

広島県の観光政策に関する構造的分析 －福岡県の観光政策との比較をもとに

戸 井 佳 奈 子

Structural Analysis of the Tourism Policy in Hiroshima Prefecture
－Based on a Comparison with the Tourism Policy in Fukuoka Prefecture

Kanako Toi

国際観光ビジネス学科, 現代ビジネス学部,
安田女子大学

要 旨

観光立国推進基本法の成立は、日本全国に観光産業を育成する機運を高めるきっかけとなった。それから十数年を経た現在においても、広島県の観光産業は県の基幹産業に育ったとは言えない。なぜ、有数の観光資源を有する広島県において、観光産業が十分に成長してこなかったのか。何が問題なのかを、本稿では考察する。その主要な原因が、「瀬戸内海の道構想」というグランドデザインが存在するにもかかわらず、その戦略やその仕組みが、交通ネットワークなどの他の施策も踏まえ、体系的に構築されていないことにあることを明らかにする。また、経済の自立性、及び、そこに至るまでの経済構造の変化を経路依存性や補完性の視点から分析することにより、広島県の観光産業が十分に成長してこなかったのは、第二次産業を発展させ、自立性の高い経済を構築することが、第三次産業を育成するよりも有利であるとする戦略的補完性が存在していたゆえに、観光産業を一つの基幹産業として育成しようとするインセンティブが働かなかったことを示す。

キーワード：自立性、経路依存性、補完性、インセンティブ、戦略

は じ め に

戦後、広島県は、自動車産業をはじめとして重厚長大型の産業を柱に、復興・成長を成し遂げてきた。しかし平成15年、政府は、少子高齢社会の到来や国際交流が活発化する中で、観光を我が国が力強い経済を取り戻すための重要な成長分野として位置づけ、観光立国懇談会を主宰し、ビジット・ジャパン事業を開始した。平成18年12月には、「観光立国推進基本法」が成立し、観光は21世紀における日本の重要な政策の柱と明確に位置付けられた。平成19年6月には同法に基づく「観光立国推進基本計画」が閣議決定された。また平成20年10月には、観光庁も設置された。こうした動きを受けて、日本全国で観光への注目が高まった。広島県においても、平成18年

12月、「ひろしま観光立県推進基本条例」が制定され、それに伴い、「ひろしま観光立県推進基本計画」も策定され、観光産業を育成する機運が高まった。こうした高まりは、人口減少の中で、経済波及効果が大きい観光産業を育成することは、地域経済の活性化や雇用機会の増大に繋がるという認識に基づくものであることはいうまでもない。

かくして、観光産業が、日本のこれからの経済の発展・成長にかかわっていることについては疑問を差し挟む余地もない。広島県においても、平成30年に広島県を訪れる観光客数は65,041千人となり、ひろしま観光立県推進基本条例が制定された平成18年の観光客数57,994千人と比較すると12.15%の伸びを示している¹⁾。福岡県と比較すると、同県を訪れる観光客数は、平成30年には98,643千人であり、同県の平成18年の観光客数97,030千人と比較すると、10.50%の伸びである²⁾。しかし、その数は広島県を訪れる観光客数の約1.5倍である。また、平成30年における一人当たりの観光消費額を見ると、広島県の一人当たりの観光消費額は、6,185円であるのに対し、福岡県のそれは10,176円である。これらの差は何から生じるのであろうか。その地域が持つポテンシャルの違いなのであろうか。しかし、広島は、厳島神社と原爆ドームという2つの世界遺産を有する県である。また、瀬戸内海にも面し、多島美についても古くから賞賛されている。牡蠣や広島風お好み焼きに代表される食文化も育まれ、全国的にも有数な観光資源を有し、観光地として発展するポテンシャルがないとは言えない。むしろ広島県は観光クラスターを生成できる十分な観光資源を有する地域の中核に位置している。にもかかわらず観光関連業が全産業に占める割合は小さい。平成29年度における卸売・小売業、運輸・郵便業、宿泊・飲食サービス業が県内総生産に占める割合は、広島県は20.32%、福岡県は24.18%である^{3),4)}。そうであるならば、なぜその違いが生じるのであろうか。観光政策のどこに違いがあるのであろうか。

観光サービスの提供、及び、観光産業の育成というのは、その地の文化や歴史的資源、価値観、などに加え、様々な社会・経済の仕組みや政策と深く結びついているものである。したがって、観光産業を県の基幹産業へと育成していこうとするならば、観光サービスを提供する仕組みを支える社会的な仕組みの役割や有効性、その産業を支える主体のインセンティブ構造、それらの相互依存関係の特徴を体系的に分析しなければならない。

