

## 日本ロシア間国際観光の発展に向けての新潟地域の努力

NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク 副会長  
三橋郁雄

### 1. はじめに

日本ロシア間国際観光の発展に向けて、新潟関係者は日本政府と異なる視点で取り組んできた。

日本政府は

- ① 北方領土における日ロ共同経済活動を促進し、
- ② 日ロ平和条約を結ぶことで
- ③ 北方領土問題の解決を図ろうとしている。

この①、②、③が成し遂げられれば、日ロ間国際観光は飛躍的に伸びることは間違いない。特に日本人にとって極東ロシアはごく近いところにある欧州であり、異文化交流を望む日本人が大挙して訪問しよう。

しかし、①、②、③が順調に進むとは日本人はだれも思っていない。どの日本人もそれを強く望んでいるが、実現は簡単ではないと考えている。

一方、ロシア人も日本人観光客がロシアに観光で来るのを大賛成するのは間違いないが、簡単に実現するとは思っていない。

双方国民が強く期待しても、うまく実現しないのはなぜか。

政治の世界では、日本、ロシアいずれも相手を十分信用していないからだ。そうなるのは、両国国民の大半が相手方を十分知っていないからと考えている。国民同士が互いによく知り合えば、政治的に妥協も譲歩もできるようになる。その方が双方にとって得になるからである。米国カナダの関係はその好例であろう。従って①、②、③の前に、もっと双方が知り合える関係を作り出す必要がある。

そのために新潟の関係者は大型船の国際フェリーを毎週一回新潟とウラジオ（若しくはザルビノ）の間を走らせるのがよいと10年前より考えている。この航路により日本人もロシア人も安い旅費で好きな時に相手国を訪問できる。相手方と交流をすることで、よりよく知ることができる。交流すれば相手国のいいところを発見でき、一緒に仕事する機会も増加する。

新潟関係者はこのような交流は自らの地域の発展にも効果があると考え、このフェリー航路開設の試みをこの10年間で2回行った。最初の試みはロシアの関係者も参加した4か国合弁会社によるフェリー航路運営である。後者は新潟地域独自の航路開設の試みである。本稿ではこのうちロシアも参加した前者についてその概要を述べる。

この合弁会社による試みは新潟に多くの教訓を残した。

今後新潟がロシアとつなぐ航路開設を考えると、まずは、今までの試みを双方国民が理

解することが重要である。双方国民の理解が進めば、知恵も協力も多く集まり、例えば強力な船社の登場などにより、成功は非常に容易になると考えている。そうなれば日露間国際観光は飛躍的に発展しよう。これは上記①②③の促進につながる。加えて、当方としては、特にロシア国民が事業の顛末を知ることで、ロシア国民の新潟地域への理解が増進することを期待している。ついでには本稿では4か国合弁会社の試みの概要について述べる。

## 2. 日本、中国、韓国、ロシアの4か国合弁会社による試み

(ロシアが関係を有した部分は黄色で着色した)

- 1990年：ロシアを含む対岸諸国関係者の参加を得て、新潟地域は北東アジア経済会議を設置した。
- 1992年10月：新しい知事が就任した。(平山征夫)
- 1993年10月：新しいロシアの登場により、新しい北東アジア時代がスタートするとして財団法人環日本海経済研究所が設立された。新しい北東アジア時代に日本海地域は如何に対応し、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、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。日本のみならず、ロシア、モンゴル、中国、韓国、北朝鮮から研究者が参加した。
- 1996年：経団連も参加して、ザルビノ港の整備計画調査を実施した。これはザルビノ港の将来構想を描いたもので、日本からの資金協力を念頭に、主としてコンテナ船定期航路の創設とそのための港湾整備を目的に需要推計、建設計画、事業運営計画、採算性評価などを行った。過去にボストチヌイ港が日ソ経済協力事業として1971年(昭和46年)より日本側の支援により建設されており、このザルビノ港についても日本の資金協力はこの調査の結果を踏まえ、関係者は可能と判断していたが、その後、諸般の事情で今日に至るまで資金協力は実現していない。よって日本からの協力はこの調査の実施のままにとどまり、その後何も行われずに今日に至っている。
- ERINA は1991年から2002年までの4年間、北東アジアの物流の基礎研究にかかる調査を受託した。資金源は日本政府である。この調査には、日本のみならずロシア、中国、韓国、モンゴルなどの行政、大学、研究所などが参加、協力した。
- 2001年9月、この関連の調査会議の一部をハバロフスク市で開催した。
- 2002年1月、この調査を踏まえて、ERINA は北東アジア輸送回廊ビジョンを発表した。北東アジアが発展するために必要な交通インフラの優先順位を述べたものである。同年6月には、北東アジア輸送回廊ビジョンの各国版を出版(英、露、中、韓、日、モンゴル)した。  
新潟関係者は同ビジョンの具体化に自らも乗り出すこととし、対象を図們江地域開発とした。
- 2003年10月琿春において「図們江輸送回廊活性化フォーラム」を開催した。琿春市、ハ

