

暮らしを支えるみなとの情報誌
Vol.95 December 2018

港湾

12

月号

特集

海域環境の創出・改善

浚渫土砂の有効活用と新たな環境対策「ブルーカーボン」

ブルーカーボン生態系と調和する
港湾インフラ

論文 基調

国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所
港湾空港技術研究所沿岸環境研究領域
沿岸環境研究グループ長

桑江朝比呂





表紙写真●浚渫土砂を再利用して整備した尾道糸崎港の高尾干潟（広島県）

港湾



12 月号

Vol.95

December 2018

日本港湾協会ホームページ
http://www.phaj.or.jp/

CONTENTS

巻頭言	
敦賀から繋げる地域間協調 ● 瀧上 隆信	2
豊かなウォーターフロント2018フォトコンテスト	4
特集 海域環境の創出・改善	
浚渫土砂の有効活用と新たな環境対策「ブルーカーボン」	16
基調論文	
ブルーカーボン生態系と調和する港湾インフラ ● 桑江 朝比呂	18
● 浚渫土砂の再利用	
中部地方整備局における浚渫土砂を活用した干潟・浅場の造成 ● 田村 誠	24
東予港フェリーターミナルの整備における浚渫土の埋立て材利用について ● 篠原 守昌	28
大阪湾における深掘り跡(窪地)の埋め戻しについて ● 宇野 健司	30
● ブルーカーボン活用	
ブルーカーボンの取り組み推進に向けた新材料の開発	
鉄鋼スラグによる海域環境改善技術のブルーカーボンへの展開 ● 木曾 英滋	34
石炭灰造粒物(Hiピース)を活用した干潟造成によるブルーカーボン効果について ● 山田 恭平	36
ブルーカーボンの取り組み事例	
海洋資源を活用した温暖化対策プロジェクト「横浜ブルーカーボン」 ● 吉田 美緒	38
みんなで豊かな東京湾を守る育てるUMIプロジェクト ● 菅家 英朗	40
多様な主体と連携して、豊かな博多湾の環境を次世代に引き継ぐ ● 馬場 愛	42
ブルーカーボンに係る海外の動向 ● 上迫 大介	44
日本から見た中国の「一帯一路政策」 [連載第4回]	
一帯一路構想を取り巻く国際観光と観光立国ニッポン ● 鈴木 勝	48
World Watching [連載第223回]	
タイ港湾庁とのバンコク港低炭素化プロジェクト ● 尾崎 克行	52
港の現場最前線 [連載第69回：久礼港]	
「鯉の一本釣り」の町 高知県中土佐町	54
我が町のみなとを再発見 [連載第235回：八代港]	
南九州のゲートウェイとして、飛躍し続ける八代港	56
港劇場 [連載第83回：舞鶴港]	
軍港から引揚港そしておもてなしの交流拠点へ	58
みなとオアシスリレー通信 [連載第119回：細島港]	
みなとオアシスほそしま	59
港湾用語の基礎知識 [連載第81回]	
港湾関連データ連携基盤	60
みなとの博物館 HOT NEWS [第33回：博多港]	
博多港ベイサイドミュージアム	61
ニュースフラッシュ	
みなと座談会を開催	62
山形県酒田海洋センターで「海の生き物ふれあい体験」を開催しました！	62
「北前号で行く！北前船寄港地交流酒田モニターツアー」を実施しました	62
「第17回 港湾感謝祭」を開催しました	63
様々な可能性を秘めた相馬港！「相馬港セミナー 2018 in 米沢」を開催！	63
海にいいこと、やさしいこと、はじめよう！	63
子ども教室「みんな集まれ！海っこ広場」が盛り沢山に開催！！	64
みなとオアシス津なぎさまちに「につぼん丸」が初寄港！！	64
長崎水辺の森公園では年間を通じて様々なイベントが開催	64
みなとオアシス下関登録1周年記念「みなとde働く船一般公開&働く車公開」開催	65
「本部港クルーズシンポジウム」が開催されました	65
国内初！「バイキング・オリオン」が那覇港へ初寄港しました	65
協会通信	66
港湾観測	68
読者の声	72
みなとで働く女性たち [連載第64回：青森港]	
思い出に残る船旅をサポート	77
編集後記	77
情報誌「港湾」総目次（第95巻 第1号～第12号）	80

