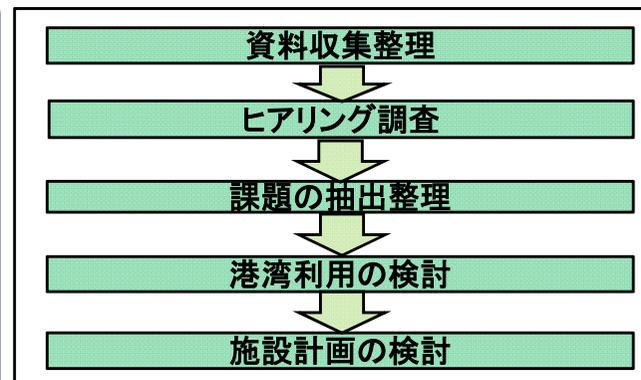


小樽港中央地区における物流拠点の形成と貿易活性化のための基盤整備検討調査

(調査の手順)



○(調査の背景・目的) 小樽港は、北海道におけるロシア貿易の拠点として利用されており、輸入では水産品、輸出では中古自動車を中心に取り扱っている。

ロシア貿易船の係留場所は、各岸壁の特性上優先される船舶との利用調整を行いながら、小樽港内の各ふ頭に分散して確保している状況であるため、港全体の利用上非効率な状況になっている。

また、ロシア貿易船の主要貨物である中古自動車等は、本港で指定保税地域として唯一指定を受けている中央地区第3号ふ頭で通関した後、各ふ頭に移送して積み込みしているため、非効率な状況となっている。

中央地区第3号ふ頭においては、ロシア貿易船のほか旅客船ふ頭としてクルーズ客船が利用しており、今後、クルーズ客船の受入れに適した基盤整備を推進する計画となっている。

このような状況を踏まえ、ロシア貿易の拡大に向けた取組を推進するため、老朽化による利用低下が著しい中央地区第2号ふ頭をロシア貿易の拠点として活用することを目指し、中央地区における物流拠点の形成と貿易活性化のためのふ頭再編について検討を行う。

基盤整備の見込み・方向性

○ふ頭再編計画について、中央地区第2号ふ頭にロシア貿易船を集約することにより、港全体の岸壁利用の効率化が図られるようになるため、老朽化した岸壁付帯施設(エプロン舗装、係船柱、防舷材)改良の基盤整備を平成28年度から進める見込み。

また、基盤整備を行うにあたり、部分的に中央地区第2号ふ頭の既存上屋の解体が必要になることから、利用者や関係機関と調整を行いながら進め、順次、基盤整備を行う予定である。○中央地区第2号ふ頭へのアクセス道路について、今後、利用者や関係機関と基盤整備に向けてさらなる検討を行う。

調査成果

(1) 資料収集整理

○小樽港の港湾施設の現状、社会経済情勢、関連計画や取扱貨物量の推移等を整理。

(2) ヒアリング調査

○小樽港利用者(ロシア貿易関係者)へのヒアリング調査を実施。

- ・小樽港からロシア沿岸地方やサハリンへの輸出は中古自動車の割合が高く、中古自動車以外の輸出貨物の開拓が必要である。
- また、ロシア沿岸地方やサハリンから小樽港へ輸入する貨物については、関係者と連携を図りポートセールスをする必要がある。
- ・小樽港の港湾施設の老朽化が著しい。

(3) 課題の抽出整理

- ・中央地区第2号ふ頭の老朽化対策
- ・物流機能の分散配置の解消
- ・取扱貨物量の拡大
- ・ロシア貿易品の拡大
- ・ロシア貿易推進の体制整備

(4) 港湾利用の検討

・小樽港の現状などを踏まえ、平成40年代後半の取扱貨物量(フェリー及びコンテナ貨物を除く)を推計したところ、平成26年と比較して1.04倍となった。

(5) 施設計画の検討

○ふ頭計画の検討

- ・ロシア貿易の効率化を図るため、現在、各ふ頭に分散しているロシア貿易船を第2号ふ頭に集約する。

○ふ頭利用計画の検討

- ・エプロン幅を拡幅する。
- ・ふ頭内道路については、長期的な計画とする。
- ・中古自動車等の屋外蔵置に対応した荷さばき施設を配置する。

○ロシア貿易センター(仮称)の検討

- ・ロシア貿易センター(仮称)の配置及び運営方法などについて、さらなる検討を進める必要がある。

○交通アクセス道路の検討

- ・案内看板の設置促進を図る必要がある。



機能移転イメージ図



第2号ふ頭利用計画図

今後の課題

今後、中央地区のふ頭再編のために基盤整備を進めるとともに、ロシア貿易船の定期航路の拡充やロシア貿易品の開拓に向けたポートセールを進め、関係者との連携を継続的に実施し、さらなる貿易の活性化に向けたソフト対策を図る必要がある。

また、ロシア貿易の相談や船員へのサービスなどを目的としたロシア貿易センター(仮称)の整備手法や運営については、今後も関係者と協議を進め検討することが必要である。

小樽港中央地区における物流拠点の形成と貿易活性化のための基盤整備検討調査			
調査主体	小樽市		
対象地域	北海道小樽市	対象となる 基盤整備分野	港湾、道路

1. 調査の背景と目的

小樽港は、北海道の日本海側、積丹半島の東に位置し、地理的優位性から北海道におけるロシア貿易の拠点として大きな役割を果たしている。

現在、小樽港で取り扱われているロシア貿易の主な貨物は、輸入では水産品、輸出では中古自動車となっており、平成 26 年のロシア貿易船の入港隻数は、急激なルーブル安の影響下にあっても約 340 隻となっているとともに、小樽港の対ロシア輸出額は北海道全体の 8 割近くを占めている。

しかしながら、ロシア貿易船の係留場所は、各岸壁の特性上優先される船舶との利用調整を行いながら、小樽港内の各ふ頭に分散して確保している状況であるため、港全体の利用上非効率な状況になっているほか、ロシア貿易やロシア船員等に対するサポート体制が不十分な状況も指摘されている。

