

北陸の

新地方の時代

vol.5 2000.5

視座

今、新たな時代に向けて北陸が動きはじめる

特集

1

21世紀の国土のグランドデザインと
地域連携軸戦略

特集

2

新世紀の地域交流
お役に立つ精神と成功例

21世紀の国土のグランド
デザインと地域連携軸戦略

視座

5

21世紀の日本人の価値観やライフスタイルを展望し、
都市や地域のあり方から構築した新しい全総計画を
住民とともに「参加と連携」で実現していく2050年を展望して国土をデザイン
「21世紀の国土のグランドデザイン」の基本構図やだ とし ぶん
矢田 俊文

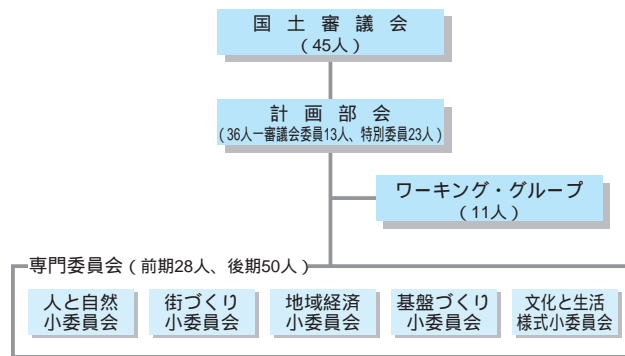
(九州大学副学長 / 理学博士)

1941年新潟県生まれ。県立新津高校卒業。東京大学教養学科卒業。東京大学大学院理学系研究科博士課程修了。法政大学経済学部助教授、教授を経て、1982年より九州大学経済学部教授。1997年、九州大学副学長。1995～98年に国土審議会計画部会専門委員長代理を務め、1999年から国土審議会委員。主な著書に『戦後日本の石炭産業』『産業配置と地域構造』『国土政策と地域政策』および編著に『地域構造の理論』『地域軸の理論と政策』『国土構造の日韓比較研究』『21世紀の国土構造と国土政策』等がある。

*1 国土審議会

1950年(昭和25年)に施行された国土総合開発法に基づく審議会。同法では、「国土審議会は、総合開発計画及びその実施に関し必要な事項について調査審議し、その結果を内閣総理大臣に報告し、又は勧告する」と、その役割を定めている。国土審議会の委員は、衆参両院の議員15人と学識経験者30人以内の計45人委員と定められているが、審議会のもとに学識経験者を中心とした「計画部会」が、さらにその下に「専門委員会」が設けられ、大学教授やシンクタンクの研究者等各分野の専門家が多数参画する体制となっている。また、全体の議論・計画をとりまとめる役割として、審議会、計画部会、専門委員会のそれぞれの代表者による「ワーキング・グループ」が設けられている。

1 < 国土審議会計画部会における調査検討体制 >



注) 図表中の人数は「21世紀の国土のグランドデザイン」策定時のもの

「21世紀の国土のグランドデザイン」は、大きく3部構成となっている。(第1図)第1部は、いわば計画の理念や考え方を示している部分で、学者グループや国土庁が中心となってとりまとめている。第2部は、分野別の基本方策ということで、各省庁の今後10年くらいの施策の方向性を示している。この第2部は、各省庁と調整しながらとりまとめており、その考え方が反映されている。第3部は、いわば地方が主役で、それぞれの地域別の動向や要求を反映させる形でとりまとめている。

基本的な考え方を示している第1部は、さらに3つの章に分かれており、第1章では21世紀の国土を展望し、それをデザインするという今回の計画の基本的な視点が強く打出されている。

実は今回の全国総合開発計画(以下「全総」と略す)は、第5番目にあたるのだが、「5」という数字はどこにも出てこない。これは、これまでの4つの全総を、20世紀型の日本の国土計画として1つのものとみよう、それを(1～4番目の全総を)統括しながら、次のステップとして、21世紀の国土のデザインを展望しようという考え方によるものだ。

第1図 21世紀の国土のグランドデザイン・基本構図(国土庁資料一部修正)

第1部 第1章 21世紀の国土のグランドデザイン

20世紀の国土構造 = 一軸一極型国土構造
 地方 - 活気に乏しい生活、ベルト地帯 - ゆとりのない生活、東京圏 — 人口・諸機能集中

価値観・生活様式の多様化
 自由な選択と自己責任、自然再認識等

時代の大転換
 地球時代、人口減少・高齢化、高度情報化

21世紀の国土のグランドデザイン = 多軸型国土構造
 新しい国土軸の形成、ベルト地帯の再生、多様性に富んだ美しい空間、経済活力、精神的豊かさ

第2章 計画の課題と戦略(目標年次 2010-2015)

第1節 基本的課題

自立の促進 と誇りのもて 地域の創造	国土の安全 と暮らしの安 心の確保	恵み豊か な自然の享 受と継承	活力ある 経済社会の 構築	世界に開 かれた国土 の形成
--------------------------	-------------------------	-----------------------	---------------------	----------------------

第3節 特定課題

首都機 能と東京 問題	基地問題 を抱える沖 縄の振興
-------------------	-----------------------

第3章 計画の課題に向けた取組

第2節 4つの戦略

- 多自然居住地域の創造
- 大都市のリノベーション
- 地域連携軸の展開
- 広域国際交流圏の形成

(1)「参加と連携」による国土づくり
 (多様な主体の参加と役割分担 情報公開、地方分権、地域連携、広域行政)

(2)国土基盤投資の計画的推進
 (重点的・効率的基盤投資)

(3)制度・体制の整備
 (新たな国土計画体系の確立)

第2部 分野別施策の基本方向

- (1)国土の保全と管理に関する施策(防災・環境・流域)
- (2)文化の創造に関する施策(地域文化・国際交流)
- (3)地域の整備と暮らしに関する施策(中枢拠点都市圏)
- (4)産業の展開に関する政策(産業創出の風土)
- (5)交通、情報通信の整備に関する政策(情報活力空間)

第3部 地域別整備の基本方向

- | | | |
|-------|-------------|------|
| 1 北海道 | 2 東北 | 3 関東 |
| 4 中部 | 5 北陸 | 6 近畿 |
| 7 中国 | 8 四国 | 9 九州 |
| 10 沖縄 | 11 豪雪・離島・半島 | |

2 第5番目(の全国総合開発計画)

5つの全国総合開発計画の概要は次の通り。

年	名称	キーワード等
1962(昭和37)	全国総合開発計画	拠点開発方式、新産業都市
1969(昭和44)	新全国総合開発計画	新交通・通信ネットワーク、大規模工業基地構想
1977(昭和52)	第三次全国総合開発計画(三全総)	定住圏構想、テクノポリス
1987(昭和62)	第四次全国総合開発計画(四全総)	多極分散型国土、交流ネットワーク構想
1998(平成10)	21世紀の国土のグランドデザイン	多軸型国土、参加と連携

従って、従来は15年くらいの展望で計画を書いて、10年程度で見直してきたが、今回の計画では50年くらいのタームでの展望を試みている。

第2章は、第1章の50年の展望を踏まえつつ、より現実的に目標年次を2010年から2015年に定めて、課題や戦略を整理・提示している。従って、この5年は、第2部の分野別施策の基本方向と強く結びついており、各省庁の施策や公共投資の基本的な方向性は、この2章から導かれるという構図となる。とりわけ、第2節の4つの戦略が具体的な施策へと展開していく可能性が非常に高い。

第3章は、計画の進め方を記述している部分だが、ここはいわば考え方を示すというものととどまっている。

地方からの発信で議論が活発化 国土軸と地域軸の考え方から生まれた「多軸型」国土

今回の計画では、これまでの全総とは異なるいくつかの動きがあった。これまでの計画は、各省庁から国土庁に出向した官僚グループが議論をリードする形でとりまとめられてきたのだが、今回の計画では、民間の学者グループが相当イニシアチブをとってとりまとめている。

もう一つは、各地域の動きが活発だったことだ。全総は作業までがおもしろく、つくったら急にしぼんでしまうといわれるが、作業までに各地方の経済団体、知事がいろいろな構想をぶち上げるのが常だ。今回の国土のグランドデザインでは、この動きが非常に活発で、例えば、環日本海、環黄海³、北方圏⁴といった地域構想や戦略が、霞ヶ関発ではなく、地方から、今回の全総が出る前にすでに発信されていた。

地域構想だけでなく、国土軸をめぐる動きが地方から発信されたのも注目される。例えば「第2国土軸」という考え方だ。すでに瀬戸内海には3つの橋がつくられたのだから、豊予海峡（愛媛と大分県の間にある海峡）に橋を架けなくてもいいという見解も出ている。そこで、大分県の平松知事が「第2国土軸」という新しい考え方を提唱した。甲府から長野の南部を経て伊勢湾（名古屋市周辺）に出て、2つの橋で三重、和歌山から四国を経て九州に至るというもので、これは大きな反響を呼んだ。要するに、東京から福岡に至る太平洋ベルト地帯を第1国土軸として、第2国土軸をその少し南につくろうというもので、いわば第1国土軸のバイパスとなる。

これに対して東北地方が、東京から仙台を経て札幌に至るルートこそが第2国土軸だと主張して論争が起こった。そのうちに今度は、日本海国土軸という新しい考え方が出てきた。こちらは、第2とか第3とかいわずに、ストレートに日本海国土軸という名前で、島根、鳥取から、石川、新潟あたりまでが賛同して、国土審議会に向けて発信してきた。こうした国土軸をめぐる動きが地方から起こったわけだ。

もう一つ、国土軸というのは大ざっぱで実態が分かりにくい、本当に必要なのはそれぞれの地域に必要な連携軸「地域軸」の形成だという主張や議論もあった。実はこの地域軸という考え方は、私の持論でもあり、九州から発信されたものだ。このほか、日本文化研究センター教授の川勝平太さんからは「庭園の島⁵」というアイデアも出てきている。このように、さまざまな地域構想や新しい国土軸、地域軸といったアイデアが、霞ヶ関ではなく、地方や学者から数多く出されたことで、計画策定にあたっての議論は非常に活発になった。

最終的には、今度の全総の目玉は国土軸だということになり、あらためて国土軸をめぐる議論が行われた。その議論は、国土軸というのは第2の日本列島改造論⁶ではないかといったものや、地域軸の方がはるかに地方の住民の参加やサポートが得られるという見解も出された。こうした議論を踏まえて、結局2つの考え方を合わせて「多軸型」という概念が出てきた。

*3 環黄海（経済圏）

1990年代に示されたアジアの経済圏構想。黄海をとり囲む韓国西海岸、中国の遼東・山東半島、日本の九州北部・山口県の各地域で、一つの経済圏を形成し、連携と交流による成長と発展をめざすという構想。

*4 北方圏（構想）

1960年代後半以降、北海道の自立と活性化を目的として提唱されてきた構想。その構想は「積雪寒冷など北海道と気候や風土の類似している北方圏の諸地域に住む人々が、国境や言語の壁をこえて、生活や文化、学術、スポーツ、産業経済などの交流を通じて、生活の知恵や技術を交換し、相互の地域の発展を図る」ことを目的としている。北方圏を構成する地域は、アラスカを含むアメリカ北部、カナダ、北欧諸国、ロシア極東・シベリア地域、中国東北部など。1971年に制定された第3期北海道総合開発計画において、北海道の国際交流の基本方向として正式に北方圏構想が位置づけられた。

*5 庭園の島

21世紀の国土のグランドデザインの第1章第3節の多軸型国土構想の形成の項において、国土軸形成の方向として「歴史と風土の特性に根ざした新しい文化と生活様式を持つ人々が住む美しい国土、庭園の島とも言うべき、世界に誇り得る日本列島を現出させ、地球時代に生きる我が国のアイデンティティを確立する」と表現がある。川勝氏は、「『庭園の島』とは、北は北海道から南は沖縄まで、日本を構成する6,800の島々に庭園都市ができあがったときの、島国日本の生活景観の呼称である。それは（江戸期の日本のように）家と庭が一体になっていたかつての日本の暮らしの立て方の再現を目指すものだ」（『日本の論点'98』文藝春秋）と論じ、多自然居住地域こそが、「庭園の島」の理想型を実現できるとしている。

*6 日本列島改造論

1972年に発足した田中角栄内閣が掲げた、大型公共投資によって高速道路や新幹線網等の整備を進め、太平洋ベルト地帯以外の成長・発展をめざした成長政策。

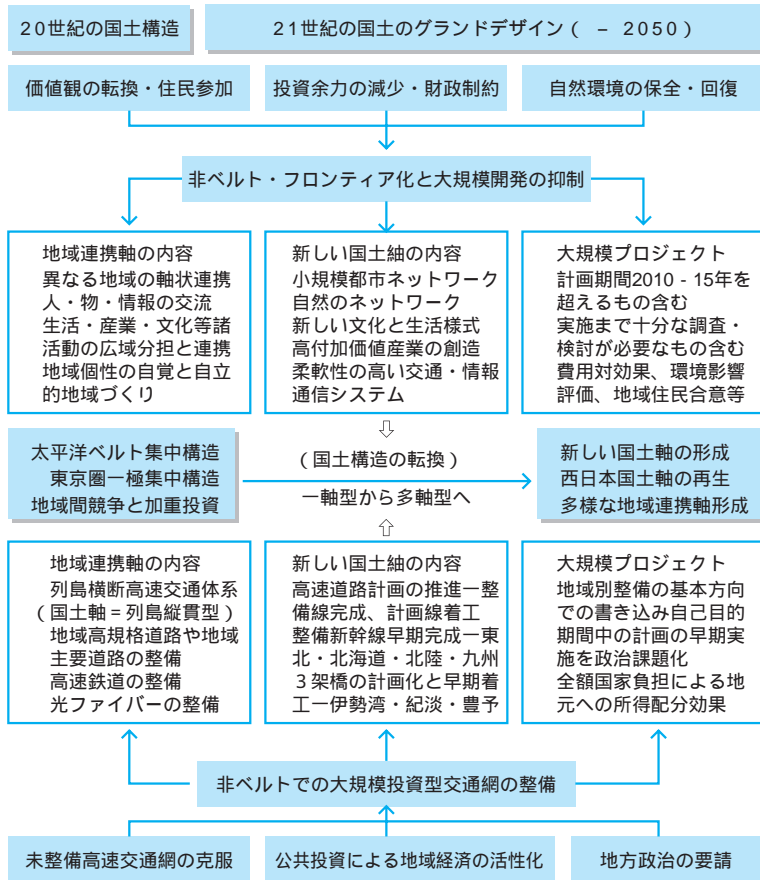
「新しい国土軸」をめぐる2つの解釈
地方の理解と国土審議会の考え方

「新しい国土軸」については、2つの解釈がある。これをまとめたのが第2図だ。図の中央に、「国土構造の転換、一軸型から多軸型へ」と書いてある。これは地方でも東京でも納得し、合意する考え方だ。しかし、その考え方に向う道筋には、実は上から向かう流れと下から向う流れがあり、2つの解釈ができる。

下からの流れはいわば地方から見た解釈だ。地方から見ると、太平洋ベルト地帯以外では大規模な投資型交通網がまだまだ足りないという思いがある。整備に格差があるのに、「20世紀型の開発はもうやめた」とか、「日本がめざすのは美しい庭園の島だ」といわれても困るというのが本音だろう。従って、「新しい国土軸」を見る視点や解釈は、まず新しい国土軸に沿って高速道路や新幹線、大型架橋をきちんとつくる、そしてその軸に向けて磐越道のような地域連携軸をつくっていくというものになる。国土軸を縦軸とすれば、横軸が地域連携軸で、この縦と横の軸が交通網を中心に整備され、そこに大型プロジェクトが展開され、日本全国の整備が進行するという解釈だ。

第2図 「新しい国土軸」と地域連携軸をめぐる二つの理念の共存

『新・全国総合開発計画』の理念



地方政官財界の理念

一方、国土審議会の考え方は上からの流れが中心となっている。これは、これからの日本の国土はどうなるのか、21世紀はどうなるのかということ議論しないで、社会資本整備を進めていくのでは、国土をデザインすることにはならないのではないかという思いが反映されたもので、必ずしも大規模投資型交通網の整備を主眼とするものではない。

グローバリゼーション⁷や環境問題、国際競争、人口減少、高齢化、高度情報化など、こういう時代の大転換を経て出現する21世紀の日本の国土を考えると、21世紀の半ばにはどういう都市が出来上がり、人々がどういう居住形態で、何を目標に国土をつくっていくのかといった議論をしっかりと行わないといけな。単にプロジェクトをたくさん誘導すればいいというものではないはずだ。こうした観点から、いわば本質的な議論を行ってきた。

21世紀の日本を考える時に最も重視すべきは、価値観や生活様式の多様化という点だと考えられる。これからは、18歳でいい大学に入って、22歳で官庁や企業に就職して、55歳か60歳で退職して年金生活を送るといった、これまでの日本人のライフステージや人生のパターンが大きく崩れていく。組織にぶら下がったつもりが、組織からリストラされたり、逆に組織そのものが崩壊する時代を迎えている。そうすると、組織に頼らず自分を見つめて、自己実現のために生きるという人が多数になる。その過程で、職業を変えたり、住む場所を変えることが当たり前になってくる。これまでのように、新津から新潟へ、新潟から東京へといったヒエラルキーシステムは変化する。そうした時代に、自分はいかなる仕事で自己実現し、いかなる場所で家庭を持ち、生活し、子どもを育てていくのか。多様化していこう、そうした生活行動に対して、どういう街が必要で、公共投資はどうあるべきなのか。

こんなふうに考えると、大規模開発ではなく、また、太平洋ベルト地帯ではない地域のフロンティア化を進めるという考え方になってくる。これが新しい国土軸に対する国土審議会の考え方だ。

高次機能都市の整備とネットワークで 地域連携軸から国土軸を形成する

ちょうど四全総の終りごろ、札幌、仙台、福岡という都市が最も人気のある場所だった。100万から200万人の人口で、ほとんどの都市機能は整っている。移動距離も通近距離も短い。空港もすぐそこ。そこにインターネットがあれば何ら不自由がない。子育てにしる、通勤にしる、住宅にしる、大きな負担を強いられる東京の生活と比べると、快適だということで、一つの生き方としてこうした都市が選ばれてきている。これはアメリカでもヨーロッパでも同様で、いわゆる中小規模都市というのがそこそこ利便性があり、また高速ネットの中に入って、空港があって、そしてある程度の都市機能があれば、余裕のある人は小さな都市に住みはじめている。

それなら、今、過集積になっている太平洋ベルト地帯ではない、それ以外の地域を、しっかり21世紀型のフロンティア⁸としてつくろうではないかということになる。そうしてみると、日本海沿岸、東北日本や西南日本といった自然や

*7 グローバリゼーション
(globalization)

個人、企業、団体等のさまざまな主体が、国境を超えて広く国際的に行動することで、広範囲な市場やネットワークが形成・拡大されたり、そうした動きのダイナミズムによってさまざまな影響や相互作用が生まれるプロセスのこと。

*8 21世紀型のフロンティア

フロンティア (frontier) とは、国境の意味で使用されるとともに、特にアメリカで開拓地と未開拓地の境界線や開拓の最前線といった意味で使用されることが多い。また、そこから転じて、最先端、新分野といった意味もある。21世紀の国土のグランドデザインでは、「中小都市と中山間地域等を含む農山漁村等の豊かな自然環境に恵まれた地域を、21世紀の新たな生活様式を可能とする国土のフロンティアと位置づける」とある。

文化が残っている地域が新しい居住形態として選択的に選ばれるだろうと考えた。

しかし、過疎地帯や農山村に人がどんどん入っていくかといえば、現実そんなに甘くはない。恐らく50~60万都市が一番人気のある地域となる。インターネットが整備され、高速道路が整備され、そして空港もそこそこ整備されて、気軽に外国にも行ってこられる、東京に行くのも便利だ。身近には自然がたっぷりある。週末は自然を満喫し、平日は50万都市くらいの都市機能で、高度医療、福祉、そして生涯教育の大学や美術館、こういった心の豊かさを気軽に求められる都市をしっかりとつくっていくことが、新しい国土軸ということになる。高速道路をつくるかどうかは従属変数であって、何がポイントかという道路がポイントでなくて都市がポイントだということだ。

そこに、中枢拠点都市圏という概念が出てきて、三大都市圏プラス札幌・仙台・広島・福岡・北九州プラス幾つかの60万か70万の都市を対象として、徹底的に高次都市機能を整備していこうという考えが生まれた。こうした中枢拠点都市圏を整備し、さらにその周辺に小規模の中核都市を整備し、結びつけていく。こうすることで、人の生き方やまちづくり、クオリティ・オブ・ライフを意識した地域づくりの骨格が生まれることになる。

つまり、新しい国土軸というのは、新しい住み方、人生の過ごし方を意識的に選択できる国土を実現するという考え方だともいえる。これが、第2図の中の「新しい国土軸の内容」として記述した、小規模都市ネットワーク、自然のネットワーク、新しい文化と生活様式、高付加価値産業の創造、(各都市をつなぐ)柔軟性の高い交通・情報通信システムといった戦略として示されている。

人の動きの活発化で1000万人経済圏へ投資を呼び込んだ九州北部地域

新全総の時に7,000キロメートルの高速道路計画が出てきたが、これが90年代後半になってほぼ予定通り完成した。この整備効果の総括はまだだが、都市間の結合が早く強くなったことは間違いない。

従来の考え方では、三大都市圏を除くと、県単位で人が動くと考えられていたが、今起きているのはもう少し大きな動きだ。東北を例にとれば、仙台を中心として、県境を越えて、山形、盛岡、福島あたりまでが非常に流動的な動きをしている。こうした県境を超える人の動きが、九州北部ではもっと早く起きている。

