

開発こうほう

地域経済レポート特集号 / REGIONAL ECONOMIC REPORT

Hokkaido Development Association

北海道から新しい可能性を発信する

マルシェノルド

NO
602

September.2013

9月号

Report on Okinawa's challenge

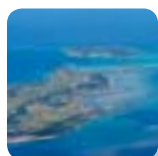


テーマ 沖縄と北海道

●地域経済レポート特集号 REGIONAL ECONOMIC REPORT

マルシェノルド

第31号



沖縄と北海道

日本の南端と北端に位置する沖縄と北海道。沖縄と北海道は長期計画や予算の仕組みなど、独自の開発振興政策の歴史があります。また、互いに辺境地であることから、地域政策を考えていく上で学び合う要素も少なくありません。北海道にとって参考となる沖縄の取り組みから、これからの南北ボーダー地域の発展戦略、地域政策のあり方を考えていきます。

Contents

インタビュー

新たな地域政策の可能性	1
～沖縄から学ぶ地域の振興政策～	
北海道大学公共政策大学院院長、教授 山崎 幹根氏	

レポート

観光産業からみる沖縄県と北海道	10
------------------------------	----

地域事例 ①

国際物流戦略と地域振興	17
～沖縄国際物流ハブ事業の取り組みから～	

地域事例 ②

環境保全と地域戦略	22
～エコアイランド宮古島の取り組みから～	

行政情報 ①

北海道アウトドア活動振興推進計画 (第三期)	28
北海道経済部観光局国内誘客グループ	

行政情報 ②

新たな「北海道外国人観光客来訪促進計画」	34
北海道経済部観光局国際観光グループ	

行政情報 ③

「北海道マリンビジョン21」の改訂	40
国土交通省北海道開発局農業水産部水産課	

information 告知板

食料流通備蓄セミナー	46
ツール・ド・北海道2013	50

開発Diary	51
----------------------	----

表紙の切り絵作家

三苦 麻由子 *Mayuko Mitoma*

東京都出身。武蔵野美術短大卒業後、広告代理店勤務などを経てフリーに。1994年札幌へ。みとまゆこのペンネームで、水彩、ペン、墨絵、切り絵など、さまざまなタッチでジャンルにこだわらず活躍中。本誌の表紙は、本号テーマ・イメージによるオリジナル作品。

インタビュー

新たな地域政策の可能性 ～沖繩から学ぶ地域の振興政策～

2012年に復帰40周年を迎えた沖繩。復帰に当たり、沖繩の開発振興モデルとなったのが北海道開発政策の経験です。

沖繩では12年度から新しい沖繩振興特別措置法のもと、他の都道府県とは異なる「一国二制度」ともいえる特例が導入され、注目を集めています。また、それまでは国が長期計画を策定していましたが、沖繩県が自ら策定した独自の計画となり、地域の特性を十分に生かした地域振興が進められています。

そこで、沖繩から学ぶ地域振興政策のあり方について、沖繩と北海道の開発政策に詳しい北海道大学公共政策大学院院長の山崎幹根教授にお話をお聞きしました。

(インタビュー日：2013年6月7日)

北海道発展のヒントとしての沖繩振興政策

——これまで山崎先生は「領域」に即した国と地方の関係性に着目して、北海道開発政策のみならず、沖繩の地域政策も継続的に研究を続けておられます。山崎先生が研究者として、北海道や沖繩に関心を持たれたのは、どのような経緯があったのですか。

大学時代から戦後の北海道開発政策が研究テーマでしたが、北海道の特徴がどのようなところにあるのかを探るために、他の地域と比べて自分なりに理解したいと考えました。北海道と比較するためにまず適切だと思った地域が沖



北海道大学公共政策大学院院長、教授
Mikine Yamazaki

山崎 幹根氏

※1 沖繩振興特別措置法

沖繩復帰に伴い、1972年に施行された「沖繩振興開発特別措置法」が前身。10年間の時限法として施行され、その後、改正延長されてきたが、2002年に施行された法律から「開発」の文字が取れ「沖繩振興特別措置法」となった。同法が2011年度末で時限となったことから、2012年度から10年間期限を延長するとともに、県の主体性を尊重し、財政や税制面を中心に国の支援策を拡充する改正が行われた。

縄でした。開発体制や国による長期計画、予算の仕組みなど、似通った要素が数多くありました。15、16年前に初めて沖縄を訪問し、いろいろ調査をしましたが、知れば知るほど奥深さを感じ、すっかり沖縄という土地の個性や魅力にとりつかれてしまいました。

また、沖縄も北海道と同様に10年の長期計画が策定されますが、その時々計画を定点観測していくと、沖縄独自の発展の方向性が見えてきます。その違いを浮き彫りにしていくと、いろいろな面で北海道への示唆が得られます。

余談になりますが、沖縄の食や泡盛文化にも奥深さを感じています。特に、泡盛についてはどんどん詳しくなっていますね（笑）。

——山崎先生がおっしゃるように、沖縄と北海道には多くの似通った要素がありますが、北海道発展のヒントを得るために、沖縄振興政策をどのような視点で見えていくべきでしょう。

まず、沖縄と北海道の共通性がどこにあるのかを考えてみましょう。

一つ目は、本土からの遠隔性です。首都・東京から見ると、非常に遠いところにあり、沖縄も北海道も日本の国境隣接地に位置しています。二つ目は、沖縄の振興開発体制は1972年の復帰後に北海道をモデルにしてつくられた国策としての開発で他府県とは異なっており、国土総合開発法とは別の体系で進めてきたということです。三つ目は、産業構造の類似性です。製造業の比率が低く、観光やサービス部門が主力です。

以上のことから目指すべき両地域の発展の方向性も、地域資源の高付加価値化と対アジア諸国との交流の展開という同様の戦略が導き出せます。

一方で、相違点もあります。沖縄は琉球王国以降の独自の歴史的な特性があります。そのため、地域アイデンティティーが非常に強く、北海道とはかなり違います。道民が北海道に抱くア

イデンティティーは、沖縄ほど強くないでしょう。

また、2012年度からは改正された沖縄振興特別措置法のもとで地域振興が進められていますが、その内容を見ると社会資本整備だけでなく、観光やITなどのソフト関連施策が充実している点も北海道との大きな違いでしょう。

沖縄から学ぶという意味でヒントになるのが、地域から生み出されているさまざまなビジョンや構想です。将来の政治や行政の仕組みをどうすべきか、地域のあり方はどうあるべきかなど、次から次と提案が出てきています。5月15日に「琉球民族独立総合研究学会」が発足したという記事が「沖縄タイムス」に掲載されていましたが、そうした報道を目にすると、沖縄のダイナミズムを強く感じます。

北海道は経済の停滞や行政の財政再建などで元気がなく、将来の発展構想やビジョンをつくって打ち出す意欲もなくなってきていて、沖縄とは対照的です。地域の発展に向けた将来のビジョンをつくっていく積極的な姿勢や気概は、北海道が学ばなければいけないと感じています。

——沖縄でそのような動きが出てきている要因や背景をどのように分析していますか。

先ほども指摘しましたが、一つには歴史的な特性と地域のアイデンティティーの強さにエネルギー源があると思います。自分たちは沖縄人である、琉球人であるという誇りとプライドを強く持っています。

二つ目は、沖縄が置かれている状況です。本土との関係の中で、地域の明確な意思を示し、自己主張していかなければならない政治的状況に置かれています。戦後ずっと訴え続けている米軍基地の整理縮小がなかなか進んでいないことから、沖縄から異議申し立てしていかなければならない環境にあります。

また、地理的条件や歴史的経緯などから、全国画一的な行政の仕組みの中では、地域の

※2 国土総合開発法

国土の総合的な利用、開発、保全を図るために1950年に制定された法律。北海道は北海道開発法に、沖縄は沖縄振興開発特別措置法に規定され、国土総合開発法とは別の枠組みで総合的な開発が位置付けられている。同法は2005年に改正、改称され、国土形成計画法となった。

強みを生かし切れないという不満や考え方が強くあって、沖縄の特性や事情に合わせた独自の政策が必要であることを常に訴えて発信し続けなければいけないわけです。

——北海道ではそのようなダイナミズムのある動きは見られないということですか。

北海道でも以前から道州制構想があり、06年に成立した道州制特区推進法（以下、道州制特区法）のもと、地域の特性に合わせた独自のアイデアや構想が官民からたくさん出てきました。しかし、道州制特区法の実際の運用では、北海道からの提案は中央政府にほとんど認められませんでした。その結果、道州制特区法を活用した地域振興への動きや熱意が次第に低調になってしまったと感じます。

また、経済界も行政部門も元気がなくなって、将来像や構想を打ち出す熱意が北海道全体としてしぼんでしまっているように思います。

——沖縄の場合は、特殊な問題として米軍基地問題があります。地域振興の中で、この問題をどのように位置付けるべきでしょうか。

沖縄に対する振興政策は、米軍基地の維持や見返り策と結び付けて語られることが多く、「リンク論」といわれています。まず、これをどう考えるかについてきちんと整理しておく必要があります。

公式的には沖縄県も中央政府もリンク論を否定しています。しかし、米軍基地問題と振興政策は、“構造”レベルで沖縄の政治や行政に影響を与えていることは間違いありません。逆にいうと、米軍基地問題を無視して沖縄の政治や行政を語ることは不可能です。また、道民も米軍基地の整理縮小に関しては、一国民として向き合っていく責務があります。

しかし、沖縄の振興政策を米軍基地の維持のため“のみ”で理解することは、米軍基地問

題をまったく無視して振興政策を語ることと同様に非生産的です。

実際、沖縄県が新しい振興政策を国に提案した際には、中央政府では「過去40年間で10兆円の国費を投入したのもう十分だ」とか「東北の被災地復興が大事だ」という声が強かったと聞いています。さらには、旧自民政権時代には、沖縄の歴史的事情を心情的にも理解した政治家がたくさんいましたが、小泉政権以降、さらには民主党への政権交代と状況が大きく変わって、沖縄シンパの政治家が少なくなってしまいました。その点を考えると、米軍基地を抱える沖縄という特殊事情だけで、一国二制度的な特例がただちに認められて、導入されたとは考えられません。

それは北海道にも同じことがいえます。国策として他府県とは異なる北海道開発の仕組みが認められた背景には、冷戦時代にソ連との国境隣接地として、北海道に対する政治的、軍事的な意味付けがありました。ところが、政府の文書や国会答弁など、公式的にはそのような言説は見当たりません。国策としての北海道開発の役割を、政治的、軍事的な意味付けだけで理解することはやはり適切ではありません。

そのような沖縄の基地問題の位置付けを踏まえた上で、沖縄の振興政策を理解する必要があるでしょう。

県企画部が主導した新計画づくりから学ぶ

——沖縄では2012年度に改正された沖縄振興特別措置法に基づいて、新しい政策が進められています。その特徴についてお聞かせください。



※3 道州制特区推進法

正式名称は「道州制特別区域における広域行政の推進に関する法律」で2006年に成立した。北海道を道州制特区として指定し、国から北海道へ権限を移譲するもの。これまで北海道では53回にわたり「道州制特区提案検討委員会」を開催し、国への提案を5回行ってきたが、地域独自の制度や地方分権といえるほどの目に見える成果は表れていない。

まず10年に一度の長期計画を県独自の計画として初めて策定している点です。沖縄県では今まで他の都道府県が策定するような長期総合計画を持っていませんでしたが、10年に「沖縄21世紀ビジョン」を策定し、これを実現するために12年に「沖縄21世紀ビジョン基本計画（沖縄振興計画）」を策定しています。

ビジョンづくりや改正法を議論する上で主体的な役割を果たしたのが、沖縄県の企画部です。正確なデータを積み上げて、沖縄の現実の姿を説明していくという正攻法で進めたことも特徴です。

まず沖縄県では、復帰後の40年間に行われた振興政策の成果と課題を洗い出しています。成果としては、社会資本整備の水準向上、観光や情報通信産業の集積のほか、基地関連経済が占める割合が県経済の5%にまで縮小したことが挙げられます。一方、課題は、一人当たりの県民所得が全国比69.9%で、失業率は7.6%と全国平均の5.1%より高く、全国との格差が解消されていないことがあります。また、米軍基地が整理縮小されていないという特殊事情も改めて浮き彫りになりました。

