

地域自立・活性化調査 第3回 専門研究会議事録

[日時] 平成20年1月25日(金) 15:00～17:00

[場所] 日本プレスセンタービル9階小会議室

総合政策研究会

1 開会

佐川 それでは定刻の3時になりましたので、地域自立活性化調査の第3回目の専門研究会を開催させていただきます。よろしくお願いいたします。

本日は話題提供として新潟から三橋様においでいただいております。三橋様、後ほど話題提供の方をよろしくお願いいたします。

それから委員の方からは新たに本日日本郵船の榎岡様が見える予定ですが、ちょっと若干おくられていますので会議の方は進めさせていただいて、到着されたらまた改めて御紹介をさせていただきます。

それでは時間もございませんので、委員各位については出席者の座席表で御紹介にかえさせていただきます。よろしくお願いいたします。

それでは第1番目の話題提供として佐々木計画課長の方からよろしくお願いいたします。

佐々木 第3回目、どうぞよろしくお願いいたします。もともと本研究会は国際フェリーをテーマに3回程度で集中的に御議論をいただくということです。その後2回ほど追加させていただいていることになりましたが、きょうの時点で一たんこれまでの議論のまとめという形で、私の方から報告をさせていただきたいと思います。

お手元にちょっと分厚いのですが、青い帯のついた資料をごらんいただけますでしょうか。日本海横断国際フェリー構想ということで、本研究会のメインのテーマでございます。ページをおめくりいただきまして地図が出てきます。2ページでございます。後ほど環日本海経済研究所の三橋さんからお話がございしますが、今回新潟で議論が進められています

のは、日本側の新潟、ロシアのトロイツァ、旧ザルビノ、それから韓国の束草を結ぶ国際フェリー構想がございます。特に韓国のソウルから東京まで一直線に結ばれて、およそ1日半程度で到達できる距離、時間帯にある。このような国際フリー構想が今検討されているところでございます。

続きまして3ページでございます。こういったフェリー構想については、第1回目の研究会で東北学院大学の柳井先生から国際物流戦略チームの提言についてお話をいただきました。その中でもしっかりとこういった航路も拡充すべきだという提言がなされています。

その効果といいますのは、今中国の東北部からの貨物は左側の地図にもございますように、大連を経由して日本に来ているものがほとんどでございます。一方今般日本から横断航路ができた暁には2～3日ということで格段に時間が短縮される。そうしたことについて期待されていらっしゃる企業の方もいらっしゃるしまして、右下に荷主の声と書いてございますが、例えば物流事業者さんからは、韓国向けの液晶パネルであるとか高価な品物を急いで送るニーズについては非常に期待をしている。あるいは中国東北部に進出しているアパレルメーカーなども、日本海側の横断ルートを使って日本に早く持ってこられる。そういった期待の声も聞かれているところでございます。

続きまして4ページをおめくりください。非常に当たり前のことを書いているのですが、国際フェリーといいますのは一番上のグラフを見ていただきますと、航空機よりも輸送費は格段に安い。横軸は輸送時間なのですが、航空機よりも若干時間がかかる程度で目的地まで到達できる。外貨コンテナ船に比べれば、1週間以上かかって中国に持っていくのがせいぜい2～3日で到達することができる。下にそういった特色を生かして商

売をされているのが上海スーパーエクスプレスということで博多港から上海まで、航空輸送よりもコストは3分の1程度、それから上海から博多まで2日程度、1日ちょっとで運べる。消費地である大阪、名古屋まで上海出港の翌々日には届くということのを売り物に、荷物を広範囲から集荷しているという実態が既に出てきているところでございます。

次の5ページをごらんください。ちょっと細かい表で申しわけございませんが、フェリーの特色を見ていただく上でわかりやすいものかなと思って載せました。いっぱい書いてありますが、意味のあるのは一番左の下関港というところでございます。これは関釜フェリーということで下関と釜山を結ぶフェリーが毎日就航しています。非常にスピード面ですぐれているということで九州はおろか関西、あるいは中京、場合によっては関東からも荷物を集めて韓国まで運んでいる。ということでフェリーが就航することによって背後の貨物の集荷範囲が大きく広がるチャンスが出てくるのではないかというふうに考えているところでございます。

次のページをごらんください。日本海の地域と地中海の地域を比較してみました。上の表は地中海側の人口1億6000万人、一方対する日本側は1億3000万人、ヨーロッパの対岸の北アフリカは7000万人。ちょっと人数は少ないですが、一方我々が目指している北東アジア地域、中国東北部、韓国、ロシア、極東、ロシアを合わせますと1億6000万人いるということで人口面でもほぼ似たような地勢的な条件にある。

GDPをごらんいただいてもおわかりになると思いますが、日本と北東アジアとの関係を見ますと、地中海、北アフリカの関係を見てもそれほど遜色はない地域にあるのではない。いろんな外交面の条件さえ整えば、十分に航路の便数を比較しておりますが、右

側の絵をごらんいただければわかりますように、地中海側には相当フェリー、R O R O、あるいはコンテナ航路が走っています。

以上がフェリー航路に対する期待とありますが、今後の展望といったものをあわせて御紹介させていただきました。

続いてページをおめくりいただきまして北陸地域の港湾について改めておさらいをしたいと思います。8ページをごらんください。松田委員からも第1回目に御指摘いただきましたが、スーパー中枢港湾という国の大きな政策がある中で、北陸地域がまたどういった位置づけにあるのかというものに対する答えを1つ持ってまいりました。左下のグラフをごらんいただければおわかりいただけるかと思いますが、これはどれだけ船が入ってきているかというものをグラフであらわしたものでございます。ピンク色の縦棒はスーパー中枢港湾に当たるものでございます。一方赤い楕円で囲んだ新潟港、伏木富山港、遜色ない程度船はいっぱい入ってきているということです。船の大きさ等々比べればやはり太平洋側の港湾とは明らかに違うのでありますが、現実問題中国との貿易で日本海側の港がかなり栄えてきているという実態が数字としてもあらわれている。これは先般皆様にも新潟港を御視察いただいたところでもおわかりいただけるのではないかと思います。

佐川 説明の途中ではありますが、本日から日本郵船の榎岡様にもおいでいただくことになりました。今お越しです。

榎岡 おくれましてすいません。

佐川 今1番目の話題提供ということで当局の佐々木計画課長の方から全体について説明をさせていただいているところです。資料は分厚い青い帯のついた資料で、8ページを

今説明しております。それでは佐々木課長、よろしくお願いします。

佐々木 若干かぶりますが、私も北陸地方整備局の港湾の全国的な位置づけということでスーパー中枢港湾にも遜色のない程度の船がたくさん入ってきて、現実問題、港の混雑というものが問題になってきているという実態があるところでございます。

9 ページでございます。皆様に御視察をいただきました新潟港でございます。平成7年から平成18年にかけて、コンテナ貨物量が4.5倍にふえて今現在16万TEUと。19年はほぼ同じ程度の貨物量が来ている。中でも実入りといいますか、空ではない、中に貨物の入ったコンテナの伸びもかなりあるということで、やはり新潟港が非常に使われてきているという実感を我々も肌で感じている次第でございます。

10 ページでございます。もう1つ元気な港として伏木富山港を紹介させていただきました。左側が取り扱い貨物量全体。右側が品目の割合の変化ということです。新潟ほど大きく伸びてはいませんが、それでも赤い輸出貨物量が大きく左側のグラフで伸びているところがごらんいただけるのかなと思います。右側をごらんいただければ赤い線のグラフを見ていただければ、中古自動車の輸出が急増しているところがおわかりいただけると思います。

続きまして11 ページ、これは2回目になります。さらっと申し上げます。私どもが2年間かけて勉強をしてまいりました、北陸地域国際物流戦略チームの中で貨物の需要予測を行いました。対岸諸国の成長が前提ではありますが、今後10年間に10倍近く貨物量が伸びる可能性を秘めた地域である。そういったふうに私どもは考えているところでございます。

続きまして 12 ページ、世界経済及び産業構造の変化と物流への影響ということでございます。先週新潟大学の溝口先生に中国の産業動向の変化、それと日本との貿易の変化についてお話しいただいたものが 13 ページでございます。中間財の貿易はふえているということになるかと思います。

それを受けまして 先週でございます。玉置委員の方からそういう貿易額あるいは産業構造の変化はわかるんだけど、物流との関係はどうなんだという御指摘をいただいて、私どもは非常にごもっともな御指摘だと思ひまして、恥ずかしながら初めて調べてみたところが 14 ページでございます。上が金額面で中国との貿易額でございます。左側が海上のコンテナ貨物、右側が航空輸送の貨物ということで、緑色の線が輸出入の合計でございます。この 10 年間で非常に伸びているのがおわかりいただけると思います。下の段の 2 つが貨物量にしてみた場合でございます。やはり海上貨物は金額に合わせて順調に伸びていると。

一方航空貨物は恐らく高付加価値。ちょっとデータが少なくて申しわけございませんが、量的にはそんなに伸びていない中、金額面ではかなり伸びているということで、半導体等々の高付加価値のものがエアで運ばれているんだろうなというふうに認識をしております。

15 ページでございます。これも御指摘いただいた質問に対する回答でございます。中国での企業の分布といったものを整理したものです。電気電子製品、自動車。やはり上海、南側の方に分布しているのがおわかりいただけるかと思います。

一方で国際フェリーがターゲットとする中国東北 3 省の方には、南側と比べるとまだやはりそれほどでもないのかなと。今後の発展次第というところは、依然としてあるという

ふうに思っている次第であります。

16 ページ、今度は北陸地域にある企業が中国のこういったところに進出しているかということをまとめたものでございます。確かにやはり上海に多い。いろんな企業が出ております。一方で遼寧省、黒龍江省、特に大連を見越して遼寧省あたりにいろんなメーカーが出ていた感じがうかがえるかというふうに思います。

17 ページ、それを数字化したものが次のページでございまして。やはり東北3省でいいますと、遼寧省あたりに北陸地域の企業も進出している状況が見てとれるかと思えます。

急いで申しわけございません。18 ページでございまして。やはり産業構造が変わっていく中で必ずしもエアであったり場合によっては今後どんどん中国で生産が進むかもしれないという中で、1 つ仮に日本に残って、それがフェリーに乗せられる貨物としてどういうものがあるかということを、時間がない限られた範囲で探したものがこの資料でございまして。

1 番目が世界のディスプレイ装置製造メーカーの上位 10 社ということです。2004 年の数字です。青枠をかけているのが日本の企業です。相当程度日本は世界のシェアを占めていたんですが、最近はこの半分程度になっているようなデータもあるように聞いておりますが、依然として先ほど物流メーカーが北関東あたりに立地する半導体企業の韓国向けの貨物は期待できるといった、こういった名前の企業はかなり北関東あたりに立地しております。こういう高付加価値製品というのは一定程度日本に残って、コンテナで運ぶには時間がかかり過ぎるんだけれども、エアで運んでいる部分について、フェリー航路が就航した場合にはフェリーが利用される可能性があるのではないかと。

また下の段に行きますが、北陸地域においてもこうした一番大きなところでいいますと

右側の松下電器なんかは魚津に 1,300 億円程度投資しているということで、やはり頭腦を生かした高付加価値産業の立地というのは、引き続きあり得る。こうしたものがフェリーの潜在的貨物としてあり得るのではないかと考えています。

19 ページでございます。宿題を返すという意味でまとまりがなくて申しわけございませうが、主にロシアに対する中古車輸出の現状をまとめたものでございます。左側は日本国内の自動車の登録台数から中古車輸出が真ん中 2005 年でおおよそ 100 万台、財務省の統計と経済産業省の統計で若干違うのですが、100 万台程度。そのうち下の表を見ていただきますと 28% がロシアということで、今一番のマーケットとしてロシア向けの中古車が多い。それは実態面として我々も感じているのですが、ではロシアのマーケットはどうなのかというのを見ても右側です。これは自動車マーケットの内わけを見ますと、輸入の新車が多いということであります。中古車のシェアというのは余り変わっていない。右下のグラフは全体の全体の総額を見ていただけるとおわかりだと思っておりますが、ロシアの経済発展に伴いまして全体のパイがふえている中で、中古車輸出はふえているんですが、現状やはり輸入の新車がかなり占めていると。この先順調に中古車輸出が伸びるかどうかというのも、もう少し慎重に見ないといけないなと思っているのが 1 点。

一方きょうお越しいただいている三橋さんから教えていただいたところによると、ロシアでは関税上の取り扱いとして、3 年以内の自動車というのは新車扱いされている部分がある。富山なんかでも例えばランドローバー、ランドクルーザー、非常に新しい車がいっぱい出ていますけれども、ああいったものが新車としてカウントされているのであればさもありんという感じもしております。もう少し調査をしたいなというふうに思っていると

ころです。

続きまして対岸諸国の情勢ということで 21 ページ以降、簡単に説明いたしますが、これまで取り残されてきたと言われます東北 3 省も、初めて国務院による批准を受けた地区発展計画が、昨年 8 月につくられております。今後の発展が期待されているところかなというふうに思います。

22 ページですが、東北 3 省の産業、吉原さんにも御指摘をいただきましたが、やはりまだ製造業というのはそれほど立地していない中、大豆、トウモロコシといった農産物に対する注目度が高いように思われます。人口についてはこの 3 省で 1 億人いるということで、潜在的な経済ポテンシャルは高いのではないかというふうに思っております。

23 ページはきょうお越しの三橋さんがずっと追いかけてこられました北東アジアの貿易回路というのはいろんなルートがあり得ると。その中でも図們江というのが 24 ページにあります。図們江開発についても、これは中国の大使館の資料でございまして、その中でも真ん中辺に書いてありますが、トロイツァから新潟への航路の開発に向けた検討が進められていて、それとの関係で図們江開発にも注目が集まっているという状況でございます。

あとは残りはさっと。25 ページシベリア鉄道、これも皆さん御案内と思いますが、三井物産、あるいは近鉄エクスプレスがロシア、モスクワ、サンクトペテルブルクなんかをターゲットとした自動車輸送をねらってロシア側の鉄道企業と提携を始めているという動きがあるということ。

それから最後になりますが 26 ページ、27 ページは、北東アジアといいますか、アジア

で一番大きな港といわれている上海、あるいは整備が進んでいる釜山港の状況を参考までにおつけしているところでございます。

以降は参考資料でございます。過去に御説明したものもありますので、こういった情報、また皆さんの御意見もちょうだいしながら、最後の提言の中に何らか反映をさせていただければいいのかなというふうに、私どもは思っているところでございます。以上でございます。

佐川 ありがとうございます。それでは引き続いて北東アジアフェリージャパンの専務取締役の三橋郁雄様から話題提供をいただきたいと思います。資料はA 4のやや薄目の方の資料でございます。この資料を使って御説明をいただきます。三橋様、よろしくお願いいたします。

三橋 三橋と申します。新潟の環日本海経済研究所におります。研究員でございますが、あわせて新潟の経済界が作りしました北東アジアフェリージャパンという会社の専務も仰せつかっているということでございます。

きょう御説明申し上げるのは、今佐々木課長がお話し申し上げましたが、私のパンフレットの15ページに絵が書いてありますが、三角航路といわれている航路です。これを今我々が動かそうとしています。動くかどうか、まだ最終決定はしていませんが、多分いい方向で行くのではないかというふうに考えています。その辺の取り組みの動きについてお話し申し上げたいというふうに思っております。

最初に動機でございますが、日本海側にいますと、対岸というのはものすごく近いわけでございます。お互いよかれあしかれ非常に強いインパクトを与え合うという、そういう

関係にございます。

このことから我々日本海側に住んでいると、対岸は単なる外国ではないということでございます。ついでに対岸のことをよく知らなければならない。しかも隣の家が貧乏だとか大変なおかしな人だと、我々も非常に怖いわけでございます。そういうようなことで、やはりいい関係、すなわち隣の人も含めていい関係をつくるということで、ついでには我々は対岸をもう国内の次に準ずる、外国ではない、準国内という位置づけを考えています。この準国内という位置づけで外交もやられるべきだし、交流もなされるべきだしと、そういうふうを考えているということでございます。

そういうことでしかも先ほど言いましたとおり、我々はこのままいくと対岸との格差はますます広がってしまうかもしれないというようなことから、積極的に対岸に働きかけていこう、待ちの姿勢ではだめだというようなことから動き出したということでございます。

従来から日本海は貧困、不振、緊張という、非常に問題ある海であるという認識でとらえられておりました。しかしそれをどのようにして平和と信頼と繁栄の海へ持っていくかということです。これについてはなかなか難しかったわけですが、やはり我々は、特に日本海側に住んでいる我々一般の人にとっては、やはり一番の特効薬は交流ではないかと。我々が政治的に動き得るわけではありませんので、交流こそ特効薬ではないかということで、交流の促進、拡大、これをできるだけ、できる範囲でやっていこうということでございます。

このことは日本海側地域が、将来多分大陸との交流貿易で大きなビジネスチャンスをつかむこともできるという意味では、我々はやりがいがあるし、あわせて実は日本海沿岸地

域のこれは長年の夢でございます。対岸地域と仲よく交流をして、さらにそれを拡大していくというのは我々の夢でございます。

しかし現実是非常に厳しいわけでございます。御存じのとおり中国での反日運動。例えばハルビン、黒龍江省の首都でございますが、そこではもう一番の通りに日本の対する、日本からこんな目を受けたというような写真展をやるとか、ロシアではまた破産しました、デフォルトを宣言が何度もなされる。また韓国では竹島問題とか、また韓国では日本海という名前を使うなということを強く彼らから言われます。我々から見れば何だということなんです。また北朝鮮においては厳しい敵視政策をとっていて、現実是非常に厳しいというわけです。

本当に日本海交流というものが可能なかどうか。ついては可能な方策とか可能なやり方とかをいろいろ調べなければいけないということで、北東アジア全域で現地調査を行ってきました。その結果、我々は先ほど佐々木さんからお話がありましたが、北東アジアの輸送回路ビジョンというものを発表いたしました、それは北東アジアの一種のグランドデザインでございます。それをつくる過程において見てきたということです。向こうの人といろいろ握手したり話し合ってきた。

そういうことでわかったのは、何と国境は全然緊張していないんです。全然緊張していません。韓国も北朝鮮もそれから中国、ロシアもです。それが我々にとっては非常に新鮮でびっくりしました。

それからもう1つは、日本に対する評価が非常に高いんです。期待が非常に強いです。こういうことで我々が動いても、交流の拡大ができるのではないかというふうにだんだん

思ってきた。

現に近年に至り中口国境問題は全面的に解決したわけだし、ロシアは何と今は世界で第3位の外貨準備高を持っている。北朝鮮には韓国の工業団地が開城市にできたというようなことです。というようなことで全体として間違いなく北東アジアにも大交流時代の波がもう来ているということです。

ついては我々も夢実現に向けて何か動き出すことができるんじゃないか。1つのきっかけは我々環日本海経済研究所が、例えば新潟県、新潟市さんと一緒になって長年北東アジア経済会議という大きな国際会議をやっておりました。そこに1つの物流分科会をつくりまして、そこで今私が述べましたような話をずっと続けてやってきたわけです。その結果グランドデザインも発表したわけですが、そのグランドデザインの発表の後に具体的にもう行動を起こそうじゃないかというようなことで、先ほどお話ししましたが、私のパンフレットの9ページを見てください。9ページに実はちょっと小さくて見にくいんですが、これが我々のグランドデザインです。ナンバーのルートが書いてあります。これを我々は図們江輸送回廊と申しますが、このナンバーの回廊の機能拡大、拡充をしていく。これを手がけようということにしたわけでございます。そこがそのもそもそもの発起点でございます。

これには北東アジアの全関係者、各国関係者が全部参加しておりますので、日本だけが言っているわけではありません。そういうことでの拡充をやろう。の拡充をするためには実は日本海横断航路が必要だということであります。

このがなぜ選ばれたのかという話をちょっといたします。私のパンフレットの8ペー

ジの上の表を見てください。 のところは、実は吉林省です。それから吉林省のすぐ上、これは黒龍江省です。この吉林省と黒龍江省は人口が 6500 万人から 7000 万人近くいます。この方々の 1 人当たりの貿易額は、何と全国の平均、中国人 1 人当たりの平均貿易額の 5 分の 1 に行かないというのが、8 ページの上のグラフでございます。

すなわち吉林省、黒龍江省は貿易が非常に劣っているということです。なぜか。それは明らかに海に遠いからです。港が遠い。大連まで 1000 キロ走らなければならないということです。

我々は先ほど言いましたとおり、対岸が豊かにならなければ日本も基本的には安心して生活できない。そういう思いがあります。したがってこのランドロックの状態を何とかしてあげなければいけない、こういうふうを考えるわけです。それで 番が選ばれた。この

番が非常に重要なのは日本海に向かって流れているからです。この日本海に向かって流れるところで、何と中国国境からあと 10 キロで日本海なんです。吉林省は 10 キロのところまで日本海に来ています。しかし出られないんです。出られないことで何と全国平均の 5 分の 1 以下の貿易額です。非常に困っている。

先ほどの佐々木さんの資料でも、北陸地域からどこも吉林省には行っていない。工場が行っていない、事業所が行っていないんです。これは実は大変な問題だと我々は考えた。それでこの 10 キロを超えることができないのかということで、我々はロシアにも行き、中国にも行き、お互いにずっと協議を重ねて会議をし、シンポジウムを開いた。そしたらロシアもオッケーだと。ロシアなんかものすごく喜ぶわけです。だって通行量がふえれば物が流れ、人が行き来すれば当然自分ももうかるわけです。中国は前からそれを言っている

とおり、欲しい、欲しいということです。ではここを通ることができるのではないかと
いうことです。

ついては我々は通るために、10 キロを日本海に向けて中国人が通りやすくするためにど
うしたらいいか。1 つは日本海横断フェリー航路をつくるということですが、私たちはも
う1 つ日本海発展方策という中で、それを位置づけてみました。

それは最終的に例えば 11 ページです。10 ページが図們江の詳細図でございますが、ま
さに 10km のところまで国境が来ているということを示す図面でございます。

11 ページは私たちの発展方策の最終段階の姿でございます。すなわち吉林省、黒龍江省、
中国の方々が日本海に出られるようにしよう。なぜ今まで出られないのか。それは結局ロ
シアが、来たら大変もうかるからいいんだというんですが、中国の人口圧力がすごいもの
ですから、あっという間にロシア国だけれど中国人社会になってしまうんじゃないか。北
朝鮮も同じです。ですから圧倒的な中国人の人口圧力が非常に恐怖でございまして、入れ
ないんです。ですからイミグレーションが非常に厳しいです。でも来てほしいわけです。
来てほしいというのはロシア人はそれでもうかるからです。

それからもう1 つ、日本海を繁栄する海にするにはどうしたらいいか。これは1 つの考
え方として中国の方が海に積極的に出てきて、海で商売をする。海を利用する。海を活用
するという状況をつくり出すことです。中国の方は非常に商才たくましいし行動力がある。
彼らが日本海に出てくれば、それは大きな富を生み出すだろう。彼らもそれを待っている。
となると我々は最終的にはロシア領、北朝鮮領に一切人が入らない。しかし海に出れると
いう仕組みを考える。これが図 7 の 3、11 ページです。

すなわちトンネルで10キロを掘ると。トンネルをつくって地中から海に出てくる。海には港をつくる。こういうことです。これは笑止千万という人も随分いますけれども、日本海を平和の海に、繁栄の海にするには、中国人が思い切って頑張れる状況をつくってあげる。それにはわずか10キロでいいんです。ロシア人が最も怖がる密入国は、これで防げるわけです。北朝鮮もそうです。ですからこれぐらいのことをやったらいい。これは我々の最終段階です。

しかしここに至るまでには各ワンステップ、ツーステップ、スリーステップを踏んでいかなければいけません。

最初のファーストステップは、先ほどお話ししました、9ページのグランドデザインです。これで我々は今みたいな発想に到着したわけです。これはもう終わっています。

2番目のツーステップ、セカンドステップは小さな流れを起こそうということです。大きな流れの前に小さな流れを起こそう。それが1つはセカンドステップですが、この吉林省、黒龍江省の首都と韓国をつなぐことです。これはもうできました。できています。もう7年前にできて、今細々とですが走っています。これがセカンドステップ。

サードステップがこれから私が話します日本との接続です。これはまだうまくいっていません。今頑張っている最中です。

フォーステップは今ここに提示した図7の3の将来構想概念図、これを研究することです。そして最終ステップとしてこれの実現を図るということです。これをこの前のUNDPの図們江開発国際会議で発表してきました。そうしましたらロシアの人が早速全部コピーをくれというような話がありました。やはりそれなりに皆さんも思っているというふう

に私は見ております。

それではこの第3ステップ、3段階目である我々の事業についてお話し申し上げます。

まず日本海横断フェリー航路事業とは何かということですが、単に日本海を横断する対岸と日本との間のフェリーです。これは普通の常識からすれば、大きな船会社、小さな船会社がおれがやってやるよと言えばそれで済んじゃう。別に我々がやらなくてもいいんです。

ですけれども過去2回ほどチャレンジがなされていずれも失敗しています。1つは新潟とラジン、ソンボン、これは北朝鮮です。そして中国につながるやつです。吉林省。これは失敗しました。それから2つ目が秋田港とポシエットという、我々が今もっている港のすぐ横ですが、これも残念ながら失敗しました。要は過去2回も失敗している。私たちはその失敗例も当然学んでいます、我々はしかし負けてはいけんと。先ほど述べましたとおり、交流によってしか平和と繁栄は来ないだろうというふうに考えていますので、失敗は恐れないということです。

そこで私たちは日本の船会社、それからロシアの船会社、韓国の船会社、中国の船会社は残念ながら来ませんでしたけれども、船会社の方に集まってもらって、日本海横断航路を何とかかけてくださいと。我々も協力をしますよと。何とロシアなどは副社長まで出して調べた。それから日本の大手も何回となく調べてくれました。しかし結局だめです。やはり難しい。なぜですか。貨物がないでしょう。

それからもう1つはロシアという国はだめだ、あれはわからん。しかも中国という国がある。ロシアと中国の2つと折衝しなければいけない。こんなことはできないということで非常に難しいということです。

ところが先ほど述べましたセカンドステップをやっている韓国の会社は、いや、おれたちも今は赤字で大変なんだけれども、日本がその気だったら我々も研究してみる価値がある。やってみよう。やってみてもいいよ。ただし日本が相当助けてくれないとできない。こういうわけです。ついては我々もやれるかもしれない、手伝えるかもしれない。要はお金を出すということですけれども、そういうことができるかもしれないということで韓国と日本とで勉強をしよう。

あわせてやはりポイントは吉林省、黒龍江省の 7000 万人ですから、中国に行って当然こういうことをやるからよろしく。それからロシアを通過しないといけませんので、ロシアの人によろしくという話をしに行こうというふうにしましたら、4 カ国会議が開かれまして、何とその場で日本の皆さん、我々も協力をする。お金を出すと、ロシアが言ったんです。

そしたら中国がまた同じく、我々も出すよと。お金は出せると。僕らが金なんかないと思っていましたから、だめだろうと思っていたけれども、やはり出すというんです。じゃあうまくいくかもしれない。4 カ国、しかも当事者ですから。ということで4 カ国フェリーという概念が生まれてきたわけです。それで4 カ国フェリーはみんなでお金を出し合ってやろうと。そのときの主導権は日本がとるということです。日本の新潟がとって、韓国の現在の既存航路があります、その船を使って、その船会社のノウハウを使ってやろうと。

実は先ほど言いましたとおり、各国の船会社はみんな基本的には来なかったんです。なぜならば経験実績がなくて、ここはちょっとリスクーだというんです。非常にリスクーな

場所だから難しい。だから我々も4カ国でお互いにリスクを分散するということにしました。4カ国ならばみな2分の1、4分の1ずつでもいいのかもしれませんが。ということでリスク分散にもなるし、4カ国がどうせ当事者だから協力しなければできないんだからということでやろうということになりました。

その結果まず日本に本社ということだったんですが、その結果を各韓国が持ち帰りまして、韓国がこう言い出したんです。私たち船会社がやると。単に協力するだけではだめだと。韓国の船会社が実権をとらないと、こういう航路はうまくいかない。何となくもったもです。その上にさらに束草市という町、これは自治体です。それから江原道という自治体、ここがお金を出すといったんです。しかも51%を出す。韓国側で51%を出す。そのかわり実権をとらせてくれ。そのかわり本社もこっちへ持ってくるということで韓国主導でやりたいということを言ってきました。

一方日本は日本主導でやりたいわけですが、我々は海運のかの字も知らないわけです。基本的にもう非常に弱いです。我々はかかればいいわけです。しかも専門家によってかけてもらった方が一番いいわけです。というようなことで紆余曲折がありましたが、結局韓国主導、韓国束草市に本社、韓国の船会社を使ってかけよう。そうしましたらこの束草が自分のところへ寄ってくれということです。当然です。

ですから当初の大陸の吉林省、黒龍江省と我々との接続、これだけではなく韓国の束草も寄れということです。考えてみれば束草イコールソウルですから、ソウルの首都圏と近い。そうするとソウル首都圏と東京の首都圏がつながるんです。これは経営的には非常にプラスになるという判断ができて、そちらの方向で行くかということになったわけでござ

います。

ついてはどういうお金の構成でいくかということで 14 ページでございます。予定されている航路運営組織ということでございます。ここにありますとおり会社は 300 万ドルでつくりまします。束草に本社、お金は韓国が 51%、日本が 16、中国が 16、そしてロシアが 17% です。韓国はこれは束草市と江原道がおのあの 10%、10% 出します。したがって韓国の船会社が 31%、日本はこの会社をつくるために新潟の経済界にお願いをしました。そしたら新潟の経済界の方が、20 社を超える人が集まってきまして、みんなでお金を出そうと。ここでもリスク分散です。1 社がやるには余りにもリスクが大きい。みんなで金を出して万が一のときには少しずつ損をします。しかし新潟経済界の発展にはなるだろうということを集めまして、1 億 6400 万円集まりました。そういうことで日本もできた、韓国もできた。

中国は琿春市という国境の町がお金を出します。のみならずあと中国の会社も出すということになっています。それで彼らが 16%。ですから自治体が出すのが中国と韓国です。彼らは日本にも出してくれというんですが、日本は基本的にはもう民間でやろうと。お金が集まったということもあるんですが、そういうことでやっています。

ロシアは最初は沿海州副知事がサインしてしまして、沿海州副知事から次に沿海州議会副議長がテケンさんという方ですが、この方が地元の実力者です。この方が輸送会社を運営しています。その輸送会社がベルブートというんですが、そこが出資するということがサインしたということです。

というようなことで会社の運営をやるということですが、じゃあ現在どこまで来ているかということです。現在はこの会社をつくると。4 カ国が共同でつくるということで共同

事業会社、これは国際会社です。これをつくるためには合弁契約というのをつくります。

合弁契約書にサインが終わったという、ちょうど終わったのが12月です。ですからこれから合弁契約書を踏まえて、予算を振り込むと。この予算を振り込むのも韓国に振り込みますので、これもなかなか難しいです。お互い100%信頼関係があるわけではないので、万が一のことを考えると非常に丁寧にコマを進める必要があります。やはり相当いろいろ時間はかかるということです。今はちょうどその段階に入っているということです。ですから我々としてはいろいろまだまだ難しさがありますが、何とか持っていきたいということです。

それからこのフェリー事業の効果と特徴でございますが、今佐々木課長の方からお話がありましたが、何といっても対岸の7000万人の人たちの出口をつくるということです。出口をつくっても貨物があるのかという話ですね。採算性。貨物は実は余りないんです。今はないんです。今は余りにも遠過ぎますので、1000キロ走って日本に来るなんていうんですから、ですから今は日本の企業はみんな大連どまりです。大連からなかなか入ってこない。大連はものすごいです。大連航路が我々新潟にも来ています。

ですが我々がねらうのは大連の遼寧省ではなくて、吉林省ジイリンとヘイロンジャン黒龍江省です。そこは先ほど言ったように非常に大事なんです。我々日本海側から見ると非常に大事。しかも元気。元気になってもらえばものすごく我々にとって役に立つ。

もう1つ重要なのは、北朝鮮に決定的な影響を与えるということです。吉林省が元気になれば、北朝鮮は何でおれはこんなに貧乏だと思うのはもう間違いない。なぜならば延辺朝鮮族自治州、その人たちは北朝鮮に隣接していますが、もう年中北朝鮮に入りびたり

していますから、彼らが豊かになればわかるわけです。

ということでこれはかなり北東アジアの平和と繁栄に貢献するだろうというふうに見ていますので、採算性の方はなかなか難しいかもしれないけれどもやろう。

しかし今考えているのは、まず新潟からロシアには中古車がありますので、これは非常な勢いで伸びています。これを乗せるということです。それから韓国から日本には、韓国からはフェリーが非常にたくさん来ています。大阪にもそれから下関、北九州、福岡、いっぱい来ています。また新たにつくられる可能性もあるというようなことです。韓国は日本に来るのにノービザになったものですから、週休2日制が定着したために若い人が日本にどんどん来るようになってきています。これはフェリーが多いです。それから修学旅行というようなことで、大阪と釜山の間は18時間、これが毎日運航しているんです。

ですけれども彼らの起終点、destination and originを見ると、当然ソウル首都圏と東京首都圏です。ここが多いんです。その場合この新潟とザルビノ、すなわち東京首都圏とソウル首都圏が直結する。このルートに少しは来るだろう。少しでいいんです。少しで採算がとれるようになるんです。

というようなことで採算も何とかとれる。しかし我々の事業計画上は1年目、2年目は非常に厳しい。赤字です。しかし3年目からは単年度黒になってくれるんじゃないかということです。いずれにしても経営の責任の主体は韓国です。韓国の今までの実績なりを彼らは勘案した上で事業計画をつくっていますので、我々も行けるかなと、こういうふうに見ています。

これからの展開の見通しですが、今ちょうど最後の調整段階に入っています。ですけ

れども4人ですから一種のマージャンみたいなものです。マージャンでお互い最後のところでリーチをかけたり何かする最後の段階に来ていますが、どこかにおかしな人がいいてどんと引っ張り返したらそれでマージャンはおしまいということになりますので、常にそういうリスクはありながらやっているということです。

それから日本海横断フェリーがいつかかるかということですが、合弁契約書上は3月中にかかるということになっていますが、先ほど述べた不透明なことが今はまだありますので、もう1回議論をするということで、近々議論を、4カ国会議を開いてもう一度再調整するというふうに考えています。

というようなことで今述べましたとおり、本来なら船会社一社がやれば全然こういうのは問題なくかかるわけですが、実は非常にリスクが大きいし、採算性もまだまだ十分ではないという中で、しかしやらなければならない事業であるというふうに新潟は考えています。ついてはこういうものは公的性格が非常に強いんだというふうに考えていいのではありませんか。民間がやればいいんだ、もう国家もやらないということで本当に済むのかどうか。そうならないだろう。何とんでも隣の人ですから、隣の人がついに原爆まで持ちちゃったわけです。原爆を持たせてさらに貧乏させていくと、これは非常に怖いわけです。

我々は交流のうねりの中で北朝鮮をつぶしていこう。北朝鮮を軟着陸させよう。そういう作戦ですので、こういう交流を拡大することでやっていきたい。それにはそれなりの国家的支援も欲しいというのが最終結論になります。ありがとうございました。以上です。

2 討議

佐川 ありがとうございました。今までの話題提供を踏まえまして、これから政策研究会

の皆様方と議論を深めてまいりたいと思います。それではこれからのコーディネーターを佐々木課長の方でよろしくお願いいたします。

佐々木 どうもありがとうございました。現状生の、まだかかっていない日本海横断国際航路についてお話をいただきました。我々も三橋さんと日ごろお話をしている中で、当初期待したとおりすぐにかかるかという、なかなかそうではないというところ。調べていくと中国東北3省、それほどまだ貨物があるわけではない中で、何らかのきっかけがないと、勝手に交流が進むわけではないというところは、多分わかりいただけたのではないかと思います。

一方でいろんな潜在的な可能性はあると。そこにかけてその地域の発展につなげていきたいというのが我々の思いでもありますので、そういう意味で一緒に勉強させてもらっているという状況でございます。もし何かまず御質問等があれば。

吉原 トンネルの話は非常におもしろいです。具体的にどう進められるんですか。

三橋 これは10キロですから、まず10キロぐらいのトンネルは、例えば青函トンネルで51キロ、ドーバートンネルで50キロ。もう日本の技術からすれば難しくありません。問題は許可がとれるかどうかです。これは図們江という河川を横断しますから、中国の許可、当然3カ国の許可をとりますが、ロシアの人たちは自分たちのところが豊かになる、もしくはその地域が豊かになれば問題ないと見ています。問題は北朝鮮です。そこが1つネックになります。

もう1つはやり方としてはやはり勉強会から立ち上げなければいけない。これは日本が大いに協力していいプロジェクトだと私は考えています。ぜひいろんな意味で東京の皆さま

ん方のいろいろな御賛同もいただいて勉強会をやる。そこに中国の人、ロシアの人、できれば北朝鮮の人を入れる。中国は北朝鮮を説得し得ると思います。彼らもぜひ日本海に出たいですから。ですからそういうことでプロジェクトの勉強をやっていけないかな。

ただしまずこの日本海横断航路を成功させないと、第3ステップであるこの航路を成功させたいというのが僕らの夢ですが、夢といいますかやり方です。でも先の先までにらんで勉強はもう開始しないといけないかなと思っております。

吉原 トンネルができるまでは。

三橋 だめでしょうね。トンネルができるまでは全然進まないでしょうね。みんなものすごく嫌がります。ロシアの人は中国人が入ってくることを。また逃げちゃったりとか。ですから流れはごくわずかです。今でも中国の人がロシアに行くのは、かなりできるんです。通行。ところが今度はそこから日本とか韓国に行くとなると、今度は日本のビザが必要だ、韓国のビザが必要だといって、そういうときに限ってまた中国のトランジットビザが出ないんです。ロシアの。そういうので実はほとんど来ていないんです。

高松 貨物はどうなんですか。

三橋 貨物は十分あります。十分あるというのは、具体的に言えば日本にドライフルーツというのがいっぱい流れていますが、これは実はあのあたりでたくさんとれるんです。それから中国はあのあたりは木材製品が豊かです。ですから中国吉林省、あそこは例えば合板です。こういうマンションとか何かの。そういうのもたくさん出て、ヨーロッパにはものすごく輸出をしています。ですからそういうのが日本に流れてくる可能性はある。

ですが私が今言うのは、要はそこに2500万人とか3500万人の人が住んでいますので彼

らがこの航路ができれば、この通路ができれば、やはり中国人ですから、それはもう必ず何か動くと。7000万人の力は、日本の我々の1億人との交流を求めて動きます。潜在力がある。

高松 聞いたかったことは国境を、例えばザルビノに日本から物を輸出してそこで国境を1回超えて、それで道路を10キロ走って中国側に行くときの、中国とロシアの国境が極めてカードが固くてという事実があるのかどうか。

三橋 そうじゃなくて、今現在はザルビノというそこで貨物をおろします。そこから約60キロ1時間車で走ります。そして中国国境に到着します。中国国境でまた検査を受けます。ですけれども今のトンネル発想はまず港が沖合に來ていますから、そこに入ります。そしてあとにはそこに中国の税関が來ていて、そのまま中に入っちゃうんです。そのまま中国です。

高松 構想はそうですね。とりあえずはロシアに輸入して、そこで陸路さっきの回廊の番というやつがそういうお話でしたけれども、そこを陸路で走ってロシアと中国の国境を抜けて中国に入ると。その国境はそんなにトラブルがあるわけではなくて、ずっと行くんだということですか。

三橋 これはすっとはいきません。今はどうなっているかという、今は日本ではなくて韓国のコンテナがザルビノから中国に向かうときにその国境を通過します。今はここまで來ています。コンテナでフェリーですから定期化していますので、最優先で国境を通過できるということになっています。そして例えば1000本に1本は開けられるとか、ロシア人の説明です。そういうふうに言っています。

ですからよさそうに思うんですが、ここで一番問題は、例えばロシア人がコンテナの中身をコンテナは開けないというけれども、割かし開けているとか、それからちょっとこれも信じられないでしょうけれども、護衛、税関がずっと通っていくときに、税関が国境まで行くときに1人の人を税関吏が乗せているとか、それは途中でおかしなところに行かないと。わずか60キロなんだけれども、おかしなところに持っていられないようにするとか、それから税関のところでも、時間が基本的には最優先だからかからないはずなんだけれどもかかっているとか、そういうようなことです。

ただ私が現地ですっと何年も調べていますが、旅客の方に問題があるんです。旅客はこれは韓国から中国系の人に来て商売をして戻るんですが、中国に入るでしょう。そうするとそこで3時間ぐらい待たせる場合が多いんです。多い場合にはもっと6時間とか言っていました。6時間ということは僕のあれではないんですが。3時間待たされたらみんな嫌になっちゃうから日本人は来ないよとか、そういうようなことをよく聞きます。

ロシア側はそんなのは問題ないと。もう人がふえ、貨物がふえたら税関吏はふやすと、入国管理官をふやすというようなことです。

韓国側から見ると税関通過には問題があると。しかしロシア側から見ると、いやいや我なりにどんどん改善していくと、今はそういう段階です。

高松 4カ国の自治体の方やかも航路設定のメンバーに出資者なり何なりになっているというお話でしたけれども、これを成立させるときには今あったような、とりあえず人はなかなか難しいところがあったとしても、貨物の国境通過については中国側もロシア側も今以上にもっとスムーズになるようにするだとか、そういう議論がセットして組まれてい

るんですか。

三橋 それはあります。まさに合弁契約書の中に書き込まれていまして、ロシア側の税関通過能力改善とかそれが前提であるとか。ロシア側は今はレーンが4つしかないんですが、それを倍にするだとか4倍にするとか、そういうことは口頭で言っているわけです。

そういうことですが、ロシアも言ったとおりにはすぐ動きませんので、物事はどこでもそうですけれども、そうやって一生懸命頑張っているということです。

吉原 中国側は問題はないんですか。

三橋 中国側はもっぱら荷主です。基本的には輸入者であり輸出者であります。ですから彼らはある意味では裨益者ですから、中国国内は別に輸送上問題があるわけではないし、税関能力も十分だし、特段の問題はないと思いますが、問題があるとすれば、やはり実は1つあるんです。1つあるんですけれどもちょっとここでは申し上げない方がいいと思うんです。やはりいろいろトラブルもあるんです。でもそれは我々がいろいろ説得中ですし。

松田 こういう辺境になるといかにも末端の役人が悪そうなんですが、特にロシアのこんなところだと。

三橋 ロシアの船会社がやはりやめたといったのも実はそのあたりですね。ですけれども2012年にAPECがあって、これはどうも決まりみたいです。地元の人はまだ信じていませんが、どうも決まりみたいです。そうするとモスクワ政府からいっぱいお金が流れてきますね。モスクワ政府からお金がまた下まで行く間、要は道路をつくれ、港湾をつくれでお金がおりてくるんだけれども、途中でみんな消えちゃうとか、そういうのをさせないということが一番大事ですので、そのための政策も今講じられつつある。ということは大人

事異動が行われるだろうというような話もあるんですけども、でも我々のプロジェクトは信頼関係が第一ですので、お互い信用できなければこんなのはできませんから。ですからこうやってもめながらも、少しずつお互い妥協を調整して信頼関係をつくりつつあるということです。

私たちとしては日本郵船さんに、そんなのはおれに任せろと言っていただいたらありがたいんですけども。こんな4カ国みたいな面倒臭いことをしないで。

檜岡 私も実は日本郵船、東京船舶で社長をやっているんですけども、その中で担当しているのがウラジオストックからイランです。サウジアラビアまで担当して非常に範囲が広いわけです。私自身出身が秋田なものですから、5年ぐらい前、秋田と苫小牧と韓国ということで結んだサービスを始めたわけです。これがまたなかなか秋田の荷物が少ないものですから、どうしてもやはり我が故郷秋田を捨てざるを得なくて、富山、新潟、苫小牧、韓国、釜山というルートで今は走っております。週1便でやっております。

それとは別に私どもは日中の商売、この辺も一度やりました。これは1つはトヨタさんのC K D等々もありましてここを運ばないといけないということで、北中国、大連、天津、青島、この辺を回していたわけですけども、やはり採算的に極めて悪い。たまたま船も高いときだったんですけども、これは2年間やってやめました。

これは採算が悪いのと、もう1つはコスコさんとやって、それからコスコさんとやめてパートナーを中国の向こうの地場の人とやっているわけですけども、中国の人と契約をするというのは、極めて契約を履行させることが難しい。まあまあはっきり言ってもう要らなくなったからやらないとか、契約を簡単に破棄する人たちです。きょうはここに中国

の人がいらっしゃるか知りませんが、そういう方が多いものですから、私どもとしては中国とやってもものすごく損をしたなというのがあります。これからはもう中国とパートナーはやらないというふうに、私自身は決めているわけです。

今度御存じのとおり、自動車メーカーさんがロシアに出ていくと。トヨタさんが出ていく、それから今度日産さん、ホンダさん、スズキさんも出る、それからいろんなのが出ていくわけです。私も先月サンクトペテルブルグへ行ってきました。自動車工場がうわっと並んでいるわけですが、この輸送が今後どうするかというのが非常に大きなテーマなんです。これをウラジオストックから要するにポストチュリンからシベリア鉄道で持っていく。今現在私どもはヨーロッパ船でデンマークまで、それからフェリーで持っていくというルートをやっているわけです。ここにトヨタさんはいらっしゃらないんですけども、トヨタさんはどうも鉄道会社、ロシア政府にコミットいたしまして、鉄道を必ず使うんだということで、奥田さんがウラジオストックから3日ばかり乗ったわけです。3日乗って飽きて飛行機で帰ってきたらしいんですけれども。近々また渡辺社長がまた行くということで、物産さんもついていくというのでこれは内緒なんですけれども、この方もやはり3日間ぐらい乗って飛行機で帰ってくるらしいんです。

さようにロシアの鉄道に対する義務感です。やらざるを得ないというのが1つありまして、それに追随するようにメーカーさん、自動車メーカーさんが全部ロシアに鉄道で流すということになっています。これで私どもも今いろんなグループとして、ロシア政府と話まして、フェスコさんという会社があるわけですが、フェスコプラスあといろんなターミナル会社、それから内陸会社等々と話をしながら、どうやってサンクトペテルブル

クまで運ぶかということを今一生懸命研究しているところなんです。

それは郵船のポーショーンというのは内陸の鉄道の部分です。これを引き受けるということで、船の部分は私が任されていて、実はやりたくないんだけどもやらないといけない状況にもひとつなっています。

私が一番いいのは、たまたまここは北陸の方から中部高速がございまして、本当は富山、新潟あたりからそこからトヨタさんのC K D、あるいは三菱さんも出ればそこから、そういう形にするのが一番、富山と新潟はシャトルでできるというのが一番いいんですけども、どうも名古屋で積んでくれとかというふうになると、回らないといけないとかいろいろございまして、そこがまた頭が痛いところではあります。

今現在韓国とロシア、このシャトルは結構あります。ですから韓国の釜山まで持っていけば何とかなるわけですけども、トヨタさんがきょういらっやらないのでちょっとわがままなところがあって、トランジットは嫌うとかいろいろございまして、なかなか難しいところがあるんです。

あと鉄道というのは簡単に皆さん鉄道で運ばいいじゃないかと。私もアメリカの鉄道のセットアップをやっていたけれども、アメリカの鉄道というのは貨車が3キロぐらいいあるんです。一番最初の貨車が引っ張りますでしょう。そうすると10センチずれる。これが貨車ごとに10センチ、ダダダダッと、最後になるとものすごい力がかかるんです。ですからダーンと最後の貨車。もうつぶれるようなんです。そのダメージが危惧されるということで、これはトヨタさんあたりもトライアルを数回やっているわけですけども、全部失敗しています。ダメージです。もう1回やるという話なんですけれども、それと並

行しながらやるというコミットメントです。両方あるもんですから、非常にトヨタさんもちょっとやらざるを得ないけれども、ダメージが怖いとか、いろんなジレンマがあるんだと思いますけれども、やるといった以上はやることになると思います。

そのためにどうやって安全な輸送をするかということを、我々も含めて今いろいろやっているところというふうな状況ではあります。

ザルビノ経由の、私もずっとメンバーさん、確か商船三井さんも入っていらっしゃいましたね。ザルビノから韓国へ行って新潟に上っていくというループというのは私は全く興味がなかったというか、これはまず売れるはずがないと、こういうことで私も役員会などで発表していました。これは絶対に売れませんよということで、まず船会社の投資というのは荷物が集まるところ、これからやっていかないといけないわけで、何も回廊の を使う必要はないわけです。

もともとの満州という、東北3省というのはゴーンと1本で行けるわけです。その 番がドーンと行ってそのままロシアのシベリアランドブリッジまで続けられるんですね。今ちょっと難しい、ゲージが違うとか、いろいろありますけれども、そういうことを考えますと、何も人がいないようなところにザルビノまで持ってくるよりも、それは大連で、今は大連が引き込み線が全部入っているわけです。港まで。最近ごらんになっているかどうか分かりませんが、ものすごい港です。

そこに集中させながらやった方が、僕は機能的にも採算的にも非常にいいのではないかという気がします。私も大連から裏日本、今は裏日本という言い方は、私は裏日本出身なので昔から裏、裏といわれていましたからあれですけれども、裏日本というのはそんなに

遠いわけではないんです。

現在神原さんあたりはここから全部やっているんです。中国、関光汽船社もここでやっております。ですからそういう意味からすると僕は大连が将来的なゲートポートとして栄えていくのではないかというふうには思っておりますけれども。

それからもう1つ2009年、来年ですけれども、今は韓国と中国のトレードというのは第3国が入れないことになっているわけです。これがフリーになる。そうしますと我々日本郵船も入っていけるわけです。ただ相当運賃が安いというのが1つあるんでしょうけれども、そうしますと日中韓それにロシアを加えたこの4者構想というのが、今韓中は日本の船会社は入れませんから、そこの構想をうまく利用すれば、箱のインベントリー等々はあって、非常にきれいにできるんじゃないかということを今私自身は考えているわけです。

ただしやるに当たっては、僕は中国とロシアのパートナーとは組みたくない。話がまとまらない。まとまってもすぐやめる。約束は破る。こういうことなもんですからできれば日本の内部、あるいは韓国の船会社は、韓国の船会社とお話をなさっても、もう中国の船会社はとんでもない、約束を破るということをおっしゃってしまして、やはり同じなんです。

