

山陰における FAZ（フォーリン・アクセス・ゾーン）の可能性

株式会社 山陰経済経営研究所

調査役 森田輝雄

I. はじめに

近年、北陸を中心に環日本海経済圏への関心が高まっている。山陰は古来より対岸諸国との関係が強い地域であるが、最近まで環日本海経済圏に対する県民の意識は必ずしも高くはなかった。こうしたなか、(財)中国産業活性化センターによって、平成3年度に「中国地域（日本海沿岸地域）の対岸諸国に対する国際交流の促進方策調査」が実施されたことなどから、当地域でも環日本海経済圏への関心がにわかに高まっている。この調査の中で、対岸諸国との交流を促進するためには、当地域に交流の受け皿を整備する必要があるとの結論に達し、平成4年度は、その具体化に向けて検討しているところである。折しも、輸入促進地域（FAZ）整備法が施行され、これを山陰における対岸諸国との交流拠点整備に活用できないか、併せて検討を行っている。

II. 環日本海経済圏と地方の活性化

1. 環日本海経済圏とは

環日本海経済圏とは、周知の通り日本海を囲むロシア極東地域、中国東北地域、北朝鮮、韓国、日本がそれぞれの強み・弱みを補完し合う形で、将来、一大経済圏を形成する可能性を示したもので、環日本海経済圏なるものが既に成立しているわけではない。

この地域が国土面積や資源等の点において、極めてスケールの大きな発展可能性を秘めていることは論を待たないが、北方領土問題などの政治的問題や、対岸諸国のインフラ面の立ち遅れ、外貨不足といった経済的問題が残されており、この構想実現にはまだかなりの時間を要するものとみられている。

2. わが国の役割と地方の活性化

また、こうした国家レベルの問題もさることながら、地方という視点で考えると、一層困難な問題を内包している。

対岸諸国がわが国に期待している役割は、資本・技術の提供と市場の開放、そして戦後の敗戦からわずか30年あまりで世界で1、2を争う経済大国に発展したノウハウの提

供であるが、地方においては、その経済基盤や拠点機能が弱いため、これらの期待に十分に対応できないという基本的課題を抱えている。

このように、現状においては、環日本海経済圏構想はあくまで構想であり、山陰だけでこの構想を実現できるものでもない。しかし、東京一極集中と過疎化に悩む当地域にとって、地域活性化策のひとつとして対岸諸国との経済交流拠点を山陰に形成することができないか、その可能性、或いはそのための方策について、これから考察を進めたい。

Ⅲ. 中国地域（日本海沿岸地域）の対岸諸国との経済交流の現状と課題

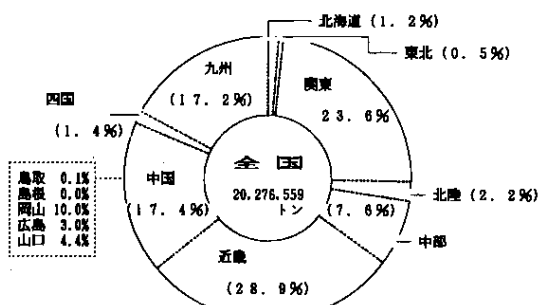
1. 対岸貿易にみる中国地域（日本海沿岸地域）の位置

わが国の全貿易量に占める対岸貿易量のシェアは、1割程度（輸出11.9%、輸入8.6%）である。

また、対岸貿易に限ってみると、山陰は全国の1%にも満たない取扱しかない（輸出0.1%、0.4%）。（参考：山陰の人口シェアは約1%）

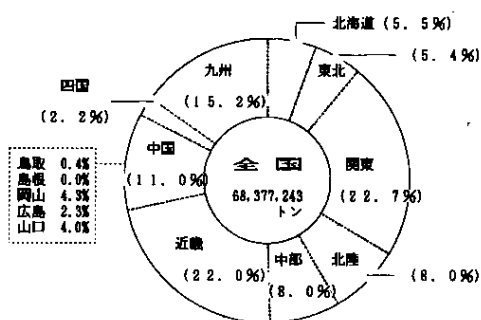
しかし、山陰は全貿易量に占める対岸貿易量のシェアが全国比高く（鳥取県は輸出18.5% 輸入26.8%、島根県は輸出13.7% 輸入4.9%）、量は少ないながらも対岸諸国との関係が強い地域であるといえる。

