

Economic Research Institute for Northeast Asia

ERINA BUSINESS NEWS

No.89

2012年1月25日発行

T O P I C S

- 日ロ地域間協力会議について 01
「中国東北地域への貿易ルート構築」セミナー開催報告 08

S E R I E S

- 在日外国人企業に聞くー新潟編③ 11
ロシア極東・日本センター通信(第5回) 12
海外ビジネス情報 14
列島ビジネス前線 19
セミナー報告 26
ERINA日誌 33

ERINA (公益財団法人環日本海経済研究所)

〒950-0078 新潟市中央区万代島5番1号 万代島ビル13階
Tel.025-290-5545 Fax.025-249-7550 E-mail erdkor@erina.or.jp

<http://www.erina.or.jp>

◆日ロ地域間協力会議について◆

ERINA 副所長 杉本侃

ERINA と極東ザバイカル地域間経済協力協会¹（以下「極東ザバイカル協会」と略す）は 2008 年に、日本ロシア東部・地域間協カアドホックワーキンググループ（日ロ地域間協カワーキンググループ）を立ち上げて毎年会議を開催し、2011 年 11 月に第 4 回会議を開催した。

これまでは新潟市とハバロフスク市で開催してきたが、今回は極東ザバイカル協会の構成員であるサハリン州が主催を申し出たことから、開催地を同州都のユジノサハリンスクとした。

このワーキンググループの趣旨は、日ロ地域間（ロシアの場合は極東地域を主とする東部ロシア）のビジネス交流を促進することであり、そのために必要な措置、阻害要因やその解決方法、課題などについて意見を交換している。2011 年 2 月の北東アジア経済発展国際会議（NICE）でも、地域間交流促進に係る問題、特に、促進のための枠組について議論し、引き続きこの第 4 回会議においても協議を重ねた。

以下に、会議の骨子を報告する。

なお会議名称が「日ロ地域間協カワーキンググループ会議」、「日ロ地域間協力会議」、「日ロ極東地域間交流促進会議」など、いくつか錯綜している。名称の統一は今後の課題の一つである。

1. 会期：2011 年 11 月 24 日（木）～25 日（金）
2. 会場：ユジノサハリンスク市 ホテル「メガパレス」2 階会議場
3. 主催：サハリン州、極東ザバイカル協会、北海道総合研究調査会（HIT）、ERINA
4. 参加者（会場の都合で、各側 25 名に制限）
 - （1）日本側 27 名：総領事（来賓）、外務省、大手商社、中小企業、銀行、北海道庁、プライスウォーターハウスクーパース（PwC）、HIT、ERINA 他
 - （2）ロシア側 27 名：連邦外務省、連邦産業貿易省、サハリン州、サハ共和国、沿海地方、ハバロフスク地方、連邦移民局、連邦税関庁、極東商工会議所、航空会社、銀行他
5. プログラム：「別添 1」参照
6. 日ロ地域間交流の活性化に向けた課題（議事録抜粋、全文は「別添 2」参照）
 - （1）二国間の貿易・投資協力発展会議開催のための活動の活発化
 - （2）投資環境の改善および以下の共同プロジェクトの検討
 - 1) 石油ガス・林業・水産部門での JV 設立
 - 2) ルーブルでの相互決済システムの強化、インフラストラクチ

¹ ロシアでは 1990 年から 1992 にかけて、隣接する連邦構成主体間の経済連携を推進するための任意団体が 8 つ設立された。構成員は通常、知事および地方議会議員。1990 年に設立された極東ザバイカル協会はその 1 つ。その後、大統領令、政令および連邦法などによって協会のステータスや権能等が補強された。極東ザバイカル協会は、バイカル湖以東（ロシア語の「ザ」は「(モスクワから見て) 以遠」の意）の 11 の連邦構成主体から構成されており、最近になって、イルクーツク州が加盟の意向を表明しているとのこと。

- ヤー整備プロジェクトへのロシアと日本の銀行の誘致
- 3) 投資協力を活性化に向けた①極東バイカル地域開発基金、②輸出支援地域基金、③輸出金融保険機関のメカニズムの導入検討
 - (3) 日ロ地域間ビジネス協議会設立の検討
 - (4) 日ロ極東間の航空便の再開（小型機の投入他を含む）
 - (5) 観光客誘致に向け、①72時間以内のビザ無し渡航の拡大、②観光会議の開催
 - (6) APEC開催での可能な協力
 - (7) ロシア極東における日ロ共同プログラムの策定の検討
7. 次回（第5回）は2012年新潟開催に向けて準備する。

【別添1】

日ロ地域間協カワーキンググループ第4回会議プログラム

ユジノサハリンスク市

2011年11月24日

ホテル「メガパレス」

| | |
|---------------|---|
| 09.00 - 09.30 | 出席者受付 |
| 09.30 - 09.40 | 開会 |
| 09.40 - 09.45 | 挨拶 サハリン州政府 S.V.ホトチキン |
| 09.45 - 09.50 | 来賓挨拶 在ユジノサハリンスク日本国総領事 小池孝行 |
| 09.50 - 11.50 | 挨拶 ロシア外務省ユジノサハリンスク代表部 V.N.ノソフ |
| 09.50 - 11.50 | 第1セッション |
| 09.50 - 10.00 | 日ロ地域間協カワーキンググループ第3回会議議事録の実現の経過報告 |
| 10.00 - 10.10 | ERINA 副所長 杉本侃 |
| 10.10 - 10.30 | 極東ザバイカル経済連携地域間協会事務総長代理 A.G.ブールィ |
| 10.30 - 10.45 | サハリン州と日本の県の協力の展望について サハリン州投資・対外関係局長 E.V.コトヴァ |
| 10.45 - 11.00 | ハバロフスク地方と日本の県との協力の活発化について ハバロフスク地方経済発展・対外関係局対外経済協力・投資管理部長 M.A.タラソフ |
| 11.00 - 11.15 | 沿海地方と日本の県との協力について ロシア産業貿易省沿海地方局副局長 B.V.ストップニツキ |
| 11.15 - 11.30 | サハ共和国（ヤクーチヤ）と日本の県との協力の発展について サハ共和国（ヤクーチヤ）在ハバロフスク極東連邦管区常任代表代理 V.P.ニコラエフ |
| 11.30 - | 北海道サハリン事務所所長 小田原輝和 |

| | |
|--|--|
| 11.30 - 11.50 | コーヒーブレイク |
| 11.50 - 13.30 | 第2セッション |
| 11.50 - 12.00 12.10 - 12.20 12.20 - 12.30 | 中小企業間の協力の発展について サハリン州における企業活動支援組織 サハリン州経済発展局長 S.A.カルペンコ 株式会社ニッコー経営企画部長 平間 和夫 株式会社正和電工社長 橋井 敏弘 |
| 12.30 - 12.40 12.40 - 12.50 12.50 - 13.00 13.00 - 13.10 13.10 - 13.20 13.20 - 13.30 | ロシア極東地域と日本の県との間の貿易の発展に関する対策について。 ロシア産業貿易省極東地域局長 V.V.クレト 関税政策の完全化と対外経済活動支援 サハリン税関長 V.P.イグナチェフ 移民政策の完全化 連邦移民局サハリン州局副局長 K.G.マザエフ 極東商工会議所会頭 I.Yu.ヴォストリコフ 開発・対外経済活動銀行(ヴネシュネエコノムバンク)ハバロフスク支店代表 A.G.スコベンコ 丸紅ウラジオストク出張所所長 永田賢祐 |
| 13.30 - 14.45 | 昼食 |
| 15.00 - 17.25 | 第2セッション(続き) |
| 15.00 - 15.10 15.10 - 15.20 | ロシアの東方地域と日本の県との海路・空路による交通の発展について サハリン州と北海道の空路の発展 公開型株式会社「サハリン航空」営業部長 V.I.スピチェンコ 社団法人北海道総合研究調査会研究員 深川弘美 |
| 15.20 - 15.35 15.35 - 15.50 15.50 - 16.05 | 銀行間の協力の発展について 公開株式会社 VTB 銀行(対外貿易銀行)ハバロフスク支店ユジノ サハリンスク・オペレーションオフィス所長 S.V.メリニク PwC モスクワ事務所法務ディレクター ゲナディー・オダリチ PwC Japan ロシアデスクディレクター 糸井和光 |

| | |
|--|--|
| 16.05 - 16.20 | 北海道銀行所長 三上 訓人 |
| 16.20 - 16.40 16.40 - 16.55 16.55 - 17.10 17.10 - 17.25 | 観光業の発展について サハリン州スポーツ・観光・青少年政策庁長官 M.A.マゴメドフ サハ共和国（ヤクーチヤ）企業活動・観光発展・雇用副局長 L.G.クルバナリエワ ハバロフスク地方文化局観光業管理部長 V.E.セリユコフ 株式会社ノマド常務取締役 伊藤稔 |
| 17.25 - 17.45 | 日ロ地域間協カワーキンググループ第4回会議総括 ERINA 副所長 杉本 侃 極東ザバイカル経済連携地域間協会事務総長代理 A.G.ブールィ 閉会 |
| 19.00 - 20.30 | サハリン州政府による歓迎レセプション レストラン「コンチネンタル」（プロスペクト・ミーラ 58-a) |

11月25日：市内視察

【別添2】

第4回日ロ地域間協カ会議議定書

2011年11月24～25日

於：ユジノサハリンスク

第4回日ロ極東地域間交流促進会議（以下「会議」と称す）が、2011年24日と25日にユジノサハリンスク市で開催された。

ロシア側からは、サハリン州、サハ共和国（ヤクーチヤ）、沿海地方およびハバロフスク地方の代表者27名が出席した。

日本側からは、新潟県、北海道、大手商社および中小企業の代表者27名が出席した。

会議出席者は、日ロ地域間協カの進捗状況について協議した。

第3回会議以降、ロシア連邦政府、地方行政機関ならびに経済界によって、交通・輸送インフラストラクチャー分野における制約を取り除く作業が行われた。一例として、ESPOパイプライン第1期、「トモト～ヤクーツク」間の鉄道、コジミノ石油港、「サハリン・ハバロフスク・ウラジオストク」ガスパイプラインならびにチタ～ハバロフスク自動車道路の操業開始、クズネツォフトンネルの開削終了、ワニノおよびソビエツカヤ・ガワニ各港の取扱能力の拡張が挙げられる。また、ロシア連邦運輸省によって、ウラジオストク空港に「オープンスカイ」制度を導入する決定が採択された。

2011年には、「2025年までの極東バイカル地域の社会経済発展戦略」が実現に向けて始動した。「戦略」のベースをなすのは、高次加工されたエネルギー資源および天然資源のアジア太平洋諸国への輸出の増大、ロシアのトランジット輸送ポテンシャルの活用ならびに国境地域間協

力の強化である。サハリン1プロジェクトおよびサハリン2プロジェクトは順調に実施されている。2011年1～9月のロシア極東と日本との間の貿易高は60億ドルに迫り、史上最高を記録した。

同時に、ロシア連邦の地方と日本の諸県との間の経済連携の局面は、ロシア極東からの原木供給の削減や日本からの中古車輸入に対する関税引上げが原因で、狭まった。日本経済界の代表者は、ビザ取得の難しさや通関手続きの不透明さ、高額な運送料金を挙げて、ロシア国内の現行法が地域間交流を抑制していると指摘した。円高などの要因が貿易に否定的な影響を及ぼした。

ロシア産の穀物を出荷するためのインフラストラクチャーを形成する作業は、穀物の禁輸解除を受けて、現在は再開された。しかし、鉄道貨車の不足と穀物ターミナルのキャパシティ不足によって、停滞した状態にある。

それと同時に、協力のポテンシャルはまだ十分に活用されていない。経済連携活性化のための新たな可能性として、「ソビエツカヤ・ガワニ」港湾経済特区の開設、木材加工場の新設ならびにガス石油加工工場の建設と操業開始を挙げることができる。

2011年に日本で発生した地震などの客観的要因により、ロシア東部地域からの旅行者の数が減少し、ハバロフスク市から新潟市および東京（成田）への航空便が運休となるとともに、通関および検疫が厳格化された。

