

## 物流戦略懇談会 提言

九州の成長戦略としての  
アジア・ロジスティクス・ゲートウェイ

(社) 日本港湾協会  
(財) 国際東アジア研究センター

# 目 次

1. はじめに	1
(1) 提言の目的	1
(2) 提言の骨子	2
2. 東アジア経済の成長と九州地域	4
(1) めざましい成長を続ける東アジア	4
(2) 東アジアとの結びつきを強める九州地域	6
(3) 東アジアとの貿易を支える国際コンテナ物流	8
3. 東アジアとの近接性を活かせずにいる九州地域	11
(1) 東アジアと九州地域の経済連携の現状	11
(2) 東アジアとの近接性を実現できていない国際海運	12
4. 東アジアの活力を取り込む九州の発展と物流戦略	15
(1) 東アジアとの近接性に着目した九州地域の成長戦略	15
(2) 九州地域の成長戦略における物流戦略の重要性	16
(3) 九州地域の成長戦略としてのアジア・ロジスティクス・ゲートウェイ構想	17
5. アジア・ロジスティクス・ゲートウェイ戦略	20
(1) 基本的な目標	20
(2) アジア・マリン・シャトル（AMS）の運航	20
(3) アジア・ロジスティクス・ネットワークの形成	22
(4) 国際ロジスティクス・パークの開発と国際ロジスティクス産業特区の実現	24
6. 推進体制	26
(1) 国家物流基本法の制定と推進	26
(2) 九州ロジスティクス協議会の設置	26
(3) アジア・ロジスティクス研究機構の設置	27
7. おわりに	28
8. 付属資料	29

## 1. はじめに

### (1) 提言の目的

九州地域（山口県を含む<sup>1</sup>）は、急速な経済発展を続ける東アジアに、日本で最も地理的に近接している地域である。さらに、環黄海・環東シナ海・環日本海の各経済圏の結節点に位置し、東アジアの中においても恵まれた立地にある。

しかし、九州の地域経済の先行きは明るくない。九州は、人口や面積が全国の約10%であることから、「1割経済」と言われる。だが、実際の九州の域内総生産額は全国の8.7%、製造品出荷額は全国のわずか7%に過ぎず、1割に大きく満たない。加えて近年では、九州地域の人口は減少傾向にあり、雇用・所得も伸び悩んでいる。

地理的に近いアジアの経済成長を十分に取り込めず、経済が停滞する九州地域にとって、肝心の経済活動を支える東アジアとの物流システムが極めて弱体であることが大きな問題となっている。このため、経済センサスにおける九州経済圏の本所・本社・本店のシェアが11.9%であるのに対し、アジアへの日本企業の進出件数に占める九州経済圏の企業のシェアはわずか5.4%である。さらに、日本から中国への輸出に占める九州地域のシェアは約10%に過ぎない。

九州地域は、今こそ東アジアへの近接性という自らの地理的優位性を活用する地域活性化策に、地域全体で取り組まなければならない。東アジアの大國である中国の経済は、揺籃期から成長期そして成熟期に移りつつあり、世界経済における東アジアの役割は一層重要性を増してきている。これまでの中国は、「世界の工場」という役割を果たすことにより、急速な経済発展を遂げてきた。これにより、2010年には中国の名目ベースの国内総生産は日本を上回り、世界第2位の経済大国となるに至っている。他方、生活水準も急速に向上しつつあるが、中国の都市化率は未だ約4割<sup>2</sup>に過ぎず、住宅や各種インフラ整備も不十分な状況であり、発展の余地を多く残している。多くの人口を抱える東アジアは、今後世界の生産拠点としてのみならず、世界の一大消費地として、世界経済を牽引していくことが予測される。

九州地域とこうした東アジアとの連携を強化するためには、東アジアとの間の国際物流ネットワークを強化することが極めて重要である。「輸送・物流分野は、わが国の産業競争力の屋台骨を支える要の分野である。その強化なくしては、国際競争でわが国企業が勝ち残っていくことは不可能であり、同時に、アジアをはじめとする成長著しい諸外国との連携を図ることも重要である。」と日本経団連が述べている<sup>3</sup>ように、地域経済の発展において、物流は欠かすことのできない役割を担っている。

しかし、これまでわが国では、物流、及び総合的なロジスティクスの戦略について、地域の明日を拓く視座から検討が行われたことはなかった。国全体の視点、あるいは個別の港湾・産業といった視点からの検討はあったが、社会・経済活動が一体的に行われている都市圏・地域圏を対象とし、その成長戦略としてのロジスティクス・システムのビジョンと具体化のためのプロジェクトについて検討が行われたことはなかった。

<sup>1</sup> 九州整備局、第7管区海上保安本部管轄には下関港が、門司税關には山口県全体が含まれている。

<sup>2</sup> 国際連合(2010)「World Urbanization Prospects: The 2009 Revision」によると、中国の人口に占める都市の人口の割合は2005年時点で42.5%（日本：66.0%、韓国：81.4%）であるが、これが2050年には73.2%に達すると予測されている。

<sup>3</sup> 日本経済団体連合会（2010）「広域ポートオーソリティに関する提案」による。

本提言は、上記の問題意識のもと、九州地域を対象として、全国のモデルケースとするべく、地域の成長戦略としてのロジスティクスのあり方を検討し、提言を行うものである。計6回にわたる懇談会<sup>4</sup>やシンポジウムによる学識経験者等の意見・助言を参考に、九州が急成長を続けるアジアの活力を取り込み力強く発展するためのロジスティクスのあり方を「アジア・ロジスティクス・ゲートウェイ<sup>5</sup>戦略」として取りまとめたものである。

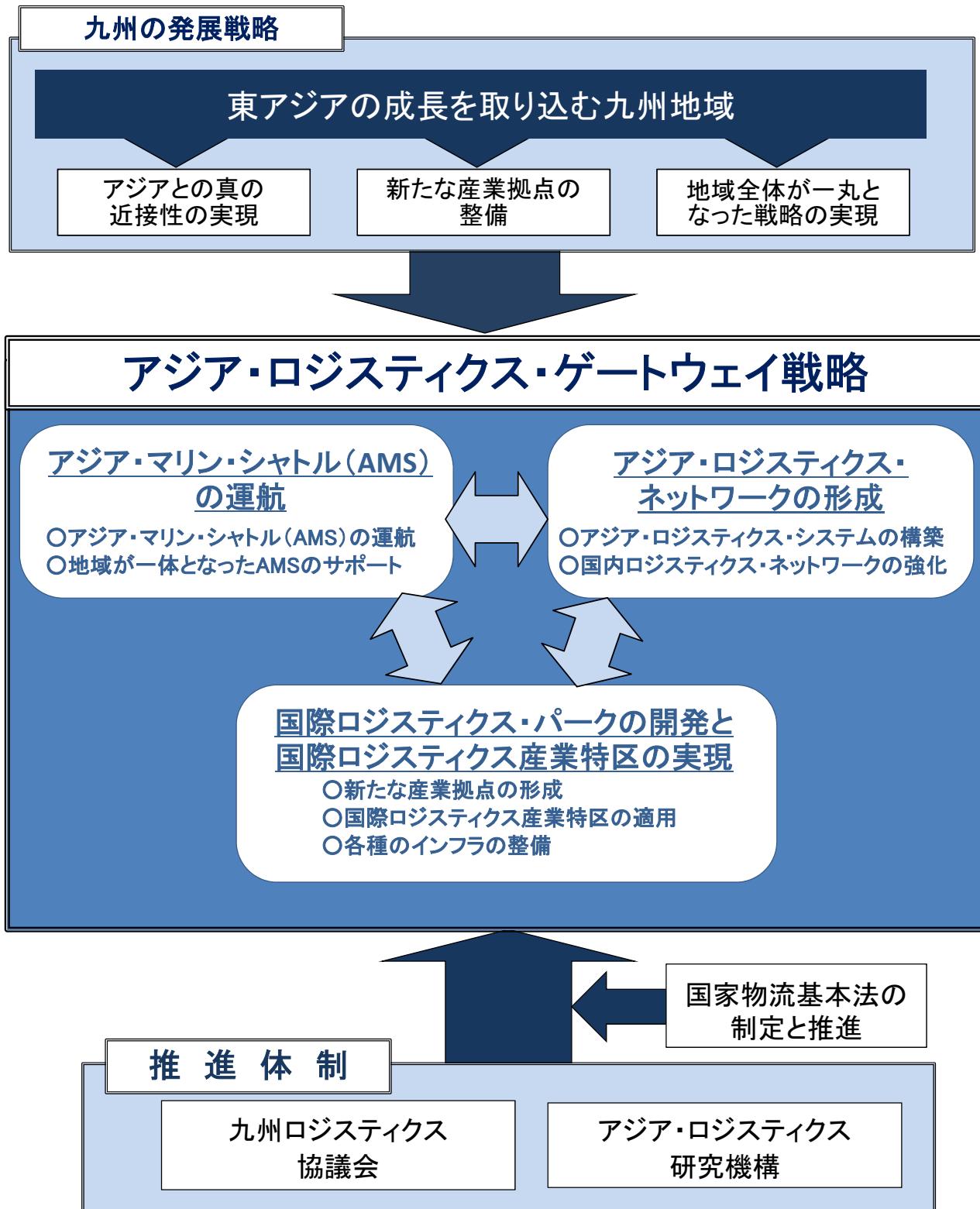
## (2) 提言の骨子

- ・ 21世紀は『アジアの時代』と言われる。とくに東アジアの国際的な拠点である東京・上海の両都市の中間にあり、環黄海・環東シナ海・環日本海の各経済圏の結節点に位置する九州地域は、急成長を続ける東アジアの結節点として圧倒的な地理的優位性を持つ。
- ・ 九州地域の成長戦略としては、この地理的優位性を活用し、東アジアとの経済的なつながりを強め、地域経済を活性化することが極めて重要である。しかし、地理的には東アジアにもっとも近接しているはずの九州地域で、経済の屋台骨である物流、とりわけ国際物流の要諦であるコンテナ海運において、東アジアとの間で真の近接性を実現できていない。このことが、九州地域が東アジアとの経済的な連携を十分に強化できず、アジアの成長を取り込んだ力強い発展を実現できずにいる現実をもたらしている。
- ・ そのため、地域の成長戦略となる物流戦略では、東アジアとの真の近接性を実現するとともに、近接性による新たな産業立地のニーズに応える国際的な産業拠点を整備することで、地域経済を活性化することを目標とする。
- ・ 本戦略を実現する手段として、以下の3つのキープロジェクトを提唱する。
  - ① 東アジアとの間を定時、直行で結ぶ「アジア・マリン・シャトル(AMS)」の運航
  - ② 東アジアと九州及び国内を結ぶ高度な「アジア・ロジスティクス・ネットワーク」の形成
  - ③ 国内で最も東アジアに近いという立地を活かして産業集積を形成する「国際ロジスティクス・パーク」の開発
- ・ 本戦略の実現は、アジアの活力を取り込む日本の成長戦略として中核的な役割を果たすものであり、全国に先駆けて取り組むモデルとしての使命を帯びている。このため、国は省庁横断的に政府をあげてその実現に取り組むとともに、九州地域全体が一丸となって取り組むことが重要である。
  - ① 国は「国家物流基本法」を制定し、その目標と戦略を明確にするとともに、物流関係の多岐にわたる法制度や規制を抜本的に見直し、国際的なロジスティクス活動に相応しい内容に改正する。その先導的な展開の場として「国際ロジスティクス産業特区」を開発する。
  - ② 海陸空の物流関係事業者に加え、地域の経済団体・主要企業・行政等からなる「九州ロジスティクス協議会」を組織し、地域が一丸となって戦略の実現に取り組む体制をつくる。
  - ③ 物流を専門とする研究機関「アジア・ロジスティクス研究機構」を設置し、東アジア・九州地域のロジスティクスのあり方に関する研究、提言及び実践のための内外の民間企業や行政等の連携・交流、さらに専門的な人材育成を行う。

