

国際教養大学
アジア地域研究連携機構研究紀要

第 4 号

2017 年 2 月

国際教養大学

国際教養大学
アジア地域研究連携機構研究紀要

第4号

2017年2月

目次

論文

- 日本海側諸港にとってロシアとの海上交通発展の意義と課題：
日本側の観点から……………竹村 豊……………1
- 日本海をまたぐ露日港湾間の協力の現状と将来の展望の検討：
ロシア側の視点から……………アレクサンドル・トゥルビン、竹村 豊……………19
- 東アジアの領土紛争における国際法と力と正義
……………豊田哲也……………59
- 犯罪者更生と伝統工芸伝承の人材育成：
秋田県の矯正施設と更生保護の取り組みについて……………寺野 摩 弓……………71

報告

- Akita Age Lab の発足：背景と活動内容……………熊谷 嘉 隆……………83
- タイ人旅行者の秋田への誘客についての現地調査と
アンケート調査の報告……………パリチャット・スタララク(豊田哲也訳)……………91

著者略歴

**Journal of the Institute for Asian Studies and Regional Collaboration
Akita International University**

Volume 4

February 2017

Table of Contents

Articles

- The Significance and Future Prospects of Development of Sea Transportation
with Russia for Japan Sea Ports:
Viewed from the Japanese Perspective
..... TAKEMURA Yutaka 1
- Exploring the current situation and future prospects of the cooperation
between the Japanese and Russian ports across the Sea of Japan:
Viewed from the Russian Perspective
..... Aleksandr TURBIN and TAKEMURA Yutaka 19
- International Law, Power and Justice in East Asian Territorial Disputes
..... TOYODA Tetsuya 59
- Offender Rehabilitation and Development of Traditional Craftsman:
Analysis of Practices in Incarceration and Rehabilitation Support in Akita Prefecture
..... TERANO Mayumi 71

Project Report

- Akita Age Laboratory (AAL) Launched: Background and Activities
..... KUMAGAI Yoshitaka 83
- Report of Facts Finding & Questionnaire Survey on the Attraction of Thai Tourists to Akita
..... Parichat Suntararak 91

List of contributors

日本海側諸港にとってロシアとの海上交通発展の意義と課題： 日本側の観点から

竹 村 豊

要旨

秋田県から島根県までの日本海沿岸の能代、船川、秋田、酒田、新潟、伏木富山、境港、浜田の8港とロシア極東との海上交通の現状と発展のための課題を調査した。8港は第二次大戦後、管轄する自治体とロシア極東港との間に原木、石炭等の資源輸入に始まり、貨客フェリーの就航、中古車輸出等ロシア極東との海上交通を発展させてきた。今日、ロシア極東地域を始めとする東アジアの政治経済情勢は大きく変貌し、海上物流も又多様化し変化している。この変化に対応し日ロ貿易及び海上交通を発展させるには引き続き企業誘致や新産業育成による輸出商品の開発、日本海側諸港間の連携を進めるための日沿道等の国内交通インフラの整備、取扱い品目の多様化に対応した各港湾のインフラ整備が早急に求められている。

キーワード：日本海側諸港、ロシア極東、海上交通、貨客フェリー

The Significance and Future Prospects of Development of Sea Transportation with Russia for Japan Sea Ports : Viewed from the Japanese Perspective

TAKEMURA Yutaka

Abstract

We have conducted research on the current situation and future prospects of sea transportation between 8 Japan Sea Ports (Noshiro, Funakawa, Akita, Sakata, Niigata, Fushiki Toyama, Sakaiminato, Hamada) and ports of the Russian Far East. These 8 ports have developed their sea transportation with Russian Far East to handle natural resources such as lumber and coal, to open a regular ferry service and to export used cars. However, recently the political and economic situation in East Asia including the Far East have drastically changed leading to a diversification of sea transportation and logistics. The local governments and private sector along with the ports are required to take quick measures to develop new export products promoting the invitation of enterprises and new industries, to construct the infrastructure of domestic transportation like "Japan Sea Coastal Expressway" among the Japan Sea Ports to promote collaboration and renovate the port infrastructure to meet the diversification of the

handling items.

Keywords: Japan Sea Ports, Russian Far East, Sea Transportation, regular ferry service

I. はじめに

秋田県は秋田港と極東諸港との物流を発展させ、経済活性化の起爆剤とするためロシア極東港とのコンテナ直行定期航路の「再開」に取り組み、極東港の先の物流を見据えた「環日本海シーアンドレール構想」を育ててきたが未だ実現に到っていない¹⁾。これは日ロ二国間貿易の質的变化のみならず、極東の海上貿易を支えるロシアを始めとする中国、韓国、北朝鮮等周辺の東アジア諸国において貿易・経済政策が大きく変化したからに他ならない。中国が提唱する「一帯一路」(シルクロード経済ベルト)構想による中国発ロシア・中央アジア経由ヨーロッパまでの独自の物流、中朝国境貿易の遼寧省・丹東側の発展とロシアとも国境を接する図們江側の物流低下によるロシア極東と中国延辺州との国境貿易の伸び悩みが挙げられる。本稿では、この変化に対応して日本や日本海沿岸諸港がどのように貿易・物流を再構築してきた今後どのように変革してゆくべきかを考察したい。

本稿の執筆に先立ち、2016年6月から7月にかけて、アジア地域研究連携機構が客員研究員として招聘した極東連邦大学アジア太平洋センターのトゥルビン研究員と共に、日本海沿岸の港湾を実際に訪問し、ロシア極東港の対日貿易の現状把握と日本海沿岸諸港のロシア極東港との海上交通の現状、今後の発展の可能性

等についてのヒアリング調査を行った。

調査対象は2011年11月に国土交通省が選定した日本海側拠点港のうち、九州・北海道を除く本州の日本海沿岸8港、即ち北から能代、船川、秋田、酒田、新潟、伏木富山、境港、浜田の諸港である²⁾。

II. 日本海沿岸諸港の対ロシア極東港との海上交通の現状

秋田県から始め、北部から南部へ東部から西部へ現状をみてみよう。各港についてのデータは、特にことわらない限り、文末に参考資料として挙げた各港に関する統計資料、自治体関係者・各港湾運営会社職員からの聞き取りに基づく。

【秋田県 船川港】

1911年から港湾整備が始まり、16年には鉄道が開通、17年には男鹿市に編入され木材中心に発展を遂げ、51年には重要港湾に指定された。73年のオイルショックと木材・製材業の減速が背景となり、



船川港埠頭、左側に石油備蓄基地(埋設型タンク)

82年には政府のエネルギー政策により、石油の国家備蓄基地の建設が始まった。95年からは448万Kℓの備蓄が可能となり、日本全体の使用量の8日分を備蓄することになった。

船川港の輸出入取扱いは輸入100%で2015年、5万4千トンの内、4万6千トンが在来船による製材と約5千トンの原木輸入であり、積み出し港はロシアであった。ロシア極東との定期航路はなく、プラスタン港他からの不定期航路である。15年の外航船の入港が24隻に対し内航船は496隻でその取扱量は約49.8万トン、内30.9万トンが移出であり、一番が男鹿特産の石材、2位が原油である。18.9万トンが移入貨物であり、主として同和鉱業、三菱マテリアル向資機材とみられる。

船川港は金川地区での工業用地埋め立てや船川防波堤・埠頭延伸等の拡張計画の他、観光にも注力しており、クルーズ船の寄港を促進している。16年5月4日には外航クルーズ船「にっぽん丸」(22,472総トン、最大旅客定員:524名)が寄港した。

【秋田県 能代港】

ロシア極東との定期航路はないが、不定期のばら積み船がロシア極東港より2015年28.8万トンの石炭を輸送した。この輸入石炭は東北電力・能代火力発電所1・2号機用のもので15年能代港揚げの石炭総輸入量の9.2%に相当する。今後ロシア炭を拡大する余地はあるが、15年220万トン輸入している豪州炭に対抗するには

ロシア炭の供給安定性、品位の向上が求められる。

能代火力発電所では発電出力60万KWの3号機（発電効率の高い超々臨界圧を採用）の建設が開始されており、2020年6月の営業運転開始を目指している。完成すれば更に年間約150万トンの石炭新規需要が生まれることになる。3号機は1・2号機に比べ熱効率が高く、これまでより品位の低い石炭を使用できる設計であることからロシア炭輸入拡大のチャンスもある。

石炭輸入はどここの電力会社でも同じであるが輸入契約そのものは電力会社本社直轄が普通で、多くの場合大手商社経由となり発電所のある地域企業との契約上の関わりは少なく、石炭の揚荷役や横持ちの物流と石炭灰処理等が地元企業の役割になる。

15年、石炭以外に能代港ではウラジオストク港より製材1.3万トン、原木9百トンの輸入があった。前述の船川港でも同様であるが、嘗て「北洋材」の中でも、ソ連材として人気の高かった原木輸入で



能代港はまなす展望台から工業用地、能代火力発電所と専用バースを臨む。



はまなす展望台からふ頭用地・中島地区を臨む。賑わった面影はない。又、ロシア向の輸出実績は船川港・能代港ともなかった。両港ともコンテナ専用荷役設備を持っていないということもあるが、輸出貨物が無いということにロシア極東港との貿易全体が発展しない根本的な問題がある。

能代港の全輸出入量に於いても15年の輸入総量329万トンに対して輸出7万トンと輸出が極端に少なく、韓国向の窯業品6.3万トンと金属くず0.86万トンであった。輸入に関しては豪州からの石炭220万トンの他、工業用原塩7.5万トンを輸入しているのが目につく。

能代港は3基目の60万KW火力発電所の建設の他、石炭灰処理施設、工業用地の整備等の拡張計画を有している。これは国土交通省「拠点化形成促進港」として同港背後の高度なりサイクル産業とも一体となって酒田港（国土交通省・リサイクル貨物日本海側拠点港）との連携強化をも促すものである。

【秋田県 秋田港】

秋田県内最大の取扱い量を誇る海港であり、年間取扱高約800万トン（2014年

統計によれば790.7万トン）でこのうち輸入が189万トンに対し、輸出は36.4万トン、残りは国内移動で移入403万トン、移出162万トンである。

現在ロシア極東港との直行定期航路はなく、1999年～2003年5月まで中国吉林省の船会社によるポシェット港と秋田港との間に定期コンテナ航路が存在し、ポシェット港がロシア最大の石炭会社“SUEK”に買収され、石炭専用港になるまで継続した。（SUEK社はその後港湾権益を製鉄資源大手の“Mechel”社に売却し、ワニノ港に近いムチカ湾に自社専用の積み出し港を建設して運用中。）又、2012年～13年の約1年、韓国長錦商船（Sinokor）が秋田港とウラジオストク港を釜山港経由積み替えなしのコンテナ定期航路で結んだがウラジオストク港のコンテナターミナルが利用出来ず、滞船によるスケジュールの不安定さや積荷不足の問題が生じ、運航取り止めとなった。

秋田港の2015年の輸出入総量225万トンのうちロシアとの貿易量は13.3万トン（5.9%）である。輸出入のバランスは、輸入が大部分の13万トンを占め、輸出は3千トンにも満たない。この輸出入の取扱い量の差は伏木富山港を除き、程度の差はあるが日本海側諸港が対口貿易で抱える共通の問題である。15年の通関統計でロシアからの輸入13万トンの貨物内訳をみると、数量的に最も多いのは木材関係である。

木製品：（集成材）7.2万トン

原木：（在来船による）1.4万トン

製材：1.4万トン
石炭：2.5万トン
銀精鉱：2.3千トン
非鉄金属他：0.8千トン

木製品のうち、コンテナ輸送分は最大1千トン程度で残りの大部分(7万トン超)は非コンテナ貨物であり在来船が使われている。この木製品には集成材の他にプラスタンから船積される住友商事の子会社・テルネイレス社からの合板製造用の単板輸入が含まれており、秋田プライウッド社に納入されている。この木製品だけでもコンテナ貨物化できれば理論的には年間約4,000TEUのコンテナ扱いが増えることになる。原木のコンテナ化は無理があるが、製材の1.4万トンについてはその殆どがコンテナ貨物(1,014TEU)と思われ、そのうち990TEUが欧州部のサンクト・ペテルブルク港から船積されている。この一部でもシベリア鉄道経由で極東港から船積されれば秋田港のコンテナ・ターミナルも更に活気付くことになりそうだが、経済性の問題でシベリア鉄道は使われていない。コンテナ・ターミナル



秋田港コンテナ・ターミナルのガントリー・クレーンと港湾事務所員と調査団

の全般的な利用状況は、16年は順調に取扱い数量を伸ばしており初の5万TEU超の実績となる見込みである。

ロシア向輸出については、15年は3千トン弱で半分が自動車用部品、1.3千トンがタイヤであった。ユニークなところでは米42トンが輸出されている。又、極東港で予め鉄道への積み替えを予定されたコンテナ貨物が30TEU船積みされウラジオストク港揚げが17TEU、ボストーチヌイ港揚げが13TEUの内訳で貨物は産業機械であった。積み替え貨物(Transit Cargo)の存在は秋田県が、国土交通省東北地方整備局の提唱した「環日本海シーアンドレール構想」を発展させた日本海諸港からロシア極東港揚げでシベリア鉄道を経由してヨーロッパ・ロシア更に欧州への輸送ルート確立に注力してきたことを思い起こさせる。しかし、構想当初と比べ東アジアの政治・経済・社会情勢は大きく変化しており、これまでと同じ構想での進展は望めないのではないだろうか。問題は、ロシア経済の中心である欧露部への輸出に際し、荷主・荷受人双



コンテナ・ターミナルゲート(トラック・スケール、放射線モニター他)



セリオンから見た秋田港全景



年間5万TEU超の取り扱い実績に迫る秋田港コンテナ・ターミナル

方がシベリア鉄道での輸送を求めず直接欧露部のサンクトペテルブルク港等へ海路輸送するかフィンランドやラトビアの港で揚げて陸路ロシア内陸部への輸送を選ぶことであり、シベリア鉄道利用のメリットが総合的に見いだせないということである。

内外の観光客誘致の目的で秋田港が注

力しているのが、大型クルーズ船の寄港である。2015年の実績ではクルーズ船寄港は14回、うち大型船（乗客2,000人超）は3隻、16年は大型船は1隻だが、クルーズ船寄港は10隻に上る予定で2017年には大型船だけで5隻の誘致実現を目標に官民挙げて取り組んでいる。

2019年には秋田港工業用地に関西電力の子会社が大手商社と組み出力130万KWの石炭火力発電所を建設開始の予定であり、建設資材・設備の移入に始まり、24年以降1、2号基が順次運開後は年間3－4百万トン（燃烧する石炭の品位により変わるが）の石炭新規需要と輸入物流が生じることになる。

【山形県 酒田港】

山形県酒田港は花王株式会社(KAO)の紙おむつの輸出で注目を集めている。2015年の対ロシア輸出入取扱い高16.5万トンのうち、輸出は2万トンを占め、最大の貨物は花王株式会社・酒田工場製の紙おむつ（メリーズ）を中心とする花王製品であり、94%以上を占める1.88万トンである。更に注目すべきは欧露部のサンクト・ペテルブルク港向が1.6万トン、ウラジオストック港向が0.28万トンで人口の多い欧露部の需要地向に大半が船積されている。しかし、シベリア鉄道の利用は統計上示されていない。何故ウラジオストック港で揚げてシベリア鉄道で欧露部に輸送されないか、秋田港の場合と同様、海路欧露部への直送に比べシベリア鉄道経由の輸送が総合的に経済性が劣るから

である。

山形県港湾事務所は、数年前よりウラジオストク商業港のオーナーでもあり、日本とロシア極東の直行航路を運営する FESCO Group（フェスコ社）と交渉を続けてきたが、合意に到らず直行航路の設立を断念した経緯がある。又、極東地域を本拠地にして私企業として鉄道オペレーションにも携わる FESCO 社との交渉が不調に終わったことはシベリア鉄道（TSR）経由の輸送の可能性も相当程度低下したことになる。どのルートを取るかは荷主の選択であるが、TSR 利用による輸送期間短縮の他に高コストに見合うメリットを見出すことが出来なかったということである。

現在花王製品を始めとするロシア向輸出はサンクト・ペテルブルク港向もウラジオストク港向も、すべて釜山港経由で韓国の KMTC（高麗海運）、Sinokor（長錦商船）、Namsung（南西海運）の3社が各々週3便、2便、1便のコンテナ船（Feeder 船）を運航し釜山で、欧州向と極東向に積み替えて輸送している。又、3社とも週1便づつが秋田港に寄港している。花王製品に関して、酒田港の倉庫不足もあって一部内貨で秋田に移送し、秋田寄港の韓国船に追積した実績もあり、両県・両港が協力し極東港との直行航路を模索する道もあるのではないかと。

花王製品以外はどうかであろうか。その他の工業製品 580 トンもサンクト・ペテルブルク港向に船積され、自動車部品 392 トンはウラジオストク、ボストーチ

ヌイ港向に各々半分づつ出荷されている。残りはタイヤ 416 トンがウラジオストク港向に 138 トン、ボストーチヌイ港向に 278 トンが船積され、再利用資材 20 トンがウラジオストク港向に船積されている。再利用資材のロシア向数量は少ないがリサイクル貨物日本海側拠点港故の新しい貨物である。

酒田港へのロシアからの輸入貨物はどうか。殆どが東北電力・住軽アルミによる「酒田共同火力」70 万 KW（35 万 KW2 基）向の石炭輸入 13.5 万トンである。石炭総輸入量の 7.4% に相当し、積出し港はボストーチヌイ港である。2 番目の輸入品目は製材で 6.5 千トン、コンテナ 270 TEU と在来船による輸送である。鉄鋼 4 千トンがナホトカ、ウラジオストク両港から輸入されているのも目立つ。

酒田港の場合は従来の取扱い貨物に加え、中国・ロシア向に「花王製品」という人気商品が登場したことにより工場増設の他、新しい物流が生まれ、地域経済まで活性化したことは日本海側諸港にとって、大きな励みとなるものである。



酒田港コンテナターミナル全景（韓国船荷役中）
対岸は酒田共同火力発電所

【新潟県 新潟港】

新潟港は第二次世界大戦後の1951年、国の重要港湾の指定を受け、その後港湾法上、国際拠点港湾として全国18港のうちの一つとなり、日本海側では唯一の中核国際港湾に指定された総合的拠点港である。部門別では国際海上コンテナ、液化天然ガスの2部門の拠点港に指定されていて、新潟西港（国内フェリー旅客ターミナルと在来貨物）、国際旅客ターミナル（過去、万景峰号の寄港地であったが現在は使用休止中）、新潟東港（コンテナ・ターミナル）からなる。総取扱量は日本海側最大であり、2014年の国内扱いが15百万トン、輸出入17.9百万トン、合計約33百万トンである。（秋田港の4倍以上の取り扱い高）

現在ロシア極東との直行航路はないが2009年より韓国・東草（ソクチョ）から新潟港経由、極東のザルビノ港への貨客フェリーが不定期及び定期で2011年まで運航されたが休止された。このような中、新潟県は官民一体となってロシア極東港との貨客フェリー直行航路の復活を期し、持ち船の取得を含む第三セクターの



新潟東港のコンテナ・ターミナル。画面右手にもう一つの埠頭と3基目のガントリークレーンで3船同時に荷役可能。

運用会社・新潟国際海運を設立した。この運用会社の子会社を通じて購入契約したフェリーの性能が契約条件を満たさず、キャンセルされ、実現に到らなかったのは日本海側諸港全体にとっても、残念なことであった⁴⁾。新潟国際海運購入予定のフェリーの諸元は関係者の情報によると船型10,000DWT、乗客350人、コンテナ110TEU積載可能というものであったが、新潟港での実際のニーズを考えるとやや大き過ぎるものであったとの感がある。中古船市場に適当な船がなく無理をしたのであろうか。

新潟港の対ロシア貿易の全体を見てみよう。2012年のバラ積み船及び在来船によるロシアからの総輸入量は90.9万トン、このうち79%に当たるのがサハリン2からのLNG（液化天然ガス）である。次に多いのは製材で9.5万トン、北越製紙向の紙パルプ3.5万トンが続く。又、通常日本からの輸出品目である石灰石1.5万トンがウラジオストク、ポストーチヌイ港から半量づつ輸入されているのが目立つ。石炭、木製品が各々1.2万トン、1万トンと続く。



コンテナ・ターミナルで韓国船荷役中。



朱鷺メッセから見た新潟港全景、手前が国内旅客ターミナル、その向こうが嘗て万景峰号が寄港した国際旅客ターミナル（現在は利用されておらず、埠頭に海保の巡視船が停泊中であった。）

ロシア向輸出は2012年の実績で16.9万トン、このうち88%弱（14.8万トン）が完成自動車でウラジオストク港向が7万トン、ナホトカ向が7.5万トン、ペトロパロフスク・カムチャツキー向が3千トン弱となっている。

2番目に多い輸出品目は自動車部品の1.1万トンでこれも中古車関連であって、ウラジオストクに5千トン、ボストーチヌイ港向に6.7千トンとなる。タイヤも2千トンの輸出があり、リーマン・ショックの翌年、前年度の10分の1以下に落ち込んだ中古車及び関連輸出が2012年には大幅に回復したことが分かる。

コンテナについては、新潟東港のコンテナ・ターミナルは新潟県、新潟市始め4市1町、日本政策投資銀行、民間40社が出資した(株)新潟国際貿易ターミナル(N-WTT)により運営されており、3船が同時に荷役可能で月間最大取扱能力は2万TEUである。実績としては全体で1日約600～700TEUを取り扱い、2014年輸出入全体で年間実績12.9万TEUであっ



現在使用されていない「国際旅客ターミナル」、ロシア極東とのフェリー航路開設後、再開される予定であった。

た。このうちロシアとの貿易は1.4%の1,817TEUを占めた。対ロシア輸出入の内訳は輸入が1,122TEUで日本海側他港でも上位を占める製材・木材であり輸出は695TEUで自動車部品が半分の348TEU、タイヤが114TEUを占める。

冒頭で新潟国際海運の貨客フェリー取得に絡む事案について触れたが、これまで見てきたRO-RO船、並びにコンテナ輸送の実績と能力を見ると、貨客フェリーの直行航路開設を急ぐ積極的な理由を見出すのは困難である。後述するように、



コンテナ・ターミナルを運営する(株)新潟国際貿易ターミナル(N-WTT)のオフィス屋上で新潟県庁関係者と調査団。

鳥取県境港とトンへ港（東海港）経由、ウラジオストクを結ぶDBS フェリーを見てもロシアから韓国経由で境港までやってくる観光客は、1 航海の平均乗客数 300 人のうち、精々二桁あるかないかであり、乗客の殆どが大山観光や関西に向かう韓国人観光客である。そのことを見れば、新潟港にロシアからの貨客フェリーの直行航路を開設することが、観光誘客の強力な手段となるかは疑問である。

【富山県 伏木富山港】

ロシア極東並びに中国との貿易で存在感を発揮しているのが富山県の諸港である。取り分けロシア極東港との関係が深いのが伏木富山港である。同港は自動車等を運ぶ RORO 船及びコンテナ船の対ロシア直行定期航路を有している。

ロシア極東 RORO 船定期航路は伏木富山港とウラジオストク港間を月 5 便（16 年 6 月時点）運航しており自動車・特殊車両の輸送に強いロシアの船会社「Navis Shipping」が担っている。リーマンショックの翌年 2009 年はロシア向中古車輸出が日本全体で前年の 10 分の 1 まで激減し、伏木富山港での船積は月間 1 千台まで落ち込んだ。その後緩やかに回復、月間 4-5,000 台まで持ち直したところで 16 年はロシアの景気低迷で約 2,000 台まで減少しているという。それでも富山県がロシア極東向中古車輸出で他県に比べ断然優位にあるのは RORO 船定期航路の存在だけでなく、中古車輸出を可能にする集荷・輸出代理業務を行う「あけぼの有限会社」

のような会社が地元で活躍しているからである。同社の代表はロシア人であり³⁾、日本中古車輸出業協同組合（JUVEA）の会員でもある。ロシア人需要家に評判の良い冬季に融雪剤を使用しない関西地域を中心に使用された中古車を集荷・輸出していることである。東北地方で使用された中古車は寒さ対策がしっかりしていることや 4 輪駆動が多い等がメリットのように思われるが、それ以上に融雪剤が撒かれた道路を行き来したことによる「車体の腐食」や「足回りの劣化」の方がロシア人の購買に影響するのである。

伏木富山港はロシア極東港とのコンテナ直行定期航路を長く維持している。伏木富山港に寄港する船会社はロシア FESCO 社と商船三井の合弁会社「Japan Trans-Siberian Line」で月 2 便、運航している。コンテナによるロシア向輸出貨物は年間取扱総数 8 万 TEU（設備能力は年間 10 万 TEU）のうち約 10% の 8 千 TEU であり、そのうち 99% が自動車部品（主に中古車の部品）である。ロシア向輸出貨物の殆どが RORO 船による中古車本体



伏木富山港の RORO 船ふ頭（主に中古車船積）からコンテナ・ターミナルを臨む。

輸出と、関連自動車部品のコンテナ輸送に集約される。ロシアからの輸入はコンテナ船と在来船双方で行われ、主要な貨物はアルミ塊と製材である。

伏木富山港とロシア極東港との今日までの結びつきをみると、1975年にいち早くソ連極東諸港との間に在来船による定期配船を開始した伏木海陸運送(株)について触れなければならない。1944年に伏木港湾運送(株)と日本通運伏木支店が合併し設立された同社は75年のロシア極東港との在来船定期航路に始まり、84年には富山新港とソ連・ボストーチヌイ港間にコンテナ定期航路を開設、更に91年末にソ連邦が崩壊し翌92年にウラジオストク市が開放されるとその年にウラジオストク港に同社事務所を開設、今日まで事務所を維持継続しているのは特筆に値する。

1993年からは伏木港とウラジオストク港間にFESCO社の定期貨客船(ルーシ号)を就航させ2009年まで月間2-5便を運用していたが、リーマン・ショック後の中古車需要の激減による利用者の大幅減等で航路が維持できなくなり、貨客船定期航路は休止された。然しながら、RORO船及びコンテナ船のロシアとの直行定期航路は現在も維持されており、伏木海陸運送の役割と航路維持の為の負担は決して小さくないと推察される。

伏木富山港に近い富山新港には北陸電力の富山新港火力発電所が1970年代初頭から稼働しており、現在は燃料を重油から石炭に転換した出力25万KWの発電所が2基、重油・原油を燃料とする50万

KWの発電所2基が稼働しており、総出力150万KWの能力がある。2015年に着工した液化天然ガスを燃料とするLNG1号機(出力42.47万KW)が18年に稼働を開始する予定で、LNG輸入が始まる。併せて17年には石炭1号の廃止と2号の燃料をLNGに転換する工事が開始される予定で、燃料転換により物流も様変わりすることになる。

港湾拡張計画については、伏木地区では外港地区のふ頭整備により、55千トン級の大型船舶、国際フェリーやRORO船の受け入れ計画があり、更に他港と同様大型クルーズ船の受け入れにも力を入れている。新湊地区ではコンテナ・ターミナルの整備が進んでおり、55千トン級岸壁の完成、12千トン級のコンテナ船2隻同時接岸・荷役を可能とし、年間コンテナ取り扱い能力を10万TEUまで拡張した。

【鳥取県 境港】

鳥取県・境港(さかいみなと)は韓国の船会社DBSクルーズフェリーが運航する境港から韓国・東海港を経由しウラジオストク港を結ぶ定期貨客船航路を有している。就航しているフェリーの船名は「イースタンドリーム」で総トン数11,478トン、旅客定員480名、貨物についてはコンテナ約130TEU又は自動車66台積



コンテナ・ターミナルで韓国船荷役中。

載可能、2009年6月から週1便就航中。1航海の平均乗客数は約300名、そのうち90%以上が韓国からの観光客であり、10%がロシア、欧州、中国からの乗客である。ウラジオストク港から境港までの乗客は平均して10名前後とのこと。1航海中ウラジオストクを火曜日の午後5時に出港し、韓国・東海港経由（水・木）、境港に到着するのは4日目の金曜日の午前9時であり、忙しいビジネス客のフェリー利用は限られることになる。

境港に停泊中の金曜日午前9時の入港から土曜日午後7時の出航までの間に本船は往復5時間を掛けて舞鶴港まで航行し、中古車中心の集荷を行っている。舞鶴港では旅客は取り扱っておらず、貨物のみである。境港・舞鶴港間が内航海運扱いとなり、海運カボタージュ規制の対象となるので、外国船籍のフェリーには認められない⁶⁾。フェリーの運用会社は韓国東海(Donghe)に本社を置くDBSクルーズフェリー社で日本総代理店はDBSクルーズフェリージャパンであり境港市に日本法人を設立した。因みにDBSクルー



境港旅客ターミナルの逆さ地図に記載のDBSフェリー、韓国・中国航路

ズフェリーのD/B/Sは、次のとおり3市の頭文字から取ったもので、日本法人の立ち上げには「対日投資案件」としてジェトロの援助を受けている。

D : Donghe (東海)

B : Владивосток (ウラジオストク:キリール文字のB)

S : Sakaiminato (境港)

これまで述べた日本海側諸港には港湾利活用促進のため例外なく外航船、外航貨物に対する県や市の様々な優遇措置が取られている。境港の場合、関係者に依ればDBSクルーズフェリーの運航に対し鳥取県より1航海に就き100万円の奨励金が年末に支払われており、運航会社に年間5千万円超が支払われていることになる。又、境港に隣接する島根県も貿易振興のため、フェリー航路関連経費の3割を負担しているとのことである⁵⁾。フェリー航路の利益を受ける両県のこのような協力も連携のひとつの有り方である。

境港の2015年の対ロシア輸出入実績はロシア経済停滞の影響を受けて2013年比、特に輸出が大幅に減少している。

境港はDBSフェリーの他に、釜山港との間に週4便、上海との間に週1便定期コンテナ航路を有しているが、対ロ輸出入は、その殆どがDBSフェリーのコンテナ及びバラ積みを利用している。

境港の発展・拡張計画をみるとフェリー関連の施設や大型クルーズ客船受け入れ施設の整備計画が目立つ。外港竹内南地区に大型クルーズ客船係留可能な岸壁整備を含む新国際フェリーターミナルの建

対口主要輸入品目	数量(2015年) (単位:トン)	対2013年比
水産品(カニ等)	664	+ 17%
完成自動車	52	- 76%
自動車部品	24	-
二輪自動車	20	+ 100%
取合せ品(雑貨等)	12	- 37%
対口主要輸出品目	数量 (2015年)	対2013年比
窯業品(外壁材等)	295	- 90%
完成自動車	1,160	- 40%
産業機械(マッサージチェア等)	472	+ 12%
ゴム製品(タイヤ等)	94	- 61%
自動車部品	341	+ 54%

2015年対口主要輸出入品目別数量(13年対比)



外港竹内南地区で整備が進む新国際フェリーターミナル用地とふ頭(境港夢みなとタワーから臨む)

設が行われており、既存の施設での大型クルーズ船の誘致も盛んである。2014年には11回の寄港と旅客1.4万人の受け入れ、15年は23回、旅客1.95万人、16年には年間旅客数5万人を目標に以下のクルーズ客船が寄港予定である。

クアタム & オベーション・オブ・シーズ

(167,800トン、乗客4180人)

コスタ・ビクトリア(75,166トン、1928人)

ル・ソリアル(10,700トン、264人)

飛鳥II(50,142トン、872人)

