

アジアの活力を取り込んだ日本の成長戦略

国際ロジスティクス産業ゾーンの開発

—新たな貿易立国を目指して—

提 言

平成 22 年 4 月

社団法人 日本港湾協会

まえがき

社団法人日本港湾協会は、平成 16 年に協会内に港湾政策研究所を設立し、以来わが国港湾を取り巻くさまざまな問題を研究し、その成果を関係者への提言等にまとめてきました。

現在、我が国のコンテナ港湾については、国際的な位置づけの低下が言われて久しく、平成 16 年後からスーパー中樞港湾の整備が関係者によって進められているとともに、現在、我が国の国際港湾コンテナ港湾の競争力強化を図るため、国土交通省において、国際コンテナ戦略港湾の選定作業が進められています。

はたして、港の競争力を強化するだけで、コンテナ港湾は再び元気を取り戻すのだろうか。同時に、我が国の国土とそこに展開する活動が元気を取り戻すことが必要ではないのだろうか。このような問題意識の下で、平成 20 年 4 月に「港湾政策研究会（コーディネーター：井上聰史政策研究大学院大学客員教授（当時、国際港湾協会事務総長））を設置し、2 年間にわたり、12 回の研究会を開催し、検討、議論を重ねてきました。

日本は、成長著しい東アジアに位置し、国内に巨大な消費市場を持つにもかかわらず、先進国の中で唯一経済が成長していない。こうした経済活動の停滞が、コンテナ貨物の低調な伸びを招き、寄港する基幹航路の減少が進む。そして更なる、経済活動の停滞・・・とまさしく悪循環に陥っています。こうした状況を打破し、産業活動と港湾活動を成長のスパイラルに導くために、アジアの活力を取り込んだ日本の成長戦略としての提言「国際ロジスティクス産業ゾーンの開発—新たな貿易立国を目指して—」を取りまとめました。

我が国の経済や港湾の状況を考えれば、残された時間は少なく、一日も早い本提言の実現を、港湾関係者のみならず、政府や地方自治体、産業関係者等の皆様と目指して行きたいと考えています。

おわりに、本研究会において講演を頂いた講師の方々ならびに 8 名の委員の皆様（井上聰史氏、東俊夫氏、笈隆夫氏、鬼頭平三氏、堤敏郎氏、橋間元徳氏、山根隆行氏、矢部泰治氏）及び熱心に議論を交わしていただいた皆様に心よりお礼申し上げます。

平成 22 年 4 月

社団法人 日本港湾協会
港湾政策研究所

目 次

はじめに	1
I 日本が直面する危機	
1 日本経済の異常な低迷	3
1.1 長期にわたる日本経済のゼロ成長	
1.2 先進国に比し低調な国際貿易	
2 顕在化する日本港湾の危機	5
2.1 先進国に取り残される日本のコンテナ港湾	
2.2 危うい基幹コンテナ港湾としての地位	
3 列島のもつ国際アクセス性の劣化	7
3.1 フィーダー港に転落する日本列島	
3.2 経済低迷と国際アクセス性劣化の悪循環	
II 急成長するアジア経済と日本の成長戦略	
4 世界の成長センターとなったアジア	11
4.1 国際貿易の構造変化ーアジアを軸とした成長	
4.2 アジアの消費市場の高度化と成長	
5 悪循環から脱するための日本の成長戦略	14
5.1 従来 of 国土経営を脱却する新たな視座	
5.2 世界とアジアをつなぐ日本の成長戦略	
6 新しい貿易立国日本の姿	18
6.1 急成長する国際ロジスティクス産業	
6.2 国際ロジスティクス産業拠点としての日本	
III 「国際ロジスティクス産業ゾーン」の開発	
7 「国際ロジスティクス産業ゾーン」開発のコンセプト	22
7.1 新しい国土、産業づくりへの突破口	
7.2 展開すべきロジスティクス活動	
8 「国際ロジスティクス産業ゾーン」開発の推進	26
8.1 国家成長戦略としての開発	
8.2 地域における総合的な取り組み	
9 港湾の変革と展開	31
9.1 国際ロジスティクス産業港湾への脱皮	
9.2 基幹コンテナ港湾の経営体制の改革	
9.3 国際的なターミナル・オペレーターの育成・参入	
9.4 アジア・ロジスティクス・システムの形成	
むすびー提言の実現にむけて	37

検討の経緯	38
「港湾政策研究会」委員名簿	39

【図一覧】

- 図 1 日本と世界の主要国の GDP（名目）
- 図 2 日本と世界の主要国・アジア諸国の一人当たり GDP
- 図 3 日本と世界の主要国の貿易額
- 図 4 日本と世界の主要国のコンテナ取扱量
- 図 5 日本港湾の欧米基幹航路の寄港航路数
- 図 6 日本企業の国内と海外への新規立地件数
- 図 7 日本国内への外資系企業の進出状況
- 図 8 対内直接投資残高対 GDP 比の国際比較
- 図 9 経済低迷と港湾停滞の悪循環
- 図 10 日米欧亜間の貿易構造の変遷
- 図 11 中国の省市別一人当たり GDP（名目）
- 図 12 新たなグローバル化時代における貿易の重層構造
- 図 13 経済成長と港湾発展の好循環
- 図 14 欧州のロジスティクス産業への投資
- 図 15 東アジアの経済重心の変化
- 図 16 「国際ロジスティクス産業ゾーン」開発のコンセプト
- 図 17 日本のロジスティクス産業のターゲット分野
- 図 18 「国際ロジスティクス産業ゾーン」が担うロジスティクス機能
- 図 19 「国際ロジスティクス産業ゾーン」に関連する機能
- 図 20 国際ロジスティクス産業ゾーン、特別促進地区、ロジスティクス・パークとの空間的イメージ図

はじめに

日本の経済は、世界の成熟した先進諸国とは対照的に、長期にわたり異常な低迷を続けている。例えば米国、英国、フランスなど G7 を構成する先進諸国が 1995 年以降に国内総生産（GDP）を 1.5～2 倍へと成長させたにもかかわらず、日本の GDP はこの間まったく成長を見せていない。信じ難いことではあるが、先進諸国の一員を自認する日本として、異様な低迷と云うより他にない。日本の企業は国境を越えグローバル化し逞しく成長を遂げたが、日本はまだこの列島の上に真に国際化した豊かな社会を築くことが出来ずにいる。

この結果、日本の国際的な貿易量の伸びは鈍化し、日本の港湾は世界の中でその位置づけを急速に低下させている。加えて近年の中国経済の急速な成長と海運需要の増大により、アジアと欧州あるいは北米大陸とを結ぶ基幹コンテナ航路サービスは中国港湾にシフトしつつある。2008 年には、日本への寄港航路数が欧州航路、北米航路それぞれ僅か 6 航路、26 航路と最近 10 年間で 43%、77% の水準にまで落ち込んでいる。グローバル化が進み世界の至る所が緊密なロジスティクス・ネットワークで結ばれる中、日本列島の国際的なアクセス性は急速に劣化しており、すでに危機的な状況に陥りつつある。

こうした国際アクセス性の劣化は、日本国内に展開するすべての産業にとって国際競争力の低下をもたらし、ひいては企業の国外流出の可能性を高めることになる。また、それだけでなく目立った進出の見られない外資系企業の日本への立地をさらに困難なものとする。しかも、海外から輸入する農水産品や工業製品の物流コストを押し上げ、国民の消費活動に大きなマイナスの影響をもたらすこととなる。この悪循環から脱却し、日本を再び成長軌道に戻す取り組みを直ちに開始すべきであり、もはや一刻の猶予も許されない。

成長著しい中国をはじめアジア諸国と指呼の間にある日本。米国に次ぐ世界第二位の経済規模をもつ日本。インフラや情報システムが高度に整備されている日本。にもかかわらず、グローバル化した世界の中で目指すべき明日の日本の国土と産業の姿が見えない。国境を自由に越えて活動する企業とは異なり、この列島の上に展開される生活と産業を、いかにグローバル化の中で豊かな発展性のあるものとしていくのか。また、その中で日本の基幹コンテナ港湾はどのような役割を果たしていくべきなのか。

社団法人日本港湾協会では、国際的な存在感を急速に失いつつある日本の港湾の現状に大いなる危機感を覚え、平成20年4月に港湾政策研究所内に「港湾政策研究会」を設置した。研究会は、2年にわたり国際港湾協会の井上聰史名誉事務総長をコーディネーターとして研究と討議を重ね、この度、本提言を取りまとめた。

アジアの活力を取り込む日本の成長戦略が叫ばれる今日、日本のもつポテンシャルを国際的な視点で見つめ直し、グローバル化時代にふさわしい新たな貿易立国として、日本が力強く発展する姿を提示しようとするものである。その基本となる戦略として、世界とアジアを結ぶ「国際ロジスティクス産業ゾーン」の開発を提案したい。日本の文化や価値観を尊重しつつも、真に世界に開かれたグローバル化時代の国土を形成し、新たな雇用の創出や内外からの投資により持続的な経済の発展が国内にもたらされることを目指している。

まだ表現に十分意を尽くし切れぬ点があることを承知の上で、少しでも多くの方々に、日本とその港湾が置かれた状況を正確に理解して頂き、一日も早く危機感を共有して頂くことこそ、すべての行動の出発点であると考え提言に踏み切った次第である。ここに提示した提言を、日本の明日を切り拓く一つの有力な戦略として賛同頂き、その実現に共に取り組んで頂くことを切に願うものである。

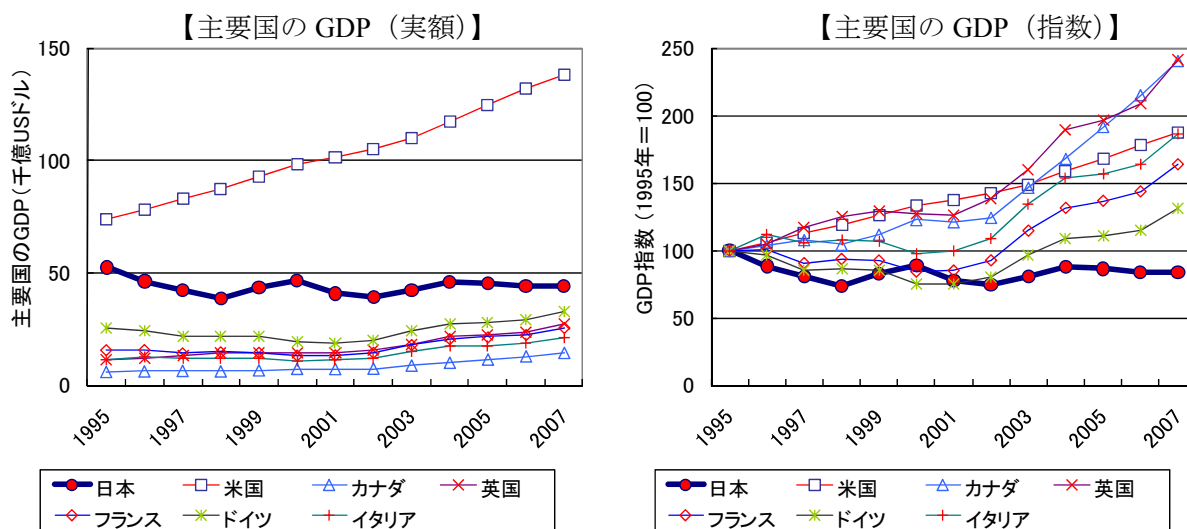
I 日本が直面する危機

1 日本経済の異常な低迷

1.1 長期にわたる日本経済のゼロ成長

世界の経済は、未だ深刻な同時不況の只中にある。しかし、この未曾有の危機に突入する 2008 年秋まで、世界経済は実に長期にわたり力強い成長を続けてきた。それはアジアなどの途上国に限らず、欧米諸国も同様である。例えば米国、英国、フランスなど G7 を構成する先進諸国は、1995 年以降で国内総生産 (GDP) を 1.5~2 倍に成長させている。

その一方で、日本はこの 10 年間 GDP が拡大するどころか、先進国の中で唯一減少している。成熟した先進諸国の一員を自認する日本として、異様な経済の低迷と云うより他にない。



資料)「UNCTAD HANDBOOK OF STATISTICS (UNCTAD)」をもとに作成

図1 日本と世界の主要国の GDP (名目)

また、国民の豊かさを示す指標の一つである一人当たり GDP についてみると、日本は 1997 年に米国に抜かれるまでは、先進諸国で最も高い水準を維持してきた。しかし今世紀に入って以降、2004 年に英国、2006 年ドイツとフランス、カナダに抜かれ、2007 年にはイタリアにも抜かれて、現在では先進諸国の中で最下位である。

アジアの主要国との対比で見ても、最近 10 年間で一人当たり GDP が減少しているのは日本だけである。事実、シンガポールとマカオには 2007 年に抜かれ、その直ぐ背後には香港が迫り、韓国と台湾にも急速に追い上げられている状況である。