本論文では、広島県と福岡県の観光政策効果の差の原因を、経済の自立性、及び、その地域経済が形成されてきた経済構造の変化を経路依存性・補完性・インセンティブ構造の視点から分析することで探ってみたい。どのような条件が整えば、広島県において、より観光振興が進むのかを明らかにしてみたい。

1. 現 状 認 識

(1) 観光関連費用

令和2年度の広島県の当初予算を見てみると、広島県の観光のための予算として計上されているのは、1,203,491千円であり、総予算に占める割合は、0.16%である⁵⁾。これに対し、同年度における福岡県の観光のための予算は、2,758,039千円であり、広島県のそれと比べると2倍強である⁶⁾。もっとも、この違いは経済規模の違いにもよるものであり、福岡県における観光予算が総予算に占める割合は、0.15%であり、その割合は、ほぼ同じである。しかし、福岡県における当初予算において注目すべき点として挙げられるのが、アジアとともに繁栄し、九州・山口の一体的発展を支えるための社会資本の整備として、福岡・北九州空港の整備として約74億円、北九州

空港の利用促進として約5億円、基幹的道路整備として約156億円などが計上されている点である。その額は、広島県の社会資本整備に割り当てる金額とは全く異なる。つまり、福岡県においては、経済成長のみならず観光振興にも繋がる社会資本の整備という点から将来の発展基盤の整備に多額の資金を割り当てていることがわかる。

(2) 広島空港の運営

①新広島空港の建設

次に、観光振興にも繋がる重要な社会資本である空港運営に対する政策についてみる。現広島空港は、経済成長に伴い旅客数や貨物量が増加する中で旧広島空港の処理能力の限界から、平成5年に三原市本郷町に建設された。旧広島空港の滑走路長は1800mしかなく、福岡空港の2800mや札幌千歳空港3000mと比較して、はるかに短いものであり、それは、今後の航空需要を賄える能力ではなかった。また、新全国総合開発計画（昭和44年策定）において、全国の地方中枢都市を連結させるという方針が打ち出されたにもかかわらず、旧広島空港の路線数は減少し、旧広島空港は大都市の東京と地方都市の広島を結ぶためのみの役割を果たしていた。しかし、昭和50年代半ばには国際航空需要の拡大に伴い、第四次全国総合計画が策定され、東京・大阪を中心に、国際定期便の就航する地方空港も含め、それらの空港を拡充・整備することで、国際交流としての機能を強化することとし、広島もそれらの空港の一つとして整備が検討されるようになった。

こうした背景のもと、滑走路長2500m（後に3000mに拡張）、及び、国際空港としての機能も有した中四国地域最大の空港が建設された。戸田〔1994〕によれば、1986年に「45・47体制」が撤廃され、航空自由化が進み、ハブ&スポーク・システムが進むもとでは、どのような政策展開を行うかによって、空港の拠点機能が大きく規定されるという⁷⁾。すなわち、地域による空港運営や展開のあり方が、空港の活性化及び空港を通じた地域経済の成長を左右する時代になったのである。

②広島空港の現状

広島空港の利用実績は、他の主要な地方空港と比較して高くない（表1-1）。国内及び日本を訪れた観光客の増加が著しい平成20年代後半の平成25年と平成30年における旅客数を比較してみると、広島空港における国内旅客数の伸びは、他の中核地方空港と比較して小さい。特に、国際旅客数の伸びの差は顕著であり、他の空港は2倍から3倍に増加しているにもかかわらず、広島空港は約5万人しか増加しておらず、15%の伸びにとどまっている。その一方で、福岡空港や仙台空港は国内線の着陸回数が減少しているのに対し、広島空港は増加している。また、同時期における国際貨物量においても、新千歳空港、福岡空港では、それぞれ4倍、1.55倍であるが、広島空港の国際貨物量は、5年間で半分以下に低下している。路線数においても、広島空港は国内線5路線、国際線6路線と、他空港と比べ少ない（表1-2）。国内線においては、平成8年、平成9年の10路線からすると半分に減少している。

もちろん、空港の利用実績は高速鉄道である新幹線との競合具合やアクセスの悪さなどにも大きく影響されるとはいえ、この25年間で広島空港が活性化し、それにより地域経済の成長を牽引したとは言い難い。それゆえ、福岡空港のように、第二滑走路を建設するという案も出るよしもない。