ですから私はパートナーを組むのであれば韓国。または日本の船会社ということを前提にウラジオストック等々のサービスを今考えているというところでございます。

ロシアも先ほど松田さんから裏金の話がちょっと出ていましたけれども、この間宮原という私どもの社長と飛行場へ行ったらば、とにかくおまえはどこに泊まっていたんだと。ここに泊まっていたんだと。Staying Permitがないじゃないかと。私はすぐに出てきたん

ですけれども、宮原といううちの社長がとめられまして、いやいや私はここに泊まっていたんだとバウチャーを見せたんです。きっとバウチャーの数字がその人の年収以上だったんでしょうね。何日間か泊まっていたから。これは高い方でしたから。

そしたらいちゃもんをつけるわけです。要するに金を寄こせと。こういうことがさすがに国際港、国際空港といいますか、そこは余りないんですけれども、サンクトペテルブルクとかモスクワのドメスティック空港に行きますと、それは女性だったんですけれども寄ってたかって金を寄こせと。こういうことですから、まあまあそういうところと話がうまくできるかなというのが、非常に経験からして不安なところがあって、余りパートナーとしてはよろしくないのではないかという。

三橋 企業ベースで考えるとそこは地団駄踏んじゃうんでしょうね。でも私は先ほど述べましたような、地元の、何とかしてやっていきたいということなので。だから余り企業ベースだけではなかなかちょっと言うことを聞かないので。

中国でも韓国でも自治体が入ってきているのは実はその辺も意味があるんです。自治体が入ってくるから我々も信用できると。日本側は信用するという。

佐々木 1つお伺いしてもよろしいでしょうか。大連をゲートポートにと、私も昨年秋大連に行ってきたんですけれども、確かに港はすごいんですが、その先の鉄道、容量の問題をいろんなところで聞かされるんですけれども、今後それだけ集中していったときに依然として港は受け入れたものの、奥までつなぐ動線のところがパンクするというようなことはないですかね。

檜岡 それは可能性はあると思います。でも東北3省だけだと、ある程度あそこに营口と

いう港が中にあるんです。そこはもうちょっと中に入ったところで一番近いところ、3省の入口のところですよ。そこはコスコさんというか、中国の船会社はそこに寄せてくれと必ず言うんです。これは何かと言うと彼らはそこをゲートポートにして中に持って行ってやるわけです。ですから動線というか2つぐらいあるというふうなことだと思いますけれども、ただおっしゃるように確かに荷物そのものがパンクする可能性はありますね。鉄道のキャパが。そのところはまたいろいろとやるんじゃないですか。

松田 トヨタが自動車に関して運ぼうとするのは完成品じゃなくて部品ですよ。部品でも耐えられないくらいの衝撃なんですか。

榎岡 これは大変な衝撃です。クレーンでつるだけでもドーンと船におろす。あるいは海から釣り上げてトラックにボーンとおろす。このG何とかというのがかかりますから、そこをうまくできるようなアウトソースできるような梱包、これをきちんとやっていかないとダメージが発生しますということです。

松田 では専用線で完成車を運ぶ方がずっとやさしいんですね。

榎岡 完成車を運ぶ方が一番いいですね。関税の問題とかいろいろ出ていますけれども。

玉置 三橋さんからいろいろ詳しいお話を伺って、大変ここまで進んでいるんだという率直な感じがいたしました。

ちょっと思い出しましたが、90年代の初めに、きょう読売の松田さんもいらっしゃっているんで、私の出身新聞のことを言うのも何なんですけど、私は毎日新聞の論説委員をやっていたときにJR九州の社長の石井さんという方がいらっしゃいました。

私どもは朝鮮日報と交互に政治、経済、社会という3つの分野でシンポジウムをやりま

した。つまり御承知のように韓国との話というのは、なかなか気持ちの上では難しい関係が今も続いているわけですが、少しでもマスコミとして3つの分野でお互いの気持ちの交流をよりスムーズにしよう。あわせて経済関係もスムーズにしよう、そういうプロジェクトをずっと続けているんです。

私もそのコーディネーターを10年ぐらいやっていたんですが、あるときJR九州の社長の石井さんが玉置さん、僕はJRとして全面的に日韓のフェリーをやるんだと言い出したんです。それは大変いいことでぜひシンポジウムで言ってくださいと。そうすると新聞でそれだけ抜き出して、大きく報じますからという話をして、それが90年代の初めです。

この石井さんという方ももうはっきり言ってこれにうわっとなっているんです。とうとう実現しまして今大変収益路線じゃないでしょうか。これは檜岡さんの方がお詳しいと思いますけれども。

彼はその後政治家、選挙に出ましたね。結局ちょっとうまくいかなかったんですが、ものすごくパッションのある人なんです。

私が今それを思い出したのは、三橋さんも非常にパッションのあるお話で、やはりそういう方がいないとこういうプロジェクトはなかなか、これは何も中央、地方問わず、そういう中心になる方がいないといけないと。しかも中心になる方というのが、別にそれを必ずやるのが職務ではないような方がおやりになる。そういう意味で僕は非常に感銘を受けたという感じがいたしました。ただ技術的にはこれはいろいろ難しい点もありましようし。

それで私はここへ来るとき、このプロジェクトに参加させていただくということで、ち

よっと中国とロシアの先ほどの金持ちの隣人です。どれくらい金持ちになっているのかと思って、いろいろ日本との貿易関係を調べましたら、想像を超えて、中国は18年度までの通関統計でいうと25兆円です。日本との輸出入がです。年々日本の防衛費くらいふえています。4兆何千億です。日本の防衛費というのは、世界で今3番目です。日本はお金だけでいうと世界の三大軍事大国ですから、別に心配することは1つもない。少なくともお金の面だけです。実力は知りません。それだけどんどんふえている。

それではロシアはどれくらいふえているんだと見ましたら、それのおよそ半分くらい1年間でふえているんです。特にロシアとの関係で言うと、私も先立ってサンクトペテルブルクのサミットに参りまして、ロシア経済もついでにいろいろ見させていただきました。おっしゃるようにトヨタ自動車がサンクスの南、それから日産が北側ですね。非常に現地の人にも期待しているというか、これはおとしでございますけれども、そんな状況でした。

私はそれでもそのころはまだ原油が40～50ドルです。今は100ドルに足をかけています。ですからそういう意味では。

これはちょっと長くなって恐縮なんです、私は油というのはいずれピークアウトすると思うんです。そんなに先ではありません。ですから私は油は下がないという。どこまで上がるか知りませんが、油というのはそう簡単に下がる状況ではないということは。それは70や80を超して、また上がるという、その程度の話です。少なくとも40だ、50だということは絶対にない。それは油がないからなんです。それは私の経済記者としての最大の、ここ何十年間、いろいろ話を聞いての関心事であります、

それはともかくといたしまして、そうすると油と天然ガスに依存しているロシアという

のは、これはなめちゃいけないどころか、それこそ中国に次ぐ経済大国。あるいは中国、インド、ロシアという、経済的なビッグパワー、ジャイアントになる可能性は十分ある。そういうところとつき合うにはやはり長期的な目で見なければいけない。長期的に見るのはやはりある程度を官がいいんです。官というのは税金で成り立っているわけです。民のように4半期ごとに、これだけもうかりました、損をしましたと出す必要はないわけです。

そこは三橋さんが先ほどからおっしゃるように、あるいはJR九州の石井さんが自分の夢を果たして、今や石井さんがやったなんてだれも地元の人以外は知らないと思いますが、そういうものというのは、官という1つの立場からそういうプロジェクトを民を巻き込んでやっていく。こういうことになるのかなというふうに、私はちょっと感じたわけです。

先日日本総研の経済調査部長と景気の話をしておりました。私どもの研究会です。高橋さんです。これからの日本の成長戦略というのは、やはり中央がこういうことをぼんやりするんだというのでそれぞれ地域にああこうだという時代ではもうなくて、エリアとかあるいは1つの地域です。そういうところが言ってみれば、しかもそれは県とかにいうんじゃないんだと。やはり1つのエリアなんだと。

前回確か田中さんが新潟で、北海経済圏というか、ヨーロッパのあの話をちょっとされました。やはり日本総研の高橋さんによれば、今ヨーロッパにはそういうのがいっぱいあるんだというんです。地中海の環地中海構想という、これも御案内のように非常に活発に動いていますし、先ほどの佐々木さんの御報告にちょっと触れられましたね。ああいうこともやはり世界的に起こっているということは、やはり地域、特にエリアです。エリアというのは国、国境とかそれから日本で言えば県ということも当然入ります。そういうもの

を越えた中で、1つの経済活力を引き出すような、そういうプロジェクトが必要なんだということではないかというふうに受け止めました。大いに頑張っていただきたいし、私も勉強しながらむしろ追いかけるみたいなことになるかもしれませんが、またいろいろ勉強させていただきたいと思っています。

吉原 今新潟に神原のコンテナがいっぱいあったので、神原のOBと会ってきたんです。そしたらいろいろ太平洋側から日本海側に物流を動かそうとしたらネックがあるんだと。いわゆる道路だというんです。日本の道路は自家用車用につくられている。トラック用じゃないと。だから関越だってこのごろ大型車が通れないし、そういう意味で道路をつくり直さないとだめなんだと、一番のネックだというんです。

それでよく調べてみたら、日本のトラックで21トン車というのは、21トンを超えると4%しかない。アメリカは27%、フランスは52%なんです。ヨーロッパはみんな20トン以上の車で物流を動かしているんです。聞いてみるとカナダとかは北欧3カ国は今は60トン車だというんです。60トン車で物流をやっています。日本はそれをやらないと絶対だめです。表から日本海側にものを運ぶのは大変なことなんだと。それを解決するのが先なんですよと、こういうお話でした。

本当にびっくりしまして、それを神原がそこまで見ているわけです。これはどういうふうに、そういうあれはないんですか。物流の。

檜岡 国といいですか、いろいろ違うんでしょうけれども、日本の場合はまた道路規制というのが非常に厳しいです。アメリカの場合は州によって違いますけれども、例えば24トンコンテナをどんどん運べる州もありますし、州を超えると警察につかまるという、カ

リフォルニアみたいな。いろいろあるんですけども。

日本の場合はやはり日本の警察もかんかんやったり厳しいところがございます、ウエイトものでは非常に苦労していることは苦労しています。

ただある意味で船会社にとっても非常に重量を余りかけられると、コンテナのキャパ、それから舟も重さではかってきますので、1000 個の船に 24 トンだと 500 個も積めないんです。500 個も積めなくなってしまう。そうしますと実入りが減るとかいろいろございまして、非常に頭が痛いものですから、その辺の規制は我々の立場からしますと、きちんと守っていただければというのがあります。

世界中のスタンダードでいうと、45 フィート。あとトンネルの問題とか、ガードの問題とか 45 フィートは低床車にしないといけないとか、いろんな規制がございますので、日本というのは確かに狭い、道路も狭い。それから結構トンネルもある。そういう規制の中でやっていますので、45 フィーターは入れられるところというのは。日本では限られています。ここからこのルートだけですよということになっています。それ以外のところは走れないという。おっしゃったようにもうちょっと道路を拡張して、トンネルももっと大きくするという、大がかりな工事をやるとそれは自由に走れるようになるんでしょうけれども。

松田 今の吉原さんのお話だと日本中の道路を直さないといけなくなる。それは道路じゃなくて荷物を小口で運ぶ方がコストは安いですよ。

佐々木 ちょっと追加させていただいてよろしいですか。私は北陸に来る前に国土交通本省におりまして、次の港湾政策を考えると、やはり今おっしゃったように大きな貨物の扱

いをどうするか。特に今は重さもそうですけれども 45 フィートの話、世界的にはぐんぐんふえているのは間違いのない話です。それに何かの対応をしなければいけないのではないかと。港だけはだめなので国土交通省の中で道路と一緒にやらないといけないのではないかという話を中でもしていました。

あるいは審議会に三原社長も確か入っていただいて、こんな話はもう 30 年前に言って国に無視されたままなのに今ごろ何だという話を言われました。

確かにおっしゃるとおりでして、道路局にも話をして、彼らは通れないという言い方はしないんです。許可を与えて、先導車でこういうふうにルートを指定してやればそこを通ればいいんだという言い方をするんです。一方で通れないいろんなネックは大分調べてはいるんですけれども、おっしゃるとおり膨大な投資がかかると。それだけの投資をするだけのコンセンサスを得るまでとても踏み出さないという、そういうふうな言い方はしませんでしたけれども、そういう印象でした。

ですから我々としてはもうちょっと海の側からはもっと物流を考えた道路整備なんかという声を上げてもらえればという思いも片やある一方、船会社さんの立場からすれば 30 年前から言っている話を無視されているんだということで、かみ合わないままここに至っているところかなと私は思うんですけれども。

玉置 24～25 年前か、日米経済摩擦で背高コンテナで問題になって、それで僕は仕事で大井からプレジデント号というアメリカの戦車、それをトラックに載せたやつ。それは背高なんです。どういうふうに倉庫に入るのか、一緒に助手席に乗せてもらって朝の 4 時か 5 時ごろ 1 号線を走った記憶があるんです。

そのころからその問題というのはありまして、それは単に背が高いだけではなくて、今は長いという話も。背が高くて長い。だから上だけでなくカーブの問題もあるでしょう。

三橋 日本は 16 メーターなんです。普通は 12 メーターまで、長さは。ですけど鉄道の方がもっと深刻です。鉄道はもう 12 フィート、5 トンコンテナでほとんど統一しちゃったから、とても 20 フィートとか 40 フィートは入れないというので、今一生懸命改善してくれていますけれども、こういう現象がなぜ起こったかという、30 年前では間に合わなかったんです。40 年前にそれを言っていたら、多分道路局も直したと思うんです。というのはもう道路計画で日本は日本の基準で走り出ちゃったんです。ですからもう間に合わないんです。道路設計標準です。そこはもう 12 フィートと 20 トンです。これが最高だというので走り出しちゃった。鉄道コンテナも 5 フィート 12 フィート、これで走り出しちゃったんです。それを途中から直すのは、もうとまらない

吉原 このフェリーは何トンのコンテナなんですか。

三橋 これは 20 フィート、40 フィート運べます。標準です。フェリーはいかようにもできます。背高コンというのも運べるし。それは重量物でも運べるし、それは平気です。

松田 どこかでそれはばらせばいいんです。何もでかいまま走る必要はない。

玉置 この間新潟東港に行ったときに、鉄道は外されていたという話を、実際ないので。あれなんかは今もう 1 つのキーワードは明らかに CO ですね。油も CO ですが。つまり 2 つの CO というのがここ 20~30 年。とにかくそこから目が離せないという経済だと思うんです。間違いなく。

そういうところでやはり鉄道輸送とそれからコンテナ輸送というか、モーダルシフトで

す。これは非常に大事になってくるでしょうし。

それからここに航空会社の人はいませんが、航空輸送というのは7～8倍のCOを出すわけですね。同じ重量であっても。ですからなるべく、もちろんこれは経済のメカニズムが働くわけだけれども、そういう意味のコンテナ輸送と鉄道輸送というのは非常に重要になってくる。問題はその結びつきですね。

トヨタの社長さんは先ほど榎岡さんがおっしゃいましたように、鉄道輸送に熱心ですよ。ね。

榎岡 鉄道輸送に熱心なのはやはりCOの問題だと思います。自分の貨物を動かすときトヨタとして、どれだけCOをセーブしているかと。ですからモーダルシフトがまさにトラックでなぜ名古屋から富山まで行けないか。それはCOの問題も1つあると思います。ここで積みたいというのがあるんだと思います。

やはりキャノンさんなんかもそうですね。環境何とか賞とかアメリカでとっていますけれども、彼らは例えば御手洗さんの故郷大分に工場がある。そこからトラックで持っていけないで全部フェリーで持っていくというんです。ということは1本当たりのCOのあれが大分違うということで、環境にいいということで表彰されたりしているわけですね。だからまさにおっしゃったように鉄道だともっといいんじゃないかなという面はあります。

松田 シベリア鉄道は今はディーゼルカーですか。

榎岡 あれは今はディーゼルになっているはずですけども。

三橋 シベリア鉄道は貨物は全部電化です。完全複線電化されました。

松田 近々特集でNHKがやるみたいですが、大分変わってはいるんでしょうね。

高松 確か新潟とか日本海側は鉄道との結節の可能性というのが、太平洋側と比べるとすごくいいというようなことが言えるんだろうか。

佐々木 そこまでちょっと調べ切れていないのですが、

高松 太平洋側は貨物船みたいなものを通勤用のものだとかに使っちゃったりして、もう容量が極端に落ちちゃっているでしょう。港とつながるという以前に、幹線の部分が。だから秋田で今やはりウラジオかどこかに出すやつの実験で仙台からの貨物を使った輸送の実験みたいなものを行っていますね。

やはり仙台あたりのどこのメーカーだったか忘れましたが、やはり社会的な責任で、鉄道でそれだけのあれをやるとCOの問題です。ということですから乗り気で。やはり1つは環境なんじゃないでしょうか。

佐々木 明らかにやはり容量面で見れば日本海側は空いて。

高松 僕は感覚として空いているような気はするんですけども。やはり環境なんじゃないでしょうかね

佐々木 数字まではすいません。調べてみたいとは思いますが、おっしゃるとおり秋田は港まで線路が引き込まれていて、聞くところによると、トヨタさんが実験を行う場所の1つの決め手として、やはり鉄道が港まであったからというようなお話も。本当か、私もう聞きかた聞きかたの話なのでちょっと確認のしようはないんですけども。

三橋 ただ東京から新潟へ行く関越線は40フィーターはだめなんです。40フィーターはト

ンネルにぶつかっちゃうんです。20 フィートは平気なんですけれど。トンネルにぶつかったら一緒じゃないかな。40 フィートはだめだと言っています。だから先ほど言われた低床化です。何か新しいことを使ってこないとだめだと思いますけど。

吉原 このフェリーはいつごろ実際に動くんですか。3月。

三橋 ジョイントアグリーメントという合弁契約書上は3月中と書いてありますけれども、今最後の調整でまた近々4カ国代表者会議を開いてその辺をさらに詰めます。変わると思います。もう少しおけると。先ほどお話がありましたとおり、相手もさるものという感じで、やはり対岸の国の人にはよほど我々と慣れないと、なかなか難しいですね。

樽岡 大変だと思います。もう嫌ですね。

三橋 今言われたとおり、官ですね。官が上にいて進めないと、本当に今のお話とおりです。官だとお互い理解し合えるんです。役所です。韓国ではなくて。

上に、例えば我々が国際貿易をやるときに、全く見知らぬ人同士で輸出入をするでしょう。それができるのはLC貿易だからです。レター・オブ・クレジット。要は銀行同士の信用があるからです。銀行を信用していれば、銀行同士がもともと信頼があるからLC貿易で知らない人とでも輸出入できるわけです。

ところがこういう事業主体や何かのときには、そういうLCがないわけだから、それと同じものをつくらないといけないわけです。それはやはり役所の、向こうのローカルガバメント、こちらのローカルガバメントがお互い知事さん同士、市長さん同士が一所懸命ネットワークをつくっておく。そうすると県知事が三橋会社は問題ないと言えば、向こうの人も信用するわけです。それがないと、その上のネットワークがないと、信用するのにな

らく時間を食うわけです。日本というのは信用できないとか。

ですけれど知事同士が知っていれば、そのネットワークを使って、知事が言っているんだから問題がない。まさにLCです。というような感じになるので、北東アジアにはそういうローカルガバメントのトップ同士のネットワークをきちんとつくっておかないとだめですね。というのが我々の考えです。

檜岡 プーチンの故郷にトヨタさんが出ていったにもかかわらず、この間工場長と話をしていると、官が全く動かないと。書類がもう通らないんだと言っていました。しょっちゅう書類が返ってくるんだけど、全然理由もなく返ってくるし。要するに話が前に進まないと。

三橋 でもトヨタが出たのはプーチンが約束をしたからです。プーチンがネットワークを持っているからです。万が一のときにはプーチンに頼めばいいんです。そういうネットワークを持っていない、システムを持っていないと、なかなか進まないです。

松田 日本たばこがどれだけ苦労したか、ロシアのビジネスで。あれは脱税に問われて本当に苦労したんです。今はやっと勝訴したんです。あそこは大会社だから体力があったけれども、もっと小さいところは、そういうトラブルで事業がとまっちゃったりすると資金繰りがつかなくなって、うまくいっていた事業をつぶした人も結構いますね。中国もそうです。こういうのはだめな理由を挙げれば幾らでも挙げられるから、本当に情熱でこれはいいことなんだといって突き進むしかないんでしょうけれども、本当に頑張ってください。

三橋 相当リスクだとは思っていますけれども。でもこういうことを積み重ねていかないと、だめだろうということです。

玉置 マクロ的な経済環境は非常にフォローウインドですね。先ほど来のお話にありましてけれども。

それから一番最後の後書きに、これからの北東アジア発展のかぎは北朝鮮であるというふうに明言されております。私も全く同感なんですけれども、佐々木さん、前回2度ほどこういう勉強会、議論の場をいただいているわけですが、北朝鮮の話というのはここで初めて出てきたんですね。これは何かちょっとタブーになっているというか、それともこのところはもうちょっと様子を見ましょうという、その可能性に注目しつつもという感じなんでしょうか。

佐々木 そうでございますね。率直に申し上げるともう少しいろんな様子を見ないとわからないということもあって、実は手もついていないというのが実態であります。ただ三橋さんでありますとか、環日本海経済研究所の方々は、大分現地にも入っていただいていますし、いろんな可能性についてもレポートはいただいていますので、積み重ねはあるんですけれども、我々として北朝鮮の発展を前提とした政策展開みたいなものはまだちょっと言うには至っていないというところではあります。

玉置 これぞ民間ペースの自由さを、ここは逆に発揮するということになりますね。

佐々木 地元の新潟県なんかはやはりいろんなミッションを組んで北朝鮮の中に入っておりますし、いろんな地域同士の動きがあるのは事実でございます。それが次の大きな航路なり架設なんかにつながっていけばというふうに期待はしていますけれども。

玉置 前回松田さんと新潟に御一緒にしたときにいささか奇異に感じたような。

松田 奇異ではなくて、まあそうでしょうなと申し上げただけ。

佐々木 いろんな有識者の方にお伺いをして、北朝鮮に触れられる方はいっぱいいらっしゃる。次はそこが、当然発展した上での戦略を描いておくのがこの地域の役割ではないかと御指摘のとおりだと思いますけれども。

松田 きょう三橋さんのプレゼンテーションでおっしゃったように、少しはまともになるだろうと。そのためにはほかの参加国でわあわあ活発にするのがいいんだよという、そういう言い方が一番よろしいのではないのでしょうか。うまいことおっしゃるなと思って聞いていました。

高松 今水三橋さんが精力的にやられているこのグループ、会社の設立の直接ではなくてもいいんですけども、何ていうんでしょうか、ロシアとつき合ってきた新潟なり日本海側の歴史的な経験みたいなものがどこかで生かされるとか、そういう人が随分かわっているとか、そういうことはあるんでしょうか。

三橋 非常にあります。事業はこの事業以外にもいっぱい動いていますので。しかもロシアはますますそういう意味では元気になっているし。それが例えば 1998 年のデフォルトのときの悲惨さから比較すると、はるかに元気です。彼らは日本の乗用車、中古車を変なたくさん買うでしょう。イコール日本を大変評価します。ですから日本に行って勉強したいとか、日本人とつき合いたいとか、日本と一緒に何かをやりたいとか、そういう気持ちのものすごく強いです。モスクワとはものすごく遠いでしょう。日本がえらく近いでしょう。というようなことがあります。

ですからロシアはいろんなことで日本と接触しようとしています。ですから我々はこの事業を通じて、いろんな関係者と知り合い、ネットワークをつくり、いろんなお互いに情

報交換をすることによって、他の事業もどんどん動かしています。ですから例えばロシア極東についてのネットワークというのはいろんな意味でのネットワークが。

高松 新潟側のこちら側にも随分そういうのがあるということですね。

三橋 あります。

高松 この間もちょっと申し上げたんですけれども、この夏に北欧に行ってきてエストニアのタリンという港町、首都ですけれども、その港の売り物が要するにロシアのソ連の国だったわけです。バルト三国として 90 年に独立した国です。独立したのでもともとはロシアの油をあそこから出していたんです。あなたたちロシアからしっぺ返しを食ってどんどん減っているんじゃないですかといったら減っているんです。でもトヨタとか日産が来ることをベースにして、コンテナの投資計画を持って一生懸命やっているんです。

大丈夫ですかと聞いたら、我々は何十年、ロシアを相手にしてビジネスをしてきたと。ロシアに直行する鉄道網を持っている。正直言うとあんな連中のサービスと我々の、要するにあそこはハンザ同盟の都市ですから、ハンザの歴史がある。我々は商人のセンスで絶対に勝つと、そんなことを言っていました。ですから何かやはりそういう歴史的なちょっとロマンチックに言うと、やはり遺伝子みたいなものがあの辺にずっとあると。そういう難しいロシアでも何か展望を開けるのは太平洋側じゃなくて、というような印象をちょっと持ったもので。

三橋 その意味で非常におもしろい話を 1 つ。時間が余りないので簡単に言います。全く今のリトアニア、エストニア、もう 1 つはフィンランドです。フィンランドがロシア貿易でものすごく栄えているんです。何百万人の人が来るんです。毎年観光も多いですけど。

モスクワから2日目寝て毎日自動車が500台、900台来るんです。これは貨物をとりにくる。

フィンランドはロシア貿易でぼろもうけをしている。その理由は何か。ロシアと日本とが貿易をしようとする、先ほど言ったようにLC貿易ができないんです。銀行同士のつき合いがないんです。そうすると間に立つんです。すするとフィンランドがロシア人来いと、おれがやってやるからと。そうするとフィンランド人が日本人、アメリカ人とやるんです。そうすると銀行同士がLC貿易ができます。そうすると日本もアメリカもフィンランドに集めるんです。フィンランド人がそこで売買をする。LC貿易ですから金の流れもできる。

そうすると今度フィンランド人がモスクワの方に連絡してとりにこいと。延々1日900台入ってくるんです。ところがそれも非常に混雑していますけれども、900台も入ってきて空のトラックが帰っていくわけです。

ですからそのフィンランドと同じことを極東の方でもやれないか。それは陸路の国境がないからできない。だったら考えようというので、これももう既に佐渡の市長が私と一緒に勉強しようということを言ってくれたんですが、佐渡をロシア人のノービザ特区にするんです。今ロシア人は日本にものすごく入りにくい。1カ月前からやらないといけない。だけどノービザ特区にしますね。そして佐渡の港とフェリーでウラジオとをつなぎます。あとは1つの保税地域をつくります。そうするとロシアのトラックが入ってこれます。ロシアのトラックはノービザですからいつでも入ってこれる。保税地域だからそこで回れる。そうするとフィンランドと全く同じ状況になります。

そうすると日本でもどこでも今までフィンランドまで持っていったものを、佐渡島まで持ってくればいいんです。フィンランド商人と同じことを日本の商人がやればいい。これは別にどうっていうことはありません。要はロシア人はとりにくるわけです。そして帰るんです。

ではなぜロシア人と直接ＬＣ貿易ができないかと言うと、例えば今の中古車、大変な量が新潟から富山から出ています。これはみんな現金決済です。ここで３台ほしい。じゃ３台分まず払えと。現金でやるんです。１００台でもそうです。みんなそうです。信じられないでしょう。現金決済です。

ですから現金しか日本人は信用していないんです。先ほど言ったように。持ってきてもらわないといけない。先ほど言われましたけれども。だけど現金を持ってきたらものをあげる。だけど現金では話にならないので、フィンランド人が発明したのがフィンランドのやり方。それは簡単です。おれがやってやると。フィンランド人がやってやる。ＬＣ貿易でできる。だから佐渡島でもＬＣの貿易でできます。日本の銀行を使う。第四銀行という立派な銀行がありますから。そことアメリカ、中国、日本でもいいんです。まずそこにＬＣ貿易で持っていっちゃいと。あとはロシア人いっちゃいと。ロシア人は荷物をとりにくると。ノウハウはフィンランドと全く一緒です。

ですけれどいつそのＬＣ貿易なるものが、ロシアはできるようになるのかということで、問題は。ですけどロシアはまだそこまで社会制度がそろっていない。日本の銀行が信用していないんです。檜岡さんが言われるように、日本の企業家はロシアを信用していません。

向こうで例えば保険もそうです。今日本でロシアの保険には入れないです。ロシアに行く
くと入れる。ロシアに行って事故を起こした。ではロシアで保険を払ってくれる。まず払
ってくれるかどうか、ちょっと心配です。仮に払ってくれてもルーブルでしょう。ルーブ
ルでドルに換算できますか。換金できませんよとか。そういういろんな問題があるんです。

考えてみると今ロシアが今何をやっているかということ、土地が国有化していましたので、
今はそれを一生懸命私有化させようとしているんで。私有化のための委員会をつくって町
でやっているわけです。その段階なんです。

だからまだ制度が全然できていないんです。だから朝令暮改なんです。しかしそういう
中でロシアは金持ちでとにかくものを買いたい。金はあるんです。現金で持ってこい。現
金ならいいんです。だけど日本は入れないでしょう。日本は1カ月前からの申請がないと
入れません。そうすると来れないでしょう。そうすると来れるようにすればいい。そこで
佐渡だけはノービザ特区にしようというのが我々のアイディアなんです。

要はフィンランド化かです。長崎の出島です。これをやればロシア人ビジネスができる。
ロシアビジネスができる。

というのは今高松さんが言われたとおり、そういう我々のいろんなつき合いの中でこう
いうものが1つあるんじゃないかなということに気がついたんです。しかしこれだって実
現しませんよ。霞が関は絶対に特区は認めませんから。でも話だけでもいいわけです。話
しだけでもやりながら、どこか機会を見て動く。

吉原 おもしろいですね。これはもう早く手を挙げた方が勝ちですね。

松田 小樽とかはみんな言いそうだね。

三橋 だから霞が関が認めません。

カイセ 私は新潟市の東京事務所におりますカイセと申します。ここに来る前に国際課長をしておりまして、今皆さんがおっしゃったロシアとの貿易の関係で地元でも少しずつではありますけれども、ロシアと直接商売をやっている人たちが出ているんです。

その1つの例として切り花のチューリップ、あれを飛行機で1時間、2時間弱でハバロフスクまで行きます。それが今非常にいい商売になっていまして、小さな一個人の生産者の人たちが挑戦し、そして今成り立っています。そういう挑戦があったり。

あるいは三条・燕地区の自動車工具、これもほとんど手荷物で持って行って販売する。あるいは向こうのロシアの業者が来て、高いけれど買っていく。

しかし今は三橋さんがおっしゃったように現金でないとだめですよと。彼らは地元に行くと、我々が行くと、それを現金でなくても、我々でいう小切手的なものでも通用するようにできないか。そういう要望を彼らは持っています。

そういう意味においてはそういう1つ1つの積み重ねがいけば、ここでの地域の自立の1点として突破口が開けるのかなというのを実は感じております。

それからもう1点、非常にシベリア鉄道の関係でコンテナ船の部分でも新潟は今は非常に苦戦しています。新潟は定期便が残念ながら今のところないという中で、それらの荷物をどういうふうを集めて、あるいはそういった生産品、農産物を持っていくか。日本品を持っていくかとか、そういうのを積み重ねることによって、今ここで議論されているようなところに結びつくのかなというふうに挑戦しているところでありますので、ぜひそういう地元の製造業の、あるいは農産家のつくっている人たちが出せるような、そういう環境

づくりをしていくのがまた 1 つの方法ではないかなということであります。

ですので地元としてはこういった検討会の中でいろんな意見をちょうだいしながら、それをさらに拡大していきたいということであります。特にシベリア鉄道、これがようやく動き出すという。経済的にもペースが上がってきたという状況の中では、新潟市はかつて環日本海の拠点都市としてもう 20 年、30 年、結構対岸に向けての投資とかいろんなことやってきて失敗して、いろいろ苦勞してきて、またここで再出発という場面になっていますので、正直言いますと三橋さんをよく御存じだと思いますけれども、新潟の経済界はそういう失敗がありますので非常に今慎重です。というよりも勇気がなかなか出ないような状況で、なかなか三橋さんも苦戦されている状況があります。

しかしそれは過去の歴史の中で覆す、最初で最後のチャンスかなと我々は思っていますので、ぜひ皆さんのお知恵を借りながら、これに取り組んでいきたいなと思っています。よろしくお願ひしたいと思います。失礼いたしました。

佐々木 1 点だけ訂正を。先ほど北朝鮮の関係で、新潟県のミッションのようなことを申し上げましたが、訂正させていただきます。たまたま数日前に県の方が北朝鮮に行ったという話を聞いたもので、それから出てしまったんですが、随分前の話でございますし、正式なミッションでもないというので、そこは訂正すると同時に若干微妙な問題もあるのかなというふうに思いますので申しわけございませんが。議事録の方も訂正をさせていただければ。

まとめに入らせていただきます。3 回皆さんに御議論をいただきまして、それを踏まえて来月になりますが、もともとの横の 1 枚紙をもらってください。2 月 8 日に新潟市で地域

の懇談会を開きたいというふうに考えております。その中で高松先生の方から、まだ途中ではございますが、本研究会の報告をお願いしたいというふうに思っております。

中のテーマは過去3回の議論のとおり右側になりますけれども、趣旨としては一般的に東アジアとの貿易関係、あるいは対岸諸国の発展を踏まえた国際フェリー航路の可能性、そういったところから報告をお願いできればというふうに考えています。特に下に過去3回のテーマを書いておりますが、北陸諸国がなぜ対岸諸国とのフェリーに期待するのか。その背景となる中国経済、あるいは北東アジアとの経済とこの地域との結びつき、それからきょう御議論をいただきましたこの環日本海国際横断フェリーそのもの、そういった位置づけについて、恐らくここで過去3回分の議論を全部報告していただくととても時間は足りませんけれども、概略的に御報告をお願いするというふうに事務局案として考えておりますが、皆様よろしゅうございますか。

高松 どのくらい話をするんですか。

佐々木 30分ぐらいです。

高松 とりあえずまだ結論という段階ではないので、こういうメンバーでこういう議論をしていますと。いつか御紹介しますというようなことでやることでよろしいですか。まだ何か、右だ左だ、何だという段階ではないような気がするのです。

佐々木 きょうの御議論ひとつをとっても、いろんな切り口がある中で必ずしもフェリーの位置づけもいろんな期待感もある一方、時間がかかるもの等々もあると思います。その辺もまた引き続き御議論をさせていただきながら整理をさせていただきたいと思いますが、今の議論の途中経過報告というような形で、高松先生の方から報告をお願いできれば

と思います。

玉置 論点整理だな。

佐々木 論点整理でございますね。

玉置 それからこれは公開ということですが、シンポジウムは公開されるわけですか。

佐々木 これは内輪の委員会ですが、その成果を公開するのは2月20日のシンポジウムです。

玉置 20日のシンポジウムは公開して、だれでも入れるんですね。

佐々木 そうです。

玉置 そうするとこのときは報道にも全部公開すると、当然そういうことになりますね。

3 閉会

佐々木 皆様にプレス発表といいますか、御案内いたします。

ではよろしければ第3回の研究会はこれで終わりにしたいと思います。どうも長い時間をありがとうございました。引き続きまたよろしくお願いいたします。

(終了)

地域自立・活性化調査

第4回 専門研究会議事録

[日時] 平成20年2月22日(金)

[会場] 日本プレスセンタービル 9F 大会議室

1 開会

佐々木　しばらく間があきましたが、第4回目にお忙しい中をお集まりいただきましてどうもありがとうございます。本研究会は北陸地域、特に新潟での国際フェリーの動きに関していくつかの話題等を踏まえながら、皆様からご知見をいただき、最後に提言をまとめていただくということで始まっているものでございます。

すでに過去の第3回研究会、あるいは2月8日に地元新潟での懇談会には吉原様もご出席いただきました。その中で高松先生からこの研究会の報告ということで、環日本海交流の意義ですとか、物流と環日本海の経済の交流の関係、あるいはそれを踏まえた日本海地域の港湾整備についてというご報告をいただいたところでございます。

あわせて一昨日、また地元新潟でシンポジウムも開催いたしまして、そこでは玉置先生、あるいは吉原先生にもお越しいただきました。そういった中で対岸の経済活動が活発化している中、そうした成長力をわが国に吸収すべく日本側の取り組みが必要であるという点等々、ある程度論点は見えてきているのかと私どもは思っています。

そういった中、私どもの都合ではございますが、第4回、本日でございます。それから、第5回、来週、ご無理を言いまして富山までお越しいただくことをいまお願いしているところです。より広い視点、これまでは新潟中心ではありましたが、北陸地域、あるいはきょうその関係で富山県の港湾関係あるいは企業立地等、物流に携わっている方、あるいは私ども富山港湾事務所長などもお招きして、北陸地域の物流の問題を広く、フェリーにとらわれずに皆様にお考えをいただければありがたいということで、第4回、第5回を設けさせていただくことになりました。

そういった中、きょうの話題提供としましては、次回富山で開催するということもありまして、富山の事情にお詳しい富山大学経済学部の李先生をお招きしています。テーマということで私ども事務局は悩んだところがありまして、李先生のご専門はもともと経済でございますので、中国の経済発展等についてお話をいただくのが最もふさわしいところではあるのですが、第2回目の研究会で新潟大学の溝口先生からもお話をいただいたこともありまして、むしろこの場はもう少し物流に特化した一般的なお話をしていただくのも、また目先が変わっておもしろい話ではなからうか。

必ずしもフェリーに直結した話ではございませんが、お隣中国でどういう物流、特に船を使った物の運びがどうなっているのか。私どもも李先生からご提案をいただいたとき、なかなか聞いたことのない話でございまして、ぜひ物流という広い観点からお隣中国の取り組みを話題

提供していただいて、その後の意見交換ではそういうテーマも踏まえながら中国あるいは韓国、ロシア等あらゆる国・地域との物流について意見交換をさせていただければと考えています。

それでは、李先生、よろしくお願いいたします。

2 討議

佐々木 どうもありがとうございました。主に中国の企業活動と合せた物流体系、特に船を使った輸送について李先生からお話をいただいたわけです。

最後に私ども北陸地域等の絡みで地域港湾の活性化についてもご示唆をいただいたわけでございます。何度か出てきた問題点とも重なる部分もあるかと思います。李先生は地元富山港の話、日本側の事情、あるいは日本の企業の活動等についても非常にお詳しい先生で、今の話に加え、北陸地域の状況等についてもこの場でご質問等あればお伺いできればと思います。ご意見等でも結構でございます。

〇〇 長江から北京、3000 キロにわたったあれを造っていましたよね。ナンチョウ何とかというものを。

李 南水北調。南水北調は先ほど申し上げた大運河、三つのルートがございまして、一番東のルートが大運河を使って水を段階的に引き上げていく。それはもう着工しています。

〇〇 あとの2本は新しく造るのですか。

李 まだ着工していません。あとの2本は実現するかどうかは未定ですが、反対の声が強くて……。

少し見づらいですかね。ここが武漢です。いま矢印があるところが武漢で、これは漢江で、揚子江の大きな支流です。この漢江の出口のところから運河を造って黄河の支流と連結して、水を当然引き揚げなければいけないのですが、引き上げて黄河に水を入れる。そうすると、今の流れと逆流しますから、さまざまな生態系への影響が懸念されて、反対の声が非常に強く、まだ検討中だそうです。

ただ、引退した大物の政治家が推し進めていって、そのためにダムを造ったのです。漢水の上流にダムを造って、それに備えていた。もう動き出したのです。これからどうなるかわかりません。

もう一つ、3本目のルートはもっと実現の可能性が薄いと思われます。さらに上流に、揚子江の上流から黄河の上流まで高い山がございまして。その山の中にトンネルを掘って水を輸送するという案ですが、おそらくこれは一番実現の可能性が薄いだろうと思います。

〇〇 大運河を流すと、水はよそに流れないでうまく北に送れるのですか。

李 ポンプで段階的に、いくつかポンプステーションを造って、段階的に引き揚げていくというやり方でやっています。運河の流れはそもそも人工的な流れなので、自然な生態系ではなかったわけですから、比較的生態系への影響は軽微だろうと思われた。

ただ、これも問題点があります。何かというと揚子江の水の質、長江が下流になればなるほど当然水の質が低下していく。非常に汚い水を北に持っていったとしても意味があるか。それから、産業が集積する地域ですから、むしろ産業の汚染を広げていくのではないかという懸念もあります。ただ、北方地域の水不足はあまりにも深刻で、もう言っていられない。水を持っていかないと必要最低限の水も確保できないというのが現状です。

この話とは少し離れるのですが、天津ではいつとき海水の淡化というプロジェクトを立ち上げて検討したのですが、コスト、ベネフィットを検討した結果、やはり南水北調のほうが安上がりということです。

高松 途中からだったので、お話があったのかどうか分からないのですが、一、二教えてもらいたいのです。

実は私も不勉強で、中国の内陸水運網がこんなに発達しているということをあまりよく知らなかったのです。何が言いたいかというと、中国の中の経済発展が外海に面した沿海州でどんどん経済発展して、内陸のほうが残されるというか、日本的に言うとも猛烈な地域格差が起こって、内陸のほうから難民のような人たちが集まってきてしまう。実はそんなイメージを持っていたのですが、今の話を聞くと、内陸のほうにもいろいろな工業の拠点や大きな都市のロジスティクスが内陸の水運でつながっている。そんな印象を持ったのです。

例えば国内の地域格差の是正という考えが中国政府にあるかどうか分からないのですが、そういう意識もあって運河を造ったり、河川沿いの地域の開発をいろいろな形で指導したり、そんな政策意図のようなものがあるのでしょうか。中国政府なりそれぞれの省なりということですが。

李 まず、長江大運河、北京から広州までの大運河の話から申し上げますと、歴史的に北方地域は中華文明の発祥地で、先に発達して、後に長江流域が開発されたという経緯がございます。しかしながら、長年の戦乱ということもあって、隋の時代、つまり6世紀後半から経済の面から見ると逆転した。つまり、経済の面では北方地域は南に依存せざるを得ないということになっています。

まず、食料の自給率がものすごく低くなって、そこで大運河を掘って、南から特に食料を北方に持っていくことが一番の原因でした。漕運が大動脈でした。その後、先ほど申し上げたよ

うに鉄道が完成した結果、大運河が廃れたということがあります。ですから、この大運河は今の政治判断とは離れるだろうと思います。

しかしながら、最近運河をもう一回見直そう。なぜかという、皆様ご承知のとおり、つい最近中国は 50 年ぶりの大雪に見舞われて、その大雪が南の地域に集中して、鉄道と道路が全部寸断されて、唯一通航できるのは水運でした。この結果、最近マスコミを中心に水運を見直そうということが活発に議論されるようになりました。

揚子江流域の大都市はほとんど停電を免れて、水運の行かないところでは停電を余儀なくされた。なぜかという、火力発電所は全部石炭に依存しています。石炭を持ってこないで発電しようがない。発電しないと鉄道輸送ができないということで、最近非常に見直されています。

もう一つ揚子江地域をみますと、ここに重慶というまちがございます。ここに西都というまちがございます。重慶というまちは皆さん、三川建設をご存じでしょうか。60 年代に中国はアメリカと対立するだけではなく、旧ソ連とも対立して、いつ戦争が勃発してもおかしくない状態でした。戦争が勃発すると、真っ先に沿海地域と北方地域がやられる。ですから、近代産業をむしろ内地に持っていこう。その中心地になるのは重慶でした。

この重慶を中心にして近代産業を大々的に整備した。それがいま芽生えて、この周辺は一大産業集積地になっているわけです。重慶や西都を初めて訪れる人は、先ほど高松さんがおっしゃったように驚くわけです。こんなに近代的な都市が中国の内陸にあるのだ。みんな沿海部にしかないと思ったのですが、意外と近代的な産業が集積している。それで当時、揚子江の水運を視野に入れてここを選んだのだと思われます。

高松 わかりました。もう一つ教えてください。積み替えの船と直行の船と 2 種類あるという話をされましたね。直行の船はどこまで行くのですか。

李 それはトン級によって変わります。直行の船は海運適格船を導入しないといけない。船の構造が違うので、だいたい 2000 ~ 3000 トン級の船が中心になるわけです。3000 トン級の海洋船舶は武漢まで余裕で行けます。

もう一つおもしろいのは、皆様ご承知のとおり、ここに三峡ダムがございます。よく新聞で報道されているのは万トン級の船が重慶に到着する。それはけっこう誤解される。何が誤解されるかというと、実は三峡ダムの都市・宜昌から万トン級の船が運航されています。しかし、三峡ダムは通航能力が制約されて万トン級の船は行き来できません。ここからここまでできません。現在の三峡ダムの閘門の通航能力はだいたい 1500 トン級です。

ですから、1500 トン以上の船は積み替えか、あるいはここ止まりにして、別のルートで行く

ことになります。しかし、宜昌から重慶までいま万トン級の船が行き来しています。三峡ダムの蓄水高さは175メートル以上なら1万トン級の船は余裕で行けます。ただ、それは海洋船舶ではございません。河川船舶です。

高松 外洋船舶は今のところ、先ほど海運の非常に大きな企業が両方をやっているという話がありましたが、外国はどこと結んでいるのですか。

李 具体的な線路で非常に多いのは、やはり韓国の釜山とシンガポールです。ただ、シンガポールに行くまで東南アジアの航路を寄港しながら行くという航路が多い。だから、韓国航路とシンガポールの航路がいまメインです。香港の航路も多いのですが、香港を経由してシンガポールに行くという航路も多い。

もう一つ、先ほど申し上げた北侖港がございまして、オーストラリアからの鉄鉱石、またはブラジルからの鉄鉱石はほとんどここまで運ばれる。ここから海洋船舶を使って、例えば5000トン級の船を使って直接、揚子江の製鉄所まで持っていくということもあります。

高松 それは雨季や乾季とか季節の影響は受けずに5000トンぐらいの船は常時上れるのですか。

李 季節性がございます。？超張っているとき南京まで5万トン級の船が入れる。超張っているとき1万トン級の船は南京までまったく問題はありません。梅雨の時期に洪水が発生する可能性がありますから、その時期を除いて1万トン級の船は南京まで全然問題はないです。もう少し行けるのですが、先ほど言ったように南京の大橋のおかげで寸断されました。

ですから、南京から東までが中心になっています。南京の港はいま非常に大きくなっています。

高松 日本と結ばれる可能性もありそうですね。

李 実は、神原汽船は最初に武漢から日本の地方の港までの航路を、やったかどうかわかりませんが、最初はこの航路を検討したわけです。

榎岡 それは民生と神原と一緒にやっていましたね。

李 そうです。

榎岡 民生神原の名前で、ずっと裏日本のほうをね。

李 なぜ撤退されたか、その辺がよくわかりません。

。。 私は裏日本出身なので、日本海側の……。

李 実現しなかったのか、1年間ぐらい運航してやめたのか。

榎岡 民生とはパートナーをやめたのです。

李 もう一つ、先ほど言った長航という会社、いま世界最大手の河川船社なのですが、名古屋港までいま航路を運航しているわけです。ただ、...？...で...？...路線ではございません。それは非常に早い時期にやったのですが、八十何年に開通して非常に長い歴史があります。

〇〇 東北部の川は冬はだめだとおっしゃいましたが、夏はちゃんと入れるのですか。

李 夏は船がございまして、これが松花川です。これが日本語で何というかな。女へんに頼もしい、それも松花川の支流なのですが、実はこの沿川に石油ケミカルの工場がたくさんあります。

〇〇 問題になったね。

李 1回問題が起きたのです。ロシアにも抗議されたのです。

〇〇 垂れ流したとか。

李 いや、爆発。石油は船でコンピナートへ運ばれてケミカル工場まで送られる。ただ、冬の時期には凍結するので、季節利用しかありません。

〇〇 河口はロシアに入ってしまうのですよね。

李 これが黒竜江です。ロシアではアムール川、これが？トムンコウです。この赤い印は港です。港がたくさんあることがわかっていただけたと思います。これは全部港です。

〇〇 冬場に凍るということは、企業進出する上では不利になるわけですか。

李 そうですね。船会社はやりたがらない。収益性が制限されるので、たぶん荷主企業というより船会社はやりたがらないので、水運企業は非常に貧弱、これといった水運企業はほとんど存在していないのが現状です。

〇〇 中国の船会社がありますね。省によって一つずつ船会社がある感じなのです。省として奨励しながらやっているやに見受けられるのですが、省の船会社に対する扱いはどのように...。これだけ水運というか、チャンネルがあると船会社も相当多くないといけないわけですね。どういう奨励のやり方と、どういう運航形態でやっているのですか。政府あるいは地方がどのように絡んでやっているのですか。

李 まず、一番重要な長航を例に申し上げますと。

〇〇 大きな外航船社というのはコスコとチャイナ SHIPPING、これが大きな2大船社ですね。ほかに小さいところがたくさんあるわけです。何とか省に何とか、どういう資本の入れ方をしているのかということです。

李 昔はコスコの傘下に、資本関係はないのですが、各省にブランチがある。形としてはそうになっている。しかし、各ブランチは地方政府の息がかかっている。あるいは地方政府の管轄下

にある。二重の指揮命令系統があったのです。2000 年前後、国有企業改革の一環として地方政府との関係は切られて、全部コスコに統合されるか、あるいはチャイナ SHIPPING に統合されるか、あるいは完全に民間に売却されるかという形で進められて、今はその関係もなくなった。一番有名な例は、コスコは各沿海の省にあるかつてのブランチをいま完全に子会社にして、全部コスコの子会社にしたわけです。

長航の例で言うと、長航も同じように各省にブランチがあって、そのブランチは切り捨てるどころと完全に吸収する部門があって、今は統合されています。南京に一つ大きなブランチがあって、長航南京という会社があるのですが、この会社は最初は地方政府の後ろ盾で上場していたのです。上場した会社でも長航が株を全部買い取って上場廃止まで統合した。ですから、今はその状況は完全に解消されたとは言いきれないかもしれませんが、もう解消に向かっているとんでもない過言ではないと思います。

〇〇 8 ページのデータですが、水運というのは我々でいう内航海運も含んだ数字なのでしょうね。

李 そうです。

〇〇 8 ページにモード別の輸送量がございます。トンキロベースで言うとおよそ 6 割以上が水運という数字が出ています。これはもちろん内航海運も含んでということなのですね。というのは、内航海運は別立てになっていません。

