

第7章 座談会：ネットワークの形成に向けて

出席者：（50音順、敬称略）

五十嵐 日出夫	北海道大学名誉教授
岡部 三男	北海道経済連合会専務理事
北川 弘光	元北海道大学教授
グレーブ・ジュラフスキー	（株）北海道新聞情報研究所専任研究員
（座長）小林 好宏	（財）北海道開発協会開発調査総合研究所長
原 暉之	北海道大学スラブ研究センター教授
本間 利久	北海道大学大学院教授

事務局（財）北海道開発協会開発調査総合研究所

座談会の開催の趣旨

小林座長：これからの北海道と北東ユーラシアとの交流のネットワークの形成に向けてというテーマで、いろいろと議論を深めていきたいと思います。本日の座談会では、まずロシアの最近の情勢がどんなふうになっているのか、そしてこれまでどんな交流があったのかというようなことを歴史的に振り返りながら、この先の将来に向けての北海道と特に極東ロシアとの交流の在り方について、議論を深められたらと思います。

最初にロシアの情勢についてですが、プーチン政権のもとで中央のモスクワと地方の極東とのつながりがどんなことになっているのか、北海道との話の相手はどこなのかということがあります。最終的にはモスクワまで行かなければいけないのか、そうではないのか、その辺のところはいったいどうなっているのか、という問題意識があります。北川先生の方からきっかけとしてお話ししていただきたいと思います。

ロシアの情勢変化

北川委員：ロシア、ノルウェーとの共同研究事業である北極海航路に関わる調査研究や、流体力学分野の研究交流で年1回ないし2回、ロシアを訪れる機会に恵まれました。私が初めてロシアを訪れたのは1900年代の後半、ブレジネフの時代でしたが、以後各大統領の時代、それぞれロシアを1回は覗かせていただけてきたということになります。

ブレジネフの時代のロシアは、少なくとも私たちがお付き合いをした国立研究所の方々と関係からは、いつも大国ロシアを実感していました。ホテルも立派でしたし、食べ物に不自由することはありませんでした。外国人への応接もよく、モスクワの空港からホテル、ホテルから研究所等への移動には、リムジンの手配を戴きました。多少、行動の自由に欠けるところはありましたが、当時のロシア滞在は快適であったとの印象が非常に鮮明に残っています。

それから少し時代が下がつて、エリツィンの時代は、非常に不愉快なロシアの思い出しかありません。多額の金さえ払えば西欧並みの贅沢な暮らしができますが、例えば、サンクトペテルブルグでロシア共産党幹部の定宿と言われた高級ホテルに泊まりましても、ホテルのアメニティは酷く、風呂にも入れない有り様で、公共施設の荒廃に驚かされました。それでもルーブルで買い求める黒パンやジャガイモなどは非常に安く、政治社会があれほど混乱しても餓死者がほとんど出ないのは、一般生活での最低必需品、高級品を区分してのドル、ルーブル二重経済構造があったからだと思います。

エリツィン政権下の中央政府とは、北極海航路を巡る科学技術上の協議でありますとか、あるいは法制上の協議とかを致しました。その折の印象は、エリツィン政権の時代と言うのは右に行くのか左に行くのか、南へ進むのか北へ進むのか、協議の度に話が変わることでした。このため北極海事業の最終結論を導く段になって、大変苦労致しました。

プーチン政権の時代になりますと、法の正義の下に政策の方向が次第に鮮明になってきました。ただ、これが日本にとって良いのか悪いのか疑問ですし、特に北海道にとってはむしろマイナス面の方が強いのではと心配しています。

エリツィン政権の中後期に地方に与えた自治権を、中央政府に奪還する形で法整備を行っています。現在、極東ロシア地域の開発に関する国際協力事業に携わっていますが、その交渉、協議の感触からは、ロシア地方政府がその自治権を行使して自由な開発を計画する時代は去ったのではないかと思います。

ロシアの社会制度や法制は日本とは異なる点も多いようです。特に水産資源に対しては、ソ連時代から引き続いて、中央政府の強力な管理が行き届いています。これは地域毎の漁業権を認める日本とは異なりますので、北海道沖合いの水産資源交渉も地方政府相手では埒があかないこととなります。エリツィン時代には、ロシアの水産資源管理業務の行使機関が利権絡みで錯綜、混沌としましたが、現在は法制整備が進んで、原則的には一元化が図られ安定しています。ロシア経済が回復し社会資本整備の方向が明確になるまでは、ロシア側と安心して将来像を協議できるとは言えませんが、落ち着いてあれこれ協議できるようになったことが、プーチン政権の大きな特徴だろうと思います。

プーチン政権下の若い行政官僚の方々が、極東ロシアのことをどれほど認識しているかとなりますと、首を傾げざるを得ません。昨年 12 月ロシア訪問の時点でも、若手の行政官僚の極東ロシア認識は、極めて教科書的で、ロシアの極東がどういう状況に置かれているのか、実感をもって理解されていないという思いを致しました。

教科書的という問題は海の方でも指摘できます。かつては、老朽船であっても船長の腕前は確かと言うのがロシア船への定評でしたが、政治経済の混沌は、船舶の実運航頻度を激減させ、これが経験豊かな優秀な船員育成に重大な障害となっています。このことは、ロシアが願うロシア海運復活を挫折させかねない問題ですし、IMO など船舶の運航に関わる国際基準の点でも懸念すべき問題です。ロシアの国内問題ですが、貧しくとも安定した生活を願う保守派の方々と、不安定であっても夢の存在する社会を思う改革派との確執が当面しばらくは継続することになりましょうし、また、開発と先住民の権利保護の難問解決を迫られることにもなりましょう。現政権は、これらの問題解決の鍵がロシアの経済復興にあると考えているようです。

極東ロシアにつきましては、EU や NATO の動きと絡んで、プーチン政権は、昨年あた

りから極東ロシアを重視すべきとの認識が次第に高まってきているようです。ロシアの開発プロジェクトは計画を発表しましても必ずしも資金面の裏付けがない場合がありますので、政府筋が発表する事業計画書を見ただけでは、本当のロシアの姿は見えません。特に、極東ロシアでは、地方政府が外資導入も前提に様々な事業計画を公表していますが、資源開発に関わる連邦政府の権限が強化された現在では、中央政府の実質的な指導、後押しがない限り、具体的な事業展開が難しい状況にあります。極東ロシアには、エネルギー資源、鉱物資源が豊富です。極東ロシア指向は、これまでシナリオのなかった国家としての資源開発を、西欧社会のセンスで効率良く生産、活用する術を、中央政府が真剣に考えるようになったことを示唆しています。プーチン政権は、カスピ海や黒海プロジェクトに見られるように、さし当たりエネルギー資源を海外へ輸出して外貨を稼ぎ経済復興を軌道に乗せたいとの意図の現れでもありましょう。

ハバロフスク周辺の工業地帯は、旧体制下では軍事産業主体ではありましたが、ロシア工業を支える重要な地域でした。ペレストロイカ以降、民需産業への転換努力を続け、それなりの成果も出してはきましたが、地域経済を支え、あるいはロシア経済の一助ともなる段階には程遠く、生ガスの供給により、西欧産業に太刀打ちできる工業地帯構築への変身を検討しているようです。

強いロシアを将来にわたって保証し得る資源の温存策と、資源安定輸出による経済復興に必要な外貨獲得策、エネルギー資源輸出依存度を軽減するための代換輸出産業育成策とのトリレンマの中で、様々な政策模索が続けられ、極東ロシアの資源開発、産業振興は、当分の間方向性も揺れ動くことになりましょう。

小林座長：いろいろな面からお話ししていただいたのですが、プーチン政権になってから非常に強い中央集権化の方向が現れているように伺いました。北海道としては一番近接している極東ロシアとの関係が地域としてどの程度相対的に自立できるのかということに関心があるわけです。続いてジュラフスキーさんからもう少し補足してお願いします。