そして、ビジョンでは五つの将来像が打ち出されています。第一は「沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島」。第二に「心豊かで、安全・安心に暮らせる島」。第三に「希望と活力にあふれる豊かな島」として産業振興です。第四に「世界に開かれた交流と共生の島」。第五に「多様な能力を発揮し、未来を拓く島」として人材育成です。沖縄県ではこのビジョンを策定するに当たり、県民からの声を積極的に集めることにもこだわりましたが、興味深いのは、公共事業の推進を望む声が意外にも少なかったことです。新たなアプローチによる振興政策を望んでいる現実が明らかになっているといえるでしょう。

さらに、今回の沖縄県の新しい振興政策づくりの注目すべき点は、全国一律の政策が沖縄県の発展にはミスマッチである現状を具体的に

指摘したことです。

例えば、エコカー減税。沖縄の製造業比率は4.5%と全国平均の21.2%を大きく下回っています。そのため、エコカーのエコポイント制度を進めても、県内への経済波及効果は極めて限られてしまいます。また、農業の個別所得補償制度は米などの作物が前提となっているので、サトウキビ生産中心の沖縄の農業には合致しません。少子高齢化対策でも、高齢者人口が全国平均の20.2%に対して沖縄県は16.1%で、逆に沖縄県は全国で最も高い出生率なので、待機児童率が全国平均1.2%であるのに、沖縄県は5.8%です。沖縄県では待機児童を解決する政策の方が重要なのです。つまり、全国画一的な政策が、沖縄にとって間尺に合わないことを具体的な数字で示したのです。

また、沖縄県は人口一人当たりの地方交付税と国庫支出金を合わせた金額が47都道府県中第4位で、国からの財政移転が最も多い地域ではないことも説得的に示しています。

沖縄は離島県のため、新幹線や道路公団などの大規模な高速交通網に関する基盤整備事業が行われていません。沖縄には国鉄路線がないにもかかわらず、たばこ税の一部が旧国鉄債務の返済に充当されてきた実態や、復帰以降に徴収された航空燃料税に比して沖縄の空港整備が行われてこなかった現実も具体的に指摘しました。

——全国一律の政策だけでは沖縄における有効な地域振興ができないことを具体的な数字を挙げて表しているということですね。

軍用地跡地の再開発事業についても、再開発事業で活況を呈している那覇新都心と比べた場合、米軍基地の経済効果や雇用が極めて低い現実も指摘しています。米軍用地として提供されている土地に対しては国から借地料が支払われていますが、その経済効果は極めて限

定的です。県の中南部は米軍基地を除くと神戸市とはほぼ同じ人口密度で、米軍基地が市街地を分断しています。米軍基地が沖縄県の経済発展にとって重要なエリアを占有し続けていることに対する問題をしっかり指摘し、米軍用地が返還され、再開発された方が経済波及効果や雇用増に大きな効果があることも実証的に示しています。沖縄が米軍基地の存在によって潤っているという誤解を具体的なデータで明らかにしています。

——検討の座標軸を沖縄に置くことで、全国一律の物差しでは地域の実態に合わないことを実証的、科学的な分析で示して、総合計画づくりにつなげているのですね。

その点を踏まえて、今の北海道の状況をどう見つめておられますか。例えば、道州制特区法のスキームができたとき、北海道も同じようなアプローチができたのではないのでしょうか。

第一に、中央政府側が北海道から出される提案にあまりにも消極的な態度、言動で、その芽を摘んでしまい、なかなか実現しないために、議論が低調になってしまったという不幸な面があったと思います。

一方で、北海道の将来像をどうしていくのかという計画づくりの伝統が、北海道では時代とともに弱まってきていると思います。昔は、北海道と北海道開発庁が二人三脚で、国の閣議決定を突破するために計画原案を策定し、互いに切磋琢磨^{せつさくたくま}していました。1978年に北海道が独自の「北海道発展計画」をつくり、その後は国と道が別々の計画をつくることによって、地域に根差した計画づくりができたというプラスの側面がある一方で、強力な発信力に欠けるといふ経緯があるように思います。

また、道州制特区法を活用する点では、中央の消極的な姿勢に負けず、北海道が力強い、魅力のある、注目を集めるような政策を包括的に打ち出していく努力をもっとしてほしかったと思います。

地理的特徴をどう生かしていくか

——山崎先生は沖縄振興政策の40年を振り返って、どのように評価しておられますか。

社会資本整備はかなり進んできていて、沖縄を訪問するたびに那覇の街が見違えるようになっていくのを感じます。また、さまざまな振興政策の成果として、観光や情報通信産業では目に見える形での産業集積ができてきていると思います。特に、観光については、航空燃料税の減免などもあり、エアラインの就航数の増加は見違えるものがあります。今では、日本のほとんどの空港から那覇に直行便が飛んでいる状況でしょう。LCC^{*4}ブームの中で、沖縄と東南アジア諸国を結ぶエアラインも出てきています。24時間の貨物物流基地も整備され、順調な発展を遂げています。

今、沖縄は人や物流拠点としての魅力を高めつつあります。国内のほとんどの空港から4時間以内、同じ時間内で東アジアの主要な都市ともアクセスできます。地理的な特性、優位性を生かす政策をどんどん進めていて、今までにない成果が実感されます。

——その点は、これからの北海道戦略にとっても重要なヒントになります。また、それを北海道としてどう受け止めていくのか、どう結び付けていくのかという議論が大切です。

北海道がいかに大きいのか、地理的にどれだけ中央から遠いところにあるのかをしっかりと理解してもらうことも大切です。新幹線や高速道路などの高速交通網でダイレクトに結び付け



LCCの就航や24時間運用の国際貨物物流基地が整備され、期待が高まる那覇空港

※4 LCC(Low-cost carrier)

格安航空会社。

ることが困難な地域と、そうでない地域を分けて考える交通政策が重要です。

また、沖縄は東京から見れば辺境の地にあるように見えますが、地図をずらしてみると、東シナ海のど真ん中に位置しています。その優位性を最大限に引き出していく考え方がポイントです。東京から見ると辺境でも、グローバルな視点で考えると、他国からアクセスしやすい優位性があるはずで、それをいかに引き出していくのかという方策を沖縄から学びつつ、連携して取り組む意義は多いにあるように思います。

北海道開発の歴史の中には、北方圏構想^{※5}というものがありました。今でも北米やヨーロッパへのエアラインの最短コースは北海道が拠点になるという地理的優位性は変わっていません。LCCなど、国内外を問わずに北米やヨーロッパへの最短コースとしての北海道の地理的優位性を生かすような航空政策への取り組みに期待したいですね。

——沖縄の状況を考えると、北海道にとって改めて「北方圏」は重要なコンセプトですね。

沖縄県もアジアの中での沖縄という視点を持っていますが、北海道も世界の中での北海道、アジアの中での北海道という視点で、その優位性を活用する政策を打ち出してほしいと期待しています。

新たな振興政策の特徴

——現在沖縄県が進めている振興政策のポイントはどこにありますか。

全体的な基調としては、沖縄の島嶼性^{とうじょうせい}、離島を多く抱える地理的、自然的条件、さらには米軍基地を抱え、跡地利用をどうするかという課題を解決するための政策を強調しています。また、アジアの活力を先行的に取り込むという

ことで、国の政策と日本経済の再生に寄与する役割を担うことも強調しています。

中でも新たな振興政策の特徴が、沖縄の地域特性が多くの離島を含む島嶼性にあることを改めて指摘している点です。

離島は観光資源としての魅力がありますが、他方では交通の不便さや移動費の高さなど定住するための課題があります。離島は一見不便で非効率に見えるかもしれませんが、沖縄らしい魅力を引き出しているのは、実は多くの離島です。初めて沖縄に行った人は、まず国際通りに行かれると思いますが、国際通りを歩いていても本場の沖縄らしさを実感することはできません。離島に行くと、そこには沖縄らしい魅力があふれています。沖縄の観光はリピート率が高く、滞在日数も長く、域内の消費額が高いといわれますが、それらを支えている大きな要因は、多くの人たちが離島の魅力に引きつけられているからです。

沖縄県では離島振興を積極的に進めていくため、5月に「沖縄21世紀ビジョン離島振興計画」を策定しましたが、この振興政策では、一見不利で弱みである要素を逆転の発想で強みに変える考え方が強調されています。

——これまではハンディがあって、支援しなくてはならなかった地域が、観光戦略として価値のある地域となれば、全体に経済波及を生むという自立発展に向けてのシナリオが展開できますね。それは北海道の離島や遠隔地でも同じことがいえます。

北海道は、多くのエリアが積雪寒冷であり、人がまばらに住んでいる過疎地域です。でも、裏返してみると、自然が豊かで地域ごとの多様性があり、多くの魅力があります。

例えば、釧路市は夏の時期に日本一涼しい地域であることを逆手に取り、夏の避暑地の長期滞在プロモーションを数年前から始め、認知度やリピート率が高まっています。一昔前であ

※5 北方圏構想

1970年に閣議決定された第三期北海道総合開発計画に盛り込まれた構想。北海道と同じような積雪寒冷地などの気候風土の中で長い歴史を持ち、独自の文化を培ってきた北米、カナダ、北欧諸国などとの交流を通じて、北海道の産業経済や生活、文化の向上を図り、北国の風土に根差した北海道らしい地域づくりをグローバルな視点で目指していこうというもの。

れば、霧が多く、肌寒い夏は嫌われていたましたが、逆転の発想で地域の魅力を発信しています。また、稚内市をはじめとする道北地域の自然再生エネルギーが近年注目されています。道北地域も風が強くて天候に恵まれない日が多いのですが、その地理的条件が再生可能エネルギー開発の最先端地域になる可能性もあります。送電線網の拡充実験をこれから進めていくわけですが、それらの条件が整備されれば、大いに可能性が出てきます。

一見不利と思われるような自然的、地理的、社会的条件を逆手に取った逆転の発想で、強みにしていく、魅力を高めていくという考え方は沖縄と北海道に共通性がありますし、互いに学べる点があると思います。

沖縄の新しい政策の中で、もう一つご紹介しておきたいのが、社会資本整備よりもソフトをいかに充実させていくかということで、沖縄独自の制度として一括交付金制度が創設されたことです。当初、沖縄県は国の沖縄振興開発予算のすべてを包括する形で一括交付金の創設と沖縄県への移譲を要求していたのですが、その後の折衝を経て、県内の補助事業分に加えてソフト関連にも活用できる一括交付金制度が創設されました。

一括交付金は単独事業にも活用することができるユニークな制度です。2012年度の沖縄振興予算は2,937億円ですが、1,575億円が一括交付金となり、そのうち約800億円がソフト関連予算で市町村にも分配されています。沖縄県では、競争力のある社会資本、観光・情報に次ぐ新たなリーディング産業の創設、安全・安心な暮らしや子育て、自然・伝統文化、離島振興、基地跡地利用のために重点的に活用しようとしており、県内の市町村もどのように利用するのかをそれぞれが競い合っていてアイデアを出しているようです。

一括交付金は、振興政策の制度上の枠組みとしては沖縄振興特別措置法によって規定され

ているものです。この法律は沖縄振興政策の基本法であるとともに、具体的な政策を包括した作用法としての性格を併せ持っています。その中ででの主要な政策は、公共事業費の地方負担を軽減する高率補助で、これは北海道開発体制と共通する要素です。しかし、北海道開発体制と明確に異なるのは、観光、情報、金融、特別自由貿易地域に関する地域指定制度など、従来型の社会資本整備にとどまらず、しかも沖縄にのみ認められている多様な政策があることです。

02年に制定された改正前の振興法と比較すれば、新法では国際物流拠点産業集積地域、観光地形成促進地域、産業高度化・事業革新促進地域が新たに創設され、情報通信産業振興地域及び情報通信産業特別地区、金融業務特別地区も拡充されています。また、今回の振興法に伴って80余りの法制度の新設や改正作業が行われています。

北海道への示唆

——沖縄の取り組みのどんな点に北海道への示唆を感じられますか。

沖縄との共通性から得られる北海道への示唆として三つの視点があると思います。

一つは、沖縄が島嶼性を強調し、不利である存在を逆転の発想で魅力を高めたという点です。二つ目は、東京から見ると辺境ですが、東シナ海の真ん中にある沖縄の優位性を生かしている点です。北海道は北方圏の要衝にありますから、その優位性をどのように生かしていくのかをしっかりと考えていくべきでしょう。

