

平成29年8月9日

舞鶴市議会 議長 上野修身 様

創政クラブ議員団  
幹事長 尾関善之

### 管外調査報告

このたび、管外調査を行いましたので、下記のとおり報告します。

#### 記

1 参加者氏名

尾関善之(幹事長)、林 三弘(幹事)、伊藤清美(幹事)、高橋秀策、桐野正明  
山本治兵衛 谷川眞司、肝付隆治 全員 8 名

2 視 察 先

中華人民共和国 遼寧省 大連市

3 期間

平成29年 7月 2日(日)～7月 5日(水)

4 経 費

1, 346, 880円

5 調査項目等

別冊のとおり。

別冊

# 大連市調査報告書

創政クラブ議員団

## 目 次

1 大連市調査スケジュール .....	1
2 大連市人民代表大会 表敬訪問.....	2
(1) 曲 曉飛 副主任 歡迎挨拶.....	2
(2) 創政クラブ議員団幹事長挨拶.....	3
3 「大連港クルーズ母港化に向けた取り組み」について.....	5
4 「大連市の日系企業の状況」について.....	11
5 「自由貿易試験区の取り組み」について.....	14
6 「大連と日本の経済交流」について.....	18
7 結び.....	21
8 参考資料	

## 1 大連市調査スケジュール

番号	月 日	行 程	備考
1	7/2(日)	10:10 関西空港発 11:35 大連着 14:00 在瀋陽日本国総領事館大連領事事務所 坪内善紀 副領事から調査視察の予定についてレクチャー	
2	7/3(月)	10:00 大連人民代表大会 表敬訪問(人民広場第4号) 14:00 大連市政府旅游発展委員会訪問(人民路75号) 「大連港クルーズ母港化に向けた取り組み」について 15:30 京都銀行(株)大連代表処訪問 「大連市の日系企業の状況」について	
3	7/4(火)	10:00 大連市保税区管理委員会 「自由貿易試験区の取り組み」について 「大連港大窯湾の視察」 15:00 中国国際貿易促進委員会大連市分会 「大連と日本の経済交流」について	
4	7/5(水)	午前:予備 14:15 大連発 17:35 関西空港着	

## 2 大連市人民代表大会 表敬訪問

### (1) 人民代表大会 曲曉飛副主任の歓迎挨拶全文

尾関幹事長が率いる舞鶴市議会代表団が大連に来訪することを歓迎します。

今年は大連市と舞鶴市の友好都市提携35周年であり、祝賀の意を表します。

1982年5月8日に両市が友好都市となり35年来、両市は頻繁に交流しています。数年来、両市は、経済、貿易、文化、青少年及び産業面で交流を発展させ、舞鶴市議会は力強い支持を与え、舞鶴市議会に対し、両市の各分野の交流への貢献に対して感謝の意を表します。

大連市民は舞鶴市をよく知っており、1989年から両市は医療、農業、水道水などの分野で交流を発展させ、成果を出し、大連市の発展のために貢献をしました。

特に、1982年以来、両市は定期的な青少年交流活動である“少年使節団の相互訪問”を発展させ、現地の学校や家庭訪問などの交流を行い、相互理解を増進させるために積極的な推進作用を果たすことができました。

今年、両市の友好都市提携35周年であり多くの大型のイベントを開催して、各位の力強い支持と協力を得ることを望みます。

多々見舞鶴市長は今年すでに2回、大連に来訪し、5月には大連市の“榮譽公民”の称号を取得され、両市交流の深さがわかります。

大連は比較的特殊な日中交流を行う都市で、今日出席する劉舫副主任をはじめ大連市民の中で日本語が話せる割合は中国の他の都市より高く、おそらく日本への航空便は毎週80数便があります。

現在、中国政府は東北地区への第二の振興政策を実施し、大連は東北の発展中で主導的地位にあります。それ以外に、大連市の金普新区は国家旧新区となり、また大連市は自由貿易試験区に認定され、国家を超える電子商法の試験地域になるなど、両市のためにも良好なプラットフォームを創立しました。

今日来訪された舞鶴市議会の皆様は舞鶴市で非常に影響力があるため、引き続き、大連の宣伝と大連と舞鶴市の交流をお願いします。

## (2) 創政クラブ議員団幹事長挨拶

曲曉飛副主任には、お忙しいところ我々の為に時間を頂き心からお礼申し上げます。また、舞鶴市と大連市が、1982年の友好都市提携以来、今年で35周年の節目を迎えている喜びを分かち合いたい。

舞鶴市議会の創政クラブ議員団としては、2002年の20周年記念の年から、5年おきに大連を訪問しているが、そのたびにこうして大連市民代表大会の幹部の皆様にも温かくお迎えいただき大変光栄に思います。

両市の交流はこれまでの長きにわたり、各方面で友好関係を構築した結果幅広い分野に広がっている。具体的には、市や議会同士のハイレベルな交流はもとより、大連市からの国際交流員の派遣、小学生の相互派遣、大連港と舞鶴港を結ぶコンテナ航路、水道技術交流、美術家同士の交流、スポーツなど、どれも着実に成果を収めている。こうした交流の積み重ねが、昨年11月に中国人民対外友好協会から頂いた「対中友好都市交流協力賞」にも繋がったものであり、そして就任以来大連との交流を重視し、頻繁に大連を訪れている多々見市長には、大連市民の称号が与えられる結果に結びついたのだと思います。