<sup>4</sup> 懇談会・シンポジウムについては、「8.付属資料」を参照。

<sup>5</sup> 本戦略の「ゲートウェイ」には、アジア地域と九州・国内後背圏を直接、双方向に結ぶ玄関口という意味と、九州を介して世界と日本及びアジア地域とを高度につなぐロジスティクス拠点としたいという意図を込めている。

# 九州の成長戦略としての アジア・ロジスティクス・ゲートウェイ構想



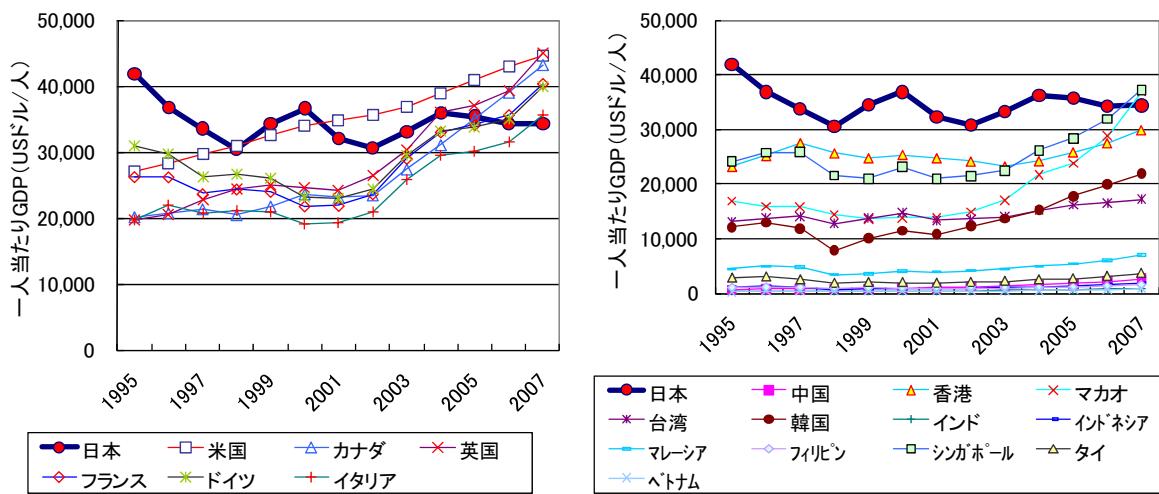
## 2. 東アジア経済の成長と九州地域

### (1) めざましい成長を続ける東アジア

近年におけるアジア諸国の経済躍進は目覚ましい。なかでも東アジアの国々、特に中国は、世界銀行のレポート「東アジアの奇跡」(World Bank (1993)) が発表されて久しいが、1990年代後半のアジア通貨危機以降も、国内総生産 (GDP) を大きく拡大させている (図 2-1)。内閣府が 2011 年 2 月に発表した試算によれば、2010 年の中国の名目 GDP は日本を上回り、世界第 2 位に躍進した見込みである。いまや東アジア諸国は国際的な生産活動の場として高度化を進めるだけでなく、国民の所得水準の向上により国際的な消費市場としても成長、成熟化を遂げつつある。特に、上海 (18,501 元 (2004 年) → 32,403 元 (2009 年))、北京 (17,116 元 (2004 年) → 30,674 元 (2009 年))、天津 (12,280 元 (2004 年) → 約 23,566 元 (2009 年))<sup>6</sup> 等の拠点的な大都市では、世帯当たり平均所得が大きく増加している。

順調な発展を続ける東アジアの中にあって、国内総生産をほとんど拡大できていない日本経済の不調が際立つ。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、先進諸国で最も高い水準を維持してきた。しかし、21世紀に入り、20004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比較でも、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。シンガポールとマカオには 2007 年に抜かれ、そのす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。

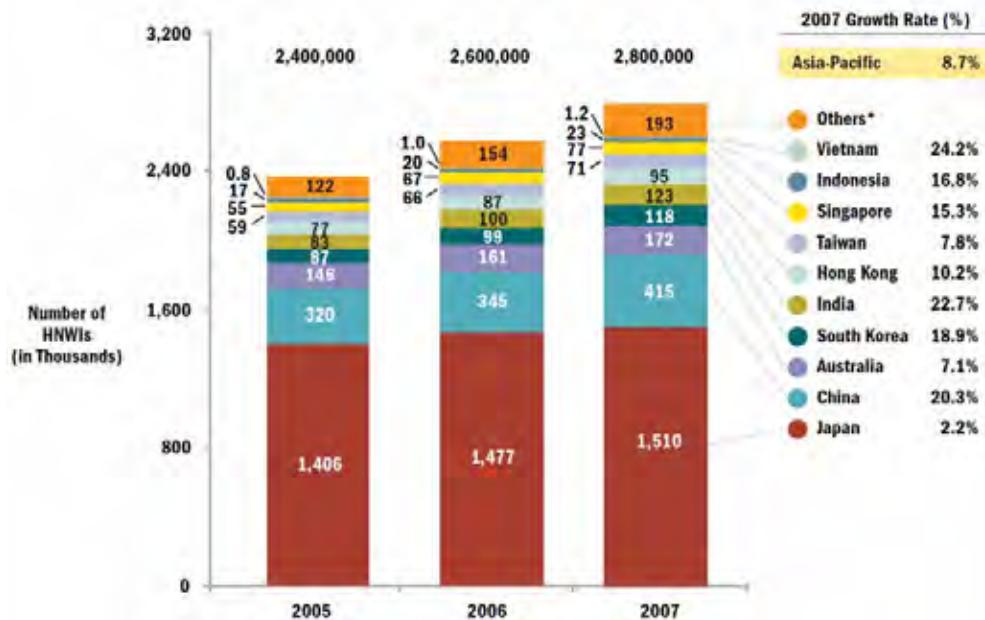


(出典) 「UNCTAD HANDBOOK OF STATISTICS (UNCTAD)」により作成。

図 2-1 日本、及び世界の諸国の名目 GDP・一人当たり名目 GDP の推移

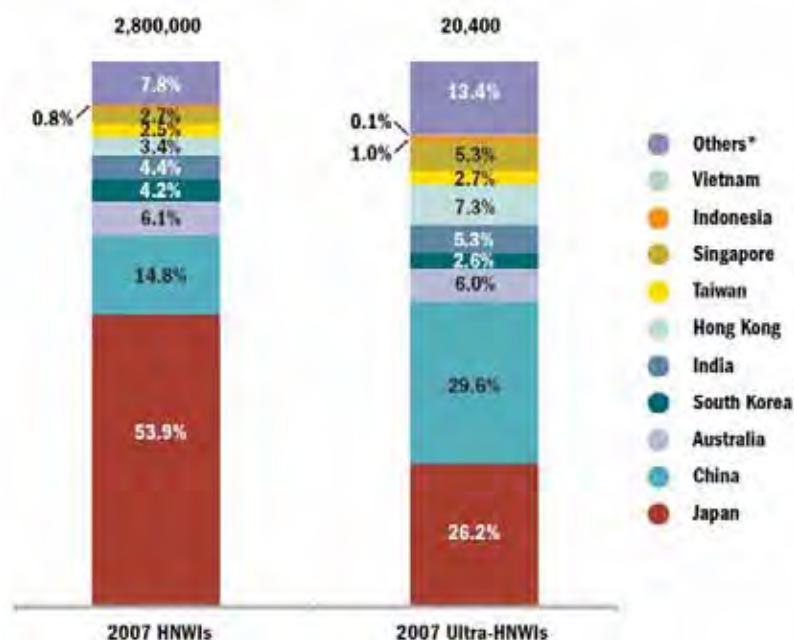
<sup>6</sup> 各都市の世帯当たり平均所得は、中国国家統計局「中国統計年鑑」による。

アジア太平洋地域の富裕層人口の推移を見ると、近年新興国の富裕層<sup>7</sup>人口が着実に増加している。アジアの中では、依然日本の富裕層人口が最大であるが、そのシェアは低下している（図 2-2）。増減でみると、東アジア、特に中国の伸びが大きい。さらに、富裕層の 1%未満にあたる超富裕層人口をみると、アジアの中で中国が占める割合が 29.6%となっており、日本の 26.2%を追い越している（図 2-3）。最近はさらに中国と日本の差が拡大していると思われる。



（出典）Merrill Lynch & Co. Inc. 「Asia-Pacific Wealth Report 2008」

図 2-2 アジア太平洋地域の富裕層人口の変化（2005 年～2007 年）



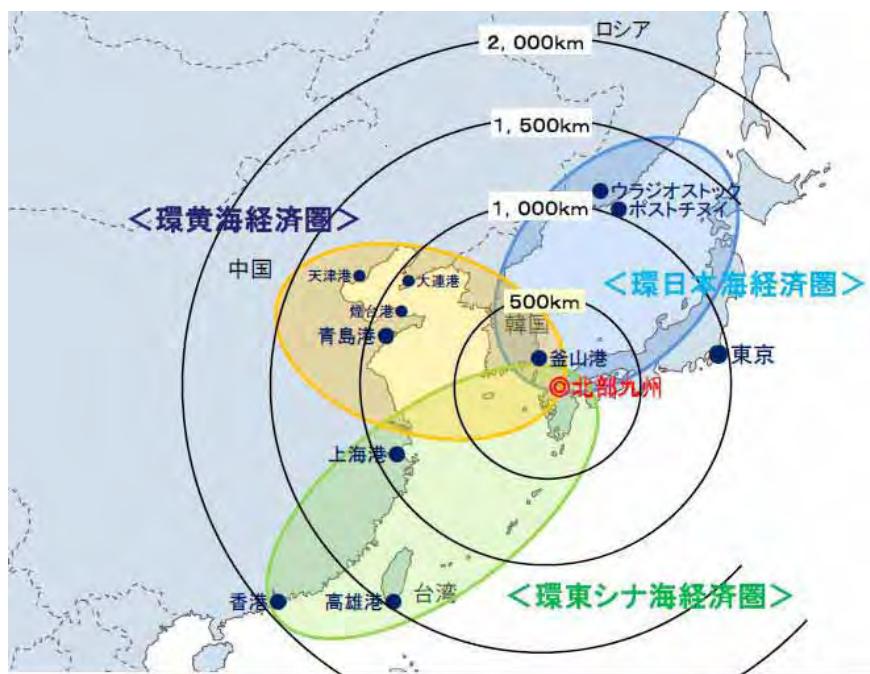
（出典）Merrill Lynch & Co. Inc. 「Asia-Pacific Wealth Report 2008」

