

日本海にぎわい・交流海道ネットワーク講演会 ーパネルディスカッションー

「環日本海を舞台とした貿易振興、観光振興のあり方」



司会者: お待たせしました。これよりパネルディスカッションを始めさせていただきます。

本日のパネルディスカッションの参加者をご紹介します。ステージ向かって左からコーディネーターを務めていただく山陰中央新報社論説委員藤原秀晶様、パネリストの日本貿易振興機構相談デスク黒住昭夫様、鳥取県商工労働部長山根淳史様、松江市長松浦正敬様、境港市長中村勝治様、国土交通省中国地方整備局副局長細見寛様、以上の6名でございます。

ここからの進行は、本日のコーディネーターを務めていただく、藤原様にお願いしたいと思います。

それでは、藤原様よろしくお願いたします。

藤原論説員: 山陰中央新報社の藤原でございます。

このパネルディスカッションでは、さきほどの基調講演を受けて、「環日本海を舞台とした貿易振興、観光振興のあり方」と題しまして、境港から韓国東海・ロシアウラジオ



ストックを結ぶ DBS クルーズが就航から1年4ヶ月になるわけですが、今後どう活かすかということを中心に話をしていきたいと思います。

まず DBS クルーズの現状、境港の港湾機能も含めて、この1年4ヶ月で見えてきたこと等をそれぞれの立場でお話ししていただきたいと思います。次に見えてきた課題をどう解決していくのか、またどういった点が将来的につながっていくのかを提案していただき、

最後に圏域の将来像についての考え、取り組むべき手法などについて話し合っていきたいと思っています。

それでは早速パネルディスカッションに入っていきたいと思います。

DBSクルーズ就航から1年4ヶ月ほど経過しまして、当初見えなかったものが見えてきたと思いますが、その中には予定通りだったこともあるでしょうし、そうではなかったこともあるのでしょうか、現状と成果についてどのように捉えているのでしょうか。まず観光面中心にさきほど基調講演いただきました山根部長から全体的なことをお話しいただきたいと思います。

山根部長：さきほどもお話ししましたが、現状と成果ということでございますが、これからより発展させていくことに尽きるのですが、DBSクルーズが1年目で考えていた当初計画と比較すると、貨物取扱量が3分の1、旅客は5分の3ということで苦戦したということでございます。ただ、行政サイドの鳥取県、中海市長会からの運行奨励金という形で助成させていただきました。この熱い思いをDBS社がご理解されまして、経営は厳しいが、これから行政と一緒に未来を切り開いていこうということで、力強くおっしゃっていただきまして、今日に至っています。そういう現状でございまして、これからなんとか貨物を増やしていかなければいけないと、安定就航にむけてはこのことが一番であろうと思います。特に大口荷主の確保にむけて、いろいろな助成制度を設けたり、セールスしたりという動きをもっとやらなくてはならないと思っています。



また、旅客のほうは日本人の利用が非常に少ないということがございます。PR不足と

ということもございます。さきほども申し上げましたが、アジアナ航空とタイアップした旅行商品の開発これが喫緊の課題だと思っております。

藤原論説員：ありがとうございます。

数字についてはあとでお聞きすることとして、中村市長、お引き受けになる地元の市として、韓国、ロシアの観光客がかなり増えているのでしょうか。それからお金を落としてもらっているような現状はどうでしょうか。

中村市長：さきほど山根部長からお話がありましたが、乗客のほうは、DBS クルーズ社の当初の計画よりも上回って好調な状況になっております。当初 1 便あたり 150 人を想定していたようですが、就航から 9 月までが 1 便あたり 156 人となっています。乗客の 8 割が韓国の方、そして次がロシアの方、日本人が一番少ないということで、少し肩身が狭い思いをしていますが、特にここに来てロシアの観光客が非常に増えてきています。市内に「フリガト・アエロ・ジャパン」というウラジオストクの大手の旅行会社が事務所を開設しまして、いろいろな旅行商品を開発して、特に 7 月、8 月にウラジオストクの青少年を境港市に誘客しました。その 2 ヶ月で 500 人のロシアの観光客がお見えになりました。その他にもヨーロッパの方から、私がちょうど出会ったのですが、北欧の方から若者のグループがシベリア鉄道を利用してウラジオストクまで来て、そこからこの航路を使ってこの境港まで来られたのですが、本当にこの航路が内外に認知をされてきているなと感じたところです。



境港市には年間 300 万人の観光客がお見えになる水木しげるロードがございますが、そこにも韓国、ロシアの方が非常に増えてきています。われわれ境港の市民とふれあう機会も多くなり、境港市内も国際色豊かになってきています。それに伴って私たちは

ホスピタリティーの充実ということを考えなければならないので、ターミナルには韓国、ロシアの言葉に対応できるスタッフを配置したり、ターミナルから境港の駅まで無料のシャトルバスを走らせています。民間の皆様も商店には自主的にハングル、ロシア語の表記をされていますし。会議所では会員企業を対象にハングル、ロシア語の講座を開くなど官民あがてのホスピタリティーの充実に努めているところです。この航路が開設されて韓国、ロシアなどの対岸諸国の人々との交流がさかんになりまして、距離が非常に近くなったと感じております。

藤原論説員：ありがとうございます。「ゲゲゲの女房」のブームもあって、日本人の韓国客も増えていると聞いていますが、韓国、ロシアからの観光客、さらにはヨーロッパの方からも DBS クルーズを使っていたらっしゃったというお話だったと思います。