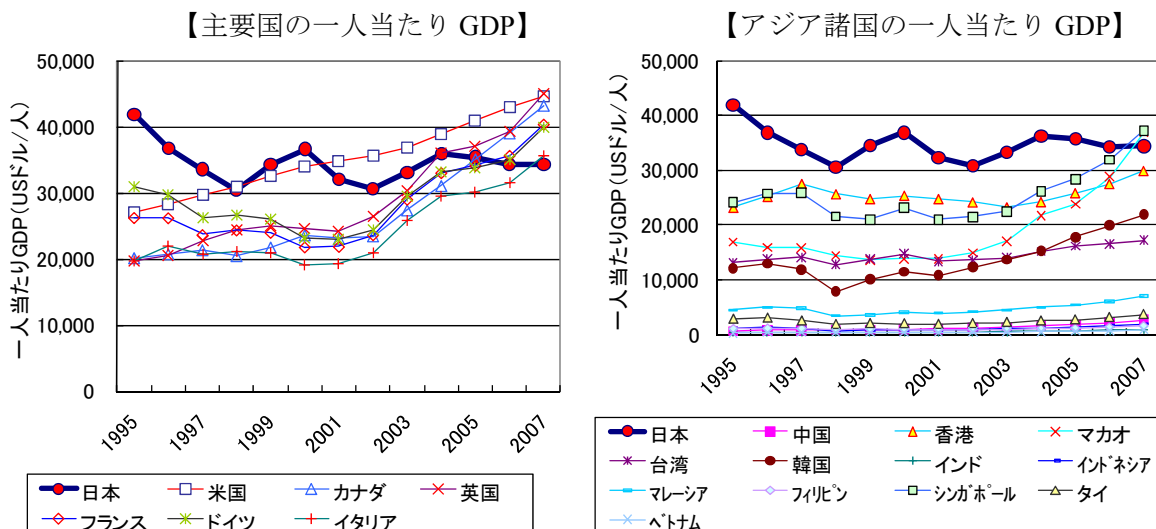


図2 日本と世界の主要国・アジア諸国の一人当たり GDP

1.2 先進国に比し低調な国際貿易

グローバル化による国際分業の進展や国際的な電子商取引の拡大などと相俟って、国際貿易は世界経済を上回る速度で拡大を続けている。この結果、G7を構成する日本以外の先進諸国は、いずれの国も最近10年間で国際貿易額をほぼ2倍以上に増大させている。

一方この10年間日本は、貿易額でも1.7倍と他の先進国と比べて成長が遅れている。この数字は、急速に経済成長を遂げ今や国際貿易の中心にまで成長した中国などアジア諸国と至近の距離に位置するという恵まれた状況を考えると異常に低く、日本の国際貿易の低迷は深刻であると云える。

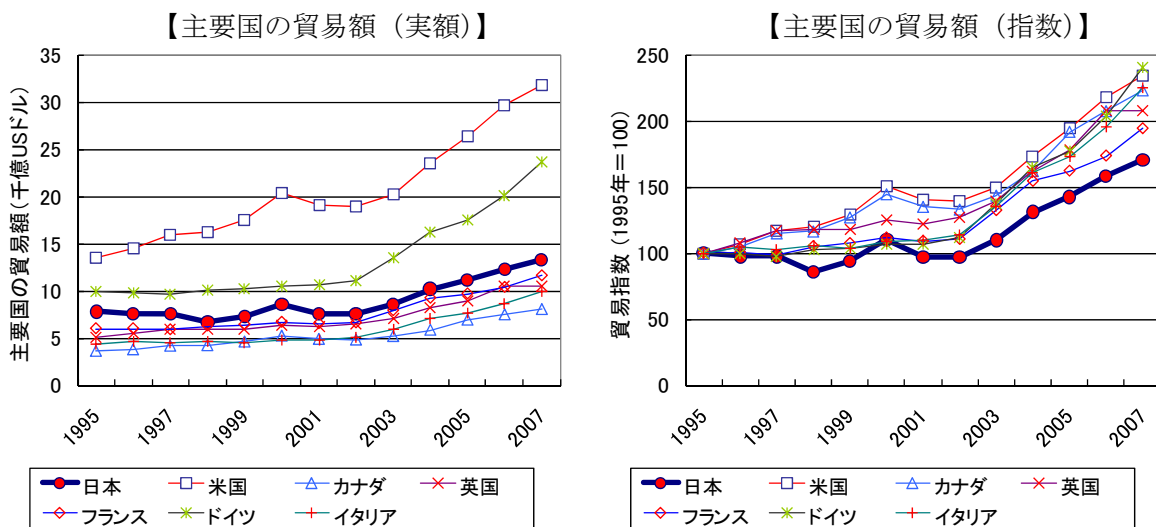


図3 日本と世界の主要国の貿易額

2 顕在化する日本港湾の危機

2.1 先進国に取り残される日本のコンテナ港湾

グローバル化の進展により拡大を続ける世界経済や国際貿易を背景として、とくに農水産物や工業製品、中間製品などを主として輸送する国際海上コンテナの取扱量も急速に拡大している。例えば先進諸国の国別コンテナ取扱個数では、1995年以降でドイツやイタリアは3.5倍にまで急増し、フランスやカナダは2.5倍以上、米国や英国も2倍以上となっており、先進諸国の中で日本だけが唯一1.8倍と2倍を下回る水準で推移している。

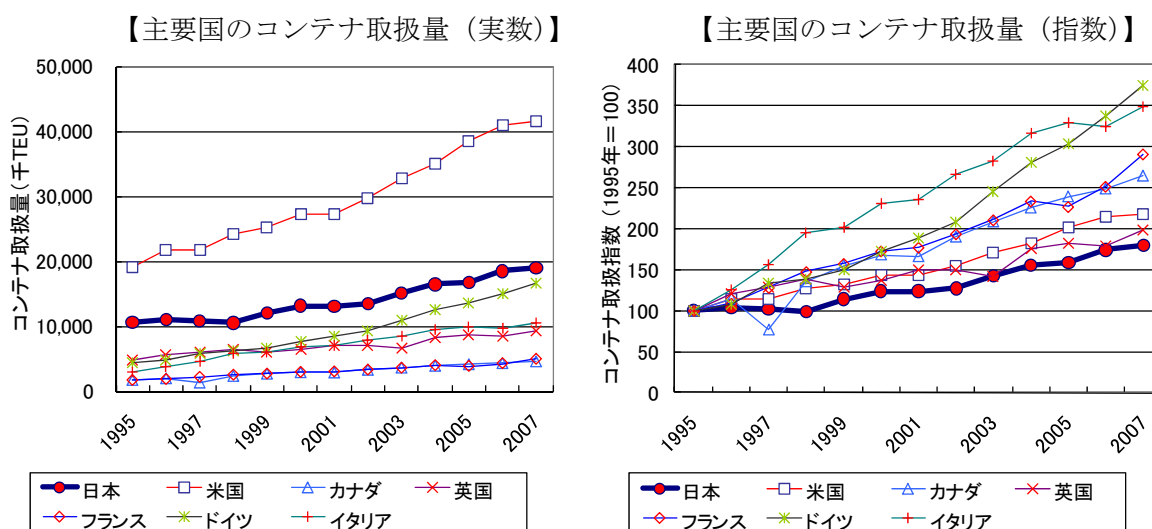


図4 日本と世界の主要国のコンテナ取扱量

世界における基幹コンテナ港湾の相対的な地位を示す指標の一つが、港湾別のコンテナ取扱量である。この港湾別のコンテナ取扱量については、1980年には神戸港が4位、横浜港が12位、東京港が18位と上位20位までに三港がランクインするなど嘗ての日本は港湾大国といえる状況にあった。

しかし2007年には、日本の基幹コンテナ港湾の中で最もコンテナ取扱量の多い東京港でさえ25位で、横浜港が28位、名古屋港が33位、神戸港に至っては38位にまで落ちるなど、日本港湾の相対的な地位が大きく低下し基幹コンテナ港湾としての成長が失われつつある。

このような日本港湾のコンテナ取扱量の低い成長や基幹コンテナ港湾の相対的な地位の低下は、いまや欧米基幹航路の寄港数の減少という日本にとって極めて深刻な事態をもたらしている。

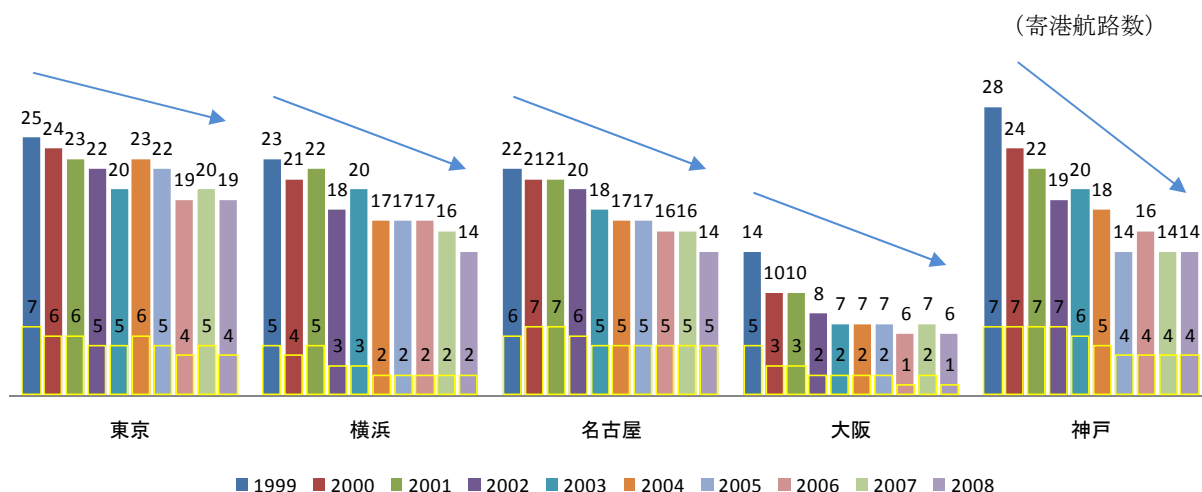
2.2 危うい基幹コンテナ港湾としての地位

近年、日本の基幹コンテナ港湾に寄港する欧米基幹航路が、急速に減少して

いる。最近 10 年間で欧州基幹航路の寄港航路数は、東京港が 7 航路から 4 航路に、横浜港が 5 航路から 2 航路に、名古屋港が 6 航路から 5 航路に、神戸港が 7 航路から 4 航路にまで減少し、大阪港に至っては 1999 年には 5 航路あったものが 2008 年には僅か 1 航路にまで減少した。

アジアの東端に位置する日本の地理的優位性が発揮できるはずの北米基幹航路でさえ、東京港への寄港が 18 航路から 15 航路に、横浜港が 18 航路から 12 航路に、名古屋港が 16 航路から 9 航路に、神戸港が 21 航路から 10 航路にまで減少し、大阪港についても 9 航路から 5 航路へと寄港航路数が減少し、すべての基幹コンテナ港湾で減少に歯止めが掛からない深刻な状況にある。

一方、日本港湾の深刻な状況とは反対に、欧米基幹航路の寄港でコンテナが溢れかえっているのが、日本以外のアジア諸港である。例えば中国の上海港は、欧州基幹航路は 1999 年には 10 航路であったが、2008 年には 34 航路にまで急増し、北米基幹航路においては 1999 年に 11 航路であったが、2008 年には 35 航路と爆発的に寄港航路数を増やしている。



注) 内数は欧州航路数。欧州航路は北欧州と地中海を含む。

資料) 「国際輸送ハンドブック (オーシャンコマース)」をもとに地域環境研究所作成

図 5 日本港湾の欧米基幹航路の寄港航路数

3 列島のもつ国際アクセス性の劣化

3.1 フィーダー港に転落する日本列島

これまで欧州や北米とを結ぶ基幹コンテナ航路の日本港湾への寄港については、日本には世界の主要なアライアンスに加盟する邦船社が存在することから、寄港便数こそ減少したとしても完全に航路を喪失するような事態はないだろうという見方が、港湾関係者の間で大方を占めていた。

しかし2009年春、ある邦船社が加盟するアライアンスが欧州航路の日本への就航を休止することを発表したことによって状況が一変した。日本企業を主たる荷主とする邦船社が入っているアライアンスでさえも、日本港湾への寄港を止めざるを得ない状況であるという事実は、港湾関係者の間では衝撃をもって受け止められた。この問題への対応にはもはや時間的猶予がないことを改めて実感させられる機会となった。

欧米基幹航路の寄港便数の減少による影響は、コンテナの荷動きを示す統計にも現れている。国土交通省が2008年に実施した「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」によれば、日本港湾が取り扱うコンテナ貨物のうち海外の中継港湾を経由して輸出入される比率（トランシップ率）は、10年前の5.4%から18.0%まで上昇している（輸出が23.0%、輸入が14.9%）。航路別には、欧州航路のトランシップ率が急速に上昇しており、10年前の7.2%から24.7%まで上昇し、北米航路のトランシップ率も僅か1.7%であったものが13.9%まで上昇している。

国土交通省港湾局が試算した結果¹によれば、基幹航路に就航する大型コンテナ船が日本港湾に寄港しない（抜港）場合の経済的な損失額は、例えば東京湾から北米東岸への海上輸送コストで見ると、コンテナ1個（1TEU）当たり9千円～1万2千円（14%～19%）の追加コストが必要になるとの試算がある。したがって、こうしたトランシップ比率の上昇は、日本国内に立地し海外市場に依存する多くの企業の国際競争力を著しく低下させることになる。

