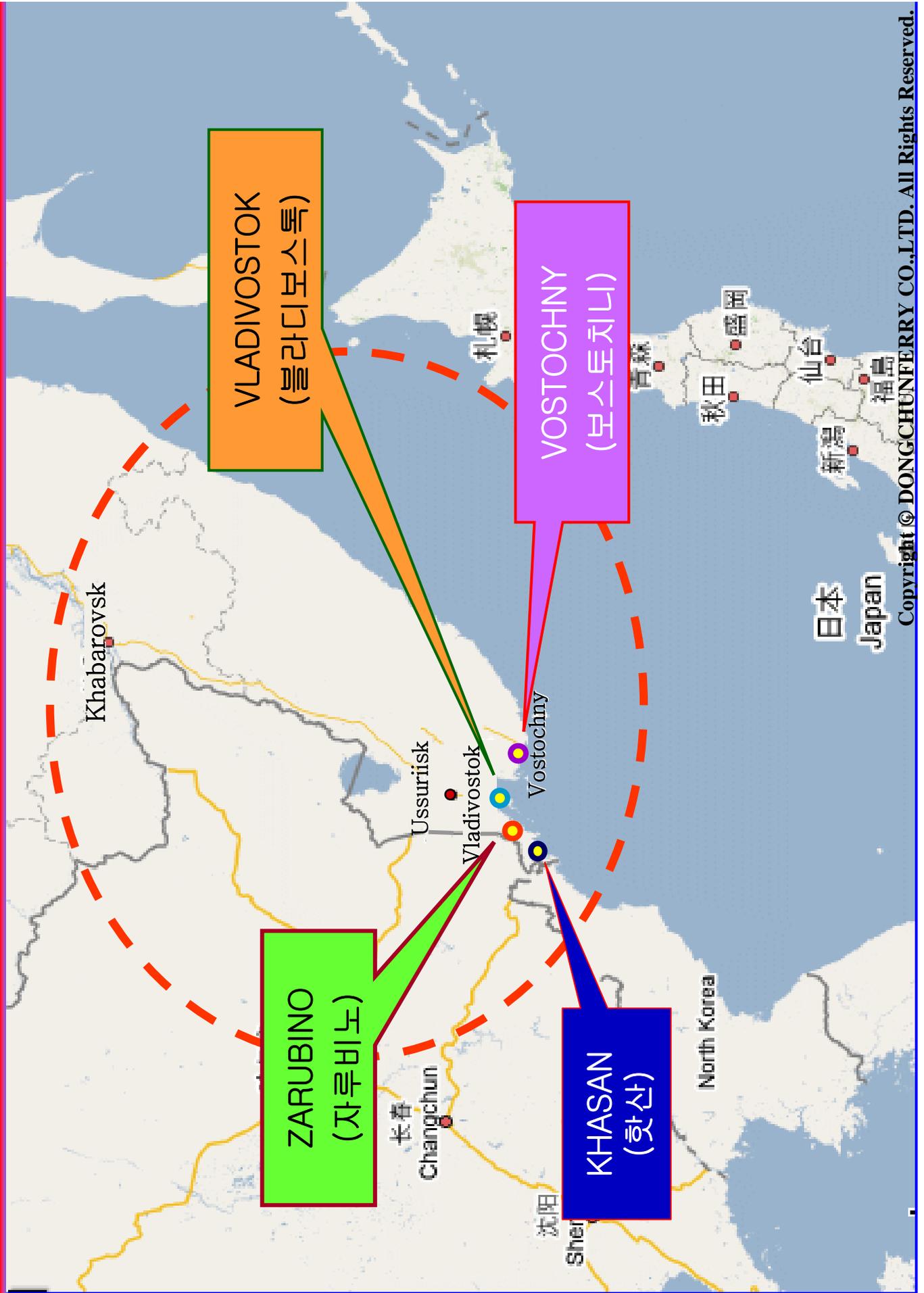
**DONGCHUN
FERRY'S
Service Route**

MAIN TRANSPORTATION

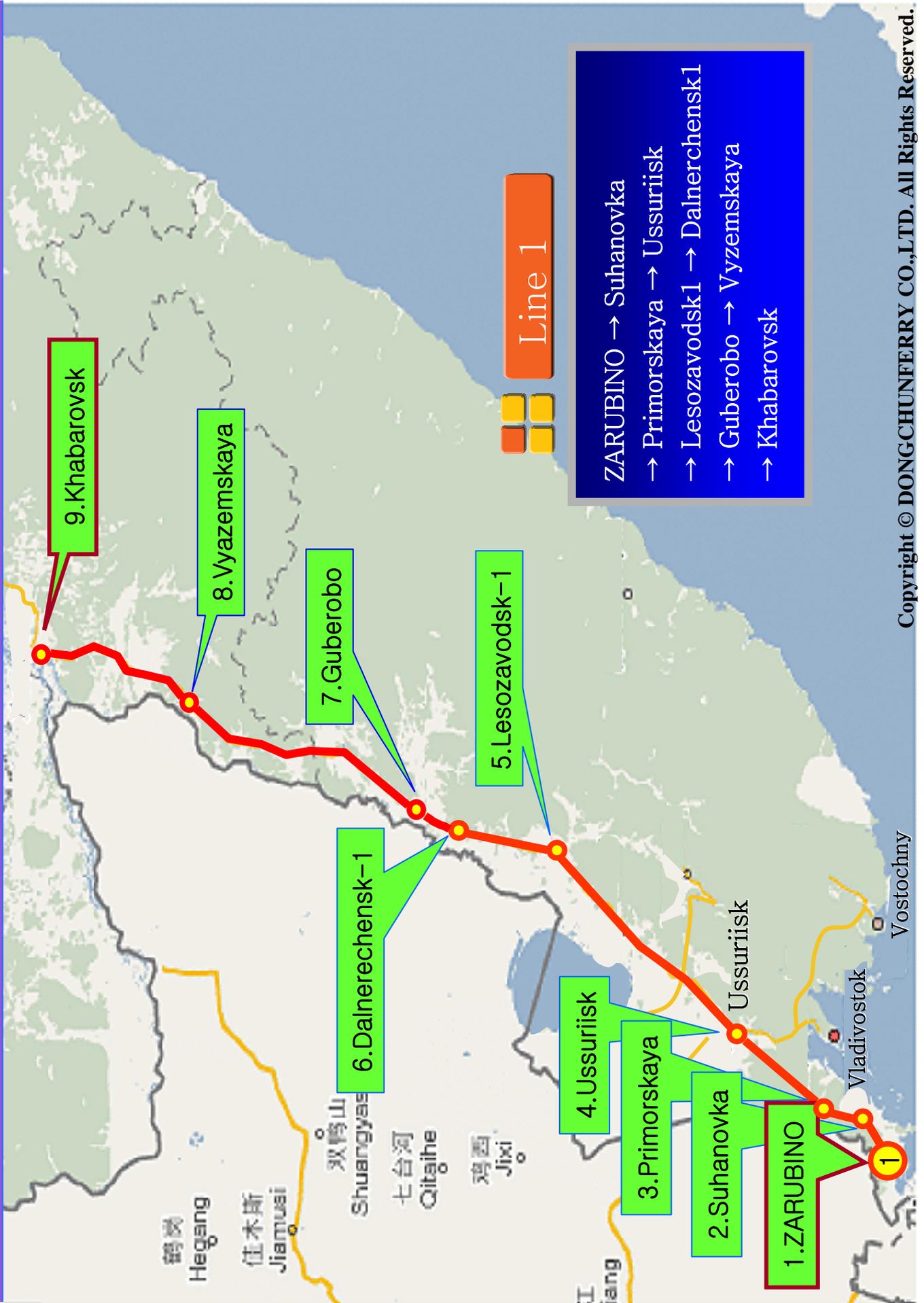
- Passengers
- Containers
- Vehicles
- Heavy Equipment



“TSR-ROUTE”



“TSR-ROUTE Line 1” 상세노선도



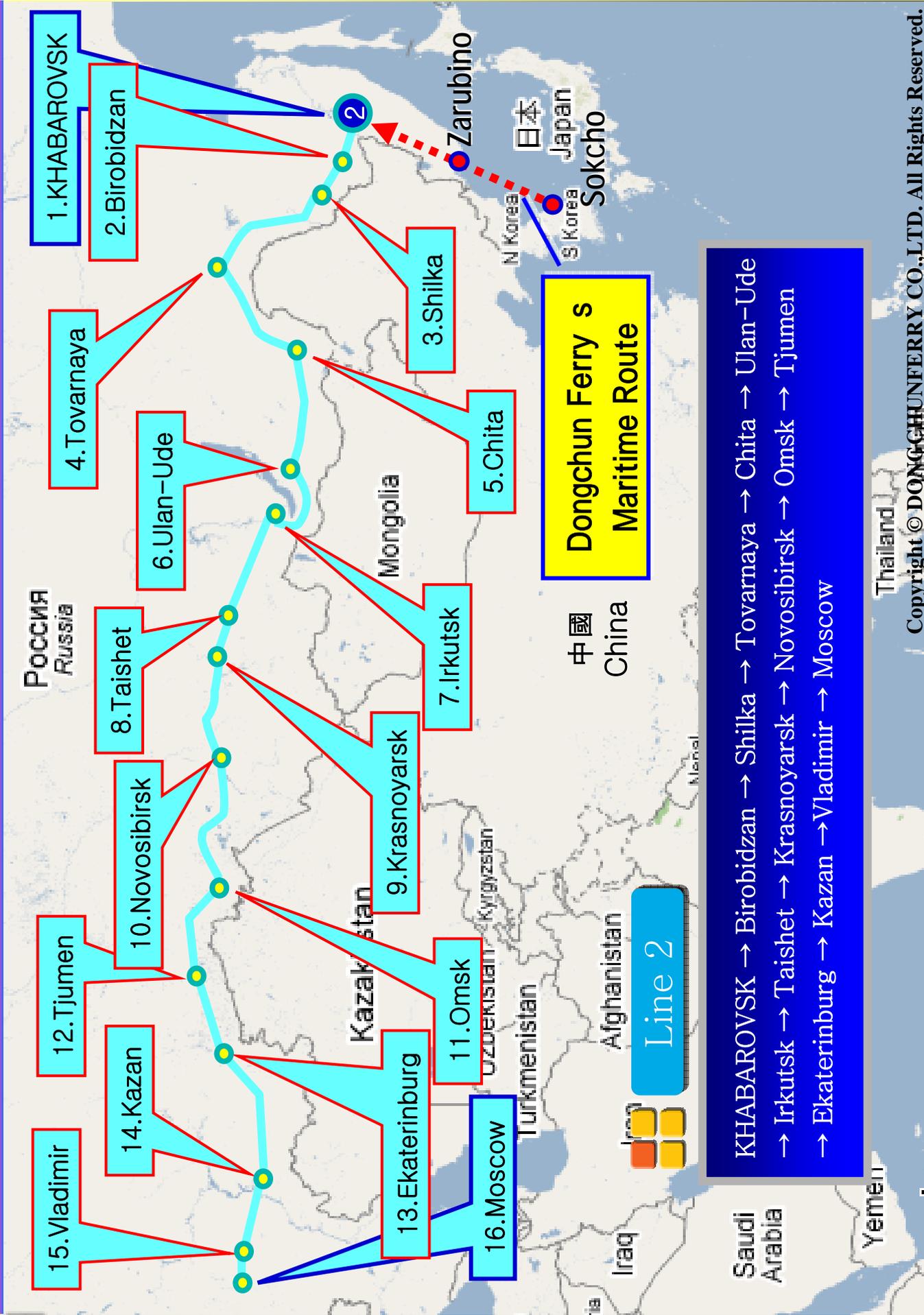
Line 1

ZARUBINO → Suhanovka
 → Primorskaya → Ussuriisk
 → Lesozavodsk1 → Dalnerechensk1
 → Guberobo → Vyzemskaya
 → Khabarovsk

Vostochny

Copyright © DONGCHUNFERRY CO.,LTD. All Rights Reserved.

“TSR-ROUTE Line 2” 상세노선도



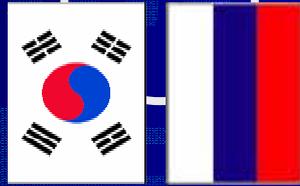
Dongchun Ferry s Maritime Route

Line 2

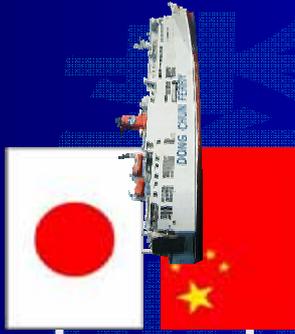
KHABAROVSK → Birobidzan → Shilka → Tovarnaya → Chita → Ulan-Ude → Irkutsk → Taishet → Krasnoyarsk → Novosibirsk → Omsk → Tjumen → Ekaterinburg → Kazan → Vladimir → Moscow

Ⅲ. 환동해권 신규 화객선 항로

□ 신규 화객선 항로

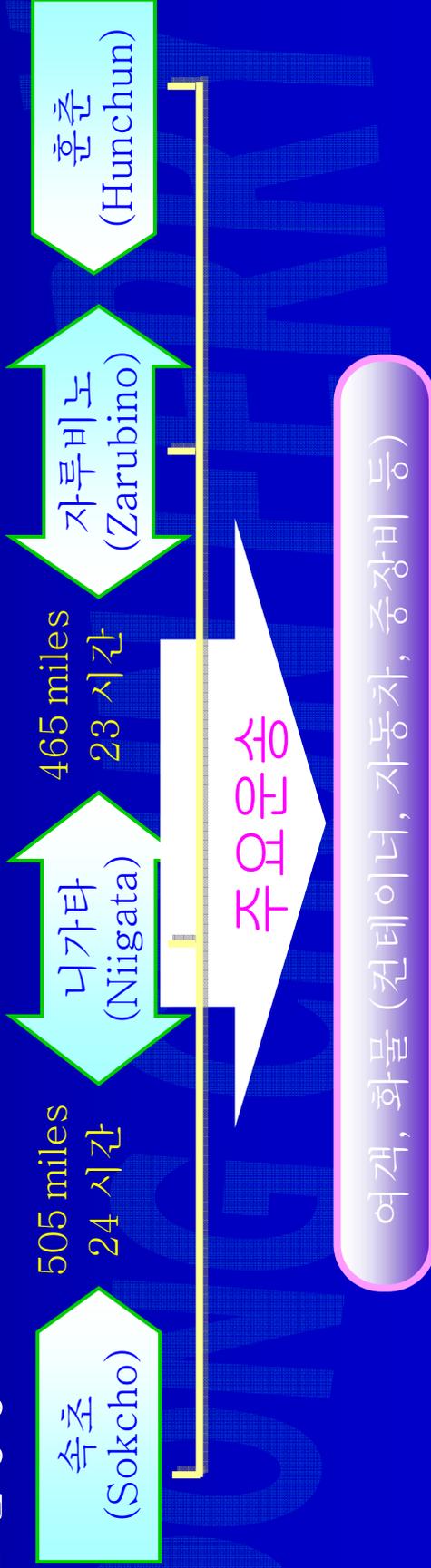


“한·중·일·러”
4개국 합의 공동 추진

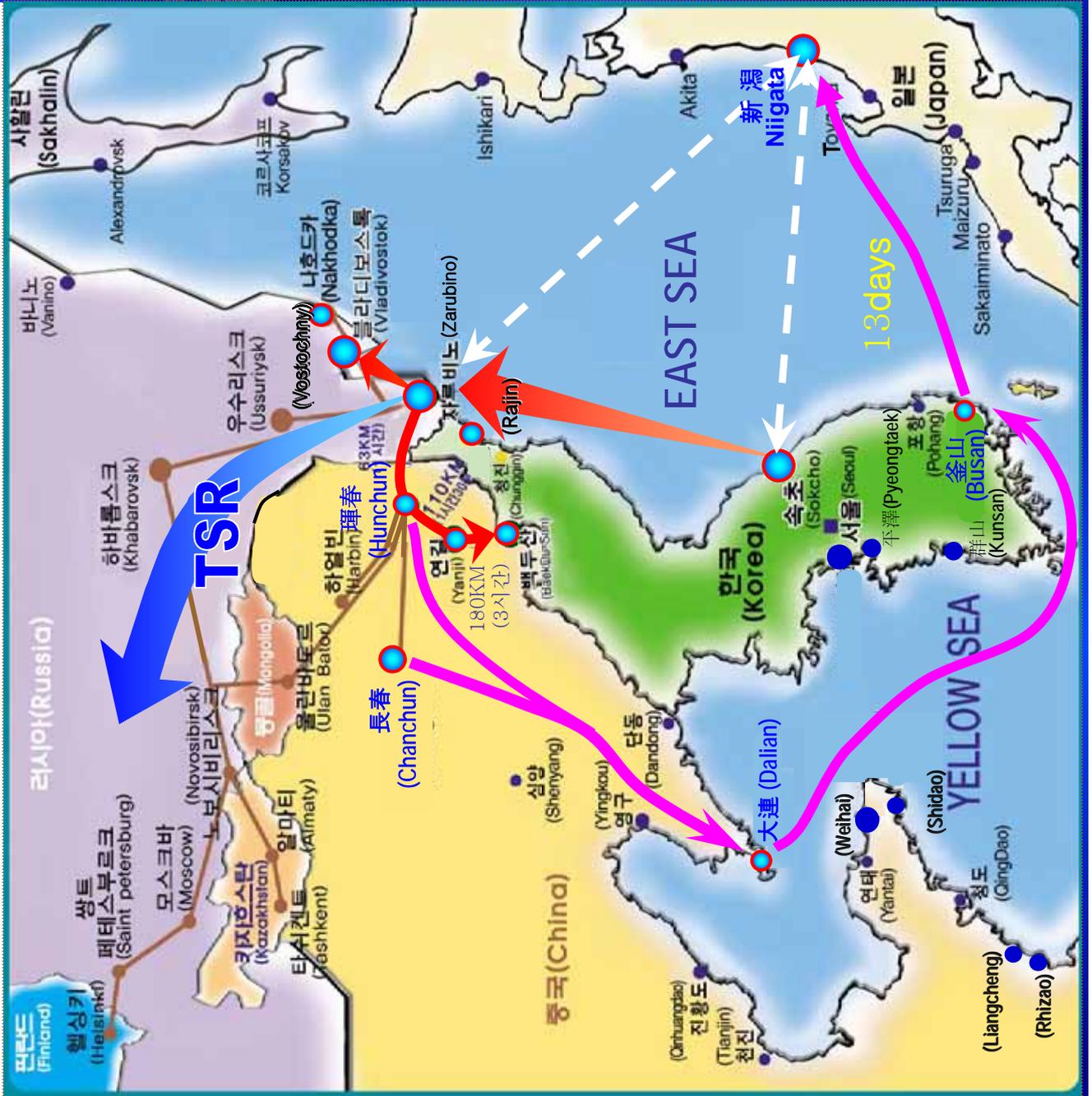


“2008년 상반기”
취항 예정

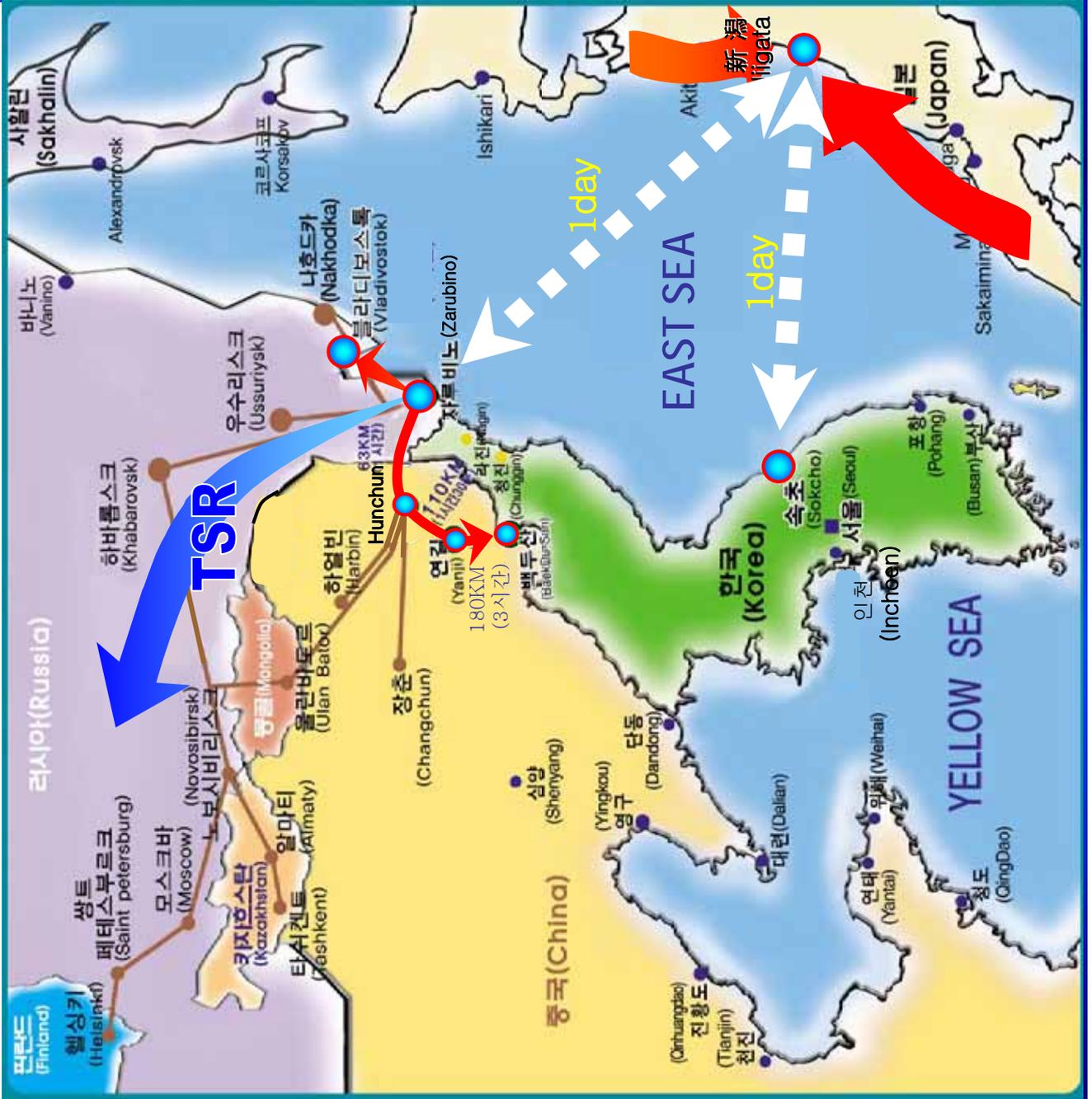
□ 운항항로



現在中.日(西海岸)間の物流運送路



環東海圈の新規航路

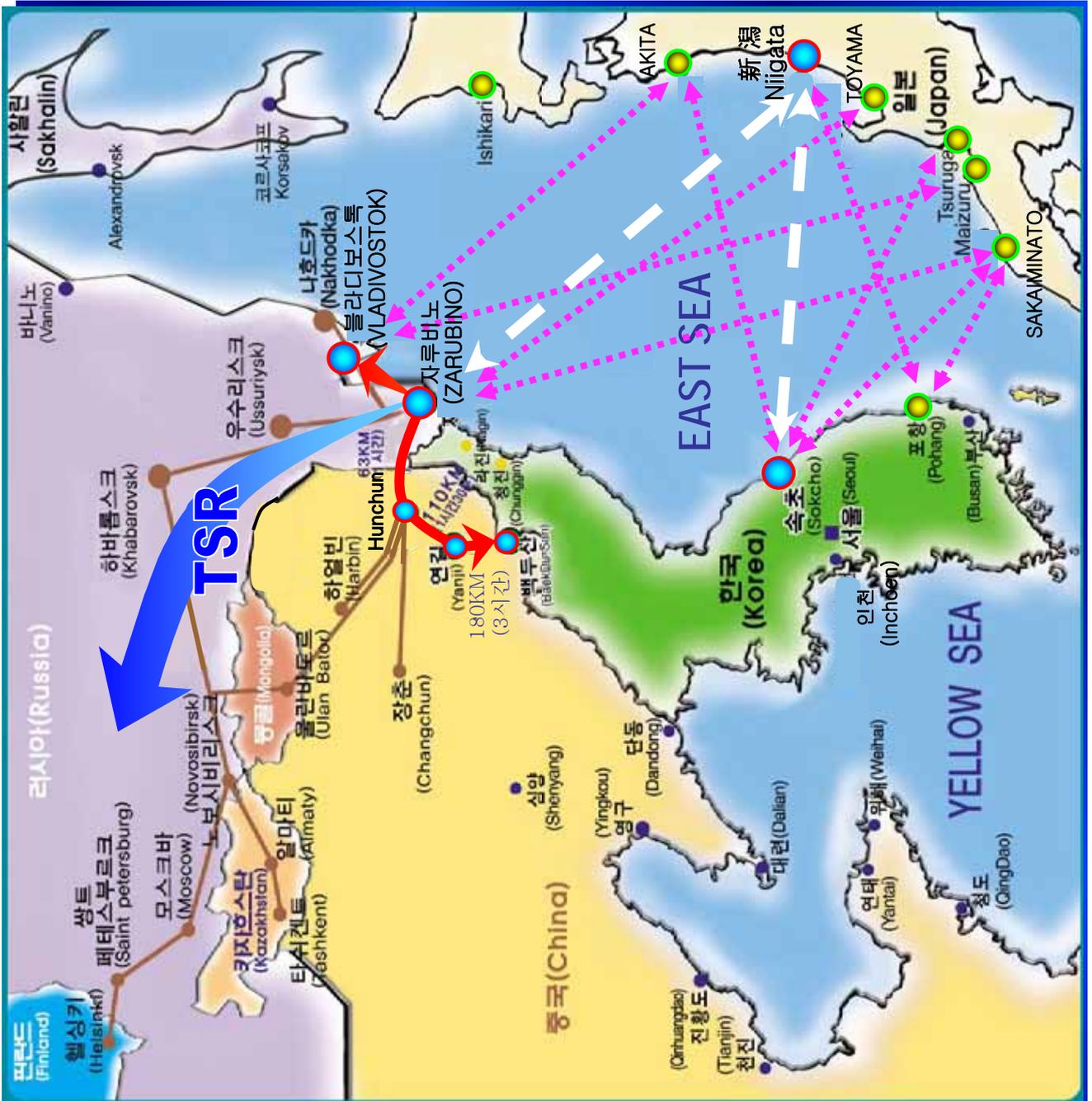


IV. 환동해권 항로와 발전방향

□ 환동해권 항로의 중요성

- 대한민국의 수도권 지역과 일본의 서해안 지역간의 교류 확대
- 환동해권 지역의 국가간 교류 확대 (한·중·일·러·북한·몽골)
- 일본의 대 중국 및 러시아 대륙 진출을 위한 최단거리 직항로 확보
- 환동해권 지역의 지역경제발전 (국가의 균형 발전)
- 속초~니가타, 니가타~자루비노 간 1일권 운송 서비스 경쟁력 확보

環東海圈 航路の發展方向



NEW CAR-FERRY ROUTE

KOREA~JAPAN

SOKCHO~AKITA
NIIGATA
SAKAIMINATO

POHANG~NIIGATA
SAKAIMINATO

JAPAN~RUSSIA

NIIGATA ~ ZARUBINO
SAKAIMINATO
TOYAMA

AKITA ~ VLADIVOSTOK
MAIZURU

4개국 추진
신규 화객선 항로
취·일·중·러

1

지역경제발전

- 인적·물적 교류 증진
- 동북아, 환태평양 지역 연결

2

국가의 관공력

- 관광, 물류산업의 발전
- 신규산업 투자 촉진

3

기업의 경쟁력

- 한·일·중·러 4개국 1일 운송
- 국제 경쟁력 확보

4

물류산업발전

- 아시아 지역, 동북아 지역 연결
- **TSR** (Trade Service Ratio) 향상

THANK YOU
For Your Attention!

DONG CHUN FERRY CO., LTD

C.E.O. BAE G, Seong-ho

www.dongchunferry.co.kr



東春航運株式會社
DONG CHUN FERRY CO., LTD

日本海横断国際フェリーシンポジウム in NIGATA

主催：国土交通省北陸地方整備局
日時：平成 20 年 2 月 20 日 13 時 30 分

敬称は省略

1．開会挨拶

2．基調講演

柳井雅也

アジア地域の発展に伴い、北陸地域と環日本海経済圏との経済交流の実現のための提言として、国際物流機能の改善強化の必要性（沖待ちの解消、ハードの整備）、多様な輸送経路への対応（鉄道との連携）、企業の立地促進に向けた取り組み、北陸地域の国際物流機能の利用促進と4つを挙げ、説明した。また、三角航路の展開ために、日本海横断国際フェリーの特徴やポテンシャル、問題点と改善すべき課題について述べた。

3．事例報告

三橋郁雄

日本の立場から見た日本海横断フェリー航路は、6,500 万人がいる中国東北部と日本を結ぶ重要な航路であることを主張し、4 カ国間の調整が難しくコミュニケーションが重要であり、時間が掛かっていることを述べた。

白晟昊

国際フェリー航路と地域経済の発展について述べた。

国際フェリー航路は、国家間を繋ぐ橋の役割を果たし、地域間の経済発展を促すものであると述べた。韓中航路の内、東海方面の航路は一航路（束草 ザルビノ）であると述べ、この航路と新規航路（束草 新潟 ザルビノ）を結ぶことによって、首都圏の貨物の誘致、所要時間の短縮、人的・物的交流の活性化による地域経済の発展に寄与することを主張した。

4．パネルディスカッション

コーディネーター

日本海横断国際フェリーの開設に対して期待している点について話して頂きたい。

玉置和宏

一国の経済は、その国の港が元気であるかどうかに関わっている。日本の一番大きな港である東京港の1年間のコンテナの取扱量が、実は上海港の1年分の伸びる量と同じで、非常に厳しい状況である。港を元気にするにはどうすべきなのかという問い掛けが、このシンポジウムの大きな役割と目的だと思う。その追い風として地球温暖化防止と元気の良

いロシアと中国・韓国との関係が重要だと思う。

一志崇登

北陸の新潟、もしくはほかの港でフェリーが入ってくると、より良いサービスメニューが増えてくると思う。韓国のようにエア便とフェリー便で輸送日数に差がない国に対しては、中間的なメニューではなくて、エアに置き換えられるメニューになる。ボリュームがある程度まとまった時には、航空輸送に代わって使えるメニューになってくると思う。

北陸、いわゆる日本海側、より東に近い所でフェリーが入ると大きいビジネスチャンスが私どもにあると思う。そこで、問題点はやはり数多くあると思う。例えば、船の頻度である。これは週1便だとメニュー化しにくいことである。また、発着地の物流のサービス体制である。例えば、韓国だと釜山を中心に物流が動いているので、釜山以外の場所だとこれからまた整備しなければならない。

この航路をいかに安定的なスタートにするかが重要である。

及川英明

当社（（株）小島衣料）は、2005年に、吉林省の琿春に工場を造り、現在1,000名規模で稼働している。日本から生地や資材を仕入れて90%以上は、日本向けに出している。現在、琿春から日本へのルートは、大連まで1,330kmをトラックで輸送し、大連港経由で日本へ運ぶため、日本のメインポートまで7日間くらいかかっている。中国国内を鉄道で輸送すると、10日～15日かかる。

日本向けは、ほぼ日本の東京、大阪、名古屋といった地域の大手のアパレルメーカーがあり、お客さんが太平洋側にいるので、この航路が開通した時に、いかに太平洋側と結ぶかということが当社として課題になっている。

中国としては、是非ともこの航路を早期に開通したいと言っている。この航路には、大きく二つの意味がある。一つは、この航路が開通することによって、それが突破口となり、地域全体の経済発展、人的・物的交流が促進されるという大局的かつマクロ的な意味がある。もう一つは、この航路の開設がうまく軌道に乗っていくかどうかという消極的かつミクロ的な問題を日本・中国・韓国・ロシアの4ヶ国で解決していくことである。

そうした面で、航路の開通に当たり、新潟港もハード面の改良、C I Qなどソフト面のスピード化、新潟県の支援や補助金などが必要になると思う。中国としても、この航路が開通したら、資金的な援助をしていく考えである。早期にこの航路が開通するようにお願いしたい。

神保裕昭

私からは、観光面からの期待あるいは課題について話をしたいと思う。

ザルビノ、それから束草と新潟を結ぶ航路ができるということは、観光面から喜ばしいことである。しかし、クリアして行かなければならない課題も沢山ある。

運航のスケジュール、頻度、寄港地の知名度の低さなどが問題である。

ただ、特に新潟からザルビノに行く航路については、ボリュームは非常に小さいと思うが、業務渡航のお客様などのマーケットがあるのではないかと思う。

一方で、日本の観光面での市場は、日本人の観光客で、クルーズの人口が急増している。ただ、今回の航路がそういったお客様層に合致をするためには、改善しなければならない課題があるように思われる。クルーズそのものを楽しめる要素として、十分なサービスを提供できる船舶のクオリティあるいはソフト面での充実が必要である。

また、この航路を使った観光商品を作るとなると、片道利用になり、行きあるいは帰りを航空航路で結ぶ形態になると思う。既存の観光商品に勝てる料金設定も含めて、十分に検討すべきである。

日本以外のマーケットは、この航路を利用した韓国、中国、ロシアからいかに新潟に誘客をするかということが、大きな課題であると思う。実は、日本の旅行市場の過去十数年、日本人の国内旅行は横ばいで全然伸びていないが、訪日外国人は、10年ちょっとの間に、2.4倍まで伸びている。そういう意味では、訪日外国人のマーケットをいかに掴んでいくということが重要だと思う。

吉野清文

環日本経済圏は、発展のポテンシャルが非常に高いエリアだと思う。北東アジアの発展をベースに、人・物の交流を新潟を通じて行うために、フェリーを開設しようという動きがある。それに向けて、港湾の整備を含め、国だけではなくて港湾管理者である県も含めて、その環境整備には積極的に対応して行きたい。

また、新潟港の沖待ち、東港の国際コンテナターミナルの手狭についても、港湾バースを造る方向での調査を始めている。このフェリーが将来的に大きく花開くとなれば、新潟港全体の計画のあり方やその新潟港から物、人が動くための結節点である新幹線の駅とスムーズな移動ができるように考えて行く必要があると思う。

三橋郁雄

このプロジェクトは、予想以上に時間が掛かっているが、諦めずに推進していくことがベストである。中国東北部の6,500万人の需要があり、この需要が日本に流れてくれば日本海が元気になるきっかけとなると思う。しかし、このプロジェクトは、4カ国、4社間で行っているため、民間レベルでは難しく民間だけではうまく進まない。国家間の信頼関係を築くためには、官の支援や援助が必要である。

コーディネーター

中国側の出資が16%であるが、小島衣料さんが果たす役割について話してもらいたい。

及川英明

中国側の出資というのは、琿春通海国際貨運代理有限公司が出資しており、そこに小島衣料が出資し、残りは琿春市が出資している。この航路を成功させ、琿春だけではなくて、更に吉林省、黒竜江省に向けてのルートを開いていく。それから、琿春を基軸として中国の南方へのルートも開かれる予定である。

琿春を基軸に、いろいろな動きが出てくる。琿春としては、今年の早い段階で、吉林省で唯一の日本向けの工業団地を設立する。その後、琿春吉林省韓国工業団地を設立し、

続いて小規模のロシア工業団地を作り、日本、韓国、ロシア向けの工業団地を集約して行こうとしている。将来的なイメージとしては、北東の香港のようになることを期待している。

コーディネーター

物流という施策、これが地域の活性化なり、地域の自立、とりわけ日本海側の開発にマッチする形で繋がるのかという質問について話してもらいたい。

吉野清文

インフラが整備できれば、自動的に地域の活性化に繋がるのではなく、それぞれの地域の努力が必要だと思う。

コーディネーター

見附インランド・デポを開設し、約1年が立っているが、商船三井ロジステックスが見附に進出してから、1年間の感想を話してもらいたい。

一志崇登

輸出の輸送インフラが不十分であり、京浜港に出す貨物が大多数である。したがって、輸出に適した貨物の誘致と安定性のある輸送モードを作って行かなければならない。

コーディネーター

新潟のこの地域の訪日観光客について話してもらいたい。

神保裕昭

2007年度に日本人と韓国人との渡航者数が逆転し、訪韓日本人よりも訪日韓国人の観光客が多くなっている。恐らく中国も時間の問題で、中国人のビザの問題が解決すれば、中国人の観光客が日本に流れてくると思う。日本と中国と韓国の3カ国を往来している人口は、もう1,300万人を超えている。

訪日観光客をいかに新潟がキャッチするかが大きな課題だと思う。それは、新潟の地域の魅力づくりにかかっており、そういう意味でこのフェリーは意味があると思う。新潟のPRを対岸の国々に積極的に行い、この航路をうまく利用し、むしろロシア、中国、韓国のマーケットに積極的に働きかけをすることが必要であると思う。

5．閉会

5.5 アンケート調査

5.5.1 貨物の輸送ルートとしての利用可能性

日本海横断国際フェリーが就航した場合、中国との貿易で利用される可能性が82.3%と最も多く、次にロシアとの貿易で利用される可能性が75.9%、次に韓国との貿易で利用される可能性が62.7%であり、ロシア・中国・韓国との貿易で利用が期待されるという回答が60%を超えている。ロシア・韓国・中国との貿易は輸出・輸入両方で利用される可能性が最も多い。

その他の意見として、「日本海横断国際フェリー」の就航に向けての課題や提案も見られる。

問 貨物の輸送ルートとして利用が期待できますか？

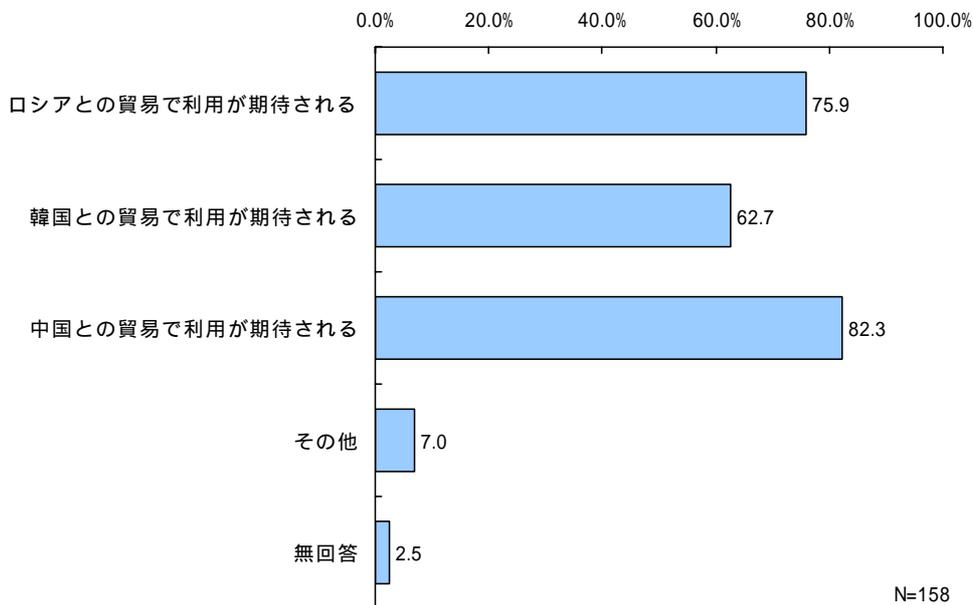


図 5.1 貨物の輸送ルートの利用の期待

表 5.1 貨物の輸送ルートの利用の期待に対するその他の意見

期待および効果	・HDSが拡大する。
	・ロシアのポテンシャルが工業立地等で上がれば輸入も増える。
	・人的交流ができる。
課題および提案	・一方向のみの運航では半減、早期の二方向を望む。
	・もっと中国の対日関係を良くして欲しい。
	・変則航路で利便性に欠ける。
	・輸出の開拓が課題である。
	・事業計画などの数値に示すべきである。
その他	・自らは直接期待する立場でない。
	・料金と時間と運行頻度がどうなるのか。

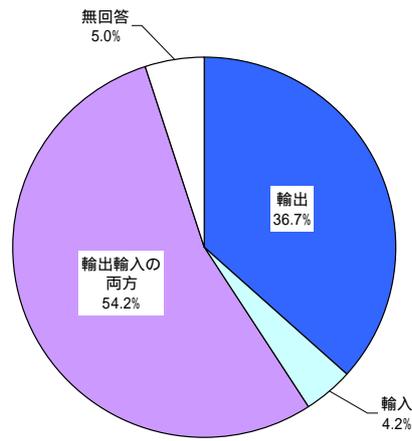


図 5.2 ロシアにおける貿易の可能性（輸出、輸入、輸出¹²の両方）

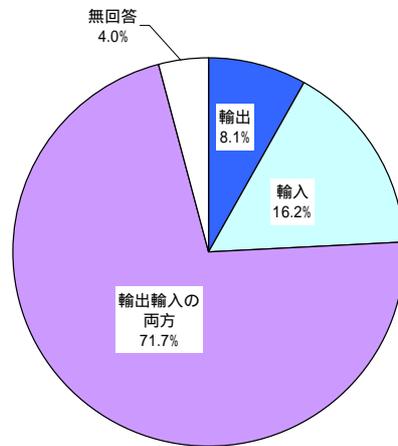


図 5.3 韓国における貿易の可能性（輸出、輸入、輸出^{N=99}の両方）

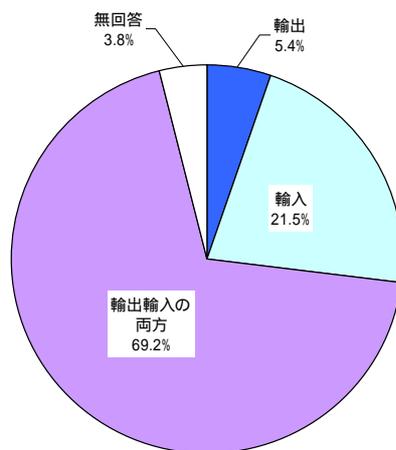


図 5.4 中国における貿易の可能性（輸出、輸入、輸出¹²の両方）

5.5.2 観光としての利用可能性

日本海横断国際フェリーが就航した場合、観光として利用される可能性について、最も期待されているのは、ロシアへ行く日本人観光客が65.8%であり、次に韓国へ行く日本人観光客が53.2%、次に中国へ行く日本人観光客が53.2%である。ロシア人・韓国人・中国人の日本観光に対する期待よりも日本人観光客のロシア・韓国・中国に対する期待の方が多い。また、個人で利用してみたいという回答がロシア(74%)、韓国(65.5%)、中国(60.7%)を占めており、個人で利用される可能性が多い。

その他の意見として、日本海国際フェリーが就航した場合、観光面においての課題や提案も出されている。

門 観光として利用が期待できますか？

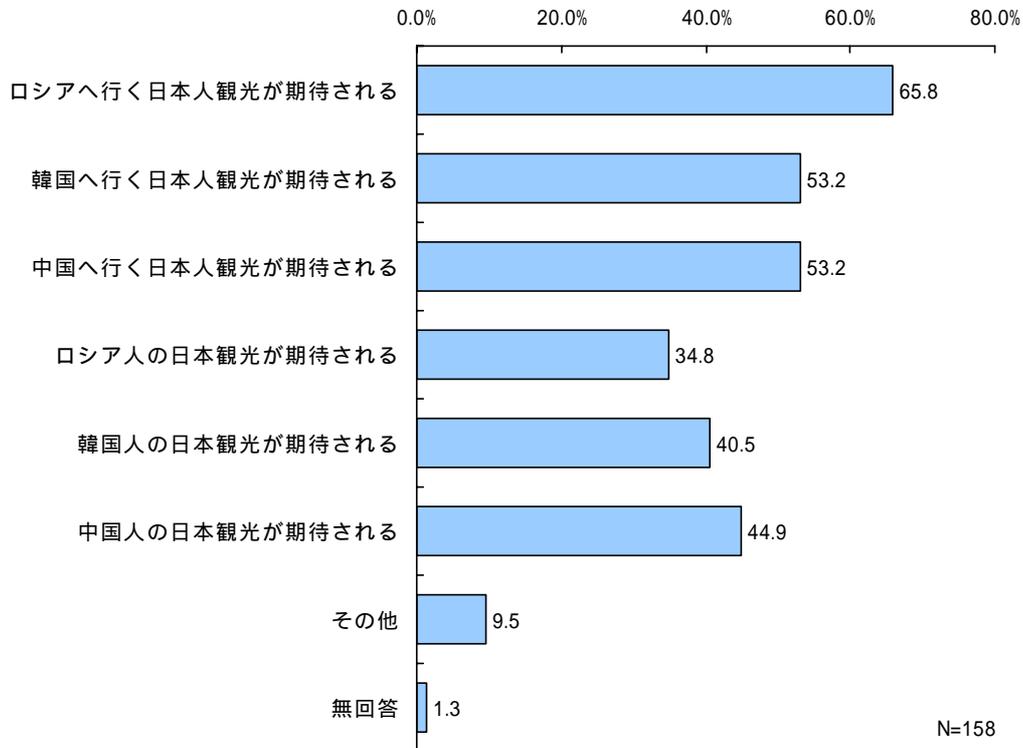
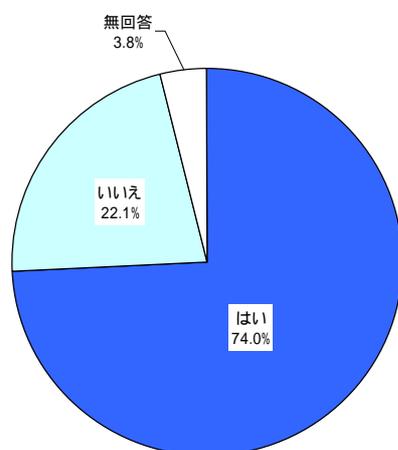


図 5.5 観光としての利用の期待

表 5.2 観光としての利用の期待に対するその他の意見

課題および提案	・あまり期待できない。
	・ただし、船内のインフラ、サービス次第である。
	・フェリー客室等のグレードはどの程度か不安である。
	・ロシアへの直行便でなければ観光に不利だと思う。
	・一方向のみの運航では半減、早期の二方向を望む。
	・運賃等のコスト、ホテル等の状況が整わないと分からない。
	・価格にもよる。
	・寄港がメジャーでないので、着いてから目的地までのアクセスが必要性である。
	・就航先による。
	・飛行機との利用料金の差はどうか。搭乗手続きや移動時間等を考えると飛行機が良い。
	・便数が必要条件である。
	・運賃と船の設備が良くなければ利用しない。
その他	・中国は後発か？
	・バスツアー企画等による三国へ、三国からの観光客が期待される。

問 観光として利用する場合、ご自身は利用してみたいですか？



N=104

図 5.6 ロシアへ観光に行く場合、個人でフェリーを利用したい割合

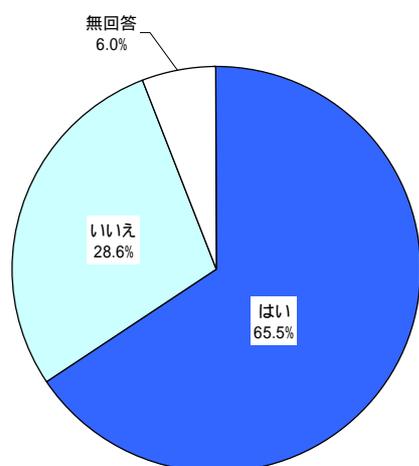


図 5.7 韓国へ観光に行く場合、個人でフェリーを利用したい割合 N=84

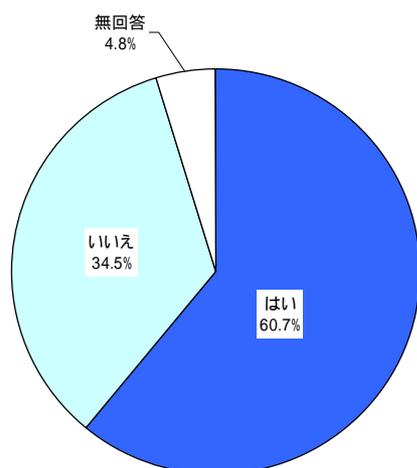


図 5.8 中国へ観光に行く場合、個人でフェリーを利用したい割合 N=84

5.5.3 北陸地域の経済に及ぼす効果

日本海横断国際フェリーが就航した場合、北陸地域の経済に及ぼす効果として、地域の活性化に繋がるという回答が52.5%と最も多く、港周辺に新産業が生成されるという回答が37.4%、北陸地域から北東アジアへ進出する企業が増えるという回答が36.7%と多い。

