

第6章 他航路の状況

本章では、青森～ウラジオストク間フェリー航路開設に当って、参考となる他航路の状況を記す。他航路としては東春フェリーの韓国・束草～ロシア・ザルビノ/ウラジオストク航路と稚内～ロシア・コルサコフ航路を取り上げる。

6.1 東春フェリー（韓国・束草～ロシア・ザルビノ/ウラジオストク航路）

この航路は2000年より就航したもので、船舶は12,000総トンのフェリーである。積載能力は、旅客416人、コンテナ136TEU、車両70台となっている。

利用実績をみると、開設された2000年のコンテナ輸送量は1,002TEUであったが、その後順調に拡大し、2005年には7,049TEUに達している。また、旅客は、2000年の36,680人から2005年には57,313人に拡大している。

表6-1-1 東春フェリーの利用実績

● CARGO

UNIT : TEU

IN/OUT	2000	2001	2002	2003	2004	2005	TOTAL
IN	496	1,646	2,751	3,260	2,830	2,454	13,436
OUT	507	1,008	1,828	2,427	4,044	4,585	14,409
TOTAL	1,002	2,654	4,579	5,687	6,874	7,049	27,845

● PASSENGER

UNIT : PERSON

IN/OUT	2000	2001	2002	2003	2004	2005	TOTAL
IN	18,070	26,172	26,467	24,647	26,586	27,986	148,948
OUT	18,610	25,950	24,985	22,477	27,320	29,317	148,659
TOTAL	36,680	52,122	51,452	47,124	53,916	57,313	298,607

(出所) 東春フェリー

同航路の2004年の貨物の品目と流れに関する情報は表6-1-2に示すとおりである。ロシアと韓国を結ぶ航路であるが、両国間の貨物の流れは30%で、中国と韓国間のものが過半数を占めている。中国を背後圏とした航路であることが窺える。今回、対象としている青森とウラジオストク間航路も単に日本とロシア間の貨物の輸送だけではなく、日本と中国間の貨物の流れを生み出す可能性は十分あると言えよう。

表 6-1-2 東春フェリーを利用する貨物の品目とその流れ

発生地		目的地	シェア	品 目
韓国		中国	65%	家電製品、家庭用品、移転する工場設備、機械類
		ロシア	30%	アパレル原料、コーヒー、チョコレート原料
		北朝鮮	5%	ラーメン、パン、魚
中国		韓国	70%	農産品、唐辛子、大豆、胡麻（江原道、ソウルへ）
ロシア			30%	アパレル、水産品（沿海地方からソウルへ）
北朝鮮				毛蟹、活魚、きのこ、ぜんまいなど山菜

（出所）東春フェリー

一方、旅客の流れはロシアと韓国を行き来する両国国籍の人々が圧倒的に多く、中国人の移動は極端に少ないことがわかる。

表 6-1-3 東春フェリーを利用する旅客の流れ

旅客国籍	シェア	旅客の流れ	備考
韓国人	57%	ソウル、江原道から中国の延辺朝鮮族自治州へ	7～9月は白頭山観光客、その他の時期は50%が担ぎ屋
中国人	3%		
ロシア人	40%	沿海地方から釜山へ	

