

日韓中ロ参加弁会社による

日本海横断航路の軌跡

NPO法人「北東アジア輸送回廊ネットワーク」副会長、理事 三橋郁雄



■北東アジアを貫流する時代の流れ

米朝首脳会談が開催、半島の非核化が確認され、北朝鮮の体制維持が保証された。今後北東アジアは緊張から共生の方向へ舵を切るのではないか。この数十年間、強い暗雲が垂れ込めていた日本海に日が差し始めたようだ。既存の常識を大きく覆す出来事、即ち、奇跡は起こったのである。問題は今後この奇跡は続くかどうかである。

これをこの200年前からの人間社会の流れから推論する。

歴史をたどり、どの時代をも貫流する現象を洗い出してみる。非核化がこの流れにのったものであればこの奇跡は続く

と考える。それには世界が過去不連続的に大跳躍した出来事、奇跡に注目する。

18世紀は欧州文明が世界で卓越していた。19世紀は帝国主義が席捲し、世界中に植民地が出現した。中国もインドも白人帝国主義の下、奴隷状態にあった。世界は白人の跳梁下の中で不安と疑心暗鬼に支配され、絶望と混迷の中にあったと見える。

しかしこれ以降近代は、次のような奇跡が生起している。

1868・明治維新成る。何故か日本は植民地化を逃れた。非白人国の独立確保は実質世界初である。これは強い不安と疑心暗鬼の植民地時代の中で希望の灯を点した。近代の幕開けである。ほぼ完全鎖国から一気に開国を行った。日本の

志ある者たちが世界の潮流を知ることができ、命を懸けて立ち上がったからである。

1905・日露戦争で日本が勝利、非白人国が白人国を打ち破ったのである。弱小日本は世界の強国ロシアに武力で勝利した。理由は世界の潮流、時代の流れをつかんでいたからである。

19世紀以降・科学技術が急速に進歩し、電気、機械、医学は国の生産力を高め、人口の急増を可能にした。科学の精神が多くの民衆に真実を伝え、長年付きまとい離れなかった迷信を追放した。民衆が科学という武器を得た。不安からの解放、真実への透明化が一気に進んだ。

1945・核兵器の開発成功、日本への投下。これ以降、核兵器使用は人類の滅亡を招くとして戦争の抑止として機能

し始めた。強大国同士は戦争をしたくても戦争を起こせなくなったのである。

1970年代・日本の経済復興、アジア開発銀行発足（1966）。戦争放棄の弱小国日本は武力に頼ることなく世界第2位の経済大国になった。武力がなくとも豊かになれることを示した。

1991…ソ連崩壊、冷戦終結。計画経済のソ連は平和裏に自由市場経済へ体制変更した。誰もが核戦争を予想していたが、時代の透明化の進展により西側の状況を見たソ連は、疑心暗鬼からの戦争遂行に陥らず、豊かな生活への指向を選択し、血生臭い革命を経ることなく体制を転向した。

2002…欧州通貨誕生（ユーロ）、欧州連合誕生（2009）。ドイツとフランスなどは長年の隣国同士の憎悪を捨て連携し通貨を一つにし経済的に一体化した。憎悪を捨てられるだけ相互の透明度が進んだことによる。

2010年代…スマートフォンによる情報通信革命。社会の透明化が民衆レベルまで世界的に一気に進んだ。相手事情が理解できることから、戦争の源である疑心暗鬼や憎しみの解消が進んだ。

2015…中国の経済復興、A I I B 銀行発足。旧時代のままと考えられてい

た中国が世界経済の中心に座り始めた。中国は毛沢東の主張する孤立政策を放棄し鄧小平の改革開放により世界経済との結びつきを強化し、日本なども積極的に援助し、国際社会との共存共栄に成功したのである。

このように世界の奇跡を見てみると、その中を貫流するものが見える。

それは人々のより豊かな生活を望む姿勢と行動であり、かつそのために必要である社会の透明化の進展である。これが、近代人類社会の歴史の中を一貫して流れており、これに棹差す行為は排斥され、これを加速させる行動は勝利している。