松浦市長、中海・宍道湖の圏域ということで、先ほどの話にもあった大山登山が韓国の人に人気だそうですが、松江や出雲大社にもかなり足を伸ばす人がいると聞いていますが、松江市としてはどうでしょうか。

松浦市長：数字としてつかんでいる訳ではないですが、山根部長の話にもあったように、境港に入港した後の行き先として、松江の周辺、松江城や堀川遊覧船など、それから鳥取砂丘にも足を伸ばしているというかなり活発に広範囲で動いておられるということが言えるのではないかと思います。私たちとしては、ぜひ宿泊をしてもらいたいという感じをもっています。

宿泊についてきちんとした統計をとっている訳ではないのですが、島根県と鳥取県の外国人宿泊客の合計を見ますと、島根県では外国人宿泊客を昨年と比べると多少伸びているということが言えます。特に松江の宿泊客は伸びているとは言えますけど、鳥取県の方が外国人宿泊客の伸びが非常に大きいです。特に韓国人が多いということがあって、DBS クルーズを使った人たちのかなりの部分は鳥取県側に泊まっているのではないかという感じがしております。私たちも別に喧嘩をするわけではないのですが、もう少し PR をやっていく必要があると思います。その場合にむやみやたらと PR しても効果がありませんので、韓国、ロシアの方がどういう風なことに興味を持っているのかについて分析してみる必要があると思います。今後ニーズの把握に取り組んで、その成果を事業に役立てていかなければなりません。

それから宿泊客の動向もありますが、一人当たりの観光消費額というものがこれまでは弾丸ツアーのようなものが非常に多かったということもあって、観光消費額そのものはかなり少額ではないかと思っていますので、これからはぜひ宿泊をしてもらうような取り組みをしていく事が重要です。

たとえばパンフレット一つみても韓国人の目で見たとパンフレット、ロシア人の目で見たとパンフレットを作っていくということが非常に大事だと思います。えてして日本語版のパンフレットをそのまま外国の言葉に訳したものを作りやすいのですが、それは私たちが韓国とか中国に行って、翻訳されたものいくら見ても、興味の視点が違いますので、いわゆるネイティブの人にモニターしてもらうことによってやってみたらどうかと思います。私の経験で松江の場合、外国人の割合の中では、台湾から来てもらう人が非常に多いのですが、台湾の若い女性にこちらに来ていただいて、1週間ぐらい滞在してもらい、その人たちに台湾版の松江のパンフレットを作っていただきました。そうするとどういうことが出てくるかというと、圧倒的に食べ物が出てくるわけですね。外国か

ら来た人たちの関心の半分くらいは食べることなのですよ。特にラーメンですとか、そばとかをいかにもおいしそうに写真が撮ってありまして、そういうものをパンフレットの中に盛り込んでいくことがあって、私たちには真似のできない外国の人たちに訴えるためには、まずネイティブというか外国で生まれた人たちがどういうことに興味を持つかという視点でパンフレットを作ることが必要だと思います。

あまりまとまりのない話で恐縮です。

藤原論説員：ありがとうございます。パンフレットは結構大事で、それによって見に行くところを決めたりする人も多いでしょうし、ネイティブの人たちの目とおしたパンフレットというのはそういう意味でも必要なことだと思います。DBS クルーズの中にそういうパンフレットを置いておくとか、圏域で観光客を取り合ってもしょうがないのですが、さきほどの話で1泊しないといけなくなったダイヤになったわけですので、松江の方にもまわってもらう、また大山登山を楽しむ人が増えればいいなと思います。

観光面では先ほどの山根部長、中村市長のお話にもありましたが、ほぼ予定通りということに対して、山根部長は貨物実績が目標の三分の一だとおっしゃったのですが、1年経ったときの特集記事を見ると、20フィートコンテナ換算で3840TEUという目標に対して実績が272TEUつまり10%以下だったという記事も出ています。どちらがどうだということとはともかくとして、当初の目標を大きく下回ったことは確かで、そのことについて黒住さん、現状についてどう見ていらっしゃいますか。

黒住デスク：今のお話を聞きましてDBSクルーズが就航して1年間経って貨物の成果が出ていないということに関しては、一番期待に応えることができなくて申し訳ないと思っていますのが、このジェトロを中心にしました鳥取県庁の商工部隊ということになるわけですが、さきほども商工労働部長の方から貨物の概要について説明がありましたが、全体の貨物の中で一番取扱量が多いのは、韓国東海からウラジオストク向けの荷物でして、これが全体の60%近くを占めています。それから第2位につけているのが、10%台のシェアになります。境港からウラジオストク向けの貨物で、第3位がウラジオストクから韓国東海向けの貨物でして、この3つで全体の8割ぐらいを占めています。

現在どの部分が貨物のネックになっているかと言いますと、さきほどから話が出ていますが、境港と韓国東海間の輸出・輸入の貨物が圧倒的に少ないことが今一番の課題だと捉えています。そのためにもどういったことをやっていかなければ



ばならないかということについては、後段のところでも述べさせていただこうと思います
が、一番貨物取扱量が少ないのが境港・東海間だということです。

当初段階で私たちが考えていましたのは、境港から DBS クルーズにより東海経由でソ
ウルの食品市場に24時間以内に生鮮食品を届けることができるというキャッチフレー
ズで韓国の食品関係、特に日本食が韓国でもブームになっていますので、日本酒あるい
は山陰の食材を韓国のマーケットにということ想定していたのですが、企業として境
港市の日本酒メーカー、ソウルで現地法人を立ち上げられて、現在ソウルの量販店、日
本料理店に品物は納入されるようになってきました。

