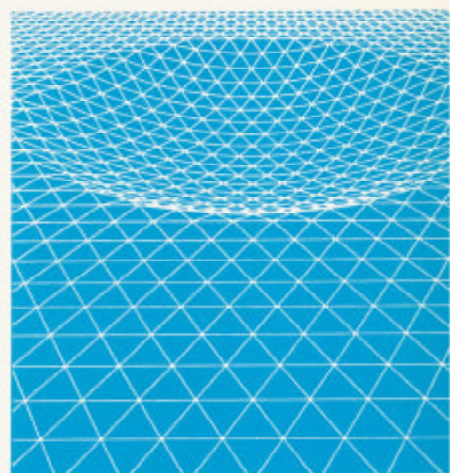


Policy
Research
Center

アジアフォーラム

第13号
1997年3月



アジア地域との交流による
地域づくりに関する研究

PRC 建設省
建設政策研究センター

Policy Research Center / Ministry of Construction

アジア地域との交流による
地域づくりに関する研究

建設政策研究センター

研究調整官	三	橋	勝	彦
前研究官	横	田	敏	宏
研究官	垣	下	禎	裕

目 次

1. はじめに	1
2. 地方とアジア地域との直接交流構想	2
3. アジア諸国・地域との交流の現況	4
4. わが国の地方都市における交流事例	27
5. おわりに	43
付録 参考文献、ヒアリング状況	46

1. はじめに

(1) 調査目的

近年、アジア地域は目覚ましい経済発展をとげ、着実に北米、欧州と並ぶ世界三極の一角をなす一地域としての地位を確立するに至っており、また、わが国との間の経済的な結びつきはもはや分かちがたいものとなっている。今後は、経済的交流のみならず多面的かつ幅の広い交流および連携を積極的に推進していくことが、相互の協調・発展をはかる上で極めて重要なものになっていくものと思われる。

しかしながら、これまで国際的な交流は経済面、文化面を問わず国レベルまたは大都市圏がその舞台の中心となって進められてきた感は否めず、「国際化推進」のかけ声とは裏腹に実態として、わが国の地方圏の役割は限定的なものであったと言わざるを得ない。

かつてアジア地域へは、わが国からは製造業を中心に安価な労働力を求めて進出してきたが、現在では各国・地域とも経済的に目覚ましい発展を遂げている。近年のこうした情勢の変化のもと、九州地方、日本海沿岸地域は、アジア地域との地理的近接性に着目し「環日本海交流圏構想」をはじめとする地方レベルでのアジア地域との直接の交流構想を打ち出しはじめている。

また、平成8年12月に出された次期全国総合開発計画の中間とりまとめの中でも、アジア地域との交流の重要性がうたわれているところである。

そこで本調査は、地方レベルでのアジアとの経済・文化等に関する交流の実態を把握するとともに、その交流のキーとなる要因を把握しようとしたものである。

(2) 調査手法および内容

本調査では、まず、「環日本海交流圏構想」等の地方レベルの広域国際交流構想や、次期全国総合開発計画の中間とりまとめに見られるような地方レベルにおけるアジア地域との交流についての考え方を整理し、次に活況を呈するアジア地域の現況及び、日本の各地域とアジア地域の交流の現況等について文献等に基づき調査を行った。さらにアジア地域と地方との国際交流の実状と課題を把握するため、その中心となるべき地方公共団体等の担当者に対してヒアリングを実施し問題点を探った。

2. 地方とアジア地域との直接交流構想

(1) 地方とアジア地域との直接交流の必要性

中国、ASEAN 等の急速な経済発展により、近い将来東アジア地域の経済活動の規模は欧米を上回るものと予想されている。このため、人・物の交流量でもアジア地域は世界のかなりの部分を占めるとともに、わが国においてもアジア地域との交流量が飛躍的に増大していくものと考えられる。さらに、これからの国土づくりの観点においても、わが国各地域はアジア・太平洋地域を構成する諸地域の一つという視点に立ち、国際交流機能、高次機能都市を構築していくことが求められよう。

アジア地域の経済発展は、一方で環境負荷の増大や、食糧、資源、エネルギーの不足等の問題をより深刻化させるおそれがあるが、こうした分野においても、わが国の各地域はこれまで蓄積された技術や経験を活用した協力を行うことができると考えられる。

そこでわが国においては、各地域がそれぞれ独自の国際的役割を担い、国境を越えた地域間競争や地域間連携に対応した圏域を構成できるようにすることによって、大都市に依存しない自立的な国際交流活動が可能となるような地域づくりを進める必要がある。また、空港・港湾の適正配置による各地域からアジアへの至近な直接交流の基盤を確保する必要がある。

こうした観点は、平成 8 年 12 月に発表された国土審議会の次期全国総合開発計画の中間とりまとめの中でも示されているところであるが、その他にもアジア諸国・地域との地理的近接性を生かし、以下に述べるような環日本海交流構想、環黄海経済圏構想等、国境を超えた地域間の連携ネットワークを構築する構想がすでにいくつか示されている。

(2) 対アジア交流構想

(1) 環日本海交流構想

東西冷戦体制の解体によって浮上して来た、北朝鮮・ロシア、中国の国境を流れる豆満江流域共同開発の構想で、国連開発計画（UNDP）の場で 1991 年より進められている。これは、中国、ロシア領内に鉄道を建設し、北朝鮮の三港を開放港として、豆満江三角州地帯を 20 年間にわたり 300 億ドルを投資して共同開発するもので、ロシア極東部の豊富な資源開発を、中国の労働力、日本・韓国の資本・技術により進めていくとともに、環日本海地域の貿易・投資協力を促進するものである。92 年「日ロ交流極東合同協議会」が外務省等関係者の呼びかけで発足し、93 年 5 月ウラジオストクでその第二回会合が開かれた。これには日本側から外務省、16 自治体、24 民間団体が、ロシア側から外務省、

サハリン州、沿海州、ハバロフスク地方政府が参加している。

また、新潟県では「環日本海協力センター」を発足させ、地域経済交流拡大の調査研究を始めている。

(2)環黄海经济圈构想

韓国西海岸地域、中国の遼東・山東半島地域、日本の九州北部・山口地域を軸とする构想で、日本の関係自治体を中心。1991年11月に北九州、下関、大連、青島、仁川、釜山が「東アジア六都市経済会議」開催した。国際東アジア研究センターの研究プロジェクトとして1989年に初めて提起され、1992年に第2回会議、1993年には東アジア六都市サミット開催している。

3. アジア諸国・地域との交流の現況

(1) アジア諸国・地域の経済発展

かつてアジア地域では、日本一国のみが高い経済成長を達成し、その他の諸国・地域では長く停滞の時期が続いていたが、1960年代から1970年代にかけて各国・地域は高成長の軌道に乗りはじめた。1980年代にはアジア諸国・地域全体で年率6.9%の経済成長率を達成し、先進諸国や他の発展途上国の経済成長率に大きく水をあげ、「世界の成長センター」としての地位を確立するに至った。こうした急激な成長の過程とともに、アジア各国・地域では経済開放、市場経済化などの大きな経済政策の転換(表-1)が相次いで進められた。さらに、1990年代に入ると持続的に高成長を遂げてきたASEAN、中国等から、ベトナム、インド等の隣接諸国へと経済成長は地域的広がりを見せ、年率7.4%の経済成長率と加速度的な経済成長が続いている(図-1)。アジア開発銀行(ADB)、国連アジア太平洋経済社会委員会(ESCAP)等の国際機関は、こうした高度成長は依然続くものと予測しており(表-2)、アジア地域は北米、欧州とともに世界経済の三極構造の一角を形成しつつあるといえよう。このような高度成長を遂げてきた結果、経済面で先行してきたシンガポールや香港では1人当たりの所得は2万ドルを超え、英、豪といった先進諸国を上回る水準となった。

アジア地域の貿易構造は、一次産品に大きく依存していた時代から大きく変化し、自国・地域の工業化の進展に伴い、輸出が著しく増加した(図-2)。また、世界貿易に占めるシェアも、世界の製品輸出総額に占めるシェアも近年急速に高まりつつある(図-3、4)。そのため、世界全体に占める直接投資受入額のシェアも拡大している(図-5)。

経済の急速な成長により、アジアにおける物流は日本を中心とするものからアジア全体へと重心を移している(表-3、4)。また、コンテナ船の大型化^{注)}にともない、日本・アジアと北米・欧州の三極を結ぶ主要コンテナ定期航路(トランクライン)については大型船による輸送を行い、アジア地域等についてはフィーダー航路(トランクラインに接続するコンテナ航路)により対応する方向で輸送構造は変化しつつある。

注) 東アジア各国のコンテナ船の保有船腹量の増加、輸送競争力の強化とシェア獲得競争は、世界のコンテナ輸送にコスト競争をもたらし、運航コストの低減を目的としてコンテナ船の大型化が進展している(表-5)。最近では、ポスト・パナマックス型(パナマ運河の規則で定められた通行可能な船舶の最大の大きさ-船長289.56m、船幅32.304mを越えるもの)と呼ばれる巨大船も航行している。5,000TEUクラスの大型コンテナ船(必要岸壁水深15m)に対応するため、アジアの主要コンテナ港湾では高規格のコンテナ埠頭整備が進展している(表-6)。

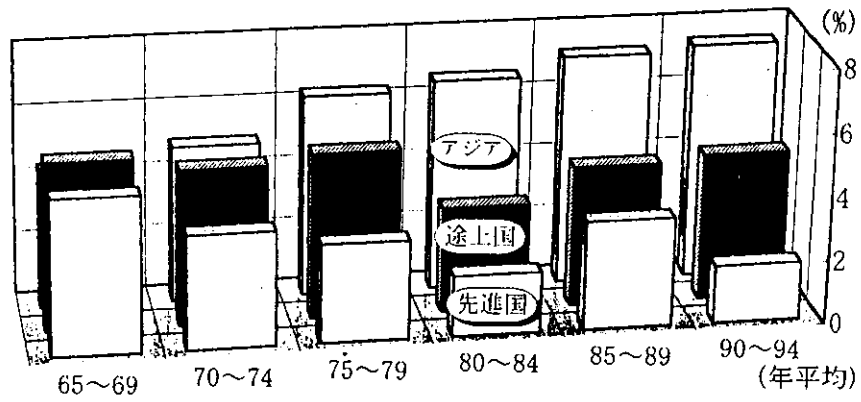
表-1 アジア諸国・地域の主な経済開放、市場経済化の動き

	アジア諸国・地域	国・地域名
68		
77	第4次計画（知識及び情報産業開発）	韓国
80	広東省の三都市に経済特区設置 80年代シンガポール経済開発計画策定（第2次）	中国 シンガポール
83	第5次5か年計画スタート（外資導入促進）	タイ
85	中長期工業化マスタープラン 14項重要建設計画（インフラの整備）	マレーシア 台湾
86	新経済メカニズム（NEM）を採択 第2次長期計画の中期見直し 投資促進法の制定 ドイモイ路線を採択	ラオス シンガポール マレーシア ベトナム
87		
89	社会主義経済制度の廃止を発表	ミャンマー
90		
91	新経済政策開始 外国投資法の制定	インド フィリピン
92	「社会主義市場経済」を宣言	中国
94	新外国資本法発表 投資法制定	インドネシア カンボディア

（資料） 通商産業省

（出所：通商産業省編「平成8年通商白書」）

図-1 アジアの高成長



(出所) IMF "International Financial Statistics" より作成。

(注) 途上国は、アジアを含む全途上国。

(出所：経済企画庁調査局「アジア経済 1996」)

表-2 96年、97年のアジアの経済成長率見通し

(%)

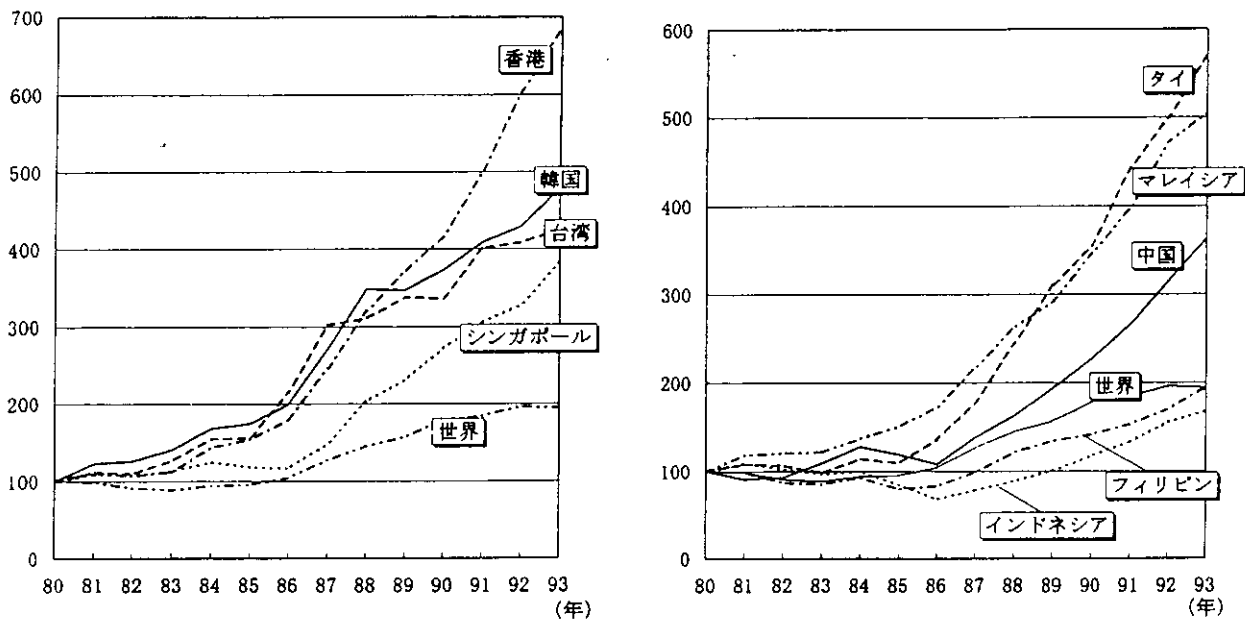
	国際機関	1994	95	96	97
ア ジ ア	予測の平均	8.4	8.0	7.6	7.4
	A D B	8.3	7.9	7.1	7.3
	ESCAP	8.0	7.8	7.4	7.2
	I M F	8.8	8.4	8.2	7.7
東 ア ジ ア	世界銀行	9.7	9.2	8.2	
アジアNIEs	A D B	7.5	7.6	6.7	6.4
東 南 ア ジ ア	予測の平均	7.9	8.0	7.7	7.6
	A D B	7.8	7.9	7.8	7.6
	ESCAP	7.9	8.0	7.6	7.6
中 国	予測の平均	11.8	10.2	8.8	9.1
	A D B	11.8	10.2	8.0	9.0
	ESCAP	11.8	10.2	9.5	9.1
南 ア ジ ア	予測の平均	5.5	5.6	5.9	6.1
	A D B	5.8	5.8	6.0	6.4
	ESCAP	5.1	5.5	6.2	6.3
	世界銀行	5.7	5.5	5.5	
世 界	予測の平均	3.0	2.9	3.3	3.5
	A D B	2.7	2.6	3.2	3.5
	ESCAP	2.5	2.6	3.1	3.2
	I M F	3.7	3.5	3.8	4.3
	世界銀行	2.9	2.8	3.1	