李 なっていません。もう一つ数字がございます。

檜岡 これは内航だけじゃないのですか。

李 これは河川。

〇〇 河川と内航でしょう。

李 河川は内航です。河川は全部内航。

〇〇 T 字輸送はすべてということでしょうか。

李 例えば、2005 年のデータを申し上げますと、トンベースでは 20 億トンなのですが、河川だけでは 15 億トン、全体の 72% です。

〇〇 ということは、内航海運は 4 分の 1 ということだね。トンベースでね。

李 トンキロベースは...? ...のほうになってしまう。どうしても距離が長いですから、トンキロベースでは 3000 億トンです。ですから、全体の 7% ぐらいです。

〇〇 日本の水運なんていうのは、ほとんどないでしょう。

〇〇 河川を使った水運はないと思います。

- 〇〇 隅田川がチョコチョコやっているだろうけれども。
- 〇〇 きょうのお話で、実際にこの水運に当たるのが我が国で言うと内航海運そのものなのだろうと思います。
- 〇〇 そうですね。4分の3がトンベースでそうですからね。
- 〇〇 日本も江戸時代はすごく多かったのです。
- 〇〇 中国はそういう意味では高速道路だね。
- 〇〇 政府としてはこういう水運に重点的に投資をしていこうという姿勢はあるのでしょうか。

李 先ほど投資効率のことを申し上げたのですが、80年代からは物流のボトルネック、経済発展の最大のネットワークは物流、交通だ。そこで、高速道路と鉄道を中心に巨大な投資をやっていたのです。しかしながら、だんだんわかってきたのは、高速道路の効率が悪い。むしろ水運にお金をかけて水運を利用したほうが投資効率もいいし、環境にもやさしいということで最近、認識がずいぶん変わってきた。

2005年11月、交通省と長江沿岸の7省と二つの直轄市（上海市・重慶市）と共同で協力して黄金水道を建設し、長江流域の経済発展を促進するシンポジウムを開催して、その議論を踏まえて長江水運発展協調指導チーム、これは各省、直轄市のトップと交通省のトップがメンバーになって一つのチームを作って連絡会議が発足した。しかも、向こう5年間、2007年から総額150億元を航路改造に投資するということを決めました。それが計画どおりに進んだとすれば、2010年に長江の貨物輸送量は現在の2倍から3倍まで引き上げることできる。

主に何をやるかという、一つは船社の集約化で、今はたくさん船社があります。民間の船社がたくさん生まれてきて、零細企業がたくさんあって、船が小さいのです。これから皆さんもし機会があれば、長江の下流地域を1回見学したらわかりますが、小さい船が多いですから、今ものすごい混雑が発生している。平均的に船型のサイズはトータルで400トン以下、400トン以下はそんなに小さくないと思われるかもしれませんが。日本では内航海運はそれぐらいだと思います。

- 〇〇 内航は平均が1000トンです。

李 1000トンですか。400トン以下なので、それを2010年までに1500トンまで引き上げましょう。企業は集約させなければいけない。一つ大きな課題です。

もう一つ大きな課題は、先ほど言った三峡ダムの閘門通航キャパシティをどうやって引き上げるか。理論上では3000トン通過できると設計されたのですが、現状では1500トンです。だ

から、それをいかに 3000 トンまで引き上げるかということが大きな課題になっています。

もう一つ、南京の大橋をどうするか。これをつぶすか、残すかということで、大きな論争が引き起こされています。南京市政府は頑として認めない。つまり、南京大橋があるがゆえに大きな船は南京で終わりなのです。南京の港で積み替える。お金は南京に落とす。南京市政府はいま奇策を練っている。何かというと、あれを文化財として登録しようとしています（笑）。いったん文化財として登録すると、もっとややこしくなる。つぶしたくてもつぶせない。

〇〇 毛沢東が動いたのは南京大橋……。

李 あれはもともと旧ソ連の技術支援を受けて建設する計画だったのです。折しもそのとき旧ソ連と仲が悪くなって、技術支援を受けられなくなったのです。当時の中国政府は意地を張って自分でやろう。鋼材も変えたのです。最初は旧ソ連から鋼材を輸入して造るつもりだったのですが、鋼材も自らの鋼材を使って、ある意味では見事に成功したのです。

ただ、やはり技術のネックがあって高さを落とした。いま最高高度は 24 メートルになっているのですが、最初の設計は 34 メートルで、10 メートルぐらい落としたのです。かなり大きく落とした。一説によると、高度を落としたもう一つの理由は、やはり国防的な理由があって、高くすると防空は難しいということで落とした。いろいろ説はあるのですが、いずれにしてもそれがいまネックになっています。

〇〇 私は 5 年ぐらい前に常州で大運河を見まして、隋の時代のものがまだあって、実際に船が走っていて感激したのですが、あそこは通ることができる船の大きさはどれぐらいですか。

李 これぐらいです。中国は航路の等級があるのです。1 等から 7 等まであって、5000 トン級以上の船が通航できるのは 1 級ですが、運河は揚子江から広州までは理論上、3 等級です。3 等級というのは 1000 トン級の船が通航できる。

しかし、ご覧になっていただいてわかるように、小さい船が非常に多いものですから混雑はひどい。一言でいうとひどい混雑なのです。だから、今はこれをどうやって解消するかということが大きな問題です。たぶん河川航路はいったん渋滞が起これば整理だけで数日間かかる。整理するのがものすごく難しい。道路より難しいと言われたことがあって、これをどうやって整理するかということが大きな問題だと思います。

〇〇 この大運河の閘門のところで引っかかるわけでしょう。順番待ちなどは大変でしょうね。

李 そうですね。

〇〇 三峡ダムは何段階で上がるのですか。

李 3 段階です。今は 3 段の閘門を使っていますが、三つを整備する計画です。次はどうなる

かわかりませんが、今は3段引き揚げです。

〇〇 何時間ぐらいかかるのですか。

李 通過したことがないのでわかりません。1回通過してみたいです。

檜岡 うちでトヨタさんのCKDを成都まで運んでいたのですが、去年やめしまったのです。「ガイアの夜明け」という番組でやっていたのですが、名古屋から成都向けまでずっと。上海で揚げて、そこからバージで100個ぐらいのものをずっと行くわけですが、三峡ダムで引っかかるわけです。三峡ダムに行くと、今おっしゃったように3段でずっと行くのですが、2日ぐらい待つのです。

その間に船員は家に帰って、また戻ってくるという状況らしい。そこからまだずっと流れて重慶まで行くわけですね。その距離は1週間以上かかったのかな。うちの若い者が上海から乗って、最後のトヨタさんの工場まで行ったのですが、疲れてもういやだと言うぐらい、運河を上っていくときに並んでいるのです。通路も狭いところもあって、走っていてすごく危険だということを「ガイアの夜明け」でやっていましたので、あれは見ているとおもしろいです。

〇〇 並んでいるというのは待っているのですか。

檜岡 待っているのです。順番待ちで、それが長い。水がなかなか入ってこないとか、その間に船長たちはみんな降りて、家に帰ってしまうらしいです。

李 先ほどの地図にあるように湖北省、武漢から西の揚子江は輸送ルートとしてはそんなに大きな利用価値はないと判断されたのです。ようやく最近整備されて、整備方法としてカーブを改修する。直線を取るということと、もう一つ大きな石は爆破して、大きな？硝石を全部つぶすという方法でやるのですが、これが有名な重慶の港のすぐ近くにある。これは文化財の価値もあるのではないかと言われたところです。

何かというと、中国古代の？劉備という伝説上の人なのですが、彼が立ち寄ったことがあるという伝説があるのです。だから、反対の声もあったのですが、伝説だから文化財ではないということで結局これは爆破してつぶしたのです。

〇〇 中国のことだから三国志で、ああいう石の一つひとつに何か歴史があるのではないですかね。

李 白帝城が……。

〇〇 三国志にある何とかとかね。

高松 それだけ舟運というものが雪で見直されたという話がありましたが、ビジネスで考えると、確かに先ほど縷々説明があったように安定性とか、鉄道などと比較してそういういいとこ

るもあるようですが、輸送費とかコストの面でみると他のモードと比べてどんな感じなのか。

李 もちろんトラックが高いのですが、大ざっぱなイメージでどう言えばいいかな。一つのデータがありまして……。

榎岡 だいたいのコストでよろしいですか。私は直接、運輸省でやりとりをやっていたのですが、名古屋から上海までは3万円です。上海から成都まで1300ドル、私どもがやった値段はそんなものです。1300ドルであれだけ走るわけですから、安いと言えば安い。トラックでやったら大変ですからね。

高松 日本と比べてどうなのでしょう。

榎岡 日本と比べるとやはり安いですね。

高松 安いんですね。内航船そのものも。

榎岡 安いです。全然違います。日本だと何十万円としますからね。

高松 時間がかかるけれども、お値段はこんなに安いのだと言ったら、日本でももっと進むような感じがするのですが、中国はやはりそれが安いんですね。

李 安いですね。一つ、三峡ダムのロケーションのところですね。宜昌というまちから重慶まで大きな船を使うと、沿川に鉄道もあって、鉄道と比べて3割安くなる。最近、民間企業がRORO船をやりだしたのです。つまり、重慶から宜昌までトラックでそのまま走ってRORO船で宜昌まで持っていく。それで4割まで落とせる。40%ぐらいのコストで重慶から宜昌まで。

高松 車が走るように。

李 車が走るように。高速道路を使うよりRORO船のほうが安上がり。これからRORO船が一つ有望視されると言われています。

先ほど南京の話を上上げたのですが、南京から西へいくつかの重要な港があり、その港で2000年ごろから5000トン級ぐらいの大型バースを計画的に整備したのです。そのバースはまだフル稼働されていない。それもずいぶん指摘されました。大きな船はまだ少ない。だから、大型バースに接岸すると大型バースに見合うようなコストを請求されるので、みんな小さいバースのほうに行くわけです。外航船は南京大橋があるから入ってこないで、それがどうやって活用されるかということも一つの検討課題になっています。

榎岡 外航の船会社はあそこは上れないですよ。途中までというか……。

李 いや、開放された。長江沿岸の港、確か十数港ぐらいは外航船が入ってきます。

榎岡 レーダーが使えないとかいろいろあるでしょう。

李 しかし、パイロットを使う...? ...。ただ、寄港したからと荷物を拾ってやってはいけない。

檜岡 それはできない。

李 寄港することは何も問題はないです。すべての港ではないですよ。開放されたのは十.....、ごめんなさい、少し記憶があれで。十何港あります。16 ですね。中国でいま 1400 余りの港があって、その 10 分の 1、140 開放されていて、ほとんど沿海の港ですが、揚子江は 16 です。

檜岡 水運で、アメリカなどを見ますと、ミシシッピで...? ...。それで昔はずっと輸送していたのだが、やはり鉄道に取って代わったのです。それが中国では水運は逆の流れでやる。むしろ鉄道はコストがかかるしということなのかもしれませんが、将来的には鉄道のほうがいいような気がするのです。その辺、政府の方針は、効率的な問題とかいろいろあって水運だということなのではないでしょうか。

李 たぶん、あまりにも鉄道の不作為が大きな原因だと思います。鉄道はほとんど信頼されていない。まだヤード? 継送方式が中心になっていますから、ネットワーク上で走る。開放で連結しながら目的地に行きますから、いま荷物はどこにあるかだれもわからない。だから、早く着く場合もあれば、ものすごく時間がかかる場合もある。

私は? シャープを調査したとき、シャープは鉄道を使っていたのですが、とても頼りにできない。むしろ、彼らが調査した結果、水路のほうがずっと安定性がある。1 日、2 日ぐらいのずれがあっても、ほとんどスケジュールどおりに着くということで水運のほうに着目した。

だから、これからの国鉄改革はどのように動くかわからないですが、今の鉄道ではたぶん水運が勝つと思います。

もう一つ、内運の総延長を見ていただくとわかるように、いま鉄道の総延長は 7.71 万キロで、河川は 12 万キロあるのです。だから、量的にも河川が長いのです。しかも、先ほど言ったように河川の流れる地域は中国の先進地域だから、かなり旺盛な荷物があるところなのです。だから、河川はこれから大きな可能性があると思います。

もう一つ、たぶん企業の自己努力が重要な要因だと思います。先ほど言った長航という会社はもともとどんな会社かというと、石炭輸送と石油輸送を中心に行っている会社なのです。しかしながら、石油の輸送はパイプラインの整備によって荷物は取られてしまって、活路を見いだすために一つは鉄鉱石、もう一つはコンテナ輸送に力を入れるようになった。たぶん、その企業努力が大きい要因だろうと思います。

コンテナ輸送と鉄鉱石に力を入れないと、今まで頼ってきた石油の輸送の仕事はなくなる。そこでいまコンテナ輸送が多くなった大きな要因だと思います。

〇〇 私は中国で一つ感心するのは、発電は石炭火力が中心ですよ。これに使っている石炭の量は半端ではない。おそらく鉄道中心で運んでいるのだと思います。しかも、いま発電能力が毎年、東京電力1社分ぐらいずつ増えているのです。その7割ぐらいは石炭火力で、輸送をどうやっているのかというのが不思議でならないのです。

李 一つこれを紹介しましょうか。地図を見ていただければ。

〇〇 石炭輸送には船もだいぶ使っているのかな。

李 すごく使っています。一つは、揚子江に三つの石炭専用港があります。一つは先ほど言った蕪湖、奇瑞自動車のあるまちの対岸に？ユウケイコウという港があって、これは石炭の専用港です。もう一つは南京の対岸にある裏口という港が一つ。もう一つは武漢の近くに枝城、この三つの港に石炭の専用埠頭が整備されて、これは全部鉄道と結びついています。

ご承知のとおり、中国の石炭の産地は山西省、内モンゴル、それから河南省、安徽省の北部、これが中心地になって、ここから鉄道で港まで運ばれます。港から船で各発電所に持ち込む。これは鉄道から長江水運というルートです。

もう一つ重要なルートは、ここに日照という港がございます。この日照という港はもともと石炭の専用港で、バースもたくさん整備された。整備された理由は日本も含めて輸出するために整備された石炭の専用埠頭です。

しかし、90年代終わりごろから石炭の輸出が激減した。つまり、国内需要が増えて輸出する余裕がなくなった。一転して、鉄道からここまで運ばれて、それから海洋船舶に積み込まれて上海や広州などに運ばれた。北側に秦皇島という港があります。この秦皇島から山西省、世界ナンバーワンの埋蔵量を誇っている石炭産地ですが、ここに1本、大同から秦皇島まで専用鉄道があります。積載の重量に耐える非常に重厚なつくりの鉄道があります。

この秦皇島はもともと輸出するために整備された鉄道とバースです。しかし、今は輸出はほとんどにして海洋船舶で南へ持っていくというルートが確立しています。ですから、石炭の輸送はかなり水運に依存しています。おっしゃるようにエネルギーの石炭への依存率は7割ぐらいあります。

〇〇 塩爺さんと秦皇島を見に行ったことがあります。日本に石炭を運ぶためだと言って、かなり日本の援助で造っていますね。

李 そうです。確かにODAは入っています。そのすぐ近くに北戴河という中国の要人が夏に避暑するところがあります。

高松 これからの可能性のようなことで、先ほど舟運で直接外洋につながる船がかつて日本に

も多く寄港していたという話がありましたが、さらに中国と日本の間の貿易量が増えてくると、直接内陸に立地している重慶などと日本の沿岸を結ぶ中型というか小型というか、コンテナの直行航路のようなものが成立する可能性については何かお考えがありますか。

李 ゼビ実現してほしいですね。一つは、例えば長江本流でいま使われているコンテナ船は、サイズでいうと200～300TEUです。これぐらいの船であれば日本に来て全然おかしくないと思います。これは輸送条件ではそんなに障害にはなっていないのではないかと思います。どんどん高速化になっていますから、輸送条件はむしろ整っていると思います。

もう一つ、では荷物はどうかということですが、先ほど申し上げたように日本と中国の産業関係を見てみると、輸出においては欠かせない、とらえきれないぐらい緊密になっている。つまり、産業集積と産業集積のつながりは非常に密接になっています。日本から部品の中間材を持って行って、中国で完成品をつくるとよく言われるのですが、それよりもっと緊密になっている。産業集積対産業集積という関係になっていますから、その集積と集積のリンクはまだ十分できていない。つまり、その背後に荷物が潜在的にあるのだと思います。

例えば、私が深圳を調査したときに、深圳はご承知のとおり複合機やプリンターの世界最大の集積地になっています。あそこにキヤノン、東芝、ブラザーが1万人以上の規模の工場を構えて世界中に輸出しているわけです。その中間部品はどこから持ってくるかというと、意外と長野県や名古屋から持ってくるのです。人の行き来も非常に旺盛だし、荷物の行き来も旺盛。もちろん、電子機器ですから、航空機を使うことが主流になっています。

重慶は世界最大のオートバイの産業集積地になっていますが、そのオートバイと日本のオートバイの産業集積地、自動車の産業集積地と中国の産業集積地、産業集積地間の連結はこれから船の一つの大きな活路ではないかと私は考えています。つまり、それを連結するために従来のようにフィーダー輸送で中枢港湾を持っていて、中枢港湾から中枢港湾に行って、またフィーダー輸送に連結する。それはおそらく荷主企業から見ると、とても使えない。

〇〇 ヨーロッパやアメリカにやるならそういうことになるのだが、アジアは近いから、どこかで積み替えて積み替えてとなると相対的に非効率という感じがするのです。

李 いま長江本流のコンテナ船は3000～4000トン、200～300TEUが一般的になっています。ですから、これぐらいの船があったら、たぶん日本に来て全然おかしくないと思います。

〇〇 外洋は当然、航行できる。

李 航行できる。コンテナ船を運航する会社はどちらかというと大きな会社で、零細企業はほぼやっていません。

檣岡 うちはいま 300 個の船を運航しているのです。これは日本と韓国と。

李 300TEU ですか。

檣岡 300TEU ですね。300 個の船だと近いところをシャトルすることによって採算を上げているわけです。足が長くなると採算的にまったく合わない。やはり大きな船でないと、長江まで入るということになれば、採算的に少なくとも 1000 個は必要でしょうね。だから、300 個の船は極めて採算性が悪いです。

李 それは寄港しながら荷物を落としていく。

檣岡 いろいろ寄っていきます。寄っていくといっても日本では寄れません。日本はあくまでも内航船の職域がありますから寄れない。そうすると、日本から韓国、韓国から中国となるわけですが、どうしても高くなりますから 300 個では難しいですね。

李 それは運航コストなのか、？経費が高くなるということですか。

檣岡 経費でしょうね。もちろん船のあれもございます。それも高い。もう一つ、運賃が安いのです。これは世界で一番安い。

李 ただ同然。

檣岡 向こうから来る荷物はマイナス運賃になることがあるのです。マイナス 10 ドル、プラス、ターミナルハンドリングチャージ。ターミナルハンドリングチャージでコストがカバーされているわけですが、それからまたリベートを払う。中国の政府がこれはおかしいということでマイナス禁止令を出したのです。

そういうこともあって、最近それでも 1 ドルとか 2 ドルとかです。ところが、船がいっぱいになるといきなり 1000 ドルになったりするわけです。そのように乱高下が激しいし、中国の船会社はけっこう多いものですから、とにかく安いのです。

李 この航路は海運同盟が存在していないですからね。

檣岡 いちおう海運同盟的なものはありますが、皆さん、それを信用していないです。うちもトヨタさんには悪いのですが、中国向けの CKD は北と成都向けと大連、天津で、天津第一汽車と成都向けの二つともやめさせてもらったのです。安過ぎる。名古屋から上海まで 3 万円ですね。直接...？...ぐらいですからね。

。。 中国側の安値に引きずられているわけですか。

檣岡 トヨタさんは、払ってもいいですよ。例えば、3 万円を 5 万円にしてくれと言うでしょう。そうすると、第一汽車さんのほうは、それなら要らない。日本船を使わなくてもけっこうだ。私が手配する。このようになりますよ。では、それでやってくださいということで、今は

成都向けのものは？ダブルオーさんと？イサイディーシーさんがやっています。

李 競争が……。

檜岡 あれは世界で一番安いです。

李 基幹航路はこの区間はほとんど当てにしないですからね。日本までは当てにしないで、日本から荷物をさらに拾って基幹航路、アメリカに行くわけですから、かなり厳しい競争にさらされる。

〇〇 適正な運賃はいくらぐらいなのですか。

檜岡 適正な運賃は、やはりいただきたいのは TEU 当たり 600 ドルから 700 ドルぐらいあればですね。40 フィーターはその倍ですから 1000 ドル以上は欲しい。1000 ドルというと十数万円ですね。それぐらいは欲しいと思います。

船の傭船料とか高くなったり安くなったりしますし、油が上がったり下がったりしますので、その時々では違いますが、基本的には 40 フィーターで 1000 ドルは欲しい。

いま日中間の荷物の 9 割 5 分ぐらいは中国の船会社が運んでいるのですね。だから、いま神原さんが直接運んでいるぐらいですね。私どもは釜山でトランシップして運んでいるという状況です。自動車メーカーであれば、中国の意向にどうしても従わざるを得ない。トヨタさんの場合は中国のメーカーにはあまり口出しできないという非常にジレンマを抱えています。

李 その関係がよく整理できていなくて、統括する物流会社を設立して中国の完成車輸送、部品輸送、アフターサービスを合わせた輸送を一括して統括する物流会社を天津で設立して、これまで日通さんが豊田通商さんに任せていたところを取り上げて自らやるということが、確か去年の終わりがら決定した。

檜岡 豊通さんは単に商社的な役割で何の役にも立っていない。何もしていない。コミッションだけもらっている。

李 私はここを終わって中国出張でトヨタさんへ行くのですが、天津の物流会社はどんな役割を果たすかということを聞いてみたいと思います。

たぶんこれから大きく変わると思います。日産さんが去年行って、バンテックさんが武漢でやって、広州で前からやっていたのですが、バンテックさんも船のことが非常に気になっていて、武漢までの輸送はまだ鉄道が中心になっているのですが、いかに長江水運を使うかということを真剣に検討しています。

3 閉会

佐々木 だいぶ議論もありそうですが、お時間がちょうどまいりました。李先生、どうもあり

がとうございました。

来週はご都合のよろしい方を中心に富山までお越しいただけるということでございまして、富山港にきょうお見えの？日本郵船さん、あるいは関西汽船さんも入られている。新潟港はコンテナ貨物でいうと16万體、6万程度で3分の1程度ですが、港の貿易額を見るとほとんど同じで、それだけ製造業が進んでいるからこそ港の使われ方も新潟とはまた違うのではないかと。李先生から港湾政策のお話を伺うと、ついつい港からの視点でものを考えていると我々はおしかりをいただいています。

きょうのお話を伺うと、産業集積対産業集積を結ぶ？道具として港の役割をもう少し打ち出していないと、この先、日本の港はなかなか大変だよというおしかりを受けています。まさにきょうのああいう発想というのは中国の広い大陸のロジスティクスを考える中から、その一つの道具としての港という考え方はそういうところから出てくるのではないかと非常に勉強になった次第です。

また、最後の締めくくりの研究になりますが、富山の港をご覧いただいて、ロジスティクスを支える面で、港だけではなく？隘路をつなぐ、あるいは...？...をつなぐ一つの道具としての役割についても焦点を当ててお話をさせていただければありがたいと思っています。

ちょうど時間になりましたので、きょうはこれで終わりにしたいと思います。長時間どうもありがとうございました。

（終了）

地域自立・活性化調査

第 5 回 専門研究会議事録

[日時] 平成 20 年 2 月 29 日（金）15：00～17：00

[場所] 富山県民会館 3F 特別会議室

1 閉会

佐川 ありがとうございます。それではただいまの話題と情報提供を軸としまして、これから皆さま方からご議論を頂きたいと思います。これからは司会、佐々木課長のほう、よろしくお願いいたします。

2 討議

佐々木 はい。松尾先生、それから田中社長、どうもありがとうございました。松尾先生からは国土形成計画、シームレス・アジアですとか、その中には田中社長からも紹介がありましたように、東海北陸自動車道の開通に伴う国内の地域間の連携といったような話題もございます。

そうした中で一つ物流をスムーズにするというのが、国としてあるいはいろいろな政府レベルにとっても、非常な課題であろうかと思っている中、当伏木富山港におきましてもご紹介ありましたように、ルーシー号を活用した少しシームレスな輸送、あるいは鉄道を活用した環境に優しい輸送といったいろいろな構想が出てきているところをご理解いただけたのではないかと考えております。

本日は事実上、本研究会の意見交換あるいは討議は最後になるわけでございますので、これまでの新潟のフェリーも含め、あるいはフェリーに限らず今日もコンテナターミナルをご覧いただきましたけれども、非常に伏木富山港のコンテナ貨物量も伸びております。そういった意味で一般的に国際貿易、日本海側が抱える問題、日本海側の港湾が抱える問題、あるいは対岸との貿易を考える上での戦略等、今まで議論していただいたテーマと重なる部分もあるかもしれませんが、改めてご意見、ご質問等いただければありがたいと思います。よろしくお願いいたします。では、高松先生よろしくお願いいたします。

高松 どうも両先生から大変興味深いお話を頂きましてありがとうございました。今お話があったことと直接関係ないかもしれないですけども、田中さんにお話を聞かせていただけたらと思うのですが。

前の橋社長さんとは随分前に何回かご一緒させていただいたことがあって、気さくな、地域で頑張っておられるというのを実感しているのですけれども、ルーシー号のああいう姿を？考えると、こういうコンテナの？輸送にも取り組まれようとして、随分頑張っておられるなというのをまた改めて実感しました。

今回のこの研究会のテーマが対岸地域との交流を通じて地域をいかに活性化するかというのがメインテーマだと思うのですけれども、誰から頼まれて中古自動車を何かやるとかという以前に、なにしろ伏木さんの立場で海を使って地域活性化をするときに、こういうことができ

ないか、ああいうことができないかということをいろいろ考えられて随分船をもってきた。そういう苦労話があると思うのです。

あれを運航するにあたって、「そんなのリスクが大きすぎるから」とか、あるいは背後の荷主さんなどからいろいろな注文を受けてこういう部分を開拓したとか。そういう苦労話というか地域活性化をするときの関係者間の協力とか、そのあたりを教えていただけたらありがたいと思うのですが。

田中 参考になるかどうかわかりませんが、我々がここまでこぎ着けたプロセスと申しますか、例えばルーシー号という船の状況について申し上げますと、やはり最初は今のような中古自動車が活発でなかった時期というのは相当続いたのです。その時にどうであったかということになりますと、携帯品の自動車を積んでいく程度だったのです。

高松 お土産品みたいに。持って帰るみたいな。

田中 そうそう。それで貨客船ですから、ロシアの方々は日本があこがれの国というか、極東にとって非常に先進地である。したがって観光に行きたいという方々が極東に非常に多かった。

そこで我々がウラジオストクにある旅行業者とタイアップしたのです。その旅行業者とタイアップした中で、向こうは人間を集めるからビザの発給を当社でやってくれないか。キャッチャーになったのです。ビザの発給を受けたときからどんどん増えていったのです。

日本とロシアという国はビザがないと入出国できませんから、そういう意味では受け皿がないとパッセンジャーは来てくれない。それを我々が克服したのです。そうしたらどんどん増えてきて、今経済が活発ですから非常に日本に対する見方が変わってきて、それが今度は、例えば東京へ行っているいろいろなところで買い物をするとか。オプションツアーということでバスで行くのです。バスで一個連隊で動いて。

高松 ここから行くのですか。バスを仕立てて。

田中 そう。

高松 ほう。

田中 ディズニーランドに行ったり。あるいは大阪だったらユニバーサルスタジオへ行ったり。あるいは鈴鹿サーキットがあるときは鈴鹿サーキットに行くのです。ということでツアーがついて回っているのです。

3日間いますから、3日間のあいだで観光を楽しむ方はそのまま、それ以上に日本に滞在したいという人は、1回パスして、次の船に乗って帰るのです。そのまま滞在する人と、下船するという人が二つあって、ロシアの方々はそういう楽しみ方をして、最終的には今は輸出自

動車ということになっていますから、その輸出自動車を買って帰る。

輸出自動車が今税関の統計を見ますと、大体 1 台 65 万円ぐらいの車になっている。昔は 3 万円とか何とか言っていたんですが、今は 1 台 65 万円。つい先だってもちょっとインボイス価格を見てみたら 150 万円の車とか。昔の安かろう悪かろう、スクラップにしようという車から完全に脱皮して、購買力が付いてきたということであろうかと思います。

今までだったら冬場は客船の乗降する人は少なかった。今年は昨年から継続的に多いのです。ですからモスクワの人は別でしょうけれども、極東といわれるイルクーツクぐらいのまでの人たちは、こちらを一つの観光に、そういうふうにとらえて我々は見ているのです。インバウンドの観光客が多いということなのです。

ただ残念ながら伏木富山港に客船ターミナルがございませんから、港湾課の人をお願いしているのですけれども、客船ターミナルを作ってアプリーシエイトしていただかないとどんどん来ないのではないかということが一つの問題点であります。今、入国管理事務所とか税関というのは船に上ってやるのです。ソーラスゲート中に入ってるものですから非常に苦勞をしてやっておられる。ここは一つ何か改善が必要ではないか。駅舎があればいいという。

高松 インバウンドできている方がご自分で 1 台買っていくという形はあるのですか。中古車のブローカーが来てたくさん買って帰るということではなくて。両方あるでしょうけれど。

田中 結局今インターネットでネットオークションをやるんですね。皆さんはウラジオストクを出るときにオークションに参加しているのです。

高松 そっちでもう決めてくる。

田中 ええ。

高松 それを取りにくるという感じなのですか。

田中 ええ。それで目で見て「これはオークションで買ったものと一緒だ」と。それをキャッシュで払って帰ろうと。こういうふうな感じですね。今の仕方を見ていると。

。。ドルですか。

田中 ドルです。

玉置 そうすると、... ? ...。

田中 ルーシーという船は 340 台ほどしか積めない。2 台でも 3 台でも買っていきたい人がいますので、その人たちは伴走船といいましてほかの船屋さんに頼んで積んでもらって持っていく。それが R0-OR 船になる。

高松 自分が乗ってきたフェリーには 1 台しか乗れないけれど、あと 2 台頼んだのは R0-R0 船

で運んでいく。

田中 R0-R0 船で運んでくる。それがどんどんインクリーズして、16 万 5000 台になったという状況ではないかと我々は思っているのです。

玉置 将来的にはどういうことになりそうなんですか。

田中 そこが我々としても非常に姿形が見えないのです。というのはロシアというのは左ハンドルの国なのです。右ハンドルの車が未来永劫続くかということ、それは一つの問題点としてあるのではないかと。過去に噂としては右ハンドル禁止という話が出たことがあるのです。プーチンさんの時代であったのですが、それは立ち消えになりました。いつ何時そういう問題が出てくるかわからない状況も危険性としてはある。

最終的には新車が出ていけば一番いいのですけれども、新車が出ていくというところまでいく場合に、例えばトヨタさんのグローバル戦略を見ますと、サンクトペテルブルグで作るという方法がある。中国の長春で車を作るのも一つの方法。日本で作るのも一つの方法。どこからどう輸送したら最も安く早く安全に届けられるかということが一つの戦略として出てくるのではないかと。

ですからある一定のところでは当然頭打ちになるだろうと思いますけれども、日本海という一昼夜半で行く距離ですから、そういう意味では船会社にとっては魅力的な伏木港、あるいは伏木富山港とウラジオストクとの距離だろうと思います。船会社だって採算が取れなければやめますから。ですからいつ 0 円になるかもしれないし、どんどん増えていくかもしれない。それについてはもっとほかの貨物も R0-R0 船と一緒に積んでいくという状況が生まれてくれば発展していくだろう。

そのために我々が考えますのは、やはり東海北陸自動車道も含めて中継点とのかかわりが強くなってくれば、ロシアの経済とともに伸びていくのではないかとということが、我々とすれば関心のあるところでもありますし、その辺が富山県さんとともに？どうすればいけない一つのポイントになってくるのではないかと考えています。

〇〇 一つ伺いたいのですが、ザルビノの...？...貨物というのは、ロシアに出るのですか、中国ですか。

田中 今ザルビノから来る在来線の定期運航の船は、中古自動車を積みに行くのです。やはりザルビノにもレールが入っています。ですからシベリア鉄道に接続していくわけですが、ロシアの鉄道の枠をそれぞれが取り合いしているわけですから、どこでその枠が取れるかということでザルビノを利用する人もいます。

ザルビノからここへ来るときは貨物を積まないで来るのです。そしてこちらから中古自動車を積んでいく。向こうからカラで来る船に何か積めないのかという調査研究をやったことがあって、黒竜江省から出てくる縫製品関係を積もうとしたのです。ところが国境の通関で引っかかってできなかった。今はまだ検討中の状況ということになっています。

やはり中国東北部との結びつきというのはザルビノでは非常に魅力的な構図であると思っています。韓国とは関係なしに直接のルートでいける形はすでにあると我々は思っているのです。それはコマーシャルベースですから補助金を出す人も誰もいませんから。

〇〇 ロシアの税関？

田中 そうですね。ロシアの税関でしょうね。

〇〇 それは最近の話ですか。

田中 昨年のお話です。

高松 先ほどの話をもう少し詳しく……。向こうの旅行会社の人たちと伏木さんが協力し合っ
てビザ発給もこちらが受けたりして、船で来るようになったという話でしたよね。その時に船
の航路を設定するときに、幾分こちらが責任を持ってくれとかそういう話はなくて、ビザで向
こうの船会社が人を送って寄越すようになったのですか。

田中 そうです。積極的だったのはロシアの旅行会社だった。ロシアの旅行会社が伏木港と定
期運航したいと。ついてはパッセンジャーのビザの発行について、キャッチャーになってくれ
と。そうすればどんどん集めますよと。集めた方が乗ってくれば船会社は収益が上がりますし、
また貨物として中古自動車も積んでいく。あるいは日用雑貨も買っていくということの、要す
るに連鎖反应的になって今日に至っている。

今日見ていただいたロシア、たくさん日用雑貨を買っていましたでしょ？ ああいうのは古
物商というライセンスというか、警察からもらった古物商商いをするライセンスを持った人が、
あそこでトラックにいろいろなものを持ってくるのです。ロシアの人から言えば？ バザードで
すね。自然発生的にできてきているのです。

〇〇 その時に中古自動車が帰り荷というのか、それでやろうという見通しも立てながら運航
したのでしょうか、出発点はやはり人ですね。

田中 そうです。人が来ないと。というのは昔はネットオークションがなかったですから、パ
ッセンジャーの方がキャッシュオンデリバリーで、自分が見てこれならいいという車を買った
のです。それがネットオークションになって、観光を兼ねて来て「ああ、これと一緒に」と。
それで持っていくのです。

高松 ロシアは中古車の輸入関税の？価格とか……。

田中 どんどん上がっています。上がっているけれどもまだ市場的にはある。もちろんウラジオストクの近辺だけでさばいておられるわけではなくて、シベリア鉄道に乗っているいろいろな所へ運ばれていく。あそこにはワゴン車というものがあるのです。専用の２段積みの車。

〇〇 貨車にそのまま。

田中 貨車にそれで入れて持っていくのです。

〇〇 実に興味深い話で。

田中 実に泥臭い話でございまして。

〇〇 我々港に行く途中、…？…つぶした駐車場をずっと見て回ったのですけれども、あそこはロシアの方が車を確認するためにあそこにいたのですね。

田中 そうですね。というのはご承知かと思いますが、日本車を外国に輸出する場合には、手続的には廃車手続というものをやらなくてははいけない。廃車手続をしますと、消費税が還付されるのです。還付されるというのは仲介業者の収入になるのです。リサイクル工場へ持っていくと、それはリサイクル屋さんのものになってしまう。外国へ輸出するということが、抹消手続をしたときに消費税が仲介業者にバックしてくるのです。

〇〇 ちょっと車の中で聞いたのですけれど、パキスタンの方が多そうですね。

田中 そうなんですね。我々はその辺は全然タッチしないところですからわかりませんが、そこでの商いがうまくいくのです。

高松 外国人に対して、…？…するつもりは全然ないのですけれども、さっき冒頭にいったように、地域の活性化などいろいろ考えるときに、そういう商売をもっといい環境の中でできるように運航整備をして、日本の国内のいろいろな方々がそういうところでお仕事をするとか、そういうことってどなたか考えないものなんですかね。

田中 日本の中古自動車の取扱業者もいらっしゃるのですが、全体の１割か２割なんでしょうね。それと聞いた話ですけれども、パキスタンの方々というのは中古業者の販売の世界的なネットワークを持っているそうです。要するに向こうでのキャッチャーになる人と、こっちでピッチャーになる人がお互いにやり取りしながらやるんですって。それは何もロシアだけではなくて、中近東であろうが、アフリカであろうが、チリであろうが、いろいろなところでパキスタンの人たちが出て行って商いをされているそうです。

ですからパキスタン同士で買い手の仲介、売り手の仲介をやっておられると。基本的には日

本の車が優秀である。もちろん右ハンドル車が世界的に通用するのはイギリス系の国でしょ。ニュージーランドなどは昔から右ハンドルでやっていたのです。

佐々木 何かご質問等は。

〇〇 松尾先生、シャーシの共通化ですね。それは本来は...? ...なるのですか。日本側に問題があるのか、シャーシを共通化して。

松尾 それは国内の法律だろうと思うのです。大きくなりあるいは車検の問題だったりして。今、確か日・中・韓でそのあたり政府間で.....。

〇〇 話題にはなってはおりますが、やはり越えるべき法律がそれぞれ相互に絡んでおりまして、まだそれをひもといっているような状況。車検もそうですし、事故が起きた場合の保険ですね。だからそう簡単ではないという話は聞いてはおります。一方で? 物流面から考えますと先生がおっしゃったように、スムーズな方が間違いなくいいわけでありまして、こういう場で申しますと、? 荷役の作業の問題もありますし。いろいろ越えるべき問題もある。

高松 一般公道を走ってはいけませんが、埠頭の中とか限定したところならいい?

〇〇 一部埠頭の中でナンバーのない車も警察との? 協力の上で走っている場合もございますので、完全なフリーではないと思いますが、...? ...としてはあるかなというのはあります。

高松 一般公道を走って、向こうにある? レールのステーションにというときと、運航するたびに特殊車両の通行何とかとか、きついたりするのでしょうか、それが一体のものだったら、例えば鉄道の積み替えのところまでだから...? ...とか、そういうものがあれば一つの手ですよ。

〇〇 ? 私としては? あると思いますね。特区という言い方がいいかどうか分かりませんが、その部分だけ今高松先生がおっしゃったように埠頭に上がってどこかへつなぐまで、倉庫まで、あるいは鉄道の通過施設まで。

高松 保税地区みたいなものがあつたら、その中ではいいじゃないですか。? 観光なんかするときに、保税輸送で一回一回手続を取るのと似たようなものです。岸壁に降りたとたん、ちょっと持っていくのに、もう走れないのだったら、シャーシに載せて持ってくるのは無理だという。

〇〇 あと大体は積み替えでしょうね。

〇〇 基本はやはり

〇〇 シャーシ輸出かもしれないですね。世界的なシャーシに戻すということでないとはやはり難しいなと思いますけれどね。

〇〇 逆におっしゃるとおりで、シャーシ...? ...国内でワーワー走り回るようになったら、その管理の問題とかも、本当にできるのかとかですね。そういう面もあって、必ずしもスムーズに通すことだけが至上命題かというところでもなく、積み替えた方がしっかり下の台を管理できることもある。

〇〇 ヨーロッパなんか自由に行き来しますでしょ。あれが本当じゃないですか。

〇〇 あれはヨーロッパはヨーロッパでまたオランダ、ドイツのプレートをそれぞれ持ってる...? ...走れないです。フランスに入ったらフランスのナンバーを持っていないと走れないようになっていますので、それ以上できません。だからシャーシは...? ...。

アメリカなどもそうですけれども、ニュージャージーステイトあるいはカリフォルニアステイトのナンバーがなければその州は走れないということになっているわけですから、それ以上越えて出られない。非常に厳しい規制があります。

だから私ども船会社も? シャーシ持っているわけですが、ナンバープレートをいかに...? ...、カリフォルニア、アイオワ、? イリノイ、インターステート可能ですよというシャーシということですね。そうでないと走れない。そういう規制は非常にある。

玉置 ...? ...? 並べたりすれば.....。

檜岡 それはだから、日・中・韓とかその辺で協議してできるようになればいいんですけど、なかなか。

佐々木 今でも要するに日本のナンバーさえ取れば、それは間違いなく日本の基準に合うわけですから走れる。当然車検も通り、保険も則っていると。その手続は大変だとそういう...? ...したい方から見ればそういうご意見もごもっともだとは思いますが、一方で違う見方もあるわけで。一番確実なのはいま檜岡さんがおっしゃったダブルナンバーを使えば間違いなくそこは...? ...です。走れるはします。

〇〇 物理的に幅が大きすぎるとか、長さが、ということではないですか。

佐々木 物理的にまた違うようではありますけれども、車の規格も。ですからダブルナンバーを取れといったものの、そう簡単に取れるものでもない。それがたぶん事実上無理だということで世の中では言われているのだと思います。

松田 今日、港を見させていただいて、日本の港に共通しているのですが、...? ...が非常に貧弱ですね。それで仮にCIQをやるようなスペースをちょっと考えてみたのですが、あつたほうがいいのでしょうけれども、あの場所では現実問題としてないですね。それであれはうしろがわか、...? ...完全? 右うちだったから、やるとしたら土地を買収して広げるぐらいしか

考えられないのではないかという気がしたのですが、いかがでしょうか。

田中 伏木港の万葉埠頭というのを建設中なのですけれども。そこには広大な敷地があるので。けれどまだそこは完成途上でございますから。

松田 伏木の外港。

田中 そうです。外港の万葉埠頭が。そこを利用するというのが一番適切なやり方だと。ただいまいろいろと障害があって、そこまでは進んでいないのですけれど。あれは？手狭場所ですから。旧の港ですからあそこでは将来は活用できないかと。

松田 ? CIQ 施設などは予算はそれぞれの役所……。

- 〇〇 そうではないかと思うのですが。
- 〇〇 建物は港湾管理者がつくるんじゃないの。
- 〇〇 そうだよな。
- 〇〇 そうでしょ。

佐々木 確かにイミグレーションみたいに…？…そのものですので、そういうのは管理者さんが作る場合が多いかなと思います。一方で税関が検査施設とか、ああいったものは税関かもしれないですね。

- 〇〇 …？…。
- 〇〇 CIQ がもともとこの港の、大きな港は大体開港していますから、人力的とか組織的には整っている、それとあとは金でしょうね。

玉置 フェリーのお客さんを迎える玄関といいますか、そういうものを作るとすれば県なのですか。

- 〇〇 港湾管理者
- 〇〇 この場合は市になるのかな。

佐々木 いや、県さんです。やるとすればですよ。

池田 CIQ もかつては港から中心に？施設ができたのですが、どうしても空港のほうに…？…しますので、それでいてそんなに人員は？増やせないということですから、？難しい。

佐々木 新潟もそうだったのですけれども、国際フェリーというのは貨物の面もあるのですが人の面もありまして、結局だんだん顕在化してきているのですが、国際フェリー対応のターミナルのニーズというのは何らかに対応していかなければいけないと私は思っていまして、観光立国というのも一つの、田中社長からの話もありましたけれども、次の施策としては必ずしも港湾管理者さんだけにお任せしっぱなしで済まないのであれば、何らかの手を打つということは

十分考えていかなければいけないのかなと思っています。

〇〇 人員的にはIが一番大変なのではないですか。イミグレーションが。あれは法務省が一番厳しいんですよね。

榑岡 富山伏木港に来るのはロシアの方...? ...、観光がてら...? ...で? 動いてますよね。...? ...でいくと倍ぐらい。

〇〇 二年間で、ですね。

榑岡 九州を見ますと、カメラアといううちの会社...? ...要するにゴルフの客、あるいは修学旅行のお子さんたちを...? ...、野菜とか...? ...もやっておりますけれども。中国というのは、? アパレル関係で、高いものが割と入ってくるわけです。フェリーのお客さんも入ってくる。客は確かに...? ...。

将来的には、ロシアと中国と韓国で見ていると、一番ロシアが、例えば車、車というのは中古が入っていくというのは、自国の産業がないから入っていくのです。これがいま産業がどんどんロシアに入っていきますね。トヨタ、GM、三菱も入ってくる。産業が発展してどんどん生産される。そうするとどこの国でもそうですが輸入規制が始まるわけです。そうすると将来的に車も勝手にどうのこうのということにはならない。

富山としてはそういう将来を見込んで、ではどうしようかということは皆さん考えていらっしゃるのか。あるいは観光で海岸の? ロケが非常にいいなと思っているのですけれども、そうすると...? ...に行った気分になるんですね。どういうふうな戦略で観光客を呼ぶというふうな。今ひとつはロシアに近いというのがありますので、どういうふうに考えているかというのがあるんですよね。僕は将来的には車はもう出ないと思います。

田中 やはり榑岡さんのおっしゃるとおり、中古自動車というのはある一定の期間を過ぎますとピークが来ると思います。そうしたときにどのような形にするかというのは、非常に重要な今後の問題だと思うのです。要するに何かの手段が、フェリーという交通手段があってこれが定着化していったら、それを何かに切り替えていくような施策を今のうちから考えておかなくてはいけないというのは榑岡さんのおっしゃるとおりだと思います。

ですからその面で、例えばRO-RO船でSLBに乗せていけるとか、そういう形で日本から物流がシベリア鉄道を通して動いていく。それとCO₂ モーダルシフトというのがセットになれば、大きなインパクトができるのではないかと思うのです。

現時点ではロシアという国については鉱産物はたくさんありますね。油もあればいろいろな、ここ掘れワンワンで何でも出てきますから。ただ産業というのは全部モスクワ近辺に集中して

います。極東のほうというのは鉱物資源が石炭であれ何であれ、それを掘削して商品として売っている。その人たちの購買力がどんどん上がってきて、給料が良くなって豊かな生活を求めるために、自動車というふうになった。モスクワから流れてくる車がないというので、いま日本から行っているという状況があると思うのです。

けれど最終的に沿海州がモスクワから車を持ってくるのかということになると、必ずしもそうではなくて、日本から供給するか、中国から供給するかというそんなケースも出てくるのではないか。

ロシアという国は広いですから西側と東側では全然考え方も違う。という意味でも極東の方々に対するものの見方というのは、モスクワとは違ったものの見方をしていく必要があるのではないかと思います。

檜岡 それと新車が出るわけですね。新車のルートとしてはいろいろな港が考えられるわけで、富山伏木港だけではない。これを決めるのはお客さんですから。トヨタさんが決めるわけですね。トヨタさんは名古屋から出ます。富山伏木港までわざわざ運んでくる Rail & Seaと言われても、トヨタさんはうちは名古屋だと。名古屋の企業だし、名古屋から積むんだというスタンスは変えないと思うんですよ。いろいろ言っても、何となく違う見方をしたほうがいいのかなと。あるいは本当にトヨタさんにメリットがあって、こういうルートでやるから安くできるのだというのがあれば、トヨタさんも乗ってくるとは思いますけれども。

参考に言いますけれども、？宮城の話をしましたけれども、キヤノンさんが岩手に工場がある。あるいは青森に工場がある。秋田が近い。うちの？クライアントに秋田まで持ってきたらどうですかと言うと、青森県以外は駄目だということです。そういう現実問題があって、だから八戸からわざわざ？函館まで行って、...？...？安い。富山伏木港というのは？地理からすると、確か YKK さんも...？...。あるいは？小松さんもそうですね。確かに。だけどそれ以外の、県外の企業については、特に港を持っている県については、動かすというのは利害関係ですね。非常に難しいです。

。。そこを頑張っていこうということですね。

檜岡 そうですね。近くに新潟もあるし、なかなか.....。

松尾 宮城と山形は両知事がお互いの資源を使いこみましょうと言うので、仙台の空港のアクセス鉄道に山形県が出資をしたりして、酒田の港と仙台の港を両方、日本海側は酒田を使う、太平洋に出るのは仙台を使おうということで知事同士が約束した。そういうことが広域的に動いていくと、向こうに出すのは名古屋港を使って、こっちに出すのはということも考えられない

ですか。

榑岡 そういうのは行政やら何やら、皆さん努力されれば答えが少しずつ見えてくると。

田中 企業は利益を上げなくてははいけませんから、奉仕の精神で仕事をやってくれないですから。

榑岡 ですから客観的に金勘定していったら、なるほどこれは Rail & Sea でこっちに持っていったほうが、例の環境税やら何やらという話もこれからあるのかもしれませんが、そんなことも加味するとお安いのだと。というようなサービスを提供していくのが企業の役目なのでしょう。

田中 ただ、今いろいろな問題の中で環境の問題でCO₂排出量削減というのは至上命題になっていますから、これを追求していくというのはやはり一番のポイントになるのではないかと。

榑岡 ?ユーザーさんたちもすごく気にしだしています。

田中 企業にとっては総量規制というのがありますから。

佐々木 富山県を代表するような形で田中社長にもお話しいただいています、榑岡社長から観光面の話もありましたし産業もそうなのですが、もし県として対岸との交流など、お考えがあれば池田次長のほうから少しお話をいただければありがたいと思うのですが。

池田 外国人観光客をやはり誘致したい、私たち「ビジット・ジャパン」に呼応して富山県でも大きな課題になっています。富山はご存知の通り空路の場合は大連、上海、ソウル、ウラジオストク。これが定期便が走っております。

その中でもかつては韓国ソウルとのつながりが一番大きかった。でもやはりアウトバウンドがほとんどだったのです。ところが先ほどもお話がありましたように、最近は韓国元気になってきましたので、インバウンドが多くなってくる。ターゲットの一つはやはり韓国です。

定期便はありませんけれども、最近極端に富山県で外国からお見えになる量が増えているのは台湾です。台湾については近々、小松と台北に定期便が走るということでございますので、北陸地域として台湾が非常に大きなターゲットになっていると思います。かつてソウルや台湾でいろいろなPRをしておりますけれども、今年の4月には知事が直接行って台湾でPR活動をするというようなことで、一生懸命にやっています。