2025年には寄港回数を年間58回に拡大したいとの計画である。

【島根県 浜田港】

島根県・浜田港はウラジオストクとの間にFESCO社(Far Eastern Shipping Co.)のRORO船直行定期航路を有している。当初、2008年から月1-2回寄港する予定で就航したRORO船航路であるが、ベースカーゴの中古車の他、コンテナ貨物の輸送拡大が期待されたがロシア経済の停滞が長引き、最近では航海の定時性が低下していた。2016年は4月に寄港し中古車60台を積み込んだが、我々が浜田港を訪問した6月24日時点で次の航海はRORO船ではなく、80台の中古車他を在来船で輸送する予定であった。

浜田港の2015年の総取扱量は46.3万トン、このうち総輸出入量は29.5万トン、輸出は2.3万トンで全体の4.9%、総輸出入量の7.7%を占めている。輸入は27.3万トンで全体の58.9%、輸出入総量の92.3%を占める。ロシア向輸出のベースカーゴである中古車輸出は金額的に15年の統計では5.4億円でロシア向輸出総額に占めるシェアは76.5%である。15年のロシア向中古車輸出が前年の31.6億円から約6分の1の5.4億円で激減したのは直接的にはロシア経済の停滞・ルーブル下落によるものであるが14年から15年に掛けての対口輸出の大幅減少は日本海側諸港全体の現象である。中古車に次いで多い輸出品は非金属鉱物製品(建材

等 11.5%)、一般機械 (3.2%)、金属製品 (1.9%) である。ロシアからの輸入では、石炭が 13.5 億円、鉄鋼が 84 百万円あり浜田港の輸入の 4.4% を占めている。

浜田港は 1900 年に明治政府より外国貿易の開港指定を受けて以来、島根県唯一の国際貿易港として木材輸入を中心に発展を続けてきた。1994 年、島根県、浜田市及び会員企業出資により、浜田港の国際物流拠点としての発展を目指し「浜田港振興会」を結成、2001 年には韓国釜山港との間に国際定期コンテナ航路の開設、2008 年にはウラジオストク港との間に FESCO 社の RORO 船による定期航路を開設した。同港発展のための諸課題は他県の日本海側諸港の事情にも共通する点が多く、以下に列挙した。

- ウラジオストク港向中古車輸出台数の維持
- 建材：パレット積バルク貨物を RORO 船航路での輸送拡大
- 輸出地域の拡大：シベリア、モスクワ等ロシア内陸部・欧州部への輸送拡大を図る



多目的クレーンと 5 万トンまで接岸可能な埠頭、浜田港振興会と調査団

- ロシア向は RORO 船主体のためコンテナ貨物量が限られる (2015 年実績 :30TEU)
- ウラジオストク・島根ビジネスサポートセンターと浜田側の浜田側総合窓口 (浜田港ロシア貿易サポートデスク) の利活用
- 秋田港など日本海沿岸諸港との連携協力によりロシア極東向航路の浜田寄港の可能性が高まるのであれば検討したい

Ⅲ. ロシア極東との海上交通の発展のために

対ロシア貿易で日本海側 8 港の現状を見ると伏木富山港を除き輸出が圧倒的に少ないことが分かる。又、輸出品目の中で、中古自動車及び自動車部品、タイヤが 2015 年、8 港合計の上位 3 品目となった。又、絶対額は 2009 年に激減し、一端回復基調になったもののロシア経済の低迷で対ロ輸出は再び 14 年から 16 年にかけて大幅に減少した。日本海側諸港からの輸出物流の拡大には中古車に続く新たな商品、商流の開拓が必要になる。山形県・酒田港の項で述べた花王酒田工場で生産される紙おむつを中心とした花王製品の中国・ロシア向の爆発的な輸出増大は商品開発の重要性と商品を生み出す製造業の存在が如何に大切であることを示している。どの自治体も行っているところであるが企業誘致・新産業育成への継続的な取り組みは極めて重要である。

第二に、諸港の連携が可能な部分が多

い。港湾施設の整備計画や利活用方針において重複する部分や相互補完的な分野がある。貨物形態が多様化する中で、各港にコンテナ船、RORO 船、在来船、貨客フェリー対応に厳密に機能分化すべきとは思えない。国交省が各港に注力する分野で拠点港に指定するのは良いが、各港の取扱い貨物の実情は多様であり、且つ港間の横の交通インフラが未整備である以上、各港が個別に対応せざるを得ないからである。

第三に、各港の緩やかな機能分化を促すためにも、航路設立に際しては日本海側の複数港に寄港できるよう連携を推進すべきではないか。現在ロシア極東港との間に直行航路を有している諸港もロシアの経済低迷もあり、取扱量は減少している。複数港積で集荷量を上げることで運航可能となる航路も出てくる。

又この日本海側諸港間の連携を実現するために不可欠なのは諸港間の貨物輸送を可能にする日本海側自治体間の輸送インフラの整備である。1987年に閣議決定された第四次全国総合開発計画「四全総」において国土開発幹線自動車道計画の一環で新潟・青森間に日本海沿岸縦貫自動車道、別名「日本海沿岸東北自動車道」（略称：日沿道）の建設計画が採択されたが、今日まで29年間、各県単位で建設が進んでいるものの完工の予定が見えない。日本海側4県を繋ぐ日沿道の一刻も早い完成が待たれる⁷⁾。人の移動に関しても同様である。今回、日本海側諸港を調査で訪れる際、秋田から新潟までは羽越線で

行けるのだが、特急でも片道4時間21分を要した。コストが3倍以上かかる大宮経由の秋田・上越新幹線を利用しても6時間以上かかる状況では人的交流もままならないというのが現状である。日本海沿岸の交通インフラ整備が急がれる。

最後に、輸入についてであるが、日ロ間の貿易バランスは2009年に日本の入超に転じて以来、2015年まで続いている。日本海側8港の対ロ貿易も日本全体の数字と同様、圧倒的に輸入が輸出を上回っている。輸入品目の中で数量的に上位3品目は石炭、製材、アルミ塊の順でいづれもロシアからの伝統的な輸入品目である。資源の乏しい日本にとって資源輸入は今後も日ロ貿易の中心となるであろうが、輸入品目のなかにサハリン2からのLNGが登場したことや原木輸入から製材輸入への流れもあり、日本海側8港も輸入品目の変化により港湾荷役設備の整備が必要となろう。

IV. むすび

本稿を書き進めている2016年12月、プーチン大統領が来日し、安倍首相と16回目の首脳会談を行ったが、北方領土問題を含む日ロ平和条約締結交渉は北方領土での共同経済活動の提案以外「進展」はなかった。しかし、安倍首相が16年5月ソチで提案した「経済協力8項目」をベースとした経済協力案件については政府、民間企業とロシア側との間で80を超える成果文書、契約書や合意書が締結された。今後、日ロ貿易はこれらの投資案

件をベースに発展してゆくと思われ、案件の進捗・実現を注視しながら、商流・物流に積極的に関与していくことが必要であろう。日本海側諸港にはこのロシア・ビジネスの新しい流れに乗れるだけのインフラ、取扱い実績、地理的優位性が備わっており、更なる港の整備と諸港間の連携を進めることによって必ず、発展できると信じている。

【文末注】

- 1) 秋田港を活用したシー・アンド・レール構想の概要については、秋田市産業振興部商工貿易振興課「秋田港シーアンドレール構想」<http://www.city.akita.akita.jp/wp/inpr/article/5288/>を参照。
- 2) 国土交通省(港湾局産業港湾課)「日本海側拠点港の選定結果について」(平成23年11月11日) (<http://www.mlit.go.jp/common/000172351.pdf>)を参照。
- 3) あけぼの有限会社について、日本中古車輸出業協同組合のウェブサイトに掲載の会社紹介(<http://www.jumvea.or.jp/jpn/members/Akebono-521>)を参照。
- 4) フェリー購入断念の経緯について、新潟日報モア「日本海横断航路問題関連記事」(2016年9月7日 新潟日報朝刊掲載)<http://www.niigata-nippo.co.jp/feature/js-kouro>を参照。
- 5) ただし、鳥根県の平成28年度当初予算に「外国人観光客誘致対策事業」として107,324千円が予算化され、その中の一つの項目として「⑤境港の大型クルーズ船の受入体制整備とプロモーション強化」があるが、項目ごとの金額は示されていないので、鳥根県から鳥取県への正確な交付金額は確認できなかった。
- 6) 船舶法第3条において、日本国内の各港間の輸送については、国土交通大臣の特許を受けた時等を除いて、日本籍船によって行わなければならないことが規定されている。

7) 新潟県村上市、平成28年度日本海沿岸東北自動車道の早期整備に向けた取り組みについて、<http://www.city.murakami.lg.jp/soshiki/119/nittou-info28.html>を参照。

【参考資料】

- 秋田県『港湾統計年報・平成26年版(秋田港、船川港、能代港)』<http://www.pref.akita.lg.jp/pages/archive/1483>
- 秋田県『秋田県の貿易(平成26年統計版)』および『秋田県の貿易(平成27年統計速報版)』<http://www.pref.akita.lg.jp/pages/genre/11687>
- 同ウェブサイト「貿易」(<http://www.pref.akita.lg.jp/pages/genre/11687>)
- 山形県港湾事務所『酒田港統計年報・平成27年版』<http://www.pref.yamagata.jp/kurashi/kendo/kuko/7337079sakatakowannenpou.html>
- “プロスパーポートさかた”ポートセールス協議会『山形県酒田港Port of Sakata 2016』<http://www.pref.yamagata.jp/kurashi/kendo/kuko/7337079sakatakoupannhu.html>
- 新潟県、冊子『新潟港2016』“Port of Niigata”、作成者：新潟県新潟地域振興局、新潟港湾事務所、新潟港湾事務所東港分所、2016(港のセールス・パンフレット)
- (株)新潟国際貿易ターミナル(Niigata World Trade Terminal Co., Ltd)、冊子、セールス・パンフレット(株)新潟国際貿易ターミナル、2016 (<http://www.n-wtt.jp/>) 新潟県交通政策局港湾振興課『新潟県内港のご紹介』(2016年)
- 富山県、冊子 伏木富山港(日本海側の「総合拠点港」)Port of FUSHIKI-TOYAMA 2016、富山県、2016

伏木富山港ウェブサイト、<http://www.pref.toyama.jp/sections/1504/port>

鳥取県、境港管理組合、冊子『境港要覧2015』、“Port of SAKAI”, (<http://www.sakai-port.com>)

島根県、浜田港湾振興センター、冊子『浜田港要覧2016』、“PORT OF HAMADA”、関連Website: <http://www.pref.shimane.lg.jp/hamadakokanri/>

浜田港振興会『浜田港の概要とロシア貿易の状況について』(2016年)

Russian Federation Federal Customs Service statistics, "Customs Statistics on the Foreign Trade," <http://stat.customs.ru/>

国土交通省・日本海側拠点港選定検討委員会「日本海側拠点港の選定結果について」(2011年11月) (<http://www.mlit.go.jp/common/000172351>)

日口首脳会談と成果文書:外務省HP、<http://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000212164.pdf>
(日口政府間の合意として「ロシアにおける日本年、日本におけるロシア年開催について」、両国外務省間の合意として「健康寿命の伸長に役立つ協力」「石油・ガス等のエネルギー開発協力、生産能力の拡充」等、企業間の合意・契約として「ハバロフスク空港新ターミナル建設・運営共同事業」、「サハリン2の天然ガスの自動車燃料への応用」、「郵便物の自動振り分けシステム」、「ウラジオストクで医療リハビリセンター事業計画」等が掲載されている。)

Exploring the current situation and future prospects of the cooperation between the Japanese and Russian ports across the Sea of Japan: Viewed from the Russian Perspective

Aleksandr TURBIN and TAKEMURA Yutaka

Abstract

Geographic proximity, common economic interests and political strife towards normalization of the relations between the Russian Federation and Japan are supposed to result in a positive dynamics of economic exchanges between the two nations including the increase in the cargo volumes shipped through the Japanese and Russian ports across the Sea of Japan. However, the results are moderate throughout the recent years as we see more of a fading maintenance of the old cooperation rather than rapid growth. In mass media and expert analysis, this is mainly explained by the declined purchase power of Russian business due to the fall of the Russian currency accompanied by the international and Japanese sanctions against Russia. But is that the only reason? What else influences the volumes of Russian-Japanese trade in East Asia? This article observes current Russian-Japanese trade and cooperation in the sphere of sea transportation and makes an attempt to clarify the existing problems and future prospects in collaboration between the Japanese and Russian ports across the Sea of Japan..

Keywords: container transportation, Japanese ports on the Sea of Japan, Russian Far East, Russo-Japanese relations

日本海をまたぐ露日港湾間の協力の現状と将来の展望の検討： ロシア側の視点から

アレクサンドル・トゥルビン・竹 村 豊

要旨

地理的近接性と共通経済利益と露日関係正常化への政治努力とは両国間の経済交流にポジティブなダイナミズムを生み出すはずであり、日本海をまたぐ露日港湾間の船舶輸送量の増加にもつながるはずである。しかしながら、近年の成果は控えめなものにとどまり、急成長どころか、旧来の協力関係の維持すら難しいのが現状である。メディアや専門家の分析において、そのことは、主に、日本を含む諸外国の対露経済制裁とルーブルの下落に伴うロシア企業の購買力の低下によって説明されている。しかし、それだけが理由だろうか。東アジアでの露日間の貿易量に影響を与えている他の要因は何である

うか。本稿は、露日間の貿易と協力について海上交通の面で検討し、日本海をまたぐ両国港湾間の協力が現在抱えている問題と将来の展望を明らかにしようとするものである。
キーワード：コンテナ輸送、日本海沿岸の日本の港湾、ロシア極東、露日関係

I. Introduction

Being an island state Japan has highly developed sea infrastructure. There are about one thousand ports around the country. Although the Japanese ports on the Sea of Japan are closer to the Eurasian continent, the major Japanese ports in terms of cargo volumes are located on the eastern coast of the country. Such disposition is seen due to the spread of Japanese population and industry, showing that basically most of the Japanese economic potential is concentrated on the eastern side of Honshu Island. The five busiest container ports of Japan are located there: Tokyo, Yokohama, Nagoya, Kobe and Osaka. However, due to a number of reasons, including the high sensitivity of the Japanese eastern coast towards earthquakes, Japanese central government tends to pay much attention to the development of the western coastline.

At the same time, the Russian Far Eastern ports play a crucial role in Russia's trade with the Asia-Pacific countries and Japan in particular. Vladivostok port has played a major role in the country's presence in North-East Asia both in terms of trade and military presence. Nakhodka port was one of the major ports of the Russian Far East as it was open to foreigners during the Soviet

period. Vostochny port is one of the biggest Russian ports, and it was founded as a part of the Soviet-Japanese strategy of bilateral trade promotion. The idea to construct this port was discussed in frames of Soviet-Japanese Economic Council that was established in 1966, and the modernization of port facilities was held using Japanese equipment and technologies. Korsakov port was founded by Japan in the southern part of Sakhalin island in 1907. Located nearby «Prigorodnoye» terminal nowadays plays a crucial role in Russian-Japanese cooperation in the sphere of LNG production. These and other Far Eastern ports played and continue to play a decisive role in import and especially export operations of the Russian Federation.

As we see, Russian-Japanese trade relations have a long history. Though Russia and Japan experienced military clashes between them throughout history, both powers had the intention to enhance economic activities towards each other. Having a heavy burden of historical legacy nowadays two countries experience a number of obstacles towards mutual cooperation in trade, starting from the sensitive political issues, such as the South Kuril Islands (called “Northern Territories” by the Japanese) and the question

of the peace treaty and finishing with the persistent problems of communication between Russian and Japanese business. The history of business relations between Russia and Japan has many examples of “unsuccessful stories.” But at the same time, according to Moscow Carnegie Center estimations, Japanese invested 14,4 billion dollars in Russian economy during last 25 years (10,3 billion USD in fuel-power complex, such as Mitsui and Mitsubishi investments in Sakhalin Energy project)¹ which makes them the first biggest investor into the Russian Far East. Such complexity in relations is rather curious.

This article makes a brief review of Russian-Japanese trade and cooperation in the sphere of sea transportation and tries to make a contribution to the discussion about the prospects and possibilities for further cooperation between the Japanese and Russian ports across the Sea of Japan. The article is written as the result of a joint research held by the Institute for Asian Studies and Regional Collaboration of Akita International University and the Center for Asia-Pacific Studies of the Far Eastern Federal University on January-November 2017.

II. Data source review and methodology

The research was done using two main tracks. A quantitative analysis of economic indicators and trade relations was made by

using specialized sources such as Russian Custom Statistics database (Japan-Primorsky krai trade volumes), Reports on Russian Sea Ports cargo and container turnovers, etc. Information about the trade volumes between Japan and Russia was retrieved from the International Trade Centre Trade Map (based on UN COMTRADE statistics), some data was also taken from the International Monetary Fund database. Simultaneously qualitative data was gathered via a number of expert semi-structured interviews that were taken both in Russia and Japan.

For the purpose of this research, we conducted a series of interviews. Four interviews were conducted in Russia on January-March 2017, including two interviews with the representatives from The Primorsky Chamber of Commerce and Industry, an interview with the representative of one of the biggest container shipping companies operating in the Port of Vladivostok (the interview is anonymous due to the request of the respondent) and an interview with the director of the consulting company involved in assessment and consulting operations in the sphere of cargo shipping and port activities in the Primorsky krai. The rest of the interviews were conducted during the visits to Japanese ports in June-July 2017. A joint delegation of Akita Prefecture Government, AIU IASRC and FEFU CAPS visited ports of Akita,

Funakawa and Noshiro (Akita Prefecture), Sakaiminato Port (Tottori Prefecture), Fushiki-Toyama Port (Toyama Prefecture), Hamada Port (Shimane Prefecture) and Port of Niigata (Niigata Prefecture), Port of Sakata (Yamagata Prefecture). The visits

Area	Organization	Designation
Primorsky krai	Primorsky Chamber of Commerce and Industry	President and other executives
		Head of the International Relations Committee and other executives
	Container shipping company	Logistic Department executive
	Consulting company «ASSO-Invest Consulting»	Director
Akita Prefecture	Akita Prefectural Government	Akita Prefectural Department of Industry and Labor Commerce and Trade Division Associate Director and other executives
	Akita Port Office	Chief and other executives
	Akita Funakawa Bay Port Office	Director and other executives
	Noshiro Port Office in Akita Prefecture	Vice principal and other executives
Toyama Prefecture	Toyama Prefectural Government	Commerce, Industry and Labor Department Industrial Location and Trade Division Director and other executives
		Public Works Department Associate Director and other executives
	A transportation company Fushiki Kairiku Unso Co. Ltd.	Multimodal Transport Department General Manger and other executives
Niigata Prefecture	Niigata Prefectural Government	Bureau of Transportation Policy Port Promotion Division Director and other executives
	Transportation services company Niigata World Trade Terminal Co.,Ltd.	Executive
Tottori Prefecture	Sakai Port Trade Promotion Association	Association General Manager and other executives
	Sakai Port Authority	Assistant Director
Shimane Prefecture	Hamada Port Promotion Association	Chief of Secretariat and Secretariat and other executives
	Hamada City Government	Industry Policy Division of Industrial Economics Department executive
Yamagata Prefecture	Yamagata Prefectural Government	Port and Harbor Management Office Deputy Director and other executives

Table 1. Respondents of the interviews

included meetings with the representatives of local government and port authorities, business representatives and other interested parties. Table 1 shows the general information about the respondents.

All the respondents received a questionnaire describing the main topics of the following interviews. Though the interviews themselves were semi-structured, we tried to use more qualitative approach by encouraging respondents to speak more about those aspects of the issue, which they could give wider comments on or which they supposed to be more crucial regarding the general outline of the discussion about economic cooperation between Russia and Japan. As a result, we got a number of interviews covering the topic starting from the technical peculiarities of the ports and logistic infrastructure of both sides and ending with the broad speculations about the historical and cultural aspects of bilateral cooperation.

As most of the interviews lasted for a long time (more than three hours in several cases) and covered a wide number of topics, we decided to structure this article using the quantitative data while adding the information from interviews as and when necessary. Before discussing the cooperation opportunities between the ports on the Sea of Japan and the ports of the Russian Far

East, we make an overview of the recent changes in the whole Russian economy and particularly in the Russian Far East. Then we take the statistics on cargo and container turnovers and by analyzing and describing existing dynamics we make an insight into the regional shift and the growing or declining opportunities for cooperation between Russia and Japan in particular spheres and its effect on the sea transportation between two coasts.

III. Russian economy: a brief overview

In order to show the Russian economy in comparison with the economies of the North East Asian countries and the USA, we may refer to the statistics used by the International Monetary Fund. Table 2 shows the gross domestic product of each country based on purchasing-power-parity. The Russian Federation is estimated as 6th biggest economy in the world after China, the US, India, Japan and Germany. Having suffered a severe economic crisis after the collapse of the Soviet Union, Russia experienced a sustainable growth in the beginning of XXI century thanks to extremely high oil prices.

Having looked at the IMF statistics on the annual GDP growth rate (see Table 3), we can see that Russian economy was affected by the Lehman shock (Bankruptcy of Lehman Brothers in September 2008) and the following financial crisis.

Country	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 (est.)	2017 (est.)
China	8,92	9,97	10,97	12,28	13,72	15,05	16,47	17,96	19,39	20,85	22,45
Japan	4,24	4,28	4,08	4,32	4,39	4,55	4,68	4,76	4,83	4,90	4,97
Republic of Korea	1,28	1,35	1,37	1,47	1,56	1,62	1,70	1,78	1,85 (est.)	1,92	2,00
Russia	3,07	3,29	3,06	3,23	3,44	3,63	3,73	3,82	3,72	3,68	3,77
United States	14,48	14,72	14,42	14,96	15,52	16,16	16,66	17,35	17,95	18,56	19,28

Table 2. GDP based on purchasing-power-parity (current international dollar, trillion)²

Country	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 (est.)	2017 (est.)
China	14,200	9,600	9,200	10,606	9,457	7,700	7,700	7,300	6,900	6,490	6,200
Japan	2,192	-1,042	-5,527	4,711	-0,454	1,742	1,357	-0,031	0,473	0,486	-0,058
Republic of Korea	5,463	2,829	0,708	6,497	3,682	2,292	2,896	3,310	2,591 (est.)	2,668	2,868
Russia	8,535	5,248	-7,821	4,504	4,264	3,507	1,279	0,747	-3,746	-1,849	0,812
United States	1,779	-0,292	-2,776	2,532	1,602	2,224	1,489	2,428	2,426	2,401	2,502

Table 3. Gross domestic product (constant prices, national currency) percent change³

In terms of dynamics it suffered even more than Japanese economy during the same period. Political crisis in the Ukraine, the deterioration of Russian relations with the United States and the European Union reached its peak after 2014 events in the Crimean Peninsula which resulted in so-called (according to Russian media) «Western sanctions» - a number of international sanctions against individuals, businesses and officials from

Russia. The Russian government responded with retaliatory actions, in some cases even putting a total ban on food imports. Complicated geopolitical situation coupled with the substantial oil price decrease led to the significant fall of the Russian ruble and decline of the economic growth.

If we make a deeper insight, we shall see that in 2015 Russian economy experienced a recession in all economy sectors except agriculture (see Table 4). Though the GDP

Indicator	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
GDP	8,5	5,2	-7,8	4,5	4,3	3,5	1,3	0,7	-3,7
Industry	6,8	0,6	-10,7	7,3	5,0	3,4	0,4	1,7	-3,4
Agriculture	3,3	10,8	1,4	-11,3	23,0	-4,8	5,8	3,5	3,0
Construction	18,2	12,8	-13,2	5,0	5,1	2,5	0,1	-2,3	-7,0
Wholesale trade	9,5	5,4	2,0	3,0	4,4	3,6	0,7	-3,9	-9,9
Retail trade	16,1	13,7	-5,1	6,5	7,1	6,3	3,9	2,7	-10,0
Final consumption of domestic economies	14,3	10,6	-5,1	5,5	6,8	7,4	3,7	1,7	-10,1
Investment in basic capital	23,8	9,5	-13,5	6,3	10,8	6,8	0,8	-2,7	-8,4
Share of wages in GDP	46,7	47,4	52,6	49,6	43,9	44,2	46,1	44,8	45,4
Share of profit and mixed revenues in GDP	34,1	32,6	30,8	32,6	41,5	41,1	39,7	41,1	43,6

Table 4. Macroeconomic indicators (rate of growth as a % of the preceding year) of the Russian Federation 2007-2015⁴

decline in 2015 is not so sharp compared to the one after the Lehman shock 2009, the recent changes had a stronger effect on the Russian citizens and the social standard of living. Though the average nominal wages increased from 13 593 rubles in 2007 to 34 030 rubles in 2015⁶, in fact, inflation rates (reaching 12,91% in 2015) leveled this upsurge down.

As the result of the unfavorable ruble exchange rate and a general decrease in economics, the volume of imports to the Russian Federation shrank drastically since

2014 (see Table 5). Though IMF statistics expect Russian volume of imports to start recovering in 2017, it would take a long time even to reach the level of 2013. Given the continuing uncertainty with the political situation doubled with the decrease of oil prices gives us some reasons to expect only a moderate growth of Russian imports. Moreover, Russian government efforts generally called «importozamescheniye» («import substitution») are claimed to facilitate the local production of goods inside the country. While such course of actions continues to be a matter of debates about

Country	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 (est.)	2017 (est.)
China	12,85	5,15	2,99	23,38	11,73	5,79	9,70	3,69	-0,69	0,20	1,00
Japan	0,59	0,11	-14,24	12,00	7,21	4,69	1,01	5,97	0,96	0,54	2,53
Republic of Korea	9,04	0,93	-2,26	16,46	5,60	0,52	4,32	4,75	3,10 (est.)	2,23	2,97
Russia	25,10	11,10	-31,40	26,78	16,19	8,41	2,67	-3,85	-28,49	-11,78	2,88
United States	1,84	-3,72	-15,76	14,87	5,77	2,07	0,97	4,28	4,79	3,44	5,51

Table 5. Volume of Imports of goods, percent change⁵

Country	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 (est.)	2017 (est.)
China	19,48	9,78	-11,18	28,84	10,54	6,79	9,58	4,24	-2,23	1,00	1,60
Japan	8,95	2,81	-25,99	29,07	-0,17	0,28	-1,92	5,84	0,27	-0,13	0,99
Republic of Korea	10,43	6,76	0,12	19,42	13,91	5,61	4,79	4,35	2,47 (est.)	1,58	2,26
Russia	4,40	-2,60	-10,62	5,39	4,24	2,89	1,95	0,09	2,56	3,05	2,62
United States	7,48	6,14	-12,08	14,38	6,51	3,59	2,83	4,39	-0,22	-1,54	1,74

Table 6. Volume of exports of goods, percent change⁷

the efficiency and competitiveness of these products in the world with a globalized economy, a substantial part of import oriented businesses made an effort to survive the crisis by implementing this strategy. We shall see some of the examples in the article.

The situation with Russian export (see Table 6) is different. Low exchange rates of Russian currency made Russian export items more competitive in the global market, which stimulated export operations by

Russian business. However, a decline in prices on the many of the Russian traditional exports categories (mostly raw resources or semi-processed products e.g. crude oil⁸, gas⁹ lumber¹⁰ or ferrous metals¹¹) due to the general global market situation resulted only in a moderate growth of Russian volume of exports. However, we shall see further that the increase in Russian exports in terms of cargo is much more significant.

With its heavy reliance on exports of

raw products such as crude oil, Russian economy shows low sustainability and high dependency on the fluctuations in the world market. The continuing crisis in Russian international politics also hits almost every sector of the Russian economy. Both these factors have a complicated effect on the cargo turnover in Russian ports.

IV. Cargo turnover: Russia and Russian Far East

To understand the influence of the economic and political changes on the Russian sea ports we referred to the data provided by the Russian Federation Association of Sea Commercial Ports.

This organization provides monthly and annual reports describing general trends in the industry. Though from year

to year reports sometimes have a slight discrepancy supposedly due to the following data specification and despite the fact that data representation patterns have changed throughout the time period we were able to retrieve comparable data represented in the following tables. Using this source we may analyze the dynamics in the volumes of the cargo turnover (see Table 7), its structure and geographical spreading. The 2016 data is represented basing on January-October cargo turnover report which provides a comparison to the same period of 2015¹³. This paragraph does not stress attention towards container shipping as this sphere is described in the next paragraph.

In terms of Russian ports cargo turnover, the period of 2008-2015 is characterized by the growth of the total cargo handling

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Jan.-Oct. 2016
Port cargo handling volume	449,5	454,6 +1.1%	496,4 +9.2%	525,9 +5.9%	535,4 +1.8%	565,5 +5.6%	589,0 +4.2%	623,4 +5.8%	676,7 +8.5%	594,2 +5.7%
Export cargo	n/a	343,9	384,9 +11.9%	404,2 +5.0%	408,5 +1.1%	446,2 +9.2%	460,1 +3.1%	491,6 +6.8%	539,1 +9.7%	468,4 +4.8%
Import cargo	n/a	42,1	27,4 -34.9%	39,3 +43.4%	44,6 +13.5%	47,4 +6.3%	48,4 +2.1%	43,4 -10.3%	33,3 -23.3%	26,0 -6.1%
Transit cargo	39,2	39,4 +0.6%	45,1 +14.5%	46,0 +1.9%	49,4 +7.5%	40,2 -18.6%	44,5 +10.7%	47,6 +7.0%	48,2 +1.3%	41,3 +4.2%
Coastal shipping	23,9	29,3 +22.4%	39,0 +33.1%	36,4 -6.8%	32,8 -9.8%	31,7 -3.4%	36,0 +13.6%	40,8 +13.3%	56,1 +37.5%	58,5 +22.6%

Table 7. Russian ports cargo turnover by the direction, million tons¹²

volume. Even recent years' dynamics is positive due to the increase in export cargo and coastal shipping, which neutralized the significant decrease in cargo import.

Though the data given in the table below (see Table 8) does not specify the export/import orientation of the cargo, 75-80% of annual cargo turnover belongs to the export cargo, moreover we can make an implication that the large majority of raw materials are exported. In recent years the increase in cargo turnover volume has been provided by the increasing coal, grain, ferrous metals and other bulk cargo exports as well as by increasing liquid cargo turnover volume. At the same time, containerized cargo turnover volume decreased in 2015 following the general decrease in the import cargo turnover.

Given statistics does not allow us to identify all the cargo positions of declining imports both because the positions with small volumes are not represented in the reports and due to the fact that we can not trace the changes in export/import/transit/coastal shipping proportion inside the cargo category using the given data.

Regional cargo turnover volumes are represented in Table 9. Export facilitated by the low currency exchange rate led to the fast growth of cargo turnover volumes everywhere except Caspian Basin. Far Eastern Basin data is specified by the major

ports (7 out of 28 regional ports) and in the case of Vladivostok by the major stevedores as well. The coal and crude oil/oil products export takes a significant part of the regional export.

Vanino port nowadays is also in the process of modernization as Siberian Coal Energy Company has built there a new bulk terminal for the purpose of coal export. De-Kastri port has an oil-loading terminal with 11,5 million tons annual capacity. «Prigorodnoye» Sea Port processes a significant volume of crude oil and LNG (5.4 and 10.8 million tons respectively in 2013, more than 70% of LNG goes to Japan¹⁴). Nakhodka port is mostly specializing in coal and ferrous metals export (Evraz Nakhodka Sea Commercial Port stevedore) and oil products (Rosneft-Nakhodkanefteproduct stevedore).