今回、我々創政クラブ議員団として、舞鶴市と大連市がお互いに交流のメリットを求めようと思えば、やはり経済的な結びつきを強化すべきとの考えのもと、お互いの重要な資源である港を中心とした経済交流を進めるため視察に訪れた次第であります。本日から明日にかけ、クルーズ旅行における観光交流、大連と舞鶴及び周辺企業とのビジネス交流、自由貿易試験区の状況、コンテナ航路の更なる拡大など、しっかりと見聞を広め、市政の発展に寄与したいと考えています。同時に、両市の議会同士の交流も強化したいと考えております。

曲副主任におかれては、是非ご都合の良い時期、舞鶴へお越しいただくことを期待しています。



大連市人民代表大会における曲曉飛福主任と創政クラブ議員団

### 3 「大連港クルーズ母港化に向けた取り組み」について

大連市政府旅游發展委員会

対応者:王 舒岩 副主任、鄭 旭 所長、蔡 梅子副所長、張 青云氏

#### (1) 王 舒岩 副主任挨拶

皆さん、こんにちわ。本日は大連を訪問頂き歓迎を申し上げます。特に今年の第28回大連アカシアまつり及び中日観光大連ハイレベルフォーラムの開催期間中に多々見舞鶴市長を始めとする訪問団の皆様へ訪問を頂き、誠にありがとうございました。今年は大連市にとりましても、また舞鶴市にとりましてもめでたい年であります。それは、友好都市締結35周年であります。

もう一つおめでたい事は多々見舞鶴市長が大連市の名誉市民の称号を授かった事です。ここで再び、私は大連市を代表して皆様方の来訪に対しまして心から歓迎の意を表します。

私は何度も舞鶴市を訪問した経験があります。毎回、舞鶴を訪問すると実家に帰るような気持ちになります。はじめて舞鶴市を訪問したのは1988年です。二回目に舞鶴市を訪問したきっかけとしては、高速道路が完成し運営を始めた頃、環日本海フォーラムが開催された事がきっかけとして、舞鶴市を訪問しました。その後は、大連市と舞鶴市の観光交流のおかげで何度も舞鶴を訪問できました。

100回行っても舞鶴市が大好きです。

舞鶴市の市民がとても友好的でありますし、気持ち良く過ごす事ができます。また、日常的な話ですが、大連市を訪問して頂いている日本人の数ですが、舞鶴市からの訪問が一番多いと思います。そして、日本領事館の事務所が大連市に出来ましてからは舞鶴市から交流員が派遣されていますが、その事によりまして、より一層の交流が図られていると思います。大連市の観光における発展ができたのは皆様の御協力のおかげであります。ここで、改めて感謝を申し上げます。

近年の大連市と舞鶴市の観光交流はどんどん、増えつつあります。

今の時点ではまだ、とても大きな効果とはなっていませんが、我々、大連市と舞鶴市は頑張っていると思います。去年、大連市を訪問して頂いている日本人の数は33.2万人に達しています。多分、個人観光よりもビジネス訪問が多いと思います。ただ、観光目的の観光客は10%しかありません。

また、大連市から日本へ訪問する観光客は17万人であります。この数字はクルーズの数は含まれていません。去年のクルーズの観光客数は3~4万人くらいです。大連市発のクルーズ船は26隻でした。目的地は日本と韓国です。

ここで2点、説明したい。大連市から日本へ訪問する観光客は17万人であると申し上げたが、舞鶴市へ訪問する観光客は少ない。

多分、その原因の一つとしては、観光客の目的地としての認識が舞鶴市となって



いない事であります。日本へ訪問する最初の訪問先は東京から入って大阪から帰るというコースが圧倒的に多い。しかしこれからは地方都市に観光コースを移すかもしれません。さきほど申し上げた事は一点目として目的地に対しての認識。二点目として交通の便利な所を観光するという事。空港や港、インフラ整備の整った所が観光目的地となるという事です。

今の中国において個人旅行の数はもう団体旅行を超えています。

これからクルーズの話を申し上げますが、大連市は望んでいます。一日も早く大連発のクルーズ船が舞鶴港を訪問できる事を望んでいます。大連市発舞鶴訪問クルーズにつきましては船会社や関連の旅行会社にも相談しています。クルーズと言いましたが、ご存じの通り、夜は海上航路で朝に港へ着く。昼は陸地の観光ですが、もし大連市発のクルーズとなれば最初の到着は韓国、済州島になりますが次は北九州。次は舞鶴になると一晩では到着しない。

したがって、現在、検討しているのは舞鶴で一泊するという事ですがいかがでしょうか。すでに今、上海や天津から出発したクルーズが舞鶴を訪問するクルーズがあるかと思いますが大連市も旅遊局を通じてクルーズ会社に働きかけて行きたいと思えます。今年の中日観光大連フォーラムの時にクルーズの会議がありまして、多々見舞鶴市長がクルーズ会社の CEO 等に対して舞鶴市のクルーズ商品や港を紹介して頂きました。大連市民としても大連政府としましても大連市発のクルーズが舞鶴を訪問できる事を期待しています。

