

日本海航路の開設は新しい段階を迎えた

第2回琿春・図們江輸送回廊活性化会議に参加して

ERINA理事長・所長 吉田進

第2回琿春・図們江輸送回廊活性化会議

2006年2月21～22日に琿春で第2回琿春・図們江輸送回廊活性化会議が行われた。この会議は2003年10月に第1回会議が開かれ、今回が琿春では2回目である。しかしその間の2004年2月には新潟で、6月にはウラジオストックで開かれた。したがって、図們江輸送回廊活性化会議としては、通算4回目の会議となる。



写真 1 第2回琿春図們江輸送回廊活性化会議会議風景

この会議は、2004年12月に設立されたNPO法人図們江輸送回廊ネットワークの主催で、日、中、ロシア、韓国とモンゴルからの100名の参加者を得て行われた。会議には、サハリン船舶会社（SASCO）、東春フェリー、新日本フェリーと商船三井の4つの船会社および境港、舞鶴、敦賀、金沢、新潟、酒田の港湾関係者、荷主40社など計100名が参加した。日本からは30名、その中にはウラジオストック総領事館、瀋陽総領事館の代表の参加もあった。

金相鎮琿春市長の開会宣言で会議は始まった。市長は、「現在図們江輸送回廊を樹立するという構想が歴史の使命としてわれわれの前におかれている。図們江輸送回廊の樹立は、東北アジア各国の貿易コストを低減し、貿易額を拡大し、太平洋各国の交流と合作に良好な条件を作り出す。この歴史的構想を実現するためには、東北アジア各国の協力が必要で、また実現可能な措置をとり、この歴史的構想の実現を図らなければならない」と述べた。

日本側の挨拶の後、琿春市副市長の蔡旭陽氏は中国側を代表して次のように発言した。

「東北アジアと図們江地域の国家は、お互いに強い補完性を持ち、多面的経済協力をすすめる巨大な潜在力を持っている。ここ数年来、近隣地域の地方自治体、企業と民間団体間の合作と交流が斬新な段階に入った。これは喜ばしいことである。協力が発展するチャンスをつかみ、地域協力の発展テンポを加速し、お互いの協力に有利なルートを作ることは、重要な任務である。このために中国は、中国とロシアの間では「道路 - 港 - 税関の一体化」、北朝鮮との間では「道路 - 港 - 地区の一体化」の提案をし、それを実行している。」

会議では、それぞれの代表者が積極的な発言をし、日本の琿春に企業を持つ各社は、一致してこの航路の開設を強く要望した。小島衣料の小島正憲社長、美郷ファームの佐藤繁喜社長が代表的な発言をした。韓国からは、サンバンウル的林彩旭社長、北朝鮮との合弁会社「朝鮮羅先国際物流合営公司」を運営している東林公司の范応生社長、中国からは延辺園芸材料公司の高元哲社長、延辺大洋総公司の李明淑社長が一致してこの航路の早期開設を要請した。

各社が一致して強調したのは、輸送における時間の短縮が商品取引に決定的な役割を果たす、特に衣料をはじめとする季節性と関係のある商品には時間的な要素が輸送コスト以上に重要であるということだ。

各船社からは、貨物の一定の数量があること、経常的な流れとなることの重要性、ザルビノ港の将来性と設備の整備の見通しが強調された。

東春海運（東春フェリー）の白晟昊社長は、「2000年の航路開設以来、多くの困難に面したが、2005年には6万人の旅客と7,000個のコンテナを輸送するという成果をあげた。韓国、中国、ロシアが合作して『束草 - ザルビノ航路』を開いたことは、束草が国際航路の仲間入りを果たしたばかりでなく、ザルビノ - 琿春という国際物流ルートを切り開いた。今回の航路開設にはその経験を生かして積極的に参加したい」と述べた。

SASCO のアヴェリアノフ社長補佐は、荷物がある程度整うなら、フェリーを出す用意があると言明した。

港湾、陸運会社の代表としてロシアのトロイツァ社の代表 - ムスハーノフ「BERKUT」社長、中国の宇通運輸、現通集団、日本から境港貿易振興会、舞鶴港振興会、敦賀海陸運送がそれぞれ自己の業務内容の紹介と新しい航路の開設への要望を述べた。

会議の総括は次のようにまとめられた。

会議の出席者は全員一致して図們江輸送回廊の重要性、経済性、必要性を強調した。

現存の荷主が一致団結して、このルートの貨物を増や

すために努力する。そのために荷主連絡会を設立して、活動を始める。

このルートの確立によって、吉林省と黒龍江省の対日貿易が著しく増大する。そのことは、貨物総量の拡大を意味する。

束草 - ザルビノ航路の経験から学ぶ。

琿春からザルビノ港へ行くためのロシア国境通過、税関業務のシステムを改善し、効率を高めることを要望する。

ザルビノ港の整備加速化、特にコンテナクレーンの導入、岸壁の強化、リーファーコンテナ基地の増設などを要望する。

4社の船会社においては、日本海航路開設について継続して検討することを要望する。日本へのルートは、荷主の要望に応じて敦賀・舞鶴 - ザルビノと新潟・酒田 - ザルビノを考えたい。