At the Sea Port of Posyet OJSC «Commercial Port of Posyet» is the key stevedore specialized in coal export. But the future of the terminal is unclear due to the financial situation of the owner, «Mechel» company (on the annual meeting of shareholders held on July 1, 2016, «Mechel» decided to pawn 25% of the Commercial Port of Posyet shares). Moreover, «Mechel» was not able to receive support from the government for the reconstruction of the port as it is located in the natural landmark and thus there is always a big discussion about

Cargo category	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Jan.-Oct. 2016
Dry cargo	185,1	191,8 +3.6%	198,4 +3.4%	211,5 +6.6%	234,4 +10.8%	251,7 +7.4%	255,7 +1.6%	292,4 +14.4%	312,2 +6.8%	277,7 +7,6%
Coal	n/a	n/a	65,5	68,7 +4.9%	78,3 +14.0%	89,2 +13.9%	101,1 +13.3%	116,3 +15.0%	123,2 +5.9%	113,5 +11,9%
Containerized cargo	n/a	n/a	25,3	32,9 +30.0%	39,4 +19.8%	42,7 +8.4%	44,4 +4.0%	46,8 +5.4%	40,1 -14.3%	35,2 +6,1%
Grain	n/a	n/a	n/a	15,0	19,5 +30.0%	²⁴ +23.1%	18,3 -23.8%	29,7 +62.3%	34,4 +15.8%	28,2 +1,6%
Ferrous metals	n/a	n/a	n/a	28,0	24,4 -12.9%	25,6 +4.9%	22 -14.1%	23,3 +5.9%	26,2 +12.4%	23,7 +7,3%
Ferry cargo	n/a	n/a	n/a	7,4	7,8 +5.4%	8,3 +6.4%	6,5 -21.7%	11,1 +70.8%	21,6 +94.6%	18,9 +3,3%
Mineral fertilizers	n/a	n/a	10,3	12,7 +23,3%	12,5 -1,6%	10,4 -16,8%	12,9 +24,0%	14,7 +14,0%	16 +8,8%	13,2 -0,2%
Ore	n/a	n/a	n/a	6,1	8 +31,1%	7,2 -10,0%	7,4 +2,8%	6,1 -17,6%	6,7 +9,8%	7,2 +30,2%
Wood	n/a	n/a	6,0	6,6 +10,0%	6 -9,1%	5,9 -1,7%	4,4 -25,4%	4,8 +9,1%	5,3 +10,4%	4,5 +3,0%
Metal scrap	n/a	n/a	2,7	2,9 +7,4%	3,8 +31,0%	3,7 -2,6%	3,7 +0%	4,7 +27,0%	4,2 -10,6%	n/a
Non-ferrous metals	n/a	n/a	n/a	3,9	4,1 +5,1%	4,2 +2,4%	3,8 -9,5%	3,3 -13,2%	3,5 +6,1%	2,2 (Jan.-July) +0,3%
REF-cargo	n/a	n/a	n/a	4,0	4,5 +12,5%	3,9 -13,3%	3,7 -5,1%	3,6 -2,7%	3,2 -11,1%	1,7 (Jan.-July) +0,3%
Liquid cargo	264,4	262,8 -0,6%	298 +13,4%	314,4 +5,5%	301 -4,3%	313,8 +4,3%	333,3 +6,2%	331 -0,7%	364,5 +10,1%	316,5 +4,1%
Crude oil	n/a	n/a	202,1	209,5 +3,7%	193,4 -7,7%	197 +1,9%	207,5 +5,3%	187,2 -9,8%	202,1 +8,0%	187,1 + 11,6%
Oil products	n/a	n/a	94,1	103,1 +9,6%	105,5 +2,3%	114 +8,1%	111,8 -1,9%	128 +14,5%	146 +14,1%	115,4 -6.1%
Liquified natural gas	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	11,1	12,2 +9,9%	12,9 +5,7%	11,0 +4,6%

Table 8. Russian ports cargo turnover by type of cargo, million tons¹⁵ (The data for REF-cargo and non-ferrous metals cargo turnover in 2016 is taken from the January-July report as it is not represented in the later reports¹⁶.)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Jan.- Sept. 2016
Arctic basin	209,6	215	223,3	227,6	41	38,7	46,2	35	35,4	40
Baltic basin					185,7	207,2	215,8	223,4	230,7	195,6
Black Sea and Sea of Azov basin	160,0	159,2	180,9	180,3	172,8	175,3	174,4	194,5	232,9	199,7
Caspian basin					10,9	10	7,8	7,9	6,7	4,9
Far Eastern basin	80,0 +15%	80,4 +0,5%	92,1 +14,6%	118,0 +28,1%	125,3 +6,2%	134,2 +7,1%	144,8 +7,9%	162,5 +12,2%	171 +5,2%	153,9 +8,6%
<i>Far Eastern Basin Dry Cargo</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>58,4</i>	<i>64,4</i>	<i>70,9</i>	<i>78,5</i>	<i>83,4</i>	<i>97</i>	<i>98</i>	<i>92,6</i>
<i>Far Eastern Basin Liquid Cargo</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>33,7</i>	<i>53,6</i>	<i>54,4</i>	<i>55,7</i>	<i>61,4</i>	<i>65,5</i>	<i>73</i>	<i>61,3</i>
Vostochny Port	16,3	15,0	18,9	35,7	38,4	42,5	48,3	57,8	65,2	56,9
Vanino terminal operators	n/a	n/a	14,5	17,3	19,1	20,3	23,8	26,2	26,8	25,0
Vladivostok ports	n/a	n/a	9,9	11,2	11,8	13,2	14,5	15,3	12,9	11,8
Vladivostok Sea Commercial Port	4,9	5,9	6,2	6,9	6,4	6,6	5,8	6,5	5	n/a
Vladivostok Sea Fishing Port	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	3,4	2,5	n/a
Nakhodka ports	n/a	15,2	15,8	15,4	15,0	16,9	18,4	20,7	21,3	19,5
Prigorodnoye port	n/a	n/a	n/a	16,1	16,3	16,4	16,3	16,1	16,0	13,3
De-Kastri	n/a	n/a	n/a	7,4	8,1	7,4	7	8,2	10,5	9,6
Sea Port of Posyet	1,8	2,8	n/a	4,6	5,3	5,8	5,6	6,7	6,5	6,8

Table 9. Russian ports by cargo turnover, million tons¹⁷

the port's development prospects. However, by the first quarter of 2016, the terminal has loaded 1,7 million tons of coal which is 52% more than for the same period of the previous year¹⁸.

Vostochny port has an outstanding volume of cargo turnover because of intensive oil (Kozmino oil terminal loaded 30,4 million tons of oil in 2015¹⁹) and coal export (rising from 5.5 mln. ton in 1998 to 22.8 mln. ton in 2015 and 19,6 million ton by November 2016²⁰). First dedicated coal transshipping complex by now has a projected annual capacity of 17.6 million tons²¹. It has four unsheltered warehouses with 600 thousand tons capacity which allows to keep up to 30 types of coal simultaneously. A pier with two mooring lines with a total length of 762 meters has four shiploaders which can load up to 3 thousand tons of coal per hour. The port can accommodate vessels with a deadweight of 150 000 tons with a 16 meters draft. The port also has a general transshipping terminal for bulk and general cargo (nowadays mostly processes coal) with 5.1 million tons annual capacity which can accommodate vessels up to 70 000 tons deadweight. Both complexes were recently modernized.

Nowadays Vostochny port finishes the third stage of modernization according to which a third terminal should reach an annual capacity of 10 million tons in 2017.

Many of the technical equipment for the third complex is purchased from the Marubeni Corporation, with a dedicated contract signed in July 2014. Many efforts are made in order to provide winter capacity of the complex using specialized technologies. The new complex also has an advantage in terms of 18 meters draft which allows accommodating 180 000 tons deadweight capesize vessels. With the completion of the third phase of modernization, Vostochny port will have an annual capacity of 39 million tons by 2020²². Though in 2014 most (98%) of the processed coal was from Kuzbass coal basin, new capacities allow Vostochny port to export other types of coal as well. It is important as Kuzbass coal is less preferred by a number of Japanese buyers (e.g. Tohoku Electric Power Co., Inc. which power plants we could see during our visit to Noshiro) because of quality peculiarities. First agreements upon this issue were made with the Siberian Coal Energy Company during the Eastern Economic Forum in 2015²³.

Vladivostok port has a number of terminals operated by various stevedore companies (26 as for 2015²⁴), which though having some sort of specialization intensively compete with each other. PJSC «Vladivostok Commercial Sea Port» (VCSP) is the biggest stevedore company (it accommodated 1886 ships in 2015) in the Vladivostok Port. Vladivostok Commercial Sea Port belongs

to the FESCO Transportation Group which is the largest intermodal transport operator in Russia. FESCO group is controlled by the Summa Group which also owns Zarubino terminal.

In 2015 VCSP turnover was 5 million tons of cargo. Recent years VCSP modernized the port facilities in order to promote container and Ro-Ro cargo shipping via its berths. Due to this VCSP processed a large number of container cargo and cars. While container turnover shall be described in the next paragraph here, we must point out existing statistics on the motor vehicles turnover. According to Japan Export Vehicle Inspection Center used car export to Russia fell from 517,699 passenger vehicles in 2008 to 44,741 in 2009. Then the situation was improving until the decrease in 2014 and the dramatic fall in 2015 (2010 - 94,863; 2011 - 99,325; 2012 - 132,161; 2013 - 158,020; 2014 - 119,641; 2015 - 44,018). Respondents in Japanese ports also mention the same dynamics in all ports. Not surprising that FESCO group also shows a negative dynamics in car import. According to their 2015 report, motor vehicles turnover changed as follows: 92 939 in 2013; 70 324 in 2014; 26 286 (-62.6%) in 2015²⁵. Though we do not have recent data on motor vehicle turnover and structure (VSCP shows data for 2014 breakdown, excluding small vehicles: Cars - 57492; Trucks - 3330; Special machinery

- 2003²⁶ which is claimed to be 56% of car trade in the Far Eastern Region), by October 2016 Russian Federal Custom Service reports about the continuing decrease in the import of cars²⁷. FESCO (which controls VCSP) has its own FESCO Ro-Ro Line. FESCO also had 2 specialized Ro-Ro ships by 2015²⁸.

In this paragraph, we observed major existing bulk and liquid cargo facilities. Being an important part of Russian export, these types of cargo have outstanding volumes. However, Russian Far Eastern ports play a crucial role in Russian container shipping operations, both for the domestic/regional market and for transit operations via Trans-Siberian Railroad. As for the ports on the Sea of Japan, the cooperation between container terminals in the region is also supposed to be an important issue as the general trends in this industry, including general tendency for the use of larger vessels which might challenge them.

V. Container turnover in Russian ports of Far Eastern Basin

In order to analyze the regional container cargo turnover, we referred to the data provided by the InfraNews research agency. Their reports^{29 30 31} provide detailed information on container cargo turnover in the Russian Federation. This data is based on the information disclosure reports provided by the obliged parties under the conditions

of Federal Antimonopoly Service order of April 8th 2011 №254 «On stating the forms, time frames and periodicity of information disclosure by the parties of natural monopolies acting in the sphere of providing services in transportation terminals, ports and services connected with usage of inner water routes infrastructure, as well as on stating the rules of these forms completion»³².

Far Eastern Basin container cargo turnover listed in Table 10 shows both the

nominal volumes of containers (thousand TEU) and dynamics (percentage change). Numbers given for 2016 are compared with the same periods of 2015. It is important that significant decrease in export mostly belongs to the empty containers while loaded container number decrease is seen only through the first three months of 2016. Unfortunately, the situation with containerized import is much worse as the decline in volume continues in 2016. Though the dynamics is positive (percentage

Cargo turnover, thousand TEU	2013	2014	2015	Q 1 2016	Q 1-2 2016	Q 1-3 2016
Total	1565	1602,4	1215	246,09	542,12	859,02
Total, % change	15,9	2,3	-24,2	-19,4	-11,4	-5,9
Export	459	490,7	364,5	75,78	158,21	241,78
Export, % change	n/a	6,9	-25,7	-24,7	-18	-11,4
Export, loaded containers	115	147,2	164,7	39,55	88,4	131,31
Export, loaded, % change	29,6	28	11,9	-5,6	2,7	6,9
Export, empty containers	344	343,5	199,8	36,23	69,81	110,47
Export, empty, % change	16,1	1,4	-41,6	-38,4	-34,6	-26,3
Import	526	533,2	337,9	71,26	147,24	234,9
Import, % change	14,5	1,4	-36,5	-12,3	-13	-8,6
Transit	94	100,3	66	9,51	20,57	34,66
Transit, % change	36,5	6,5	-35,7	-57,6	-51,9	-37,7
Transit, loaded containers	n/a	n/a	n/a	8,97	19,73	33,69
Transit, loaded, % change	n/a	n/a	n/a	-37,7	-32	-15
Transit, empty containers	n/a	n/a	n/a	0,54	0,85	0,98
Transit, empty, % change	n/a	n/a	n/a	-93,3	-93,8	-93,9
Coastal shipping	486	478,2	446,6	89,54	216,09	347,68
Coastal shipping, % change	11,1	-1,8	-6,6	-11,2	4,4	6,2
Coastal shipping, loaded containers	n/a	n/a	n/a	49,86	126,18	205,36
Coastal shipping, loaded, % change	n/a	n/a	n/a	-7,9	9,9	9,5
Coastal shipping, empty containers	n/a	n/a	n/a	39,68	89,91	142,31
Coastal shipping, empty, % change	n/a	n/a	n/a	-15,1	-2,5	1,7

Table 10. Container cargo turnover in the Far Eastern Basin, thousands TEU

underrun is slightly reducing), the fall of imports in 2015 was tremendous. Transit of loaded containers also decreases which is explained by the competition between the Far Eastern and Saint-Petersburg stevedores³³.

Two major ports of the Russian Far East deal with the container cargo - Vladivostok and Vostochny (see table 11 and 12). Moreover, Vladivostok and Vostochny are the 3rd and the 4th biggest ports in Russia in terms of container turnover after the Big Port of Saint-Petersburg and Novorossiisk³⁴.

Japanese cargo comes to both Vostochny and Vladivostok ports mostly via Busan (Republic of Korea) where transshipment is done. But at the same time, for example, it takes only 30 hours of sea voyage to reach Vladivostok from Niigata. Thus local authorities suppose that establishing direct sea transportation between Vladivostok and Niigata can be an efficient project. However, an intention to purchase a Korean ferry ship met a number of obstacles and this plan wasn't realized. Though some discussions about the possibility to establish a sea line between Niigata and Vladivostok/Zarubino continues, given the recent decrease of containerized imports this may become a matter of much later times. But in the case of Russian economy recovery, the potential of such routes shall again evoke interest towards this project.

As for the third quartile of 2016 Vladivostok port has 52.8% of total regional container turnover (63.2% of export, 64.1% of import, 24.8% of transit) and Vostochny port has 25.6% of total regional container turnover (34.2% of export, 33.9% of import, 73.4% of transit). Apart from coastal shipping, both ports hold 97.4% of export, 98% of import and 98.2% of transit. But it is also important to stress that Vostochny port processes more loaded containers for export (70.13 thousand TEU or 53.4% of total loaded containers exported from the Far Eastern Basin) while Vladivostok port has only 45.7% share of loaded containers export of Far Eastern Basin (60.06 thousand TEU out of 131.31 thousand TEU).

We may also mention (see Table 11) that 27.3% of Far Eastern container turnover (and 51.6% of the total container turnover in Vladivostok Port) is held by the particular stevedore - PJSC «Vladivostok Commercial Sea Port.» VCSP container cargo breakdown in 2014 was 513 thousand TEU, in 2015 - 345 thousand TEU³⁵. Cargo breakdown structure in 2014 was 221 343 TEU of import, 182 167 TEU of export and 109 971 TEU of coastal shipping³⁶. Though we do not have data for the container breakdown structure in 2016 we see that by the 3rd quarter of 2016 VCSP container cargo volume was 234,57 thousand TEU only, which is a significant share in 2016, but rather small volume comparing to

the previous years.

However, VCSP continues to be a key player in the container import and export in the region. This terminal has relatively modernized infrastructure, including 7 gantries or STS (sea to shore) container cranes and 6 RTG (rubber tired gantry cranes), 6 RMG (rail mounted gantry cranes) and 26 portal cranes. In comparison, Vladivostok Sea Fishing Port has only 3 RTG cranes while most unloading is done by 35 portal cranes. These advantages and relatively good logistics allow VCSP to remain a key player in Vladivostok container turnover.

In 2015 the five biggest VCSP clients

among liner services were: Maersk, Hyundai Merchant Marine, Mercator Services Group Ltd., CMA CGM and TIS Logistic. VCSP has several lines operating in the terminal such as MAERSK weekly service line «Ports of South-East Asia - Vladivostok,» Korea Soviet Direct Line (Busan - Vladivostok), Japan Trans-Siberia Line (Japan - Far-East) and others³⁷. FESCO (owner of VCSP) has its own container ships fleet of 11 vessels³⁸ and its own system of container block trains arranging for train services from Vladivostok: direct Moscow Shuttle (up to 9 trains per week, 11 days to Moscow), Siberian Shuttle (twice a week, 7 days to Novosibirsk), Ural Shuttle (once a week, 9 days to Yekaterinburg) and Baltic Shuttle

	Q 1-2 2016	Q 1-3 2016	Q 1-2, 2016 % change	Q 1-3, 2016 % change
Total	285,52	453,92	-7,2	-1,9
Export	99,9	152,86	-4,3	-1,7
<i>Export, loaded</i>	41,25	60,06	95,9	64,8
<i>Export, empty</i>	58,65	92,8	-29,7	-22,1
Import	93,44	150,74	-13,8	-4,9
Transit	3,84	8,63	-52,8	-20,1
<i>Transit, loaded</i>	3,66	8,43	-27,2	14,4
<i>Transit, empty</i>	0,18	0,2	-94,2	-94,1
Coastal shipping	88,34	141,69	2	2,6
<i>Coastal shipping, loaded</i>	51,42	83,69	6,8	4,8
<i>Coastal shipping, empty</i>	36,93	58	-4	-0,3
By stevedores				
Vladivostok Commercial Sea Port	148,34	234,57	-15	-9,5
Vladivostok Fishery Sea Port	63,19	99,73	0,9	4,9
Pacific Logistic	30,18	47,16	-30,8	-23,8
Other stevedores	43,82	72,46	63,5	55,2

Table 11. Container cargo turnover in Vladivostok port, thousands TEU

(once a week) and other regular and irregular block trains to various destinations including Europe³⁹ and Central Asia⁴⁰.

Vladivostok port also has a number of stevedores competing with VCSP: Sea Fishing Port which has its own container terminal (2014 container turnover - 148 114 TEU⁴¹) and cooperates with Sakhalin Shipping Company (Shanghai - Vladivostok Liner Service), Sinokor (Sinokor Merchant Line) and Maersk (Maersk Line)⁴²; LLC «Pacific Logistics» (operating so-called «Sollers terminal») which works with Sinokor⁴³ and other smaller terminals. Both of Vladivostok terminals work -- for the local market (as there is a significant number of consumers compared to the area around Vostochny) and transit via Trans-Siberian Railroad.

Vostochny Sea port has 11 stevedores⁴⁴. The major container cargo operator (>99%) is LLC «Vostochnaya stevedoring company» which operates a container terminal with 550 000 TEU annual capacity (or even 650 000 TEU according to Ministry of Transportation estimations). According to the annual reports it handled about 474 675 TEU in 2014⁴⁵ and 353 171 TEU in 2015⁴⁶.

LLC «VSC» has a great number of services coming to their terminal. Among them are: FESCO China Direct Line (joint FESCO and CMA CGM, comes twice a week) service with a route Vostochny -

Hong Kong - Chiwan - Xiamen - Ningbo - Shanghai - Vladivostok; FESCO China Direct Line-North service (also joint with SMA CGM, weekly); Sinokor Merchant Marine service Vostochny - Busan - Vostochny (twice a week); MAERSK Line (once a week); Japan Trans-Siberian Line (joint FESCO and Mitsui O.S.K. Lines, once in 10 days) and others⁴⁷.

The detailed information on container cargo turnover in the Vostochny Sea Port in 2016 is represented in Table 11. Most of the container import held by Vostochny port goes further via Trans-Siberian Railroad as there is almost no local market for imports and logistic is relatively convenient to send cargo inside the country. LLC «VSC» also forms own block train to Moscow, Novosibirsk, Kazakhstan (Zaschita and Kutanai stations), Uzbekistan (Sergeli, Ablyk, Ulugbek stations), Europe (Slovakia, Poland and Hungary)⁴⁸.

Zarubino port owned by Summa Group (which also controls FESCO) is neither listed among major container ports of Far Eastern region nor has significant container turnover volume. However, the name of this port often hits the headlines of regional media in connection with the discussion about International Transport Corridors (ITC) development.

Various concepts of logistics modernization in the Russian Far East

remain an important issue for decades. A new lease of life was given towards many existing projects under the framework of the Great Tumen Initiative, an intergovernmental cooperation mechanism between China, Mongolia, Republic of Korea and the Russian Federation that rose from the older Tumen River Area Development Programme. In so-called «GTI Transport Corridor Study» various ideas and projects for integrating cross-border transport infrastructure were promoted. In case of Primorsky krai the study is concentrated on Siberian Land Bridge (a bigger project partly going through Primorye), Korean Peninsula East Corridor (a project of connection of DPRK railroad in the Siberian Land Bridge), Suifenhe Transport Corridor (also known as ITC «Primorye-1» from the border of China to Vladivostok, Vostochny and Nakhodka) and, finally Tumen Transport Corridor (ITC

«Primorye-2» from the border of China to Zarubino and Posyet)⁴⁹.

By 2011 container cargo turnover of Zarubino fell to zero but it was claimed that as soon as the port facilities undergo modernization transit operation volume will increase drastically. The reason for such estimations is that the logistic schemes of import/export operations with North-East China provinces of Jilin and Heilongjiang through Zarubino is expected to be faster and more efficient than existing and commonly used transportation via Chinese ports of the Yellow Sea. According to some earlier estimations existing potential of container cargo volume turnover could reach 2,5 million TEU by 2020⁵⁰. Using such dazzling prospects as an argument, Summa Group advocated the necessity of state investments into the project of port and transport infrastructure modernization. According to

	Q 1-2 2016	Q 1-3 2016	Q 1-2, 2016 % change	Q 1-3, 2016 % change
Total	141,99	220,38	-26,4	-19,2
Export	55,31	82,87	-35,5	-26,2
<i>Export, loaded</i>	<i>46,65</i>	<i>70,13</i>	<i>-27,8</i>	<i>-18,2</i>
<i>Export, empty</i>	<i>8,66</i>	<i>12,73</i>	<i>-59,2</i>	<i>-52,2</i>
Import	51,05	79,67	-10,9	-14,3
Transit	16,36	25,46	-52,7	-42,9
<i>Transit, loaded</i>	<i>15,71</i>	<i>24,72</i>	<i>-34,4</i>	<i>-22,8</i>
<i>Transit, empty</i>	<i>0,65</i>	<i>0,74</i>	<i>-93,9</i>	<i>-94,1</i>
Coastal shipping	19,28	32,39	25,4	42,6
<i>Coastal shipping, loaded</i>	<i>11,13</i>	<i>18,63</i>	<i>40,2</i>	<i>51,3</i>
<i>Coastal shipping, empty</i>	<i>8,14</i>	<i>13,76</i>	<i>9,7</i>	<i>32,2</i>

Table 12. Container cargo turnover in Vostochny port, thousands TEU

the estimations of Summa group 119.1 billion rubles of private investments and 84.8 billion rubles of the state investments are required to accomplish the modernization. Even the ideas that transportation should be developed by joint Russian-Chinese Company with the construction of a railway with mixed gauge⁵¹. But state officials remained cautious about the future of the project, supposedly because the real potential of cargo transit is still under question. For example, ASSO-Invest Consulting (Director of this company was one of the respondents) made a research for an unnamed potential investor to Zarubino. According to their estimations even the theoretical potential for both corridors by 2020-22 was of 240-260 thousand TEU⁵². The numbers voiced by Niigata local government representatives during the interview also were rather moderate: under their estimations export from Niigata to Jilin via Zarubino could reach 360 TEU annually (pulp and sanitary goods) and annual import from Zarubino to Niigata could reach 1400 TEU (lumber, chopsticks, fabrics and mineral water mainly from Jilin province). All these concerns and moderate estimations can be completed with an opinion expressed in some of the interviews which pointed out that that the main reason why Summa Group promotes the port development so actively could be not a container cargo transit but grain cargo operations for the Chinese market. As JSC «United Grain Company»

(controlled by Summa group) works upon the project of huge grain terminal in Zarubino Port⁵³, such speculations also contribute to discussion about the state investments into the Big Zarubino Port and ITC-2 projects.

In general, the discussion around the transit potential of Trans-Siberian Railroad remains a hot topic, which overlaps with the issue of Chinese-promoted logistic projects such as One Belt, One Road initiative. Though TSR remains relatively competitive, transit operations of Far Eastern Ports via Trans-Siberian railroad decreased significantly (see Table 10). According to InfraNews research agency estimations,⁵⁴ the fall of ruble exchange rate lowered the relative cost of moving the cargo by Russian railroads. But at the same time, world container shipping industry experienced unprecedented freight rates fall. This happened due to a number of reasons and among main is overinvestment in ocean carriers shipping capacity⁵⁵. This fall of freight rates leveled the decrease of the TSR tariffs in dollar terms after the fall of ruble. Moreover, experts point out lack of cooperation between Far Eastern stevedores and railroad operators and the fact that container THC (Terminal Handling Charges) in Russian (especially Far Eastern) ports remain high which makes them less competitive towards so-called «deep sea» routes or, in case of Far East, even against counterparts from the ports of the European

part of Russia, such as Saint-Petersburg. Authors of the report point out that these problems are rather an issue for negotiations between key players of the industry than an unfixable disadvantage of TSR transit routes. We would agree with this point adding that in regard to transit TSR has a number of advantages such as common customs territory in frames of Eurasian Customs Union and unified (1520 mm gauge) transportation systems with post-Soviet states.

A number of efforts to stimulate a container export or transit via the Russian Far East were described by the Japanese respondents. For example, Toyama prefecture subsidizes the container transportation via Trans-Siberian Railroad, both for those businesses who try this route for the first time and for those who use it regularly. The maximum level of these subsidies can reach 1,5 million yen per one voyage according to the respondents from Toyama. But as additional requirement Japanese railroad must be used for cargo transportation as well. As the result they got a number of repeaters, those who use Toyama container terminal for cargo shipping to Russia. In general, Japanese respondents were quite optimistic for the potential of transit via TSR but it was repeatedly stressed that Russian Railroads (RZhD) Company shows reluctance to negotiate over the tariffs.

Though the decrease of container cargo

turnover in the Russian Far East slows down in 2016, the experienced decline is significant. Apart from the post-Lehman shock situation the low currency exchange rate makes the prospects of recovery quite uncertain. However, for the Russian Federation, Far Eastern Basin shall remain one of the major routes of trade with Asia-Pacific and particularly Japan.

VI. Trade volumes between the Russian Federation and Japan.

To analyze the trade between the Russian Federation and Japan we referred to the International Trade Centre Trade Map⁵⁶. ITC calculations are based on UN COMTRADE statistics. Given data is reported by countries and shows the product positions with the maximum accuracy of the 8-number code of the product. We took more general data about product categories clarifying the main positions to 4 or 6-number code level where necessary.

Table 13 shows Russian import from Japan. We can see a severe decrease in import volumes from Japan (-37.5% in 2015). The main imported goods (such as used cars and car parts, machinery) volumes decrease even faster. Given the complicated economic situation in Russia, many Japanese companies have wound down⁵⁷ or lessened their presence in Russia. For example, Fushiki Kairiku representatives said that they

Code	Product label	Russian Federation's imports from Japan, US Dollar thousand			% change	
		2013	2014	2015	2014/2013	2015/2014
-	All products	13,560,500	10,917,410	6,818,557	-19,5	-37,5
87	Vehicles other than railway or tramway rolling stock, and parts and accessories thereof	7,177,838	5,543,027	3,181,136	-22,8	-42,6
8703	<i>Motor cars and other motor vehicles...</i>	<i>4,589,628</i>	<i>3,317,629</i>	<i>2,041,817</i>	<i>-27,7</i>	<i>-38,5</i>
8708	<i>Parts and accessories for tractors, motor vehicles for the transport of ten or more persons, . . .</i>	<i>1,642,691</i>	<i>1,304,698</i>	<i>744,407</i>	<i>-20,6</i>	<i>-42,9</i>
8707	<i>Bodies, incl. cabs, for tractors, motor vehicles for the transport of ten or more persons, . . .</i>	<i>730,837</i>	<i>725,155</i>	<i>336,108</i>	<i>-0,8</i>	<i>-53,7</i>
84	Machinery, mechanical appliances, nuclear reactors, boilers; parts thereof	2,735,066	2,420,942	1,395,980	-11,5	-42,3
8429	<i>Self-propelled bulldozers, angledozers, graders, levellers, scrapers, mechanical shovels, excavators, . . .</i>	<i>532,998</i>	<i>401,495</i>	<i>187,573</i>	<i>-24,7</i>	<i>-53,3</i>
8407	<i>Spark-ignition reciprocating or rotary internal combustion piston engine</i>	<i>444,689</i>	<i>362,129</i>	<i>150,194</i>	<i>-18,6</i>	<i>-58,5</i>
8443	<i>Printing machinery used for printing by means of plates, cylinders and other printing components . . .</i>	<i>333,614</i>	<i>268,418</i>	<i>133,94</i>	<i>-19,5</i>	<i>-50,1</i>
8419	<i>Machinery, plant or laboratory equipment whether or not electrically heated (excluding furnaces, . . .</i>	<i>52,878</i>	<i>239,655</i>	<i>103,817</i>	<i>353,2</i>	<i>-56,7</i>
85	Electrical machinery and equipment and parts thereof; sound recorders and reproducers, television . . .	771,6	661,639	411,592	-13,9	-38,1
40	Rubber and articles thereof	688,717	626,856	394,579	-9,0	-37,1
4011	<i>New pneumatic tyres, of rubber</i>	<i>597,888</i>	<i>526,074</i>	<i>331,945</i>	<i>-12,0</i>	<i>-36,9</i>
90	Optical, photographic, cinematographic, measuring, checking, precision, medical or surgical . . .	566,775	455,877	297,276	-19,6	-34,8
39	Plastics and articles thereof	131,825	131,301	152,492	-0,4	16,1
96	Miscellaneous manufactured articles	176,207	199,831	148,867	13,4	-25,5
9619	<i>Sanitary towels (pads) and tampons, napkins and napkin liners for babies, and similar articles, . . .</i>	<i>158,556</i>	<i>184,135</i>	<i>138,787</i>	<i>16,1</i>	<i>-24,6</i>
73	Articles of iron or steel	476,994	140,577	128,731	-70,5	-8,4
7304	<i>Tubes, pipes and hollow profiles, seamless, of iron or steel (excluding products of cast iron)</i>	<i>114,863</i>	<i>56,205</i>	<i>60,097</i>	<i>-51,1</i>	<i>6,9</i>
72	Iron and steel	35,487	52,441	90,201	47,8	72,0
7225	<i>Flat-rolled products of alloy steel other than stainless, of a width of >= 600 mm, hot-rolled . . .</i>	<i>10,933</i>	<i>29,335</i>	<i>70,839</i>	<i>168,3</i>	<i>141,5</i>
55	Man-made staple fibres	43,135	40,55	64,438	-6,0	58,9
5502	<i>Artificial filament tow as specified in Note 1 to chapter 55</i>	<i>41,867</i>	<i>39,611</i>	<i>62,619</i>	<i>-5,4</i>	<i>58,1</i>
82	Tools, implements, cutlery, spoons and forks, of base metal; parts thereof of base metal	75,782	49,082	58,978	-35,2	20,2
8207	<i>Tools, interchangeable, for hand tools, whether or not power-operated, or for machine tools . . .</i>	<i>55,79</i>	<i>25,542</i>	<i>41,914</i>	<i>-54,2</i>	<i>64,1</i>
30	Pharmaceutical products	61,918	54,272	57,538	-12,3	6,0

Table 13. Russian import from Japan, US thousand dollars

used to promote trade relations between the Russian Far east and Toyama via permanent office but had to leave only a promotion desk in Vladivostok. Contrary to this as in 2009 export of used cars fell down for the first time Hamada port facilitated efforts towards diversification of export. They attracted exporters of construction materials, machinery and agricultural products by subsidizing «first trials» of cargo shipment. Hamada port authorities mentioned that they also invited new partners from the European part of Russia for business promotion. That helped them to achieve some results in diversifying the export and finding new markets for Japanese products (e.g. beverage and construction materials export). However, they also agreed that Japanese business have to survive severe competition with Chinese and Korean goods.

