

平成 21 年度国土政策関係研究支援事業 研究成果報告書

日本の国境隣接地域ブロック
(北海道・九州北部・沖縄県)における
東アジアとの交流・連携に関する研究

中京大学法学部准教授

古川 浩司

目 次

I. 研究目的・意義	1
II. 研究手法	2
III. 成果内容	4
○ 要旨	4
○ キーワード	9
○ 本編	10
1. 国土計画における「東アジアとの交流・連携」の位置づけ	10
1-1 国土形成計画	10
1-2 北海道総合開発計画	13
1-3 九州圏広域地方計画	15
1-4 沖縄振興計画	17
2. 北海道における「東アジアとの交流・連携」に関する施策	19
2-1 現況	19
2-2 国（北海道経済産業局・北海道運輸局・北海道開発局）の施策	22
2-3 広域自治体（北海道）の施策	27
2-4 基礎自治体（稚内市及び利礼3町）の施策	30
3. 九州北部における「東アジアとの交流・連携」に関する施策	34
3-1 現況	34
3-2 国（九州経済産業局・九州運輸局・九州地方整備局）の施策	36
3-3 広域自治体（長崎県・福岡県）の施策	38
3-4 基礎自治体（福岡市・北九州市・対馬市・壱岐市）の施策	43
4. 沖縄県における「東アジアとの交流・連携」に関する施策	49
4-1 現況	49
4-2 国（沖縄総合事務局）の施策	52
4-3 広域自治体（沖縄県）の施策	54
4-4 基礎自治体（那覇市及び宮古・八重山圏域市町村）の施策	57
5. 結論	61
○ 資料編	63

I. 研究目的・意義

1. 研究目的

「国土形成計画」に基づく広域地方計画、「地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画（以下、「北海道総合計画」）」、「沖縄振興計画」ではいずれも「東アジアの交流・連携」が目指されている。他方、日本の国境地域にある基礎自治体の一部においては、国境に接しているという地理的特性を活かし、経済交流を志向する動きが活発になっていると同時に、日本の国境地域の対岸では経済発展が進み、同地域の自立に不可欠な資源を提供しうる存在となりつつある。

本研究では、「国境地域は、国際交流の玄関口である」という観点から、日本の国境隣接地域ブロック（北海道・九州北部・沖縄県）の「東アジアとの交流・連携」の現状と課題を考察する。具体的には、考察対象としての国境隣接ブロックを、ロシアと接する北海道（特に稚内市・利尻町・利尻富士町・礼文町）、韓国と接する九州北部（特に福岡市・北九州市・対馬市・壱岐市）、台湾と接する沖縄県（特に那覇市及び宮古島市・多良間村・石垣市・竹富町・与那国町）とした上で、「国土形成計画」及び各地域ブロックの国土計画（「北海道総合計画」、「九州圏広域地方計画」、「沖縄振興計画」）における「東アジアとの交流・連携」の位置づけ及び各地域ブロック内の行政機関による「東アジアとの交流・連携」に関する施策の現状を明らかにすることにより、各国土計画を再考したい。

2. 研究の意義

研究の意義としては、第一に、日本の国境隣接地域ブロックも、他の地域と同様、自立が求められ、国境を超えた経済交流の促進を課題とするようになったために、同様の問題を抱えていることを提示しうる。具体例としては、大企業の本社が大都市（特に東京）に集中しているがゆえの弊害もあげられよう。第二に、上記の問題を解決する処方箋として、単独自治体ではなく周辺自治体との地域協力が求められているにもかかわらず、中央政府に依存する政治構造が残っているために、自治体間もしくは国—広域自治体（都道府県）—基礎自治体（市町村）における協力関係の相違を提起しうる。第三に、本研究は上記の問題を各関係機関に研究成果として提起する点で、先述した政策提言に結びつくことも意義としてあげられるし、現在進行中の「地方分権」や来るべき「道州制」の議論に新たな視座を提供することにもなることも期待される。第四に、「周縁から中央へ（基礎自治体→広域自治体→国）」という観点から研究を進めていくことは、国土政策を考える上で、見過ごされがちであるとは言え、必要不可欠であると思われる。

II. 研究手法

まず、「東アジアとの交流・連携」のための施策を、経済交流（貿易、国際観光）及びそれらを活発化させるための空港・港湾整備と位置づけ、「国土形成計画」、「北海道総合開発計画」、「九州圏広域地方計画」、「沖縄振興計画」で関係する内容を確認した。

その上で、「東アジアとの交流・連携」に關係する経済交流及び空港・港湾に関する施策を中心に、国境隣接ブロック地域の基礎自治体、広域自治体及びそれらに關係する国の機関などにおける政策担当者との意見交換や關係文書の収集などを行った。

ちなみに、本研究において、ヒアリング調査を行った基礎自治体、基礎自治体の属する広域自治体及びそれらに關係する国の機関は以下の通りである。

1. 北海道

国：経済産業省北海道経済産業局、国土交通省北海道開発局・北海道運輸局

広域自治体：北海道庁・同宗谷支庁

基礎自治体：稚内市役所、利尻町役場、利尻富士町役場、礼文町役場

2. 九州北部

国：経済産業省九州経済産業局、国土交通省九州運輸局・九州地方整備局、

広域自治体：長崎県庁・同壱岐振興局・同対馬振興局、福岡県庁

基礎自治体：対馬市役所、壱岐市役所、北九州市役所、福岡市役所

3. 沖縄県

国：内閣府沖縄総合事務局

広域自治体：沖縄県庁・同八重山事務所

基礎自治体：那覇市役所、宮古市役所、多良間村役場、石垣市役所、竹富町役場、与那国町役場

次に、上記団体に行った経済交流（貿易、国際観光）及び空港・港湾に関する施策に対する質問事項は以下のとおりである。

1. 貿易（特に輸出及び海外企業誘致）

1-1 貿易の現状評価

1-2 経済交流の活発化を意図した具体的施策の成果と課題

1-3 経済交流（貿易）行政における役割分担（国・都道府県・市町村）

1-4 経済交流に関する国内外との自治体協力

2. 国際観光政策

2-1 外国人観光客の現状と今後の見通し

2-2 外国人観光客を増加させるための具体的施策

2-3 外国人観光による経済波及効果

2-4 国際観光行政における役割分担（国・都道府県・市町村）

- 2-5 国際観光政策に関する国内外の自治体との協力
- 3. 空港・港湾
 - 3-1 空港・海港計画（拡張工事等も含む）
 - 3-2 空港・海港行政における役割分担

Ⅲ. 成果内容

○ 要旨

1. 国土計画における「東アジアとの交流・連携」の位置づけ

1-1 国土形成計画

平成20年7月に策定された国土形成計画では、新しい国土像実現のための戦略的目標の1つとして、「東アジアとの円滑な交流・連携」をあげている。具体的には、総論として、(1)東アジアネットワーク型の産業構造下における我が国産業の強化、(2)東アジアの共通課題への取組、文化交流、人材育成、(3)円滑な交流・連携のための国土基盤の形成を図るとしている。これに基づき「産業に関する基本的な施策」、「文化及び観光に関する基本的な施策」、「交通・情報通信体系に関する基本的な施策」で関連する施策をあげている。また、国境地域を含む離島に関しては、「交通アクセスの改善、農林水産業を中心とした産業振興、観光振興等に対して、なお一層の支援を検討する」の他、「沖縄の離島については、アジア・太平洋諸国に近接した地理的特性…（中略）…国際性豊かな歴史的特性などに十分配慮した振興策を推進する」という記述がある。この他、「北海道総合開発計画及び沖縄振興計画の両計画と国土形成計画との間で必要な調整が行われ、相互の連携が図られる必要がある」とも指摘している。

1-2 北海道総合開発計画

平成20年7月に閣議決定された北海道総合開発計画では、今後の北海道開発の戦略的目標の1つとして、「アジアに輝く北の拠点～開かれた競争力ある北海道の実現」を掲げている。その上で、計画の主要施策として、「グローバルな競争力ある自立的安定経済を実現する施策として、食料供給力の強化と食にかかわる産業の高付加価値化・競争力強化、国際競争力の高い魅力ある観光地づくりに向けた観光の振興、東アジアと共に成長する産業群の形成に取り組む」としている。その上で、具体的な計画の主要施策として、「グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現」、「国際競争力の高い魅力ある観光地づくりに向けた観光の振興」、「東アジアと共に成長する産業群の形成」、「内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上」において関連する施策を述べている。この他、離島に関しては、「地域交通・情報通信基盤の形成」に関する言及がある。

1-3 九州圏広域地方計画

平成21年8月に、国土形成計画に基づき策定された九州圏広域地方計画では、新たな九州像の基本理念の1つとして、「東アジアとともに発展し、我が国及び世界の人々が訪れ、暮らし、働き、投資したい圏域として活力と魅力あふれる九州圏となっていくこと」を掲げている。そして、そのための新たな戦略目標の1つとして、「東アジアへのフロンティアとして発展する九州圏の形成」をあげている。具体的には、総論として、(1)東アジアと我が国との関係をリードする魅力ある国際交流フロンティアの形成、(2)グローバル化に対応した成長型・牽引型産業群の形成、(3)新たな発展を実現する東アジ

ア国際交流軸と広域ブロック連携軸の形成を図るとしている。その上で、具体的な戦略目標に沿った広域連携プロジェクトとして、(1)東アジアと我が国との関係をリードする魅力ある国際交流フロンティアの形成、(2)九州圏の持続的な成長を実現する成長型・牽引型産業群の形成、(3)東アジアへの近接性等を活用したフード・観光アイランドの形成、(4)新たな発展を実現する東アジア、広域ブロックとの交流・連携の推進、(5)東アジア、近畿圏以西と直結する九州新幹線の整備インパクトの最大化を、実例や計画に言及しながら、そのさらなる推進または強化などを図るとしている。この他、離島（特に、対馬・壱岐）に関しては、「離島地域における海洋性気候等に恵まれた豊かな定住環境の形成」において記述がある。

1-4 沖縄振興計画

平成14年7月に内閣総理大臣により決定された沖縄振興計画では、基本方向（第2章）の1つに、「アジア・太平洋地域の発展に寄与する地域の形成」があげられている。具体的には、(1)アジア・太平洋地域の交流拠点形成に向けた空港、港湾等の諸基盤や高次の都市機能の整備、(2)航空・航路ネットワークの拡充、(3)地域における国際化に向けた取組や世界各地とのネットワークの形成を図るとしている。その上で、「質の高い観光・リゾート地の形成」、「創造性に満ちた新規企業及び新規事業の創出」、「持続的発展を支える基盤づくり」に関連する施策を述べている。この他、離島に関しては、「与那国島においては、海底観光資源等の特異な観光資源を十分に生かすため、観光・リゾート施設の整備を促進する。また、東南アジア等に近い同圏域の地理的特性を生かし、国境を接する台湾との交流を促進する」という記述がある。

2. 北海道における「東アジアとの交流・連携」に関する施策

2-1 現況

北海道の貿易は、慢性的に大幅な赤字傾向が続いている。平成20年の北海道の貿易額は、輸出が4,127億円、輸入は1兆7,303億円（1兆3,176億円の貿易赤字）であった。なお、主な輸出相手国・地域は、韓国、中国、アメリカ、主な輸入相手国・地域は、アラブ首長国連邦、サウジアラビア、アメリカ合衆国の順である。また、道内の海外進出企業数及び拠点数は127社185拠点で、国別では中国が最も多い。一方、北海道外国人来道者（実人数）は、平成20年度は698,150人（前年比3.1%減）で、国・地域別では、台湾、韓国、香港、中国、シンガポールの順となっている。

2-2 国（北海道経済産業局・北海道運輸局・北海道開発局）の施策

貿易、国際観光及びそれらを活発化させるための社会基盤整備に関して、主に、経済産業省北海道経済産業局は北海道住宅関連産業のロシア極東地域でのビジネス展開支援、国土交通省北海道運輸局はビジット・ジャパン・キャンペーン（以下、VJC）に基づく地方連携事業、国土交通省北海道開発局は「北海道総合開発計画」に基づく新千歳空港の整備や国際物流拠点強化のための施策を展開している。

2-3 広域自治体（北海道）の施策

経済交流（輸出・国際観光）の活発化を意図した主な具体的施策としては、平成 17 年 3 月の「海外との経済交流推進方策」、北海道国際ビジネスセンター及び VJC に基づく地方連携事業の活用を通じた施策があげられる。また、経済交流活性化のための社会基盤整備を進めるべく、平成 21 年 3 月に「北海道交通ネットワーク総合ビジョン」を策定している。この他、宗谷支庁がロシアとの観光交流に向けた取り組み（後述）の他、台湾、香港向けのプロモーション活動を行っている。

2-4 基礎自治体（稚内市及び利礼 3 町）の施策

平成 20 年の稚内市のサハリンとの交流による経済効果は 160 億円になるものと推定されるが、サハリン・プロジェクト 1・2 が一段落ついたために、岐路に立っている。この他、利礼 3 町（利尻町、利尻富士町、礼文町）では特に国際観光や海外との経済交流を意図した政策はない。

3. 九州北部における「東アジアとの交流・連携」に関する施策

3-1 現況

平成 20 年の九州の世界との貿易額は、輸出が 6 兆 4,953 億円、輸入が 7 兆 4,557 億円となり、いずれも過去最高額となった。主な輸出相手国・地域は、中国、韓国、ASEAN、台湾、主な輸入相手国・地域は、中国、ASEAN、韓国 4,458 億円の順となっている。また、平成 20（2008）年の九州企業の海外進出件数は 18 件（うち 17 件がアジア地域への進出）であった。一方、九州全体への外国人入国者数は 86.9 万人（前年比 6.1%減）で、国・地域別に見ると、韓国、台湾、中国、香港の順となっている。この他、平成 20 年の外航クルーズの博多港及び長崎港入港実績は、博多港が 37 隻、長崎港が 32 隻となっている。

3-2 国（九州経済産業局・九州運輸局・九州地方整備局）の施策

貿易、国際観光及びそれらを活発化させるための社会基盤整備に関して、主に、経済産業省九州経済産業局では九州経済国際化に向けた取り組み（例：環黄海を中心とした民間経済交流の推進）、国土交通省九州運輸局は VJC に基づく地方連携事業、国土交通省九州地方整備局は「九州圏広域地方計画」に基づく施策を進めている。

3-3 広域自治体（福岡県・長崎県）の施策

福岡県では、経済交流に関する主な施策として、5 か所の海外事務所や海外企業誘致センターを設置するとともに、在福岡外国政府機関等と連携してアジア戦略を展開している。また、国際観光に関する施策としては、主に「九州観光推進機構」による「第 1 次・第 2 次九州観光戦略短期計画」に基づく施策、産業観光の推進があげられる。この他、経済交流活性化のための社会基盤整備としては、福岡空港及び北九州空港に関する意見書を国土交通省に提出するとともに、三池港の整備に力を入れている。

一方、長崎県では、主に食品の輸出に力を入れ、「日本長崎フェア」や展示商談会を

実施している。また、国際観光に関しては、①国際観光推進事業、②大型客船誘致促進プロジェクト、③外国人楽々まち歩きプロジェクト、④海外新規市場開拓事業、⑤中国クルーズ消費拡大推進事業などを行っている。この他、長崎港を中心に、国際物流や国際観光の活発化に向けた港湾整備を進めている。出先機関では、対馬振興局が、対馬市、対馬観光物産協会、対馬市商工会とともに、平成20年度より「対馬観光振興対策プロジェクトチーム」を立ち上げている。

3-4 基礎自治体（福岡市・北九州市・対馬市・壱岐市）の施策

福岡市では、経済交流に関する主な施策として、外国企業誘致推進事業、アジアビジネス促進・支援事業、海外駐在員ビジネス連携推進事業、アジア経済交流センター事業、福岡・釜山経済交流事業、空港対策（例：騒音対策周辺整備事業の推進）などがある。また、国際観光に関する施策としては、ビジターズ・インダストリー推進協議会に基づく施策への関与があげられる。この他、博多港に関しては「アイランドシティ整備事業」が進められている。

次に、北九州市では、貿易に関する主な施策として、北九州貿易・投資ワンストップサービスセンターの設置、東アジア経済交流推進機構を通じた交流推進、福岡県アジア地域連携経済ミッションへの関与などを行っている。また、国際観光に関する施策として、北九州市国際観光推進協議会への関与、アジア交流課を通じた人的交流に基づく施策、東・中九州観光ルート協議会及び西九州観光ルート協議会を通じた施策がある。この他、北九州港に関しては「ひびきコンテナターミナル」の国際物流拠点化を促進するための道路整備などを行っている。

また、近年、市の人口を上回るほどに韓国人観光客が急増している対馬市では、先述した「対馬観光振興対策プロジェクトチーム」に、観光物産推進本部、地域再生推進本部、地域振興課が関与している他、釜山市における誘致活動や長崎県建設業協会による地域の元気回復助成事業に対する支援などを行っている。

この他、壱岐市では、特に国際観光や海外との経済交流を意図した施策は実施されていない。

4. 沖縄県における「東アジアとの交流・連携」に関する施策

4-1 現況

平成20年の沖縄県の貿易は、輸出額は810億円、輸入額は2,636億円（1,826億円の貿易赤字）となった。主な輸出相手国・地域は、台湾、ベトナム、シンガポール、ブラジル、香港の順で、主な輸入相手国・地域は、オーストラリア、中国、ベトナム、マレーシア、アメリカの順である。一方、平成20年度の外国人観光客数は過去最高の237,000人で、国籍別では、台湾、香港、韓国、米国、英国、中国の順となっている。また、那覇港・中城湾港、平良港、石垣港の外航クルーズ船の実績は、平成19年は53隻（客数65,041人）、平成20年93隻（同115,537人）、平成21年は86隻（同97,755人）となっている。

4-2 国（沖縄総合事務局）の施策

貿易、国際観光及びそれらを活発化させるための社会基盤整備に関して、主に、内閣府沖縄総合事務局経済産業部は「沖縄SPA」のブランド化及び成長発展のための施策、同じく運輸部はVJCに基づく地方連携事業、開発建設部は「那覇空港ターミナル地域整備基本計画」に基づく施策を中心に進めている。また、宮古圏域では平良港下崎地区多目的国際ターミナル、八重山圏域に関しては石垣港新港地区大型旅客船ターミナル整備を進めている。

4-3 広域自治体（沖縄県）の施策

貿易振興に関する主な施策として、物産展の開催、国際見本市等への出展参加（台湾台北、タイ、香港、ハワイ、シンガポール）、県産品海外販路拡大構築事業（沖縄特別振興対策調整費）、（財）沖縄産業振興公社海外・ビジネス支援課の事業（例：海外事務所の運営）などがあげられる。また、海外誘客事業として、台湾、香港、中国、韓国、英語圏等への誘致事業、海外クルーズ誘致事業、海外向けMICE誘致事業がある。この他、ANAが国際貨物ハブ事業の拠点とする貨物ターミナルの整備、運営に関わっている。出先機関では、八重山事務所が八重山圏域3市町並びに民間関係団体の参加する八重山ビジターズ・ビューローに関与している。

4-4 基礎自治体（那覇市及び宮古・八重山圏域市町村）の施策

那覇市では、国際観光に関する主な施策として、外国クルーズ船の増大も踏まえ、ボランティア通訳（5名）の雇用、両替所の設置、外国語（中・英・韓）のガイドブック作成などを行っている。また、国際物流に関しては、那覇空港や那覇港の整備に伴い、クルーズ船からの観光客を対象とした港まちづくりや那覇空港と那覇港を結ぶトンネルを建設中である。

石垣市では、経済交流の活発化させる施策として、平成21年4月に竹富町と与那国町とともに台湾東部との観光経済圏を目指す「国境交流推進共同宣言」に調印している。また、国際観光に関しては、「八重山地域国際観光拠点づくり戦略推進プロジェクト」を進めている。この他、新石垣空港建設に向けた県に対する協力・要請、大型クルーズ船に対応した岸壁整備を行っている。

与那国町では、「‘国境のまち’再生／与那国島の国境交流推進事業」（平成20年度「地方の元気再生事業」選定）に基づく社会実験（「チャーター航空機・与那国－花蓮間直航事業」）を行ったが、行政主導の国境交流は岐路を迎えている。一方、平成21年12月に（社）与那国花蓮県交流発展協会が設立され、さらなる民間交流の進展が模索されている。

この他、宮古島市、多良間村、竹富町では、特に国際観光や海外との経済交流を意図した施策は実施されていない。しかしながら、先述した「国境交流推進共同宣言」に加え、宮古・八重山圏域の5自治体による「美（か）ぎ島（すま）美（かい）しや市町村会」による広域連携も進みつつある。

5. 結論

各国土計画（「国土形成計画」、「北海道総合開発計画」、「九州圏広域地方計画」、「沖縄振興計画」）における「東アジアとの交流・連携」の位置づけに関しては、特に韓国、中国、台湾、香港を重視しているという点で、同様の位置づけを確認できた。

次に、特に観光庁（国土交通省）の進めるVJCに対して、北海道における国の出先機関間での連携を確認することができた一方、防衛省や入国管理局（法務省）との調整が課題になっていることも判明した。このため、日本が国境地域も含めた観光立国や輸出の促進を目指すのであれば、省庁間のさらなる調整が必要であるし、もし調整に限界がある場合は、現在の状況により対応した新たな中央省庁改革を検討する必要性が増すであろう。また、各国土計画に共通して言えることは、北海道開発局、九州地方整備局、沖縄総合事務局開発建設部を除けば、その施策においてほとんど考慮されていないことである。したがって、各国土計画を活かすためにも、各省庁及びその出先機関におけるさらなる連携が必要であると思われる。

広域自治体や基礎自治体に関しては、自治体の規模により、具体的施策に差が見られた。また、基礎自治体に関しては、福岡市や北九州市のように、広域自治体と同等もしくはそれ以上の施策を行っている自治体がある一方、国境地域であるにもかかわらず、その特性を生かしていない自治体もあった。言い換えれば、日本の国境地域は地理的には「国際交流の玄関口」であるにもかかわらず、現状ではそうではない地域がほとんどなのである。

以上の考察より、各国土計画は、「東アジアとの交流・連携」を意図しているとはいえ、その最前線である国境地域においては、大都市である福岡市、北九州市、那覇市を除けば、必ずしもその特性を活かし切れていないと結論付けることができる。したがって、国の立場として、一般に目の届きにくい国境地域の発展のために、国土計画を通じて、より具体的な発展像を提示することが必要だと思われるし、成功事例をこれらの地域に応用する姿勢も必要だと考える。

最後に、本研究の課題として、現在展開中もしくは検討中の施策があることなどから今後も継続して動向を注視していくことに加え、本研究で入手した資料をもとにした精緻な分析枠組みの構築、他の国境地域との比較、さらには交流・連携の深化に伴う国境管理及びこれからの中央－地方関係のあり方の検討などがあげられる。これらに関しては、本研究の成果の一部として改めて論じたい。