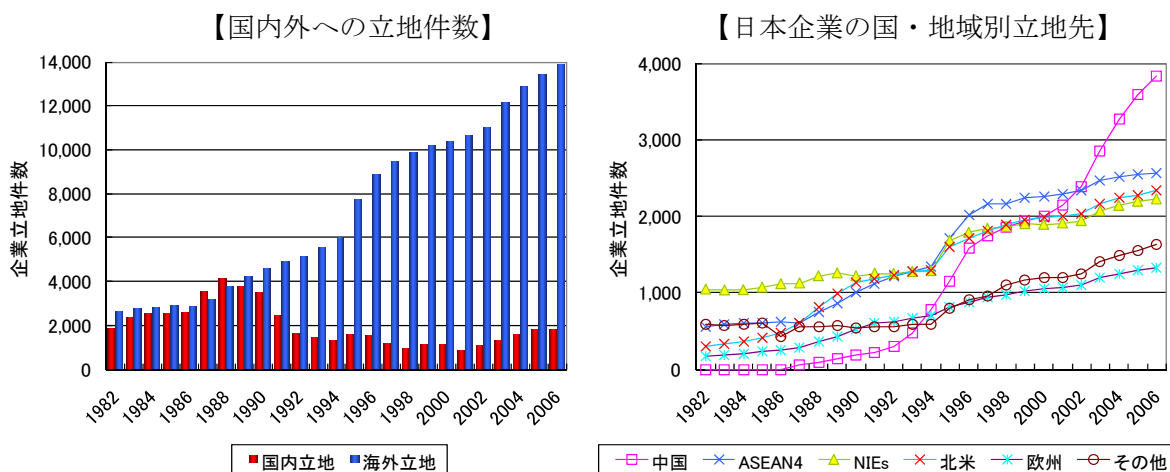
3.2 経済低迷と国際アクセス性劣化の悪循環

日本は、日本国内の経済活動の停滞に伴って国際貿易が低迷し、その結果、基幹コンテナ港湾の衰退による国際コンテナ輸送サービス水準が低下する。この事態が日本列島に立地する産業の国際優位性を削ぎ、日本企業の海外流出を加速化させ、国内への海外企業の立地を難しくし、さらに日本経済そのものの停滞を招くと云う悪循環に陥っている。

事実、日本企業の立地先としては、これまでは国内と海外が概ね同水準で推移していたが、1990年代に入ってから国内立地が減少する一方で、海外への

¹ 「国際ハブ港湾のあり方（国土交通省）」、平成15年3月

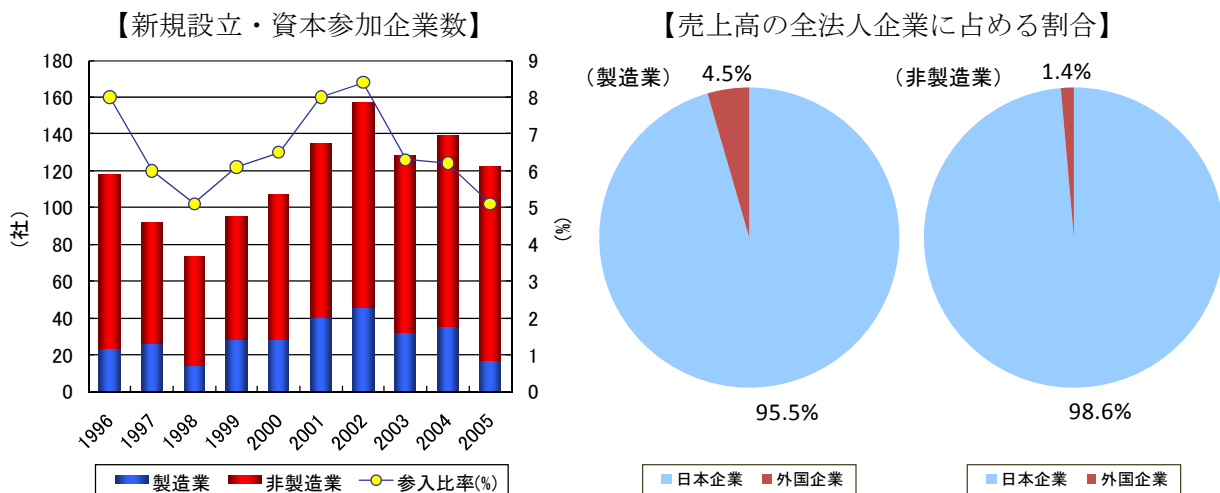
立地が急速に増加している。さらに海外の立地先について見ると、永らく NIEs 諸国への進出が中心であったが、1995 年以降 ASEAN が中心になり、今世紀に入ってから中国への進出が最も多くなっている。



資料)「海外進出企業総覧 (東洋経済新報社)」、「工場立地動向調査 (経済産業省)」をもとに作成

図6 日本企業の国内と海外への新規立地件数

このように、日本企業が新たな立地先として日本国内ではなく海外への立地を選択している事実は、日本国内の産業空洞化に一層拍車がかかる懸念を強めるものである。産業空洞化への対策の一つが、日本国内への外資系企業の誘致である。しかし現在、日本国内への外資系企業の新規設立・資本参加は、2002年をピークに減少傾向にあり、国内の全法人企業の売上高に占める外資系企業の割合は、製造業で4.5%、非製造業で1.4%と低い水準で推移している。



注1) 参入比率=新規設立・資本参加企業数/集計企業数×100

注2) 売上高の全法人企業に占める割合=集計企業売上高/全法人企業売上高×100

資料)「第37~40回 外資系企業の動向(経済産業省)」をもとに作成

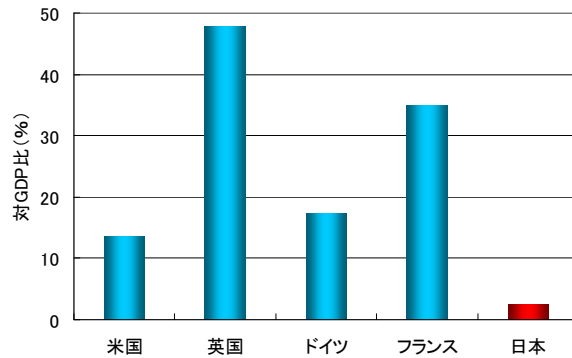
図7 日本国内への外資系企業の進出状況

国内の産業空洞化は地域経済の低迷や雇用の減少等につながることから、諸外国では、より効果が高くかつ将来性が見込まれるハイテク産業や先端産業を中心に国を挙げて外資系企業の誘致に取り組んでいる。例えばシンガポールでは、ハイテク産業への優遇策として所得の増加分に対する法人所得税を最高5%まで軽減し、最大10年間の法人所得税免除を実施している。また韓国では、ハイテク産業やR&D施設への優遇策として5免2減(5年間の法人税100%減免、さらに2年間は50%減免)を実施し、中国の上海市ではハイテク企業への優遇策として2免3減(2年免税、3年半額)を実施している²。

このような税制優遇や低廉な土地賃貸の提供等の従来型のインセンティブだけでなく、外国人学校の併設や外資系ショッピングセンターの整備、余暇の充実に向けたレクリエーション空間の整備、大学や専門学校と連携した人材供給体制の充実、地元精通したマーケティング会社の紹介など、外資系企業の誘致に総合的に取り組んでいる。

このような外資系企業の誘致に向けた取り組みは、アジア諸国の特異な例ではなく、欧米の先進諸国においては一般的に行われていることである。ちなみに対内直接投資残高(対GDP比)を比較すると、2007年では英国が48%、フランスが35%、ドイツが17%、米国が14%であるのに対して、日本は僅か2.5%に過ぎない。

² 「アジアにおける世界主要企業の立地(集積)状況と企業誘致政策に関する調査(JETRO)」、2008年3月



注) データは 2007 年。

資料) 「World Investment Report 2007 (UNCTAD)」、「国民経済計算 (内閣府)」、「国際収支統計 (日本銀行)」 をもとに JETRO 作成

図 8 対内直接投資残高 GDP 比の国際比較

このように、日本国内の産業活動の停滞に伴う国際貿易の低迷が基幹コンテナ港湾の衰退をもたらし、日本の基幹コンテナ港湾のサービス低下が産業立地の国際競争力を低下させ、日本企業の海外流出の加速化や外資系企業の国内立地の低迷をもたらすとともに、日本経済の停滞をさらに長引かせるという悪循環に入っている。速やかにこの悪循環を断ち切り、好循環のサイクルへと転換していくことが、日本の将来にとって基本的かつ喫緊の課題となっている。

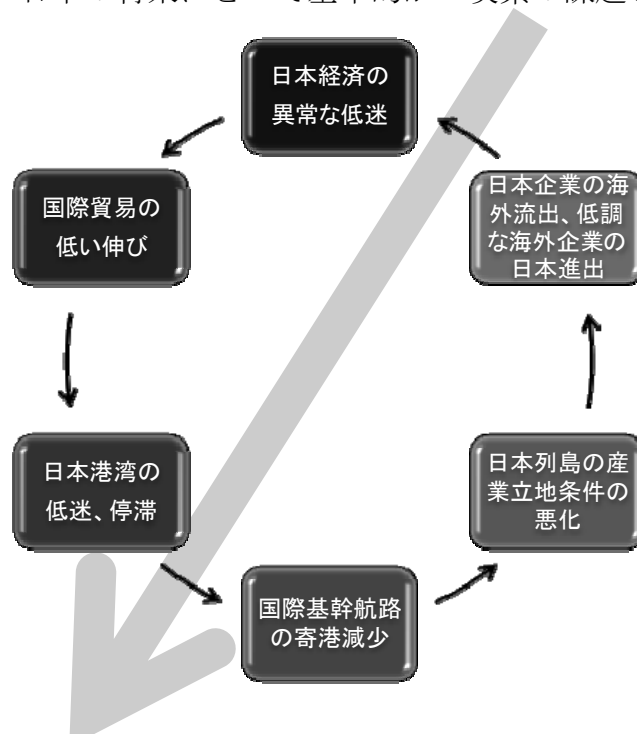


図 9 経済低迷と港湾停滞の悪循環

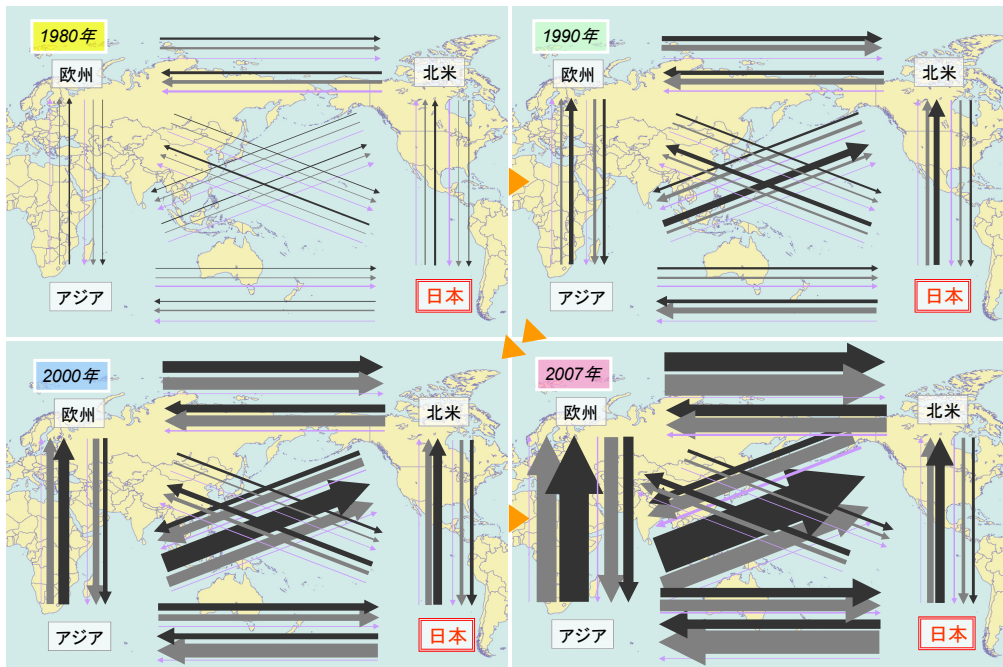
II 急成長するアジア経済と日本の成長戦略

4 世界の成長センターとなったアジア

4.1 国際貿易の構造変化—アジアを軸とした成長

資源小国である日本は、世界から原材料を輸入し、国内で加工し製品として価値を創造して、世界に輸出することで発展してきた。しかし近年、日本企業のアジア諸国への展開と国際分業の進展、さらにアジア諸国の生産技術の向上等によって、日本の伝統的なフルセット型の加工貿易のスタイルは変化し、アジアと中間財を頻繁に行き来させつつ工程を進め、最終財を各国から出荷するネットワーク型の形態にシフトしている。

このような国際貿易の構造変化は、世界の貿易を生産工程別に見ると明らかである。下図は 1980 年から 2007 年における日本、欧州（EU27 か国）、北米（NAFTA3 か国）、アジア間の素材、中間財、最終財別の貿易関係を図示したものである。1980 年では日米欧の三極間による最終財貿易が中心であったが、1990 年には日本からアジアへの中間財の輸出が始まり、2000 年以降は、米欧亜の三極間による最終財貿易が中心で、日本はアジアへ中間財を供給する形になっている。さらに、2007 年ではこの流れが加速している。



注) アジアとは、中国、香港、韓国、台湾、シンガポール、インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、ブルネイ、カンボジア、ベトナムをさす。矢印の太さは貿易額の規模を表す。

資料) 「RIETI-TID 2008 (経済産業研究所)」 をもとに作成

図 10 日米欧亜間の貿易構造の変遷

凡例	
	最終財
	中間財
	素材

さらにこの変化を品目別に見ると、「輸送機械」は 2007 年においても依然として日本が最終財の供給拠点としての地位を維持しているが、グローバルな生産展開がいち早く進んだ「電気機械」は、1990 年には既に、日本はアジア諸国への部品等の中間財の供給拠点となっている。また「家庭用電気機器」は、1990 年には日本とアジア諸国の双方が欧米への最終財の供給拠点であったが、2000 年以降はアジアのみが最終財の供給拠点となった。

このように、時代とともに日本の経済を支える基幹的な産業は絶えず新陳代謝を行ってきた。ある時期の基幹産業がアジアの途上国へ移転し国際分業を進める一方で、国内に世界から原材料や部品を輸入し新たな価値を付与して輸出する新たな産業を発展させることにより、日本の経済構造は次第に高度化し今日に至っている。これからも日本の経済の大きな柱の一つは、輸入した中間財や製品を国内でさらに付加価値をつけて海外に輸出する産業であろう。