このような中、平成 25 年 10 月には、小樽港とロシア沿岸地方のウラジオストクとの間に、定期 R O R O 船航路が開設され、従来の中古自動車の輸出以外に製材の輸入や住宅建設資材、農産品の輸出など、貿易の拡大が期待されている。また、平成 26 年度には、対岸諸国に対する北海道の農産品の輸出拡大に取り組んでいる北海道庁においても、小樽港とウラジオストクとの定期 R O R O 船航路を活用した海上試験輸送を実施し、生鮮品を安定的に輸出するための物流上の課題整理や流通事業者間の取引の促進など、北海道とロシア極東地域との物流拡大を図る試みを行っている。

一方、ロシア貿易に重要な役割を果たしている指定保税地域のある中央地区第 3 号ふ頭については、寄港隻数の増加が進むクルーズ客船に対応した旅客船ふ頭としての再開発計画があり、今後のロシア貿易の促進に向けては、当該指定保税地域の代替場所の確保とロシア貿易の促進に資する施設整備や機能強化が求められている。

これらの状況を踏まえ、小樽市総合計画や小樽港将来ビジョンの主要施策であるロシア貿易の拡大に向けた取組を推進するため、老朽化による利用低下が著しい中央地区第 2 号ふ頭



をこれらの課題解決の受け皿として、ロシア貿易の拠点として活用することを目指し、小樽港中央地区における物流拠点の形成と貿易活性化のためのふ頭再編について検討を行うものである。

図 1 小樽港中央地区の各ふ頭

2. 調査内容

(1) 調査の概要と手順

調査の手順としては、小樽港中央地区の各ふ頭施設の利用状況などの整理や小樽港利用者（ロシア貿易関係者）へのヒアリング調査を行い、小樽港に対する課題などを整理するとともに、将来の港湾利用需要を見据えた施設計画を検討する。

調査の手順のフローについては、図2のとおりである。

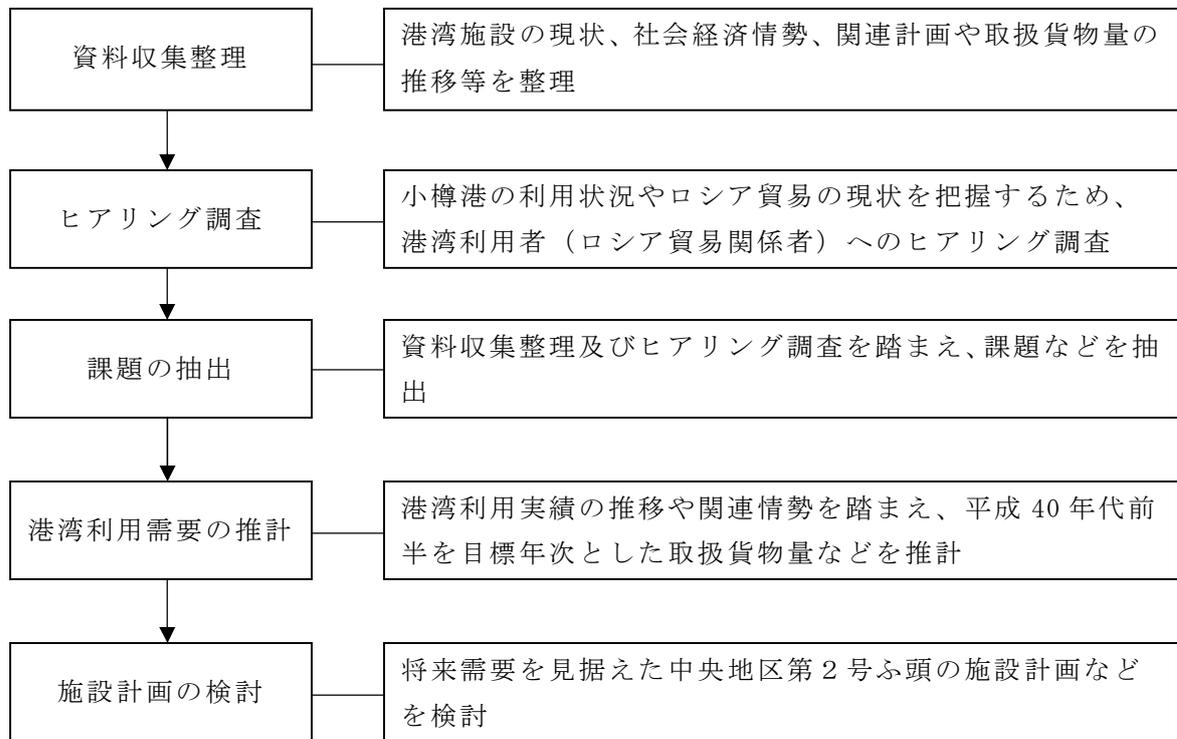


図2 調査の手順

(2) 調査結果

1) 資料収集整理

① 各ふ頭施設の現状

小樽港は、古くから整備され、施設によっては完成後100年を経過した歴史ある港であるため、順次、改良や再開発により機能更新がなされてきたが、中央地区の第2号ふ頭や第3号ふ頭は、それぞれ昭和25年、同42年に完成し、完成後65年、48年を経過した老朽ふ頭のままである。