グレーブ・ジュラフスキー委員：経済面での変化についてのエピソードを紹介します。私は北海道に来る前に極東に行ったことはありません。北海道大学に留学したときに、小さな貿易会社でいろいろな極東の会社と連絡を取るボランティア通訳をしていました。その当時、極東の会社との連絡はテレックスでした。今では全く使われていない機械なのですが、確実な通信手段はこれ一つしかありませんでした。それで、国際電話をしてもKDDに予約をして何時間も待たされて、直接電話をすることができませんでした。今は、インターネットで24時間いつでも連絡を取れますし、とても安い料金で利用できます。最近、極東で携帯電話がかなり普及したので、いつでも連絡が取れる状態です。ここ10年間で、当時の私の経験からは想像もできなかった時代になりました。

もう一つは、北海道からサハリンに行くときに、私も初めて1991年に行ったのですが、小樽からホルムスクまで約24時間くらいかけてチャーター船に乗って行ったのです。ひどい嵐の中で24時間もかけてビジネスで行くことは、ビジネスとして成り立たないのではないかという時代でした。飛行機もあったのですが、一度、新潟まで行ってからハバロフスクを経由してサハリンに行くため、2日以上かかっていました。今は、便数は少ないです

けれども約1時間ちょっとで行くことができるようになりました。

それともう一つは、確か1992年だったと思いますけれど、北海道経済ミッションの通訳で行ったことがあります。6月か7月に行ったのですがクーラーのないバスに乗って、代表団の方、数十人を連れて行ったときに、皆さん喉が渇いて冷たいビールを飲みたいと言っていました。サハリンには冷たいビールが置いてあるわけではないでしょう、と話したことがありました。当時、サハリンはご存じのとおり1991年まで閉鎖されていて、ハバロフスクやモスクワでは外貨ショップがあり、そこでは品物がありましたが、サハリンには外貨ショップさえありませんでした。だからどこへ行っても冷たいビールを買うことは不可能でした。今は仕事でほとんど毎年のように行っていますけれど、何十種類の飲料水や食料品が、ある程度揃っております。

それから、ホテルは、まだまだ数は少ないですけれども一応あることはあります。まだまだいろいろな問題がたくさん残されているのですけれども、この10年間で少しだけ、日本に近づいてきたという印象を受けています。とても10年前に想像できないことや変化があったのではないかと思います。したがってビジネスの面で、感覚というか、向こうに住んでいるロシア人も近づいていると思います。

北海道とロシアの交流の歴史

小林座長：そもそも、日本とロシアの交流の歴史は領土や国境というものがはっきりしていない古い頃からあったのだと思います。今、北方領土問題があり、北海道はロシアと一番近接しているわけですが、交流の歴史を振り返って見たときにそこにどんな歴史があったのか、また、交流が盛んであった時期などはどのような時代背景だったのか、などについて、原先生にお話しただけたらと思います。

原委員：歴史といった場合、どこまでさかのぼって考えることが適切なのか大変迷うところです。私はロシアに1979年、やはりブレジネフの時代ですが、初めてモスクワへ参りました。ウラジオストクに初めて入ったのは1987年でした。ナホトカで日ソ間のシンポジウムが開催された折のことで、ウラジオストクには入ることはできたのですが宿泊はできないという、1日限りのビザというのをもらい、大変な思いをしたのが最初でした。

昨年、2ヵ月あまりモスクワに滞在したのですが、あちこちに行くことができました。以前は中心部から40kmの外へ行ってはいけないという規制がありまして、非常に窮屈でした。特に印象に残った都市がニジニノブゴロドです。モスクワから東へ約400km、友人の車で行きました。そこは昔、ロシア最大の定期市（ヤールマルカ）があって、非常に栄えたわけです。中国の商品も来ましたし、中央アジアやヨーロッパの商品など、いろんなものが来て物資の一大集散地でした。何をしに行ったかという、ロシアのWTO加盟問題についてのシンポジウムが現地の日本センターの主催でありまして、それに参加したのです。

私はWTOの専門ではないのですが、「ニジニノブゴロドを訪れた日本人達」という妙なテーマでお話をしました。そんな人がいたのかと言われるわけですが、実は1世紀以上昔のことなので、人々の記憶には痕跡を残していません。例えば榎本武揚という有名な人物がいますが、ペテルブルグ駐在の日本の初代公使で、ニジニノブゴロドに立ち寄り、シベリア

大陸を横断して日本へ帰ってきたわけです。1878年のことでした。また、日本から逆に西回りでシベリア経由でペテルブルグ、さらには世界一周旅行をした明治時代の指導者に、北海道の開拓長官だった黒田清隆がありますが、彼もその旅行の途中でニジノブゴロドに立ち寄っています。これは1886年のことです。

旅先で彼らは何を考えたかという辺りが大変に面白いわけです。日記が残っておりますのでその様なところをひもといていきますと、明治時代の指導者は、ロシアを相手に日本は何を売り込むことができるかを考えていたこと、さらには世界というものを相手にして何を考えていたか、を知ることができます。少なくとも世界と向き合っていたということに、私たちは強い感銘を受けます。世界と向き合っていた当時の指導者に比べると、今はその様な緊張感がほとんどないのではないかという気がします。

もう一つ言えるのは、グローバル化が進んでくると身近にある地域が、わからなくなるといふ事実です。昔は榎本武揚にしろ黒田清隆にしろ、馬車や船で、途中の地域を通って行ったわけです。今は、ジェット機で途中の地域を素通りにしてモスクワに行ってしまうというの、日本と一番近い地域を考える場合にあって不利な状況になっているのではないのでしょうか。例えば黒田清隆は汽船でアムール川を河口からさかのぼってハバロフスクへ出て、さらにブラゴヴェシチェンスクへ出て、そしてザバイカルの方まで行って、そこから馬車の旅になるというわけですが、そういう贅沢な旅は今ほとんど考えられません。戦後冷戦とも関係がありますけれども、ロシア極東地域の大部分はロシア革命前後の時代を境にして外部からのアクセスが難しくなっています。

考えてみると、エリック・ホブズボームという有名なイギリスの歴史家が、20世紀の歴史を「極端な時代」と特徴づけているのは示唆に富んでいます。ホブズボームによれば、20世紀の歴史というのは1914年の第一次世界大戦に始まって1991年のソ連邦崩壊で終わる77年間の歴史であって、その特徴を一言で言えば極端な時代だ、というわけです。そうすると1991年から始まる新しい時代というものを考えるときに、1914年までの19世紀の歴史というものも考え直してみないとならないのではないかと、一度そこへ返って見なくてはならないのではないかと、という気もするわけです。そんなことで榎本武揚や黒田清隆が活躍したような明治の時代というものに、私は大変関心を持ちました。

交流が盛んであった時期の時代背景ということですが、やはり1914年の第一次世界大戦の始まる前の時代というのは、交流が盛んだったのではないかと思います。それは、第一に交通アクセス、第二に貿易の問題、第三に文化交流の問題、この3つくらいのジャンルにおいて言えるのではないかと思います。

まず、交通アクセスですが、北海道とロシア極東の間の交通は、今から想像する以上に結構盛んだったと思います。1995年に稚内とコルサコフの間の日露フェリーが就航していますが、第二次対戦の終結までその航路は稚内と大泊の間の稚泊航路だったわけです。これは1922年に稚内まで旭川からの鉄道が通じたことによって可能になるわけです。その前はなんとといっても小樽が日本側の出発点で、小樽一大泊線というのが重要な意味を持っていました。これは日本郵船と大阪商船という二つの海運企業が参入して、のちに樺太庁の行政指導によって北日本汽船(株)に一元化されました。

もっとさかのぼっていくと、石川県の大聖寺というところを本拠地として、北前船によって日本海沿岸航路を営んだ海運業者がおり、船主のひとつが大家という家系で、大家商船は

大阪商船の団体になります。今、小樽に行きますと大家の屋号の倉庫が見ることができます。また小樽には日本郵船の小樽支店というのを見ることができます。ここは日露戦争後に樺太の北緯 50 度の日ロ国境確定条約が締結された場所としても有名です。小樽港の盛衰を握るものは樺太なりというふうに言われ、1945 年の敗戦まで、樺太経由の動脈として機能していた。

