

第 1 章. 概況

Abstract of economic situation

【2015年度の北東アジアの情勢について】

(1) ロシア

ロシアは、2014年3月のクリミアの併合、ウクライナ問題の発生により、欧米諸国による経済制裁が実施され、G8からロシアを排除するなどにより欧米との貿易の大幅な減少を余儀なくされた。2015年の実質GDPは3.7%の減少となった。貿易面では輸出が31.4%、輸入が37.4%減少した。輸出は石炭・石油・ガスなど資源価格の暴落、ルーブルの下落による減価（対米ドルで約50%）が響いたが、量的にはむしろ若干の増加となった。輸入面では自動車は前年比半減の35万台、機械・設備類も40%減少したが、ルーブル安による物価高の影響での国内消費低迷が響いた。

極東ロシアの状況については、プーチン大統領は9月ウラジオストクにおける「東方経済フォーラム」において極東・東シベリア地域の開発を重視し、世界経済の成長センターであるアジア太平洋地域との関係を重視する「東進政策」をアピールした。極東地域に先進発展地域の指定・ウラジオストク自由港の設置・優遇制度の制定を発表した。（実施は2016年6月以降に）

極東港湾では資源貨物の輸出が多いポストチヌイ・ワニノ・ナホトカが増加したが、コンテナの多いウラジオストクは約16%減少した（全国では25.4%減）。

日本の石炭輸入量は1,682万トン、LNGは520万トン、原油は2,000万トンであった。日本・韓国から欧州向けのトランジット貨物は、スエズ運河経由欧州航路の運賃の低下によりシベリアランドブリッジの利用量が減少した。

(2) 中国

2015年の実質GDP成長率は前年比+6.9%と政府目標の+7.0%前後とほぼ同じ水準であった。貿易は目標+6%に対し実績値は▲7%と大きく前年割れし、国内の生産コスト増が重石。外資の現地調達比率の高まりが輸入を下押しした。8月に人民元レートの商品化で4.7%実質切り下げとなり、株価も急落した。

日中関係は14年11月の北京APECで首脳会談が行われ、途絶えていた政府間協議が再開された。15年11月の日中韓サミットでは「北東アジアの平和と協力のための共同宣言」で、日中韓FTA交渉の加速化が合意された。また日中経協訪中団と李克強総理との座談会が実現し、「日中の貿易・投資、金融、インフラ、省エネ、環境保護、観光など広範な分野で高度な協力を推進、共通の利益を拡大していく」とする共同声明を発表した。

こうした中で、米国・日本が主導する12ヶ国のTPP（環太平洋経済連携協定）が大筋合意され（15年10月）、12月末にAEC（ASEAN経済共同体）が発足した。

習近平国家主席は13年に提唱した「一帯一路」やAIIB（アジアインフラ投資銀行）を進め、AIIBは16年1月に北京で世界57ヶ国の参加と1,000億ドル（11兆7000億円）を得て開業した。中国は別に「シルクロード基金」（400億ドル）を設置した。GDP世界第2位となった中国は「新秩序（ニューバランス）」政策のもとでアジアの交通、電力、港湾、水利などのインフラ整備を積極的に支援する。日・米は「透明性に問題あり」として参加を見送っている。

(3) モンゴル

2015年2月、サイハンビレグ首相の訪日時に「日本・モンゴル経済連携協定EPA」に署名した。モンゴルにとって最初の経済連携協定である。日・モンゴル間の貿易額は、日本からの輸出は約399億円、日本の輸入は約19億円（12年）。モンゴルは日本からの輸入額の約96%を10年間で無税に（完成車、建設用機械など）、日本はモンゴルからの輸入額の100%を10年間で無税（石炭、蛍石など即時撤廃）にする。

日本はタバントルゴイ・オユトルゴイの石炭・鉱物資源の開発と鉄道輸送インフラ整備、新ウランバートル空港建設などに協力する。

NEANETは2015年8月、ウランバートルでの第11回 IFNAT（北東アジア国際観光会議）開催に協力した。

(4) 北朝鮮への経済制裁の強化

核実験、ミサイル発射、拉致問題等に対する経済制裁が強化され、中国・ロシアは羅津港の利用を中断中。

(5) 2015年の訪日客、2千万人に迫る。

2,015年1～12月訪日客数（前年比）		
総 数	1,974 万人	(+47.1)
中 国	499 万人	(+107.3%)
韓 国	400 万人	(+45.3%)
台 湾	367 万人	(+29.9%)
香 港	152 万人	(+64.6%)

