

『日本海横断航路開設に期待する』

平成19年2月

新潟経済同友会

目次

はじめに

提言	p. 1
1. 新航路開設の意義と期待	p. 2
2. 対岸諸国での気運の高まりと新航路開設のタイミング	p. 3
3. 新潟経済同友会の海外ミッション派遣	p. 4
4. 新潟港及び周辺施設におけるハード・ソフトの整備	p. 4
5. 新潟経済同友会の役割	p. 5

資料編

(1) 日本海横断航路開設事業の概要	p. 9
(2) 日本海沿岸地域のロケーションと対岸諸国	p. 11
(3) 北陸地域の国際航路の現状	p. 12
(4) 北陸地域の港湾・空港及び高規格幹線道路のネットワーク	p. 13
(5) 全国の国際コンテナ基幹航路	p. 14
(6) 富山県・北九州市の港湾・物流戦略	p. 15

はじめに

日本の人口は2005年（平成17年）年度より減少を記録し、「人口減少社会」に入ったが、新潟県はこれより7年も早い1998年（平成10年）から既に「人口減少」を示している。日本経済のパイが減る中で、これからますます地域間競争の激化が予想される。

一方、眼を日本海に転ずると中国上海港・韓国釜山港をハブ港とした輸出コンテナ船が日本海を北上し、津軽海峡を抜け北米へ向かう船が我々の眼前を航行している。推計では一週間当たり27隻ほどの大型船が行き来していると言われる。いまやこの日本海ルートが太平洋ルートを凌駕する勢いである。

現在エリナ（財団法人環日本海経済研究所）を中心にして計画が進められている日本海横断航路は 対岸諸国と新潟を結ぶ初めての日本海トライアングル航路であること、かつ その地理的有利性から競争優位性が十分に認められることが特徴として挙げられる。まず、取組み、そして輸送実績を積み上げ、新潟の拠点性を世界に発信することが重要である。そして、港湾戦略・物流戦略・新産業誘致戦略・環境戦略をトータルして10年後20年後の新潟を構築するきっかけにしたいと考える。

そして、対岸諸国だけでなくわが国内外からも「新潟」が新しい光を発信し続ける地域であることが認知され、「新潟での積換え」も将来的には考えられる時代も近いであろう。

我々新潟経済同友会は、東アジアをはじめとする世界の大きな時代の変化を前向きに捉え、我々のふるさと「新潟」が対岸諸国との経済交流をベースに未来に夢の持てる地域となることを目指したい。本年2月6日、日本・ロシア・韓国・中国の地元自治体・政府の首長が新潟市に集まり、航路開設に向け協力していくことで協議合意書を締結した。民間においても本プロジェクトの実現に向け様々な方法で参画していきたいと考える。こうした思いから今回の提言をまとめたものである。

『日本海横断航路開設に期待する』

提 言

現在、ロシア・ザルビノ港 韓国・束草港 日本・新潟港を国際フェリーにより結ぶ「日本海横断航路開設」の提案があるが、新潟経済同友会としては、港湾管理者の新潟県及び地元自治体新潟市・聖籠町に、必要な港湾整備や港湾使用上の支援策検討を進め、新航路がスムーズに船出できるよう強く要請したい。

新航路の開設により、新潟がその地理的優位性を最大限活用でき、北東アジア諸国との連携強化をはかる中で、日本海側の一大拠点地域となるよう多いに期待する。

1. 新航路開設の意義と期待

(1) 新潟の長年の夢の実現

新潟港は、明治元年（1868年）に五港（函館・新潟・神奈川・兵庫・長崎）の一つとして開港し、昭和42年（1967年）には日本海側初の「特定重要港湾」に指定されるなど、日本海沿岸における代表的な貿易港として発展してきた。いま対岸諸国の発展に伴い、この地域とわが国日本海沿岸部との交易量、交通量が大きく拡大し始めている。対岸諸国との間で最近接地域であり、長期にわたる対岸協力の実績を有する新潟地域がその主導的役割を発揮することは必然の流れではないだろうか。明治から綿々と続く伝統を踏まえ新潟港は新しい時代要請に積極的に応えていくことが重要である。まさに、新航路開設は新潟にとり長年の夢の実現となる。この機会をつかみ北東アジアの拠点都市として新潟が大きく飛躍することができれば、それは多くの日本海側地域の活性化につながる可能性を秘めている。

