

青森～ウラジオストク間フェリー航路開設に向けた意見交換会

ERINA調査研究部研究員 川村和美

2005年2月21日に、ロシア・ウラジオストクにて、青森港国際化推進協議会、ERINA、NPO法人北東アジア輸送回廊ネットワーク、ロシア極東海運研究所（FEMRI）などにより、青森～ウラジオストク間フェリー航路開設に向けた日本・ロシア・中国の意見交換会が開催された。

これは、2003年度から2年間にわたって実施してきた青森港国際化物流戦略検討調査の一環である。調査の中で青森港活性化の一つの方向として提案されたのがこのウラジオストクと青森とを結ぶ国際フェリー航路の開設であった。今回はフェリー開設というテーマで、実際にロシア側、中国側と意見交換を行い、具体的な問題点を抽出すること、人的ネットワークの構築・強化を図ることを目的とした。

ロシア側からは沿海地方政府、ハバロフスクフェリー輸送業者、入管・税関、国境警備隊、FEMRI、フォワーダー、船社など約30名、日本側は青森港国際化推進協議会、中古車販売業者、ERINA、NPO、在ウラジオストク日本総領事館（オブザーバー参加）などから15名、中国からは黒龍江省商務庁から2名が参加する会議となった。3カ国の関係者がそれぞれの立場で、この国際フェリー航路開設の課題や問題点を述べ、開設の可能性・将来性について議論を行った。

この会議の議長はFEMRI副所長のノヴォセリツェフ氏が務めた。まず、ERINAから会議の趣旨を説明した後、青森市港湾河川課野口課長が青森県・青森市と青森港の概要を述べた。

青森県は1992年にハバロフスク地方と友好協定、2004年12月には大連市との間で経済友好交流協定を締結している。2003年の青森港での対口貿易は完成自動車の輸出、原木・製材、金属鋼などの輸入を中心に1.4万トン、対中貿易は非鉄金属・輸送用機械・金属くずの輸出、製材の輸入を中心に9.1万トンである。これらの貨物はいずれもバル

ク貨物であり、コンテナ貨物は取り扱っておらず、青森港のコンテナ化への対応が急がれている。一方で、近隣港湾と異なる港湾機能・サービスを追及していくことも重要となっており、そのための一つの方法として国際フェリーの就航を検討していることを説明した。

これに続いて、FEMRIのノヴォセリツェフ副所長が、沿海地方と日本との間の貿易貨物量の分析を行い、250名乗りの船を利用し、往復5日間とすれば、1年に45万トンの貨物と28,000人の旅客を取り扱うことが見込まれることを紹介した。ロシアにおけるフェリーの拠点港については、鉄道や道路により、ロシアの西側とも中国ともつながりの強いウラジオストク港が第1候補であり、第2候補としてはナホトカ港があるとした。また、最近、ロシアでは海外旅行を楽しむ人が増えてきているが、一般的に日本への旅行は高いと考えられていることを紹介し、フェリーはこの点で役割を發揮できるとし、この場合、ロシアに限らず中国から日本へ向かう旅客、逆に日本からロシア、中国への旅客を取り込んでいくことを検討する必要があると強調した。

ハバロフスクの輸送会社のシュバコフ氏は、90年代にピキン川を渡る（中国の饒河市と結ぶ）フェリー航路、ワニノ～ホルムスク間を結ぶ自家用車専用フェリー航路両者の開設経験に基づき、意見を述べた。荷主に対しては、フェリーの場合、貨物を載せる機能だけでなく、フォワーダーサービスについても考慮すべきであるとし、そのためには民間の企業だけではなく中央政府・現地政府機関の協力が不可欠であると述べた。また、フェリー航路の開設には、港湾施設はもちろん、出入国管理、税関、検疫、船会社、輸送会社、保険会社、観光会社などのコミュニケーションが不可欠であり、関係者からなる委員会を設置し、年間を通じてよりよいサービスに向けて問題点の抽出とその解決方法について話し合うシステムを構築する必要があると指摘した。最後に、ハバロフスクの輸送担当者、SASCO、ワニノ港湾局に本プロジェクトの話を既にしており、ハバロフスクの業者は新航路開設に参加する準備があることを紹介した。

ウラジオストク税関のデミチェフ氏は、束草や伏木富山を結ぶフェリーの経験もあるため、青森とのフェリー航路が開設された場合でも十分対応することは可能であるとし、ウラジオストク税関としては、本プロジェクトの実施に当たって、全面的に協力すると述べた。