図 2-3 アジア太平洋地域の富裕層と超富裕層人口の国別構成の比較（2007 年）

<sup>7</sup> 収集品、消費財、耐久消費財および主たる住居を除いた金融資産で 100 万米ドル超の金融資産保有する者を富裕層（HNWIs）、3,000 万米ドル超を保有する者を超富裕層(Ultra-HNWI)と呼ぶ。

## (2) 東アジアとの結びつきを強める九州地域

目覚ましい経済成長を続ける東アジアのなかで長期にわたり経済が停滞している日本であるが、九州地域は、この成長を続ける東アジアへの近接性という地理的に圧倒的な優位性を持っている。500km 圏内に韓国、1,000km 圏内に大連市や上海市、1,500km 圏内に北京市や台湾、2,000km 圏内に香港、広州などが位置する。さらに九州地域は環黄海・環東シナ海・環日本海の各経済圏の結節点に位置しており、東アジアの中にあっても極めて恵まれた立地条件にある（図 2-4）。

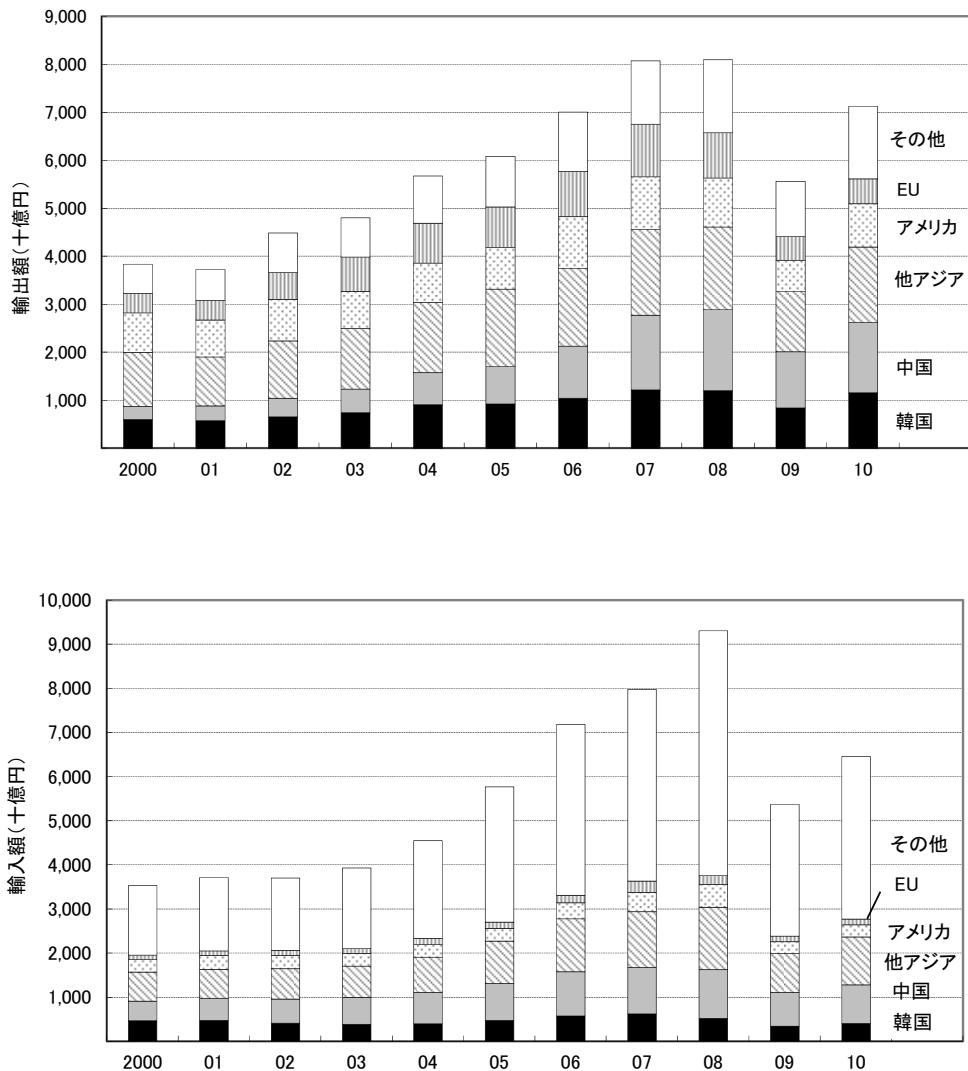


（出典）第 10 回環黄海経済・技術交流会議（2010 年開催）資料（国土交通省作成）より。

図 2-4 九州地域の地理的優位性

いうまでもなく、九州の地域経済の中で、東アジアとの貿易は、地域経済を支える重要な要素となっている。2000～2008 年にかけて、九州経済圏の輸出は対韓国・对中国の輸出に支えられる形で増加した。2008 年には、九州経済圏の輸出額約 8 兆 1,000 億円のうち、約 3 分の 1 にあたる 2 兆 9,000 億円弱が、対中国・対韓国向けの輸出である（図 2-5）。ちなみに、2009 年に世界的な金融危機の影響で貿易額が大きく減少したが、2010 年には回復基調を見せている<sup>8</sup>。

<sup>8</sup> 最新の貿易統計では、九州地域の輸出額は 2009 年に一度大きく減少したが、2010 年には再び増加している。



(出典) 門司税関 (2011)「九州経済圏の貿易（確定値）平成22年分」より作成。

図2-5 九州経済圏（含山口県・沖縄県）と海外との輸出入額の推移

東アジアと九州地域との間の輸出入品目をみると、東アジア企業の技術が向上することにより国際的な水平分業を支える中間財の貿易が増えるとともに、消費者の生活水準の向上により付加価値の高い最終製品の輸出入が拡大しており、東アジアの産業構造は大きく変化している（表2-1）。

韓国向けの輸出では、完成品の自動車や、各種製品の原材料となるプラスチック、ゴムタイヤ・チューブ、鉄鋼（フラットロール製品<sup>9</sup>等）といった中間財の輸出が拡大している。韓国からの輸入では、鉄鋼や、かつては日本からの輸出の3割強を占めていた半導体電子部品の輸入が増加している。一方、主要な輸入品目であった魚介類は半減した。また、韓国企業の中国への生産拠点の移転の影響か、音響・映像機器、事務用機器の輸入は減少している。

中国向けの輸出では、輸出総額が大きく増加する中、特に中国の消費者の購買力の向上を背景に、2000年時点ではほとんど見られなかった自動車の部品・完成品の輸出が急速に増加している。このほか、半導体電子部品や鉄鋼、電気回路等の機器の輸出額が大幅に拡大している。中国からの輸入については、

<sup>9</sup> 家電や自動車、船舶などに使用される鋼板。

国内メーカーの生産拠点の移転などを背景として、事務用機器、音響・映像機器や半導体等電子部品の輸入が増えている。かつて輸入総額の2割近くを占めていた衣類や家具は、輸入総額の中に占めるシェアは低下しているが、輸入額は引き続き増加している。

表2-1 九州経済圏（含山口県・沖縄県）と韓国・中国との品目別の輸出入額の変化

単位：百万円

対韓国					
	2000(A)	%	2010(B)	%	B/A
輸出総額	582,307	100	1,156,753	100	199%
自動車	2,466	0.4	25,365	2.2	1029%
プラスチック	12,847	2.2	119,733	10.4	932%
ゴムタイヤ・チューブ	674	0.1	5,091	0.4	755%
鉄鋼	56,862	9.8	140,821	12.2	248%
半導体等電子部品	191,826	32.9	43,575	3.8	23%
輸入総額	438,107	100	395,070	100	90%
鉄鋼	8,535	1.9	26,355	6.7	309%
半導体等電子部品	38,128	8.7	53,682	13.6	141%
魚介類(生鮮・冷凍)	59,167	13.5	24,630	6.2	42%
音響・映像機器	45,217	10.3	2,706	0.7	6%
事務用機器	57,743	13.2	959	0.2	2%
对中国					
	2000(A)	%	2010(B)	%	B/A
輸出総額	248,737	100	1,466,794	100	590%
自動車の部分品	2	0.0	56,896	3.9	28,448倍
自動車	49	0.0	240,906	16.4	4,916倍
半導体等電子部品	25,228	10.1	133,487	9.1	529%
鉄鋼	40,797	16.4	110,892	7.6	272%
電気回路等の機器	7,846	3.2	20,591	1.4	262%
輸入総額	355,583	100	878,003	100	247%
事務用機器	1,312	0.4	38,981	4.4	2971%
音響・映像機器	6,193	1.7	64,915	7.4	1048%
家具	11,958	3.4	47,591	5.4	398%
半導体等電子部品	4,545	1.3	14,000	1.6	308%
衣類及び同付属品	67,034	18.9	112,477	12.8	168%

