

平成 14 年度 環日本海交流圏の形成促進に関する調査
(戦略プロジェクト調査)

目次

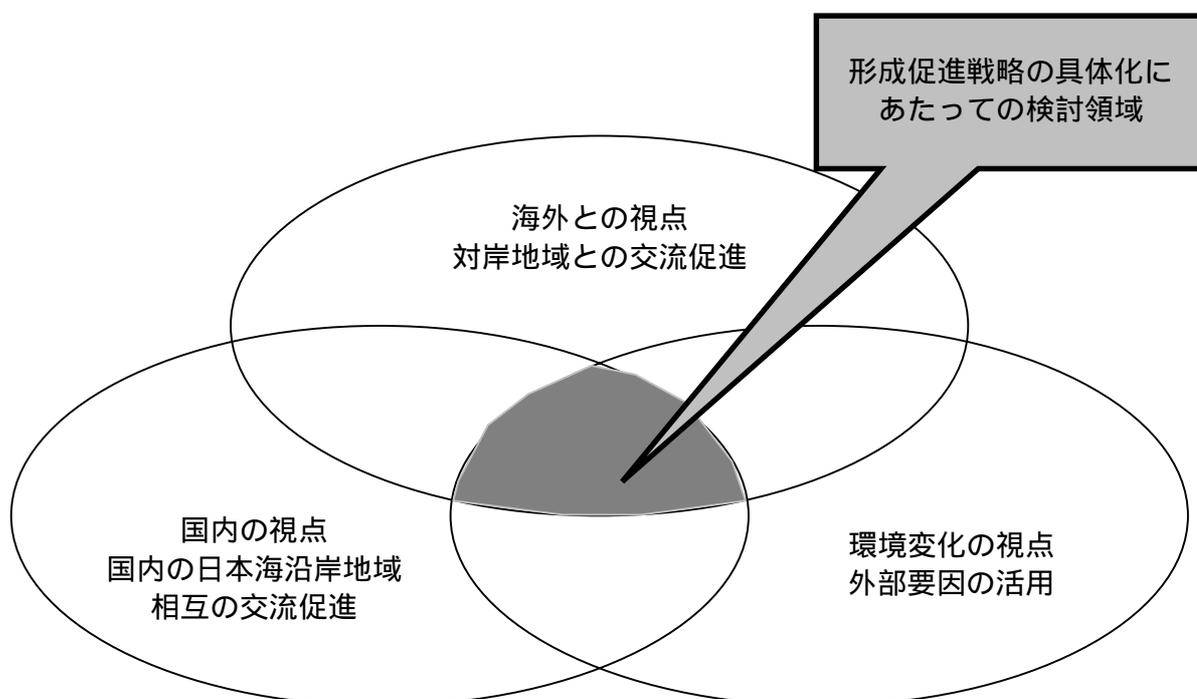
-----	1
1) 環日本海交流圏の形成促進戦略の具体化にあたっての基本的な考え方 -----	1
2) 形成促進戦略プロジェクト案の考え方 -----	2
-----	3
-----	7
1) 形成促進戦略プロジェクト案一覧 -----	7
2) 物流分野での形成促進戦略プロジェクト案（「環日本海相互補完リサイクルネットワーク」の構築） -----	8
(1) 「港湾隣接型リサイクルビジネス拠点」の形成とその連携 -----	8
(2) 海上輸送を軸とし複合一貫輸送システムからなる「静脈物流ネットワーク」の形成 -----	10
3) 観光・交流分野での形成促進戦略プロジェクト案（大都市圏からの人口還流と、海外からの観光客誘致） -----	12
(1) 地方での豊かなライフスタイルの実現に向けた訓練・研修サービスの提供（大都市圏からの人口還流に向けたUIJターンの拡大） -----	12
(2) UIJターン拡大に向けた準備施設としての滞在型生活拠点の提供 -----	15
(3) 中国・ロシアからの日本海沿岸地域への観光客誘致に向けた共同での誘致活動 -----	16
(4) 世界に伝えたい文化を継承する「文化伝承産業クラスター」の構築 -----	18
(5) テクノスーパーライナー（TSL）による内航船ルートの開発 -----	20
4) 環境分野での形成促進戦略プロジェクト案 -----	22
(1) 環日本海地域を対象とする環境分野での共同研究プログラムの展開を通じた環境研究の拠点「環日本海環境 COE (仮称)」の形成 -----	22
(2) 対岸諸国の大学も含めた「環日本海大学連合（仮称）」の創設 -----	25
(3) ロシア、中国との地球温暖化防止プロジェクト案の具体化とその実施体制の構築 -----	27
(4) プロジェクト案実施のための財源確保に向けた「グリーン公共事業債(仮称)」の可能性の検討 -----	28
-----	30

1. 検討にあたっての基本的な考え方

1) 環日本海交流圏の形成促進戦略の具体化にあたっての基本的な考え方

本報告書では、環日本海交流圏の形成促進戦略の具体化に向けて、以下の3つの視点を包含する領域の中で戦略プロジェクト案（以下、形成促進戦略プロジェクト案と呼ぶ。）を具体化していくこととする。

- 海外との視点 : 対岸地域との交流促進
- 国内の視点 : 国内の日本海沿岸地域相互の交流促進
- 環境変化の視点 : 地球温暖化対策などの外部要因の活用



2) 形成促進戦略プロジェクト案の考え方

本報告書では、環日本海交流圏の形成促進に関連した諸動向を踏まえ形成促進戦略プロジェクト案について検討している。形成促進戦略プロジェクト案の検討にあたっては、以下の考え方に沿っている。

(1) 平成7年に提言された22事業の中で取り組まれていない分野での検討

平成7年に提言された22事業に関連して構成各府県により合計43の事業が進行中である。しかしながら、提言された22事業のうち下記事業に関連しては具体的な動きは見られない状況にある。

- 《知識的交流》 「高等教育・研究機関」の対岸地域への設立
基盤的な制度・社会システムの構築に対するコンサルテーションの実施
生産関連の「中間技術・ハイテク技術等」の移転促進
「日本海沿岸地域大学連合」の創設
「環日本海言語翻訳センター(仮称)」の設立
- 《経済的交流》 対岸地域からの来客を対象とした「国際免税商業アミューズメント施設」の整備
日本側貿易促進拠点の対岸地域への設置
官民共同による国際J V型の「パイロット企業」の設立

環日本海交流圏の形成促進に向けた形成促進戦略プロジェクト案の検討にあたっては、これら分野でのプロジェクト案の具体化に向けた検討が考えられる。

(2) “多”対“多”の交流促進に向けた形成促進戦略プロジェクト案の検討

平成13年度における平成7年の提言による成果で検討したように、環日本海交流圏の形成に向けて注目すべきケースとして“多”対“多”の交流(日本国内及び海外の複数の主体が共同で交流に取り組むケース)の動きがある。このような“多”対“多”の交流は、日本国内の主体同士による交流も活発化させるものであり、環日本海交流圏の形成にも大きく寄与すると考えられる。このような取組の具体化に向けた検討が考えられる。

2. 「環日本海交流圏」の形成に向けた政策目標の共有化

本報告書では、物流、観光・交流、環境の3分野について形成促進戦略プロジェクト案を具体化している。

物流分野での具体化の方向性

物流分野では、港湾機能を活用した経済活動の活性化が課題となる。対岸諸国との貿易情勢を考慮すると、日本海沿岸地域相互の物流の活性化が課題となる。物流の活性化に向けた有望分野として、循環資源（廃棄物等）の物流（静脈物流）がある。静脈物流分野での主たる課題は輸送コストの削減であり、自動車による輸送に比べて比較優位な海運や鉄道を利用した物流体系の構築が課題となる。日本海沿岸地域では海運を主軸とした物流体系の構築が可能であり、循環資源を流通させる仕組みの構築が必要とされている。

本報告書では、港湾隣接型リサイクル拠点が日本海沿岸地域に分散立地し、それらが相互に連携・補完することを通じて静脈物流の体系が構築されていくことを目指したプロジェクト案を具体化している。

観光・交流分野での具体化の方向性

観光・交流分野では、国内外からの観光客の誘致に加えて、大都市圏からの人口還流（U I Jターンなど）を含めた人的交流も含めて捉えることが望ましい。海外からの観光客の誘致に向けては、世界各国の人々が訪れてみたいと思う観光資源を開発していく必要があり、京都、富士山、テーマパーク等の既存の観光資源に次ぐ新たな観光資源を開発・再評価していくことが求められる。最近では、米国人をターゲットとした京都から瀬戸内海、日本海を経て函館へと結ぶクルーズ船就航の動きもあるなど、日本が有する観光的価値を再評価する動きもある。このような情勢を積極的に活用し、国内外からの観光客誘致に向けた全府県が参加した共同での誘致活動も期待されるところである。

大都市圏からの人口還流については、現在は大都市圏に居住するものの再び自身の故郷での居住を考えている人々を対象としたU I Jターンへの働きかけを行うことや、日本海沿岸地帯の豊かな自然に共感しそこで暮らしたいと願う人々へのライフスタイルの積極的な提案や住宅や職業などの受け皿の整備などを進めていくことを通じて、人口の増加や地域経済の発展につなげていくことを狙いとしている。こうした取組にあたっては、各府県が連携し情報発信活動を行っていく方が効果的と考えられる。

