

国土審議会第3回広域自立・成長政策委員会

2009年8月24日

【石川広域地方整備政策課長補佐】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから国土審議会政策部会第3回広域自立・成長政策委員会を開催させていただきます。

本日は、お忙しい中をご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

私は国土計画局広域地方整備政策課課長補佐の石川でございます。

議事に入ります前に、まずお手元の資料の確認をさせていただきます。初めに議事次第、座席表とございまして、資料1に「委員名簿」、資料2に「講演者プロフィール」、資料3に講演資料であります「北陸地域の自立・成長に向けて」、資料4に、同じく講演資料でございます「東アジアを視野に入れた広域圏の成長の課題」、資料5に「広域自立・成長政策委員会のスケジュール」、そして最後に、参考資料を1から3までおつけしております。また、本日、吉田様より追加の資料といたしまして、こちらの「三大都市圏や環日本海地域を始めとした東アジアに向けて優位な立地にある北陸圏」、こちらの絵をお配りしております。

また、メインテーブルにお座りの方には、8月4日に大臣決定いたしました広域地方計画の全圏域分と、また吉田様からこちらの研究所の報告書を添付させていただいておりますので、よろしく願いいたします。

以上の資料に不備がございましたらば、事務局まで手を挙げてお知らせください。よろしいでしょうか。

次に、本日の会議の公開につきまして申し述べさせていただきます。広域自立・成長政策委員会設置要綱の規定により、会議、議事録とも原則公開することとし、本日の方々も一般の方々に傍聴いただいております。この点につきましてあらかじめご了承くださいませようお願いいたします。

続きまして、これまで欠席され、今回初めて出席される委員の方をご紹介させていただきます。横張真委員でございます。

【横張委員】 横張でございます。よろしくお願いいたします。

【石川広域地方整備政策課長補佐】 なお、本日は本委員会の定足数を満たしておりますことを念のため申し添えさせていただきます。

それでは、お待たせいたしました。以降の議事進行は委員長にお願いしたいと存じます。

寺島委員長、よろしくお願いいたします。

【寺島委員長】 それでは、本日の議事に入らせていただきます。

お手元の議事次第をごらんください。本日の議題は、前回に引き続きまして、「地方から見た広域圏の成長の課題」となっております。本日は、北陸電力の新木会長と環日本海経済研究所の吉田理事長にお越しいただいて、ご講演をいただきます。その後、質問及び意見交換とさせていただきます。

それでは、まず事務局から講演者のご紹介をお願いいたします。

【石川広域地方整備政策課長補佐】 それでは、資料2をごらんください。まず、北陸電力株式会社代表取締役会長の新木富士雄様でございます。昭和34年に北陸電力に入社いたしまして、平成11年に同社代表取締役社長にご就任。現在は同社会長でございます。また、平成17年より北陸経済連合会の会長にご就任されております。

続きまして、環日本海経済研究所理事長兼所長の吉田進様でございます。

【吉田進氏】 吉田です。

【石川広域地方整備政策課長補佐】 日本国際貿易促進協会を経まして、昭和42年に当時の日商株式会社に入社、平成3年に日商岩井株式会社専務取締役にご就任。平成9年から平成13年までは同社顧問を務められております。また、平成9年に環日本海経済研究所の参与にご就任され、平成15年より同研究所の理事長兼所長でございます。

以上でございます。

【寺島委員長】 ありがとうございます。

それでは、早速ですが、北陸電力の新木会長にお話しいただきますけれども、私、前回の九州電力の鎌田会長も全く同じだったんですけれども、電力会社というのが実態的に日本の国内地域社会というものをより広域な視点でもって日常的にマネジメントしているという意味で大変重要なポジションにあると思っております。しかも北陸経済界を実態的に束ねて今日まで来ておられますので、そういう視点から新木さんの話をぜひ伺いたいということでご足労いただきました。よろしくお願いいたします。

【新木富士雄氏】 ただいまご紹介をいただきました北陸経済連合会の会長の新木でございます。過分なご紹介をいただきましたが、寺島先生からは長い間薫陶を受けておりまして、私の体の中にも寺島イズムが随分たまっているのじゃないかなと思っておりますが、

大変尊敬しておる先生でございます。

日ごろから皆様方には、北陸地域の一体的な発展につきまして、いろいろとご理解とご支援をいただいております。厚く御礼を申し上げます。

まず、北経連を簡単にご説明申し上げますと、昭和42年11月にできました。どうしてできたかという歴史がやはり大事だと思いますが、昭和39年に東京オリンピックの開催を前に東海道新幹線が通りました。急ピッチで東名高速道路が開通しました。太平洋側の発展に比べて、日本海側の発展はどうなるんだという心配から、北陸3県の経済的な発展、あるいはインフラも含めまして、国土の均衡ある発展という言葉がそのころ言われたわけです。今考えてみますと、そういう言葉はいつの間にか消えてしまった。国土の均衡ある発展という言葉がなくなったことに対して、私は非常に疑問に思ってきた一人でございます。会員数が430人で、年間、人件費除きで約8,000万円の予算でやっております。会費でございます。

本日は、こういったことで、地方の課題、今後の取り組みについて、私もご意見を拝聴したいと思っております。大変ありがたく思っているわけでありまして。

では、時間が限られておりますので、本日のプレゼンテーションの流れはこの目次のとおりでございます。地域戦略の方向性、それから、北陸3県の連携の実績、課題、自立に向けてということでございます。

3ページが「北陸の地域戦略の方向性」について。実は、これは平成18年から5年間、第2次中期アクションプランをどういうふうと考えていくかということ振り返ったものでございます。東アジアの経済発展を視野に入れた北陸3県の地域戦略の方向性ということを検討してまいりまして、北陸の強みと弱みを冷静に分析してみようということございました。北陸というのは人口310万人。大変少のうございます。ただ、3県の総生産が約13兆円で、これはマレーシアとか、ハンガリー、あるいはニュージーランド1国の生産量に匹敵する力を持っておりますし、昔から豊富な水力発電所をベースに、安い電力、勤勉な労働力を背景にして、日本海側随一の工業集積地帯を形成しております。

北陸3県は人口は310万人と少ないですが、伝統的な地場産業、あるいは繊維工業、そういったところで培った高い技術力が基になって、近年の電気、電子、あるいは機械工業、医薬品、化学などに産業の裾野を広げて参りました。例えば、きく8号のアンテナ。北陸のある小さな機屋さんが、トリコット編みの技術を駆使してモリブデンを編み上げたものです。モリブデンの網は宇宙でテニスコート2面分くらいに開くわけです。それが宇

宙衛星とのデジタル通信を支えているのです。

なぜそういった織り方がいいかといいますと、トリコット編みというのは、昔の女性の靴下の伝線、ちょっと穴が開くとびゅっと穴が空いてしまう、それを防ぐためにそういう編み方を考え出したのがトリコット編み。仮に、宇宙で隕石が落ちてきても、その部分だけ穴があくだけです。きく8号の電波の送受信が、金沢市内にある小さな機屋さんの素晴らしい技術も関係しているというのは驚きです。そういう技術を持っているということがあります。

北陸の強みと弱みに関する現状分析を抜粋しております。こういった中で第2次中期アクションプランをつくりました。強みは立地環境。大都市圏に近い、あるいは日本海時代の対岸諸国に直面している。日本海随一の産業集積、あるいは観光資源が豊富。弱みは高速交通網が未整備である。北陸新幹線は、30年以上叫び続けて、やっと今、工事が金沢まで進んできている中、福井までの延伸が重要な懸案問題になっております。東海北陸自動車道は40年かかって、やっと昨年開通したわけでありまして。

ページ4が「北陸の地域戦略の方向性」でございますが、これはSWOT分析による地域戦略の絞り込みをやってみました。その結果、下の4つの重点戦略に集約されました。東アジアとの取引、進出の拡大、交通ネットワーク、物流機能の強化、あるいはインバウンド観光の推進、技術・ノウハウを生かした産業の振興ということで、これを第2次の中期アクションプランに反映いたしました。

ページ5がこのアクションプランでつくり上げたものでありまして、3つの活動方針からなっております。これを平成18年度から私ども北陸経済連合会として、地域の連携と一体的な発展に向けた取り組みを推進してまいりました。

ページ6は北陸3県の連携の実績であります。まず、北陸圏の広域地方計画の策定をこの間、金子大臣に決定をいただきましたが、2年半かかりまして、私が協議会の会長をさせていただき、寺島先生からもいろいろなご示唆、あるいは勉強会をさせていただきました。北陸3県が一つの圏域としてまとまったということ、それから北陸地域の将来像、戦略目標というものをみんなで考える機会をつくれたという点が大変意義がありました。

この広域地方計画の広域の単位をどうするかというときに、北陸というところに落ち着いたわけでございますが、これが今の道州制議論の区割り案の中でも、私共は北陸三県が一つのまとまりのある州として適当であると申し上げておりますので、先鞭をつけさせていただいたということでもあります。

それから、北陸の将来像の要点としましては、ここに書いてありますように、環日本海諸国と我が国を結ぶ「扇の要」というローカル性、地理的な特性が、北陸の特徴であろうということで、引き続き今後、広域地方計画の連携、調整を図って、実現するために努力していきたいと思っております。