図1 わが国の対岸輸出量



資料：運輸省「港湾統計年報（平成2年）」から作成
注：各地域の港湾からの輸出貨物

図2 わが国の対岸輸入量



資料：同左
注：各地域の港湾からの輸入貨物

2. 企業の経済交流動向

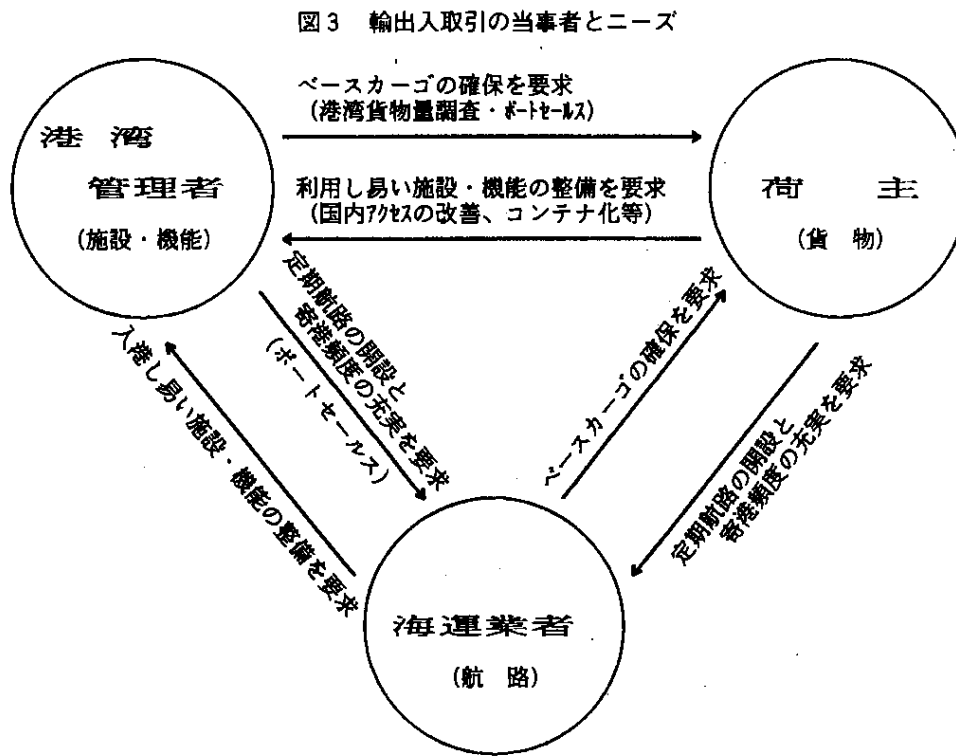
山陰で海外と直接に貿易を実施している企業は77社（山陰合同銀行国際部調べ）と少なく、大半が商社や親企業を介している。

3. 地元港湾の利用状況

そのため、境港（鳥取県）や浜田港（鳥根県）といった貿易港を有しながら、あまり利用されていないのが現状である。

4. 経済交流の当事者ニーズと基本的課題

地元の港湾を利用しない理由をアンケートや関係者へのヒアリング結果から考察すると、貿易に携わる荷主（貨物）と港湾管理者（港湾施設・港湾機能）、そして海運業者（航路）の3者のニーズが噛み合わないことに根本的な原因があるようである。（図3）



こうした「鶏が先か、卵が先か」という問題が、これまで当地域の貿易拡大の阻害要因となっていた。したがって、この悪循環の構図を好循環の構図に転換することが、貿易を中心とした経済交流促進の基本的課題といえよう。では、港湾施設や港湾機能、航路等のインフラ面と貨物面について、どこに問題があるのか、更に考察を進めたい。

IV. 主要インフラ等の整備状況と今後の課題

1. 港湾施設と港湾機能（航路を含む）

港湾施設についてみると、外貿公共埠頭の整備水準は北陸の主要港湾に比べ概ね遜色はないものの、コンテナヤードやコンテナクレーンなどコンテナ関連施設の整備が遅れている。一方、倉庫、保税施設は水産品や木材に関連したものに偏っているものの、一定の整備がなされている。港湾施設の今後の整備課題としては、埠頭の大きさを競うといった量的な面での整備よりも、コンテナ化への対応やバックヤードの機能強化といった質的な面での整備に力を入れるべきであろう。

表1 主要港湾におけるコンテナ関連施設の概要

(平成3年3月31日現在)