本報告書では、国内外の人々、中でも大都市圏の人々から見ても魅力度の高いライフスタイルの実現につながるプロジェクト案を具体化している。合わせて基盤的取組として、共同での観光客誘致活動、テクノスーパーライナーを活用した内航船ルートの開発を取り上げている。

環境分野での具体化の方向性

環境分野では、日本海という閉鎖性の高い海域を対象とした調査研究活動をより一層充実させていく必要がある。展開方向としては、対岸諸国の大学等の研究機関との研究交流活動の促進、自治体が有するノウハウ等を活用した交流の促進が考えられる。

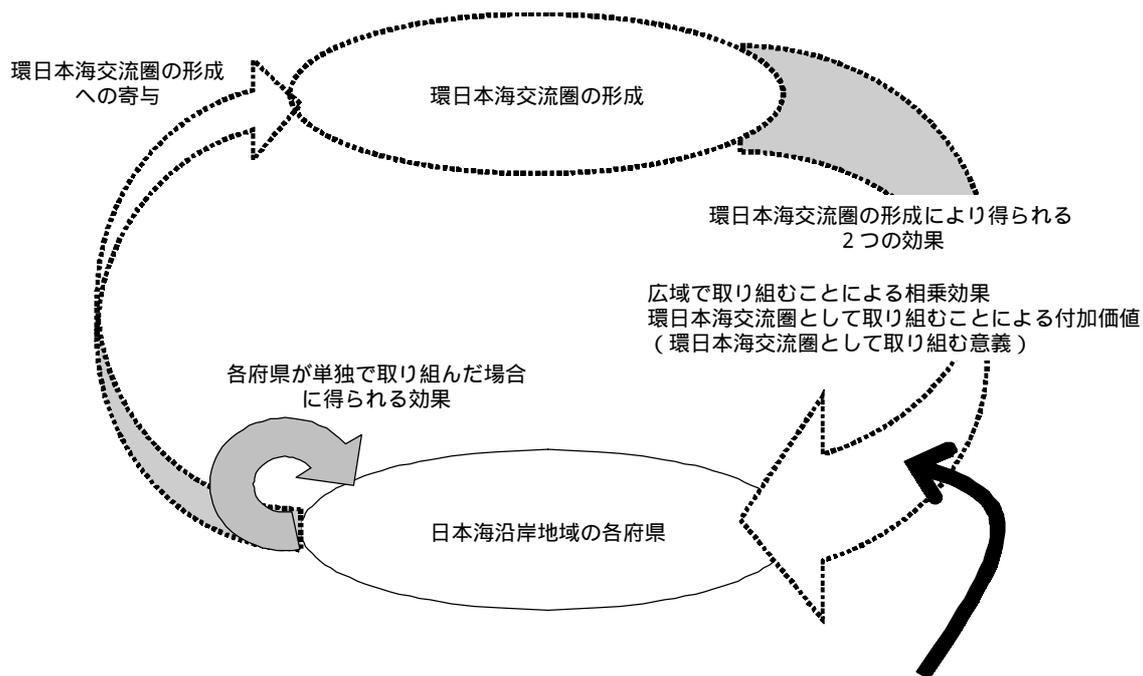
本報告書では、対岸諸国との交流活動の拡大につながる形成促進戦略プロジェクト案を具体化している。

日本海沿岸地域の各府県からみた意義と効果の明確化の必要性

日本海沿岸地域の各府県では、形成促進戦略プロジェクト案を推進していくことにより、各府県が単独で取り組むことにより得られる効果に加えて、新たに2つの効果を得ることができると考えられる。1つは、広域で取り組むことによる相乗効果である。例えば、観光・交流分野での共同での観光客誘致活動を通じた新たな観光イメージの形成などが考えられる。先行事例として、関西地方が取り組む歴史街道構想、四国4県が取り組む四国の遍路道の世界遺産登録への運動などがある。もう1つは、日本海沿岸地域として取り組むことによってしか得られない付加価値の獲得がある。例えば、相互補完的な関係を構築することにより得られる付加価値などがある。

今後、環日本海交流圏の形成に向けては、各府県から見た意義と効果を具体化させていくことが必要とされている。本報告書では、形成促進戦略プロジェクト案等の推進により得られる意義と効果についても言及している。

図表 - 1 環日本海交流圏の形成に向けた形成促進戦略プロジェクト案の推進の意義と効果
(日本海沿岸地域の各府県から見て)



各府県では、単独で取り組んだ場合では得られない2つの効果を得ることが可能となる。

「緑の国土軸」及び「環日本海交流グリーンベルト」構想の推進

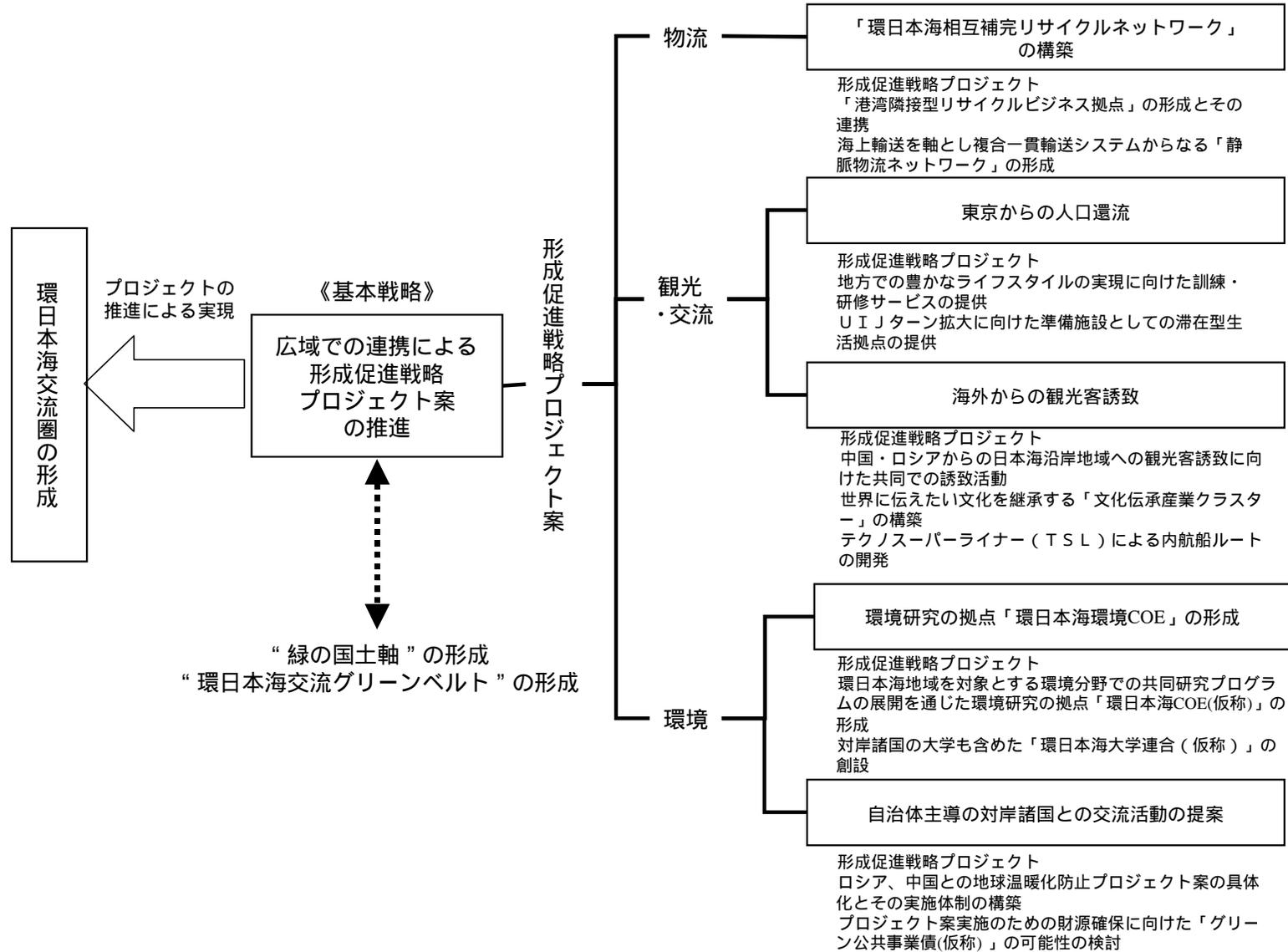
「環日本海交流圏」の形成に向けて、政策レベルでは「緑の国土軸」及び「環日本海交流グリーンベルト」構想の推進という方針が提示されている。これら2つの政策目標は、環日本海交流圏の形成に向けた個々の形成促進戦略プロジェクト案とも密接な関係にある。

