

1. 概況

Abstract of economic situation

1. 概要

平成 30 年度の北東アジアは、2017 年度に発生した戦争の危機を当事国がいかに回避するかの努力が行われた年である。一方で米国による新たな中国との貿易摩擦がスタートした年でもある。

北朝鮮による 6 回目の核実験を受け（2017 年 9 月 3 日）、国連安保理の場で経済制裁が全会一致で可決（2017 年 9 月 11 日）、それにもかかわらず北朝鮮は ICBM の発射を行い核武力の完成を宣言した（2017 年 11 月 29 日）。このため米国等との間で一気に武力衝突の緊張が高まったが、年の改まるのに伴い、北朝鮮は軟化の態度を示し始め、平昌オリンピックへ参加する（2018 年 2 月 9 日）とともに南北首脳会談を実現（2018 年 4 月 27 日）させた。南北首脳は 2018 年 9 月にも平壤で会談、朝鮮戦争終結、鉄道・道路の南北連結等について話し合われた。これに並行して、史上初めての米朝首脳会談がシンガポールで開催（2018 年 6 月 12 日）、両国は①新たな米朝関係の樹立②朝鮮半島平和体制の構築③南北首脳の板門店宣言の支持④朝鮮半島の完全な非核化などで合意した。その後合意事項に関する具体化に向けての協議が行われ、2019 年に至りハノイにおいて第 2 回米朝首脳会談が開催された（2019 年 2 月 27 日）。しかし、この会談では、完全な非核化を求める米国が北朝鮮の一部非核化案を拒否、経済制裁の緩和をも拒否、結局会談は物別れに終わった。双方は、第 2 回は決裂したが、いずれも首脳同士の関係はいまだに良好と述べ、双方とも第三回首脳会談の開催に期待を示している。

トランプ米国大統領は就任以来、米国が対外貿易で不利益を被っているとして、貿易赤字額が大きい国々に対し強く是正を迫る政策を展開している（貿易赤字額は 2016 年通関ベースで、中国 3470 億ドル、日本 689 億ドル、ドイツ 649 億ドル、一方中国の発表でも、2017 年の対米黒字は 2758 億ドルで過去最高を記録）。中でも突出している中国に対し、輸入関税額を引き上げるとし（自動車、情報技術製品、ロボットなど 1102 品目に対し段階的に 500 億ドル規模の追加関税措置を行うと発表、第 1 弾 2018 年 7 月 6 日発動）、中国側も同規模の報復関税を発表。米中貿易戦争に発展した。8 月 23 日には米中が第 2 弾の関税措置を発動、9 月 24 日には第 3 弾の関税措置が発動された。これに加え、米国は中国に対し、中国国家政策「中国製造 2025」に対する修正を要求、併せて 11 月 22 日には米国同盟国に対し、中国メーカーのファーウェイの通信機器を使用しないよう要請を行った。12 月 1 日の米中首脳会談において関税のこれ以上の引き上げは延期することで合意したものの、細目は先送りされた。

このように 2018 年度は武力戦争を回避する朝鮮半島の動きと、世界の貿易をリードする米国中国が強く互いをけん制する動きが重なった。米中貿易戦争はこの 20 年、東アジアに急速に広がった各国を跨ぐ製造、輸送のサプライチェーンネットワークに大きな影響を与えることが予想される。中国の一帯一路政策は世界各地で拡大しており、日本を含む各国の中国との相互依存体制はますます強まっている。

2. 各国ごとの動きの概観

2.1 ロシア

2018 年 3 月 18 日プーチンが大統領選挙に勝利し 4 期目をスタートさせた。

ロシアの重点政策の一つは発展するアジア太平洋地域との経済的結びつきを強化し、このことにより極東シベリア地方の開発を促進することである。

ロシア経済は原油、石炭など鉱産物の国際価格に大きな影響を受けると共に、クリミア併合に伴う欧米

からの経済制裁を受けている。経済成長率は、2014年から2018年まで、それぞれ+0.6%、-3.7%、-0.2%、+1.55%、+2.33%である。2018年に大きく改善したのは、油価が年平均価格で27.4%上昇したことによる。2018年のインフレ率は+4.3%。連邦財政の歳入は28.9%増で、2011年以来の財政黒字となった。2018年の日ロ貿易は、輸出入合計で228億7,445万ドルとなり、前年比15.5%増となった。日本側の輸出は72億9,733万ドル（21.5%増）、輸入は155億7,713万ドル（12.9%増）、2009年以来、10年連続の輸入超過となった。2019年1月22日、モスクワで行われた日ロ首脳会談の共同記者発表においてプーチン大統領は「今後数年間に日ロ貿易を1.5倍に拡大、少なくとも300億ドルを目指す」と述べた。

2018年12月、ハバロフスク空港の旅客ターミナルの整備・運営事業に関し、日本企業連合（双日（株）、日本空港ビルデング（株）及び（株）海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN））とハバロフスク空港会社（KHV）との間で株主間契約が締結された。本事業は、上記日本企業連合とKHVが現地事業体へ共同出資し、新旅客ターミナルを建設し、その運営を行う事業である。

マツダとロシア自動車大手のソラーズ社は2018年9月4日、ロシア・ウラジオストク市にある両社の合弁会社「マツダソラーズマヌファクトゥリングルース（MSMR）」のエンジン工場設立に向けた検討を開始することをロシア政府と合意し、覚書を締結した。MSMRは、極東地区初の日本車生産工場として、2012年10月に開所。車両組み立てラインのみで操業を開始し、『CX-5』や『マツダ6（日本名：アテンザ）』などを生産してきたが、今般、エンジン工場の設立により、生産能力の引き上げを図る予定。

<8項目の「協力プラン」>

2016年5月、ロシア・ソチでの日露首脳会談において、安倍総理から8項目の「協力プラン」（注）を提示し、プーチン大統領から高い評価と賛意が表明された。両首脳は、製造業、農業、エネルギーなどの分野における最近の協力プロジェクトの進捗を確認しつつ、互恵的な協力を進めていくことで一致した。2018年5月以降新たな民間文書が40件以上署名され、これまでに150件以上のプロジェクトが生み出されている。

- (1) 健康寿命の伸長、(2) 快適・清潔で住みやすく、活動しやすい都市作り、
(3) 中小企業交流・協力の抜本的拡大、(4) エネルギー、(5) ロシアの産業多様化・生産性向上、(6) 極東の産業振興・輸出基地化、(7) 先端技術協力、(8) 人的交流の抜本的拡大

2.2 中国

IMFによると中国のGDP成長率は、2015年以降は7.0%を下回るようになっている。7.30%（2014）、6.90%（2015）、6.73%（2016）、6.76%（2017）、6.57%（2018）、6.27%（2019、予測値）であり、年々下降している。中国東北地域は、遼寧省5.7%（2018）、吉林省5.3%（2017）、黒龍江省6.4%（2017）でありいずれも全国平均を下回っている。一人当たり貿易額（2015年）でみると、遼寧省は全国比85%、吉林省は同25.2%、黒龍江省は同14.9%と従前どおり不振であり改善されていない。

中国は2017年5月に一帯一路に関する国際フォーラムを主催、首脳レベルでは29か国が参加。また、同年10月の党大会では、今世紀中葉までに社会主義現代化強国を建設することが宣言され、一帯一路がその重要な戦略と位置付けられた。単にインフラ建設だけでなく、この目標のもとで産業政策、技術政

策、通商政策が練られていく見通しとなった。2019 年 4 月には第 2 回のフォーラムが開かれ、38 か国の首脳が参加、G7 のなかでイタリアの首相が参加したのが注目された。

上述した通り、2019 年 4 月現在、中国は米国と貿易戦争の渦中にある。従来から中国も米国も強い相互依存関係を形成しているため、両国経済に深刻な混乱を与えつつあり、延いては世界貿易に大きな打撃を与えかねず、世界経済の不安材料になっている。

日中関係は、以前より良好な関係にあるとされており、2018 年の安倍、李克強首脳会談での中国側発言である「日中関係は正常な関係に戻った上で改善が見られる、共に同じ方向に向かい、共に努力し、日中関係の健全な発展を維持し、新たな発展につながることを希望する」の関係にある。習近平国家主席との会談においても「最近、日中間で相互に前向きな動きが増えている」が語られている。一帯一路については、「ルールに基づく自由で開かれた win-win の関係を築くため協力していくことが重要であり、民間企業間のビジネスを促進し、第三国でも日中のビジネスを展開していくことが、両国のみならず対象国の発展にとっても有益である」との点で一致した。

日中間の人的往来を訪日客数でみると、約 4 9 5 万人（2012 年）、約 4 2 0 万人（2013 年）、約 5 1 3 万人（2014 年）、約 7 4 9 万人（2015 年）と急増傾向にある。

2.3 韓国

南北問題は冒頭で述べた通り。

文政権は 2017 年、新北方政策を表明、これに基づく朝鮮半島新経済構想において、朝鮮半島を南北に貫く経済ベルトの建設策を提示した。

韓国経済は、2018 年通年の GDP 成長率は 2.7%、（2017 年は 3.1%）。2018 年の輸出が初の 6,000 億ドルを超えた（2017 年輸出 5737 億ドル、輸入 4785 億ドル）。外需に大きく依存する経済構造となっており、2017 年の貿易収支は 953 億ドルの黒字であった。

対日貿易については、2017 年は日本への輸出 268 億ドル、日本からの輸入 551 億ドルがそれぞれ増加し、対日貿易赤字は 283 億ドルと前年に比べ増加した。

2018 年対外直接投資（韓国への投資）、4 年連続で過去最高になった。

日韓間の人的往来を訪日客数でみると、約 5 5 0 万人（2012 年）、約 5 2 0 万人（2013 年）、約 5 0 4 万人（2014 年）、約 5 8 4 万人（2015 年）である。日韓間の人の往来は、約 945 万人（2017 年）。太平洋戦争中の「徴用」をめぐる裁判で、2018 年韓国の最高裁が新日鉄住金に賠償を命じる判決を確定させて以降、日本企業に賠償を命じる判決が相次いでいる。日本政府は、1965 年の「日韓請求権協定」で、この問題は“解決済みだ”とする立場から、協定に基づく協議を韓国政府に要請。しかし韓国側が応じるかは明確でない。