（注、新しい訪日客の目標：2020年に4千万人。2030年に6千万人。）

第2章. 会員等からの報告

Report from members of NEANET

- (1) モンゴル国から中国、ロシア経由日本海までの北東アジア近距離鉄道

NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク 顧問
(公財)環日本海経済研究所名誉研究員、元理事長
吉田 進

- (2) モンゴルウランバートル市第5火力の新設にかかわる物語

NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク 会長
南ゴビ電源開発株式会社 代表取締役社長
本間邦興

- (3) パリ協定後の北東アジア環境協力

環境ビジネス開発イニシアティブ 代表
田中 弘

- (4) 観光立国に向けての動きと日本海交流

環日本海経済研究所特別研究員
三橋郁雄

- (5) 「地理的優位性」を考える 北陸 AJEC(北陸環日本海経済交流促進協議会)企画部長兼調査部長
白又秀治

- (6) 環日本海クルーズ構想(その2)

(一財)みなと総合研究財団 首席研究員
クルーズグループ統括リーダー
田中三郎

- (7) “信じて^{いにしえ}古を好む” —経済交流グローバル化への北陸地域・企業の対応—

NPO 日本海国際交流センター 主任研究員
野村 允

- (8) アグリビジネス及びエネルギー関連事業の展開

F Eエンジニアリング(株)顧問
東山 茂

- (9) 2015年のロシア極東港湾及び鉄道の貨物取扱動向

ERINA 名誉研究員
辻 久子

- (1) Short distance railway project from Mongolia to Japan Sea, via China and Russia, authored by Susumu Yoshida, Adviser of NEANET.
- (2) A tale on establishing the fifth thermal power station in Ulaanbataar, authored by Kunioki Homma, Chairman of NEANET.
- (3) Cooperation in Northeast Asia in the field of environment after Paris Convention, authored by Hiromu Tanaka, President of environmental business development initiatives.
- (4) Movement toward tourism nation, and exchange of Japan Sea Area, authored by Ikuo Mitsuhashi, ERINA researcher.
- (5) Considering the geographical advantage, authored by Shuji Shiramata, General Manager of Planning Department and Research Department, Hokuriku AJEC (Around Japan Sea Economic Exchange Conference In Hokuriku) .
- (6) Planning on Cruise project in Japan Sea-Rim Area, authored by Saburo Tanaka, WAVE researcher.
- (7) Preferring ancient things firmly, (initiatives of Hokuriku region and its firms toward economic exchange and globalization), authored by Makoto Nomura, researcher of Japan Sea international exchange center.
- (8) Agricultural business and energy business, authored by Shigeru Higashiyama, Adviser of JFE Engineering Corporation.
- (9) Cargo statistics of Russian Far East ports and railways in 2015, authored by Hisako Tsuji, honorable researcher of ERINA.

モンゴル国から中国、ロシア経由日本海までの北東アジア近距離鉄道



NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク 顧問
(公財)環日本海経済研究所名誉研究員、元理事長
吉 田 進

モンゴル国のチョイバルサンから中国阿爾山(アルサン)までの鉄道建設プロジェクトは、1990年代からモンゴル国と日本海を繋ぐ北東アジアの重要な物流幹線として提起されてきた。そして1/4世紀を経た今日、ようやく実現する条件が熟してきた。

ゴビ砂漠のタバン・トルゴイ炭田に65億トンの良質粘結炭が発見され、ここ数年来その一部が開発された。日本の需要家もこの石炭の優良性に注目し始めた。2014年に3万トンのサンプルがシベリア鉄道経由日本に輸入され、その品質の確認が行われた。その時点で運賃節減のための近距離輸送の必要性が現実化した。

2016年前半の現時点では、世界的経済不況の影響もあり、原料炭は不足していないが、中長期的に見ると、供給源の多元化、良質炭の安定供給が必要である。経済安全保障という戦略的な観点から本プロジェクトは取り上げるべきである。

現在このプロジェクトを実行する関係各国の環境は、成熟しつつあり、日本に対する要望も高まっている。

つぎに、本プロジェクトの近況を報告する。

1. 積極性を取り戻した中国吉林省

長春琿春高速鉄道(吉林—図們—琿春区間)が2015年9月に開通し、長春・吉林・図們江地域(以下、長吉図)の発展に新たなチャンスがもたらされた。

一帯一路を目指すシルクロード基金、アジアインフラ投資銀行(AIIB)の設立は、上述プロジェクトの今後の促進に大きな役割を果たすものと考えられる。

2015年12月14日に、吉林省長吉図事務所、中国国際貿易学会図們江分会の主催で『「一帯一路」構想の実現のため、中国・モンゴル「両山」鉄道ルートの建設を推進する座談会』が長春で開催された。「両山」とは中国内蒙古自治区北部の阿爾山(アルサン)とモンゴルのチョイバルサンを指す。