そのため、今後、施設の利用見込みや求められる機能を十分に検討し、計画的かつ効果的に老朽化対策を進めていく必要がある。

中央地区のふ頭や上屋の整備状況は、図3のとおりである。

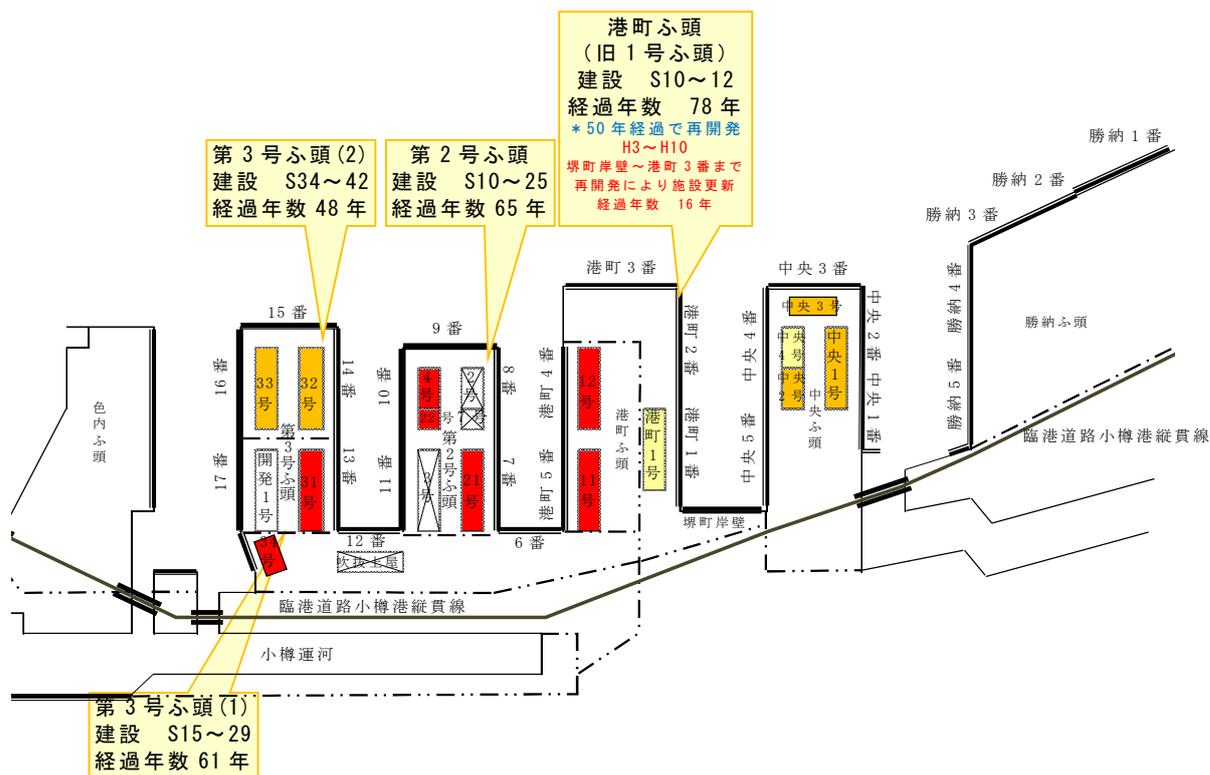


図3 中央地区のふ頭施設の現状

②取扱貨物量の推移

小樽港の取扱貨物量の推移は、図4のとおり平成8年の25,705千トン进行ピークに減少傾向にあり、平成11年のフェリーの新潟航路の減便、平成14年のフェリーの敦賀航路の休止、平成15年の飼料工場の閉鎖等が減少の主な要因と考えられる。

なお、輸出では完成自動車、輸入では麦、移出入ではフェリー貨物が主品目となっている。

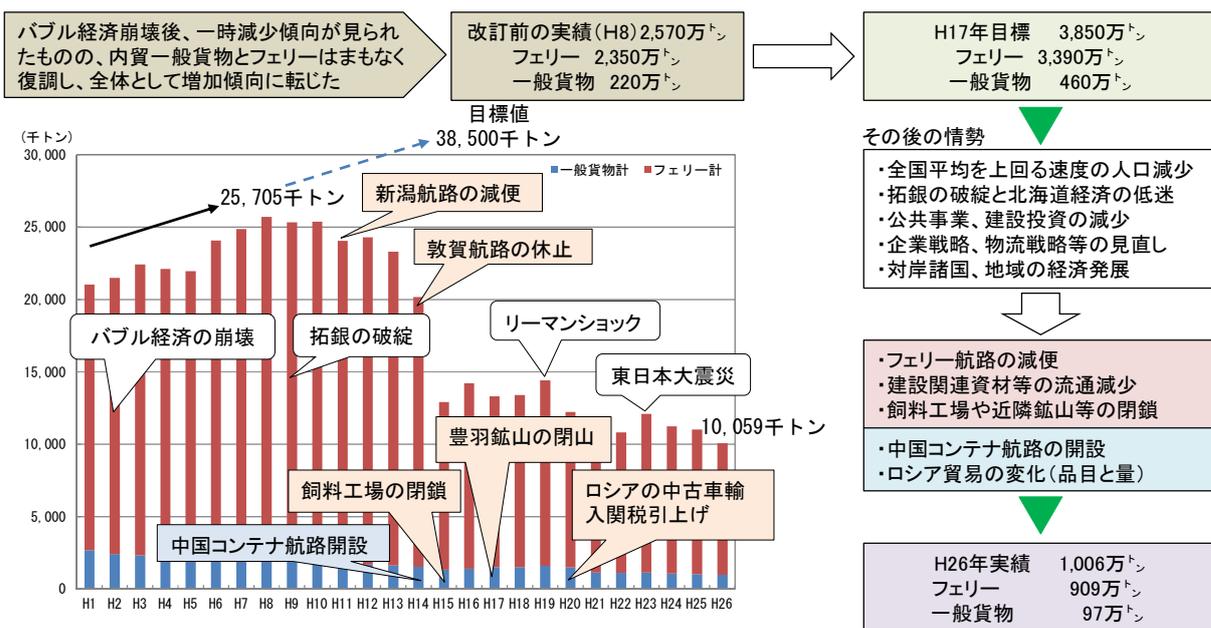


図4 小樽港の取扱貨物量の推移

③岸壁別の利用状況

小樽港中央地区の各ふ頭の取扱貨物量の推移は、表1及び図5のとおりである。

港町ふ頭においては、小樽と中国を結ぶ定期コンテナ航路が開設されており、港町ふ頭2番岸壁にガントリークレーンが設置されているほか、小樽とロシア極東地域を結ぶ定期RORO船航路が開設されており、港町ふ頭1番岸壁で中古自動車を取り扱っている。

