

平成20年度

北東アジアゲートウェイ構想の 推進に関する調査検討業務

報 告 書
(概 要 版)

平成21年3月

国土交通省中国地方整備局

目次

序章 調査の概要	1
第1編 国際物流編	3
第1章 北東アジアを取り巻く現状の把握と動向分析	4
1-1. 環日本海諸国の経済動向	4
1-2. 貿易の状況	6
1-3. 企業ニーズの把握	8
1-4. 将来動向の分析	10
第2章 北東アジア貿易における当面の課題と取り組みの方向性	16
2-1. 対ロシア貿易の課題	16
2-2. 対韓国（東海港）貿易の課題	17
2-3. 対中国東北三省貿易の課題	17
2-4. 境港、浜田港の課題	17
第3章 短・中長期戦略検討	19
3-1. 貿易拡大に向けた効果的な推進策の検討	19
3-2. マーケティング態勢構築	24
3-3. 短・中長期戦略の検討	26
3-4. 具体的施策の展開内容（アクションプログラム案）	27
第2編 国際観光編	29
第1章 北東アジアを取り巻く現状の把握と動向分析	30
1-1. 訪日外国人旅行者の現状と動向	30
1-2. 観光ニーズの把握	33
第2章 北東アジア観光における当面の課題と取り組みの方向性	35
第3章 短・中長期戦略検討	38
3-1. 観光交流に向けた効果的な推進方策の検討	38
3-2. 短・中長期戦略の検討	51
3-3. 具体的施策の展開内容（アクションプログラム案）	52
第3編 国土形成計画（中国圏広域地方計画）推進に係る検討	54

序章 「調査の概要」

序章 調査の概要

1. 調査の目的

平成20年7月に、浜田港～ウラジオストク港にFESCOのRORO船が就航し、また、平成21年5月より、境港～東海（トンヘ）港（韓国東海岸）～ウラジオストク港の3カ国間国際フェリー航路の就航が予定されるなど、環日本海の交流の活発化が期待されている。これら国際フェリー、RORO船を活用して、環日本海諸国との国際貿易、観光を促進し、中国地方の活性化を図る具体的施策について検討を行う。

このことにより、中国圏広域地方計画に位置づけられることが議論されている北東アジアゲートウェイ構築に向けたプロジェクトに係る具体的な取り組みを推進し、国土形成計画（中国圏広域地方計画）の推進に資することを目的とする。

2. 調査項目

- 1) 北東アジアゲートウェイ推進戦略検討（環日本海諸国の経済動向、企業ニーズ、物流・人流実態の把握、将来動向の分析及び当面の取り組み課題の検討）
- 2) 戦略推進調査（マーケティング態勢構築、北東アジア物流構築検討、広域観光ルート形成）
- 3) 短・中長期戦略検討（アクションプログラム、北東アジアとの交易振興に向けた効果的な推進策の検討）
- 4) 国土形成計画（中国圏広域地方計画）推進に係る検討

3. 調査のフロー

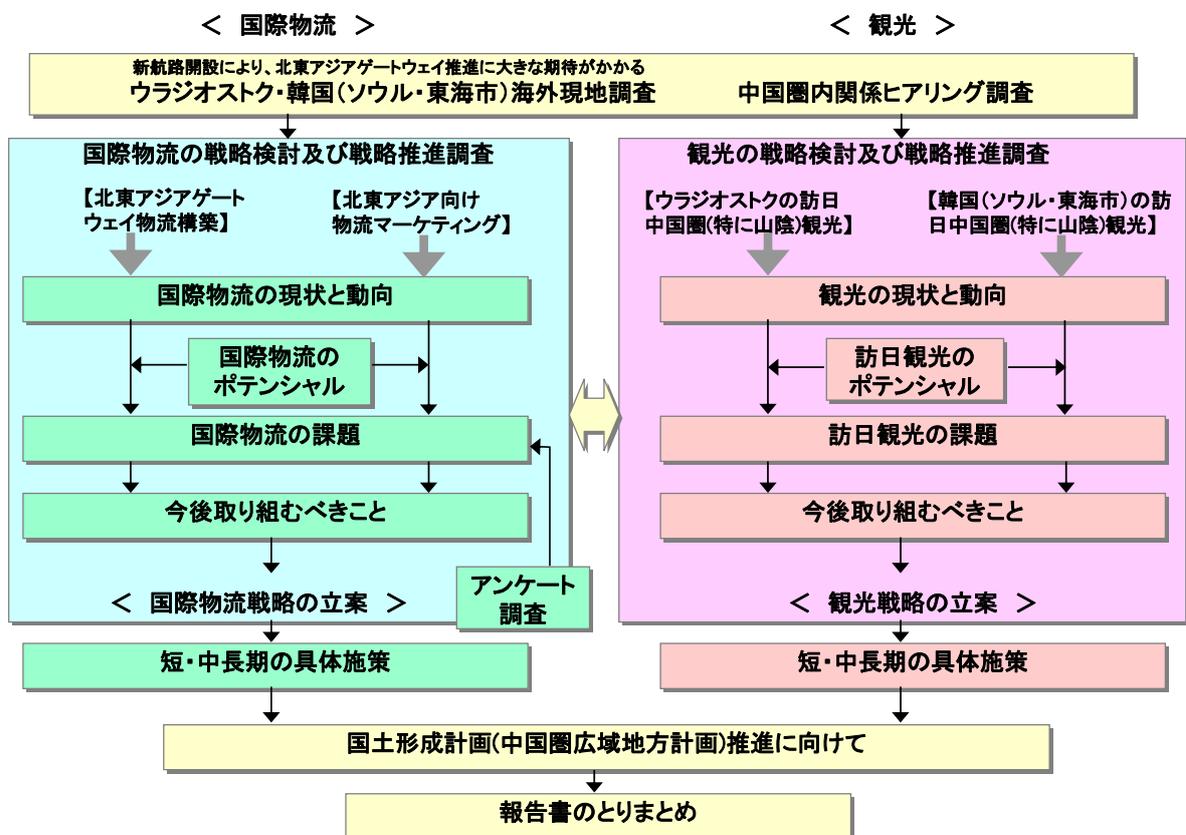


図-1 調査のフロー

第一編 「国際物流」

第1章 北東アジアを取り巻く現状の把握と動向分析

1-1. 環日本海諸国の経済動向

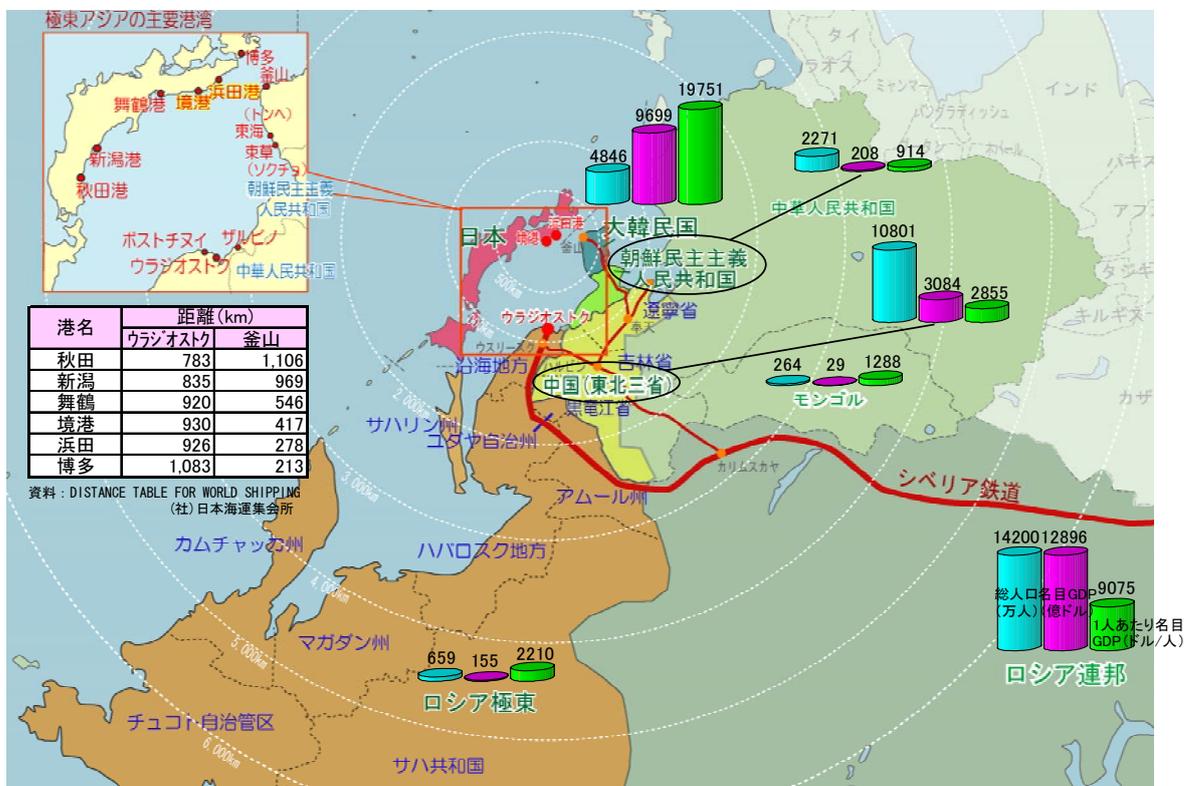
1999 年後半からの世界的な油価高騰を契機にロシア経済は目覚しく成長し、1999 年にマイナス成長からプラスに転じ、2003 年以降は 6%以上の高成長を遂げている。ロシアでは家計所得が増大し、所得上昇による個人消費が増加。ロシア国民の可処分所得は毎年 10%を上回る伸びを示し、個人消費の増加がロシア経済の好況を牽引してきた。

ロシア極東の GRP の伸びは、ロシア連邦の GDP の高い成長には及ばないものの着実に伸びてきている。また、2012 年には APEC（環太平洋地域における多国間経済協力を進めるための会議）の開催などロシア極東開発が期待されている。

このような背景の中、韓国東海岸の東草港ではザルビノ国際フェリー航路を開設、東海港ではポストチヌイ港との定期コンテナ開設、ウラジオストク港～東海港～境港の就航予定などロシア極東との航路拡充も活発化してきている。

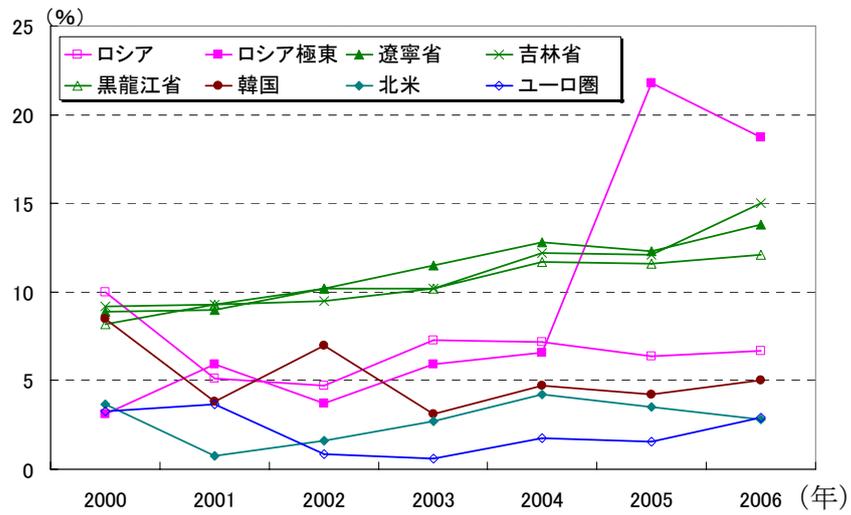
また、中国東北三省（遼寧省、吉林省、黒龍江省）は、人口 1 人当り GDP は未だそれ程高くないものの年 10%を超える高い経済成長を示しており、人口規模が 1 億人を超えるマーケットとして今後の環日本海交易の進展におけるポテンシャルは相当高いといえる。但し、東北三省は日本海に面しておらず、吉林省の琿春はザルビノ港から約 60km の距離に位置することからロシア極東港湾を使った貿易ルートの開発の検討も進められている。

注)「GDP」がある国の国内で期間中に新たに生産された財貨やサービスなどの付加価値の合計額を集計した数値であるのに対して、同様な集計をある国のある地域に限定して行った数値を「GRP」と呼ぶ。



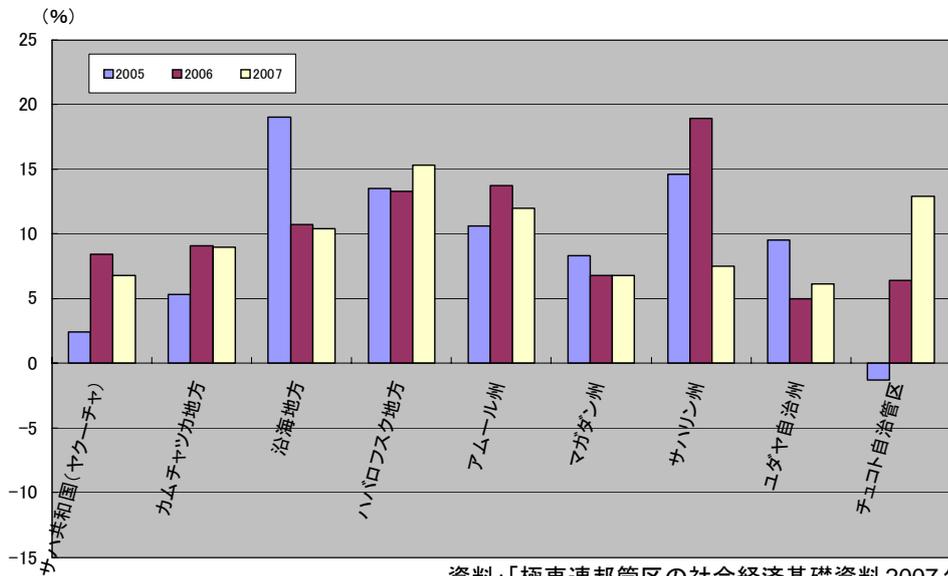
出典:「北東アジアの基礎経済統計」 ERINAホームページ

図 1-1-1 北東アジアのポテンシャルと日本海側港湾の位置



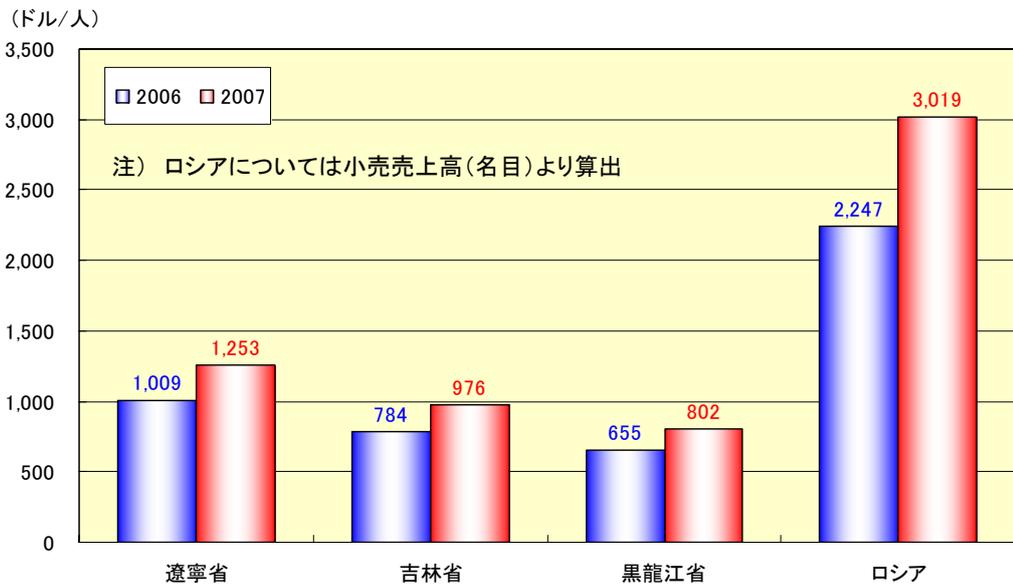
出典:「北東アジアの基礎経済統計」ERINAホームページ

図 1-1-2 成長する北東アジア経済



資料:「極東連邦管区の社会経済基礎資料 2007 年 1~12 月」
出所:「ロシア極東の経済概況」(2008 年 10 月、JETRO)

図 1-1-3 ロシア極東の小売商品売上高の成長率



出典:「北東アジア経済統計」(ERINAホームページ)

図 1-1-4 中国東北三省の一人当たりの社会消費品小売金額

1-2. 貿易の状況

(1) 国際海上定期航路の状況

環日本海における国際フェリー、RORO 船航路としては、釜山航路が下関港、博多港から週 7 便、大阪から週 3 便が就航している。ロシア極東向けには伏木富山港～ウラジオ週 1 便、浜田港～ウラジオストック港月 2 便、東草港～ザルビノ港週 2～3 便が開設されている。また RORO 船の日本周回航路が月 10 便就航している。今後、平成 21 年 5 月頃には境港～東海港～ウラジオストック港週 1 便が就航予定である。また、広島港～釜山港の計画が進められており、東草港～ザルビノ港航路の新潟港寄港が調印されている。ロシア極東向けのコンテナ定期航路は釜山トランシップサービスがほとんどで、日本周回航路が月 2 便就航している。

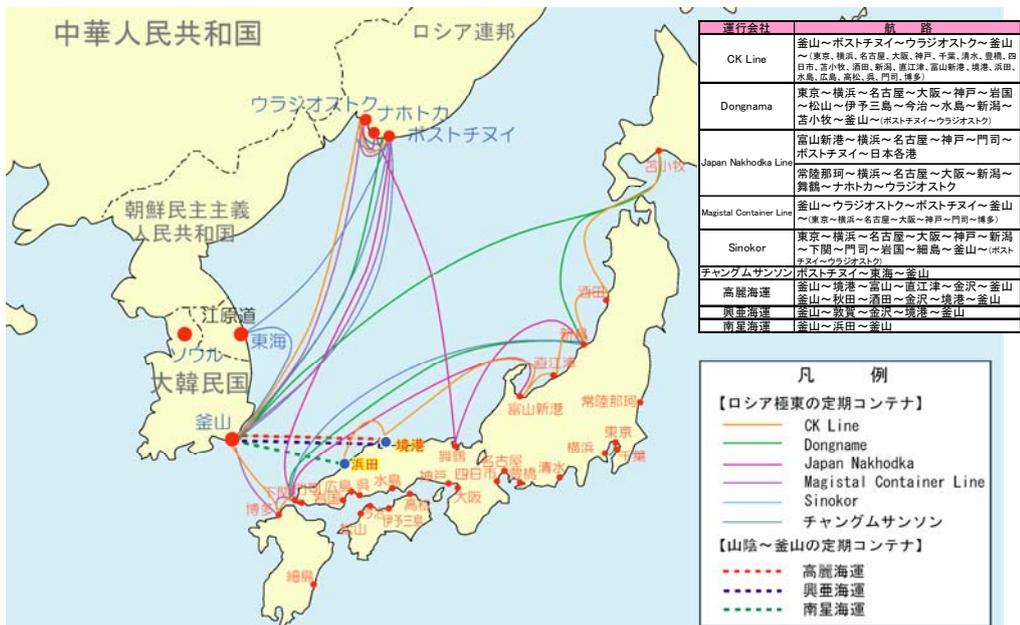


図 1-1-5 コンテナ定期航路(2008年1月現在)

