

## セッションC ビジネス交流と自治体協力

# 綏芬河から北東アジア地域経済 発展協力をウィンウィンを

中国共産党綏芬河市委員会書記  
王興柱



綏芬河市は日本の民間企業と良好な協力基盤を有しており、ERINA、伊藤忠商事などの研究機関や企業と緊密に協力して、陸海複合一貫輸送ルートの建設、綏芬河国際口岸貿易博覧会などの分野で実利的で友好的な協力関係を築いている。

まず、綏芬河市の概況について簡単に紹介する。綏芬河市は中国黒龍江省の南東部、北東アジア経済圏の中心的地域に位置する。黒龍江省の対外開放の窓口、「一帯一路」の東側の起点として、道路・鉄道2つの国家一級口岸（通関ポイント）を有し、その鉄道口岸は全国で第3位に数えられる。また、中国東北振興策、国境開発開放、西部開発などの国家級優遇政策が適用される地域でもある。

1903年、中東鉄道の開通後、ロシア・日本・イギリスなど多くの国の商人が集まり、当時は「国境商都」と呼ばれていた。1992年、初の国境拡大開放都市として国に承認され、2016年には国務院により綏芬河—東寧重点開発開放試験区の設立が承認された。前後して「全国文明都市」、「中国優秀観光都市」、「中国木業の都」などの荣誉ある称号を獲得している。

現在、「一帯一路」イニシアチブが推進され、日中国交正常化も46年目に入り、北東アジアにおける平和と協力は着実に進んでいる。綏芬河市が北東アジアにおけるビジネスセンター、物流センター、加工センター、観光センターを構築する中で、その潜在的な優位性を十分発揮し、さらに連携を広げて発展を成し遂げたい。以下、その具体策を紹介する。

第一、地理的な優位性を発揮し、複合一貫輸送ルートの建設で協力する。

綏芬河市は、西は黒龍江省ハルビン市まで460キロ、東はロシア極東最大の港湾

都市であるウラジオストク市まで190キロの地点にあり、中国東北地域が国際分業に参加するためのブリッジとして、北東アジアとアジア太平洋地域を結ぶ「黄金通路」と言われている。綏満（綏芬河—満洲里）鉄道を軸に、東はロシア極東港を利用して日本や韓国まで、西はロシア全境やヨーロッパまで繋がっている。

近年、綏芬河市は陸海複合一貫輸送ルートの建設を加速化させ、ハルビンからロシアのウラジオストク港を経由して韓国、日本、さらに中国南部までの「ハルビン—綏芬河—ロシア—アジア」陸海複合一貫輸送のサービスを開始した。2017年には64回列車を運行し、コンテナ7250個を運び、その内5ロットが日本向けのものであり、安定的な定期輸送が実現できた。

現在、「ハルビン—綏芬河—ロシア—アジア」陸海複合一貫輸送ルートは黒龍江省と日本を繋ぐ重要な貿易ルートになっている。計算によれば、当ルートによる新潟からハルビンまでの距離は、大連ルートよりも1390km短縮できる。また、現時点で新潟からハルビンまでの輸送時間は約7日間であるが、今後、通関手続きの簡略化や、全体の運営プロセスの最適化によりさらに輸送時間が短縮される。我々は日本企業が積極的に陸海複合一貫輸送ルートの建設に参画し、「ハルビン—綏芬河—ロシア—アジア」ルートで越境輸送を行い、国際物流園區、国境倉庫、海外倉庫などの物流施設を建設して、最先端のロジスティクスを構築することを奨励する。

第二、口岸の優位性を発揮し、貿易振興で協力する。

綏芬河市は中国で最も重要な対ロシア貿易口岸の一つである。2017年、綏芬河口岸を通過した旅客は106万人、貨物量

は1140万トンで、過去最多を記録した。この10年間で、木材の輸入は合計6000万立方メートルに上り、中国最大のロシア産輸入木材の集積地となっている。

近年、新たな段階の口岸の改造が基本的に完成し、道路口岸の年間旅客通過能力は100万人から600万人まで向上し、貨物通過能力も550万トンまで引き上げられた。今年度中に貨物検査区の増築も完成の予定で、一日当たり自動車1300台の通関能力を持つようになる。

鉄道口岸の年間国際国内旅客輸送能力は2000万人に達し、積替能力も3300万トンまで拡大した。ハルビン—牡丹江までの高速鉄道は2018年内に開通される予定で、ハルビン市から綏芬河市まで約2時間半で移動可能となり、綏芬河市はハルビン2時間経済圏の仲間入りを果たす。

綏芬河空港は2020年に完成する予定で、ロシア・日本・韓国および国内の北京・上海・広州・大連などへの路線を開通する計画である。これにより立体的な交通ネットワークが構築される。

綏芬河市は良好なインフラ基盤を有しており、日本企業との連携を強化して、口岸の潜在力を十分発揮し、木材製品、農産品、繊維製品の輸出と、機械、電子機器、自動車、化学製品などの日本の優れた製品の輸入を拡大していくとともに、日本製品の展示、体験、販売の施設も作りたい。特に2017年、綏芬河口岸は自動車（完成車）輸入指定口岸の資格が承認され、自動車検査施設の建設も完了し、その影響範囲は黒龍江省のほか、吉林省や内モンゴル東部地域まで広がると見込まれる。日本の自動車産業は世界をリードする存在で、中国市場は9年連続で世界最大の規模を維持している。我々はトヨタ、ホン

ダ、日産などの自動車販売する企業・代理店が綏芬河市を拠点にして、自動車輸入事業に参画し、中国東北部の消費者に新たな体験をもたらすことを期待している。

第三、産業の優位性を発揮し、実体経済への転換で協力する。

綏芬河市は開放型経済を主流とする口岸都市として、木材、米、海産物、農産物などの輸入による供給優位性と、国家級国境経済合作区・総合保税区・互市貿易区などの産業団地プラットフォームを活用して、木材加工の深化、ロシア産食糧加工のハイエンド化、水産物加工業の大規模化、食品加工のブランド化を図り、産業全体がローエンドからハイエンドへの発展を成し遂げることを願っている。

日本の加工業の実力は世界トップレベルであり、我々は日本企業と連携を強化して、日本から最先端技術および管理ノウハウを取り入れ、綏芬河市を支える人材を育成する。技能教育や企業の技術革新などの分野で協力し、相互優位性を補完し、ウインウインの関係を築いていく。

第四、環境の優位性を活用し、観光商品の開発で協力する。

観光産業は、その発展が大きな可能性を秘めている。綏芬河市は良好な環境

に恵まれており、観光資源も豊富で中国・ロシア風情が濃厚な地域である。市全体の森林率は80.9%、夏季平均気温は22.5度で、空気良好日数は年間348日に達し、「天然酸素バー」とも呼ばれている。

綏芬河市は「中国優秀観光都市」にも選ばれており、周辺のハンカ湖、鏡泊湖、渤海国、林海雪原などの観光資源は知名度が高く、観光産業を発展させるに当たって独自の優位性を持っている。現段階の目標は、都市全体のブランド力を高めるため100年の歴史を有する文化資源を発掘し、観光地の建設を加速化させて、3~5年で観光客を年間200万人規模まで増やしたい。我々も日本の観光業者と観光商品の開発、相互の集客、越境観光ルートの開発、旅行商品の宣伝やマーケティングなどの分野で連携したい。

近年、中国政府は「対外開放の拡大および積極的な外資利用における若干の措置」、「外資拡大の促進における若干の措置」などの政策を導入し、新たな状況下で積極的な外資誘致の政策を明確にし、40もの具体的な措置を実施し、国内外から幅広い評価を受けた。2017年7月に公開された新しい「外資企業投資産業指導目録」では、外資企業に対する制限事

項を約3分の1に減らし、全国範囲でのネガティブリストを作成して、外資企業による市場参入のハードルを下げた。

黒龍江省は、綏芬河口岸の支援に重点を置き、綏芬河一東寧実験区建設のための35の優遇政策を公表した。これは綏芬河市にとって、他所との差別化を図り、新たな競争で主導権が取れることを意味する。また、綏芬河市も「経済発展の促進を支援する方法」を策定し、新たな産業プロジェクトのインフラ整備、固定資産の投資、経済発展への貢献、貿易の促進、本社機能経済の拡大などについて、企業向けの支援を実施する。