三つ目は、辺境地の国土保全、環境管理の



本島一離島間の航空機の窓からの眺めは、島嶼性を実感できる場面も多い



重要性です。

北海道は辺境地の国土保全、環境管理の重要性を、中央に対して説得力を持った形で発信する必要があります。沖縄も領海を含めると極めて広範なエリアを占めていますが、北海道も国土の22%を占めています。北海道も沖縄も、域内を航空機で移動しなければならない数少ない地域です。領土や領海を管理することは、

安全保障政策上も重要性を増しています。辺りなところに人は住まなくてもよいということにはならないでしょう。まず、離島や辺境の地に一定の人口が安定的に定着することの重要性について国民的合意を形成することが第一で、そのための情報発信も必要になってくるでしょう。

また、世界遺産や国立公園を含めて、今日ではまったく手つかずの自然はほとんどありません。多くの自然には、好むと好まざるとにかかわらず、人の手が入っています。森林もまったく人の手が入っていない原始林は、北海道でも極めて少ないのが現状です。自然環境や森林などを維持管理していくためにも、一定の定住人口が必要です。北海道では、今やエゾシカも人の手によってコントロールしなければならない状況です。人の手がなくては、環境を管理することが無理な状況になっています。

全国民的な財産として、また次の世代のためにも、自然環境を維持管理するための一定の定住人口を維持することの意義について考えていく必要があるでしょう。

——沖縄も北海道も辺境で、国境に接している地域で、領土問題を抱えています。北海道は長い間、北方領土に隣接する地域としての経験があり、沖縄では尖閣諸島の問題が出てきています。そういう地域での地域政策の展開はどう考えていけばいいのでしょうか。

国として積極的なかわりを持って解決しなければいけない問題もありますが、地域や地方自治体が向き合って解決できることもあるのではないのでしょうか。総合的な観点や安全保障政策の観点、さらには信頼の醸成や共生という観点からなど、多面的な取り組みが必要でしょう。しかし、そのような地域であるからこそ国境を超えた交流を多様にやっていかざるを得ないと思いますし、そのアイデアはたくさんあると思います。それを実践して発展させていくことで、両地域が結び付き、発展の可能性につながるのではないのでしょうか。

——国境問題は国の政治レベルでは領土問題となりますが、地域政策としてとらえれば、違う民族の人々との共生のありようが問題解決につながる糸口になる可能性もあります。その点でも、沖縄県と北海道で議論を深めていってほしいですね。

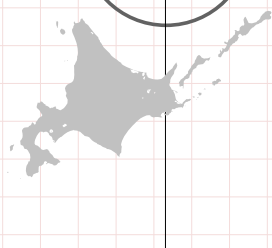
おっしゃるとおりです。

私は特定領域の政策に関心があるので、スコットランドも研究対象にしていますが、スコットランドと沖縄の共通点は、地域の特性や魅力を引き出し、しっかり付加価値を高めていくことを実践しているところ です。

例えば、わかりやすい例でいえば、スコッチウイスキー。いわゆるスコットランドの地酒ですが、世界中の人々がスコットランドに思いをはせながら、お酒を楽しんでいます。スコッチウイスキーでヒントにしなければならないのは、ほとんどが小さな蒸留所ですが、オーナーは世界中の投資家や企業である点です。例えば、BOWMORE（ボウモア）というスコッチウイスキーの蒸留所はサントリーが所有しています。ARBEG（アードベッグ）は、複合企業のモエ・ヘネシー・ルイ・ヴィトン社が運営しています。イギリスに拠点を置くDiageo（ディアジオ）というグローバルに展開する酒造メーカーが所有している蒸留所もいっぱいあります。

観光産業からみる 沖縄県と北海道

レポート
Report



沖縄県は、現在年間600万人近くの観光客が訪れる国内でも人気の観光地です。復帰した1972年当時44万人程度だった観光客数は10倍以上となり、観光消費の経済波及効果は域内総生産の約9%を占め、観光が地域の基幹産業として定着しています。

北海道も人気の観光地として知られていますが、沖縄県に比べて観光産業が域内総生産に占める割合は低く、特に域外から稼ぐという点で沖縄県に学ぶべき点も少なくありません。

ここでは、沖縄県と北海道の観光産業を概観し、今後の観光政策や連携による相乗効果の可能性を考えてみます。

沖縄県と北海道の観光産業の概要

まず、沖縄県と北海道の観光産業の全体像を見ていきましょう（表1）。

人口は北海道が沖縄県の4倍、面積も北海道が沖縄県の37倍（北海道は北方領土を含む）となっています。一方で、域外からやってくる観光客（以下、域外観光客）はいずれも500万人台で、そのうち外国人観光客数は北海道が沖縄県の2倍程度となっています。

域外観光客の消費額は北海道が5,753億円と、沖縄県よりも約2,000億円多くなっています。また、北海道では道民の観光消費額（以下、域内観光客）が7,240億円と、域外観光客の消費額よりも高いことが特徴です。域内観光客は域外観光客に比べて観光消費額の単価が低い上、その消費は域内間での資金移動はあっても、域外から稼

表1 沖縄県と北海道の基礎データ

	沖縄県	北海道	北海道／沖縄県
人口（2010年）	139万人	551万人	3.97
面積（2011年）	2,276km ²	83,457km ²	36.67
域内総生産（2009年度）	3.7兆円	18.1兆円	4.90
決算の歳出総額（2011年度）	6,145億円	2兆4,976億円	4.07
うち観光費（2011年度）	48.2億円	9.5億円	0.20
歳出総額に占める観光費の割合	0.79%	0.04%	0.05
域外観光客数（2011年度）	553万人	544万人	0.99
うち外国人観光客数（2011年度）	30万人	57万人	1.90
域外観光客消費額（沖縄県2009年度、北海道2009～2010年調べ）	3,779億円	5,753億円	1.55
うち外国人観光客消費額（同上）	108億円	855億円	7.92
域内観光客数（沖縄県2009年度、北海道2011年度）	359万人	4,068万人	11.34
域内観光客の観光消費額（沖縄県2009年度、北海道2009～2010年調べ）	640億円	7,240億円	11.32
経済波及効果（同上）	6,616億円	1兆8,237億円	2.76
総生産に占める域外観光客の消費額割合	10.1%	3.2%	0.31
総生産に占める域内観光客の消費額割合	1.7%	4.0%	2.30

※ 出典：人口（国勢調査）、面積（国土地理院全国都道府県市区町村別面積調べ）、域内総生産（『地域の経済2012』（内閣府））、決算関係（総務省都道府県決算状況調査）、観光客数、観光客消費額、経済波及効果関係（沖縄県観光統計実態調査、北海道観光入込客数調査、「沖縄県観光統計平成23年」、第5回北海道観光産業経済効果調査）

ぐことにはつながりません。北海道の経済波及効果は1兆8,237億円と推計されていますが、経済波及効果を高めていくには、域外観光客を増やして、北海道での消費を高めてもらうことが重要です。その点、沖縄県では域外観光客からしっかり稼ぐという視点が定着しています。それは、産業構造の違いも影響していますが、域内総生産に占める域外観光客の消費額が、沖縄県では10.1%であるのに対し、北海道はわずか3.2%であることが示しています。面積や経済規模を比較して考えると、北海道の観光産業は、域外観光客の消費を高めることで、さらなる発展の可能性があるといえます。

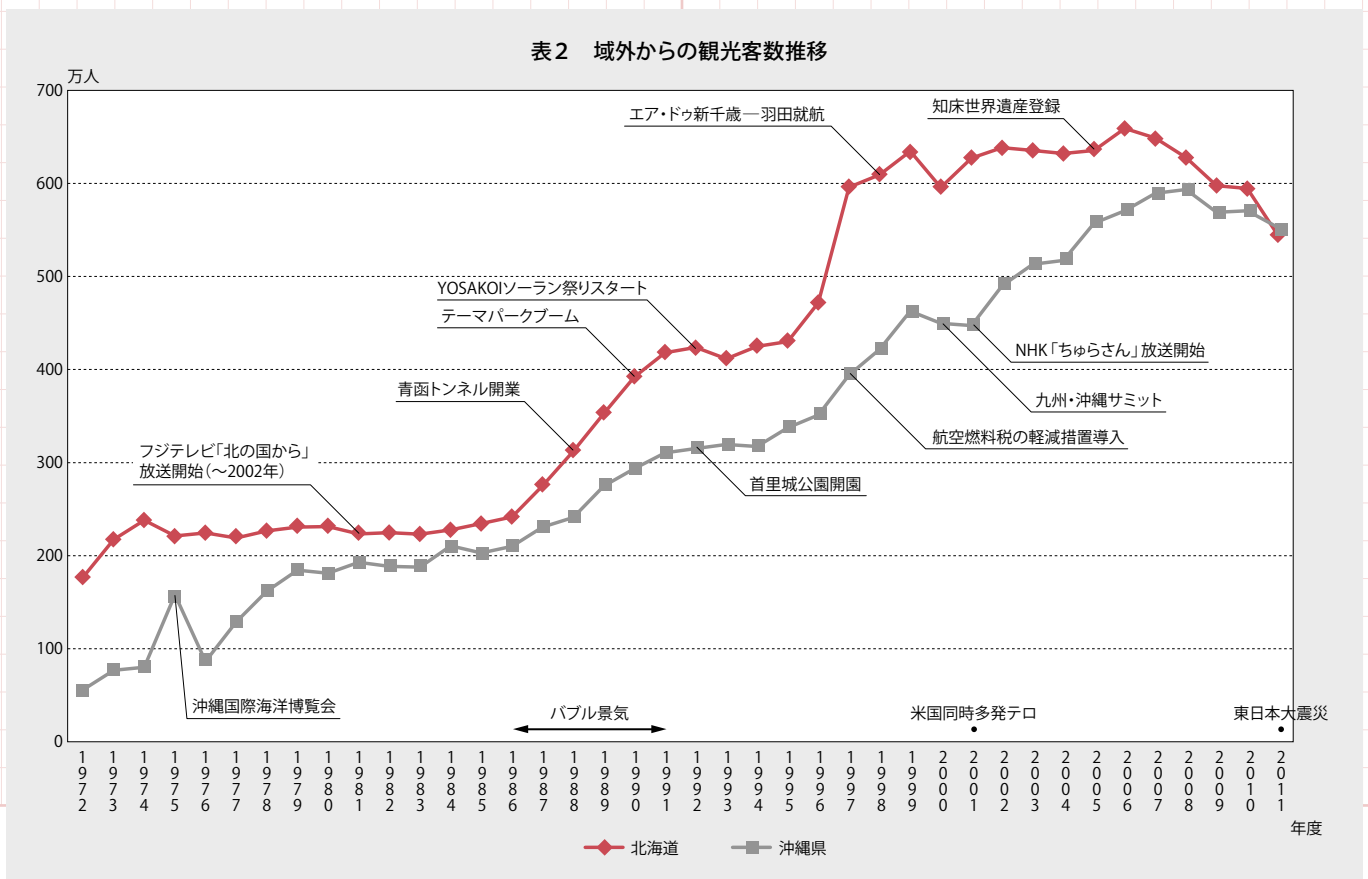
観光産業を支援する財政面でも、沖縄県と北海道には大きな格差があります。総務省の決算状況調（2011年度）によると、目的別歳出内訳の観光費は沖縄県が48.2億円、北海道が9.5億円で、歳出総額に占める観光費の割合も沖縄県が0.79%に対し、北海道は0.04%です。北海道では厳しい経済・財政事情から、将来に向けた政

策的投資が思ったようには行われていないという状況にあります。域外観光客の消費を高めていくためにも、ある程度の投資予算が必要でしょう。

域外観光客数の推移

沖縄復帰の72年から近年までの年度別域外観光客数の推移が表2です。北海道では97年度と2010年度に調査方法の改正があったため、その点を考慮して見る必要はありますが、過去40年にわたり、沖縄県も北海道も域外観光客数は増加傾向で、似通った様相を呈しています。沖縄県では沖縄国際海洋博覧会が開催された75年度にいったん急激な伸びを見せましたが、その後は緩やかな増加傾向です。北海道では80年後半のバブル景気によって域外観光客数が増えているほか、エア・ドゥの新千歳—羽田便就航や知床世界遺産登録などのトピックがあった時に増加傾向が見られます。また、近年は、景

