

[研究ノート]

与那国開港をめぐる中央と地方の視点

舩田 佳弘

日本最西端の地である与那国では離島であるが故の物価高が問題となる一方で、隣の台湾では多くの生活物資が非常に安価で販売されており、島民が台湾との交易を望むのは自然な流れである。しかし、与那国は不開港地であり、外国籍航空機・船舶の入港が認められていないことがネックとなって恒常的な交易関係は形成されていない。この制度的制約を克服するための挑戦となった過去二度にわたるムーブメントを通して、与那国という生活圏のニーズと中央がイメージする辺境のあり方との乖離を考察し、その上で今後の与那国が採り得る方針として提案を行ってみたい。

1. 与那国開港に向けた動き

1.1 1987年～1990年

第一には1987年の「与那国開港に向けて」宣言に始まった動きが挙げられる。吉川博也・筑波大講師(当時)がアドバイザーを務め、開港とそれに続く自由貿易圏の構築を目指した。役場に当該時期の資料は少ないため、吉川氏の記述⁽¹⁾を中心として当時の状況を整理したい。

1987年7月4日に「与那国地域交流拡大シンポジウム」が開催されたことを受け、町議会で「与那国開港へ向けての宣言」が決議された。当時の外間守之・町長の発言「まずは生活を楽にし、人がおつての島です」⁽²⁾から、台湾交流の目的が島の生活苦改善に根ざしたものであったことは明らかである。1987年当時の生活関連物資において、那覇の物価と比べて2-5割高であり、野菜・果物類については倍以上のケースも珍しくなかった。更に花蓮市の野菜は与那国に比して「おおむね二分の一～三分の一」⁽³⁾であり、台湾からの直接購入を希望する声が高まったのも当然であろう。

吉川氏が指摘したように⁽⁴⁾、離島経済で大規模化・専門化・分業化を目指すことは不可能である。分業の範囲が市場の規模に制約される以上、小さな離島における過度の分業は

(1) 吉川氏HPに、氏の執筆した新聞記事や、関連する記事が掲載されている [http://www.h-yosikawa.com/] (2013年10月10日現在有効。以下URLについては同様)。

(2) 吉川博也「僻地政策から国境政策へ：ポスト・与那国シンポジウム2」『沖繩タイムス』1987年10月4日。

(3) 吉川博也「僻地政策から国境政策へ：ポスト・与那国シンポジウム3」『沖繩タイムス』1987年10月5日。

(4) 吉川博也「僻地政策から国境政策へ：ポスト・与那国シンポジウム4」『沖繩タイムス』1987年10月6日。

非効率でさえある。経済学的には貿易によって市場規模を拡大できると考えたいところであるが、一国経済の話ではなく一地方自治体には対外貿易の決定権がない。そこで開港する必要があるとの認識が吉川氏と町で共有されたと推察される。

開港するための主な条件としては、①輸出入実績、②CIQ施設及び要員が必要となる。同氏は「与那国には税関監視署と入国審査室が復帰前より存在している」⁽⁵⁾と述べているが、税関監視署の機能は密貿易の監視業務に限定されており、一人しかいない所員では通常の関税業務を行える体制ではなかったと思われる⁽⁶⁾。実際、当時行われたトライアル取引は非関税物品に限定されている。その後1999年に入国管理局与那国駐在官室が廃止されたことから、与那国開港の条件は現在いっそう難しくなっている。また、原則的に貿易が認められない地域で実績が必要というのもわかりにくい表現であるが、関税法によれば「税関長の許可があれば特別に認められる場合」があり、その許可を取得した上で実績を作る必要があるものと理解される。

外国籍船舶の入港が制度的に難しいなら日本籍船舶を就航させればよいという案も成り立つが、今度は内航・外航船に関する安全規定から制約を受けることになる。1990年には実現された「フェリーよなくに」での台湾渡航⁽⁷⁾が2002年にはSOLAS条約の改定を受け認可されなかった。これは国境交流が単に隣接国以外の国際規約からも大きな影響を受けることを示す事例と言えよう。