(出所) A D B(アジア開発銀行) "Asian Development Outlook 1996", Apr. 1996、E S C A P (国連アジア太平洋経済社会委員会) "Economic and Social Survey of Asia and the Pacific 1996", Apr. 1996、I M F (国際通貨基金) "World Economic Outlook", May. 1996、世界銀行 "Global Economic Prospects and the Developing Countries" 1996. により作成。

- (注) 1. 各機関平均は、当該地域の各機関の実績値ないし予測値の単純平均。
 2. 96年、97年は見通し(96年4月公表)である。
 3. それぞれの地域に含まれる対象国は、各国際機関の分類によって異なる場合がある。
 4. 東南アジアはASEAN 4か国にベトナム、ミャンマーなどを含む地域。

(出所：経済企画庁調査局「アジア経済1996」)

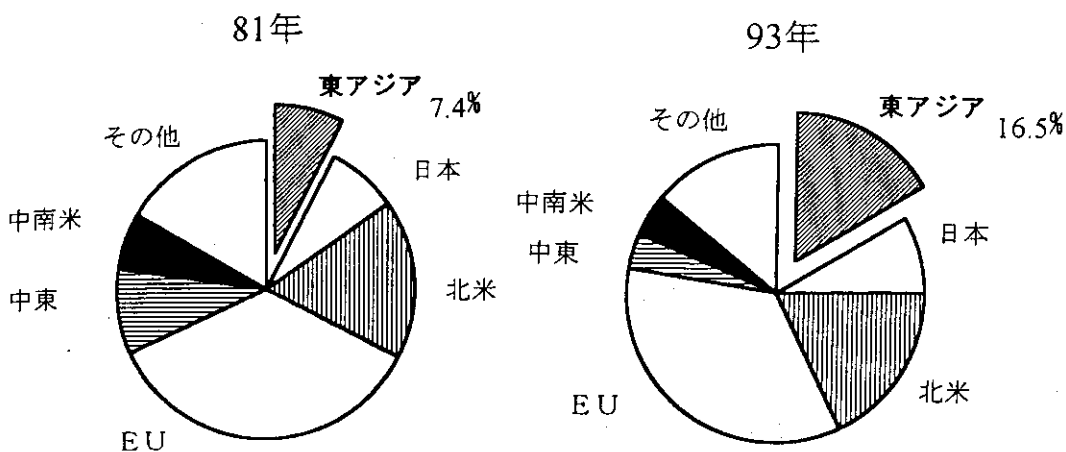
図-2 東アジア各国・地域の輸出の伸びの推移(80年=100)



(資料) IMF「DOT」、台湾「自由中国之工業」

(出所：通商産業省編「平成7年通商白書」)

図-3 世界貿易の地域別シェア



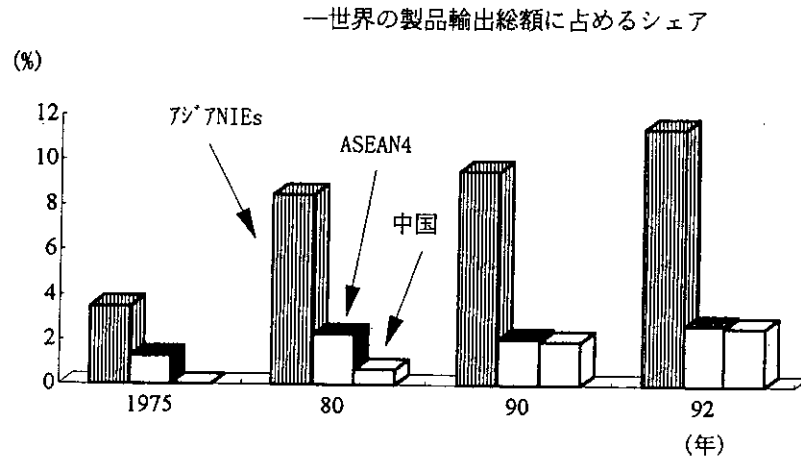
(出所) IMF「Direction of Trade Statistics」より作成。

(注) 1. 貿易総額=輸出額+輸入額

2. 東アジア=アジア NIEs+ASEAN 4 +中国

(出所：経済企画庁調査局「アジア経済 1995」)

図-4 急増するアジアの製品輸出額

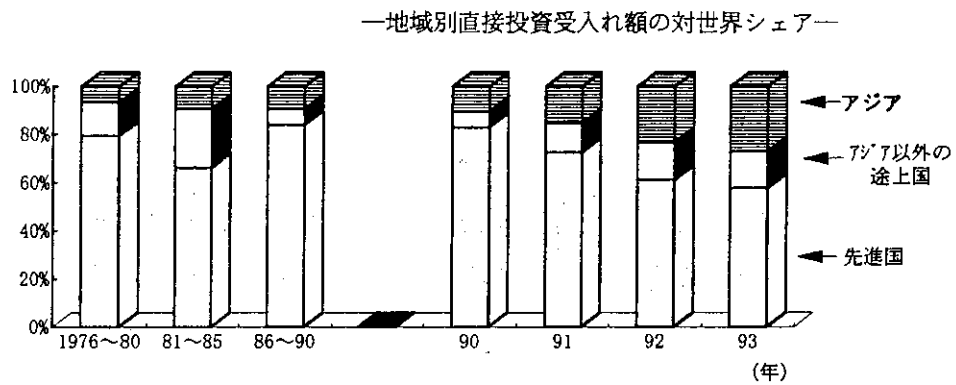


(出所) アジア経済研究所「アジア太平洋地域貿易マトリクス」より作成。

(注) ASEAN4の92年の数字は、統計の都合上91年の数字を用いた。

(出所：経済企画庁調査局「アジア経済1995」)

図-5 アジアへの集中度高まる直接投資



(出所) BIS "64th ANNUAL REPORT"

(注) 1. ここでの直接投資は国際収支ベース。

2. 1976~80、81~85、86~90年の期間の数字は、年平均値。

3. アジアは、日本を含まないベース。

(出所：経済企画庁調査局「アジア経済1995」)

表-3 世界の主要港湾のコンテナ取扱量推移

順位	1975年		1980年		75-80 年平均 増加率(%)	1985年		80-85 年平均 増加率(%)	1990年		85-90 年平均 増加率(%)	1994年		90-94 年平均 増加率(%)
	港湾	TEU	港湾	TEU		港湾	TEU		港湾	TEU		港湾	TEU	
1	ニューヨーク	1,621,800	ニューヨーク	1,947,000	3.7	ロサンゼルス	2,654,906	6.9	シンガポール	5,223,500	25.2	香港	11,050,030	21.3
2	ロサンゼルス	1,078,661	ロサンゼルス	1,900,707	12.0	ニューヨーク/ニューヨーク	2,404,872	4.3	香港	5,100,637	17.4	シンガポール	10,400,000	18.8
3	神戸	904,549	香港	1,464,961	12.8	香港	2,288,953	9.3	ロサンゼルス	3,666,666	6.7	高雄	4,899,879	8.8
4	香港	802,283	神戸	1,456,048	10.0	高雄	1,900,853	14.2	高雄	3,494,631	13.0	ロサンゼルス	4,539,253	5.5
5	オランダ	522,355	高雄	979,015	34.2	神戸	1,852,397	4.9	神戸	2,595,940	7.0	釜山	3,212,637	8.1
6	シアトル	481,094	シンガポール	917,000	32.9	シンガポール	1,696,803	13.1	釜山	2,348,475	15.4	神戸	2,915,853	2.9
7	シンジヤン	452,375	シンジヤン	851,919	13.5	ロサンゼルス	1,444,294	11.9	ロサンゼルス	2,116,410	13.9	ロサンゼルス	2,573,727	8.5
8	ベトナム	419,829	ロサンゼルス	824,900	16.1	アントワープ	1,350,000	13.3	ロサンゼルス	1,968,986	11.2	ロサンゼルス	2,573,727	12.7
9	ブレン/ブレンハーゲン	409,791	ロサンゼルス	783,383	19.4	横浜	1,327,352	13.0	ニューヨーク/ニューヨーク	1,871,859	-4.9	ロサンゼルス	2,518,618	4.4
10	ロサンゼルス	390,689	オランダ	782,175	8.4	ロサンゼルス	1,158,776	8.1	高雄	1,828,144	9.6	横浜	2,317,102	8.9
11	シンガポール	377,323	シアトル	781,563	10.2	高雄	1,157,840	11.9	横浜	1,647,891	4.4	アントワープ	2,208,173	9.3
12	バルパソ	364,752	アントワープ	724,247	19.5	釜山	1,146,000	12.6	ロサンゼルス	1,598,078	2.0	ニューヨーク/ニューヨーク	2,033,919	2.1
13	東京	358,744	横浜	722,025	17.1	ロサンゼルス	1,103,722	11.8	東京	1,555,138	9.1	高雄	2,021,020	2.5
14	ロサンゼルス	322,328	ブレン/ブレンハーゲン	702,764	11.4	東京	1,004,390	9.7	アントワープ	1,549,113	2.8	神戸	1,881,990	n.a.
15	横浜	328,592	高雄	659,645	21.8	ブレン/ブレンハーゲン	986,265	7.0	フィリピン	1,435,634	11.1	東京	1,805,402	3.8
16	ロサンゼルス	327,177	釜山	634,208	29.6	シンジヤン	881,629	0.7	シンジヤン	1,381,404	9.4	フィリピン	1,746,653	5.0
17	アントワープ	297,268	ロサンゼルス	632,784	14.1	オランダ	855,642	1.8	ブレン/ブレンハーゲン	1,197,775	4.0	シンジヤン	1,522,101	2.5
18	ロサンゼルス	292,051	東京	631,505	12.0	フィリピン	850,000	16.7	シアトル	1,171,090	6.7	ブレン/ブレンハーゲン	1,502,286	5.8
19	シドニー	282,166	シンガポール	562,792	n.a.	シアトル	845,027	1.6	オランダ	1,124,123	5.6	マニラ	1,501,965	9.7
20	ロンドン	260,040	ベトナム	523,460	4.5	ベトナム	706,479	6.2	マニラ	1,038,905	15.5	オランダ	1,491,000	7.3
合計	20港全体	10,273,867	20港全体	18,482,101	12.5	20港全体	27,620,200	8.4	20港全体	43,914,399	9.7	20港全体	64,867,426	10.2
	世界全体	17,410,321	世界全体	36,510,087	16.0	世界全体	55,789,410	8.8	世界全体	84,223,778	8.6	世界全体	124,963,605	10.4

(出典)「Containerisation International Yearbook」
(資料)運輸省海上交通局「日本海運の現況」

(出所：樋口喜幸、「わが国コンテナ港湾の競争力について」、調査通信、11、三井信託銀行、1996)

表-4 世界の港湾でのコンテナ取扱量

(単位：百万TEU)

年	日本	東アジア(9ヵ国)	その他	世界計
'75	1.9	1.9	13.6	17.4
'80	3.4	5.6	28.2	37.2
'85	5.5	10.4	40.0	55.9
'90	7.9	25.5	50.8	84.2
'91	8.8	28.5	56.3	93.6
'92	9.0	32.0	61.9	102.9
'93	9.4	37.1	66.7	113.2
'94	10.1	43.2	71.7	125.0
'95(見込み)	10.7	49.5	77.8	138.0
'97(予測)	13.1	62.3	83.0	158.4
年平均伸び率(%)				
'75~'94	9.2	17.9	9.1	10.9
'94~'97	9.1	13.0	5.0	8.2
2000(予測)				165~185
2010(予測)				275~320

資料：Containerisation International Yearbook.

見込みと予測は筆者。

注：東アジア9ヵ国とは、NIES(韓国、台湾、香港、シンガポール)、ASEAN4ヵ国(インドネシア、マレーシア、タイ、フィリピン)と中国。

(出所：長塚誠治、「最近のコンテナ船大型化について」、海産産業研究所報、No.360、1996)

表-5 フル・コンテナ船の最大船形の変遷

('96年5月現在)

竣工年	船会社 (通称, 特徴, 船名)	コンテナ積載個数 (TEU)	(船長×船幅) (メートル)
'66	CONTAINER MARINE LINES (CML)	738	
'68	日本郵船 (日本の第1船, 箱根丸)	752	(187×26.0)
'73	SEA-LAND (SL-7, アメリカ海軍)	1,096	(288×32.2)33ノット,タービン
'82	APL	2,500	(262×32.2)
'83	EVERGREEN (G型)	2,728	(230×32.2)
"	MAERSK (2,200型を改造)	3,000	(270×32.2)
'84	USL (ジャンボ・エコノ・シップ)	4,258	(289×32.2)
'88	APL (C-10型, post-Panamax型)	4,300	(275×39.4)
'91	HAPAG-LLOYD (最大のPanamax型)	4,400	(294×32.25)
"	NEDLLOYD (ハッチ・カバーレス型, UCC)	3,568	(253×32.2)
'94	日本郵船 (post-Panamax型)	4,800	(283×37.2)
'95	EVERGREEN (" 型, U型船)	4,900	(268×40.0)
"	OOCL (" 型)	4,950	(262×40.0)
'96	COSCO (")	5,250	(280×39.8)
"	MAERSK (")	6,000	(318×42.8)
'98 (予定)	P & OCL (世界最大)	6,674	(300×42.8)

資料：日本郵船「世界のコンテナ船隊および就航状況」、海事プレス：KP-DATA、Fairplay；Shipbuildings
その他資料より筆者が作成。

(出所：長塚誠治、「最近のコンテナ船大型化について」、海事産業研究所報、No.360、1996)

表-6 5万トン級コンテナ船入港可能施設数(水深15m以上)

	96年4月現在	2000年における供用見込み
神戸	2 (96年完成)	5
東京	0	3
横浜	0	3
大阪	0	3
香港	4	16
シンガポール	6	13
釜山	0	4
高雄	0	3

(出所：産業構造審議会総合部会基本問題小委員会、「中間とりまとめ」、1996.11)

(2) わが国とアジア諸国・地域との経済的交流

① アジア諸国・地域との貿易の状況

わが国全体での対アジア地域貿易量の1983年から1993年までの変化を見てみると、輸出、輸入ともに増加していることが分かる(図-6)。このうち、九州地域、日本海沿岸地域について見ると、これら地域を輸出入地とする貿易額に占める対アジア諸国・地域との貿易額のシェア自体は増加している(図-7、8)。しかしながら、対アジア貿易額の地域別シェアを見ると(図-9)、東京圏がシェアを伸ばしている一方で日本海沿岸、九州地域はともに停滞気味であった。