表2 域外からの観光客数推移



※ 沖縄県観光統計実態調査、北海道観光入込客数調査。北海道分は1997年度と2010年度に調査方法の改正あり。

気低迷や新型インフルエンザ、東日本大震災の影響で沖縄県も北海道も減少傾向となっています。

表3は、対72年度比で見た近年までの伸び率です。北海道は増加しているものの、その伸び率は緩やかです。一方、沖縄県は90年代後半から伸び率が増えています。沖縄県では97年に航空機燃料税の軽減措置が導入され、翌98年には観光関連施設を新・増設する際に優遇措置が受けられる沖縄振興地域制度も創設されています。90年代後半に沖縄県で伸び率が高いのは、こうした特別措置の下支えがあったといえるでしょう。

羽田空港からの直行便の普通航空運賃を1マイル当たりで換算する(表4)と、北海道内の空港は70円台なのに対し、沖縄県内の空港は40~50円台になっています。航空運賃は遠距離通減化という考え方があるものの、沖縄県の航空運賃は割安感を与えます。また、北海道も沖縄県も主要空港と地方の航空運賃を比べると遠距離通減にはなっていません。さらに、女満別や根室中標津は、マイル数が短い福岡と比較して、航空運賃が高くなっています。競争原理の働きにくい地方部へのしわ寄せの実態が浮かび上がっているといえるでしょう。近年、LCCによって需要が増加していることからわかるように、域外観光客を増やしていくためにも航空運賃は大きな要素です。

長期計画からみる観光振興

沖縄県では、早くから総合計画の中で地域経済を支える重要な産業として観光を位置付けてきました。第1次から3次までの沖縄振興開発計画では、第1次計画(72~81年度)から「観光」という言葉が登場し、第2次計画(82~91年度)では「各圏域における都市機能の整備と併せて観光関連産業の振興を図り、観光受入体制の充実と観光収入の地域経済への波及効果の拡大に努める」ことが明記されています。また、第3次計画(92~01年度)では、「観光・リゾート産業を沖縄の先導的・戦略的産業として位置付け、(中略)地域経済への波及効果の拡大を促進する」とされました。

その後、沖縄振興特別措置法のもとで策定された沖縄振興計画(02~11年度)でもリーディング産業^{※1}の位置付けは変わらず、分野別計画として「観光振興計画」が策定され、観光関連の施策が重点的に展開されるようになります。07年度からは具体的な誘客行動計画として「ビジット沖縄計画」が策定され、1,000万人の来訪を目指するという意欲的な目標を掲げました。

12年度にスタートした「沖縄21世紀ビジョン基本計画」から沖縄県独自の計画となったことで、より自主性や主体性が発揮できるようになり、「世界水準の観光リゾート地の形成」を目指すこととされました。沖縄県では、時代を重ねるごとに観光産業の位置付けを高め、早い段階から地域経済を支える産業として一貫した考え方で進められてきたのです。

一方、北海道では国が策定する北海道総合開発計画と、北海道が策定する長期計画があります。北海道総合開発計画の中で「観光」という言葉が登場するのは、第二期計画(63~70年度)からで、観光及び運輸交通業として「観光開発につとめる」とされていました。その後、計画の性格が変化する中で、自然保護の視点や冬季観光の開発、観光レクリエーション、国際的な観光の展開など時代に即したテーマが掲げられていますが、基盤整備や需要の掘り起こしが主な方向性だったように見受けられます。

北海道では78年度から独自の北海道発展計画(~87年度)を策定していますが、当初は観光リゾート地域の整備という視点が主でした。北海道新長期総合計画(88~97年度)では、戦略プロジェクトの一つに国際リゾート連担都市が組み込まれ、道内の六つの地域を連担させ、国際的にもアピールできるリゾートの形成を掲げていました。第3次北海道長期総合計画(98~07年度)では、「観光は、関連する産業のすそ野も広いなど、経済波及効果が大きいことから、本道の主要な産業として大きく育てていく必要があります」とされ、2008年度からスタートした「新・北海道総合計画(ほっかいどう未来創造プラン)」では、八つの戦略の中の一つに「観光のくにづくり」

※1 リーディング産業
国や地域の経済成長を担うけん引的な役割を果たす産業。

が組み込まれています。

いずれも産業振興の一環として位置付けられてきましたが、リゾートブーム、バブル経済とその破綻、財政緊縮など時代の変化の中で、考え方の違いや観光産業が地域経済を担うという認識にも温度差があったように感じられます。

近年は地域経済活性化のための一つの要素として、観光産業への期待が高まっていますが、さらに基幹産業として北海道経済をけん引していく重要性を幅広く共有していく必要があります。

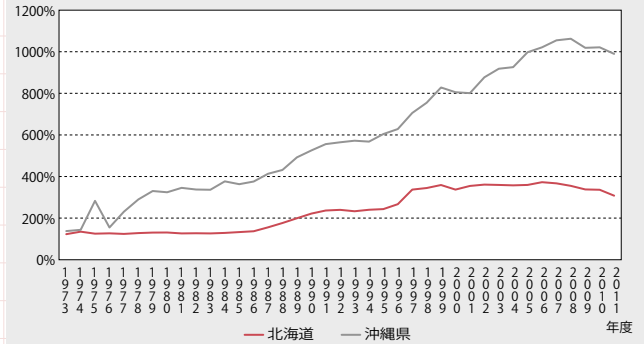
域外観光客の消費実態

沖縄県では、毎年観光統計実態調査を行い、域内における観光消費額などの推計を行うほか、ほぼ5年に1度の割合で観光消費による経済波及効果を推計しています。また、北海道でもこれまで5回にわたり観光産業経済効果調査が行われてきました。2009年から10年にかけて行った第5回調査では、国が進めている観光統計との整合性に配慮し、調査方法を見直しました。ここでは沖縄県の2010年度の観光統計実態調査と、北海道の第5回調査をもとに、観光消費額の傾向を見ていきます。

表5は、沖縄県と北海道のそれぞれの域外観光客の一人当たり観光消費額（沖縄県は国内線利用者、北海道は外国人を除く）を示したもので、沖縄県は70,553円、北海道は69,670円となっています。沖縄県では北海道よりも宿泊や飲食、入場料などに多く消費していますが、北海道では交通費の高さが際立ちます。

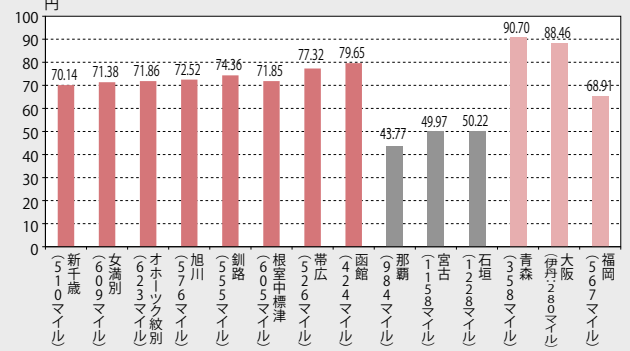
観光消費の内訳（表6）で見ると、沖縄県では交通費の割合が12.0%と低く、県内に鉄道がないことや離島の存在などから、一つの場所に長く滞在していることが推察されます。その分、北海道よりも宿泊費、入場料、飲食などの割合が高く、交通以外の関連産業にお金が落ちているといえます。一方、北海道はその広域性と周遊型観光が主体ということもあり、交通費が26.8%と4分の1以上を占めています。広域性と周遊型性の確保の

表3 域外からの観光客数の伸び率（対1972年度比）



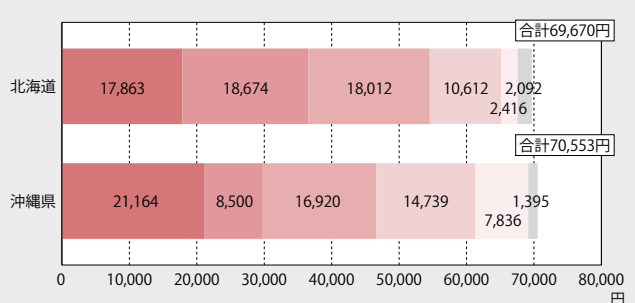
※ 沖縄県観光統計実態調査、北海道観光入込客数調査。北海道分は1997年度2010年度に調査方法の改正あり。

表4 羽田空港間の航空運賃比較（1マイルあたり）



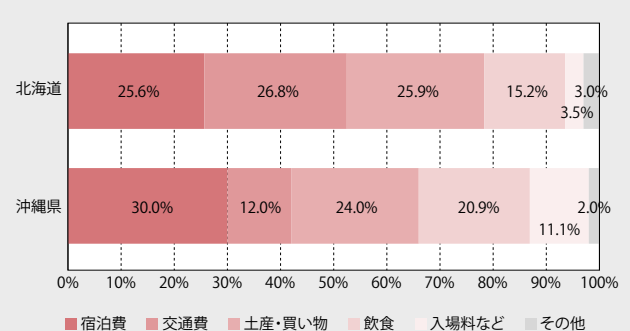
※ 2013年7月の国内大手2社の普通運賃より算出（直行便のみ）。

表5 域外観光客一人当たりの観光消費額



※ 沖縄県観光統計実態調査、第5回北海道観光産業経済効果調査。沖縄県は国内線利用者。北海道は外国人観光客を除く。沖縄県は2010年度数値、北海道は2009～2010年調査分。

表6 域外観光客一人当たりの観光消費内訳



※ 沖縄県観光統計実態調査、第5回北海道観光産業経済効果調査。沖縄県は国内線利用者。北海道は外国人観光客を除く。沖縄県は2010年度数値、北海道は2009～2010年調査分。

ためには、連係する交通ネットワークの充実が不可欠ですが、道内地域航空の一翼を担う北海道エアシステムの経営環境の厳しさ、JR北海道で続発している出火事故など、公共交通のぜい弱さは大きな不安要素といえます。この点について、北海道大学公共政策大学院特任教授で、長く北海道観光審議会の会長を務める小磯修二氏は、「北海道における観光政策は、交通政策との連携が極めて重要です。航空機で北海道にやってきた観光客をスムーズに受け入れる鉄道、バスなど道内の地域交通の充実がこれからの観光政策の鍵となるでしょう。この対応を怠ると、新幹線の函館開業の効果も期待外れになってしまう懸念があります」といいます。

次に、域外観光客の旅行日程を見ていきましょう(表7)。沖縄県での滞在日数は、2泊3日が39.1%と最も多く、次いで3泊4日が31.9%となっています。これに対して北海道の滞在日数は、2泊3日が53.7%と最も多く、次いで3泊4日が21.9%となっており、平均的な滞在日数は沖縄県の方が長いことが推察されます。

なお、リピーター率は、沖縄県が79.7%、北海道が86.2%となっており、北海道はかなり高いリピーター率ですが、面積の広さを考えると同一地域を訪問しているかどうかは疑問が残ります。沖縄県も多くの離島があるため、同一地域を訪問しているとは言いきれませんが、面積の違いを考えると沖縄県のリピーター率の高さは目を見張るものがあります。

外国人観光客の獲得と地域連携

近年、沖縄県も北海道も力を入れているのが、インバウンド—外国人観光客の誘致です。外国人観光客の推移(表8)を見ると、北海道では03年度以降、急激に増えており、沖縄県でも07年度からの増加が目立っています。観光客数の推移を主なアジアの地域別(表9、10)に見てみると、沖縄県、北海道ともに台湾からの観光客が多く、11年度は北海道で減少した中国からの観光客が沖縄県で増えていることがわかります。日本政府は11年