（出所）東春フェリー

なお、東春フェリーは旅客の増大を受け、2006年には、現在の467名載りの船からより大型のフェリーに転換される見込みである。

6.2. 東日本海フェリー（稚内～コルサコフ）

この航路のルートは図に示すとおりである。稚内～コルサコフ間（159km）を5時間30分で運行している。

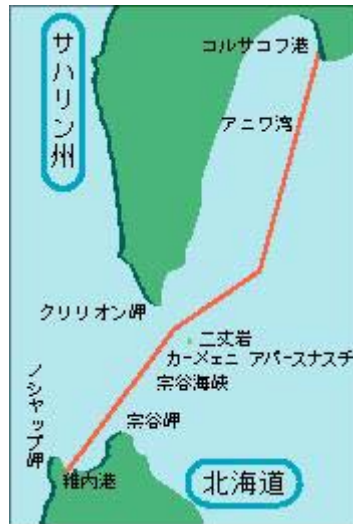


図 6-2-1 稚内～コルサコフ間ルート
（出所）東日本海フェリー

この航路の船舶の諸元を表に示す。船舶の総トン数は 3,531 トンであり、かなり小さなタイプである。

表 6-2-1 稚内～コルサコフを結ぶアインス宗谷号の諸元

全長	95.70m
巾	15.00m
深さ	5.40m
航海速力	20.4 ノット
総トン数	3,531 トン
旅客定員	夏期 / 632 名
	夏期以外 / 500 名
車輦搭載能力	8 トントラック / 21 台
	乗用車 / 66 台
就航	平成 4 年 6 月

（出所）東日本海フェリー

この航路の運航便数の変化を図に示す。平成 7 年（1995 年）から平成 10 年（1998 年）までは年間 20 便程度の運航回数であったが、平成 11 年（1999 年）から 60 便に増加し、

平成 16 年（2004 年）には 120 便まで急増した。

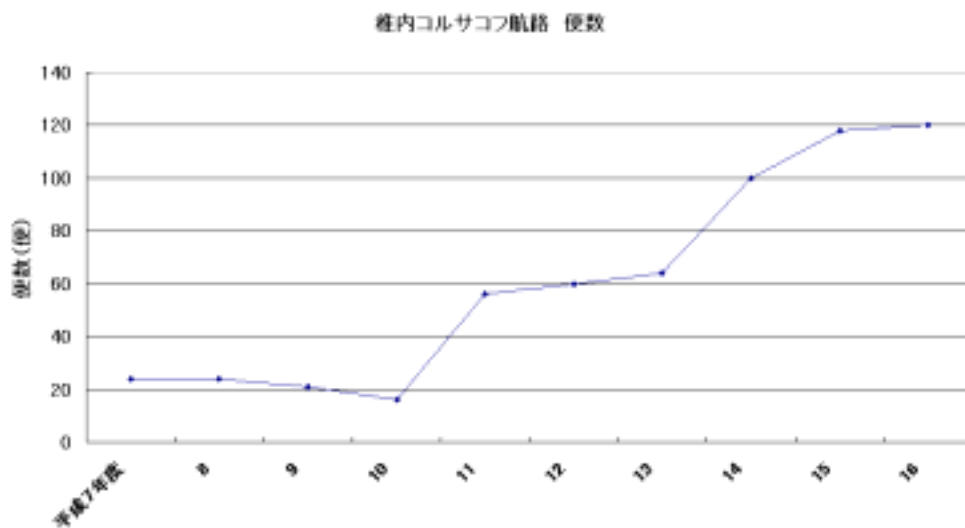


図 6-2-2 稚内～コルサコフ航路の便数の推移

(出所) 東日本海フェリー

下図に示す貨物量の経年変化を見ると、平成 12 年（2000 年）までは 500 トン以下で低迷状態にあったが、その後急増し、平成 15 年（2003 年）には 4,500 トンに達している。