その他の意見として、上記の意見以外にも期待及び効果が期待できる点と経済の活性化のための課題及び提案も挙げられている。

問 日本海横断国際フェリーが就航した場合、北陸地域の経済にどのような効果があると思いますか？

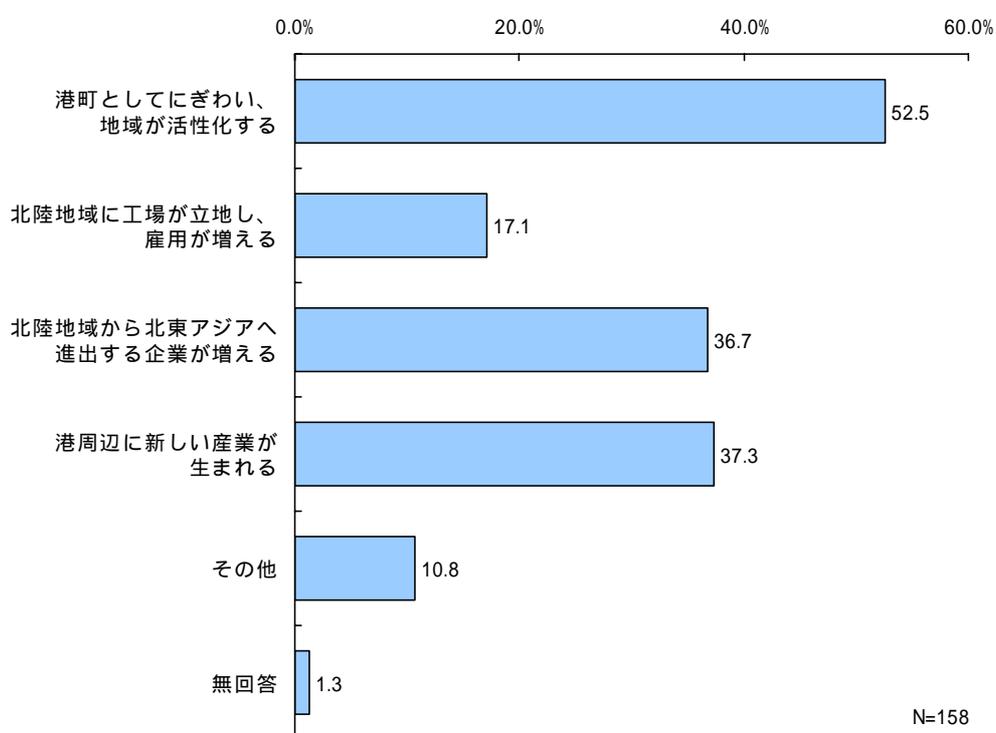


図 5.9 北陸経済に及ぼす効果

表 5.3 その他意見

期待および効果	・港から1時間以内圏の観光客が増加する。
	・国際都市への仲間入りができる。
	・新潟を通過する人・物が増える。
	・人と物が動くので、全体的に経済向上する。
	・代理店や中継ぎをする業種が新潟に根付く。
	・地域のインフラ整備が進む。
	・中古車業者が多く利用する。
	・物流の中継地として栄える。
	・貿易が活性化される。
課題および提案	・フェリーの経営状況を示し、継続的な運航が必要である。
	・フェリー就航のみではインパクトが少ないので、新潟東港の強化を急ぐべきである。
	・物流から、日本人の方からのアクションが大事である。
	・何が物流されるか次第。現在イメージが稀薄である。
	・新潟の治安が悪くなるかも知れない。
	・直行便で頻度が上がらなければ変化は期待できない。
	・当面影響はない。
・貿易の簡便化が必要である。	

5.5.4 地域の観光に及ぼす影響

日本海横断国際フェリーが就航した場合、北陸地域の観光に及ぼす影響について、新潟周辺に外国人観光客が増えるという回答が67.7%と最も多い。期待する部分が多い反面、特に観光客が増えないという回答も21.5%を占めている。その他の意見として、課題及び提案も挙げられている。

問 日本海横断国際フェリーが就航した場合、地域の観光にどのような影響があると思いますか？

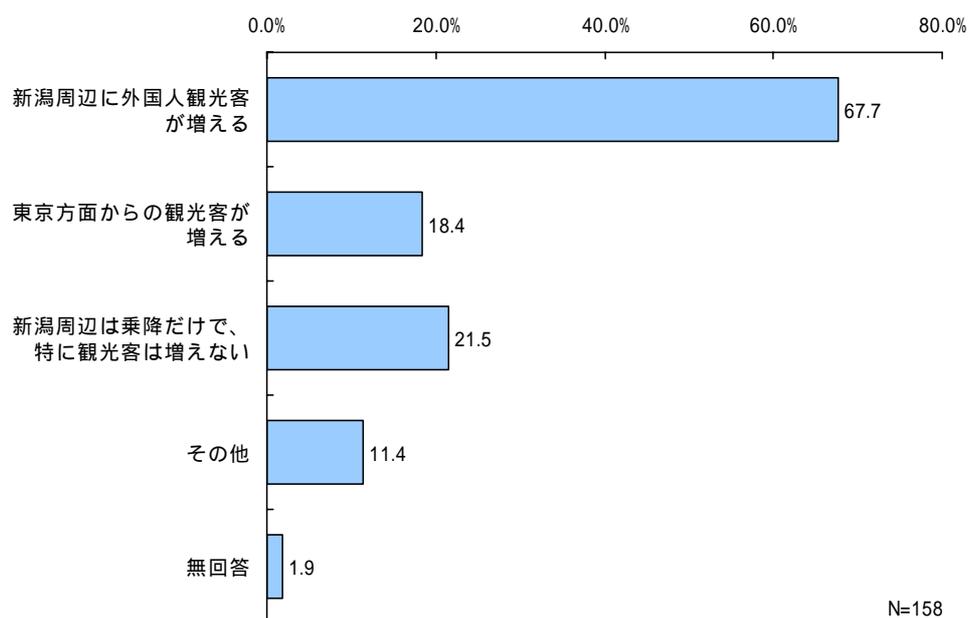


図 5.10 地域の観光に及ぼす影響

表 5.4 地域の観光に及ぼす影響に対するその他意見

期待および効果	・ 外国人行商とフォワーダーが増える。
	・ 中国、韓国からの人的交流が深まる（観光、留学）。ただし、本格的な人的交流は、航路の双方向に就航した段階からである。
	・ 中部、東北、北海道県への振興が期待される。
	・ 東京方面への外国人援助も地域活性化の材料になる。
	・ 文化的に新潟市周辺が国際化する。
課題および提案	・ P R 次第である。
	・ 確実に犯罪が増加する。その対策は？
	・ 今のままでは新潟周辺の観光客は期待できない。北陸地整、新潟県がもっと真剣に取り組む必要がある。
	・ 新潟、東京ともそれほど増えない。
	・ 新潟だけを考えるのではなく、3つの港の周辺地域の均等がとれるようにしていくべきである。その上で、新潟周辺の事を含め、日本側を考えるべきである。
	・ 新潟市内に観光の目玉となるものが必要である。
	・ 世界的な観光資源の発掘とタイアップが必要である。
	・ 通過点にならないような工夫が必要である。
	・ 鉄道からのアクセスによる。
	・ 旅行会社、自治体のプランが望まれる。
	・ 旅行会社の企画、方針等にも影響するのではないか。
・ 料金設定による。	
その他	・ 金沢の場合、絶対に増える条件は整っている。（観光、ゴルフ場、温泉）

5.5.5 新潟港に期待する施設

日本海横断国際フェリーが就航した場合、新潟港に期待する施設として、第1に、フェリーターミナルの充実（74.1%）、第2に、港へのアクセスの整備（69%）が必要であるという回答が多く、その他に、商業施設（27.2%）、港周辺の公園整備（18.4%）、レストラン（10.8%）などの施設に期待している。

問 日本海横断国際フェリーが就航した場合、新潟港に期待する施設は何でしょうか？

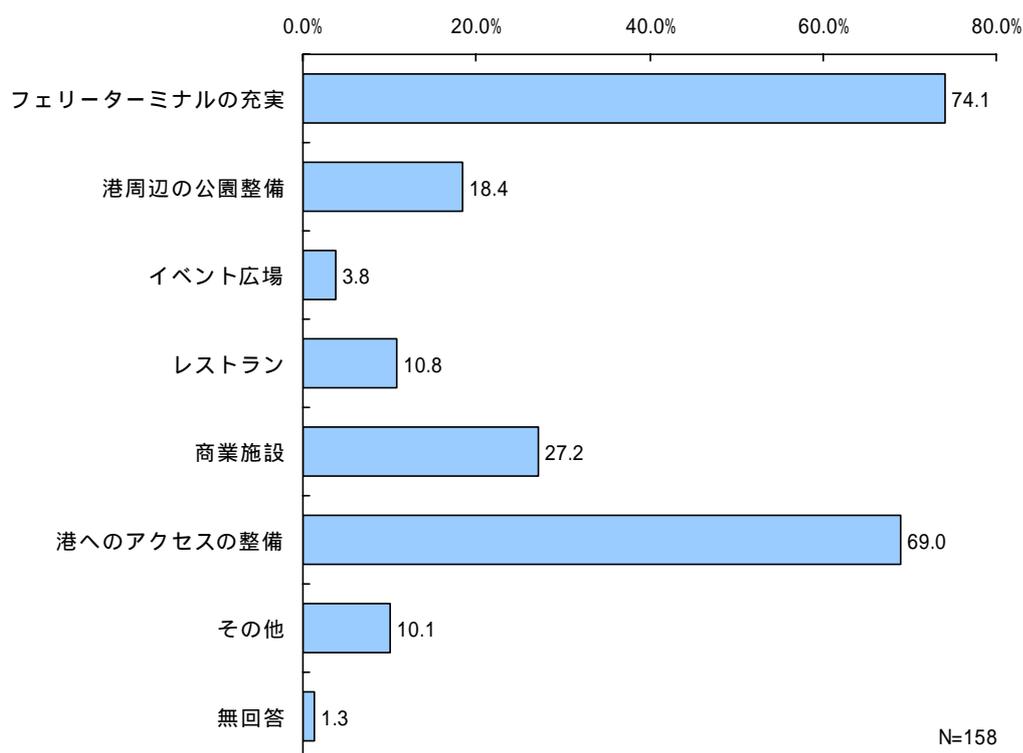


図 5.11 新潟港に期待する施設

表 5.5 新潟港に期待する施設に対するその他の意見

意見項目	人数
・港湾施設の整備。	5
・駅と港間の交通の利便性の確保。	2
・CIQの対応	3
・受入体制準備強化（宿泊先など）。	2
・物流特区。	1
・輸送用鉄道。	1

5.5.6 ご意見・ご感想

「日本海横断国際フェリーシンポジウム」に対する意見では、シンポジウムに参加して国際フェリーの現状を理解するようになったという意見が多く、シンポジウムの開催の効果が現れている。

「日本海横断国際フェリー」に対する意見の中で、最も多いのは、「フェリーの早期開設を期待している」という意見で、日本海横断国際フェリーに対する期待が大きいことが分かる。また、新潟県の強い支援が必要であるという意見も多く見られる。

問「日本海横断国際フェリーシンポジウム」にあるいは、日本海横断国際フェリーに対するご意見・ご感想（自由回答）

表 5.6 「日本海横断国際フェリー」に対するご意見・ご感想

	意見項目	人数
	フェリーの早期開設を期待している。	10
	新潟県の強い支援が必要である。	7
	シンポジウムに参加して、国際フェリーの現状を理解するようになった。	5
	国際フェリー航路の直行航路が必要である。	3
	貨物の集約化が必要である。	2
	関係国の発展および交流が活発化される。	2

表 5.7 「日本海横断国際フェリー」に対する少数意見

その他の少数意見
<ul style="list-style-type: none"> ・ S L B を使用してのモスクワ、アジア、ヨーロッパルートを大いに期待している。新潟へ日本国内の荷物を集める方法をぜひ作って行こう。
<ul style="list-style-type: none"> ・ フェリーはリードタイム、コストで考えると航空便、コンテナ船の中間に当たるもので、年間の貨物量が1万TEU程度で採算がとれるのであれば、充分活用できるものであると思う。ただし、難しいのが、観光客（乗客）の確保であり、ロシア、韓国、中国、新潟のPR（そこに行ってみたいと思える何か）をしっかりとしなくてはいけない。乗客費用をどこまで安く出来るかも重要である。
<ul style="list-style-type: none"> ・ フェリー航路の早期開設をお願いする。北陸地方整備局はどこかの港への集中整備を決定して東北地方整備局のような具体的な取組の支援をお願いする。新潟県は港湾管理者として鉄道整備など具体的な整備をすべきである。新潟市はコンテナターミナルに隣接した物流団地等の整備をすべきである。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 治安問題が1番気になる。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 新潟 ポシエット 中国のチャーター船による社会実験はできないのか。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 全員が言っていなかったが、フェリー運航ならば自動車を輸送するイメージが強いが、車に乗せてロシア、中国、韓国に行ってもそのまま走れるのか？その逆はどうなのか？このお客を無視しているならば、フェリーでなくコンテナ船を就航させた方が良いのではないか？ヨーロッパなどでは、その国が認めているものは他国も認め合っていて、交互通行がなされている。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 有意義であった。もう少し具体的に「何故開設が遅れているのか？」詳しい説明があれば良かった。フェリーを支援するNGO（NPO）を是非立ち上げるべきである。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 旅客の事もお忘れしないで欲しい。子供と孫を連れて行きたいと思っている。

5.5.7 「日本海横断国際フェリー」に関するアンケート調査結果の分析

2008年2月20日に新潟市の朱鷺メッセで開催された「日本海横断国際フェリーシンポジウム」に参加した参加者を対象に行った「日本海横断国際フェリー」に関するアンケート調査の結果をまとめると、シンポジウムの参加者達は「日本海横断国際フェリー」の就航を期待していることが分かる。

貨物の面においては、中国（82.3%）・ロシア（75.9%）・韓国（62.7%）との貿易で利用が期待されており、特に、三国と輸入・輸出の両方の貿易が50%を超え、期待されている。

観光の面においては、ロシア人（34.8%）・中国人（44.9%）・韓国人（40.5%）の観光客の日本への観光（イン・バウンド）に対す期待よりも、日本人観光客のロシア（65.8%）・韓国（53.2%）・中国（53.2%）へ観光（アウト・バウンド）のほうが期待されている。また、個人で利用してみたいという回答が60%~75%を占めており、利用したいという意見が多い。

北陸地域の経済に及ぼす効果に対しては、地域の活性化（52.5%）、北陸地域から北東アジアへの進出する企業の増加（36.7%）、港周辺に新産業の生成（37.3%）という回答が多く、「日本海横断国際フェリー」の就航によって齎される北陸地域の経済発展や地域の活性化に期待を寄せている。また、北陸地域の観光に及ぼす影響については、新潟周辺に外国人観光客の増える（67.7%）と期待する部分が大い反面、特に観光客が増えない（21.5%）という否定的な意見もある。

「日本海横断国際フェリー」の就航した場合、新潟港に必要な施設として、フェリーターミナルの充実（74.1%）、港へのアクセスの整備（69.0%）が必要であるとの回答が最も多く、そのほかに港周辺の公園整備などが挙げられている。

このように「日本海横断国際フェリー」の就航に関心や期待を多く寄せているが、「日本海横断国際フェリー」の就航が実現し、その運営がうまく行くために、貨物の集約化、新潟県の支援、港湾施設の設備、交通の利便性の確保など解決すべき課題が挙げられている。

5.5.8 「日本海横断国際フェリー」のアンケート調査の参加者の分析

シンポジウムに参加した参加者は新潟県内に居住している者が多く（72.8%）、女性の参加者2人を除いて全員が男性の参加者である。年代別には、50代、60代の参加者が65.8%と最も多い。職業別には、会社員・団体職人が57%、公務員が32.3%を占め、参加者の約93%を占めている。業種別には、建設業者（28.5%）、物流関係者（13.3%）が多く参加した。

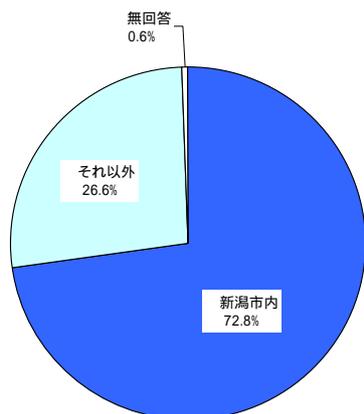


図 5.12 居住地別の参加者の割合

N=158

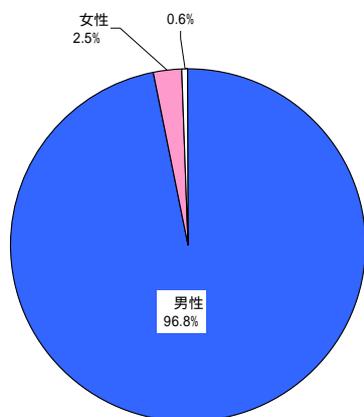


図 5.13 性別の参加者の割合

N=158

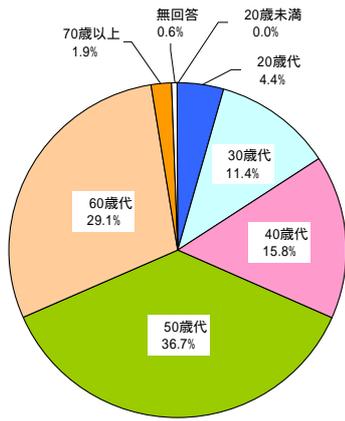


図 5.14 年齢別の参加者の割合

N=158

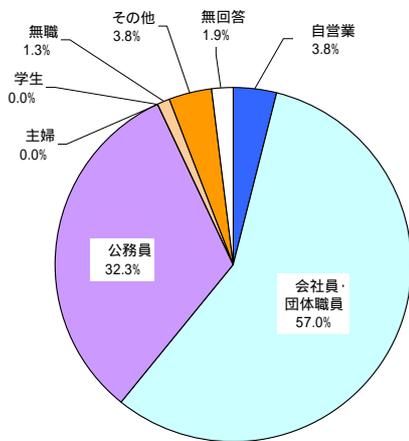


図 5.15 職業別の参加者の割合

N=158

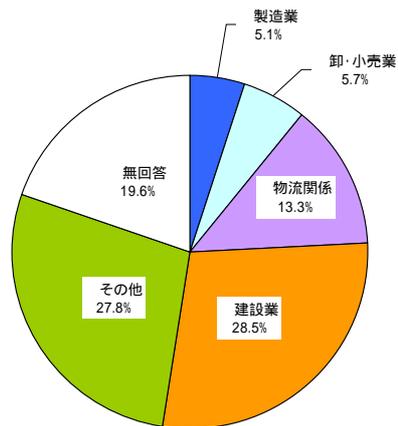


図 5.16 業種別の参加者の割合

N=158

5.5.9 考察

「日本海横断国際フェリー」に関するアンケート調査結果をみると、全体的に言えることは、「日本海横断国際フェリー」の就航に期待していることが分かる。「日本海横断国際フェリー」の就航によって齎す経済効果や地域発展などにも多くの期待を寄せている。

しかし、期待している反面、就航するための課題に対しても発言が少なくない。やはり、フェリーの新航路の開設には、貨物の確保や旅客数の確保が何よりも重要なことで、調査に参加した参加者の多くが気にしている点でもある。

なお、新航路が開設された場合、新潟港の港湾施設の整備が必要であるとの意見も多く出されている。

「日本海横断国際フェリー」が就航され、効率よく運営されるためには、新潟港に港湾施設の整備や新潟県の積極的な支援も欠かせない。官と民が一丸となって、新潟港だけではなく、北陸地域の活性化にも繋がるこの「日本海横断国際フェリー」の就航を一日でも早く実現できるように努力して行かなければならない。

シンポジウムの参加者の中に、女性の参加者が非常に少ないが、観光面を考慮すると、女性の参加者の参加率が低いことは、残念に思える。

今回のシンポジウム「日本海横断国際フェリーシンポジウム in NIIGATA」における、講演・発表・討論をお聞きになって、皆様を感じたことをお聞かせ下さい。ご協力をお願い致します。

(実施機関：国土交通省北陸地方整備局港湾空港部)

【問1】日本海横断国際フェリーが就航した場合、利用の可能性を伺います。(複数回答可)

【1-1】貨物の輸送ルートとして利用が期待できますか？

- ロシアとの貿易で利用が期待される { 輸出 輸入 輸出輸入の両方 }
- 韓国との貿易で利用が期待される { 輸出 輸入 輸出輸入の両方 }
- 中国との貿易で利用が期待される { 輸出 輸入 輸出輸入の両方 }
- その他(自由意見){ }

【1-2】観光として利用が期待できますか？

- ロシアへ行く日本人観光が期待される ご自身は利用してみたいですか？〔はい、いいえ〕
- 韓国へ行く日本人観光が期待される ご自身は利用してみたいですか？〔はい、いいえ〕
- 中国へ行く日本人観光が期待される ご自身は利用してみたいですか？〔はい、いいえ〕
- ロシア人の日本観光が期待される
- 韓国人の日本観光が期待される
- 中国人の日本観光が期待される
- その他(自由意見){ }

【問2】日本海横断国際フェリーが就航した場合、北陸地域の経済にどのような効果があると思いますか？

- 港町としてにぎわい、地域が活性化する 北陸地域に工場が立地し、雇用が増える
- 北陸地域から北東アジアへ進出する企業が増える 港周辺に新しい産業が生まれる
- その他(自由意見){ }

【問3】日本海横断国際フェリーが就航した場合、地域の観光にどのような影響があると思いますか？

- 新潟周辺に外国人観光客が増える 東京方面からの観光客が増える
- 新潟周辺は乗降だけで、特に観光客は増えない
- その他(自由意見){ }

【問4】日本海横断国際フェリーが就航した場合、新潟港に期待する施設は何でしょうか？

- フェリーターミナルの充実 港周辺の公園整備 イベント広場
- レストラン 商業施設 港へのアクセスの整備
- その他(自由意見){ }

【問5】本日のシンポジウム「日本海横断国際フェリーシンポジウム」に参加され、シンポジウムあるいは、日本海横断国際フェリーに対するご意見・ご感想をお願いいたします。(自由回答)

【最後に、あなた自身についてお聞きします】

居住地	新潟市内	それ以外(県	市・町・村)			
性別	男	女					
年齢	20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳以上
職業	自営業	会社員・団体職員	公務員	学生	主婦	無職	その他()
業種	製造業	卸・小売業	物流関係	建設業	その他()		

5.6 シンポジウムの開催状況



シンポジウムの案内板 2008年2月20日



シンポジウムの受付 2008年2月20日



北陸地方整備局長 吉野清文氏 挨拶
2008年2月20日



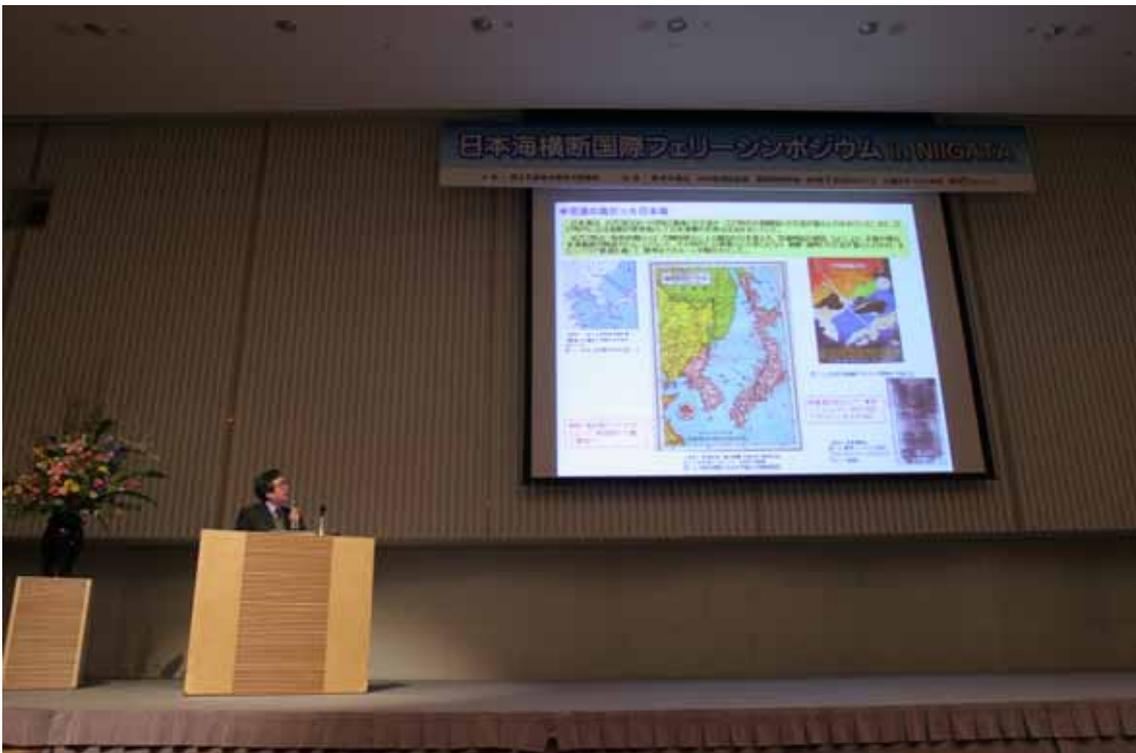
新潟県知事 泉田裕彦氏 挨拶
2008年2月20日



束草市長 蔡龍生氏 挨拶 2008年2月20日



シンポジウムの参加者 2008年2月20日



東北学院大学教養学部 教授 柳町雅也氏 基礎講演 2008年2月20日



環日本海研究所特別研究員 三橋郁雄氏 事例報告 2008年2月20日



東春フェリー社長 白晷昊氏 事例報告 2008年2月20日



パネルディスカッションの様子 2008年2月20日

パネルディスカッションのメンバー



玉置和宏氏



望月迪洋氏



神田裕昭



吉野清文



三橋郁雄氏



一志崇登氏



及川英明氏

6. 地域の自立・活性化に向けたインフラ整備のあり方の検討

地域の自立・活性化に向けて、日本海横断国際フェリーを活かした高度な港湾空間の形成に必要なインフラ整備のあり方について、上記の諸会議の検討結果、行政的知見、現地調査の結果をもとに、新潟港をモデル港として検討する。

6.1 国際フェリーが就航する場合の課題と解決策

各会議において各界の専門家から日本海横断国際フェリーについて議論が行われた。これらの議論の論点を整理した上で、日本海横断国際フェリーを取り巻く全体状況や日本海横断フェリーの活用による効果を再検討すると共に課題を把握する。また、港湾整備（ハード・ソフトの面）の受け入れ体制を検討し、新潟港の現状を分析し、新潟港に必要な施設条件を考察する。

さらに、これまでの検討結果から、日本海横断国際フェリーが新潟港に就航する場合の新潟港における今後のインフラ整備のあり方を提示する。

6.2 論点の整理

「第1回～第5回の専門研究会」、「有識者懇談会」、「国際フェリーシンポジウム」において、北東アジア（環日本海圏）の開発と国際フェリーに関し、幅広い視点から広範な議論が行われた。これらの議論の論点を整理すると、表-6.1に示すように、分野としては、“1. 東アジア”から“11. 三角航路”まで、11の広範な分野にわたって55個の論点が表示される。

次に、それぞれの論点の内容をまとめて示すと、表-6.2のようになる。

表 - 6.1 論点

分野	論点
1. 東アジア	・ 国際分業と物流
	・ 道路輸送
	・ 環境問題 環境に優しい輸送 -
2. 北東アジア	・ 北東アジア経済圏（環日本海圏）の今後の発展
	・ 環日本海開発における自治体の役割
3. 中国の発展と日本	・ 中国の経済発展の見通し
	・ 消費水準の向上

分野	論点
	・中国の経済発展のもとにおいて、日本はどのような関係を結ぶべきか
	・中国政府の政策と進出状況
	・国際分業のあり方
	・国際分業のタイプ
	・国際分業の問題点
	・制約要因としての資源・環境
	・大連港の位置付け
	・大連港の容量
	・日中航路の現状
4.ロシアの発展と日本	・経済発展の見通し
	・購買層の増加に伴う輸出増加と物流のあり方
5 . SLB	・SLB 利用の現状
	・SLB 利用の構想
	・SLB 利用の問題点
	・SLB の活用
	・中古車輸出と今後の見通し
	・問題点と今後のあり方
6.韓国の発展と日本	・韓国の経験と中国
	・韓国からの誘客
	・韓国へのフェリー航路
7.北朝鮮	・北朝鮮の開発
	・北朝鮮がキーワード
8.国土環境の変貌	・物流体系の整備
9.北東アジアと北陸	・経済発展と北陸地方
	・物流の発展の可能性
	・富山県の観光
	・新潟港など、北陸港湾の体制の改善

分野	論点
	<ul style="list-style-type: none"> 新潟港の優位性
10.フェリー	<ul style="list-style-type: none"> フェリーの現状と将来
	<ul style="list-style-type: none"> フェリーの利点
	<ul style="list-style-type: none"> 成功させるための視点
	<ul style="list-style-type: none"> フェリーの適性貨物
	<ul style="list-style-type: none"> 日中・日韓フェリーの動向
11.三角航路構想	<ul style="list-style-type: none"> 新潟～対岸との結びつき
	<ul style="list-style-type: none"> 貨物需要の実態
	<ul style="list-style-type: none"> 旅客需要の現状と課題
	<ul style="list-style-type: none"> 外国人観光客の獲得
	<ul style="list-style-type: none"> 地域へ与える影響
	<ul style="list-style-type: none"> 三角航路の目標
	<ul style="list-style-type: none"> 国境通関の問題
	<ul style="list-style-type: none"> 4カ国間の調整
	<ul style="list-style-type: none"> 受け入れ体制
	<ul style="list-style-type: none"> サービス体制
	<ul style="list-style-type: none"> シャーシ
	<ul style="list-style-type: none"> 官民の協力
	<ul style="list-style-type: none"> 新潟港のハード・ソフト面の整備
<ul style="list-style-type: none"> JR 鉄道の活用 	

表 - 6.2 論点と内容

分野	論点	内容
1. 東アジア	・ 国際分業と物流	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国際分業が進んでいるので、物流が拡大するのではないか。 ・ 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。 ・ 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。
	・ 道路輸送	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本は、世界の道路事情から見て、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。 ・ 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。 ・ 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。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。 ・ 東京から新潟までの貨物輸送の場合、45ft コンテナはトンネルにぶつかるから、駄目である。

分野	論点	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境問題 環境に優しい輸送 - 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在の経済界のキーワードは、CO₂である。 ・ CO₂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。 ・ トヨタ、キャノンは、CO₂、環境問題、モーダルシフトに熱心で、力を入れている。 ・ 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。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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。

分野	論点	内容
2. 北東アジア	・北東アジア経済圏(環日本海圏)の今後の発展	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1991年にソ連が崩壊した後、日本の国内においてロシア、中国、韓国との関係を中心とする「環日本海経済構想」があったが、数十年間、進まなかった。その理由はロシアにある。 ・ しかし、現在のロシアは石油、天然ガスがあり、所得も上がっている。ロシアはヨーロッパとアジアにまたがっている国であり、どうしてもヨーロッパ中心の開発になりがちであるが、いずれアジアに関心を向けると思う。そうなると、環日本海の経済を考える場合、恐らくシベリア鉄道の近代化やウラジオストクの経済の成長および発展がポイントとなるであろう。 ・ 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。 ・ 中国経済は今後 2~3 年は発展して行くであろう。中国と日本との交流は進んで行くであろう。 ・ これまで、日本の貿易の中心は環太平洋経済圏が中心であったが、今後は環日本海経済圏(東アジア)に中心が移動して行くであろう。そのため、日本海は地理的に重要な地域になるであろう。 ・ ドイツ経済について見ると、周辺の東ヨーロッパ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。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。 ・ 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。

分野	論点	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・環日本海開発における自治体の役割 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。環日本海問題は 1970 年代から新潟では議論されてきているが、自治体の役割をあまり考えてなかったように思われる。しかし、現在は、自治体が港湾や空港が地域と密接な関係にあることを認識するようになった。このことは、大きな変化である。 ・新潟港の貨物の変化をみると、材木、石炭が主流だったが、最近では新潟で生産された花・イチゴ・梨などについてロシアからのニーズが増えている。また、トヨタ・日産が荷主として登場し始める可能性が出てきた。このことによって自治体が港湾、国際物流に関心を持つようになった。 ・自治体は新潟県や国に対して、どんなサポートができるのか。推進本部のようなものを作って国に提案したらどうか。 ・夢物語りであった国際フェリーが現実になりつつある。今は、直面する様々な問題を一つ一つ解決していく過程である。この中で、自治体がコミットできる環境ができるのではないか。 ・国際フェリー航路が就航し、関釜フェリーのように貿易ルートが構築されれば、貨物は増え、人の交流も活発になる。自治体もそのための準備をしなければならない。
3. 中国の発展と日本	<ul style="list-style-type: none"> ・中国の経済発展の見通し ・消費水準の向上 	<p>[中国経済の今後の見通しについて]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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）がポイントになるであろう。 ・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。 <p>[中国経済の成長の伸びについて]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在までの成長率は考えがたい。成長線は緩くなるだろう。 ・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。 <ul style="list-style-type: none"> ・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。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なってきた。 ・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た。

分野	論点	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中国の経済発展のもとにおいて、日本はどのような関係を結ぶべきか 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中国政府の政策と進出状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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・リスクがあるので、ベトナム進出もあり得る。 ・ 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。 ・ 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と。

分野	論点	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・国際分業のあり方 	<ul style="list-style-type: none"> ・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、進出してもうまくいかない。そのため、安易な進出は難しい。 ・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行くようなイメージを持ったほうが良いのではないか。 ・AV機器は日本から持っていくのが半分以上である。
	<ul style="list-style-type: none"> ・国際分業のタイプ 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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、価格の面においての競争力が強い。 ・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、その動向を見て行きたい。 ・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。
	<ul style="list-style-type: none"> ・国際分業の問題点 	<ul style="list-style-type: none"> ・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方針である。
	<ul style="list-style-type: none"> ・制約要因としての資源・環境 	<ul style="list-style-type: none"> ・中国経済の成長の制約要因は資源、環境だと思う。 ・例えば、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。

分野	論点	内容
	・大連港の位置付け	・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、一本で繋がられる。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。
	・大連港の容量	・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。 ・大連港は、港としては良いが、その背後の鉄道や道路など、動線がパンクする可能性はあるだろう。
	・日中航路の現状	・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。 ・日中航路は、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過ぎる。 ・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。
4. ロシアの発展と日本	・経済発展の見通し	・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、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ので、原油の価格は、下がらないであろう。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。 ・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。

分野	論点	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・購買層の増加に伴う輸出増加と物流のあり方 	<ul style="list-style-type: none"> ・ロシアの富裕層から購買欲の向上が見られる。 ・ロシアの富裕層から新潟の農産物にニーズがあり、農産物の輸入（花、なし、イチゴなど）が行われているが、問題は農産物を運ぶためのフェリーやエアカーゴを運ぶ航空路がない。重要なのは、ヤードや水深の問題よりも検疫、通関などの港湾の使い勝手である。つまり、港のソフトの面での格差が大きい。 ・ロシアの市場の変化に対して日本海の港湾が対応するための措置が必要である。 ・日本海の港の問題として、ロシアなどに対して短期的な動きに対応が出来ていないことが最も重要な問題である。 ・ロシアの購買層の増加については実感している。 ・ロシアと新潟港の間に国際フェリー航路は現在、就航していないが、中古車の輸出の関係での不定期の RORO 船が月 5～6 便、就航している。 ・次のステップとして、旅客や貨物（食べ物など）の枠を広げて行く方法をどのように取り組んでいけば良いのか、検討しているところである。 ・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ある。 ・ロシアから新潟の製品（切り花・イチゴなど）に対する購買力が増加している。
5 .SLB	<ul style="list-style-type: none"> ・SLB 利用の現状 ・SLB 利用の構想 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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あり得るのではないか。

分野	論点	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・ SLB 利 用の問題 点 	<ul style="list-style-type: none"> ・ SLB利用による輸送構想は、CO₂排出量削減の問題がポイントである。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ SLB の 活用 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本の自動車メーカーであるトヨタや日産がロシアのサンクト・ペテルブルグに進出しており、物流の方法として部品の移動にシベリア鉄道を利用することを考えているが、シベリア鉄道のインフラが整備されていないため、安全ではない。これに対して、どう対策して行くのか、どう改善して行くのか、どう実現して行くのか。 ・ この問題について、昨年、ロシアと日本の政府との間でパートナーシップが結ばれ、日露関係が強化された。 ・ 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、サンクトペルクまで輸送する手段を模索中である。 ・ 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が、どうも名古屋から出す傾向にある。 ・ 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。 ・ 衝撃に耐えられるような梱包をしないと、打撃を受けてしまう。 ・ SLB 利用輸送については、トヨタも富山ルート进行研究していると聞いている。

分野	論点	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・中古車輸出と今後の見通し 	<ul style="list-style-type: none"> ・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、日本と色々な面で日本と接触しようとしている。 ・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。 ・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。 ・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、それ以上になると、伴走のRO-RO船を走らせる。 ・将来、中古自動車の輸出はなくなるのではないか。 ・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。

分野	論点	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・問題点と今後のあり方 	<ul style="list-style-type: none"> ・伏木富山港 - ウラジオストク港を結ぶ貨客船“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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・フィンランドがロシア貿易で栄えている。つまり、ロシアと他の国との貿易の中で、フィン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。 ・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。 ・ロシアの企業、空港などは「賄賂を渡せ」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。
6. 韓国の発展と日本	<ul style="list-style-type: none"> ・韓国の経験と中国 ・韓国からの誘客 ・韓国へのフェリー航路 	<ul style="list-style-type: none"> ・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切っ掛けになったのである。 ・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。 ・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。
7. 北朝鮮	<ul style="list-style-type: none"> ・北朝鮮の開発 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

分野	論点	内容
	・北朝鮮がキーワード	・北東アジアの発展の鍵は、北朝鮮がキーワードである。
8. 国土環境の変貌	・物流体系の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・日本の貿易が環太平洋から環日本海に移りつつある。そのため、北陸地方の中でスーパー中枢港湾を作る必要があるのではないかと。それをどこの港にするか考える必要があるのではないかと。 ・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？
9. 北東アジアと北陸	・経済発展と北陸地方	<ul style="list-style-type: none"> ・ロシア、中国、韓国といった環日本海の経済圏が発展しているため、北陸地方のポテンシャルが高まってきている。 ・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。 ・アジア地域の発展に伴い、北陸地方と環日本海経済圏との経済交流の実現のための提言として、国際物流機能の改善強化の必要性（沖待ちの解消、ハードの整備）、多様な輸送経路への対応（鉄道との連携）、企業の立地促進に向けた取り組み、北陸地方の国際物流機能の利用促進と四つが挙げられる。

分野	論点	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・物流の発展の可能性 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。
	<ul style="list-style-type: none"> ・富山県の観光 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟港など、北陸港湾の体制の改善 	<ul style="list-style-type: none"> ・通関、検疫などソフトの面での課題があるかどうか、それを解決して行くのがこの国際物流戦略チームの目的の一つである。改善されているのかどうか。 ・港の問題として、ハードよりもむしろソフトの問題が大きい。つまり、ソフトの競争の時代である。その港だけの独自の物流サービスを提供するなど、民間で協力したらどうか。北陸地方独自の方策を採っている事例はあるのか。例えば、インランド・デポの空コンの問題など。 ・民間だけでは港のソフトの面の解決は難しく、具体的なサービスやソフトの問題はなかなか見えにくいいため、官・民の協力体制が必要であり、重要である。 ・新潟港の活性化は、国、県、民間の協力及び総合力などを利用してプロジェクトを組み、対応して行くべきである。 ・農産物の輸出の際の検疫などソフト面での連携は、港湾管理者を中心に着実に進んでいる。ソフト面での競争力を高めていくよう、国も支援して行きたい。 ・新潟港は地理的に対岸に対して有利な状況にあるにも関わらず、実績を残していない。対ロシアに関してもコンテナ航路の直行便すらない。 ・ロシアの経済的状況が良くなっていく中で、コンテナ航路が必要になってくる。そのためにコンテナ航路の開設が必要であろう。

分野	論点	内容
	<p>・新潟港の優位性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・上海の洋山港は鉄道、内陸航運、道路が外貿航路と繋がっている。 ・このような状況を考えると、新潟港は、ロシアと中国とのつながりを考えたほうが良い。 ・関東地域との結びつきを考えると、北陸地方のほかの港より、新潟港が有利である。 ・新潟港のダイレクト便の可能性はある。 ・九州から東京まで貨物を移動させる場合、内陸運賃コストが高いため、日本海の港として新潟港を利用するのは有効である。 ・貨物の集荷エリアとして、北陸地方の貨物が基本ではあるが、栃木県、群馬県、福島県などのエリアからの利便性を考え、貨物を集めて新潟港に持ってくるような方式が北陸港湾としての有効性を発揮できるのではないかと。 ・しかし、全国の貨物量からすると、全体の1～2%にしかない。同時に、港湾の集約化は進んでいる。
<p>10. フェリー</p>	<p>・フェリーの現状と将来</p>	<p>(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、CO₂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。</p> <p>(2) 国際フェリーの意義 国際フェリーの利点としては、高品質な輸送サービスの提供環境問題への対応が挙げられるが、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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>

分野	論点	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・フェリーの利点 	<ul style="list-style-type: none"> ・フェリー運航において重要な点は、ベースカーゴと人との交流を活性化させることである。 ・北陸の新潟、もしくは、ほかの港でフェリーが入ってくると、より良いサービスメニューが増えてくる。韓国のようにエア便とフェリー便で輸送日数に差がない国に対しては、中間的なメニューではなく、エアに置き換えられるメニューになる。ボリュームがある程度、まとまった時には、航空輸送に代わって使えるメニューになってくるであろう。
	<ul style="list-style-type: none"> ・成功させるための視点 	<ul style="list-style-type: none"> ・国際フェリー航路を成功させるためには、長続きさせる必要があり、そのためのプロセスが重要である。 ・日本海側という視点から、以下の三つの点が考えられる。 日本、韓国、ロシアの3カ国の港を結ぶ航路であるが、中国、北朝鮮、モンゴルとも道路と鉄道で結ばれる可能性がある。つまり、六つの国々が結ばれる可能性がある。 これらの地域は、その国々の発展地域との格差是正を共通の課題としている。 フェリーは、人と物の流れを一体化した船舶であり、地域の経済・社会・文化などの交流を深化させることができる。例えば、学生達の修学旅行を通じた教育交流など。フェリーを小さい社会として認識する必要がある。
	<ul style="list-style-type: none"> ・フェリーの適性貨物 	<ul style="list-style-type: none"> ・フェリー構想について幾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ようだ。 ・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。 ・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が必要である。 ・国際フェリーには、荷役作業の柔軟性、定時性、スピーディーといった三つの特徴がある。 ・コンテナ船と比べて値段が高いため、フェリーに乗せられる品物は限られている。 ・フェリーの就航のためには、貨物を集めることが重要である。 ・国際フェリーは長距離になると人が乗らないため、短距離に向いている。

分野	論点	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・日中・日韓フェリーの動向 	<ul style="list-style-type: none"> ・日中・日韓のフェリー貨物量は、相当、増えている。
11. 三角航路構想	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟～対岸との結びつき 	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟は、対岸との結びつきが強い地域である。ウラジオ便、ハバロスク便、ハルビン便など、特徴的な航空便があり、来客数が増加している。 ・日本海横断国際フェリーの現在の状況は、日・韓・中・露の4カ国がお金を出し合って一つの会社を作り、日本海を横断しようとするものである。 ・この会社の資本金は、300万ドルである。韓国の束草に本社を置き、韓国の束草51%、中国16%、日本16%、ロシア17%の資本金を出し合っている。韓国は束草市と江原道の自治体が支援し、中国は琿春市政府が補助金を出し、投資会社が支援し、日本は20数社からなる投資会社が投資し、ロシアは私企業が資本金を出している。 ・日本の協力を得た韓国の船会社を中心となり、4カ国でこの会社を作るようになった。 ・2007年12月に会社設立のための会議を開催し、現在は資金面での調整をしているところである。 ・4カ国間の協調・協力体制が重要である。 ・このプロジェクトを通じて、4カ国間の交流が期待できる。 ・国際フェリー航路の特性は、「海上コンテナ輸送よりも早く、航空輸送よりも安価に」と、いわば、第3輸送網であると言える。 ・新潟港は対岸に対して、地理的な優位性に結び付けた航路になる可能性があるのではないか。 ・環日本経済圏は、発展のポテンシャルが非常に高いエリアだ。北東アジアの発展をベースに、人・物の交流を新潟県を通じて行うために、新潟港にフェリー航路を開設しようという動きがある。それに向けて、港湾の整備を含め、国だけではなくて港湾管理者である県も含めて、その環境整備には積極的に対応して行きたい。

分野	論点	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 貨物需要の実態 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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2,500万人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。 ・ 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。 ・ この航路については、貨物の航路であるという認識である。 ・ 物流の面で考えると、確かに中国、ロシア、韓国は、日本海から最短ルートでいける国々であり、大きな意味がある。 ・ 当面は、中国よりも対ロシア向けの中古車がベースカーゴになる。 ・ フェリー航路ができることによってベースカーゴの品目の幅も広がるのではないかと。フェリー航路を切っ掛けに物流の仕組みまで変わるようになることを期待している。 ・ 北中国から新潟にダイレクトに貨物を持ってこることが、これから重要なポイントになるであろう。

分野	論点	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 旅客需要の現状と課題 	<ul style="list-style-type: none"> ・ トロイツァ港、それから束草港と新潟港を結ぶ航路ができるということは、観光面から喜ばしいことである。しかし、クリアして行かなければならない課題も沢山ある。 ・ 新潟の定住人口が年々、減少する中で、地域活性化のためには、観光を通じて人流を活性化させるべきである。 ・ 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。 ・ 船を利用した国際交流を行ったらどうか。 ・ 小学生、中学生の交流事業の重要性を感じている。 ・ 新潟・韓国間で、青少年の国際交流の場としてフェリーを使うことは、有益である。 ・ 運航のスケジュール、頻度、寄港地の知名度の低さなどが問題である。 ・ ただ、特に新潟からトロイツァ港に行く航路については、ボリュームは非常に小さいが、業務渡航のお客様などのマーケットがあるのではないか。 ・ 一方で、日本の観光面での市場は、日本人の観光客で、クルーズの人口が急増している。ただ、今回の航路がそういったお客様層に合致をするためには、改善しなければならない課題がある。クルーズそのものを楽しめる要素として、十分なサービスを提供できる船舶のクオリティあるいはソフト面での充実が必要である。 ・ この航路を使った観光商品を作るとなると、片道利用になり、行きあるいは帰りを航空航路で結ぶ形態になるであろう。既存の観光商品に勝てる料金設定も含めて、十分に検討すべきである。

分野	論点	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・外国人観光客の獲得 	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客面については難しいと思うが、ロシアとのビジネスでの商習慣を見ると、初期段階では、バイヤーが直接、物を買いに来て、荷物を運んで帰るといったニーズはある。 ・訪日観光客をいかに新潟がキャッチするかが大きな課題だ。それは、新潟の地域の魅力づくりにかかっており、そういう意味でこのフェリーは意味がある。新潟のPRを対岸の国々に積極的に行い、この航路をうまく利用し、むしろロシア、中国、韓国のマーケットに積極的に働きかけをすることが必要である。 ・日本以外のマーケットは、この航路を利用した韓国、中国、ロシアからいかに新潟に誘客をするかということが、大きな課題である。実は、日本の旅行市場の過去十数年、日本人の国内旅行は横ばいで全然、伸びていないが、訪日外国人は、10年間に、2.4倍まで伸びている。そういう意味では、訪日外国人のマーケットをいかに掴んでいくかということが重要だ。 ・国内旅行は、15年間、殆ど横ばいであるが、外国人の旅行者は増えている。 ・中国人のビザ問題は、今後、規制が緩和されるだろう。どういうふうに中国人の観光客を新潟に誘致するかが問題である。そういった面で、国際フェリーの役割は大きくなるであろう。また、観光面で考えると、お客さんに乗って頂くために船の品質の改善が必要である。 ・2007年度に日本人と韓国人との渡航者数が逆転し、訪韓日本人よりも訪日韓国人の観光客が多くなっている。恐らく中国も時間の問題で、中国人のビザの問題が解決すれば、中国人の観光客が日本に流れてくる。日本と中国と韓国の3カ国を往来している人口は、もう1,300万人を超えている。