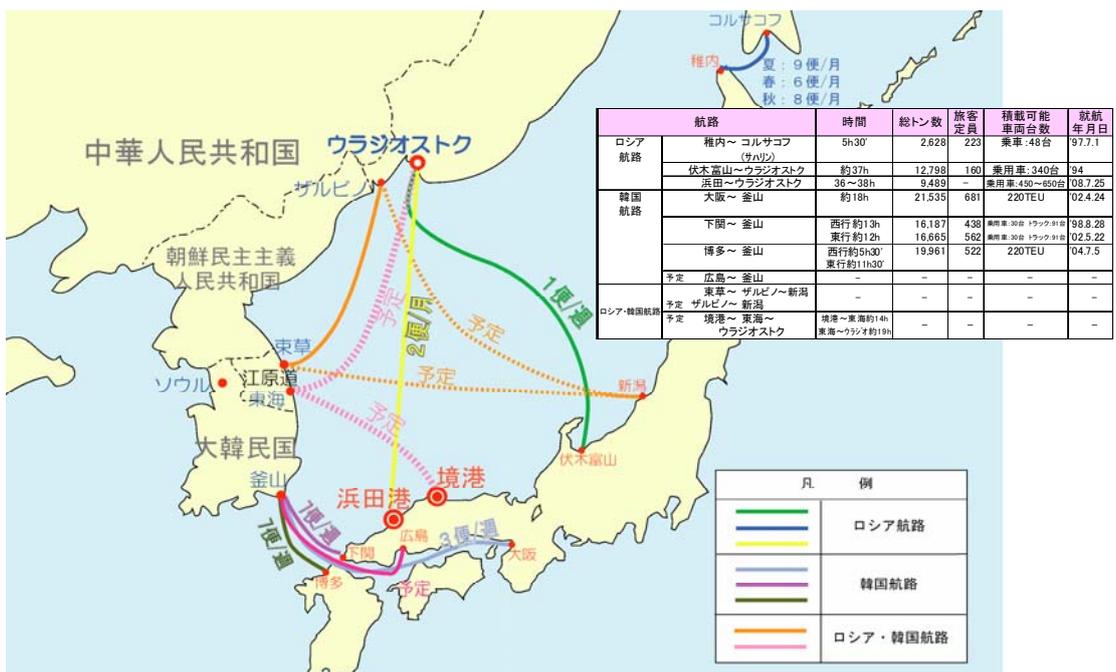


図 1-1-6 国際フェリー、RORO 航路 (2008年12月現在)

(2) 貿易の動向

① ロシア極東

ロシア極東の輸出は2004年以降急速に伸びており、対韓国、対日本の伸びが著しい。主要な輸出品目は燃料・鉱物・機械、水産物、木材である。

輸入も2004年以降急速に伸びており、対中国、対日本の伸びが大きい。主な輸入品目は機械類が6割を占めるが日用品・食品も約24%を占める。

<ロシア極東の貿易金額上位品目>

【ロシア極東の輸出品目(2006年)】		【ロシア極東の輸入品目(2006年)】	
1. 燃料・鉱物・金属	60.4%	1. 機械設備・輸送機械	59.3%
2. 水産物	16.9%	2. 日用品	13.3%
3. 木材	16.6%	3. 食品	10.3%
4. その他	6.1%	4. その他	17.1%

出典: JETRO「2006年のロシア極東の外国貿易」

② 韓国

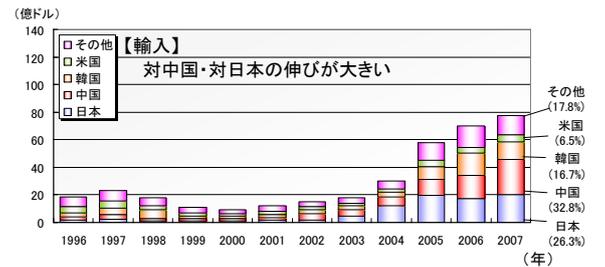
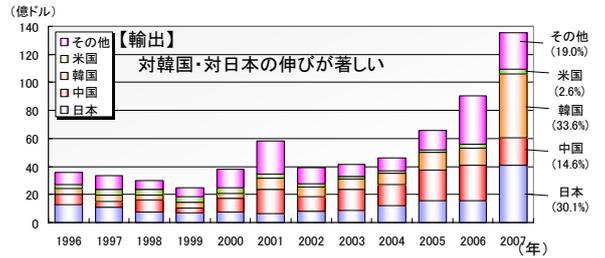
韓国の輸出は2001年以降大きく伸びており、対中国の伸びが大きい。日本への主な輸出品目は化学製品、電気機器、一般機械である。

輸入も2001年以降大きく伸びており、対中国、対日本の伸びが大きい。日本からの主な輸入品目は電気機器、一般機械、石油製品である。

<韓国の貿易金額上位品目>

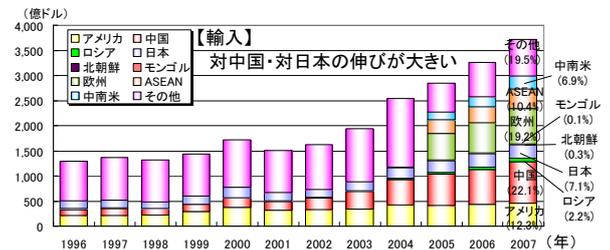
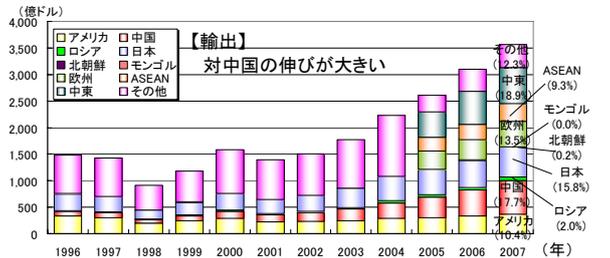
【韓国の日本への輸出品目(2007年)】		【韓国の日本からの輸入品目(2007年)】	
1. 化学製品	20.3%	1. 電気機器	30.2%
2. 電気機器	19.5%	2. 一般機械	11.6%
3. 一般機械	18.1%	3. 石油製品	10.2%
4. 鉄鋼	13.2%	4. 鉄鋼	9.0%
5. 半導体等電子部品	7.8%	5. 化学製品	8.4%
6. その他	21.1%	6. その他	30.6%

出典: 財務省「貿易統計」



出典: 『ロシア統計年鑑(2006・2007年版)』(ERINAホームページ)。

図 1-1-7 ロシア極東の貿易金額の推移



注) 2005~2007年の3ヶ年のみ
欧州・ASEAN・中南米・中東のデータを表示する。

出典: 国家統計庁, 韓国銀行, 韓国輸出入銀行, 韓国貿易協会, 企画財政省, 統一省(ERINAホームページ)。

図 1-1-8 韓国の貿易金額の推移

1-3. 企業ニーズの把握

(1) ウラジオストク現地調査結果の概要（ヒアリング対象：日本国総領事館、日本センター、 商社・輸入業者 4 社、船社 1 社、大手スーパー 2 社、旅行代理店 2 社、合計 11 社）

<ポテンシャル>

総じて日本製品には好意的である。

- ◇日本料理、自動車、電化製品、食器、化粧品、映画、アニメ、ファッションなど、あらゆる日本のモノが求められている。（一種の日本ブーム）
- ◇日本の果物、ベビー用品は国内価格の約 4 倍となっているが富裕層を中心に売れている。
- ◇2012 年 APEC 開催や今後のロシア極東の大規模な開発に伴うロシア極東の経済発展が期待される。
- ◇専門性の高い現地物流業者を介せばシベリア鉄道輸送は 20ft コンテナ 1 個からでも利用可能。

<課題>

物流面での不安要素がある。

- ◆ウラジオストクの税関ではインボイス等の書類の厳密さが求められ、書類不備により貨物が長期間留置され、高額な延滞料を請求される場合がある。
- ◆ロシア全土で、通関所要時間が読み難い。
- ◆ウラジオストクのロジスティクス・システム面で、定時性や確実性が不安視されている。
- ◆ロシア独自のルールがあり、法律や制度も頻繁に変わることから、現地の信頼できるパートナーとの関係構築が必要である。
- ◆流通に時間を要するため、日本の食品の賞味期限では対応できない場合がある。
- ◆商品の品揃えの豊富さが求められている。

(2) 韓国、東海現地調査結果の概要（ヒアリング対象：JETRO、日本政府観光局、韓国観光公社、韓日産業・技術協力財団、東海市、東草市、船社 1 社、旅行代理店 2 社、合計 9 社）

<ポテンシャル>

釜山港経由に比した地理的優位性、韓国独特のトレーダーの活動が期待できる。

- ◇東海港利用は、釜山港より首都圏ソウルに近く、最短ルートとなる。
- ◇フェリー就航当初は、ポッター商（スーツケース・トレーダー）が手荷物の範囲内（50kg 以内）で 2 国間を移動し、何が売れるかを手探りで始めるため初期段階でのマーケティングの役割を果たすことが期待される。

<課題>

ポテンシャルが活かしきれていない。

- ◆ソウル～釜山が物流の主軸となっており、ソウルまでの距離は東海港が近いが、コストは釜山港の方が安い（東海港は、貨物の出入バランスが悪い）。特定貨物の誘致が必要。
- ◆東海港の既設産業団地には 149 社立地しているが、東海港を利用して貿易している企業は 1、2 社しかいない。

- (3) 企業アンケート結果の概要(中国5県の従業者数100人以上の製造業及び卸売・小売業、近隣3県(兵庫、大阪、福岡)の従業者数200人以上の製造業、合計2,429社に郵送アンケート。有効回収数453社(有効回収率18.6%)。)

<境港・浜田港の課題>

インフラ面、コスト面での不利が指摘されている。

- ◆ 国内の輸送コストが高い。他港を利用した方が便利。
- ◆ 相手国内の輸送コストが高い。
- ◆ 国内道路網の整備が不十分。
- ◆ 港湾の設備、CIQ体制が十分でない。
- ◆ 便数が限定的である。

<シベリア・ランドブリッジの課題>

次のとおり、一定の条件を満たせば利用するとの意向が見られた。

- ◆ シベリア鉄道の輸送の安全性・信頼性が確保できれば利用する。
- ◆ 境港・浜田港からの航路の頻度が高くなれば利用する。
- ◆ コンテナのままモスクワまで一貫輸送できれば利用する。
- ◆ シベリア・ランドブリッジで小口貨物の混載ができれば利用する。
- ◆ コストが安くなれば利用する。

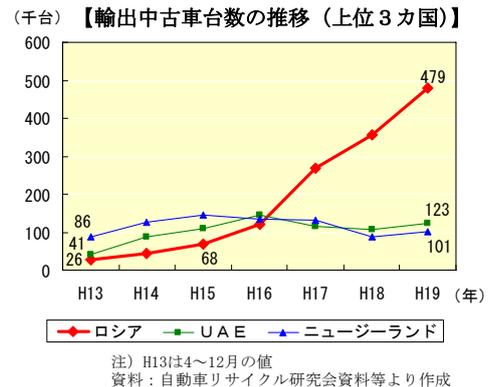
1-4. 将来動向の分析

(1) 対ロシア極東の主要品目の動向

① 中古自動車の輸出動向

ロシアへの伸びが顕著であり、平成 19 年の輸出台数は平成 15 年に比較して 7 倍の伸びとなっている。ロシアへは主に日本海側の港湾から輸出されており、上位 10 港中（浜田港：10 位）、6 港は日本海側に位置しており、ロシア向け輸出台数の 57%を占めている（平成 18 年）。

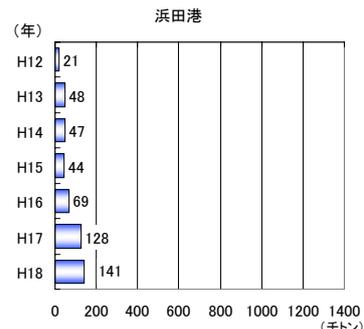
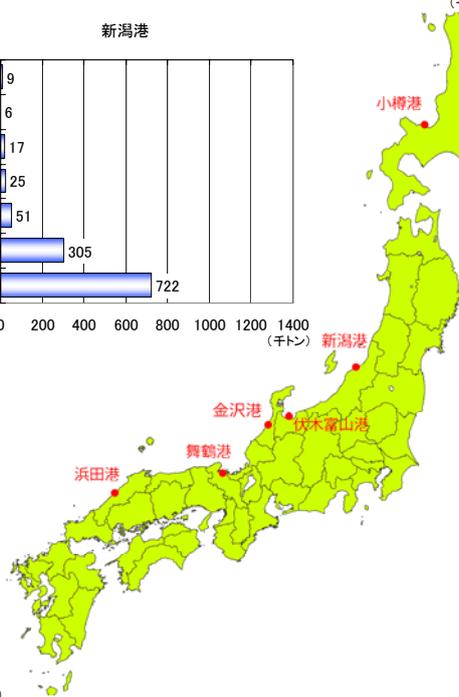
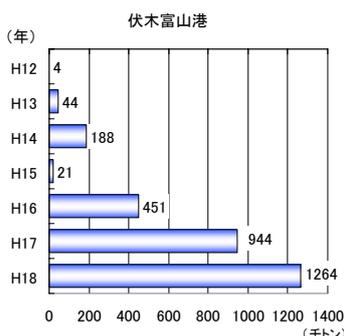
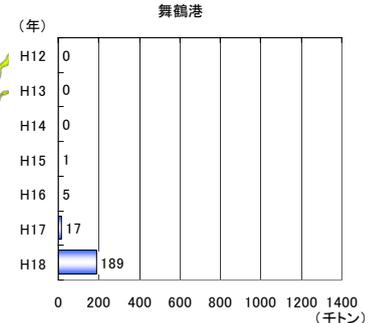
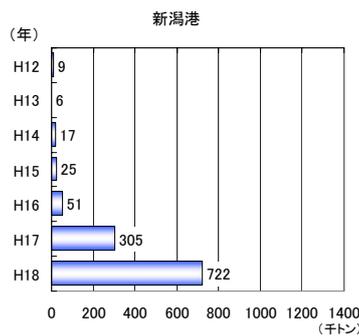
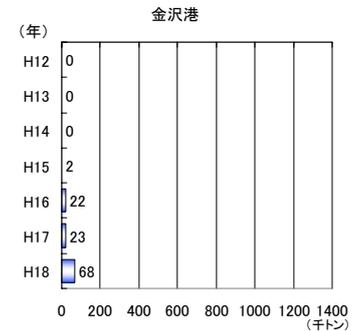
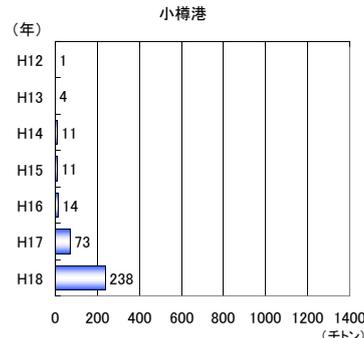
但し、平成 21 年に入ってから自動車の輸入関税が上げられたことにより、また円高、ルーブル安の影響により中古車輸出が急激に減少してきている。



【港湾別のロシア向け輸出中古車台数】

順位	船積港	台数 (H18)	シェア
1	富山	70,245	18%
2	新潟	56,509	14%
3	伏木	42,812	11%
4	神戸	32,637	8%
5	小樽	21,102	5%
6	横浜	20,981	5%
7	舞鶴	16,708	4%
8	堺泉北	15,757	4%
9	博多	15,264	4%
10	浜田	13,976	4%
	その他	83,863	22%
	合計	389,854	100%
	日本海側の港の計	221,352	57%

■：日本海側の港
資料：貿易統計



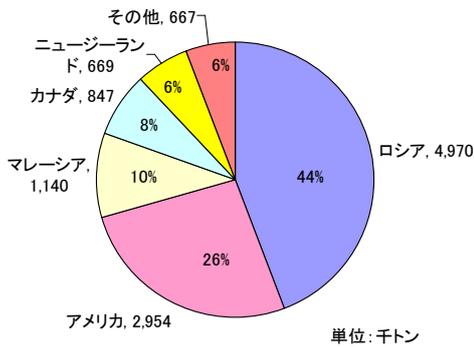
注) 取扱量は中古車以外も含む
資料：港湾統計年報（国土交通省）

②原木輸入の動向

現在、日本へ輸入されている原木はロシアからの輸入量が最も多く、全体の44%にあたる4,970千トン（H18）となっている。原木の取扱量は世界的な環境保護の高まりや原産国における産業振興を背景に減少傾向にあり、代わりに製材、木製品といった木材加工品の輸入量が増加傾向にある。ロシア原木の主な取扱い港湾をみると、概ね減少傾向にあるものの、境港については増加傾向、浜田港について微増傾向にある。

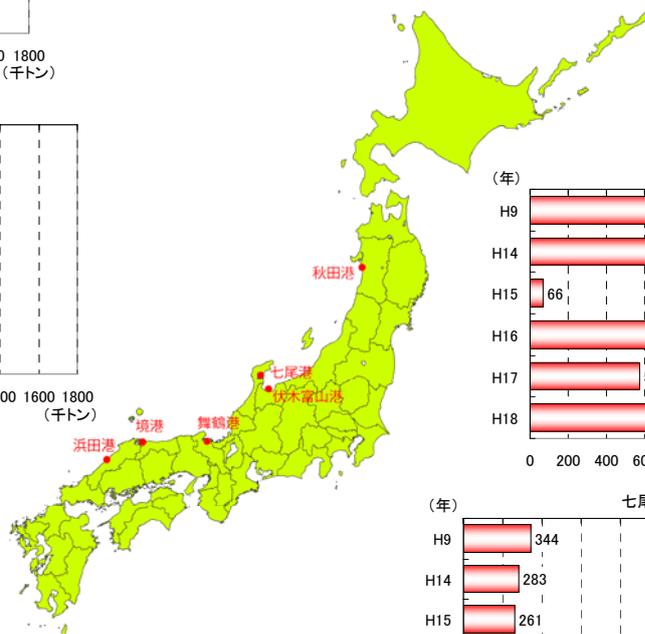
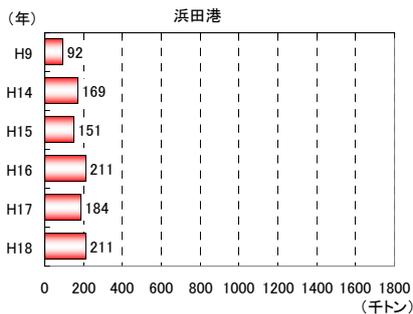
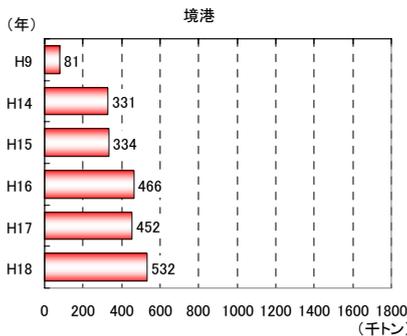
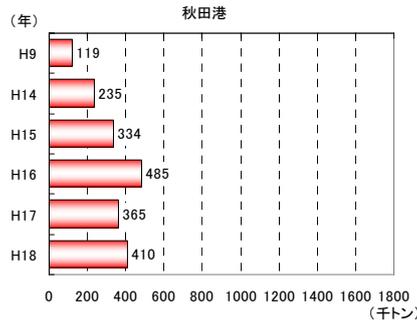
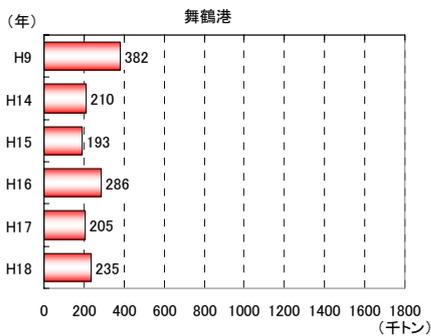
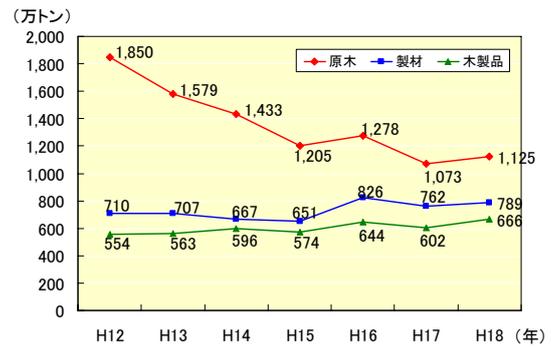
但し、平成22年に原木の輸出関税が80%に引き上げられる予定であり輸入主要貨物である原木が激減する可能性がある。