しかし、日本にとってアジア各国が生産面でも消費面でも一段とその存在を高いものとなるだろう。アジア域内の産業構造の一層の高度化や、素材、部品から製品まで生産拠点の現地化がさらに進行するため、日本とアジアの産業的な連携や分業関係の見直しが必至となる。よりアジア域内での緊密化が進む中で、日本は技術の集積や社会、文化の個性などを拠り所として、より高度な製品の開発や海外で生産された製品に新たな価値を付加すると云う独自の成長を目指すことが極めて重要な戦略となるであろう。

4.2 アジアの消費市場の高度化と成長

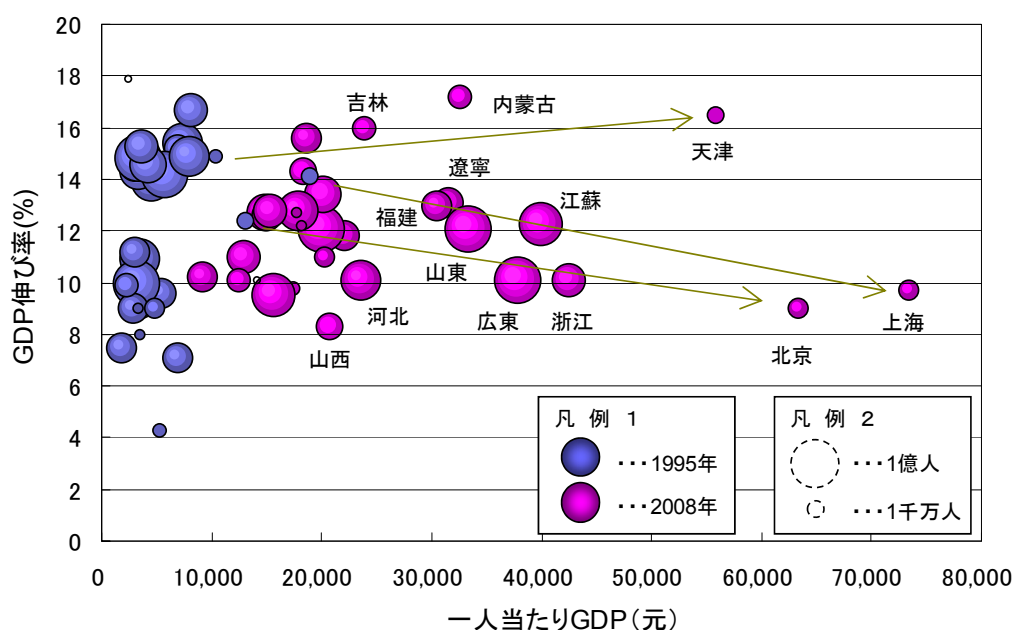
最近の試算³によれば、アジアで唯一の先進国である日本は、金融資産保有高が 1 億円超の富裕層人口は 150 万人を超え、アジアの富裕層の半分以上 (53.9%) を占める巨大な市場である。アジアで第二位の中国の富裕層人口は約 40 万人 (14.8%) であるが、30 億円超という「超」富裕層に絞って見ると、日本がアジア全体で 26.2% を占めるのに対して、中国は 29.6% と約 3 割を占め、すでにアジアで第一位の超富裕層人口国になっている。

総合研究開発機構 (NIRA) の推計⁴によれば、中間所得層と呼ばれる世帯可処分所得 5,000 ドル以上～35,000 ドル未満の人口は、アジアでは今後 10 年で 5 億人増加し、約 14 億人 (1990 年の 10 倍) にまで膨らむと予測している。

なかでも中国の成長は著しく、省市別の一人当たり GDP を見ると、1995 年以降で上海市は約 4 倍、北京市や天津市は約 5 倍など沿海部を中心に急速に増加している。このような国民所得の上昇によって、近年、中国では嗜好品の輸入が急増している。

³ 「Asia-Pacific Wealth Report 2008 (Merrill Lynch & Co. Inc.)」、2008 年 9 月

⁴ 「アジアを「内需」に ―規格・制度の標準化で― (NIRA)」、2009 年 10 月



注) 円の大きさは省・市の人口の規模 (千万人)
 資料) 中国国家统计局資料をもとに作成

図 11 中国の省市別 1 人当たり GDP (名目)

象徴的な事例として、例えば中国の「化粧品」の輸入は、2000 年では 1.6 億ドルであったが、2008 年には 11.1 億ドルと 8 年で約 7 倍にまで増加した。その輸入先も、2000 年は米国が中心であったが、2008 年にはフランスや日本にシフトした。また「ワイン」の輸入も増加しており、2000 年では 0.28 億ドルであったが、2008 年には 3.8 億ドルと 8 年間で約 14 倍にまで急増した。その輸入先も、2000 年はスペインが中心であったが、2008 年にはフランスやチリへと調達先が変化した。

このように、多数の富裕層の出現と膨大な中間層人口 (ボリューム・ゾーン) の急速な拡大により、中国を始めとするアジアの消費市場は、今後ますます高度化するとともに巨大化が進むと見られる。このアジアの大規模な消費の高級化志向が、日米欧という先進諸国のグローバル企業の立地戦略を、そのサプライチェーンも含めて大きく変化させることになる。したがって、これからの日本の国土経営は、こうした世界とアジアの大きな変化に正面から対応するものでなければならない。

5 悪循環から脱するための日本の成長戦略

5.1 従来の国土経営を脱却する新たな視座

日本の企業は進出先の海外での活動とあわせると大きな成長を遂げたが、国内に限れば成長はしていない。むしろ多くが縮小しつつある。日本の企業の多くがもっぱら国内で付加価値を生み出す生産活動を続けていた時代には、日本の企業の発展そのものを推進する産業政策が国土経営の経済的な基盤を形づくっていた。しかし、日本の企業が国境を越え急速にグローバル化すると、こうした従来型の産業政策と列島のあり方を示す国土政策との間に深刻な乖離が発生したと理解すべきである。いまや日本の国土に立地し活発に発展する産業の姿を描く新たな産業政策が求められている。

グローバル化時代の産業政策は、まず限りある国内需要への対応だけでなく、成長し高度化するアジアの需要に国内の生産活動が応える新たな産業形態を振興すべきである。さらに、国際分業が一層進展する中で新しい時代の加工貿易の中核となる産業を打ち立てていくべきである。歴史的にも日本は、世界から原材料や部品を輸入し、国内で製品として加工し価値を付加して世界へ輸出する加工貿易で発展してきた。グローバル化時代に日本が創造し評価される国際的な付加価値とはなにか、それが産業政策に問われていると云える。

これからの国土経営は、日本の国土を内からだけ見るのではなく、世界の中に列島を置き外から見つめることが重要である。従来の内向き志向から決別し、世界の中で日本が置かれた地理的、経済的、文化的な特性を冷静に見極め、日本のもつ優位性や個性を最大限に引き出す戦略こそ、これからの日本の成長に必要であり、国土経営の根幹をなすものである。そうして初めて、日本がアジア諸国のさらなる発展と高度化に寄与することが可能となる。

さらに、現下の経済危機の後に訪れるであろう新たなグローバル化の到来を目前にして、日本の「新たな貿易立国」の姿を描き上げることが必要である。日本列島を国際的に真に開かれた国土として成長させ、日本がアジアとともに発展する国土のあり方を提示する時である。日本が世界とアジアを緊密に結びつけながら逞しく成長していく、新たな視座に基づく国土政策と産業政策が必要とされている。

グローバル化により日本の企業が国境を越え成長していく一方で、日本は依然として列島の上に真に世界に開かれた豊かな社会を築くことが出来ないでいる。経済社会の変革を先送りし内なる国際化を避けたままで、日本はそのポテンシャルを十分に活かし発展を遂げることは出来ないであろう。グローバル化時代の一国の国際競争力とは、国民はもとより世界の人々や企業が活動の拠点をそこに求め、生活の根を下ろしたくなるような、豊かで質の高い魅力をもつかどうかにかかっていると云えよう。

5.2 世界とアジアをつなぐ日本の成長戦略

現下の経済危機を脱した後の世界においても、グローバル化の進展は続くであろう。しかし、国際社会や産業界の価値観は大きく変化しつつあり、新しい世界経済の構造が展開される時代が到来すると考えられる。即ち、これまでの量的拡大による利益最大化のみを追い求めたグローバル化を見直し、輸送費の適正化やセキュリティの高度化、地球温暖化対策など地球環境への配慮などに対処するため、生産と消費の近接化が飛躍的に進むであろう。その結果、世界の主要地域ごとに域内経済の緊密化が格段と進み、より成熟した地域経済圏が各地に誕生するとともに、地域相互が地球規模で交流する新しい重層構造のグローバル化時代に移行するであろう。

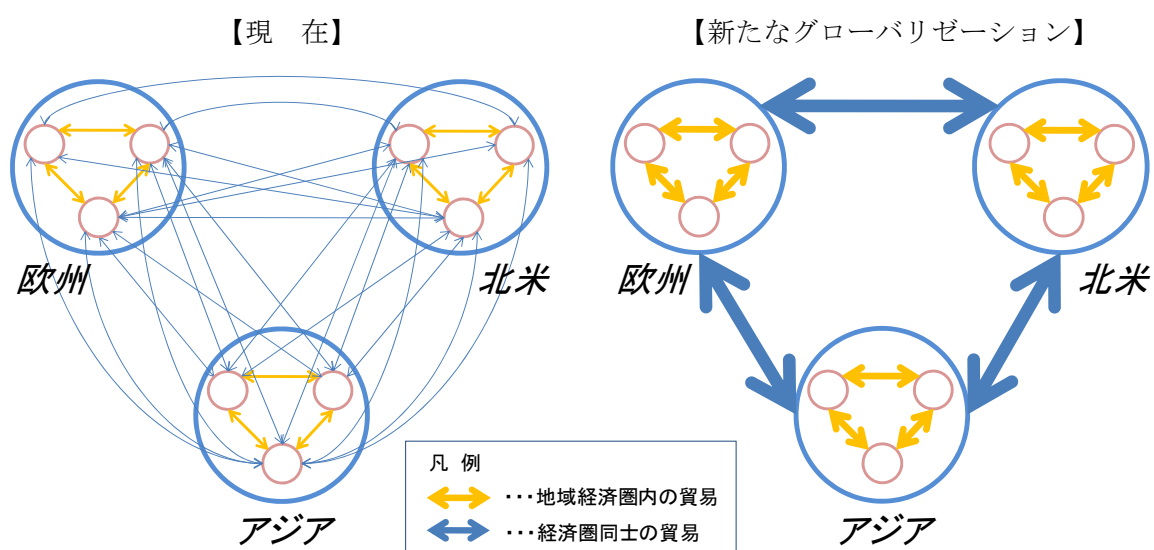


図12 新たなグローバル化時代における貿易の重層構造

したがって、日本を含むアジア地域では域内の産業立地や産業連関がさらに進み、生産のより多くを域内の消費にむけることとなり、普及品を中心に域内の貿易が爆発的に増大するであろう。と同時に、高級品への志向も急速に拡大し、アジア地域と欧州、北米など主要な他の経済地域とのグローバルな貿易が引き続き増加するであろう。

このような地域内連携の発展と地域間交流の拡大と云う重層的な構造を持つ新しいグローバルな貿易の進展は、日本にこれまでにない発展の視座と可能性をもたらす。即ち、国内の人口や消費の頭打ちに直面する日本にとって、アジア諸国との製造業の工程間分業を高度化することに加え、発展するアジア市場を世界と緊密に結びつけることにより、アジアの最終需要をこの列島内に取り込むことが新たな成長の戦略となる。

とくに、日本や欧米先進国の製造業が高度化すればするほど、きめ細かな仕

様への対応、優れたソフトやコンテンツの供給、的確なグレードアップやメンテナンスの提供、高度な安心や安全の保証など、顧客の満足を高めることが決定的な重要性をもつこととなる。従来の製造業とサービス産業が融合的に展開するロジスティクス産業への要請が高まってきていることに注目すべきである。

その意味から、アジア地域で唯一の先進国である日本は、国内生産だけでなく世界で生産された高度な製品を、国内市場はもとより急成長するアジア地域の企業や消費者のニーズに合わせて効率よく提供するための国際ロジスティクス産業の拠点として発展する優れた条件を備えている。この条件を最大限に活かすことこそ、国内産業の停滞と基幹コンテナ港湾の衰退という閉塞させている悪循環を断ち切る大きな手掛かりとなるのではないか。

即ち、日本の対岸至近には、急速な経済成長と圧倒的な人口を抱える中国が位置する。中国は世界の工場から世界の市場へと姿を変えつつあり、生産を支える高度な部品や機械、機器、装置類のみならず、増大する中高所得層が求める高級消費財まで、世界の先進国からの幅広い製品の輸入拡大が見込まれる。加えて何よりも、依然として日本が世界第二の規模をもち、高度な国内市場を維持していることが掛け替えのない大きな強みである。

ここに、日本、中国、韓国など東アジア全域を高度な製品の一大市場として捉え、その国際的なロジスティクス活動の中核機能を日本に立地、集積させる戦略が見えてくる。JETRO が実施した外国企業の対日投資に関する調査⁵によれば、「運輸及び物流インフラ」や「電機・情報通信インフラ」、「透明性及び政治的安定」、「人材の質」、「研究・開発機関の質」など多くの面で、日本はアジアの中で最も高い評価を得ている。

実際にこのような日本の高いポテンシャルに期待して、販路をアジアに見据え日本に立地する企業も出始めている。2007 年に沖縄にある石油精製企業を買収したブラジルの国営石油会社は、本国から割安な重質原油を沖縄に持ち込み、アジアで需要が高まる軽油や化学品原料を生産しアジア地域に輸出するビジネスモデルの構築を目指している。沖縄を選んだ理由として、成長が期待できる中国、台湾、韓国に近く、かつ南アジアもカバーできる沖縄の「地理的ポテンシャル」と日本の「政治的・法的な安定」を挙げている。