港 湾	コンテナ取扱地区	コンテナヤード 総面積 (㎡)	岸壁 (m)	水深 (m)	係留 能力 (DWT)	GC(ガントリークレーン)	
						基	荷重 (t)
境	外港1号岸壁		370	-9.0	10,000	—	
舞 鶴	西港地区第2埠頭		185	-10.0	15,000	多	30.5
新 潟	南埠頭	30,000	185	-10.0	15,000	1	30.5
伏木富山	新湊		185	-10.0	15,000	1	30.5
金 沢	戸水埠頭	6,000	185	-10.0	15,000	—	
敦 賀	川崎・松栄地区		185	-10.0	15,000	多	30.5
徳山下松	徳山地区晴海埠頭	23,000	240	-12.0	30,000	1	30.5
	〃		185	-10.0	15,000	—	
	〃		130	-7.5	5,000	—	
広 島	海田-7.5岸壁	21,323	650	-7.5	5,000	1	30.5
	宇品外貿埠頭岸壁		185	-10.0	15,000	—	
下 関	岬之町埠頭	41,500	370	-10.0	15,000	—	(注)
北 九 州	太刀浦埠頭	128,720	620	-12.0	30,000	3	30.5
	〃	119,080	555	-10.0	15,000	3	30.5
	田野浦埠頭	61,100	300	-10.0	15,000	1	37.5
博 多	箱崎埠頭	63,240	240	-12.0	30,000	2	30.5

注：多～多目的クレーン
下関港は平成4年10月にGCが1基設置された。
資料：各港の港湾要覧等から作成。

次に、港湾機能についてみると、通関・出入国管理・検疫など各行政機関の設置状況は、浜田港で出入国管理体制や検疫体制がやや弱いものの、境港はこれらの機能が一応備わっている。ただ、植物防疫所があってもくん蒸施設が整っていないため野菜や果物の輸入が難しいほか、動物検疫所がなく、食肉等の輸入ができないといった課題が残されている。

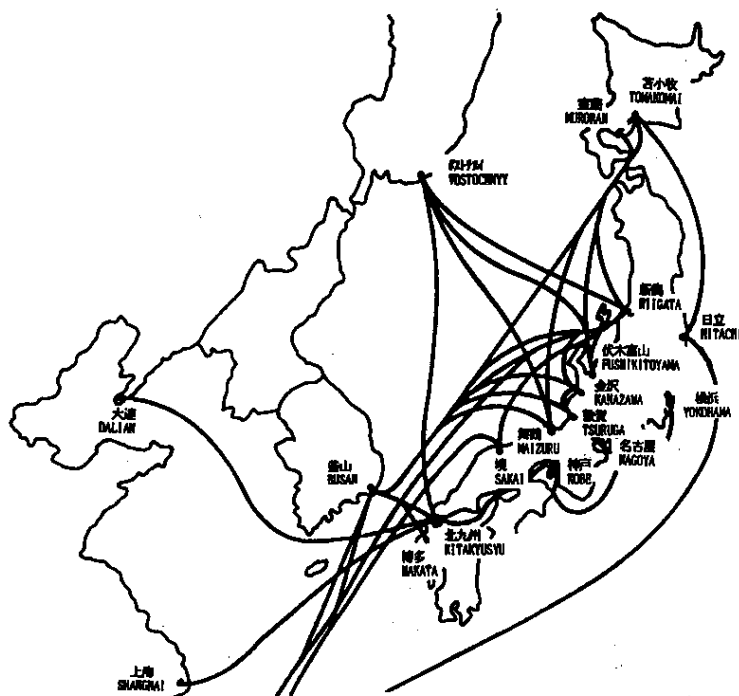
また、現場で輸出入業務を支えている港湾運送関連業者の集積が低いことや、対岸諸国とを結ぶ定期コンテナ航路がないことも山陰の弱みといえよう。

2. その他インフラ面

港湾以外のインフラについてみると、空港数では全国的にも恵まれた地域であり、中国横断道の開通により、陰陽を結ぶアクセスも改善されてきている。また、海外情報機関としてジェトロ事務所が松江に設置されているほか、米子市には(株)氷温研究所など食料品分野における世界的な研究機関もある。更に、メッセ、コンベンション施設も近年整備が進むなど、山陰においても国際交流の支援基盤が徐々に整備されつつある。

以上、山陰における主要インフラの整備状況を概観してきたが、今後の課題を総括すると、第一に量的・ハード的側面を重視した整備から質的・ソフト的側面を重視した整備への転換が必要である。第二に個々のインフラを総合的に結び付けた面的な整備が必要である。陸・海・空を結びつけた総合的な基盤整備を目指すFAZに関心を持った理由はここにある。

図4 環日本海経済圏における定期コンテナ航路



V. 産業・資源等の面からみた対岸諸国との経済交流拡大の可能性

1. 貿易品目と貿易量からみた有望分野

先にみたように、港湾施設の整備が進まない、航路が開設できないといった理由としてベースとなる貨物がないことが指摘されていたが、この点について検討を加えたい。

わが国で対岸諸国との貿易が多い品目は、鉄鋼、石油、化学といった基礎素材型産業分野を中心としたものであり、当地域の産業特性をみる限り必ずしも有利な条件にあるとは言いがたい。しかし、対岸諸国との貿易品目の中で比較的上位にある、木材・木製品、紙・パルプ、食料品、繊維・衣服などでは一定の産業集積があり、山陰にも交流拡大の素地はあるのではないかと考えている。(表2、表3参照)