現在、ロシア極東と日本の地域間の投資協力は、貿易経済交流の発展に比べて遅れている。貿易経済協力を活性化し、ロシア極東のプロジェクト実施へ日本資本を誘致することを目的として、第4回会議の出席者は以下の通り、決議した。

1. 貿易・投資協力の発展に関する二国間の会合・協議を開催するための活動を活発化させる。
2. 投資環境を改善し、次のような共同プロジェクトを検討する作業を継続する。
 - 2.1. 石油ガス部門、林業部門および水産部門における現代的技術を採用した合弁加工生産の設立。
 - 2.2. 銀行間のルールでの相互決済システムの強化、ロシア極東におけるインフラストラクチャー整備プロジェクト実施へのロシアと日本の銀行の誘致。
 - 2.3. 投資協力を活性化するための、次のような新しいメカニズムの導入。
 - 極東バイカル地域開発基金
 - 輸出支援地域基金
 - 輸出金融保険機関
3. 商工会議所やその他のロシアと日本の組織を統括する日ロ地域間ビジネス協議会を設置するための作業を継続する。
4. ロシア極東と日本との間の直行航空便を再開させ、航空運送に地方航空会社の小型機を導入するための作業を継続する。新千歳空港（北海道）へのロシアの航空会社の平日乗入れの制限を撤廃する

問題を検討する。日本とロシアの大手の地方航空会社の間で旅客運送契約を締結することについて検討する。

5. 観光客の相互往来を拡大するための作業を継続する。
72時間以内の滞在時間でロシアの港湾経由で来訪する外国人観光客のビザなし渡航の効果を上げるための共同イベントを企画する（2009年5月7日付ロシア連邦政府決議第397号にしたがい）。ロシア極東構成主体の観光ポテンシャルのプレゼンテーションを日本で行う（北海道でのサハリン州の観光ポテンシャルのプレゼンテーション）。
6. ウラジオストク市での2012年APEC首脳会議を成功裏に開催するため、共同で努力する。
7. 極東ザバイカル地域経済連携協会および（公財）環日本海経済研究所のウェブサイト、第4回会議の出席者の発言原稿を掲載する。
8. ロシア極東における日ロ共同プログラムを策定する可能性を検討する（安倍晋三・元首相の「極東・東シベリア地域における日露間協力強化に関するイニシアティブ」が根拠となりうる）。
9. 第5回を日本で開催することとし、会期および開催地については双方事務局間で協議する。

以上

【参考】日ロ地域間交流会議

2011年10月6日に、ハバロフスクにおいて「日ロ地域間交流会議」が開催された。第5回極東国際経済フォーラムが開催される機会を捉え、ロシア側（ハバロフスク地方政府他）が提案してきたもので、ERINAとしては、様々なレベルの関係者と幅広くかつ頻繁に会合を持つことは有意義であり、その提案を受けた。日ロ双方の国会議員が代表を務め、行政や民間経済界などの参加を得ながら、ERINAは極東ザバイカル協会と共にこの会議のコーディネーターを務めた。この会議は極東国際経済フォーラムの参加者のみを対象としたものだった。参考までに、同会議が作成した「提言書」を添付する。10月5日には、在ハバロフスク日本センターおよび極東ザバイカル協会のご協力を得て、地元企業との懇談会も開催し、地方企業間のビジネス交流について意義深い意見交換を行った。

日ロ地域間協力会議提言書

2011年10月6日

ハバロフスク市

09:00-12:00

迎賓館（シェフチェンコ通3）

2011年10月6日、ハバロフスク市において、ロシア連邦議会国家院対日議員連盟の提唱により、日ロ地域間協力会議が開催された。

ロシア側からは、ロシア連邦議会国家院、カムチャツカ地方、ハバロフスク地方、沿海地方、サハ共和国（ヤクーチア）、アムール州、サハリン州、マガダン州、ユダヤ人自治州、チュコト自治管区、極東ザバイカル地域経済連携協会および経済界の代表者が会議に出席した。

日本側からは、国会、在ハバロフスク日本国総領事館、新潟県、(社)北海道総合研究調査会(HIT)、(公財)環日本海経済研究所(ERINA)ならびに経済界の代表者が出席した。

会議出席者は、会議が実務的協力の雰囲気の中で開催され、日ロ地域間協力の活性化をテーマとする具体的な議論の可能性が与えられたことを高く評価した。

日ロ双方はロシア極東地域と日本の諸県との交流の活性化に関する問題を、幅広い角度から協議した。

会議出席者は、地域間協力の発展の方向性を以下の如く定めた。

- 1 日ロ両国間の平和的、友好的関係を強化するうえで、地域協力を一層発展させることの重要性を強調した。
- 2 ロシア極東におけるプロジェクト実現に向けた日本の投資誘致を活性化することを目的として、ロシアの連邦および地方の行政機関に対し、投資環境の改善と以下の共同プロジェクトの検討を継続して行うよう提案した。
 - 2.1 ロシア東部地域で産業近代化を目的とした大型プロジェクトを実行する際に、官民パートナーシップ(PPP)メカニズムを活用すること。
 - 2.2 石油・天然ガス、木材、水産分野において最新技術を用いて加工を行うための共同加工生産を実現すること。例えば、ハバロフスク地方のガス化学工場建設、日本の支援でロシアの木材加工専門家を育成することにより、製材をロシアから日本へ直接供給できるシステムを構築すること。
 - 2.3 ハバロフスクに日ロ医療センターを設立すること。
 - 2.4 ロシアと日本の銀行間のルールでの相互決済の整備や、ロシア極東のインフラストラクチャー整備事業へのロシアと日本の銀行の投資誘致等、金融分野での協力を発展させること。
- 3 日ロの地域間経済協力を更に発展させることを目的として、以下のことが提案された。
 - 3.1 貿易・投資協力の発展に関する二国間の会合・協議の活性化。
 - 3.2 日ロの地方商工会議所、輸出促進団体、日本センター、ERINA等関係団体を統括する「日ロ地域間ビジネス協議会」を設立する可能性の検討。協議会は、ロシアと日本のビジネスを促進させるうえでの課題の検討、問題解決のための共同提案の作成、互恵的協力に関するロシアと日本の経済界の考え方の調整を活動目標とする。
 - 3.3 以下の活動について、日ロの中小企業家の交流の確立・発展をサポートする。
 - 3.3.1 中小企業間の協力の可能性に関する情報の交換。ロシア極東と日本の諸県への中小企業ビジネスミッションの派遣。

- 4 「サハリン・ハバロフスク・ウラジオストク」ガスパイプラインや「東シベリア・太平洋」石油パイプラインの工事の完成など、ロシア東部地域の交通輸送インフラストラクチャーの整備は、二国間協力の発展に肯定的な影響を及ぼすと指摘した。経済協力を今後更に効果的に発展させるためには、以下の交通輸送インフラストラクチャーの整備を進めることが必要である。
 - 4.1 バイカル・アムール鉄道の輸送能力の拡大。
 - 4.2 北極海航路利用による貨物輸送開発の検討。
 - 4.3 ロシア極東地域と日本との直行航空路を再開させ、この路線に新規航空会社を誘致する問題の検討。
- 5 観光客の相互フロー増大のために以下の事業を継続して実施する。
 - 5.1 ロシア東部地域および日本の諸県の観光資源に関する情報、広告、その他資料の定期的な交換。
 - 5.2 両国の国際観光見本市および旅行代理店やマスコミ関係者向けの PR ツアーへの参加、新規観光ルートの開発等。
 - 5.3 査証の緩和、観光目的でロシアの港に寄港する場合の日本人に対する 72 時間以内の無査証滞在の拡大、および日本側における同様の措置の実現。
- 6 ウラジオストクでの 2012 年 APEC サミットの成功に向け、相互に努力する。
- 7 日ロ双方は、日ロ地域間関係を今後一層発展させることを目的としたこの種の会合の必要性を認識した。

以上

◆物流セミナー開催報告◆

「北東アジア物流新時代—日本海側諸港湾を利用した中国東北地域への貿易ルート構築」

ERINA 経済交流部 研究員 穆堯芋



公益財団法人環日本海経済研究所（ERINA）は、財団法人貿易・産業協力振興財団の助成を受けて、2011年11月9日（水）東京都内で物流セミナー「北東アジア物流新時代—日本海側諸港湾を利用した中国東北地域への貿易ルート構築」を開催した。

ERINA は、北東アジア地域における経済交流の拡大及び日本海側の国際物流ルートの整備に取り組んできた。近年、中国・ロシアの経済成長により、日本海側の取扱貨物量は著しく増加し、経済成長の早い中国東北地方に対しても国際物流ルートの整備が求められている。しかしながら、中国東北地方は地理的に直接日本海に出る貿易ルートを有せず、ロシア極東港湾の利用が必須となる。また、日本海側諸港湾の貨物は当面のロットを勘案すると、一度釜山港に集約して、韓国発の貨物と積み合わせて、ロシア・中国東北地方に出す方が利便性及び経済性に優れる。今回の物流セミナーは、日本海側諸港湾を利用した中国東北地方向け物流ルート構築を中心に、中国東北地域、釜山港、ロシア極東地域の最新事情を紹介するとともに、新しい国際輸送ルー

ト構築の可能性と課題を検討する狙いがあった。

■開催概要

日時：2011年11月9日（水）14：00～16：00

会場：東京国際交流館3階 国際交流会議場

（東京都江東区青梅2-1-1）

主催：公益財団法人環日本海経済研究所（ERINA）

後援：日本貿易振興機構（JETRO）

参加者：100名（物流関連の企業、行政、経済団体担当者、研究者、マスコミ関係等）

■プログラム

1. 綏芬河市の「総合保税區」の紹介

（1）あいさつ

趙連鈞（綏芬河市共産党書記）

代読：吳慶蘭（綏芬河市人民政府副市長）

（2）綏芬河市の紹介

（3）「総合保税區」について

吳慶蘭（綏芬河市人民政府副市長）

2. 複合一貫輸送ルートの検討

（1）釜山港でのトランシップ上の拠点性・利便性

張馨鐸（釜山港湾公社日本代表）

（2）中口間のトラック輸送の現状<ロシア>

イワン・ゴロベンコ（プリモリアフタトランス社副社長・国際輸送担当）

（3）万利国際貨物輸送代理有限公司紹介

杜秀麗（黒龍江省万利国際貨物運輸代理有限公司総経理）

（4）中口間のトラック輸送の現状<中国>

劉凱（綏芬河市交通局長）

（5）中口間のコンテナ鉄道輸送の現状、手続きについて

Y.V. ペトロフ（有限会社極東運輸グループ F/S 社 社長）

（6）中国における税関特殊監督管理区域の現状と特徴

朱永浩（ERINA 調査研究部研究員）

3. 質疑応答

■講演の概要

綏芬河市人民政府の吳慶蘭副市長は、中口国境の重要な通関ポイントである綏芬河市の状況を紹介した。綏芬河市は「百年口岸」（口岸＝通商交易窓口）として、国境貿易における伝統と実績を持っている。吳副市長は綏芬河市の地理的優位を説明し、中央政府・地方政府からの優遇政策を紹介した。また、綏芬河総合保税區の概要を説明し、総合保税區を中心とした投資誘致、国際物流ルートの整備及び地域間協力の可能性について説明した。

釜山港湾公社の張馨鐸（ジャン・ヒョンタク）日本代表は釜山港の概要を紹介し、釜山港の地理的優位、大型コンテナ船を受け入れるに十分な水深の深さ、充実したサービス、低価格、港湾運用面の安定性などのメリットを強調し、トランシップ上の拠点性・利便性を説明し

た。また、釜山港を利用したビジネスモデルを提案し、釜山港を拠点とした国際輸送ルートの構築の可能性を提案した。

プリモルアフタランス社のイワン・ゴロベンコ副社長・国際輸送担当は、ロシア側からみた中ロトラック輸送の現状を紹介した。自社の国際輸送の事例に則り、具体的な貿易・通関の書類を紹介しながら、トラック輸送における中口間の課題を説明した。具体的には、トランジット輸送の所用時間が長く、取り扱う貨物の量も少ない現状を明らかにした。