サン地域の現地自治体及び同現地住民の意向を確認した。

- 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。沿海州の副知事の参加を得て、ロシアの行政府の意向を確認した。
- 2004年7月、ウラジオストクにおいて、「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、ザルビノ港に於いて専門家会議を開催した。
- 2004年10月、知事に泉田裕彦（ひろひこ）氏が就任した。
- 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。琿春市長、ハサン地域代表者も参加した。
- 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。以下の出資割合が提案された。日本40：ロシア30：中国20：韓国10
- 2007年2月、新潟にて、4か国首長会議が開催された。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。
- 2007年3月、新潟関係者は、この航路開設事業に投資するための日本側投資会社を設立（北東アジアフェリー航路投資会社、以下NAFJと称す）（資本金1.64億円）した。
- 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。
- 2007年7月、東草にて関係者会議が開催された。韓：東草市長、東春航運社長、日ERINA理事長、琿春市長、ロシア：BERKUT社代表者等が参加した。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。
- 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、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。
- 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した。ベルクート社からプリモリアフトトランス社へ。
- 2008年12月16日、4か国会社、北東アジアフェリー会社(NAF)が設立した。本社は韓国東草市である。資本金は300万米ドル（を韓国ウォン換算した額）である。
- 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。

- 2009年2月16日—17日に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、環春市長、プリモリアフトトランス社長、新潟市長、新潟県部長等である。
- 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。
- 同年3月30日、準備運航を実施した。実施期間：2009年3月30日から4月2日、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、中国側は環春市が、ロシア側はプリモリアフトトランス社が、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、NAF本社としては負担しないこととなった。
- 2009年6月5日、ソウルで理事会が開催された。①就航式は2009.6.29（月）11:00AM東草港で行う。②就航船舶は暫定的にJiaodong Pearlにし、近日中、契約を確定する。韓国本社からの連絡では、この予定船は、韓国の平澤から中国威海間で航路開設を準備中の船舶であるがNAFの航路に回せる由。③就航式はNAFが主管し、東草市が積極協力、することになった。
- 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を拒否した（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。
- 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one roundだけ行う。実際の運航は1か月後の7月29日より、Queen Qindaoを使って行う。
- （この間以下のような内部対立有り、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決定することは認められない、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決めることは認められない、旨の通報があった。）
- 6月29日、NewDongchunを使った就航航海のみが実施された。
- 7月17日、Queen Qindaoとの用船契約書調印、用船期間は2ヶ月とし、用船開始は7月25日、返船期日は9月19日。
- 7月25日、定期運航開始。第1週は実施。
- 8月3日、第2週に入る時、ザルビノ港においてタグボートの準備ができないこと、及び東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。
- 9月1日、次の用船候補である日本政府所有船「飛龍21」について日本理事とNAF本社が協議。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。以下の議論がなされた。
  - Queen Qindaoは若干返却日を繰り上げて9月11日に返却する。
  - 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る。
  - それ以外の運航上の課題としては、東草では煤が商店街に迷惑をかけている、新潟では上屋の未撤去の問題、ロシアではザルビノー琿春間の通過が問題であることが確認された。
  - その他のやり取り以下の通り。
    - \*クラスキノ税関は1級税関に昇級させることを考えるべき。中ロ局長会議の際に、NAFがUNDPを通じてこの問題を提出した。
    - \*ザルビノーに（タグなしで）大型フェリーが入るのは自殺行為に等しい。
    - \*東草港では通関の際の保安対策に問題があった。税関はNAFが保安対策を行えと言ってきている。
    - \*ロシア理事は中露国境通過問題について中ロ税関の2時間延長を現在要求している。休日もやるように要求している。ロシア交通局向けに要請文書を現在作成中だ。
    - \*ロシアからの要望としては、もっとNAF本社から情報を流してほしい。NAFとプリモリアフトランス社との間に覚書を作ってほしい。
- 2009年9月第1週経過後、Queen Qindaoは運航を休止した。
- 2009年9月、ソウルにてNAF理事会。以下の議論がなされた。
  - \*飛龍21の船級KRの検査・修繕費は、天津港で行う場合140～150万ドル必要である。
  - \*この調達方法として、「費用を四カ国が出資割合に応じて負担する」ことなどを検討した。最終的には、どこも資金難であり、四カ国が追加で負担金を支出することは出来ないとの結論になった。負担能力があるところが出すこととなり、持ち帰ることになった。
- 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。
- 11月、新潟県から、資金の支援はできないとの回答が為された。
- 12月24日、ソウルにて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、資金負担は出来ないと回答した。
- 2010年3月末、株主総会において会社の清算を決議した。