表2 対岸諸国への輸出貨物量の上位10品目

(単位:t)

順位	旧ソ連	中国	北朝鮮	韓国	韓国合計
1	その他機械 444,901	鉄鋼 1,660,339	その他機械 22,898	石油製品 2,962,093	鉄鋼 3,570,893
2	鉄鋼 418,718	その他機械 682,713	輸送機械 13,799	化学薬品 1,555,540	石油製品 8,213,358
3	輸送機械 380,216	その他化学工業品 508,793	その他非金属鉱物 11,041	鉄鋼 1,487,255	その他機械 2,836,053
4	その他化学工業品 235,016	化学薬品 822,170	石油製品 10,398	その他機械 1,485,541	化学薬品 1,986,187
5	ゴム製品 115,917	コークス 273,737	化学薬品 8,427	その他化学工業品 899,409	その他化学工業品 1,649,841
6	化学薬品 110,050	輸送機械 248,209	コークス 7,701	重油 627,330	輸送機械 1,005,942
7	日用品 83,191	石油製品 208,362	その他化学工業品 6,626	輸送機械 363,718	重油 628,808
8	その他繊維工業品 45,394	米・紡績半製品 155,361	鉄鋼 6,553	輸送用容器 324,046	日用品 441,705
9	その他製造工業品 38,319	紙・パルプ 152,753	日用品 6,331	その他非金属鉱物 256,438	コークス 363,584
10	石油製品 32,505	その他製造工業品 143,893	紙・パルプ 3,380	日用品 235,707	輸送用容器 354,140

資料:運輸省「港湾統計年報(平成2年)」

表3 対岸諸国からの輸入貨物量の上位10品目

(単位:t)

順位	旧ソ連	中国	北朝鮮	韓国	韓国合計
1	石炭 8,551,661	原油 13,498,889	石炭 590,384	鉄鋼 2,993,442	石炭 13,924,932
2	原木 5,599,456	石炭 4,705,229	セメント 122,182	日用品 2,278,703	原油 13,550,587
3	鉄鋼 1,162,419	その他非金属鉱物 1,432,157	鉄鋼 114,743	重油 2,055,901	原木 5,983,415
4	その他木材 888,354	米・雑穀・豆 1,349,978	米・雑穀・豆 64,191	石油製品 1,418,199	鉄鋼 5,087,350
5	重油 879,415	石油製品 673,779	非鉄金属 53,324	セメント 1,854,309	重油 3,614,948
6	その他製造工業品 207,805	日用品 1,084,183	石油製品 43,941	その他機械 1,081,528	日用品 3,387,275
7	化学肥料 185,072	鉄鋼 796,746	原木 28,229	その他非金属鉱物 503,257	その他非金属鉱物 2,014,899
8	非鉄金属 181,656	砂利・砂・石材 786,782	水産品 24,729	砂利・砂・石材 487,500	セメント 1,591,268
9	金属クズ 151,848	動植物性資肥料 718,833	金属クズ 23,741	化学薬品 433,611	米・雑穀・豆 1,449,953
10	鉄鉱石 140,556	重油 673,779	砂利・砂・石材 22,946	水産品 432,393	砂利・砂・石材 1,337,258