福岡、長崎、熊本、大分の九州北部地域は、面積では九州の半分だが、人口は九州全体1,400万人のうち1,000万人以上を占めている。人口密度では中京都市圏と変わらない。この1,000万人が、高速道路の整備やJRの発足などによって動きが活発化した。若者だけでなく、都市の中・高年も阿蘇の自然に親しむなど、全体的に動き出している。

その結果、200万人の都市圏である福岡に、ドームやキャナルシティ⁹が生まれるなど、次々と新しい投資が行われている。一見過剰投資のほずなのだが、

*9 ドームやキャナルシティ

福岡では臨海部開発や市街地再開発がここ数年活発に進行している。臨海部では、福岡市の西部の「シーサイドももち」地区と呼ばれるエリアに、福岡ドームやコンベンション施設、博物館や企業ミュージアム等が整備され、多数の観光・レジャー客を集めている。また、都市部では、床面積23万平方メートルに及ぶテーマパーク型ショッピングセンターや「キャナルシティ博多」が1998年にオープン。開業後1年間で1,600万人の来場者を集めた。

投資は終わらない。実は、こうした投資は200万人ではなく、1,000万人のマーケットに対して行われている。北部九州は実はもう1,000万人経済圏となっているのだ。

都市間の移動が円滑になると、住民は都市のサービスの選択性が高まる、あるいは自由に選択して行動する。その結果、面白い町には人が集まり、負けた町は落ちていく。これが都市間競争だが、人の動きが活発になればなるほど、より大きなマーケットが生まれ、投資も活発かつ大規模になっていく。これが市場メカニズムだ。九州を例にとると、ハウステンボス（長崎¹⁰）とシーガイア（宮崎¹¹）というのは、同じ時期にほぼ同じ規模で投資が行われた。しかし、1,000万人をマーケットにしているハウステンボスと、100万人程度のマーケットしかないシーガイアでは競争力に差がある。シーガイアは非常に苦戦しているのが現状だ。

湯布院（大分）という観光地が活性化しているのは、もちろん地域の努力であるが、その背景には、都市の住民や外国の人が訪れやすいという、流動性が非常に高く、大きなマーケットの存在がある。観光やレジャー、飲食のように生の人間が動くマーケットには、市場メカニズムが機能する。そのキーワードは人の動き、流動化だ。

公共サービスも連携が不可欠な時代 地域に応じた戦略で連携軸を形成する

一方、公共サービスを見ると、近年、全国各地で公共施設の建設が進んだ。しかし、人々が広域的に動いているにもかかわらず、こうした施設の大部分は市町村単位でつくられている。つまり、サプライとデマンドが合わない。合わないから利用率が悪い。そこで生活圏に合わせて公共サービスを行ってはどうかという考え方が出てきた。周辺の市町村が共同で投資して、共同で利用する（サービスする）というものだ。こうしたことはこれまで市町村は嫌がったのだが、介護保険やゴミ問題などで、手をつながないとやっていけなくなっている。高度化する住民ニーズに応えていくためには、もはや行政が連携しないと突破できなくなっている。

このように、公共サービスに関しては市町村連携、消費サービスに対しては都市を道路その他で結合させて、移動手段を強くし、消費サービスマーケットを広域化して、都市間競争、商店間競争を仕掛けていく。そうすると結果的に勝ち負けがあり、結果的に差別化できる。逆にこちらが弱ければこちらで引き付けようという戦略が、一定の時期になると出てくる。投資戦略、需要に応じた戦略によって、それぞれ活性化する。これを仕掛けていく、意識的に道路整備や鉄道整備によって仕掛けていくというのが、地域連携軸戦略の考えだ。パブリックサービスとコンシューマーサービス、こういったものをまちづくりの中で手法としてやっていくわけだ。それも順次やっていくなどという話しではなくて、最も住民にとって必要な都市間連携を先に仕掛けていく、同じ金を投資するにしても、ニーズに合った使い方を進める。これが今回の全総で提唱している地域連携軸の考え方だ。

* 10 ハウステンボス

ハウステンボスとはオランダ語で「森の家」の意味。オランダのペートルスク女王が住む宮殿「パレスハウステンボス」にちなんだ名称。長崎県佐世保市の大村湾に面する針毛島に1992年に誕生。152万平方メートルの敷地に、中世ヨーロッパの街並みを再現し、ショッピング施設やアミューズメント施設、ホテル等を備えて滞在型リゾート空間を整備している。

* 11 シーガイア

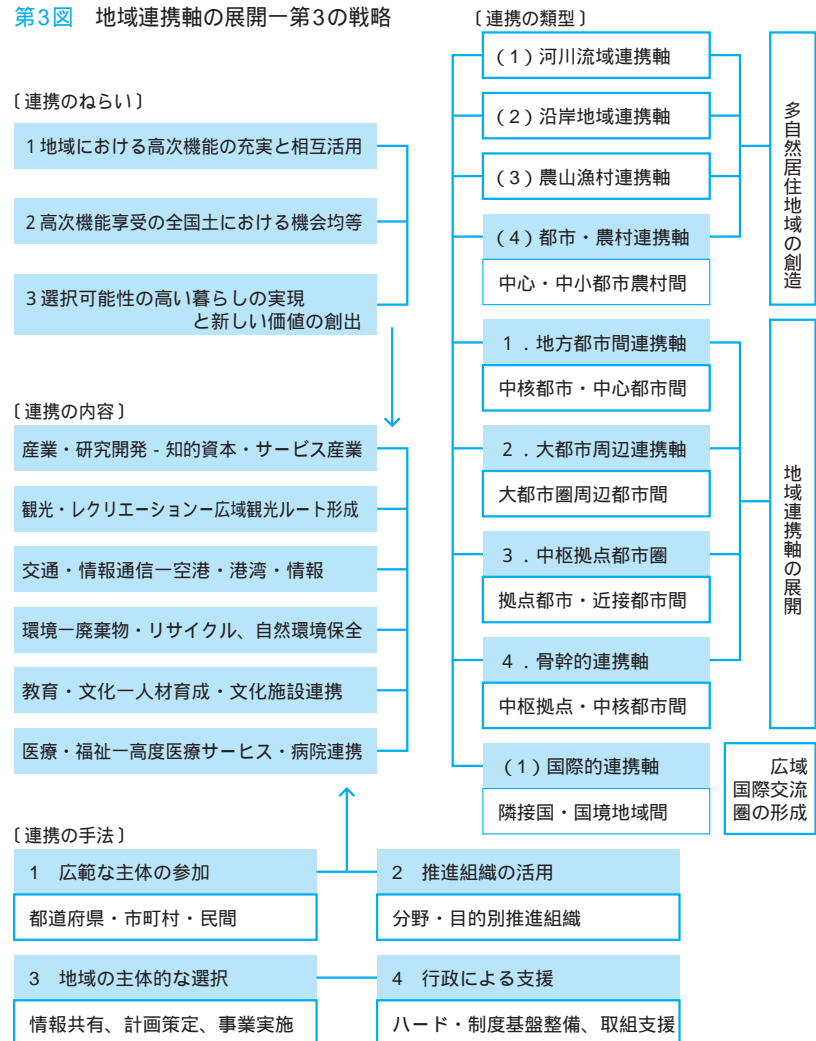
宮崎県宮崎市の国際海浜コンベンションリゾートゾーンに位置する南北約10km、総面積700haの総合リゾート施設。1993年に世界最大のウォーターパーク「オーシャンドーム」、ゴルフコース、滞在型コテージ等の施設で第1期オープンし、翌年ホテルやコンベンション施設等の第2期オープンで施設の拡充を図っている。

第3図は地域連携軸についてまとめている。多様な連携が可能なので、ねらいと内容と手法と類型という、4つのジャンルで整理してある。地域連携というのはいかなる地域においても不可欠だという意味からも、右の方で河川流域連携軸や沿岸地域連携軸、農山村連携軸等を示している。九州では、阿蘇という1つの山を中心にして大分県、熊本県、宮崎県の各地域が、どう阿蘇を活用していくかという連携が、かなり進んでいる。

そして、それぞれ拠点都市が周辺農村をどう取り込んでいくかということが、都市農村連携軸。さらに、地方都市間連携軸もある。これはさらに国際的連携軸まで考えられる。

連携の内容は産業研究開発や、観光レクリエーションだけでなく、環境、教育・文化、医療・福祉といったものもテーマに、広域的に整備してそれぞれが自由に使うのが連携だ。

第3図 地域連携軸の展開—第3の戦略



「参加と連携」が重要な考え方 住民の参加で連携を進める

では、連携をどう進めていくのか。行政一つをとっても、省庁間、各県間、市町村間とあり、なかなか難しいのが現実だ。ドイツに連携の手法を調査に行ったグループがあるが、その話では、特定の民間組織や団体、あるいは学者グループを中心に、行政間連携を意識的に仕掛けていく団体があるとのことだ。対等な機関同士を結ばせるのは第三者しかいないとのことだ。住民が積極的に参加してくると、意外にも行政の動きが進むことが多い。住民の意見ということで、行政は内部の調整や説得をしやすくなるわけだ。

連携というのは日本の行政システムでは困難な面が多いが、住民や学者をはじめ、利害関係のない、組織間の対立のないところで思い切って仕掛けていこうというのが、「参加と連携」の考え方だ。

参加というと身構える省庁や自治体もある。しかし、参加を進めないと21世紀は乗り切れない。少なくとも今後10年は乗り切れないだろうということで、「参加と連携」という考え方が今回の計画の柱の1つとなっている。

恐らくトライアンドエラーで、うまくいかないことも出てくるだろう。しかし、地域づくりに関しては住民自身にも自己責任意識を持ってもらわないといけない。そのためには、一緒にやる必要がある。参加することによって自己責任、自己負担意識というものが住民の中にも芽生えてくるはずだ。これが参加と連携の第一歩となる。

地域連携は「北陸」に何をもたらすか

九州地域のケーススタディから

【県民総生産の伸びに見る九州地域の活力】

1990年代前半のバブル崩壊以降、日本経済は長い不況の中にあるが、その中で九州地域では活発な投資が展開されるなど、その活気が全国から注目されている。実際に県内総生産の推移を見ると、九州7県(沖縄を除く)では、1987(昭和62)年度から1996(平成8)年度の10年間で、30兆5,350億から44兆1,260億円へと約1.45倍の伸びを示し、全国の1.40倍を上回っている。バブル崩壊の影響

を見る意味で、1992(平成4)年度からの5年間で見て、伸び率は1.10と全国平均の1.06を上回っている。

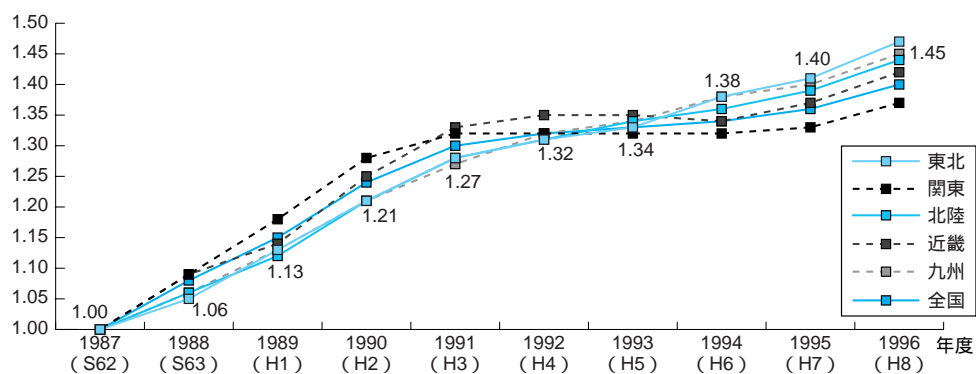
しかし、県民総生産の伸び率で見ると、九州地域の伸び率がトップというわけではなく、10年間で見てここ5年間も、東北地域の方が伸び率は高く、北陸地域(新潟、富山、石川、福井の4県)もほとんど差がない状態にある。つまり、地域の産業経済の活力は九州よりも東北の方があり、北陸とも同程度であったのに、

この間の動きに関しては、九州地域が元気だという評価がなされているわけである。

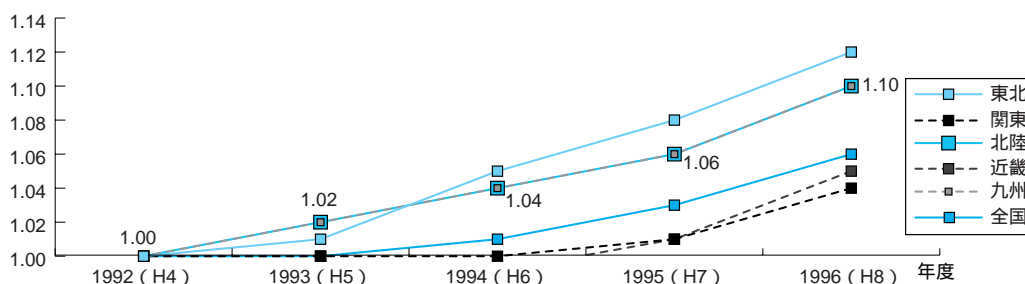
【人の活発な動き(=交流)が九州の元気を生み出す】

ではなぜ九州地域だけが活力あるイメージをもたらしたり、非常に元気があると評されるのだろうか。矢田俊文氏は、その著書「21世紀の国土構造と国土政策」(大明堂、平成11年)の中で、80年代に立地や増強された自動車工場やIC工場が、アジア市場

< 県民総生産の推移 1987～1996年(10年間) >



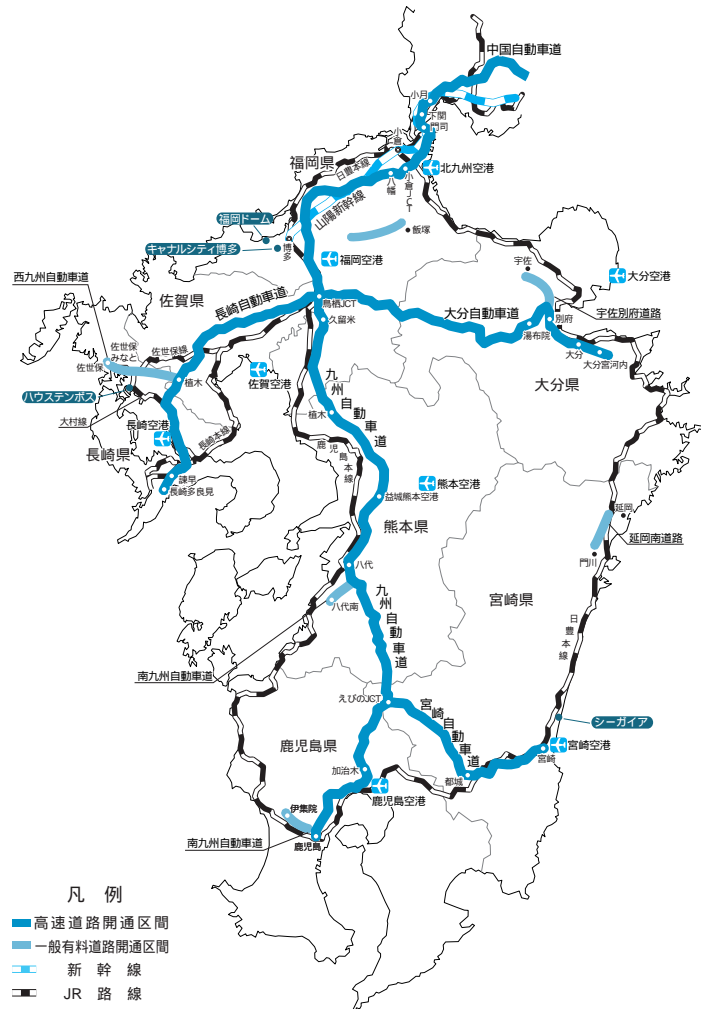
< 県民総生産の推移 1992～1996年(5年間) >



と連携するものが多く、不況下でもリストラの対象にならず、大都市圏の工業に代わって主力工場化していることを一因としてあげつ

つ、「九州の活気は、製造業よりもリゾートなど消費サービス業の活力に負うところが大きい」と述べている。さらに、福岡ドームのイ

ベントや野球の試合に、福岡県内だけでなく、九州北部地域各県からの来場者が目立つという事例をあげつつ、「広域的な人々の動き



< 1990年代の九州地域の主な動向 >

年	道路整備	J R ・ 航空	商業施設、観光・レジャー施設等
1991 (H3)		・「ビートル2世」就航 (博多 釜山、2時間55分)	
1992 (H4)	・九州横断道 大分 別府開通	・新型特急「つばめ」登場(博多 西鹿児島) ・新型特急「ハウステンボス号」登場(博多 ハウステンボス)	・ハウステンボス(長崎)オープン
1993 (H5)		・新型特急「にちりんシーガイア」登場 (博多 シーガイア) ・長崎空港リニューアル	・日本初の閉鎖式ドーム「福岡ドーム」オープン ・シーガイア(宮崎)オープン
1994 (H6)			
1995 (H7)			
1996 (H8)	・九州横断自動車道 大分IC~大分米良IC開通 (長崎から大分までが結ばれる)	・宮崎空港線開業	
1997 (H9)			
1998 (H10)		・佐賀空港開港 ・博多 釜山航路に「ジェビ」投入 ・小倉駅ビル完成(九州最大規模の駅ビル)	・キャナルシティ博多 (テーマパーク型ショッピングセンター)オープン
1999 (H11)	・九州縦貫道と福岡都市高速道路が直結 ・九州自動車道益城熊本空港 インターチェンジ完成	・福岡空港新空港ターミナルビル完成 (国際線) ・西鉄が福岡都心部で100円バスの運行開始	

が、福岡を核とする北部九州の活力源なのである」と分析している。

確かに、1990年代に入ってから九州地域では大規模なリゾート施設やコンベンション施設のオープンが相次いでいる。また、ほぼ同時期に九州縦貫道や九州横断道の整備が進行し、九州地域内の主要な都市は高速道路ネットワーク網で結ばれた。特に九州北部地域（福岡、佐賀、長崎、熊本、大分の5県）の主要な都市圏は、福岡市から1～2時間程度で到達できるようになっている。また、JR九州が「つばめ」「ソニック」といった斬新なデザインや機能を備えた魅力的な新型列車（車両）を投入したという動きもあった。

こうしたインフラの整備が進行したことで、地域内そして地域外の人々の動きが活発化した。福岡ドームで開催される大型イベントやキャナルシティ博多などの商業施設を利用しようと、県境を超えた動きが活発化する。また、阿蘇や

ハウステンボスといった観光・レジャー空間を利用する動きが活発化したわけである。さらに、九州地域外の人々も、整備された高速道路ネットワークやJRの鉄道ネットワークを利用することで、福岡の都市観光、阿蘇（熊本）の自然体験、別府（大分）の温泉、長崎のハウステンボスや観光地めぐりといった、異なる観光・レジャー活動を行いやすくなった。異なる性格をもった観光・レジャー空間が、広域的に利用できることで、選択の幅が広がったわけである。観光・レジャー行動の多様化が進行する中で、それぞれの目的やニーズに応じて自由なコースを選択できることは、大きな魅力であり、他地域との大きな差別化ともなる。交通インフラの整備・拡充に伴う住民の生活行動の広がりそれぞれの都市や県のまちづくりが相まって、人の動きを活発化し、北部九州地域に広域経済圏（矢田氏の分析では「1,000万経済圏」）

を形成し、域内・域外の人々の消費・サービス行動・市場が大きくなったこと。さらに、その大きくなった経済圏（市場）に対して新たな投資が集まる。そうした人の動きのダイナミズムが、九州の活力イメージや元気という評価を生み出したものと考えられる。

【北陸地域は九州の事例から何を学ぶべきか】

県民の総生産の伸び率では、九州地域と北陸地域でほとんど変わらないことは前述したが、その他の指標についても比較してみた。北陸4県（新潟、富山、石川、福井）で見ると、面積では北部九州（5県）とほぼ同水準だが、人口が半分、県民総生産額では6割強、その他の経済指標でも北部九州地域とはやや差がある。北部九州には福岡市と北九州市という2つの100万都市があり、こうした人口の集積が市場を形成し、経済活動や投資を活発化することを考え

< 北陸地域と九州地域の基本指標の比較 >

()内は全国比率(%)

項目	年度	単位	北陸4県計 (新潟、富山、石川、福井)	北部九州 (福岡、佐賀、長崎、熊本、大分)	北陸8県計 (4県+山梨、福島、長野、岐阜)	九州7県計 (北部九州+宮崎、鹿児島)
面積	H.7	Km ²	25,201 (6.7)	25,237 (6.7)	72,489 (19)	42,157 (11.2)
人口	H.11	千人	5,618 (4.5)	10,484 (8.3)	13,311 (10.6)	13,462 (10.7)
世帯数	H.11	千世帯	1,770 (3.8)	3,864 (8.3)	4,226 (9.0)	5,047 (10.8)
就業人口	H.9	千人	4,109 (6.1)	5,217 (7.8)	8,314 (12.4)	6,689 (10.0)
県内総生産	H.8	億円	221,380 (4.4)	357,698 (7.0)	497,889 (9.8)	441,262 (8.7)
第1次産業	H.8	構成比%	2.1	3.4	2.3	3.3
第2次産業	H.8	構成比%	36.5	29.5	38.5	28.1
第3次産業	H.8	構成比%	61.4	67.2	59.2	68.6
1人当たり分配所得	H.8	千円	3,090	2,682	3,012	2,581
事業所数	H.8	カ所	351,639 (5.3)	535,553 (8.0)	801,048 (12)	693,219 (10.4)
製造品出荷額	H.9	億円	137,968 (4.3)	172,166 (5.3)	350,641 (10.9)	204,827 (6.3)
卸売業販売額	H.9	億円	155,045 (3.2)	311,151 (6.5)	298,390 (6.2)	358,371 (7.5)
小売業販売額	H.9	億円	67,646 (4.6)	114,470 (7.7)	157,344 (11)	143,738 (9.8)
米収穫量	H.10	千t	1,107 (12.4)	837 (9.3)	2,252 (25.1)	1,076 (12.0)
農林粗生産額	H.9	億円	5,807 (5.8)	10,649 (10.7)	15,550 (15.6)	18,148 (18.2)