(出典)「管内貿易統計(平成12年版)」「九州経済圏の貿易(確定値) 平成22年分」(いずれも門司税関)より作成。

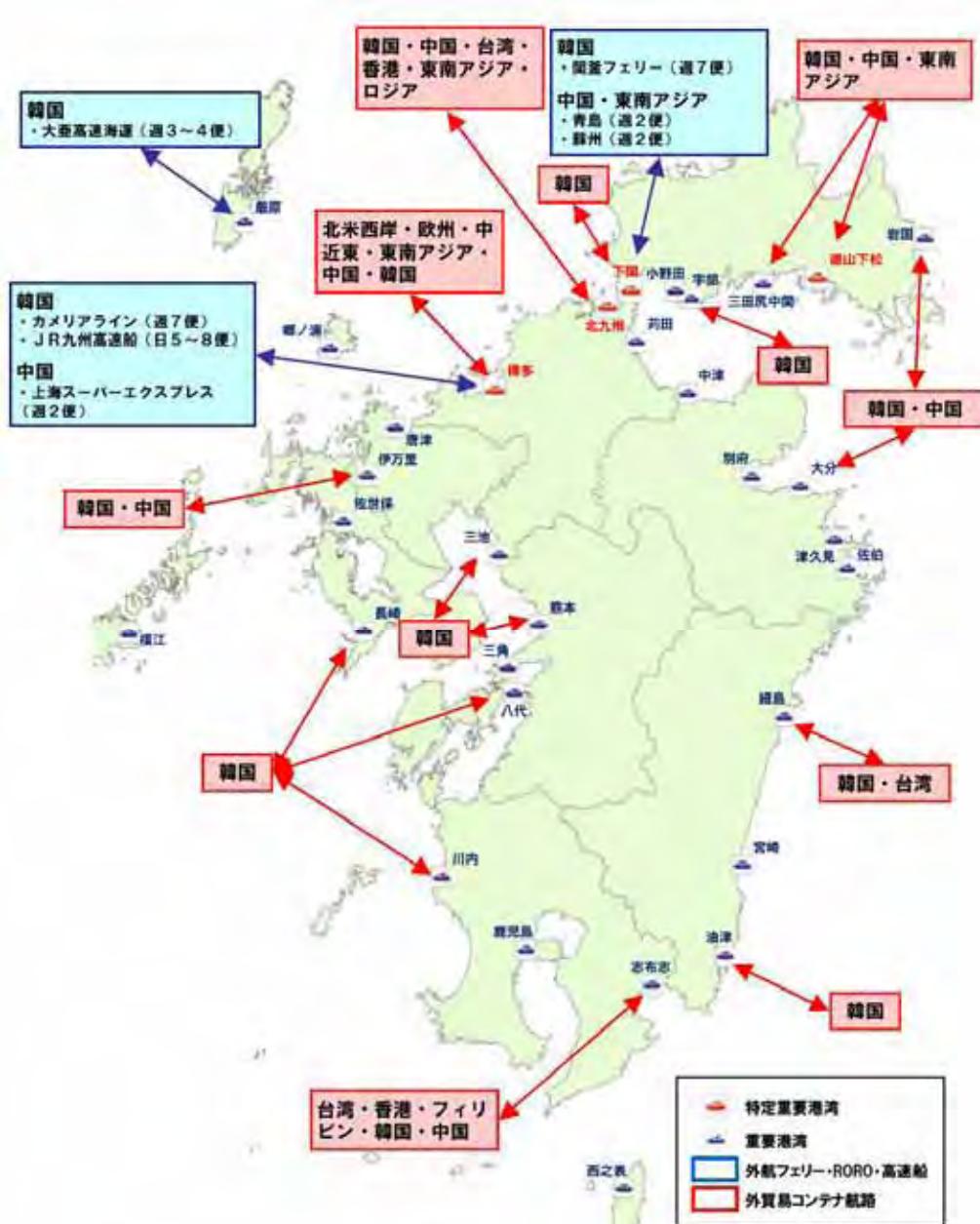
### (3) 東アジアとの貿易を支える国際コンテナ物流

東アジアと九州地域との貿易を支えているのが、九州地域の多くの港湾と海運ネットワークである。とくに九州地域には、国際貿易の広域的な拠点である博多港・北九州港・下関港の特定重要港湾3港があり、また重要港湾25港が配置されている。現在、九州の港湾では国際定期コンテナ船が150.1便／週就航しており、その67%にあたる97便が博多港、北九州港、下関港に集中している<sup>10</sup>。しかしその多くは、韓国、中国、台湾の東アジア諸国、さらに東南アジア諸国を結ぶもので、欧米との間の基幹航路は、欧州2路線、米国1路線のみとなっている。

九州地域の中心的な国際拠点である博多港、北九州港、下関港は、長期的な視点から大規模な開発が進行中であり、アイランドシティ、響灘地区、及び下関港沖合人工島(長州出島)などにおいて、将来にわたるコンテナターミナルの拡張やロジスティクス関連活動の展開にも十分な空間的余地を有して

<sup>10</sup> 便数は、国土交通省HPに掲載されている港湾関係情報・データによる。

いる<sup>11</sup>。

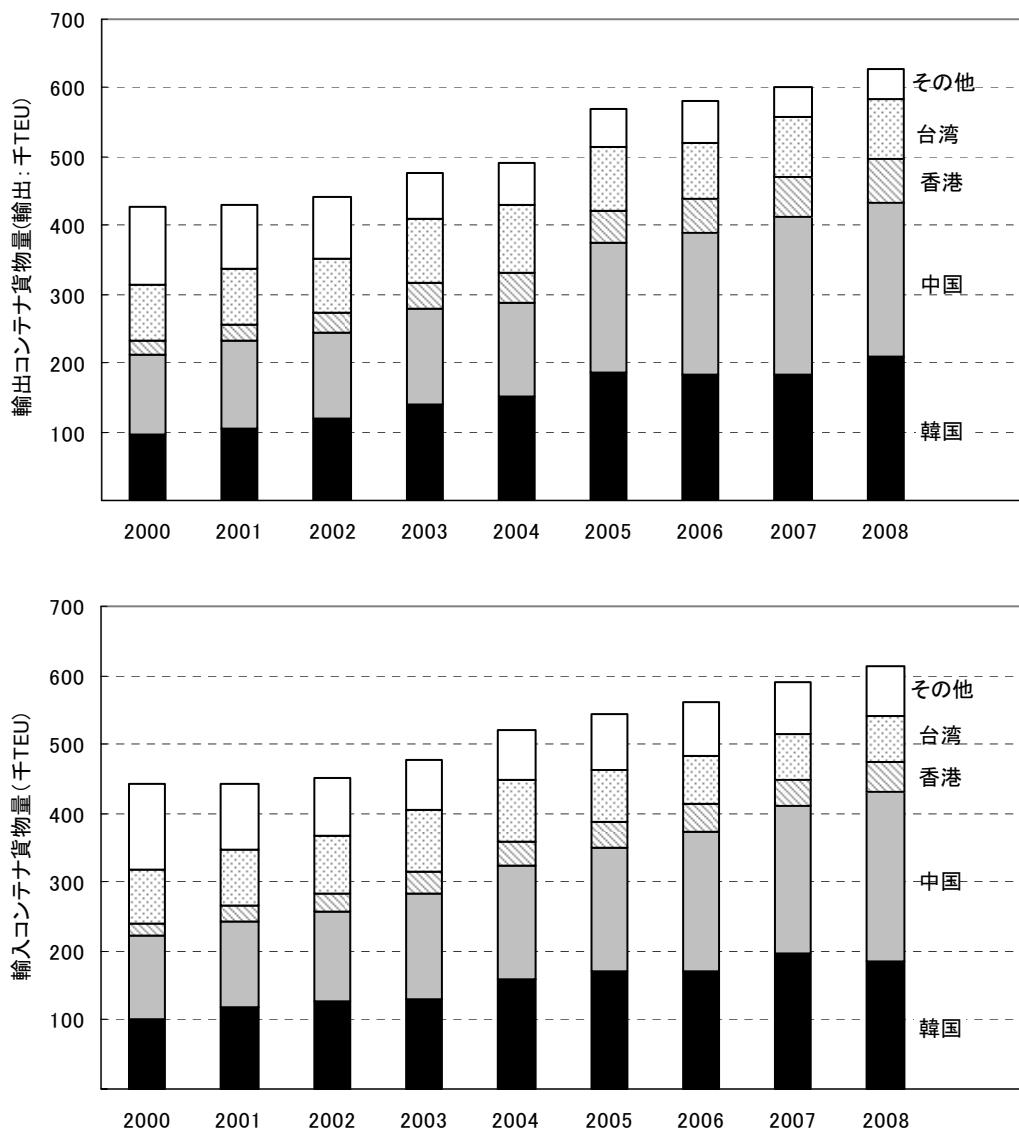


(出典) 九州地方整備局(2009)「九州圏広域地方計画 参考資料」、及び各港湾HPをもとに、国土数値情報(国土交通省)のGISデータを用いて作成。

図 2-6 九州経済圏の特定重要港湾・重要港湾と国際定期コンテナ船

<sup>11</sup> 九州地域の特定重要港湾の概要是、末尾の参考資料を参照。

これらの港湾へのコンテナ定期航路により、東アジアと九州との間で、部品や完成品等の多種の貨物を運ぶ国際コンテナ物流が大幅に伸びている。特に、九州地域の特定重要港湾である博多港・北九州港・下関港の国際コンテナの輸出は毎年増加しており、2008年には輸入62万9,000TEU、輸出61万4,000TEU、合計124万3,000TEUを取り扱った。その90%以上を東アジア向け貨物が占めている<sup>12</sup>（図2-7）。



(出典) 国土交通省港湾統計により作成。

図2-7 博多港・北九州港・下関港のコンテナ貨物量の推移（実空計<sup>13</sup>、単位:千TEU<sup>14</sup>）

<sup>12</sup> ただし、東アジア向けの貨物には、東アジアを経由してアジア以外の地域に輸出するトランシップ貨物が含まれている。トランシップ貨物とは、途中港で他船に積み替えて、荷卸港へ輸送される貨物（特にA国からB国への貨物の輸送について、途中のC国の港湾で積替を行う貨物）の意味である。

<sup>13</sup> 本図では、貨物が入っているコンテナ（実入りコンテナ）と、貨物の入っていないコンテナ（空コンテナ）の合計値を示した。

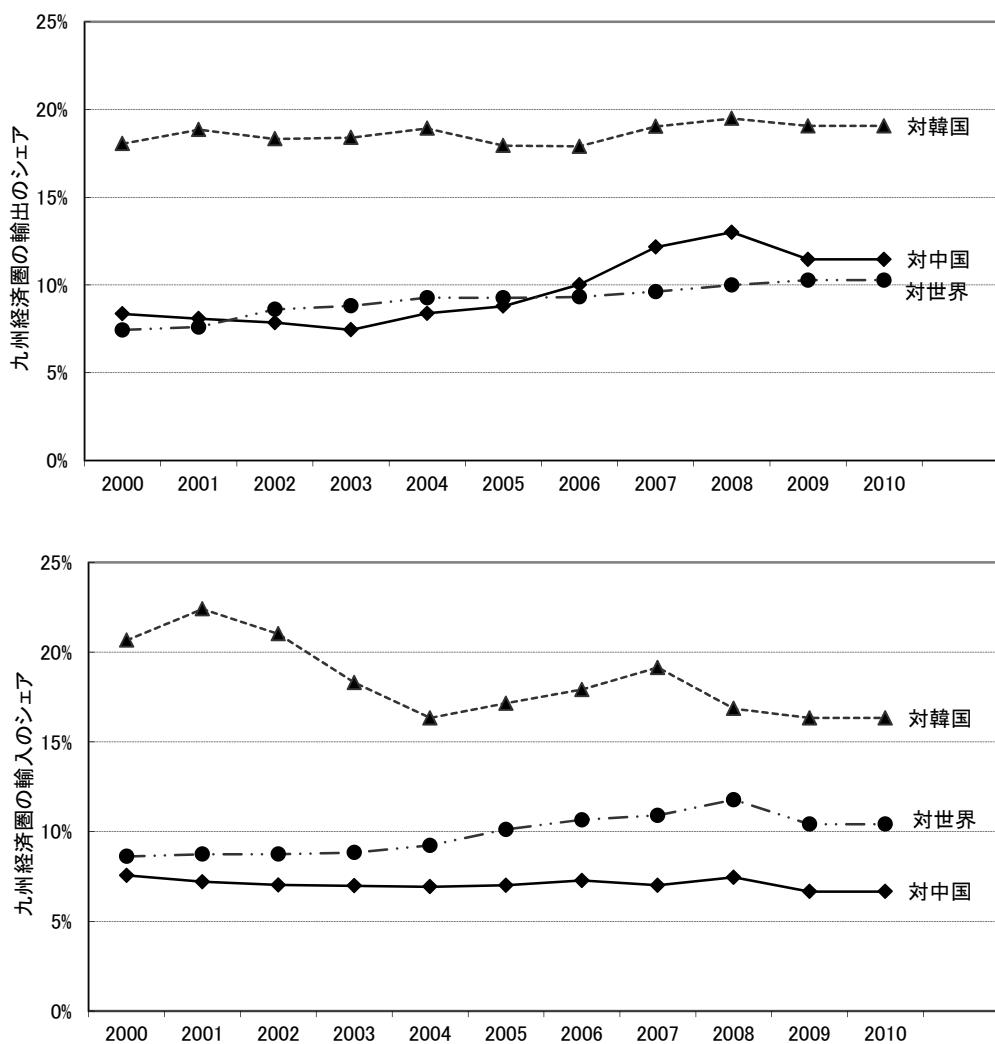
<sup>14</sup> TEU (Twenty foot Equivalent Unit) とは、20フィートコンテナの貨物量を基準とする、貨物取扱量等を示す単位である。