2.4 北朝鮮

第 2 回米朝首脳会談は物別れに終わったが、北朝鮮としては、米国が適切な対応をとるならば 3 回目の会談に応じるべく、その期限は 2019 年末としている。トランプ米大統領と金正恩北朝鮮労働党委員長との関係は良好としている。

近年の名目 GDP（単位百万ドル、国連による）は、16,283（2015）、16,789（2016）、17,365（2017）である。近年増加している。（<https://www.globalnote.jp>）

日本は、北朝鮮によるミサイル発射及び核実験に対して採択された国連安保理決議第 1695 号、第 1718 号、第 1874 号、第 2087 号、第 2094 号に基づく措置（武器等の輸出入の禁止、資産凍結等）を実施している。

我が国はまた、国連安保理決議に基づく措置に加え、北朝鮮籍船舶の入港禁止措置（人道目的のものを除く）、北朝鮮との間の全ての品目の輸出入禁止等の独自の措置を実施している。

2.5 モンゴル

2016 年の総選挙において、野党であった人民党が 76 議席中 65 議席を獲得し圧倒的勝利をおさめ、第一党となった。2017 年 6 月のモンゴル大統領選挙では対立する民主党推薦のバートルガ候補が勝利した。2017 年 10 月モンゴル国家大会議は人民党 U.フレルスフを新首相に任命した。

近年高い経済成長率が見られていたが（2010 年 6.4%、2011 年 17.3%、2012 年 12.4%、2013 年 11.7%）資源ナショナリズムを背景とする制限的な対モンゴル投資政策により対モンゴル外国投資が激減したこと及び中国の景気減速や世界的な資源安の影響による鉱業の不振のため、成長率は伸び悩んでいる。2014 年以降の成長率は 7.9%（2014）、2.4%（2015）、1.2%（2016）、5.3%（2017）、6.9%（2018）である。モンゴル政府は 2017 年 2 月、国際通貨基金（IMF）との間で拡大信用供与措置（EFF）の受入れに合意した。

日・モンゴル経済連携協定（EPA）交渉は、2012 年 6 月以降 7 回開催され、2014 年 7 月に大筋合意に至り、2015 年 2 月に署名され、2016 年 6 月に発効した。

日本モンゴル間の貿易額（2018 年）は約 608 億円であり、うちモンゴルからの輸出約 36 億円、モンゴルの輸入約 572 億円である。

2. 会員等からの報告

Report from members of NEANET

- (1) 日本の二大対外政策 - 北朝鮮、ロシアとの関係

NP0 北東アジア輸送回廊ネットワーク顧問、(公財)環日本海経済研究所名誉研究員・元理事長
吉田進

- (2) モンゴル南ゴビのインフラ開発について

SGP コーポレーション (旧南ゴビ電源開発)
本間邦興

- (3) 一帯一路と北東アジア

NP0 北東アジア輸送回廊ネットワーク副会長
田中 弘

- (4) 令和の時代の北東アジア

NP0 北東アジア輸送回廊ネットワーク副会長
三橋郁雄

- (5) 朝鮮半島の情勢

帝京大学准教授
李 燦雨

- (6) ロシア港湾と鉄道：2018 年回顧

環日本海経済研究所名誉研究員
辻 久子

- (7) 人流データから見た北東アジア交流

(株)本間組常務執行役員
東山 茂

- (8) 「クルーズ港&自治体+学」との連携の模索 - インターンシップの推進 -
(NEANET による “お手伝い”)

大阪観光大学名誉教授
鈴木 勝

日本の二大対外政策—北朝鮮、ロシアとの関係



NP0 北東アジア輸送回廊ネットワーク顧問、(公財)環日本海経済研究所名誉研究員・元理事長
吉田進

金正恩委員長がロシアを訪問し、プーチン大統領と会談した。朝鮮半島の非核化と 6 か国協議につき話し合われた。今や米朝会談は、二国間だけで済まされるものではなくなった。

ロシアの経済は、アメリカの制裁により打撃をこうむり、それに対して反制裁が行われたが、GDP は 2.3%に回復した。ドイツ、フランス、スペインなどは、ロシア進出を続けており、アメリカもフオードが撤退したが、2015 年に撤退した GM のオペル (GM) が再進出、ベンツが生産を拡大した。

北極圏進出が大きな課題となっている。2019 年 2 月 26 日に極東・北極圏発展省が設立された。世界全体の北極圏人口 460 万人のうち 460 万人 (54%) がロシア人である。現在北海航路は 3500 万トンだが、2024 年には 8000 万トンになる見通した。ロスアトムのリハチョフ代表取締役によると、9260 万トンが可能だという。その中には、LNG4100 万トン、石油 1710 万トン、金属・建材・資材・トランジットが 350 万トン、鉄道貨物 800 万トンが含まれる。

日ロ平和条約を締結する案件の現状は、北方 4 島での共同経済活動を進展させるという動きをとそれを阻害する要因の衝突にある。戦後 70 年間ロシアの主権が 4 島に及んでいる事実を認めよというロシアに対して、それを認めたら日本の主権を放棄するに等しく、日本の外交方針の後退になるという反対派の主張が対置している。これでは 70 年間の主権をめぐる対立の延長に過ぎない。安倍総理とプーチン大統領は 6 月までに解決するというが、それは可能か？歯舞・色丹を返還し、国後・択捉を経済特区にすることによって妥協は成り立つのか？

2019 年 5 月 3 日の朝日新聞によると、「安倍晋三首相は北朝鮮の金正恩・朝鮮労働党委員長との日朝首脳会談について、前提条件を付けずに実現に向けた調整を進める方針を固めた。これまでは拉致問題で一定の前進があることを前提としてきたが、歩み寄りの姿勢を示すことで会談の実現を目指す。ただ、北朝鮮が応じる見通しは立っていない」4 月 26 日の日米会談でトランプ大統領から米朝間の状況について説明を受け、日朝首脳会談に向けて「全面的に協力する」との後押しを受けた。すべての条件は整った。これ以上の良き条件はない。金正恩・朝鮮労働党委員長は米国、中国、ロシア、韓国の首脳と会談を実現した。北朝鮮との間には 2002 年 9 月 17 日に小泉純一郎首相が金正日総書記と交わした日朝平壤宣言がある。9 月までに打開されることを願ってやまない。

モンゴル南ゴビのインフラ開発について



SGP コーポレーション（旧南ゴビ電源開発）

本間邦興

モンゴルの国土は日本の約 4 倍の国土面積（1,564,000km²）で、そのうち 1/3 がゴビ砂漠である。ロシア国境のある北方には山岳地帯が広がっている。ゴビ砂漠が展開する南側は中国と国境が接している。2005 年ごろから、中国国境に近い南ゴビ砂漠で、銅鉱山のオユトルゴイ並びに石炭鉱山のタバントルゴイの両巨大鉱山が開発されることになり、モンゴルの資源国としての位置づけが急速に大きくなった。この両鉱山以外にも、この地域には、石炭・銅資源が多く存在し、鉱山開発ブームが押し寄せる形勢にあった。しかし、鉱山開発には道路・鉄道・電力等々の基本的なインフラ設備が必要である。インフラあつての鉱山価値の創出である。

2009 年 7 月に来日したモンゴル国バヤル首相は、‘南ゴビのインフラ開発には約 5 0 0 0 億円必要である。この資金投入があれば、この地域から年間 5000 億円の価値のある鉱物資源が産出できる’と述べた。これは、同年に実施された世銀のスタディーに基づくものである。

現在までの 10 年間、このスタディーに基づき方向性が示されたインフラ整備がどのように進んできたか、電力事業を中心に概括してみた。

2009 年当時の南ゴビ地域での鉱山開発の可能性の見通し

鉱山	石炭・銅	可採年 数（年）	生産（'000 トン/年）	雇用予想	生産 開始 想定時
Tavan Tolgoi	石炭	200+	15,000	1500	2012
Ulaanbulag	石炭	40	10,000	1000	2009
Baruun Naran	石炭	20	6,000	500	2012
Tsagaan Tolgoi	石炭	20	2,000	150	2015
Nariin Sukhait	石炭	40	12,000	150	2003
Ovoot Tolgoi	石炭	50	5,000	400	2008
Sumber	石炭	50	5,000	400	2015
Shivee Ovoo	石炭	200+	14,000	600	2015
Oyu Tolgoi*	銅	50	2,000	4000	2012
Tsagaan Suvraga*	銅	20	250	1000	2012
Total				7800	

* 生産量はコンセントレート(30% 銅)

上記鉱山のうち、Tsagaan Tolgoi と Tsagaan Suvraga は開発されていない。これは、既存インフラから離れた遠隔地にあるため、資本と経済性において劣ることになってしまったからである。

Shivee Ovoo はもともと国内用に開発されたものであり、輸出期待は少ない。炭質も褐炭中心で Tavan Tolgoi のような瀝青炭ではない。南ゴビ地域から除外しても良いかもしれない。

Nariin Sukhait, Ovoot Tolgoi, Sumber はいずれも国境を挟んで甘粛省の隣接地であり、既存鉄道や電力線へのアクセスが容易である。従って、その分において大きなインフラ投資を必要としない。

電力インフラに関する基本計画は以下のようであった。

追加計画 (MW)		廃棄計画 (MW)	利用可能 容量 (MW)	投資 コスト (\$million)
2008			902	
2009			902	
2010	+50 (Newcom)		952	
2011			952	
2012	+416 (Oyu Tolgoi) CES-South Gobi interconnector	-18 (TPP#2)	1350	750 207
2013	+270 (TPP#5 unit 1)		1,620	450
2015	+220 (Egiin HPP) +277 (Tavan Tolgoi TPP unit 1)		2,117	400 450
2016		-107 (TPP#3)	2,009	
2017			2,009	
2018	+270 (TPP#5 unit 2)		2,279	450
2019			2,279	
2020			2,279	

