

## 南半球便り（その16）：「筆頭商務官」

6月2日

大使としての大きな仕事の一つに、任国である豪州と日本との経済関係を発展させることがあります。もちろん、実際の貿易・投資活動に携わるのは民間企業の方々なので、政府や大使館としてできる役回りとしては、（１）「ミクロ」のレベルでは、経済取引に当たって可能な支援をすること、そして、（２）「マクロ」のレベルでは、貿易・投資の法的枠組みを整えておくとともに、紛争が生じた場合にルールに従って解決するように努めること、があげられます。

前職が外務省経済局長であっただけに、こうした仕事には、人一倍先鋭な意識を持って取り組むようにしています。今もなお敬愛されているマンスフィールド元駐日米国大使は、大使の仕事を「筆頭商務官」と称しました。まさに、大使が先頭に立って行うべきことがたくさんあるわけです。

### Ⅰ．地方出張

豪州各地に出張に行くたびに心がけていることがあります。

- （１） 日本企業の工場や事務所等を可能な限り訪れ、ビジネス最前線の状況を勉強し、直面している困難や苦勞について把握すること、
- （２） 州政府の経済当局関係者や豪州人ビジネスマンと会い、日本との経済関係のさらなる発展の可能性を探ること、
- （３） 地元メディアのインタビューを受けたり、シンクタンク・大学等で講演をしつつ、日本との経済関係の重要性をアピールすること、です。



本年３月に開催された AFR ビジネス・サミットにて

## 2. 日豪経済関係の枠組みの整備

日本も豪州も WTO（世界貿易機関）の責任ある加盟国であり、ガット（関税及び貿易に関する一般協定）の時代から、長年ガットや WTO ルールに従って貿易をとり進めてきました。その上で、貿易の自由化とルール作りの両面に亘って、さらに質の高いものを達成すべく、リーダーシップを発揮してきました。

そうした観点から、日豪二国間の EPA（経済連携協定）を締結しただけでなく、TPP（環太平洋パートナーシップ）や RCEP（地域包括的経済パートナーシップ）といった地域レベルでの枠組みに積極的に参加してきたわけです。

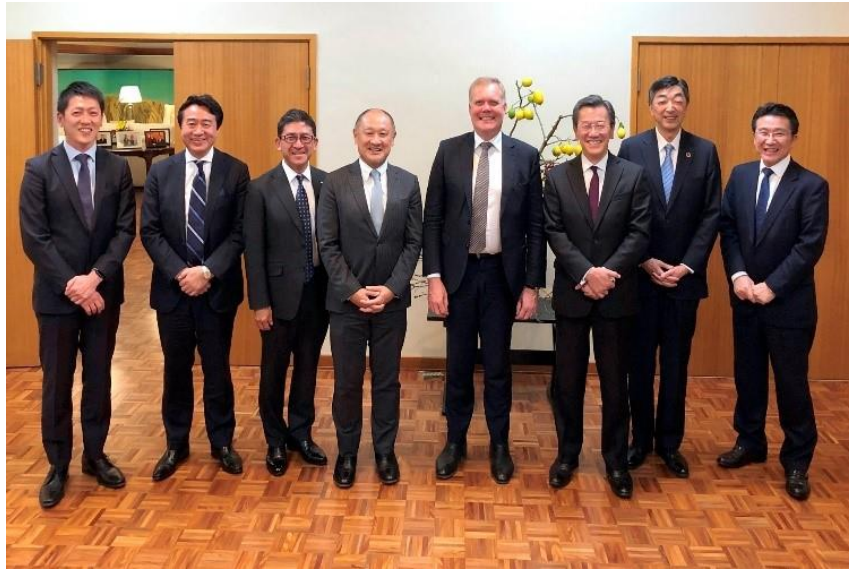
ただし、貿易自由化のプロセスは、「自転車をこぐようなもの」と言われてきたとおり、こぎ続けないと倒れてしまう面があります。動きを止めるわけにはいきません。既存の枠組みを維持すると同時に、必要に応じて拡大・強化していくことも欠かせません。

TPP への英国、東南アジア諸国、台湾等の加入や RCEP へのインドの加入に当たって、日豪の協力が重要である所以です。

## 3. 豪州政府要人と日本企業との仲立ち

上記の役回りに加えて、大使館としてできる支援として、豪州の要人と日本企業との関係強化の仲立ちがあります。豪州政府要人と日本企業トップ双方との面識や人脈を積み重ねてこそ、初めて可能となる役回りです。

つい最近も、こうした問題意識に立って、スミス下院議長やテラー・エネルギー資源大臣といった豪州側要人と、日本企業関係者（商社、メーカー、銀行等）の双方を公邸にお招きし、夕食を共にしながら突っ込んだ意見交換を行っていただく機会を設定しました。人数の制約があって、なかなかお声がけしたい方々をすべて呼ぶわけにはいかないのが心苦しいところですが、今後とも機会を見つけては積極的にこうした場を設定し、日豪経済関係の強化に貢献していきたいと思います。



スミス下院議長及び日本企業関係者との意見交換



テラー・エネルギー資源大臣及び日本企業関係者との意見交換

#### 4. 豪州の経済人への支援

むろん，日豪経済関係を強化するための支援は，日本企業にだけ向けられているわけではありません。先日も，水素事業について日本企業と商談を行うために訪日を希望していた西豪州の財界人や，日本での事業拡大のために急遽訪日を希望してきたニュー・サウス・ウェールズ州のビジネスマンなどに対して，ビザの発給や日本への入国支援に努めました。これも大使館や総領事館の重要な仕事の一つです。

## 5. 伝統的補完関係を越えた新たな地平線の拡大

長らく日豪経済関係は、豪州から羊毛、農産物、エネルギー・鉱物資源等を輸出し、日本からは機械製品や自動車を輸出するとの「補完的貿易関係」と称されてきました。

そうした中で、近年は水素(日本の資本と技術を利用して水素を豪州で生産し、日本に輸送。)、インフラ投資(日本企業の技術、資本、構想力を活用し、西シドニーでスマートシティを開発。)、宇宙協力といった新たなフロンティアへ協力が拡大・深化しています。

大使館としても、目の前だけを見るのではなく、10年、20年、さらには50年後の日豪関係を見据えて、できる限りの協力を積極的に推進していくつもりです。



石炭ガス化・水素製造施設

## 6. 高速鉄道

その関連で、最近豪州人との話題に上るのが、高速鉄道導入の是非です。長年議論の俎上に上ってきては、経済性を理由に、どちらかというとも高速鉄道よりも高速度鉄道に傾斜してきた経緯があります。それだけに、簡単な話ではありません。

しかし、シドニーからキャンベラへの距離は280キロであり、東京・豊橋の距離です。メルボルンまで伸ばせば800キロで、東京・広島の間隔です。

「新幹線があったら、なんと便利だろう。」という声が、日本人だけでなく、訪日経験豊富な豪州人からも、たびたび聞かれます。



富士山の前を疾走する新幹線

西シドニーの空港開発，2032 年のブリスベンでの五輪開催提案といった最近の新たな展開を見るにつけ，改めてじっくりと議論してみる価値がある課題でしょう。

「オーストラリアの広大な赤土の大地を日本の新幹線が疾走する。」  
なんとも夢のある情景ではないでしょうか。

山上信吾