分野	論点	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域へ与える影響 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通手段とは、使い方次第で地域の活性化に繋がるかどうかが決まる。 ・ フェリーそのものの役割も重要であるが、その背後にある地域の対応が重要になってくる。 ・ 国際フェリー航路は、国家間を繋ぐ橋の役割を果たし、地域間の経済発展を促すものである。韓中航路のうち、東海方面の航路は一航路（束草 トロイツァ港）であり、この航路と新規航路（束草 新潟 トロイツァ港）を結ぶことによって、首都圏の貨物の誘致、所要時間の短縮、人的・物的交流の活性化による地域経済の発展に寄与することを主張したい。 ・ インフラが整備できれば、自動的に地域の活性化に繋がるのではなく、それぞれの地域の努力が必要だ。

分野	論点	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 三角航路の目標 	<ul style="list-style-type: none"> ・ (株)小島衣料は、2005年に、吉林省の琿春に工場を造り、現在、1,000人規模で稼働している。日本から生地や資材を仕入れ、90%以上は日本向けに出している。現在、琿春から日本へのルートは、大連まで1,330kmをトラックで輸送し、大連港経由で日本へ運ぶため、日本のメインポートまで7日間くらいかかっている。中国国内を鉄道で輸送すると、10日～15日かかる。 ・ 日本向けは、ほぼ日本の東京、大阪、名古屋といった地域の大手のアパレルメーカーがあり、お客さんが太平洋側にいるので、この航路が開通した時に、いかに太平洋側と結ぶかということが(株)小島衣料として課題になっている。 ・ 中国としては、是非とも、この航路を早期に開通したいと言っている。この航路には、大きく二つの意味がある。一つは、この航路が開通することによって、それが突破口となり、地域全体の経済発展、人的・物的交流が促進されるという大局的かつマクロ的な意味がある。もう一つは、この航路の開設がうまく軌道に乗っていくかどうかという消極的かつミクロ的な問題を日本・中国・韓国・ロシアの4ヶ国で解決していくことである。 ・ そうした面で、航路の開通に当たり、新潟港もハード面の改良、CIQなどソフト面のスピード化、新潟県の支援や補助金などが必要になる。中国としても、この航路が開通したら、資金的な援助をしていく考えである。早期に、この航路が開通するようにお願いしたい。 ・ 中国側の出資というのは、琿春通海国際貨運代理有限公司が出資しており、そこに(株)小島衣料が出資し、残りは琿春市が出資している。この航路を成功させ、琿春だけではなくて、さらに吉林省・黒竜江省に向けてのルートを開いていく。それから、琿春を基軸として中国の南方へのルートも開かれる予定である。 ・ 琿春を基軸に、色々な動きが出てくる。琿春としては、今年の早い段階で、吉林省で唯一の日本向けの工業団地を設立する。その後、琿春吉林省韓国工業団地を設立し、続いて小規模のロシア工業団地を作り、日本・韓国・ロシア向けの工業団地を集約して行こうとしている。将来的なイメージとしては、北東の香港のようになることを期待している。

分野	論点	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 集荷・集客は可能か 	<ul style="list-style-type: none"> ・ “ トロイツァ港から韓国へ、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。 ・ トヨタが吉林省に工場を作っている。 ・ トヨタがどこの港を拠点とするか、競争になるであろう。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国境通関の問題 	<ul style="list-style-type: none"> ・ トロイツァ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。ずっと入れない。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。 ・ 貨物の国境通過の問題に関しては、「合弁契約書」に記入されている。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。

分野	論点	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 4 カ国間の調整 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 三角航路は 2008 年 3 月に運航する予定だったが、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、遅れるであろう。 ・ 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。 ・ 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。これを前提に、日本郵船(株)も日本海横断国際フェリー航路を考えたい。 ・ 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。 ・ 問題は、トロイツア港からの道路である。 ・ 日本の立場から見た日本海横断フェリー航路は、6,500 万人がいる中国東北部と日本を結ぶ重要な航路である。しかし、4 カ国間の調整が難しく、コミュニケーションが重要であり、時間がかかっている。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 受け入れ体制 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 富山港とウラジオストク港の間のフェリー航路を 15~16 年間、見守ってきて感じた点として、日本側の受け入れ体制の問題、訪問者の気持ちを高揚させる工夫、地域民の受け入れ体制、船舶の安全、安心の問題がある。 ・ 20 トン以上のトラックは走れない日本の道路を変えるべきだ。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ サービス体制 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 北陸、いわゆる日本海側、より東に近い所でフェリーが入ると、大きいビジネスチャンスが私どもにある。そこで、問題点はやはり数多くある。例えば、船の頻度である。これは週 1 便だとメニュー化しにくいことである。また、発着地の物流のサービス体制である。例えば、韓国だと釜山港を中心に物流が動いているので、釜山港以外の場所だと、これからまた整備しなければならない。 ・ この航路をいかに安定的なスタートにするかが重要である。

分野	論点	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・シャーシ 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。CIQは可能だろうか。 ・日本で走行する時は、日本のナンバープレートを付けなければならないか。 ・ヨーロッパでは、自動車が国境を越える時、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。 ・日中韓でのシャーシの共用化については、3年で実現を図るということで3カ国が合意されている。それが2009年から実現されると、環日本海時代が開ける。その時、ロシアはどうするのか？ ・緊急性のある物、ジャスト・イン・タイム方式を必要とする貨物は、コンテナ貨物に比べて国際フェリーの価値が高まる。 ・フェリーにトラックが乗り込んだとしても、そのまま走ることはできない。 ・シャーシの問題は、政府間のレベルで、交通などの規制緩和を図るべきだ。

分野	論点	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・官民の協力 	<ul style="list-style-type: none"> ・日本の観光キャンペーンでも、ロシアは、その対象から外れている。 ・国際フェリー航路ができれば、ロシアに対する制度的改革にも繋がる。 ・シャーシの問題は、物流のソフトの面での効率化を図っていく一つの切っ掛けになって行く。コストの面、スピードの面での競争力があれば、フェリーの利用が多くなるだろう。 ・フェリー航路を長続きさせることが重要である。 ・政府の考え方は、「民間企業がやるべきだ」としている。 ・一方で、関釜フェリーは下関市が出資し、援助している。 ・将来の地域の発展を考慮すると、民間次元で難しい時は、中央政府からの援助が必要である。特に、港湾の施設などに関しては、政府の役割は大きい。3年間は政府が支援していくというバックアップが重要である。 ・対岸の人々は、日本との接続を望んでいる。 ・物流・人流だけではなく、コミュニティとして文化や様々な交流のために、官民の協力が必要である。 ・このプロジェクト：三角航路は、予想以上に時間が掛かっているが、諦めずに推進していくことがベストである。中国東北部の6,500万人の需要があり、この需要が日本に流れてくれば日本海が元気になる切っ掛けとなると思う。しかし、このプロジェクトは、4カ国、4社間で行っているため、民間レベルでは難しく、民間だけではうまく進まない。国家間の信頼関係を築くためには、官の支援や援助が必要である。

分野	論点	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟港のハード・ソフト面の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・フェリーが就航した場合、「フェリーの運航の持続をさせるために、港としてはどうしたら良いのか」と言うことが重要である。港のハード、ソフトの面やフェリーの燃料などのコストの面の問題を解決するために、関連する制度を検討しなければならない。 ・新潟港のポテンシャルを生かすためには、港のハード・ソフトの面を工夫する必要がある。 ・貨物の流れの迅速性、つまり、船が港に着いてから、通関など、色々な手続きが素早く行われ、関東・名古屋などに短い時間内に着くような港湾設備の整備が重要である。 ・フェリー航路次第の定時性、スピード、運賃価格の競争力の問題、継続的かつ安定的航路を提供することによって、荷主から魅力的な航路になる。そのためには、新潟港のハード・ソフトの面での整備が重要である。 ・また、新潟港の沖待ち、東港の国際コンテナターミナルの手狭についても、港湾バースを造る方向での調査を始めている。このフェリーが将来的に大きく花開くとなれば、新潟港全体の計画のあり方やその新潟港から物、人が動くための結節点である新幹線の駅とスムーズな移動ができるように考えて行く必要がある。

分野	論点	内容
	<p>・JR 鉄道の活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・JR 東海(株)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。 ・伏木富山港で Sea & Rail によるモーダルシフトを推進するためには、JR 貨物(株)の支援、伏木富山駅の改修が必要である。 ・最近、物流関係において CO2 削減の問題が話題になっている。つまり、鉄道を使った輸送手段である。 ・新潟で、港とJRを使った輸送ができるのではないかと。新潟港が“環境にやさしい物流”を考えて、鉄道を利用した輸送ができると良い。

6.3 地域に及ぼす効果と課題の把握

“ 6.1 論点の整理 ”、を踏まえ、“ 2.日本海横断国際フェリーの活用による効果検討 ” を再検討し、日本海横断国際フェリーが地域に及ぼす効果を再検討するとともに課題を把握する。

6.3.1 日本海横断国際フェリーを取り巻く全体の状況

これまでの検討結果に基づき、日本海横断国際フェリー（三角航路）を取り巻く全体の状況は、次の通りである。

（ 1 ）北東アジア（環日本海圏）の発展

東アジアの今後については、著しい経済発展が予想されている。その中核となると予想されているのは中国であり、「21 世紀は中国の世紀である」と言う表現もされている。北陸地方にとっても、今後、中国との関わりが深まり、中国との物流が増加すると予想されている。北東アジア（環日本海圏）と言う圏域で捉えると、中国東北三省が対象となるが、北陸地方の貨物も、現状では南中国の貨物が多く、東北三省との貨物は未だ多くない。しかし、今後は東北三省の資源依存型工業の発展、日本企業の進出に伴い、北陸地方との物流量も増大すると予想されている。同時に、中国の成長の制約要因となるものとして、資源・環境問題が指摘され、また、現在の東北三省の窓口である大連港の限界も指摘されており、新しい窓口の整備の必要性も指摘されている。

中国に次ぐ経済発展が予想されているのが、ロシアである。ロシアとは、L/C 貿易ができないと言うような渉外もあるが、石油価格高騰の恩恵もあり、ロシア経済の発展に伴った富裕層が増加しており、農産物（花・梨・苺など）の輸出も増得ている。現在は、伏木富山から定期貨客船が就航しているが、新潟港からは中古車輸出のための不定期 RO-RO 船が就航しているだけであり、国際フェリー航路の就航も期待される。ただし、ロシアの場合は、賄賂を要求されると言うような悪習も残っていることが問題である。

韓国については、すでに日本との交流が定着しているためか、多く議論はされなかったが、三角航路は韓国にも寄港することとなっているので、韓国との交流の重要性は認識しなければならないであろう。

環日本海圏の中心に位置する北朝鮮については、「北東アジア発展の鍵は北朝鮮がキーワードである」という指摘もあり、また、「中国・ロシアが北朝鮮の羅津港に投資を始めている」という情報もあり、環日本海圏開発にとって北朝鮮が占める位置は大きいので、今後、その動向を注視する必要がある。

産業類型としては、自動車の「すり合わせ型」と電気製品の「組み合わせ型」があり、北東アジアにおける国際分業で、どちらの類型の分業が進むか、未分明のところがあるが、いずれにしても、日中韓 3 国のあいだで国際分業が進むことは疑いなく、その結果として

国際物流が増大すると予想されている。

(2) 北陸地方・新潟県の将来

北陸地方の将来については、中国・ロシア・韓国と言った環日本海経済圏の発展に伴い、北陸地方のポテンシャルが高まっていることが指摘されている。

アジア地域の発展に伴い、北陸地方と環日本海経済圏との経済交流の実現のための提言として、次の四つが挙げられている。

国際物流機能の改善強化の必要性（沖待ちの解消、ハードの整備）

多様な輸送経路への対応（鉄道との連携）

企業の立地促進に向けた取り組み

北陸地域の国際物流機能の利用促進

新潟県については、北東アジアの発展をベースに、人・物の交流を新潟県を通じて行うために、新潟港にフェリー航路を開設しようという動きがある。それに向けて、港湾の整備を含め、国だけではなくて港湾管理者である県も含めて、その環境整備には積極的に対応して行きたいと言う提案がなされている。

新潟港については、貨物の集荷エリアとして北陸地方の貨物が基本ではあるが、栃木県・群馬県・福島県などのエリアからの利便性を考え、貨物を集めて新潟港に持ってくるような方式が北陸港湾としての有効性を発揮できるのではないかという意見も出されている。

(3) 日本海横断国際フェリー（三角航路）の意義

日本海における国際フェリーを成功させるための視点として、次の3点が指摘されている。

日本、韓国、ロシアの3カ国の港を結ぶ航路であるが、中国、北朝鮮、モンゴルとも道路と鉄道で結ばれる可能性がある。つまり、六つの国々が結ばれる可能性がある。

これらの地域は、その国々の発展地域との格差是正を共通の課題としている。

フェリーは、人と物の流れを一体化した船舶であり、地域の経済・社会・文化などの交流を深化させることができる。例えば、学生達の修学旅行を通じた教育交流など。フェリーを小さい社会として認識する必要がある。

三角航路の目標としては、この航路が開通することによって、それが突破口となり、地域全体の経済発展、人的・物的交流が促進されるという大局的かつマクロ的な意味が挙げられている。そして、将来的なイメージとしては、吉林省の琿春市が“北東アジアの香港”のようになることを期待するという意見も出されている。

(4) 需要の動向

貨物需要については、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2,500万人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とされている。

そして、この航路については、貨物の航路であるという認識であり、当面は、中国よりも対ロシア向けの中古車がベースカーゴになると見られている。また、フェリー航路ができることによってベースカーゴの品目の幅も広がり、フェリー航路を切っ掛けに物流の仕組みまで変わるようになることが期待されている。

旅客需要については、中国・韓国・ロシアからの訪日観光客の増大が期待されている。

2007年度に日本人と韓国人との渡航者数が逆転し、訪韓日本人よりも訪日韓国人の観光客が多くなっている。恐らく中国も時間の問題で、中国人のビザの問題が解決すれば、中国人の観光客が日本に流れてくる。日本と中国と韓国の3カ国を往来している人口は、もう1,300万人を超えている。したがって、国際フェリーの役割は大きくなるであろう。また、観光面で考えると、お客さんに乗って頂くために船の品質の改善が必要である。

三角フェリーが就航した場合、船を利用した小学生・中学生・青少年の国際交流事業も提案されている。

(5) 地域へ与える影響

国際フェリー航路は、国家間を繋ぐ橋の役割を果たし、地域間の経済発展を促すものである。韓中航路のうち、東海方面の航路は一航路（束草港～トロイツァ港）であり、この航路と新規航路（束草港～新潟港～トロイツァ港）を結ぶことにより、日韓両国首都圏の貨物の誘致、所要時間の短縮、人的・物的交流の活性化による地域経済の発展に寄与すると考えられる。

6.3.2 日本海横断国際フェリー（三角航路）の課題

次に、日本海横断国際フェリー（三角航路）の課題について、詳しく検討することとする。

（１）貨物の確保

フェリーの就航のためには、貨物を集めることが重要であることは言うまでもなく必要不可欠な条件である。

物流関連企業の数社に「日本海横断国際フェリー」についてヒヤリング調査を行ったところ、日本海横断国際フェリーへの関心・期待感については、全般的に関心が高く、日本海横断国際フェリーを利用する可能性がある貨物として、韓国向けの輸出貨物として液晶パネル、機械等製造装置、コンピュータ・モーター等の部品、中国からの輸入貨物として衣類、製材、工具、ロシア向けの輸出貨物として自動車製品が挙げられている。

しかし、日本海横断国際フェリーを利用する上での問題点・課題として、以下の点が指摘されている。計画によると週一便で反時計周りであるが、この計画の場合、韓国向けの貨物は利用しにくい（最低週２便は必要）、寄港地からの両端の陸送費を含めたトータルコストによって利活用の判断が分かれる、釜山港に代理店があっても東草港に無いので、人的配置等にコストがかかる、帰り荷の確保によるコストの低減が重要である。

すなわち、国際フェリーには、定時性やスピーディーに輸送すべき貨物がフェリー向けの貨物であり、こういった特徴を持つ貨物をいかに確保するか、また、コストの面で優位にたつことが出来るかどうか、フェリー就航の実現に向けての重要な鍵である。

（２）旅客の確保

フェリーは貨物だけではなく旅客も輸送する交通手段であるため、貨物の確保と同様に旅客の確保も重要である。

人流関連企業の数社に「日本海横断国際フェリー」についてヒヤリング調査を行ったところ、日本海横断国際フェリーへの関心・期待感が高い。

しかし、以下のような問題点および課題も指摘されている。新潟～ソウル間のエアのパッケージ商品（２泊３日、27,800円）と競争できるかどうか、週２便は必要ではないか、フェリーで一昼夜過ごす食事が必要で、これも負担になる、船旅そのもののクオリティの問題、日本海横断国際フェリーはマニアックなルートであるので、一般商品化しにくい、新潟県内で売りになるものは冬場のスキーと限定的であり、外国人の日本観光のニーズに対応できるかどうかなど。

すなわち、旅客を確保するためには、旅客にとって魅力的な観光資源の確保や質の高いサービスの提供が重要である。

（３）SLB

日本の自動車メーカーであるトヨタ（トヨタ自動車株）や日産（日産自動車株）がロシアのサンクト・ペテルブルグに進出しており、物流の方法として部品の移動にSLB（シベリ

ア鉄道を利用したランド・ブリッジ)を利用することを考えているが、シベリア鉄道のインフラが整備されていないため、安全ではない。これに対して、どう対策して行くのか、どう改善して行くのか、どう実現して行くのかが課題である。

(4) 国境通関

トロイツァ港に日本から貨物を輸出して、そこから国境を越え、10kmの道路を走って中国に行く時、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。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おり、最優先的に通過させているが、「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。貨物の国境通過の問題に関しては、ロシアの税関通過の問題の改善が急務である。

(5) モーダルシフト・鉄道利用

現在の経済界のキーワードは、CO₂である。CO₂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。トヨタ、キャノンは、CO₂、環境問題、モーダルシフトに熱心で、力を入れている。しかし、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。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。一方、これからの日本の輸送を考えると、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。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。

モーダルシフトを進めるため、新潟港におけるJR鉄道の活用を考えて行きたい。

(6) 道路

日本は、世界の道路事情から見て、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。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。東京から新潟までの貨物輸送の場合、45ftコンテナはトンネルにぶつかるから駄目である。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。

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が、道路局では、「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。

(7) シャーシ

現状では、対岸諸国でフェリーにトラックが乗り込んだとしても、そのまま日本国内を走ることはいできない。日中韓でのシャーシの共用化については、3年で実現を図るとい

とで3カ国が合意されている。それが2009年から実現されると、環日本海時代が開ける。その時、ロシアはどうかと言う問題がある。

シャーシの問題は、政府間のレベルで、規制緩和を図るべきである。

(8) 官民の協力及び自治体の役割

1) 官民の協力

民間だけでは港のソフトの面の解決は難しく、具体的なサービスやソフトの問題はなかなか見えにくい。官・民の協力体制が必要であり、重要である。物流・人流だけではなく、コミュニティとして文化や様々な交流のために、官民の協力が必要である。

新潟港の活性化のため、国・県・民間が協力してプロジェクトを組み、対応して行くべきである。

具体的には、次のようなことが指摘される。

ターミナル施設整備について、港湾管理者だけでなく、より広く協力体制を考えるべきである。

将来の地域の発展を考慮すると、民間次元で難しい時は、中央政府からの援助が必要である。特に、港湾施設などに関しては、国の役割は大きい。航路就航してより3年間は国が支援して行くというバックアップが重要である。

この三角航路プロジェクトは、予想以上に時間が掛かっているが、諦めずに推進していくことがベストである。中国東北部の6,500万人の需要があり、この需要が日本に流れてくれば日本海が元気になる切っ掛けとなる。しかし、このプロジェクトは、4カ国、4社間で行っているため、民間レベルでは難しく、民間だけではうまく進まない。国家間の信頼関係を築くためには、官の支援や援助が必要である。

2) 自治体の役割

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。環日本海問題は1970年代から新潟では議論されてきているが、自治体の役割をあまり考えてなかった。しかし、現在は、自治体が港湾や空港が地域と密接な関係にあることを認識するようになった。

国際フェリー航路が就航し、関釜フェリーのように貿易ルートが構築されれば、貨物は増え、人の交流も活発になる。自治体もそのための準備をしなければならない。

単位自治体は新潟県や国に対して、どんなサポートができるのか。推進本部のようなものを作って県・国に提案してはどうだろうか。

6.4 新潟港の受け入れ体制（ハード・ソフトの面）

富山港とウラジオストク港の間のフェリー航路の運航から次のようなことが重要な点であることが解る。

- 日本側の受け入れ体制の問題
- 訪問者の気持ちを高揚させる工夫
- 地域民の受け入れ体制
- 船舶の安全、安心

以上の点に配慮しながら、新潟港の受け入れ体制について検討すると、次の諸点が課題として指摘される。

フェリーが就航した場合、「フェリーの運航の持続をさせるために、港としてはどうしたら良いのか」と言うことが重要である。フェリー航路次第の定時性、スピード、運賃価格の競争力の問題、継続的かつ安定的航路を提供することによって、荷主にとって魅力的な航路になる。そのためには、新潟港のハード・ソフトの面での整備が重要である。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。貨物の流れの迅速性、つまり、船が港に着いてから、通関など、色々な手続きが素早く行われ、関東・名古屋などに短い時間内に着くような港湾施設の整備が重要である。新潟港の沖待ち、東港の国際コンテナターミナルの手狭についても、港湾バースを造る方向での調査を始めている。このフェリーが将来的に大きく花開くためには、新潟港全体の計画のあり方や、新潟港から物・人が動くための結節点である新幹線の駅とスムーズな移動ができるように考えて行く必要がある。

すなわち、国際フェリーの運航を持続させるためには、新潟港のハード・ソフトの面での整備が重要であり、新潟港の受け入れ体制として整備すべきハード・ソフトの面は、国際フェリーターミナルとしての適切な施設およびCIQ体制の整備である。新潟港のフェリーターミナルの現状と必要な施設条件について、6.5で述べる。

これに加えて、開催された会議においてモーダルシフトの観点から鉄道輸送の利用が今後の物流システムにおいて重要な役割を果たすとしばしば議論された鉄道輸送の利用についてその可能性を6.6で検討する。

6.5 新潟港のフェリーターミナルの現状と必要な施設条件

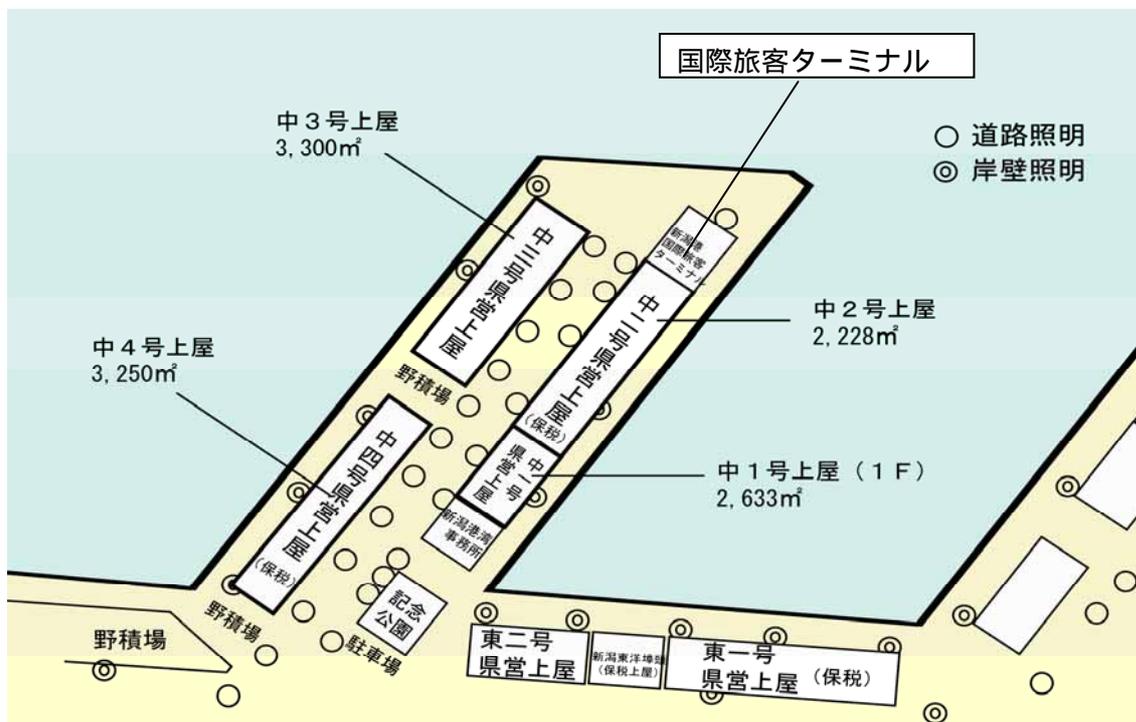
新潟港のフェリーターミナルの現状を把握する。

その上で、下関港、博多港など、他港の国際フェリーターミナルの事例とアンケート調査結果から要請されている港湾施設を明らかにし、新潟港のフェリーターミナルの必要な施設条件を検討する。

6.5.1 新潟港のフェリーターミナルの現状

現在、フェリーターミナルがある西港には、かつて北朝鮮の“万景峰号”が着いた「新潟港国際旅客フェリーターミナル」、新潟～佐渡島間の両津航路を運航する佐渡汽船が着く「万代島旅客ターミナル」、新潟～小樽航路を運航する新日本海フェリーが着く「山の下旅客ターミナル」と三つのターミナルがある。佐渡汽船と新日本海フェリー以外の旅客船は、中央埠頭からの発着となっており、「日本海横断国際フェリー」が就航する場合は、新潟港国際旅客フェリーターミナルに着く可能性が高いと思われる（図 - 6.1）。

国際ターミナルがある新潟港の西港の新潟港湾合同庁舎の2階に渡航者や輸出入食品に対する検疫業務を行う「新潟検疫所」があり、植物検疫を行う横浜植物防疫所新潟支所が新潟港湾合同庁舎の3階にある。動物検疫については、新潟空港出張所が新潟港を管轄している。新潟税関支署も同じく新潟港湾合同庁舎内にあり、CIQが西港から近い距離に位置している。



[資料] 新潟県資料より作成。

図 - 6.1 新潟港西港中央埠頭の現状



図 6.2 新潟検疫所や税関がある新潟港湾合同庁舎の位置

6.5.2 他港の事例

1) 概要

C&フェリー:KCブリッジ 週6便(予定) 総トン数:16,340G.T. 旅客:600名		大阪港	下関港	博多港	北九州港	新潟港				
所在地		大阪港国際フェリーターミナル 大阪市住之江区南港北1丁目20-52	下関港国際ターミナル 山口県下関市東大和町	博多港国際フェリーターミナル 福岡市博多区沖浜町14番1号	日韓国際フェリーターミナル 門司港レトロ地区	新潟フェリーターミナル 新潟市東区古湊町2番20号				
供用開始		平成8年5月	昭和63年5月20日	平成5年4月1日	2008年6月運行予定					
建物概要		-	鉄筋コンクリート造・地上3階(一部4階建て)	鉄骨鉄筋コンクリート造・鉄骨造・地上4階	軽量鉄骨構造・平屋建て					
敷地面積		延べ床面積2,900㎡	延べ床面積9,500㎡	11,230㎡(延べ床面積1万3,280㎡)	1,000㎡					
建物施設概要		1階:ロビー 2階:展望室	1階:玄関、出国乗用車入口、荷捌場。 2階:待合室、発券所、売店、喫茶店、出国乗 用車待機場。 3階:事務所。	1階:エントランスホール、チェックインカウン ター、総合案内所、喫茶店、コンビニエンスス トア、事務室、上屋 2階:待合ロビー、出入国管理、税関検査、 検疫、免税店 3階:ターミナルホール、特別応接室、会議 室、レストラン、事務所 4階:電気室、機械室	-					
駐車場		-	国際ターミナル前約100台	ターミナル側59台、道路側48台 計107台	-					
閉館時間		-	-	午前7:00~午後11:00	-					
就航状況	定期便	船名	緒言	船名	緒言	船名	緒言			
		上海フェリー (株):蘇州號 1 便/週	総トン数:14,41G.T. 旅客:272名 貨物積載容量:200TEU	関釜フェリー:は まゆう 1便/日	総トン数:16,187G.T. 旅客:438人 貨物積載容量:140TEU	カメラライン: ニューかめりあ 7便/週	総トン数:19,961G.T. 旅客:522名 貨物積載容量:4,500トン	C&フェリー:KCブリッジ 週6便(予定) 総トン数:16,340G.T. 旅客:600名 貨物積載容量:110TEU	らいらっく	総トン数:約18,300G.T. 旅客:892名 積載可能車輦数:トラック /146台・乗用車/58台
		中日国際輪渡有 限公司:新鑑真 1便/週	総トン数:14,543G.T. 旅客:345名 貨物積載容量:14,543トン コンテナ積載量:250TEU	釜関フェリー:星 希 1便/日	総トン数:16,875G.T. 旅客:605名 貨物積載容量:140TEU	JR九州高速船: ビートル 3~4便往復/ 日	総トン数:164G.T. 旅客:232名 貨物積載容量:-		ゆうかり	総トン数:約18,300G.T. 旅客:892名 積載可能車輦数:トラック /146台・乗用車/59台
	パンスターライ ン:パンスタード リーム 毎日	総トン数:21,535G.T. 旅客:681名 貨物積載容量:4,249トン コンテナ積載量:220TEU	オリエントフェ リー:ゆうとびあ	総トン数:26,906G.T. 旅客:400名 積載可能車輦数:265台	未来高速:コピ ー 2便往復/日	総トン数:303G.T. 旅客:222名 貨物積載容量:-	-	フェリーあ ざれあ	総トン数:約20,560G.T. 旅客:926名 積載可能車輦数:トラック /186台・乗用車/80台	
	不定期便	パンスターライ ン:パンスターサ ニー 毎日	総トン数:26,847G.T. 旅客:683名 貨物積載容量:5,868トン コンテナ積載量:270TEU	-	-	『飛鳥』、『飛鳥2』、『にっぽん丸』、『ふじ丸』 韓国、中国、東南アジア行き	-	フェリーし らかば	総トン数:約20,560G.T. 旅客:926名 積載可能車輦数:トラック /186台・乗用車/80台	
係留施設	総バース数 総延長(m)	2 450m	6 843m	12 1,597m	- -	2 260m				
港湾施設	岸壁水深 (m)	10	7.5 10.0 5.5	7.5 10.0 5.5 6.5	-	7.5				
	上屋	コンテナ・フレート・ステーション(CFS) (延床面積7,000㎡)	上屋7棟、民間施設として1万8千トンクラス の冷凍冷蔵庫	一般雑貨上屋7棟 (17,739㎡)	-					
	荷捌き地(㎡)	-	ターミナル棟	国際ターミナル1棟	-					
	野積地(㎡)	-	-	5648㎡	-					
利用状況	取扱貨物量	24,000TEU(2001年)	-	約97万トン	-					
	取扱貨物品目	コンテナ貨物	輸出:電気機械・機械	自動車、日用品、農産品、紙・パルプ、水産	-					

出所 大阪港 2003 大阪港ロジスティクスガイド大阪港案内 2005/2006
http://www.city.osaka.jp/port/04_facilities/04_06.html
下関港 http://page.freett.com/buchishimo/kanko/eki/ferry_ta_0.html
博多港 http://www.port-hakata.co.jp/terminal/index.html
http://www.port-of-hakata.or.jp/profile/futo_goannai/chuo_wharf.html
北九州港 日本海事新聞(2008年3月5日 朝刊)
(株)日刊海事通信社:『フェリー・旅客船ガイド』(2005年11月1日)

2) 大阪港国際フェリーターミナル

大阪港国際フェリーターミナルは、国際交易や国際交流の拠点として開発が進む咲洲コスモスクエア地区の本格的なターミナルとして利用されている。

友好港・友好都市の上海を結ぶ定期外航フェリー2隻がそれぞれ週1回、姉妹港である釜山との定期外航フェリーが週3回就航している。平成16年(2004)には約10万人の乗客の利用があり、また、約92万トンの貨物を取り扱っている。平成16年には船客ターミナルの改良が行われ、よりスムーズな入出国が可能となっている。



[資料]http://www.city.osaka.jp/port/04_facilities/04_06.html

図 - 6.3 大阪港国際フェリーターミナルの現状

表 - 6.3 大阪港国際フェリーターミナル

パス	航路	サービス 頻度	船社	船名	総トン数
KF-1	上海航路	1便/週	上海フェリー(株)	蘇州號	14,410
		1便/週	中日国際輪渡有限公司	新監真	14,543
KF-2	釜山航路	毎日	パンスターラインドットコムリミテッド	パンスター ドリーム	21,535
				パンスター サニー	26,847

(http://www.city.osaka.jp/port/04_facilities/04_06.html)

3) 下関港国際フェリーターミナル

概要

下関港国際ターミナルは、1988年（昭和63年）3月に完成した。この国際ターミナルは、CIQ施設などを完備した日本最初の外国航路用旅客ターミナルである。1階はフェリーのコンテナ貨物を扱うための荷捌地として、2階は乗船券の購入や税関・出入国手続き等を行う場として利用されている。韓国や中国と行き来する人々で大変にぎわっており、2005年（平成17年）は約17万人がターミナルを利用した。

国際ターミナルより 下関駅まで徒歩7分

シーモール(ショッピングセンター)まで徒歩5分

海峡ゆめタワー(高さ：153メートル)まで徒歩7分



ふ頭名	施設名	延長 (メートル)	水深 (メートル)	けい船能力	
				重量 トン数	船席数
細江	18号・19号岸壁	260	-7.5	5,000	2
	20号・21号岸壁	370	-10.0	15,000	2
	22号岸壁	213	-5.5	2,000	2

[資料] http://www.shimonoseki-port.com/jp/shisetu_k/mainport.htm#01

図 - 6.4 下関港国際ターミナルの概要

写真 - 6.1

下関港国際ターミナル全景



(http://www.shimonoseki-port.com/jp/shisetu_k/mainport.htm#01)

国際ターミナル

関門港の旅客航路は下関港が外航、新門司港が内航という棲み分けになる。国際間の定期貨客航路を3航路も擁するのは、日本では下関港だけである。

現在の下関港国際ターミナルは1988年に細江埠頭18号岸壁に開設した。1階は玄関、出国乗用車入口、荷捌場。2階は待合室、発券所、売店、喫茶店、出国乗用車待機場。3階は事務所となっている。

2002年のワールドカップに合わせて空中回廊(総延長208m、幅2.8m、高さ6.6m)を建設し、下関駅前人工地盤と接続した。これに伴い、2階にも玄関を設けた。

韓国・釜山航路

下関港の国際旅客航路は1905年に開設した関釜連絡船を起源とする。

1910年の日韓併合により国内路線になり、日本と朝鮮、後に満州やヨーロッパ(シベリア鉄道経由)をもつなぐ重要路線となった。しかし、太平洋戦争での戦局悪化に伴い日本が朝鮮海峡を実質支配できなくなり、その後、20年以上にわたって、この区間の交通は基本的に途絶えた。

1965年に日本国と大韓民国が基本関係に関する条約を制定して日韓関係が正常化すると、以前の関釜連絡船を復活させようという機運が高まり、1970年に25年ぶりに両市が海路で結ばれることになった。

釜山航路は日韓の2社が受け持つ。日本側は関釜フェリー(株)。日本船籍の“はまゆう”(全長162m、国際総トン数1万6187トン、旅客定員438人)を投入する。韓国側は釜関フェリー(株)。韓国船籍の“星希”(全長162m、国際総トン数1万6665トン、旅客定員562人)を投入する。

運航は毎日1往復。下関、釜山ともに19~20時に出港して、船内で一泊、翌日の8時半に入港する夜行便である。二つの船が入れ替わり行き来し、同じ港に同時に係留されることはない。

釜山航路は“ポッターさん”(日韓の日用品貿易を手がける商人。主に年配の女性)のご用達として知られる。下関の長門市市場周辺で日本の電気製品などを仕入れて釜山へ渡り、品物を仲買人に渡したのちは韓国の農産物などを仕込んで日本へ持ち帰る。関釜フェリーはそんなポッターさんが毎便100名程度も乗り込み、航路の安定維持を図ってきた。

中国・青島航路

青島航路は、SHKグループの西日本汽船(株)が1980年の下関市・青島市友好都市締結を契機に開設した。以来、不定期貨客航路として運航してきたが、日中の通商が発展した1997年に至り、山口県・下関市・青島市の三者の支援を受け、合併会社・オリエントフェリーを設立、“ゆうとぴあ”(全長184.50m、国際総トン数2万6906トン、旅客定員350人)を投入して航路を定期化した。

2005年に上海航路を新設するのに伴い、下関上海フェリーが“ゆうとぴあ2”(全長184.50m、国際総トン数2万6933トン、旅客定員475人)を青島航路にも投入した。下関

上海の航路は往復に 4 日を要し、週 2 往復はできない。そこで、船舶の有効活用を図るため、往復 3 日半の青島航路へ目を向けた。

運航は週 3 往復。下関発は水、金、土の 13 時に下関を出港し、翌日の 16 時に青島へ入港する。青島発は木、土、月の 20 時に青島を出港し、翌翌日の 9 時に下関へ入港する。旅客フェリーといっても、積載するのはもっぱら貨物である。

中国・蘇州航路

西日本汽船(株)と同社が所属する SHK グループ、中国側の出資元の三者は、2005 年に日中合弁会社・上海下関フェリーを設立した。投入船舶は新日本海フェリーが所有する「ニューしらゆり」を改装した“ゆうとぴあ 2”。下関 上海を週に 1 往復するだけでは船の稼働率が低いと、上記したように貨物取扱量の増加が続く青島へも週に 1 往復させる。

“ゆうとぴあ 2”は貨客船として投入したが、中国交通省が「旅客の市場規模は小さく、同社の参入でいたずらに競争を招きたくない」との判断から旅客輸送免許を与えず、就航以来、一度も旅客を乗せることなく貨物船として利用していた。

就航から 1 年が経過して、中国当局は旅客輸送免許を与えるどころか、大型荷役に不都合な岸壁を割り当てて追い出しにかかってきたようだ。そこで、寄港地を 2006 年 9 月より揚子江南岸の蘇州・太倉港へ変更することを決めた。太倉港は上海市に近い位置にある新しい港である。

運航は週 1 往復。往路は月曜の 13 時に下関を出港し、火曜の 17 時に蘇州に入港する。復路は水曜の 3 時に蘇州を出港し、木曜の 9 時に下関へ入港する。待望の旅客の取り扱いは 2007 年 8 月末から始まった。

(http://gazone.morrie.biz/keizai/minato/simonoseki_minato_kokusai_terminal.html)

4) 博多港国際ターミナル

博多港国際ターミナルの概要

施設名称 博多港国際ターミナル

所在地 福岡市博多区沖浜町14番1号

供用開始 平成5年4月1日

建物概要 鉄骨鉄筋コンクリート造・鉄骨造・地上4階

敷地面積 1万1230・(延べ床面積1万3280・)

施設概要 1階：

エントランスホール、チェックインカウンター、総合案内所、喫茶店、コンビニエンスストア、事務室、上屋

2階：待合ロビー、出入国管理、税関検査、検疫、免税店

3階：ターミナルホール、特別応接室、会議室、レストラン、事務所

4階：電気室、機械室

駐車場：ターミナル側59台、道路側48台 計107台

開館時間 午前7：00～午後11：00（総合案内所は7：00～17：00）

就航状況 定期便：カメラライン：ニューかめりあ 7便/週

JR九州高速船：ビートル 3～4便往復/日

未来高速 : コビー 2便往復/日

不定期：『飛鳥』、『飛鳥・』、『にっぽん丸』、『ふじ丸』

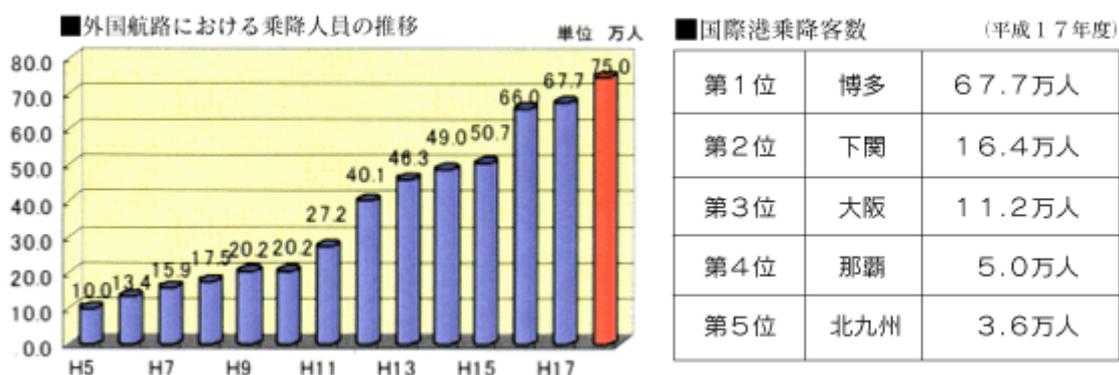
韓国、中国、東南アジア行き

博多港国際ターミナル設置の目的

『九州・アジアの拠点港湾にふさわしい、海の玄関口』に資するターミナルエリアの中心をなす施設として、外内航の定期・不定期旅客船を受け入れると共に、一般市民に対し、快適かつ親水空間の提供を図ることを目的として設置された。

名実ともに日本一の国際旅客ターミナルへと成長

博多港国際ターミナル設置当初の乗降者数は10万人だったが、年々、増加の一途をたどり、2008度の乗降者数は80万人を予想している。博多港国際ターミナルの乗降者数は、2003年以来、2位以下を大きく引き離して全国連続1位を記録しており、14年連続での1位の座もゆるがないものと思われる。



[資料] <http://www.port-hakata.co.jp/terminal/index.html>

図 - 6.5 博多港国際ターミナル乗降客数の推移

乗降客増加の背景

近年、博多港国際ターミナルを利用する海外の旅客数が急増し、2005年度は乗降客数の半数以上を占める状況となっている。

海外利用者の約96%が韓国人であり、ゴルフや温泉などを目的として来日している。また、韓国学生の修学旅行も急増している。



[資料] <http://www.port-hakata.co.jp/terminal/index.html>

写真 - 6.2 博多港国際ターミナルの全景

物流拠点・国際交流拠点機能の充実

従来の倉庫機能に加えて、垂直搬送機や流通加工施設等の導入による物流の効率化を図った3棟の高度化倉庫建設などにより、中央ふ頭は都心に近い高度な物流拠点となった。

一方、博多港国際ターミナルを利用する外航旅客数は平成17年で約68万人となり、港としては日本一を誇っているほか、平成15年春の福岡国際会議場の開館に伴い、コンベンション機能の一層の充実が図られた。中央ふ頭は、物流・ターミナル・コンベンション各機能を中心とした多機能ふ頭となっている。

(<http://www.port-hakata.co.jp/terminal/index.html>)



係留施設

バース名称	水深(m)	バース数	延長(m)
3号岸壁	-7.5	1	130
4~6号岸壁	-10.0	3	556
7~8号岸壁	-5.5	4	360
9~11号岸壁	-7.5	3	390
12号岸壁	-6.5	1	161

ふ頭概況

総面積	48.7ha(昭和12年~平成7年埋立)	
利用状況	取扱貨物量	約84万トン
	取扱貨物量品目	車両、農産品、日用品、紙、パルプ、水産品

港湾施設(公共)

岸壁	給水設備	32カ所
上屋	一般雑貨上屋7棟	17,739m ²
	国際ターミナル1棟	11,230m ²
荷捌き地		5,684m ²
野積場		65,791m ²

[資料] http://www.port-of-hakata.or.jp/profile/futo_goannai/chuo_wharf.html

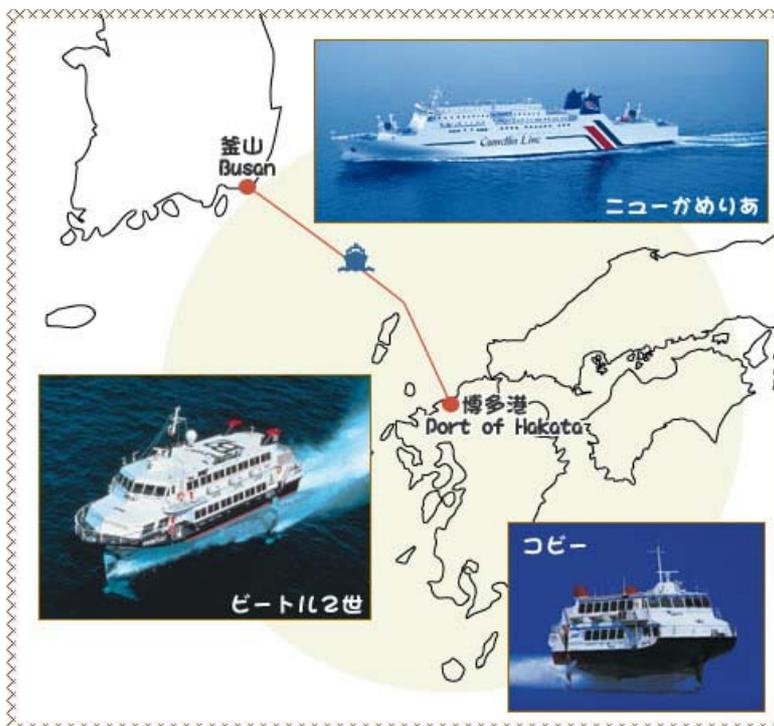
図 - 6.6 博多港国際ターミナルの施設概況



[資料] http://www.port-of-hakata.or.jp/profile/futo_goannai/chuo_wharf.html

図 - 6.7 博多港中央埠頭と国際ターミナル

航種	航路	船名	ターミナル	着	便数	所要時間	運航者
ジェット フォイル	釜山航 路	ビートル ビートル2世 ビートル3世 ビートル5世	http://www.p ort-of-hakata .or.jp/guide/fe rry/index.ht ml - 中央	釜山港	日 5 ~ 8 便	2 時間 55 分	JR九州 高速船 092-281-23 15
		コピー コピーIII コピーV					ふ頭・ 博多港国際ター ミナル
フェリー	釜山航 路	ニューかめりあ	中央ふ頭・ 博多港国際ター ミナル	釜山港	毎日	約 6 時間	カメリア ライン 092-262-23 23



[資料] <http://www.port-hakata.co.jp/terminal/index.html>

図 - 6.8 博多港国際ターミナルの就航船舶

6.5.3 アンケート調査結果からの要請

国際フェリーシンポジウム時のアンケート、「日本海横断国際フェリーが就航した場合、新潟港に期待する施設は何でしょうか？」の回答を分析すると、次の通りである。

日本海横断国際フェリーが就航した場合、新潟港に期待する施設として、第 1 に、フェリーターミナルの充実（74.1%）、第 2 に、港へのアクセスの整備（69%）が必要であるという回答が多く、その他に、商業施設（27.2%）、港周辺の公園整備（18.4%）、レストラン（10.8%）などの施設が要請されている。