(2) 競争力ある新航路となる

新潟の地の利を生かした新航路が開設されれば、まず「荷主」にとって実に便利な航路になるであろう。輸送コスト・輸送日数ともに競争力が充分なためである。

(3) 新潟の「地の利」と「政令市の有利さ」を活用できる

新潟は「さかさ地図」で対岸諸国から眺めると絶好のロケーションにある。つまり、対岸諸国から日本海を通して日本を眺めた時、その中心にある場所が新潟である。

また、新潟に陸揚げすると「東京首都圏」・「福島・太平洋圏」・「上越・富山・中部・関西圏」へ直結する高速道インフラの利用ができる。

加えて、「日本海側初の政令指定都市」という効果も大きい。対岸諸国には、「政令市」は、特別のステータスを有する行政体と認識される。政令市昇格のタイミングを逃すべきではない。

(4) 国際物流機能の更なる可能性への期待

近年の新潟港の外貿コンテナ取扱量急増はすでに「新潟」が物流基地として認識されつつあることのあらわれと考える。ここに、更に「ザルビノ 中国 韓国 新潟」という新ルートができることの意義は大きい。

また、日本からの貨物もザルビノから環境に負荷の低い鉄道のシベリア・ランド・ブリッジ（SLB）で中央アジア、モスクワ、そして西ヨーロッパへと

輸送先が伸びることも十分に考えられる。このシー・アンド・レールの「複合一貫輸送」は地球温暖化対策を経営の重要な課題におかねばならない内外の企業には重要な意思決定要素になるものと思われる。

対岸諸国に近く、「港」「新幹線」「高速道」のインフラがすでに整っている新潟には、内外の有力企業のみならず物流会社の進出も十分に考えられる。新潟の将来は、自ずと輝いてくるものと確信する。

(5) 対岸諸国からの交流人口の増加が見込める

新航路は物流の増加だけでなく「人的」交流の増加も期待できる。韓国・中国・ロシアからの空路ではなくフェリーを利用する観光客、買い物客を見込むことができる。

新潟が対岸諸国から来訪する外国人観光客を歓迎する開放的な地域となれば、より多くの外国人観光客から新潟の美しい自然や歴史・伝統を楽しんでいただくことができる。

2. 対岸諸国での気運の高まりと新航路開設のタイミング

新潟の対岸諸国との経済交流の歴史は長い。先達らの長年に及ぶ努力が少しずつ実り、近年においては経済交流の実績があがりつつある。だが、まだまだの感は否めない。

しかしながら、近年の中国経済は毎年2桁の経済成長を実現し一人あたりのGDPは1000米ドルを超えた。ロシア経済も原油をはじめとした資源価格の高騰による収支の安定により、経済全般も順調となっている。また、それぞれの国の個人消費も拡大基調にある。このように近年は、90年代の初期とは異なり、対岸諸国が経済的に実力をつけてきていることが時代背景の大きな相違点である。我々は、このことを再認識することが先ず必要ではないだろうか。

韓国・ロシア・中国の関係者がこれまでに無く積極的に関わって来ようとしているのはこうした背景があるからとも言える。この時期を逃すべきではない。今こそ新航路を開設するタイミングである。

3. 新潟経済同友会の海外ミッション派遣

新潟経済同友会では18年9月、国際問題委員会において、「日本海横断航路開設事業について」勉強会を持った。そして、18年10月1日から4日まで、新潟経済同友会海外ミッションを組成した。一行23名は韓国江原道束草市役所を訪問し、市長始め幹部と会談する機会を得た。また、新航路で運航予定のドンチュン・フェリー号に乗船し船内を見学する機会も持った。

蔡束草市長は、韓国の高級リゾート地である束草市を世界観光と国際物流の町にしたい、是非ともドンチュン・フェリー号を新潟まで延伸したいという熱意を示された。ドンチュン・フェリーを運航する汎韓商船の社長兼ドンチュン・フェリー社長の白氏も、ソウルから駆けつけフェリー船上での説明で、この運航にかける意気込みを表された。

4. 新潟港及び周辺施設におけるハード・ソフトの整備

(1) ハード整備

様々なメリットを有する新航路だが、これを成功させるために岸壁・コンテナヤード・荷役機器等必要な整備をしなければならない。今のままでは内外の利用者の不便さは否定できないだろう。また、冬季風浪や降雪等に強い港湾施設で定時性を確保することも重要である。新潟の行政・民間挙げての協働による利用者に使い勝手の良い整備が求められる。

