スケッチ 中国経済

多様なルートが浮上

環日本海交流

千葉　康弘

□□4

「中国東北地域は、日本海に自分の船着き場を持つべきだ。中国が自ら投資をしないと、自由な利用はできない」。環日本海経済研究所（ERINA）の特別研究員・三橋郁雄氏は六月、新潟市で開催の日中経済協力会議運輸分科会でそう力説した。

◇

中国東北地域は日本海に面していない。わずか十キロ先の日本海に抜けるには北朝鮮、ロシア領土の通過が必要である。二〇〇二年に中国、ロシアの国境紛争が解決して以降、中国はロシアのポシエット港、ザルビノ港（のちのトロイツァ港）、ウラジオストク港などを利用できるようになった。しかし、ロシア側は中国からの人口流入（難民）を恐れ、入国を厳しく制約しているため、港の利用はそれほど容易ではない。

◇

その中で研究された提案が「日本海中国波止場論」（筆者命名）である。これは三橋氏が昨年、ウラジオストクで開催されたUNDP（国連開発計画）で報告した図們江地域の海底トンネル活用の海上国際港湾構想である。

図們江に程近い中国・防川からトンネルを掘削し、海に出るまでわずか十キロ、沖合に造る海上港湾の人工島まで橋で結ぶ距離も十キロである。海底トンネルの工法は青函トンネル（全長五三・八五キロ、海底部二三・三〇キロ）で、人工島は関西国際空港でいずれも実証されている。

理工系出身で、現場を熟知した専門家、三橋氏ならではのアイデアである。

日中両国の東北地方間の交流を促すため日本海横断航路の必要性が叫ばれて久しい。しかし、ルートとして有望な図們江、ロシア・ウラジオストクに近い綏芬河とも、北朝鮮、ロシア領における円滑な貨物の通過に課題を残している。この課題が解決すれば吉林省と黒龍江省の六千五百万人が日本と結ばれるようになる。このことは北東アジア全体の経済発展を大きく牽引し、北朝鮮、ロシアにも多大なメリットをもたらすことにつながる。

◇

可能性が探られている中国東北地域、極東ロシアと日本を結ぶ輸送ルートは多様だ。本県の取り組んでいる環日本海シーアンドレール構想（秋田―ボストーチヌイ―ヨーロッパ）をはじめ、新潟の日本海横断国際フェリー事業（新潟―トロイツァ―束草）、酒田の第二東方水上シルクロード航路・綏芬河ルート（酒田―ボストーチヌイ―綏芬河―ハルビン）、それに大連港を出発とするユーラシアランド・ブリッジ（日本各港―大連―満州里―ロシア）などがある。

秋田にとってポイントとなるのは、図們江開発区域との結びつきである。かつて、ポシエットと定期航路があった実績もある。年内にも実現するであろうボストーチヌイとのコンテナ航路開設も図們江に一歩近づくことにつながるだろう。本県が未来を切り開くために、対岸との交流・交易は不可欠だ。それは中国東北地域にとっても同じ。環日本海地域の未来は対岸との交流から生まれるのである。

（河北師範大客員教授、秋田市住）

〈完〉

吉林省琿春市防川から望んだ図們江の河口付近＝7月25日、ERINA研究員・朱永浩さん撮影