ページ7が「東アジアとの文化・経済交流」であります。実は、平成11年から10年間、官民合同による北陸・韓国経済交流会議を開催してまいりました。中国に対しては皆さんどの地域でもやっておられるんですが、韓国に対しては割合、日本と韓国との関係は薄く、もうやめたほうがいいんじゃないかという意見もございます。しかし、私は韓国とはこれからが正念場だと思っております。今年も9月に江原道で行われます。

それから、アジア人財資金構想。これは経済産業省の実施する留学生の育成事業に北経連が協力しているものでありまして、3県の大学と連携をいたしましてインターンシップの受け入れ、企業向けセミナー等の実施に協力しております。平成21年は32人の参加留学生の予定をしております。

ページ8は、産学官のネットワークの形成であります。特に北陸STC（スーパー・テクノ・コンソーシアム）事業というのは、平成12年から公益的な産学官連携支援機関の先駆者として発足いたしまして、各中小企業の持つ技術のシーズ、それから試作、次に目利き委員会が開発の経緯等に関してアドバイスをします。そして、それに修正をかけて、商品の見本を作るための助成金を出す。これは国の助成金ではありません。我々が集めたお金で1件500万円程度の助成金を出すということで、年に5件ほどしかできませんけれども、そういうことをやってまいりました。

このときに感じましたことは、ある技術とある技術のコラボレートとか、企業間の仲人役においては、よほど信用がないとだめだということです。いろいろな秘密を企業が持っておりますので、その秘密を出していただけるには大変な信用があつてこそ可能です。実はあるコンサルタントが仲介役をやろうとしたんですが、みんなにそっぽを向かれてしまいました。企業と企業、技術と技術を連携、調整し、イノベーションを生み出すことは、今後益々重要になってまいりますが、仲介役はお互いの信用を得た無償の行為によるのみ可能であるということを感じていまして、北経連のものづくり活動は大変な信用をいただいているということに対して、感謝しておる次第でございます。

次が、イノベーションの推進事業ということで、平成21年度からはイノベーション推進事業ということで少し姿を変えました。イノベーションは、今まではインベンション（発

明) だけでよかったんですが、これからはインベンションとディフュージョン、いわゆる普及とか製品化といったものがないと、1つの発明品を持っておっても世界は羽ばたいていけないということで、我々は川上と川下のマッチングと言いますけれども、もっと判りやすく申しますと、大企業のニーズと中小企業の持っている技術をドッキングさせて、新しいものを生み出そうということであります。

今いろいろなことをやっていますが、企業秘密があって言えないのですが、例えばナノテクノロジーと何かを結びつけますととんでもないことができるわけです。そういったものを今、1つやろうとしております。それから、既にできているものも幾つかございますが、ここでは割愛させていただきます。

それから、これは文科省ですが、国が進めるクラスター計画というものがありますが、私どもは北陸産業活性化センターというものをもう一つ別に持っておりますが、これが受け皿となりまして、ほくりく健康創造クラスターとありますが、年間7億円ぐらいの補助金で進めています。クラスターの中身ですが、例えば富山は和漢薬の伝統があるところなんです。和漢薬をもっとデータベース化して、例えば「柴胡桂枝湯」という漢方薬がなぜ効くのか。いろいろな薬草を微妙に組み合わせているのですが、科学的にはよくわからないわけです。よくわからないんだけど、2000年の歴史で薬効が経験的に証明されているわけです。それを何とか科学的に証明できないかというようなこととか、あるいは、DNAを分析して母体から胎児の状況がわかるとか、あるいは、今ワクチンは個人個人の体質の違いに関係せず一律型ですが、これを一人一人の体質に合わせたワクチンがつかれないだろうか。そういうことをやっております。

時間が大分来ておりますが、ページ9は港湾の連携であります。北陸地域における国際物流の現状はコンテナの生産、消費量が少ない。利用率が低い、航路数が足りない、こういう問題点がございまして、私どもは平成19年に3港の連携、あるいは3港ターミナルオペレーターとの連携の提言をいたしました。しかし、残念ながら難しい、進まない。各県が張り合っているというところで、まだ問題として残っております。

それで、ページ10の港湾の連携でございますが、今後必要な取り組みということで、私は、ポートオーソリティー、港湾の一元化ができないのかなということで、例えば運航表一つを見ても各港湾が独立しているわけですが、こういったものを統一するとか、あるいはポートセールスを一元化するとか、役割分担、投資の調整をするとか、あるいはシングルウィンドウを一斉に導入させるとか、そういうことができないかなと思っております。

ページ11は広域観光であります。まず、国内につきましては今ちょっと伸び悩んでおります。北陸のことをよく知らない、交通が不便と理由はいろいろありますが、とにかく広域的な連携が不可欠ということで、東海北陸自動車道の全線開通もあり、中部北陸観光の協議会も持っております。

それから、インバウンド観光につきましては、海外の旅行案内書、これは米、英、豪ですが、日本全体の1.5%しか北陸の掲載量がないということで、やはりガイドブックにどうやって載せていくかということが問題点としてございます。いずれにしても北陸の認知度を向上させるということ、それから、ガイドブックも重視していかないといけないということでもあります。

ページ13ですが、推進体制はこういったことで非常にたくさんあるのですが、課題としましては広域観光振興事業を統一しないといけないと思っておりますし、あと、具体的な事業としてはパンフレットとか、出展とか、あるいはメディアとの連携とかいうのがございます。

ページ14は道州制についての考え方であります。これは、皆さんご案内のとおりであります。私どもは財政調整はやはり必要なのではないか。それを前提に道州制を考えていただきたいということ。それから、国と地方というのは対立関係にあるのではなしに、国と地方は車の両輪の如く共働してやっていかないといけない。今は国と地方が張り合った議論が多いのですが、国は地方を含めたガバナンスを失ってはいけない。国のガバナンスを私は縦串とっていますが、縦串のない統一国家はあり得ないと考えます。

又、道州制や地方分権については、国と地方の自治体と協議会をつくり、腹を割った議論というものが必要であると思えます。

ページ16は地方財政基盤の強化についてであります。ポイントだけ言いますと、地方税は所得に応じて課税される人頭税的などところがありますので、ほとんど工場がロボット化している現状には合わなくなっていると思っております。もっとものづくりの貢献度に応じた地方税制度に修正することで、北陸地域の地方税収入が約1割上がるというデータもございます。

それから、ページ17でございますが、北陸地域は学力テストをやると全国1位でございます。ただ、県内の大学への入学比率は38%。約6割は県外へ出ている。ほとんどが東京へ出ていくわけですが、Uターンの就職率は富山県の場合半分しか戻ってこないということで、魅力あふれる大学づくりも大事であります。産学官連携による人材の囲い込

み、あるいは研究開発拠点事業というものをもっと充実しないといけない。福井県のエネルギー拠点化計画は、日本の原子力の3分の1を占めている福井県に適わしいものです。又、福井県の試算でございますが、ほとんどの若者を都会に送り出しているのです、そこまで育ててきた費用は毎年数百億円流出していることになるということで、ふるさと納税の話があるわけでございます。

ページ18は、人口減少、高齢化、これに対してどうしていくかということで、我々も住まい探し、仕事探し、子育て等の情報をやっておりますが、若者が戻りたくなる、あるいは高齢者が戻りたくなる、そういった中小都市をつくっていくために、新幹線、LRT等を活用したコンパクトシティをつくっていく。あるいは、定期借地権を活用した市街地開発も必要ではないか。今日の新聞に出てしまったのですが、私は自転車の復権を言っていたのですが、これは国土交通省さんできのう決定されましたが、私も自転車を買って、乗ってみますと、自転車道にペンペン草が生えているものですから、これはだめだということと言おうと思ったのですが、残念ながら先を越されてしまいました。

それから、家庭農園を都市づくり、特に地方では家庭農園つき自宅といいますか、そういったものを考えていったらどうかと思っておりますし、北陸は温泉街が非常に多いんです。伝統的な昔の湯治場と今の医学、そういったものを利用して、いきなり全国的に展開するのではなしに、パイロットプラントとして1回テストしてみるということも必要ではないかなと思っております。

ページ19は、いろいろ書いてありますが、地方と都市とは助け合う、補完関係にあるんだということを申し上げたいということでございます。

以上で、時間をちょっと超過いたしました、申しわけございませんでした。私の話を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

【寺島委員長】 どうもありがとうございました。

意見交換の時間は後でとりたいと思いますので、ただいまのご講演について質問もしくはご意見のある方は後でお願いいたします。

もし、この点だけは確認したいということをもしお持ちの方いらっしゃったら。おられますか。後で一括してやっていただいても結構です。

それでは、続きまして環日本海経済研究所の吉田理事長からお話をお願いしたいと思います。

吉田さんは、私も総合商社で仕事をしてきたキャリアがあるんですけども、ロシア、ソ連時代からのビジネスでは伝説の人物で、日商岩井の大変なビジネスプロモーターとして名をとどろかせておられたんですけども、現在、環日本海ということでロシア、極東に向き合っておられて、新潟にこの研究所があるということは、新潟の一つの個性にもなっていますけれども、そういうことでひとつ、そういった視界からのお話をお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

【吉田進氏】 吉田でございます。寺島先生から東アジアを視野に入れた広域圏の成長の課題、これに絞って少し突っ込んで話をせよということでございますので、今からお話しさせていただきます。