一帯一路構想を取り巻く国際観光と 観光立国ニッポン

大阪観光大学名誉教授/元・桜美林大学教授
鈴木 勝

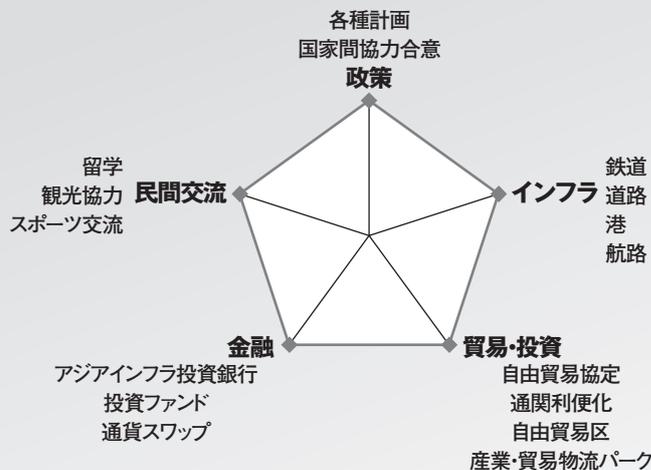
はじめに

中国の習近平国家主席が、2013年に提唱した現代版シルクロード経済圏構想「一帯一路 (One Belt One Road Initiative)」とは、中国とヨーロッパを陸路および海路で結ぶ広大な経済圏を構築しようとする構想である。「一帯」とは、陸路で、中国西部から中央アジアを經由してヨーロッパと続く「シルクロード経済帯」を指し、「一路」とは、中国沿岸部からアジア、インド洋、アフリカを経てヨーロッパを結ぶ「21世紀海上シルクロード」を指すものである。規模的には、沿線諸国70カ国以上、世界的には人口の半分以上、GDPの約30%と報じられている。中国の重要な国家戦略として展開されて5年になるが、世界各国と協力関係を築こうとする構想に対して支持を表明する国が増加する一方、これに反対や懸念を表明する国も少なくない。

では、まず、この構想の基本項目を見てみたい。表現は種々あるが、「政策」、「インフラ」、「貿易・投資」、「金融」、「民間交流」の5つの協力分野であることが理解できる (図表1)。

本論での政策検討は、「民間交流」、すなわち、「留学・観光協力・スポーツ交流」であるが、中心的には「観光協力」、すなわち「観光」に関して追及する。「一帯一路」構想の話題が出ると、インドネシアの高速

鉄道プロジェクトへの融資、カンボジアのインフラ施設分野での協力強化、または、アジア・インフラ投資銀行などの協力分野に視点が集まるが、すでに「観光」では、特に、中国人客が各国に莫大な経済上の効果をもたらす一方、弊害も少なくない現実にもっと注意を払うべきである。最新データを見てみたい。「2017年に海外旅行をした中国人は延べ1億3,051万人、前年比7.0%増。中国は世界トップの観光客の送り出し国としての座を維持した。2017年、中国人の海外旅行における消費総額は、2016年比5%増の1,152億9千万ドル (約12兆3千億円) に達した」と報じられている (人民網日本語版2018.3.2)。さらに、急増の中国人客に関して、中国国家観光局長が、国連世界観光機関の総会で、「中国とシルクロード沿線国の相互の観光交流規模は延べ2,500万人を超え、向こう5年で中国人の海外旅行客数は7億人に上る見込みだ」と述べた (人民網日本語版2017.9.15)。この7億人の規模は、外国人客受入れ国としては、極めて魅力的である。しかし、中国人旅行の実態を見るにつけ、観光客人数に比して経済的貢献の疑わしい事例が少なくない。各国からの数多くのマイナス報道に接する都度、また、日本で急増する中国人客の態様を見るにつれて、中国人客の動向に、期待感以上に、強い危機感を抱くようになった。



図表1 「一帯一路」構想における5つの協力分野

出所：三菱東京銀行 (中国) 有限公司作成

(https://reports.btmuc.com/File/pdf_file/info001/info001_20161117_001.pdf)

ところで、「一帯一路」構想に関して、「政策」、「インフラ」、「貿易・投資」、「金融」では、日本や海外で活発な議論がなされている。しかしながら、「観光」面では、中国側の専門家により発表や記述はあるものの、日本の研究者による論文や議論は皆無に近い。今後、多くの論議と考察を期待したい（なお、付記すれば、中国側の多くの論調は、海外での中国人客の動向実態を十分に把握できていない、いわば、「一帯一路」構想追従型と言えそうだ）。本論では、「一帯一路」構想を取り巻く中国人客の世界の実態を追究する。加えて、「観光立国」へ進む日本は、「一帯一路」構想にどのように“対抗”すべきか、また、「観光振興を熱望する”一帯一路沿線諸国」が、「観光強国・中国」に政治・外交的に左右されない方策を模索する小論でもある。