戸田〔1992〕が述べているように、空港は、都市とネットワーク化されて始めて有効に使われ

表1-1. 4 空港における空港整備水準と利用実績の推移

	札幌(新千歳)		仙台		広島		福岡	
滑走路長(長さ×幅 m)	3,000×60 3,000×60		1,200×45 3,000×45		3,000×60		2,800×60 2,500×60(建設中)	
年度	H25	H30	H25	H30	H25	H30	H25	H30
着陸回数(年間)								
国内	63,370	66,336	26,477	26,410	9,475	10,721	74,491	70,492
国際	3,789	10,583	800	1,122	1,575	1,526	10,829	19,560
旅客数(千人)								
国内	17,399	19,587	2,903	3,270	2,310	2,599	15,834	17,811
国際	1,276	3,726	173	310	312	360	3,118	6,828
貨物量(t)								
国内	209,35	169,983	5,645	5,121	20,432	17,742	193,195	186,426
国際	6,327	25,398	285	213	783	322	47,773	64,372

資料：国土交通省 平成25年空港管理状況調査、平成30年空港管理状況調査、空港一欄（概要）

表1-2. 4 空港における路線数（2020）

	札幌(新千歳)	仙台	広島	福岡
国内	29	11	5	28
国際	21	6	6	22

資料：各空港ホームページ

るものである⁸⁾。広島県においては、その努力が十分になされてこなかったのではないか。その一例がアクセスの問題である。福岡空港は博多まで福岡市営空港線で5分（260円）、仙台空港は仙台市中心地まで仙台空港線・JR東北本線で27分（660円）、新千歳空港から札幌市中心地まで快速エアポートで39分（1,150円）であるのに対し、広島空港は広島市中心地まで55分（1,370円）である。広島空港を広島県の中央部に移転したのだからやむを得ないというのではなく、より短時間で安定的に移動できるアクセス手段の検討が、県全体・地域全体の利益の向上という視点から行われてもよいのではないか。東京・広島間における新幹線JRとの顧客獲得競争が行われることはあっても、共存してパイそのものを増やそうとする動きは見られてこなかった。空港及び空港と都市を結ぶネットワークの整備・拡充が長期的なグランドデザインのもとで行われてこなかったのではないか。

2. 広島県の観光政策の変遷

広島空港の運営問題は、観光政策と大きくかかわる。空港は、港湾と同様に、広島県と国内外の地域を結ぶ拠点であり、観光戦略を進める上で重要な役割を担うものである。本章では、広島県は観光振興をどのように位置付けてきたのかを、観光を県の基幹産業として育成してきた福岡県の観光政策との比較をもとにみる。

(1) 広島県の観光産業の位置づけ

平成18年12月、「観光立国推進基本法」が成立し（平成19年1月1日施行）、平成19年6月には同法に基づく「観光立国推進基本計画」が閣議決定されたに伴い、広島県においても、平成18年12月に「ひろしま観光立県推進基本条例」の制定、平成20年3月には「ひろしま観光立県推進基本計画」が策定された。

ひろしま観光立県推進基本計画が策定される前後における広島県の産業政策を比較すると、平成23年におけるひろしま産業新成長ビジョンにおいては、観光が広島県の成長を支える産業の一つの柱になることが打ち出されているが、平成13年の21ひろしま国際産業拠点構想と同様に、環境関連分野の産業の育成が謳われ、特に自動車産業においては、基幹産業の競争力強化として、次世代自動車への対応などが打ち出されている（表2-1）。観光産業の取組みとしては、ひろしまブランドや瀬戸内ブランドの構築、観光エリアとしての魅力の向上や誘致、航空路線のあるアジア主要都市を中心にプロモーションなどのインバウンド誘致による観光客誘致の促進が挙げられているが、前節でもみたように、路線数は以前よりも減少している。当然のことながら、飛行機を利用する人やモノがなければ路線は維持されず、ビジネス客・観光客誘致促進の成果が、それを左右する。

(2) 広島県と福岡県の観光政策の比較

①広島県の観光政策の変遷

広島県の観光政策の詳細は、平成20年度から現在に至るまで過去3回にわたり策定されている「ひろしま観光立県推進基本計画」に記されている。平成20年度～平成24年度の計画と平成25年度～平成29年度の計画は、ほぼ同じ内容であるのに対し、平成30年度～令和4年度の計画では、その目標として観光消費額の増大が打ち出され、そのもとでいくつかの施策が実施される体系となっている（表2-2）。しかしながら、3回にわたって策定されている基本計画からは、観光産業を広島県の成長を支える産業として育成するために、どのようなビジョンを描くのかのグランドデザインが見えてこない。そのため、それぞれの施策の関連性も見えない。観光産業を広島県の成長を支える産業として育成するためには、交通インフラの整備も含めた明確な観光まちづくりのグランドデザインのもとでの戦略が必要である。