それに比べますと実はロシアはターゲットにはあまりなっていなかったということがございます。今お話がありましたように、ルーシー号という非常にしっかりとしたルートができているにもかかわらず、ロシアからお客さんを迎え入れるというところに、我々観光戦略の部分としては遅れがあった。極東地域のほうも富裕層ができていますということでございますので、

この辺にもこれから力を入れていかなくてははいけないかなと思っております。とりあえずは目の先、たいへん多くの方に来ていただくのは台湾さんということで、台湾に力を入れているような状況でございます。

それから企業誘致ということもやっているわけですが、かつて企業誘致のポイントは水であり、電力であるということだったのですが、最近特に聞かれるのは高速道路のインターチェンジとどの程度近いのか。それから港とどの程度近いのかというのが非常に多くなってきております。つまりCO₂問題も企業立地の場合の大きなポイントになってきているというのは如実に最近は感じております。その意味でも港の整備なり、高速道路、港それらを結ぶアクセスというものの重要になってきていると認識をしております。

それからシベリアとのつながり。なかなかトヨタは富山まで持ってきてから運ぶなんてことは考えないだろうというふうにおっしゃって、まあそうでしょうねということなのですが、ただ実は検討はしていただいております。我々としてはやはりそういうルートもぜひ視野に入れて伏木富山港を？北陸自動車道が全線開通するという、中部圏が表と裏とが一気通貫になるというこのチャンスをぜひいろいろなケースで考えて欲しいという訴えはしておりまして、何かいい道筋ができれば我々としても楽しみだなと思っております。

佐々木 田中社長にご質問ばかりで申し訳ないのですが、一つ私から。今ロシア向けの話がいっぱいあったのですが、これまでにいろいろな研究会をする中で、フェリーを考えたときに韓国というのも一つ大きな可能性があるのではないかと。一応反省するところがありまして、松尾先生のプレゼンなど、常日頃私も言っているフェリーの利点というのでしょうか、スピード、定時性、積み替えのしやすさ。それは国内だからそういうことがあって、また国際は違うと。またルーシー号は人から派生してきてできた航路ということで、必ずしも国内フェリーを思い浮かべながら国際フェリーを考えてもうまいかないのかなという反省はいっぱいある。

しかし定時性やスピードを考えたときにマッチする貨物というと、高付加価値の貨物であって、韓国にエアカーゴでかなりいろいろなものが輸送されている。よく聞くのは電子機器、あるいは液晶のパネルであるとか、それなりの高付加価値なものが運ばれている。価格面にしてもそれなりのシェアが韓国と中国を見比べても、若干少ない程度で、かなり貿易量があるというときに、富山とか新潟ぐらいであれば北関東あるいは東北の方から、先ほど檣岡社長がおっしゃったように、いま関東あるいは中部から九州までトラックで運んでいって、そこから韓国まで持っていっている貨物がそれなりにある。

その考え方を敷衍していくと、北関東あるいは東北の南のあたりからトラックでこのあたり

まで持ってきて、フェリーで韓国のほうまで運ぶこともあり得るのではないかということは、ちょっと役人的な机上の空論なのかもしれませんが、韓国とは関係なくザルビノとの航路でいま何とかやっているとのお話もあったものですから、韓国に対する見方というか、貿易の相手としてどういうふうにお考えになっているのか、そのあたりをお聞かせいただけるとありがたいということです。

田中 私の個人的な意見ですけれども、やはり急ぎの貨物、あるいは安くても運べる貨物とか、何を選ぶかということが一つの大切な要素だと思う。高付加価値の貨物だったらエアーになってしまう。コストの安いものを運ぶというとコンテナになってしまう。真ん中のフェリーは何が適当な貨物かということになると、結局九州の今の韓国との関係からいうと富山の港から比べるとものすごく近いのです。？コンベアラインをやっておられる...？...は、もう近いのです。ですからあの近さに対しては富山はかなわない。

檜岡 6時間ですからね。

田中 ビークルというのも走ってますでしょう。お客さんだってビークルで行ったら3時間もかからないではないですか。あそこの感覚で北陸を考えるというのは何かちょっと無理があるような気がするんですよね。ですから高付加価値のものがどうしてもエアーになってしまう。あとはコンテナでいけるという考え方が、どうも今は荷主さんには定着しているような気がするのです。

定時性があって、スピードもある。それで手続関係が容易にできるというものが必ずしもフェリーということに結びつくかどうかというのは、ちょっと研究してみなければその方向を見いだすのは難しいような気がするのです。

檜岡 コンテナだってシャトルみたいに向こうと行ったり来たりすれば、そんなに差はないですよ。

田中 そうなんですよ。

檜岡 国内をぐるぐる回ってるから時間がかかるわけですよ。

田中 シャトルになれば全然問題ないのです。？物流との関わりなのです。ものがあればシャトルになるのです。

。。 ？満船にしてくれれば。(笑)

田中 そのとおり。太平洋側の港はもうシャトルのような感じでやっていますから。我々はローテーションの具合で檜岡さんにもお願いしているわけです。輸入を中心にした貨物を重点的に開発するためには、韓国であろうが中国であろうがファーストポートに入れてくださいと。

輸出を中心にする場合は、ラストポートにしてください。

〇〇 みんながそう言う。(笑)

田中 そうすると今のフェリーの日程を補っていけるような状況にはなるのです。

航路の選択というのはたくさんあったほうがいいのです。ですからAという船社には、輸入中心に願いますからファーストポートで来てください。Bという船社には、ラストポートで来てください、という言い方もあるのです。もう一つの言い方をすれば、最初に入って最後に出ていくときに、また寄って行ってくださいと。だから最初に来て……。

〇〇 輸入する物を下ろして。

田中 輸入のものを下ろして他の港を回って、最後に我が港に来ていただいて、輸出貨物を積んでいていただくというのが一番いいのです。檜岡さんよろしく。(笑)

佐々木 回らないものですからね。

田中 そうそう。韓国の船社さんはその辺はかなりフレキシブルに考えているような感じはありますが。

高松 今のフェリーですと、人間というのは基本的に片荷輸送にならないから、それが一つのベースカーゴ的なものになって積むスペースがついているというのは、比較的いいですね。行きも帰りも基本的に皆さん…？…ですものね。

田中 そうですね。

〇〇 ロシア人って船酔いしないんですか。冬の日本海は相当強烈だと思うんですけども。

田中 そうだと思いますよ。つい先だって低気圧が通過したでしょう。あのとき我が会社の部長が一人、ルーシーに乗ってウラジオストクに行ったんですよ。その時には乗組員も全部、飯を食わないで寝ていたそうです。(笑)

玉置 すみません。松尾先生にちょっとお伺いしたいのです。一番最初にご説明いただきましたモーダルシフトですね。この表を見ますと、鉄道は以前から見るとある時期相当、これはモータリゼーションとの関係でしょうけれど、…？…してそのあと前より？ぽかっと。おそらく…？…じゃないかと思いますね。？外航海路のほうもそういう感じがして、トラックだけが右肩上がり。CO₂ということを考えますと、はなはだ好ましくない数字がここに出ているわけです。

私は先ほどのトヨタの話もありましたけれども、高速道路をどんどん作って自動車にとっては非常にハッピーな交通インフラを構築している。そういう中で企業の社会的責任ではないけれども、トヨタ自動車に限った話ではなく、自動車のメーカーがもう少しそういうことも考え

るべきだというのが攻めどころかなという感じがします。世論がこれから出てくれば、それは大変追い風になるのでしょうかけれども、連中は鉄道についてははなはだ寂しい評価ですね。

詳しいわけではないのですが、CO₂の排出量でヨーロッパの先進国を見ますと、やはり鉄道をかなり復権させて、例えばドイツが鉄道を民営化したときにその赤字分にガソリン税を持って行って、時限立法を作ってやったとか、かなり鉄道を大事にしている。数字を見ていませんが、西欧の先進国のモーダルシフトのあれで言えば、鉄道はもっと高いところにあるのではないかと思います。

松尾 最初の図1のような形で作りますと、やはり先進国と言われるところは、アメリカを除くとトラックがいい。アメリカは数字いいです。

玉置 2～3%というところですね。

松尾 そうですね。トン/キロペースで見ますと非常に少ないのですけれども、ヨーロッパでも少ないのです。

玉置 どれくらいですか。10以上はあるんでしょう？

松尾 10%あるかないかだと思います。やはりヨーロッパもトラックが国境を越えてどんどん走っていますので、鉄道というのはなかなか難しい。高いのはアメリカです。アメリカの場合にはトラックではつらい距離、東側西側という距離はつらいですから、やはり鉄道を大きく利用するということです。

もともと鉄道とトラックは異次元の輸送機関で、同じトンキロで勝負はできないのです。全くトラックというのは異次元のもので、いわゆるスーパーですね。ですから何かしら規制がないと駄目だろう。

東ドイツの時代、トラックは50キロ以上走ってはいけないという規制があった時代があって、その時からかなり鉄道の数字が50%以上あったわけですけども。何らかの規制をかけない限り、トラックというのは自由に使われてしまうというところがあります。ただこれからトラックドライバーがどれほど確保できるかという問題も残っていて、今のような状況のままトラックが自由に走れるかということ、そこは疑問なところがあります。

日本の場合には、JRが分割してJR貨物さんが各旅客会社から鉄道を借りているような状況ですので、日本で復権というのはかなり厳しいものがあるだろうと思います。

玉置 そうするとモーダルシフトが実現する具体案というのは、どういうふうにお考えですか。

松尾 モーダルシフト化率、あるいはモーダルシフトそのものを進めるには、日本の場合にはもっと船を利用するような社会資本整備をする必要があろうかと思います。

それとももう一つは、やはり国の政策がきちんとしたものがないと、例えば高速道路の無料化と言われたら、これは船はとても勝負にならない。CO₂削減と言っておきながら、高速道路を無料化しないと物の価格が上がってしまうというふうに言われると、船屋は大変ではないですか。特に？サーチャージの問題だって、トラックは補助を出すという話をしていますけれども、船は非常に厳しい。？外航海路については厳しい。

玉置 先ほど来、ロシア経済との関係において、はっきり言うと油が上がったからですね。つまり 100 ドル原油のメリットを？満喫している。そう考えてみるとマクロ的には日本は損ばかりしているわけではなくて、大いに...？...なり、あるいは...？...なんていうのは中産階級を増やそうとしているわけですから、そういう経済力を我々はパワーとして受け止めて、それを迅速化していくということが非常に大事だと思うのです。一方、では油の値段が下がったらロシアはどうなるのだろうかと言う人がいるのだが、私は上がりこそすれ下がることはそう簡単ではないという感じがします。

トラックを法律的に抑制するわけにはいかないでしょうけれども、結局経済のメカニズムは、油が仮に 150 ドルにいくということは想像もつかないけれども、それはあり得る。そうすると今から 5 割上がるとトラックも痛い。だからトラックと外航海運、その両方にかかってくるわけです。しかしどれだけの油を使ってどれだけのあれをする。いわゆるトンマイルで考えますと、トラックのほうが影響は大きいということが言えるのではないかと思うのです。

いずれにしてもそういうことになると思うのは少し追い風が吹いてくるのかなとも思うのですがいかがですか。

松尾 日本の場合はなかなか、JR 貨物さんは線路容量がないですから、企業ごとに鉄道を使ったと言って PR されていますけれども、全体から見るとトンキロというのはそれほど増えていないのです。ですからこの図 1 の鉄道がまた？昔というふうにはなかなかいかないというふうに.....。

- 〇〇 東京と日本海側と貨物が走っているのは上越線だけですか。
- 〇〇 東京とのあいだではございますね。
- 〇〇 信越線は走っていないですね、貨物は。
- 〇〇 走れないんじゃないかな。
- 〇〇 新幹線でなくなっちゃった。
- 〇〇 だからやはりどうしても無理なんですよ、鉄道は。

玉置 わかりました。

松尾 関東と関西のところでモーダルシフトが起これば一番効率的なのです。物量がものすごく多いので。ただもう関東と関西の鉄道容量はほとんど残ってなくて、特に名古屋のあの辺ですぐなっていますので、別に？南部線かな、違う線路をそろえないとちょっと名古屋でボトルネックになっているのだと思います。

松田 東京を？夜中に出てくると、ちょうど通勤ラッシュ帯に名古屋を通るから JR 東海が徹底的に嫌うんですね。

松尾 佐川さんが？大阪で夜にやっていますけれども。

松田 あれがぎりぎりなんですよ。

松尾 あれぐらいじゃないかな。

松田 また JR 東海は貨物のこと、嫌ってるから、徹底的に。

佐々木 ただ一方で名古屋のものすごい力のある荷主さんである自動車メーカーさんが何とか鉄道で運ばなくてはいけないときは、東北に運ぶとき工夫して容量を増やして、1日2本は出せるようにするとか。意識のある人が動けば動く部分もあるのかなと、素人ながら思ったりもしているのですけれど。

松尾 だけど1本コンテナ列車を動かして、何トン動きますか。500～600トンですよ。だけどそれは船1杯で十分ですから、鉄道1本という……。

佐々木 動くより船で動いたほうが効率的だということですか。

松尾 だからもっとフェリーががんがん走ってくれるといいなと思うのです。

ヨーロッパなんかは国際フェリーがどんどん走っていますけれども、そのところは乗用車が多い。トラックが乗ると一気に船速が落ちてしまうものですから、軽い乗用車をたくさん乗せて観光客が国際フェリーを利用しているということです。

〇〇 要所要所で下りて自分で運転するわけですね。

松尾 はい。自分で運転できますから。

〇〇 トヨタの東北の仙台ですか、コンテナ列車、1日1便を2便にするとか、そんな話が出ていますね。あれはおそらく先ほどから言ったようなことで、JRの場合、先生のお話だと実際経済的なあれよりも、？契約的な感じがしないでもありませんね。

しかし僕はやはり自動車メーカーというのは、昔はもっと社会的な責任、つまり排ガスの問題に関心を示してほしいと思うのです。私は昔、自動車担当の記者をやっていましたのでわかるのですが、最近は何かその辺を感じているのか感じていないのかわからない。田中さんなどにトヨタ自動車を少し攻めてほしいなという感じがします。

田中 ?トヨタがそれを考える?余裕はないと思うのです。だからこちら...?...。サンクトペテルブルグに向かう...?...。

トヨタグループでトラックメーカーが日野でしょ? ...?...を使うのであれば、?石狩新港に出るという話、検討していますね。

ところがあそこは難しいところで、石狩新港と小樽の港は?ライバル関係にあって足を引っ張ってうんぬんという噂を聞きました。そういう意味では、石狩新港というのはウラジオに一番近いですね。少なくともここよりは近い。もちろん新潟より近い。そういうことから考えるとそういう?頭はあるのだと思います。もちろん部品でなくて、トラックそのものを持っていくわけですから。そうでしょう? 近いですね。

佐々木 そういう意味では、日本海側は皆さんそういう方へ向けて競争をしているようなところもあって、連携という話もありましたけれども、少し?好意的に考えなくてはけない時期に来ているのかなと国から見るという気もしますが、一方で自治体の方からすれば、やはり地域振興の最前線の責任を担われているわけで、富山県さんからの話もごもっともだと思っている。

でも今、松尾先生からもお話がありましたけれども、少し船も応援していただいて逆にうれしかった面もあるのですが、大量に運べて効率がいいというのであれば、国内、国際問わず、そういうものを性急に推進していけるように、田中社長から最前、韓国向けの国際フェリーは駄目だとお話もありましたが、運賃の工夫とか、そういうものもあればまた違う展開もあるのかなと素人ながら期待しているところもあります。もう少し鉄道も含めた環境に優しい輸送モードというのをしっかり打ち出していきたいなと我々は思っております。

高松 それと非常に荒っぽくいうと、日本の人口ってこれからどんどん減って行って、経済はそれに?比例していく感じで、日本の国内を流動する物流量とか?交通量はそんなに増えないと思うのです。それでも海外との貿易と見ると、貿易がなかったならば減るであろう国内交通の増分は、貿易関連の交通だと思うのです。だから貿易関連で陸上輸送が?発生するようなところに、非常に環境に配慮したアクセス交通を作るということが重要ではないかと思う。

それで新潟にしる富山にしる、対岸地域ともそのアクセス量で日本平均を超えるような貿易量がどんどん上がっていくところにアクセスを環境良くすると、実は今までの交通と環境の良さの交通が置き換わって行って、だんだんよくなるという考えもあるのではないかと思う。

アジアの中でいろいろ経済が一体化しているということで、数字を覚えていないのですが実はかつて、将来何十年後の日本の交通量というのを計算したときの増えるであろう量と、貿易

で関連して出るであろう交通の量は、ほとんど同じぐらいだった計算結果を見たことがあるのです。そうするとその増分の部分が新たに増える何か新しいものに少々無理でも鉄道の何かを作るとか、太平洋のほうではなかなかできないようなもの、こちらなりに何%だかトータルは変わらないけれどもこちらで増える。こちらでそういうものを先導的に作っていくとか。そういうものは。

佐々木 確かに量はまだまだですけれども、日本海側のコンテナ貨物の伸び、我々がよく使う数字ですが、全国平均をはるかに上回っているのは事実でございまして、そういう増分のところを新しい政策……。

高松 増分のところを…？…流れていったら、いつまで経っても……。

玉置 万葉埠頭はいつ頃、どういう規模で完成する？

佐々木 今日見られなかった伏木の外港のところですね。今日、地元の……。

大釜 いまの？事業量と将来のプロジェクトの事業量を考えていきますと、まだまだ10年では難しいかなという規模ぐらいが残っております。

佐々木 会長は全部という意味ですね。

〇〇 いくつかの？供用ができるかという。

大釜 今すでに3バースが供用されていますので、あと残り2バースです。

高松 供用しているところに、ルーシー号というのを……。

佐々木 静穏度の問題がありまして、

高松 だから防波堤をやって。

佐々木 ええ。近々始まる……。

田中 実はルーシー号というのは万葉埠頭でやっていたのです。ただ静穏度の問題で冬場が非常に厳しい。それで内港へいま暫定的にという感じです。

〇〇 いかにもやっつけという感じがありますよね。

〇〇 とてもあそこにターミナルは作れない。

玉置 コンテナの扱い量というのはどのぐらい、許容範囲、計画ではどれぐらい。

大釜 今は6万2000ありますが、今の分だけで10万ぐらいはいけるのですが、もっと伸びるだろうということで2バース目の計画があり、それに対して最優先課題ですね、整備事業と考えております。

3 閉会

佐々木 議論がつきなくなってきたて申し訳ありませんが、お約束の時間、お尻の時間が切れて

いるということで中途半端になってしましましたが、今日の第5回の専門研究会はこちらで閉めさせていただきたいと思います。これまで伏木富山を中心にご討論をいただきまして、年度内にはとりまとめが出るので、ぜひよろしくお願いをしたいと思います。今日は長時間にわたり、ご視察とご討議どうもありがとうございました。

（終了）

地域自立・活性化調査

第 6 回 専門研究会議事録

[日時] 平成 20 年 3 月 7 日（金）

[場所] 日本プレスセンタービル 9 階大会議室

1 開会

佐々木 それでは、ちょうど3時になりました。お忙しい中をお集まりいただきましてどうもありがとうございます。

今年に入ってからばたばたと審議をお願いしておりますのは、私どもの調査の最後の研究会になりますが、これまで合計新潟にお越しいただき、ご熱心なご審議もいただき、あるいは最後は富山にまでお越しいただきまして、本当にありがとうございました。そういう中で、私どもは大分勉強させていただいたところもございます。

今回、この研究会の一つのテーマとして、研究会としてのお名前で政策提言をいただくことになっております。そうした中、これまでのご審議の経緯も踏まえて、吉原様のほうで提言案をおまとめいただいているところでございます。お手元にお配りされているかと思えます。本日は、この内容について、事前に皆様にお目通しいただいているとお聞きしておりますので、恐らくご意見としたら、もう少しこういうところもあるのかなとかというのをもしお持ちの場合等々、最後に提言案をまとめるに当たっての意見交換の場と考えておりますので、ぜひよろしく意見交換のほどよろしく願いいたします。

吉原 私、少しだけご説明いたします。短時間で仕上げたものですから、まだまだ足りない点があるかと思えます。また、私の勝手な思い込みで書いた部分もございます。ですから今日は、多分、ここは直せという皆様のご意見があると思えます。それをお伺いしながら、修正していきたいと思うわけです。

何しろ日本海というのは、富山の森家を見て、やはりすごかったのだなあという感じで、社会に立ったのがわかるのですね。とにかく一枚岩をずうっとたたきというか、台所から倉庫までつながっているのですが、これは物すごく大きい。それを大阪城を造った山から岩を切り出して、それをあそこに持ってきて、ちゃんと家の中で使っているというのは豪勢だなという思いがいたしました。

あそこは、昔は日本海側は、日本の物流の動脈を担ったという気がしますね。そういうことから、また日本海を基に、対岸貿易の物流の動脈にしたらどうだという、そこでタイトルをそのようにしたわけでございます。

あとは、1ページ目、2ページ目は、いろいろな議論の中で出てきたことをただ書いているだけでございます。ですから、これは表現がおかしいよということがあればご指摘いただきたいと思えます。1ページ目、2ページ目、3ページ目は、何回かのこの研究会に出てきたのを、何となく私なりに解釈して書いてございます。

その中で、今策定中の国土形成計画を少し入れなければいけないということで、3ページ目の後ろのほうに、シームレスアジアということを少し書いております。シームレスアジアというのはどういうことかということ、日本海はもう 的にないような、そのぐらい密接なつながりがあるのだということにしなければいけないと私は解釈していますので、それと、日本海は当然これからウェートが変わっていく。日本海側の港湾のウェートは、太平洋側か

らかなり移っていきだろうという観点で書いております。

それで、「提言」に入りまして、「提言1」は、「港湾施設のハード、ソフト面での拡充を急げ」。この前ごらんになって、新潟も、富山も、まだまだ施設が足りないという感じがしています。特に、このシームレスアジアというのをこれから打ち出していくと、あちらに貨物がどんどん集まっていく。それを処理するだけの港湾施設は、今のところではないのではないかと。したがって、これは早急に整備しなければならないというのが「提言1」です。

どちらかというところ、こういうのを提言1に持っていくのはどうかなという考えもあったのですが、今回の研究会の第1の課題はその辺かなと思って、提言1ということにしたわけでございます。

それから、「提言2」としては、今回のフェリーを少し応援してやろうということです。いろいろ聞いてみると、課題が2つありますね。ロシアのトロイカに行って、それから中国の東北部に入れる。そのときの税関と入管の業務がうまくいかない懸念があるというのが1つです。

それから、豆満江の開発は、開発計画を2つもやっています、そのときの港は羅津とセンポウですね。それで今、北朝鮮が孤立しているからストップしている。そこからは入れなくなっているというのが一つの今回のネックの、トロイツァへ揚げようということですね。トロイツァから琿春まで行くには、北朝鮮を通るよりも割と楽だと。北朝鮮は今そこまでいっていないということだろうと思います。

琿春の進出企業は、何とか早く日本側に接触したいということから、今回のアジアフェリーというのは具体化に向けて進み始めている。しかし、もし仮に北朝鮮が孤立をやめて、国際社会に復帰したときに、この航路がどうなるかというのが一つの懸念であると思います。これについては、北朝鮮はまだインフラが整っていないということですね。だから、時間はまだ掛かりますよと。トロイツァをとりあえず先に開いたほうが、それなりに顧客をつかんで、しかもシベリヤ鉄道を利用できるので、必ずしもそう悲観する必要はないのではないかとこの形で書いております。これについてはご異論があるかと思いますが、とりあえず私のたたき台としてはそういうことにいたしました。

それから、「提言3」は観光です。今回のこのフェリーは、案外見落とされているけれども、観光資源が結構あるということです。私も詳しくは知らなかったのですが、トロイツァのすぐ横のポシェットの港が、昔の渤海の港だったようですね。渤海から日本に来るところはあそこから出ていた。今、トロイツァの近辺はいろいろな発掘調査をしているみたいです。昔の渤海の港湾の跡をどのようにして観光化するかということで、随分研究が始まっている。観光地化しようという動きがあります。

それから、この航路の一つの目玉が白頭山の観光です。白頭山といったら韓国側ですが、中国は長白山です。中国側は長白山であそこの観光を売ろうとしています。そこにトロイツァからのあれは非常に便利がいいですね。しかも、韓国の束草は、日本人に非常に親しま

れる港と言われています。何人か日本人が、多分、結婚して行ったのだと思うのですが、その何人かの奥さんたちが書いていますが、ブログを読みますと、韓国の中でも一番に本に親しまれる町であるという書き方をしていますし、それから、温泉街、海水浴場あり、それから、昔の朝鮮半島で言うと、金剛山が一番観光地だったのです。金剛山は今北朝鮮側ですが、次の有名な山というと、セツガサンですが、そのセツガサンに非常に近いということです。戦後は日本では知られていませんが、戦前の人はよく知っております。そういう意味で、この束草は観光施設もかなり売り込める。そういうことから、向こうの2つはもちろん、それから、日本側も、新潟は今ロシアからかなりお客が来ているようですが、日本側の新潟の温泉、それからスキー、そういうところにお客を呼べる。そういう意味で、一つの観光資源開発にも役に立つということで「提言3」を使いました。

「提言4」です。「国際標準の物流が可能な交通網を備えよ」ということです。これは、この前、中国から来ていた小島衣料の及川さんに会ったのですが、及川さんのところのいわゆるアパレルの会社が運んでいるトラックは、実は50トン車だと言うのです。中国は50トン車がかなり多いです。世界的に見て、トラックの大型化は進んでいるわけですから、これは日本でもやるべきではないかというのが「提言4」です。

だから、日本の道路は、大型トラックがもっと走れるような構造に変えなければいかんということです。全部変えると何十兆円も掛かると思いますので、そんなことはなくていい。とにかく東京から九州までに1本、それから、東京よりもっと北側になるかもわかりませんが、それぐらいでいいのです。それから、日本海と太平洋側を結ぶ道路が二、三本、そのぐらいは大型車が走るような道路に変えようというのが「提言4」でございます。そうでないと、日本は物流面で非常に遅れる。

この前、富山でも先生がおっしゃっていましたが、鉄道に変えるのは非常に難しい面があるのです。JR貨物は人の線を使わなければならないので、非常に肩身の狭い思いをしてやっている。それで、貨物の鉄道輸送はなかなかできない。それもあって、日本では自動車を中心ですが、自動車中心をずっと続けるとすれば、やはり大型化して、それでコストを上げていくことが必要ではないかというのが、この「提言4」でございます。

それから、「提言5」は、いわゆる「港の管理運営を広域化しろ」ということです。日本の港は、大体がそれぞれ地方自治体を中心になって運営しているものですから、それぞれが独自に動いて、なかなか連携ができていない。これをもっと県を越えた、いわゆる広域運営をするべきではないかというのが「提言5」でございます。これについてもまたご異論があるかと思いますが、今日は皆様のご意見を伺って、書き直して、最終原稿にしたいと思いますので、ぜひご意見を賜りたいと思います。よろしくお願いします。私の説明は以上です。

司会 ありがとうございます。

2 討議

吉原 榑岡さん、お考え、これはこう書き直すべきだと、多分、専門家としてお持ちでしょうから。

榑岡 三角国際フェリー航路の進出をつけるときに、新潟の関係者と、日本の船会社に就航を要請したと書いてありますね。これは具体的には何かあれですか。日本の外航船社は、大手は今のところ3社しかないわけですね。私は回答したという記憶がないし、どこか、あるいはカンバラさんとか、あと、外航船社と言ってもないわけですが、具体的な要請をどのようにしたのかというのをちょっと疑問に思ったというのが1つ。

それから、最後から2番目の、45フィーターのコンテナは、あくまでも日本の国内輸送を45フィーターでやるということという了解でよろしいですか。

吉原 要するに、よそから45で持ってきて、それを日本でも通せるようにしろということで考えるのですね。

榑岡 日本の国内物流は関係なくということですね。

吉原 はい。海外から持ってきた場合には、それをちゃんと通せるようにしなさいということです。

榑岡 なるほどね。今45フィーターのコンテナは、欧州を旅行すると、日本で見られない大型トラックがある。アメリカは、確かに45フィーターのトレーラは、国内で走っているのは一般的ですが、国際物流といいますか、マリンコンテナの45フィーターは極めて少ないのですよ。というのは、アメリカから出せるところは非常に限られていまして、港で言うと、まず上海。日本は45フィーターの箱は入れておりません。

それから、ヨーロッパも、アジアで言うと、ほかにマニラとか、あの辺は、要するに、橋とか、トンネルみたいなのがあまりないところを走れるということで、マニラには入れております。あと、ヨーロッパは、45フィーターはほとんど入れてない。一つの理由としては、その走れないのもあるのですが、船会社が、はっきり申し上げて嫌なのです。というのはスペースが減りますから。45フィーターを積めるような船は、船を一度ごらんになっていただくとわかりますが、20フィーター、40フィーターが回って、効率よく積んで、最後に45フィーターだけびょーんと出たのが積んであるわけです。積み付けも限られるし、揚げた後に非常に制約があるということで、日本では45フィーターのものはまず入れてない。またイギリスでも入れておりませんね。

走れるのは、フランスは走れるかもわかりませんが、ドイツとかハンブルク、あの辺も非常に橋があったり、トンネルがあったりしますので、場所的には極めて限られているというのがあれですね。

世界の主流は、海上コンテナで言いますと、今はスタンダードの40フィーターのコンテナから、ハイキューブという背高コンテナですね、これには合っております。これも船会社に見れば、例えば8,000個積める船が、全部ハイキューブになったら3割ぐらい減るのですよね。そうすると、運賃の実入りが少なくなるというのが1つあって、非常に嫌うという

ことで、船会社自身がハイキューブのコンテナはあまり積みたくないという要素も1つあります。

それから、限られる港しか通せんよということですね。したがって、今主流ですが、アメリカなどでは、タンデムと言いまして、タンデムって40フィーターのコンテナを2つなげて走る。1台のトレーラで2つ積めるというやり方は、最近、日本でも少し見かけるのですが、そういったことがCO₂を減らす。

それは少し長くなりますが、要は、トンネルも通れるとか、そういうメリットはあるので、長さは若干長くなりますが、そういう意味からすると、45フィーターの大型が橋も通れないとか、鉄道にも乗らないとか、いろいろございますので、そういうことからすると、タンデムというやり方がむしろいいのかななどと僕は考えて、方法はですね。

吉原 タンデムは20掛ける2？

檜岡 40フィーター2本のシャーシをつなげて走ることができますね。ハイキューブの場合は、今、日本では低床シャーシがないと運べないという状況ですので、45フィートというのは日本では入れてないですね。ただ、お客さんの指向としましては、軽いものを沢山積める、例えばタイヤメーカーなどは、一部私どもはその45フィーターコンテナを、上海の東洋ゴムの工場からロサンゼルスへ持っていつている。これは45フィートにするべきもの。それはある程度の本数を限ってやっているというのはございますが、45フィートは船会社があまり好まないというのも1つあってですね。

あと、この60トンというのは、例えばウェートロンで60トンということだと、前は20トンコンテナとシャーシのウェートで24トンが今、道路制限で引っ掛かっていますので、よくこういうことについて、全部カンカンでペナルティーが掛かることになったのですよね。

これは日本だけではなくて、アメリカのほうがもっと厳しく、24万8,000ポンドと言うから24トンマルゼンブですよね。これが走ると、高速道路は全部引っ掛かって、アメリカはペナルティーになります。だから、アメリカのオハイオとか、カリフォルニアの制限は24トンを超えた、うちのトラックもしょっちゅう引っ掛かって、罰金でもう嫌だとかということになることがよくあるわけですが、60トンを運ぶのは非常に難しいというか、こういうものは夜間、警察が両方向つけて、それでだだだっと走るのが主流で、一般的に走ることは、60トンは、これから先も若干難しいのではないかと私は考えますけれども。

60トン車が出現というのは、やはりプラント類で運んで、しかもそれは夜間走って、警察がつけてという要件だと思いますけれども。

吉原 警察をつけるのはどうしてですか。

檜岡 何トン以上のものについては、通行時間と、警察の両脇が必要ですよという、何かレギュレーションがあるらしいですね。

吉原 私も昔、輪転機を運ぶのでそれをやったのですが、とにかく時間は限られるし、それで前後に確かにお巡りさんが付くのですが、やはり時間が掛かったですねえ。

榑岡 それはそうなのですね。日本で、輸送で大型のあれと、核燃ですよ。核燃というのは、確かに皆さんご存じないかもしれないけれども、私どもはしょっちゅう運んでいるのです。やはり日本のために運ばないかんとというような、これ、事故を起こしたら嫌だな、ほんとはあまりやりたくないという人もいるのですが、この核燃を運ぶのはやはり夜なのです。夜も警察が全部付き添って運ぶということをしておりましたね。

吉原 あれは重いのですか。

榑岡 核燃は重くはないです。ただ、角尺とか、いろいろありますから。事故などを起こしたら、放射能漏れとか、物すごいあれがありますので、非常に慎重にやらざるを得ない。ですから、今制限を受けるのは、海上の部分では、60 トンとかなんとか、プラント物の大きなものは夜間しか走れませんね。45 フィートのコンテナにつきましては、日本には今全然入れておりません。全く入れてないです。それからあと、核燃の問題とか、そういうところが制限を受けますねということを緩和するのは、今のあれではちょっと難しいようだなあ。使う観点から、僕はもう少し……。

吉原 船はなぜ 24 とつけたのですか。

榑岡 これはやはり橋だと思いますけど。例えば橋の問題とか、それを入れるというのは、ちょっと答えに窮するのですけれども、警察のほうでそれは。例えば道交法であれですよ。

佐々木 そうですね。重さが決まっておりますね。

榑岡 それ以上超えた場合には、タイヤを増やさなければいけないとか、いろいろな条件があつて。

吉原 それと、舗装路の強度が足りないのですよね。

榑岡 ええ。だから、タイヤを 4 つ付けるところを 8 つ付けなければいけないだとか、いろいろな規制がございますね。

佐々木 道路側の事情で、恐らく道交法に基づくいろいろな規制があつて、道路法そのものには書いてないかと思うのですが、規制がありまして、たしか道路構造例があるのですよね。

もう 1 つは、車両のほうでも道路運送車両法で出てきた、今、榑岡さんがおっしゃったタイヤ、荷重の面です。車両本体に対する規制もあるので、それは効いていますよね。

吉原 だけど、フランスなどの道路の舗装は、かなり丁寧にやっていますよね。だから、フランスは 40 トン車があんなに多くても。フランスの物流を見ると、半分以上が 20 トン車以上の車で運ぶのですよね。

榑岡 どちらかというと、フランスはそうですね。フランスは大型のトレーラが結構走っていますよね。

吉原 ヨーロッパはみんな大型車が多いですよ。45 トン車は、できれば削るということですね。

縣 ただ、これは世界標準と書いてありますが、45 フィートというのは、たしかもう ISO の世界標準になっているのです。

佐々木 規格としては認められたということです。

縣 私の聞いたところだと、今おっしゃったように、中国と、北米航路はかなり多いというように、半分くらいはもう 45 フィートではないかというように。

檜岡 それはないです。というのは、船会社としてはあまり受けたくないという事情もあるのですよね。スペースが減るという。

高松 世界じゅうのコンテナの大きさ別のシェアを見ると、45 フィートというのは 4 ~ 5 % ぐらいですよ。一番多いのが、檜岡さんがおっしゃられた、40 フィートのハイキューブが一番多いというね。だから、事実関係として 45 フィートのものが世界標準で中心だという前提は、やはり少し直したほうがいいような気がするのですよね。

佐々木 そのように私も考えて、今あれだったのですけどね。

縣 日本でも、国交省の港湾分科会というのがありまして、今後の港湾のあり方についての答申が間もなく出るのですが、その中で、やはり 45 フィートに対するインフラ整備をしようという、少なくとも臨海部についてはしようという 1 項目が入っているのですね。だから、世界の流れとして、これから 45 フィートになる可能性はあると思うのです。ただ、先ほどおっしゃったように、日本は、今のところそういう機運にないと言いますか、だけど、中国とかアメリカは広いですから、あそこは 45 フィートでも構わないと思うのですが、日本はなかなか難しいかなという感じがするのですけれども。

檜岡 日本は、今沿岸部とおっしゃいましたが、今の日本人の構成からしますと、コンテナ化はどんどん内陸に入っているわけで、実際問題、ローカルはそんなに多くないのですね。アメリカでもほとんどもう。ローカルもないことはないですが、中にどんどん入って行って、シカゴやら、イリノイやら、ずうっと入っていくという状況の中で、その大きなコンテナは、その場合は、港頭内でデバンしてまた持っていかなければいけないという制限があるわけですね。

それから、内陸までドア・ドアで持っていくためには、走れるスタンダードまたはハイキューブコンテナが主流になって動いているということだと思いますけどねえ。

松田 ですから、世界でそういうものが少しずつでも動いているものを、日本は玄関でストップというわけにいかないから、とりあえずは、入ってきたら、今おっしゃられたデバンニングするような場所まではちゃんと通れるようにするとか、そういうのが今動いているということでしょう？

縣 まさにそういうことです。

ただ、これをこのところに入れるかどうかは、それはやはりスーパー中樞港湾を中心に考えていると思うのですよね。したがって、新潟とか富山でそれをするかということ、これはまた別問題かなという気はしていますけれどもね。

しかも、これは頭の中で考えただけのことですが、専門家がいらっしゃるのであれですが、つまり、新潟とか富山は、少なくとも韓国だとか中国との近距離のあれが考えられますね、

主流ということはね。したがって、あまり 45 フィートは使わないのではないかという気はするのですけれども。

檜岡 結構韓国に入れているのですよね。

縣 45 フィートで。ああ、僕は一回釜山新港で見ましたけれどもね。でも、少なかったですね。

檜岡 まず、全く受け付けてないのは、日本は入れてないですね。

吉原 縣さんのその港湾審議会？それはいつごろ出るのですか。

縣 今月中には出ると思います。

佐々木 今、審議会内の中間整理を終わっている段階でして、これからパブリックコメントに掛かるはずでございます。後ほど情報は。

縣 もう掛かっています。

佐々木 掛かっているかもしれません。

吉原 港湾審議会ですのに、ここは駄目よというのも変ですね。

佐々木 私も、この審議会の流れの長さ、前半何分の 1 かおりまして、縣先生に大分お世話になったのですが、この趣旨は、本音を言うと、やはり 45 フィートが日本に全然入ってきていなくて、一方で、世界的にはそれなりに徐々にでも量が増えてきているのであれば、日本にももしかして入ってくる可能性があるのではないかと。逆に、インフラ面が整っていないから入れなくて、結果として日本がそういう貨物の受け入れができなくなって、国益を損するようなことは避けなければいかんのではないかということで、計画当初はいろいろな道路まで含めて、港の対応もそうですが、あるのですが、道路もいろいろ難しい面は、答申もいろいろある中で、少なくとも港に入ってきたいと言ってきた、先ほど高松先生もおっしゃいましたが、45 フィートがあった場合は、新潟か富山でやるかというご意見もありましたが、少なくとも日本の玄関口である東京湾でやるとか、受け入れられる体制ぐらいは作っておこうという趣旨での説明だったのですね。

縣 それで、最初のころは、もう特区を作って、あるエリア内は特区で、今の重量何トンとか、その規制を取り払って、特区でやろうと。それで、その中は、45 フィートが通れるような、もちろん、インフラも整備してやろうということになった。だけど、だんだん後退しましたね。今は、まさに今おっしゃったように、そういう体制だけは作ろうというのに後退していますね。

檜岡 世の中の流れも、サプライするというのは、いろいろなメーカーが、在庫を抱えたくないというのが 1 つございまして、それは小出しに、小出しにというのですよね。3 日分を今日入れましょうというので、3 日分を出して、また 3 日分を入れましょうという、サプライチェーンでこうやっているお客さんが多いわけですよね。その中で、45 フィーターでぼーんと 10 日分持ってきましたというのは、お客さんの最近のニーズにそぐわないのではないかとこのも 1 つあると僕は思いますねえ。だから、こういうことになるにも、この小さなと

ことごと 10 トン車ぐらいのものでやったりしていますけれども、お客さんのあれも、松下とか、とにかく 1 週間分まとめて出すのではなくて、二、三日分出すというふうに、ノックダウンもそうですが、やり方が一流なものですから、まとめてどんというのとはなかなかなじまなくなっているのかなという。

ただ、それはまさに、ここに書いていらっしゃるような CO2 のあれとか、いろいろな逆行するところでは思いますけどね。

縣 モーダルシフトで鉄道の部分を書いてありますが、鉄道はこれからかなり使われるのではないかという。

高松 使わなければいけないのではないかという格好かもしれませんねえ。

縣 と思いますねえ。だとしたならば、仕事をする面には逆行しないと思いますけれどもね。ただ、45 フィーターは、鉄道で運ぶのは難しいかもしれませんけれども。

檜岡 今、私のふるさと秋田で、シー・アンド・レールという構想で、仙台から持ってきて、秋田の港からだすという、私が生まれたところがセサキですから、佐々木さんと中学校が一緒なのですが、そこまで持って行って、韓国に持っていく、あるいはロシアに持っていくというのがあるのですが、この間、私の友人のキャノンの物流担当の人が、その会議に行ってみたいと。それで、出たのですが、開口一番、「あれはちょっとなじまないなあ。これは使えないな」というのが、キャノンの言だと。

。。 なにが使えないのですかね。

檜岡 そこまでちょっと聞かなかったのですが、鉄道は、僕が本当に若いときから、例えば三井物産が、鉄道を使わないかと売り込みに来るのですよ。トラックでなくて、鉄道だと安くなりますよと言ったのだけれども、それ以上発展しないのですよね。

発展しないという意味は、要するに、お客さんもそれに乗らない。それから、やはり当時はトラックでぼんぼんと持っていて、ドアまで持っていく。その場合は拠点があって、そこからまた下ろす施設もなければいけない。スペースもなければいけない。そこからまた運んで、また持ってくると、1 回、2 回、このハンドリングが非常に増えるわけですよ。それで嫌われるというのも 1 つあったのですよね。

それと同時に、旅客優先で、どうしても旅客が走ってないときに間隙を縫って走るかもしれませんね。ということで、非常に後回しになるというのがありますね。アメリカの鉄道は、まさにこの間のお話の説明にもございました。相当数運んでいますよね。これはやはりサンタフェとか、サザンパシフィックという、荷物を運ぶためにこうやって、オーダーさせたあれですから、それぞれの使命を持って造られたというのがある。

日本の鉄道は、貨物ではなくて、客を運ぶために造っていつているのが 1 つあるなと思って。

あと、わかりませんが、40 フィーターの海上コンテナを鉄道に載せる場合、今の線路の幅は、新幹線と在来線が違いうように、この小さなところで非常に安定性が悪いというのも一つ

出てくるのではないかと、そういうのも何となく鉄道のほうが引き受け……、やろうとはしているのしょうけれど、大々的になかなか伝わってきませんよね。コスト面、ハンドリング面、それから、トラックとの競争でハンドリングが遅いとか、というのもあるのではないかという気がしますけども。

だけど、これからはそんなことを言っていられないわけで、C O 2 削減は鉄道が一番いいわけですから、いずれはそうせざるを得ないということもあるのしょうけどね。

高松 ヨーロッパの港は、ほとんどそのコンテナのターミナルのところに直接鉄道に載せる施設がある。

檜岡 引き込み線が入ってきてですね。

高松 だから、ヨーロッパなどでは、港のターミナルからどこかの貨物駅まで持って行って、またそこで下ろして、また積むとか、それはもう解消されていますよね。

檜岡 そうですね。イギリスなどはサザンプトンもそうだし、フランスの港も、ハンブルクもそうですねえ。大体は。

高松 アントワープだとか、ハンブルクだとか、ロッテルダムだとか、みんなそうですね。

檜岡 引き込み線が入っていますね。

高松 新潟東港もかつてはあったのが、線路敷きだけは残っているのですね。

だから、具体的にどうなるかわからないけれども、排出権の取引みたいなものもあるし、やはりC O 2 は相当大的な問題だから、この部分を国際標準でといった、国際標準も僕はすごく重要なことだったと思うのですが、それとC O 2 と2本立てで、鉄道をもう少し厚くして、それで、45フィーターとか、60トンとかというところは、事実の整理も踏まえて、少しモデルートにしてという感じではないのしょうかね。

吉原 鉄道というのは、前回物流の研究会をやったときには、1,000キロは運ばないと駄目だという意識が強いのでしょうかね。

檜岡 そうでしょうかね。それはありますね。

吉原 1,000キロ運ぶ貨物は非常に少ないでしょう。それが結局、日本での自動車輸送になっているのですねえ。それと、J R 貨物というのは顔が利かないといいますが、線路をなかなか使わせてもらえないとかですね。日本の鉄道は、事業で言うと物流は関係でない鉄道なのですね。私は、道路もそうだと思うのです。道路だって物流を考えてないと思うのですが、これからは物流を考えた交通網を作らなければいけないですね。

縣 そこら辺をほぼ織り込んだらいかがですかね。というのは、確かにそのとおりなのですよ。それで、少なくともスーパー中樞港湾のあるところは、それは逆に言うと不利かもしれない、鉄道の過密でね。こういうのは北陸線とか、信越線も含めて、信越線は途中で切れてしまっていますが、ひょっとしたら、うまくやれば、これからモデルケースになる可能性は多少あるかなという気はしているのですけれども、そういうことを少し盛り込んだほうがむしろいいのかもしれないですね。

だから、ここのところの一番初めに、バースの充実というのが入っていますけれども、確かにバースの充実は大事でしょうけれども、トータルとしてのインフラといいますか、航路整備のところは1項目加えたほうがいいのではないかという気がするのですね。

吉原 そこを提言後の最後のところに少しだけ書いたのですが、これをもう少し1に持っていくかなあ。

高松 仮に運営する主体が全部やるのはなかなか難しそうな気がします。まさに今、吉原さんがおっしゃられたような、物流をよく考える道路、鉄道、何とかの、要するに、そういう時代なので、総合的にというと薄っぺらになってしまいますが、何かそういう主張はしたいという感じはしますよね。1つ1つのモードのというか、港湾の範囲だけで考えるのではなくて。

吉原 とにかく、今一番しなければいかん日本の構造改革は物流だと思うのですよね。物流をちゃんと回せるようにするのは、本当の意味のある構造改革だと思っておりますね。そういう意味で、道路も、鉄道も、本当に変えなければいけないのですよね。

檜岡 海上のコンテナを、日本の国内を自由にレールで運べるようにできるのは、大変な投資が必要だと思うのですよ。それはトンネルだってもう1度大きくしなければいけないとか、あと、ターミナル・ターミナル間、ターミナルに置いておけるようなスペースももっともっと造らないといけな。日本は、そのこう詰まった狭いところですから、そういう状況から考えると、将来的にもレールを推していくというよりも、日本の政策は、昔から日本に港が五十幾つもあるのですよね。それもみんな国際港にしたいというインテションで、立派な港を造っているわけですよ。その立派な港は船も入らないで、釣りをしている人が沢山いると非難されていましたが、物は考え方というのがないと、例えば東京にハブに持ってきて、そこから全部散らばして、国内四十何港も港があるわけですから、そういう発想のほうが、CO₂を減らすとか、むしろいいのかなという気がするのですけれども。その辺は少し数字的に見てみないとわかりませんが、船は、それなりにCO₂は出しますが、トラックなどに比べますと、1本当たりになると少ないのですよね。

縣 現状は、邦船もあまり活発に動いてはいないのですよね。

檜岡 そうなのですね。

縣 本当はそれが一番楽で、一番いいのですよね。

檜岡 港にあれだけ投資しているわけですからね。すごい投資です。なぜあんなに投資しているのかよくわからない。造らなくてもいい港を沢山造っているわけですから。

佐々木 確かに無駄だとか指摘をいただいているところはあったのも事実ですし、計算してみると、本当に50なのか、あるいは30なのか、あるいはもう少し多くてもいいのか、それはわからないのですが、完全に集中してしまうと、そこからのトラック輸送に頼らなければいけない部分もあるわけだと思ひまして、私は、北陸などで思うのは、あとは投資とのバランスは厳密に詰めなければいかんですが、あそこに港があって、企業活動があって、そこに雇

用されている人たちを支えるみたいなのが多分にあるわけですね。

完全な一極集中あるいは二極集中がいいかというと、実感として少し強くなっている感じもしているのですが、ただ、多すぎるといってご批判はもしかしたら合っているかもしれません。そこはもう少ししっかり……。国土が長いものですから、ある程度のバランスは要るのではないかという気はするのですけれども。

北陸の中で、新潟もあって、富山もあって、金沢もあって、敦賀もあって、直江津もあって、それについてということで見れば、またご議論いただくようなネタが出てくるかな気がしますけどね。

○ 檜岡 今でも韓国の船会社は、韓国の釜山をハブポートとしてやっているわけですね。それで、韓国に入ってくる、釜山に下ろす荷物の相当数が日本トランシップなのですよ。要するに、これはハブになっているわけです。昔は、神戸がそういう役割をしていたのですが、震災で全部韓国へ逃げたりしたわけですが、そういうハブの機能を持ったところを日本海側に1つ、九州に1つ、関東に1つ、中部に1つ、これから散らしていくと、荷物も韓国から日本に相当戻せる。それからCO2も、トラックで運ばなくてもいいというのが出てくるのかなと思いますけれども。それはスーパー中樞港湾の一つのアイデアではあるのですね。要するに、流れたフィーダー荷物を韓国から戻そう、あるいは中国から戻そうという発想でやっていますからね。

佐々木 その場合一つネックになるのは、やはり内航の使い勝手の悪さだと言う方もおられますけれども。

檜岡 そうですね。それはありますね。

檜岡 それで、内航が高いというのが1つございますから。

吉原 檜岡さんがおっしゃった、私は聞いてなかったところで、船会社のところをね。

檜岡 ごめんなさい。そうではなくて。

佐々木 これは船会社のところ。だから、あなたは、邦船社にもアプローチしたと言って、恐らくここでやるのはそういうことではなくて、もともとフェリーで走っていたものですから、確認はさせてもらいますが、国内フェリーなども相当走らせているのではないかとか、そういうことを押さえていたのだと私は理解していたのですけれども。