それから鳥取市のレストランもソウルにカフェレストランを開設して、現地で営業展
開をされるようになったのですが、これに関連して、当初の予定ほど貨物が出て行か
なかったということもありまして、企業をジェトロ支援で海外に連れ出して、それに伴
って貨物が伸びていないということで批判を受けている面もあり、これが、私たちにと
って一番しんどいところです。

藤原論説員：ありがとうございます。東海からウラジオストックが60%だということ
ですが、これは具体的に何が運ばれているのでしょうか。

黒住デスク：東海からウラジオストックには機械関係、食品などが運ばれています。

藤原論説員：また後ほど詳しく聞くこととして、それぞれの観光、貨物とか現状をお話
いただきましたが、港としての境港の現状についてはどうでしょうか。細見副局長お話
いただけますか。

細見副局長：境港の現状の前に私の印象を申し上げますと、私自身2年間新潟県に出向
してまして、日本海側の港といえば開港された新潟港というイメージがあり、境港とい
うと漁港のイメージが強かったのですが、先ほどの原木の輸入が日本海側で1位だとか、
チップの輸入も全国で8番目だとか、そういった貿易の拠点港になっているという事実
を改めて重く感じているところです。

8月にいわゆる重要港湾の指定の
ところから、当時集中と選択と言っていた
が、重点港湾っていうようなものを選定
されたわけですが、その中で国としても境
港をとにかく重点で新規に直轄でも新し
く施設を整備していかなければならな
いということで、指定されたところ
です。それに合わせて国際物流という
点でターミナ



ル機能を強化しようということで、水深12メートルの整備事業を新規要求させていただいています。

課題ということで、私が感じたことは、最初DBSって聞いたときに意味がわからなかったのです。東海とウラジオストクと境港の頭文字だということを教えてもらって初めてDBSの言葉の意味がわかりました。最初はディベロッピング・ビジネス・サテライトの頭文字だと勘違いしていました。こういったフェリーが試験的にも地元のみなさんたちがこれだけががんばって応援しているということを日本国内にも知っていただく試みが必要かなと感じた次第です。

藤原論説員：ありがとうございます。重点港湾の整備について具体的なことは、また後でお話を伺うことにしたいと思います。

就航から1年4ヶ月経って貨物については、あてがはずれ、思ったように伸びていない。観光客については、人数はそこそこですが広がりが少ないというようなことだったと思います。DBSは、さきほど頭文字をとったものだったということでしたが、今のところ赤字で、後で話が出るかもしれませんが、来年の6月には黒字に転換すると社長も豪語していますが、それはともかく、鳥取県だけではなく、島根県も松江市を含めて分担して、補助金を出していると思います。その辺りの話しを山根部長もう少し具体的にしてくださいませか。

山根部長：細見副局長の話でDBSがわからなかったといわれ、はっとしました。どっぴりつかっていると、そんなものだと思ってしまって、本当に灯台下暗しで、なるほどなあと思いました。確かにPRが足りないと思直しています。鳥取県内でもそれほど認知度が高いということではないと思っています。もっと折に触れてPRしなければならぬと思っていますところでは。

助成金の話をコーディネーターからいただきましたが、具体的に申し上げますと、週2便の時は、東海ウラジオストク間の運行に要する経費の10分の1を助成しようという制度をもっていました。限度額を1回あたり100万円ということで、年間1億円弱の助成金でございます。鳥取県が6割、中海市長会が4割を助成するというところでございます。今週1便になりましたので、限度額を上げまして1便あたり150万円にして助成することとしています。

あと貨物対策ということで、DBSフェリーが就航する前からいろいろな助成制度を設けていましたが、これからは、大口荷主を確保する必要があるということで、思いきった助成制度を本年度から実施しております。具体的には、年間20フィートコンテナ換算で100TEUを利用されますと、1本あたり15,000円で最大500TEUということで、年間750万円を限度に3年間支援しますという、財政が貧乏な鳥取県にしましては破格な助成制度を設けてセールスをしているところでございますが、正直苦戦

しています。理由は何かと言いますと、鳥取県、島根県は輸出を主とした大企業がほとんど立地していません。下請企業が主でございます。そういうところで、対象はどこかという、京阪神、山陽側となってきますが、制度はいいが、境港まで持ってくる陸送費を考えるとメリットがでない、というお話がございます。このあと専門であります、黒住様よりお話しがあらうかと思いますが、私が考えておりますのが、一遍には難しいでしょうが、地元の企業の皆様方、案外鳥取県、島根県も電気機械デバイス結構集積しております。例えば、韓国のサムソンなどへ下請け、部品提供というマッチングをやって地元企業が地の利を生かして貿易をやらないと貨物の安定は難しいのではないかと考えています。努力しまして、大口荷主ができればいいのですが、それはそれとして、地元の企業の方にもっと知っていただいて、使っていただく、そのためには対岸諸国とのマッチングの機会を作っていくといけないのではないかと考えているところです。

実は今日中海市長会、圏域の商工会議所の連携で、東出雲町で中海圏域の「産業技術フェア」を開催されていて、例えば安来市ですと金属加工製品、東出雲町の農機具、部品、鳥取県もLEDですとか結構あります。国内も厳しいですけど、もう少し海外に目を向けていただく、そのための仕掛け作り、行政としてマッチングするお手伝いができないかなと考えているところです。