与那国が経済的必要性から交流を望んでいたことから、船舶輸送の実現が第一目標ではあったが、台湾との直行便就航も観光業の面で重要であった。当時は与那国から500km以上離れた那覇を経由しないと目の前に見える台湾へは渡れず、設備面での条件として2007年の与那国空港開設(2,000m滑走路)が島民の悲願となったことも首肯できる。2007年10月の25周年交流事業以来、計八往復のチャーター直行便が就航したが、定期航路開設には至っていない。また、2013年5月より新石垣空港から台北桃園まで直行便が就航したが、週一便と使いづらく、現在も那覇経由が主である。

1987年、与那国地域交流シンポジウムにおいて吉川氏も与那国－花蓮の直行便を計画していたが、台湾側の手続きが順調であったことと対照に、日本側での認可が得られなかった⁽⁸⁾。記事からは不許可の理由は明らかではないが、航空局及び那覇管理局で手間取り、間に合わなかった経緯が記されている。

こうした法律手続き上の障害に加え、国家の外交姿勢が直接に影響した事例もある。1990年5月、与那国町主催により「与那国国境交易サミット」が開催された。本シンポジウ

(5) 吉川博也「僻地政策から国境政策へ：ポスト・与那国シンポジウム5」『沖縄タイムス』1987年10月7日。

(6) 1997年1月15日付『琉球新報』によれば97年4月より関税の領収業務が可能となった。

(7) 与那国町文化交流団による花蓮訪問。この際に、島民が台湾から肉類を持ち込んだとしてCIQから注意を受けている。

(8) 吉川博也「僻地政策から国境政策へ：ポスト・与那国シンポジウム7」『沖縄タイムス』1987年10月11日。

ムはこれまで交流を続けてきた台湾花蓮市に加え、大陸の厦門(アモイ)市からも市長が出席する予定であった。香港返還後、与那国を台・中交易の中継地点としたいとの狙いで計画され、両市長からも(非公式ながら)出席の回答を得ていたという。当時、台湾と大陸の直接交流は途絶えており、李登輝総統の対中関係改善方針を踏まえ、大きな話題となっていたが⁽⁹⁾、当日になって吉川氏宛に厦門市長欠席の連絡があり、与那国での両岸市長の同席は実現しなかった。大陸側で如何なる意思決定が行われたかわからないが、その後の両岸危機に見られるように特に大陸側で直接交流には慎重であったといえよう。

また、与那国の開港及び将来的な自由貿易圏構想に対し、日本国内でも支持する声ばかりではなかった。吉川氏は那覇商工会議所から注意を受けたことを述懐している⁽¹⁰⁾。曰く「そんな二千人足らずの島ですより、沖縄で一番に重要な那覇でまず初めに」と那覇の優位性が説かれている。吉川氏は実験地としての位置づけ等を強調し、競合関係にない点を説明したがゼロサムゲームの視点で考える先方の理解を得ることは難しかったと思われる。こうした人口・規模を基準に優先度を決定する姿勢は中央/地方の構図にとどまらず、地方の中でも中核都市と辺境の間に存在していることが如実に現れている。

1.2 2005年～2006年

第二に台湾交流の転機となりえた出来事として、2005年及び2006年に町が提案した「与那国自立・自治宣言」と「国境交流特区構想」を挙げることができる。この時点で与那国は物価高と過疎化が深刻となり、石垣・竹富との合併を拒否したこともあって島民全体が強い焦燥感に駆り立てられていた。2002年以来、構造改革特区への期待が高まっていたこともあり、与那国町も2005年及び2006年に特区申請を行っている。2005年の第7次提案では「開港要件の緩和」及び「(石垣－与那国間の)フェリーよなくにの台湾航路への就航」が、2006年の第10次提案では「災害時における台湾との情報共有と支援受入れに係る要件の緩和」及び「不開港におけるクリアランス船⁽¹¹⁾入港要件の緩和」がそれぞれ主たる目的とされた⁽¹²⁾。

1.2.1 第7次特区提案に申請した際の各所管省庁回答

①財務省回答(抜粋)：開港要件の緩和について

- ・開港に指定するか否かは、外国貿易船の入港実績、輸出入実績等の行政需要のほか、税関の定員事情や監視取締り上の支障の有無を総合的に考慮して判断している。

(9)「中・台市長が来月接触」『東京新聞』1990年4月3日。

(10)吉川「僻地政策から国境政策へ：ポスト・与那国シンポジウム2」(前注2参照)。

(11)台湾と中国本土を結ぶ船が中国－台湾間を直行せずに、どこかに立ち寄る運行をする貿易形態の船。着岸・上陸はしない。石垣島にクリアランス船が集中していることを受け、与那国への寄航を提案。