資料:運輸省「港湾統計年報(平成2年)」

2. 地域の経済特性を踏まえた潜在貨物量

では、山陰においてどれくらいの貨物量が確保できるのでしょうか。地域の産業構造や人口規模等の経済特性を踏まえて、推計を試みた。

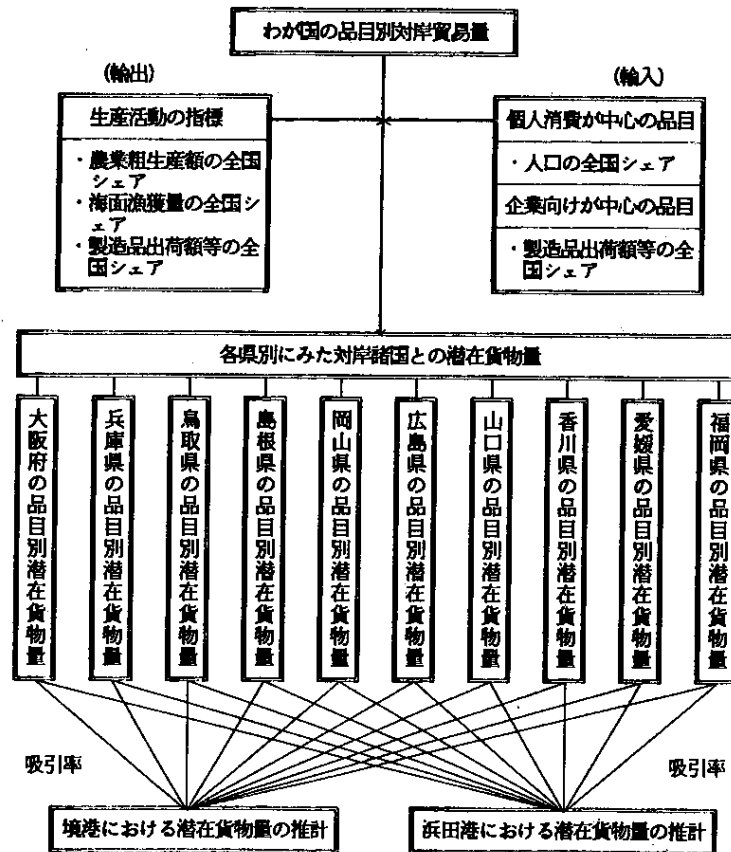
なお、以下の推計では各都道府県が平均的な港湾施設や港湾機能を備えていると仮定した場合、あくまで地域の経済力によって貨物量が決定されるのではないかという仮説に立っている。推計手法は図5の通りである。

(推計結果～外貿のみ)

- 境港の潜在貿易貨物量（対岸貿易以外を含む）は1,708,194トンで、現在の1.5倍。
- 浜田港の潜在貿易貨物量（対岸貿易以外を含む）は827,792トンで、現在の2.7倍。

この推計数値が多いか少ないかは議論のあるところであるが、少なくとも、対岸諸国との航路を充実し、港湾施設や港湾機能の一定レベルの整備を行えば、山陰の港を利用する貨物は拡大する可能性を有しているといえよう。こうした、潜在需要の掘り起こしのためにも、山陰の港湾機能の高度化が望まれるところである。

図5 貨物量の推計フロー



VI. 港湾を中心とした拠点整備の方向

1. 拠点としての機能と港湾の役割

対岸諸国との経済交流拠点として必要な機能は、物流拠点機能、人的交流拠点機能、情報拠点機能の3つである。このうち、情報拠点機能は物流拠点や人的交流拠点の整備から派生する副次的機能と考えることもでき、空港を核とした人的交流拠点、港湾を核とした物流拠点の整備が対岸諸国との経済交流促進の必要条件といえることができる。

とりわけ、港湾は物資の輸送を通じてわが国と対岸諸国との経済交流を促進する窓口となるもので、物流の中継基地として重要な役割を担っている。しかも、輸送の結節点として工業生産機能や物資保管機能を高め、企業進出を促すなど地域への経済効果は大きいものがある。したがって、本調査では港湾を中心とした拠点整備を提案している。

2. 物流ポジションからみた視点

港湾を中心とした拠点整備を目指す時、物流ポジションからみた港湾の性格づけを考慮しなければならない。この場合、①対岸諸国の諸資源の加工基地、②対岸諸国の輸入品の保管基地、③対岸諸国との輸出入の中継基地、の3つのタイプが想定される。

山陰で整備する場合の利点や問題点等を比較検討すると、加工基地としての性格を重視した整備がベターと思われる。(表4参照)

表4 物流ポジションからみた利点・問題点等

	利 点	問題点(課題)・条件等
加工基地	<ul style="list-style-type: none"> ・地場産業の振興につながる。 ・企業誘致を促進する。 ・新分野での企業化の可能性もある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・輸入資源(原材料)の種類が限定されやすい。 ・研究支援機関の立地が望まれる。 ・港湾周辺に一定の工業用地が必要。
保管基地	<ul style="list-style-type: none"> ・土地が安く、大規模な保管施設でも投資額が少なくて済む。 ・倉庫業界の集積が進む。 	<ul style="list-style-type: none"> ・長期間保管するものでなければ、市場の近く(太平洋側)に立地する。(輸送コストの問題) ・立地条件からして、製品の保管基地は成立しにくい。
中継基地	<ul style="list-style-type: none"> ・取扱品目の幅が広がる。 ・貨物の背後圏が拡大する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送時間と輸送コストの兼ね合いで利用の可否が決定されやすい。(国内交通アクセスの整備が不可欠) ・陸上輸送に適した品目でないと成立しにくい。(コフレ対応が絶対条件) ・航路・便数の充実が不可欠。

3. 貿易品目からみた視点

また、メインの貿易品目を何にするかによっても、港湾関連施設の整備方向が当然異なってくる。しかも、貿易品目は市場規模や産業集積等との関係から特徴づけられる。そこで、主要品目別に山陰での利点や問題点等を比較検討した。詳細は表5の通りであるが、山陰において最も有望な品目分野は食料品（特に境港）であろう。

