

## インタビュー▶秋田港シーアンドレール構想推進協議会 三浦廣巳会長に聞く

### 「秋田から対岸を見据えて」



(秋田商工会議所提供)

—まず、協議会の名前になっている「秋田港シーアンドレール構想」がどのようなものかご説明ください。

(三浦) 秋田港と極東ロシアを結んで、ウラジオストクからシベリア鉄道を使って、モスクワ、サンクトペテルブルク方面に輸送するという物流ルートの構築を目指すものです。秋田港に鉄道引込線があったこともあり、日本国内では鉄道を使って秋田港までコンテナを輸送する考え方です。ただし、鉄道だけにこだわるわけではなく、トラックでも鉄道でも船でも、とにかく秋田港に荷物を集めて、それをシベリア鉄道を使って輸送することが基本です。

構想のきっかけとなったのは、2007年度に国土交通省東北地方整備局が環日本海シーアンドレール構想検討委員会を設置したことです。そして、仙台から秋田港を経由して貨物をロシアに運ぶため、まず秋田港をモデルにした国内の輸送システムの実証実験を行いました。その後、2009年度には国際海上コンテナ貨物の輸送実験（パイロット事業）を実施しました。ですから「シーアンドレール構想」というのは国土交通省につけていただいた名前です。

—その構想が生まれてから、協議会の設立に至った経緯についてお聞かせください。

(三浦) 国土交通省の輸送実験を基に、秋田港を活用した地域経済の活性化に向けて、官民が一体となって課題解決に取り組むことによって、この構想を実現しようということで、2008年6月に秋田港シー

アンドレール構想推進協議会を設置しました。

それ以前から、秋田商工会議所では、中国の吉林省長春市、延邊朝鮮族自治州、黒龍江省ハルビン市、ロシアのウラジオストク市（秋田市の姉妹都市）などとの交流を続けていました。2000年頃には、ロシア沿海地方のポシェット港と秋田港の間に、中国の船会社である現通海運が運航する定期コンテナ航路があって、この航路で延邊州の貨物を運んでいたこともあります。そうした関係で、秋田港国際化荷主協議会という組織が設置され、官民一体でポートセールスやコンテナ航路開拓といった活動をしていました。それが一つの「秋田スタイル」になっていたため、その延長線上で「シーアンドレール構想も官民一体型の組織で進めよう」ということになり、協議会が立ち上がりました。

—設立以降、現在までの主な活動内容をご紹介ください。

(三浦) 年1回の協議会で、官民学金の情報共有を図りながら、国内での荷主確保に向けた取り組みや、港湾施設整備に対する要望活動を行ってきました。また、国外へ向けたポートセールスも積極的に実施してきました。さらに当会単独ではなく、「秋田県環日本海交流推進協議会」など他団体とも一緒に活動しています。

特に、ウラジオストクへの定期航路の実現に向けては、毎年のようにロシア船会社の FESCO 社への要請、ウラジオストク港の視察、関係者との懇談会開催などを行ってきました。とにかく集荷が大事です

ので、仙台の東洋ゴム工業のタイヤの工場に足を運んで、距離的優位性等を PR し、秋田港を利用するよう要請しました。その結果、2014年2月に、横浜港から輸出していた同社の貨物を秋田に運び、臨時寄港した FESCO 社の船で極東向けに積み出すというトライアル輸出を実施しました。同様のトライアル輸出を2015年8月まで計4回実施し、合計205TEU 輸出しました。FESCO 社ではなく、韓国船社を利用したこともあります。ただし、2015年11月に FESCO 社の船が仙台港に定期寄港するようになり、その後残念ながら秋田港を利用することはなくなっています。

そこで、代わりの貨物の確保に向けた努力を続けています。例えば、家畜用飼料であるコーンサイレージを極東地域から FESCO 社の船で秋田港へ輸入し、それを東北各地に輸送した事例もあります。また、秋田産の米をウラジオストクで販売している企業などもあります。量はまだまだ少ないですが、こうした取り組みをしながら今日に至っています。