綏芬河市のシステムのかつ差別化された政策体制が形成されるにつれ、日々投資と発展における効果が表れている。我々は綏芬河市への投資を心から歓迎し、自分の目を大切にするように企業を大切に、投資家が安心して投資できる環境を作るために努力している。

最後に、「一带一路」が提唱される中、北東アジア地域は未曾有の発展機会に直面している。我々は連携方法を革新し、協力の糸口を探り、ウインウインの関係を構築し、日中両国経済のさらなる発展を実現する。

## 吉林省最大の口岸都市—琿春

中国共産党琿春市委員会副書記  
彭樹海



琿春市は図們江下流の中国・ロシア・北朝鮮三国の国境が交差する地点に位置し、面積は5149平方キロメートル、国境都市、民族都市および口岸都市であり、特徴のある「五大優位」を有している。

### 第一、地理的な優位

琿春市は、防川風景名勝区から図們江に沿って日本海までわずか15km、中国の北東アジアへの窓口であり、ユーラシアランドブリッジの出発点の一つである。また、鉄道と海運の複合一貫輸送を通じて、海運ではロシア・北朝鮮・韓国の東海岸、日本の西海岸および北米、北欧まで最も近

い場所でもある。4カ所の国家レベルの道路口岸と鉄道口岸を有し、琿春市を中心とする200kmの範囲には、ロシア・北朝鮮などの十数個の良好な港が分布している。

現在、中口琿馬（琿春—マハリノ）鉄道が双方向輸送の常時運行を実現し、年間貨物通過量が爆発的に増加した。また、ロシア・ザルビノ港を経て韓国・釜山までの「鉄道・海運一貫輸送」航路と北朝鮮の羅津港を経由して上海・寧波に至る「内貿外運（国内貿易を国外輸送する）」航路が開通され、琿春は中国の「一带一路」の重要なハブ都市および中国・

モンゴル・ロシア経済回廊の北へ向けた開放の新しい起点となった。

### 第二、生態における優位

琿春の森林率は86%で、空気の質は全国で上位に入る。国家レベルの防川風景名勝区とアムール自然保護区を有し、全国で唯一の虎と豹の里があり、現存域内には70頭の野生のアムールトラや多くの野生動物が生息している。琿春市はまた名実ともに渡り鳥の天国でもあり、毎年春と秋、数十万羽の渡り鳥がここで休息する。その中にはタンチョウヅル、オジロワシ、オオワシなど8種の国家一級保護鳥類やマ

ナヅル、クロヅル、マガンなど38種の国家二級保護鳥類も含まれている。

四季がはっきりしていて、夏季の平均気温は22度を超えず、「冬に海南省の三亚に住んで、夏に琿春に住む」というように、ここは避暑のために休暇を過ごし、生態環境によって身体をいたわる楽園といえる。

### 第三、資源における優位

琿春市内には吉林省内第2位の金埋蔵地帯とアジア一のタングステン鉱石埋蔵地帯が分布し、非鉄金属・鉱物資源の埋蔵量が豊富である。一人当たりの水資源の保有量は中国の平均水準の5倍となっている。周辺諸国の鉱石・木材資源も非常に豊富で、開発の将来性が高い。琿春市は豊かな「魚と米の里」でもあり、セレン含有量が高い米、リンゴ、延辺赤牛、松茸などの特産物と高麗人參、靈芝（レイシ）、鹿茸（ロクジョウ）など貴重な漢方薬剤を多く産出している。

### 第四、政策における優位

琿春市は国際協力モデル区、国境経済協力区、輸出加工区、中口互市貿易区であると同時に、国境地域開放、東北振興、国境地域民族、西部大開発という四大政策の恩恵を受けている。2012年4月、国務院は中国図們江地域（琿春）国際協力モデル区を承認し、2015年9月には吉林省共産党委員会・省政府が「琿春市の開放発展の加速化を支援することに関する若干の意見」を打ち出した。これらの政策は、琿春市が東北地方の対外開放という局面の中で重要な位置を占めていることをいっそう明らかにした。

### 第五、人文における優位

琿春市は多様な民族文化を有し、少数民族が市の総人口の46.8%を占めているため、豊かで多彩な民俗・風習がある。また、観光客が毎年増加し、国際的な文化が融合する、国際化の雰囲気濃厚な地域である。

日本の境港市、韓国の浦項市・東草市と友好都市協定を締結して以来、日本の小島衣料、藤和エネルギー（エネルギー）開発有限公司、琿春活碼電子產品有限公司や韓国の浦項現代物流、特来紡織、泰城実業などの外資系企業が琿春市で発展している。長年のたゆまぬ努力により、これらの独特の優位は、開放的優位、経済的優位、発展的優位に繋がっている。

琿春市は中国の国境地域の開発開放の最前線基地として、今後も独特の「五大優位」を十分発揮し、着実に開発開放の各種作業を実施し、投資者との協力やマッチングのプラットホームを作りあげ、名実ともに国際協力モデル区を建設していく。

琿春市は、これからも変わらず親商・安商・扶商・富商（親切・安心・支援・利益をもたらすビジネス）の理念に基づき、継続して投資環境を最適化し、事務の効率を高め、オールラウンドのサービスを提供する。

## 境港における「海の道」を活用した 経済交流と自治体協力

境港管理組合港湾管理委員会事務局長

吉川寿明



境港における海の道を活用した経済交流と自治体協力について、日韓口定期フェリー航路及びクルーズ客船誘致の取り組みを紹介しながら報告する。

境港は鳥取県と島根県にまたがる重要港湾である。東西に伸びた島根半島が防波堤の役割を果たす天然の良港である。鳥取県の境港市、米子市、島根県の松江、安来市、出雲市など背後圏は山陰地方の中心であり、日本海側でも有数の人口や産業の集積地となっている。

境港を擁する山陰地域は古代から対岸諸国との交易が盛んであり、朝鮮半島など対岸諸国との交流の主要な玄関口であった。1819年には韓国江原道を出港した商船が難破し鳥取県に漂着、12人の乗組員全員を当時の鳥取藩が手厚くもてなして長崎まで

送り届け、無事帰国したという史実もある。これも一つの契機となり、鳥取県と韓国江原道は1994年に交流協定を締結、以来さまざまな分野で活発な交流を重ねている。

境港は弓ヶ浜半島の北端に位置しており、西側は中海、東側は美保湾、北側は島根半島との間に境水道が走り、古くから水上交易の要衝であった。境港の主要施設としては国際旅客ターミナルのある外港昭和北地区、コンテナ貨物・木材チップ等を取り扱う外港昭和南地区、リサイクル貨物等を取り扱う外港竹内地区、国際物流ターミナルとして2016年に完成した外港中野地区がある。そして現在、複合一貫輸送ターミナルとして整備中の外港竹内南地区がある。また、境港の約4キロ南には米子鬼太郎空港があり、港湾と空港が極め

て近い位置に立地する交通と物流の要衝となっている。

境港の国際定期航路として、韓国・東海港及びロシア・ウラジオストク港との間に日韓口国際定期フェリー航路が週1回、釜山港との間に国際定期コンテナ航路が週4回、上海港との間に国際定期コンテナ航路が週1回運航されている。また、近接する米子空港の国際定期航空路は仁川便が週5回、香港便が週2回就航している。

定期航路の拡充など、境港の港勢、伸張には鳥取県が積み重ねてきた北東アジア地域との国際交流と深い関わりがある。鳥取県と韓国・江原道、中国・吉林省、ロシア・沿海地方、モンゴル・中央部の5地域は、1994年から毎年持ち回りで各首長が一堂に会する「北東アジア地域国際交

流・協力地方政府サミット」を開催している。昨年4月に鳥取県倉吉市で開催した第22回地方政府サミットでは、定期貨客船航路、あるいは貨物船等を利用した新たな交通網の構築促進、平昌（ピョンチャン）五輪開催などを契機とした各地域間の観光情報の相互発信などについて、共同宣言文として合意された。