さらに、中国をはじめ新興諸国で大量生産された安価な消費財が全世界へ供給される一方で、日本の歴史や文化、伝統に基づく「日本らしさ」や高い技術力によって生産された証としての「日本ブランド」など、すでに海外では日本製品に対する評価が高い。大手広告代理店が世界 14 都市で実施した「日本製品」に対するイメージ調査⁶によれば、品質、製品のセンス、個性、価格に見合った

⁵ 「欧米アジアの外国企業の対日投資関心度調査 (JETRO)」、2008 年 3 月

⁶ 「注目される世界の新興市場 14 都市の日本製品に対するイメージ調査 (博報堂)」、2009 年 1 月

価値など、全ての指標で日本製品が欧州製、米国製、中国製、韓国製等を抑えてトップに評価されたという結果も出ている。

事例として紹介すれば、川崎港の輸入促進地域にある「かわさきファズ」では、ベトナムで生産した欧米ブランドのアパレルを日本に輸入し、品質に細心の注意を払い日本人職人による検査、補修と品質保証を行って国内の高級品市場に供給している。このような高い品質へのこだわりは、アジアの中高所得者のニーズにも応えるものであり、製品の供給範囲を国内からアジアへ広げる可能性をもっている。

こうした日本のもつ国際的な強みをさらに戦略的に活かすことによって、グローバルな展開をする優れたロジスティクス企業の日本国内への立地が進展し、新たな雇用や投資が生まれる。そして国際貿易が質量ともに活発化し拡大することにより、基幹コンテナ航路の日本への寄港が増勢に転じ日本港湾の効率化への取り組みにも拍車がかかる。さらに列島の国際アクセス性が飛躍的に高まり、日本に立地する産業の国際競争力が高まり、日本の経済がさらに成長するという好循環につながる日本の新しい成長の姿が浮かび上がってくる。

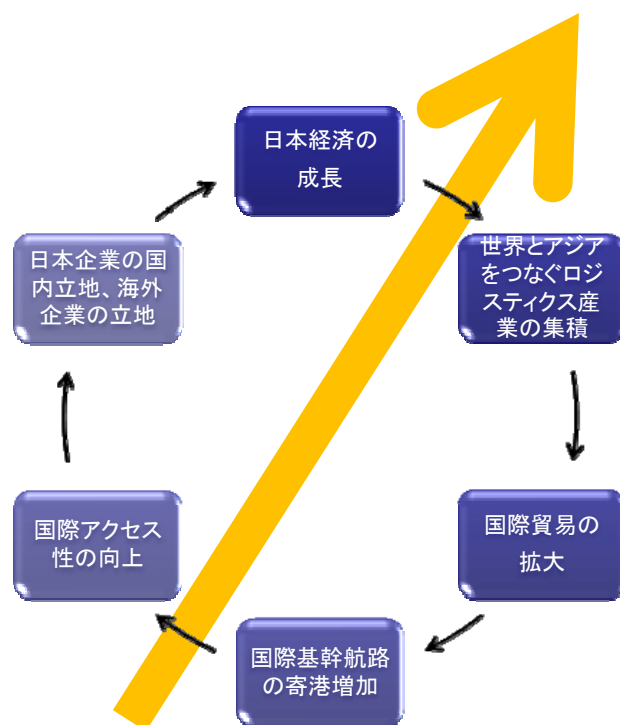


図 13 経済成長と港湾発展の好循環

6. 新しい貿易立国日本の姿

6.1 急成長する国際ロジスティクス産業

国際分業の進展により生産や販売の拠点が地球規模で分散化したため、グローバルに事業を展開する企業では、調達、生産、供給のすべての過程における無駄な在庫の削減や欠品による機会損失の最小化などを図るため、情報通信技術（ICT）を活用したサプライチェーンマネジメント（SCM）の取り組みが進められている。

SCM は、商品の生産から消費者の手元に届くまでの間の製品や情報等の流れの最適化を目指すため、リアルタイムで管理された需給情報に基づく精度の高い需要予測と生産、受発注管理、そしてジャストインタイムを実現する効率的で確実な物流システムの構築の双方が欠かせない。生産と販売が国境を越えて展開されるグローバル化時代においては、ますます SCM の重要性が高まり、地球規模での製品や部品の輸送と保管を高度に管理できるか否かが、企業の収益を大きく左右する状況となっている。

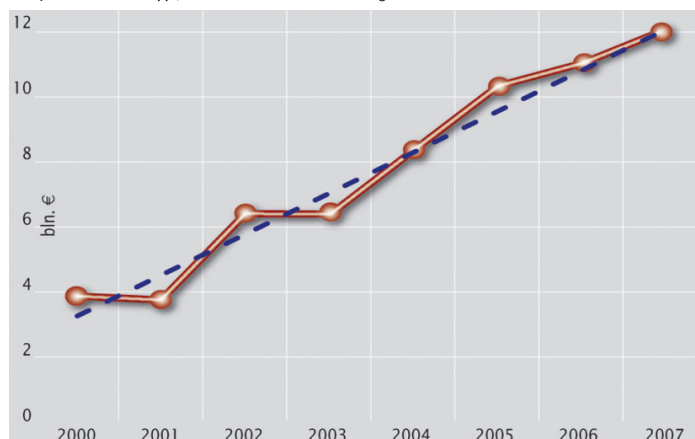
と同時に、家電や情報通信機器等の製品のモジュール化の進展に伴い、例えばパソコンなどはハードディスクとモニター、キーボード等のパーツを世界各地から拠点施設に集め、顧客の注文するタイプや性能など仕様に応じて組み立て、注文されたソフトをインストールし、梱包して短時間で顧客へ製品を届けることを可能とする生産・販売システムがすでに構築されている。このような製品製造の最終段階での加工や組み立ては、従来の製造業だけではなく物流業から発展したロジスティクス産業によって行われることが多くなっている。

ロジスティクス産業は、製品の保管や仕分け、混載等による供給のタイミングの最適化や、ラベリング、製品組立、ソフトウェアのインストールやリコール対応など、単に製品を輸送するだけでなく製品に価値を付加する様々なサービスを提供している。こうしたサービス分野の拡大により、ロジスティクス産業はこれまでのような製造業に依存する付帯的な産業ではなく、一つの独立した産業としてその存在感を増している。

例えばドイツのロジスティクス産業の規模は、2006年に約1,700億ユーロまで拡大しており、これは同国のGDPの約7%に相当し、約6万社の企業が携わり、250万人を雇用している⁷。欧州全体で見ても、ロジスティクス産業の成長率は4~8%で、全産業の成長率に比べて2.5倍もの伸びを示す成長著しい産業として位置付けられている。このため、世界の投資家も国際ロジスティクス産業に注目しており、欧州では、2007年のロジスティクス産業への投資額は120億

⁷ 「The European Logistics Market」, By Prof. Dr. Dieter W. Rebitzer (University of Nürtingen - Gieslingen)

ユーロで、2000年比で3倍となっている。



資料)「The European Logistics Market (Europe Real Estate Publishers)」、2007.

図 14 欧州のロジスティクス産業への投資

一方、世界の主要な港湾では、成長する国際ロジスティクス産業を集積させ自らの発展に繋げるため、近年、コンテナターミナルの背後に広大なロジスティクス活動の空間を開発し、多種多様なインセンティブを付与することによって、国際的なロジスティクス企業の誘致に力を入れている。

例えばロッテルダム港では、ディストリパークと呼ばれる物流団地に世界的なロジスティクス企業を多数立地させ、EU 全域の市場をターゲットとした多様な機能と価値を生み出すロジスティクス・サービスを提供するとともに、地域の雇用や税収の増加に貢献している。具体的なサービス内容としては、ロッテルダム港が EU の中心に位置するという地理的優位性を活かし、EU 域外から輸入される製品について、EU 諸国で異なる製品のパッケージや言語等を各国の規格に適合させるための包装や最終組み立て、マニュアルの添付等を行い、欧州各地に発送している。

主要港湾におけるこうしたロジスティクス機能の集積に向けた取り組みは、グローバル化時代における港湾の新たな経営戦略ともなっている。港湾がグローバルなロジスティクス・ネットワークの進展の中に埋没せず、その役割を強化し地域経済の発展に寄与し続けるためには、海上輸送と陸上輸送を効率よく結節することのみを目指す伝統的な港湾のあり方から脱却することが求められている。即ち、港湾を単なる貨物の通過点から高度なロジスティクス上の価値を生み出すサプライチェーンの中核的な存在へと変身させることが、港湾経営にとって最重要課題となっている。

6.2 国際ロジスティクス産業拠点としての日本

日本の新たな成長戦略として、世界とアジアを緊密に結び付け、国内のみな

らずアジア全域に照準を当てた国際ロジスティクス産業の活動拠点を開発する。日本はそのための極めて高いポテンシャルを有していると云える。

まず、幸いにも日本は、世界の成長センターであるアジア地域の圏域内に位置し、アジア諸国とくに中国や韓国とは1,000-2,000kmの海上ネットワークでつながれている。日本の市場は米国に次ぐ規模と高い品質を求める独自の価値観をもっており、中国や韓国などアジアの台頭しつつある中高所得層の市場と合わせると、世界をリードする高付加価値製品を求める一大市場となりつつある。



注) 東アジアは、日本、韓国、北朝鮮、中国、台湾をさす。経済重心は、各国、地域の首都（中国のみ省・市）の経済規模（GDP）と緯度経度をもとに算出した。

資料) 「UNCTAD HANDBOOK OF STATISTICS (UNCTAD)」 及び中国国家统计局資料をもとに作成

図 15 東アジアの経済重心の変化

例えば、東アジア地域の経済活動の重心位置を分析すると、1994年には神戸周辺に重心があり、2007年には対馬海峡（済州島周辺）あたりに西漸している。東アジアの経済重心ははまだ日本の近傍に留まっており、日本が東アジアにおいてその地理的優位性を依然として保持していることが分かる。

今日、アジアの生産と消費の旺盛な活力を取り込んだ日本の成長戦略が求められている。このため日本としては、アジアに展開する生産活動のマザーファ

クトリー化、環境やエネルギー分野の技術や経験の国際事業化など、既存の国内産業の強化や高度化を強力に推進する一方で、欧米や日本など先進諸国で生産された高品質な製品を、アジア市場が求める多種多様なニーズに合わせて供給する国際ロジスティクス産業を国内に立地、集積させることが重要である。さらに、関連する広範な活動を包含したロジスティクス産業クラスターを発展させることが日本の新たな成長の鍵となるに違いない。

今やすでにロジスティクス産業は、貨物がある地点からある地点へ単に移動させる産業ではなく、生産と消費を有機的に結びつけ供給の途上において付加価値を生み出すリーディング産業に成長している。欧州では、すでに国内総生産の大きな担い手になっている。アジア市場のさらなる発展の時代を迎えて、列島のもつ優位性を活かし、国内を含むアジア全域の市場と世界とを結びつける新しいロジスティクス活動の国際拠点を戦略的に開発することが重要である。国際ロジスティクス産業をグローバル化時代の日本の新しい成長産業の一つとして位置づける時である。

さらに、今回の歴史的な経済危機を契機として、世界の企業は地球規模での拡大のみを推し進めてきた従来のグローバル化を見直しつつある。初心に立ち返る輸送の最小化や地球環境を配慮したCO₂の削減、サプライチェーンのセキュリティ確保などを高度に進めるため、生産と消費を近隣諸国の中で展開する方向を強めることが見込まれる。今後は隣接する諸国が相互に交流する地域経済の緊密化が飛躍的に高まるであろう。こうした地域内経済の一体化と地域同士を相互に結ぶ地球規模での経済交流の進展の同時進行こそが、新しいグローバル化時代の国際貿易の枠組みを形作る。世界とアジアをつなぐ日本の国際的ロジスティクス産業ゾーン開発と云う成長戦略は、こうした歴史的な時代の転換と軌を一にするものである。

また、世界とアジアを結びつける新たな国際ロジスティクス産業の拠点を日本国内に開発することは日本の成長のみならず、広く世界の経済成長とアジアの生活の向上、産業の発展に寄与することでもある。さらに、海上輸送を軸にしたアジア地域の高度ロジスティクス・システムを形成することは、地球温暖化防止のための低炭素型地域ネットワーク構築に日本が世界に先駆けてイニシアティブをとることを意味する。

Ⅲ 「国際ロジスティクス産業ゾーン」の開発

7 「国際ロジスティクス産業ゾーン」開発のコンセプト

7.1 新しい国土、産業づくりへの突破口

本提言は、アジアの活力を取り込む日本の新たな成長戦略として、グローバル化時代にふさわしい貿易立国としての日本を目指し、世界とアジアを結ぶ国際ロジスティクス産業の育成、集積を基軸に据えることにより、国際的に開かれた国土づくりと産業の活性化を図り、国内に新たな雇用と投資を創出しようとするものである。

このため、国内の数か所に「国際ロジスティクス産業ゾーン」を開発し、国内外の国際ロジスティクス企業を誘致、集積させるとともに、関連する広範な活動を包含する国際ロジスティクス産業クラスターを発展させる。日本の国内市場とともに中国など近隣アジア諸国の成長著しい産業や急増しつつある中高所得層を対象として、世界とアジアを高度に結びつける新たな国際ロジスティクス活動の一大拠点形成する。

