

# 日本海横断航路

## —その可能性と課題について—

呉淑儀サリ

中国の日本海側の国際輸送航路としてこれまで、琿春—ザルビノ（ロシア）—束草（韓国）という航路と、延吉—羅津（北朝鮮）—釜山（韓国）の二つが営業運航されているが、二〇〇九年六月には新たに、琿春（中国）—ザルビノ（ロシア）—束草（韓国）—新潟という日本、ロシアと韓国を船で結ぶ日本海横断航路の営業運航が開始されている。この新航路は、中国において、日本海に入る最短のルートとなる。果たしてこの新航路は、日本と中国との間の物流を変え、日中間における一番の玄関口となる可能性はあるのか。以下において、新航路がもたらす可能性と課題について考えてみたい。

### 海の道が拓く、新たなビジネスの可能性

吉林省は中国の内陸部に位置しており、沿海部と比較して経済発展が遅れたため、進出している日本企業はまだ少ないが、鉄道や自動車などの製造業が発展してきた地域であり、中国最大の自動車メーカー「第一自動車グループ」の企業城下町として知られている。

リーマンショック以降、世界経済不況の影響

で日欧米など先進諸国の自動車販売台数が伸び悩む中、中国吉林省長春市に本社を置く中国第一自動車グループは〇八年で、十二万台の乗用車を製造して、前年比で四十五%増、売上にして約三〇〇億円を達成し、工場はフル稼働を続けるという好況ぶりをみせている。第一自動車では、トヨタ、マツダ、フォルクスワーゲンなどの外資と合弁し、工場では自社ブランド車と外資自動車メーカーの車とを同じラインで製造している。第一自動車の工場が使われている部品の多くは日本から輸入しているため、中国自動車産業の好調は、日本の部品メーカーにとつても大きなビジネスチャンスとなっている。

二〇〇八年には、マツダ車に関連する部品だけでコンテナに換算すると五〇〇〇個分、約七〇〇億円分が輸入されているという。

現在、中国の自動車市場は競争激化の一途をたどり、消費者は品質だけでなく、より早い納車を求めるようになってきている。そのため、部品を仕入れるリードタイムもできる限り短縮する必要に迫られている。しかし、部品調達について考えたとき、物流に関して問題もある。それは、

吉林省が中国内陸に位置し、物流面においてコストと時間で沿海地域よりも不利であるということである。中国東北地方は、日本海の玄関口をロシアと北朝鮮に遮られているため、中国東北地方の貨物を日本へ輸送する場合、陸路で大連に集められ、海路で渤海、黄海・日本海を経由するルートをとられている。このルートだと十日前後を要してしまい、輸送の時間とコストで企業にとって大きな負担となっている。そのため、中国東北地域と日本は距離的に近い割には遠い関係にあった。

これまで日中貿易の中心は太平洋側にあったが、今後は日本海側を中心とした貿易が発展すると思われる。その希望の星となるのが、日本海横断航路の開通である。新たに開通する輸送ルートの全長は八〇〇海里で、まず新潟港から、韓国とロシアを経由してV型に海路を運行し、そしてロシアのザルビノ港から中国琿春までを陸路にして約70 kmを結ぶというものである。このルートでは、ロシアでの関税を免除されるという優遇措置もある。

### 琿春は中国の新たな主役都市となれるのか

琿春市は朝鮮族自治州内に位置し、町にはハングル語とロシア語の看板が溢れ、ロシア人の姿も多くみられる。

日本海横断航路の開通を見越して、現在、琿春では日本、ロシア、韓国、香港など大規模な工業団地の建設が進んでおり、入居企業には減税などの優遇措置が受けられる。日本工業区

広大な土地に進出企業はまだないが、地理的にはポテンシャルの高い場所である。今後この大きな工業区に日系などの外資企業を多く誘致できれば、新航路の成功に結び付けられるであろう。

これに先駆けて琿春に進出した日本企業がある。それは、岐阜県の高級婦人服メーカーの「小島衣料」である。これまで小島衣料は上海などを中心とした沿海地域で生産拠点を設けてきたが、沿海地域では労働コストが急上昇し、若い人材がサービス業へ移る傾向が強まり、製造業では従業員不足の問題もある。そのため、〇六年に琿春で新工場設立を決断された。この地域では、安価な人件費と安定した雇用が見込まれ、さらに、日本語を話せる人材の豊富さも大きな魅力である。小島衣料では日本から中国に原材料を輸入し、ここで生産した衣料を全て日本に輸出している。小島衣料も大連港ルートの物流を使っており、税関を含めて往復で約十五日間かかるという。もし、新航路を利用すると往復六日間に短縮できることから、今後、新航路を徐々に利用していくことも検討されている。

この発展が遅れた内陸の小さな町―琿春には、国境に位置するという利点を活かした産業も生まれている。「琿春藍寶石木業」はその先駆的企業である。琿春元宝山木業は、ロシアから材木を輸

入し、それを加工した割り箸を製造販売している。この琿春で作られた割り箸は日本向けに輸出され、吉野家をはじめとした外食チェーンなどに販売され、日本で使われる割り箸の約10%を占めているという。琿春藍寶石木業は〇八年に大連から移転してきたが、社長にその理由を尋ねると「琿春はロシアと距離的に近く、原材料の輸入で大きな利点がある」と語られ、加工区に工場を構えることによつて、輸出入で免税の優遇を受けられると説明されていた。琿春では、このような利点を活かして、家具の製造も盛んな地域である。

すでにロシアザルビノ港の日本海横断航路は開通しているが、その物流量がまだ僅かしかないという。コストや利便性など様子見をしている企業が多いと思われる。新航路は日本、韓国、ロシア、中国という数力国に跨つての事業であり、うまく機能させるためには、日本と中国だけでなく、中国とロシア、日本とロシア、ロシアと韓国、日本と韓国という四力国間での交渉となり、非常に手間のかかる事業となる。一方、新航路で物流量が増えて軌道に乗れば、その経済効果は年間159億円とも言われている。この新航路に新たなビジネスチャンスの期待がかかっている。

### 鶏と卵、どっちが先か

日本海横断新航路のように、物流を距離的、時間的に短縮できることは、コストや環境負荷の削減にも、利点が多い。しかし、産業の集積

と物流ネットワークは鶏と卵の例えで言えば、常にどちらが先かという悩みもある。まず、物流を先に整備すれば、様々な産業が集積されて、その地域が活性化される。琿春市でも新航路に大きな期待を寄せている。しかし、物流ネットワークが整備されても産業が集積し始める初期段階においては、ヒトもモノもあまり活発に動かないため、軌道に乗るまで赤字が続くことが多い。黒字化するまでは、地域を支える仕組みと集積効果を高める仕組みの両方を同時に考える必要がある。このようなことから、いかに短期間で企業を誘致し集積をさせていくかが成功の力ギであると言える。

今回延辺朝鮮族自治州の現場での聞き取り調査の際、関係者から、船舶のチャーター契約の手続きが遅れたことにより、すぐに運航が休止になったこともあるという。この日本海横断航路は軌道に乗せて、安定した運航ができ、採算もとれるまでにはまだ時間がかかるとみられる。この事業は三力国、四力国間での交渉が必要となり、成功させるには今後も多くの難題を乗り越えていく必要があると思われる。今後大きく発展が期待される中国東北地域と日本を結ぶ最短ルートである新航路に中国や日本の企業も期待を寄せている。この新航路で新たなビジネスチャンスが生まれているのか、今後も注目していきたい。

(うんそくいーさりー・亜細亜大学経営学部 準教授)