しかしながら、上記の計画のうち Newcom の風力発電所以外は実現していない。計画の見通しも立っていない。

一般的に経済成長と電力需要は並行して進行する。むしろ電力需要が先行して成長経済指標をリードしていく。この 10 年間のモンゴル経済は停滞してきた。

また、電力インフラの開発は鉱山開発ばかりでなく、ウランバートルを中心とした既存地域にも新しい電源として寄与する性格のものであり、鉱山収入の増大という国家経済への貢献のみならず、直接的な生活・産業支援としての期待もあったはずである。

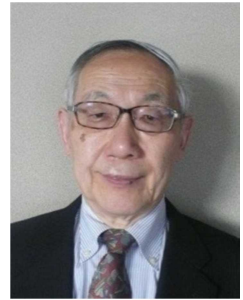
ウランバートルのほとんどの市民は南ゴビ地域に行ったことがない。むしろ、鉱山開発に伴って色々な利権のスキャンダルが報道されて、南ゴビ砂漠は遠く、直接的な生活実感とはかけ離れた存在になって

いる。たとえば、この地域から電力が安価に供給され、ウランバートル市内の発電所が縮小し、少しでも冬場の大気汚染が減少すれば、市民感情としては、この地域の開発が大事だということが実感されるであろう。

世銀レポートは、この計画を実現するための様々な提案をしている。いわくこれらのインフラ事業計画の政府の計画への取り入れ、実現性の担保へのフィージビリティスタディの実施、恒久的な実施機関の設立、専門家集団の支援の組織化等々である。

モンゴルは、今この失われた 10 年を取り戻さなければならない、そのための方策はすでに提案されている。日本の協力もこの観点から再度見直して長期ビジョンのもとに実施計画を作りに協力することが肝要である。

一帯一路と北東アジア



NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク副会長

田中弘

この2年間 NEANET では、会員や専門家の方々の参加により、中国の一帯一路構想に関する研究会を開催してきた。最近の国際情勢の変化を踏まえて、この研究会で得られた情報のなかから、一帯一路に関連する北東アジア地域での最近の動向を報告する。

一帯一路については、中国から西方に向かう構想に関心が集まっているが、他方で中国東北地域から東方へ展開する動きもあり、それとともに、日本海周辺地域において新たな構想が生まれるだけでなく、従来の諸構想がこれと結びついて活性化することも予想される。北朝鮮をめぐる情勢変化にはさらに注視の必要があるが、北東アジア地域の経済協力の種々の構想にはあらためて注目しておきたい。

1. 中国東北地域

- ・「シルクロード経済帯と21世紀海のシルクロードの共同建設推進のビジョンと行動」2015年
——6つの経済回廊の一つとして、中国・モンゴル・ロシア経済回廊の建設を提示
黒龍江省とロシアを連結する鉄道の改良、陸海複合一貫輸送による黒龍江省、吉林省、遼寧省のロシアとの協力強化
- ・「中国・モンゴル・ロシア経済回廊建設規画綱要」2016年
——東北地域をこの経済回廊の中に位置付け
- ・「中共中央国務院の東北地域等旧工業基地を全面的に振興することに関する若干の意見」2016年
——東北地域は一帯一路建設の戦略に主体的に合流し、積極的に参与し、東北地域を北に向けた開放の重要な窓口とし、北東アジア協力の中心的ハブとなるよう努力しなければならない
(一帯一路の東方への展開により、プリモリーエ1、2の活性化、図們江地域開発の具体化に結び付く可能性がある)
- ・「遼寧省“一帯一路”総合試験区建設総体計画」2018年
——北東アジア経済回廊建設を提案(丹東—平壤—ソウル—釜山のルートで鉄道、道路、情報網構築)

2. 韓国

- ・「新北方政策」2017年

——朝鮮半島新経済地図を提案

3大経済ベルト

① 環東海（日本海）経済ベルト（韓国から元山、羅先経由ロシアへ）

② 環西海（黄海）経済ベルト（韓国から開城、平壤、新義州経由中国へ）

③ 南北境界地域経済ベルト

（上記①はプリモリーエ1，2や図們江地域に結びつく可能性、②は中国内陸から西方への
一帯一路に連携する可能性がある）

・「韓ロ首脳会談における共同声明」2018年

——シベリア横断鉄道と朝鮮半島縦断鉄道の連結への共同研究、ロシアから韓国へのパイプラインでのガス供給を共同研究、等

・「南北首脳会談における平壤宣言」2018年

——この宣言に基づき、南北鉄道連結について2018年11月30日に北朝鮮の線路やトンネルなどの鉄道施設の状態を点検する共同調査開始

3. 北極海航路

・「中国北極政策（北極白書）」2018年

——北極地域における科学的調査、環境保護、資源の利用、インフラ建設、北極海航路（Polar Silk Road 氷上のシルクロード）の開発に積極的に関与

当面は、ヤマル LNG 輸送に活用

遼寧省は、大連発の北極海航路開発を検討

・「韓国—北極総合政策推進計画」「北極政策基本計画」2013年

——北極地域に関する国際協力、科学調査、ビジネス開拓等の諸施策実施
釜山港は北極海航路利用の際の同港活用を検討

令和の時代の北東アジア



NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク副会長
三橋郁雄

新しい天皇のものと元号が決まった。令和である。

平成の世の北東アジアは中国の台頭が際立った時代である。インターネットが著しく進歩し、世界中に拡散した時代でもある。経済の大交流の時代であった。

令和の時代はさてどうなるのだろうか。

世界の常識として、時代の流れは常にアップダウンの繰り返しである。この常識からすれば、中国の昇竜のごとき経済成長は下降線をたどることとなる。インターネットの普及にはブレーキがかかることとなる。

前者が米国との貿易戦争の形で出現しつつあるのは全く当方にとっては意外である。米国は中国との貿易で巨大な利益を享受してきているからであるが、マスコミによれば、米国では従来型産業が中国に移転し、米国国内において失業者が大量に発生、それに対する不満が渦巻いているとのことである。米国における産業転換が中国が仲介する形で起こっていたのである。

インターネットは個人情報のみならず、企業情報、国家機密までチップ一つで簡単に拡散させてしまうことから、どこでもその防護に多大な対策を講じつつある。しかし情報に価値があるので、それにも限界があり、今後、情報漏洩・防護による様々の事件が発生すると考えられる。

このような時代を象徴するような形でトランプ大統領が登場してきた。世界情勢の行方を左右できる米国大統領が米国第一を言い出した。その内容は当初は不透明であったが、任期半ばに来て次第に明らかになっている。しかも 2 年後の再選の可能性が低くないといわれだしている。

トランプ大統領のやり方は大胆に相手国の屋台骨を叩き潰そうとするものである。中国にとって最も大切な米国貿易に高関税をかけたのである。これにより貿易額が低下すると中国にいる外資は外に逃げ出す可能性がある。北朝鮮には核の迅速な完全廃棄を求めている。出来なければ強力な経済制裁が継続する。北朝鮮は深刻な経済不況下にあるので、北朝鮮は何らかの対応をせざるを得ない。

このいずれにも共通するのは、米国の奇策とでも称すべき戦略のうまさである。屋台骨をたたき、潰されたくないのであれば、対策をとれ、という作戦である。相手国は対策をとること

となろうが、自らの意思で転換していく形をとっている。しかし相手国国内には相当大的な摩擦が発生するので、緊張が張り詰めることとなる。

令和の時代の北東アジアは強い緊張の中で大きな変化が生起する時代ではないか。日本にとって大切なことは、隣国北東アジアの情報を確実につかみ、交流を盛んにして、いかなる時代になっても戦争を惹起させないことである。

朝鮮半島の情勢

2019. 5. 17

帝京大学

李燦雨

北朝鮮が核兵器を開発した意図

- ◆ 背景：朝鮮戦争での米国の核脅威
社会主義圏の崩壊、中国の方針転換
 - 1) 90年代以降、米国との関係正常化を第一の外交課題に
 - 2) 日本との国交正常化交渉の失敗（1991－92）
→ 核開発問題で米国の圧迫も一要因
- ◆ 目的：朝鮮半島問題（朝米停戦、米軍駐屯と対朝制裁）に対する対応策（認識：低コストと高い効果⇒**実際は反対**）
- ◆ 目標：1) 体制安全保障、2) 米国との関係正常化、
3) 統一の基礎作り

問題認識	問題解決の手段	目標
南・米・日：北の核保有	制裁と圧力・対話	北の核放棄(崩壊?)
北朝鮮：朝鮮半島の根本問題 (停戦体制、米軍駐屯)	核武装と軍縮対話	朝鮮半島の自主統一 (非核化?)