一方、小樽とウラジオストクを結ぶ航路というものは大阪商船が経営していたというふうに言われています。日露戦争後に敦賀ーウラジオ航路が重視されるようになりますが、それまでは長崎ーウラジオ航路が重要だったのです。日露戦争後にシベリア横断鉄道に直結する敦賀ーウラジオ直行線が定着するのですが、日本海沿岸のいろんな港に寄港してウラジオストクへ出る、ウラジオストク回航線というルートがあって、そういう航路の拠点も小樽だったわけです。しかし、大正末期に業績不振から廃止されていきます。

戦後、横浜ーナホトカ航路というのが復活しますが、津軽海峡を横断して行くのに、函館に寄港するわけではなく素通りすることになります。現在もちろん函館ーユジノ航空路があります。千歳ーユジノの航空路もありますが、こちらは冬の間は飛ばないようです。交通アクセスの改善は、将来非常に大きな課題ではないかと思います。なんといっても人の交流が一番大事です。

二つめに輸出入という問題がありますが、貿易の現状はやはり水産物が中心の、かなり偏った不均衡な貿易構図だと思うのですが、昔からそのことが言われています。19 世紀末に函館税関長だった勝田主計という人は、のちに大蔵大臣を務め、西原借款で有名な財政家ですけれども、その当時の報告書を見るとそのことが彼によって分析されています。当時、ロシア極東と日本の貿易は、輸出では長崎とか神戸だったのですが、そこには輸入されなくて、輸入は函館が独占していました。その場合、函館には魚と搾りかすというものを中心に多額の輸入がありますが、輸出といえば漁網といった特殊な漁業品を除けば少ないという分析をしております。

日露戦争後に北海道と沿海州を結ぶ定期船の運航が軌道に乗りますと、道産品のロシア極東への輸出が伸びていきます。例えばサッポロビールが伸びるわけです。極東ロシアは、平岸のリングダとか札幌村の玉ネギといった農産物の安定した輸出先でした。しかしそれは長続きしませんでした。というのはロシア革命で生まれたソビエト政府の貿易政策が、先進諸国から機械や設備を購入して技術を導入し、その輸入代金を獲得するための輸出振興に傾いた政策をとるわけです。ソビエト政府の貿易政策を反映して日本側では大幅な入超というのがこの時期の特徴となります。日本向けの産品は魚介類、木材、石油で 1930 年代末からはこれも途絶えていくわけです。

1956 年の日ソ共同宣言による国交正常化以降、日ソ貿易は続いていきますが、貿易の国家独占を国是としていますので、国家貿易の発想はその後も強かったと思います。

今後ロシアの市場経済化が進むと、かつて日露戦争後に見られたような農産物などの道産品輸出の伸びが期待できるのかどうか、よくわかりません。日本でつくられている物をロシアが買ってくれるのかというと、何ととってもロシア極東は人口が少ないですから市場として期待できるのかどうか、そういうことについては見通しは明るくないと思います。

三つめに文化交流ですが、日本ロシア文学会という全国組織があり、そこでの調査によりますとロシア語教育は環日本海地域というか、北陸諸県と並んで北海道では大変盛んだとい

うことが言われています。それは歴史的に見ても理由のないことではないわけです。函館では明治初年に開拓使立函館学校にロシア語学科がつくられておりますし、その学校が廃校になったのちも庁立函館商業学校に受け継がれています。それから、戦後国立大学として初めてロシア文学の講座が設けられたのは北大文学部でした。もちろん私学にはいくつかありましたが、国立大学としては北大が最初だったといえるわけです。

それから、函館商業では、第一次大戦前の話ですが、生徒達の修学旅行の目的地としてロシア極東が選ばれます。小樽高商もそうです。そういう時代があったということは、今から考えると信じられないかもしれません。小樽高商では 1912 年からロシア語の授業が始まっており、翌年から夏休みに 3 年生の修学旅行団がウラジオストクを訪問するのが恒例となっていました。これはやはり進取の精神に富んだ北海道が、20 世紀初頭の時点ではロシア極東との心理的な距離が近かったといえるのかもしれません。

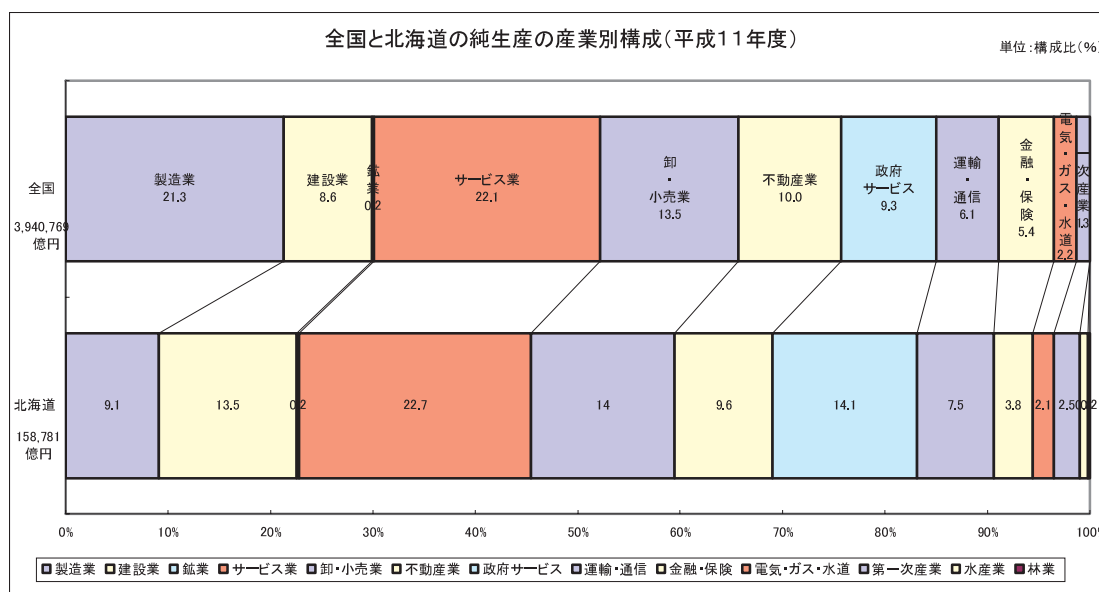
一方、ウラジオストクには東洋学院という日本語、中国語、朝鮮語といった東洋語の教育をする学校ができ、これがのちの極東大学に発展していくわけです。その東洋学院日本語科の学生が函館を訪れ、北海道庁の年報を翻訳してロシア語でレポートを書いています。函館市の商工業活動の概要というレポートも発表しています。そういう時代があったのだということはどう考えるかということだと思います。函館は特にハリストス正教会が一番最初に日本でできるわけですが、そういうロシア文化を受け入れるゲートウェイという役割を函館は演じたと思います。長い中断はありますが、1994 年に再び函館には極東大学の分校が開設されているということを見ても、函館をはじめ小樽、花咲港、稚内とか港はありますが、それぞれがゲートウェイを目指すような動きをこれからつくっていけるのか、というのが問われていると思います。

北海道経済の現状と取り組み

小林委員：今度は視点を北海道の方に移していきたいと思います。北海道経済をめぐる情勢は大変厳しいわけですが、現状を打破する突破口を開いておかねばという意識があって、そこで交流という課題が出てくるわけです。北海道の経済の現状に経済界としてどのように取り組んでいるか、その辺りを岡部さんの方からお話し願いたいと思います。

岡部委員：よく北海道経済は脆弱だと言われますが、一つには良く言われる産業構造のことです。次の帯グラフで真っ先に気が付くのは、北海道の第一次、第二次、第三次産業の中で第二次産業のウェートが全国に比べて非常に小さいことです。しかもその内訳を見ますと第二次産業の中に建設業と製造業がありますが、二次産業のウェートが小さい中で製造業はさらに小さいのです。これが、北海道経済の産業構造面での一番の脆弱性だと言われているわけです。

さらに今後の展開を見ますと国家財政が破綻に近いものですから、公共投資がこれから間違いなく減ってきます。そうしますと二次産業の中でウェートの大きい建設業がどうしても弱くなってきますが、今後、これをどうしていくのかというのが大きな課題になると思います。