第2号ふ頭においては、完成から65年が経過し、施設の老朽化が著しい状況のため、現在、官公庁船や調査船などの不荷役船が利用している。

第3号ふ頭においては、クルーズ客船やロシア貿易船が利用しており、ロシア貿易貨物の中古自動車や水産品等を取り扱っている。今後、平成24年度に実施したクルーズ受入体制の整備にかかる調査の結果を踏まえ、港湾計画を変更し、クルーズ客船受入に適した基盤整備を推進していくこととしている。

表1 中央地区各ふ頭の取扱貨物量の推移

(単位:トン)											
岸壁名	延長	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
港町ふ頭 堺町岸壁	130	13,914	33,843	37,179	43,406	7,550	10,146	10,160	9,236	9,661	9,629
港町ふ頭 1番	130	7,663	27,518	9,597	8,596	7,142	7,666	5,228	2,798	5,843	16,151
港町ふ頭 2番	240	175,651	192,065	191,951	149,577	164,244	203,822	194,217	190,946	200,764	188,825
港町ふ頭 3番	280	56,851	49,172	65,980	30,227	11,235	18,720	30,049	50,290	48,959	48,103
港町ふ頭 4番	147	28,430	19,276	38,751	39,878	24,395	599	5,775	8,985	3,875	2,527
港町ふ頭 5番	147	27,150	29,103	42,537	40,268	39,530	63,968	48,020	38,955	41,250	26,717
小計		309,659	350,977	385,995	311,952	254,096	304,921	293,449	301,210	310,352	291,952
第2号ふ頭 基部岸壁 6番	128							2,421	2,417		
第2号ふ頭 7番	147	3,764	3,652	4,089	3,838	3,960	2,888	321	58	280	306
第2号ふ頭 8番	146	1,372	1,298	1,454	897	1,403	815	521	2,192	649	319
第2号ふ頭 9番	108								13		
第2号ふ頭 10番	146	4,404	6,084	5,000	4,261	2,511	3,493	2,172	3,362	1,851	2,511
第2号ふ頭 11番	147	1,207	1,207	1,367	1,532	703	183	986	1,167	351	197
小計		10,747	12,241	11,910	10,528	8,577	7,379	6,421	9,209	3,131	3,333
第3号ふ頭 12番	128										12
第3号ふ頭 13番	157	197	879	327	324	20		97	13		
第3号ふ頭 14番	187	46,618	27,088	43,411	28,181	17,377	9,356	6,093	15,564	19,030	20,672
第3号ふ頭 15番	97							9,806	8,133	5,971	4,494
第3号ふ頭 16番	194	26,059	50,072	58,657	107,221	22,773	36,308	26,191	20,818	26,449	16,983
第3号ふ頭 17番	168	587	449	229	282	316	79	287	10		
小計		73,461	78,488	102,624	136,008	40,486	45,743	42,474	44,538	51,450	42,161
合計		393,867	441,706	500,529	458,488	303,159	358,043	342,344	354,957	364,933	337,446

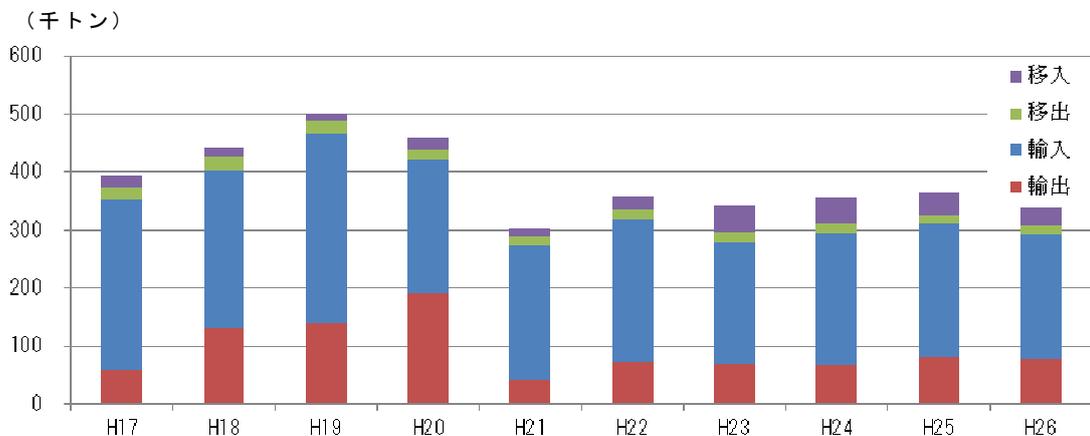


図5 小樽港中央地区の一般貨物量の推移

2) ヒアリング調査

小樽港の利用状況やロシア貿易の現状などを把握するため、港湾利用者（ロシア貿易関係者）へのヒアリング調査を実施した。主なヒアリング調査の結果は、次のとおりである。

【ヒアリング調査結果の概要】

- 港湾施設について、老朽化が著しい施設もあり、安全に係留することが困難な状況である。
- ロシア貿易について、中古自動車以外に輸出する貨物が少なく、ロシア極東地域から輸入する貨物が少ない。
- ロシア貿易をサポートする体制の整備が必要である。
- ロシア貿易船について、現在、第3号ふ頭を利用しているが、クルーズ客船の寄港により利用が制限されるため、専用的に使用可能な施設が欲しい。
- 北海道内の新たにロシア貿易を考えている企業などの相談窓口があると便利である。