情報によると、2015年5月に吉林省長吉図事務所とモンゴル鉄道公社は、両山鉄道のプレフィージビリティ・スタディ(FS)実施について合意し、中国鉄路第三勘察設計研究院が実施を委託された。このFSは2015年年末に完了する。

座談会の開催 会議には、大図們プロジェクト(GTI)事務局・王維娜主任、中国図們江地域協力開発専

門家グループ、中国国際貿易学会李鉄副会長、吉林省長吉図事務所「両山」鉄道プロジェクト担当李大生顧問、モンゴル交通省鉄道・海運政策調整局トモンワチチグ高級専門家、内モンゴル興安盟・崔景英副盟長、白城、延辺、通化、集安などの地方代表、すなわちすべての関係者が出席した。会議の司会は吉林省長吉図事務所白忠凱副主任を務めた。

この間に国連 GTI 事務局は、北東アジア輸出入銀行の設立と中国開発銀行の共同出資を提唱し、モンゴル国は、「草原道路」計画を提案し、その予算として 500 億元を計上した。

鉄道建設の内容 吉林省長吉図事務所は、遼寧、黒龍江、吉林各省と内モンゴル自治区がこのプロジェクトを共同で実施する案を提案し、賛同をえた。そして二つのルート(1) 阿爾山から琿春-ウラジオストク-羅津；(2)阿爾山-東辺鉄道經由丹東のルートが確定した。

プレ FS が間もなく完了し、確認されると実施に移る。その為に新会社が設立される。この会社には、中国建設、中国鉄道、中国電設など関係各社が参加する予定である。

李大生顧問によると、両山鉄道の長さは 476 km、所用資金は 142 億元、駅の数 は 20、建屋面積は 8 万 m²、橋梁は 25、トンネルの長さは 445 m。国際 1 級標準建設で、貨流密度は 1,500 - 2,500 万トン/年、収益率は年 8.5%，投資回収期間は 14.8 年。測量、設計、施工までの準備期間は 3 年という。

2. モンゴルは中国へ向う鉄道への協力を日本に求める

安倍総理がモンゴルを 2015 年 10 月 22 日に訪問した。サイハンベレグ首相は、経済協力の一環として Oyu Tolgoi から Sainshand 經由 Choibaysan までの鉄道建設への投資を安倍首相に要請した。

サイハンベレグ首相：「タバン・トルゴイ炭田に日本が専門家を派遣し、東進鉄道を建設することに賛同する。フィージビリティ・スタディに日本企業が参加することを歓迎する」

安倍首相：「大規模鉱山開発はモンゴルの経済発展の重要な柱であり、タバン・トルゴイ炭田と東進鉄道のプロジェクト自体について現時点でコミットはできないが、提案内容の採算性や FS について、日本側の関係者に真摯にスタディさせたい。本件に関し、日本企業に十分な説明ができるように貴首相のリーダーシップを期待したい」

安倍総理は、日本国際協力銀行（JBIC）にその調査を要請し、JBIC は FS を 2016 年 5 月までに完成すると約束した。

3. この鉄道が持つ意義

これまでモンゴルは中国に対し、Khuut から阿爾山と丹東に向かう鉄道への協力を求めてきた。

この鉄道が完成すると、モンゴルにおける銅鉱、金鉱(Oyutorgoi)、石炭(Tavantorgoi)、亜鉛鉱、石油 (Tamsagbulag)の開発に大きな役割を果たす。その製品市場は、中国、韓国、日本および東南アジア諸国であるため、同時に北東アジアの物流の発展に寄与する。

もし、中国とモンゴルが、このプロジェクトの融資をシルクロード基金、AIIB 銀行に依頼し、日本がアジア開発銀行（ADB）に依頼すると仮定すると、北東アジアにおける最も典型的な協力プロジェクトが成立する。ADB の中尾武彦総裁は、中国が設立を主導した AIIB について「互いに役割を補完し、多くの分野で協力していけるはずだ」と述べ、協調融資などでの連携に前向きな姿勢を示している（2016.3.20 北京経済フォーラムにて）

北東アジアで最も親日的なモンゴルに対する経済援助、北東アジアにおける物流幹線の構築、日・中・モンゴルの協力プロジェクト、世界で注目される AIIB と ADB の実質的な協力に指導権を取る意味からも日本政府が戦略的決定をすることを期待してやまない。

モンゴルウランバートル市第5火力の新設にかかわる物語



NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク 会長
南ゴビ電源開発株式会社 代表取締役社長
本間 邦興