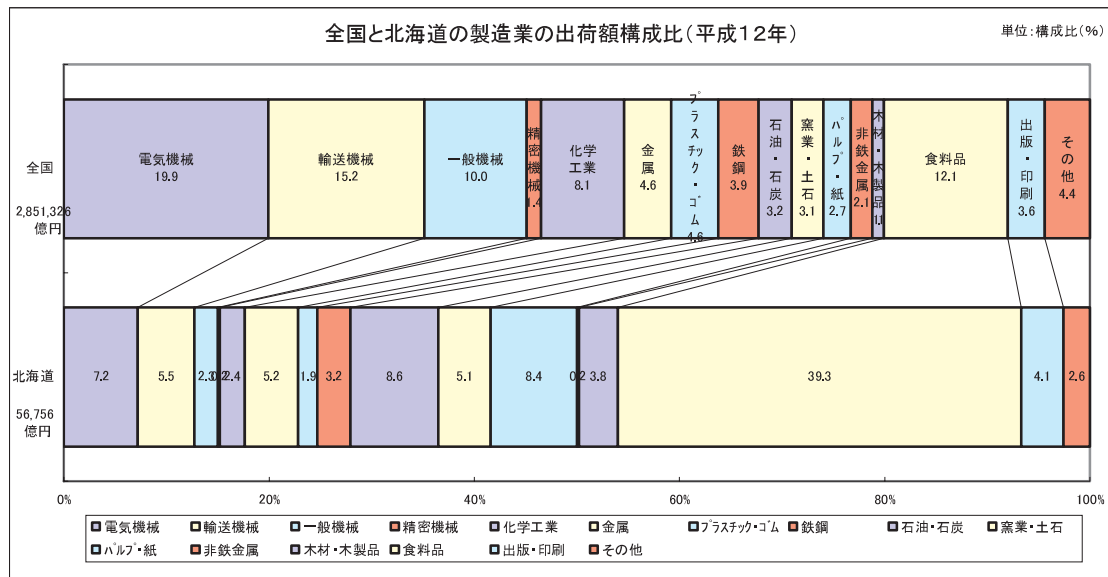
出所) 北海道(2002)『平成11年度道民経済計算年報』

もう一つは、一次産業、二次産業、三次産業の中身がどうなっているのかということです。それぞれその中に良いものがあるわけですから、良いものは伸ばしていくのが、我々の考え方であります。例えば北海道の場合、農業が一次産業の大きな部分を占めておりますが、農業は北海道の基幹産業として伸ばしていかなければならないと思います。当然のことながら中長期的には世界的な食糧問題がおきてくるわけですが、それをわきまえると農業はがっちり守っていかなければならないと思います。そのために、単なる生産性の向上という側面だけではなく、付加価値を付けた産業に育てるとというのが課題だと思います。

それから、二次産業については、建設業の縮小に代わり製造業をどうやって伸ばしていくかということです。それには三つあり、一つは既存の製造業をさらに競争力を持った産業に拡充強化していくことです。また、現在は非常に難しいのですが、即効性のあるものとしては企業誘致があります。それからもう一つは、新規の産業を育てていくことです。この三つを組み合わせる育てていかなければならないと思います。

次の帯グラフは製造業の内訳を表したのですが、これで本州と北海道を比較してみますと、すぐ目に付くのは北海道は本州に比べて製造業の中で食料品のウェイトが非常に大きいということです。これは、今後、農業と水産業の中に付加価値を付けていくために、更なる育成が必要です。もう一つは、加工組立型の産業が本州に比べて非常に小さいということです。ウェイトとして全国では46%～47%くらいあるのに、北海道では15%です。これを全国レベルまで引き上げるのは、当面難しいとしてもある一定のレベルまで伸ばしておかなければならないものと思います。

この加工組立型の中で輸出産業も育てていかなければいけないと思っています。ただし、ここ数年前から輸出型の工場が中国などに移って日本の産業の空洞化というものが非常に進んできました。ただ北海道には輸出型の産業が少なかったもので、空洞化の影響は幸か不幸か小さかったということが言えますが、そうは言ってもある一定レベルの輸出型産業は必要です。また、これからは、5年先100年先を見据えた中長期的に花開く先端的な産業も育て



出所) 経済産業省(2002)『平成12年工業統計』

ていかなければならないと思います。

次に三次産業で育てていかなければならないのは、通信関係、IT関係、観光関係ですが、説明は省かせていただきます。

以上が、産業構造から見た概略なのですが、こうした観点から我々はやはり「ものづくり」を育てていかなければならないということで、5年ほど前から北海道経済連合会が中心になって「産業クラスター創造」という運動に取り組んできました。最初の2年は、机上の検討調査が中心でしたので、実質的には3年くらいの活動になります。その産業クラスターでの方針として、北海道の産業をいくつかの分野に絞り何を重点をおいて育成すべきかということを経営の2年間で検討したわけです。

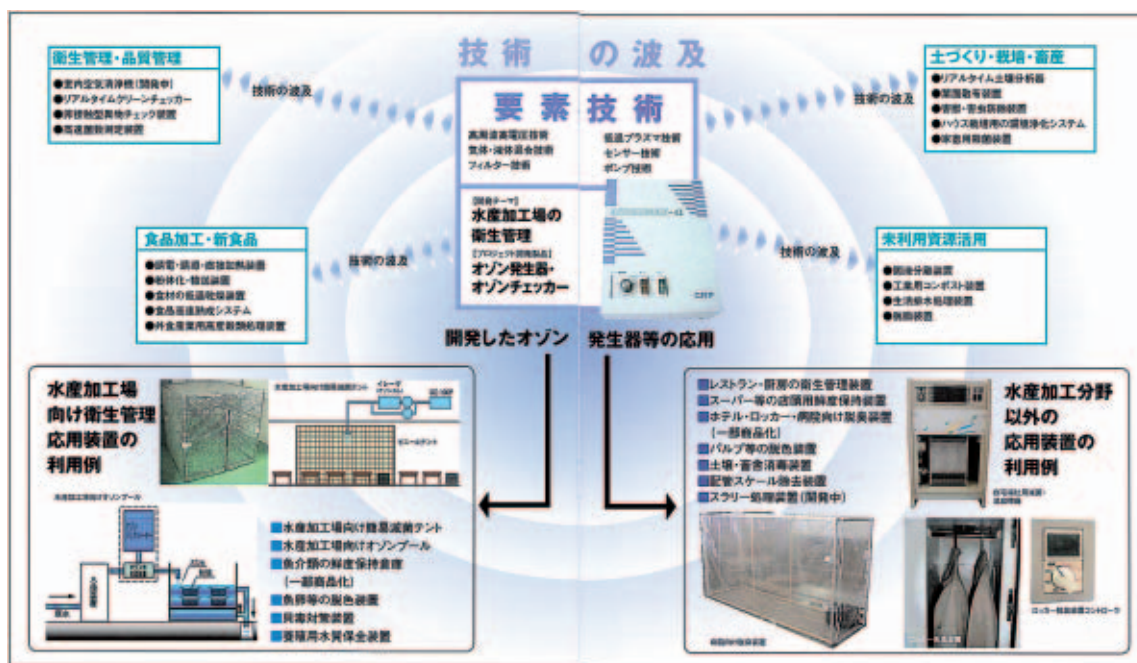
その結果、北海道が他の地域に比較して比較優位にあるのは食の関係、住の分野、遊の関係、この三つの分野を中心に産学官が連携して技術ノウハウを蓄積していく、そして北海道発の事業を進めていこうということになったのです。

そしてなおかつ一つの技術をイモヅル式に波及、発展させていこうというのがクラスターの考えです。その一つの例として、オゾンプロジェクトがあります。オゾンプロジェクトとは次図に示すように、オゾンを利用して水産加工場向けの衛生管理装置を作ったり、水産加工場以外の応用装置を作ったものです。

オゾンの特性を活かして殺菌、滅菌、それから消臭を行う機械をつくりました。その機械の要素技術というものは図の中央にあります。高周波高電圧技術、気体・液体混合技術、フィルター技術、低温プラズマ技術、センサー技術、ポンプ技術など、一つの機械を開発する上でこういう技術を確認したということです。今度は、この技術を使って土づくりによる農作物の栽培、畜産や未利用資源活用、食品加工、新食品、衛生管理・品質管理など、いろんなものをイモヅル式に創っていこうということがクラスターです。