○ キーワード

国土形成計画、北海道総合開発計画、九州圏広域地方計画、沖縄振興計画、経済交流、国際観光、国境交流

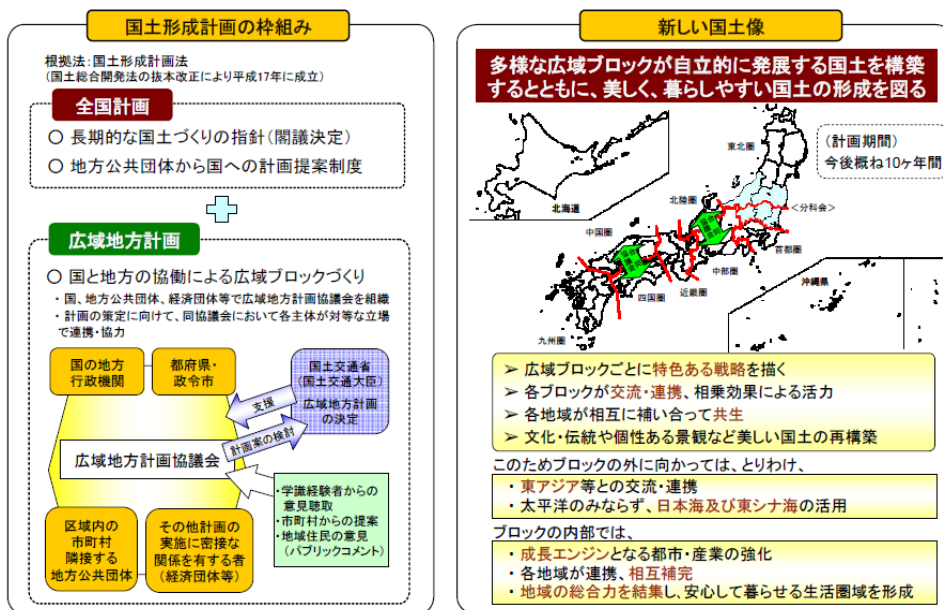
○ 本編

1. 国土計画における「東アジアとの交流・連携」の位置づけ

近年、国土計画に関しては、北海道と沖縄県を除く地域に関しては、平成 20 年 7 月に国土形成計画法に基づき「国土形成計画」が策定されている。他方、北海道に関しては、平成 20 年 7 月に北海道開発法に基づき、「地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画（以下、北海道総合開発計画）」が、沖縄県に関しては平成 14 年 7 月に沖縄振興特別措置法に基づき「沖縄振興計画」が策定されている。そこで、本章では、各地域の「東アジアとの交流・連携」に関する調査結果を考察する前提として、上記 3 計画及び「国土形成計画」に基づいて作成された「九州圏広域地方計画」において「東アジアとの交流・連携」がどのように位置づけられているかを確認しておきたい。

1-1 国土形成計画

図1 国土形成計画の概要



(出所) 国土交通省HP

平成20年7月に策定された国土形成計画では、第1部の基本的考え方で、経済社会情勢の大転換の1つとして、グローバル化の進展と東アジアの経済発展に言及した上で¹、新しい国土像実現のための戦略的目標の1つとして、「東アジアとの円滑な交流・連携」をあげている。以下、本論に関係する記述を中心に説明する。

具体的には、まず総論として、(1)東アジアネットワーク型の産業構造下における我

¹ 『国土形成計画（全国計画）』第1部第1章第1節（2）、2頁。

が国産業の強化、(2)東アジアの共通課題への取組、文化交流、人材育成、(3)円滑な交流・連携のための国土基盤の形成を図るとしている²。

次に、分野別施策の基本的方向では、「特に、太平洋と日本海・東シナ海側の拠点を結ぶネットワークの重視など、東アジア諸地域との交流・連携に資する基盤の整備・活用を促進する」とする³。その上で「産業に関する基本的な施策」として、「東アジアネットワーク型産業構造の下で、我が国産業の一層の高付加価値化、産業構造の高度化を図り、東アジア各地域との分業を通じてそのダイナミズムを取り込んでいかなければならない」とされている⁴。

また、観光に関しては、「文化及び観光に関する基本的な施策」において、「観光振興による地域活性化のため、観光立国の推進に関する基本的な計画を踏まえ、国際競争力の高い魅力ある観光地の形成、観光産業の活性化を図るとともに、文化を積極的に発信し地域間及び国際間の相互理解を増進する」ことを基本方向とする⁵。その上で、「観光振興による地域の活性化」として、(1)国際競争力のある魅力的な観光地づくり（例：①東アジア近隣諸地域との連携による国際広域観光ルートの設定、②海外からの観光客を誘致するため、国際旅客チャーター便の活性化など）、(2)新たな観光スタイルの創出と人材育成（例：①外国人旅行者の知的欲求を満たす文化観光の推進、②産業観光による地域の活性化、③観光まちづくり人材の育成を行う団体の活動促進、④ボランティアガイドの裾野の拡大など）、(3)交流の拡大を通じた文化力の向上（例：①外国人観光客誘致策の高度化や我が国の魅力の戦略的発信などによる訪日旅行需要の創出、②国際観光交流の推進、③外国人旅行者の受入体制強化（地域ごとに案内標識の表記統一や外国語・記号による情報提供の一層の推進、地域における通訳ガイドの充実など））を図るとしている⁶。

さらに、貿易（物流）や観光を促進するための「交通・情報通信体系に関する基本的な施策」に関しては、「経済のグローバル化の進展とアジアの急成長にともない、人、物、情報等のシームレスな移動や流通環境の形成が求められるほか、環境や資源・エネルギーにかかわる問題等世界規模での課題が東アジアにおいて顕然化しつつある」という前提に立った上で、「我が国と東アジアを更に迅速かつ円滑に結ぶシームレスアジアの実現を支えつつ、我が国を介して東アジアを世界に結ぶ総合的な国際交通・情報通信体系」重点的な構築を図るとされている⁷。

具体的には、(1)国際交通・情報拠点の競争力強化に向けた施策として、国際交通拠点に関する施策に限定すると、①大都市圏拠点空港の国際機能強化に向けた取組（例：

² 同上、第1部第3章第1節。

³ 同上、第2部第1章第2節(2)、41頁。

⁴ 同上、第2部第2章、51頁。

⁵ 同上、第2部第3章、63頁。

⁶ 同上、第2部第3章第2節、67-69頁。

⁷ 同上、第2部第4章、70頁。

特に成田国際空港、東京国際空港、関西国際空港、中部国際空港の空港機能の充実)、
②グローバル物流拠点の形成に向けた取組(例:①スーパー中枢港湾等の国際港湾の国際競争力の充実、②国際輸送と国内輸送のシームレス化の推進、③輸出入・港湾関連手続の一層の統一化・簡素化・情報化の推進など)をあげている。

次に、(2)東アジアとの直接交流の促進に向けた施策としては、1.東アジアにおける迅速な交流圏の形成(例:①「どこでも、だれでも、自由に、使いやすい」空港を目指したユニバーサルデザインの推進、CIQ等手続きの迅速化、②旅行情報等提供システムやブロードバンド環境の整備等のハード・ソフト両面にわたる高度な旅行環境の効率的な形成、③国際旅客チャーター便の就航を積極的な促進など)、2.アジア物流一貫輸送網の構築(例:①港湾・空港と物流拠点間を結ぶ幹線道路ネットワーク(国際物流基幹ネットワーク)の構築、②東アジアとの間で「貨物翌日配達圏」の形成、国際フェリー及びRORO船向けターミナルの機能や地域の基幹交通網との接続機能の向上、ロジスティクス機能の充実(輸出入・港湾関連手続の統一化・簡素化・効率化、システムのネットワーク化の促進)、③国際循環資源取扱港湾の拠点化と循環資源の追跡可能性(トレーサビリティ)の向上による管理の適正化など)、3.アジア・ブロードバンド環境の形成(例:アジア諸地域の域内および域間をつなぐ十分な帯域(例:デジタルデータの伝送速度)を持ったネットワーク基盤の整備など)、4.東アジアの近隣諸国との政策の共通化(例:①「日帰りビジネス圏」及び「貨物翌日配達圏」並びにアジア・ブロードバンド環境を支える汎アジア規模での交通・情報通信体系を形成するためのITS(高度道路交通システム)等の各種交通技術の国際標準化など、②国境地帯における交通基盤の断続や海運輸送に対する公的規制及び介入、交通・情報通信機材や設備、システム等の構造基準や安全基準の不調和、輸送にともなう損害保険等の制度上の相違などの越境阻害要因(クロスボーダーイシュー)の解決など)を図るとされている⁸。

この他、国境地帯を含む離島に関しては、「排他的経済水域の保全等の面で特に重要な役割を担っている国境離島等については、このまま人口減少等が進めば、その重要な国家的役割を果たすことが困難となるおそれがあることから、交通アクセスの改善、農林水産業を中心とした産業振興、観光振興等に対して、なお一層の支援を検討する」、「沖縄の離島については、アジア・太平洋諸国に近接した地理的特性、亜熱帯・海洋性などの自然的特性、国際性豊かな歴史的特性などに十分配慮した振興策を推進する」と言及している⁹。

「国土形成計画」では、計画の基本的考え方及び分野別の基本的方向を踏まえた上で、8つの広域地方計画区域(東北圏、首都圏、北陸圏、中部圏、近畿圏、中国圏、四国圏、九州圏)において広域地方計画を策定・推進するとしている。なお、北海道及び沖縄県については、「北海道総合開発計画及び沖縄振興計画が存在していることから、法律上、

⁸ 同上、第2部第4章第1節、71-76頁。

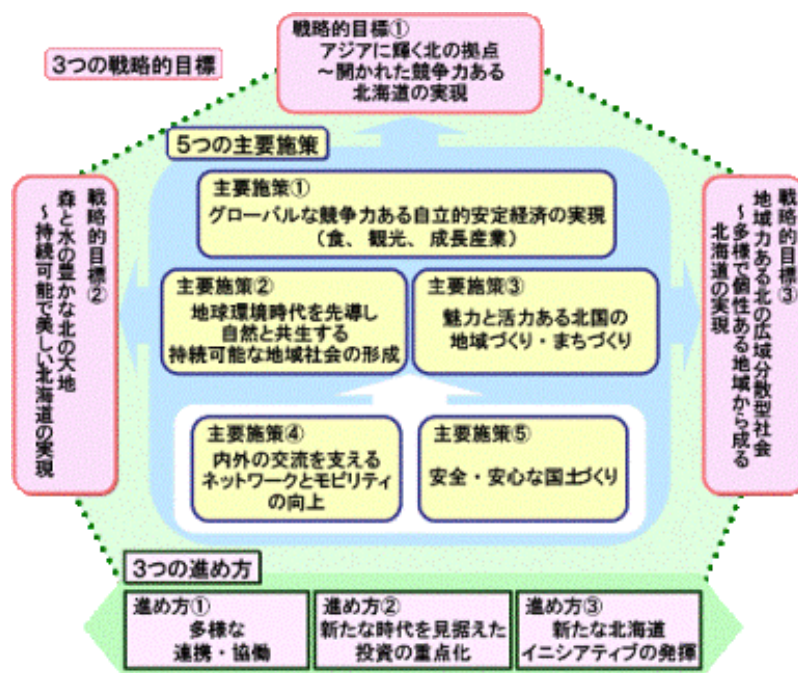
⁹ 同上、第2部第1章第5節(1)、47-48頁。

広域地方計画の対象外となっているが、…（中略）…両地域の自立的発展に向けて、北海道総合開発計画及び沖縄振興計画の両計画と国土形成計画との間で必要な調整が行われ、相互の連携が図られる必要がある」とされている¹⁰。

1-2 北海道総合開発計画

平成20年7月に閣議決定された北海道総合開発計画では、第1章（計画策定の意義）第1節の北海道開発の経緯における第6期北海道総合開発計画での成功事例（東アジア地域からの観光客やオーストラリアからのスキー客など、来道外国人観光客が3倍以上に増加するといった成果）に対する言及がある¹¹。その上で、「我が国の地域経済社会が東アジア地域の急速な成長をどのように取り込み自らの成長の糧とするか」を課題としてあげた上で¹²、今後の北海道開発の戦略的目標の1つとして、「アジアに輝く北の拠点～開かれた競争力ある北海道の実現」を掲げている。以下、本論に関係する記述を中心に説明する。

図2 北海道総合開発計画のポイント



（出所）国土交通省HP

具体的には、まず総論として、「北海道の美しく豊かな自然環境や冷涼な気候は、国

¹⁰ 同上、第3部第1章第4節、126頁。

¹¹ 『地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画』第1章第1節、1頁。

¹² 同上、第2章第1節、3頁。

内のみならずアジアにおいても特徴的なものであり、この異質性が生み出す魅力が強みとなる食関連・観光産業は、広く東アジア市場においても競争力を確保し得る」とした上で、「東アジア地域の急速な成長を地域経済発展の好機ととらえ、これらの産業を核としつつ、東アジアや世界と競争し得る成長期待産業等の育成及びこれに向けた戦略的な条件整備を進めるとともに、基盤となる食料供給力の強化を進める」としている¹³。

次に、計画推進の基本方針では、計画の主要施策として、「第1の戦略的目標である「アジアに輝く北の拠点～開かれた競争力ある北海道の実現」のため、グローバルな競争力ある自立的安定経済を実現する施策として、食料供給力の強化と食にかかわる産業の高付加価値化・競争力強化、国際競争力の高い魅力ある観光地づくりに向けた観光の振興、東アジアと共に成長する産業群の形成に取り組む」とする¹⁴。

その上で、具体的な計画の主要施策として、「グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現」の「食料供給力の強化と食にかかわる産業の高付加価値化・競争力強化」では、「食にかかわる産業の高付加価値化・競争力強化」として、「東アジア地域等への農水産物・加工食品の輸出促進へ向け、情報の収集及び発信、海外市場開拓機能の形成等、販路の拡大を支援する」と記述されている¹⁵。

また、観光に関しては「国際競争力の高い魅力ある観光地づくりに向けた観光の振興」として、「旅行者ニーズの多様化、観光分野での国際競争・地域間競争の激化等観光をめぐる諸情勢に著しい変化が生じており、これらに適切に対処する必要がある」とした上で、(1)国際競争力の高い魅力ある観光地づくり（例：①国内外の観光客にとって魅力となる観光資源の保護、育成及び開発、②「シーニックバイウェイ北海道」など地域が主体となった取組、③北海道を訪れる外国人観光客に人気が高い自然観賞、冬のイベントやスポーツを目的とする体験型観光、観光客と地域のより深い交流を実現する長期滞在型観光や客船クルーズ旅行等ゆとりのある観光を推進するための良質なサービスの提供や関連する施設の整備、④通訳等のサービスを担うガイドの確保・育成に向けた取組、⑤情報通信技術を活用した観光に関する情報の提供、⑥外国語対応が可能な観光案内所、宿泊施設等旅行に関連する施設、さらに多言語表記や図記号を利用した案内表示の整備など）、(2)地域経済を先導する観光産業の振興（例：グリーンツーリズム、マリンツーリズム、ヘルスツーリズムといったニューツーリズムの創出・普及など）を図るとしている¹⁶。

さらに、「東アジアと共に成長する産業群の形成」として、「東アジアと共に成長していく産業群の育成を図る」ため、「既存産業集積や技術的蓄積など地域の強みを活かした産業の育成を図るとともに、物流機能の強化や人材の育成などの条件整備を図ることが必要である」とする。その上で、地理的優位性を活かした産業立地の促進

¹³ 同上、第2章第3節、4頁。

¹⁴ 同上、第3章第2節、6頁。

¹⁵ 同上、第4章第1節1(3)、10頁。

¹⁶ 同上、第4章第1節2、10-11頁。

(例：①苫小牧港、石狩湾新港、新千歳空港などの国際物流機能の強化を図るとともに、既存の産業集積を活用した生産拠点の形成、②東アジア地域を視野に入れた苫小牧東部地域の開発)を図るとされている¹⁷。

戦略的目標を達成するための「内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上」に関しては、「国内外に開かれた広域交通ネットワークの構築」を掲げ、(1)高速交通ネットワークの強化(例：①海外との玄関口となる新千歳空港において国際空港機能の向上、②その他の道内各空港に必要な国際空港機能の向上、③国内外の航空路線網の充実を支援など)、(2)国際競争力を高めるための物流ネットワーク機能の強化(例：①苫小牧港の国際海上コンテナや新千歳空港の国際航空貨物の輸送に係る機能強化、②港湾手続の統一化・簡素化等港湾サービスの一層の向上、国際複合一貫輸送等の新たな輸送手段の確立、③飼肥料や原材料の輸送コスト低減に資する多目的国際ターミナルの整備、④国際標準コンテナ車が支障なく通行できる幹線道路ネットワークを構築など)を図るとしている¹⁸。

この他、離島に関しては、「地域交通・情報通信基盤の形成」の「地域の実情に即したモビリティの確保」で、「離島交通については、本土への安定的なアクセスを確保するため、航路・航空路の維持及び防波堤等の整備を推進する」と記述されている¹⁹。

なお、北海道総合開発計画は、「計画策定からおおむね5年後に計画の総合的な点検、必要に応じて見直し等」がなされることになっている。

1-3 九州圏広域地方計画

平成21年8月に、国土形成計画に基づき策定された九州圏広域地方計画では、第2章(九州圏における現状と課題)において、九州圏が我が国で東アジアに最も近い圏域に位置している現状と、グローバル化の進展と東アジアの経済発展への対応が課題であるとしている²⁰。その上で、新たな九州像の基本理念の1つとして、「東アジアとともに発展し、我が国及び世界の人々が訪れ、暮らし、働き、投資したい圏域として活力と魅力あふれる九州圏となっていくこと」を掲げ、東アジアの成長と連動し自立的に発展する九州圏の形成を図るとしている²¹。そして、そのための新たな戦略目標の1つとして、「東アジアへのフロントランナーとして発展する九州圏の形成」を掲げている。以下、本論に係る記述を中心に説明する。

¹⁷ 同上、第4章第1節3(1)、12頁。なお、ここで言う「地理的優位性」とは、北米と東アジアとを結ぶ線上に位置し、ロシア極東地域にも隣接していること、日本海側と太平洋側のそれぞれに港湾を有し、その間に空港や工業団地などの基盤の集積が存在していることを指す。

¹⁸ 同上、第4章第4節(1)、20-21頁。

¹⁹ 同上、第4章第4節(2)、22頁。

²⁰ 『九州圏広域地方計画』第2章を参照。

²¹ 同上、第3章を参照。

具体的には、まず総論として、(1)東アジアと我が国との関係をリードする魅力ある国際交流フロンティアの形成、(2)グローバル化に対応した成長型・牽引型産業群の形成、(3)新たな発展を実現する東アジア国際交流軸と広域ブロック連携軸の形成を図るとする。

その上で、具体的な戦略目標に沿った広域連携プロジェクトとして、(1)東アジアと我が国との関係をリードする魅力ある国際交流フロンティアの形成(①九州圏の個性と魅力を創出する国際交流・協力の推進、②東アジア(環黄海)経済圏の確立とアジア規模の知的拠点の形成、(2)九州圏の持続的な成長を実現する成長型・牽引型産業群の形成(①カーアイランドの形成、②シリコンアイランドの形成、③基幹産業、成長型・牽引型産業の発展、④次世代に向けた成長期待産業の育成)、(3)東アジアへの近接性等を活用したフード・観光アイランドの形成(①フードアイランドの形成、②観光アイランドの形成)、(4)新たな発展を実現する東アジア、広域ブロックとの交流・連携の推進(①東アジア交流軸、広域ブロック連携軸の形成、②東アジア等へのゲートウェイ機能の強化)、(5)東アジア、近畿圏以西と直結する九州新幹線の整備インパクトの最大化を、実例や計画に言及した上で、そのさらなる推進または強化などを図るとしている²²。

なお、さらに具体的に本論で取り上げる自治体に関係する部分を取り上げると、まず、九州圏の個性と魅力を創出する国際交流・協力の推進に関しては、福岡市におけるアジアマンス、アジア太平洋こども会議・イン福岡、日韓海峡沿岸県市道交流知事会議、対馬釜山国際航路を活用した交流、北九州市におけるアジアの環境人材育成拠点の形成、対馬西岸地域の海岸清掃等による草の根交流、福岡と釜山の大学間における国際的なコンソーシアムの形成などがある。次に、東アジア(環黄海)経済圏の確立とアジア規模の知的拠点の形成に関しては、北九州・福岡両都市を含む環黄海経済圏の発展に向けた東アジア経済交流推進機構会議、福岡市と釜山広域市における広域的な経済圏の形成に向けた取組などがあげられる。さらに、観光アイランドの形成に関して、韓国からの対馬地域への観光客の増加等を見据えた日韓観光圏の形成の促進があげられている。

一方、港湾・空港関係に関しては、東アジア等へのゲートウェイ機能の強化において、福岡空港をはじめ既存空港の有効利用、博多港における国際海上コンテナターミナル等の整備の推進、北九州港等へのアクセス道路の必要な整備、北部九州における国際物流機能の強化(国際RORO船の活用)、シームレスな物流ネットワークの形成、24時間運用可能な空港の活用を図るとされている。

この他、離島(特に、対馬・壱岐)に関しては、「離島地域における海洋性気候等に恵まれた豊かな定住環境の形成」において、「対馬、屋久島、奄美大島等における離島ターミナルの整備等による離島航路の維持・充実、離島空港や離島航空路線の維持等を図る」、「壱岐、徳之島等における離島地域の生活様式に対応した汚水処理対策を推進する」、「排他的経済水域の保全等の面で特に重要な役割を担っている国境・外洋離島等に

²² 同上、第5章第1節を参照。

については、このまま人口減少等が進めば、その重要な国家的役割を果たすことが困難となるおそれがあることから、交通アクセスの改善、農林水産業を中心とした産業振興、観光振興等に対して、なお一層の支援を検討する」、「五島、壱岐・対馬地域における離島留学の推進、奄美地域における群島全体を博物館に見立てた地域づくりを始めとして、離島の特性や豊かな自然、伝統文化等を活かした取組を積極的に推進するとともに、海洋性気候等に恵まれた自然環境を活用した保養、療養活動（アイランドセラピー）、ブルー・ツーリズム等の離島における体験・滞在型の離島観光を促進する」という記述がある²³。

1-4 沖縄振興計画

平成 14 年 7 月に内閣総理大臣により決定された沖縄振興計画では、その第 2 章（振興の基本方向）の基本的課題において、沖縄の地域特性として「東京と同距離内にソウル、上海、台北、香港、マニラ等の主要都市が位置する地理的条件は、我が国とアジア・太平洋地域等との相互依存関係が一段と強まり、各種の交流が一層進む中、交通通信等のネットワーク構築等により、大いなる優位性へと転ずる可能性」に言及している²⁴。その上で、「大交易時代の歴史や海外雄飛の覇気にあふれた先人たちに」言及しながら、「人、物、情報等が行き交うアジア・太平洋地域の交流拠点形成に向け、国際水準の空港、港湾や情報通信基盤等の整備を進めるとともに、交流を担う国際的な人材の育成・確保を図っていくことが不可欠である」とする²⁵。以上を踏まえた上で、基本方向（第 2 章）の 1 つに、「アジア・太平洋地域の発展に寄与する地域の形成」をあげている。以下、本論に関係する記述を中心に説明する。

「アジア・太平洋地域の発展に寄与する地域の形成」として、具体的には、(1)アジア・太平洋地域の交流拠点形成に向けた空港、港湾等の諸基盤や高次の都市機能の整備、(2)航空・航路ネットワークの拡充、(3)地域における国際化に向けた取組や世界各地とのネットワークの形成を図るとしている²⁶。

そして、振興施策の展開（第 3 章）では、まず「質の高い観光・リゾート地の形成」において、「国内外の観光客受入体制の整備と誘客活動の強化」を掲げ、(1)外国語の案内標識の整備、外国人向け観光案内所の充実など、外国人にも優しい観光地づくり、(2)県及び（財）沖縄観光コンベンションビューロー（OCVB）の海外事務所のほか、国際観光振興会の海外ネットワークを通じた沖縄観光の宣伝・情報提供等に努め、中国、台湾、韓国、香港等を中心に外国人観光客の誘致の強化、(3)国内外航空路線網の拡充を促進、(4)沖縄と国内外を結ぶクルーズ船の寄港・就航を促進するための旅客船ター

²³ 同上、第 5 章第 6 節 2 を参照。

²⁴ 『沖縄振興計画』第 2 章 1(2)。

²⁵ 同上、第 2 章 1(3)。

²⁶ 同上、第 2 章 3(2)。

ミナル等の港湾施設の整備などを図るとされている²⁷。また、「創造性に満ちた新規企業及び新規事業の創出」として、「特別自由貿易地域制度及び産業高度化地域制度等の活用」を掲げ、「特別自由貿易地域制度、産業高度化地域制度などの各種優遇措置を積極的に活用し、国内外企業の立地を促進する」ことを掲げている²⁸。さらに、「科学技術の振興と国際交流・協力の推進」では、「国際交流・協力拠点の形成を目指した基盤整備」として、(1)那覇空港の国際航空ネットワークの拡充、(2)那覇港の国際航路ネットワークの拡充などを図るとしている²⁹。