○○ フェリー？

高松 日本海フェリーとか、いろいろ。

吉原 かなり回ったとおっしゃっていましたねえ。それで、どこも駄目だったので。

佐々木 内航船、コンテナ船を運航されている会社ではないのではないかなと思って。

松田 本当を言えば、日本企業でやるところもあれば、三角にしなくて、韓国抜きで。

高松 シャトル？

松田 そのほうがいいわけでしょう。

佐々木 そうですね。

松田 仮に観光ということを考えれば、 のほうがいいですね。

松田 どれくらい余計に時間が掛かるのかなあ。

吉原 1泊ですよ。1日ですね。

松田 もし直航にすれば。

佐々木 1日ちょっとで行ってしまいますので。30時間弱ぐらいですね。

佐々木 でも、韓国ともつないでほしいという声も一方ではございまして、一番大口荷主と言いますか、声の大きいのは、新潟と、中部、東京を結んでほしいというのは、大きな声ではあるのですがね。ここに来て、韓国にも行けるのであれば使いたいという声もあるのでですね。ただ、そういうプレーヤーが増えて、調整に困っているところを考えれば、もう少し絞ればよかったかなという反省は会社内部でもあるようですが、いずれにしても、船を運航する者が韓国しかなかったわけですから、結果としてはそうなってくるということですね。

吉原 しかも、船自体が今なかなか造れない。注文しても時間が掛かるでしょう。

高松 向こうからのお客さんのめどは立っているのかしら、物流ではなくて人間のほうの。

佐々木 人はほとんど立ってないのではないかと思います。

高松 この間、富山のスゴウというものはいいよね、海路のツアー等をされていて。

佐々木 若い韓国の方などが比較的多いので、来られていましたけれども。

高松 固定客というのは、あのときも言ったけれども、物流みたいに片荷ではないからね。来た人はまた帰るのだから。しかもお土産をいっぱい、車を積んで。(笑)

吉原 あの晩、北日本新聞の人と飲んでいたら、向こうの方は、中古車輸出の会社が200社あると。次から次へとテナーに乗せてね。日本人はもう手が出せないのだと言っていましたねえ。

縣 むしろ今度はもう新車になるでしょう、恐らく。

縣 ロシアでも生産するでしょうけれども、極東などは、サンクトペテルブルグで造るよりは、新潟とか富山から持っていったほうがコスト的に安いのではないですかね。どうなのですかね。

佐々木 新潟の場合はトヨタだった。今でも名古屋から出したほうが安いと、目の前ではっきり言われてしまいました。このように皆さんが聞いている場なので、裏ではいろいろなことを勉強されているのかもしれないけど。

吉原 長春に造るのだったら、シベリアに造ったらどうだと言ったら、それも検討していますと言ったねえ。

松田 北東ロシアの人口はどのくらいですかねえ。

佐々木 どの範囲まで取るかによるのですが、沿海州という、一番薄っぺらい海沿いですと、ほんとに六、七十万人ぐらいしかいないのではないですかねえ。もう少し奥まで、いわゆる州単位というか、もう少し大きな単位になると、600万から700万、そういう10倍になるような。

松田 だけど、何か少数民族で狩猟をしているような人たちはどうなのだろうなあ。

佐々木 そこがマーケットとしては少し小さいのかなと。

松田 だから、工場を造るとすると、労働者が集まるかどうかという問題が出てくるのではないかという気がするのですけどね。

佐々木 同じ北へ行くにしても、やはり中国のほうがいいのかもかもしれませんね。

松田 本当になぜあんなに金を持っているのですかねえ。というか、極東ロシア自体は、特にエネルギーが出るわけではないし、恩恵が及んでいるだけのはずなのだけれども。

佐々木 そうですねえ。

松田 原油はシベリアはまだ今現在は、石油も、ガスもあまり出してないのですね。全部西シベリアですね。計画はいろいろあるけど。

佐々木 住まいはあの辺にあって、将来はそういう西シベリアで に掛かるということなのでしょう。

松田 だって、すごく遠いですよ。

佐々木 日本の国土の感覚で言うと、おかしいですね。

吉原 ロシアも、かなり格差がだーっとなっているのではないですかねえ。金持ちはどんどん可能性がある。それがきついのですよね。

佐々木 しかし、全国の人口統計で、本当に沿海州の都市のところだと、六、七十万人しかないということになると、 された刺激にもなるから、あそこも最後には、物流面から見ると、やはり西のサンクトペテルブルグへどうつながるかというところが一番注目すべきなのかなということですね。

神戸でも、我々というか、日本で起こっているこの辺のねらいは、中国東北3省の1億人というところが、大きな国が1個あるようなものなので、発展するにはまだまだ大分時間があるようですが、そこへ向けた取組みは一つ、しばらく採算が合わなくて苦しいと思いますが、チャレンジすべきことなのかなと。

吉原 でも、小島衣料が大量に持ってくるのですが、あれは赤字というのも大したことはいような気がするのですねえ。

佐々木 民間同士の話なり、何ともわかりませんが、貨物の数もギャランティーをしているという話を……、向こうで小島衣料は、週に数百本になるのか、上海から何本か出すと言っているらしいのですが、なので、ある程度我慢すれば採算に乗るのではないということで、今皆さん一生懸命やっていますねえ。日本からは中国 に占める、当面ですね。

吉原 あれは払い込みは終わったの？まだ？

佐々木 実態はまだで、中国の回答が出たか出ないか、そんなところではないかなと思います、3月に入っていますので。

吉原 2月の終わりにと言っていたでしょう。

佐々木 まだ今連絡待ちですけどね。

松田 中国とロシアの国境の通関は、一番いいのは、首脳会談でプーチンに、今替わったか、言うのが一番いいのだろうけれども、トップダウンでやればある程度何とかなるような気がするのですけどねえ。

佐々木 これも聞いた話で何とも言えないですが、貨物が少ないうちは、中国、ロシアも本気には相手にしないのですが、ただ、フェリーが走れば大丈夫だと言っているのは、中国側の琿春市の担当者だと。中国側は、これだけに持つが出れば、ロシアをある程度は動かせるという言い方はされているようです。確かに何ともよくわかりませんねえ。

吉原 ロシア側はどう言っているのですか。

佐々木 ロシア側も、来ればちゃんとやるよと言っているという話もまた、ロシアの方がそのフェリー会社の方にいっているそうですが、私は、フェリー会社の方を通じて聞いているのですが、貨物がそれなりに出れば体制も強化するし、スムーズに流れるようにしますとは言ってくれているようですが、どこまで信用できるのかはわかりませんねえ。

松田 日本たばこ（ＪＴ）がロシアでひどい目に遭ったのですよね。あれは付加価値税の脱税を上げられたのですね。それで、すったもんだしたけれども、結局トップダウンで解決したのですよね。あれは半端でない、八十何億。

そのときに、僕はＪＴの人といろいろ話したのだけれども、「あんた、何で袖の下でごまかそうとしなかったのだ」と聞いたら、これは非常に印象に残っている答えだけれども、彼は、「鯨がうようよいる海で、一滴血を流してごらん下さい。どうなるか想像がつくでしょう」と。なるほど、国際ビジネスというのはこういうものかと。だから、彼らはそれをやらずに、あくまでもオーソドックスな裁判という手法で対抗して、今回はうまくいったのですけどね。これは通関がどうなるかわかりませんが、増えればちゃんと対応するというのは、１個当たりの袖の下の金額が安くなるという意味なのか、よくわからないけど。

縣 あれはそうなのだよ。日ロ首脳会談で、普通、首脳会談は個別の案件はやらないでしょう。だけど、ＪＴはロビー活動をして、それを取り上げさせたのですねえ。小泉だったですよ。

松田 そう。安倍さんだと、ＪＴの会長は家庭教師だからね。これは言いやすかったと思うのだけだね。

高松 というところで、フェリーは今度どちらに着けるのですか、西港と東港と。

佐々木 西港に着けます。国際フェリーターミナルが西港にありますので、「マンギョンボン号」が来ていたものですから、あと、そこで入国管理などを造る。

高松 ターミナルの建物などはあるのですか。

佐々木 建物はございます。

高松 この間富山に行ったところの、着いていた埠頭はひどかったから、あそこでお客さんを受け入れたり、国の恥だよ。

佐々木 そういいのはいいターミナルがございます。でも、逆に貨物を乗せるスペースがほ

とんどないに等しいので、フェリー会社の経営をあずかる、今回ここに書いていただいた白さんなどに言わせると、これでは貨物を積むのにどれだけ時間が掛かるかわからぬということも言われていまして、何とかしてほしいということは強くございますね。

高松 何とかなりそうですか。

佐々木 新潟県は、とりあえず古い上屋が1個あって、そこをクリアランスして、少しはスペースを確保するとは言っていますが、まだまだ昔ながらの櫛のようなターミナルですので、その片側に着くだけですから、背後はないに等しいようですねえ。お客さんを迎えるに当たっては恥ずかしくない施設はあるにはございます。

縣 あれは、例えばすぐお客さんを降ろして、東港に行って、荷物を積んで、すぐ帰ってくるというわけにはいかないの？

佐々木 今そういう案も出ていますが、費用が往復2万円とか言っているのですね。それではどうしてくれるのだと、フェリー会社が大分怒っているのも、そこに対する財政支援をしてくれないかというのがどうも本音のところだと思うのですね。当面、西港でしっかり扱うようになればですね。

高松 吉原さんのところで、どこかにちゃんと将来のことの余裕も見てというふうにして書かれていたところがありますが、そのあたりは、地方の港はすごく重要だと思うのですね。都会のところで狭くて、何か込んでしまうのはもうしょうがないかなと思うけれども、東港みたいな田舎の港に行って、あんなに込んでいて、トラックが並んでいるのは、やはりちょっとおかしいよね。何とか少し我慢してねらっても、土地を持っていればあんなことにならないかもしれないし。

この間、北欧に行ったときの、ある田舎のエストニアのタリンというところでは、うちはサントペテルブルグみたいに込んでなくて、いつ来ても使えますというのが売り物の一番だったねえ。田舎のところはそういうものだと思うのだね。

佐々木 空いているとすぐ釣り人が来る……。そのバランスがなかなか難しくてですね。

高松 だから道路の、当座は往復2車線でやって、こちら側の用地買収は、これだけはどうしておくけれども、手をつけないとか、何かそういう用意が要るのではないかねえ。

佐々木 投資と、実際の事業がついてくるのとのタイムラグがどうしてもありますので、これをどうするかというのが一つ、我々投資をする側からすれば一番大きなテーマですねえ。

でも、おっしゃったように、造ればそれなりに使われるのでいいのでしょうけれども、一方で批判されているように、港だけで考えても駄目なところがあって、物流を全体としてどうする中で、ここには必要だから造るという、その一貫した説明が多分必要だろうなと。当然造れば、何らかの形でだれかが使うようにはなってくるのですが、結果としてばらばらになっては意味ないと思いますので、その辺がちゃんとうまく説明できるようなやはり行政なりが

高松 フェリーの場合、その場所の選定なども、先ほどあったように、本当に物流の機能と、

お客さんの人の機能と両方あるから、相当難しいよね。

佐々木 難しいですね。今まであまり考えてこなかったところだと思います。日本は少なくとも、この間も九州の同じような会で話したのですが、あれだけ国際物流が進んでいる中でも、人の流れとコンテナの流れを、同じ時に降りてくるのですが、どう分けるかというのが、埠頭が狭くて、日本の港は国際ケイリ対応には全然なってないそうですね。ですから、そこは新潟でも、実際に来れば同じ問題が発生するわけだろうと思うのです。今後そういう対応は多分必要になるのだと思って。

高松 離島の連絡フェリーが出ているようなところなどは、そういうのをうまく対応しているよね。ボーディングブリッジみたいなものをこちらの上にごうやって、そうすると、ターミナルに行くほうも、それで、こちら側はそのきれいなお客さん対応で、フラットの下のところから、車はその動線の下を通っていくとかね。何かそういう工夫をするべきですね。

佐々木 難しいのは、国内フェリーで国内はうまくやっているのですが、国際になるとC I Qが入りまして、非常にややこしいですね。私も見せてもらったのですがね。

松田 そうか。あれは貨物にも通関があるのだ。

佐々木 通関がございます。それで、そのチェックをしなければいかんと。新潟で問題になって、問題というか、もう既に税関が東港に大分投資をして、最新鋭のチェック機器なども入れていまして、同じようなものを西港にまでは造れぬよみたいなことを言われていまして、そうすると、では、東港へ行って帰って、2万円どうしてくれるのだという話になるということがありまして、なかなか難しいですね。

松田 あそこは県ですね、新潟は。

佐々木 新潟県でございます。

松田 市は政令指定都市になったようで、この部分は県がやっているのですか。

佐々木 県がやっています。ただ、市としても当然影響は大きいですから、航路を支えるためのソフト的な支援は頑張りたいと。この間、束草の市長さんが来られて、新潟市長さんとの、今後は長く続くような感じでおっしゃっていますね。

松田 その自治体側の担当者は、ある程度専門性はある方ですか。

佐々木 担当は、港湾空港課というところもあって、しっかり勉強はしておりますが、危機管理。

松田 きうまで福祉をやっていた人がやっているのではないのだろうなあ。

佐々木 そういうわけではないですね。中には、歴史的に代々我々の職員が行っていたりします。

松田 地方、地方と言うけれども、そこが問題なのだよねえ。その専門性のある職員がいなからなあ。

佐々木 そうですね。それは今、我々が日々港湾管理者から、いわゆる都道府県が中心ですが、おつき合いして思っているのですが、もう実際専門性はほとんどなくなってきていますね。

一部、1人、2人の方がその課にいらっしゃって支えていて、あとは、いろいろなところを回ってこられる方なので、難しいですねえ。専門性は期待できなくなってきましたね。

松田 自分の代は何もなく過ごせば、次なのだよな。これは霞が関もそうなのだよ。（笑）

高松 特定ではないのですが、この間、似たような会合に行ったときに、やはりびっくりしたのは、いつかお話を具体的に聞かせていただいた、エリナという管理応対の研究所の女性の研究員の方が、シベリヤ・ランドブリッジの情報を話していましたが、市長も冒頭に言っていたのですが、そのエリナというところが、過去20年ぐらい地道にずうっと研究していたのが、今その情報を求めて日本国じゅうから来ていると。確かに非常に詳細ないい情報発信でしたけれども、そういうのが根っこにあるのですよね。僕は、あれが新潟でこういうのを進めるときのすごい強みだと思うねえ。

佐々木 そうですね。ああいうシンクタンクは、海外の極東だけを追っているというのはいと思いますけれども。

高松 ああいうところに市などがお金を出しているのでしょうか？

佐々木 それは県だと思います。市が入っているかもしれませんが、昨今、国だけではなくて、公益法人改革が来ているようで、やはり赤字なものですから、スクラップといううわさときどき出たりしていますので、その専門性を積み上げたいと思う一方、どこも自治体に対する厳しい要望があって、とりあえず来年度から県の職員の数が減るように聞いていますので、厳しい状況にあるようです。

吉原 あの研究所は何人ぐらいいるのですか。

佐々木 そんなにいないでしょうね。10人いるかどうかぐらいではないかと思うのですがね。県から派遣されている方と、そこで雇われている方と、アルバイト的な方といらっしゃるので、正確に何人と今申し上げられないので申し訳ないのですが。

吉原 三橋さんはどういう？

佐々木 三橋さんは、調査役ということで、あそこで雇われております。

吉原 要するに、役所を退かれて、そのままという感じですね。

佐々木 はい、そうです。

松田 北陸3県で一番大きい船が入れる港はどこですか。

佐々木 コンテナ船、タンカーなどを除けば、新潟ですね。

松田 それで、何万トンぐらいですか。

佐々木 今、12mしかございませんので。

樽岡 12mといたら結構ありますよ。5万トン以上は入れるから。富山はまだちょっとあれですね。

佐々木 富山も一応12mの施設はあるのですけど。

松田 あの万葉というのができるのもっとあれですか。

佐々木 万葉は14mですが、コンテナではなくて、チップを集めて、問題は、長くて東南ア

ジアまでなものですから、水深が今のところ 12m あれば十分。新潟の計画は、14m まではあるのですが。

松田 ということは、設備の拡充は、大きい船ではなくて、滞船が起きないように、バースの数を増やすという方向なわけですね。

佐々木 はい、バースズウィンドウと、背後の用地ですね。その 2 点だと思います。

松田 この提言もそういうことを言っているわけですね。

吉原 水深はあまり必要ないと思うのですよね。だから、バースですよね。

〇〇 そのほうが現実的だと思いますね。

松田 後背地はどうやってひねり出すのですか。

佐々木 実は、新潟に関してはもう場所がなくて、今、横に広がっているような状況ですが、まだ横に広がる余地は少しあるということですが、次に考えるときは、少し囲みに。場合によっては場所を替えると。

松田 ゴルフ場があったでしょう。ゴルフ場をつぶしてあれだね。

縣 え？あそこにゴルフ場があるの？

高松 東港の日石が土地を買って、石油精製所が造れなくなってしまったから、ゴルフ場にとりあえずしたところがあるのです。

松田 これを買い集めると、抜本的な解決になるのではないの？ 9 ホールですよ。

佐々木 あそこももう日石が、ちゃんとまとめて引き受けてくれるところがあれば、もう譲るとは言っているそうですが、今そこは大事に持っている。1 年ごとに契約更新して、大きな進出企業がないうちは、とりあえずゴルフ場。まとまって出てくるところが見付かった段階で する という話になっております。

松田 バースの数は、予算さえ付けば増やせるのですか。

佐々木 はい。

松田 それで、1 個造ると何ぼぐらい掛かるのですか。

佐々木 今、新潟で次に予定しているのは、背後まで含めても七、八十億円ぐらいではないかと思います。ランドブリッジぐらいやると 50 億円とか。

松田 その程度であれば、何とかしてできるだろう。

檜岡 富山も、ガントリークレーンをもう 1 基付けるらしいですね。

吉原 ああ、そう言っていましたね。

檜岡 今日、新聞に出ていましたけど。

佐々木 これは一昨年になるのですかね、2 年前の夏に雷が落ちて、クレーンが止まったそうで、すぐ一晩で直ったのでよかったそうですが、1 週間ぐらい止められると、船はもう入れないのではないかと、地元ではかなりはらはらしたそうでありまして、それで、各管理者さんがポートセールスで東京などに行って、支店はここですよと宣伝する場合に、顔見せ的に知事も来られるわけですね。そこで、船会社の方からかなり厳しいことを言われたそうで、

おまへのところには入れないみたいなことなので、これはいかんと思われたらしくて、バッファーとしてクレーンをもう１基入れなければいかんと、知事が言っているということで、今まであの小さいターミナルに２基入れているような例はあまりないのですが、だんだんとそういうのが増えてくるのかなと、ちょっと疑問を持っているところではあるのですが、でも。今はそんなに大きくななくても高く、クレーンは１０億円ぐらいするそうなので。

吉原 地方整備ではいいのですよね。

佐々木 そういうご意見もありますけど。２基あっても、あんなに小さい場所だと、その２基を同時に動かすわけにいかないのですね。

吉原 余裕でしょう？

佐々木 やはり余裕なのです。いずれもう１つバースが欲しいという気持ちがあるので、そのためだということでもあるのですけれども。

吉原 そういう土地の余裕はあるのですか。

佐々木 もう一つ広げる余地があります。それが最後ですがね。掘り込んだ港に造っていますので、港としてはあまりいい条件ではないということですよ。

起債で造るのですが、本当に総務省がオーケーを出してくれるかなと、ちょっと心配なところがあって、ですね・・・

佐々木 知事がＯＢ大丈夫だ。

〇〇 そうですか。

〇〇 それはわかりませんよ。

松田 それに、あれは今は許可制でなくなったはずではないかな。事実上、許可制なのだろうけどさ、総務省のやることだからね。まあちゃんとやるよ。

佐々木 話がいろいろ膨らんだのですが、今ので私どもがあまりデータを出してなかったこともあって、本省でやっている審議会の話とか、吉原さんのほう、文書についてご意見をいただけますか。

吉原 それで、これはここが足りないよとか、こういうのを加えたらいいというのがあれば、皆さんのご提案をいただきたいのですけどね。

松田 すごく細かい間違いで、校閲的にもすごく高く、４ページぐらいに「提言１」とありますね。この紙の手前から２行目の、５％の「％」が横打ちの％になっているのです。おれ、多分校閲者になったら超一流だったと思うのですけど。（笑）

それから、これはもうお気づきだと思うけど、「提言２」の羅津・瑋春という、その棒が横になっている。これは縦がいい。３か所ありますから、横棒を縦にしてください。それとあと、活発化、それだけです。もう十分ですよ。本当に原稿がうまい。いつも感心するのだけだね。

高松 細かい話はまたちょっと今後にして。大きな話でないものだから。

縣 僕は、この全体の流れとしては、今、太平洋側のアメリカとのトレードから、中国、口

シアのほうのトレードに向いてきていますよ、物流が変わってきているというのが一つ大きなあれがありますね。その中で、日本海側の役割は非常に大きくなっているということで、港湾の整備が必要だし、いろいろなことが必要ですねという流れとして、僕は、このとおりだと思っていますし、これは流れとしては言えるのではないかなと。

松田 このコンテナの大型化に対応は、私は意見が違うけど、もう……。

高松 ここはさっき出たような議論をして、 ですね。

松田 そうですか。何か今日、650万円株屋に振り込んだら行方不明になって。電話でね。いや、解決しましたが。（笑）今、株を買うと大変ですね。

吉原 でも、買うにはいい時期ではないですか。

松田 要するに、初めて口座を作ったのですよ。それで、10日前から手続きを始めて、まだ実際に株を買うところまで行き着かないのだから。

吉原 うるさいですねえ。ほんとにうるさい。

松田 あれは普通の人嫌になって、途中でやめてしまいますよ。

佐々木 それは新聞の関係でたたかれたから？

松田 ではなくて、一般的に、要するに、金融庁の規制が物すごく細かくなっている。

吉原 僕は前に一時東京から宇都宮に居を移したのですよ。それで、口座を替えようと思ったら、なかなかできない。やれ、住民票を出せ、あれ出せ、これ出せ、全部株だからねえ。それがないと口座は移せませんと言うのだね。まあ、めちゃくちゃだよ。だから、株はあまり取引するなという感じですよ。

松田 いや、どうも済みません。

佐々木 関係あるか知りませんが、原油がどんどん上がって行って、多分、結果として株みたいなのがどんどん下がっていくのかなと勝手に。

吉原 そんなことはないですよ。

佐々木 投資のマナーがどんどんそういうほうに。まあ、余計な話ですけど。

。。 しかし、今、永久凍土が結構シェアでこうあって、線路がぐにゅぐにゅ曲がってくるとかいう話がある。あれはいずれまた大変な問題になってくるのではないですかね。シベリヤ・ランドブリッジなどは。

吉原 シベリヤ鉄道の下も凍土があるのですか。

。。 あれは全部そうでしょう。あそこは永久凍土でしょう。

松田 中国は、チベットへ鉄道を通すのに、たしかそこは物すごく考えてやったのでしょう。あれも凍った土地の上なのですよね。だから、ある程度緩んでも大丈夫な対応で造ったのではないかなあ。だけど、シベリヤ鉄道の時代はそんな時代ではないですからね。

佐々木 この間、高松先生も来られた、辻さんのプレゼンによると、写真を見る限り、車両自体はかなり立派に見えたので、下もしっかりしているのかなと勝手に思っていたのですが、我々がこの話をしている一番弱いのは、現地を見てないものですから、わからない。

松田 そこら辺は、佐々木さんをシベリヤ鉄道で少なくとも・・真ん中ぐらいまで行って。モスクワまでとは言わないけどさ。

高松 ノボシビルスクでしたっけ、どこか。

榎岡 先々週は、トヨタの渡邉社長と、物産の社長と、執行役員と、途中まで行ったらしいですよ。その前は奥田さんが乗っているのですよね。

松田 グラスノヤルスクか、あの辺ぐらいまでは行かなければなあ。

榎岡 うちの宮原が、だれか乗せないかなあと言っていた。(笑)

佐々木 車両を見る限り、快適そうには見えましたが、客車のほうですね。

松田 あれ、ごく短い期間で開通させているのですね、シベリヤ鉄道ってね。

佐々木 ロシアはすごいですね。

吉原 ちょうど日露戦争ですよ、開通してなかったから戦った。対戦したのですね。

僕の知り合いが、チベット鉄道を助けてくれというので行ったのですよ。そうしたら、日本よりずっと楽です。とにかく途中までは荒れ地だけれども、平地なのですね。しかも、石がいっぱいあって、完全に鉄道を引いても大丈夫な状態で、その上に鉄道を引けばいいだけに楽なんだよなどと言っていましたけど、ここでは土地を上のはうは。

榎岡 あそこは大連からずうっとマンチュウリというところから入って、ロシア鉄道に入るルートと、これはレールのゲージが違うらしいですね。あと、ウラジオストクから入る。我々も、大連からのほうがいいのではないかななどと。なかなかそれは通関の問題とか、ゲージの問題もあるし、なかなかそんなにうまくいかないみたいですよ。

吉原 そうすると、トロイツァとか、大連などのほうがいいのですね。

榎岡 そうですね。そちらのほうがあれですからね。昔は、シベリヤ・ランドブリッジというのは、路線取りに船会社と競争してしましてね、ヨーロッパに持っていく、あるいはイランに持っていく。20年ぐらい前ですかね、物すごくニュースを持っていたのですね。それが全然廃れてしまったのですけど。

榎岡 今、運賃で申し上げますと、名古屋からずうっとサンクトペテルブルグまで持っていくと、7,000ドルから8,000ドルぐらいらしいですよ。

吉原 それは船で？

榎岡 船でウラジオストクまで、シベリヤ・ランドブリッジで行って、またサンクトペテルブルグまで7,000ドルとか8,000ドルと言いましたね。名古屋からヨーロッパ船でぐるーっと回って、船でやっていると、これが5,000ドルぐらいですかね。だから、シベリヤ・ランドブリッジは結構高いのですよ。これは当然マーケットで行って、こちらはずうっと動きま

高松 メリットは日数ですか。

榎岡 日数でしょうね。

松田 これはトン当たりですか。

榎岡 いや、40 フィーター 1 本ですね。サンクトペテルブルグのレールのヤードは、今うちが借りていますが、猫の額で、狭ーいですよ。あれじゃ何もないということで、だから、うちは近所に土地を買って、そこを整備してやろうかなという感じの構想でいますけどね。

松田 その鉄道の場所は割と外れなのですか。

榎岡 そうでもないですね。割と町の外れではあるのですけれども。

松田 買うことはできるわけですね。

榎岡 そうですね。買おうとしても、うちは買えないのではないかなあ。借りるという話があるのですけれども。

〇〇 政府から借りるのですか。

〇〇 政府でしょうね。

松田 シベリヤ鉄道の容量はどうなのですかね。もっと本数を出したりできるのかなあ。

榎岡 いや、いっぱいいっぱいという話をしていますよ、私は。旅客を優先していますので、その間に当然走るわけですから、これは聞いたところによると、いっぱいいっぱいだという話を聞きましたけどね。

松田 だから、シベリヤ鉄道は結構万全であって、まだ増やせるというのを前提にしている部分も若干ありますよね、話がヨーロッパまで行ってしまうとね。

高松 ソ連の時代に扱っていた量に比べて、今はこのくらいしか扱ってない。ソ連が崩壊後、これがもうめちゃくちゃに使われなくなったと。ですから、ここまでの容量はあったということではないかと、僕はこの間話を聞いて思いましたけどね。

榎岡 その辺がどうなのかというのは、調べる必要があるでしょうね。

高松 それがさっき言った、エリナの女性の研究員、またはその手の情報をめちゃめちゃに持っていますねえ。

吉原 あれはモスクワからシベリアに兵員を輸送する場合に、何万人輸送するのに何日という計算ができていますよね。すごい兵隊を送れるようになっているのですよ。運行次第だと思うのですけどね。

榎岡 昔はイラン向けの荷物が多かったですね。ロシア、ヨーロッパが少なく、イラン向けの荷物が物すごく極東ならば一っと日本の荷物がありましたね。

〇〇 パーレビのころですか。

榎岡 まさしくパーレビさんのころです。そのころはすごかったですね。パーレビさんのころに、イランの女性がよく銀座辺りで働いていましたよね。マスコットの代表の話が。

松田 何か大分いい思いをされたのではないですか。（笑）

榎岡 一回どうぞお乗りいただいて、できれば真冬にでも。（笑）

吉原 でも、中は暖かいのでしょうか？

榎岡 中は暖かいみたいです。

吉原 機密性が物すごく優れていますからね。

佐々木 乗るのは難しいかなと思ってはいるのですが、何とか富山からフェリーに乗って、ウラジオストクぐらいまでは行ってみたいなと思って、暖かいときにですね。

檜岡 でも、あそこは治安は悪いらしいですね。

佐々木 何か日本人の学生も襲われたとかいう。夜はあまり独り歩きできないようにしたいですね。

吉原 縣さん、後で何か言うとおっしゃっていたのは何か。

縣 先ほどのこの流れを拝見させていただいて、まさに皆さんがおっしゃっていたように、このとおりだと私は思っています。それで、先ほども言いました、国交省の港湾分科会で、「今後の港湾のあり方」という答申が出るのですが、まさにそれを先取りした地域版という形になっていまして、私は、もうこのとおりでいいと思っています。

ただ、1か所だけ、どこでもいいのですが、多分フェリーのところがいいのかもしれませんが、つまり今、日本に国内回帰という現象が起きていまして、それは高付加価値製品なのですよね。それが今度はロシアとか、中国東北部に今後かなり輸出されるのではないかとという予測が出ていまして、そのためには、このフェリーを使うのが一番いいのではないかと私は思っています。

というのは、ここの席で聞いた話か何かわからないのですが、液晶のパネルがありますね。あれは飛行機で運べないのです。つまり、飛行機がどんと下りたときの衝撃で狂ってしまうと。だから、あれはたしか今全部船で運んでいるのですよね。

ということがありまして、今までは韓国とかアメリカが多かったのでしょうけれども、今後はロシア。ロシアの経済発展は無視できないし、そういうところに高付加価値製品を運ぶのは、コンテナよりも、ここはフェリーだと思うのですよね。そのほうが効率的だし、安全だしという、そここのところを多少入れておいていただければありがたいなという気がします。

あと、細かいところでいいですか。「提言3」の観光のところですが、せっかくですから、最初から4行目、「ビジット・ジャパン政策で海外からの」とありますね。これはやはり1,000万人を目標にというのを何か入れておいていただいたほうがいい。

吉原 これは1,000万人はもうすぐではなかったですか。

縣 いえいえ、まだまだ。

〇〇 今800万人ぐらいですね。

縣 目標は1,000万人ですから。

〇〇 あれ、何年か前に380万人と言っていたのがね。

〇〇 2010年で上海万博でしたっけ。

縣 それから、最後の「提言5」のところですが、後ろから6行目のところ、「知恵をしばり計画を構築していかなければならない。」これはやはりスピード感だと思うので、迅速にとか、そういう言葉を入れて、スピード感というのがわかる言葉を入れていただければありがたいなと思います。

吉原 わかりました。玉置さん、何かございますか。

玉置 いや、特にないけど。こういう流れでいいのではないですかね。僕はちょっと熱があって、しゃべると熱が上がるものだから、ごめんなさい。

吉原 風邪ですか。

玉置 風邪です。あの新潟の3回が効いたな。それと飲み過ぎだよ。自己責任だよな。

吉原 新潟も、富山も、本当に寒かったですねえ。

玉置 これは三角フェリーと言っていました？4か国フェリーとかというのは。

佐々木 4か国なのですが、結ぶ地点が三角なので、新潟はそれぞれ1つずつ。4か国フェリーでも結構ですし、三角フェリーでも。あまり決まった言い方は特にないのではないですか。

玉置 ああ、そうですか。

佐々木 ああ、そうかそうか。日韓国と……、おっしゃるとおりですね。国は4つなので、日中韓口の4か国フェリーと言っていたほうが正確かもしれませんね。

玉置 そんな細かいところだけど。

佐々木 今日は時間の決まりがあるわけでもございませんので、これをもちまして第6回の研究会ということで、どうもありがとうございました。

高松 来年はどうなるのですか。

佐々木 来年についてはまだわかりませんが、私の上司は、何とか北陸でもう1回、今回新潟ということで、どちらかという经济圈は東のほうですが、西の3県と、国土形成計画では、地域間の連携が大きなテーマになっていますので、そこに注目して勉強してみたらどうだという提案もいただいています。今、どういうことができるか少し検討しているところでございます。

また、うまくお認めいただければ、またお世話になることがあるかなというふうには考えているところでございます。

松田 金沢の港は、コマツの工場であらうに繁忙を極めているのでしょうか？

佐々木 ええ、そうですね。

松田 コマツ様のおかげですよ。

佐々木 それも今年の秋には新しいターミナルができますので。2年であれだけのターミナルを造ったというのは、多分、前代未聞ぐらいだと思いますけれども、今やっ
ているところです。

松田 あれは金沢のどの辺にあるのですか。

佐々木 金沢の駅から海沿いに30分ぐらい、県庁のすぐ横。

。。 遠いよね。

佐々木 県庁が海のほうに移ってしましまして。もしよろしければ一度ごらんいただければありがたいなと思っている。町がどんどん海にできてきていまして、昔ほんとにうらぶれた

寂しい港町という雰囲気もあったのですが、今や県庁が一体となって、客船もどんどん増えていまして、クルーズ的に港に着いて、そこからバスを仕立てて、古都金沢をずうっとごらんになるのです。かなりいいパッケージ商品になっているようですね。

吉原 それはロシアとかから来ている？

佐々木 まだそこまではいかないけど、国内のお客さんですね。

。。 ロシアの進出というのは、観光客もすごいんですね。新潟には沢山。航路があるものだから。航空路がありますしね。

松田 船は富山か。

高松 だから、今度のもので、船からもどんどんお客さんが来るようになったら、本当に本気でいい場所づくりを考えないと。

佐々木 はい。

縣 この間、うちの海南島という、ベトナムに近いところにしたのですが、その観光客の、これは中国人は別にして、第1はロシアですよ。2位が韓国、3位が日本。日本は年間5万人ぐらいしか行ってない。ちょっとびっくりするよね。

玉置 ロシアは何万？

縣 ロシアは、聞かなかったけれども、かなり多いと言っていましたね。

佐々木 この間の富山の会議で言ったのですが、北陸に今沢山来ているのは、まだ韓国だとか、台湾だとか、そちらの国の人が多いみたい、人数としてはですね。

松田 そうだ、彼らは目立たないからな。似たような顔をしているから。ロシア人は目立つんだよ。やたら多いように思ってしまうのだよな。

松田 ところで、高波はどれぐらいの被害だったですか。

佐々木 富山の被害。被害額は出ていましたかね。まだですかね。要は、防波堤というのは、大きなコンクリの塊を並べて造っているのですが、陸側に十数m動いているのが何箇所もあるという状況でございまして。

高松 落っこちているのもあるのですか。

佐々木 そうですね。

松田 あれはクレーンで元の位置に戻せばいいのですか。そう簡単なものでもないのかな。

佐々木 下を再度ならしてですね。

高松 それと、中に詰まっている砂を打たないと、上がらないのです。それは強い波で動かないように重く造ってあるのですが、それが動くというから、すごい波の力だったのですけどね。

佐々木 きとうたまたま地元で専門委員会が開かれたのですが、波の周期がどうも今までより長くてですね。

高松 何かうねり性のあるのは長いらしいですね。

佐々木 過去最大の周期だみたい。周期が2倍になれば、その力も2倍になってくるので、

それでももうもたなくてと。

。。 ああ、そういうことですか。

佐々木 なので、先ほど玉置さんにおっしゃっていただいた、だんだん気象が変わってきているとすれば、日本海側の港も、そのうち数年に1回ああいう被害が起きるようになるのではないかと心配はしているところですね。港はなかったですが、佐渡の漁港などはかなり被害を受けていまして、防波堤がやはりもたなくなってくるのですね。 でありますので、変わってきているのかもしれませんがね。

玉置 あれは5 m幾らという高さを超える、6 m幾らの波が来たのでしょうか？

佐々木 そうですね。

玉置 NHKでテレビを見ました。つまり、今までの予測を超えたということになるのでしょうかね。それは100年に1回とか、50年に1回とかという確率もあるでしょうしね。

何か僕は、温暖化に少し取りつかれているのかもしれないけど、何でも温暖化につながってしまうのだね。それもいけないのですけどね。

佐々木 日本海側で私も経験があるので、高松先生のほうがもっとあれですけども、北東からの波とか風でやられたというのは、普通今までになかったと先輩方はおっしゃっているの、初めての現象だと言いますね。普通は北西が卓越するものですね。

高松 北西の季節風がずうっと続くので、起きる波があそこで起きる波なのです。太平洋側は、そういう風も何もなくても波が来るのは、ずうっと太平洋の真ん中で出来上がった波が、だーっと来る間に周期を長くして来る。それをうねりと言うのです。日本海側はああいうところだから、そのうねりみたいなものはないと、これまでは考えられていたのですね。それで、どうもこちら側からでも来なければ、あんな被害が出るわけではないし、何か変なのです。

松田 北東の方角からだと、海の距離は長いですからね。

高松 それで、能登半島がこうかぶっているから、この間も申し上げましたように、こちら側の波は、ここが随分遮蔽してくれているから、こんなところへ来ないのですよね。だから、あれは本当に大変だね。

佐々木 地元ではかなり大騒ぎになっていますね。

高松 それはそうでしょう。

松田 まあ、50年に一度だからしょうがないやで済まさないで、金が掛かってしょうがない。

佐々木 これでしばらくしなければいいのですが、この夏は特に被害がなかったのですが、やはりすごい低気圧が通ったりしますので、地元ではぎりぎりもう耐えて、ドキドキしながら見ていたこともあるので、間隔が短くなる、それは河川なども同じだと言っていますけど、災害の頻度はだんだん短くなってくるような気がしますねえ。

高松 50ミリとか100ミリを超える降雨強度のものは、確実に20年前よりも、10年前よりも上がっているのね。

佐々木 降水量自体の総雨量は変わらないのですが、一回に降る量が本当に多くてですね。ちょっと変みたいな気がしましたね。

松田 あれだって、冬場の低気圧などは、平気で 950 ヘクトパスカルぐらいまでいきますものね。僕は気圧に異様な関心があってね。台風だって、伊勢湾台風が 910 だったっけなあ。あんな台風は 10 年に 1 度だったのが、最近、毎年 2 本ぐらい 910 ぐらいいきますよね。下手すると 890 とか。これが来たらすごいだろうなと思うと、日本へ来るころはもう駄目になってしまって、残念で。(笑) 昔、大きい台風が来ると、栗の木とか、柿の実がみんなばさばさ落ちて、あれを朝取りに行くのが楽しみで、今度の台風はでかいからと。

佐々木 新潟は、駅周辺から海沿いにかけて、日本海側唯一のゼロメートル地帯があって、あの辺でビルを持っている方などは気が気でないと言います。地下に機械設備などを入れていて、浸水したら一発でアウトだということを言われて、皆さん結構心配されていますねえ。

松田 福岡で、たしか飲み屋のおばさんが死んだよね。かわいそうに、携帯で助けてくれと言って、地下室でねえ。

吉原 5 年ぐらい前だったですね。

吉原 だけど、僕の友達は、温暖化で助かると言っていましたよ。昔は雪下ろしは大変だったけど、今年はやらなくて済んだと。もうずうっとやってないと。

佐々木 毎年死ぬ人もいますものね。

松田 今年は、北陸は少なかったのですか。

佐々木 山沿いは、スキー場は例年並みだと言っていました。ただ、市内はそんなに多くなかったですね。

高松 最近、少ないのが当たり前ですね。その中でも今年は多いのかなと逆に思うぐらいですね。

佐々木 今年は、降るべきところに降った。久しぶりでスキーができてよかったです。

3 閉会

一同 では、どうもありがとうございました。

(終了)

地域自立・活性化調査 有識者懇談会

[日時]平成 20 年 2 月 8 日（金）14：00～16：00

[場所]チサンホテル＆コンファレンスセンター新潟

1 開会

大脇 本日は先生方、ご多用のところ、私ども北陸地方整備局主催の活性化有識者懇談会に出席いただきまして本当にありがとうございます。申し遅れましたが、私、2月1日付で港湾空港部長になりました大脇と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

ご承知のとおり、北陸におけます港湾につきましては、近年東アジアの急速な経済成長が続くなかで、日本海側の玄関口として、その役割がますます大きくなってきていると思っております。そうしたなかで、当地におきましては、国内でいろいろな政策提言をなさっておられるというNPO法人総合政策研究所の皆様とともに環日本海沿岸地域を支えている韓国、ロシア、北東アジアとの経済交流を通じた地域の活性化を生み出す展望について検討を進めていただくと聞いております。

先月から検討を始め、既に3回にわたって議論を深めてきていただいたと伺っております。本日はその結果を政策研究会の高松先生からご報告をいただくと伺っておりますが、全国の視点からアドバイスをいただき、その先、次は北陸という目線で議論を深めていければと考えております。

私ども北陸地方整備局といたしましては、本日のご議論を生かすべく、安定した日本海港湾国際フェリー航路の実現により活発な人の流れと物資の流通を実現するために、必要な港湾整備事業を推進し、結果として地域の自立と活性化につなげていきたいと考えております。本日はそれぞれのお立場から忌憚のないご議論をいただけますようお願い申し上げます。どうぞよろしくお願いいたします。

2 討議

柳井 ……就航、スピードをもってその地域間を結んでいるということで、そこから…？…ということです。加えて言いますと、フェリーは値段が高いということになりますので、おのずとそこに乗せられる品物、あるいはスポット物は限定されてくるという特徴がございます。そういった点を踏まえながら、我々も地域の人が？乗っている…？…部分を考えてつつ、…？…したいと思っております。

時間が限られておりますので、大変申し訳ないのですが、お一人大体5分ぐらいでまとめていただきまして、それぐらい経ってまだ終わらないようでしたら私がゴングを鳴らしますので、そのときは早めに打ち切っていただくということでよろしくお願いいたします。しかし、雨宮先生に関しましては、きょうは資料ですので少し時間を取って説明をお願いしたいと思っております。

最初に口火を切ることから、この世界に非常にお詳しい三橋先生にご意見を頂戴したいと思います。よろしくお願いいたします。

三橋 三橋でございます。今、新潟で国際フェリー就航に向けて動いている会社の役員をやっております。現在の日本海横断国際フェリー、先ほど紹介のありました韓国のソクチョ（束草）、日本の新潟、ロシアのトロイツァを繋ぐ三角航路と言われておりますが、これの現在の状況についてお話し申し上げたいと思います。

これは日・韓・中・ロと4か国がお互いにお金を出し合って一つの会社を作り、その会社が船をチャーターして日本海横断航路を実現させようというプロジェクトでございます。現在、日・韓・中・ロは、契約書のサインができて、会社をつくるというところまで来ました。この会社は資本金が300万ドルで、韓国を中心に、韓国のソクチョに本社を置いて、韓国の出資が51%、日本が16%、中国が16%、ロシアが17%ということでございます。

韓国の51%の中にはソクチョ市と江原道という県と市の二つの自治体が10%ずつ出すということになっております。中国のほうも、...? ...政府が一部補助金みたいな形で向こうの投資会社に出し、その投資会社が合わせて16%を負担するということになっております。日本のほうは、合わせて20数社の企業がお金を出し合って投資会社を作っており、この投資会社がこの...? ...のところに振り込むという形になっております。ロシアは一つの? デルクードという私企業がお金を出すことになっております。

この会社は当初は韓国と日本だけで作ろうということでやっておりました。その前に、とにかくこの航路は我々、新潟、日本海側にとって非常に欲しいということで、我々がまず動いて、日本の船会社、ロシアの船会社、韓国の船会社などにいろいろ働きかけて、最終的に最も関心の高い所に航路を作るところまでいったわけですが、結局、韓国の船会社しか通らなかった。他の船会社はとても厳しい、採算上も難しいし、地域のいろいろな意見で問題が残っているということで、最後に残ったのは韓国の船会社ですが、この船会社も日本の協力がないとできないということで、ついては韓国と日本とで一緒にやりましょうということに決めたのです。

その後、ロシアと中国に我々はやりますからよろしくご協力いただきたいという話を申し上げたら、ロシアも金を出すし、中国も金を出すというので、結局4か国で共同で作ろうということになりました。4か国で作ることですから、4か国間の調整というのが懸念されるわけですが、ある意味ではお互いがお互い少なくて済むという意味ではリス

ク分散にもなるということで、この方法で法人格でやりました。

船の調達というか、船の経営などは韓国が中心になるということで、韓国のソクチョ市に本拠を持ってくるという形をとったわけでございます。あとは4か国間がどういう形で会社を作るかということで、いろいろ調整しましたが、昨年12月に会社設立のための契約に調印したということです。残りはお金を振り込むという段階に来ていますが、振り込む段階では皆さんいろいろな意味で非常に慎重でございますので、現在、その調整に追われているということであります。

お金さえ出来ていれば会社は出来ますし、会社が出来れば船は動きます。次に最大の問題は経営です。要は経営して採算が合うかということですが、韓国の既存の会社が日本海の？経営については経験とノウハウを持っていますので、そこに我々は期待を持って委託するという形になりますが、4か国でやるということですから、それなりにうまく協調・協力体制が確保されないと、これからも大変だなという気がします。しかし、この過程を過ぎて、新しい日本海の大きな交流、4か国が協力した交流が生み出されるということもじゅうぶん期待できるわけで、今後とも試行錯誤はありますが、より確かな道を歩んでいきたいと考えております。以上です。

柳井 どうもありがとうございました。国際フェリーの設立の経緯について説明していただきました。続きまして中越運送の田中さんお願いいたします。

田中 中越運送の田中と申します。私どもは荷役を中心に物流事業を営んでいます。昨今の状況から国際物流にもということで、1次の通関手続、主に新潟港、それから新潟空港、3次輸送で...？...港のほうで...？...事業を営んでおります。

フェリー輸送の規制という問題につきましては、冒頭三橋先生からもいろいろご説明がございましたが、簡単に申し上げますと、海上コンテナ輸送よりも速く、航空輸送よりも安価に、それから航空輸送よりも大量のロットが運べるということで、第3の輸送方法ということをやっております。特に商品サイクルの短い、先ほどもお話がございましたが、高付加価値の輸送手段には欠かせない輸送法という認識がございますし、このへんのフェリーの一般的な特性に加えて、新潟港の地勢的など言いますか、地理的な優位性というもの結び付けた、新潟港ならではの非常にいい仕事ができるのではないかなという可能性を今考えています。

私も新潟に住んでいながら、なかなか新潟の地勢的な、あるいは地理的な優位性には気づかない部分が多うございまして、富山から日本海の...？...などを拝見すると、いかに新

潟港が対岸のロシア、中国といった所に対して地理的に非常に優位性があるということが理解できるところでございます。

対岸、特に中国の問題につきましては、中国の得意先につきましても、中国以外のベトナムであるとか、インドに生産拠点をというようなことをお考えになるお客様も多々ございますが、やはり新潟のお客様が一気にベトナム、あるいは一気にインドというようなことよりも、どちらかと言いますと、中国国内に生産拠点をシフトしつつある。簡単に申し上げますと、従来の華南から上海を中心とする華東地域、さらには華東地域から北中国と。この一番大きな要因は人件費等の問題を含めての問題が中心になりますけれども、北中国、いわゆる東北三省といわれる地域に生産拠点をシフトしたい、あるいは生産拠点をシフトしたらどうなんだろうかというふうなお考えを持っていられる事業者さんが増えてまいりました。

そういう点からしますと、やはり北中国と結ぶ...？...ルートをどうするか、ご案内のように現状では大連港を玄関口にして日本に物を持ってこなきゃいけないということから考えますと、北中国からダイレクトに日本海を通じて日本に持ってくる必要があります。これがこれから重要なポイントになるのではないかと思います。

加えまして昨今、極東、ロシアと非常に消費量が膨張しております。新潟産品、特に生鮮関係のものとか、切り花、あるいは最近ではイチゴとか、ある意味価格の高いものがロシアで盛んに売れているというような話も聞き及んでおります。そういった意味から言うと、新潟港の地勢の利便性を生かしつつ、...？...ルートを対岸に向けてどうやって構築するか。そのためにフェリーという第3の輸送方法をどうやって提案するか。そのことによって新潟の物流のポテンシャルといいますか、ひいては北陸地域の物流のポテンシャルというのは飛躍的に向上するのではないかと考えております。

そのためには、具体的に申し上げますと、先ほど三橋先生のほうからもお話がありましたように、今、フェリー航路でいろいろ活動されていらっしゃいますけれども、航路自体の運賃価格、スピード性、定時性がまず問題です。それから運賃価格の競争力の問題もあります。当然航路でございますので、継続的に、安定的に、かつ荷主、事業主にとって魅力のある航路でなければいけないということが大前提だろうと思いますので、そのへんの問題をクリアすること。

もう一つ、フェリーの特性というのは、新潟で考えますと、ハードとソフトの港のシステムというのをもうちょっと具体的に考えていかなければいけない。特にフェリーの場合

は、貨物の面で申し上げますと、迅速性、つまり、船が入港しますと、その日のうちに通関手続を終えて、その日のうちに港から物を発送する。翌日には、基本的には北関東、関東、東京地域、あるいは場合によっては名古屋、関西までデリバリーを終わっているというのが最大の条件になりますので、このへんの通関手続、それから港湾の設備、フェリーの特性に合った整備がまた一つ重要な課題ではないかと考えております。

先ほど申しましたとおり、ある意味新潟が対岸との物流面を見たときに、飛躍的にポテンシャルが向上する。さすが新潟だと言われるような可能性は、このフェリーボートの就航と結び付くような形で大きく期待できるものになるのではないかと考えております。

柳井 どうもありがとうございました。おそらく経済連携の研究会で、最近まとまってきたのですが、中国と日本の関係が、従来は垂直型の関係だったのが水平型のほうに変わってきていますね。従来ですと、長江デルタを中心として水平化が見られたのですが、東北三省のほうを見ますと、大連あたりはだんだんと水平ポイントに移行していつているわけです。そうしますと、東北三省よりも奥のほうに当たる、こちらのほうから言いますと大連からしかアクセスできませんので、そういう所は現状の成熟型の、ソフト...? ...製品しか作れなかったのですが、こういった一つの通路ができてきますと、やがてはそれが水平ポイントに巻き込まれていく形で、かなり高付加価値の産業が始まるでしょう。

