

AsiaWave

 vol.162

2
中国写真館
孫秀萍
～人間の仙境～
張家界

5
特集
2008年、
北東アジアの
船旅が面白い!
金丸知好

16
Life&Culture
コフマン・愛
イナイでマニキュア
桂川唯香
ホームステイがしたいだけ2
中国タクヤ
本「座右の日本」
「タムくんといーフン」
村田広幸
クレット島の斜めの仏塔
亜洲奈みつほ
映画『ヒルマ、パコタの影で』
『裸足のギボン』
中川島優
ムシャラフ氏が失権



クラビーの少女
(桂川唯香撮影)

クラビーの町を散歩していたら、とてもかわいい女の子に出会った。大きな木に縄をくくっただけの手作りブランコで遊んでいるその子はあまりにかわいく、なんでこんなにかわいいのかと思っただけの頃、私にそっくりなのである。そうそう、私もこういうタイプの少女だったのだ。さぞ周りの大人たちはそのかわいさに虜だったことでしょう。「写真を撮ってもいい？」私が近づくと、女の子は揺れるブランコを何も履いていない足でズズズッと止めちゃって、さすがタイ人ってばワイルド。そして大きな目で私のことをただじっと見つめていた。何を聞いてもニコニコしているだけで答えてくれない。でもいいの。そのキュートな笑顔だけで充分！かわいすぎるぞ。幸せになれよ。コップンカー!!

(桂川唯香)

孫秀萍の
中国写真館

人間の仙境—

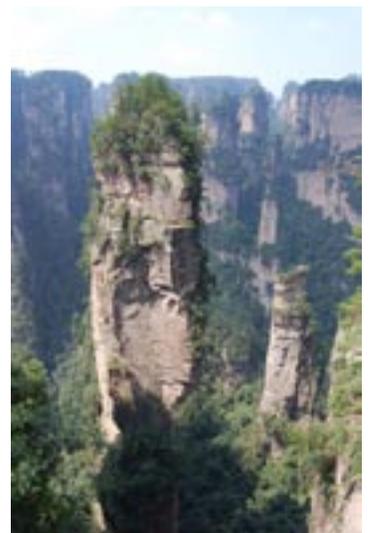
張家界
(中国湖南省)



キリッと聳え立つ將軍峰



宝峰湖

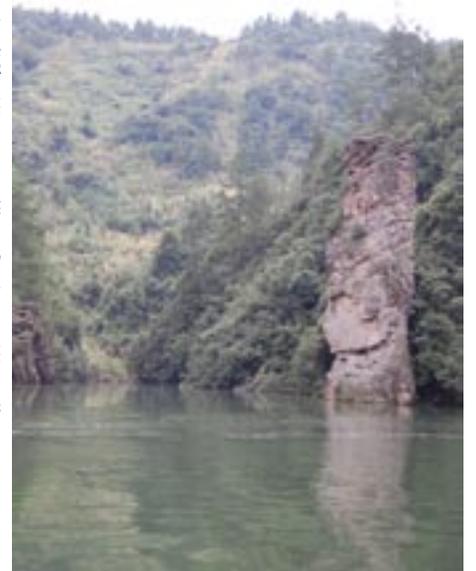


もし、人間に仙境があれば、それは張家界に違いない。さまざまなところに行ったが、張家界のように印象深く、なかなか忘れないところはそう数多くではない。変化千万の岩、美しい伝説、そのすべてが巨大な景観を成して、見るに飽きない。

2007年の夏、7月末ころに、張家界に行った。まず、宝峰湖を見て、水上バスで、土家族少女のガイドに出会った。空に溶けそうな色の衣装に、鮮やかな帽子、歌を交えながら、美しいこの天然湖の由来を楽しく教えてくれた。



路険しい天門洞、登りきると、さらに景色が美しくなり、梅の花びらのように流れてくる雨「梅花雨」に濡れると、幸福が訪れるといわれている。



右は、猪八戒が美女を川で入浴を覗く岩で、美女に怒られて、ピンタが張られて顔が半分になった。

下は、蛙の岩。八月十五日月が丸いとき、ちょうどその口にはさまれる景色が見れるというので、名前は「金蟾石門」。



美しい御筆峰

なんと、これは水深70メートルの天然湖で、泳ぐことはできない。また山に囲まれて、独特な景観を形成した。猪八戒の半分の顔に似た岩や仙女の姿にそっくりな岩、孔雀の山などなど、実に似ていて、人々を魅了した。またその伝説も面白い。例えば、猪八戒の顔が半分になったのは、仙女の入浴姿を覗き見たとき、仙女にピンタされたせいだとか。実に聞くのも見るのも楽しい。

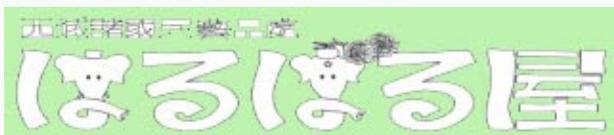
ほかに48將軍の岩や、天女散花、御筆峰なども見た。その美しさ、また自然の雄大に圧倒させ、言葉すら失い、ただただ立ち尽くしてみた。



峰から水を流して作った滝



インド・ネパール・アフガニスタン・バリなどなどからはるばるやってきた衣料品・織物・アクセサリ・楽器・CD・DVD.... が皆様をお待ちしております



<http://www.harubaruya.com/>

180-0004 武蔵野市吉祥寺本町 1-8-3 コスモビル 2階

Phone & Fax. 0422-21-4790

渋谷アマリタ Phone & Fax. 03-3461-6563

吉祥寺別館 Phone & Fax 0422-22-2433

☆はるばる屋通信☆

インド・バリからオリジナル春物衣料品

・雑貨続々到着中です

吉祥寺別館は、木曜日が休みです

☆ **インド製レトルトカレー好評発売中** ☆
リピーターの方が増えています

インド舞踊・ベリーダンスの公演・発表会に
CD・DVD などを持って出張販売いたします。

ネットでのお買物もお楽しみください！

2008年、北東アジアの船旅が面白い！

文・写真

金丸知好

アジアウエアブ恒例、船旅ライター・金丸知好氏によるアジア・クルーズ案内である。今回は時刻表の紹介にとどまらず、産業活動と国際政治のからみ合いのなかで、いかに困難を超えて新しい航路が生まれるか、あるいはかつて栄えた航路が消滅するかを生々しい感動とともに描き出し、人間社会の生命の一部としての海上交通の像を呈示する。

パンスター・ハニーのカジュアルクルーズが始まる

いまから6年前。それがサッカー・ワールドカップの日韓大会が開かれた年だったと即答できる人がどれほどいるだろうか。2010年に南アフリカ共和国で開催される本大会を目指した予選が始まってしまっ

た現在となつては、2002年のコリア・ジャパン大会はすでに遠い昔話のようにさえ思われるのも無理はない。でも、サッカーファンだけでなく、日本そして韓国人たちの多くが、史上初めてアジアで開かれる世紀の大イベントに、漠然とした不安を抱えながらも何かしら心躍るような感情を持ったのもたしかである。

日本と韓国との間に新しい海のルートが次々と開設されたのもこの年だった。世界中からやってくるサポーターやファンが、日本と韓国という開催国の間を行き来するだろう。大会が終わっても日韓関係はより

緊密になることで、両国のヒト・モノの交流はさらに増えていくはずだ。こうした思惑で、下関と釜山を結ぶ関釜航路そして福岡と釜山を3時間で走る高速船ぐらいいしかなかった日韓航路にニューフェイスが加わったのである。

そのひとつが大阪と釜山を結ぶ航路を開設したパンスターフェリー。もう20年前の話になるが、かつて大阪と釜山の間には「オリンピック88」というフェリーが就航していた。その名の通り、1988年にソウルで開催された夏季オリンピックへの訪問客を当て込んだ航路であった。当時大学生だった筆者も、初めての韓国旅行に「オリンピック88」を使った。美しい瀬戸内海の風景に眼を見はらされ、完成したばかりの瀬戸大橋をくぐったときは「船旅にしてよかったな」とつくづく思ったものである。残念ながら「オリンピック88」の乗船者数は伸び悩み、ソウル五輪終了後数年し

て、いつのまにか消滅した。だが、オリンピックと並ぶ、いや参加国・地域や視聴者数ならそれを上回る世界最大のスポーツイベント、サッカー・ワールドカップの舞台に日本と韓国が選ばれたことで大阪・釜山航路は再び陽の目を見ることとなる。韓国