3) 課題の抽出及び整理

小樽港中央地区について、小樽市の既定計画や小樽港の利用状況などを踏まえ、課題を以下のとおり整理した。

【小樽港中央地区の課題】

- 中央地区第2号ふ頭の老朽化対策
- 物流機能の分散配置の解消
- 取扱貨物量の拡大
- ロシア貿易品の拡大
- ロシア貿易の推進の体制整備

4) 港湾利用の需要の検討

①取扱貨物量の需要推計

小樽港の将来の取扱貨物量については、平成40年代前半を目標年次として、フェリー貨物及びコンテナ貨物を除く一般貨物の取扱貨物量について、図6に示すフローに従い推計した。また、推計にあたっては、対ロシア貿易貨物、製粉原料、飼料原料及びその他貨物に分類し、過去の取扱貨物量の実績推移を踏まえて推計することを基本としつつ、主要品目や注目品目等の特定の品目については、実績推移に加えて企業ヒアリングや関連情報等を基に推計した。

取扱貨物量の推計の結果、フェリー貨物とコンテナ貨物を除く小樽港の将来の取扱貨物量は、平成26年の1.04倍にあたる807,083トンと推計された。

将来の取扱貨物量を輸移出入別で見ると、輸出102,576トン、輸入177,953トン、移出197,574トン、移入328,980トンと推計された。

また、将来の対ロシア貿易の取扱貨物量は、117,854トンと推計され、輸出貨物では、中古自動車が大宗を占めており、次いでゴム製品となっている。輸入貨物では、水産品、製材が大宗貨物となっている。

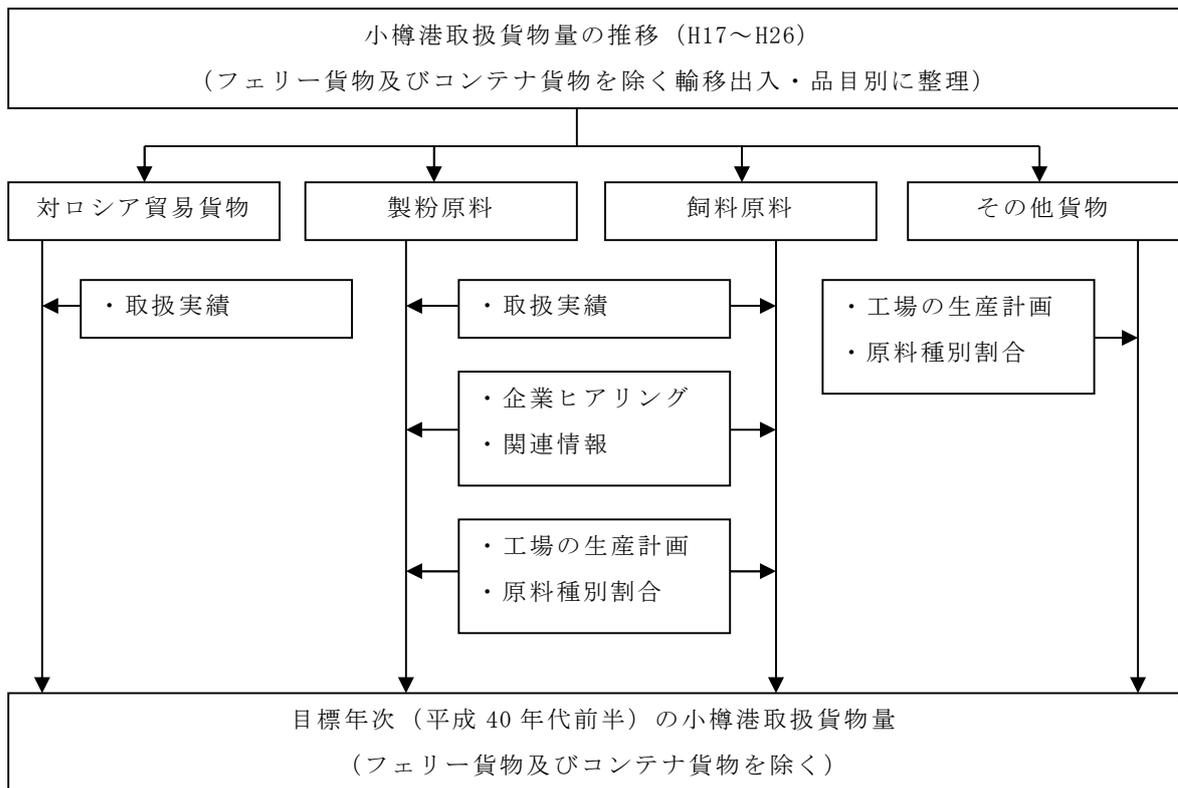


図 6 貨物量推計フロー

②入港船舶隻数等の推計

目標年次における小樽港の入港船舶隻数（フェリー及びコンテナ船を除く）は、将来の取扱貨物量に対し過去の入港船舶数の推移などをもとに推計した。

その結果、目標年次における入港船舶数は、3,468 隻となり、平成 26 年と比較して 495 隻の増加と推計されており、そのうち、ロシア貿易船の目標年次における入港船舶数は、378 隻となり、平成 26 年度と比較して 59 隻の増加と推計された。

5) 施設計画の検討

①ふ頭計画の検討

小樽港中央地区には、港町ふ頭、第 2 号ふ頭、第 3 号ふ頭があるが、ロシア貿易の効率化を図るため、現在、第 3 号ふ頭、港町ふ頭、中央ふ頭、勝納ふ頭に分散しているロシア貿易船の集約化を可能とするふ頭を検討した。

【港町ふ頭】

港町ふ頭については、主にコンテナ貨物や穀物などを取り扱っており、ガントリークレーンや上屋などが設置されている。今後も既存の港湾機能を有効に活用し、コンテナ貨物や穀物などを取り扱うこととする。また、小樽とロシア極東地域を結ぶ定期 RORO 船航路が港町 1 番岸壁を利用しており、当面は、現状の岸壁を利用することとする。

【第 3 号ふ頭】

第 3 号ふ頭については、ロシア貿易船やクルーズ客船などが利用しており、主に中古自動車や水産品を取り扱っているが、平成 24 年度に実施したクルーズ客船受入体制の整備にかかる調査の結果を踏まえ、今後、港湾計画を変更し、ふ頭の一部を緑地