この他、「持続的発展を支える基盤づくり」として、「交通体系の整備」を掲げ、具体的には、(1)空港（例：①那覇空港の国際航空ネットワークの拡充、②国際物流拠点の形成、③離島の生活向上や産業振興などに資する新石垣空港、与那国空港等、離島空港の整備など）、(2)港湾（例：①那覇港の国際流通港湾としての機能の充実強化、②幹線臨港道路の整備、③国際クルーズ等に対応した旅客船バース、大水深バースを有する国際海上コンテナターミナルやコースタルリゾート施設等の整備、④国際物流拠点の形成、⑤平良港、石垣港については、それぞれの圏域の拠点としての機能を高める施設の整備など）に関する施策を提起している³⁰。

なお、離島に関しては、第3章において「離島・過疎地域の活性化による地域づくり」として総論を展開し、本論で扱う宮古圏域・八重山圏域における振興の方向性に関しては、圏域別振興の方向（第4章）で示しており、その中の「八重山圏域の産業振興（観光・リゾート産業の振興）」において、「与那国島においては、海底観光資源等の特異な観光資源を十分に生かすため、観光・リゾート施設の整備を促進する。また、東南アジア等に近い同圏域の地理的特性を生かし、国境を接する台湾との交流を促進する」としている³¹。

ちなみに、現在の沖縄振興計画は平成23年度までの計画とされている。

²⁷ 同上、第3章1(1)エ。

²⁸ 同上、第3章1(4)イ

²⁹ 同上、第3章3(3)

³⁰ 同上、第3章7(1)ア及びイ

³¹ 同上、第4章5(1)ア

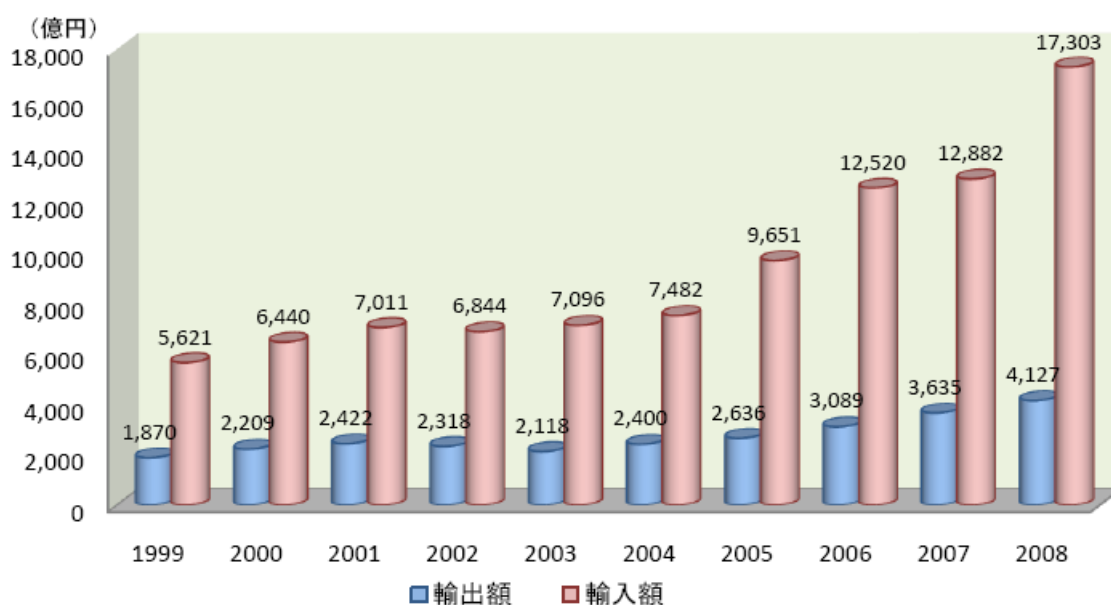
2. 北海道における「東アジアとの交流・連携」に関する施策

2-1 現況

(1) 貿易（経済交流）

北海道の貿易は、慢性的に大幅な赤字傾向が続いている。平成20（2008）年の北海道の貿易額は、輸出が前年比13.5%増の4,127億円で5年連続のプラスとなり、過去最高額を更新した一方、輸入は前年比34.3%増の1兆7,303億円と大きな伸びを示した結果、貿易赤字は前年比42.5%増の1兆3,176億円となり大幅に増加している（表1）。

表1 北海道の貿易額年別推移



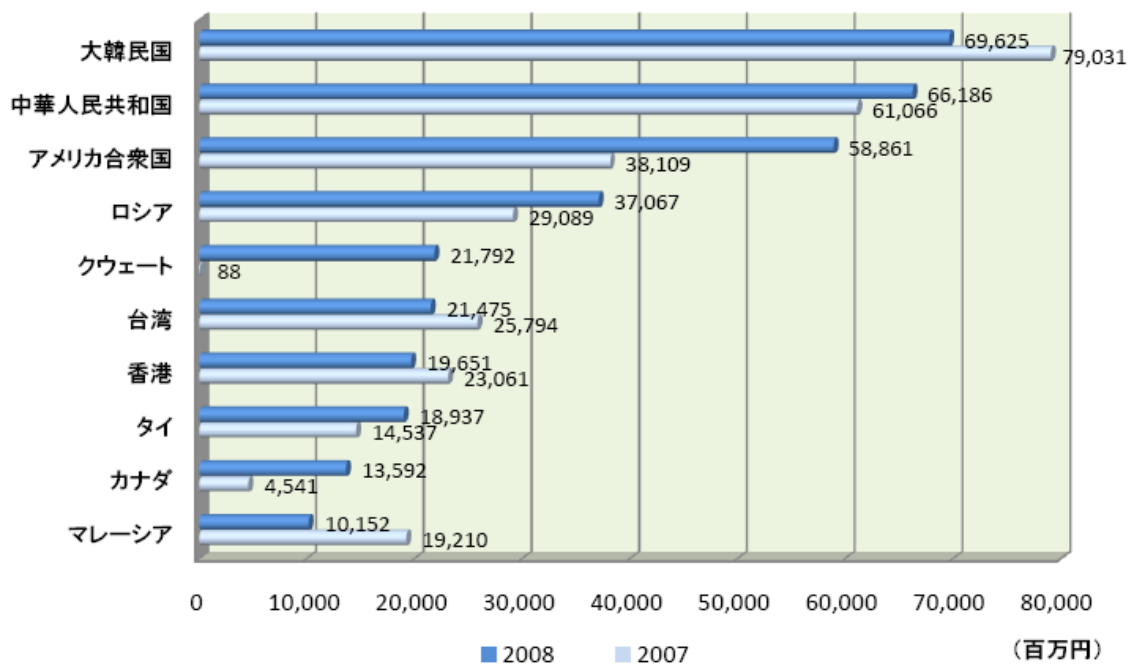
出所:財務省「貿易統計」

(出所) 経済産業省北海道経済産業局「目で見える北海道の貿易 2009」、1頁。

次に、主な輸出相手国・地域は、韓国（69,625百万円）が最も多く、次いで、中国（66,186百万円）、アメリカ合衆国（58,861百万円）、ロシア（37,067百万円）、クウェート（21,792百万円）、台湾（21,475百万円）、香港（19,651百万円）などの順になっている（表2-1）。

一方、主な輸入相手国・地域は、北海道の輸入額の多くは原油及び粗油であることから、輸入相手国も原油産地国が上位を占め、アラブ首長国連邦（426,667百万円）、サウジアラビア（286,334百万円）、アメリカ合衆国（174,922百万円）の順で、中国は7位（90,808百万円）、ロシアは8位（88,223百万円）となっている（表2-2）。

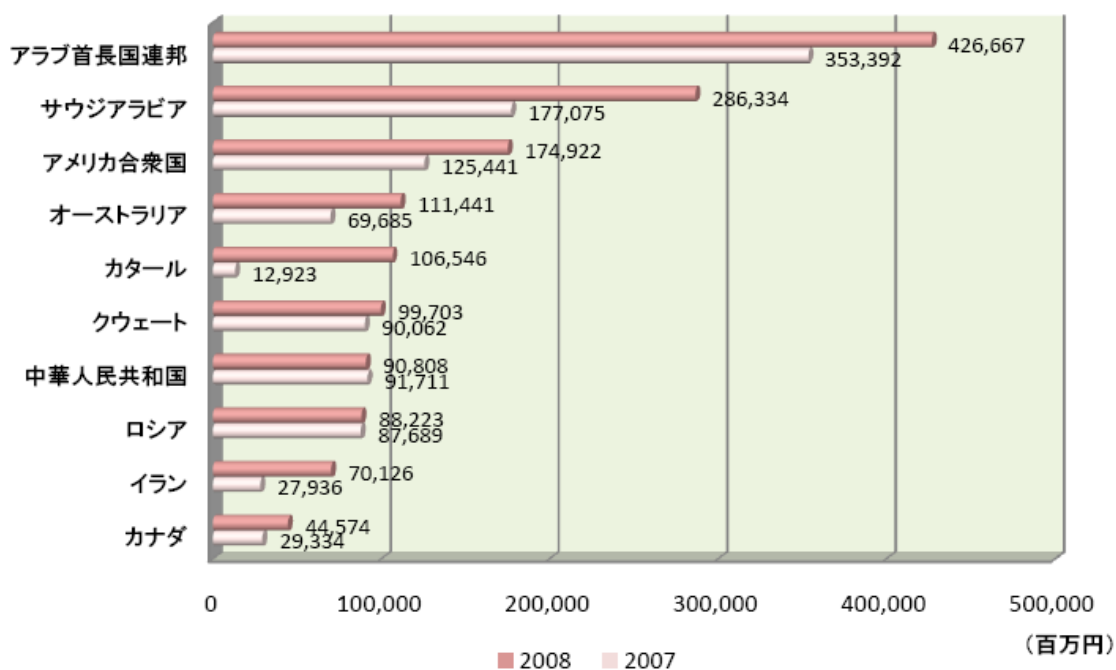
表2-1 北海道の主な輸出相手国・地域



出所: 財務省「貿易統計」

(出所) 経済産業省北海道経済産業局「目で見える北海道の貿易 2009」、9 頁。

表 2-2 北海道の主な輸入相手国・地域



出所: 財務省「貿易統計」

(出所) 同上。

ところで、平成22年1月函館税関発表の北海道貿易速報（平成21年分）によれば、平成21年の北海道の輸出額は302,227百万円（対前年比26.8%減）、輸入額は911,511百万円（同47.3%減）となり、貿易赤字は前年比46.2%減の609,234百万円まで減少した。

主な輸出国・地域は、中国（53,216百万円：同19.6%減）が最も多くなり、アメリカ合衆国（47,618百万円：同19.1%減）、韓国（41,927百万円：同39.8%減）、香港（16,080百万円：同18.2%減）、カナダ（15,428百万円：13.5%増）、台湾（13,501百万円：同37.1%減）の順となり、ロシアは10位（8,597百万円：同76.8%減）となっている。一方、主な輸入国・地域に関しては、アラブ首長国連邦（192,648百万円：同54.8%減）、サウジアラビア（106,660百万円：同62.7%減）、アメリカ合衆国（100,029百万円：同42.8%減）の順は変わらないが、いずれも激減しており、中国は5位（66,955百万円：同27.3%減）、ロシアは6位（54,113百万円：同38.7%減）となっている³²。

また、平成21年5月現在、道内の海外進出企業数及び拠点数は127社185拠点で、国別では、中国（88社105か所）、次いでアメリカ（9社14か所）、韓国（9社9か所）、台湾（9社9か所）、ロシア（7社8か所）、タイ（6社7か所）の順となっている。業種別では、製造業が42社63拠点、卸・小売業が32社50拠点、貿易商社が17社21拠点、その他が36社51拠点であり、製造業のうちでは食料品、木材・木製品関連の企業が多い³³。

(2) 国際観光

北海道外国人来道者（実人数）の推移は、平成9年度以降、着実に増加傾向にあり、特に平成15年度にビジット・ジャパン・キャンペーンが始動してからは、台湾からの観光客を中心に、大幅に増加してきた。ただし、平成20年度に関しては、平成20年8月からの世界同時不況以降、経済不況のあおりを受け、698,150人（前年比3.1%減）となっている（表3）。

国・地域別にみると、台湾（227,600人：全体の33.0%）が最も多く、次いで、韓国（139,100人：同20.2%）、香港（126,000人：同18.3%）、中国（47,400人：同6.9%）、シンガポール（45,300人：同6.6%）の順となっている。近年、中国やシンガポールからの来道者の増加が著しく、特に中国は、平成21年7月の北京、上海、広州の富裕層への個人旅行ビザの解禁や、道東を舞台とした中国映画（「非誠勿擾」）の大ヒットなどにより北海道人気が高まっており、今後のさらなる伸びが期待されている³⁴。

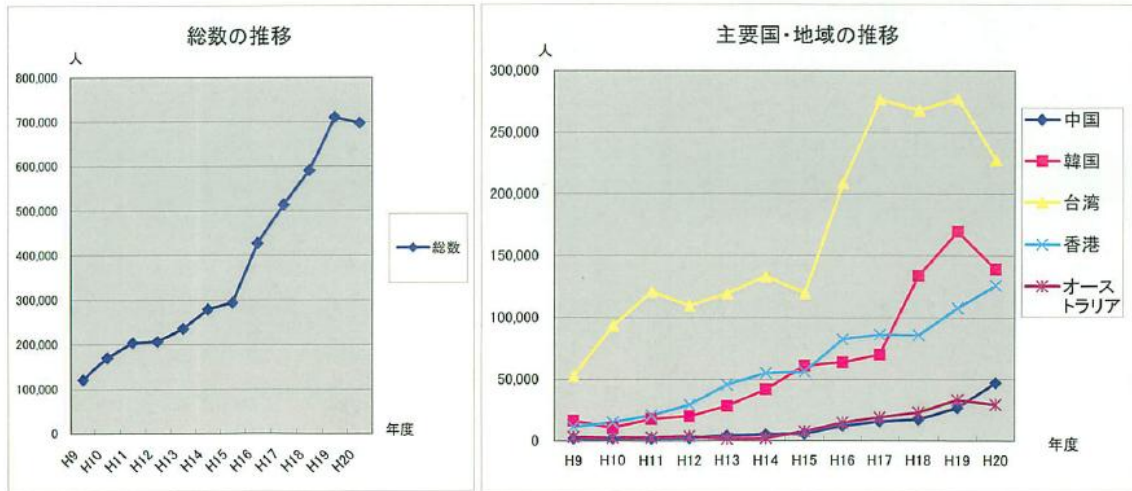
³² 函館税関「北海道貿易速報 平成21年分」を参照。なお、ロシアの輸出額の激減は2009年1月から中古車の輸入関税引き上げ、輸入額の激減は原油価格の下落が主に考えられる。

³³ 北海道庁資料。

³⁴ 北海道経済部観光局「北海道観光の現況」平成21年10月、2頁を参照。

表3 訪日外国人来道者（実人数）の推移

	(単位:人)											
	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
総数	120,900	170,300	203,900	206,600	236,100	279,350	293,780	427,050	513,650	580,650	710,950	698,150
中国	2,200	1,900	2,100	2,400	3,900	5,200	5,800	12,050	15,650	17,350	26,950	47,400
韓国	16,500	10,800	17,800	19,900	27,850	41,900	61,200	63,850	70,050	133,850	169,300	139,100
台湾	52,800	93,700	120,900	109,700	119,450	133,200	119,750	208,600	276,800	267,900	277,400	227,600
香港	11,500	15,200	20,800	29,400	45,900	55,450	56,600	82,750	86,500	86,050	108,000	126,000
オーストラリア	3,300	2,600	2,900	3,700	1,550	2,230	7,550	14,650	18,900	22,950	33,350	29,450



(出所) 北海道経済部観光局資料

2-2 国（北海道経済産業局・北海道運輸局・北海道開発局）の施策

北海道の貿易・国際観光政策に関する国の施策として、貿易政策に関しては経済産業省北海道経済産業局、観光政策に関しては国土交通省北海道運輸局、貿易・観光の活発化を意図した空港・港湾政策並びに「北海道総合開発計画」との関連に関しては国土交通省北海道開発局の施策を中心に紹介する。

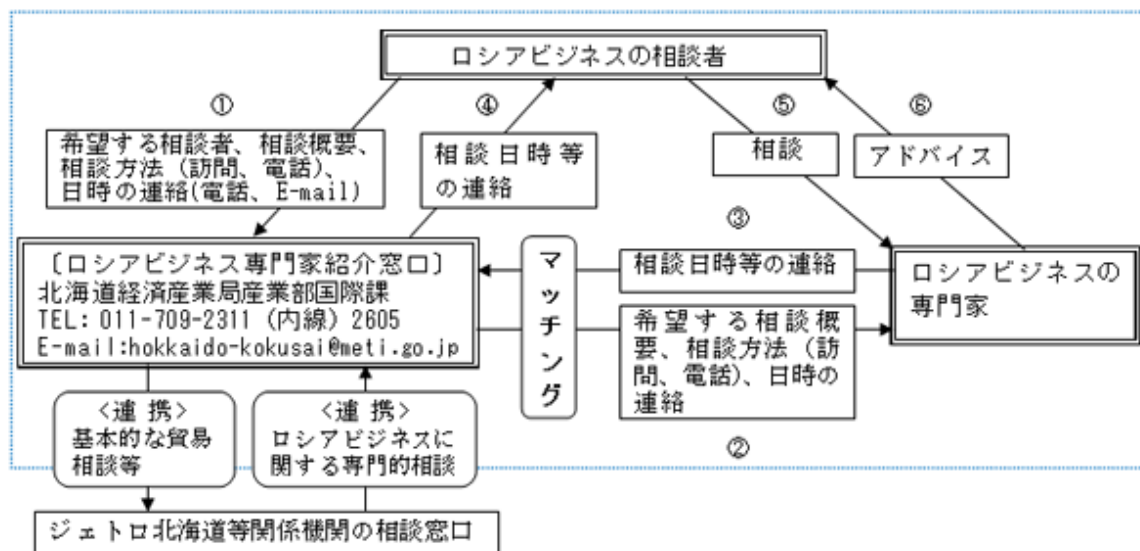
2-2-1 北海道経済産業局

北海道経済産業局において、地域の国際経済交流と貿易取引の適正化に関する施策は、産業部国際課が担当している。

ロシア極東地域への経済交流・輸出を活発化させる施策として、近年、住宅関連ビジネス展開の促進方策を検討している。すなわち、積雪寒冷地でも快適に生活できる北海道寒冷地住宅・関連製品、技術とロシア極東地域のニーズとマッチングさせることで、北海道住宅関連産業の同地域でのビジネス展開を支援している。具体的には、平成20年度「ロシア極東地域における寒冷地技術に関するビジネス環境調査」に基づき、平成21年度においては、(財)貿易研修センター、北海道等の関係機関の協力のもと、ウラジオストク・ハバロフスクにおいて、北海道の住宅・住宅関連製品・技術を紹介・PRするセミナー及び商談会を開催している。

また、ロシアビジネス支援の為に、専門家紹介窓口を開設し、ロシア側パートナーの選定、商慣習、通関・許認可手続き、物流手段の確保等のノウハウ・実務スキルに関するアドバイスを道内企業が受ける機会を提供している（図3）。

図3 北海道企業へのロシアビジネス・アドバイス体制



（出所）北海道経済産業局 HP

この他、(独)日本貿易振興機構北海道貿易情報センター、(独)中小企業基盤整備機構北海道支部、北海道、札幌市とともに『中小企業のための海外展開支援ガイドブック』を作成し、道内各機関の支援策を紹介している。

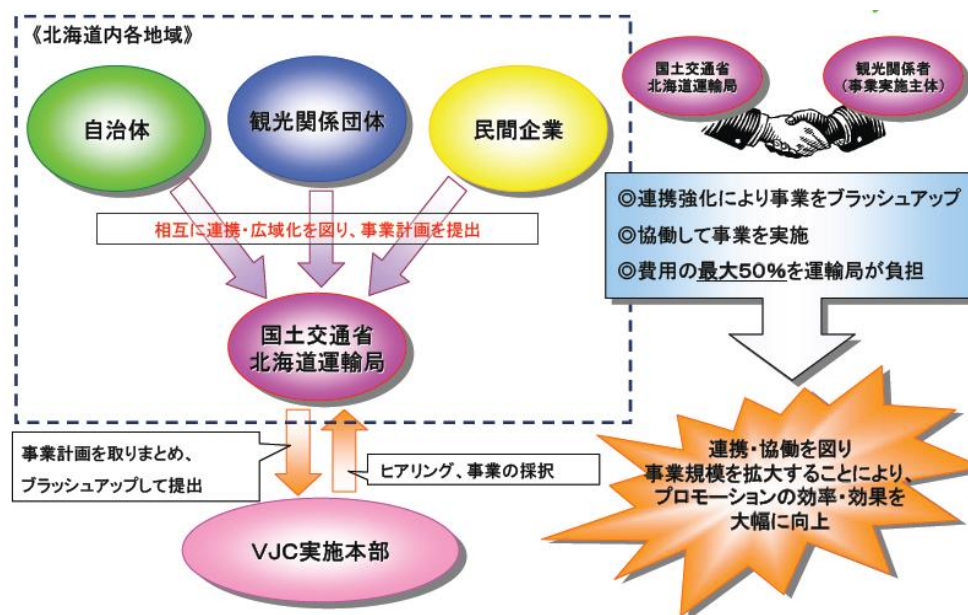
2-2-2 北海道運輸局

北海道運輸局において国際観光に関する施策は、企画観光部国際観光課が担当している。

外国人観光客を増加させるための具体的施策としては、ビジット・ジャパン・キャンペーンに基づく地方連携事業があげられる。同事業は、北海道内各地の自治体、観光関係団体、民間企業が相互に連携を図り、事業計画を北海道運輸局に提出し、事業が採択されると、事業費の最大 50%を運輸局が負担するというもので、連携・共同を図り事業規模を拡大することによりプロモーションの効率・効果を大幅に向上させることを目的としている（図4）。

平成 21 年度においては、北海道運輸局の対象市場優先度を、①最重点市場（台湾・韓国・香港・シンガポール・中国）、②重点市場（オーストラリア・タイ）、③その他対象市場（アメリカ・カナダ・イギリス・フランス・ドイツ）、④新興市場（対象市場

図4 ビジット・ジャパン・キャンペーン地方連携事業の実施体制



(出所) 北海道運輸局 HP

外) (ロシア・インド・マレーシア) とした上で、3つの戦略(1. 東アジアを中心にした集客促進、2. 北海道ブランドを中心にした集客促進、3. 北海道の産業や教育と連携した集客促進)を立てている。また、上記年度の地方連携事業計画として、①現地での観光セミナー・商談会の開催、北海道観光ビジネスフォーラムの開催、②観光圏(富良野・美瑛広域観光圏、知床観光圏、さっぽろ広域観光圏)との連携、③WEBの整備、④ドライブ観光の提案、スキー・スノー・アクティビティによる誘致などを行っている³⁵。

次に、国際観光行政に関する役割分担に関しては、北海道運輸局は国全体のプロモーション戦略に沿った事業を行い、北海道としても中国などの東アジアをターゲットに積極的な誘致戦略を展開しており、連携した施策を推進している。また、国の出先機関の連携に関しては、平成20年6月に北海道運輸局が主導して観光立国推進北海道地方省庁連絡会を立ち上げ、毎月1回程度会議を開催すると同時に、『観光地域づくりNAVI』を作成し、観光振興にかかわる地域の取組を支援している³⁶。この他、平成20年4月に発足した(社)北海道観光振興機構に北海道運輸局も委員会への参画などにより関与している。