近年、舞鶴市役所の皆様や舞鶴市議会の皆様はクルーズ商品に対しまして力を入れて頂いていますが、一日も早く実現が出来ます事を期待しています。今年は特別な事情があります。それは大連市のクルーズだけではなく他の港においても中国クルーズ市場においても大変な課題をかかえています。やはり、政治的な韓国の原因がありまして、韓国に寄港する事ができません。韓国の済州島に寄港しないと商品としての価値が上がらない為にクルーズの商品化が出来ていません。

大連市と舞鶴市の歴史において、友好の船があったと思えます。その時の成功事例がありますから、様々な課題を乗り越えて大連市発舞鶴着のクルーズを実現させる自信があります。これから相互の協力の元でクルーズが実現しましたなら、ありがたいと思います。

よろしく願いいたします。

## (2) 尾関幹事長挨拶

王副主任さんにおかれましては、心あたたまる歓迎の挨拶を頂戴しましてありがとうございます。また、我々、創政クラブ議員団を歓迎頂き、厚く御礼を申し上げます。お話がありましたとおり、舞鶴市と大連市は友好都市を締結して35周年を迎えます。共にこの節目を喜びあえる事にたいしまして感謝を申し上げます。

今回、訪問をいたしました創政クラブ議員団は友好都市締結20周年の年から5年毎に大連市を訪問しておりますが、その訪問の度に街が発展する速度に驚いています。

本日、この旅遊発展委員会に訪問をいたしましたのは、先ほどもお話をお聞かせいただきましたが、クルーズ船の事で調査をいたしたい思いで訪問いたしました。

大連市発舞鶴着のクルーズ船が実現する為にはどのような努力がいるのか、お聞きしたいと思っていました。先ほどの挨拶の中でも触れて頂きましたが、この後も他の議員からの質問にお答え頂けなから、お聞かせ頂ければありがたいと思います。

五月に大連市で開催されました、大連観光ハイレベルフォーラムが開催された折に、多々見舞鶴市長が訪問いたしまして、舞鶴市の港を活用した施策について説明したと思っておりますが、この事が今後の両市の発展に結びつく事に期待しています。

またその際に、多々見舞鶴市長が大連名誉市民の称号を授かりました。舞鶴市民として誇りに思います。

先ほどの話の中で、中国からの観光客にとって、舞鶴市が目的地としての認識がないという指摘の中で、京都舞鶴港の名称が示すとおり、京都の海の玄関口として売り出している所でありまして、クルーズ船会社に対しましてPR活動を行っています。一昨年、中国からダイヤモンドプリンセス、13万tクラスの船が入港し、約3,000人の方に舞鶴へお越し頂いておりますが、そこから京都縦貫道を経て約1時間で京都へ訪問して頂いております。

舞鶴港は10万tクラスまでは西港で停船ができるのですが、それを超えてきますと国際埠頭のほうへ接岸いたします。ハードの整備も必要となっておりますので、順次、港の整備を行っています。ここ22万tクラスの船が接岸できるよう整備を進めています。中国から日本へ向けてクルーズ船で多くの方がお越しを頂いております。特に上海、天津であります。この大連市は中国の東北地方においての拠点として、クルーズ発着として発展していく事を願っています。

近い将来、大連と舞鶴へとつながる事を期待します。

一日も早い実現を心から祈念いたします。

## 以下質疑応答

Q1:一日も早い実現を我々も望んでいるところですが、課題としてどのような事がありますか。

王 舒岩 副主任

現在、大連発舞鶴着のクルーズが抱えている課題としては、原因として三つあります。

一点目は韓国との政治的問題であります。

大連市を出ますとまずは済州島に到着して、次は北九州。以後、舞鶴となりますが韓国の問題があつて韓国を経由せず北九州に行きます。もし仮に済州島を経由せず北九州に到着するような事になれば海上航路の時間が長くなって、クルーズ商品としての販売が難しくなります。

二点目としては、観光客が目的地に対する認識が薄いことにあります。京都の海の玄関口と言うPRは行って頂いておりますが、観光客に完全に受け入れられるまでには、もう少し時間が必要だと思えます。

三点目として、2015年9月のダボス会議が行われましたが、それがきっかけで大連市発のクルーズが始まった。始めは大連市民及び東北三省の市民が主な顧客でしたが、今の市民にとっては単なる交通手段だと思っております。

今後はクルーズが交通手段だけではなく、クルーズが観光商品であるという認識の元での商品消費が行われるにはもう少しの時間が必要であると思えます。主な原因は以上の三点であると思えます。

Q2:私どももクルーズに対する商品意識は薄いと感ずます。ただ、舞鶴港自体は、5年ほど前は5隻くらいから始まって、今年は40隻もの数が入港するようになった。少しずつ時間をかけてクルーズに対する意識が深まってきていると感じています。