より豊かな生活を望む姿勢と行動は、個人の間では成長を願う生活に、地域の間では雇用の確保に高い価値を置くものであり、何よりも子孫に平和な社会を残すことを究極の目標としている。このような方向に向けて社会は少しずつ前進しているが、本来的に強い従来の枠組みを乗り越えることは至難であり、結局、従来の常識を覆す行為・考えがエネルギーをためた上で突然爆発的に生じる、これで社会は一步上の階段に上がることができる。これが奇跡である。

朝鮮半島問題も、この観点から考えると、先ず北朝鮮は米国と戦争すれば全滅

することを承知しており、子孫のことを考えれば、この選択肢は取らない。従って自ら戦争を仕掛けることはしない。米国は北朝鮮を戦争で片づけることは韓国、日本の反対で戦争をすることはできない、北朝鮮の体制を温存させることは米国としては本来北朝鮮国民の選択の問題と考えており、これに深入りしたくない、ただ米国への脅迫継続は許せないのが核兵器の廃棄だけは認めさせる、という考えである。北朝鮮が現政権を温存させたとしても、上記に述べた時代の潮流は今後時間の経過とともに必然的に北朝鮮の人々の考えを国際標準に近づけるので心配ない、と考えているのではないか。よって、米国は北朝鮮の体制温存問題にも譲歩したのであろう。

従って、朝鮮半島は今後緊張と恐怖の半島から、平和と協調の半島に向けて動き出すのではないか。

よって以下の出来事を新たな奇跡の一つとして記すことができる。

2018…米朝会談による朝鮮半島非核化始動。核開発を成功させた北朝鮮は米国と鋭く対立、核戦争の瀬戸際まで行ったが、しかし韓国の仲介で非核化を宣言した。

それでは次なる奇跡はいかなるもので

あろうか。

これからの10年の長期で見るとき、過去の出来事の延長として浮かび上がってくるのは次の二つである。

- ①北朝鮮の経済開発の成功・10年後には北東アジアの奇跡といわれるかもしれない。これは北朝鮮の平和裏の民主政治への転換を予想させるものである。
- ②中国における共産党独裁からの転換・世界の歴史ではどの独裁政権も、不正の跋扈・蔓延により最終的に行き詰まる。中国共産党政権が独裁による弊害から、社会の透明化進展に合わせ、国民選挙を重視する民主的統治にこの10年以内に平和裏に転換する可能性は高いと予想できる。

著者は20年前に新潟に着任してから上記の「時代を貫流する動き」を研究してきたが、貧困と緊張の海といわれ続けてきた環日本海北部地域はなかなかこの貫流にのらない。ついては、当然極めて微力であるが、共振現象を起こさせることができれば小さい力でも巨体は動くとの考えのもと、自らこの貫流をこの地域でさらに加速させる行動をとることとし、対岸地域と日本海で幾つかの取り組みをした。その一つを以下に時系列的に述べてみたい。

■北東アジア4か国合併会社事業の軌跡

1991年の冷戦終結以降、北東アジアは中国の昇龍の如き経済発展、韓国産業の飛躍的国際競争力の向上、ウラジオストクの近代都市への変貌など劇的に変化してきたが、その根本原因はこの地域で戦争がなかったことであろう。北東アジアは世界経済の牽引車といわれるようになっており、日本の果たしてきた役割も大いに評価されているのではないか。この地域の安全保障の仕組みは、現実は一触即発の緊張の連続であったもののそれなりに機能し成果を出してきたといえる。

我が国の日本海沿岸地域はこのような大変化の生起する状況の中、目の前の対岸との交易を促進する取り組みを積極的に続けてきた。成功したものもあり火傷したものも数多い。このような取り組みを重ねることにより、地域レベルで、地元レベルで、次第に対岸との相互理解が進展し、今日の状況出現の基盤を作ってきたと考えている。

このような取り組みの一つに2000年代初めから約10年かけて新潟で行われた「日韓中ロ参加」合併会社による日本

海横断航路事業がある。韓国からは地方政府が、中国からは地方人民政府が参加しており、当時、各国の強い相互不信が存在する中、それを共同事業の実施で払拭してしまおうと考え、社会制度の違いを乗り越えて行われた合計300万ドルの事業である。結果は4か国をつなぐ航路を国際フェリーが走った。歴史上はじめての北東アジア各国参加の事業であり、その主導を日本の中央政府、地方政府でない新潟の一民間企業が執り行ったという意味で当時の日本の地方の元気を彷彿させる現象であった。本稿ではその軌跡を追いかけることとしたい。