《脚注》

「緑の国土軸」・・・青森県から山口県まで日本海沿岸12府県選出の超党派の国会議員で構成する日本海沿岸地帯振興促進議員連盟と日本海沿岸地帯振興連盟が連携・協力して推進を図っている構想である。「21世紀の国土のランドデザイン」に位置付けられた「日本海国土軸」を、高速交通体系、空港、港湾、情報通信等の社会資本整備に加え、豊かな自然環境やゆとりある居住環境に恵まれた「多自然居住地域」としても実現しようとするものである。具体的には、日本海沿岸地域の河川の水系ごとに川上から川下までの流域を一つの生態系として捉え、ここにいわゆる自然再生型公共事業の導入等を行うことにより、流域内の森林や田園空間の整備、白砂青松の自然海岸の保全等いわば、自然と人間とが共生する「緑の圏域」づくりを進め、この「緑の圏域」を日本海国土軸に带状に形成し、「緑の国土軸」の創生を図ることなどが検討されている。

「環日本海交流グリーンベルト」・・・経済のグローバル化や北東アジアの急激な発展により経済・文化交流が活発化している反面、化石燃料の枯渇、森林の破壊と砂漠化の進行など地球環境破壊の問題が深刻となっている。このため、日本海沿岸地域における「緑の国土軸」の形成に加え、環日本海地域を「グリーンゾーン」として位置付け、循環型社会の形成のため環日本海環境協力の一層の推進、自治体ODAの活用など対岸諸国の自然や文化に配慮した交流を展開していこうとする構想である。

図表 - 2 「環日本海交流圏」の形成促進に向けたプロジェクト案一覧



3. 環日本海交流圏の形成促進戦略プロジェクト案

1) 形成促進戦略プロジェクト案一覧

日本海沿岸地域が今後より積極的に環日本海交流を行っていくためには、各府県が単独で取り組む交流事業に加えて、複数の府県が連携する協働推進型の事業を展開していくことが効果的である。各府県の人的資源、技術・ノウハウなどを結集することにより、各府県単独では達成できないような成果の獲得や、質の高い事業を効果的かつ効率的に行っていくことが期待されるからである。

物流、観光・交流、環境分野における環日本海交流圏の形成促進に向けた戦略プロジェクト案は、下表に示す通りである。今後、これら候補の中から必要かつ適当な事業について実施に向けた検討に入ることが望まれる。

図表 - 3 形成促進戦略プロジェクト案

分野	形成促進戦略プロジェクト案
物流分野	(1) 「港湾隣接型リサイクルビジネス拠点」の形成とその連携
	(2) 海上輸送を軸とし複合一貫輸送システムからなる「静脈物流ネットワーク」の形成
観光・交流分野	(1) 地方での豊かなライフスタイルの実現に向けた訓練・研修サービスの提供 (大都市からの人口還流に向けたU I Jターンの拡大)
	(2) U I Jターンの拡大に向けた準備施設としての滞在型生活拠点の提供
	(3) 中国・ロシアからの日本海沿岸地域への観光客誘致に向けた共同での誘致活動
	(4) 世界に伝えたい文化を継承する「文化伝承産業クラスター」の構築
	(5) テクノスーパーライナー(T S L)による内航船ルートの開発
環境分野	(1) 環日本海地域を対象とする環境分野での共同研究プログラムの展開を通じた環境研究の拠点「環日本海環境 COE(仮称)」の形成
	(2) 対岸諸国の大学も含めた「環日本海大学連合(仮称)」の創設
	(3) ロシア、中国との地球温暖化防止プロジェクト案の具体化とその実施体制の構築
	(4) プロジェクト案実施のための財源確保に向けた「グリーン公共事業債(仮称)」の可能性の検討

2) 物流分野での形成促進戦略プロジェクト案（「環日本海相互補完リサイクルネットワーク」の構築）

物流分野では、港湾を活用したリサイクルビジネス拠点と、これら拠点を結び循環資源を相互に供給しあうことにより日本海沿岸地域全体でリサイクルが行われていく「環日本海相互補完リサイクルネットワーク」の構築を目指した展開が考えられる。

（1）「港湾隣接型リサイクルビジネス拠点」の形成とその連携

プロジェクト案の内容

各府県が日本海沿岸地域に港湾隣接型のリサイクルビジネス拠点を形成し、これら拠点群が相互に連携・補完することを通じて、全体としてより環境への負荷を低減できる相互補完型のリサイクルの仕組みを形成していく。これは、「静脈物流ネットワークの形成」（後述）と一体的に取り組むべきプロジェクト案である。

日本海沿岸地域の各地で集めた循環資源（廃棄物や資源化等の中間処理を終えた物等）をそのまま海上輸送し、昔の北回り船のように日本海沿岸地域の港湾を寄港しながら段階的にリサイクルしていくものである。日本海沿岸地域の諸都市が循環資源の加工処理を分担して行い、原材料化や製品化を図ることとなる。

例えば、自動車のシュレッダーダストや、廃家電のリサイクルでは、まず最初に、最も有用な貴重金属（金、白金、銅など）は秋田県の非鉄金属製錬技術の活用によりリサイクルを図り、そこで得られた一次原料は、福井県や新潟県などの金属加工メーカーで利用して最終製品にする。同様に、ガラス、ゴム、繊維、プラスチック類などを段階的にリサイクルすることを通じて原材料化を図り、地場産業を中心とした材料供給を行っていくことで、効率の良いリサイクルを行うという考え方である。こうした取組を可能とするためには、日本海沿岸地域の港湾を寄港しながら巡回する新たな物流ネットワークの形成と合わせて考えていく必要がある。

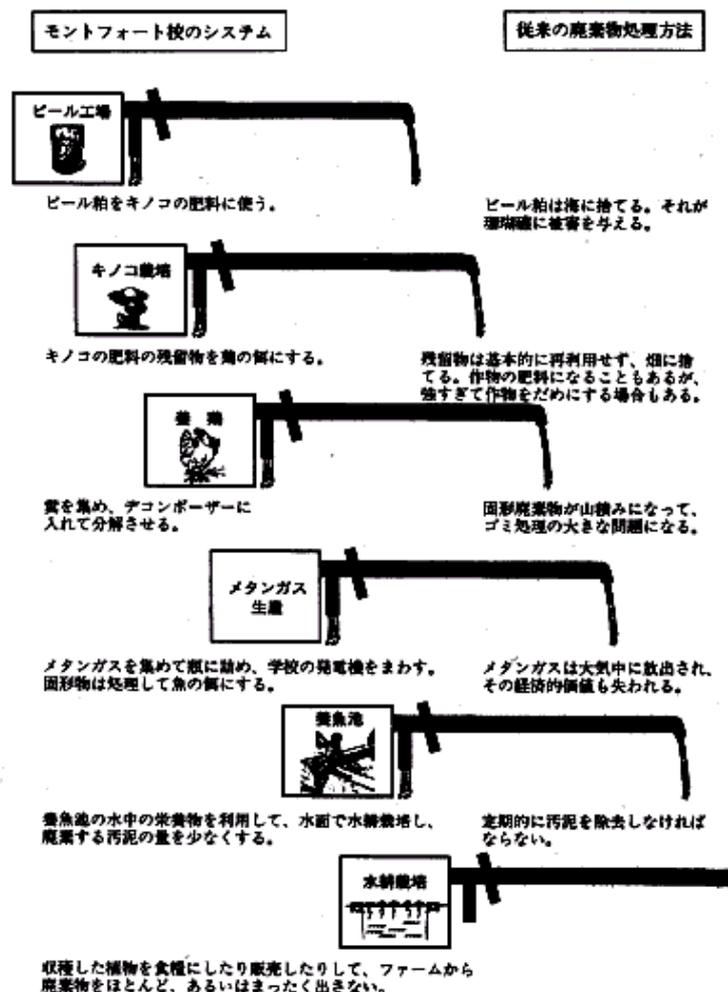
実施に向けた方向性

日本海沿岸地域には、秋田県北部に製錬機能が立地する。また、青森県、秋田県北部、富山県、山口県ではリサイクル推進に向けたゼロ・エミッション（ごみゼロ）の達成を目的とする構想（エコタウン構想）の指定がなされるなど、リサイクル推進のための基盤が整いつつある。

類似事例として、フィジーで現在進められているエコファーマーミングプロジェクトがある。（図表 - 4 参照） このプロジェクトは、ゼロ・エミッションの原則にのっとり循環型産業システムが、

廃棄物の削減と経済的利得の増加の両方を同時に満たすものである。フィジーの首都スヴァにある恵まれない子供たちのためのモントフォート学校では、地元のビール工場から出る廃棄物を用いて5つの新しい産業を作り出している。ビール工場から出る汚泥はかつては海洋投棄していたが、今ではこの学校に無料で提供されている。この栄養に富んだ汚泥を肥料として、数種類のマッシュルームが栽培されている。マッシュルームが育つと残余物が出るが、これを少年たちが集め、飼料として鶏と豚にやっている。この家畜・家禽の汚物をバイオガス装置に入れると、分解してメタンガスが発生する。このメタンガスは学校の照明用に使用したり、ガスボンベに詰めて販売される。ガスを発生した残りの固形物は、脱水して少し処理すると、近くにある大きな養殖池の魚の素晴らしい餌になる。そして最後に、この有用な栄養素に満ちた養殖池の水面で、水耕栽培やイチゴやその他の高付加価値野菜を栽培することができる。こうすることで、かつては海洋投棄されていた単なる廃棄物が、今では5つもの新産業の投入物になっているのである。これは、エコファームिंगの一つの簡単な例でしかないかもしれないが、この原則はもっと規模の大きな産業システムにも適用できる。