### 3. 東アジアとの近接性を活かせずにいる九州地域

#### (1) 東アジアと九州地域の経済連携の現状

第2章で述べたように、東アジアと九州地域とは経済的な関係を強めているが、それでも現状は九州地域の地理的優位性を十分に活用できているとは言い難い状況にある。

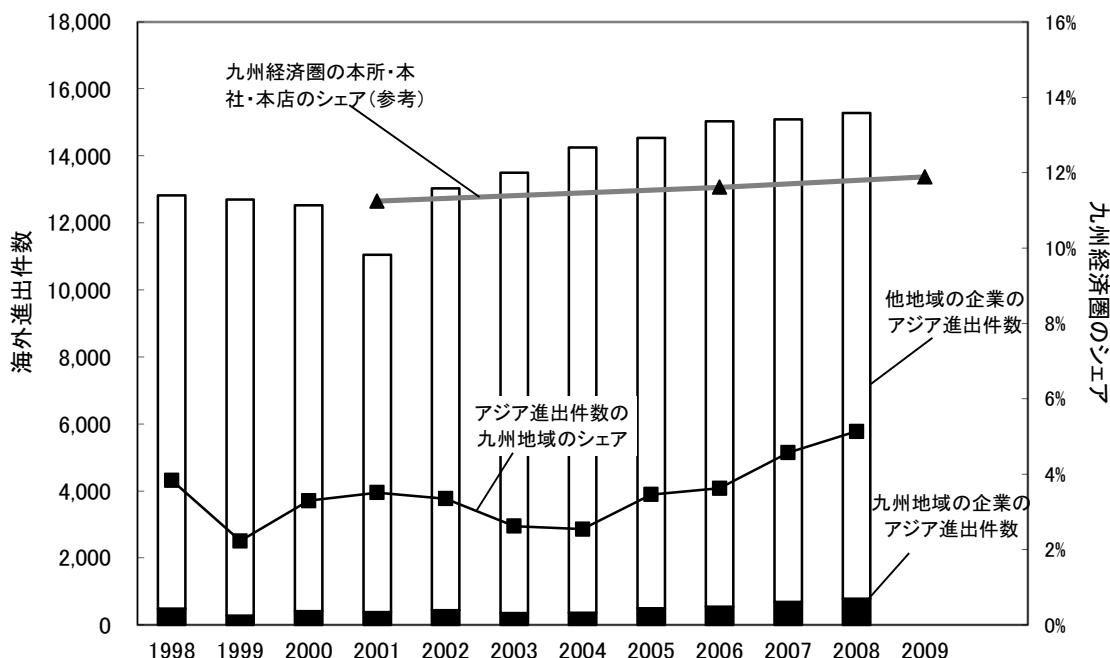
九州地域と中国との貿易額は、国内の他の地域と比べて顕著に高いわけでも拡大しているわけでもない。輸出について、韓国向けの輸出額に占める九州経済圏の全国シェアは約20%に及んでいるが、中国向けでは、世界向け輸出とほぼ同じ約10%のシェアにとどまっている。輸入については、中国からの輸入額に占める九州経済圏の全国シェアは約7%と小さく、また韓国からの輸入のシェアは年々減少している（図3-1）。



（出典）門司税關「九州経済圏の貿易」より作成。

図3-1 日本の対韓国・对中国・対世界の輸出入額に占める九州経済圏のシェア

アジアとの近接性を活かせていないことは、企業のアジアへの進出状況にも表れている。九州から海外に進出した企業のうち、約8割はアジアに進出している。しかし、日本の本所・本社・本店に占める九州経済圏のシェアが11.9%<sup>15</sup>であるにも関わらず、アジアに進出した企業件数に占める九州経済圏のシェアは、2008年時点でわずか5.1%<sup>16</sup>に過ぎない。(図3-2)。



(出典) 第3回九州成長戦略アクションプラン策定委員会配布資料、及び事業所統計調査・経済センサスより作成。

図3-2 企業のアジアへの海外進出件数に占める九州経済圏（九州・山口）の割合

## (2) 東アジアとの近接性を実現できていない国際海運

地理的に近接している九州地域と東アジアとの経済の結びつきを妨げている基本的な要因として、経済の屋台骨となる物流システム、なかんずくコンテナ海運サービスにおいて、東アジアとの近接性がまったく具現化されていないことがあげられる。

図3-3は、博多・北九州港及び国内の中核港湾（神戸港・大阪港・横浜港・東京港）から、上海・大連・高雄までのコンテナ船の平均海運日数<sup>17</sup>・寄港回数を比較したものである<sup>18</sup>。日本と上海港・大連港・高雄港とを結ぶ航路の距離<sup>19</sup>でみると、当然ながら九州の港湾がもっとも短い。上海、大連は京浜港（東京港・横浜港）からの航海距離の約1/2であり、阪神港（神戸港・大阪港）の2/3である。しかし、平均海運日数でみた場合には、阪神港・京浜港との差は小さく、場合によってはむしろ長いものもある。また寄港回数も阪神港・京浜港に比べると少なく、出港時間にあわせて出荷する待ち時間を考慮すると、貨物の輸送にかかる実質的なリードタイム<sup>20</sup>で見た九州と東アジアとの距離は、阪神港、京浜港に比べてさらに遠くなる。

<sup>15</sup> 2009年経済センサス（速報値）による。

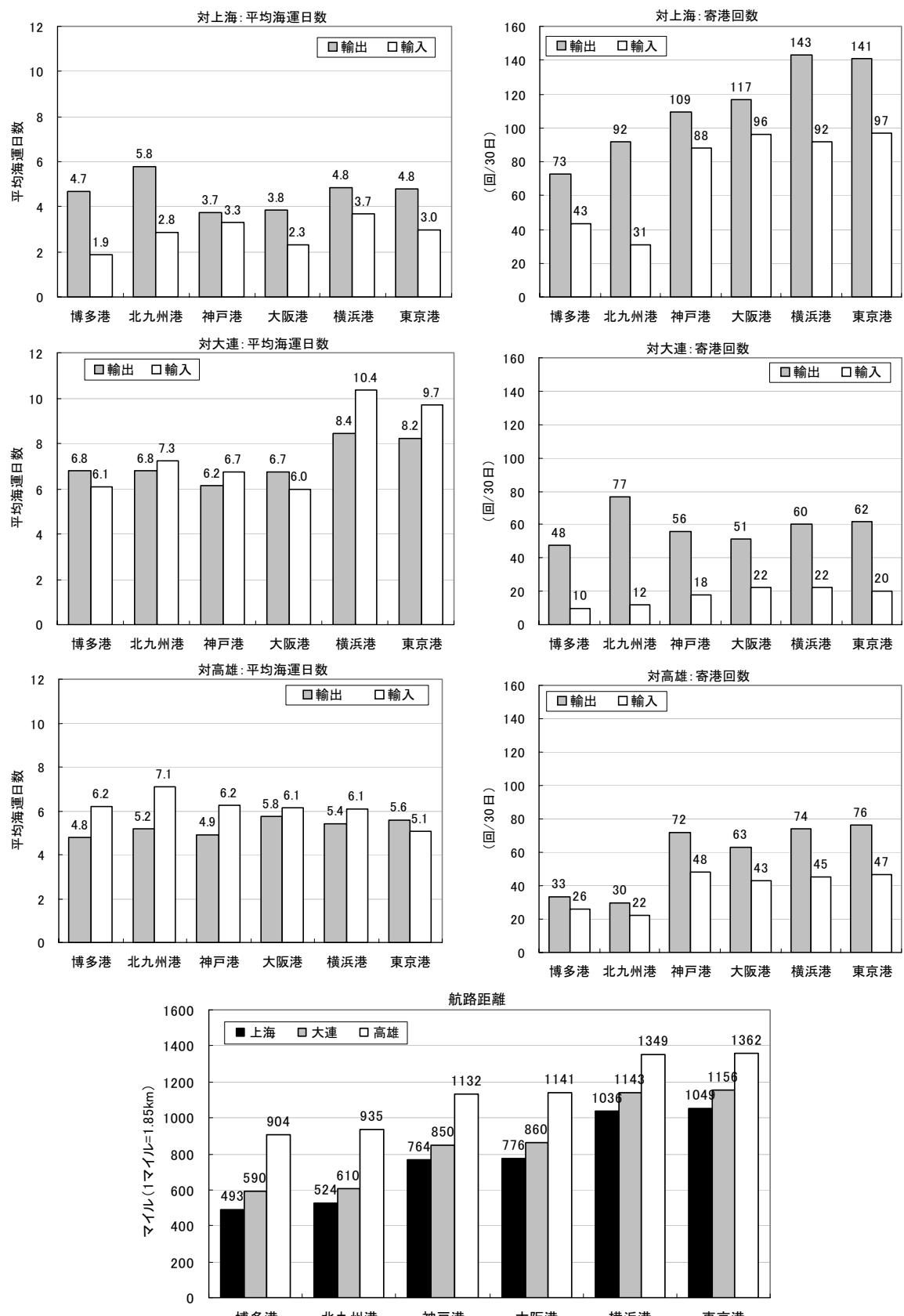
<sup>16</sup> 第3回九州成長戦略アクションプラン策定委員会、配布資料による。

<sup>17</sup> ここでの平均海運日数は、他港経由の航路を含んでいる。

<sup>18</sup> 平均海運日数と出港回数は、ジャパンプレス社「週間 Shipping Gazette」に掲載されている、2010年11月29日から1ヶ月間の船便から算出している。