問 日本海横断国際フェリーが就航した場合、新潟港に期待する施設は何でしょうか？

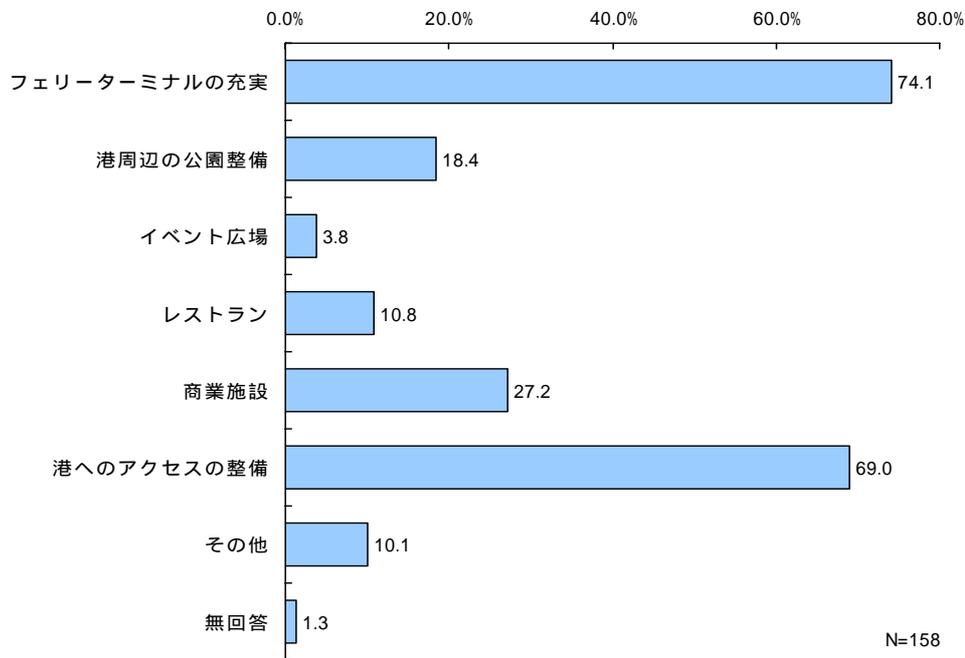


図 6.9 新潟港に期待する施設

表 - 6.3 新潟港に期待する施設に対するその他の意見

意見項目	人数
・港湾施設の整備。	5
・駅と港間の交通の利便性の確保。	2
・CIQの対応	3
・受入体制準備強化（宿泊先など）。	2
・物流特区。	1
・輸送用鉄道。	1

6.5.4 必要な施設条件

日本海横断国際フェリーに利用される船舶は“東春号”が利用される可能性が高い。就航する場合、予定スケジュールは、週1便である。東春号の乗客収容数は467名、積載能力は、総トン数が12,000トン数、コンテナが136TEU、自動車130台が運搬可能な台数である。例えば、自動車130台を置くための必要なスペースは、少なくとも1,625㎡が必要である。新潟港国際旅客フェリーターミナルに「日本海横断国際フェリー」が就航する場合、就航船舶を東春フェリーの積載能力（旅客定員470人）に合わせて考えると就航し出した時点では、東春フェリーの積載能力の半分にも満たない旅客数や貨物量であると予測されるため、短期的には就航しても問題ないと思われる。

しかしながら、長期的な視点から見た場合、就航当時より、旅客数や貨物量が増加し、船舶が大型化されると現状のフェリーターミナル施設では、不十分である。例えば、国際フェリーターミナルがある港のフェリーターミナル・ビルの延べ床面積を比較した場合、大阪港国際フェリーターミナル（2,900㎡）、下関港国際ターミナル（9,500㎡）、博多港国際フェリーターミナル（13,280㎡）に比べて、新潟港国際旅客フェリーターミナルは、1,944㎡と延べ床面積が狭く、十分な敷地面積だとは言えない。国際フェリーの運航がよりスムーズに行われるためにはビルの面積を広げる必要があるが、西港には余裕の敷地がないため、東港に国際フェリーターミナルを移転させる方向で考えることが必要となろう。

また、アンケート調査結果からも要請があったようにフェリーターミナルの充実以外にも港へのアクセスの整備、商業施設、港周辺の公園整備、レストランなどの施設、CIQの体制の整備が必要になる。

（1）港へのアクセスの整備

下関港国際フェリーターミナルは、下関駅から徒歩（約10分所要）で行くことができ、交通アクセスが便利である。博多港国際フェリーターミナルも博多駅から電車と徒歩（約30分所要）で行くことができ、交通アクセスは悪くない。

現在、新潟港の西港までの交通手段としては、JR新潟駅より、車を利用する方法（約15分所要）とバスを利用する方法（約40分所要）があり、西港までの交通アクセスには問題ない。東港までの交通手段としては、JR新潟駅より、車を利用する方法（約40分所要）しかない。他の国際フェリーターミナルがある港と比較しても東港への交通アクセス、非常に不便である。そのため、東港に関しては、バス便を新設するなど、交通アクセスの整備が必要である。

（2）商業施設およびレストラン

博多港の場合、喫茶店、コンビニエンスストア、免税店、レストランなど、商業施設が充実しており、フェリーターミナルを利用する旅客にとって利便性が高いターミナルになっている。新潟港のフェリーターミナルも国際フェリーターミナルとして相応しい商業施設を完備し、旅客が利用しやすいターミナルを目指す必要がある。

(3) CIQ 体制

現在、新潟港における CIQ 体制は、西港から近距離に整備されているが、今後、フェリーが就航した場合は、国際フェリーターミナルがある福岡港や下関港の CIQ 体制を参考にし、より便利な体制にしていくことが望ましい。例えば、博多港や下関港の税関は、平成 15 年 7 月 1 日から税関の執務時間外に職員を常駐させる体制を本格実施しており、平日の執務時間の延長や土曜日、日曜日、休日の執務を行っている。(表-6.5)。福岡港の国際フェリーターミナルの場合はターミナルビル内に CIQ 体制が整えられており、下関港の国際ターミナルの場合は年中無休の通関と植物検疫(植物検疫は祝日を除く)最新設備を有する薫蒸庫、動物検疫・食品検査を週 6 日実施しているなど CIQ 体制が整備されている。



図 6.10 下関港本港地区薫蒸上屋

表 6.4 下関港の薫蒸庫の施設

くん蒸庫名	床面積 (平方メートル)	収容能力 (立方メートル)	温度 (℃)	施設設備者	建設年月	供用開始
定温くん蒸庫 A庫	156	800	0~ 20	下関市	平成13 年 2月	平成13 年 3月
定温くん蒸庫 B庫	78	400	0~ 20	下関市	平成13 年 2月	平成13 年 3月

[資料] 下関港湾局の HP

http://www.shimonoseki-port.com/jp/shisetu_b/mainport.htm

表 6.5 各税関の官署の対応時間

各税関における執務時間外の通関体制を整備する官署の対応時間

税関名	官署名	平日夜間	土曜日	日曜日	休日
東京	大井出張所	17時から 21時まで	8時30分から 17時まで	8時30分から 17時まで	8時30分から 17時まで
横浜	本関	17時から 21時まで	8時30分から 17時まで	8時30分から 17時まで	8時30分から 17時まで
	川崎税関支署 東扇島出張所	17時から 19時まで	—	—	—
神戸	ポートアイランド出張所	17時から 21時まで	8時30分から 17時まで	8時30分から 17時まで	8時30分から 17時まで
	広島税関支署	17時から 19時まで	8時30分から 12時30分まで	—	—
大阪	南港出張所	17時から 21時まで	8時30分から 17時まで	8時30分から 17時まで	8時30分から 17時まで
名古屋	本関	17時から 21時まで	8時30分から 17時まで	8時30分から 17時まで	8時30分から 17時まで
	清水税関支署 興津出張所	17時から 19時まで	8時30分から 17時まで	—	—
	四日市税関支署	17時から 19時まで	—	—	—
門司	田野浦出張所	17時から 21時まで	8時30分から 17時まで	8時30分から 17時まで	8時30分から 17時まで
	博多税関支署	17時から 21時まで	8時30分から 17時まで	8時30分から 17時まで	8時30分から 17時まで
	下関税関支署	—	8時30分から 17時まで	8時30分から 17時まで	8時30分から 17時まで
長崎	本関	7時30分 から8時 30分まで	7時30分 から8時 30分まで	—	7時30分 から8時 30分まで
函館	稚内税関支署	17時から 19時まで	—	—	—

(注) 1月1日を除く。

[資料] http://www.port-of-hakata.or.jp/business/service/pdf/04_9.pdf

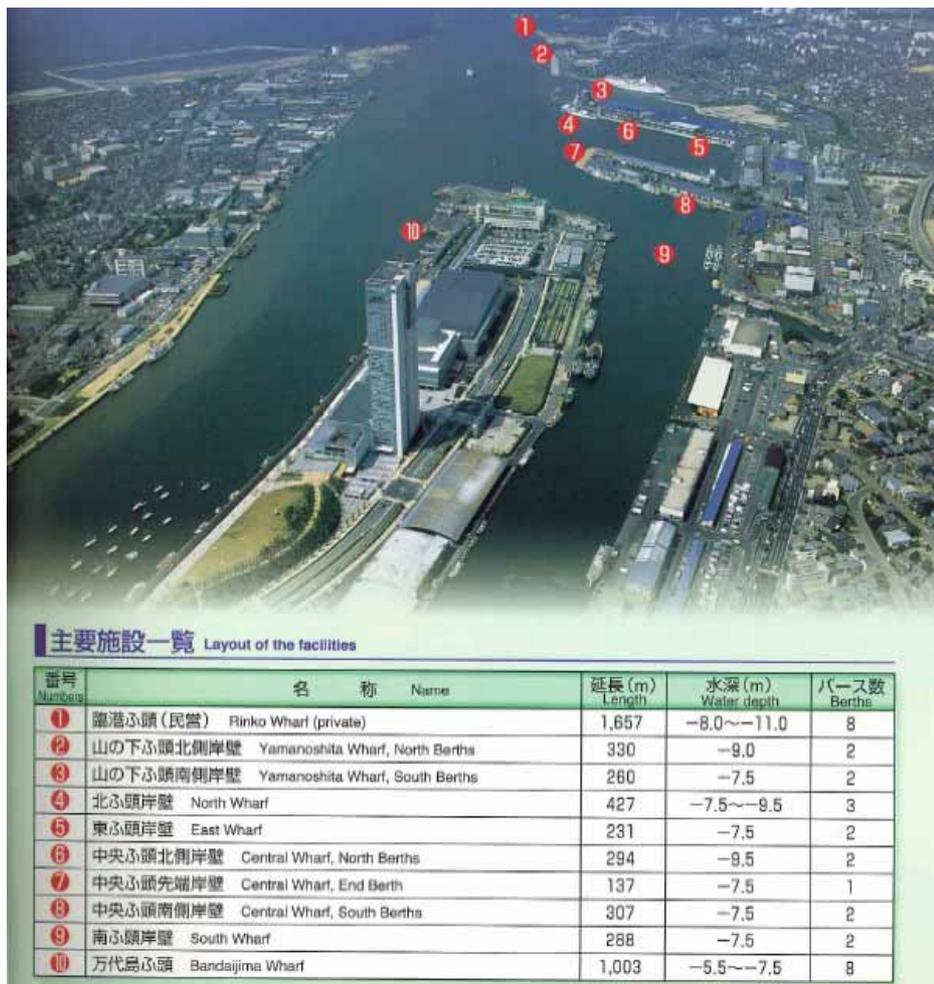
新潟港に寄港する場合、西港の中央埠頭にある新潟港国際旅客フェリーターミナルに着くと思われるが、果たして、東春フェリーが着くことが可能なほどのスペースが西港にあるのか、また、必要な港湾施設は完備されているのか、問題点は何か、今後、検討していかなければならない。まずは、新潟港の港湾施設の現状を把握し、運航される船舶の規模に応じた必要な港湾施設の規模および条件を明確にした上で、対策を打ち出すことが必要である。

表 6.6 新潟港のフェリーターミナルの施設

名称	利用埠頭*	管理者	ビルの延べ床面積	ビルの構造
新潟港国際旅客フェリーターミナル	中央埠頭 、 、	新潟県	1,944 m ²	鉄骨 2 階建
万代島旅客ターミナル	万代島埠頭	新潟県	5,594 m ²	鉄骨鉄筋コンクリート 8 階建
山の下旅客ターミナル	山の下埠頭 、	新日本海フェリー(株)	2,269 m ²	鉄筋コンクリート 3 階建

[資料]新潟港湾事務所：「新潟港」パンフレットより作成。

[註] 利用埠頭の位置は、図 6.11 参照。



[資料] 新潟県港湾空港局振興課：「新潟港 Port of Niigata」

図 6.11 新潟港西港区

6.6 鉄道輸送の利用

(1) 西港における鉄道利用の可能性

西港付近では、図 - 7.11 に示すように、沼垂貨物駅が新潟市沼垂にある。上沼垂駅から沼垂駅までの貨物線（信越貨物支線）は2007年3月までは石油製品を輸送しており、その後、2007年9月までは線路を保持するためにディーゼル機関車を走らせていたが、現在はディーゼル機関車の運行も中止しており、使用していない。¹ 仮に、これを再整備して利用するにしても、万代島埠頭または中央埠頭まで市街地が密集しており、ここに新レールを敷設することは考えられない。そこで、西港における鉄道利用は想定しないこととする。



図 - 6.12 新潟西港と沼垂貨物駅

(2) 東港における鉄道利用の可能性

1) 新潟港臨海鉄道活用計画（1997年度）

新潟県港湾空港局振興課では、1997年度、『新潟港臨海鉄道活用調査』を実施し、新潟東港において国際貨物コンテナの内陸輸送に鉄道を利用するための調査を行った。² 当時、東港のコンテナターミナル内を新潟臨海鉄道が通過しており、これを効率的に活用し、港湾としてのサービス水準を向上させるとともにモーダルシフト施策に寄与することを狙ったものである（図 - 6.12）。

¹ 2008.2.21、日本貨物鉄道(株)新潟支店ヒヤリング。

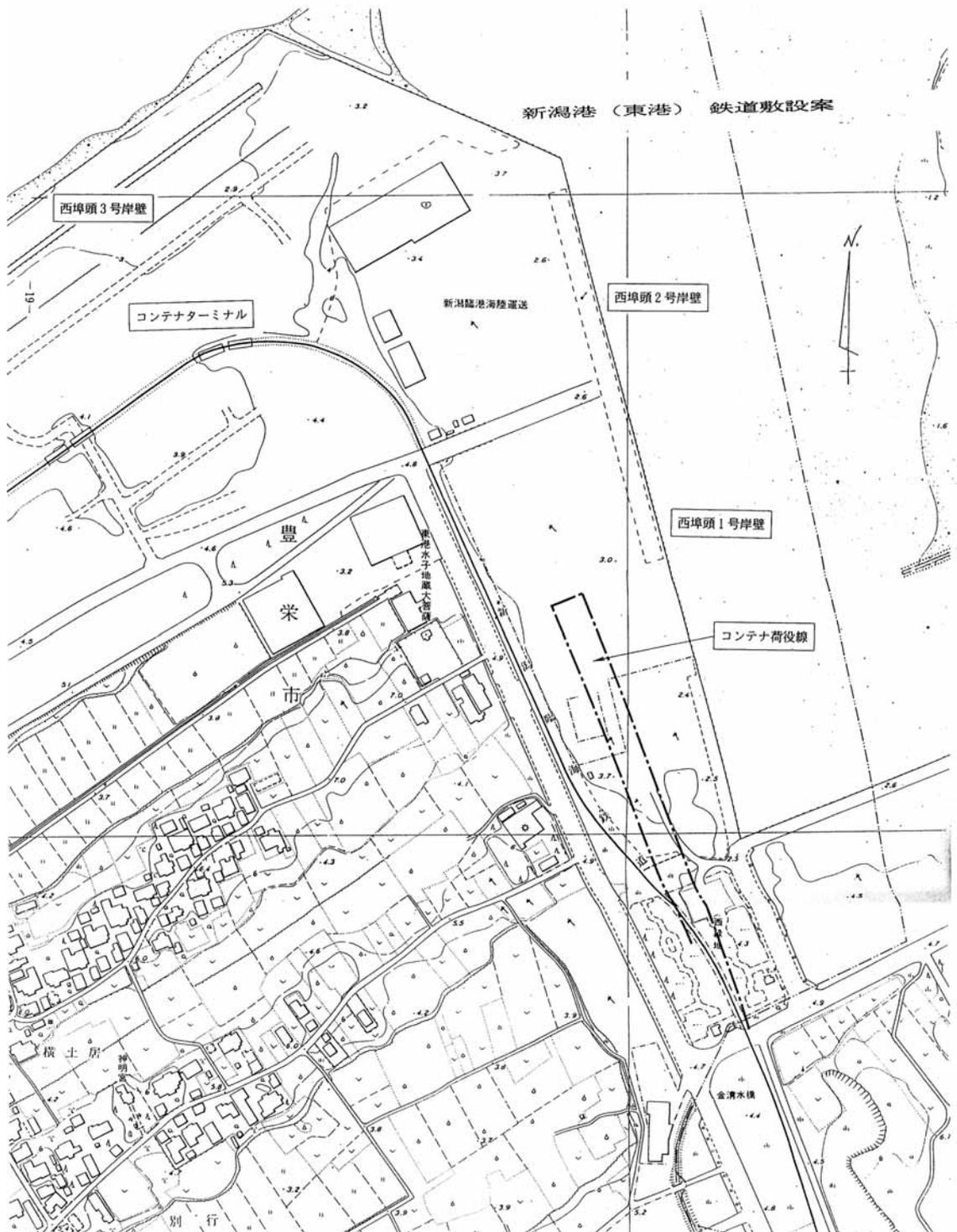
² 新潟県港湾空港局振興課：『新潟港臨海鉄道活用調査報告書』、1998.3

想定事業費は、40ft コンテナ取扱いの場合は2億5,000万円、20ft コンテナ取扱いの場合は1億7,800万円であった。ただし、この計画は着手に至らなかった。

表 - 6.7 事業費

施設	数量	費用(1,000円)	
荷役機械(トップリフター)	1台	70,000	
路盤整備費用(40ft コンテナ取扱い)	4,500 m ²	135,000	-
路盤整備費用(20ft コンテナ取扱い)	3,600 m ²	-	108,000
合計	-	205,000	178,000

[資料]新潟県港湾空港局振興課：『新潟港臨海鉄道活用調査報告書』、1998.3より作成。



[資料] 新潟県港湾空港局振興課：『新潟港臨海鉄道活用調査報告書』、1998.3

図 - 6.13 新潟港（東港）鉄道敷設案

6.7 今後のインフラ整備のあり方

北陸地域の活性化のために、「日本海横断国際フェリー」の就航がもたらす効果を十分に反映させるための新潟港の今後のインフラ整備は、短期的には、現存する港の施設を利用しつつ国際フェリーを就航させることが急務である。

その次に、中期的・長期的に段階別に分けて問題点を改善させながら、徐々に新潟港のインフラを整備していくことが望ましい。

以下では、短期的、中期的、長期的な視点から、新潟港の今後のインフラ整備について考察する。

6.7.1 短期的な視点

日本海横断国際フェリーに利用される船舶としては、“新東春号”が利用される可能性が高い。就航する場合、予定スケジュールは、週1便である。新東春号の総トン数は12,023GWT、乗客収容人数は467名、積載能力はコンテナ136TEUまたは自動車が130台である。

現状では、西港には、以前「万景峰号」が着いた時に利用していた税関、出入国管理、検疫の施設および機能が存続しているが、コンテナ貨物の通関設備が整っていない。一方、東港にはコンテナ貨物の通関機能はあるものの、旅客用の施設および通関機能がない。西港・東港ともに必要な施設が完全には整っていない状況にあるが、旅客へのホスピタリティを考慮すると、「日本海横断国際フェリー」が就航した場合、短期的には、現在、国際旅客ターミナルがある西港の中央ふ頭に接岸させることが望ましい。

就航開始した時点では、旅客人数も貨物量もさほど多くないと予測されるため、運航当初については西港の中央ふ頭で対応可能と考えられる。そのため短期的には現在ある施設を最大限に利用して、フェリーの運航に対応できるよう、施設の簡易な改良などを進めるべきである。

しかし、現状の西港の中央埠頭の施設や面積では、東春フェリーが満杯の旅客や貨物（自動車やコンテナ貨物）を乗せて運航する場合は、とうてい処理できるものではない。

旅客の流れに関しては、現状の国際フェリーターミナルの延べ床面積が1,944㎡と、467人の旅客を収容するほどの広さではなく、大勢の旅客の入管や手荷物通関業務がスムーズに行われるほどの施設が整備されているとは言えない。また、入管や手荷物通関業務を行う人員も不足している。西港の国際フェリーターミナル内には、旅客の入管や手荷物通関のために施設として、現在、検査をブースが4~5箇所しかなく、業務をする人員も2~3人しかいないため、大勢の旅客が来る場合は、手続きに時間がかかる。

また、多量の手荷物が到着した場合、荷物を処理するターンテーブルの施設がなく荷物の受け渡しに時間を要するうえに、船から貨物を降ろして、フェリーターミナルまでに手荷物を運ぶ際に屋根がないため、悪天候の場合は貨物が濡れてしまうといった問題点もある。

一方、自動車130台を置くための必要な駐車スペースは、少なくとも1,625㎡が必要で

あるが、現状では、自動車 130 台を置くことができるほどの指定保税地域面積やエフロン面積がないため、満杯となった場合の自動車の取扱いは難しい。また、コンテナ貨物の取扱いにあたっては、上屋や荷捌き地の面積も狭く、コンテナの積み替えなどを行う荷役機械も整備されていない。加えて、コンテナ貨物を通関させるためには、貨物を東港に運搬する方法を取る可能性が高いが、東港に貨物を運ぶにはドレージチャージ（横持ち料金）が発生し、輸送コストが高くなってしまう。

上記のように、運航当初は西港中央ふ頭での対応が可能であり、現状の施設を活用しつつ受け入れ態勢を整えることが求められるが、旅客数や貨物量が増加した場合には、西港の中央ふ頭での対応が難しくなることは言うまでもなく、次の段階に移行しなければならない。

6.7.2 中期的な視点

「日本海横断国際フェリー」の運航が持続的に行われ、もはや西港の中央ふ頭では対応できないほどに旅客人数および貨物量が増加した場合や、東港に貨物を運ぶのに船会社や荷主など諸利害関係者にとって負担が大きくなった場合は、東港に国際フェリーを就航させる方向で検討するべきである。また、東港に国際フェリーを就航させた場合、“6.6 鉄道輸送の利用”で検討したように、現在は利用されていない JR 鉄道の設備を再整備することにより、JR 鉄道のコンテナ貨物輸送との連携の可能性も考えられる。

しかし、東港はコンテナ貨物専用の港であり、旅客船やフェリーが就航したことがないため、現在、旅客ターミナルや旅客の通関手続きができる施設など、旅客施設が整備されていない。そのため、国際フェリーを東港に就航させるためには、新たに旅客施設を整備する必要がある。

また、東港は新潟駅から離れており、東港から新潟駅まで利用できる交通手段は自動車しかない。そこで東港港での就航を行う場合は、交通インフラの整備が必要不可欠となる。東港から新潟駅までの所要時間が現状では約 40 分と比較的長時間となっており、西港に比べて新潟市中心部との交通アクセスが非常に悪い。そこで所要時間短縮のために、何らかの方策をとる必要がある。それに加えて、出入港にあわせたシャトルバスの運行など、移動手段の確保も重要となる。

しかし、長時間のバス移動は旅客にとってかなりの負担であり、東港寄港を永続させることは好ましいとはいえない。よって、最終的な接岸場所は、新潟市中心部により近い場所に新たに設けることが望ましい。

6.7.3 長期的な視点

中期的な視点から東港に国際フェリーが就航した場合に、上記のような問題があるため、長期的には、西港の外港展開などの際に、西港に全ての施設を再構築し、西港に再び国際フェリーを就航させることを検討する必要がある。

すなわち、短期的な視点で西港に就航した場合に生じる問題を解決するため、西港外港部に新たなフェリーターミナルを設け、CIQの整備、指定保税地域の拡充、駐車場の拡充、コンテナ貨物用荷役機械の設置など、すべての施設・機能を再構築するものとする。それに加えて、「日本海横断国際フェリーのシンポジウム」のアンケート調査において多数の回答者が提案していた、レストラン、コンビニエンスストア、免税店などの商業施設も整え、国際フェリーターミナルとして遜色がない港にし、新潟港が日本海地域の発展に寄与できる港を目指して行くことが望ましい。

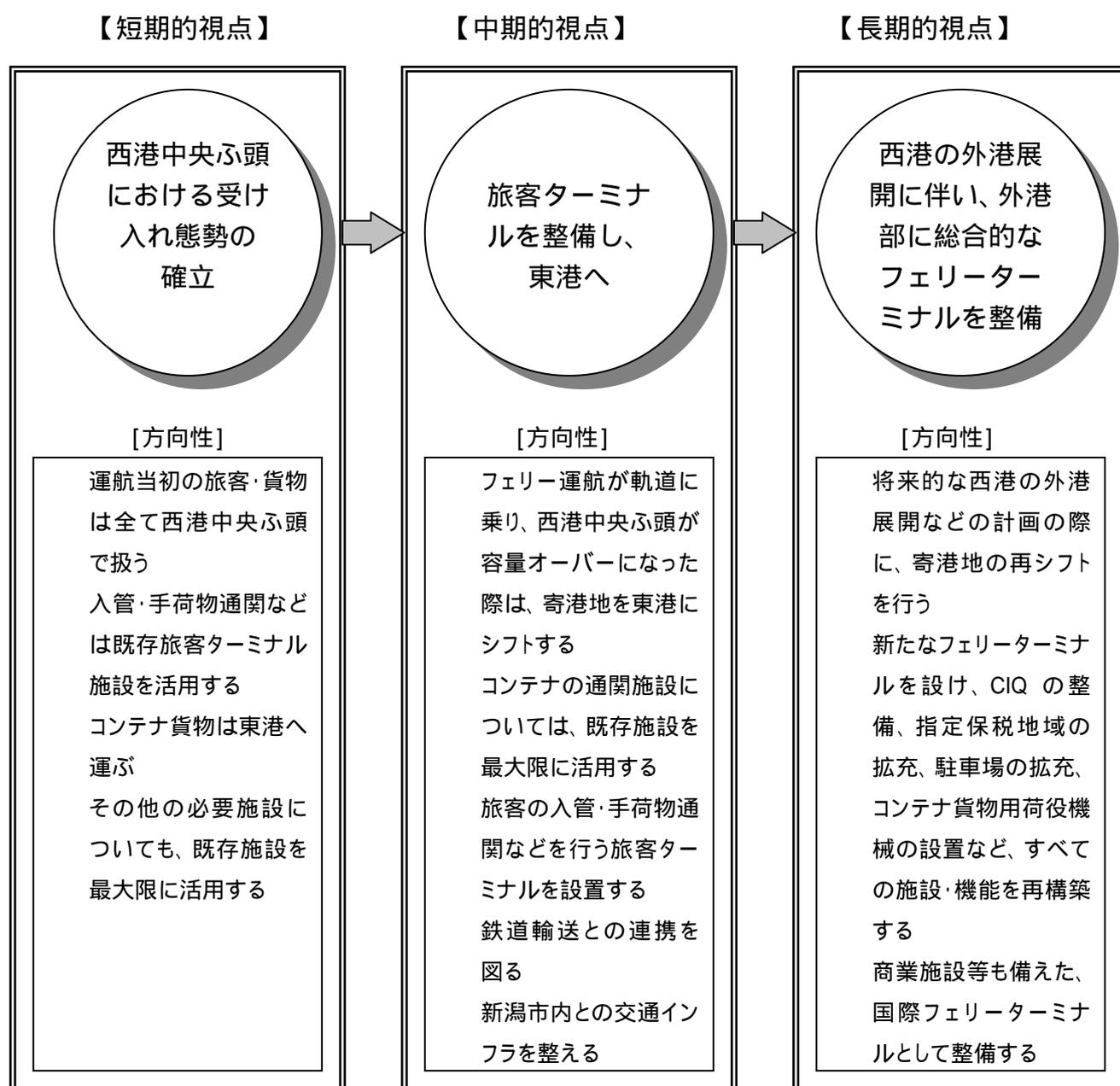


図 - 6.15 今後の新潟港のインフラ整備の方向

【資料編】

- 資料 1 ヒアリング調査
- 資料 2 アンケート調査
- 資料 3 協議記録
- 資料 4 議事録
- 資料 5 「日本海横断国際フェリーシンポジウム」の新聞議事

(1) ヒアリング調査依頼文

荷主・輸送事業者用
旅行業者・リゾート経営事業者用

(2) ヒアリング調査結果

《 ヒアリング調査対象企業 (計 10 社) 》
物流関連企業：荷主 4 社
 地元商社 1 社
 フォワーダー 2 社
人流関連企業：旅行代理店 2 社
 地元リゾート企業 1 社

2008年1月 日

株式会社 御中（荷主・輸送事業者用）

（財）港湾空間高度化環境研究センター

北東アジア国際フェリー就航可能性の調査に係る ヒアリング調査協力をお願い

拝啓

寒冷の候、時下ますますご清祥の段、お慶び申し上げます。

さて中国、ロシア等の経済発展に伴い日本海側の港湾を經由した物流の動きが活発化する事が予想されます。国土交通省北陸地方整備局ではこうした状況を見通し、日本（新潟港）～ロシア（トロイツァ港）～韓国（束草港）の各港を結ぶ国際フェリー航路（以下「三角航路」とします。）就航の可能性を検討しています。

（財）港湾空間高度化環境研究センターでは、国土交通省北陸地方整備局からの業務委託を受け、三角航路の有効性や可能性の調査を行っています。

つきましては、発展著しい北東アジアやシベリア鉄道を用いた貨物輸送に関心の高い、あるいは物流実績を有する企業様に、三角航路社会実験の実施や三角航路の実現可能性についてご意見をうかがうため、ヒアリング調査（聞き取り調査）を実施したいと考えております。

年度末のお忙しい折、大変恐縮には存じますが、ヒアリング調査へのご協力をお願い申し上げます。

以上ご協力の段、重ねてお願い申し上げます。

敬具

（参考）三角航路のイメージ



記

調査名：環日本海沿岸地域におけるロシア及び北東アジアとの経済交流連携を通じた地域活性化方策の検討業務

調査機関：国土交通省北陸地方整備局港湾空港部港湾計画課

調査期間：平成20年1月～平成20年3月

調査受託：(財)港湾空間高度化環境研究センター

〒108-0022 東京都港区海岸3-26-1 パーク芝浦6階

TEL 03-5443-5398

担当：情報研究部 ロジスティック研究室 福島

訪問日時：平成20年1月 日 時～(1時間程度)

訪問場所：貴事務所

〒

TEL

訪問担当：(財)港湾空間高度化環境研究センター 情報研究部

ロジスティック研究室 福島

伺いたいこと

(1) 中国の山東省、河北省、北京市、遼寧省、吉林省、黒竜江省方面、韓国東海岸方面、SLB (シベリア・ランド・ブリッジ) 利用を含むロシア方面等、北東アジア地域と貴社との関連について

1) 関連性

- ・ 取引先がある。
- ・ 自社工場、関連工場がある。
- ・ 物流拠点がある。

2) 上記の所在地

3) 1) で関係がある場合、貨物と輸送について

- ・ (輸出入別) 貨物名
- ・ (輸出入別) 年間貨物量
- ・ (輸出入別) 荷姿
- ・ 貨物別輸出入ルート (利用港湾)
- ・ リードタイム (SLB 利用の場合は、その状況について)
- ・ 貨物別輸出入にかかる問題点、課題、今後の見通し

(2) 北陸から対岸諸国、港湾へ国際フェリー、国際 RORO 航路が開設した場合の利用可能性について

- ・ 可能性の有無
- ・ その理由

(3) 国際フェリー、国際 RORO 航路の可能性がある場合の貨物やルートについて

- ・ (輸出入別) 貨物名
- ・ (輸出入別) 年間貨物量
- ・ (輸出入別) 荷姿
- ・ 貨物別輸出入ルート(利用港湾) ロシアの場合、SLB 利用の有無
- ・ 貨物別輸出入にかかる問題点、課題、今後の見通し

(4) その他

以上

(財)港湾空間高度化環境研究センター

北東アジア国際フェリー就航可能性の調査に係る ヒアリング調査協力をお願い

拝啓

寒冷の候、時下ますますご清祥の段、お慶び申し上げます。

さて中国、ロシア等の経済発展に伴い日本海側の港湾を經由した物流の動きが活発化する事が予想されます。国土交通省北陸地方整備局ではこうした状況を見通し、日本(新潟港)～ロシア(トロイツァ港)～韓国(束草港)の各港を結ぶ国際フェリー航路(以下「三角航路」とします。)の就航の可能性を検討しています。

(財)港湾空間高度化環境研究センターでは、国土交通省北陸地方整備局からの業務委託を受け、三角航路の有効性や可能性の調査を行っています。

つきましては、発展著しい北東アジアやシベリア鉄道を用いた観光需要の発掘に関心の高い、あるいは旅行商品開発に実績を有する企業様に、観光動向からみた三角航路の利用可能性についてご意見をうかがうため、ヒアリング調査(聞き取り調査)を実施したいと考えております。

年度末のお忙しい折、大変恐縮には存じますが、ヒアリング調査へのご協力をお願い申し上げます。

以上ご協力の段、重ねてお願い申し上げます。

敬具

(参考)三角航路のイメージ



記

調査名：環日本海沿岸地域におけるロシア及び北東アジアとの経済交流連携を通じた地域活性化方策の検討業務

調査機関：国土交通省北陸地方整備局港湾空港部港湾計画課

調査期間：平成20年1月～平成20年3月

調査受託：(財)港湾空間高度化環境研究センター

〒108-0022 東京都港区海岸3-26-1 パーク芝浦6階

TEL 03-5443-5398

担当：情報研究部 ロジスティック研究室 福島

訪問日時：平成20年1月 日 時～(1時間程度)

訪問場所：貴事務所

〒

TEL

訪問担当：(財)港湾空間高度化環境研究センター 情報研究部

ロジスティック研究室 福島

伺いたいこと

- (5) 日本人を対象とした中国の山東省、河北省、北京市、遼寧省、吉林省、黒竜江省方面、韓国東海岸方面、SLB(シベリア・ランド・ブリッジ)などを利用したロシア方面の観光について
 - 1) 日本人に人気の観光資源
 - 2) 貴社で企画した旅行商品
 - 3) 貴社の送客実績
 - 4) 将来的な観光需要
 - 5) 国際フェリーを活用した旅行商品造成の可能性(修学旅行等も含む)
- (6) 対岸諸国(中国、韓国、ロシア)から我が国への旅行動向について
- (7) 上記設問の内容を踏まえ、北陸から対岸諸国、港湾へ国際フェリー、国際RORO航路が就航した場合の旅行商品企画の可能性について
 - ・ 観光商品として売り出すための条件
(航行日数・頻度、料金設定、船舶や港湾施設の仕様、乗り場へのアクセス、新潟西港と東港どちらが発着地として適しているか...など)
 - ・ その理由
- (8) その他

以上

ヒアリング調査記録(1)

・物流事業者A社

現状と取扱貨物

- ・釜山港は欧米との貿易のトランシップ港としての意味合いが強いのは事実であるが、韓国国内に運ばれる実荷が相当量ある。エアーで運ばれている実荷も相当程度ある。
- ・(我が国から)韓国への輸出貨物は急ぎのものが多く、航空貨物が全体の10%を占める。
- ・現状の取扱貨物は液晶パネルで、日本で特殊フィルムを貼り付けた液晶パネルを韓国に輸出し、加工場にて一次加工した後東南アジアを中心とした海外の組立工場へ再輸出してTVとして組み立て、そこから日本輸出する「加工貿易」が多い。
- ・液晶TVは需要に比べ供給が追いつかず、緊急性を要した貨物として考えており、航空貨物、フェリー等早く輸送できる機関を選択している。
- ・液晶パネルを東日本から韓国へ輸出する場合
 - 生産地(東北) (陸送) 関西(大阪港) 大阪南港 (フェリー) 釜山港 (陸送) 加工場
 - 生産地(東北) (陸送) 博多 (フェリー) 釜山港 (陸送) 加工場
- ・フェリー、海上コンテナ、航空貨物の各輸送モードについて、リードタイムやコストを明示し、客先に提案し、選択できるようにプレゼンしている。
- ・液晶パネルはラック(専用の梱包材)に入れ、専用のコンテナ(特別仕様ウイングコンテナ)により輸出し、帰りは空のラックを積み込んで帰港する。荷が往復するので都合がよい。大型の液晶パネル用に背高のウイングコンテナを開発した。高価(700万円/台)なので全15台しかない。上手く回転させるために同じ港に戻す必要がある。
- ・液晶パネルの需要が伸びている 供給が間に合わず急送品となっている 航空貨物で韓国・台湾の加工場へ
- ・需要と供給のバランスがとれれば時間がかかるコンテナでも輸送もあり得る。
- ・現在70TEU/月(博多 韓国フェリー2便/週を利用している)
- ・航空貨物は2日間(工場 成田 仁川 亀尾)、フェリー3日間(工場 大阪南港 釜山港 亀尾)、海上コンテナ1週間~2週間(工場 新潟 ID 新潟東港 釜山港 亀尾)
- ・液晶パネルの需要は、今後5年間同じような状態と考えられるが、それ以降需要と供給のバランスがとれれば緊急性がなくなるかも知れない。
- ・貨物の繁忙期と閑散期があり、液晶パネルの場合10月が輸出のピークとなる(液晶TVの大量購買が年末となるため)。
- ・新潟港で出したものは新潟港へ戻す(関税の関係)。

国際フェリー利用のメリット

- ・新潟港は東日本地域の重要な貿易港として位置づけられる。
- ・韓国は日本のシャープが走ることができるので、リードタイムは短い。
- ・液晶パネルは緊急を要するため、同日数であれば航空貨物からフェリーへシフトの可

能性がある。

- ・ 恒久的にエアーで運んでいるバリューの高い貨物はいざ知らず、やむを得ずエアーで運んでいるような貨物を見出せば、フェリーに転化できるかも知れない。

- ・ 梱包

航空貨物（ランディングの際、衝撃がある） しっかりラッシングする必要がある
るので、梱包費がかかる。

フェリー 振動はあまり心配ないので、液晶パネル輸送にはフェリーが適当
である。

- ・ RORO 船は一括搬入：シャーシの乗せ替えが必要（韓国の場合はない）であること、保
税場所に一括陸揚げし、その後一括で通関するため時間がかかることから、個々のシ
ャーシが 1 本ずつ 1 船として考えるため通関は 1 本ずつできるフェリーは大きなメリ
ット。

- [シャーシの乗せ替え]

- 米国は船社がシャーシを出す、一般的には運送会社がシャーシを出すため積み
替えが必要となる。

- ・ フェリーに近い RORO 船であれば検討する価値がある。（車両の相手国内道路走行が可
能で、且つ積み替えがない場合）
- ・ フェリーのルートと便数によって貨物の集荷範囲は大きく異なる。

三角航路について

現行計画について

- ・ 韓国のメーカーに急送品である液晶パネルを送るためには計画の時計回り（新潟港
トロイツァ港（ロシア） 束草港（韓国） 新潟港）ではなく、逆方向のほうがよい。
- ・ 船舶は線路がある訳ではないので、航路や寄港地を比較的簡単に変えてしまう。貨物
の中身やボリュームによって輸送モードは常に見直すことが必要である。2 年程度で
見直すのが良いであろう。
- ・ フェリー航路を開設する場合は、所有船舶を投入すればよくハードな設備投資が不要
であるため、船社は短期で見直しをする用意がある。
- ・ フェリーを利用するとすれば、1 フォワーダー当たり 20TEU/週（便）を補償するよう
なシステムにすれば、船社は安心するのではないか。最大積載数の半分を固定客で確
保することを考えたほうが良い。
- ・ 新潟港～釜山港間のフェリーの就航を希望したい。新潟インランドデポはコンテナも、
エアーも、フェリーも利用できる配送拠点としたい。

可能性のある航路と貨物

- ・ 当社として必要な航路は新潟港～釜山港（あるいは束草港）、新潟港～台湾である。台
湾にも液晶 TV メーカーがある。
- ・ 貨物として可能性のあるのは、液晶パネル、半導体の製造装置の部品、パソコン・コ
ンピューターの部品、モーターの部品などが考えられる。
- ・ 液晶パネルの輸送費は全コストの 20% を占める（通常は 5 % 程度）ので、物流コスト
の削減には神経を使う。

問題点と課題

- ・現在計画されている運航形態では週 1 便が限界であるようであるが、最低週 2 便はほしい。
- ・工場～大阪港～釜山港～工場、工場～新潟港～束草港～工場の比較は、結局船賃と両端の陸送コストを含め、トータルコストがどうなのか、が問題である。
- ・釜山港に代理店はあるが束草港には代理店がないため同港に代理店を新たに作る必要がある。新規航路開設にあたっては、人的配置も含めて新規のコストがかかるので、代理店やフォワーダーは慎重にならざるを得ない。
- ・韓国内の加工場と束草港との陸上輸送コストを算出する必要がある。
- ・片荷輸送だとコストの軽減につながらない。また平行分業をしているメーカーは、関税にかかる暫定八条（関税暫定措置法）の適用の問題もあり、素材を出して製品を輸入する場合には、同じ管轄の港から輸出入したいのである。

留意点

- ・日本の洋酒メーカー、ホームセンター、通販会社などでは、上海や釜山に保管・配送拠点を受け、検品、ラベル貼りをして、日本側の配送拠点を通すことなくダイレクトに最寄り港から上げ、最終目的地に納品しようとしている。

伏木富山港と新潟港の比較

- ・港湾貨物取扱量、および港湾貨物の背後地域を考えると新潟港がベスト
- ・背後圏を北陸地方と東北地方とした場合
 - 新潟背後圏：陸送、集荷が可能であるとともに集荷しやすいメリットがある。
 - 伏木富山港背後圏：陸送して伏木富山港から出すよりも、陸送して関西（大阪港）へ行く場合とコスト的に変わらないので、利便性を考えれば現状通り大阪港出しとなる。
 - 日本海側の西側の港は、大阪港と競合関係になる。

ヒアリング調査記録（２）

・荷主 B 社

中国生産工場立地と背景

- ・吉林省琿春市に洋服の生産工場を進出させた。
- ・社の方針で量販店向けではなくハイグレードな商品を生産し、日本国内に供給することを目的としている。
- ・地域的に安定した労働力（技術的に）が確保できる同地を選定した。
- ・中国国内の生産工場は湖北と上海にあり、それぞれ 4,000 人、1,000 人の労働者を抱えているが、安定した労働力は琿春だけである。
- ・現在、琿春工場は 1,000 人規模であるが、今後 3,000 人規模まで引き上げたい。
- ・中国政府の東北部振興策により琿春をより発展させる方向。

江沢民 中国西部地域の経済支援、地域振興策

胡錦濤 中国東北部の経済支援、地域振興策

貨物流動

現状の貨物流動

- ・日本（資材） [陸送] 東京・大阪・名古屋 [海上] 大連 [陸送] 琿春生産工場加工
- ・琿春生産工場（完成品） [陸送] 大連 [海上] 大阪・名古屋 最終仕向地
- ・日本輸出した資材を洋服に加工され日本へ輸入（資材貨物量の約 1/3）。
- ・琿春工場からの貨物は日本のメインポートまで約 1 週間を要する。

輸送方法

- ・琿春工場（トラック） 大連
トラックを使用して大連にてバンニングした場合 3 万円/TEU ~
工場でバンニングしたコンテナを運んだ場合 10 万円/TEU
- ・大連（コンテナ船） 日本メインポート（大阪、名古屋、東京）
回漕運賃：50 ~ 250 ドル約 6,000 ~ 30,000 円（マイナス運賃あり）
10 万円/TEU（海上 + FAF, YAS など全て含む）
[現状]1,000 人規模の生産加工場：5 ~ 7TEU/週

[将来]3,000 人規模の生産加工場：30 ~ 50TEU/週

それぞれ仕向地は東京、大阪、名古屋と異なっている

FAF (Fuel Adjustment Factor : 燃料調整付加費用)

YAS (Yen Adjustment Surcharge : 円高調整付加費用)

国際フェリー航路利用の条件

- ・社としては新潟までではなく、客先の指定倉庫までの運賃と時間を考え経営的に判断し、今までとほぼ同じであれば利用するが、現行とあまりにもかけ離れている場合は、利用が困難。

- ・東南アジア、東アジア：昭和 55 年頃から輸出を開始した。

ヒアリング調査記録（3）

・リゾート会社C社

リゾートの概要

概要

- ・ 来訪者数：28 万人/年 宿泊客 10 万人/年（国内客・7割が会員）
- ・ 来訪者：関東一円
- ・ 高級リゾートとしてのイメージを崩さず、建物自体も、内装、調度品に至るまで高級さを出している。
- ・ 同リゾート内にはスキー場がないため、上越国際当間スキー場と契約している。
- ・ 沿革



同社は新潟県、十日町市の第3セクターとして設立された。

同リゾートは、リゾート法により新潟県の方策、主導で建設された会員制リゾート施設である。

大株主は東京電力で新潟県と十日町市の資本比率は0.05%

会員

- ・ 法人会員が多く、企業の保養施設として保有しているケースがほとんどである。
- ・ 最近ではビジター比率が増加しつつある。
- ・ 法人会員の利用が週末に集中し、平日利用はビジターが中心となる。
- ・ 2002年日韓ワールドカップ開催中同リゾートにクロアチアチームが宿泊した。
- ・ サッカーの練習用ピッチがあることからJ1チーム（アルビレックス新潟、横浜マリノス）ユース日本代表などが合宿している（福島県Jビレッジの姉妹合宿施設）。
- ・ 会員中心、会員重視の施設であることから団体客の受け入れはあまり行っていない。
- ・ 同リゾートの認知度が低いのでビジターを含め、認知度を高めたい。

外国人客

- ・ 会員重視の観点から、積極的に集客していない。
- ・ 韓国人・中国人：団体で動くケースが多い。
- ・ 同リゾートでは団体で受け入れるシステムがない。
- ・ 個人客が主流である。
- ・ 例外的に昨年台湾のロータリークラブを団体で受け入れたが、問題なかった。
- ・ 同リゾートを訪れる外国人客は富裕層である。
- ・ 団体客は受け入れが難しいが、個人であればヨーロッパ等からも受け入れている。
- ・ 今シーズンの外国人客は、スキーを目的とした30～40人で、シンガポール、上海、フィリピンの客であった。
- ・ 今後韓国・ロシアを含め外国人客受け入れを検討することもあるが、現在のところ社内的には未検討。
- ・ 週末は会員が利用するため、平日であればビジターとして外国人を受け入れる可能性はある。

- ・テストケースとして本年よりウェブサイトを利用して旅行会社を通じ、英語圏から個人客を募っている。
- ・東南アジアからも受け入れるが、条件として英語を話すことができ、コミュニケーションがとれる富裕層が対象である。

外国人スキー客の受け入れ

- ・同リゾートでは元々ゲレンデを所有していない（上越国際当間スキー場と提携）ので、苗場で行っているような外国人スキー客をターゲットした方式を導入することはない。
- ・苗場スキー場では韓国、ロシアなどをターゲットに、積極的に外国人スキー客を集客しており、ロシア語、中国語、韓国語ができるスタッフを雇用し、3,000人程度/年の来訪者がある。
- ・湯沢には英国人の専門エージェントがおり、外国人スキー客を受け入れている。

同リゾートの環境

- ・同リゾートは自然と共生するリゾートとして造成、建設したもので、環境を重視した、世界的にも注目を集める施設である。
- ・温泉もあり、ドイツのバーデンバーデンなども意識した施設で、景観についても全ての位置から山の稜線が見えるように宿泊施設などの建物を低層にしてあり、山麓の風景に同化するよう工夫している。
- ・平成15年度土木学会環境賞を受賞した。