1. 北東アジア輸送回廊調査

新潟における日本海横断航路開設の動きは、冷戦終結の後(1991)対岸貿易の振興を願う人たちから始まった。しかし1998年のロシアによる国家債務不履行(デフォルト宣言)でロシア経済が混乱、その成り行きが注目されたが、その後の世界的な原油価格上昇によるロシア財政の好転で航路開設は決して遠い先のものとは思われない気分を新潟地域の人たちに与えた。

1・1. 対岸大陸部における交通インフラ状況調査

↓北東アジア経済会議設置（1990年）。ロシア、中国、韓国、モンゴルなどを含む対岸諸国関係者の参加を得て、新潟地域は県が中心となって北東アジア経済会議を設置した。この会議の目的は、北東アジア経済圏の形成・発展に向けて具体的な論議・政策提言を行うとともに、会議の多国間協力体制を整え、各国関係機関・団体の継続的な連携・協力を促進することである。

↓環日本海経済研究所設置（1993年10月）。

主として新潟地域が主導して、公益財団法人環日本海経済研究所（略称ERINAもしくはエリナ）が設立された。新しい北東アジア時代に日本海地域はいかに対応し、行動するかを研究する組織である。出捐団体は、新潟県、新潟市、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、群馬県、長野県、富山県、石川県、及び民間企業8社である。出捐金額約36億円。日本政府からの資金は入っていない。

↓北東アジアの輸送路調査始まる（1999年より国資金の投入もある調査）。

ERINAを中心に、1993年〜2004年2月まで対岸における物流調査が行われた。代表的なものは、

●1996年経団連も参加して、ERINAがザルビノ港の整備計画調査を実施した（公財）環日本海経済研究所「ロシア連邦ザルビノ港整備計画調査報告書」、1996年11月）。

↓北東アジア経済会議組織委員会の下に運輸物流常設分科会を設置（2000年6月）。

1・2. 北東アジア輸送回廊ビジョンの発表

↓北東アジア経済会議組織委員会運輸物流常設分科会が北東アジア輸送回廊ビジョンを発表（2002年1月）。

北東アジアの各国版も刊行した。北東アジアが発展するために必要な交通インフラ（ルート）の優先順位を述べたものである。（図1参照）

↓今後は図們江回廊に重点を置く戦略を採用。

北東アジア経済会議組織委員会は北東アジア輸送回廊ビジョンの具体化に自らも乗り出すこととし、特に、2003年8月図們江輸送回廊に焦点を当てた国際会議を開催した。

1・3. 関係国での航路開設に向けての会議

↓関係国での航路開設に向けての会議。●2003年10月、珲春において「図們江輸送回廊活性化フォーラム」を開催。●2004年2月に、新潟において、「第2回図們江輸送回廊活性化フォーラム」を開催した。ロシア沿海州の副知事の参加を得て、ロシアの行政の意向を確認した。

●2004年7月、ウラジオストクにお

図1 北東アジア輸送回廊ビジョン



いて、「第3回図們江輸送回廊活性化フォーラム」を開催した。韓国も参加してザルビノ航路の問題点を究明、ザルビノ港において専門家会議を開催した。

●2005年10月、新潟において、琿春市及びザルビノ港両者によるザルビノ港ポートセールスを行った。

●2006年2月、琿春にて、中国側荷主とこの航路に関心を寄せる内外船社との意見交換会を行った。

●2006年5月、ザルビノにおいて、日本海横断航路開設に向けてのザルビノ会議を開催した。日本（ERINA）、中国（琿春市長）、韓国（東春フェリー社長）、ロシア（沿海州政府副知事）が参加した。

●2006年8月、ウラジオストクにおいて4か国会議を開催した。
●2007年2月、新潟において、4か国首長会議を開催した。新潟市長、琿春市副市長、東草市長、聖籠町長、沿海地方ハサン地区長が参加した。