7月から中国人個人観光客に3年間有効な沖縄数次ビザ^{※2}を発給していますが、ここでもその特別措置の成果が表れているといえるでしょう。

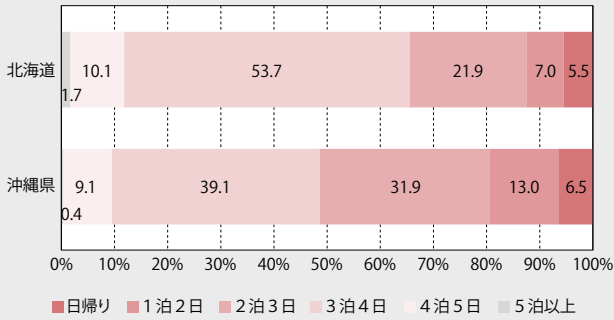
外国人観光客は消費単価が高いことで知られていますが、次は観光庁が行った「訪日外国人消費動向調査」から、その動向を見ていきましょう。主な宿泊地別でみた一人1泊当たりの旅行消費単価は、沖縄県が17,050円、北海道で17,662円となっています(表11)。また、費目別購入率と購入者単価(表12)を見てみると、いずれも同じような傾向がありますが、北海道では沖縄県よりも飲食費の購入率が低いものの、購入者単価は高くなっており、付加価値の高い飲食サービスになっていると想定されます。北海道では交通費の購入者単価も高いこともわかります。

娯楽サービス費と買い物代のそれぞれの費目別購入率と購入者単価が表13と表14です。沖縄県では、北海道と比べて現地ツアー・観光ガイドの購入者単価と美術館・博物館・動物園・水族館の購入率が高く、北海道は沖縄に比べて芸術鑑賞・スポーツ観賞の購入者単価が高くなっています。買い物代では、沖縄は菓子類の購入率が高いわりに購入者単価が低く、逆に北海道は沖縄県よりも購入率が低いのに、購入者単価は1,500円ほど高くなっており、北海道では付加価値の高い商品が開発されているといえるでしょう。

外国人観光客の域内での消費を高める工夫は、今後さらに重要になってくることでしょう。その中では、互いに競い合って質を高めるとともに、連携することで相乗効果が生まれる取り組みも考えていくべきではないでしょうか。例えば、沖縄県で購入者単価の高い現地ツアーや観光ガイドの実態から北海道で取り入れられる仕組みを学んだり、北海道スイーツのブランド力を生かした沖縄とのコラボレーション商品の開発など、それぞれの強みのノウハウを提供し合うことで、外国人観光客の消費を高めることができるはずです。また、食や自然環境など、沖縄県と北海道はそれぞれ違った魅力があり、日本の多様な地域文化を広げていくためにも、互いに協力していくことが期待されます。

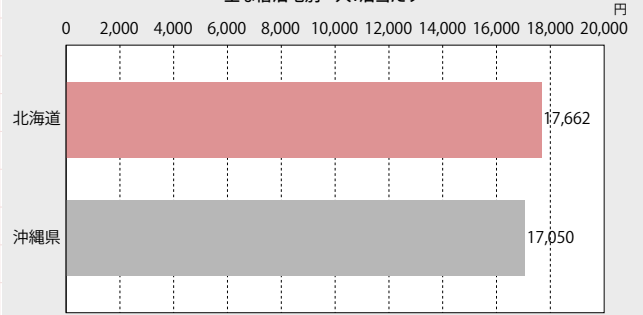
※2 数次ビザ
沖縄に続く第2弾として2012年7月からは東日本大震災の被災県である東北3県にも数次ビザを発給。

表7 域外観光客の旅行日程



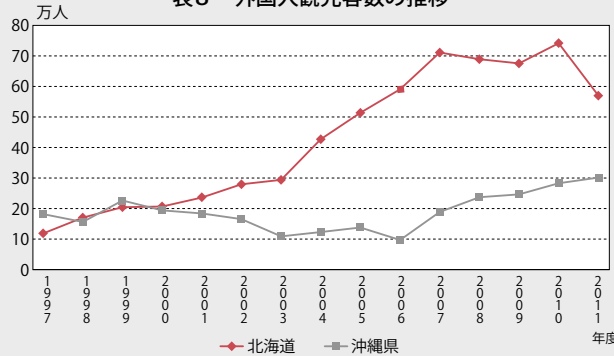
※ 沖縄県観光統計実態調査、第5回北海道観光産業経済効果調査。沖縄県は国内線利用者。北海道は外国人観光客を除く。沖縄県は2010年度数値、北海道は2009～2010年調査分。

表11 外国人観光客の旅行消費単価
～主な宿泊地別一人1泊当たり～



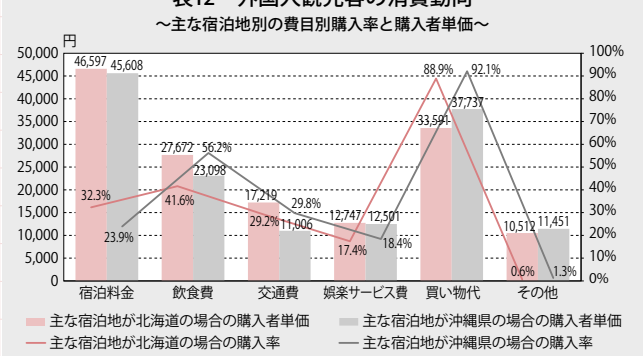
※ 観光庁「訪日外国人消費動向調査」2012年間推計。

表8 外国人観光客数の推移



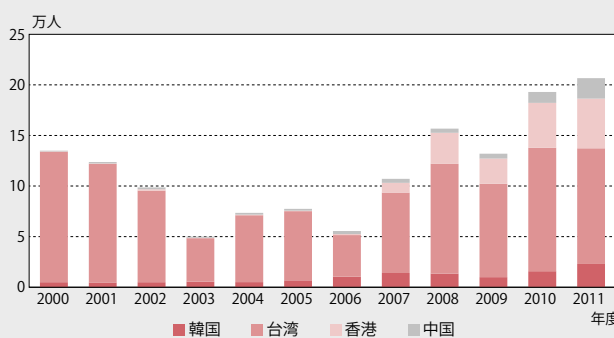
※ 沖縄県「観光要覧平成23年」、北海道観光入込客数調査。北海道は2010年度より調査方法の改正あり。

表12 外国人観光客の消費動向
～主な宿泊地別の費目別購入率と購入者単価～



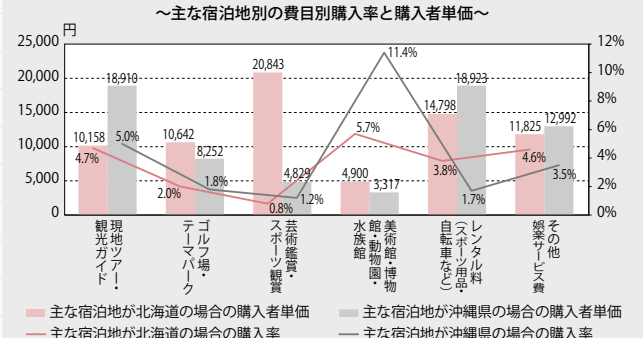
※ 観光庁「訪日外国人消費動向調査」2012年間推計。

表9 主なアジア地域からの外国人観光客数の推移 (沖縄県)



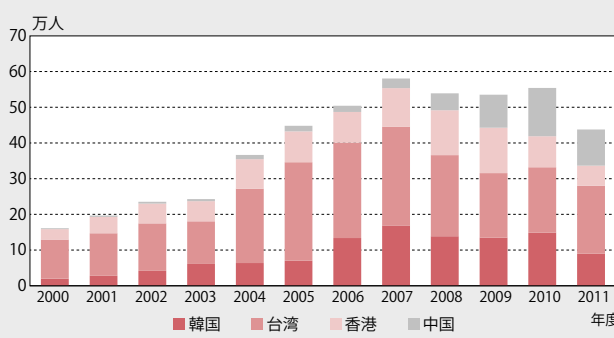
※ 沖縄県「観光要覧平成23年」。

表13 外国人観光客の消費動向 (娯楽サービス費)
～主な宿泊地別の費目別購入率と購入者単価～



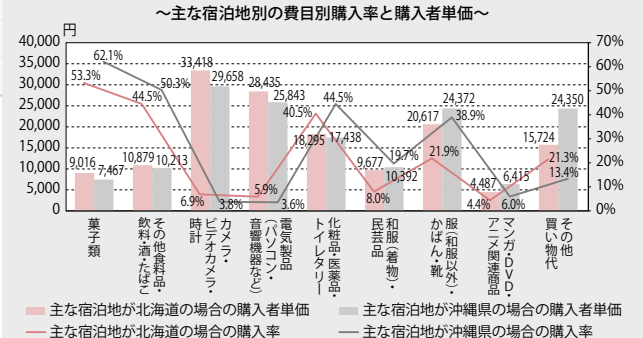
※ 観光庁「訪日外国人消費動向調査」2012年間推計。

表10 主なアジア地域からの外国人観光客数の推移 (北海道)



※ 北海道観光入込客数調査。2010年度より調査方法の改正あり。

表14 外国人観光客の消費動向 (買い物代)
～主な宿泊地別の費目別購入率と購入者単価～



※ 観光庁「訪日外国人消費動向調査」2012年間推計。

観光産業と雇用の安定化

観光産業の発展で期待されるのが、雇用効果です。経済波及効果から推計した雇用効果は、沖縄県で約8万人、北海道で約16万人となっています。また、単なる雇用の増加だけでなく、質の向上にも努めていく必要があります。

宿泊業・飲食サービス業における一般労働者とパートタイム労働者の比率を示したものが、表15と表16です。飲食サービス業も含まれているため、一概には言い切れませんが、沖縄県も北海道もパートタイム労働者の比率が高く、雇用環境の不安定さがうかがえます。また、宿泊業・飲食サービス業では、沖縄県も北海道も、入職率・離職率が全産業の平均より高い傾向にあります。季節によって観光客数変動することが大きな要因と考えられますが、このような共通課題を検討していく上でも、情報交換などの交流は有益であるといえ、沖縄県と北海道が連携していく意義はあるように思います。

これからの観光産業振興に向けて

小磯教授は、「沖縄県では、長年の努力の結果、観光産業が基幹産業として定着しています。航空機燃料税の軽減措置など観光産業を支える特別措置の存在が大きいのですが、その背景にはハワイのような観光地づくりで沖縄の発展を目指していくというわかりやすい明確な目標を持って官民が一体となって取り組み、それらの特別措置を獲得してきたという歴史を忘れてはいけません。北海道と沖縄は南北の辺境に位置し、国際環境の中で共通する課題もあります。北海道も観光産業を基幹産業としっかり位置付け、例えば沖縄との連携で戦略的観光特区に取り組んでいくという発想も必要でしょう」といいます。

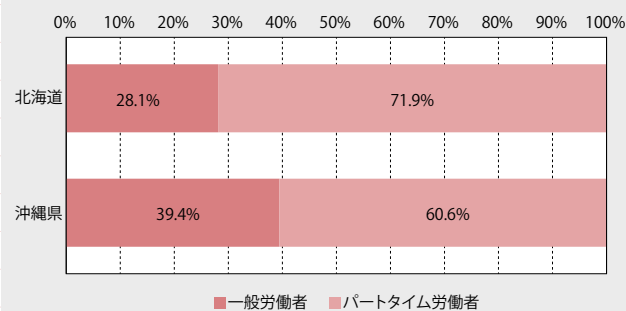
沖縄県では、官民一体で観光を推進するため、それまでであった観光関係組織を統合し、96年に「財団法人沖縄観光コンベンションビューロー（現在は一般財団法人）」が発足し、行政、産業界、県民などを結び付けるプラッ

トフォーム機能を果たしています。地域における観光産業の重要性についてまとめた観光学習教材や教師用のワークブックを作成し、県内の小学校に配布するなどユニークな取り組みもあり、県民が観光産業について意識を高めることにもつながっています。

13年4月から、沖縄県と北海道では人事交流が始まり、沖縄県文化観光スポーツ部には北海道から、北海道経済部観光局には沖縄県からそれぞれ職員が出向し、今後の沖縄県と北海道の連携に期待が寄せられています。