³⁵ 北海道運輸局資料

³⁶ 観光立国推進北海道地方省庁連絡会は、総務省北海道総合通信局情報通信部情報通信振興課、厚生労働省北海道労働局職業安定部職業対策課、経済産業省北海道経済産業局産業部サービス産業室、国土交通省北海道開発局開発監理部開発調整課、国土交通省北海道運輸局企画観光部観光地域振興課、環境省北海道地方環境事務所国立公園・保全環境課より構成されている(観光立国推進北海道地方省庁連絡会『観光地域づくりNAVI2009』)。

なお、調査時（平成 21 年 11 月）に国際観光の活発化の妨げとなる新千歳空港の外国航空機の乗り入れ制限問題（隣接する航空自衛隊千歳航空場における部隊の運用、訓練や安全保障上の観点などから外国航空機の乗り入れを制限）は、平成 22 年 1 月に国土交通省と防衛省が合意した結果、現行では、平日の昼間水曜日の午後 12 時 20 分から午後 1 時 50 分、金曜日の午後 5 時から土・日曜日の終日に限られていたが、同年 3 月 28 日より平日の運用を火曜日、水曜日の正午から午後 4 時まで広げることとなった³⁷。

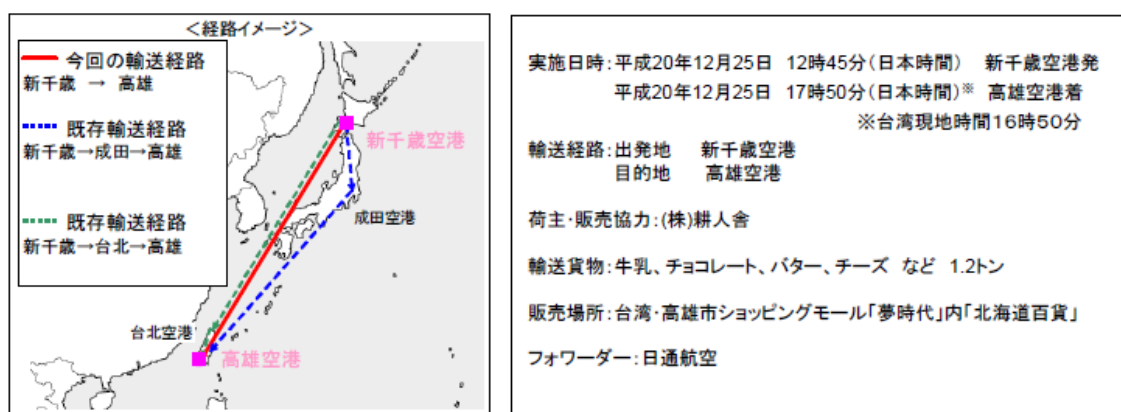
2-2-3 北海道開発局

北海道開発局において、国際物流・国際観光を活発化させるための社会基盤整備は港湾空港部（空港課・港湾計画課）、「北海道総合開発計画」に関する調査・調整などは開発監理部（開発調整課・開発調査課・開発計画課）が主に担当している。

国際物流・国際観光を活発化させるための社会基盤整備として、空港・港湾に関して以下の施策を行っている。

まず、空港に関しては、「北海道総合開発計画」に基づき、新千歳空港の国際物流機能、国際空港機能、国際航空貨物の輸送に係る機能の強化を図っている。具体的には、北海道の貨物は成田経由の貨物が多いことを踏まえ、その克服を図るために、新千歳空港から貨物直行輸送を実施し、長所・課題を把握すると同時に、輸出品の販売実績を調査している（図 5）。

図 5 旅客チャーター便による貨物輸送実施概要



(出所) 北海道開発局 HP

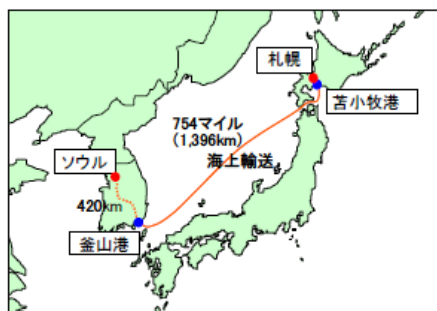
また、新千歳空港の貨物施設の機能強化のための貨物ターミナル整備や旅客利便性向上のために国際線旅客ターミナル関連整備、デアイシングエプロン（航空機除雪氷作業場）の整備、就航率向上事業などを進めている。さらに、稚内空港に関しては、

³⁷ 前原誠司国土交通大臣会見要旨（2010年1月8日）。

稚内空港就航率改善事業（滑走路 200m延長）を完了させている。

一方、港湾に関しても、「北海道総合開発計画」に基づき、①増大するクルーズ（船）需要への対応、②苫小牧港における港湾背後圏における産業の立地、③RORO 船利用貨物に対応した内貿ユニットターミナル及び国際コンテナ輸送の競争力強化を行っている。これらのうち、③に関しては、平成 19 年度に北海道と韓国を結ぶ国際直行船の試験運航を実施している（図 6）。

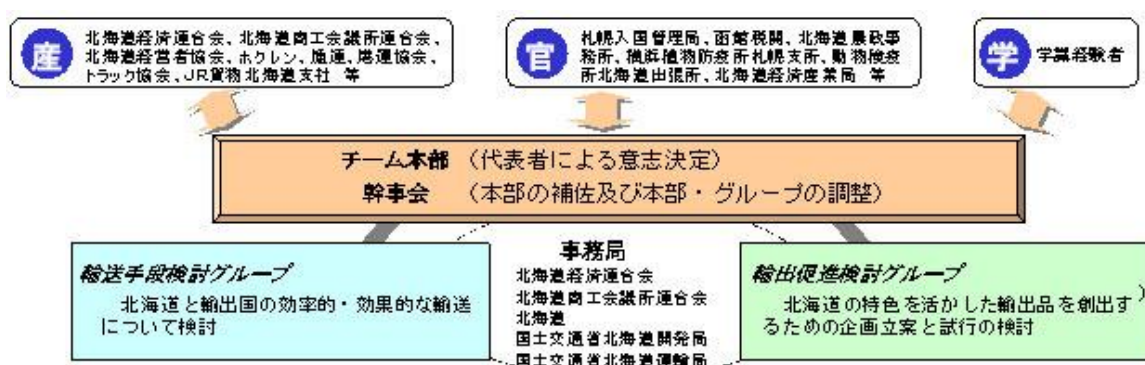
図 6 試験運行航路



(出所) 北海道開発局 HP

なお、国際物流に関しては、地域の有識者、産業界、行政などが一体となった「北海道国際物流戦略チーム」が各種検討・取組を進めているが、北海道開発局は、北海道経済連合会、北海道道商工会議所連合会、北海道、運輸局とともに事務局に参加している（図 7）。

図 7 北海道国際物流戦略チームの体制



(出所) 北海道開発局 HP

この他、北海道が有する環境技術を活用した持続可能な環オホーツク地域の形成に関する調査も行っており、ロシア極東 3 地域（沿海地方、ハバロフスク地方、サハリン州）及び中国東北 3 省（黒竜江省、吉林省、遼寧省）において懸念されている環境

問題と北海道が有する環境技術の適応可能性について検討も行っている。

ちなみに、「北海道総合開発計画」における「アジアに輝く北の拠点」の「アジア」とは、極東ロシアも含むとは言え、中心になっているのは韓国や中国などを指しているとされる。

2-3 広域自治体（北海道）の施策

貿易（経済交流）に関しては経済部商業経済交流課、観光に関しては経済部観光局、貿易や国際観光を活発化させるための社会基盤整備に関しては、総合政策部新幹線・交通企画局が主に担当している。また、宗谷地方には道の出先機関である宗谷支庁が設置されている。

(1) 経済交流（輸出・国際観光）

経済交流の活発化を意図した具体的施策としては、平成 8（1996）年に「北海道貿易・経済交流推進方策」、平成 17 年 3 月に「海外との経済交流推進方策（以下、方策）」を策定している。方策においては、国内外の経済環境の変化に的確に対応し、道経済の一層の国際化を図るため、道経済への影響が大きい①貿易（輸出）、②直接投資（外資系企業誘致・対内投資）、③観光（外国人観光客の来道促進）を中心に策定され、その推進に当たっては、道及び他の行政機関、経済交流関係団体、民間企業が連携し、実現を図るものとしている。

また、農水産物や加工食品を中心とした道産品の輸出を一層促進するため、関係者間の連携や情報の共有といった取組を推進することを目的として、関係行政機関、関係団体等で構成する北海道輸出促進連絡協議会を平成 18 年に設置している。さらに、平成 20 年 9 月に海外との経済交流を総合的に支援するために、官民協働の支援窓口である「北海道国際ビジネスセンター」を設置することで、「独立行政法人日本貿易振興機構（ジェトロ）北海道貿易情報センター」と「社団法人北海道貿易物産振興会」のワンストップ化および中国アドバイザーの配置を行っている。

上記以外に、中国・大連への駐在員派遣、北東北三県・北海道ソウル事務所を通じた見本市の実施、サハリン事務所を通じた経済交流の活性化を行っている他、先述した国際物流戦略やロシアへの寒冷地技術輸出の検討にも関与している。

一方、外国人観光客誘致に関しては、道と社団法人北海道観光振興機構が、関係団体・機関とも連携するとともに、国のビジット・ジャパン・キャンペーン（VJC）も活用し、国際旅行博への出展（豪州、韓国、香港、シンガポール、英国、台湾など）、観光ミッション派遣（中国など）、旅行エージェント、マスコミ招聘（中国、香港、台湾、タイ、マレーシアなど）等、様々なプロモーション活動を行っている。また、業務分担の観点から考えた場合、国際観光に関する施策として、道は国内外の観光宣伝誘致、

観光人材の育成、観光統計の整備などを主に行っている（表4）。この他、平成22年の上海国際博覧会に北海道・札幌市が合同で参加する予定である。

表4 観光事業に関する業務分担

	北海道運輸局	北海道経済産業局	北海道	支庁	市町村
担当部署	企画観光部国際観光課 〃 観光地域振興課	産業部サービス振興室 〃 産業振興課	経済部観光局	産業振興部商工労働観光課	商工観光課
業務エリア	全道エリア	全道エリア	全道エリア	各支庁エリア	各市町村エリア
根拠法令等	■観光立国推進基本法 「観光立国推進基本計画」	—	■北海道観光のくにつくり条例 「北海道観光のくにつくり行動計画」	—	—
事業目的	○国際観光の振興 ○地域観光振興の推進 ○ホテル・旅館・旅行業の登録	○観光・集客サービス産業の振興	○道外からの誘客促進 ○受入基盤の整備 ○受入環境づくり	○広域観光の推進	○地域のPR ○圏外からの誘客促進
主な事業	○デジタル・ジャパン・キャンペーンの促進 ○観光圏整備の促進 ○ニューツーリズム旅行商品の造成支援等	○観光産業のグローバル化の促進 ○地域における観光・集客プロジェクトの支援 ○観光・集客サービス産業における連携促進 ○地域コンテンツ産業の振興	○国内外の観光宣伝誘致 ○体験型観光の推進 ○滞在型観光の促進 ○コンベンションの誘致 ○観光人材の育成 ○観光統計の整備	【支庁の独自事業】 ○地域ブランドの促進 ○地域資源の活用事業	○観光宣伝誘致 ○イベントの開催

（出所）北海道経済部観光局資料

なお、課題としては、先述した新千歳空港乗り入れ制限によりポートセールスに限界があることに加え、中国輸出に関する法的規制（なし・りんご・米・茶のみ可）と度重なる法制度の変更、嗜好の違いなどがあるという。

ところで、方策は、平成22年3月に改訂される予定であり、現在（平成22年2月）、改訂版（案）に関するパブリック・コメントが実施されているが、その基本的目標として、「海外における道産品の販路開拓や観光客誘致・道産技術の展開による本道経済の活性化」を掲げた上で、1. 本道の「強み」を活かせる「食」「観光」の重点戦略化と指標設定（食品輸出額：平成20年 263億円⇒平成24年：450億円、外国人来道者数：平成20年度約69万人⇒平成24年度110万人、インフラ投資や住宅需要の拡大が見込まれるロシア極東地域を対象とした「寒冷地技術」、また、今後の海外事業展開が期待される「IT・バイオ」、「環境」は戦略分野に設定し、産業育成と海外事業展開を支援）、2. 道内企業への支援体制の強化（中国でのビジネス展開を一層支援するため、北京における情報の収集・発信拠点を整備⇒「北海道国際ビジネスセンター」の活用促進⇒関係機関との連携の一層の強化による効率的・効果的な事業実施）を図るとしている³⁸。

(2) 経済交流活性化のための社会基盤整備

経済交流活性化のための社会基盤整備を進めるべく、平成21年3月に「北海道交通ネットワーク総合ビジョン」を策定している。同ビジョンは、新・北海道総合計画の「特定分野別計画」（個別計画）として位置づけ、道の交通政策の基本指針とし、新・北海道総合計画の計画期間を踏まえ、平成20年度からおおむね10年間を基本としている。この中で、「国際交通ネットワークの形成」が1つの柱となっており、北米やヨーロッパに

³⁸ 詳細は、資料1を参照されたい。

日本で最も近く、東アジアと北米の航路上に位置する地理的優位性を活かして「食」や「観光」といった道のリーディング産業の振興や海外への多様な展開を図るため、①新千歳空港の国際拠点空港化、②地方空港の国際機能の向上、③港湾の国際機能の向上に向けた取り組みを進めるとしている³⁹。

なお、このビジョンにおいても、新千歳空港の中国など一部外国航空会社の乗り入れ制限問題に関して、その緩和を求めているが、先述したとおり、2010年3月に緩和される予定である。

(3) 宗谷支庁

北海道内でもっとも国境に隣接している地域として、宗谷支庁と根室支庁が考えられるが、根室支庁は北方領土問題に伴い、経済交流が制限されているため、本論では宗谷支庁を扱うことにする。

北海道宗谷支庁は、宗谷1市7町1村（稚内市、利尻町、利尻富士町、礼文町、豊富町、浜頓別町、中頓別町、枝幸町、猿払村）を所管している北海道の出先機関である（図8）。なお、平成22年4月1日より、北海道の支庁制度改革により宗谷総合振興局となり、上記市町村に加えて、幌延町もその所管区域になる予定である。

図8 北海道宗谷支庁管内



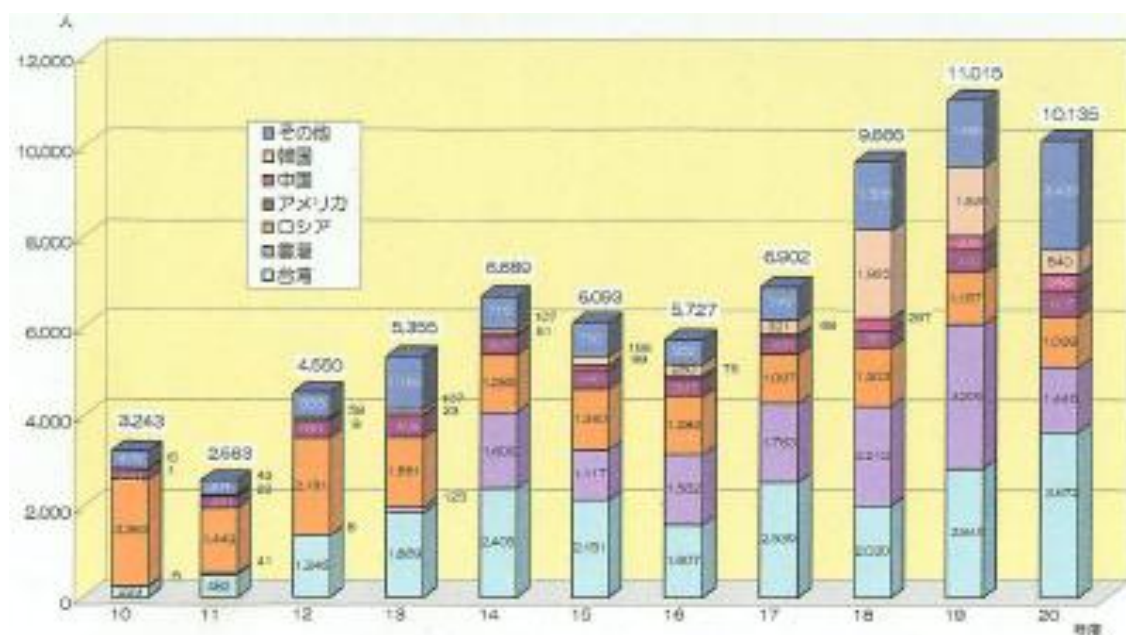
(出所) 北海道宗谷支庁 HP

宗谷支庁では、国際観光に関する業務を産業振興部商工労働観光課が、サハリンとの交流に関する業務を地域振興部地域政策課が主に行っている。

平成20年度の訪日外国人宿泊者数（延べ人数）は、10,135人（前年度比8.0%減）であった。訪日外国人宿泊者数を国・地域別にみると、台湾が3,672人（構成比36.2%）で最も多く、次いで、香港が1,446人（同14.3%）、ロシアが1,099人（同10.8%）、アメリカが607人（同6.0%）、韓国が540人（同5.3%）、中国が348人（同3.4%）の順となっている（表5）。

³⁹ 現在の北海道における国際航空及び国際海上ネットワークの状況は、資料2・3を参照されたい。

表5 宗谷支庁管内の国別訪日宿泊者数（延べ人数）の推移



（出所）北海道宗谷支庁産業振興部商工労働観光課資料

これらを市町村別にみると、稚内市が6,561人（構成比64.7%）で最も多く、次いで豊富町が1,361人（同13.4%）、礼文町が1,095人（同10.8%）、利尻富士町687人（同6.8%）の順で、この他、利尻町107人（同1.1%）となっている。

国際観光に関する主な施策として、ロシアとの観光交流に向けた取り組み（後述）の他、台湾、香港向けのプロモーション活動を行っている。次に、サハリン交流に関する主な施策として、サハリン州との観光交流を推進するため、ロシア語と英語による管内の観光パンフレットや指さし会話集を作成しているとともに、支庁ホームページにロシア語の観光情報を掲載しているほか、サハリン州の旅行業者と管内主要観光地を実際に巡り、さまざまな観光体験や意見交換をするなど、積極的な観光客誘致に取り組んでいる。この他、北海道国際ビジネスセンター、稚内商工会議所ほか関係団体との連携により企業を対象とした貿易セミナーや、「稚内・コルサコフ定期利用促進協議会」や「日ロフェリー定期航路利用促進協議会」にも関与している。

2-4 基礎自治体（稚内市・利礼3町）の施策

北海道宗谷支庁内で最も国境に隣接している地域として、稚内市（サハリンまで最短43km）、利尻町、利尻富士町、礼文町があげられる。以下、順にその国際観光政策とサハリンとの経済交流政策を紹介する。

2-4-1 稚内市

稚内市は、稚内空港（国管理空港：滑走路全長 2,200m）と稚内市が管理する稚内港（重要港湾）及び宗谷港（地方港湾）を有する人口約 4 万人の日本の最北端の市である。稚内市の国際観光政策は建設産業部観光交流課、サハリンとの経済交流は建設産業部サハリン課が所管している。

(1) 国際観光

平成 20 年度の稚内市の観光客（宿泊人数）は 5,164 人で、国別では台湾 1,368 人、香港 1,318 人、ロシア 688 人、アメリカ 373 人、韓国 206 人、中国 164 人などであった。ちなみに、平成 21 年度は台湾から 12 便チャーター便を受け入れる計画があったが、新型インフルエンザの影響により、全便キャンセルになったという。

(2) サハリンとの交流

平成 2 年のコルサコフ市の対外開放、その後のサハリン・プロジェクトなどを通じて、経済交流を活発化させる施策を行ってきた。友好都市であるコルサコフ市とは「稚内・コルサコフ定期航路利用促進合同会議（稚内・コルサコフ定期利用促進協議会）」、同市にネベリスク市とユジノサハリンスク市を加えた 3 市と水産問題連絡会議を開催してきた。平成 20 年からは水産問題連絡会議を発展させる形で、同分野に農業、観光分野も加えた「友好都市経済交流促進会議」を年 1 回開催している。

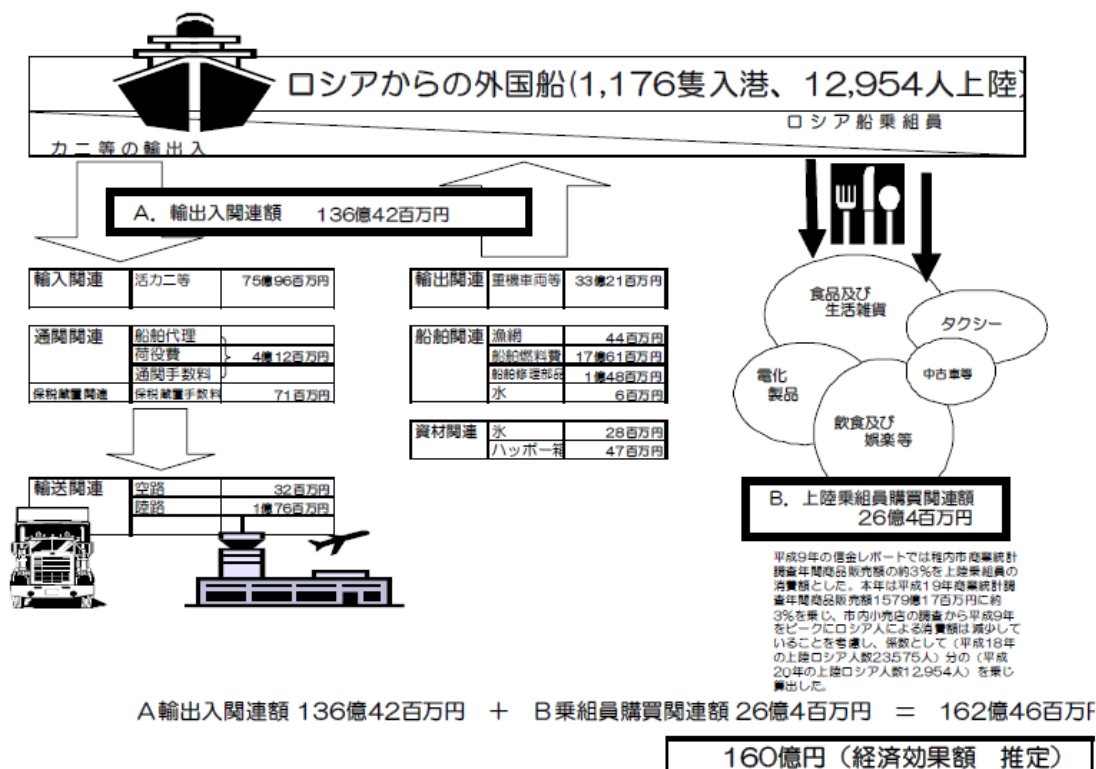
稚内市では「ロシア貿易と稚内市の経済効果に係る報告書」を出しており、それによれば、平成 20 年のロシア連邦からの輸出入における稚内市の経済効果は、市内関連事業者の聞き取り調査から推定すると、輸出入関連額 109 億 17 百万円、通関関連額 4 億 12 百万円、保税蔵置関連額 71 百万円、船舶関連額 19 億 59 百万円、輸送資材関連額 75 百万円、輸送関連額 2 億 8 百万円、特例上陸乗組員の購買関連額 26 億 4 百万円などを合算すると、その経済効果は 160 億円になるものと推定される（図 9）。

この他、平成 21 年 9 月にはサハリンで募集され 85 名が参加した「稚内ツアー（3泊 4 日）」の経済効果は、1,400 万円であったと推計している⁴⁰。

ところで、稚内市のサハリンとの経済交流は、サハリン・プロジェクト 1・2 が一段落ついたために、岐路に立っているとと言える。例えば、①サハリン・プロジェクト関連（重機）に代わる分野（一般消費財）での経済交流を志向しても、サハリンに貿易関係企業が少ないため、リスクが大きい、②サハリン州だけだと人口が約 55 万人の上に貧富の差が拡大しているため大きい市場を期待できない、③法律・制度が頻繁に変わる、④サハリン側には輸出入に関わる商社がない、などの問題があるという。