フェリー航路とその問題点について

- ・航路によって人の流れが変わることから、人も物も交流するようになり、それらを受け入れる体制を作ることも考えられる。
- ・新潟からロシア（ハバロフスク、ウラジオストク）、韓国（ソウル）、中国（上海）など空の便により人も物も流れている。
- ・昨年カーフェリーを利用し、テスト的にロシアとの間で中古車貿易を行ったらしい。
- ・新潟は昔からロシアとの交流があり、万代橋の近隣にはロシア語で柳を意味する「ポトナム」通りがある。
- ・新潟県内の新聞・エージェントがハバロフスクなどで、苗場などスキー場に特化したプロモーションビデオを持参し、ロシアのエージェント共に集客活動を行った。
- ・今後新潟からのアウトバウンド旅行者も考えられ、フェリーを利用し、シベリア鉄道を利用するような学生をターゲットしても良いのではないか？
- ・同リゾートでは学生は対象としておらず、富裕層をターゲットとしているが、富裕層はすべてエアーを利用している。
- ・フェリーを利用するのは一般人と出稼ぎ者であると推測される。
- ・以前はロシア人の出稼ぎ者が多く入国していたが、現在では少ない。
- ・人の動きから片道フェリーを利用することは考えられるが、往復フェリーを利用するとは考えにくいことから、エアーとフェリー会社が手を組み割引料金などを設定する必要がある。
- ・同リゾートとしてはエージェントから話があれば積極的に考えたい。
- ・現在、ロシアからの来訪客は富裕層で、実際に新潟市内、苗場間をタクシーで往復している。
- ・フェリー利用客は安ければ瀬波温泉、月岡温泉を利用する可能性もあるのではないか。

観光資源

- ・新潟の観光資源として三条などの産業観光などもよい。
- ・十日町では「大地の芸術祭」「雪まつり（2月16日）」などが開催される。

ヒアリング調査記録（４）

・荷主D社

現状と取扱貨物

- ・ニッパーを主力とする精密機械加工用工具を生産し、輸出しており、顧客は韓国、中国など東アジア、東南アジアの電子機器メーカーである。
- ・最終仕向地は各電子機器メーカーのIC関連工場、モバイル等精密機器加工場などである。
- ・現在、輸出量は生産量の4割前後で、このうち2割程度が間接貿易で、他は直接貿易となっている。
- ・これら輸出品はLCL貨物として新潟港東港地区で積み込みを行っている。
- ・全輸出量：6 m³/月
- ・同社で生産される工具はすべて手作りであることから大量生産はできない。
- ・三条金属工業団地内では4企業が韓国に輸出している。

韓国

- ・輸出量：2回/月（40カートン～80カートン）、1～2 m³/回
- ・直接貿易で平均3 m³/月
- ・新潟東港 コンテナ混載 韓国航路 釜山港 韓国代理店
- ・新潟東港を利用する理由：韓国航路が多く（2～3回/週）生産地から近い。
- ・所要日数：金曜日、土曜日に出して月曜日に釜山着 水曜日 客先
新潟東港 釜山：4日、釜山 代理店 客先：2日 計6日間
- ・代理店：大邱とソウルに各1社、それぞれ1回/月輸出、代理店からそれぞれの客先に配送される。
- ・消費地がソウル近郊（仁川）と大邱近郊（工業団地）三星電子、LG電子など

中国（香港）

- ・輸出量：1回/月、2 m³/回
- ・中国への貨物は全て香港経由
- ・航路：同社工場 陸送 東京港 コンテナ混載 中国航路（香港） 代理店 広東省、上海
- ・中国北部、東北部は現在のところ需要がない（精密機械加工工場がない）
- ・代理店：香港（すべて香港から配送する）

ロシア

- ・輸出量：なし（ロシアは全く取引がない）
- ・4～5年前ロシアで開催された見本市に出品したが、ロシア極東地域では商品価値がわからないことに加え、林業、電力、漁業が中心である産業構造の問題から需要がなく、ニッパー等工具市場はない。
- ・見本市ではニッパーの価値がわかるロシア人が個人的に購入したのみ。
- ・ロシア国内の貨物の流動：日本 ヨーロッパ モスクワ ロシア全土
ロシア極東地域も同様にモスクワ経由で流れており、物流も金融の中心であるモスクワが中心となる（物＝金融）

- ・ロシアへの輸出は送金ベースでのリスクが大きいとされる。

貿易取引に関してロシアに送金する場合、送金額と同額のデポジット義務が生じるため、倍額必要となる。

- ・現在ロシア極東地域との直接貿易は中古車、あるいは自動車部品だけである。
- ・小口の自動車部品はハンドキャリーでエアにてロシアに搬入されている。
- ・韓国はハバロフスクで事業を営んでいる韓国人を通じてロシアと取引しているらしい。
- ・中国もロシアに品物を輸出しているらしい。

その他

- ・そのほか、タイ・マレーシアには別に代理店がある。
- ・台湾では工具製造工場が立地するため、輸出量が減少傾向である。
- ・東アジア、東南アジアへの輸出は季節変動がある
旧正月の前後は輸出できない
シンガポールは本年2月6日から17日まで休日となっている。

技術・生産移転

- ・韓国、中国など現地に加工場を移転すること、あるいは現地生産体制を作る計画はない。
- ・韓国への輸出量の推移
4年前まで 代理店1社
現在 2社
輸出量 1回/月(代理店1社) 2回/月(代理店2社)
- ・韓国での需要が多い理由：韓国の産業構造として精密機械加工用工具を作る企業が存在しない。

フェリー航路とその問題点について

- ・新潟港は韓国航路が2~3便/週あることから、東京港を利用する場合に比べ輸送コストがやや安い。
- ・東草利用について：ソウルは近いがフェリーの便数が問題となる。
- ・そのほか東京港、大阪港は韓国航路、中国航路等全ての航路があり、便数も多い
- ・輸送コストは輸送距離に関係なく、リードタイム、チャージ、陸送コストなどによって異なるため、東草から客先までの陸送コスト、チャージなど不明なためコスト比較は不可能である。
- ・東京港の有利性：CIFほか各種チャージが安価で航路数が多いことから輸送コストが低価格となる
- ・同社の品物はLCL貨物であることから、途中で積み替えが発生することになると荷が傷む可能性がある。
- ・韓国にある代理店のうち1社(大邱)は船社を指定(緊急貨物の場合は異なる)しているので、フェリーを利用する際には代理店との交渉する必要がある。
- ・フェリー航路が開設されれば利用する可能性はある。

過去の経緯

- ・昭和40年代：生産品の大半はアメリカに輸出していた。
- ・昭和50年~55年：ヨーロッパに輸出したが、工具のタイプが異なることに加え、為替の問題などで現在は取引がない。

ヒアリング調査記録（5）

・荷主 E 社

輸入量

中国

- ・中国からの輸入量：4月～9月（上半期）：231TEU
- ・コンテナの割合は40ft：20ft＝8：2となっており、40ftコンテナが主流である。
- ・現在中国との取引は中国側貿易会社と行っており、買い付けた品物は同会社を介して輸入している。
- ・輸送時間：生産地 2～3日 大連経由 仕向地 約1週間必要
- ・全輸入量：7,700TEU/年（すべて直輸入）
- ・輸入品は、時間的に早ければよいというレベルで、状況により輸入品2～3ヶ月前に発注する。
- ・航路の選択：値段が同じか低いかであり、安くないと使えない
- ・国内輸送業者は中越運送を利用している
- ・そのほか県内運送業者は、フジ、NPGなどがある。

中国からの輸入品目

- ・合板、材木など
- ・材木（半製品：ロシア） 中国の会社 大連近郊にて最終加工 輸出
- ・製材はロシアと直接貿易はしておらず大連の貿易会社経由で買い付けている
- ・大連 新潟（コンテナ）輸送費用

20ft コンテナ：12万円

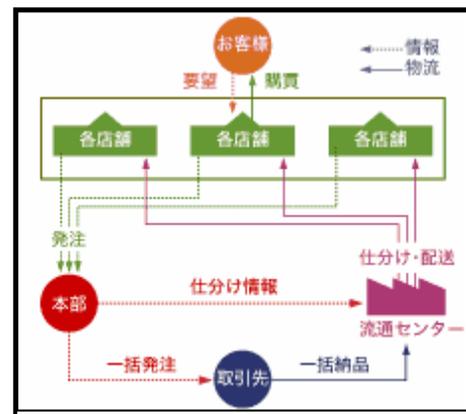
40ft コンテナ：20万円

韓国

- ・現在韓国との取引は以前に比べ少なくなっており（全体の0.1%程度）輸入していたブルーシートなども現在は青島に移った。

今後の動向

- ・店舗の増加、ニーズなどから今後輸入は増加する見込みである。
- ・材木関係貨物はトロイツア港等北部へシフトする可能性大
- ・人件費の高騰、あるいは沿岸地域の税制優遇措置の解除などにより、中国国内における最終加工場は内陸にシフトしている。
- ・現在配送センターは全国に8ヶ所あり、それぞれ100～150店舗/エリアとなっている。
- ・新潟東港からは自社運搬で同社物流倉庫に搬入され仕分けされた後、山形・福島・富山・新潟に配送されている。
- ・新潟では全貨物量の約半分を取り扱っており、すべてコンテナで輸入している。
- ・店舗数は年間80～90新たに新店を出店しており、現在九州県内を戦略的に開拓していることからそのうち45店舗が九州に集中している。



- ・同社の中長期計画では将来 3,000 店舗構想を掲げている。
- ・来年 1,000 店舗となる予定
- ・各センターと利用港湾における取り扱い業者は、毎年入札にて選定している。
- ・新潟においては配送センター内でデバンニングしている。
- ・デバンニング後のコンテナは空にして返却している。
- ・現在北関東圏に配送センターを増設する可能性がある。
- ・以前は秋田港を使用していたが現在は利用していない。
- ・上海 人件費上がっている 糸物(布団、座布団、枕など)は青島にシフトしている。
- ・新しい産地を見つける ベストの産地を選択する バイヤーの役目。
- ・中国東北地区は、材木に特化しており、中国業者がロシアから買い付けてそれを購入している。
- ・上海 大連港、青島港、深圳港から出している。
- ・5年後店舗数は最低現在の倍(2,000 店舗)

フェリー航路とその問題点

- ・フェリー航路を開設することになれば利用を検討することになる。
- ・フェリーを利用することにより現在 1 週間 3 ~ 4 日となると考えられる。しかし、急ぎの貨物はない。
- ・フェリーの発着は新潟西港となっているが、貨物の通関はどうするのか？
- ・全貨物量 7,700TEU のうち、4,400TEU が大連から積み出しているが、このうち 2,200TEU 程度がフェリーにシフトする可能性がある。
- ・品目としては材木が主なものである。

ヒアリング調査記録(6)

・旅行代理店 F 社

ロシアの旅客動向

- ・平成 17 年度における新潟からのロシア渡航者数は約 50,000 人(利用者数全て、外国人含む)。

ハバロフスク 26,600 人、イルクーツク 2,000 人、ウラジオストク 23,000 人

- ・ロシア渡航者はビジネス目的が大半を占め、東京、関東圏から新潟を経由してロシアへ入国する。
- ・新潟周辺からのロシア渡航者は、大体観光客である。
- ・渡航者のうち日本人の割合は不明である。

対象地周辺の状況と観光

ロシア

- ・新潟からのロシア観光パッケージツアーは、厳しい気象条件から冬季は休止している。
- ・夏季にはハバロフスク、ウラジオストクなどパッケージツアーを販売しているが、人気がなく商品を維持することが厳しい状況である。
- ・図們江の開発は進んでいない模様である。図們江の開発が進めば、人も物も動くかも知れない。しかしザルビノ港は図們江からやや離れたところにあるのが難点である。
- ・白頭山観光は韓国人が多いが日本人のマーケットはというとあまりない。
- ・ロシア人は富裕層が多くなり、フェリーを利用するよりもエアーを利用する。
- ・ロシアは統計上計上されていない(極東の場合はとくにわからない。)

韓国・中国

- ・新潟、ソウルの定期便があり、76,000 人/年が利用している。
- ・ソウルは青島、ヨーロッパの乗り継ぎ地となっており、最終目的地としてソウル便に搭乗する客は減少しているようだ。
- ・2007 年では韓国からの入国者が日本から韓国入国者を上回る。
- ・2007 年 834 万人(前年比 17%増)のうち韓国人 260 万人(前年比 22%増)
- ・ウォンが強くなっていること、ノービザで入国できることで韓国人の旅行客が多くなっている。
- ・日本 韓国伸び悩み：日本人 韓国 244 万人(2005 年、伸び悩み)、日本人 中国 339 万人(2005 年)
- ・エアーは安い。これと競争できるフェリー料金の設定が必要である。

パッケージツアー

新潟 - ソウル：2泊3日、27,800 円

新潟 - ハルピン：2泊3日、70,000 円

フェリーの利用と問題点

- ・フェリー利用客 船に魅力を感じている人が利用する 船旅を楽しむ
- ・エアーのパッケージツアーの費用で安いものが多い。

関釜フェリーは日本側では九州周辺客が利用し、関東からは利用しない。

釜山 大阪はクルージングに近い航路。

- ・片道使いしかできないと贅沢な旅行となる（エアーは往復で考えているため片道格安チケットはない）。
- ・一部のマニアックな人をターゲットとすると大変小さいマーケットとなる。
- ・ハルピンはエアー便があり、ザルビノ ハルピン、長春は距離がありすぎる。
- ・韓国とのチャトル便とした場合でも値段的には利用が難しい。
- ・陸路では行きにくい「ザルビノ」は、ビジネス客にとって一番魅力があるかもしれない。
- ・ロシア 苗場はロシア人スキー客を先方のエージェントと組んで呼び込んでいる。
- ・ロシアからの入国者は、日本向け就航便が新潟空港だけであることから利用しているのが現状である。
- ・新潟が日本の玄関口となればロシアに関しては良いが（逆周りの場合）、先方の出港地ザルビノまで乗船客を連れてくるのが難しい。
- ・韓国は路線も多く便利なので、ソウル 束草よりはザルビノ利用客のほうがあると考えられる。
- ・ザルビノの場合、片道利用で割高となるが、ビジネス客は高くても利用する。
- ・マニアックな客のためにフェリーに付加価値をつけるか、思い切った料金設定をする必要がある。

付加価値 クルーズ船のグレード・サービスなど

船舶による団体旅行の事例

- ・以前、交流事業として新潟、釜山間をチャーター船で中学生、高校生を乗船させ、船内で事前教育を行ったり、日本人同士の交流を図ったりしたが、使用船舶の廃船に伴い事業を取りやめた。
- ・新潟、ウラジオストク間では15～20年前に友好船による交流事業を行った。
- ・船舶を利用した場合の団体旅行、交流事業の意義は、「船内での事前教育」「乗船者同士の交流」「別れるときの情緒」などである。

今後の課題

- ・海外からの取り込み：新潟は少子高齢化が進んでいるが、定住が少なければ交流人口を増やす必要がある。
- ・対岸の経済的発展の渦の中に新潟を入れていくことが必要で、中国ではビザの規制があっても日本へ入国する中国人がいる。

中国国内のビザ等、渡航関係規制が緩和されたときを新潟県は意識する必要がある。

- ・国内旅行は15年間横ばいであるのに対して、韓国・中国旅行は増加しているのが実態であることから、新潟県をこの渦の中に入れておかなければ取り残される可能性がある。
- ・将来的には対岸諸国との旅客動向に大きなニーズがあると考えられる。
- ・フェリーは最低2便/週必要である。できれば毎日就航することが望ましい。
- ・使用船舶についてもイベント等できるホールなど、船内施設の充実が必要である。
- ・新潟西港を利用することが旅客を中心に考えれば妥当であるが、このとき西港までのアクセスとして行政主導で、地元バス会社にチャトルバス等を用意してもらいたい。
- ・外国人客の温泉地での受け入れ体制については、文化の違いから一人一部屋が必要となることから宿泊施設側の協力が必要となる。

- ・フェリーの魅力度を高める必要がある。
- ・教育、交流事業の一環に利用する案もあるが、基本的には一般の大人をターゲットとするためにグレードを上げ、価値を高めることが必要である。

ザルビノ - 東草運航フェリーの諸元

現在運航されているザルビノ - 東草のフェリーの諸元は以下のとおりである。

船名：東春号

国籍：ロシア

総トン数：12,023 トン

全長：146m

幅：20.40m

速力：2279 ノット

旅客定員：467 名

積載能力：コンテナ 136TEU

自動車：130 台

運航会社：東春航運株式会社 (DONG CUNG FERRY CO.,LTD.)

東春航運株式会社 HP

<http://www.dongchunferry.co.kr/>



朝鮮族ネット HP より抜粋

<http://www.searchnavi.com/~hp/hunchun/gate3.htm>

ヒアリング調査記録（7）

・旅行代理店 G 社

旅行者の動向

韓国（ソウル） 上海

- ・新潟からは、韓国（ソウル）、中国（上海）のパッケージツアー商品を販売している。
- ・現在、新潟からロシア圏へのパッケージツアー商品は扱っていない。
- ・ロシア観光については、ビザなどの障害があり、商品として扱いが難しい。
- ・新潟県は以前よりイルカーツクと関係が深いところである。
- ・同社は、新潟空港を利用して入国する中国人、台湾人旅行者の団体旅行を受けた実績はある。
- ・韓国の束草はマツタケが特産品であるが、恐らくソウル 束草はエアーを利用していていると思われる。
- ・通常外国からのくる3泊4日の日本ツアーは、TDL、富士山が目玉となっており、必ず取り入れる必要がある。旅行期間が1週間の場合は、京都、大阪観光が含まれている。
- ・現在就航している関釜フェリーは乗船時間も非常に短いことから高い乗船率を保っている。
- ・以前、新潟 ソウル便がなかった頃、ソウルへの旅行者は
新潟（エアー） 福岡（フェリー） 釜山（列車等） ソウル
というルートも利用していた。
- ・エアー、フェリーを問わず、移動に利用する交通機関については、往復で割引が設定されているため、片道運賃で考えることはなく、ツアーなどはすべて格安往復運賃で設定している。
- ・外国人観光客は、一度は新幹線を利用したいと考えているが乗車時間は2時間が限界であり、長時間の利用はない。

フェリー航路とその問題点

- ・現状のツアーは、短い時間で効率よく移動することが時代背景となっている。このため、フェリーを利用した場合の計画運航時間「24時間」は、時代に合わない状況にある。
- ・現在の旅行ニーズは、短い旅行期間内で無駄がないように観光地を廻ることであるため、船舶を利用した旅行が成り立つ条件としては乗船期間の時間的ロスをもどのように考えるかによる。
- ・時間を要しても利用する旅行者は時間があるか、あるいは豪華客船「飛鳥」などを利用したクルーズ船に興味をもっていると考えられるが、クルーズは観光資源等の問題から現実的に難しいと思われる。
- ・フェリーを利用した場合、時間を要するため週末を利用した旅行が成り立たない。
- ・同社では今までに船舶を利用した旅行者を取り扱ったことがない。
- ・フェリー利用による韓国旅行は、エアーを利用した格安パッケージツアーと単純に旅行金額を比較すると太刀打ちできない。

- ・旅行者は、仮に航路運賃を往復 10,000 円と設定した場合でも東草からソウル、あるいは他地域への移動に金額を負担しなければならない。
- ・フェリー航路は、物流に関して大変寄与することになると考えられるが、旅客に関しては時間的、旅行費用などの問題がある。
- ・新潟県、新潟市は、フェリー利用者に対して价格的に補助することなども考える必要があるが、仮に補助した場合でも開設当初は関係者等が利用するので乗船率は高くなっても、その後一般客が利用するかどうか疑問である。
- ・別府温泉など、九州の温泉地は中国・韓国旅行者の利用がたいへん多い状況である。
- ・関釜フェリーの就航条件は、新潟 東草航路に当てはまらないと思う。
- ・フェリー航路に関しては、かなり低価格に設定し、豪華客船であれば利用する可能性はある。
- ・新潟に在住する大学生の卒業旅行は TDL に行くことが多いが、仮にフェリー料金が「3,000 円」程度に設定された場合、東草まで行ってみたいと思う可能性がある。

日本から韓国へのツアー旅行

- ・1 年前、2 年前の韓流ブーム時ではソウル 2 泊 3 日ツアーの人気の高かった。
- ・韓国には史跡、遺跡等、歴史的観光資源があり、史跡めぐりツアーがある
日本（エアー or フェリー）釜山（自動車 or バス）慶州遺跡めぐり（自動車特急「セマウル号」）ソウル（エアー）日本
- ・最近では済州島にペ・ヨンジュンのドラマセットができたので、済州島へ旅行する観光客が多くなっているが、済州島に行く場合でも必ずソウルに 1 泊 or 2 泊し、ショッピング、食事等をしている。
- ・日本からのグループ旅行、パッケージツアーはすべてソウルに 1 泊し、エステ、ショッピング、食事を楽しむ傾向にある。
- ・現状の韓国旅行動向は以下のとおりである。
過去：男性の旅行者 ソウル
現在：女性客 ソウル、男性 済州島（ゴルフツアー）
- ・韓国旅行におけるエアーが優位な理由：新潟からのソウル便の時間設定
新潟空港発午前 9 時 ソウル着午前 11 時
ソウル発午後 5 時 50 分 新潟着午後 7 時 50 分

団体旅行等

- ・ 同社は、新潟から極東への修学旅行を取り扱った実績がない。
- ・ 新潟県内中学校修学旅行は航空機利用ができるようになった。
- ・ 修学旅行については、時間的に速さを追求する必要があり、短時間で多くの観光資源を巡ることが望まれている。
- ・ 同社は韓国への修学旅行も取り扱っているが、原則として移動には時間をかけない。
- ・ 同社は韓国との交流事業により 50～100 人の旅行者を取り扱ったことがある。この事業ではソウルからエアーで入国した後、それぞれ指定された市町村にそれぞれ別々に移動し、帰国時にまた集合するようなものであった。
- ・ 船を利用する修学旅行などは、学校側の管理が非常に難しくなるためあまり好まれない傾向にある。
- ・ エアーを利用する修学旅行の場合は、大型機をチャーターすることもある。

外国人旅行者の受け入れ

- ・ 同社は、外国人スキー客の受け入れについては先方のエージェントと組んで行っている。
- ・ 現在、中国からのインバウンドが多い状況である。
- ・ 新潟の観光素材としては「雪」であるが、冬季に限定されるとともに、雪が降らないと旅行自体が成り立たない。
- ・ 外国人旅行者は、夏季には東京方面へ行ってしまい、新潟は立ち寄りだけとなっている。
- ・ 以前は新潟 上海 西安便があったが、現在は運航してない。
- ・ 新潟、北陸周辺の観光資源：佐渡島、温泉、立山アルペンルート
- ・ 夕陽などを目的とした場合は天候などに左右されるため旅行企画として成立しない(通年のものでなければ企画は無理)。
- ・ 中国人旅行者は、日本料理について興味がある一方で 1 食あたり 300 円～400 円程度予算となっているため、日本料理を食べることができない。また、日本料理を提供した場合でも、中国人にとっては味が薄く、海の幸も興味あるが文化的に生ものには手をつけない場合もある。

日本から中国東北部への旅行

- ・ 中国東北部へ旅行した場合、宿泊施設がなく共産党接待所の場合もあり、宿泊施設の問題が大きい。
- ・ 当該地域はロシア、北朝鮮と 3 国が隣接しているため入国審査が厳しい。
- ・ 当該地域の道路は未整備の場合が多く、交通の便が悪い。
- ・ 現在、新潟 ハルピンの定期便が就航しているが、この便は「出稼ぎ便」「里帰り便」とされており、搭乗客全体の 7～8 人を除き全て中国人となっている。
- ・ 現状から見ると長春、ハルビンからの観光客は所得水準の高い中国人である。
- ・ フェリーを利用すると考えられる中国人客は労働者がほとんどであると推測されるが、中国からフェリーを利用して入国した場合、税関が大変ではないかと思われる。
- ・ ロシアはいわゆる「担ぎ屋」がいるので、フェリーを利用してザルビノから新潟へ入ることは十分考えられる。

- ・中国東北部からの中国人客を扱う日本ツアーは、共産党への供託金が必要となるため、リスクが大きいと考えられる。
- ・同社の中国上海にある現地法人は、商品売る場合中央（中国の）に対してトップセールスを行っているが、各省から市町村へ話が全く通じていない。
- ・仮に西安からチャーター便を使い日本国内へ中国人旅行者を入れた場合、帰り便に日本人旅行者を搭乗させると効率がよいと考えられている。
- ・中国人旅行者の日本土産は電化製品が多く、食品系は高いので土産としないようである。また、旅行者の多くは衣服などをジャスコ、ダイエー、100円ショップで購入することが多い。
- ・化粧品（資生堂など）も人気があり、中国人のキャビンアテンダントは空港の免税店で購入している。

フェリー航路の課題

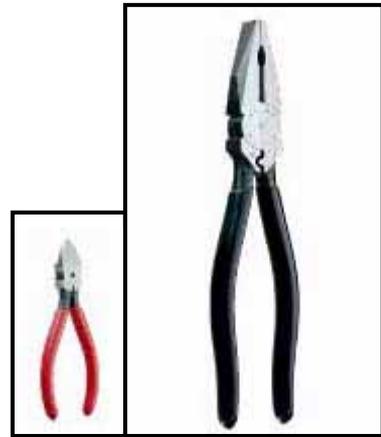
- ・日本からのソウル便は大変多くとくに東京圏では以下のとおりである。
 - ソウル 成田：20便/日（33便）
 - ソウル 羽田：8便/日
- ・フェリー航路を考えた場合、費用を片道3,000円と設定してもパッケージツアーとして企画が難しいと考えられる。
- ・フェリーの所要時間が23時間 21時間となってもあまり意味がない。
- ・フェリーの場合1昼夜の船旅であると船内で4回食事をする必要があり、旅客運賃のほかに食事代が負担となる。
- ・現在新潟小樽間で就航している新日本海フェリーのように、夜出港して寝て起きたら翌朝に到着するのであれば食費の負担も少なくなる。
- ・フェリーの旅客運賃設定は、船内での食事を考えると無理があると思われる。
- ・フェリー乗船客が船内で快適に過ごせるように船舶、船内設備に付加価値をつける必要がある。
- ・船舶のクォリティが高く、食事も3食付いて15万円のところを4万円とし、差額を県・市が補助することとなればフェリー利用の可能性が高くなる。
- ・旅客を考慮しフェリーの発着港は新潟西港を使用することが望ましいと考えられる。

ヒアリング調査記録（ 8 ）

・ 荷主 H 社

貨物量の現状

- ・ 輸出品：ニッパー、ペンチ等弱電用工具類
- ・ 輸出量：生産量の 60%
 - 中国：13 m³/月 7ton 前後
 - 韓国：6~7 m³/月 3~4ton
- ・ 国内移出量：生産量の 40%（20%：ホームセンター仕様、20%：工具専門店仕様）
- ・ 社員数：125~6 名（他企業は 60 名程度の従業員で、すべて国内用）
- ・ 輸送方法：コンテナ混載を利用（稀にはエアーで運搬することがある）
- ・ エアー利用：緊急の場合に利用する。
 - 医療器具、理美容はさみ（5~10 万円/本）などはエアーを使用するが多い。
- ・ 輸出工具のうちペンチとニッパーが 90% を占める
- ・ 生産量はピーク時の 450 万丁から 240 万丁へ半減、逆に製品の種類は、主要 12 品目から 120 仕様へと 100 倍に増加した。
- ・ ペンチ生産企業：大阪 3 社、新潟（三条）3 社
- ・ ペンチの生産工程：「鍛造」「焼鈍」「機械加工」「熱処理」「切刃加工」「仕上げ」（全 52 工程）
- ・ 製品ごとの鍛造工程ラインは 1 人作業で、通常は、材料の温度を上げる釜焼き、型打ち、トリミングなど 3~4 工程毎に、それぞれ作業員が 1 人ずつ配置されている。
 - 材料供給の自動化と同時に 1 人の従業員が管理する方式に変更し、変種変量の要請が強まる中でも、品質を一定に保つことができるようになった。



中国

- ・ 中国の代理店が香港であることからすべて香港経由で中国全土に陸路で配送している。
- ・ 中国国内の顧客：90 社
- ・ 中国への輸出量は 15 年前から 5 年前まで増加していたがその後横ばいの状況が続いている。
- ・ 積出港：大阪港 香港
- ・ 中国の現地生産工場はない。
 - 新潟での生産のみ。刃物は切断力を一定に保つことが技術であり現地生産は難しい。
- ・ 切れ味の技術移転は技術者一人ひとりの技術力によるため、中国人が習得できるか難しい。
- ・ 現在は生産力が限界に近く、サプライが追いつかない状況ではあるが、これ以上増やす考えはない。

韓国

- ・韓国の総代理店に直接輸出している。
- ・輸出回数：1回/月
- ・急ぐものでもないので价格的に採算が合えば、束草へシフトする可能性もある
- ・顧客：スオン、シウン、インチョン、チョンジュ、テグなどの弱電関係加工場で使用されている

三星電子 スオン市（水原）：ソウル近郊

慶尚北道南部クミ市（亀尾）：テクノベルト構想の拠点であるテグ（大邱）に隣接する工業地域（亀尾国家産業団地）で、三星電子、LG電子の工場がある。

液晶関係、携帯電話関係の工場が多い

- ・積出港：東京港 釜山
- ・韓国国内における工具類は、売上の上位を占めている。
- ・韓国内の産業構造

韓国南部：重工業主体

内陸部、北部：弱電関係工場が多い

- ・韓国の経済圏は九州程度であるが、市場は九州以上である
- ・束草はソウルに近いことから有利かもしれない
- ・束草周辺の韓国東海岸は韓国企業の社員旅行で行くようだ
- ・温泉もあるようで、日本のアルプスと同じようなところ

ロシア・中国国内の状況

ロシアの状況

- ・以前、ザルビノはウラジオストクから陸路で8時間かかり、道路の状況も悪い。
- ・ウラジオ - ザルビノは船舶を使用すると1時間程度で移動できる。
- ・ヨーロッパの状況としては、西側から東地域へと工場移転が進んでいる。
- ・ウラジオストク、ハバロフスクで開催された見本市に工具を出品した経緯があるが、商圏的にはここ5~10年以内はないと考えられる（将来は可能性がある）。
- ・シベリア鉄道がザルビノまで延伸されるとヨーロッパとのルートができる
- ・ロシア極東地域の産業は、衣類、食品、雑貨となっており、精密機械工場などがないため弱電用工具の需要がない
- ・日本企業がロシア極東地域に弱電関係現地工場を作らないと弱電用工具も売れない
- ・ロシアについてはシベリア鉄道利用を考えると、ヨーロッパを含めて今後需要の可能性があると考えられる。
- ・ロシアについてはJTB三条支店長天田氏が詳しい
- ・ロシア富裕層は子供を新潟大へ留学させている

中国の状況

- ・中国国内には大規模工場が多い。
- ・このうち深圳市には社員68万人規模のアップル社 iPod 工場があるが、重慶に75km²、50万人規模の工場を建設中で移転する情報がある（法人税優遇処置が期限切れとなるため内陸に移転する）。
- ・政府補助がなくなった上海から中国東北部へ工場、産業が移転している。

- ・今後中国国内で南部から東北部への工場や産業が移転するに伴い、東北部への工具輸出が伸びる可能性がある。

フェリー航路と問題点

- ・フェリー航路について韓国、北朝鮮ルートは、様々な可能性があることから面白いかもしれない
- ・ザルビノは5～10年くらい先になるような気がする。

今後の課題

- ・仕上げは手作業で、とくに薄刃物は職人の手によって安定した品質を誇る。
- ・中国で鍛造して日本で仕上げだけを行うようなことは52ある生産工程のそれぞれの段階で熟練技術が必要なことから可能性はない。
- ・企業間で連携を図りまとめて貨物を輸出するようなことは考えられないか？
- ・それぞれの企業で先方の代理店が異なり、ときにはライバル会社となってしまうため、同一の貨物とならない。
- ・この業界は小さいため、1国1代理店との考え方がある
- ・台湾のメーカーが中国に工場を移転した場合、使用していた工具を中国に持ち込むこととなるが、その際、台湾の代理店を経由して中国国内の台湾メーカー工場工具を卸すこととなる。

ヒアリング調査記録（9）

・ 商社 I 社

輸出動向

- ・ 取扱品：水産系の刃物類
- ・ 相手先：ロシア（東京の貿易会社を通じて輸出）
- ・ 輸出量：20～30cm 程度のものを 50 本程度
- ・ 同社は昨年からロシアに対する輸出を開始した。
- ・ 同社は今まで国内を中心に十行を行ってきており、今回外国との取引は始めてであるが、ロシアとの取引は 3 年をめどとして試験的に実施しているものである。
- ・ 輸出品はハンドキャリーでも運ぶことができる程度の貨物量である。
- ・ ロシアは直接貿易はやっていない。
- ・ ロシアから必要な対象物がわかれば、日本商社を経由してロシアへもっていく。
- ・ グローバル化して外へ出て行くことが大切であると考えている。
- ・ 同社は中国・台湾は見本市に出品している。
- ・ 難しい刃物は郵便局を利用して送ることも可能である。
- ・ ハンドキャリーでも持ち込むことができるため、20kg までは関税がかからない（オーバーした重量分のみ税金がかかるが対した金額ではない。）。
- ・ 商品開発も行っており、職人を活用して新たな商品をもっていく。
- ・ 中国においては見本市などに出品して同国内の代理人を見つけることが必要であるが、代理人は信頼関係が重要な要素となるため簡単には見つからず、最低 1～2 年はかかると考えている。

周辺の情報

- ・ 地場産業センターは昨年ハルビン、大連を視察してきたので話を聞いてみてはどうか。
- ・ 燕市は洋食器、三条市は刃物類が産業の中心となっており、中国人技術者も雇用している企業もある。

貝印はレザー、包丁を作るために中国人技術者を雇用して行っている

- ・ 中国は日本に商品もサービスのほか繊細さを求めている。
- ・ 燕三条地域は可能性があるが大きな企業が連携する必要がある。
- ・ 県とニコウ（財団法人新潟産業機構）を通して見本市会場を用意し見本市を実施している。
- ・ 新潟県国際課では中国、ロシア、韓国などの情報をもっている。
- ・ 山形県はハルピンに事務所があり常駐している日本人 1 名、中国人 2 名が常駐している。
- ・ 新潟県は大連に事務所があり、日本人 1 名、中国人 2 名がいる。
- ・ 小さい貨物はエアーで十分であると思う。

フェリー航路とその問題点

- ・ シベリア鉄道をザルピノまで延伸させなければフェリーの意味がない。
- ・ 台湾の企業は中国国内へ進出したが、進出した 1/3 程度しか成功していないといわれる。

- ・中国東北部については、台湾企業の事例（1/3 程度の成功率）からヒントを見つけるべきである。
- ・新潟県の観光資源は佐渡島、コシヒカリくらいであるため、フェリーを就航させることによりほかの魅力をアピールする必要がある。

ヒアリング調査記録（１０）

・物流事業者Ｊ社

物流動向

- ・以前、北陸地域国際物流戦略チームのヒアリング調査にて、「ＳＬＢの利用の可能性はある」と返答した。
- ・当社は物流事業者であるので、自分の荷物を動かしているわけではなく、荷主の要望にて輸送ルートの提案やそのルートでの輸送手配を行うことを業務としている。
- ・よって、ＳＬＢの利用の可能性があるとというのは、当社自身が利用するということではなく、利用を要望している荷主がいるということである。
- ・ＳＬＢについて、問い合わせを頂いている荷主は、上越にある自動車部品の販売会社である。
- ・その企業は拠点工場をヨーロッパや東部ロシアに設けており、そこからの輸入の方策としてＳＬＢを検討しているようである。
- ・ただ、まだ検討段階の話であるため、具体的な企業名などはお教えできない。
- ・実現性についても、現時点では未知数である。

資料 - 2 . アンケート調査

(1) アンケート調査票

北東アジア国際フェリー就航可能性の調査に係る“アンケート調査票”

【送信先】 FAX 番号：03-5443-5380

(財)港湾空間高度化環境研究センター情報研究部 ロジスティック研究室
担当：福島賢治 宛

【送信者】 企業名・部署名：

送信者名：

TEL：

FAX：

E-mail：

送信枚数：A 4 × 5 枚

標記アンケート調査の回答結果を返信します。

調査の趣旨

中国、ロシア等の経済発展に伴い日本海側の港湾を経由した物流の動きが活発化する事が予想されます。国土交通省北陸地方整備局ではこうした状況を見通し、日本(新潟港)～ロシア(トロイツァ港)～韓国(東草港)の各港を結ぶ国際フェリー航路(以下「三角航路」とします。)の就航に向けた可能性の検討を行っております(右下図参照)。

つきましては、発展著しい北東アジア(中国東北三省等)やシベリア鉄道を用いた貨物輸送に関心の高い、あるいは物流実績を有する企業様に、三角航路の有効性や三角航路の実現可能性についてご意見をうかがうため、アンケート調査を実施するものです。

年度末のお忙しい折大変恐縮には存じますが、アンケート調査へのご協力をお願い申し上げます。

調査の概要

調査名：環日本海沿岸地域におけるロシア及び北東アジアとの経済交流連携を通じた地域活性化方策の検討業務

調査機関：国土交通省北陸地方整備局港湾空港部港湾計画課

調査受託：(財)港湾空間高度化環境研究センター

〒108-0022 東京都港区海岸 3-26-1

パーク芝浦 6 階

担当：情報研究部 ロジスティック研究室 福島

調査方法：FAX 送信・FAX 返信(期限：平成 20 年 1 月 25 日)

返信先：(財)港湾空間高度化環境研究センター情報研究部

ロジスティック研究室 担当：福島賢治宛

FAX 番号：03-5443-5380

設問 1：中国華北・東北部立地企業と貴社との関連についてうかがいます。

1-1. 中国の山東省、河北省、河北省、北京市、遼寧省、吉林省、黒竜江省に立地する企業と貴社との関係はありますか？

ある	ない
----	----

設問 2 へ

1-2. 設問 1-1 で「ある」と回答された方にうかがいます。それはどんな関連ですか？所在地も記して下さい。該当するものは全て答えて下さい。

選択肢	所在地（例： 省 市）
取引先がある。	
自社工場がある。	
関連工場がある。	
物流拠点がある。	

1-3. 設問 1-1 で「ある」と回答された方にうかがいます。主な貨物（3 つまで）と物流動向を教えてください。

貨物名	輸出入別	年間貨物量 （トン）	荷姿 トラック or コンテナ	利用港湾	リードタイム （日）	貨物動向 （増加か減少か）
				仕出港： 仕向港：		
				仕出港： 仕向港：		
				仕出港： 仕向港：		
				仕出港： 仕向港：		

1-4. 中国華北・東北部との輸出入にかかる問題点、課題、今後の見通しについて、下欄に記述して下さい。

--

設問 2：韓国立地企業と貴社との関連についてうかがいます。

2 - 1 . 韓国立地企業と貴社との関係はありますか？

ある	ない	設問 3 へ
選択肢		
所在地 (例： 省 市)		
取引先がある。		
自社工場がある。		
関連工場がある。		
物流拠点がある。		

2 - 2 . 設問 2 - 1 で「ある」と回答された方にうかがいます。それはどんな関連ですか？所在地も記して下さい。該当するものは全て答えて下さい。

2 - 3 . 設問 2 - 1 で「ある」と回答された方にうかがいます。主な貨物 (3 つまで) と物流動向を教えてください。

貨物名	輸出入別	年間貨物量 (トン)	荷姿 トラック or コンテナ	利用港湾	リードタイム (日)	貨物動向 (増加か減少か)
				仕出港： 仕向港：		
				仕出港： 仕向港：		
				仕出港： 仕向港：		
				仕出港： 仕向港：		

2 - 4 . 韓国立地企業との輸出入にかかる問題点、課題、今後の見通しについて、下欄に記述して下さい。

--

設問 3：ロシア立地企業と貴社の関連についてうかがいます。

3 - 1 . ロシア立地企業と貴社との関係はありますか？

ある	ない	設問 4 へ
選択肢		
所在地 (例: 省 市)		
取引先がある。		
自社工場がある。		
関連工場がある。		
物流拠点がある。		

3 - 2 . 設問 3 - 1 で「ある」と回答された方にかがいます。それはどんな関連ですか？所在地も記して下さい。該当するものは全て答えて下さい。

3 - 3 . 設問 3 - 1 で「ある」と回答された方にかがいます。主な貨物 (3 つまで) と物流動向を教えてください。

貨物名	輸出入別	年間貨物量 (トン)	荷姿 トラック or コンテナ	利用港湾	リードタイム (日) SLB の利用の有無	貨物動向 (増加か減少か)
				仕出港: 仕向港:		
				仕出港: 仕向港:		
				仕出港: 仕向港:		
				仕出港: 仕向港:		

SLB = シベリア・ランド・ブリッジ

3 - 4 . ロシア立地企業との輸出入にかかる問題点、課題、今後の見通しについて、下欄に記述して下さい。

--

設問 4 : 日本 (新潟港) ~ ロシア (トロイツァ港) ~ 韓国 (束草港) の各港を結ぶ国際フェリー航路 (三角航路) について

4 - 1 . 北陸から対岸諸国、港湾へ国際フェリー、国際 RORO 航路が開設した場合、利用可能性はありますか？ある場合も、ない場合もその理由を教え

て下さい。

ある
ない



【理由】

4 - 2 . 設問 4-1 で「ある」と回答された方にかがいます。三角航路を利用される場合の主な貨物（3つまで）と輸送について教えて下さい。

想定貨物名	輸出入の別	年間想定貨物量(トン)	荷姿 トラック or コテナ	相手国	想定リード タイム(日)	相手国がTPA or その他の 場合 SLB 利用の有無	想定貨物の将来展望 (量や品目数の増減等)
	輸入 輸出			中国 韓国 ロシア その他			
	輸入 輸出			中国 韓国 ロシア その他			
	輸入 輸出			中国 韓国 ロシア その他			

4 - 3 . 三角航路利用にかかる問題点、課題、今後の見通しについて、下欄に記述して下さい。

4 - 4 . 当調査に関連してお気づきのこと、その他のご意見などございましたら下欄に記述して下さい。

・・・以上で終了です。ご協力ありがとうございました。

(2) アンケート対象企業

エリア	企業名	郵便番号	所在地
新潟	株式会社 滝田	〒329-4421	栃木県下都賀郡大平町西野田1番地22
新潟	日本精機 株式会社	〒910-8580	新潟県長岡市東蔵王2-2-34
新潟	岩塚製菓株式会社	〒949-5492	新潟県長岡市浦9750番地
新潟	オンヨネ株式会社	〒940-0004	長岡市高見町4327番地
新潟	株式会社 北村製作所	〒950-0322	新潟県新潟市江南区両川1-3604-12
新潟	株式会社サイカワ	〒945-1395	新潟県柏崎市安田田尻工業団地7586
新潟	株式会社 三條機械製作所	〒959-1151	新潟県三条市大字猪子場新田1300番地
新潟	第一合織株式会社	〒954-0000	新潟県見附市柳町270-1
新潟	株式会社ハードオフコーポレーション	〒957-0063	新潟県新発田市新栄町3丁目1番13号
新潟	星野株式会社	〒950-1455	新潟県新潟市南区新飯田2294-2
新潟	株式会社マックスニット	〒954-0111	新潟県見附市今町7-14-34
新潟	明和工業株式会社	〒418-0111	静岡県富士宮市山宮3507番地の24
新潟	山崎工業株式会社	〒945-1351	新潟県柏崎市上田尻3569-1
新潟	株式会社北村製作所	〒950-0322	新潟県新潟市江南区両川1-3604-12
新潟	シンワ測定株式会社	〒955-8577	新潟県三条市興野3-18-21
新潟	エムジーシー新潟サービス株式会社	950-3121	新潟県新潟市北区松浜町3500(三菱ガス化学新潟工場内)
新潟	株式会社リソコーポレーション		北蒲原郡聖籠町東港3-170-16
新潟	一正蒲鉾株式会社	〒950-8735	新潟県 新潟市東区 津島屋 7丁目77
新潟	越後製菓株式会社	〒940-8622	新潟県 長岡市 呉服町 1丁目4-5
新潟	株式会社大阪屋	〒950-0105	新潟県 新潟市江南区 大淵1631-8
新潟	カルビス株式会社 関東支店 新潟営業所	〒950-0912	新潟県 新潟市中央区 南笹口1-1-54
新潟	株式会社加島屋	〒951-8612	新潟県 新潟市中央区 東堀前通8番町 1367
新潟	片山食品株式会社	〒957-0293	新潟県 新発田市 藤塚浜 3310-3
新潟	亀田製菓株式会社	〒950-0198	新潟県 新潟市江南区 亀田工業団地 3丁目1-1
新潟	株式会社さきむら食品	〒959-0232	新潟県 燕市 吉田東栄町14-33
新潟	キュービー株式会社 新潟営業所	〒950-0923	新潟県 新潟市中央区 姥ヶ山1-4-1
新潟	キンピール株式会社 新潟統括支社	〒950-0087	新潟県 新潟市中央区 東大通1丁目2番23号
新潟	キンピパレッジ株式会社 新潟支社	〒950-0087	新潟県 新潟市中央区 東大通1-2-23 北陸ビル
新潟	サントリー株式会社 新潟支店	〒951-8066	新潟県 新潟市中央区 東堀前通6番町1058-1
新潟	佐藤食品工業株式会社	〒950-8730	新潟県 新潟市東区 宝町 13-5
新潟	株式会社三幸	〒957-0102	新潟県 北蒲原郡聖籠町 位守町160-24
新潟	たいまつ食品株式会社	〒959-1794	新潟県 五泉市 村松 1345
新潟	デビベット株式会社	〒950-1115	新潟県 新潟市西区 鳥原1815
新潟	株式会社ナカショク	〒940-2146	新潟県 長岡市 大積町1丁目乙274番地3
新潟	浪花屋製菓株式会社	〒940-1104	新潟県 長岡市 撰田屋町2680番地
新潟	株式会社ニチロサンフーズ	〒940-1194	新潟県 長岡市 南陽 1丁目1027-1
新潟	日清オイログループ株式会社 新潟営業所	〒950-0916	新潟県 新潟市中央区 米山三丁目2番11号
新潟	日東アリマン株式会社	〒957-0356	新潟県 新発田市 岡田1578-4
新潟	株式会社ピーコック	〒940-2192	新潟県 長岡市 希望が丘南 6丁目17-4
新潟	伏見蒲鉾株式会社	〒950-3134	新潟県 新潟市北区 新崎699番地12
新潟	株式会社堀川	〒957-0102	新潟県 北蒲原郡聖籠町 位守町160-19
新潟	三国コカ・コーポロトリング株式会社 新潟支社	〒950-1102	新潟県 新潟市西区 善久669番地
新潟	メルシャン株式会社 首都圏支社 新潟支店	〒950-0916	新潟県 新潟市中央区 米山5丁目13番11号
新潟	森永乳業株式会社 関東支店 新潟営業所	〒950-2031	新潟県 新潟市西区 流通センター5-4-21
新潟	山崎製パン株式会社 新潟工場	〒950-0207	新潟県 新潟市江南区 二本木4丁目12-8
新潟	株式会社雪国まいたけ	〒949-6695	新潟県 南魚沼市 余川 89
新潟	鈴倉インダストリー株式会社	〒940-0292	新潟県 長岡市 金沢 3丁目1-1
新潟	ホシノ工業株式会社	〒943-0892	新潟県 上越市 寺町1丁目10番48号
新潟	丸和繊維株式会社	〒940-0234	新潟県 長岡市 栃尾泉254/2