近年のモンゴルでは、経済の発展に伴って、その基盤となる公共インフラの整備の遅れが際立ってきています。

特に電力設備や鉄道設備の老朽化は著しいものがあります。

電力設備は旧社会主義時代にロシアの協力によって建設された第1から第4の石炭火力発電所に依存しています。(第1/2は停止) モンゴルの中央グリッドの大きさは約800 MWで、第4火力発電所の出力が約600 MWでその大部分を担っています。しかしながら、第4火力発電所の最新のユニットの運転開始時期は1991年です。現在まで、日本の経済援助により、タービンの修復や、一部設備の更新で延命してきています。

一方電力需要はウランバートル市内のオフィスや住宅建設が進み、年々増加傾向にあります。

このような背景の下、第5火力発電所は計画されてきました。以下が事業化への主な経緯です。

- 2007年1月 ・電力統一プログラム発表
- 2008年8月 ・第5熱併給発電所300MWの公募が燃料・エネルギー省より発表された。
- 2008年10月 ・入札締め切り
- 2009年1月 ・応募は中国の1社のみとの事で、再公募の考え。
- 2009年5月 ・2008年10月の入札は無効にすると政府が発表。
- 2009年7月 ・政府とアジア開発銀行は詳細FSを実施する事で覚書を締結。
- 2011年3月 ADBがH&J社に依頼していたFSが完了し政府に提出された。
 - 5月 2コンソーシアムが入札書類を提出
 - 7月 双日、International Power-Suez、Poscoならびにニューコムグループが政府より第一事業優先交渉権を獲得
- 事業コストは450MWで合計6億5000万ドルと計画2013年夏に工事開始、2016年稼働の予定
- 2012年1月 コンセッション法成立
- 2013年5月 建設場所をUB市内の第3火力敷地内よりUB市東部に決定。
- 2013年7月 再入札で上記Grが再び第一事業優先交渉権を獲得
- 2013年10月15日 政府とコンソーシアムとのコンセッション契約をドラフトを作成

2014 年 3 月 UB 市東部建設地の FS 必要となるが進まず。

2015 年 8 月 コンソーシアムとナショナル送電会社の間で売電協定が締結され、売電値は 6.95ct/kwh と決まった。

その後事業用地決定との報がなされたが、事業費は確定していない。

2015 年 10 月 フランス政府の石炭火力の非建設方針により GDF スエズがコンソーシアムから抜ける。

本年 6 月には総選挙が予定されておりますが、本事業の見通しはたっていません。

当社はこの事業に関しては、直接的な当事者ではありません。しかし、モンゴルの業界・政府ならびに日本の事業関係者と情報交換を重ねてまいりました。

この事業の事業化を通じて、モンゴルの抱えているインフラ整備に関する諸課題が明らかになってきています。

① 事業スキームの基本的な検討がなされていない。

PPP (Public Private Partnership) というあたかも政府は一銭も使わずに事業ができるような幻想が政治的に横溢している。

② 投資家のエコノミックスに対応できていない

現在の電気料金の体系では、投資家が満足する水準の料金徴収を行うならば、政府の補助金の幅は極めて大きなものになる。

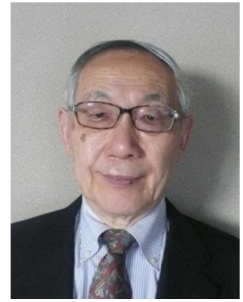
③ コンサルタントのフィージビリティスタディーの段階での検討が不十分である。

諸外国の事例を見ても、簡単に PPP は成立しないことは明確であり、政府とコンサルタントがオープンな議論をすべきところである。

④ 第 5 火力以外にもウランバートル近辺の石炭鉱山を利用した火力発電所構想が林立している。これらはすべて政府保証のプロジェクトに持ち込むことを企図しており、構造的な欠陥がある。しかし、政治的には、あたかも未来は電力が有り余るほど供給されるようにみえてしまっている。

以上

パリ協定後の北東アジア環境協力



環境ビジネス開発イニシアティブ

代表 田中 弘

京都議定書に代わる2020年以降の温室効果ガス（CO₂ など）削減方針を取り極めたパリ協定が、昨年末策定されたことは周知のとおりである。京都議定書には、次のような問題があった。

1. 「共通だが差異のある責任」の原則のもと、先進国にのみ削減義務があった。京都議定書策定の1997年頃は、先進国の温室効果ガスの排出が過半であり、この原則にも一定の意義はあったが、最近では中国などの途上国の排出が急増し、過半を占めるようになり、先進国のみの努力では削減の効果は大きくない、と認識されるようになった。
2. 京都議定書に基づく排出権取引制度は、初めての試みであったことから、極めて厳格に運用され、結果、時間とコストがかかり、実務面からの改善が求められていた。