この運動を札幌だけではなく全道各地で取り組んでいこうということです。お上からいただいた公共投資だけで食べていくのではなくて、自分たちの頭で考えて製品を作って産業を

興していこうという意識付けを行ってきた訳ですが、現在、道内 27 カ所でクラスターの研究会ができています。試行錯誤しながら一生懸命やっており、現在では 51 件のプロジェク



出所) (財) 北海道科学技術総合振興センター(2002)『クラスターレポート 2002』

トが出来上がって、売り上げにつながっているものもあります。中には将来ロシアビジネスにも通じるのではないかといいものもあります。

現状の総括ですが、各地に意識が浸透して、技術のノウハウも徐々に蓄積しつつあるということです。産業クラスターを始めて、第一ステップとしてはまずまずの成果を上げていると思います。今後、このような蓄積をもとにして新しい事業を実際に興していかなければならない訳ですが、このようなクラスターは短期間でできるものではありません。5 年、10 年、場合によっては 20 年になるものもありますが、まず始めることが第 1 です。今後とも経済界としてこの運動をねばり強く続けていきたいと思っています。

それから、産業クラスターとの両輪活動として、中長期的に花開く次世代型の産業の取り組みも合わせてやっていくということです。その一つとして、バイオ関連に注力しています。北海道でなぜバイオ関連を取り上げるのかと言えば、まず北海道はバイオを研究する上で農林、水産、畜産のバイオ資源がたくさんあるうえに、気候が低温で低湿度ということがバイオの実験をするには最適な自然環境にあるということです。二つ目は、北大や帯広畜産大、札幌医大や旭川医大、北海道東海大などにバイオに関する優れた先生方がおられるということです。さらに、バイオ関連の企業も札幌の場合は徐々に育ちつつあるということです。

バイオの中でもさらに糖鎖工学、脂質工学のような分野を中心に、現在、次世代ポストゲノム研究というのを進めています。次世代ポストゲノムでは、生命情報産業や資源循環・バイオケミカル産業などができますが、具体的には、糖鎖工学としては抗ガン剤、抗炎症薬の

再生医療分野などのほか、機能性食品をはじめとして様々な産業分野への発展が期待できます。大きな可能性を秘めており、これが育てば大変な産業になってくると思います。ただし、こういうものは世界中がやろうとしているわけですから、北海道が早めに着手して体制を組んでいかなければならないと思います。

この様な考え方で我々がいろいろな取り組みをしている中で、2003年度の完成予定で2つの研究施設を作る予算を国からもらいました。一つは北大の校内にポストゲノムの研究所というものができます。もう一つは、経済産業省関連で産業技術総合研究所のオープンラボができまして、そこに糖鎖工学の研究センターができます。バイオの場合はオールドバイオから先端のバイオまで非常に幅広いのですが、研究者のネットワークも50名くらいになり、また企業のネットワークも組織されています。私どもとしては札幌を日本の、強いては世界のバイオとポストゲノムの中核研究拠点にしようと進めており、札幌が大阪・神戸、東京と並んでそういう拠点になっているということが、現在、日本の中でも認知されつつあります。

北東ユーラシアとの経済交流

小林座長：北東ユーラシアとの経済交流について、今、北海道の経済界からの立場から言って現状がどうなっているのか、どんな見通しを考えていられるのか、その辺はどうでしょう。

岡部委員：私どもの最近における最大の関心事というのは、サハリンプロジェクトと北海道がどう関わっていくのかということです。そうした中でのサハリンの天然ガスを北海道にパイプラインで引いてきたらいいのではないかと、という話があるのは事実です。私ども北海道の経済界としても中長期的に考えた場合、天然ガスはエネルギーとして非常に欲しいと思うのですけれども、現実には北海道にパイプラインで引いてこられるかという、クリアしていかなければならないことがいろいろあると思います。サハリン I のプロジェクトの天然ガスを北海道へ引いてくるとしても、北海道の天然ガスの使用量から考えれば、全体の生産量の何分の一にしか当たらないことも大きな問題です。

例えば北海道電力の火力発電所や原子力発電所のエネルギー源を全部天然ガスに切り替えたとしてもまだまだ相当量の天然ガスが余るわけです。その他のユーザーの使用について考えても天然ガスの生産量に見合うものではないと思われます。したがって、これをパイプラインで通すとなれば、北海道ではなくて本州に向けなければならないのです。特に本州の中でも東北で止まっていたらだめなので、関東、東京まで持っていかなければならないということになります。そうなりますと、結論は簡単で東京のユーザーがパイプラインで持ってくることを選択するかどうかの一点にかかっています。

情けない話ですが、パイプラインを引いてくれれば途中でブランチして北海道で使わせてもらうということです。他人のフンドシで相撲を取らざるを得ないのが弱みであるところです。それでは、東京のユーザーの情勢としてはどうかというと、残念ながら客観的に今すぐそれをロシアから持ってこなければならぬということではないという雰囲気があります。東京のユーザーも中長期的に膨大なエネルギー源があるということは、将来的には良いことだという認識はあるのですが、今現在は、非常に安く安定した天然ガスの供給源が南の方にあるので、それを止めてまでロシアから持ってくる必要があるのかどうかということで、タ

イミグが早いのではないかと思います。もちろん、これは東京の関係方面が判断すること、実際は今後どうなるかわかりません。

ただし、ガスの輸送手段としてパイプラインでなくLNGを選択する場合、LNGは、必要な場所に必要な量だけ輸送することが可能ですから、仮に本州の電力会社やガス会社がサハリンからガスを輸入する場合、当面はこの方式をとる公算が大きいものと考えられます。またこの方式ですと、そのユーザーの範囲も東京にとどまらず日本全国になります。

なおそれでも、北海道については、その使用量が少ないため、経済型の輸送船の大きさ、タンクの容量などの関係で、スケールメリットが享受できず割高なコストになり、この点が大きな問題です。

また、サハリンプロジェクトをやっていく上で北海道の経済とどんな関係にあるのかということですが、ガスのパイプラインをつくる、工場をつくるとなった場合、どうしても北海道の企業が参加するということは無理であり、北海道が参加するチャンスがあるとすれば、それに関連する付帯事業です。例えば従業員の住宅、道路建設、補修事業のほか、たくさんの従業員が暮らすわけですから、その食料を供給するなどの付帯事業などでビジネスができるのかと思います。

もう一つは、パイプラインを引くにしても大型の工事があるわけです。その資機材を輸送することになりますが、現在サハリンの港は手狭でそんな施設がなく老朽化しているということで、どこかに資機材の集積基地を作らなければいけないということになります。その場合に北海道の、例えば石狩湾新港、稚内、苫小牧などを活用できないかということです。外国船のひんばんに出入港する港湾になるわけですから、関税面などの規制緩和が必要になってくると思います。そのために、そういうところに特区を認めてもらいたいと考えています。

さらにもう一つは、これまでのロシアとのビジネス関係は、非常に不透明な部分があり大変だったためなかなか具体化しませんでした。今回のサハリンとの小さな商売を通して徐々に実績をつくっていくということも大切ではないかと思いますし、今後のロシアビジネスの試金石になるのではないかと思います。

それから、サハリンプロジェクト以外の極東や沿海州を含めたビジネスですが、基本的にはサハリンは人口が60万人、沿海州の広大なところで700万人ぐらいで、北海道より少し多い程度です。一般の市場規模としてはそんなに大きなものではないということです。だから極端に大きな商売はできないのではないかと思います。しかし、極東にはエネルギー資源や鉱産物資源が豊富にありますので、それをいかに中長期的にどうやって活用するかということも、大きな課題だと思います。

そうした中で先ほどの産業クラスターの中にも活用できそうなシーズがあるので、これからは物品の取引と同時に技術の交流も合わせてやっていったらいいのではないかと思います。技術の交流としては、例えば、寒冷地に対応する農業技術やバイオ技術、高気密高断熱の省エネの住宅です。水産加工の衛生面がきびしくなっているので、衛生管理については北海道も最近いろいろと研究を始めています。雪と氷のエネルギーを使った省エネ型の雪氷エネルギーの活用もあります。また、経済交流や技術交流をやるのは、実際は人間ですから信頼関係を得るためにもできるだけ人間の交流をすることも大切だと思います。