⁴⁰ 稚内市役所 HP。

図9 平成20（2008）年ロシアとの輸出入における稚内市の経済効果体系（推定）



（出所）稚内市建設産業部水産商工観光課「2008年版ロシア貿易と稚内市の経済効果に係る報告書」平成21年3月。

2-4-2 利尻町

利尻町は、利尻島の西南部に位置する人口約2,500人の町で、利尻町が管理する杓形港（地方港湾）を有している。

利尻町では、特に国際観光や海外との経済交流を意図した政策はないが、平成21年には外国クルーズ船が2隻来航したという。なお、平成20年度の利尻町の外国人宿泊人数は107人（台湾70人、アメリカ11人など）である。

2-4-3 利尻富士町

利尻富士町は、利尻島の東北部に位置する人口約2,900人の町で、北海道が管理する利尻空港（地方管理空港：滑走路全長1,800m）や利尻富士町が管理する鴛泊港（地方港湾）を有している。

利尻富士町では、特に国際観光や海外との経済交流を意図した政策はない。しかしながら、平成20年度の利尻富士町の外国人宿泊人数は563人（台湾177人、米国90人、フランス51人など）である。

2-4-4 礼文町

礼文町は、ロシアに実効支配されている択捉島を除けば、離島では日本最北端の礼文島に位置する人口約 3,000 人の町で、北海道が管理する礼文空港（地方管理空港：滑走路全長 800m）や礼文町が管理する香深港（地方港湾）を有している。ただし、礼文空港は、平成 21 年 4 月より平成 27 年 3 月まで供用休止中である。

礼文町では、特に国際観光や海外との経済交流を意図した政策はない。しかしながら、平成 20 年度の礼文町の外国人宿泊人数は 810 人（台湾 437 人、フランス 39 人、シンガポール 35 人など）である。

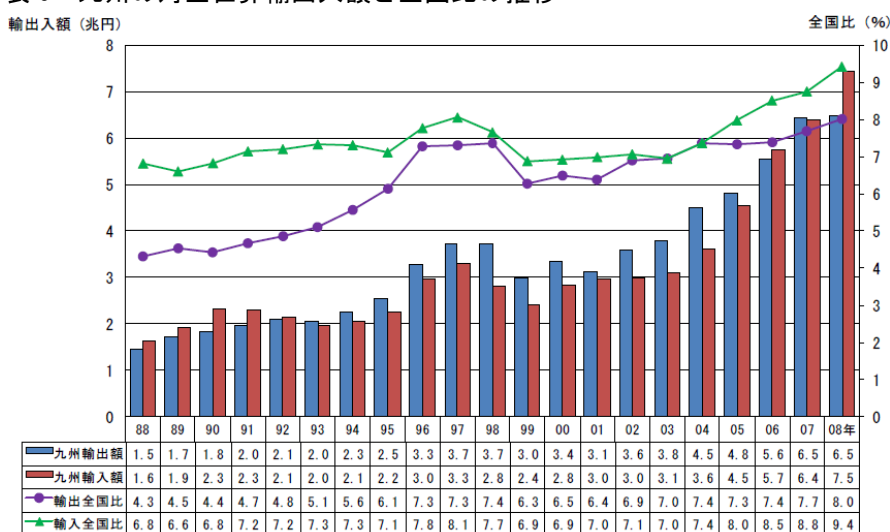
3. 九州北部における「東アジアとの交流・連携」に関する施策

3-1 現況

(1) 貿易

平成20(2008)年における九州の世界との貿易額は、輸出が6兆4,953億円(前年比0.5%増)で7年連続の増加、輸入が7兆4,557億円(同16.2%増)で9年連続の増加となり、いずれも過去最高額となった(表6)。

表6 九州の対全世界輸出入額と全国比の推移



(出所) 九州経済産業局「九州アジア国際化レポート2009(貿易データ編)」、1頁。

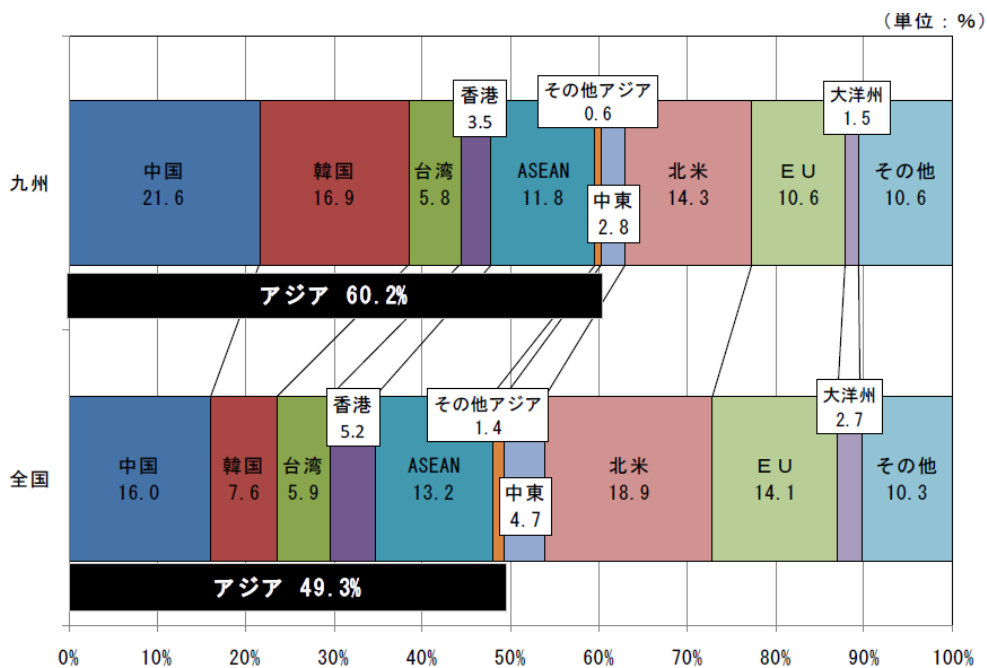
次に、主な輸出相手国・地域は、中国1兆4,013億円(21.6%)、韓国1兆961億円(16.9%)、ASEAN7,652億円(11.8%)、台湾3,761億円(5.8%)の順となっており、中国のシェアが初めて20%を超え2007年から連続トップとなっている(表7-1)。

一方、主な輸入相手国・地域は、地域ではアジアが2兆6,448億円(35.5%)と最大のシェアを占め、次いで中東が2兆4,971億円(33.5%)、大洋州が9,558億円(9.8%)となっており、この3地域で約8割を占めている。アジアでは、中国が1兆555億円(13.5%)と初めて1兆円台を超え、ASEAN9,180億円(12.3%)、韓国4,458億円(6.0%)の順となっている(表7-2)。

また、平成20(2008)年の九州企業の海外進出件数は18件と前年の56件から激減した一方、この18件のうち17件がアジア地域への進出であった。また、86年~08年累計の九州企業の海外進出件数と進出先(国・地域別割合)を見ると、中国450件(全体の47%)、台湾56件(同6%)、韓国44件(同5%)、香港42件(同4%)、ASEAN177件(同18%)などとなっている⁴¹。

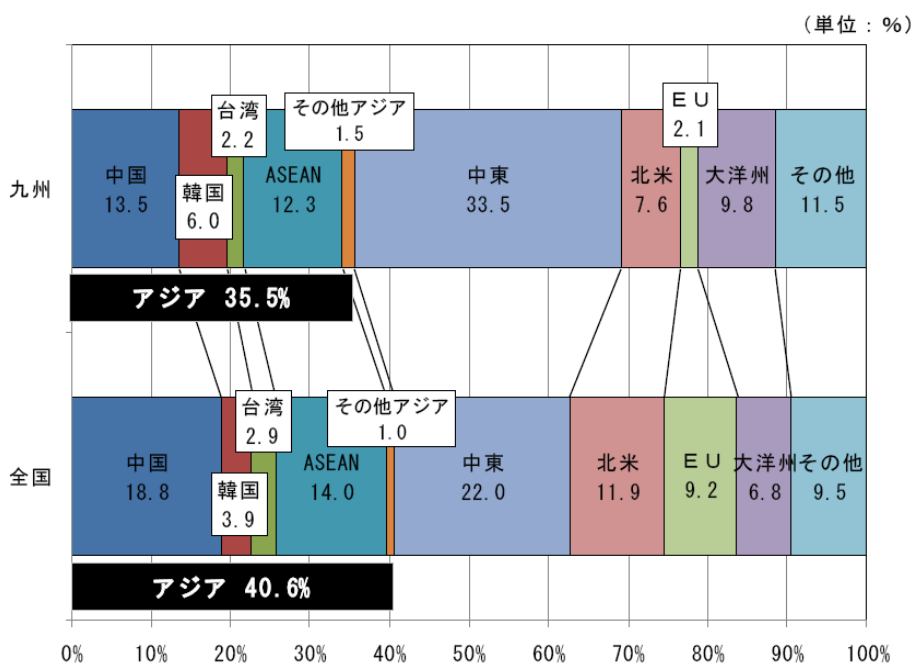
⁴¹ 九州経済産業局「九州アジア国際化レポート2009(速報版)」4頁。

表 7-1 九州と全国の輸出相手地域（平成 20 年）



（出所）九州経済産業局「九州アジア国際化レポート 2009（貿易データ編）」、7 頁。

表 7-2 九州と全国の輸入相手地域（平成 20 年）



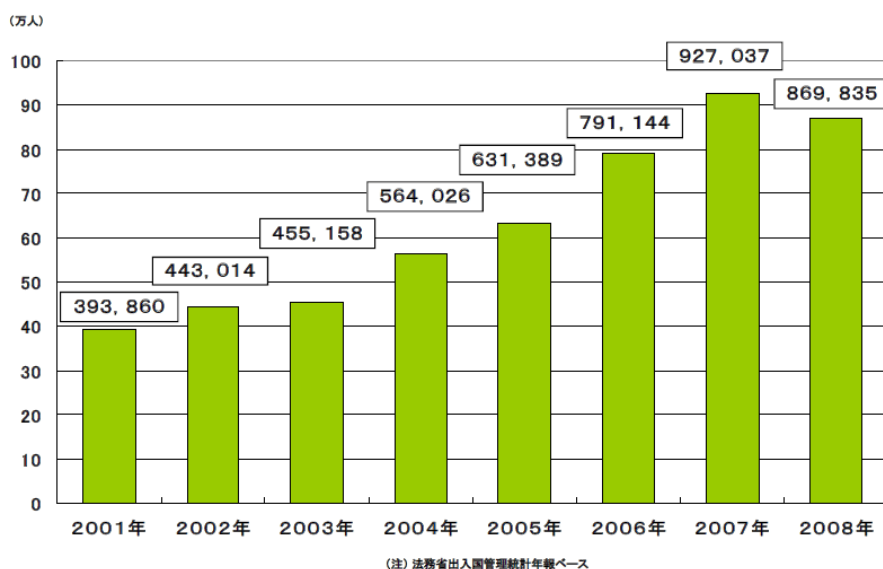
（出所）同上、12 頁。

(2) 国際観光

九州全体への外国人入国者数の推移は、平成 19 (2007) 年まで増加傾向であったが、

平成 20 (2008) 年は、前半は好調であったが、後半は世界的金融危機などの影響もあり、86.9 万人 (前年比 6.1%減) となった (表 8)。内訳は、韓国 57.9 万人 (全体の 66.7%)、台湾 9.8 万人 (同 11.4%)、中国 7.2 万人 (同 8.3%)、香港 3.2 万人などとなっており、アジア地域が全体の 95.1%を占めている。なお、2009 年度の上半期も日・韓航路の韓国人旅客数が半減 (229,567 人：前年度比 49.1%) している。

表 8 九州への外国人入国者数の推移



(出所) 国土交通省九州運輸局資料

この他、平成 20 (2008) 年の外航クルーズの博多港及び長崎港入港実績は、博多港が 35 隻、長崎港が 25 隻となっている⁴²。

3-2 国 (九州経済産業局・九州運輸局・九州地方整備局) の施策

九州の貿易・国際観光政策に関する国の施策として、貿易政策に関しては経済産業省九州経済産業局国際部国際課、観光政策に関しては国土交通省九州運輸局企画観光部国際観光課・観光地域振興課、貿易・観光の活発化を意図した空港・港湾政策に関しては国土交通省九州地方整備局港湾空港部港湾計画課、「九州圏広域地方計画」との関係に関しては、九州圏広域地方計画推進室の施策を中心に紹介する。

3-2-1 九州経済産業局

経済交流を活発化させる事業として、九州経済国際化の取り組みがあげられる。具

⁴² 国土交通省九州運輸局資料。なお、九州ーアジア間の国際旅客航路 (航空機・船舶) に関しては、資料 4 を参照されたい。

体的には、①九州企業の海外事業展開支援事業（1. 環黄海を中心とした民間経済交流の推進、2. 東アジアを中心とした民間経済交流の推進、3. 中小企業の海外市場開拓支援）、②九州域内の国際化推進事業（1. 留学生等海外高度人材の活用促進、2. 地域への投資促進・地域間経済交流の推進）、③施策普及・調査・広報等（1. 国際関連施策の普及のためのセミナー開催、2. 九州地域の国際化ニーズに応じた調査・情報発信）、④九州地域一帯の広域的事業の取組強化等を行っている。

このうち、環黄海を中心とした民間経済交流の推進に関しては、2001年より環黄海経済・技術交流会議を開催することでその深化を図っている（第10回は2010年10月に北九州市で開催予定）（図10）。また、東アジアを中心とした経済交流の拡大に関しては、九州経済国際化推進機構とベトナム計画投資省の間で双方が窓口となり、経済連携を推進する枠組みに合意する等、ベトナムとの経済交流の深化・拡大を図っている。さらに、中小企業の海外市場開拓支援に関しては、輸出及び海外進出により海外市場を開拓しようとする意欲と能力のある中小企業をJETROや中小企業等支援機関の活用によりハンズオン体制を強化している。

図10 環黄海地域エリア



(出所) 九州経済産業局国際部資料

この他、留学生等海外高度人材の活用促進に関しては、「東アジアブリッジ人材育成セミナー」、「留学生産業交流事業」、「九州地域留学生ネットワーク会議」を通じて、その活用促進を支援している。その結果、2008年の九州地域への外国人留学生の就職者数は451人（日本国内に就職する就職者数の4.1%）となっている。

3-2-2 九州運輸局

外国人観光客を増加させるための具体的施策としては、ビジット・ジャパン・キャンペーンに基づく地方連携事業があげられる。2009（平成21）年度においては、九州における①最重点市場（韓国・台湾・中国・香港）、②重点市場（タイ・シンガポール）とした上で、重点事業として、①情報発信事業（海外で九州の観光情報を発信、メディア関係者の招請）と誘客促進事業（観光説明会・商談会の開催、旅行エージェント招請・旅行商品に対する広告支援、個別テーマに基づく交流促進）を行っている。その他、九州地域訪日教育旅行促進協議会による青少年交流の促進、外航クルーズ船の九州への誘致、外国人による現地調査（「ひとり歩き点検隊」）の実施、外国人旅行者接遇研修会の実施、YŌKOSO! JAPAN 大使、観光カリスマの任命などを行っている。

課題としては受入環境整備の充実がある。かなり改善されているが、入国手続きの時間短縮や、外貨両替所の整備、案内表示等の多言語化など、今後も引き続いて対応に取り組む必要がある。

3-2-3 九州地方整備局

国際物流および国際観光を活発化させるための具体的な施策としては、「九州圏広域地方計画」に基づく施策を進めている（詳細は1-3を参照）。

なお、上記計画においては、計画策定時点で着手している事業のうち、代表的な事業を例示して記載している。

3-3 広域自治体（福岡県・長崎県）の施策

広域自治体の施策としては、韓国との交流が活発化している福岡市と北九州市の属する福岡県と対馬市の属する長崎県（出先機関である対馬振興局及び壱岐振興局を含む）を取り上げる。

3-3-1 福岡県

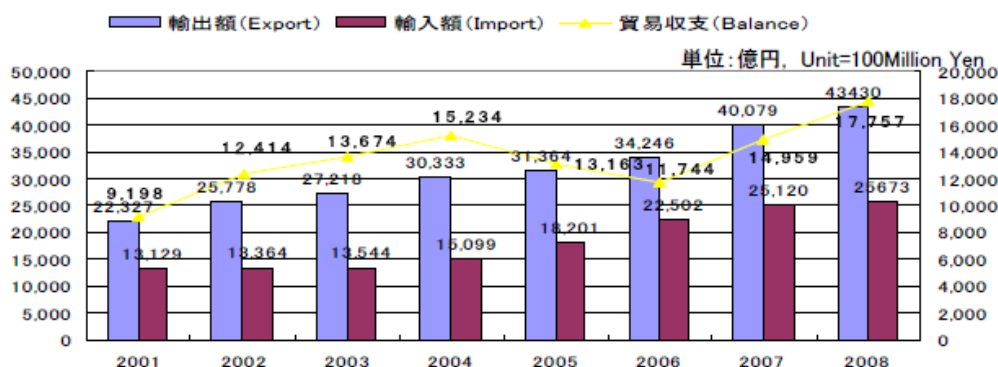
福岡県では、経済交流（輸出・国際観光）に関する政策を商工部国際経済観光課、空港整備に関しては企画・地域振興部空港整備課・空港計画課、港湾整備に関しては県土整備部港湾課が主に所管している。

(1) 貿易

平成20（2008）年の福岡県内港通関輸出額は、対前年比で8.4%増の4兆3,430億900万円である。なお、国（地域）別で見ると、中華人民共和国（1,112,938百万円：構成比25.6%）、米国（625,068百万円：同14.4%）、大韓民国（523,212百万円：同12.0%）、台湾（320,157百万円：7.4%）、香港（134,579百万円：3.1%）の順で、中国への輸出

額が1兆円を超えている。一方、県内港通関輸入額は、対前年比で2.2%増の2兆5,673億3,300万円で、国（地域）別で見ると、中華人民共和国（757,088百万円：同29.5%）、大韓民国（282,884百万円：同11.0%）、米国（234,148百万円：同9.1%）、インドネシア（218,889百万円：同8.5%）、タイ（163,775百万円：同6.4%）の順になっている（表9）。

表9 福岡県内港の貿易額の推移



（出所）「福岡県の貿易（2008年）」

また、海外企業誘致に関しては、平成15～20年度の6年間で69社であり、国籍別では、中国21社、韓国12社、米国10社などとなっている。

経済交流を活発化させる施策としては、5か所の海外事務所（香港、上海、ソウル、フランクフルト、サンフランシスコ）や海外企業誘致センターを設置するとともに、在福岡外国政府機関等（中国・韓国・米国・オーストラリア・ベトナムの在福岡総領事館、領事館、台湾、韓国、タイ、イタリア、カナダの各貿易センター等）と連携してアジア戦略を展開している。その上で、①県内企業の海外ビジネス展開支援（1. 国際的な取引支援（例：地場産業、農産物の国際展開支援）、2. 商談会開催等による海外企業との商談促進（例：アジア産業交流フェア、福岡インターナショナルギフトショー）、3. 経済ミッションによる海外企業との商談促進（例：アジア地域連携経済ミッション、米国西海岸経済ミッション）、②海外企業誘致（1. 個別企業訪問、2. 海外企業の福岡県への招聘）、③国際ビジネス環境の整備（1. アジアビジネス特区による規制緩和（高度人材の育成、海外企業の進出促進、2. 優秀な人材の確保・活用、3. 福岡在住外国人ビジネスマンの生活環境の整備（インターネット上の生活情報等提供）、4. Fukuoka International Business Association (FIBA)（福岡在住の外国人ビジネスパーソン、研究者等の情報交換の場の提供））を行っている。

一方、課題としては、上記の施策が国の施策と重複することが多いことがあげられている。

(2) 国際観光

平成20年の福岡県への入国外国人は、709,973人（前年比2.3%減）で、国・地域別では、韓国（456,737人）、台湾（85,526人）、中国（64,085人）、香港（24,083人）の順になっている。また、港別では、福岡空港（426,098人）、博多港（272,080人）、門司港（7,507人）、戸畑港（20人）、苅田港（1人）となっている。

福岡県の国際観光に関する施策としては、九州7県と民間により設立された「九州観光推進機構」による「第1次・第2次九州観光戦略短期計画」に基づく施策、産業観光の推進（例：外国語版（英・韓・繁・簡）の作成）、インターネットを活用したサービスの拡充・強化（例：外国語版ページの拡充）などがあげられる。なお、平成22年度は上海万博における観光推進事業や第3次九州観光戦略の策定を予定している。

なお、上記以外に、貿易・国際観光ともに、中国・江蘇省との姉妹都市提携、日韓沿岸交流などを通じた自治体協力を行っているという。

(3) 経済交流活性化のための社会基盤整備

福岡空港、北九州空港は国管理空港であるが、平成21年4月に現空港における滑走路増設と新空港の調査継続を求める「福岡空港の過密化対策について」及び滑走路の延伸（2500m→3000m）などの「北九州空港の活用強化について」の意見を国土交通省に提出している。このうち前者に関しては、同年5月、滑走路増設の具体的な施設計画の検討に国が着手し、県、福岡市協力のもと調査等が進められている。

また、港湾に関しては、博多港、北九州港（特定重要港湾）が政令市管理のため、それ以外の重要港湾及び地方港湾を福岡県が管理しているが、東アジアとの国際物流の活性化を意図して三池港（重要港湾）の整備に力を入れている。

3-3-2 長崎県

長崎県では、経済交流（輸出）に関する政策を物産流通推進本部、国際観光に関する政策を観光振興推進本部、港湾に関しては土木部港湾課が主に所管している。また、出先機関として、対馬市には対馬振興局、壱岐市には壱岐振興局が設置されている。

(1) 経済交流（輸出）

輸出に関しては、食品の輸出に力を入れている。そのために平成20年10月に一般消費者向けに北京「日本長崎フェア」、平成21年11月には業者向けに展示商談会を実施している。また、農産物輸出に関して、国（九州農政局）とは情報交換のみにとどまっている一方、県内市町村とは先述したフェアなどで連携しているという。この他、他県とは九州貿易振興協議会や日韓海峡沿岸知事会議を通じた連携もある。

一方、課題としては、貿易の実態把握に関する取り組みが遅れている（例：統計が

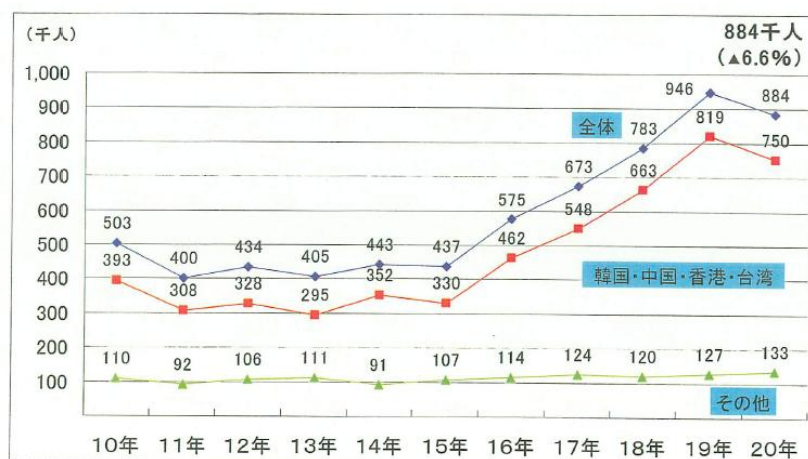
ない)、中国の商習慣、検疫、関税の問題、企業のやる気の喚起と信頼できる現地協力者の確保などがあげられるという。