の船社パンスターラインが、ここに「パンスター・ドリーム」(かつては日本船「さんふらわあ ころしお」を投入し、週3便で復活させた。ちなみに韓国開催分のチケットを6枚入手していた筆者も、さっそく大阪から「パンスター・ドリーム」に乗って、釜山・蔚山(ウルサン)・光州・大田・水原で観戦を楽しんでいる。

「オリンピック88」とは違い、「パンスター・ドリーム」はその後も好調を維持し続けた。ソウル五輪当時は育っていなかった「海外旅行を楽しむ韓国人」が、このころには当たり前になっていたのである。飛行機に比べると格安で、福岡や下関に比べればみどころも多い関西(ユニバーサルスタジオ・ジャパンや京都など)、ちよつと足を伸ばせば東京にも行ける大阪航路は爆発的な人気を博したのである。さらに船内でウクライナ人や韓国人エンターテイナーによるイベントを開催する「クルーズフェリーサービス」を行うようになったことが、「パンスター・ドリーム」の好調さに拍車をかけた。このサービスは同船が週末に行つた釜山港ワンナイトクルーズでも踏襲され、韓国では「楽しい船旅ならパンスター」という認識が広がっていく。日本への修学旅行に大阪航路を選択する韓国の学校も激増した。それにともない週3往復の「パンスター・ドリーム」は慢性的な満席状態が続く。もちろん乗船客の大部分

パンスターライン

大阪 15:10 → 翌日 10:00 釜山 15:10 → 翌日 10:00 大阪
船舶のドック入り期間を除く毎日運航
使用船舶: パンスター・ドリーム/パンスター・サニー/パンスター・ハニー (週末のみ)
片道 1万6000円~
パンスターカジュアルクルーズ 3泊4日
4月2日より毎週水曜日釜山出港→毎週土曜日釜山帰港
日本寄港クルーズ第一弾! 4月16日釜山発→17日別府→18日松山→19日釜山
使用船舶: パンスター・ハニー
1泊およそ1万6000円~
ウィークエンド日本海クルーズ(公式未発表のため推測)
釜山~博多~日本海側の港(金沢? 境港?) ~博多~釜山
使用船舶: パンスター・ドリーム/パンスター・サニー



2007年4月から大阪~釜山航路に投入された「パンスター・サニー」。



このような状況を見てパンスターラインは、ひとつの決断に踏み切った。それが日本のフェリー会社・リベラ東日本フェリーとの事業パートナーシップ提携である。リベラ東日本フェリーは首都圏と北海道、北海道と青森県、さらには北海道（室蘭）新潟県（直江津）（福岡県（博多）という日本海縦断航路を持っていたが、青森

と函館さらに室蘭に最新型の高速船を導入するなどこのエリアに力を注ぐため、首都圏への航路さらに採算がとれない日本海縦断航路の切り離しをはかっていた。パンスターラインとの提携はリベラにとっても渡りに船だった。持ち船を韓国にチャーターさせれば、その用船料が入るし、荷物も運んでもらえる。こうしてリベラは首都圏航路を譲った商船三井フェリーから手に入れた「さんふらわあ みと」を日本海縦断航路に投入せず、パンスターラインにチャーターさせた。「さんふらわあ みと」は「パンスター・サニー」として生まれ変わる。パンスターラインは2007年4月から「パンスター・ドリーム」と「パンスター・サニー」という2つの船によるデ일리サービス（毎日運航）の悲願を達成した。デ일리サービスを機に、パンスターラインはさらにJR貨物とも提携。釜山から東京まで36時間で結ぶ高速輸送（パンスター・ウルトラ・エクスプレスPUE）サービスを開始し、これが当たった。パンスター・サニー増強後わずか半年で、貨物は目標の150%を達成したという。

旅客面の効果もテキメンであった。おりからの「円安ウォン高」が韓国旅行者の訪日ブームを加速させていた。パンスターフェリーが毎日釜山を出港することで、毎日大阪港の国際フェリーターミナルに500人前後の韓国人がやってくる。ついには2007年度大阪を訪れた外国人観光客ランキングで、韓国人がトップ（2位は台湾人）に立

つたという統計もある。（※筆者が昨年4月末に「パンスター・サニー」に乗船したときの様子は、アジアウェーブ2007年8月号の特集記事で読めます）
今年の1月2日、パンスターラインは本社をソウルから釜山に移した。それには次のような事情があった。業績好調な同社が、ついに本格的なクルーズフェリー事業に進出する布石である。パンスターラインはリベラ東日本フェリーが青函航路に投入していたカーフェリー「ほるす」を用船し、釜山を起点にした3泊4日のクルーズを開始する。ドリーム、サニーに続く第3船目のクルーズフェリーの船名は「パンスター・ハニー」。リベラとの契約がまとまった昨年12月末、「ほるす」はクルーズフェリーとしての改装のため室蘭から釜山に移動していった。

そしてパンスターラインは、「4月2日から釜山を母港とし、韓国南海岸クルーズと日本寄港クルーズを運航する」と発表した。「朝鮮日報」は「使用される船は1万5000トン、全長130メートルのパンスター・ハニー号で、乗務員を除き、乗客だけで定員518人だ。船内には食堂、公演場、映画館、文化体験室、子ども用プレイルーム、ショッピングモールなどもある。パンスター側は3泊4日のコースを基本コースとして、途中で乗船・下船できる1泊2日のコースも運航する予定だ。（中略）観光客は車に乗ったままで乗船、好きな寄港地で下船し、車で観光を楽しむことができる」と報じている。

パンスターラインの韓国語版ホームページを見るとこのほかに
●釜山〜松山〜広島〜釜山
●釜山〜松江〜舞鶴〜釜山
をめぐるコースをすでに発表している。

パンスターラインは当面、韓国国内クルーズをメインとし、月1〜2回の割合で日本寄港クルーズを行う意向のようだ。気になる料金だが韓国クルーズの場合、1泊一人当たり14万8000〜53万6800ウォン、日本円にしておよそ1万6000〜

5万5000円と発表済み。パンスタラーインの会長がメディアに語ったところによると、1航海当たり170人を目標に集客、それも上級キャビン中心に定員をしばり、グレードの高いクルーズを実施していく考えであるとか。

また「パンスタラー・ハニー」が釜山に戻ってきた土曜日の夜には、釜山港でのワンナイトクルーズに投入する予定だという。これは2007年春に2隻目の「パンスタラー・サニー」を投入したことで釜山〜大阪航路がデイリーサービス化し、ワンナイトクルーズにまわす船がなくなつたことで休止を余儀なくされていたもの。

これだけではない。パンスタラーラインは、さらに釜山と日本海の港をフェリーで結ぶウィークリーサービスを考えているようだ。業績好調の大阪〜釜山航路も、週末になると貨物輸送の需要が落ちる。そこで、クルーズサービスを終えたあと、他の2隻に比べて小型のハニーを釜山〜大阪の往復に配船、ドリームとサニーは、交互に別のフェリー航路に投入することを検討しているという。そのなかでも日本の日本海側の港と釜山を結ぶウィークリーサービス（日曜釜山発〜日曜日本海側の港発着〜火曜釜山着）の実現が最も有力なプランだという。これはリベラ東日本フェリーが断念した日本海縦断クルーズフェリー構想（従来の室蘭〜直江津〜博多ルートに石川県の金沢、季節運航として鳥取県の境港を加え、日本海クルーズフェリーを運航する。2006年9月にはモニター参加者を乗せた実験航海も行われた※筆者も博多〜境港〜金沢区間乗船）の変形版ともいえる。それを考え

ると日本海側の港として有力なのは金沢、第二候補として境港となるが、はたして。入国管理施設を新設する手間を省くために、釜山からまずは国際港として実績のある博多港に向かい、ここで国内航路に資格変更して日本海側の港に向かうことも充分考えられる。

二度の失敗に終わった北九州〜釜山航路も6月1日に復活！

パンスタラーラインが日韓ワールドカップを機に参入した成功例だとすれば、失敗し消えていった新航路もその影に存在した。それが北九州（小倉）〜蔚山（ウルサン）・釜山航路である。やはり2002年、韓国船社の武星（本社・釜山市）が高速船「ドルフィンウルサン」を投入し、小倉と蔚山間に新航路を開設した。ちなみに韓国で開催されたワールドカップ決勝トーナメント1回戦（韓国対イタリア）および蔚山で開催された準々決勝（ドイツ対アメリカ）の観戦のために、筆者は往復「ドルフィンウルサン」を利用している。