このサミットとしての大きな成果の一つが、日韓口定期フェリー航路の開設である。境港、東海、ウラジオストクを結ぶ日韓口国際定期フェリー航路は、韓国船社 DBSクルーズ(株)の運航により2009年6月29日に開設された。今年就航10年目を迎える。境港、東海、ウラジオストクを週1往復し、境港から東海までは一晩で、ウラジオストクまでは2日間で人と貨物を同時に輸送する。日韓口定期フェリー航路開設の端緒は、2007年10月に境港市で開催された地方政府サミットで、境港に寄港する新たな航路の開設について参加地域が合意したことである。時をほぼ同じくして韓国船社による開設に向けた具体的な動きが始まり、法人設立、航路開設免許の取得、試験運行など、1年半以上の歳月を経て航路開設に至った。

その間、境港に国際旅客ターミナルを先行整備するなど、行政も航路開設を伴走支援してきた。日本側では鳥取県及び境港市などで構成する中海市長会、そして韓国側では江原道及び東海市が協調して運行船社に対する初動支援を行うとともに、港費の減免や航路の利用促進策を展開することとした。韓国船社の起業精神

と、日韓地方政府の信頼関係に基づく具体的な協力支援により実現に向けて環境が整い、2009年6月29日、ついに就航の日を迎えた。

日韓口定期フェリー航路の就航による効果としては、まず、訪日外国人客の増加が上げられる。2017年には約1万6000人の外国人が来港し、経済波及効果は約7億円と試算される。就航以来、世界64カ国の延べ22万人以上が境港を利用した。

また、2017年は約100社が境港を発着地として貨物輸送を行い、日韓口を結ぶ唯一の定期フェリー航路の存在は境港のプレゼンスの向上に大きく貢献しているほか、県内企業の海外取引の後押しもしている。

日韓口定期フェリー航路の旅客及び貨物の推移を見ると(図1)、まず旅客数については、境港—東海間の旅客は9割以上が韓国人である。2011年の東日本大震災、2014年の韓国でのセウォル号事故、2016年の鳥取県中部地震など、さまざまな外的要因による旅客数の落ち込みもあったが、そのつど克服し実績を伸ばしてきた。2017年4月には境港の乗降客数が就航以来20万人を超え、旅客数は順調に推移している。

貨物量については、2012年のウラジオストク APEC 会議にかけて順調に実績を伸ばしたが、2015年にはピークの3分の1程度まで落ち込んだ。このため船社が舞鶴港への追加寄港による貨物取扱を開始するなど、新たな集荷対策を講じた。その結果、2015年を底に、近年は徐々に回復傾向にある。境港の航路の安定化のためにはさら

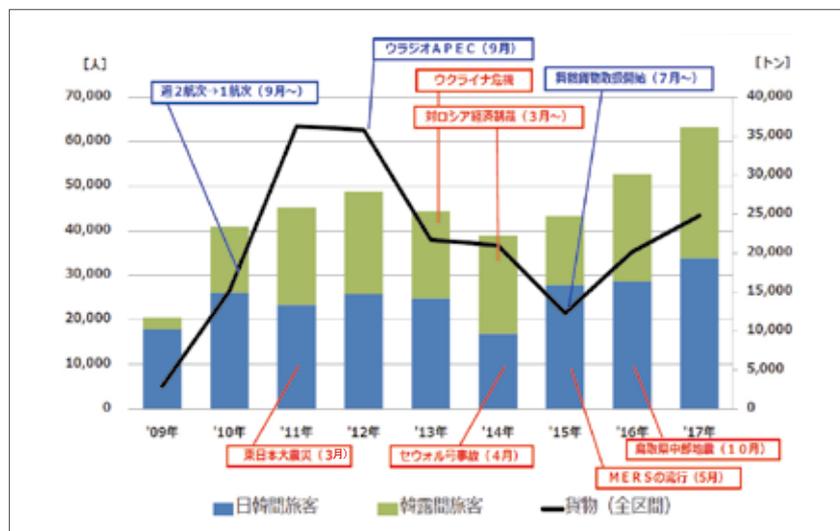
なる貨物量の積み増しが必要であり、鳥取県では航路を活用した日ロビジネスの推進や中ロ国境を越える輸送ルートの開発などに取り組んでいる。

鳥取県とロシア沿海地方の交流は1991年10月の友好交流の覚書締結に遡る。2010年5月には交流協定を締結、同年11月にはハバロフスク地方とも友好交流を開始した。また、2011年5月にはウラジオストク市内に日ロビジネス支援などの業務を行う鳥取県ウラジオストクビジネスセンターを開設した。昨年4月からは北海道総合商事に運営を委託している。鳥取県とロシア沿海地方は環境分野を有望分野としてビジネス案件の推進に努めている。2017年4月には廃棄物処理をはじめ4件について民間レベルでの覚書を締結した。特にウラジオストクの廃棄物処理施設の改善については、境港の(株)三光が2017年9月に覚書を締結し、具体的な協議に入っている。鳥取県は関西広域連合の構成団体の一つであり、ロシアとの経済交流に積極的に取り組んできたことから、関西とロシアとの経済交流の窓口として関西のさまざまな団体と連携し、ロシアビジネスの案件創出にも取り組んでいるところである。

次に、鳥取県は大図們江イニシアチブ(GTI)による域内の輸送回廊の円滑化と発展を目指す取り組みに注目した。GTI北東アジア地方協力委員会(LCC)に参画し、日韓口定期フェリー航路を活用した北東アジア輸送ルートの確立を目指している。2014年8月に第2回GTI地方協力委員会を鳥取県米子市において開催した。海陸交通ルートの開発協力の強化や、ロジスティクス委員会の設立を盛り込んだ鳥取宣言を採択した。

2016年8月の第3回GTI地方協力委員会では、鳥取県が委員長として第1回ロジスティクス委員会を開催した。委員会では日韓口定期フェリー航路を利用した中ロ国境パイロット輸送の実施を決定した。パイロット輸送はGTIの全面的な協力のもとで実施し、輸送ルートに存在する課題はGTIの枠組みの中で解決を図っていくことが確認された。2016年10月、牡丹江—綏芬河—ウラジオストク—境港のルートで、20フィートコンテナ2本の木製品が日韓口定期フェリー航路を利用して輸送された。第6回目

図1 日韓口定期フェリー航路の旅客及び貨物の推移



の地方協力委員会は今年の夏に鳥取県で開催をする予定である。中ロ国境を越える輸送はリードタイム、コスト、通関手続きの簡素化など、まだまだ課題は多くあるが、日本海側の物流を太くすることが将来の北東アジア地域の競争力を高めることにつながると考えている。

次に、境港のクルーズ客船誘致の取り組みについて紹介する。境港の特徴としては、まず中国、韓国に近いこと、それから後背地に魅力ある豊富な観光資源を有すること、そして大型船もスムーズに入出港できる天然の良港であることなどが挙げられる。

誘致ターゲットは小型ラグジュアリー船から超大型カジュアル船まで幅広く対象とし、多様なクルーズ客船のニーズに機動的かつ柔軟に対応するよう心掛けている。受け入れ態勢では官民で構成する境港クルーズ客船環境づくり会議をプラットフォームとして、岸壁対応、当日の観光案内、物販などの業務を周辺地域の官民が一体となって推進しているところである。大山、松江城など、境港周辺の観光資源は質量ともに世界から観光客を呼び込めるポテンシャルを有している。今まで陸や空からのアクセスが難しかったこのエリアも境港へのクルーズ客船の寄港により、国内外から多数の観光客が訪れるようになった。

境港のクルーズ客船の寄港誘致に当たっては、国内外の港湾と連携した情報収集や誘致活動を展開している。中でも2011年11月に、アジア地域の国際クルーズ

市場の掘り起こしや加入港への誘致等を推進するACTA（アジアクルーズターミナル協会）の立ち上げに合わせ、国際クルーズ誘致に関する情報や活動が質量ともに向上し、他港とのネットワークの構築にも大いに役立った。金沢港、青森港、神戸港、北九州港との5港連携では欧米船社や旅行関係者への共同PRを実施している。これまでロンドン、マイアミ、ハンブルグ等で共同PRを実施し、今年の秋にはシアトルでの開催を予定している。