等とする基盤整備を推進していくこととしている。そのため、ロシア貿易船とクルーズ客船との輻輳を避けるべく、ロシア貿易船を他のふ頭にシフトする必要がある。

【第2号ふ頭】

第2号ふ頭については、完成から60年以上が経過しており、ふ頭内には建設から62年を経過した上屋もあり、老朽化が著しく延命化することが困難なため、上屋の解体を計画的に進めていかなければならない状況である。

現在は、官公庁船や調査船などの貨物を取り扱わない不荷役船が利用しているが、岸壁固有の貨物の取扱いがないため、小樽港内に分散しているロシア貿易船の集約化が可能であり、第3号ふ頭の機能の移転先に適している。

今後、第2号ふ頭の岸壁等の港湾施設の老朽化対策とあわせて、ふ頭再編に必要な基盤整備を順次進めることとする。なお、ふ頭内には、ロシア貿易で取り扱う水産品や土壌改良剤などを荷さばきするための上屋が必要となる。



図7 指定保税地域の機能移転説明図

②ふ頭利用計画の検討

第2号ふ頭の利用計画の検討にあたっては、必要施設や機能と取扱貨物量の配分結果を踏まえ、ふ頭全体の効率的な利用に留意して各施設を配置した。

○基本的には、ふ頭全体を指定保税地域とし、税関当局との協議を進めることを前提に計画する。

○エプロンについては、第3号ふ頭における利用実態を踏まえて、現在の9mから15mに拡幅整備する。

○ふ頭内道路については、ふ頭中央部とバース境界に配置するものとし、他地区のふ頭内道路同様に車道3.25m、駐車帯2.25m、歩道2.5mの往復道路として整備する。

なお、中央部の道路については、民間の倉庫が立地しているため、長期的な計画とする。

○中古自動車や産業機械等の屋外蔵置やその他荷さばきのためのヤードについては、第3号ふ頭における中古自動車類の蔵置場面積(約3,600㎡)とその他の荷さばき施設

用地の面積を勘案しながら、十分に余裕のある面積を確保することに加え、比較的大型の船舶が同時係留する場合の荷役作業の効率化にも配慮して配置する。

○通関前後において、屋内蔵置が望ましい貨物や衛生管理、品質保持のための特別な措置が必要な冷凍水産品や生鮮魚介のため、ふ頭基部側に保冷設備や生簀等が設置可能な上屋を整備する。

○ロシア貿易に係る関係者等の利便を図るため、ふ頭基部に後述するロシア貿易センター(仮称)を設置するための用地を確保する。

以上に基づく導入施設・機能の配置結果については、図8のとおりである。

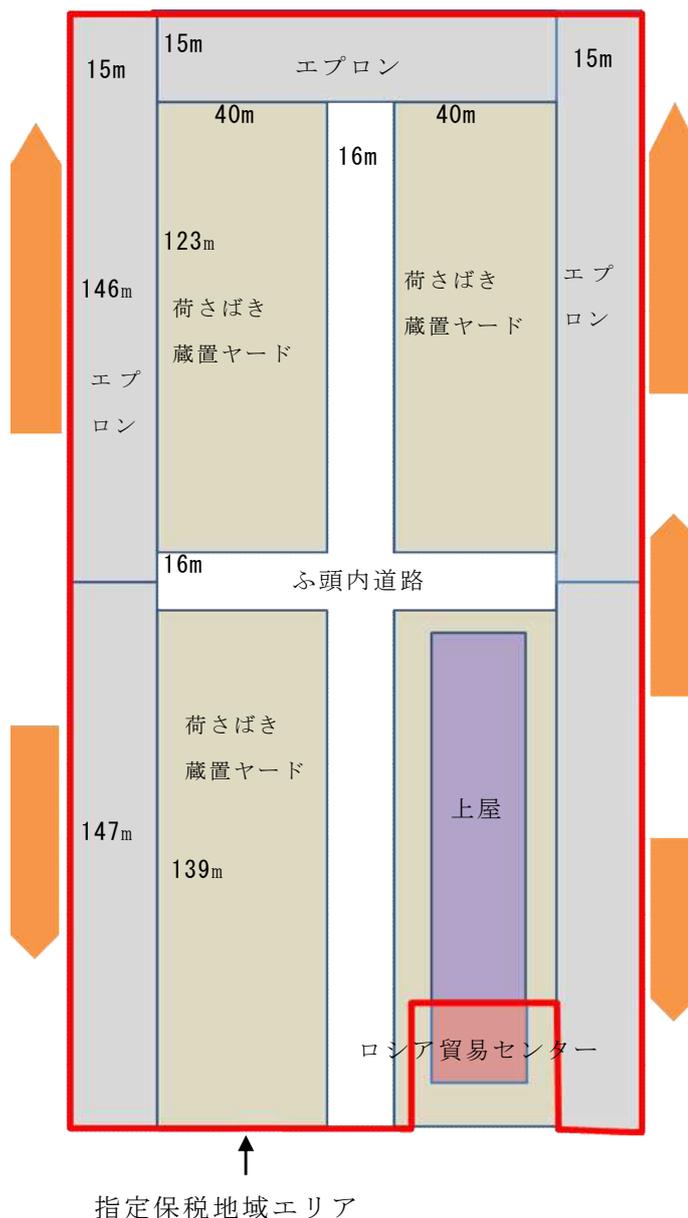


図8 第2号ふ頭利用計画図

③ロシア貿易センター（仮称）の検討

【機能配置の考え方】

ロシア貿易の推進やロシア貿易船の船員の利便性を向上するため、貿易センターの整備の必要性及び運営方法等について検討した。

ロシア貿易の推進を図るためには、北海道内の企業へのロシア貿易や交流に関する相談やサポート、手続き代行、商談仲介のほか、ロシア船員へのサービス提供等のセンター機能を設置することが望ましい。そのため、ロシア貿易に係る諸作業が実際に行われ、関係諸手続きに係る行政機関の近傍に位置し、中心市街地からのアクセスが良好な場所である第2号ふ頭に同センターを配置することとする。

