

グローバル地方創生に向かって舵を切れ 第1回

福岡で読み解くグローバル戦略



山崎 朗 (やまさき あきら)

中央大学経済学部教授

1986年九州大学大学院経済学研究科経済工学専攻博士課程修了。90年滋賀大学経済学部助教授、93年九州大学経済学部助教授、2000年同大学院経済学研究科教授、05年から現職。専門分野は国土計画、地域政策、産業クラスター。福岡市国際化推進懇談会会長（福岡市）、首都圏グローバル空港研究会座長（JAPIC）、国土審議会政策部会委員（国土交通省）など多数歴任。

1 北海道における社会資本整備

北海道の空港と港湾

北海道には、都道府県のなかでもっとも多い14の公共用飛行場が整備されています。全国に97ある空港の14%を占めています。

航空の世界は、LCC、チャーター便、プライベートジェット機、ビジネスジェット機、貨物専用機など、多様化しています。空港運営も、民営化され始めています。関西国際空港、仙台空港は、すでに民営化に向けて具体的に動きだしました*1。

不要な空港としてマスコミから揶揄されてきた、茨城空港、静岡空港、佐賀空港ですら、国際便や貨物便の誘致に成功しました。佐賀空港の愛称は、「九州佐賀国際空港」です。

港湾についても、北海道には室蘭港と苫小牧港という2つの国際拠点港湾、10港の重要港湾、25の地方港湾があります。北海道の国際拠点港湾と重要港湾の計12港は、全国の10%を占めています。

グローバル地方創生を実現するための基盤的社会資本は、北海道においても十分整備されています。

社会資本整備と人口流出

3大都市圏と地方圏の経済格差をもたらした要因の一つは、社会資本整備の水準格差と整備タイムラグでした。整備タイムラグは、是正することはできません。ですが、社会資本整備水準の地域間格差は、港湾、空

港においては、ほぼ解消されました。

東名・名神高速道路の建設から開始された高速道路についても、整備タイムラグは存在しました。しかし、今では高速道路の総延長距離1位は北海道、2位は新潟県、3位は福島県です。実は、高速道路総延長距離で全国1位の北海道と2位の新潟県は、2015年の人口転出超過数でも全国1位と2位になっています。

もっとも整備タイムラグのあった社会資本は、新幹線です。それでも、上越新幹線、東北新幹線、長野新幹線、九州新幹線、北陸新幹線、北海道新幹線の整備へと、着実に進捗してきました。フル規格の新幹線駅数1位は、7駅ある新潟県と岩手県です。そして、北海道新幹線が札幌まで延伸すれば、北海道も全国1位の7駅となります。

社会資本整備そのものが地域の経済発展をもたらした時代は終了しました。社会資本をグローバルな観点から活用することで地域の経済発展を促進する、「グローバル地方創生」の時代に移行しました。

2 グローバル化で先行する福岡

分極化する地方中枢都市

地域ブロックの中心都市である札幌市、仙台市、広島市、福岡市は、地方中枢都市や広域中心都市と呼ばれてきました。しかし、グローバル化指標をみると、福岡市とその他の3都市は、分極化し始めています。

*1 新千歳空港への旅客の集中および経営状況からみて、北海道の空港の民営化は、新千歳空港を核として、複数空港の経営統合が望ましい（北海道連合会「北海道における空港民営化の方向」2016年3月31日、p.12）。



図1 福岡500km圏・1000km・1500km圏

(出所) 山崎朗・久保隆行『東京飛ばしの地方創生』時事通信社、2016年、p.263。

図1からわかるように、韓国は、福岡500km圏内にほぼ含まれます。福岡1000km圏には、中国の沿岸部の上海、青島、煙台、寧波、大連などの諸都市が含まれます。1500km圏になると、北京や台北も入りますが、旭川は含まれません。

韓国、台湾、中国の諸都市に近いという福岡の地理的特性は、韓国、台湾、中国の経済発展やビザの緩和、クルーズ船ブーム、LCCの就航などによって現実化しました。

コンテナ取扱個数

コンテナ取扱個数（内貿を含む）は、博多港>苫小牧港+広島港+仙台塩釜港です（表1）。博多港の60km東には北九州港があります。博多港の60km西には、伊万里港（佐賀県伊万里市）があります。筆者は、かつてこれらの3港の地方港湾審議会の委員を務めていました。これらの港は、お互いにライバル意識が強