日本ではここ数年間、東アジア共同体をめぐる論議がいろいろなされてまいりました。それは当初ASEAN+3でしたが、その後、中国との間で歴史問題だとか、靖国神社の問題があって、ASEAN+6に拡大した形での論議が展開されてまいりました。現在、これは並行して進んでおりますが、共通の目標は東アジア共同体の構築であります。この主たる内容は貿易障害の排除で、FTAやEPAの締結が中心となっております。これは大変いいことであります。しかし、この地域の構成に入っていないアメリカとロシアという2つの大国があります。APECの活動の活発化にこの両国は力を入れております。特にASEAN+6はAPECと重複するのではないかと、それでどういう意味があるんだというアメリカの学者も中にはいます。

金融危機の克服の中で、BRICsと北東アジア局地経済圏の役割が増大しております。特に中国はGDP8%の成長を目指しており、ほぼこれが確実視されております。経済回復の過程でリーダー的な役割を果たしておりますし、また日本の経済もそれに左右され、伸びていくという現象が起きています。ご存じのとおり、今年の年末にGDPでは世界第2位になるのではないかと言われております。

北東アジア経済圏の人口は約16億人です。世界人口66億人の25.3%。ユーロ圏が約5億人で約7.1%ですから、この地域はかなり大きいと言えます。GDPで見ますと、日本、中国、韓国、ロシア、この4カ国は世界のGDPの11位までの順位の中に入っています。2007年の統計を見ても約11兆ドルで、世界の全GDPの20%を占めます。特に注目すべきは、ロシアの資源であります。世界の資源の総埋蔵量の21%、300兆ドルを持っています。しかも、その80%がシベリアと極東という日本に近いところにあるということでもあります。

北東アジアには、私が冒頭に申し上げましたASEAN+3あるいはASEAN+6に含まれていないロシアとモンゴルが入っております。特にエネルギー、環境、ロジスティクスといった面で、国が近いということでお互いの関係が深いわけであります。当然その中から貿易投資、金融の協力といったものも生まれてきます。

そこでエネルギーと環境について、若干具体例を述べてみたいと思います。ロシアとの関係で見ますと、特にアジア諸国に対して石油、天然ガスを供給するために、パイプラインや港湾の建設などを最近積極的に進めております。配付資料には、サハリン1の原油がデカストリーから供給開始され、サハリン2の原油、ガスが供給され始めたという事実、また、東シベリア太平洋石油パイプラインのタイシエットからスコボロジノまでの2,757キロメートルのパイプラインが今年中に完成し、コジミノ港という港から日本へ、あるいはアジア諸国に年間1,500万トンの原油を供給することが計画されております。

資料2にコジミノ港の写真が入っておりますが、これは私が6月に行ったときに撮ったものです。今年3月ごろから始めて、洋上にこれだけの設備を2カ月余りの間に造っております。この港の左側の栈橋が伸びた先の方で、左側に7万5,000トンの船が2隻と、右側に30万トン、通常は15万トンの船が着くようになります。原油を利用して、この近くには石油精製工場も造られます。それから、スコボロジノから中国の大慶までのパイプライン支線をつくることについて、4月に合意しております。また、サハリンと東シベリアのガスがウラジオストクに供給されて、LNG基地が造られる予定であります。

こういうことが一連の作業として具体的に進んでおりますので、実現した暁には北東アジア諸国のエネルギーバランスが大きく変わっていくだろうと思います。日本の中近東への石油依存度から見ましても、現在の90%から60%台へ下がっていくだろうと考えられます。

また、環境面でも近い隣国であるということから、相互関係が深いわけです。例えば中国から飛んでくる黄砂が富山の立山に土色の雪をもたらす。あるいはロシアのアムール川の流氷が北海道の紋別に流れてくる。この地域は近接し、お互いに関連し合っているということがよくわかります。北海道庁や北海道大学がイニシアチブをとって、オホーツク海域の協力を進めておりますが、そこでもまず環境問題を取り上げております。

中国とは省エネ、環境保護の技術の交流ということで、既に日本の経産省と中国の商務部の間で会議を3回開いております。そのほかの分野、輸送回廊、貿易・投資、金融関係でも、この地域での協力関係は大きく進んでおります。おそらくこの地域が日本にとって、

将来、最大の貿易取引の地域になるのではないかと考えます。ご存じのとおり、中国では2003年から東北振興政策を実施しております。ロシアは2007年に極東ザバイカル経済社会発展特別プログラムを採択いたしました。これに基づいて、諸国間においていろいろな協力関係ができ上がりつつあります。

先ほど申し上げましたロシアの石油を中国の大慶に運ぶための支線の建設、これは2011年までに完成します。また、従来から話題になっていましたアムール川に鉄橋をかけるということで、同江からニジニレニンスコエの鉄橋の建設が決められました。また、モンゴルのチョイバルサンから中国の阿爾山（アルシャン）までの鉄道建設を東北振興計画の中に入れておりますが、これができますとモンゴル東部と日本海はつながります。韓国はロシアのハサンから北朝鮮・羅津までの鉄道建設に投資することを予定しております。

このような形で、各国間で緊密な連携をとりつつ、協力関係が伸びております。この地域は日本にとって非常に重要なわけでありますが、そのわりに他と比べて日本としての政策が確立されていないのではないかと思います。その理由として常に挙げられるのは、朝鮮半島の不安定さであります。しかし、これは時間の問題であり、北東アジアを対象とした政策立案が求められているのではないかと考えます。

今度は、国内の方から見ていきますと、五全総で日本海国土軸が取り上げられましたが、この名称は今のところかなり認知されております。しかし、重点的な政策は相変わらず大都市圏に集中しております。日本海沿岸の各県は後背地としての太平洋岸の大都市とそれぞれ結びついており、日本海沿岸各県はほとんどが太平洋側諸県との経済区域の形成を目指しております。そのために日本海諸県間の連帯感是非常に弱いわけであります。日本海軸に沿ったロジスティクスも整っているとは言えません。貨物の流通は日本海側から太平洋側へ多く、日本海軸に沿った流れが少ないわけであります。日本海沿岸に日本海国土軸に沿った新幹線があってもしかるべきだと思います。北陸新幹線が2014年に完成しますが、それは新潟県南西部、富山県、石川県を結ぶ日本海に沿った初めての新幹線となります。現在のところ、これらの諸県が会議を開くにしても、東京に集まったほうが便利であるという状況であります。

しかし、日本海沿岸各県に共通したものがああります。それは90年代から始まった対岸各国との交流であり、貿易の促進であります。各県で共通しているのは対岸各国との自治体政府の交流。これは80年代から始まっております。さらに、青少年、婦人団体を巻き込んだ交流が90年代に展開し、拡大された貿易経済交流が2000年代に入って始まっ

ております。貿易では特に海産物、木材貿易、これは60年代から行われているわけですが、さらに金融危機までは中古車が各県ともに扱う最大の貨物でありました。

次に、貨物の移動が進み、人的交流が進む中で、最近各県が取り組んでいるのが海上輸送であります。別表に各県がそれぞれ何をやっているかということが書かれてありますのでご参考ください。最近注目されているのは秋田県のシーアンドレール構想で、2008年に実証実験を行い、今年もこれを継続いたします。

それから、あと1つ大きな動きとしては、鳥取県境港が中心になりまして、韓国の東海、ロシアのウラジオストクをつなぐ日韓露国際定期貨客船航路を2009年から開設いたしました。資料3にありますように、日本海を横断する赤い線が今申し上げた航路であります。

それから、新潟でも韓中露日の合弁運行会社、北東アジアフェリーを創設して、東草—新潟—トロイツァ港のV型航路を2009年6月から運航を開始しております。それが同じく第3の図の紺の色で示したところであります。

なお、そのほかに商船三井とフェスコのコンテナ船が月に2回、日本数港とポストチヌイを運航しております。この中で新しい荷物の動きとしては、トヨタの部品を入れたコンテナの輸送、それからマツダ、日産などの新車の輸送であります。これが新しい商品として出てきております。

このような状況ですが、今後の課題として考えた場合に、1つは、北東アジア諸国との交流の面を今後とも日本海沿岸各県が担っていく必要があると思います。後背地である太平洋岸とのロジスティクスをうまく活用して、物流の流れをつくっていくことが重要であります。また、同時に日本海軸各県の連携を意識的に強化する必要があるのではないかと思います。昔の渤海王国との交流などを考えると、それなりの基礎があるだろうと思います。今、新木会長が来ておられますが、北陸電力に入っていきますとまさにそのころの船の模型がどんと置いております。

次に点と点、各自治体同士の交流はかなり進んでいるのですが、それを面と面にしていく必要があるのではないかと考えております。例えば先週、函館で開かれました日ロ沿岸市長会議は1970年から始まっていて、今年で22回目になりますが、これでお互いの連携をしております。また、日ロ極東地域協力会議をハバロフスクにおいて2007年から開始しております。日中関係では、日中経済協力会議があります。これは中国の東北3省、内モンゴルと日本との会議ですが、今年9回目を迎え、つい最近内モンゴルのフフホ

トで開きました。

それから、3つ目に情報交換の場づくりであります。各港の対岸港との交流の状況をお互いに促していくことが重要ではないかと考えます。また、E R I N Aが中心になりまして、N P O法人の北東アジア輸送回廊ネットワークをつくりましたが、ここには境港、敦賀、その他いろいろな地方の方がこの会議に参加して、お互いに意見交換をしております。

また、シンクタンクの相互連携が非常に重要ではないかと考えます。例えば北海道のH T T（北海道総合研究調査会）、北陸のA J E C（北陸環日本海経済交流促進協議会）、そのほか種々の交流支援組織や研究所が地方にありますが、お互いに連携をとっていく必要があるのではないかと考えます。