Russian Federation export to Japan decreased to 27,3% in 2015. But we should not be misled by these numbers as this happened in terms of value due to the general decrease of prices on the raw products in the global market. In order to get data about the quantity of imports and exports, we can refer to Russian Federal Customs Service. In terms of weight, Russian export to Japan was 40 224 994,5 tons in 2014 and 42 933 459,3 tons in 2015⁵⁸. As for the first 9 months of 2016 exports quantity was 29 070 541,5 tons, we may say that the export situation is rather

stable. However, without the specification apart the quantity we should not make any substantial analysis. Such specification definitely can be an issue for additional research.

According to the statistics, the volume of trade between Russia and Japan has significantly suffered from the recession. The situation with import from Japan continues to deteriorate though some cargo positions show slight recovery. Russian exports to Japan tends to show better results although the general decrease in prices of main Russian export categories makes these results quite moderate in terms of trade volume. Not all Japanese companies can wait or are ready to wait until the recovery of Russian economy and thus some of them start reducing their activities in the country. Altogether this shows rather negative prospects for the cargo, especially container shipping dynamics between two countries.

VII. Trade volume between Primorsky krai and Japan.

To analyze the trade between Primorsky krai and Japan we referred to the Russian Federation Federal Customs Service statistics. Customs statistics of foreign trade of the Russian Federation is gathered in the database⁵⁹ which is updated on a monthly basis. This database contains regional customs data about the export and import

Code	Product label	Russian Federation's exports to Japan, US thousand dollars			% change	
		2013	2014	2015	2014/2013	2015/2014
-	All products	19667508	19830781	14426352	0,8	-27,3
27	Mineral fuels mineral oils and products of their distillation; bituminous substances; mineral . . .	17017613	17178849	11912980	0,9	-30,7
2709	<i>Petroleum oils and oils obtained from bituminous minerals crude</i>	9453548	9413683	6276311	-0,4	-33,3
2711	<i>Petroleum gas and other gaseous hydrocarbons</i>	5055445	4493864	3556614	-11,1	-20,9
2701	<i>Coal; briquettes ovoids and similar solid fuels manufactured from coal</i>	1124302	1165030	1078484	3,6	-7,4
2710	<i>Petroleum oils and oils obtained from bituminous minerals (excluding crude); preparations containing . . .</i>	1356024	2085596	990559	53,8	-52,5
76	Aluminium and articles thereof	697016	827425	795922	18,7	-3,8
7601	<i>Unwrought aluminium</i>	696004	826332	795517	18,7	-3,7
89	Ships boats and floating structures	239839	29657	391254	-87,6	1219,3
890690	<i>Vessels, incl. lifeboats (excluding warships, rowing boats and other vessels of heading 8901 . . .</i>	76241	20000	370045	-73,8	1750,2
44	Wood and articles of wood; wood charcoal	480131	414883	318010	-13,6	-23,3
4407	<i>Wood sawn or chipped lengthwise sliced or peeled whether or not planed sanded or end-jointed . . .</i>	340609	272474	218922	-20,0	-19,7
4408	<i>Sheets for veneering incl. those obtained by slicing laminated wood for plywood or for other . . .</i>	74975	78458	48976	4,6	-37,6
71	Natural or cultured pearls precious or semi-precious stones precious metals metals clad . . .	560417	529713	266420	-5,5	-49,7
7110	<i>Platinum incl. palladium rhodium iridium osmium and ruthenium unwrought or in semi-manufactured . . .</i>	406332	299422	138923	-26,3	-53,6
7115	<i>Articles of precious metal or of metal clad with precious metal n.e.s.</i>	148515	228760	126309	54,0	-44,8
03	Fish and crustaceans molluscs and other aquatic invertebrates	202823	211046	257794	4,1	22,2
0303	<i>Frozen fish (excluding fish fillets and other fish meat of heading 0304)</i>	157730	141042	186888	-10,6	32,5
0306	<i>Crustaceans whether in shell or not live fresh chilled frozen dried salted or in brine . . .</i>	24242	51283	54424	111,5	6,1
72	Iron and steel	213487	259665	174491	21,6	-32,8
7202	<i>Ferro-alloys</i>	178703	211542	158841	18,4	-24,9
26	Ores slag and ash	117329	166954	105158	42,3	-37,0
2616	<i>Precious-metal ores and concentrates</i>	70314	46798	45927	-33,4	-1,9
2601	<i>Iron ores and concentrates incl. roasted iron pyrites</i>	22334	100215	44444	348,7	-55,7
40	Rubber and articles thereof	23597	27402	62867	16,1	129,4
4002	<i>Synthetic rubber and factice derived from oils in primary forms or in plates sheets or strip; . . .</i>	23566	26633	57586	13,0	116,2
47	Pulp of wood or of other fibrous cellulosic material; recovered (waste and scrap) paper or . . .	23197	42407	44863	82,8	5,8
4703	<i>Chemical wood pulp soda or sulphate (excluding dissolving grades)</i>	23030	42360	44830	83,9	5,8

Table 14. Russian export to Japan

operations. Unfortunately, we can not just equate the volume of exported goods documented, for example, by Customs House of the Primorsky krai with the volume of exported goods that went through Primorsky krai ports. The reason for that is because a great number of goods undergo the customs procedure in their own region of origin in so-called «rear customs.» However, to some extent, we can get a certain understanding of what kind of products are consumed or produced by the local market of Primorsky krai.

The import of Primorsky krai from Japan in 2015 decreased faster than Primorsky krai import in general (-64.1% and -51.6% respectively⁶⁰). However, the dynamics of import from the Republic of Korea and China also were negative (-67% and -48% respectively⁶¹). As we may see the import statistics for the first three quarters of 2016, import from Japan continues to decrease significantly in 2016. It can be easily explained. Japanese products are supposed to be number one in terms of quality but tend to have higher average costs. Japanese cars have become too expensive for most people, especially compared to those that were imported from Japan or Korea earlier. Primorsky krai is rather filled up with cars comparing with other Russian regions and existence of such kind of reserve on used cars market encourages people to use other

opportunities instead of buying newly imported vehicles. Given the high capacity of Japanese used cars, we may suppose that such situation could remain for a long time until the purchasing ability of Russian customers will revive. In this regard, it is more important to look after the Russian government efforts to limit the import of used cars by implementing high tariffs.

An example of nappy producing factory in Primorsky krai is very interesting in regard to the tendencies with import from Japan⁶². Initially, businessman imported nappies from Japan, but due to the high cost of Japanese products they could not compete in the local market. Instead of closing the business or changing the partner, the solution found was to produce nappies and wet tissues in Russia. Factory started operations in 2012. Most of the equipment were purchased in Japan and the factory is constantly importing Japanese absorbent. According to them they produce 7 million packs of nappies per month not only for regional or European Russia market but also making exports to China, Ukraine, Kazakhstan and Belarus. Such example of changes in the form of cooperation between Japanese and Russian business shows that in order to remain competitive in the market, new strategies can be implemented.

Such kind of projects could get wide support from the Russian government in frames of preferences provided by territories

Code	Product label	2013	2014	2015	2016 (Jan.-Sept.)	2014/2013 % change	2015/2014, % change
-	All products	1499872,0	1630003,7	585605,9	231208,7	8,7	-64,1
87	Vehicles other than railway or tramway rolling stock, and parts and accessories thereof	953281,1	1049341,3	338459,4	98493,8	10,1	-67,7
8707	<i>Bodies, incl. cabs, for tractors, motor vehicles for the transport of ten or more persons, . . .</i>	533047,8	649375,4	186376,2	818,4	21,8	-71,3
8708	<i>Parts and accessories for tractors, motor vehicles for the transport of ten or more persons, . . .</i>	234049,5	271669,2	107535,7	51009,3	16,1	-60,4
8703	<i>Motor cars and other motor vehicles principally designed for the transport of persons, incl. . . .</i>	78869,8	85864,6	33357,1	40421,4	8,9	-61,2
84	Machinery, mechanical appliances, nuclear reactors, boilers; parts thereof	350723,6	404845,2	130370,9	63032,3	15,4	-67,8
8407	<i>Spark-ignition reciprocating or rotary internal combustion piston engine</i>	133283,6	145329,3	35489,9	11654,5	9,0	-75,6
8426	<i>Ships' derricks; cranes, incl. cable cranes (excluding wheel-mounted cranes and vehicle cranes . . .</i>	31116,2	32157,6	9599,8	7344,9	3,3	-70,1
8421	<i>Centrifuges, incl. centrifugal dryers (excluding those for isotope separation); filtering or . . .</i>	15903,1	16239,7	9219,7	6058,6	2,1	-43,2
8413	<i>Pumps for liquids, whether or not fitted with a measuring device (excluding ceramic pumps and . . .</i>	14028,9	11689,2	6375,1	4221,9	-16,7	-45,5
8429	<i>Self-propelled bulldozers, angledozers, graders, levellers, scrapers, mechanical shovels, excavators, . . .</i>	37663,1	27871,7	5940,5	2436,6	-26,0	-78,7
27	Mineral fuels, mineral oils and products of their distillation; bituminous substances; mineral . . .	25915,9	32170,8	26982,5	19786,4	24,1	-16,1
2710	<i>Petroleum oils and oils obtained from bituminous minerals (excluding crude); preparations containing . . .</i>	25911,5	32168,7	26982,5	19786,4	24,1	-16,1
89	Ships, boats and floating structures	18661,9	9051,3	16465	5484,8	-51,5	81,9
8901	<i>Cruise ships, excursion boats, ferry-boats, cargo ships, barges and similar vessels for the . . .</i>	15873,9	5883,8	13695,8	3418,4	-62,9	132,8
85	Electrical machinery and equipment and parts thereof; sound recorders and reproducers, television . . .	34124,7	37656,7	13652,3	6282,4	10,4	-63,7
8507	<i>Electric accumulators, incl. separators therefor, whether or not square or rectangular; parts . . .</i>	9736	9803,5	5065,1	2443,4	0,7	-48,3
34	Soap, organic surface-active agents, washing preparations, lubricating preparations, artificial . . .	5063,6	7769,3	7042,1	5268,4	53,4	-9,4
03	Fish and crustaceans, molluscs and other aquatic invertebrates	4262,5	5863,9	7041,3	3993,6	37,6	20,1
96	Miscellaneous manufactured articles	7396,8	8120,7	5997,5	2836,4	9,8	-26,1
9619	<i>Sanitary towels (pads) and tampons, napkins and napkin liners for babies, and similar articles, . . .</i>	7164,9	7981,8	5912,5	2802,4	11,4	-25,9
73	Articles of iron or steel	11826,7	12113,5	5981,9	2530	2,4	-50,6
83	Miscellaneous articles of base metal	4681	5780,4	5546,2	2213,2	23,5	-4,1
8311	<i>Wire, rods, tubes, plates, electrodes and similar products, of base metal or of metal carbides, . . .</i>	3942,3	4854,8	5133,8	1989,1	23,1	5,7
40	Rubber and articles thereof	46016,9	16832	4941,9	2688,8	-63,4	-70,6
4016	<i>Articles of vulcanised rubber (excluding hard rubber), n.e.s.</i>	4407,8	4870,4	2581,4	2145,7	10,5	-47,0

Table 15. Primorsky krai import from Japan, US thousands¹

of advanced development. The initial idea of these special areas was to attract foreign, particularly Japanese and other investors with advanced technologies in order to create assembly facilities with preferable taxation. As there is almost no local consumer market, the idea was to produce goods for regional export. However, with the implementation of sanctions, a shift towards «import substitution» vector creates new possibilities to gain support from the Russian government. But just promising better investment climate is not proving to be efficient. In March 2016 Carnegie Moscow Center had a meeting in Vladivostok, where local businessmen, researchers and Japanese representatives from Tokyo Foundation and Mitsubishi Corporation had a discussion on Russia-Japan Cooperation in the region. During the discussion both sides admitted a lack of infrastructure necessary for Japanese investments. But various efforts in this direction also met sometimes unexpected problems. For example, one of the speakers gave an example about a project to create a data-center which was not realized due to sanctions that were put on the import of necessary equipment. Some of the respondents also admitted that even just a presence of sanctions against Russia (both international and particularly Japanese) creates a negative investment climate, especially for small and medium enterprises which do not feel strong support from their

governments.

In terms of quantity Primorsky krai export to Japan was 551 158,6 tons in 2014, 484 814,3 tons in 2015 and 388 366,6 tons for the first nine months of 2016. Most categories such as wood, mineral fuels and aluminum are rather stable. Statistics of 2016 shows a significant increase of corn export (13095,2 tons for the first 9 months of 2016). Supposedly this is corn from Rusagro Company shipped to Japan in January of 2016⁶³.

Agricultural cooperation between Russia and Japan already has some good examples. Exports of buckwheat, corn and soybeans attracts Japanese investors. Hokkaido Bank initiated in 2013 a pilot project to grow up buckwheat, soy and corn in Amur Oblast. In 2016 Hokkaido bank already launched negotiations about similar projects in Sakhalin⁶⁴. Respondents in Niigata also expressed their interest in similar projects, while respondents from Akita described the existing project to import corn silage from the Russian coastal region (equivalent to 4,000 TEU) for livestock producers in Aomori Prefecture and to export fertilizers from Aomori prefecture (4,000 TEU). Though initially it is planned to import and export these products as bulk cargo, it is expected to change to container cargo when the project is on track. And a joint Russia-Japanese company JGC Evergreen which already has

Code	Product label	2013, thousand \$	2014, thousand \$	2015, thousand \$	2016 (Jan.-Sept.), thousand \$	2014 / 2013, % change	2015 / 2014, % change
27	Mineral fuels, mineral oils and products of their distillation; bituminous substances; mineral . . .	159433,9	138294,5	65484,7	34070	-13,3	-52,6
2710	<i>Petroleum oils and oils obtained from bituminous minerals (excluding crude); preparations containing . . .</i>	158969,3	138294,5	64700,3	33679,7	-13,0	-53,2
44	Wood and articles of wood; wood charcoal	79526	82780,9	57045,5	49255,3	4,1	-31,1
4408	<i>Sheets for veneering, incl. those obtained by slicing laminated wood, for plywood or for other . . .</i>	55785	58541,2	35954	30949	4,9	-38,6
4418	<i>Builders' joinery and carpentry, of wood, incl. cellular wood panels, assembled flooring panels, . . .</i>	8940,8	8833,6	9075	6913,7	-1,2	2,7
4421	<i>Other articles of wood, n.e.s.</i>	3731,3	3399,7	3667,2	3414,4	-8,9	7,9
4407	<i>Wood sawn or chipped lengthwise, sliced or peeled, whether or not planed, sanded or end-jointed, . . .</i>	5171,2	3919,3	3511,9	2550,6	-24,2	-10,4
4403	<i>Wood in the rough, whether or not stripped of bark or sapwood, or roughly squared (excluding . . .</i>	5184,3	6320,1	2858,7	3122,5	21,9	-54,8
4401	<i>Fuel wood, in logs, billets, twigs, faggots or similar forms; wood in chips or particles; sawdust . . .</i>	713,4	1767	1978,8	2296,1	147,7	12,0
03	Fish and crustaceans, molluscs and other aquatic invertebrates	33876,7	32117,9	43558,3	53482,1	-5,2	35,6
0303	<i>Frozen fish (excluding fish fillets and other fish meat of heading 0304)</i>	27755	26747,9	33358,7	39589,8	-3,6	24,7
0306	<i>Crustaceans, whether in shell or not, live, fresh, chilled, frozen, dried, salted or in brine, . . .</i>	1055,7	1235,6	6509,1	9680,9	17,0	426,8
0308	<i>Aquatic invertebrates other than crustaceans and molluscs, live, fresh, chilled, frozen, dried, . . .</i>	3802	3476,4	2985,2	3626,7	-8,6	-14,1
76	Aluminium and articles thereof	27793,7	34229,7	34998,6	21863,1	23,2	2,2
7601	<i>Unwrought aluminium</i>	27793,7	34229,7	34998,6	21863,1	23,2	2,2
28	Inorganic chemicals; organic or inorganic compounds of precious metals, of rare-earth metals, . . .	6581,8	6993,6	5230	3634,7	6,3	-25,2
2810	<i>Oxides of boron; boric acids</i>	6534	6993,6	5230	3634,2	7,0	-25,2

Table 16. Primorsky krai export to Japan, US thousand dollars⁶⁶

a greenhouse complex in Khabarovsk region reports readiness to broaden the range of harvested products⁶⁵.

But as some of the Japanese respondents said, such agricultural projects require good infrastructure and cheap energy for

efficient production which is not guaranteed everywhere in the Russian Far East. For sure, Far Eastern soil and other ecology conditions met Japanese requirements. For Japanese consumers that might be an advantage compared to buckwheat exported from USA and Canada where due to long transportation

special chemicals are used to prevent spoilage. But in general Japanese investors are waiting for new success stories. It also looks like many of them also lack contacts in Russia to launch such projects. Japanese local governments continue to promote communication between businessmen from Russia and Japan. It is supposed the Chinese and Korean business have more possibilities to communicate with the Russian Far East (cheaper transportation costs, no visa/easier to obtain a visa). Compared to them, Japanese small and medium business need more governmental support and mediation. The importance of having close ties with local partners in advance before the project realization was also stressed during the Carnegie Moscow Center discussion held in Vladivostok in March 2016 where an example of JGC Evergreen project in Khabarovsk was given. We suppose that remaining cooperation held in the framework of cooperation between local governments or chambers of commerce is a good helping hand for businessmen from both sides. Searching for new opportunities during the crisis time not only ensures survival of existing cooperation but also creates a basis for faster growth in a brighter future.

In this regard, it is also important to point out that the variety of exported products have increased rapidly. For example, in 2014 Primorsky krai exported 20 positions

of cargo (2-number nomenclature), in 2016 it has already had 49 cargo positions for the first nine months. For sure, the volumes of these new positions such as 70 «Glass and glassware» or 21 «Miscellaneous edible preparations» are tiny (actually less than a ton!), but it shows that maybe at least for some specific categories of cargo new business opportunities may arise. Apart from the traditional generally bulk and liquid bulk cargo, these goods might have a potential for containerization.

Finally, we might again look at traditional Russian exports to Japan. During the interview in Niigata, respondents admitted that in their opinion subsidizing had a positive effect on lumber containerization volumes. Though such containerization requires more equipment and is in general more expensive than bulk shipping, some of their clients started to ship lumber in containers. Akita imports a significant volume of containerized wood (various nomenclature types) products from Finland (2098 TEU in 2015) and Saint-Petersburg (990 TEU) while the level of imports of these containerized products from Primorsky krai was much smaller (50 TEU from Vostochny and 48 TEU from Vladivostok). Definitely a large amount of wood products come to Akita Prefecture from the Russian Far East even after the implementation of higher tariffs on wood exports by the Russian

government. But this cargo is mostly bulk. A big volume of cargo should be generated consistently to make regular container services economically beneficial while the volume of containerized consumer goods exported by both sides is too small. Work for the containerization of traditional exports can require a lot of investments but at the same time containerizing also proves to be efficient for logistics and quality of the shipment. We suppose that it could be a matter of additional research whether some of this bulk (especially processed wood products) cargo has a potential for containerization. The same situation might be possible with some specific seafood and agriculture (or processed agriculture products) positions, but this topic requires additional research as such exports to Japan are more complicated in terms of meeting Japanese standards.

VIII. Conclusion

Regularly mentioned potential to complement Japanese technologies with Russian resource base meets a serious gap in infrastructure development levels of Russian Far East and Japan. This feature of cooperation between the two states has a long history and might remain for a long time. Underdeveloped infrastructure slows down the increase in Russian exports to Japan and remains a problem for Japanese export or transit operations via the Far East. Having made a brief analysis of recent trends

in Russian economy and foreign trade, we might say that economic relations between Russia and Japan nowadays are experiencing an even more complicated period. All the ports we visited during the research proved the decrease in export to Russia. Especially ports with the specialization of used cars export suffered (e.g. Fushiki-Toyama port). In terms of container cargo, the situation is also rather depressing. Containerized import from Japan fell dramatically following the general decrease of Russian imports. Thus even the existing cooperation between Russian and Japanese ports met serious challenges.

As we mentioned in the article, Niigata's project of establishing sea transportation between Russia and Japan seems to be prominent. Though unexpected complications with ship purchasing supposedly forced this project onto the back burner, we are sure that discussion about existing possibilities shall remain. We suppose that by consolidating cooperation between Japanese western coast ports (e.g. Akita or Sakata ports) and implementing a wider approach towards containerization of imports could create enough cargo to make this route economically efficient. It may sound impossible when we speak about this on the level of local governments' efforts, but with the assistance from central authorities from both sides, these ideas can achieve more tangible forms.

We suppose that the development of Japanese western ports has a high priority after the great earthquake of 2011. Those dreadful events proved that it is strategically important for Japan to have safer ports which could take the burden of eastern ports in extraordinary cases. Western ports such as Niigata as well as Akita played an important role in eastern coast recovery that time. No doubt that the Japanese government shall put further efforts to enhance its own reserve facilities.

But these ports can be more than a reserve. The 8-point economic cooperation plan proposed by Japanese Prime Minister Shinzo Abe⁶⁷ as well as his speech during the second Eastern Economic Forum⁶⁸ activated the discussions and negotiations over Russian-Japanese cooperation. Japan Bank for International Cooperation (JBIC) claimed readiness to extend credits to Russia-Japanese projects. Moreover, JBIC, Far East Development Fund and Far East Investment and Export Agency, signed an agreement to create a joint Russian-Japanese mechanism for promoting Japanese business to Far Eastern Territories of Advanced Development.

The Japanese ports on the Sea of Japan can become a backbone of joint Russian-Japanese projects. A Smart policy of Japanese central and regional government would direct a huge share of multiplicative effect

of joint cooperation towards the Western coast of Japan by implementing coordinated subsidizing policy towards operations held through the local ports. In this regard, it is surprising that representatives of local government show such a small interest towards such events like Eastern Economic Forum (EEF). We would acknowledge the position of respondents on Japanese as many of them stressed that in their opinion they get much better results using other tracks of communication, by making separate agreements or organizing own events and meetings and achieving more tangible results in this way. But at the same time, EEF can become a serious advantage in the struggle for governmental support from both sides especially if Prime Minister Abe's idea to meet personally with President Putin every year in Vladivostok becomes real.

Concerning the issue of cooperation between ports, in this article, we have not explored one more prominent sphere of cooperation. While visiting Japanese ports, we were impressed by the level of foreign and domestic tourism promotion. Starting from the efforts of bigger Akita port (which is pursuing a project of a major touristic zone for cruise ships which should be completed by 2018) and Sakaiminato (which has a ferry connection with Vladivostok) ports and finishing with the relatively small port of Funakawa (which even organizes a

Namahage Rock Festival right on the berths of the port!) - all Japanese ports tend to promote regional tourism via Cruise vessels accommodation.

Depreciation of ruble already created some new opportunities to attract Chinese and Korean tourists to Russia. Chinese shopping tours to Vladivostok are nothing but a reality of today's Vladivostok⁶⁹. Primorsky krai administration admitted that for the first 10 months of 2016 the flow of Chinese tourists doubled reaching 184 thousand people⁷⁰. Our respondents in Primorsky krai Chamber of Commerce and industry also claimed the rise of interest towards Primorye from Japanese side, however, stressing that Russian tourist infrastructure does not fit the standards requested by most Japanese tourists. The visa regime also makes tourism between Russia and Japan more complicated, which significantly differ from the situation of Russian - Korean relation in this sphere⁷¹, but it seems that the Japanese government is also willing to stimulate tourism activities, though using other instruments⁷².

Vladivostok Free Port⁷³ initiative to make an eight-day visa-free regime should create a better environment for promoting the tourism in the region. However, though the initial launch of this regime was expected in January 2016, nowadays the Ministry for Development of Russian Far East representatives claim to do it by the

third Eastern Economic Forum⁷⁴. While understanding the revolutionism of such shift in the mentality and policy-making patterns of the Russian government that tends to be over obsessed with the security issues, we have to admit that such a long coordination process between Russian government structures even after the adoption of the Law⁷⁵ reveals an amusing side of Russian bureaucratism.

The touristic potential of Primorsky krai nowadays is underdeveloped. Starting from some unique natural parks with endemic species of animals and beautiful landscapes and finishing with the newly opened casino and a number of historical sites, the Russian Far East has a number of opportunities to attract more Japanese and other foreign tourists. Even Trans-Siberian railroad gives some opportunities for this sphere as respondents in Sakaiminato port stressed that traveling to Korea and Japan via TSR is quite popular among Europeans (sometimes up to 10% of ferry passengers!) who would like to get an experience of travel via the longest rail route in the world. We would also say that such kind of tourism has some followership in Japan as well. Thus, maybe, there exist a number of possibilities for Russian and Japanese ports to cooperate upon the attraction of Chinese and other tourists to Japan and particularly Akita via Vladivostok. Such issues can really become a topic for an

independent research with interesting results.

Endnotes

¹ "Salesman Abe: why Japanese business are so interested in Russia?," Carnegie Moscow Center web-site: <http://carnegie.ru/commentary/?fa=64907>

² World Economic Outlook Database. International Monetary Fund web-site: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2016/02/weodata/index.aspx>

³ Same as above.

⁴ Rosstat, Treasury of Russia, Finance Ministry of Russia, Bank of Russia. Cited from Mau V. et al. Russian Economy in 2015. Trends and Outlooks. (Issue 37). Russian Economy: Trends and Perspectives Series, Gaidar Institute for Economic Policy. Gaidar Institute Publishers, Moscow, 2016.

⁵ Same as above.

⁶ Russian Federation Federal State Statistics Service (Rosstat). Rosstat web-site: <http://www.gks.ru/>

⁷ Same as above.

⁸ The main Russian export item - Urals lost 27% of its price for the nine months. East Asia Daily web-site: <https://easaily.com/ru/news/2016/10/03/osnova-rossiyskogo-eksporta-urals-podeshevela-za-9-mesyacev-na-27>

⁹ Russian gas became twice cheaper in comparison to the previous year. Vedomosti newspaper web-site: <http://www.vedomosti.ru/>

business/articles/2016/05/04/639842-gaz-podeshevel

¹⁰ Export lumber of Russia drastically lost its price. News portal about Russian forestry industry «Les online»: <http://www.lesonline.ru/n/4F991>

¹¹ Russian export of ferrous metals increased but became cheaper. Russian steel workers trade union web-site: http://www.gmpr.ru/news/novosti_otrasli/13556/

¹² Gathered from the Russian Federation Association of Sea Commercial Ports web-site: <http://www.morport.com/>

¹³ Russian Sea Ports cargo turnover January-October 2016. Russian Federation Association of Sea Commercial Ports web-site: <http://www.morport.com/rus/news/document1829.shtml>

¹⁴ Sakhalin Energy company web-site: http://www.sakhalinenergy.ru/ru/media-centre/news/item.wbp?article_id=f7cf893d-fa61-4774-a2bb-1572314c90dd&date=26%20A0%D0%B0%D0%B2%D0%B3%D1%83%D1%81%D1%82%D0%B0%C2%A02015

¹⁵ Same as above.

¹⁶ Russian Sea Ports cargo turnover January-October 2016. Russian Federation Association of Sea Commercial Ports web-site: <http://www.morport.com/rus/news/document1802.shtml>

¹⁷ Same as above.