一方、課題としては、貿易に関する取り組みが遅れている（例：統計がない）、中国の商習慣、検疫、関税の問題、企業のやる気と現地協力者の増大などがあげられるという。

(2) 国際観光

長崎県における外国人宿泊者数は、平成 15 年より増加傾向にあったが、平成 20 年は 884 千人（対前年比 6.6%）であった（宿泊者実数は 385 千人：同 3.1%減）。なお、国・地域別では、韓国（510 千人：構成比 57.7%）、台湾（184 千人：20.8%）の順で、この他、香港（37 千人：同 4.2%）、中国（20 千人：2.2%）となっている（表 10）。

表 10 長崎県における外国人宿泊客（延滞在数）の推移



（出所）長崎県観光振興推進本部資料。

また、国際観光船に関しては、中国からの国際観光船（「コスタ・アレグラ号」）の減少により、平成 20 年は 27 隻（平成 19 年：41 隻）となり、乗船者数（乗組員含む）も 21,403 人（平成 19 年：45,975 人）と前年より減少している。なお、長崎港の国際観光船の寄港は全国でトップクラスであるという。

長崎県は平成 19 年度から平成 22 年度までの期間を対象とする「長崎県観光振興基本計画」を策定している。その上で、国際観光を活発化させる施策として、①国際観光推進事業（海外メディア総合戦略事業、エージェント・キャリア等招聘事業、イメージアップ特別宣伝事業）、②大型客船誘致促進プロジェクト（「クルーズながさき」の設立、長崎港松ヶ枝国際観光船埠頭整備事業）、③外国人楽々まち歩きプロジェクト（地域限定通訳案内誌試験の実施、「ガイド付体験プログラム」の開発など）、④海外新規市場開拓事業（タイ・シンガポールへの誘客活動、MICE 市場の開拓）、⑤中国ク

ルーズ消費拡大推進事業（歓迎装飾、インフォメーションの通訳等配置、両替対応など）の他、平成 21 年度は外国人観光客緊急拡大事業（中国での情報発信、海外旅行代理店とのタイアップ、韓国・台湾の大学との連携、国際クルーズ誘致拡大）を行っている。ちなみに、国際クルーズ誘致拡大の施策として、具体的には、県職員による入管審査補助（国の研修等を活用）を行っている。

観光行政における役割分担としては、県内では、県が政策企画・立案、県観光連盟が営業・セールスを行っているという。また、国（VJC、観光統計などオール日本の施策で、単独の自治体ではできない施策を重点的に実施）、県（市町への支援、県としての特色を活かした PR、誘客セールス）、市町（観光地づくりの整備、誘客 PR）と位置づけた上で、国には観光を取り巻く構造的な問題（宿泊業界、地域交通、外国人受け入れ体制など）について、思い切った施策を期待している。さらに、他県との連携として、九州観光推進機構（九州各県と民間で構成）並びに長崎・熊本・大分三県の横軸連携による誘客活動を行っている。

一方、課題としては、ガイド体制が未整備のため通訳案内士に定期的仕事がない、宿泊施設が古く外国人に対応していない、離島地区の船の運賃低廉化などがあげられるという。

(3) 経済交流活性化のための社会基盤整備

長崎県が管理する長崎港（重要港湾）を中心に、先述した国際観光船の機構に対応した港の施設整備（ターミナル、係留設備など）及びその周辺のまちづくり整備（例：水辺の森公園）を進めている。また、国際物流に関しては、港湾施設やコンテナヤードの拡大整備により大型貨物（風力発電やプラントなど）の取り扱いや物流貨物の集荷能力の拡大が可能になるとしている。

(4) 対馬振興局

対馬振興局は、後述するように、増加した韓国人観光客に対応するために、対馬市、対馬観光物産協会、対馬市商工会とともに、平成 20 年度より対馬観光振興対策プロジェクトチームを立ち上げている。

同プロジェクトは、「韓国人観光客誘致拡大プロジェクト」と「対馬自然資源活用プロジェクト」からなり、特に前者においては、①観光客受け入れ基盤の整備、②韓国人観光客に対するおもてなしの充実、③韓国人観光客向け商品開発と販売態勢の構築、④韓国人のニーズを踏まえた情報発信と誘客活動の強化により、平成 23 年度の韓国人観光客数 10 万人を目標としている。

一方、同プロジェクトの課題として、国際ターミナルの狭隘化と CIQ の混雑、観光案内版や道路標識がわかりにくい、娯楽施設、飲食店、商業施設、宿泊施設等の不足、韓国人観光客ニーズの把握が不十分、案内所が未整備（ガイド、通訳等の不足）、韓国

人向け土産品、飲食メニューの不足、国際カードが使える商店が少ない、島民との軋轢が課題として指摘されている。

この他、長崎県立対馬高等学校においては、韓国語を専門に学べる国際文化交流コースを設け、その卒業生の中には、韓国の大学に留学・卒業後、対馬市役所に就職している者もいる。

なお、平成 19 年の対馬を訪れる韓国人観光客がもたらす経済波及効果（直接効果）は 1,737 百万円、うち付加価値誘発額は 906 百万円と推定され、市内農業生産額（480 百万円）の 189%、林業生産額の 90%、水産業生産額の 12%、製造業の 30%にあたるという。

(5) 壱岐振興局

壱岐振興局においては、国際観光や海外との経済交流を意図した施策は実施されていない。しかしながら、平成 22 年 3 月の長崎県埋蔵文化財センター・壱岐市立一支国博物館開館後は、展示内容である魏志倭人伝をテーマに国際学術交流拠点を目指すとしている。なお、壱岐市には県から 3 名派遣している。

3-4 基礎自治体（福岡市・北九州市・対馬市・壱岐市）の施策

九州北部で最も国境に隣接している地域は対馬市（韓国・釜山まで最短 49.5km）であるが、本論では対馬市に加え、釜山と福岡の間に位置する壱岐市、さらには韓国と航路を持つ福岡空港、博多港を有する福岡市、同じく北九州空港、北九州港を有する北九州市を取り上げることにする（図 11）。

図 11 九州北部地図



(出所) 対馬市 HP

3-4-1 福岡市

福岡市は福岡県西部に位置する人口 145 万人の政令市で、福岡空港（国管理空港：滑走路全長 2,800m）及び福岡市が管理する博多港（特定重要港湾）を有している。

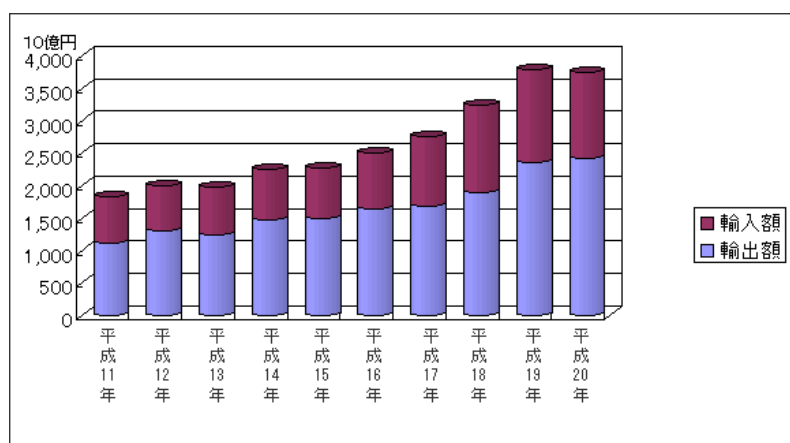
福岡市では、貿易政策に関しては経済振興局国際経済部国際経済課及び企業誘致課、国際観光政策に関しては経済振興局集客交流部集客企画課、空港に関しては総務企画局空港将来方策担当、経済振興局空港対策部空港対策課、港湾に関しては港湾局計画部計画課が主に所管している。

(1) 貿易

福岡市の貿易額は、増加傾向にあったが、平成 20 年は博多港・福岡空港あわせて約 3 兆 7600 億円となり、輸出は前年比約 2.7%増、輸入は約 6.5%減、全体では約 0.8%減となった（表 11）。

なお、国・地域別にみると、輸出入ともに、中国、韓国の順になっている。

表 11 福岡市の貿易



(出所) 福岡市役所 HP

福岡市の経済交流を活発化させるための施策としては、外国企業誘致推進事業（例：中国華東地域での企業誘致セミナーの開催）、アジアビジネス促進・支援事業（例：インド経済ミッション）、海外駐在員ビジネス連携推進事業（例：上海事務所の活用）、アジア経済交流センター事業、福岡・釜山経済交流事業（例：「超広域経済圏」の形成）、空港対策（例：騒音対策周辺整備事業の推進）などがある⁴³。

(2) 国際観光

福岡市の平成 20 年の外国人延宿泊数＜推計値＞は、566 千人（前年比 3.2%減）で

⁴³ 福岡市経済振興局「福岡市の産業政策＜平成 21 年版＞」平成 21 年 4 月、23-27 頁。

あった（表 3-4-2）。なお、国・地域別では、韓国 238 千人（構成比 42.1%）、台湾 100 千人（同 17.6%）、香港 41 千人（同 7.2%）、中国及びアメリカ 31 千人（同 5.5%）となっている（表 12）。

表 12 福岡市の外国人延宿泊数＜推計値＞

(単位:千人)

国・地域	18年	19年	20年	
			延泊数	構成比
韓国	208	304	238	42.1%
中国	28	29	31	5.5%
香港	9	23	41	7.2%
台湾	99	96	100	17.6%
アメリカ	25	27	31	5.5%
カナダ	4	3	4	0.7%
イギリス	4	4	5	0.9%
ドイツ	3	3	4	0.7%
フランス	3	3	4	0.7%
シンガポール	6	12	14	2.4%
タイ	15	24	25	4.4%
オーストラリア	5	4	5	0.9%
その他	48	53	63	11.2%
外国人計	455	585	566	100.0%
対前年比	112.7	128.4	96.8	-

(出所) 福岡市集客企画課「平成 20 年福岡市の観光統計」平成 21 年 12 月、6 頁。

福岡市の国際観光を活発化させるための施策として、ビジターズ・インダストリー推進協議会に基づく施策への関与があげられる。具体的には、①アジアプロモーションの実施（1. 釜山・福岡アジアゲートウェイ 2011、2. クルーズ観光の誘致・受入）、②受け入れ環境の整備（1. アジアマーケティングの実施（日韓観光客動態調査）、2. 移動における利便性の向上（例：AsiaGateway カードプロジェクトの実証実験）、3. おもてなしデザイン）、③次世代ビジネス人材のアジア交流推進（都市塾の運営）、④都市回遊の促進（まちめぐり観光の強化）、⑤集客拠点の活性化（ウォーターフロント地区、博多など）、⑥新しい集客資源の開発（食の資源化）などを行っている。

なお、「釜山・福岡アジアゲートウェイ 2011」では、北東アジアにおける『観光交流圏』の形成（福岡と釜山の連携を核として、中国の各地域（大連、広州、上海等）との交流連携の深化や観光交流の推進による、経済・文化・市民レベルでの多様な相互交流の活発化）に向け、取組みが進められている。

(3) 経済交流を活発化させるための社会整備

先述した福岡空港対策の他、博多港に関しては、「東アジアのマルチ・クロス・ポート」の実現を目指し「アイランドシティ整備事業」等が進められている。

3-4-2 北九州市

北九州市は福岡県北部に位置する人口 98 万人の政令市で、北九州空港（国管理空港：滑走路全長 2,500m）及び北九州市が管理する北九州港（特定重要港湾）を有している。

北九州市では、貿易政策に関しては産業振興局産業振興部貿易振興課及び港湾空港局営業部物流振興課、国際観光政策に関しては産業経済局商業・観光部観光課、空港に関しては港湾空港局空港企画室、港湾に関しては港湾空港局整備部計画課が主に所管している。

(1) 貿易

北九州市の平成 20 年の輸出入は、輸出が 1,127,407 百万円、輸入が 1,128,128 百万円であった⁴⁴。

北九州市の貿易を活発化させるための施策として、北九州貿易・投資ワンストップサービスセンターの設置があげられる。同センターでは、北九州市貿易振興課（地元企業及び海外支援機関情報）、ジェトロ北九州（海外情報）、（社）北九州貿易協会（貿易実務）の持ち味を生かしながら、お互い連携し、地域企業の国際ビジネスを支援している。これに関連して、北九州市の友好都市である中国大連市内に『大連チャレンジショップ（愛称：北九州ギャラリー）』を設置している。

また、日中韓 3 カ国 10 都市から構成される東アジア経済交流推進機構を通じた交流推進も図っている。なお、同機関では、5つの重点課題（地域限定版「東アジア FTA 創設」の推進、環黄海環境モデル地域の創設、ニュービジネス創出システムの構築、環黄海観光ブランド戦略の展開、技術交流・人材育成プラットフォームの形成）を掲げ、4 部会（ものづくり、環境、ロジスティクス、観光）を設立しているが、北九州市は環境部会の主幹事都市である⁴⁵。この他、福岡県アジア地域連携経済ミッションへの関与（福岡県と実行委員会を組織、平成 20 年度はベトナム、平成 21 年度はタイで開催される見本市で商談会を実施）、JETRO の地域間交流支援事業（RIT）の活用、アジア産業交流フェアへの関与、中国、台湾、ロシア、韓国、アセアン、インドとの海外ネットワークの構築などもあげられる。

(2) 国際観光

北九州市を訪れた平成 20 年の外国人観光客数は、12.6 万人と推計される（表 13）。

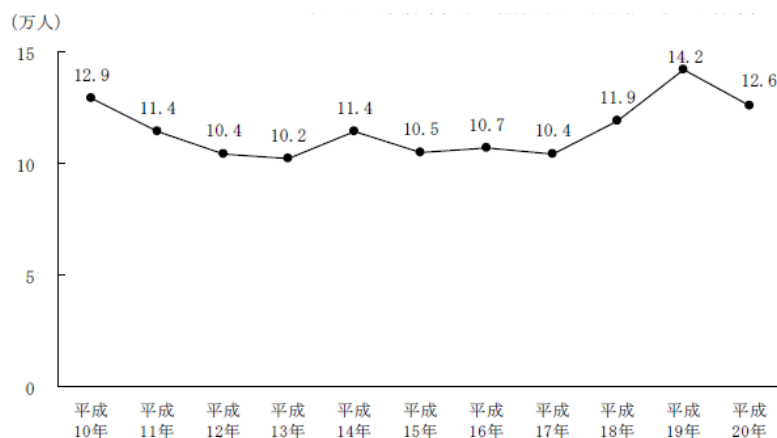
北九州市の国際観光を活発化させるための施策としては、韓国、中国、台湾、香港に重点を置きつつ、外国語版観光マップの作成、北九州市国際観光推進協議会への関与、

⁴⁴ 北九州市 HP

⁴⁵ この他、日本の幹事都市としては、北九州市（ものづくり）、下関市（ロジスティクス）、福岡市（観光）となっている。

アジア交流課を通じた人的交流（姉妹都市である韓国・仁川市や友好都市で事務所のある中国・大連市）に基づく施策、東・中九州観光ルート協議会（北九州市、熊本市、大分市、別府市で構成）及び西九州国際観光ルート協議会（福岡、佐賀、長崎各県内自治体及び民間団体（自治体・民間計19団体）を通じた施策があげられる。

表 13 北九州市を訪れた外国人観光客数



(出所)「北九州市観光動態調査（平成20 年次）報告書」

(3) 経済交流活性化のための社会基盤整備

北九州空港に関しては航空貨物輸送の需要創出のための貨物上屋の充実を図るとしている。また、北九州港に関しては北九州港港湾計画に基づき、「ひびきコンテナターミナル」の国際物流拠点化を促進するための道路整備などを行っている。この他、企業立地の促進も図っている。

3-4-3 対馬市

長崎県対馬市は、北は対馬海峡西水道をはさんで朝鮮半島に面し、南は対馬海峡東水道をはさんで壱岐島、九州本土に面している人口約 36,000 人の市で、長崎県が管理する対馬空港（地方管理空港：滑走路全長 1,900m）及び巖原港（重要港湾）、比田勝港（地方港湾）などを有している。なお、対馬から福岡まで海路は 138km であるのに対し、対馬から韓国の釜山までのその半分以下距離は 49.5km である。そのため、近年、韓国人観光客が多数来島するようになり、航路による平成 20 年の韓国人入国者数は 72,349 人となった。しかし、その後、韓国人入国者数は平成 20 年 11 月から半減し、平成 21 年 11 月まで前年度割れが続いた結果、平成 21 年の韓国人入国者数は 44,930 人（対前年比 37.9%減）となった。一方、空路に関しては、平成 21 年 7 月より韓国・大邱-対馬間、同年 10 月からはソウル-対馬間に、国際チャーター便が週 3 便運航している。

対馬市では、先述した対馬観光振興対策プロジェクトチームに、観光物産推進本部、

地域再生推進本部、地域振興課が関与している。また、平成 21 年は、円高ウォン安を受け、釜山市における誘致活動（地下鉄車内広告、旅行エージェントに対する観光説明会）を実施した。この他、長崎県建設業協会（対馬支部）が取り組んでいる地域の元気回復助成事業（国交省交付金）を活用したグラスボートによる体験型メニューの創出に対する支援を、県とともにしている。

対馬市の国際観光に関する課題としては、多数の韓国人が対馬市内に来島している一方、①市内でクレジット・カードが利用できる店がほとんどない、②外貨の両替ができないなどの問題があるため、対馬観光物産協会や対馬市商工会との意見交換を通じて商工業界の改革を働きかけている。また、貿易に関しては、現在輸出されているメクラウナギの他に、木材、しいたけの輸出が検討されたが、いずれも軌道に乗っていないという。

3-4-4 壱岐市

長崎県壱岐市は、福岡県と長崎県対馬の中間地点で限界などに面する壱岐島と 23 の属島からなる人口約 31,000 人の市で、長崎県が管理する壱岐空港（地方管理空港：滑走路全長 1,200m）及び郷ノ浦港（重要港湾）、勝本港（地方港湾）などを有している。

壱岐市では、特に国際観光や海外との経済交流を意図した施策は実施されていない。しかしながら、案内標識の 4 カ国表示の他、平成 22 年 3 月に開館予定の壱岐市立一支国博物館を通じた施策が期待されている。

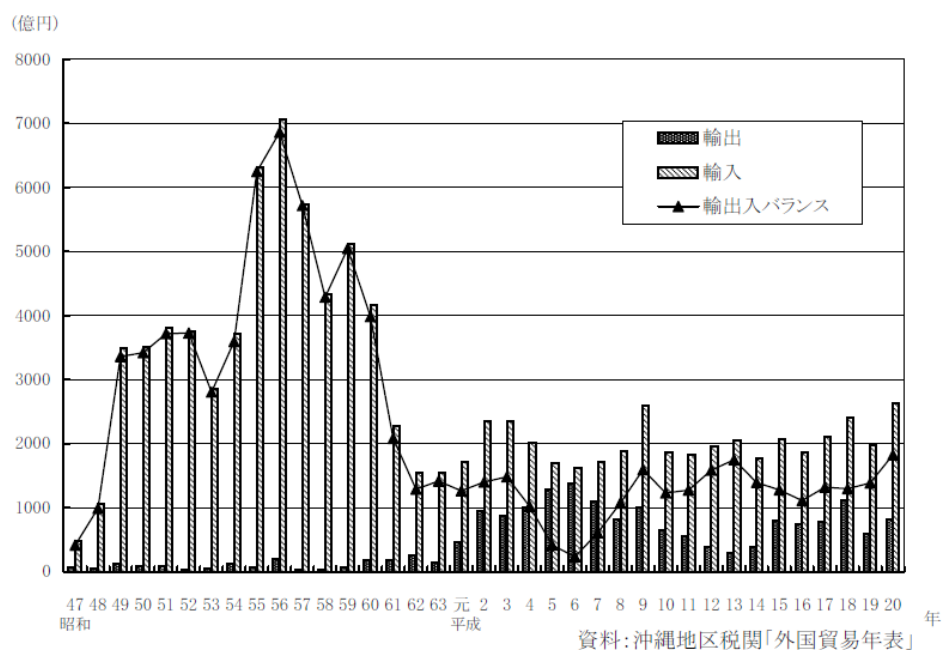
4. 沖縄県における「東アジアとの交流・連携」に関する施策

4-1 現況

(1) 貿易

沖縄県の貿易は、輸入額が輸出額を超過する状況が続いている。平成20年は1,826億円の輸入超過となっている。輸出額は、年ごとの変動が大きいですが、平成20年は810億円（対前年比36.0%増）となっている。これは、本土で製造され輸出されている液晶パネル設置装置の減少の影響が大きく関わっている。一方、輸入額は、平成20年は2,636億円（対前年比33.1%増）となっているが、これは原粗油、石炭の増加によるものである（表14）。

表 14 輸出入の推移

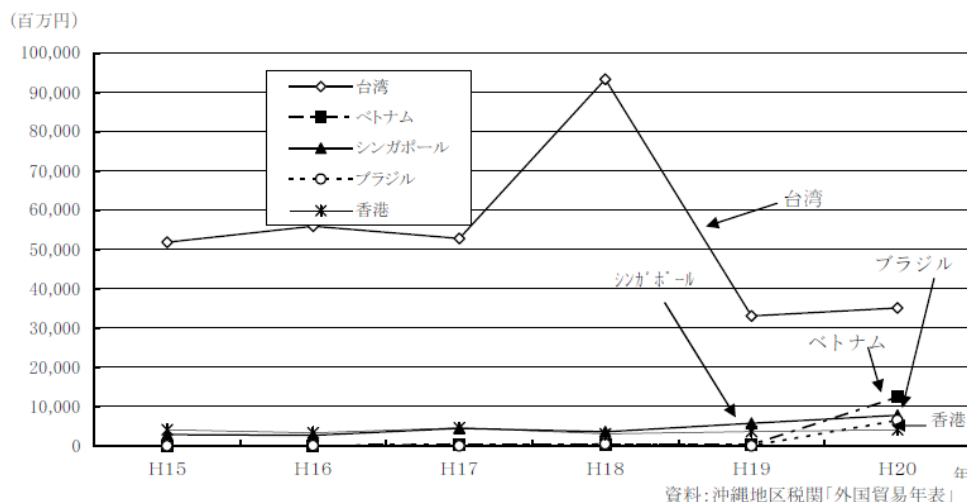


（出所）沖縄県観光商工部商工振興課「沖縄県の貿易 平成 21 年版（平成 20 年実績）」、1 頁。

次に、主な輸出相手国・地域は、台湾（35,143百万円）、ベトナム（12,434百万円）、シンガポール（7,810百万円）、ブラジル（6,542百万円）、香港（4,079百万円）の順で、台湾は平成14年から連続して輸出相手国1位となっている（表15-1）。この他、韓国（3,850百万円）は6位、中国（2,697百万円）は7位となっている。

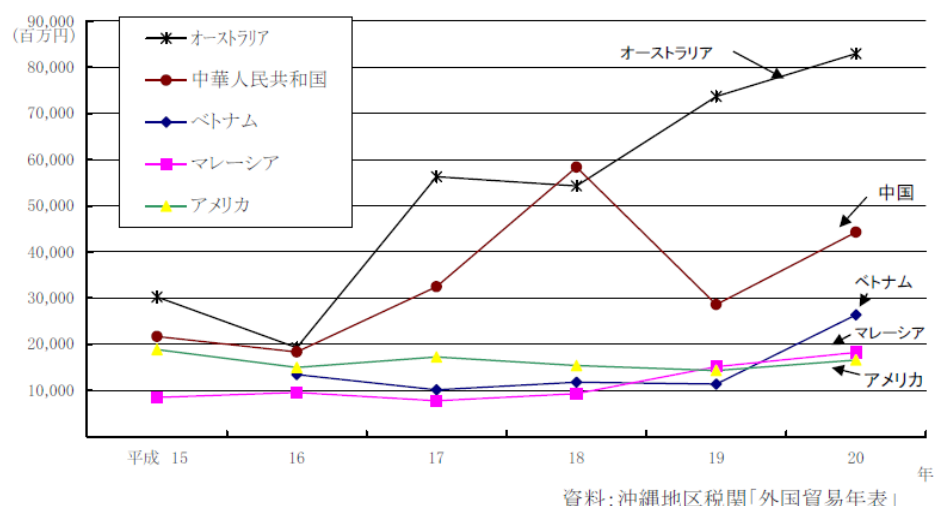
一方、主な輸入相手国・地域は、オーストラリア（82,978百万円）、中国（44,272百万円）、ベトナム（26,369百万円）、マレーシア（18,213百万円）、アメリカ（16,561百万円）の順である（表15-2）。この他、台湾（8,747百万円）は7位、韓国（7,595百万円）は8位となっている。