注) 各種資料より作成、人口、世帯数は自治省の住民基本台帳による

ると、北陸4県で、九州地域が実現したような1,000万人規模の経済圏あるいは市場を形成することは難しいと思われる。

しかし、それでも北陸4県では約560万人の人口があり、これは仙台を中心とする南東北3県の570万人や広島、岡山、山口の山陽3県の640万人に匹敵する規模である。つまり、北陸4県でまとまり一つの経済圏を形成していくことで、日本国内でも相当なポテンシャルを持つ市場が出現する可能性があると言える。

さらに、北陸4県に隣接した山形、福島、長野、岐阜など、気候・風土・歴史などで共通性が高く、関係の深い各県と連携することで、人口でも1,330万人を超え、九州7県を上回る規模を持つ経済圏という可能性を描くことができる。すでに、北陸自動車道や上信越自動車道などの高速道路は整備されているが、今後、北陸新幹線や東海北陸自動車道などの交通インフラの整備の進行が予定されていることを踏まえると、北陸域内の人の動きを活発化させるための条件は整いつつある。今後は、九州地域の事例に学んで、実際に人の動き(=交流)を活発にするために、消費や観光・レジャーといった生活行動を拡大するための魅力的な施設や空間、あるいはイベントなどのソフトの拡充が期待される。

整備された(あるいは今後整備される)交通インフラを活用して、いかに広域的な人の動き(=交流)を生み出し、そうした人の動きを活発化させることで、より大きな規模の市場や経済圏を形成する。

市場や経済規模が大きくなれば、スケールメリットが生まれ、新たな投資やより大きな規模の投資が民間からも積極的に行われる。そうした投資がさらに人の広域的な動きを活発化していく。九州の事例に読みとれる、こうした循環構造を北陸地域も構築していくことが期待される。

【広域経済圏の形成が北陸にもたらす効果とは】

先に紹介した「21世紀の国土構造と国土政策」において、矢田氏は広域経済圏の形成が地域にもたらす効果として次の3つをあげている。

規模の経済

100~200万人の都市圏市場を対象にした消費サービス産業が、一挙に1,000万人市場を相手にすることから、激しい競争のなかで、規模拡大とサービスの高質化が生じるとともに、ドームやハウステンボスなど大規模市場前提の新しいビジネスが成立する。

範囲の経済

住民が自地域の都市圏内サービスだけでなく、他の都市圏が供給するサービスを比較的簡単に享受できるようになる。イベントやリゾートはもちろん、美術館・専門学校・病院など文化・教養・医療・福祉など社会サービスも広域経済圏を移動することによって多様な機会を容易に享受できる。財やサービスを供給する産業も多様化し、特定の産業に依存する地域経済の脆弱性から脱却できる。

連携の経済(広域的な)

観光スポットのリンケージによって、一層大きな効果が発揮される。美術館の連携によってより多彩な美術鑑賞の機会が得られる。さらに、大学間連携による単位互換制、社会人教育の共通化など、人々の広域的移動が容易な地域特有のメリットが発生する。ネットワーク型の九州北部学術研究都市構想は、こうしたリンケージのもつ効果をねらったものである。空港間を高速道路や鉄道で結ぶことによって、空港間連携という新しい効果も期待される。

こうした効果は、九州地域(北部九州地域)が広域経済圏を実現したことで実際に生まれたものである。つまり、こうした効果は北陸地域でも実現できるものである。

現代の生活者の行動は多様化し、その行動範囲は広い。県境を超える活動は、北陸地域でも活発化している。そうした動きを見えつつ、北陸地域が4県あるいは8県で連携してそれぞれの地域の特性を活かしつつ、北陸地域内の広域的な人の動きを活発化していくことが、21世紀の活力ある北陸を実現していくために必要ではないだろうか。

北陸地域がそのポテンシャルティ(潜在的な可能性)を潜在させたままに終わらせることなく、現実のものとして顕在化させ、先の3つの効果を実現していくためにも、「交流」そして「連携」という視点から新しい北陸の地域づくりが求められる。



くさ か きみ ひと 日下 公人

(社団法人ソフト化経済センター理事長、
多摩大学大学院教授、東京財団会長)

1930年兵庫県生まれ。東京大学経済学部卒業後、日本長期信用銀行に入行。経済企画庁総合開発局(出向)、同行業務部、調査部、業務開発などの部門を担当する。その後、同行の取締役、顧問などを経て現在に至る。三谷産業㈱非常勤監査役。

早くから、ポスト産業社会論を提唱してきた第一人者として知られ、日本経済・産業をはじめ、世界の動向を洞察した「文化産業」「ソフト化」論には定評がある。

最近、新しい時代をつくる基盤となる「学問」と「知識」教育、政策、情報交流の面などについて、総合的かつ、先進的な研究事業の指導者としても活躍している。

著書に、『会社ルネッサンス』『どんどん変わる日本』『これからの10年』『人生応用力講座』『21世紀・世界は日本化する』など多数。

*1 ハーリーズ(ハーリーズ)

ハーリーターと表記されることもある

台湾語では「哈日族」と表記し、まさに日本が口に入る、日本が大好きという若者たちを意味している。経済発展や日本文化の段階的解禁、そして日本のテレビ番組の流入によって、一気に増加したといわれる。日本でも若者を中心に人気のあった「GTO」や「ビューティフルライフ」「氷の世界」などが、台湾でも放映され、木村拓哉や松島菜々子といったタレントが人気を集めるとともに、番組の中に登場するファッションやグッズに関心をもち、中にはわざわざ日本の原宿や渋谷にショッピングに来る若者もいる。

みんなが同じでは交流も連携も生まれない。 ネット社会が進展するこれからの時代には、 「お役に立つ」精神で、違いをつくることが重要となる。

「100円ショップ、ハーリーズ、ピカチュウ
世界中で日本が支持されている

昨年の12月、ミャンマーとタイを旅行してきた。その際、バンコクのタン・ドウスット大学の学生が、バンコクの市民2700人に、「世界で一番美しい女性は、どの国の女性か?」という調査をした結果を聞いた。

第1位は日本の女性で25%、2番がイギリスで18%、3番がアメリカで17%。バンコクの人たちはそう思っているらしい。ちなみに世界で一番魅力的な男性はイギリス人で、2番が日本、3番がイタリア人。これは、日本がアジアの人からどう思われているかという一つの例だが、これを意外に思う人の国際感覚は間違っていたことになる。タイの真実を見ていないのだから。

別の調査で、シンガポール大学の教授が国内の人たちに「来世生まれ変わるとしたら、何国人に生まれたいか?」と聞いたものがある。もちろん一番多いのはシンガポール人。第2位が白人で10%、第3位が日本人で8.2%。シンガポールには反日華僑の人たちがまだまだたくさんいる。彼らは日頃「日本人は残虐だった」と語り続けてきたにも関わらず、若い人が「日本のものは素晴らしい」と評価しているので、ショックを受けているようだ。

東南アジア一帯に100円ショップが進出している。最近では100円の老眼鏡が売られている。これまでワンダラー(1ドル)ショップがアジア一円にあったが、これが負けている。1ドルも100円も同じようなものだが、日本製品の方がカッコ良くて、次々とアイデア商品が出ているから、アメリカの雑貨は負けた。ということで、これまでのアメリカのイメージや評判は低下している。

アジアの人は日本を好ましいと見ているということだ。それを知らない日本は、いまだにあちこち謝って歩かなければいけないと思っている。悪いことばかりしてきたと思っている。しかし事実は違う。

台湾には「ハーリーズ¹」(北京語で発音すると「ハーリーズー」と呼ばれる、「日本大好き族」の若者がたくさんいる。衛星テレビが解禁されたので、彼らは日本のテレビ番組を通じて渋谷の流行を見て、すぐ買いに来る。ところが流通が間に合わない。だから最近、台北では、お店が閉まっていて、貼り紙に「店主が只今、渋谷へ仕入れに行っていますから、乞うご期待」と書いてある店がある。直接仕入れに行かないと間に合わないぐらい、お客の方が進んでいる。日本の流行をすぐ取り入れる。これは上海へ行っても同じで、上海にも、四川にも、天津にも「ハーリーズー」がいる。「日本大好き族」という新しい民族が、中国大陸にも台湾にも生まれてきている。

アメリカにもいる。ピカチュウ²が大好き、あるいは「もののけ姫³」にしばれたという若者だ。ニュースウィークでは「なぜ、アメリカの子供が全部ピカチュウにいかれてしまうのか。全部日本にもうけを取られてしまうではないか」という記事があったくらいだ。

映画が公開されたとたん全米トップにランクしたし、ピカチュウグッズは日本の4倍も売れている。ピカチュウカードは日本では10億枚だが、アメリカでは44億枚が売れている。「どうして日本人は、こんなにおもしろくて、楽しい映画を次から次へとつくれるのか。ディズニーは一体何をしているのか。もうアメリカ人はこういう心がなくなったのか」と嘆くアメリカ人がいる。

日本が一番の先進国 21世紀に向けて世界の「日本化」が進行中

旅行から帰ってきて、若い女性たちと話をする機会があったので、「バンコクではあなたたちのことを世界一と言っていますが、どう思いますか」と聞いてみると、そうかもしれないという答えが返ってきた。

「私たちはブランド物の値段の高いものを着たり、持ったりしている。世界の人が金持ちだと思って見ている。最近日本の化粧品が非常に進歩して、化粧をしていないように見える化粧ができるので、みんな美人になってしまう。ところがアジアの人もフランスの人も、日本の化粧品を買いたいが高すぎて買えない。そんなこともあって、みんなが憧れてくれているのだろう」という理由をあげた。

私はそれを聞きながら、もう1つ理由があるのではないかと考えた。現代の日本女性は5～6人で集まって、うれしそうに颯爽と歩く。こういうことは世界中にないことだ。2人で歩くというはあるが、女性だけの5～6人の集団で歩いたり、ホテルへ入ってお茶を飲んだり、ケーキを食べたりするのは世界でもあまり見られない。海外諸国では一流のホテルやレストランへ夕食に入る時は、必ず男の人が1人いないとだめで、向こうの方が不自由だ。

ところが日本では、中学生や高校生はもちろん、30代、40代、60代になっても、女性たちが自由に振る舞っている。こうしたことも、他の国から見ると驚きだったり、うらやましいと感じたり、日本の女性を魅力的と感じる一因になっているのではないかと話したら、1人の女性が「なぜ、日本人の女性が颯爽としているかというと、私たちはそういう時には男性のことなどは全然考えていないからです。男性のためにお化粧をしているわけではありません。私たち女性同士が張り合っているか、または自分だけの満足です。だから、ものすごく活気があるのだと思います」と答えた。それは気が付かなかったが、言われてみればそうかもしれない。

こういう女性にとって自由な社会、環境が日本にだけある。他の国の人は実はうらやましいと思っている。こうした社会を実現しようと思ったら30年ぐらいかかる。女性が元気で明るく、友達があちこちいて、男性とは関係なく、颯爽と歩きまわれる国は、20年か30年しないといつけれない。だから日本が一番先進国で、世界の国は後進国というわけだ。

*2 ピカチュウ

1996年に発売され記録的大ヒットとなったテレビゲーム「ポケットモンスター（「ポケモン」と略されることが多い）」（任天堂）に登場するキャラクターで主役の一人。ピカチュウは「ねずみモンスター」とされており、「ピチュー」「ピカチュウ」「ライチュウ」と進化する。ゲームソフトそのものが世界中で800万本以上売れたほどの人気だが、アニメ化されてテレビ放映されたことで、子どもたちの間で爆発的な人気を呼び、劇場用映画の公開や各種キャラクターグッズの展開で、関連商品の市場規模は4～5,000億円に達するといわれている。ゲームソフトやテレビ番組、映画、キャラクターグッズは、欧米でも人気で、アメリカでは小学校にポケモンカードを持ってくることを禁じたり、ハロウィンの際にピカチュウに扮する子どもたちが出てくるなど、さまざまな社会現象まで生んでいる。

*3 もののけ姫

宮崎駿監督作品として1997年に公開されたアニメ映画。日本の中世を舞台に神話的世界を展開し、大人も楽しめる作品として人気を集め、日本での観客動員数は1,300万人、配給収入は100億円を突破した。これは「E.T」を上回るもので、日本史上最大のヒットとなった。米良米一が歌う主題歌も大ヒットとなった。1999年には、北米で英語吹替版「Princess Mononoke」が公開され、大きな話題を呼んだ。

こうした日本の自由な社会や、そこから生まれた日本人の気持ちが、ピカチュウ、もののけ姫といったものに現われてきている。そしてそれが輸出され、世界中で支持されている。いわば世界が「日本化」しているわけで、21世紀にはこうした動きがさらに進行する。だから、景気は間違いなく良くなる。

異質の地域を繋ぐのが「交流と連携」の考え方
ハードばかりでなくソフトの努力が必要

* 4 新産業都市構想

「大都市における人口と産業の過度の集中を防止し、地域格差の是正と雇用の安定を図り、国土の均衡ある開発発展と国民経済の発展に資する」ことを目的として、1962年に公布された「新産業都市建設促進法」に基づいて、指定・建設された工業開発の拠点都市（全国15カ所）を新産業都市と呼んだ。この構想は、同じ年に閣議決定された全国総合開発計画における太平洋ベルト地帯への過度の集中を予防し、地域格差を縮小するためには工業の分散が必要であるが、開発効果を最大にするために、適正な地域配置と集中的な投資を行うべき、という「拠点開発方式」の考えに基づくもの。構想段階では、大規模工業開発拠点として、全国数カ所とされていた。

私は昭和35年から3年間、経済企画庁の総合開発局へ出向していた。その時の業務は「全国総合開発計画」をスタートさせることだった。

「拠点開発構想」「地域の特性を活かした開発を進める」などのいろいろな言葉をつくり、最終的には「新産業都市構想」を盛り込んだ全国総合開発計画を取りまとめた。その際、私は新産業都市は2つだと主張した。日本中に2つ以上いらぬ。無理をしてもできない。計算上そうなる。ところが、次第に指定する地域を増やすようにいわれる。それでも指定にもれる地域には「地域の特性を活かした開発を進めるもの」とした。これは実は何もしないという意味だ。ところが、これを地方の人は、「地域の特性を活かした開発」を国家がしてくれるもので、自分は口をあけて待っていればいいのだと思ったようだ。

その後、全国総合開発計画には「定住圏構想」「情報通信ネットワーク」「国土軸」、そして最近では「連携と交流」という考え方が出てきた。

国土庁の課長さんと会った時に、「最近では連携と言っているんですか」と聞いたら、「言っています」と言う。「そういう言い方をすると、地方の人は喜びでしょうね」と言ったら、「ええ、喜びます」と言う。そこで私が「なぜ喜びか」というと、孤独だからでしょう。孤立感があるから連携したくなる。交流したくなる。地方の人は、みんな寂しいんですよ。ところで具体的に何をしますか」と聞くと、「なるべく異質なものを結ぶ道路をこれからつくりたいと考えています」と言われた。

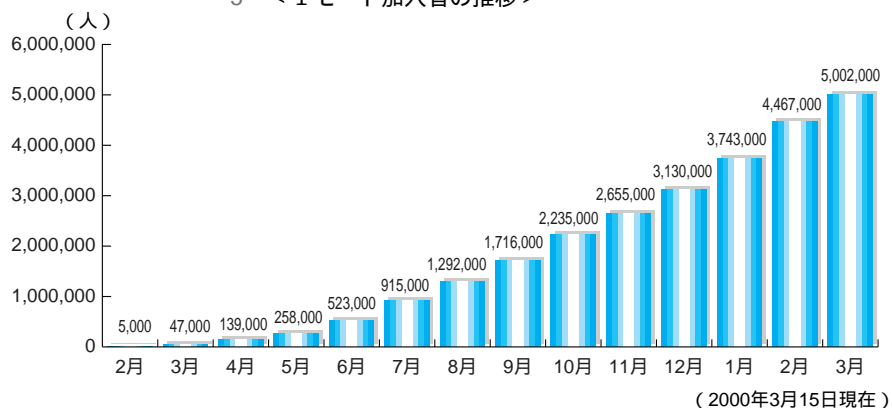
こちらとそちらが違っていなければ、利用客はない。利用客があるためには、こちらとそちらが違っていなければいけない。ちょうどシルクロードみたいなもので、こちらが中国で、そちらがトルコといろいろ貿易すればいいことがある。だから、異質なものを繋ぎたい。

連携と交流といっても、今はパソコンだとかiモードがある。⁵「情報通信の

* 5 iモード

NTTドコモグループが1999年2月から始めた、携帯電話の情報サービスの名称。携帯電話から電子メールやインターネットを利用できたり、銀行振込やチケット予約、ニュースや天気予報、乗り換え案内などの情報サービスなど、多彩なサービスメニューで人気を集め、サービス開始以来わずか6ヵ月で、iモード加入者は100万人を突破し、今年の3月には500万人を突破するというハイペースで加入者が増加している。

5 < iモード加入者の推移 >



方はどうするのですか」と聞いたら、「情報弱者をつくらないように検討を進めております」ということだった。

そこで思い出した。この間、同窓会をしたら、私と同じ年のおじいさんの1人が「若いものに負けじと携帯電話を買ったら、どこからもかかってこないし、かける相手もないし、よけいわびしかった」と言う。それに対して、もう1人が「おまえが努力しないからいけないんだ。自分の電話番号をみんなに教えないとかかってこないよ」と言う。彼は自分の電話番号のラベルをつくり、相手の携帯電話に貼り付けると言う。「このくらいやらなければかかってこないよ」と言った。彼は情報強者で、自ら努力をしている。何も努力をしなければ弱者になる。携帯電話を持っていればいいというものでもない。そういう努力をしなければいけない。これがハードに対するソフトで、ハードばかり見てはいけいない、ソフトの努力がないとだめだという話になる。

今は公共投資の予算がたくさんあって、ハードは景気振興のためとってつくるが、後の利用がない。利用がないと電気代も出ないから電気を消すとか、悲惨な例がたくさんある。

一方で、金沢では女性のボランティアグループが、「国際会議場へ来た外国人が金沢市内見物をしたいのなら、私たちがタダでご案内します」というボランティアをやっている。英語、フランス語、スペイン語、ロシア語が話せる女性が街にたくさんいる。新潟も、国際会議場というハードを整備するだけでなく、そういうソフトにも目を向けなければならない。誘致するにはピラを配るだけでは駄目で、自分が働かなければ駄目だ。ボランティアに限らないが、来て楽しいというソフトが充実すれば、国際会議を開くなら新潟で開こうということになる。

国内のある地域の話だが、振興のために石油コンビナートをつくるとか、石油を貯蔵すると言うと、環境破壊だと言って怒る。それでは精密高度付加価値機械工業をやれと言うと、嫌だと言う。そんな面倒くさい、目が疲れる仕事はしたくない。それでいて、貧乏だ貧乏だと言っている。だったら、観光産業をやいなさいと言うと、侮辱するつもりかと言って怒り出す。観光産業を侮辱するなど、こっちが言いたくなる。観光産業は低いものだと、決め込んでいるのがおかしい。日本で一番いい観光産業をやれば、自慢になるはずだ。

最高の観光産業というのは、こういうものだという手本をつくってみる気がない。観光産業は卑しい。我々はそういうことをしないで暮らしたい。しかし目が疲れる仕事はしたくない。油で汚れる仕事はしたくない。愚痴ばかり言っても駄目だということだ。同情してもらって、誘致しようというのでは、連携と交流にならないわけだ。連携してみたい、あるいは連携してやろうという魅力や理由を持っていないと駄目である。

連携はどうして発生するかというと、人のお役に立つことをすれば、自然に向こうから寄ってくる。金沢のように女性たちがボランティアをしていれば、自然とそれに惹かれて会議を開きたいという団体が増えてくる。自分の都合ばかり言っていたのでは誰も寄り付かない。

巣鴨のとげぬき地蔵から 未来の商店街が見えてくる

最近では日本中、中心商店街が壊滅状態といわれている。通産省の定義では飲食を除いて、100店が固まっているのを商店街と言って、これが全国に15,000ある。その道の方に聞くと、半分は消えると即答された。人口3万人ぐらいの町の中心商店街は、今や「シャッター街」となっている。昔は何とか町銀座と言われたものが、シャッター街と言われる状況になっている。

この間、ある市役所から「商店街を活性化するにはどうしたらよいか」という質問を受けた。私は、「商店街の申し合わせを見なさい。みんなで申し合わせをして、店を開くのは10時半とか、店を閉めるのは8時とか、何とかとたくさん書いてあるでしょう。その中でお客さんのために書いたものに赤い円をつけなさい。自分たちの都合で申し合わせをしているのは黒い円をつけなさい」と答えた。後で聞くと、赤は2つぐらいで、後は全部黒だったという答えが返ってきた。自分に都合がいい商店街は、お客にとって都合が悪いというのは当たり前なことだ。日本経済のせいではない。

それでもどうすればいいかと聞かれたので、「巣鴨のとげぬき地蔵か、あるいは川越市へ見学に行ってきたらいい。それで感心したことはすぐ実行しなさい」と言った。しばらくして市役所の人に「見に行ったか」と聞くと、商店街の人たちから見に行く汽車賃を出せと言ってきたとのことだった。汽車賃をくれないと見に行かないらしい。自分の商売なのに、そんなところは潰れてしまえと思った。