次に、黄海・日本海を挟んで東アジア地域と相対する九州・日本海沿岸地域の代表的な港湾を有する秋田県、新潟県、福井県、鳥取県、福岡県と、アジア諸国・地域との間の輸出入貨物の流れに着目して見た。これら5県を着荷地とするアジア諸国・地域からの海上輸送による輸入額を物流ルートごとに比較してみると、工業原材料等1次製品の取り扱いが多い等により、地元の港湾を取卸港とするルートが約50%であるのに対して、東京・中京・阪神圏の港湾を取卸港とするルートは約35%であった(図-10)。しかし、これら5県を発荷地とする輸出額で見るとこの比率は完全に逆転し、地元港湾取卸約5%に対して東京・中京・阪神圏港湾取卸は約80%に達する(図-11)。さらに航空輸送では輸出入にかかわらず、地元空港等取卸が約10%程度であり、東京・中京・阪神圏空港取卸が90%近くに達する(図-12、13)。

以上のことから、九州・日本海沿岸地域とアジア地域との直接の経済交流は必ずしも活発とは言えないことが分かる。

・ 物流施設の偏在

航空物流拠点として極めて高い集積性を有する成田空港と関西空港に航空貨物輸送が集中しており、さらに、輸出入ともに航空貨物の貿易に占めるシェアが急増して4分の1程度にまで達していることから(図-14)、物流面では大都市圏への集中は進んでいくものと考えられる。

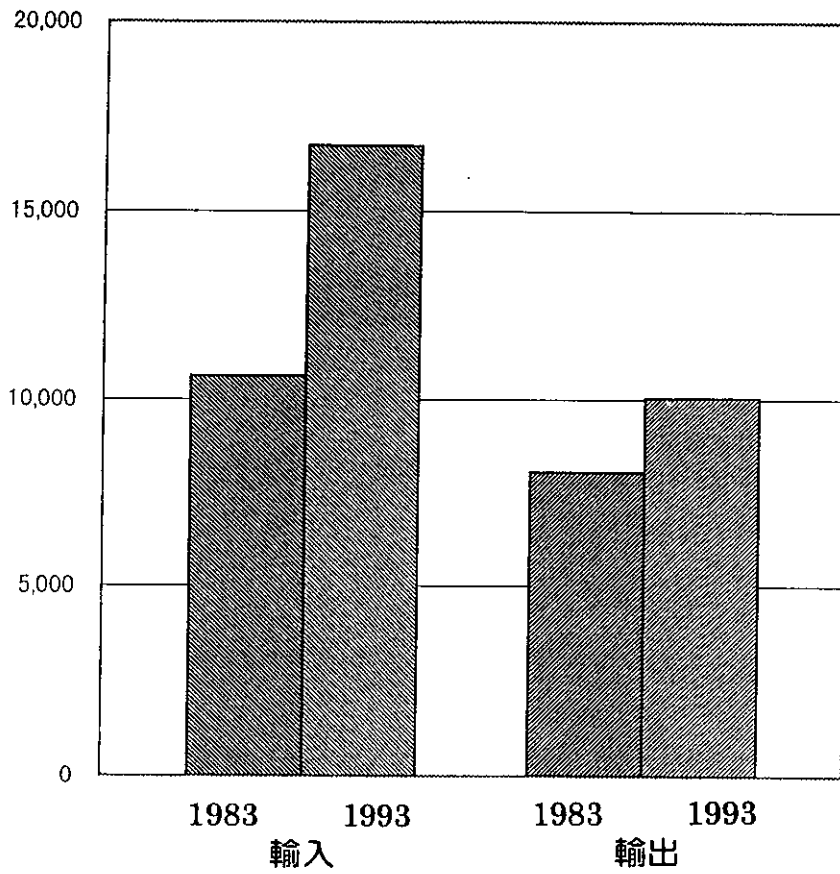
また、空港のみならず日本の主要な貿易港湾は三大都市圏に集中しているとともに(図-15)、これらの港湾では大量の輸出入貨物を処理する諸設備が整備されていて、物流の大都市集中の傾向を示すものとなっている。

・ 貿易商社の分布の偏り

貿易商社の全国の分布はかなり偏ったものになっており、三大都市圏の企

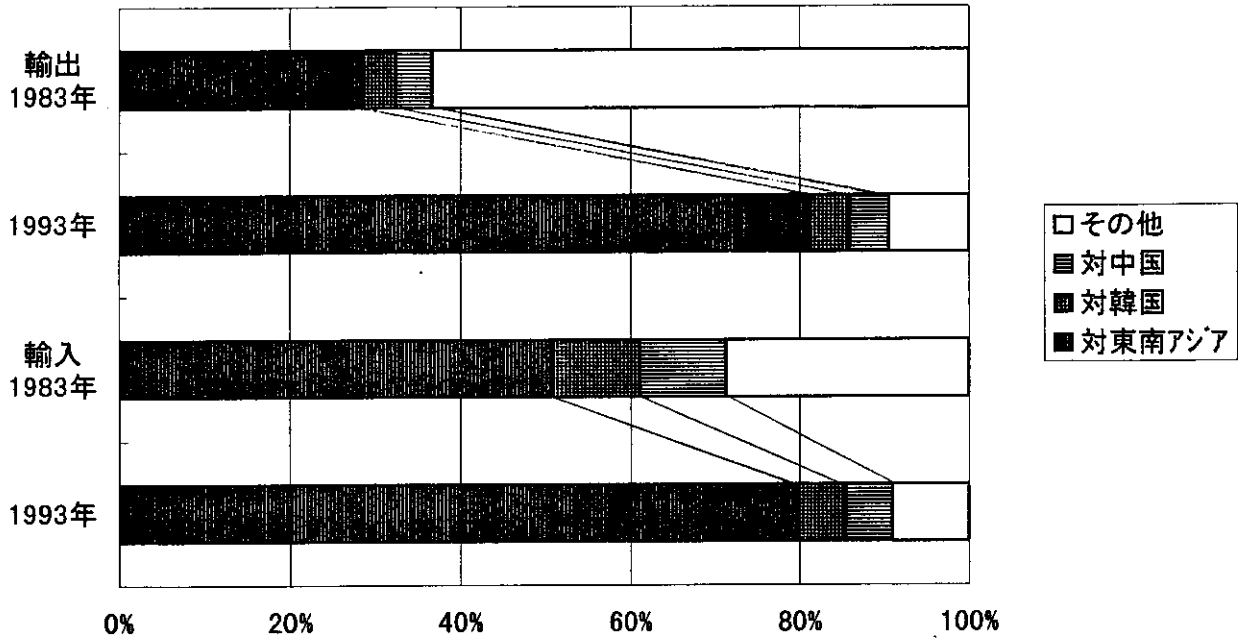
図-6 わが国の対アジア貿易額の推移

(単位：10 億円)



(出所：大蔵省関税局「貿易概況」等に基づき作成)

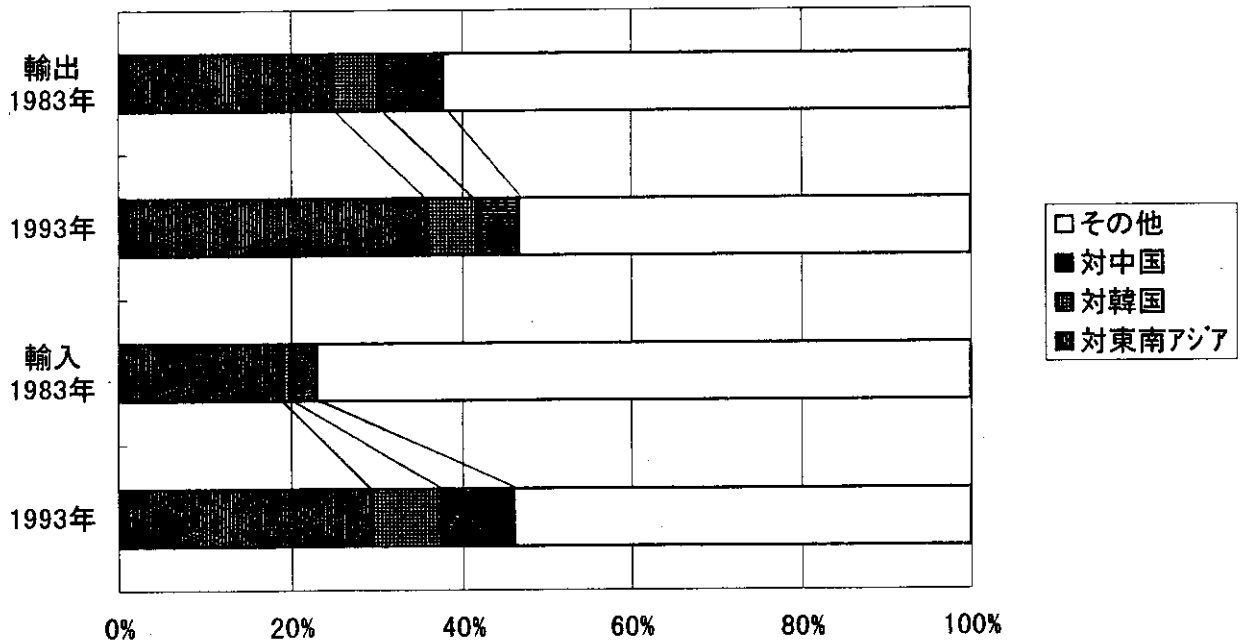
図-7 本州日本海沿岸を輸出入地とする貿易の相手先地域別シェアの推移
(金額ベース)



(出所：大蔵省関税局「貿易概況」等に基づき作成)

(注：日本海沿岸の輸出入地とは本州日本海側（青森港、下関港を含む）に存する空港、港湾を指す。)

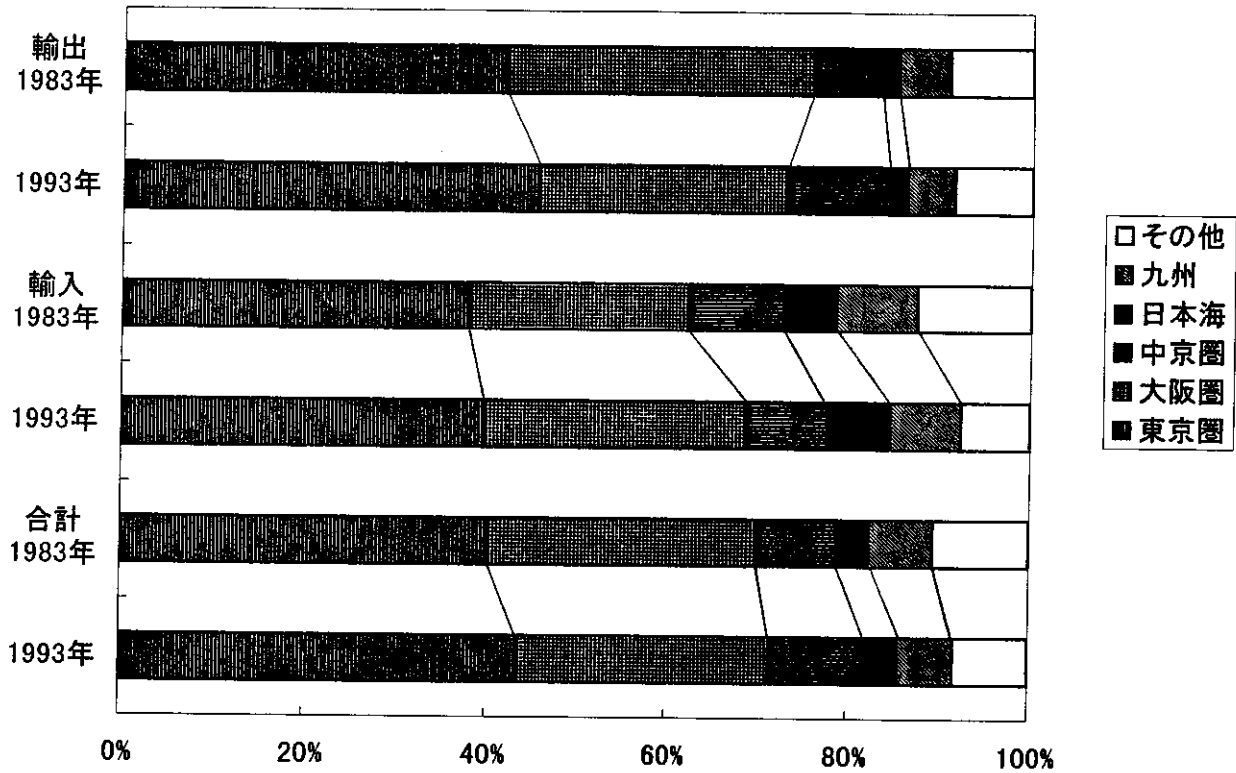
図-8 九州を輸出入地とする貿易の相手先地域別シェアの推移
(金額ベース)



(出所：大蔵省関税局「貿易概況」等に基づき作成)

(注：九州の輸出入地とは九州内に存する空港、港湾を指す。)

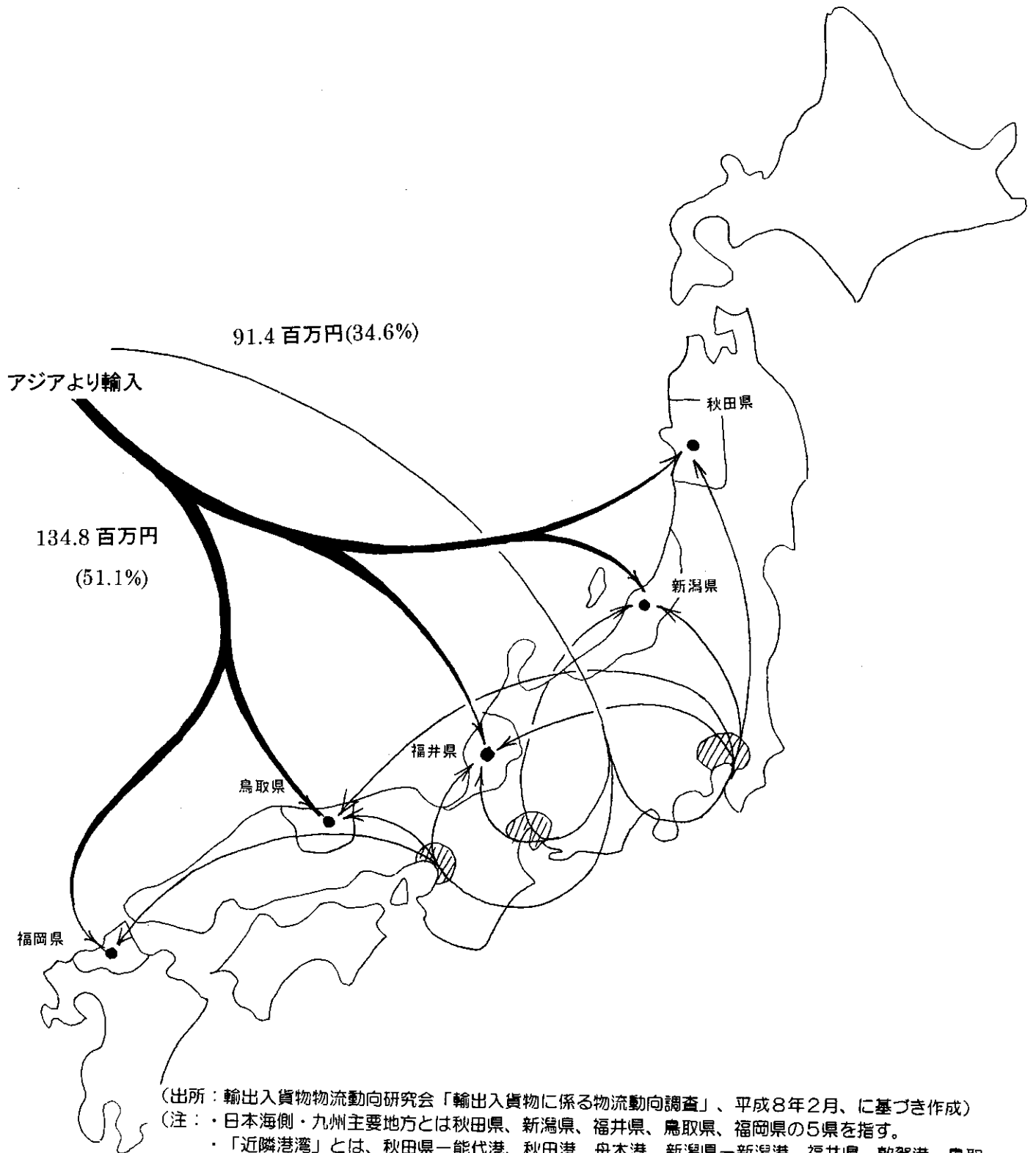
図-9 対アジア貿易の輸出入地域別のシェアの推移(金額ベース)