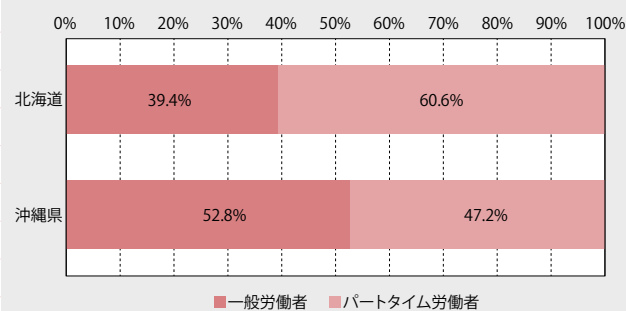
「昨年、北海道大学公共政策大学院でシンポジウム『沖縄発・新たな地域政策の可能性—北海道へのヒントを探る』を開催しましたが、これが一つの契機となって人事交流が始まったと聞いています。幅広い分野での交流が深まり、互いに質の高い観光政策につながっていくことを期待しています」と小磯教授はいいます。

表15 宿泊業、飲食サービスにおける従業員比較
(規模5人以上)



※ 沖縄県毎月勤労統計調査2012年平均、北海道毎月勤労統計調査2012年平均。

表16 宿泊業、飲食サービスにおける従業員比較
(規模30人以上)



※ 沖縄県毎月勤労統計調査2012年平均、北海道毎月勤労統計調査2012年平均。

国際物流戦略と地域振興

〳 沖縄国際物流ハブ事業の取り組みから〵



写真提供：全日本空輸株式会社

琉球王国の時代から交易・交流の地として繁栄してきた沖縄。日本の中では南端に位置していますが、アジアを俯瞰してみると、沖縄はその中心に位置しています。沖縄では、2009年秋に国際物流ハブ機能が構築され、日本とアジアの主要都市を最速・最短で結ぶネットワークが確立されました。沖縄では、この機能を活用して県内の産業振興を進めるとともに、全国の地域振興にも寄与していこうとしています。沖縄で進む国際物流ハブの取り組みについて取材しました。

沖縄の地理的優位性を評価

2009年10月、那覇空港の旧旅客ターミナル跡地に敷地面積69,000㎡、延べ床面積44,080㎡の広さを誇る新しい貨物ターミナルが完成し、国際物流拠点としての第一歩がスタートしました。



沖縄県
Okinawa

沖縄は、琉球王国の時代から海洋交易国家として、日本や韓国、中国、東南アジアの諸国と交易・交流を行ってきました。15世紀に鑄造された「万国津梁の鐘」^{※1}には、「万国之津梁」という言葉が刻まれ、古くから世界の架け橋としての役割を担ってきた歴史を伝えています。そして、現代もその歴史を引き継ぎ、交易・交流の地として「21世紀の万国津梁」を目指してきました。

1972年の復帰以前、沖縄には那覇三重城のガリオア^{※2}倉庫を利用して59年に開設された「自由貿易地域」がありました。これは輸出を意図した自由貿易地域で、運営や輸出の許可などに地域の自主性が大幅に認められ、経済の自由化やドル通貨体制とのセットで位置付けられていたといえます。当時は、グローブやトランジスタラジオなどの加工輸出を行っていましたが、復帰前にこの制度は消滅してしまいました。

復帰後には沖縄振興開発特別措置法に基づいて自由貿易地域制度が創設され、87年に自由貿易地域那覇地区が地域指定を受けましたが、円高による高賃金や競争力のある技術とノウハウの集積力に乏しく、地域経済をけん引するまでの大きな輸出産業育成には結び付きませんでした。

その後、98年には投資税額控除や関税の選択課税制度など制度の拡充が行われ、2002年に制定された

沖縄振興特別措置法にもこの制度は引き継がれました。12年の改正では、自由貿易地域制度をより拡充した形で国際物流拠点産業集積地域制度（国際物流特区）が導入され、旧制度を引き継いで那覇空港そばの一角が「国際物流拠点産業集積地域那覇地区」として地域指定されました。この地区に

立地する企業は、法人税の減免措置のほか、助成などの支援制度を活用することができ、初期投資や人件費にかかるコストを削減できます。こうした制度を生かして、沖縄県では企業立地と貿易振興を推進する取り組みを行ってきていました。

この制度をより有効に活用していくインフラが国際物流ハブ機能です。沖縄県と全日本空輸(株)（以下、ANA）は、07年7月に那覇空港の国際物流拠点形成に関する基本合意書に締結し、那覇空港を国際物流拠点として位置付け、互いに協力していくことを確認しています。

ANAは成田空港や関西空港ですでに国際貨物を扱っていましたが、成田空港は発着時間の制限と発着枠の確保の問題がありました。そこで、成長が著しい東アジアへの高速輸送を集約し、効率的な物流システムを構築しようと考えました。そして、競合相手との差別化を図るために浮かび上がってきたのが、沖縄です。「沖縄を国際物流拠点として位置付けた最大の要因は、地理的な優位性です。主要なアジアの都市とほぼ4時間圏内で結ぶことができます。『なぜ沖縄か』と問われれば、それ以外の何ものでもありません」とANAの貨物事業室沖縄販売部の角田健文さんはいいます。

本格的にスタートした国際物流ハブ事業

2009年10月、那覇空港に新しい国際貨物ターミナルの併用開始と同時に、敷地面積27,700㎡、サッカー場4面分の広さのANA国際貨物上屋が完成。ANAが国際貨物事業をスタートさせ、日本と東アジアの都市を短時間で結ぶ高速輸送ネットワークが構築されました。24時間運用という那覇空港の利点を生かし、ANAが設定した運航ダイヤは、日本を含むアジアの主要都市を22～24時台に出発し、那覇空港を中継地点にして翌朝5～8時台にそれぞれの目的地に到着するというものです。日本からアジア、アジアから日本だけ



那覇空港に隣接した国際物流拠点産業集積地域那覇地区
(写真提供：沖縄県)

※1 万国津梁
渡しと橋。物事の橋渡しとなるもの。

※2 ガリオア
(GARIOA: Government and Relief in Occupied Areas Fund)
占領地域統治救済資金。第二次世界大戦後、アメリカの占領地における疾病や飢餓などによる社会不安を防止するためにアメリカ政府が支出した援助資金。



昼間は国内線の貨物を扱っている

冷蔵、冷凍用の保管庫もある



国際物流ハブ機能を担う事務所

でなく、アジア間相互の輸送にも対応することができます。また、これまでよりも遅い時間の集荷でも到着が早くなることで、企業の競争力を強化するロジスティックス^{※3}に対応しています。

ANAの国際貨物は、那覇空港を拠点に羽田、成田、関西、香港、バンコク、上海、台北、ソウルの8カ所を結んでいます。使用する機材は中型機のボーイング767型機で、貨物の搭載量は50t。使用されている機材9機のうち、7機は旅客機を貨物機に改造したものです。八つの空港から出発した貨物は、那覇空港で2時間以内に積み替えられ、目的地に向かいます。那覇空港で駐機する際は、貨物上屋と航空機の間、航空機と航空機との距離をできるだけ縮め、コンテナごとにオペレーションして、短時間で積み替える工夫がなされています。

沖縄国際物流ハブでは、国内の地方都市からも旅客機の貨物室を利用して、羽田経由でアジアの主要都市に輸出することができます。また、羽田、成田、関西、那覇のいずれかの空港で通関手続きを済ませることで、通関機能のない地方空港からの荷物でも迅速な輸送を行うことができます。

こうしたメリットを評価し、すでに造船や自動車な

どに使用される特殊な工具を製造するメーカー、電子部品を扱う企業などが沖縄国際物流ハブを活用しています。国際物流ハブ事業がスタートした翌年の10年には、那覇空港の貨物取扱量は飛躍的に増大。成田、関西に次いで国内第3位に躍り出ました。その後は景気低迷や円高などの影響もあって、わずかな減少傾向はあるものの、12年の那覇空港貨物取扱量は13万7,352t（沖縄地区税関那覇空港税関支署発表）となっています。

ハブ機能を生かしたビジネスの芽

国際物流拠点産業集積地域那覇地区は空港から車で数分の距離にあり、最短・最速で物流に対応できるメリットがあります。加えて、税の減免や助成などの支援制度があるため、近年はハブ機能と優遇措置を組み合わせることで競争力を強化しようと、集積回路製造業や半



国際貨物上屋内には「3周年ANA沖縄貨物ハブ」と掲げられていた

※3 ロジスティックス (logistics)
必要な原材料の調達から生産・在庫・販売まで、物流を効率的に行う管理システムのこと。

導体メーカーが立地するようになりました。

また、昨年11月からは宅配事業大手のヤマトホールディングス(株)が、沖縄国際物流ハブを活用した国際宅急便をスタートさせています。現地法人の沖縄ヤマト運輸(株)が24時間通関に対応、関東・関西地区からであれば、香港、台北、上海などの荷物を集荷の翌日14時以降に配達する体制を整えています。さらに、楽天もインターネットショッピングモール「楽天市場」の海外販売サービスでヤマト運輸と連携し、香港のユーザーにクール宅急便で海産物を販売するようになるなど、沖縄の国際物流ハブを活用したビジネスが動き出しています。

今後、ANAでは沖縄と名古屋や青島を結ぶ新規路線の開設や10機目となる貨物専用機の投入など、ネットワークの強化を図っていく予定です。沖縄県も国際物流特区に加え、情報通信産業特別地区^{※4}などの経済特区をアピールしながら、企業立地を推進しています。那覇空港は1本しかない滑走路に対し、1日300回以上の離発着があり、今後も需要の伸びが期待できるため、滑走路増設の計画も進んでおり、国際物流ハブ機能もさらに充実していくことが予測されます。

国際物流ハブ機能で、全国の地域にも貢献

沖縄国際物流ハブ機能を充実させ、経済特区を活用した企業立地の推進や産業集積などを図っていくとともに、沖縄県が目指しているのは、この機能を活用した県内の産業振興です。そのメニューの一つが、県産品の販路拡大です。県は、今年度の組織改編で商工労働部に国際物流推進課を設置しました。それまで企画部交通政策課が所管していた国際物流拠点の形成・推進の業務と、商工労働部商工振興課が所管していた県産品販路拡大の業務を、一つの課内で連携しながら担っていくことになっています。

沖縄県産品は国際的な認知度が低く、付加価値の高い商品はまだ少ないのが現状です。製造業の割合も

低く、食品製造が中心の県内企業は中小規模事業所が多いため、海外輸出をにらんだ事業もそれほど多くありません。

そこで、昨年度から一括交付金などを活用して、県内生産者の販路拡大支援を行っています。県内生産者の海外派遣や海外バイヤーの招へいのほか、大型商談会の開催、プロモーション活動などを行ってきました。また、国際物流ハブ事業がスタートした当時から、ANAの国際貨物用コンテナを借り上げて県産品を輸出しています。今後は、輸出に伴う食品検疫や成分分析、海外展開を図るための人材育成や商品開発の支援なども検討していくということです。

さらに、県産品にとどまらず、国際物流ハブ機能を活用して、全国の特産品を輸出する拠点を形成していく取り組みも進めています。沖縄では、那覇港と那覇空港を活用した空と海の輸送を連携させた「AIR&SEA」にも期待が寄せられていますが、この機能を生かして、全国の特産品を海外市場に展開する機能が担えると考えています。

また、県内と県外の原料を組み合わせた商品開発などを進め、地域同士が相乗効果をもたらすようなコラボレーションにも積極的に取り組んでいこうとしています。例えば、北海道ではおなじみの(株)ロイズコンフェクトは06年から国産カカオを石垣島で試験栽培しており、07年には子会社ロイズ石垣島が設立され、沖縄県産の塩や黒糖を使った菓子を販売しています。また、宮古島産のムラサキイモと静岡産の米粉やイチゴを組み合わせたスイーツの商品開発も進んでおり、すでに他の地域とのコラボ商品の芽が出てきています。



県内の土産物店で販売しているロイズ石垣島の商品

※4 情報通信産業特別地区

情報通信関連産業の集積を図るために導入された経済特区で那覇、名護などが地域指定されている。特区内に進出する企業は、一定の要件を満たせば法人税の特例措置を受けることができる。

こうした動きを前向きに受け止め、海外で認知度が高く、高付加価値の商品が多い地域と連携することで、互いに利益を得ていこうというわけです。県産品の販路拡大で借り上げているコンテナにも50%まで県外の商品を受け入れており、多くの地域と連携することで、沖縄の産業振興とともに全国の地域振興にも寄与していこうとしています。

この6月には東京で「沖縄国際航空物流ハブ活用提案セミナー」を開催。那覇空港を拠点にした輸出事業の利点について、全国の都道府県関係者らに説明するなど具体的な活動が始まっています。

