

## 【パネルディスカッション】

- パネリスト 中尾千恵子氏、クラコフ・ワシーリー・フセヴォロドヴィチ氏、  
廣光俊昭氏、橘 慶一郎氏、  
野村 允氏(環日本海経済交流センター貿易投資アドバイザー)  
松原吉隆氏(未来観光戦略会議会長／とやまITベンチャー協議会会長)
- コーディネーター 温井邦彦氏(ジェトロ富山 所長)

### ロシア人の富山県観光について

(松原氏) ロシア人の観光は長期滞在型で消費額が大きく、今後の高岡の文化観光にも関連するが、潜在力が大きいと同時に、受け皿、体制整備が非常に大きな課題であると感じている。

過去10年以上にわたり経済的に大変早いテンポで成長しているロシアとは、様々な面で交流拡大のチャンスがある。

今後は、富山県の課題でもあるが、ニュービジネス、ニュージェネレーション、例えば農商工に観光をプラスするなど、ものづくりとサービス業の高度化されたビジネスの可能性も同時に考える必要があるし課題でもある。

(廣光氏) 県では今、ロシアや欧米など新しい市場の開拓をするため、08年6月にウラジオストクで観光説明会を開催し、20社もの旅行会社に参加いただいた。ロシアの日本に対する関心はとても高いと実感した。

富山県は、ウラジオストクとは非常に長く交流しており、現地領事館と共同で「日本語スピーチコンテスト」を実施しているが、参加学生は日本語が素晴らしく上手な方が多い。しかもスピーチ内容も日本に対する理解、関心の高さというのを大変反映している。

そういった交流のベースが、ロシアと富山、ウラジオストクと富山にはあると思われるため、これらをベースにし、是非富山に来ていただきたい。そして日本人も、ロシア、ウラジオストクに興味を持ってロシアに行くような交流ができればいい。我々も様々な仕掛けをしていきたい。

### ロシア人の感じる富山の魅力

(ワシーリー氏) ロシア人は海水浴が非常に好きである。アンケート結果でも、観光でやりたいことのトップは海水浴で、33%が回答した。ロシア全体で08年に外国に行った観光客数は1,000万人だったが、200万人ずつがエジプトとトルコに海水浴目的で行っていた。うち日本に海水浴に来たのは6万人だけであり、まだ頑張る余地はある。PRキャンペーンをもっと積極的にやっていただきたい。私は現在新潟に住んでいるが、泳げる時期は5月から10月までと長い。それはロシア人が冷水温に慣れており、20度まで水温が上がれば泳ぐからである。

### 水を資源とした滞在型観光の創出

(松原氏) 長期滞在をしても飽きの来ない受け皿が必要である。富山はどの地域も富山湾に近く、何か活用できないかと考えている。5年後の新幹線開通を考えると、仮称だが新黒部駅、富山駅、新高岡駅もみんな海に近い。そして背後には立山連峰が見える。新駅周辺は、富山では環水公園が整備され、新黒部は黒部川の伏流水、高岡も水が非常に豊富なのである。従って緑と水は3駅に共通することであり、これを開発し、海水浴では氷見線と万葉線を活用いただきお寿司も食べていただく。それらを繋げていくことで非常に魅力が出てくるのではないかと。3駅、特に新高岡駅周辺の緑や水などを資源とした魅力整備が今後の課題であろう。

## 大連のロシア人観光客事情

(野村氏) 大学での講義のため、年2回程度大連を訪れているが、ここ数年、ロシア人の観光客、しかも家族連れで4泊5日など長期的に滞在する人が増えてきた。また、大連大学の外国語の中で一番人気がなかったのがロシア語であったが、ホテルでロシア人の家族連れに対し盛んにロシア語で話し掛けている中国人学生の姿を見て、ロシア人観光客がかなり大連に入っていると感じた。

かつて大連の都市の骨格をつくったのはロシア人であるし、戦前多くのロシア人が住んでいた。現にロシア街というものが形成され、現在でも残っている。また、内陸部に住んでいる人が多いため、海や水に対する憧れが非常に強い。長期滞在型、しかも家族連れの方々に満足してもらえる環境、つまり緑、水に囲まれた大連の環境が好まれているのではないかと。富山県へロシア人の方に来てもらうためのポイントは、日本におけるロシア人の観光行動をしっかりと把握し、それに対応したきめ細かな受け皿を、地域を上げて作っていくこと以外にはないのではないかと。

## 富山へのロシアからの誘客について

(中尾氏) モスクワのロシア人たちから時々、「日本海側に行ってみよう」ということを言われることがあったが、今回富山に来て自信を持って日本海側、富山県をロシア人に紹介したいと思った。アエロフロートであれば12時前に成田に着くので、羽田から2時半の飛行機で富山行きに乗せ3時半ごろには富山に着くので、その日のうちに温泉旅館に送り込むことができるなど、具体的にプランが描けた。

## 高岡市の国際観光の取り組み

(橘氏) ウラジオストク、ロシアの沿海地区は日本に一番近いヨーロッパであると再認識した。富山では、空路ではヤーク40からツポレフに機体が変わり週2便から1便に減便にはなるが1時間半くらいでウラジオから来ることができるし、伏木港ではルーシー号が毎週就航しているので、船を利用し富山県や近隣の観光地へ出掛けていくとい

う過ごし方もできる。

そういった交通手段を生かしながら、例えば立山・黒部、ショッピング、大仏や瑞龍寺など、来られる方々の気持ちに合わせ、紹介をしていくことが大事ではないか。高岡市では、例えば観光地等の案内について、中国語、韓国語、英語、ロシア語の四カ国語表記を進めている。