現状では、例えば? センガンピアなんて、かなりコスト性の高いもの、つまり、時間を節約して早く回っていくのに対応するようなものという要望がございますし、あるいは? 新興シンソクと言いますか、IT関係の方なんですけど、こういったところも? 調整部分をうまく利用して、早く、こういった...? ...を短く、効率的にたくさんの地域を...? ...が我々の調査からも明らかになっています。

あと先ほど出ておりましたチューリップの話です。オランダとロシアは...? ...どちらがいいかという話になっているんですが、オランダのチューリップは4~5日で枯れてしまう。ところが、新潟から持っていくと2週間ぐらいもつということで、非常に評価が高いということがございますので、こういった可能性なども出てくるのではないかと思います。

さて、こういったこともございまして、このへんを表とかで整理をされていらっしゃる雨宮先生、説明をよろしく願いいたします。

雨宮 私は日本海横断国際フェリーがもう目の前、実現するのではないかと、射程距離に入ってきているということでワクワクする期待でいっぱいです。是非なんとか長続きさせないといけない。そして、今出てきているような中国と日本との関係の物流の

きれいなスタイル、スムーズなスタイルではとてもいかなだろう。

そういう意味で地域ということでの私の視点は、日本海側、しかも中央と等距離、あるいは一番近いような中央にある北陸地域という視点から、それをいままでの自分の国際交流の実践を踏まえながら、そのどろどろしたものをなんとかクリアしてもらいたいという提案です。そのためには、その視点からの位置づけを、国レベルでも、地方政府レベルでもしっかりやっておかないと頓挫してしまうというように思っております。

もう一つの私の視点は、日本海という海上から船をとらえる。船の構造を見るという視点です。この二つの視点で私が普段からいろいろ活動をやっているんですけども、この日本海横断国際フェリー運航を長続きさせるためにはどんなことを考えたらいいか、お決まりの形容でメモをしてきました。時間がありませんから、まず視点の問題がこういう会ではポイントだろうと思ひまして、具体的なものはあとで時間があればということで、2枚目の最後のポイントだけにふれたいと思います。

私自身、二つの見方からこのフェリーを見た場合、次の三つの点で考えております。

このフェリーにより日本・韓国・ロシアの3か国の港を直接結ぶ道路ができるんだという位置づけ。これは大変なことだろうと思うんです。しかも定期的に道路を行き来するわけですから、この複雑な政治的・経済的・歴史的に難しいところをとにかく結んでしまい、実行に移すということです。

しかも、誰も見ればわかりますように、中国と北朝鮮との関係は道路づくりも進んでいますし、鉄道にのり連携も行くし、出稼ぎも相当なものです。つまり、そこからまさに離れた所にあるモンゴルとも関係してくるわけで、大きなことを言えば六つで結ばれてしまうということになります。これが私自身は東アジア、ASEAN という見方をしているわけで、ASEAN + 3 ということがよく言われますが、やはりこの環日本海のこの六つの場所の課題を解決しながら、ノウハウの蓄積が順調に動いた暁には ASEAN + 3 もまさにうまくいくだろうと思います。要するに、アジアにおける共生社会づくりにものすごい貢献をするだろうと思っています。BESET0 構想というのがありますが、要するに、北京とソウルと東京を中心とした物流回廊、あるいは人の流れを確実にするという構想で、これをまさに日本海側がバックアップしていくものになるだろうというのが1点です。

第2点の注目点は、北陸地域と東京に代表される太平洋岸の格差は明確です。それをなんとかクリアしなければいけない。地方分権化の中でどうするかというのは今日までの課題です。

同じように朝鮮半島におけるソクチョを中心とした東海岸もそれ以上の格差がある。なんとかせなあかんというのが市長の話があります。さらにモスクワと極東ロシア。この格差たるや人がどんどん移ってしまっていますので、人の側面で行き詰まるんじゃないかという危機感がロシアにあって、アジアの一員となろうとしても顔も違うし、やり方も違うし、どうにもならない。しかし、基本としては結ばれている。こういう三者が、北朝鮮について、あるいは、もうひとつ中国東北部、特に中国の内陸部の二つの省が、やはり出口を大連に求めるよりも航路に結び付けるほうにおそらく乗ってくるでしょう。

こういう形で、いわゆる格差構造の中におけるそれぞれの地域が手を取り合って、何か民主化の進展に伴って一つのアイデア、知恵を出し合う共通の航路ができないか。これは既に地方自治体が独自に連合会をつくって定期的な会合を持っています。残念ながら、富山県が主張した環日本海自治体の連合というのは、いつのまにか北東アジア自治体連合になって、我々悔しくてしょうがないんです。

「北東アジア」という言葉については、南のほうから日本海を見ていると思うものですから、ここでは「環日本海」という言葉から攻めていきたいという思いがあります。このフェリーの継続的な発展というのは、そういう視点からの利活用というようなものが、強力に地方政府によっても支えられなければならない。その土台は、少しずつクロスしながら90年代以降私はできると思います。ただ、それをどういうふうに活用していくかという問題になっていくかと思います。

さて、3番目であります。往々にして出発点と着地点を陸から海・船と考えてしまいます。しかし、船というものは海上を船長のもとで長く走るわけです。陸上の道路のようなものではありません。船舶とそれを動かす船長らによって道はつくられていくわけです。しかも、フェリーというのはヒトとモノの流れの母体になりますから、ヒトの側面においても、船上の安全・特徴というものはそこから出てくるわけであります。

この船に新潟に向けて4か国ないし6か国の人たちが乗り合わせる。ビジネスでも観光でも何でもいいんですが、かなり泥臭い荷物の運搬、交渉、調停など、あるいは...? ...という、いろいろなものがあると思います。そういったものを船上においても交流する。あるいは着地点においても交流をする。

そういうようなものの蓄積というのは、新潟でも富山でも日本海側のほうは、韓国との航路も開けて、教育交流、小学生から始まって社会人、青年会議所等など交流の蓄積があります。こういったものが船を使うことによって、船というものを交通手段と考えてはい

けない。小さな社会づくりという側面をどういうふうに生かしていくかというものを、共生社会づくりの基礎の創出と、私はそういうふうに思っております。ただ、これを使ってどのような課題が出てくるのか、クリアしていかなければなりません。私は、地元で日口フェリーを、15年以上にわたって...? ...運送の、額に汗をかくどころか泥沼になりながらなんとか継続しているところから見て、いろいろな提案が出てきます。

以上、私の注目したいポイントは、とにかくこれを長続きさせるという角度と、それを軌道に乗せるプロセスの部分を大切にしたいということで、三つのポイントを申し上げておきます。具体的にはまた時間があればお話ししたいと思います。

柳井 ありがとうございます。フェリーを運航する場合、一番大事なのはベースカウントですか。何を安定的に運べるかということが大事だと思います。もう一つは人ということで、先ほど先生がおっしゃいましたように、小さなコミュニティづくりを実現するという流れもございますでしょう。あるいは新潟、北陸の大学でもいいんですが、...? ...オフィス、ここで沿岸地域に展開して、寮生を日本に派遣するとか、あるいは逆に向こうの授業をやったりとかして、人の交流を活発化していくということも方法としてあったと思います。そういうことも含めまして、観光の視点から神保さんにご意見を頂戴したいと思います。よろしくお願いします。

神保 JTB 法人営業新潟支店の神保でございます。この航路については、正直な印象としては、やはりか貨物の航路かなということです。物流ということを考えると、中国の東北部、あるいはロシア、朝鮮半島との...? ...沿いの地域というものは、日本海側の最短にあるということで非常に大きな意味があるんだなという認識はしているんですが、観光ということで見たときに、観光客としてどういう輸送手段でやったらいいかわからないです。日本のマーケットでこの芽をどう活用させていくかというのは、非常に大きなハードルがあるなという感じです。

まず一つは、この航路が一般のクルーズとは大変異なるものだということです。クルーズというのは今はシーバスを中心に拡大をしているわけですが、現にそこにはテロ行為といった問題があるのと、法的...? ...も限られているということで、クルーズのお客様を...? ...というのも非常に大きな壁があるかと思います。

あとは運行スケジュールの問題、それからルートの問題。これから改善がなされていくのだと思いますが、現状ですと、片道の費用が何十万する。...? ...の使い方が...? ...になってくるのかなというのが、日本の...? ...考えられるところであります。

非常に現実的に言いますと...? ...があるんですが、それを考えていきますと、こういう人口が拡大していく所については、定住人口が流出していくなかで、市の活性化をしていかなければいけません。観光で人の交流でも大きな期待ができるところです。特に日本のマーケットで言いますと、国内を宿泊を伴って旅行する人口というのは、過去 15 年間ほとんど横這いの状態です。宿泊数も停滞。逆に単価で見えていくと、過去 10 年間で新潟はさらに厳しいというのが現状です。

一方で訪日外国人の人口は、ベースは小さいものの、新潟あたりですと伸びてきていて、2007 年に 500 万人...? ...という人数になっています。特に韓国人は約 60 万人で、前年から 23%を増加していますし、中国人も 94 万人で前年から 15%増えている。特に、韓国、中国との人の人との交流が非常に大きな図式を描いています。そういうなかでロシアからの人数が、旅客体制もあるのですが少ない。位置関係からするとロシアは非常に近い位置にありますので、今後は大きな伸びを示すマーケットであることは間違いないと思います。

ただ、例えば中国にしても、ビザの問題が一つのブレーキをかけているところがあります。いずれビザも観光ビザの規制が緩和されてくる新しい時代になると思いますので、そのときに中国からの人たちが一体どこに行ってしまうかなという気がします。当新潟に中国の観光客を誘致することが大きな問題となっています。今回は港に来るフェリーという輸送なんですけど、どうしても、現在は東京から京都など、東海道の沿線に集中して中国人、あるいは韓国人が来るわけですが、これを日本海側に誘致をして、ここで人的交流をしようというときに、この三角フェリーの役割というのは大きく関わってくるのではないかという期待を持っております。

それから、フェリーには私も実際乗ったことないので申し訳ありませんが、? 書面を見るかぎりではクオリティがそれほど高くない。今後、物流だけでなく、人の交流、観光を通じて、お客様を運ぶことを考えたときには、こちらも改善していかなければいけないだろう。一方では、地域の関係で韓国、あるいはロシア、中国といった人たちを日本に...? ...? オープンさせるなかで、起業を促進させていく可能性...? ...。

先ほど、雨宮先生のお話のなかにもありましたが、人を動かす入口として、小学生、中学生、高校生といった青少年の交流事業に果たす船の役割というのは、非常に大きいというのは、私も昔の体験から感じています。かつて国際交流が盛んに地方自治体が行われた時代というのは、そういった事業がございました。新潟から船をチャーターして韓国に

行き、その船の中で四十何時間にわたり、日本の文化を学んだり、そして韓国の文化を勉強したわけです。現地での交流を踏まえていろいろな学習をしたものです。

それは単に学ぶだけでなく、小学校から高校生の中でのリーダーシップの養成とか、友情を育むとか、船でないとできないようなことがいっぱいあります。そういった青少年の国際交流の手段として今回のフェリーが使われるということは、私も非常に期待を寄せております。最近はどうしても時間がないということで飛行機を利用してしまいますが、飛行機ですと事前学習を別にやっていかなければいけませんし、非常にあっけない旅になります。だからこそ情緒も何もないようになってしまうので、そういった面でも船を使った国際交流という事業を見直すいいきっかけになるんじゃないかと思っています。あとまだ言いたいんですが、参考までに申し上げました。

柳井 観光そのものについてはいろいろ課題がありますが、いまおっしゃいましたように、特に教育ということについて、もうすこし深掘りしていくようにしたいと思います。ありがとうございました。少し地域活性化という視点から新潟県の高橋さんからご意見を頂戴したいと思います。

高橋 新潟県交通政策局長の高橋でございます。今回、研究会に参加させていただきましてありがとうございます。前回の勉強会から聞かせていただきまして、なるほどこういう視点もあるのかとずいぶん勉強させていただきました。

新潟県におきましても、北東アジアに対する表玄関化ということで、政策の大きな柱の一つとして考えまして、今、全庁的な取り組みを図っているところでございます。そんななかで近々発表になると思うのですが、暦年でのエアの業者数で見ますと、ウラジオですとか、ハルピンですとか、インチョンですとかで過去最高を記録したということになります。いま話題になっております3か国の空の玄関口として、新潟空港が運用しているものでございますが、人の交流がこれだけあるということは、新潟市を経済的に見ましても、現地のそれぞれの地域の経済がいかに活性化していくかということが数字の上でも出てきているのではないかと考えております。

そんななかで物流面を見ますと、中越運送の田中さんからもお話があったように、地理的な視点から言えば、本来、奥能登・新潟というのは、この海域群ということに関して言えば、実績を残していかなければいけないと思いますが、残念ながら新潟の場合は、コンテナ航路ですら直通の対ロシアのラインがないという状況でございます。一時はあったのですが、現在は休止しているということでございます。

そういうことで、今、例えばロシア向けに荷物を出そうとすると、釜山ブランチまで持っていかなければいけないという状況にあるわけです。これだけ経済が活性化してきているなかでこんなことが許容されるはずはない。特にニーズがあれば当然そういうところへ目を向けていかなければいけないわけで、それにつきましても、近いうちにコンテナ航路の開設というような話も聞こえてくるのではないかと期待しております。

また、そういうなかで今回のフェリー航路ですが、私どもが着目しておりますのは、日中間でのシャシーの共有化につきまして、合意されてから3年ぐらいでの実現を図るということで、それぞれの3か国で合意されたというふうに思っております。それがあと1年少々でたぶん動き出すのではないかと期待しているのですが、そういうことになったときに、まさに環日本海自体というのは、制度的にも開けるのかなと思っております。

そういうふうに見たときに、あとはロシアのどこを通すのか。ロシアだけが今ちょっと蚊帳の外にいるわけです。JTBの神保さんもお話しになったのですが、「ビジット・ジャパン・キャンペーン」でも、実はロシアは対象群からちょっと外れているという事実がございます。そういうことからして、対ロシアを日本から見たときに若干ロシアがあとの2か国と違った扱いになっているということが、制度的にもあるのではないかと。そのところについて少し対ロシアという面で評価すべきところがあるのではないかとというふうに思っております。

今回のコンテナ航路の開設ができれば、僅かな区間、ロシア領内を通れば中国東北部へ入っていけるわけでございますので、その部分のためにじゃあどうするんだということになってくれば、意外とそういう実績があることによって、またいろいろな制度改革がついてくるかなという思いもあり、そういう面でも期待している部分がございます。

あとは、いま申し上げましたように、シャシーの問題、共通利用の問題は、ある面で物流のソフト面で効率化を図っていく一つのきっかけになるんだろうと思います。港の中でのいろいろな作業も変わってくるきっかけを与えるようになるかなと思っております。そうしますと、コンテナよりもスピードが速いだけでなく、コスト的にも？対応が備わってくるものが出来れば、またいろいろなニーズが出てくるのではないかと。

24時間で...？...されるということであれば、先ほどのお話にもございましたように、我々とすれば、花卉類や花をロシアに送るという面でも非常に競争力が出てまいります。ロシアは非常に多くの花を求めている地域ですので、そういう面では、我々のほうから出す商品というものも多様化する可能性があるのではないかと考えており、非常に期待して

おります。

また、旅客面で見ますと、これも特殊化される部分で難しさはあると思うのですが、ビジネスのロシアでの商習慣を見ていますと、バイヤーの方がいろいろな形で直接取引に関与されて動いていらっしゃる。そうしますと、そういうふうな方々が、まさに雨宮先生がお書きになっていらっしゃるように、実際に来られて、また荷物を積んで帰ってという、初期の段階が事業面でも非常に大切になるんだなと思います。いきなりきれいなクルーズ需要に対応したというところに行き着くには、まだなかなか難しいかもしれませんが、初期の段階ではそういうふうなニーズもあるのだなと感じております。

別？カーゴの問題につきましても、当面は中国との間のものよりも、もしかしたら途中で降ろす対ロシアが当面はベースダウンになる可能性はあると思いますが、先ほど来申しましたように、このフェリー航路が出来ることにより、また、物流が効率化することによって、その品目の幅を広げていくということもあるのではないかと考えています。

1例を申し上げますと、新潟市内にございます花を扱っていらっしゃる店が、残念ながら新潟の港、新潟の空港を利用できないので仙台空港まで行って、仙台空港からロシアまで行って、積み替えをしているという話もございます。そういう話を聞くと、まだまだ新潟も頑張らなければいけないと自治体としては考えております。是非今回のフェリー航路を大きく活用して、そういう物の流れが変わることによって、仕組みまで揺さぶって動いていく。それが日本海側に目を向けていただくきっかけになっていただければと考えているところでございます。

柳井 どうもありがとうございました。いまお話を伺いますと、釜山へ行ってからロシアに行くらしいんですが、コンテナ輸送は片荷の問題があって、帰りは空で持ってこなくてはいけないとか、必ず空のコンテナと別に運ばなければいけないんですね。そういったコスト面のこともあります。釜山から博多へ着きますので、そこを経由しなきゃいけないということで、非常に時間がかかることがあります。

ところが、国際フェリーの場合ですと、ぎりぎり持って乗ることができるんですね。そういった緊急性を持ったものとか、ジャスト・イン・タイムとか、そういった産業とか、急な用がある場合は、国際フェリーの価値というのは非常に際立ってくるところがございます。

おそらく政府間レベルの話になると思うのですが、実際フェリーにトラックが乗り込んでも、中国やロシアに行った場合、そのまま自走しては行けないんですね。降りて、す

ぐまた別の運転手に代わってやらなくちゃいけないので面倒臭いことがあるんです。韓国の場合は、現実的で条件が厳しいことがあるので、そこについては政府間レベルで、お互いに自走できるような規制緩和を考えていかないと、このフェリーの空間がうまく生かせないんじゃないかなと思います。

それでは望月さんに引き続き新潟市についての状況をご説明願います。

望月 新潟市の土地政策研究所の望月でございます。ここの環日本海のやつは新潟では古くから言われているんですが、1970年代ぐらいから環日本海フェリーの問題がいろいろ各地で論じられて、主として港湾業者などの方を中心に、新潟では...？...さん、...？...さん、さらには富山では伏木海運とか、それぞれの港湾の方々の線的な動きで始められたことだったわけです。その当時に比べまして現在、違いとして出ておりますのは、自治体がそれぞれ港湾、空港のヒト・モノの交流の増加というのか、それぞれが抱えている地域経済に密接に関わる問題であるという認識をようやく持てるようになったように思うんです。これは私がこの十数年見ておりますと、やはり大きな変化であろうと思います。

港湾は会社である県の仕事、あるいは中央政府を中心にした国交省の仕事であるということで、これに次いで自治体なりの役割というものを考える環境というものは以前はそれほどなかったように思います。ところが、最近の動きのなかで具体的なものの中に、かつて新潟港でしたら、？補強材とかの材木、あるいは中国から入ってきた石炭みたいな貨物であったものが、最近では新潟で生産された花類、イチゴであり、ナシというものが、ロシア、ハバロフスク、ウラジオヘ来て、かなり売られている。こういう動きを身近に掴むことができるようになってきています。

そのことで、さらにはかつてここに登場するとは想定もしていなかったであろう自動車産業の大手、トヨタとか、日産とか、そうした巨大なビッグビジネスが荷主として登場しはじめる可能性が出てきた。これによって、かなり自治体のそれぞれの港湾を担当する担当者だけでなく、それぞれの地域の産業政策、経済政策を担当する担当者の中にも、港湾国際物流の問題についても大きな関心を持ちはじめている。これが大きな変化であろうと思います。

とはいっても、自治体が新潟港の活性化に対してどれほどの役割が果たせるのかは未知数です。實際上、県との関係で県や国に対してどうしたらサポートができるのか、その検討はこれからですが、新潟市の場合、とりあえず4月からそういうことを主として考える拠点化推進本部みたいなものを作りまして、従来より産業政策というものの、それぞれの縦

割りの中で考えてきたものを、もうすこし束ねる形で機能的に動ける戦略本部みたいな組織でこの問題に当たることができないだろうか。そうすることによって、県なり国に対していろいろな形の情報発信ができると考えています。

そういう自治体の役割みたいなものを考えると同時に、長岡、三条、燕、新発田なり、新潟市だけではなくて、他の地域も考えたい。新潟市だけでできる役割というのはさほどないわけで、新潟県内のそれぞれの地域経済を抱えている自治体との連携、情報交換の中で、共同行動として何が出来るだろうかとということを考えるベースを少し構築しはじめようかと思っております。

こういうなかで少し...? ...といわれているものの実態が動きはじめて、一番確かなというか、少し変動を感じさせているのがフェリー航路の稼働だと思います。いろいろな形で計画が浮上してから...? ...にいろいろなジグザグが当然あると思います。それはあるわけですが、かつて十数年前、一つのイメージで描いていたものが具体的な実務として動きだすとき、当然直面するさまざまな問題があるわけです。それをいま一つひとつこなしている過程であると理解しておりますが、その中で地域経済を抱えた自治体が入ってコミットできるような環境ができてくるだろうから、そのために、自治体内の準備みたいなものを人的なものも含めてしなければいけないと考えております。

フェリー航路については、かつての釜山 - 下関間のああいう形で、かなりヒトなりモノなりが、使い勝手のいい、そのときそのときに迅速で使える貿易ルートとして構築されれば、間違いなくそれに乗かっていく荷物というのは、農産物であれ、工業製品であれ、待ち構えているように私は感じております。そのために自治体も準備を急がなければいけないなと思っている状況であります。

柳井 ありがとうございます。...? ...としては国際フェリーとコンテナの比較になりますが、国際コンテナは結局、いろいろな港をたくさん回って行って荷物を集めていく形だったんですが、フェリーの場合は、機能的に2点から3点の貿易が基本になりますので、その荷物を集められるかという問題がありますね。一般に言われているのは、年間5隻分は集めないと採算ベース乗らないと言われておりますので、そのへんの支援体制というものを構築していかなければいけないと思います。

もう一つは、例えば日本では中国の上海とかを結んでいるフェリーがありますが、あれは50時間ぐらいかかるということで、当然人は乗らないんですね。しかも、コストの競争にさらされますので、なかなか厳しいものがあるというふうに聞いています。そういった

点からこの国際フェリーのもう一つの特徴というのは、比較的短距離輸送に向いているということなんです。先ほど大連の話が出ておりましたが、なかなか微妙なところがあるのかなという気がしております。

そういうことも含めまして、港湾空港部長の大脇さん、いかがでしょうか。いままでの話を聞かれていまして、ご意見を聞かせていただきたいと思います。

大脇 先生方には非常に貴重なご提言、ご意見を伺わせていただきまして本当にありがとうございます。特に私は話を伺っておりまして感じましたのは、田中さんがおっしゃいましたように、フェリーが就航して、それをしっかり支えるためにはどうしたらいいかなということを的確におっしゃっていただいたのではないかと思います。ハードもそうですが、ソフト面として、フェリーのお客さんを運び、貨物が乗っている。そういった特徴と迅速性を生かさなければいけない。しかもコスト的な問題もある。

船の出入りを見てましても、最近は燃料の高騰などでずいぶん再編がなされてまいっております。現状はちょうど落ち着いたところだろうと思いますが、燃料の価格が上がると寄港地を変えざるを得ない。それぐらいけっこうセンシティブな問題です。ここで考えているようなフェリーの船、船客についてなど、具体的なことは私は勉強不足でよくわかりませんが、一般的には貨物船より船価が若干高いというような船の特徴もあるかと思います。貨物もそれに連動するということで、どういうふううまくコストをカバーしていくか。それは例えば港のほうでのいろいろな工夫でカバーできるといいんじゃないかと思いますが、そのためにはたぶん港湾の荷揚げの問題もあると思いますし、あるいは先ほどからお話があるようないろいろな制度みたいなことも含めて検討していかないといけないなと痛感した次第です。

いずれにしても、新潟、あるいは北陸のポテンシャルを十分に生かすためにこういうチャンスが巡ってきた場合には、十分なハードのほうの整備もしっかりやっていきたいなと思っていますし、また、ソフト面でも、先ほど申しましたような、いろいろな工夫みたいなものを検討していきたいと思っています。

柳井 どうもありがとうございました。鈴木さんどうですか。皆さんにご助言を頂戴しましたが、地域コーディネーターという立場から大所高所からのご意見を少しいただきたいと思います。

鈴木 いつも取材でお話を聞かせていただいています。私はプロでもありませんし、メディアの人間としての感想です。この航路については、非常に早い段階から、三橋さんはじ

めいろいろな方のお話を伺っていて期待するところが大きいんですが、きょうのお話を聞きながら、それから資料を見ていて一番感じたのは、北陸全体を視野に入れているこの場ではちょっとふさわしくないかもしれないけれども、何人かの方の資料を見ていると、戦略として位置づけているということを言っておられますね。

国の港湾政策がここ数年のスーパー中枢港、太平洋岸の？サカイ地域を中心としたことから、ようやく対岸の岸壁をにらみながら、日本海側の港の整備もという方向へ変わりつつある。この研究会もそういった流れの中にあるんでしょうけれども、それなら日本海側にも拠点港が必要だということで、じゃあ新潟もそれに選ばれるのか、なれるのか、自分たちでなるのかというときに、かつては「日本海側で唯一の特定重要港湾」というものを新潟港は必ず頭に付けていました。

ただ、そういう認定は過去のものになって、みんな経済的能力の実態に応じた拠点性を競い合う時代になっているわけです。例えばコンテナの取扱量などを見ると、伏木富山港と新潟港を比べるとかなり差はありますが、取扱額で見るとそんなに差はないというか、年々追いつかれてきているという状況です。それは輸出入のアンバランスだったりということの性格にあるんですね。

そういった意味で、よく新潟港湾の関係の方にお話をすると、「いや、ほうっておいても最後は新潟なんだよ」「...？...でも何でもそうなんだよ」という話をくのだけれども、必ずしもそうではないだろう。同じ地域の自立活性化調査の中で、例えば東北整備局は何をやっているかという、今、自動車産業の集積が進みつつある仙台からは秋田港を通して、ウラジオストク港へ行って、1か月ほどトライアルをやるわけです。富山においては、既に今年の8月、東海道自動車道の開通をにらんで、コンテナとフェリーの本数はそれほど多くはないとは言え、既に航路を持っているわけです。

では今、この瞬間で、では日本海側はどこを拠点として選ぶんですかと言ったら、実績からいったら、新潟は、高橋さんに怒られますけれども、対ロシアということで見れば、何も持っていないわけです。不定期のものはかなり入っていますけれどもね。だから、ほうっておいておのずから来るというものではないです。そういった意味で、この三角航路というのは単なる航路ではなくて、明治政府としてやったものを、これからの新潟は官民をあげてこれをやっていくんだ、地域格差が広がってきたため、これからの新潟にとって生きていく道はこれしかないんだ、港も空港も物流し、外国との交流の中で使うしか我々が伸びていくチャンスがないんだというメッセージを強力に発するとにらんでいます。

新潟の地元でも、あんなに辺境を結ぶようなフェリーが採算を取れるわけではないんじゃないかという声もないわけではないんですが、我々はこれをメッセージとして、みんなで力を合わせてつくりあげて、3年間ぐらいは最低守り抜いて維持する。その間に変わってくるだろうと研究員もおっしゃいましたが、それさえコンスタントに維持することができればうまくいくのではないかと。荷物は少なくなったからすぐやめるとかでなく、3年間絶対やりますということで、先ほど雨宮さんが富山も泥にまみれながらも続けてきたとおっしゃいましたが、その覚悟を持って港湾格差に向かって、民間の運送会社をはじめ、中越さんもそうですけれども、力を合わせてやっていくことが何よりも求められるのではないかと気がしております。うちもお手伝いができたらうれしいと思っております。

柳井 どうもありがとうございました。吉原先生いかがでしょうか。

吉原 総合政策研究会理事の吉原です。冒頭に高松先生からご説明がありましたが、ちょっと補足の意味でお話したいと思います。この総合政策研究会は、戦後の日本の経済を引っ張った学者の1人、有沢広巳先生が作られた組織であります。その有沢先生と大来佐武郎さん、稲葉秀三さん、土屋清さんといった方たちが作られた集団でございまして、完全にどことも関係ない、公平中立という立場でいろいろな提言をしまいいりました。

高松先生がお書きになったものの下に書かれています最近の例は全部私が執筆したのでございますが、この一番上にある...? ...というのは非常に面白い研究会でございまして、今、トヨタの副社長をしておられる木下さんなどほとんど毎回出ておられて、物流対策をどう思っているのか、物流改革でなんと6000億円の利益が出たんですね。今、トヨタの利益はおそらく1兆4000億から5000億ですけれども、その半分近くが実は物流で生み出されているということなんです。

そういうことで経営にも非常に面白いことがあるわけで、経営というのは大体政府には関係ないし、大臣のところに持っていきまして、...? ...するわけですが、これに10年タッチしているものですからずっと調べてみますと、提言したうちの大体7~8割は実現しているんです。それだけ政府はちゃんと予算に組んでいっているわけです。そういう意味で今回非常に楽しみな研究会だろうと思います。

最初に佐々木さんから連合の話とかがありました。これは面白いなと思いました。日本海というのは、いままで常識で考えていたんですね。...? ...でして、雨宮先生はこれを道路とおっしゃったけど、道路じゃないんです。もっと広いんです。海というのはものすごい...? ...ですから、これを使わない手はないんです。今回のフェリーは、皆さんがおっし

やったように将来はきっと還元します。

協議会の話になりますが、協議会は今度吉林省と交渉します。そこに持っていくにはどこからどういうふうに荷物を運ぶか。これはやはり日本海の...? ...を考えるわけですね。今のワタナベ社長をよく知っていますが、課長補佐の頃からよく知っていますが、彼の性格は非常に綿密です。その代わり、本当にもったいないという気持ちも持っていて、彼は入社してから十数年間車を替えていません。同じ車を使いつづけている。そういう男なんですね。それで...? ...人です。吉林省に作るについては、たぶんこの航路も頭に入っていると思います。ですから、あとはどこの港にするかということで、しばらく競争になると思うんです。むしろ吉林省は日本で...? ...。

問題はトロイツァからの70kmぐらいの道路ですね。これをどう作っていくかにかかっていると思うんです。これは政府も動かしながら、官も民も全力でかからなければならないんじゃないかと思います。たぶん...? ...いくとかなり将来かかります。今のところは交流が少ないから採算のどうのこうのというのですが、将来は...? ...になるために、日本海側の日本の物流の基地がかなり動いてくるだろうと私は思っています。

そういうことで日本の中をまず変えなければいけませんね。前の研究会でも申し上げましたけれども、日本の道路というのは20tを超える車は基本的に走れないんです。これはおかしい話です。今、ノルウェー、スウェーデンも60t車が走っています。それだけ効率的にやっているんです。日本ももっと大型車が走れるような道路を作って、日本海側にどんどん運んでくるというようなことを考えなければいけない時期に来ているんじゃないかと思っていますけれどもね。

柳井 我々が対象としている地域は、経済的に安定して、戦後最初のチャンスが来るということなんで、それを捉えて是非...? ...したいと思います。どうもありがとうございました。私の手元にある座席表では、オブザーバーの席のほうに毎日新聞の方と日経新聞の方がいらっしゃると聞いておりますが、よろしいですか。

そうしたら少し時間がございますので、先ほど言い忘れたこととか、いままでのディスカッションを聞いて、さらに意見を述べたいという方がいらっしゃいましたらどうぞ、ご自由に。三橋先生、よろしいですか。

三橋 ありがとうございます。実際に声を掛けようとしている会社の...? ...からすると、皆様方のご意見は参考になるに勇気づけられると思います。誠にありがとうございます。皆様からのご指摘のとおり、たぶん一番難しいのは長続きすることだと思います。雨宮先

生も望月先生も皆さん言われていましたが、長続きさせるということ。長続きさせるのは、過去いくつかの国ではそこで失敗していますので、長続きをどのようにするかというのはじゅうぶん考える必要がある。

先ほどご提案いただきましたように、そこに「官民あげて」という言葉がありまして、「官」という字が出てくるわけです。今の日本の制度の考え方、地方政府を含めての考え方ですと、これは民間企業がやるべきことで、他の地方に対する手前、なかなか介入、支援はできないというお立場を取られるわけですが、一方で、例えば？完成期なども、下関などを立ち上げるときには支援し、補助金を入れて出資したという例もございますし、日本では離島と本土との間を走る離島航路については、道路という位置づけで離島航路補助というのも出ているわけでございます。

日本の中でもそういう制度的なものは出来ていて、将来の発展を踏まえて、どうしても民間ではやりにくいといった場合には、当然支援というものが調整でもできるわけで、そういうのがあるわけでございます。当然、我々はあくまでも民間ベースでやっていくということで、その基本を忘れてはならないわけでございますが、やはり精神的な意味でのバックアップ、それから、例えば港湾の施設のほうに、我々企業としては投資できないものですが、そちらが不便であると貨物輸送でうまくいかない。そのへんでは官の役割が大いに期待されるというふうにも思います。

いずれにしても、鈴木さんが言われましたとおり、少なくとも3年間は地域あげてとにかく支援してみようという意気込みを持たれたら大変ありがたい。基本は民間であっても、バックアップはやはり3年間ぐらいはお願いできないかと思います。そういうものがあってはじめて対岸のほうの関係者も勇気づけられ、一緒にやろうという気になってくると思います。

対岸のほうの立場の人も、日本との接触を非常に求めています。それは単に韓国人だけでなく、憧れの国日本ですね。日本が戦後ずっと北東アジア、もしくは東アジアの繁栄の礎、原点になってきたということで、とにかく日本に行ってみたいという気持ちが非常に強いわけです。古株ですから、そういう意味ではこの接続によってお互いに物を運んでくるとか、お互いが交流するということでございます。したがって、単なる物流とか観光会社というのは、雨宮先生がコミュニティと言われましたが、コミュニティに併せてさまざまな形でビジネスチャンス、文化が育まれる。そういう意味では、官民あげて、もしくは官の方のご支援、ご協力が是非とも必要であろうと思っています。

柳井 どうもありがとうございました。ほかにございますか。雨宮先生どうぞ。

雨宮 具体的に伏木富山港とウラジオストクとの間でやっているものを私自身が長く眺めていて感じていることが、何か参考になればと思いまして、そこに1枚の紙に書いてきました。93年からウラジオストクと伏木を結んで動かして、だめになるのかなと思っておりましたら、2000年から、あるいはここ2年ぐらいの間、夏季限定運航から通年運航になったわけです。ということは、儲からないからやめるということではないわけです。一定の継続、かなり長くやって定着してきたというように思います。

これは別の航路にどんどん伸びていくわけです。人が移っていくんですが、初期の頃から見ると、まずウラジオストクから客がいろいろなものの買い付けることから始まります。食べ物や、日本のいいものを買い付ける。そのうちほとんどが中古車になっていく。そして、中古家電、新しい商品に移っていく。それがものによっては中国に動いていき、韓国に買物が動いていく。今のところは中古車が中心ですが、そのほかに相手と組んできわめて小さな企業家がやってきて、相手探しをやる。友好交流団なのか、東京・京都で一時降りてみたりする。さらに私費留学生、買物客が利用する。市民の買物客は、親戚や知り合いから頼まれてかなりのドルを持って買物をしていく。

これが一つの流れになっていくと、富山空港からジェット便を利用して人が来て、そして、中古車をチャーターして一杯にして持っていくという具合になっています。そういうような15~16年ぐらいの流れのなかで感じていることを、そこに から まで書き出してみました。

まず第1点は、こちらのフェリーの受入態勢です。フェリーのバースというのはありませんで、通常の貨物船の間を右往左往しながらやっている。ウラジオストクでは盛大に見送られて大桟橋から意気揚々と来たら、こちらでは、もちろん幼稚園の歓迎で自治体なりに苦労していると思うのですが、華やかな雰囲気どころではありません。買物客についてはそのぐらいでいいんじゃないかと日本人から見るとそうと思いますが、やはり気持ちの上では向こうとしてはちょっとつまらない。そこで、それに対応したフェリー整備、港の整備を考えなければならぬんじゃないかと思います。

それから、乗ってくる客が、ディーラー層を求めているという人もいるわけです。ただ、そういう人が積極的に動いているいろいろ展開をするべきか。向こうも？デレゲーションを置きます。しかし、相手探しということの段取りもあまり年中はやれないんですね。通訳を入れてやるといくらかかるとか、それには日口友好協会という市民団体がありますので、

そういうところに加入されないといけません。

こういう外の問題でいけば、先ほど新潟市の方が言われたように、いよいよ と の問題になります。やはり、港に近い所にある高岡市なり、射水市なり、富山市も、国がやっているんじゃないかなんて言っちゃいかんわけです。やはりバイヤーが狙い撃ちのように住みはじめますから、そうすると、外国人と地域住民との間をどう取り込んでいくかとい仕組みづくりが入ってきます。当然、追い出し作戦が始まるんです。ようやくフェリーで来た人がいろいろな都合で集まってきて、そこで商取引で定着していくときに追い出したらどうか。これは地方自治体が積極的に国際的にならなければいけないというか、共生社会づくりに問題になってくる事態が起こってきます。

商店街についても、通年化をしてくると定期的に人が来ますから、品揃えをどうするかなどが問題になります。日本的感覚で並べてたって買っていくわけではないんです。向こうの事情に合うようなもので、そういう勉強も必要になります。地域に住んでいる人たちの力が必要になる。アジアにおける国際化で、欧米だけを向いていないということが問われていると感じます。

のところですが、ロシア人のほとんどが中古車を買ってあさりに来て、帰るときには山のように中古車を積んでいく。日本人の客は、学生とか、船旅を優雅に楽しもうという人たちで、優雅に楽しもうといって来た途端、船の中には中古車が山積みされているし、雰囲気としては貨物船の中に閉じ込められて中でめしを食っているというギャップがある。そういう面では非常に金のない学生、あるいは金のないロシアの私費留学生にとっては魅力的だと感じられるわけです。

こんなことを見ていると、やはり船舶そのものが、4か国なり、5か国なりの文化を背景に、経済水準を背景に、船に期待を持ちますから、それをどういうふうに調整しながら、船体と港と船内の状況、それから入った所の対応、この外の問題を解決するかがかなり出てきているのではないかと思います。いずれにしても、基本的には通年度になっていますから、伸びているとは言えます。これが直江津港に結ばれば、もっと伸びるんじゃないかと思います。今度のフェリーの中で動き始めたら、3か国もノウハウを持っていますから、三橋先生なんかご苦労されて、これはデータが参考になるなと、見た感じで特に論文でデータで示すということが必要かもしれません。

柳井 ありがとうございます。地域づきりと絡んで伏木港もいろいろ頑張っている地域でございまして、どうも貴重なご意見ありがとうございます。

加藤さん、今回、いろいろ我々の仕事を支援していただいておりますが、シンクタンクのお知恵をお借りしていますけれども、どうですか。

加藤 シンクタンクの資格はないですが、委員会の仕事をさせていただいております。せっかくですので、関連資料の 37 ページですが、図だけ描いてあります。私もここで独自の調査をいろいろやっております、北陸以外に、関東とか、中部とか、近畿とか、九州とか、いろいろ調査を受けています。対岸の中国、ロシアも当然意識して、フェリーとか航路を引きませんかという調査です。他の地域調整局でも悩んでいます。

その一環で上海スーパーエクスプレスの会社に「どこが可能性があるんですかねえ」と聞いたところ、今は当然上海 - 博多でほとんどやっていて、鉄道輸送も使って、博多を玄関口に全国でやっています、相当商売も伸びているとおっしゃっていました。「他の地域ではどこがありますかね」言いましたら、中部と日本海側だとおっしゃっていましたね。中部といっても名古屋港の所はちょっと難しいけれども、三河港のあたりを玄関口に使える可能性は高いし、あとは当然日本海岸でしょうとおっしゃっていました。それはちょっと参考に申し上げたんですが。

ただ、日本海岸も中部と道路で結ばれていて結節性がありますが、北陸の中でも新潟か、富山かという競争であります。日本国内でも近畿とか、中部とか、競争相手がたくさんあるということで、敵は相手よりも中にあるということで難しいところです。

柳井 どうもありがとうございました。若干時間も過ぎてきました。先ほど田中さんにいろいろ具体的なお話をしていただいたのですが、もうちょっと情報がございますか。そこが一番知りたいところなのでよろしくお願いいたします。

田中 具体的な情報というよりも、最近いろいろな意味で多面性があると言いますか、多様性があると言いますか、コストの問題もさることながら、いろいろお話にもありますようにCO₂の削減の問題があります。環境にやさしいという問題はどうしても出てきます。先ほど出てまいりましたが、鉄道による輸送という問題がいろいろな場面、場面で出ております。

正直申し上げますと、民間事業者としての運送会社が国内輸送としてどういう成果を生み出していくか、目指していくかということに尽きるわけなんです、特にこのフェリーの問題に加えて新潟港を使ってさらに JR コンテナなんかを使いながら、環境にやさしい輸送を初期メニューとして加えることができるのであれば、さらに新潟としての優位性というものが見えてくるのではないかという気がいたします。

ただ、残念ながら、今、JR コンテナの取扱い駅というのが、ターミナル駅と上越にございます...? ...駅です。これはゲージの問題がございまして、ターミナル駅は20フィート型の海上コンテナでないといけないというふうに聞いておりますので、そのへんはいろいろ詰めなければいけない問題というのは多々あるかと思いますが、俗に言われていますこれからの物流システムの課題でありますと、環境にやさしい物流、あるいはモーダルシフトという問題も考えながら、そういう使命を考えていかないといけないという気がします。

柳井 どうもありがとうございました。内容はお話を頂戴して大変参考になることがあったかと思います。今後の施策に国際フェリーにこれらのノウハウをいかに反映させていくかということだと思います。

最後になりますけれども、私どもの専門の学校の世界では、交通手段というのは本来逐次性...? ...ということ、こう教えているのです。それはどういうことかと言いますと、使い方次第では地域は発展するし、なんぼ交通を整備しても勝手にやったらそのままなんです。したがって、交通というのはそういう意味では中立的である。それでは何が大事かと言いますと、土地利用なんです。そこの人の動きです。人の環境をどういうふうに転換するか。そして、その土地利用というのは、お互いがお互いを必要とする環境をつくりあげていくという事業が主流になってくるわけです。あとはヒトの流れ、モノの流れが活発化する。そのとき、交通が生きてくるんだと教えるわけです。

したがって、こういう国際事業を考える場合には、フェリーそのものの機能とか役割というのも当然大事であります。実はその背景にある地域はどういう対応をしていくかという視点が重要になってきているのかなという感じが、皆様のお話を伺って、あらためて感じた次第でございます。拙い司会ではございましたけれども、ここまでにいたしたいと思います。司会の佐々木課長さんのほうにお返しいたします。

佐々木 柳井先生どうもありがとうございました。それから、委員の皆様、いろいろご議論いただきましてありがとうございました。

本日も鉄道輸送のお話が出ましたが、これまで行われた専門研究会でも、北陸地域における鉄道輸送との連携についての検討を進めるべきとのご意見が出されています。そこで、本調査にて引き続きそういった検討を進めていくことを考えています。

現在北陸地域で鉄道輸送と港湾との連携を考えたとき、最も可能性が高いのは伏木富山港です。これまでは新潟港をメインに検討を進めてまいりましたが、今後は富山という地域にも着目して検討を進めたい。あくまで予定ではありますが、専門研究会をあと数回追加

し、そのうちの1回を富山にて開催することも検討しています。

3 閉会

それでは、これをもちまして本日の私どもの地域自立・活性化調査、新潟有識者懇談会を終了したいと思います。現在調査を進めているものもございますし、あるいは私どもの関連のシンポジウムを計画してございます。また皆様方にもご協力、ご支援をいただければ幸いです。本日は長時間どうもありがとうございました。

（終了）

日本海横断国際フェリーシンポジウム in NIIGATA

[日時] 平成 20 年 2 月 20 日 (水)

[場所]新潟市朱鷺メッセ スノーホール

開 会 挨 拶

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

司会 皆様、ながらくお待たせいたしました。ただいまから、「地域の自立と活性化を目指して」をテーマとした、「日本海横断国際フェリーシンポジウム in NIIGATA」を開催させていただきます。

私、本日の司会を務めさせていただきます砂長由実と申します。どうぞよろしくお願いいたします。（拍手）

初めに、主催者を代表して、国土交通省北陸地方整備局長の吉野からご挨拶をさせていただきます。吉野局長、よろしくお願いいたします。

吉野局長 （拍手）ただいまご紹介にあずかりました、北陸地整の吉野でございます。本日は、「日本海横断国際フェリーシンポジウム」を開催いたしましたところ、このように多数の参加をいただきまして、大変ありがとうございます。また、常日ごろから、私ども国土交通行政にご支援を賜っておりまして、この場をかりまして厚く御礼を申し上げます。

つい先般、2月13日に国土審議会が開催されまして、国土形成計画の全国計画の案が答申をなされました。その中で、5つの戦略が掲げられておりますが、その第1に、発展する東アジアを見据えて、シームレスアジアの構築ということが大きくうたわれております。

その背景は、今日ご参加の皆様はもう十分にご承知かと思いますが、東アジアは急激に発展をいたしております。古くは、日本の貿易相手は欧米が中心でございましたが、現在では、もうアジアが中心になっております。2006年度の統計では、対香港を除いた対中国の貿易額がアメリカの貿易額を超えておるといふ実態があるわけでございます。

ご案内のように、現在、港を通じて大半の物資が日本に入り、また、日本の製品が世界へ出ていってあるわけでございますが、その中で、現在港に着目してみますと、コンテナ貨物の取扱量が、港の港勢の発展ぶりを図る一つの指標となっております。この10年、全国でコンテナ貨物の取扱量は伸びておりますが、その中でも北陸は、全国平均の3倍の伸びを示しておるところでございます。これも、発展する北東アジアに対面をしておるといふ地理的優位性が一つにはあるのだらうと思いますし、関係者のいろいろな面での積極的な取組みがそうさせておるものと考えております。

今後、将来を考えてみましても、中国の東北部あるいは極東ロシアはますます発展する可能性を多分に秘めております。その成長をいかにこの北陸が吸収をしていくかというのは、非常に重要な課題でありますし、それを踏まえて、いろいろ戦略的な取組みをしていく必要があるのだらうと思っております。

今日は、フェリーという点に着目したシンポジウムでございますが、これもそういう大きな

流れの中で、皆様方に、この地域の発展の可能性を考えていただく一つのテーマになれば、ということで開催させていただいたものでございます。

今日は 16 時半まで、長時間にわたるシンポジウムではございますが、どうか柳井先生の基調講演、あるいは三橋さん、あるいはわざわざ韓国から白さんに来ていただいております。また、パネルディスカッションもございます。今後のこの地域の可能性をぜひ皆様方と一緒に考えていきたいと思っております。

今日は本当に沢山おいでいただきまして、ありがとうございました。これを契機に、新潟県、あるいは更には北陸地方がますます発展することを祈念申し上げまして、主催者としてのあいさつとさせていただきます。今日はどうかよろしくお願い申し上げます。（拍手）

司会 吉野局長、どうもありがとうございました。

続いて、開催地を代表して、新潟県の泉田裕彦知事からごあいさつをいただく予定でございましたが、本日は知事が所用とのことで、代理といたしまして、小熊博副知事よりご挨拶をちょうだいします。

小熊副知事、よろしくお願いいたします。

小熊副知事 （拍手）知事の代理で出席させていただきました、副知事の小熊でございます。知事の祝辞を預かってきておりますので、代読させていただきます。

「日本海横断国際フェリーシンポジウム in NIIGATA」開催に当たり、一言ご挨拶を申し上げます。

本日は、北陸地方整備局主催の当シンポジウムに、県内外から多くの皆様にご参加いただきましたことに感謝申し上げます。

新潟港は、開港 5 港の 1 つとして、明治元年に開港し、今年は開港から 140 年の節目の年に当たります。新潟港は、現在、日本海側唯一の中核国際港湾として、多くの外貿コンテナ、LNG タンカーや RORO 船が就航するなど、日本海側最大の港として発展を続けており、平成 18 年度の外貿コンテナ取扱貨物量は全国で 10 位の 16 万 3,000 T E U に達しております。本日のテーマである国際フェリーについては、ヒトとモノとを同時に高速で運ぶことが可能な輸送方法であり、我が国では、主に西日本各地と韓国、中国等を結ぶ物流と人流の動脈として定着しているところではありますが、現在、新潟港を起点にして、国際フェリー航路の開設に向けた様々な取り組みが行われているところであります。

この国際フェリー航路が日本海に開設されると、中国東北部やロシア極東地域など、経済発展著しい北東アジアと日本各地が最短の物流ルートで結ばれ、更には、シベリア鉄道を介して、欧

州との物流ルートが形成されることにより、我が国の経済発展に大きく寄与するものと考えております。また、地域の産業や観光面等に及ぼす効果も大きく、新潟港のポテンシャルを更に高めることから、これら航路の早期の開設を期待しているところです。

県といたしましても、早期開設と集荷・集客の促進に向けた支援に努めてまいりたいと考えており、先般、中国吉林省に、航路の早期開設に向けた協力について、要請したところであります。

また、新潟港では、国際フェリーの取り組みと併せて、外貿コンテナ貨物の増大に伴い、官民一体で要望しておりました東港のコンテナターミナル拡張について、平成 20 年度に調査費が認められたところであり、北東アジアゲートウェイとしての更なる機能強化が図られるものと期待しております。今後とも、県内外に対する官民一体となったポートセールスや、既存航路の充実など、使いやすい港を目指した施策に取り組み、新潟港の国際物流拠点としての機能強化を図ってまいりたいと考えておりますので、引き続き皆様のご支援、ご協力をお願いいたします。

終わりに、日本海を横断する国際フェリー航路の早期開設と、本日お集まりの皆様のご健勝を祈念しまして、あいさついたします。

平成 20 年 2 月 20 日

新潟県知事 泉田裕彦 代読

本日はおめでとうございます。（拍手）

司会 小熊副知事、どうもありがとうございました。

続きまして、対岸地域である韓国束草市の蔡龍生氏からごあいさつをいただきたいと思います。

蔡市長、よろしくお願いいたします。

蔡市長 （拍手）皆様、こんにちは。大韓民国束草市長、蔡です。

国土交通省北陸地方整備局局長様、新潟県副知事様、それから日本海横断フェリーの早期の開設のために努力して下さった五十嵐社長初め、北東アジアフェリージャパンの皆様、それから、東春フェリーの白社長、新潟県の皆様、今日、国土交通省北陸地方整備局が主催する「東海横断国際フェリーシンポジウム in NIIGATA」にお招きされてあいさつすることになったことに対して、非常にうれしく思います。