また、海外からのお客様をいかに気持ちよく迎えることができるかも重要である。新潟港に入港し上陸した時の第一印象がすべてを決めるといっても良い。開港都市「新潟」の知恵を存分に発揮して態勢作りをしなければならない。更に、当然のことだが、今後の乗降客・取扱貨物の増加も考慮しておく必要があることは言うまでも無い。

(2) ソフト整備

新潟港における通関業務は、現在「平日の午前8時から17時まで」である。新潟税関支所や東港出張所ではこの時間以外でも開庁要請があれば適切に対処するとされているが、コンテナ船の入港隻数の増加で沖待ちが頻繁にある状況となっており、執務時間外となっても、可能な限り「臨時開庁」要請に応じていただきたい。

また、県は輸出増に向けた取り組みで、第三セクターを通じて新潟県見附市に荷物を梱包してコンテナに入れると同時に、通関業務を済ますインランド・デポ（内陸通関施設）を建設し、本年度から運営開始の予定である。県内外から多くの貨物が集まり、新潟港・新潟空港から輸出することになるが、物流の効率化（小口貨物の集積化など）の面でも重要な施設であり、円滑な輸出手続で荷主の利便性に寄与できることを望みたい。

5．新潟経済同友会の役割

新潟経済同友会はこれまで、平成8年11月の提言「新潟県の国際物流拠点形成に向けて」や平成13年6月の提言「競争時代に勝ち進む港湾・空港を目指して」において物流拠点化の重要性を世に問うてきた。

これまで述べてきたように、時代は大きく変わりつつあるが、ただ単に「日本海物流時代の到来」というようなことをスローガンとして言うだけの段階はとうに過ぎているとの認識を持っている。

我々は時代の変化を先取りするだけでなく、「新潟」がビジネス・情報・文化の「結節点」となるために具体的にどのような行動をとりうるかを様々な観点から追求していきたいと考えている。

以上

資料編

- (1) 日本海横断航路開設事業の概要
- (2) 日本海沿岸地域のロケーションと対岸諸国
- (3) 北陸地域の国際航路の現状
- (4) 北陸地域の港湾・空港および高規格幹線道路のネットワーク
- (5) 全国の国際コンテナ基幹航路
- (6) 富山県・北九州市の港湾・物流戦略

資料編

(1) 日本海横断航路開設事業の概要

経緯

財団法人環日本海経済研究所（通称エリナ）、中国琿春市、ドンチュン・フェリー社、ロシア沿海州政府の4ヶ国関係者が日本海横断航路（新潟・ザルビノ間国際フェリー航路事業）について意見交換を重ねてきたが、「ザルビノ港と新潟港他を結ぶこと、運航頻度は週1回若しくは2回、航路運営主体は新たに設立される有限責任会社が行う。日本・中国・韓国・ロシアの関係者はその会社に資本参加する。資本金等は今後協議する。」ことで2006年5月に基本的に合意に至った。

船会社である汎韓商船（ドンチュン・フェリーの親会社）は、「日本側の協力を得られることを前提に航路開設したい。」としている。9月には同社による説明会が開催され、12月にはロシア側関係者による説明会が開催されている。

現在エリナによる日本での投資会社への出資要請が開始されている。

事業の概要

韓国のドンチュン・フェリー社が持つ既存の国際フェリー航路（韓国・束草 ロシア・ザルビノ ロシア・ウラジオストク 週3便）のうち週1便を新潟に分岐し、束草(韓国) 新潟 ザルビノ(ロシア)へと運航するものである。輸送サービスは、コンテナ貨物、自動車、旅客を想定している。この航路開設により、中国吉林省や黒龍江省と新潟、ロシア沿海地方と新潟、韓国束草港（ソウルの日本海側出口）と新潟（東京の日本海側出口）が結ばれることになる。ロシア・ザルビノ港で陸揚げされた貨物は、中国・ロシアの国境を越え中国吉林省琿春市まで陸送される。