<sup>19</sup> 航路距離は、韓国 Seafuture 社のソフトウェア Netpass Distance のデータベースによる。

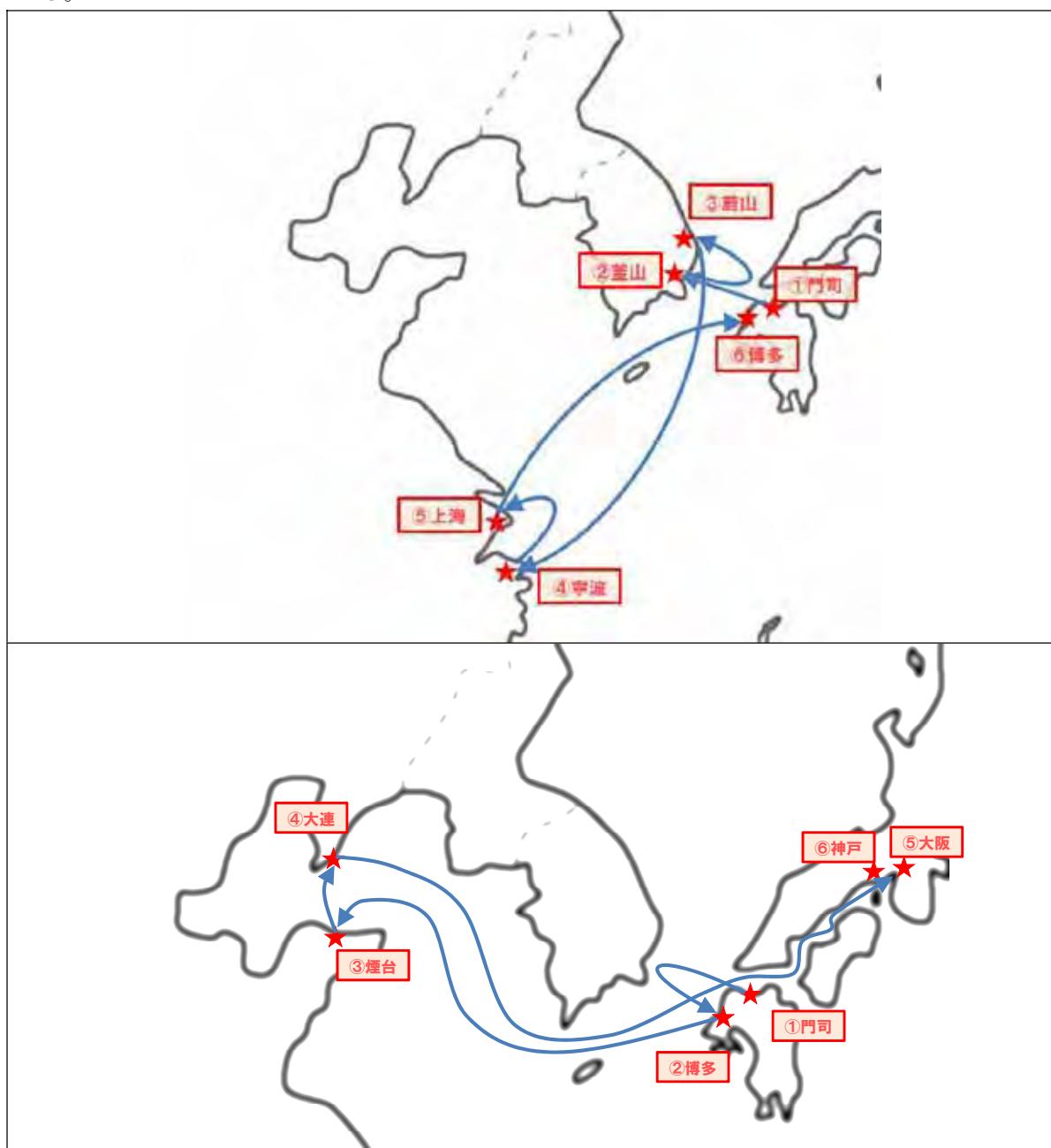
<sup>20</sup> リードタイムとは、貨物の出荷から到着までの物流全体に要する時間を意味している。



(出典) 「週間 Shipping Gazette」掲載の船便、および Netpass Distance の航路データベースによる航路距離により作成。

図 3-3 博多・北九州港及び国内中枢港湾から上海港・大連港・高雄港への平均海運日数・寄航回数・航路距離 (2010年12月時点)

九州と東アジアとの間で、海運日数の増加や寄港回数の低下が生じている要因は、九州地域の貨物量が東京圏・関西圏に比して少ないためである。そのため、九州の拠点港におけるコンテナ船サービスは、目的地である中国の上海港や大連港に直行せず、日本国内や近隣諸国の多数の港湾に寄港して貨物量を確保する多港寄りルートの編成やあるいは適正な貨物量を確保できるまで寄港頻度の抑制（図 3-4）を行っており、これが物流面での九州拠点港と東アジア拠点港との距離を著しく長くしている。したがって、九州地域の東アジアへの近接性を真に現実のものとするには、自然発生的なコンテナ輸送サービスの提供を待つのではなく、地域の視点に立った物流システムの抜本的な改善への取り組みが不可欠となっている。



（出典）北九州市港湾局提供情報より作成。

図 3-4 九州地域における多港経由の中国航路の例（CK(上)、Qindao Marine(下)）

## 4. 東アジアの活力を取り込む九州の発展と物流戦略

### (1) 東アジアとの近接性に着目した九州地域の成長戦略

九州の成長戦略としては、成長を続ける東アジアに近接する地理的優位性を最大限に活用し、東アジアとの経済的なつながりを強化することが必要である。かつて九州地域は、中国大陸との交易に適した地理的優位性と恵まれた石炭資源を活かし、鉄鋼や化学等の重化学工業を発達させ、地域経済を発展させた。東アジア経済が成熟期を迎える今こそ、国内で最も東アジアに近く、さらには環黄海・環東シナ海・環日本海の各経済圏の結節点にあるという地理的優位性に再び焦点をあて、地域経済を活性化すること求められている。

成長戦略としては、基幹産業として成長している加工組立型の製造業のさらなる発展を促進することが求められる。九州地域は、「カーアイランド」「シリコンアイランド」という言葉に代表されるように、加工組立型の自動車・半導体関連の製造業が多く立地している。2008年工業統計調査によると、全国に占める九州地域の出荷額シェアは自動車製造業で8.1%、集積回路製造業においては32.5%となっている。また九州7県の製品出荷額23兆円のうち、自動車製造業が約1兆9,200億円(8.3%)、集積回路製造業が1兆5,900億円(6.9%)、自動車部品・付属品製造業が約7,600億円(3.3%)を占める。しかし、全国との比較でみると、九州の域内総生産に占める製造業の割合は依然少なく、2008年時点でも16.6%(全国20.4%)にとどまっている。今後、域内の加工組立型を中心として製造業のさらなる発展が求められる。

このため、東アジアとの企業間、産業間の連携はますます重要となっている。この分野では、韓国・中国の技術革新が急速に進み、中間財においても競争力を持つ企業が現れつつある中、すでに国際的な水平分業を拡大してきている半導体関連の製造業はもちろん、現在は、川上・川下の製造工程を一体化することで、製品の高度化・安定供給・中間取引のコスト削減を図る垂直統合型の産業構造が主流である自動車関連の製造業にとっても、東アジア地域との国際的な水平分業を可能とする環境を整え、域内企業の競争力の維持・強化と、部材の販路の拡大を行うことが必要である。さらに、東アジアの生活水準の向上を背景として、日本の高度な技術により産み出された高性能の最終製品の輸出を促進する必要がある。同時に、世界の先進国で生産される高品質、高性能な最終製品の一大市場が、既にある日本国内に加えて東アジアに出現しつつあり、九州がその国際的な物流拠点としての役割を果たしていくことも重要な成長戦略となる。

また、急速に都市化が進んでいる中国をはじめ、今後東アジアで環境・エネルギー関連分野の需要拡大が見込まれる。中国では、2011年からの第12次5カ年計画において、3兆1,000億元(約39兆円)の環境保護投資を行う方針を示し、天津生態城(エコシティ)等のビッグプロジェクトの取り組みを行っている。これらの取り組みや生活水準の向上を背景に、一般の企業や国民の中に環境への関心が高まるところで、環境・エネルギー関連の需要が高まることが期待される。九州地域には、エコタウンやスマートコミュニティなどの環境分野の取り組みを通じて、高度な技術を有する企業の蓄積がある。これらの企業は、東アジア地域の新たな環境問題のニーズに応える事業に取り組むことにより、巨額の市場を開拓できる可能性がある。

食料品製造業にとっても、新たな需要先として東アジアへの期待が高まっている。九州地域は、食料品関連の製造業の出荷額が約3兆3,700億円と製造業出荷額全体の14.6%に及んでおり、「フードアイランド」と呼ばれる食料品関連の製造業が盛んな地域である。九州地域が、日本で最も東アジアに近接するという地理的優位性を活かし、東アジアとのリードタイムを短くすることができれば、「安全・安心」

な日本の食料品を鮮度と品質を保ったままで輸出できることになり、他の日本の地域に比べて圧倒的な優位性を持つようになる。

平成 21 年度食料・農業・農村白書は、中国の所得水準が向上する中で、食料品の輸入量が一貫して増加しており、全世界の豚肉、野菜等の消費量の約半分が中国で消費されるようになっていることを指摘している。中国をはじめとする東アジアの国々との眞の近接性を実現し、加工食品の輸出を拡大し、域内の食料品関連の製造業を振興することが有効である。また、将来的に中国への生鮮品の輸出条件が緩和されれば、九州地域の農水産業についても、輸出の可能性が飛躍的に広がることになる。

## (2) 地域の成長戦略における物流戦略の重要性

以上に述べた、アジアとの結びつきの強化を通じて地域経済を活性化しようとする成長戦略の考え方については、すでに九州地域全体の共通した認識となりつつある。2010 年 12 月、九州経済産業局、九州経済連合会が事務局となり、九州の 46 の機関により構成される九州成長戦略アクションプラン策定委員会が、九州の現状に関する問題意識と危機感を共有し、九州の成長を実現するための方向性と 60 のアクションを盛り込んだ九州の経済成長戦略「九州成長戦略アクションプラン」を策定している（図 4-1）。

しかし、こうした取り組みのアキレス腱ともいいくべき九州地域と東アジアを結ぶ物流システムが現在抱える深刻な問題点やその解決にむけた物流戦略の重要性は、未だ十分には認識されていない<sup>21</sup>。「九州成長戦略アクションプラン」は、理念を実現するための「九州・アジアの人・モノ・情報の交流とそれを支えるグローバルな基盤」のひとつに、物流機能の強化を掲げている。しかし、国際的なロジスティクスの好ましい将来像や、それを実現するための具体的なアクションプランについては、同プランは描けていない。

九州地域の成長戦略としては、経済の屋台骨である物流システムの改善を徹底的に行い、様々な産業の立地環境を強化するロジスティクスの抜本的な高度化に関する戦略が不可欠である。東アジアとの最終製品や中間財の交易、さらには東アジアや欧米から日本への投資を呼び込むためにも、アジアとの眞の近接性を早急に現実のものとし、高度で経済的なサービスを提供する優れたロジスティクス・システムを、地域主導による物流戦略として実現してことが求められている。

さらに、東アジアと九州地域との間で、眞の近接性を通じた交易の活発化に成功すれば、国際ロジスティクスに関連する国内外の企業の九州地域への立地を通じて新たな産業集積が形成され、地域経済をさらに活性化することができる。東アジアと九州地域の間のダイレクトなコンテナ・サービスによりリードタイムが大幅に削減できれば、九州地域、とりわけこれらの貨物が集まる北部九州の主要港湾周辺は、3PL<sup>22</sup>などの総合物流企業やフォワーダ<sup>23</sup>、流通加工<sup>24</sup>などの物流関連企業にとって、魅力的な立地場所となる。さらに、東アジア各地との密度高いコンテナ・サービスの提供は欧米基幹航路の寄港につながり、九州地域が東アジア地域における国際物流拠点となり、欧米などアジア以外の地域からロジスティクス関連の企業が多数立地することも見込まれる。