以上の点を踏まえて、日本は、すべての国の参加による新たな枠組みを創出すべき、として、京都議定書の第二期間（2013－2020）からは離脱していた。

このような反省点を考慮し、今回のパリ協定では、

1. すべての国が目標（法的義務なし）を提出し、5年ごとに review し、見直す。
2. これまでのような世界レベルでの排出権制度に加えて、各国、各地域で行われる排出権制度も、並行して有効に活用する。

NEANET に関係する各国が提出した目標は下記のとおり。

日本	2030年に2013年比26%削減
中国	2030年前後に CO ₂ 排出量のピークを達成、ピークを早めるよう最善の取り組みを行う。 2030年に GDP 当たり CO ₂ 排出量を2005年比 60－65%削減
ロシア	2030年に1990年比25－30%削減
韓国	2030年に、対策無しケースに比し37%削減
モンゴル	2030年に、対策無しケースに比し14%削減

排出権取引については、日本はすでに2国間で協定を結び、日本の環境技術を活用するプロジェクトを育成し、そこから生まれる排出権を活用する方策を始めている（Joint Crediting Mechanism）。その協定の第一号がモンゴルとであった。中国では2013年から北京市など主要7都市・省で試験的に排出権取引を実施し、2017年から全国レベルで導入される予定である。韓国でも、2015年から国内取引制度が始まっている。

今後の注目点は、①上記のような意欲的な削減目標をどのように実行するか、各国の具体的な政策を

見ていくこと、②世界レベルの排出権取引と各国、各地域の取引がどのようにリンクするのか、具体策を見ていくこと、である。これらによって、北東アジア地域各国が有機的に結びつき、かねてから今後の経済交流の柱の一つと目されてきた域内環境ビジネスの協力が、パリ協定を機に一層発展することを期待したい。

観光立国に向けての動きと日本海交流



環日本海経済研究所特別研究員
三橋郁雄

私は過去の論文（例えば北東アジア観光フォーラム、IFNAT）で幾度となく、インバウンド客が、欧州諸国のみならず、隣国の中国韓国ロシアと比較しても、日本が極めて少なく、地方部の国際化が遅れていることを指摘して来たが、安倍政権登場以来、インバウンド客数が急増し、2020年に2000万人を目指す目標を2015年にほぼ到達してしまった。しかもインバウンド客は多額の買い物、消費をすることから国内産業に好影響を与えることがわかり、ついに日本政府は2016年3月末に2020年に4000万人、2030年に6000万人の新たな目標を発表した。

（政府は同年3月30日に、「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」を開いた。年間訪日客数を2020年東京五輪・パラリンピックの時点で4000万人、2030年時点で6000万人とする新目標を発表した。また、クルーズ船の外国人客を「2020年に500万人」とする目標も表明した。訪日客を呼び込むため、主に中国、インド、フィリピン、ベトナム、ロシアからの訪日客をターゲットに、ビザの発給要件を緩和する予定。Wi-Fiなどの受け入れ環境整備も進めていく。JNTOの発表によると、2015年の訪日客は過去最多であり（1973万人）、今年1~3月の客数も前年比4割増だった。数字をみると、政府が現在目指している「観光立国」に徐々に近づいており期待できる。）

国内経済が少子高齢化の中で次第に衰退していくのではないかと懸念が強い中、インバウンド客により日本経済が潤うことは国民を勇気づける意味で大変意義あるが、そのほかにも二つの点で意義深い効果があることを指摘しておきたい。

1. 日本に対する疑心暗鬼の解消

日本に観光客が来ることで日本の文化、社会が彼らに知られ、日本が海外に透明化していくことである。透明化が進めば日本に対する理解が増進し、日本に対する疑心暗鬼が減少すると思う。特に日本海の対岸の人たちが、日本のことを今以上によく知るようになれば、軍備充実よりも遥かに確かな安全保障策になる。何故なら日本は平和憲法の国だからである。

2. 日本における地方の国際化の促進

日本の地方は人口が減少しつつあり、地域の活力が急速に失われつつある地域が増大している。この原因の一つは世界的潮流である大交流の中に地方が飛び込めないことである。外国人と付き合うチャンスがないから国際的活動への参加が及び腰になり、どんどん時代の流れから取り残され、井戸の中の蛙的現象が随所で見られるようになっている。これをインバウンド客ビジネスを通して、国際化こそ地方の生きる道と知れば、地方は、広域的に団結し、大きく変化していくであろう。

上記二つの目標の達成のためには、何よりも北東アジアが平和であることが必要である。特に北朝鮮は周辺国から孤立しており、そのため周辺国を見る目は疑心暗鬼で固まっている。北朝鮮から多くの人を