米朝体制間の不信と首脳間の信頼

◆ 体制間の不信

- ①米の対朝鮮不信: 朝鮮の時間稼ぎ、
核保有維持、独裁、人権問題など
⇒ 体制転換も視野に入れた完全非核化
の確認できずに制裁解除は不可
- ②北朝鮮の対米不信: 米国の時間稼ぎ、
核放棄後の関係改善は非対称関係
⇒ 関係改善を確認しながら非核化

米朝体制間の不信と首脳間の信頼

◆ 首脳間の信頼

- ①Top-Downの意思決定能力
- ②参謀陣営間の意思疎通
- ③個人的スタイル



But, トランプ米大統領の国内政治危機
外交成果の目標設定値を急に上げる

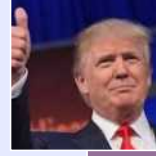
Small Deal vs Big Deal (段階的に) (一気に)



Small Deal

- ・ 寧辺廃棄
実験中止
- ・ 民需経済
制裁解除

終戦宣言、連絡事務所



Big Deal

- ・ 寧辺 + α
完全な非
核化
- ・ 経済発展
支援

関係正常化

米朝会談決裂でも

◆ 米国:「悪くない」と評価

①トランプ大統領は、当面は国内政治問題を突破することと、北朝鮮の態度変化を待つ。

②北朝鮮が核実験やミサイル発射さえしなければ当分は良い。米韓共同軍事演習も縮小。

◆ 北朝鮮:「次につながる」と評価 vs 「新しい道」模索

①トランプの都合が良くないのだ。

②But, Big Dealを受け入れることはできない。

「まず、武装解除を」には応じない。「相応措置」と連携する信頼造成が必要だ。

➡ 米朝交渉を再検討し、対案を作る

北朝鮮の対応

- ◆ 党中央委7期4回総会(4月10日)
- ◆ 金正恩委員長の最高人民会議施政演説(4月12日)
“制裁解除に執着しないー自力更生で行く”
“年末まで待つ”
- ◆ 金英哲副委員長を粛清はしない。
- ◆ 外務省を使う
- ◆ 当分は米国の態度を見ながら瀬戸際作戦

今後の残った米朝プロセス

- ◆ 「完全な非核化」ロードマップの提示
- ◆ 北朝鮮:①寧辺以外のウラン濃縮施設がポイント
②ICBMの生産凍結
③核物質、核兵器保有の申告・査察
- ◆ 米国:①北朝鮮の非核化検証期間中に対朝
軍事訓練中止
②3～4カ国による終戦宣言
③制裁解除、平和協定(?)
- ◆ 中国と韓国:「立ち往生の立場」

日本への影響

- ◆ 早急な米朝妥結ではなく、北朝鮮への圧迫強化により安全保障上の日米連携を維持
- ◆ 北朝鮮が窮地打開策として日朝関係改善を模索する可能性あり
- ◆ 中国—北朝鮮—ロシアの連携強化の可能性
- ◆ 時間は得たが、日本の戦略を多様なシナリオを構築する必要性あり
- ◆ **Small Deal**でも**Big Deal**でも日本は対応構想があるのか。

韓国への影響

- ◆ 文在寅政権の南北関係改善政策に打撃
 - ①金剛山観光再開、開城工業地区再開
 - ②南北鉄道・道路連結
 - ③経済協力
- ◆ 文大統領の仲介役に疑問
- ◆ 国内政治・経済の不安要因増加
- ◆ 韓国単独の対北朝鮮融和政策に限界
- ◆ 米韓同盟と南北関係を両立させる方法を探る。

ロシア港湾と鉄道：2018年回顧

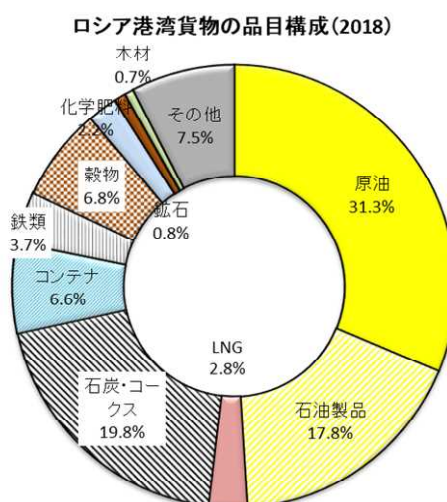
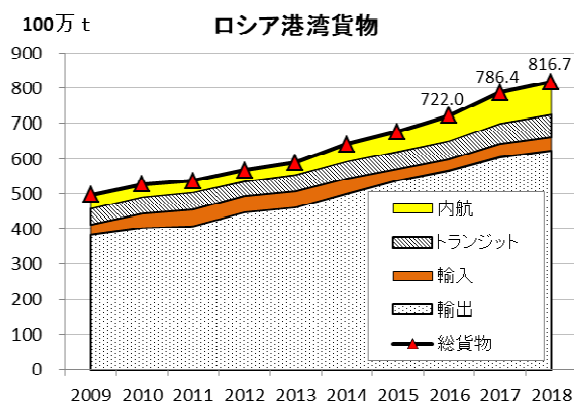
環日本海経済研究所名誉研究員

辻久子

2019年5月

1 ロシア港湾の概況

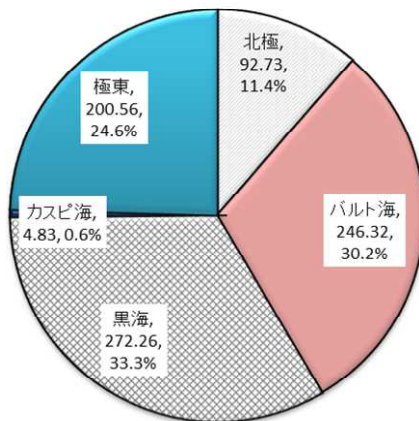
- 総取扱量：8億1,670万t(+3.9%)、19年連続増加。輸出+3.0%、輸入+2.5%、トランジット+10.3%、内航+6.2%。
- 主要品目は微増：原油+1.2%、石油製品+2.4%、LNG+56.9%、石炭・コークス+4.4%、コンテナ+11.1%、鉄類+8.3%、穀物+16.5%。
- 燃料資源が72%を占める。コンテナは6.6%。



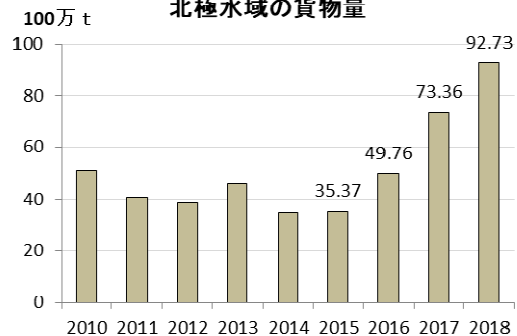
2 水域と主要品目

- ・ **北極水域(+26.4%)**: LNG(37倍)、原油(+23.9%)、石炭(+12.2%)
- ・ バルト海水域(-0.5%): 原油(-13.6%)、石油製品(+6.8%)、コンテナ(+12.2%)
- ・ 黒海水域(+1.0%): 穀物(+15.4%)、鉄類(+13.0%)、原油(+3.3%)
- ・ 極東水域(+4.5%): 石炭(+5.7%)、鉄類(+13.2%)、コンテナ(+12.4%)

水域別貨物量(2018、100万 t)

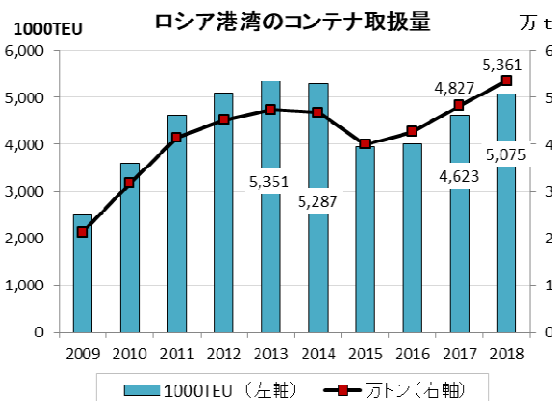


北極水域の貨物量

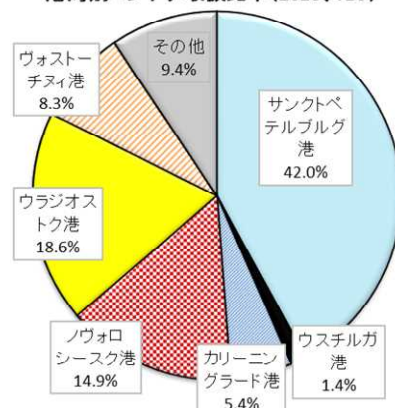


3 コンテナの回復

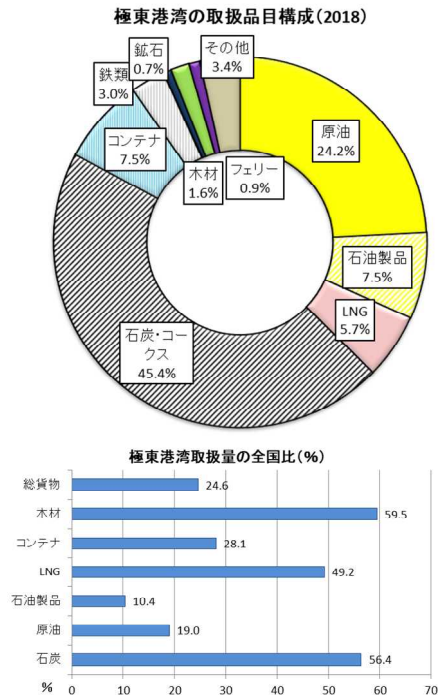
- ・ 2015年の不況から回復し史上最高に近づく。
- ・ 2018年は前年比+9.8%(TEU)、+11.1%(トン)。
- ・ サнктペテルブルグ港が最大シェア(42%)。バルト海沿岸港が約50%。極東港湾が約30%、黒海が約15%。



港湾別コンテナ取扱比率(2018、TEU)