一帯一路構想を取り巻く中国の国際観光の現況

一国の国際観光には両面がある。インバウンドとアウトバウンドであり、健全なる観光国とは、その両面が着実に伸長する状況である。ここで、一帯一路構想を推進する中国観光の両面を見たい。まずは、中国人客の海外への動きであるが、2017年に延べ1億3,051万人に達したことを先に述べたが、北京・王府井の大型書店の「海外旅行ガイドブック・コーナー」は、訪問の都度、拡張されている（写真1）。



写真1 北京・王府井の書店「海外ガイドブック・コーナー」
～変化する中国人の海外旅行デスティネーション～

さらに活発化しつつある報道がある。「『一帯一路』観光市場に期待 沿線諸国への旅行熱上昇—ここ3年あまりの間に、『一帯一路』イニシアティブが大きな成果を収めた。今や沿線諸国のうち56ヶ国・地域が中国国民の海外旅行先になり、中国国民の海外旅行先全体に占める割合が37%になった。（中略）沿線諸

国は観光資源が豊富で、世界の自然遺産や文化遺産を500件近く擁し、この地域の国際観光規模は世界全体の70%以上を占めており、『一帯一路』観光市場の発展の見通しは明るいといえる」（人民網日本語版2017.5.15）。

ここに「一帯一路」の観光市場の動きとして歓迎すべき姿勢が見える。「中国は、今後さらに沿線国との観光協力を強化し、『一帯一路』観光業のモデルチェンジ・アップグレードを加速し、『一帯』観光がユニークな観光にモデルチェンジするよう促し、文化体験・探検旅行・ビジネス旅行などの新たな旅行業態を大々的に発展させる方針」と述べる（人民網日本語版2017.5.19）。また、「中国、カザフスタン、キルギスが『シルクロード』の世界文化遺産登録を共同申請したことだ。世界遺産登録の国際共同申請は初であり、『われわれは分かつことのできない運命共同体である』との共通の歴史的記憶を新たなものにした」（人民網日本語版2017. 6.23）。

他方、中国のインバウンドはどうか。「激増する訪日外国人観光客、伸び悩む訪中外国人観光客」のタイトル記事が、訪中外国人の動向や原因を物語っている。「『中国はここ数年、外国人観光客にとっての魅力が低下している』と指摘されている。2016年に中国に入国した外国人は延べ28,142,000人だった。前年同期比で8.3%の増加となったが、訪日外国人数に比べれば非常に少ないと伝えた。（中略）記事は訪中外国人観光客が日本のように爆発的に増えない理由について『世界経済の低迷のほかに、中国国内で頻発している大気汚染も中国旅行のイメージに深刻な影響を与えている』（SEARCHINA2017.3.05）。なお、訪中外国人の中で、日本人減少の理由が記載されていないが、日中間で、尖閣諸島問題などの政治的な理由が大きな低迷原因である。

懸念が広がる「観光強国・中国」

中国人の海外旅行目的地の決定が、近年、中国政府により「政治的」な圧力がかけられるケースが目立ってきたが、本来、自由意思的な「観光」が利用されることはあってはならない。

●例1：韓国

「韓国旅行業、壊滅的打撃か 米軍THAAD配備で中国が報復、観光禁止令」

「済州島を昨年訪れた中国人観光客は約310万人で、外国人観光客総数の約85%を占めた。同島のウォン・ヒリョン知事は、中国国家観光局による韓国旅行の販売禁止令が『致命傷を与える』と指摘（SANKEI BIZ2017.3.8）。別の報道がある。「中国からの韓国訪問者は従来の倍増の800万人を超える観光客が韓国を

訪問したが、例の高高度防衛ミサイル問題で大失速した」(Record China 2017.5.19)

●例2：台湾

「中国人観光客が激減 本性むき出しの中国の圧力」

「旅行者に圧力をかける中国政府一いま、台湾では、民進党への政権交代を前に、中国大陸からの観光客が激減している」(The Liberty Web2016.05.14)。

●例3：パラオ

「パラオ 中国航空路線停止へ」

「中国からの訪問客は、2015年に日本を抜き1位になって以降、全体の約半数をしめてきた。だが、中国当局は2017年11月、台湾への圧力の一環で、バチカンとパラオの団体旅行を厳禁した」(産経新聞2018.7.19)

他方、「歓迎されざる」中国人ツアー」が、陸&海のシルクロード沿線諸国や日本に拡散している。

●例1：タイ

「ゼロ・ドルツアー（“無料” 中国人ツアー）」

「タイ当局は昨年、タイでの宿泊費、食費、ツアー費などが全て無料とうたった『ゼロ・ドルツアー』と呼ばれる中国人向けツアーの取り締まりを強化している。このツアーは、参加者がタイ滞在中に宝石店、皮革製品店、絹製品店などに連れて行かれ、高値で商品を買わされるケースが頻発している」(News Clip2017.6.7)。