巣鴨のとげぬき地蔵とか川越市には未来の商店街がある。巣鴨のとげぬき地蔵は、おばあさんたちの原宿と呼ばれていて、本当におばあさんだらけ。それは未来ではないと思ってはいけない。未来の商店街は、おじいさんとおばあさんだらけになるのだから。経済白書を見ても、何を見ても、高齢化社会になると書いてある。そうなるに決まっているのだったら、シルバーのための商店街を、もっと心を込めて考えればいい。高齢者に人気のある商店街に行けば何が必要かがわかるから、それ以上のものをつくれればいい。少なくとも巣鴨も川越もほかの商店街とは違っている。だから人が集まるのだ。

ワンセット主義ではますます孤立する 他者との繋がりは「お役に立つ」精神から広がる

地方の人がなぜ寂しいか。それは変わったことをしないからだ。みんなと同じことをするからだ。政府に対して、銀座と同じものをくれ、新宿と同じにしてくれと、画一化、平等化ばかり求めるからだ。一県一医科大学とか、一県一空港とか、他の県にあるものはわが県にも整備してほしい、それしか言わない。日本のどこへ行ってもワンセット主義で、どの県へ行っても同じようなものがある。

それでは隣の県へ行く必要はないし、隣の県からも人は来ない。だから交流が起こらない。同じような地域とは連携する必要が全くないわけだ。いわ

ば昔の藩みたいなので、自給自足主義で、人の厄介にはならない。一国一城の主で気分はいいが、孤独になってしまう。しかしそれは自分たちが憧れ、望んだ状態なのだから満足すればいいのに、孤独では寂しいし、孤立は嫌だ。人に頼らなくても良くなったら、今度は人から振り返ってもらいたい。それには何か自分でしなければならぬ。ところが、何かするのは邪魔くさいからしない。それでは、何か人が振り返るものを誘致しようということで、オリンピックを誘致したり、万国博覧会を誘致しようとする。ところがこれは一過性のイベントだから、しばらくは盛り上がるがイベントが終わったら何も残らない。こんなさびしいものはない。その時だけしばらくは楽しいが、終わったら世間も振り返ってはくれない。

人のお役に立つことをすればいいのに、自分のことばかり考えているから寂しくなる。画一化では注目されないし、自らの誇りもわいてこない。誇りというのは、人のお役に立っているという時が、一番本物だ。

それぞれがそれぞれに違うことをすれば、お互いの助け合いになる。ワンセット主義ではなく、それぞれが違うことをすれば助け合わざるを得ない。相互交流、相互依存といった関係が生まれ、それが連携や交流という意味になる。こういう関係になれば、孤独ではないし、寂しいということもなくなる。

そういうふうに出て上がった社会をネット社会と言う。東京が頂点で、下がピラミッドになっているというのではなく、みんながネットで繋がっていて、どっちが上か下かという関係ではなく、みんながフラットになっている。そんな社会が今、特に日本とアメリカに出現しかけている。

高度情報化社会というのは、実は高度ではなく皆平等という意味で、そのネット社会において連携や交流を進めるポイントが、「お役に立つ」精神だ。

他と違うことから交流が生まれる 去年と同じことをしては成長できない時代

岐阜にユニークな会社がある。この社長はずっと昔から、新しいことをどんどんやってしまう。しかもこれだけ不景気になっても、わが社はずっと黒字だといっている。この社長に先日会ったら、「わが社はパソコンを禁止にした」という。「机の上にパソコンを立てて喜んでいるのはばかだ。会社が滅びる。人間は考えなければいけないのにパソコンを立てていると考えなくなる。総務伝票と経理伝票は仕方がないが、それ以外の生産管理、営業管理などはパソコン禁止にした。パソコンの画面に出てくる数字を見るな、頼るな、自分で考える。自分で現場へ行って来い。現場にすべての教えがころがっている」という命令を下したという。結果は、また会った際に教えてもらうということになっているが、今にこの会社へ人がたくさん見学に行く、そうすると、見学代だけで儲かることになる。

昔、湯布院へみんな見学に行ったし、北海道のトマムの開発もみんな見学へ行った。川越市へ行くと、観光バスで来た黒っぽい服の人がたくさん歩いているが、変わったことをすれば、何はともあれ、見学で儲かる。人がやっていないことを先にやると、連携や交流は向こうの方からやってくる。こちらが誘致

*6 湯布院（湯布院町）

大分県中部の人口1万人強の温泉の町。かつては別府温泉の奥座敷と呼ばれる小規模な湯治場だったが、1964年に九州横断道（やまなみハイウェイ）が開通したことを契機に、映画祭や音楽祭、牛一頭を食べる牛食い絶叫大会など、ユニークな地域イベントと豊かな自然や食材を活用した地域づくりを進めている。こうした地域づくりの成果もあって、リピーターを中心に年間380万人以上（平成10年度）が訪れており、全国の行政や観光関連団体等の注目を集めている。

*7 トマムの開発

北海道中央部、日高山脈のふもとに位置する占冠村に建設された通年山岳リゾート。4棟の高層リゾートホテルやスキー場、ゴルフ場が1,000haの敷地を持ち、1983年にリゾート法の指定第1号としてオープンした。オープン当初は、人口1,400人の過疎の村が、開発効果によって2,700人に増え、年間100万人の利用者があったことから、地域活性化の成功例として注目を浴び、全国各地からの視察も相次いだ。しかし、バブル崩壊等の影響から、施設の一部を所有していた企業が破産し、施設の4割が閉鎖され、村を中心に再建築が検討されている。

しなくても、向こうからやってくる。どうして、そういう変わったことを思いつくのか、断固やろうという気になるのか。それは仕事熱心なら、自然に知りたい、見てみたい、話を聞いてみたいという気になるはずだ。

栃木県のある携帯電話をつくっている会社では、以前は3ヵ月先に持ってこいと言われていたのが、今では3週間先に持ってこいと言われる。ものすごく仕事がせわしい。文句を言っても始まらない。これについていけば儲かるし、ついていかなければ、中小企業だから滅びる。そこで、ウィークリーワーカーという制度をつくった。普通、人を雇う場合は終身雇用か、1日のパートタイムやアルバイトとかで中間がない。だったら1週間の社員というものをつくれればいいだろうと考えた。新聞広告を出して、25才以下に限る。ただしその間に腕が上がったら、週給を上げる。勤務が18週間続き、正社員になりたければ正職員になれるとした。

実際にやってみると、予想以上にいいことがたくさんあることがわかった。

まず、25才以下でウィークリーワーカーに応募してきた人は、正社員募集で来る人よりよっぽどいい人が来た。中小企業だから、正社員募集でもあまり応募者は来ないが、それがウィークリーワーカーではなかなか立派な人が来る。それが安い週給できちんと働いて、2週、3週、4週とやってくれるから、これは得をした。

2番目、18週間続いた人に正社員になってくれといったら、半分ぐらいに断られた。「会社に一生縛られたくない、当分ぶらぶらしているから、また来ます」と。あるいは「休みたい時は休みます」と言われる。

3番目、来週は仕事がないと言ったら喜ぶ。喜ぶので何をするのかと聞くと、「海外旅行へ行く」「国家試験の勉強をする」「渋谷へ行ってナンパをする」といろいろな答えが返ってきた。中には、「親孝行を一週間まとめてやりたい」という若者もいた。子供が少ないから、親孝行も大切な仕事だ。おじいさんやおばあさんの面倒も見なければいけない。

私は某省の大臣表彰の推薦と決定の委員を2つやっていて、そこへこの会社を推薦したが、否決された。理由を聞くと、不安定雇用を助長するようなものを大臣表彰はできないとのことだった。しかしそれは頭が少し古い。今の若者は自由と安定の両方を求めている。完全に安定した終身雇用では、自由がなくなってしまう。安定と自由のバランスをとって、1週間契約がよいという、一つの実験結果がでている。若い人はそれでよいと言っているし、会社も優秀な人が働くので、それでよいと言っている。両方がよいと言っているだから認めればよいのと思う。終身雇用が一番いいと思っているのは私たちの時代の人間だ。会社から「骨は拾ってやるぞ」と言われたら、感激すると思っているのだが、若い人は感激しない。それより、今日給料をたくさんくれる方がいい。いつかくれるというボーナスより、1週間きちんとくれる方がいい。

今までと同じことをしていると、どんどん置いていかれる。「去年と同じことを心を込めてやっているのに、近頃はさっぱり売れない、客が来ない」と嘆く人が多いが、実はそれが一番良くない。いくら心を込めても、去年と同じでは人は来ない。そういう世の中になっている。

「お役に立つ」精神で他とは違うことを進める
これが、地方に交流と連携をもたらす

私は導入には反対だが、東京都が進めている外形標準課税⁸の導入で、銀行は東京から逃げ出したいと思っているのではないか。では、新潟県へいらっしゃいといえいい。越後湯沢には使い手のないマンションがたくさんある。今はパソコンだけで銀行業務はできるから、銀行の本店は是非、越後湯沢へと勧誘すればいい。支店や営業所もみんな止めて、業務はすべてパソコンでやる。そうすると、東京都は税金を取り損ねる。新潟県はそういう変わったことをすれば、寝ていて儲かることになる。

アメリカのピッツバーグ⁹という町は、古くから栄えた町だが、大正から昭和にかけて、見る見るうちに没落した。工場が隣の町、隣の町へと移っていった。その理由の一つに、住民の都合第一で固定資産税を安くして、所得税を高くするという税制を導入したことがあった。固定資産税を払うのは地主だから、古くからいる住民の税金が安くて、新しく来た人に負担を押し付けた。しばらくは良かったが、だんだん工場も研究所も大学も寄り付かなくなった。一方で、まわりの都市は固定資産税を地主が自らたくさん払い、新しく来た人には固定資産税も安いし、所得税も安いという誘致運動をしたので、みんなそちらへ行ってしまった。

こうしたことを反省して、ピッツバーグの議会は我々が税金を払い、よそ者からは取らないというタックスを採用した。これはグレーデッド・タックスと呼ばれる。これを10年やったら、ピッツバーグの町は見違えるように良くなった。これがホントの誘致運動である。

自治省の委員もしているが、ある時大臣に次のように言ったことがある。「日本中全部税率が同じで、後は交付税で調節している。税率はもっと自由化すべきだ。地方自治体がもっと特色を出して、あなたは安くする、あなたは高くする、なるべくなら住民が払う。それで町が栄えたら、後で儲けを取る。とりあえずは自分で負担する、というようなことをする市町村が、日本中どこにもない。何もかも日本中を画一的にそろえるから、地方に開発競争が起こらないのだ。結局、日本では交渉の余地がないから、日本の会社はアジアへ出て行く」というようなことを言ったことがある。

これからの日本は次第に地方自治体が特色を出しやすくなり、画一的でなくなっていくだろう。そう考えると、東京都の外形標準課税という試みは一石を投じたことにはなる。

誘致あるいは連携や交流を進める際には、自分が得をすることばかり考えずに、まず身銭を切って人のお役に立つことから考える。ワンセット主義ではなく、他とは違うことを考える。そうすれば、自然と交流や連携が進んでいく。そして、儲けはあとでゆっくりいただく。これが重要だ。

* 8 外形標準課税

法人事業税の税額を、事業規模を反映するなんらかの基準によって決める課税方式のこと。現在は所得を基準に課税されているが、都道府県税収の約3分の1のウエートを占める法人事業税は景気の影響を受けやすく、税収が安定しないという問題がある。こうしたことから、東京都の石原都知事が、大手金融機関の法人事業税に外形標準課税を導入することを発表し、大きな論議を呼んだ。東京都議会は2000年3月にこの条件を可決、2000年度から課税されることになった。

* 9 ピッツバーグ

アメリカ合衆国北東部のペンシルバニア州の都市。五大湖に近く、川を利用した水運が発達したことから、古くからアメリカの鉄鋼業の中心地として知られ「アメリカのパーミンガム」とも呼ばれた。製鉄だけでなく、ガラスや化学、電気機器等の製造業が集積し、工業都市として発展してきた。アメリカの鉄鋼業の衰退や「煙の街」といわれるほどの環境汚染もあって、1970年代にピッツバーグ市は危機的状況を迎えたが、市と民間が協力して産業構造の改革と都市環境の整備を進め再生を遂げた。こうした都市の再生を評して、「ピッツバーグ・ルネッサンス」と呼ばれている。

高まる日本への関心を 北陸は活用できるか

北陸における国際観光・交流活性化への視点

【地球規模の「移動と交流」が始まった20世紀】

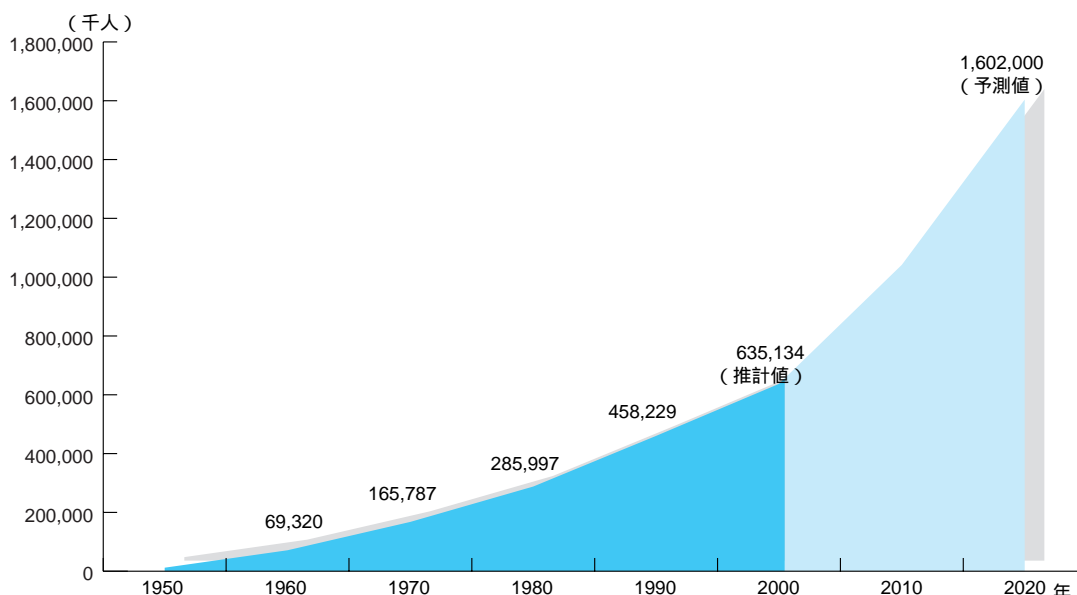
人類が観光やビジネスなどを目的として、国境を超えた移動を活発に行うようになったのは、20世紀の後半になってからといわれている。世界観光機関(WTO)の推計でも、全世界の国際観光客数(商用を含めて、国際的な移動を

行った個人の数)は、1960年に6,932万人だったものが、1998年には6億3,513万人へと、およそ40年の間に10倍近くに拡大。さらに2020年には16億200万人へとさらに拡大すると予測されている。

特に1980年代に、アジア諸国がめざましい経済成長を遂げたこ

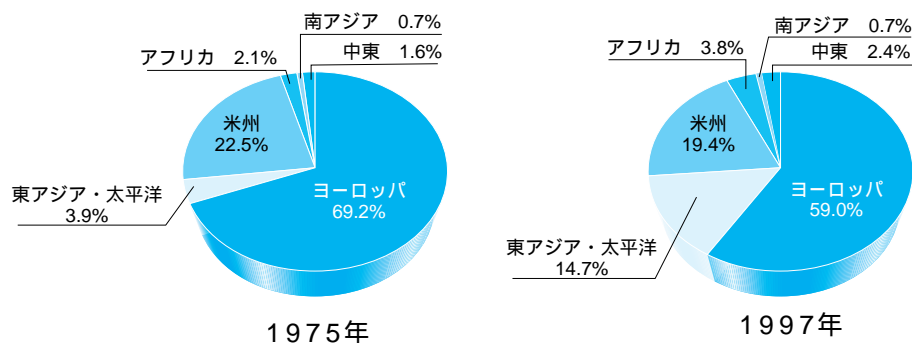
とを背景に、国際的な観光・旅行の目的地として大きくクローズアップされ、現在では東アジア・太平洋地域がヨーロッパに次ぐ目的地となっている。日本を含めた東アジア・太平洋地域は世界中の人々の旅行先として着実に成長・拡大しているのである。

<全世界における国際観光客到着数の実績と予測>

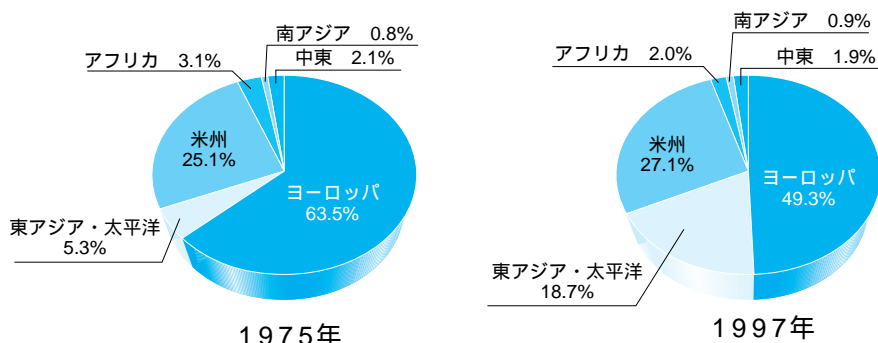


資料：世界観光機関 (WTO)

< 国際観光到着者数地域別シェアの推移 >



< 国際観光収入地域別シェアの推移 >



注) 1997年の数値は推計値
資料: 世界観光機関 (WTO)

【増加する東アジアからの旅行者】

日本を訪れる外国人旅行者は、1965年には年間37万人程度だったものが、1998年には400万人を超えており、実に10倍以上の伸びを示している。訪日外国人旅行者を国籍別にみると、台湾、韓国といった環日本海の東アジア諸国が上位を占めている。

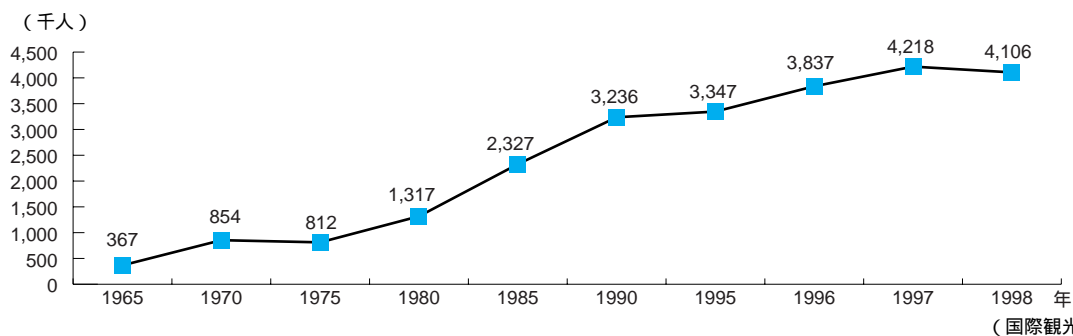
台湾からの訪日旅行者は、ここ

6年間でも着実に拡大しており、特にその9割近くが観光目的で日本を訪れている。韓国からの訪日旅行者は、近年の経済不振からやや減少しているものの、1997年までは1位を占めており、韓国の経済が急速に回復する中で、再び訪日旅行者は増加に転じると予想される。また、中国は、20万人台で推移し、訪日目的も観光よりも留学や研修といった傾向が強い

が、今後は観光目的で日本を訪れる人々が増加することが期待される。

このように、国際観光という観点から見ると、環日本海の東アジア諸国は、日本にとって重要かつ大きな可能性を持ったエリアであり、このエリアに隣接する北陸地域は国内の他地域よりも優位性を持っていると言える。

< 訪日外国人旅行者数の推移 >

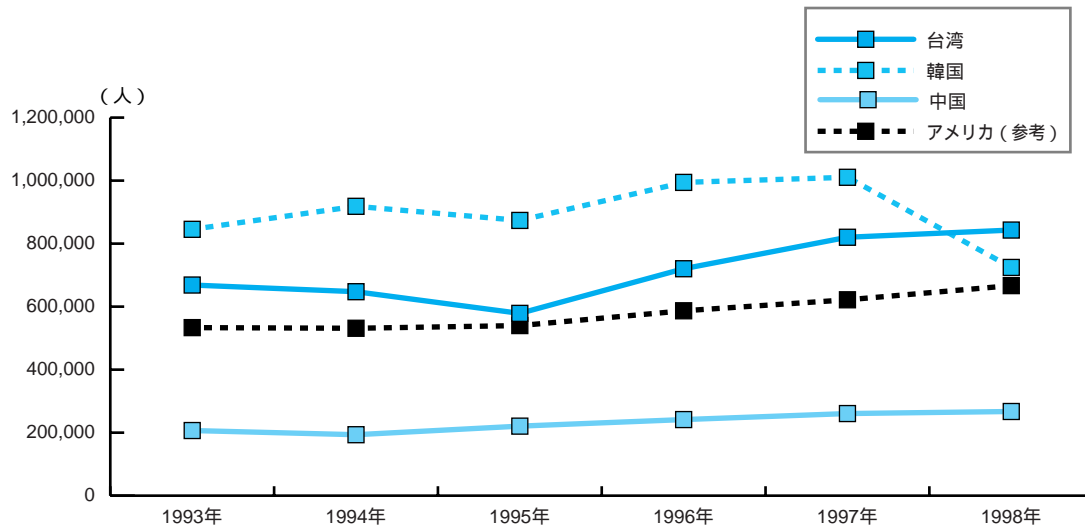


< 国籍別訪日旅行者数ベスト10 (1998年) >

順位	国籍	人数	観光客 (%)	商用客 (%)	平均滞在日数
1	台湾	843,088	88	8	5.0日
2	韓国	724,445	52	35	6.0日
3	アメリカ	666,700	49	40	8.3日
4	香港	356,861	89	8	6.0日
5	中国	267,180	13	25	21.7日
6	イギリス	181,533	49	40	7.9日
7	オーストラリア	123,681	43	20	9.7日
8	カナダ	106,884	64	22	10.0日
9	ドイツ	86,194	44	46	10.1日
10	フィリピン	82,346	20	15	-