ウラジオストクのVeshtrans社（フォワーダー）のポポフ氏は、この航路の利用法の一つとしては中央アジアへの貨物、中古機械、建設機械などの輸送も考えられると述べ

た。また、この航路が実現し、軌道に乗った場合のさらなる発展の方法としては、釜山への寄港など韓国の港も取り入れることが考えられると提案した。

国境警備隊極東管区のパルフォーノフ氏は、航路の開設にあたっては、入国の際の検査や手続きを確定することが必要であると述べた。ウラジオストク港の担当者と打ち合わせを行い、旅客の入国の方法などを詳細まで確定し、国の担当機関にそのシステムを報告し、承認を得る必要がある。基本的には海上入国はジュネーブ協定とロンドン協定に基づいている。現在は、中国からのトランジット乗客の場合もロシアのビザが必要であることを紹介した。

FESCO副社長のピクス氏は、FESCOは現時点ではフェリーは保有していないが、中古船を買ったり、新船を作ることには十分可能であると述べた。しかし、そのためには、現状を正確に評価し、経済的に利益があることが示す必要があると指摘した。そこで、次の段階として技術面、経済面からFS調査を行うことを提案した。FESCOとしてはその結果を見て、政府との協議、船の購入などに取り組みたいと述べた。

黒龍江省商務庁副庁長の康龍卿氏は、黒龍江省としても非常に関心があるテーマであり、この航路が開設されれば、中国東北部とロシア極東、日本東北地方における3カ国の経済交流はますます盛んになるだろうと述べた。黒龍江省としてはこの航路を通じた木材加工品や非鉄金属や食料品の対日輸出を希望している。旅客の面では、黒龍江省からウラジオストクには数多くの観光客が訪れているが、日本への観光客は少ない現状を紹介し、日本が黒龍江省に対して観光団体ビザを許可するなど、フェリーの開設とあわせてビザの問題も考えるべきであると指摘した。

また、中国の南への石炭の輸送にも沿海地方の港を使いたいと考えていることも述べた。その際には、中口間のトラックの相互乗り入れ範囲の拡大などが不可欠であると強調した。

ウラジオストク港営業副部長のシドレンコ氏は、ウラジオストクには富山、東草とを結ぶフェリーが就航し、フェリーでの貨物・旅客受け入れの経験があることを紹介し、青森とを結ぶフェリーの受け入れは可能であり、またその希望を持っていると述べた。このプロジェクトをさらに進めるためには、行政も含む委員会のような組織を作ること

が望ましいと思うし、そういった委員会ができればぜひ参加したいと意欲を示した。

沿海地方政府交通部のクリビエツト氏は、沿海地方の貿易拡大のためにも新航路の開設は喜ばしいことであり、積極的にサポートしていきたいと述べた。このプロジェクトの実現には必要なのはFS調査であり、旅客と貨物の面での評価が必要であることを強調した。また、これが3カ国のプロジェクトであるのため、FS調査に加えて、3カ国の合意書があれば事業は進めやすいと提案した。

今回の会議のテーマは青森とウラジオストク間の国際フェリー航路の開設といった具体的な内容であったため、意見も出やすかったように思う。ロシア側からは、今回のプロジェクトが日本からの発案だったこと、青森から多くの関係者が参加したことが高く評価された。

このプロジェクトは、日本、ロシア、中国3カ国それぞれが大きな利益を得ることができるものである。3者が協力して、一緒に事業をやる時期に来ていると考えられる。

航路開設に向けては、今回指摘されたたくさんの課題点の一つずつ解決していかなければならない。多くの人から指摘されたように、貨物・旅客の需要、サービスの形態、輸送のコスト、経済的評価などの面からFS調査を実施することが次のステップとなろう。

¹ 総合研究開発機構（NIRA）では、北東アジアのシンクタンクネットワークを構築するプロジェクトの一環として関係各国のシンクタンクを訪問し、交流関係を結んで来ている。昨年は韓国、中国、モンゴルなどの研究機関、及びUNDP図們江開発事務局などを訪問・交流した。

² TRIS（Tumen River Investor Services）とは、韓国のUNDPへの支援金により、UNDP図們江開発事務局が推進するUNIDOの投資促進支援事業である。1999年7月から2000年5月準備設立段階（TRISI：ネットワークの立ち上げ）を経て、2001年4月から実行・推進段階（TRIS）に移った。主な目的は図們江開発地域における投資を促進することである。