呼んで、真の日本の姿を見てもらう必要がある。誰も戦争を好んでいないことがわかると思う。

また、隣国からの旅客輸送を増大させるためには、日本と対岸・ロシア極東部・中国東北部を結ぶインフラ整備も重要な課題である。航空輸送に加え、旅客、車両、コンテナを輸送する日本海横断国際フェリー航路の早急な開設が必要となっている。

「地理的優位性」を考える



北陸 AJEC(北陸環日本海経済交流促進協議会)

企画部長 兼 調査部長 白又 秀治

北陸 AJEC は、冷戦の終結を機に環日本海時代の到来を期して 1992 年に設立された。しかし、北陸企業の国際化展開の舞台は長らく中国であり、そして現在、ASEAN が注目され企業進出も加速している。当会はこのよう状況を踏まえ設立 20 周年を機に ASEAN を対象地域に加え、東アジア全体を活動領域としたが、このような時期に設立の原点である対岸諸国との経済交流の位置付けを考えることは、地域に根差した活動を展開する上で意義のあることと思われる。

2 国間の貿易量を「経済規模 (GDP)」と「距離」を用いて簡潔に表現した式が貿易における重力モデル¹である。オランダの経済学者ヤン・ティンバーゲンが 1962 年に貿易に初めて適用して以来、国際貿易の分野で最も成功した実証手法とされる。彼はこの功績が評価され 1969 年に創設されたノーベル経済学賞の栄えある第 1 回受賞者となった。通常、「距離」は輸送費を表す。従って、極東ロシア、韓国に近い北陸は国内他地域に比べ交易上有利となるが、中国、ASEAN との交易では「距離」の近接性が無くなるため地理的な優位性も無くなる。

それでは「距離」が北陸の貿易にどのような影響を及ぼしているのでしょうか。下表は 2014 年の北陸と全国の相手国別貿易額を整理したものである。

北陸と全国の相手国別貿易額(輸出+輸入) (2014 年)

	北陸 (兆円, %)		全国 (兆円, %)		特化係数 a/b
	貿易額	構成比a	貿易額	構成比b	
中国	0.21	22.7	36.8	23.1	0.98
ASEAN	0.17	18.4	23.3	14.7	1.25
韓国	0.13	14.1	9.0	5.7	2.47
ロシア	0.11	11.9	3.6	2.3	5.17
米国	0.07	7.9	21.2	13.3	0.59
EU	0.06	6.8	15.8	9.9	0.69
その他含む合計	0.94	100.0	159.0	100.0	-

(出所)財務省貿易統計

¹ 国 i と国 j 間の貿易額の推定式は、貿易額 $ij = A \cdot \frac{GDP_i \cdot GDP_j}{\text{距離 } ij}$ で表される。但し、A は定数、 GDP_i は国 i の経済規模、 GDP_j は国 j の経済規模、距離 ij は国 i と国 j 間の距離である。

北陸の貿易相手国を見ると貿易額が多い順に中国，ASEAN，韓国，ロシア，米国，EU と続き，この 6 つの国・地域で 8 割の構成比となる。ここで，貿易相手国別の北陸構成比を全国構成比で除した値を特化係数と定義し国別の数値を比較すると，中国，ASEAN の特化係数は 1.0 前後，米国，EU は 0.6 程度であるのに対して，韓国は 2.47，ロシアは 5.17 と非常に高い特化係数となっている。この高い値が対岸諸国との交易における北陸の地理的優位性を表しているのではないだろうか。

「物流」と「商流」は一体である。対岸諸国との交易が活発化すれば，北陸新幹線開業で首都圏から 2 時間圏域となった北陸は，対岸諸国と首都圏を繋ぐゲートウェイとして国内他地域に比し，多くの経済的恩恵を享受できるであろう。こうした意味において，対岸諸国との経済交流促進は，現在も北陸が目指すべき成長戦略の一つであると考ええる。

以上

環日本海クルーズ構想（その2）



（一財）みなと総合研究財団 首席研究員
クルーズグループ統括リーダー 田中三郎

昨年の NEANET 交流白書に投稿させていただきました日本海をクルーズ海域とする環日本海クルーズ構想の一部が、本年夏休みシーズンに「コスタビクトリア号 麗しの日本海と釜山 5泊6日クルーズ」として一般商品化され実現するところとなりました。

このクルーズ商品の発表に先立ち、クルーズ取扱い責任者から「環日本海クルーズのアイディアをお借りします」との連絡を受けていましたので「どうぞ・どうぞ、ご活用ください」と構想実現に微笑みました。