表2-1. 平成13年と平成23年における広島県の産業政策の比較

平成13年「21ひろしま国際産業拠点構想 ～明日のひろしま・産業振興プロジェクト」	平成23年「ひろしま産業新成長ビジョン “イノベーション立県を実現します”」
<p>元気な広島県をめざし、産業構造を変革</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 国際競争力を有する産業の創出と育成 環境関連産業・福祉関連産業の育成、自動車関連産業の再生、新分野進出を支援、産業支援サービスの発掘と育成、ITの推進、IT・高次サービス機能の集積、産・学・行政の推進 2. グローバルな産業活動を支える交流・連携体制の強化 産業支援システムの再構築、総合的ビジネス・コーディネート機能の確立、国内外の産業との交流促進 3. 県民の意識高揚、県外からみたイメージアップ、「ひろしまはすごいぞ」キャンペーン 産業の活性化・新生キャンペーン 観光キャンペーンの展開（集客・広報対策の実施、ホスピタリティの向上） 	<p>将来像</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 「イノベーション立県」の実現 2. アジアを中心とする成長市場の獲得 3. イノベーションを生み出すための多彩な産業・人材の育成・集積 4. 観光を本県の成長を支える産業の新たな柱に <p>取組</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 新たな産業の育成：次世代産業（医療・健康関連分野、環境・エネルギー関連）の育成、交流・賑わい型産業の育成（ひろしまブランドや瀬戸内ブランドの構築、魅力ある観光地づくり、地域づくり、都市型サービス産業の振興） 2. 基幹産業の競争力の強化 次世代自動車への対応、ものづくり産業の高度化・低炭素化 3. アジアを中心とする成長市場を取り込んだ事業展開（アジア戦略：成長市場を取り込むビジネス展開、優秀な海外人材の確保、観光客誘致の促進（航空路線のあるアジア主要都市を中心にプロモーションなどのインバウンド誘致、中国地方・瀬戸内海の観光エリアとしても魅力向上と誘客の促進）

資料：平成13年「21ひろしま国際産業拠点構想 ～明日のひろしま・産業振興プロジェクト」、平成23年「ひろしま産業新成長ビジョン “イノベーション立県を実現します”」より抜粋

表2-2. ひろしま観光立県推進基本計画の変遷

平成20年度～平成24年度	平成25年度～平成29年度	平成30年度～令和4年度
1. 情報発信の強化による「ひとしまブランド」の確立 2. 地域の特色を活かした魅力ある観光地づくり 3. おもてなしの充実等による受入体制の整備促進 4. 国際観光の更なる推進	1. 地域の特色を生かした魅力ある観光地づくり 2. 「ひろしまブランド」や「瀬戸内ブランド」の確立に向けた観光情報発信の強化 3. おもてなしの充実、観光人材の育成等による受入体制の整備促進 4. 国際観光の確実な推進	1. 観光消費額の増大 観光客数の増加 観光消費額単価の上昇 観光客の満足度向上 2. 各取組についてマーケティングを行う（PDCA サイクルによるマネジメント）

資料：広島県「ひろしま観光立県推進基本計画」平成20年度、平成25年度、平成30年度

平成23年に策定された「瀬戸内海の道」構想は、広島県、及び、近隣地域の観光戦略を展開する上での重要なビジョンとなりえるものであった。構想案では、第二次産業中心の産業構造から転換を図り、第三次産業を育成するために、瀬戸内に現存する資源を活用して観光交流サービス産業の成立と成長に向けた実行策が必要であるとされた⁹⁾。また、平成25年には、瀬戸内ブランド推進連合が7県（兵庫・岡山・広島・山口・徳島・香川・愛媛）にて設立され、その後、株式会社瀬戸内ブランドコーポレーションと連携し、せとうちDMOを発足した。また、しまなみ海道のサイクリングや瀬戸内クルージングの促進なども行われた。しかし、その展開は十分なものとは言えず、観光戦略が県全体の施策にも十分に反映されているとは言えない。なぜ、広島県においては、そうした展開が行われないのかを、次章において自立性の点から分析する。

②福岡県の観光政策の変遷

福岡県では、「観光立国推進基本計画」に関連する県の条例として、平成28年に制定され、翌年に施行された「観光王国九州とともに輝く福岡県観光振興条例」があるが、福岡県では、以前より九州全体の観光振興を積極的に推進する動きがあった。九州は一つとの理念のもと、平成15年には、九州地方知事会と九州の経済団体からなる九州地域戦略会議において九州観光戦略が策定され、平成17年には、九州観光戦略の実行組織として九州観光推進機構が設立され、同機構は、平成26年に一般社団法人化された。機構の役員メンバーは、各県、旅客鉄道（株）、旅行会社、経済連合会、電力会社、航空会社などから構成されており、県や業界を越えた協力体制が構築されている。また、九州観光推進機構は、民間事業者、各種観光団体・組織、自治体、大学、研究機関、地域住民と連携する仕組みにもなっている¹⁰⁾。