4-1 極東港湾の概要



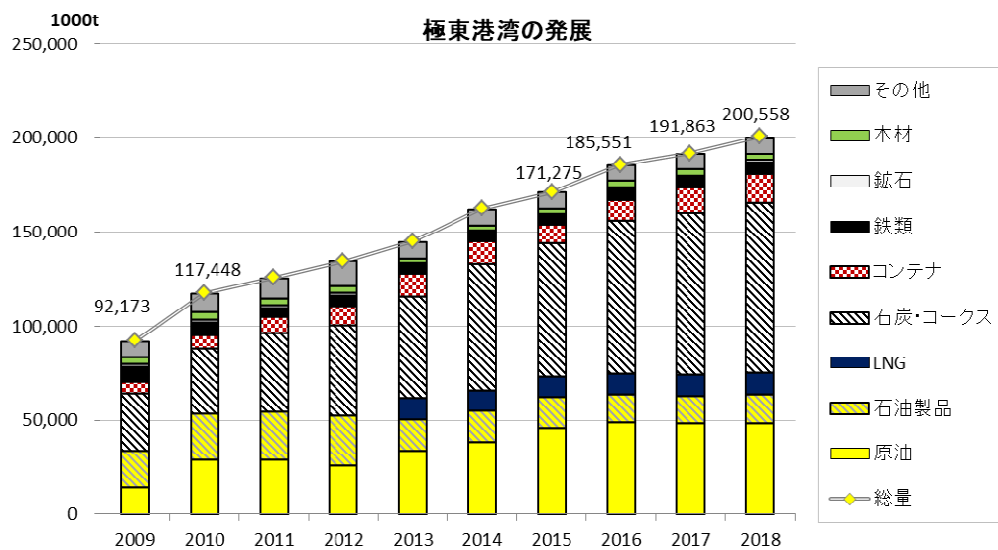
極東港湾2018

港湾名	総貨物 (1000t)	前年比 (%)	シェア (%)
ヴォストーチヌイ港	69,234.3	99.9	34.5
ウニノ港	29,496.6	100.9	14.7
ナホトカ港	24,290.4	100.1	12.1
ウラジオストク港	21,151.1	124.7	10.5
プリゴロドノエ港	17,034.8	97.9	8.5
デカストリ港	12,623.5	116.7	6.3
シャフチョルスク港	8,756.7	141.3	4.4
ポシェット港	7,134.6	92.3	3.6
ネベリスク港	1,805.6	103.6	0.9
コルサコフ港	1,774.8	103.0	0.9
オリガ港	1,675.2	111.0	0.8
ペテロパブロフスク・カム	1,690.3	118.8	0.8
チャッキー港	1,407.6	101.5	0.7
マガダン港	1,407.6	101.5	0.7
その他港湾	2,482.5		1.2
輸出	172,945.0	103.6	86.2
輸入	7,192.0	109.7	3.6
トランジット	956.4	115.8	0.5
内航	19,464.8	110.8	9.7
極東港湾計	200,558.0	104.5	100.0

5

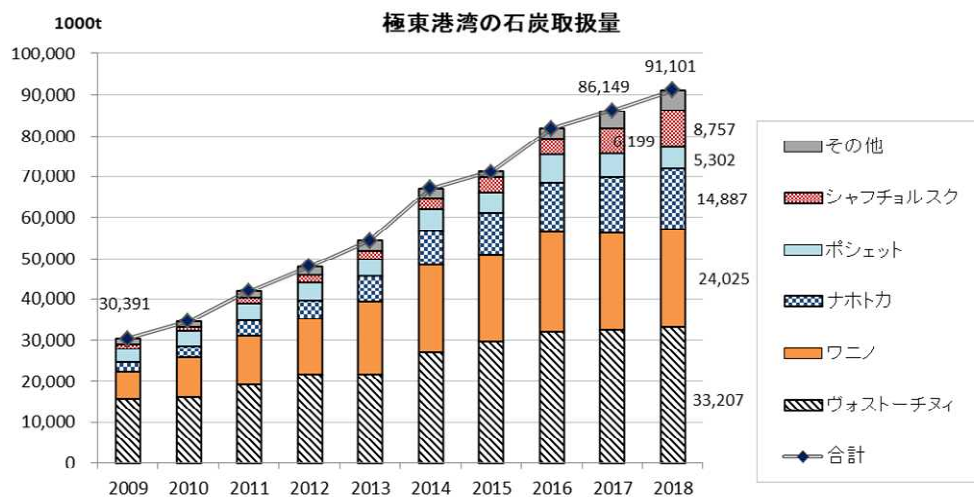
4-2 極東港湾の発展

- 景気に関係なく増加。2018年は前年比+4.5%。
- 資源輸出偏重： 輸出：86.2%、輸入：3.6%、トランジット：0.5%、内航：9.7%

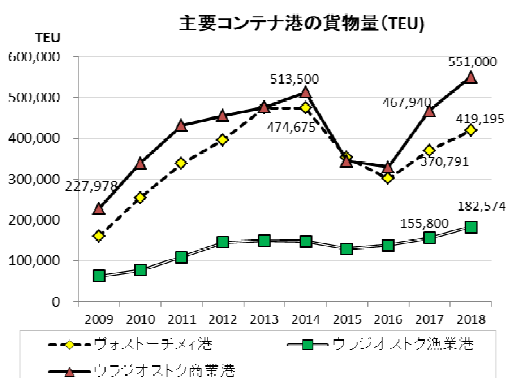
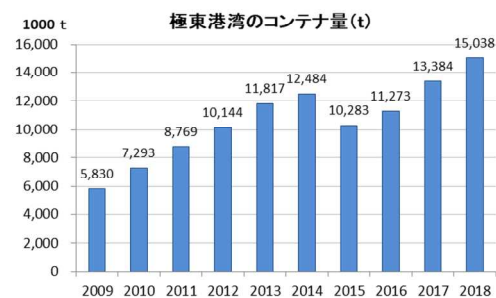


4-3 極東の石炭ターミナル

- 右肩上がりの成長。2018年は9,110万t(+5.7%)。ロシア全国の56.4%を占めた。
- ヴォストーチヌイ港が最大(36.5%)。2019年には新施設が稼働する予定。
- ワニノ港(26.4%)、ナホトカ港(16.3%)、シャフチョルスク港(9.6%)の4港で極東の約9割を占める。



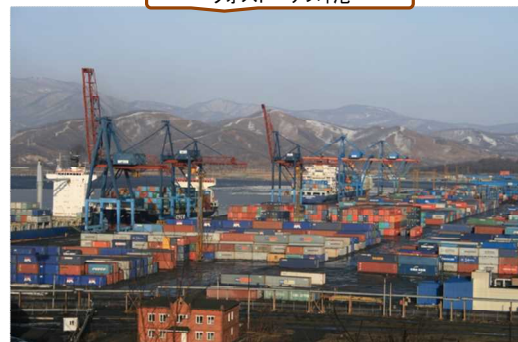
4-4 極東のコンテナ港



ウラジオストク商業港



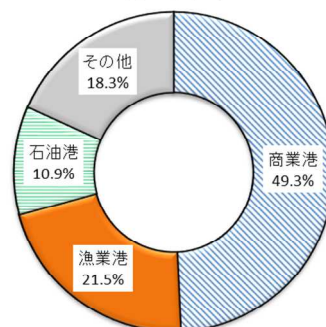
ヴォストーチヌイ港



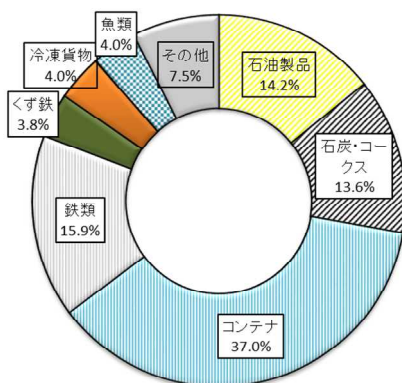
4-5 ウラジオストク港

- ウラジオストク港は17のターミナルから成る都市型港湾。取扱量(+24.7%)。
- コンテナと鉄類が主体で資源は少ない。
- ウラジオストク商業港が盟主、漁業港、石油港が続く。
- ウラジオストク商業港はFESCO傘下で急速に成長。

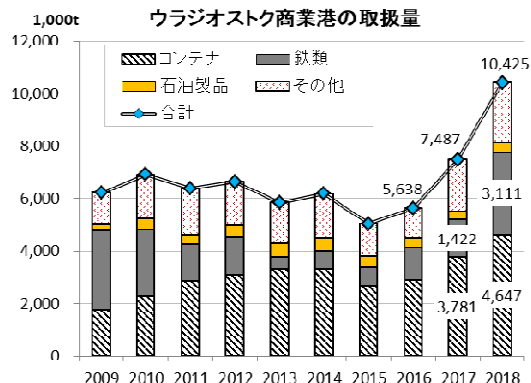
ウラジオストク港の主要ターミナルのシェア(%)



ウラジオストク港の取扱品目



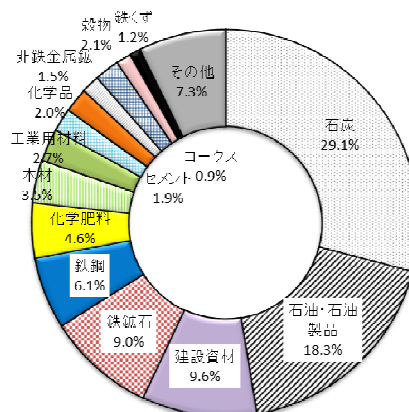
ウラジオストク商業港の取扱量



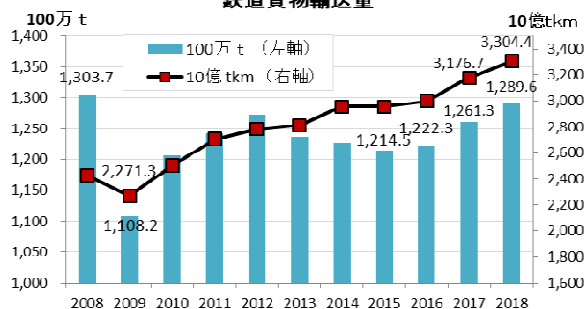
5 ロシア鉄道の貨物輸送

- 輸送量(2018): 12億8,960万t (+2.2%)。
- 輸送トンキロ(2018): 3兆3,044億tkm (+4.0%)
- 主要品目: 石炭、石油、建材、鉱石、鉄鋼、化学肥料。
- コンテナは2%以下。**
- 運賃は物価スライドで政府が決定。石炭、鉱石などの資源に低料金、工業品、コンテナに高料金。
- 貨物が収益の柱。

ロシア鉄道の輸送品目(2018年、トン)



鉄道貨物輸送量



人流データから見た北東アジア交流



(株)本間組常務執行役員
東山 茂

今、我が国においては、訪日外国人観光客の増勢の中で観光市場は史上例のない活況を呈している。これは、実は我が国だけのことではなく、現在、世界的に国際観光交流は活性化している模様である。世界各地において、今も紛争・騒擾のタネは絶えないものの、趨勢としての国際的友好関係の保持、世界的な一定以上の所得層の拡大、入国手続の簡略化、交通コストの低廉化、ネット観光情報による国際観光への関心・嗜好性の拡大等により交流は確実に活発化してきているようである。