(出所：大蔵省関税局「貿易概況」等に基づき作成)

(注：東京圏の輸出入地とは東京都、神奈川県、千葉県、茨城県、大阪圏の輸出入地とは大阪府、兵庫県(瀬戸内海側)、和歌山県(下津港以北)、「中京圏」とは愛知県、三重県に存する空港、港湾を指す。その他図-13、14の注参照。)

図-10 日本海側・九州主要地方を消費地とするアジアよりの輸入海上貨物
 取り卸し港湾の近隣港湾・大都市港湾別取扱額



(出所：輸出入貨物物流動向研究会「輸出入貨物に係る物流動向調査」、平成8年2月、に基づき作成)

(注：・日本海側・九州主要地方とは秋田県、新潟県、福井県、鳥取県、福岡県の5県を指す。

・「近隣港湾」とは、秋田県一能代港、秋田港、舟木港、新潟県一新潟港、福井県一敦賀港、鳥取県一境港、福岡県一門司港、博多港、戸畑港をそれぞれ指し、「大都市港湾」とは、東京港、川崎港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港を指す。)

図-11 日本海側・九州主要地方を消費地とするアジアへの輸出海上貨物
 取り卸し港湾の近隣港湾・大都市港湾別取扱額

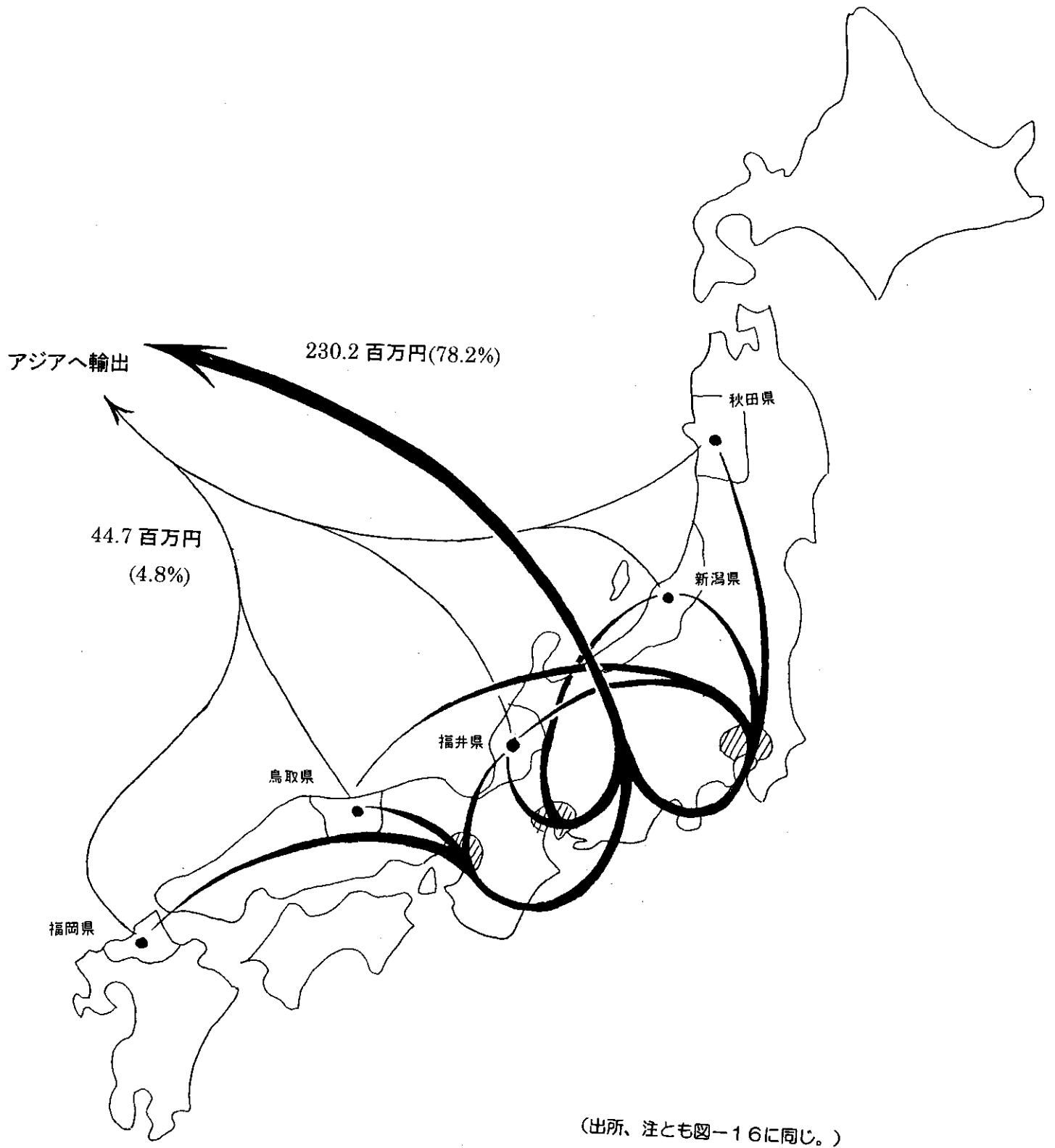


図-12 日本海側・九州主要地方を消費地とするアジアよりの輸入航空貨物
 取り出し空港の近隣空港・大都市空港別取扱額

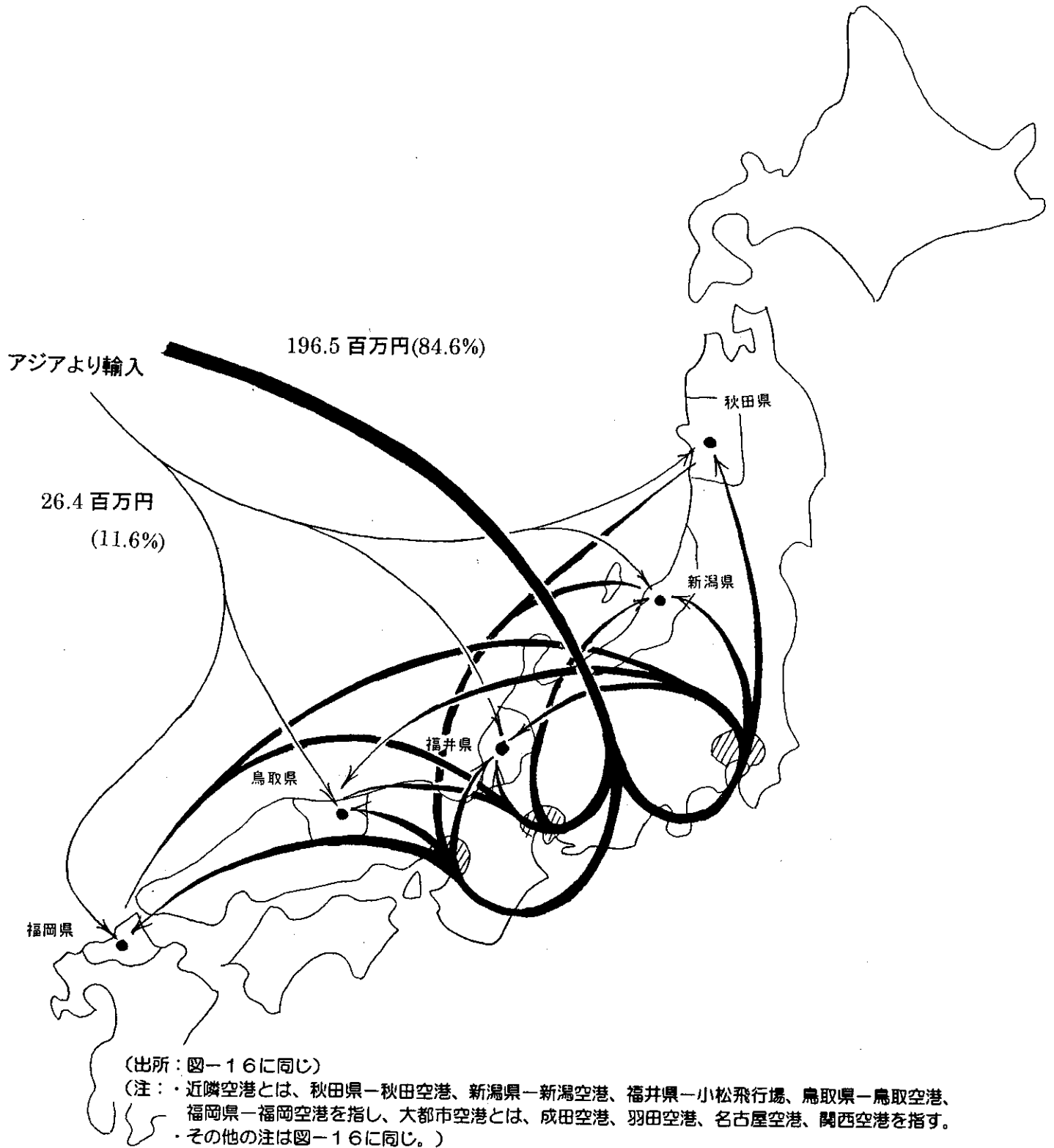
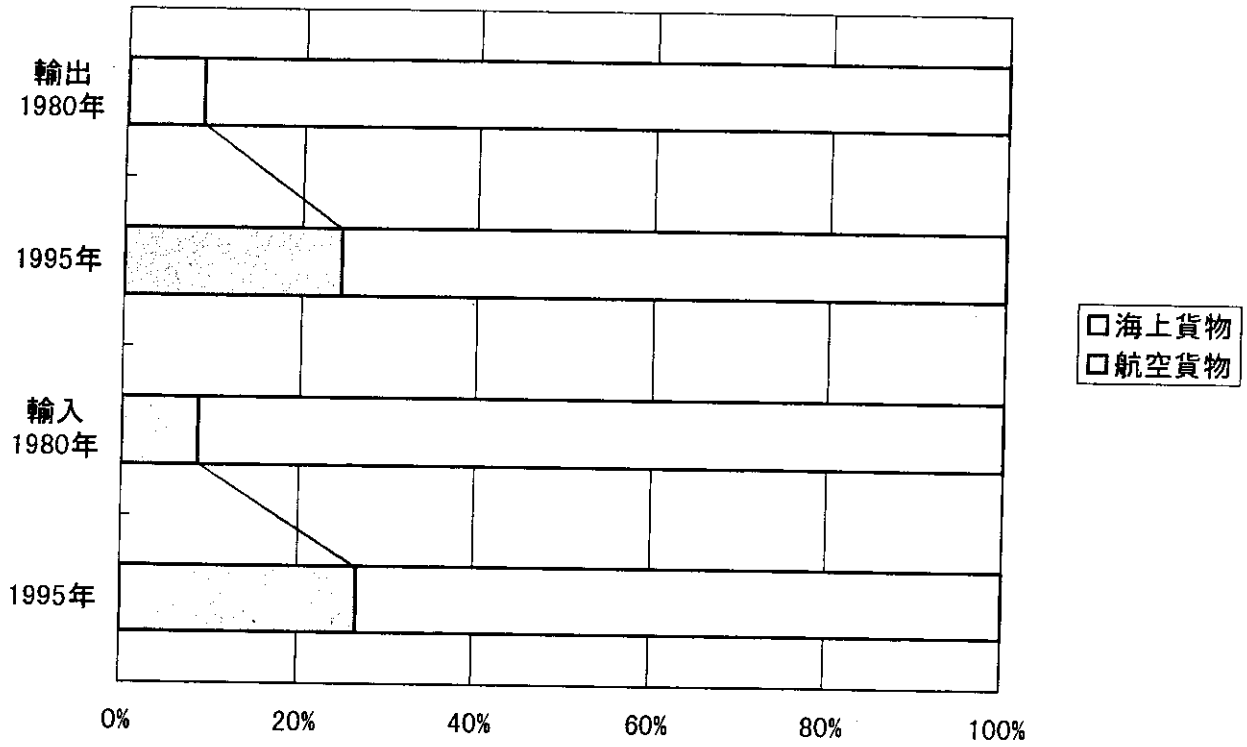