Q3:大連市発のクルーズと申しますと、博多、佐世保、長崎が就航先としては殆どだと思えます。特に佐世保港は大連からのクルーズが非常に多いという事で、大変、力を入れていますが、だいたい5日くらいのショートクルーズが主であつて、ロングクルーズはあまりないということのようです。

そこで日本海に入ってくる、北九州を経由して舞鶴を経由して、例えば金沢へ向かうという事になると、かなりのロングクルーズになると考えられます。そういった商品の開発は考えにあるのでしょうか。

王 舒岩 副主任

今の中国のクルーズの方向としては、大連港以外に上海、天津、チンタオ、アモイ、カイナン、メンパ。これぐらいのクルーズの母港があります。まずは、海南省の港としては日本ではなく、東南アジア、ベトナムやシンガポール等が目的地となります。また、アモイは中国の台湾と日本が目的地となります。

他には上海、天津の方ですが、こちらはショートコースが多いです。おそらく5日間ぐらいのコースが普通です。九州方面、例えば福岡、下関、大分、鹿児島、長崎が主な寄港地となっています。

先ほど言われたロングコースについては数が少なく、例えば太平洋を経て北海道までのコースがあるが、数が少なくなっています。まず観光客の意識、考え方を革新する必要があります。交通手段ではなく、クルーズは観光商品である事を認識して頂いて、クルーズ船を楽しんで頂く事ができれば、ロングコースも受け入れられるようになると思います。ロングコースの設定については船会社や旅行者も検討しましたが、やはり観光客の意識変化が重要であると思っています。

Q4: 京都舞鶴港の認識に時間がかかると言われました。京都と舞鶴が結びつかないという意味でしょうか。京都と舞鶴が近くないという意味でしょうか。

王 舒岩 副主任

ただ、舞鶴の認識不足と言う事だけではなくて、北九州は近い事もあって普段から慣れ親しんでいる。その事もあって舞鶴への認識は薄く感じざるを得ません。

単純なニーズ比較だけでは他の港と大きな差がありまして、そこはやはり観光客のニーズを優先しなければならない事情があります。しかしながら、これからの商品提供方向としては、これまでに行った事がない港や地域を訪問して頂くよう、商品提供を行いたい。これから新しいマーケットを開拓していく必要があります。

Q5: 日本のクルーズ会社が調査した項目の中で、中国や大連のお客様は日本での免税店で買い物をするのがメインであって、観光はするが買い物が主だと言っています。しかし、中国国内で買い物ができるようになったし、通信販売の技術も向上した。そのような中で、買い物から観光へ意識が移ってきているそうです。そして北九州の観光については、もう何度も見たので別の所へ行きたいと、大型のクルーズの商品が少しずつ出てきて、富裕層の方々がクルーズに乗り込んでいるそうです。

舞鶴港も今年、22万tまで入れるよう整備をいたしました。佐世保港はまだ、16万tしか入れません。ですので、日本海に入ってくるクルーズ船は舞鶴に入ってこられるとPRしたいと思います。

## 王 舒岩 副主任

私は、今まで舞鶴のクルーズについては宣伝大使であると自覚をしています。日本全国を見て、クルーズが寄港できる港は 105 港ほどあるかと思います。舞鶴港は日本の他の港と比べてメリットがあり、それは天然の良港である事が言えます。歴史上の話になると思いますが、第二次世界大戦が終わった後、この大連から日本へ引き揚げるには舞鶴の港へと向かいました。

私はクルーズ会社へ話や会合を重ねる際には必ず、舞鶴の良港である事と引き揚げの歴史について申し上げております。本日、お越しを頂いている皆様よりも、舞鶴の港が良い事を発信しています。これからは観光客の考え方と商品の在り方が問われてきます。クルーズ自体も日本海だけではなく太平洋側についても開発されてくると思います。

今年の五月に開催されたハイレベル交流会にクルーズの交流会がありました。多々見市長にも出席を頂きまして、クルーズ会社の CEO にも寄港地としてのメリットやPRをして頂きました。

幹事長：心強い言葉を先ほどから頂いています。今後お互いが発展できるよう努力をいたします事をお約束します。本日はありがとうございました。



大連市政府旅遊發展委員会の王 舒岩 副主任、鄭 旭所長  
蔡 梅子 副所長、張 青云氏との意見交換会

#### 4 「大連の日系企業の状況」について

対応者

京都銀行(株)大連代表処 下野 直人首席代表

独立行政法人 日本貿易振興機構(ジェトロ) 水田 賢治首席代表

##### (1) 概要

JETRO大連事務所は、1993年に開設され主に下記の事業を実施している。

##### ① 対日投資(外国企業の誘致)

対日投資専門窓口を設置し、対日投資関心企業の発掘や拠点設立支援

##### ② 高齢者ビジネス

日中高齢者産業交流会の開催、介護サービス、用品企業の個別相談対応

##### ③ 農林水産・食品

日本食品を扱う貿易会社の日本派遣、日本産米や加工食品等の個別マッチング

##### ④ 環境・省エネ

大連市城西村循環型農業モデル事業、環境相談窓口を通じた個別マッチング

##### ⑤ 自動車部品

中国系部品企業と日系企業の個別マッチング

##### (2) 本市との経済交流に向けた取り組みについて

2017年2月23日、京都府と舞鶴市、京都銀行及び京都舞鶴港振興会は、遼寧省大連市で「京都舞鶴港セミナー」を開催した。

大連市と舞鶴港は航路で結ばれており、定期航路の更なる発展は、大連～舞鶴間の貨物輸送を行う日本企業の物流事情の改善に繋がることが期待されている。セミナーでは、舞鶴港の優位性を以下の3点にまとめて紹介している。

