

平成20年度中国ビジネス環境セミナー

## 北海道の経済活性化に向けた国際物流の取り組み

社団法人寒地港湾技術研究センターは、平成15年度に内部組織として「北東アジアネットワーク研究会」を立ち上げ、「隣接する北東アジア地域との経済交流を通じて北海道の社会経済の活性化を図る」ことを目的とした活動を行っています。その一環として、例年、ビジネス環境セミナーを開催していますが、平成20年度は中国との国際物流に焦点を当て、12月18日(木)に札幌市で開催しました。本稿では、セミナーの概要とともに、研究会の活動の一端について紹介します。

### 中国ビジネス環境セミナー

平成20年7月4日に閣議決定された「地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画」では、「食料供給力の強化と食にかかわる産業の高付加価値化・競争力強化」が主要施策の一つとしてうたわれている。食料自給率の低い我が国にあって、北海道は現時点で約200%の自給率を誇り、ポテンシャルとしてはさらに高い生産能力を有していると思われる。また、国際的な物流ルートから見た北海道の地理的優位性を活かして、国際競争力を高めるための物流ネットワーク機能の強化も施策として挙げられている。北海道は我が国の食料供給基地を目指すとの考え方は古くから示されていたが、今、国内のみならず国際的な観点から北海道の一次産業の振興及び物流体系の構築を検討すべき時代となった。

農林水産省は、平成19年5月23日に「我が国農林水産物・食品の総合的な輸出戦略」を取りまとめ、平成25年度までに我が国農林水産物等の輸出額を1兆円規模にすることを目標に掲げている。この輸出戦略では、34の重点国・地域が示されているが、特に中国・台湾・香港に対しては重点個別品目の数が多く挙げられて中核的な存在となっている。世界的金融危機の中で中国の経済成長も減速の兆しが見えるが、長期的な視点で見れば、それでもなお、中国はマーケットとして重要な存在である。

以上のような背景もあって、研究会では平成19年度から現地調査を含めた中国に関する情報収集を本格的に行っているが、注目しているのは北海道と地理的にも近く気候風土が類似している東北部（遼寧省・吉林省・黒竜江省）であ

る。現在、苫小牧港・小樽港・函館港から東北部の海の玄関口である大連、そして青島・上海に寄港する外貿コンテナ定期航路が就航しているが、輸出の促進によってこれらの物流を活発化し、最終的には北海道の港湾整備促進にもつながっていくことを期待している。さらに、気候風土の類似性から、北海道で培った寒冷地土木技術等の適用の可能性についても模索することを考えている。

このような狙いを踏まえつつ、平成20年度の中国ビジネス環境セミナーについては、国際物流をテーマとし、北海道大学公共政策大学院の小原恒平客員教授と札幌大学大学院の千葉博正教授をお招きして開催することとした。開催にあたっては、後述する「北海道国際物流戦略チーム」のご後援をいただいた。以下、セミナーの様子を含めた概要を紹介させていただく。

### 北海道国際物流戦略チーム

国土交通省では、平成17年2月に国際物流施策推進本部を立ち上げ、我が国の国際物流の促進に向けて地域ごとの実情に応じた具体的施策を展開することとした。これを受けて、北海道では平成18年7月に北海道開発局及び北海道庁が中心となって産官学からなる「北海道国際物流戦略チーム」を立ち上げ、全道的な取り組みとして東アジアなどへの輸出を促進し北海道の経済の活性化を図ろうとしている。

北海道国際物流戦略チームは、北海道経済連合会の南山会長を本部長とし、本部の下に輸出促進検討グループ（委員長：内田和男北海道大学大学院教授）及び輸送手段検討グループ（委員長：田村亨室蘭工業大学教授）を置いて、①

世界を目指す北海道ブランドの創出と発信、②輸出拡大のための北海道の海上輸送及び航空輸送の国際競争力を強化する輸送手段の確立、③その他、輸出拡大のための方策の企画立案の3点を基本方針とした様々な検討を行ってきた。