図-13 日本海側・九州主要地方を消費地とするアジアへの輸出航空貨物
 取り出し空港の近隣空港・大都市空港別取扱額

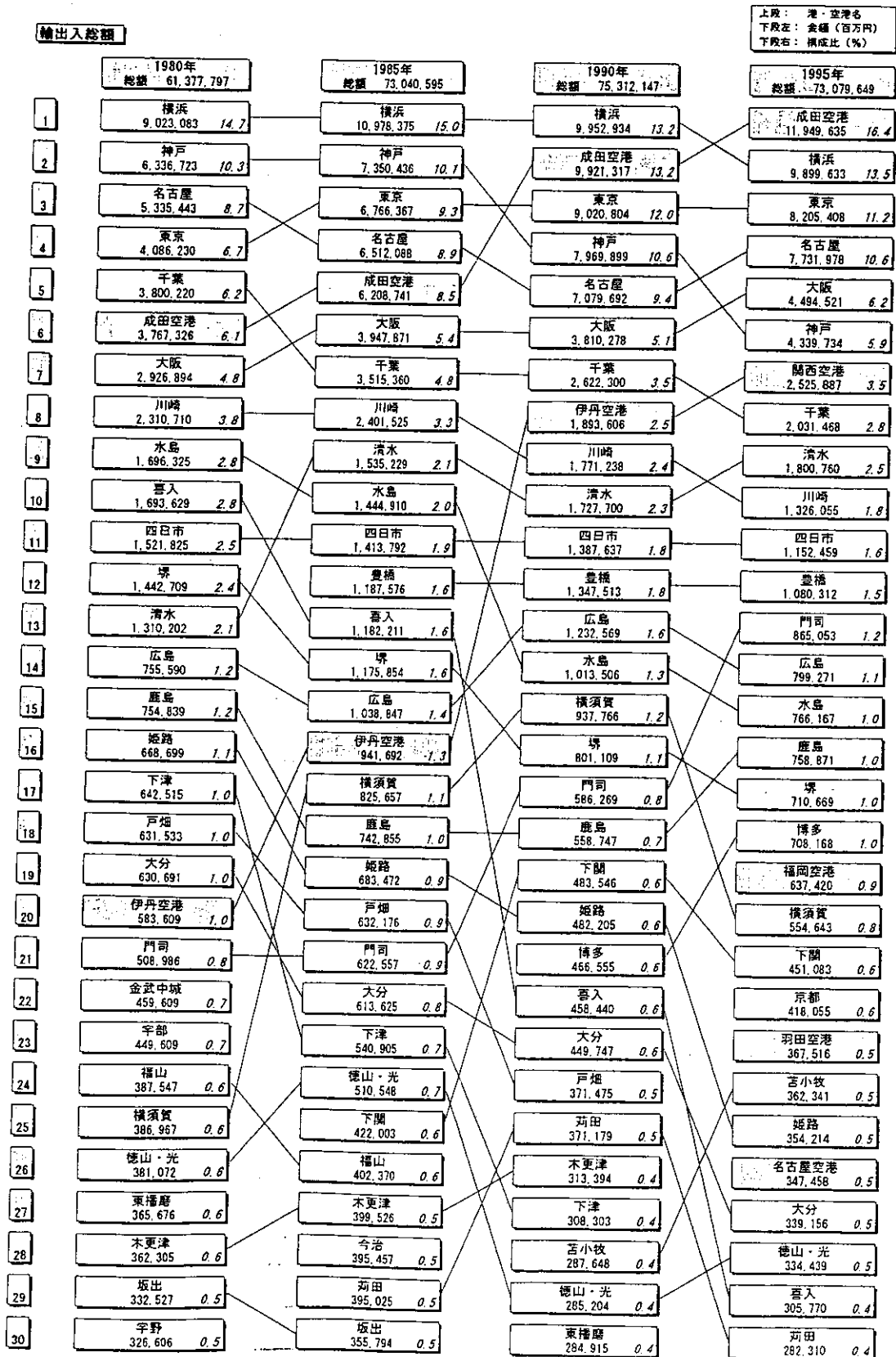


図-14 航空貨物の全貨物に占めるシェアの推移



(出所：大蔵省「最近の貿易・物流動向について」平成8年2月に基づき作成)

図-15 港湾・空港別貿易額ランキング



(注1) 各港・空港に所在する税関官署の通関実績をもって港・空港の実績とした。
 (注2) 成田空港には東京航空貨物出張所分を、関西(伊丹)空港には大阪航空貨物出張所分を含む。

(出所：大蔵省「最近の貿易・物流動向について」平成8年2月)

業がほとんどである（図－16）。また、事業所単位で見た輸出入額に占める主要都府県別構成比を見ると圧倒的に東京が高い比率を持っていることが分かる（図－17）。このように、貿易商社機能は極端に三大都市圏、特に東京圏に集中していることが分かる。

②アジア系外資企業の東京圏への集中

1996年現在、わが国に進出している外資系企業は3,000社以上に達している。このうちアジア諸国・地域系企業では、韓国の現代、三星や台湾のエバ・グリーン等の世界的大企業をはじめとして、韓国系24社、香港系19社、中国系10社等、アジア10カ国・地域から74社が在日法人を設置しているとの報告もあり（参考文献[5]）、アジア諸国・地域系の企業の積極的な展開をうかがうことができる。

しかし、首都圏とりわけ東京にのみ主たる事業所を設置している企業が大半であり、地方都市、特に対アジア貿易等に地理的に優位に立つと考えられる九州、日本海沿岸地域に事業所を設置している企業は10社に満たない。したがってアジア企業がわが国に進出する際に大都市圏を優先しており、地方部のアジアとの相互交流においては中心的な役割を果たしているとは言い難い。

（3）アジア諸国・地域とのその他の交流

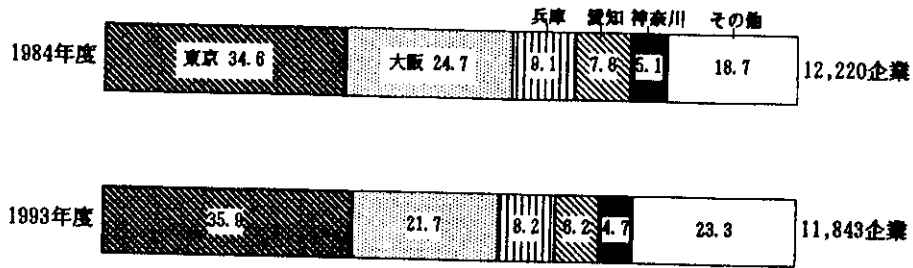
①姉妹都市提携

海外の諸都市と姉妹都市提携を結ぶわが国の自治体は大変多くなっているが、このうちアジア諸国・地域との間で結ばれている提携は全体の28%（313件）を占めている。特に、アジア諸国・地域との間に締結されている提携のうち、北海道から長崎までの日本海・黄海沿岸の16県の自治体によるものは、対アジア全体で43%、対韓国で48%、ロシア連邦のアジア地域では96%に達しており（表－7）、経済交流とは反対に文化面での交流は積極的になされていることが分かる。

②外国人留学生

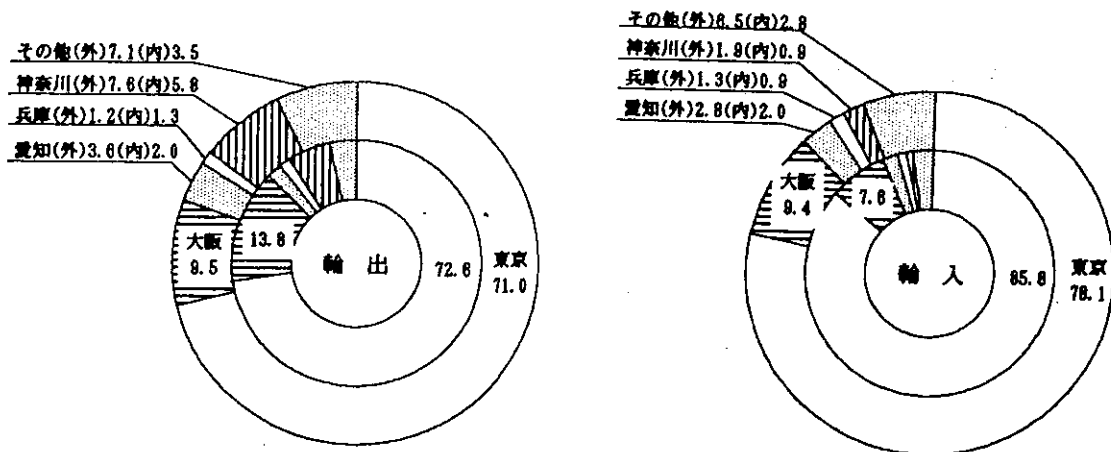
わが国の大学等で受け入れている外国人留学生は年々増加しており、平成6年5月現在では5万3千人以上にものぼっている。特にこのうち9割以上をアジア諸国・地域からの留学生が占めている。これら学生を、出身国・地域別に見ると中国、韓国、台湾、マレーシア、インドネシアのアジア5カ国・地域によって留学生数上位5位までが占められており、教育・研究分野におけるわが国とアジア諸国・地域との交流は極めて緊密なものであるといえる。

図-16 主要都道府県別貿易企業数割合



(出所：通商産業省編「平成7年通商白書」)

図-17 輸出入額に占める主要都道府県別構成比(%、事業所単位)



- (備考)
1. 内側の円が1984年度，外側の円が1993年度を示している。
 2. 輸出総額は1984年度45兆11億円，1993年度49兆4,260億円。
 3. 輸入総額は1984年度38兆548億円，1993年度31兆1,853億円。

(出所：通商産業省編「平成7年通商白書」)

表一七 地域別の姉妹都市締結件数

	全体				
		アジア			
		中国	ロシア	韓国	
全国	1135 件	813 件	202 件	23 件	62 件
北海道～長崎 (16 県)	399 件	136 件	74 件	22 件	30 件
構成比	35%	43%	37%	96%	48%

(出所：自治省編「平成7年度全国市町村要覧」に基づき作成)

③観光

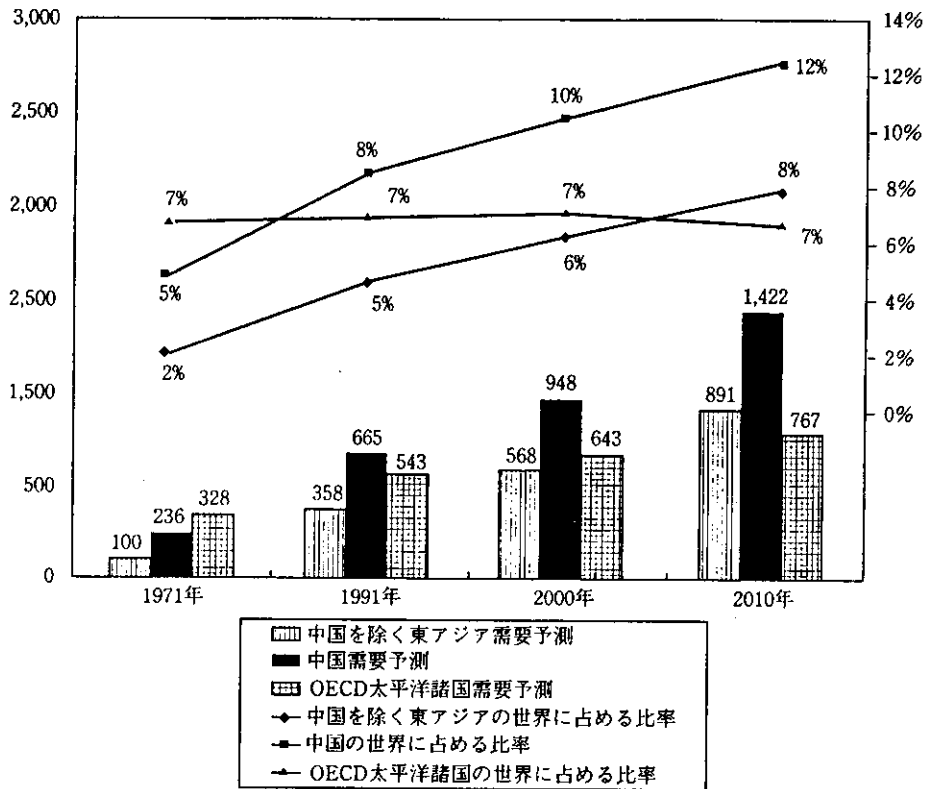
わが国を訪れる観光目的の外国人数は、急速に進んだ円高等の影響によりここ数年は横這いあるいは減少気味であり平成7年には173万人であった。しかしながら、このうちアジア人が占める割合は昭和63年には50%を越え、平成元年には60%台に達している。ここ数年は横這い傾向にはあるものの、韓国、台湾によって訪日外国人数の1、2位を占めており、ともにアメリカ、欧州全体からの訪日客数を上回っている。また、ソウル、香港、シンガポールなどのアジア諸都市と日本、特に地方都市とを結ぶ航空路も増大しており、地方都市における近隣アジア諸国・地域からの観光客の誘致活動も活発化している。

④アジア諸国に対する環境に関する技術協力

アジア地域の発展、国際的貢献の必要性の観点などからアジア諸国・地域に対して様々な技術協力等を行っているところである。特にアジア地域では、経済発展に伴い消費されるエネルギー、及び排出される二酸化炭素の量は、莫大なものになると予想されており(図-18、19)、全世界に及ぼす影響も甚大であると考えられる。これまでに、アジア地域の中で公害問題を経験しかつ解決するためのノウハウを蓄積してきた先進工業国であるわが国が技術協力等で果たすべき役割は大きなものであるとともに、各方面からも期待されているところである。たとえば、国際協力事業団(JICA)では常設、特設を併せて34コースの環境分野の集団研修コースを設け途上国担当者を受け入れているが、研修実施の担当機関として北九州市、兵庫県、大阪市、札幌市の自治体も参画し研修を実施するなど、地方レベルでも環境に関し積極的な国際協力が実施されている。

図一18 各国・地域のエネルギー需要予測

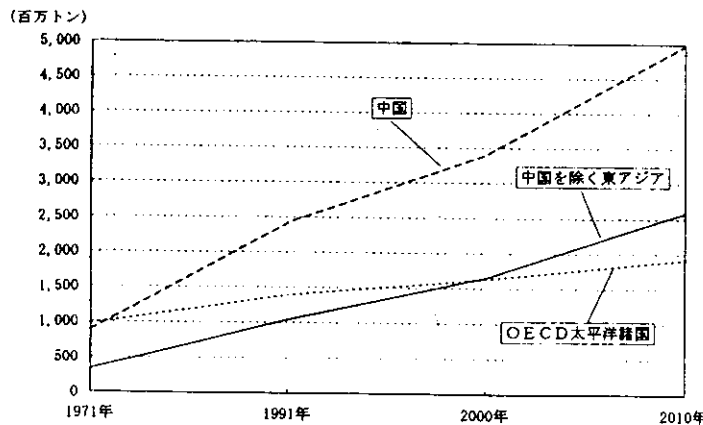
(百万石油換算トン)



(備考) ここで言う東アジアはブルネイ、北朝鮮、ベトナム、バプア・ニューギニア、カンボジア、ラオス、ミャンマー、太平洋信託統治諸島を含む。
また、OECD太平洋諸国は日本、オーストラリア、ニュージーランドを指す。
(資料) 国際エネルギー機関「World Energy Outlook 1994 Edition」

(出所：通商産業省編「平成7年通商白書」)

図一19 各国・地域の二酸化炭素排出量



(資料) 国際エネルギー機関「World Energy Outlook 1994 Edition」

(出所：通商産業省編「平成7年通商白書」)

4. わが国の地方都市における交流事例

アジア地域と地方との国際交流の実状と課題を把握するため、その中心となるべき地方公共団体等のヒアリングを行った。ヒアリングは、東京都よりも韓国や中国に地理的に近く、歴史的つながりも深い福岡市と北九州市、日本海沿岸地域で第2種空港と重要港湾を持ち、対ロシア貿易で成果をあげている新潟市、アパレル産業を通じてアジア地域とのつながりを持つ岐阜市と、具体の地域経済の活動例として、中国からのトウモロコシの直接買付け等小さいながら活発な活動を行っている酒田商工会議所に対して行った。