藤原論説員：ありがとうございます。例えば今まで舞鶴から出していたのを、補助するから境港から出していただくためには、陸送の経費もありますから、すぐに変えていただけないという現実があるのだそうです。今までずっと10年20年やってきたところを境港にぱっと変えるリスクを先に考えるだろうなと思いますし、地元企業の利用促進をどうやったらいいかということで、マッチングの努力も必要でしょうし、新規の需要が今の不況の中で見込めないというのがあるのでしょうか、そこが解決できないと、DBSクルーズが立ち消えになってしまう恐れもあるのかなと危惧をしているところです。

週2便から週1便になって地元の境港市としては何か変化はございますか。貨物でも観光の面でもどちらでも構いませんが。

中村市長：9月26日から週1便になった訳ですので、乗客、貨物とも懸念をしていましたが、乗客の面でいきますと、逆に1便あたりの乗客が倍増に近い約300人となり、11月までチケットは予約でいっぱいのご様子で、予約が取りにくい状況のようです。乗客に関しては確実に増えているわけですね。週2便から週1便になったのは、就航から1年間の実績をDBS社が分析検討をされて、決定されたわけですが、私は週2便から週1便に変更されるのはごく自然なカタチであると思います。

さきほど貨物のことが話題になりましたが、そもそもこの航路が開設された昨年6月は景気がどん底のところだったわけです。DBS社も3年間は赤字を覚悟してスタートするというご様子でして、私はDBS社の努力、そして特に鳥取県は40人規模のプロジェクト

ェクトチームを組んで、貨物の掘り起こしをやっていくという大変な努力だったと思います。それにもかかわらず、不振であったということでしたが、私はこういった状況の中では、官民あげた努力はなされたと思っているところです。

そして週2便から週1便になったことで、陸上で1泊をするということで、経済効果が大きくなってきていると思っています。境港市には残念ながら宿泊施設がございませんので、周辺の米子市、松江市でお泊りになりますが、全てを一つのまちで完結する事は無理な時代ですので、中海圏域で機能を分担して、宿泊は米子市であり、松江市であると、境港市は港の機能を高めていくという役割分担を続けていきたいと思っています。ただ、ウラジオストックを見ても、もともと週1便ですので、旅客の面でも影響はないですし、最近ではロシアの利用客が非常に増えてきています。

貨物につきましては、減便により間違いなく利便性は悪くなったということだと思います。最近では貨物も右肩上がりが増えてきています。特にロシア向けの貨物が、今年の年末までの半年と今年になってからの半年を比較しますと、約3.6倍増えています。大体1,000トンくらいだったのが、今年に入ってから3,600トンくらいになってきています。これは明るい状況になってきていると言えると思います。いずれにしましても、まだ景気が悪く、貨物がさかんに動くという状況ではないわけですが、鳥取県や中海市長会そして環日本海経済活動促進協議会こういった官民あげて貨物の掘り起こしに取り組んでいかなければいけないと思っています。

藤原論説員：ありがとうございました。

松浦市長、陸上1泊が増えたということで、それを玉造温泉なり松江温泉などに取り込む手立てや受け入れ体制の問題、さきほどパンフレットの問題をあげていただきましたが、他にあれば伺いたいですし、逆に日本から韓国、ロシアへの旅客が少ないという現実がありますが、中村市長のお話で切符が取りにくくなったという現実もありますが、それはそれとして、日本人の旅客をどう増やしていくためにはどうするかということも含めてお話しいただけませんか。

中村市長：せっかくの航路ができて、日本人の旅客が一番少ないということで、肩身が狭いわけですが、たとえばロシアに向けては本来ビザがいるわけですが、フェリーの乗客に関しては、72時間3日間ビザなしで観光ができるということになっておりますし、韓国へ行く場合船で行って船で帰ってくると1週間必要となりますので、片道を米子仁川便にする旅行商品も作られると聞いております。

これまでも韓国、ロシアに行って頂く取り組みを中海市長会でも韓国の見所、食のおいしさというものを現地で写真を撮って、島根県東部などでも流したりしていますが、日本人の乗客が上向きにならないという状況です。これからも知恵を絞ってアウトバウンドをいかに増やしていくか、こういったことは取り組んでいかなければと思っています。

す。

藤原論説員：松浦市長、さきほどの話で受け入れ体制とアウトバウンドの問題と二つありましたが、その点それぞれについてどうでしょうか。

松浦市長：受け入れる方ですが、私たちが一番ネックになっていますのが、受け入れる旅館、ホテルが、きちんと外国人を受け入れる体制を作ってもらわないといけないということです。玉造温泉、松江温泉などがありますが、どうしても日本人観光客を優先して受け入れる傾向がまだあるわけで、韓国の方とは生活習慣の違いや、言葉の問題もありますので、受け入れを渋るとかがあるわけです。値段をかなりたたかれることもあります。私たちが説得し、理解してもらわなければならないわけで、国内の観光客はこの10年ほぼ横ばいなので、観光客を増やしていくためには、手段として外国からの観光客をいかに増やすかということにかかってくるわけです。それはそれぞれの観光地で腕の見せ所だろうと思いますので、いかに自分達が外国の観光客を温かく受け入れるかという環境整備をやっていかなければ、いくらPRを一生懸命やっても外国人観光客を増やすことは難しいと思います。そのうえで、韓国の人、ロシアの人にとっていかに魅力あるコースを作っていくかということを考えなければと思います。