4つ目に観光事業の促進であります。日本側が今イニシアチブをとって、北東アジア観光フォーラムを進めております。今年はハバロフスクで6回目を実施し、来年はハルビンで開きますが、このような仕組みをもっと有効的に使っていくべきでしょう。

それから、5つ目にシーアンドレール構想を実現するには国内だけでは不十分で、シベリア鉄道の安全運行、競争力のある運賃、これらが大きく左右してきますので、その改善にも注目していく必要があると思います。特にトヨタ自動車が進出して、秋田県と連携をとりながら対岸へ製品あるいは部品の輸出をしようと考えているのですが、これがまさに国内のシーアンドレールの活用であります。その先にあるシベリア鉄道の運行、これが我々としては無関心ではおれないのではないかと思います。

6つ目に、日本海沿岸諸国にとって、相手側の港の整理が大変重要なことでもあります。特にトロイツァ新港を建設する計画をロシア側が打ち出しておりますので、これに協力していく必要があるのではないかと思います。その図面が資料の4のところにあります。

それから、最後にミクロの問題について少し触れておきたいと思います。1つは、姉妹都市を各都市がつくっているのですが、それを行政の範囲にとどめずに、経済貿易交流に拡大していくことが課題ではないかと思っております。

2番目は北東アジア諸国の企業誘致であります。外国の企業はどうしても東京に行きたがるので、これをどういうふうに関与にとどめるか。そのための地方の特色、あるいは優遇措置が大変必要になってくると思います。

3つ目には地域に根づいた貿易商社の育成だと思います。大手商社の場合は小口の商品はなかなか扱いにくいので、地方に根づいた専門商社を育成していく必要があるのではないかと考えております。今、各県が貿易アドバイザー制度を使っており、浜田、境港、富

山、新潟、北海道では、かつての貿易商社のメンバーがアドバイザーになっておりますが、大変大きな役割を果たしております。

大手商社の支店の中に、私がやっていたころにはよく中国担当、ロシアの担当を置いていたのですが、今はほとんど人員削減などでなくなってしまっております。そういう人を置くことによって、地方の企業と連携を強くすることによって、あるいは商品として扱えなくてもアドバイスをすることによって、またそのほかの商売ができる。こういう関係をつくっていくことが重要ではないかと思えます。

以上です。

【寺島委員長】 どうもありがとうございました。

質疑という形で一括して進めさせていただきますので、その前に事務局から補足的な説明がありましたらお願いいたします。

【澁谷広域地方整備政策課長】 前回の委員会の後、幾つかご報告をしたいことがございます。まず、皆さん、お手元に分厚い冊子がたくさん置いてございます。これは8月4日に大臣決定させていただきました広域地方計画でございまして、国土形成計画法に基づく広域地方計画、東北から九州までの8ブロック、それぞれの計画を策定いたしましたので、お手元に置かせていただいております。ご案内のとおり、国土形成計画法に基づきまして地域主導型の地方の計画ということでございまして、ブロックごとに広域地方計画協議会というものを設けまして、国の地方支分部局の長、都道府県の知事さん、また経済関係団体のトップの方にご参画いただいて、真剣なご議論と、それから具体的な地方の側からのいろいろな提案をいただきまして策定をしたものでございます。

それから、2点目でございますが、参考資料の3をお開けいただきたいと思えますけれども、前回、九州電力の鎌田相談役、九経連の前の会長さんの鎌田様からお話をいただいたんですけども、その際に青山委員からのご質問がディスカッションの中でございまして、外国人労働者などの雇用のグローバル化が進んでいるのかというご質問に対して、鎌田さんがあまりそういう余裕はないというようなご回答をされたわけですけども、その後、鎌田さんがいろいろ調べられましたら、数字としては増えているということなので、ぜひこの委員会の場でご紹介をいただきたいという大変ご丁寧なお申し出がございましたので、ご紹介させていただきます。

資料がグラフ等、後ろに2枚ほどついておりまして、九州における外国人労働者の数が特に近年増えているということでございまして、鎌田さんのお話では、まだ分析まで至っ

ていないけれども、事実としてはこうだということを委員の皆様にご紹介させていただきたいということでございましたので、ご紹介させていただきます。

それから、3点目でございますけれども、これから、本日のお二方のゲストスピーカーも交えてディスカッションをしていただくわけでございますけれども、それに先立ちまして、本日ご欠席でございます中部経済連合会の大野常務様、大野委員からご意見ということで預かっておりますので、口頭でご紹介させていただきます。広域地方計画はブロックごとに策定はされたけれども、計画策定後の実行面について法律上の位置づけが十分ではないのではないか。この計画で位置づけられた広域的な目標の実現について、各府省、国の役所ですね、各省と各都道府県をリードできるような仕組みづくりが必要なのではないか。

しかし、関係者が大勢で集まって、またビジョンづくりから始めるということでは意味がないので、目標実現に向けた機能を実行面で発揮できる主体をきちんと位置づけるものでなければならない。また、そうした実施主体を軌道に乗せるために、実務的に重要なのはお金の手当ではないかと思われるが、急には無理かもしれないけれども、そうしたことも検討していく必要があるのではないかということで、大野常務からこうしたご意見を皆さんにご披露していただきたいということでお預かりしてございますので、ご紹介いたしました。

事務局からは以上でございます。

【寺島委員長】 どうもありがとうございました。

お二方にお話しいただいて、共通して背後にあるテーマは環日本海というテーマです。日常的にいろいろな活動をしておられるということですがけれども、あそこに地図が張ってありますけれども、環日本海構想を推進しておられる皆さんは、この地図を非常によく話題にして、逆さ地図というものですけれども、日本列島がいかにユーラシア大陸との相関の中で存在しているのか。日本海は内海というキーワードがこれからの日本にとっても重要ということですがけれども、私のほうから補足して申し上げておくと、今年の1-6月の貿易統計が出てきて、日本の貿易に占めるアメリカとの貿易比重が13.7で、中国との貿易比重が2割を超して20.4となって、ユーラシア大陸との貿易が日本の貿易の73.6%。したがって日本海を取り巻いて、いかにここに大きなダイナミズムが、日本にとっても物流、人流、お金の動き、あらゆる意味で視界を我々がほんとうに切りかえていかないといけないところに来ているんだと僕は思っている。これがすべての広域ブロックの

計画にも、背景に置かないといけない基本的問題意識ではないのかなと思ったりしているわけですが。

今日のお話は非常に刺激的なポイントを指摘していただいているんですけども、事務局からの説明とあわせまして、次回の会合ではこの論点整理を行うこととなりますので、広域ブロックが自立的に成長するために一体何が課題かということをお我々の共通の問題意識にしながら、今日のスピーチを受けての議論ということで、委員の皆様から自由に質疑を交わしていただきたいなと思います。いかがでしょうか。

【高木委員】 九州経済調査協会の高木でございます。今日は貴重なお話をどうもありがとうございました。

九州は1990年代から環黄海経済圏ということで、韓国の釜山ですとか、中国の大連、青島、上海を中心として交流をしております。これは前回の鎌田相談役のご説明にあったとおりでございます。そして、人的交流ですとか、物流面では地の利を生かしまして相当な成果を上げております。しかし、経済関係に絞りますと、なかなか思うように進まないという面が正直言ってございます。地場の中小企業といいますか、地域の企業が中国ビジネス、韓国ビジネスに乗り出すためには、まだまだ大きなハードルがあるのではないかと私たちも認識しております。

そこでご質問ですが、新潟県と北陸3県の場合は、九州とは違って、ロシアですとか中国東北を中心にいろいろ交流を進めていらっしゃるんですけども、そうした中で地域の企業、つまり、地域に本社を置く地場企業、中小企業がそうした中国ビジネスとか、韓国ビジネスをどのように進めているのか。その活動水準はどうか、また、どのように評価されているのか。そして、その可能性についてどう考えていらっしゃるのか。アジアと一体的に地域の企業が発展するためにはどのようなことをすればいいのか、教えていただければと存じます。

吉田理事長のほうから、地域に根差した商社の育成ですとか、大手商社の支店の活用とか、既に幾つか具体的なサジェスチョンをいただいておりますが、もう少し、そういったケースを敷衍しながらご教示いただければありがたいと考えております。

【寺島委員長】 それでは、ひとつご自由に説明してください。

【新木富士雄氏】 わかっている範囲で。細かい数字は実は忘れたのですが、北陸の場合は中国への進出が非常に高いです。工場進出600社ぐらいあったと思いますけれども、全国の倍ぐらい中国が多いです。韓国は残念ながら、私も交流をやってきましたけれども、

率直に言って信頼関係がない。どうしてもまねされるんじゃないとか、そういうところの一抹の不安があって、交流まではいくんだけども商談がしにくいというのが実情でございます。

それから、向こうはほとんど大企業で、官も強い力を持っていますので、日本側も官民で対応してきました。

今、資料が来ましたが、海外進出は723社ございますが、357社ですから約半分が中国。韓国はほんとのちょっとでございます。全国的には中国進出比率は27.9%ですけども、北陸は50%ということで約2倍。韓国は非常に少ないという状況でございます。

【寺島委員長】 吉田さんのほうから何かございますか。

【吉田進氏】 中小企業が出ていくというのは大変難しいことです。新潟は全体の状況からいうと、圧倒的に中国が多くて、ロシアとは最近始まったばかりです。中国に進出している企業の特徴というのは、日本の大手が出ていって、その関連で部品産業が出ようというのが圧倒的であります。その場合の相手は、ほとんどが上海から南です。