綏芬河市の劉凱交通局長は、中国側からみた中ロトラック輸送の現状を紹介した。中口の貿易額、主要な貿易品目、輸送ルートを明らかにしたうえで、中口間トラック輸送の課題を指摘した。具体的には、①中口国境輸送協定が調印されていない点 ②ロシア側の通関能力の低さ ③中国側トラックがロシア国内では円滑輸送できない点、コストが高い点などの課題を提起した。他には、中口間における運賃の積算基準や道路の重量制限の違いなども指摘された。国際複合一貫輸送ルートの構築に向けた、日本・中国・ロシア・韓国による多国間国際輸送協力及び輸送インフラ整備に関する提案がなされた。

有限会社極東運輸グループ F/S 社の Y.V.ペトロフ社長は自社の紹介を行った。5万台の貨車を運用して、国際鉄道輸送及び港の運営を行う会社である旨説明した。次に、鉄道輸送のメリットが紹介され、トラック輸送と比べ、鉄道輸送は大量で安価な貨物の輸送に長けているとの指摘がなされた。

ERINA 調査研究部の朱永浩研究員は中国の税関特殊監督管理区域の現状、法整備、展開の経緯、分布状況及び機能などについて説明した。国境地域の保税區などの写真を使用し、税関特殊監督管理区域の実情を明らかにした。進出企業にとっては、安価な労働力・土地の使用、各種優遇政策の適用、通関手続きの利便性、物流コスト・輸送時間の短縮などのメリットがある旨説明した。また、綏芬河総合保税區の事例を挙げながら、税関特殊監督管理区域が中国経済及び地域経済に与える影響を解説した。

■これからの取り組み

新しい国際物流ルートの整備には、多くの課題が残されている。セミナーや意見交換会だけでは、すべての問題点を洗い出すことは難しい。新しい国際輸送ルートを構築するには、現地にミッションを派遣し、現地調査や実験輸送を行うことが必要と思われる。現場での検証から得られた課題を整理し、それに基づいて各国の専門家が議論し、政策決定に反映することが望ましい。ERINA は、今後も北東アジアの国際物流輸送ルートの構築に向けて取り組んでいく所存である。

◆在日外国人企業に聞く―新潟編③◆

「中国オフショア開発から日本に根付いたソフト開発へ」



株式会社 JCT 代表取締役 劉兆岩氏

シリーズ第3回は、中国黒龍江省ハルビン市でソフトウェア開発の会社を起業した後、新潟市でその日本法人「(株)JCT」を設立し、中国オフショア開発を推進してきた劉兆岩氏をそのオフィスに訪ねました。中国の経済発展やリーマンショック後の厳しい経済環境を経て、「いまは外国企業というより日本企業です」と語る劉社長に、その経緯や日本のソフトウェア業界で生き抜いてきた中国系企業の苦労などをお聞きしました。

―まず起業の経緯からお聞かせください。

新潟大学大学院法学研究科の修士課程を修了し、就職したのが2000年のことです。その後、一念発起して2001年に貿易会社を設立しました。その仕事のなかでソフトウェア開発企業の照会があり、中国の事情を調べているうちに、兄とともに自らソフトウェア会社を起こすことを決心しました。それが「ハルビン中和科技有限公司」(2002年設立)です。その後、2005年にハルビン中和の日本窓口として、新潟市に(株)JCTを設立しました。JCTとは「Japan Chuwa Technology」の略です。兄がハルビン中和の、私が新潟のJCTの社長を務めています。

―ソフトウェアというのは、素人には分かるようで分からない業種です。JCTの業務内容を教えてください。

起業の経緯からお分かりの通り、私も素人なんですよ(笑)。JCTはハルビン中和の日本の窓口としてスタートしました。その業務内容はまず、日本向けのソフトウェア開発があります。いわゆる「中国オフショア開発」です。日本のソフトウェア開発の需要に応じて、中国でプログラミングします。JCTは、その橋渡し役になります。第2に、中国からエンジニアを呼び寄せ、日本で仕事をしながら経験を積ませることがあります。日本側にとっては技術者の確保になりますし、中国側にとっては研修の場になります。これまで延べ20人以上の人材を招き、SEと呼ばれるシステムエンジニアや上級プログラマーを育成してきました。

―具体的に、得意な業種・分野などはあるのですか。

これまでに、例えば鉄道会社の顧客管理、貿易会社の本社と支社の連結、医療関係のシステムなど、さまざまな業種を手がけてきました。特に専門分野に特化せず、お客様に応じてなんでもやります。お客様はエンドユーザーの場合もありますし、大手ソフトウェア会社が基本設計したものに基づいて詳細設計をしたり、プログラミングしたりすることもあります。ソフト開発・設計するには、それぞれの業界の仕事の進め方や商習慣などにも詳しくならないといけません。

―日本と中国の商習慣の違いなど、苦勞されたことも多いのでは？

それは、いろいろあります。わかりやすく建築現場の例にとると、たとえば日本では釘を4本打つのが常識でも中国では分からない、といったケースがあります。日本で作った基本設計には釘を何本打つの

か書いてなく、中国サイドの現場で2本と判断して戻すと、「4本打ってないじゃないか」とクレームが来る。「基本設計に書いていない」と言うと、「そんなことは日本では常識だ」ということになる。こうしたコミュニケーションの食い違いが、起業当初にはたくさんありました。JCTの役割は、こうした日中間のコミュニケーションの違いを解消して、相互の橋渡しをすることにありました。

もう一つ、日本ではレベルの高い物が要求されます。特に品質、納期、ドキュメント（設計書）については学ぶことが多く、その経験が役立っています。

—2008年には経済危機もありましたね。

リーマンショックは、当社にとっても大きな痛手でした。日本企業のソフト開発がパタッと止まったのです。元請けからの仕事も、エンドユーザーからの仕事もない状況がしばらく続きました。幸い、いまはエンドユーザーからの受注があり、横浜にも営業所を設けています。

—日中間の経済力が接近してきたように感じます。今後の展望についてお聞かせください。

日中間の差は、いまはなくなってきました。中国オフショア開発は当初、コストが安い一方で、さきほど言ったようにコミュニケーションギャップや品質面での不安もありました。いまは、コストも品質も、日中間にほとんど違いはありません。

ハルビン中和では、もはや日本からのオフショア受注よりも中国内での受注に力を入れています。JCTも、新潟や日本に根付いた地元の企業として活動しているところです。

取材日 2012年1月10日

聞き手 企画・広報部長 中村俊彦、経済交流部研究員 穆堯芋

【株式会社 JCT】

新潟市中央区東幸町 12-1 エクセルビル 4 階

TEL&FAX : 025-247-1771

URL : <http://www.tyuwa-jct.com>

◆ロシア極東・日本センター通信（第5回）◆

ハバロフスク雑感（続）

ハバロフスク日本センター所長 山本博志

総理府の外交に関する世論調査 2011 が 12 月 5 日に発表された。それによると、ロシアに親近感を感じると答えたものは 13.4%（前年度 14.0%）で、この 5 年間、親近感は 13—15% 台で低位安定している。一方、米国に対しては 82.0%（前年度 79.9%）、韓国は 62.2%（前年度 61.8%）と過去最高を記録、中国は 26.3%（前年度 20.0%）である。この数字を見てなるほどとうなずける一方、ロシアの対外政策、PR の拙さと日本人の対露観はそう簡単に変わらないと痛感した。ロシア文学、バレエ・オペラ・演劇などの芸術、モスクワ・サンクトペテ

ルブルグの観光資源、すこぶる美味しくなったロシア料理など評価できる様々な対象があるにもかかわらず、である。それだけに、ロシア人の片思いはいつまで続くのだろうか?と気になる。昔、この世論調査の数字を告げた時、泣き出した女学生がいた。日本センター事業が外務省の委託事業として行われ、その内容は人材育成のための経営関連講座、日本語講座など様々な技術支援と、日露間の貿易投資拡大を目的とした日露の企業情報・市場情報の提供、ビジネス構築へのコンサルティング、ビジネスマッチング、そして紛争処理支援であるが、これらの活動を通してロシア人の日本への信頼感、親近感の醸成には少なからず貢献していると自負する。日本センターはロシア国内で活動しているのでロシア人に対するプレゼンスは十分あるが、日本に対してはその存在、活動内容はあまり知られていない。それ故、ロシアへの興味、親近感を持たせ、観光を始めとする人的交流を活発化させ、ビジネスに繋げる一連のロシア PR を日本センターとして組み立てることも必要と考える。

2011年7月25日発行のERINA Business News No.86にハバロフスクの近未来として“空に日本から飛ぶ飛行機なく”と書いたが、その数カ月後に新潟ーハバロフスク便だけでなく成田ーハバロフスク便いづれもがなくなる事態となった。来年4月以降の復活を望むのみだが、ハバロフスクが日本から遠くなっていく一面をみた感じがする。そのような状況下にもかかわらず、日本の地方自治体と地場企業ミッション、商工会議所・銀行が募るミッション、単一の企業による市場調査、企業視察、輸出入商談、現地企業立ち上げなど、様々な目的で当地入りされるのには頭が下がる。日本センターとしては産業・経済・社会情報の提供、面談設定などで、ミッションの当初の目的が適うようサポートしている。この作業の過程で気が付いたことを少し述べたい。

ほとんどのミッションは日本からの商品輸出である。その為に見本市出品、商談会、バイヤー訪問を通して、成約に努力されている。これら作業は長くて1週間、短いと2日間程度である。周期は短くて3カ月、長くて1年程度、二度と現れない企業もある。特に2011年度は円高、フクシマでご苦労が多かった。この現象は早期解決が見えないので、今後も足かせとなると予想する。それ故、“Touch and Go¹”から“Make a full stop this time²”を提案したい。

日本センターの活動の中にビジネス講座がある。2011年はハバロフスク市で“寒冷地に於ける施設園芸”とコムソモリスク・ナ・アムーレ市で“豊田生産方式に基づく生産性向上と品質管理”を開講した。いずれの講座テーマも非常に好評で、熱心な信奉者を生んだ。彼らと協力して、上記の“Make a full stop this time”、即ち腰を落ち着いた仕事が出来ないものかと思案している。例えば、農業分野では水耕栽培、

¹ 一般的には飛行機が滑走路に接地しすぐまた上昇することだが、筆者としては日本からの出張者が短い期間当地で仕事をされ、帰国されることの意味として使用。

² 上記の反対語として完全停止、要はじっくり腰を落ち着けて企業活動をしてもらいたいという意味。

野菜工場、酪農・畜産というハバロフスクだけでなくロシア極東で遅れた分野、言い換えれば期待されている分野の事業展開があり、ロシア極東の航空機・造船・自動車産業を支える部品製造の中心地としてのコムソモリスク・ナ・アムール市での事業展開がある。

コムソモリスク・ナ・アムール市はソ連時代の1932年、将来は人口100万人都市を想定し街づくりをした。ほとんどの道路は幅100メートルあり、ゆったりとした町である。現在、人口26.7万人なので、計算上は町の4分の1近くは使用されていないことになる。したがって市当局からは工場誘致の誘いが数多く来ている。この町には戦闘爆撃機スホイ、小型ビジネスジェット機スホイスーパー100を製造する航空機産業、造船産業、製鉄産業、家具製造や食品加工があり、ここに日本の"物づくり"が入ると東北アジア屈指の産業地帯が出来ると信じる。

その他にも、ハバロフスク地方政府には興味ある投資プロジェクトがある。例えば①ソヴェツカヤガーヴァニ港湾特別経済ゾーン建設(2,500万トンの貨物、船舶修理)、②それに関連したコンテナターミナル建設(50万TEU/年)、③アムールスク紙パルプコンビナート建設(70万トン)、④スクパイ地区木造住宅用製材工場(12.5万立方メートル)⑤オレーホヴァヤソープカ住宅建設(263ヘクタール)などである。これらプロジェクトにおいては日本の投資はもとより、技術も期待されている。