【日本への輸入原木の国別取扱量及び割合（H18）】

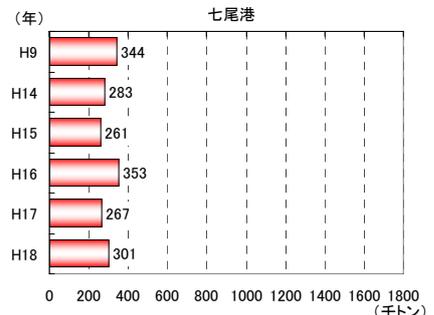
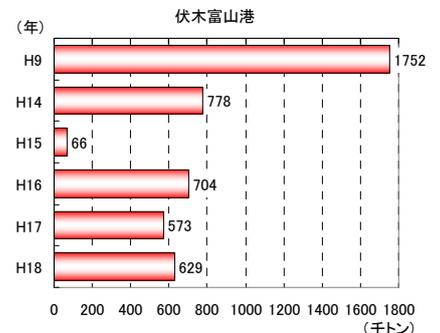


資料：港湾統計年報（国土交通省）

【日本への輸入原木、製材及び木製品取扱量の推移】



資料：港湾統計年報（国土交通省）



③その他の品目

日本の日本海側からロシア極東への輸出は中古自動車が圧倒的に多かったが、ロシア極東（沿海地方）の輸入品目を見てみると日用品、食品の消費財が金額ベースで33.3%を占めている。ロシア極東においても食の安全から日本食が高く評価されている。ロシア極東においても寿司ブームであることから、現地で獲れるサーモン、イクラ、カニ以外の産品として、山陰の魚介類や養殖（ブリ、タイ）の可能性もある。

衣料品についてもイタリア製やフランス製の超高級品か、中国製の低価格品しか流通しておらず、中間価格帯で品質のよい製品の需要は高い。また、子供に対する安全性への配慮から日本製紙おむつやベビーカーの人気の高い。

さらに、ロシア極東における開発ブームから、現在少量ながら建材の輸出が始まっており、ヒアリング結果からも、建材等の潜在的な需要が高いといえる。

表 1-1-1 ロシア沿海地方の主要品目（輸入）

（単位：100万ドル、%）

	2006年		2007年	
	金額	シェア	金額	シェア
輸入総額	3,054.2	100.0	4,242.2	100.0
機械・設備・輸送機器	1,550.7	50.8	2,200.4	51.9
燃料・鉱物・金属	137.1	4.5	203.5	4.8
化学品	258.0	8.4	318.2	7.5
建材	39.3	1.2	37.7	0.8
木材および紙パルプ	47.5	1.6	63.9	1.6
消費財	1,019.3	33.4	1,414.5	33.3
食品	614.2	20.1	735.5	17.3
日用品	405.1	13.3	679.0	16.0
その他	2.3	0.1	4.0	0.1

出典：「2007年のロシア極東の外国貿易」（2008年10月、JETRO）

(2) アンケート調査結果に基づく将来貨物動向予測

本項では、企業アンケート調査における利用意向（利用可能性）の回答結果に基づき、浜田港～ウラジオストク航路、境港～東海～ウラジオストク航路及びシベリア・ランドブリッジ利用貨物の潜在量を把握するため、潜在貨物量の概略推計（試算）を行った。

① 浜田港～ウラジオストク港

すでに利用している貨物（既存貨物）

- ・中古自動車、他
- ・ベビー用品

条件が合えば利用したい貨物（シフト貨物、新規貨物）

- ・自動車部品（水島港～欧州向け海上輸送からのシフト）
- ・被覆アーク溶接棒（神戸港～ナホトカ港からのシフト）
- ・工作機械、冷凍水産品・加工食品、ペットフード（新規貨物）

② 境港～ウラジオストク港

すでに利用している貨物（既存貨物）

- ・モンゴルから畜産品（肉）
- ・中国から農産物、衣料品

条件が合えば利用したい貨物（シフト貨物、新規貨物）

- ・マッサージチェア（神戸港～サンクトペテルブルグ港からのシフト）
- ・ノートパソコン（成田空港～ミュンヘン空港からのシフト）
- ・ハッチカバー（モンゴル（積出港不明）～呉港からのシフト）
- ・中古自動車、中古自動車部品（神戸港～モンゴル（取卸港不明）からのシフト）
- ・酒、衣料資材、自動車部品（新規貨物）

③ シベリア・ランドブリッジ

浜田港～ウラジオストク港経由シベリア・ランドブリッジ

- ・自動車部品、工作機械、冷凍水産品・加工食品（①参照）

境港～ウラジオストク港経由シベリア・ランドブリッジ

- ・自動車部品、ハッチカバー、ノートパソコン、マッサージチェア、衣料資材（②参照）

他港を利用したシベリア・ランドブリッジ

- ・自動車部品（新規貨物）
- ・複合機、プリンター（大阪港・名古屋港～ロッテルダム港からのシフト）
- ・化学品、樹脂他（門司港～ロッテルダム港など欧州からのシフト）
- ・原糸（細島港～ジェノア港からのシフト）

概算の推計結果は表 1-1-2 に示すとおり、ローカル貨物としてバラ貨物が 200 百トン、コンテナ貨物が 2 百 TEU であり、シベリア・ランドブリッジ貨物としてバラ貨物が 31 百トン、コンテナ貨物が 29 百 TEU と推計された。

表 1-1-2 ウラジオストク港向け推計貨物量（総括表）

積出港	取卸港	仕向国	港湾統計品目 (中分類)	品目	ローカル貨物		シベリア・ランドブリッジ		合計		備考		
					ばら (トン)	コンテナ (TEU)	ばら (トン)	コンテナ (TEU)	ばら (トン)	コンテナ (TEU)			
浜田港	ウラジオストク港	ロシア	その他農産品	野菜・果物	0	20	0	0	0	20	ベースカーゴ		
			金属類	溶接棒	0	176	0	0	0	176	0	他港からのシフト	
			輸送機械	中古自動車	20,000	0	0	0	0	20,000	0	ベースカーゴ	
			その他機械	自動車部品	0	0	0	39	0	39	0	他港からのシフト	
			その他食料工業品	工作機械	0	0	0	2,007	0	2,007	0	新規貨物	
			雑工業品	冷凍水産品、加工食品	0	0	0	15	0	15	0	新規貨物	
				ハビー用品他	0	不明	0	0	0	0	0	0	ベースカーゴ
				ペットフード	0	14	0	0	0	14	0	0	新規貨物
			小計				20,000	210	0	2,061	20,000	2,271	
			畜産品	肉			不明	不明	0	0	0	0	ベースカーゴ
			輸送機械	中古自動車			不明	不明	0	0	0	0	他港からのシフト
				中古車部品			不明	不明	0	0	0	0	他港からのシフト
				ハッチカバー			0	0	3,100	0	3,100	0	他港からのシフト
				農産品	中国		不明	不明	0	0	0	0	ベースカーゴ
	軽工業品			不明	不明	0	0	0	0	ベースカーゴ			
他港	ウラジオストク港	ロシア	輸送機械	自動車部品	0	0	0	20	0	20	新規貨物		
			その他機械	ノートPC	0	0	0	30	0	30	0	他港からのシフト	
			他食料工業品	リッサー・ジューア	0	0	0	1.2	0	1.2	0	他港からのシフト	
			日用品	酒	不明	不明	不明	不明	0	0	0	ベースカーゴ	
				衣料品	0	0	3	0	0	3	0	新規貨物	
				衣料用資材	0	0	0	0	0	0	0	新規貨物	
			小計				0	0	3,103	51	3,103	51	
			輸送機械	自動車部品			0	0	0	578	0	578	新規貨物
			その他機械	複合機、プリンター消耗品			0	0	0	60	0	60	新規貨物
			その他化学工業品	化学品・樹脂他			0	0	0	60	0	60	新規貨物
				工業樹脂他			0	0	0	60	0	60	新規貨物
				原糸			0	0	0	30	0	30	新規貨物
			小計				0	0	0	788	0	788	
			合計				20,000	210	3,103	2,899	23,103	3,109	

注) ローカル貨物とは、相手国の港周辺で消費される貨物。
ベースカーゴとは、背後圏企業の貨物で現在浜田港、境港で取扱われている貨物。

④境港～東海港

すでに利用している貨物（既存貨物）

- ・蟹加工品

条件が合えば利用したい貨物（シフト貨物、新規貨物）

- ・ノートパソコン（関空～仁川ル空港、博多港～釜山港フェリーからのシフト）
- ・電子部品（仁川空港～関空からのシフト貨物）
- ・建設資材（北朝鮮向け）（新規貨物）

5年後に、最大ばら貨物 45 トン、コンテナ貨物 24TEU が見込まれる。

表 1-1-3 概略推計結果（境港～東海港）

	現状		将来（5年後）	
	ばら（トン）	コンテナ（TEU）	ばら（トン）	コンテナ（TEU）
既存貨物	—	未回答	—	不明
シフト貨物	—	—	45	16.5
新規貨物	—	—	—	7.5
合計	—	未回答	45	24

注) 但し、コンテナ 1TEU=20 トンで換算した。

第2章 北東アジア貿易における当面の課題と取り組みの方向性

2-1. 対ロシア貿易の課題

<可能性（ポテンシャル）>

昨今のロシア経済の成長を背景とした所得の増大により、ロシア消費市場は急成長している。その中で、自動車、電化製品、化粧品、アニメ、ファッション、日本食等、あらゆる日本のモノが求められる、一種の「日本ブーム」が起きている。このため、ロシア消費市場は日本から見て極めて魅力的な可能性を持っている。

また、シベリア鉄道（TSR）は北東アジアから極東を經由してモスクワに至る最短陸送経路であり、広大なロシア市場に対する物流効果が期待できる。

<課題>

その一方で、対ロシア貿易は様々な課題を抱えている。

・ 通関所要時間が読みにくい

通関所要時間は一般的に一週間程度だが、書類不備により貨物が留置されることがあり、高額な延滞料を請求されるなど厳しい対応を求められることもある。このため、欧米や韓国では、ロシアの要請に対応した書類発行等について官民一体となった取り組みを行っている。

・ ロシア独自のルールの存在

全般に、ロシア独自のルールに基づく書類提出が求められ、また法律や制度が頻繁に変わるなど、独特の事情があり、かつそれらロシア独自のルールにあった対応方法が日本ではよく知られていない。

・ 新たな貿易品目の掘り出しが必要

同様に、ロシア市場で何が売れるのか、何が競争力があるのかも十分に把握されておらず、今までのメイン・カーゴであったが関税引き上げに伴って先細りが見込まれる中古車や原木の代替となる品目が特定できず、先行きが不透明になっている。

・ ロジスティクスシステムの確立が不十分

ヨーロッパロシアへの最短陸送経路となるシベリア鉄道は、輸送時間が確実ではなく、遅延が珍しくない。また、シベリア鉄道を利用した効率的なコンテナ輸送体系は確立されていない。

<取り組むべき方向性>

以上の課題を踏まえると、取り組むべき方向性は次の3点と考えられる。

◆ 情報収集、戦略立案機能の強化

通関、物流、商慣習全般に不透明な点が多く、変更も頻繁になされるとあっては、その状況に対応できるしっかりとした情報収集・戦略立案機能が必要である。

そのためには情報の収集・共有化、プロモーション機能の整備、人材の育成といった取組を行う必要がある。

◆ 新たな貿易品目、貿易ルートの開拓

原木、中古車に変わる新しい貿易品目を発掘し、またそれに対応した貿易ルートを開拓する必要がある。

◆ シベリア・ランドブリッジの有効性・信頼性の確認

その可能性が期待されるシベリア・ランドブリッジについては、有効性・信頼性を確認し、不足点を改善する必要がある。そのためには、シベリア鉄道のトライアル輸送を実施し、信頼性の向上を働きかけることが効果的である。

2-2. 対韓国（東海港）貿易の課題

<可能性（ポテンシャル）>

東海港は、経済成長するロシアとの貿易の拠点としての地理的優位性があり、かつ首都圏ソウルに釜山港より近い。さらには東海港では、大規模な自由貿易地域(25ha)、産業団地(383ha)の開発が進められている。

<課題>

東海港の現状は、背後の産業集積が限定的であることから、コンテナ貨物の集荷が困難である。また、輸出超過となっており貨物の出入のバランスが悪いことからトラックが片荷となり、陸上輸送費が高くなっている。

<取り組むべき課題>

◆対韓国物流ルートの確立

ソウル周辺貨物の集荷、東海港の輸入貨物の発掘を働きかけ、貨物出入バランスを改善し、陸上輸送費を低減する必要がある。

2-3. 対中国東北三省貿易の課題

<可能性（ポテンシャル）>

中国東北三省は人口規模が1億人を超えるマーケットとして今後の環日本海交易の進展におけるポテンシャルは相当高い。

また、三省とも2000年～2006年の経済成長率は8%～15%程度と高い。

<課題>

人口規模が1億人を越えるマーケットとして潜在的には期待できるが、同地域の環日本海交易は未だ顕在化していない状況である。

<取り組むべき方向性>

◆対中国東北三省の可能性検証

経済・開発動向を注視、情報の収集に務め、環日本海交易の進展に備えるとともに、ロシア極東港湾からの物流ルートの可能性を検討する。

2-4. 境港、浜田港の課題

<可能性（ポテンシャル）>

境港、浜田港ともにロシア極東に近いという地理的優位性を持っており、既にウラジオストクや韓国との間に直接つながる航路を持っている点が強みである。また、両港とも元々ロシア貿易の実績がある。

<課題>

両港ともヤードが狭隘で、また境港は仮設の国際旅客ターミナルでは今後のフェリー貨物や旅客への対応が不十分である。また、背後圏だけでは集荷が困難だが、広域から集荷するには背後交通網が脆弱である。

さらに、人口と産業が集積している山陽側から境港・浜田港までの国内の陸上輸送コストが高く、他港を利用した方が便利、CIQ体制が不十分、航路があるとはいえ便数が限定的であること等が課題である。

<取り組むべき方向性>

◆港湾施設の拡充

ヤード、旅客ターミナル、保管施設の拡充により利便性向上を図る

◆物流ネットワークの整備検討

高速道路、鉄道網、内航フィーダー網の整備により物流ネットワーク構築を図る

◆港湾サービスの充実

陸上輸送コストの低減、集荷によるロットの拡大、航路サービスの充実等、港湾サービスの充実を図る

第3章 短・中長期戦略検討

3-1. 貿易拡大に向けた効果的な推進策の検討

前章までで北東アジア貿易におけるポテンシャル、課題及びその解決へ向けた取り組みの方向性は明らかになった。なお、課題は相手国、日本（中国圏）双方に存在しており、それぞれ単独での解決は困難である。そのため、本章では貿易拡大に向けた効果的な推進策に関して、日本国内での施策、相手国と協働して行うべき施策に分け、検討の上、提案を行う。

1) 日本国内での推進策

中国圏と成長する環日本海・北東アジア地域経済との結びつきを強化するため、山陰地域の情報収集や戦略立案機能を高めるとともに、高速道路や港湾施設等のインフラの整備を進めるなど、山陰地域におけるソフト、ハード両面の機能整備による基盤づくりを行う。

I. 山陰圏におけるソフト・ハード両面の機能強化

(1) 情報の収集及び共有化

ロシアにおいては、通関所要時間が読み難く、また制度が頻繁に変わることから、貨物の遅滞が発生している。さらにコールド・チェーンが未整備であったり、異なる商習慣や独特な市場の志向性などロシアの貿易環境はよく知られていないことが多く、それらに起因した貿易上のトラブルや荷の損傷などダメージを受けるケースが発生している。このようなロシアを含む北東アジア諸国の情報が十分に把握できていないことが、貿易拡大につながらない大きな要因となっている。

これらに対処するため、外務省やJETRO、日本センター等の公的機関ならびに現地進出企業、各県現地事務所等との連携や姉妹都市交流を通して情報を収集するとともに、山陰圏として情報の共有化を図る。

なお、対岸諸国の経済情勢等の動向並びに日本国内の集荷想定貨物の動向の双方を情報収集の対象とする。

(2) コーディネート機能の整備

頻繁に変わるロシア特有のルールに対応して、ロシアでのビジネスを成功させるためには、専門的な技術をもった現地ビジネスパートナーを見つけることが重要だと多くの識者が言及していたが、これは今回の現地調査においても確認された。現地ビジネスパートナーについては、見本市や商談会等を通しての発掘が効率的だが、見つけるだけにとどめず交流を深め、信頼関係を築いていくことが長期にわたりビジネス展開するためには不可欠と言える。一方、日本国内では、新規貿易品目の開拓や販路拡大を目指して専門性の高い物流事業者、商社を活用する。

こうして整備したコーディネート機能により、広域的集荷のための国内外における見本市・商談会の定期開催やPR活動などのポートセールス活動、また、シベリア・ランドブリッジ輸送やロシア極東港湾から中国東北三省への新たな物流ルートの有効性、信頼性を確認するためトライアル輸送促進・支援等の戦略を立案することが可能になる。

(3) 交易を支える人材育成

産官学の連携により、国際経済交流を戦略的に推進するためには、人材育成が不可欠と言える。

相手国の行政機関、研究機関、民間企業、大学との人材交流の促進により信頼関係を構築し、国際ビジネス人材の育成を図る。大学など教育機関による北東アジアに係るビジネス人材の育成を促進するとともに、調査研究による情報の蓄積を促進してこれからの人材を誘因する。