この九州観光戦略は、平成24年に策定された福岡県総合計画にも記されている。総合計画では、福岡県が目指す3つの視点の一つである「アジアの活力を取り込み、アジアとともに発展する」という視点のもとで、アジアのビジネス拠点をつくる、アジアとつながり、地域が密接に連携し発展するための社会資本を整備するなどの施策が打ち出されている（表2-3）。九州観光戦略の推進や福岡県観光戦略の推進は、アジアのビジネス拠点をつくる一つの施策である観光拠点の形成のための具体的な施策として位置づけられ、その目的は、アジア諸都市や九州内地域とネットワークされた交通網を活用し、九州観光推進機構と連携した九州一帯となった観光戦略を進めること、かつ、商業集積や豊かな食文化、産業集積

表2-3 福岡県のアジア関連の施策

アジアのビジネス拠点をつくる	国際戦略の推進、先端成長産業の育成、集積・拠点化、国内外企業誘致の推進、観光拠点の形成
アジアとつながり、地域が密接に連携し発展するための社会資本を整備する	アジアの拠点空港化・拠点港湾化の推進、広域ネットワークの整備、地域の活力を支える道路・港湾の整備・利用促進

資料：福岡総合計画（平成24年3月作成）より抜粋

などを生かした観光拠点づくりを推進することとされた。平成25年には、九州各県、九州観光推進機構の申請により、政府は九州を九州アジア観光アイランド総合特区（地域活性化総合特区）に認定している。

なお、平成29年に策定された福岡県総合計画においては、県が掲げる10の施策のうちアジアに関連する2つの施策（アジアの産業拠点をつくる。アジアとともに繁栄し九州・山口の一体的発展を支えるための社会資本を整備する）には、観光戦略のことは記載されておらず、10の施策の一つの施策（国内外の観光客を呼び込む）として位置づけられている。すなわち、平成24年からの5年間ににおいて、観光客を誘致し観光客が周遊できるインフラの仕組みの構築を終え、一定の成果を得たことにより、次のフェーズとして、観光資源の開発、外国人観光客等の受入環境整備、プロモーション活動の強化、観光を担う中核人材の育成などの観光推進体制の整備などが打ち出されている。

福岡県観光振興条例に基づき策定された福岡県観光振興指針（「ご来福推進宣言」平成29年策定）は、上記に述べた平成29年に策定された福岡県総合計画の観光振興の施策について、基本的な方向性を示すものである。また、平成28年に策定された「第二期九州観光戦略 第二次アクションプラン」の広域連携を強化する施策についても盛り込まれており、観光振興における県の施策の方向性や観光振興に携わる九州観光推進機構・福岡県・九州各県・九州各県経済団体・福岡県観光連盟・市町村・市町村観光協会・地域・民間企業の役割が示されている¹¹⁾。

福岡の観光政策は、他の国際戦略や先端成長産業の育成などと並列的にアジアのビジネスの拠点形成づくりのための一つの柱と位置付けられており、それはまた他の産業と同様に社会資本整備政策と深く繋がっている。すなわち、福岡県では、福岡をアジアへの玄関口と位置づけ、そこにモノだけではなく、人をも集め、そこから各地域へとモノや人を循環する流れを形成すべく大きなランドデザインが存在している。観光産業はその流れの一つの基幹産業と位置づけられ、その推進のための戦略、ならびに、その戦略を実施するために、業態を越えた産学官連携の強固な運営組織が存在し、かつ、その体系が明確になっている。

3. 地域経済の自立性と補完性

県民にとっては、どのような産業が基幹産業であろうと、その地域で雇用があり所得が得られ、安定した生活ができることが重要である。他方、県行政にとっては中長期的な経済成長が安定的に持続されると同時に県民の雇用を確保することが重要であり、そのため県はモノやサービスの生産を活発化させ、生産・支出・分配の一連の仕組みを企業や家計と共に構築するための支援を行う。しかし、一度その仕組みが構築され、地域経済の自立性が確保されると、新たな仕組みに移行することは難しくなる。

システムは、そのシステムの中で一つの仕組みの割合が増えるほど、その仕組みを選ぶことが有利になるという戦略的補完性を持つ一方で、そのシステムが歴史的・技術的、社会的・経済的環境に依存するという経路依存性を有し、また制度や仕組みには制度的補完性が存在するとされる（青木・奥野〔2000〕¹²⁾）。本章では、両県における経済の自立性、及びそこに至るまでの経済構造の変化を経路依存性や補完性の視点から分析する。

(1) 経済の自立性

RESASの地域経済分析システムにおいては、地域経済の自立性は、生産（付加価値額）を分配（所得）で除すことにより測定される。その値は、地域経済循環率と言われ、1よりも小さければ自立していないことを示し、その値が低いほど他地域から流入する所得に対する依存度が高いとされる¹³⁾。付加価値が増加しても、それが他地域へ所得移転されれば、当該地域の所得向上には繋がらない。