国際フェリー船の諸元

フェリー船は1987年日本製である。13,213総トン、旅客定員約600名、貨物容量コンテナ132TEUを運ぶ。速度24ノット。

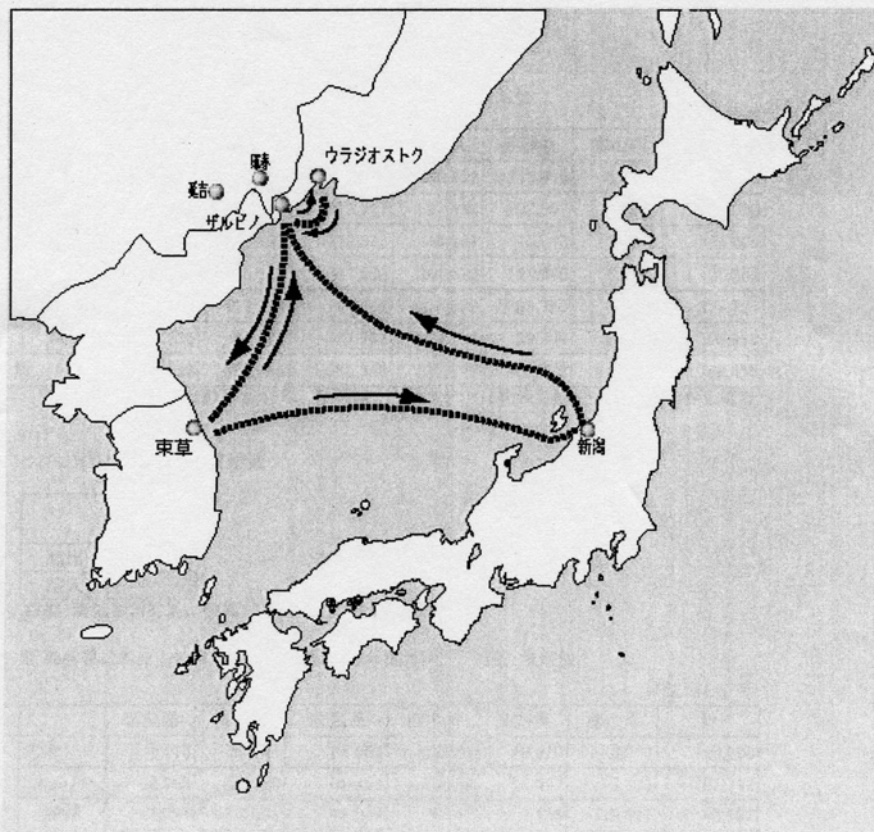
予想貨物・旅客

- () 貨物 ロシアのザルビノから新潟へは、アパレル製品、木材加工品、食糧加工品、草炭、大豆その他を予想。また、新潟からザルビノへは、アパレル原材料、日常生活用品、中古自動車等が予想され、将来は大規模プロジェクト関連も考えられうる。（大規模プロジェクトとしてACW、太平洋石油パイプライン、自動車工場関連が考えられる）また、韓国・束草から新潟への貨物は、束草の背後圏である首都ソウルとの間の貨物が見込まれる。

()旅客 当面は、ポッターリ(代理輸送する買出し人。大半は韓国人だが、最近はロシア人も出てきている)を想定している。だが、将来的にはロシア・ザルビノから東草を経由して新潟へ来る中国からの修学旅行生などが予想される。また、新潟 ロシア間の国際航空路線があるがフェリーが就航するとこれに乗船する一般観光客・買い物客も見込めるのではないかと。韓国・東草からも、旅行客が見込めるであろう。

航路ルート

	月	火	水	木	金	土	日
東草			900	000	1500		1800
ザルビノ				1800	900	1500	1800
ウラジオ					2000	1000	
新潟	1400	900					



日本海沿岸地域のロケーションと対岸諸国

<北東アジアへのゲートウェイ>



<GDP成長率の伸び>

国名	国内総生産(GDP) 実質成長率(%)	
	2000年	2004年
中国(東北三省)	8.8	12.3
ロシア極東	N.A.	6.9
北朝鮮	1.3	2.2
韓国	8.5	4.6
モンゴル	1.1	10.7
日本	2.4	1.4