(4) 物流ネットワークの構築に向けた検討

北東アジアゲートウェイ構想の進捗状況を踏まえ、高速道路、港湾、鉄道等のインフラ整備、

定期便に合わせた貨物シャトル便、トラック共同輸送便、インランドデポや冷凍・冷蔵倉庫等の物流施設、鉄道輸送網等、総合的な物流ネットワークの整備を検討する。

(5) 産業の立地促進

対ロシア極東の主要貿易品目である中古自動車、原木の関税引上げにより、新たなメイン・カーゴの開拓が必要となっている。ロシア輸入製材を取扱う産業をはじめとするロシアとの貿易を行う企業、ソウル近郊との貿易を行う企業など、北東アジア貿易拡大をにらんだ戦略的な誘致を推進する。さらに、誘致企業に対する北東アジア貿易に関する情報提供機能を高めるとともに、航路サービスの拡充や国内 2 次輸送網の整備を行い、質の高いサービスを提供することによって企業誘致を推進する。

II. 広域かつ多種多様な集荷

(1) 貿易品目の拡大

・広域からの貨物誘致

物流ネットワーク構築による集荷範囲の拡大に応じて、より広域からの貨物誘致に取り組むべくポートセールス活動を強化するとともに、ロケーションを活かした製品の集荷も有効である。

山陰の周辺地域には、ナシ、スイカ、ブドウ、モモ、柑橘類など良質な果物が種類豊富に生産されている。また日本海の魚介類など安全で健康的な食品もある。さらに、対北東アジアの西日本のゲートウェイとしての視点に立つと、温暖な気候を活かした四国地域の野菜や果物、ロシア極東でもブームである「寿司」ネタとしての養殖魚（タイ、ブリ）など、亜寒帯地域では手の入り難い西日本の製品を集荷することが効果的である。

このため、四国圏域の農林水産物の生産者や団体と連携して PR 活動や販路開拓を推進する。

ロシア極東における日本ブーム、日本の食材への高い信頼性から期待はできるものの、実際にどのような品目が売れるかについて、輸出トライアルを重ねていくことが不可欠である。

・新たな貿易品目の発掘

食材を中心とする山陰・中国圏のロケーションを活かした製品を売り込むことは当然としても、ロシア極東向けのこれまでのメイン・カーゴであった中古自動車以外に何が売れるのかは、やはり不透明である。それでも、地域の良質な製品の売り込みトライアルを長く重ねることにより、信頼関係を構築し、売れ筋の商品が発掘されてくると考えられる。当面は貿易を行う荷主企業が全てのリスクを背負うのではなく、地域の経済団体や行政、専門知識を持った集団などによるトライアルに対する経済的、技術的支援や商談会の開催、現地企業とのマッチング、日本製品の PR など幅広い支援が不可欠である。

また、今後の北東アジアの経済成長、ロシアや東北三省への日本企業の進出も視野に入れ、農産品・工業製品等、可能性のある品目を広く抽出していく必要がある。

(2) 貿易ルートの確立

・山陰 2 港及び他圏域との広域的な連携による航路サービスの充実

北東アジアとの交易及びシベリア・ランドブリッジによるモスクワ、欧州方面との貿易を促進するため、航路の誘致・拡充を図るとともに、リードタイムやコストの短縮を可能とする国内輸送網の充実や、港湾間の連携を図り、貿易ルートの確立を図る。

浜田港～ウラジオストク港の RORO 船サービスは月 2 便で、境港から東海港経由でウラジオストク港への国際フェリー週 1 便が就航すると、山陰地域からウラジオ向け RORO 船サービスが週 1.5 便となり、日本海側のロシア貿易の約 4 割を占める伏木富山港発着のダイレクト便の週 1 便を上回ることとなる。寄港頻度のアップを求める企業ニーズも高いことから、この寄港頻度の高さを重視し、効果的な集荷量の増大につなげる連携した PR が有効であると考えられる。また、環日本海の他圏域港湾と連携を強化し、環日本海地域の集荷量を増大させるとともに、リードタイムとコストの縮減を推進し、顧客サービスの充実に努めることにより日本海発の航路の拡充を進

める。

・シベリア鉄道等の活用に向けた調査検討

モスクワ、欧州方面へのリードタイムの点で有利なシベリア・ランドブリッジであるが、不安定な運行等、活用に向けては課題がある。そのため、海上輸送とシベリア鉄道とを結ぶスムーズなトランジットの確立を目指し、信頼性を確認するためのトライアル輸送を促進・支援する等、調査検討を進める。

・対中国東北三省へのロシア極東港湾経由の物流ルートの調査検討

人口規模が1億人を超え、自動車産業等の集積が進む等そのポテンシャルの大きさゆえに将来が期待される対中国東北三省については、新たな日本海ルート開設する内陸部（琿春市等）と極東ロシア港湾等の動向、すなわち新潟港、東草港、秋田港とザルビノ港を結ぶフェリー航路や敦賀港とザルビノ港を結びコンテナ航路など他圏域港湾の動向を注視する。また、他圏域との連携や日中韓露の多国間連携等によりルート開拓の調査検討を進めていく。

2) 相手国との協働による推進策

I. ロシア

(1) ロシア・欧州の物流システムの整備

・効率的な物流システムの整備

対ロシア貿易において、通関手続の不安要素があるが、これは例えば地方政府間での食料供給協定締結等の方法により、安定化を図ることが可能と考えるため、地方政府間の交流の促進を図る。また、信頼性の高い荷主企業に対する政府間保証や相互承認により通関手続の簡素化を図ることも有効である。

また、不十分であるとの指摘を受けているロシア側のコールド・チェーンについても物流上の課題を効果的に解消できる方策および物流インフラの開発に協働で取り組んでいくなどし、効率的な物流システムの整備を図る。

・シベリア鉄道の活用

国内における人口や生産拠点は、太平洋側、瀬戸内側に集積しており、日本海側だけでは貨物が集まり難い構造にある。環日本海交易においては地理的優位性があるものの十分なロットを集めるのは困難な状況にある。そのため、ロシア極東側、例えばウラジオストク等に日本発欧州向けのシベリア鉄道貨物を集める物流センターを整備し、日本海側の貨物のロットを現地でまとめ、鉄道輸送料金の低減を図る。こうして日本側の環日本海地域連携によりロット拡大を図るとともに、シベリア鉄道における東行貨物のロシア極東荷主と連携し、日本発の西行貨物とのマッチングにより片荷の解消を図ることで、さらに鉄道輸送料金の低減を進めることができる。

また、東海港やフェリー会社、韓国の荷主企業と連携して集荷の拡大を図り、貨物のロットをまとめることも効果的である。さらに、ロットの拡大を図ることにより、鉄道会社との交渉力を高めるとともに、運行安定化への働きかけを行うことも重要である。

(2) 航路サービスの充実による貿易拡大

対ロシア貿易の日本最大の港は伏木富山港であるが、週1便の貨客船に加え、コンテナ船及びRORO船の日本周回ルートを加えるとおよそ週2便程度のサービス水準である。但し、日本周回ルートはラストポートが横浜港となり日数を要するため、山陰港湾発着の週1.5便（境港1便、浜田港0.5便）の航路サービスの充実を図ることにより、荷主企業が求めるリードタイムとコスト縮減につながり、貿易の拡大が期待される。そのため、ロシア側船会社や韓中フェリーとの協働による寄港頻度の増大や、韓国～ポストチヌイ港間のコンテナ航路との接続性を高める等、航路サービスの充実に努める。

II. 対韓国

(1) 韓国内物流ルートの構築

・ソウル周辺貨物の集荷

東海港は首都ソウルに釜山港より近く、境港～東海港フェリー利用によりソウル向けの最短コースとなり得ることから、ソウル向け貨物の東海港シフトが考えられる。

ソウル周辺（京畿道）では、電気機械、精密機械等の業種が集積していることから、これら企業をターゲットとした製品の輸入や素材・部品の輸出が考えられる。また、ソウル周辺（京畿道）では人口が集積していることから、食品、日用品や高級なエレクトロニクス・家電等の輸出も考えられる。そのため、食品、現地企業向け部品等のソウル向けの貨物の発掘や船会社との連携によるソウル向け貨物の発掘を行いつつ、国際フェリーの寄港頻度増大によるソウル周辺向け最速輸送サービスの地位確立を推進していく。

・東海港と協力した相互の貨物の集荷による出入り貨物のバランス確保

東海港は首都ソウルまでは釜山港より近く、リードタイムも短いですが、韓国側から見て輸出超過で片荷傾向のため、陸上輸送費が釜山港～ソウルよりも高くなっており、日本側にとってソウル向けの最短コースとなるメリットが活かせていない。ゆえに、ソウル向けの貨物を集め積極的に東海港を使うことによって片荷を解消すれば、それによって韓国内での陸上輸送コストが下がり、さらに集荷が進み物流サービスが向上するといった好循環を産み、境港、東海港双方の発展につながっていく。このため、相互協力による荷主の開拓、新たなサービスの提供などを実施していくべきである。

また、東海港は大規模な自由貿易地域及び産業団地の開発を戦略的に進め、内外企業を積極的に誘致しているが、日本側でも日本海航路の優位性をPRする等、誘致を側面支援することも効果的である。

・国際フェリー・RORO船を活用した複合一貫輸送の実現

中国圏からソウル周辺向けの最速輸送サービスを推進し、集荷拡大を図っていくためには、シームレスな物流システムを構築することが不可欠である。そのために、関係国の間でトラック相互乗り入れ協定を結ぶことにより、高速定時性の優位性を高め、国際フェリー、RORO船の高速定時性を活かした複合一貫輸送の実現を推進する。

III. 対中国東北三省

(1) 相手方動向に対応した貿易拡大

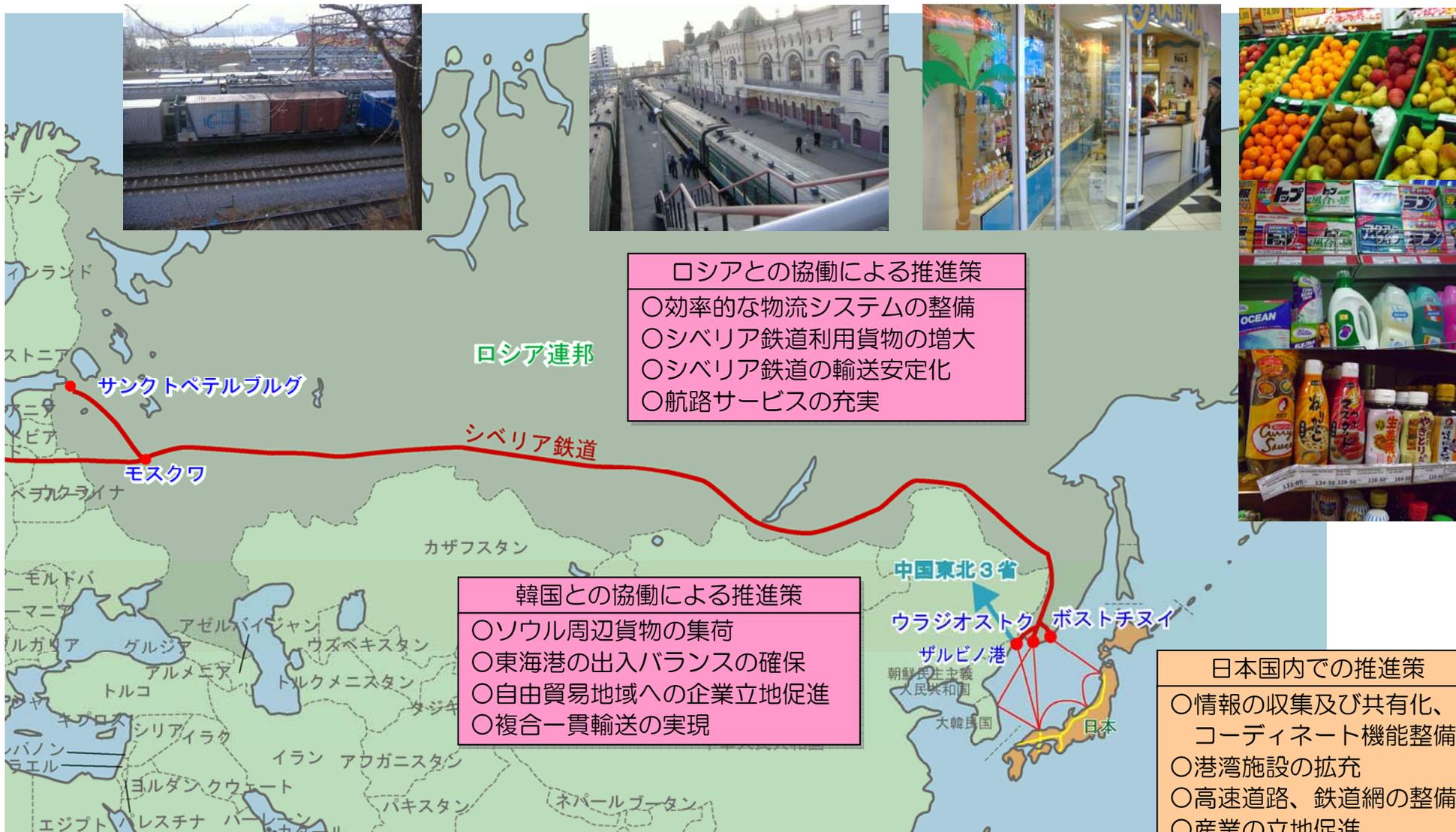
中国東北三省の経済や産業立地、荷動き等について、情報収集機能や人材育成（交流）機能を駆使して最新の動向を注視しつつ、状況に応じて山陰諸港の活用による貿易拡大施策の展開を進めていく。

その際に、他圏域港湾と連携したトライアルへの参加等などが有効な手立てとなると考えられる。そのため、ロシア極東港湾から中国東北3省への新たな物流ルートの有効性、信頼性を確認するためトライアル輸送を促進、支援するとともに、相手国内の物流上の課題を効果的に解消できる方策および品目、物流ルート、物流インフラの開発に協働で取り組んでいく。

モスクワへのリードタイムの大幅短縮
【シベリア・ランドブリッジ】

欧州への玄関口
【ウラジオストク駅】

日本製品の輸出トライアル
【新規品目の発掘】



ロシアとの協働による推進策

- 効率的な物流システムの整備
- シベリア鉄道利用貨物の増大
- シベリア鉄道の輸送安定化
- 航路サービスの充実

韓国との協働による推進策

- ソウル周辺貨物の集荷
- 東海港の出入バランスの確保
- 自由貿易地域への企業立地促進
- 複合一貫輸送の実現

日本国内での推進策

- 情報の収集及び共有化、コーディネート機能整備
- 港湾施設の拡充
- 高速道路、鉄道網の整備
- 産業の立地促進
- 貿易品目の拡大
- 貿易ルート確立

図 1-3-1 環日本海における貿易拡大イメージ

3-2. マーケティング態勢構築

本項では、貿易拡大に向けたマーケティング戦略のターゲットおよび手法を明確にするため、既存文献に基づきロシアで先行するマーケティング戦略の手法について整理するとともに、現地における販売促進のためのアンテナショップ設置に向け必要となる事項（アンテナショップの目的、プロモーション、販売ルート開拓、販売までに要する手続きや物の流れ、各段階における現地パートナーとの役割分担、など）の検討を海外現地調査により行った。

また、貿易に適する品目のターゲットを明確にする必要性があることから、北東アジアにおける需要動向や立地特性を踏まえ、ロシア極東および韓国（東海港）において需要の増大の見込まれる品目について既存資料調査および海外現地調査により検討することにより、新たな貿易品目の発掘に向けた検討を行った。

1) マーケティング手法としてのアンテナショップ設置の課題と代替手段

ロシア極東でアンテナショップを開設するためには、まず、その目的を明確にする必要がある。展示し紹介することが目的であればすぐにも開設できるが、たとえば「この品物はどこで買うことができるのか」という質問に答えるためには、予め販売ルートを開拓しておく必要がある。また、アンテナショップで商品を販売するとなると、ロシア側での輸入許可の申請、法律家への相談や支払い、通関手続き、販売拠点の開拓、売れ残りリスクなどの問題がある。手続きが複雑なロシアにおいては通常の貿易と同じ手続きや費用等が必要となる。そのため、日本製品に興味のある現地の大手スーパーなど大規模店と協力体制をとって、店舗で取扱ってもらいその反応を調べるなどの少量のトライアルから始めるのが現実的だと考えられる。

ちなみに、韓国では大手スーパーのウラジオストク進出が検討されており、アンテナショップ設置よりも直接的な販売やポッター商による検証結果などを踏まえたマーケティングがとられるようである。

2) 貿易品目の検討

北東アジアにおける需要動向や立地特性を踏まえ、ロシア極東および韓国（東海港）において需要の増大の見込まれる品目について既存資料調査および海外現地調査により新たな貿易品目の発掘に向けた検討を行った。

①ロシア極東との貿易品目

ロシア経済は1999年のマイナス成長からプラスに転じ、2003年以降は6%以上の高成長を遂げてきている。このような中、家計所得が増大し、所得上昇による個人消費が増加している。ロシア国民の可処分所得は毎年10%を上回る伸びを示しており、個人消費の増加がロシア経済の好況を牽引してきている。

日本からの輸出品目は、中古自動車がほとんどを占めているが、ロシア極東の輸入品目をみると、食品や日用品等の消費財が金額ベースで3分の1を占めている。

今後の新たな貿易品目としては、食料品、日用品の輸出が考えられる。また、ロシア極東の開発やシベリアの資源開発が進むことが想定されることから、建設資材や建設機械などの需要の増大も見込まれる。

ただし、3-1.1). II. 「(1)貿易品目の拡大」(p.19)でも述べたとおり、具体的な品種別によりのような品質で、どの程度の価格帯（高級品、中間価格帯）のものが売れるかについては、粘り強くトライアルを重ね検証していく必要があるが、専門家からの協力を得られる体制、および産官学が連携し支援していく体制等を整えることが重要である。

②東海港を利用する韓国との貿易品目

東海港は首都ソウルに釜山港より近く、境港～東海港フェリー利用によりソウル向けの最短コースとなり得ることから、ソウル向け貨物の東海港シフトが考えられる。

韓国における上場企業、その他の大手メーカーの工場は、ソウル周辺（京畿道）に多く立地し、映像・音響・通信機器、電気機械、精密機械、事務用機器等の業種が集積していることから、これら企業をターゲットとした製品の輸入や素材・部品の輸出が考えられる。また、繊維・衣類、食品、塗料・医薬、家具などの日用品等の業種も集積している。これらの製品の輸入や半製品や原材料の輸出入も考えられる。さらに、ソウル周辺（京畿道）では人口が集積していることから、食品、日用品や高級なエレクトロニクス・家電等の輸出も考えられる。

しかしながら、東海港の現状は、輸出超過で出入のバランスが悪く陸上輸送が片荷となるため、釜山港よりソウルに近いにもかかわらず、陸上輸送コストが高く、集荷が困難な状況にある。そのため、3-1.2). II. 「(1)韓国内物流ルートの構築」(p.21)でも述べたとおり、東海港やフェリー会社と連携し、ターゲットを絞り、貨物や企業の誘致を図ることにより、境港及び東海港発着の貨物の集荷拡大が求められる。