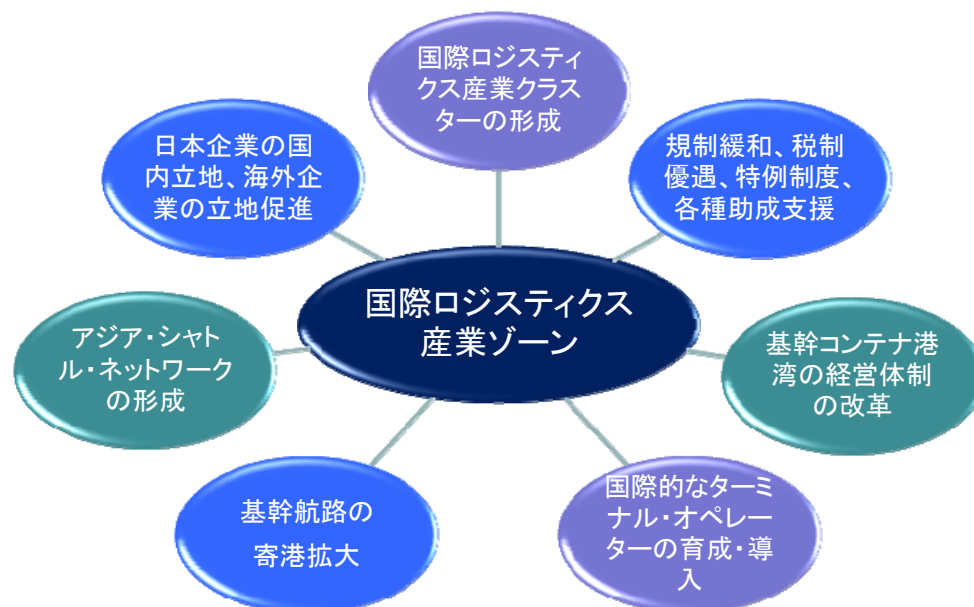


図 16 「国際ロジスティクス産業ゾーン」開発のコンセプト

「国際ロジスティクス産業ゾーン」では、主として日本や欧米で生産、製造されアジアの中高所得層が消費する高品位の製品、さらに日本やアジア各地の産業が使用する高度な機械や機器、システムなどを取り扱うこととなる。アジア各地への効率的な配送ネットワークを完備し、これら価格や品質が高い製品について、流通の中間または最終過程で消費者や利用企業のニーズや注文に応

じる調整や加工、組み合わせ、さらには販売後の保守や修理など、きめ細かなサービスを提供する。日本の技術や伝統を加えた新たな製品を国際市場に送り出す拠点ともなる。

国際貿易の拡大により国際コンテナの基幹航路やアジア航路の拡充を図り、日本の国際アクセス性を再生、強化するとともに、多様なロジスティクス・サービスを提供することにより、国内に立地する既存の産業の国際競争力を高めその成長を支援する。また外資系企業の日本への立地を促進し、国内経済の活発化、国際化を推進する。基幹コンテナ港湾の経営体制を抜本的に改革する一方、「国際ロジスティクス産業ゾーン」を形成する中核プロジェクトとして、臨海部に広がる港湾空間を大規模に再編、再開発することにより、優れた環境とインフラをもった「国際ロジスティクス・パーク」を整備する。

本提言を、単に産業の振興としてだけでなく、新しい国土づくり産業づくりの突破口として位置付けることが重要である。日本を真に国際的に開かれた豊かな経済社会へと発展させる戦略的な政策として位置づけ、政府、地方自治体、産業界、市民が力を結集してその実現に取り組むことを提言する。

とくに、政府は省庁横断的に関係する法令や従来 of 慣習を見直し、「国際ロジスティクス特別促進地区」を設定して、規制の撤廃や緩和、先進的な促進施策や立法措置の実施などを大胆に講じるものとする。同時に、政府は、アジア諸国との一層の緊密化を実現するため、自由貿易協定(FTA)や経済連携協定(EPA)の締結を加速化させるとともに、関係諸国と協力してアジア地域ロジスティクス・システムを形成するため戦略的な連携プロジェクトを強力に推進する。

7.2 展開すべきロジスティクス活動

日本に展開する国際ロジスティクス産業は、主として日本や欧米で生産、製造され日本を含むアジアの中高所得層が消費する完成品や一部その中間財を取り扱う。日本や欧米で生産され国内やアジアに展開する各種産業が使用する高度な機械、機器、システムなども、その主要な取扱品となる。また、日本で生産される安全性や品質に優れた農水畜産品も有力な対象となるであろう。

即ち価格や品質が比較的高く、流通の最終過程で消費者のニーズや注文にあわせて加工する必要性が高い製品が中心を占める。かつ、日本国内とアジア諸国とを併せたマーケットの規模が比較的大きい製品の加工や流通活動を展開することが中心的な機能として考えられる。勿論、これに関連する広範なロジスティクス産業クラスターが集積、発展することが重要である。

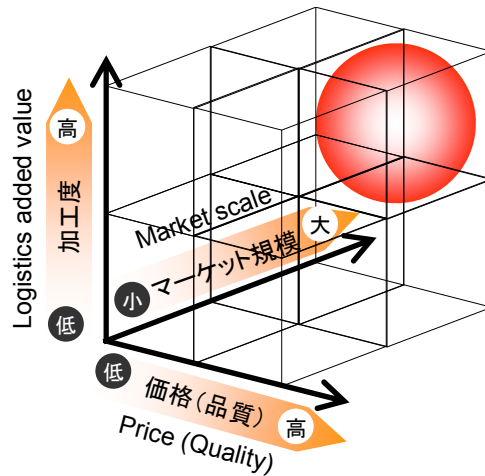


図 17 日本のロジスティクス産業のターゲット分野

さらに、欧米で生産され日本の技術や伝統を加味した製品を、新たな国際ブランドとして市場に出す拠点となる可能性も高い。例えば、欧米で作られた製品を日本に持ち込み、成熟するアジア各地のニーズやテストに合わせ日本独自の技法やきめ細かい加工、調整を行いながらオンタイムでアジア各地に供給する。反対に、アジアで生産された製品や半製品を日本に持ち込み独自の加工を加えブランド価値を高めて、日本国内のみならず世界市場に供給することも可能であろう。

と同時に、日本及びアジア各地の産業が使用する機械、機器、設備、システムなど欧米から輸入された製品についても、利用企業の細かな仕様に合わせた調整やその後の継続的な保守管理を含め、製造とサービスが融合した機能をこの日本の「国際ロジスティクス産業ゾーン」が担うことになるであろう。

具体的なロジスティクス機能や関連機能としては、付加する価値の内容や空間的な広がりに応じて整理すると、以下のようなものが中心となる。

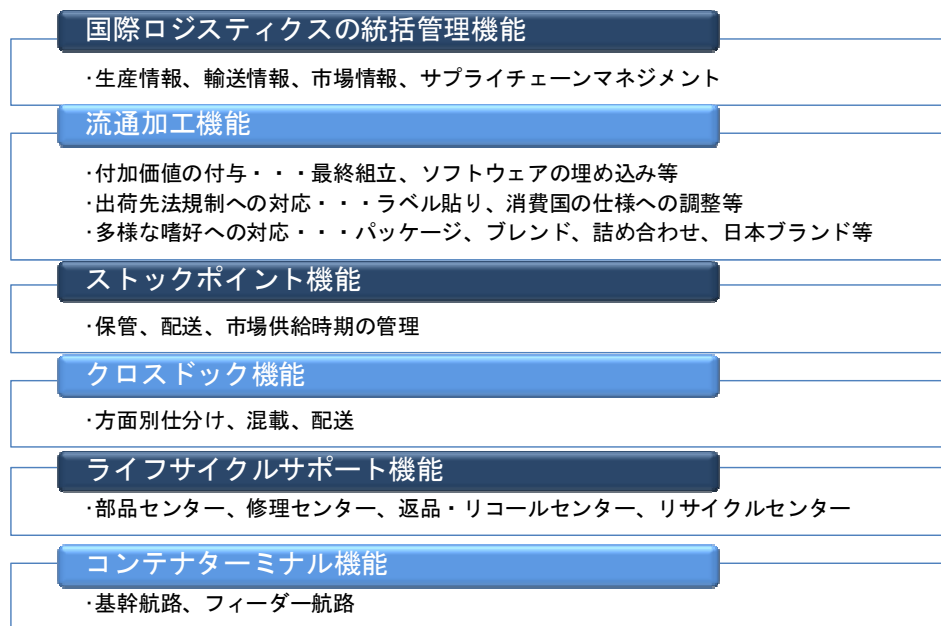


図 18 「国際ロジスティクス産業ゾーン」が担うロジスティクス機能

さらに関連する機能としては、以下のようなものが挙げられる。

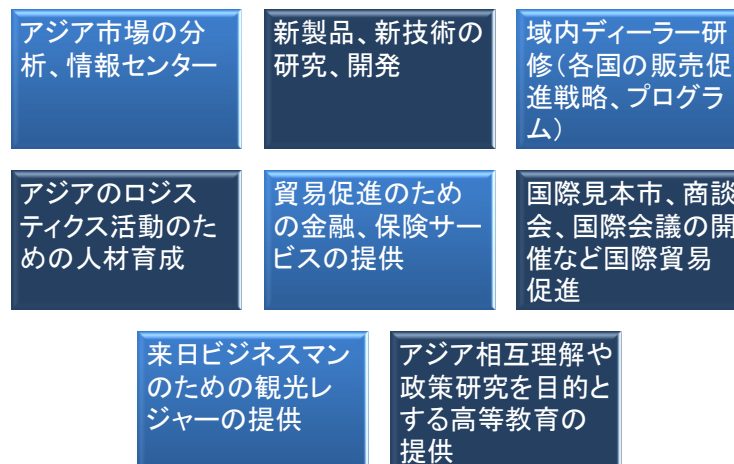


図 19 「国際ロジスティクス産業ゾーン」に関連する機能

これらを総合すると、日本で展開するロジスティクス・サービスは、中国や韓国のように汎用で安価な製品を大量に取り扱う保管・配送センターを中心としたアジア型のロジスティクス・サービスではなく、むしろ、オランダやドイツのように価値の高い消費財、機械製品や部品などを総合的に保管、加工し顧客のニーズや注文に合わせながら、タイムリーに配送する欧州型のロジスティクス・サービスを目指している。

8 「国際ロジスティクス産業ゾーン」開発の推進

8.1 国家成長戦略としての開発

政府は、日本の新しい国土づくり、産業づくりの突破口として、「国際ロジスティクス産業ゾーン」の開発に省庁横断的に取り組む。このため、「国際ロジスティクス産業ゾーン開発推進法」を制定し、政府が世界とアジアを結びつける複数の適切な地域を選定し、その開発に戦略的に取り組むものとする。国際ロジスティクス産業の集積をハードとソフトの両面から支援、促進し、ロジスティクス産業クラスターの発展を図るとともに、製造業など国内既存産業の国際貿易の拡大を支援するため、国際ロジスティクス産業ゾーンの総合的な開発の基本方針を策定する。基本方針の柱となる主要な事項は以下の四項目である。

- ▶ 国際的なロジスティクス産業の立地、集積
- ▶ 国内・国際ロジスティクス・システムの改善、強化
- ▶ 国際貿易システムの簡素化、効率化、高度化
- ▶ 国際ロジスティクス産業クラスターの形成

「国際ロジスティクス産業ゾーン」の開発は、日本を単なる国際的な貨物の通過点とせず、ロジスティクス・プロセスの中で新たな価値を創造する次世代型ロジスティクス産業の国際的センターとして開発するものである。アジアがさらに成長する時代にあって世界とアジアを結び、製造業とサービス業とが高度に支援し融合する未来型の産業の展開する空間を実現していくものである。さらに、研究や交流を含む国際的なロジスティクス産業クラスターの形成を図る。

本提言に取り組むことにより国際貿易を活発化し、コンテナ取扱量を飛躍的に増大させ基幹コンテナ航路の日本寄港を充実、強化する。「国際ロジスティクス産業ゾーン」を支えるコンテナ港湾については、港湾の管理から港湾の経営へと体制を刷新し、港湾運送事業からターミナル運営事業へと業態を変革するなど、グローバル化時代にふさわしい国際的なコンテナ港湾の実現を図る。

国家成長戦略としての「国際ロジスティクス産業ゾーン」の開発に当たって、政府の関係省庁は連携して次のような事項に取り組むこととする。

(1) 「国際ロジスティクス産業ゾーン開発推進法」の制定

国は本提言の実現に向け「国際ロジスティクス産業ゾーン開発推進法」を制定する。同法により「国際ロジスティクス産業ゾーン」開発の目標を明らかにするとともに、既存制度の撤廃や緩和、支援措置の導入、新規制度の創設など

具体的な推進方策を定め、国の内外に対し本提言への政府の明確なコミットメントを伝える。

また、「国際ロジスティクス産業ゾーン」の開発を円滑に進めるため、国、地方自治体、港湾管理者、産業界、地域住民など多くの関係者の連携の仕組みと責任の分担を定める。国は「国際ロジスティクス産業ゾーン開発推進本部」を政府内に設置し、「国際ロジスティクス産業ゾーン」に関する「基本方針」を定めるとともに、推進施策の立案、関係者間の意見調整、関係国政府や国際機関との交渉、国内外への広報、国民への説明責任の履行など、総合的な取り組みを進める。

(2) 「国際ロジスティクス産業ゾーン」「同特別促進地区」の指定

政府は法律に基づき「国際ロジスティクス産業ゾーン」を指定する。国際ロジスティクス企業の誘致には、すでに各国がその実現に向けて国を挙げて取り組んでおり、日本が国際ロジスティクス産業の集積に成功するためには、十分に競争力のある立地支援策や国際的なロジスティクス活動のための優れた環境条件を整える必要がある。

このため、とくにこれら施策を集中的に投入する戦略的な区域を「国際ロジスティクス特別促進地区」として「国際ロジスティクス産業ゾーン」の中に設けることとし、立地誘致に関するインセンティブの付与やロジスティクス活動を支援する規制緩和、撤廃などを迅速かつ効果的に実施する。