我々がいうところの北東アジアに含まれるのは、黒竜江省、吉林省、遼寧省になるのですが、そこへ新潟から出ているのは非常に少ないです。なぜかと聞いたところ、我々のところはこんなに寒いのに、また寒いところに行くよりも暖かいところへ行きたいというような感覚的なことも若干は影響していると思います。もちろん最大の理由は大手企業が進出するのについていくということですが。

先般、中国の東北3省と内モンゴルとの経済協力会議を開きましたが、中国側から出された数字は、遼寧省に対する去年の輸出入総額が141億ドル、投資企業が6,400社—これは遼寧省の大連が大きいわけですが—、それに比べると、吉林省が200~300社、黒竜江省では数十社になります。黒竜江省の人が言うには、「それには歴史的な理由があって、3,800キロの国境をロシアとの間に持っているので、北京の中央政府は我々に、まずロシアとの貿易を重視せよとやってきた。ところが、金融危機になって、ロシアが案外もろいことが分かった。立地的に考えると、ロシアのバイカル湖から東部の地域には650万人しか住んでいない。我々は内モンゴルを入れると1億1,000万~2,000万人いる。その1億2,000万人と、北海道の人口とあまりかわりない650万人との貿易ではバランスが取れないことがよくわかってきた。だから日本との関係を発展させなければならぬ」。今、目を覚ましたというような発言を聞いたわけですが、中国側でもロシアと日本の比較論が問題になっている。

それに対して日本側がどう応えていくか。これを新潟県の課題としてとらえると、新潟県には富山県と違って大きな企業がありません。有名な産業は何かと言われたら、すぐに出てくるのは燕三条の洋食器と工具類です。それに、長岡に工作機械があるぐらいなので、どうしても流通業で稼いでいくより他に方法がないのです。そこで、県の仲間が一緒になってフェリー会社を作りました。新潟の方には叱られると思うのですが、珍しく1億6,000万の資金がその会社を集まったのです。それで船を運航し、今後の交流拡大を計画し、後背地の拡大を図り集貨を進めました。

新潟市の篠田市長が長岡の森市長にシンポジウムで、「あなたはいつも向こう側を向いて走っている、私はあなたを追いかけようと思う」と発言しました。何を意味するかというと、長岡の商品はほとんど横浜港から出ていって、新潟港から出ていかない。そのような流通経路を直していくことによって、新潟港を中心に発展させていこう。それが大きくなっていくと中小企業にもチャンスが出てくるのではないかと感じています。

【寺島委員長】 いかがでしょうか。

【大谷委員】 単純な質問なんですけど、海と陸の交通ネットワークのことと、北陸経済圏の関係はここに提示されているんですが、空路、空のネットワークというのは、例えば環日本海でどういうふうに関係してきたのか、あるいはどういうふうに関係しているのかよくわかりませんが、その辺の関係はどうでしょう。あるいは補足的に東京や大阪とのネットワークも付随的にもしお持ちであれば、教えていただきたい。主として日本海のロシア、中国、あるいは韓国とのエアのネットワークは今どういうふうに関係し、あるいは縮小しているのか、その辺を教えてください。

【新木富士雄氏】 北陸には、小松、富山、能登の三空港があり、海外便は週にソウル7便、上海6便、大連3便のほか、ウラジオストク便、台北便があります。貨物空路は小松とルクセンブルクとの間のカーゴルックスの定期便のみがあり、アジアとのカーゴはありません。

今、先生のおっしゃる問題は、これから北陸新幹線ができますと、現在の小松～羽田（日17便）、富山～羽田（日6便）、能登～羽田（日2便）の空の便が確実に減便となります。近い将来、北陸の空港をアジアと物流で結んでいくことが必要になってくると思います。

【吉田進氏】 新潟の状況を申しますと、今、中国との関係で注目されているのはハル

ビンとの航空路です。これは当初週1便だったのが、現在は週4便あります。しかし搭乗率は最近下降気味で、50%ぐらいだと思います。それから、新潟―ハバロフスク便は35年、新潟―ウラジオストク便は15年続いております。イルクーツク便は夏場だけで、ここ数年は運休しています。韓国とは毎日飛んでおります。東京とは新幹線がありますので、飛行機の便はありません。

我々がいつも問題にしているものに、高木委員のところの九州・福岡と新潟間の便があります。地方路線が切り捨てられる中で、新潟県を中心に路線の存続を要望し、現在もなんとか続いています。地方からもかなりの方が新潟経由ハバロフスクあるいはウラジオストクに行かれます。今、ANAに対して、例えば福岡から新潟経由ハバロフスクあるいはウラジオストクに行くような便を作ってはどうかと話しています。一方、北海道では昨年、ロシアとの貿易をどう発展させるかという北海道庁委託の研究があつて、それに参加したのですが、そこでの話題からいうと、北海道はサハリンとの間の航空路を持っているが、肝心のロシアの大陸との空路がないので、まずハバロフスクとウラジオストクへの直行便を作りたい。「なぜ私たちが北海道から新潟まで行って、新潟からロシアへ行かなければならないのか」というのが彼らの考え方です。これに対して、ANAが積極的に取り組んでおりますので、何らかの形ができるのではないかと考えています。

私たちの大きな悩みは、ウラジオストク、ハバロフスクへの航路への運航がウラジオストクアビアという会社1社になってしまったことです。ハバロフスクのダリアビアという会社が金融危機でつぶれてしまい、途端にウラジオアビアは独占価格を出してきて、今は安くても8万円です。ソウルに2～3万円で行ける時代に、何で距離的により短いところに8万円も払わなければならないのか。ロシアの自治体が不合理だと怒っていて、先ほど申しあげた沿岸市長会議でも、ハバロフスクのソコロフ市長が日本の航空会社に出てきてもらって一日も早く独占をやめさせてほしいと言っていました。我々としても、この地域での観光を増やしたいのですが、非常に高い独占価格8万円では観光に適しません。運賃を下げない限り、お互いの観光交流をやろうといっても無理であるという難題にぶつかっております。

【寺島委員長】 大谷さんの言われていることは僕らから見ても大変なネックでして、今、言葉を選んでおられますけれども、要するに富山と新潟から週2便ずつ、ウラジオストクとかに出ているわけです。ところが、ロシアの航空会社だけということで独占価格とともに、我々からすると何やらものすごい古い機体、命がけのフライトみたいになる

ような、スフォイか何かが飛んでいるようなことで、よほどの用がない限り行かないようにしようというぐらいの。

問題は、日本の航空会社がここをどういうふうにつなぐのかというのがこれからの大きなボトルネックなんだということが1つと、それから、新木さんが先ほどおっしゃった、小松空港に來ている欧州からのカーゴというのは結構重要でして、日本人は気がついていないけれども、ワインだとか、11月のワイン解禁なんていうと欧州から小松にどっとワインがたどり着いている。これはものすごく重要な路線なんです。あそこは。そういうようなこともあるんですけども、いずれにせよ航空路というのは大変大きな課題だということ認識していただきたい。

【新木富士雄氏】 今、人流の中に物を乗せているという感じなんです。だから、北陸新幹線ができますと富山から2時間ですから、そうすると現在の富山ー羽田のフライト1日6便はおそらく成り立たないと思うんです。中国の大連には富山から週3便、上海には小松から週4便、富山から週2便が就航しています。空港の稼働率が北陸新幹線によって落ちてくる分を回復するには、今後は、中国の各生産工場と北陸や中部の工場を結ぶ航空貨物にシフトしていく必要があると考えます。東海道北陸自動車道による中部・北陸から環日本海諸国への物流は、海上のほか、スピードの面で空輸も増加していくと考えます。いくらキャドが発達しても、試作品のやりとりも必要ですし、製品や部品の一部は宅急便のように受け渡しする時代になることが予想されます。

【吉田進氏】 ロシアには3月8日国際婦人デーがあって、その前後に新潟からかなりの数量のチューリップが出ております。去年は16万本出荷されました。極東の消費量が80万本あります。その80万本のほとんどはオランダから来ています。それに穴をあけて、ようやく16万本になったのですが、それ以上出ていかないのは、新木会長が言われたように、旅客便に乗せていくので、空席があれば運べるがなかったら運べない。それで16万本に制約されている。今後フェリー航路ができれば、チューリップは、リーファーコンテナで運べるようになるので大分楽になると思います。

それから、極東地域の日本料理屋のトロは、ほとんど飛行機で運んでいます。また、自動車部品で急に必要になったものも、乗客が持参品として飛行機で運んでいます。そのような需要があることは事実です。

【新木富士雄氏】 専門の先生は十分お判りかと思いますが、東京・横浜・名古屋など太平洋側の港からは、津軽海峡を渡って上海や香港へ行っているわけです。津軽海峡とい

うのは、たしかパナマ運河と一緒にだと思っんですけども、調べてみましたら年間1万隻でした。津軽海峡は、日本の海峡の中でも極めて重要なチョークポイントです。確か三海里以上は公海になっているはずですよ。私は東海・北陸自動車道が40年かかって完成した訳ですから、中部の荷物を陸送で伏木富山港まで運び、そこから海上輸送に切り換えてほしいと思っています。そのためには、東海・北陸自動車道の完全四車線化も必要です。日本海というのは大体地中海の半分ですが、これからの東アジア、極東ロシアの発展の中で、日本海という自然の運河をうまく活用し、陸・海・空バランスのとれたロジスティック戦略を生み出したいと考えているのですが・・・。