2. 4か国合弁会社航路

2.1. 新潟の航路会社の創設

↓新潟に日本海横断航路に特化した会社を作った（北東アジアフェリー株式会社、

のちに北東アジアフェリージャパン株式会社（NAFJ）、更に2007年3月6日、新潟国際海運株式会社（NIS）に名称変更する。）、
資本金1億6400万円、社長五十嵐純夫。

↓4か国共同フェリー会社創設のコンセンサス形成を図るべく大陸で関係各国を入れた会議を数回開催、その都度会議宣言を発表する。
●2007年5月、琿春にて関係者会議を開催、出資割合が議論された。

2.2. 4か国共同会社による航路開設
合意

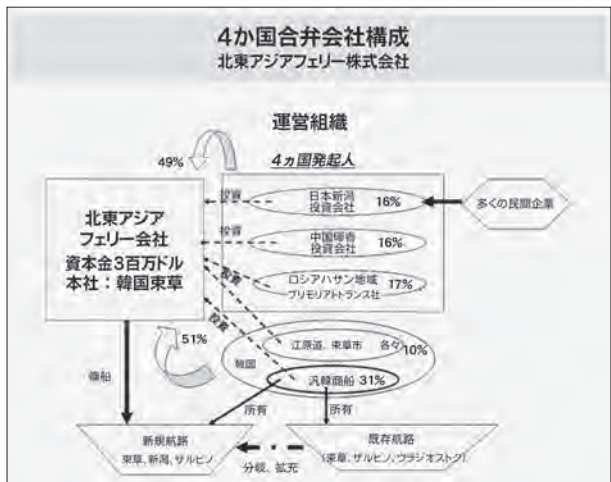
↓4か国共同会社による航路開設合意。

●2007年7月、東草にて関係者会議が開催された。韓国・東草市長、東春航運社長、日本・ERINA理事長、中国・琿春市長、ロシア・BERKUT社代表者などが参加した。

●出資割合が確定した。韓国51%、ロシア17%、中国16%、日本16%である。（図2参照）

●2007年12月、延吉において、関係者会議を開催、4か国合弁会社設立契約書に署名した。
●2008年1月、延吉において、再び

図2 4か国合弁会社北東アジアフェリー（株）の構成



関係者会議を開催、新規航路開設のための投資額送金法、及び合弁会社設立関連事項を協議した。

↓韓国主体者（汎韓商船）とロシア出資予定者間で対立及び各国による資本金振込の遅延が発生した。

合弁契約書に出資金の振込期限が明示されていたが、各国それぞれ事情があり、その振込期限の変更を余儀なくされた。韓国、日本は2月20日の合意通り振込を終了させたが、中国とロシアは遅延した。しかし4月の段階で中国から、振り込む

旨の通知が来た。ロシアは中国が振り込めば必ず自分も振り込むと約束していたので期待したが、この段階でロシアベルクートの態度に異変が起こった。既存航路である東春号によるザルビノ↷東草航路において、ベルクートがトラック輸送単価の引き上げを要求、それを汎韓商船が拒否したためベルクートが陸上輸送業務をキャンセルしたものである。

↓このようなトラブルの発生防止と調整のため、2008年5月ウラジオストクにおいて、関係者、及び関係自治体会議を開催した。

●参加者は、琿春市長、東草市長、江原道部長、新潟県副知事、新潟市副市長、沿海州政府代表者、その他関係者。

●4か国フェリー事業を支援するための、北東アジアフェリー地方政府協議会（仮称）を設置することで合意した。

↓2008年9月、ロシア側パートナーが変更になった。ベルクート社からプリモリアフトランス社へ。

↓2008年10月、日本の投資会社NAFJは試験運航を実施する。試験運航の出港直前浮遊油が見られるとして海上保安庁より足止めを半日食らう。

2・3. 4か国会社の創設

↓4か国会社（北東アジアフェリー株式会社 Northeast Asia Ferry, NAF）を創設する（2008年12月19日）。

●2008年12月16日、4か国会社、北東アジアフェリー会社（NAF）が設立された。本社は韓国東草市である。資本金は300万ドル（を韓国ウォンに換算した額）である。社長は白晟昊（東春フェリー社長でもある）。