第一に、湾口が狭く周囲を高い山で囲まれていることや干満の差が30センチ以下であることから波浪が小さく、年間を通して定期航路の定時制を確保しつつ安定した荷役が可能であること。

第二に、日本列島のほぼ中央に位置し、京阪神や名古屋などの都市圏と高速道路で直結されているため、短時間で効率的な国内輸送が実現できること。

第三に、国から日本海側拠点港に指定され、今後、港湾機能の拡大が期待できること。

拠点港に指定されたことで航路の拡大に向けた目標を定めており、その一例として、舞鶴国際埠頭における中国・韓国航路の増便やロシア定期航路の活性化により、2025年までに国際海上コンテナ船、週7便の就航を目指している。

現在、舞鶴港の中国航路は週1便となっており、大連を出港した貨物船は、山

東省青島市、上海市、新潟、富山、小樽を經由し舞鶴に到着する。その後、舞鶴で荷降ろしと荷積みをした後、今度は直接大連へと出港する。

大連から舞鶴までの所要日数は11日、舞鶴から大連は3日となっている。大連から舞鶴までは日数がかかるが、舞鶴港では迅速に通関、貨物の受け取り、国内輸送ができるため大連～舞鶴間で定期的に貨物輸送を行う企業にとっては舞鶴港を利用する価値が高いと言える。

定期航路拡大に向けた取り組みとして、舞鶴港では国際海上コンテナ船の定期航路拡大に向けて国際埠頭の設備増強が進んでおり、本年9月にはガントリークレーンの2基目が設置予定である。また岸壁の延伸計画を進めており現在の280mから350mになる予定である。

加えて、京都舞鶴港振興会では同港を利用する事業者向けにインセンティブ補助金に関する申請や相談を受け付けている。こうした一連の取り組みが定期航路拡大、大連～舞鶴間の貨物輸送を行う日本企業の物流事情が一層改善されるものと期待される。

### (3) JETOROが見る東北3省(遼寧省、吉林省、黒竜江省)の経済指標

1950年～60年代、重工業地帯として発展した東北3省は「共和国の長男」と呼ばれ、中国経済会をリードする地域であった。しかし、1978年の改革開放以来、他の沿海地域と比べ経済の停滞が顕在化したことから中央政府は、2003年に重要国家戦略「東北振興策」を打ち出し東北経済の立て直しを図っている。東北3省の域内総生産(GRP)成長率は2014年以降、全国平均を下回るまでに鈍化していたが、2016年には大連市、吉林省、黒竜江省で経済が回復基調に転じた。2016年の成長率は、遼寧省:マイナス2.5%、大連市:6.5%、吉林省:6.9%、黒竜江省:6.1%と遼寧省の経済停滞が目立った。2017年第一半期の成長率は、遼寧省が前年同期比2.4%となり、プラス成長に転じた。

### (4) 東北経済の問題点と対策

構造的な問題点として、第二次産業中心の産業構造(原材料、資源等の重厚長大産業への依存)、製造業、サービス業のけん引力が弱い。また、国有企業に依存し民営経済の発展が緩慢、人口の流出、少子高齢化が拍車をかけている。

近年の問題点として、生産過剰や市場価格の低迷、需要の減少、地下資源の枯渇、景気を支える力が弱いことや非効率的な企業運営、高度人材の流出、高齢化による社会負担の増加によるものと分析している。

影響として考えられることは、企業の収益の悪化、経済成長の鈍化を挙げている。政府の対策として、産業構造の調整が必要であり製造業の高度化や新たな中核企業の育成、国有企業の改革に努めるとともに高齢化対策とインフラ投資を行い消費の拡大につなげ、東北経済の立て直しを図るとしている。

(5) 所 見

大連市は、1980年代後半から機械加工、電子部品など加工貿易型の日系メーカーが多く進出したが、近年の人件費の上昇や円安の影響を受け日系企業は減少している。新規投資案件としては国内販売型が増加している。

中国全般のニーズとして、高齢化社会に向けた介護サービスなどのノウハウと介護用品などの需要が今後益々見込まれることから、関西や中京圏からの企業への舞鶴港を利用した貿易の拡大に一層力を入れることが必要と考える。



日本貿易振興機構 JETRO(ジェトロ)大連事務所 水田 賢治所長との意見交換会



## 5 「自由貿易試験区の取組み」について

対応者 大連市保稅区管理委員会 陳玉石 副主任

### (1) 概況

大連金普新区の中心にある、大連保稅区は1992年5月国稅院の許可により設立されている。管理面積は251.3平方キロメートル、国家クラス金普新区の重要な機能区で、大連国際海運センター、国際物流センター、国際貿易センターの中核的機能区であり、また、遼寧自由貿易試験区の重要な構成部分でもある。現在、区内に登録した企業数は約10,500社余り、うち外資系企業は約850社余り、世界トップ500企業は25社である。