2017年の境港へのクルーズ客船の寄港数は61回、乗客数は6万6500人となり、いずれも前年を大きく上回り、過去最高を更新した（図2）。

2017年は欧米人を中心とする小型ラグジュアリー船から、定員4000人を超える超大型カジュアル船まで、14隻のクルーズ客船が境港に寄港した。境港における寄港地ツアーへは、小型ラグジュアリー船や中国人観光客の大型カジュアル船ではほぼ全員が参加する。一方、日本人や多国籍の旅客が乗船する大型船ではシャトルバスを利用した近隣観光や、レンタカー、タクシーなどでの自由旅行の割合が高くなっている。全体では55%の乗客が寄港地ツアーに参加した。乗客数の37%が日本人、63%が外国人であった。クルーズ客船で来港した旅行者の個人消費額の総計を推計すると、約8億8500万円となる。

境港ではクルーズ客船を4カ所の岸壁で受け入れている。いずれの岸壁もクルーズ

客船専用岸壁でないため、既存の貨物船の利用企業と岸壁調整をやりくりしながら、可能な限り受け入れをしているところである。

クルーズ船の寄港事例を挙げる。「ケンタム・オブ・ザ・シーズ」（168,666トン）は4000人規模の中国人を対象としたツアーである。コスタクルーズ社は2016年から境港、舞鶴港、金沢港、境港及び釜山港に寄港する日本海周遊クルーズを運航しており、2017年には「コスタ・ネオロマンチカ」（56,769トン）を投入し、4月～10月の間、境港に24回寄港した。5港連携による取り組みはクルーズオブザイヤー2016特別賞を受賞した。小型ラグジュアリー船の「ロストラル」（10,700トン）は、2017年に7回寄港した。この船は乗客定員264名で、ゆったりと贅沢なバカンスを楽しむ欧米人に人気となっている。「ノルウェー・ジャン・ジョイ」（167,725トン）は、中国発着クルーズとして昨年初めて寄港した。

境港におけるクルーズ客船の受入れ機能の強化として、外港中野地区に国際物流ターミナルの岸壁の延長線上にドルフィン3基を追加整備し、11万トン級のクルーズ客船が着岸できるような工事を現在実施している。また、竹内南地区では2020年3月の完成を目指して複合一貫輸送ターミナルの建設事業に着手している。

北東アジアのビジネス交流と自治体協力について、私の意見を次の4点にまとめる。

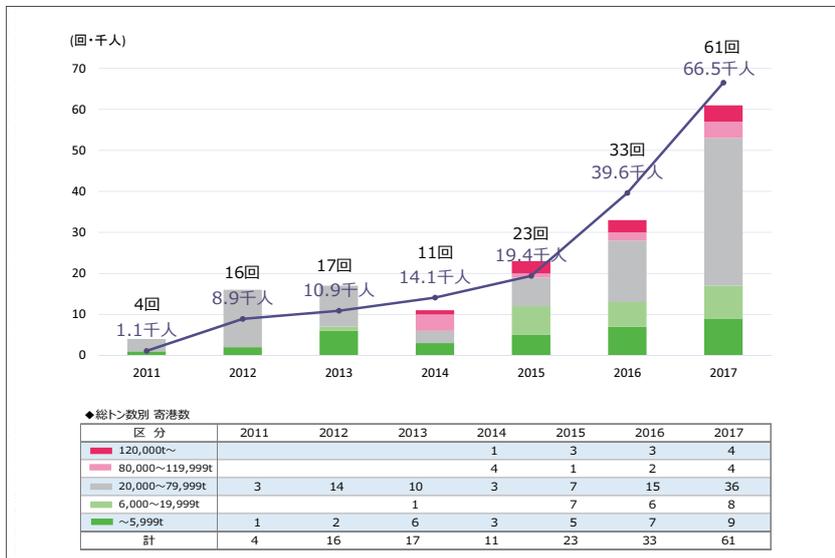
まず、北東アジアのビジネス促進のためには地域間の相互理解と信頼関係を築き、地域の産業、資源、企業及び人材を活かした連携・協力により、国内外を問わず相互補完しながら各々の強みを出していくことが重要と考える。

視点を海に向け、共通の財産である海を活用することが、人やモノの流れをダイナミックに変化させる可能性があると思う。

航路を海のインフラストラクチャーとして、官が定期航路を支え、民のビジネスや観光を興し、発展させる基盤を作るという考え方も必要かと思う。

航空機が目的地に直行する形とすれば、船舶は多地域経由型ともいえる。多様な連携のネットワークを拡大、深化させることにより、各々の地域がウィンウィンの関係になることができる。そこに自治体協力の意義があるのではないかと考える。

図2 クルーズ客船の寄港数及び乗客数の推移



# ロシア極東における 北海道銀行の活動について

北海道銀行国際部ロシア室長

三上訓人



北海道銀行がロシアに進出して概ね10年になる。この経験を基に、そして私も2年前まで4年半、ユジノサハリンスクの駐在員事務所に籍を置いた経験も踏まえて、現在のロシアビジネスの課題と、その課題を解決するために北海道銀行がどのように活動しているのかを紹介しながら、解決策として5つほど報告する。

北海道銀行は、北海道に一番近いロシア極東を活動エリアにしている。面積は全ロシアの約3分の1、人口は約5%（600万人）で、非常にマーケットが小さい。しかし、エネルギーが非常に豊富なので、大手商社を含めて日本企業が進出してきている。

但し、北海道銀行はエネルギービジネスを対象としておらず、ユジノサハリンスクとウラジオストクを拠点に、ロシア極東の中小企業と北海道の中小企業、ひいては日本の中小企業とのビジネスマッチングを中心に活動している。農業、建設、土木などの分野で北海道の寒冷地技術をPRしてビジネス活動をしているほか、ロシアの水産加工分野での支援も行っている。

ロシア極東でビジネスを行う上で、銀行ができない分野・課題がある。北海道庁や札幌市などの地方公共団体の力ではなく、地方銀行が主体となり民間ベースで地元密着の地域商社「北海道総合商事」を創設したところ、全国的にも話題になった。第四銀行、鳥取銀行、福岡銀行などからこの地域商社について北海道銀行に照会が来ている。現在、それぞれコンセプトは違っても、地方銀行が地方創生という立場からこうした地方商社を作る動きが活発化している。

商社は貿易だけで黒字経営を維持するのは非常に難しい。北海道総合商事はウラジオストクでコンサルティング、店の内装のほか、ロシア人スタッフを札幌に招聘し、日本の食文化、居酒屋文化を教育しながら、

2017年4月に「炎」という居酒屋をオープンした。現在、日本人ばかりでなく、ロシア人の客も増え賑わっている。また、農林水産省が日本の食文化をロシアに紹介する委託事業の一環である「ラーメンキッチン」も、北海道総合商事が中心となり受託した。ロシアにはボルシチをはじめさまざまなスープの食文化があるので、ラーメンもウラジオストクでは非常に好評である。北海道総合商事はこのような事業も貿易とは別に手掛けている。

次に、北海道銀行が行っている農業のサポートについて説明する。北海道銀行も一部出資して日揮と共にハバロフスクで現地法人を設立し、温室栽培事業に取り組んでいる。日本の技術で温室という農業拠点を作ることによって、そこで生産されたトマトやキュウリが地元のスーパー、しかも高級スーパーで販売される。北海道からロシア極東に農産物を持っていく時に一番のポイントは、現地での販売ルートを拡大するかということである。日本の技術で操業する温室施設という拠点を持つことによって、その農産物が現地のスーパーに流通するルートをうまく利用し、北海道からタマネギやニンジン、カボチャ、新鮮な果物を流通させるような現地の物流ネットワークを構築するという観点で、農業ビジネスは重要なプロジェクトであると北海道銀行では位置付けている。農業プロジェクトは、単に日本の技術をロシアで活用するということだけではなく、北海道や日本各地からの農産物を受け入れるための現地販売網の拡大にも大きく寄与していることを強調したい。