(12)他に「地域特殊事情に鑑みたSOLAS条約の適用緩和」と「期間限定のトライアル開港」にも言及している。

- ・祖納港においては、近年、外国貿易船の入港は僅かであり、まとまった行政需要があるとは判断できず、また、与那国島は国境に隣接していることから密輸リスクは他の地域に比べて高いと考えられることから、現時点では、外国貿易船が自由に入港可能な開港に指定することは困難である。

②国交省回答(抜粋)：与那国－花蓮間短国際航海の航行許可に関する要件緩和について

- ・我が国も SOLAS 条約の締結国であるため、国際航海に従事する全ての日本船舶に、国内法令に基づき、条約基準を適用すると同条約の履行義務を負っている。
- ・台湾への国際航海を実施するにあたっては、SOLAS 条約等に定める安全要件への適合が最低限必要であり、特区として対応することはできない。
- ・現在内航船として使われている「フェリーよなくに」を台湾への国際航海に従事させる場合には種々の追加の安全措置を施すことが必要になると見込まれる。[……]提案理由の中に「新造船」に関し「有効な方策や制度等についてご支援・ご教示」とあるが、離島航路に就航する船舶のバリアフリー化に係る補助制度がある。

他、外務省に対しても台湾旅行者に対する査証免除を要請していたが、同年8月に成立した入管法特例法により問題は無くなっている。

上記回答に対し与那国側は再意見書を提出したが、特に①国境に隣接していることを理由に「密輸リスクが高い」とみなされる限り「開港」は不可能との回答は承服しかねる点、②バリアフリー化に係る補助制度により与那国－花蓮(台湾)間を航行する際に求められる基準を満たす「フェリーよなくにの改造」又は「新造船」が可能になるのかという点が興味深い。

これに対する再回答として、財務省は「密輸リスク」に対する回答を行わず、「祖納港においては、現時点では、まとまった行政需要があるとは判断できず、現下の厳しい財政事情の下、開港することはできないことをご理解願いたい」、また、国交省は SOLAS 条約改正にともない要件が強化されたことを理由に「フェリーよなくに」の台湾への航海を認められないことを述べ、先の回答で提案したバリアフリー化に係る補助制度について「当該補助制度は[……]バリアフリー設備を対象とするものであり、与那国－花蓮(台湾)間における外航船舶運行事業のために要する設備については、当該補助制度の対象外である」と回答している。

財務省回答の奇妙な点として、「国境に隣接していることから密輸リスクは他の地域に比べて高いと考えられる」という記述がある。国境での密輸リスクが高いことは容易に想像できるが、これを開港できない理由とするなら、交易に便利な国境はどれも開港できないことになってしまう。密輸を監視する設備や人員を整えることが課題とされるなら順を

追って開港に向けた条件整備を進めることもできる。また、「行政需要のほか、税関の定員事情や監視取締り上の支障の有無を総合的に考慮して判断」とある点についても、明確な数値基準が示されているわけではなく、恣意的に判断されているということに他ならず、開港を目指す地方自治体の意欲を削ぐものとなっている。

国交省回答においては、最初から台湾航路を前提とした船舶改造への意見を求めていることに対し、バリアフリー設備以外に適用できない補助金制度を紹介している点から、そもそも申請の内容が伝わっていないことが明らかである。

結局、与那国町の特区申請は承認されなかったが、さらに奇妙なことには構造改革特区推進本部HPで確認できる第7回認定発表⁽¹³⁾では新規特区の申請数74に対し、認定数74とあたかも全て認定されているかのように記されている。受理される前の審査で認められないとされ、取り下げた可能性も考えられるが、その場合でも計画取り下げとして報じられるべきであろう。いったい与那国町はどこに申請していたのであろうか。