当地から日本企業が撤退していることも書いた。一方医療ツーリズム分野では、東京の医療機関が駐在員事務所を開設した。日本センターとしては過去、地方自治体、旅行会社、医療団体、商社など、数多くの医療ツーリズムを狙うミッションを迎え、アテンドしたが、そのすべてがTouch and GoどころかTouch and Go, Never Returnであったことを考えると、今回の事務所開設は快挙である。日本の医療技術、先進医療での治療を希望する問い合わせが引きもきらないと聞く。この分野は特殊かも知れないが、まだまだ多くの商機・商材はあると考える。ただ、韓国・中国と同じことをしても意味がない。ロシア人の日本への親近感、信頼感があるうちに、ひとつ腰を落ち着けたロシア国内での起業を期待するものである。

◆海外ビジネス情報◆

ロシア極東

ウラジオ空港への
外国の飛行機の乗入れが自由化
(ハバロフスク版
コメルサント・デイリー
11月8日)

ウラジオストック空港にロシアで初めて「オープンスカイ」が導入された。外国の航空会社は、自国とロシアの間の航空協定の条件に左右されずに、ウラジオストック空港を利用することができる。まず、アメリカへの直行便での自国の規制を回避できるということで、中国の航空会社に関心を持つだろう。事実上これは、テクニカルランディングのことを指すが、外国の航空会社はロシアの乗客もピックアップすることが可能だ。ロシアの航空会社はこれと引き換えに、この制度を活用する航空会社の国との航路を開設することができる。「オープンスカ

イ」は空港には新たな収入をもたらす。それによって、少なくとも国家が投じた整備改修費の10億ドルは回収できるものと、期待されている。

Sollers とマツダが
ウラジオで合併
(コメルサント・デイリー
11月28日)

日本のマツダが来年にもウラジオストクの Sollers の工場で自動車の生産を開始する。ロシア企業との提携によって、マツダは直ちに年間3万台を超える生産力を確保することができる。ほぼこれと同台数の自動車をマツダは今年1~10月にロシアで販売した。

11月26日、Sollers とマツダがロシア極東における自動車生産合併企業の設立に関する意向書を締結した。自動車はウラジオストク市内の Sollers の工場で組み立てられる。

極東初の通関物流
ターミナルが開業
(ハバロフスク版
コメルサント・デイリー
12月2日)

ブラゴベシチェンスクで極東初の通関物流ターミナルが営業を開始した。同事業には RFP グループが出資している。政府は、通関物流ターミナルの営業開始によって、その他のインフラ事業も実行されるとしている。ターミナルはブラゴベシチェンスク経由の貨物量を数倍に増加させようと、専門家は予想している。

通関物流ターミナルの設置は国家国境委員会が数年前に決定したもので、民間企業がその発起人および出資者である。ブラゴベシチェンスクの通関物流ターミナルのケースでは、(株)ブラゴベシチェンスク商業港を傘下に抱える木材業の持株会社、RFP グループが出資者となった。ターミナルの設立作業は2007年に始まり、通過ポイントの設備更新と整備改修が行われた。

2010年に同事業は、ブラゴベシチェンスク~黒河間の24時間体制の国際自動車・河川貨物通過ポイントと、一時保管倉庫などのターミナル施設群の建設段階に入った。貨物を適時に処理するために、税関と商業港の情報システムが統合され、貨物の電子申告ができるようになった。RFP グループ発表によると、同グループの事業投入費の総額は、2億2,500万ルーブルを超えた。

輸入が成長していることから、既存の通過ポイントの拡張と新規建設は必要不可欠だ。極東税関局では毎年10%以内の成長率を記録し、2010年には極東連邦管区に3,800万トン(320億ドル)の貨物が輸入された。「通関物流ターミナルは鎖の一環であり、さらに浮橋の開通や自動車用橋梁、(鉄道・自動車)両用橋梁の建設が続く。この問題も解決が進められている」と、アムール州政府のイーゴリ・ゴレボイ対外経済関係大臣はコメントした。

極東の地方議会選で与党が議席を減らす

(コメルサント・デイリー12月5日)

ウラジオ市でゴミ処理複合施設が完成

(ノーボスチ・ロシア通信社12月6日)

アムール州は年間35万トンの大豆を輸出する方針

(ノーボスチ・ロシア通信社12月8日)

中国東北

鉄道・海路複合一貫
輸送ルートで初
黒龍江産トウモロコシを
広東省に
(黒龍江日報 11月12日)

黒龍江省金谷食糧集団は11日、広東省の蛇口港で、鉄道・海路複合一貫輸送で成功した1万トンのトウモロコシを広東温氏集団に引き渡した。黒龍江省の食糧としては最大規模の対外輸送となった。この鉄道・海路複合輸送は、10月21日に黒龍江省でトウモロコシを積み込み、金谷食糧集団の穀物輸送専用列車で遼寧省の大連港まで運び、貨物船に積み替え、深圳市の蛇口港へ海路輸送した。

黒龍江省は中国の食糧生産基地であり、他の省区への食糧供給力は年間3,000万トンに達するが、長い距離、煩雑な手続き、高いコストなどの制約がある。これらを解決するために、同省は食糧の調達、加工、販売、物流を一体化した物流大手企業として、2011年9月に金谷食糧集団を成立した。

同社は、穀物輸送の鉄道専用車300両（年間輸送能力100万トン）を保有し、同省内に食糧貯蔵基地35カ所（貯蔵容量60万トン）を設置し、専用鉄道12キロを整備した。他省区の食糧販売業者との提携により食糧の調達・貯蔵を代行し、鉄道・海路複合輸送に輸送専用車を投入し、食糧生産と販売のマッチングを実現させた。

今回の提携相手である広東温氏集団は農業産業をけん引する国家レベルの企業である。トウモロコシの年間消費量400万トンのうち、黒龍江産への需要量は100万トンを超える。鉄道・海路複合一貫輸送方式の導入により、食糧の輸送時間が大幅に短縮されるだけでなく、輸送規模も増える。

黒龍江省は今後も鉄道・海路複合一貫輸送を利用して、江蘇省などの企業と食糧販売提携を行い、食糧流通を促進する考えだ。

北朝鮮への電力供給に向け
延辺視察団が調査・測量を開始
(吉林日報 11月17日)

中国延辺州の対北朝鮮送電プロジェクトが新たな進展を見せている。延辺供电公司電力設計視察団は10月24日～30日、北朝鮮羅先市を訪れ、変電所建設予定地や配線経路について視察した。

羅先経済貿易地帯は北朝鮮唯一の中央直轄の対外開放自由経済貿易区だが、電力供給不足が開発・開放のボトルネックとなっている。対北朝鮮送電プロジェクトの短期計画によると、羅先地域に負荷4万キロワットを増設するため、66キロボルト変電所1カ所、4万キロボルトアンペア主変圧器2基を新設する必要がある。また、琿春市靖辺220キロボルト変電所から電力供給を賄う必要があり、これに合わせた配線経路の見直しと新規建設が求められる。

今回は初歩的な視察にすぎないが、最終的配線経路が確定すれば、11月中旬頃に北朝鮮国内での調査・設計作業を開始する。調査チームを北朝鮮に派遣し、北朝鮮側の計画及び駐朝中国企業の現状に関する資料を把握したうえで、変電所の所在地、送電経路などを確定し、12月末には調査報告をまとめる見込み。

省・区間高速道路3本開通、内モンゴル自治区東部の盟・市へのアクセス
(内モンゴル日報 11月22日)

新たな税関区域検査センターが大窑湾税関で運営開始

(大連日報 11月28日)

陸海複合一貫輸送ルート開通
黒龍江省は環北東アジアの
中心に
(黒龍江日報 12月1日)

黒龍江省とロシア、韓国、日本を結ぶ陸海複合一貫輸送ルートが開通した。11月30日、木製品22トン積んだRo-Ro船がロシア・ウラジオストク港を出港し、3日後に鳥取県境港へ運ばれる。同輸送貨物は黒龍江省穆稜市下城子工業園区で積まれた後、道路を利用して綏芬河口岸から出国し、ウラジオストク港まで運ばれた。同ルートの開通により、黒龍江省は環北東アジア貨物輸送の中心になることが期待される。

甘其毛都、中モ原炭貿易量最多の道路通商口に

(内モンゴル日報 12月7日)

吉林省における韓国大手企業の
投資が結実
(吉林日報 12月12日)

今年、吉林省における韓国大手企業の投資が実を結んでいる。

ロッテ傘下のロッテマート (Lotte Mart) は投資総額30億元をかけ、5年間で大型スーパーチェーン店30軒を開設する。長春市に5~6店舗、吉林市に3~4店舗、延吉、安図に2店舗、松原、白城、九台に1店舗を配置する。

SKグループは韓国企業工業園区の建設プロジェクトについて琿春市政府と合意した。敷地面積1.98平方キロメートル、投資総額は18億人民元で、インフラ整備と企業への投資誘致に取り組む。

ポスコ (POSCO) グループは吉林通鋼グループと提携し、ポスコ・通鋼鋼材加工センタープロジェクト、琿春国際物流基地プロジェクトを始動させた。当該プロジェクトの敷地面積は5.7万平方メートル、投資総額は3,000万ドル。

中日韓口海陸一貫輸送協力が
本格的にスタート
(黒龍江日報 12月23日)

中国、日本、韓国及びロシアによる北東アジア海陸一貫輸送協力フォーラムが12月22日、ハルビン市で開かれた。4カ国政府主管部門の局長級代表団は、協力における構想と目標、協力モデル、メカニズムと進展プロセスなどについて意見交換し、「中日韓口北東アジア海陸一貫輸送協力の協議に関する会議紀要」に署名した。

4カ国は、一貫輸送に関する政府間協議メカニズムを構築し、輸送協定の締結について協議することで一致した。具体的には、定期会議を毎年1~2回開催し、2012年に中国で第1回協力会議を開催する。また、4カ国主管部門の主導で、研究機関、民間企業などからの専門家が参加する専門家会合を形成し、共同研究を踏まえた具体的課題・対応策を政府部門の会合に提示する。関係企業に対して、海陸一貫輸送の試験運航を行い、経験を積み重ねて政府に対策を提案するよう奨励する。

同協力の推進は、効率向上と物流コストの削減に寄与し、4カ国間貿易交流の促進、国際市場における当該地域製品の競争力向上、北東アジア地域経済の一体化及び4カ国経済社会の発展を促すことになる。

モンゴル

石炭輸送用道路建設契約が調印
(news.mn 11月1日)

国有財産委員会のスガル議長と、RDCC社のチュルーンバートル執行役員がナリンスハイト～シベフレン間の道路敷設契約に調印した。

この契約によって、RDCC社は2年間道路を建設し、15年間通行料金を徴収する。その後、同社は道路の経営を無償で国に譲渡することになっている。

RDCC社は道路建設に980億トゥグルグを投入する。道路の長さは47.5キロ、年間の石炭輸送能力は4,000万トンとなっている。

MAK社、神華MAK社およびサウスゴビ・サンズ社がこの道路を使って石炭を輸送する。

フランスの原子力企業が
モンゴルでウランを採掘
(news.mn 11月2日)

フランスのアレバがドルノゴビ県ウランバドラフ郡でウランの採掘を計画している。

同社は昨年12月からこのプロジェクトに取り組み、2、3年かけて小規模のウラン精錬所を設立する計画だ。これは、精錬所が2017年までにイエローパウダーを生産し、輸出するという事業だ。

モンゴルとロシアの政府が合意したウラン採掘会社、「ドルノド・ウラン」社の設立の遅れに伴い、ロシアが支援する企業に先駆けてアレバがイエローパウダーを輸出しかねない。

日本企業がモンゴルで
ごみのリサイクル
(news.mn 11月23日)

日本でリサイクルの研究開発を行う川島グループが、ウランバートル市でのリサイクル場の建設を検討している。バートルゾリグ副市長は22日、同グループの関係者と会い、プロジェクトへの協力について協議した。

川島グループは家庭ごみを工業用原料にリサイクルしている。バートルゾリグ副市長は、川島グループの提案に賛意を示し、できるだけ早期に建設が始まるべきだと述べた。副市長によれば、リサイクル施設が完成すると、その生産物は現在輸入されている原料に代替するという。

中国からの自動車輸入が
増えている
(news.mn 11月30日)