●例2：インドネシア

「バリ島、中国人観光客年率4割増—地元へ金落とさぬ中国人観光客、『熱烈歓迎』されず—」

「中国の旅客機で来て、中国人が新たに始めた旅行代理店を通して観光を手配。宿泊も最高級ではない中級ホテルを格安で1部屋2人あるいは3人で利用。お土産物屋も中国人が好む原色の衣服やサンゴなどが並ぶ。これも中国人経営の店で済みます」(Pan Asia News 2017.3.22)。

●例3：日本

「中国人日本ツアーはメイド・イン・チャイナである」

「このツアーは、舞台は日本でありながら、すべてを取り仕切っているのが中華圏の人たち」である(やまところ「ニッポンのインバウンド観察日誌」2011.12.18)。具体的に述べた報道がある。「(問題は)在日中国人による『白タク』増加や、近年大都市圏を中心に目につく『違法民泊』、中国のツアー客やクルーズ船の上陸客を対象にした『闇ガイド』の暗躍などだ。(中略)中国客の受け入れは中国側に仕切られているからだ。日本を訪れる中国人観光客の“おもてなし”をし、それで儲けているのは、実は日本人や日本の会社ではなく、中国と在日中国人による

ネットワークなのである。その国の人間が関与しない閉じた中国客受け入れシステムは、日本に限らず世界に共通する現象である」(NEWSWEEK 2017.9.2)。ここでの問題は、「観光リーケージ(Leakage)」である。観光収入が地元へ還元されず、外部に漏出する現象である。例えば、「ゼロ・ドルツアー」や「“超” 格安ツアー」で見られる中身は、違法な「ガイド・通訳」、「民泊」、「白タク」、「旅行手配」などで地元へほとんど金銭が落ちない。このような違法行為を放置すると、インバウンド客がどのように増加しようとも、外貨獲得や雇用面で予期した経済的効果が得られない。

中国観光が大きな影響を及ぼす「観光立国ニッポン」

中国観光と比較して日本はどうか。「ビジット・ジャパン・キャンペーン」が2003年にスタートし、「2010年に、倍増の1千万人」を目標としたが到達せず、2011年に東日本大震災で落ち込んだが、2017年は2,869万人に達した。特に、観光PRや渡航緩和策の効果が大きい。しかし、中国やASEAN諸国の急増は、ビザ緩和策の“一時的現象”とも見える。また、乗船客3,000～5,000名の“日帰りパターン”のクルーズ船に、経済的見地から問題も多い。また、中国などの少数の国に過度に依存するシェアに懸念がある。アセアン諸国や欧米豪からもっと訪日させる活動が重要である。他方、日本人海外旅行者は、この10年近く1,700万人前後だが、これは、テロ問題、若者の海外旅行離れなどに加え、日中や日韓の政治的な緊張もある。日本の観光は「飛躍のインバウンド」&「足踏みのアウトバウンド」である。この日本観光の両面で、「観光マーケット・中国」は、もっとも影響ある国であると言ってよい。

一帯一路構想に“対抗”する日本の観光戦略

2017年の中国人外国旅行者は、1億3,051万人となり、世界トップの「観光客送り出し国」であり、今後5年で7億人に上る見込みで、一帯一路構想をさらに推進させようと意気込む。外国人客受け入れ国では、中国は極めて魅力的である。日本はどう対応したらよいか。「観光立国」を目指す日本として訪日客を伸ばすと同時に、思い切った政策転換で世界の観光振興に貢献する方法がある。中国の主導する一帯一路構想に“対抗”する日本の観光戦略を提言したい。

●戦略1：

「TWOWAY (ツーウェイ) TOURISM (ツーリズム) (双方向交流) の推進」

日本はインバウンド偏重であり、今後は、アウトバウンドも増加させる「TWOWAY TOURISM」戦

略を取るべきである。国際観光での日本&日本人の存在感を高め、世界への経済貢献を図ることが必要である。そのため、中国人観光客に“対抗”できるレベルまで日本人旅行者を増やすことだ。現在の「日本人出国率12.8%」は、世界の観光先進国と比較すると、極めて低い（[JTBレポート2017] 韓国：38.1%、台湾：56.1%、オーストラリア：37.9%、イギリス：101.0%）。中でも「島国・日本」にとって、人口約6,500万人を擁するイギリスは“模範国家”と言える。3,500万人の外国人観光客を迎える一方、出国率101%、すなわち、1年に1人1回、海外に行く計算になる。将来、「観光先進国」と称されるならば、国際的に鑑みて出国率を30%以上に高め、3,000～4,000万人の日本人海外旅行者があっても当然な状況だ。