ロシア貿易センター（仮称）については、第2号ふ頭の利用計画でも示したように、厳正な出入り管理が必要となる指定保税地域との関係に配慮しつつ、図9に示すように同ふ頭基部に配置するものとする。

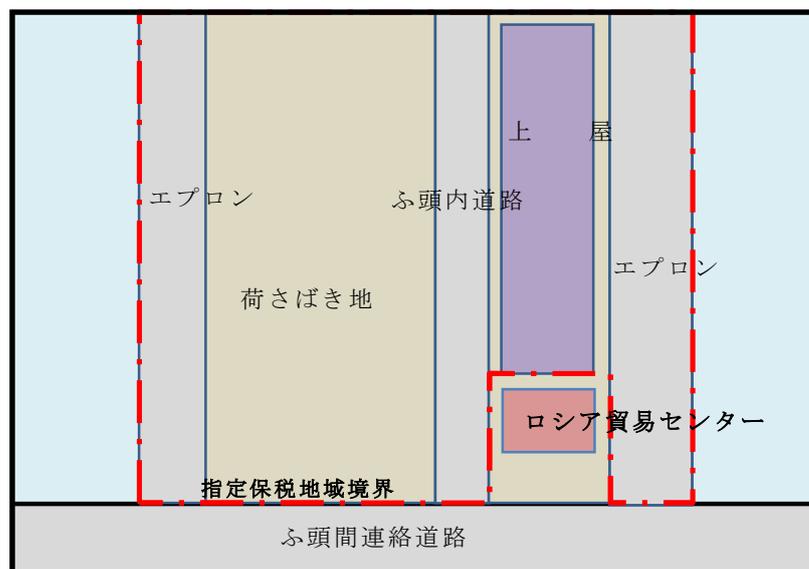


図9 第2号ふ頭のロシア貿易センター（仮称）配置計画図

同センターの施設構成については、①休憩・交流コーナー、②相談窓口・管理事務所、③多目的ホール、④小会議室からなるものとし、規模については既存の船客待合所や港湾管理事務所などを参考に、300㎡程度の全体面積の中でそれぞれ検討した。

同センターの間取りイメージは、図10のとおりである。

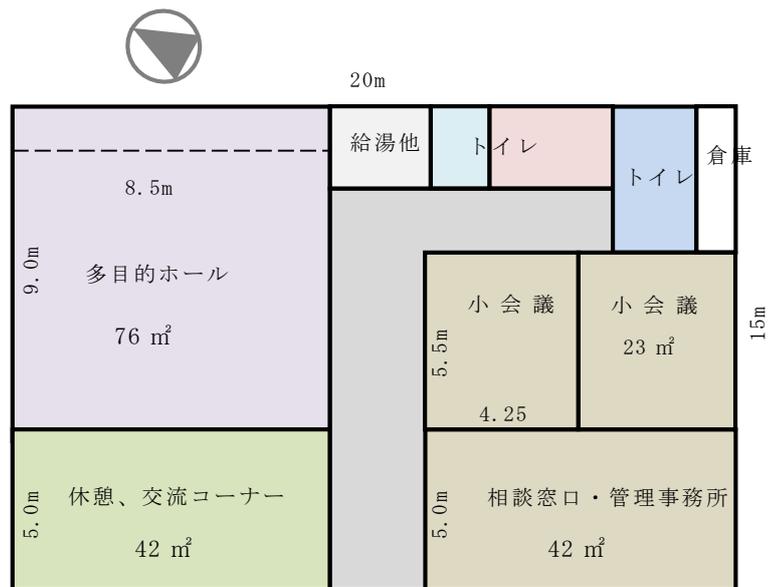


図10 ロシア貿易センター（仮称）の間取りイメージ

【ロシア貿易センター（仮称）の事業手法の検討】

ロシア貿易センター（仮称）の設置及び運営方法について、表2を踏まえて検討した。

表2 施設の建設、管理運営方法の比較

	公設公営	公設民営		民設公営	民設民営
	直営方式（一部業務委託を含む）	指定管理者方式（管理運営委託）	施設貸与・譲渡方式	リース方式	PFI方式 補助金方式等
建設主体	公共団体	公共団体	公共団体	民間	民間
運営主体	公共団体（一部民間）	民間	民間	公共団体	民間
運営に係る 費用負担	公共負担	委託費支払	民間負担	公共負担	民間負担
		利用料金			補助金拠出
		両者の併用			

ロシア貿易センター（仮称）は、無料の貿易相談や休憩室利用、低料金での会議室利用など、施設の内容、規模を見る限り利用収入は到底多くを望めず、ポートセールスの一環としてのサービス業務の性格にあると思われる。

そのため、管理運営に係る費用を民間が負担する公設民営の施設貸与、譲渡方式や民設民営方式での具体化の可能性は低く、民設公営についても、このままでは民間投資の対象になる魅力に乏しいと思われる。

こうしたことから、公設公営の直営方式、一部業務委託方式か公設民営の指定管理者方式が有力な選択肢ということになるが、いずれにしても利用収入に多くを期待できない中では、建設と管理運営に係る経費のほとんどを公共負担に依存せざるを得ないのが現実と思われる。

ただし、先進事例にみるように、貿易相談や情報収集、発信等に関しては民間のノウハウが必要不可欠であるため、施設の運営主体は民間に委ねるべきものであり、今後、一部業務委託方式とするか指定管理者方式を採るか詳細に検討する必要がある。

このうち、指定管理者方式の場合には、委託費の内訳としてロシア貿易関係者による協議会等の組織と公共が一定割合で負担する方法も検討に値すると思われる。

なお、同センターの収益性を高め、PFIをはじめとした民間の関与を高めるためには、貿易センターとして想定している施設・機能のほかに集客性の高い商業施設等の導入を図る必要があると思われるが、そうした方向で検討する場合には、人・物の出入りが厳しく制限される指定保税地域と隣り合わせの立地環境や、分区指定による建物用途の規制なども踏まえながら、臨港地区の秩序維持に十分配慮することも重要となる。