【寺島委員長】 今、新木会長がおっしゃっているのはメルカートル図法で考えるとなかなかわからないんですけども、中国とアメリカとの物流がものすごくふえているのは、ほとんど日本海を抜けて、津軽海峡を抜けていくルートになっているんです。そのことなんです。だから、それがものすごく大きな変化なんです。

【新木富士雄氏】 渤海の話が出ましたけれども、能登半島のところまで対馬暖流で、例の油漏れが大体あそこでとまったんです。ということは海流がそうなっている。渤海との貿易は、海流の流れを利用していたのです。もちろん季節風を利用してまた帰ってくるんですが、能登の福浦には造船所の跡があるんです。それから客館（ゲストハウス）も敦賀にありました。渤海からの使者を非常に丁重に扱い、客館から琵琶湖を経由して平城京へお送りをしたわけです。

【吉田進氏】 新木会長が言われたことに追加すると、朝鮮半島に近いところにハサンという場所があるのですが、ここから船が出ています。能登半島を目指して季節風に吹かれて出て行った。記録でいうと34回だったですね。

【新木富士雄氏】 多いんですよ。

【宮川委員】 貴重なお話をどうもありがとうございました。

まず、新木さんにお伺いしたいんですけども、最初、国土の均衡ある発展ということについてお話しされていました。それでは、北陸地域で自立・成長に向けての目標というのは一体どこにあるのかなという気がいたします。例えば資料にあるように、日本の平均の所得と北陸地域の平均所得というのはまだ格差があります。もしくは時系列的に見て格差が広がっています。これを縮める方向で、北陸地域の戦略としての強みを行かしていくということなのでしょうか。

地域の目標の部分というのが私に理解できなかったことと合わせて、地域の強みという

ところで観光産業ということがありますが、それに合った人材の育成というのが果たしてうまくいっているのかどうか。つまり、北陸地域の大学でも、太平洋側の地域と同じような大学の学部があって、同じような教育だとすると、結局60%は太平洋側に行ってしまう結果になります。したがって地域の特色を生かした、高等教育まで含めたものが果たしてあるのかどうかということについてはいかがでしょうか。

それから吉田様にも、いろいろお話もいただきましたけれども、お話の中心がロシア地域の資源やロシアとの交流が結構私には印象に残っています。北陸地域との交流ということを含めると、中国のいわゆる旧満州といいますか、東北地域の部分とか、それからロシアのウラジオストクを含む地域の成長率は一体どれぐらいを見込んでおられるのでしょうか。つまり、中国全体としては8%の成長ですが、東北地域が成長していかないと環日本海地域の成長や物流の活性化も見込めないと思います。その点をお伺いできますでしょうか。

【寺島委員長】 それでは、新木さん、今の質問に。よろしく申し上げます。

【新木富士雄氏】 自立ということは、独立採算制ということだと思います。地域が独立採算ということになりますと、独立の前提がどういう仕組みでできているかということが問題になると思います。例えば現在の税収がほんとうに独立採算制に適わしい平等なシステムか、ほんとうにそこに住む人達が納得のいく独立を重んじた数字になっているかどうかということをもっと検証する必要があるということをお願いしたい。

少し極端なことを申し上げます。例えば北陸は、米は300%の供給力を持っておるわけです。地元で100%消費しても、200%は圏外に出しているわけです。あるいは電気は7割を北陸の圏外へ送電しています。これを、じゃあ我々、地方独立だからと米や電気に移出税をかける。あるいは北陸から東京へ出ていく人材に対しても、高校までかかった公費を回収するために税金をかけるとか、そういうやり方で独立採算を成り立たせることもできないことはないと思いますが…。私は地方は地方で頑張っているということをお願いしたい。

しかし、その地方独特の自然との戦いもあります。例えば北陸には3000m級の高い山がありますが、山の土砂崩れを防ぎ、下流に住む住民や田畑を守るために、100年来、砂防ダムを国土交通省さんが造ってこられました。これまで、富山県だけを見ても砂防ダムに年間100億円位の公共投資をしてきました。今は50億円ぐらいになったと思いますが。それは賽の河原の状況です。しかし、それも我が国土なんです。ということで、や

はり守っていかなくちゃいけない。そのお陰でおいしいお米をつかって都会の皆さんにも食べて頂ける。又、豊富な水力エネルギーのお陰で工業が発展してきた。自然には必ず光と影がある訳ですが、これを人間は知恵で克服し活かしてきました。自立をしていくということは大変大事なことです、自立の前提というものをもっと深く理解をしていく必要があるのではないかなと思っております。

それから、人材の教育問題でございますが、確かに先生がおっしゃるように、まだまだ画一的なカリキュラムになっております。これはこれから大学の改革の中で、私も経営協議会の委員をしておりますが、もっとオーダーメイド的なカリキュラムをと盛んに言っております。ただ、大学の方も改革に努力しており、特に地域への貢献度をいかに高めるかを一生懸命やっておられます。地方にとって中小企業の技術革新を支えているのは、富山・金沢・福井の各国立大学、福井工大、金沢工大もユニークさでは劣りません。北陸先端技術大学院大学もあります。例えば、セーレンさんの「セルシン」は蚕の繭の蛋白質から発見された物質ですが、地元の福井大・福井県立大の支援のお陰です。細胞培養用の添加剤等に製品化されています。また、福井大学には原子力工学が非常に充実して、それが若狭湾のエネルギーの研究センターをバックアップしていますし、アジア全体の原子力の人材の基地にも将来していこうという動きがあります。カリキュラムもこれからのニーズによって変えていかないといけないということは、宮川先生がおっしゃるとおりであります。

【寺島委員長】　　ちょっと、吉田さんの前に、私、北陸にいろいろかかわってあれしていて、実は調べれば調べるほど驚くんですけれども、持ち家比率は全国1位。ある面では幸せな地域。それから、先ほどの資料に載っていましたが、子供の教育学力レベルは全国1位。それから、大学でもいわゆる金沢工業大学とか、北陸先端大学の教育の視点からいくと非常に注目すべき教育をやっている。それから、産業基盤技術力、セーレンとか日華化学だとか、すごい技術レベルの企業だとか、金沢のいわゆるベンチャー型の企業の実力というのは、誇張でも何でもなく大変なものがある。ある面では大変な日本にとって重要な基盤を持った地域ということなんですけれども、そういうことも視界に入れて、北陸の広域戦略ということを考えないといけない局面なんではないかなと私なんかは了解しています。

吉田さん。

【吉田進氏】　　宮川先生の出された2つの問題ですが、私がロシアのことを少し述べ過ぎたのかなという反省はあるのですが、私が強調したかったのは、東アジアでは先ほど申

上げましたように、F T AやE P Aを結び、貿易障害を取り除くことが今の重点になっているわけです。ヨーロッパでの統合は、皆さんご存じのとおり、石炭とエネルギー産業から始まったわけです。そういう観点からいうと、北東アジアでは正にエネルギー協力を中心に展開されようとしている。その点を重視する必要があるのではなからうか。

先ほど申し上げたように、中近東に対する依存度が90%。これは石油ですが、誰が見ても不正常的なのです。これを変えていくのにどこにその資源があるかという点、マレーシアには若干あるし、ベトナムにもあるのですが、これは東南アジアの方で全部吸収されてしまう。こうなると、ロシアの石油、ガスが非常に重要であると強調したわけです。

それから2つ目の問題です。中国の東北地方の成長率は全国平均よりかなりよい。今の全国のGDPは8%が目標なのです。これは温家宝自身がいろいろなところで説明していますが、もしかすると達成できない可能性があるということで、当初目標として設定したわけです。IMFが最近になって7.9%で、大丈夫だろうという太鼓判を押しました。それに比べて1-6月の数字を見ますと、内モンゴルが16.2%、吉林省が11.5%、遼寧省が11.4%、それで黒竜江省だけが10%以下だったと思います。

黒竜江省はご存じのとおり穀物の生産が大規模で、彼らに言わせると全世界の食料の10分の1は黒竜江省で生産されているそうです。そこにはかなりのポテンシャルがある。今後の食糧問題を考えた場合、この省は非常に重要な地位を占めるのではないかと考えております。

それから、ウラジオストクの経済成長率について、これは大変よい問題点を出していただきました。2007年に極東とザバイカル地域の発展プログラムが作成されました。ザバイカルというのはバイカル湖よりも東の地域ということです。そこには東シベリアの一部が入っています。この計画を策定したときに、APEC2012年をウラジオストクで開催するために再建計画を作ったのです。その当初予算が6,800億円だったのですが、金融危機があったにもかかわらず、8,000億円に増やしました。それで、ルースキー島に施設を造るのですが、その施設は使い終わった後に国立大学になります。

私などから見ると、一般の施設を造るなら、世界のトップが来たときには一体どこへ泊めるのか。反対に、もし豪華なものを作ったら、国立大学には勿体ないのではないかとこの心配をしているのですが、そのことも彼らは考えています。