1.2.2 第10次特区提案に申請した際の各所管省庁回答

第10次特区提案の「国際防災協力特区」構想では内閣府、総務省、法務省、財務省、厚労省、農水省からそれぞれ回答を得ているが、すべて「現行規定により対応可能」もしくは「事実誤認」とされている。「近隣地域と事前に協力関係を構築したい」との要請に対し、妨げる規制はないとの回答は理解できるものであり、「町長による支援物資受入れ判断」要請に対する「防災基本計画において、海外からの支援の受入れについては内閣総理大臣が設置する非常対策本部又は緊急災害対策本部が検討する」との回答(法務省)は責任・権限の点からやむを得ないと考えられる。また、「支援の迅速な受入れ」に対し、財務省は「現行規定で災害時の手続き簡略化は可能であり、関税も免除される」旨回答し、また「与那国島には、沖縄地区税関石垣税関支署与那国監視署を設置し、税関職員を常駐させている」と述べているが、一人官署である与那国監視署で多くの支援物資の搬入がスムーズに行われるとは考えにくく、石垣島等近隣からの応援が不可欠であろう。

クリアランス船の入港要件に関しては厚労省が回答している。検疫法に依拠し、「検疫の実施については、国内への感染症の侵入を防ぐため人員、施設の面で万全の措置を講じた上で行っているところであり、[……]国境地域を条件として、検疫対応の緩和等の特別な対応を行うことは考えられない」と述べると同時に、同法第21条1項から「同条の規定に沿った対応を取るのであれば、非検疫港への入港は可能」と示した。しかし、検疫法第21条によればこの入港は「検疫を受けるため」の入港であり⁽¹⁴⁾、クリアランス船の寄航に適用

(13) 「構造改革特別区域計画の第7回認定及び地域再生計画の第3回認定について」[<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/kouzou2/kouhyou/050317/050317nintei.html>]

(14) 「次に掲げる要件のすべてを満たしている船舶の長は、第四条の規定にかかわらず、検疫を受けるため、当該船舶を検疫港以外の港に入れることができる。ただし、あらかじめその港の最寄りの検疫所の長の許

可能かどうか疑わしい。第7次申請のSOLAS条約緩和の件における、国交省によるバリアフリー化に関する提案と同様、無関係な選択肢を示すことで矛先をかわそうとしている可能性がある。

また、第10次申請では第7次申請の折に承認されなかった開港措置に代わり、期間限定の開港を要求した。これに対する財務省回答は第7次のもと同様で「特区として対応不可」とされたが、加えて「外国貿易船の入港を開港に集中させることによって、効率的・効果的な税関行政の執行を確保するためであり、[……]」とあることから、先に挙げた「総合的に考慮した判断」は税関の資源配分の優先度に基づくことが示されている。また、与那国からの再意見書に「そもそも開港要件の緩和等の措置そのものが構造改革特区にはなじまないものなのかご意見をお聞きしたい」とあるのに対し、財務省は「国境離島の振興等の国策的課題と当省所管の法令等による規制とは、直接にはかかわらないものと考えており、お答えすることができないことをご理解願いたい」と述べている。しかし、与那国の要望が法令とかかわっているからこそその特区申請であり、この回答では財務省の責任逃れと見なされる可能性があるだろう。なお、第10次申請も構造改革特区推進本部HPでは申請数には計上されていない。

1.2.3 考察

二度に渡る特区申請を通じて得られたものは、「災害等非常事態に備えて事前に台湾と協力関係を結ぶことには何ら法的制約はない」、「災害時の支援物資受入れは現行制度で対応可能」という事実確認のみであった。開港もしくは現行船舶の台湾路線就航といった与那国の要望は全く認められず、担当省庁によるその場限りの提案や趣旨を理解していない回答からは、「省庁の権限を超えていて、筋違いの要望である」というニュアンスが汲み取れる。税関や検疫の問題等は国全体の安全にかかわる法制度であり、他の特区のように内部で完結しているタイプでない以上、与那国の申請を認めることはできないであろう。この理由を考慮すると、与那国が国際交流特区として申請したことは特区の趣旨とは異なるものであり、少なくとも(現行制約下で)輸出入量実績が高まり、税関・検疫等施設の拡充が検討される程度にならなければ開港は困難と見られる。しかし、与那国町では「特区の名は得られなかったが、実は得られた」⁽¹⁵⁾と認識されている。申請した多くの項目で「現行制度で対応可能」との回答を得たことによると思われるが、これは「特区に申請する内容ではない」という意味であり、与那国町での過大な期待には不安も感じざるを得ない。