注) 中国からの訪日旅行者は留学生や研修生が多く、平均滞在日数も長くなっている
(国際観光振興会資料)

< 東アジア (環日本海) 諸国の訪日旅行者数の推移 >



【北陸地域への旅行者は低い水準にとどまっている】

国際観光振興会が毎年行っている訪日外国人旅行者調査から、日本を訪れた外国人旅行者の旅行先を都道府県別に見ると、北陸各県は20~30位台と低迷している。この調査が、成田、関西、福岡、那覇、羽田、名古屋の6地点(空港)で行われたことを勘案する必要はあるものの、客観的に見て、やはり北陸を訪れる外国人旅行者(北

陸への訪問率)は低調といわざるを得ない。

旅行者の国籍で見ても、台湾からの旅行者で訪問先の19位(2.9%)に石川県がランクしている程度で、韓国や中国といった環日本海の国々の旅行者でも、北陸4県は上位20位にも位置していないのが現状である。

この理由としては、成田、関空といった国際空港(日本へのゲートウェイ)からのアクセスの不足、海外諸国での知名度・PRの不

足、観光や商用の目的地となる中核的施設の不足などが考えられる。訪問先の上位10位内に、宮崎県や長崎県が入っているが、これはシーガイアやハウステンボスといった大規模リゾート施設が集客効果を発揮したものと考えられる。

< 訪日旅行者の居住地別都道府県訪問率（上位10位・1998年） >

(%)

国籍	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位
全体	東京都 60.9	大阪府 22.6	京都府 15.7	神奈川県 15.4	千葉県 14.8	福岡県 10.3	愛知県 9.3	山梨県 5.8	兵庫県 5.6	長崎県 5.6
韓国	東京都 40.4	大阪府 31.6	福岡県 11.3	神奈川県 10.5	愛知県 8.6	京都府 7.4	千葉県 7.0	兵庫県 6.6	静岡県 3.5	大分県 3.1
台湾	東京都 52.3	千葉県 25.1	大阪府 21.7	福岡県 20.2	神奈川県 18.9	長崎県 15.7	京都府 15.1	沖縄県 13.9	宮崎県 12.1	山梨県 19.3
香港	東京都 76.1	千葉県 26.9	大阪府 23.4	福岡県 20.4	長崎県 15.3	宮崎県 14.5	熊本県 13.2	鹿児島県 13.2	神奈川県 10.8	山梨県 10.8
中国	東京都 65.3	大阪府 39.3	京都府 25.4	神奈川県 21.8	千葉県 18.4	愛知県 14.8	兵庫県 11.5	奈良県 11.2	山梨県 8.2	福岡県 7.9
アメリカ	東京都 68.8	京都府 18.4	神奈川県 17.3	大阪府 15.3	千葉県 9.3	愛知県 7.9	広島県 5.6	沖縄県 5.4	兵庫県 4.8	奈良県 4.6

資料：訪日外国人旅行者調査（国際観光振興会）

< 北陸4県への訪問率の推移 >

()内は全国順位

	1994年	1995年	1996年	1997年	1998年
新潟県	1.1 (30位)	1.3 (24位)	0.6 (35位)	1.2 (24位)	0.8 (31位)
富山県	0.4 (42位)	0.6 (39位)	1.2 (26位)	0.6 (37位)	0.6 (37位)
石川県	0.9 (32位)	1.0 (29位)	1.1 (29位)	0.9 (31位)	1.3 (25位)
福井県	0.3 (45位)	0.3 (43位)	0.5 (36位)	0.3 (45位)	0.5 (38位)

資料：訪日外国人旅行者調査（国際観光振興会）

【マーケティングと連携で
外国人旅行者を北陸に】

では、北陸を訪れる外国人旅行者を拡大するためには、何が必要なのだろうか。もちろん、海外での北陸の知名度やイメージアップは必要だが、そうした活動が日本を訪れる人々の行動に結びつくメッセージでなければあまり意味はない。つまり、日本を訪れる外国人の旅行行動のニーズを把握し、それと結びついたメッセージを発信することが有効となる。

今、北陸の各県を訪れている外国人は、初めて来日する人ではな

く、何回も来日している人の比率が高く、その平均訪日回数は、7～10回と全体平均を上回っている。つまり、日本を訪れる外国人にとって、北陸は最初に訪れる地域ではなく、何度か来日した際に訪問する地となっているのである。

こうしたデータから、2つの方向性（戦略）が考えられる。一つは、初めての来日時や2～3回目といった段階で、訪問先として北陸を強く意識させること。このためには、目的地となりうるような魅力的な空間整備も必要である。

例えば、千葉、長崎や宮崎のように、大規模な滞在型のテーマパークを整備したり、バリ島のように伝統文化などを活用して、地域そのものを魅力的な異体験空間にするといった方向性が考えられる。

もう一つは、日本を何回か訪れた外国人がいわゆる大都市やテーマパークといったものとは異なる、新しい日本体験や交流を求めているという動きに注目して、こうした層に対して「新しい日本体験」「もう一つの日本を発見する地域」として、北陸をアピールしていくという方向性である。東京

や大阪、奈良、京都といった、これまでの日本観光とは違う体験の場としての北陸を、日本旅行のリピーター層にアピールすることで、集客を拡大できる可能性があると考えられる。

以上の2つの方向性はもちろん仮説に過ぎない。今後、外国人旅行者の北陸に対する認知状況やイメージ、日本での観光行動などをより詳細に調査・分析すること、つまり、マーケティング活動を行った上で、外国人観光客を集客する戦略と戦術を構築していくというステップが欠かせない。

今、訪日旅行者は「ショッピング」「寺社・庭園・歴史的名所の

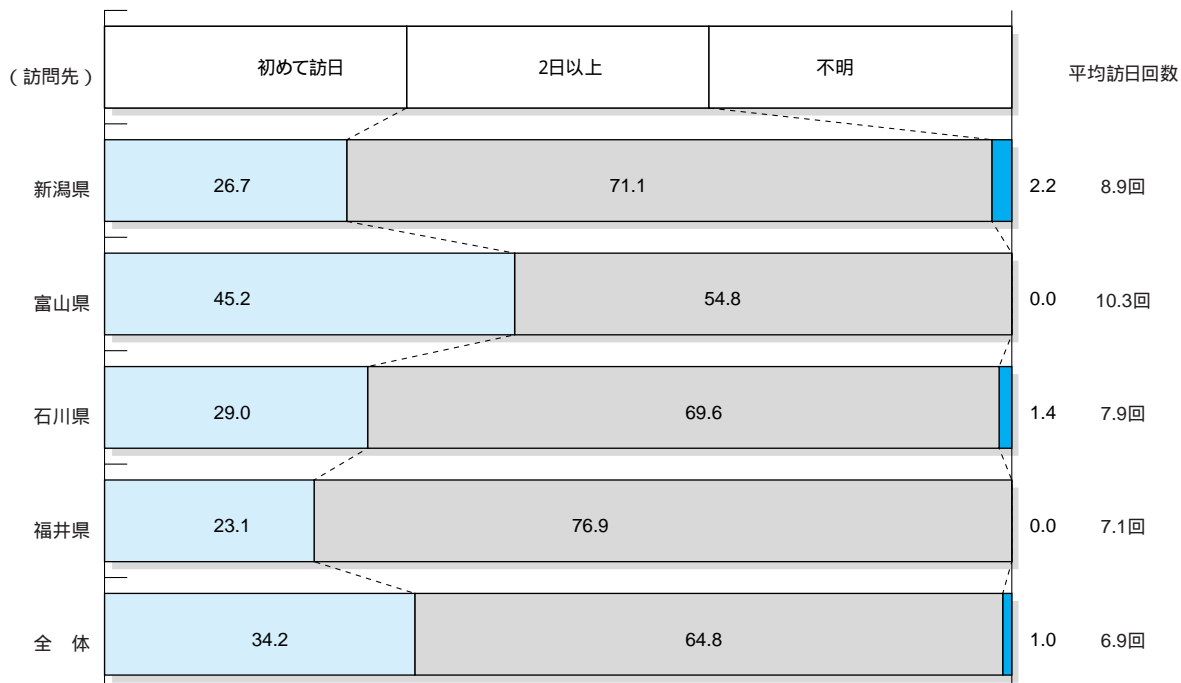
体験」や「テーマパーク等の施設体験」といった行動だけではなく、「自然体験」「食」「小都市や田舎の観光・体験」などの行動を活発化させており、そのニーズは多様かつ複合化している。例えば、一度の日本訪問で、ショッピングや大都市の体験・観光はもちろん、さらに温泉や自然、小都市・田舎の体験といった、非都市型観光も楽しみたい、といった動向であり、ニーズである。こうした多様化・複合化するニーズを満足できる地域として北陸をアピールしていくためには、北陸地域内の連携による取り組みが重要となる。

それぞれの県の持つ資源や個性

を、より魅力的で鮮明なものにする地域づくりを進めつつ、そうした資源や個性をネットワークすることで、外国人旅行者の求める多様で複合的な観光体験・交流のニーズに応える地域（空間）が形成できる。また、的確な情報を各県の連携によって発信することで、コストの効率化を図れるとともに、外国人旅行者への情報の到達度を高めることにもつながる。

これからの北陸が国際的な観光・交流の場へと発展・成長していくためには、マーケティング発想、そして連携による取り組みがポイントとなる。

<北陸4県来場者の訪日回数(1998年)>



資料：訪日外国人旅行者調査（国際観光振興会）

< 訪日旅行者の日本での行動（上位10項目・1998年） >

順位	台 湾	韓 国	中 国	香 港	アメリカ	訪日旅行者 全 体
1位	買物・ファッション 65.8%	買物・ファッション 57.6%	日本料理・ 郷土料理 71.%	買物・ファッション 73.7%	日本料理・ 郷土料理 85.4%	日本料理・ 郷土料理 69.5%
2位	寺社・庭園・歴史 的名所 57.3%	日本料理・ 郷土料理 54.8%	大都市の 体験・観光 62.8%	日本料理・ 郷土料理 62.9%	買物・ファッション 60.0%	買物・ファッション 61.9%
3位	大都市の 体験・観光 56.5%	大都市の 体験・観光 32.5%	買物・ファッション 62.5%	大都市の 体験・観光 61.8%	大都市の 体験・観光 50.7%	大都市の 体験・観光 49.2%
4位	景勝・自然美 55.0%	温 泉 23.8%	寺社・庭園・歴史 的名所 46.8%	寺社・庭園・歴史 的名所 47.6%	寺社・庭園・歴史 的名所 48.7%	寺社・庭園・歴史 的名所 44.9%
5位	テーマパーク・ 水族館・動物園等 54.0%	寺社・庭園・歴史 的名所 23.6%	景勝・自然美 33.8%	テーマパーク・ 水族館・動物園等 41.7%	小都市・田舎の 体験・観光 32.5%	景勝・自然美 31.7%
6位	日本料理・ 郷土料理 53.7%	景勝・自然美 16.1%	小都市・田舎の 体験・観光 29.0%	景勝・自然美 33.3%	日本の生活様式 32.5%	小都市・田舎の 体験・観光 27.2%
7位	温 泉 43.9%	小都市・田舎の 体験・観光 14.5%	温 泉 24.2%	温 泉 32.8%	景勝・自然美 31.2%	テーマパーク・ 水族館・動物園等 23.8%
8位	小都市・田舎の 体験・観光 33.1%	テーマパーク・ 水族館・動物園等 13.6%	テーマパーク・ 水族館・動物園等 21.8%	小都市・田舎の 体験・観光 27.2%	ナイトライフ 27.1%	日本の生活様式 23.2%
9位	ショールーム・工場 見学・見本市 20.6%	日本の生活様式 13.5%	日本の生活様式 21.5%	日本の生活様式 18.8%	郷土・伝統工芸 17.9%	温 泉 22.5%
10位	日本の生活様式 17.0%	ショールーム・工場 見学・見本市 10.6%	ホームステイ・国際 交流活動 12.9%	ショールーム・工場 見学・見本市 12.9%	伝統文化・芸術 16.9%	ナイトライフ 16.1%

資料：訪日外国人旅行者調査（国際観光振興会）

北陸における産業貨物の航空輸送状況

国内航空貨物輸送を中心に

財団法人 北陸経済研究所 1999年8月

近年、生産活動のボーダーレス化の進展や、消費者ニーズの多様化・個性化、物流管理システムの情報化等、物流を取り巻く環境は大きく変化している。このような環境変化は、物流にスピードと正確性を強く求めるようになり、国際物流面にとどまらず、国内物流面においても航空貨物輸送がその活躍の場を広げている。

北陸にあっては、能登地域の浮上を図るため、長年の懸案であった能登空港の建設が、平成10年11月に平成15年度の完成を目指して着工をみており、その活性化策の一環として地域の産品を大都市圏の市場に空輸するフライト産業も視野におかれている。

そこで、本稿では近年の物流環境の変化と航空貨物

の関係在国内輸送に焦点をあて、小松空港、富山空港の両空港における最近の航空貨物輸送の動向を考察し、併せて空港と地域振興とのかかわりを産業貨物や地域の特産品などの航空輸送の一側面から探ってみた。

1. わが国における国内航空貨物輸送の現状

(1) わが国における国内航空貨物輸送の概況

平成9年の国内航空輸送トン数は85万5,914トン、輸送トンキロでは8億26百万トンキロであった。10年前の昭和62年にはそれぞれ55万6,252トン、5億11百万トンキロであったから、10年前に比べておのおの1.5倍、1.6倍になっている(表1)。表2に

表1 国内航空貨物数量の推移

	輸送重量合計(トン)								輸送トンキロ合計 (千トンキロ)	
	前年比(%)		うち幹線(トン)			うちローカル線(トン)				
				前年比(%)	構成比(%)		前年比(%)	構成比(%)		前年比(%)
昭和62年	556,252	11.9	392,799	11.6	70.6	163,453	12.8	29.4	510,795	11.9
平成7年	788,261	9.5	491,115	5.4	62.3	297,147	16.9	37.7	757,944	9.6
平成8年	819,913	4.0	504,315	2.7	61.5	315,598	6.2	38.5	788,491	4.0
平成9年	855,914	4.4	519,848	3.1	60.7	336,066	6.5	39.3	825,503	4.7
平成9年/昭和62年 (倍)	1.54		1.32			2.06			1.62	

資料：運輸省運輸政策局「航空輸送統計年報」

表2 輸送機関別国内貨物輸送量

	鉄道		自動車		内航海運		航空(注2)		合計	
	(JR)	前年度比(%)	(特積み(注1))	前年度比(%)		前年度比(%)		前年度比(%)		前年度比(%)
昭和62年	55,294	6.4	6,545	10.1	462,546	5.0	698	15.9	525,083	3.7
平成6年	52,753	0.8	7,286	5.1	555,764	5.1	910	5.9	616,713	4.6
平成7年	51,456	2.5	7,428	1.9	548,542	1.3	960	5.5	608,386	1.4
平成8年	49,185	4.4	7,653	3.0	546,909	0.3	1,002	4.4	604,749	0.6
平成8年/昭和62年 (倍)	0.89		1.17		1.18		1.44		1.15	

出所：陸運統計要覧

(注) 1. 特積みは「特別積み合せトラック」の略であり、長距離輸送を主体としている。

2. 国内航空の輸送量には、超過手荷物・郵便物を含む

みられるように、国内における貨物輸送全体が不振の中で、航空貨物輸送はまずは順調な伸びを示している。

ただ、国内貨物輸送量全体でみると、航空貨物輸送はもともと大量輸送に向かないため、長距離の貨物輸送量に占める重量ベースの航空比率は0.2%にも満たない。しかし、国内航空貨物の金額ベースの統計は見当たらないので、ちなみに国際貨物輸送の状況を例に見てみると、その航空比率は重量ベースでは同じく0.2%にすぎないものの、価額では貿易総額の約2割にも達している。国内航空貨物輸送を、海で隔てて輸送を行っている国際貨物輸送と同一視して論ずることはできないにしても、国内貨物輸送においても付加価値が高く、運賃負担力のある物品の輸送を担っており、その重要性はかなり高いものがあると思われる。

幹線、ローカル線別（*1）の国内航空貨物輸送（重量トンベース）の伸びでは、昭和62年から平成9年の10年間で幹線の1.3倍に対して、ローカル線の伸びが2.1倍と大きく、ローカル線のシェアは29.4%から39.3%へと10ポイントも高まっている（前掲表1参照）。このことから、航空貨物は量的な増加のみならず、地域的な広がりをみせており、地方においても航空貨物輸送の潜在需要が大きいことがうかがわれる。

わが国の航空貨物の内容については、運輸省航空局の平成8年10月の発送航空貨物の調査によると（重量ベース）生鮮品の輸送量が26.1%と多く、次いで機械・機械部品が25.2%、書籍・印刷物等が16.5%と続いている。

（*1）わが国には86の空港が存在するが、幹線とは、札幌、東京、成田、大阪、関西、福岡および那覇の空港を相互に結ぶ路線をいい、ローカル線はそれ以外の各路線をいう。

（2）国内航空貨物伸長の背景

国内航空貨物の取り扱いが大きく伸びた背景としては、

第1に、生産品の高付加価値化に伴って生産品の運賃負担力が増したこと、個人生活の高度化・多様化を反映して生鮮野菜・魚介類やスキー・ゴルフなどのレ

ジャー関連の荷物が増加し、航空輸送の対象となる物品の品目が拡大したこと、

第2に、企業経営面で物流にスピードと正確性を強く求めるロジスティクスという物流合理化の新たな戦略が重要視されるようになったこと、

第3に、航空機材の大型化、地方空港の整備・ジェット化の進展に伴って航空貨物の搭載能力が増大し、かつ輸送のスピード化および確実性がより高まるなど、ユーザーへの輸送サービス面が向上したこと、

さらには、第4の要因としては、近年における企業の海外生産の拡大に伴う輸入貨物の国内転送、つまり成田などの主要空港から国内各地のローカル空港への転配送需要が増加したこと、なども挙げられよう。

今ほど述べたような外部環境の変化もあるが、航空貨物取扱業界においても、航空貨物の獲得のために種々の努力がなされてきている。

航空貨物の空港への搬入は従来、荷主が市場に対応するための必要性から、早朝と夜間の便に集中していた。このため、比較的空きスペースのある昼間便の利用をいかに高めるかが、航空貨物取扱業界にとって最大の課題となり、日本航空、全日空、東亜国内航空（*2）の航空3社が昼間便の貨物需要を掘り起こすための決め手として、昭和55年4月から「昼間便一般貨物の10%割引（*3）」を、続いて翌56年4月から「昼間便コンテナ運賃（500kg以上の一般貨物）の20%割引」を、それぞれ実施している。

また、消費者に近い小口物流の需要開拓と昼間便の活用を図るため、60年2月からは「小口定額運賃制度」が導入されている。平成3年12月には「国内航空宅配便」が、7年4月には「おまかせ宅配便制度」が創設されている。

さらに航空業界の規制緩和の一環として、8年6月に幅運賃制が導入され、それまで航空各社横並びであった貨物運賃にも各社ごとに格差が生じるようになっており、実勢運賃の低下を促している。また、10年4月からユーザーにとって分かりやすく、利用のしやすい運賃制度である「距離制からエリア制への運賃制度の変更」も行われている。

このように、これまでの貨物取り込み戦略として、具体的には「特産物・生鮮食料品の輸送増加」「昼間便利用による輸送量の拡大」「急便貨物・郵便小荷物の航空輸送扱いへの利用促進」などが挙げられ、航空各社は貨物を取り込む需要開拓のためきめの細かい市場アプローチに努めている。

他方、航空貨物取り扱いを業とするフォワーダー（利用航空貨物運送事業者）各社も集配拠点の整備拡充、広域集配網の確立、営業エリアの拡大等、サービス体制の強化を進めると同時に、対象貨物の品目の拡大を図るなど、輸送量の増強に努めている。

（*2）昭和63年に社名を日本エアシステムに変更。

（*3）午前11時から午後4時の間に出発する便が対象。

2. 北陸における航空貨物輸送の動向

小松・富山の両空港の国内定期航空路線は、表3にみられるように次々と開設されている。

小松空港では、平成に入っては6路線（*4）が開設され、平成11年7月現在で8路線を保有している。富山空港についても、昭和45年7月に羽田便が就航し、その後長期間にわたってその1路線にとどまっていたものが、平成に入り急ピッチで路線が開設され（*4）、現在は6路線に増加している。

ただ、そのうち小松・広島・出雲便、富山・名古屋・函館・長崎便など航空貨物を取り扱っていない路線もあって、一般産業貨物を輸送している現時点の路線は、小松空港が6路線、富山空港は3路線となっている。

（*4）ただし、開設されたものの、小松空港からの岡山便は10年6月、高松便、松山便は11年6月から、また富山空港からの関空便は11年3月末からそれぞれ休止となっている。