マイナス50度の極寒の地、サハ共和国でも温室事業が果たしてできるのかどうかということで、1000平方メートルの温室を建設した。この技術はおそらく世界で初めてのことで、ロシア人に対して、どうやって野菜を育成するか、害虫が発生しないためにはどのようにしたらいいかを毎日のように日本と

テレビ会議を行いながら指導し、現在は成功している。

この成功事例がロシア全域に広がり、カムチャツカやマガダン、あるいはモスクワなどから、ぜひ北海道銀行とこのような通年型の温室栽培事業をやりたいという要望が来ている。モンゴルからも同様の照会が来ている。

もう一つ物流の解決策として、柱となるものを何か持たなければならぬという事例が、北海道が日本一を誇るタマネギである。これを何とかロシアに輸出できないだろうか、2~3年がかりでプロモーションをした結果、昨年11月、40フィートコンテナ1本、24トンを送ることができた。この24トンのタマネギは、スーパーですぐ売り切れになり、早速40フィートコンテナ2本の追加注文を受けたところ、その2本分もすぐ売れた。現在までに計5本の40フィートコンテナの注文を受けている。このようにコンテナでまとまった量を出せるものが物流の柱を作っていく。物流の一番の課題は量を集めることであると思う。

日本で貿易関係のセミナーを開催すると、参加者からロシア人はどのようなものが欲しいのか必ず聞かれる。これは全く間違った判断で、ロシア人が何を欲しいのかではなく、日本人がロシアに向けて何を売りたいのかが一番のポイントになってくると思う。自分の商品がロシアのスーパーで売れないという大きなリスクもある。北海道の中小企業がこうしたリスクを取れないということであれば、北海道総合商事がリスクを取る形で、ウラジオストクにアンテナショップを作った。ただ、アンテナショップに北海道の中小企業の商品を置くだけでは売れることはなく、やはりロシア人を呼んでプロモーションをする必要がある。例えば豚丼であれば、試食してもらって、その時にこのタレを使ってくれというような形でプロモーションをする。そこまでやって結果を教える。結果がよければ

れば、一度ウラジオストクに来てスーパーと交渉してもらおうというようなサポートをする。アンテナショップは、これから何かをロシアに向けて売りたいという場合に、あまりコストもかからずテスト的、サンプル的にプロモーションできるので、輸出できる商品を増やしていくためのツールとして使ってほしい。

もう一つ、物流の観点では、一方的な輸出・進出ばかりではなく、ロシアからも来てもらい、双方が絡み合うことで物流の量が増えていくと思う。サハリンで70%のシェアを誇る窓枠サッシ企業が3年前に札幌に現地法人を作り進出してきた。3年前はルールも安かったので、ロシアの技術が北海道、日本においても十分対応でき、価格競争にも勝てるということで、現地法人の設立から銀行取引、取引先の紹介等を含めて北海道銀行が協力している。

毎年秋にサハリンで、北海道庁や旭川市など道北の自治体を中心になって道北物産展を開催している。この物産展は10年近く毎年開催していることから、現地では秋の風物詩となっており、毎年ほとんど集客は変わらない。自治体が現地のバイヤーを呼んで商談会を実施することは難しいことから、北海道銀行がバイヤーを呼び、出展した企業の商品説明やビジネスマッチング面でサポートしている。10月の物産展に向けて、6月に事前にロシア人と商談会を行い、そこで売れそうなものを10月の物産展に持っていくという支援も行った。

しかし、このような物産展を何回行って、継続的な民間のビジネスにはつながっていない。おそらく新潟の企業もロシア沿海地方等で同種の物産展を開催していると思うが、実際に継続的なビジネスにつな

がっているものがあるだろうか。なぜビジネスにつながらないのかを考えた時に、物流の問題あるいはやり方の問題があると思う。

今、日口間では8項目の経済協力プランというフォローの風が吹いている。北海道銀行はロシア極東で双方の中小企業をベースに活動してきた。この8項目のプランのうち3番目のプランとして中小企業交流協力の抜本的拡大が提案されており、そして唯一、プランの中で産業ではなくエリアとして名前が出ているのが極東である。政府がやろうとしていることと、我々が今まで進めてきたことが同じ方向を向いているのかなと思う。北海道銀行が力を入れているロシア極東で、政府が示している8項目の経済協力プランに貢献する形で、北海道の技術ならびにクオリティを活かした活動を継続して進めていきたい。

## 韓国との経済交流— 北陸(日本)・韓国経済交流会議について

北陸AJEC 業務課長  
平陽一郎



まず、私が所属している北陸環日本海経済交流促進協議会(北陸AJEC)について説明する。当会は北陸経済連合会の関連組織であり、主に国際分野について調査研究、情報の収集・提供、交流活動を行っている。設立当初は対岸諸国、すなわちロシア極東・シベリア地域、中国東北地域、朝鮮半島及びその周辺地域を対象としていたが、ASEAN地域の発展により、現在は東アジア全域を対象としている。

次に、北陸と韓国の関係性について説明する。日本列島を大陸側から見ると韓国、北朝鮮、中国、ロシアと海を挟んで非常に密接な位置に日本が存在している。北陸と韓国の輸出入の通関実績は、輸出通関統計では韓国が1位、輸入通関統計上では韓国が2位と、輸出入でも強いつながりが伺える。ただし、この数字はあくまでも税関を通過した貨物の実績になるので、北陸3県の商品とは限らないし、最終

的な輸出相手国に関しても韓国経由で別の国である可能性はある。

当会が中心となって開催している北陸・韓国経済交流会議について説明する。本会議の開催の経緯であるが、21世紀に向けた日韓パートナーシップをさらに確固たるものとしていくため、1999年3月、当時の小渕恵三総理と金大中大統領との間で日韓経済アジェンダ21が合意された。こうした日韓経済関係の強化についての取り組みの一環として、1999年12月、第2回日韓官民合同投資促進協議会が当時の深谷隆司通商産業大臣及び鄭徳亀(チョン・ドク)産業資源部長官の主宰のもとで開催された。この協議会の成果として通商産業省(現・経済産業省)と産業資源部(現・産業通商資源部)との協調のもと、日本の北陸地方と韓国の江原道、慶尚北道、大邱広域市、蔚山広域市、いわゆる日本海側4地域において経済交流会議を開催

するという合意がなされた。この合意を受けて中部産業局は日韓経済の一層の緊密化及び北陸地域の産業の活性化等を図る観点から、北陸地域の関係機関に呼びかけを行い、これら機関の協力を得て、運営実施のため北陸・韓国経済交流会議実行委員会を設置し、その年から北陸・韓国経済交流会議を毎年開催してきた。

2010年の第11回会議より、さらに北陸地域のニーズに根差した新展開を図る観点から、北陸地域の産学官で構成される北陸AJECが事務局となり、本会議を開催している。日韓関係の一層の緊密化と北陸地域の産業の活性化を図るという本会議の目的に沿い、メインテーマを決め、それに対する提言や取り組みの発表を行う全体会議や、その他各種テーマに沿って発表を行う分科会及び産業観光視察を行っている。

直近で開催された第18回会議の概要について説明する。2017年8月27日～30日に

かけて、韓国慶尚北道安東市アンドングランドホテルにおいて、第18回会議を開催した。日本側52名、企業24社、韓国側120名、企業26社の計172名が参加した。会議全体のテーマは「共通課題解決に向けた日韓地方間の協力」とした。これは少子高齢化や中央都市一極集中といった諸問題が日韓共通のものであるとの認識のもと、両国の地方間の課題や、その課題の解決に向けた取り組みなどを話し合う内容であった。

また、併せて3つの分科会を開催した。自治体分科会では地域の活性化について、富山、石川、福井、慶尚北道、江原道、大邱広域市、蔚山広域市の地方自治体より海外進出支援の施策や次世代産業創出、観光振興、医療の分野等における地域の活性化施策についての発表及びディスカッションを行った。イノベーション分科会では、日韓のイノベーション推進事例の発表が行われた。日本からは金沢工業大学が国際高等専門学校の開校、イノベーションハブの展開、日本ユニシスからはIT活用、北陸経済連合会からは経団連と連携したイノベーション推進支援活動について発表を行った。