●2008年12月19日、設立による株主総会を開催、2009年1月9日に理事会を開催、事業計画やフェリーの確保について検討した。

↓航路開設に向けての準備。

●2009年2月16日↷17日、新潟で一般人向けの「北東アジアフェリー説明会」及び行政レベルで「北東アジアフェリー就航を目指す関係首長会議」を開催した。参加者は、北東アジアフェリー社長、東草市長、琿春市長、プリモリアフトランス社長、新潟市長、新潟県部長などである。

●2009年2月27日、ソウルにて理事会を開催した。用船するための船が見つかるまでの暫定措置として、NewDongchun（新東春号）を使用した、ザルビ

ノ↷新潟↷東草の運航（準備運航と称す）を検討した。

↓2009年3月30日、準備運航を実施した。

●実施期間…2009年3月30日↷4月2日の4日間。

行程…ザルビノ港↷新潟港↷東草港。負担金…日本側はNAFJが、韓国側は東草市が、中国側は琿春市が、ロシア側はプリモリアフトランス社が、各々用船料の4分の1を負担する。NAF本社は、このイベントは関係自治体への配慮という政治的意味合いだけで実施するのであるから、負担しないこととなった。

↓理事会で4か国航路開設を決定した。

●2009年6月5日、ソウルでNAF理事会が開催された。

①就航式は2009年6月29日（月）午前11時東草港で行う。

②就航船舶は「Jaodong Pearl」し、近期中、契約を確定する。

2・4. 航路開設と休航

↓航路開設と休航。

●2009年6月15日、NAF本社から、船主が正式用船契約書にサインすること拒否した（理由は中国許認可官庁の了

解が取れない)旨の連絡が入った。仮契約段階であるが、用船契約上の重大なミスが発生した。

● 6月17日、NAF本社は方針を変更した。Jiaodong Pearlの用船は諦める。しかし就航日の変更はあまりにも突然の出来事なので不可、6月29日の就航式はNewDongchunを使ってワンラウンドだけ行う。実際の運航は1か月後の7月29日より、Queen Qingdaoを使って行う。

● 6月29日、NewDongchunを使った就航航海のみが実施された。

● 新たな用船をする(2009年7月)。
7月17日、Queen Qingdaoとの用船契約書調印、用船期間は2か月とし、用船開始は7月25日、返船期日は9月19日。
貨物積載量・182TEU(容量)
旅客定員・750人

↓日本海横断国際フェリーを走らせる。
● 7月25日、定期運航開始。第1週は実施。

● 8月3日、第2週に入るとき、ザルビノ港においてタグボートの準備ができないこと、及び束草港の保安体制の不備が行政から指摘されたことで、第2週をキャンセルした。

↓ Queen Qingdao 号の返却。

● 9月9日、ソウルでNAF理事会、株主総会。

● Queen Qingdao はコンテナ貨物の集まりが悪いことから若干返却日を繰り上げて9月11日に返却することとした。

● 運航実績。

第1回目…7月28日～8月3日

第2回目(キャンセル)…8月4日～8月10日

第3回目…8月11日～8月17日

第4回目…8月18日～8月24日

第5回目…8月25日～8月31日

第6回目…9月1日～9月7日

● 航路ルート(時刻は日本時間)。

束草発(1日目正午)↓新潟着(2日目午後2時)↓新潟発(3日目午前9時)

↓ザルビノ着(4日目午前9時(現地時間午前11時))↓ザルビノ発(4日目午後2時(現地時間午後4時))↓新潟着(5日目午後2時)↓新潟発(5日目午後7時)↓束草着(6日目午後9時)