（1）北陸における航空貨物輸送の現状

A. 数量的推移

北陸における平成9年の国内航空貨物輸送量は、富山・小松両空港を合わせて9,481トン（発着合計）である（表4）。全国のほぼ1.1%を占めるにすぎず、北

陸はほぼ3%経済と一般にいわれていることからすると低い比率である。ちなみに、北陸3県の全国に占める近年の航空旅客量の比率は、ほぼ一貫して4%前後で推移している。

北陸の航空貨物輸送の全国に占めるシェアが低い原因としては、地理的条件が大きな要因であろう。北陸地域は物流が集まる首都圏や中京圏、関西圏と比較的距離が近く、トラック輸送との競合度合が非常に大きいものがあり、トラック輸送が完全に主体となっている。ちなみに、航空輸送がトラックとの競争で優位にたてる距離は、一般的には800km（北陸を起点に、北は仙台、南は広島）から1,000km（同、北は北海道、南は九州）以上の長距離のケースといわれている。北陸地域は、物流が最も集まる首都圏との距離も600km程度であり、多くの物品の輸送がトラック輸送にシフトし、航空による輸送需要は少なくならざるを得ない。関係者へのヒアリングの中で、「トラック輸送との競合は特に北陸自動車道が全通した昭和63年ごろから激化してきている」「北陸の貨物は輸送コストや空港への持ち込み時間の制約などから、大阪、名古屋さらには東京へ夜間にトラック輸送され、それらの大都市圏の空港から全国の各地方空港へと空輸されているケースがかなり存在する」という意見がしばしば聞かれた。

しかし、そうは言っても、この10年間の小松空港、富山空港の両空港における取り扱いの伸びを発着合計でみると、昭和62年には3,987トンであったものが、平成9年には前述の9,481トンへと増加し、その伸び率は2.4倍となっている。全国の航空貨物数量の伸び率1.5倍は言うに及ばず、順調な伸びを示しているローカル線の2.1倍をもかなり上回って、大幅に増加していることが分かる。ただ、3～4年前から景気の停滞に伴い、域内の航空貨物取り扱いの増加率も伸び悩み傾向にあるようである。加えて、9年7月のアジア通貨危機以降、中でもIC関係の取り扱いの不振が顕在化してきていると聞く。

また、北陸の季節的な特殊事情としては、冬季に航空輸送を利用する荷主がやや多くなっている傾向がう

表3 小松・富山両空港における国内航空路線の現状（平成11年7月1日現在）

小松空港

相手地域	開設年月	頻度・就航機材	始発便	最終便	航空貨物 輸送有無	輸送能力 (トン)	備考
羽田	S38年7月	9往復/日 B747SR、B767 4往復 A300-600 2往復 B-767 3往復	8:30 9:40 10:10	16:45 19:55 19:00		28~40トン 約138トン 10トン	H9.7.1から9往復 全日空 日本航空 日本エアシステム
千歳	S42年6月	1往復/日 B-767	10:30			28トン	全日空
福岡	S53年3月	2往復/日 A32	10:55	19:00		9トン	エアーニッポン
仙台	S59年7月	1往復/日 B-737	11:40			4トン	エアーニッポン
那覇	S63年6月	1往復/日 B-737	8:35			約5.8トン	日本トランスオーシャン航空
広島	H3年11月	2往復/日 JS3	-		×		コミュータ ジェイエア
鹿児島	H7年11月	1往復/日 B-737	15:50			4トン	エアーニッポン
出雲	H8年11月	6往復/週 JS3	-		×		コミュータ ジェイエア

富山空港

相手地域	開設年月	頻度・就航機材	始発便	最終便	航空貨物 輸送有無	輸送能力 (トン)	備考
羽田	S45年7月	5往復/日 B-767 3往復 B-777 3往復	7:40	19:30		約15トン 約30トン	全日空
名古屋	H3年3月	2往復/日 フォッカー50型機	-		×		中日本エアラインサービス コミュータ
千歳	H3年6月	1往復/日 ボーイング767型	11:20			約13トン	全日空
福岡	H6年11月	1往復/日 エアバス320型機	15:00			約11トン	エアーニッポン
函館	H8年7月	1往復/日 Fokker50	-		×		中日本エアラインサービス コミュータ、季節運行
長崎	H10年3月	1往復/日 Fokker50	-		×		中日本エアラインサービス コミュータ、季節運行

(注) 昭和59年3月に空港ジェット化

表4 北陸域内航空貨物数量の空港別貨物流動

小松空港

	千歳		仙台		羽田		岡山		福岡		鹿児島		那覇		合計		
	発	着	発	着	発	着	発	着	発	着	発	着	発	着	発	着	発着計
昭和62年	149	152	16	5	995	1,439			121	52					1,280	1,648	2,928
平成7年	691	222	13	3	1,567	2,302			410	159	3	0	106	156	2,791	2,844	5,635
平成8年	762	231	30	5	1,850	2,331	1	1	405	133	4	3	91	151	3,143	2,854	5,997
平成9年	858	269	15	4	2,093	2,149	7	1	294	193	7	5	249	101	3,524	2,723	6,246
9年/62年 (倍)	5.75	1.77	0.97	0.81	2.10	1.49			2.43	3.74					2.75	1.65	2.13

(注) 高松、松山便は平成9年12月に就航しているが、取扱貨物が1t未満であるので省略した。

富山空港

	千歳		羽田		関空		福岡		合計		
	発	着	発	着	発	着	発	着	発	着	発
昭和62年			625	434					625	434	1,059
平成7年	549	495	1,081	1,013			53	6	1,683	1,514	3,198
平成8年	619	434	956	1,126	2	5	31	36	1,608	1,601	3,208
平成9年	626	542	966	1,012	4	6	48	29	1,644	1,590	3,234
9年/62年 (倍)			1.55	2.33					2.63	3.66	3.05

小松・富山両空港計

	両空港合計		
	発	着	発着計
昭和62年	1,905	2,082	3,987
平成7年	4,475	4,358	8,832
平成8年	4,750	4,455	9,205
平成9年	5,168	4,312	9,481
9年/62年 (倍)	2.71	2.07	2.38

資料：運輸省運輸政策局「航空輸送統計年報」

かがわれる。これは、冬季にはトラック輸送がやや不定期となり、かつ輸送上の荷傷みの問題にも関係しているものと思われる。

発着別では、平成9年の発送貨物量が5,168トンで10年前の2.7倍、到着貨物量が4,312トンで同2.1倍へと、北陸からの発貨物の取り扱いが特に好調に増加している。この結果、かつては着貨物が発貨物より多かったが、平成5年を境に最近では発貨物の方が多くなっている。

次に、昭和62年から平成9年までの10年間の動向を小松・富山の両空港別にみると、小松空港の場合には、貨物量が2,928トン（発貨物1,280トン、着貨物1,648トン）から6,246トン（発貨物3,524トン、着貨物2,723トン）へと、2.1倍（発貨物2.8倍、着貨物1.7倍）に増加している。

また、富山空港も同期間において1,059トン（発貨物625トン、着貨物434トン）から3,234トン（発貨物1,644トン、着貨物1,590トン）へと、3.1倍（発貨物2.6倍、着貨物3.7倍）の大幅な増加をみている。

富山県はもともと早くからIC関係の生産工場の立地が進み、かつ漁業も盛んであった。富山空港は昭和59年3月からジェット機（ボーイング737）が就航したことで、それまでのYS-11型（プロペラ機）は天候に左右され欠航が少なからずあったが、ジェット化によって安定した利用が可能となり、その高速性と確実性がユーザー（荷主）に次第に認識されてきたこ

と、またそれまでのYS-11型の場合には旅客重量によって貨物の搭載が制限されることが往々あったが、使用機材の積載能力のアップによってこのようなケースが解消されたことなどが、この好調な増加に結び付いている要因であろう。

B. 仕向け空港と被仕向け空港

小松・富山両空港において取り扱われている貨物がいかなる空港に発送されているのか、またどの空港から仕向けられているのかの比率をみたのが表5である。

これによると、小松空港の平成9年の場合には（重量トンベース）羽田への仕向けが全体の59.4%と多く、千歳向けが24.3%、福岡向けが8.3%、那覇向けが7.1%と続いている。

前掲の表4にみられるように、発貨物で最も好調な伸びを示している仕向け空港は千歳であり、この10年間に5.8倍となっており、小松空港の発貨物平均伸び率の2.8倍を大きく上回って増加している。この結果、昭和62年には同空港のシェアが11.6%であったものが、平成9年には上述の24.3%へと、シェアを大幅にアップさせている。

就航する機材の大きさ（前掲表3参照）や北陸と相手地域との物流面の結び付きが多分に影響している面もあると思われるが、仙台や新設路線である鹿児島、岡山、高松、松山などの各空港向けは極端に少ない状況にある。

表5 北陸域内空港の航空貨物の先別空港構成比

(%)

		小 松 空 港									富 山 空 港			
		千 歳	仙 台	羽 田	岡 山	高 松	松 山	福 岡	鹿 児 島	那 覇	千 歳	羽 田	関 空	福 岡
発 貨 物	昭和62年	11.6	1.3	77.7				9.5				100.0		
	平成7年	24.8	0.5	56.1				14.7	0.1	3.8	32.6	64.2		3.1
	平成8年	24.2	1.0	58.9	0.0			12.9	0.1	2.9	38.5	59.5	0.1	1.9
	平成9年	24.3	0.4	59.4	0.2	0.0	0.0	8.3	0.2	7.1	38.1	58.8	0.2	2.9
着 貨 物	昭和62年	9.2	0.3	87.3				3.2				100.0		
	平成7年	7.8	0.1	80.9				5.6	0.0	5.5	32.7	66.9		0.4
	平成8年	8.1	0.2	81.7	0.0			4.7	0.1	5.3	27.1	70.3	0.3	2.2
	平成9年	9.9	0.1	78.9	0.0	0.0	0.0	7.1	0.2	3.7	34.1	63.6	0.4	1.8

資料：運輸省運輸政策局「航空輸送統計年報」

(注) 1. 小松、富山両空港の各年におけるおのおのの合計を100.0%とした割合

2. 重量ベース

富山空港の場合にも、同じく羽田へ仕向けられている貨物量が全体の58.8%を占めており、次いで千歳向けが38.1%と多いが、福岡向けはわずかに2.9%にとどまっている。

北陸から九州への輸送ルートに関しては、平成9年で富山空港の発貨物取扱量が48トンであったのに対して、小松空港の取扱量が294トンと、富山空港に比べ実に6倍も多くなっている（前掲表4参照）。着貨物についても同様のことが言え、北陸から九州への玄関口としては、小松空港が利用されていることがうかがわれる。これは、富山空港の福岡便が1日1便で、かつ就航時間帯の影響が多分に影響しているようである。また、関西空港向けも同じく0.2%と少なく、北陸から関西へ仕向けられている貨物のほぼ全量がトラックで輸送されていたことが分かる。

このように、小松・富山の両空港とも羽田（東京）・千歳（北海道）両空港への貨物輸送が圧倒的に多い状況にある。着貨物についてもほぼ同様の傾向がうかがわれ、とりわけ羽田から北陸へ仕向けられる割合が発貨物以上に両空港ともに顕著となっている。

羽田向けの航空貨物の中には、直接の定期航空路線のない地域への輸送の場合には羽田へ輸送し、同空港で積み替え後、最終目的地の空港に輸送されるという、乗り継ぎ輸送がなされているケースもかなり多く存在している。また、フォワーダーのヒアリングの中で、「取扱業者によっては、羽田へ貨物を集め、ほかの地方空港からの羽田着貨物と合わせて最終目的地の空港への輸送を行うことで、航空輸送のコストを引き下げ、収益確保に努めている面もある」ということが聞かれた。北陸の着貨物の航空輸送についても同様のことが言え、全国各地の地方空港からの逆ルートをたどっていることになる。

以上から、北陸の両空港の航空貨物取り扱いの増加は東京便の増便と、同便の機材の大型化に伴う輸送能力のアップが大きく貢献していることは一目瞭然である。他方、小松空港、富山空港ともにここ3～4年の間に、前者では鹿児島便、岡山便、松山便、高松便などが開設され、後者は関空便、福岡便を就航させてき

ているものの、それらの新設路線については輸送需要の増加にあまり寄与していないのが実態ではなかろうかと思われる。

C. 航空輸送能力と輸送実績の乖離^{かいり}

小松・富山両空港における航空輸送貨物は順調に増加しているものの、両空港とも航空輸送能力と輸送実績の乖離には大きいものがある。

当研究所による両空港に乗り入れしている航空会社（7事業所）へのアンケート結果によると、航空貨物輸送能力に対する現在の輸送実績の割合は（表6）「50%以上」と「30～50%未満」がそれぞれ1事業所存在するものの、ほかの5事業所はいずれも20%未満となっている。

ただし、これは航空各社における全路線の平均利用率であり、行き先別あるいは就航時間帯によって大きな差異があるようである。ヒアリングによると、例えば、順調に増加している小松空港の東京便の発貨物を例にとると、旅客の急激な増加に伴う大型機材の導入によって、東京就航の航空貨物積載能力が40トン、あるいは138トンに増加しているものの、便によっては2～3トンと極めて少ないケースもたまにはあるといわれる。つまり、ジェット化・大型機材化による輸送能力アップの効果はまだ必ずしも本格化しているとは言い切れない面があるかと思われる。

表6 小松・富山両空港の航空輸送能力に対する輸送実績割合の現状（件、%）

項 目			構 成 比	
10	%	以 内	4	57.1
10	～ 20	% 未 満	1	14.3
20	～ 50	% 未 満	0	0.0
30	～ 50	% 未 満	1	14.3
50	%	以 上	1	14.3
合 計			7	100.0

資料：当研究所によるアンケート結果

(2) 「航空貨物流動実態調査」にみる小松・富山両空港の利用状況

運輸省航空局は1年おきに国内航空貨物の流動実態

調査を実施している。調査期間が1日であるため、調査当日の貨物の出入りの状況による特殊要因を受ける影響は多分にあるものの、当日の航空貨物の全量をほぼ捕そくしているものであり、航空貨物のある程度の流れをつかむことは可能であると思われる。以下、平成9年3月発行の「航空貨物流動実態調査集計表(* 5)」により、調査当日の小松・富山両空港の利用状況と航空貨物の流れを追ってみた。

(* 5) 調査は平成8年10月23日(水曜日)に実施のもの。

A. 品目内訳

調査当日の北陸からの発貨物は11,635kg、北陸への着貨物は8,542kgであった。

まず、北陸からの発貨物の搭載内容を重量ベースで見ると(表7)、シェアの高い輸送品目は製造食品・飲料などの「その他の品目」が半分近く占めており、

次いで「機械・機械部品」が3割弱と多くなっている。

小松・富山の両空港別の搭載貨物の特徴をみると、小松空港からの発貨物は「機械部品」(25.0%)、「製造食品・飲料」(23.9%)、「書類・印刷物」(17.1%)の割合が高い。富山空港からの発貨物は「製造食品・飲料」のウエートが38.0%と非常に高くなっているのが目立つが、次いで小松空港と同様に「機械部品」のシェアも24.8%と高いものがある。

一方、全国ベースの発送貨物に占める割合は生鮮食品が26.1%とトップであるのに対して、小松空港が8.8%、富山空港が5.9%と両空港とも生鮮食品の発貨物に占めるシェアが極めて低くなっている。

ただ、全日空小松・富山両事務所でのヒアリングによると、平成9年の1年間における生鮮食品の搭載率は、富山空港が20%強、小松空港も15%程度と、「航空貨物流動実態調査」の数値よりもかなり高くな

表7 小松・富山両空港発着貨物の重量構成比

(平成8年10月23日(水曜日)1日間の荷主からの受託貨物)

(kg、%)

	全 国		発 貨 物				着 貨 物			
			小 松 空 港		富 山 空 港		小 松 空 港		富 山 空 港	
	構成比	構成比	構成比	構成比	構成比	構成比	構成比	構成比		
生 鮮 品	364,259	26.1	918	8.8	69	5.9	2,183	32.0	850	49.2
野 菜	61,771	4.4					27	0.4		
果 物	15,586	1.1			7	0.6	3	0.0	4	0.2
水 産 品	242,242	17.4	431	4.1	62	5.3	2,125	31.2	606	35.1
植 物	34,530	2.5					28	0.4	240	13.9
その他の農畜産品	10,130	0.7	487	4.6						
機 械 ・ 機 械 部 品	351,179	25.2	3,011	28.7	288	24.8	2,412	35.4	576	33.4
機 械	107,010	7.7	395	3.8			491	7.2	221	0.0
機 械 部 品	244,169	17.5	2,616	25.0	288	24.8	1,921	28.2	355	20.6
日 用 品	160,139	11.5	248	2.4	28	2.4	178	2.6	16	0.9
衣 類	84,544	6.1	114	1.1	10	0.9	175	2.6	14	0.8
その他の日用品	75,595	5.4	134	1.3	18	1.6	3	0.0	2	0.1
書 類 印 刷 物 等	229,677	16.5	1,826	17.4	22	1.9	336	4.9	78	4.5
新 聞 ・ 出 版 物	23,962	1.7	2	0.0	4	0.3	52	0.8	2	0.1
書 類 ・ 印 刷 物	193,291	13.9	1,789	17.1	13	1.1	271	4.0	70	4.1
証 券 類	5,578	0.4	1	0.0	1	0.1			1	0.1
磁 気 テ ー プ	6,846	0.5	34	0.3	4	0.3	13	0.2	5	0.3
そ の 他	288,857	20.7	4,472	42.7	753	64.9	1,707	25.0	206	11.9
動 物	5,644	0.4	26	0.2			76	1.1		
金 属 類	16,198	1.2			2	0.2	92	1.3	1	0.1
医 薬 品	25,220	1.8	341	3.3	67	5.8	26	0.4	6	0.3
その他の化学製品・窯業品	23,416	1.7	51	0.5	19	1.6	81	1.2	146	8.5
紙 ・ パ ル プ	2,810	0.2					9	0.1		
製 造 食 品 ・ 飲 料	75,188	5.4	2,506	23.9	441	38.0	610	8.9	50	2.9
糸 ・ 織 物	7,905	0.6	72	0.7						
貴金属・美術品・骨董品	2,807	0.2	4	0.0						
その他の工業製造品	65,289	4.7	1,231	11.8	23	2.0	654	9.6		
そ の 他	64,380	4.6	241	2.3	201	17.3	159	2.3	3	0.2
合 計	1,394,111	100.0	10,475	100.0	1,160	100.0	6,816	100.0	1,726	100.0

資料：運輸省航空局「航空貨物流動実態調査集計表(平成9年3月)」

っている。流動調査当日における貨物出入りなどの特殊要因の影響が出ている面があるかと思われるが、いずれにしても、北陸からの発貨物に占める生鮮食品の比率が全国平均よりもかなり低率であることは間違いないところであろう。

次に、北陸への到着貨物の内容をみると、「生鮮品」は小松空港が32.0%、富山空港が49.2%、また「機械・機械部品」はそれぞれ35.4%、33.4%と高く、両品目で北陸への到着貨物全量の7割を占めている。

生鮮品については、北陸発が実数ベースで987kgであったのに対して、到着が3,033kgとなっており、北陸は水産品を中心とした生鮮品の完全な移入地域となっている。生鮮品の最始発空港をみると、小松空港へは仙台、釧路、新千歳の3空港から多く、これらの空港で9割近くを、また、富山空港は新千歳、羽田の2空港からの空輸が多く、同じく9割弱を占めている。

B. 集荷・持ち込み時間帯

後で述べる航空貨物取扱関係業者へのアンケート結果によると、「航空運賃が高い」に次いで「空港への貨物の持ち込み時間帯」を問題視している先が極めて多いので、前もって小松・富山両空港の集荷・持ち込み時間帯の現状をみておきたい(表8)。

小松空港への集荷・持ち込み時間帯は「15時～16時台」が38.9%と多く、次いで「12時～14時台」が25.5%となっており、これらの時間帯に合わせて64.4%が集中している。また、富山空港では、「9時～11時台」の集荷・持ち込みが圧倒的に多くっており、集荷・持ち込み全量の55.1%に上っている。次いで「12時～14時台」が24.2%と続いている。

全国平均の集荷・持ち込み時間帯に比べて、小松空港は2～3時間程度、富山空港についてはさらにズレが大きく4～6時間程度は繰り上がっている。これは航空機の出発時間に関係しているものと推測される。

なお、品目によっても集荷・持ち込み時間帯に相違がみられる。参考までに北陸と関係が深いと思われる品目を全国ベースでみると、「水産品」などが比較的早い時間帯に空港へ持ち込まれる割合が高くなっている。一方、「機械部品」「書類・印刷物」「その他工業品」などはやや遅く持ち込まれるケースが多くなっている。

C. 小松・富山両空港の集荷圏

小松・富山両空港の貨物の集荷圏は当然ながらそれぞれの自県のユーザーをベースとしているが、小松空港の集荷圏は富山空港と比較してややすそ野が広いことがうかがわれる。

表8 小松・富山両空港の集荷・持込時間帯別構成比
(平成8年10月23日(木曜日)1日間の荷主からの受託貨物)

	合計	0時台～8時台	9時台～11時台	12時台～14時台	15時台～16時台	17時台～18時台	19時台～23時台
小松空港	100.0(10,474kg)	2.8	13.9	25.5	38.9	15.4	3.6
富山空港	100.0(1,156kg)	0.7	55.1	24.2	11.3	8.7	-

参考

全国合計	合計	0時台～8時台	9時台～11時台	12時台～14時台	15時台～16時台	17時台～18時台	19時台～23時台
100.0(1,394kg)	100.0(1,394kg)	6.9	13.9	16.3	27.9	27.2	7.9
品目							
野菜	100.0(61,771kg)	6.1	23.5	38.1	24.9	7.3	0.0
水産品	100.0(242,242kg)	12.9	28.7	30.6	21.8	5.7	0.3
機械部品	100.0(244,169kg)	4.4	5.3	8.8	30.6	41.7	9.1
書類・印刷物	100.0(193,291kg)	5.6	4.8	7.3	30.0	42.5	9.8
製造食品・飲料	100.0(75,188kg)	11.0	28.7	29.9	23.4	5.7	1.2
その他の工業製品	100.0(65,289kg)	3.0	7.0	11.1	33.6	29.6	15.7
函館空港	100.0(25,626kg)	10.6	19.8	28.8	29.0	11.8	-
熊本空港	100.0(25,275kg)	11.1	7.9	29.7	34.1	15.8	1.3