具体化に向けては、今後のロシア貿易の動向を見極めながら、さらなる検討を進める必要がある。

④交通アクセス道路の検討

小樽港中央地区における第2号ふ頭の港湾利用者の案内や誘導の円滑化に向けた対策の方針については、以下のとおりとする。

【港湾関連車両アクセス対策】

当該ふ頭付近の道路案内標識は、広域的な経路案内が中心で地区内の各施設の地点案内が少なく、目的地を案内する上で乏しい実態があるため、各施設の地点案内の充実を

図る必要がある。

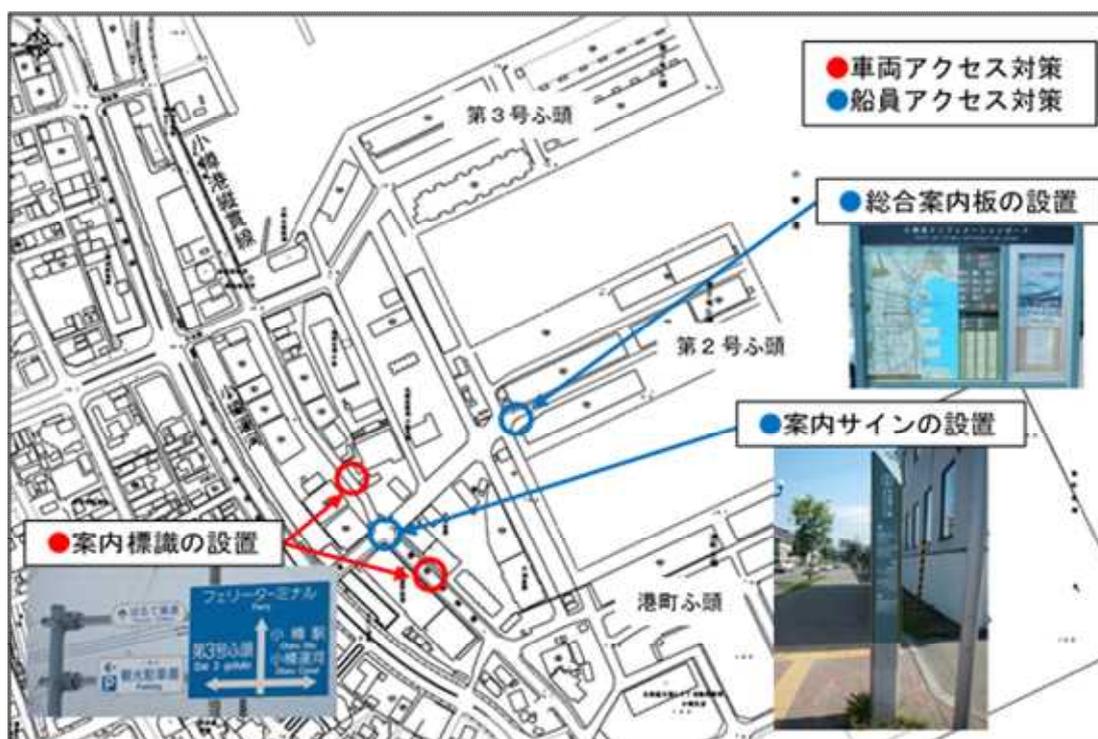
また、当該ふ頭付近は、小樽運河などの観光地と隣接しており、港湾関連車両以外の一般車両がふ頭内に進入し、港湾活動に影響を与える可能性があるため、案内看板の設置促進を図る必要がある。

【船員アクセス対策】

当該ふ頭付近には、総合案内板などが設置されていないため、不便な状況にあるが、必要な施設への誘導を目的とした案内サインの設置促進を図る必要がある。

また、案内サインについては、当該ふ頭に接岸を予定している船舶が外航船のため、多言語対応にする必要がある。

図 1 1 アクセス対策箇所図



3. 基盤整備の見込み・方向性

調査結果を踏まえ、今後、小樽港中央地区第2号ふ頭にロシア貿易船を集約し、ロシア貿易の促進を図ることを目指しており、これを実現するために第2号ふ頭における物流拠点の形成と貿易活性化に必要な基盤整備を進めることとしている。

このため、第2号ふ頭の利用再編に向け、平成28年度から老朽化した岸壁附帯施設（エプロン舗装、係船柱、防舷材）改良の基盤整備を段階的に進めていく見込みである。

また、基盤整備を行うにあたり、部分的に中央地区第2号ふ頭の既存上屋の解体が必要になることから、利用者や関係機関と調整を行いながら進めるとともに、老朽化により利用低下が著しい市営上屋については、平成29年度以降に解体する見込みである。

なお、基盤整備にあたっては、小樽港港湾計画の変更が必要となる施設もあることから港湾利用者や関係機関などと調整を図っていく必要があり、効果的なふ頭再編を行うには、指定保税地域の変更などの手続きが必要になるため、関係機関と十分な協議を行う必要がある。

ロシア貿易センター（仮称）の設置については、平成28年度以降のロシア貿易の取扱貨物量の動向などを見極め、港湾利用者などと調整を図りながら、早期に整備を進めるため、整備手法や運営方法などの検討も引き続き行う必要がある。

中央地区第2号ふ頭へのアクセス道路について、今後、利用者や関係機関と基盤整備に向けてさらなる検討を行う必要がある。

4. 今後の課題

短期的なふ頭再編の整備に関しては、現在の港湾利用の実態や利用者のニーズを踏まえて、ふ頭再編に係る施設規模や配置を検討された方向性で進める必要があるとともに、ロシア貿易船の定期航路の拡充やロシア貿易品の開拓に向けたポートセールスを進め、関係者との連携を継続的に図る必要がある。

また、施設整備とあわせて、中長期的な視点を踏まえ、港湾利用者と連携し、ロシア貿易の拡大に向けたソフト対策を進める必要がある。