エリア	企業名	郵便番号	所在地
新潟	港屋株式会社	〒940-0224	新潟県 長岡市 東町4番5号
新潟	吉澤織物株式会社	〒948-0083	新潟県 十日町市 686番地
新潟	イワツキ株式会社 新潟工場	〒959-0323	新潟県 西蒲原郡弥彦村 大字弥彦875番地
新潟	株式会社伊藤商店	〒957-0062	新潟県 新潟市 富塚町2丁目4-28
新潟	株式会社ウメダニット	〒959-1835	新潟県 五泉市 今泉137番地
新潟	高田三東スーツ株式会社	〒943-0831	新潟県 上越市 仲町2丁目1番12号
新潟	新潟ワコール縫製株式会社	〒959-0423	新潟市西蒲区旗屋字前谷内263
新潟	新潟合板振興株式会社	〒950-0886	新潟県 新潟市東区 中木戸401番地
新潟	王子製袋株式会社 新潟営業所	〒950-1101	新潟県 新潟市西区 山田2310番地15
新潟	柴田屋加工紙株式会社	〒950-0324	新潟県 新潟市江南区 酒屋町119-1
新潟	北越紙精選株式会社	〒950-0881	新潟県 新潟市東区 榎町57番地
新潟	旭カーボン株式会社	〒950-0883	新潟県 新潟市東区 鷗島町2番地
新潟	株式会社有沢製作所	〒943-8610	新潟県 上越市 南本町1丁目5-5
新潟	三葉化工株式会社 新潟営業所	〒950-0962	新潟県 新潟市中央区 出来島1-14-22
新潟	ジャパン・エア・ガズ株式会社 北日本支社	〒950-0965	新潟県 新潟市中央区 新光町16番地4
新潟	曹栄産業有限公司	〒949-2302	新潟県 上越市 中郷区藤沢908
新潟	第一工業製薬株式会社 大潟工場	〒949-3116	新潟県 上越市 大潟区犀潟230番地
新潟	デンカ生研株式会社 新潟工場	〒959-1695	新潟県 五泉市 南本町1丁目2-2
新潟	ナミックス株式会社	〒950-3131	新潟県 新潟市北区 濁川3993番地
新潟	株式会社ニッカン	〒940-0027	新潟県 長岡市 西蔵王3丁目5番1号
新潟	日本曹達株式会社 二本木工場	〒942-0022	新潟県 上越市 下荒浜982-1
新潟	北興化学工業株式会社 新潟工場	〒957-0082	新潟県 新潟市 佐々木2661-1
新潟	株式会社ポラテクノ	〒944-0101	新潟県 上越市 板倉区稲増字下川原192番地6
新潟	協和シール工業株式会社	〒950-3133	新潟県 新潟市北区 すみれ野2丁目5番31号
新潟	株式会社アドヴァンス	〒950-0912	新潟県 新潟市中央区 南笹口1丁目12番12号
新潟	富山物産株式会社	〒943-0861	新潟県 上越市 大和5丁目5番24号
新潟	日軽新潟株式会社	〒950-3101	新潟県 新潟市北区 太郎代1572番地19
新潟	株式会社丸互	〒942-0061	新潟県 上越市 春日新田4丁目1番1号
新潟	三菱電機メテックス株式会社 上越工場	〒942-0032	新潟県 上越市 福田町1番地
新潟	リンナイ株式会社 新潟支店	〒950-0864	新潟県 新潟市東区 紫竹2丁目1-74
新潟	理研電線株式会社 白根工場	〒950-1431	新潟県 新潟市南区 上八枚840番地1
新潟	菱化マックス株式会社	〒942-8611	新潟県 上越市 福田町1番地
新潟	株式会社アドバネクス 柏崎工場	〒945-0193	新潟県 柏崎市 大字藤井 字西沖1355
新潟	株式会社アンドウ製作所 新潟工場	〒957-0231	新潟県 新潟市 藤塚浜3310-6
新潟	株式会社五十嵐コンピュータープレス	〒953-0053	新潟県 新潟市西蒲区 巻東町609-1
新潟	ウルシマヤ金属工業株式会社	〒953-0041	新潟県 新潟市西蒲区 巻甲4454
新潟	株式会社遠藤製作所	〒959-1244	新潟県 燕市 中央通5-3
新潟	岡部株式会社 信越支店	〒950-0922	新潟県 新潟市江南区 山二ツ652-1
新潟	株式会社コロナ	〒955-8510	新潟県 三条市 東新保7-7
新潟	株式会社サカタ製作所	〒940-2403	新潟県 長岡市 与板町本与板45番地 荻岩井工業団地
新潟	サンヨーガス精機株式会社 新潟工場	〒949-3112	新潟県 上越市 大潟区土底浜2025-3
新潟	三協フロンテア株式会社 新潟事業所	〒957-0101	新潟県 北蒲原郡聖籠町 東港6丁目5516番3
新潟	JFE精密株式会社	〒950-0063	新潟県 新潟市東区 上王瀬町2番3号
新潟	杉山工業株式会社	〒959-1234	新潟県 燕市 南5丁目9-14
新潟	株式会社タツミ	〒955-0035	新潟県 三条市 中新32-13
新潟	田中サッシュ工業株式会社 新潟工場	〒959-2136	新潟県 阿賀野市 京ヶ瀬工業団地1045-7
新潟	ダイニチ工業株式会社	〒950-1295	新潟県 新潟市南区 北田中780-6
新潟	株式会社東陽理化学研究所	〒959-1284	新潟県 燕市 杣木1961番地
新潟	ナカ工業株式会社 新潟営業所	〒950-0912	新潟県 新潟市中央区 南笹口1-1-54

エリア	企業名	郵便番号	所在地
新潟	株式会社 長津製作所 新潟工場	〒954-0111	新潟県 見附市 今町8-9-2
新潟	日本メッキ工業株式会社	〒945-0032	新潟県 柏崎市 田塚3丁目2番62号
新潟	株式会社野島角清製作所	〒959-1155	新潟県 三条市 福島新田1327-2
新潟	藤木鉄工株式会社	〒957-0101	新潟県 北蒲原郡聖籠町 東港3丁目2265番地の6
新潟	株式会社本宏製作所	〒959-0296	新潟県 燕市 吉田法花堂 1949-1
新潟	株式会社マルチ長谷川工作所	〒955-0831	新潟県 三条市 土場16-1
新潟	富士運輸株式会社	〒950-0072	新潟県 中央区 竜が島1丁目7番3号
新潟	株式会社 ブルボン	〒945-8611	新潟県 柏崎市 松波4丁目2番14号
富山	株式会社 あつみファッション	〒935-0103	富山県 氷見市 大浦17-1
富山	助野靴下 株式会社	〒933-8527	富山県 高岡市 上伏間江1番地
富山	三光合成株式会社	〒939-1756	富山県 南砺市 土生新1200番地
富山	株式会社タカガセイコー	〒933-8628	富山県 高岡市 二塚322番地の3
富山	コマツキャストックス株式会社	〒935-8501	富山県 氷見市 下田子1番地3
富山	サンエツ金属株式会社	〒933-0002	富山県 高岡市 吉久1丁目4番1号
富山	旭工業株式会社	〒409-2942	山梨県 南巨摩郡 身延町 下部1130-1
富山	株式会社スギノマシン	〒937-8511	富山県 魚津市 本江2410番地
富山	北陸電気工業株式会社	〒939-2292	富山県 富山市 下大久保3158番地
富山	株式会社インテック	〒930-8577	富山市 牛島新町5-5
富山	株式会社 木下食品	〒937-0011	富山県 魚津市 木下新190番地
富山	三協立山アルミ株式会社	〒933-0957	富山県 高岡市 早川70番地
富山	東洋ガスメーター株式会社	〒933-0295	富山県 射水市 本江2795番地
富山	米原商事株式会社	〒939-1371	富山県 砺波市 栄町6番27号
富山	株式会社ディエスケイ	〒939-1502	南砺市 野尻641
石川	小松精練株式会社	〒929-0124	石川県 能美市 浜町又167
石川	高山リード株式会社	〒920-0806	石川県 金沢市 神宮寺2-27-20
石川	オリオン産業株式会社	〒103-0005	東京都 中央区 日本橋久松町5番12号 CSビル3階
石川	片岡機械工業 株式会社	920-0277	石川県 河北郡 内灘町 千鳥台1-186
石川	津田駒工業株式会社	〒921-8650	石川県 金沢市 野町5丁目18番18号
石川	帝人加工系株式会社	〒923-0964	石川県 小松市 今江町6丁目349番地
石川	株式会社スギヨ	〒926-8603	石川県 七尾市 府中町 員外27番地の1
石川	株式会社室戸鉄工所	〒923-0965	小松市 串町 工業団地1番地3
福井	株式会社アタゴ	〒918-8588	福井県 福井市 みのり4丁目13-1
福井	セーレン株式会社	〒918-8560	福井市 毛矢1丁目10-1
福井	株式会社シャルマン	〒916-0088	福井県 鯖江市 川去町6-1
長野	メルクス株式会社	〒395-0074	長野県 飯田市 松川町2211番地
長野	株式会社日本ビスコ	〒394-0089	長野県 岡谷市 長地出早3-9-32
長野	セイコーエプソン株式会社	〒392-8502	長野県 諏訪市 大和3-3-5
長野	日本電産サンキョー株式会社	〒393-8511	長野県 諏訪郡 下諏訪町5329
長野	ルビコン株式会社	〒399-4501	長野県 伊那市 西箕輪1938-1
長野	株式会社ミサワテクノ	〒390-1131	長野県 松本市 今井7110-3
長野	株式会社竹内製作所		埴科郡 坂城町 上平字 出浦205-3
長野	アピックヤマダ株式会社	〒389-0898	長野県 千曲市 大字 上徳間90番地
長野	日信工業株式会社	〒386-0016	長野県 上田市 国分840
長野	アート金属工業株式会社	〒386-0027	長野県 上田市 常磐城2-2-43
長野	永井プラスチック工業株式会社	〒386-8588	長野県 上田市 国分1丁目3-37
長野	GAC株式会社	〒399-8286	長野県 安曇野市 豊科1000
長野	セイコーエプソン株式会社	〒392-8502	長野県 諏訪市 大和三丁目3番5号
その他	株式会社トライネット	〒101-0003	東京都 千代田区 一ツ橋二丁目6番3号
その他	株式会社商船三井	〒105-8688	東京都 港区 虎ノ門2丁目1番1号

エリア	企業名	郵便番号	所在地
その他	株式会社岐阜武	〒501-0211	岐阜県瑞穂市生津204-2
その他	トヨタ自動車株式会社	〒471-8571	愛知県豊田市トヨタ町1番地
その他	スズキ株式会社	〒432-8611	静岡県浜松市南区高塚町300
その他	三菱自動車工業株式会社	〒108-8410	東京都港区芝五丁目33番8号
その他	ファナック株式会社	〒401-0597	山梨県忍野村
その他	三桜工業株式会社	〒150-0002	東京都渋谷区渋谷2-3-6 SGSSSビル
その他	コマツ	〒107-8414	東京都港区赤坂二丁目3番6号(コマツビル)
その他	正栄食品工業株式会社	〒110-8723	東京都台東区秋葉原5-7
その他	株式会社良品計画	〒170-8424	東京都豊島区東池袋4-26-3
その他	ニシフミート株式会社	〒183-0055	東京都府中市府中町 1-14-1朝日生命府中ビル10階
その他	旭硝子株式会社	〒100-8405	東京都千代田区有楽町1-12-1 新有楽町ビル
その他	サントリー ロジスティクス株式会社	〒530-0004	大阪府大阪市北区堂島浜2-1-9 (古河大阪ビル西館6F)
その他	日本電産株式会社	〒601-8205	京都市南区久世殿城町338

(3) アンケート調査結果

有効回答企業

地域	企業名	部署名
長野	新光電気工業株式会社	第一営業統括部 業務部
新潟	中越運送株式会社	国際事業部
新潟市	株式会社リンコーコーポレーション	国際物流部
福井	セーレン株式会社	関連事業室？(アンケート不鮮明)
福井	株式会社アタゴ	
富山	旭工業株式会社	総務部
石川	株式会社スギヨ	0
長野	アート金属工業株式会社	
東京都	コマツ	生産本部物流企画部
新潟	株式会社加島屋	総務部
新潟	キューピー株式会社 新潟営業所	
新潟	株式会社ピーコック	管理本部
新潟	株式会社雪国まいたけ	総務部
新潟	JFE精密株式会社	
新潟	株式会社大阪屋	
新潟	佐藤食品工業株式会社	生産管理部
新潟	新潟ワコール縫製株式会社	営業課
新潟	藤木鉄工株式会社	総務部
新潟	第一工業製薬株式会社 大潟工場	計画課
新潟	たいまつ食品株式会社	
新潟	日東アリマン株式会社	
新潟	富士通運輸株式会社	海運部部長

- ・ 第 2 回専門研究会の企画案及びプレゼンテーション資料案
- ・ 第 3 回専門研究会の企画案及びプレゼンテーション資料案
- ・ 有識者懇談会の企画案及びプレゼンテーション資料案
- ・ 第 4 回専門研究会の企画案及びプレゼンテーション資料案
- ・ 第 5 回専門研究会の企画案及びプレゼンテーション資料案
- ・ 第 6 回専門研究会の企画案及びプレゼンテーション資料案

打合せ・協議記録簿

第 1 回					追 番	0 - 1	1 頁
発注者印	監 査 員	担 当 者	受注者印	管理技術者	担 当 者		
発注者名	国土交通省 北陸地方整備局		受注者名	財団法人 港湾空間高度化環境研究センター			
件 名	環日本海沿岸地域におけるロシア及び北東アジアとの経済交流連携を通じた地域活性化方策の検討業務			整理番号			
出席者	総合政策研究会	専門研究会メンバー各位		日 時	平成 20 年 1 月 10 日(木) 自 15 時 00 分 至 15 時 30 分		
	WAVE	加藤、島谷、福島		場 所	WAVE 会議室		
				打合せ方式	(会 議)・電 話		

地域自立・活性化調査 第 2 回専門研究会の企画（案）について
事務局から企画書を提示・説明した後、第 2 回専門研究会の内容について協議した。

1. 企画（案）について

- ・ 企画の内容については了解した。
- ・ 工程間分業が国際フェリーの活用にどのような影響を与えるのかの検討が必要であると考ええる。

2. 今後の予定

- ・ 1 月 1 6 日にプレゼンテーション資料（案）について協議する場を設ける。

以 上

打合せ・協議記録簿

第 2 回					追 番	0 - 1	1 頁
発注者印	監 査 員	担 当 者	受 注 者 印	管 理 技 術 者	担 当 者		
発注者名	国土交通省 北陸地方整備局		受注者名	財団法人 港湾空間高度化環境研究センター			
件 名	環日本海沿岸地域におけるロシア及び北東アジアとの経済交流連携を通じた地域活性化方策の検討業務			整理番号			
出席者	総合政策研究会	専門研究会メンバー各位		日 時	平成 20 年 1 月 16 日(水) 自 15 時 00 分 至 15 時 30 分		
	WAVE	加藤、島谷、福島		場 所	WAVE 会議室		
				打合せ方式	(会 議)・電 話		

地域自立・活性化調査 第 2 回専門研究会のプレゼンテーション資料(案)について事務局からプレゼンテーション資料(案)を提示・説明した後、第 2 回専門研究会の内容について協議した。

1. プレゼンテーション資料(案)について

- ・ 提示された資料(案)内容については概ね了解した。
- ・ 提示された資料以外に第 1 回研究会で話題に上った SLB の潜在貨物や三角航路の所要航海時間などの情報があると更に良いが、これについては、第 2 回研究会の話題と合致しないのであれば事後の提示でも構わない。

2. 今後の予定

- ・ 第 3 回研究会の企画(案)についての協議は、第 2 回研究会の開催前に、研究会の会場にて行う。

以 上

打合せ・協議記録簿

第3回					追番	0 - 1	1頁
発注者印	監査員	担当者	受注者印	管理技術者	担当者		
発注者名	国土交通省 北陸地方整備局			受注者名	財団法人 港湾空間高度化環境研究センター		
件名	環日本海沿岸地域におけるロシア及び北東アジアとの経済交流連携を通じた地域活性化方策の検討業務			整理番号			
出席者	総合政策研究会	専門研究会メンバー各位		日時	平成 20 年 1 月 18 日(金) 自 14 時 30 分 至 15 時 00 分		
	WAVE	加藤、島谷、福島		場所	日本プレゼンター会議室		
				打合せ方式	(会議)・電話		

地域自立・活性化調査 第3回専門研究会の企画(案)について
事務局から企画書を提示・説明した後、第3回専門研究会の内容について協議した。

1. 企画(案)について

- ・ 企画の内容については了解した。
- ・ これまでは研究会では話題提供の内容が国際フェリーに直接関係するものではなく、そのバックグラウンドを捉えるための話題であった。次回(第3回)の話題は直接国際フェリーに関係するものであると思うので、その役割などについて詳しい説明を期待する。

2. 今後の予定

- ・ 1月22日にプレゼンテーション資料(案)について協議する場を設ける。

以 上

打合せ・協議記録簿

第4回					追番	0 - 1	1頁
発注者印	監査員	担当者	受注者印	管理技術者	担当者		
発注者名	国土交通省 北陸地方整備局			受注者名	財団法人 港湾空間高度化環境研究センター		
件名	環日本海沿岸地域におけるロシア及び北東アジアとの経済交流連携を通じた地域活性化方策の検討業務			整理番号			
出席者	総合政策研究会	専門研究会メンバー各位		日時	平成 20 年 1 月 22 日(金) 自 13 時 30 分 至 14 時 00 分		
	WAVE	加藤、島谷、福島		場所	WAVE 会議室		
				打合せ方式	(会議)・電話		

地域自立・活性化調査 第3回専門研究会のプレゼンテーション資料(案)について事務局からプレゼンテーション資料(案)を提示・説明した後、第3回専門研究会の内容について協議した。

1. プレゼンテーション資料(案)について

- ・ 提示された資料(案)内容については概ね了解した。
- ・ 2月8日に開催される「有識者懇談会」にて、第1～3回研究会の結果を報告するという事になっているようだが、それについては第3回研究会の中で議論するのか?
(事務局から回答)会議の最後に時間を設け、どのような形で報告を行うのかを話し合っ
て頂こうと思う。第1～3回研究会の取りまとめ(案)を今回の研究会で提示することも考
えたが、今回の国際フェリーを話題を踏まえないと、取りまとめも十分にできないため、会
議の最後に取りまとめ方を議論する機会を設けさせて頂いた次第である。
- ・ 了解した。

以 上

打合せ・協議記録簿

第 5 回					追 番	0 - 1	1 頁
発注者 印	監 査 員	担 当 者	受注者 印	管理技術者	担 当 者		
発注者名	国土交通省 北陸地方整備局			受注者名	財団法人 港湾空間高度化環境研究センター		
件 名	環日本海沿岸地域におけるロシア及び北東アジアとの経済交流連携を通じた地域活性化方策の検討業務				整理番号		
出席者	東北学院 大学	柳井教授		日 時	平成 20 年 2 月 1 日(金) 自 11 時 00 分 至 12 時 30 分		
	北陸地方整備局	佐々木課長、佐川課長補佐		場 所	JAL シティ仙台 会議室		
	WAVE	加藤、島谷、福島		打合せ方式	(会 議)・電 話		

地域自立・活性化調査 有識者懇談会の企画（案）について
事務局から企画書を提示・説明した後、有識者懇談会の内容について協議した。

1. 企画（案）について

- ・ 企画の内容については了解した。

2. その他

- ・ 座長として以下の4つの点を事前に把握しておきたい。情報提供をお願いする。
 三角航路を運航する予定のふえりーの概要（もしくは現在韓口航路を運航しているフェリ
 ーの概要）
 中国北東部の都市「琿春」の現地情報
 韓国側寄港地である「束草」の現地状況及び企業立地状況
 日本海横断航路の天候による運航中止条件

以 上

打合せ・協議記録簿

第 6 回					追 番	0 - 1	1 頁
発注者印	監 査 員	担 当 者	受 注 者 印	管 理 技 術 者	担 当 者		
発注者名	国土交通省 北陸地方整備局		受注者名	財団法人 港湾空間高度化環境研究センター			
件 名	環日本海沿岸地域におけるロシア及び北東アジアとの経済交流連携を通じた地域活性化方策の検討業務			整理番号			
出席者	総合政策研究会	専門研究会メンバー各位		日 時	平成 20 年 2 月 12 日(月) 自 14 時 30 分 至 15 時 00 分		
	WAVE	加藤、島谷、福島		場 所	WAVE 会議室		
				打合せ方式	(会 議) ・ 電 話		

地域自立・活性化調査 第 4 回専門研究会の企画（案）について
事務局から企画書を提示・説明した後、第 4 回専門研究会の内容について協議した。

1. 企画（案）について

- ・ 企画の内容については了解したが、中国国内の水運利用というのが、なぜ国際フェリーと関連するのかが疑問である。

（事務局から回答）中国国内の水運は我が国における内航海運のようなものである。CO2の削減のためにフェリーと内航海運の組み合わせも考えられるし、三角航路のターゲット地域のひとつである中国北東部での水運利用の現状がどうなっているのかを理解しておくことも有効であると考え、今回のテーマとさせて頂いた。

- ・ 了解した。

2. 今後の予定

- ・ 2月19日にプレゼンテーション資料（案）について協議する場を設ける。

以 上

打合せ・協議記録簿

第7回		追番		0 - 1	1頁
発注者印	監査員	担当者	受注者印	管理技術者	担当者
発注者名	国土交通省 北陸地方整備局		受注者名	財団法人 港湾空間高度化環境研究センター	
件名	環日本海沿岸地域におけるロシア及び北東アジアとの経済交流連携を通じた地域活性化方策の検討業務			整理番号	
出席者	総合政策研究会	専門研究会メンバー各位	日時	平成20年2月19日(火) 自13時30分 至14時00分	
	WAVE	加藤、島谷、福島	場所	WAVE 会議室	
			打合せ方式	会議・電話	

地域自立・活性化調査 第4回専門研究会のプレゼンテーション資料(案)について事務局からプレゼンテーション資料(案)を提示・説明した後、第4回専門研究会の内容について協議した。

1. プレゼンテーション資料(案)について

- ・ 提示された資料(案)内容については概ね了解した。
- ・ 内容が主に中国南部の水運になっているようだが、中国北部の水運についてはどうなっているのか? また、南部の水運が国際フェリーにどう関係するのか?
(事務局の回答) PPT 8枚目に北部の水運について述べているが、凍結や水不足によって、北部での水運は南部ほど進展していない。また、南部の水運と国際フェリーが直接リンクするわけではないが、中国の水運を我が国の内航海運のようなものと捉え、フェリーの他モードとの連携を検討するうえでの一助になればと考えている。
- ・ 了解した。

2. 今後の予定

- ・ 第5回研究会の企画(案)についての協議は、第4回研究会の開催前に、研究会の会場にて行う。

以上

打合せ・協議記録簿

第 8 回					追 番	0 - 1	1 頁
発注者印	監 査 員	担 当 者	受 注 者 印	管理技術者	担 当 者		
発注者名	国土交通省 北陸地方整備局		受注者名	財団法人 港湾空間高度化環境研究センター			
件 名	環日本海沿岸地域におけるロシア及び北東アジアとの経済交流連携を通じた地域活性化方策の検討業務			整理番号			
出席者	総合政策研究会	専門研究会メンバー各位		日 時	平成 20 年 2 月 22 日(金) 自 14 時 30 分 至 15 時 00 分		
	WAVE	加藤、島谷、福島		場 所	日本プレゼンター会議室		
				打合せ方式	(会 議) ・ 電 話		

地域自立・活性化調査 第 5 回専門研究会の企画（案）について
事務局から企画書を提示・説明した後、第 5 回専門研究会の内容について協議した。

1 . 企画（案）について

- ・ 企画の内容については了解した。
- ・ 今回は鉄道とのリンケージなどについての話題が出るようだが、国内の JR 鉄道輸送とロシアの SLB といった国内外双方での鉄道の活用を考えられると更によい。

2 . 今後の予定

- ・ 2 月 2 6 日にプレゼンテーション資料（案）について協議する場を設ける。

以 上

打合せ・協議記録簿

第9回					追番	0 - 1	1頁
発注者印	監査員	担当者	受注者印	管理技術者	担当者		
発注者名	国土交通省 北陸地方整備局			受注者名	財団法人 港湾空間高度化環境研究センター		
件名	環日本海沿岸地域におけるロシア及び北東アジアとの経済交流連携を通じた地域活性化方策の検討業務			整理番号			
出席者	総合政策研究会	専門研究会メンバー各位		日時	平成 20 年 2 月 26 日(火) 自 13 時 30 分 至 14 時 00 分		
	WAVE	加藤、島谷、福島		場所	WAVE 会議室		
				打合せ方式	(会議)・電話		

地域自立・活性化調査 第5回専門研究会のプレゼンテーション資料(案)について事務局からプレゼンテーション資料(案)を提示・説明した後、第5回専門研究会の内容について協議した。

1. プレゼンテーション資料(案)について

- ・ 提示された資料(案)内容については概ね了解した。
- ・ 今回は富山での会議となり、更に鉄道輸送に着目した話題が出るとの説明を受けていたが、現地の情報や鉄道輸送については、十分資料に盛り込まれているといえるのか？
(事務局の回答) 資料が十分に対応できていない部分もあるが、話題提供を頂く松尾先生は鉄道輸送についてもお詳しい方とのことであり、会議にて鉄道輸送の議論をして頂いてはいかがか。また現地情報については、伏木海陸運送の田中社長からお話しを頂く予定にしている。
- ・ 了解した。

2. 今後の予定

- ・ 第6回研究会の企画(案)についての協議は、第5回研究会の開催後に、研究会の会場にて行う。

以上

打合せ・協議記録簿

第 1 0 回					追 番	0 - 1	1 頁
発注者印	監 査 員	担 当 者	受注者印	管理技術者	担 当 者		
発注者名	国土交通省 北陸地方整備局		受注者名	財団法人 港湾空間高度化環境研究センター			
件 名	環日本海沿岸地域におけるロシア及び北東アジアとの経済交流連携を通じた地域活性化方策の検討業務			整理番号			
出席者	総合政策研究会	専門研究会メンバー各位		日 時	平成 20 年 2 月 29 日(金) 自 17 時 00 分 至 17 時 30 分		
	WAVE	加藤、島谷、福島		場 所	富山県民会館会議室		
				打合せ方式	(会 議)・電 話		

地域自立・活性化調査 第 6 回専門研究会の企画（案）について
事務局から企画書を提示・説明した後、第 6 回専門研究会の内容について協議した。

1 . 企画（案）について

- ・ 企画の内容については了解した。
- ・ これまでの研究会の結果を反映した政策提言の提案を期待している。

2 . 今後の予定

- ・ 3 月 4 日にプレゼンテーション資料（案）について協議する場を設ける。

以 上

打合せ・協議記録簿

第 1 1 回					追 番	0 - 1	1 頁
発注者印	監 査 員	担 当 者	受注者印	管理技術者	担 当 者		
発注者名	国土交通省 北陸地方整備局		受注者名	財団法人 港湾空間高度化環境研究センター			
件 名	環日本海沿岸地域におけるロシア及び北東アジアとの経済交流連携を通じた地域活性化方策の検討業務			整理番号			
出席者	総合政策研究会	専門研究会メンバー各位		日 時	平成 20 年 3 月 4 日(火) 自 13 時 30 分 至 14 時 00 分		
	WAVE	加藤、島谷、福島		場 所	WAVE 会議室		
				打合せ方式	(会 議)・電 話		

地域自立・活性化調査 第 6 回専門研究会のプレゼンテーション資料(案)について事務局からプレゼンテーション資料(案)を提示・説明した後、第 6 回専門研究会の内容について協議した。

1. プレゼンテーション資料(案)について

- ・ 提示された資料(案)内容については概ね了解した。
- ・ 政策提言(案)については、次回の会議で意見交換を行うため、現時点での内容の指摘は行わないが、誤字・脱字がいくつか見られるため、会議までに修正を行うこと。

以 上

- ・ 第1回専門研究会～第6回専門研究会の議事録
- ・ 有識者懇談会の議事録
- ・ 日本海横断国際フェリーシンポジウムの議事録

地域自立・活性化調査

第1回 専門研究会議事録

[日時] 平成20年1月11日(金)

[会場] 北陸地方整備局 2階 港湾会議室

敬称は省略

1 開会

(1) 開会

国土交通省 北陸整備局 港湾空港部長 大野正人

(2) 挨拶

新潟県 交通政策局長 高橋総一

高橋 新潟県交通政策局長の高橋でございます。本日は遠路ご来県いただきまして大変ありがとうございます。新潟県、今年は昨年に引き続きわりと暖かい状況でございます。去年に比べますと降るべき所、スキー場等については多少、去年より雪はあるようですが、それでも市内はこんな状況でございます。実は新潟、今年度は7月に中越沖地震があったということで、中越地震から3年もたたないうちにまた地震に見舞われたということで、どうも災害県としてたいへん有名になってしまった感があります。

新潟は古くから対岸との結び付きが大変強いです。私ども交通政策局というのは港湾管理者であるとともに、空港の利用促進ですとか、交通政策全般についても担当しています。その中で最近、特に目に付きますのが空港の利用者の方で、新潟の場合はウラジオ便や中国のハルビン、それからハバロフスク便、このような少し特徴的な路線を持っています。これらの路線が今年に入りまして非常に好調でございます。データの的にはウラジオ便がたぶん10%ぐらい、4月以降、伸びているのではないかと思います。ハルビンも同じような状況です。ハバが少し、微増ぐらいですが、どうもロシアの極東地域は元気が良いということが分かります。

また、いらっしゃるお客様を見ていると、新潟から首都圏にビジネスで来られるお客様がたいへん多いわけですが、そういうお客様がスキー板を持ってこられて、例えば、苗場でスキーをされる。それがディスカウントなしの通常の料金でお泊まりになるというような方も非常に増えている。そういう意味では極めて経済力が高まってきているのかということ、私どもは感覚的に感じていました。

そういう中で、私どもも新潟県内の経済界の方々が何としても対岸との航路を開こうということで、新潟にございます ERINA という研究機関が中心になりながら、ロシア、中国、韓国、日本の関係者で出資し合ってフェリー航路をつくろうということで、現在、精力的に関係者間で調整が進められている所です。何とか春には運航できたらということで現在、調整が進められている所ですが、実は私どものほうに参ります話はそれだけではなく、対岸の韓国の船社、

ロシアの船社、こういう所から「うちも興味があるのだけど」というお話がいくつか来ています。また、コンテナにつきましても、再度、ナホトカ航路を復活させていきたいというような話も来ています。

このように、つまり私どもが行政としてやりたいということだけではなく、経済界の方々、民間の方々が見られても、なおかつ、それが日本だけではなく、対岸の方からご覧になっても、何とかこういう結びつきをつくらうとされているということは、一つ大きなベクトルとしては多分そちらのほうを向いているのかということ、私どもは肌で感じている所でございます。

そういう中、本日、国交省の研究会の皆様にご覧いただき、また、私どもと意見交換をさせていただき貴重な機会をつくっていただきましたことに、たいへん感謝を申し上げますとともに、ぜひとも、このような北陸の状況をご理解いただきまして、何とぞ、色々なアドバイスを頂戴して、私どもは、またそれをこなして、何とか次の時代に向けての大陸との結びつきを強めていきたいというように考えていますので、どうぞよろしくご指導お願い申し上げます。

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

- ・今後のスケジュール
- ・主旨説明及び管内港湾の現状と課題

(2) 東北学院大工 教養学部 柳井雅也教授

- ・北陸地域国際物流戦略チームの提言等について

2 討議

佐々木 柳井先生、改めてどうも有難うございました。今、ご説明いただきました内容が、私ども北陸地方整備局が2年間にわたって管内の広い有志のヒアリング、これは先生にもお付き合いいただきまして、あるいは関連の物流団体と討議を重ねてきた結果でございます。

この研究会のテーマは主に三角航路、フェリーではございますが、導入部分としてこの北陸地域の物流全般、あるいは、この地域の特性、あるいは、フェリーそのものでも結構でございます。まずは第1回、何でも結構ではございますが、ご意見、あるいは今後の進め方でも結構でございます。ご指摘等いただければ有り難いと思います。よろしく願いいたします。

吉原 新潟港がよく分からないのでお伺いしたいのですが、まず冬場の海は、自然条件に負けないような定時性確保のための防波堤と道路の整備、これでできるのですか。それともう一つ、

今現在、年間、港が使えなくなる日数とか、そういうのがあるのでしょうか。

柳井 その辺は事務局のほうに。

佐々木 港湾管理者である新潟県もいらっしゃいますが、基本的に現状においても船が「天候によって入れない、止まってしまう」というのはほとんどない。ただ、やはり荷役に際して、船は水面に浮かんで、ここにターミナルがあるわけで、船が揺れると荷役に手間取って時間がかかるというようなことはあるように聞いています。

あるいは、雪で道路がふさがって貨物が運べないということも、基本的には今の時点でないのですが、むしろしっかりと道路はまだ整備というか、混雑で、あるいは雪が降って速度が遅くなれば、ただでさえ、混んでいるターミナルの入り口の所がいっそう混んでくるわけですので、こういった貨物の停滞というものが起こらないような最適なハード整備が必要なのかと考えています。

高橋 今日、配布されています専門研究会の資料の16ページに、「コンテナ船の沖待ち解消が急務」というタイトルで写真が載っています。実は、これがこれからご覧いただきます新潟東港のコンテナ埠頭でございます。丸印で囲んでいますように、掘り込み港湾です。このような形でかなり内陸のほうまで入ってきていますので、波浪による影響というのは、かなりない場所に作られていまして、防波堤で守られている上に、さらに奥まで掘り込んでいるということで、そういう面での接岸が不可能だとか、そういう状況はないです。

一方で、今、佐々木課長からも話がありましたように、荷役を行うに際しましてはやはり風です。これがいちばん制約要件として強くなっています。どうしてもガントリークレーンを使う場合には、風速いくら以上は駄目、作業ができないというような問題があります。そういう面で、どうしても冬季風浪がございますので、非常に風が強い冬季につきましては、一時、作業を中断しなければいけなくなるような条件は発生せざるを得ない気象条件になっています。

佐々木 すぐ止まってしまうというほどではないのですが、何らか、荷役のスピードが落ちる、あるいは、荷役へ持ってくるためのペースが落ちるといいますか、そういったものはやはり太平洋側と比べればハンディだと私たちは考えています。

玉置 私、こちらにお邪魔したのは実は5年ぶりでございます。なぜ来たかといいますと、財政制度等審議会で地方公聴会がございまして、そちらで色々新潟県の話の伺いながら、また、日本の財政などというややこしい話を説明させていただいた。所が、新幹線の中で思い出していましたら、塩爺が前日、倒れまして、塩爺は当時の大臣ですから、これが来られなくなってしまって政務官が来たのです。それで恐らく200人ぐらい呼ばれていたと思いますが、皆がっ

かりした。一番がっかりしたのは、北陸財務局長ではなかったか。今、高橋さんを見ながら思い出したので。

柳井先生、本当に貴重な、しかも、私はだいたい日本の港湾の話というのはしみったれた話が多い。といいますのは、やはり、日本自身が今地盤沈下しているわけです。地方の方は地方と中央の格差と言うが、地方が先に地盤沈下していて、いずれ東京も地盤沈下するのです。ですから、そのように考えてみると、私は今、こういう非常に前向きなお話を伺って本当に元気が出ると思今した。

一昨年、夏であります、私、サンクト・ペテルブルクへ仕事で参りました。ちょうど私が行ったときの「モスクワタイムズ」という英字紙です。あそこはロシア語の新聞はたくさん出ていますが、英字紙というのはいらない。その「モスクワタイムズ」を見ましたら日本のトヨタ、日産が、サンクト・ペテルブルクの北側に日産、南側がトヨタ。この日本の自動車メーカーが2社進出して、今、工事をしている。写真付きで非常に大々的に特集を組んでいた。これは先ほどのシベリア鉄道の話ではありませんが、部品はこちらからウラジオ経由で持っていたらどうだろうかと、ふと思っていたのです。

帰ってきました、トヨタの方、それから郵船の方、商船三井の方にその話をぶつけましたら、実はそういうことを考えていると言うのです。ただし、シベリア鉄道というのは、なかなかあそこのインフラは万全ではない問題が当然ある。だから「その所をどのようにこれから変えていくのか、改善していくのか、近代化の問題にどう取り組むのか、その辺が問題ですな」というような話をしていまして、これも皆さんご存じだと思今なのですが、去年、ロシアと日本政府が鉄道の近代化とか、インフラ整備に関する協力のパートナーシップを結んだのです。

そういう意味では、官のレベルでもようやく昨年そんな感じで、ロシアとの関係をこれから強化していく。そういう中でこういうご提言が早く、提言そのものに私も本当にそのとおりだと思今すし、問題は、これをどのように実現していくのかということだと思今います。

一つだけ、私の目から見た注文を言いますと、日本というのはみんな一緒に並びたいのです。この港がこうだというと、俺の所もこうだ。私は公共投資の仕事をしたのですが、例えば漁港を作る。俺の所も作ると、並んでいて五つぐらい手を挙げるわけです。それを全部、作らないと気が済まない。

つまり、そういう問題があったからこそ、今、公共投資についての選択と集中ということが起こっているものですから、これはやはり集中が必要だな。「あそこもここも」と言い始めたら切りのない話です。しかも、今の話ですと、かなりの投資も必要になってくる。そうします

と、「あそこがいくらでここがいくらで」というお金の配分をやってはなかなか競争力が生まれてこない。

すでにご案内かも知れませんが、北海道の石狩湾新港というのがございます。私、15年前に、この財政制度審議会の委員として視察したのです。こんな所に作って、本当に大変な投資をして、船は恐らく全然ないだろう、来ていないだろうと思えば、2000トンぐらいの船が1隻だけいるのです。後で港湾局長に聞きましたら、見にくるので、わざわざそこへ置いておいた。

所が、実はここに今、日野自動車が進出する。日野自動車というのはトヨタのトラック部門です。どういうことかといいますと、石狩湾新港のそばに日野自動車の工場を作って、そこからウラジオに直接、トラックを輸出する輸出港にする。これはまだ完全な決定事項ではありませんが、そういう検討がされていることは事実です。そうしましたら、もたもたしていたら石狩湾新港に取られてしまいます。そういうことで、ある程度の集中が必要なのかということ、私が感じたこととして申し上げました。

松田 少し前に全日空の方に話を伺った時に、彼は新潟からロシアへ行く飛行機に乗っていたのだそうで、あれはアエロフロートですか、ぼろい飛行機に乗っていたが、満席だった。こういう需要を我々もすくい取っていかなければいけないということを言っていました。ということは、全日空として、そこに路線を置いて、動くような体制をつくれるかどうか。需要があるのに指をくわえて見ている現状を恥ずかしく思ったようなのです。

その話を聞いて、やはり日本海側と対岸のロシア、中国、韓国との交流は相当増えているのだなと思って想像していたのですが、今日話を伺って、それがかなり数字的な裏付けをもって説明を受けまして、「やはりそうなのだ」と認識を新たにしました。確かに、そういう状況において何らかの整備、こういういい状況を加速するような措置、政策は必要だと思今した。

ただ、例えば港湾でいうとコンテナはなるべくスーパー中樞港湾に集中しようという動きがあって、船会社も定期航路は船の大型化を進めていて、荷物がすごく多い所ではない港は横持ちというか、ハブ・アンド・スポークのような感じでやる傾向もあるわけです。

この地域だと、やはり釜山港がハブのようになって、恐らく新潟港なども「釜山港経由アメリカ」というのも結構あるような気がするのですが、北米やヨーロッパとか、大きい所はどうしてもそうなるわけで、一方で直航便というのは極めて重要だし、直航便なら競争力もあると思いますから、これは本当に現実化すると思うのですが、そのスーパー中へ集中させるという

政策とどう棲み分けていくか。そういうことが、うまく、その棲み分けを確保しなければいけないような気がします。それについては、直航ということになるのでしょうか。そうなると、例えば、ほかと同じように大水深の 15 メートルが要るのかということ、私は要らないのではないかという気がします。

あと、玉置さんの話と全く同じになるのですが、これも港で新潟、直江津、伏木、富山、金沢、敦賀と並べていて、柳井先生はそれぞれの政策に合ったというようにおっしゃいましたけれども、やはり、この中でも何らかの選択と集中というのは考えざるを得ないのではないかというように私も思います。

柳井 韓国の物流というのは、海運の政策でいきますと、光陽港と釜山港というのが既にありまして、これが完成してくると相当大きく保障されるということで、多頻度小口輸送が当たり前になってくるのです。だから、ダイレクト便も仙台の港もそうですし、酒田港もみんな入ってきます。だから、このダイレクト便の可能性が全くないかといったらそうではなく、むしろ釜山港や光陽港と結びつくことによって、そういう可能性がまた出てきたというのは一つあります。

もう一つは、九州は今現在、大陸との貿易が非常に盛んなのですが、あそこから内陸の陸上輸送をして東京などに持ってきますと、このコストが馬鹿にならないのです。だから、そういった意味でも、この京浜地区のいわゆる後背地として位置づけられる北陸の港というのは有効性があると考えているのです。やはり、日本海側に抜けていく道をきちんと確保しておかないと、色々な安全保障を含めまして問題があるだろうというように考えるわけです。

三つ目は、貨物の集荷エリアは、基本的に我々の構想では、「北陸でつくったものは北陸から出しましょう、北陸で使うものは北陸に集めましょう」ということと、あと一部、福島であるとか、群馬、栃木であるとか、そういった所からも利便性ということをアピールして「集められるものは集めましょう」。

それに関わるのですが、実際の日本全体の物流からいきますと微々たるもので、1～2%の議論を実際はやっているわけなのです。だから、おのずとやはり最初からあったほうが良いのかも知れないのですが、松田さんがおっしゃるように、ヒエラルキーとしてはどうなのか？あと港湾の集約化については一番のご意見だと思っています。

田中 私がいちばん長老なもので、少し昔話になりますが、話をさせていただきたいのです。1991年頃、ソ連が崩壊しましてベルリンの壁が倒れたわけですが、それと同時に、日本の国内におきましても環日本海経済圏構想というのが出てきたのです。つまり、日本海を中心にしま

してロシアや中国とか、あるいは朝鮮、それから日本。海というものは国と国とを隔てるものではなく結び付けるものですから、そういうことで環日本海経済圏構想というのが出まして、私も随分、色々な所を書いた。ところが、それから 17~18 年たっているのですが、率直に言って、なかなかこれが進まないのです。私は、やはり最大の原因は、ロシアという国が崩壊した後しばらくずっと混乱を続けていたことだと思います。

ところが、最近になりまして、ご承知のように、プーチン大統領の下に、どちらかという強権的な政治ですが、経済は非常に力強く復興しています。サウジアラビアに次ぐ第 2 の石油大国です。特に天然ガスは、あそこのガスプロムという国営の会社がありますが、これが世界最大の埋蔵量を持っているわけで、とにかく今の化石燃料を中心とした経済体制を考えた場合、ロシアの潜在的な力というのは非常に強いわけです。石油が 1 バレル 100 ドルということになって参りまして、ロシア人の所得が非常に上がってまいりました。

そんなことで、とにかく対岸に金持ちの国が出始めた。問題は、ロシアというのはヨーロッパとアジアと両方に跨っていますので、どうしてもヨーロッパ中心の開発になるのですが、いずれはアジアの開発にも力を入れてくると思います。そうなった場合、やはりウラジオストクが一つの大きな拠点になるわけで、ウラジオの経済の成長や発展が今後の環日本海経済を考える場合、一つのポイントになるのではないかと。

だいぶ前ですが、私、ウラジオに行きました。あそこは、坂の町でなかなか良い所なのですが、当時はソ連が崩壊した直後でしたから、非常に混乱してしまっていて、なかなか経済がうまくいかなかった。小樽の港から日本製の中古車がどんどん輸出されまして、ウラジオストクの坂を走っているのですが、日本の会社の名前がそのまま付いているわけです。当時、ロシアという国はひどくて、ガソリンの中に水を混ぜて売るので。そうしますと、冬場になると水が凍ってしまって、自動車がエンストを起こしてしまう。そのような状況だったのですが、小樽との関係、北海道との関係は近いものですから、そんな車がずいぶん出ていたのです。これからはそういうこともないし、だんだん、ロシアの経済も大きくなって発展してくるだろうと思っています。

シベリア・ランドブリッジ構想、これにいちばん熱心だったのは山下新日本汽船なのです。それが商船三井と合併しまして、今は商船三井がそれを受け継いでその構想をやっているのですが、要するに、日本海でウラジオストクやハバロフスクに運んだ後、シベリア鉄道に載せてヨーロッパまで持って行く。これがインド洋経由のコンテナ船に比べると時間をはるかに短くて済むというようなことで、山下新日本が色々研究しましてランドブリッジ構想をやってき

たのですが、ロシアの色々な混乱がありまして、なかなかうまくいかなかった。

恐らく、これからは、これがだんだん出てくるのだろう。シベリア鉄道の近代化です。今、ヨーロッパで高速鉄道網の普及が急速に進んでいます。これについては色々な批判もあるのですが、ドーバー海峡の海底トンネルをユーロスター、英国からフランスへ行く高速鉄道です。それからドイツ国内、スペインとか、そういう所でどんどん高速鉄道網が盛んに計画されています。そんなことがありまして、恐らく、シベリア鉄道も大容量でスピードアップするというようなことになってきますと、環日本海経済を考えればロシアの存在、ロシアの持つウェートをどう評価するか。

中国は、ご承知のように、今非常に経済成長が高い。今年はオリンピックがあって、2010年には万博がある。したがって、中国経済は恐らくあと2～3年は今のような高度成長を続けるであろう。その後はどうなるか分からないが、少なくとも、ここ2～3年は大丈夫だという見通しが圧倒的に多いわけですから、中国関係のフェリー、中国との交流はご承知のように非常に進んでいく。

ということで、日本経済の貿易の重心というものが、先ほども説明がありましたように、太平洋を中心とした、アメリカ、日本、豪州、ニュージーランド、あるいはチリ、そういう環太平洋構想が一方においてあるわけですが、それからだんだん大陸、つまりロシアや中国とか朝鮮半島とか、日本でいうと日本海側、そういう方面に、今だんだん移りつつあるような感じがします。これは、日本経済のあり方として非常に大きな変化だと思います。東アジア経済構想というものが大きく言えばあるわけで、そうなった場合、それが進めば、やはり日本海側は地理的に非常に有利な地理になると私は思います。そういうことで、これからの一つ大きな、非常に将来性のある地域だろうと思います。

それで、実は英国に「フィナンシャルタイムズ」という新聞がありますが、これが最近、北海経済圏構想というものを特集したのです。ここにありますが、一つ、柳井先生に差し上げますから読んで研究してください。北海におきましてノルウェーや英国、フランス、ドイツ、オランダ、デンマーク、そのような国が今、経済発展途上にある。特に北海のフェリーです。4万トン、5万トンぐらいの大きなフェリーが縦横に行ったり来たりしているわけです。フェリーの中で博打などを自由にさせて、客がどんどん増えていまして、豪華なフェリーがどんどん出ているのです。

私は、日本海もこのような豪華なフェリーが日本とロシアの間、あるいは日本と中国の間に2万トン、3万トンクラスの大きなフェリーがどんどん行く。将来には、そのくらいになるで

制約を乗り越えていくという考え方がありまして、どういう防波堤を作るかとか、どういうコンテナを作るかとか、それによってだいぶ静穏性の確保も変わってくるのです。あとレーダー等が使えるかどうかも含めて。あまり気にしなくても良いのではないかと、思っています。むしろ、マーケットとの関係を踏まえて考えるべきではないか。

松田 例えば、新潟からウラジオストクまで普通のフェリーで行こうとすると2日ぐらいですか。

佐々木 2日まではかからないというように聞いています。

望月 距離数にして800キロですから、一昼夜ではないでしょうか。色々ありますけど。

松田 あと、日本で関釜フェリーは本当に太い線になっていますよね。これで行き来している人の数は半端ではないわけで、そこまで行くようになるかな。

望月 一つ、よろしいですか。今の議論の中で、少し港湾の機能充実のための色々なハードの投資の話がありましたが、今、直近で起きている一つの動きの中には、その要因というのは先ほど来、田中先生等から話がありましたように、ハバロフスクやウラジオストクの富裕層が持っている購買力、これがかなりこちらに伝わってきている。

それは何に現れてきているかということ、農産物の輸入、例えば、花や高いナシとかイチゴとか、つまり冬場のロシアで今までなかったような農産物の商品に対するニーズがこの富裕層から出てきている。したがって、それまではオランダからエアカーゴでハバロフスクに運ばれてきたチューリップに比べて、1日、一昼夜で新潟から行けるチューリップのほうがずっと新鮮で、かなり競争力を持っている。そのニーズが少し出てきている。

問題は、これを運ぶためのフェリーやエアカーゴがないのです。かつて、新潟とハバロフスクにはイリュージンが就航したエアカーゴがあった時代があったのですが、現在、それは騒音の関係で廃止になっていて、これに対する荷主の要望が非常に強くなってきている。

ここの最大の今の当面のネックは何かというと、水深の問題やヤードの長さではなく、簡単に言いますともう少し小さな検疫の問題や通関の問題とか、その辺の港の使い勝手の良さ。新潟港の場合ですと、植物検疫の検査官というのは1人ないしは2人ぐらいしかいないわけです。そうすると、そこは太平洋側の港といちばん能力的に違うのは、水深の問題や接岸できるコンテナ専用船のスケールの問題もありますが、もう少し荷さばきのソフトの面での格差が非常に大きいと思います。