ビジネス分科会においては、日韓ビジネスマッチングも同時開催し、日本側6社、韓国側16社で商談件数が32件となった。ビジネスマッチングは、韓国側の要望により第17回に初めて開催し、昨年度の会議で2度目の開催となった。ビジネスマッチングはすぐに成果は出て来ないが、よりよい具体的な成果を目指し、業種やマッチング目的で絞り込みをかけて開催した。

併せて開催された産業視察では大邱にある東レ先端素材(株) (不織布工場)や慶尚北道庁を訪問したほか、韓国の新幹線であるKTXにも乗車した。特に韓国の新幹線KTXは日本の新幹線とは違い、駅に全く改札がない等、参加者から非常に新鮮だということで好評を得た。観光地の視察では、世界文化遺産である朝鮮時代初期の農村の生活様式をそのまま残す安東河回村(ハフェマウル)を訪問した。会議全体を通し、両国の課題共有、具体的な成果を目指したものとなったと考えている。

余談だが、この会議の期間である8月27日～30日に、2度ほど北朝鮮からミサイルが発射され、特に8月29日は日本上空を通過

したので、日本では非常に大きく報道されていた。ただ、韓国国内はそれほど大きな報道はなく、ニュースや新聞等でもNHKではこのように報道されたという程度で、日本と韓国の北朝鮮に対するスタンスの違いを感じた。

北陸・韓国経済交流会議の開催により、いくつかの成果が報告されている。最初に、福井県にある(有)ホトリハビリスシステムズはリハビリテーションを中心とした介護事業を行う会社であるが、2013年、韓国大邱広域市で開催された第14回会議に参加し、それを機に韓国からの視察の受け入れ等を行い、2017年10月11日にソウルに現地法人を立ち上げた。同社は日本の次に高齢化が進む韓国において、日韓合同で高品質な介護事業を運営できる仕組みを構築し、安心して暮らせる高齢化社会の支援を行うことを目指している。

金沢工業大学では、第14回会議での機械ロボット産業専門分科会で大学におけるロボット分野の人材育成について発表し、それを機に韓国の大学、工学設計やロボテクス分野との連携を行い、金沢工業大学でワークショップを開催し、昨年末には同分野の関係者が数十名訪問している。

さらに、当会は福岡で人材紹介業を行っている(株)ホスピタブル、KOTRA名古屋や韓日経済協会と連携し、韓国人材の北陸企業への紹介を行っている。北陸の人材不足と韓国の若手就職難に対する解決の糸口となることを期待している。

その他、この会議をきっかけにして韓国交通研究院との意見交換会、特に北陸における新幹線の効果の説明や、光陽湾圏自由経済区域庁との会議を金沢で開催している。KOTRA名古屋とは「韓国との共創セミナー」を本年まで4回開催するに至っている。また、北陸経済連合会、北陸AJECでは留学生の活用促進や交流の推進にも取り組んでおり、韓国人留学生を会議に招待する等している。

今年は、8月末ごろに福井県で第19回北陸・韓国経済交流会議を開催する予定である。福井県は繊維やメガネ、機械などの産業が非常に盛んであり、世界や国内シェアがトップクラスの製造企業が数多く存在する、いわゆるモノづくり県である。繊維はポリエステル等の世界有数の産地であ

り、衣料はもとよりカーシートやエアバック、家電といった産業資材に至るまで幅広い分野で使用されている。福井県のメガネは非常に有名で、メガネ枠の95%以上が同県で生産されており、国内外で多くの人々に愛用されている。

さらに近年は企業がこれらの分野で培ってきた高い技術力を活用し、今後の成長が見込まれる医療機器、介護ロボットなどの新規分野へ参入する新たな挑戦も始まっている。福井県の伝統工芸である越前打ち刃物については、その技術が医療用ハサミやメス等にも生かされている。

ここで北陸・韓国経済交流会議とは直接の関わりはないが、日韓企業の連携について理想的な取り組み事例を紹介する。石川県の小松精練と韓国のコーロン・ファッションマテリアルが事業提携を行い、さまざまな面で相互作用的な取り組みが行われている。提携については両社間の出資ではなく、相互の信頼がベースになっている。共同開発した人工スエード素材をファッションや自動車産業分野へ投入するほか、炭素繊維や複合材料など、次世代素材での協業の検討、両社間の人材交流なども行われる予定となっている。また、小松精練は欧州ブランドに強く、コーロン社はアメリカのブランドに強いという特徴があるので、展開の際の協力や、また色味の違いを生かすための布地の相互使用、さらには小松精練の中国蘇州の工場にてコーロン社製品の生産受託等を行っている。この両社は数年前までは相互にライバル的な存在であったが、その2社が提携を結ぶことにより、ウインウインの関係に変化させることができてきた。相互の信頼関係を築くことで両社にとってプラスになるという日韓経済交流の成功事例となっている。

最後に、今後の経済交流について意見を述べる。昨今は日韓政府間関係の問題や隣国北朝鮮の問題等、日本と韓国の間にはさまざまな問題がある。しかしながら、両国の類似性、文化面や直面している課題等、貿易相手国、企業の海外進出先としては非常に重要な関係性があることは間違いない。ウインウインの関係が構築できるように、日韓経済交流の架け橋となるように、今後も両国地域間経済交流の発展に取り組んでいく。

## ディスカッション

### コーディネーター (安達祐司:ERINA)

まず、綏芬河市の王書記に伺う。ロシアのウラジオストクを経由した日本や韓国などの第三国の中国との輸出入貨物を増やすことは、商業都市・綏芬河市の発展にとって重要だと考えるが、綏芬河市としてそのような貨物に対するソフト面の具体的な優遇策があれば教えていただきたい。

### 王興柱

綏芬河口岸の設備改造はかなり進み、道路口岸・鉄道口岸の改革への投資額は約20億元に到達する勢いとなっている。新空港の投資額も約13億元に到達する勢いで、新しく建設中の高速鉄道への投資額も約150億元かそれ以上となっている。2020年までに、綏芬河口岸の通関環境とインフラ建設は一新すると思われる。

ソフト面では、第一に、綏芬河市には国家からの優遇政策が多くある。例えば、国家から穀物口岸、豚肉の輸出口岸、ロシアの水産品・水生動物の輸入口岸として指定されているほか、観光客への税還付口岸として試験的に承認された。現在、綏芬河市は牛肉、家禽類、漢方薬、牧草などの指定輸入口岸の承認獲得に全力を挙げており、今年おそらく承認されるだろう。しかも今年は、中口越境経済協力区の建設が始動する可能性がある。これは20年前に中口両政府で調印された綏芬河—ポグラニチヌイ越境経済総合体に関する合意によるもので、綏芬河市の発展にとっては非常によい情報である。

そのほか、綏芬河市には総合保税区があり、関税などの免除政策があって、「両頭在外（原材料を輸入し、国内で生産し、国外で販売する）」の加工貿易企業の発展にとって有利である。企業の生産コストを下げる互市貿易区もある。また、企業に価値ある支援、実体経済や産業発展を支援する政策も公布している。

第二に、綏芬河には迅速で効率よい通関環境があり、税関における申告・検査・受け取りの三段階を一括で行う「三・一の通関政策」を推進している。そのほか、中口税関における検査結果の相互認証、

鉄道口岸における積荷明細書の統一、審査の自動化などの利便化改革を推進している。これは中口税関、中国の検査検疫機関、中口両政府の長年の協議と調整の結果である。すなわち、「中外中（中国→外国→中国）」あるいは「中外外（中国→外国→外国）」の貨物でロシアを経由する場合、ロシア国内で開梱して検査する必要はなく、中国税関の検査結果を承認することができる。通関の利便化により、輸出する貨物がロシアで滞留することなく港に直接運ばれ、日本や韓国、中国の南方の港に運ばれる。

そのほか、地方政府のサービスという点で、ここ数年規範化に努め、業務の簡素化と権限の委譲を進め、権限のリストを策定し、企業のためによりよいサービスを提供している。ここで改めて、私は日本の企業と協力を進めていきたいということを日本の経済の専門家と企業の方々に伝えたい。ロシアの豊富な農産物、木材、水産物資源、日本や韓国、中国の大きな消費市場、そして日本と韓国の先進的な食品製造、機械加工、水産物の加工技術や管理ノウハウなどに基づき、中国東北地域、黒龍江省綏芬河地域で高いレベルでの協力を展開していくことが重要である。産業における投資、技術、管理の面での協力である。綏芬河総合保税区、国境地域協力区を利用して、付加価値加工を実施し、中国の土地や人的資源を含む相対的に優れた政策を利用して、製品を加工・生産した後、日本や韓国、その他の地域に輸出してもらいたい。