表 15-1 主要輸出相手国・地域



(出所) 沖縄県観光商工部商工振興課「沖縄県の貿易 平成 21 年版 (平成 20 年実績)」、13 頁。

表 15-2 主要輸入相手国・地域



(出所) 同上、15 頁。

ところで、平成22年1月沖縄地区税関発表の管内貿易速報（平成21年分）によれば、平成21年の沖縄県の輸出額は47,752百万円（対前年比41.1%減）、輸入額は181,988百万円（同41.1%減）となり、貿易赤字は134,236百万円まで減少した。

主な輸出国・地域は、中国（14,001百万円：同5.2倍増）が最も多くなり、フィリピン（137,17百万円：同8.2倍増）、台湾（4,274百万円：同87.8%減）、香港（3,750百万円：同8.1%減）、韓国（3,589百万円：6.8%減）となっている。一方、主な輸入国・地域に関しては、オーストラリア（44,280百万円：同46.6%減）、ベトナム（27,928百万円：同5.9%増）、インドネシア（22,503百万円：同94.8%増）、中国（19,163百万

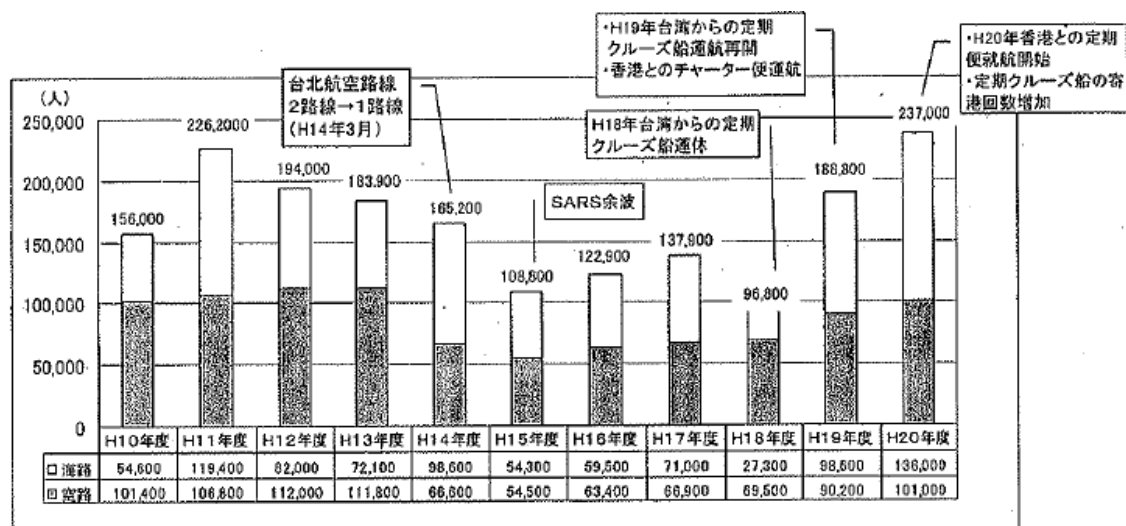
円：同56.7%減）、アメリカ（14,970百万円：同9.6%減）となっている⁴⁶。

(2) 国際観光

外国人観光客数は、近年伸び悩み傾向であったが、平成20年度は、台湾からの定期クルーズ船の運航開始時期が前年より早く、海路客が順調に推移したこと、香港との定期便が就航したことなどにより、過去最高の237,000人となった（表16-1）。

次に、国籍別では、台湾（109,260人）、香港（32,500人）、韓国（13,433人）、米国（9,204人）、英国（4,888人）、中国（4,123人）の順となっている（表16-2）。

表16-1 外国人観光客数の推移



（出所）沖縄県「観光要覧 平成20年版」平成21年11月、6頁。

表16-2 国籍別・空海路別入国者数

国籍	平成16年			平成17年			平成18年			平成19年			平成20年		
	空路	海路	合計	空路	海路	合計	空路	海路	合計	空路	海路	合計	空路	海路	合計
中国	1,739	1,643	92	1,734	1,595	139	3,033	2,106	927	3,922	2,170	1,752	4,123	3,202	921
台湾	66,495	40,618	25,877	68,763	41,853	26,910	41,298	40,479	819	79,990	48,222	31,768	109,260	46,946	62,312
香港	922	789	133	753	644	109	1,304	1,230	74	10,304	9,746	558	32,500	31,022	1,478
韓国	5,075	5,000	75	6,848	6,514	234	10,508	10,471	37	14,153	13,842	211	13,433	13,262	171
アメリカ	8,906	7,294	1,612	9,264	6,479	2,785	10,632	6,897	3,735	10,360	5,764	4,596	9,204	5,297	3,907
その他	7,358	6,422	936	8,113	5,694	2,219	10,707	5,418	5,289	13,866	6,084	7,782	21,868	11,283	10,605

注1) 法務省大臣官房司法法制部編「出入国管理統計年報」に基づき沖縄県観光商工部（観光企画課）作成。

注2) 沖縄県内で各年1月～12月に入国手続をした正規入国外国人の人数。特例上陸者数は含まない。

（出所）同上、7頁。

⁴⁶ 沖縄地区税関「管内貿易概況（速報）平成21年分」を参照。なお、台湾の輸出額の激減は、台湾航路の一部運休が主な原因と考えられる。

また、那覇港・中城湾港、平良港、石垣港の外航クルーズ船の実績は、平成 19 年は 53 隻(客数 65,041 人)、平成 20 年 93 隻(同 115,537 人)、平成 21 年は 86 隻(同 97,755 人)となっている。

この他、平成 16 年の旅行・観光消費額として、外国人客は 64 億円(全体の 1.4%)と推定している⁴⁷。

4-2 国(沖縄総合事務局)の施策

沖縄県の貿易・国際観光政策に関する国の施策として、貿易政策に関しては内閣府沖縄総合事務局経済産業部、観光政策に関しては同運輸部企画室、貿易・観光の活発化を意図した港湾・空港政策に関しては同開発建設部港湾計画課、那覇空港プロジェクト室の施策を中心に紹介する。

(1)経済産業部

経済産業部では、経済交流を活発化させる事業として、「沖縄スパ」のブランド化及び成長発展のための施策を行っている。具体的には、沖縄の強みを活かすことで、沖縄のエステティック・スパ産業の国際的プレゼンスを高めるための方策を検討している。なお、タイやシンガポールのスパ産業との連携した動きに関しては今後の課題とされている。ちなみに、タイのエステティシャンを働かせる場合、厚生労働省や法務省入国管理局の許可が必要になるが、その点での連携も課題として提起できる。

(2)運輸部

外国人観光客を増加させるための具体的施策としては、ビジット・ジャパン・キャンペーンに基づく地方連携事業があげられる。平成 21 年度においては、沖縄における①最重点市場(台湾・韓国・香港・中国)、②重点市場(米・英・加・仏・独・タイ・シンガポール)とした上で、①「ラグジュリアス・リゾート」としての魅力を発信(全最重点市場・重点市場)、②沖縄文化やテーマパークを活用した新たな魅力を発信(全最重点市場・重点市場)、③新規市場に対し、新たなデスティネーションとして沖縄の魅力発信(東南アジア市場)、④MICE の誘致促進を行っている(全最重点市場・重点市場)。この他、沖縄における「観光圏」形成支援、観光まちづくりを支援するための「観光地域づくり相談窓口」の設置、外国人旅行者接遇研修会の開催、観光カリスマ・YOKOSO! JAPAN 大使の任命などを行っている。

一方、沖縄観光における課題としては、沖縄に「観光圏」がなく市町村区域を越えた広域的な来訪・滞在促進の取組みが少ないこと、通訳案内士及び地域限定通訳案内士の雇用問題、外国クルーズ船の入港時の問題(CIQ に係る所要時間を短縮して欲し

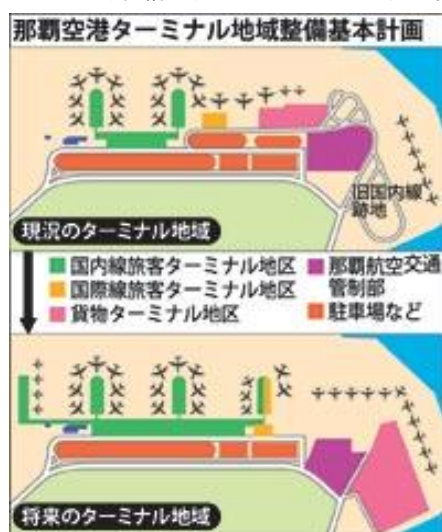
⁴⁷ 沖縄県観光リゾート局「沖縄県における旅行・観光の経済波及効果」平成 17 年 3 月

い等の要望がある)、那覇空港の国際線ターミナルの収容問題があげられるという。

(3) 開発建設部

沖縄県における唯一の国管理空港である那覇空港に関しては、増加する航空旅客数に対応するため、2本目の滑走路増設計画を検討している。また、平成20年10月に策定された「那覇空港ターミナル地域整備基本計画」では、施設の狭隘化や老朽化に対応する目的で、国際線旅客ターミナルビルを移転し、国内線と一体化した形で旅客ターミナルビルを拡張整備することとしている（図12）。

図12 那覇空港ターミナル地域整備基本計画



(出所) 琉球新報 HP

一方、港湾に関しては、那覇港においては、平成21年9月に旅客船バースが完成し、7万トン級の旅客船の入港が可能になっている。また、石垣港も同様に整備中であり、平良港は計画段階にある。この他、県などと共同で、国際物流戦略チームを立ち上げ、これに関与している。

(4) 総務部

国際物流（貿易）・国際観光及び八重山・宮古圏域に関する沖縄振興計画に基づく主な社会資本整備としては、新多良間空港供用（平成15年度）、那覇港国際海上コンテナターミナル供用（平成17年度）、平良港（多目的ターミナル）供用（平成20年度）などがあげられる。また、県内の交通基盤整備やITに関する施策により観光・IT産業の振興が図られている。さらに、沖縄振興開発金融公庫により、①沖縄経済の国際化促進（アジアを始めとする海外市場への事業展開を図る企業に対する融資・沖縄県内において事業展開を図る外国企業への融資）、②国際交流・協力拠点の形成を目指し

た基盤整備（国際交流拠点施設の周辺整備事業への融資、那覇空港新貨物ターミナルビルの整備事業への融資）を行っている。ちなみに、①に関しては泡盛製造業のアジア市場への展開に関して融資を行っている。

一方、沖縄振興計画に基づく宮古・八重山における離島振興の施策の中で沖縄総合事務局による国際物流・国際観光を意図していると考えられる施策としては、宮古圏域では平良港下崎地区多目的国際ターミナル（平成14～19年度）、八重山圏域に関しては石垣港新港地区大型旅客船ターミナル整備（平成17～23年度）があげられる。

4-3 広域自治体（沖縄県）の施策

貿易（経済交流）に関しては観光商工部産業政策課・商工振興課・企業立地推進課、交流推進課、観光に関しては観光商工部観光振興課、貿易や国際観光を活発化させるための社会基盤整備に関しては、企画部交通政策課及び土木建築部空港課・港湾課が主に担当している。また、八重山地域には出先機関として、八重山事務所が設置されている。

(1) 経済交流（輸出）

沖縄県産品主要5品目（黒糖、塩、もずく、もろみ酢、泡盛、ビール）の輸出合計（平成20年）は、台湾は102,976千円、中国は6,310千円、香港は7,981千円、アメリカは54,680千円、韓国は86,403千円となっている⁴⁸。

貿易振興政策（平成20年度実績）としては、①物産展の開催、国際見本市等への出展参加（台湾台北、タイ、香港、ハワイ、シンガポール）、②県産品海外販路拡大構築事業（沖縄特別振興対策調整費）、③（財）沖縄産業振興公社海外・ビジネス支援課の事業（海外事務所の運営、ホームページ「沖縄海外ビジネスサポート」の開設、中国福建省との交流、福建・沖縄友好会館の運営）、④日本貿易振興機構（ジェトロ）沖縄貿易情報センターへの支援がある。

これらのうち、③の海外事務所は、香港、台湾、福州、上海がある⁴⁹。成果として、高級スーパー等における県産品の定番化（香港、台湾）、観光客数の増大（香港）、ITや物産交流の活発化（上海）などが成果としてあげられている。一方、課題としては、広大な担当地域（香港事務所は広東省、タイ、シンガポールを含む）のため企業支援が十分に行えていない（香港）、直行便搭乗率の向上（台湾、上海）、物産販路拡大（台湾）、福建・沖縄友好会館の利活用促進（福建）、北京・成都等での観光・物産・交流が活発になっており、2名体制での活動が困難（上海）であることがあるという。

⁴⁸ 過去5年間も含めた詳細は資料5を参照のこと。

⁴⁹ 香港、上海事務所に関しては、2010年度より現地スタッフが1名増員される予定である（『琉球新報』2010年1月23日）。

また、県としては、農産物の輸出が他都道府県より遅れていることを踏まえ、上海、香港を強化し、中国大陸への進出（例：成都）を図っている。そのため、上海事務所に関しては、事務所員を増やすことで信頼できるビジネス・パートナーを探そうとしている。また、ANAのコンテナスペースを県が借り上げて輸出を行う事業者を提供し、混載で運ぶ実証事業に取り組んでいるという。さらには、海外の沖縄県人会を通じた経済交流も模索されている。

一方、課題としては、地方自治法で県が産業振興を行うべきとしながら、輸出入規制（例：中国へ輸出できる農産物は、なし・りんご、米、茶のみ）があるという。

この他、自由貿易地域と特別自由貿易地域に関しては、前者は利用率が約85%とほとんど利用されているが、後者は誘致が進んでいないこと、搬出額に占める国外の割合が低いことなどから、加工交易型産業の振興を図る上でも沖縄振興特別措置法の見直しと併せて制度の見直しを検討しているという。

(2) 国際観光

沖縄県では、平成28年度において海外誘客百万人（ビジットおきなわ計画）を目標とし、主要施策の1つとして外国人観光客の誘客促進があげられている。

沖縄県の海外誘客事業として、①台湾誘客事業、②香港誘客事業、③中国誘客事業、④韓国誘客事業、⑤英語圏及びその他地域誘致事業、⑥海外クルーズ誘致事業、⑦海外向けMICE誘致事業がある。具体的な海外誘客事業の概要として、海外では①航空会社・旅行社等へのセールス活動、②旅行者を対象としたセミナーの開催、③商談会、国際観光展示会への出展、④広告・パブリシティ、販促支援を行う一方、県内では①旅行社視察の受入、商談会の実施、②マスメディアの受入、③誘客ツール制作（印刷物・ノベルティ）、④WEBプロモーション（英・繁・簡・韓）を行っている。

上記の連携先としては、県内インバウンド事業関係者、県海外事務所（香港、台湾、上海、LA）、（財）沖縄観光コンベンションビューロー（OCVB）海外事務所（台湾・韓国）、JNTO海外事務所、クルーズ関係者等があげられる。

また、国際観光戦略モデル事業として、東京、大阪（京都）等本土経由での広域ルートでの誘客促進を目指すため、東京都台東区、大阪市、京都市との広域観光連絡協議会を開催したり、大手の旅行社と連携して、英・仏・独・米・加の旅行社関係者の受け入れを行ったりしている。

この他、「島嶼」と「観光」という共通の条件下にある島嶼地域の知事・省庁が一同に会し、観光を中心とした相互協力、共通課題の解決方策や協力可能な施策等について協議し、相互協力の推進とフォーラム構成地域の発展を目的とする「島嶼観光政策フォーラム」に参加している。同フォーラムは、常任会員（韓国済州道、中国海南省、インドネシアバリ、スペインカナリア諸島、アメリカハワイ州、タンザニアザンジバル、スリランカ南部州、沖縄）と常任協力会員（フィンランドオウル州・オーストリ

アザルツブルグ州) から構成され、平成9年以来、毎年1回開催されている。

(3) 経済交流活性化のための社会基盤整備

まず空港に関しては、沖縄振興計画(第3章7(1)「離島の生活向上や産業振興などに資する新石垣空港、与那国空港等、離島空港の整備を図る」)に基づく第3次沖縄県社会資本整備計画に基づき、新石垣空港の整備推進、伊平屋空港の新設及び粟国空港の拡張整備に向けた検討を行っている。また、那覇空港は国管理空港であるが、県は、ANAが国際貨物ハブ事業の拠点とする貨物ターミナルの整備、運営に関わっているほか、滑走路増設の計画にも検討委員会の一員として参加している。

一方、港湾に関しては、那覇港(重要港湾)は那覇港管理組合により運営されており、組合の組織団体である県、那覇市、浦添市は、組合の経費の一部をそれぞれ6:3:1の割合で負担している。また、那覇港は沖縄振興計画及び那覇港港湾計画に基づいて整備されているが、入国手続の迅速化や国際的認知度をあげることによる国際競争力の向上が課題となっている。

この他、国際物流戦略に関しては、沖縄国際物流戦略チームに県も関与しており、「那覇港を中心とした国際物流拠点の形成」のために、3点(①効率的・効果的な輸送を実現させるため、港湾施設の整備促進に加えて、輸出入手続きの簡素化等港湾サービス機能の更なる充実を図るとともに、新たな制度の導入について検討を進める。②那覇港の後背地に、国内外発着貨物の仕分け・流通加工を行うことができる高機能物流支援施設を整備し、那覇空港との近接性を活かして、港湾・空港が一体となった物流拠点を形成する。③「海外⇄那覇⇄本土」輸送の実現に向けて、海外-那覇間の航路を就航させる社会実験を行う。このための具体的な検討を行うため、関係者からなる作業チームを設立する。)の提言がなされている⁵⁰。

ちなみに、現在、沖縄県を発着する国際航空路(定期)は4路線(那覇-香港、台北、ソウル、上海:平成21年11月現在)、国際海上航路(定期)は4路線(那覇-釜山(韓国)、上海(以上、中国)、高雄、基隆(以上、台湾):平成22年1月現在)となっている⁵¹。

(4) 八重山事務所

沖縄県八重山事務所は、平成21年4月の組織再編により設置され、本庁直結型の部署となっている。なお、商工及び観光振興に関しては総務部総務課が所管しており、毎年観光統計を発表している。

八重山地域に関する国際観光・ビジネスに関しては、八重山圏域3市町並びに民間関係団体の参加する八重山ビジターズ・ビューローに八重山事務所も関与している。

⁵⁰ 沖縄国際物流戦略チーム「沖縄の国際物流戦略に関する提言」平成20年2月

⁵¹ 国際航空航路は沖縄県庁資料、国際海上航路は那覇港管理組合HPを参照した。

なお、八重山事務所も特に台湾との観光交流やビジネス交流の推進役としても関与しているが、3市町や八重山経済界等が広域的に連携した取り組み、航路の誘致、台湾の行政関係者との信頼構築が課題であるという。

4-4 基礎自治体（那覇市及び宮古・八重山圏域市町村）の施策

沖縄県で最も国境に隣接している地域は与那国町（台湾まで最短 110km）であるが、本論では与那国町に加え、同じ八重山圏域内にある石垣市及び竹富町、同じく先島諸島を構成する宮古圏域内にある宮古島市及び多良間村、そして沖縄県の県都で唯一国際航空及び国際航路において定期便のある那覇空港と那覇港を有する那覇市を取り上げることにする（図 13）。

図 13 沖縄県地図



（出所）多良間村 HP

4-4-1 那覇市

那覇市は、沖縄県の県都として人口約 31 万人を有する政治・経済・文化の中心地で、先述した那覇空港（国管理空港）と那覇港管理組合が管理する那覇港（重要港湾）などを有している。

那覇市では国際観光に関しては経済観光部観光課、社会基盤整備は都市計画部都市計画課が所管している。このうち、国際観光に関しては外国クルーズ船の増大も踏まえ、ボランティア通訳（5 名）の雇用、両替所の設置、外国語（中・英・韓）のガイドブック作成などを行っている。なお、台湾からのクルーズ船は、平成 21 年は 63 隻で 67,222 人が入港したという。また、経済交流活性化のための社会基盤整備に関しては、那覇空港や那覇港の整備に伴い、クルーズ船からの観光客を対象とした港まちづくりや那覇空港と那覇港を結ぶトンネルを建設中であるとしている。

一方、課題としては、空路の充実に加え、市役所で観光の専門職を養成するのは困難であることから、国や県がしっかりした計画を立てるべきではないかという指摘がある。

4-4-2 宮古島市

宮古島市は、沖縄本島（那覇）の南西方約 290km、石垣島の東北東約 133km の距離にある大小 6 つの島（宮古島、池間島、大神島、伊良部島、下地島、来間島）からなる人口約 55,000 人の市で、沖縄県が管理する宮古空港（地方管理空港：滑走路全長 2,000m）及び平良港（重要港湾）などを有している。

宮古島市では、特に国際観光や海外との経済交流を意図した施策はない。しかしながら、平成 19 年に台湾の基隆市と姉妹都市を結んだこともあり、台湾からクルーズ船やチャーター便の要請があるという。

4-4-3 多良間村

多良間村は、宮古島と石垣島とのほぼ中間に位置し、多良間島と水納島の 2 島からなる人口約 1,400 人の村で、沖縄県が管理する多良間空港（地方管理空港：滑走路全長 1500m）及び普天間港（地方港湾）などを有している。

多良間村では、特に国際観光や海外との経済交流を意図した施策はない。しかしながら、「八月踊り」を世界遺産（無形文化遺産）とすることによる観光振興を目指すと同時に、観光部門での宮古・八重山圏域自治体との連携を模索している。

4-4-4 石垣市

石垣市は、尖閣諸島をその市域に含む、八重山圏域の拠点都市で、沖縄県が管理する石垣空港（地方管理空港：滑走路全長 1,500m）及び石垣港（重要港湾）などを有する人口約 49,000 人の日本列島の最西南端の市である。なお、平成 24 年度末には新石垣空港（滑走路全長 2,000m）が開港する予定である。

石垣市では、経済交流は商工振興課、国際観光は観光課、経済交流や国際観光を活発化させるための社会基盤整備は建設部都市建設課・港湾課が主に所管している。このうち、経済交流に関しては、平成 20 年は輸出 2.18 億円、輸入 8.45 億円で、6.27 億円の輸出超過である。この背景には有村産業の破綻により台湾向けの輸出ができなくなったことがあげられる。また、クリアランス船は 4,749 隻（前年比 287 隻減）であった。経済交流の活発化させる施策としては、平成 21 年 4 月に竹富町と与那国町とともに台湾東部との観光経済圏を目指す「国境交流推進共同宣言」に調印している。また、昨年からは台北教育大学に留学生の派遣事業を実施しており人材育成に努めている。一方、有村産業の破綻による外国へのアクセス航路がなくなっているが、その確保に関し、国や県など関係機関に要請をしている。

国際観光に関しては、台湾からのクルーズ船や華信航空や復興航空によるチャーター便が増加すると同時に、空路に関しては短縮ルートを日本・台湾両政府に強く働きかけている。国際観光を活発化させる施策としては、先述した「国境交流推進共同宣言」の他、平成 21 年度から平成 23 年度まで沖縄県の離島地域広域連携推進モデル事

業に基づく「八重山地域国際観光拠点づくり戦略推進プロジェクト」により、八重山地域国際観光拠点づくりの戦略の立案（ターゲット国の絞り込み、国際観光商品の研究開発、プロモーション戦略の検討、受け入れ態勢の整備についての方策の検討など）を進めている。