図表 - 4 フィジーでの循環的生産システム



出所) レスターブラウン「エコ経済革命」、平成10年

ゼロ・エミッションの考え方の提唱主体である国連大学では、「異なる産業をクラスター（グループ）にまとめることで、ある産業の廃棄物が他の産業の原材料となる「循環型産業システム」を構築することができる。」と提唱している。本プロジェクトはこの考え方に沿うプロジェクトである。

今後は、港湾空間を活用した新たなリサイクルビジネス拠点の整備や、既存の鉱業生産機能、石油化学コンビナート機能等のインフラの活用が効果的である。これら既存の経済基盤を活用し、具体化していくことが望まれる。

各府県からみた意義と効果

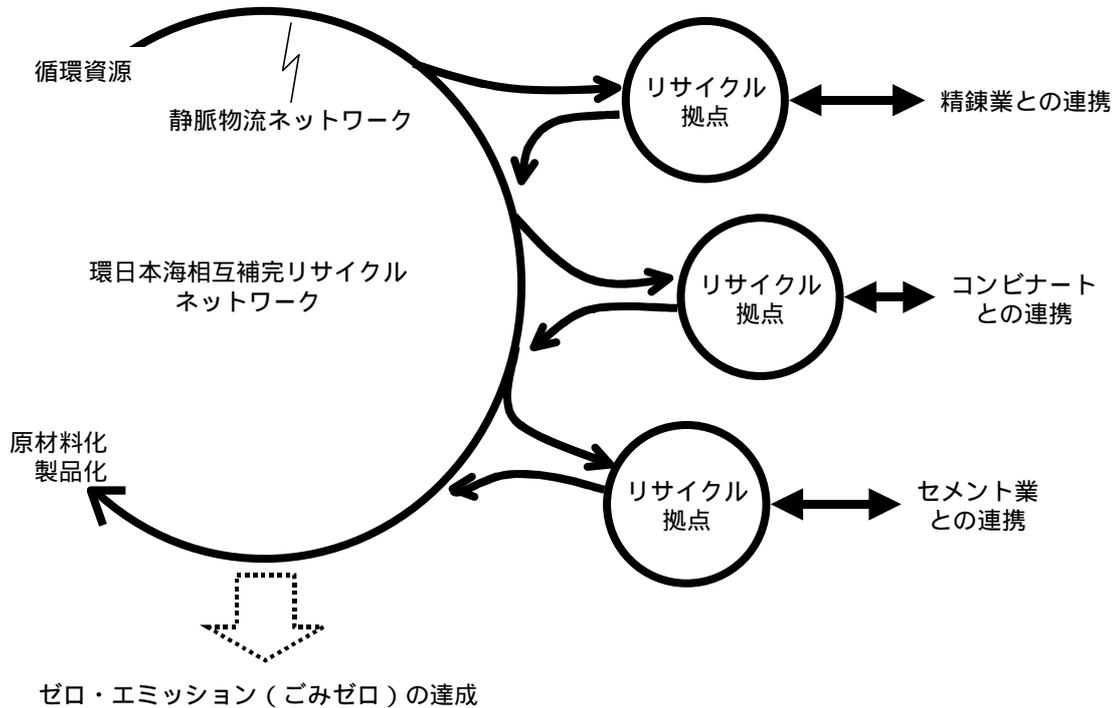
日本海沿岸地域の諸都市がそれぞれ特色を活かしたリサイクル拠点を整備し相互に補完しあうことにより、日本海沿岸地域全体でゼロ・エミッション（ごみゼロ）を達成していくことが可能となる。ゼロ・エミッションの達成には、多様なリサイクル機能が必要であり、これらを1都市が全てを確保することは困難な状況である。多様なリサイクル機能を日本海沿岸地域の諸都市が持ち、相互に補完しあうことを通じてより高度なリサイクルが可能となる。

（2）海上輸送を軸とし複合一貫輸送システムからなる「静脈物流ネットワーク」の形成

プロジェクト案の内容

これは、港湾隣接型リサイクルビジネス拠点を相互に結びつけるネットワーク構想である。これまでの循環資源の静脈物流はトラックによる輸送が中心であったが、その輸送形態を海上輸送を軸とした物流システムに転換していく構想である。これにより、より一層の環境への配慮を可能とさせる静脈物流体系が形成されるとともに、全体として「環日本海相互補完リサイクルネットワーク」が形成されることとなる。その結果、日本海沿岸地域全体でゼロ・エミッション（廃棄物ゼロ）の達成にも寄与することとなる。

図表 - 5 環日本海相互補完リサイクルネットワークの形成イメージ



実施に向けた方向性

静脈物流の課題は、コスト削減である。コスト削減に向けて、復路の荷の確保、ストックヤードの確保など、総合的な仕組みの構築を検討する必要がある。海運や鉄道による輸送は、大量性、低廉性に優れるとともに環境負荷が小さい特性を有している。しかしながら一方で、利便性の低下が問題となる。このため、自動車輸送から海運や鉄道への利用転換に向けて、機動性に優れた自動車輸送も組み込んだマルチモーダルの複合一貫輸送（マルチモーダルシフト）の仕組みを構築していく必要がある。例えば、船舶、鉄道、トラックのいずれでも輸送可能な規格を統一したコンテナ輸送システムの開発などが必要とされている。

なお、これに合わせて、日本海沿岸地域の各港湾では、複合一貫輸送（マルチモーダルシフト）を支えるインフラとしての港湾機能の強化に努める必要がある。

各府県からみた意義と効果

海上輸送を推進していくには、相互の港湾が同様な港湾機能を有する必要がある。静脈物流ネットワークが形成されていくことにより、港湾機能の強化が図られることとなる。

3) 観光・交流分野での形成促進戦略プロジェクト案（大都市圏からの人口還流と、海外からの観光客誘致）

観光・交流分野では、大都市圏からのU I Jターンなどの人口還流に向けた地方でしか得られない豊かなライフスタイルの提案、中国をはじめとする海外からの観光客の誘致活動の共同展開が考えられる。

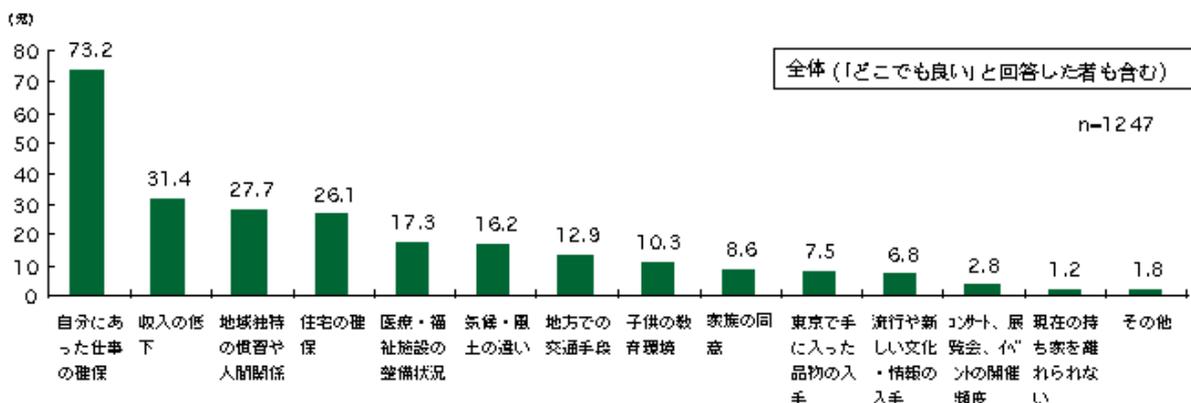
(1) 地方での豊かなライフスタイルの実現に向けた訓練・研修サービスの提供（大都市圏からの人口還流に向けたU I Jターンの拡大）

プロジェクト案の内容

U I Jターンの拡大に向けて、地方での新たな職業選択を志向する人々を支援する職業訓練サービスを提供する。それまでの経験や知識を活かした新たな職業獲得につながる職業訓練サービスが考えられる。例えば、服飾関係に従事してきた人に対する伝統工芸的要素のある服飾産業での活躍、出版関係に従事してきた人に対する郷土出版・放送産業での活躍等も考えられる。更には、自身で地方で起業するための支援なども期待される。産業育成という観点を、大都市圏からのU I Jターン促進分野に持ち込もうとする考え方である。これは、大都市圏からの地方への人口還流に向けた地方での豊かなライフスタイルの提案である。

大都市圏に居住しU I Jターンを志向する人へのアンケート調査結果によれば、U I Jターンにあたっての不安は「自分にあつた仕事の確保」が6割を占めるなど、職業の確保が大きな障壁となる。本プロジェクトは、そのU I Jターン実現にあたっての不安を解消していくことを狙いとするものである。