かったのですが、敵対するだけでなく、産業集積や地理的特性にもとづく機能分担についても積極的でした。都市型港湾の博多港で取り扱いにくい貨物は、北九州港（鉱物、工業原料）や伊万里港（原木、中古車、ドッグフード）で取り扱われています。

博多港は、山陰、山陽、九州全域から貨物を集荷しているため、他の地方中枢都市の港湾よりもコンテナ貨物量は多くなります。博多港は、九州という地域ブロックを超えた貨物集荷圏を形成しています*2。

注目すべきは、離島の沖縄県、那覇港です。那覇港のコンテナ貨物は、都道府県間のトラック輸送や島内での鉄道輸送がないため、年間50万個を超えていま

す。沖縄県の人口は、143万3千人（2015年の国勢調査）で、仙台都市圏、広島都市圏や札幌市の人口よりも少ないのです。沖縄県の工業生産額（製造品出荷額等）は、全国最下位です。沖縄県の人口と工業と比較すると、北海道において年間150万から200万個程度のコンテナ貨物を取り扱うようになったとしても不思議ではありません。北海道よりもやや人口の少ない福岡県でも約150万個です。

表1 コンテナ取扱個数 (TEU、外貿+内貿)：2014年

博多港	975,000
那覇港	504,000
北九州港	481,000
苫小牧港	322,000
広島港	226,000
仙台塩釜	214,000
伊万里港	54,000

(出所) 国土交通省港湾極[2015] 『数字でみる港湾 2015』日本港湾協会。

*2 三菱電機ライフネットワークのように、福岡に立地した支店名を「西日本本部」とし、管轄権を九州、四国、山陰、中国地方まで広げた企業も現れている。また、都市地理学の第一人者である阿部和俊氏によると、1960年の支店数は、福岡市と札幌市でほぼ同じ数で、順位は福岡、札幌、仙台、広島であったが、2010年には福岡市954支店、札幌市721支店となり、順位も福岡、仙台、広島、札幌に移行した。阿部氏は、支店立地からみると、福岡、仙台と広島、札幌の間に格差が生じていると指摘している。

貿易額でみると、その差は縮まるものの、博多港+北九州港>広島港+苫小牧港+仙台塩釜港です(表2)。

ANA沖縄貨物ハブで急増する那覇空港の国際航空貨物

表2には、空港も含まれています。空港だけで比較すると、福岡空港>新千歳空港+仙台空港+広島空港となっています。那覇空港の貿易額も、新千歳空港、仙台空港、広島空港の3空港の合計額を上回っています。

実は、ANAの沖縄貨物ハブ事業によって、那覇空港では積み替え貨物が急増しています。そのため、貿易額では福岡空港を下回っているものの、国際航空貨物取扱量でみると、那覇空港は、成田、関空、羽田に次ぐ全国4位の17万7千tを取り扱っています。ANA沖縄貨物ハブ事業の開始後、那覇空港の貨物量は200倍近く増加しました。新千歳空港は、1万1千tです(2015年)。

ANA沖縄貨物ハブについての詳しい経緯と現状や課題については、2017年1月号で詳しく取り上げますので、ぜひそちらをお読みください。

クルーズ船の寄港回数

国土交通省は、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」において、2020年に「クルーズ100万人」を目標としてきました。クルーズ船で入国した外国人旅客数は、2013年は17万4万人、2014年は41万6万人、2015年には111万6万人となり、2020年の目標値を達成しました。

その実現に貢献した港湾は、韓国、中国に地理的に近い九州・沖縄の港湾です。2015年のクルーズ船寄港回数では、博多港が全国1位となっているだけでなく、長崎港、那覇港、鹿児島港、佐世保港もランクインしています(表3)。2014年までの1位は、横浜港でした。地方中枢都市の港湾では、広島港が10位の32回となっています。熊本地震の影響が危惧されるものの、博多港へのクルーズ船寄港回数は、2016年の予約状況からみて、年間400回程度になる見込みとなっています。

韓国とのフェリーや高速船ビートルII世の就航している博多港は、中国でクルーズ船が人気になる以前から、外国人入国者で全国1位の港湾でした。表4にあるように、港湾別の外国人入国者数では、博多港が1位です。

国際会議の開催件数

福岡市の国際会議開催件数は、6年連続で東京都に次ぐ全国2位でした。表5には掲載されていませんが、広島市は13位で50件です。国際会議開催件数においても、福岡市>札幌市+仙台市+広島市となっています(表5)。当然、国際会議の開催件数の多さは、外国人入国者数の増加にもつながっています(表4)。福岡空港の外国人入国者数は、中部国際空港よりも多く、第4位です。