(1) 福岡市

① 歴史的経緯

- ・福岡は歴史的に対岸である中国・朝鮮との交流が活発であり、漢の光武帝の金印、中世日本の迎賓館であり、かつ海外との交易の窓口であった鴻臚館、活発な対明貿易等、わが国の最先端を担う地域として歴史の表舞台に幾度となく登場していることから、この地域が高いポテンシャルを有していることがわかる。
- ・明治以降、大陸の鉄鉱石をもとにわが国を代表する工業地帯として発展した北九州が、九州地域の対大陸・朝鮮半島の主たる玄関口となっていた。しかし、近年の産業構造の変化、社会構造の変化等の結果、商業都市としての福岡・博多の地位が高まり、現在では九州地域を代表する都市に成長している(図-20)。また、様々な都市開発・都市整備が進むとともに、1989年の「アジア太平洋博覧会-福岡'89」などの成功をきっかけとして首都圏・近畿圏からも改めて九州地方における中枢機能及び国際交流機能をもつ拠点都市として注目を集めるようになった。

② 国際イベントの開催

現在では九州の玄関口としての地位を確立するとともに、様々な国際交流が進められており、以下のような様々なイベントを成功させている。

- 1992年 ローマクラブ福岡会議 in 九州
- 1994年 アジア太平洋都市サミット
- 1995年 '95 ユニバーシアード福岡大会
- '95 福岡国際見本市
- アジア商工会議所連合会第52回理事会
- APEC 高級事務レベル会合
- アジア太平洋蘭会議・国際蘭展

図-20 福岡市の経済状況

■小売業(1991年商業統計)

商店数	従業員数	年間販売額
16,008店	83,215人	1,795,476百万円

※年間販売額は全国第8位、九州におけるシェアは13.8%です。

■卸売業(1991年商業統計)

商店数	従業員数	年間販売額
9,886店	130,432人	16,033,772百万円

※年間販売額は東京都区部、大阪市、名古屋市に次いで全国4位、九州におけるシェアは45.5%です。

■金融(1992年12月福岡銀行協会)

銀行店舗数	預金残高	貸出残高
276店	5,999,488百万円	8,610,195百万円

※預金残高、貸出残高とも全国第5位です。

■市内総生産額比較(1991年度、単位:百万円)

大 阪	21,718,062	福 岡	5,718,649
名 古 屋	13,067,783	京 都	5,566,198
横 浜	11,160,376	川 崎	4,906,316
札 幌	6,266,304	広 島	4,803,181
神 戸	6,209,734	北 九 州	3,713,430
国内総生産		455,861,500	

(出所：福岡市資料による)

③姉妹都市提携等

現在、次のように世界9都市・港と姉妹都市提携等を結んでいる。

- ・姉妹都市
 - オークランド市（米国）
 - ボルドー市（仏）
 - オークランド市（ニュージーランド）
 - イポー市（マレーシア）
- ・友好都市
 - 広州市（中国）
- ・行政交流都市
 - 釜山市（韓国）
- ・パートナーシップ都市
 - アトランタ市（米国）
- ・姉妹港
 - オークランド港（ニュージーランド）
- ・貿易協力港
 - オークランド港（米国）

また、福岡市には1995年現在、中国、韓国、フィリピン、タイをはじめとして18ヶ国の24の外国公館がおかれており、積極的な国際交流の状況を示している。

④文化・スポーツによる交流

文化交流・市民交流の面でも活発であり、世界的なスポーツイベントやアジア地域との活発な国際交流を象徴するような、多数の国際イベントが定期的に行われている。

- 「アジアナイトパレード」
- 「アジア太平洋フェスティバル」
- 「アジア太平洋こども会議 in 福岡」
- 「福岡国際マラソン選手権大会」
- 「福岡国際女子柔道選手権大会」
- 「ゴールデンカップ・スーパークロス in 福岡」 等

⑤国際交流を支える諸施設

こうした様々な交流を支える拠点的な施設として、

- 「アジア太平洋センター(APC)」ーアジア太平洋地域に関する情報の収集・発信を目的とする知的交流の拠点
- 「マリンメッセ福岡」ー博多港中央埠頭地区に整備されている西日本随一のコンベンション施設

「東平尾公園博多の森球技場・テニス競技場」－国体を機に整備された日本有数のスポーツ施設

「アクロス福岡」－本格的音楽ホールや国際会議場を有する拠点施設

等

が整備されているとともに、民間ベースでも百道地区の巨大なイベント&リゾート複合施設として有名である

「福岡ドーム」

「シーホークホテル&リゾート」 等

の大規模施設が整備されており、公共側のみでなくむしろ民間側にこうした国際交流都市としての施設整備の意欲が高いことがひとつの特徴であるといえよう。

⑥交通ネットワーク

福岡市は、中心部から地下鉄でわずか 10 分の距離に空港が存在するという非常に恵まれたアクセス条件をもっている。また 1995 年現在、アジア太平洋地域を中心として 15 路線の国際定期航空路が運行されており、国内有数の国際交通ネットワークの拠点であるといえる。また、国内的にも山陽新幹線のターミナルを有し、また九州道、大分道、長崎道と高速交通ネットワークの拠点的な地域となっている。

(2) 北九州市

①歴史的経緯

北九州地域は、筑豊地域の石炭資源、大陸の鉄鉱石をもとに、明治以降わが国を代表する重化学工業地帯として発展を遂げてきたが、高度成長期以降の産業・経済構造の変化の中で以下のように国際的な貿易・交流を中心に積極的に進められるようになってきている。

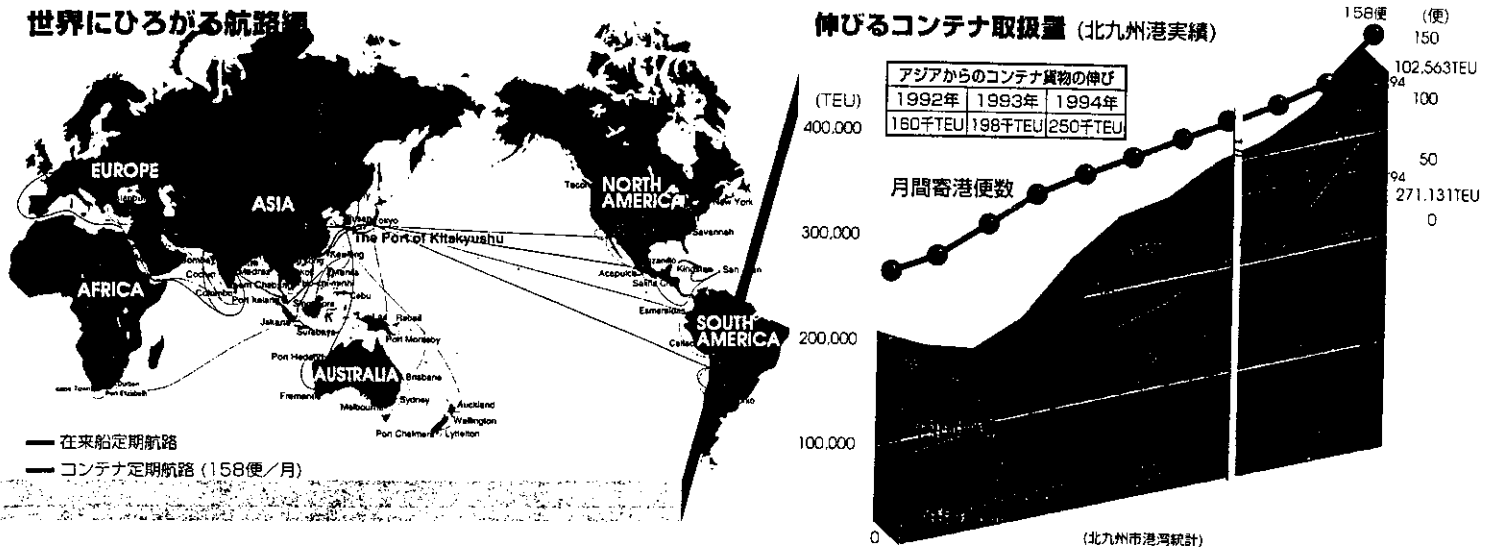
②国内の交通ネットワーク

国内的には、戦前に関門トンネルが開通するなど、交通ネットワークの整備は比較的早くから進められ、現在ではすでに新幹線、九州縦貫道、北九州都市高速等の高速交通ネットワークがすでに完成している（図－21）。

③空港・港湾施設等

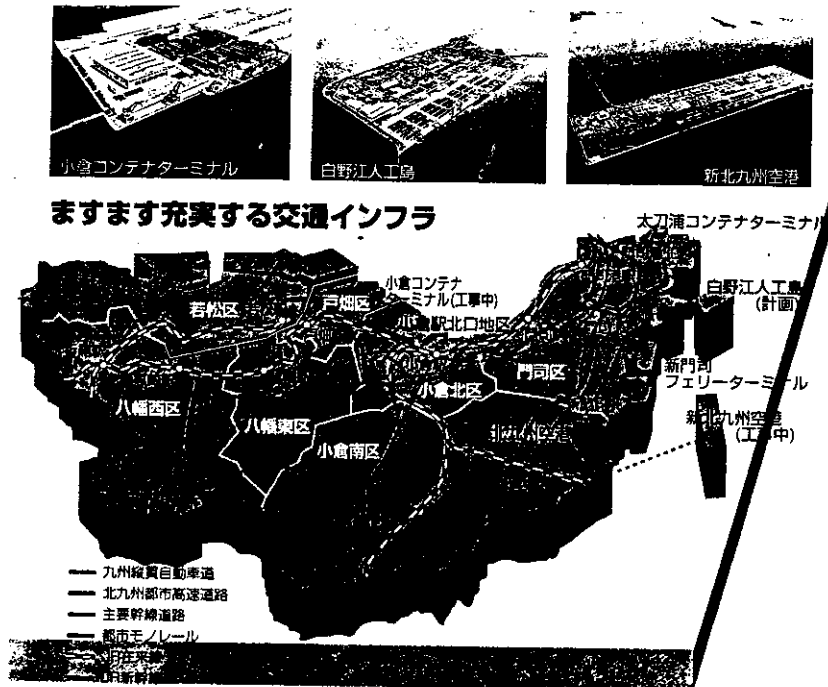
国際的に開かれた交流としての発展を目指し、様々な交流のための基盤施設が整備中である。現在、平成 17 年開業を目指して新北九州空港の建設を進めているほか、著しい伸びを示しているコンテナ貨物の取り扱い量が示しているように（図－22）、港湾施設の整備が課題となっており、響灘地区、太刀浦地区、白野江地区、新門司地区にそれぞれ物流・国際加工組立基地を整備する構想を進めている。また、海外との交易活動をより活発化させるた

図-21 北九州市の交通インフラ



(出所：(株)北九州輸入促進センター資料による)

図-22 北九州市における国際物流(航路網、コンテナ取扱量)



(出所：(株)北九州輸入促進センター資料による)

めにアジア太平洋インポートマート(AIM)の建設などを積極的に進めている。

④ 響灘環黄海圏ハブポート構想

国際物流について見ると、2020年までに250万TEUの貨物取り扱いを可能するため、大水深バースを有する効率的なコンテナターミナルを整備する構想を現在進めている。現在はコスト面で劣勢に立たされているが、これによって釜山港、光陽港などとの国際的な競争に打ち勝ち、北九州港が環黄海圏のハブポートとしての地域を獲得することを目標としている。これら交通基盤の整備により、国際交流の拠点として極めて重要な地位が獲得できる条件が揃うものと期待されている(図一23)。

⑤ 姉妹都市提携等

物流以外の国際交流も積極的に推進されているところである。

・ 友好姉妹都市提携

1959年 タコマ市(米国)

同年 ノーフォーク市(米国)

1979年 大連市(中国)(特に、1991年には北九州国際交流協会駐大連経済・文化交流事業所を開設)

1988年 仁川市(韓国)

・ 姉妹港

1984年 タコマ港(米国)

1985年 大連港(中国)

1991年 レムチャバン港(タイ)

⑥ 国際交流拠点

北九州市は、中国・朝鮮半島等の東アジア地域の交通の要衝、貿易の拠点、工業都市として発展してきた歴史的経緯もあり、東アジア地域との交流拡大を特に重視しており、このための様々な活動を進めている。

・ (財)国際東アジア研究センター(ICSEAD) 1989年設立

・ 東アジア財界人フォーラム 1994年第1回、1995年第2回を開催

・ 東アジア(環黄海)都市会議 1991年～1994年毎年開催

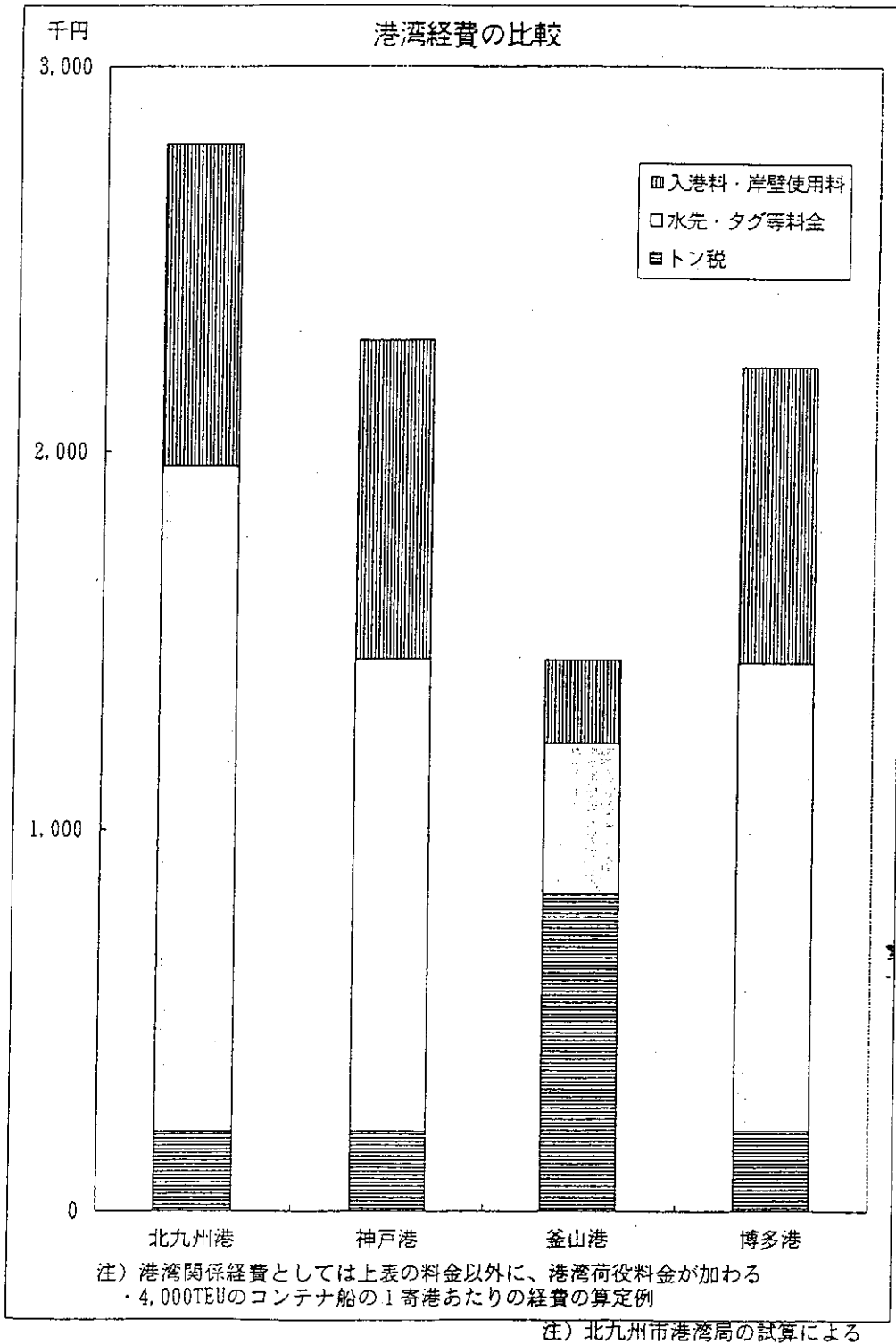
・ アジア女性交流・研究フォーラム 1990年設立

・ アジア女性会議 1990年開催

⑦ 環境技術協力

・ 北九州は、かつて工業地帯から発生したきびしい公害・環境問題と取り組み、この過程で非常に多くの技術、経験、ノウハウ等の蓄積が形成されている。飛躍的な経済発展が現在進んでいるアジア地域の環境問題に対して、アジア地域の一員としてわが国が果たすべき役割は大きなものであるが、特に北九州はこの面で非常に高い実力を有しており、その活動は特筆されるものがあ