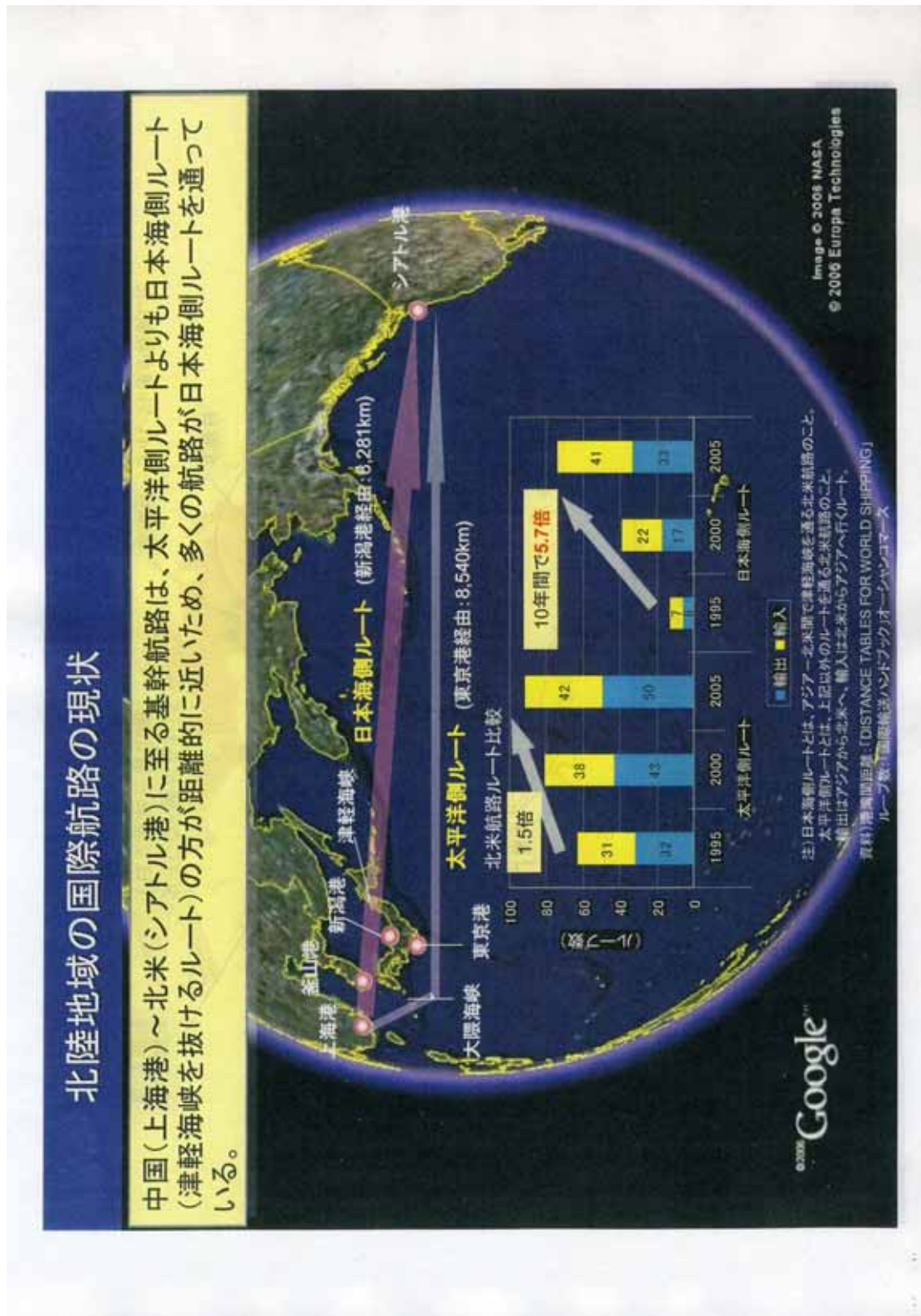
出所: ERBA
ただし、ロシア極東の値は「2003年の極東ロシアの経済成長」JETRO
のデータを使用。

*「中国(東北三省)」は次の三者を指す。
・遼寧省
・吉林省
・黒龍江省
*「ロシア極東」は以下の地域を指す。
・ウラリ共和国
・ヤマガタン州
・チブコト自治管区
・ハバロフスク地方
・カムチャツカ州
・サハリン州
・アムール州
・ユダヤ自治州
・信徳地方