<sup>21</sup> 製品価格に占める総物流費は過小評価されているといえる。専門化が進んだ現在は多段階の分業が一般化しているが、各段階の部品の仕入れ価格には、その輸送費が含まれている。仮に最終製品まで 4 段階の取引が発生し、その各段階で 5%のみなし物流費が発生すると仮定すると、最終製品の価格のうち約 18.5%が物流に要した経費ということになる。

<sup>22</sup> 3PL (3rd party logistics) とは、荷主に対してその立場に立って物流改善を提案し、包括して物流業務を請け負うサービスのことである。

<sup>23</sup> 荷主から預かった荷物を、自社以外の輸送事業を活用して運搬する運送業のこと。

<sup>24</sup> 物流経路の途上で、検査・補修・組合せ・ラベリング・値札付け・梱包・包装・仕分けなどをを行うこと。

また、九州地域は、日本の製造業の海外流出を止めるための、最後の砦でもある。たとえば日産自動車は、国内の生産活動を九州の生産拠点へと集約を進めている。九州を拠点とした背景には、低コストな部品、材料を東アジアから調達することで、国内にとどまりながら国際競争力を維持する狙いがあるという。東アジアと九州をつなぐ物流戦略は、九州のみならず日本経済全体にとっても極めて重要な使命を帯びている。

九州・アジアビジネス戦略	九州・アジア環境・エネルギー戦略	九州・アジア次世代産業戦略
アジアをパートナーとして捉え、成長につなげる (中小企業の海外展開、分野別海外展開、アジアビジネス戦略研究会の設置、アジア戦略プログラムの策定)	アジアの環境・エネルギー課題を解決し、成長につなげる (環黄海経済圏の形成、九州ソーラーネットワーク会議の創設、ソーラー、水素、CCTなど次世代プロジェクトの展開、グリーン九州プロジェクトの推進)	最新鋭量産・ものづくり拠点をきわめつつ、ソフト力を持つ (半導体の環境・エネルギー等新分野進出・アジア展開、九州次世代自動車研究会の設置)
九州・アジア観光戦略	九州・アジア農業・地域型産業戦略	九州・アジア中小企業強化戦略
観光立国の実現に大きく貢献する (第3次九州観光戦略の推進、観光客の誘致、交流人口の拡大、休暇改革の推進)	農業の成長産業化、ライフイノベーションを先導する (農業の成長産業化の推進、地域おこし会社の形成、SB/CBの育成、医療・医療機器産業の振興、フード・健康アイランド九州を推進)	優れた経営力・技術力を持つ中小企業が集積し、足腰を強化する (中小企業の経営力強化のためのネットワークの形成、海外展開支援体制、バイヤーズネットワークの形成、中小企業の技術力強化)



九州・アジアの人・モノ・情報の交流とそれを支えるグローバルな基盤			
アジア展開を担う人材の育成および新卒者の雇用と女性の活躍の場をつくる	九州の強みを創出するイノベーションと人材育成の拠点を構築する	九州の魅力向上と内外からの立地・投資を促進する	人・モノの交流促進と九州の交通拠点および高速交通体系を整備する

(出典) 九州成長戦略アクションプラン策定委員会（2010）「九州成長アクションプラン」より作成。

図 4-1 九州成長戦略アクションプランの重点

### (3) 地域の成長戦略としてのアジア・ロジスティクス・ゲートウェイ構想

九州地域の成長に向けた物流戦略には、地理的な近接性を活かせない現在の長いリードタイムや、物流の高コスト構造を見直し、九州を真にアジアに最も近い地域とすることが求められている。

そこで本戦略は、特に多種多様な品目の輸送を通じて、幅広い産業分野の国際連携に大きく寄与する国際コンテナ輸送に焦点をあて、九州地域と東アジアとの近接性を実現する「アジア・ロジスティクス・ゲートウェイ」を提言する。アジア・ロジスティクス・ゲートウェイは、九州地域を日本と東アジアとつなぐ玄関口として、海外港湾から国内港湾までの海上輸送のみならず、東アジア各地の発荷主から国内の着荷主まで、いわゆるドア・ツー・ドアで東アジアとの真の近接性を実現する。これにより、九州地域全体、ひいては日本全体の企業の生産性を高め、地域経済の活性化を促そうとするものである。

また、アジア・ロジスティクス・ゲートウェイでは、幅広いロジスティクス関連企業（直接、輸送活動に關係する企業のみならず、幅広い流通加工や情報管理、国際物流に関する保険・商社などを含む）の集積を促進することを目指す。これらの企業の集積を通じて、九州地域に新たな基幹産業となる「九州ロジスティクス産業クラスター」を形成することにより、地域経済のさらなる発展を目指す。

ロジスティクス産業クラスターの形成は、これまで東アジアとの交易や進出の進まない地域の中小企業にとっても、大きな促進策となる。つまり中小企業の国際進出には、物流のコーディネートを行う総

合物流事業者や共同物流サービス、海外への事業展開全般のコンサルティングを行う商社、輸送トラブルを予防・軽減する保険など、様々なロジスティクス関係の企業の専門的なサポートが不可欠である。

アジア・ロジスティクス・ゲートウェイでもっとも重要な要素となるのが、リードタイムの短縮である。商品サイクルが短い半導体関連等の部品、材料や加工食品の輸出入に限らず、すべての東アジアとの物流にとって、海運に要する時間はもちろんのこと、陸上輸送や通関手続きに要する時間を含め、リードタイム全体を短縮することが重要となる。したがってリードタイム短縮には、海運・港湾運送の分野だけでなく、荷主、陸上輸送や通関業務などを含めた総合的な改善、ICTで貨物を管理する「ロジスティクス・システム」等を含む、地域のロジスティクス全体の見直しと地域にとって使い勝手の良い効率的なロジスティクス・システムの構築が求められる。

また、東アジアにおいて九州地域に立地する企業が国際的に競争力を持つための前提としても、東アジア各国に比較して高コストな国内の物流構造を見直し、国際競争力のある低コストでの物流サービスを実現することが求められている。経済性の高いアジア・ロジスティクス・システムを形成する戦略の一環として優先的に取り組むべき課題である。

地域の成長戦略の一環としての物流戦略には、コストとリードタイムの改善に加えて、高品質の物流サービスの提供が重要となる。サプライ・チェーン・マネジメント<sup>25</sup> (SCM) への要求が高まっている現在では、海運や港湾など断片的な改善のみならず、国境を越えた物流全体で SCM を効率化するグローバルなロジスティクス・システムの提供が不可欠である。事業継続性を確保する観点からも、多頻度で運行するサービスが必要となる。また、特に半導体や複雑な機械部品の輸送には、フェリー・RORO 船<sup>26</sup> など、荷役による荷痛みの恐れの少ない物流サービスを選択肢として提供することも求められる。また地球環境問題への関心が高まっている中で、環境負荷の少ないグリーン・ロジスティクスの提供が、グローバルな地域間競争で九州地域が打ち勝っていくための重要な要素となりつつある。アジア・ロジスティクス・ゲートウェイには、このような顧客の多様な要望に対応する高度なロジスティクスを提供することが求められている。

続く「5. アジア・ロジスティクス・ゲートウェイ戦略」では、以上に述べたアジア・ロジスティクス・ゲートウェイ構想を実現するための戦略として、①東アジアとの間を定時・直通・多頻度で結ぶ「アジア・マリン・シャトル (AMS)」の運航、②東アジアの他の地域に比べて高度なロジスティクス・サービスを提供する「アジア・ロジスティクス・ネットワーク」の形成、③国内で最も東アジアに近いという立地を活かした産業拠点を形成する「国際ロジスティクス・パーク」の開発の、3 つのキープロジェクトを提唱する。

<sup>25</sup> 材料から製造、流通、販売、消費までの全体の流れ（サプライ・チェーン）を適切に管理すること。

<sup>26</sup> Roll On, Roll Off 船の略。トレーラーが自走して乗り込む船。クレーンを使う必要がないため、荷役作業の効率化を図ることができる。ただし、コンテナ以外にシャーシ（台車）を積載しなければならなくなることから、積載率は低下し、輸送費はコンテナ船に比べて割高となる。

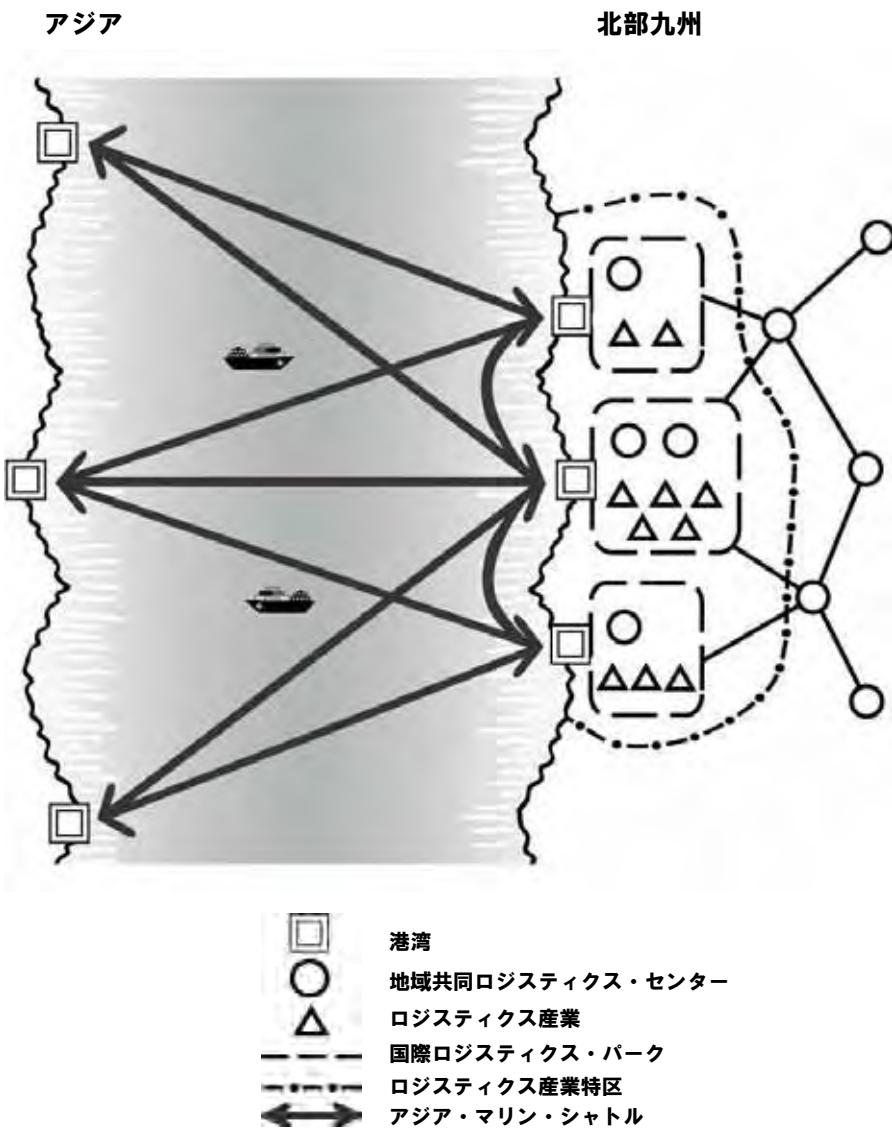


図 4-2 アジア・ロジスティクス・ゲートウェイのイメージ

## 5. アジア・ロジスティクス・ゲートウェイ戦略

### (1) 基本的な目標

アジア・ロジスティクス・ゲートウェイ戦略の基本的な目標は、下記の通りである。

第1に、本戦略は、九州を国内で真に東アジアに近い地域とすることを目指す。定時・直行・多頻度の運航を実現するシャトル便や、地域共同輸送サービスなどの新規事業の立ち上げ、高度なロジスティクス・システムの構築、国内ロジスティクス・ネットワークの強化等により、地理的な近接性を活かした短いリードタイムと少ないコストで、アジアとつながるロジスティクス体系を実現する。