同分析システムにより両県の経済自立性を測定してみると、2013年度時点における広島県の地域経済循環率は0.987であり、福岡県は0.955である。両県ともに、県内雇用者所得の一部が県外住民の所得として流出する一方で、財産所得・企業所得・交付税など足し合わせたその他の所得については県外から流入しており、このため県民所得は県内で得た所得よりも多い所得を得ており、経済的に自立性が高い県と言える。これは、2019年度においても同様である。

(2) 経済構造の比較

①広島県の経済構造の変化

地域経済の自立性は、地域の産業特性や集約構造によって異なる。平成9年度から平成29年度における広島県と福岡県における産業構造の変化を付加価値ベースで比較すると、広島県の場合には、第二次産業が占める割合は増加する一方で第三次産業が占める割合は減少しているのに対し、福岡県は、逆に第二次産業が減少し第三次産業が増加したことがわかる（表3-1）。特に、広島県においては、製造業に力を入れてきたことが、図3-1から読み取れる。平成9年度の段階で産業別付加価値構成比でもっとも高い構成比（23%）を占める製造業の伸びは顕著であり、全産業に占める割合は平成19年度には29%へと増加している。また、県内就業者1人当たりの付加価値生産額を表す労働生産性も、平成9年度から平成19年度にかけては773万円から1,296万円増加している。広島県において第二次産業の労働生産性が特に高いのは、ロボットや工作機械の活用による自動化に加え、域内調達の活発化にも影響されていると考えられる。製造業においては、労働生産性の高い地域は、地域内調達が活発化（クラスター化）していると言われる¹⁸⁾。なお、広島県の製造業における平成19年度から平成29年における産業別労働生産性は、低下している。一方、平成9年度の段階ではほぼ19%の割合を占めていた卸売・小売業については、平成19年度には13%まで低下している。

表3-1 広島県・福岡県における産業別の付加価値と労働生産性の推移

単位：百万円、（ ）は全産業に占める構成比、下段は労働生産性

	広島県			福岡県		
	H9 年度	H19 年度	H29 年度	H9 年度	H19 年度	H29 年度
第一次産業	110,045 (0.92) 1.43	74,090 (0.61) 1.32	79,023 (0.67) 1.81	191,552 (1.00) 1.81	146,869 (0.79) 1.94	168,976 (0.86) 1.96
第二次産業	3,453,534 (28.80) 7.05	3,989,155 (32.95) 10.15	3,972,377 (33.83) 10.51	4,479,550 (23.49) 6.47	4,020,850 (21.70) 7.62	4,033,354 (20.61) 7.74
第三次産業	8,428,700 (70.28) 8.87	8,014,712 (66.20) 7.97	7,689,510 (65.49) 7.71	14,398,102 (75.50) 8.78	14,365,515 (77.51) 7.67	15,364,737 (78.52) 8.08
全産業	11,992,279 (100) 7.85	12,106,370 (100) 8.32	11,740,910 (100) 8.28	19,069,204 (100) 7.75	18,533,234 (100) 7.49	19,567,067 (100) 7.80