さらにワールドカップ終了直後の2002年7月、これまた韓国船社の大亜高速海運が世界最大級の高速船「オーシャンフラワー」を小倉〜釜山航路に投入した。しかし、「オーシャンフラワー」は相次ぐ船体のトラブルに見舞われ、さらに現地の受け入れ態勢も整っておらず、定めたダイヤど

おりの運航すらできない有様で、わずか3ヵ月後の10月に運休に追い込まれた。2003年4月、武星は「ドルフィンウルサン」の蔚山航路を減便して釜山航路に参入したものの、こちらも船体のトラブルや故障が相次いで、旅行者に見放される。そのうえ同社は2004年9月に資金繰りに行き詰まり、船を差し押さえられて小倉〜釜山・蔚山航路は無期限運休の憂き目を見ることとなる。

「オーシャンフラワー」および「ドルフィンウルサン」はなぜトラブルにつきまといわれたのか？ 日韓高速船航路のパイオニアで、現在も高い人気を誇っているJF九州高速船の「ビートル」は164トン、定員200名。それに対して「オーシャンフラワー」は「ビートル」のおよそ2.5倍、「ドルフィンウルサン」は2倍の定員。定員が大きいうことはすなわちそれだけ船が鈍重になりがちで、さらに技術的にも問題山積であった。かくして小倉〜釜山航路は消えるべくして消えたのである。

C&クルーズ

釜山 23:00 → 翌日 8:30 門司 12:00 → 19:00 釜山
6月1日より週6便運航予定
使用船舶：KCブリッジ
価格は関釜フェリー（片道9000円〜）と同じか？
関釜フェリー／釜関フェリー
釜山 20:00 → 翌日 8:00 下関 19:00 → 翌日 8:30 釜山
船舶のドック入り期間を除く毎日運航
使用船舶：はまゆう／星希（ソソフィ）
片道9000円〜



門司港がアジアや欧州への玄関口だった時代をみてもきたJR門司港駅舎。



下関と釜山を結ぶ「はまゆう」（日本船籍）。韓国船籍の「星希」と交互に玄界灘を往復する。

一度ならず二度の失敗経験がある北九州〜釜山航路に復活の芽が生じたのは、2007年3月のことであった。韓国海洋水産部は、北九州〜釜山航路の運航者としてC&フェリー（本社・ソウル市）による共同体を選定したのだ。これに先立って行われた釜山〜小倉航路海上旅客運送事業者選定委員会の会合では、過去の二度の失敗に対する反省から「航路を定着させるために（高速船ではなく）旅客と貨物を一緒に運送する貨客船形態が望ましい」との答申があつたという。これは大亜高速海運や武星のような早期撤退がこの航路で二度と繰り返されることのないように、という関係者の願いが込められている。慎重な審査の末、この航路に選定されたのがC&フェリー。韓国西海岸の平澤（ピョンテク）港と中国山東省の日照港を結ぶ「黄海フェリー」を運航してきた実績が評価された。それから半年以上が経過した同年11月、C&フェリーが釜山と門司港の間にフェリー1定期便を就航させるという計画が日本で

も報道された。同じ北九州市でも当初予想されていた小倉ではなく、門司が日本側の玄関口として選ばれたのだ。

なぜ、再び釜山と北九州航路なのか？

その背景には北九州と関門海峡をはさんで対岸にある下関港を起点とした釜山との定期航路の伸びがあることは間違いない。下関と釜山を結ぶ関釜航路は2005年に航路開設100周年を迎えた日韓航路の老舗である。日本側の関釜フェリー「はまゆう」と韓国の釜関フェリーが運航する「星希（ソソフィ）」が交互に出港する「星希」サービスを行っているが、日韓ワールドカップ以降、韓国人客の訪日ラッシュの影響で利用者が増加した。パンスターライン同様、関釜航路も船客の飽和状態が続いており、2007年11月7日付けの「毎日新聞」は下関税関支署の話として

「下関税関支署のまとめでは、関釜フェリーを使った06年の出入国者は計約20万人で前年比約20%増。また、九州運輸局によると、これらの定期航路の06年度の利用客は計103万3000人で前年比13%増。同局は「ビザが不要になったことや、円安・ウォン高の影響で韓国からの団体客や修学旅行が大幅に伸びたのが原因」と話している。

と報じている。

下関で下船した韓国人旅行者のほとんどが別府・阿蘇山・ハウステンボス・長崎など九州北部の観光地めぐりを行ない、ゴルフ客は山口県の宇部にある国際カントリークラブを利用するという。かつては関釜航路といえば「コリアンの担ぎ屋おばちゃんがいっぱい」という、どことなくディーブ

な情景をもってイメージされることが多かったのだが、「はまゆう」「星希」という新造船の登場とともに、韓国人レジャー客往復フェリー利用の格安バックツアアの参加者が多数）が乗客の主力を形成するようになった。

九州北部が目的なら、九州の港にも来てくれるはず。さらには、対岸にばかり美味しい思いはさせられない、という思いも北九州側にはあるだろう。そして今年の1月末、北九州市長とC&クルーズ社（本社・釜山市）C&フェリーの関連会社）の社長が北九州市役所で航路開設に関する協定を締結した。この6月1日からの運航を目指すという。毎日新聞北九州版2月1日付け朝刊によれば

就航するフェリーは「KCブリッジ」（1万6340トン）で、速力23ノット。1日1往復、週6便の運航で、午前8時半に門司港着、正午に出航する予定。初年度は年間14万6000人の旅客を見込んでい

というC&クルーズ社の発表を伝えている。どうやら運航スケジュールは1日1往復を週6便、釜山を深夜に出て門司には早朝着・昼出港でその日の夕方に釜山となることが濃厚。これは福岡と釜山の間を結ぶ国際フェリー「ニューかめりあ」とほぼ同サイズとなる。JR門司港駅に近い1号岸壁を使用し、海運会社側がターミナルを4月末までに設置するという。

気になる使用船舶「KCブリッジ」だが、もとは日本カーフェリーという会社が所有していた「おおすみ」で、その後は奇しくも筆者がソウルオリピックイヤーに行

った韓国旅行で往復利用した「オリンピック88」となった船である。さらに1995年に筆者が中国山東省の威海から韓国の仁川に向かう際に乗船した「ゴールデンブリッジ」が、実は「オリンピック88」であった。韓国人オフィサーが日本語を話せる方で、そのときに教えていただいたのだ。

個人的には非常に縁の深い船を使用する航路だが、はたして過去2度の失敗に終わった北九州と釜山航路の轍を踏むことにはならないのだろうか？

まず、不安点としては、対岸の関釜航路との競合となること「ピートル」などジェットフォイルを擁するJR九州高速船と、「ニューかめりあ」という大型フェリーが走っているが、かたや1日数本も運航されている高速船、いっばうは1日1往復のスローなフェリー（釜山からはナイトフェリー）ということどうまく共存がはかられている。ところが関門海峡をはさんだ両市はいずれも大型フェリーで、しかもディーリー運航という点も同じ。

新参の門司航路は関釜航路との明確な差別化が図れず、最悪の場合、共倒れの危険性もあるのだ。北九州は「オーシャンフラワー」や「ドルフィンウルサン」の教訓をいかして「ピートル」型の小型高速船の導入を再検討すべきという意見もある。

ただ、門司港付近は門司港レトロ地区という国内でも高い人気を誇る観光地がすぐ近くにある。また、門司港からは下関の唐戸棧橋エリアまでわずか5分でアクセスできる関門汽船が1日に何往復もしている。唐戸エリアにはふぐ（下関では「ふく」と呼ぶ）の刺身で有名な唐戸市場や海響館と

いう水族館、明治大正時代に建設されたレトロ建築物群、源平合戦など歴史の舞台となった壇の浦などなどみどころが豊富で、実はJR下関駅よりも門司港からのほうが楽にアクセスできる。さらに関西へのフェリーが出る新門司港へのアクセスも門司のほうが簡単。こういった点をいかにもうまくPRできるかどうか、門司航路の今後を占うことになろう。