¹⁸ Turnover of the Commercial Port of Posyet raised 52%. Commercial Port of Posyet

- web-site: http://www.mechel.ru/press/press/trade_port_posiet?rid=25161&oo=1&fnid=68&newWin=0&apage=1&nm=136225&fxsl=view.xsl
- ¹⁹ Volume of oil loaded from Kozmino port to Asia-Pacific countries reached 150 million tons since 2009. Kozmino port web-site: <http://www.smpk.transneft.ru/press/news/?id=42222>
- ²⁰ Loading of Russian coal for export on the berths of Vostochny port corporation increased 7% in October 2016. Vostochny port company web-site: <http://www.vostport.ru/press-center/press-releases/detail.php?ID=1011>
- ²¹ Joint-stock company of Vostochny port web-site: <http://vostport.ru/business/scptc/>
- ²² Joint-stock company of Vostochny port web-site: <http://vostport.ru/business/third-stage/>
- ²³ «Vostochny port» fixed cooperation with partners from Japan and Siberia on the Eastern Economic Forum. Primamedia web-site: <http://primamedia.ru/news/economics/07.09.2015/459908/vostochniy-port-zakrepil-sotrudnichestvo-s-partnerami-iz-yaponii-i-sibi.html>
- ²⁴ Federal Agency of Sea and River Transportation of Russian Ministry of Transportation web-site: http://www.morflot.ru/deyatelnost/morskoy_transport/reestr_mp/f93.html
- ²⁵ Japan Export Vehicle Inspection Center Co Ltd (JEVIC) statistics. JEVIC web-site: <http://jevic.com/import-and-export/importing-exporting-from-japan/statistics/>
- ²⁶ PJSC Vladivostok Commercial Sea Port web-site: http://www.vmtp.ru/files/presentation_rus.pdf
- ²⁷ According to customs, import of automobiles decreased significantly in 2016. Primamedia web-site: <http://primamedia.ru/news/economics/20.10.2016/539821/import-legkovih-avtomobiley-v-primore-znachitelno-upal-tamozhny.html>
- ²⁸ FESCO Group 2015 annual report. FESCO web-site: http://www.fesco.ru/upload/iblock/4d7/fesco_ar_15_ru_j_2016_06_29_fin.pdf
- ²⁹ Report «Russian and nearby container markets at the first 9 month of 2016». InfraNews research agency web-site : <http://infranews.ru>
- ³⁰ Report «First quarter of total stagnation. Interesting numbers from container market in 2016». InfraNews research agency web-site : <http://infranews.ru>
- ³¹ Report «Russian container market in the first half-year of 2016». InfraNews research agency web-site: <http://infranews.ru/novosti/statistic/45619-rossijskij-kontejnernyj-rynok-v-1-polugodii-besplatnoe-issledovanie/>
- ³² Federal Antimonopoly Service order of April 8th 2011 №254. Russian newspaper «Russkaya gazeta» web-site: <https://rg.ru/2011/07/04/monopolii-dok.html>

- ³³ Report «Russian container market in the first half-year of 2016». InfraNews research agency web-site: <http://infranews.ru/novosti/statistic/45619-rossijskij-kontejnernyj-rynok-v-1-polugodii-besplatnoe-issledovanie/>
- ³⁴ Report «Russian and nearby container markets at the first 9 month of 2016». InfraNews research agency web-site : <http://infranews.ru>
- ³⁵ FESCO Group 2015 annual report. FESCO web-site: http://www.fesco.ru/upload/iblock/4d7/fesco_ar_15_ru_j_2016_06_29_fin.pdf
- ³⁶ PJSC «Vladivostok Sea Commercial Port» web-site: http://www.vmtp.ru/files/presentation_rus.pdf
- ³⁷ PJSC «Vladivostok Sea Commercial Port» web-site: <http://www.vmtp.ru/klientam/raspisanie-linij/>
- ³⁸ FESCO web-site: <http://www.fesco.ru/assets/vessels/>
- ³⁹ Regular FESCO train links Vladivostok and Minsk. Eastrussia web-site: <http://www.eastrussia.ru/news/regulyarnyy-poezd-fesco-soedinit-vladivostok-i-minsk/>
- ⁴⁰ FESCO group launched a train service between Vladivostok and Tashkent. Primamedia web-site: <http://primamedia.ru/news/economics/06.10.2014/391590/gruppa-fesco-zapustila-konteynerniy-poezd-vladivostok-tashkent.html>
- ⁴¹ OJSC «Vladivostok Sea Fish Port» web-site: <http://fishport.ru/>
- ⁴² OJSC «Vladivostok Sea Fish Port» web-site: http://fishport.ru/klientam/kontejnerye_linii/
- ⁴³ LLC «Pacific Logistics» web-site: <http://www.pacific-logistic.ru/>
- ⁴⁴ Federal Agency of Sea and River Transportation of Russian Ministry of Transportation web-site: http://www.morflot.ru/deyatelnost/morskoy_transport/reestr_mp/f94.html
- ⁴⁵ Form 9v-2 of 2014. Information provided for Russian Antimonopoly Service. LLC «Vostochnaya stevedoring company» web-site: <http://vscport.ru/ru-ru/fasfst>
- ⁴⁶ Form 9v-2 of 2015. Information provided for Russian Antimonopoly Service. LLC «Vostochnaya stevedoring company» web-site: <http://vscport.ru/ru-ru/fasfst>
- ⁴⁷ LLC «Vostochnaya stevedoring company» web-site: <http://vscport.ru/ru-ru/service/shiplines>
- ⁴⁸ LLC «Vostochnaya stevedoring company» web-site: <http://vscport.ru/ru-ru/service/logisticsservices>
- ⁴⁹ Kholosh, Mikhail. Current Status and Future Prospects of the Trans-GTR Corridors (Segments in Russia). Erina Report №111, May 2013.
- ⁵⁰ Estimations of 2011 by Far-Eastern Marine Research Design and Technology Institute (FEMRI). Institute web-site: <http://www.dniimf.ru/ru/port-zarubino>
- ⁵¹ Summa group still hope for a state assistance for the project of Big

- Zarubino Port. Primmedia web-site: <http://primamedia.ru/news/economics/08.06.2016/510832/summaesche-nadeetsya-poluchit-gospodderzhku-po-proektu-bolshoy-po.html>
- ⁵² International Transit Corridors of Primorsky krai: real potential. ASSO-Invest company web-site: http://www.assoinvest.ru/200-insights/01-issues/2015.11-Transit_corridors_MTC/ArticleFull-2015.11-Transit_corridors_MTC.php
- ⁵³ United Grain Company successfully works upon the realization of investment project of construction a Far Eastern grain terminal with the capacity of 3 million tons of grain per year. United Grain Company web-site: <http://www.oaozk.com/ru/press/news/551.htm>
- ⁵⁴ Report «First quarter of total stagnation. Interesting numbers from container market in 2016». InfraNews research agency web-site : <http://infranews.ru>
- ⁵⁵ Ryan Petersen. Leaky Ships: Ocean Carriers in the Age of Profitless Shipping. Flexport web-site: <https://www.flexport.com/blog/why-are-ocean-freight-rates-so-low/>
- ⁵⁶ ITC Trade Map. Trade statistics for international business development. ITC web-sire: <http://www.trademap.org/>
- ⁵⁷ Honda leaves Russian market. Moto Moskva web-site: <http://moto.msk.ru/news/news.html?id=126>
- ⁵⁸ Russian Federation Federal Customs Service statistics. Customs Statistics on the Foreign Trade web-site: <http://stat.customs.ru/>
- ⁵⁹ Russian Federation Federal Customs Service statistics. Customs Statistics on the Foreign Trade web-site: <http://stat.customs.ru/>
- ⁶⁰ 2015 year report of Primorsy krai Administration International Relations Department. Primorsy krai Administration web-site: <http://primorsky.ru/authorities/executive-agencies/departments/inter-foreign-trade/report/index.php>
- ⁶¹ Same as above.
- ⁶² Import substitution in Primorye: how one village provides all country with nappies. Primamedia web-site: <http://primamedia.ru/news/economics/30.03.2016/497617/importozameschenie-po-primorski-kak-poselok-pokrovka-obespechivaet-podguznikami-vs.html>
- ⁶³ Rusagro started corn export to Japan. Agro Investor web-site: <http://www.agroinvestor.ru/markets/news/22841-rusagro-nachal-eksport-kukuruzy-v-yaponiyu/>
- ⁶⁴ Hokkaido bank will invest into joint Russian-Japanese projects on Sakhalin. RIA-novosti web-site: <https://ria.ru/economy/20160516/1433827031.html>
- ⁶⁵ Russian-Japanese JGC Evergreen wants to broaden variety from cucumbers to strawberry and peppers. TASS web-site: <http://tass.ru/pmef-2016/article/3278315>
- ⁶⁶ Russain Federation Federal Customs

- Service statistics. Customs Statistics on the Foreign Trade web-site: <http://stat.customs.ru/>
- ⁶⁷ Abe presents 8-point economic cooperation plan to Putin. Nikkei Asian Review web-site: <http://asia.nikkei.com/Politics-Economy/International-Relations/Abe-presents-8-point-economic-cooperation-plan-to-Putin>
- ⁶⁸ East Economic Forum 2016: 1,85 trillion rubles of investments, Japanese landing party and Abe's speech. Primamedia web-site: <http://primamedia.ru/news/economics/07.09.2016/529615/vef-2016-1-85-trln-ruble-y-investitsiy-yaponskiy-desant-i-rech-abe.html>
- ⁶⁹ The flow of Chinese tourists is higher than ever in Vladivostok. Vesti.ru web-site: <http://www.vesti.ru/doc.html?id=2773470&cid=17>
- ⁷⁰ Tourist flow from China doubled. Russian Newspaper web-site: <https://rg.ru/2016/11/09/reg-dfo/turpotok-v-primore-iz-kitaiya-v-2016-godu-velichilsya-pochti-v-dva-raza.html>
- ⁷¹ Lotte company plans to include Primorye in the cruise routes schedule. Primorsky krai Regional Administration web-site: http://www.primorsky.ru/authorities/executive-agencies/departments/tourism-pk/news.php?ELEMENT_ID=111548
- ⁷² Japan will promote tourism to Russian Far East. Official web-site of Russian President plenipotentiary in the Far Eastern Federal District: http://www.dfo.gov.ru/press/news_DV/374/
- ⁷³ Russian Federation Federal Law N212-FZ «About the Free port of Vladivostok». Primorsky krai Regional Administration web-site: <http://primorsky.ru/upload/medialibrary/f85/f8559b2a4dcf1566c86a8c384522f42b.pdf>
- ⁷⁴ Galushka: visa-free regime of the Vladivostok Free Port should be launched by the Eastern Economic Forum: <http://primamedia.ru/news/economics/12.10.2016/537627/galushka-uproschenny-vizoviy-rezhim-svobodnogo-porta-vladivostok-dolzhen-zarabotat.html>
- ⁷⁵ Russian Federation Federal Law N213-FZ «About the changing of the Russian Federation Laws due to the adoption of the Federal Law about the Free port of Vladivostok». Primorsky krai Regional Administration web-site: <http://primorsky.ru/upload/medialibrary/fd0/fd02406af58bc6e4348cdbadab9af22.pdf>

References:

- «Vostochny port» fixed cooperation with partners from Japan and Siberia on the Eastern Economic Forum. Primamedia web-site: <http://primamedia.ru/news/economics/07.09.2015/459908/vostochniy-port-zakrepil-sotrudnichestvo-s-partnerami-iz-yaponii-sibi.html>
- 2015 year report of Primorsky krai Administration International Relations Department. Primorsky krai Administration web-site: <http://primorsky.ru/authorities/executive-agencies/departments/inter/foreign-trade/>

- report/index.php
- Abe presents 8-point economic cooperation plan to Putin. Nikkei Asian Review web-site: <http://asia.nikkei.com/Politics-Economy/International-Relations/Abe-presents-8-point-economic-cooperation-plan-to-Putin>
- According to customs import of automobiles decreased significantly in 2016. Primamedia web-site: <http://primamedia.ru/news/economics/20.10.2016/539821/import-legkovih-avtomobiley-v-primore-znachitelno-upal-tamozhnya.html>
- East Economic Forum 2016: 1,85 trillion rubles of investments, Japanese landing party and Abe's speech. Primamedia web-site: <http://primamedia.ru/news/economics/07.09.2016/529615/vef-2016-1-85-trln-rublej-investitsiy-yaponskiy-desant-i-rech-abe.html>
- Estimations of 2011 made Far-Eastern Marine Research Design and Technology Institute (FEMRI). Institute web-site: <http://www.dniimf.ru/ru/port-zarubino>
- Export lumber of Russia drastically lost its price. News portal about Russian forestry industry «Les online»: <http://www.lesonline.ru/n/4F991>
- Federal Agency of Sea and River Transportation of Russian Ministry of Transportation web-site: http://www.morflot.ru/deyatelnost/morskoy_transport/reestr_mp/f93.html
- Federal Agency of Sea and River Transportation of Russian Ministry of Transportation web-site: http://www.morflot.ru/deyatelnost/morskoy_transport/reestr_mp/f94.html
- Federal Antimonopoly Service order of April 8th 2011 №254. Russian newspaper «Russkaya gazeta» web-site: <https://rg.ru/2011/07/04/monopolii-dok.html>
- FESCO Group 2015 annual report. FESCO web-site: http://www.fesco.ru/upload/iblock/4d7/fesco_ar_15_ru_j_2016_06_29_fin.pdf
- FESCO Group 2015 annual report. FESCO web-site: http://www.fesco.ru/upload/iblock/4d7/fesco_ar_15_ru_j_2016_06_29_fin.pdf
- FESCO group launched a train service between Vladivostok and Tashkent. Primamedia web-site: <http://primamedia.ru/news/economics/06.10.2014/391590/gruppa-fesco-zapustila-konteynerniy-poezd-vladivostok-tashkent.html>
- FESCO web-site: <http://www.fesco.ru/assets/vessels/>
- Form 9v-2 of 2014 and Form 9v-2 of 2015. Information provided for Russian Antimonopoly Service. LLC «Vostochnaya stevedoring company» web-site: <http://vscport.ru/ru-ru/fasfst>
- Galushka: visa-free regime of the Vladivostok Free Port should be launched by the Eastern Economic Forum: <http://primamedia.ru/news/economics/12.10.2016/537627/galushka-uproschenniy-vizoviy-rezhim-svobodnogo-porta-vladivostok-dolzhen-zarabotat.html>
- Gathered from the Russian Federation Association of Sea Commercial Ports web-site: <http://www.morport.com>
- Hokkaido bank will invest into joint Russian-Japanese projects on Sakhalin. RIA-novosti: <https://ria.ru/economy/20160516/1433827031.html>
- Honda leaves Russian market. Moto Moskva web-site: <http://moto.msk.ru/news/news.html?id=126>
- Import substitution in Primorye: how one village provides all country with nappies. Primamedia web-site: <http://primamedia.ru/news/economics/30.03.2016/497617/importozameschenie-po-primorski-kak-poselok-pokrovka-obespechivaet-podguznikami-vs.html>
- International Transit Corridors of Primorsky krai: real potential. ASSO-Invest company web-site: http://www.assoinvest.ru/200-insights/01-issues/2015.11-Transit_corridors_MTC/ArticleFull-2015.11-Transit_corridors_MTC.php
- ITC Trade Map. Trade statistics for international business development. ITC web-site: <http://www.trademap.org/>
- Japan Export Vehicle Inspection Center Co Ltd

- (JEVIC) statistics. JEVIC web-site: <http://jevic.com/import-and-export/importing-exporting-from-japan/statistics/>
- Japan will promote tourism to Russian Far East. Official web-site of Russian President plenipotentiary in the Far Eastern Federal District: http://www.dfo.gov.ru/press/news_DV/374/
- Joint-stock company of Vostochny port web-site: <http://vostport.ru/>
- Kholosh, Mikhail. Current Status and Future Prospects of the Trans-GTR Corridors (Segments in Russia). Erina Report №111, May 2013.
- LLC «Pacific Logistics» web-site: <http://www.pacific-logistic.ru/>
- LLC «Vostochnaya stevedoring company» web-site: <http://vscport.ru/>
- Loading of Russian coal for export on the berths of Vostochny port corporation increased 7% in October 2016. Vostochny port company web-site: <http://www.vostport.ru/press-center/press-releases/detail.php?ID=1011>
- Lotte company plans to include Primorye in the cruise routes schedule. Primorsky krai Regional Administration web-site: http://www.primorsky.ru/authorities/executive-agencies/departments/tourism-pk/news.php?ELEMENT_ID=111548
- OJSC «Vladivostok Sea Fish Port» web-site: <http://fishport.ru/>
- PJSC «Vladivostok Sea Commercial Port» web-site: <http://www.vmtp.ru/>
- Regular FESCO train links Vladivostok and Minsk. Eastrussia web-site: <http://www.eastrussia.ru/news/regulyarnyy-poezd-fesco-soedinit-vladivostok-i-minsk/>
- Report «First quarter of total stagnation. Interesting numbers from container market in 2016». InfraNews research agency web-site : <http://infranews.ru>
- Report «Russian and nearby container markets at the first 9 months of 2016». InfraNews research agency web-site : <http://infranews.ru>
- Report «Russian container market in the first half-year of 2016». InfraNews research agency web-site: <http://infranews.ru>
- ru/novosti/statistic/45619-rossijskij-kontejnernyj-rynok-v-1-polugodii-besplatnoe-issledovanie/
- Rosstat, Treasury of Russia, Finance Ministry of Russia, Bank of Russia. Cited from Mau V. et al. Russian Economy in 2015. Trends and Outlooks. (Issue 37). Russian Economy: Trends and Perspectives Series, Gaidar Institute for Economic Policy. Gaidar Institute Publishers, Moscow, 2016.
- Rusagro started corn export to Japan. Agro Investor web-site: <http://www.agroinvestor.ru/markets/news/22841-rusagro-nachala-eksport-kukuruzy-v-yaponiyu/>
- Russian Federation Federal Customs Service statistics. Customs Statistics on the Foreign Trade web-site: <http://stat.customs.ru/>
- Russian export of ferrous metals increased but became cheaper. Russian steel workers trade union web-site: http://www.gmpr.ru/news/novosti_otrasli/13556/
- Russian Federation Federal Law N212-FZ «About the Free port of Vladivostok». Primorsky krai Regional Administration web-site: <http://primorsky.ru/upload/medialibrary/f85/f8559b2a4dcf1566c86a8c384522f42b.pdf>
- Russian Federation Federal Law N213-FZ «About the changing of the Russian Federation Laws due to the adoption of the Federal Law about the Free port of Vladivostok». Primorsky krai Regional Administration web-site: <http://primorsky.ru/upload/medialibrary/fd0/fd02406af58bcc6e4348cdbadab9af22.pdf>
- Russian Federation Federal State Statistics Service (Rosstat). Rosstat web-site: <http://www.gks.ru>
- Russian gas became twice cheaper in comparison to the previous year. Vedomosti newspaper web-site: <http://www.vedomosti.ru/business/articles/2016/05/04/639842-gaz-podeshevel>
- Russian-Japanese JGC Evergreen wants to broaden variety from cucumbers to strawberry and peppers. TASS web-site:

<http://tass.ru/pmef-2016/article/3278315>
 Ryan Petersen. Leaky Ships: Ocean Carriers in the Age of Profitless Shipping. Flexport web-site: <https://www.flexport.com/blog/why-are-ocean-freight-rates-so-low/>
 Sakhalin Energy company web-site: <http://www.sakhalinenergy.ru/>
 Salesman Abe: why Japanese business are so interested in Russia? Carnegie Moscow Center web-site: <http://carnegie.ru/commentary/?fa=64907>
 Summa group still hope for a state assistance for the project of Big Zarubino Port. Primmedia web-site: <http://primamedia.ru/news/economics/08.06.2016/510832/summa-esche-nadeetsya-poluchit-gospodderzhku-po-proektu-bolshoy-po.html>
 The flow of Chinese tourists is higher than ever in Vladivostok. Vesti.ru web-site: <http://www.vesti.ru/doc.html?id=2773470&cid=17>
 The main Russian export item - Urals lost 27% of its price for the nine months. East Asia Daily web-site: <https://eadaily.com/ru/news/2016/10/03/osnova-rossiyskogo-eksporta-urals-podeshevela-za-9-mesyacev-na-27>
 Tourist flow from China doubled. Russian Newspaper web-site: <https://rg.ru/2016/11/09/reg-dfo/turpotok-v-primore-iz-kitaia-v-2016-godu-velichilsia-pochti-v-dva-raza.html>
 Turnover of the Commercial Port of Posyet raised 52%. Commercial Port of Posyet web-site: http://www.mechel.ru/press/press/trade_port_posiet?rid=25161&oo=1&fnid=68&newWin=0&apage=1&nm=136225&fxsl=view.xsl
 United Grain Company successfully works upon the realization of investment project of construction a Far Eastern grain terminal with the capacity of 3 million tons of grain per year. United Grain Company web-site: <http://www.oaoozk.com/ru/press/news/551.htm>
 Volume of oil loaded from Kozmino port to Asia-Pacific countries reached 150 million tons since 2009. Kozmino port

web-site: <http://www.smnpk.transneft.ru/press/news/?id=42222>
 World Economic Outlook Database. International Monetary Fund web-site: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2016/02/weodata/index.aspx>

東アジアの領土紛争における国際法と力と正義

豊田 哲也

要旨

領域主権を確立するには他国の承認が必要である。承認がなされていない、あるいは黙示的にしか承認されていない場合には、深刻な紛争が生じることがある。領域国際法は本質的に過去の力関係から生まれた現在の法的状態を固定化することで法的安定性を図るものである。現在の力関係を踏まえた相互の合意によって修正を図ることも可能であるが、実力による現実の一方的変更は違法であり、係争地の法的地位に影響を与えない。「実効支配」の法的効果についての誤った観念は東アジア地域の領土紛争の無用の激化を招きうる。領域紛争における正義をめぐる言説は国ごとに大きく異なっており、紛争解決のためには、法と正義をめぐる対立を乗り越えていく知恵が必要である。

キーワード：領土紛争、実効支配、正義

International Law, Power and Justice in East Asian Territorial Disputes

TOYODA Tetsuya

Abstract

To establish the sovereignty of a state over its territory, consent by other states is required. Lack of consent or the consent given only implicitly may lead to serious disputes. The essence of international territorial law is the consolidation of the legal status quo derived from the power relations of the past. While it is possible to change the legal status by means of mutual consent reflecting the power relations of the present, the unilateral change by force of the status quo is illegal and does not affect the legal status of the disputed territory. The wrong perception on the legal effect of "effective control" may give rise to unnecessary intensifications of territorial disputes in East Asia. Discourses on justice regarding those territorial disputes vary greatly from country to country. We need wisdom to overcome the conflicts over different perceptions of law and justice for the settlement of those disputes.

Keywords: territorial dispute, effective control, justice

I. はじめに

周知のとおり、東アジアにはいくつかの深刻な領土紛争が残されており、それが国家間の緊張関係の大きな原因の一つとなっている¹⁾。21世紀に入ってからは各国が自国支配下にある係争地の実効支配を強化する動きが顕著である。本稿では、特に実効支配の法的効果について、もっぱら東アジアの領土紛争を念頭に検討を試みたい。

II. 領有権獲得の国際法

領土の帰属を決するのは国際法であり、その基本的な規則は単純である。国家は他国の領有権を一度承認したら、それを相手国の同意なくして取り消すことはできない、ということである。いったん承認したことを一方的に撤回できないのは、あらゆる法システムに共通する法の一般原則である。

領土の帰属が他国の承認（明示的承認だけでなく黙示的な承認を含む）に依存するのは、それ以外に決める基準がないからである。国家の地理的領域は歴史の偶然の所産であり、何らかの必然性があるわけではない。民族や歴史を基準に国境を引こうとしても、一義的に線を引けるとは限らず、したがって、国家の承認以外に国境線を明確にするものはない。東アジア諸国のいくつかの政府は「固有の領土」というものがあるかのごとき主張をしているが、この言葉を文字通りに捉えて「これまで特定の国に所属し、これからも所属し続ける土地」という意味

で使うとすれば、そのような土地はないと言わざるを得ない²⁾。

顕著な例として、ドイツの国境線の変遷がある（林 2006）。ドイツの領土は第二次世界大戦以前と比べ、1990年の統一後に大きく西に動いているが、それでも現在のドイツの国境線は国際法的に確立されている。たとえば、ケーニヒスベルクの街は、ドイツ騎士団に建設され、初代プロイセン王の戴冠式が行われ、カントが生涯を過ごした街であり、ドイツにとって固有の領土と言えるのかも知れないが、今や、ロシア領のカリーニングラードである。我が国についてみても、ヤマト民族が徐々に勢力範囲を広げ、沖縄や北海道を支配下に置いたことは、そこに他の強力な政治勢力が存在しなかったという偶然の所産であり、その少し南の台湾やルソン島、あるいは少し北の樺太が今日の日本の一部となっていないことも偶然の所産である。地理によって一義的に国境線が引けるわけではないし、その他にも国境を定める科学的あるいは客観的な基準があるわけではないので、他国の承認を得ていることが法的な国境画定の唯一の決定的材料となるし、ならざるを得ないのである。

一度承認した他国の領有権を後から否定することが許されないのは、国際法の原則であると同時に、国際政治の当然の原理でもある。承認を得た国から見れば、いったん承認された権利が後から否定されるのであれば、安定した国際関係は築きえない、ということになる。世界中の

ほとんどの国境線は国境線を挟む双方の国家の相互の承認によって確立され、安定した隣国関係の基礎となっている。国家の政権が交代し、あるいは政体が変更された場合でも、新たな政府が政権の交代や政体の変更を理由として確立された国境の変更を求めることはない。政権が交代するたびに国境線を交渉するのでは、安定した国際関係は築けない。

植民地が独立した場合ですら、独立前の国境線（つまり、宗主国の引いた国境線）を基本的には尊重せざるを得ない。もちろん、宗主国として植民地支配を行っていた国家が他の植民地国家との間の力関係が独立後の国境線に影響することは、たまたま相対的に弱かったり植民地拡大に不熱心であった国家に支配された植民地の領土から見れば理不尽・不公平であるようにも見える。しかし、それが明確に理不尽・不公平と立証されるのでない限り、ほかに科学的・客観的な国境線の引き方がないだけに、そういう線引きがやむを得ないものとして受け入れられることになるのである。

19世紀には、欧米諸国が、誰も領有権を主張していない土地で新たに国家権力を行使し、他の国家から抗議がないことをもって領土主権を確立するということが多く行われた。これを「無主地 (terra nullius) の先占取得」と言う。ローマ法における無主物 (res nullius) の取得からの類推であると言われることがあるが関係がない。ヨーロッパ諸国においても「無主地の先占取得」ということが言われる

ようになるのは新大陸発見以降のことであり、そもそもローマ法の無主物取得は近代民法の動産の即時取得と同じく土地には適用されない点で、近代国際法における「無主地の先占取得」と本質的に異なっている。後述するように、近代国際法における「無主地の先占取得」は、領有国がいなくとも思われる土地を自国領に編入して、それに対する抗議がないことをもって、自国の領有権を確立させるという理論である。

国家の承認に基づいて確立する国境は、その後の新たな意思表示によって変更することもできる。ロシアのアラスカ売却やメキシコのカリフォルニア売却が有名である。最近では2015年8月に、世界でも最も入り組んだ国境線として知られていたインドとバングラデシュの国境が両国間の領土の交換で整理された³⁾。

実のところ、少なからぬ数の国境紛争は国際法上の帰属を明確にすることなく、つまり、過去にいずれかの国家による承認があったのかを明らかにすることなく、新たに合意すなわち相互の承認を行うことによって解決される。最近の事例としては中露間の国境画定の例がある。中露間には長い国境線があり、過去には珍宝島事件（ダマンスキー島）での武力衝突（1969年）の原因ともなった。両国政府は法的議論にこだわらずに「フィフティ・フィフティの原則」による政治的な解決を図った（岩下2005）。その合意内容には法的な根拠があるわけではないが、その合意自体が法的根拠となって、中露間

の国境は明確となった。それは政治的な交渉の結果であり、両国の力関係が反映していることは疑う余地がない。

そもそも、現在の領有権の根拠となっている過去の承認も、その当時の力関係を反映したものであり、過去の政治の産物である。自然な国境線や「固有の領土」が存在するわけではない。国家が自国に不利なものであっても他国の権利主張に明示的あるいは黙示的に承認を与えるのは、それが正当な主張と認めるからだという場合もあろうが、必ずしも自国の観点からして正当と見えなくとも、力関係を考慮して敢えて主張しないという政治的選択を余儀なくされる場合が多いであろう。日清戦争に敗北した清朝が戦争中に始められた日本の尖閣領有について敢えて異議を唱えなかったことや、朝鮮半島の支配をめぐる争われた日露戦争中に始められた日本の竹島領有について大韓帝国が敢えて異議を唱えなかったこと、あるいは、ベトナム戦争中に、当時の北ベトナムが中国による西沙諸島や南沙諸島の領有について敢えて異議を唱えなかったことは、清朝や大韓帝国やベトナムが相手方の領有の正当性を認めたことの証拠にはならないであろう。

領土紛争の原因となりやすいのは、そうした力関係を背景として与えられた承認が黙示的に与えられた場合である。承認を明示的に与えてしまえば、よほどのことがなければそれを否定することは難しいが、承認が黙示的にしか与えられていない場合には、そのような承認は与え

ていないという主張をすることが、明示的承認の場合に比べて容易である。明示的ではないので、何に対して承認を与えているか、承認を与えていると言えるのかすらも明確でない、という状況が生じるからである。

竹島については日本の1905年の領土編入が当時の大韓帝国によって黙示的に承認されていたと言えるのが問題となり、尖閣諸島については1895年の領土編入が当時の清朝によって黙示的に承認されていたと言えるのが問題となる。南シナ海の南沙諸島や西沙諸島については事情が更に複雑であるが、基本的には、中国による領有にベトナム等が黙示的承認を与えていたかが問題になる。

Ⅲ. 国際判例における承認原則の確認

他国の領有権の黙示的承認に関する国際法の諸規則を一般的に明文化した条約やその他国際文書はなく、これに関連する慣習法規則は、国際司法裁判所（ICJ）とその前身の常設国際司法裁判所（PCIJ）など国際裁判所による一連の裁判例や諸国家の実践（「国家実行（State Practice）」と言う）から読み取るほかない⁴⁾。

裁判例の中で特に頻繁に引用されるのは、Max Huberが単独仲裁裁判官を務めたパルマス島事件仲裁判決（1928年）である⁵⁾。同判決は、他国の実効支配に対して抗議をしなければ、その合法性を暗黙裡に承認したものと見なされるという原則について、次のように述べた。

たとえば公海上の島について、ある国

の権原〔領有権の根拠－豊田注〕が全ての国々に対して有効なのかの問題が生じた場合、抗議を受けることなく継続的に現に国家機能を公然と行使していることが、確実に自然な領土主権の基準となる (if, as e.g. in the case of an island situated in the high seas, the question arises whether a title is valid erga omnes, the actual continuous and peaceful display of state functions is in case of dispute the sound and natural criterium of territorial sovereignty)。

下線を付した「actual continuous and peaceful display of state functions」という表現において、「display of state functions」は国家がその機能の行使を公然と行っている状態のこと、「peaceful」は「抗議を受けていない」ということ、「continuous」は「継続的」ということ、「actual」は「今、現に」ということを意味しているので、フレーズ全体としては、「抗議を受けることなく継続的に現に国家機能を公然と行使していること」ということを意味している。そうしたことができれば、領土主権を確立することができる。そうした国家機能の行使にもかかわらず、いずれの国からも抗議を受けていないのであれば、すべての国家がその国家機能の行使が領土主権に基づく正当なものであると認めたと見なされるという論理である。他国の実効支配下に置かれた土地が自国のものと考えるのであれば抗議をしなければならぬということである。実効支配をしているのに、逆にいずれの国にも抗議を受けていなければ、その土地に対する

領土所有権は全ての国々から認められていると見なされる。

同じ判決文の別の箇所では「領域主権の継続的かつ（他国との関係で）平穏な表示 (the continuous and peaceful display of territorial sovereignty (peaceful in relation to other States))」という表現が用いられているのも同じ意味である。ここで「平穏な (peaceful)」というのとは、通常の用法とは異なるが、19世紀初頭のナポレオン法典が取得時効の要件を「継続的で中断されていない、平穏で、公然の、曖昧でない、所有者としての占有 (possession continue et non interrompue, paisible, publique, non équivoque, et à titre de propriétaire)」とした際の「平穏な (paisible)」と同じ趣旨であり、「抗議を受けていない」という意味である⁶⁾。日清戦争中に開始された日本の尖閣諸島に対する実効支配も日露戦争中に開始された竹島に対する実効支配も、そうした法的な意味で「平穏」である。逆に言えば、相手国から抗議を受けている状態で実効支配を行っても、それは「平穏でない」占有であり、当該土地の法的な帰属に影響を与えない。

ここで誤解してはならないのは、国家権力を行使しているから領土主権を認められるのではなく、国家権力を行使しているのに抗議を受けていないから領土主権が認められるのだということである (Distefano 2002: 253-313⁷⁾)。国家権力を行使していても秘密裡に行使しているのであれば、他の国々は抗議をしなくとも

黙示的承認を与えたと解することはできないから、抗議を受けていないこと（平穏性）のみならず、国家権力の行使が堂々で行われること（公然性）が求められるのである。また、パルマス島事件判決でも指摘されたように、特に通知をしなくとも長期にわたって当該領土で主権を行使していれば、それを秘密裡に行うことはできないのでそれを自国領と考える国家があれば、抗議を行う機会が十分にあったと考えられ、抗議の欠如は黙示の承認を意味することとなる。

したがって、主権の主張の公然性さえ確保されていれば、必ずしも現地において国家権力を行使することを必要としない。ベルギーオランダ国境事件判決（1959年）やブレア・ビヘア寺院事件判決（1962年）の根拠となったのは、地図に示された当事国間の合意である。ICJやPCIJの扱った事件ではないが、大平洋のメキシコ沖合に浮かぶクリップarton島の領有権をめぐる仲裁裁判では、1858年にハワイの新聞紙上に領有宣言を掲載したことをもって十分な公示とし、それに対する抗議がなかったことをもって、フランスの領土主権がメキシコに対して有効に主張できると判断した。要するに、黙示的に承認したと解しうる状況が生じているかが問題なのであり、そうした状況の最も一般的なあり方は公然たる国家権力の行使であるが、そうでなくとも黙示的に承認したと解しうる（解されても仕方がない）状況が生じてさえいれば十分なのである。