3-3. 短・中長期戦略の検討

前項で述べた具体的施策については、一定の期間ごとの目標、チャンスをにらんだ戦略として展開することが有効である。このため、短・中長期ごとの戦略について検討を行い、提案する。

(1) 短期（1～3年程度）

環日本海における山陰の地理的優位性から、平成20年7月に浜田港～ウラジオストク港を結ぶRORO船のダイレクト便が月2便就航開始、平成21年5月頃から境港～東海港～ウラジオストク港の3ヶ国間フェリーが就航予定であるなど環日本海の交易の活発化が期待されている。このポテンシャルを活かし、将来に向けて大きく発展していくためには、対岸諸国とダイレクトに結ばれるこれらの航路を維持していくことが当面の最重要課題である。そのため、短期施策としては山陰圏におけるソフト・ハード両面の機能整備を行うとともに、集荷の拡大、貿易ルートの確立を目指す。

(2) 中長期（1～5年程度）

中長期施策としては、これら航路を軌道に乗せつつ、航路の拡大による西日本における北東アジアゲートウェイとして機能の推進を図る。あわせて対岸諸国の情報を蓄積し、ビジネス交流を促進しながら、相手国との信頼関係を構築し、相手国との協働により更なる貿易拡大を図っていく。ビジネス対象範囲は当初のロシア極東、韓国東海岸からソウル、中国東北三省へと拡大していく。さらには、ロシア西部（モスクワ、サンクトペテルブルク）、欧州へとシベリア鉄道を活用したビジネス交流圏域の拡大を目指した展開を図っていく。

1. 短期施策（1～3年スパン）

【目標】： 現行航路（浜田～ウラジオRORO船、境港DBSフェリー）の維持

【方向性】： 山陰圏におけるソフト・ハード両面の機能整備（情報収集・プロモーション機能、人材育成）
対ロシア・対韓国貿易品目の集荷拡大、貿易ルートの確立
対中国東北3省の情報収集

2. 中長期施策（1～5年スパン）

【目標】： 航路拡大による北東アジアゲートウェイ機能の推進

【方向性】： 相手国との協働による貿易拡大
（シベリア鉄道活用、状況に対応した対中国東北3省の貿易始動）

図 1-3-2 国際物流の短・中長期戦略

3-4. 具体的施策の展開内容（アクションプログラム案）

短期的には現行航路（浜田～ウラジオストク RORO 船、境港 DBS フェリー）を維持し、中長期的には航路の拡大等により北東アジアゲートウェイ機能を推進していくためには、まずは情報収集、コーディネート機能、人材育成策の強化、また北東アジアゲートウェイ構想を踏まえた高速道路、港湾などのインフラ整備を検討するなど、山陰圏におけるソフト、ハード両面の機能整備による基盤づくりを行っていく必要がある。

これらの基盤を活かしながら、広域かつ多様な貨物の集荷を進め、さらには対岸諸国との協働により課題を解決し、北東アジアの交易拠点としての山陰地域の発展を図っていくことが望まれる。

具体的施策の展開内容（アクションプログラム案）は、表 1-3-1 に示すとおりである。

表 1-3-1(1) 具体的施策：山陰圏におけるソフト・ハード両面の機能整備・強化

実施年度		21	22	23	24	25	事例等
機能の整備・強化	(1) 情報の収集および共有化						
	① 情報収集および情報の共有化	→	---	---	---	---	・各県現地事務所や姉妹都市交流、各県貿易アドバイザー等
	② 情報提供を受けるしくみづくり	→	---	---	---	---	・外務省やJETRO、日本センター等の公的機関ならびに現地進出企業等との連携 ・他の日本海側各県との連携 等
	③ 対岸諸国の経済情勢等の動向把握	→	---	---	---	---	・中国東北3省・ロシア・韓国・北朝鮮の政策、経済情勢等の動向把握
	④ 集荷想定貨物の動向把握	---	---	---	→	→	・日～ロ・欧・韓・中国東北三省間の貨物動向の継続的把握 ・国内集荷想定地域の北東アジア向け物流実態の継続的把握
	(2) コーディネート機能の整備						
	(1)を活用し、対岸諸国との円滑なビジネスを支援						
	① 現地ビジネスパートナーの発掘	→	---	---	---	---	・現地の専門性の高い物流および卸売事業者等の発掘 等
	② 貿易・投資活動の支援	→	---	---	---	---	・見本市、商談会等によるビジネス案件の発掘 ・交易に必要な手続きや物流ルートの紹介・斡旋 ・トライアル輸送等の支援 等
	③ ポートセールス活動の支援	→	---	---	---	---	・コーディネータとしての活動を踏まえたポートセールス戦略の策定 等
	④ 日本海諸港との連携促進	→	---	---	---	---	・他の日本海諸港との連携による航路開設 ・新規貿易品目開拓に向けた連携 等
	(3) 交易を支える人材の育成						
	① 相手国との人材交流	→	---	---	---	---	・相手国の行政機関、研究機関、民間企業、大学との人材交流による信頼関係の構築とビジネス人材の育成 等
	② ビジネス人材の育成	→	---	---	---	---	・大学など教育機関による北東アジアのビジネス人材の育成ならびに調査研究による情報の蓄積 等
	(4) 物流ネットワークの整備に向けた検討						
	→						
(5) 産業の立地促進							
→							・北東アジア貿易拡大をにらんだ戦略的な企業誘致 ・情報提供機能の強化 ・質の高いサービスの提供 (航路サービスの拡充・国内2次輸送機関の整備等)

凡例) - - - - 情報収集等の準備段階
 → 本格的取組開始
 - - - - 前年度の成果をフィードバックしながら、よりよい方向へ改善

表 1-3-1(1)の施策により基盤機能を整備しつつ同時並行的に、以下の施策を展開し、北東アジアゲートウェイ機能推進を図る。

表 1-3-1(2) 具体的施策：広域かつ多種多様な集荷

実施年度		21	22	23	24	25	事例等
広域かつ多種多様な集荷	(1) 貿易品目の拡大						
	① 広域からの貨物誘致	→	→	→	→	→	・ポートセールスの実施 ・陸上輸送費の低減策（共同輸送、シャトル便）の検討 等
	② 新たな貿易品目の発掘	→	→	→	→	→	・ポートセールス活動の実施 ・国内外における見本市・商談会の定期的開催 ・商用・観光客のロコミによるPR促進、ポツリ商の活用 等
	③ ロット、品揃えの確保	→	→	→	→	→	・広域からの確保にむけた他圏域との連携（農協・漁協との提携） ・東海港と連携したウラジオ向けの品揃え 等
	(2) 貿易ルートの確立						
	① 航路サービスの充実	→	→	→	→	→	・山陰2港間連携による航路の増設 ・他の日本海側諸港との連携による定期コンテナ航路開設 等
② シベリア鉄道等の活用に向けた調査検討	→	→	→	→	→	・国内物流ルートの検証 ・シベリア・ランドブリッジの有効性・信頼性を確認するためのシベリア鉄道のトライアル輸送を実施 等	
③ 对中国東北3省へのロシア極東港湾経由の物流ルートの調査検討	→	→	→	→	→	・山陰諸港経由極東港湾から物流ルートの活用、可能性の検証等	

凡例)
--- 情報収集等の準備段階
→ 本格的取組開始
- - - 前年度の成果をフィードバックしながら、よりよい方向へ改善

表 1-3-1(3) 具体的施策：相手国との協働

実施年度		21	22	23	24	25	事例等
ロシア	(1) ロシア・欧州の物流システムの整備						
	① 効率的な物流システムの整備	→	→	→	→	→	・通関手続きの明確化および迅速化 ・地方政府間協定 ・物流インフラの整備 等
	② シベリア鉄道の活用	→	→	→	→	→	・シベリア・ランドブリッジによる安定的かつ効率的な輸送の確保に向けた課題解決（インフラ整備、輸送コスト、小口輸送サービス等）等
	(2) 航路サービスの充実による貿易拡大						
	① 航路サービスの充実	→	→	→	→	→	・既存航路の増便、新規航路の開設
韓国	(1) 韓国内物流ルートの構築						
	① ソウル周辺貨物の集荷	→	→	→	→	→	・ソウル向けの貨物（食品、現地企業向け部品）の発船会社との連携によるソウル向け貨物の発掘 ・国際フェリーの寄港頻度増大によるソウル周辺向けの最速貨物輸送サービスの地位確立 等
	② 東海港の出入貨物のバランスの確保	→	→	→	→	→	・東海港関係者と連携した貨物誘致
	③ 国際フェリー・RORO船を活用した複合一貫輸送の実現	→	→	→	→	→	・トラックの相互乗り入れ協定（多国間合意）による複合一貫輸送の実現に向けた協議 等
北中国東三省	(1) 相手方動向に対応した貿易拡大						
		→	→	→	→	→	・状況に応じて山陰諸港を活用した貿易拡大施策に着手（他圏域港湾と連携したトライアルへの参等）

凡例)
--- 情報収集等の準備段階
→ 本格的取組開始
- - - 前年度の成果をフィードバックしながら、よりよい方向へ改善

第二編 「国際観光」

第1章 北東アジアを取り巻く現状の把握と動向分析

1-1. 訪日外国人旅行者の現状と動向

(1) 国別訪日外国人旅行者数

訪日外国人旅行者数のおよそ7割がアジア圏となっており、韓国・台湾・中国・香港などのアジアからの旅行者は、経年的に増加傾向であり、とくに韓国は、平成9年から19年で2.5倍以上に伸びている。

平成19年の韓国人旅行者は約260万人、ロシア人旅行者は約6万人である。

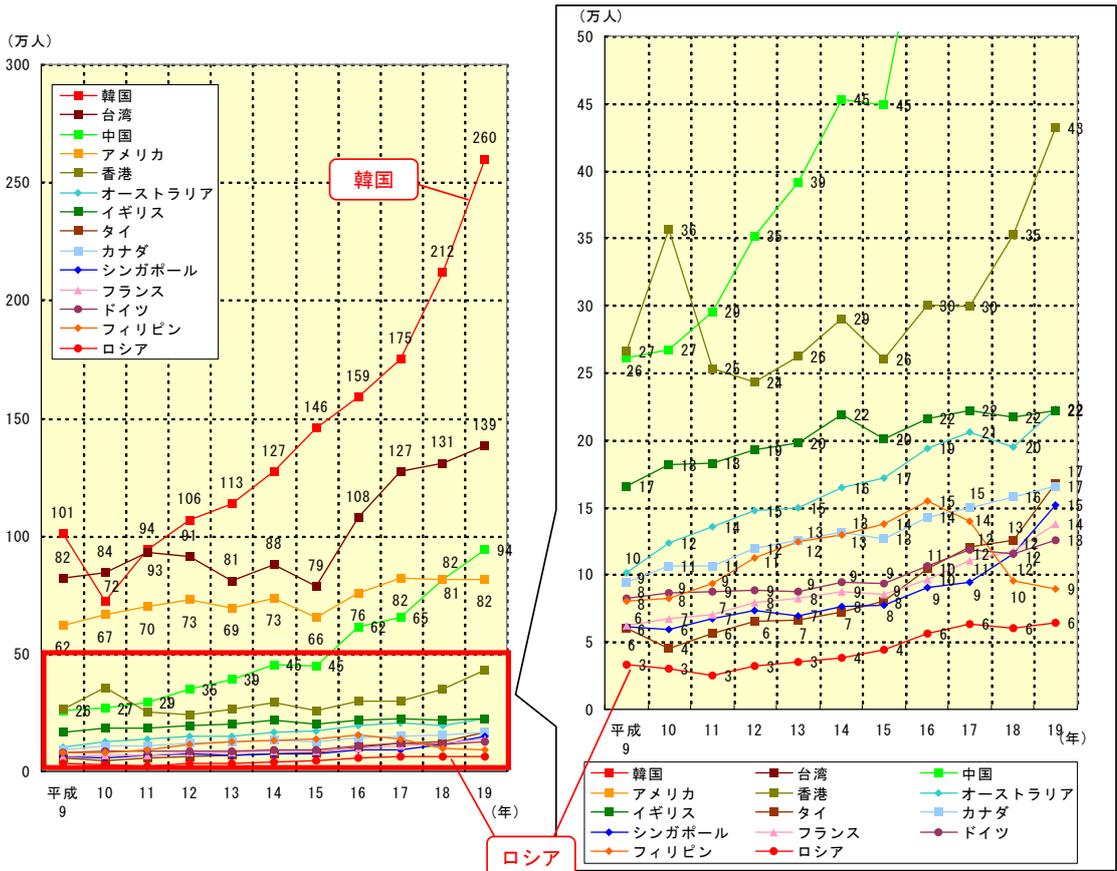


図 2-1-1 国別訪日外国人旅行者数の推移

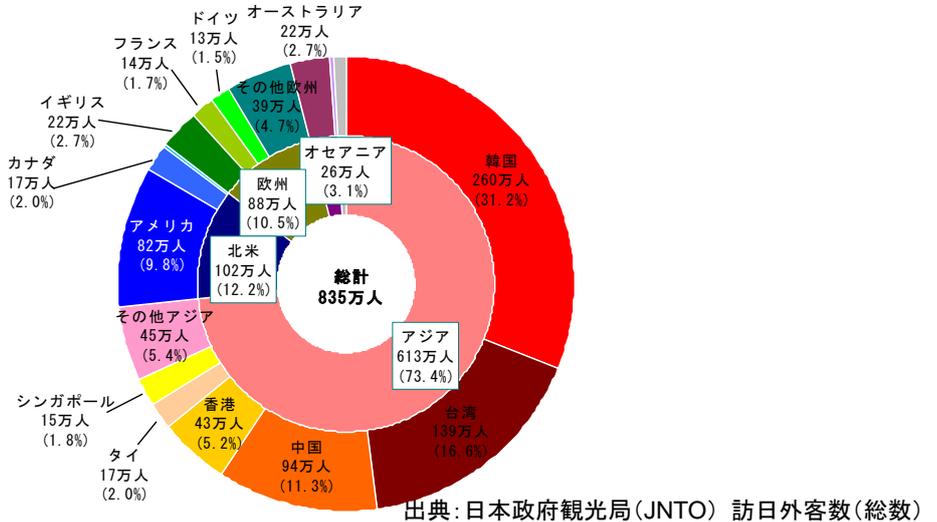


図2-1-2 2007年国別割合

(2) 韓国人及びロシア人観光客数

①韓国人

2008年の韓国人観光客数は、韓国経済の低迷や世界的な金融危機による急激な円高ウォン安の影響で、7月以降の韓国人観光客数は前年同月と比較して大きく減少している。

12月の観光客数も同様に減少することが想定され、2008年の韓国人総観光客数は、最終的に、前年を割り込むものと予想される。

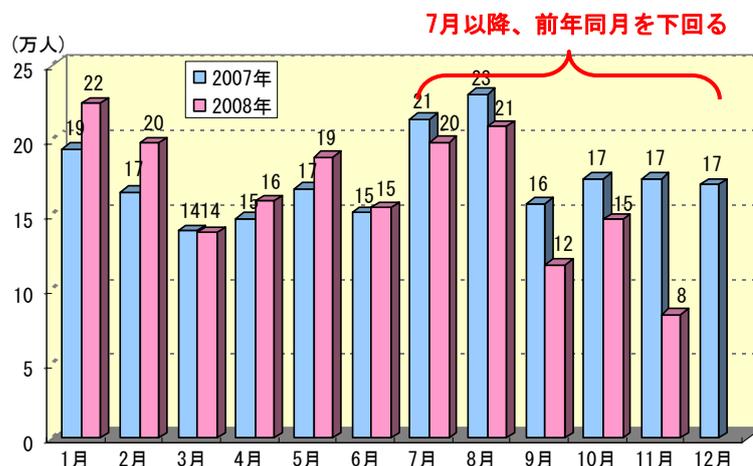


図2-1-3 2008年(1月～11月)の訪日韓国人観光客数

出典：日本政府観光局(JNTO) 訪日外客数(観光客)

②ロシア人

2008年のロシア人観光客数は、1月から8月までは、前年同月比を10%以上上回る伸び率で推移していたが、9～11月は、世界的な景気後退の影響で、ややマイナスに転じている。

また、12月は、世界的な金融危機の影響を受け、減少が続いていると予想される。

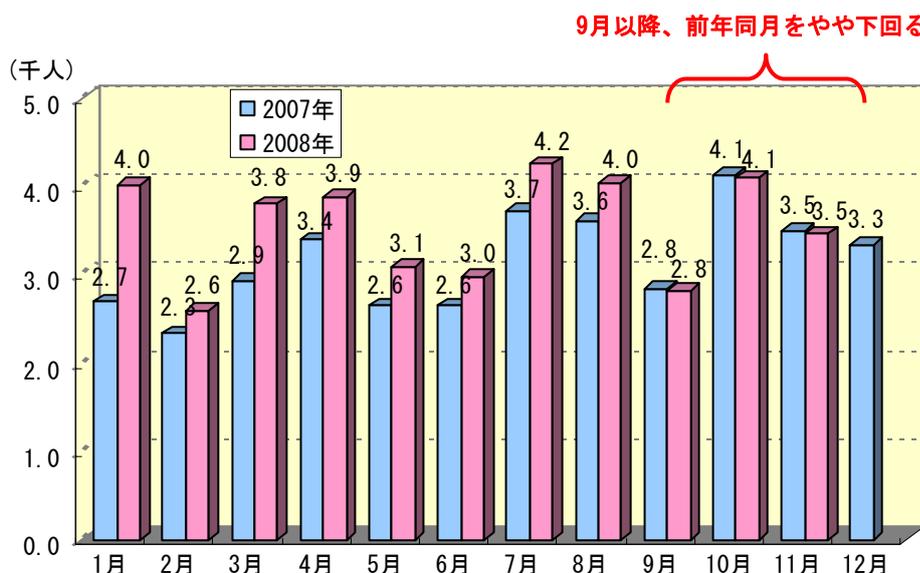


図2-1-4 2008年(1月～11月)の訪日ロシア人観光客数

出典：日本政府観光局(JNTO) 訪日外客数(観光客)

(3) 訪日外国人旅行者の国別平均消費額

ロシア人と韓国人に着目すると、消費額ではロシア人が高く、韓国人が低くなっており、また、韓国人旅行者は2泊3日～3泊4日の短期滞在傾向、ロシア人は7泊以上の長期滞在傾向となっており、それぞれの消費、滞在傾向に応じた施策が求められる。

※「JNTO国際観光白書2008」第4章日本と諸外国との国際観光交流の状況P409ロシアの考察、及び「JNTO訪日外客訪問地調査2007-2008」基本クロス表：2007年度及び2008年度市場別宿泊日数による