資料：運輸省航空局「航空貨物流動実態調査集計表(平成9年3月)」

(注)1.()内は実数

2. 網掛けは持込み比率が高い時間帯

3. 函館空港、熊本空港は地方空港として取扱高が上位にあり、参考までに記載した

まず、小松空港の発貨物の状況を「航空貨物流動実態調査」によりみると（表9）、石川県の割合が86.6%と高いが、福井県も10.1%と多く、福井県にも小松空港を利用するユーザーがかなり存在してい

ることが推測される（重量ベース、以下同じ）。そのほかでは、富山県が3.0%となっており、北陸の域外である岐阜県の事業所からもわずかではあるが利用されていることがうかがわれる。

表9 小松・富山両空港の荷送り人・荷受け人所在地
（平成8年10月23日（水曜日）1日間の荷主からの受託貨物）

	荷 送 り 人		荷 受 け 人	
	重量 (kg)	比率 (%)	重量 (kg)	比率 (%)
小 松 空 港	10,474	100.0	6,816	100.0
富 山 県	314	3.0	19	0.3
石 川 県	9,074	86.6	6,034	88.5
福 井 県	1,060	10.1	355	5.2
岐 阜 県	26	0.2	28	0.4
滋 賀 県	-	-	5	0.1
京 都 府	-	-	375	5.5
富 山 空 港	1,159	100.0	1,725	100.0
富 山 県	1,159	100.0	1,279	74.1
石 川 県	-	-	446	25.9

資料：運輸省航空局「航空貨物流動実態調査集計表（平成9年3月）」

次に、着貨物の荷受人の比率をみると、石川県が88.5%を占めているものの、京都府が5.5%、福井県が5.2%と続き、そのほかでは岐阜県（0.4%）、富山県（0.3%）、滋賀県（0.1%）の事業所なども荷受人となっているなど、利用者の所在地の範囲は地域的には発貨物よりやや広がっている。

一方、富山空港の集荷圏は、発貨物が空港の所在する富山県の1県にとどまっておらず、着貨物も富山県（74.1%）、石川県（25.9%）の2県となっている。石川県の全荷受人は金沢市にある事業所である。

表10 小松・富山両空港発貨物の最終着空港
（平成8年10月23日（水曜日）1日間の荷主からの受託貨物）

(kg, %)

最終着空港	小 松 空 港 発				富 山 空 港 発			
	合 計	構 成 比	うち、機械・同部品		合 計	構 成 比	うち、機械・同部品	
				構 成 比				構 成 比
新 千 歳	1,669	15.9	347	11.5	505	43.5	149	51.6
函 館	137	1.3	127	4.2	93	8.0		
奥 尻	4	0.0	4	0.1				
旭 川	54	0.5	54	1.8				
釧 路	62	0.6						
帯 広	86	0.8	26	0.9	8	0.7		
女 満 別					15	1.3		
青 森	8	0.1	6	0.2	1	0.1	1	0.3
三 沢	89	0.8	24	0.8				
仙 台	308	2.9	290	9.6				
秋 田	16	0.2			31	2.7	31	10.7
山 形	2	0.0						
福 島	1,195	11.4	1	0.0	28	2.4	10	3.5
羽 田	3,640	34.8	1,168	38.8	391	33.7	97	33.6
新 島	26	0.2						
広 島	8	0.1						
山 口 宇 部	236	2.3	95	3.2	55	4.7		
福 岡	908	8.7	626	20.8	32	2.8	1	0.3
長 崎	2	0.0						
対 馬	3	0.0						
福 江	1	0.0						
上 五 島	12	0.1						
小 値 賀	20	0.2	1	0.0				
熊 本	2	0.0			2	0.2		
宮 崎	2	0.0						
鹿 児 島	56	0.5	2	0.1				
奄 美	1,504	14.4	180	6.0				
那 覇	424	4.0	60	2.0				
合 計	10,474	100.0	3,011	100.0	1,161	100.0	289	100.0

資料：運輸省航空局「航空貨物流動実態調査集計表（平成9年3月）」

（注）網掛けは調査時点で貨物定期航空路がある空港

3. 北陸域内航空貨物取扱関係事業所へのアンケート結果

国内航空貨物の取り扱いの流れは図1を参照していただきたいが、関係業者としては、キャリアと呼ばれる航空会社、利用航空貨物運送事業者であるフォワーダー、そして荷送り人や荷受人であるユーザーが存在する。

小松空港へは6社の航空会社が、富山空港へは2社が乗り入れし、国内航空貨物を取り扱っている。また、北陸の航空貨物取り扱いの関係事業所として42事業所(*6)が存在する。

表12 ユーザーの航空輸送を利用する判断基準 (件、%)

項目	件数	構成比
		(%)
運賃コスト	8	22.9
時間(納期の関係)	33	94.3
輸送の安全性	4	11.4
輸送の信頼性	4	11.4
その他	0	0.0
合計	35	100.0

(注) 複数回答

平成11年4月末から5月初旬にかけて、上記の航空貨物の取り扱いに関係している事業所へアンケート調査を行い、60事業所(キャリア7事業所、主要フォワーダー16事業所、ユーザー37事業所)からご協力をいただいた。

以下は、航空貨物取り扱いにおける問題点など、関係事業所の意識に関するアンケート結果である。

(*6) NTTの各県「タウンページ(職業別)」による

A. ユーザーの航空輸送を利用する判断基準

ユーザー社が航空輸送を利用する場合の主な判断基準については(表12)「時間(納期の関係)」を重視している先が最も多く、有効回答事業所35事業所のうち33事業所(94.3%)がこの“時間”を判断基準としている。次いで「運賃コスト」が8先で22.9%となっている。

ちなみに「貴社が遠隔地(関西、東海地域等以遠)へ輸送する場合、輸送機関別の構成割合(重量ベース)はどの程度ですか」との別途設問に対して、有効回答事業所35先のうち“航空輸送が3割以上である”と

表13 航空貨物取扱い上の問題点

(件、%)

項目	業 態 別					
	キ ャ リ ア ー		フ ォ ワ ー ダ ー		ユ ー ザ ー	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
航空輸送に適する物品の不足	2	28.6	4	25.0	-	-
トラック輸送との競合が激しい	5	71.4	13	81.3	-	-
就航路線数が少ない	2	28.6	7	43.8	-	-
航空運賃が高すぎる	0	0.0	-	-	21	58.3
大都市圏との距離が比較的近い	3	42.9	6	37.5	-	-
持ち込み時間帯の制約	1	14.3	6	37.5	20	55.6
取扱い貨物の減少	2	28.6	3	18.8	-	-
輸送商品の短命化傾向	0	0.0	-	-	-	-
航空運賃(コスト面)が高すぎる	-	-	7	43.8	-	-
航空運賃(収入面)の下げがきつい	-	-	3	18.8	-	-
空港の利用時間	-	-	2	12.5	3	8.3
急ぎの単発の航空貨物の持ち込みが多く、混載貨物としてまとまらない	-	-	7	43.8	-	-
到着時間の制約	-	-	-	-	7	19.4
最終目的地への路線がない	-	-	-	-	9	25.0
取扱いのサービス対応が悪い	-	-	-	-	0	0.0
混載貨物を取扱っていない	-	-	-	-	1	2.8
その他	2	28.6	0	0.0	0	0.0
特に問題はない	0	0.0	0	0.0	7	19.4
合計	7	100.0	16	100.0	36	100.0

(注) 1. 複数回答

2. 棒線(-)箇所は業態によっては回答の選択肢には含めていなかった項目

回答した事業所は6先にとどまっている。さらに対象地域を物流が最も集まる関東地域に絞った設問については、有効回答は37事業所あったが、“3割以上を航空輸送によっている”とした先は5事業所であった。

航空輸送の実績がある大半の事業所においても、少なくとも関東圏までの輸送距離では通常はトラックを利用し、納期との関係の必要性からやむを得ず航空輸送を利用していることがうかがわれる。

B. 航空輸送利用における問題点

航空貨物取り扱い上の問題点については(表13) キャリアー、とフォワーダーは共通して「トラック輸送との競合が激しい」をトップに挙げており、その比率は前者が71.4%に、後者は実に81.3%に上がっている。次いで両業態ともに多かったのは「大都市圏との距離が比較的近い」であり、それぞれ4割前後の事業者が問題点として指摘している。

これらの問題点以外では、キャリアーは「航空輸送に適する物品の不足」「就航路線数が少ない」「取り扱い貨物の減少」を、フォワーダーは「就航路線数が少ない」「航空運賃(コスト面)が高すぎる」「急ぎの単発の航空貨物の持ち込みが多く、混載貨物としてまとまらない」「持ち込み時間帯の制約」を問題視している事業所が多くなっている。

一方、ユーザーは「航空運賃が高すぎる」(58.3%)、「持ち込み時間帯の制約」(55.6%)を、いずれも半数を超える事業所が問題点として指摘していた。重量や輸送距離によって異なり一概には言えないが、一般的に航空輸送運賃はトラックのその3倍から4倍は高くなっているようである。

キャリアー、フォワーダーとも最大の問題点として挙げているトラック輸送との競合の度合いについては、「競合が非常に強い」と考えている事業所数は前者が57.1%、後者は37.5%に上がっている。「影響がない」と回答した事業所はいずれの業態とも皆無であった。

地元空港の航空貨物基地としての整備状況について設問したところ(表14) 多くの事業所は「普通」と

回答しているものの、キャリアーは7事業所のうち4事業所(57.1%)が、フォワーダーは16事業所のうち5事業所(31.3%)が、ユーザーの33事業所のうち2事業所(6.1%)が「やや悪い」と回答していたのが気掛かりである。

C. 航空輸送への要望事項

ユーザーの航空輸送に期待することについては(表15)「航空運賃の引き下げ」が67.6%と最も多く、次いで「持ち込み時間帯の改善」が59.5%と、いずれも半数をかなり超える事業所が指摘している。そのほかでは、「空港利用時間の延長」「航空輸送の利便性の向上」と回答した事業所が比較的多く、それぞれ27.0%、18.9%あった。

また、フォワーダーからの航空会社への要望事項については(表16) ユーザーと同様、回答事業所16先のうち、半数の事業所が「航空運賃の引き下げ」を挙げていた。次いで3社で1社の割合で、「持ち込み時

表14 航空貨物基地(航空貨物の取扱施設)としての整備状況 (件、%)

項目	業 態 別					
	キャリアー		フォワーダー		ユーザー	
	構成比	構成比	構成比	構成比	構成比	構成比
非常によい					2	6.1
ややよい			2	12.5		
普通	3	42.9	9	56.3	29	87.9
やや悪い	4	57.1	5	31.3	2	6.1
悪い						
合計	7	100.0	16	100.0	33	100.0

表15 ユーザーの航空輸送への要望事項 (件、%)

項目	構 成 比	
	件数	比率
空港利用時間の延長	10	27.0
航空運賃の引き下げ	25	67.6
持ち込み時間帯の改善	22	59.5
新商品開発の支援	2	5.4
航空輸送の信頼性の向上	5	13.5
航空輸送の利便性の向上	7	18.9
航空新路線の開設	5	13.5
特になし	4	10.8
合計	58	100.0

(注) 複数回答

間帯の改善」(37.5%)、「航空新路線の開設」(37.5%)、「空港利用時間の延長」(31.3%)を望む声が多くなっている。

D. 北陸の航空貨物輸送の見通し

北陸域内における航空貨物の今後の輸送需要の見通しについて(表17)、キャリアー、フォワーダー、ユーザーを含む有効回答全事業所60先の回答状況を見ると、「現状維持」が31先で51.7%、「やや多くなる」が16先で26.7%、「少なくなる」が10先で16.7%の順になっている。

業態別では、ユーザーは「少なくなる」との見通しを持つている事業所の割合が13.5%にとどまっているのに対して、「非常に多くなる」あるいは「やや多くなる」と考えている事業所は合わせて32.4%と多く、概して明るい展望を持っている事業所が比較的多くなっている。

一方、キャリアー、フォワーダーはいずれも「現状維持」と回答した事業所が多いものの、先行き「やや多くなる」と「少なくなる」が共に同数・同率となっている。

北陸地域で航空輸送貨物取り扱いの増大の可能性があると考えられる商品について複数回答で設問したところ(表18)、全体では、「生鮮魚介類」(44.8%)、「機械・機械部品」(27.6%)、「生鮮野菜」(19.0%)の順となっている。

業態別では、キャリアーが「機械・機械部品」を、フォワーダーとユーザーは「生鮮魚介類」を挙げている比率が高かった。

高速道路の整備進捗に伴うトラック輸送との競合については(表19)、全体では「今までと同じ」と「やや強まる」がおのおの30.5%と多く、次いで「非常に強まる」が27.1%、「影響がない」が6.8%の順になっている。業態別では、キャリアーとフォワーダーとの間に特に危機意識が強いことがうかがわれる結果となっている。

表16 フォワーダーの航空会社への要望事項 (件、%)

項 目	構 成 比	
	件数	割合
空港利用時間の延長	5	31.3
航空運賃の引き下げ	8	50.0
持込み時間帯の改善	6	37.5
搭載スペースの拡大	3	18.8
航空輸送の信頼性の向上	1	6.3
貨物取扱いの利便性向上	1	6.3
航空新路線の開設	6	37.5
その他	2	12.5
特になし	1	6.3
合 計	16	100.0

(注)複数回答

表17 北陸域内の航空貨物の今後の輸送需要見通し (件、%)

項 目	全 体		業 態 別					
			キャリアー		フォワーダー		ユーザー	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
非常に多くなる	1	1.7					1	2.7
やや多くなる	16	26.7	1	14.3	4	25.0	11	29.7
現状維持	31	51.7	5	71.4	8	50.0	18	48.6
少なくなる	10	16.7	1	14.3	4	25.0	5	13.5
分からない	2	3.3					2	5.4
合 計	60	100.0	7	100.0	16	100.0	37	100.0

表18 北陸地域で航空輸送貨物取り扱いの増大の可能性があると考えられる商品 (件、%)

項 目	全 体		業 態 別					
			キャリアー		フォワーダー		ユーザー	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
生鮮魚介類	26	44.8	3	42.9	8	50.0	15	42.9
生鮮野菜	1	19.0			3	18.8	8	22.9
果 物	1	1.7					1	2.9
機械・機械部品	16	27.6	6	85.7	5	31.3	5	14.3
花卉園芸植物	2	3.4					2	5.7
書類・印刷物等	3	5.2	1	14.3			2	5.7
その他	2	3.4			2	12.5		
特になし	4	6.9			4	25.0		
分からない	15	25.9					15	42.9
合 計	58	100.0	7	100.0	16	100.0	35	100.0

(注)複数回答

表19 高速道路の整備進捗に伴う航空輸送とトラック輸送との競合度合いの見通し (件、%)

項 目	全 体		業 態 別					
			キャリアー		フォワーダー		ユーザー	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
競合が非常に強まる	16	27.1	4	57.1	7	43.8	5	13.9
やや強まる	18	30.5	1	14.3	6	37.5	11	30.6
今までと同じ	18	30.5	2	28.6	3	18.8	13	36.1
影響がない	4	6.8					4	11.1
分からない	3	5.1					3	8.3
合 計	59	100.0	7	100.0	16	100.0	36	100.0

E. キャリアー、フォワーダーの航空貨物取り扱いの 増強対策

今後の航空貨物取り扱い増強対策については（表20）キャリアーは「顧客層の拡大」を全事業所が挙げている。次いで「新商品の開発」と「貨物取り扱いの利便性向上」を考えている事業所が多かった。

一方、フォワーダーの増強対策としては、「特徴ある商品サービスの提供」「航空運賃の実質値下げ」「顧客層の拡大」を考えている事業所が多く、いずれも37.5%となっている。次いで「新商品の開発」が31.3%、「輸送対象品目の拡大」と「昼間便利用の促進」がおのおの25.0%と続いている。

表20 航空貨物取り扱いの増強策 (件、%)

項目	キャリアー		フォワーダー	
	件数	構成比	件数	構成比
輸送対象品目の拡大	1	14.3	4	25.0
新商品の開発	2	28.6	5	31.3
昼間便利用の促進	1	14.3	4	25.0
輸送の信頼性の向上	1	14.3	3	18.8
特徴ある商品サービスの提供	0	0.0	6	37.5
貨物搭載スペースの拡大	1	14.3	1	6.3
遠隔地航空路線の新設	0	0.0	-	-
航空運賃の値下げ	0	0.0	-	-
航空運賃の実質値下げ	-	-	6	37.5
顧客層の拡大	7	100.0	6	37.5
特定適用品目の拡大	0	0.0	-	-
集配拠点の整備拡充	-	-	2	12.5
広域集配網の確立	-	-	3	18.8
営業エリアの拡大	-	-	1	6.3
貨物取り扱いの利便性向上	2	28.6	1	6.3
その他	0	0.0	0	0.0
特に対策はない	0	0.0	1	6.3
合計	7	100.0	16	100.0

(注)1. 複数回答
2. 棒線(-)箇所は業態によっては回答の選択肢には含めていなかった項目

4. フライト産業も視野に能登空港が 建設着工

能登空港の建設が平成15年度完成を目指して、平成10年11月に着工されている。石川県が「能登地域半島振興計画」の中で能登空港建設を最重要施設に位置付け、能登地域浮上の「切り札」とし長年にわたってその実現に取り組んできた一大プロジェクトである。建設場所は輪島市と穴水町、能登町にまたがる木原岳周辺地域であり（図2）、面積は142haである。

富山空港と同じ2,000mの滑走路を整備し、東京便、大阪便がそれぞれ1日3往復、名古屋便が同1往復の就航が計画されている。

東京など大都市圏からの観光客をいかに呼び込むかが最大の課題となろうが、能登の特産品を大都市圏の市場に空輸するフライト産業、周辺工業地域への企業誘致、新たな周遊観光の商品開発、自然・文化を生かした一大観光レクリエーション基地づくりなど、種々の活用策も関係者の間で提案されている。

フライト産業については、石川県は、能登空港の利活用を探るため、平成11年1月中旬から小松空港で農産物を空輸するフライト農業を試行し、需要調査に乗り出している。建設予定の同空港の臨空産業団地へ複合繊維樹脂メーカー（東京）が平成10年末に進出を表明したのも朗報である。言うまでもなく、能登中核工業団地を中心とした能登地域の電子機器あるいは食品関連企業の輸送動向、さらには県境を越えて“氷見の魚”なども視野において検討していくべきで

図2 能登空港の位置図

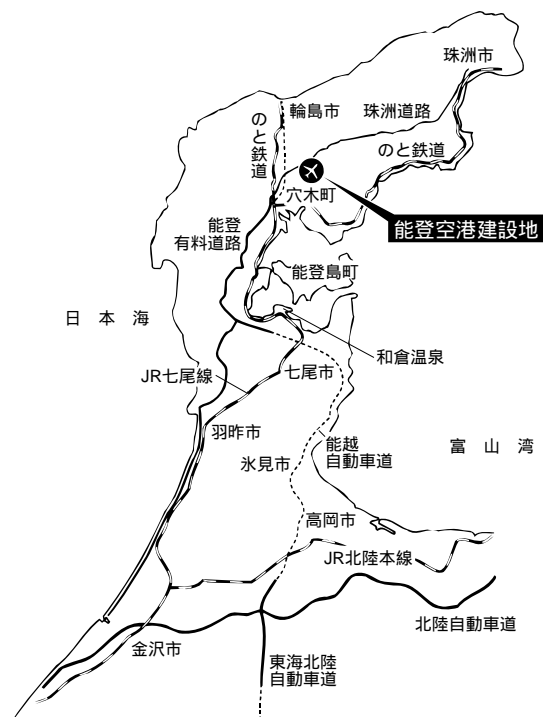


表21 地方空港（上位40）の国内航空貨物数量の推移（重量トン、倍）

	国内貨物数量			伸び率		
	昭和61年(86)	平成3年(91)	平成8年(96)	96/86	91/86	96/91
1名古屋	12,889	29,943	48,127	3.73	2.32	1.61
2鹿児島	23,654	31,216	31,130	1.32	1.32	1.00
3熊本	14,417	16,644	20,126	1.40	1.15	1.21
4函館	13,261	13,715	19,197	1.45	1.03	1.40
5仙台	4,361	6,740	18,707	4.29	1.55	2.78
6広島	4,774	13,868	17,150	3.59	2.90	1.24
7長崎	10,132	13,094	16,964	1.67	1.29	1.30
8宮崎	6,579	13,437	16,888	2.57	2.04	1.26
9松山	8,133	10,810	13,791	1.70	1.33	1.28
10大分	8,992	11,113	13,545	1.51	1.24	1.22
11釧路	5,381	6,626	9,742	1.81	1.23	1.47
12石垣	4,983	7,443	8,320	1.67	1.49	1.12
13宮古	3,191	5,139	8,006	2.51	1.61	1.56
14高松	1,397	3,366	7,285	5.21	2.41	2.16
15旭川	3,050	3,676	6,880	2.26	1.21	1.87
16秋田	2,834	4,834	6,061	2.14	1.71	1.25
17小松	2,653	3,878	5,919	2.23	1.46	1.53
18女満別	1,435	2,792	5,684	3.96	1.95	2.04
19高知	4,277	5,307	5,311	1.24	1.24	1.00
20帯広	1,790	2,015	4,416	2.47	1.13	2.19
21岡山	277	3,179	4,133	14.92	11.48	1.30
22福島			4,109	-	-	-
25青森	157	2,199	4,000	25.48	14.01	1.82
26徳島	1,906	3,058	3,782	1.98	1.60	1.24
27八丈島	960	1,224	3,355	3.49	1.28	2.74
28新潟	939	1,074	3,170	3.38	1.14	2.95
29山口宇部	1,209	2,381	3,050	2.52	1.97	1.28
30富山	882	1,732	2,295	2.60	1.96	1.33
31山形	1,763	2,068	2,175	1.23	1.17	1.05
32奄美	1,175	1,618	1,788	1.52	1.38	1.11
33三沢	1,997	1,470	1,469	0.74	0.74	1.00
34美保	802	891	1,412	1.76	1.11	1.58
35出雲	499	815	1,367	2.74	1.63	1.68
36花巻	654	59	1,288	1.97	0.09	21.83
37久米島	754	917	937	1.24	1.22	1.02
38鳥取	385	588	896	2.33	1.53	1.52
39福江	422	660	703	1.67	1.56	1.07
40対馬	579	815	690	1.19	1.41	0.85
合計	153,543	230,404	323,868	2.11	1.50	1.41