図表 - 6 U I Jターンにあたっての不安



出所) 国土庁地域振興局「平成11年度U I Jターンに関する意識調査報告書」

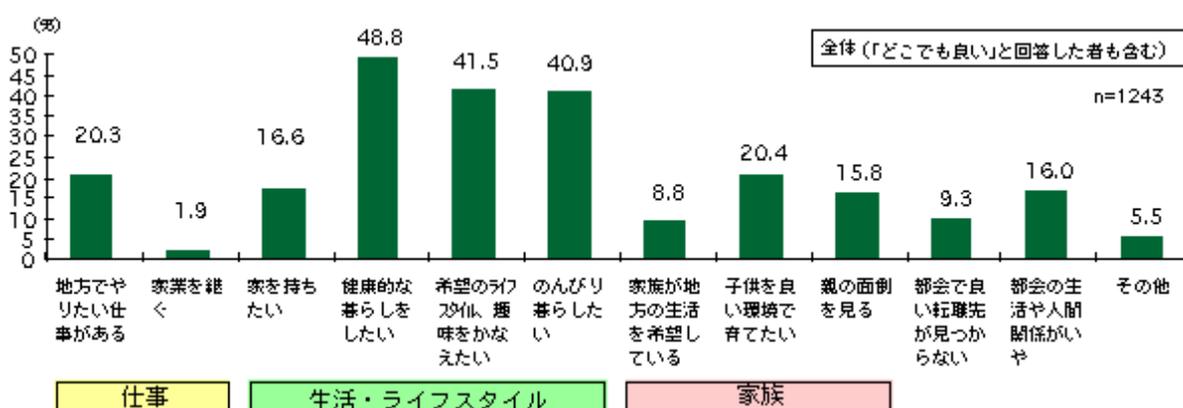
実施の方向性

先述のアンケート調査結果(図表 - 7 参照)によれば、U I J ターンを希望する主な理由は、「健康的な暮らしをしたい」、「希望のライフスタイル、趣味をかなえたい」、「のんびり暮らしたい」の3項目が40%以上で上位を占めており、特徴あるライフスタイルへのニーズがうかがえる。

各府県では、より特色あるライフスタイルを相互に提案しあい、大都市圏の居住者の目を地方に向けさせる必要がある。海外からの観光客の誘致と同様に、大都市圏居住者向けの地方でのライフスタイルの共同提案活動なども有効と考えられる。

先述のアンケート調査結果によれば、自身の出身地関連は4割弱の水準(図表 - 8 参照)に留まっているなど、U I J ターンなかでもI J ターンの志向する人からみると地域を選んでいくための情報が不足する状況にある。実際に地方の情報を入手する場合には、自治体への問合せが過半数を占めている状況にある。U I J ターンを志向する人は、いろいろな地域の情報を求めていると考えられ、その情報発信主体としての自治体の役割が重要となっている。(図表 - 9 参照)

図表 - 7 U I J ターンしたい理由

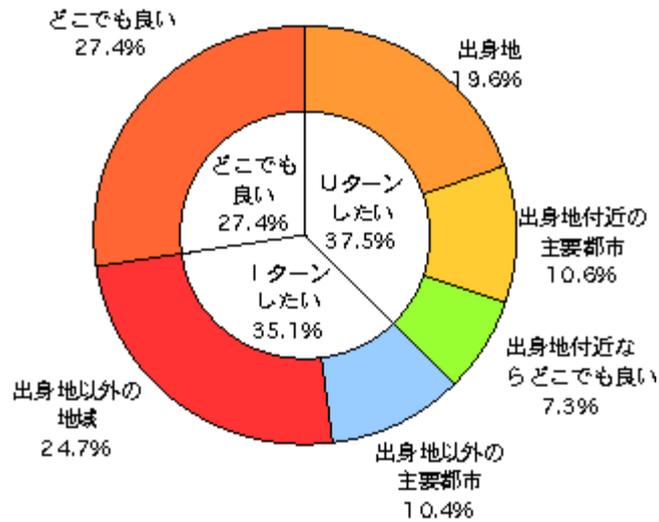


出所)国土庁地域振興局「平成11年度U I J ターンに関する意識調査報告書」

各府県からみた意義と効果

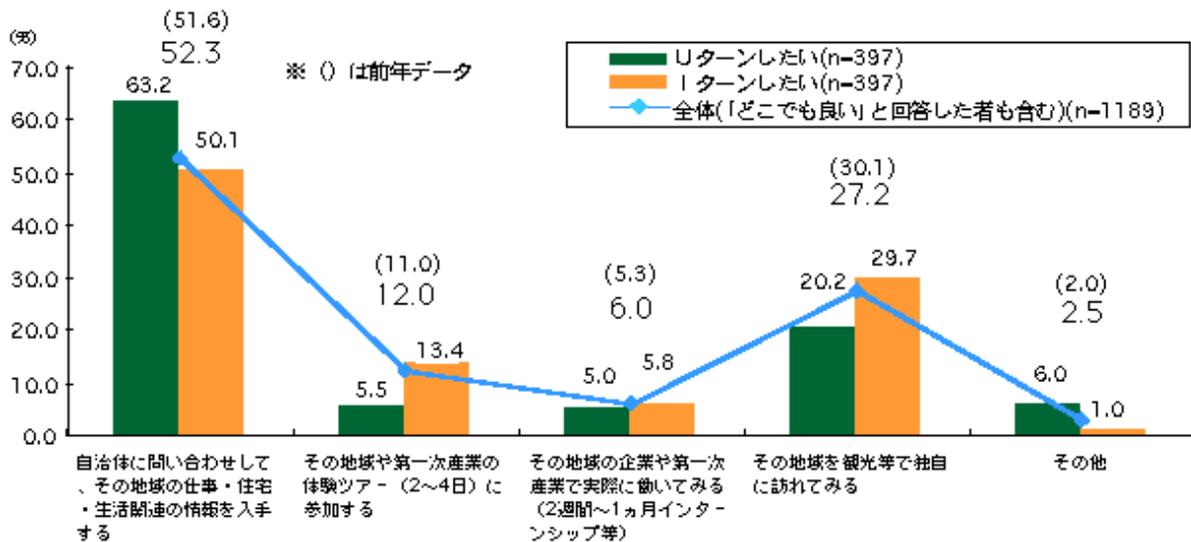
日本海沿岸地域全体による地方での豊かなライフスタイルの共同提案活動がきっかけとなり、全国的な運動となることにより、日本全体としてのU I J ターンの増加が期待される。

図表 - 8 U I J ターンの希望先



出所) 国土庁地域振興局「平成11年度U I J ターンに関する意識調査報告書」

図表 - 9 自治体による情報発信の重要性



出所) 国土庁地域振興局「平成11年度U I J ターンに関する意識調査報告書」

(2) UIターン拡大に向けた準備施設としての滞在型生活拠点の提供

プロジェクト案の内容

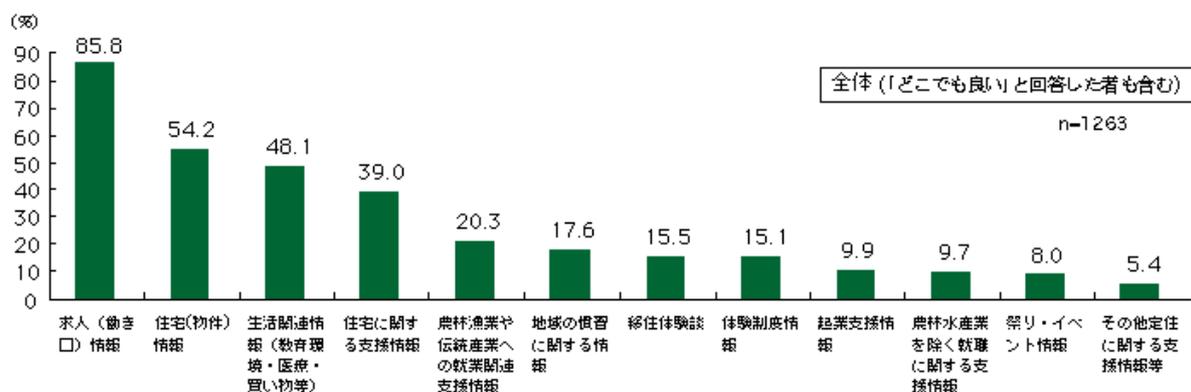
ここでのプロジェクト案は、UIターンの希望者や、外国からの居住希望者など日本海沿岸地域で暮らしてみたいという人々を対象に、定住の準備期間としての滞在型（賃貸型）の生活拠点づくりを目指すものである。日本海沿岸地域の豊かな自然や温泉資源など、心身の健康を取り戻すための資源の活用や、農林水産業や伝統産業などを中心とした職業の研修支援などを通じて、新たなライフスタイルの実現を支援していこうとするプロジェクトである。

大都市では利便性を追求した近代化が進むなか、豊かな自然と個性ある食文化などが豊富であるとともに、多自然居住地域と称される日本海沿岸地域の価値が高まってくることが予想される場所である。こうした社会潮流を踏まえて人間復興（ルネッサンス）的要素を踏まえた地域づくりが求められている。

実施の方向性

日本海沿岸地域内に立地する各種の宿泊施設等への併設あるいは転用による長期滞在型（賃貸型）の施設を整備し、合わせて職業訓練サービスの提供や、地域コミュニティへの参加の場を用意していくことが考えられる。最終的には、定住のための準備期間を経て実際に定住しようとする人に対して、住宅の斡旋や職業の場を斡旋していくことも必要とされる。先述のアンケート調査でも、UIターンを希望する主な理由は、「健康的な暮らし」を取り戻すことであり、肉体的にも精神的にも健康であるためには、豊かな自然環境や地域のコミュニティへの参加が重要となっている。