今回の環日本海クルーズに使用されるコスタビクトリア号はイタリアのコスタクルーズ社が運航し、1996年就航、総トン数75,200トン、全長251m、喫水7.8m、最大乗客定員2,394名の大型クルーズ客船です。

この日本海と釜山を巡る環日本海クルーズは日本海が最も穏やかな7月25日～9月8日の期間に催行され、寄港地は福岡港→舞鶴港→金沢港→境港→釜山港→福岡港と毎日異なる港に寄港する5泊6日のクルーズを10航海繰り返します。

クルーズ料金は出発日・乗船港・船室タイプなどで異なりますが、5泊6日の全行程で59,800円/一人～となりますので、船での移動+宿泊+食事+エンターテインメントすべて込みで一人1日10,000円未満～と、3世代ファミリーが手軽にクルーズ観光を楽しめるカジュアルクルーズです。

運航会社からの情報では「現在の販売状況は堅調」と聞いておりますが、このような手軽なクルーズが我が国に根付き日本人のクルーズ人口が爆発的に増加する事を期待します。

一方、今回のコスタビクトリア号による環日本海クルーズは能登半島から南側の海域及び港を巡るクルーズであります。日本海全域を視野に入れると、能登半島から北側の海域及び港を巡るクルーズの可能性も充分にあると期待しています。つまり、伏木富山港・直江津港・新潟港・酒田港・秋田船川港・能代港・小樽港・留萌港・稚内港などの日本海沿岸港湾とサハリンやウラジオストックなどのロシアの港湾を結ぶクルーズです。

湖のように穏やかな夏の日本海北部を巡るクルーズは比較的涼やかな海域を旅しますので寄港地でそし

て航海中もさわやかなクルーズ観光となるであります。

更に、このクルーズでは其々の寄港地での乗下船を可能にすることにより、地元からの乗船者はもとより、首都圏を含む多くの都市から新幹線や飛行機を利用しクルーズ船に乗り込むレール&クルーズやフライ&クルーズなど多彩なクルーズ観光が可能となります。

クルーズ船が観光のためだけに寄港する場合は、乗船客のオプションツアーや買物と言った観光目的の行動が中心ですが、各地からクルーズ船乗船のためにわが町を訪ねる観光客、そして、クルーズ船を下船し各地に戻る観光客等、多くの人々がクルーズ船寄港の前後にわが町に立ち寄ることになると、地元地域の工夫次第では様々な観光産業機会を拡大することが出来ます。

クルーズ船寄港を地域の活性化や雇用の創出に結び付けられるかどうか、其々の地域が対応すべき大きな課題であるように思えます。

地方創生をめざし、より多くのクルーズ船をわが町に立ち寄らせ、環日本海クルーズを実現するためには、この地域の港湾が相互に連携を強化し、国内外のクルーズ船会社に環日本海クルーズの運航を持ちかけることが重要であります。

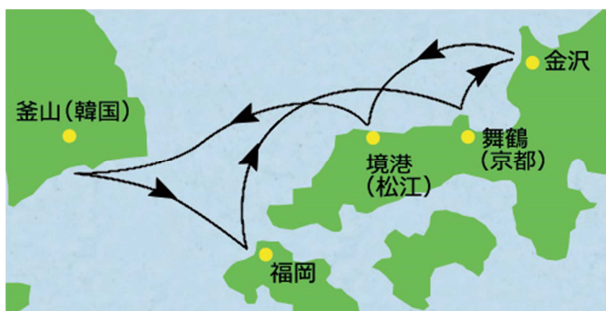
どのようなクルーズを造成し、どの船会社に、どのように誘致活動を推進すれば良いか等、具体的な取り組み対応に関しては経験豊富な私共みなと総研にご相談ください。精一杯ご支援させていただきます。

クルーズ船観光の振興で海洋立国そして観光立国を目指しましょう！

コスタビクトリア号



麗しの日本海と釜山クルーズ行程



写真提供：コスタクルーズ日本支社

“信じて^{いにしえ}古を好む”

—経済交流グローバル化への北陸地域・企業の対応—



NPO 日本海国際交流センター
主任研究員 野村 允

世界経済は、G ゼロ時代を迎え、地政学的リスクの急速な高まり、新興国経済の減速なども加わり一段と混迷の度を深めてきたようである。日本経済も、“内憂外患”の景況感の中で、日銀3月短観によれば、新興国経済の減速や円高で製造業を中心に景況感の悪化を発表している。こうした情勢の下、北陸地域・企業の将来を展望する時、少子高齢化社会の深化に伴ない、今後とも国内需要の縮減、労働力不足、コスト高は避けられないであろう。北陸地域・企業としては、生き残りをかけ、安定した発展を目指すためには、海外市場に活路を求めることが肝要であろう。現に、北陸地域・企業は、ASEANを中心に、インド、ミャンマーなど幅広い海外活動を展開している。