UNWTO（国連世界観光機関）のまとめた「国際観光－2018年実績と2019年展望」においては、下記のように国際観光客数の推移と展望を総括している。

○全世界での国際観光客数は、2010年以降、増勢が継続してきており、その中でも、2018年の対前年伸び率（+6%）は前年に次いで顕著。

○到着国別では、中東（+10%）、アフリカ（+7%）に続き、アジア太平洋（+6%）が牽引役。

○2019年予測として全世界で+3～4%とされているが、アジア太平洋は最も高い+5～6%の成長。

その中で、北東アジア諸国間の人流動向が如何になっているかについて、JNTO（日本政府観光局）によるデータから動向（2013と2017との対比等）を整理すると下表の通りである。

		(千人)							
		日本人	韓国人	台湾人	中国人	香港人	ロシア人	全世界計	
訪 問 国	日本	2013	—	2,456	2,211	1,314	746	61	10,364
		2017 (対2013)	—	7,140 (×2.9)	4,564 (×2.1)	7,356 (×5.6)	2,232 (×3.0)	77 (×1.3)	28,691 (×2.8)
		2018 <対前年>	—	7,539 <+6%>	4,757 <+4%>	8,380 <+14%>	2,208 <-1%>	95 <+23%>	31,192 <+9%>
	韓国	2013	2,748	—	545	4,327	400	175	
		2017 (対2013)	2,311 (×0.84)	—	926 (×1.7)	4,169 (×0.96)	658 (×1.6)	270 (×1.5)	
	台湾	2013	1,422	351	—	2,875	1,183		
		2017 (対2013)	1,899 (×1.3)	1,055 (×3.0)	—	2,733 (×0.95)	1,541 (×1.3)		
	中国	2013	2,878	3,969	5,163	—		2,186	
		2017 (対2013)	※2,587 (×0.90)	※4,762 (×1.2)	※5,730 (×1.1)	—		※1,976 (×0.90)	
	香港	2013	608	745	2,100		—	224	
		2017 (対2013)	813 (×1.3)	1,161 (×1.6)	857 (×0.41)		—	90 (×0.40)	
	全世界計	2013	17,473						
		2017 (対2013)	17,889 (×1.02)						
		2018 <対前年>	18,954 <+6%>						

※ただし2016年

(データの出典: JNTO)

これを見ると同時に、他のリリース資料も参照すると、以下のことが言える。

○北東アジア諸国間の交流において、日本周辺国から日本への訪問者数の増大傾向（訪問国としての日本の拠点化傾向）が顕著である。ちなみに、2017年における各国別の外国人訪問者数ランキングにおいて、日本は年々順位を上げてきた結果として世界で14位、アジアにおいては中国・トルコ・タイに次いで4位となっている。

○訪日外国人旅行者数の中で、東アジアからの外客が全体の3/4を占めている。その主要国は中国と韓国であり、それぞれ全体の1/4ずつを占めている。なお、両国とも近年の増勢は著しいが、とりわけ急増している中国が、近年において韓国を上回りトップとなった。

○これらの動きを踏まえた政府としての訪日外国人旅行者数の将来目標については、「明日の日本を支える観光ビジョン」（H28.3政府策定）において、2020年には4,000万人とするものとされている。

○我が国の都道府県別訪問率ランキング（2017年）においては、東京都（46%）、大阪府（39%）、千葉県（36%）、京都府（26%）が枢要を占めており、他の道府県は各々10%未満である。日本海側エリアとしては、京都府（4位）、福岡県（5位）、北海道（8位）、長崎県（19位）、石川県（20位）、富山県（23位）・・・となっている（出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査」）。

○日本人出国者数については、近年の微減傾向（2013～2015年）から増加傾向に転じたが、絶対数において訪日外国人数に逆転されるに至った。

訪日外国人観光のうちクルーズ船によるものの動向については、国交省港湾局が整理し公表しているが、これに関しても、近年、訪日外国人観光客数及び国際クルーズ船寄港回数の両面において増勢著しいものがある（下表参照）。2018年実績（速報）において、若干、調整局面に入ったとのデータとなっているが、周辺状況としてクルーズ船各社は市場拡大路線を継続、日本政府としても官民連携による国際クルーズ拠点の形成等受け入れ環境の整備を進める中で、今後とも活況が想定される。なお、下表を見てもわかるように、クルーズ船寄港回数の増勢は、日本海側においても同様の傾向が出てきている。国際クルーズに関する政府としての将来目標については、前出の「明日の日本を支える観光ビジョン」（H28.3政府策定）において、訪日クルーズ旅客数を2020年には500万人とするものとされている。

	本邦寄港の国際クルーズ船 (全国)			本州日本海側 (秋田県～島根県)	
	外国人入国 者数(千人)	寄港		寄港	
		港数	回数	港数	回数
2013年	174		1,001		
2015年 (対2013)	1,116 (×6.4)	104	1,454 (×1.5)	16	97
2016年 <対前年>	1,992 <+78%>	123	2,017 <+39%>	18	128 <+32%>
2017年 <対前年>	2,529 <+27%>	130	2,764 <+37%>	20	224 <+75%>
2018年 <対前年>	2,446 <-2%>		2,928 <+6%>		

(出典:国交省)

このような空路・海路の両モードによる訪日外国人観光は今後も活況を呈するであろうし、それは我

が国の経済活性化のために、引き続き、重要なファクターとなっていくものと思われる。それゆえ、官民を挙げての振興策・受入対策が、今後とも多角的に講じられるとともに、各地域においても外客誘致のための諸施策が展開されていくこととなる。我が国における外客観光の形態としても、従来のゴールデンルートのみ集中したものから、徐々に多様化・分散化の傾向が示されている（ネット情報による各地のユニークな「聖地」巡り等）。これは、外客集中地域におけるオーバーツーリズム問題への対応としても有効な指向性であるともいえる。そのような中で、日本海側エリアにおいては、将来に向け更なる開拓余地が残されていると考えられるところであり、対岸諸国との間の環日本海交流の観点も含めた諸対応が関係各者の連携のもと展開されることが期待される。

いよいよ1年後に迫った東京オリンピック・パラリンピックあるいは更に5年後に予定されている大阪万博を、国際観光振興の観点から如何に効果的にプレイアップするかということも、わが国観光振興の試金石といえる。今後の展開を注目しつつ自分なりの尽力を期していきたい。

「クルーズ港&自治体+学」との連携の模索 —インターンシップの推進— (NEANETによる“お手伝い”)

- I. これからのクルーズの活性化(若者を取り込め！)
- II. 増加の一途！ 全国の大学の観光学部&学科
- III. 「クルーズ港&自治体+学」連携に向けて
—航空&ホテル産業は、こんなに活発！—
- IV. 参考事例:「他分野におけるインターンシップの手法」
- V. 結びに

鈴木 勝

NEANET理事

大阪観光大学名誉教授

(元・桜美林大学教授/前・日本観光ホスピタリティ教育学会会長)

📌 資料)みなと総研 2017AUTUMN NO.17 特集(抜粋)「みなと総研設立 30 周年」

(2) クルーズ拡大&社会的認知

「学」との連携

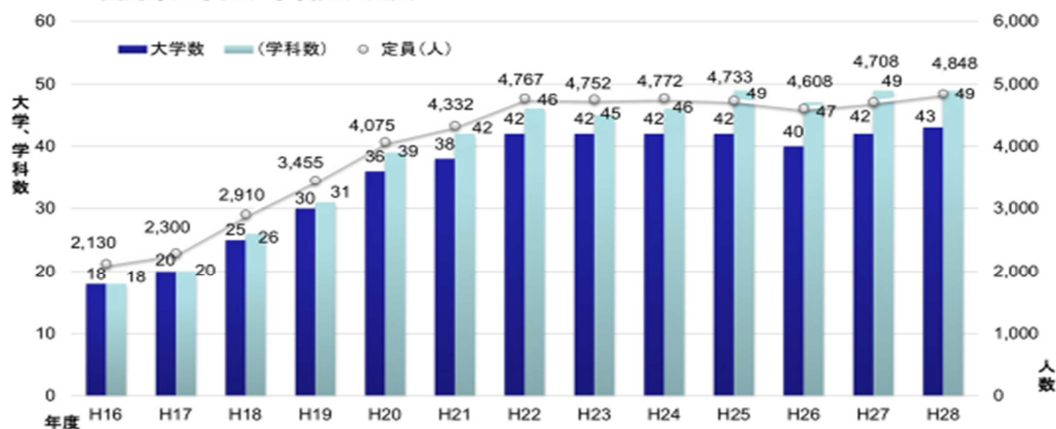
クルーズ人口や社会的認知の拡大に向けて、「学」との連携を進めることを提案したい。最近、大学や大学院での観光系学部・学科・コースが激増し八十余りを数えるが、その専門科目の一つに「観光交通論」がある。「交通には必ず目的があり、観光目的とした移動を観光交通」と定義されるものであり、航空機、鉄道、バス、クルーズ、フェリーなどがシラバスに登場し、学生に講じられている。しかしながら、現在の観光交通論のテキストは、航空会社出身者によって書かれたエアライン中心のものである。これまで観光産業の根底を支えてきたことは確かである。しかしながら、FIT(個人旅行)の発展や嗜好の多様化を迎えて、エアライン以外の観光交通が重要になってきている。その筆頭は、高い潜在力を持つ「クルーズ」だと思っているが、クルーズ専門家同士では多くの文献や