関門地区は、将来「東アジアのへそ」となる位置にあり、下関と北九州の共存共栄はその不可欠なファクターとなる。「KCブリッジ」（KOREA II韓国とCHINA II中国のBRIDGE II架け橋）という名前の通り、長らく中韓の橋渡しをしてきた船に、次は日韓の橋渡しという新たな、いや「オリンピック88」以来の役割が与えられる。「KCブリッジ」の前途は多難のように見えるが、ぜひ、この大役を果たして欲しいと筆者は期待する。

馬関が東アジアのへそに！日韓中の海の十字路

下関は、正しくは赤間関といった。しゃれて赤馬関とも書き、転じて儒者好みに馬関とよばれたのが、この港町のよび名になった。

司馬遼太郎の「街道をゆく」(朝日新聞社)シリーズ。その記念すべき第1巻の取材で長州路(山口県)を訪れた著者は、下関について上記のごとく書いておられる。そして

「私は日本の景色のなかでも馬関(下関)の急潮をもっとも好む」と語っている。司馬遼太郎は下関とは書

かず、あえて「馬関」としている。さらに本州と九州には生まれたこの狭い水路のことも「馬関海峡」と呼んでいる。その理由として彼はこのように述べている。

ここは下関海峡というより馬関海峡とよぶほうが、潮の色まで違ってくる

船で日本各地をめぐったことのある筆者も、日本で最も好きな景色または場所はどこか？と尋ねられたら、こう即答する。

馬関の海峡をさまざまな船がゆきかう光景を眺めているときが、もっとも人生で幸福を感じる時だ、と。

やはり関門海峡では、この水路が見つめてきた日本史のさまざまな情景とその深みを表現することは難しい。馬関のほうが、凄みがある。よってここでは馬関と表現することを、まずお許しいただきたい。

さて、幕末の頃は「いずれ大坂（大阪）を抜いて西国一の港市となる」と言われた馬関だったが、明治に入って鉄道の普及とともに北前船交易がにわかには衰亡し、それとともに馬関も一つの地方都市に転落してしまった。ただ、朝鮮半島に近いということもあり、釜山さらには中国の首都・北京にのびる鉄道につながる海の玄関口としての顔を持つ。

国際都市ということであれば、対岸の門司のほうが馬関を凌駕していた時代があった。戦前、門司港からは大連や台湾の基隆へも海路つながっていた。さらに日本郵船が運航していた欧州航路の船は横浜、神戸、そして門司に寄港しながら遠くマルセイユやロンドンまで出かけていったという。アジアだけでなく世界にもつながる港町、それが「ポート・オブ・モジ」だったのであ

る。戦後、国際航路がすべて失われ、門司も単なる地方都市になってしまったが、国際港時代の遺産を「門司港レトロ地区」として再生させ、いまや人気の観光スポットとなっている。

この馬関海峡の両岸に位置する2つの都市が、東アジアにおける海の十字路になる。

下関の国際航路といえば歴史の長い関釜航路、というイメージがいまだに強い。しかし、中国へのフェリー航路も持っていることは意外と知られていない。オリエントフェリーが週2便「ゆうとびあ」を青島との間に就航させているし、2007年8月末には上海下関フェリーがそれまでの貨物だけから旅客も取り扱うようになり、長江に面した太倉（上海や蘇州の近郊都市）との間に「ゆうとびあ2」を週1往復させるようになった。さらに予定通りいけばこの6月

月から門司と釜山の間にも航路が開設される。つまり馬関からは海路、釜山・青島・上海という東アジア屈指の港湾都市と結ばれる「東アジア海の十字路」という役割を

持たされることになる。

馬関の港としての歴史は、決して門司港レトロに象徴されるハイカラなものばかりではない。この港が半島や大陸侵略の足かりにもなり、好むと好まざるにもかかわらず半島および大陸からやってきた人々の働かざるに不幸な歴史も厳然として存在したのである。

21世紀の馬関は、東アジア新時代の交流ステーションになりうる。その一端を担うのが国際フェリーである。もちろん物流というビジネス要因も大きい。日韓中の関係が決して円滑ではなく、どちらかといえばギクシャクした現在だからこそ、三國のモノや人がごった煮になる馬関エリアは、そういう局面を打開しうる可能性をはらんでいるといっている。

では何ができるのか？ まずは馬関を起点に中国大陸や韓国への船旅から始めてみよう。船内はすでに異国の文化圏。最初は

戸惑うことも多いかもしれない。しかし長い船旅の中で（せいぜい1泊2日、長くても2泊3日だが）異文化コミュニケーションを積極的に図れば、日本国内だけにいるのでは決して見えてこなかったものが見え、新たな発想がわいてくることもありうる。たとえば馬関から青島へ往復し、馬関に戻ったらすぐに釜山へ。三国を比較し、ゆっくりその未来を考えるきっかけにもなるだろう。

ずいぶん前に、馬関のフェリー関係者の方と話したことがある。この方が面白いことをおっしゃっていたことを思い出した。

「いま、ヨーロッパでEU（欧州連合）が拡大していますよね。加盟国間には国境もなければ、まるで東京から大阪に新幹線で行くのと同じ感覚で他の国へも行ってしまおう。パスポートのチェックもない。鉄道ではユーレイルパスというのがあって、これさえ持っていればヨーロッパのどこにでもいちいち切符を買わずとも行けてしまう。わが東アジアにも早くこういう時代が来ないものですかねえ。もちろん日本は島国ですから、ユーレイルパスのアジアフェリー版で『アジアフェリーパス』というのができれば、ここ下関を拠点にして韓国や中国をラクラク行き来できる」

それから10年近くが経過しようとしている。東アジアの現状を見ると、まだまだ「アジアフェリーパス」の登場は難しいかもしれない。しかし、決して実現不可能な夢でもない、と筆者は考える。東アジアの人々が船で行き来する機会が増大すれば、

上海下関フェリー

下関（月）12:00 →（火）17:00 太倉（火）22:00 →（木）8:30 下関
2007年8月27日より旅客の取り扱いを開始した
使用船舶：ゆうとびあ2
片道1万5000円～



2007年8月末に上海下関フェリーが下関～太倉航路の旅客扱いをスタートさせた。「ゆうとびあ2」が毎週月曜日に中国へ向けて出港する。



幾度となく日本史の舞台となり、また海外へと通じる水路であった馬関海峡。現在も激しい潮流の中を毎日あまたの船が通過していく。

オーシャン東九フェリー

東京 19:10 → 翌日 13:10 徳島 14:10 → 翌々日 5:00 新門司
 新門司 19:10 → 翌日 9:30 徳島 11:30 → 翌々日 5:00 東京
 ※ 日曜・祝日は東京・新門司ともに 5:40 入港
 船舶のドック入り期間を除く毎日運航
 使用船舶：おーしゃんいーすと／おーしゃんうえすと（スタンダードフェリー）
 おーしゃんのーす／おーしゃんさうす（カジュアルフェリー）
 片道 1万4000円～（スタンダード）／1万6040円～（カジュアル）
 いずれも東京～新門司フル乗船のケース



東京と北九州を結ぶオーシャン東九フェリーは、2日目に徳島に寄港する。

海外に行きたいと思っている人。まずは馬関に足を伸ばそう。ここは日本だけれども、東アジアのヘンでもある。港から釜山行きの船や青島さらには上海へ向かう船が出入りする光景を見ていると、日本とアジアを考える気分になれる。だから筆者も年に数回、この地にやってくる。その理由は、司馬遼太郎の言葉を拝借したい、

「私は日本の景色のなかでも馬関の急潮をもっとも好む」

オーシャン東九フェリーに注目だ！

さりとて本州の西の端にある馬関は、東京から遠い。

関西からは毎日運航している名門大洋フェリー（大阪～新門司）や阪九フェリー（泉大津・神戸～新門司）があるので、これで一晩過ごせば翌朝は馬関という気軽さがある。しかし東京からは、はるか西方に感じる人も多い。それが北海道や東北からであれば、なおさらであろう。首都圏の人がアジアに行くなら成田からビュンと飛んでし

パンスタライインのフェリーのようには、近の日本国内を結ぶ新しいフェリーのようピカピカしているわけではない。後発のカジュアルフェリーはともかく、ベテランのスタンダードフェリーはややくたびれた感じがするのは否めない。