表5 貿易品目からみた利点・問題点等

	利 点	問題点（課題）・条件等
食料品関連	<ul style="list-style-type: none"> ・一定の企業集積・技術集積がある。 （水産加工～境港周辺、浜田港周辺 菓子～境港周辺） ・他地域との差別化が図れる。 （他地域でこれを目玉にしているところはない） ・対岸諸国の農産品、日本海の水産資源など開発の余地がある。 ・氷温技術など全国レベルの技術シーズがある。（境港周辺） ・日本氷温食品協会加盟企業の誘致を促しやすい。（境港周辺） ・検査所に食料品の輸入届け出窓口があり、畜産品を除けば食料品の輸入機能は備わっている。（境港周辺） 	<ul style="list-style-type: none"> ・倉庫等の設備資金が大きい。 （冷蔵、冷凍、氷温） ・専用コンテナが必要。 ・氷温技術は事業化の研究段階で、コスト面など課題が残されている。 ・氷温を利用する場合は、産地と消費地に氷温状態と常温状態とのコンディショニングを行う設備が必要で、対岸諸国への技術・資本協力が必要となる。 ・第一次産業のウェイトが高い地域でもあり、国内産業との軋轢が生じる可能性がある。 ・山陰には動物検疫所がなく、畜肉等の輸入は難しい。 ・野菜・果物のくん蒸施設がない。
鉱物資源関連	<ul style="list-style-type: none"> ・石材など一部企業集積がある。 （石材～境港周辺、鉄鋼・金属～境港周辺、粘土～浜田港周辺） ・石油、化学、鉄鋼など新たな産業誘致の可能性はある。 ・対岸の資源としては最も豊富。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地場に産業集積が少ない。（山陽側に集積している） ・内航海運が発達していないと企業立地が難しい。（陸上輸送にはあまり適さない） ・環境汚染の危険性。

	利 点	問題点（課題）・条件等
森林資源関連	<ul style="list-style-type: none"> 合板やパルプ・紙など一定の企業集積あり。（境港周辺、浜田港周辺） 植物防疫所があり、木材の輸入機能は備わっている。 水面貯木場は比較的充実している。 島根県に埋蔵量が多いと言われるゼオライトと紙等の融合化による、新しい素材産業が育つ可能性がある。 <p>（注）ゼオライト 吸着性（脱臭性・脱湿性等）や、イオン交換性等に優れ、石油精製無りん洗剤、介護用品、靴の中敷などの分野で実用化されている。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 世界的な森林保護の潮流から原木の輸入は将来減少が予想される。 海外での技術水準の向上と内外の賃金格差の問題等から、現地加工が将来主流となるとみられ、木材もコンテナ化への対応が必要となる。 木材や木製品は遠距離輸送に不向きであり、地域の住宅市場や家具市場等の市場規模の制約を受けやすい。 木材運搬船やチップ船は専用船であり、片荷となるため、他の品目を扱うためには別に航路が必要。
繊維関連	<ul style="list-style-type: none"> 紡績や衣服製造関連の一定の企業集積がある。（特に、浜田港周辺） 島根県日原町では蚕の人工飼育の研究に取り組んでおり、中国等との技術交流や生糸と綿花の組合わせによる新素材産業が育つ可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 繊維関連は中国を中心に日本企業の進出が進みつつあり、国際分業化の潮流のなかで、地方工場の将来には厳しいものがある。 コンテナ化への対応が必要。
製品雑貨関連	<ul style="list-style-type: none"> 輸入品マーケット等の立地可能性がある。 海外商品の展示・販売などを通じて地域住民の国際意識を高めることができる。 陸上輸送に適し、背後圏が拡大。 	<ul style="list-style-type: none"> 他地域（北九州、下関、神戸など）がこれを目玉としており、こうした地域と競合する。 人口規模の多いところでない、成立しにくい。（輸送コストの問題） コンテナ化が不可欠。 通過貨物となりやすく、地域への経済効果は比較的小さい。

こうした食料品の加工基地としての性格を前面に出すことにより、他地域との差別化が図れ、関連企業の誘致にも効果的に作用することになる。また、食料品を突破口として港湾の拠点化を押し進めることにより、港湾施設の高度化が図れ、食料品以外の分野での港湾利用も徐々に可能となってくるのではないかと考えている。

Ⅶ. 山陰におけるF A Z（フォーリン・アクセス・ゾーン）の可能性

1. 「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」の概要

先頃、施行されたこの法律は、わが国の貿易不均衡の是正を図り輸入を促進するため、港湾・空港の周辺地域における輸入促進基盤施設の整備および貿易流通業者の集積を支援することを最大の目的としている。通産省、運輸省、農林水産省、自治省の主務4省の有機的連携を確保し、港湾や空港等の公共施設との一体的整備を狙ったもので、第3セクター等に対する出資や、民活法等による各種の支援措置が講ぜられている。