歴史的に見れば、現地での主権の行使は、他国に領有権を認めさせる材料の一つに過ぎず、他の材料をもって他国に領有権を認めさせようと試みられることもあった。アメリカ大陸を二分割したトルデシリャス条約は、現地での主権の行使がなくとも、当事国たるスペインとポルトガルとの間では有効であり、他のヨーロッパ諸国に対しても同条約の内容を承認した教皇の勅書を根拠として承認を求めたが、得られなかった。他方で、英国は、16世紀末にヘンリー7世の命を受けた航海者カボットが北米沿岸を上陸せずに航行したというだけの事実をもって、他のヨーロッパ諸国に北米での英国の領有権を承認させようとしたが、これに対しても他の国々はこれに承認を与えなかった（太寿堂：31）。現実の問題として、現地を実効支配した上で、それによって、他国から「抗議をしないという不作為」すなわち「黙示的承認」を勝ち取ることが領有権確立の有効な手法として一般化していったのである。

黙示的承認が認定されれば、それ以前にいずれの国家に領土主権が属していたかは関係がない。ICJは、マンキエ・エクレオ諸島が中世にフランスに属していた可能性を認めつつも19世紀の英国の国家権力行使にフランス政府が抗議しなかったことをもって英国の主権を認めた。また、ペドラ・ブランカ島事件では、同島が後にマレーシアの一部となるジョホルの太守が領有していたことを認めた上で、シンガポールの国家権力に行使に対

するマレーシアの側からの抗議の欠如をもって領土主権の移転を認定した。

IV. 係争地の実効支配の法的効果

以上に述べたところから明らかなように、国際法上の効果を生み出すのは国家権力の行使の事実ではなく、それに対して抗議をしないという不作為から推定される黙示的承認であるから、相手国が明確に不承認の意思表示をしている状況では、いくら国家権力の行使を明確にしたところで法的地位の強化にはつながらない。実力行使によって領域主権の根拠を強めることはできないのである⁸⁾。国連憲章2条3項が定めているように、国家は「国際紛争を平和的手段によって国際の平和及び安全並びに正義を危うくしないように解決しなければならない」からである。

しかしながら、武力行使に至らない実力の行使が領有権の強化につながるの考えが広がっているように思われる。たとえば、韓国政府は2011年3月に日本の検定教科書が竹島に関する記述を大幅に増やしたことに對抗して、「独島領有権強化」を打ち出し、新たな建設事業や自然調査事業による実効支配の強化を図った(山本2012)⁹⁾。実効支配の強化が韓国の独島領有権の強化へとつながるとはいうのは韓国で一般に見られる言説である¹⁰⁾。

中国でも、中国国家海洋局の東シナ海管轄当局者が、人民日報のインタビューに答えて、尖閣諸島(釣魚島)海域での中国の海洋調査船の巡視活動が日本の実

効支配の排除を目的としていると述べたことがある¹¹⁾。日本に実効支配を続けさせると、たとえ中国が抗議を続けていても、領有権を取得されてしまうのではないかという懸念を感じているのである。

他国の抗議を受けながら続けられている実効支配(contested display of sovereignty)が、領土主権を基礎づけないことは、国際法の専門用語を用いて言えば、「決定的期日(critical date)以後の行為は領域主権の根拠とならない」ということである。2002年のリギタン島とシパダン島をめぐる国際司法裁判所判決から引用して言えば、「当事国間で紛争が結晶化した日より後の行為は、それが従前の行為の自然な継続であり、それに基づいて一方の当事国の法的立場を強化しようとするものではないのでない限り、[領域主権の根拠として]考慮に入れることができない」¹²⁾。「当事国間で紛争が結晶化した日」というのが決定的期日である。紛争の存在が明確になった時以降の実力行使が法的権利の強化につながるのであれば、関係国は競って実力を行使せざるを得なくなり、両国間の関係が危険にさらされてしまうからである。

ところが最近では国際法学者からも、国際領域法と実効支配の強い関係性を指摘する見解が出されている。たとえば許淑娟は「国際法一般において重要な位置づけを与えられている法の妥当性に関連する〈実効性の原則〉や、国家間秩序を担保するとされる〈領域支配の実効性〉という要素は、領域主権を規律する法をめ

ぐる議論においても、その根底に存在していることは疑いない」(許 2012:8)として、国際判例や学説においても「領域法を〈実効性〉の要素によって観念しようとする傾向」があるとする。Ramos-Mrosovsky は、より直接に、領土取得に関する国際慣習法が実効支配を奨励し、「黙認」とみられる態度を取る国家を罰するのだと主張し¹³⁾、実効支配が強ければ強いほど、それに対抗する意思表示も強くなければならず¹⁴⁾、実効支配とそれに対する対抗措置のエスカレーションはまぬがれないのだと言う。

しかし、繰り返しになるが、国際法に関する限り、抗議を受けながら続けられる実効支配が抗議を行っている国家との関係で、実効支配国の領域主権を強化するという事はない。そのことは、そのようなことを認めてしまえば、まさにあらゆる領土紛争がエスカレートしてしまうであろうから、それを避けるための当然の法理である。そのための決定的期日である。

もちろん他国による係争地の実効支配を眼前にして、本当は正当に領有権を主張しうる国家が、根負けして、(その国家から見れば違法である)実効支配を合法的なものとして認め、抗議を取り下げたしまえば、実効支配国による実効支配は単に実効的な支配というだけではなく、それを承認した国家との関係で合法的な支配に転じることになる。その意味で、実効支配が領域主権の確立につながる可能性が全くないわけではない。しかし、国

家がそうした怠慢によって領土主権を失うことは容易には想像できないし、実例もほとんどない。

にもかかわらず、東アジアに現実に行き起きていることは、むしろ、Ramos-Mrosovsky の指摘した観念を前提としているように思われる。多くの関係者は、決定的期日以後の実効支配の強化が国際法上の領域主権に影響を与えないことが分かっているであろうが、領域主権の強化に寄与するかも知れないという声は少しでもあれば、国家の政策はそうした声に突き動かされていくのかも知れない。だとすれば、係争地の実効支配の法的効果についての誤った言説の流布が東アジアの国際関係を不安定化させているということになる。

V. 領土紛争と「正義」

土地の取り合いは、人類の歴史が始まって以来の重要な紛争原因の一つであるが、国境が流動的で不明瞭であった古代や中世と異なり、今日の国際関係においては係争地が地図上に明確に示されているために意識化が容易であり、その大小や経済的価値にかかわらず、紛争の歴史的経緯をめぐる国民感情の如何によって大きな紛争の要因となりうる。さしたる経済的価値もなく、中世にはその場所、あるいは存在すら明確でなかった日本海の孤島の竹島が、今や日韓の正常な関係を脅かす問題となっていることが、その典型であろう¹⁵⁾。北方領土や尖閣諸島をめぐる紛争も、それぞれが日露関係や日中関

係に与えている影響の大きさを考えれば、お互いに「断固たる態度」を取り続けることが必ずしも合理的とは限らない。

しかし、それぞれの国民世論は譲歩を許さない。2012年9月の尖閣諸島中の3島の日本政府による購入が中国各地に暴動の原因となったことは記憶に新しい。南シナ海の西沙諸島・南沙諸島をめぐる争いでも、中国やベトナムやフィリピンなどの政府は、それぞれの国で「正義」と信じられていることの実現を求める国民世論の強い突き上げを受けているように見える。およそ政府は相当に独裁的な体制を取っている場合でも、領土紛争に関する限り、国内世論が正義と信じるものを十分に配慮した上で、その解決を図らざるを得ない。

日本の経験を考えれば、北方領土の「違法な占領状態」は、太平洋戦争末期の日ソ不可侵条約に「違反」してのソ連軍の不当な侵攻の所産であり、特に1981年に「北方領土の日」が制定されてからは、日本は国民を挙げてその返還を求める運動に取り組んできた。1993年10月のエリツィン大統領の来日に際しては、日本政府は、領土紛争の解決の基準として国際法に加えて「国際正義」を用いることを強く主張し、共同宣言に盛り込ませた¹⁶⁾。

しかし、国が違えば、何をもって「正義」とするかも異なる。南千島列島（ロシアから見れば「東方領土」でもある）について、ロシアにはヤルタ協定とポツダム宣言に基づく権利主張という正義があり、独島（竹島の韓国名）については韓国に

は韓国の正義があり、釣魚島群島（尖閣諸島の中国名）について中国には中国の正義がある。Truong Sa や Hoang Sa について、ベトナムにはベトナムの正義がある。また、国家間で交渉する限りは国家に代表されない地域にとっての正義はほとんど考慮されない。

国家が国力を増し、国家として何かを勝ち取ったなら、それは、その国家にとっては「国民の国民の総力を挙げて勝ち取ったもの」であろうが、勝ち取ったものが領土である場合には、隣国から見れば「過去に不正義により奪われた領土」ということもある。ソ連にとっての「数千万人の市民の犠牲の上に勝ち取った領土」が日本にとっては「違法に占領されている我が国固有の領土」であるということもある。

領土紛争を正義に基づいて解決することはできないのである。

VI. おわりに

領土紛争をめぐる国際法と力と正義の問題を駆け足で概観した。領土紛争を力で解決しようとしてならないことはもちろんであるが、正義で解決できるものでもない。そして、国際法による解決を図ろうにも、国際法は結局のところ過去の力関係を反映したものでしかなく、新たな意思表示によって容易に覆されるものでしかない。この小稿は、いずれも領土紛争の解決に役に立たないことを確認するものでしかないかも知れない。しかし、そのことも踏まえた上で、賢明な解決を

図り、新たな安定的な法的状況を生み出す努力のための一つの契機となれば幸いである。

文末注

- 1) 日本の抱える3つの領土紛争については、芹田2010による概観が簡便である。
- 2) 日本政府は、国会議員から出された「固有の領土の定義如何」との質問に対して、書面でもって、「政府としては、一般的に、一度も他の国の領土となったことがない領土という意味で、『固有の領土』という表現を用いている」と回答したことがある(鈴木宗男衆議院議員の平成17年10月28日提出質問第39号「南樺太、千島列島の国際法的地位などに関する質問主意書」に対する回答、<http://www.ne.jp/asahi/cccp/camera/HoppouRyoudo/HoppouShiryou/20051028shitsumonshuisho.htm>)。日本政府の文書では、「固有の」の英訳に、inherentを使うことも、integralを使うこともあり、一定していない。詳しくは、深町2016を参照。
- 3) Syed Zain Al-Mahmood「インドとバングラデシュが領土交換－住民『権利取り戻せる』」*The Wall Street Journal*, 2015年8月2日, <http://jp.wsj.com/articles/SB10619862528015903871904581145142116594156> (2017年1月20日閲覧)。
- 4) 主要な裁判例としては、パルマス島事件仲裁判決のほか、ICJの前身たる常設国際司法裁判所(PCIJ)が下した東部グリーンランド事件判決(1933年)が重要である。ICJが領土紛争について下した判決としては、マンキエ・エクレオ諸島事件(1953年)、ベルギーオランダ国境事件(1959年)、プレア・ビヘア寺院事件(1962年)、ブルキナファソ・マリ国境紛争事件(1986年)、エルサルバドル・ホンジュラス境界紛争事件(1992年)、リビア・チャド領土紛争事件(1994年)、カシキリ／セドウドゥ島事件(1999年)、カタル・バーレーン境界画定事件(2001年)、カメルーン・ナイジェリア境界画定事件(2002年)、リギタン島/シパダン島事件(2002年)、ベナン・ニジェール国境紛争事件(2005年)、ニカラグア・ホンジュラス領土紛争事件(2007年)、パドラブランカ事件(2008年)、プレア・ビヘア寺院事件判決解釈事件(2011年)などがある。
- 5) Huberは後にPCIJの第2代裁判長を務めており、1933年の東部グリーンランド事件判決(デンマーク対ノルウェー)に影響を与えている。
- 6) 「平穏な占有」と訳されることもある"possession paisible"("peaceful possession")の概念については、19世紀の民法の概説書を見れば、"Outre que la possession doit être continue ou non interrompue, elle doit aussi être paisible. Lorsque la possession s'exerce sans trouble de la part du tiers intéressé à s'y opposer, elle fait présumer le droit, puisque personne ne le contredit. Cette possession est paisible" (J.-M. Carou, *Traité théorique et pratique des actions possessoires*, 2e édition, 1841, p. 439)といった説明がなされており、「抗議されていない占有」の意味であることが明らかである。1804年にナポレオン法典が公布された後、19世紀中葉には既に「平穏な占有」を「非暴力的な占有」の意味に解されることがあったようであり、上掲書も「幾人かの論者は平穏で占有と暴力的な占有とを混同しているようだ(Quelques auteurs semblent avoir confondu la possession non paisible avec la possession violente)」と批判している(ibid)。パルマス島仲裁判

決の"peaceful display of sovereignty"が"uncontested display of sovereignty"を意味することについて、Schwarzenberger 1957: 312も参照。

- 7) 言い換えれば、「法的権原の完成は必然的に失う側の国家の同意によってなされるのであるが、その同意は様々な方法で『確定される』ものであり、その表出の形態は千差万別である (*la perfection du titre juridique s'effectue nécessairement par le consentement de l'Etat dépossédé qui peut être "constaté" par différents moyens et peut se manifester selon des modalités disparates*)」(Distefano 2002: 473)ということである。
- 8) 例外は民族自決権を行使しての新国家の建国の場合である。例えばコソボは、1997年の分離独立闘争とNATO軍の管理を経て、2007年に独立を宣言したが、2010年には国際司法裁判所がコソボが独立宣言をしたことは違法でないと判断した。2014年にはウクライナに反ロシア政権が誕生したことを受けてロシア系住民が多数派を占めるクリミア半島が独立を宣言し、独立後は直ちにロシア連邦に加盟した。国際社会の圧倒的多数の国々はロシアの軍事力を背景としたクリミアの独立・ロシア加盟の合法性を認めていないが、クリミアの人口構成や歴史的経緯を考えるならば、ロシアがクリミアをウクライナに返還ないし再割譲することは近い将来には想像できない。将来の政治状況によっては、ウクライナがロシアのクリミア領有を認めざるを得ない状況に追い込まれることも考えられ、その時に国際法上もクリミアのロシア帰属が確定することになるのかも知れない。
- 9) ただし、韓国政府による「独島領有権強化」が図られたのは、2011年が初めてではない。例えば、「独島領有権の強化を立法

で推進」中央日報2005年3月18日、<http://japanese.joins.com/article/614/61614.html>を参照。

- 10) 例えば、2016年の光復記念日(8月15日)に独島に上陸した与党セヌリ党の朴明在議員は上陸に際して「安倍政権の独島侵奪欲が強まる状況で独島領有権強化事業を確実にしていく」と述べた。(「韓国議員、独島で『大韓民国万歳』…日本『極めて遺憾』」中央日報、2016年8月16日、<http://japanese.joins.com/article/437/219437.html>)
- 11) 「『日本の実効支配打破が目的』尖閣で中国当局表明」日本経済新聞2012年3月21日付http://www.nikkei.com/article/DGXNASGM2104S_R20C12A3FF2000/ 同インタビューの中で、担当者は「(50年の)実効支配によって(日本の領有権を定着させる)『時効』を取得し、釣魚島を窃取しようとする(日本の)たくらみを打破する」と力説したとのことである。
- 12) "[I]t cannot take into consideration acts having taken place after the date on which the dispute between the Parties crystallized unless such acts are a normal continuation of prior acts and are not undertaken for the purpose of improving the legal position of the Party which relies on them." (Sovereignty over Pulau Ligitan and Pulau Sipadan [Indonesia/Malaysia], Judgment, *ICJ Reports 2002*, p. 682, para. 135)
- 13) "... the international customary law governing the acquisition of territory encourages the "display of sovereignty" and penalizes states for appearing to "acquiesce" in a rival state's claim to disputed territory." (Ramos-Mrosovsky 2008: 906)
- 14) "When territories are disputed in an atmosphere of passionate nationalism, as

are the Senkakus, the need to demonstrate sovereignty and avoid acquiescence - or the appearance of acquiescence - in a rival's claim may prompt a series of dangerous escalatory gestures." (ibid)

- 15) 韓国の側での竹島問題の政治化については、玄2006を参照。
- 16) エリツイン大統領と細川護熙総理大臣との署名した文書において、「この問題[領土問題]を歴史的・法的事実立脚し、両国間で合意の上作成された諸文書及び法と正義の原則を基礎として解決する」と宣言された。

参照文献

Distefano, Giovanni, 2002, *L'ordre international entre légalité et effectivité - le titre juridique dans le contentieux territorial*, Editions Pedone.

Ramos-Mrosovsky, Carlos, 2008, "International Law's Unhelpful Role in the Senkaku Islands," *Journal of International Law*, Vol. 29 (4).

Schwarzenberger, Georg, 1957, "Title to Territory: Response to a Challenge," *American Journal of International Law*, vol. 51, 308-324.

岩下明裕, 2005, 「中・ロ国境問題はいかにして解決されたのか?」『法政研究』(九州大学) 第71巻 第4号, 229-246頁, <http://catalog.lib.kyushu-u.ac.jp/handle/2324/3929/KJ00004191786.pdf> (2017年1月20日 取得).

芹田 健太郎, 2010, 『日本の領土』(中公新書, 2010年).

林忠行, 2006, 「日本の外で『固有の領土』論は説得力をもつのか: 欧州戦後史のなかで考える」岩下明裕編『国境・誰がこの線を引いたのかー日本とユーラシア』(北海道

大学出版会)

玄大松(ヒョン・デソン), 2006, 『領土ナショナリズムの誕生: 「独島/竹島問題」の政治学』(ミネルヴァ書房, 2006年).

深町朋子, 2016, 「日本・韓国・中国がともに主張する『固有の領土とは?』」『国際法で世界がわかる』(岩波書店)51-59頁.

山本健太郎, 2012, 「竹島をめぐる日韓領土問題の近年の経緯」『(国立国会図書館)レファレンス』2012年10月号, <http://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/3751407> (2017年1月4日 取得).

犯罪者更生と伝統工芸伝承の人材育成： 秋田県の矯正施設と更生保護の取り組みについて

寺野摩弓

要旨

本稿は2015年6月から2016年3月にかけて「秋田における文化・芸術を通じた犯罪者矯正・更生活動の可能性について」という題目で行った研究活動の分析結果の一部を報告するものである。秋田県には伝統工芸品、民俗芸能などが継承されており、地域振興の重要な役割を担ってきた。しかしながら生活様式の変化による需要減少、流通の変化による安価な大量生産品の台頭、および少子高齢化による後継者不足、そして材料の調達困難さにより、これらの存続が危ぶまれている。本研究では、伝統工芸品や民族芸能の需要に対応する施策の一環としての犯罪者更生の取り組みについて考察するものである。秋田県内の矯正施設や更生保護関係者の聞き取りを通して現在の刑事政策の枠組みと実施状況について調査したところ、構造的・経済的・社会的な課題が明らかになった。今後は地域振興のための人材育成と文化芸術活動を用いた犯罪者矯正・更生には、行政機関や地域が協力し、政策的枠組みの構築と地域関係者が自主的に取り組みを形成してゆく等多角的な視点が有効と考えられた。

キーワード：伝統工芸、文化資本、犯罪者更生と地域発展、芸術文化、秋田県

Offender Rehabilitation and Development of Traditional Craftsman: Analysis of Practices in Incarceration and Rehabilitation Support in Akita Prefecture

TERANO Mayumi

Abstract

This article reports part of the research conducted between June, 2015, and March, 2016, which was titled: Offender Rehabilitation Initiatives through Arts and Culture in Akita. Akita Prefecture is rich in traditional crafts and arts and they are important social and economic resources. However, recent decrease in demands due to changing lifestyle, influx of mass-products, lack of young craftsman, and decreased access to relevant natural materials challenge the sustainability of the traditional crafts. This project explores the potential of nurturing such craftsman through trainings offered to (ex-)offenders in a criminal justice system. Interviews with stakeholders revealed the structural, economic and social factors linked to this challenge. This paper proposes

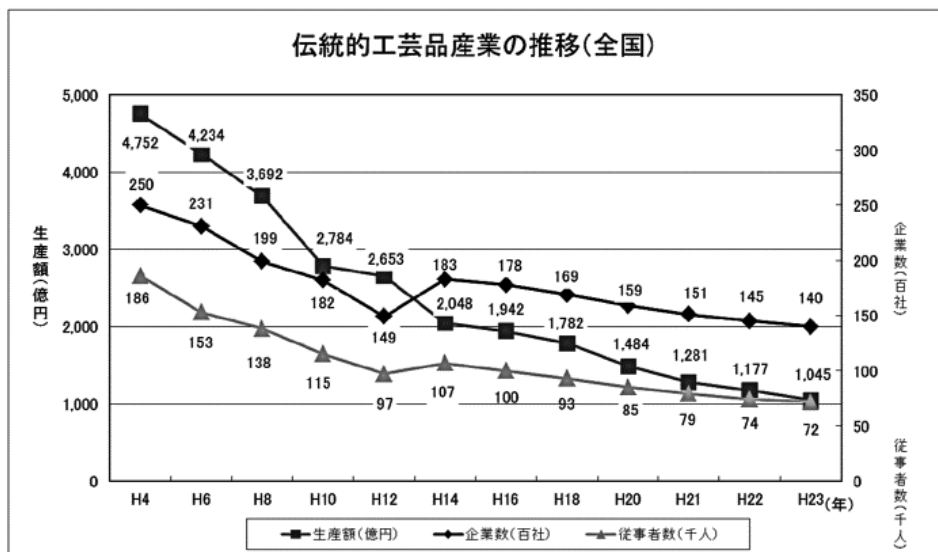
the importance of further collaboration among the government, prefectural government and citizen's groups in order to enable organized and strategic efforts to link offender rehabilitation and local social and cultural needs. It also advocates for further structural support to encourage the autonomy of grass-roots actors.

Keywords: Traditional crafts, Cultural Capital, Offender rehabilitation and regional development, arts and culture, Akita

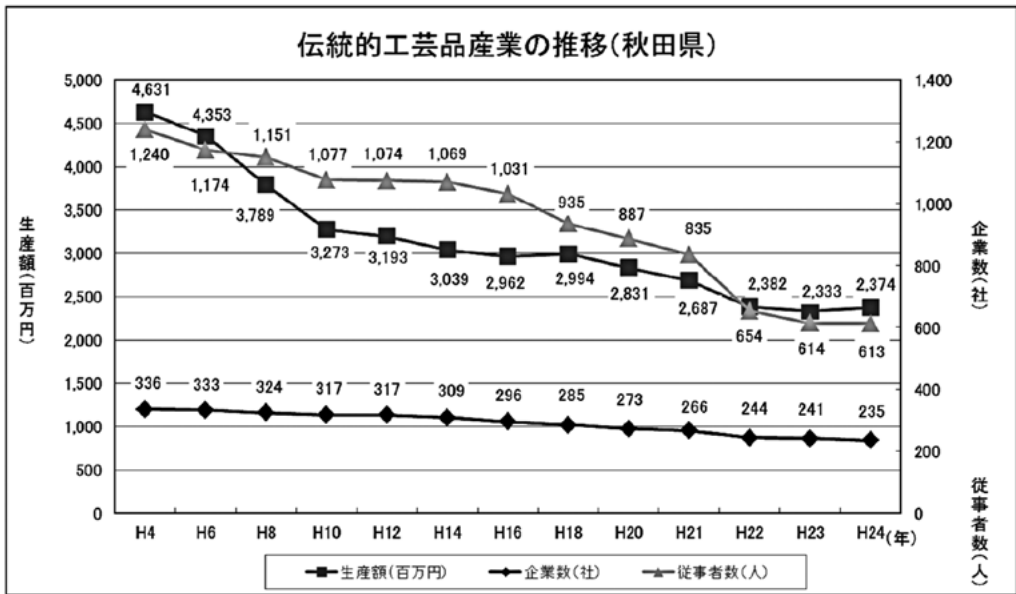
I. 背景・意義

秋田県は現在も文化として継承されている工芸品、民俗芸能などが多く存在している。伝統工芸は地場産業として経済効果をもたらしている。民俗芸能は地域の人にとって神事として大切にされたり、人をつなげる役割を担っていたり、また外部に対しては観光対象として認識されてきた（熊谷、2016）。さらに伝統工芸・芸能は社会的・文化的・経済的価値が尊重されている。県内には国指定の伝統工芸品が四品目ある。樺細工と大館曲げわっぱのほか、川連漆器（湯沢市）、秋田杉桶樽（おけたる）（大館市、能代市な

ど）である。それに並び、「川連こけし」「イタヤ細工」「秋田銀線細工」「大曲の花火」の4品目は県指定を受けており、その他多数の工芸品が地方を支えてきた。しかし近年は、ライフスタイルの変化による需要減少、流通の変化による安価な大量生産品の台頭、および少子高齢化による後継者不足、そして材料の調達困難さ、によりこれらの工芸品の存続が危ぶまれている。実際、国指定伝統工芸4品目に関しては、平成4年度から24年度にかけて生産額・従事者数は約半減、企業数は30%減少している。これは他の国指定伝統工芸品の全国値に比べるとわずかに低



出典：(秋田県 2014：15)



出典：(秋田県 2014：15)

(国指定4産地の集計)

いが¹⁾、地方文化の伝承が経済に重要な位置づけを持ってきた秋田県としては危機的状況である。

このため、秋田県では「あきた伝統的工芸品等振興プラン」(平成23年度)、「新あきた伝統的工芸品等振興プラン」(平成26～29年度)など、伝統的工芸品等の産業の育成・強化に向けた取り組みを進めている。これらは「地域資源の積極的な活用」を基本理念とする「秋田県中小企業振興条例」(平成26年度施行)を反映している(秋田県、2014)。条例が具体的な指針として伝統的工芸品等分野施策を掲げていることから、地域産業振興にとって伝統文化の継承が重要な意味をもっているといえる。

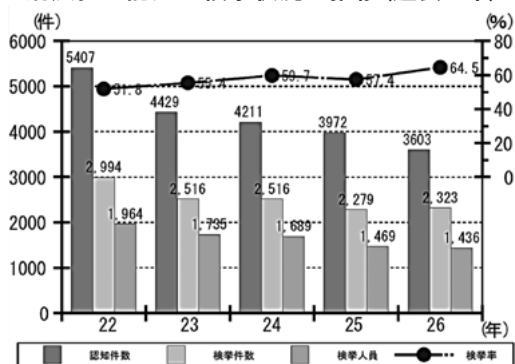
伝統工芸品振興に向けてさまざまな補助事業が行われ、それらは新商品の開発やマーケティングの活性化、PRや普及啓発等の方面での効果があったと県は報告

している。しかしデザイン向上も含めた専門的知識を要するものや人材育成の取り組みが不十分、という指摘がある(秋田県、2016：5)。本研究ではこういった人材育成の需要に対応する施策の一環として、犯罪者更生の取り組みとのつながりを考えるものである。

日本における近年の犯罪傾向では、全体の検挙数は減少しているものの、高齢者の犯罪、万引き等の窃盗事犯の増加がみられる(法務省、2014)。秋田県は全国でも犯罪率は最下位に位置しており、近年も刑法犯認知件数は減少している(秋田県警察、2015)。

しかし、秋田刑務所及び秋田保護観察所の関係者(2015)によると、秋田では高齢者による窃盗、飲酒にまつわる犯罪が多く、累犯化し、実刑となる傾向がみられる。窃盗事犯の要因としては生活の困窮、社会的な孤立、精神疾患などがみ

刑法犯の認知・検挙状況の推移(過去5年)



られる。高齢者のケースでは、身寄りや職がないために孤立し、更生に向けて家族者・地域社会支援を受けるのが特に困難である事が要因となりうる。女子の高齢者は特に再犯率が高く、「近親者の病気・死去」によるストレスが要因との見方がある（法務省、2014）。とくに高齢化が著しい秋田においては、対象者の更生と再犯防止には社会とのつながりの構築、やりがいや生きがいの対象の確保、自尊の修復などを促す支援が重要と考えられる。経済的な視点においても、受刑者一人あたりの刑事施設収容費用は年間約 300 万円と報告されており（中島、2011）、そこで伝統工芸品の製造と職人の人材育成の施策との連携の可能性を見出すことに意義があると考えられる。

芸術・文化活動は非威嚇的な環境を提供し、犯罪者更生を促す代替的手法として評価されつつある。創作的活動は絶対的価値にとらわれずに想像や感情の表現を可能にし、自己の修復につなげることが出来る、と分析されている（Appleton, 2000; Crichlow and Visano, 2015）。海外では刑事施設における「施設内処遇」および、

社会生活を送りながら行われる「社会内処遇」において対象者が文化・芸術活動に携わり、それが釈放後のコミュニティー獲得や就職、勉学につながるケースもあり、自立更生支援に有用な可能性を持っていると考えられる。

よって本研究では秋田において衰退している伝統文化の維持と対象者の処遇の努力の接点を見出す方策について検証したい。

伝統文化には様々な形態があるが、ここでは特に、対象者の職業能力向上に貢献しうるものとしての伝統工芸技術の獲得、について焦点を当てる。また伝統工芸の活動を芸術・創作的活動として捉え、対象者がそういった活動に携わる可能性と意義を模索する。犯罪背景を持つ者の対象者としては、性別、年齢により処遇内容や収容場所が異なっているため、秋田県の刑事施設において証拠収集が可能な成人男性を対象とする。

Ⅱ. 研究手法

(1) 理論的背景

本研究は、文化と社会発展のつながりについて現在の政策的課題を大枠として模索するものである。政策論の展開には経済・社会・法律等さまざまな要素が関係する。もっとも関連性が高い文化経済学の視点では、政策的議論をするにあたり、文化・芸術活動を準公共財（または混合財、つまり私的財と公共財の両方の性格を併せ持つ財）として捉える。文化経済学を提唱したボウモルとボーエン

(Baumol and Bowen, 1966) は、芸術活動について、1) 国家に付与する威信、2) 経済波及効果、3) 次世代の芸術享受能力開発、4) 教育的貢献、等の準公共財の便益を有していると分析している。また彼らは「人に活力を提供しているのは人文科学と芸術である」とし、政策的関与の重要性を提唱している。そういった便益排出の基礎として重要なのが文化資本だが、これは「文化的価値がある資産」と意義付けられ、それには文化的価値が認知されるものや場所と並び、アイデア・実践・信念・伝統などが含まれる (Throsby, 1999)。よって文化資本の構築には、それに関わる人の育成からそれを広い社会の便益へとつなげる経済的・社会的環境の整備も必要となる。芸術文化は地域経済活性化という経済効果が評価されている一方、特に 90 年代以降、社会問題解決のツールとしての意義も議論されている。ここでは文化芸術活動はコミュニティー再生、及び個人の自己発展と自己実現、そしてそれによる自由の獲得を促すものと位置づけられている (野田、2015)。しかしながらブルデュー (Bourdieu, 1977) は、そういった自己実現をもたらす活動へのアクセスは、個人の生育環境において文化資本が豊かであったかどうかによって依存しており、不平等が存在することを指摘している。よって犯罪者の更生にまつわる文化政策の議論では、個人の自己実現の障壁となる経済的・文化的・社会的な要素について、対象者個人の状況、及び社会の受け皿の両方で政策的課題を検