図-23 北九州港と他港湾との経費比較



(出所：北九州市港湾局資料による)

る。

- ・このなかでも北九州市が地元経済界、県とともに 1980 年に設立した（財）北九州国際技術協力協会（KITA）は、国際協力事業団（JICA）の受託事業を含め全世界からの研修生受け入れ等を行っている（図-24）。

- ・（財）北九州国際技術協力協会（KITA）

1980 年、地元産業界、福岡県、北九州市の協力により、国際協力事業団（JICA）の集団研修コース受け入れを目的に設立され、以下のような国際研修事業を行っている。

- ・ 開発途上国の環境保全に係る人材育成
- ・ 開発途上国における環境保全対策への協力
- ・ 持続可能な開発に係る研究、開発、成果の提供 等

の研修を行っている。産業技術研修を中心に、200 以上の企業、大学、研究所、行政機関が協力して実施するなど、産業都市の特色を生かしたもので、北九州市の産業及び環境の技術を開発途上国に移転する活動を行っている。

1995 年 3 月までに累計 83 カ国から、1,346 人の研修員を受け入れ、開発途上国の経済発展に必要な生産性の向上と環境保全との調和を考慮した研修を実施している。

（3）新潟市

①歴史的経緯

近代新潟港の歴史は、安政の通商条約により明治初年に開港された最初の 5 港のひとつであり、明治以降のわが国の対外的な窓口港として発展してきた。また、日本海側の立地という地理的条件から早くから対岸等との交易が以下のように始まり、現在では各地と空路、海路で結ばれている（図-25）。

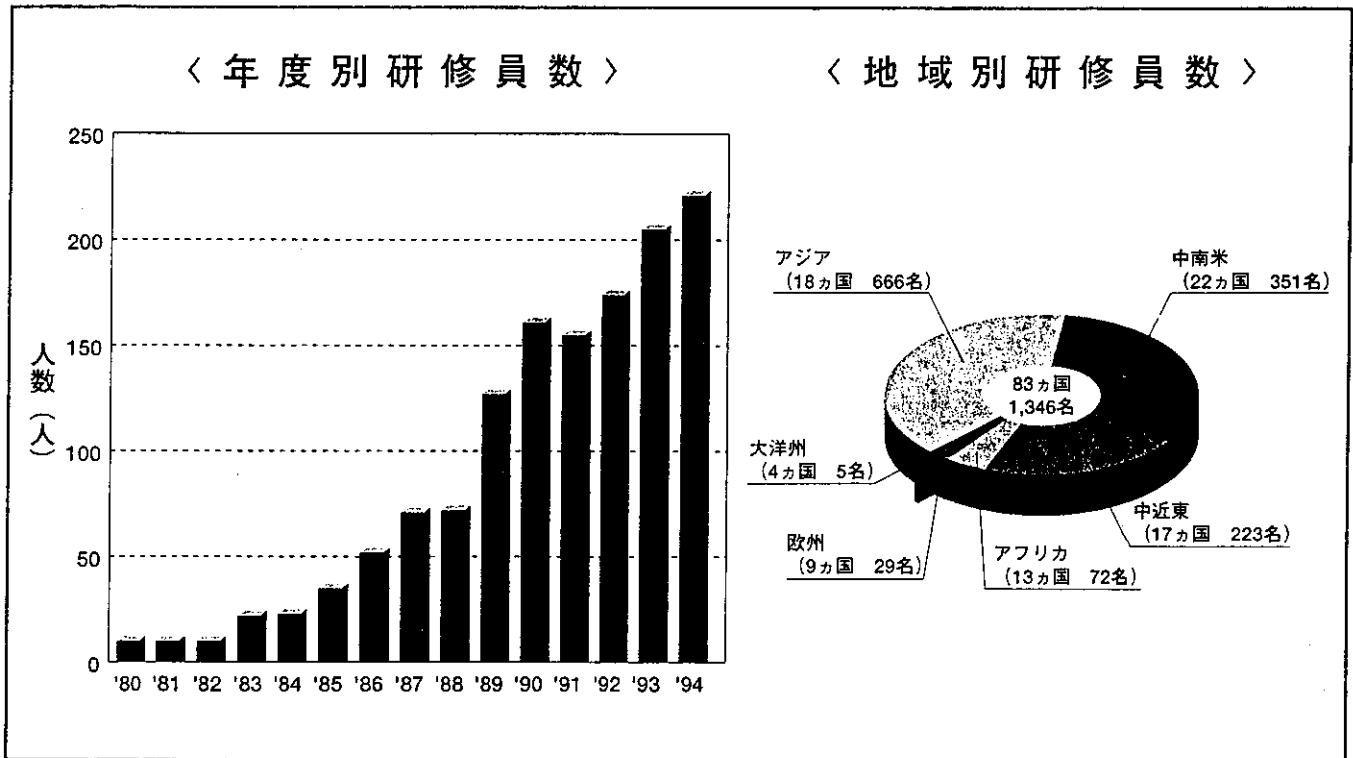
1896 年	ウラジオストク定期航路
1935 年	羅津定期航路
1965 年	ナホトカ定期貨物航路
1973 年	ハバロフスク定期航空路
1979 年	ソウル定期航空路
1988 年	東南アジア航路、釜山航路
1989 年	新潟、ハバロフスク、ハルビン間の 3 国航空路
1991 年	イルクーツク定期航空路
1993 年	ウラジオストク航空路、客船航路
1995 年	大連定期貨物航路

②姉妹都市提携等

また、海外諸都市特に大陸対岸諸都市等との間の姉妹都市提携などの交流も

図-24 (財)北九州国際技術協力協会(KITA)受け入れによる研修状況

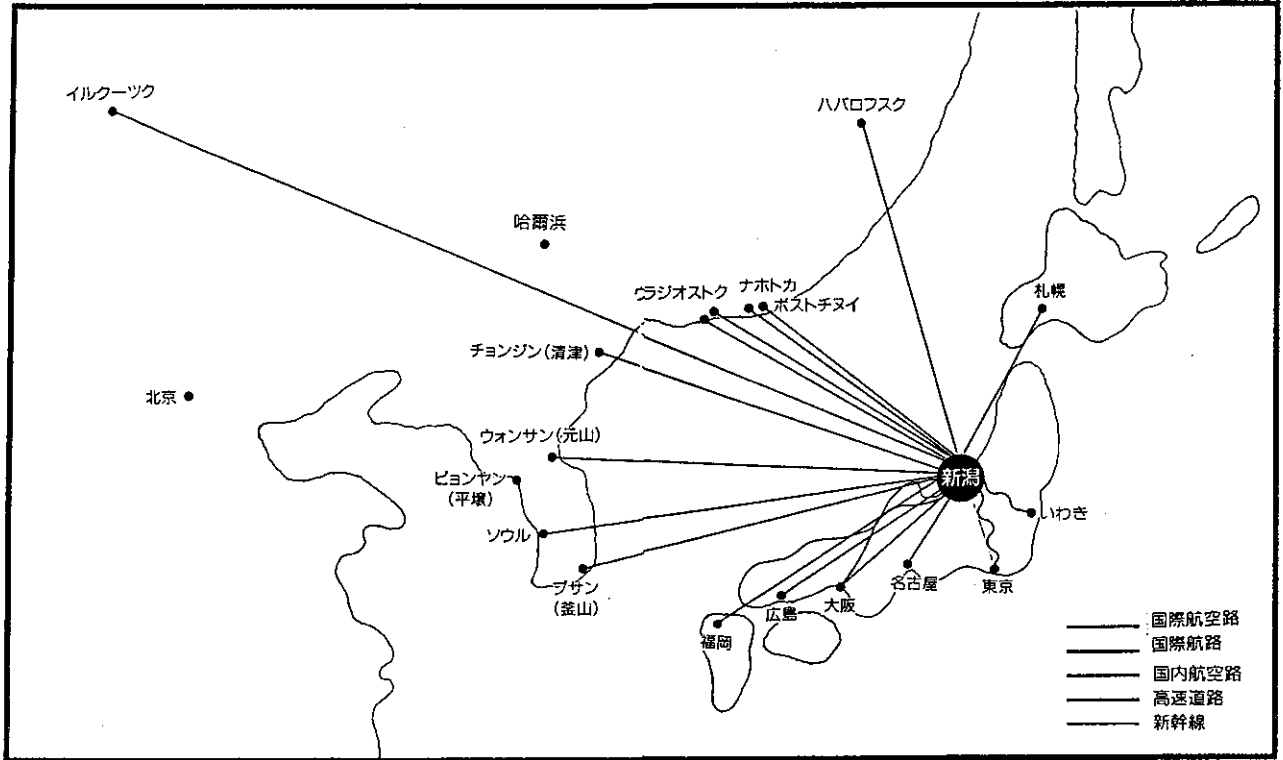
海外研修員 KITA受入れ実績 (JICA集団研修コースのみ)



(1995年3月末現在)

(出所：(財)北九州国際技術協力協会資料による)

図-25 新潟と国内外を結ぶ交通ネットワーク



(出所：新潟県資料による)

かなり早くから始まっている。

1963年	英国キングストン・アポン・ハル市	親善都市提携
1965年	米国ガルバトン市、ソ連ハバロフスク	姉妹都市提携
1979年	中国ハルビン市	友好都市提携
1991年	ソ連ウラジオストク市	姉妹都市提携
1992年	新潟港・ウラジオストク港	姉妹港提携

③国際的な経済交流

こうした交通ネットワーク、姉妹都市等による交流とともに新潟市と対岸諸国相互の経済交流も積極的に進められている。

1989年	海外ポートセールスミッション派遣、中国ハルビン市に合弁会社「新潟餐厅」開設
1990年	日韓企業交流会開催、新潟市に「哈爾濱餐厅」開設、第1回新潟県黒龍江省経済交流促進会議開催、(社)新潟県産業貿易振興協会ソウル事務所開設
1991年	ユーラシア投資環境整備(株)設立、ソ連極東シベリア見本市 NIIGATA'91 開催、ハルビン物産展
1992年	ハバロフスク市に「レストラン新潟」開店、新潟市に「哈爾濱商場『龍』」開店
1994年	東南アジア経済ミッション参加

また、1978年には在新潟韓国総領事館、1974年には在新潟ロシア総領事館が開設された。

④社会資本整備の経緯

また、新潟を中心として国内的な社会資本の整備状況を見ると、

1967年	新潟港特定重要港湾に指定
1969年	新潟東港開港
1982年	上越新幹線開業(新潟～大宮)
1985年	関越自動車道全通(新潟～東京)
1988年	北陸自動車道全通(新潟～米原)

となっており、新潟と首都圏と直結する高速交通ネットワークが概成している。以上のように、新潟市は名実ともに国際交流の拠点としての地位を確立していることが分かる。

⑤地元企業育成の必要性

しかしながら、新潟県産品のうち新潟港・新潟空港を經由して輸出されるものは、それぞれ 3.3%、0.1% (参考 横浜港：45%) である。この原因としては、地元企業も通関手続き等を(東京の) 商社に依存しているため、結果として大都市港湾を利用することになるためであると考えられる。それを打

関するには、地元企業の意識もさることながら、貿易実務のできる地元の貿易商社の育成が重要になってくる。

⑥対ロシア交流の課題

また、新潟市では国際交流において「人のつながり」を重要視しており、たとえばロシア語のできる人を継続してロシアとの窓口とし、人事異動の時も配慮しているものの、現在ロシアでは、政変後の人の異動が激しく、なかなか人のつながりが深まらない状況である。

⑦交流促進要因

高速道路・新幹線などの国内交通基盤、空港・港湾などの国際交通基盤が整備されていること、さらに、安政の通商条約以来外国に開かれていたという歴史的経緯（ソフトとしての国際交流基盤）により、外国・外人に対して特別な意識を持たないという風土を持っていることが重要である。

(4) 岐阜市

①外国人数

平成7年8月現在、岐阜市には51ヶ国5,000人弱が外国人登録をしているが、これは人口の1.2%にあたり、地方都市の中では比較的多い方である。

②姉妹都市提携

- ・フィレンツェ市（イタリア、1978）、杭州市（中国、1979）、カンピナス市（ブラジル、1982）、シンシナティ市（アメリカ、1988）、ウィーン市マイドリング区（オーストリア、1993）の5都市とそれぞれ友好姉妹都市提携を結んでいる。
- ・これらの姉妹都市との間には以下のような交流が行われている。
 - ・フィレンツェ市：
 - 訪問団の派遣・受け入れによる人的交流や文化交流（音楽、美術）、ファッションショーの開催等
 - ・杭州市：
 - 経済交流（繊維の合併工場の進出等）、文化交流（書画、芸術団）、建設技術交流（水道、下水道等）等を行っている。
 - ・カンピナス市：
 - 訪問団の派遣・受け入れによる人的交流、文化交流（音楽）、児童画の交換
 - ・シンシナティ市：
 - 訪問団の派遣・受け入れによる人的交流、文化交流（音楽、芸術、美術）、学術交流、経済交流
 - ・ウィーン市マイドリング区

