

# World Watching

## 8

ワールド・ウォッチング

# 北太平洋を結ぶ 東西回廊 プロジェクト



和田 善吉

国際港湾交流協会  
環日本海交流勉強会 チーフ



第2次大戦中のアメリカからロシア極東への援助は、北太平洋ルートで行なわれていた。1989年、冷戦の終結に伴ってNGOの米国経済協力会が設立され、ロシア極東地域に向けたアメリカの経済活動が開始された。そして1993年、カナダ・バンクーバーのサミットで、クリントン大統領とエリツイン大統領が経済、技術協力共同委員会を設立（現在：ゴア・プーチン委員会<sup>①</sup>）、その後、1995年、「ロシア極東—アメリカ西海岸経済技術協力米ロ政府間委員会」第1回会議をシアトルで開いたあと、ユジノサハリンスク、タコマを経て、1999年6月第4回会議をウラジオストックで開催するまでに至っている。この委員会には12の部会<sup>②</sup>が設定されていて、その1つである運輸部会が「東西回廊プロジェクト」を策定し、極東への輸送戦略を進めている。

（註1）ゴア・プーチン委員会に参加の州

北米西海岸四州：アラスカ州、ワシントン州、オレゴン州、カリフォルニア州

極東・東シベリア：沿海州、ハバロフスク州、サハリン州、マガダン州、カムチャッカ州、チュコト自治管区、ユダヤ自治区、アムール州、サハ共和国

（註2）12部会

漁業、農業、環境、エネルギー、金融、林業、鉱業、通信、観光、運輸、法整備、研修



東西回廊プロジェクト

(East by West Corridor Project)

この東西回廊ルートは、現在Fesco Intermodal（Fescoの米国籍子会社：本社シアトル）により、タコマ—（ペトロパブロフスク・カムチャッキー—

—（コルサコフ）—ウラジオ—釜山間にDead Weight 19,942 MT (576TEU) の多目的船が就航していて、筆者は偶然に1999年9月サハリン・コルサコフ港でこの船に遭遇した。2000年1月に新潟で講演したワシントン州州務長官ラルフ・マンロー氏によると、1997年には35万トンの貨物が米国西海岸とロシアとの間を行き交ったが、このルートが世界最大の輸出国の一つである中国に近いという事実にも拘わらず、西航（米国西海岸→ロシア）に比べて東航（ロシア→米国西海岸）が極端に少なく大量の空コンが米国に戻っている。このため、大連廻りの貨物をTargetとして、1999年6月のウラジオ会議には中国の吉林省、黒龍江省を加えて協議した。この両省からの貨物がロシア極東の港を利用することにより、大連廻りに比べ陸上輸送で2日間、海上輸送で2日間が短縮され、空コンの代わりに実入りコンテナを輸送することにより、米国企業にとってコンテナ1個当たり1000\$の節約が出来ると見込まれていて、この会議では大連経由の貨物3割を沿海州経由とする方針を打ち出している。

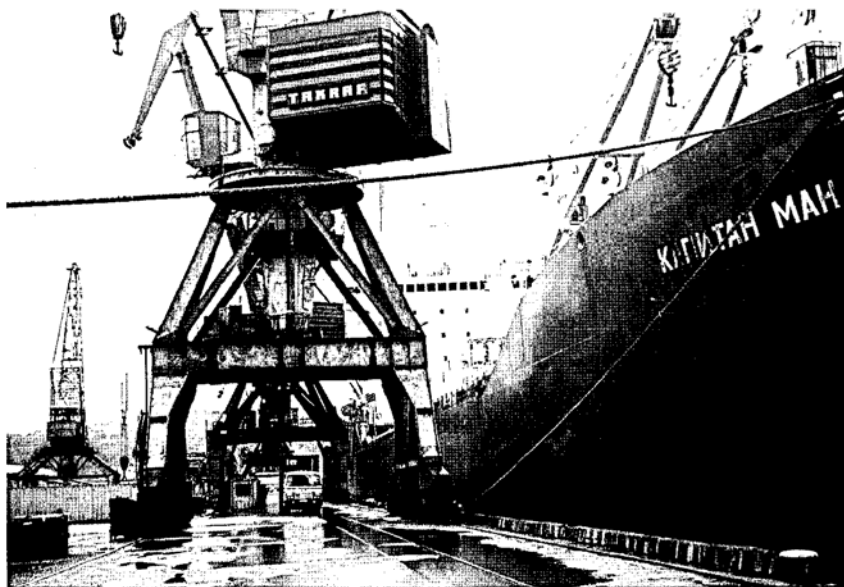
このプロジェクトは、米国西海岸からロシア沿海州にアクセスすることにより、中国東北地方だけでなく、モンゴル、ロシア極東及び日本、韓国を含む環太平洋諸国との輸送網にリンクすることを視野に入れ、さらに、ポストチヌイ港がシベリア鉄道の東の起点であることから、このルートがグローバル・ロジステイクスの一翼を担うことが出来ると考えている。