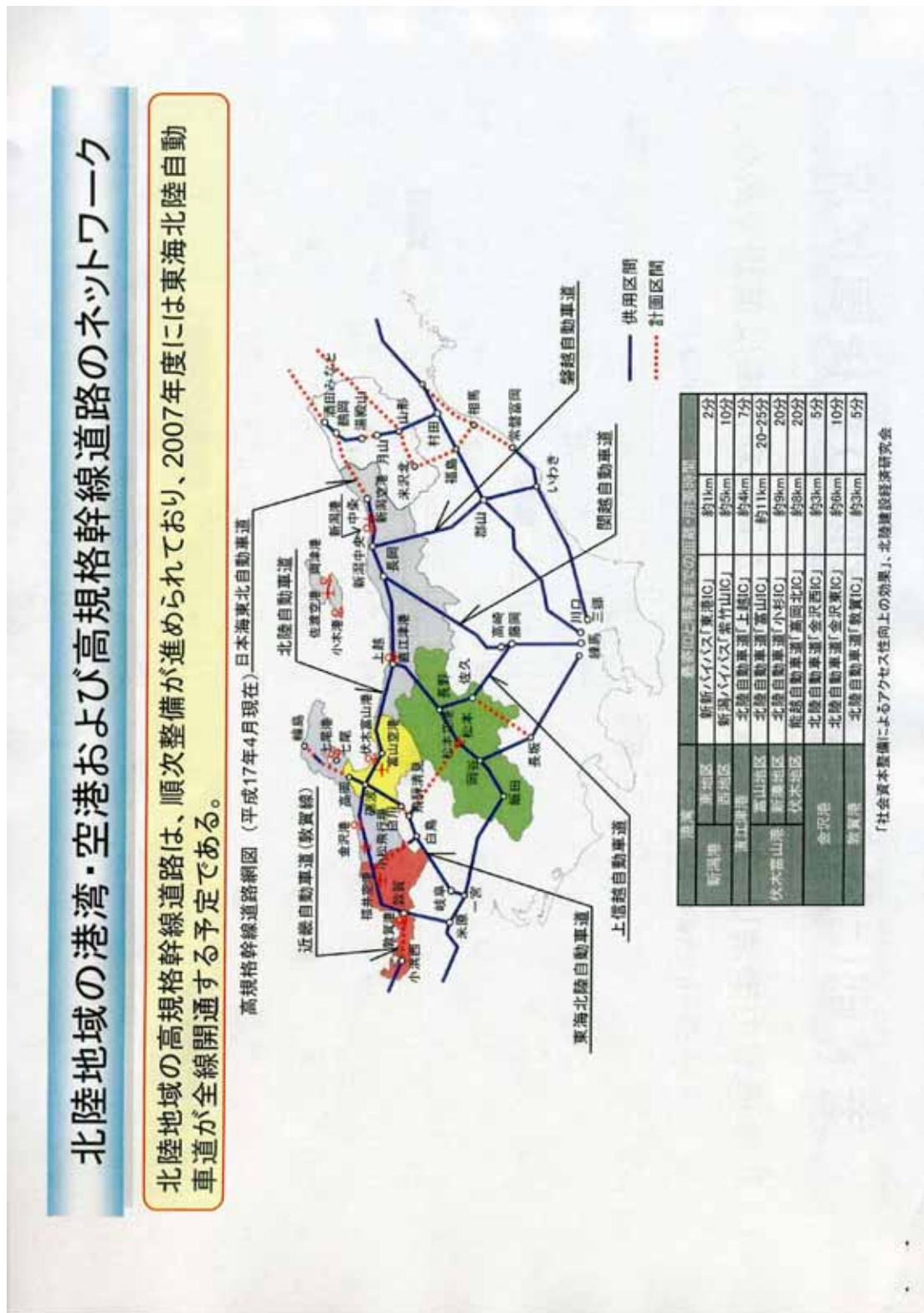
<対岸諸国の経済概要(2004年)>

国名	総人口 (単位:万人)	名目GDP (単位:億ドル)	1人あたり名目GDP (単位:ドル/人)
中国(東北三省)	10,743	1,828	1,702
ロシア極東 (ロシア全国)	659 (14,350)	155 (5,814)	2,210 (4,043)
北朝鮮	2,271	208	914
韓国	4,808	6,801	14,162
モンゴル	253	16	636
日本	12,757	43,053	33,747