資料：広島県県民経済計算、福岡県県民経済計算、なお、平成9年度の就業者数はe-statの平成9年の産業別有業数を使用している。

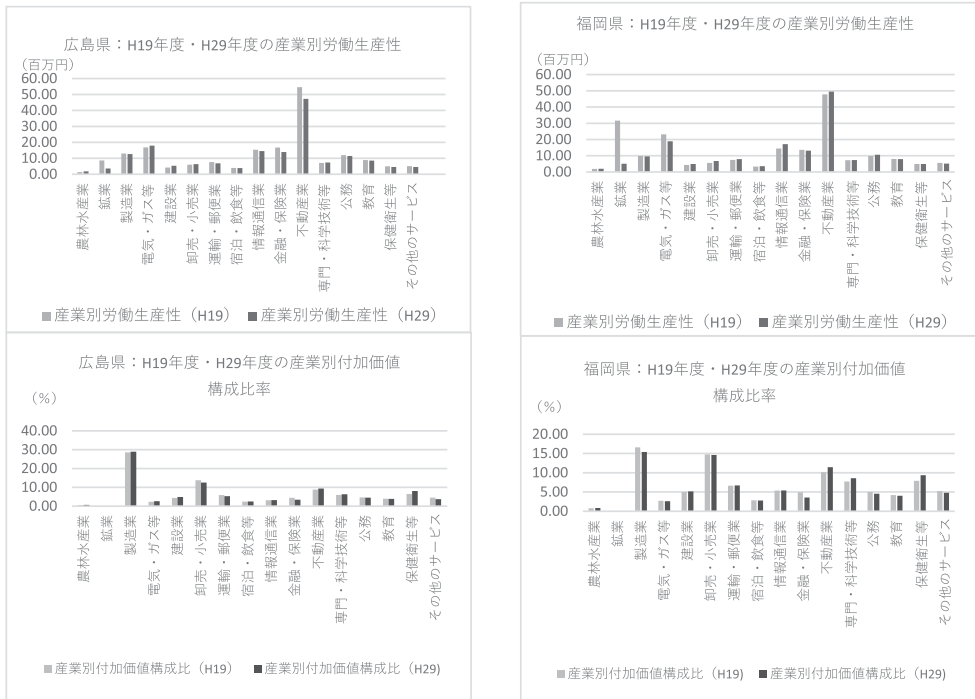


図3-1 広島県・福岡県における業種別の付加価値と労働生産性の推移

資料：広島県県民経済計算、福岡県県民経済計算。なお、平成9年度の県民経済計算の業種区分は、平成19年度、平成29年度と異なるため、ここには掲載していない。

広島県は、明治時代後半から軍都として栄えてきたが、原爆投下により廃墟となった。しかし戦後は戦時中に蓄積された技術などをもとに自動車産業や造船などを中心として経済発展を成し遂げてきた。その過程において、戦時中に培われた技術をもとにした第二次産業の割合を高め、地域での調達を活発化させ、より自立性の高い経済を構築することが、他の第三次産業を発展させるよりも有利であるという戦略的補完性が存在していたのではないかと考えられる。サービス産業、特に観光産業などの労働集約型産業では、未だ賃金も低く、地域全体の所得は減少する。短期的に考えれば、観光産業などの第三次産業へ軸足を移すということは誰も考えはしない。それゆえ、核となる産業を強化させ労働生産性を上昇させ、全体として稼ぐ力を得ることに重点が置かれ、他地域から訪れる観光客の消費はそれに追加的に加えられる所得の流入として位置づけられることになる。

②福岡県の経済構造の変化

これに対し、福岡県は、平成9年度の段階において、製造業は17%であり、卸・小売業の21%を下回っている。しかも平成9年度における製造業の労働生産性は両県がほぼ同じ労働生産性であったが、平成19年度における福岡県の労働生産性は984万円であり、広島県の1296万円と比較すると、競争力の差は明らかであり、さらに平成29年度の福岡県における製造業における労働生産性は低下している。それに対し、卸・小売業については、平成19年度における産業別付加価値

構成比が、平成9年度と比較して5ポイント低下し15%となったものの、労働生産性は、557万円から672万へと大幅に上昇している。

福岡県は、古くから大陸への玄関口であり、大陸の文化の影響を大きく受けてきた県である。明治時代には、筑豊や三池の炭田の開発、及びそれを輸送するための鉄道・港湾が建設されるとともに、八幡製鉄所を中心に工業地帯が形成された。他方、黒田藩の城下町であった福岡や商人の町であった博多は、商業の街として発展していった¹⁴⁾。しかし、昭和時代後半には炭鉱の閉鎖などにより、主軸の産業を失い、特に生産性の高い産業がない中で、福岡県は、第三次産業を強めることで、全産業の労働生産性を高めるとともに、港湾を生かし自動車産業をはじめ半導体などの先端成長産業に力を入れてアジアを中心とした国際貿易を活発化させていった。卸・小売業ほどではないが、運輸、宿泊・飲食サービスなどの産業別労働生産性も上昇している。

福岡県の場合は、利便性の高い空港・港湾に加え、新幹線や高速道路の優れた交通ネットワークを構築している。そして、それは福岡県のみならず九州全体やアジアの需要に支えられている。輸送のためのインフラストラクチャーがなければ、商業蓄積も生じなければ、地域の魅力が必要にも繋がらない。すなわち、輸送のためのインフラストラクチャーと商業蓄積や地域の魅力の間に存在する補完性が、福岡経済の強さを高めていると考えられる。

結びに代えて

一度、自立した経済が構築されれば、そこに戦略補完性が生じ、その経路を持続させる力が働くことにより、新たに観光産業を強化するというインセンティブは働きにくくなる。需要がなければ、空港・港湾などの社会資本インフラ整備やリゾート施設の建設も、巨額の資金の投入だけで終わってしまうため、誰もそのリスクをとってまで観光産業の強化を図ろうとはしない。しかし、観光クラスターを生成できる十分な観光資源を有する地域の中核に位置し、かつ、県の将来を長期的に考えれば、製造業に加え、もう一つの成長産業として観光を育成することは必要であり、そのための長期的なグランドデザインとそのもとの戦略が求められる。