—構想から10年以上経つわけですが、当初想定していたような形での構想がなかなか実現しない要因をどのように考えておられますか。

(三浦) 大きな要因は、航路を誘致できるだけの積荷が確保できていないということです。我々は、日産やトヨタなどサンクトペテルブルクに工場がある日本の自動車メーカーに、シベリア鉄道を利用した部品輸送を提案しました。検討してもらったのですが、実証実験ではシベリア鉄道の振動が

激しいという結果となりました。今では、シベリア鉄道の輸送品質も改善してきているようです。各社の最近の状況についてはお聞きしておりません。

その他、我々自身で、ウラジオストク港や鉄道など関係者のヒアリングもしました。現地では、FESCO 社は鉄道輸送も手掛けていて、海上輸送とシベリア鉄道を合わせて利用すれば、相当の値引きはできるといった話も聞きました。

最近話題になっている伏木富山港～ウラジオストク港～シベリア鉄道のルートでの欧州までのコンテナ輸送サービスの開始は、我々にとって非常にいい刺激です。我々はロシア国内しか考えませんでした。オランダ、ドイツなど EU 向けとなると、かなり違ってくるでしょう。特に英国の EU 離脱で自動車部品調達が混乱している時ですので、一つのチャンスかもしれません。これからもシベリア鉄道の品質を確認しながら、メーカーに働きかけてみたいですね。例えば、秋田県大館市にあるニプロの医療器具なども、ロシアだけで考えるのではなく、ヨーロッパでの需要を捉えることになれば、「早く着く」というメリットをアピールできます。国土交通省が実施したトライアル輸送でもニプロの製品を運んでいました。梱包の仕方によって振動にも耐えられるなら、希望があると思っています。

——近年の国土交通省のトライアル輸送では、振動について検証するために加速度計を設置してデータを取ったりもしていますが、結論として、貨物に深刻なダメージを与えるような振動は無かったということです。また、自動車メーカー側でも、梱包方法などを工夫して、いざという時にシベリア鉄道ルートを使う準備はしてあると聞いたこともあります。(三浦) 海路にも海賊等のリスクがあるので、シベリア鉄道をエマージェンシー用の輸送経路として位置づけてもらえないかと考えています。

——今後、協議会としてどのような活動に力を入れていかれるおつもりですか。(三浦) 本構想を実現するためには、何と言っても積荷の確保が重要です。官民学で情報共有を図りながら荷主に対する

働きかけを行い、第2の東洋ゴム工業となりうる大手荷主を発掘したいと考えています。

秋田を含む東北には、トヨタ自動車東日本の組立工場に加えて、自動車部品のサプライヤーが多数あります。仙台に近い企業は仙台港を利用するかもしれませんが、秋田港の方がコストが下がる工場もあると思います。東洋ゴムのトライアル時には、秋田を最終寄港地にしてもらいましたが、富山の次に秋田港に寄港する航路になれば、時間短縮のメリットも大きくなります。そうした提案もできるように、サプライヤーに対する呼びかけや、その他の可能性のある企業を探すとといった活動に力を入れていきたいと思っています。

富山からの混載サービスが開始されたことで、セールスしやすくなったのは非常にありがたいです。実際に、ニプロの貨物がトライアル輸送されたという例もあるわけですから、今まで横浜から出ている貨物を秋田港から輸出するようになるのではないかと考えています。

そして、日沿道(日本海沿岸東北自動車道)が開通し、秋田港と秋田北 IC を結ぶ「秋田港アクセス道路」もできたら、もっと利便性が高まります。荷主の人たちも期待していますので、その早期開通を働きかけています。また、港湾計画に基づく港湾施設の整備などに向けた要望活動にも継続して取り組んでいきたいと思っています。

秋田港



(出典：秋田商工会議所)

——「協議会」は秋田港をプロモートする団体だと思うのですが、対外的にアピールしている秋田港の特徴や強みを教えてください。

(三浦) まず、地理的には、ロシア沿海地方に最も近いという優位性があります。歴史的には古くは渤海国との交流があったほか、北前船の寄港地として栄えました。

港湾施設については、国や県から大変な力を入れてもらって、コンテナターミナルのヤード拡張など非常に改善が進んでいます。そのおかげもあり、国際コンテナ取扱量の伸び率が凄まじく、2019年には7万5千 TEU を超え、日本海側では新潟港、伏木富山港に次ぐ実績になっています。こういった流れをさらに加速させていきたいと思っています。