輸送料金、通関料、輸送時間の遵守、サービス体制などの問題についての解決案は継続して検討する。

中国企業の日本進出を歓迎する。

会議は、最後に覚書を採択し、5カ国の代表者がサインした（別紙参照）。当日の図們江日報は、次のように報道している。

「日本のNPO図們江輸送回廊ネットワークと琿春市政府が共催で開いた『第2回図們江輸送回廊・琿春会議』が当地で開かれた。東北アジア大図們江地域から中国、日本、ロシア、韓国とモンゴルの5カ国の政府職員、専門家、学者と企業家が東北アジアの『黄金デルタ』である中国の琿春に集まり、図們江輸送回廊の果たす役割と日本海航路開設について突っ込んだ意見交換と検討を行い、『図們江輸送回廊に関する5カ国宣言』を調印した。」

琿春への道

この会議に参加するまでの道中記を綴ってみたい。2006年2月19日9時30分に成田を出発。一同は6名。大連到着時に、名古屋から合流した舞鶴、敦賀、岐阜、石川、新潟の代表が参加する。団は12名に増える。

- NPO「北東アジア輸送回廊ネットワーク」会長の花田大使が流感に罹って出席できない。副会長の岩崎日中東北開発協会副会長に代理してもらおうと足立事務局長が発表すると、

「NPOは人材豊富なので、このようなことができる。会社だと無理だね」という声上がる。NPOは多士済々である。

覚書

「図們江輸送回廊の活性化と日本海横断航路開設に向けた取組み」

琿春国際会議

我々は2006年2月21日より22日にかけて、中国吉林省琿春に集い、表記会議を開催した。この国際会議には、北東アジア5カ国を代表する約100名の産業、貿易、港湾、輸送、税関、研究機関の代表が参加した。

本輸送回廊は、中華人民共和国、モンゴル、ロシア連邦、朝鮮民主主義人民共和国を通過すると共に、大韓民国、日本との海上航路で繋がる回廊であり、北東アジア内陸部の新しい海上輸送ルートの確保に著しく貢献し、もって北東アジア全体の経済繁栄を導くものである。各参加者は現状を憂い、本回廊の活性化策について熱心に討議し、多くの情報と知識を交換することが出来た。この結果、今後、参加した各関係機関、会社、個人は本格的機能発揮に向けて、相互に連携を密にし、協力していくことを確認した。そのなかでも、UNDPを始めとする国際機関並びに上記の北東アジア関係国中央政府間において、本回廊の活性化に向けて緊密な協調体制をとられることが、何よりも重要であり、今後早急に各国政府が相応の体制をとることを強く要望していくことを確認した。

2006年2月22日

中国側参加者代表	(署名)
日本側参加者代表	(署名)
モンゴル側参加者代表	(署名)
ロシア側参加者代表	(署名)
韓国側参加者代表	(署名)

琿春で事業を始めた小島衣料の小島社長も合流した。彼は中国では有名な企業家で、武漢などに5縫製工場をもち、1万人以上の労働者を雇用している。中国における新しい展開として、ロジスティク的に有利で、より豊富な労働力がある琿春を新しい操業地に選んだ。

大連から飛び立った航空機は瀋陽に降り、40分間空港で待機する。ここで、吉林省と遼寧省を回ってきた岩崎氏が合流する。彼は5月に長春で開かれる第6回日中経済協力会議の準備を進めている。

空港の本屋

中国の空港には、一般の商店と並んで必ず書店がある。そこには新刊書と売れ行きの良い本が並んでいる。その書店廻りは私の旅行の小さな楽しみの一つである。探すと小さいが、本の配列がきちんとした本屋があった。

そこで、『2006年の中国の展望』という本を買う。この本は有名学者の座談方式で農業、金融改革、税制改革、マクロ経済の展望、国有資産管理体制の改革、エネルギー戦略などの問題を扱っている。今一番関心のあるエネルギー問題を延吉に向けて出発した航空機の中で読む。

2030年に15億人が2トンずつの石油を消費すると、30億トンとなる。中国の原油生産を大幅に引き上げることは困難で、今後海上油田とタリム盆地の開発に重点をおいたにしても、2億トン程度しかならない。すると28億トンの原油を輸入に頼らなくてはならない。現在、世界の原油の生産量が40億トン、取引量が20億トンであることを考えると、

この数量を満たすのは不可能である。30億トンの石油が確保されないならそれを石炭で補う。一人当たりの消費量を標準炭5.3トンとして、その必要数量は80億トン。原炭だと90億トンになる。現在中国では20億トン未満の原炭を使用しているが、2005年のCO₂放出量は2,700万トンで、環境許容量よりも60 - 70%も多い。これ以上石炭の使用量を増やすことは、人間の生活環境を悪化させるので、石炭で代替することには限界がある。これを解決できるのは原子力発電の普及、大型風力発電、大容量太陽電池など新技術の開発であり、さらに最大の問題はエネルギーの節約、とくに節電問題への着手である。今後の展望の部分を読んでみると延吉に着いた。