↓フェリー運航休止(2009年9月)。

● その理由。

① 用船期間は用船料が高い(足元を見られたこともあり)のでわずか2か月しかとれなかった。

② そのためもあり貨物が集まらない(そのほか、運航期間が短いので近い将来

の予約が取れない、第2回目の航海がトラブったなど)。

③ 中ロのそれぞれの関係会社とNAF社長白との反目が発生した。

④ 4か国会社を各国自治体が支援すると覚書があるにもかかわらず各国はこれを無視した。

↓NAFの本社(韓国)と中国、ロシアが代理店業務の受託で反目した。

● 6月19日、韓国本社が日本、中国とロシアの理事(株主でもある)に対し、それぞれの国における船舶代理店、貨物代理店業務のあり方を指示した。日本は従来からいずれもNAFJが受けることになっており指示もその通りであるので問題ない。

● 6月20日、中国理事より、中国における代理店指名を中国理事側の意向を尊重しないで本社が決定することは認められない旨の通報があった。

● また、6月22日、ロシア理事よりロシアにおける代理店指名をロシア理事の意向を尊重しないで本社が決めることは認められない旨の通報があった。

↓NAFJにおける北陸地方整備局からの受託調査・社会実験の一部実施。

● NAFJはこのフェリー定期便を北陸地方整備局からの受託調査である社会実験(正式名…日本海横断国際フェリー航

路社会実験)の前半部分として活用した。
 ●後半部分は2010年3月、NAFJが国際フェリー(船名ユートピア2)を用船すること(用船先:新日本海フェリー)で対応することとし、敦賀↓ウラジオストク↓新潟と走らせた(最終終了は2010年3月)。

↓新しい中古フェリー(飛龍21)確保に向けての取り組み

●9月1日、次の用船候補である日本政(鉄道・運輸機構)所有船「飛龍21」について日本理事とNAF本社が協議。用船のための修繕費は1・5億円程度に抑える必要があることを確認した。

●9月9日、ソウルでNAF理事会、株主総会。次の用船候補である飛龍21の獲得には、修繕費1・5億円の資金調達が必要になるが、NAF本社および参加各国はその調達に向けて最大限努力することとし、その代わり日本側は必ず船を調達すべし、との決定がなされた。

●NAFJはNAF本社と協議のうえ、この飛龍21を適船と判断し、種々の協議を経て、鉄道・運輸機構との間で落札まで行く(その時点で取得はしていない)。
 ●2009年10月18日、NAF理事会を延吉において開催。

飛龍獲得には修繕費1億5千万円(1

50万ドル)の資金が必要であり、その調達方法について議論した。NAFが3分の1、NAFJが3分の1、残りの3分の1は新潟県、新潟市に要請することが決定された。総額は1・5億円とする。
 ↓新潟県への資金の支援要請。
 ●2009年10月14日、日本側は飛龍21の確保のため、新潟県へ資金支援の要請をした。

↓新潟県の拒絶と対案提示。

●同年11月、新潟県から、資金の支援はできないとの回答がなされた。

●修繕改造のめどが立たず獲得を諦める。飛龍21獲得戦略は挫折した。

●県知事は資金を拠出しない代わりに対案を用意した。県が今後は表に出て動きたいというものである。

↓新しい船舶確保の失敗。

●同年12月24日、ソウルにおいてNAF理事会。日本側が県の了解を得られなかった旨報告した。他の国も同様、資金負担はできないと回答した。新しい船舶確保は失敗した。

↓NAF会社の初年度の決算株主総会。

●2010年3月30日、株主総会と理事会を同時開催、開始年度の営業報告書を説明。

●Queen Qingdaoは6航海行った。

●1号議案貸借対照表、監査報告、いずれも承認された。

●その他として、予定より大幅に遅れたがQueen Qingdaoは1週間前に返船した。この結果係留費が700万ウォンかった。未払いのため、仮差し押さえをされてしまったことによる。

↓NAF会社の清算決議。

●2011年3月末、4か国会社は清算決議する。(2018年5月31日・公開フォーラム)

筆者略歴(みつはし いくお)

1970年京都大学工学部修士課程修了、運輸省入省。運輸省第一港湾建設局長(日本海沿岸港湾の建設)、公益財団法人環日本海経済研究所(ERINA)特別研究員(北東アジア地域の交通インフラ調査研究に従事)、新潟国際海運(株)専務(日本海横断航路の開港等に従事)を経て、現在NPO法人北東アジア輸送回廊ネットワーク理事(副会長)。平成14年神戸大学より工学博士号を授与さる。