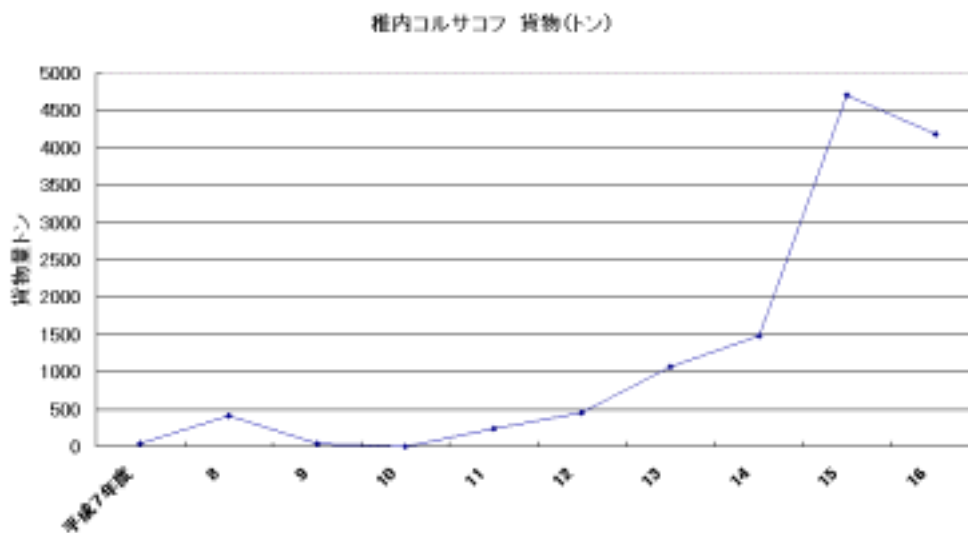


図 6-2-3 稚内～コルサコフ航路の貨物輸送量の推移

(出所) 東日本海フェリー

旅客の流動では、平成 10 年（1998 年）の 1,000 人から平成 16 年（2004 年）には 5,500 人に急増している。

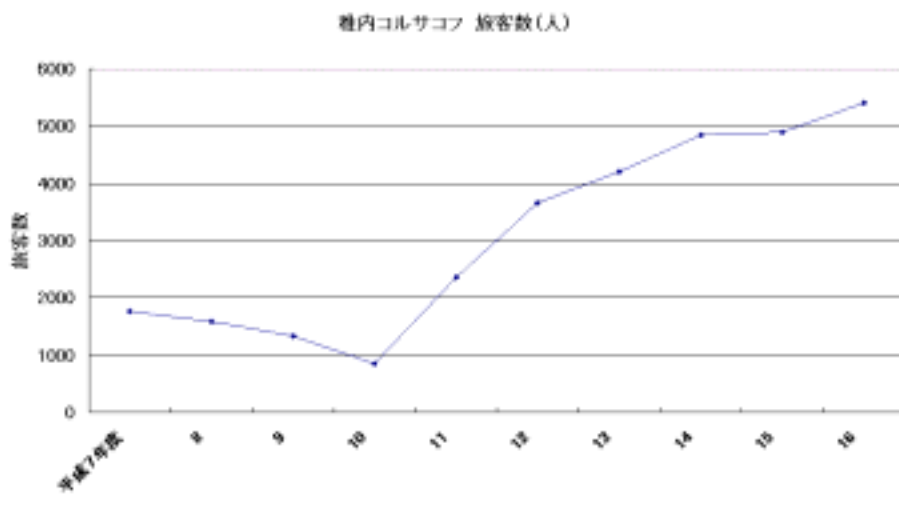


図 6-2-4 稚内～コルサコフ航路の旅客輸送量の推移

(出所) 東日本海フェリー

次に輸送品目を見てみよう。2003 年、2004 年を通覧すると、重機や車両類が日本からサハリンに運ばれていることが分かる。サハリンから日本向けには主として機械部品関係の品目が輸送されている。これからわかることは、輸送貨物のほとんどがサハリン石油、天然ガスプロジェクト関連であることである。