### (2) 立地と機能的優位性

#### ア 立地の優位性について

大連市中心市街区から20キロ、大連周水子国際空港から24キロという好アクセスに加え、管轄地域における大窯湾港区は大連港の中核的港区であり、周りの交通網も整備され、交通輸送システムが発達している。

#### イ 海運の優位性について

コンテナ、オイル製品、LNG、鉄鉱石、自動車、食糧など六つの専用ふ頭と臨港鉄道編成センター・ステーションを有している。

#### ウ 完備された政策的機能について

保稅区における企業は、保稅政策が適用されている。輸出加工区と保稅港区における企業は、保稅、税金還付、エリア内で取引する貨物に対して、増値税と消費税を徴収しない特別政策が適用されている。

### (3) 全体の概要

中国自由貿易試験区大連ブロックの施行範囲は59.96平方キロメートルで、そのうち、大連保稅区における面積は31.96平方キロメートルである。制度の革新を中核とし、コピー、普及できる経験の創出が基本的要求とされ、市場の方向性をめぐる体制・メカニズムの改革を加速し、構造調整を積極的に推進し、東北の古い工業基地が発展に向けて総合的競争力と対外開放レベルを向上させるための新たなエンジン役を担う地域として位置づけられている。

### (4) 保稅区分

遼寧自由貿易試験区保稅区分は保稅区、保稅港区、輸出加工区の三つの税関特別監視管理エリアと、大窯湾部分地域が含まれている。港湾物流、国際取引、海運金融などの現代サービス業及び自動車完成車と部品、新エネルギー、輸出加工などの臨港産業を重点的に発展させている。「自由貿易試験区建設サポート」をめぐり、保稅区は政府機能の転換、貿易の利便化、海運センターの建設、金

融サービス機能の整備及び関連業務サポートの五つの分野にわたる53の具体的な措置を発表し、そのうち、「ワンウィンドウ受付」化行政サービスセンターが導入された上に、建築士障害追跡制度、建築工物品貸与信制度及びプロジェクト告知承諾制度などの施策が相次いで先行試行、先行実施で講じられ始めている。「インターネット」と行政審査批准の高度融合を模索し、一般プロジェクト登録審査批准の時間制度は3－5勤務日から1－2勤務日に短縮されている。現在、大連税関は、率先して保税區で25の革新措置を施行し、自由貿易試験區の發展を後押ししている。

#### (5) エネルギー港について

大孤山半島の南端に位置し、新港オイル製品の貯蔵輸送仕分け拠点、鉄鉱石物流圈區、北良園區の三つの部門からなっており、計画面積は16.68平方キロメートルである。エネルギー港はオイル製品、LNG、鉄鉱石、食糧などの専門取り扱いバースが45あり、うち2基の30万トン級の原油のふ頭、1基の35万立米のLNG専用取り扱いふ頭、1基の40万トン級の鉄鉱石ふ頭がある。総貯蔵量は、約1,800万立米で、現在国内における最大規模のオイル製品の貯蔵、運輸、仕分け拠点の一つとなっており、大口商品の仕分け物流、貿易決算、LNGクリーンエネルギー利用産業や食料品類臨港物流加工産業の發展に大きな力を入れ、北東アジアの重要な国際エネルギー港として建設されつつある。

#### (6) 所見

今回、大連市の自由貿易試験區の取組み状況を視察、勉強することで中国と日本の今後を展望するうえで大きなカギを握るであろう自由貿易について参考となった。

第一に中国經濟の今後を展望するために、試験區の実態とその内外に及ぼす影響について総合的な評価を行う必要があること。

第二に、わが国とは異なり欧米諸國が自由貿易試験區の意義を高く評価している点を踏まえ、こうした彼我の認識の違いについて客觀的に検証する必要があること。

第三には、日本政府・日本企業が「アジアの需要を取り込む」対外經濟政策・戰略を立案する上で重要な参照事項として、TPPと別の枠組み作りを目指す中国の動向把握及び自由貿易試験區の現状把握と評価を行う必要があること。