今後引き続き、地域・企業がより幅広く海外活動の展開（既進出企業を含め）を指向するに際し、対象国・地域として、対岸諸国（中国、ロシア、韓国）を再認識することが肝要と思われる。北陸地域・企業と対岸諸国とは、距離的に近く、永年多面的交流を続けており、貿易額、海外進出件数が、それぞれ北陸全体の4割強を維持している。さらに、対岸諸国の将来を展望すると、中国を主体に、まだ潜在力、開拓の余地があり、経済協力の深化によってウイン・ウイン関係がより促進されるものと見られるからである。最近の北陸企業の動きを見ると、新規進出は少ないが、対韓国では、後発薬メーカーが韓国企業とのバイオ後発薬の研究開発段階から、現地での製造工場新設に踏み切り、対中国では、既進出の一般機械・器具メーカーが中国市場の潜在力に期待して中国での生産拠点の拡充を計画しており、対ロシアでは、環境整備企業が極東市場に強い関心を示している。

北陸地域・企業が、今後対岸諸国を含め海外展開をする上での対応としては、これまで指摘されてきているように、商品展示会、国際交流会議、現地視察、支援組織のアドバイスなどを活用し、対象国・地域の実情（法整備・運用など）、商慣習、生活習慣、地域住民のニーズなどを正確に把握することが肝要であり、特に、企業としては、自社の強味を再認識し、経営体制の再編を行い、連携の必要性を検討し、人材の育成（現地化の改革を含め）に努めることが求められる。因みに、企業が海外展開を決断する際の教訓として、また企業を支援する地域の役割の重要性を教示するものとして、北陸の先人たちの足跡から学ぶことが多いように思われる。例えば、現地の生活習慣から固有のビジネス手法を転換した例として、明治・大正期に朝鮮半島でビジネス活動をした越中売薬商人があり、現地住民との信頼関係の醸成に成功した例として、日本の台湾統治時代に、ダム工事に従事した土木技士の涙ぐましい物語があり、また国際人育成に対する地域の支援事例として、ロシア革命時に、県費によって3人の若者がロシアに留学し、帰国後彼等は、調査・ビジネス活動に大きな功績を残したことが伝えられている。以上

アグリビジネス及びエネルギー関連事業の展開



J F Eエンジニアリング(株)顧問
東山 茂

J F Eエンジニアリング(株)は、そのグループ会社である(株)Jファームとともに、平成26年8月より北海道苫小牧市において天然ガス木質バイオマスエネルギー源とするスマートアグリプラントを建設し、野菜類（ベビーリーフ及びトマト）の生産を行うというアグリビジネスを展開している。その中で、平成27年6月、J F Eエンジニアリング(株)とロシア国沿海地方政府は、温室栽培事業モデルの共同策定について合意した（下段左の写真は、合意式の様子）。沿海地方政府は、安全安心な野菜を地元で通年生産できる温室栽培の増進を重要施策としていることから、今般の合意に至ったものである。

また、平成28年3月には、ロシア国営企業であるダリネヴォストチノエ社のシドレンコ社長が、(株)Jファームの苫小牧工場を視察した。これは、北海道庁や北海道銀行グループが進める『ロシア極東地域ビジネス展開モデル事業』により、日本企業の有する技術の同国への普及を目的として実現したものである。ダリネヴォストチノエ社は、ウラジオストク近郊のアルチョム市に所在する国営企業で、現在12haの温室を運営しているが、温室が老朽化しているため、このうち3haについて最新式温室への建替えを計画している。J F Eエンジニアリング(株)は、今回のダリネヴォストチノエ社の訪問を受け、同社に対して温室新設計画の実現に向けてエンジニアリング提案を進めていくことに合意した。具体的には、北海道庁や北海道銀行グループを始めとする道内関係企業の協力を得て、ウラジオストク市近郊の市場調査を行い、生産物および販路選定、最適なプラント設計、ファイナンススキームなどビジネスモデルを策定し、同社に提案していくこととしている。

一方、J F Eエンジニアリング(株)のエネルギー関連事業としては、我が国におけるエネルギー安定供給のため、全国各地において供給拠点・供給施設の整備事業に関与させて頂いているが、その一環として、日本海側において北陸電力(株)が進めている伏木富山港LNG火力発電所関連プラント整備の工事一式を受注し実施している（平成30年度竣工予定）。一連の工事の中で、大型LNG船着岸用栈橋のジャケット製作工事も実施した（下段右の写真は、製作ヤードから設置現場に向けてジャケットが浜出しされる様子：平成27年8月）。