証する必要がある。

(2) 調査手法・手順

本稿は、上記の背景や問題意識に基づいて探索的な手法で情報収集を行ない分析した結果の一部について報告するものである。研究課題としては「秋田県における矯正・更生保護活動の現況はどのように特徴付けられるか」、「犯罪者更生への介入は教育的視点でどのように分析しうるか」、「秋田県において犯罪者更生のために文化芸術活動をどの様にいかす可能性があるか」を掲げ、文献調査、及び関係者への聞き取りを行った。調査は 2015 年 6 月から 2016 年 3 月にかけて実施した。1 つ目と 2 つ目の課題、および文化芸術活動の一般的な状況については、国内外の実例について文献を基に検証した。秋田県の現状と課題については、秋田県保護観察所、秋田刑務所、更生保護サポートセンター (保護司会)、更生保護施設、更生保護女性連盟における県内の関係者と面会し、半構造化面接による定性的証拠をもとに課題の探求・分析を行った。更生保護サポートセンターは、県内の社会的環境の多様性を考慮に入れ、秋田市・横手市・由利本荘市・大館市を訪問した。ここでは、その中でも刑事施設の活動を中心に、伝統工芸人材育成の可能性についての分析結果を報告する。

Ⅲ. 成果

本稿では秋田県における伝統文化の維持と対象者の更生のための処遇実施の努

力の接点を分析することから、矯正施設、及び社会内処遇における伝統文化に関わる活動の機会やその位置づけに焦点を置いて報告する。しかし矯正施設と社会内処遇の両方を分析するにはその形態が余りに多岐にわたるため、ここでは両方について施設をベースに行う処遇での文化芸術、または創作活動のあり方に限定する。まず、それらの前提として、秋田県の伝統工芸振興にまつわる人材育成の課題と更生対象者の特徴について説明する。

(1) 秋田県の伝統工芸振興にまつわる人材の確保

前述のとおり、秋田県では伝統工芸品の人材・後継者不足が懸念されている。新あきた伝統的工芸品等振興プラン（秋田県、2014）によると課題は以下のとおり報告されている。

- ①従事者数の減少（組合員の減少）
- ②従事者の高齢化
- ③若年層の就労意識の変化
- ④職人を育成する時間的・経済的余裕がない
- ⑤マーケティングやデザインを活用できる人材の不足

ここで特に項目1と4について注目したのが秋田県における人材育成の対象となりうる矯正・更正の対象者である。秋田には刑事施設として秋田刑務所、横手、大館、大曲の拘置支所があるが、矯正施設としては秋田刑務所になる。執行猶予、仮釈放等の対象者に社会内処遇として更正支援を行う機関は、秋田保護観察所（秋田市）、更生保護施設「秋田至仁会」（秋

田市）、各地域の更生保護サポートセンターがある。秋田刑務所においては、仙台管内（東北地方）、及び東京管内（関東地方）で受刑し、また「執行刑期10年未満で、犯罪傾向の進んだ男性の懲役受刑者」及び未決拘禁者（裁判中の者）を収容している（秋田刑務所、2016）。関係者によると秋田県出身者は少数である。平成28年5月時点では、収容者数は347名（収容率約60%）で、受刑者の平均年齢は50.7歳（20歳代から最高84歳）、平均刑期は3年1ヵ月、平均入所回数5.1回（最高21回）、罪名は窃盗と麻薬・覚せい剤使用が70%近くを占める。刑事施設に服役中、受刑者が職業技術を身につけたり創作的活動に携わる機会としては、刑務作業、職業訓練、クラブ活動が考えられる。

(2) 受刑者の伝統工芸、創作活動の機会

秋田刑務所においては、刑務作業は見越し作業・受注作業により、自営・木工・洋裁・金属とその他の分類がある。製造の受注は矯正協会刑務作業協力事業（通称CAPIC：Correctional Association Prison Industry Cooperation）が行う。刑務作業は、「受刑者に対して職業的な技能を付与すること」を目的としており、各地の地方事務所が刑事施設と協力する。CAPICは同商標で刑務所作業製品を全国の特約店などで販売しているが、特に刑務所のある地域の特産物や工芸品を全国に広める、という趣旨もある。一例では麓刑務所（佐賀県）で製造される佐賀錦（絹糸と和紙）を使ったソーイングセット、北海道の動

物を模った木製パズル（釧路刑務支所）、国産の竹を用いた花器（大分刑務所）などがある。秋田では総桐タンス等木工家具・桜皮製品（樺細工）、秋田杉を用いたコースター、箸などが見られたが、樺細工は近年原料の不足で製作が停滞しているようである。その他で創作的活動に関連しているものは、一部の洋裁作業、紙細工、そして職業訓練漆科にて行われる漆塗りなどがある。

CAPICの製品は、比較的安価であり質もよい、と評価を受けている。それは刑



(秋田刑務所 2016 年度矯正展での製品)

務作業が「受刑者は組織的なプログラム」に基づき（CAPIC、2016）、職能訓練指導を受けることで製作にあたっているからである。一方、それら刑務作業の創作活動としての側面を考えた場合、製作過程はほぼ規定されているものに従った作業になるが、服役期間が長い、もしくは再入所した受刑者でその作業の基礎的な技術を身につけたものは、その過程において自ら選択したデザイン等を活かすことが可能な場合がある。例えば樺細工製作においては、最後の桜皮を張る段階において、そのデザインの決定を製作者に任せたり、洋裁製品でも個人の選択した柄を反映して作業を行うこと勧める場合があるという（CAPIC 関係者による）。

秋田刑務所ではクラブ活動は俳句・短歌・珠算・書道などがある。平成 27 年度下半期においては、秋田刑務所では民間協力者により全 6 回の絵画クラブが開催された。全国の刑事施設では外国語のクラブ活動、将棋、歌唱、楽器演奏、座禅等が実施されている（法務省、2016b）。しかし、クラブ活動の種類や内容については外部からの指導者の有無により決まり、収容者からの希望を取ったり、自主的な活動を行うといった機会はない。刑務作業、クラブ活動などいずれかを通して獲得した技能を出所後に活かして就職しているか、という効果については、刑務所としては追跡調査などが出来ないのが課題である（秋田刑務所関係者による、2015 年）。

(3) 社会内処遇の場での機会について

仮釈放、執行猶予、満期釈放等の対象者は法務省地方支分部局である保護観察所を通し、保護観察下として社会内処遇を受ける。そこでは、上記で身寄りのない者や自立支援が必要な対象者を一定期間保護する更生保護施設、定期的な面接により更生保護を支援する保護司とその組織、雇用を支援する協力雇用主²⁾、それぞれと協力する更生保護女性会や青年団体であるBBS（Big Brothers and Sisters Movementの略）などの民間ボランティア組織がある。更生保護は更生保護施設にいる者を除いて基本的に自宅がある出身地において行われるため、その地域にゆかりがあり、釈放後の就労もその地域になる可能性が高いといえる。秋田県における対象者も多くがその背景を持ち、その点で秋田刑務所における受刑者と異なる。

施設をベースとした活動としては、更生保護施設での処遇、及び協力雇用先での経験が関連するが、ここでは特に刑事施設で獲得した職業技術を生かす機会としての雇用の場の状況について挙げる。統計によると、保護観察終了時において無職の者の再犯率は有職者の4倍にも上がることが確認されており（藤本、他、2015）、更生保護において就労確保は重要な位置づけを持つ。しかし犯罪や非行の経歴は就職に大きなハンデとなるため、協力雇用主として対象者の就労を支援する事業者の協力は不可欠である。近年協力雇用主は増加傾向にあり、全国で14,400以上の事業者が登録されているが、

その中で実際に対象者を雇用しているところは551であり、1276人が恩恵を受けている（藤本、他、2015）。協力雇用主には一定期間支給される就労奨励金や損害を被った場合の保証金制度等の整備も拡充しつつあり、またそれらの貢献が「社会貢献活動」として評価され、地方公共団体が競争入札等において加点評価する、という優遇措置の導入も拡大している。

一方、秋田県各地の聞き取り調査によって明らかとなった課題がいくつかあった。まず協力雇用主としての登録は保護司自身が行う事業であったり、知り合い、または縁故関係での協力者であることも多く、必ずしも一般の事業者の間で理解が広まっているわけではない。事業主に理解があっても従業員の理解を得るのは困難であったり、その他の理由で対象者を雇用するケースが限定されているケースも多い。例えば由利郡（本荘・にかほ地区）においては38社のうち雇用をしている協力雇用主は2～3社、横手地区では17社のうち2社、大館地区では23社のうち3社などである（同地区関係者による、2015年）。若年層の対象者は協力雇用主以外で自ら雇用主を見つけてくる場合も多い。事業の種類は通常建設業が半数ほどを占め、その次にサービス業、製造などが続き、農林業もよく見られる。伝統工芸や地域の振興にかかわるものについて聞いたところ、関連する活動は少なく、以下の現状が聞かれた。

- ①その地域の伝統工芸の有無は地方でばらつきがある

②保護観察所や地域の保護司会は伝統工芸の事業所に特に焦点を当てて協力雇用主の依頼をしたことがない(保護司の知り合いを通して依頼する場合も多く、職種がそれほど広がらない等の状況)

③伝統工芸を扱う事業所があっても(例えば大館の曲げわっぱ事業所)大体人手が十分でなく、対象者を監督したり指導したりする余裕がない

上記2番について、関係者に伝統工芸の事業所にアプローチをしない理由について聞いたところ、「そういったアプローチは考えたことがない」、もしくは「それは保護観察所などの政府が方向性を決めて地方に働きかけるべき」などの声が聞かれた。

他に地域振興に関わるものとしては、保護司自らが雇用すると考えられる比内地鶏の飼育や季節による果樹園での収穫手伝い等があるが、対象者がアルコール依存や他の理由で就労態度に問題があった、などの理由で継続的に雇用、支援するのが困難になったケースも多々あると聞かれた。身元保証人を確保できない対象者を雇用したことにより損害を被った場合、条件によって見舞金が支払われる「身元保証制度」などもある(藤本他、2015)が、複雑な状況によりその制度を利用できないこともあり、課題が多いという(由利郡関係者による、2015年)。

IV. 分析

上記の情報に基づいて伝統工芸と地域

の振興と犯罪者の更生支援のつながりについて分析すると、以下の視点が浮き彫りになった。

(1) 伝統工芸品の人材確保について

まず、服役中受刑者が地方の工芸品製造に携わることに関しては、刑務所の技能習得指導の質や製品は評価されており、地域振興の貢献(経済効果)として一定の成果をあげているといえる。一方、職業訓練により技術を習得し、伝統工芸の人材育成につながっているか、に関しては構造的課題があるといえる。つまり、特に秋田においては、秋田刑務所に服役する者は出所後秋田に滞在する可能性は少ないと考えられ、獲得した技術を活かして就労したり、伝承したりすることが困難だからである。また、基本的な技術を獲得することは出来ても、個人の創作技術を高めるには長期の訓練が必要と考えられるが、服役中の時間は限られている。しかし一定の質の基準を満たした工芸品の排出はその技術や伝統文化そのものを地域内外に広め、地域の「威信」という理論背景で取り上げた準公共財的な波及効果をもたらす可能性はある。

更生保護下においては、協力雇用主の存在を通しての伝統工芸、創作活動、地域振興の効果は現時点ではかなり限定されている。秋田県における伝統工芸の生産規模が減少傾向にあり、特にそれらを生産する事業者のほとんどが20人未満の小規模企業であること(秋田県、2015)も、対象者の受け入れや人材育成の困難につながっているのだろう。

(2) 地域と政府の立場、そしてコミュニティー構築へ

協力雇用創生についても「政府からの働きかけ」に期待する傾向があるのではないかと思われた。すなわち更生保護関係者は、政府、または保護観察所からの依頼に沿って、支援に必要な詳細な活動を正確に行い、協力雇用主も確保、斡旋するという姿勢を優先する傾向があると言える。保護観察下において必要な活動、保護司の対象者との面接方法・内容・報告手法等が詳細に規定されていることが地域の対応の在り方に影響を及ぼし、自主的な施策開拓の障壁になっている可能性はある。そういった構造的制約の中でも、その地域らしさや経済・社会需要を対象者の更生保護と関連付ける方法を構築することが必要であり、それらが文化資本、そして地域のコミュニティー構築につながるのではないだろうか。刑事施設における刑務作業がCAPICによって全国の伝統工芸を育成するように、更生保護やその他の矯正・更生活動の側面においても、地域の活性化の施策を盛り込むような枠組み作りが可能と考えられる。秋田県伝統的工芸等振興プランにおいても、伝統工芸の製造技術は各産地固有のものであり、技術の伝授や産業の育成は各産地において施策・実施することが望ましく、そのためには産地等と行政が連携することで、新たな人材育成の仕組みを作る必要がある、としている。犯罪者の更生など司法システムが関連する活動については、とくに中央政府が各地域の

ニーズを考慮し、どのようにその中央集権的なシステムに盛り込むかが課題といえる。

V. 終わりに

本稿では秋田県の伝統工芸振興の深刻な課題について、主に人材育成の方策として犯罪者更生の施策とのつながりを模索した。そのため収集したデータの中から伝統工芸にまつわる人材の現況、矯正施設における刑務作業を通しての製造と技術訓練、そして更生保護課でそれらを活かす機会としての雇用状況と課題、について紹介した。これらの状況を踏まえて、人材育成について、文化資本の概念と絡めた人材育成の課題、行政と地域社会の関係からみられる構造的課題、について考察した。一方、この研究の理論的背景として文化芸術活動の経済社会効果と並んで触れた、芸術文化活動を通しての個人の自己実現、に関しては議論を発展させていない。これには、保護司など関係者の見解をもとに間接的に収集した対象者の活動への関与の現況や変化について議論する必要があるが、今回は字数の制限により割愛している。文化資本の概念をもとに芸術文化活動と地域活性についての議論するにあたり、個人の視点も重要であり、それは以前に触れたブルデューの社会資本環境の違い、それによる自己実現の障壁などの検討が伴う。例えば今回であれば、犯罪にかかわる人々の経済・社会・家庭環境による特徴の傾向、刑事施設の在り方が個人の物事の考

えに及ぼす影響、それによる様々な処遇への姿勢などの情報により、彼らの文化資本と文化・創作活動の機会との関連について分析することも有用である。また、文化活動の対象者への影響として、社会とのつながりの構築、やりがいや生きがいの対象の確保、自尊の修復などの可能性についても議論を発展できると考える。

また、今回は人材育成のみに注目したが、伝統工芸振興にはそのほかに需要の低迷、生産基盤の脆弱性、原材料の調達、知名度の不足などの側面があることも追記しておく。

本稿では、刑事政策アプローチに対する伝統工芸を通じた地域振興の視点、そしてそれを推進するためにはどのような考慮が矯正施設と更生保護を含む総合的なアプローチに関連するのかについて提示できたと考える。

秋田では地域振興として、文化・芸術の活動と市民の関与を促すことを目的に最近、「秋田市 アートなまち歩き」という無料情報誌の第一号が発行された（秋田市中心市街地活性化協議会、2016年9月）。ここでは商業ベースのアート体験の機会、及び先にあげた準公共財的なもの、地域伝統芸術や工芸、現代的なものなど幅広く紹介している。この冊子はテレビや地方紙等でも取り上げられ、配布をしている観光案内所などでは出版が追いつかないほどの需要がある状況であり、県内外の人々が秋田の文化・芸術資源に期待を寄せている事実といえよう。経済活性の中心となる県内中小企業

の有効求人倍率も上昇傾向にあり、文化活動があらゆる方面で発展してゆく可能性がある。このような状況と合わせ、地域の犯罪者矯正・更生の場でも行政機関や地域が協力して、多角的な視野で地域活性に取り組む枠組が作られることを願ってやまない。

付記：本研究には秋田県の矯正・更生保護に関与する行政の関係者、ボランティアなど民間団体など多くの方々にご協力いただいたことについて、この場で改めてお礼を申し上げたい。

本研究は国際教養大学アジア地域研究連携機構による研究資金によって実現したものである。

文末注

- 1) 全国の指定伝統的工芸品については平成4年から23年度にかけて生産額78%減、企業数44%減、従事者61%減となっている。
- 2) 「犯罪・非行の前歴のために定職に就くことが容易でない刑務所出所者等を、その事情を理解した上で雇用し、改善更生に協力する民間の事業主」(法務省、厚生労働省、2011)

参考文献

- 秋田県(2014)『新秋田伝統的工芸品 等振興プラン』
- 秋田刑務所(2016)『秋田刑務所について』(2016年度矯正展において提示された統計情報)
- 秋田県警察(2015)『平成27年 秋田の守り』
- 秋田市中心市街地活性化協議会(2016)『秋田市アートなまち歩き』(2016年9月)
- 熊谷嘉隆(2016)「秋田県の民俗芸能：現状と課

- 題そして今後について」、『アジア機構研究連携気候研究紀要』第2号(2016)
- 法務省(2014)『平成26年版 犯罪白書－接頭辞
反射と再犯－』
- 法務省(2016a)『犯罪白書 平成26年度』<http://hakusyo1.moj.go.jp/jp/61/nfm/mokuji.html>
- 法務省(2016b)『民間協力者によるクラブ活動など実施状況(平成27年度下半期分)』
http://www.moj.go.jp/kyousei1/kyousei_kyousei03.html
- 法務省、厚生労働省(2011)『協力雇用主とは』
- 中島隆信(2011)「経済学の視点から見た刑事政策」(『犯罪社会学研究』36巻 2011年10月)(42－61頁)
- 藤本哲也、生島浩、辰野文理(編)(2015)『よく分かる更生保護』ミネルヴァ書房
- 野田邦弘(2015)『文化政策の展開』学芸出版社
- Appleton, V. (2001). Avenues of hope: Art therapy and the resolution of traumas. *Art Therapy, 18(1)*, 6-13.
- CAPIC (2016). 『CAPICとは』(ウェブサイト)
<http://www.e-capic.jp/capic.htm>
- Baumol, William & Bowen, William (1966). *Performing Arts The Economic Dilemma*
(池上淳・渡辺守章監訳(1994)『舞台芸術
芸術経済のジレンマ』芸団協出版部)
- Bourdieu, Pierre (1977). *Algerie60 structures economiques et structures temporelles* (原山哲訳(1977)『資本主義のハビトゥス－アルジェリアの矛盾』藤原書店)
- Throsby, David (1999). Cultural Capital. *Journal of Cultural Economics* 23 (1): pp.3-12.

Akita Age Lab の発足：背景と活動内容

熊谷嘉隆

要旨

昨年末、本機構内に高齢・人口縮小社会における「地域コミュニティのあり方」を研究する Akita Age Lab (AAL) が設立された。秋田県が直面する高齢・人口縮小率共に全国一との状況を当該分野研究における最先端地域として位置付け、世界各国がいずれ直面するこの現象に対応するための学際的・国際的研究拠点構築を見据えつつ、各種事業を推進する。本稿では AAL の目的と設立に至る背景、活動内容、推進体制を概説する。
キーワード：Akita Age Lab、高齢・人口縮小社会における地域コミュニティ研究、地域コミュニティの再定義と適正規模

Akita Age Laboratory (AAL) Launched: Background and Activities

KUMAGAI Yoshitaka

Abstract

Akita Age Laboratory (AAL) was launched in the Institute of Asian Studies and Regional Collaboration in December 2016 for the purpose of conducting various studies on “community design” in the aging and depopulating society. Since Akita prefecture has one of the highest aging and depopulating rates in Japan, it can be regarded as the most suitable region for pursuing such studies. AAL also aims to become an interdisciplinary and international research hub to promote projects on aging and depopulation, which will be faced by many countries eventually. The mission, activities and collaborative scheme of AAL are discussed in this paper.

Keywords: Akita Age Lab, community studies in an aging and shrinking society, reconsideration of the concept and the optimal size of a regional community

I. 設立目的

去る12月15日、本機構内に高齢・人口縮小社会研究を推進するためのAkita Age Lab (AAL) が設立された。AALではビジョンを「多様な個人が高齢化する社会のあり方の創造と実践参画し、持続可能な暮らしを共にデザインする社会を実現」そしてミッションを「高齢化先進地域秋田を舞台に世界の高齢社会のデザインを牽引」として掲げ、未踏の研究・社会実装へと船出した。

より具体的にはAALでは高齢・人口縮小減少率共に全国一の秋田県内の農山漁村集落を社会実験先端地域として、高齢・人口縮小社会における「地域コミュニティのありかた」を学際・国際的枠組みで研究し、さらに起業家等による「秋田発持続可能なコミュニティモデル」を社会実装しつつ、その取り組みを国内外に提示する。また、研究と社会実装の事例集積を図りながらAALが当該研究・活動分野におけるアジアの拠点化になることを目指す。また、AALでは「研究」が多様な「社会実装」を誘発し、それら「社会実装」について研究チームが「多角的・多元的分析」を継続的に実施しつつ「研究と社会実装」の循環性・連動性を内在化させていく。

II. AAL 設立背景

2016年7月における秋田県の高齢化率は33.6%で全国平均の26.0%を大きく上回った(平成27年度国勢調査)。また、直近2回の国勢調査においても人口減少率は毎年約1%(約10,000人)減と全国

で最も高い水準で推移しており、文字通り秋田県は高齢化と人口減少の最先端地域である。その意味で秋田県が今後この高齢・人口縮小にどのように対応するかは我が国、さらに言うならば先進国の今後の動向においてパイオニア的役割を果たすかもしれない。ただ、秋田県が今後、高齢・人口縮小社会に対応する政策を策定するにあたり重要なのはマクロ・ミクロレベルで現状を学際的かつ国際的文脈で精緻に分析し、その上で秋田県の将来に向けて長期的戦略を描き、限りある資源を効果的に配分しつつ具体的な施策を実行していくことであろう。

高齢・人口縮小社会の影響は既に年金や医療・介護に代表される各種社会保障制度や生産労働人口の確保などマクロレベルにおける制度設計や各種経済活動に留まらず、地域コミュニティの存続や家族、個人の生き方といったミクロレベルにおいても多様な形態で表出し始めている。例えば、農山漁村地域では消費活動の縮小と店舗の郊外化による地元商店街のシャッター街化、奥地公共交通網の廃止と高齢化により自ら車を運転できなくなることに起因する買い物難民の増加と医療機関へのアクセスの困難化、また、後継者不足による持家や農林地の管理者不在といった課題や、集落単位で継承されてきた民俗芸能・行事の消滅、また、草刈り、入会地管理、用水路の清掃などといった集落共同作業の実施困難化などへの影響も見られる(2007年 国際教養大学 地域環境研究センター)。

一方で我が国の人口動態を俯瞰すると明治維新から現在までの約 150 年間でおよそ 3,700 百万人から 1 億 2,800 万人へと 3 倍以上の人口増加を経験した (2000 年、鬼頭宏)。その短期間に憲法、各種法整備、土地制度改革、ガバナンスの根本的転換を進めつつ、封建制から富国強兵をモットーとした近代国家をデザインし、日中・日露戦争、第二次世界大戦を経て民主主義国家へと移行し、短期間で先進国でも屈指の経済大国になったのは承知の通りである。ちなみに過去 150 年間の我が国の歩みを極めてマクロ的に分析すると一つの明白な事実に気付かされる。それは 150 年間の各種国家政策、また民間企業における各種製造・販売戦略は「人口増」を大前提として策定され、実施されてきたのである。つまり「人口・生産人口が増え、それにつれて消費も税収も増える。」との前提が多く数の産学官の取り組みに通底していた。ただ、留意しなければならないのはこのような短期間での急激な人口増加 (これは 1800 年代から多くの先進国が経験してきている典型的な人口動態サイクルでもある) は人類史において極めて希な (初めての) 現象であるということである (2013 年、Sarah Harper)。要は人口動態に関し俯瞰的な視点を持たずに過去 150 年間の急激な人口増加や経済規模の拡大に社会全体が「慣れ」て、それが永遠に続くと思ってしまうとこの「高齢・人口縮小社会」への基本的対応を誤ることになる。そして、今まさに日本がそして秋田県が直面している高齢・人

口縮小をあたかも新たな「大問題」として精緻な分析と長期的戦略策定を経ずに「人を増やせ、出生率をあげろ」に注力することには根本的疑問を感じざるを得ない。重要なのは高齢・人口縮小を次に訪れる必然的社会現象として捉え直した上での新しい仕組みのモデルは急激な高齢化と人口縮小を先行的に経験している農山漁村コミュニティから創造され、発信されていくという視点であろう。

Ⅲ. 活動内容

かかる問題意識の下、本機構内に AAL を立ち上げたわけだが、その活動内容は (1) 研究、(2) 社会実装、そして (3) 教育の三つの要素を中心に進める。(図 1)



図 1 Akita Age Lab の活動

(1) 研究

まず、研究であるが高齢・人口縮小フェーズのなかで生じる多様な変化を学際・国際的視点で分析する。ちなみに研究に関しては今年度科研費の挑戦的研究課題 (萌芽) に「高齢化・人口縮小社会における持続可能な地域コミュニティのあり方」とのテーマで申請し来年度の

結果待ちであるが、採択の有無にかかわらず基本的にはその内容に沿った研究を推進する予定である。その研究概要を以下に記す。

①国内の政策的対応に関する分析とデータベース構築：我が国における高齢・人口縮小社会に対する年金・医療・介護分野などにおける各種社会保障や労働人材確保のための高度技能を有する外国人の受け入れといったマクロ的各種政策分析とその情報のデータベース構築を行いつつ、地域コミュニティの現状と国家政策との接続性および乖離を検証する。

②海外の政策的対応に関する分析とデータベース構築：同じく海外の高齢・人口縮小社会に対する各種社会保障や労働人材確保のための移民の受け入れといったマクロ的各種政策分析や地域コミュニティの持続可能性に資する事例研究の収集とそのデータベース構築を行い、我が国のそれとの比較検証作業を行う。

③国際協働研究体制構築：高齢・人口縮小社会研究で先行するイギリスのOxford Institute of Population Agingとニューカッスル大学、またアメリカのポートランド州立大学との間で国際共同研究体制を構築した上で、当該研究分野における情報共有・共同研究体制を構築しつつ、我が国の高齢・人口縮小社会研究や社会実装の相対化、客観視化が図れる仕組みづくりを行う。

④海外優良事例現地調査：EU諸国の中から特に高齢・人口縮小傾向がみられるイギリス、ドイツ、イタリア、スウェーデン、フランスの地方・地域コミュニティにおいて既に取り組みされている持続可能な地域コミュニティづくりに資する優良事例調査地域の選定を本学提携校であるニューカッスル大学（イギリス）、パッサウ大学（ドイツ）、トリノ大学（イタリア）、グルノーブル政治学院（フランス）、リンネ大学（スウェーデン）とのパイプを活用して行い、その上で現地調査を実施する。現地調査では農林漁牧畜業の現状と今後の展望、コミュニティ内相互扶助ネットワークの現状、買い物、交通、地域行事・民俗芸能、病院・介護施設、世代間交流、近隣地域との関わり、移民の受け入れ、ボランティア活動、将来におけるコミュニティのあり方や展望等についての聞き取り調査を行う。また、国、州、自治体の政策と地域コミュニティの現状・取り組みとの接続性についての分析も行う。また、持続可能な地域コミュニティに資する取り組みをはじめたきっかけ、外部との連携、中心的役割を果たしている人・グループ、資金、懸念事項などについても聞き取り調査をする。

⑤秋田県内現地調査：秋田県の高齢・人口縮小が著しい市町村内集落における現状把握と現地調査に向けた準備のため各種統計資料や二次資料の収集を行う。その上で行政、自治会、NPO、小中学校、地元企業など、持続可能性に資する取

り組みをしている集落の絞り込みを行った上で現地調査を実施する。現地調査では、人口動態、雇用情勢、農林漁業の現状と今後の予想、集落内相互扶助ネットワークと自治会・老人会等の現状、買い物、交通、地域行事・民俗芸能、病院・介護施設、世代間交流、近隣地域との関わり、廃校舎の活用、空屋対策、ボランティア活動についての現状を把握した上で、将来におけるコミュニティのあり方や展望についても聞き取り調査を行う。また、国、県、自治体の政策と地域コミュニティの現状・取り組みとの接続性についての分析も行う。

⑥統合・分析：前述の④で収集・分析した海外優良事例の中から秋田県内の高齢・人口縮小コミュニティへの接続・応用性があるものを抽出する。また、一連の成果から地域コミュニティの持続可能性創成に必要なとされる要素を分析し、その上でそれら要素の強化・醸成を図るためのソフト・ハード両面にわたる環境整備を分析する。

(2) 社会実装

以上、研究活動を概説したが高齢・人口縮小という人類がこれまで経験したことのない社会フェーズに突入した日本において生じている諸課題への対応には研究だけでなく、民間企業や各種行政機関との連携が不可欠である。AALは、研究者、起業家、地元行政の共同チームによって構成されており、設立の段階から既存

の産学官の仕切りをなくし、プロジェクトの計画から実施段階までを通じて協働する。これを基礎に、モデル対象地域における地域住民と連携しながらの社会実装を実施していく。この際に、(1)の調査研究活動から抽出された知見を踏まえつつ、地域コミュニティを中心とした具体的な取り組みを社会実装する。社会実装に関しては①担い手育成、②新たな社会・経済のあり方の模索、を中心にして進める。

① 担い手の育成

ここでは秋田を舞台に地元の若者が高齢社会のコミュニティの在り方を描く次世代リーダー育成プログラム「トランスローカル・リーダーシッププログラム」(2016年8月より継続中)を通して秋田の将来を担う次世代の人材育成を図る。具体的には五城目高校でのソーシャル・ラボプログラムを通して地元高校生と本学留学生が共同で地域課題やポテンシャルをAALの社会実装推進チームである「株式会社ハバタク」の側面支援を受けつつ分析し、その上で新たなビジネスチャンスや既存の枠組みを超克した斬新な連携スキームを模索しながら地域コミュニティのデザインを図る。この人材育成作業でのポイントは地元高校生が本学留学生と共同作業する過程で自らの地域を俯瞰しつつ、その地域コミュニティがグローバルな文脈の中でどのような立ち位置にあるのか、を多角的に分析しながら、地域の将来像を既存の社会制度や既存産業

を一度リセットする発想で描く点にある。ちなみにこのソーシャルラボは今後、スタンフォード大学が推進している「デザインラボ」の取り組みを参考にしながら、将来的には本学カリキュラムへの導入を図りながら「学びと地域貢献」の接続性・連動性を強化するものにしていきたい。

② 新たな社会・経済のあり方の模索

ここでは地域コミュニティの再定義とその適正規模、貨幣経済に依存しないボランティア経済による地域住民のつながりを基にして組織される共同作業やイベントの策定と実施を推進する。前者に関しては五城目町馬場目の茅ぶき古民家を改修した施設を中心に地域に関わる地域外住民を「村民」として受け入れ、新旧住民による「寄り合い」や「協働事業」を通して、コミュニティの再定義と適正規模・範囲のあり方を模索する。つまり定住人口減をたまた悲観的に傍観するのではなく、そのコミュニティに関与する地域外の人々を「村民」として位置付け、内と外との流動的かつ継続的やりとりを広義な意味での「地域コミュニティ活動」として推進することによって発生する「化学反応」を地域活性の誘発剤として大胆に活用する地域文化の醸成を仕掛ける。経済のあり方に関しては(1)④の海外優良事例調査と(2)①の地元高校生と本学留学生による起業アイデアを統合しつつ、実現性および地域デザインのブレークスルーになりうる試みを社会実装していく。この場合、本プロジェクトが「ラボ」で

あることを認識しつつ、リスクを厭わない、もしくはリスクを前提として多様な仕掛けを①で育成する担い手を中心に働きかけていく。

(3) 教育

前述の(1)①②⑤で実施する先行研究調査と現地調査そして(2)の①②で実施する地元でのソーシャルラボ活動に本学学生が積極的に参画する仕組みを早急に検討・実施し、将来的には単位付与を伴った本学の正式「課題解決型講義科目：PBL」としてAALの各種プロジェクトを位置付けたい。ちなみにこの講義は本学が実施してきた「大学の世界展開力強化事業」や「スーパーグローバル大学創生事業」とも整合することから、この事業展開のさらなる推進強化をする意味でも積極的に推進する。また、AALの事業は既存の幾つかの講義(例えば「秋田学」、「地域環境学」)等とも相互補完的性が高い。この事業への学生への参画を通して既存講義で学習した各種理論・概念、手法等を駆使しつつ、身につけたことをしっかり個々が内在化させることにより本学の教育力強化への接続性を図っていく。

IV. 推進体制

AAL 国際教養大学アジア地域研究連携機構、ハバタク株式会社、東京大学大学院新領域創成科学研究科サステイナビリティ学グローバルリーダー養成大学院プログラム(GPSS-GLI)、国連大学サステイナビリティ学高等研究所(UNU-IAS)



図2 Akita Age Lab 推進体制

を中心に進めていく（図2）。研究は主にアジア地域研究連携機構、GPSS-GLI、UNU-IAS が中心となって行い、社会時実装はハバタク株式会社がリードする。事務的作業は案件毎に各機関が担当するが、情報共有の常態化をしっかりと図りつつ絶えずラボのミッション・ビジョンに向かって各種事業を推進する。ちなみにAALのホームページをすでに立ち上げており（<http://akita-agelab.org>）掲載内容も案件毎に各機関が更新を行う。

以上、AALの設立目的と背景、そして活動内容を概説した。これからは本機構所属研究員のみならず、本学全教職員・学生、地元行政機関、民間企業や若手起業家とともに秋田が世界に先駆けて直面するこの現象に弾力的に対応し、「秋田モデル」を創出し、国内外に向けて力強く発信していきたい。関係諸氏のご指導・ご鞭撻を乞うものである。

参考文献

- 1) 平成27年度国勢調査
- 2) 平成19年、国際教養大学 地域環境研究センター受託事業。「秋田県内小規模高齢化等集落悉皆調査事業 報告書」
- 3) 鬼頭宏 (2010) 『人口から読む日本の歴史』
- 4) Harper, S. (2013). *Ageing Societies*. London: Routledge.