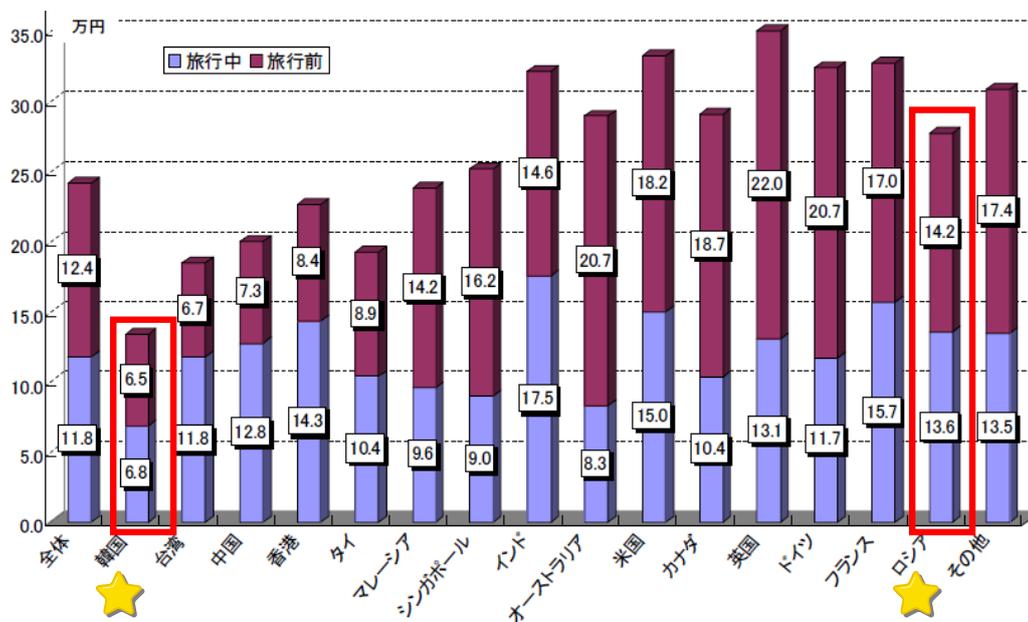


図2-1-5 訪日外国人旅行者の国別平均消費額

出典：日本政府観光局(JNTO) JNTO訪日外客消費動向調査速報 2008年9月29日より

(4) ブロック別外国人延べ宿泊数

平成20年1月～9月のデータでは、全国の中で中国圏は、10ブロック中8位となっており、四国ブロック及び沖縄ブロックに次いで宿泊者数が少ない。

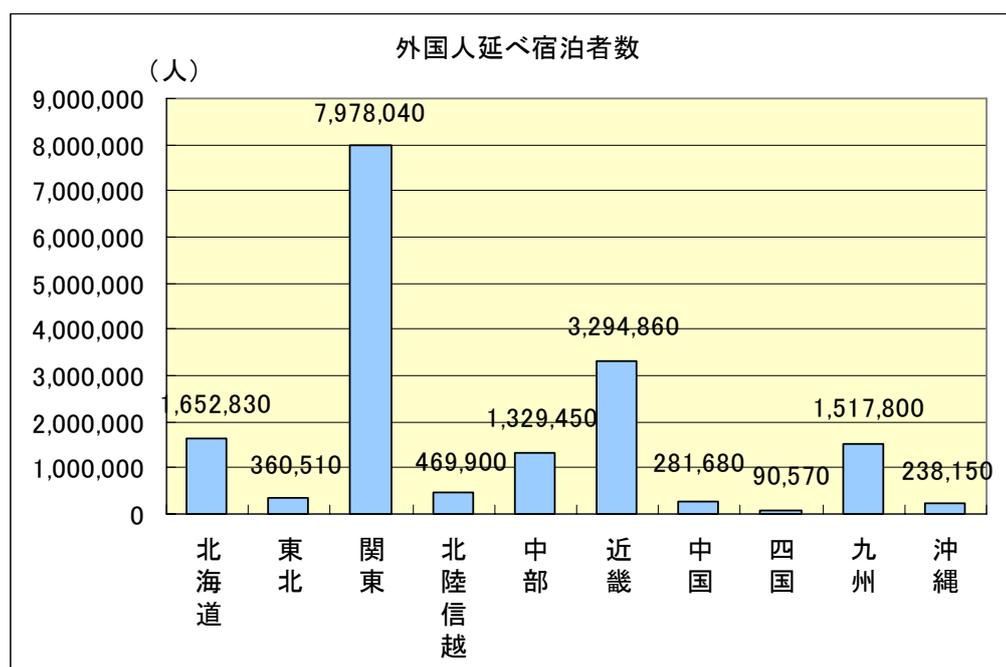


図2-1-6 ブロック別外国人延宿泊者数 (平成20年1月～9月)

1-2. 観光ニーズの把握

(1) ウラジオストク現地調査結果の概要（ヒアリング対象：日本国総領事館、日本センター、 商社・輸入業者 4 社、船社 1 社、大手スーパー 2 社、旅行代理店 2 社、合計 11 社）

<特性・傾向>

近年の急激な経済成長を背景として、次のような特性・傾向が伺えた

- ◆訪日観光は増加傾向
- ◆家族旅行、長期滞在、旅行消費額が高い（富裕層が中心）
- ◆新潟へ入国後、東京へ移動が主流、東京拠点に大阪・京都へも
- ◆訪問地は地方へ拡大しつつあるが、中国地方へは波及していない
- ◆スキー・温泉が人気
- ◆日本の伝統文化体験への関心が高い（祭り、お茶、着物、和菓子手作り体験など）

<山陰圏への要望>

- ◆日本の歴史、伝統文化を説明できる知識を持つガイド
- ◆ロシア側との共同によるビジュアル的に訴える観光 PR

(2) 韓国、東海現地調査結果の概要（ヒアリング対象：JETRO、日本政府観光局、韓国観光公 社、韓日産業・技術協力財団、東海市、東草市、船社 1 社、旅行代理店 2 社、合計 9 社）

【訪日教育旅行】

訪日旅行需要として、教育旅行に着目すべきと感じた

<特性・傾向>

- ◆訪日教育旅行は増加傾向にあるが、価格競争が激化している
- ◆釜山からのフェリーで北九州へ入国後、大阪へ 3 泊 4 日が主流
- ◆九州が受入れに熱心で、先行している
- ◆日本への教育旅行は安心・便利さから信頼性が高い
- ◆ホームステイは、学生の日本に対する評価を高める効果がある
- ◆学生はテーマパークよりホームステイを高く評価している

<山陰圏への要望>

- ◆産業、歴史、文化、自然といったテーマをもった多様な体験学習ができる環境を整えてほしい
- ◆お金をかけないで、十分楽しませる、工夫に富んだ体験学習（例えば乳搾りや餅つきなど）を提供できる環境を整えてほしい

【東海市周辺からの訪日旅行】

教育旅行以外の訪日旅行については次のとおりであり、一定のポテンシャルを感じることができた。

<特性・傾向>

- ◆東海市周辺から釜山経由で九州旅行を年間 1 千人送り出している
- ◆東海市周辺からのフェリー利用の観光客集客は可能である

- ◆山陰は観光地として十分楽しめる観光資源（例えば松江城、武家屋敷、堀川巡り、足立美術館など）がある

<山陰圏への要望>

- ◆山陰地方の観光資源の魅力演出が鍵である
- ◆境港周辺の近くで楽しめる観光地の魅力充実が必要である
- ◆200人規模の団体客対応の食堂、宿泊施設の充実が必要である
- ◆韓国人の食習慣、嗜好に配慮した食事の充実が必要である
- ◆入管手続きの迅速化が必要である

(3) 山陰の高等学校教育旅行及び宿泊施設アンケート調査結果の概要

【山陰地方からの韓国教育旅行】（有効回答 50）

山陰地方から韓国への教育旅行の実施率は高いが、フェリー航路の利用、また韓国側から求められている学校間交流の受入れには、それぞれ課題があることが明らかになった。

- ・海外教育旅行は過去5年間で6割以上の高校が実施している
- ・3割強の高校は韓国への教育旅行の実績がある
- ・今後3年間で2割の高校が韓国への教育旅行を予定している
- ・韓国側からは学校間交流の要望が多いが、山陰圏では消極的な意見が多い
- ・韓国でのホームステイの実績はわずかであり、浸透していない
- ・教育旅行目的でのフェリー航路利用については、時間的な不便さ、船酔いなどの理由から消極的である

【山陰の宿泊施設（宿泊客約100人以上規模）】（有効回答 35）

外国人宿泊客の受入れ実績及び受入れ意思は伺えるが、受入れにあたっての言語や習慣に起因する課題も明らかになった。

- ・外国人宿泊客の受入れ経験は9割以上がある
- ・韓国人旅行者の受入れ経験は8割以上があり、今後も韓国人旅行者を受入れる意思は6割が持っている
- ・団体客の受入れ経験は8割があるが、学校教育旅行の受入れ経験は約1割程度である
- ・外国人旅行者のためのサポート経験は6割がある
- ・主なサポートは、クレジットカードの利用であり、韓国語によるパンフレットもわずかに設置されている程度であり、韓国語が話せるスタッフが常駐しているのは2施設のみである
- ・外国人旅行者の受入れについては、6割が課題があると回答しており、また、そのうち約4分の1が韓国人に対するものとなっている。具体的には言葉、入浴、キムチ持込などの臭いに関するものが多くなっている

第2章 北東アジア観光における当面の課題と取り組みの方向性

(1) 韓国からの観光受入れの課題

①訪日教育旅行客誘致拡大へ向けた対応

<可能性（ポテンシャル）>

東海港～境港の新国際フェリーの航路特性（運賃、運航等）と団体旅行の特性を考えると、学校教育旅行での利用の可能性が高い。

わが国でもビジット・ジャパン・キャンペーン等で韓国からの訪日教育旅行促進に取り組んでいるが、韓国の旅行会社の現地ヒアリング調査結果においても、以下のような訪日教育旅行のプラス面を評価しており、訪日教育旅行拡大の可能性は高い。

韓国人の日本への関心の高さ、また日本国内の安全度から、日本は教育旅行先として信頼されている。また、教育旅行においては一般的な観光メニューよりもホームステイや地元の人と交流する体験学習が評価されている。

教育旅行を中心とした交流により、韓国人若年層の日本に対する評価・関心が高まり、若年層が成人した後に、訪日リピーターともなる、就職後も親日性を保つ等、日本との交流促進に寄与することが期待される。

こうした、これからを担う若い世代の交流促進は、長い目で見た日韓交流に大いにプラスになると考えられる。

<課題>

訪日教育旅行拡大に向け日本各地の地域間競争にある中で、中国圏（特に山陰）ならではの特色が現状では打ち出せておらず、また、積極的な受入れ態勢も整っていない。

このため、訪日教育旅行先としての山陰圏・中国圏の特徴を打ち出して認知拡大を図るとともに、地域のもてなしと多様な交流を実現する受入れ態勢を整備する必要がある。

特に、自然、歴史、文化、産業等の多様なテーマ性を持った体験学習の充実が必要である。そして、ホームステイと学校間交流への要望が高いことから、その受入れの拡大を図る必要がある。

また、教育旅行がもたらす日韓交流へのプラス面に着目し、これからを担う若い世代をターゲットに、若者の関心を引く文化面等の教育旅行のコンテンツの充実を図る必要がある。

<取り組むべき方向性>

- 中国圏（特に山陰）の特徴を活かした魅力づくりと教育旅行商品の開発
- 訪日教育旅行の受入れ態勢の充実

②新国際フェリー利用観光客の需要開拓へ向けた対応

<可能性（ポテンシャル）>

東海港～境港の新国際フェリーは旅行商品売り込みのチャンスであり、教育旅行以外の観光客需要においても、釜山～下関経由の九州旅行と価格・内容で勝負できる旅行商品が開発される可能性が高い。

特に、東海市・江原道周辺の観光客をターゲットにすることができ、これは米子～ソウル航空便との役割分担を明確化する意味でも有効である。

<課題>

東海市・江原道周辺と山陰の対岸相互の行き来しやすい利便性を活かした観光需要の創出が課題である。

そのためには、山陰の観光魅力（豊かな自然、世界的な観光資源等）を引き出した新しい観光需要を開拓し、訪日観光地としての認知拡大を図る必要がある。

また、フェリーでの娯楽・アトラクションや快適性を売りにした船旅の魅力と付加価値をつけることや、将来的には企画的な運行や寄港等をメインとした豪華クルーズ

船としての利用も視野に入れる必要がある。

＜取り組むべき方向性＞

- フェリー利用の東海市・江原道と山陰の近い観光交流の推進

(2) ロシアからの観光受入れの課題

①新国際フェリー利用客拡大へ向けた対応

＜可能性（ポテンシャル）＞

外国人観光客全体の中でロシア人観光客数は非常に少ないが、富裕層が中心で1人当たり消費額が高く、消費傾向は活発である。最近では温泉、スキーだけでなく日本の歴史、伝統文化への関心が高まっているが、観光先は、東京、京都、北海道などが中心である。

また、山陰はじめ中国圏を対象とする観光旅行商品はロシアでは商品化されておらず、ロシア人観光客が中国圏まで足を延ばすことはまれである。

ウラジオストク～東海港～境港の新国際フェリーを活用した誘客は、東海港経由となるため、ウラジオストク～東海間のビジネス客に対して、韓国だけでなく日本も含めたビジネス利用を誘発する可能性がある。航空機に比べて旅行時間がかかるが運賃で対抗可能であり、さらにフェリー利用客のロコミが新たな観光を呼び込むきっかけとなることが期待できる。

＜課題＞

山陰圏、中国圏を訪れるロシア人観光客はまだ少なく、そもそもロシア人観光客に認知されていない状況にある。ロシア人観光客相手の観光市場とするには至っておらず、山陰圏・中国圏の認知拡大を図ることが課題である。

また、新国際フェリーを活用した誘客を図る上で、韓国と連携した観光PRの取り組みや、韓国・日本の二国観光旅行の魅力を伝える取り組みなども必要である。

さらに、フェリー利用客をはじめとするロシア人観光客の受入れ態勢を整備する必要がある。

＜取り組むべき方向性＞

- ロシアへ中国圏（特に山陰）の観光魅力を伝えるための韓国と連携した取り組み

(3) 韓国・ロシアからの観光受入れにあたっての共通課題

＜課題＞

訪日旅行先としての山陰圏・中国圏の認知度が低く、他ブロックに比べ外国人旅行者数が少ない。観光地としてのPR、観光入込客の拡大が課題である。

また、100人規模以上の団体客受入れの宿泊施設や食事施設が少なく、外国人観光客が快適に観光できるもてなし等の受入れ態勢が不十分である。

そして、若い世代が小・中・高校や大学での教育機会を通じて外国人と直に触れ合い、異文化への理解と関心を高め、国際交流の担い手として育っていくよう人材育成を図る必要がある。

さらに、外国人観光客の中国圏内における各県、各市町村の統計情報の収集・蓄積が不十分で、利用しやすい一元的なデータ管理ができておらず、質・量とも充実する必要がある。

＜取り組むべき方向性＞

- 訪日旅行先としての中国圏（特に山陰）の認知度の向上、積極的誘客
- 受入れ地の態勢づくり
- 大学等を活用した人材の育成
- 中国圏における観光情報データの調査収集と整備活用
- 地域の文化を活かした交流の推進

(4) 山陰からの訪韓教育旅行推進の課題

<課題>

山陰の高等学校における海外研修旅行の実施率は高く、韓国への海外研修旅行も活発に行われている。

しかし、学校間交流やホームステイでの取り組みが不十分である。

また、東海港～境港の新国際フェリー利用への期待や関心が低く、学校関係者への理解と協力を広げる必要がある。

<取り組むべき方向性>

- フェリー利用の訪韓教育旅行の推進

第3章 短・中長期戦略検討

3-1. 観光交流に向けた効果的な推進方策の検討

前章までで観光におけるポテンシャル、課題及びその解決へ向けた取り組みの方向性を明らかにした。本章では観光交流の推進方策について、中国圏及び各種旅行商品に共通する受入れ態勢や観光情報に関する推進方策、観光ターゲットとして重視する教育旅行の推進方策、及び韓国と山陰の特性を活かした推進方策等を検討し、提案する。

(1) 受入れ地の態勢づくりの推進

受け入れ態勢が不十分という課題に対応するには、訪れた外国人旅行者が安心して観光を楽しむことができ、また訪れたいと思えるような受入れ態勢を整えるため、日本らしい（山陰らしい）もてなしの心を最大限に残しつつ国際的にも通用する観光地としての一級のもてなしを提供できる環境づくりを進める必要がある。

また、3月24日に開催された「アジア国際交通ネットワーク形成ワークショップ in 境港」における環日本海経済研究所特別研究員三橋郁雄氏による基調講演においても、「北東アジア諸国の人々は、日本の治安のよさ、平和外交主義での経済成長達成へ信頼と憧憬を持っていることから、日本を見たいと考えている人々を招き、交流を進めることが重要」との趣旨の指摘がなされており、経済交流以前に、信頼しあう相互関係構築を目指して受入れ態勢を整えていく必要がある。

そのため、外国人旅行者が不自由なく観光を楽しめるよう、国・県・市町村をはじめとする関係機関が協力し、次のような方策を推進する。

まず、観光案内や主要観光施設、宿泊施設等においては、英語を中心とした案内やサポートを可能とすることはもとより、英語圏以外で多くの観光客が期待できる韓国語・中国語についても十分に対応できるように態勢を整える。

また、ホームページや観光パンフレット、主要施設内のサイン等については、外国語（英語、韓国語、中国語）による最新の情報が発信できるよう、ハード・ソフトの両面から機能充実を図っていく。

さらに、主要交通機関（鉄道駅、バスターミナル、空港、港）における交通ネットワークを整備するとともに、出発・到着時間、便数、移動時間、乗り継ぎ等に配慮して交通利便性を高め、外国人旅行者の移動が容易となるようにしていく。

<外国人旅行者用パンフレット>

○外国人旅行者ひとり歩き用案内リーフレット（JNTO）

ひとり歩きの訪日外国人旅行者（外国人観光客）に利用いただくために必要な最低限の情報（交通の便、旅行ルート、主な見所、料飲・宿泊施設等）を網羅した実用的な旅行案内リーフレット「Practical Travel Guides」（英語67種）を発行している。

このシリーズには、全国の主要観光地の他に、産業観光、キャンプ場、温泉等のテーマ別の資料も含まれている。



<外国人用観光ホームページ>

OKYOTO OFFICIAL TRAVEL GUIDE (京都市)

京都市観光協会や市内の観光事業者等と共同で、英文観光ホームページを開設。

英語ネイティブライターの執筆で読みやすく、外国の自宅に居ながらにして、宿泊施設や航空券の予約が可能、金閣寺、茶道、祇園祭、寿司といった外国人観光客に人気の高い観光情報等を「100 セレクション」や交通案内、1日モデルコース等京都を訪問するに当たっての実用的な情報をコンパクトに掲載している。



(2) 訪日旅行先としての中国圏（特に山陰）の認知度の向上、積極的誘客の推進

将来的に、団体旅行から個人旅行への転換がさらに進み、客層が一層多様化するとみられていることから、新たな客層の取り込みやリピーターの獲得に向け、国・県・市町村や関係団体が一丸となって海外観光客誘致における厳しい地域間競争に打ち勝っていかねばならない。しかしながら、現状では中国圏(特に山陰圏)は訪日旅行先としての認知度が低く、まずは認知度の向上が課題となっている。