非開港地の開港に際しては、税関資源を集中させるに値する効果が望まれるが、その判断には「規制がある状況でも十分な取引がある」と認められる必要がある。与那国が開港す

可を受けた場合に限る」(下線強調は筆者)。

(15)『日経グローバル』92号、2008年、9頁における町長発言など。

るためにも相応の実績が不可欠であるが、人口1,500人の市場では台湾側の関心を引くことは到底できない。大きな需要が見込まれるのであれば、台湾側は規制があっても取引を望むであろうが、今のところ、台湾側では「小口の取引が多く、許可を取る手間も多いため割に合わない」⁽¹⁶⁾と感じられている。人口の少ない与那国において、現行制度が台湾との交流を他地域よりも制限しているのは確かであるが、開港するための基準に制限下での実績が含まれることを与那国側は認識する必要があるだろう。

一方で、島民による「安く生活物資を得たい」という感情も自然なものであるが、中央には離島の生活苦といった視点はなく、現行法に沿った対応しかなされていないことは遺憾である。国家安全といった理由から承認できないとしても、現状への不満として特区申請がなされていることを踏まえ、できることから提案するという姿勢が望まれるところである。無関係な提案で煙に巻くような回答は誠実さが疑われるものといえよう。

2. 台湾交易の将来的可能性

2.1 将来的展望

今後、与那国が開港を目指すためには、まず、与那国単独ではなく八重山圏域さらには宮古列島まで含めた広域圏で台湾との交易を進めることが考えられる。石垣島と合わせて約五万人、宮古列島を含めれば10万人超となり、台湾としても大きな需要が見込まれるであろう。ただし、この場合も与那国への入港が増えるかどうかは疑問が残る。交易への需要は大きなものとなっても、既にCIQ施設を有する開港である石垣島に外国船が集中すると想像される。この場合、与那国は開港せずとも石垣経由の物資が安価になれば、自然と物価は低下すると期待される。30年以上に渡って独自の交流を続け、石垣市との合併も拒んだ与那国としては不満も残るであろうが、開港を求める理由が物価高にある以上、実を得る最も簡単な方法といえる。

次に、与那国単独で台湾との自由な交易を実現する方法はあろうか。与那国では戦後の密貿易時代の繁栄を懐かしみ、台湾との自由貿易を望む見方も多い。ただしその繁栄は密貿易という形態上、取締りの緩やかな与那国で東の間実現したものであり、平時に同じことを期待するのは難しい。また、島民が必要としているのは日用生活品であり、圧倒的に需要量が少ない一方で、島から輸出可能な製品も限られている⁽¹⁷⁾。仮に貿易が可能であったとして、現状では慢性的に貿易赤字が拡大することになろう。与那国が求めているのは、自身の生活の向上であり大口の貿易を行うものではない。密貿易時代のように、自身が必要とするものを得たいだけという動機を再確認する必要があるだろう。

(16) 事前に税関長による出入港許可を得れば台湾との交易は可能だが、数キログラムでも数百トンでも一度の取引に必要な手続きは同じであるため、少量の取引を多数回行うことは非効率。

(17) 現在、黒糖や泡盛が台湾に少量輸出されている。

2.2 自由貿易圏の可能性

このニーズを満たしうる一つの事例として、中露国境で実施されている住民間の自由貿易地域が想起される。特に中国東北部では対露貿易が盛んであるが、同じ国境でも与那国とは異なる点もある。第一に、決定に至った政治的プロセスである。中露国境は長年領土問題等紛争の要因と見られていたことから、両国中央政府間で安定化措置として推進されたものであり、地方自治体独自で進めようとしている与那国とは中央からの支援が大きく異なる。現在、日本と台湾の関係は比較的良好であり、国家が安定措置として自由貿易区を導入する動機はなさそうであるが、構造改革特区申請に対する回答からも明らかなように、地方独自の要望として各省庁に認めさせるためには、国家レベルでの後押しが不可欠であろう。ただし、国境離島の生活苦という視点からの主張では省庁と同様に共感を得ることは難しいと思われる。