数年前から、束草～新潟間の国際海運航路開設のために、何回も新潟県関係者たちが束草市を訪問しています。皆様もご存じだと思いますが、束草市は、韓国の最北端の貿易港を持つ港町で、北朝鮮、中国の東北三省、北東ロシアを連結する、北東アジアの人的・物的交易の拠点としていて、都市として発展している小都市でありますし、韓国のソウルなど、首都圏地域と、日本の北陸地方をつなぐ最短距離を連結することができる地理的条件によって、新潟と共に無限な発展の潜在力を保有している都市です。

束草市は、毎年 1,200 万人程度の観光客がおいでになる、大韓民国の第一の観光都市でありますし、韓国の唯一の国際自然保全連盟 I U C N が指定した雪岳山(ソラクサン)国立公園を含め、温泉、湖、海などが一体になっている、天然の自然観光資源を保有している、四季、各種イベントが開催されている国際海洋休養都市でもあります。ソウルと首都圏から陸路で 2 時間台の距離にある束草市は、観光客に人気の刺身だけでなく、皆さんが好きな襄陽(ヤンヤン)の松茸の本場は 20 分の距離にあり、松茸祭りとか、松茸酒など、関連製品を味わうことができますし、日本では感じる事ができない、南北の分断の現実を肌で体験することができる南北軍事分界線、それから、アンプ観光地、そして海路及び第 7 番国道によりつながれるカンパンドウと東側の対北朝鮮交易企業の先進基地として、役目の遂行と北朝鮮の金剛山陸路観光の出発地でもあります。韓国第一の国際観光都市である束草市に、皆さんをぜひ招待したいと思います。

今日のシンポジウムの主題が、地域の自立と活性化のためのものですが、束草市は、現在、束草～ザルピノ～琿春をつなぐ東北アジア唯一の定期フェリーの就航地として、国際カーフェリーを運航されることで、観光業、貿易業、中古自動車輸出入などの、地域の自立と活性化のために寄与する部分が多いたいと言えます。

2000 年 4 月に開催された白頭山航路は、韓国～中国～極東ロシア地域岸を海路で連結して、人的、物的交流の媒体として、各地域間のビジネスだけでなく、文化・芸術・スポーツ交流事業ができるようにして、年間約 5 万名の人的往来と中古自動車約 3,500 台、コンテナ約 5,500 T E U など、大量の貨物を運送する北東アジアの海洋シルクロードに位置づけられており、現在進行中の束草～新潟～ザルピノ航路開設のモチーフになりました。

現在行っている束草～新潟～ザルピノ間の航路開設は、韓国のソウルの首都圏から 2 時間台の距離にある束草港を通じて、日本・新潟港経由で、東京首都圏一帯を連結する近道として、新しい韓日両国間貿易物流ルートとして成り立つことと信じておりますし、同時に、新潟県民の皆さんにとって、観光業、農水産業の製造、加工及び物流流通などの多様な分野でビジネスチャンスを持つようになると思います。

束草市民だけではなく、対日本貿易を運営する韓国の多くの企業が、日本からの魚介類など、水産物、電子部品などの輸入加工で収益を新しく作りたいと、本航路の開設を指をくわえて期待しているところでございます。特に、束草地域の観光業者と、水産物取扱業者は、新潟県観光客増大と、北海道、東北、北陸地方で生産されるホタテ貝、タラなど、豊富な魚介類を輸入しようとしているし、また、江原道(カンオンド)地域のカキ類、パブリカなど、農産物栽培農家では、対日輸出のルートとして利用しようと、航路開設に対して関心が高いです。

この航路の開設は、両地域の人的交流を増進するだけではなく、江原道の清浄農産物、日本の良質の水産物が最短時間で輸送されて、住民たちの家庭に送ることで、住民たちの健康増進にも大きな手助けになると期待しています。

私は、東海という友情の海を間に置いて、両地域の住民たちが新しく開拓される回廊で自由に行き来しながら、東海を国際平和と領土繁栄を持ってきてくれる希望の海として作っていくことを希望しています。

最後に、今日のシンポジウムの準備のために努力して下さった関係者皆様に、これまでのご苦勞に深く感謝申し上げるとともに、束草訪問団が新潟を訪問するたびに、温かく歓待して下さる新潟市民の皆様にも、重ねて感謝を申し上げます。

これで私のあいさつに代えさせていただきます。ありがとうございました。（拍手）

司会 蔡市長、どうもありがとうございました。

基 調 講 演

東北学院大学教養学部教授

柳 井 雅 也 氏

司会 それでは、これから、シンポジウム第1部の基調講演を始めさせていただきます。講師は、東北学院大学教養学部の柳井雅也教授です。

柳井先生のプロフィールは、お手元の資料にございますが、簡単にご紹介させていただきます。

柳井先生は、法政大学大学院人文科学研究科修士課程を終了後、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生かし、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合う場として、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。

それでは、柳井先生、ご講演をお願いいたします。どうぞ、皆さん、拍手でお迎えくださいませ。

柳井講師 （拍手）どうも皆さんこんにちは。午後のお忙しい中、また足元の悪い中をお集まりいただきまして、ありがとうございます。ましてや、お昼を食べた後ですから、まどろみの中で、これから私の話をしばらくお付き合いください。明るさもちょうどいい明るさに設定してございますので、よろしくお願いいたします。

さて、先ほど、吉野局長から、北陸地域はコンテナの貨物の取扱量が非常に増えていると、これは全国平均を上回っているという話をちょうだいいたしました。

実際、1月に私も新潟東港に行くチャンスを与えていただきまして、視察に参ったのですが、貨物船から沢山のコンテナをクレーンを使って積み下ろしをしている風景、あと、トラックが沢山行列待ちをしている状況、こういうものを目の当たりにいたしました。いよいよ日本海の時代がやってきた。これはスローガンとして言うのではなくて、本当にそういう状況で実感してきたわけです。

実は、今から2年ほど前から、政府の国際物流政策大綱を受けまして、この北陸地域でも、国際物流戦略会議を立ち上げました。たまたま私も縁がありまして、この北陸地域の物流戦略について、かかわるチャンスをいただきまして、いろいろと議論をしてまいりました。

そこでいろいろわかってきたことですが、アジア地域の経済発展が非常に大きなうねりとなってきた。日本だけを見ていると、どちらかというと右肩下がりの話ばかりで、あまりいい話がないのですが、ここでいわゆる日本海側の北陸地域が成長していくためには、この力をうまく取り入れていけば、地域として大きな成長が望めるのではないかと。そのための戦略をどう組み立てていったらいいのか。こういう発想から、幾つかお話をさせていただきました。そして、戦略にまとめていったわけであります。

さて、考え方をもう少し歴史の中で置き換えていきますと、実は、国際化の時代というのは、この北陸地域は何度かあったかと思うのですが、つい最近でいきますと、戦争のころ、その時期が非常に大きな対岸交流の活発な時期であったことがわかります。

(スライド映写)

今、この絵がありますが、右側にポスターみたいなものがありますが、これは日本と満州ということで、これは北日本汽船のポスターですが、非常に大きな交通動脈を、こういうところに設定していますよという、これをアピールするようなポスターになっております。

この絵の右側の下に、黒っぽい四角い紙が写っていますが、これは何かと申しますと、敦賀港を窓口として、東京とベルリンが1枚の切符で行けたことを示す、その切符になります。つまり、この当時、満州などがあった時代のころは、今以上に国際化が進んでいったわけです。

こういった状況がなぜ起きたのかということ、これは非常に簡単です。こういうマーケットがあったから、こういうものが成功するということです。したがって、今この北陸地域に非常に多くの貨物がやってきている。そうすると、そこにどういう施策を打ち込んでいくか。それがきちっと焦点が合っていれば、このようなベルリンまでのチケット1枚のような、様々なアイデア、あるいは具体的な経済交流が実現化していくわけであります。それを今日お話ししてみたいと考えております。

まず、そのマーケットのほうから見ていくことが非常に大事であります。

実際、本日のテーマにありますように、この日本海横断の国際フェリーがありますが、こういうマーケットをいかに取り込むかということです。今日、新聞の発表というか、報道を見ておりますと、この三角航路は少しずれ込みそうだと。3月は少し難しいという話が出ていましたが、やめるというわけではないのです。可能性があります。それはなぜかという話を、これからしていきたいと思っております。

これは、日本と、この位置でいきますと、東西南北をひっくり返した、逆さ地図と俗に言いますが、その図を示したものであります。この図がなぜ大事かと申しますと、我々は、通常ですと、いつも日本から物を考えて、日本の政策に乗って物を理解していくということですが、このように地図をひっくり返しますと、逆の立場から、日本はどうとらえられるかというのが見えてくるわけです。

例えば私などは、授業などでもお話しするのですが、北京から日本を見るとどう見えるか。日本人は、中国というと、隣の国だと思っていますが、北京政府のほうから見たら、その前には韓国、北朝鮮という国があって、そのはるか向こうに日本という国があるわけです。こういう地理

的感覚はやはり違うのですね。

あるいは、韓国の人と話していると、昔よく島国根性の日本、半島根性の韓国あるいは朝鮮という言い方をしましたが、実際よく見てみますと、韓国も実は島国です。海外に行こうと思ったら、船と飛行機でしか行けないわけです。そのように、こうして地図を逆さにすると、ああ、なるほどなということが幾つか見えてくるわけであります。

この三角航路は、よく見ますと、この船の進む方向に対して、時計の針で申しますと逆方向に進んでいますが、もしもこれが時計回りに進んだらどのようなことが起きるのか。あるいはこのような動き（時計と逆回り）の場合だったらどのようなことが言えるのか。いろいろなアイデアとか、考えるべき視点を提供してくれていると思います。

これについては、後でまた、もう一度整理してお話したいと思います。

さて、この北東アジア地域でも、中国の経済発展が非常に大きくなってきております。このグラフを見ていただくとわかりますように、これは水色の線が中国です。そして、黒い線がアメリカになります。中国には、香港の貿易量も含まれておりますが、これでいきますと、2004年には逆転します。そして2005年には、その差は完全に開いていく。この2005年段階で申しますと、香港の貿易の取扱量を引いても、単独で中国のほうが上回っているということです。このような状況が起きております。

あと、このグラフにはもっと深い意味がありまして、例えばアメリカとですと、水平貿易と申しまして、完成品をやりとりするのが通常のパターンになりますが、あるいは農産物も含まれますが、中国の場合ですと、中間財と申しまして、例えば日本から部品を持って行って、中国で組み立てる。それが日本やヨーロッパ、あるいは第三国という形で再輸出されていく。これが日本から仮に100持っていきますと、大体55ぐらいは海外に持っていかれると言われております。

これは2004年のデータですが、現状もほぼ同じようなことが言えるとういことで、中国は加工貿易国ということです。したがって、物流の役割は重要になってまいります。完結するのではなくて、再び海外に出ていくということで、トリップが発生しますから、物流が重要になってまいります。

そういった流れの中で、日本も中国の貿易は当然拡大してきたわけですが、この北陸地域でも、2000年から2005年の間に、貿易額は大体1.4倍に拡大しております。

そして、左下の棒グラフにもありますように、2000年と2005年を見比べますと、例えば新潟港の場合ですと、非常に大きく伸びているのがわかりますし、この真ん中にあります伏木富山港の場合でも、非常に成長しているのがわかります。

また、航空関係でも、この下のグラフの右側にありますように、小松空港が非常に伸びているということで、わずか数年の間に1.4倍ということですから、我々が現時点で考えていることが、更に5年後と延長していった場合、どのくらいの貿易量になっているかは想像もつかないということです。

ところが、最初お話しさせていただきましたように、例えば新潟東港に行くと、トラックは行列待ちをしている。あと、皆さんも新聞報道でよくご存じだと思いますが、沖待ちと申しまして、新潟港の場合ですと、69隻が単年度で沖待ちをしている。沖待ちというのは、一見何ともないような話ですが、スクリューを回していなくてはいけません。つまり、アンカーを下ろして、エンジンを切ってボヤージュとしていればいいというのではなくて、走っていないといけないのです。

そうすると、ある会社の試算によりますと、その沖待ちをもしも1日やらせられると、約200万円のコストが掛かると言われております。つまり、この北陸地域全体にとっては、沖待ちというのはすばらしい現象ではなくて、むしろ経済的損失を生み出す、そういう現象が空間的に現れている。そういう姿として理解されたほうがいいと思います。

つまり、このシームレスな国際物流を考えると、いろいろなところにボトルネックが存在していることがわかっていただけたと思います。

もう1つは、先ほど中間財55%が再輸出という話をさせていただきましたが、例えばこれを北陸のお話に引きつけて考えますと、もう既に多くの企業が、この北東アジア地域、韓国、ロシアも含めまして、進出しているというのが明らかになってきております。

例えば、東北三省と言われている遼寧省、黒竜江省あるいは吉林省は、県で申しますと、例えば富山県とか、そういうところが多いのですが、この南のほうの上海とか、いわゆる長江デルタ地域と言われているところになりますと、福井、石川、あるいは新潟、そしてこの奥地のほうに分散していく、例えば四川省であるとか、湖北省とかというところになってきますと、新潟の企業が結構入ってっております。

このようなところは、実際は人が動き、そして物が動いていくわけですから、当然、そこに物流が発生してくるわけです。したがって、国際貿易論の世界では、「相互浸透」という言い方をしますが、お互いがお互いを必要とする関係。そしてその中に、流通あるいは物流がうまく埋め込まれてきている。そういう意味では、戦前のように不幸な歴史の中で、戦争というカテゴリーの中で、国際的な人の往来が進んだのとは違ひまして、この1990年代以降の経済交流は、むしろお互いがお互いを必要としている中での、言ってみれば非常に盛り上がりを持たせるような、

一つの大きなチャンスを迎えつつあると考えていただいて結構だと思います。

実際これを、新潟港について限定させていただきますと、こういうことが起きております。

例えば、平成 18 年でいきますと、16 万 T E U を突破した。これはコンテナベースになりますが、取扱量で全国 10 位になっております。これは右下にあります、「急増するコンテナ貨物」と大きな文字で書いてありますが、この黄色く示した部分が新潟であります。どんどん順位を上げているということ。つまり、新潟あるいは北陸が必要とされてきているのです。そして当然、下の棒グラフのほうも、新潟港が 4.5 倍に増えていっている様子がわかっていただけます。

このようになってきている。そして、平成 19 年 4 月になりますと、過去最高の月間取扱量を記録したと載っております。こういう状況が今、北陸、そして新潟で起きていることがわかります。

我々は、この北陸地域の国際物流戦略会議の中で、いろいろ試算をしました。予測をすると、往々にしてこんなのあり得ないよと思うときがあるのですが、先ほど申し上げましたように、2000 年から 2005 年の間に 1.4 倍に増えているということは、2000 年当時の人たちに聞いたら、ほとんど信じないという状況があるわけですから、逆に考えますと、こういう数字もあながち夢物語ではないと考えていただいて結構だと思います。

この赤い線については、この北陸地域プラス、例えば関東の周辺地域までの荷物を集めた場合どうなのかという、その試算であります。

幾つかのパターンについて分けてあるのですが、新潟県に引き直して考えれば、この右側の円グラフの黄色い部分、つまり、ほぼ半分を新潟港が取り扱うようになってくるのではないかと考えられているわけです。

例えば、船について、特に国際フェリーなどについては、西日本が優位になります。東日本は、国際フェリーというのはあまりありません。そうしますと、仮にこの新潟で国際フェリーができると、非常に注目を集めます。国際フェリーというのは、後で整理いたしますように、ジャスト・インタイム、つまり、非常に短納期で、そしてきちっと製品を造り込むために、物流という役割が大きな、そういう性格を持った商品が流れてくるわけです。

例えば韓国ですと、サムスンという会社がありまして、そういうところは日本の電子部品を沢山必要としております。そして、今までのように、大連の込んでいる港に行かなくても、束草のほうに持っていけば、いろいろチャンスがあるわけです。そして、コンテナのように、一々コンテナの中に積み込まなくても、ちょっとかばんを持って、スッとフェリーに乗っていけば、すぐ行けてしまうわけです。こういう柔軟性が、この国際フェリーにはあるわけです。

さて、私どもは、そういう意味で、この北陸地域における提言を4つほどにまとめさせていただきました。

まず、提言1があります。ピンクの部分になりますが、まず、「国際物流機能の改善・強化」が必要である。先ほどから繰り返し申し上げています、沖待ちとか、言ってみればハード整備を中心として、必要な物流機能を打ち込んでいく。こういう政策が一つは大事だろうと考えました。

そして、2つ目を飛ばさせていただきまして、3つ目に、提言3ということですが、グリーンのところですが、「企業の立地促進に向けた取り組み」ということで、北陸地域の魅力を増していくという取り組みをしなくてはいけないだろうということです。現状は、工場の立地とされているものは、今までのように水があってとか、空気があってとかという話ではなくて、今ですと、病院があるかとか、教育はきちっと保証されているか、あるいは物流機能がきちっと整っているか、こちらのほうに重点が移ってきております。

したがって、この北陸地域の港湾整備をしていく中で、いろいろな物流団地であるとか、あるいは物を動かすためのノウハウが、サプライチェーン・マネジメントという形でこの地域に埋め込まれていけば、それ自身が魅力を発し、そして、それ自身によって企業が集まってきて、また新たな貨物の需要発生につながっていくだろう。こういう位置づけで、この提言3を構想させていただきました。

それから、提言4で、「北陸地域の国際物流機能の利用促進」ということで、その中でIT化とか、あるいは利用促進するための団体、あるいは情報の非対象性を解消する。つまり、必要な情報を必要なだけいつでもちゃんと取り出せるような、そういう取り組みをしていこうということでした。

それで、今日の話に一番関係があるのは、この提言2であります。これはどういうことかという、多様な輸送経路への対応ということです。これは当然、国際フェリーということですが、例えば、東北三省の黒竜江省に物を持っていこうという場合、通常のコンテナを使いますと、必ず大釜山で一回下ろして、そこで積み替えを行って、例えば大連港に持っていくとか、仮に、例えばウラジオストクに行くにしても、直行便がない場合だと、一回釜山に寄ってから、積み替えて持っていく。こういうことが日常茶飯なのです。

ところが国際フェリーですと、基本的には2つの港を直線で結ぶというところに特徴があります。我々だと、これは3点になりますが、こういうものがあれば直接そのまま持っていきますので、そういうむだな時間を節約できるわけです。こういう特徴がある。つまり、この多様な輸送経路を持っていれば、いろいろな荷主の要望に応えられるということです。今まであきらめられ

ていたことが、俄然現実味を帯びてくるわけです。

例えば、新潟県の三条には、アウトドアのいろいろな商品売っている、非常に有名な会社があります。ここなどでも、例えばヨーロッパに荷物を出そうと思ったら、海上輸送なのです。ところが、その海上輸送をしていくと、信用の問題とか、いろいろありますので、大きな金額でないと、それは運べなかったと言うのです。今日の新潟日報を読んでいますと、更にそういうことで、ドイツのほうでそういう取扱いのところが出てきたという話を書いてありました。そうすると、安心してということになりますが、仮に国際フェリーみたいなのがあれば、例えばサンプルを持ってきてほしいなどといったら、束草のほうにスッと持っていけばいいわけです。そうすると、ソウルからバイヤーの人が来て、それをすぐ持っていけば、恐らく相当数の日数とか時間、手続も含めまして節約できることになってきます。この流通期間の短縮が、マーケットを失うのか、マーケットを確実なものにするのかという、大きな分かれ目になってきます。

特に最近の物づくりは、大体そうなっていますね。在庫を積んでおいて、いつか売れるだろうという発想ではなくて、必要なとき、必要なだけ、必要な量というのが今の基本ですので、そういう点からも、このフェリーの活用は魅力的になってくるわけです。つまり、眠っている需要を呼び起こす、そういう可能性があるわけです。

例えば液晶パネルなどの場合ですと、先ほど控室でも少しお話をしていたのですが、東日本などにはいろいろな企業がある。取引をしたい企業があるという話が出ておりました。そうすれば、そういうところが、例えば韓国のサムスンであるとか、あるいはLG電子とかというところと、ジャスト・インタイムで交流ができるようになってくるわけです。こういう魅力が出てくるわけです。そういう意味で、この「多様な」という部分が非常に大きな意味を持ってきているわけがあります。

これは、その提言2をより具体的に示したものであります。左下のように、フェリーあるいはRORO船を使っていく。そして飛行機も使っていく。そしてコンテナ船も当然使っていく。こういうものをしていけば、当然、一点間の、例えば釜山にすべて集めることをしなくても、いろいろな経路を使って荷物を運んでいくことが可能になってきます。これは非常に魅力的な一つの取り組みになってまいります。

なぜかと申しますと、右側にありますように、例えば中国の東北部へ北陸から輸送すると、大連を経由しますと大体1週間から11日間ほど掛かる。これを横断航路を使えば、二、三日です。こういう納期の確実性、言ってみれば、顧客の満足度が保証されてくるわけです。

更には、「荷主の声」にあります。先ほど言ったような液晶パネルの話が出てきております。

今までですと、日韓航路のフェリーの航路は西日本からしか出ていなかったわけです。これが北陸からフェリーの就航が出てくると、非常に魅力的である、こういう声があります。

もう1つは、中国の政策は、東北振興計画ということで、そちらのほうにどんどんシフトしてきている。中国東北部は発展の可能性が大いにあるのだと言うのです。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。こういうメーカーの話もあります。

この間、「クローズアップ現代」という番組でも、図們江の開発の話が出ていました。道路はどんどん出てきているわけです。昔ですと、川を浚渫して、そこに船を入れるような計画だったのですが、今は高速道路で、中国政府がお金を出して、北朝鮮の道路を整備したりとかしながら、そして港湾も整備を図っていくという形で移ってきております。こういう動きをきちっと理解しておく必要があると思います。

それから、この図們江開発については、現在、ロシアと北朝鮮が国境線を有していますが、この開発が本格化しているということでもあります。例えば「主な計画の概要」というところで、ロシアルートは大体 60 kmの鉄道ですが、ここであとトロイツァ港の整備を行っていく計画があります。あるいは北朝鮮ルートも、ロシアの援助で鉄道、そして道路については中国という形で、整備がどんどん進んできています。そして、当然、税関なども簡素化しようという動きが動き出しているのです。したがって、今までのように政治的な、シンボリックな環日本海の象徴としての図們江開発が、より現実的な開発に変わってきたと言えると思います。これは 2000 年以降の大きな流れだと思っております。

それからもう1つ、この多様な輸送経路が整備されてくると、そのさらに奥のほうまで持っていけます。何を持っていけるかと、夢を持っていくことができるわけです。

つまり、この右下に図がありますように、陸路を使って、シベリア・ランドブリッジ構想と昔から言われておりますが、大体 25 日前後で、サンクトペテルブルグまで持っていけます。これが船便ですと、30 日から 40 日掛かってしまうのです。これは大きいです。

実際、このシベリア鉄道を使ったルートでは、自動車の部品あるいはエンジン、あるいは自動車完成車を運ぼうという計画が進んできております。つまり、トヨタであったり、ニッサンであったりして、このサンクトペテルブルグには工場建設がこれから始まります。そうすると、こういうところで供給ということで、大きな物流の需要の発生が期待されているわけです。このルートを早くきちっと作っておくことが大事です。

日本国内のこういう自動車産業のように、ワールドワイドに動いている企業は、国内の工場の立地配置も国際化に対応しております。例えばトヨタの場合はどういう戦略をとるかという、

一番マザー工場は当然愛知県に置いているわけですが、例えば今度、東北のほうにセントラル自動車¹が立地します。これは何も国内で造って国内で売るということではないのです。造ったもの、あとその周りの一時下請け工場などの自動車部品を、秋田港からサンクトペテルブルグへ持っていこうという世界戦略の中の一環として、宮城県にセントラル自動車が配置されているわけです。

当然、九州はどこかという中国です。あるいは東南アジアとつながっていくための、その国内の、言ってみれば分担関係を持った司令塔としての役割を与えられているわけです。

昔、地理学の世界では、市場分割型²といって、国内市場だけをどう分割するかという議論がありました。今は国際分割を日本でやっ³てしまおうというところまでアイデアが変わってきています。この流れをきちっととらえて、では新潟だったらどうなのかということです。

例えば臨港線⁴があります。廃線になりました。これのおかげで、完成車、車、部品は、新潟市までは持ってこられるのですが、港まで持っていけないのです。今CO₂削減、モダルシフト⁵、鉄道輸送が見直されています。早くこれを復活させれば、企業にとっては非常に魅力的です。早くやったほうがいい。お金はそんなに掛からないですから。そういうやり方次第で、この地域の魅力は大きく育っていくと思います。

それから、この人流ということで、フェリーの特徴はもう1つ、人を運びます。物だけではありません。実際今は、韓国、中国、ロシアから沢山人⁶がやってきて、増えております。この間もテレビでやっておりましたが、今、中国から日本に沢山の観光客が来ていて、買い物を楽しんでいる。また食事を楽しんでいると報道されております。実際、彼らも、東京が一番人気があるのですが、もしもこのきちとしたルートを作⁷って、この国際フェリーができてくれば、その一部でも利用して、新潟から東京へ行く。

間もなく北陸新幹線⁸が整備されてきますと、新潟だけしかマーケットがないということで、ここは盲腸線⁹、つまり枝線になってしまう可能性があります。そのときに、例えばこういう国際フェリーと結んでいく。そして、港から新潟の駅までどう持っていくかという工夫を重ねていく。例えばNRT¹⁰でもいいです、引っ張って行って、なるべくシームレスに観光客が来られるようにすれば、安心してこちらに来られるのではないのでしょうか。そういったアイデアがいろいろ出てまいります。

先ほども少し言いかけたところですが、「国際フェリーの現状」ということで、これを見ていただくとわかりますように、完全に西日本中心型です。そして、東日本はというと、小樽と伏木富山、これも定期便ではありません、不定期便になります。

ということで、こういうところが、もしも新潟という形で出てきますと、この東日本の荷主、

今までは県内だけの荷主だけで皆さん考えられますが、さっき申しましたように、付加価値が高く、ジャスト・インタイムが求められる。飛行機で運ぶにはちょっと難しいけれども、コンテナでは遅過ぎるという品物ですと、今まで眠っていた小口の需要がずうっと発生してきます。

この小口需要というのは、今この生産の多品種化の中で沢山出てきて、これが全体の物流を支配するまでになっております。小口物流というのは、いわゆる5トン以下の荷物を申しますが、これをきちっと集めるには、国際フェリーは大きなテコになります。こういうことを試行しながら、この東日本の代表選手として、国際フェリーを造っていかねばならないと思っております。

日韓、日中、日露についても、こういう形で、今人の動きが出てきております。

ただ、あえて申しますと、日本と、あれ鑑真号といいましたか、大阪からずっと中国のほうへ行っていますが、大体2泊3日ぐらいで移動するようになりますと、人の移動は飛行機に負けてしまうのです。ですから、フェリーの場合は短距離輸送に向いていますので、あまり長距離になると人は乗らなくなります。ですから、その辺でいきますと、新潟の場合ですと、大体乗っていてもそんなにストレスは感じないという時間であると考えられます。

実際、これをマーケットとしてもう1回見直してみますと、北陸の空港利用者などを見ていきますと、こういう形で右肩上がりで上がっております。シェアは小さいのですが、確実にマーケットは成長してきているということです。

こういうニーズを踏まえながら、実際のこの三角航路について、少し見てみたいと思いますが、今日は市長さんが来られていますが、これは束草の町の風景であったり、あと、フェリーであったりします。実際走るフェリーはこれではないそうですが、こういう形のイメージとして見ていただければと思います。

今まで話してきたことを、縦軸に輸送費用、横軸に輸送時間という形で、フェリーのライバルとなる外貿コンテナ船と航空機について示したものです。そうしますと、価格的には、航空機よりは国際フェリーのほうが安い。RORO船もそうです。そして、輸送時間にすれば、外貿コンテナよりは短い。つまり、より高速で走っていけるということで、両者の中間ぐらいをねらった位置づけに出てきております。

例えば、上海スーパーエクスプレスというのが博多港から上海港まで行っていますが、エアの場合を使った料金の3分の1ぐらいの価格で国際フェリーは対応していることになります。

この黒い棒については日数ですが、エアで行けば2日、そしてコンテナ船ですと大体8日間掛かるかところが、国際フェリーですと3日程度で行くということで、うまくすれば両者のいいところ取りができるということです。そうしますと、どういったものを運べばいいかというのが見

えてきます。こういう特徴が1つあります。

そして、この国際フェリーそのものの特徴になってきますが、まず1つは、「荷役作業の柔軟性」というのがあると思います。例えば外貿コンテナですと、すべてコンテナの中に積み込みます。そして、クレーンで動かしますので、非常に定型的な作業になってしまいます。ところがフェリーですとどうなのかというと、例えば建機類はそのまま自走で入っていきます。トラックもそのまま自分で入っていける。あと、トラックの後ろの、例えばシャーシみたいなものは、トレーラーでずっと引っ張っていけば入ってはいけます。あるいはフォークリフトを使えば、いろいろなものを運び込むことが可能だということです。出発前のぎりぎりでも、チケットを買って、その手続さえしてしまえばすぐ乗れてしまうわけです。こういう手軽さ、柔軟性があります。

あるいは、今CO2削減で一番注目されているJRの貨物についても、12フィートのコンテナという形で対応できる。当然人も乗れますから、例えば輸送中の温度管理が必要なもの。例えば切り花などもそうです。ちゃんと温度管理をしないと長持ちしません。チューリップなどもそうですが、そういう温度管理も、自走式でトラックなどで入っていけば、鮮度を保ったまま大陸へ運ぶことができるという特徴があります。

もう1つは、定時性ということで、実際いろいろ調べてみますと、この国際フェリーはほとんど欠航がないそうです。船体動揺ということで、波が荒れると確かに動きはしますが、欠航はそんなになんないということで、そういう意味では信頼性が高いということです。

あと、先ほど申しましたように、多様な荷物の積み込みができますので、コンテナと比べますと積み下ろしが早いです。こういう利点があります。

そして、スピードという点では、飛行機にはかないませんが、速度が速いということ。

コンテナの場合は、先ほど申しましたように、トランシップと申しまして、一旦大きなハブの港、釜山などに持っていかなないとなかなか着かないということがあって、急いでいる方は、こういうストレスという点からいくと、この国際フェリーはいいのではないかと思います。

現在、この三角航路ということですが、この想定されている荷物が、下のところに少し書いてあります、輸入貨物については、例えばアパレルでも高付加価値のものです。アパレル製品。あと、木材加工品、あるいは食料加工品、あと、輸出貨物につきましては、アパレルの原材料、あるいは日常生活用品、そしてあと中古車で、非常に大きなマーケットになっています。こういうものが持っていけるのではないかと考えております。

ただ、これをもう少し整理していきますと、こういうことです。経済学的に申しますと、国際フェリーが成立する目安は400海里です。私どもの勉強会の中で、この国際フェリーは、束草と

かトロイツァではなくて、やはり大連だという議論も出てきました。

でも、実際にそれを調べてみますと、大連だと、国際フェリーとしては距離が少し長過ぎます。つまり、400 海里というのが一番メリットがある。つまり、荷物が少ない、年間で 7,000 から 1 万 T E U があれば、これは採算ベースに乗ります。もしもそれ以上の距離が出たときは、1 万 T E U ということで、そして更に 1,200 海里以上になりますと、これはもう外貿コンテナのほうがはるかに安くなります。つまり、そういう限定された中での国際フェリーの生きる道があるわけです。

そうしますと、この 400 海里未満で、この形で計算していきますと、2 点間、例えば新潟とトロイツァ、新潟と束草、これを単独で航路を結んでしまうと、とてもでないけれども、採算ベースに乗りません。ところが、これを 3 点間で結んで、この計算をし直しますと、409 海里です。微妙です。しかし、先ほどから申し上げましたように、この北陸地域の貨物取扱量は伸びております。そして、当然、その小口貨物の多様化は進んでおります。そうすると、国際フェリーとして参入していくマーケットは十分あると思います。わずか 9 海里をどう乗り越えるか。これは皆さんの協力体制をきちっと作っていくということです。それで実績ができると、そこに一つのソフトが確立しますので、そのソフト自身が新たな需要を生み出していくという構造になってまいります。

ですから、この 409 海里という計算上の距離を、やはり 400 海里を超えているからだめだと思えるのか、400 海里、よし、マーケット伸びているぞ、やってみようと思えるかによって全然違います。そういうリスクテイクができるかどうかということも、この三角航路の問題には含まれているのだということを理解していただければと思います。

したがって、そのためには、その経済交流を活性化していく必要がある。先ほど申しましたように、日本あるいは北陸地域から企業が対岸に出ていく、あるいは人がやってくるようにする。そういう相互交流、あるいは両国間を相互浸透というものを活発化していく。観光も当然入ってきます。

例えば韓国、スキー場があります。しかし、2 km 以上のスキー場は韓国にはありません。そうすると、彼らはどう考えるかというと、思いっきり滑りたい人は日本に参ります。

例えば中国、皆さんはあまりご存じないと思いますが、中国では、露天風呂が有名です。富山大にいたときに、うちの留学生が帰ると、みんな「露天風呂に入ったか」というのが合言葉だったと学生がよく言っておりました。日本のお風呂、温泉に入りたいのです。こういうものをきっちり売り込んでいく。そうすると、いろいろなマーケット、ニーズが発生してきます。

特に、こういういろいろなソフトを打ち込んでいくと、人は自然に動くようになります。あるいは洋上シンガ、あるいは新潟県は教育県なので、沢山大学があります。このランチオフィス、例えば沿辺に造ってあげる。そして、優秀な朝鮮族の学生を日本に派遣していく。彼らは韓国語、日本語、英語、そして自分たちの言語をしゃべります。通訳にはもってこいです。更に優秀な人間ですと、南のほうに行って、広東語まで操れる学生もありました。そうすると、1人で5つです。こういう学生が採れるわけです。

そして、ソフトウェア関係の優秀な人材も、今就職先がないということで、我々は、夏に北陸建設弘済会からファンドをいただいて少し調査したのですが、優秀な人間の就職先がないと言うのです。これを日本の企業がうまく活用すればかなりもうかります。このような言い方をすると、本当に山師みたいな言い方になりますが、いろいろなビジネスチャンスがあると思います。

(スライド終了)

こういうことを皆さんはどう考えるかということです。そのためには、人が動く仕組みづくりをどんどん進めていく必要が当然あるわけです。

そして更には、乗った船が寂しげだったり、物を運ぶだけのような船だということでは元気が出ません。あと、フェリーターミナルなどでも、何かお土産を買いたいと思って買えなかったり、欲しいものがなかったり、これでは魅力は薄いです。そういう点のハード整備も併せて行っていく必要があるかと思います。

いずれにしても、このフェリーは、利点は沢山あります。そして、マーケットもあります。あとは皆さんの勇気ということになるわけですが、当然、今言いましたような制約条件、あと課題もあります。こういうものをきちっとクリアしながら、本当の意味での三角航路の展開、そして、その延長上に見えてくる、お互いの平和のための友情を作り上げていく、こういうことが大事になってくるのではないのでしょうか。そこにこそ、我々の究極の目的があると思います。

さて、もう時間になりました。長い時間どうもありがとうございました。私のお話は以上であります。どうもありがとうございました。(拍手)

司会 柳井先生、ありがとうございました。このすばらしい講演、ありがとうございました。どうぞ皆様、今一度大きな拍手を、柳井先生へとお送りくださいませ、ありがとうございました。(拍手)

柳井先生、ありがとうございました。

事 例 報 告

財団法人環日本海經濟研究所特別研究員

三 橋 郁 雄 氏

汎韓商船株式会社代表理事社長

白 晁 昊 氏

司会 それでは、引き続きまして、事例報告といたしまして、2名の方からご報告をいただきます。

事例報告をしていただくのは、財団法人環日本海経済研究所特別研究員の三橋郁雄様と、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の白晟昊様です。

お二人のプロフィールを簡単に紹介させていただきます。

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、マインド改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、更に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。

それでは、三橋様、白様、事例報告をお願いいたします。

三橋講師 三橋と申します。

私と、白社長さん、2人で事例報告という形でお話しさせていただきます。時間的な制約もありますので、白さんの講演をメインに、私はその前座を務めるという形にさせていただきますと思います。私のほうは、主として日本の立場から見た日本海横断フェリーの話であります。白さんは、もう少し広く、北東アジア全域もしくは韓国という形になろうかと思います。

(スライド映写)

皆様ご存じのとおり、日本の国内では、フェリーネットワークが非常によく発達しております。

この図にあるとおり、新潟においても新日本海フェリーがあって、とても便利であります。

しかしながら、先ほどの柳井先生のお話にもありましたが、これをもう少し北東アジアというところで見ますと、この渤海とか黄海、東シナ海のほうは非常に密であります、何と日本海のほうはほとんどないということであります。

これで重要なのは、日本は一つ走っていますが、こちら（韓国側）の後背地はロシアであります。もう一つ、この北東アジアで最も重要なのは、この部分（中国の内陸部）であります。これが6,500万人の人がいますが、この方々は、海に出るのにこちらに出ています。1,000 kmです。ここはわずか10 kmで、日本海のおいかけののですが、日本海に出られない。10 kmが出られなくて1,000 km走っているという、ここに6,500万人がいる。ですから、ここ（トロイツァ）とつなぐことが、日本の発展にとって重要ですが、ゼロ、ない。これが大事です。

次に、韓国のほうは、これがつながっています。これが、後でお話しされる白さんの航路であります。

しかしながら、我が国、我々の仲間においても、過去、この部分と6,500万人とつながる挑戦がなされたことがあります。1つが、新潟と羅津、ソンボ。しかしながら、これは月1回という、サービス回数が非常に低いことからうまくいきませんでした。

次に、秋田とポシェット。ここも6,500万人をねらって動いたのですが、これはコンテナを100本しか積めない船のために、冬どうしても日本海を渡れないということで、荷主の信用を失い、これもうまくいかなかったということがあります。

そういうことで、この6,500万人とつながる試みは、なかなかうまくいっていないのですが、しかしながら今、日本海を横断するトライはいろいろされております。

これが最近の情報ですが、秋田港が仙台の貨物——これはトヨタ系の貨物ですが——をロシアに運ぶということで、秋田港シー・アンド・レールということで、今動いております。これも非常に積極的に動いております、将来、定期航路化する可能性が高い。

それから、これが境港と東海港、これはトンフェと申しますが、韓国束草のすぐ横です。そことウラジオストクとを結ぶ航路も今検討されて、今年の夏には開設されるのではないかとされています。

ということで、トライは何度も何度もされていますが、ただし、この境港の例も、ウラジオストク、すなわち背後圏はロシアですね。6,500万人ではないということ。また、秋田港のトライも6,500万人ではない。これはロシアである。

そこで、何とか新潟では、この6,500万人とつながりたいということで、この航路（三角航路）を何とか作りたいと考えているわけです。

これは既存航路でありまして、これは白さんが今やっている航路ですが、我々はこの航路を何とかできないかということです。しかしながら、この航路は、どこかの船会社が1社でやれば、それで済む話ですが、結局、どこの船会社も手を挙げてこないということで、現在は韓国の関係

者、ロシアの関係者、中国の関係者、新潟の関係者が一緒に手を携えて、これを事業運営しているというところに来ております。

したがって、4カ国がかかわってきますので、いろいろな意味で調整に時間が掛かるし、難しい課題がありますが、我々としては、ここ（トロイツァ）と日本とをつなぎたい、6,500万人とつなぎたい。また、柳井先生の話にもありましたが、韓国とこちらとの航路が全然ないのです。韓国、ここ（束草）はソウルの首都圏、東京首都圏、これをつなぐ航路でもあるということで、非常に可能性があるだろうと見ていますが、問題は、4カ国が連携して、協調してやっていけるかどうかということです。そのために、お互いのコミュニケーションが重要で、現在はまさにその事業主体設立のための出資金の振込みの話の段階に来ております。

（スライド終了）

非常に簡単ですが、では次に、白社長のほうにお願いしたいと思います。

白講師（拍手）ご紹介いただきました、東春航運会社の白と申します。

今日、このシンポジウムで皆様に発表できることに対して、大変うれしく思います。

今日のシンポジウムを計画して下さった関係者皆様、特に吉田理事長初め、関係者の皆様に、このチャンスを与えて下さったことに対して、深く感謝申し上げます。

先ほどの基調講演の先生のお話と重複するところがありますので、簡単に申し上げたいと思います。テーマは、「国際貨客船航路と地域経済の発展」です。

今日の話の大部分は、去年11月にウラジオストクで開催されたUNTPでの発言の内容です。

（スライド映写）

まずは、国際航路と地域経済発展。

また、大きく分けると、環東海圏と環黄海圏と2つに分けられますので、韓国、中国の航路と、東海の航路を分けて考えてみます。

また、今日の中心テーマは、東海圏における貨客船の航路の開設です。

まず、国際貨客船航路の役割を見ると、国際航路はまず国家間を連結する橋の役割をしています。

特に日本にとって、4カ国を直接つなぐ直航路を開設するのは、国家競争力の確保につながります。これは、国家間の、あるいは地域間の航路の拡大、また輸出入増大にもつながります。

交流の増進によって、国と地域間のバランスのとれる均衡発展を遂げることができます。

国家間交流と地域経済の発展によって、地域間の人的・物的交流の活性化と、物流、観光産業の活性化ができます。

交流の拡大は、自然に企業の投資の拡大と促進、また、新規産業の誘致と付加価値の創出につながります。

次に、韓国 - 中国、韓中航路の貨客船の運航現況を見てみます。

今は仁川港から中国の威海、大連、天津、煙台、青島など、10 港の航路があります。

次に、平沢港から中国のリョウジョウ、ニッチョウの 2 つの航路があって、また、群山港から中国の青島に 1 つ航路があります。これらを合わせると、運航しているのは 13 航路、今年の上半期あたりに 3 つの新規航路が開設する見込みです。そのため、黄海辺りには、全部で 16 の航路があります。

しかし、東海には、束草～ザルビノ、ザルビノからもちろん、後ろの琿春、ウラジオストクまでの航路が 1 本しかないし、それは 2000 年の 4 月に始めました。

韓中間の最初の航路は、仁川から中国の威海というところが 1990 年に就航しました。右が仁川で、左側が山東省の威海というところです。

その赤い点線が、仁川発中国の大連辺りに行く幾つかの航路です。黄色い航路が、今年の上半期あたりに開設される新しい航路です。

仁川港から中国の山東省までは、12 時間から 15 時間ぐらいの距離です。この地理的な位置から、韓中間の旅客航路は、最高頂点に達しています。しかし、東のほうは、束草からザルビノ、またその後ろには中国の延吉とか、ロシアのダル、ウラジオストクに行く航路が 1 本しかありません。

これは、東海側の航路です。この航路によって、ソウル首都圏と、昔の釜山港経由の貨物を束草に集めて、ザルビノ経由でシベリア鉄道へつなげて、後ろの広い地域まで行く唯一の航路になります。もしソウル圏から釜山経由で輸送するより、今、束草から輸送すると、時間的に約 7 日間節減できます。主な貨物は、顧客とコンテナ、それから車、建設関係の重装備です。

現在、束草からザルビノ経由で、その後ろの鉄道経由でウラジオストクとか、シベリア鉄道に入ります。1 番がザルビノ、ウースリスク、ハバロフスクの経由で中央アジア、ロシアのモスクワまでも行きます。これがその続きです。

次に、今日の主題である新規航路の話をします。

この航路は、マスメディアなどでもいろいろ話がありましたが、2 年ぐらい前に、まずその合意をもって、今年の上半期に就航する予定です。

これは束草から新潟、新潟からザルビノ、それから陸路で琿春まで行って、戻りも同じです。束草～新潟間は 24 時間、新潟からザルビノは 23 時間、ザルビノと琿春の間は 2 時間程度です。

その中身は、旅客と貨物、貨物はコンテナとか自動車、重装備などです。

まず新しい航路の前に、今の現況はどうなっているかということ、中国の東北地方から日本の西海岸までの物流のルートです。今、長春、琿春辺りの荷物は大連に持って行って、大連から釜山港で積み替えて、日本側に来ています。陸路と積替えの時間がありますので、大体 12 から 13 日ぐらい掛かります。

これは新規航路を設定した場合に、首都圏の荷物を釜山港経由で新潟に輸送するには、3 日から 4 日程度掛かります。束草と新潟を直接結んだ場合、一日輸送圏内に入ります。

延吉の荷物も大連経由で 13 日ぐらいかかりましたが、直通になると、一日輸送圏内に入ります。また、シベリア鉄道を利用することで、新潟から直通することで、5 日間から 7 日間ぐらい節約できます。この新規航路は、新潟だけではなくて、今、境港とか、秋田とかの貨物まで集中して運ぶことができます。

それで、国際航路を開設するときの一つの頂点というか、利点といえば、新潟から東京までの距離が新幹線で 2 時間という接近性がいいということです。

次には、環東海圏の航路と発展方向について見てみます。

新航路開設によって、韓国の首都圏地域と、日本の西海岸との地域間交流が拡大できます。環東海圏の 4 カ国の国家間の交流も拡大できます。日本から中国とロシアに対しての大陸進出のための最短距離の直航路ができます。

環東海圏の、例えばカンウォン島とか、新潟、また、新潟の周辺の南、北のほうの地域の経済発展にも役に立ちます。

白い線が、今研究している新規航路です。ピンク色は、今後発展する可能性のある新規航路の予定というか、予測地です。

韓国のほうから見ると、束草は主要圏から一番近い北の港です。浦項港は南のほうの中心地域になります。

新潟は、北の秋田とか、南のほうの敦賀、境港、富山などの中心地になります。

最後の結論です。

新規航路は地域経済発展に寄与します。人的・物的交流の活性化によって、東北アジアと、環東海圏の地域の発展に寄与できます。

次は、国の均衡的な発展に寄与します。物流、産業の発展によって、今度の新規産業の投資を促進します。シベリア鉄道の有効活用によって、地域のもっと大きな発展につながります。

今 4 カ国で、この航路開設についていろいろ進めてきていまして、新しい航路の開設は、大体

問題なく開設する見込みになりました。このような国際航路は、特に旅客の航路は、初めの一、二年間は非常に苦しいことだと思いますが、その後は非常に有望な新しい航路だと思います。

今日は時間の関係で簡単に紹介いたしましたが、もっと細かい詳しいことを知りたい方がいらっしゃいましたら、後で出口のほうに資料が用意されていますので、活用してください。ありがとうございます。（拍手）

司会 ありがとうございました。三橋様、白様、ありがとうございました。

ただいまのご講演及び事例報告に対しまして、ご質問がございましたら、事前に配布済みの質問用紙にご記入の上、短くて恐縮ですが、休憩時間内に受付へ提出願います。

それでは、ただいまから5分間、休憩とさせていただきます。

（ 休 憩 ）

パネルディスカッション

地域の自立と活性化を目指して

日本海を結ぶ国際フェリー

コーディネーター 望 月 迪 洋 氏

パネリスト 三 橋 郁 雄 氏

一 志 崇 登 氏

及 川 英 明 氏

神 保 裕 昭 氏

玉 置 和 宏 氏

吉 野 清 文 氏

司会 会場の皆様、お待たせいたしました。これから、シンポジウム第2部に移ります。「～地域の自立と活性化を目指して～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。

本来ならば、ここでパネリストの方々のご紹介をさせていただくところですが、お時間の関係上、お配りしておりますリーフレットの裏面のプロフィールをご確認いただくということで、ご紹介に代えさせていただきますと思います。

それでは、以降の進行は、コーディネーターである望月様にお願いいたします。よろしくお願いいたします。

望月 それでは、基調講演及び事例報告を受けまして、最後になりますが、日本海横断フェリーの具体的な事業推進にかかわっておられる方々を中心に、これから約1時間の時間をいただきまして、パネルトークを行いたいと思います。

既に、日本海航路がどういう可能性を秘めたものであるかという、その青写真については、先ほど東春フェリーの白社長、あるいは三橋さん、あるいは束草の市長によって大方説明されているかと思います。今日、ここに壇上に上がられた6人の方は、それぞれその関係で、このフェリー実現のために奔走されている方々と思います。

それで、まず自己紹介を兼ねて、それぞれのパネリストに、このフェリー開設に対して期待を持っていただけるかと思うんですが、その辺のお話から、少し討論の皮切りを行いたいと思います。

まず最初に、総合政策研究会の代表であります玉置さんから、一つお話を出していただけるとありがたいんですが、お願いいたします。

玉置 トップバッターで非常に責任があると思いますが、私は、毎日新聞で論説委員を16年やっております、一昨年春に、特別顧問に就任いたしました。現在は総合政策研究会の理事長をやっております。

私の担当といいますが、新聞社時代は、今度こちらにもやってくるんでしょうね、G8の労働大臣会合というんですか、そのG8の本体をずっと30年ばかり担当しております、この10年はずっと現地にも行ってまいりました。

結構港でもサミットをやっているんですね。例えば01年の沖縄サミットの後のイタリアのジェノバなんていうのは、大変すばらしい港で、私も非常に印象深かったです。あそこはホテルがないものですから、あそこの港に5万8,000トンの船を6杯ずっと並べまして、首脳の方の船、それから政府の方の船、我々のような報道陣の船という形でやったのが非常に記憶にありますし、それから、アメリカの東海岸のサバナというところでも、シーアイランド・サミットとい

うのが、04年ですね。

そんなわけで、サミットとこの港の関係は、私なりにいろいろ見てまいりまして、一つ感じてあることがございます。それは、経済というのは、港が元気であるかどうかにかかわっている。これは間違いないと思いますね。日本の港がここ10年あるいは15年、はっきり言って、衰退しているわけではないけれども、しかし、中国あるいは韓国、あるいはほかのアジア諸国に比べて、伸び率が非常に低い。先ほど柳井先生のお話を伺って、なるほどなと思いましたのは、日本の平均の伸び率は10年で5割ですね。恐らく中国の上海を、量的に言いまして、1年分で10年ぐらいの伸びだったのではないのでしょうか。

そういう意味で、港が元気になるためには、経済が元気でなければいけないと。しかし、経済が元気でなければいけないのは、港が元気でなければいかん、こういう関係にあるのではないかというふうに、私は確信しているわけであります。