観光の面では、クルーズ船の実績をこれからさらに積み上げていきたいと思っています。今はまだ計画中ですが、大型クルーズ船が2隻同時に接岸できるような港にしようと動いています。そうなれば、8千人くらいの人が一度に観光客として来港できるようになります。こうした観光港という役割も大切です。

さらに、エネルギー港という役割もあります。これも国、県、地元経済界が協力して進めています。今、洋上風力発電建設のための様々な資材を秋田港で荷揚げしています。洋上風力発電施設建設のための拠点港湾は全国4カ所ありますが、秋田県の能代港と秋田港も指定されています。

さらに、港湾区域内としては全国初となる商業用の大規模洋上風力発電施設の建設も開始されています。エネルギー港という点では、マルチな役割を果たしているのので、これを強みとして進めていきたいと思っています。

アクセスの点では、高速道路の日沿道はもう少しで全線開通です。さらに、秋田自動車道の北上から大曲までの区間を片側1車線から2車線にすることを陳情してきており、この目途もついてきました。完成すると、北上周辺などにある自動車部品メーカーから秋田港への輸送も非常に便利になるので、我々も売り込みがしやすくなります。

——「協議会」は同時に、秋田港を利用する立場でもあるわけですが、民間の立場から港湾管理者などの行政に対する期待や要望などはありますか。

(三浦) 我々は、秋田港を使い勝手のいい港することを常に考えています。先ほどから申し上げているようなインフラ整備について要望してきていますし、そのほかにも機能向上の要望をしています。例えば、AI等を活用したターミナルオペレーション最適化や全天候型X線検査体制の確立など、時間短縮につながるような機能向上をお願いしています。世界の港間競争では入港後すぐ荷揚げができることが重要で、待たされるのは嫌われるためです。

こうしたことについて県知事に対する要望も行っていますし、知事をトップに秋田市や経済界も一緒になった「チーム秋田」として、国に対する陳情も行っています。地元選出の国会議員も含めてまとまりが良く、現在は秋田出身の菅総理の政権ですので、ドライブをかけていきたいと思っています。

関係者との連携もうまくいっています。例えば、クルーズ船の乗客を秋田駅まで輸送するクルーズ列車が提案された時に、JR東日本に素早く動いていただき、秋田港駅という(旅客駅としては)新駅を設置して対応してくれました。関係者の皆さんがそれぞれの立場で港のためにチームとして動いているのが秋田の強みだと思います。

——日本海側の各港はお互いにライバルであると同時に、国際コンテナ航路では相互補完的關係にもあります。日本海側各港の相互連携の意義、可能性や課題などについて、お考えをお聞かせください。

(三浦) 私は、日本海側の港、例えば、新潟、富山、酒田といった港の連携を是非やりたいと思っています。これらを含めた北前船の寄港地は日本遺産に認定されていますし、お互いに連携しながらやれると思います。今、富山港から出ている極東ロシア航路にしても、港の提携によっては三角航路みたいな形になり得ます。

日本海側の港同士、もちろん競合することもあります。それはそれぞれとして切磋琢磨しながらも、何かサミットのようなものでも開いて情報交換しなければならぬと思います。時代は刻々変化していて、環日本海の向かい側の国はいつまでもこういう状況ではないわけですから。

——協議会の活動の中に、ロシア、中国、韓国の経済団体との定期交流があります。二国間ではなく、4カ国での交流はユニークだと思いますが、その経緯を教えてください。

(三浦) これは我々の強みだと思います。先ほどお話した現通海運のコンテナ航路で結ばれていた延邊朝鮮族自治州との交流が発端です。2001年に秋田県が同自治

州と「経済交流に関する覚書」を締結し、秋田商工会議所と同自治州にある中国国際貿易促進委員会延邊支会が「経済交流を促進するための覚書」を締結したことが始まりです。それ以降、企業間取引の促進等、経済交流の拡大に向けて、相互訪問を重ねています。