そのためには交通手段が必要になってきます。ユジノサハリンスクと千歳間の運行は冬期間は休みますけれども、夏で週一便、函館で2便です。これはもう少し増やさなければいけ

ないのですが、問題は料金が非常に高いということです。ユジノサハリンスクと千歳で片道が 46,000 円～47,000 円です。往復で 8 万円台になり東京よりもはるかに近いのにこんなに高いのです。料金をもっと安くして近代的な飛行機を飛ばせば、もっと意識的な距離は近づいてくるのではないかと思います。

それから、税制度や法制度の改善の余地はまだまだあると思います。サハリンプロジェクトが今後ますます進んでいき、今現在 2,000 人ほどいる欧米の技術者や従事者が、間もなく 20,000 人になり、最も最盛期で家族も含めると 50,000 人になるといわれています。現在、私どもはそうした彼らの長期間の休暇を北海道で過ごしてもらおうという取り組みを行っております。また、このような欧米の方が本国に帰る場合に千歳を活用してもらうような取り組みもしていかなければならないと思います。さらに、技術者などの家族をサハリンに住まわせるのではなく、インターナショナルなスクールもある札幌に住んでもらうというようなことも考えております。

ロシアからみた北海道

小林座長：逆にロシアの方から見たときに、日本あるいは北海道に期待するものもあるだろうと思います。交流というのは双方の期待が何らかのかたちで実現されていくことがいいわけなのですが、そういった視点から見て、北川先生、ロシアのサイドから北海道に期待するものとして具体的に何かあるのでしょうか。また、北海道にアドバイスすることがありましたらお願いします。

北川委員：極東ロシアの方々には、日本というものを意識していますが、中央政府の行政官僚の日本意識は高くはありません。日本の認識はあっても、北海道を個別に意識することも、北海道が資金豊かな土地柄とも思っておりませんので、そこからのロシア向け投資があるとは考え難いようです。で、残念ながら、物流のほとんどが、北海道をバイパスして本州へ向かうことになるのは当然と考えているようです。

バルト海でのブルーバナナ・プロジェクトは国際的にも知名度が高い経済・環境圏プロジェクトです。環オホーツク・プロジェクト、あるいは環北太平洋プロジェクトの可能性を探るため、このプロジェクトを環日本海プロジェクトと対比して勉強を始めておりますが、環日本海プロジェクトは、先ず根本的なところに問題があることがわかってきました。一つは、日本は中央政府の権限が強過ぎ、流行語としての地方の時代とは裏腹に、地方の自治体権限が弱過ぎて地方による国際的政策展開がままならない点です。もう一つは、行政と呼応して産業界での中央集権化が著しいことです。北海道が下請け産業体質から脱皮して、道の産業主体が本州資本に蹂躪されないことが肝要です。地方がかなりの権限をもつ欧州での環バルト海プロジェクトが成功し、環日本海プロジェクトが見るべき成果を挙げられないのは、国の政治・社会システムにおいて基本的な問題があるからだと思います。これからの北海道の在り様を模索する上で、この 2 つの問題が大きな制約となりましょう。この問題の解決なくしては、北海道の対外政策は、文化交流や情報交換の域を脱することはできなのではと悲観しています。

また、些少ではありますが、個人的なロシア交渉体験から申しますと、ロシア・ビジネス

ではロシアでの人脈が肝要です。これには、日本の行政機構における転任システムを一考する必要があります。ロシア側での担当官の交代はありますが、日本程ではありません。日本の協議・交渉担当者の頻繁な交代は、ロシアに限らず欧米社会からも繰返し指摘のあるところですが、政府、大学、民間、財団の区分で、ロシア・ビジネスの成功率を内々調べてみますと、担当者の交代の少ない組織が優位にあることがわかります。対ロシア問題では、中央、地方、いずれの行政機関も担当者をしっかり据えた対応が肝心です。

サハリン・ビジネスを眺めていますと、物資の流れの本流は、欧米に向いています。日本の国家財政が悪く、業界も低迷が続く状態にあるとは言え、お膝元の北海道が等閑視され、ハード・ソフト面で欧米指向となるのは不本意なことで、それには理由があるはずですが。

サハリン・ビジネスに携わる欧米人の大半はロシア語を話せる訳ではありません。ロシア・ビジネスでロシア語を必要としたのは、恐らくバーター貿易で旧体制と特殊な経済関係にあったフィンランドの要人、第一線のビジネスマンだけで、現在のフィンランドの若手ビジネスマンはロシア語を苦手とする向きが多いと言われています。一国の文化やものの考え方を理解する上で言語の習得は大切なことです。ロシア語習得が望ましいことは言うまでもありませんが、英語圏のビジネス界制覇の現状は、ロシア・ビジネス界でロシア語を流暢に話す能力を不必要なものとなせつつあります。これは、日本にとっても有難いことで、ロシア・ビジネスに特化したスペシャリスト養成が楽になり、国際ビジネスに幅広く適応できるビジネスマン育成でよいこととなります。このような傾向はすでにヨーロッパ・ロシアでは顕著ですが、間もなく極東ロシアでもビジネス共通語は英語となるだろうと言われています。逆にそれだけ英語圏ビジネス勢力がロシア経済を席卷している証でもあり、暢気に構えていて良い話ではありません。

物流の視点では、航空機の時代になり、ロシア全体から見れば、東京と札幌との距離差はないとの感触です。ですから、物流社会において何故北海道の存在があるのかを明示し、物流規模から見れば道内消費量には大きな期待はできませんので、北海道を経由する理由、根拠を創り出すことが重要だと思います。幸い北海道の港は、東京湾や瀬戸内海の港湾と違い、輻輳した港内航行時間を少なくでき、航行上の制約も少なく済みますので、巨大物流拠点を造る上では、優れた立地条件を持っていると言えます。巨大物流港では、貨物の一時的滞貨、保管がつきものですので、豪雪地域を除き、北海道には地形的にも気象的にも有利な点があることになります。荷役設備、荷役アクセスの合理化を徹底させ、迅速な通関処理や市場競争力の高い独自のポートチャージなどを導入すれば、巨大物流拠点構想も夢物語ではなくなるかも知れません。一つの経済拠点ができれば、その波及効果としての産業が発達しますから、何としても、突破口を一つ開くことが北海道にとって重要だと思います。IT 産業に比べ物流関連では、かなりの就労人口が期待できる点も注目すべきでしょう。単なる産業振興だけではなく、将来にわたって北海道住民がどうやって生計を営んで行けばよいかを真摯に考えるべきでしょう。

小林座長: 交流が上手くいくためには日本が政治的にも経済的にも中央集権であるというのが、相当ネックになっているというお話でした。規模が大きすぎて比較になりませんが、極東ロシアもロシア全体の中から考えると日本の中の北海道的でないでしょうか。ジュラフスキーさん、ロシアの方から見ても北海道はそういう見方をされているのですか。ジュラフス

キーさんから北海道を見たら期待するところはどうでしょうか。

グレーブ・ジュラフスキー委員：北海道と言うことはあまり区別はしないで、日本という一つの国として見ております。しかし、北海道とサハリン州政府の地方交流がありますから、サハリンなどは少し別の見方があるかもしれません。

何度もロシアに渡ってロシア人に聞いたりしましたが、やはり一番期待されていることは、物やお金よりも日本の優れた技術ではないかなという印象を受けました。サハリンプロジェクトに関してはインフラ整備において、北海道は気候的に非常に近い状況なので、本州やアラスカを除く米国本土にそういう技術者がいないことで技術が必要になる可能性があると思います。

特にこれから、大規模なサハリンⅠ、Ⅱもそうですし、日ロの首脳会談で協議されたシベリアの石油パイプラインの開発の建設プロジェクトも今年中に結論されるということです。それも間に合わなくなるぐらいの状況の中で、どういうふうにインフラ整備をするかということですから、北海道の建設関係の会社が持っている技術が必要になるのではないかと思います。そこはもちろんかなり激しい競争もあります。サハリンⅠとⅡはいずれ外国企業のエクソンとシェルが主体になってプロジェクトが動いていますから、やはり米国の企業を優先的にいろんな契約を結んだりできますけれども、シベリアの石油パイプラインに関しては、一応未定ながら、今の話としては日本政府が中心になってのプロジェクトになるということです。そこで、インフラ整備のノウハウを持っている北海道の企業に優先的に何かのチャンスを与えるべきだと思います。