そこで、国が実施している「ビジット・ジャパン・キャンペーン」による海外観光客の日本への誘致に、県・市町村・関係団体等が積極的に関わりながら、韓国メディア（マスコミ、現地情報誌インターネット等）などを活用し、中国圏独自の魅力となる「自然」「食」「文化」などの観光資源のPRや、ビジュアル的にもインパクトのあるものとして四季を通じた地域の魅力を発信、韓国でのイベントによるキャンペーンなどに積極的に取り組み、認知度の向上を図る必要がある。

<外国での観光PR>

“コナンのふるさとPR 観光客誘致へ訪台団”

地域活性化に取り組むNPO法人「とっとり希望化計画21」と鳥取県北栄町は、同町出身の漫画家、青山剛昌さんの「名探偵コナン」などを台湾にアピールして観光客を誘致するため、訪問団を台湾に派遣した。(中略)

訪問団は同NPOと町のほか、台湾に農産物を輸出しているJA、兵庫県新温泉町を含めた県内外の観光協会など官民の団体で構成され、米子空港などにプログラムチャーター便を運航している航空会社や大手旅行社を訪れ中国語で編集された観光プロモーションビデオや同館のコナングッズを使って観光客の誘致活動を展開した。(後略)

(日本海新聞 2008年1月9日)

“韓国で沖縄観光PR”

東アジアを中心とした誘客戦略モデルを構築する国庫補助の「国際観光地プロモーションモデル事業」の一環として、ソウル市中心街の複合商業施設「COEXモール」にて、糸満市を拠点に活動する「古武道太鼓集団・風之舞(かじまい)」が創作エイサーを勇壮に演舞。県出身の3人組女性グループ「ういずあす」が歌声を響かせた。(中略)

黒糖などの物産が展示されたほか、琉球ガラスの玉を使って携帯ストラップを作るコーナーが家族連れでにぎわった。大型画面には沖縄の海や文化を紹介する映像が映し出され、県職員らがパンフレットを配った。沖縄行きの往復航空券が当たる抽選会も行われた。(琉球新報 2009年3月1日)



(3) 中国圏における観光情報データの調査収集と整備活用

外国人観光客の誘致に向けた取り組みを効果的に推進していくためには、外国人観光客に関する各種統計（外国人観光客数、観光動態、観光消費額等）や調査結果を活用し、満足度やニーズを的確に把握することが重要となってくる。

しかしながら現状では、県・各市町村がそれぞれの統計情報等を管理しており、また、データの種類等も十分ではないことから、必要な情報が必要なときに容易に手に入らない場合も多い。

そこで、観光など広域的に取り組む必要がある基礎的データについては、中国圏として各県、各市町村が連携し、観光関係団体や事業者の協力を得ながら、量・質ともにデータの充実に努め、一元管理を行うことにより、関係者が迅速かつ容易に情報入手できる体制を構築する。こうした体制構築により、これら観光情報データを活用した観光マーケティングやサービスの政策立案を促進し、施策の効果を高めていくようにする。

(4) 大学等を活用した人材の育成

旅行者がリピーターとなる観光地の魅力の一つとして、食や観光施設などいわゆる観光資源だけでなく、人と人とのつながりや関わりが重きを占める。特に外国人観光客の場合、異文化の魅力をどのように理解してもらいアピールしていくかが観光の付加価値となるが、その実現のため、行政が主体となった取り組みだけでなく、地元の人たちが積極的に旅行者をもてなすという意識醸成を行うことが求められる。これは、韓国におけるヒアリング調査結果において、交流が重視されていることが判明したことによっても裏付けられる。

そこで、若い世代が積極的に国際交流に関わっていけるよう、中学校・高校等の海外教育旅行などにおけるホームステイ等を積極的に取り入れ、語学はもとより、外国の生活習慣や文化、国民性に直接触れる機会を提供し、異文化への理解と関心を高めるとともに、さらには、語学や文化を学んだ学生が、インターンシップ制度を活用して、観光業や旅行業等を体験する機会を提供するなど、国際交流の担い手となるような人材育成に取り組んでいく。

<大学間交流>

○島根大学と交流協定を結ぶ韓国の慶尚大学（慶尚南道）

本研修は1991年に両校が交流協定を結んで以来長年推進してきたもので、その間島根大学から慶尚大学校へは185人、逆に慶尚大学校から本学へは206人が研修に参加している。

互いに、語学学習や観光名所の見学、ホームステイなどにより、幅広い文化交流を深めている。



出典：島根大学ホームページ

(5) 訪日教育旅行の受入れ態勢の充実

教育旅行対応商品を開発しただけにとどめず、その商品を安心して快適に楽しめるよう訪日教育旅行の受入れ態勢を整える必要がある。

学校間の連携・交流を進めるだけでなく、学校と宿泊施設や各種観光施設との連携などに努め、特に、相互文化への理解と関心を高め国際交流意識の醸成に大きく貢献すると期待できるホームステイの受入れ態勢を充実させるため、ホームステイ組織の整備に取り組む。

1 学年単位の教育旅行では 100 人以上の団体旅行となり、ホームステイを可能とするには、100 人規模の態勢が必要となり、民間のさまざまなホームステイ組織の協力が必要となる。中国圏では、広島県（特に広島市）でしかそのような態勢が実現できておらず、個々の民間のホームステイ組織の育成支援と連携体制の構築に取り組む。

<ホームステイ組織>

○甲南大学交流センター

大学が主体となったホームステイ組織（国際交流センター）により、ホームステイプログラムの提案やホームステイ先の斡旋などを 30 年余りにわたり行っている。



出典：甲南大学ホームページ

(6) 中国圏（特に山陰）の特徴を活かした魅力づくりと教育旅行商品の開発

①韓国と山陰の歴史的文化的な交流遺産を活かした観光交流の推進

「たたら」とは、日本の古代製鉄法であり、奥出雲地方と安来地方は、日本のたたら発生の地と言われ、特に良質な鉄が産出され、今なお全国で唯一たたら製鉄が行われている。

そして、これらの地方は「鉄の道文化圏」として、かつての鉄の生産と輸送の道筋にあたり、鉄に関わる文化や神話を共有している。

また、妻木晩田遺跡などでは、朝鮮半島からもたらされたと考えられる鉄器が多数発見されており、たたらを通じた朝鮮や中国大陸からの渡来人の交流を物語っている。古事記にも記述されている山陰地方の神話などとともに、出雲・山陰地方の神秘性、朝鮮や中国大陸との歴史の奥深さを現している。

さらに、豊臣秀吉の朝鮮侵攻により、断絶した朝鮮との国交が、徳川家康により回復し朝鮮から使節が派遣されたのが始まりだとされる「朝鮮通信使」は、その後200年間12回続き、400～500人の大行列が日本、瀬戸内を往来し、文化交流を深めた遺産がゆかりの地に残されている。

これら、韓国と中国圏の深い歴史的、文化的つながりは訪日教育旅行における大きな魅力として活かしていくことが効果的であり、3月24日に開催された「アジア国際交通ネットワーク形成ワークショップin境港」でのディスカッションにおいてもその必要性を指摘する意見が多く見られた。

<たたら文化ゆかりの神社、遺跡等>



出典：鉄の道文化圏推進協議会作成パンフレット及び島根県、鳥取県HPより作成



②アジア大陸の一部としての地質遺産を活用した観光交流の推進

鳥取県の浦富海岸は、海水等の侵食による花崗岩の断崖、奇岩、洞門が続き、海面上に大小の島や岩が散在する風景が宮城県の松島に似ていることから「山陰の松島」と呼ばれるほど、日本海屈指の自然景勝地となっており、島巡り遊覧船でも楽しむことができる観光名所である。

このような特異な海岸の形成過程をみると、浦富海岸には山陰海岸の最古の地層である約1億年から7000万年前の花崗岩が残っており、日本がかつてアジア大陸の一部であったことを確認できる貴重な地質遺産である。かつて日本が韓国と地続きであり、また、山陰海岸がアジア大陸との分裂が始まった場所であったことを物語っており、大陸とのつながりを彷彿させる自然景観をかもし出している。

これ以外にも、兵庫県から京都府にかけての山陰海岸には、アジア大陸から分裂し、日本海と日本列島が形成されていく過程の地質遺産が多数残っており、京都府京丹後市の経ヶ岬から鳥取市湖山池西端の白兔海岸丘までを対象に、日本海形成と日本列島弧誕生の地質遺産「山陰海岸ジオパーク」として、鳥取県、兵庫県等の関係自治体等が世界ジオパークネットワークの加盟に向けて取り組んでいるところである。

以上から、アジア大陸の分裂地点（日本列島形成の始発点）としてこれらの地質遺産を観光資源として活用し、学術研究等による交流や、かつて日本と韓国が地続きであったことへの想いを深めるような地質学ツアーなどのメニューを開発し、訪日教育旅行として韓国へと提案していくことが効果的である。



城原海岸(鳥取県岩美町)



浦富海岸(鳥取県岩美町)

出典:鳥取県、岩美町ホームページより

③アニメをはじめとする若者文化を通じた観光交流推進

韓国では、日本製のアニメや漫画、ゲームなどが多数紹介されており、日本と同様、即売会（コミケ）なども開催され、日本アニメ等に対する関心度は高く、また、韓国独自のアニメ文化も世界で評価されており、海外へも輸出されている。

特に、冬のソナタの舞台となった春川市は、1997年政府から「漫画都市」に指定されており、アニメ産業を展開し、アニメーション博物館も整備している。

一方、山陰には、日本を代表するアニメ文化を活かした観光地が育ってきており、境港市の「水木しげるロード」は鳥取県内では、鳥取砂丘を抜いて県内第一位の年間100万人を超える観光客が訪れる地となっている。

また、「コナンの里」や「広島市まんが図書館」などもあり、中国圏の新しい文化コンテンツとなりつつある。

このように、アニメ文化を通じた韓国と中国圏との新たな展開が期待できる。

そのため、次代を担う若者の新たな文化交流・観光交流を推進していくうえで、アニメ文化の積極的活用を図る。また、アニメは、両国の若者たちのコミュニケーション向上に効果的であり、訪日教育旅行においても高い満足度を与えるものと期待される。



<韓国アニメ文化>



ゴーストフェイス

画伯の花嫁

宮

アイランド



<水木しげるロード>

○妖怪漫画家水木しげるの出身地である縁で、120体の妖怪ブロンズ像が境港駅から「水木しげる記念館」へと誘っている。



写真: 訪日教育旅行の韓国高校生(NHKワールドより)

<コナンの里>

○「名探偵コナン」の原作者青山剛昌の出身地である縁で、コナンのオブジェが設置されたコナン通りがあり、「青山剛昌ふるさと館」もある。



<広島市まんが図書館>

○人気ガイドブック「ロンリープラネット」に掲載されたことから、外国人観光客が急増しており、現在は年間 300 人以上の利用がある。



(7) フェリー利用の東海市・江原道と山陰の近い観光交流の推進

山陰には多様な観光資源が存在しているが、それらは分散しているため、ネットワーク化し、食・温泉・自然・歴史文化遺産など主要観光地を結んだ個性ある観光ルートを開発することが望ましい。また、一般的によく知られる、韓国人はせっかちであるという気質からも、ネットワーク化の実現にあたっては、主要ターミナルや駅から観光地まで、また観光地間の交通アクセスを整備・充実し、長距離移動負担の軽減化（物理的時間・心理的時間の軽減）をはかる必要がある。

さらに、訪日教育旅行にとどまらず広い層の誘客のためには、次に掲げる観光資源の発掘・活用が効果的である。

①韓流スターロケ地誘致による観光交流の推進

韓国江原道は、山と海、川、溪谷、湖、天然洞窟など美しい自然に恵まれた観光地としてだけでなく、映画やドラマのロケ地としても有名である。特に日本でも有名な「冬のソナタ」のロケ地（韓国春川市）は観光コースにも組み込まれており、また、東海市のそれまで観光地とは認識されていなかった浜辺もロケ地であるということで一躍脚光を浴びている。

一方、瀬戸内海には、尾道市などのように映画ロケ地が観光地としてPRされているケースもあるが、山陰ではあまり知られていない。

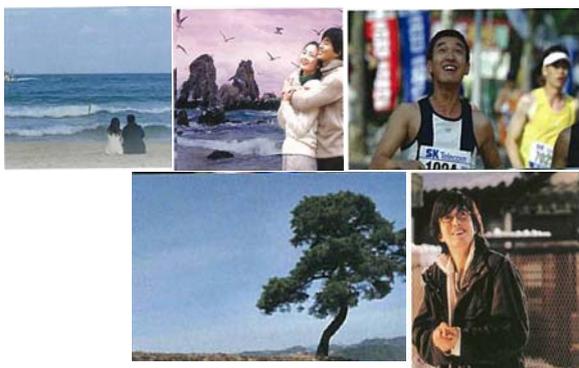
そこで、山陰を舞台にした日韓映画ドラマ、例えば、冬のソナタの監督など韓国で著名な監督を招聘し、韓流映画スターとの共演による新航路を取り入れた映画制作をしてもらうことが考えられる。映画制作により、韓国国内へのPRや世界への情報発信効果をもたらすだけでなく、映画ロケ地を新たな観光資源として創出し、観光交流の推進に役立てていくことができ、映画制作費以上の経済効果をもたらす可能性がある。



出典：韓国江原道庁パンフレットより作成

<江原道はロケ地の宝庫>

【映画・ドラマの中の江原道の風景】



【冬のソナタロケ地は観光名所（東海市）】



【江原道ドラマギャラリー】



②日韓ツーリング及びトレッキングを通じた観光・交流の推進

日本では90年代以降、余暇活動の一つとしてアウトドアブームが続いているが、近年において、団塊の世代を中心にキャンピングカーによるキャンプがブームとなっている。韓国においても同様な傾向が見られ、2008年には韓国の加平（カピョン）で世界のキャンパーが集まるFICC（国際キャンピング・キャラバニング連盟）の世界大会が開催されている。なお、この大会には、日本からも多くのキャンパーが釜山経由で参加しているが、境港～東海港フェリー航路の利用も期待される。

また、東海市は、韓国初のオートキャンプ場が整備された地（望祥（マンサン）海水浴場）でもあり、2002年には、上記FICCの第64回大会が開催されている。

一方、鳥取県は大山トレッキングで知られる地であり、キャンプ場・オートキャンプ場も数多くある。また、県は、韓国旅行客向けに大山トレッキングを商品化するための招請ツアーの実施や、アウトドア用品企業との連携による韓国山岳関係訪問団の受入れに取り組んでいるところである。

そこで、山陰に数多くあるオートキャンプ場を中心とした野営施設を活用し、大山トレッキングや温泉を目玉とした日韓ツーリングの開催を企画することが効果的である。



<FICC 世界大会 2008>



<望祥（マンサン）オートキャンプリゾート>



<鳥取県・島根県のオートキャンプ場>



<大山トレッキング>



出典：(社)日本オートキャンプ協会ホームページ

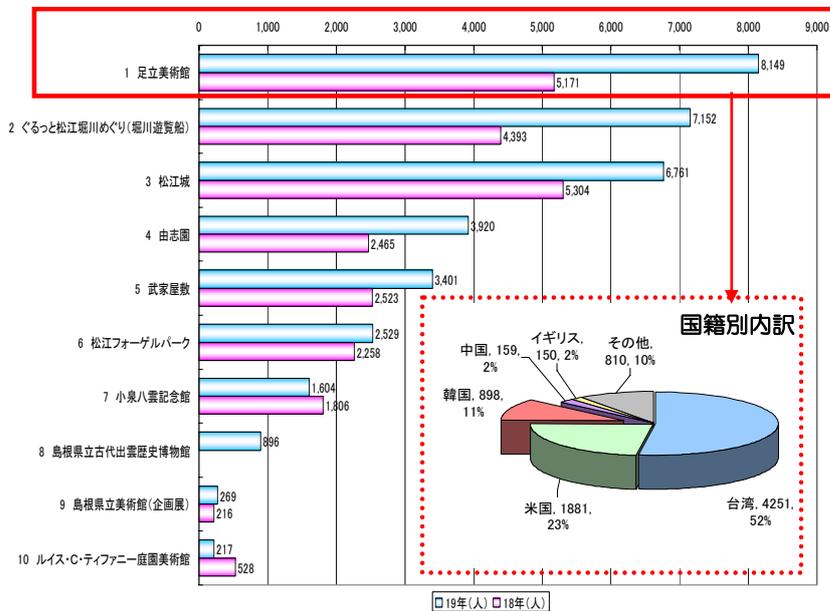
③世界的に知名度の高い観光資源を活かした観光交流の推進

世界的に著名な観光施設は、訪日外国人観光客にとって魅力があり、有力な観光資源である。また、世界的に著名な観光施設は、訪日外国人観光客にとって魅力があり、有力な観光資源である。また、世界的な名画を収蔵する美術館の中には、多少不便な場所にあっても、それを見たさに多くの人を訪れる例がある。

安来市に所在する足立美術館は世界的に知名度が高く、誇るべき観光資源だが、そのような日本一、あるいは「世界にここだけ」というものをできるだけ多く創出する、あるいは既存の観光資源を世界レベルの質に高めていくことにより、傑出した観光資源を点から線につなげ新たな観光ルート開発をしていくことが効果的である。

<足立美術館>

- 枯山水庭を中心とする 50,000 坪の広大な日本庭園であり、苔庭、池庭、白砂青松庭など名画のような多様な庭園が広がる。
- アメリカの日本庭園専門誌の日本庭園ランキングにおいて、6年連続第1位となっている。



出雲・松江地区観光施設外国人入込客数 出典：島根県観光振興課資料より



<ミシュラン・グリーンガイド・ジャポン>

- 観光地で、山陰地域では「松江」が二つ星評価を獲得。
- 他にも中国圏全体では「宮島」等の評価が高い。
- 日本庭園で、足立美術館が最高評価の三ツ星に選定、美術館としても二つ星に選定された。



<世界遺産 石見銀山>

- 2007年7月に「石見銀山遺跡とその文化的景観」として、鉱山遺跡としてはアジアで初めて世界遺産登録。



(8) 他圏域との広域観光連携の推進

中国圏は、四国圏、九州圏、近畿圏とともに瀬戸内海を共有している。瀬戸内海は、美しい自然風景や魅力ある多島美に恵まれ、瀬戸内海クルーズなどの国際的な周遊観光や温暖な気候や新鮮な食材を活かした体験型観光・滞在型観光などを多様な観光展開が期待できる。

また、圏域それぞれが、豊かな自然や個性ある食文化、自然と調和した歴史あるまちなみ、神社仏閣などを有しており、さらに、原爆ドームや厳島神社、石見銀山といった世界遺産があることから、瀬戸内の景観、自然、歴史、文化、まち並みなどの多彩な資源を活かした、国内外に通用する第一級の観光地のポテンシャルを有している。

3月24日に開催された「アジア国際交通ネットワーク形成ワークショップ in 境港」における事例研究成果の要点としても、こうした地理的位置、豊富な自然等が資源として指摘されているところである。