地域間連携で優位性をより強化する

沖縄で国際物流ハブ機能が構築された背景には、那覇空港の24時間運用や豊富な若年労働力、那覇空港と那覇港一帯を結ぶ「那覇うみそらトンネル」開通によるAIR&SEAへの期待など、いくつかの理由があります。しかし、最大の要素は地理的優位性といえるでしょう。

北海道でもかつて新千歳空港国際エアカーゴ基地構想^{※5}がありました。その背景には、欧米に最も近い北海道の地理的優位性を生かしていくという考え方がありました。また、世界規模で見ると経済的に発展している地域は北半球に多く、近年は北極圏航路への期待も高まっており、北海道が重要な位置付けにあることに変わりはありません。また、新千歳空港に近接して利便性の高い苫小牧港があり、空と海の輸送連携の基盤もあります。

物流機能を生かした地方の活性化戦略には、地域の産業集積の基盤に支えられた物流活動の強化に加え、地理的特性を生かしてグローバルな市場を視野に入れた物流の拠点形成を図るという方向があります。沖縄と北海道は、南北に長いわが国の地勢の中で両端にありますが、グローバルな広がりで見れば、それ

ぞれ南方圏、北方圏の中継拠点として優位な条件にあります。北海道では3月に「北東アジア・ターミナル構想^{※6}」が策定されていますが、沖縄における国際物流ハブの取り組みを参考に、改めて新千歳空港の国際ハブ機能を生かす方策について検討していくべきでしょう。

ここでは、沖縄の国際物流ハブと競い合うだけでなく、南北で連携しながら機能や役割を分担していくことが重要ではないでしょうか。過大な投資を抑制し、重点化を図る意味でも、地域間の連携は必要でしょう。互いに協力することで弱点を克服し、強みを増大させるつながりも生まれます。また、地方の声を中央に届けていく道が広がり、説得力を増していくことになるのではないのでしょうか。



那覇空港の国際物流ハブ拠点と那覇港をのぞむ

※5 新千歳空港国際エアカーゴ基地構想

成田空港を補完することを目指して、新千歳空港を国際貨物輸送拠点にしていこうという構想。1986年に北海道が戦略プロジェクトとして策定した。年間20万tの国際貨物取扱量を目指したが、成田空港の処理能力の向上などにより補完の必要性が薄れ、実質的に断念した。現在、新千歳空港の国際貨物は3～5千t程度で推移しているが、近年は空港近くに物流拠点を整備する計画もある。

※6 北東アジア・ターミナル構想

北東アジアに近接した地理的優位性を生かし、物流や人流の拠点となることを目指して2013年3月に北海道が策定した構想。

環境保全と地域戦略

「エコアイランド宮古島」の取り組みから



日本の南端と北端である沖縄と北海道において、貴重な自然環境を守りながら地域の持続的な発展を目指していくことは共通する方向性です。

沖縄県宮古島市は、2008年に「エコアイランド宮古島宣言」を行い、サトウキビ、太陽、風など、自然の恵みを生かしたエネルギーの地産地消に取り組んでいます。また、北海道では下川町と帯広市が認定されている環境モデル都市^{※1}にも、国内で唯一の島嶼型地域^{とうしょ}として選定されています。エコアイランド宮古島の取り組みを紹介します。

水の確保から、エコアイランドへ

宮古島市は、沖縄本島から南に約300km、面積の8割を占める宮古島を中心に、伊良部島や池間島など六つの島で構成される人口約55,000人、面積約205km²のまちです。基幹産業である農業は、サトウキビや葉



宮古島市
Miyakojima

※1 環境モデル都市

2008年地域活性化総合本部会合で了承された「都市と暮らしの発展プラン」に位置付けられた取り組みの具体化の一環として、低炭素社会の実現に向けて、温室効果ガスの大幅削減など先進的な取り組みを行っている地方自治体を認定。現在は20市町村ある。

タバコ、マンゴー、ゴーヤなどを生産しています。観光地としても人気で、年間40万人前後の観光客が訪れます。「全日本トライアスロン宮古島大会」や「ツール・ド・宮古島」など、全国的なスポーツイベントが開催されていますが、マニアックなリピーター客もおり、年間の観光収入は1,800万円程度といわれています。

宮古島市が環境に向き合わなければならなかった背景には、「水」があります。宮古島市は最も標高が高いところでも110mほどで、非常に平坦な地域です。大きな山や川がなく、隆起サンゴ礁でできており、飲料水や農業用水などをすべて地下水に依存しています。また、四方を海に囲まれ、台風や干ばつなどの被害を受けやすい自然環境にあり、これまで何度も干ばつによる大きな打撃を受けてきました。

1987年には島内に透水性の高い琉球石灰岩の地下に止水壁を設けた貯水ダムの建設が着工され、2000年に完成。現在は安定的に水が確保される状況になっています。一方で、1980年代末には地下水の汚染が指摘され、対策協議会が組織されるなど、地域の人々が生活に欠かせない水の重要性の思いを共有してきました。

こうした歴史に加えて、離島県の沖縄の中でもさらに離島である宮古島市は、食料やエネルギーのほとんどを島外に依存している状況にあります。また、ライフスタイルの変化や産業経済活動の中で環境への負荷が増大し、貴重な自然環境を保全する必要性が出てきました。

島内に高等教育機関のない宮古島市では、高校を卒業すると島外に進学する人もいます。また、県内外への転出も見られるようになり、人口は減少傾向にあります。人口減少を食い止めるためには、地域産業の育成や雇用の場を確保することが課題になってきました。

こうした状況を背景に、宮古島市では2008年に「エコアイランド宮古島宣言」を行いました。この宣言では、



市役所庁舎前に掲げられたエコアイランド宮古島宣言

地下水を守ること、美しいサンゴ礁の海を守ること、資源とエネルギーを大切にすること、一人ひとりが行動すること、地球環境を未来へ引き継ぐこと、すべての生物がともに生きていけるように行動することがうたわれています。この宣言の狙いは、循環型社会の構築、環境保全の推進、産業振興を柱とした「いつまでも住み続けられる豊かな島づくり」です。

さらに、09年には環境モデル都市にも認定され、国内唯一の島嶼型のモデル都市として独自性ある取り組みが進められています。

宮古島市では03年に約34万トンのCO₂が排出されていますが、50年までに73%を削減するという意欲的な目標も掲げられています。

本格的な導入に向けたメガソーラー実証研究

宮古島市では10年から住宅用に太陽光発電を設置する際の費用を補助しており、その後のFIT導入^{※2}の相乗効果もあり、市内では住宅用の太陽光発電が見られるようになってきました。そのような中、家庭での太陽光発電の大量導入を見据えて10年から進められているのが、経済産業省資源エネルギー庁の離島独立型系統新エネルギー導入実証事業として行われている「宮古島メガソーラー実証研究設備」による沖縄電力(株)の実証研究です。沖縄電力は、低炭素社会の実現に向け、再生可能エネルギーの導入に取り組んでおり、宮古島市

※2 FIT (Feed-in Tariff)

再生可能エネルギーの固定価格買取制度。再生可能エネルギーの導入拡大を図るため、2012年7月に施行された「電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法」によって導入された制度。太陽光、風力、水力、地熱、バイオマスといった再生可能エネルギーを用いて発電された電気を電力事業者が一定価格で買い取ることを義務付けた。電力事業者は買取価格を一般電力料金に上乗せして回収する。



宮古島メガソーラー実証研究設備。敷地内には風力発電も設置されている



模擬需要家を設定できる設備

の電力は、太陽光や風力も導入されていますが、多くを火力発電に頼っています。そこで、宮古島南東部の土地を宮古島市が実証事業用として無償で沖縄電力に提供し、約1kmにわたって21,716枚、出力4,000kwの太陽光発電パネルと蓄電池を設置。太陽光発電出力や周波数変動の制御方法などについて実証研究を行っています。宮古島市における夏場の最大電力約5万kwのうち約8%を太陽光発電で賄う規模ですが、宮古島市は独立した系統のため、天候による出力の変動が大きい太陽光や風力発電などの再生可能エネルギーは、本州などと比べて安定性に課題があります。そこで、変動を平滑化する蓄電池の有効で経済的な活用法などのデータを蓄積し、電力の安定化を目指す狙いです。

また、太陽光による発電予測や発電計画などのスケジュール運転の検証を行っているほか、実際に島内の家庭に太陽光発電が導入されたことを想定し、最適な制御の仕組みを模擬的に検証することも行っています。太陽光発電が併設された一般家庭100軒と学校などの公共施設4軒を接続する配電システムを模擬できるシステムが導入されており、負荷の変動や蓄電池の併設状況などを任意に設定することができるため、将来的に効率性や経済性などを比較検討するためのデータを蓄積

することができます。現在、蓄電池は価格の高さが大きな課題となっていますが、コストや費用負担の考え方などを検討するための基礎資料として活用しようというものです。

離島では発電のための燃料コストが割高となることもあり、沖縄電力は再生可能エネルギーの導入に前向きな姿勢です。それに加えて、エコアイランドを打ち出した宮古島市での研究は官民を挙げて取り組める環境にあり、実際の導入をにらんだ緻密な実証実験が行われています。国内のみならず、アジア圏からの見学や視察も多いそうで、注目度の高さをうかがわせます。

北海道では太陽光発電パネルの設置角度は積もった雪が滑り落ちるように大きくなっていますが、沖縄では台風の風圧をそらすため、設置角度は5度と緩くなっており、メガソーラーの風景も北海道とはちょっと違った印象です。



台風対策で5度に設置されている太陽光パネル

基幹作物サトウキビを最大限に活用する

宮古島市の基幹作物であるサトウキビを活用した取り組みが、バイオエタノール事業です。サトウキビを製糖する過程で出てくる^{※3}残渣の糖蜜を原料に、^{※4}バイオエタノールの生産・流通を行うとともに、副産物の残渣液についても農業利用を促進し、宮古島市の中で循環型社会を構築しようというものです。

この事業は04年度から国のプロジェクトとして進められ、バイオエタノール生産や^{※5}E3燃料の製造設備や供給設備の導入、E3を導入した車の走行実証実験など多面的に取り組まれてきましたが、11年度で国によるプロジェクトは終了。その後、バイオエタノール生産施設は宮古島市に譲渡され、12年度から導入された一

※3 残渣
残りがす。

※4 バイオエタノール
サトウキビやトウモロコシなどのバイオマスを発酵させ、蒸留して生産されるエタノール。原料となる植物が生長過程でCO₂を吸収しているため、燃焼させても大気中のCO₂の量は増えず、使用に伴う排出量はゼロとみなされる。

※5 E3
バイオエタノールを約3%混合したガソリン。E3はバイオエタノールが混合されている分、CO₂排出量削減効果がある。



市内にあるE3とE10給油所



国が進めていたプロジェクトではE3走行実験車にステッカーが貼られていた



現在は日本アルコール産業が管理運営しているバイオエタノール生産施設

括交付金の活用で宮古島の事業として再開されています。

以前は県内で石油やガスなどを販売している㈱りゅうせきが事業の中核を担っていましたが、13年1月からは発酵アルコールの製造、販売を手掛ける日本アルコール産業(株)が指定管理者としてバイオエタノール生産施設の管理運営を行っています。同社は、鹿児島県内の工場バイオエタノールを製造しており、副産物の残渣液を利用して肥料も作っています。この経験を生かして、宮古島産のサトウキビで作るバイオエタノール生産のほか、生産過程で生じる残さ液を地域の農作物に活用できる液肥への転用など、高付加価値化による事業化を目指して研究を始めています。これまでの研究で、残渣液を転用した液肥を投与することでサトウ

キビの収量増が見られているようですが、マンゴーやゴーヤなど他の産物にも活用できるようになれば、宮古島産農産物のブランド力強化にもつながるでしょう。

宮古島市でのサトウキビの過去10年の平均生産量は年間約25万t。そこから得られる糖蜜の生産量は年間7,000tで、バイオエタノールの生産可能数量は年間2,000klといわれています。宮古島市全島でE3が導入されても必要なバイオエタノールは750klとされており、島内で消費されるガソリンをすべてE3化するだけの収量は十分あります。また、移動をバスや自家用車などに依存している宮古島市では、運輸部門のCO₂排出量の割合が全国平均より高く、バイオエタノールを導入することでCO₂排出削減にも大きな役割を果たすことになります。液肥が商品化されて農地に還元されていけば、循環型農業の仕組みも構築されることになります。