(注)1. 札幌、東京、大阪、福岡および那覇の拠点(幹線)空港を除外した上位40の地方空港
2. 合計は上位40地方空港の数値
資料: 運輸省航空局「航空管理状況調査」(出所: 「数字でみる航空」)

表22 全国で空輸されている主な食品

発地	品目
北海道	生たらこ、毛がに、どじょう、生うに、ほたて貝、平目、新巻鮭、メロン、とうもろこし、アスパラガス、ラーメン
東北	さくらんぼ、高級りんご、かき、ほたて貝、うに
関東	いちご、まぐろ、うなぎ、食パン、レタス、キュウリ、ピーマン
中部	鮎、柿、しらす、うなぎ
北陸	甘えび、わかめ
関西	たけのこ、松茸、牛肉、野菜
中国	桃、マスカット、メロン、みかん、松茸、かき
四国	車えび、鯛、みかん、野菜、しいたけ
九州	車えび、鯛、うなぎ、ふぐ、はまち、いちご、ぶどう、びわ、甘夏、プリンスメロン、青ざりみかん、西瓜、トマト、キュウリ、白菜、大根、かまぼこ、カステラ
沖縄	パイナップル、うなぎ、ばい貝、あしたば、オクラ

資料: 日本航空、全日空(出所: 廣岡治哉・野村宏著「現代の物流」(平成6年8月18日発行))

あろう。氷見市とは、能登空港の完成時期とほぼ同じくして、目下工事が進められている能越自動車道で結ばれることになる。

表21は全国の各地方空港における航空貨物の取り扱い状況をみたものである。貨物取扱量は空港によって差がみられ、トラック輸送との競合関係や後背地の産業集積状況などの影響を受けている面があると思われるが、貨物取扱量の比較的多い空港は名古屋空港を除けば、北海道・東北・四国・九州方面の各空港が上位を占めている。

全国の航空貨物の内容については、冒頭にみたように、重量ベースで生鮮品の輸送量が多く、次いで機械類が続いている。生鮮品の発送割合が高い空港は、北海道・東北・四国、九州方面に多く、大消費地から遠距離に位置している。これらの空港所在の周辺地域は、航空輸送の最大のメリットである時間短縮効果を活用し、地域の産品の高付加価値化、販路拡大を目指したフライト産業への取り組みを精力的に行っている(表22)。

各経済研究所月報等の文献により、全国各地におけるフライト産業の取り組み事例の幾つかを表23で紹介しておいた。各地域それぞれ独自の取り組み状況がみられるものの、抱える悩みもかなり多いのが実態ではなかろうかと思われる。

特異な事例では、福島空港から沖縄へ夏季に“キュウリ”が空輸され、沖縄の現地事情から値段も比較的高く、航空機を使ってもペイしているようである。大分空港では、東京などの大都市圏へ農産物や魚介類などを航空輸送しており、“フグ・カレイ・車エビ”などの高価な生鮮品が多い。また、同空港のある^{むさし}武蔵町では、“薬味ネギ”の産地直送をセールスポイントに市場開拓し、昭和55年に年間1,200万円であった販売額を、平成4年には4億円を突破させるまでに成長させている。ただ、航空運賃が高い分だけ利幅が減ることなど、農家にとってはデメリットの面もあるといわれる。

武蔵町の“薬味ネギ”の事例にみられるように、航空運賃が高いことが各産地の共通の悩みとなってい

表23 フライト産業の取り組み事例

<p>花巻空港</p> <p>花巻空港の貨物取扱量は東北各県の空港よりも少ない。理由の一つは、就航先数や発着便数が少ないことである。昭和58年のジェット化により、取扱量はジェット化以前の400トン程度から800トン程度を超えるまでになった。IC製品のほか、特に関西方面へ出荷されるりんどうなど花卉類が増えている。しかし、他の特産物（岩手県北部のレタスや北上山系のだいこん）は東京方面が主要な市場であるため、あまり空港が利用されていない。海産物も内陸部と三陸とを結ぶ高速アクセスは未整備の状態にあり、三陸海岸の海産物が空港まで到着するのに2時間ほどかかってしまうので、それほど利用されていない。三陸海岸の主な海産物は、比較的価格の安いさば、さんま、いわしなどであり、航空輸送に適していないことにもよる。 (長野経研 経済月報94.8月号「地方空港の現状」より一部抜粋)</p>
<p>福島空港</p> <p>福島空港は平成5年3月の開港である。開港に当たって地域振興の一つとして空港を農産物の輸送に活用する「フライト農業」が期待されていた。空港を抱える須賀川市の場合、フライト農業による輸送実績は平成5年の11.8トンから6年度17.6トン、7年度19.3トン、8年度は27.3トンの実績がある。輸送品の中心は特産のキュウリで、沖縄向けが中心である。沖縄は夏場の高温により地元での供給が困難なこともあって、野菜の大半は輸入か、本土からの移入に頼っているため、野菜類の値段が比較的高く、航空機を使ってもペイする。福島県全体では、ホウレンソウ、ユリなどのフライト農業が試みられているが、県全体でも輸送実績は平成7年度で60トン足らずにとどまっている。沖縄向けを別とすれば、フライト農業が販路拡大には結びついてはならず、フライトに適した農産物の開拓など研究の余地は大きく、フライト農業はまだ試行錯誤の段階にある。 (NIKKIE REGIONAL ECONOMIC REPORT 97.1.20号「空港と地域振興」より一部抜粋)</p>
<p>大分空港</p> <p>大分空港は昭和46年のジェット化時に大分市内から国東半島に移転され、昭和63年に地方空港として6番目の3,000m滑走路が整備されている。同空港は、発送貨物量が到着貨物量の2倍近くある。発送貨物のベスト3は生鮮品、混載貨物、IC（集積回路）であり、主に東京、大阪向けである。生鮮品はふぐ、かれい、くるまえびなど高価なものが多い。農産物では、全国一の生産量を誇るかぼす（柑橘類）な生しいたけなどが航空輸送されている。空港のある武蔵町では、薬味ねぎの産地直送をセールスポイントに市場開拓し、昭和55年に年間1,200万円であった販売額を、平成4年には4億円を突破させるまでに成長させた。ただ、航空運賃が高い分だけ利幅が減ることなど、農家にとってはデメリットの面も強いとのことである。また、大分県では、大分市から県北部にかけてICをはじめ、電機機械関連製造事業所が多い。空港とICは関係が深いと言われてるように、大分空港でも発送貨物量の15%程度がIC（新製品が多い）である。しかし、大分市から空港周辺にかけてのIC事業所が主に大分空港を利用し、県北部中津周辺のIC事業所は福岡空港と大分空港を併用している。東京便に関しては、福岡空港は1日当たり27便と大分空港の4倍近く利便性がよく、発着頻度や空港へのアクセス時間によって空港が使い分けられているためである。 (長野経研 経済月報94.8月号「地方空港の現状」より一部抜粋)</p>
<p>南紀白浜空港</p> <p>南紀白浜空港は1968年（昭和43年）4月、「半島からの脱却と国土軸への直結」（和歌山県空港整備）を目指し、1200mの滑走路をもつ県営空港として開港した。20年来の悲願であったジェット化を実現してもうすぐ1年経つ。複合的なリゾート開発や臨空農業を盛り込んだ南紀JET計画を進行中である。</p> <p>県は、南紀白浜空港のジェット化整備に伴い、空港を活かした周辺地域の活性化を図るため、リゾート開発、臨空農業などを盛り込んだ南紀JET計画を推進している。これは、空港整備のインパクトを直接受ける田辺、白浜、上富田地域で、豊富な観光資源や空港機能を活かしてリゾート施設などの基盤整備をするとともに、リゾート地の中に情報産業や研究機関を誘致しようとする構想である。花卉栽培の団地を造成して、首都圏に出荷する臨空農業を青写真に描いている。「臨空農業で期待できるのは花卉栽培である。現在、花卉団地を造成中で、臨空農業を目指して組合をつくった。カスミ、ガーベラなどを栽培しているが、今後、組合員を増やしていきたい」（牛島白浜町役場企画部次長）。しかし、現状は、先端産業や研究所の立地は「条件整備が整っていない」（白浜町企画部企画室）ため、誘致の実績はゼロ。臨空農業についても、臨空農業を目指して花卉栽培の団地を造成中の段階で、具体的な成果は乏しい。また、臨空農業については、トラック輸送とのコスト格差をどうクリアしていくか。コスト高の必然性のある付加価値商品をこれから模索していくことが課題」と話している。観光だけではなく、新たな地場産業の育成を図るためにも、県や町にとっては、単なるシナリオづくりだけでなく、地域のニーズと潜在力を掘り起こす着実な取り組みが求められていると言えそうである。 (NIKKIE REGIONAL ECONOMIC REPORT 97.2.17号「空港と地域振興」より一部抜粋)</p>
<p>佐賀空港</p> <p>九州各県のうち唯一空港のなかった佐賀県で、1998年（平成10年）7月に悲願の佐賀空港が開港する。「佐賀空港利活用型農業推進会議」では、1月に川添町から福岡空港経由で東京市場へいちごと花卉の空輸実証調査を実施した。専用コンテナの使用で品傷みも少なく、午後の便に積み込めば翌朝のセリに間に合い、従来のトラック便より1日短縮されるメリットは大きい。花卉も現在は関西までの出荷であるが、東京市場への進出に期待がもてるのが分かった。県内から福岡空港経由の農産物の空輸は89年の700トンがピークで、この3～4年は京都向けトラック便の整備などで300トンに減っていた。1便に11コンテナまでと積載量は制限されるが、便数が増えれば周年出荷も可能。問題は航空運賃であるが、福岡と大差がなければ、単価の高いアスパラ、こねぎなどの佐賀からの空輸を検討したいという農協も多いと言う。フライト水産物としても、有明海ブランドの全国へのお荷に意欲をみせており、「今年度には氷温技術による輸送試験などを予定している」（県水産課）。 (NIKKIE REGIONAL ECONOMIC REPORT 97.4.21号「空港と地域振興」より一部抜粋)</p>

る。花巻空港の場合には、三陸海岸の主な海産物が比較的価格の安い“サバ・サンマ・イワシ”などであり、航空輸送に適していないという悩みを持っている。南紀白浜空港でも臨空農業に取り組んでいるが、トラック輸送とのコスト格差をどうクリアしていくか、航空輸送のコスト高を負担し得る付加価値商品をいかにして作り出すかが課題となっている。

能登空港の開港に向けて、今からどのような対策を講じておかなければならないか、例えば、航空輸送に適する取扱商品が量的ベースも含めて存在するのか、あるいはこれから開発が可能なのか、などを真剣に検討しておく必要がある。同時に、物品によっては、大都市圏市場で他地域の産物と激しい競争にさらされることも予想されるので、消費地市場の需要動向も十分に把握しておくことが肝要であろう。

また、水産品については、空港への集荷・持ち込み時間帯がほかの品目に比べかなり早くなっており、航空機の就航時間帯との関係にも留意しておく必要があるかと思われる。

全国各地の取り組み事例でみてきたように、まだ試行段階にあるケースが多く、8年ほど前に開港した出雲空港（島根県）や、平成10年7月に開港した大館能代空港（秋田県）でも取り扱い貨物が集まらない、輸送コストが高すぎるとの悩みが聞かれる。ヒアリングの中で「航空の輸送需要はあるものではなくて、つくり出すもの」という言葉が聞かれたが、非常に参考になる発想と言えよう。福島空港の高価とは言い難い“キュウリ”の沖縄への空輸は、夏季限定されているとはいえ、かなり成功した非常に参考になる事例ではなかろうかと思われる。

5. 北陸の航空貨物輸送の課題と今後の展望

(1) 北陸の航空貨物輸送の課題

本調査におけるヒアリングを通じて、あるいは関係事業所へのアンケート結果、さらには全国各地のフライト産業の取り組み事例からみても、航空貨物輸送に

おける課題は多いと思われる。

特に、北陸地域は首都圏、中京圏、関西圏など物流の集まる大都市圏とは比較的近距離に位置しているため、東海北陸自動車道や能越自動車道などの高速道路の整備伸展に伴い、今後はさらに航空輸送とトラック輸送との競合関係が強まるざるを得ないと考えられる。

航空運賃の負担力に見合う物品・製品の需要の掘り起こしが最も基本的な課題であると思われるが、航空貨物運賃の改善がユーザーにとどまらず、フォワーダーからの要望も強いものがある。ただこの点については、現状、ユーザー（荷主・生産者）側としても、昼間貨物の割引運賃制度を十分に活用できる生産・物流体制の構築や、航空貨物のコンテナ化利用の促進を図っていく必要がある。

航空貨物のコンテナ利用については、旅客需要の増加に伴って、大型機が導入され、貨物輸送もコンテナ化が可能となっている。保冷コンテナ（生鮮食品用）など輸送品目の特性に適したコンテナが開発されており、ばら積みに比べて貨物の傷みが少ない。コスト面からみても、昼間便に対する割合率がコンテナ貨物の場合に20%割引となっている。また、フォワーダーによっては航空貨物の混載比率がやや低位にあるのも課題であろう。他方、航空会社に対しては、特定品目割引運賃の適用品目拡大の検討が望まれる。

小松・富山両空港の航空輸送能力と輸送実績の乖離状況からみて、ジェット化・大型機材化による輸送能力アップの効果がまだ十分に生かされているとは言い難く、この事実を直視して、キャリアーもユーザーニーズに対応した態勢を急ぐ必要があるかと思われる。また、航空ダイヤの関連とユーザーの利便性を考慮しての、空港での航空貨物の取扱時間や空港の利用時間等を検討することも課題として挙げられよう。キャリアーの航空貨物取り扱いの増強対策として、「貨物取り扱いの利便性向上」を挙げている先があるのは心強い限りである。

繰り返しになるが、地域、ユーザーサイドとしては、運賃負担に耐え得る物品を開発し、量的、質的にも安

定した供給を続け得るような生産体制の確立を図ることが最大の課題であると思われる。

(2) 北陸における航空貨物輸送の今後の展望

航空輸送も輸送手段の一つである。荷主が航空輸送に期待するものは、「早く、安く、確実に」である。航空輸送、トラック輸送それぞれに有利な点、不利な点が存在するが、貨物の性状からみれば、トラック輸送に必ずしも適しないものがある。例えば、ICを中心にした先端技術関連品は湿度、振動などに敏感なので輸送時間が短く、取り扱いも丁寧で安全性が高いことが要請され、これらの輸送には空輸が最適輸送手段である。また、生鮮食品（活魚、軟弱野菜など）のように変質しやすいものについても航空輸送が適している。このため、生鮮食品、工業生産品などの生産者の航空輸送利用への潜在需要は強いものがある。

他方、航空輸送は輸送コストが高く、かつ運航ダイヤが旅客輸送を優先して編成されているため、持ち込み時間帯に制約があるという不利な事情も存在する。特に、ユーザーのアンケート結果に見られたように、航空輸送料金が高く、荷主は航空輸送の利用に二の足を踏んでいる面がみられる。

地域の活性化、地域の特産物振興の視点からみて、キャリアーは運賃面と利用環境面を中心にユーザーにとって使い勝手のよい輸送サービスへの改善、またフォワーダーは地域に潜在している地域特産物の掘り起こしを期待したい。とりわけ、キャリアーは航空機の貨物搭載率が輸送能力をかなり下回る水準にとどまっ

ていることから、利用者利便の観点からみた航空輸送運用の検討余地が十分にあると考えられる。

当研究所が主要なユーザーへ行ったアンケート結果からも、キャリアー、フォワーダーの今後の対応次第によっては、航空輸送に明るい展望を持っている事業所が比較的多いことがうかがわれた。

小松・富山両空港とも、生鮮食品の航空輸送が少ないことは本文中でも触れたが、北陸は幸い漁業が盛んである。今後とも個人生活の高度化、多様化が進むことが予測され、アンケート結果においても、活魚を中心にした水産品が北陸の航空貨物として最も期待されている。

空港はその地域の活性化のための貴重な資源（インフラ）の一つであり、これを利活用しない手はない。キャリアー、フォワーダー、ユーザー（荷主・生産者）地域（自治体等）が共に一体となって知恵を絞り汗を流して、空港を活用していく努力を期待したい。

特に、フライト産業の成功は待ちの姿勢ではおぼつかないものと思われる。せっかく用意される能登空港の設置というビジネスチャンスの機会を創意と工夫により、地域の振興・活性化に結び付けてほしいものである。

最後になったが、国内航空貨物輸送に関するアンケート調査に、ご多忙の中で貴重な時間を割いてご協力をいただいた航空輸送の関係事業所に深くお礼申し上げたい。

（産業調査グループ 主任研究員 若狭 勉）

編集後記

石炭から石油へ、鉄から自動車へと日本のエネルギーや主力産業が大きく転換した1960年代を境として、九州地域は人口流出や経済の停滞が続いていた。しかし、80年代後半から、九州は再び成長への道を歩み始め、今、九州は元気である。

国土の末端に位置し、交通・通信状況を改善したとしても、距離の不利性から完全には逃れることのできない九州が「転換」を図った。ある意味の「大都市圏」との決別であり、その視点は「アジア」に向けられた。今号の「北陸の視座」は、ここをスタートとして企画・編集を進めてきた。

21世紀の地域づくり戦略のキーワードとなる「交流・連携」をテーマに、「21世紀の国土のランドデザインと地域連携軸戦略」と題して九州大学副学長の矢田俊文氏からご講演を頂いた。矢田氏のお生まれは「新潟県」。北陸地域の実情にも精通しておられ、かつ、九州で地域連携戦略を模索してこられた方である。矢田氏は、『『地域連携軸戦略』とは、需要（地域ニーズ）に応じた、マーケットサイズに見合う投資規模の整備を、県単位ではなく、戦略的に拠点都市間規模の都市圏連携を図り、意識的に地域の活性化を仕掛けていく手法である』と解説され、「21世紀に向けて、地域が活性化するには、地域住民が積極的に参加・関与し、自己責任のもとにコンセンサスを得ることが大きな柱になる」と結ばれた。

社団法人ソフト化経済センター理事長の日下公人氏には、「新世紀の地域交流 - お役に立つ精神と成功例 - 」と題してご講演を頂いた。日下氏には、各国における日本の評価を生活レベルのお話の中から分かりやすく説いて頂いた。「ワンセット（フルセット）主義を求めた結果、どこへ行っても同じものが建設され、日本中が画一化・平等化され、今、地方の人は自らの誇りが持てなくなり、寂しを感じている。21世紀の国土のランドデザインでは、『連携』『交流』を柱としているが、国の力で道路をつくってもらおう、国際会議を誘致してもらおうという意識ではいけない。市町村等が地域の特色を出すよう自ら努力し、助け合い、相互交流、相互依存することが、真の交流、連携であり、ネット社会である」と意識改革を前提として、「21世紀、日本は高齢化社会になる。客となる高齢者のためにもっと心を込めて、必要とするものを備えた商店街にすれば人気が出るはずだ。地域づくり、商店街の活性化、何でも今までと同じことをしては、どんどん置いていかれる。人がやっていないこと、人の役に立つことは何かを探して実行すれば、自然と連携が進み、交流が生まれる」と結ばれた。

北陸建設弘済会が平成7年度より実施している「北陸地域の活性化」に関する研究助成事業の応募においても、近年、各地域から連携と交流による活性化、まちづくりを進めようという気運が数多く発せられていることが強く感じとられた。これらを実現するためには、行政、民間、地域がうまく接点を持ち、協働していくことが望まれる。

「地域指標」は、(財)北陸経済研究所のご協力を得て、近年の物流環境の変化と航空貨物の関係を国内輸送に焦点をあて、富山空港、小松空港における最近の航空貨物輸送の動向、地域振興とのかかわりを分析されている「北陸における産業貨物の航空輸送状況 - 国内航空貨物輸送を中心に - 」と題するレポートを掲載させていただいた。

今、北陸地域も大競争時代の真っ直中にあることは事実であり、「地域づくりの戦略」が必要であることも異論のないところであろう。ならば、私たちは自らの意志によって、歩を進めなければならない。

「北陸の視座」においても、より地域のお役に立つ情報を収集・発信していきたいと考えている。

(北陸の視座 編集事務局)



北陸の視座 vol.5

発行日 平成12年5月25日
発行 社団法人 北陸建設弘済会

〒950-0197 新潟県中蒲原郡亀田町亀田工業団地2丁目3-4
TEL 025-381-1020
FAX 025-383-1205
<http://www.hokurikutei.or.jp/>