表2 港湾別貿易額 (2014年)

博多港	2兆7,660億円
北九州港	2兆2,446億円
広島港	1兆2,669億円
苫小牧港	1兆131億円
仙台塩釜港	1兆105億円
福岡空港	8,011億円
那覇空港	637億円
新千歳空港	486億円
仙台空港	115億円
広島空港	19億円

(出所) 財務省「積卸港別貿易表(平成26年 確定値)」

表3 クルーズ船の寄港回数 (2015年)

1位	博多港	259回
2位	長崎港	131回
3位	横浜港	125回
4位	那覇港	115回
5位	神戸港	97回
6位	石垣港	84回
7位	鹿児島港	53回
8位	佐世保港	36回
9位	名古屋港	34回
10位	広島港	32回

(出所) 国土交通省調べ。

表4 外国人入国者数 (2014年)

1位	成田空港	493万人
2位	関西空港	317万人
3位	羽田空港	175万人
4位	福岡空港	88万人
5位	中部空港	70万人
6位	新千歳空港	66万人
7位	那覇空港	65万人
8位	博多港	19万人
9位	比田勝港(長崎県対馬)	12万人
10位	石垣港	8万人

(出所) 法務省「港別出入国者」平成26年。

表5 国際会議の開催件数
(2014年)

1位	東京都	543件
2位	福岡市	336件
3位	京都市	202件
4位	横浜市	200件
5位	名古屋	163件
6位	大阪市	130件
7位	千里市	106件
8位	札幌市	101件
9位	神戸市	82件
10位	仙台市	80件

(出所) JNTO「日本の国際会議開催件数」
2015年9月29日。

在留外国人の増加数

福岡市の在留外国人数は、この10年間で約9千人増加しました。2014年から2015年にかけての増加率、増加数ともに地方中枢都市で1位となっています(表6)。福岡市の在留外国人数は、仙台市、札幌市の約3倍であり、その差は拡大傾向にあります。

福岡市の在留外国人は、2011年以降、中国、韓国・北朝鮮籍の比率が低下し、多国籍化が進展しています。在留外国人数の増加も、福岡空港、博多港の入国外国人数の増加につながっています。

企業誘致の時代から人材誘致の時代になりました。高度外国人人材の誘致は、今後地域の経済発展を左右するようになります。経済産業省と法務省は、高度人材ポイント制^{*3}を活用して、外国人IT人材の呼び込みを図ろうとしています。地方では、地方中枢都市にICT産業が集積しています。地方中枢都市における外国人IT人材の誘致力は、将来の人口のみならず、地域の産業競争力、地域のグローバル化、ベンチャー企業の開業率などにも影響を与えるでしょう。

表6 地方中枢都市の在留外国人増加数
(2014年6月-2015年6月)

1位	福岡市	1,350人	(28,833人)
2位	仙台市	726人	(10,615人)
参考	那覇市	637人	(3,282人)
3位	広島市	536人	(16,611人)
4位	札幌市	367人	(10,076人)

(出所) 法務省。()は、在留外国人の総数

*3 高度人材ポイント制

高度な資質・能力を有する外国人の受入れを促進するため、ポイント制を活用した出入国管理上の優遇措置を講じる制度。2012年5月から導入された。

政令指定都市の人口増加率

グローバル化指標ではありませんが、国勢調査による人口増加率も確認しておきましょう。表7からわかるように、20の政令指定都市のなかで、福岡市は1位、仙台市は3位、札幌市は5位、広島市は6位となっています。福岡市の人口増加率は、東京23区の増加率をも上回っています。福岡市の人口増加要因をすべてグローバル化の進展に帰することはできませんが、何らかの影響を与えていると考えるのが自然でしょう。

政令指定都市の制度ができた1972年には、人口増加率1位は札幌市で、福岡市は6位でした。1972年は札幌オリンピックが開催された年であり、また、日中の国交が正常化した年です。

表7 政令指定都市の人口増加率
(2010年-2015年)

1位	福岡市	5.1%
(参考)	東京23区	3.7%
2位	川崎市	3.5%
3位	仙台市	3.5%
4位	さいたま市	3.4%
5位	札幌市	2.1%
6位	広島市	1.8%
7位	名古屋市	1.4%
8位	岡山市	1.4%
9位	千葉市	1.1%
10位	横浜市	1.0%
11位	大阪市	1.0%
12位	熊本市	0.9%
13位	相模原市	0.5%
14位	京都市	0.0%
15位	新潟市	-0.2%
16位	堺市	-0.2%
17位	浜松市	-0.3%
18位	神戸市	-0.4%
19位	静岡市	-1.5%
20位	北九州市	-1.5%