### 3. 4か国会社事業の経験から得られる教訓

#### (1) 合弁会社方式についての評価

本事業は、国境を超える国際輸送になるため、フェリー航路関係国が参加する合弁会社(株式会社)方式を採用した。合弁でなく単独で行う場合と比較する。今回の場

合、単独ではどの国も事業創設はできなかったが合弁することにより会社設立ができた。合弁により、資金調達の困難を克服したと考えている。一方、意思決定方式は単独の方がはるかに有利と考えられるが、合弁会社の意思決定方式も株式会社方式を採れば大きな問題にはならない。但し、国内ではないので参加国間の関係は常に契約書形式で縛る必要がある。

#### (2) 構成員についての評価

会社経営は、フェリー航路経営ノウハウに熟知している韓国船社を中心に据えて実施した。参加構成員の中に韓国と中国の地方政府を取り込んだことは、会社が外部社会から信用を得るうえで、正解であったと考えている。ロシアからの参加者は極東ロシアの有力な運送業者であった。不透明さが残る中露間国境輸送が本事業の柱の一つであり、その事業実施者を出資者に取り込めたことも正解であった。即ち、運航会社のチーム構成は良く出来ていたと考えている。

#### (3) 資本金額についての評価

資金額 300 万ドルの根拠は、船社の経験から最低限この程度必要であるとの話を受け決めたものである。しかし実際に運航期間が短かったことを考えると資金規模は不十分であった。

#### (4) 会社清算についての評価

4 か国会社が清算に行かざるを得なかった最大の理由は、最初の用船交渉の失敗である。この用船契約では、船主の署名が確実にされていないまま、航路スタートの対外発表をした。あまりにも短時間での変更であったため、既定の航路スタート日時の変更が出来ず、急遽別の船の用船を強いられた。この結果、想定外のことが次々と起こってきた。

即ち、用船交渉は専門家である韓国船社がすべて取り仕切ったが、祝賀会などの準備が整った就航式の僅か 2 週間前になって、船主が傭船契約の署名を拒否した（第 1 船と称す、ジャオドンパール号, Jiaodong pearl）。このため別の船（第 2 船と称す、新東春号 NewDongchun）を急遽借りてきて最初の one round 航海のみは実施した。しかし、新たな船舶探しがうまくいかず、結局 1 か月遅れの用船契約となった（ここで使った船を第 3 船と称す、クィーンチンタオ号, Queen Qindao）。しかし足元を見られたので第 3 船は高い傭船料での契約を余儀なくされた。さらにこの第 3 船で 1 か月遅れの第 2 回目航海を行ったが、次の第 3 回目航海を実施する直前、東草港の保安体制やザルビノ港のタグボート準備に不具合が発生し、この 3 回目航海をキャンセルした。この後は動き出したが、このように休船が多かったので荷主の信用をこの段階で失った。しかも第 3 船の用船料が高いことから、短期間傭船（2 か月）としたが、これでは荷主は期間の長い輸送計画を組むのが難しくなり、ますますこの航路への期待を欠くようになった。

#### (5) 教訓

以上よりここで得られる教訓は、

- ① 合弁会社方式に特段の問題はない。
- ② フェリー運航を用船方式で実施する場合、確実な用船交渉をしなければならない
- ③ 上記②の場合、就航時期、用船料などから見て適当と判断される現役フェリー船の確保は非常に難しく、自らこれを建造し所有することが望まれる。

－以上