しかし、その航路は退屈とは無縁である。東京出港が19時10分というのはいい。パレットタウンの観覧車や東京ビッグサイト、フジテレビ社屋、そして東京タワー。これぞ東京！といった景観が、夜空の下にパノラミックに展開する。やがて右手にライトアップされた羽田空港の滑走路。船のファネル（煙突）をかすめるようにジェット機の機体が離発着する。羽田が後方に去ると、今度は横浜のランドマークタワーが遠くに浮かび上がる。

翌朝は紀伊半島南端クルーズ。右手に潮岬を通過し、温泉街の白浜まで和歌山県の景色を眺めることができる。紀伊半島を過ぎればすぐに四国。今度は左手に徳島県。そして前方には淡路島の島影と鳴門大橋の橋梁が薄っすらと、しかしどんと近づいてくる。そして徳島入港。新町川という河口にある徳島港への着岸光景はぜひ船首に出て眺めてみることをオススメしたい。1時間の寄港をへて船は再び海へ。右手に徳島県の海岸線が続き、やがて室戸岬に。日本の国土を海からウオッチするという日ごりなかなかなかできない体験ができる。そして3日目の午前5時に北九州の新門司フェリーターミナルに着岸。筆者も日本国内の長距離フェリーはほとんど乗船しているが、これほどまでにダイナミックで眺めていて楽しい風景をたんのうのできる航路は他に知らない。

午前5時の到着は早すぎる、という人も

まうほうが手軽だし、コスト的にも楽だ。しかし、船旅にはひとつ飛びで目的地に到着してしまう飛行機にはない旅情とだいが味がある。これは一度船旅をしてみないと、決して理解できないものなのだが。どうせなら東京から馬関まで船で行き、さらに韓国や中国へ船旅してみたい。いにしえの遣唐使や戦前の旅人のごとく。

そんな想いをかなえる船は、たしかに存在する。しかもほぼ毎日、東京から出ているのだ。それがオーシャン東九フェリー。東京から徳島を経由して新門司まで2泊3日。フェリーには大部屋ありレストランありと一般のフェリーイメージと寸分たがわないスタンダードフェリーと、船室カテゴリーはベッドの二等寝台のみでレストランがなく、自動販売機から提供される冷凍食品およびレトルト食品を好きなきときに食べるカジュアルフェリーの二種類があつて、交互に東京を出る。ちなみに新門司までの運賃はスタンダードが最低1万4000円（二等）、カジュアルフェリーが全ベッド1万6040円。

多いかもしれない。しかしまだ観光客のいない朝の門司港レトロ地区散歩や早朝だからこそ活気のある唐戸市場見学、そして関門海峡に面したボードウォーク散策は最高のゼイタク。唐戸から下関国際フェリーターミナルは車ですぐ。徒歩でもそんなに苦にならない。下関から青島や上海に向かう人および門司港から釜山に向かう人は午前中に手続きをし、関釜航路で釜山に行く人は午後馬関エリアの観光を楽しめる。日本の太平洋岸をクルージングできる上、馬関の陸上行動を満喫し、さらに海外へ。時間がかかるが、飛行機で一気目的地向かう旅に比べれば面白さも数倍なのだ。

これまでは東京と四国そして北九州を結ぶフェリー、それも東京港からほぼ毎日運航している唯一の長距離フェリーなのに船旅ファンくらいにしかその存在が知られていない稀有な存在であったオーシャン東九フェリー。しかし馬関が船旅にとって東アジアのヘソとなる今後は、東京から海路アジアへ向かう唯一の船として重宝されるべきフェリーだ。実際、筆者もオーシャン東九フェリーを使って馬関にアクセスし、そのまま船を乗り継いで韓国や中国に向かったことが幾度となくある。

江戸後期の学者に林子平という人がいた。子平はその著書「海国兵談」のなかで「江戸の日本橋より唐（中国）・オランダまで境なしの水路なり」と書いて鎮国していた日本の海防をとらえた。オーシャン東九フェリーはまさに「東京の日本橋から韓国や中国まで水でつながっている」ことを証明する船であり、平和でのんびりとした船旅を実践できる足なのである。

国際フェリー不毛のエリア・日本海が変わる!?

大阪と釜山を結ぶパンスタールインが、釜山と日本海側の港を週1便で結ぶプランを考えていることは先に述べた。パンスタール・ドリムとサニーを交互に日本の日本海側の港と釜山を結ぶウィークリーサービス(日曜釜山発↓月曜日本海側の港発着↓火曜釜山着)の実現が最も有力なプランだという話だった。

2008年2月現在、日本と外国を結ぶ旅客を扱う日本海航路は富山県高岡市にある伏木港とロシアのウラジオストクを週1便結ぶ「ルーシ」号の運航だけ。しかも日本発着にもかかわらず、利用者は中古車交易に従事するロシア人が大半を占め、日本人旅行者の乗船はきわめて少ない。多数のフェリーや高速船が行き交う東シナ海にと上海を往復する船が行き交う東シナ海に比べると、あまりにも淋しい現状である。

ソ連・ロシア政治史の専門家として著名な下斗米伸夫・法政大学法学部教授に「北

FESCO (ロシア極東船舶公社)

伏木(金) 18:00 → (日) 9:30 ウラジオストク(月) 18:00 → (水) 9:00 伏木

使用船舶: ルーシ

片道4万1400円~/往復6万9000円~

国際中央フェリー

敦賀(水・土) 12:00 → 翌日(木・日) 10:00

東海(木・月) 18:00 → 翌日(金・火) 16:00

敦賀

2008年秋に就航開始予定

使用船舶: クイーンナルシス

片道2万7000円~/往復5万1000円~



富山県高岡市伏木に停泊する「ルーシ」。これまでは日本海唯一の国際航路であった伏木~ウラジオストク間に就航している。



「平成の北前船」でも寄港し、パンスタールインの日本海航路の有力寄港地と見られる金沢港。付近には北前船貿易やしょう油製造で栄えた時代の名残も。



戦前はウラジオストクを中継して欧州までつながっていた国際港だった敦賀。クイーンナルシスの就航は実に60年余りの空白をへた国際航路の復活となる。

航路にシフトする。そして太平洋戦争の開始により新橋~敦賀港の直通列車は廃止され、日本の敗戦とともに敦賀港は国際港としての役割を中断することを余儀なくされたのである。このあたりの経緯は門司港とほぼ同じである。

敦賀発の外国との定期航路開設の話は、ずいぶん前から存在していた。その相手は韓国東海岸の町・東海。敦賀市とは友好姉妹都市の関係にあり、日本海を隔てて1泊2日も

方領土問題の今後」についてインタビューを行ったことがある。「人生発掘マガジン」(トロイア) 第2号(海軍プレス社) 2007年6月発売)の特集記事作成のためだった。その際、下斗米教授は「裏日本と呼ばれる時代はいよいよ終わる」と述べられた。

日本とソ連・ロシアというのは海を隔てて長い国境線を有しながら国民の意識のなかに隣の国であるという感覚がありません。「ウラジオストクはソウルやピョンヤンよりも東京から近い」と学生に言うのと、びっくりされるくらいです。戦前まで日本の港というのはソ連航路のある敦賀や新潟が重要でしたが、戦後の日本人は神戸・横浜を重視して日本海側を「裏日本」と呼んでいます。これは終戦直前に日ソ中立条約(1941年)を破って日本に参戦したソ連、マッカーサーによる日米同盟と独立回復という歴史が反映していると思います。でも、こういう状況がいよいよ終わるのではないかな、と私は感じています。(トロイア第

2号)「北方領土」の真実、そして問題の処方箋をさぐる!より)

教授はその後、日韓の経済関係が向上していることを挙げられ、そこから領土問題にも少しずつ進展が見られる可能性もある、と語られた。

そして国際フェリーの分野では、たしかに「日本海側が裏日本と呼ばれる時代はいよいよ終わる」かもしれない状況になりつつあるのが今年、2008年である。

パンスタールインのウィークリーサービスが実現すれば、日本海側としては伏木(富山県高岡市)~ウラジオストク航路に続く2本目の国際航路の誕生となる。そしてさらに3本目、4本目、そして5本目の日本海国際航路が年内に開設されそうな勢いなのだ。この背景には、パンスタールインの項目でも述べたが、ウォン高岡安による韓国人の訪日熱の高まりが挙げられる。さらに、政治的にはまだ「近くて遠い国」と呼ばれる日韓両国が、経済面では深くリンクしていること、それもソウルや釜山とい