観光の面で私たちに欠けているものは、中村市長もおっしゃいましたが、今境港市は「ゲゲゲの女房」などで、たくさん観光客が来ているわけですし、この間250万人に達したということですが、その広がりがないということです。鬼太郎ロードを見て、すぐに帰ってしまうような日程を組んで来られる人がいるように思います。魅力のあるコースをいかに設定するかということが大事だと思いますが、その時に単に自分の所へ来てもらうという発想ではなく、広域的な観光ルートと一緒に宣伝していくことが、大事だと思います。

それからアウトバウンドの話はさきほど中村市長もおっしゃいましたように、週1便ということになりますと、日本人が出かけづらくなるわけですが、例えば韓国東海へDBSクルーズで行って、帰りはソウル仁川から帰ってくる、そういうコースになってくるわけですが、その間での魅力あるコースを韓国でも考えてもらわなければならないですし、私たちが考えなければなりません。船の中でのサービスという点で、一部サービス内容が日本人にとって、不満だという声も聞いています。韓国籍の船ですので、食事あるいはサービス内容に不満も出ています。そういうことは改善していただきたいと思っています。

山根部長もおっしゃいましたように、今展示会、商談会をやっていますが、環日本海経済活動促進協議会という組織があるわけですが、これは境港を利用する鳥取、島根の企業の皆様方が登録しています。鳥取県の会員が183社に対し、島根県側の会員が10社程度にとどまっているわけです。島根県側にも非常に優秀なものがたくさんありま

す。私たちもこの点でのPRをしなければいけないのですが、島根、鳥取両県で力をあわせての呼びかけをやってもらう必要があると思います。今回東出雲町でやっているような展示会、商談会というものを、例えば韓国東海でやるとか、ウラジオストクでやるとか、こちらでやって今回も韓国、ロシアのバイヤーも来ていましたが、さあいらっしやいということではなくて、むしろ自分達が出かけて行って積極的に商談をやっていくというようなことも大事だと思います。

さきほどの挨拶でも申し上げましたが、牡丹をこれから積極的にウラジオストクを中心に売っていきたいと、この前ウラジオストクに中村市長、山根部長と一緒にロシアに参りましたが、牡丹という物に対しての人気の高いということを感じてきたわけですが、私たち異口同音に行く先々でお願いをしたのは、通関の問題でした。検疫だとかいろいろな手続きがいるわけですが、ロシアと他の国との手続きに要する時間が極端に言うと10倍くらい時間がかかるということがあります。この点について、私たちも、両県も一緒になってお願いをして直してもらう必要があると思っています。

藤原論説員： ありがとうございます。

会場の皆様お疲れでしょうか。疲れたという表情が見えていますが、もう少しですので、お付き合いをお願いします。

黒住さん、さきほど商談会を東海、ウラジオストクでもやっていいのではないかというお話や通関時間の問題等々出ましたが、貨物をどう増やしていくのかという問題について、ウラジオストク、東海、朝鮮半島は勿論なのですが、後ろに広がる中国あるいは今は望み薄なのですが、国交正常化が出来れば北朝鮮あたりをにらんだ貿易も考えられると思いますが、その辺について少しお話をいただけますでしょうか。

黒住デスク： 今お話をいただきました貨物の件なのですが、貨物の量が少なくて喫緊の課題となっていますのが、境港東海間の輸出入貨物なのですが、これに関連して考えているマーケットはソウルの市場、もう一つはウラジオストク経由中国の東北部展開、この二つに絞って話しをしていきたいと思っています。まずDBSクルーズで東海経由、東海から高速でソウルの中心部に物流を通すということについての展開ですが、さきほども申し上げましたが、ここの貨物が想定よりも少なく、肩身の狭い思いをしていると申し上げましたが、その食品に的を絞ってお話しをしてみたいと思います。

今現在食品関係のものを出す場合には、一つのメーカー、一つの食品で20フィートの冷凍コンテナ出しますということは、現実問題出来ません。従いまして、DBSクルーズのスピード感、境港から24時間以内にソウルの中心街に生鮮食品を届けることが出来る機能があるわけです。問題はこれに載せる商材、ビジネスを早急に作り出しているかというのが、喫緊の課題だと思っています。一つ考えられ、かつ現在動きつつあるのが、食品の場合は少量多頻度物流をやらなければうまくいかないという現状の中で、

今あるのは20フィート40フィートなのですが、これを初期段階で小型の冷蔵冷凍コンテナを作って導入して、皆様に活用していただくということです。DBS社が作るという手も考えられますが、鳥取県にも補助メニューがありますので、活用すればいいのではないかと思います。このことについては後で山根部長からもお話があるかと思えます。食品の流通をスピーディーに現実的にやるためには、小型特殊な冷蔵冷凍コンテナを導入することが一つのやり方ではないかと思っています。