また、サハリンの石油プロジェクトに限らずいろいろな技術やノウハウを必要としている企業がいっぱいあります。例えば、サハリンに関しては建物の1階の部分事務所や店に改装したりしています。ソ連時代は5階建て6階建てのアパートばかりでしたが、最近は一戸建ての建物が増えています。寒冷地での住宅をつくる技術を北海道の企業はいっぱい持っているので、そのために、お互いの情報交換が必要になるのではないかと思います。

先ほどの岡部さんが説明されたクラスターのプロジェクトについての情報は、ロシアにもほとんど渡っていないのです。ある程度向こうで何が必要とされているかという情報を収集したり、あるいはもっと積極的に今、北海道にこういう物があるんだよ、というふうに情報の提供をする必要があります。もちろん、ゼロからスタートをするのではなくて、北海道の事務所や北海道ビジネスセンターもありますのでそれに力を入れたり、インターネットという誰でもアクセスできる情報交換手段を利用して、だんだん進めることができると思います。

北川委員：環日本海プロジェクトで、新潟や富山の方々が、どれだけウラジオストックやナホトカへ出かけたかです。その回数は、北海道の関係者がロシアに赴いた回数とは比較になりません。このような状況では、北海道主導のビジネスを展開できる訳がありません。

北海道は極東ロシアとの間の経済協力プログラムを組んでいます、大きなパイプ一本だけでは駄目だと思います。細いパイプをいくつも創り出し、最終的にそれらを束ねてこそビジネスが展開できるのだと思います。

岡部委員：北海道の場合、最初の出だしでホテルが乗っ取られたりしたために、負のイメージがとても強くなってしまいました。警戒心が先に立って、未だもってそれが枯れ木となつて残っていると思います。それがサハリンのプロジェクトで一つずつでもうまくいったことが積み上がれば、徐々にそういうことがなくなっていくと思います。その意味では今回のサハリンで行われる、道路や港湾工事の小さなビジネスが大切だと思います。

北川委員：ロシアの港湾は、大河川の河口に位置していきまして、水位変動の激しい自然条件下にあり、固定式の港湾施設にはそれなりの対策がされています。ロシア政府関係者は、海上輸送インフラ整備計画の中で、このような地域の港湾設備として、メガフロート形式に似た発想で比較的簡素なポンツーンタイプのものを新に検討中です。昨年には一部設計図も仕上がっていますが、資金難で足踏み状態にあります。

経済復興の鍵の一つとして輸送システムの整備が挙げられ、そのためのインフラ整備が重要かつ必要であることはロシア政府も充分認識しています。しかし、海上輸送路以外にも輸送インフラ整備の立ち遅れは深刻で、ロシアの輸送システムは危機的状況にあるとも言えます。空路では、国営会社エアロフロートを、国際会社と各地方会社とに解体しましたが、航空会社の世界的不況の影響もあり、各航空会社はいずれも経営不振で、定期便の運航確保も難しい状態にあります。その一方、若干管理基準の甘く採算面で有利なチャーター便運航が盛んです。旧体制下では地方間を直接結ぶ空路が極めて貧弱であった後遺症があり、現在なお地方間直接輸送はほとんど未整備の状態にあります。

鉄路はシベリア鉄道の保線、車両の更新に問題があります。戦略的価値を喪失した現在、経済原理だけでシベリア鉄道を運営するのは容易ではありません。

五十嵐委員長：土木技術も、温暖な東京、大阪の技術と寒冷な北海道の技術は違うのです。港湾関係で言えば、コンクリート打設一つでも寒冷地の工夫があります。そういう意味では北海道の寒冷地のインフラ整備技術というのは、極東ロシアで相当お役に立つと思います。

北東ユーラシアとの交流に向けて

小林座長：ロシアの中央としては極東にウェートをかける要素があるのでしょうか。その時に戦略論として日本に目を向けているのか、あるいは中国や東北三省に目を向けているのか、その中で北海道としてはどう考えていかなくてはいけないか、ということがあると思えるのですが、その点いかがですか。

北川委員：あります。ただ、タイミングが悪過ぎます。極東ロシア需要に対応する国の政治・経済状況が悪く、日本の貿易を牛耳っている商社の経営状態も悪いので、あれこれの提言に耳を貸す余裕もなく、リスクの高い案件やペナルティーの恐れのある話には手を出してくれません。その結果、商売上手な海外企業に持って行かれるのが現状だと思います。

小林座長：過去を振り返ってみたら意外と強い関心を持って交流を進めたことが見えてきましたが、これからを考えたときに、過去の交流の歴史から何か引き出すことはできないのか、学ぶことはできないのか、ということについてどうでしょうか。

原委員：鎖国の時代も4つほど口が開いていたというのは今では定説です。一つは長崎、一つは薩摩、一つは対馬、もう一つは蝦夷地だったわけです。その時代にさかのぼって何が教訓になるのか簡単には言えませんが、少なくとも、樺太千島交換条約が締結された1875年（明治8年）までは北の方の国境はハッキリしていませんで、樺太は日露雑居の時代でした。

面白いことに日露雑居時代の樺太で少年時代を送った小島倉太郎という人物がいて、この人はバイリンガルで育つのです。こういう人は日露の交流といったときに若いのに直ぐ第一線に出てきて、非常に力を発揮することができたという実例が知られています。開拓使が3県に別れて、北海道庁にまとまる前の函館県の役人でした。1860年生まれですから、まだ24～25歳の頃に函館で下っ端の役人を務めながら、ウラジオストクと函館の間で双方向の情報交換に携る仕事をします。この人はロシア語が良くできるものですから、ウラジオストクの新聞に載った記事を自分が訳して函館新聞に載せたり、また地元の記事をロシア語に訳してウラジオストク新聞に載せてもらおうとか、そんなことを24～25歳の青年がやっていたわけです。考えてみると大したことだなと思います。

1878年には黒田開拓使長官をトップにしてウラジオストクで道産品の見本市を開いています。それはサッポロビールができて2年後ぐらいなのですが、商品を持って行って現地の評判を聞いたりしています。わずか明治維新から10年間という時期に、自分のところの産業の成果を外国に持って行って売れるかどうか試してみるということは、明治の時代の若さというものを感じてしまいます。

私は大学に属しているものですから、教育研究拠点の大学でどういう人間を育てていくかということに対して責任を強く感じています。やはり、内地の大学とは違った地域の特性を活かした大学を作っていく、ここで必要とされている人材を育てていく。結構時間はかかるかもしれないですけども、そこから始めなければならないという面もあると思います。ロシア事情がわかる有為な青年を育てるのは北海道だというぐらいの気持ちを持っていかないと負けてしまうと思います。

小林座長：明治という時代はそれだけ若かったということかもしれません。国家の政治体制、政治行政あるいは経済が整備されればされるほど、若者が勝手に外国に行ってわが国の製品を売り込むことをしなくなるのだと思います。つまりそれは、存在感がなくなってくるだけなのですから。

北川委員：多分、明治という時代は、政治家が真に政治家であり得た時代だと思います。また、行政官僚は、海外に広く目を見張って何が売れるのかなどを考えていたのだと思います。

小林座長：北海道大学として北東ユーラシアとの交流という問題を考えたときに、これが研究の面でも学术交流等々の面でもどんな意義があるかと言うことについて、少しまとめたかたちでお話ししていただきたいと思います。

本間委員：日本の大学がおかれている一番大きな状況の一つは、世界的な立場で日本の大学を見たときに、世界ランキングで 100 に入る大学が非常に少ないことです。東京大学も 100 の大学に入るかどうかのレベルで、北海道大学は非常に難しいと思います。北海道大学という名前が世界に出ていません。東京大学でも事情は同じらしくて、MIT やハーバード大学は、ごく普通の人が日常用語として使えるほど知名度が高いのですが、残念ながら日本の大学はそういう状況ではありません。