タイ人旅行者の秋田への誘客についての現地調査と アンケート調査の報告

パリチャット・スンタララク（豊田哲也訳）

要旨

タイで旅行業を営む筆者は2016年6月に観光資源の発掘のために秋田で現地調査を
実地し、同年9月にはタイ人218名に対するアンケート調査を実施した。秋田にはタイ
人旅行者の求める観光資源が存在し、国際的な観光マーケットの中で秋田を適切に位置
づけた上で適切なマーケティング戦略が実施されれば、将来には多くのタイ人旅行者が
秋田を訪れるようになるであろう。

キーワード：タイ人旅行者、マーケティング戦略

Report of Facts Finding & Questionnaire Survey on the Attraction of Thai Tourists to Akita

Parichat Suntararak

(translated to Japanese by Tetsuya Toyoda)

Abstract

The author, who runs an outbound tourist operating company in Thailand, visited Akita to explore potential tourism resources in June 2016 and conducted an Internet survey in Thai in September 2016 with 218 respondents. Akita has tourism resources attractive for Thai tourists and, after positioning itself in the international tourism market and implementing an appropriate marketing strategy, Akita would attract many Thai tourists in the future.

Keywords: Thai Tourists, marketing strategy

I. 背景

日本はタイ人旅行者の最も好きな行き先国の一つであり、日本政府観光庁のデータはタイ人旅行者の毎年の増加を示している。日本政府がタイ人の15日以下の観光滞在について査証を免除したことで、タイからの旅行者が増加し、2015年のタイからの入国者数は796,731人となり、2016年は8月までで既に581,900人となった。

なぜ日本がそんなに人気なのであろうか。答えは、おそらく漫画とアニメである。海外旅行をする経済的余裕のある30代-40代は、日本の漫画やアニメと共に育った世代である。ドラえもんをはじめとする日本のヒーローたちはタイでもよく知られており、日本の価値観、文化、伝統、信仰、食事、生活スタイルなどを伝えている。日本は見習うべき模範と見られている。日本人は何をするにも心をこめて取り組むからである。子どもの頃にドラえもんやキャプテン翼の漫画やアニメを見たタイの心には日本の文化と価値観が刻み込まれており、多くのタイ人は日本製のものを本能的に信頼し、日本人の礼儀正しく慎み深い作法を称賛し、日本の秩序と清潔さを称賛する。だからこそ、多くのタイ人が資金的な余裕さえあれば、日本を訪れたいと考えているのである。

筆者自身も日本の漫画を読んで育ち、たくさん働き、たくさん楽しむことを含めて、漫画の登場人物から多くのことを学んだ。筆者の日本への好印象は子どもの頃の漫画体験に由来しており、それは多くのタイ人に共有されている感覚である。

また、日本食はタイでは極めて人気が高い。その新鮮さと美味さは多くのタイ人の愛するところである。タイには約2300店もの日本食レストランがある。日本食愛好家も日本を訪れて本物の正真正銘の日本食を食べたいと願っている。

以上の事情から、多くのタイ人が日本に好感を抱き、一生に少なくとも一度は日本を訪れたいと思っているのである。

II. なぜタイ人旅行者は秋田に引き寄せられないのか？

この質問に対する答えを見つけるために、国際教養大学アジア地域研究連携機構はタイの観光業者の代表として筆者を秋田に招き、現地調査を行わせた。

筆者は秋田県内の主な観光名所で現地調査を行い、自身の目で見て実際に体験したことに基づいて、まだ秋田がタイ人の旅行先としてポピュラーになっていない理由を検討した。個人旅行者と団体旅行者との違いも念頭に置きながら、以下に理由を述べたい。

【個人旅行者に特有の問題】

現地調査を踏まえて、個人旅行者の秋田訪問の障害となっていると考えられるのは以下の諸問題である。

a. 言語の問題：秋田の観光名所を訪問して明らかになったのは、英語の表示と英語で案内をできる観光ガイドが大変に少ないということであった。秋田が海外からの旅行者を誘致しようとするならば、英語の表示は不可欠である。団体旅行者

にとって英語の表示の欠如は問題にならないが、個人旅行者もターゲットにするのであれば、少なくとも英語で表示が不可欠である。英語での表示の全くない観光名所も数多く見受けられた。日本語には欧米のアルファベットと異なる固有の文字があるので、外国人が日本語の言葉を辞書アプリや翻訳アプリに入力して意味を見つけることがほぼ不可能である。筆者にとっては、レストランでのメニューを読むことも、観光スポットの表示版に示された名称を判読することも困難であった。現地に案内スタッフがいる場合も日本語しか通じない場合が多く、そのことが個人旅行者の訪問を難しくしている。

b. アクセス：秋田県は広く、観光地は分散している。多くの場合、電車でのアクセスが可能であるが、事前に現地の人々から情報を得て、自分でも下調べも行っていったにもかかわらず、行こうと思った観光地にたどりつくのは相当に困難であった。アクセスの良い観光地は、鉄道駅へのバスの運行がある十和田湖や乳頭温泉、鉄道駅まで歩いていける武家屋敷通りなど、ごくわずかである。個人旅行者にとってアクセスの悪さは大きな障害となる。

【個人旅行者と団体旅行者に共通の問題】

c. 高い物価：タイより高い日本の物価は大きな問題となる。たとえば、東京のレストランの値段はバンコクより147.98%高い。最近では東京とその周辺地域では、タイ人旅行者が増えており、規模の経済を活かした低価格のパッケージ

の提供が可能となっている。しかし、秋田では事情が異なる。筆者の知る限り、現時点で、秋田への外国人旅行者のためのディスカウントや特別パッケージはない。そのために東京などとの競争に勝つことが難しくなっている。

d. 宣伝：秋田を知るタイ人旅行者はほとんどいない。もっと宣伝が必要である。秋田での現地調査を通じて、筆者は秋田にタイ人旅行者の求めるものがあることを知ったが、これを宣伝しなければならない。観光インフォメーションは、市役所や町役場や現地にまでくれば入手可能であるが、タイで旅行の計画を立てている潜在的訪問客の手の届くところに情報が提供されていれば、より有益となる。秋田は、まず人々を秋田に来させなければならない。そのために、潜在的訪問客に対して、より積極的に情報を提供していかなければならない。

Ⅲ. 秋田県内の観光地等の評価

筆者とその夫による現地調査に基づく秋田県内の観光地等の評価を以下のとおりまとめた。多くの観光地が大変に興味深く、タイ人の好みにもあっていると思われるが、その中でも観光マーケットで特に高いポテンシャルを有すると思われるものは太字で表記し、下線を付した。【記者注：筆者夫妻が滞在中に訪問できた場所は限られており、訪問したところでも全てを見たわけではない。その評価は、タイで旅行業を営む筆者の経験を踏まえた上での、一個人の評価である。】

(1) 秋田市

訪問地	公共交通	主な魅力	英語	活動	個人旅行	団体旅行
三皇熊野神社	不明	古くからの神社	1	神道を学ぶ。 神道の作法を体験。	3	3
<u>秋田駅ビル・ショッピング</u>	5	<u>ショッピング</u>	4	<u>秋田の地元産品の購入</u>	5	5
ホテル			3		5	5
駅近くの和食レストラン	5	チェーン・レストラン	1	本物の日本食を堪能	5	1
県立美術館	不明	秋田に関わる 芸術作品	3	芸術鑑賞	3	2
<u>イオン・モール</u>	不明	<u>ショッピング</u>	3	<u>地元のショッピングモールを体験</u>	4	4
<u>舞妓カフェ</u>	不明		4	<u>秋田舞妓の鑑賞</u>	5	5
<u>秋田牛のレストラン</u>	不明		1	<u>秋田牛の賞味</u>	4	4
ITモール	不明		1	電子機器の購入	-	-
食品スーパー	不明		1	食品の購入	-	-

(2) 男鹿市

訪問地	公共交通	主な魅力	英語	活動	個人旅行	団体旅行
<u>蕎麦店</u>	不明		-	<u>蕎麦を賞味</u>	5	5
<u>なまはげ館</u>	不明	<u>なまはげ</u>	1	<u>なまはげについて学習</u>	4	4
真山神社	不明	なまはげ祭祀	1	参拝	3	3
真山万体仏堂	不明	一万三千体の地藏菩薩	1	参拝	3	3
レストラン	不明	海鮮料理	3	食事	4	4
地元産品店	不明	乾物	1	ショッピング	4	4
GAO水族館	不明	北極熊など	1	見学	3	3

(3) 仙北市

訪問地	公共交通	主な魅力	英語	活動	個人旅行	団体旅行
<u>乳頭温泉郷</u>	5	<u>異なる医療的価値を持つ7つの温泉</u>	4	<u>入浴 散策 景観鑑賞</u>	5	5
<u>鶴の湯</u>	5	<u>秋田最古の温泉</u>	3	<u>入浴 景観鑑賞</u>	5	5
田沢湖	5	日本最深の湖 辰子姫伝説	3	写真撮影 景観鑑賞	4	4
<u>レストラン</u>	不明		1	<u>手作り料理を賞味 花畑の鑑賞</u>	5	5
<u>武家屋敷通り</u>	5	<u>武家屋敷 博物館 人力車</u>	1	<u>武士の生活について学習 武家屋敷の構造を学習 桜並木を鑑賞</u>	5	5
樺細工伝承館	5	樺細工	1	樺細工工芸品の購入	3	3

(4) 白神山地周辺

訪問地	公共交通	主な魅力	英語	活動	個人旅行	団体旅行
白神山地	不明	ユネスコ世界自然遺産	3	散策 写真撮影	3	3
海辺の温泉	不明	露天風呂	1	温泉体験 写真撮影	1	1
レストラン	不明	おばあちゃんの手作り料理	1	食事	3	1

(5) 横手市

訪問地	公共交通	主な魅力	英語	活動	個人旅行	団体旅行
地元市場	不明	地元産品	1	食事とショッピング	4	3
増田旧市街	1	明治の内蔵	1	散策 サイクリング	3	3
<u>かまくら館</u>	<u>不明</u>	<u>かまくら</u>	<u>1</u>	<u>かまくら体験</u>	<u>5</u>	<u>5</u>
小松屋本店	不明	幼虫チョコ	1	お土産に購入	3	3
<u>高橋農園</u>	<u>不明</u>	<u>農園</u>	<u>1</u>	<u>サクランボ狩り</u> <u>秋田のフルーツ栽培を学ぶ</u>	<u>5</u>	<u>5</u>

(6) 羽後町

訪問地	公共交通	主な魅力	英語	活動	個人旅行	団体旅行
<u>弥助そば</u>	<u>不明</u>	<u>江戸時代から続く老舗</u>	<u>1</u>	<u>蕎麦を賞味</u>	<u>5</u>	<u>5</u>
<u>西馬音内盆踊り会館</u>	<u>不明</u>	<u>700年の伝統</u>	<u>3</u>	<u>盆踊りについて学び練習</u> <u>浴衣体験</u>	<u>5</u>	<u>5</u>
こまち野のいちご狩り	不明		1	30分いちご食べ放題		4
<u>農家体験</u>	<u>1</u>	<u>茅葺家屋</u>	<u>2</u>	総合的な評価 (詳細は下記7項目)	<u>5</u>	<u>5</u>
				<u>山菜狩り</u>	<u>5</u>	<u>5</u>
				<u>蕎麦打ち</u>	<u>5</u>	<u>5</u>
				<u>郷土料理の夕食</u>	<u>5</u>	<u>5</u>
				布団就寝	3	3
				朝食	3	3
				<u>田代地区散策(旧長谷山邸)</u>	<u>4</u>	<u>4</u>
				<u>軽井沢地区散策(茅葺家屋)</u>	<u>4</u>	<u>4</u>
<u>地蔵院</u>	<u>不明</u>	<u>1570年創建</u>	<u>0</u>	<u>参拝し、日本仏教を学ぶ</u>	<u>4</u>	<u>4</u>
<u>彦三そば</u>	<u>不明</u>	<u>多彩な蕎麦</u>	<u>0</u>	<u>蕎麦を賞味</u>	<u>5</u>	<u>5</u>
<u>蕎麦畑</u>	<u>不明</u>	<u>蕎麦畑の光景</u>			<u>5</u>	<u>5</u>
柴田糸店(藍染)	不明	地元藍染技術	0	染め物体験	3	0
農産物直売所	不明	農産品	2	ショッピング	3	3

(7) 湯沢

訪問地	公共交通	主な魅力	英語	活動	個人旅行	団体旅行
木村酒造	不明	酒造り	5	酒造りについて学ぶ 日本酒購入	5	5
佐藤養助総本店	不明	稲庭うどん	1	うどん作りを見学 稲庭うどん賞味	5	5
小安峡温泉	不明	小川の流れる 美しい風景	1	駐車場から噴湯のある小川へ300 段の階段を降りた。写真撮影。	5	5

(8) 小坂、大館および周辺地域

訪問地	公共交通	主な魅力	英語	活動	個人旅行	団体旅行
マタギ資料館	不明		1	マタギについて学ぶ	3	3
クマ牧場	不明		5	クマについて学ぶ	4	4
温泉での昼食	不明		1	-	4	4
内陸縦貫鉄道	不明	ローカル鉄道	2	車窓からの景観を鑑賞	5	5
阿仁ゴンドラ	不明	自然の景観	2	景観を鑑賞	5	5
ハイキング	不明	自然の景観	2	自然の植生を学ぶ	3	3
十和田プリンスホテル	不明	湖畔のホテル	5	-	5	5
魚の接岸移動	不明	季節ごとの自然現象	-	-	5	5
十和田湖	不明	自然の景観	-	湖上遊覧船	4	4
小坂町総合博物館	不明	鉱山の歴史と小坂町の 欧米化の歴史	4	見学	4	4
きりたんぼ鍋(昼食)	不明	秋田の名物	1	食事	5	5
レールバイク	不明	新しい体験	2	レールバイク	4	4
秋田犬会館	不明	秋田犬	3	見学	3	3
曲げわっぱ体験工房	不明	伝統工芸	0	製作法を学ぶ	3	3

IV. 秋田と日本についてのタイ人旅行者
のアンケート調査

秋田での現地調査を終えた後、2016年9月にアンケート調査を行い、秋田と日本への旅行に関するデータを収集した。アンケートはオンラインで行われ、場所も年齢も職業も広く分散している。218件の回答に基づく結果は以下のとおりである（総回答数は238件）。

(1) 単純集計

1. 性別

女性	61.0%
男性	39.0%

2. 年齢

30歳以下	30.7%
31歳-40歳	28.4%
40歳-50歳	27.1%
50歳超	13.8%

3. 婚姻の有無

独身	61.5%
既婚	36.7%
その他	1.8%

4. 教育水準

高卒未満	4.1%
高等学校	5.5%
専門学校	6.0%
大学	60.1%
大学院	24.3%

5. 職業

被雇用者	37.3%
学生	20.3%
経営者	19.8%
公務員	10.6%
自由業	4.1%
退職者	2.8%
主婦・主夫	1.8%
ツアーガイド	1.4%
農業従事者	0.9%
投資家	0.5%
医師	0.5%

6. 平均月収

15,000 バーツ未満	26.6%
15,000 - 35,000 バーツ	26.6%
35,001 - 55,000 バーツ	22.0%
55,001 - 75,000 バーツ	7.3%
75,000 バーツ超	17.4%

7. 訪日歴

なし	58.3%
あり	41.7%

8. 最近の海外旅行の形態

個人旅行	55.7%
団体旅行	36.8%
企業旅行	16.0%
海外旅行経験なし	8.5%

9. 日本を訪れたい季節

春	51.4%
冬	44.0%
秋	23.9%
夏	5.0%

10. 訪れたい日本の地域

北海道	57.4%
関東地方	22.7%
関西地方	21.3%
九州地方	14.8%
東北地方	8.8%
中部地方	8.3%
四国地方	5.6%
中国地方	5.6%

11. 訪日したい期間

3-5日間	18.3%
5-7日間	54.1%
8-10日間	26.6%
10日以上	0.9%

12. 訪日中の一日当たりの出費希望額

5000 - 10000 バーツ	77.5%
10001 - 15000 バーツ	14.2%
15000 バーツ超	8.3%

13. 秋田について聞いたことがあるか。

なし	81.7%	あり	18.3%
----	-------	----	-------

14. 以下の各項目を訪れることに関心があるか（複数回答可）

日本の城	49.1%
手作りの食べ物	46.8%
新幹線	45.9%
フルーツ狩り	45.9%
温泉	45.0%
博物館／祭り	45.0%
ローカル鉄道体験	43.6%
武家屋敷通り	41.7%
農家宿泊	40.8%
雪の壁	34.4%
寺	30.7%
神社	30.7%
スキー	30.3%
かまくら	29.8%
ケーブルカー／山歩き	29.8%
湖	28.0%
秋田犬	24.8%
山菜狩り	23.9%
そば打ち	15.6%
盆踊り	14.7%
酒蔵	14.2%
マタギ	13.3%

15. 旅行計画を立てる際の情報源（複数回答可）

インターネット	70.2%
友人	46.8%
雑誌	40.8%
旅行業者	29.8%
TV	27.5%
パンフレット	10.6%
新聞	6.9%
広告	4.1%
ラジオ	0.9%

16. 旅行するときの動機（複数回答可）

娯楽旅行	86.6%
文化旅行	34.6%
歴史旅行	23.5%
レクリエーション旅行	23.0%
エコツーリズム	20.3%
教育旅行	17.5%
健康旅行	13.4%
ビジネス旅行	6.9%
親類訪問	3.2%
巡礼	2.3%
会議	2.3%

17. 日本への旅行を決める場合の要因（複数回答可）

美的観点	81.2%
評判	45.0%
アクセス	40.8%
設備	40.4%
土産品購入	24.3%
スタッフ	21.1%
プロモーション	18.3%
観光センター	11.5%

18. これまでに訪れた世界の地域（複数回答可）

ASEAN	87.7%
その他東アジア	31.8%
ヨーロッパ	28.0%
オセアニア・太平洋	16.6%
北米	16.1%
中東	10.0%
スカンジナビア	8.1%
北アフリカ	7.1%
南アフリカ	4.7%
南米	1.4%

(2) クロス集計

a) 収入と関心項目のクロス分析

収入額と関心項目とのクロス集計を取ると、収入額の階層ごとに関心項目に違いのあることが分かるが、明確に有意の差が生じたのは温泉に関心を持つのが高所得層だということである。

温泉と 平均月収のクロス集計	温泉に関心が		合計
	ない	ある	
15,000 BHT 未満	36	22	58
15,000 - 35,000 BHT	36	22	58
35,001 - 55,000 BHT	28	20	48
55,001 - 75,000 BHT	9	7	16
75,000 BHT 超	11	27	38
合 計	120	98	218

武家屋敷通りと 平均月収のクロス集計	武家屋敷通り に関心が		合計
	ない	ある	
15,000 BHT 未満	34	24	58
15,000 - 35,000 BHT	35	23	58
35,001 - 55,000 BHT	24	24	48
55,001 - 75,000 BHT	9	7	16
75,000 BHT 超	25	13	38
合 計		91	218

農家宿泊と 平均月収のクロス集計	農家宿泊に 関心が		合計
	ない	ある	
15,000 BHT 未満	40	18	58
15,000 - 35,000 BHT	39	19	58
35,001 - 55,000 BHT	20	28	48
55,001 - 75,000 BHT	10	6	16
75,000 BHT 超	20	18	38
合 計		89	218

フルーツ狩りと 平均月収のクロス集計	フルーツ狩り に関心が		合計
	ない	ある	
15,000 BHT 未満	26	32	58
15,000 - 35,000 BHT	36	22	58
35,001 - 55,000 BHT	27	21	48
55,001 - 75,000 BHT	9	7	16
75,000 BHT 超	20	18	38
合 計		100	218

城見学と 平均月収のクロス集計	城見学に 関心が		Total
	ない	ある	
15,000 BHT 未満	30	28	58
15,000 - 35,000 BHT	31	27	58
35,001 - 55,000 BHT	23	25	48
55,001 - 75,000 BHT	8	8	16
75,000 BHT 超	19	19	38
合 計		107	218

日本食と 平均月収のクロス集計	日本食に 関心が		合計
	ない	ある	
15,000 BHT 未満	34	24	58
15,000 - 35,000 BHT	36	22	58
35,001 - 55,000 BHT	19	29	48
55,001 - 75,000 BHT	9	7	16
75,000 BHT 超	18	20	38
合 計		102	218

b) 年齢と関心項目のクロス分析

年齢層と関心項目とのクロス集計を取ると、50歳超は農家宿泊に関心があり、30歳以下は博物館／祭り、フルーツ狩りに関心のあることが分かる。31-40歳の層は、温泉、城、日本食への関心が高い。

博物館／祭りと 年齢のクロス集計	博物館／祭りに 関心が		合計
	ない	ある	
30歳以下	28	39	67
31-40歳	34	28	62
41-50歳	40	19	59
50歳超	18	12	30
合計	120	98	218

温泉と 年齢のクロス集計	温泉に関心が		合計
	ない	ある	
30歳以下	41	26	67
31-40歳	29	33	62
41-50歳	31	28	59
50歳超	19	11	30
合計	120	98	218

農家宿泊と 年齢のクロス集計	農家宿泊に 関心が		合計
	ない	ある	
30歳以下	45	22	67
31-40歳	42	20	62
41-50歳	31	28	59
50歳超	11	19	30
合計	129	89	218

フルーツ狩りと 年齢のクロス集計	フルーツ狩りに 関心が		合計
	ない	ある	
30歳以下	33	34	67
31-40歳	36	26	62
41-50歳	35	24	59
50歳超	14	16	30
合計	118	100	218

城見学と 年齢のクロス集計	城見学に関心が		合計
	ない	ある	
30歳以下	36	31	67
31-40歳	29	33	62
41-50歳	33	26	59
50歳超	13	17	30
合計	111	107	218

日本食と 年齢のクロス集計	日本食に関心が		合計
	ない	ある	
30歳以下	40	27	67
31-40歳	31	31	62
41-50歳	32	27	59
50歳超	13	17	30
合計	116	102	218

V. 秋田観光のマーケティングのための提言

現地調査とアンケート調査の結果に基づき、秋田により多くのタイ人旅行者を誘致するため以下の提言を行いたい。

(1) **公共交通機関でのアクセスの改善**：個人旅行者をターゲットとするのであれば、観光名所への公共交通機関を改善し、名所間の移動を容易にしなければならない。

(2) **英語対応の改善**：英語を話すスタッフの配置が必要である。タイ語を話すスタッフがいればなお良いが、それは難しいであろう。

(3) **情報提供**：秋田に関するタイ語または英語のガイドブックは大変に有用であろう。個人旅行者にも団体旅行者にも活用されるであろう。

(4) **クチコミのマーケティングの活用**：世界はインターネットでつながっている。2016年のインターネット利用者はタイの人口の42.7%に達している。秋田はSNSを使い、タイ人を狙ったマーケティングを安価に行うことができる。

(5) **値引きプロモーションの実施**：個人旅行者に対しても団体旅行者に対しても値下げプロモーションは有効である。クチコミのマーケティングを展開するためには、まずはパイオニアとして秋田を訪れるタイ人旅行者が必要である。

(6) **自治体の支援**：タイから旅行者を連れてくる旅行業者との協力を始めるべきである。最初の段階では、下見招待旅行(FAM trip: familiarization trip)を実施し、タイの複数の旅行業者に秋田の観光商品を理解させ、最初の旅行者を連れてこさせる必要がある。

(7) **地元旅行業者の協力**：秋田で国際旅行者を受け入れる着地型旅行業者はわずかしかない。タイからの送り出し旅行業社は、タイ人のニーズにあった旅行プログラムを企画実施するために、秋田に信頼できる地元パートナーを必要としている。より多くの団体旅行者を受け入れるためには、地元旅行業者の協力が不可欠である。

(8) **宣伝の強化**：アンケート調査の結果により、タイでの秋田の知名度の低さが確認された。タイ人が旅行先を考える際の少なくとも候補の一つとなるよう、秋田はネットでもネット以外の媒体でも数多くの宣伝を打ち出していく必要がある。

また、タイでは、海外への旅行者をターゲットとしてタイ国際観光フェア(Thai International Travel Fair)が年2回4日間開催されているが、秋田県も参加すべきである。何千人もの人々が訪れる大きなイベントである。その他にも様々な団体が観光フェアを開催している。

(9) **観光地ブランドの確立とマーケットでのポジショニング**：秋田は観光マーケットの中で適切なポジショニングを得た上で宣伝を展開しなければならない。例えば北海道は水産物と夏の花畑と雪と最高の乳製品でタイ人旅行者を引き寄せている。飛騨高山には情緒ある町並みと白川郷の文化遺産がある。東京＝箱根＝河口湖を周遊するコースは富士山を主な魅力としながら英語のみならずタイ語での情報提供と手頃な価格と大変に使い易い公共交通手段を備えている。秋田はタイ人を相手に何を魅力とするのか。(湯治場など)健康旅行(health destination)か。農山村の古き良き日本か。ウインタースポーツか。観光マーケットの中で秋田を適切に位置づけるための本格的なマーケティング調査が必要である。その後、世界に秋田ブランドを認識させるための観光地ブランディング(destination branding)を実施しなければならない。

(10) **新しい形のツーリズム**：創造的観光(creative tourism)や体験型観光(experiential tourism)と呼ばれるタイプの観光が新たなトレンドとなっている。少なからぬタイ人旅行者が従来の訪日観光とは違う内容の旅行を求めており、秋

田はそのための最適な旅行先である。盆踊り、曲げわっぱなどの木工食器作り体験、蕎麦打ち体験など古き良き日本を体験させる多様なプログラムが可能である。

(11) 周辺地域との広域観光協力：日本を初めて訪れる者は、できるだけ多くを見たいと考える。日本への旅行が高価であることを考えればなおさらである。したがって、個人旅行者にせよ団体旅行者にせよ、秋田だけを訪問することは考えにくい。秋田は周辺の地域と協力して観光プロモーションをする必要がある。青森と岩手ないし宮城との協力あるいは東北地方としての観光プロモーションが可能ではないだろうか。

VI. 結論

秋田にはタイ人旅行者の求める観光資源があり、彼らを引き寄せる潜在的な力を持っている。しかしながら、秋田を観光マーケットの中で適切に位置づけ、タイ人旅行者に秋田を意識させるためのマーケティング戦略が不可欠である。アンケート調査の回答者たちも、温泉や食事や農家滞在やフルーツ狩り、城や博物館や美術館や祭りに大きな関心を示した。これらの魅力を丁寧に検討し、秋田のブランドを作っていくことができるのではないだろうか。

著者略歴

アレクサンドル・トゥルビン（極東連邦大学アジア太平洋研究センター研究員、国際教養大学アジア地域研究連携機構・元客員研究員）

極東連邦大学（ロシア連邦ウラジオストク市）地域学・国際関係学部（School of Regional and International Studies）を卒業後、2015年より現職。北東アジアの国際経済関係の研究に加え、カジノ・リゾートについても研究を進めている。

熊谷 嘉隆（国際教養大学アジア地域研究連携機構長・国際連携部長・教授）

本学地域環境研究センター長、東アジア調査研究センター長を歴任。国際自然連合・世界保護地域委員会（IUCN/WCPA）副委員長東アジア地域担当兼同日本委員会委員長。博士（オレゴン州立大学大学院）。

竹村 豊（国際教養大学アジア地域研究連携機構・特任教授）

日綿實業（現双日）、ロシア、南アフリカ、ブラジルにて駐在員事務所長、現地法人社長等を歴任後、同金属資源担当部門長補佐、2012年より本学東アジア調査研究センター特任教授。文学士（東京外国語大学ロシア語科）。

寺野 摩弓（国際教養大学グローバルスタディーズ課程・准教授）

本学国際教養教育推進センターコーディネータ。米国ピッツバーグ大学異文化リーダーシップ開発課、英国ユニバーシティカレッジロンドン教育研究所（IOE）研究員、経済協力開発機構（OECD）コンサルタント、国際協力機構（JICA）コンサルタント等を歴任。博士（ピッツバーグ大学教育大学院）。

豊田 哲也（国際教養大学アジア地域研究連携機構副機構長・准教授）

外務省、東京大学 COE プログラム特任研究員、本学講師等、東アジア調査研究センター准教授を経て2015年4月より現職。米国ウィルソンセンター・フェロー（2013 - 2014年）。DEA（パリ第二大学大学院）。

パリチャット・スタララック（Thailand Green Rides 社社長、タイ・エコツーリズム冒険旅行協会事務局長、国際教養大学アジア地域研究連携機構・元客員研究員）

ディーキン大学（オーストラリア）でコンピューターサイエンス専攻修了後に、マーケティング学で修士号取得（タマサート大学）。2008年にサイクリング観光、文化観光、コミュニティ観光、エコ・ツーリズム等を提供するインバウンド観光業の会社を立ち上げ、その後はParee Travelのブランド名でアウトバウンド観光業も展開。

国際教養大学
アジア地域研究連携機構研究紀要
第4号
平成29年2月28日発行
編集・発行 国際教養大学アジア地域研究連携機構

Journal of the Institute
for Asian Studies and Regional Collaboration
Akita International University
Volume 4
February 28, 2017

ISSN 2189-5554

Akita International University

Journal
of the Institute for Asian Studies
and Regional Collaboration

Volume 4

February 2017

Akita International University