ウラジオストクとは姉妹都市の関係もあって、ロシア極東地域への訪問を重ねる中で、2012年にウラジオストク市にある沿海地方商工会議所と「経済交流に関する覚書」を締結しました。以降、こちらも企業間取引の促進等、経済交流の拡大に向け相互訪問を重ねています。

これとは別に、延邊朝鮮族自治州とロシア沿海地方も相互に交流を進めていました。そこで、我々秋田商工会議所から「3カ国で経済交流をしましょう」と提案して、3カ国間の交流が始まりました。3地域の各経済団体により、2014年から各地持ち回りで経済交流会議を継続開催してきました。2018年からは、延邊側からの提案で、韓国江原道の韓国中小企業融合江原連合会が加わり4地域の経済交流に発展しました。2019年10月に韓国の江原道で4カ国経済交流会議を開催しました。

昨年はウラジオストクで4カ国経済交流会議を開催する予定でしたが、コロナで延期となり、今年の10月に開催する予定です。新井部長にもぜひ参加していただきたいですね。

第6回日中露韓・4地域経済交流会議(2019年10月16日、韓国・江原道)



(出典：秋田商工会議所)

——ぜひ参加させていただきたいと思  
います。

(三浦) 新しく入った江原道は鳥取県の境  
港と非常に縁が深い間柄です。私として  
は、別に秋田だけでやるのではなく、境港  
や新潟、富山、酒田も入って一緒にやっ  
てもいいと思っています。江原道からウラ  
ジオストックまでのフェリーがありました。こ  
れがウラジオストックから秋田まで来て、富山  
も回って、境港も回って、江原道に戻ると  
いった巡回航路も考えられないことではな  
いでしょう。まだ江原道と具体的な話をし  
たわけではないですが、会議を順繰りに回  
していくことによって、観光面のつながりや  
経済的な取引が始まれば、活性化が進む  
と思います。実際、これまでにウラジオス  
トクや延邊から、「こういう製品を扱っている  
会社を紹介してください」というような問い  
合わせももらっています。

本経済交流会議がきっかけとなった成  
果として、2015年から沿海地方に秋田県  
産の「あきたこまち」が輸出されています。  
さらに、その取引をきっかけに、沿海地方  
からのコーンサイレージの大量輸入(3,120  
トン)が実現し、最初にお話したように  
FESCO 社のコンテナ船が、2018年10月、  
11月の2度にわたり臨時寄港しました。

延邊からは、毎年県庁に国際交流員  
が来ていて、一年間仕事をした後、延邊  
に戻って、彼らが秋田経験者として地元  
でサークルを作っています。その人達が秋  
田の情報発信をしてくれています。秋田商  
工会議所では、国際交流員として赴任さ  
れたOBの方々を「国際交流大使」に任  
命しました。そのメンバーを年一回、2家族  
くらい招待して、秋田で観光してもらうこ  
とを計画しています。昨年はコロナで来られ  
ませんでしたが、今年は是非実現したい  
と思います。

——我が国全体の関心が、東南アジア  
など南にシフトしていく中で、秋田県経  
済にとってロシアや中国、韓国など北東  
アジアの国々との経済交流の意義はど  
のような点にあるとお考えですか。

(三浦) 私は、これから経済発展してい  
く地域は、ロシア極東と中国東北部に北朝  
鮮も含めた、秋田の目の前にある地域であ  
ると考えています。今はこういう状況です

が、将来に向けて発展する地域としては、  
必ずこの地域が出てくるでしょう。もちろ  
ん、現状では秋田港も東南アジア方面との荷  
物の方が多いと思います。ただ、今こそ  
北東アジアをターゲットにして手を打って  
おくべきで、ネットワークを張っておくこと  
で、将来秋田の大きな役割が出てくるでし  
ょう。

——先行投資というか、先手必勝とい  
う考え方でですね。

(三浦) 真向かいですし、隣人は変えられ  
ない。地政学的な役割だとも思います。上  
海や深圳に向かえば、そこには何かあ  
るかもしれませんが、我々の役割はやはり  
目の前の北東アジア地域にあるわけです  
から。

——少し話題を変えて、地域経済につ  
いてお聞きしたいと思います。三浦会長  
は秋田商工会議所の会頭でもおられる  
わけですが、新型コロナウイルスのワク  
チン接種も視野に入ってきている中で、  
「アフターコロナ」の地域経済の展望を  
お聞かせください。