特に、「若者の海外旅行離れ」の対策が必要で、“チャレンジ精神”を醸成する環境作りと共に、中・高・大学生の教育旅行や留学の推進が重要である。また、若者の海外ワーキング・ホリデーを後押しする政策や教育システムを展開すべきである。これは若者に限らないが、現在、インバウンドで「MICE（国際会議など）」が叫ばれて官民で日本誘致に熱心だが、海外の国際会議などにもっと参加したらどうか。それにより日本開催が増加することは間違いない。また、日本に飛来するLCC（格安航空会社）をもっと活用することである。全国の空港にLCCが就航し訪日客が急増しているが、日本人客は若者を中心として伸びていない。日本人搭乗率を上昇させれば増便に繋がり、訪日客を伸ばせることになる。観光交流の“正のスパイラル”を日本で作り上げることである。

●戦略2：

「外国人の観光プロの養成を！」

観光庁、外務省、JICA、日本アセアンセンター、ロシア日本センターなどは、外国人観光プロの養成のために、「観光振興」や「観光客受入れ」の講座を海外や国内で実施している。私は、長年養成講座の講師で、中国西部を含む陸&海のシルクロード沿線諸国に多く出張した。今後、日本はODA（政府開発援助）などで、予算や人材を投入し実施すべきだ。陸&海のシルクロード沿線諸国の“国際観光力”が必ず強まる。また、類似の養成方法だが、大学や専門学校などの留学生を「観光プロ」に仕立てることである。ツアー企画、情報発信、販促活動などの実力を得させ、最初は訪日インバウンドを行い、数年後、本国に帰り、高度の観光力を発揮してもらう。これらの養成を行えば、「ゼロ・ドルツアー」や「違法ショッピング・ツアー」などの不健全なツアーを防げ、“爆買い”の類に依存しない“自然や環境に配慮した観光”、いわゆる「サステイナブル・

ツーリズム」を推進できる。かくして政治・外交的に左右されない受入れ態勢ができ、“歓迎されざる”中国モデルから脱却した高等観光マネジメントを展開できる。ところで、人材養成の講師だが、近年、大学の観光学部・学科が設立され教員が増え、インバウンド分野への従事が多いが、このような外国人養成で海外に派遣したらどうか。

まとめ

中国人観光客が、今後さらに激増する予測であり、陸&海のシルクロード沿線諸国への経済的貢献は極めて大きい。他方、我が国は“観光先進国”を目指しているが、小論での提案は見当たらない。国民的な総意とかなりの予算措置が必要とするが実現すべきと考える。まず、日本は「TWOWAY TOURISM」を進めることで、“ジャパン・ファースト”的な「インバウンド偏重」を修正し、日本人海外渡航客を増やし、日本&日本人の存在感を高めることである。もちろん、日本人海外渡航客を増やすことは、「訪日インバウンド」を恒常的に活性化させることに繋がる。

次に、日本は観光市場で、一帯一路構想の中国側が“不得手な分野”で力を発揮すべきだ。インフラ分野で質の高い技術支援が重要であるように、陸&海のシルクロード沿線諸国で「高度な観光マネジメント」への支援が必要である。この面で世界の観光市場で大いに寄与できるし、一帯一路構想に“対抗”できる（前述したように、「中国政府が観光業のモデルチェンジや文化体験・探検旅行などを目指している」との見方によれば、“協力”とも考えられる）。特に、「メイド・イン・チャイナ観光」が世界で弊害をもたらしているが、この改革には観光プロの養成が必要である。その結果、世界各国は、「観光強国・中国」に政治・外交的に左右されない実力を体得できる。日本の国際観光政策がこの方向に向けば、陸&海のシルクロード沿線諸国のみならず世界中から、日本は絶大な歓迎を受けることは間違いない。

profile

鈴木 勝

(すずき まさる)

大阪観光大学名誉教授・元桜美林大学教授
67年早大卒、日本交通公社（現JTB）入社。シドニーや北京勤務を経験。（株）JTBワールド取締役アジア部長などを経て2000年退社。同年大阪観光大学助教授、02年教授、08年名誉教授。08年～15年まで桜美林大学教授。09年から国連世界観光機関TOURISM EXPERT。NPO法人北東アジア輸送回廊ネットワーク-OOA研究会員、専門は国際観光振興論。主著に「観光学オピニオン・シリーズ全5巻」（NCコミュニケーションズ）。