しかし、先ほどのお話でも出てまいりましたけど、アメリカとの貿易は、増えてはいますけども、これは成熟段階ですから、これからどんどん増えていくというわけにはいかないでしょう。ということは、太平洋側にある主要な港の伸び率はたかが知れているのではないか。これは数字ではっきりしているわけであります。

今、日本で一番大きな港といいますか、コンテナの取扱量でいいますと、東京港が1番であります。しかし、東京港の全1年間の取扱量が、実は、上海港の1年分の伸びる量と同じであります。非常に厳しい状況でありまして、私、先ほどG8のお話をいたしましたけれども、世界のGDPに占めるG8の割合は、アメリカが1番で28%であります。日本はそれでも何とか2番目にくっついているんです。9%であります。しかし日本は、この四、五年で15%ぐらいから、どんどん落ちている。昨年10%で、今年は9%であります。先日、経済財政担当の女性の大臣が、日本はもはや一流の経済大国ではない、というような趣旨のことを国会で話されまして、政治家の皆さんには非常にショックを与えたようではありますが、私どもから見たら、それはもう、もはやここ10年ぐらいで常識になってきている。

3番目はドイツで、6%であります。昨年、中国が抜きました。中国はG8に入っておりませんが、6.何%で、あと恐らく四、五年もかからずに、日本は2番目の経済大国から滑り落ちることはほぼ確実だと。

そういう中で、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いますが、私は、日本海側の港が、もはや残された最後の、言ってみれば処女地みたいなところではないかな。

幸い、2つの追い風が吹いている。1つは、ロシアであります。私も一昨年、ロシアのサンクトペテルブルグで始めて行われたサミットに行っていました。サンクトペテルブルグの上、つまり北方ではニッサン自動車と自動車工場を建設中でありました。トヨタ自動車は、サンクトペテルブルグの南側で建設中でありました。昨年の12月に、そのトヨタ自動車のほうが、まずオープンしましたね。オープンというんでしょうか、稼働した。それで、その部品を今、スエズ経由で、先ほど柳井先生のお話にもございましたように、約40日掛けて運んでいる。しかし、それでは日数的にも、あるいは後ほどまたお話ししますが、CO₂の関係、これは地球温暖化ということですが、この2つのことを考えると、これはやっぱりシベリア鉄道で運んだほうがよろしいんだと、トヨタ自動車がそういう判断をしておるようであります。

先日、ある船会社の役員の方にお話を伺いますと、トヨタ自動車のトップの方が、そのために、わざわざシベリア鉄道に試乗したと。そんな話を伺ったことがあります。

いずれにいたしましても、ロシアが元気であるということは、私は大変大きな追い風だなと、こう考えております。

ロシアというと、プーチンということですが、プーチンも、少し強引過ぎやしないかということで、いろいろ批判されているようではありますが、私は、あの人は4日間、1時間ずつ記者会見に出て、議論をさせていただきました。実際にあの人は、非常に経済に明るい。ある意味では、よくこういう人が社会主義国家として、その中で教育を受け、ああいうキャリアを持つ、そういう点では、経済のことを、この方は相当知っているんだなというふうに感じました。

幸いという用語弊がありますけども、彼はこの後、首相として、3月メドベージェフ、彼の子分ですね、この方が、多分この後の大統領になる。プーチンは首相になります。なると本人は言っているようであります。そういたしますと、今の体制は基本的には変わらないということではないかと思えます。

もう1点、時間がもうありませんので簡単に言いますと、もう1つの追い風は、明らかに地球温暖化であります。地球温暖化をどう防止していくのか。ポスト京都の、つまり2013年以降の枠組みを、今年の洞爺湖サミットで決めるということで、これは中国あるいは韓国ですね。ロシアの大統領はG8のメンバーでありますから、当然やってきます。それから、中国は、今アウトリーチ5カ国と言いまして、G8、8つプラス5です。プラス5というのは、アウトリーチ・ファイブと言いまして、これは中国、インド、メキシコ、南アフリカ、ブラジルと。この5つは準メンバーです。したがって、中国はやってくる。それから、日本、アジアでやるわけですから、韓国の新しい大統領もお呼びするということもほぼ決まっているようであります。

といたしますと、先ほどの4カ国のこのフェリーを推進する首脳が全部集まってくる。私は、これは大変いい機会ではないかと。恐らくバイでは、首相、大統領ベースで会談いたしますけれども、同時に、政府の随員がみんな付いてくるわけですから、そういう話が、あるいはこういった問題をテーマにして、洞爺湖で話してもらったらどうだろうかということさえ感じるわけであります。

少し長くなりますので、この辺にしたいと思いますが、そういう意味では、私はこれがいい機会でありますので、日本とロシア、中国、韓国の、この4カ国のいわば物流協定みたいな、物流パートナーシップみたいなものを、これから政府ベースで結べれば、なお結構なことかなと、こう思っております。ありがとうございました。

望月 ありがとうございました。

私のほうから、少し補足説明させていただきますが、玉置さんの代表されております総合政策研究会は、昭和20年代の後半に発足したと聞いております。大来佐武郎、稲葉秀三、土屋清、あるいは有沢広巳といった、お名前をご存じの方もいらっしゃると思いますが、そういう方、有識者を中心に、日本の公共政策についての提言をずっとされて、池田内閣、大平内閣等々で、具体的な政策として結実することが非常に多かった民間の研究機関です。

その総合政策研究会の玉置さんを初め、現在新潟で起きている、この4カ国共同によるフェリー計画等々含めて、新潟を中心に、北陸の日本海側の港湾の動きに対して、非常な関心を持って現在研究会活動をされて、既に3回の勉強会をされて、実際に新潟東港の現地視察もされております。この研究会は、この後もいろいろな資料集め、勉強会、討論を重ねながら、日本海側の現在起きている動きに対して、最終的にどういう方向、提言をされるか、ひとつ注目してよろしいのかと思っております。その代表として、玉置さんの今の発言をお聞きいただければと思います。

次いで、三井商船ロジスティックスの一志さんを紹介させていただきます。一志さんは、商船三井で北米航路なり、アジア航路を担当された経験のある方ですが、一志さんのほうからひとつお話をお願いいたします。

一志 商船三井ロジスティックスの一志と申します。

商船三井ロジスティックスというのは、海運会社の商船三井の物流子会社でございます。商船三井は海運会社ですので、当然、海に非常にこだわって、海を中心としたサービスを提供しているのですが、商船三井ロジスティックスは物流会社ですので、海運にこだわらず、海・陸・空、いろいろな輸送の手段を駆使して、物流商品を造って、お客様にご提供している。物流商品売っているわけです。

今日のテーマのフェリーということですが、私どもは既に、フェリーというのは、物流メニューの一つとして完全に確立しておりまして、空でも、例えば新潟を考えてみますと、成田で積む場合、新潟空港、あとコンテナでも新潟、あと京浜港というメニューがあります。フェリーも、その中間的な存在ということでメニュー化しておりまして、さっき柳井先生の基調講演にございましたが、いわゆる中間的なメニューとして、常にメニューとしてお出しするというふうにしております。

ただ、大きな問題といたしますが、これは私どものお客様、メーカーさんなり商社さんですけれども、そのフェリーが西日本に集中してしまっているということだと思えます。そうすると、遠路はるばる、何かの手段で西に運んで輸送しているというところが、コスト面でもそうですし、輸送日数、トランジットタイムでもそうですし、非常に大きい改善できる点だというふうにとらえております。

ですから、今回、もし北陸の新潟、もしくはほかの港でそういうフェリーが入ってくると、現実的に私どもは、非常に強いサービスメニューが増えてくると考えております。

そこで、新潟ないしほかのところでのフェリーというと、西日本で積まれているものはこちらに誘致できるのではないかと、つつい私どもは思ってしまうんですけども、輸送日数とかを正確に数えてみますと、例えば韓国なんかですと、輸送日数においては、飛行機に負けないんですね。

例えばドア・ツー・ドアで荷物のピックアップですね。取り回りをN日としたとき、Nプラス2ないし3というのが、エアの韓国における輸送日数ですけれども、フェリーでもそれが達成できるということになると、先ほど私が申し上げた、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ってくる。ボリュームがある程度まとまったときには、航空輸送に代わって使えるメニューになってくると思っております。

ちなみに、韓国は、これは私だけかもしれませんが、航空輸送の量が非常に多いです。例えば、これは去年の実績ですけれども、日本国から外国に出しているエアの荷物の7.5%が韓国です。例えばあんなに広い中国は、いろいろなところに飛んでいっているのですが、これは13.何%。香港、台湾が8%台。ですから、実は大変な量。重量トンでいきますと、約10万トンが飛行機で韓国に行っている。こういうものも一つターゲットとして考えられる。

ですから、そういう北陸、いわゆる日本海側の、西日本ではないところで、より東に近いところでフェリーが入ることによって、非常に大きいビジネスチャンスがあると、私どもは思っております。

そこで、もしかしたら後ほど話題に出るかもしれないですけど、問題点は数多くあると思います。例えば頻度ですね。船の頻度。これは週1便ですと、やはりなかなかメニュー化しにくいとか、あと、発着地の物流のサービス体制ですね。今まで韓国ですと、釜山を中心に考えていたから、ほかの地域、今回の場所なんかですと、これからまた整備しなければいけないとか、それが今度は物流会社としての競争になってくると思っておりますけども、いずれにしても、この北陸でのフェリーというのは、ちょっと言い過ぎかもしれませんが、まず確実にお客様、私どもから見ればお客様には非常に強いインパクトあるサービスだと思っております。

望月 既に、もう一志さんのほうであれでしょうか。このフェリー就航を前提にして、荷主の開拓活動なども手がけられていらっしゃるのでしょうか。

一志 実は、私どもは去年、新潟にインランドデポのオペレーションをやらせていただいているんですけども、そういう観点で、いろいろなマーケティングをしているんですけど、これは北陸だけではなくて、東北6県、北海道、あと北関東に、こういうものが走ることを前提に、マーケティングをさせていただいております。

望月 その反応はいかがでしょう。

一志 例えば九州までトラックで突っ走っていくような費用とか時間を考えますと、お客様の反応は明らかですね。ですから、あとはいかに安定的に頻度のある程度持った形でスタートするか。始めてすぐにやめてしまうのでは困ると思いますから、いかに安定的にスタートするかということをお客様は見ていますね。私ももうそういうのを前提に、今話しております。

望月 ありがとうございます。

続いて、中国の琿春でアパレル工場を創業されて、実績のあります及川さんを紹介させていただきたいと思います。

及川さん、この航路についての及川さんのお考え方、期待感をひとつお話しいただければと思うんですが。

及川 小島衣料（琿春）の及川と申します。

2005年に、吉林省の琿春に工場を造りまして、現在1,000名規模で稼働しております。先ほど言った加工貿易をやっておりまして、日本から生地や資材を入れて、90%以上は日本向けに出しているという現状です。

それから、4カ国航路に合わせまして、昨年、琿春に通海国際貨運代理有限公司というのを造りまして、そちらのほうも一緒に琿春市と共にお手伝いをさせていただいているという形で、本日お呼びいただいたのだと思っております。

1月10日にNHKの「クローズアップ現代」で、この地域の紹介があったんですけれども、琿春にもNHKの取材クルーが来まして、いろいろうちの工場を見ていただいて、話をしていたんですが、やはりNHKの中で、琿春というのはまだ認知されていないと。琿春を前面に出して、全国の電波にするというのはなかなか難しいということで、とりあえず沿辺でいきましょうという話で、沿辺の話が放映されたと聞いているんですが、そういうふうに、琿春というのはまだ未開発の地域です。

その中で小島衣料は、日系企業10社ありますけれども、その中の代表的な1社として2年半前から活動をしております。日本向けに出しておりますけれども、ほぼ日本の東京、大阪、名古屋、そうした地域のお客様、オンワード樫山さんとか、サンエー・インターナショナルさんとか、三陽商会さんとか、そういう大手のアパレルメーカーさんがいらっしゃいますけれども、そういうところから仕事をいただいて、婦人服を作っております。

そうしたお客さんが、現状としては太平洋側にいるということで、この航路が開通したときに、いかに太平洋側と結ぶか。ここが小島衣料にとっても一つの課題になっております。

また、通海公司として、中国側の荷物、荷主等を回っているんですけれども、多くの荷物は、依然としてまだ太平洋側が多いという状況でして、ここら辺をどういうふうにルートを開いていくかというのが、一つの大きな課題ではないかなというふうに思っております。

最近、新潟日報さんも、この航路について結構いろいろ言っていただきまして、中国が出資を渋っているから航路が開通しないと、そういう話もあるんですけれども、中国としては、出資を渋っているということはありませんで、ぜひともこの航路を早期に開通したいと思っております。

この航路には、大きく2つの意味があると、当事者の立場から思っているんですけれども、1つは、先ほどもずっと話がありましたように、この航路が開通することによって、それが突破口となって、地域全体の経済発展、人的・物的交流が促進されるという、大局的な、マクロ的な意味があると思うんですけれども、もう1つは、この航路の会社が設立した後に、それが一、二年大変な思いををすると思うんですが、それがうまく軌道に乗っていくかどうかという消極的といえますか、ミクロ的といえますか、そうした問題がありまして、ミクロ的な問題についても、これもきちんと話をしていこうということで、これは中国から幾つか提案をさせていただいておりますけれども、中国側の要望というよりは、4カ国共通の課題ということで提案させていただいておりまして、一緒になって解決していこう、この大局的な問題とミクロ的な問題が車輪の両軸のようになって動かしていこうということを考えて、航路の準備に加わらせていただいております。

そうした面で、今回、新潟初め北陸の方が来ておりますけれども、航路が開通するというのを急いでやらなくてはいけないことだと思っておりますので、それに合わせて、港の整備、現在、中央埠頭をフェリーとして考えられていますけれども、そのハード面の改良とか、それからC I Q、ソフト面のスピード化、それと、県として、開通する航路、最初一、二年は財政的に非常に苦しい状況で始めていきますので、何らかの支援、はっきり言うと補助金という話になるかと思うんですけれども、例えば違う地域では、接岸料をただにするとか、1コンテナ1万円荷主に出すとか、いろいろな補助金を新規開通航路に対して行っておりますし、そうしたことを先ほどの束草の市長も、束草市としてはやられています。中国としても、この航路が開通したら、何らかのそういう資金的な援助をしていこうと考えておりまして、そういう面でも、新潟側に期待したいというふうにお願いしたい。ちょうど今、白社長とか、知事とか会われているんですね。要望されているのではないかなと思うんですけれども、そうした面を、皆さん一緒になって実現していただきたいと思います。

それから、会社が設立したら、なるべく早く航路が運航できるように、これは日本側の作業が一定の時間掛かると聞いておりますけれども、なるべくスピードアップしていただいて、早期に航路が開通するようにお願いしたいと思っております。

先ほどから、4カ国航路と言っておりますけれども、先ほど柳井先生の説明では、三角航路という言い方がありましたが、中国は三角航路という言い方はしておりませんで、どちらかというところ、新潟航路、三角形の束草～新潟は、中国から言うと、誤解があるかもしれないですけれども、あまり関心がないという誤解があると思うので、直接的な関心がないところでありまして、日本の新潟と中国をいかに結ぶかということに興味を持っておりまして、新潟航路とか、4カ国航路とかと呼ばせていただいておりますけれども、そうした面で、私の発言はちょっと偏っているところが、全体を反映していないところがあるかもしれないですが、そうした面でお話したいと思っております。

望月 ありがとうございます。及川さん、現在、小島衣料は琿春から日本向けはどういうルートで出しているんですか。

及川 先ほど言いましたように、うちの出荷先が、東京、名古屋、大阪に検品……。工場でも検品するんですけれども、最終検品センターがありまして、そこまで資材を、日本から資材を入れるときは、神戸に集約しまして、神戸から大連経由で琿春にトラックで運んでおります。

帰りにつきましては、トラックで大連まで運んで、それから東京、名古屋、大阪という港に入っております。琿春から大連までトラック輸送しますと1,330 km。うちの委託している業者の運

転手に測ってもらったら 1,330 kmありまして、非常に遠いです。1,330 kmあれば、新潟越えて東京の近くまで行ってしまうような距離ですけれども、それだけの距離をぐるっと迂回して運んでおります。

日数面で言いますと、現状、うちは生物というか、洋服、ファッション性のもので、時節柄急ぐものが多いので、なるべく早い方法を考えて運んでおります。そうした場合に、琿春から大連経由で日本のメインポート、それから、うちの指定する東京、名古屋、大阪の港の近くの倉庫まで、ほぼ7日間で輸送しております。

ほかの会社ですと、鉄道を使って、図們から大連まで運んだりしますので、そうした場合には、10日から15日間ぐらい掛けて日本まで運んでいるというのが現状です。

望月 この航路ができると、琿春からザルビノ、束草までトラック輸送、これはどういう形になるんですか。

及川 航路ができましたら、琿春からトラックでザルビノまで運ぶことを予定しております。鉄道が開通が近いと言われておりますけれども、鉄道は、線路はあるんですが、電車が動ける状況にありませんので、それまではトラックでと考えております。

大連は非常に込んでいる状況もありますし、なかなか仕事も効率が悪いと思っていったりするところもあるんですけれども、また霧が発生して、船が予定どおりいかないというのがあるんですが、この航路はそれがないだろうというふうに期待しております。

大連ですと、例えば2月7日に旧正月ありましたけれども、2月6日からもう仕事は止まっているんですね。それで、13日までフルに休むという状況でして、また土曜日の午後から税関は止まるんですけれども、もう午前中から休み気分で、なかなか朝一ぐらいしか書類を受け付けてくれないというのがあるんですけれども、琿春でやった場合には、そんなことがない。小さいということがあるんですけれども、私たちの例では、琿春の工場を出して、3時間後には琿春のコンテナ検査、それから通関、ロシア側のトランジット手続をして、ザルビノ港の船腹の中に荷物を入れることができます。3時間で船まで着けるということですから、それから考えれば、航路ができれば、新潟まで1日ちょっと、曜日の関係とか時間の関係があるかもしれませんが、3日ぐらいで私たちが必要としている東京まで届くということになると思っております。

望月 大連～琿春が1,300 km、琿春～ザルビノは70 kmぐらいですか。

及川 はい、70 km弱です。

望月 わかりました。

小島衣料が、この航路に賭ける一つ、距離の短さ、時間短縮、更に最終ユーザーの名古屋、大

阪までの距離がどれだけ短縮されるか、おわかりいただけたと思います。

さて、この航路はもう1つ、物流であると同時に、観光政策の点で、観光客の引き金になるかという点も期待されているんですが、なかなか現状では幾つかの課題があるようですが、JTBの神保さん、その辺を少しお話しただけでしょうか。

神保 今ご紹介いただきました、JTB関東法人営業新潟支店の神保と申します。JTB関東という名前が付いているんですが、2006年に、全社、地域に分社化をいたしまして、従来は総合旅行業という言い方をしたんですが、現在は各地域により密着した、交流文化産業という形で業務の形態を変えていっているところでございます。

今日のパネラーの皆さんは物流の専門家ばかりで、私は、物流のことは全くわからないんですが、唯一観光面ということでお招きいただいたんだろうと思いますので、観光面からの期待あるいは課題ということで、少しお話をさせていただければと思います。

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、単純には、人と人の交流できる道ができるということですから、そういう意味では、観光面からいっても、非常に喜ばしいことだと思っております。

ただ、クリアしていかなければならない課題も沢山ございます。それは、物と違って、旅客の場合は一方通行でないんですね。荷物を運ぶと、その荷物は恐らく戻ってこないのだと思うんですが、旅客の場合は戻ってこなければいけませんし、それもある程度時間内で戻ってこなければいけないという制約もありますので、これから運航が開始されて、いろいろな面で改善はされていくんだろうと思いますけれども、運航のスケジュール、頻度も非常に興味を持っています。

それから、今回のフェリーの寄港地が、観光という面から申し上げますと、知名度はあまりない場所だと思います。ただ、特に新潟からザルビノへ行く航路については、ザルビノそのものだけでなく、後背地のポシェットだとか、ハサンであるとか、あるいは中国の琿春、図們江地域に、ビジネスや研究をされているような業務渡航のお客様、ボリュームは非常に小さいのだろうと思いますが、そういった方々のマーケットはあるんじゃないかと思っております。

一方で、日本のマーケットの中の観光面の市場で考えてみますと、日本人の観光客で、クルーズの人口は急増しております。ただ、今回の航路がそういったお客様層に合致するかというと、恐らくまだまだ改善していかなければいけないことがいっぱいあるのでないかというふうに感じております。

日本人のクルーズ人口というのは、目的地に行くだけではなくて、クルーズそのものを楽しむといった要素がございますので、そういった楽しむということに耐えられるというか、十分応え

られるような、サービスが提供できるような船舶のクオリティ、あるいはソフト面ですね、中でのプログラムであるとか、あるいはカジノみたいなのがあったら面白いかなと思うんですけども、そういったソフト面での充実度も必要になってくるのではないかと考えています。

それから、この航路を使った観光商品を作るとなると、どうしても片道利用というのが現実的なかなと考えています。週1便とかとなりますと、このエリアで3日、4日ぐらいで行くというのは通常ですので、片道を利用します。帰りは、あるいは行きを航空路で結ぶという形態になっていくのではないかと思います。

そのときに、一般市場に出ている、そのエリアの観光商品と比較したときに、料金がどうなのかということも非常に興味はありますし、その辺をクリアしていかないと、既存の往復航空機利用の商品には勝ていけないのかと考えています。そういったところを、今後は料金設定も含めて、十分に検討していかなければいけないのだらうと思います。

それから、日本以外のマーケットはどうなのかなということを考えると、ここは期待の部分に入るんですけども、新潟だけでなく、北陸地域が将来的に定住人口が減少していくことはもう十分に想定できているわけですけども、そういった中で、その地域の経済の活性化を図っていくという意味でも、人と人の交流、交流人口を拡大することが非常に大きなテーマだと思っています。

そういう目では、外国人、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のが、非常に大きな課題なのではないかと考えています。実際に、韓釜フェリーの搭乗者を見ても、韓国人が20万人に対して、日本人が2万7,000人というデータが出ていました。利用者の90%が韓国人だということですね。そういうことから考えても、今回のフェリーが中国、韓国、あるいはロシアの人のマーケットに対して、航空路よりも安い料金で提供ができれば、かなり期待ができるマーケットなのではないかと考えています。

実は、この統計ですけども、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、全然伸びていないんですね。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。2007年度は834万人まで膨れ上がりました。そういう意味では、そういった外国人の訪日のマーケットは、無視できないどころか、非常に大事なマーケットになってきています。しかも、国内旅行はマス化されて、どんどん単価が下がってきている一方、宿泊の日数も平均2.77日。一方、外国人は9.2泊ということで、旅行単価自体も非常に高いものがありますので、そういった意味では、訪日外国人のマーケットをいかにつかんでいくかということが、これから大変重要なことになるのではないかと考えています。

あと、一番期待をしているのは、日本人のマーケットにおいてもそうですが、韓国、中国、ロシアのマーケットの中の、教育旅行のマーケットで、この船の航路の利用を促進できないかなというふうには考えて、期待をしているところであります。

望月 ありがとうございます。

玉置さんが、東京で行われる港湾協会の役員会にどうしても出席されなければならないという用務のために、間もなく退席しなければなりません。玉置さん、今のお三方のお話を聞いた上で、その中間時点ですが、玉置さんの感想を含めて、最後のお話を少しいただきましょうか。

玉置 済みません。実は、港湾協会の理事会は午前中で終わっておりまして、夕方というか、夜はBSのテレビの関係でございまして、申し訳ございません。

一言だけ私の感想を申し上げさせていただきたいんですが、こういうプロジェクトを実際に行するというか、実施するところまで持っていくには、特に国際関係、3つ、4つの国で実行するというのは、ビジネスの世界でなかなか難しいのだろうと思うんですね。だから、少し腰を据えてやる必要がある。その中からいろいろな経験を踏まえてやっていく、これが非常に大事だろうと思うんです。

それからもう1つ、これは会場の皆様方にぜひお願いしたいのは、私は官と民という大ざっぱな言い方ですけども、官と民の協力はできていても、その間に入るNPOというんでしょうかね、あるいはNGOというんでしょうか、そういう方とのパートナーシップみたいなものが、こういうプロジェクトを強く立ち上げていく大きな要素になるのではないかなと思うんです。

ですから、このプロジェクトを応援するようなNPOなり、NGOが自発的に、あるいはそういうものが立ち上がるようなグラウンドを提供する、プラットフォームを提供していくということが、どうも必要なような気がいたします。

私の友人が新潟の大学でずっと教授をしまして、聞くところによると、昨年定年になりましたけど、北陸の方は、自己責任といいますか何というか、生活も非常に堅実であり、特に、私がもともと出身である関西などと比べると、非常に責任感も強くて、そういう意味では、一旦始めますと、しっかり目標を見据えてやっていく方が多いんだと伺っております。私どもも応援させていただきますので、ぜひひとつそういう形で頑張っていただきたいと、改めてお願いしたいと思います。

それでは、私、ここで失礼します。申し訳ございませんでした。（拍手）

望月 ありがとうございます。

それでは、次に続けさせていただきたいと思います。北陸地方整備局の吉野局長、及川さんや

一志さんから課題的なものも少し出されて、その部分の中には、インフラのハードの面なんかも幾つかあったように思うんですが、北陸地方整備局としての、この航路開設に向けてのサポートというか、その辺のお考え方をお話しただけませんか。

吉野 北陸地方整備局でございますが、私どもは、7年前に省庁再編で、非常に幅広いお仕事をさせていただいております。ありていに言えば、皆様方の日常生活、あるいはいろいろな日常の経済活動、すべてに非常に密接にかかわるお仕事をさせていただいております。

今日のテーマでありますフェリーという観点でいえば、先ほどコーディネーターの望月さんから話がありました、港の整備はダイレクトに関係しておりますし、それで人が動く、物が動くとなれば、物流と。港については、荷物を全国各地に運ぶという道路のネットワークの整備。また、観光という観点では、来年予算が通りますと、10月から観光庁という、この行革の嵐の非常に吹き荒れる中で、新しい組織ができます。これは観光を軸にして、各地域の活性化を図りたいという立場で、そういう動きになっているわけでございます。

いずれにしても、冒頭ご挨拶でも申し上げました。あるいはまた、柳井先生からのご講演にもありました。この地方は、発展のポテンシャルが非常に高いエリアだと思っております。いずれにしても、北東アジアの発展をベースにして、そこでの人の交流、物の交流を、ぜひこの地域を通じて日本全国へと。すべてがというわけにはいかないんでしょうけども、そういう中で、今フェリーを開設しようという動きがあると。今日はそういう関係の方々からお話をいただいておりますが、大変なご苦労があるんだろうと思います。いろいろなご苦労があることも聞いておりますが、ぜひとも実現させていただきたい。それに向けて、私どもも港湾の整備でありますとか、これは国だけではなくて、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いきたいと思っております。

また、新潟港につきましては、柳井先生の話にもありましたが、今沖待ちという、東港で国際コンテナターミナルが手狭になっておりまして、これについても、もう1バース造る方向での調査を始めております。本当に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といいますか、あるいは更には、その新潟港から物、人が動くための結節点であります新幹線の駅とか、そういうものとのスムーズな移動についても、将来的には考えていく必要があるんだろうと思っております。

いずれにしても、私どもの仕事は、人の動き、物の動きに非常に密接に関係しておりますので、できる限りのことはさせていただきたいと考えております。

望月 ありがとうございます。

この日本海横断フェリー航路の開設を生み出していく、その大きなバックグラウンドについては、先ほど東春フェリーの社長をされておりました白晟昊さんのお話、あるいはパワーポイントの中にもありましたように、環日本海経済圏等も、そのところに隣接する北京、天津まで入れた、いわゆる中国の環黄海経済圏、渤海経済圏も含めた、これとの隣接する経済交流が生み出されてくる青写真を示されたように思います。その意味で、大状況は、この持っている将来的なポテンシャルの高さを示しているわけですが、さはさりながら、具体的な練り上げ、実務的な積み上げは、もう1つ別のベクトルがあって、そこに実現していかなければいけない困難性が幾つかあるかと思います。そういう具体的な実務作業の中で、サウンドバックのように奮闘されている三橋さん、ひとつ2年前の構想起案から含めて、今どういう課題に取り組んでおられるか、その辺をお話しいたしましょうか。

三橋 三橋です。

現在、このプロジェクトは、我々が予想したよりはるかに時間が掛かっております。こんなに時間が掛かるとは思いもしませんでしたけれども、しかし、だんだんわかってきたことは、やはりこれは時間が掛かるなど。ある意味では、それはもう避けられないし、それを非常に根気強くやっていくところに、実は、大変な意義があると。時間を掛けて、先ほどお話しいただいたんですが、難産した子はよく育つというのを、小熊副知事様からいただきましたけれども、難産というわけではないだろうと思いますが、いろいろなことが出てきて、1つずつ、1つずつつぶす。そうすると、新しいことがまた出現してくるという状況の中で、しかし、全体の像がようやく見えてきていますし、ここで我々もさらに何というんでしょうか、新潟の経済界挙げてのプロジェクトと自負しておりますけれども、新潟が、ここでこれをあきらめるなんていうことは、新潟経済の人たちにとってはとても不名誉なことだし、我々新潟の経済界なら、このぐらいはできるぞという意気込みで、今やってございます。

それで、現在はどこまで来たかということですが、もう振込直前、要は、4つの国の関係者が、お互いに決められた出資金率ですね、その出資金比率に沿って出資金を振り込まなければいけません、その振り込むところまで今来てございます。お金を振り込むということになりますと、各国とも、国内の関係者の調整が当然必要でございますし、各国内には様々な事情があるわけですね。ですから、そこを丁寧に丁寧につぶした上でお金を振り込む。しかも実際にかんりの額を国境を越えて流しますので、そこには様々ないろいろな担保なり、保証なりを確保していかなければいけないとか、そういういろいろな話が出てきますが、しかしそこまで来たということです。

ですから、私たちは更に丁寧にこれを組み立てていきたいと、こう思っていますが、ここで一

つ、二つお話ししておきたいと思っておりますのは、新潟経済界がこんなことできなかつたら恥ずかしくてしょうがないという一つの感情がありますが、それだけではなくて、先ほど玉置先生も言われましたが、今、日本が極めて衰退しつつあるという、衰退の方向に向かって進みつつある、この地域の定住人口も非常に厳しくなっているという中で、どうやって将来を開拓していくかという観点で、今我々が取り組んでいるものが非常に意味があるということで、これは玉置先生も言われて、これからは日本海が何かやるぞということになるのではないかと。今その一つの事例ではないかと考えています。

例えば、先ほどだれも指摘しなかったので一言言っておきたいのは、中国の6,500万人の人たちが、先ほどお話がありますと、約1,000 km、もしくはそれを上回る距離を走って港にたどり着くと。そのために、その人たちは、何と中国の1人当たりの貿易額、平均貿易額の5分の1以下なんです。ですから、我々の対岸の6,500万人の人たちは、物すごく国際貿易ができない状況になっているんです。しかし、彼らは国際貿易をして金をもうけたい。ですから、日本海に出たいんですね。彼らはよりよい生活をしたいんですね。ですから、まず、この航路を作ることによって、そちらの経済に大きなきっかけを与えるだろうと。

それからもう1つ重要なのは、今度は我々から見て、日本から見て、日本海が将来もっと元気にならなければいけないというときに、中国の6,500万人はわずか10 kmのところまで来ているんです。10 kmのところは抜けられないから、1,000 kmを走っているわけですね。そこを抜けられるようにするとどうなるかということですが、要は、中国人が日本海で活動できる、活躍できる場を作ってあげる。日本海、わずか10 kmですから、沢山の中国人が日本人や韓国人と同じように、日本海で活躍できるような場を作ってあげる。そうなれば、中国人の活力で、ここ日本海は元気になるし、我々との交流で元気になるし、それが一種の僕の考えている到達目標ですが、そういうところまでこのプロジェクトは進んでいく。そのための一つの引き水ですというふうにも考えております。

しかしながら、これをビジネスとして、民間として今やっていますけれども、これは幾つかの困難に直面しています。それは何かというと、お互いに民間、民間でやっていますと、いざというときに疑心暗鬼になりますね。あいつ、こんなこと言ったけど本当かな、腹黒いぞ、あいつはという話に、必ずそっちのほうに行きますし、コミュニケーションが欠けると、それが更に大きくなって、疑心暗鬼が更に拡大していきますね。

そういうのを防ぐために、例えば国際貿易の場合には、銀行と銀行がL / Cという信用状を発行して、銀行が保証するからという形で、普通の民間の人は、向こうの人が全く見も知らぬ人で

も貿易できるわけですね。要は、銀行と銀行というネットワークがあるからです。

この北東アジアの場合は、例えばロシアと日本との間は、そういうのはまだできていません。中国とは、先ほど言ったように、国境わずか 10 km で出てこれないとか、要は、お互いに交流するための、お互いの信頼関係がなかなか作りにくい。このときに、国際貿易における L / C みたいなシステムを活用すべきだと思う。それは何かといったらば、やはり地方自治体のトップの方々、首長さんの方々によるネットワークですね。

例えばある会社が出てきて、そして黒竜江省の人が、「これ、信用できるかな。」「いや、信用できんな、新潟のあんな小さな会社」と言ったときに、新潟の市長が、「とんでもないよ、黒竜江省の知事さん。この人は、私のよく知っている人ですよ」と言った途端に、黒竜江省の人は、この小さな新潟の会社を信用できるんですよ。

それがいいんですよ。それがいいから、一からやって、試行錯誤をしながら、「結局、あいつの言ったのは正解だったね。うそを言わなかった」とか、裏切らなかったとかということを今一生懸命やっているわけですね。だけど、幸い新潟は、首長さん同士のネットワークとかなにかがかなりありますので、だから今ここまで来たんですけども、でも、これからはもっと強いネットワーク、市長さんレベル、それから県知事レベル、要は、ローカルガバメントレベルのネットワークをもっと強いものにしてほしい。そうすると、かなり民間同士のこういう共同作業はできるなということ。

それからもう 1 つは、この航路は、本来民間企業がやるべきものです。ある船会社、商船三井さんが、もしくは日本郵船さんがやったら、それで済む話ですね。ですけど、だれも出てこないんです。どこの船会社も出てこない。したがって、我々は 4 つの国の関係者が集まって、協力してやろうと。それは、「そんなことする必要ないよ。だれかがそのうち出てくるよ。」「いいんです。そのための引き水になってくれればいいということで、我々は今やっているんですけども、しかし、時間が掛かり過ぎている間に、日本はその地位、もしくは衰退がどんどん始まっているから、我々としては何とかして対岸の 6,500 万人、それから韓国のソウルメトロポリタンの人たちと一緒に貿易、交流したい、そういう思いで一生懸命やっている。ですから、もともと 1 社がやるべきところを 4 社でやっていますから、相当いろいろ困難はあるわけですが、でも、これは新しいものを生み出すだろうと思います。

先ほど、玉置さんが言われました。ビジネスとしてはなかなか難しい。おっしゃるとおりです。ですけど、それをやっている、挑戦しているというところに、それなりの意義があって、しかし、これを絶対失敗させない。そのためには、1 つは、我々の自負。新潟経済界が、こんなこと

で負けてたまるかという自負と、併せてもう1つは、やはり役所というか、一種の地方自治体、もしくは国、それなりの温かい思いやりですね、ご支援が相当に必要ですね。これがないと、民間レベルのビジネスとしてはなかなか難しい。

ですから、私がお願いしたいのは、これは単なる一企業がやっているという次元ではないところまで来ていると。ですから、多くの方のご協力を仰ぎたい、こういうことです。ありがとうございます。

望月 ありがとうございます。徐々に問題が絞られているように思いますけれども、及川さん、実は小島衣料さんの中国現地代表ということですが、この航路計画に対する中国側の出資比率が16%くらいでしょうか。その出資団体の中でも、また小島衣料さんが果たす役割というか、重要なものを持っているように思うんですが、その中国側の出資者としての感覚はどんな感じでこれを見つめているのでしょうか。もし差し支えなかったら、お話しいただけるとありがたいんですが。

及川 中国側の出資は、琿春通海国際貨運代理公司が出しますけれども、そこに小島衣料が出資しておりまして、あとは琿春市が出資しております。ほかにも、現地の荷主とか、関連企業を入れていく予定になっていますけれども、あまり最初から船頭が多いと、なかなか話がまとまらないので、現在はうちと琿春市だけで話を進めております。

中国側としては、この航路に対して、これは長年の夢でして、十数年前のユニオンD Pの図們江開発計画以来、あのときに琿春は一時すごいブームがありまして、中国国内からも琿春投資というブームがあったんですけども、現在そういうのは造りたての建物とか、中国銀行の抵当に入っているビルとか、これは交渉銀行の抵当だよとか、抵当博物館みたいになっていまして、そういうものを二度とやりたくない。今回は成功させたいという思いが非常に強くあります。ですから、この航路を成功させたい。

それと、それに伴って、琿春だけではなくて、更に先ほどの6,500万人という話がありますけれども、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、琿春を基軸に、また中国の南方にというルートも開かれる予定でして、どういうことかということ、中国の東北地方の物資がなかなか南方に行かない。鉄道輸送がタイトになっているということで、例えばロシアの港とか、近場で言えば北朝鮮の港になりますけれども、から中国の寧波とかに中国の船を出した場合には、国内取引ができるということで、今そういうルートも開かれる予定があります。

そうした面で、琿春を基軸にいろいろな動きが出てくる。また、周辺のロシアについても、2012年のA P E Cの会議に向けて非常に大きな投資が行われるということで、そうした関連でも影響

を受けておりますし、そういうことが可能だと思っています。

そうした面で、琿春としては、年内というか、今年の早い段階で、琿春吉林省日本工業園という、吉林省で唯一の日本向けの工業団地を設立します。その後、琿春吉林省韓国工業団地を設立して、続いてロシアというのが、去年小さいのを造ったんですけれども、日本、韓国、ロシア向けの工業団地を集約していこうというふうな、将来的なイメージとしては、北東の香港みたいな感じに、遠い将来なっていけばというイメージで期待しております。

望月 ありがとうございます。

日系企業だけでなく、香港も含めて、琿春への投資はかつて勢いを持っていた。その琿春が工業都市として、ザルビノの貿易港へのルートを作る。これがこの地域の開発、発展の、ある意味では生命線みたいな、将来展望の明るい星になっているように思います。

先ほど会場から幾つかの質問を出された中に、事務局が集約をいたしますと、地域の活性化につながるような物流施策はどういうものなのかという質問が、会場の皆様方から寄せられたようですけれども、今、及川さんのお話にありましたように、大連港だけで、今貿易ルートを作っている琿春が、ザルビノをもう1つ手にしたときの、琿春自身の経済的な成長期待がどれほどのものか、及川さんのお話からお汲み取りいただけたかと思うんですが、吉野さん、今の会場からの質問ですけれども、物流という施策が、地域の活性化なり地域の自立、とりわけ、裏日本と言われている日本海側の開発に本当にマッチする形でつながるんだろうかという質問かと思うんですが、お話をいただけますか。

吉野 私どもの役割は先ほどお話し申し上げたんですが、過去を振り返ってみますと、ジャパン・パッシングがあって、ジャパン・パッシングで、今港湾の世界では、中国の上海、あるいは釜山がものすごい勢いで整備されていると。そこが基幹ルートになっていって、どうも日本が後れておると。そういう中で、今全国レベルの話でいけば、スーパー中枢港湾の整備ということで動いているわけですね。いずれにしても、いずれ今の趨勢からすれば、アジアは人口も多いですし、着実に経済の発展が進んでいます。一時的な振れはあるにしても、これはもう間違いのない動きなのだろうと思いますね。

そういう中で、我々もいろいろなインフラを整備させていただいております。ただし、インフラが整備できれば、これは自動的に地域の活性化につながるということではないのだろうと思いますね。そこにそれぞれの地域の努力が必要なのだろうと思います。

私どもとしては、北陸パッシングにならないようにというのが、一つ重要なキーワードではないかと思っております。

先ほどごあいさつの中で、国土形成計画、全国計画の戦略目標のことをお話ししましたが、今からこれが正式に閣議決定されれば、広域地方計画を作っていくわけですね。今の新しい国土形成計画の枠組みは、全国、国が主導してやるものではないですよ。国はある方向性を示しますが、あとは各ブロックで頑張ってくださいと。国土形成計画は、私どもが事務局的なことをやらせていただいておりますが、これは全省庁の政策が関連しておるんです。ですから、いずれ全国計画が正式に決まれば、各地域で地方公共団体、あるいは経済界を含めて、広域地方計画を作り始めます。東アジアというのは、すべての地域がねらっているんですね。そこを忘れないようにする必要がありますだろうと思います。

そういう意味では、私どもがサポートさせていただくのも限度はあるんですが、非常に先駆的な取り組み、ご苦労は多いんだろうと思いますが、ぜひとも成功することを、若干第三者的な言い方になるかもしれませんが、強く期待をいたしております。

望月 ありがとうございます。その意味で、地方の格差が叫ばれておりますけれども、その格差を克服していく地方の成長、躍動というのは、決して向こうから手をこまねいてもやってくるというものではなくて、つかみ取るだけの地方の動きが並行していなければ無理だというお話かと思っています。

一志さん、ロジスティック会社として、見附インランド・デポを開設し、約1年たっておりますが、その意味で、商船三井ロジスティックスが見附に進出したということは、見附にとって港ができたようなものだ、と見附の久住市長がおっしゃっていましたが、その地域との関係を見て、開設後どんな1年間の感想を持っておられますか。

一志 そうですね、約1年活動しているんですけども、海上輸送の、特に輸出のほうの輸送のインフラがまだ不十分なものですから、どうしてもあそこで取り扱っているものはあるんですけども、京浜に出すものがまだまだ大多数なんですね。恐らく90%以上京浜に出して、もしくは京浜から持ってくるというものは多いと思います。

ですから、これからどういう海上輸送、これは航空もですけども、輸出に適した武器を我々つかんでいくか。これは待っているだけではいけないと思いますから、むしろそういうものをどんどんぶつけて、例えばこういうお話でも、我々物流サービスといっても、スピード、輸送日数ですね。あと頻度、値段もあるんですが、やはり安定感ですね、安定性のある輸送モードというものをコンバイン、くっつけた形でインランド・デポを売っていかないといけないと思っています。

そういう意味で、輸送のほうのインフラは、まだあそこをフルに活用できるまでには至ってい

ないというのが率直な感想です。

望月 ありがとうございます。

神保さん、物流の問題と並行しますけども、観光客、先ほどの訪日観光客をどういうふうにとらまえるか、これが、新潟の地域の観光を幾つか持っていますけれども、その振興と絡んでいく必要があるだろうというお話をされたように思うんですが、神保さんから見て、新潟のこの地域の訪日観光客についてのとらまえで、何かお気づきのことあったら、最後にお話しいただけるとありがたいんですが。

神保 実は 2007 年度、日本人と韓国人の渡航者数の逆転をして、今までは日本人のほうが、日本人の海外旅行で韓国、人間のほうが多かったんですが、それが逆転しました。恐らく中国も、もう時間の問題なのかなと私は思っておるんですけども、今は自由にビザをすぐにとることができなくて、日本人は、パスポートを持っていれば、あしたでも海外へ行くことができますけど、中国人はできない。ただ、ビザの問題がいずれ解決できたときに、非常に大きな中国人のマーケットが日本に流れてくると思うんですね。

先ほどもその中国の六千何百万人という話がありましたけど、ロシアは数字がはっきりわからないんですが、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 万人を超えているんですね、実際動いている人たちが。そういう人の流れを、日本に来たときに、いかに新潟がキャッチするかということが大きな課題だと思うんですが、それはもちろん、その新潟の地域の魅力づくりということもあると思いますが、このフェリーが、その道があるということがすごく大きな武器になると思っていますので、そういった意味では、新潟の P R を積極的に関係の国に対して行って、この航路を利用して、日本人マーケットより、むしろロシア、中国、韓国のマーケットの方を実際に動かせる航路ではないかと思っていますので、そういった意味では、その関係国に積極的に働きかけをすることが必要なのかなと思います。

望月 ありがとうございます。

終わりの時間、16 時 30 分に予定しておりましたけれども、少し時間をオーバーして、恐縮しております。

一応、この日本海横断国際フェリーが、この環日本海経済圏の次元を変えた発展局面の中で登場してきている、その将来的な青写真、そして、それを実現するために、自治体側の官の側、更には取り組んでいる東京フェリーの株主のリスクを背負った取組み、あるいはそれを支えていく新潟経済界全体としてのサポートもあるかと思いますが、幾つかの課題が提示されたように思います。

いずれにしても、この物流を中心にした、この地域の大きなうねりが始まろうとしているように思います。韓国側、中国側のそれぞれのアクターたちの意気込みみたいなものも感じ取れたように思います。つかみ取ることができるならば、束草、ザルピノ、更にはウラジオストクも含めて、新潟がこの地域のトランシップ機能を物流の上で持てる可能性も、先ほどの白晟昊さんの絵にあったかと思います。これからの、少し息の長い取り組みになるかと思いますが、今日、日本海国際フェリーのもたらす可能性について、少し時間をいただいて、皆さんとお考え、議論させていただいたように思います。

ご清聴、どうもありがとうございました。長い間ありがとうございました。（拍手）

3 閉会

司会 コーディネーターの望月様、そしてパネラーの皆様方、長時間に及ぶ討論、ありがとうございました。どうぞ、望月様、パネラーの皆様、お席へとお戻りくださいませ。

どうぞ会場の皆様、今一度大きな拍手をお願いいたします。（拍手）

望月様からまとめをしていただきました。まだまだお話を伺いたいという方も沢山いらっしゃったのかもしれませんが。残念ながらお時間となってしまいました。

望月様、そしてパネラーの皆様、大変ありがとうございました。

それでは、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。「日本海横断国際フェリーシンポジウム in NIGATA」は、これにて閉会とさせていただきます。会場の皆様には、最後まで熱心にお話をお聞きくださり、ありがとうございました。

なお、お配りしましたアンケート用紙につきましては、出口付近でスタッフが回収いたします。ご記入いただきました用紙をスタッフにお渡しください。よろしくお願いいたします。

お帰りの際は、お忘れ物などなさいませんようお願いいたします。

なお、出入り口が大変込み合いますので、ご注意願います。皆様、お気をつけてご退場ください。ありがとうございました。

（終了）

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

- ・「港湾空港タイムズ」2008 年 3 月 3 日付。
- ・「新潟日報」2008 年 2 月 21 日付。

北陸地整 シンボ 開催 日本海横断フェリー 航路就航に期待

国土交通省北陸地方整備局は2月20日、新潟市の朱鷺メッセで「日本海横断国際フェリーシンポジウム in NIMCATAI」を開催した。北陸地域の自立と活性化に資するため、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の魅力と可能性を、最新の情報を提

が挨拶し、柳井東北学院大
学教授の基調講演が行われ
た。続いて、三
橋副環日本海経済
研究所特別研究員
と、韓国から白東
春航運代表理事社
長兼法定管理人の
事例報告が行われ
た。

なお、日本海
横断フェリー航路
は、日韓口中の4
国で、今夏の就航
を目標に実現に向



日本海横断航路

実現へ一層の連携確認

韓国・東草市長ら 県などを訪問

韓国・東草市(ソウル)の蔡龍生(チェ・ヨンシヨウ)市長と、東春航運(ソウル)の白晟(ベク・ソン)社長が二十日、県庁と新潟市役所を訪ね、新潟とロシア・トロイツァ、韓国・東草を結ぶ「日本海横断航路」の今夏就航を目指し、連携を強化していくことを確認した。

同航路は、日韓口中の「シアフェリー」(東草)関係者が、来月までに出資を振り込み、四力国合弁の運営会社「北東ア

シ、東草から新潟、トロイツァを週一回、一方向で運航する予定だ。

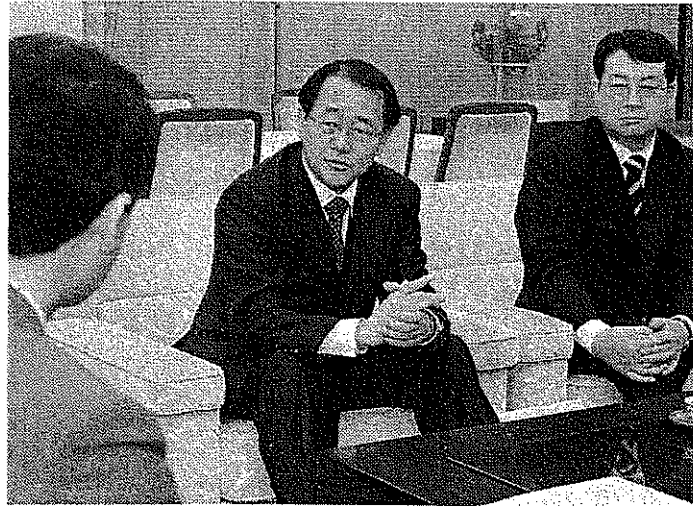
県庁で、蔡市長は「四力国で協力しながら早く成功させたい。当初一、二年は赤字になる可能性が高い。温かく見守ってほしい」と支援を要請。

白社長は、トロイツァ港から中国への入国がスムーズになるよう、県から日本外務省を通じてロシア政府に改善を要請する

よう協力を求めた。

これに対し泉田裕彦知事は「PR期間などを考え、運航期日を早めにセツトすることが大事」など述べ、早期就航へ前向きに対応していく考えを明らかにした。

また、新潟市役所で韓国側は、就航の目標時期が六月中であることを強調。篠田昭市長は「早期開設へ力を合わせたい」と応じた。



日本海横断航路の早期就航に向けて泉田裕彦知事と連携を確認する韓国・東草市の蔡龍生市長(中央)と、東春航運の白晟(ベク・ソン)社長(右) 20日、知事室

これに先立ち、同航路の可能性を考える「日本海横断国際フェリーシンポジウム in NIIGATA」が同市中央区の朱鷺メッセで開かれた。パネルディスカッションでは日中の航路関係者

や旅行代理店、海運専門家らが「ロシア経済が活発で(就航へ)追い風が吹いているが、当初の経営は厳しいだろう。腰を据えてやる必要がある」「観光で新航路の利用を促すには、クルーズ自体を楽しめるようなソフト面の充実が不可欠」「官民の協力に加え、NPOやNGOとの連携も大事」などの意見が出た。