(三浦) まずは、一人の脱落者も出さない  
ように、会議所として手厚く個別に支援し  
て、一緒にこれを乗り越えたいと考えてい  
ます。これから資金的に厳しくなる企業も  
出てくるので、それに対する公的な助成を  
お願いしたり、地元でできることを準備し  
たりしながら、同時に、新しいアフターコ  
ロナの戦略も作らないといけません。事務  
の効

率化やリモートワーク等で要らないもの  
が出てきて、人員の見直しという話にもな  
ります。会社の仕組みが変わってきている  
と思います。その中で、いい面を加速して、  
生産性を上げていこうという手伝いをし  
たいです。ワクチンが行き届いて多少落ち  
着いたとしても、いつ炎上するか分から  
ないリスクはしばらく続きますから、生活  
の仕方や仕事のやり方を変えていかないと  
いけません。

例えば、私の会社はカーディーラーです  
が、店舗での対面販売に代わって、スマ  
ホで買えるようになってきています。我々  
の世代からすれば「何を言っているんだ」  
と思いますが、若い人たちはその方がいい  
と思っています。

こういう歴史的な大変化が起こっている  
ので、我々は企業に対して素早く情報提供  
しながら、切り替えの動きを促進してい  
きたいと思っています。しかも、秋田でも  
事業承継が問題になっていますので、こ  
ういう機会にM&Aや第三者承継など、  
これまで踏ん切りがつかなかったことに  
トライすることもできると思います。やる  
べきことが多いので、整理して進めたい  
と思っています。

——昨年から日本でも脱炭素社会  
に向けた大きなうねりが起きているよ  
うに思いますが、秋田の地域経済にと  
っての可能性や向かうべき方向性をど  
のように見ておられますか。

(三浦) これはもう後戻りしないと思  
います。

#### インタビューの様子



(出典: ERINA 撮影)

ほぼ10年後には、ガソリンエンジン車は販売させないということですから、はっきり変えなければいけないということです。

秋田では、風力発電はじめ再生可能エネルギー発電を非常に積極的に行っています。風況がいいということは、大切な財産です。今、秋田では着床式の洋上風力をかなり作っていますが、浮体式の可能性もあります。秋田港の旧日本石油（現エネオス）の製油所跡地にはソーラーパネルがあります。

水素については、秋田ではまだ動きはありませんが、水素プラントや水素ステーションなどは秋田に適していると思います。そして、製造するにしても輸入するにしても、やはり港は必要です。秋田港には、54ヘクタールの広大な工業用地もあって、ポテンシャルは大きいと考えています。

——最後に、ERINA に対して期待することがありましたら、お願いします。

（三浦）先ほどもお話ししましたが、我々は日本海側の港との連携を進めたいので、ERINAには、ぜひその担い手になって、きっかけづくりをしてもらいたいと思います。はじめは人のつながりですので、新潟、富山などとの橋渡しをお願いしたいですね。各地の商工会議所同士であったり、研究機関や民間団体同士であったり、横の連携で情報交換ができることを期待しています。

また、今回、秋田港シーアンドレール構想の実現に向けて、このような情報発信の機会を頂けたことは非常にありがたく思っています。秋田港シーアンドレール構想の実現に向けて、引き続きご支援、ご協力をお願いいたします。

——ご期待に応えられるよう努力したいと思います。本日は、貴重なお話をいただきありがとうございます。

（2021年3月16日 秋田商工会議所にて）  
聞き手:ERINA調査研究部長・主任研究員  
新井洋史

プロフィール  
三浦廣巳（みうら ひろき）  
1975年日本大学工学部機械工学科卒業、1980年秋田日産自動車(株)入社、1990年代表取締役社長を経て、2007年から代表取締役会長。また、1986年三傳商事(株)代表取締役を経て、2009年から会長。秋田商工会議所会頭（2013年～現在）、秋田県ラグビーフットボール協会会長（2005年～2009年、2020年～現在）、在秋田フィジー共和国名誉領事（2018年～現在）など、多数の公職に就任。