島とウラジオストク市をつなぐ鉄橋はかなり大きな斜張橋なのですが、この技術コンサルはIHIが引き受けました。2012年のAPECに対する非常に良い記念になるので

はないかと思っています。そういうことで、ウラジオストックの成長率に戻りますが、ご存じのとおりロシアの経済成長率は大体5%以上、6~7%だったのですが、今は、昨年同期比マイナス成長です。ロシアの経済学者には悲観論者が多くて、来年の見通しもマイナス6%だと言っていますが、私は恐らく来年の秋にはマイナスからプラスのところまで行き着くのではないかと考えております。しかし極東の成長率は大型投資や資源開発等もあってロシア全体よりも高いレベルで推移しています。

【大西委員】 お二人のお話、とても参考になりました。ありがとうございました。

1つずつお伺いしたいと思うんですが、最初に新木会長の先ほどのプレゼンテーション資料の中で、先ほどもちょっと取り上げられましたけれども、4ページSWOT分析というのがあって、北陸の強み、弱み、機会、脅威ということで、現状を整理されているものがありますが、先ほど寺島さんのお話でも北陸は豊かなところだと。いろいろな調査をしても、経済発展というか経済力だけではなくて、生活の質なども加味すると一番日本で住みやすいところは北陸ではないかという。住んでおられる方がどういうふうに思っているかは別にして、そういう結果が多いように思います。

それは地方都市だということで、例えば住宅が総体的に大都市より豊かだということがあると思うんですが、やはり大都市に近いと。関西あるいは首都圏に近いということが、東北とか中国、九州とは違う強みになってあらわれているのかなと。ここでは、しかし、中部、近畿エリアとの連携が弱みで、脅威という、一番まずいところに書いてあるんですけども、私は、地理的な近さ、首都圏を含めてそれは潜在的な強みとしてあって、しかし、それが必ずしも生かされていないのかもしれないということもあるし。例えば新幹線ができたときに、吸い取られてしまうのではないかという意味では脅威もあると思うんですけども、大都市との近さというのは強みと認識されて、例えば北東アジアとの連携ということを考えていく際にも、アジアゲートウェイというのが北陸なんだというようなとらえ方、ゲートウェイですからそれは北陸だけで完結するわけではなくて、日本の隅々そこから入っていくということだと思えます。そのときに大きな都市に近いというのはむしろ強みなのかなという気がするんですけども、そこはちょっと教えていただきたいというのがあります。

【新木富士雄氏】 すみません、資料の表現はちょっとわかりにくいんですが、十分とは言えない交通インフラと国内市場が小さいことは弱みではありますが、中部・近畿エリアや環日本海諸国との連携によって強みに変えていけるという意味であります。北陸三県

はそれぞれ張り合いながらも、観光、物流や産学官連携ではもっともっと手をつないでいく必要があります

【大西委員】 みんな、近いところとは張り合ったりするんですけども、やはり客観的に見ると、大都市圏に近いということをうまく活用することは大事かなとちょっと思ったのでお伺いしました。

【新木富士雄氏】 例えば今我々も始めているのですが、中部と我々のものづくりの面で、例えば測定器具は中部にはいいものがあるんです。そういうもののリストアップを始めています。各大学にどういうものがあるか。そして、みんな同じものを買ってやるのではなしに、お互い利用できるものは利用すると。PET診断の機械ではありませんけれども、高価な機器を共同利用していくシステムを考えております。先生がおっしゃるとおり、大都市圏に近いということはいいことですから、それを利用していくことは大切です。

【大西委員】 吉田理事長のところに私の第1回目の卒業生が働いていて、退路を断ってプロパーになってしまったわけですから、ぜひ対岸交流が発展しないと困っているんですが、本人がそうやって退路を断って勤めているので展望は見出ししているんだろうと思うんですが、しかし、言われているほど日本海交流というのがスムーズには発展していないというのは事実だろうと思うんです。

その理由なりはよくご存じで、先ほどもお話しいただいたので、困難の中を一步一步ということだろうと思うんですが、少し気になるのは国民感情という点で、対ロシアあるいは日本海沿岸というと北朝鮮もあるので、必ずしも日本人が好意的に見ていない度合いが高い国々があると思います。これは経済的な交流とか、社会的な交流と関連して、それらが発展していかないと感情もプラスになっていかないということかもしれませんけれども、しかし、文化交流とか国民の意識として高感度を高めるような活動も別途かなり強めていくことが必要なのかな。

先ほど中部のお話ではないですが、近い国というのは欠点というか、悪いことが記憶に残って、いいことはすぐ忘れてしまうという、県庁所在都市と県が仲が悪いとか、近いというのは往々にしてそういうことを生むと思います。したがって意識的に高感度を上げていくといいますか、親近感を深めていくような活動も要ると思うんですが、そういうソフトな活動をERINAあるいは新潟県としてどういうふうに取り組んでおられるのか教えていただけたらと思います。

【吉田進氏】 ロシアでいうと北方領土の問題。これが学会でも論議になり、経済界で

も、一般国民の中でもかなり問題になっていると思います。それから、北朝鮮の拉致問題。この2つと、関連する一連の連鎖反応があると思います。それも、今から10年前と比べると、両方とも大きく変わっています。

私たちが主にしているものの一つに、毎月1度、そのときの重要問題を取り上げて、賛助会セミナーを開いております。東京からも講師の先生方に来ていただいて、そのときどきのテーマに基づいた時事解説、あるいは問題点の所在がどこにあるかという解明をしていただいております。

特徴的なことは、朝鮮問題を取り上げると集まる人がすごく多いことです。拉致家族の問題は困ったなという一面と、将来的にはこの問題も含め朝鮮半島問題全般を解決しなければならない、北朝鮮とも仲よくしなければならないという潜在意識、この両方の気持ちが新潟県民の中にあるのです。したがって、この問題に対する関心が高く、興味をそそる話題があるとそれには乗っていくという風潮が見られます。

北方領土の問題については、北海道の根室地域の方々の考え方と、東京にいる人たちの考え方は根本的に違うということが挙げられます。私自身もこの問題については、2月4日の北方領土返還の日に内閣府が各県で行っている講演会に十数年間講師として話をしています。この問題は、日露間で何らかの妥協案を見つけて解決すべきではないかというのがほとんどの方々の考え方です。

今年2月のサハリンでのメドベージェフ大統領と麻生総理との会談以降、ある意味では平和条約締結の交渉は始まっていたのだと思いますが、その後はご存じのとおり、麻生総理の国会での固有領土発言、あるいは北方領土に関する特別措置法の改正案が国会に出され、それが討議もされないまま国会で通ったというようなことから、ロシア国内の2つの議会では、この交渉は打ち切るべきだという愛国主義的な、反日的な動きが強く出ています。困ったものだと思います。この会談は新しい政権が生まれたところで、半年ぐらい時間をおいて再開されると考えておりますが、国民意識の問題と、シンクタンクとしてその先々をみんなに示していく、その接点をどこに置くかが大変な仕事だと認識しております。

【寺島委員長】 どうぞ、井熊委員。

【井熊委員】 興味深いお話、どうもありがとうございました。

私も今、月に一、二回、中国に行っているんですけども、先ほど吉田先生が言われたとおり、今、北部というのはわりと経済成長が高くて、それから政府が力を入れているの

が大変いいのかなと。あと、中国というのは日本で政令都市レベルの100万ぐらいの都市というのは腐るほどあるので、どこと提携してもそれなりの規模のことはできるのかなと思います。

ただ、私自身も中国で今いろいろなビジネスを立ち上げようとしているんですけども、今中国というのは世界の工場から世界の市場になったというようなことで、生産拠点としての日本企業の進出というのは結構うまくいったんですけども、市場としての中国に対してどれほど今うまくいっているかという、かなり課題はあるなと思っています。

それで、私自身も自治体同士との交流とかでおつき合いしたことがあるんですが、正直なところ、民間人から見ると結構ビジネスには遠いなという印象を受けざるを得ないなと。日本が欧米に比べて圧倒的におくれているのは、会計とか、フォームとか、コンサルティングとか、商社さんとかもそうかもしれませんが、いわゆるサービスビジネスのインフラのところが進出が猛烈におくれている。そこが、日本企業の進出の妨げ、マーケットとして入っていくときの進出を妨げる一つの壁になっているような気はするんですけども、そういうところの課題というのをどういうふうにお考えなのかなという、それを一つ、お聞かせいただきたいなと思います。

【寺島委員長】 よろしければ。

【新木富士雄氏】 おっしゃるとおり、我々は、ものをつくることだけに集中して一生懸命やっておりますけれども、その売り方とか、サービスとか、そういう点では我々はそのまで行っておりません。反省すべきことだと思いますけれども。したがって、我々もイノベーションということを口で言っているんですが、今欠けているのは商品化であり、販売なんです。だから、先ほど言いましたように、発明×商品化とか、発明×製品だということがこれからのイノベーションについて必要だなということを今勉強し始めたところなんです。おっしゃるとおりだと思います。

商社さんの機能というかそういう意味で、吉田先生がちょっと触れられましたけれども、地域における商社の視点の役割、これは、合理化で非常に人が減りましたけれども、それでも何社かは残っていただいています、地域でのブレーンとしての役割は大きいし、又、地方で商社の方が実際に中小企業の人達と接し、生き方を学ぶという点でもものすごい影響力があると思います。私ども北陸では、県、市も含めて商社の総合機能を大いに利用させていただいています。発明と商品化のところをつないでいく連携支援に十分力になって頂いており、いろいろな面で非常にありがたいと思っております。