内モンゴル自治区の新聞報道によると、モンゴルは、今年1～9月にエレーン国境通過ポイントを通じて4,013台の自動車（1億3,600万ドル相当）を輸入した。同紙によれば、理由は四つある。まず、モンゴルでの鉱業生産量の増加、中国の自動車輸出支援、モンゴルの農業の成長、そして中国における廉価な自動車の生産量の増加である。

首都をモンゴル製の
エコバス第一号が走る
(news.mn 12月13日)

ウランバートル市は13日、モンゴルのエンジニアたちが設計したバスの第一号を入手した。このJT1BVバスは、Erdu社とモンゴル電気運送社が製作した。2日間テストしたあと、このバスに公共交通機関の免許が交付される。

このバスは28席で、他のバスと比べて燃料が少なく済み、公害も撒き散らさない。公共交通機関局は、この新しいバスの運行ルートを設定した。Erdu社の関係者らは、来年3月に工場が完成すれば年間100～120台の生産が可能だと話している。

国内に二つの
ウラン精錬所ができる
(news.mn 12月28日)

モンゴル原子力エネルギー庁には、モンゴルのウラン採掘業にとっての大型プランがある。同庁では、二つのウラン精錬所がドルノド県に建設され、工事の準備作業がすでに進行中であると話している。精錬所はフランスとカザフスタンにウラン加工品を輸出する。

モンゴルでは2009年からウランの探査に力を入れ始めた。原子力エネルギー庁は集中的な探査を計画している。ドルノド県およびドンゴビ県にウラン鉱山を開く作業が始まった。

◆列島ビジネス前線◆

北海道

稚内港 外航船5万隻
(北海道新聞 11月15日)

稚内港に入港した外国貿易船が14日、戦後の1948年に国際貿易港として開港して以来、累計で5万隻に達した。函館税関管内の北海道と青森、岩手、秋田3県の港で5万隻は初めて。稚内港は90年に旧ソ連・ロシアからカニ運搬船が増え、ピークの97年には全体で4,294隻を数えた。

5万隻目はサハリン州コルサコフ港から入港したカンボジア船籍の貨物船「フレッシュ シャトル」(1,945トン、5人乗り組み)。

稚内ーサハリン航路来年も28往復維持 (北海道新聞 11月17日)

サラブレッド 中国輸出促進
(北海道新聞 11月25日)

日高、胆振、十勝の各軽種馬農協など5団体は中国へのサラブレッド輸出の促進を目指し、北京の企業「中国牧工商集団総公司」に、中国人が日本の競り市で購入した馬の輸出手続きの代行を委託する。日本側の関係者が北京を訪れて12月9日に覚書に調印する。

調印するのは3農協と日本軽種馬協会(東京)、競走馬の登録業務を行うジャパン・スタッドブック・インターナショナル(同)。

地方競馬の廃止でサラブレッドの国内需要が減少する一方、中国では馬券を売らずに速さだけを競う「速度競馬」の人気が高まっていることから、日高軽種馬農協などは中国への販路拡大に取り組んでいる。

ロイズ、ユジノ進出
(北海道新聞 11月26日)

道内菓子製造大手のロイズコンフェクト(札幌)は25日、ロシアで初めての常設店舗をサハリン州ユジノサハリンスクの複合商業施設内に開設した。

店舗は市内最大の複合商業施設「シティーモール」1階にオープン。広さ36平方メートルで、生チョコレート(1箱550ルーブル、約1,350円)、ポテトチップチョコレート(同)など33商品を並べている。

同社はシンガポール、中国などアジア9カ国で26店舗を展開しているが、日本を訪れるロシア人の中で生チョコレートなどの人気が高まっていることからロシア極東への進出を決めた。来年はウラジオストクにも出店予定だ。

道産食品 香港で商談会 ジェトロ 15社、安全性訴え

(北海道新聞 11月26日)

道が上海事務所開設（北海道新聞 12月14日）

道フード総合特区内定
（北海道新聞 12月15日）

政府は14日、地域限定で規制緩和や税財政の優遇措置を認める総合特区の第1号に、札幌や函館、帯広などを拠点とする「北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区」を内定した。東アジアの食品需要の拡大をにらみ、「食」の研究開発・輸出拠点の育成を政府が後押しする。来週にも正式決定する。

国際競争力のある産業を育てる「国際戦略総合特区」は道経連と道、札幌・江別、函館、十勝地方をそれぞれ加工食品、水産品、農産品の拠点と位置付け、生産者と大学・研究機関が連携し、付加価値の高い道産食品の開発や輸出拡大を目指す。

青森県

中央アジアなどから医師16人
青森中央短大で保健医療研修
（東奥日報 11月21日）

国際協力機構（JICA）東北支部の青年研修事業で、キルギスタンやタジキスタンなどの中央アジアコーカサス地域の4カ国から医師16人が10日から22日までの日程で青森市を訪れ、青森中央短期大学で日本の母子保健を学んでいる。

研修員たちの国は、高い妊産婦死亡率や乳幼児死亡率などの問題を抱えている。研修では、日本の健康保険制度や本県の母子保健政策などの講義を受け、保育園や乳幼児検診、弘前大学医学部付属病院周産母子センターなどの見学をしている。

韓国・済州特別自治道
本県と友好交流協定
（東奥日報 12月3日）

県は2日、韓国・最終特別自治道と友好交流協定を結ぶと発表した。7日にウ・グンミン道知事が来県し三村申吾知事と面会、県庁で締結する。両地域にある世界自然遺産を通じて育んできた交流を観光や貿易など他分野にも広げる。

友好交流協定には（1）世界自然遺産の保全・管理等のための交流・協力を推進（2）トレッキングやウォーキングなどの民間交流の促進（3）貿易、観光、文化芸術、青少年、エネルギーなどの分野での交流人口拡大に向け努力などの項目が盛り込まれる予定。県が海外の地方行政と友好交流に関する協定を結ぶのは、2004年に友好経済交流委員会協定を結んだ大連市（中国）に次いで6例目。

八戸港、外貿航路が完全復旧 中韓週2便運航を再開

（東奥日報 12月16日夕刊）

秋田県

医療技術交流
ウラジオの医師来県
（秋田魁新報 11月8日）

本県とロシア・沿海地方の包括的友好協定に基づく医療技術交流の一環で、ウラジオストク第2診療病院のルーラン・トルクーロフ第1神経外科長が7日、秋田市の県立脳血管研究センターを訪れ、医療設備を視察した。来年1月にも始まる医療研修に備え、今月11日まで脳研で事前研修を行う。

県によると、ウラジオストクでは来年のアジア太平洋経済協力会議（APEC）の会場跡地に総合病院を建設する計画が進んでおり、最新

医療設備の導入が見込まれている。ただ現段階では、治療技術を要する脳動脈瘤などの手術には対応できず、脳外科分野の技術向上が課題となっている。

中国天津に木材需要
知事、経済交流強化へ
(秋田魁新報 11月30日)

県商工会議所連合会(渡邊靖彦会長)と佐竹敬久知事の懇談会が29日、秋田市のホテルで開かれた。佐竹知事は来年度、県が交流促進の合意書を結んでいる中国・天津市との経済交流強化を目指す考えを明らかにした。

佐竹知事は「天津は温家宝首相の出身地でもあり、集中投資がこれから始まる。建築資材として木材の需要もあり、富裕層も多い。来年度、(交流拡大を)狙いたい」と述べ、天津市との貿易拡大や観光誘客を進める方針を示した。県と同市は昨年9月、経済、文化、教育など幅広い分野で交流を進める合意書を締結している。

山形県

海外向け「山形物産店」
(山形新聞 11月16日)

県と県経済国際化推進協議会は来年2月から1カ月間、国内最大手のインターネット通信販売「オンラインショップ楽天市場」で、海外向けの「山形フェア」を開催する。ネット上の物産展を通じて海外への販路拡大を後押しする。

香港市場で
県産ラ・フランス好評
(山形新聞 11月24日)

アジア地域への県産品の輸出に力を入れている県などは、県産ラ・フランスを香港市場に売り込むプロモーションを現地の高級スーパーで展開している。試食によりPRに力を入れ、本来のおいしさを消費者に紹介。福島第1原発事故の影響を懸念する声はなく、食味への理解が浸透し売れ行きは好調のようだ。

県経済国際化推進協議会によると、香港への輸出支援を本格化させた4年前の出荷量は150キロほどだったが、昨シーズンは10トン超を支援。現地ニーズは高まっており、同協議会は「試食で本来の味を知ってもらえたことが大きい」と話す。

北京で修学旅行誘致 本県など16府県市旅行代理店にPR
(山形新聞 12月2日)

新潟県

日本海側拠点港
新潟東、直江津選定へ
(新潟日報 11月10日)

国土交通省は9日、中国やロシアなど北東アジアとの貿易の核となる「日本海側拠点港」に、本県の新潟東、直江津両港を含む19港を選定する方針を固めた。集中的に投資することで、成長が著しい対岸諸国との海上物流を促進し、国際的な競争力の強化につなげるのが狙い。11日にも正式発表する。

新潟東、直江津両港は連名で立候補していたが、「国際海上コンテナ」部門で新潟東港、「液化天然ガス(LNG)」部門で両港がそれぞれ選ばれる見込み。特に新潟東港は伏木富山、下関、北九州、博多の4港とともに「総合的拠点港」として位置付けられ、日本海側の窓口的な役割を担う。これに比べ規模が小さい港湾を「機能別拠点港」として直

江津、金沢など14港を選び、LNGなど部門ごとに育成する方針。

※日本海側拠点港の選定結果（国土交通省報道資料より）

【総合的拠点港】新潟、伏木富山、下関、北九州、博多

【機能別拠点港】▽国際海上コンテナ：博多港、北九州・下関、新潟、伏木富山、秋田港、伊万里、境、舞鶴、金沢 ▽国際フェリー・国際RORO船：博多、北九州・下関、敦賀、稚内、伏木富山、舞鶴 ▽外航クルーズ（定点クルーズ）：博多、長崎 ▽外航クルーズ（背後観光地クルーズ）：小樽・伏木富山・舞鶴、金沢、境 ▽原木：境、浜田 ▽LNG：直江津・新潟、石狩湾新 ▽リサイクル貨物：酒田

極東エネ資源活用策を探る 日ロ官民が「対話」

（新潟日報11月16日）

八海クリエイツ
中国・蘇州に工場建設
（新潟日報11月19日）

精密プラスチック部品製造の八海クリエイツ（南魚沼市）が中国江蘇省蘇州市に工場を建設し、来秋にも稼働を予定している。同社の海外製造拠点はタイに続き2カ所目。現地調達を進める日系メーカーの動きに合わせ進出を決めた。

年内にも現地法人「八海精密成型（蘇州）有限公司」を設立する。プラスチック部品製造工場を建設し、来年11月ごろの稼働を目指す。八海クリエイツは「取引のある日系企業も中国に進出しており、受注が見込める」とした。

三条、燕の金属加工業 バイヤー来訪、海外ヘアピール

（新潟日報12月7日）

新潟港コンテナ過去最高に 横断航路は集荷進まず

（新潟日報12月16日）

富山県

富山の食、大連にPR
来月、富山で商談会
（北日本新聞11月1日）

北陸銀行と富山県、北日本新聞社などは12月7日、富山市の富山第一ホテルで、中国・大連市のバイヤーと県内の食品関連企業のマッチングを目指す「大連バイヤーズ・サミット in 富山」を開く。人口600万人で富裕層、中間層が拡大する大連市場での販路開拓を支援する。

大連でスーパーや百貨店、ホテルなど飲食関係に販路を持つ現地の食品商社などバイヤー5社を招く。県内からは、中国への輸出を検討する食品関連企業10社程度を募る。

内外国人労働者
2年で1,000人増
（北日本新聞11月25日）

北陸経済研究所は24日、北陸3県の外国人労働者などについての調査をまとめた。2010年の県内の外国人労働者数は、08年比989人増の5,277人で、北陸3県で最多だった。製造業を中心に、外国人労働者が増えている実態が示された。