もう一つは、鮮魚を輸出入の貨物として取り込んでいくということです。鮮魚、活魚を輸出入するためには、活魚車というものがなくなってきます。DBSクルーズはRORO船といって、自走車の中に入れていくことが出来るということで、鮮魚車が乗り込むことが出来ます。今現時点で韓国には日本の高級な魚がいます。どこから出荷されているかといえば、下関のカーフェリーで毎日韓国釜山に渡っていますが、境港からも鮮魚車を東海経由でソウルに通す事も出来ます。東海からソウルの中心部には高速道路で3時間ですから、釜山から行くよりも数時間も早くソウルの現場に着くことが出来るわけです。そういった優位性があります。ただ、下関からは毎日のデイリー便、境港からは週1便というハンディキャップはありますが、全てのビジネスでなくても週1便の対応に合うような活魚の韓国向けの導入を考えています。輸入の帰りの荷物ですが、韓国の南の方、特に釜山から浦項はヒラメの養殖が盛んに行なわれています。業者もたくさんありますし、それを輸出したいという業者もたくさんあります。現実私たちのところにもそういう相談も来ています。ヒラメを帰りの活魚車で持ってきて、境港から山陰地域また高速道路を使って山陽方面に投入していくというようなことも考えられるだろうと思います。ただ、実施するにあたっては、今までの流れの中からは難しい点があります。ヒラメは鳥取県の魚、県魚であります、その県魚輸入するののかということにもなりますし、鳥取県は水産の占める割合が大きいです。境港市は水産で成り立っているところもあります。そういったところに原魚、加工品も含めて輸入するヒラメというのは問題もあろうかなと思います。県全体の、西日本全体の経済の活性化、GDPの嵩上げのためには必要なことではないかなと思っていますし、関係者の皆さんの理解を得ながら、この話は進めていく必要があると思っています。

それと週1便ですので、境港に保税水槽を確保する必要があります。保税水槽を整備することによって下関の毎日便に対抗する一つの手段として、そこにとりあえずは入れておいて、そこから山陰、山陽、関西にも展開を図っていくというようなことになろうかと思っています。輸入にしる、輸出にしる、一番大事なことは、その先にあるもの、営業ですね、どうやってビジネスに結び付けていくかです。輸入の場合はそれをいかに国内で販売していくルートの構築、そのためには水産関係の方とも協力していかなければなりません。輸出にあたっては、すでに現地に進出していただいた山陰の企業にアンテナショップ的なものを展開していただいて、そこで山陰の製品を売り込んでいくというような形で、輸出にしる、輸入にしる、現地での営業これをどうやって有機的にやってい

くかということが、問題だと思います。

もう一つ中国東北部へ物流を通すことなのですが、ウラジオストクまで持って行って、ウラジオストクで通関をして、中国の琿春に持ち込むというような形で東北部への物流を通していくことが必要になってきます。そのために実際ウラジオストクでの通関にどれくらいの時間がかかって、どんな問題が発生するのか、ということが一番ネックになってくると思っています。中国の琿春では大きな問題は発生しないだろうと思っています。いずれにしても実際にある程度の貨物をDBSクルーズでウラジオストクから琿春に試験運行して試みる必要があるだろうと考えております。このことについての後で山根部長から話しがあると思います。

それからもう一つの視点ですが、今の段階では言いづらいことが出てきますが、北朝鮮とのからみで、今現在、核ミサイル、拉致の問題で微妙な段階ですが、時が来て今の問題が解決するという前提条件ですが、日朝国交正常化の暁には北朝鮮の羅津港が活用されれば、境港から羅津港までは約800キロです。ここから中国東北部は目と鼻の先です。つまりその段階になれば、境港は日本海側の拠点港、ゲートウェイになっていくと、これはユーラシア大陸に対するゲートウェイになるという可能性も含んでいる、そういった港でございます。

今私が話しましたここが、境港でございます。ここが北朝鮮の羅津港です。この距離が800キロです。ここから中国東北部の琿春は目と鼻の先になります。先々の可能性としては、非常にポテンシャルを持った港が日本海側にあるということをお知らせ申し上げたいという思いで長々としゃべらせていただきました。

今現状はウラジオストクから中国東北部に物流を通す場合は琿春は対ロシアの税関が2ヶ所あります。琿春の中露税関からこのポシェットまでは71キロです。ウラジオストクまでは171キロという位置関係にあります。今はDBSクルーズで持って行って、まず通関して、琿春で通関するという形になりますが、問題はこのウラジオストクでの通関が非常に悩ましいという現実を抱えております。ただ私はチャンスがあると思っていますのが、近々ロシアはWTOに加盟する事になります。加盟にあたっての条件交渉が加盟国との間でなされます。この時に西側諸国が、ロシアのややこしい不透明な通関という事に対して条件をつけることで、ある程度は改善されるのではなかろうかという思いも込めて、DBS航路のウラジオストクから中国東北部に物流を通すということを真剣に考えてみる必要があると思います。

それから元山という所がありますが、元山と境港市は、今の日本と北朝鮮の関係になる前には、日本で唯一友好提携の関係を結んでいました。そういうことで、時が来て、日朝の関係が改善された暁には友好関係が戻ってくればありがたいなと思っているところです。

藤原論説員：ありがとうございます。

さきほどお話に出た、冷凍冷蔵小型コンテナについての話、それからウラジオストクから中国珲春に向けての試験輸出・通関の話について山根部長の方からお願いできますか。

山根部長： 具体の取り組み等として有益だろうということで、トライアル輸送を今検討している最中です。国土交通省中国地方整備局ともご相談しながら、試験輸送を成功させたいと検討を進めています。

また、保税水槽についても有益な取り組みだろうということで、地元の鮮魚を輸出入されている業者とニーズ調査ということもやっていますし、鮮魚のトライアル輸送も取り組んでみたいなと思っていますところ。