その他この部会では、国境通過手続きの簡素化、荷主、船社、港、通関業者の連携組織、EDI化

の推進、相手国籍トラックの相互乗り入れ等の問題が協議された。

なお、この会議の報告によると、アメリカからロシア極東向け投資の大半は西海岸からのもので、投資分野は鉱業、林業、通信インフラ、サービス。投資先はサハ(ヤクート)、沿海州、ハバロフスク州、マガダン、サハリン等である。

筆者は1999年9月、ハバロフスク州ソフガバニ港で米国ポートランドの業者がロシアと合弁でPrivate Berth(水深10.75×2)を建設運営し、70万トンの北洋材を日本、韓国に輸出している現場を確認している。



コルサコフ港に接岸している KAPITAN MAN号 (Fesco Intermodal) (1999.9.8)

ける北米航路は、前述したFesco Intermodalのほか韓国航路4船社を数える。他にカナダ航路1船社、博多—北米航路1船社がある(表—2)。

アメリカは北米西海岸四州が利害を超えて大同団結し、極東に対して交流促進の仕掛けを行なっている。しかも、その仕掛けは大きくグローバルな戦略の一端に位置づけられている。

日本海を通過する北米航路は年々増加している。様々な努力によって、現在日本海には羅津—新潟定期コンテナ航路、ポシエット—秋田定期コンテナ航路が就航しているが、将来北米航路のハブ港を中心とした中小船舶による網の目航路が成立するであろうと考えている。現在日本海諸港への航路はその大部分が韓国商船隊によって運航されている。日本商船隊の参入を大いに期待して止まない。

### 日本海を通過している北米航路

「地球は丸いから北半球での航路は出来るだけ北方ルートをとった方が良い」1996年の北東アジア経済フォーラム・ホノルル会議で筆者が主張し韓国も賛同したが、例えば新潟港から北米までの海上距離は横浜港より近い。釜山から日本海を抜け北米に向かうと、太平洋廻りに比べもっと距離差が開く(表—1)。

2000年現在、日本海を通過して津軽海峡を抜

(表—1)  
北米までの航路距離の比較(単位:海里)

| 北アメリカ             | 新潟港(東港)<br>津軽海峡経由 | 横浜港   |
|-------------------|-------------------|-------|
| シアトル<br>(ワシントン州)  | 4,160             | 4,240 |
| タコマ<br>(ワシントン州)   | 4,186             | 4,254 |
| ポートランド<br>(オレゴン州) | 4,193             | 4,273 |

出典: Distance Tables for World Shipping  
[1992年(社)日本海運集会所]

(表—2)  
日本海を通過している北米航路

| 船社名                   | 航路名             | 起点         | 終点          | 日数 |
|-----------------------|-----------------|------------|-------------|----|
| APL/Hyundai/MOL       | PSW             | Tacoma     | Pusan       | 9  |
| "                     | "               | Pusan      | Long Beach  | 8  |
| "                     | PNW             | Pusan      | Tacoma      | 9  |
| Evergreen             | KJW             | Tacoma     | Hakata      | 14 |
| Hanjin/ChoYang/DSR    | CAX             | Pusan      | Long Beach  | 12 |
| "                     | PNW             | Vancouver  | Pusan       | 11 |
| "                     | "               | Pusan      | Seattle     | 10 |
| "                     | AWP             | Pusan      | Oakland     | 12 |
| "                     | "               | Long Beach | Pusan       | 13 |
| Hapag/NYK/OOCL/P&Oned | CKX             | Seattle    | Pusan       | 11 |
| "                     | "               | Pusan      | Los Angeles | 8  |
| Maersk Sealand        | TP—2            | Pusan      | Long Beach  | 11 |
| ZIM                   | Pacific Service | Pusan      | Vancouver   | 11 |
| Fesco-Intermodal      |                 | Tacoma     | Pusan       |    |

出典: 国際輸送ハンドブック2000年版