### 九州における国際物流の現状



小原 恒平 氏  
北海道大学公共政策  
大学院客員教授

小原客員教授は、平成19年10月に国土交通省九州地方整備局長を最後に退官された方で、それまでも九州地方整備局において港湾空港部長、副局長を歴任されるなど、九州の社会経済情勢全般について熟知している方である。

九州は、歴史的に中国大陸や朝鮮半島と密接な関係を持ってきた土地柄であり、地理的にも東京より遙かに近い位置関係となっている。このような背景から、九州では北海道とは比べものにならないくらい活発な国際的経済交流が行われている。いわば、国際物流の先進地域であり、九州における国際物流の現状を踏まえて北海道の取り組みについてヒントを与えていただいた。

九州では、毎日運航している関釜フェリーに代表されるように韓国との定期航路が多く、頻度は別にしてほとんどの特定重要港湾及び重要港湾に寄港している。中国とも、博多港からの上海スーパーエクスプレスほか、青島港をはじめ中国各港と定期航路を有している。この他、地理的優位性を活かして台湾や東南アジアとも航路があり、さらに北九州港及び博多港は欧州、北米、豪州ともつながっている。このような海運の隆盛は、もちろん歴史的経緯や地理的近接性もあるが、それだけの貿易需要を生じさせる産業の存在と相手国のニーズが大前提となっている。

従来、電気製品などの評価が高かった日本製品だが、最近は食の安全や質に対する関心が世界各国で高まり、九州の農水産品の輸出も徐々に増えてきている。例えば、香港を含む中国へは福岡のイチゴ・万能ネギ、大分・熊本の梨、長崎からは鯛・イカなどが輸出されている。これは中国とアセアン諸国等の所得向上が大きく貢献し

ており、平成5年から15年にかけて総貿易額が2.1倍になった内容を見ると、中国は輸出が4倍、輸入が2.9倍と伸びが突出しており、アセアン諸国は輸出が1.3倍、輸入が1.6倍と伸び、韓国は輸出が2.7倍、輸入が1倍となっている。

九州への外国人の入国者数を見ると、ここ10年ほど順調に増えてきており、特に韓国からの入国者の伸びが著しい。貿易の伸びに比べると中国人はそれほど伸びておらず、これはそれぞれの国民が日本に何を期待するかの国民性の違いに起因すると思われる。雪に関心の高い台湾人が多く北海道を訪れるように、観光の面では地理的近接性は必ずしも主要要因になっていない。

貿易に関して言えば、九州と地理的、歴史的特性が全く違う北海道が同じような取り組みをしようとしても無理である。しかしながら、観光の動向に見られるように、北海道が得意とする分野を活かす取り組み、例えば農水産品や酪農産品をマーケットのニーズに即応して供給できる体制と販路の確保ができれば、中国に限らず北海道の国際物流は盛んになっていくものと思われる。特に最近、食品の冷凍・冷蔵技術の発展が目覚ましいことから、これも追い風になると考えられる。

余談となるが、温暖化によって北極海航路が注目を浴びており、日本から欧州に向かうスエズ運河経由の既存航路と比較すると約40%の距離で済むとのことである。これが実現すると、最も北に位置する北海道はハブになりうる可能性を秘めているのではないかと考えている。

### 北海道の国際物流への取り組み



千葉 博正 氏  
札幌大学大学院経営  
学研究科教授

千葉教授は、ビジネスロジスティクス、都市システム論、立地環境論など幅広い分野の研究に取り組んでいるが、前述した「北海道国際物流戦略チーム」本部幹事会の幹事長を務めており、ご自身の研究としても中国