経済交流・国際観光を活発化させるための社会基盤整備としては、新石垣空港建設に向け県に対する協力・要請、大型クルーズ船に対応した岸壁整備を行っている。

ところで、石垣市は現在、平成 21 年度末の「石垣市観光基本計画」の策定に向け、作業を進めているが、計画（案）によれば、「アジアを結ぶ国際交流結節点としての国際観光の振興」を 1 つの柱とし、新石垣空港開港後の国際チャーター便の定期的運航や観光輸出の機会実現を図っている。

4-4-5 竹富町

竹富町は、琉球列島の最南端八重山諸島に属する、9 つの有人島と 7 つの無人島からなる人口 4,100 人の町で、沖縄県が管理する波照間空港（地方管理空港：滑走路全長 800m）及び白浜港（地方港湾）などを有している。ただし、現在、波照間空港へ飛ぶ定期便はない。

竹富町では、特に国際観光や海外との経済交流を意図した施策は実施されていない。しかしながら、クルーズ船観光や台湾との交流事業の具体化を契機に、白浜港・波照間空港を台湾との交流事業の核にすべく、八重山圏域や八重山・宮古圏域での連携を模索している。

4-4-6 与那国町

与那国町は、日本最西端に位置する人口約 1,600 人の町で、沖縄県が管理する与那国空港（地方管理空港：滑走路全長 2,000m）及び祖納港（地方港湾）を有する。しかしながら、祖納港は構造上、入港しにくいいため、旅客船や貨物船は久部良漁港に入港している。

与那国町では、平成 16 年 10 月の住民投票により「合併しない」選択をしてから、台湾花蓮市との本格的な国境交流の実現に奔走してきた。その結果、2005 年 3 月の「与那国・自立ビジョン」の策定、平成 17 年と平成 18 年の構造改革特区提案（国境交流特区提案）、与那国在花蓮市連絡事務所の設置、チャーター航空機による与那国－花蓮直行ツアー、「‘国境のまち’再生／与那国島の国境交流推進事業」（平成 20 年度「地方の元気再生事業」選定）に基づく社会実験（「チャーター航空機・与那国－花蓮間直航事業」）を行ってきた。しかし、社会実験でのチャーター便の稼働率の低さ（無料にもかかわらず 40%）や台湾でビジネスを行う町民が現れなかったことなどにより、行政主導による限界もあるという。

一方、平成 21 年 12 月に（社）与那国花蓮縣交流発展協会が設立され、さらなる民

間交流の進展を模索している（『八重山毎日新聞』平成 21（2009）年 12 月 23 日）。

なお、宮古・八重山圏域では、平成 22 年 1 月には宮古・八重山圏域の 5 自治体による「美（か）ぎ島（すま）美（かい）しゃ市町村会」が設立され（『宮古新報』平成 22（2010）年 1 月 15 日）、東アジア地域との人的・物的交流推進や観光振興策強化のための広域連携が進みつつある。

5. 結論

本論は、「日本の国境隣接地域ブロック（北海道・九州北部・沖縄県）における東アジアとの交流・連携に関する研究」と題し、「国境地域は国際交流の玄関口である」という観点から、各国土計画（「国土形成計画」、「北海道総合開発計画」、「九州圏広域地方計画」、「沖縄振興計画」）における「東アジアとの交流・連携」の位置づけを確認した上で、北海道、九州北部、沖縄県における「東アジアとの交流・連携」に関する施策を明らかにしてきた。

まず各国土計画における「東アジアとの交流・連携」の位置づけに関しては、国土形成計画及びそれに基づいて策定された九州圏広域地方計画はもとより、北海道総合開発計画、沖縄振興計画においても、東アジアとして、特に韓国、中国、台湾、香港を重視しているという点で、同様に位置づけていることが確認できた。一方、北海道総合開発計画、沖縄振興計画は、計画に基づく施策が意図されているのに対し、九州圏広域地方計画は実現可能性が高い施策の紹介が中心になっている点で違いがあることも判明した。

また共通して、福岡市や北九州市といった大都市を除けば、必ずしも十分に国境地域の特性を活かした国土計画が意図されているとは言えないことも指摘できる。このことは、各国土計画において、離島地域に関する記述自体、あまり多く見られなかったことから言える。この原因として、特に広域地方計画の策定過程において、民主主義や分権化が意図されていたことが考えられる。しかし、これでは人口の多い地域の施策ばかりに注目が集まる結果となるため、人口規模が小さくなればなるほど、その自治体はさらに苦境に陥る可能性が高い。というのも、大規模な基礎自治体では広域自治体並みの自立した施策が展開されているのに対し、特に離島にある小規模な基礎自治体は財政的にも人的にも余裕がないため、後者に関しては国土計画における国の支援が一層必要だと考えるからである。

次に、国の施策に関しては、特に観光庁（国土交通省）の進めるビジット・ジャパン・キャンペーンに対して、北海道における国の出先機関間での連携を確認することができた一方、防衛省や入国管理局（法務省）との調整が課題になっていることも判明した。すなわち現状では、外国人観光客を増加させようとしている一方、受入体制が十分ではない点で、アクセルとブレーキが同時に踏まれているような状況となっている。同じことは輸出に関しても言える。このため、例えば、日本が国境地域も含めた観光立国を目指すのであれば、先述した新千歳空港問題に関する国土交通省と防衛省の調整のみならず、国土交通省と法務省などとの調整が、国境地域で輸出を進める場合は、外務省、経済産業省、農林水産省、財務省などによるさらなる協力が必要となると思われる。ただし、それらの調整もしくは協力で上記の施策を進めることが困難な場合は、現在の状況により対応した新たな中央省庁改革を検討する必要性が増すであろう。

また、各国土計画に共通して言えることは、北海道開発局、九州地方整備局、沖縄総合事務局開発建設部を除けば、その施策においてほとんど考慮されていないことである。経済交流を進める上で、ソフト面を考慮したハード面での充実も必要であると考え、各国土計画をさらに活かすために、各省庁及びその出先機関におけるさらなる連携が必要だと思われる。

広域自治体や基礎自治体に関しては、自治体の規模により、具体的施策に差が見られた。例えば、輸入超過である北海道、長崎県、沖縄県では一次産品の輸出や観光が主な施策であるのに対し、輸出超過の福岡県はビジネス交流の進化を志向していることが確認できた。また、基礎自治体に関しては、福岡市や北九州市のように、広域自治体と同等もしくはそれ以上の施策を行っている自治体がある一方、国境地域であるにもかかわらず、その特性を生かしていない自治体も存在した。そのような中、沖縄県の宮古・八重山圏域のように、広域連携が進みつつある事例もあったことを最後に改めて付記しておきたい。

以上の考察より、各国土計画は、「東アジアとの交流・連携」を意図しているとはいえ、その最前線である国境地域においては、大都市である福岡市、北九州市、那覇市を除けば、必ずしもその特性を活かし切れていないと結論付けることができる。すなわち、地理的には「国境地域は、国際交流の玄関口である」であっても、日本の現状では必ずしもそうとは言い切れないのである。しかしながら、日本にとって、国境地域の発展は、国土保全のためにも、ひいては、さらなる国家の繁栄の為にも必要不可欠ではなかろうか。したがって、国の立場として、一般に目の届きにくい国境地域の発展のために、それぞれの地域の国土計画（もしくは計画に基づく施策）を通じて、より具体的な発展像を提示することや、成功事例をこれらの地域に応用する姿勢が必要となろう。

最後に、本研究の課題として、平成20年秋の金融不況後、貿易や国際観光においては、劇的に変化していることが予想されることや、現在展開中の施策（例：釜山・福岡アジアゲートウェイ 2011）や検討中の施策（例：平成23年度で終了する沖縄振興計画後の新計画）があることなどから今後も継続して動向を注視していくことがあげられる。また、今回入手した資料をもとに、さらに精緻な分析枠組みを構築することや他の国境地域との比較を行うこともあげられることは言うまでもない。さらに、本研究のテーマは「東アジアとの交流・連携」であったが、交流・連携の深化に伴う国境管理の問題やこれからの国のあり方も検討する必要がある。これらに関しては、本研究の成果の一部として改めて論じたい。

○ 資料編

資料1 「海外との経済交流推進方策」の改訂版（案）の概要

現在の主な課題	
<p>○「食」分野では、 ⇒国ごとに異なる制度、消費者の嗜好などを踏まえた商品の開発・改善など、きめ細やかな施策展開が必要 ⇒道産品を取り扱う商社等とのネットワークづくりなどによる、流通ルートの拡大が必要 ⇒「北海道」の地名などが産地に関係なく使用される事例が出てきており、北海道ブランドの保護と育成が必要</p> <p>○「観光」分野では、⇒「北海道外客来訪促進計画」に基づく着実な推進が必要</p> <p>○分野横断的な課題として、 ⇒中国でのビジネス展開支援へのニーズのさらなる高まりを踏まえ、中国での支援体制を強化することが必要 ⇒官民協働の経済交流支援機関である「北海道国際ビジネスセンター」の活用を一層促進していくことが必要 ⇒関係機関の連携による、効率的・効果的な事業の実施を図ることが必要</p>	
課題を踏まえ、経済交流を一層推進し、海外市場の成長活力を取り込んでいく必要がある	
基本的方向性	本道が優位性を有する「食」及び「観光」の海外需要獲得に重点的に取り組む
今回の改訂のポイント	
【基本目標】 「海外における道産品の販路開拓や観光客誘致・道産技術の展開による本道経済の活性化」	
<p>1. 本道の「強み」を活かせる「食」「観光」の重点戦略化と指標設定 ⇒本道が優位性を有する「食」・「観光」を「重点戦略分野」と設定し、海外需要の獲得を推進 ⇒「食」については、重点対象地域ごとの課題に即した対応方向を記述 また、指標も設定。 ◇指標:食品輸出額 平成20年: 263億円⇒平成24年: 450億円 (参考指標: 輸出額 平成20年: 4,127億円⇒平成24年: 4,500億円) ⇒「観光」については、平成20年3月に策定された「北海道外客来訪促進計画」に基づき取組を推進 ◇指標:外国人来道者数 平成20年度:約69万人⇒平成24年度:110万人 ⇒インフラ投資や住宅需要の拡大が見込まれるロシア極東地域を対象とした「寒冷地技術」、また、今後の海外事業展開が期待される「IT・バイオ」、「環境」は戦略分野に設定し、産業育成と海外事業展開を支援</p>	
<p>2. 道内企業への支援体制の強化 ⇒中国でのビジネス展開を一層支援するため、北京における情報の収集・発信拠点を整備 ⇒「北海道国際ビジネスセンター」の活用促進 ⇒関係機関との連携の一層の強化による効率的・効果的な事業実施</p>	
<p>3. 推進期間⇒3年間(平成22年～平成24年まで)</p>	
<p>【今後の主な展開】</p> <p>1. 「食」、「観光」分野 ・中国、韓国、ASEAN諸国など、国ごとの特性に即した取組を展開し、販路拡大を推進 ・「中国市場販路拡大プロモーション事業」でのプロモーター公募などを通じた商社等のルート拡大 ・「農工商連携」や「食クラスター」などによる輸出向け商品の開発・改善などを通じた商品の「すそ野」の拡大 ・道産品輸出用シンボルマークの商標出願、普及啓発による北海道ブランドの保護・育成 ・海外からの観光客誘致として、中国など東アジア地域などを対象に優先的・機動的な宣伝誘致活動を展開 ・そのほか、上海万博の「北海道の日」を契機とした物産・観光連携による取組を推進</p> <p>2. 「寒冷地技術」分野など ・ロシア極東地域での建築・土木分野での参入や部資材等の販路拡大に向け、技術交流等を推進 など</p> <p>3. 道内企業への支援体制の強化 ・中国でのビジネス展開への関心のさらなる高まりを踏まえ、北京市における情報収集・発信の拠点を整備 ・官民協働で開設された「北海道国際ビジネスセンター」への情報集約などを通じ、活用を促進 ・道・札幌市による商談会の連携開催など、関係機関との連携による効果的な事業展開の推進 など</p>	

(出所) 北海道HP

資料2 北海道における国際航空ネットワークの状況



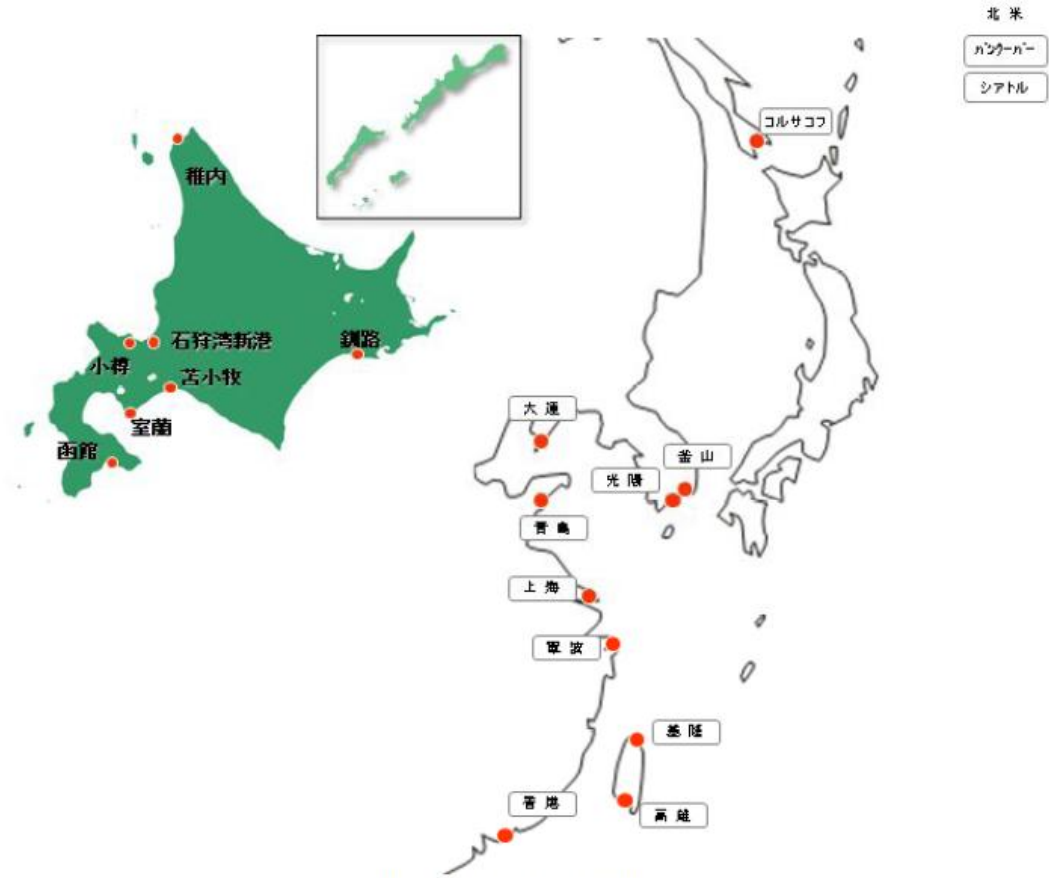
北海道内空港の路線開設状況

航空会社名	路線	航空会社名	路線
大韓航空	札幌-ソウル	中国南方航空	札幌-大連
	札幌-부산	サハリン航空	札幌-ユジノサハリンスク
	函館-ソウル	サハリン航空	函館-ユジノサハリンスク
コンチネンタル航空	札幌-グアム	エバー航空	札幌-台北
キャセイパシフィック航空	札幌-香港	チャイナエアライン	札幌-台北
香港エクスプレス航空	札幌-香港	中国国際航空	札幌-北京
中国東方航空	札幌-上海	アジアナ航空	旭川-ソウル

H20.12月 北海道空港振興戦略・空港整備計画

(出所) 「北海道交通ネットワーク総合ビジョン」北海道庁HP

資料3 北海道における国際海上ネットワークの状況



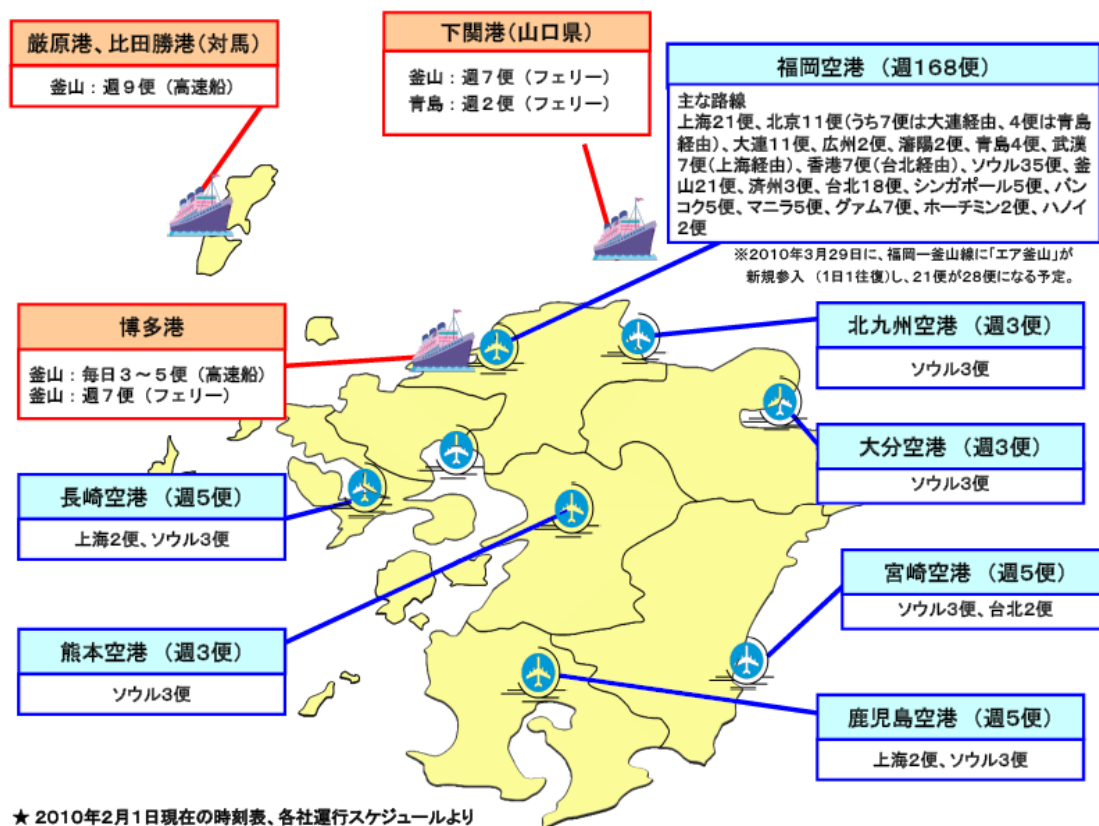
北海道の外航定期航路

港湾	航路名	区分	寄港地	港湾	航路名	区分	寄港地
苫小牧港	北米	コンテナ	ハルビン-シアトル-苫小牧-八戸-釜山-大阪-名古屋-清水-東京-シアトル-ハルビン	石狩湾新港	韓国	コンテナ	釜山-苫小牧-石狩湾新港-釜山
			釜山-富山新港-新潟-苫小牧-釜山	釧路港	韓国	コンテナ	釜山-秋田-釧路-釜山
	韓国	コンテナ	釜山-苫小牧-石狩湾新港-釜山	小樽港	中国	コンテナ	上海-境港-金沢-新潟-富山新港-小樽-上海
			釜山-苫小牧-室蘭-釜山			コンテナ	青島-大連-舞鶴-富山新港-新潟-小樽-金沢-境港-青島
	中国 韓国	コンテナ	釜山-新潟-苫小牧-八戸-富山新港-釜山-光陽-大連-青島-釜山	西館港	中国 韓国	コンテナ	釜山-新潟-苫小牧-西館-釜山-光陽-寧波-上海-釜山
			釜山-新潟-苫小牧-八戸-西館-釜山-光陽-寧波-上海-釜山			室蘭港	韓国
	台湾	コンテナ	基隆-高雄-新潟-苫小牧-八戸-仙台-基隆	稚内港	ガリソン	フェリー	稚内-コルサコフ

H20.12月 北海道企画振興部航路・交通企画課

(出所) 「北海道交通ネットワーク総合ビジョン」北海道庁HP

資料4 九州ーアジア間の国際定期旅客航路（航空機・船舶）



(出所) 九州運輸局国際観光課資料

資料5 沖縄県産品主要5品目の国別輸出动向（過去5年間）

1. 台湾(平均48,978千円)

(単位:千円)

	H16	H17	H18	H19	H20	5年平均	備考
黒糖	6,630	10,271	3,913	7,368	6,043	6,845	沖縄黒糖の認知度高い。
塩	4,383	237	2,877	5,100	7,816	4,083	沖縄の塩も一定程度認知されている。
もずくなど	906	328	0	0	3,742	995	物産展開催時のみの輸出
もろみ酢等	12,756	9,013	5,195	22,002	62,848	22,363	一部定番化
泡盛	849	3,835	1,732	1,565	1,264	1,849	一部定番化
ビール	23,369	31,555	26,360	23,170	21,263	25,143	
合計	48,893	55,239	40,077	59,205	102,976	61,278	

2. 中国(平均8,860千円)

(単位:千円)

	H16	H17	H18	H19	H20	5年平均	備考
黒糖	0	0	0	0	0	0	価格競争力低い
塩	0	0	225	0	0	45	価格競争力低い
もずく等	15,449	282	5,493	3,152	0	4,875	県内企業が主に深圳に輸出
もろみ酢等	0	0	0	0	373	75	飲用酢の習慣なし
泡盛	0	0	16,030	0	5,937	4,393	テスト取引のため継続性は不明
ビール	0	0	0	306	0	61	
合計	15,449	282	21,748	3,458	6,310	9,449	

3. 香港(平均8,491千円)

(単位:千円)

	H16	H17	H18	H19	H20	5年平均	備考
黒糖	0	0	0	0	0	0	本土経由で3百万円程度の取引あり。富裕層への浸透可能。
塩	0	0	0	0	0	0	本土経由で2百万円程度の取引あり。富裕層への浸透可能。
もずく	456	1,071	867	216	0	522	日本料理店での需要あり
もろみ酢等	0	0	849	552	452	371	プロモーション次第で富裕層に浸透可能。
泡盛	8,119	10,497	7,275	5,421	5,969	7,456	日本料理店での需要あり。
ビール	3,199	2,086	2,745	879	1,560	2,094	
合計	11,774	13,654	11,736	7,068	7,981	10,443	

4. アメリカ(平均26,512千円)

(単位:千円)

	H16	H17	H18	H19	H20	5年平均	備考
黒糖	0	0	0	0	0	0	
塩	564	0	0	0	0	113	
もずく	401	313	0	0	0	143	
もろみ酢等	0	0	0	0	4,974	995	
泡盛	0	0	6,463	0	0	1,293	
ビール	24,063	32,584	51,930	50,270	49,706	41,711	
合計	25,028	32,897	58,393	50,270	54,680	44,254	需要、輸送コストの問題

5. 韓国(平均12,212千円)

(単位:千円)

	H16	H17	H18	H19	H20	5年平均	備考
黒糖	0	281	0	0	0	56	価格競争力低い
塩	1,950	901	0	0	720	714	成分規制あり
もずく	0	0	0	0	0	0	韓国のりと競合
もろみ酢等	0	0	1,528	53,380	83,809	27,743	認知が低い
泡盛	0	0	0	0	1,874	375	酒税が高く、認知も低い
ビール	0	0	0	1,848	0	370	
合計	1,950	1,182	1,528	55,228	86,403	29,258	

※もずく・・・もずくを含む海藻類(干しのり、干しコンブ、ひじきは含まない)

※泡盛・・・泡盛を含む焼酎

※もろみ酢・・・飲み物で水・果汁を含まない他のものに分類

貿易統計は、少額(200千円以下)貨物は反映されない。

沖縄地区税関 貿易統計より

(出所) 沖縄県観光商工部商工振興課資料