10年の全国の外国人労働者数は65万人で、富山は21番目に多い。産業別では製造業が55.4%を占め、全国平均と比べ15.5ポイント上

回った。外国人労働者のうち、県内企業などが受け入れる技能実習生は、9割以上を中国人が占める。業種別では食料品製造が18%で最多。以下、衣服・繊維製品、建設、金属加工の順で続く。

伏木富山港
物流航路開拓を検討
ロシア・中国の3路線
(北日本新聞 11月30日)

伏木富山港が日本海側の港をけん引する総合的拠点港に選定されたことを受けて、県は29日、コンテナ航路等の拡充に向けた方策を検討する「新物流ルート開拓研究会」を発足させた。ロシア・中国の3ルートを検討対象とし、現行の定期航路より所要日数が少なく、寄港頻度の高い航路の開設に向けて戦略を練ることを決めた。

検討対象ルートは、それぞれ伏木富山港を起点として▽ウラジオストク港～シベリア鉄道▽大連港～中国東北地方内陸部▽上海港～台湾・香港～東南アジアの3ルート。集荷圏の拡大や潜在貨物の発掘には「直行・多頻度・定時」という「船足の短い航路」が必要と判断した。

台北定期便4月就航 富山空港、月・金曜の週2便

(北日本新聞 12月23日)

石川県

3年で輸出倍増見込み企業
石川県6社を支援
(北陸中日新聞 12月23日)

石川県は、3年間で輸出額が倍増する見込みのある県内企業6社を、モデル企業に初めて認定し、支援していくことを決めた。県庁で22日、認定証交付式があり、谷本正憲知事は「超円高で輸出を取り巻く環境は厳しいが、創意工夫をして目的を達成してほしい」と激励した。

認定されるには、具体的な海外戦略を盛り込んだ事業計画があり、県内の他企業にビジネスモデルを示せることなどが条件。年間で最大200万円を助成するほか、県や日本貿易振興機構などの職員で構成する支援チームが各方面でアドバイスする。

日成ビルド
海外再進出可能性を検討
(北陸中日新聞 12月29日)

日成ビルド工業(金沢市)は、海外進出に向けた市場調査を始めた。中国や台湾、シンガポール、タイなどのアジアを中心に、立体駐車場やプレハブ建築の技術を生かした事業展開の可能性を探る。建設事業だけでなく、立体駐車場などの部材製造や駐車場のメンテナンス・運営事業なども視野に入れていく。

同社は1980～90年代に中国と香港、台湾、タイ、シンガポール、韓国、イタリアの7つの国・地域に合弁会社をつくり、駐車場やプレハブを完成させた。経営立て直して2000年代前半にすべて撤退し、近年は国内事業に専念してきた。

福井県

上海で北陸テキスタイル展 知事がトップセールス

(福井新聞 11月3日)

明林繊維 高級生地中国でPR
(福井新聞 11月11日)

繊維産元商社、明林繊維(本社福井市、村上真一社長)は今年から秋冬物の服地販売を強化している。このほど、中国の北京、深圳両市

で自社開発の高級婦人衣料生地を紹介する展示会を開催、好感触を得た。

中国での展示会は5年目だが、今回はふくい産業支援センターの助成事業の一環で秋冬物の服地を提案した。同社はセルロース繊維活用の婦人服地輸出を得意とし、2000年代からは中国、韓国に進出。近年は特に中国の富裕層をターゲットにしており、中国への輸出高は年間約3億円。

口の企業幹部に高性能生地 PR
ジェトロ福井招待
(福井新聞 12月2日)

高機能、高付加価値の生地をロシア市場に売り込もうと、ジェトロ福井は1日、「ロシア向けテキスタイル輸出展示商談会」を福井市で開いた。北陸3県を中心に繊維関連企業18社が参加し、来県しているロシアの有力アパレル企業の幹部らと商談を繰り広げた。

商談会には、ロシアのスポーツ・アウトドアやファッションアパレル、ユニホームの有力企業3社の幹部やバイヤーら4人を招待した。ロシアのアパレル市場は急速に拡大しており、繊維素材や製品の新たな輸出先として有望視されている。

敦賀観光協と韓国東海市推進協 観光客増へ友好盟約

(福井新聞 12月3日)

県産食品、中国へ PR 大連バイヤーと商談会

(福井新聞 12月7日付、北日本新聞 12月8日)

鳥取県

鳥取産スギ原木
韓国へ試験輸出
(山陰中央新報 11月15日)

鳥取県内の林業関係者でつくる「県木材輸出連絡協議会」が、需要拡大策の一環で、県産スギの原木1,500立方メートル(7,750本)を韓国へ試験的に輸出することを決め14日、会員が積み出し港の境港で、船積み前の原木を見学した。輸出は17日の予定で、住宅建材として使われる。

協議会は県内の8森林組合や林業会社で構成。県産スギが数年後に相次いで伐採敵期を迎えることから、需要を掘り起こそうと昨年6月に協議会を立ち上げ、試験的輸出に踏み切った。原木(直径14~54センチ、長さ4メートル)は韓国全羅北道に送られ、現地での加工を経てマンション内装材に使う。1立方メートル当たり8,200円で、国内相場に近いという。

日韓口定期貨客船
過去最大の試験輸入
(山陰中央新報 12月3日)

日韓口定期貨客船を試験的に使い、ロシア極東沿海地方・ウラジオストクから出荷された、同国産チタン鉱石(375トン)と、中国産割り箸(20フィートコンテナ2本)が2日、境港市の境港に到着した。試験的な輸入としては、過去最大規模。地元関係者は、伸び悩むウラジオストクからの輸入の拡大に期待を寄せた。

チタン鉱石はロシア内陸部のアムール州産で、東京都の商社「パーカー川上」が関西の顔料メーカー向けに輸入した。割り箸は中国東北部の黒龍江省で生産された5,000万膳で、倉吉市の食器製造販売などの「丸十」が輸入した。

島根県

国際コンテナ上期取扱量
 浜田 30%、境港 18%増
 (山陰中央新報 11月12日)

国土交通省中国地方整備局は10日、2011年上半期(1~6月)の国際コンテナ貨物取扱量(速報値、20フィートコンテナに換算)をまとめた。山陰両県では、境港が前年同期比18%増の1万4,045本、浜田港が同30.5%増の1,906本。中国や東南アジアとの輸出入の伸びが要因で、東日本大震災の影響はほとんどなかった。

境港は、東南アジアへの紙・パルプの輸出や、米国から粘土などの非鉄金属鉱物の輸入が増加。浜田港は、中国向けの化学工業品の輸出や、同国からの機械部品の輸入が伸びた。

半期ごとに前年同期と比べた場合、境港は4回連続、浜田港は3回連続で上回った。

九州

「有田焼」北京お披露目 初の展示会今月末開催「中国進出の第一歩に」(西日本新聞 11月9日)

留学生の就職“橋渡し” 九州グローバル産業人材協 28日発足

(西日本新聞 11月25日)

香港の団体と覚書締結 九経連 企業、大学連携促進へ

(西日本新聞 12月1日)

トライアルが中国進出
 (西日本新聞 12月14日)

ディスカウントストア(DS)大手「トライアルカンパニー」(福岡市)は13日、2012年に中国に初出店する計画を明らかにした。すでに10店を展開する韓国では、14年までに100店以上に拡大する。

中国進出は、05年に設立したプライベートブランド(PB)開発の現地法人がある青島市を軸に検討する。市場調査に向け今年11月から現地スーパーに対し、売り場づくりや商品供給などのコンサルティング事業に乗り出した。

安川電気 中国にロボ生産拠点
 (西日本新聞 12月22日)

安川電気(北九州市)は21日、中国江蘇省に産業用ロボットの生産拠点を設け、2013年3月から稼働させる、と発表した。中国を中心とした新興国の需要の高まりに対応、為替差損や自然災害のリスクを回避し、国際競争力を強化する狙い。経済産業省によると、国内の大手ロボットメーカーがロボットの生産拠点を海外に設けるのは初めて。

九州～近畿 乗り放題券
 外国客誘致へ共同開発
 (西日本新聞 12月31日)

JR九州とJR西日本が、九州、中国、近畿地方のJRが新幹線も含め乗り放題になる外国人向け割引切符を共同開発していることが30日、分かった。全線開通した九州新幹線鹿児島ルートと山陽新幹線の直通運転が好調を維持する中、西日本の広域観光ルートと併せて売り出すことで、東日本大震災後に急減した外国人観光客の呼び戻しを図る。両社が外国人向け切符を共同開発するのは初めて。早ければ来春に発売する。

新切符はまず、訪日旅行者の大部分を占める韓国人に売り込む方針。JR四国と連携し、四国を対象地域に加える選択肢もあるという。

◆セミナー報告◆

平成23年度第5回賛助会セミナー



テーマ：鉄道貨物輸送の果たす役割

～新潟の拠点性を発揮させるために～

日時：平成23年12月12日

会場：朱鷺メッセ3階・中会議室302

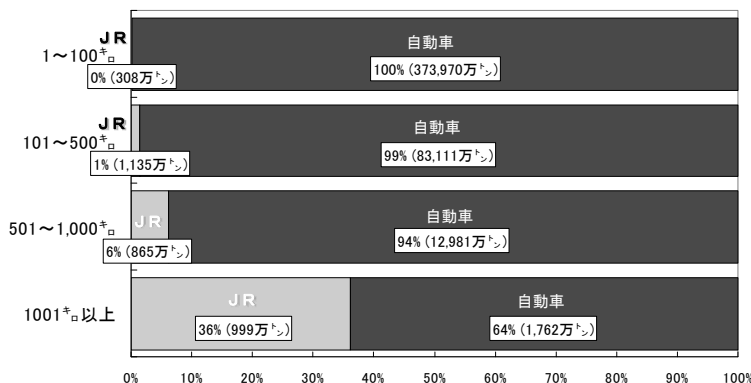
講師：JR貨物新潟支店長 花岡 俊樹氏

鉄道貨物輸送とは？

JR貨物の売上の8～9割はコンテナです。車扱では石油を運んでいます。輸送量3,000万トンというのは、日本の総物流の概ね1%に相当します。

JRの役割は長距離の輸送です。「陸上貨物輸送の距離帯別シェア」の通り、1,000キロ以上の輸送になると、4割ぐらいを私どもがやらせていただいています。自動車の中にはフェリーも含まれています。新潟からは、中国地方、九州、北海道への引合いが多くなります。一方、東京は300キロちょっとなので、シビアナ戦いをいろんなところでやっています。最近は大阪の引合いも多く、大阪は500キロぐらいなのですが、トラックで一人で往復するのが厳しいらしいですね。

陸上貨物輸送の距離帯別シェア (平成20年度・含む地域内流動)



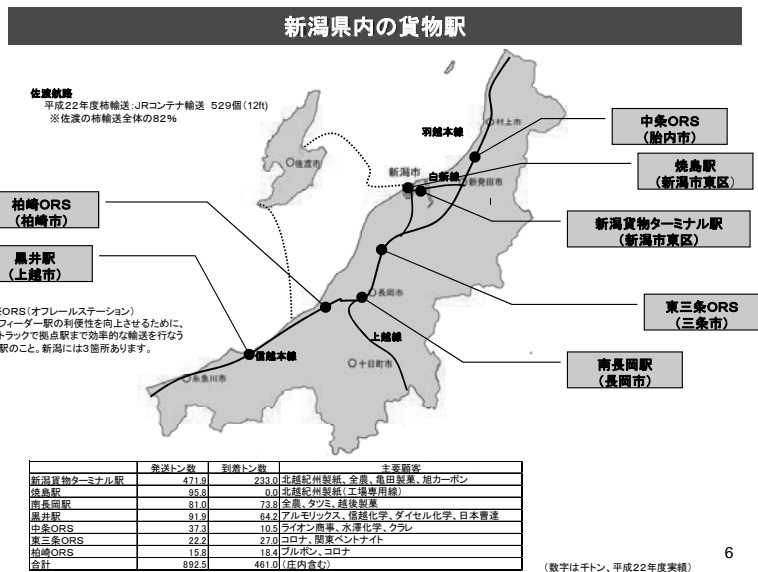
資料：鉄道はJR貨物資料、自動車は「陸運統計要覧」による

4

環境面では、鉄道が排出するCO₂の量は営業用トラックの6分の1～7分の1ぐらいです。我々は電気機関車けん引がメインで、ディーゼルは駅の構内で入替え作業をするディーゼル機関車とフォークリフトぐらいなので、CO₂を圧倒的に出さない仕組みになっています。これは我々のセールスポイントの一つでもあります。以上のように、鉄道貨物は長期低落傾向の中でどん底を走っていましたが、環境面の優