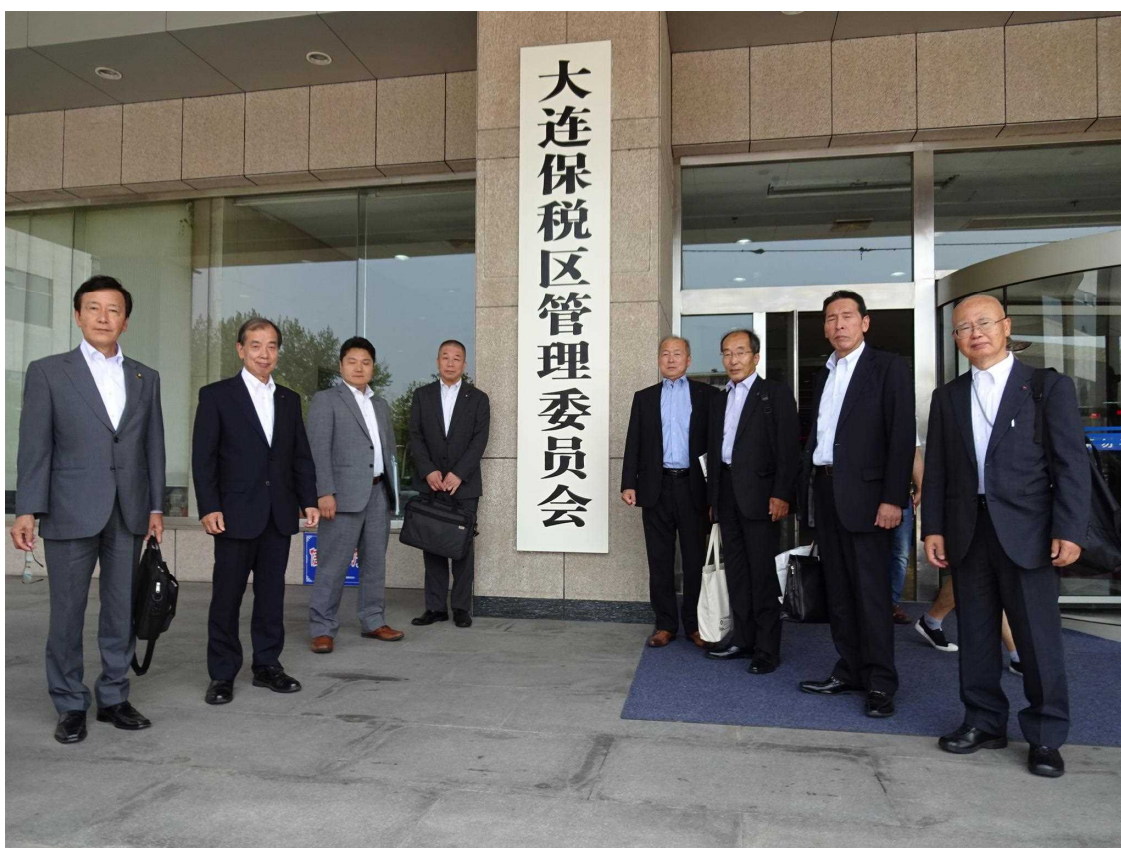
#### 「一帯一路」構想と試験區

2013年秋ごろから打ち出された「一帯一路」(新シルクロード)構想は、アメリカの影響の及ばない經濟圈形成を目指していることからTPP対策というとらえ方もできるが、対外貿易・投資奨励という一点で試験區実験と連動している点を見ておかなければならない。

上記したように、試験区は中国企業が対外投資を実施する有力なベースとなりつつあり、「一带一路」はその投資先を開拓する戦略といえるからである。

AIIB(アジアインフラ投資銀行)や BRICS 新開発銀行、シルクロード基金など中国がリードする新しい国際金融機関の登場で、中国企業の投資資金調達ルートは拡大する。また、「一帯」=中央アジアなど陸上諸国、「一路」=ASEAN など海上諸国は、上記資金が流入することで我が国にとっても有力な市場となりうる。

今後とも試験区と「一带一路」構想、この2つの施策を関連付けて注視していく必要があると考えられる。



大連市保税区管理委員会前にて 創政クラブ議員一同



大連市保稅區管理委員會 陳玉石 副主任との意見交換会

## 6 「大連と日本の経済交流」について

対応者 中国国際貿易促進委員会大連市分会 崔 鉄会長、孫連運副会長

### (1) 崔 鉄会長挨拶

日本と中国の関係のかたちが変わってきた。以前は加工貿易が主体だった。港の協力が大きい。東北3省の80%は大連港で韓国釜山港を中継港にしていたが直接舞鶴港へ輸出し、舞鶴港を中継地にすることを検討したい。大連港は毎年300億ドルの取引をしており、内244億ドルは大連市内だけで他は東北の分となっている。今は、韓国のいくつかの港を中継港としているが他の港を中継港に出来ないか探している。市政府は物流とクルーズ船による訪日観光を重視しており将来舞鶴港との連携を考えている。90年代は加工貿易が主体であったが、今はアップグレードしており中国国内企業に対する周辺企業のサービスが盛んになっており、特に、自動車部品や電機部品の需要が多い。

また、環境保護や環境改善、健康用品やシルバー産業に注目されており、関連用品の需要も多く、日中韓でのリサイクル技術に関する連携を模索している。

このほか、伝統工芸品に人気があり、京都以外の県とも協力を求めたい。9月の産業品展示会においては、教育、環境保護関係の分野でも協力がほしい。舞鶴館のコーナーを作ってもよい。

ゴミ処理や、汚水処理に関して田舎ほどひどい状況で日本の経験を勉強したい。民間企業の日立と協力して汚水処理を取り入れ、水産養殖工場の微生物を利用し汚水処理をしたのはよかった。

80年代から大連の開発は本格的になったが、必ず3つの柱があり、それは、港と工業と漁港であり、開発が進んだ現在もかならず含まれている。更に民活が進み、工業はハイレベルに、港は北東アジアの港湾センター、旅行については国際旅行都市として建設したい。