そのため、四国圏、九州圏、近畿圏との連携による瀬戸内海観光をアピールする多様な観光メニューの開発により、中国圏への観光客誘致の拡大を図っていく。

同様に、日本海側においても、環日本海の他圏域の観光圏との連携も進め、日本海観光をアピールする多様な観光メニューの開発により、中国圏への観光客誘致の拡大を図っていく。

このような日本海側及び瀬戸内海側の広域的な観光連携を進め、観光PRすることにより、中国圏へのインバウンド観光の増進を図っていく。

3-2. 短・中長期戦略の検討

観光施策についても物流施策同様、一定の期間ごとの目標、チャンスをにらんだ戦略として展開することが有効である。前項で述べた具体的施策を今後展開するにあたり、短・中長期ごとの戦略については次のとおり提案する。

平成20年秋以降の世界的な急激な経済環境の悪化で、貿易、観光も大きな変動を受けている。当面、この世界経済の縮小・停滞が続くと予想される中で、長期的展望が予測しにくい環境にある。

また、急激なウォン高による韓国人観光客の減少に現れるように、外部環境の変化に左右されやすい不安定要素もある。

そのため、当面は1年、1年状況を見ながら、柔軟に対応して、試行しながら、施策を見直して着実に進めていくことが重要である。

そのような中で、観光戦略としては、まずは厳しい経済環境の中で事業をスタートする新航路を維持することが第一優先であり、それを短期戦略として位置づける。

特にターゲットは韓国であり、山陰－韓国の教育旅行を中心に観光施策を展開する。

中長期は、短期の継続的発展としての観光交流の拡大が目標であり、中国圏が連携した一層の韓国との観光交流の拡大を中長期戦略と位置づける。

なお、ロシアについては、観光客の規模や観光マーケットも小さく、観光PR活動を中心に、新航路就航による効果を見ながら、観光施策の展開を図るものとする。

1. 短期戦略(1～3年スパン)

- 【目標】 : 新航路の利用客の確保・維持
- 【方向性】 : 山陰から韓国への海外研修旅行の確保
韓国からの訪日教育旅行の確保
韓国からの一般旅行の確保
人的交流の拡大

2. 中長期戦略(3～5年スパン)

- 【目標】 : 新航路の利用客拡大による広域観光交流の実現
- 【方向性】 : 中国圏から韓国への海外研修旅行の拡大
韓国からの訪日教育旅行の拡大
韓国からの一般旅行の拡大
ロシアからの一般旅行の受入れ
人材育成
外国人観光旅行及び教育旅行情報の一元化

3-3. 具体的施策の展開内容（アクションプログラム案）

短期施策としては、新航路就航にあたり、韓国人利用客の確保を目指した取り組みとして、受入れ態勢づくり、中国圏の認知度の向上、人材育成などソフト面を中心とした交流基盤をまず整える。

その後は、短期施策を継続しながら実績を積み重ね、中長期施策として、教育旅行商品の開発や受入れ態勢の充実、東海市と山陰の交流促進、日韓共同による観光開発、中国圏が連携した観光地の魅力づくりや観光情報の連携体制づくりに取り組んでいく。

具体的施策の展開内容は、表 2-3-1 に示すとおりである。

表 2-3-1(1) 短期施策：貨客船就航機会を捉えた態勢づくりと積極的誘客

施策		21	22	23	24	25	事例等
短期	(1)受入れ地の態勢づくり						
	①外国人旅行者案内サービスの確保	→	→	→	→	→	・両替所、観光案内所、外国語表記の観光案内パンフ・標識、観光施設・宿泊施設での外国語放送導入、通訳ガイド、地域限定通訳案内士、外国語対応医療機関等、ホームページの充実
	②外国人旅行者の交通サービスの確保	→	→	→	→	→	・交通機関の乗継の利便性確保と外国人割引料金制度の新設等
	③団体旅行サービスの確保	→	→	→	→	→	・団体対応の食堂等整備、各国の風習・好みに対応した食事提供の工夫等
	④観光もてなしの意識啓発と普及	→	→	→	→	→	・外国語講座、外国人接客研修、あいさつ運動、外国料理レシピの普及等
	(2)訪日教育旅行の受入れ態勢の充実						
	①ホームステイ受入先の確保	→	→	→	→	→	・民間組織と連携したトライアル的实施等
	②日韓の教育旅行関係者の連携強化	→	→	→	→	→	・課題洗い出しの交流会企画等
	(3)訪日旅行先としての中国圏（特に山陰）の認知度の向上、積極的誘客						
	①観光プロモーション活動の促進	→	→	→	→	→	・韓国での教育旅行、一般旅行の説明会、観光展、商談会、関係者の招請等
	②韓国マスメディアの活用	→	→	→	→	→	・現地情報誌、インターネット、マスコミ等を活用した山陰観光PR等
	③日韓交流での山陰の先進性PR	→	→	→	→	→	・山陰からの韓国研修旅行の多さのアピール、日韓交流促進に貢献する学校交流・教育旅行のPR等
	④各県ホームページの連携	→	→	→	→	→	・各県韓国語HPでの教育旅行情報掲載等
	(4)大学等を活用した人材育成						
	①韓国と山陰の人材交流の促進	→	→	→	→	→	・交換留学の促進等
	②外国人観光客受け入れ宿泊施設と大学の交流促進	→	→	→	→	→	・大学生のインターンシップ制度を活用した人材教育等
	(5)フェリー利用の訪韓教育旅行の推進						
	①フェリー利用の教育旅行商品の充実	→	→	→	→	→	・フェリー利用の教育旅行商品の開発とPR促進等
	②教育旅行情報の連携強化	→	→	→	→	→	・県、学校関係者、観光旅行者、フェリー事業者等における教育旅行情報の共有化等
	(6)中国圏における観光情報データの調査収集と整備活用						
	①外国人観光客誘致のための実態調査の促進	→	→	→	→	→	・外国人観光市場調査、外国人観光客の観光消費行動調査、満足度調査、観光産業実態調査等
	②中国圏の外国人観光情報の一元化	→	→	→	→	→	・外国人観光情報プラットフォームの整備等

表 2-3-1(2) 中長期施策：継続した取り組みによる観光地としての魅力づくり

施策		21	22	23	24	25	事例等
中 長 期	(1)中国圏(特に山陰の特徴を活かした魅力づくりと教育旅行商品の開発)						
	①山陰の独自性を追求した教育旅行商品開発の促進						・山陰独自の自然、歴史遺産の活用、大山、出雲大社、石見銀山等
	②山陽と山陰の多様な魅力を連携した教育旅行商品の充実						・広島平和公園、厳島神社、岡山後楽園、倉敷美観地区等
	③「交流」をキーワードにした多様な体験学習商品の開発						・自然・歴史・アニメ・平和-山陰海岸の地質遺産・大山・出雲・水木しげるロード・コナンの里・原爆ドーム
	④韓国からの渡来文化交流を活かした教育旅行商品の開発						・渡来人とたたら・古代神話ロマン、朝鮮通信使ゆかりの地等
	(2)訪日教育旅行の受入れ態勢の充実						
	①ホームステイと交流を通じたもてなしの充実						・ホームステイ組織の整備、宿泊施設、体験学習観光施設でのもてなし、学校間交流の拡大等
	②体験学習施設の情報共有化						・各県連携による体験学習施設情報サイトの構築等
	(3)フェリー利用の東海市・江原道と山陰の近い観光交流の促進						山陰文化観光圏の取組の活用
	①新たな観光ルート形成とプロモーション活動の促進						・山陰文化観光圏を中心とした多様な魅力を連携させた観光ルート開発等
	②山陰の観光資源の効果的な魅力演出						・韓流スター映画ロケ地の誘致、世界的著名性の獲得(足立美術館)、日韓ツーリング及びトレッキングの交流等
	③観光地の交通アクセス整備						・観光地が広域的に連携するための移動手段と高速道路の整備等
	(4)韓国と連携したロシアへ中国圏(特に山陰)の観光魅力を伝える取り組み						
	①ロシアへの観光PRの促進						・ロシアへ中国圏(特に山陰)独自の歴史、伝統文化の魅力を伝えるプロモーション活動等
	②ロシア航路を活かした観光PRの促進						・ロシア物流促進と連携して、山陰の食品や商品と関連する「本場」の伝統技術、生活文化等の地域の観光魅力の情報発信等
	(5)他圏域との広域観光連携の推進						
①四国圏、九州圏、近畿圏との連携による観光PRの促進						・他圏域との連携による瀬戸内海観光メニューの開発・観光PR	
②環日本海他圏域との連携による観光PRの促進						・環日本海他圏域との連携による日本海観光メニューの開発・PR	

第三編 「国土形成計画(中国圏広域地方計画)推進に係る検討」

第3編 国土形成計画（中国圏広域地方計画）推進に係る検討

本編においては、第1編、第2編において検討した各種施策の国土形成計画（中国圏広域地方計画）への反映について検討する。

（国際物流施策）

○「日本海沿岸における北東アジアゲートウェイプロジェクト」への反映が望まれる施策

◆山陰圏におけるソフト・ハード両面の機能強化、物流ネットワークの構築

プロジェクトの具体的な取組内容「北東アジア地域との交流の促進」「北東アジア交流を支える交通基盤の強化」において、情報収集・戦略立案、また効率的な物流ネットワークの構築に資する施策であり、取組全体を牽引する効果が期待される。

◆コーディネート機能の整備、人材育成策

プロジェクトの具体的な取組内容「北東アジア地域との交流の促進」において、地方政府レベルの国際交流推進等には、しっかりした能力を発揮するコーディネート機能が必要とされる。また、それを担う人材を育成することによって、地域人材の定着も期待でき、「中国圏の人づくりプロジェクト」推進にも効果的である。

◆ポートセールスの実施及び物流ルートの有効性確認

プロジェクトの具体的な取組内容「北東アジア地域との交流の促進」における民間の貿易・経済交流に必須の施策である。

◆新たな貿易品目の開拓

プロジェクトの具体的な取組内容「北東アジア交流を支える交通基盤の強化」における国際定期航路の維持・充実には、貨物輸送のロットを拡大するための新たな貿易品目の開拓が必須の施策である。

◆広域からの貨物誘致

プロジェクトの具体的な取組内容「北東アジア交流を支える交通基盤の強化」における国際定期航路の維持・充実には、広域からの貨物誘致が効果的である。また、広域的に貨物を集荷し、まとめて出荷することによって、多品種の品揃えにより積極的なブランド化を図れることから「地場産業を創出する地域活性化プロジェクト」における具体的な取組内容「地域資源をまとめた効果的なブランド形成と販売促進」の推進にも寄与する。

◆他圏域の日本海諸港との連携による新規航路の開設

プロジェクトの具体的な取組内容「北東アジア交流を支える交通基盤の強化」における国際定期航路の維持・充実には、他圏域の日本海諸港との連携による新規航路を開設することは効果的な施策である。

○「臨海部産業支援のための国際物流機能強化プロジェクト」への反映が望まれる施策

◆国際フェリー、RORO 船及びシベリア鉄道を活用した新たな物流ルートの構築

プロジェクトの具体的な取組内容「シームレスな貨物輸送の実現」で提唱する「東アジアをはじめとした海外のシームレスな国際物流基幹ネットワークの確立」にあたっては、国際フェリー、RORO 船及びシベリア鉄道を活用した円滑なトランジットを促進する取組みによる成果が期待される。

○「里地・里山・里海保全と農林水産業再生プロジェクト」への反映が望まれる施策

◆ロケーションを活かした産品の集荷

プロジェクトの具体的な取組内容「売れる農林水産物・加工品づくり」で提唱する「海外主要都市における情報発信や販売促進を図る物産展・展示会の開催・参加」にあたっては、中国圏の気候的優位性を活かした良質な果物、安全で健康的な食品に代表される農林水産物を積極的に投入することで、成果が期待される。

○「ものづくり産業のリノベーション促進プロジェクト」への反映が望まれる施策

◆環日本海地域における新たな物流ルートの構築

プロジェクトの具体的な取組内容「産業クラスター活動の広域連携による次世代産業の創出等の促進」にあたっては、環日本海地域における新たな物流ルートを構築して北東アジアとの交流を促進し、リードタイムの短い国際フェリー・RORO 船のダイレクト便を活用した環日本海におけるサプライチェーンを形成することにより、新たな産業クラスターを形成することは効果的な施策である。

(国際観光関係施策)

○「中国圏まるごと観光推進プロジェクト」への反映が望まれる施策

◆受入れ地の態勢づくりの推進

プロジェクトの具体的な取組内容「東アジア地域を中心とした外国人観光旅客の来訪の促進」において、訪れた外国人旅行者が安心して観光を楽しむことができるための日本らしい(山陰らしい)おもてなしの確立に資する施策であり、外国人観光旅客の来訪を拡大する効果が期待される。

- ・観光案内所、外国語表記の観光案内パンフ・標識、観光施設・宿泊施設での外国語放送導入、通訳ガイド、地域限定通訳案内士等の外国人旅行者案内サービスの確保
- ・交通機関の乗継の利便性確保や外国人割引料金制度の新設等の外国人旅行者の交通サービスの確保
- ・団体対応の食堂等の整備、各国の風習・好みに対応した食事提供の工夫等の団体旅行サービスの確保

◆訪日旅行先としての中国圏(特に山陰)の認知度の向上、積極的誘客の推進

プロジェクトの具体的な取組内容「魅力ある観光地の形成とネットワーク化」、「東アジア地域を中心とした外国人観光旅客の来訪の促進」において、中国圏独自の観光魅力を発信し、観光地としての中国圏の認知度を高めていくことに資する施策であり、外国人観光旅客の誘致獲得を牽引する効果が期待される。

- ・韓国での教育旅行、一般旅行の説明会、観光展、商談会、関係者の招請等の観光プロモーション活動の促進
- ・韓国のマスメディア、情報誌、インターネット等を活用した山陰観光のPR
- ・日韓交流における山陰の先進性のアピールとして、山陰からの韓国研修旅行の多さや、日韓交流促進に貢献する学校交流、教育旅行のPR
- ・各県ホームページでの韓国語HPによる教育旅行情報掲載の連携

◆中国圏における観光情報データの調査収集と整備活用の推進

プロジェクトの具体的な取組内容「魅力ある観光地の形成とネットワーク化」、「東アジア地域を中心とした外国人観光旅客の来訪の促進」において、中国圏の外国人旅行観光情報の一元化することにより、中国圏の外国人観光市場の拡大や外国人観光客サービスの向上に資する効果が期待される施策である。

- ・外国人観光市場調査、外国人観光客の観光消費行動調査、満足度調査、観光産業実態調査等の外国人観光客誘致のための実態調査の促進
- ・外国人観光情報プラットフォームの整備等による中国圏の外国人観光情報の一元化

◆中国圏(特に山陰)の特徴を活かした魅力づくりと教育旅行商品の開発の推進

「韓国と山陰の歴史的・文化的な交流遺産を活かした観光交流の推進」及び「アニメ文化を通じた若者の交流・観光交流の推進」の方策については、プロジェクトの具体的な取組内容「魅力ある観光地の形成とネットワーク化」、「魅力ある歴史・文化の保護・継承・創造」において、韓国と中国圏の古くからの歴史文化交流や地域の誇れる多様な魅力を体験学習に活かした教育旅行商品の充実に資する施策であり、それぞれの取組を推進する効果が期待さ

れる。

- ・大山、出雲大社、石見銀山等の山陰の独自の自然、歴史遺産を活用した教育旅行商品開発の促進
- ・広島平和公園、厳島神社、岡山後楽園、倉敷美観地区等の山陽と山陰の多様な魅力を連携した教育旅行商品の充実
- ・「自然・歴史・アニメ・平和」（具体的には大山・出雲・水木しげるロード・コナンの里・原爆ドーム）という特色ある「交流」をキーワードにした多様な体験学習商品の開発
- ・渡来人とたたら・古代神話ロマン、朝鮮通信使ゆかりの地等の韓国からの渡来文化交流を活かした教育旅行商品の開発

◆フェリー利用の東海市・江原道と山陰の近しい観光交流の推進

「韓流スターロケ地誘致による観光交流の推進」、「日韓ツーリング及びトレッキングを通じた観光・交流の推進」、及び「世界的な著名性の観光資源を活かした観光交流の推進」の方策については、プロジェクトの具体的な取組内容「魅力ある観光地の形成とネットワーク化」、「魅力ある歴史・文化の保護・継承・創造」において、山陰の特筆すべき固有の観光魅力の創出と韓国と山陰との交流の充実に資する施策であり、韓国と山陰の観光交流を促進する効果が期待される。

- ・山陰文化観光圏を中心とした多様な魅力を連携させた観光ルート開発等の新たな観光ルート形成とプロモーション活動の促進
- ・韓流スター映画ロケ地の誘致や、足立美術館などのような世界的著名性の獲得、日韓ツーリング及びトレッキングの交流等の山陰の観光資源の効果的な魅力演出

○「東アジア等との国際交流推進プロジェクト」及び「中国圏の人づくりプロジェクト」への反映が望まれる施策

◆大学等を活用した人材育成の推進

プロジェクトの具体的な取組内容「官民が一体となった経済・文化国際交流の推進」及び「大学等の広域連携による人材育成」において、若い世代が異文化への理解と関心を高め、今後の国際交流の担い手となる人材育成に資する施策であり、人的交流を促進する効果が期待される。

- ・交換留学等による韓国と山陰の人材交流の促進
- ・外国人観光客受け入れ宿泊施設と大学の交流における大学生のインターンシップ制度を活用した国際交流を担う人材育成の促進

○「中国圏まるごと観光推進プロジェクト」及び「東アジア等との国際交流推進プロジェクト」への反映が望まれる施策

◆訪日教育旅行の受入れ態勢の充実

プロジェクトの具体的な取組内容「魅力ある観光地の形成とネットワーク化」及び「官民が一体となった経済・文化国際交流の推進」において、まとまった人数でしかもリピートが期待できる訪日教育旅行対応のため、その受入れ態勢を充実することは、観光地としての魅力度アップに効果的である。

- ・民間組織と連携したトライアルの実施等によるホームステイ受入先の確保
- ・教育旅行の課題洗い出しの交流会の開催等による日韓の教育旅行関係者の連携強化
- ・ホームステイ組織の整備、宿泊施設、体験学習観光施設でのもてなしの充実、学校間交流の拡大等による教育旅行の受入れ態勢の充実

- ・各県連携による体験学習施設情報サイトの構築等による体験学習施設の情報共有化

◆他圏域との連携による広域観光交流の推進

プロジェクトの具体的な取組内容「魅力ある観光地の形成とネットワーク化」及び「官民が一体となった経済・文化国際交流の推進」において、中国圏内の個性ある観光ルートの開発や四国圏、九州圏、近畿圏との連携による多様な観光交流ネットワークの構築に資する施策であり、広域観光交流全体を牽引する効果が期待される。

- ・四国圏、九州圏、近畿圏との連携による瀬戸内海観光をアピールする多様な観光メニューの開発と観光PRによる中国圏へのインバウンド観光の誘致
- ・日本海側における環日本海他圏域の観光圏との連携、日本海観光をアピールする多様な観光メニューの開発と観光PRによる中国圏へのインバウンド観光の誘致