(3) 規制緩和、税制優遇、特例制度、各種助成支援

アジアに進出しようとする欧米企業は、アジアを国単位ではなく地域市場として捉え、これから一層の成長が期待されるアジアへの進出先を検討している。国際ロジスティクス産業についてみれば、日本の港湾の効率性やコストのみならず、アジア各地へのアクセス性やロジスティクス産業への支援など幅広い環境条件を視野に入れて適地を求めている。

このため、推進本部は i) 企業立地促進、ii) ロジスティクス・システム改善、iii) 貿易促進、iv) 産業クラスター形成などに関わる誘致、支援のインセンティブを、国際的にみて十分な競争力と魅力のある内容で提供する必要がある。国際・国内ロジスティクス・システムの強化や背後都市の充実や産業クラスターの形成まで含んだ幅広い推進策を講じるため、規制の緩和、税制優遇措置、特例制度、各種助成の提供など、関係省庁が結束して総合的に取り組むことが重要である。

例えばロッテルダム港では、コンテナターミナルとディストリパーク間を専用道路でつなぐことにより保税輸送の移動許可を不要としている。またドバイ

港や高雄港、上海港等では、自由貿易港区を実質上国外扱いとし輸入関税を免除するなど税制優遇措置を実施している。また多くは用地の賃貸料についても極めて安価に設定している。例えば上海港外高橋保税区の土地賃貸料は年間1,600円/m²、ドバイ港は年間360円/m²、釜山新港に至っては年間45円/m²（契約期間は最長50年）と大幅なインセンティブが付与されている⁸。

さらに上記支援に加えて、先進国、途上国を問わず多くの国では、現地への適応のためのコンサルティングや、優秀な人材の紹介、行政サービスの充実、外国人に対する教育や医療の提供など多面的なサポート体制が構築されている。

8.2 地域における総合的な取り組み

それぞれの地域は、「国際ロジスティクス産業ゾーン」の開発を進めるため「基本計画」を策定して総合的に取り組むこととする。地域の特性を踏まえながら国際ロジスティクス産業を立地集積させ、ロジスティクス産業クラスターを形成発展させるとともに、その展開の場として臨海部の港湾空間を大規模に再編成、再開発する。また合理的な土地利用や充実した交通体系、情報システムを備える高度な「国際ロジスティクス・パーク」を整備する一方、国際コンテナの基幹航路やアジア航路が寄港するコンテナターミナルの機能拡充を行う。

地域は「国際ロジスティクス産業ゾーン」の開発のため、次のような事項に取り組むこととする。

(1) 「国際ロジスティクス産業ゾーン開発推進機構」の設置

それぞれの地域では、地域の自治体や産業界、市民など多くの関係者が力をあわせて、機動的かつ効果的に「国際ロジスティクス産業ゾーン」の開発に取り組むことが重要である。

このため、地域ごとに「国際ロジスティクス産業ゾーン開発推進機構」を設置し、政府の推進本部と密接な関係を保ちながら、計画や戦略の立案、関係者間の意見調整、国内外への広報や市民への説明などを進め、目的の達成に取り組む。

また、同機構は、本ゾーンへの進出企業に対する情報提供から立地交渉や行政手続き、さらに開業後の支援アドバイスまで、地域の一元化された支援窓口として、プロジェクト推進の中心的な役割を果たす。

(2) 「基本計画」と「特別促進地区計画」の策定

地域は「国際ロジスティクス産業ゾーン」開発の総合的な戦略書として「基

⁸ 安部（2006）、「日本企業のグローバルサプライチェーン・ロジスティクスハブの実態と今後の整備の方向性に関する考察」、国土技術政策総合研究所資料、No.337.

本計画」を策定する。地域の特性を踏まえた開発目標や目指すべき姿を明確に定め、実現のための基本的な戦略を体系的に組み立てる。また地域の魅力ある資源の活用方策や具体的な立地支援策をまとめるとともに、基幹的なインフラの整備計画を確定する。

また、「特別促進地区」の指定と運用を地域の総意として決定する。同地区に適用される規制の緩和、税制優遇措置、特例制度、各種助成などを明確にすると同時に、詳細な地区開発プロジェクトや地区の管理運営に関する仕組みを盛り込んだ「特別促進地区計画」を策定する。

(3) 企業の誘致、地域の人材育成

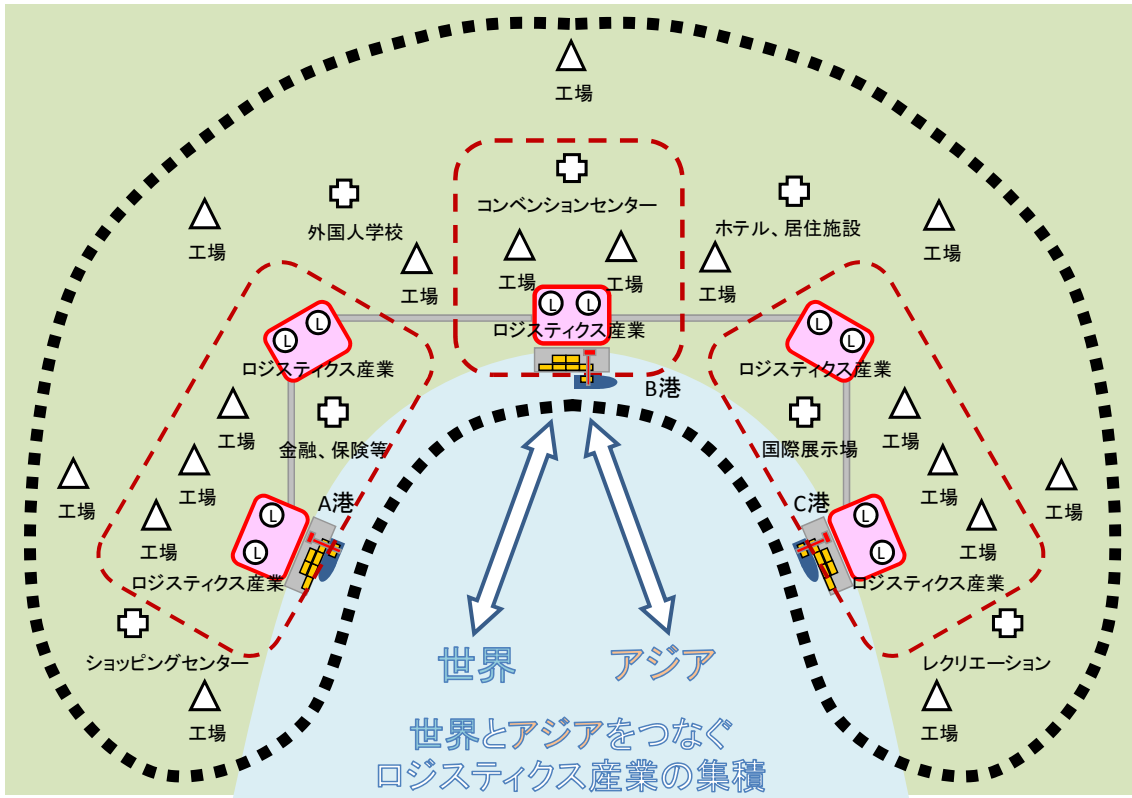
「国際ロジスティクス産業ゾーン」の開発には、国際的な企業誘致を含め専門的なマーケティング活動が重要である。これまで行政が行ってきた企業誘致活動の枠を超え、チャンスを実実に成果に結びつける迅速で柔軟な対応が不可欠である。このため、責任を持って企業との交渉に当たることが出来るよう、進出する企業や利用者に対する地域の対応窓口を推進機構に一元化する。そして推進機構に幅広い経験を有する人材を国内外から集め、国際的なロジスティクス企業の誘致にあたらせる。

また、日本では国際ロジスティクス産業の中核を担える人材の育成が遅れている。これまで地域の培ってきた物流や産業の技術や経験を活かしながら、「基本計画」を実現するための人材の育成を進めることが重要である。とくにアジア諸国の地域パートナーとの連携を強めながら効果的に取り組む必要がある。

(4) 「国際ロジスティクス・パーク」の開発

「特別促進地区」では、多様な国際ロジスティクス活動を積極的に集積、展開するために優れた環境やインフラをもった「国際ロジスティクス・パーク」を拠点的に開発する。このため港湾の遊休地を含む臨海部の大規模な再編が必要となってくる。新たな土地利用のゾーニングを導入するとともに、基幹的な交通インフラ及びロジスティクス情報インフラの整備を推進する。

また、立地するロジスティクス企業相互やコンテナターミナルとの貨物の輸送を効率的に行うため、セキュリティの確保を十分に維持しながら、保税状態のまま低コストの輸送を可能にするハード面とソフト面でのさまざま工夫と新たな仕組みを展開する。



<p>凡例 1</p> <ul style="list-style-type: none"> …国際ロジスティクス産業ゾーン …国際ロジスティクス特別促進地区 …国際ロジスティクス・パーク 	<p>凡例 2</p> <ul style="list-style-type: none"> L …国際ロジスティクス産業 △ …国際ロジスティクス産業をサポートする工場(製造業) + …国際ロジスティクス産業を総合的にサポートする関連施設
---	---

図 20 国際ロジスティクス産業ゾーン、特別促進地区、ロジスティクス・パークとの空間的イメージ図

(5) 海外および国内地域とのロジスティクス連携

地域の特徴を最大限に活かしながら、かつ国際的なネットワークを強化して「国際ロジスティクス産業ゾーン」を開発することが極めて重要である。このため、欧米やアジアの主要地域そして国内の拠点となる地域との間に、ロジスティクス・ネットワークを形成する地域連携が大きな役割を果たすことになる。

目標とする市場や商品セグメントに応じて、国内外の地域とのロジスティクス連携を強化し、情報の共有化、相互インセンティブの提供、関係制度の調和的運用、施設利用の問題点解決などについて、国境を越え地域を越えて連携し取り組む必要がある。地域の主体性と才覚をもって、連携先の地域とともに行動プログラムを構築し、活動のリーダーシップをとることが重要となる。

9 港湾の変革と展開

9.1 国際ロジスティクス産業港湾への脱皮

「国際ロジスティクス産業ゾーン」の開発を成功させるためには、日本の港湾とくに基幹コンテナ港湾の役割に関するパラダイムの大転換が求められる。即ち、グローバル化とともに国際的なサプライチェーンマネジメントが急速に進展する今日、港湾が伝統的な交通結節機能にのみ固執しては貨物が通過するだけの代替性の高い存在となり、地域の主体的な港湾経営や地域経済への貢献が困難となっている。このため日本のコンテナ港湾は、世界の主要港湾と同様に、コンテナターミナルの効率化を目指すだけでなく多様なロジスティクス活動を集積させ、サプライチェーンの中核的な存在となるべくロジスティクス産業港湾へと脱皮を急ぐ必要がある。

この国際ロジスティクス産業港湾への脱皮には、大規模で高質なロジスティクス空間の開発が欠かせない。このため、臨海工業地帯の遊休地など日本の大都市圏港湾に広がる既存の臨海空間の大規模な再編成を積極的に進め、新しい時代にふさわしい産業空間を開発する。国際ロジスティクス産業の活動を支援し促進するため、高規格のアクセス道路や鉄道の整備、空港との連携、国際ロジスティクスを支える都市機能の強化などを進める。従来の重厚長大産業の空間から国際的なロジスティクス産業の空間に向けて、インフラ体系と空間構造を転換していくものである。

さらに国際ロジスティクス産業を拠点的に集積させる「国際ロジスティクス・パーク」を戦略的に開発する。効率的で多様な交通体系へのアクセスの強化、環境やエネルギーに配慮した産業ゾーンの計画的な開発、既存の産業とロジスティクス産業との連携、国際的な物流の効率化など、世界に先行する水準を備えたロジスティクス産業拠点を目指す。また、都市域から通勤する就業者の利便性の向上や労働環境の改善など、ハードとソフトの両面からグローバル化時代にふさわしい総合的な港湾空間の形成に取り組む。

もとよりコンテナ船の大型化は欧米と日本を結ぶ基幹航路、アジア諸国と日本を結ぶ近海航路ともに今後も着実に進むものと見込まれるので、日本の港湾における大型コンテナ船の安全な接岸と迅速で効率的な荷役作業の実現は本提言の成功に不可欠であり、日本がグローバルなサプライチェーンのボトルネックとならないためにも極めて重要である。また日本のコンテナ港湾がコスト的に十分な国際性をもつためには、高い土地代や人件費を克服する革新的なシステムや技術の導入により、コンテナターミナルの自動化、高速化、立体化などへの挑戦を進め次世代型コンテナターミナルの開発を急ぐ必要がある。

9.2 基幹コンテナ港湾の経営体制の改革

今日の国際コンテナ港湾には、激しい競争の中でグローバルに活動する船社や荷主企業さらにターミナル事業者などを相手に、専門的な知識と豊かな経験をもって迅速かつ柔軟に行動する経営が求められている。しかし日本の港湾は、第二次大戦直後に確立された港湾制度のもと、基本的には地方自治行政の一環として公共的な港湾利用を目的に管理が行われている。また地方自治体の港湾部局では、他部局との頻繁な人事異動により職員の専門性を高めることが容易でなく、一般行政の執行基準や手順への厳しい遵守が求められるため、国際ビジネスとしての一面を持つ国際コンテナ港湾の経営に取り組む良好な環境にあるとは云い難い。