との物流に取り組んで訪中経験も豊富である。セミナーでは、「北海道国際物流戦略チーム」の活動内容にご自身の研究成果を交えてご紹介いただいた。

北海道でコンテナの定期航路を持つ港湾は苫小牧港、函館港、小樽港、釧路港、石狩湾新港となっているが、コンテナ取扱量が全国平均に比べて急増する中、対米輸出が減少してアジア諸国との輸出入の伸びが著しい。平成10年から15年にかけて対中国では輸出が8.2倍、輸入が2.4倍、対韓国では輸出が3.4倍、輸入が1.3倍、対台湾では輸出が2.6倍で輸入が唯一0.7倍と減少しているものの、全体としてアジアへのシフトが明らかとなっている。ただし、中国に関しては海外フィーダー（積替）あるいは国内フィーダーの比率が高く、北海道から農水産品及びその加工品を輸出する場合には、輸送日数が鮮度維持の面で大きな制約要因となる。

このことから、北海道国際物流戦略チームでは国際RORO\*航路の可能性を検討するため、苫小牧港～釜山港の間で試験運行を行った。現在、国内フィーダー航路では14日～18日程度の輸送日数となっているが、直行航路では7日～10日程度に短縮される。ただし、想定採算ラインを確保するためには毎月コンスタントに7千トン以上の貨物が必要であり、これをクリアしている6月～11月以外の他の月における集荷が課題となる。なお、韓国に限定すると、下関港から毎日関釜フェリーが運航しており、トラックで国内を縦断してこのルートを利用すると北海道からほぼ4日の輸送日数となる。

北海道からの輸出可能品目を考えると、農産品ではこれまでカボチャ、大根、長いも、白菜、ニンジン、キャベツが韓国、台湾、香港で実績があり、アスパラ、トウモロコシ、メロンの需要が台湾、韓国であるとのことである。畜産品としては鶏卵が香港に航空機で輸出されており、水産品ではスケトウダラ、サケ、ホッケ、ホタテの輸出実績がある。中国ではナマコが珍重されて北海道産の評判が高い。加工品では、LL牛乳、チーズ、バター、ヨーグルトの乳製品の他、菓子類も台湾を中心として輸出されている。

中国に焦点を当てると、食に対する安全意識の高まりとし好の変化、生活向上に伴う富裕層の増加など、輸出マーケットとして有望である。LLではない牛乳輸出の可能性を検討したこと

\* RORO (roll-on/roll-off ship) : フェリーのように自動車用の斜路を備え、車両を収納、車が自走で乗り降りできる構造をもつ貨物船。



があったが、賞味期限、すなわち輸送日数がネックとなって断念したところ、アサヒビールが現地生産をするとの報道に接し、先んじられたと悔しい思いをした。そこで考えたのが乳製品を使ったケーキ類であり、スポンジケーキは冷凍で輸出できるので、装飾を現地で指導するようにすれば材料関連の輸出可能性はかなり高いと思っている。現地調査時に食品売場を見て歩いたが、実際、高級ケーキをはじめ値段の高い輸入菓子類が良く売れていた。

中国はコールドチェーンが未発達であるが、今後、流通システムの整備が進み、北海道からの直行航路が実現すると、農水産品をはじめとして北海道が得意とする食品は大きな輸出品目に成長する可能性を秘めていると考えている。

#### 研究会の活動

本稿では中国ビジネス環境セミナーについてご紹介させていただいたが、研究会は、その名称から分かるように中国に特化した活動をしているわけではなく、エネルギー資源開発が進むサハリン州を中心としたロシア極東にも強い関心を持って様々な取り組みを行っている。特にサハリン州では、北海道の建設企業と現地企業の橋渡しを行って、これまで3社（資材系・建築系・土木系それぞれ1社）の合弁企業設立支援を行ってきた。研究会としては、関連の調査研究を行うとともに、現地調査等を通じた人的ネットワークの形成、セミナー等の広報活動を事業活動の柱としているが、一連の成果を会員など民間企業に還元し、それが結果として具体的なビジネスにつながるきっかけになればと思っている。このような取り組みの積み重ねによって、少しでも北海道の社会経済の活性化にお役に立つことを期待している。

(報告：(株)寒地港湾技術研究センター専務理事 林 忠志)