位性とともに、長距離輸送を中心に伸びてきたという経過を持っているのです。

現在、我々が新潟県内に持っている駅は7カ所です。白新線の新潟貨物ターミナル駅がメインになっており、これは日本海側でいちばん大きな駅です。そのほか、焼島駅が新潟市東区にあります。これは北越紀州製紙の工場の中に入っている専用線で、1日100個のコンテナを運んでいます。国鉄の頃は、専用線方式というものがあちこちにありましたが、物流の変化の過程で潰れていきました。この焼島駅の専用線は、3、4年ぐらい前につくったばかりです。このほか、南長岡駅、黒井駅があり、そのほか、列車で行っていた部分をトラックに置き換えるORS（オフレールステーション）が三つあります。日本全国、今だいたい40カ所ぐらいORSという駅があります。これはこの後のキーワードの一つにもなってくるのですが、組合せて物流をするという一つの典型です。鉄道にトラックなどを組み合わせながらリードタイムを短縮していきます。このように、JR貨物の輸送とは、鉄道の太い柱を生かしながら、フィーダ一部分を充実させるためにいろいろな物流のモードと組み合わせ、いちばん効率的な形態になっているのです。今、新潟からの発送トン数は年間100万トン弱、到着が46万トンです。



モーダルシフトの事例

まず、トヨタ自動車の例です。トヨタ自動車は東北地区にたくさん自動車工場を持っていて、部品は中部地区に多くなっています。部品を組立工場のラインに合わせて運ぶ手段を工夫していくなかで、どうやって企業としてCO₂を削減していこうかという課題がありました。2005年4月に西浜松駅から盛岡貨物ターミナルまで既存の列車を使って試験輸送を開始し、2006年11月には20両編成の専用列車の運転を始めました。その翌年には2往復化し、その結果、海上輸送、トラック輸送に比べて、CO₂の削減ができたという結果が得られました。もともとトラックで東北に運ぶか、あるいは船で仙台港に揚げてトレ

ージして岩手に運んでいた部分を、可能なところから鉄道に切り替えていただいたという例です。

このとき、私は本社でシステムのプロジェクトリーダーをやっていたので、GPS と IC タグなどを組み合わせてコンテナの所在管理をする仕組みをつくりました。列車の遅れが 24 時間以内に収まれば、工場のラインには何ら影響がないという仕組みができました。

モーダルシフトをどのように行うかは、それぞれの会社の問題意識から始まるものであって、JR のレディメイドというケースはほとんどありません。オーダーメイドで輸送体系を作り上げるとというのが、今のパターンになっております。

次に、佐川急便の事例です。宅配便なので、いちばん重要になるのが「時間」です。東京～大阪を6時間で走ったら買ってあげるという話が10年ぐらい前からあったのですが、新幹線ならいざ知らず、在来線で6時間で走るのは至難の業でした。しかし、時間も重要ですが、環境面も重要でした。東名高速を大型トラックで走っていた部分を鉄道に切り替えることによって、CO₂の削減をしたい。でも、CO₂を削減するからといって、ゆっくり行くのはダメだ、というのは当たり前ですね。そこで、我々が考え出した商品が電車です。

新型車両(スーパーレールカーゴ)の登場



- 世界初の電車型特急コンテナ列車
- 最高速度 130 km/h・東京～大阪間 6時間11分
- 1往復で、トラック56台分の輸送をモーダルシフト
- 年間1万4千トンの CO₂ 削減を実現



9

車両を電車にして速く走ると同時に、最大積載重量を犠牲にしました。普通の貨車は、最大積載重量が 40 トンちょっとありますが、これは 28 トンしか積めません。実は、宅配便系の荷物というのは比較的軽量品なので、お客様のニーズに合わせられました。もうかれこれ 10 年以上この列車を動かしているのです、定着した商品です。

次に、新潟の例をご紹介します。平成 19 年度のグリーン物流パートナーシップ推進事業での事例です。まず、亀田製菓は、新潟から岡山、そして名古屋を中心とする中部圏に製品をトラックで輸送していたものを、鉄道に切り替える取組みをしました。このときはトラックを組み合わせました。ORS のところで申し上げたように、鉄道はトラ

ックと組み合わせながらいろいろなニーズに応じていくという商品なので、亀田製菓の工場から新潟貨物ターミナルまで運ぶ手段がなければ、いくら頑張っても物は運べません。短距離をトラック、長距離を鉄道にすることで、環境負荷の軽減を図った取り組みでした。

旭カーボンの場合は、滋賀県彦根にあるブリジストンの工場に向けて、タイヤの原料になるカーボンブラックを輸送しています。このときは、専用のコンテナを作っていただきました。貨車は自走式のホッパー型コンテナなので、カーボンブラックを上から入れて、着地に着いたら上からダンプアップして流すという、カーボンブラック専用のコンテナです。これによって、新潟から岐阜までの間を鉄道輸送に切り替えていただき、CO₂の排出を少なくしました。

モーダルシフトの狙いと効果をまとめてみますと、トラックから鉄道へシフトした目的は、CO₂の削減です。でも、環境面では効果があったのですが、限界があったと思います。最近、特に震災の後、その限界にようやく気付きました。環境化や効率化を進める結果、企業の継続的事業活動を支える物流が弱っていたのかもしれない、という気がしてなりません。つまり、どんな事業形態であれ、様々なリスクをいかに軽減するかということに、ちょっと鉄道を組み合わせればもっと良くなるのではないかと、というテーマでやっていかないと、モーダルシフトは今後、進まないだろうと私は思っています。

モーダルシフトから モーダルミックスへ

「モーダルミックス」というのは JR 新潟支店の造語です。うちの会社はあまりこの言葉は使いません。しかし、確信を持って申し上げますが、モーダル「シフト」では継続的な事業活動を担保できません。地域、産業、あるいは企業のためにやるのであれば、いろんな物流のモードの組合せが必要なのではないかと、今、強く感じています。例えば、「災害があっても安心だね」という部分を少しでも担保していくような仕組みにしていかなければならない。これが、これからの我々、鉄道の役割なのだと思います。

継続的な企業活動を保障するための短距離モーダルシフトの事例です。震災のあと、東北への物流はいろいろな形で問題が出ました。今までの東北の物流は仙台に拠点をもっていました。仙台を中心とする物流の仕組みが震災でまったく機能しなくなったため、今度は秋田に鉄道で持って行って、秋田から青森、もしくは岩手に配送する。仙台が受け持つのは、仙台と福島近郊になります。きちんと物流で企業活動を担保するためには、たとえ短距離の新潟～秋田間でも、鉄道を使って北東北の物流を担保する。それから、被災地相手だと機動性を担保する工夫が必要なので、仙台・福島へはトラックで運ぶほうがいいかもしれない、という動きが今、あちこちで出ています。我々が目指すのは、こういう部分でどこまでお手伝いできるのか、ということです。

行政の動きも、最近、少しずつ変わっています。これは港にからめた話ですが、例えば、物流の各モードに対して助成する制度を皆さんたくさんお持ちです。ただ、いろいろな物流の組み合わせをしながら

ウィークポイントを助成する仕組みというのは、それほどなかったと思います。それが2011年6月、大阪市で次のような制度がつけられました。これは、阪神港が国際戦略港湾に選定されたことがきっかけの一つですが、大事なのは、「さらなる集荷機能の向上を図るとともに、効率的な物流体系の構築と地球環境負荷の低減を目指し」ている点です。阪神港そのものだけでなく、集荷機能に目を付けて助成する仕組みに変わりました。

新潟の拠点性を
発揮させるために

日本海拠点港の総合的拠点港に新潟東港が選ばれました。日本海側の各港がこれからきちんと対岸貿易を考えていくためには、神奈川大学の中田信哉先生もおっしゃっているように、陸路の物流ネットワークを国内でどうつくるかが大事だと思います。日本海側の各港が共倒れにならない仕組みづくりができると思うのです。

我々に絡む話として、県が持っておられる新潟東港鉄道があります。昔、白新線の黒山駅から新潟東港まで、新潟臨海鉄道という、当社も少し出資していた第3セクターがありました。これは平成14年に解散しました。ただ、そのときに、東港の少し手前までは、今日にいたるまで線路を残してあったのです。その少し残ったレールを東港の西埠頭まで、約800メートル延ばそうと、今回、港湾計画が変更されました。これは非常に喜ばしいことだと思います。ただし、800メートル延ばすという意味決定のもとに、陸路の物流ネットワークを作るための仕組みづくりをこれからやらないといけないと思います。

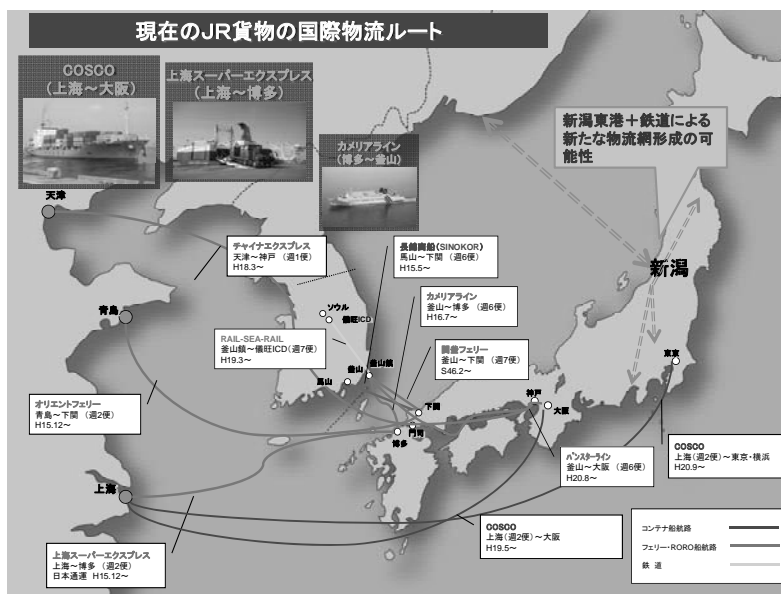
二点目は、新潟東港全体にかかわる話ですが、日本海側拠点港の中で、新潟は直江津とともにLNG輸送に指定されています。すでに、新潟東港に揚がるLNGを国内の消費地に向けて輸送する部分を、私どもがやらせていただいています。平成21年には国内で3万3,000トンぐらいのLNGをJR貨物で輸送しています。22年度は21年度とほぼ同じぐらいで、23年度は3万トン台後半ぐらいまで運ぶかもしれません。

今、新潟のLNGは仙台へはパイプラインで、酒田地区にはローリーで送っています。私どもは、秋田、青森、富山、金沢に向けて、30フィートのタンクコンテナでLNGを運んでいます。鉄道でやらせていただく理由の一つに、パイプラインと違って、既存インフラが活用でき初期投資が少ないというメリットがあります。今、あちこちの港で、新たにLNGを揚げるという計画を承っています。直江津ではLNGを揚げて中部電力の火力発電所で使うと同時に、富山に向けてパイプラインができるという計画が実際に進んでいます。その結果、新潟から富山への当社の輸送が減ってくるのではないかとされていますが、冷静に考えると、パイプラインというのは、10年単位、場合によっては20年単位の莫大な投資がかかるうえ、今回のような地震で被災した場合の被害も大きい。したがって、パイプラインと鉄道のインフラを併用するという売り方もあるだろうと思います。



最近あちこちで申し上げているのですが、新潟東港の特色を出す仕組みが必要だと思っています。まず、近隣の港と競争するのではなく、周辺の港に対して新潟の特色をアピールしようという我々の問題意識があります。新潟の物流の特色は何かといいますと、先ほど申し上げた、0.8キロ延びるオンドック・レールです。我々は40フィートのラックコンテナの導入を提案しています。40フィートのハイキューブを運ぶことも考えられます。しかし、ほかの経済地域の荷物をどうやって取り込んでいくかを考えると、すべてハイキューブだけで仕事ができるとは思っていません。それよりも、物流センターの状況とか荷捌きの仕組みを考えたときに、むしろ積上げ方式の輸送もよいのではないかと思います。