研究が行き交っているが、クルーズ教育的観点からの資料は誠に心もとない。例えば、観光系学生相手の「クルーズ産業論」で十五回の講義に耐えうるようなテキストはあるだろうか。これに比較して、「航空産業論」の類は種々存在する。また、最近、注目される「ホスピタリティ論」だが、こちらもエアラインCA(キャビン・アテンダント)出身者が中心となっており、おもてなしを講じている。クルーズ産業出身者なら、さらなる上級の「ホスピタリティ論」を講じられるはずであるが、現在のところ極めて少数である。これらの事例からわかるように、全国に数多くある観光系学部・学科・コースでは、航空ビジネスに関しては講義を受ける多くのチャンスはあるが、クルーズビジネスに関しては極めて少ない。

以上から、学術との連携を通して、社会的認知を図ることにより、中・長期的には、日本人のクルーズ人口の増大はもろろん、クルーズによる訪日外国人誘致熱に繋がっていくのではないかと思う。まず、考えられることは、「クルーズ専門教員の養成」や「クルーズ拠点化大学の創設」などがあり、並行して、観光系学生の教育を満足させる「クルーズ・テキスト」作成の将来構想が浮かんでくる。ゆくゆくは、クルーズ研究や港湾関連のゼミやインターンシップの希望者も現れ、卒論テーマでクルーズ活性化論にチャレンジする学生が多く出てくるかもしれない。

- ビジット・ジャパン事業など観光立国実現に向けた取組とともに、観光系大学の数も年々増加。
- 近年では大学数、学部数、学科数、定員数いずれも頭打ちの状況。
- 現在は43大学49科、定員4,848人（平成28年4月現在）

観光系大学数、学科数、定員



- ・ 1967年度に立教大学に初の観光学科設置（1998年度には初の観光学部設置）
- ・ 2005年度に山口大学及び琉球大学に国立大学として初の観光（政策）学科設置。
- ・ 2008年度に和歌山大学及び琉球大学に国立大学として初の観光（産業科）学部設置。
- ・ 大学院については、1998年度に立教大学が初めて観光学研究科（観光学専攻）創設。
- ・ 国立では、2007年度に北海道大学が国際広報メディア・観光学院（観光創造専攻）を創設。
- ・ 他大学でも観光関連学部・学科が設置されており、平成28年4月時点の入学定員の合計は4,848人（43大学49学科等）となった。

56

観光MBA設置スケジュール

○観光経営を担うトップ層の育成

→一橋大学及び京都大学において2018年度に観光MBA設置・開学、2020年第一期修了

インターンシップ／海外研修



インターンシップ

「航空輸送産業実習」では、春休みと夏休みを利用して1～3週間のインターンシップを行います。毎年、10社を超える企業の協力を得て、羽田空港、空港会社本社、その他関連企業などで旅客チェックインや到着手荷物業務、航空券予約などの実務を体験します。

アビエーションマネジメント学類では教室での学びだけでなく、航空関連会社での業務実習を通じて多くのことを体験し学んでいくことを重視しています。そのため夏休みや春休みの期間を利用して、希望者のために2週間のインターンシップが用意されています。

航空会社の空港業務関連の他、空港ラウンジでの接客・受付業務、航空会社関連ホテルでの実習と多様な分野でのインターンシップがあります。

お客様と業務実習を通じて触れ合い、職場の先輩社員の方々と言葉を交わすことは他では得られない貴重な経験となります。2週間のインターンシップを経験は、学生生活の過ごし方について多くのヒントを与えてくれます。

(株)桜美林大学アビエーション学類・・・HPから抜粋)

北海道釧路市

三重県紀北町

2013春学期 フィールドトリップ（三重）

世界遺産の熊野古道がある
三重県紀北町

（紀北町×JTB×鈴木ゼミ
×鈴木勝のコラボ企画）

2013年9月6日（月）～9月9日（金）4日間

担当：BM学群 鈴木勝

Eメール：masuzuki@obirin.ac.jp
http://tourism-nippon.com



（2012.7月 三重県紀北町役場にて）三重県観光活性化プロジェクト「観光活性化」提言会議
鈴木ゼミ3年生生員15名



紀北町の

魅力・ときめき

情報発信マガジン!!

MITOKI



VOL. 15

東京の桜美林大学とこんな連携事業やっています！

現在、紀北町は東京町田市にある桜美林大学 鈴木 勝 教授率いる、観光マネジメント学群のゼミ生の方々と連携を図りながら、下記の取組を進めています！！

1. 桜美林大学生（鈴木ゼミ生）が企画し、旅行会社を通して立案した紀北町ツアーを実施する。

【実施時期】 平成25年9月6日（金）～9日（月）の3泊4日で紀北町内をフィールドとして開催！

2. 桜美林大学生（鈴木ゼミ生）とコラボした商品開発企画！！

地域内の商品に大学生の発想を組み合わせ、新しい形のお土産づくりや商品開発を行う！（広報きほくで商品企画賛同者を公募し、現在2品を企画開発中！）

3. 桜美林大学学食内にて、紀北町の食材を、ランチメニューに導入していく！！

現在、あおさのりをうどんと味噌汁に入れたメニューが、6月中旬以降学食に登場予定！

自分たちで町を歩いて情報収集！



お母さんたちと郷土料理と一緒に勉強！



第一次産業生産者を訪問し体験交流！



体験・体感はいつも楽しく！！



連絡先 紀北町役場 海山総合支所 2階 産業建設室 上村, 野間, 奥村. H25.6.8作成

観光学の大学院リスト

(2017年5月現在 学校法人河合塾調べ)

【本リストの取り扱いについて】

・『平成 28 年度全国大学一覧』(文教協会) 及び、各大学がウェブサイトで公開する情報に基づく、「観光」を名称に含む大学院のリストです。

(1) 国公立大学院

大学名	研究科名	専攻等	分野等	課程	備考
北海道	国際広報メディア・観光学院	国際広報メディア専攻、観光創造専攻		博士前期課程、博士後期課程	
首都大学東京	都市環境科学研究科	観光科学域		博士前期課程、博士後期課程	
大阪府立	経済学研究科	観光・地域創造専攻		博士前期課程	2018年度に「経営学専攻観光・地域創造分野」へ改組予定
大阪府立	経済学研究科	経営学専攻	観光・地域創造分野	博士後期課程	
和歌山	観光学研究科	観光学専攻		博士前期課程、博士後期課程	
琉球	観光科学研究科	観光科学専攻		修士課程	
名桜	国際文化研究科	国際文化システム専攻	観光環境教育研究領域	修士課程	

(2) 私立大学院

大学名	研究科名	専攻等	分野等	課程	備考
札幌国際	観光学研究科	観光学専攻		修士課程	
帝京	経済学研究科	経営学専攻 観光経営コース		博士前期課程、博士後期課程	コース選択は、博士前期課程のみ可能です。博士後期課程のコース選択はありません。
東海	文学研究科	観光学専攻		修士課程	
東洋	国際地域学研究科	国際地域学専攻、国際観光学専攻		博士前期課程、博士後期課程	2018年度に「国際学研究科」「国際観光学研究科」の2研究科へ改組予定
東洋	国際観光学研究科	国際観光学専攻		博士前期課程、博士後期課程	2018年度設置予定
立教	観光学研究科	観光学専攻		博士前期課程、博士後期課程	
長崎国際	人間社会科学研究科	観光学専攻		修士課程	

※斜体文字は改組等で学生募集を停止している学部・学科等

(1) 国公立大学〈学部・学科・コース名のいずれかに「観光」が含まれる場合〉

大学名	学部名等	学科名等
高崎経済	地域政策学部	観光政策学科
首都大学東京	都市環境学部	観光科学科 (自然・文化ツーリズムコースを2018年度から「観光科学科」へと改組予定)
山梨	生命環境学部	地域社会システム学科 観光政策科学特別コース
長野	環境ツーリズム学部	環境ツーリズム学科 (環境コース、観光コース、地域ビジネスコース 2017年度に公立大学法人化)
奈良県立	地域創造学部	地域創造学科 (観光創造commons、都市文化commons、コミュニティデザインcommons、地域経済commons)
和歌山	観光学部	観光経営学科 (2016年度募集停止、観光学科に改組)
和歌山	観光学部	地域再生学科 (2016年度募集停止、観光学科に改組)
和歌山	観光学部	観光学科
山口	経済学部	観光政策学科
琉球	観光産業科学部	観光科学科、産業経営学科 (観光産業科学部と法文学部を2018年度から「国際地域創造学部」へ改組予定)
名桜	国際学群	(国際文化専攻、語学教育専攻、経営専攻、情報システムズ専攻、診療情報管理専攻、観光産業専攻)

(2) 国公立大学〈学部・学科名のいずれかに「地域」が含まれ、教育内容の一部に観光学との関連がある場合〉

※(1)を除く

大学名	学部名等	学科名等
北見工業	工学部	地域未来デザイン工学科 (機械知能・生体工学コース、情報デザイン・コミュニケーション工学コース、社会インフラ工学コース、バイオ食品工学コース、地域マネジメント工学コース(2学科共通))
北見工業	工学部	地球環境工学科 (エネルギー総合工学コース、環境防災工学コース、先端材料物質工学コース、地域マネジメント工学コース(2学科共通))
北海道教育	教育学部函館校	国際地域学科
北海道教育	教育学部釧路校	教員養成課程 (地域学校教育専攻、地域・環境教育専攻)
青森公立	経営経済学部	地域みらい学科
弘前	教育学部	生涯教育課程 (地域生活専攻 2016年度募集停止)
弘前	農学生命科学部	地域環境工学科
岩手	人文社会科学部	地域政策課程
岩手	農学部	食料生産環境学科 (農村地域デザイン学コース、食産業システム学コース、水産システム学コース)