まだまだ地道にやってみなくてはならない施策がたくさんあるということで、いろいろ検討いたしております。地元の企業とも話しをしてできることは取り組みたいと思っていますところ。

藤原論説員： ありがとうございます。

いわゆる重点港湾としての境港の話について最初のところで話しがでていましたが、水深12m化とか、多目的な国際ターミナルの話などが、重点港湾の記事の中に載っていたようですが、細見副局長具体的な話しをお願いしますか。

細見副局長： 日本海側の拠点港ということで、新聞に取り上げられている話しですが、要するに日本海のどこの、どういったところを対象にするのかということから議論を進めていくことになるわけです。まだ具体的にどういったかたちでどういう風を選定されて、どう国として支援させていただくのかということは、むしろこういったシンポジウム等でみなさんのお話しを聞いたりする中で出た話等を政務三役にしっかりとお伝えして、本当にお役に立てるような、そして日本海と名のつく政府の政策というのは、ある意味貴重な政策です。この境港でもこれだけパイロット的にいろんなことを試みているわけですから、さらにいろいろな知恵を出していただきまして、一つの模範的なものを提案していただくのが、望ましいのではと思います。

藤原論説員：

多目的国際ターミナルというのは、重点港湾のなかで出てきたように思いますが、具体的な構想というのは出ていますか。

細見副局長：

フェリーターミナルの話ですね。さきほどから物流の話はしましたが、いわゆる人流の方のひと・ものをこの境港でやっていくかですが、この前も飛鳥IIがとまってい

たのですが、木材の貯木場みたいなところに観光客のみなさんに降り立っていただける状況でしたので、少なくともこういった大山や松江に来ていただいたりするのにふさわしいようなターミナルが必要だなというのは今日の話聞いてますます感じたところで。それについては、しっかりと東京のほうにお伝えしたいと思います。

藤原論説員：ありがとうございます。

だんだん時間もなくなってきましたが、今後の課題もたくさんでましたし、それを確実にこなしていければ、境港としての港湾の価値、役割が上がってくるだろうと思います。

最後に、今後のDBS活用あるいは対外貿易をにらんだこの圏域の将来像について、どのようなお考えをお持ちか、一言ずついただいて終わろうと思いますが、山根部長、鳥取県の立場からお願いできますか。

山根部長：ゲートウェイというところで、ひと、もの、情報、笑顔が行き交う、こういう地域でこの航路を一つの契機として、地域活性化に向けて頑張りたいという思いです。いろいろお話がありましたが、まだまだ課題が多いわけですが、そこは着実に官民あげて頑張りたいと思いますし、まず行政が熱い思いで一生懸命取り組みの先頭に立ちたいなど思っております。

今後いろいろなことで、明るい材料が出てくるのかなと思います。例えばロシアの方で実際にありましたが、鳥取県内の病院で手術をされた事例もあります。健康志向でもありますので、温泉とツアーを結びつけるとか、日本の健康診断いかがですかとか、いろいろな知恵も出てくるのかなと思います。

それから鳥取県にはJFLのサッカーチームがありまして、ガイナレ鳥取と言うのですが、もうすぐJFLをぶっちぎりで優勝します。そうするとJ2に昇格します。そうしたときに例えばウラジオストクも同じようなロシア国内でのJ2のチームがありまして、そことのサッカー交流でありますとか、いろんな夢が開けてくるだろうと思います。

そういうことで、ぜひこの航路を突破口として、貨物、観光はもちろんですが、スポーツ、文化交流が進むようにいろんな仕掛けをしていきたいなど思っています。

藤原論説員：ありがとうございます。

中村市長、地元の立場でどうでしょうか。

中村市長：

境港は古くから港を活用して、港を中心に発展してきました。私たちが掲げております将来に向けた、将来都市像というのをつくっていますが、環日本海オアシス都市を

目指そうということで、取り組みをしています。これは、砂漠の中のオアシスのように人や物や情報が盛んに行き交って、それエリアで暮らす人々が潤いを持って安心して暮せる、こういった街づくりを目指しています。こういった都市像を実現する上で、このロシア、韓国を結ぶこの海の道は、大変大きな



なツールになると思っています。現在も中国の大連、上海、韓国の釜山へのコンテナ定期航路を持っていますが、この航路を加えて活用していくことで、環日本海オアシス都市も一步一步実現していくのではないかと思います。今具体的に将来が少し見えるような感じで受け取っているところです。

山根部長の講演の中でもありましたが、航路の開設以来、いろいろな人的交流が進んでおります。私は経済交流も大切ですが、あわせて子ども達の交流をさかんにしていく必要があると思います。そういったことで、いろいろな事業を展開しておりますが、子ども達の交流は将来のあらゆる分野での交流に実を結んでいく、そういった思いがございまして、平行して取り組んでいるところです。

いずれにいたしましても、この航路が、この地域の活性化にとって、なくてはならない極めて重要な基盤であると思っています。荷物で苦戦をして、まだまだ細い海の道がありますが、行政も民間も地域もあげて、将来に向けて少しでも太い道にしていく努力をしていきたい。

このエリアが本当に環日本海のオアシス都市のような地域になればいいことだなという夢を描いているところです。関係者のみなさんと一緒になって、頑張っていきたいと思っています。