【吉田進氏】 大変難しい問題だと思います。1つは、中国の政策がどういう方向に行くかということを見きわめながら日本のメーカーは動いていく。特に今回の例で言いますと、4兆元の財政投入があったときに、中国側はこれを従来の三農政策に結びつけて、農村のレベルアップに使おうと、「家電が郷へ入る」というスローガンを出しました。ところが、安いものに焦点があてられるものですから、日本の製品に順番が回ってこない。そこで日本側が工夫をして、中国側の価格の上限がどの辺にあるかということを見きわめて、そこへ比較的安い液晶テレビをどんと突っ込んだ。そうしたらそれが当たった。それから、パナソニックの格安洗濯機が売れています。これも、向こう側の設定した価格枠の中に入れる前提で生産している。

中国はいろいろな政策を出してきますから、その政策をうまく見きわめながら市場に飛び込むことが儲けの源泉であります。これは商社マンの1つの哲学だと思います。しかし、そういう話に中小企業はありつけないのです。中小企業の部品が出ていくにしても、家電が農村に入っていくときに同時に部品を売るわけではありませんから、直接には結びつきません。

私の方では、中小企業にそれぞれの地域にある法律事務所と組んで、輸出を進めるように推薦しています。日本の幾つかの法律事務所が中国に進出していますから、先生方はそこ横の連携をとりアドバイスをしてくれます。よほどのことがない限り、失敗しないという予防医学的な意味で、新潟の場合は大変効果を上げていると思います。

中国の法律事務所の活用もあります。私のところにも3人ぐらいいるのですが、かつて日本に留学した中国人の法律家が向こうで法律事務所を立ち上げています。これは非常に強力な味方です。中小企業に紹介すると、初期的な段階では、そんなに高い料金を取りませんから、協力をお願いします。そこでは法律問題の相談以外に、いろいろな分野の新しいユーザーや商品を紹介してもらおう。そういう意味で非常にプラスになっています。

先ほど新木会長も言われましたように、どこかで商社にアドバイスを請う。それぞれの支店があるので、そこへ誰かの紹介で行って、自分たちがぶつかっている問題を提起し、これをどう解決したらよいかと聞いていく。

また、JETRO、日中経済協会と日中東北開発協会などの組織をうまく活用することで、今の問題を解決しています。

【青山委員】 ありがとうございます。

私、大変、環日本海シーアンドレール構想に興味を持っておりまして、先ほど来、ロシ

アの極東地域には650万人しかいないと。それだけを対象にしてやろうとすると、どうしても目が中国のほうに向いてしまうという話がありましたけれども、シーアンドレールで例えばヨーロッパとつなぐという観点で見れば、ひょっとしたらヨーロッパを市場にできるかもしれないという視点もあると思うんですが、といたしますのは、日本から今トヨタがロシアのサンクトペテルブルグに工場をつくりました。その部品をトヨタさんは名古屋港から40日かけて、サンクトペテルブルグまで運んでいるということなんです。40日を例えばシベリア鉄道を使っていったら2週間弱で行ける。最近の検証では8日間ぐらいで行けるという話も出てきているようですけども、もしそういった状況、いろいろな条件が満たされずに南周りで今運んでいるんだと思いますけれども、これはトヨタさんの例に限らず、例えば東ヨーロッパとかロシアへの投資ということを考えると、これから非常にシーアンドレールというのは有効に効いてくるのではないかなと思うわけです。

さらに、シベリア鉄道がほんとうに整備されてくれば、韓国だって品物をヨーロッパに持っていくのにシベリア鉄道を使おうとか、中国だってひょっとしたらそれを使おうということになるかもしれないですね。ですから、そういった観点で実証実験をやられたという、どういうことをやられて、どんな結果だったのか、ちょっとだけ聞かせていただくとありがたいのですが。

【吉田進氏】 シーアンドレールの発想、—これは国土交通省が指導されたのでよくご存じだと思いますが—、私の理解では、トヨタ自身がまずCO₂を排除する方針を取った。そのためには、従来名古屋から岩手の関東自動車の工場へトラックや船で部品を運んでいたのですが、CO₂を排除ということから言うとレール、鉄道車両で運搬するのが一番よいのです。トヨタはその発想に切りかえて、大胆に実施したわけです。

トヨタ自身がサンクトペテルブルグに工場を建設しましたが、もう1つ極東に造りたいという構想を持っています。そこへ部品を出すにはどこの港が良いかと幾つか選んでいたのですが、宮城県あるいは岩手県から見ると、一番近いのが秋田港。そこで秋田県がイニシアチブをとって、岩手の関東自動車から列車で秋田までコンテナを運んで、秋田港で船に乗せる実験を行い、それはうまくいきました。そこで、同じことを各県の港が考えているわけでありませう。

次の問題点は、船賃とシベリア鉄道運賃の格差です。船賃が高いときには鉄道はペイするのですが、今のように船賃がぐんと下がってしまうと、鉄道運賃の調整幅がせいぜい5%ないし10%ぐらいなので、それ以上はできない。ところが、船の場合はかなり安くなる

ので、今のところは海運の方がよいというわけです。

それから、ロシアの鉄道当局と港湾当局の間の縦割りの組織がなかなかうまく調整できないことから、よくトラブルが生まれてきます。サンクトペテルブルグまでの8日間ないし11日間という輸送時間は専用列車で運行するわけですが、この専用列車は、韓国の現代が2005年から利用し始めています。ルスカヤ・トロイカという専門会社、—これはFESCOという船会社とロシア鉄道の合弁会社ですが—、それが専用列車を運行しているのですが、このケースは非常にうまくいっている。これに日本側が目をつけて、同じことをやれないかということでトヨタが始めました。三井物産がイニシアチブをとって、今年には250本ぐらいのコンテナを運ぶ計画で、既に作業を進めていたのですが、金融危機により上半期は自動車が全然売れないため、一時的に中断しております。これは寺島さんをご指導なさったと私は信じております。そのほかに日産といすゞがロシアに工場を建設しており、両社の新車が既に極東の港湾からシベリア鉄道経由で運ばれています。

【寺島委員長】 これ、1つだけ重要な点なんですけれども、ロシアの、宮川さんの指摘もあったんですけども、来年以降に向けて経済計画の前提になっているエネルギーモロカルチャー国家ですから、一言で言えば、エネルギー価格をどう想定しているのか。57ドルバーレルで想定しているんですけども、その水準を超えてきていますから、ロシアが一定の安定感を取り戻しつつあるというのはそういうことなんだろうという。

根本さんのほうから何かありますか。もう時間も迫っておりますが。

【根本委員】 ありがとうございます。

今日の新木会長さんと吉田様のお話から少し離れてしまうかもしれないんですけども、前回のヒアリングと今日のお話をずっと伺いまして、2つポイントが、今後考える上であるのかなと感じました。1つは、各地域それぞれの広域の問題を考えるアリーナのようなものが何らか必要になるのではないかと。百科争鳴ももちろんいいわけですが、そうはいつでもその地域のことを自分たちで考えるアリーナのようなもの、あるいは何か協議会のようなものかもしれませんが、そういったようなものが一つ、それぞれの地域においてあるのがいいのではないかと、これは私個人の提案でございます。そういうことを次の議論としてお考えいただけないかというのが一つ。

それから、ただ、そういうアリーナだけがあってもだめなので、それを受けとめるためのおそらく中央省庁側なのかもしれませんが、シングルウィンドーでそれを受けとめてくださる機構が必要になりはしないか。意見がともすれば縦割りとと言われる中にばらばらに

入っていってしまうと、どこかに消えてしまうケースが過去ないとは言えなかったということでございますので、両方においていろいろな意見がまとまっていくプロセスがきちんとできるような形に今後なるといいのではないかとということを前回から今回まで伺っている中で感じた次第です。今日のお話からずれてしまっただけで申しわけないのですが、そういう感じをいたしました。

【寺島委員長】 大変どうもありがとうございます。それ、僕、実は一番気になっていたところで、地域ごとの議論に入っていくと、非常に興味深いからはまり込んでいくんですけども、じゃ、全体を見渡したときに、今「アリーナ」という言葉を使いましたけれども、道州制への段階的接近法と僕は思っています。責任ある広域主体というものの、法制的にもきちんと裏づけのあるようなものをそろそろしっかりした装備をしていかないと、みんなで広域で頑張って、精神作興運動みたいになってもしょうがないわけで、もっと実態のあるところに総合化、体系化、ネットワーク化していくような、省庁を越えた広域連携主体のようなものを制度設計していくべき局面に来ているんじゃないかなと思っていて、実はそれを今後の一つの課題として受けとめながら、次回の議論に向けて、僕は事務局の方にもぜひそういった視点から踏み込んだ提案とか、方向づけみたいなことをまとめていただければ、この委員会の落ち着きどころが意味のあるものになっていくのではないかなと。非常に政治的にも変動期ですから、ぜひそういう方向にこの会の流れをもっていきたいなと私も思っております。

そんなことで、もう時間が来てしまって、今日お二人に参加していただいて、大変議論を盛り上げて、我々にとっても目を開かされたわけですけども、大変熱心に議論していただいてありがとうございました。

終わりに当たりまして、事務局から連絡事項があればお願いいたします。

【石川広域地方整備政策課長補佐】 次回、第3回の委員会ですけども、10月22日の15時からの開催を予定しておりますのでよろしくお願いいたします。

また、本日お配りしました資料につきましてはお席にそのまま置いていただければ、後ほど事務局から送付させていただきます。

事務局からの連絡事項は以上です。

どうもありがとうございました。

【寺島委員長】 それでは、どうもありがとうございました。

— 了 —