「国際ロジスティクス産業ゾーン」の開発を進めるためには、こうした基幹コンテナ港湾の制度的枠組みを見直し、「管理する港湾」から「経営する港湾」へと大胆な制度変革を導入する必要がある。従来の港湾行政の枠を越え、国際的な港湾の利用者の満足と評価を実現し得る経営体制を早急に構築することが重要である。しかし、日本の港湾は国際国内の物流や人流から市民のレクリエーションの場の提供や都市廃棄物の処分まで幅広い役割を果たしているため、基幹コンテナ港湾の経営にのみ特化した専門的な体制を港湾管理者である地方自治体の組織内部に確立することは容易ではない。

したがって、地域の総合的な臨海部利用の一環として港湾開発に取り組む日本の港湾制度の長所、強さを維持しつつも、基幹コンテナ港湾の専門的な経営を実現する道として、現在のコンテナ埠頭公社などを民営化し国際コンテナ港湾の経営機能を一元化する。つまり、公共コンテナターミナルの運営や振興・マーケティングなど港湾部局の機能を一部移管すると同時に、港湾管理者が機動的に関与できない民間とのロジスティクス共同事業や行政区域を越えたプロジェクトの実施など、ロジスティクス・システムの強化に関連する新たな役割を拡充し、基幹コンテナ港湾の経営業務を集中特化させた組織を創設することが有効である。国内外の民間セクターからも人材を募り、計画、建設から運営まで専門的なチームによるコンテナ港湾の経営を担当させるものである。

従来の港湾部局は防波堤、航路、道路など非収益的なインフラの整備や維持、法律に基づく管理や規制、安全や環境の確保などの行政業務を中心に担当することとし、当面は在来埠頭や専用埠頭の管理も従来通り港湾部局が取り扱う。云い換えれば、国際マーケットの中で経営すべきコンテナ港湾機能に限って、これを専門的に経営する組織を分離独立させ、さらに自治体の垣根を超えた広域的な連携や国内外のロジスティクス関連事業に関する業務を加え、本格的な基幹コンテナ港湾の経営に取り組むこととする。

この基幹コンテナ港湾の経営会社は、財政基盤の確立が何よりも成功の条件

となる。このためターミナル利用の自由度を拡大し国際入札により高水準のターミナル使用料を負担できる国際的なターミナル事業者を選定したり、荷役クレーンなどを民間オペレーターの負担とするなど、コンテナターミナル経営そのものの収益性を改善する。さらに港湾の外部経済効果の還元策として、臨港地区内に立地する企業の法人税や固定資産税の一部をコンテナ港湾経営会社に投入することも検討すべきである。また「国際ロジスティクス・パーク」の開発などを会社の収入に結びつけることが出来れば、安定した財源の一部にもなる。ターミナル以外に会社に取り組む各種プロジェクトの財源は、必ずしも公共事業や公的資金にのみ頼ることなく、民間資本の導入を積極的に検討すべきである。

9.3 国際的なターミナル・オペレーターの育成・導入

日本の基幹コンテナ港湾を成功させるためには、国際感覚を持つ専門的な経営組織の実現に加えて、国際的な集荷力とサービス・ネットワークさらに豊かな資本力をもつコンテナターミナル事業者の参画が不可欠である。従来の日本の港湾制度では、公共の港湾ターミナルは不特定多数の利用を前提にしていたため、公共ターミナルを専用的に借り受けビジネスとしてターミナル経営に取り組む業態が育ってこなかった。1960年代にコンテナ埠頭が登場した後も、基本的には船社に貸し付ける専用ターミナル方式が導入されたのみであった。

船社の専用ターミナルは、船社による輸送システムを実現するための装置であり、あくまでもコスト・センターとしてしか認識されない。このため、ターミナルの合理化や技術革新はあくまでもコスト削減の手段であり、積極的なターミナル事業の拡大のためとは位置付けられない。日本のコンテナ港湾に優れた施設や荷役事業者が存在しながらも、コンテナターミナルが国際的なビジネスとして収益性を発揮する業態に発展し得ない最大の理由がここにある。

一方、世界では国際的な大規模ターミナル・オペレーターを筆頭に、地域ベースのターミナル事業者や大手船社によるターミナル事業者まで、多くのコンテナターミナル事業者が凌ぎを削っている。ターミナル・オペレーターが借り受けた（あるいは所有する）ターミナルは文字通り収入を生み出すインフラであり、プロフィット・センターなのである。限られたターミナルを効率的に稼働させ、魅力あるサービスにより顧客を増やし、ターミナル事業者としての収益を伸ばそうとする。その結果、ターミナルの生産性は高まり取り扱いコンテナ量も拡大するなど、港湾管理者とも利害が一致することとなる。

勿論、これからも船社の専用ターミナルへの一定の需要は存続するであろうが、日本の港湾が基幹コンテナ航路の寄港地として発展していくためには、国際的な実力をもつターミナル・オペレーターの育成と導入を早急に推進する必

要がある。例えば、高度な次世代ターミナルの開発は船社の専用ターミナルの需要を超え、必然的に共同利用が前提となる。そこではターミナル・オペレーターの存在が不可欠となろう。また PPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ）の導入等、民間と一体となったターミナル開発もこれからの大きな課題である。その場合にも、国際的な集荷力や運営能力をもつターミナル・オペレーターを参画させることが重要である。何よりも、世界的に評価されるターミナル・オペレーターの存在は、国際的なロジスティクス企業を日本に誘致するうえで、大きな影響を与えることになるであろう。

9.4 アジア・ロジスティクス・システムの形成

「国際ロジスティクス産業ゾーン」を推進するためには、日本の基幹コンテナ港湾が欧米基幹航路の寄港を増大させ、アジア域内航路との接続を飛躍的に拡大することが求められる。このため、日本の基幹コンテナ港湾とアジアの主要港湾とを結ぶアジア地域のロジスティクス・システムを構築することが極めて重要である。日本への国際ロジスティクス産業の集積を進めるため、国際的な連携プロジェクトとして日本のイニシアティブにより推進していく必要がある。アジア諸国の港湾関係者とともに、次のような主要プロジェクトの実現を推進する。

(1) アジア・シャトル・ネットワークの形成

日本にアジアの市場を対象としたロジスティクス産業の国際的な拠点を形成するためには、日本の基幹コンテナ港湾を起点とするアジア域内をカバーする国際コンテナや国際フェリー、国際 RORO 船による海上輸送ネットワークを面的に整備することが不可欠である。

日本の基幹コンテナ港湾の背後に展開する消費地や工業集積地あるいは内陸のドライポート等、国内各地への円滑で経済的なアクセスを実現するとともに、アジア域内の前方圏と国際ロジスティクス産業ゾーンとをシームレスかつスピーディにつなぐアジア域内シャトル・ネットワークの形成に向けた取り組みを進める。

(2) アジア・グリーン・ロジスティクス・システムの構築

世界に先駆け、成長が目覚ましいアジアにおいて、低炭素型の地域グリーン・ロジスティクス・システムの構築に取り組む。アジアの港湾が共同でグリーン・ロジスティクス利用者にインセンティブを提供するなど、アジア地域の港湾連携により推進する。日本の基幹コンテナ港湾を起点とした海上輸送ネットワークにより、国境を超えたモーダルシフトによる CO2 の削減も可能になる。

また、日本のイニシアティブによりアジアの港湾における地球温暖化ガスの排出削減を加速化することが重要である。船舶への陸上電力供給施設の導入や省エネルギー型荷役機械の導入、モーダルシフトの推進などの取り組みを積極的に支援し推進する。

(3) アジア・港湾情報システムの構築

日本では、船舶の入出港や動静に関する情報の共有や、入出港届けや岸壁使用許可等の申請、輸出入通関手続きやコンテナのピックアップオーダーなど様々な業務において電子化を進めることにより、港湾物流の円滑化と業務の効率化を実現している。アジア諸国でも同様の取り組みが進められている。

今後は、日本の港湾が開発した港湾情報システムの技術と経験を活かしながら、アジア域内の港湾を同一フォーマットないし互換性のあるシステムによりネットワーク化し、地域内外のロジスティクス関係者がどこからでも一体的に利用できるアジア港湾情報システムを構築していくことが重要である。

(4) アジア版 AEO 制度の構築

米国同時多発テロ以降、地球規模のサプライチェーンのすべての段階においてセキュリティの確保が不可欠となっている。このため、世界税関機構（WCO）では、一定のセキュリティ水準を満たすロジスティクス事業者に輸出入時の通関手続きの簡略化や検査の迅速化など各種インセンティブを与える AEO 制度の導入を提唱し、その拡大に努めている。

日本が国際ロジスティクス産業の拠点づくりを進めるためには、高いセキュリティをもつアジア地域ロジスティクス・システムを構築することが極めて重要である。現在アジアでは、日本をはじめ中国、韓国などが AEO 制度の導入を始めたところであるが、今後は、世界に先駆けて、アジア各国の間で AEO 制度の相互認証を早急に進めることにより、アジア地域のロジスティクス・セキュリティ体制を確立することとする。

(5) 国際ロジスティクス活動の人材育成

国際ロジスティクス産業の発展のためには、ロジスティクス活動に習熟した優秀な人材の確保が重要である。基幹コンテナ港湾の経営にとっても、寡占化が進む船社や巨大化する荷主企業と交渉できる専門的な人材が必要である。こうした専門家には、ロジスティクスの基礎理論、アジア諸国の物流制度、さらに情報分析技術、国際的なコミュニケーションや戦略立案等、様々な能力が求められる。

欧米ではすでにロジスティクス教育の場が数多く整備されているが、アジア

とくに日本では未だ本格的に取り組まれていない。このため、日本人のみならず世界に開かれた国際ロジスティクスに関する教育及び研究の専門機関を国内に設け、国際ロジスティクス活動に精通した人材を「アジア・ロジスティクス・エキスパート」として育成するとともに研究活動を推進する。

むすびー提言の実現にむけて

この提言は、長期にわたり低迷を続け閉塞感の強まる日本経済、活力に陰りを見せる大都市と疲弊する地方を抱える国土、そして国際海運ネットワークの中で急速に存在感を失いつつある日本の港湾、こうした八方塞がりに近い日本の現状を少しでも打開し、将来に活路を開く取り組みの一助となることを意図して取りまとめたものである。

国土政策や産業政策に関わる諸官庁、地域の活性化に取り組む地方自治体、国際的に事業展開する産業界、港湾関連事業に携わる諸企業、さらに専門的な諸団体など、幅広い分野の方々に本提言の趣旨をご理解頂き、忌憚の無いご助言やご支援を賜れば幸いである。研究会としては、政府を中心として本提言の実現にむけた取り組みが一日も早く着手されることを期待するものである。

最後に、本研究会の要請に応え快く講演や資料提供などをお引き受け頂いた団体や関係者の方々に、心より感謝申し上げます次第である。

検討の経緯

○平成 20 年

- 第 1 回 4/23 本研究会の研究テーマの検討【各委員からの報告】
第 2 回 6/11 基本課題と作業アプローチ、スケジュール【事務局】
第 3 回 7/15 日本と日本港湾を取り巻く現状の整理【事務局】
第 4 回 9/25 外航海運情勢と日本の港湾
【(株) 商船三井 営業調査室室長 蛸原公一郎氏】
第 5 回 10/17 コンテナ物流構想と港のあるべき姿
【飛島コンテナ埠頭 (株) 代表取締役社長 内山人司氏】

○平成 21 年

- 第 6 回 1/28 対日投資促進に向けたジェトロの取組みと外資系企業の進出
動向について 【日本貿易振興機構 理事 荒川吉彦氏】
第 7 回 3/6 2015 年に向けた日本産業の再編シナリオ「脱ガラパゴス化」
を通じた産業再編ー
【(株) 野村総合研究所 社会産業コンサルティング部 部長 高田伸朗氏】
第 8 回 5/21 日本のコンテナ基幹航路の動向
【(株) 地域環境研究所 所長 西尾光夫氏】
日本の産業ビジョンと対日投資の現状【事務局】
第 9 回 9/30 港湾経営体制に関する議論の視点・選択肢の提示【事務局】
第 10 回 12/2 日本型港湾管理・経営体制モデルの開発に関する議論及び
新たな経営管理体制モデルの実践に取り組む関係者の意見開陳
【(社) ウォーターフロント開発協会 専務理事 橋間元徳氏、
那覇港管理組合 常勤副管理官 堤敏郎氏】

○平成 22 年

- 第 11 回 1/27 新たな日本型港湾運営に関する議論
【博多港ふ頭 (株) 代表取締役社長 江頭和彦氏、
名古屋港管理組合 専任副管理者 山田孝嗣氏、
東京港埠頭 (株) 常務取締役 岩瀧清治氏】
第 12 回 3/11 「提言」取りまとめ【事務局】

(各氏の肩書きは記載日時当時のもの)

「港湾政策研究会」委員名簿

【コーディネーター】

井上聰史（政策研究大学院大学客員教授、国際港湾協会名誉事務総長）

【委員】

東 俊夫（(財) 国際臨海開発研究センター 国際港湾政策研究所長）

筧 隆夫（(社) 日本港湾協会 評議員）

鬼頭平三（(社) 日本港湾協会 理事長）

堤 敏郎（那覇港管理組合 常勤副管理者）

橋間元徳（(社) ウォーターフロント開発協会 専務理事）

矢部泰治（港湾技術コンサルタンツ協会 副会長）

山根隆行（(財) 港湾空間高度化環境研究センター 理事兼企画部長）

（鈴木純夫（(財) 国際臨海開発研究センター 国際港湾政策研究所長））

【事務局】

森川雅行（(社) 日本港湾協会 港湾政策研究所長代理）

伊東弘人（セントラルコンサルタント（株） 総合計画部 技術主任）

（岩崎三日子（(社) 日本港湾協会 常務理事））

（堀川 洋（(社) 日本港湾協会 事務局長））

（五十音順、敬称略、役職は平成 22 年 4 月 1 日時点）

（ ）は前任者