藤原論説員：ありがとうございます。

黒住さん、さきほど詳しくお話していただきましたが、貿易振興、あるいはジェトロの立場で最後に一言お願いします。

黒住デスク：さきほど、物流、通関がらみでかなり時間を使いましたので、今度は別な視点でお話しします。境港を使ったエコの話しを最後にさせていただこうと思います。

境港の弓ヶ浜半島は江戸時代に白州綿という綿を作っていましたが、それは一時途絶えてしまって、今復活しつつあります。綿というのは、有機無農薬で試験栽培しています。境港市の外郭団体で、農業公社がやっていますが、綿くり機、かつて日本も綿棒が

盛んな時には、綿棒関係の種を取り出す機械が作られていましたが、綿棒自体が日本では消滅してしまって、そういう機械を作っているところはありません。その機械はかつて日本がタイに輸出していました。タイも綿棒が西のバングラデシュに移り、衰退産業になっていますが、かつて日本が輸出した、綿くり機がタイから境港に里帰りする事になりました。バンコクから韓国の釜山経由で境港へ来るわけですが、こういった機械が何十年も経って日本に里帰りして来る、その機械を使って有機無農薬の綿を作って、製品化して、地域の雇用につなげていくというプロジェクトの案件です。

境港を使った新たな事業展開でもって、地域の活性化、雇用の創出ということにもつなげていこうという小さなプロジェクトですが、非常に意味のあるプロジェクトだろうと思っています。その支援をジェットロでさせていただいております。

藤原論説員：ありがとうございます。いい記事になりそうだなと聞かせていただきました。細見副局長、国の立場からなにかございますでしょうか。

細見副局長：さきほど物流のトライアルの話をしていただきましたが、月曜日に第1回目の「環日本海における物流高度化検討委員会」を開催しまして、具体的にどうやっていくかについて、専門家の先生方、あるいは関係者のみなさんに集まっていただいて、知恵を出していただく形で、まとめていきたいと考えておりまして、今日お話しいただいたことも踏まえて次につながるような環日本海のビジョンにお役に立っていきたいと思います。

藤原論説員：ありがとうございます。最後に松浦市長一言お願いします。

松浦市長：今年7月に中村市長、平井知事、山根部長と一緒にウラジオストクに行って来たのですが、そこでスーパーを見に行きました。スーパーで肉とか野菜とかを見ましたが、ヨルダンから輸入をしたパプリカとか、インドから輸入したものとか、非常に遠い所からいろいろなものを輸入していました。あわせて日本の米だとか、スイカもありました。さすがに日本の物は高かったのですが、品質がいいということで売れ行きはいいという話をされていました。なぜかなと思って考えてみたら、ウラジオストクは昔ロシアが東を征服していこうということで作った拠点都市で、ブラディボストクと言うのだそうですが、要するに東を征服する、そういう都市で、長い間軍港として栄えてきたわけですので、自分達で物を作る能力を持っていないので、いろいろなものを外から輸入してきています。そういう都市だと感じました。従って、DBSクルーズを使っていろいろな品質の高いものを日本から送り出していくということは、非常に大きなチャンスだろうと思っています。

それから、松江もそうですし、隣の出雲市も合併が固まって、出雲市はまだ議決が必要ですが、出雲市と斐川町が合併しますと、宍道湖中海圏域というのは、全て5つの市で囲まれるということになります。今まで中海圏域だけでやってきたわけですが、宍道湖圏域も含めて連携をしていかなければならないと考えます。その拠点港として境港を利用していかなければと思っています。

中村市長と一緒にウラジオストクに行っても大変うらやましく思いましたが、いろいろな方々と個人的に親しいお付き合いをされていること、子ども達の交流も長い間やっておられるということがありまして、やはりこういった人的交流というものをベースにないと、単にビジネスだけでは成り立っていかないと思いましたが、これから人的交流を進めていきたいと思えます。

最後に、私たちは島根県の間人ですが、境港というものを使わなければ、貿易はできないのです。観光客もしかりということですが、境港が鳥取県にあるということです。山根部長は立場上鳥取のことしか言えないのですが、鳥取県と島根県が手を合わせて、この地域の振興を図るためにどうしたらいいかということ、ぜひ考えて欲しいし、いろいろな方針を打ち出していきたい。私たちがそれと一緒に、この圏域の繁栄、活性化を図っていききたいと思っていますので、その点を最後に要望させていただきます。

藤原論説員：ありがとうございました。

DBSクルーズの就航から1年4ヶ月ということで、DBSクルーズを中心にお話しを進めてまいりました。

松浦市長もおっしゃいましたが、北東アジアの物流システムを考えていくときに、島根県だ鳥取県だと言っている時ではなかろうというのは、私も常々感じておりますし、かつて古代にはこの地域というのは、大陸だったり、朝鮮半島だったり、先進文化が一番早く入ってきた土地です。環日本海ということで、発展を考えていくときに、中海圏域あるいは宍道湖圏域も含めた地域全体として発展を、観光なり、貿易なりで目指していくということが大事であろうと思えます。むしろ大陸を睨んだ方策を両県あわせて、手を携えていく事が大切だと思えました。

本日は、ご出席の皆様、ご参加の皆様長時間にわたってご苦勞様でした。時間がまいりましたので、これにてパネルディスカッションを終了させていただきます。

ありがとうございました。

司会者：活発なご議論ありがとうございました。コーディネーターの藤原様をはじめパネリストの皆様、お忙しい中、ありがとうございました。

今一度皆様に盛大な拍手をお願いします。御静聴いただきました皆様、誠にありがとうございました。

以上をもちましてパネルディスカッションを終了させていただきます。