新潟東港はあれだけの大きな港でありながら、港の近くに物流センターがあまりありません。むしろ、新潟県内の産業集積地である見附、三条、燕の方に多いのです。これは非常に不思議な状況だと私は思っています。そういうなかで、私どもの鉄道で運んでいるのは12フィートコンテナです。これを三つ並べて40フィートにしてしまうラックコンテナという商品をうちの子会社が持っています。この物流プランができれば、新潟と対岸の間は船で、ラックで行き来して、新潟に到着し次第、ばらして当社の列車に載せてそれぞれの目的地に行く、あるいは目的地から来ることができると思います。特に新潟東港の輸出をどうやって増やすかという喫緊のテーマがあるなかで、それなりの呼び水を作っていくないと、そう簡単に伸びるわけがありません。そのためには、小口の集積も有効だと思います。



例えば、中国の沿岸部を通じて新潟で鉄道のゲートウェイをつくって欲しいと言われても、うちは博多があるので競合してしまいます。それよりも、ロシアないしは中国東北部をどうやって取り込んでいくか、ということになると思います。ザルビノが9月から動き始めましたし、それによって、北九州を中心とした中国沿岸部への鉄道の入り口と並行して、新潟を中心とした中国東北部もしくはロシアへの入り口ができれば、地理的には圧倒的に新潟のほうが近いわけですから、

つくり方によってはものすごく化けるかもしれない、という期待感が十分にあります。

日本海縦貫ルートは
鉄道貨物輸送のメインルート

いま、新潟県内の「直江津～長岡」間を経由する高速コンテナ列車には、定期列車が28本（北海道～九州、北海道～近畿、北海道～中京、青森～近畿、北陸～首都圏、新潟～近畿、新潟～岡山、新潟～九州）あります。新潟発近畿行き、岡山行き、九州行きは、けっこう利用率が高いです。1日あたりの物流は、平成21年度のデータで9,505トンですが、これはリーマンショック後に非常に落ち込んでいた時期だったので、今は1万トンを軽く超えています。

新幹線ができたあとも、引き続きこの区間を安心してご利用いただける仕組みを作っていくという意味で、地域の方々との連携、情報交換は必要だということを強く感じています。

その裏付けの一つに、3月11日の大震災があります。そのとき、新潟がどうだったかということ、3月15日ぐらいにはもう、全線動けるとい状況になっていました。だから日本海縦貫ルートはいいという平たい話を申し上げているつもりはありません。災害が起きた時には何が起きるかわからないという状況に追い込まれるわけです。新潟地域を中心として仕事をしているJR貨物新潟支店としては、県・市あるいは地域経済全体の接点をもっと強くしたなかで、災害に強い物流網をどうつくるか、もう一回きちんと議論をすることが、新潟東港の拠点性を発揮するテーマとも一致してくると思います。

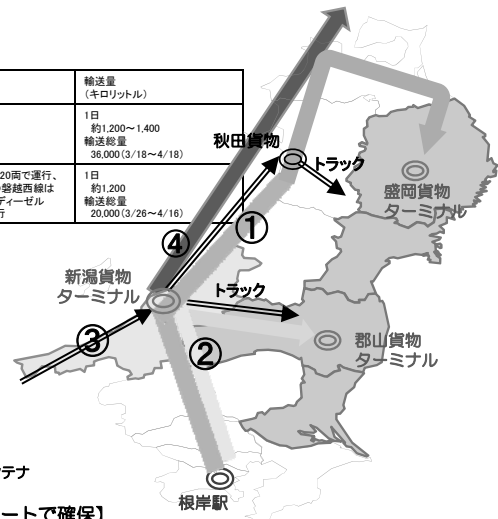
東日本大震災対応

全国ネットワークにより被災地をバックアップ

東北本線が寸断されたが、日本海縦貫ルートを活かして、新潟を中継して被災地をバックアップする輸送体系を速やかに構築。

【石油製品輸送】

| ルート | 路線 | 便数(1日) | 両編成 | 輸送量(キロリットル) |
|------------------------|--------------------|--------|---|---|
| ① 根岸(根岸駅) ⇒新潟⇒盛岡 | 上越線 信越線 羽越線 | 2便 | 20両編成 | 1日 約1,200~1,400 輸送総量 36,000(3/18~4/18) |
| ② 根岸(根岸駅) ⇒新潟⇒郡山 | 上越線 信越線 磐越西線 | 2便 | 根岸-新潟を20両で運行、 新潟-郡山の磐越西線は 10両編成のディーゼル 機関車で運行 | 1日 約1,200 輸送総量 20,000(3/26~4/16) |



【支援物資輸送】 3/17~4/17

◎被災地向け支援物資輸送・無償輸送300コンテナ

【本州-北海道ルートを日本海縦貫ルートで確保】

◎3/16~4/20・延べ24,000コンテナを輸送

JR貨物は震災後のガレキ輸送を始めました。11月から、岩手県の要請に応じて、密閉式のホッパーコンテナで東京都に向けて運んでいます。鉄の鉄板で囲み、放射能は、載せている途中、運んでいる最中、到着地ですべて測り、問題のあるレベルには達していません。岩手県宮古市からまず、1,000トン分のガレキを運ばせてもらっています。いちばん大事なのは安全性です。それから効率を検証しなければなり

ません。今はコンテナを1日6個ぐらい、専用列車ではなく既存の列車で運んでいます。

最後に、JR 貨物新潟支店として、地域の方々に訴えかけているテーマ、それから我々の課題をまとめて申し上げます。

冬期間における輸送障害対策として、この冬から、一部 JR コンテナを新日本海フェリーで運んでもらうという取組みをします。これは、羽越線がダメになったとしても、最低限運ぶ荷物は新日本海フェリーと連携して運ぼう、という取組みです。

それから、日本海東北道の全線開通は JR 貨物にとって歓迎すべきことだと、私ははっきり申し上げます。トラックは明らかに競争相手ですが、ルートとしての信頼性が担保されると、反射的に当社の荷物は増えます。これはいろんな事象を見ているなかで明らかに言えることです。

JR 貨物新潟支店の課題を3点、申し上げます。まず、日本海拠点港に指定された新潟東港との連携です。輸出入貨物の国内ドレージとして40フィートコンテナをお使いいただく提案をしてみたいし、LNG 輸送でパイプラインと鉄道ネットワークの組み合わせも必要ではないか、と考えています。

それから、ポートセールスというのは、一朝一夕では成り立たないと思います。というのも、新潟東港の伝統的なインバランス（輸入：輸出が10：3で、大半が新潟周辺の貨物）は、そう簡単には解消しません。新潟の特色を出しながら、ほかの港湾との連携を早めに構築しないと、対岸からいいとこ取りされて終わってしまう危険性があると思います。これは新潟だけの問題ではなくて、伏木富山にも、秋田にも同じことが言えると思います。

第三に、新潟の拠点性を生かした物流プランをいろいろ申し上げましたが、東日本大震災後の経験も生かしながら、船、道路、鉄道、倉庫などを組み合わせて物流をつくっていく提案をしていくことです。これが、地域の経済が発展する一つの支えになるのではないかと考えております。

◆ERINA 日誌◆ (2011年11月1日～12月31日)

- 11月2日 国土交通省大臣官房参事官訪問（伊藤業務執行理事ほか）
- 11月4日 黒龍江省社会科学院訪問（伊藤業務執行理事ほか）
- 11月7日 民主党千葉市議会議員団訪問（伊藤業務執行理事ほか）
- 11月9日 財団法人貿易・産業協力振興財団助成事業「北東アジア物流新時代」セミナー開催
(東京、佐藤経済交流部長ほか)
- 11月10日 新潟大学「若手人材育成シンポジウム2011」報告（三村調査研究部長）
- 11月11日 BSN 新潟放送「Nスタ新潟」出演（中村企画・広報部長）
- 11月12～19日 JICA 新潟県・ウランバートル市道路排水計画技術協力事業研修生受入
(エンクバヤル主任研究員)
- 11月14日 北東アジアのエネルギー安全保障研究会（ERINA 会議室、杉本副所長ほか）
- 11月15日 第4回日露エネルギー環境対話（朱鷺メッセ）
- 11月16日 北東アジア天然ガス開発・利用研究会会員セミナー（東京、新井主任研究員）

- 11月16~18日 第7回アジア DME 会議【ERINA 後援】(朱鷺メッセ)
- 11月18日 中国総領事館主催「環日本海経済圏意見交換会」参加 (佐藤経済交流部長)
- 11月19日 日本都市計画学会「2011年度(第46回)学術研究論文発表会」発表
(東京、新井主任研究員)
- 11月21日 新潟県主催「新潟港を利用したマーケット開拓セミナー」講演(熊谷市、新井主任研究員)
- 11月24日 第4回日本ロシア東部・地域間経済協力会議(ユジノサハリンスク市、杉本副所長)
- 11月25日 ERINA BUSINESS NEWS No.88 発行
- 11月27日 【寄稿】財団法人新潟経済社会リサーチセンター『にいがたの現在・未来』2011年12月号 No.458 感頭言「上り坂 それとも下り坂」(西村代表理事)
- 11月28日~12月9日 第17回気候変動枠組条約締約国会議(COP17)オブザーバー参加
(南アフリカ共和国ダーバン、エンクバヤル主任研究員)
- 11月30日 米国 APEC の成果に関する意見交換会(東京、中島主任研究員)
- 12月5日 「2011年度第6回国際貿易投資研究会」発表(東京、中島主任研究員)
- 12月9日 国際大学大学院『日本の行財政システム論』フィールド・トリップ「新潟県の公共政策と公共経営」講師(新井主任研究員)
- 12月12日 平成23年度第5回賛助会セミナー「鉄道貨物輸送の果たす役割」
(朱鷺メッセ中会議室、JR貨物新潟支店長 花岡俊樹氏)
- 12月13日 日本テレビ『news every』「月刊・北朝鮮」出演(三村調査研究部長)
- 12月15日 新潟県国際交流協会主催「国際理解講座」講師(佐渡市、鈴木特別研究員)
- 12月15日 ERINA REPORTNo.103 発行
- 12月20~21日 「日中韓露北東アジア陸海連運協力フォーラム」発表、共同議長
(ハルビン、新井主任研究員ほか)
- 12月21~22日 日中韓露北東アジア陸海連運協力に関する政府間協議・参加
(ハルビン、新井主任研究員ほか)
- 12月21日 敬和学園大学『国際社会入門』講師「新潟と北東アジア」(新潟市、中島主任研究員)
- 12月21日 環日本海懇談会・講演(エンクバヤル主任研究員)
- 12月22日 第2回群馬県国際戦略に係る有識者懇談会(前橋市、佐藤経済交流部長)
- 12月23日 NHK スペシャル「緊急報告 北朝鮮はどこへ向かうのか」出演(三村調査研究部長)

編集後記

金正日総書記の死去という大きな出来事とともに2011年が終わり、2012年を迎えました。▼日本は震災後のエネルギー政策の転換に加え、少子高齢化とグローバル化を背景に、財政・福祉・通商分野などでも抜本的な政策の転換期にあるようです。▼北東アジアでは特に、大統領選、WTO加盟の批准、APEC開催などを控えるロシアに注目が集まりそうです。▼北海道新聞1月1日付で、「ロシア極東に“道銀農場”一道内企業と来春共同で」という記事が紹介されました。対岸との経済交流では、やはり地方から元気を発信していきたいものです。

ERINA BUSINESS NEWS No.89

発行人 西村可明
 編集責任 中村俊彦
 編集者 丸山美法
 発行 公益財団法人環日本海経済研究所
 〒950-0078 新潟市中央区万代島5番1号
 万代島ビル13階
 TEL 025-290-5545
 FAX 025-249-7550
 URL <http://www.erina.or.jp>
 E-mail erdkor@erina.or.jp

禁無断転載