2. 「総合保税地域制度」の概要と米国F T Z（フリー・トレード・ゾーン）との相違点

また、この法律の制定と併せて関税法等が改正されたことはあまり知られていない。この改正により、従来の施設単位で許認可を受けていた保税地域に加え、一定の地域（第3セクター等が管理）単位で関税の繰延べを認める「総合保税地域制度」が導入された。この総合保税地域制度はわが国固有の制度であり、米国のF T Z（フリー・トレード・ゾーン）とは異なるもので、輸入促進地域（F A Z）との関係も踏まえ、その違いを理解する必要がある。一言で違いをいえば、米国のF T Zのエリアは関税法で非関税地域として認められたエリアと同一であるのに対し、わが国のF A Zは関税法の対象エリアとは一致しないということである。（図6、図7、図8参照）

図6 米国F T Z（フェンスで仕切られた完全な非関税地域）～一般人の出入りは制限

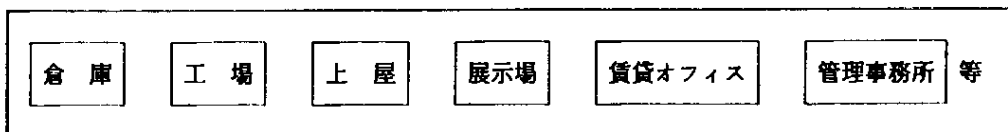
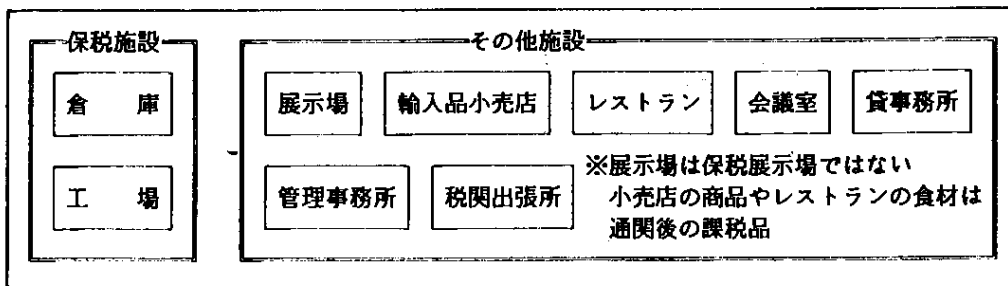


図7 沖縄F T Z（フェンスで囲まれた地域、地域内は保税施設とその他施設が混在）
～守衛が監視しているが、一般人の出入りは自由



4. 境港を中心としたF A Zの全体像と機能構成

先に述べたF A Zの基本指針によると、F A Zの設定は市町村単位となっているが、境港は鳥取県と島根県の県境に位置し、その管理は鳥取県と島根県の共同管理となっていることなどから、本調査では鳥取県と島根県にまたがる複数の市町村をF A Zのエリアとして提案している。具体的には、中海を囲む4市（境港市、米子市、安来市、松江市）および周辺町村を考えている。（図10参照）

また、F A Z整備の基本コンセプトとして、以下の4点を掲げている。

- ①対岸諸国との交易拠点化
- ②「陸」「海」「空」の総合的な交通網の整備
- ③既存施設の有効利用とネットワーク化
- ④山陰経済の国際化・地域の活性化

更に、このF A Zのエリアのうち、境港市と隣接する島根県八束町を重点的に開発する地域とし、「国際ビジネスパーク（仮称）」と命名して、50ha程度の開発を提案している。開発の内容としては、以下の4つを柱としている。

- ①物流空間の中核的施設として、物流支援機能、情報提供機能、貿易手続き支援機能などを備えた「環日本海トレードセンター（仮称）」を建設する。
- ②安定的な貨物を確保するため、「環日本海トレードセンター（仮称）」の近接地に「国際流通加工団地（仮称）」を整備する。
- ③更に、その周辺に生活空間形成のための付帯的施設（輸入品マート、テーマパークなど）を整備する。
- ④その他、埠頭整備、臨港道路、下水道などの基盤整備を行う。