この辺の改善をすることによって、間違いなく、あと5年というスパンで変わってくる。ハバロフスクとウラジオストク、あるいは、その近辺のロシアの沿海地方の富裕層の市場が間違

あろうということを考えています。そんなことでこれを一つ差し上げますから研究してください。

柳井 ランドブリッジに関しては、コンテナ船のスペースとか、そういうのが入ってきてすごく大事なのです。私、前に上海のほうを調査した時に、現地産業が張り付く最初の切っ掛けは何かというと、アルプス電気というのがありますよね。あれの関連の物流会社でアルプス物流というのがあるのですが、これが入ったおかげで、商品について安定的に傷も付かないで運べるようになったというのが最大の切っ掛けで、そこから集積が始まったのです。そういった意味で、鉄道のほうにも、そういった専門の物流商社が入ってきた所は、物資の安定供給や安定輸送については非常にプラスになりますので、可能性はあると思います。

あともう一つは、大連港と煙台港、山東省ですね。あそこで 50 両編成の列車をそのまま船に載せてしまって、実際にもう動いているのです。本当は、こういうことを我々は構想していないといけないうらうと思っているのです。CO₂削減や色々前提にすると、あながち夢物語でもない、できなくはないらうと思っています。

吉原 最初にお伺いしたのは、幾つかの北陸の港の中でどこが気象条件が一番良いか。そういうのが一つの選択肢、集中する一つの理由になるわけです。私は、柳井先生が 1 % 程度の物流の動きだとおっしゃったけど、そんなものではない。もっと大きく。これからは太平洋から日本海にかなり動くのではないかと。

今、北朝鮮とうまくいってないですが、これが解決すると大変なことになるらうのです。それを見据えて、やはり、この北陸にスーパー中枢のらうな港湾を作る必要があるらうという気がするのです。それをどこにするか。今、それを考え始めています。ですからその可能性は大きい。我々は、そういうことまで見据えて、港湾の中で考えていきたい。

柳井 実際はどこのマーケットと結び付くかということだと考えると、新潟はもう関東経済と結び付いているらうのが現実的だらうのです。ところが北陸でも例えば富山であるらうか、金沢であるらうか、ああいう所は関東経済と結び付くかということ、あまりメリットはないですらうね。むしろ、中京圏や関西圏との関係。実際、我々はこれ以外の別の調査をやっていると、ちょうどフォッサマグナが走っている辺り、糸魚川辺りを西と東に分けると、西側のほうは完全に関西とのつながりが強いですし、東のほうはやはり関東とのつながりが強い。そういった太平洋側のマーケットとの関係で、港の機能や集約が進んでいくらう。これはやはり、非常に大事だらうと思います。

あと、気象条件等々については、これは専門の話になっていくのですが、技術進歩が自然の

いなく購買力は拡大していきます。それに対応するための緊急な対策、措置が必要になってくるのだらうと思うのです。それはすでに韓国なり中国は国家を通してブラゴベシチェンスクに入ってくるとか、ここの時間の勝負になってくるのだらうと思うのです。

その意味で、日本海側の港がそうしたロシア側の市場の変化に対して迅速に対応できるか。もちろん長期的にはこれを経由してヨーロッパ市場なり中東市場、あるいは中央アジア市場と結びつく大物流動脈としての体制は必要でしょうが、取りあえず、短期的な動きに今対応できていないというのが一番大きな問題だと思っているのです。その辺を少し理解していただけると有り難い。

新しい動きとして、かつて田中先生がおっしゃったように、1980年代の後半に起きた環日本海経済圏、あの青写真の具体的な端緒が始まってきている。それはやはり、中国東北部なり、ロシアの極東の購買力が上がってきている。それがロシアの石油景気によって間違いなく底上げになってきている。この実感が農産物の輸入ニーズとして、こちらに伝わってきているということだと思うのです。

高橋 冒頭の挨拶の中でも申し上げましたように、ウラジオ便の利用が増えている。リッチな方が来られて、通常の日本の価格帯の中で購買されている、消費されている方がいるということをお知らせしました。それも実は我々が肌身に感じている購買力の向上、それが1人や2人ではなく、かなりの層として明らかに形成されてきているということをお知らせしたかったわけです。

実は、新潟港の場合にフェリーはロシアとの間は今、就航していませんが、中古車の輸出の関係で RORO 船が不定期ではありますが、月に5便から6便就航しています。もう既にそういうルートが月5～6便で運航されていて、あとはそれに人を加える形が取れるかどうかという所で今止まっている。中古車というのは、色々収益関係の手続きがそういう意味ではかなり楽にこなせると言えますか、初期的な段階としては、多分、非常に扱いやすい貨物、品物だと思っております。

それから、次のステップ、人も扱ったり、食べ物だったり、そういう所まで貨物の枠を広げていく、押し広げていく。ここの部分をどういう形で我々としても取り組んでいったらいいのかと、非常に強く思っている所です。県としても何とかその辺のトライアルでもやりながら、少し色々な問題点を洗い出していきたいと思っています。

高松 少し関連しているのですが、先ほどの通関や検疫の話です。そういったようなソフトな問題を含めて色々な課題があるだらうから、皆寄り集まって提言を出そうということが、この

物流戦略チームの一つの目的だったような気がするのです。そういう所の議論をすることで、今、ご指摘のあったようなことが改善の方向に向かいそうなのかということが質問の一つです。

それから、言ってみればものづくりだけではなく、やはりソフトの競争の時代なのではないかと私は思っているのです。先ほど、玉置さんがサンクト・ペテルブルクの話を書きましたが、私もその少し後、サンクト・ペテルブルクではなく、その入り口の所のエストニアのタリン。あそこも今大変な投資をしていて、やはり、その狙いは皆ロシアなのです。

ソ連から独立したのだから、あなたたちに意地悪されて、そんなに投資しても駄目なのではないかというようなことを言ったら、彼らとはいうか、女性が港湾局長でしたが、堂々と胸を張って、一言で言えば、「共産圏のあんな連中に我々のサービスは負けない」と言うのです。具体的なサービスは何かということはおっしゃいませんでしたが、要するに、そういうソフトの民間ベースの競争なのではないかと思っています。

何を申し上げたいかということ、これからようやく環日本海とかいうことで、本当に何十年この地域の方が言ってきたことが本当になりそうな時に、先ほど玉置さんがおっしゃった、全国どこにでもある横並びのものを、これは足りないから作るというだけではなく、何かそれを超える、ここだったらこんな物流サービスができる。そのようなことを民間の方々が皆集まって勉強する。

例えば、インランド・デポの話もありましたが、あれも大昔から静岡の浜松との間でやるかありますでしょう。ああいう所で例えば空コンテナの猛烈なうまい配分のシステムを作っているのかどうか分かりませんが、空コンテナの問題は横浜のコンテナ置き場に北関東からわざわざ空コンテナを取りに行き、そこで部品を詰めてまた出すような、馬鹿なことをやっているわけです。そうすると、北関東のどこかにそういうプールを設けておいたら、そういう変な動きをしなくて良いではないか。しかし、誰もやらない。

例えば、ここに来ると空コンテナを5分で調達できます。分かりませんが、そういうソフトな、太平洋側で作ってきた港のシステムではなく、ここのシステムをこうやって、それこそ拠点をこう決める。そういうことを地元の方がこういう物流戦略チームのようなものを切っ掛けに、そういう動きのようなものが出ていないか。その二つです。

柳井 たいへん重要なことで、実はその辺の役割というのは、そういった国や地方官庁、要するに、官では駄目なのです。民がリードしていくような形で、それに対して側面支援という位置づけが官にはあると思うのですが、ここの部分、協議会の開催とか、具体的なそういうビジネスを進めていく。こういった点も、やはり我々としては必要になるだろうと思っています。

もう一つ、この地域の特徴ということで、先ほど望月さんがチラッとおっしゃったのですが、農産物の輸出が今、北陸の物流では魅力的なものだと思うのです。なぜかというと、600円ぐらいの米が中国へ持っていくと、5000円で売れるのです。こんなおいしいビジネスはないです。利益率も高いです。こういったことも協議会等が中心になって色々研究を進めていますので、ああいった所なども支援を行って行って、農産物輸出だったら新潟のどことか、どこかの港に持っていけば良い。そのような一つの地域のブランド化も進めていくと、これは一つの例ですが、可能性は大きくなってくると思います。

日本食に対する食の安全というのはすごくあって、台湾の人たちが今、ニセコ辺りでスキーをやっていますよね。最大の土産物は何かということ漢方薬だということです。何故かということ、台湾で買った漢方薬は安心できないということです。色々な副作用が出てくる。「日本だったら安全だから」と買ってくれるという話を聞いたことがあるのです。そういった食に対する安全ということもアピールしながら、この北陸地域の輸出の重要な柱に食を位置づけていくということはある話だと思っています。

佐々木 若干、補足ですが、まさにそういうソフト面での連携というのは新潟県の高橋局長がおっしゃいましたように、例えば、農産物の輸出に当たって検疫面での支援、あるいは、今回の議論のテーマの中心であるフェリーについても人が来られるわけで、入管の手続き等、色々なCIQの横断的な連携が港湾管理者を中心として着実に出来上がってきているとされていて、このフェリーという軸を中心に、そのソフトの競争力を高めていく切っ掛けになるのではないかと。それを我々としては支援していきたいというように今は思っています。

高松 そういう所で、つなげてもやっていくということでしょうか。

望月 高松先生、やはり、この地方港湾の場合、国もそうですが、官の側がある程度、かんでいないと具体的な問題の解決はなかなかやりにくい問題があります。例えば、民間だけで農産物の輸出ですと、色々な農業法人がパイオニアとして色々なトライアルをやっている。全部、色々な失敗なりダメージを受けながら、それでも結果が出る人、もう1回チャレンジする人、その繰り返しになっているのです。

この問題の解決は民間だけではなかなか難しいわけで、そのため、去年の4月から新潟市が政令市になったということで、新潟の一つの選択として、この新潟港の活用、活性化は都市政策の重要な柱にならざるを得ないのだろうということで、一つのプロジェクトチームを組んでいる。しかし、新潟市だけでできるわけではなく、県なり国なりとの連携の上に民間のかなり意欲的な人たちを取り込む形の、一種の協議会プロジェクトのような形で、総合力で進めて、

一つ一つ問題を洗い出しながら解決していくという作業に帰らざるを得ないのかというように思っています。

高松 それはそのとおりでしょう。

望月 ただ、具体的な問題の把握というのは、なかなか官の側とか、あるいは、大手の荷主のレベルでは見えない部分が幾つかあります。かなり大きな問題であるのだけれど、ソフトの細かい問題というのは、当事者の対外的なことをやっている小さな混載貨物、小口貨物をやってトライアルした人たちからの聞き取りだけで、彼らの情報なり感覚を入れないとなかなか問題のあぶり出しができないことがあるのです。その意味での官民協力体制が、この問題の解決にはかなり重要になってくるというように思っています。

高松 LCLの貨物を集めて1本に仕立てるということは、そこで商売が一つ成り立つわけだから、むしろ港湾管理者の人がその荷主を勧誘するよりも、本来は、それで最終的に商売にしようとしている人たちが本気にならないと動かないのではないですかということを書いたかっただけです。

望月 そうだと思います。

佐々木 議論は尽きないと思うのですが、時間が参りまして、森野先生、何かご意見はございますでしょうか。

森野 2点ほど。実は私、30年ぐらい前に横浜から船で、ナホトカに行き、その頃、もうポストーチヌイ港はできていました。横浜から渡ってシベリア・ランドブリッジ、ヨーロッパ、それから中東へ向いて参りました。それが今日の資料を拝見すると、だいたい年間40万TEUですか。そこまで来たにもかかわらず、比較的、ロシアからの輸出入が多くて、ヨーロッパや中東経由があまり機能していない。その辺の機能を調べてみて、今後の発展の可能性というものを考えていただきたい。

それから、先日、上海の洋山新港に行ってきた非常にびっくりしたのが、付け根のほうの無人ターミナルまで、まさしく鉄道のヤードがあるし、それから内陸ハブも舟運のための水路がある。それから、幅員30mぐらいの高速道路も整備されている。そういう意味で、中国国内は、舟運と同時に鉄道をかなり重視している。そういう意味でも、ロシア側、中国側と日本の関係を少し考えたほうが良いと思います。

というのは、今日、話を聞いていて、極東アジアに進出している企業を具体的にお調べになってたいへん勉強になったのですが、基本的に、この地域への物流というのは柳井先生がおっしゃるように、小口で多頻度に対応できるかという、その問題だろうと思うのです。ひいて

は、やはり先ほど来おっしゃっているように、ある程度、行政側が支援することになると思います。

ただ、フェリーですから、人を入れるというのは非常に重要なことで、その時、ぜひお考えになっていただきたいのは、来た人がルールや人民元を新潟県内ですぐ両替できるような、その仕組みをどのように作るかということをぜひお考えいただきたい。それを提案させていただきます。

柳井 元の場合は国外へ持ち出し禁止になっていますから、その辺は政府間交渉ということではないですかね。

3 閉会

佐々木 貴重なご示唆を有難うございました。次回までに鋭意、検討を続けたいと思います。今日は短い時間で誠に申し訳ございませんでしたが、柳井先生、あるいは委員の皆様方、本当に有難うございました。また、よろしく申し上げます。これをもちまして第1回の研究会を終わります。

(終了)

地域自立・活性化調査 第2回 専門研究会議事録

[日時] 平成20年1月18日(金) 15:00～17:00

[会場] 記者クラブ9階小会議室

総合政策研究会

1 開会

佐川 玉置様と縣様と森野様がまだいらっしゃってはいませんが、まずは事務的にちょっとお話をさせていただいて、これから第2回の専門研究会を始めたいと思います。

まずお手元の方にたくさん資料がございますが、きょうの出席者名簿をごらんいただけますでしょうか。

本日の話題提供ということで高松先生の方からごらんになって右手側の方に新潟大学の溝口先生がいらっしゃっています。先生、きょうはよろしく願いいたします。あとは前回第1回の報告、それと宿題の進捗状況等々について、私どもの方から佐々木計画課長の方からお話をさせていただきます。

佐々木 改めまして佐々木でございます。先週は遠路新潟までお越しいただきましてどうもありがとうございました。若干おさらいでございますが、第1回目ということでございまして現場の新潟港をごらんいただいて、北陸の物流の状況が、私どもはかなり活発化しているという認識を持ってはいたのですが、東京の皆様方の御視点からもごらんいただいてどのような経済規模にあるのか、どういった動きになっているのかという感触をおつかみいただいたのではないかなと、認識しているところでございます。

第1回の研究会はそういった北陸地域の物流の大きくりの状況を御理解いただくということで、私ども北陸地方整備局が2カ年にわたって取り組んでまいりました物流戦略チームというものの中身を紹介させていただき方々、北陸地域の物流の現状等について東北学院大学の柳井先生のお話をもとに、皆様に御討議いただき今後の調査の進め方、提言の取りまとめの方針についての御意見等を賜ったところでございます。

その中で幾つか御指示あるいは御指摘、御質問等ございました。ちょっと私どももいただいでから早急に作業を進めているところでございますが、若干まだ作業中のところもございまして、本提言を取りまとめる過程において、しかるべき対応にまとめた形で皆様に御報告を申し上げたいと思います。

例えばでございますが、松田様からは対岸との距離でありますとか。あるいはスーパー中枢港の関係での北陸地域の位置づけなどについての考え方。あるいは森野先生からはロシア、中東向けの貨物がうまくルートを考える、S L B等を考えれば重要なキーになってくるのではないかと等について、もう少しお時間を頂戴したいところでお願いを再度させていただいているところです。

続きましてきょうのテーマでございますが、繰り返しになりますが、本委員会のメインのテーマは新潟からロシア、韓国を結ぶ国際フェリーの動きがいよいよ実現に向けて迫ってきているということもありまして、国際フェリーそのものの話は第3回に予定しておりますが、フェリーで運ばれる貨物が主に中国、韓国、あるいはロシアの対岸との経済動向によって大きく変わると私どもは考えております。

特に東北3省からの貨物が日本海に出て日本との貿易に及ぼす影響というのが非常に大きいのではないかとこのように私どもは考えております。そういった中で最近の中国の経済の動向でありますとか、ちょっと使い古された言葉になっているかもしれませんが工程間分業というんでしょうか、産業の分業体制の進捗状況等、そういった分野について詳しい新潟大学経済学部の溝口先生にきょうはお越しいただきまして、御講演をいただくということにしております。

それでは早速でございますが、溝口先生、お話の方をよろしく願いたします。

溝口 ただいま御紹介にあずかりました新潟大学経済学部の溝口と申します。よろしく願いたします。

簡単に最初に自己紹介をさせていただきますと、私は20代後半の5年間ほど中国の北京の方に留学をしております、10年前に帰国してからは東京の研究機関でしばらく働いて、5年前、丸4年、新潟大学、今のところに勤務をしております。そういうわけで専門は中国経済ということでございます。

本日は中国の産業というふうなレジュメがお手元に配られていると思いますが、こういう題名で簡単な話題提供といえますか、たたき台の提供をさせていただきたいというふうな思っております。

1つ最初にお断りしておきますと、私の専門、中国経済といっても、最近では細かく分業化が進んでおまして、僕自身の専門が労働市場ということがありますので、同じ中国経済仲間の隣の分野を知っている方々の研究成果をきょうは主に報告するという形になります。何もいばって、私が自分の研究成果であるがごとくというお話ではなく、いわば他人のふんどしを借りてお話をさせていただくということになるということをお承りください。

それではお手元のレジュメを見ながら話を進めさせていただきたいと思ます。初めにということできょうの話のテーマと絡んでくるプロローグとして、2つほど相互に関連する話を御紹介させていただくところから始めたいと思ます。

1つ目は中国で苦戦する日本ブランドというプロローグでございます。これはどういう

ことかと申しますと、恐らくここにおられる方、その辺の事情にも通じていらっしゃるか
と思いますけれども、僕が中国経済研究を始めて、例えば中国に留学をしていた当初、1994
年ということであると、当時中国市場におけるカラーテレビの販売台数のシェアを見たと
きに、1位を占めていたのは日本の松下でございました。

1994年の段階で大体トップテンに入ってくるシェアを誇っていたのは日系メーカーが
ずらりと並んでいて、当時の状況でいうと、このまま中国の経済開放が進めば当然のこと
ながら日本の非常に競争力の強い、日本国内の中でも家電は得意だと思っていた。その分
野はそれこそ横綱が小学生を張り倒すような形で、圧倒して中国の産業を支配してしまう
だろうという見通しが当時持たれていた。

ところが実際に94年にトップであった松下がその後どうなったか。あるいは松下以外の
日系メーカーがその後どうなったかということを考えてみると、たった4年後の1998年に
は断トツでカラーテレビ、中国国内販売台数トップに躍り出たのは、34%のシェア、3分
の1です。長虹という中国の国有企業メーカーです。

今現在中国のカラーテレビの販売台数シェアはどうなっているか。日系メーカーすべて
を合わせても4%行かない、すべて合わせて4%以下でございます。したがっていわゆる
販売台数のシェアランキングで見ると、日系メーカーはトップテンのランキングであれば
出てこないし、トップテンでなくてももう少し幅を広げれば下の方に追いやられている
という状況でございます。

ただ正確に言えば日系メーカーはどこで売っているのかということ、いわゆる高品位のカ
ラーテレビの分野では検討していて、その分野での利益はそこそこあるということなので、

販売台数ではなく、販売額でのシェアを見るともう少し上に行くという事情はありますけれども、最も売れ行きがいい、普通の価格帯の市場でありますと、ほとんどもう見ることができないという状況がございます。これが1つ目のエピローグです。

つけ加えていきますと、この90年代半ばから後半にかけて、日系メーカーが中国市場でどういうわけか駆逐されていったというのは、日系メーカーがちょっと中国市場をばかにし過ぎて力を入れなかったのかというふうに考えてしまうところでございますが、実際には全くその逆でございます。90年代半ば以降、日系メーカー、例えば松下なら松下、中国への事業展開というのは、松下にとって90年代後半の事業所の海外進出の中において5割を占めるものがすべて中国に集中していたという点から見ても、最も重視して最も力を入れて取り組んだ市場だったはずなんです。にもかかわらず駆逐された。これが1つ目のプロローグでございます。

2つ目でございますけれども、そして日系ブランドというものが、今はカラーテレビを例として取り上げましたけれども、エアコンもそうです。冷蔵庫もそうです。挙げれば切りがなくそうです。そういった状況が一方でありながら、もう一方で、これは実は内部のロジックとしては関連している話なんですけれども、きょうお配りしたレジュメのほかにもう1つA3サイズで大きな資料を御用意しております。これの図表1を見ていただきますと、これはジェトロのホームページから持ってきた図表でございます。

上に日本の対中輸出、下に日本の対中輸入の品目構成をそれぞれ挙げております。少し字が小さくて申しわけございません。もともとカラーのものだったんですけれども、白黒なのでちょっと見づらいかと思いますが。ここではまず2点ほど気づくことがあります。

1点目は、例えば2001年の段階で日本の対中輸出額を見ると、およそ300億ドル、日本円にして大体3兆円ぐらいでございます。3兆円といえばこの段階で既に日本の輸出総額から見ても侮れない巨額な額ということでございますが、このそのわずか3年後の2004年の段階では700億ドル弱と、日本円にしておよそ7兆円ちょっとぐらい。倍以上に伸びている。日系ブランドが撤退するその状況の中でも、日本の対中輸出は非常な伸びを見せているということが1点。

2点目はその対中輸出の伸びが、ものすごいぞということの内訳を見た場合に、ここでちょっと字が小さくて申しわけないんですけども、下から原材料それから中間財、資本財、そして消費財と3つに分けた場合に、真ん中の資本財の部分の構成比が、経年的に拡大していることが見てとれるかと思えます。すなわち拡大する日本の対中輸出のそれを押し上げていた大きな要素というのが、部品などの中間財なんだということが、ここからは見えてくるかというふうに思えます。

付随して言いますと、これも皆さんを相手に言うことではないんですけども、2001年当初といえば、日本は当時デフレスパイラルという言葉が流行した言葉でございまして、デフレスパイラルのがけっ縁の中で、出口が見えなくてあえいでいた中、この対中輸出の伸びによってかなり支えられたと。これが出口になってくれたという経緯もあったかと思えます。

ここで僕自身が北陸地方整備局さんとのお仕事につき合いをさせていただくようになってから工程間分業という言葉がひとつ大きなキーワードになってきているわけですけども、今回事務局さんの方から資料を準備していただいたので、せっかくですのでそちらの

方もちょっと見ておきたいと思います。お手元の 20 数ページに及ぶ、ちょっと分厚目の資料がございます。このページをめくっていただきまして、5 ページでございます。

5 ページのグラフとして示されているもの。これは何かというと東アジア地域、EU・ヨーロッパ地域、NAFTA・北米地域のそれぞれの地域における域内貿易の品目別に見たときの内訳はどうなんだということを見たものでございます。それぞれのグラフの一番下のところにちょっと網かけをしてある形で、最終財と中間財の比率というのが 2005 年現在の数字で出ております。これを見ますと東アジア地域において域内貿易の内訳は最終財 1 に対して中間財 1.9。同様にヨーロッパ、北米がそれぞれ 1 対 1.3、1 対 1.11 ということで、東アジアにおける域内貿易の急激な伸びというのは、この工程間分業、部品をやり取りしているというのがどうも犯人だということです。

大体我々の世界では分業体制が、かつての雁行形態型の分業体制から工程間分業へと東アジアでは変化してきたのは、およそ 95 年から 2005 年の 10 年間ではないかというふうに見ております。

こうした東アジア域内での工程間分業の進展というのが、中国をいわば最終組み立て基地としてポジショニングするという形で形成されてきたがゆえに、同時にそれは中国経済の台頭という現象も伴ってきたというふうに思えます。

同じ資料のさらにページをめくっていただきまして、14 ページでございます。14 ページのところでございますのは東アジア域内で工程間分業が進展し、それに伴っていわば東アジアが 1 つの工場として生産工程を一体化させたことの話の続きとして、さらにその完成品というのがでは域内で消費し切れているのかということ、全くそんなことはございません。

例えば完成品の最後の出口のところの中国において、ノートパソコンの生産シェアというのが世界でどのぐらいを占めるかという、6割を超えるんです。世界の6割を超えるノートパソコンを中国で最後に最終組み立てをしているというものが、東アジア域内でさばき切れる量ではないわけです。

当然のことながらそれはアメリカ、ヨーロッパなどにも向かっていくという構図があって、とりわけアメリカ向けに最終商品が輸出されるという太いものの流れがございます。これは本日のテーマとは少し外れる話になりますが、同時にものの流れの逆回転でお金の流れというのが発生しまして、アメリカ側から見たときには非常に大きな貿易赤字の今現在最大の犯人が中国だという状況になっております。

ちょっとお金の話は余談なので長くはいたしません、そしてアメリカが大きな貿易赤字を対アジアに負っているという一方で、特に中国を柱としてここ近年巨額の貿易黒字とそれから外資受け入れ額という2つの太い外資の流入ということがあって、それが何とか人民元為替レートを、その流入というのは切り上げ圧力という形にかかる中で、レートを安定的に維持したいという中国政府の思惑があって、それがゆえに外貨準備高の急速な伸びということに結果している。

既に聞いたことがあるかと思いますが、外貨準備高、今現在中国は昨年2月でしたか、さらにその1年前の段階でしたか、その段階で日本の外貨準備高を超えて、今世界一という急速な伸びを示しているという状況がございます。急速な勢いで積み立てている外貨準備高というのは、大部分ドル国債という形で持っているということで、もう一度資金がアメリカに流入するという形で一端は非常に危うい、アンバランスなバランスとで

もというような循環を今のところ形成しているのが世界的に見た国際金融の中でも大きな柱をなしているという現状があるかと思えます。

このところはお金のお話ですので、本日の話とは関係ないということで、ここで終わりにいたします。

そんなことを2つのプロローグといたしまして、そもそも工程間分業が進展し、中国がその中で最終組み立て基地としてのみずからのポジションを確立してきたというときに、一体中国国内の産業はどうなっていたのか。一方で中国のノートパソコンは先ほど述べたように世界の6割をつくっていますなんていうと、中国脅威論が一方で出てくる。もう一方では最近の食品問題等々のことが出てくると、中国は意外とだらしのないのねというような、両極端のぶれというのがあって、なかなか実のところ、中国の産業はどんな形なのというのが見えてこないの、その辺のところを少し簡単に御説明しようかと思っております。

レジュメの1番のアーキテクチャから見る産業類型ということで、中国の産業を今回は見ていきたいというふうに思っております。最近このアーキテクチャから見る産業類型というのは決して私がやってきた仕事ということではございませんで、日本でいえば東京大学の藤本先生が中心になられて行ってきた研究プロジェクトの非常に大きな成果でございます。この成果の影響というのを中国経済のほかの分野の方々も大きく享受をしているという部分があります。したがってきょうはその藤本先生たちの研究プロジェクトグループの成果に大いに依存してお話を進めていくという格好になります。

そもそもアーキテクチャから産業を見ていくというアーキテクチャって何ということな

んですが、アーキテクチャという言葉、これは日本語に翻訳いたしますと設計思想というふうに訳をつけることができます。

設計思想はということかと申しますと、この場合に1つの生産物を見るに当たって、例えば今僕の目の前にあります水を入れているこのびん、この1つの生産物、商品をつくるに当たってはこういう商品をつくりましょうという事前の設計思想がある。したがって生産物というのはその設計思想が実際のものという媒介に乗かって具現化したものなんだ。そう考える思想でございます。

そう考えると大体経済学の分野ではものとサービスというのを分けて考えるのですが、ものもサービスも同次元で見ることができて、設計思想があつて何らかの媒体、ものであればものが媒体、サービス業であればサービス労働が媒体。その上に乗ったものと同次元で見渡すことができる。そのようなものでございます。

アーキテクチャから見た場合の産業類型というのは、大体大きくいうと2つに分けることはできます。1つはインテグラル型のアーキテクチャ、もう1つがモジュラー型のアーキテクチャと呼ばれるものでございます。一方のインテグラル型というのは、よく日本語ではすり合わせ型と呼ばれることもあります。もう一方のモジュラー型というのは日本語で組み合わせ型と呼ばれることが多々あります。

それぞれがどんな特徴を持っているのということに関しまして、同じく先ほどごらんいただいたA3サイズ、大きな資料の方の右側のページになります。図表2というのをごらんいただければと思います。図表2は、これはある設計パラメーターの空間を示した図表でございます。図表の2の左側のもの、これはXとYと、横軸と縦軸がございまして、こ

れはある商品をつくるに当たっての2つの部品ということで考えています。仮に自動車であるならば例えばXはエンジン、Yはボディー、そんなふうに見ていただければと思います。

そうするとX1、X2というのは2種類のエンジンがあり、Y1、Y2というのは2種類のボディーがある。すり合わせ型のアーキテクチャというのは、そもそもX1とY1を組み合わせて1つの自動車、あるいはオートバイであればオートバイをつくり合わせる。それによって最終製品をつくり出すというような型をイメージしております。

もう一方のモジュラー型というのは2つのエンジン、2つのボディーというのがそれぞれ交換可能な形でつくられている。したがって2つの部品を組み合わせる結合部分というのが共通部分になっている。したがってこの場合であれば、それぞれ製品は4種類でき上がってくるという図表でございます。

さらにもう1つ細かく言うならば真ん中の図表3になりますけれども、モジュラー型のアーキテクチャというのは部品の共通化というのが社内で行われている場合、これをクローズなモジュラー型アーキテクチャと呼び、これが社内でも共通化がなされるのではなく、業界において標準化がされているようなパターン。例えば自転車、自転車は大体どのメーカーを買おうが、何インチの車輪を交換したいといえれば交換できる形になっている。そんなものをイメージしたとしていただければと思います。それをオープンモジュラー型と呼んでおります。

そうすると大まかに言って大体クローズなインテグラル型のアーキテクチャ、すり合わせ型というのが日本をイメージしていると。日本がこれに相当する。もう一方でオープ

ンモジュラー型のアーキテクチャの典型国として考えているのはアメリカなんかがそうだと。日本の場合ですと、開発から生産までの一貫した工程管理及びサプライチェーンとの濃密なコミュニケーションなどによって、そこで非常にお互いの間にすり合わせをしていくという能力にたけている。

一方でオープンモジュラー型の典型国とされるようなアメリカの場合ですと、多くの出身地を持つ移民たちを即戦力として扱わなければいけない以上、そうしたすり合わせというのをしないで済むような、事前に何らかの標準をつくるというようなシステム化能力にすぐれているのがアメリカであったのではないか。

したがって思い出すのは、例えば自動車というならば、フォードにおける交換部品、互換性、あるいは近年でいうとインターネット産業に代表されるようなUSBメモリーでもかんでもつなげるよという。つなげられるのはどこのメーカーでも大丈夫だということにおいて、アメリカの産業が見せてきた強い競争力というところに見受けることができるだろう。

このように類型を見たときに、中国の産業というのは、では一体どうなんだ。ここから見るときに中国の産業が少し見えてくるものがあるのではないかというのが図表4に示しました、疑似オープンモジュラー型というふうに、これは藤本先生が名づけたものでございまして、疑似オープン型と呼ぶのが果たして正確なのかどうかということに関しましては、実のところ議論のあるところではございますが、きょうはその議論に入ることなく、藤本先生の言われる疑似モジュラー型というのを踏襲する形で御紹介したいと思います。

中国の場合は何となくオープンモジュラー型に似ているんだけど、ただアメリカの

ようなきちんと業界標準をつくってやっていこうというのは、実のところ全く違う。似て非なるものがあるということでございます。それを図表4におけるオートバイ産業の例というのを見ながら、簡単に御説明します。

例えば中国におけるオートバイ産業というのはホンダのバイクの何らかの型番のものを輸入してきて、あるいは一部分正規の形で委託生産を行う。その委託生産を行うというのが正規のものから始まったにせよ、そのうちホンダの側から見れば不正な形でのコピーづくりということが徐々になされてくる。

そうするとホンダのつくっているある型のオートバイのピストン部分ならピストン部分というものを、それに似たものをつくる部品工場というものが周りに多数できてくる。そうするとそれらの部品というのを地域の業界団体がリストをつくって、そのリストを見ながら、ではこれを組み合わせればホンダそっくりのオートバイができるのかなということで、低資本金でもって小さな組み立て工場が林立するような状況というものが生まれてきます。

そしてもともとはすり合わせ型としてつくられたホンダのある型番のオートバイというのがいつの間にか中国国内ではホンダのあるエンジン、それはある型番にしか通用しないはずのエンジンが、何となく見かけは似ているんだけど、違うオートバイに、そのエンジンのそっくりさんのコピーが積まれて搭載されているというような形ができ上がってくる。それをここでは中国の産業は疑似モジュラー型のアーキテクチャなんだというふう

にみなしております。

そういうふうに見てみますと、実は非常に中国の産業構造のある特徴というのが鮮明に

見えてくるということがございます。そもそも何で中国においてそうした疑似オープンモジュラー型と名づけている産業類型というのが発展してきたんだということの背景を簡単に振り返ってみたいと思います。

1つは歴史的な経緯がありまして、1つは中国企業の経営戦略の側からの理由でございます。1つ目の歴史的経緯でございますが、ここではカラーテレビ産業というのを事例に取り上げたいと思います。もともとカラーテレビ産業に携わる中国の企業、基本的には歴史的にいえば国有企業に限定されますが、その国有企業のありようというのがいわゆる日本も含む海外でいうところの企業というのとはちょっとどころではなく、大きく違いがあります。

例えばパナソニックが埼玉県に持っている工場が埼玉工場だとするならば、そうしたパナソニックが幾つもの工場を持ちながら松下という1つの企業体を形成するところが、中国においてはパナソニックの埼玉工場その工場1つが1つの企業、一工場一企業という企業体制、こういう産業構造の体制を持っている。そこから出発しております。

なおかつ中国に存在する数ある国有企業というのの8割を超える部分というのが、実のところ国有といいながら地方政府の管轄になっております。したがって1割ちょっとの中央政府管轄の国有企業と大多数の地方政府管轄の国有企業という分割ができております。

そうするとともに一工場一企業という形。かつそれが地方政府、中央政府、別々に分かれてぶら下がっている中で、カラーテレビ産業はどう成長してきたのかというと、地方政府にぶら下がっている国営企業にとってみれば、カラーテレビをつくるに当たって最も基幹部品となる、カラーテレビ価格の半分の価格を占めるブラウン管、これは設備投資が

多額に必要なんです。70年代末の段階で中国でカラーテレビのブラウン管工場を1個つくるとなると、日本円に換算して大体150億ぐらいの設備投資が必要。これはテレビメーカーとして、つまり組み立てメーカーとして何か国有企業1個つくろうかと中央政府が考えたとして、必要な設備投資のけたが1個多い。そういう状況になります。

そうしますと地方政府管轄の国有企業というのは、ブラウン管には手が出せないの、組み立てメーカーの国有企業を林立させる。そして非常な設備投資と技術力を必要とするブラウン管に関しては、頑張ってこれを中央政府が担うということで、ブラウン管工場とそれから組み立てメーカーとが初めから役割分担した形で存在していたということがございます。

中国でカラーテレビのブラウン管工場というのは、実のところ1978年の段階で初めて1つ北京に彩虹電子というのがつくられた。これは日立電気の技術協力によってつくられたブラウン管工場でございます。その彩虹電子がつくった中国で唯一のカラーテレビのブラウン管を全国各地の組み立てメーカー、テレビメーカーに供給するという形をとってきたというもとの経緯がございます。しかもその後80年代に入って中国国内でカラーテレビの需要が大幅に伸びる中で、ブラウン管メーカー1つでは足りないということで、1984年にはさらに3つふやしてブラウン管メーカーを4つにしました。それぞれ東芝、パナソニック、ヨーロッパのフィリップスと技術協力を仰いで3つをつけ加えたことがございました。

ところがおもしろいことにこのときに中央政府はある指令を出すんです。どういう指令を出すかという、それが新たにテレビブラウン管メーカーをつくるに当たって技術協力

をお願いした海外の3メーカーに対して、パナソニックも含め、日立も含めて4社合わせて規格統一してくださいということをお願いするわけです。

これは何でかということ、1992年ぐらいまで生産財の供給分配に関しては計画経済というものが支配していたので、中央政府がつくったブラウン管をどこどこ工場に配給するということは一つ一つ手配をしなければならない。そのときに4つの規格が全部ばらばらですということになると、計画上手間が何倍にもふえてしまうという、計画経済から来る利便性の要請ということがあって1つの規格に統一せよという話が実はございました。

実はこれはそんな無茶なという話ですので、できなかったわけですが、そうしたわけで実は後ほど言うように、これがさらに90年代に入ると4社の規格の統一ができなかったにもかかわらず、その後90年代以降どういふことが見られるかということ、またA3の方の資料ですが、左側の一番下でございます。図表6を見ていただきますと、90年代後半に中国国内の販売台数トップのシェアを誇っていた長虹という中国のメーカーが生産しているテレビの型番が左側の行で示しています。それに対してそれらの型番に対してどこのブラウン管メーカーを使っているというのを右側に示してあります。そうしますと図表6のH2111Kという長虹のつくっているテレビの型番において、数えてみると実に10種類のブラウン管を使って1つの型番をつくっているということをしているんです。

これはちょっと日本では考えられないことでございます。当然日本のメーカーですと1つの型番の広告のPR点というのは、この型番のこのテレビはこういう画面特性を持っていて、その画面特性からある競争力がある商品だよということのを売りにするわけでございますけれども、ここでは違ったブラウン管が入っているので当然映り具合は違います。

ブラウン管というのはそんなに取っかえ引っかえが可能な、メーカーが違ってもしっかりかえ可能な互換品なのかというと、実はそんなことはなくてテレビの基本回路IC、これを調整してやらないと正しく映らないものなんです。

では長虹電子はどういう形でそれに対処していたのかといえば、それぞれのメーカーのブラウン管に合わせて調整した基本回路ICをあらかじめ10種類持っておくということをして、それによってあたかもカラーテレビのブラウン管が互換品であるかのように、それこそ疑似モジュラーですけれども、疑似モジュラーでもって互換品ではないものを互換品であるかのように対処している。そういう状況が見受けられます。

大体1つの基幹部品を複数メーカーに発注するというのは、中国企業のもうこれは身についた習癖といってもいいようなものです。それを普通、複数メーカー間で価格競争をさせる。安定したサプライチェーン関係は築かないということをいたします。

そうした中国の企業というのもう1つの例として図表5というのを見ていただきますと、図表5というのは左側が中国の家電業界トップのメーカー、日本でも少しずつ名前が、知名度が上がってきている冷蔵庫なんかを売っているハイアールというチンタオの会社がございまして、右側が松下が中国で生産している、展開している事業でございまして、この図というのは右から左に水平方向に製品分野の違いをあらわしており、縦の方向で示しているのは産業の川上、川下の流れを示したものです。

そうしますと左側のハイアールの方の事業構成を見ますと、ハイアールはもともと最終製品において冷蔵庫のメーカーとして出発したところからでございます。その後中国国内最大の家電メーカーに成長するに当たって、どういう戦略をとったかということ、他の家電製品

にも広げていくという水平方向の、エアコンも洗濯機も掃除機も電子レンジもつくりましようという水平方向の展開を見せている。

しかしながらその上のところの一次部品に関しては、ほとんど空白。つまりそれらの完成製品の基幹部品はつくっていないんです。わずかに冷蔵庫においての基幹部品であるコンプレッサーに関して三洋電機との合弁でつくっている程度であってやっていない。一番上のところが幾つか入っていますけれども、一番上のところ、これは何を意味するのかというと、金型とかカラー鋼板、プラスチック粉末、これはつまり冷蔵庫なら冷蔵庫、洗濯機なら洗濯機の箱の部分、一番外側のプラスチックの形状の部分、ここのところは何とか外観を独自に少し見せようかと。そこのところは少し展開しているということでございます。

対して典型的なのが松下の経営戦略であり、ものの考え方であって、右側の方で見ると松下の最終製品においては展開している事業は、ハイアールとそっくりということですが、違いがあるのは一次部品もきっちりつくと。一次部品の優秀さによって最終製品の差異、競争力、これを見いだそうと。そういう松下と、そこのところは全く捨てて、最終製品の水平方向に事業展開しているハイアールというようなコントラストが見てとれるかと思います。

ちょっと駆け足で行こうと思いますけれども、こうしたことから始まったというのはもともとの当初のことでいいますと基幹部品に関しては設備投資がかかるからということで、それは中国企業にとっては難しかったんだろうということがございますが、その後の急成長の中でさすがに今現在ハイアールが基幹部品に対して設備投資をする金がないかと

いえ、あるわけでございます。ところがしないということであれば、何らかの経営戦略があつてのことだろうというふうに思われます。

その経営戦略というのは、中国国内の企業にとっての環境的な条件によって制約されてきているものだと考えられるんですが、1つは中国の国内市場の消費市場の特性ということが考えられて、中国の一般の平均的な所得階層の人が家電商品を買いたいというときに何を重視して買うのかというと、質ではなくやはり価格なんです。安ければ買うよ。テレビにしても2つのテレビをじっくり比べてみなければわからない程度の画面の違いであれば、そんなのはどうでもいい。値段が安ければいい。そうした中国の消費市場に立脚している。

もう1つは労働市場の特性でございまして、今現在中国でものづくりにかかわる工場の工員というのは、多くは農村からの出稼ぎ労働者に支えられているという部分がございます。その彼女たち、彼女たちというのは多くの部分が未婚期の女性ということだから彼女たちといっているんですけれども、その労働力の流動性ということに関していうと、非常に高いんです。

大体中国にある日系メーカーの工員の離職率というデータについてお聞きしますと、日本で離職率のデータというのは、あっても年何%という年単位で来るわけですが、中国に行つて同じ数字をお聞きしますと、月何%と月単位で言われるんです。大体どのぐらいが平均的かという月4%というあたりが平均的な離職率です。

そうしますとざっくりと計算して1年で半分入れかわるというような状況でございます。そうしますとなかなか工員を育て上げて徐々に複雑な熟練を身につけて多能工にして

いくということが難しい。単能工というような状況があるので、そうした労働の持っている市場の特性にも依存している部分が大いにあるかというふうに思います。

ちょっと時間の関係で、締めの方に行こうかと思えます。そうした中国の持っている産業構造のありようから来る強みと弱みというのがある。それがちょうど日本の産業が持っている強みと弱みとある意味裏腹の関係にあって、まず中国の側から見て、中国の産業力が持っている強み、弱みということではいいますと、レジユメの方に書きました、生産量の柔軟性と価格競争力。

カラーテレビ産業の例に戻りますと、90年代後半にトップブランドであった国内メーカーの長虹。ここは1992年にカラーテレビの生産台数100万台であったものが、わずか6年後の98年には1000万台。6年間でけたを1つ上げております。こうしたことというのはそのカラーテレビをつくるに当たって必要な基幹部品、テレビの場合でいうブラウン管を内製化しているような日系メーカーにとっては、多額の設備投資を必要としてしまうので6年間でけたを1つ上げてみせるという生産量の拡大には対応できないと思われま

す。ところがそのところは外部化して複数メーカーに発注している長虹のような中国メーカーにとってみれば、それは発注先をふやせば対応できることなので柔軟に対応できる。もしも生産量が減るならば発注先メーカーを減らすということで、いとも簡単に減らせる。生産量を上げると同時に、一括発注が可能になるので基幹部品メーカーに対しての発言力がまし、価格が下がってくるということで、規模の生産性も伴って価格競争力を著しく身につける。

実際に価格はどうなっていたかといいますと、21インチ型のテレビでいって94年には

中国のカラーテレビ市場において平均的な価格が大体 3000 元ぐらい。今の為替レートでいって日本円で 4 万 5000 円ぐらいであったものが、6 年後の 2000 年の段階では 800 元まで下落した。約 4 分の 1 に落ちた。この価格競争に日系メーカーは全く太刀打ちできませんでした。今現在カラーテレビの価格、日系ブランドのカラーテレビ、それから中国メーカーのテレビ、大体価格は倍違います。これに太刀打ちできない。

したがって中国の強みということでもう一度言いますと、生産量が急拡大して、しかもその中で価格こそが競争力のポイントだよというような局面においては、中国型の疑似オープンモジュラー型アーキテクチャが、日本型のすり合わせ型アーキテクチャよりも優位性を見せたんだと。彼らが優位性を持っていたから勝ったんだというふうに思います。

しかしながら同時に中国の弱みというものもございまして、1 つは品質です。そもそも基幹部品は海外メーカーを初めとしたところに頼って組み合わせだけしているということから、品質の面でオリジナルに負けるというところがある。もう 1 つは独自開発をなかなかしていないということですので、同業他社の国内メーカーとつくっているものがそっくりになってくるんです。他社メーカーでありながらも、基幹部品に関しては同じ海外メーカーから調達して、それを組み立てているだけということですので、そっくりになる。もともと自分が得意としているポイントが価格競争力であるという中国国内の同業他社が競争すると、たちまちのうちに価格が低落してしまって、先ほどカラーテレビが 6 年間で 4 分の 1 に下落といいましたけれども、企業の側から見ると利潤率が一気に低減してしまうという低利潤率、これに悩まされているというのが、中国の弱みとしてあるかなというふうに思います。

日本側の強みというのは、その裏返しのところがございます、ここでは申しませんが、やはりすり合わせ型の強みなんです。すり合わせ型においていいものを開発し、いい品質のものをつくっていくというところでは依然競争力を持っているだろうと。

終わりに行く前にもう1点、今ここで最初に申したプロログとの関連でいいますと、こうして中国国内では中国系のメーカーがシェア的に言って圧倒しているよということで、すけれども、しかしながらブラウン管に関して言えば、国内の外資系メーカーを含む8社のブラウン管メーカーのうち2社は日系メーカーが食い込んでいるという状況があるし、また中国国内で生産されているカラーテレビに必ず必要な基本回路IC、この8割前後は日本の半導体が使われています。

そうしたわけでブランドとしての完成品では非常に駆逐されているという苦い思いをしながらも、実際中国のメーカーがつくっているものの中身を開けてみれば日系メーカーが絡んでいるという変化が、これは日系メーカーからしたら不本意な形なんですけれども、不本意な形で中国に進出していったら、中国の方の産業構造のありように巻き込まれてこなくなったという変化があって、最初に冒頭で申したような対中輸出に関しても中間財の構成が非常に伸びた。不本意ながら、日系大手メーカーから見ればそういう結果になったという状況があるということです。

終わりにということですが、中国の経験が示すものとして、とてもじゃないけれども15年前の段階で中国がこんなに生産力を示すとは思ってもいなかった。何の強みも持っていないと思っていた。ところができた。このできたというのは、工程を分断させて自分が入り込める最終工程から入り込んでいこうという戦略であって、考えてみれば台湾の

半導体、今台湾は世界でも有数の半導体の生産国ですけれども、台湾も同じように、もともと政府が半導体の受託生産、最終組み立てのところに特化してやっていこうという戦略を持って、それが功を奏して得有数の半導体の生産国となったということがあります。実はかなり発展途上国一般に、これは適用可能な方法論になり得るのではないかというふうに考えられます。これが中国の経験が示すものだと思います。

最後に日本に必要な新たなチャレンジということでございます。基本的にすり合わせ型のアーキテクチャと呼ばれるものは、主に日系企業といっても日系の大手企業を念頭に置いて考えたものでございます。日系の大手企業は不本意ながら完成品は売れなくなったけれども、ただし基幹部品は売れているので、まだ利潤は出せる状況です。

したがってこのところは日系大手企業に関しては名を捨てて実をとるのかという選択がひとつ迫られているんだらうと思いますが、このところは日系大手メーカーはやっていいけるだけの資材、資本を持っているので、ちょっと触れないでおきます。

当然のことながら雇用者数で見た場合、日本国内でいわゆる大手企業というのは2割ぐらい。残りの8割ぐらいの被雇用者が勤めているのは中小企業でございます。中小企業の方は今見たようなすり合わせ型インテグラル型の企業の川上から川下まで統合された企業ということではございません。

したがって大体地域社会といえは大手企業じゃなくて、そうした中小企業が多い地域社会であるわけですが、そういう日本の中小企業にとって、今見たような工程間分業が進展する東アジアというのは、どういうことを意味するのかということを考えてみたいということだと思いますと、実のところ中小企業にとってもこの10数年の間に進展してきた