図表 - 10 UIターンを志望する人が必要とする情報



出所)国土庁地域振興局「平成11年度UIターンに関する意識調査報告書」

各府県からみた意義と効果

各府県では、それぞれの地域の特徴を活かし、様々な拠点づくりを進めていくとともに、各府県での取組を効果的に大都市圏に住む人々に情報発進していくことにより、より多くの人々が地方での豊かなライフスタイルを考えるきっかけとなっていくことが期待される。

(3) 中国・ロシアからの日本海沿岸地域への観光客誘致に向けた共同での誘致活動

プロジェクト案の内容

韓国、中国東北部、ロシア沿海地方、モンゴルの北東アジア地域全体からの訪日観光客の誘致に向けて、各府県での取組をベースに、日本海沿岸地域として共同での観光誘致活動を展開する。これまでは、日本海沿岸地域全体を対象とした広域的な活動は実施されていない。国内向けには各府県単位でも有効であるが、海外向けには日本海沿岸地域としてのイメージ戦略が重要と考えられる。

日本海沿岸地域には、日本の重要な観光資源である温泉が数多くあり、これらの活用が考えられる。昨今、韓国や中国などでも温泉への関心が高まっており、癒しや湯治の風習は通用するものと考えれば長期滞在型の温泉巡りなども商品化できる可能性があり、今後は海外からの観光客が成長する可能性を秘めている。

実施の方向性

共同での誘致活動を実施するに当たっては、それぞれの地域の抱える観光資源をPRするとともに、旅行者の立場に立った広報宣伝活動が求められる。例えば、温泉だけではなく、郷土料理、歴史的民家や居住する人々との交流機会の創出などを盛り込んだ展開が期待されている。

なお、海外からの日本観光の場合には、京都、奈良、富士山を外すことはできないという要望も多いと予測され、こうした主要観光地との連携も重要である。

最近では、広告会社による中国向けに日本の観光情報を画像付きで配信する無料メールマガジンサービスを始める動きもあり、このような観光客誘致に向けた各種の動きに対応した日本海沿岸地域として観光情報コンテンツの開発、更には日本海沿岸地域を対象とした観光パッケージ商品の開発も重要となっている。(図表 - 11 参照)

各府県からみた意義と効果

海外からの観光客の日本での観光形態は周遊型である。より多くの地域を周遊することにより経済波及効果はより一層大きな効果を発揮することとなる。周遊の範囲を広めていくことが、日本海

沿岸地域全体によって大きな経済的効果をもたらすこととなる。

図表 - 11 広告会社による中国語による観光情報のメールマガジンの例



出所) 広告会社資料による

(4) 世界に伝えたい文化を継承する「文化伝承産業クラスター」の構築

プロジェクト案の内容

日本海沿岸地域にある世界遺産や伝統芸能等を次世代に継承し、世界の国の人々に伝えていくための機能の集積を図り産業としての育成を目指す。拠点施設による展開を図るのではなく、日本海沿岸地域に立地する各種の機能が相互に連携し、ぶどうの房のように日本海沿岸地域に立地する姿を目指す。ここでは、このような姿を「文化伝承産業クラスター」と呼ぶ。集積を図っていくことが考えられる機能としては、小中学校や高等学校と連携した文化を見る目を育む機能（児童教育機能）、本格的な後継者を育成していく機能（専門教育機能）、大学等の高等教育と連携した専門教育連携機能、企業やNPOのマネジメント人材育成機能、絵画や遺跡等を修復する技術を習得する文化継承人材育成機能、観光資源としての活用を目指した観光産業機能等が考えられる。日本海沿岸地域に立地する多種多様な機能を統合し、世界的にみても特徴ある機能集積としていくことが期待される。

《脚注》

「クラスター」とは、ぶどうの房を意味する言葉である。関連する機能が集積することにより、高度な役割を發揮できる集積形態を指す言葉である。

実施の方向性

関西地方全域で取り組む歴史街道構想と同様に、明示しやすい形として具体化していくことが効果的である。例えば、新たな全国総合開発計画で提示されている日本海国土軸を結ぶ柱の1つとして文化を位置づけ、日本海沿岸地域にある文化的な機能集積候補を見出していくことなどが考えられる。

国際的な観光動向をみると次頁の表にあげるような7つの観光トレンドが抽出される。（図表-12参照） これら7つの観光トレンドに対して、日本海沿岸地域として海外から観光客を誘致していくにあたっては、歴史文化志向への対応が考えられる。本プロジェクトは、このような観光トレンドに対応し、文化面での観光資源を開発していこうとするものである。

図表 - 12 国際的な観光面での7つのトレンド

7つの観光トレンド	内容
1 エコツーリズム志向	自然観察、野外活動などの観光、体験農業をおこなうアグリツーリズムやグリーンツーリズム等の観光。
2 趣味、特定目的志向	趣味、関心の高い事項を限定的に追求する観光。ワインツアーなどがある。
3 歴史文化志向	美術館・博物館巡り、伝統工芸の取得、異文化環境下での生活、住民交流など多様性に富む文化志向の高い旅行。
4 健康志向	健康志向の高まりから発生する「健康増進」「美容」「生活習慣の変容」「精神の鼓舞」等を目的とする観光。温泉観光はこの代表例である。
5 テーマパーク志向	テーマ性のある異次元空間や計算された演出効果、興奮を体験する観光。
6 買い物志向	雑貨・食品・家具・インテリアなど、旅行地の文化が感じられる商品を探索する旅行。
7 スポーツ・文化交流、スポーツ観戦	国家間・地域間のスポーツや文化の交流、スポーツ観戦、イベント参加などを目的とした観光形態。

出所) 野村総合研究所

各府県からみた意義と効果

既に各府県においても独自に文化の継承に向けて多様な取組を進めているところである。ここでの構想は、各府県での取組をベースにそれらを統合することにより世界的にみても価値あるものとしていくものである。世界的にも有意な価値と認められることにより、海外からの観光客の増加が期待される。並びに、このような文化伝承産業クラスターの形成は、職業訓練、雇用創出面でも効果が期待されるものであり、U I J ターンの拡大にも寄与することとなる。

(5) テクノスーパーライナー (T S L) による内航船ルートの開発

プロジェクト案の内容

テクノスーパーライナー (T S L) を活用した内航船ルートを開発し、交流人口拡大に向けた基盤を形成する。T S L は積載可能な貨物トン数は少ないものの、従来の海運輸送にはない高速性を実現することが可能な交通機関であり、まずはその高速性を活用する展開を目指す。

最近では、米国人をターゲットとした京都から瀬戸内海、日本海を経て函館へと結ぶクルーズ船就航の動きもあるなど、日本が有する観光的価値を再評価する動きもある。このような動きを活用した日本海沿岸地域への観光需要の拡大への取組が必要とされている。T S L については、国内では、静岡県と東京都の離島航路で就航又は就航する計画がある。

図表 - 13 訪日観光客向けのクルーズ船就航の動き

件名	訪日観光客約 130 人の小型クルーズ船の就航
就航内容	京都を起点に瀬戸内海から関門海峡を抜け、長崎市、韓国・釜山に寄港し、日本海を北上して函館まで航海する。ツアーの企画は、米国の旅行会社と国際観光振興会が行う。
顧客動向	米国人観光客。既にツアー 2 回分が完売済みである。(平成 15 年 3 月時点)
時期	平成 15 年 5 月(予定)
今後の動向	米国の旅行会社は、これまでは、日本を観光地として見る視点がこれまで少なかったが、日本には陶器や庭園、茶道など伝統文化が豊富であり、それらを活用した訪日観光客の増大が期待されている。

実施に向けた方向性

日本海沿岸地域での旅客流動の現状を考慮すると、ターゲット需要は既存需要依存型ではなく、需要創造型での展開が前提となる。韓国、中国東北部、ロシア沿海地方、モンゴル等も含めた環日本海地域全体での旅客流動の増大につながる取組が必要とされる。他分野での戦略プロジェクト案である中国・ロシアからの観光パッケージの開発、環境分野での共同研究の実施など、人が行き来する仕掛けをより一層増やしていく必要がある。

例えば、現状では鉄道(特急)による交通アクセスが結ばれていない山陰地方と北陸地方とを結ぶ航路を対象とすることが考えられる。T S L は、福井～境港間を概ね 4 時間程度で結ぶことが可能と考えられる。(図表 - 15 参照)

各府県からみた意義と効果

テクノスーパーライナー（T S L）を活用した内航船ルートが開発されることにより、新たな人の流動が実現されることとなる。観光客の増加に加えて、経済取引面での交流の拡大も期待される。

図表 - 14 テクノスーパーライナーの就航事例と計画

名称	TSL 防災船「希望」	小笠原T S L（計画）
航路の概要	静岡県の清水港と下田港とを片道 1 時間 40 分で結ぶ。	東京と小笠原諸島とを結ぶ計画。現状では、片道約 26 時間を要しているが、16 時間に短縮することが可能となる。また、夕方発翌朝着のナイトクルーズ便も可能となる。
航海速力	約 40 ノット （時速 約 74km）	時速 約 70km
旅客定員及び車両最大搭載量	旅客定員 260 名 普通車 30 台 （または大型バス 5 台及び普通車 10 台）	旅客定員 725 名
備考	テクノスーパーライナー構想の実験船として活躍した「飛翔」を静岡県が防災船として購入・改造し、観光シーズンや週末には清水港と下田港を結ぶカーフェリーとして利用する。	平成 16 年度より就航予定