※斜体文字は改組等で学生募集を停止している学部・学科等

秋田	教育文化学部	地域文化学科
山形	人文社会科学部	人文社会科学科 (人間文化コース、グローバル・スタディーズコース、総合法律コース、地域公共政策コース、経済・マネジメントコース)
山形	地域教育文化学部	地域教育文化学科
宮城	事業構想学部	事業計画学科、デザイン情報学科 (2017年度募集停止、事業構想学群に改組)
宮城	事業構想学群	地域創生学類
福島	人文社会学群	人間発達文化学類 (文化探究専攻〔言語文化クラス、地域生活文化クラス、数理科学クラス〕)
茨城	農学部	地域環境科学科 (2017年度募集停止、生物生産科学科・資源生物科学科・地域環境科学科を食生命科学科・地域総合農学科に改組)
茨城	農学部	地域総合農学科 (農業科学コース、地域共生コース)
宇都宮	地域デザイン科学部	コミュニティデザイン学科、建築都市デザイン学科、社会基盤デザイン学科
高崎経済	地域政策学部	地域政策学科、地域づくり学科
東京農工	農学部	地域生態システム学科
新潟県立	国際地域学部	国際地域学科
金沢	人間社会学域	地域創造学類
福井	教育地域科学部	学校教育課程 (2016年度募集停止、教育学部 ⁴ に改組)
福井	教育地域科学部	地域科学課程 (2016年度募集停止)
福井	国際地域学部	国際地域学科
山梨	生命環境学部	地域食物科学科
信州	教育学部	生涯スポーツ課程 (地域スポーツコース 2016年度募集停止)
岐阜	地域科学部	地域政策学科、地域文化学科
静岡	地域創造学環	学部横断型教育プログラム (地域共生コース、地域環境・防災コース、地域経営コース、アート&マネジメントコース、スポーツプロモーションコース)
滋賀県立	人間文化学部	地域文化学科
京都	農学部	地域環境工学科
福知山公立	地域経営学部	地域経営学科
奈良県立	地域創造学部	地域創造学科
鳥取	地域学部	地域政策学科、地域環境学科、地域教育学科、地域文化学科 (2017年度募集停止、1学科3コースに改組)
鳥取	地域学部	地域学科 (地域創造コース、人間形成コース、国際地域文化コース)
島根	生物資源科学部	地域環境科学科
香川	経済学部	地域社会システム学科
愛媛	社会共創学部	地域資源マネジメント学科 (農山漁村マネジメントコース、文化資源マネジメントコース、スポーツ健康マネジメントコース)
高知	地域協働学部	地域協働学科
北九州市立	地域創生学群	地域創生学類
佐賀	芸術地域デザイン学部	芸術地域デザイン学科 (芸術表現コース、地域デザインコース)
長崎県立	経済学部	地域政策学科 (2016年度経済学部他募集停止、地域創造学部等に改組)
長崎県立	地域創造学部	公共政策学科、実践経済学科
熊本	教育学部	地域共生社会課程 (2017年度募集停止)

※斜体文字は改組等で学生募集を停止している学部・学科等

大分	経済学部	地域システム学科
宮崎	地域資源創成学部	地域資源創成学科
鹿児島	教育学部	生涯教育総合課程 (地域生涯教育コース(地域社会教育専修、国際理解教育専修) 2017年度募集停止)
鹿児島	法文学部	法経社会学科 (法学コース、地域社会コース、経済コース)
鹿児島	法文学部	人文学科 (多元地域文化コース、心理学コース)
琉球	農学部	亜熱帯地域農学科、地域農業工学科

(3) 私立大学〈学部名に「観光」が含まれる場合〉

大学名	学部名等	学科名等
札幌国際	観光学部	観光ビジネス学科、国際観光学科
秀明	観光ビジネス学部	観光ビジネス学科
城西国際	観光学部	ウェルネスツーリズム学科
跡見学園女子	観光コミュニティ学部	観光デザイン学科、コミュニティデザイン学科
玉川	観光学部	観光学科
東海	観光学部	観光学科
東洋	国際観光学部	国際観光学科 (2017年度国際地域学部募集停止、国際観光学部・国際学部等新設)
立教	観光学部	観光学科、交流文化学科
松蔭	観光メディア文化学部	観光文化学科、メディア情報文化学科
新潟経営	観光経営学部	観光経営学科
平安女学院	国際観光学部	国際観光学科
大阪観光	観光学部	観光学科
阪南	国際観光学部	国際観光学科

(4) 私立大学〈学部名には「観光」が含まれないが、学科名に「観光」が含まれる場合〉

※(3)を除く

大学名	学部名等	学科名等
北海商科	商学部	観光産業学科
ノースアジア	法学部	観光学科
流通経済	社会学部	国際観光学科
文教	国際学部	国際観光学科
川村学園女子	生活創造学部	観光文化学科
淑徳	経営学部	観光経営学科
杏林	外国語学部	観光交流文化学科
帝京	経済学部	観光経営学科
帝京平成	現代ライフ学部	観光経営学科
東海	経営学部	観光ビジネス学科
東洋	国際地域学部	国際観光学科 (2017年度国際地域学部募集停止、国際観光学部・国際学部等新設)
文化学園	現代文化学部	国際文化・観光学科
横浜商科	商学部	観光マネジメント学科
松本	総合経営学部	観光ホスピタリティ学科
京都外国語	国際貢献学部	グローバル観光学科 (2018年度設置予定(認可申請中))

※斜体文字は改組等で学生募集を停止している学部・学科等

大阪国際	国際教養学部	国際観光学科
大阪成蹊	マネジメント学部	国際観光ビジネス学科 (2018年度設置予定(認可申請中))
神戸海星女子学院	現代人間学部	英語観光学科
神戸国際	経済学部	都市環境・観光学科 (2016年度名称変更 都市環境・観光学科→国際文化ビジネス・観光学科)
神戸国際	経済学部	国際文化ビジネス・観光学科
神戸山手	現代社会学部	観光文化学科
流通科学	人間社会学部	観光学科
安田女子	現代ビジネス学部	国際観光ビジネス学科
九州産業	商学部第一部	観光産業学科
西南女学院	人文学部	観光文化学科
長崎国際	人間社会学部	国際観光学科

《参考》私立大学〈学部・学科・コース名等に、関連キーワード「観光」「ツーリズム」「ホスピタリティ」が含まれる場合〉 ※(3)(4)を除く

大学名	学部名等	学科名等
高崎商科	商学部	経営学科 (経営コース、情報コース、観光まちづくりコース)
西武文理	サービス経営学部	サービス経営学科 (ホスピタリティ・ツーリズムコース、サービスマネジメントコース、グローバル経済コース)
明海	ホスピタリティ・ツーリズム学部	ホスピタリティ・ツーリズム学科
亜細亜	経営学部	ホスピタリティ・マネジメント学科
岐阜女子	文化創造学部	文化創造学科 (文化創造学専攻 観光専修[観光ビジネスコース、ホテルマネジメントコース、英語教育コース])
京都文教	総合社会学部	総合社会学科 (経済・経営コース、メディア・社会心理コース、公共政策コース、観光・地域デザインコース、国際文化コース)
立命館	文学部	人文学科 (地域研究学域[地理学専攻、地域観光学専攻、京都学専攻])
追手門学院	地域創造学部	地域創造学科 (地域経済・事業創造コース、観光・まちづくりコース、都市文化・文化創造コース)
大阪学院	経営学部	ホスピタリティ経営学科
九州国際	現代ビジネス学部	地域経済学科 (経済コース、経営コース、地域づくりコース、観光ビジネスコース、スポーツマネジメントコース)
熊本学園	商学部第一部	ホスピタリティ・マネジメント学科

(5) 私立大学〈学部・学科名のいずれかに「地域」が含まれ、教育内容の一部に観光学との関連がある場合〉 ※(3)(4)を除く

大学名	学部名等	学科名等
札幌	地域共創学群	人間社会学域
札幌大谷	社会学部	地域社会学科
北海学園	経済学部	地域経済学科
東北学院	教養学部	地域構想学科
いわき明星	教養学部	地域教養学科
常盤	コミュニティ振興学部	地域政策学科 (2017年度募集停止、総合政策学部新設)

※斜体文字は改組等で学生募集を停止している学部・学科等

共愛学園前橋国際	国際社会学部	国際社会学科（地域児童教育専攻）
駒澤	文学部	地理学科（地域文化研究専攻、地域環境研究専攻）
白梅学園	子ども学部	家族・地域支援学科
大正	地域創生学部	地域創生学科
帝京	経済学部	地域経済学科
東海	国際文化学部	地域創造学科
東京農業	地域環境科学部	森林総合科学科、生産環境工学科、造園科学科、地域創成科学科、地域産業経営学科
東洋	国際地域学部	国際地域学科 (国際地域専攻 2017年度国際地域学部募集停止、国際観光学部・国際学部等新設)
東洋	国際地域学部 イブニングコース	国際地域学科 (地域総合専攻 2017年度国際地域学部募集停止、国際観光学部・国際学部等新設)
東洋	国際学部	国際地域学科（国際地域専攻）
東洋	国際学部 イブニングコース	国際地域学科（地域総合専攻）
日本	生物資源科学部	国際地域開発学科
明治	政治経済学部	地域行政学科
目白	社会学部	地域社会学科
関東学院	法学部	地域創生学科
浜松学院	現代コミュニケーション学部	地域共創学科
愛知	地域政策学部	地域政策学科 (公共政策コース、地域産業コース、まちづくりコース、地域文化コース、健康・スポーツコース)
愛知東邦	経営学部	地域ビジネス学科
同志社	グローバル地域文化学部	グローバル地域文化学科 (ヨーロッパコース、アジア・太平洋コース、アメリカコース)
大阪経済	経済学部	地域政策学科
関西学院	文学部	文化歴史学科（地理学地域文化学専修）
天理	国際学部	地域文化学科
吉備国際	地域創生農学部	地域創生農学科
梅光学院	文学部	人文学科（地域文化専攻）
福岡	人文学部	東アジア地域言語学科
沖縄国際	法学部	地域行政学科
沖縄国際	経済学部	地域環境政策学科

※斜体文字は改組等で学生募集を停止している学部・学科等
(JATA注) 観光系の学びをされ、旅行会社と産学連携活動をされていて、学部・学科名称が「本リストの取り扱い」に該当しない学校は掲載されていません。

資料) JATA(日本旅行業協会)「数字が語る旅行業 2018