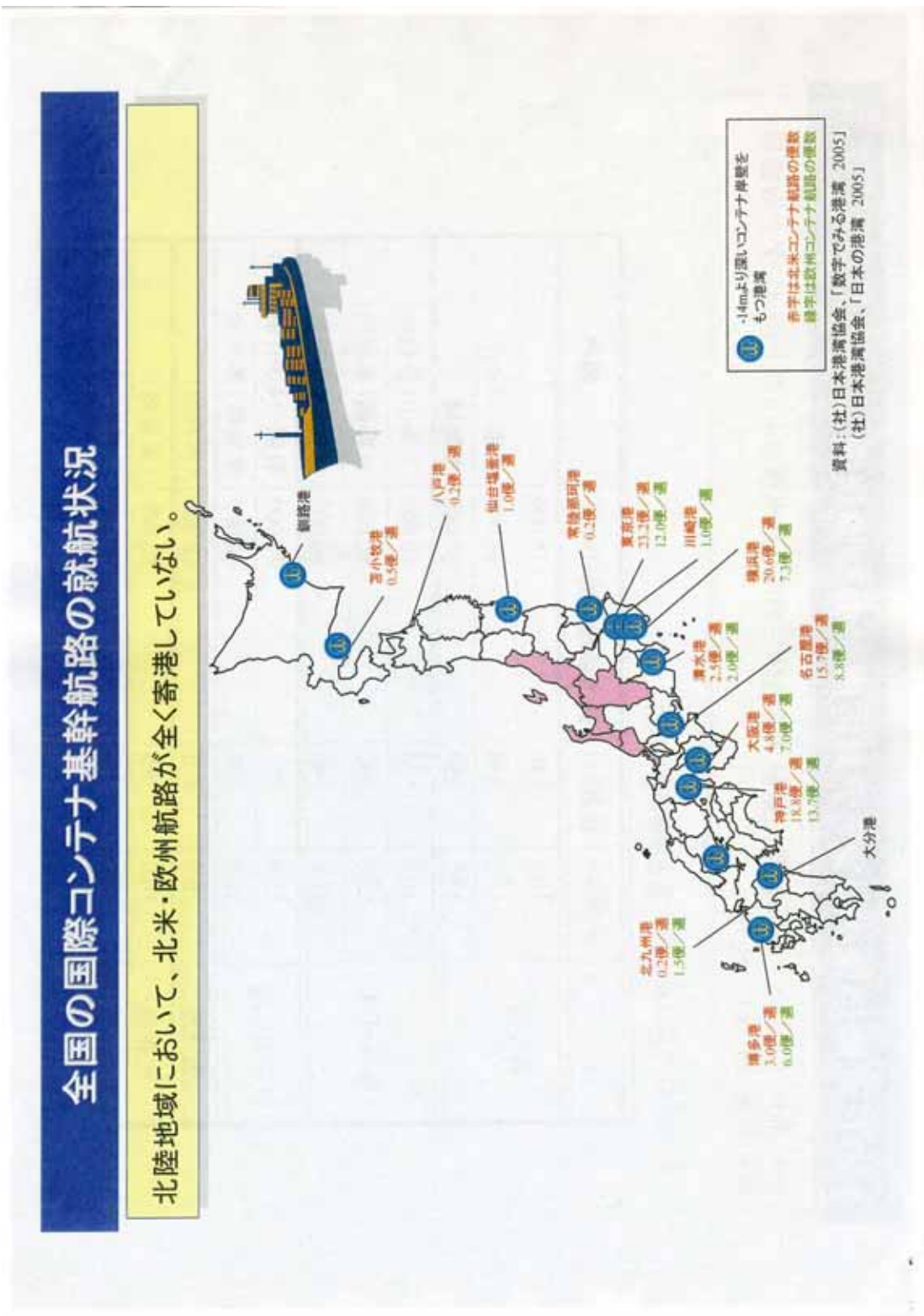
出所: ERINA
ただし、極東ロシアのGDPは2002年のデータを使用。



出所：平成 18 年 8 月 23 日（水）国土交通省 北陸信越運輸局・北陸地方整備局 主催の
 北陸地域国際物流戦略チーム第 1 回本部会資料より



出所：平成 18 年 8 月 23 日（水）国土交通省 北陸信越運輸局・北陸地方整備局 主催の
北陸地域国際物流戦略チーム第 1 回本部会資料より



出所：平成 18 年 8 月 23 日（水）国土交通省 北陸信越運輸局・北陸地方整備局 主催の
北陸地域国際物流戦略チーム第 1 回本部会資料より

資料編（6）富山県・北九州市の港湾・物流戦略

隣県の富山県での取り組み状況や東アジアとの結節点を更に強化する北九州市の港湾・物流戦略を見てみたい。

（1）富山県

隣県の富山県には伏木富山港がある。その特長の一つに輸出コンテナの実入り率が60%程度と高く、コンテナ貨物の輸出入バランスが比較的良好となっていることがあげられる。（新潟港は30%程度）

また、富山県で生産されたコンテナ貨物は45%が伏木富山港から船積みされ5年前と比較するとその割合はほぼ倍増となっている。（平成15年）（平成15年、新潟港は30%程度。5年前は23%程度であり、1.3倍増。）

平成19年度に予定される東海・北陸自動車道の全線開通をこれまで整備してきた伏木富山港の更なる活性化へつなげることが大きな期待となっている。即ち、全線開通で名古屋など中京圏との時間・距離の短縮効果が伏木富山港への集荷促進につなげる戦略である。