(出所) 国勢調査。

3 グローバル地方創生の時代

福岡市国際化推進計画

筆者は、2001年に福岡市国際化推進懇談会会長として、福岡市の国際化政策の見直しと福岡市国際化推進計画（2003年）の策定に関わりました。福岡市国際化推進計画は、2015年の目標値を設定しました。

留学生数3千人の目標に対して、2014年に7千5百人へ、博多港外航旅客数80万人に対して、2014年に約87万人に（2015年は約100万人）、博多港と福岡空港の貿易額の目標2.7兆円に対して、2014年に4兆円に達しました。

外国人延宿泊者数の目標は60万人でしたが、2014年に120万人に、国際会議件数は目標220件に対して、2014年に336件を達成しました（表5）。唯一達成しなかった指標は、国際海上コンテナ取扱個数で、100万TEU*4の目標に対して、87万TEUにとどまりました。

世界都市ランキング

1997年、香港の『アジアウィーク』誌は、アジアの40都市のなかで、The Best Cities in Asiaとして、福岡市を1位に選出しました。1999年、2000年もアジア1位に選出されています。

また、森記念財団の「世界の都市総合力ランキング（GPCI）2015」には、日本から東京、大阪、福岡の3都市のみエントリーされており、福岡は35位です。

イギリスのMonocle誌では、世界で住みやすい25都市に福岡市は毎年選出されており、2016年に東京に次いでアジア2位、世界7位にランクされました。福岡以外の地方中枢都市は、これらの世界都市ランキングにエントリーされていません。

世界都市ランキングの上位に福岡市がランクしていることが、MICE*5や国際スポーツ大会の誘致に有利に作用しています。

グローバル化の必要性

なぜ、地方においてもグローバル化への対応が求められるようになったのでしょうか。それは、①人口減少にともなう国内需要の減少により、海外市場の重要

性が高まった（今後さらに高まる）、②国内の観光需要は減少しており、インバウンドやMICEの重要性が高まった、③大都市からのUIJターンだけでなく、高度外国人材の誘致が重要になった、からです。

大使館の集積した港区よりも、ニセコのように外国人居住者比率の高い地域も出現しています。大分県湯布院もこの5年間で外国人宿泊者数が2倍になり、湯布院の商業地の地価は、2015年に15%も上昇しました。JR九州のクルーズ列車「ななつ星」も、外国人比率を4割にまで引き上げる予定です。

多様な地域におけるグローバル地方創生

本稿では、福岡市を中心とした地方中枢都市のグローバル化について論じてきました。しかし、グローバル化への対応は、地方中枢都市だけの課題ではありません。小規模な都市や農村も、グローバル化による地方創生を目指すべきです。「地方版総合戦略」の中心は、空港、港湾、インターネットのフル活用による、小さな世界都市やグローバルビレッジ実現に向けての戦略でなければなりません。

参考文献

- ・国土庁『地方都市の世界化戦略』大蔵省印刷局、1992年
- ・国土庁計画調整局、世界都市研究会『データパック「世界都市」日本-地域に広がる「小さな世界都市」プロジェクトのすべて-』東洋経済新報社、1990年
- ・坂口光一・丸屋豊二郎編著『国際交流圏の時代』大明堂、1996年
- ・島村菜津『スロウシティ：世界の均質化と闘うイタリアの小さな村』光文社新書、2013年
- ・地引嘉博『地域国際化のすすめ』ぎょうせい、1994年
- ・中藤康俊『国際化と地域』原書房、2004年
- ・北海道新聞社編『国際化と北海道』北海道新聞社、1986年
- ・山崎朗・久保隆行『東京飛ばしの地方創生』時事通信社、2016年
- ・山崎朗・久保隆行『インバウンド地方創生』ディスカヴァー・トゥエンティワン（電子書籍）、2015年
- ・山崎朗編著『地域創生のデザイン』中央経済社、2015年
- ・山田順『地方創生の罨』イースト新書、2016年

※第2回は、2017年1月号の予定です。

*4 TEU (twenty-foot equivalent unit)

20フィートコンテナを1単位として、港湾が取り扱える貨物量を表す単位。

*5 MICE (meeting, incentive tour, convention/conference, exhibition/event)

ミス。多くの集客が見込まれ、経済効果の大きいビジネス関連イベント。