図表 - 15 テクノスーパーライナーによる所要時間見込み

（単位、時間：分）

	秋田	酒田	新潟	直江津	伏木富山	金沢	福井	舞鶴	鳥取	境港	浜田	下関
秋田	---	1：20	3：0	4：40	6：0	7：10	8：0	9：30	9：50	11：40	13：50	16：30
酒田	1：20	---	1：40	3：20	4：50	6：0	6：50	8：20	8：30	10：30	12：40	15：20
新潟	3：0	1：40	---	1：40	3：0	4：20	5：10	6：40	6：50	8：50	11：0	13：40
直江津	4：40	3：20	1：40	---	1：40	3：20	4：10	5：40	6：10	7：50	10：0	12：40
伏木富山	6：0	4：50	3：0	1：40	---	3：30	4：20	5：40	6：0	8：0	10：10	12：50
金沢	7：10	6：0	4：20	3：20	3：30	---	1：0	2：30	2：40	4：40	6：50	9：30
福井	8：0	6：50	5：10	4：10	4：20	1：0	---	1：30	1：50	3：50	6：0	8：40
舞鶴	9：30	8：20	6：40	5：40	5：40	2：30	1：30	---	1：10	3：10	5：20	8：0
鳥取	9：50	8：30	6：50	6：10	6：0	2：40	1：50	1：10	---	1：10	3：20	6：0
境港	11：40	10：30	8：50	7：50	8：0	4：40	3：50	3：10	1：10	---	2：30	5：10
浜田	13：50	12：40	11：0	10：0	10：10	6：50	6：0	5：20	3：20	2：30	---	2：50
下関	16：30	15：20	13：40	12：40	12：50	9：30	8：40	8：0	6：0	5：10	2：50	---

注）時速70kmで時間距離に換算する。

4) 環境分野での形成促進戦略プロジェクト案

環境分野では、環境研究の拠点の形成、自治体主導による対岸諸国との交流活動の展開が考えられる。

(1) 環日本海地域を対象とする環境分野での共同研究プログラムの展開を通じた環境研究の拠点「環日本海環境 COE (仮称)」の形成

プロジェクト案の内容

韓国、中国東北部、ロシア沿海地方、モンゴルにある大学や研究機関や、日本海沿岸地域の大学や公的研究機関が中心となり、環日本海、更には北東アジア全体を対象とする環境分野での共同研究プログラムを展開する。シンポジウム、学会、発表会等を通じて日本海沿岸地域での学术交流を拡大する。これらの取組を通じて、将来的には環日本海地域全体を環境研究の拠点“環日本海環境 COE (仮称)”として展開していこうとする構想である。

《脚注》

COE とは、Centre of Excellence の略であり、世界的な拠点を意味する言葉である。

参考となる事例として、チェサピーク湾(図表 - 16 参照)での取組がある。チェサピーク湾は、ニューヨーク州、ワシントン D.C. を上流部に抱え、米国最大の河口を持つ海域である。同湾では NPO の活動が端緒となり、州政府、連邦政府、大学、財団等(図表 - 17 参照)が参加し、海域の環境負荷の軽減に向けた「チェサピーク湾環境保全計画」という広域連合事業体を組織している。同事業体では、98 種類もの環境評価指標を考案し、環境負荷の低減に向けた取組を行っている。同事業体は、州政府等に限ることなく大学や NPO も参加することを通じて目に見える成果を出している成功事例としても注目されている。本事例は、環境分野での研究が環日本海交流圏の形成につながっていく可能性を示す事例である。

図表 - 16 チェサピーク湾の位置



出所) 上山信一「政策連携」の時代 地域・自治体・NPOのオアートナーシップ」、2002年11月

図表 - 17 チェサピーク湾環境保全計画（広域連合事業体）に属する組織

<p>協定に調印したパートナー（6 機関）</p> <ul style="list-style-type: none"> — チェサピーク湾委員会 — ペンシルバニア州 — バージニア州 — ワシントン D.C. — メリーランド州 — 連邦環境保護局 	<p>アカデミック機関のパートナー（12 機関）</p> <ul style="list-style-type: none"> — 自然科学アカデミー — チェサピーク研究コンソーシアム — ウィリアム&メリー大学 — オールド・ドミニオン大学 — ペンシルバニア州立大学 — スミソニアン研究所 — ディストリクト・オブ・コロンビア大学 — メリーランド大学 — ペンシルバニア大学 — バージニア大学 — バージニア総合技術大学 — バージニア州立大学
<p>協定に調印していないが流域にある州政府のパートナー（3 機関）</p> <ul style="list-style-type: none"> — デラウェア州 — ニューヨーク州 — ウェスト・バージニア州 	
<p>連邦政府のパートナー（9 機関）</p> <ul style="list-style-type: none"> — 農務省 — 商務省 — 教育省 — 内務省 — 運輸省 — 米国郵政公社 — 調達庁 — 航空宇宙局 — 資本投資計画委員会 	<p>その他のパートナー（14 機関）</p> <ul style="list-style-type: none"> — チェサピーク湾同盟 (ACB) — アメリカン・フォーレスト — アナコステア流域協会 — チェサピーク・コミュニティセンター — 流域保護センター — チェサピーク湾財団 — チェサピーク湾情報ネットワーク — チェサピーク湾トラスト — 国際地球科学情報ネットワーク・コンソーシアム — 国際都市・地域経営者協会 (ICMA) — ポトマック川流域際委員会 — ワシントン D.C. 首都地域政府評議会 — モントゴメリー郡 (メリーランド州) — サスキハナ川流域委員会

出所) 上山信一「政策連携」の時代 地域・自治体・NPOのオアートナーシップ」、2002年11月

実施の方向性

世界有数の研究拠点形成のための「21世紀COEプログラム（旧トップ30大学構想）」（脚注参照）の平成14年度の交付状況をみると、金沢大学が申請する「環日本海域の環境計測と長期・短期変動予測」が採択されており、環日本海地域に関する環境分野での研究促進は、世界的課題として位置づけられている。

世界的課題でもある環日本海地域の環境分野での研究を、韓国、中国東北部、ロシア沿海地方、モンゴルにある大学や研究機関等と連携し、実施していく必要がある。

《脚注》

21世紀COEプログラムとは、日本の大学が世界のトップレベルの大学と伍して、教育及び研究水準の向上や世界をリードする創造的人材を育成していくために、競争的環境を醸成し、学問分野ごとに世界的な研究教育拠点の形成を重点的に支援することにより、活力に富み、国際競争力のある世界最高水準の大学づくりを推進することを目的としたものである。同プログラムをみると、日本海沿岸地域関連では、鳥取大学での「乾燥地科学プログラム」、愛知大学での「国際中国学研究センター」。九州大学での「東アジアと日本：交流と変容」が採択されている。

各府県からみた意義と効果

環境問題への解決方策を具体化することは、各府県、更には韓国、中国東北部、ロシア沿海地方、モンゴル等の自治体にとっても共通の課題である。環境分野での研究を連携し実施していくことにより、その成果の共有化の促進が期待され、環境問題解決への貢献が期待される。

(2) 対岸諸国の大学も含めた「環日本海大学連合（仮称）」の創設

プロジェクト案の内容

日本海沿岸地域の大学や、更には韓国、中国東北部、ロシア沿海地方、モンゴルにある大学が連携し「環日本海大学連合（仮称）」を創設する。

合わせて、共同研究に向けた環境整備の一環として、日本海沿岸地域の大学では、対岸諸国の大学等と以下のような連携・協力を図り、日本海沿岸地域における環境分野の中心に学術・文化交流を促進する。

- 単位の互換
- 教員や留学生の相互派遣
- 学生による夏期集中講座の相互開催
- インターネットを用いた講座の公開
- 図書館資料の相互提供
- 通信制カリキュラムの共同運営
- 共同での専門大学院コースの設置 など

環日本海大学連合（仮称）の創設にあたっては、先述の環境分野での共同研究プログラムの活用が有効であり、環境分野を柱の1つとすることが考えられる。

実施に向けた方向性

海外の大学等との連携を特色とするコースの新設は、社会人による知識習得ニーズの高まりを踏まえた構想である。近年、大都市を中心に社会人向けの大学や大学院コースの開設が著しい。インターネット等を利用した通信制の大学院コースも設置されている。放送大学においても修士課程の大学院コースを設置しており、更には博士課程の大学院コースも開設している。これらは、社会人による知識習得ニーズの高まりに応じた動きである。このような社会的ニーズを踏まえ、インターネット等の新たな技術革新を利用した新しいタイプの大学や大学院を展開するチャンスがある。