った大都市ではなく東海岸に位置する地方(いわば「裏韓国」と、裏日本と蔑まれてきた日本海側の経済浮揚に韓国東海岸の自治体との連携が不可欠になっている点に注目したい。忘れてならないのはソ連崩壊後の混乱から、豊かな天然資源を武器に立ち直ったロシア経済がここに来て絶好調となり、北東アジアエリアではもはや無視できない存在になってきていることだろう。

①敦賀~東海航路(国際中央フェリー)

福井県敦賀市。19世紀末に国際港に指定された敦賀は、20世紀初頭にウラジオストク(ロシア)との定期航路が開設され、ウラジオストクから遠く欧州へと伸びるシベリア鉄道につながる玄関口として栄えるようになった。1912年に運行を開始した東京・新橋と敦賀港を結ぶ直通列車は、単なる国内特急ではなくウラジオ航路としてシベリア鉄道につながり、はるかベルリンやパリにいたる夢の鉄道だったのである。その後、ロシアの後を継いだソ連との関係が悪化すると敦賀はウラジオ航路から清津(チョンジン)など朝鮮半島北部への航路にシフトする。そして太平洋戦争の開始により新橋~敦賀港の直通列車は廃止され、日本の敗戦とともに敦賀港は国際港としての役割を中断することを余儀なくされたのである。このあたりの経緯は門司港とほぼ同じである。

あれば船でたどりつける。ベルリンの壁が崩れた1989年、筆者は出張で敦賀を三度訪れている。そのとき、「もうすぐ敦賀にも韓国との定期フェリーが来るようになりますよ」と市の関係者が心なしかウキウキした口調で語っているのを耳にしたことがある。しかしながら、採算性やその他もろもろの難問が立ちふさがったようで、敦賀〜東海航路はプランのまま眠り続ける。

敦賀〜東海航路の開設が世に宣言されたのは2007年12月のことである。運航を担当するのは国際中央フェリーという敦賀市に本社を置く会社だ。昨年開設された同社の新航路HPには「国際中央フェリー株式会社は、平成8（1996）年4月10日、日韓合併会社として設立され、日本海側の中心部に位置する敦賀港において、21世紀の環日本海時代の再到来を演出すべく、日本海沿岸諸国との物的・人的・文化交流の窓口となることを基本理念としています。当社は、敦賀港の地理的立地条件を最大限に活かし、営業の柱として韓国、東海岸の大観光資源の紹介リゾートの国際化、物流輸送の迅速化。コストの軽減をモットーとし、日韓定期フェリー航路を運営します。」と紹介されている。そしてHPには就航する船の情報、その乗り場、運航スケジュール、そして料金がすでに明示されている。

船名は「クイーンナルシス」。1973年に広島県の内海造船瀬戸田工場で建造され、当初は太平洋沿海フェリー（苫小牧〜仙台〜名古屋を結ぶ太平洋フェリーの前身）の名古屋〜大分航路に就航した「あるびれお」としてデビューを果たした。船籍は国際船員入れと税金対策からパナマ

になっているが、船籍地は敦賀である。筆者が敦賀出張を繰り返した1989年に改装されており、1万8858総トン・定員744人という大型フェリーだ。東海まで所要時間は22時間で、タイムスケジュールは水曜と土曜の正午に敦賀港を出て、翌日の午前10時に東海に到着。東海港は月曜と木曜の18時に出港、翌日の16時に敦賀に入港。気になる旅客運賃だが4人部屋の2等室で2万7000円（片道）、往復が5万1000円の予定。既存の釜山〜博多・下関・大阪航路に比べるとやや割高感もあるが、東海からソウルまでは高速バスで3時間。その本数もかなり多いうえ、東海に到着したその日のうちにソウルへアクセスできる。「クイーンナルシス」のデビューは今年の秋の予定だ。

② 境港〜東海〜ウラジオストク航路（DBSクルーズフェリー）

敦賀と「クイーンナルシス」で結ばれる予定の東海市に、もうひとつの国際航路開設プランが飛び出したのは今年の1月上旬

のこと。急浮上したのは鳥取県境港と東海、ロシアのウラジオストクを結ぶ定期貨客船就航計画である。運航を計画しているのは韓国の海運会社DBSクルーズフェリー。韓国ソウルに本社を置く同社は、韓国の大手海運会社・大亜高速海運が2007年10月に同航路運航のために設立したものだ。

ちなみに大亜高速海運は東海市と日本海（韓国では東海と呼ぶ。東海市の呼称もこの海に面していることに由来）上に浮かぶ鬱陵（ウルルン）島のあいだに高速船の定期便を運航させている。さらにウルルン島からは、日韓間で帰属をめぐって問題が未解決のままの竹島（韓国名は独島）を遊覧するミニクルーズも出している。天候不順や波が高くなるとすぐに欠航になるため、なかなか実施されないのが現状だという。このほか、やはり東海岸沿いにある浦項（ポハン）からウルルン島まで、さらに釜山と長崎県の対馬（厳原と比田勝港）との間にもそれぞれ高速船航路を持っている。かつて「オーシャンフラワー」で小倉

〜釜山航路に乗り出したものの船体故障とトラブルが相次ぎ撤退を余儀なくされた苦い歴史を持っているが、ウルルン島や対馬航路では好調を維持している。今回の航路開拓も小倉航路での失敗を教訓に、満を持しての挑戦となる。

ロシアでは経済発展にもなつて誕生した富裕層に船旅のニーズがあるほか、韓国でも何度も述べるようにウォン高円安による日本への渡航熱が高まっており、こうした需要を受けて就航に動いたという。1万6000トン級、最大500人、コンテナ100〜150を運べる貨客船を就航させ、東海とウラジオストク、境港と東海をそれぞれ往復し、境港には一週間に一度寄港する予定だ。このプランが実現すれば、日韓ロ3カ国を結ぶ初の国際貨客船航路となる。

鳥取県によると、境港が寄港地に選ばれたのはすでに貨物便の国際航路があることや航空便でも米子〜ソウル便（アジア航空）があり、税関・出入国管理・検疫（C

DBSクルーズフェリー

東海→境港→東海→ウラジオストク→東海（運航ダイヤ未定）

早ければ2008年7月にも就航開始予定
使用船舶：未定（貨客船は1万6000トン級・定員は300〜500名程度）

北東アジアフェリー

東草（日）→（月）新潟（火）→（水）トロイツァ
早ければ2008年6月にも就航開始予定か？

使用船舶：新東春

東春フェリー

トロイツァ（水）18:00→（木）10:00 東草（木）15:00→（金）10:00 トロイツァ（金）15:00→（土）20:00 ウラジオストク（土）10:30→（日）15:30 トロイツァ（日）18:00→（月）10:00 東草

使用船舶：新東春

東草〜トロイツァ 片道245米ドル〜/往復408米ドル〜

東草〜ウラジオストク 片道257米ドル〜/往復429米ドル〜



北東アジアフェリーがやってくる新潟港は信濃川の河口にある。



「ゲゲゲの鬼太郎」などで知られる漫画家・水木しげるさんの生まれ故郷・境港。作品に登場する妖怪を駅名にしたり、JR車両にペイントしたりと「妖怪の町」として有名に。

IQ)などの機関があることが決め手になったようだ。このフェリー航路開設のあかつきには、境港が韓国やロシアといった北東アジア諸国との交易の窓口となるだけでなく、観光客の誘致にも起爆剤となるだろう。日本海沿岸エリアすなわち環日本海圏を含む北東アジアで、そのキーステーションとして境港が一躍注目を浴びる可能性を秘めたプロジェクトだけに、境港のある鳥取県が色めき立つのも無理はない。県は新年度予算に仮設の国際ターミナル建設費1億8000万円を計上。東海からの船は外港昭和北岸壁に着岸し、ターミナルでCIQが行われることになる。

しかし鳥取県の地元紙「日本海新聞」は新航路の就航について、次のような問題点も指摘している。

一方で、貨客船就航に期待を寄せながらも「長続きさせるのは難しい」と見る関係者も多い。DBS社は県に「当面黒字は見込んでいない」と伝えているが、航路持続には黒字化は必須条件。韓国からの人や物の受け入れに加え、境港から安定的に送り出す必要があるが、「人や物を集めるのは難しい」というのだ。