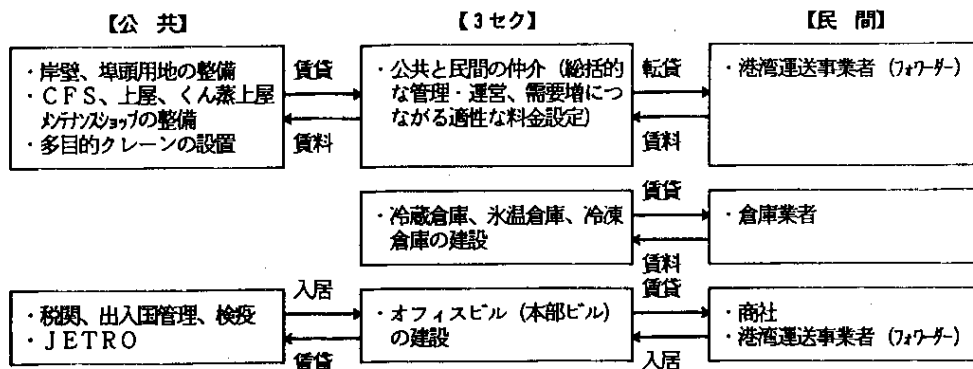
境港を中心としたF A Zは、以上のようなイメージを描いている。このエリア設定は政治的、技術的な問題もあり、今後、具体化に向けては、関係機関との調整を図りながら煮詰めていく必要があることはいうまでもない。

なお、この「国際ビジネスパーク（仮称）」の開発は一度にできるものではなく、段階的に整備していくべきものである。とりわけ、その中核をなす「環日本海トレードセンター（仮称）」の実現如何がこの構想を大きく左右することとなる。そこで、以下では、この「環日本海トレードセンター（仮称）」の実現化について、現在、検討している素案をご紹介します。

2. 事業主体と組織

官民の役割分担は次のように考えている。

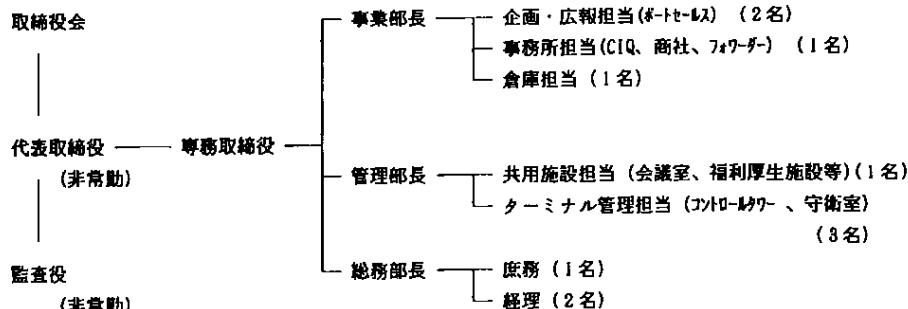
図13 公共・3セク・民間の関係



注：港湾運送事業法や倉庫業法により、3セクが上記の施設を直接運営することはできない。

3セクの組織体制としては、開業前3名、開業後15名(うち10名は商社、物流関連企業からの出向)程度を考えている。

図14 3セクの組織体制(モデルプラン)



※開業前は企画、広報、総務の3名でスタートする。

※開業後は15名(うち10名は商社、物流業者等を中心とした出向社員)とする。

3. 概算建設投資額

公共部門が用地の取得費や整備費を除き、約54億40百万円、3セクが約84億75百万円と試算している。

⑧船会社（航路）の誘致

ベースカーゴの確保状況と港湾施設の整備状況、及び施設の利用料金に関する資料を事前に準備し、国内および外国の船会社に航路の開設を積極的に働きかける。

⑨内貿の強化

モーダルシフト（トラック輸送から海運へのシフト）と複合一貫輸送体制の構築という視点を考慮し、カーフェリー航路の開設を検討する。

⑩中海周辺地域の交通体系の整備

境港を中心としたF A Z構想の効果を高めるため、境港と島根県八束町を結ぶ江島大橋の早期建設、中国横断道岡山・米子線、同尾道・松江線との連結、そのための国道9号線バイパスの整備促進、松江市と境港を最短距離で結ぶ「中海貫通道路（仮称）」の建設などが望まれる。

IX. おわりに

環日本海経済圏はまだ形成途上にあるが、将来、大きな発展可能性を秘めていることは論を待たず、その行方はわが国にとって、とりわけ日本海沿岸諸県にとって、地域発展のカギを握っていると言っても過言ではない。

環日本海経済圏の形成を展望し、今、何をなすべきか考えた時、中国地域（日本海沿岸地域）は、西日本における対岸諸国とのゲートウェイとして、地域の特色を活かした基盤整備を進め、当地域ならびにわが国の発展に寄与することが与えられた使命と言えよう。

本調査で提案した「環日本海トレードセンター（仮称）」の実現には、まだ解決すべき課題が残されているが、先の使命に鑑み、官民挙げて実現化に取り組むことを期待したい。

21世紀に向けて、境港は西日本を代表する対岸貿易拠点に飛躍する時期に来たと言える。