訪問団の派遣・受け入れによる人的交流、文化交流

- ・平成7年9月には、これら姉妹都市の関係者による「友好姉妹都市コンベンション」を開催し、市長及び市代表によるサミット、市民座談会、姉妹都市フェスティバル等をイベントを実施した。
- ・都市間だけにとどまらず、市立の小中高校及び大学のうち13校が、それぞれ海外の学校と姉妹校提携が結ばれている。

③国際交流団体

岐阜市内には40にのぼる民間国際交流団体が活動を行っているとともに、杭州市との間には「岐阜杭州経済交流促進懇話会」が設置され、両市間の経済活動の交流促進が進められている。

④国際交流施設

こうした交流を支援する施設として、1995年に六カ国語同時通訳設備を持つ本格的な国際会議場も備えた「世界イベント村ぎふ」をオープンさせた。

⑤国際交流支援

私費留学生に対する奨学金供与や、民間の国際交流事業への市の国際交流基金によるよりの支援などの、財政面でのバックアップも行っている。

(5) 酒田市（酒田商工会議所）

①歴史的経緯

酒田は、北海道～日本海沿岸地域～瀬戸内地域～近畿地方を結ぶ北前廻船舟の中継基地として、また山形地方の特産である紅花の集散基地として、古くから交易・交流の拠点として栄えてきた地域である。

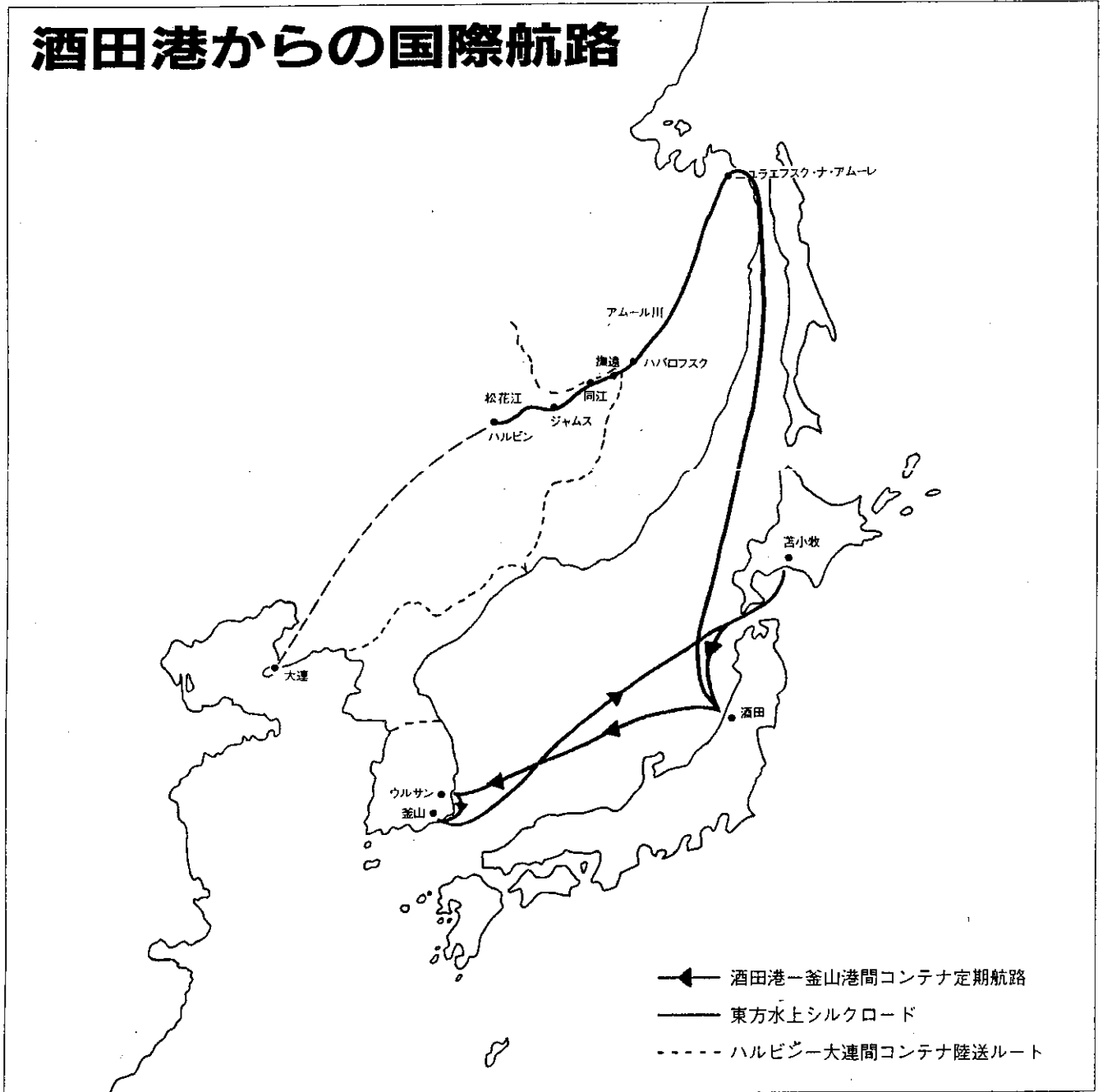
②東方水上シルクロード

- ・平成4年に開設された、中国黒龍江省の省都ハルビンから松花江、アムール川、日本海を経由して酒田港に至る国際航路。（川と海を合わせた総延長は約2,800kmで、3,000tの船まで航行可能）（図-26）
- ・環日本海地域との経済交流活発化と酒田港の活性化等を目的として、酒田商工会議所を中心に「東方水上シルクロード貿易促進協議会」が設立され、同協議会の活動により、中国産のトウモロコシが東方水上シルクロードを通じて酒田港から輸入された。

（しかし、平成7年より輸出禁止となっており、現在は輸入されていない。）

- ・東方海上シルクロードによって、海に出口を持たない黒龍江省から水上ルートで貨物を出したこと（134年ぶり）と、小さな酒田の貿易業者が大商社を経由しないで中国のトウモロコシを輸入したことは、ともに画期的なことであった。

図-26 酒田港からの国際航路



(出所：「酒田港」、山形県庄内支庁建設部港湾事務所／酒田市経済部商工港湾課編、1995)

- ・東方水上シルクロードの問題点は、半年間凍結により使えないことと、距離が遠いことである。
- ・帰りの船荷として日本の商品を積んで行ってもらうのが効率的だが、日本の商品は中国の人にとっては値段が高くて買えず、帰りの積荷がないのが実情である。
- ・ロシアから木材船が年間 200 隻位入港するが、帰りの積み荷はない。
- ・ロシアや中国との交易上問題となるのは、品質管理の面、信用の面、日本の商品が外国では高くて売りづらいこと等である。
- ・環日本海時代などと言われるが、ロシア、北朝鮮、中国の国境が複雑に入り組んでいるために、中国からの日本海への出入りは、大連からのみしか開かれていない。
- ・これまで太平洋側からの輸出入が中心だったので、日本海側の港湾は設備は弱い。

②酒田港―釜山港間コンテナ定期航路

平成7年に開設された国際定期航路で、週に1回酒田と釜山を結んでいる。ただし、週に1回入港して40個のコンテナを降ろしていくが、規模としては100個ないと採算上は苦しい。

③ 貿易のノウハウ

外国との交流を活発にするためには言語の壁等の問題があり、地域に外国と交渉するノウハウを蓄積していくことが必要である。

④ 社会資本整備に関しての要望

・港湾設備

平成9年度の完成を目指してガントリークレーンを整備中である。

・都市整備

外国人が滞在する施設がなく、外国人がくつろげる施設を都市の中に整備することが必要である。

・高速道路

酒田港の振興の面からも高速道路が早くできて欲しい。ただし、日本海沿岸の他の港湾は、中国、ロシアとの貿易においてはライバル関係にあり、日本海沿岸諸都市を結ぶ高速道路の整備は、酒田港にとっては「両刃の剣」となる面も持っている。

以上から、ヒアリングした事例を総括すると

- ・環境協力のようなノウハウを要するものは、北九州のように技術の蓄積のあるところに限られた。
- ・本研究では、国際交流の面で特に実績を有していると思われる都市を選定しヒ

アリングを実施したが、これら都市においても経済面の交流については必ずしもまだ十分に進展しているとはいえないようであった。

- ・地方レベルでの国際交流においては、歴史的つながりが重視されており、海外交流する上での貴重な財産という見方が多かった。
- ・外国との交流ということで、言葉の障壁等克服しなければならない障壁も多く、実際に交流することができるノウハウの蓄積の必要性を強調するところが多かった。
- ・地元の業者に輸出のノウハウがないことから東京の貿易業者を利用せざるを得ないために直接の輸出が伸びないという意見もあり、これは直接交流の遅れの原因として注目すべきものである。
- ・空港・港湾などの国際交通基盤や高速道路・新幹線などの高速交通体系の重要性に関する意見が多かった。

5. おわりに

アジア地域との交流による地域の活性化を考える上で、もっとも重要となる直接の経済交流が必ずしも活発に進められていない要因を整理し、三大都市圏経由と九州・日本海沿岸経由の交易のメリット、デメリットを整理すると以下ようになる。

(1) 高速道路の整備状況

高速道路の整備（図－27）は、三大都市圏を中心に行われてきたため、三大都市圏から見ればネットワークの整備はかなりの程度進捗しているが、九州、日本海沿岸地域からみるとまだ十分であるとは言い難い。

(2) 貿易商社の偏在

3. の交流の事例において示したように、貿易実務のできる地元の貿易商社が地方には育っていないことも、アジア地域との直接交流の阻害要因となっている。

(3) 港湾機能の不足

物流におけるコンテナ化は急速に進んでおり、地方港湾においてもそれに対応したバース、ガントリクレーン等、コンテナ化に対応した設備の増強が求められる。

	三大都市圏経由の交易	九州・日本海沿岸経由の交易
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・大消費地に近い ・取り扱いロットの面で有利 ・物流のネットワークが充実（高速道路、港湾、飛行場） 	<ul style="list-style-type: none"> ・アジア地域に近い（距離） ・アジア地域との交流の歴史的長さ
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・国内での物流コストが高い（例、高速料金） 	<ul style="list-style-type: none"> ・貿易業者が少ない ・港湾の機能が弱い ・物流で使える飛行場は少ない ・高速道路ネットワークが連続していない ・大消費地から遠い

今日、目覚ましい経済発展を遂げつつあるアジア地域との直接の交流による、日本海沿岸地域や九州地域等の活性化について考える上で、地方自治体を始めとする地方レベルでのアジアとの交流を意識した積極的な動きが重要である。地方レベルでの文化、環境面での国際交流の取り組みは、欧米重視型からアジアも視野においたものに相当程度変化してきており、今後とも着実にこれを進めて行くとともに、各々の地域

で、アジア地域との歴史的な結び付きを十分踏まえつつ、わが国の優れた技術の紹介などをしていくことが期待される。特に、北九州市の KITA の環境協力は、地方レベルでの取り組みとして特色のあるものであり、特に水質面に関するものなど注目に値するものがある。

かつての海上輸送のコンテナ化の進展は、荷役時間の短縮や船舶の回転率の向上により海上輸送を効率化するものであったため、寄港地を大都市圏寄りに収束させる傾向があり、地方部の貿易が大都市部の港湾を経由する原因の一つとなった。

しかし、3(1)に見られるようなアジア全体に重心を移している物流の変化は、アジア地域の発展と国内の地域の活性化とを結び付ける本研究の視点で見れば、アジアゲートとなる地方部の港湾を介した直接交流促進の契機と捉えることができる。すなわち、大都市圏の港湾を、国際ハブ機能をもつ中枢拠点として、国際的な規模と機能を有した競争力の高い国際港湾として配置するのみでなく、地方部の港湾もアジア地域からのフィーダー輸送の受け皿として機能強化し、併せてそのアクセスとなる高速交通体系を始めとした国内交通網を整備し、さらに、国際交流を進める上で必要な施設を都市の面的整備を活用して整備する等により、地域づくりに生かしていくことが期待される。

付録

参考文献

- 1)通商産業省編、「平成7年度通商白書」、大蔵省印刷局、1995
- 2)通商産業省編、「平成8年度通商白書」、大蔵省印刷局、1996
- 3)経済企画庁、「アジア経済1995」、1995
- 4)経済企画庁、「アジア経済1996」、1996
- 5)東洋経済、ダウ・アット・ブラッド・ストリート、「外資系企業総覧'96」、東洋経済、1996
- 6)環境庁編、「平成7年度環境白書」、大蔵省印刷局、1995
- 7)運輸省編、「平成7年度運輸白書」、大蔵省印刷局、1995
- 8)運輸省編、「平成7年度観光白書」、大蔵省印刷局、1995
- 9)文部省編、「平成7年度文教白書」、大蔵省印刷局、1995
- 10)輸出入貨物物流動向研究会、「輸出入貨物に係る物流動向調査」、1996
- 11)小林、真鍋、「東アジア地域の将来展開と日本との分業関係」、建設政策研究センター、1993
- 12)Eliy・加七、「アジアでの持続的繁栄のための基礎をつくる BISS によるネットワーク統合がもたらす可能性」、産業立地、Vol.34、pp.4-14、日本立地センター
- 13)長谷部、「東アジアの発展と日本の課題」、ESP、No.282、pp.35-37、経済企画協会、1995
- 14)元田、「国際技術協力概論」、森北出版、1995
- 15)日比野、「国際化と港」、成山堂書店
- 16)長塚、「最近のコンテナ船大型化について」、海事産業研究所報、No.360、1996
- 17)汪正仁、「東アジアの国際物流における香港・中国間フィーダー輸送の地位」、海事産業研究所報、No.361、1996
- 18)樋口、「わが国コンテナ港湾の競争力について」、調査通信、11、三井信託銀行、1996
- 19)産業構造審議会総合部会基本問題小委員会、「中間とりまとめ」、1996.11
- 20)日本船主協会、「船協海運年報」、1995
- 21)国土審議会計画部会、「計画部会調査検討報告」、1996.12

ヒアリング状況

「4. わが国の地方都市における交流事例」は、1996年3月に実施した以下の部局に対するヒアリングに基づくものである。(掲載順)

福岡市：

福岡市国際部国際交流課

北九州市：

北九州市国際部交流課

北九州市国際部アジア課

(財)北九州国際技術協力協会

新潟市：

新潟市国際課

岐阜市：

岐阜市総合行政推進本部国際交流推進室

酒田市：

酒田商工会議所

本資料は、建設政策研究センターにおける研究活動の成果を執筆者個人の見解としてとりまとめたものです。

本資料が皆様の業務の参考となれば幸いです。

PRCノート 第13号

アジア地域との交流による
地域づくりに関する研究

1997年3月発行

発行 建設省建設政策研究センター
〒100 東京都千代田区霞が関3-1-1
中央合同庁舎第4号館
TEL (03) 3503-7681<直通代表>
FAX (03) 3503-7684