瀬戸内海の道構想を広島県の観光政策のグランドデザインとするならば、海外からの観光客、国内からの観光客を瀬戸内に迎えるにあたり、どこを玄関口とするのかの議論も必要である。そのもとでの社会資本整備の充実も検討していかなければならない。また、輸送のためのインフラストラクチャーの構築は、福岡県でみたように、その地域や海外の需要に支えられていなければならない。福岡県の場合には、巨額の投資から生じるリスクについては、ビジネスも観光もその取引先・誘致先をアジアとすることで、観光ビジネスのみを進めることから生じるリスクを低減させてきた。

また、広域で観光振興を行おうとすれば、県単位ではなく、県を越えての協力関係を強化することが重要である。道州制の議論の際のように、中国地方の中心を巡って議論は分かれた。しかし、観光の場合には、広域で考えることが必要であり、瀬戸内を一体的な観光エリアとすることで、通過型の観光を滞在型の観光に変えることができる。広島県の宿泊数を増加させれば、広島県を訪れる一人当たりの観光消費額も上昇するというのではなく、瀬戸内を訪れる観光客が、瀬戸内に面するどこかの県に宿泊し、その観光客が期待以上の効用を得ることができるならば、それがブランドとなり、瀬戸内を訪れる観光客数も増えるはずである。また、エリア内において、人や物を供給することで、観光消費額は、他の地域に流出することなく、そのままそのエリア内

の所得向上に結び着く。そうした好循環を作る仕組み作りが求められる。中国地方を関西と九州の通過点と位置付けるのではなく、瀬戸内を訪れるために人が来訪してくれるための交通インフラも含めたグランドデザイン及びそれに基づく戦略・仕組み作りが必要である。中四国最大級の広島空港は、海外から瀬戸内を訪れる人々の玄関口となることが求められよう。

中国運輸局の調べによると、ブロック別でみた2019年の観光客数の延べ宿泊数は、中国地方で2,605万人であり、全体の4.8%である。四国地方の1,376万人を含めても、全体の7.3%であり、中国・四国地方を合わせても、その割合は、九州地方（10.0%）、東北地方（7.6%）、北陸信越地方（7.5%）、を下回る（表 結-1）。うち外国人の延べ宿泊者数においても、中国地方167万人（2.1%）、四国地方84万人（1.1%）である。瀬戸内というエリアのブランドが高まれば、全国の1割を占めることも可能になる。古来より、瀬戸内は九州と畿内を結ぶ要所とされ、その美しさは人の心をとらえてきた。その魅力を発信し、その地を訪れるための明確な交通インフラの構築と、それを支える需要作りのための戦略が求められる。

表 結-1 2019年におけるブロック別延べ宿泊者数

	延べ宿泊者数(万人)	全国シェア(%)	うち外国人(万人)	全国シェア(%)
北海道	3,688	6.8	856	8.4
東北	4,134	7.6	173	1.7
関東	15,148	27.9	3,545	34.9
北陸信越	4,057	7.5	328	3.2
中部	6,000	11.0	771	7.6
近畿	9,199	16.9	2,772	27.3
中国	2,605	4.8	216	2.1
四国	1,376	2.5	114	1.1
九州	5,413	10.0	768	7.6
沖縄	2,704	5.0	601	5.9

資料：中国運輸局「中国地方における外国人延べ宿泊者数
(2019年年間値(速報値))

引用文献

1. 広島県HP「広島県観光客数の動向（2020年9月1日時点）」
2. 福岡県HP「福岡県観光入込客推計調査（2020年9月1日時点）」
3. 広島県HP「広島県県民経済計算（2020年9月1日時点）」
4. 福岡県HP「福岡県県民経済計算（2020年9月1日時点）」
5. 広島県HP「当初予算（2020年9月1日時点）」
6. 福岡県HP「当初予算（2020年9月1日時点）」
7. 戸田常一 [1994]「新広島空港の活用と地域の発展」1994年2月 Field 94.2 No22 ヒロソーコンサルティング株式会社.
8. 戸田常一 [1992]「高速交通整備と地域経済の変貌」『交通整備と地域経済』広島大学経済学部附属 地域経済研究センター編、pp66-102.
9. 広島県HP「瀬戸内 海の道構想（2020年9月1日時点）」
10. 九州観光推進機構HP
11. 福岡県HP「ご来福推進宣言 ～福岡県観光振興指針～平成29年7月（2020年9月1日時点）」
12. 青木昌彦・奥野正寛 [2000]『経済システムの比較制度分析』東京大学出版会.
13. 日本政策投資銀行、株式会社価値総合研究所『地域経済循環分析の手法と実践』、ダイヤモンド社.
14. 福岡県 -新風土記- 1958 岩波写真文庫42.

〔2020. 9. 17 受理〕

コントリビューター：戸田 常一 教授（国際観光ビジネス学科）