## シベリア鉄道を活用した物流ルートの開発

(ワシーリー氏) シベリア鉄道はロシア側でも日本側が利用できるよう努力をしているし、既にコンテナの輸送も行われている。例えばサンクトペテルブルグのトヨタの工場に部品などをシベリア鉄道で送っている。可能性は将来的には大きいですが、まず金融危機を克服する必要がある。日本のものづくりに対する評価は、非常にロシアで高いので需要は継続してあるだろう。

(野村氏) 最近、日本海沿岸諸県ではシベリア鉄道を利用する輸送が非常に関心を集めてきており、富山県としてもロシアの港への利便性をさらに高める必要があるだろう。

ご存じのとおり現在の既存ルートは、輸入は良いが輸出の場合に太平洋側の各港を回るという不便性がある。富山の港から直接ロシアの港へ運べる、直行型のシャトルルートの実現が一番のポイントになるだろう。そのためには相当の荷物を集める必要があり、県内製品だけではなく隣接県からの集荷に努めると同時に、他県の港湾との連携が今後必要になるのではないかと。

先日、伏木富山港をモデル港として、東海北陸道を活用し、中京圏の貨物を陸路で運び伏木富山港からウラジオストク、そしてシベリア鉄道を使ってノボシビルスクへのトライアル輸送が実施された。今後このような試みを積み重ねていくことによって、伏木富山港が対口貿易の拠点基地としての役割を担うことになるのではないかと。

(松原氏) 物流というのは観光と違い大変難しい課題で、一県だけでは大変リスクが大きい。そのため広域的な連携によりリスクを分散することも考えられる。また、医薬・化粧品など付加価値の高いものを物流に乗せる。もう一つは流通

網。日本は人口減少が進んでいるため、今後大企業だけではなく、中小企業やニュージェネレーションが海外に打って出る必要がある。そのためには広域連携、中小企業が一緒にやっていく必要がある。同時に、富山県および北陸、信越などの近隣地区を知ってもらうためにも、例えばケーブルテレビで文化交流を始め、ビジネス交流につなげていくPRも必要であろう。あるいは産学官連携で大学同士の交流、例えば沿海州、サンクトペテルブルグ、モスクワなどと産学連携で交流を始めロシアとのビジネス交流、商品開発につなげていけばどうか。

(廣光氏) 伏木富山港からノボシビルスクへの試験輸送を今始めているが、「通関に時間がかかるのでは」「シベリア鉄道のサービスが悪いのでは」などといったことを検証している。ワシーリー総領事にバックアップをお願いしたい。

(中尾氏) 物流の関係で、実際に貿易を行っている弊社の立場からすると、コストが本当に高すぎる。モスクワ、ヨーロッパ部で日本製品を売ることは難しくはなく、どちらかと言うと簡単。ただ、商品と同じ価格の運送費が掛かってしまうことが問題。また通関も分かりにくく、誰の発言が正しく、どこが正しいのかが分かりにくい。荷物が少ないから高いということもあるがぜひ関係者で解決していただきたい。

(橘氏) 十数年物流企業に携わった経験から、らせん階段を上るようにぐるぐる回りながらだんだん上がっていく感じではないか。

今年富山新港とポストチヌイ、ロシアと日本とを結ぶコンテナ航路が就航して25周年になる。確かに韓国、中国、東南アジアのコンテナは非常に大きい。もともと富山新港にコンテナ航路が開設されたのはロシアの航路が最初であった。1984年なのでまだソビエト連邦の時期であったが、ソ連の最後の5年間は秩序があり、シベリア鉄道も今よりはもっといい状態であった。またソ連は外貨を稼ぎたいなどの理由で、シベリア鉄道にスペシャルレートを出しており安かった。従って海の周りを回ってヨーロッパへ輸送するより、ポストチヌイからシベリア鉄道に積んだ方が、リード

タイムが悪かろうが安かったという時期があった。またソ連は工業製品をすべて年間予算で購入していたので、経済的ではないものの、日本の商社、メーカーとしては仕事がしやすかった。1年に1回契約をすれば必要な物を購入してもらえたからである。そして1989年のロシアへの移行となった。

そこから、経済原則が切り替わり、その中でロシア航路は大変大きな総崩れに陥った。当時、日本海側では新潟、富山新港、舞鶴、この3港がポストチヌイとのコンテナ航路が続いていたが、輸送網が崩壊し、週1便が月2便になり、月1便になり、最後にはもう荷物がなくなため止めるところまでいった。日本の寄港地も減った。25年の歴史の中で、新潟も舞鶴も途中で撤退したが、富山新港は一度も止めることなくこの航路を続けてきた。シベリア鉄道の問題はいろいろあるが、歯を食いしばってカメのように頑張る人と、勇気を出してウサギのように飛び跳ねる人と、どちらも大事な役割でありこれらを総合していけばベーシックなものとなるはず。距離1,000キロという距離は変わらないのでこの優位性はずっと残る。

日本の中でできることは東海北陸自動車道を早く四車線化し、確実に物が運べる状態を作る、それから相互の資源などを併せながら、例えば日本に何を輸出し、ロシアに何を輸出すべきなのかをビジネスの中で追求していくことである。例えば北洋材を製材して製品化したものをコンテナに入れ、東海地方へ持って行くのも大変有望な産業であるし、地場のアルミ産業がしっかりしていれば、必ずアルミの地金がロシアから入ってくる。また中古車や新車の様々なメンテナンスをするための部品はコンテナに入れていくのに非常に価値のあるものである。今、輸送実験を行っているが、こういったことを積み重ねながら、明るい未来を信じて進んでいくことが重要である。「観光も物流も太らせていくんだ」という思いの中で、進めていくということが一番大事である。

注) 2009年3月2日、富山県高岡文化ホールで開催。講師、パネリストの役職は当時のもの。