市民に理解を広げるために

宮古島市では、島嶼型スマートコミュニティ事業として、エネルギー消費の見える化と将来的な供給力をマッチングさせるための宮古島市全島エネルギーマネジメントシステムの実証事業、南西部にある来間島を再生可能エネルギーで100%自活するモデルを構築する実証事業、島内で小型電気自動車を製作して関連産業の創出を図る事業も進められています。

全島エネルギーマネジメントシステムの実証事業は、「島にスマートにすまう」を略して「すまエコ」プロジェクトと称し、家庭や事業所のモニターを募集。スマートボックスを設置して電力消費の見える化を図り、市民の理解を深めながら島全体でのエネルギーの効率的な利用を目指していこうとしています。

また、12年からは全国から参加者が集まる「全日本トリアスロン宮古島大会」をカーボンオフセット大会として実施。参加する選手の移動にかかったCO₂など、大会に関連して排出されるCO₂量を東日本大震災の被

災県などから買い取ってオフセットしています。

このほか電気自動車を活用した移動図書館の実施、ホテルや小売店などの集客施設に電気自動車用の充電設備を設置するなど、「エコアイランド」を市民が実感しやすい取り組みを積極的に進めています。

北海道で環境モデル都市に認定されている下川町では、10年に町内産のFSC^{※6}認証木材を活用し、高密度で高断熱を実現した環境共生型モデル住宅「エコハウス美桑」が建設されていますが、宮古島市でも市街型と郊外型のエコハウスが建設されており、宿泊体験や見学を通じた市民への啓発活動が進められています。宮古島市のエコハウスは、沖縄を含めた蒸暑地方の気候風土から生まれた伝統的な住まいづくりと風や太陽などの自然エネルギーを生かす工夫がなされてい



ブロック状の緩衝壁に囲まれている市街型エコハウス



四方から風が入る工夫がされている



足元からも風が通る地窓

ます。例えば、市街型のエコハウスは、日差しや台風による暴風から守るための緩衝壁として、花ブロックと呼ばれる格子状のブロックを配しており、四方の開口部から風が通り、家が呼吸するような構造になっています。また、地窓と呼ばれる床面に接した窓が設けられ、足下から心地よい風を取り入れることにより室内の蒸し暑さを解消する工夫もされています。屋上の断熱ブロックの表面には炭酸カルシウムが施されており、通常のスラブ面との比較で表面温度が約15℃ほど抑えられる効果もあるとのこと。

一方、郊外型のエコハウスは、二世帯を想定した設計となっており、伝統的な開放的間取りに半戸外空間を設けています。半戸外空間は鉄筋コンクリート造で木造本体を囲んだ混構造の造りとなっています。このことで涼風が入り、台風にも耐えられる構造になっています。

いずれも冷房機などの空調設備はありませんが、風通りを最大限に意識した設計で、風が吹き抜ける心地よさを体感できます。事前予約すれば一人1,000円と格安で宿泊体験ができるほか、見学も可能で、住まい方の情報発信やエコアイランドの取り組みについて啓発を行うイベントの場としても活用されています。

エコアイランドと観光産業

年間600万人近くの観光客が訪れる沖縄県。このうち宮古島市を訪問するのは約40万人で、年間70万人を超える石垣島には及びませんが、マリンツーリズムだけでなく、エコツーリズムという独自の観光コンテンツを有しています。

すでに紹介した、太陽光メガソーラー実証研究設備やバイオエタノール生産施設、エコハウスなど、市内に点在する環境関連施設は、「宮古島次世代エネルギーパーク」に位置付けられ、いずれも見学ができるようになっています。このほかにも地下ダム資料館、サトウキ

※6 FSC認証

森林管理協議会（Forest Stewardship Council）が運営する国際的な認証制度。環境・社会・経済の観点から森林管理が適正に行われているかどうかを認証。「森林管理の認証」と「加工・流通過程の管理の認証」の2種がある。

※7 次世代エネルギーパーク

2006年に経済産業省が策定した「新・国家エネルギー戦略」に基づき、実際に見て触れる機会を増やすことを通じ、地球環境と調和した将来のエネルギーのあり方について、国民の理解の増進を図るため、太陽光などの次世代エネルギー設備や体験施設等の整備を推進するために、資源エネルギー庁が認定。



宮古島にある地下ダムと地下ダム資料館



次世代エネルギーパーク
になっている泡盛メーカー
の多良川。泡盛の蒸留か
すでバイオガスを発生さ
せ、ボイラーの燃料に活
用している。見学の際は
醸造蔵も案内してくれる

ビの搾りかすを活用した発電システムを導入している製糖工場、泡盛の製造過程で生じる蒸留かすをメタン発酵して燃料に用いている泡盛メーカーなどがあり、いずれも事前連絡すれば詳しい説明に応じてくれます。

次世代エネルギーパークの認定では、観光産業が盛んな沖縄県の中でも、特徴のある観光コンテンツを確立することにつながり、他の離島と差別化を図ることができます。宮古島市の環境関連施設への視察者は年間2,000人を超えるほどと、全体に占める割合はわずかですが、付加価値の高いコンテンツの提供による観光収入の向上や関連産業での雇用創出に寄与するものと考えられます。また、環境にやさしい取り組みを進めていることは、自然環境を保全する観光地としての持続性や付加価値が増し、イメージアップにもつながっているはずで

一方で、エコツーリズムを積極的にビジネスとして展開する動きは、今後の課題でもあります。大手旅行社等の外部との連携を図るにしても、島内にお金が落ち

る仕組みをいかに構築していくかが、これからの重要な鍵となるでしょう。

自然・環境と共生する島づくり

宮古島市の今年度の施政方針の中には、重点施策として「自然・環境と共生する島づくりの推進」が掲げられ、「エコアイランド推進条例（仮称）」の制定に向けた取り組みを進めることがうたわれています。現在はまだ検討段階ですが、実現すれば、エコアイランド宣言を一步前進させ、今後の地域づくりの方向性を示すものとなるでしょう。

一方で、現在取り組まれていることの多くが実証実験であり、本格的な普及や事業化に向けては、採算性や市民の参加、人材育成など、課題も少なくありません。宮古島市企画政策部エコアイランド推進課の大金修一課長は、「地域資源の活用や既存産業と連携を図りながら地域振興を進めていくことが重要です。一方で、国内だけでなく国外にも発信できるような島嶼型の低炭素社会モデルの構築を目指していかなければなりません。こうした取り組みを続けていくことが宮古島市の付加価値を高めていくことになるはずで」といいます。



エコアイランド推進課の大金課長

島嶼型という点を除けば、この考え方は北海道にも当てはまります。環境と共生するまちづくりや低炭素社会の構築を目指した地域づくりは、北海道においても大切なテーマです。環境を守りながら地域内の経済循環を高めて、雇用を維持し、創出していく宮古島の挑戦に学ぶことは多く、今後は同じ政策テーマを掲げる地域同士が手を結び、学び合う機会をつくっていくことも大切でしょう。また、一緒に国への提言を行うなど、地域からの声を上げていくことも重要ではないでしょうか。

●理解を深めるために……

Books

※地域事例1

『沖繩の発展とソフトパワー』

富川盛武編著、沖繩タイムス社

『図説 沖繩の経済』

大城郁寛（執筆者代表）、編集工房東洋企画

『沖繩国際物流ハブ アジア主要都市間の最速輸送モデル』

沖繩県商工労働部国際物流推進課

※地域事例2

『沖繩の宮古島100の素顔』

沖繩の宮古島100の素顔編集委員会編、東京農業大学出版会

●「マルシェ: marché」とはフランス語で市場のこと
で、同音の「マルシェ: marcher」には歩む、行進
する、進歩するという意味もあります。北海道（ノ
ルド: nord=北）が、多くの人々が集い、交流し、活
気あふれる地域へ発展するようにとの願いを込めて、
「開発こうほう」の地域経済レポート特集号として
「マルシェノルド」（年2回、9・3月号を予定）をお
送りします。地域を考えるきっかけとなるように、毎
号、地域経済特有のテーマを取り上げてまいります。

● マルシェノルド バックナンバー

- 第1号 「地域経済の自立に向けて」(99年9月25日発行)
- 第2号 「北海道ツーリズムを考える」(00年1月25日発行)
- 第3号 「都市と商業」(00年6月25日発行)
- 第4号 「循環型社会を目指して」(00年10月25日発行)
- 第5号 「地域とアート」(01年2月25日発行)
- 第6号 「地域とIT」(01年6月25日発行)
- 第7号 「北海道の食産業を考える」(01年10月25日発行)
- 第8号 「NPOのあり方を考える」(02年2月25日発行)
- 第9号 「北のものづくり」(02年8月25日発行)
- 第10号 「地域経済の自立的発展と観光産業」(03年2月25日発行)
- 第11号 「地域景観とまちづくり」(03年8月25日発行)
- 第12号 「地域と大学」(04年2月25日発行)
- 第13号 「北海道らしいエコツーリズムを考える」(04年8月25日発行)
- 第14号 「地域ブランドの時代」(05年2月23日発行)
- 第15号 「地域と医療」(05年8月25日発行)
- 第16号 「北海道発 産消協働」(06年2月24日発行)
- 第17号 「地域とスポーツ」(06年8月25日発行)
- 第18号 「地方都市の再生」(07年2月23日発行)
- 第19号 「地域と農業」(07年8月25日発行)
- 第20号 「地域と図書館」(08年2月25日発行)
- 第21号 「脱温暖化と地域」(08年8月25日発行)
- 第22号 「社会的企業と地域の活性化」(09年3月24日発行)
- 第23号 「食の安全と北海道」(09年8月25日発行)
- 第24号 「森林と地域再生」(10年2月23日発行)
- 第25号 「地域と福祉」(10年8月25日発行)
- 第26号 「企業力と地域の活性化」(11年2月24日発行)
- 第27号 「地域航空を考える」(11年8月25日発行)
- 第28号 「震災復興と地域」(12年2月24日発行)
- 第29号 「地域と金融」(12年8月27日発行)
- 第30号 「地域と再生可能エネルギー」(13年2月25日発行)

September.2013
No.602

編集後記

北海道と沖繩は、南北に長いわが国の両端に位置しますが、視野を広げて見れば、それぞれアジア北方圏、アジア南方圏への中枢拠点という優位な条件にあります。一方で、隣接国との国境に近いという緊張感のある地域でもあります。両地域の連携によって、わが国の新たなグローバル戦略をリードしていくことも可能です。(S.K)

道産子のような大らかさがある「うちなんちゅう(沖繩人)」。その一方で、ある人が「こだわりのあることに対する思い入れや熱意が強い」といっていました。そんな「うちなんちゅう」の気質が、計画や地域づくりに生きていることを実感しました。(M.S)

●開発こうほう／地域経済レポート特集号 | KAIHATSUKOHO
Regional Economic Report

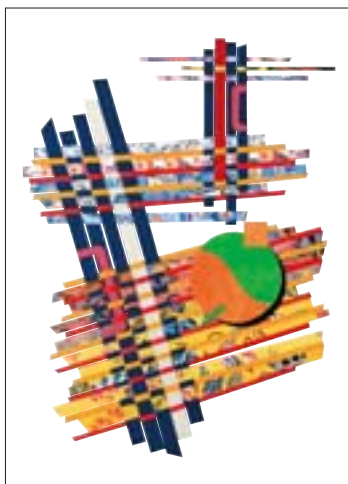
マルシェノルド

●ご意見・ご感想をお寄せ下さい。

(一財)北海道開発協会広報研修出版部

〒001-0011 札幌市北区北11条西2丁目セントラル札幌北ビル
TEL: 011(709)5212 E-mail: pr@hkk.or.jp

開発こうほう 第602号 平成25年8月26日
発行 (一財)北海道開発協会
編集協力 小磯修二
印刷所 (株)須田製版 不許複製
<http://www.hkk.or.jp/>



- THEME -

【交】

縦の糸は北の果て。
横の糸は南の果て。
織りなす二つの世界は、
互いに学び合い、紡ぎ出す
合わせ鏡かもしれない。