大連の輸出額は、総額、244億ドルでそのうちの25%は日本への輸出となっている。輸入額は270億ドルで13%が日本からの輸入となっている。

大連の取扱貨物は、コンテナが中心で、去年は940万くらいでした。そのうち、輸出は40%くらいでした。また、アメリカへの輸出が多く去年は11%ありました。舞鶴港を中継地にすると更に量は多くなると思います。

### (2) 大連と日本との経済交流について

日本企業の中国進出形態と物流の変化

日本企業は、1990年代中国の低賃金による労働力を求め加工貿易を主体に進出した。しかし、現在の中国は投入された外国資本から技術を習得し自国で物作りができるようになり、外国資本との合弁会社が主流となってきている。

これに伴い、日本は合弁会社に対する部品の供給が多くなり日本からの工業関係の物流は自動車部品、機械部品が主となっており、自由貿易試験区での規制

緩和の進展により、今後更に生産工場の増加に伴う物流の増加が見込まれる。

(3) 大連における新しい需要

大連は急激な都市部の拡大と長寿高齢化に起因する問題に直面している。急激な都市部拡大は、とどめのないマンション建設と自家用車の普及により環境破壊と汚水処理対策の解決策に頭を悩ませている。

市内は、排気ガスと粉塵により空気はかすみ、水道水は濁って飲用には使えない。日本がかつての高度成長時代に経験し改善してきた、大気汚染や汚水処理などの環境改善に関するノウハウと技術の習得と設備の導入を求めている。

また、日本と同様に高齢化人口が今後急激に増加する見通しであり、高齢者に対するケアマネジメントシステムや介護などのシルバー産業が注目されている。特に生活補助器具や使い捨てのケア商品は需要が高く今後の物流拡大が求められている。このほかにも、日本の工芸品や伝統文化に関する特産品に人気が出ており、特に陶芸に注目されているらしい。本年9月に大連日本商品展覧会が開かれるが、老人向けのケア商品や特産品の出展が期待されている。

(4) 海運中継港としての舞鶴港

中国は、韓国釜山港を中心に数港を中継港として利用しているが日本向けの貨物については韓国を経由せずに直接日本の港湾に輸送する方向で検討しており、このため、韓国に代わる中継港を探している。

京都舞鶴港は関西圏の拠点港だけでなく、中部、東北地域への中継港としての可能性がないか検討を要望されている感がある。また、米国向けの輸出についても京都舞鶴港を中継港として利用できる方法について検討されているようである。



中国国際貿易促進委員会大連分会 崔 鉄会長との意見交換会

## 7 結び

大連市人民代表大会訪問時に曲 曉飛副主任の挨拶に有ったように1982年5月8日の友好都市締結以来35年、両市は頻繁に交流を進めている事の重要性が示された。舞鶴市議会に対しては、経済、貿易、文化、青少年及び産業面での交流発展に対する市の施策に対し、力強い支持を与えていると評価された事に喜びを感じました。

この事は、他の訪問先におきましても同様の考え方対応であったと思います。また、大連市人民代表大会だけでなく大連市政府関連機関ともに1982年からの舞鶴市からの医療、水道、農業等々における貢献は幅広く認知され広がっている。

今後の企業間取引に関する問題点は、目覚ましい経済発展に伴う副作用として、人件費の高騰があげられる。

我が国からの進出企業もタイ、ベトナム等人件費の安い地域への移転を考える企業が出てきている事をこの耳で聞き改めて感じました。今後はさらに人件費の高騰が続く事を考えておく必要を強く感じました。

クルーズ事業については、現在の大連においてはクルーズ船は船旅を楽しむ感覚はまだなく、単なる爆買い旅行への交通手段と考える人が大多数であるとの事、理解されるまでにはあと2～3年かかると考えているように思います。

しかしながら、東北3省の人口はけた違いに多く、また富裕層の数も多い。本市の課題としては、本市への交通インフラの整備状況、観光地のPRに努めながら今少し時間をかけるべきと感じました。

また、貿易については、大連は外資の進出を強く望んでいる様子がうかがえたが、保税区内における日本商品販売所も見せていただいたが、今多くの市民に求められている商品は、日用品、介護用品であるとの事、この事は現地を視察しよく理解できました。一方、農産品については、大連北東部において産地が多く果物を始め野菜類は豊富であった。こちらからの輸出に関しては、安心な食べ物等のPRをさらに強める必要を感じたところであります。

この貿易に関しては、大連市が考えておられる事の一つに、税関通過にかかる時間短縮を図る案が示された事に興味を持ちました。輸出港において双方の係官を常駐させ、出す港で通関すれば大きな時間短縮につながる。今すぐには困難であるが・・・面白い発言と感じました。

以上、大連市の調査・視察をした結果の概要を報告しましたが、視察に当って事前に舞鶴市内の多くの企業・関係機関等の協力を得て事前勉強をしまいましたが、やはり自分の目で見て直接聞く事によって多くの生の知識を得る事が出来たと思っております。

今後の本市の政策審議に少しでも生かしていければと考えております。