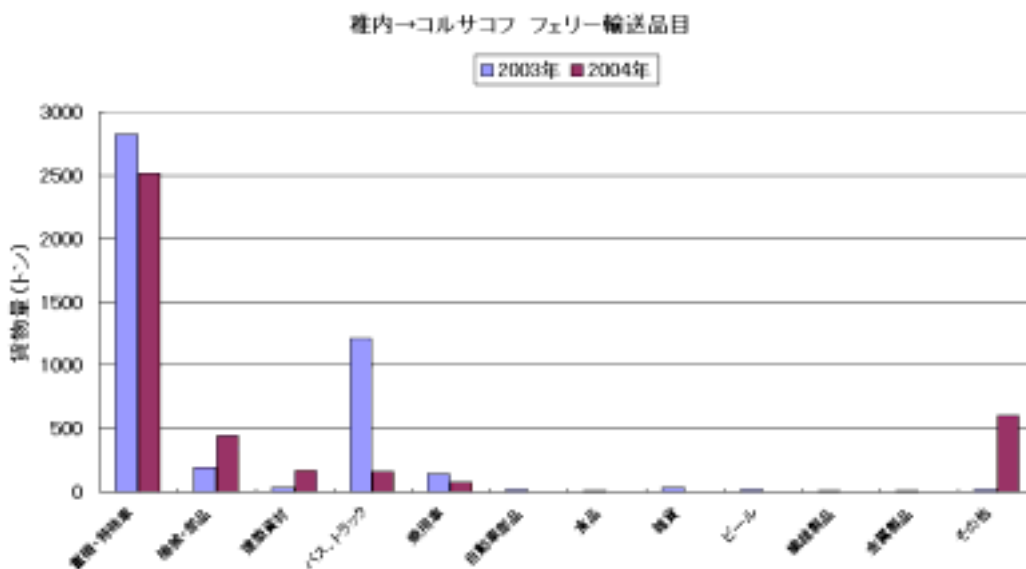


図 6-2-5 フェリーを利用した稚内からコルサコフへの品目別貨物輸送量

(出所) 東日本海フェリー

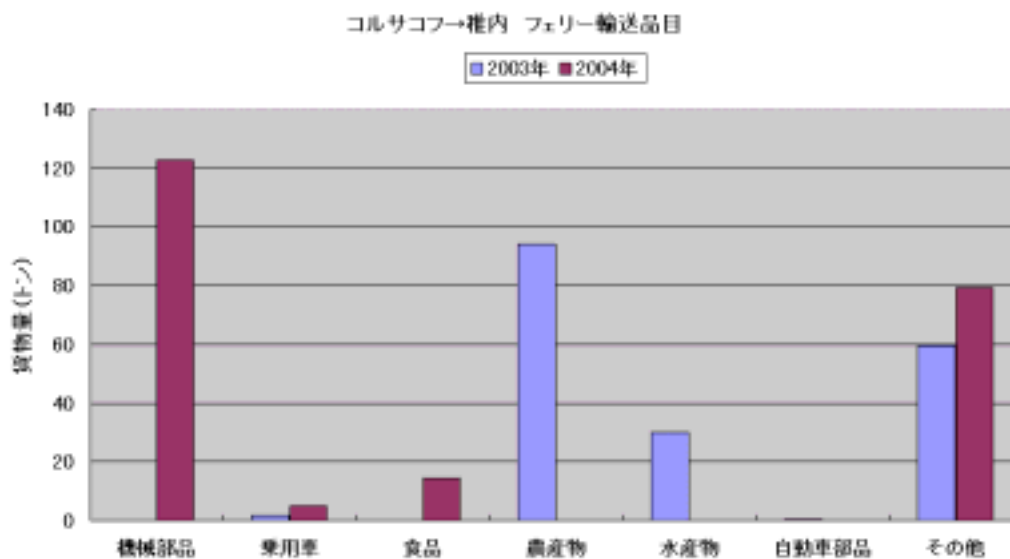


図 6-2-6 フェリーを利用したコルサコフから稚内への品目別貨物輸送量
(出所) 東日本海フェリー

稚内市では、サハリンプロジェクトを地域振興に生かすべく、その輸送の日本側ゲートウェイを目指した。そのためには多くのロシア人、日本人の交流が可能にならないと、従来のビザ制度では非常に能率が悪いことから、構造改革特区の申請を行い、市長が身元保証を行い、ロシア人のマルチビザ取得を支援する制度を設けた。

これは国際交流特区と呼ばれるもので、規制の特例措置の導入を許可されたもので、内容は次の通りである。

臨時開庁手数料の軽減

税関の執務時間外における通関体制の整備

数次短期滞在ビザの発給手続きの簡素化(稚内～コルサコフ間の定期フェリー航路により稚内港に入港するロシア人で、サハリンプロジェクト関連物資のロシア通関の事前準備等を行おうとする企業の社員に対して、稚内市長が身元保証となり、マルチビザの申請を行うもの)

この導入をした結果、次のような効果を得ることができた。ひとつは、サハリンプロジェクトの関係者に稚内港の利便性を大きくアピールし、支援基地としての機能強化につながったことである。もうひとつは、サハリンの通関業者が稚内市に常駐し、ビジネスサポートセンターを開設して、サハリンとの物流、商取引に関する関税、方法等に関する相談業務を行うようになったことである。