境港と中国、韓国を結ぶ定期コンテナ船実現に奔走した関係者は「新しい貨物を開拓するのは難しく、コンテナ船に影響が出るのが心配」と指摘。また旅客についても「たとえ集められたとしても、(利用客減に悩む)アジアナ航空機に影響が出る可能性がある」という。(2008年2月9日付朝刊より)

しかし、DBSクルーズフェリー社の韓国政府への申請が2月下旬に認可されたこ

とで、就航に向けての大きな障害は消えた。早ければ今年7月にも定期貨客船航路が実現する見通しとなった。就航に向けては鳥取県が4月にも境港に仮設の旅客ターミナルを建設することになっている。

筆者が境港を初めて訪問したのは2006年9月のことだった。しかも海路、船での境港入りという非常に稀有な体験をともなっていたことだった。これはリベラ東

日本フェリーが、「平成の北前船」と称して国土交通省が掲げる「公共交通活性化プログラム」に盛り込まれた航路と地域サービスマスターの活性化を目的に、石川県金沢港および鳥取県境港への試験寄港を実施した際に、筆者がモニター乗船者として訪問したものだ。使用船は当時、博多直江津、室蘭を結ぶ日本海航路に就航していた「ニユーれいんぼう」である。筆者が初めて鳥取県を踏むことになったこのトライアル航路のアンケートに、日本海を見て生まれ育った者としての強い思い入れも手伝って「ぜひ、日本海を縦断するクルーズフェリーの就航を！」と熱く書き込んだものだった。

しかし、このプランは夢と終わった。この直後、境港に寄港した「ニユーれいんぼう」は商船三井フェリーに譲渡され、代わりに入手した「さんふらわあ みと」は先に述べたように韓国のパンスタライオンにチャーターに出されて「パンスター・サニー」となり、もう1隻の「さんふらわあ つくば」もギリシャに売却された。それどころか日本海縦断航路すら2006年末の運航をもって無期限休止に。この航路、筆者をはじめ船旅ファンに熱烈な支持を得

ていただけに、運休措置は多くのファンを失望させた。が、それよりも落胆が深かったのは定期船入港に山陰経済浮揚の可能性をかけていた境港市であったらう。ウラジオストク、東海、境港を結ぶDBSクルーズフェリーの日本海横断ルート開設プランは、一度は裏切られたという思いを持った境港市関係者を狂喜させたことは想像に難くない。

「もう一度、海から境港に行ってみよう」という思いが強い筆者としては、ぜひ乗船したいルートである。奇しくも筆者の実家がある富山県(港は高岡市伏木)からは週1便ウラジオストクに向かう貨客船「ルーシ」が出ている。ルーシでウラジオストクに渡り、ウラジオストクから東海を経由してパスポートに「SAKAMINATO」と帰国スタンプをもらおう、という旅も可能になる。また、東京から寝台特急「サンライズ出雲」に乗って翌朝米子で下車し、鬼太郎列車(車体に鬼太郎やねずみ男、猫娘のイラストが描かれているだけでなく、各駅にも妖怪の名を付けた別称がある)こと境線に乗って境港へ。そしてここから海外へ、というメルヘンというよりも妖怪に化かされたような旅もできる。

③難産！北東アジアフェリー(東草→新潟→トイツァ)の壮大な実験
実はDBSクルーズフェリーの航路プランが浮上する以前から、境港は将来誕生する予定の日本海国際航路の寄港先になるべく招致活動を行っていた。そのターゲットとなっていたのが韓国北東部にある江原道の東草(ソクチョ)、ロシア・ウラジオス

トク南部にあるトイツァそして新潟を結ぶ旅客航路計画である。

現在、トイツァ港と東草の間をカーフェリー「新東春(ニユードンチュン)」が就航している。これを新潟にも寄港させようという計画だ。日本、ロシア、韓国、中国の4カ国でつくる「北東アジアフェリー会社」(仮称)を、資本金300万ドルで設立し、新潟市内に本社を置く予定。新会社は中越運送(新潟市)、富士運輸(同)など県内企業を中心となって発起人となり、新潟県、新潟市、新潟東港のある聖籠町、県内経済界は、2007年6月の運航を開始に向け同社を支援していくことで合意したのだ。

ちなみに「新東春」(1万3213総トン・1987年建造・旅客600人・コンテナ貨物132個分運搬可能/前身は大阪・高知県甲浦・足摺を走っていた「高知シーライン」の「フェリーむろと」)はもともと東草とトイツァを結ぶ定期航路(2003年にウラジオストクまで延伸)だ。新潟→トイツァ航路が実現すると、中国東北部・ロシア極東・北朝鮮の三国が国境を接する「図們江(豆満江)地域」地域と日本がダイレクトに結ばれることになる。これがこの新航路にかかる大きな期待であり、最大の注目点だ。ここで昨年のアジアウェーブ5月号の記事をもう一度ここに引用することをお許しいただきたい。

図們江地域の開発は、1991年のソ連崩壊直後から北東アジアの経済発展の起爆剤になると専門家や経済人から長年期待され続けてきたが、北朝鮮問題など政治的な緊張がカベとなって、開発は足踏み状態で

ある。しかし、経済発展著しい中国においてかつての旧満州＝東北地方もその例外ではなく、ここ数年は投資ブームで日系企業の進出も目立つ。

トロイツァはロシア領内にありながら、100キロ離れたウラジオストクよりも琿春（トロイツァから約80キロ）のほうが近く、琿春から日本海へ抜ける物流ルートは日中双方にとって経済的なメリットが大きい。さらに中国の後ろに控える内陸国モンゴルも、中国を経由して日本や韓国と交易する「日本海ルート」をかねてから熱望している。北東アジア国際フェリーの就航で、図們江地域の開発は一気に促進され、経済的な交流から「火薬庫」とも見なされていた北東アジアの「平和ゾーン」への移行も期待できる。

さらに日本の寄港地について。新潟からさらに航路延長も取りざたされている。新潟港が首都圏をカバーするならば、中部および関西エリアをカバーする港があつてもいい、ということだ。現在は敦賀（福井県）が誘致に熱心で、さらに高岡伏木（富山県）や金沢、そして舞鶴（京都府）や境港も少なからず興味を示しているという。

少なからぬ興味を示している、といわれた鳥取県は、北東アジアフェリーの境港寄港をかなり熱心に働きかけていた。そこへDBSクルーズフェリー計画が持ち上がったわけだが、鳥取県経済政策課は「航路は多い方がいい」として、誘致活動を継続する意向だという。

筆者は昨年5月号で、北東アジアフェリー1運航は2007年6月スタートの予定、と書いた。しかし、ことはスムーズには進

まなかった。

2006年9月2日、中国長春市で開催された「第2回中国吉林・東北アジア投資貿易博覧会」で、日中韓ロ4カ国による新航路開設に向けた協議書の調印が行われている。協議書を交わしたのは、新潟県の財団法人・環日本海経済研究所（ERINA）、琿春市政府、ロシアのフェリーターミナルを経営するベルクルート社、韓国の東春フェリー。4者はそれぞれの国で民間からの資本を募り、合弁で運営会社を設立。東春フェリーから1万3000トン級の貨客船をチャーターし、週1便の運航を開始することに合意している。この合意を伝える新華社配信をもとに「日本経済新聞」が同年9月6日付け朝刊に「日中に新輸送ルート 日本海経由、1日半で結ぶ」と題した記事を掲載した。

「現在、中国・東北地方からの日本向け物資は陸路で遼寧省の大連港まで運び、新潟まで約12日かかる。新ルートが開通すれば一日半に短縮できるといふ」と。北東アジア地域の中で日本の中心都市として中国東北地方との交流をリードしてきた新潟を含め、これまで「裏日本」とされてきた日本海側の自治体にとって、これから発展が見込まれる中国東北との最短ルートを持つことは、その地理的優位性を強めることにもなる。その実現には日本海横断フェリー航路がどうしても必要であった。

これまで新潟ではロシア沿海州のウラジオストクとハバロフスク、中国東北のハルビンとの間で航空便が運航されているが、いずれもロシア、中国のビジネス利用者らによって高い搭乗率を維持してきた