### 安達祐司

琿春市の彭副書記に伺う。琿春市が有する5つの優位点を踏まえると、日本、特に日本海側の企業が進出する場合にどのような分野でよりビジネスチャンスが大きいかと考えるか。また、琿春市として力を入れて誘致に取り組んでいる生産分野、産業分野があれば併せて教えていただきたい。このことは境港のDBSクルーズフェリー航路にとっても、貨物を増やすという点で重要かと思う。

### 彭樹海

日本海の沿岸都市は琿春市と海を隔て

て向かい合っているため、近年、協力が進められている。境港市とは友好都市の締結も行われた。小島衣料などの企業も琿春市に駐在し、順調に発展している。

琿春市の産業発展と投資の方向性について簡単に紹介すると、近年、琿春市は対外協力を強化し、2つ（国外と国内）の市場、資源を利用して外国貿易を強化すると同時に、加工産業に力を入れることを重視している。積極的に進めているのはエネルギー・化学工業、非鉄金属、海産物、木製品、紡織・アパレル、観光文化、商業貿易・物流、現代サービス業という8つの100億（元）級規模の産業である。そのうち、いくつかの産業については既に100億元レベル、あるいはそれに近い水準に到達している。

例えば、エネルギー・化学工業では年間1000万トンの生産規模を有する琿春鋁務局と琿春大唐発電の2社がある。非鉄金属では、年間およそ3億元の利益を出している琿春紫金（紫磨金）鋁業と多種類の金属リサイクル加工企業がある。海産物分野では、加工企業が48社、貿易企業112社がある。また、琿春口岸は中国の海産物輸出入で第3位である。海産物加工総額は2016年に87億元に達し、中国東北地方における海産物製品の重要な集散地となっている。紡織・アパレル分野では12の企業があり、その中には中国では有名なブランドである「雅戈爾（Youngor）」の工場がある。物流業では、韓国ポスコ（POSCO）、現代物流、天道物流など一流の物流企業が集まっている。木材業も発展し始めている。以上の産業において努力を積み重ねることにより、一定の成果を上げたと言える。

日本海の沿岸都市の農業、農産品加工、水産物加工、木材加工、観光業、物流業においては伝統と技術、ブランド力がある。これらの分野で4つの面から協力を展開していきたい。

第一に、高効率な農業と農産品の加工である。両地域は距離が近く、気候や環境、資源も似ているので、この分野での協力は将来性がある。第二に、日本海の沿岸都市は海産物加工と紡織・アパレル分野で先進的な技術がある。琿春市には豊富な資源と市場があり、新興の加工区

もある。第三に、国際物流にも将来性がある。珲春市から新潟市まで直線距離でわずか500海里（900キロ）、境港市までは430海里である。近年、試験的に珲春市からザルビノ港経由で新潟市を含む日本海沿岸都市との海陸複合一貫輸送を実施している。第四に、観光文化産業にも将来性がある。日本は「観光立国」を掲げ、中国の延辺朝鮮族自治州も「観光興州（観光で自治州を振興する）」の戦略を提起した。両地域の戦略を接合して、中国・日本・ロシアの海・陸上観光を実施することができる。この航路は将来的に観光業における黄金ルートになると信じている。

両国の企業は優位性を相互補完し、ウィンウィンの関係の実現を目指してもらいたい。ビジネス界の人々が珲春市に視察・観光に来て、投資して産業振興することを歓迎し、あらゆる面で支援していく。

#### 安達祐司

境港管理組の吉川事務局長に伺う。DBSクルーズフェリー航路の航路維持に向けた関係自治体、日本、韓国、ロシア極東の協力や支援の内容についてもう少し具体的に教えていただきたい。また、航路維持の課題やその問題点について、自治体、地方政府、船会社、関係企業が共通の認識を持ち、有効な対策を打っていくための情報共有・情報交換のあり方について教えていただきたい。

#### 吉川寿明

定期フェリー航路は、境港にとってはなくてはならない、一つのアイデンティティとして位置づけられると考えている。多くのクルーズ客船が寄港していることを報告したが、港を通じて人が出入りするという流れを作ったのも、この環日本海の定期フェリー航路であったのではないかと考えている。

そのような前提に立ち、航路をインフラと考え、道路であれば維持管理費がいるように、この航路を安定的に運航するために行政としても必要な支援をしていくということが一つある。具体的には、鳥取県と地元で、運航会社に対し1航路当たり100万円を限度にして運航経費の10分の1を支援する制度を継続している。若干制度は異なるが、韓国側でも約4年間支援を続けてき

ており、このような支援が船社の航路開設のインセンティブにもなっていると考えている。

そのほかの支援としては、まず貨物を掘り起こしていくことがある。これについては、鳥取県、江原道、沿海地方で航路活性化会議を設置し、この航路で取り扱える貨物の有無について情報共有してきた。また、ウラジオストクでの通関の円滑化、冷凍コンテナの電源といった基本的な基盤作りなど各港の課題について話し合い、具体的な対策を講じてきた。主に日本と韓国で情報を共有しながら、潜在的な荷主企業を訪問し、貨物情報を運航会社につなぐなど行政としてもポートセールス活動を行った。東海市でも物流センターを作り、具体的にこの航路の貨物誘致をする機関を設置したと承知している。

また、中ロ国境を経由して中国東北部と境港・日本をつなぐというルート作りがある。いわゆるプリモーリエ1（綏芬河ルート）、プリモーリエ2（珲春ルート）に境港のこの航路をつなげることができないかと、GTI、吉林省、黒龍江省の協力も得ながら、何回かトライアル輸送を実施している。

そして最後に、ビジネスを作っていくということがある。鳥取県で産官学金の集まるプラットフォームを作り、日ロ間の8項目の経済協力プランなどの国の動きに鳥取県の企業が少しでも関与する方法はないかと取り組んだり、江原道と医療機器分野でのビジネスマッチングをしたり、吉林省からは先般、省政府と自動車メーカーと一緒に来県し、自動車部品メーカーと協議を行った。鳥取県ではセンサーやEVに関連する重要な自動車部品を作っている企業が結構ある。そのような企業に関連するビジネスを作っていく。このような政府間の動きの中でDBS航路の利用も念頭に入れ、具体的な貨物の掘り起こし、ビジネスマッチングに取り組んでいる。

情報共有・情報交換のあり方については、これまで地方政府サミットを積み重ねてきた中で、関係する地方政府との間で人的ネットワークや信頼関係ができており、さまざまな課題解決に向けた話し合いを行うことができています。また、具体的な国際交流サミットの場合やGTIの場合を活用しながら、双方の取り組みについて情報交換を行い、いっそう効果の高まるような取り組みにして

いくための意見交換を行っている。

#### 安達祐司

北海道銀行の三上室長に伺う。北海道独自の地方商社を立ち上げて、そこを拠点にロシア極東とのビジネスを推進しているということだが、北海道庁や市町村などの日本側の自治体、それから相手側のハバロフスク地方政府、沿海地方政府、あるいはそれぞれの市政府からはどのような協力・支援が得られているのか、また今後さらにどのような協力・支援が望ましいのか付け加えていただきたい。

#### 三上訓人

自治体との関係が今回のテーマになっているので、自治体に対する要望、提案について補足したい。先程、物産展を長年開催していても、具体的に民間ベースで貿易につながっていないことを話した。要は自治体ができることは自治体がやれればいいし、民間が出来ないことをぜひ自治体にやってもらうということで、例えば物産展などを自治体が継続してやるということについては、我々も納得し、賛成している。ただ、何故それが民間ベースで継続的なビジネスにつながっていないのかをきっちり分析して、同じことを何回も繰り返すのではなく、自治体は自治体なりに考えてやっていただければなお結構である。