ただ、そこに所属している先生、教育者を含めて、優れたことをやっている人たちがいることは間違いありません。しかし、大学の名前が世界的な意味で出ていきません。そういう機会を設けていないためにいろいろな意味で情報が国内向けとなり世界に発信されていないということです。大学の教育、研究、情報の提供の仕方にも基本的には国内の学生なり国内の産業の人たちをターゲットにしています。そもそも大学自体が世界の中にあるという意識が欠けているのが一番大きな問題だと思います。日本の大学や北海道大学が世界の中の大学として存在するためにはどうしたら良いかということです。

今、大学として考えている一つの在り方としては、大学の海外拠点をつくるということです。つまり、日本の大学の教官なりスタッフがいくつかの地域で PR 活動をするなり、その地域の産業を日本の国内や日本の大学に情報として持ち込んだり、逆にこちらから発信する海外拠点の形成というのが重視され始め、今いろいろな動きがあります。

そういう立場から見たとき、北海道大学で北東ユーラシアのネットワークをつくるのは、北海道大学がどういうかたちで海外拠点をつくれるかという際の一つの試金石になると思います。北海道大学の地域的な立場からするとロシアであればウラジオストクを、文化なり技術なり人の交流の拠点として、まず北海道大学がみずから意思を決めて資金や人材を投入するというのが今後可能になればと思っています。このプロジェクトがそのきっかけになればいいと思います。

これまでの歴史的な経緯からするとロシアよりも米国の方が付き合いやすさがあるという意味で、アラスカ大学に国際極地研究センターがあります。そこに北大が一つの拠点形成をやりましょと、アラスカ大学を中心としていくつかのプロジェクトを今始めようとしているところです。そういうプロジェクトを通して北東ユーラシア等にプロジェクトが波及できるようなことを考えなければいけないと、率直に思っております。

私自身、ロシアに実際に行ったのは、昨年 4 月でヤクーツクというところでした。ヤクーツクのインフラ整備というのは、日本の昭和 30 年代くらいの感じでした。そういうところに日本のいろいろな技術が提供できると思います。ただ、アクセスという点では、千歳から 3 時間程度でいけるところなのですが、私が行った際は、新潟で一泊しウラジオストクでも一泊し、2 日間かかってヤクーツクに着きました。交通のアクセスという面では非常に不便です。それは、北海道や地方自治体の努力だけでは改善できない面もあると思うのですが、そういう現状をきちと言える状況にすることが必要です。こういうプロジェクトを通して北海道のおかれている状況をさらに活性化するという意味での諸条件のバリアがあり、そのバリア

を克服するためにこういう方法があると、明らかにしていくというのも一つの大きなプロジェクトの役割だと思います。

北海道にはこういう大学があってこういう人材や知識的集約があるということを、ロシアに発信できる仕掛けをつくる必要があると思います。それは、インターネットのWE B等を使ってやることももちろん、実際に人が行ってみるとか、そういう場所をつくるとか、その具体的な中身として研究者が実際にそういうところで活躍している研究者の様々な研究成果等を見せられる形態にしたらどうかと思います。

例えば、北海道大学でポストゲノムの組織がつくられていますけれども、こういうものを発信できて、新しい知識体系として北海道大学がどんどん持っていけばいいですし、自ずからロシアの方がそういうものを欲しいと言ってくるし、逆にそういうものを展開する場面として北海道より良い場所が北東ユーラシアにあれば、そこに自ずから交流が起こってくるだろうと思います。

もちろんそのためには、客観的な意味での諸条件、インフラ整備、交通のアクセス、宿泊等いろいろあると思いますが、そういう情報提供ができるかたちにすることが必要になると思います。こういうプロジェクトを通して、いくつかの視点からそういうレポートが書ければ、意味があるものができるのではないかと思います。

この研究会はもともとエネルギーと物流と情報のネットワークをつくる立場で5年前にスタートしたわけですが、そういう観点からロシアを東と西で見たときにたまたま北海道が東側にあり、西側にあるのがフィンランドです。そのフィンランドを実際に見てみると、いろいろな意味でのノウハウがあり、知識集約がすごく高いのが印象的でした。人口は北海道と同じ500万人にもかかわらずどうしてこういう差があるのかと思いますが、そこにはこれまでの様々な文化やつながりがあるのだらうと思います。

大学を見た場合、北海道大学でつくられているポストゲノムのような研究組織が、フィンランドの場合は各大学に持ち込まれています。有名なノキアは大学の敷地の中で研究していますが、ロシアに対するビジネスのやり方、人脈づくり、危機管理等のカリキュラムが各大学の講座で短期長期にわたって設けられています。そういうものを北海道大学が同じようなかたちで提供することが必要なと思います。その時に日本の大学という意識からもう一歩進んで世界の大学という意味でロシア人も日本人も区別しないシステムに変えていかなければならないと思います。

特に北海道大学が提供できるものとして、北東ユーラシアのいろいろな所で実際にフィールドワークを行い蓄積したデータがあります。今まさに問題になっている地球温暖化について、シベリアの火災がどういうかたちでそれが地球温暖化に影響をあたえるかという基礎データ等は、北海道大学が現地にサイトを設けて実際にデータを積み上げているわけですが、それらは日本の大学だけでなくロシアにとっても大事な情報になります。地球環境といった意味では世界中の人たちにも、シベリアの森林というのがどういう意味を持っているか、本当の意味を与えるデータになっています。そういう意味での発信ができる構造に、これからの大学としてはしていかなければいけないと、私は個人的に思っております。

小林座長：交通のあり方と関連するのですが、経営効率からいったネットワークの形成というのは、極めて中央集権的な構造になるのではないかと思います。しかし、今、情報や通信

が発達してどうなっているかという点と、集中型から分散型に変わろうとしています。

インターネットの普及によって個人がストレートに交流できるようになってきて、情報の発信者にもなれるし、もちろんストレートに受信もできます。交通や人の物理的な動きという面からいったらどうなるのだろうという点についてはいかがでしょう。

五十嵐委員長：このことは当研究会の一つの大きな結論になってくると思います。今日のお話の中で、特にこれだと思ったのは、最後の段階で原先生がおっしゃった、地域の特性を活かした他の地域ではできないものをやるということが必要ではないかということです。それから、私がやっている建設業というインフラの整備と重ね合わせて見ますと、こういう経験があります。北大で測量実習を教えるのですが、実習が始まりますと、学生がどこの出身かわかります。北海道の学生は春先寒くても嬉々として測量機器を操作するが、東京や南から来た学生は、縮こまって動かなくなるのです。これは学生が悪いのではなくて、生まれがしからしめているものです。

まさに先ほどお話しがあった北東ユーラシアに対して、例えばシベリアのパイプラインに日本が加わるとしましても、それをやるのはこういう関係のビジネスになります。そうすると筆頭にいるのが北海道になります。そういう他ではできないものを北海道でやると、そういう産業を後押ししてやっていくという特長を生かしたやり方が必要ではないかと思います。

それから、新聞報道で北大が東京に東京オフィスをつくることを知りましたが、それではあくまでも中央政府のおこぼれをもらってくる、東京経由の情報をいただきまた発信するというかたちになってしまいます。それなら、北東ユーラシアのウラジオストクやユジノサハリンスクなどにオフィスをつくるべきです。もともとネットワークというのは、ノードとリンクとワークがあります。ノードづくりをしなくては何にもなりません。北東ユーラシアのしかるべきところに北大の施設をつくりそこにしかるべき先生に居いただき、我々も行くようにする。こういうことがやればいいと思います。

小林座長：明治以前、日本は鎖国をしていたので、情報が入ってこなかったはずですがそれでも、それにしても明治に入ってからわずか 20 年、30 年という間の当時の日本のリーダーの人たちの情報収集能力、情報処理能力、外交能力ということが非常に高かったと最近感じることがあります。逆に今は、これだけ何でもオープンになっているのに、何て無能なのだろうと思ってしまいます。鎖国していたことがモチベーションとして高かったのか、交流に対する意欲やそういったものが強かったのでしょうか。

というわけで、最後はアンビシャスにいかないといけないのかと思います。それぞれに面白い話をしていただきましたが、それなりに首尾一貫したまとめができればと思っております。今日はどうもありがとうございました。

*この座談会は15年1月23日、KKR札幌で行われたものを事務局（草薙、森田）がとりまとめたものである。