実績を有している。そのうえ、この地域にフェリーが参入すれば、日本への渡航者が急増している中国吉林省・延辺自治州を中心に、低価格の団体ツアーなど新たな市場が広がる。また、新潟には在日韓国・朝鮮人が多く、延辺には朝鮮民族の聖地である長白山（白頭山）があるため、日本からのツアー需要も見込めるなど、観光マーケットの拡大も期待できるといふ見方が強い。

延辺自治州は、日本企業の投資先としての将来性も注目されている。同地域は朝鮮族の優秀な日本語人材が豊富である。これまでは民族的な関係から韓国を重視していた自治州政府も、ここ数年で日本企業の誘致に熱心に取り組み始めた。ネットワークとなっていた日本との物流が、フェリー航路開設で改善されれば、企業進出の増加が期待できるといふ。

北東アジアフェリーが開設すれば、日本からはロシア向けの中古車を輸出し、帰りは中国の木材、農産物、食品、衣料を主な貨物として想定。また、吉林省敦化市郊外のハルバ嶺で旧日本軍の遺棄化学兵器処理事業（ACW）が行われることから、プラント輸送の需要も期待されている。

北東アジアフェリー構想が既存あるいはこれから新設される国際航路に比べて画期的だったのは、初めて北東アジア4カ国が連携したことに尽きる。日本海への出口を求めた中国は、これまで琿春と日本海の間にならずに15キロながらロシア領が横たわっていたからであった。トロイツァ港を持つロシアを合弁パートナーとして迎え入れ、ロシア資本を入れることで、中口間の通関や旅客ビザという実務上の障壁に対する不

安がこれで軽減するはずだ。韓国の東春フェリーは既にトロイツァー東草での航路経営を軌道に乗せている。2002年に年間旅客5万1552人・貨物4579TEUだったのが、2006年にはそれぞれ6万4118人・8370TEUへと伸び、2006年4月からはより大型の「新東春」を投入した。北東アジアフェリーはこのノウハウをそのまま活用できる。新航路開設のために韓国とタッグを組むことは有益であった。

しかし、多国間がからんだプロジェクトだけに、他のフェリー航路開設にはないさまざまな困難にぶつかることにもなった。本来であれば北東アジアフェリーが就航する予定であった2007年6月、「新潟日報」は6月14日付けの記事でこのように報じた。

『日本海横断航路の運営会社の本社が、当初予定していた新潟市ではなく、韓国・東草市におかれることになった。船舶を持つ韓国側の強い要請に、日・ロ・中の関係3ヶ国が譲歩。背景には本県側などの「運航の実現が先決」との判断があつた。

運航する船舶は韓国・東春フェリー社（本社ソウル）の所有で、既存の東草トロイツァ航路（週3往復）のうち、一便を借り受け、新潟まで弓状に引く張る形だ。

既存航路は韓国と中国延辺朝鮮族自治州とを結ぶ「民族航路」の側面が強く（※筆者注）朝鮮民族の聖地・白頭山（中国名は長白山）への登山の際、この航路を利用する韓国人観光客が多い。なぜなら

白頭山は北朝鮮と中国の国境にまたがっており、一般の韓国人は北朝鮮の領内を自由に通行できないからである。そのため東草からトロッツァに上陸し、陸路国境を越えて琿春から中国入り。その後中国側から登山するというルートがとられている)、東草市や江原道が支援してきた経緯がある。このため新規航路についても同市などが「既存航路と同様、今後とも韓国側が主導したい」と訴えていた。

これに対し、新潟市に本社を置く予定だった日本側の投資会社は困惑。

ただ、出資者に韓国側の提案を打診したところ、「論理の練り返しでは隣県のライバル港に先を越されかねない」「まず運航をスタートさせることが大事」といった意見が多く、最終的に受け入れた。

運航の早期実現を求めたのは、ロシアの運送会社、中国延辺自治州の衣料会社、日本の中古車業者などだった。この直後の7月6日、関係する4カ国の関係者が会議を開き、本社を東草に置く、300万ドルの出資比率は韓国51%・日本16%・中国16%・ロシア17%とする、ことが決定した。そして貨物と旅客を扱う週1便の「日本海横断航路」の2008年3月下旬開設で合意。1年目は東草→新潟→トロッツァの一方向でスタートし、2年目を以降に双方向での運航を目指すこととなった。関係者によると、「2〜3年は赤字を覚悟している」とのことだった。まずは週1回の定期便を確実に運航することで信用を積み重ね、旅客・貨物ともに長期的視野で採算ベースを目指すことで一致したはずであった。

という記事が「新潟日報」によって配信されたのは2008年1月末のことだった。新潟とロシア・トロッツァ、韓国・東草を結ぶ「日本海横断フェリー」が目標に掲げていた今年3月17日の就航が不可能になったことが29日、分かった。4カ国の関係者による出資金の振り込みが遅れ、運営を担う「北東アジアフェリー会社」(仮称)がまだ設立されていないため。就航が大幅に遅れるのは必至だ。(中略)

複数の関係者によると、同航路は当面トロッツァから東草、新潟を結ぶ一方向運航を予定していたが、これに対して、中国側が早期の双方向運航を主張。出資に慎重になっているという。他の3国も「中国側が出資しないうちはこちらも出資できない」として、調整が続いている。(新潟日報2008年1月29日付け朝刊より)

記事からは北東アジアフェリー実現に対する悲観論がにじみ出ている。しかし、昨年末に会った北東アジアフェリージャパンの関係者が語ったことを、筆者は思い出す。「困難は承知の上。なにしろ北東アジアフェリーは4カ国が協力する初めてのプロジェクトといってもいいんですからね。問題が起これないわけがない。逆説的に聞けるかもしれないけれども、これだから面白い」

していることはやはり無視できない。筆者が会った関係者は「日本海横断航路は、北東アジアにおける本格的な多国間経済協力の先兵」と位置づけている。さらにこのプロジェクトの蚊帳の外に置かれた状態の北朝鮮についても、実は北朝鮮を孤立させるのではなく、エリアに受け入れていく素地にもなる可能性を秘めている。北東アジアフェリーが成功すれば、このエリアにさまざまな展望が開け、モノだけでなく人の往来もさらに加速していくだろう。

その後、北東アジアフェリー構想を推進してきたNPO法人「北東アジア輸送回廊ネットワーク」のHPに次のようなトピックが掲載された。

「北東アジアフェリー株」(4ヶ国合弁会社)は3月に設立し、6月前後の運航開始か？

1月25日4ヶ国会議が延吉市で行なわれて2月末までに資本金の払込みが行なわれる予定。但し琿春市の市長交代に依る中国側の手続上の実行の遅れが予想されるが、3月には設立できそう。運航開始には日本国内の手続きもあるため6月前後と見込まれる。(平成20年2月10日)

北東アジアフェリーの開設は、単に国際航路がパラエティになるだけではない。紛争と対立そして緊張が続いてきたこのエリアに、永続的な平和と経済的な繁栄をもたらすきっかけとなるかもしれないのだから。日本海を見ながら育った「北東アジア人」である筆者は、この壮大な実験を応援していきたい。

金丸知好 (カナマルトモヨシ)

富山県生まれ。早稲田大学在学中に神戸から上海へ「鑒真号」で渡って以来、船旅のオモシロさにはまり、日本国内や韓国・中国・台湾・ロシアなど外国行きのフェリーに乗船すること多数。稚内からフェリーで訪問したサハリンの見聞録「北緯47度の忘れ物」で徳間文庫10周年記念ノンフィクション大賞を獲得し、以後、船旅をベースにした「航海作家」活動に入る。クルーズ客船で五大大陸と五つの海洋をめぐる経験を生かし、雑誌「クルーズ」(海事プレス社)で「世界の港町、歴史海道をゆく」を連載。また、単行本「アジアフェリーで出かけよう！」(出版文化社)、「フェリーでGO! オモシロ船旅～日中韓露台」(ユビキタ・スタジオ)の執筆など、船旅に対して情熱的にオモシロ活動中！



<カナマルトモヨシ最新情報>

この2月から船旅専門ブログ「航海作家カナマルトモヨシの船旅人生」運営をスタート
<http://rohnin1966.at.webry.info/>

2月28日に海事プレス社から発売された世界のクルーズ客船ガイドブック「クルーズシップコレクション 2008・2009」の制作にも関わる