工程間分業の今のこのありよう、それが進展した東アジアの産業空間というのは大きな資本がなくても、自分の武器を1つ見つければそれを資本に参入可能な、そういう空間にむしろなっているんだと。よりチャンスがあるはずなんだと。したがって地域の中小企業に関して言えば国内にだけ目を向けるのではなく、広く工程間分業の浸透した東アジア全体を競争のフィールドとして考えて、その中で自分の武器をよく見つめ、それを武器に果敢にチャレンジしていく余地があるはずだろうというふうに考えております。

少々長くなって申しわけございません。私の方からの話は以上で締めくりたいと思います。

2 討議

佐々木 どうも溝口先生、ありがとうございました。全体的な我が国と中国との貿易を考える上での、産業構造の大きなマクロ的なお話をちょうだいしたのかなと思っておりますが、今いただいたお話でも結構でございますし、私自身こういった中国の産業構造が続く以上、日本からの貿易輸出があり、それを支える物流網というもので話もつながってくるかと思いますので、前回のテーマに引き続いても結構でございます。何か御意見、御質問等があればお願いしたいと思うんですけども。

玉置 溝口先生にお伺いしたいんですけども、今のいわば分業のお話とかいろいろ産業構造のお話を伺って、私も長いことこういう商売をやっているので、いろいろ昔の韓国のこととか。例えば韓国の車なんていうのはやはり中国型だったんです。要するにエンジンが彼らにつくれなかった。だけど今アメリカで外国車というと日本車が一番多いけれども、韓国車がアメリカで2番目だと。

それをどうやって日本のエンジンを、技術を身につけたかといいますと、それは日本で売れなかったメーカーが韓国にエンジン工場をつくったんです。はっきりいうとこれは三菱自動車です。だからよく20年ぐらい前、日本から車で旅行すると、韓国の車って坂を上がれないというか遅いんだ。

日本の車というのは日本からフェリーで持って行ったんです。それで乗るとぶわっと追いつけるといってそんな話をよく聞きましたし、体験したんですが。

実は私も2年ぐらい前、宝山に行って日本のトヨタを初め自動車工場をいろいろ見せていただいた。帰ってきて新日鉄の三村さんに、あなたは鉄板をつくって、要するに鉄板は全部日本から持っていったわけ。だから中国の車というのは、どちらかと言うと日本でいうそれほどいい鉄じゃなかった。だけどそれが薄板を新日鉄自身が向こうで薄板をつくり始めた。最高級の薄板です。日本で使う、日本の名古屋の工場と同じ薄板を新日鉄がつくり始めたら、もう同じ車ができるよ。

つまり今の、まず組み立てから始める。あと日本から部品を輸入していた、基幹財は。それを今度は向こうでつくり始めると。御承知のように中国は今世界で2番目のマーケットになりました。日本をうっと抜いて、そのうちあと数年で日本の倍ぐらいになる。そうした中で今後は一体どうなるんだろうかと。今はもうこういうことです。この辺までは我々も勉強してきたんだけど、この後どうなるのかという。点線をただ右にふっと上まで上げていくのか。それともそうじゃないのかが、1点です。

実はそこは物流に非常に関係があるわけです。中国の港というのは、本当に年々ものすごい勢いでふえているということです。そういう中で日中の物流もあるし、中国が完成品

を世界中に輸出しているということもあるんだけど、そのところ、物流との関係、それからこれから線を引いてみるとどうなるのかという、そのところを先生にもう1つお伺いできれば、我々が今、我々はやはり物流、特に港湾物流、あるいはそれに伴う物的な交流がメインテーマでございますから、そのところをちょっと教えていただけるとありがたいです。こう思うんであります。質問にしては少し長いね、すみません。

溝口 大変難しい質問をいただいたなというふうに感じております。今後の見通しということですけども、ちょっと順を追って話していきますと、今のところ中国の、今話した産業構造のレベルでいいますと、なかなか基幹部品に関しては、中国メーカーは手をつけられずにいるというところがあります。ただし、これはちょっと僕の勝手な見通しなんです、ここまではものの話でございました。ものの面において、特に最終組み立てにおいて中国が台頭という話でございましたけれども、恐らくこれから数年のうちにはなくてお金、チャイナマネーの台頭ということが国際的にも問題になるのではないかという気がしてならないんです。

そのときに中国側はチャイナマネーで基幹部品をつくっている海外メーカーを買収するということが大いにあり得るなというふうに見ています。中国人的な発想でいうと、うちがないのなら買っちゃえよという発想があり得るんです。全部手前でやらなくてもいい、買ってしまえた。買っちゃえばこっちのものと。とても中国人的な戦略としてそれがあり得るという展開が1つあり得るのかなと思うところがございます。

例えば今後の成長の伸びなら伸びということですが、これまでこれまでのとおり続くのかということに関して言えば、今までの高い成長率、ぐんと伸びているこのカーブが同じ

勢いで続くというのは考えがたいと思います。なのでどこかでそれ自体の増加率というのが、カーブが緩くなるだろうとは思っています。

ただしまだまだこれから 10 年、20 年はポテンシャルとして成長を続けていくものを持っているというのが私の見通しです。

ただその際にハードルが恐らく 2 つばかりある。1 つのハードルは中国国内もそうだし、東アジア域内もそうなんだけれども、投資と消費のバランスがとれていない。したがって均衡のとれた、持続可能な成長様式というところからいえば少し外れていて、そのアンバランスというのが、国際収支のアンバランスにもあらわれてきている。

貿易収支の面でいえば、多額の黒字を稼ぎながら、資本収支の面では例えばそれをアメリカのドル国債を買うというような形でアメリカに流入させている。このところというのは、いつ崩れてもおかしくない危うさを持っているので、そのところがつまずかなければというふうな見通しで見えております。

ちょっとこれは十分なお答えになっていないかと思えますけれども、ざっくり言えばポテンシャルはあると。増加率が多少落ちようとも、伸び続けるポテンシャルはある。ただし越えなければいけないハードル、今現在は矛盾として根っこに持っていますよということとであります。

玉置 すいません。先生、中国経済の成長性とかそういうお話をお伺いしたのではなくて、物流にどういふ、先生の今までの分析が特にこの分業という、まさにそのところが物流ネットワークに影響すると思うんですが、そこはどういふふうに変化してくるのかということが一番お伺いしたいわけですが、この辺はいかがでしょうか。

溝口 物流における変化というのは、ちょっと最初に逃げ口上で言いわけしますと、実はちょっと専門外でのものですから、それは門外漢の話として聞いていただきたいというふうに思います。

物流に関しては今ある工程間分業の進展というのが、引き続き続いている年限内においては、この拡張ペースは続くと考えるのが自然なのかなというふうに思います。ちょっと不十分なお答えですいません。

松田 成長制約要因が2つあるって、もう1つは何ですか。

溝口 もう1つは国際収支のアンバランス。つまりちょっと言いかえていえば国際経済という環境要因といってもいいと思います。中国がこれだけの巨額な貿易黒字を稼ぎまくるというこの伸びを世界が受け入れられるか。

松田 私は資源とか環境とかが制約要因かなというふうに考えているんですけども、その辺についてはどうお考えですか。

溝口 全くそのとおりだと思います。資源、環境。例えば簡単にいうと鉄鋼の生産量、これもめざましい勢いでふえているわけです。簡単に言って今2006年の数字で中国の鉄鋼生産量は4億トンでございます。これは2002年の段階では2億トンだったんです。わずか2年で2億トン増加した。2億トンというのはどれだけの数字かということ、日米両国の鉄鋼生産量はほぼ同じで約1億トンです。これが世界の2位、3位でございます。そうすると平均して1年間で日本ないしアメリカ一国の鉄鋼生産力に相当する部分が新規に中国にでき上がったと。当然それはその原材料をどうしているのということになるわけで、御存じのとおり鉄鋼価格の高騰という形であらわれてございます。今現在僕も十分詳しいわけで

はございませんけれども、鉄鋼価格は恐らくトン当たり7万円くらいでしょうか。それが5年前の2003であれば確か3万円っていなかったように記憶しています。ということで、すからそういうところでの制約が当然あると思います。

松田 すり合わせと組み合わせでいうと、車がすり合わせの代表で、電気は組み合わせの代表で、日本の電気が落ちぶれたのは組み合わせ型だからだという見方が一般的ですよ。トヨタとかホンダが中国で本格的に勝負をし始めたのは、去年くらいからのはずで。

電気業界は中国で本当に駆逐されてだめなんですけれども、彼らは中国だけではなく、日本以外は全部だめなんです。アメリカでもヨーロッパでも。要するに余り経営者に人を得ていないと考えてもです。

一方車は強いんです。トヨタ、ホンダあたりが中国の国内市場でどれだけ自分のところのブランド、あるいは向こうとの合弁のブランドでもいいんですけれども、彼らならもう少しやってくれるのではないかというのが私の期待です。その辺が試されるのはことしぐらいかなかと思っているんですがいかがですか、先生は。

溝口 全く同感でございます、我々中国研究者も自動車はこれからどうなるか、ちょっと半分怖い気持ちもありながら、どういう結果が出るのかなと思って見守っているところです。

自動車というのはそれこそエアコンをつくります、冷蔵庫をつくりますというのとレベルが格段に違って複雑な生産物でございます。それこそすり合わせの典型でございます。ただし一方で車の生産におけるモジュラー化というものも見られることは見られるんです。というのは車の操作のコックピットに相当する部分の部品、あれ1つをモジュラーと

して考えてそこに入れる速度計なり何なりを交換可能な部品としてつくるような設計というのも部分的に始まっているんだということがあって、果たしてこの複雑な自動車に対してモジュラー化がどれだけ進展し得るのかというのが1つ。

今現在中国の国内メーカーといってもすべて外資系と手を組んでいるところでございますが、それなりに生産量は大したものを持っています。それらは何とか今言ったような、組み合わせてはいけない、互換品ではないものをまがいもの的に組み合わせつつとってみると、とりあえず何とか走るなという品質のものでございます。これだといわゆる先進国市場ではとてもじゃないけど太刀打ちは難しいかなど。ただし発展途上国市場にはかなり輸出を伸ばしているという面もありまして、やはり価格競争力はすごい。日本円で30数万円という、低価格のものが買えてしまう。しかも外観だけを見れば外観はそこそこ格好いい。何となく日本メーカーのあの車に似ているなという感じはありながら、そこそこ格好いいというようなことで、ちょっと十分なお答えではないんですけども、自動車に関しては難しい。全くそのとおりなので日本メーカーの強みがある。がそのこのところは場合によってはすみ分けが起こるかもしれないし、どうなるんだろうかというふうな、あるいは自動車でもモジュラー化が進行するのか。その辺の動向を見守りたいというふうに見ています。

吉原 自動車でいうと部品メーカーはどちらかというと、親会社というか組み立て会社から離れようとしている。そういうあれがあるんですね。トヨタ系でさえ少しモジュラー化を志向するというそういう形になっています。ある分では進むと思うんです。ただ車は安全が大事なものですから、やはり限界があるだろうという気がします。

それから中国の国際市場、米国債を十分買っているわけですが、日本より今、日本みたいにアメリカ一辺倒ではないんです。中国は米国債のほかにもちゃんと金を買っていますから、これは日本以上にある程度考えていると思うんです。

そういうことは別にして、今我々は日本海と中国、これをどうつなぐかという話を研究しているわけです。今中国の工場は東北地区にはどのような形であるのか。これはそこに今、日本のメーカーはどういうふうにして持っていつているのですか。そのところをお伺いしたいのですが。

溝口 中国国内における外資系メーカーの進出先としては、よく知られた、伝統的にはまず広東、広州の南の方です。あそこがあってこの10年間に関して言えば上海周辺のちょっと内陸の蘇州であるとかあの一帯です。数からいえば日系メーカーも上海周辺にかなり集中的に出ています。

東北に出ている外資系メーカーの中でいと、日系メーカーはそこそこ多いですけども、韓国系の方が多いように思います。東北3省に関して言うと。必ずしも多くはないです。今後どうなるかというあたり、ちょっと読み切れないと僕は思っています。そんなに順調にふえてくれるのかどうか。

一方で中国に生産拠点を設けているメーカー側からの判断としては、一方でチャイナリスクもあるのですべてを中国にというのは危ない。ただしもちろん中国にあるものをどこかにまた移すというのも、これもまた既に考えられないことなので、既に上海に出ているようなところが次にというときに、例えばベトナムであったりというようなこともあって、果たしてどこまで東北に。そこは余り軽々に楽観論を言っではいけないかなという

ふうに思っています。

といいますのも一方で中国政府の側の外資受け入れ政策の転換というのがございまして、それこそ先ほど松田さんがおっしゃられたような環境要因等もあり、もうこれからは外資ならば何でも受け入れということではなく、選別的に受け入れようと。低廉な労働力だけを目当てにやってくる、組み立てだけの余り中国にとってありがたいものはないものは、もうこれだけあるんだからもういいよと。科学技術度の高いものであるならばウェルカムだけれどもというようなことになってきていますので、ということもございます。

吉原 そうするとこれから東北地方で成長する産業、日本と工程間分業が可能な産業というものはどういうものを考えていますか。

溝口 特定の何かの業種が東北で伸びていくというのはちょっと僕も。

吉原 イメージがわからない。

溝口 そうですね。恐らく何となくきょうのお話で最後に日本に必要な新たなチャレンジということを行いましたけれども、工程間分業が進展するという中で、では日本企業にとってはそれほど技術を必要としない生産工程に関しては、低廉な労働力の中国に持ってけばいいんだらうと余り安易に考えると、これからはむしろ失敗する可能性があるかなと思います。日本側は日本側の強みであるところ、つまり中国にはない生産技術の強みというものの生かさなければならぬだけけれども、実はよく見てみると日系メーカーと一言でいっても、トップクラスのところともうちょっと下のところでは結構大きな違いがあって、トップクラスのところは中国に進出していってもうまく利用してうまくやっているというふうに思っています。

ところが日本国内ですら同業他社のメーカーに比べて十分な生産技術を持っていないと
というようなメーカーになると、中国に行って必ずしも成功しているわけとは限らない。な
のでこれからは安易な進出というのは、難しいのではないかというふうにも思っています。

縣 よろしいですか。今工程間分業のお話があったのですが、私は物流に関してもさっき
先生がおっしゃったように、今後かなりの勢いで分業化されていくというように思ってい
ます。

実はちょっと上海に行ったんですけども、スケールが違うんです。もののスケール、
金、マネーのスケールのスケール、この2つがやはり日本や韓国は逆立ちしても勝てない。
例えば洋山新港という新しい港を上海につくっていますけれども、今韓国も釜山に釜山新
港をつくっていますけれども、スケールでは競争にならない。ましてや日本は韓国の釜山
の旧港と新港を合わせたものに比べたら、さらにけたが違うという感じがするんです。

したがいましてこれが将来的には2つの道があるのではないかと。1つはまさに三角間物
流でお互いにいいものを出し合って、域内経済を繁栄させていくのが1つ。それとこれは
非常に乱暴な言い方なんですけれども、中国 vs. 日韓連合の戦いが1つ可能性としてある
のではないかなと。物流に関してです。ほかは知りませんが、というような気もし
ています。

それはなぜかといいますと、先ほど言ったスケールの違いと資金力、金の違いです。例
えば上海のコスコでしたか。コンテナの大きな業者があるんですが、もう全然違うんです。
船の大きさからまず違う。台湾にはエバーグリーンがあります。この2社が世界のコンテ
ナ価格の破壊の元凶2社です。ほかにもいるかもしれませんが、一番有名です。

ということは、やはり日本や韓国は連合して、僕はさっきの后者の方が可能性としてはあるなと思っているんです。特に日本海の物流については、例えば新潟東港なんかはその対象になるのか、北九州の何とか港が対象になるのかわかりませんが、やはり釜山と提携して、より安い、よりスケールの大きい物流作戦を展開しないと、とてもじゃないけど中国にはかなわないというのが実感でした。

ところがこれはナショナリズムの問題が絡んでくるので、非常に難しいのですが、やはり将来的にはそれを越えていかないとだめなんじゃないかという気がしています。その辺のところを先生はどうお考えか。

それともう1点、これは先ほど先生がちょっとおっしゃったチャイナマネーの問題なんですけれども、チャイナマネーもすごいんです。これは余談ですからただ聞いておいてもらったらいいんですが、チャイナマネーもすごいんですが、この間ある人から聞いた話によるとイスラム金融、これがすごいらしいですね。もう世界をユダヤ金融に対抗して世界を席卷する勢いになってきている。これが金余りの原油であり、あとは例えばマレーシアなんかすごいことをやっているらしい。

つまりイスラム教というのは利子を取ってはいけないらしいんです。だけどそれでは商売にならないですから、僕は詳しいことはわからないのですが、それにいろんなことを、利子を取らない方法で世界を席卷しつつある。年率30%の伸びだというんです。これはちょっとチャイナマネーと同時に無視できない存在に、もう無視できない存在になりつつあります。ドバイとか政府関連の投資会社なんかは全部そうですから。

だからそこら辺のところも、我々が議論をする上においては、ちょっと頭の中に入れて

おいた方がいいのかなというような気がしています。

溝口 1つ目の点は御質問という点でいただきましたけれども、むしろ私が教えていただいた点といった方がよろしくて、ちょっと答えるに十分な知識を持ち合わせておりません。大きな枠組みとして僕自身の考え方ということで申しますと、これは質問にお答えしてということではなくなるんですけれども、物流面で見たときの中国の巨大さ。これは僕から見るとちょっと追いつけないというところがございます。

その中で日本としてはそれに嫉妬して対抗するというよりは、隣の国であるということのメリットを最大限に生かして中国が大きく膨らんでぐるぐると大きなものが回り始めたら、それは日本にもチャリンチャリンと利益をもたらすよという枠組みをいかに構築するか。どれだけ中国から隣国である日本というメリットを冷徹にビジネスに出すかということを考えていくのかなというふうに考えています。

したがって物流戦略そのものということではいいですと、縣さんのおっしゃられたことを教えていただきましたということでお聞きしたと思います。

2点目のイスラム金融に関しましてこれについてもほとんど知識がないということでございます。先ほどイスラム金融というのは利子を禁止されているという話でしたが、実のところ、社会主義国中国の中国人は利子が大好きでございます。これだけ今世界のものづくり大国になっておきながら、実はものづくりのポイント、キーワードというのを小難しい言葉を使わずに、一言でいうならば大ざっぱというのがいいかなと。ものづくりにも実は彼らは余り執着はないんです。大ざっぱにつくっておけ。そこそこ売れる品質のものならいいよと。

それについて頭はむしろ、それによってこれだけものを大ざっぱにつくっておいて、幾らで仕入れて幾らで売ると収益は幾らになるという、頭は収益にいらいます。とても頭は金融的なんです。ものの考え方が。この業種においてちょっと収益を上げるのが難しいな。他業種の方が収益率がよさそうだ。すぐにくらえする。別に私はこの業種を専門にしておりますというこだわりは、一切ないです。なので普通にいわゆる異業種間にも業種をまたいで事業を展開していくなんていうのは、彼ら的にはごく普通のことだと思ってあります。ちょっと話が脱線しましたが、そんなことを思っています。

田中 人口 12 億人の中国ですね。日本は 1 億 2000 万人。英国は大体 6000 万人ぐらい。ブレアが 6000 万人の英国が中国に対抗するためには何が一番大切か。その答えは一に教育、二に教育、三に教育なんだということは、量的な面で争っても絶対に勝てない。問題は質だと。

そうすると付加価値の高いサービスとか製品とかそういうもので勝負する以外ないと。それはほんとに教育水準、大学の教育のレベルを上げて、一人一人精鋭をつくる。それ以外にないと。

英国のことわざで羊に率いられたライオンの集団とライオンに率いられた羊の集団とどちらが強いのか。それは完全に、指導者ライオンに率いられた羊の集団は強いと。要するに量ではなく指導者の質だと。こういう言葉があります。今、ブレアなんかヨーロッパの連中は中国の台頭というものを、大きな歴史の中でどう位置づけるかということで、今真剣に研究をしています。

21 世紀は恐らく中国の世紀になるだろうと。あと 20 年、30 年たてば、中国経済が日本

はもちろんのことアメリカを抜くことも考えられる。アメリカは自身もそういうことを大體みんな予想しています。

そうなった場合、中国とどうつき合うかということが、ヨーロッパの人もアメリカの人も政治家や学者の大きな課題になっているんです。その場合一国がどんどん膨張していった場合、そして追われる立場の国が非常に警戒心を感じて予防戦争をやる。歴史的に見ますとそういうことがあったわけです。

問題はどんどん膨張する中国に対して、どう対抗したらいいか。どういうふうにやったらいいかということで、これを敵対と見るのか、それとも仲間と見て握手をした方がいいのか。いろんな議論があります。少なくとも経済的に見れば、これは日中の関係というのはライバルというよりも、ある意味では補完し合うとか、握手をした方がいいと、そういう考え方もある。

安全保障に重点を置くと中国脅威論が非常に強いんです。ところが経済界から見ると、経済の発展成長というものを見ると、やはり中国の成長は1つのチャンスなんです。あれだけ膨大なマーケットがどんどん豊かになってくれば、当然日本の品物を買うし、日本のサービス、観光もどんどんふえてくる。隣の国が豊かになるということは結構なことだと。

ワールドバンクはもう既に購買力平価で計算すると、中国経済というのは日本を抜いているというふうに見ています。中国の経済成長で世界で最も利益を受ける国はどこか。ワールドバンクは地理的に見て最も近い日本だと。こういうふうに見ているんです。ですから地理的な有利、日本海なんていうのは中国のかつての満州です。あれに非常に近いわけです。そこをうまく利用すれば、日本経済というのは、私は大いなプラスがあると思いま

す。

もともとEUができたのはなぜか。これはドゴールが言っているように、中国に対抗するためだと。要するに12億人の中国というのは世界で圧倒的な力を持つであろう。そうすると白人社会として、これにどう対抗するかということを彼らは考えているんです。中国とインドと日本が結んだ場合、これはアジアの黄色い人間が世界を制覇することになる。ドゴールはアフリカへ行ってこれからの一番の脅威は中国だ。これは一種の黄禍論です。

日本は中国の前衛部隊だと。本隊は中国だと。だから本当に対応しないとイケないのは中国の台頭だと、ドゴールはそういうことを言っている。ヨーロッパとかアメリカで今はそういう考え方がだんだん強まっている。中国の台頭でアメリカ一國を抜くこと、これはもう明らかであるというふうに見ています。

そこで問題は どうしたらいいかという、それに対する回答として、要するにアメリカとEUが結んで西欧的な価値観というものを世界で。これ以外にないというんです。西欧的価値観というのはデモクラシーあるいは言論の自由、自由経済とか市場経済というものですから、それで世界のグローバルスタンダードというものをつくと。アメリカとヨーロッパを結んでグローバルスタンダードをつくって、それを中国に守らせていく。これが1つの見方だということアメリカの政治学者なんかは説いていますけど。ちょっと大きな話になりましたけれども、何か参考になったらということです。

佐々木 ありがとうございます。

玉置 フェリーの話はきょうはするの。

佐々木 フェリーは詰めて議論をいただくのは次回と考えています。むしろ中国貿易。

玉置 それを踏まえて次の話。

佐々木 ちょっとここで整理をさせていただきたいと思います。私ども事務局としてきょう溝口先生にお越しいただいたのは、本テーマが今もう動き出しているフェリーの関係です。そもそも今お話がありましたように日本との貿易、あるいは北陸の物流を見ても大半が中国との貨物がほとんどなわけです。それがあったからこそ北陸の物流が伸びてきたということもあって、その流れに我々は乗って行って、今後物流が発展していくという政策に乗って行っていいのかということを確認したかったというところ。

それは恐らく皆さんの御議論の中ではまだ工程間分業というものが続いて行って、北陸の中でも名前はそれほど有名ではないですけれども、世界シェアの大きな企業なんかも長岡とかに結構ございます。そういったものを使っていけば、物流はまだまだ伸びる可能性があるのかなと、私なりに理解しております。

そういった中でところが中国の中を見ても、前回の物流戦略チームの中で我々は将来需要予測なんか行いましたが、細かく地域を見るとやはり南の方というんでしょうか、そちらあたりの貨物が多ございます。今の産業集積で、今までのトレンドで見ても今回フェリーがターゲットにしているような東北3省の貨物というのは、必ずしもそれほど、今までのトレンドでいけば多くないということです。

私どもきょう御意見を聞いていて、何となくそういった認識は間違っていなかったのかなと。今後フェリーの可能性を考える上では、溝口先生なんかにもアドバイスをいただきながら中国東北3省の発展の可能性も見据えていかない限りは、今考えているフェリーの可能性なんかもなかなか開けてこないのかなというふうに思っています。

今皆さんの御発言を聞いた中で感じたことなので、どこまでできるかあれですが、提言をおまとめいただくまでの間には、そういったところの可能性に言及いただけるような調査というものに取り組んでいきたいというふうに今思っているところでございます。そういった大きな前提については皆さんの共通認識をいただけるのでございましたら、そういった日中貿易動向、あるいは地域も広げて、今韓国の話も玉置先生からございました。あるいはロシア等も含めてフェリーの可能性、あるいはもうちょっと広げて物流の発展の可能性についてもし御発言があれば、あるいは御示唆、こういうこと調べた方がいいのではないかというようなところの御指摘をいただければありがたいというふうに、今事務局としては感じているところです。

縣 前回欠席させていただいたので、議論があったかどうか分からない。フェリーというのはローロー船のことですか。

佐々木 ローロー船タイプの船にお客さんも乗ってきますので、それでフェリーと呼んでいるものです。積みかえの必要のない船です。当面对岸との貨物は、それほどまだ北東地域でございますので、余り今のところ顕在化しているものではないんですけども。地元で言われているのは中古車をロシアに出すとか、そういう程度しかまだないのですが、今後発展させていく上では東北3省の開発計画などもあるというふうに聞いていますし、そういったところの産業集積が進んでくれば発展するのではないかというのが、我々極めて経済をよくわかっていない者の素人考えではあるんですけども、そういったストーリーが成り立っていく上でこういう前提条件が必要であるとか、こういった可能性について調べるべきであるとか、そういった御示唆をいただければ我々としてはありがたいと思いま

す。

松田 正式な特区は大連だけですか。中国の。

溝口 特区というのもさまざまなレベルの特区がございます。

松田 一番高いレベルのは、大連は確かそうだったんじゃないかな。

溝口 ちょっと僕はうる覚えです。

縣 上海の何とかシュウジョウ。何だっけ。

佐々木 園区と呼ばれる。

溝口 今言われているのは全国ですか。

松田 全国というか東北3省で。東北3省は鉄鋼とかそういう素材産業が中心で国営企業が多くて余りぱっとしないというのが定説ですね。これは大連は日本企業も結構出ていてそれなりに発展しているはずなんだけれども、これは新潟からというよりもむしろ九州ですね。

佐々木 実際私は現地を直接見たわけではないのですが、東北3省にもそれなりに生産機能は集積しつつあるんですが、海への出口という点においては大連しか今のところない。出口に至るルート、あるいは出た先の港の機能自体はかなり満杯になっているのも事実だというふうに聞いています。そういった中でフェリー構想というのが出てきてはおりまして、直接東北3省からロシア、あるいは北朝鮮国境を越えれば日本海に出られると。ただ極めて省略化した想定に基づいてストーリーを立てていますので、実際のところきょうお話を聞いていますと必ずしもそう簡単に、東北3省がバラ色に成長してそれが日本海に押し寄せるといったストーリーは余りに素人過ぎるのかなというのを私自身も感じているところで

ございます。もう少し裏づけといいますか、そういった調査が必要じゃないかなというふうに思っている次第でございます。

松田 1つ邪魔なのが真ん中にあるから。

佐々木 おっしゃるとおりです。

縣 僕は数字的なデータは持っていないんですけども、フェリーはふえているんですね。

佐々木 フェリー貨物はかなりふえています。

縣 特に中国との間でふえている、上海。

佐々木 そうですね。中国・韓国間のフェリー貨物は相当ふえているように聞いています。

あるいは日本と韓国間の間でもふえております。特に半導体関係のものは、ある程度スピードが必要だということで。

縣 半導体は本来飛行機で運ば方がいいんですけども、半導体じゃない、液晶は本来飛行機で運びたいんですけども、どすんと落ちたら狂っちゃうらしい。落ちるといふか、着陸するとき。だから今は船が大分ふえているという話。

高松 先生、ちょっと事実関係がよくわからないので教えていただきたいんですけども。すり合わせにしる組み合わせにしる、中間材をアセンブリをしてそれで外に出している、あるいは内需に使っているというお話ですが、日系企業がそれを中国本土でつくって供給する部分と日本国内から供給する部分と、そういうものが例えば半々とか、あるいは中国に進出した企業はその部品を中国のアセンブリ企業に供給するのではなくて、逆に日本に戻ってくる。そういうやつの量的なイメージというのは、あるんですか。

溝口 ごめんなさい。量的なイメージはございません。ざっくりと量ではなくて額で言っ

た場合に、中国で組み立てられている特定の商品を言わないとまた大ざっぱなになるんですけれども、A V機器に関して言うと、価格の半分は日本から持ち込まれる半導体等の基幹部品です。

松田 今現在国内でつくっているものが多いという。

高松 国内でつくっている方が多いということですか。

松田 特に値段の張るやつは。

高松 向こうに進出した企業はアセンブリ企業に提供するだけなんですかね。それをまた日本に戻すんですか。立地場所は中国なんだけれども、日本の企業の生産ラインにも非常に密接に関係しているか、随分考え方が違うと思うんです。定時性の確保とか、さっき玉置さんがおっしゃられた、物流に求められる機能というのが違いますね。向こうに進出しちゃった日本の資本の企業が、向こうで中国のアセンブリ企業にどう出そうかという話は余り日本と、この物流の関係は余り関係ないですね。だからそういうやつも少しわかるといいんじゃないかな。

玉置 ものの流れとお金の流れの差なんです。だから新日鉄が宝山にあるいは前の鋼管とか川鉄と合併したU F Jか。大規模な薄板の工場をしつこくしているというのもこれも今まで日本から持っていった。

高松 それの代替ですね。

玉置 向こうでつくった方がいいと。僕はナショナリストじゃないが、あんたそんなことをやっていたら全部韓国のコウミみたいな話になって、ブーメランで日本の鉄鋼業がなくなるんじゃないかと言ったら、それは俺がやらなきゃヨーロッパが来ると。それだけの話だ

と。つまり今はそういう状況なんだと。そういう意味における物流の大きな変化のとば口に立っているのではないかと私は思うんです。それはもちろん自動車の話でして、ほかのものはそれぞれに事情はあるだろうと思うんです。

縣 僕は上海しかわからないですけども自動車なんかも完全にヨーロッパ車に負けていますね。日本の企業はほとんど、日本の車はほとんど見ない。オーバーに言うと。

玉置 それはあと2～3年で日本車全体としてはドイツ車を抜くんです。今はフォルクスワーゲン、これはドイツと中国の昔からの独特の関係なんです。だけど今はそのところが変わってきているのではないか。つまりトヨタが本気になったということもあるんじゃないですかね、とトヨタの社長は言っているけれど。

森野 私も3年前と数カ月前に上海に行ったときの決定的な違いは、上海のガイドが韓国の車はもう乗らないというんです。品質的にだめだというんです。日本のスズキはどうだと、比較的スズキはなかったですから。スズキもだめだというんです。やはりトヨタかホンダだというんです。でもなければBMWとかヨーロッパ車です。そういうふうに少し車に対するニーズが極めて高くなってきた。

それともう1つ日本の国内でもトヨタ車とほかのメーカーとの車の違いってある程度10万キロとか何年間か使った後にトヨタは長持ちするわけです。そのところの差、品質の差というのは、やはりこれから中国でも選別が進むのかなと思いました。

玉置さんの話に若干異を唱えんとすると、この間名古屋に行って、あの辺の自動車輸出工場を見てきたんですけども、真ん中にでんと座っている新日鉄の東海製鉄所をはたで見ながら、ここで宝山と同じもの以上のものを東海製鉄所ではつくっているんじゃないか

と、外からしか見ていませんから正確なことはわかりませんが、両方の製鉄所を外側から見る限り本当に同じレベルの薄板なのかなというところが、まだ東海製鉄所の方が。

玉置 新日鉄なんかがつくる、日本のメーカーがつくは東海製鉄と同じ薄板をつくるんです。ただし中国全体の、先ほど4億トンとおっしゃいましたね。僕は27~28年前かな、鉄担当のときに1億トンになったんです。日本はそれからほとんど1億トンなんです。今も1億ちょいです。何で日本は1億トンなのか。GDPはこんなに伸びているのに、4倍ぐらいなっているのになぜ1億トンなのか。

それは中がいいんです。つまり日本が26~27年前の1億トンは今の中国の4億トンなんです。だから日本がつくる部分は恐らく薄板の同じものをつくるはずだし、そうでないと彼らも商売にならないのではないかなと思うけれど。ちょっと僕もよくわかりません。

森野 私も3年前に行ったときには日本車はそんなにぼってぼってといきそうで嫌だから、むしろフォルクスワーゲンだというふうに中国の人が言っていたのが、去年の秋に行ったときには、高級志向、長持ち志向に変わっていたので、随分そこのところのニーズは変わったのかなと、何かまだ何の裏づけもない、現地を見ただけの直感なんですけれども。

玉置 この間半年ぐらい前か。ブレーマーハーフェンの港を見せてもらったとき、あそこはベンツの積み出し港です。何千台、何万台というベンツが並んでいるわけです。ベンツにあんなに種類があるかと僕は初めて知った。僕の知っているベンツは5~6種類だから。その隣に中国から輸入してきたちょうど昔のセドリックだね、でもすごく格好いいです。2000ぐらいの、あれが500台置いてある。それであそこの幹部の人に見せてもらってこれは売れるのかと言ったら、これはみんな東ヨーロッパへ持っていくと。ブレーマーハーフ

エンってうっとやってぼんと積む。それがそのままチェコとかポーランドへ行くんです。

ドイツ経済がいいというのはやはり東ヨーロッパが市場経済を取り入れて、一人前の資本主義にだんだん近づいてきたと。それがドイツ経済を復興させている。そういう意味ではこれからは中国様々、ロシア様々じゃないかなと。ドイツだって3番目でしょう。日本は2番目ですか。今は中国が4番目なんだけれども、中国がじきにドイツを抜くし、あと15年から20年もしないうちに日本も抜くと。だけどもはやそういう規模の問題じゃないんだよね。そういう規模の問題で議論をしていたらどうにもならない。それはやはり中身の問題だと思いますけれども。

森野 溝口先生に1点質問したいんですが、先ほど最後の日本の中小企業の新たな攻め、全くおっしゃるとおりなんです、最近の日経新聞の企画の受け売りでいうと、iポッドが燕の洋食器の加工技術の中から生まれたというんです。最初のできた光るやつは。それからちょっと古い話で言うと、私は広島県の呉のディスコという半導体の、シリコンを輪切りにするというメーカーを取材したことがあるんですけども、その企業はもともとやすりの技術からずっと世界中を回って市場を拡大していく中で、半導体の製造装置の中で世界のトップシェアを目指していったんです。そういう高度成長期とか、洋食器とかにしても、ある時期すごく世界の市場の中でルネサンスを探すという、非常に果敢な努力なりそれからチャレンジ精神があって初めて成り立つものですね。

そのときに中国でもそれなりのビジネスチャンスがあるのかもしれませんが、それをどうやって今まで国内市場で、下請けに甘んじてきた中小企業が、そういう市場、ビジネスチャンスを探していくのか。それはどういう糸口が必要なんでしょうか。そのと

ころをちょっとお話してください。

溝口 1つ簡単な答えとしては、中小企業の経営者の自助努力ということがございます。

これは地元の新潟県で経営コンサルティングをされている方とお話をしたことがあるんですけども、その方は新潟以外でも仕事をされていた方で、新潟に来て以降新潟の中小企業等のかかわりの中で私にこう言うんです。県内地元企業の経営者の特徴、他県と比べてどうかというのに対して、何もしないと。のんびりし過ぎと。自分が生きている間、とりあえず企業がもってくれたらいい程度でしか考えていないというふうにおっしゃっていました。

僕はその方に比べて全然接触が少ないので、僕自身の判断というのはございませんので、もしそうであるならばもうちょっと自助努力をしたらというところがあります。

これまで日本企業の中国への進出の波の時期というのを見てみると、横並びで一斉に出ていくことが多いんです。自分のところの判断で自分で見て考えて努力をして決断を下しというふうにはちょっと見えないような動きを見せるんです。そこからやってもらいたいなど。そこは自助努力という言い方かなと。

もちろん自助努力だけでなくジェット口ならジェット口のような支援機関もございますので、そういうところを利用しながらということではありますけれども、もうちょっと個々の意識改革というところは、ちょっと方法論としてはお答えになっていませんけれども、そう思います。

松田 確か新潟は杉と男は育たないというのがあるらしいですね。昔から港町で割と恵まれた条件でぬくぬくと生きてきたと。

縣 稲作も、平野だから。田中角さんは異質な存在なんです、斎藤英四郎。

玉置 英四郎も新潟だよ。あれは百姓でしょう、豪農だよ。

吉原 だけど我々は新潟を視野に入れているわけではないんです。日本海であって太平洋側、東京首都圏から新潟経由で向こうに行くと、そういうことを考えているわけですから新潟は関係ない。

佐々木 ちょっと司会の枠を超えて申し上げたいと思うんですが、前回の講師の柳井先生から最近の日本企業の立地に当たっては、頭脳があるかどうかというのが大事だという御示唆もいただきました。今回フェリー構想をするに当たって、幾つかの企業の方にもお聞きしたところ、北関東あたりに、縣さんがおっしゃったような液晶メーカーであるとか、あるいは半導体メーカーがあると。そういった付加価値の高いものについてはスピードなり積みかえの手間暇がないフェリーの優位性というものもあり得るのではないかというような示唆もいただいております。

先ほど教育が大事だとおっしゃった。中国の工程間分業が今のまま進むのであれば、おのずとある程度日本の果たすべき役割、あるいは高松先生がおっしゃった日本から出るべきもの、あるいは現地で作ってそのまま現地のメーカーに渡されるものすみ分けというの、おのずと見えてくるのかなというふうに、何となく私に見えてきた部分もございまして、そういったところの、事前のアナウンスでしかないのですが、整理をした上で今研究会のテーマであるフェリーの可能性と地域の活性化について、また御討論をぜひよろしくお願ひしたいというふうに今思っているところでございます。

森野 フェリーの話で言うと、さっき松田さんは東北地域は比較的資源依存型のという

か、実際そうなんですけれど、これからの新潟港をめぐる輸出入で、特に日本海というのは輸入のときには今まで飼料とかそういうものが多かったと思うんですけれども、穀物とかです。これからはやはり食品加工品というのが、今は中国製品に対する安全性が問われているけれども、やはり量的には東北3省に出ている日本企業は食品加工メーカーが極めて多いんです。ですからそれが近さというのか日本の国内の中での優位性を生かすには、入りの方として少し食品加工の製品をどういうふうに入れるかというようなことじゃないですかね。

佐々木 ありがとうございます。食品メーカーが多い。

森野 加ト吉のうどんとか冷凍食品みたいな。

縣 私の友達も、もうやってるかどうか、向こうで米をつくっています。それで輸入をしているんです。

佐々木 ぜひ調べたいと思います。ありがとうございます。

高松 釜山では日本の商社が日本のスーパーマーケットのお総菜売り場にそのまま置けるような形で魚を切り身にしてパックをして、それを日本海側の港町に送っていますね。だからそれも安い労働で送るといようなことらしいです。

それからデルのコンピューターが青森にアジアの製造センターをつくっていますけれども、数年前のデータですけれども、9割方が日本の需要だそうです。それで液晶のモニターだけは高いので、9割方日本なので、モニターだけはどこか日本に輸出をしてきてその箱の中にモニターを詰めてそれでデリバリーをするんですって。

これから中国本土がそういう需要の受け皿になったら、今度はその液晶モニター、日本

から持っていくよね。だからそういう向こうで部品だけをつくって入れるとか何とかではなく、そんなイメージを持った方がいいのではないのでしょうか。

食料品みたいなものもそうだし、日本本土からある種の部品というのか、何かわからな
いけれども。

佐々木 ありがとうございます。

松田 とりあえず中国との交易ということになると、この地図でいうロシアのトロイツァ
港というんですか。ここと中国の東北地方との輸送ルートというか、あるいは通関とか、
そういうのはどういう状況なんですか。スムーズに行くのかしら。

佐々木 まずちょっと言いわけになります。次回来る講師の方はこのあたりに詳しい方で
ありますから、お聞きするところによるとまだいろいろ問題はあるとは聞いております。
また受け売りなんですけど、つい先週NHKのクローズアップ現代なんかでも東北3省から
このあたりの整備が急速に進んでいるというような状況があるとも聞いております。今後
の発展の可能性は、次回の講師の方からお話しただけのではないかなというふうに。
依然としてまだ簡単ではないそうです。通関等いろいろあるというふうには聞いておりま
す。

松田 中国は自分のところの領土に港をつくる気はないのかな。これはちょっとあるんで
しょう。切れているんでしょう。

佐々木 切れております。中国もロシアも北朝鮮のラジンというところに、今また投資を
始めているという話は聞こえてきております。

玉置 あれは豆満江の。

佐々木 それが一時期とまっていたんです。

松田 あれは国連の開発計画か何かなんですね。

玉置 そうです。松田さんがおっしゃるとおり、あれは国連開発計画。だけどあの国連の開発計画ってばかが多いです。あそこの役人は。だからほとんどわからないやつがやっているんだね。それが今の問題で、そこが変わってくれば、多分今度変わったんじゃないかな。

佐々木 今は動きが出ているというようなことを。

玉置 それは人がかわったからね。

松田 北朝鮮を相手にすれば始まらないですもんね。

玉置 そのやつは、僕が聞いた話だけれどもロシア人にかわったんです。そうしたらかなり動き始めたという話です。

脱線するけれど僕は20年ぐらい前からもうたたき込まれたんです。そういうマニアがいるんです。亡くなっちゃったけれども、東邦生命の社長をやっていた太田さん。太田誠一の兄貴になるのかな。あの人が国連大学を日本に誘致して、自分のビルを持ってきた。あれは今青山で独立しているでしょう。もともと東邦生命の上にあった、国連大学という。

松田 あれは真っ先につぶれた保険屋でしょう。東邦生命は。

玉置 そうそう、そっちにお金を投資し過ぎた。これは全くの余談ですが。

松田 こういう話はなかなか聞けないんだよね。

縣 さっき玉置さんがおっしゃったように、日本の物流、港湾というのはやはり中国と同じことをやっていたら、もう全く勝負にならない。だからさっき先生がおっしゃったよう

に、大きな資本力がなくても頭で考えると。この頭の部分です。それがやはりここの議論だろうと思うんですけど、なかなか難しいです。

玉置 縣さん、この間の 12 チャンネルを夜見ましたか。四国の何とかという港がせっかく自助努力で頑張っていたのに指定港にして今度労務コストが上がって競争力を失うんじゃないかという一種のキャンペーン番組です。美人キャスターがやっているものだから、僕も毎晩見ているんです。あれはものすごいインパクトだなと思った。僕は港湾局長にちょっと聞こうと思って。ところが今度かわっちゃって聞いていないんですけども。

要するに日本の港湾の国際競争力を云々かんぬんといって。そして来年度の予算も、大体うまく行ったんです。特に中枢については。あれは水口弘一が座長をやっているわけ。だけどああいう番組で何だと。せっかくソフトだ、何だって、蜂の頭だっていったって指定港にしたら労務コストがあんなに上がったんだ。それがぱっと出た。非常にちょっと港湾政策にとってもうちょっと世間に、あれはこうですよということをやはり言わなくちゃいけない。

松田 あれは労組がどうしようもないわけ、とめられないわけ。

玉置 港湾労組です。格好よく言えば労組だけれども、言ってみればイーストウエスト、何とかストーリーのあれですよ。

縣 そういうもろもろの問題をやはり議論をしていかなければいけないと思うんです。それにはやはり今港湾管理者というのは地方ですよ。私はもともと地方分権論者なんですけれども、ことこの港湾に関しては国家プロジェクトでやらないと勝負にならないなと。

上海の何とか新港だとか釜山の新しい港だとか、全部国家プロジェクトなんです。そこ

ら辺も踏み込んだ方がいいのか、そこまで議論する。

森野 それはかかわらざるを得ないと思いますよ。

玉置 それは佐々木さんの方が詳しいから。港湾の。

佐々木 港湾労組の問題が難しゅうございます。フェリーも本当は労使問題が極めて微妙なことではあるんですけども、今回のプロジェクトに関しては地元の港運が入っているということもあってスムーズにはいっているんですが、縣先生がおっしゃるとおり労組問題はなかなか答えは持ち合わせていないというのがちょっとあれですけど。

大きな枠組みから国家として攻めるのか。また独占企業をつくっていくとか、いろんなアプローチがあると思いますけれども。当初はそこまで射程に入れていなかったのですが、また必要があれば御議論をさせていただければと。

縣 北陸の局長が今度港湾局長になったんならちょうどいいんじゃないですか。

佐々木 ちょっと局長と相談してみます。

時間も尽きないようなんですが1つよろしいですか。事務的な相談でございます。吉原様からもいただいたのですが、メインは新潟港を中心とした対岸との交易、フェリーをきっかけにした検討ではございますが、地元から大分反響が高うございまして、富山も頑張っているんだという声が上がってきている状況でありまして、もし皆様の御都合が許していただければ最後の会、今は2月29日を予定しているんですが、日帰りでも、もしよろしければ一泊でもしていただければありがたいんですが、富山の港を御視察いただいて勉強会をできないかと考えているんですが、いかがでしょうか。2月29日でございます。

玉置 東京でやることになっていた。それを富山でできないかな。なるほど。

佐々木 1つは中古車の一番の輸出港でございます、フェリーといえはうちではないかという声は実は上がっているようなところでもありまして。

玉置 そういえばこの間の先生は富山大学とおっしゃっていたよね。

松田 移られたんでしょう。東北に。

玉置 ちょうどあの後の懇談会のときに、富山っていいところですねみたいな話を大分。

佐々木 いいところであることは間違いありません。

玉置 じゃ1回行ってみようと。

高松 周りにいろいろな地元のマスコミの方だとかも入られるような形に。

佐々木 したいと思います。あるいは今おっしゃった港運も非常に熱心なところ、あるいは荷主企業も、製造業が盛んなところがございますので、集まっていたいて少しお話をする場にしたらえたいなというふうに思っているんですけども。

松田 私は今ところ大丈夫ですけど、この後忙しくなって。大丈夫だと言っていて真っ先にいうと非常に申しわけないことになる。玉置さんは大丈夫そうですか。

玉置 僕は3時から5時まではとってある。その前後を外せば行けるなど、キャンセルすれば。

佐々木 飛行機もありますので、もしお許しいただければお時間をとらないような形で工程を組ませていただきたいと思います。

玉置 それで時間のある人は泊まると。

高松 日帰りはできるのかしら。

佐々木 確認をさせていただきます。

高松 あくる日はどうしても抜けられないですから。

佐々木 確認の上スケジュール案とともに皆様に後ほど御相談をさせていただきます。

高松 富山の議論も少しできるような材料にしておかないといけないですね。

佐々木 急遽事務的にドタバタするんですけれども。

高松 富山で新潟の話ばかりしていたらちょっと。周りで聞いている人が。

玉置 それからこの間マスコミの新聞社の方ですか。新潟日報とか。

佐々木 新潟日報のみです。

玉置 そうですか。

佐々木 ちょっと出ていましたね。真ん中辺の2カラムぐらい。後ほど記事もお送りいたします。そういう意味で反響が大きくなって。

玉置 そういうときは委員さんがみんな新聞社の出身ですから。だからちょっとそういうことでマスコミの席もありますよということをおっしゃっていただければ、来るか来ないかはその支局の判断ですけれど、来いというわけにもいかないけれども、一応気分の問題で。佐々木 申しわけございません。ちょっと気が回らなくて。

高松 ちょっと本間さんと相談をして。

3 閉会

佐々木 はい。ではまだ議論は尽きないかと思いますが、第2回の研究会はこれで終わりにしたいと思います。研究会の場に限らず御質問等、御指示等ありましたら何なりと。

どうもありがとうございました。

(終了)