物産展というのは現地でもやるショーということで、人も集まりモノも売れるが、その後何も成果がないのは何故か。一つは北海道から持ってきている商品を欲しいバイヤーがいても、バイヤーの店先まで持ってきてくれるロシア側のインポート会社がない。もう一つは、北海道の商品をコンテナ単位でまとまった量で取引を望んでいるロシアのバイヤーがいた場合に、北海道の中小企業が対応できない。このような大きな2つの理由があって、なかなか次のビジネスにつながっていかないのではないかと思います。

従って、物産展とセットで少量でも引き受けてくれるようなロシア側の信頼できるインポート会社を見つけ、バイヤーも呼んで商談会をやるような形にセットすることによって、次の注文が来るというような北見のタマネギと同様の努力が必要である。北見のタマネギも2年間のプロモーション活動の結果、コ

テナ単位の発注につながっている。

北海道総合商事は本店が札幌にあり、それだけではあまりロシア側からも注目を浴びなかったと思うが、同社が100%出資した現地法人をウラジオストクに持っている。これがインポート会社となっている。北海道総合商事が輸出したいものを現地法人に送れば、そこが現地で販売する。逆に現地法人はロシアが日本に売りたいものの情報を取って、これを集めて北海道総合商事が対応するというように、現地法人を作ることがビジネスの幅が広がることにつながる。ウラジオストクにはインポート会社があるが、サハリンにはないので、サハリンにも信頼できるインポート会社があれば、少量でもサハリンのバイヤーが欲しいものを輸出できるのではないかと。

自治体は、物産展以外でもロシア側のニーズを吸い上げ、民間ではなく自治体が行った方がいいものをもっと明確にし、いっそうレベルアップした物産展にしてほしい。

ロシア極東では地方政府から多大な協力が得られている。例えば日揮とのプロジェクトでも、ハバロフスク地方知事の協力の下、現地の歓迎を受けながら進めており、ロシア側のサポートは非常にありがたい。ただ物流については、ウラジオストクをはじめ港のエリアに保冷庫などの保管場所があり、それを我々が自由に使えるような仕組みやインフラが貿易には不可欠であり、早く整備してもらいたい。

もう一つ、基本的に何故ロシアで温室栽培が成り立つかという点、ロシアでは冬場のエネルギー代が北海道の10分の1でできるからである。サハ共和国では1立方メートル当たり北海道の15分の1の天然ガスの料金でできる。温室事業は非常にインシヤルコストがかかるので、日本側が一番懸念しているのは、それに対する資金回収が果たして出来るのかどうかである。従って、政府の補助金や発展協力基金などからスムーズに資金が事業に流れるようなバックアップを地元の政府にはお願いしたい。10億円、20億円というさらに大型のプロジェクトもあるので、補助金も含めて、現地のロシア企業が安いコスト・金利で資金を調達できる仕組みについてサポートが得られればよいと思う。

## 安達祐司

最後に北陸AJECの平課長に伺う。北陸AJECが実施している韓国人材の北陸企業への紹介について、その実績も含め補足してもらいたい。また、地元自治体の支援や協力の現状、今後期待したいことがあれば付け加えてもらいたい。

## 平陽一郎

人材紹介については、北陸AJECは任意団体のため、あくまでも関係機関への協力という形で行っている。日本は人材不足、有効求人倍率の高止まりという状況であり、特に北陸地方は人材不足である。福井県は有効求人倍率が確か日本で一番高い県であり、北陸地方の人材流出、人口減が強く影響していると考えている。逆に韓国の若者の失業率は、最近のデータによれば10%程度と非常に高くなっている。こうしたところで若手人材のニーズは双方で合致していると考えている。

日本では高度人材が特に必要となっており、韓国の若手人材は日本語のみならず、英語も話せて言語能力が高い人が多く、そういう人材を海外に進出している北陸の企業に対して紹介している。韓国にもサムスン電子など大企業があるが、すべての若手人材が就職できるわけではない。韓国の中小企業は日本の中小企業に比べて福利厚生がよくないと感じている若者が多く、韓国の若者は日本への就職も選択肢に入っているということである。

具体的に我々の組織では人材紹介業を行えないので、啓発・啓蒙活動としてセミナー等を開催し、マッチングの基盤作りを行っている。

北陸の自治体でも人材の定着を進めている。特に地方の大学にきている留学生の定着について、地方自治体は積極的に取り組んでいる。石川県では北陸AJECも参加している留學生活用促進ワーキンググループを通じて、留学生と企業のマッチングや海外人材雇用に係る問題等を話し合う啓発活動を進めている。北陸には韓国、中国、ベトナム等アジアからの留学生が非常に多く、自治体と協力して当会も留学生が日本で定着するよう取り組んでいる。

自治体に求めることについては、北陸3県で分かれているので、縦割りになってしま

うところがある。人の流れは一つの県に止まらず、広域で協力して人材活用はやっていくべきだと考えているので、北陸3県連携した取り組みを進めてもらいたい。

もう一つ、人材活用についてはビザの問題があり、留学生は留学生としてのビザで来日しているので、就業ビザへの切り替え等がかなり中小企業にとっては負担になってくる。また、留学生の定着率の問題もある。日本は今でも終身雇用が一般的と思うが、海外では定着率が日本とは考え方が若干異なることから、定着率の低さも問題である。これらの課題を解決していくためにも自治体と協力し、留学生、もしくは韓国、もしくはASEAN諸国と情報共有し、さまざまな対策を練っていくべきだと考えている。

## フロア質問 (新井:ERINA)

王書記と彭副書記に質問したい。両市はともにロシアと国境を接し、ロシアの港を使って日本、韓国との物流ルートを開く窓口として似たような立場にあると思う。隣同士の自治体がいかに協力するかというのは実はなかなか難しい問題だが、それぞれの立場から隣の市とどのような形の協力をしていくか考えがあるか。

## 王興柱

協力しなければウィンウィンの関係になることはできないと思う。実際に全体をみると、中国東北地域の経済発展はあまり活発ではなく、近年は楽観できない状況である。こうした環境の下、「小我（自分のことだけを考える）」の意識をなくし、大局を見すえなければならない。

日本海航路の主な問題は、帰路の貨物、東北地域の加工製造業と実体経済、商業貿易、観光その他の物流産業が組み合わさって発展していないということであり、これは現在、発展の途上にある。私と彭副書記がこの会議に参加したのは、綏芬河市、琿春市、東北地域を宣伝するためである。当然、競争はあるが、競争は悪い事ではない。競争があつて初めて、市場経済のメカニズムが限界まで発揮され、双方の潜在能力が最大限引き出され、精力と時間をすべて北東アジア経済圏全体の発展の中に注ぎ込むことができる。

このことは将来にとって有益である。琿

春市はこの航路を通して、吉林省に貢献する。綏芬河市は黒龍江省に貢献する。東北内陸地域の経済規模と将来性はこの航路と物流ルートの運用を支えるのに十分である。例えば、綏芬河市の木材加工業はロシアの原木あるいは板材を輸入し、床板、環境に配慮した家具、木造の別荘などに加工され、韓国の釜山港を経て、ソウルに輸出されている。綏芬河市の企業が加工した床板は新潟港にも輸出され、日本全国に流通しているとも聞いている。木材産業は単なる始まりで、将来的には食品

産業、その他の産業も発展する余地が大きい。なぜなら、各国の経済発展の隔たりがあればあるほど、将来の発展の余地は大きくなるからである。

#### 彭樹海

王書記が述べたように、協力しなければウインウインができない。協力こそが大局であり、ウインウインであり、必然である。

琿春市と綏芬河市は車でわずか2時間の距離にある。近年、双方の協力はますます緊密になり、産業の分業も明確になっ

てきた。例えば、海産物加工業はもともと競争関係にあったが、今は琿春市の方に集中している一方、木材産業は綏芬河市に集中している。それぞれ重点が異なる。王書記は秩序ある競争に言及した。競争こそが発展と向上につながる。しかも競争はますます秩序立って行われており、「前進の中の競争」とも言える。

最後に、両地域のそれぞれの重点対象が異なっている。黒龍江省が重視しているのはロシアであり、私たちは朝鮮半島や日本海を重視している。