また、中国を中心としたアジア諸国・ロシアとの経済交流活発化を予想し同港の持つ環日本海ゲートウェイ機能の一層の強化を目指していく方針だ。

参考：伏木富山港の国際定期コンテナ航路（2006年10月現在）

韓国（週4便）中国（週2便）ロシア（月1便）

（2）北九州市

北九州市は、物流は産業を支える重要な要素であり、物流拠点性の向上が産業の競争力を強化するとの観点から、平成11年に「北九州市物流拠点都市づくり基本方針」を策定し、物流基盤の整備やソフト施策を推進してきた。更に、平成18年4月策定した「新北九州市物流拠点都市づくり基本方針」では物流基盤を有機的に活用し、物流を取りまく社会経済状況の変化にあわせた適切な戦略を構築することを目的としている。即ち、新基本方針に基づいた物流振興を通じて、物流関連産業の集積だけでなく、後背地に立地する既存産業の競争力向上にも寄与し、広域的な地域活性化を目指している。

北九州市は、アジア航路の充実した太刀浦コンテナターミナル、西日本最大級の新門司フェリーターミナルに加えて、北九州貨物ターミナル駅（平成14年3月開業）やひびきコンテナターミナル（平成17年4月供用開始）新しい北九州空港（平成18年3月開港）とそれらを結ぶ道路ネットワークなど、陸・海・空の物流基盤の整備を着実に進めてきた。また、これらの物流基盤を最大限に活用するため、航路・路線の誘致や企業誘致活動、国際物流特区の活用などソフト施策を進めてきている。

現在は、これらの取組や社会・経済環境の変化、事業者のニーズを踏まえ

て、課題を整理し、次の3つを重点施策として取組んでいる。(1) 東アジアのサプライチェーンマネジメントを支える北九州港の機能拡充(2) 北九州空港の航空貨物需要の創出と円滑な物流環境の整備(3) 総合物流拠点性を活かした北九州市ならではの環境に優しい物流の促進、である。

参考：北九州港の外航定期コンテナ航路(2006年12月現在)

中国(月236便)、台湾(月79便)、韓国(月135便)、タイ(月24便)、フィリピン(月12便)、ベトナム(月16便)、シンガポール(月4便)、マレーシア(月8便)、ロシア(月1便)。

参考：新潟港の外航定期コンテナ航路(2007年1月現在)

韓国・釜山(週7便)、中国(週2便)、東南アジア(週1便)。
(北東アジア航路は現在休止中)

以上

国際問題委員会 検討経緯

平成18年9月8日

第1回委員会

「日本海横断航路開設事業について」

講師：三橋 郁雄 氏 (財)環日本海経済研究所・特別研究員

平成18年9月27日

海外ミッション 事前勉強会

「訪問地説明・束草市について・経済概要 等」

講師：孫 在穆 氏 駐新潟大韓民國總領事館・領事

平成18年10月1日～4日

韓国視察(束草・ソウル)

平成18年11月13日

第2回委員会

提言(案)審議

平成19年1月15日

第3回委員会

提言(案)審議

平成19年2月9日

第4回委員会

提言(案)審議

国際問題委員会 名簿

委員長

池田 弘 [新潟総合学院・理事長]

副委員長

関本 孝一 [三和電気製作所・社長]

中山 輝也 [キタック・社長]

野水 重勝 [ツインバード工業・社長]

委員

石黒 義久 [丸新・副社長]

岡本 芳樹 [三菱商事新潟支店・支店長]

片桐 奈保美 [イシカワ・副社長]

川崎 俊輔 [川崎商会・社長]

栗原 道平 [信濃川ウォーターシャトル・社長]

後藤 建二 [ホテルオークラ新潟・社長・総支配人]

坂本 洋司 [アークランドサカモト・会長]

相楽 良樹 [三井物産新潟支店・支店長]

櫻井 晃 [新潟国際コンベンションホテル・取締役]

佐藤 功 [佐藤食品工業・社長]

佐藤 政司 [ソーゴ・社長]

佐藤 衛 [環日本海経済研究所・専務理事]

高島 文治 [新盛・社長]

竹内 努 [日本通運新潟支店・支店長]

田村 正治 [新潟中央青果・社長]

塚本 勝美 [ピーコック・社長]

永井 淳夫 [日本精機・相談役]

長谷川 宏志 [ハセガワ化成工業・社長]

樋口 元剛 [たいまつ食品・社長]

古川 博史 [CSコーポレーション・社長]

堀川 明彦 [堀川鮮魚・社長]

本間 彊 [丸屋本店・社長]

榎 春夫 [岩塚製菓・社長]

宮本 裕将 [宮本総合法律税務事務所・所長 弁護士 税理士]

吉田 竹也 [吉運堂・社長]

平成19年2月現在