第二に、中露国境ではロシアが資源・エネルギーを輸出し、中国が食料等生活物資を輸出するという形で相互補完性が存在する点である。しかし、現時点で与那国と台湾間に強い相互補完性は認められず、与那国が一方的に輸入を望んでいる状態といえよう。比較優位の原理から、台湾側にも貿易のメリットは存在するが、与那国の市場の小ささと先述の規制による手間を考慮すると大きなものではない。むしろ石垣や那覇との交易の方が輸送距離を含めてもメリットが大きいと考えられる。与那国の特産といえる黒糖や泡盛にしても沖縄の他地域から供給可能であり、決め手に欠ける。現状から考えると、石垣や那覇を経由するため輸送費用がかさむことに加え、例え貿易が認められたとしても、少量生産の与那国で規模の経済によるコストダウンは望めない。開港こそが悲願であるということはもっともであるが、中央主導での開港を実現するためには、その後の交易関係を維持できるヴィジョンもしっかりと構築する必要がある。

2.3 実現可能性のある展望

そこで、実現可能性が高いケースとして石垣等を通じて台湾と交易を行った場合、与那国が続けてきた独自の交流を活かせる方向で考えてみたい。八重山全体の一部として与那国が台湾貿易に参加した場合、規模や輸送の便から不利な立場になると想像される。では、貿易にともない流入増が見込まれる民間旅客についてはどうか。台湾花蓮の人々の間で与那国の知名度はますます高いといえよう。特に海底遺跡等名所に行ってみたいという声も多々聞かれ、2008年以降、与那国が進めている観光誘客路線は基本的に有効であると考えられる。

さらに、台湾旅客の多くは(もちろん検疫を通過した後で)少なからぬ日用品を所持していると考えられ、その中には必要性の低いものも含まれるであろう。そこで、与那国で台湾旅客を対象としたフリーマーケットを実施してみてはどうか。石垣市若しくは那覇から

入国した旅客は旅の終盤に与那国を訪問し、不要と思われる物品を与那国で売却又は別の土産物等と交換できる場を設けるといふものである。個人が持ち込めるものには限度があり大規模な貿易にはつながらず、検疫・税関を通過できるものに限られるが、島民が最も必要としている生活物資の入手に資するのではなかろうか。また、フリーマーケットでの取引を地域通貨制とすることで売却益の島外への流出を防ぎ、売却した旅客が再度与那国を訪れる動機ともなる。この場合、法的に必要なのは地域通貨の発行・流通に関する認可⁽¹⁸⁾のみであり、現金との交換を行わないのであればそれすら不要である。

課題としては台湾側へのPR、運営主体、現場における中国語スタッフの必要性等が直ちに挙げられる。他に、地域通貨のデザイン等も考えられるが、本構想が具体的ににならないと検討できないため、別の機会に譲る。以下、それぞれの対処案を考えてみたい。まず、与那国ではカジキ釣り大会やマラソン大会等イベントごとに台湾からの来客があり、その際に参加してもらうことが可能であろう。事前に姉妹都市である花蓮市政府を通じて内容を周知しておくことも必要であろうが、体験した参加者が帰国すればメディアで報じられるので、自然とPR活動となろう。初めはまとまった来客の見込めるイベントに合わせて開催し、台湾からの訪問者が増え始めれば定期的にも実施することも可能であろう。次に、運営主体としては現在与那国で立ち上げ準備を進めているNPO団体「いとなみネットワーク」が考えられる。当団体は古民家の再生利用や体験学習プログラムを手がける予定であり、島内の町職員や事業者も関与し、広範に意欲的な活動を行うと期待される。ただし、最後の中国語スタッフが最大の障害となる可能性がある。30年以上に渡り交流を続けてきたものの、島内に(実務レベルで)中国語ができる人材はほぼ皆無であり、従来台湾の日本語話者に依存してきたことが悔やまれる。今後、人材育成に注力したとしても直ちには実現し得ないであろうが、特区申請以後は与那国で人的交流へと関心が移りつつあることから、将来に期待したい。従来の小学生ホームステイや中学生修学旅行は短期的に関心を高めるきっかけとはなっているものの、体験者の感想からは「いい思い出」以上の声が聞かれなかったことも遺憾であり、言語的・文化的な理解に至るには長期に連続した人的交流が必要と考える。そこで、島には高校以上がないことから、台湾の高校や大学への進学も選択肢に入れてみることを提案する。花蓮市側にも同提案を行ったところ、「可能な限りサポートしたい」と快諾を得ており、今こそ与那国は台湾との交流関係を次のステップに進める時期ではないかと感じられる。

(18) 当初、地域通貨特区は構造改革特区として承認されなかったが、後に大阪府寝屋川市などで認められ、現在は全国展開されている。