海外の大学や大学院との連合を通じた、より実践的なカリキュラムの提供や、通信制等の柔軟な教育形態の実現による世界各国からの学生や研究者の誘致が必要とされている。

各府県からみた意義と効果

複数の国立大学による連合は、既に全国で具体的に計画が進められている。この背景には、平成16年に迫った独立行政法人化による大学間の競争激化がある。日本海沿岸地域では、富山県内の富山大、富山医薬大、高岡短大の3大学が平成16年度の再編統合を、福井県内の福井大と福井医科大が平成15年度に統合する予定であるが、この統合に続き、県域を超えた連携の動きが出現している。日本海沿岸地域に立地する諸大学の戦略的差別化の面からも新たな取組みの必要性が高まっている。

図表 - 18 府県の枠を超えた大学連合の動き

名称	北陸地区国立大学連合
参加主体	富山大、富山医薬大、高岡短期大学、金沢大、北陸先端科学技術大学院大、福井大、福井医科大
概要	<ul style="list-style-type: none">・北陸3県にある7つの国立大学による大学連合。・同大学連合では、下記等を目指す。<ul style="list-style-type: none">- 単位の互換- ITを用いた講座の開催- 法科大学院などの共同設置- 連携を通じた新たな研究領域の創出

(3) ロシア、中国との地球温暖化防止プロジェクト案の具体化とその実施体制の構築

プロジェクト案の内容

地球温暖化防止に向けてプロジェクトを、日本海沿岸地域の自治体及び企業等が連携し、ロシア沿海地方では森林管理分野で、中国東北部では砂漠化防止及び発電所等での省エネルギー分野で実施する。

ロシアの森林は、伐採後の手入れがほとんど行われていないため、天然更新が進まない状況にある。また、森林火災による影響も深刻である。伐採後の計画的な森林管理の実施により、樹木の生長を早め、CO₂の固定効果を高めることが可能と考えられる。対象とする地域は、青森県、秋田県や北海道と同様な気候区分であるロシア・沿海州が考えられる。日本海沿岸地域の中には、既に森林管理分野での研究交流実績を有する自治体やNGOもある。これらの既存の取組を活用し、具体的なプロジェクト案としていくことが考えられる。既存の取組事例を参考とすると、森林管理プロジェクト案の実施に当たっては、現地政府機関等との調整、言語、森林管理技術の3つの要素が必要とされている。中国での砂漠化防止に向けては、大学やNGO等による植林活動が活発化している。また、従来より鳥取大学での研究が著名である。中国での発電所等での省エネルギーに向けては、電力会社等による取組みが活発化している。これらの既存の取組みを活用し、具体的なプロジェクト案としていくことが考えられる。

実施に向けた方向性

平成9年のCOP3京都会議で採択された京都議定書に基づく地球温暖化防止に向けたプロジェクトが活発化しつつある。対岸のロシア、中国、モンゴルとの共同でのプロジェクトも具体化しつつある段階にある。形成促進戦略プロジェクト案の具体化にあたっては、COP3京都会議で採択された京都議定書に基づく共同実施やクリーン開発メカニズム等の国際的なルールをも踏まえた展開が効果的である。

《脚注》

共同実施とは、先進国（ロシアなどの市場経済移行国も含む）間で、温室効果ガスの排出削減又は吸収増進の事業を実施し、その結果生じた排出削減単位を関係国間で移転（又は獲得）することを認める制度である。

クリーン開発メカニズム（CDM：Clean Development Mechanizm）とは、発展途上国との間で、温室効果ガスの排出削減又は吸収増進の事業を実施し、その結果生じた排出削減単位を関係国間で移転（又は獲得）することを認める制度である。

各府県からみた意義と効果

これらの自治体主導による海外との取組は、政府間外交、草の根レベルのNGO活動に次ぐ、今後の活発化が期待されている海外との交流分野である。

(4) プロジェクト案実施のための財源確保に向けた「グリーン公共事業債(仮称)」の可能性の検討

プロジェクト案の内容

環日本海交流圏の形成につながる環境分野での公共事業等を実施していくための財源確保の一手段として、公募債等の仕組みを参考に、独自の財源確保方策を検討する。ここでは、「グリーン公共事業債」(仮称)と呼ぶ。各府県が共通の枠組みで財源を確保し、ロシア、中国との地球温暖化防止プロジェクト案(先述)のようなプロジェクト案を実施していくことを目指す。

検討の方向性

プロジェクト案の推進にあたって問題となるのは財源である。各府県の財政事情の厳しい中で、それぞれの府県の財源を持ち寄って実施することは現実問題として困難である。そこで、新たな財源確保の手法として、PFI手法、ミニ公募債、昨今不動産の証券化等で話題となっているSPC(特定目的会社)などの手法を検討する。

《脚注》

SPC(Special Purpose Company: 特定目的会社)とは、商法上の会社ではなくて、平成10年に施行された「特定目的会社による特定資産の流動化に関する法律」に基づいて設立される社団法人のことである。商法上の株式会社と比較して組織・資金面で簡素化しているが、内閣総理大臣への登録が必要なこと(法第3条)、業務が「特定資産の流動化」に係る業務及びその附帯業務に限定されること(法第142条)、などの特色を持つ。

PFI手法は、昨今自治体レベルでも公共施設の運営などで活発化している。イメージとしては、形成促進戦略プロジェクト案をPFI方式の共同事業として実施するものである。民間事業者への働きかけを必要とする。

次に、公募債的手法であるが、市場公募地方債の発行事例は、平成14年度になってから特に活発化し、発行を認められている東京都とそれ以外の27団体による発行額は、2,000億円程度にまで達している。しかしながら特定の自治体しか発行できないため、日本海沿岸地域全体での取組としては想定できず、むしろ、それ以外の自治体でも発行可能なミニ公募債(住民参加型ミニ市場公募債)が検討候補となる。ミニ公募債は、平成14年3月の群馬県債をきっかけに5,000万円程度から50億円程度まで、都道府県や政令指定都市を中心に様々な事例がある。

もう一つの事例として、SPC(脚注参照)によって広域連携の資金調達を行う手法が考えられる。SPCは、不動産の証券化の手法であり、現段階では不良資産の健全化という視点で注目されている。例えば、港湾に隣接する工業団地等の資産を持ち寄る形で証券化し、資金を一般に募ると

ということが案として考えられる。また、裏付けとなる特定資産は不動産に関わらず、知的資産なども対象となるため、様々な裏付け資産の検討が考えられる。

これら以外の手法も含め、府県間連携の推進に向けた財源確保の方策を具体化することが必要とされている。

最近では、自治体によるミニ公募債に加えて、公共事業としての性格も有する事業と対象にNPO（非営利組織）が主体となり財源を確保する動きも出現している。（下表参照）

図表 - 19 近年の新たな動き

主体	北海道グリーンファンド（NPO）
財源の使途	風力発電事業 （秋田県天王町で2003年3月より事業開始）
事業規模	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費（3億8,000万円）の半分程度（2億円を目標）を市民からの出資により確保する。 ・残額の1億8,000万円は、エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）が補助する。
出資方法	<ul style="list-style-type: none"> ・出資単位は、1口あたり5万円（合計4000口を目標） <p>備考 NPOは、出資金を直接扱えないため、2003年1月に北海道グリーンネットが設立した㈱ウイネット秋田が受け付け、建設資金として融資するスキームをとる。 北海道グリーンネットでは、既に北海道浜頓別町でも市民出資での風力発電施設を建設している。</p>

各府県からみた意義と効果

必要性の高い公共事業の実施に当たっての新たな財源調達手法の1つとも位置づけられるものであり、プロジェクト案実現に向けた資金面での問題を軽減することが期待される。

4. 今後の取組に向けて

個々のプロジェクト案の実行可能性の検討

これまで「21世紀のグランドデザイン」等に基づき、様々な取組メニューの検討がなされてきている。本報告書は、「環日本海交流圏」の形成の意義や果たすべき役割を整理し具体的なプロジェクト案として具体化し、実現に向けた取組を展開していくことを目指すものである。

「環日本海交流圏」の形成という広域にわたる“共通の政策目標”の実現に向けて、各府県各々が主体となって個々のプロジェクト案に取り組んでいくこととなる。この共通の目標の共有化を図るとともに、各府県相互の連携や自らの役割を再認識することが必要とされている。個々のプロジェクト案の目的や目標を明らかとし、各府県において必要な連携や共同体制を整えつつ、同じ目標に向かって各プロジェクト案の実行可能性についての調査を含めて検討を今後とも行っていくことが「環日本海交流圏」の形成につながっていくと考えられる。

“環境”を機軸とした展開の有効性

本報告書で提案している個々の形成促進戦略プロジェクト案は、物流分野では地球温暖化防止、省資源・省エネルギー、観光・交流分野では、自然環境、健康、地域伝統文化、環境分野では環境研究、地球温暖化防止をテーマとするものである。これらのプロジェクト案はいずれも“環境”をテーマとするプロジェクト案であることを考慮すると、全体を包括するテーマとして“環境”を機軸とした展開が総合的に見て有効であり、かつ、効果的であると考えられる。

本報告書では、“共通の政策目標”の達成（すなわち、「環日本海交流圏」の形成）に向けたプロジェクト案を提示しているが、こうした案を叩き台に、各府県間の議論を踏まえ、今後は実現可能性等の検討や、より実効性の高い計画を策定していくこととなる。