ザルビノ港に対する中国側の心配

20時に延吉の白山大厦(ホテル)に着き、遅い食事をしてしていると、琿春市副市長の蔡旭陽氏が現れる。祝業輝・図們江地域開発弁公室主任が滞在しているので別室へと誘いに来る。祝主任は翌日、吉林省と沿海州の定期会議のためにウラジオストクに向かって出発する。吉林省代表団長は李副省長、祝主任は秘書長。

彼らが心配しているのは、ザルビノ港の整備作業の緩慢さである。昨年10月3日に新潟で祝主任、私とザルビノ港の実質上の支配者であるテキーエフ氏と日中口三者会談を行い、ザルビノ港の整備の加速化について話し合ったが、その後の進捗状況が遅いことだ。

同時期に北朝鮮と中国の間では、羅津港の利用について

話し合いが急テンポで進んだ。彼らは、道路、港湾、税関の一体化総合建設計画を立案し、民間の東林会社が北朝鮮と合併会社を設立し、それを実行している。羅津港の50年の使用权を中国側が取得し、その代わりに琿春から羅津までの道路のアスファルト化を中国側が責任を持って進める。その経費は、道路使用料によって回収される。胡錦濤国家主席の訪朝後、北朝鮮の対外開放はかなり強力に進み始めたという。担当者もより開放的になり、問題解決のスピードも早まったという。

一方ロシア側では、テキエフ氏がザルピノ港の支配権を得るために株式取得で苦労しているのを中国側としても心配しており、できることについては配慮し、全面的に協力していきたいという。

祝主任は、今回のウラジオストク市訪問時、テキエフ氏とよく話し合いたいといった。そこで翌朝テキエフ氏に連絡して、彼の快諾をえる。



写真2 三合対岸の北朝鮮の税関施設

国境にて北朝鮮との交流点を見る

2月20日の午前中はホテルから70km離れた三合税関を訪問した。案内をしてくれたのは延辺日中文化交流センターの斉藤靖さん（<http://yabian-fan-site.net/index.htm>）。現地でわれわれの会議をサポートしてくれた。

途中で龍井市を通る。ここには戦前の間島日本総領事館の建物が残っており、市役所になっている。数年前に市長をしていた朱青林氏がわれわれ代表団を盛大にもてなしてくれた思い出の地だ。彼は日本の中央大学に留学した経験をもち、今は延辺自治区の科学技術分野の責任者をしている。

残雪が残る山間の道路をさらに進み、三合につく。戦後数十年間真ん中で切断されていた橋は連結・復旧され、トラックが国境を越えていく。ここから清津まで87km。橋の手前で、北からの商人が持ってきた品物を売り渡してい

る現場を見た。2年前に来た人の話では、その時は橋が爆破されたままで連結されていなかったという。橋の中国側の部分は橋梁の中間に描かれた緑の線がくっきりと浮かび上がっている。そこから先が修復された部分だ。

裏の山頂までを雪が残る道をゆっくりと自動車はあがっていく。山頂に着くと、望江閣という見晴台があった。その下を図們江が流れ、対岸には、倉庫や工場の建物が見える。その後方が会寧の町だ。のどかな雰囲気でも国境という感触が伝わってこない。唯一大自然にそぐわないのは、柱の上につけてある監視カメラだ。中国側の山々は緑で青々としている。周辺は赤松の灌木で、秋にはマツタケが取れるという。山形県からは、定期的にマツタケ狩りの観光団が来ているという。河向こうの北朝鮮側は禿山、山腹には段々畑を作って、とうもろこしを植えている。対比が激しい。河一つ隔てて経済力の差からくる大きな違いを大自然も見せつけている。

これまでに圈河の中朝国境税関を見たことがある。しかし対岸がこれほどはっきりと見えるところはない。観光地の一つになるだろう。



写真3 図們江の冬

ここから上流へ50km行くと、長白山の裏側に茂山がある。一昨年中国が60万トンの鉄鉱石を買い付け、昨年には新しい鉱区の開発に着手した。この開発事業には通化の鉄鋼メーカーが参加したという。通化は延吉から550km離れている。中朝間の経済協力は着々と進んでいる。

過去の歴史的遺産

この地域には過去の歴史的遺産が多く残されている。まず敦化には遺棄化学兵器が75万発埋蔵されている。現在その処理に日本政府は取り組んでいる。処理用の設備が据付けられ、作業が始まると、ピーク時には250名の日本の技術者が滞在するという。

延吉に戻る途中、図們的国境税関に立ち寄った。ここは

現在立派な国境通路として活躍している。しかし過去の歴史は刻印を残している。橋の基礎には、日立・1934年という文字が残っていた。

その後シュアイ湾子橋に寄る。そこには無残な橋があった。河の真ん中までで先がない。図們江には全部で9つの橋がある。この橋は1938年に建築されたが、1945年に関東軍が撤退するときに爆破したという。橋の長さは487m。そばに寂しい古いトーチカがあった。

琿春の先には、ノモハン事件の前哨戦として関東軍が1938年に起こした張鼓峰事件の現場がある。