第2に、国内でもっとも東アジアに近い北部九州の主要港湾及びその周辺地域で、アジアとの近接性を活かした新たな産業集積の形成を促進し、地域経済のさらなる活性化を図る。アジア・ロジスティクス・ゲートウェイ戦略により、港湾は物流の単なる通過点ではなく、国内で東アジアに最も近い国際的なロジスティクス産業拠点に生まれ変わる。この新しいニーズに応え、地域経済をさらに活性化するために、東アジアとの近接性を最大限に活用する新しい形の産業拠点を計画的に開発する。

第3に、アジア・ロジスティクス・ゲートウェイは、地域の成長戦略として九州地域にとって最も使い勝手の良いロジスティクス・システムを構築するものである。また同時に、東アジアの活力を積極的に取り込む日本の成長戦略の先駆的な取り組みもある。このため、物流関係の制度改革や規制緩和や産業立地の促進策などを中心とした国の大胆な参画、支援をあおぐとともに、九州地域の行政、民間全體が一丸となって戦略の実現に主体的に取り組むものとする。

具体的には、本戦略を実現するキープロジェクトとして、「東アジアとの近接性を実現するアジア・マリン・シャトル（AMS）の実現」「高度なアジア・ロジスティクス・ネットワークの形成」「国際ロジスティクス・パークの開発」の3つを推進する。

### (2) アジア・マリン・シャトル（AMS）の運航

#### ① 東アジアとの近接性を実現するアジア・マリン・シャトル（AMS）

北部九州の港湾と、中国・韓国をはじめとする東アジアの主要な港湾との間を、定時・直行・多頻度で結ぶ「アジア・マリン・シャトル（AMS）」を運航する<sup>27</sup>。AMSは、コンテナ海運で九州地域が阪神・京浜より東アジアから遠い現状を打破し、物流面でアジアと九州との真の近接性を実現する（図5-1）。

基幹ルートは、所要日数1～2日とし、毎日の運航を計画する。AMSは、多港寄りのルートや運行頻度の抑制で一航海あたりの貨物量を確保する現在のコンテナ船サービスの考え方とは逆に、九州地域の主要荷主の貨物を集約（コンソリデート）することにより短いリードタイム・多頻度運航の実現を目指す。あわせて国内の他の地域からの輸出入コンテナ貨物も獲得し、さらには現在のコンテナ船サービスでは顕在化していない国際コンテナ輸送の潜在需要を掘り起こすことで、さらなる貨物量を確保しようとする野心的なビジネスモデルである。

図5-1について、左の図は、各港湾から上海への輸出コンテナに係る平均海運日数（図3-3参照）が地理的な距離と乖離している現状を、デフォルメした地図で表現したものである。右の図は、本提言のAMSにより、北部九州からの平均海運日数が、実際の地理的な距離を反映したものに短縮されること

<sup>27</sup> フェリー・RORO船のほか、長錦商船（Sinokor）・海豊国際航運（SITC）・神原汽船等が、シャトル便に近いコンテナ輸送サービスを提供している。AMSは、地域の協働により、これを本格的に展開しようとするものである。

を示している。

特に釜山港・上海港・環黄海などとの間では、荷役時間の短縮や荷役時の振動の軽減、コンテナ化が困難な特殊貨物の輸送への対応などの面で、より高度な物流サービスを提供できる<sup>28</sup>RORO 船・フェリーの AMS の運行も検討する。



図 5-1 東アジアとの真の近接性を実現するアジア・マリン・シャトル（AMS）のイメージ

## ②地域が一体となった AMS の活用・支援

AMS の活用、支援を目的として、九州地域、特に特定重要港湾である博多港・北九州港・下関港の 3 港が連携して、荷主とともに一定の貨物量を集めるための貨物の集約（コンソリデーション）の取り組みを行う。

地域共同物流<sup>29</sup>サービスの実施：AMS を利用する顧客をはじめ、九州地域の港湾を利用する顧客に対して、荷主一港湾間の輸送を行う地域共同物流サービスを立ち上げる。

地域共同物流サービスは、中小企業を含む荷主企業の貨物のコンソリデーションを地域主導で行い、低コストで高品質・省エネルギーの物流サービスを提供する。地域共同物流サービス事業者は、後述の物流プラットフォームセンターーやアジア・ロジスティクス・システムを活用し、大型トラックによるミルクラン輸送<sup>30</sup>や物流拠点の集約化、インランドデポ<sup>31</sup>を活用したバンニング・デバンニング<sup>32</sup>を通じて、高度な SCM の要求に対応する。

この地域共同物流サービスを、AMS・港湾運送事業者が一体となり、荷主・行政との協働により実現することにより、低価格で高品質の物流サービスを提供する。これにより、他の輸送サービスと比較した AMS のトータルコスト面での優位性を高め、AMS が十分な貨物量を確保することを可能にする。

<sup>28</sup> 加えて、後述の港湾運送事業法の規制緩和が実現し、港湾運送事業者以外のトラック運送業者・共同輸送サービス事業者が直接 RORO 船・フェリーの荷役作業を行えるようになれば、一層のリードタイム短縮・コスト縮減が期待できる。

<sup>29</sup> 複数の事業者が行っていた物流を共同化すること。特に物流の小口化が進んでいる現在では、共同輸送により積載率の向上・大口化を図ることができれば、大幅な効率化が期待できる。

<sup>30</sup> ひとつの車両で、複数の発荷主を回り、荷物を積み替えていくこと。積載率の向上が期待できる。

<sup>31</sup> 港湾や空港から離れた地域において認可された保税蔵置場。

<sup>32</sup> コンテナに荷物を積み付けることをバンニング、荷物を積み下ろすことをデバンニングと呼ぶ。

また、地域共同物流サービスの利便性・メリットを一層高めるため、各企業の独自規格が用いられることが多いパレット等について、国際～国内輸送全体での標準化を促進する。

地域ロジスティクス・センターの整備運営：地域共同物流サービスのほか、3PL・フォワーダ・物流子会社を含めた域内の物流企業が共通で利用でき、流通加工や積み替えなどを行うことのできる「地域ロジスティクス・センター」を整備・運営する。港湾・高速道路インターチェンジ・貨物駅・空港といった域内の交通結節点に地域ロジスティクス・センターを整備することにより、各港湾と域内各地を結ぶ地域共同物流サービスの実施をサポートする。また、3PL やフォワーダ・物流子会社などの物流事業者等にとって、単独で物流ネットワークを構築する場合に比して、より少ない初期投資・運営費用での効率的な物流が実現できることになる。

特に行政の役割としては、地域ロジスティクス・センターの整備を促進する。具体的には、高速道路インターチェンジ近辺に物流拠点を建設する際の開発許可制度の運用の見直し<sup>33</sup>、センターまでのアクセス道路、鉄道の整備を行う。

### (3) アジア・ロジスティクス・ネットワークの形成

地域の成長戦略としての物流戦略の観点からは、他の地域、特に近接するアジアの地域と比べて、より荷主のニーズに的確に応えるロジスティクス・ネットワークを形成することが重要となる。すなわち、地域の成長戦略としては、当該地域に立地する企業に対し、他地域に比べてより魅力のあるロジスティクス・サービスをいかに提供するかが決定的に重要となる。さらに、国際ロジスティクス産業クラスターを形成する視点からは、総合物流企業や荷主・フォワーダなどの物流企業の立地先として選択してもらうために、九州地域を核とするアジア・ロジスティクス・ネットワーク全体が東アジア域内の他のロジスティクス・サービスに比べて競争力を持っていることが求められる。

そこで本戦略では、ドア・ツー・ドアの輸送コストやリードタイムはもちろん、日本の物流産業が優位性を持っている輸送品質をさらに強化するロジスティクス・ネットワークの高度化の取り組みを行う。具体的には、アジア地域との高度な物流を ICT で支える情報システム「アジア・ロジスティクス・システム」の構築、ならびに国内の物流の高度化を目的とする「国内ロジスティクス・ネットワークの強化」を提唱する。

#### ①アジア・ロジスティクス・システム（ALS）の構築

AMS・地域共同物流サービスの貨物をはじめ、九州地域を発着地とする貨物の国際～国内の追跡（トレース）を可能とするため、国際～国内の物流情報をシームレスに管理する、アジア・ロジスティクス・システム（ALS）を構築する。ALS により、荷主やフォワーダは、SCM の一層の高度化を図ることが可能となる。

本提案では、ALS の備えるべき機能として、「アジア港湾情報システム」「アジア通関・セキュリティシステム（アジア AEO システム<sup>34</sup>）」「グリーン・ロジスティクス・システム」の 3 つを提案する。

<sup>33</sup> 市街化調整区域にあるインターチェンジ付近では、物流拠点の立地が制限されている。特に、物流施設の開発に特化している事業者は、物流総合効率化法の認定が受けられず、同法による開発許可の配慮を得ることができない。

<sup>34</sup> AEO（Authorized Economic Operators）システムとは、WCO（世界税関機構）がセキュリティの確保と通商の促進のため提唱する仕組みで、一定の安全基準を満たしている認定業者に対して、税関やセキュリティの手続き簡素化・優遇措置を与える制度である。

このALSの実現に向けて、日中韓大臣会合をはじめとする現在進められている日中韓の相互協力<sup>35</sup>を、九州地域の経済界・行政が一体となって支えるため、モデル地域としての先行実施に積極的に取り組む。

アジア港湾情報システム：アジア港湾情報システムは、RFID<sup>36</sup>を用いて、アジアの各港から国内港湾までの港湾・通関手続き、貨物の追跡などを可能にするとともに、外国船員の入出国管理までをも総合的に行うことを目指す。現在の物流情報システムとして、航空・港湾貨物を一体的に扱うことのできるNACCS<sup>37</sup> や、2010年より運用を開始した、インターネットでコンテナの輸送状況を確認できるColins<sup>38</sup>などがある。アジア港湾情報システムは、これらのシステムをより発展させ、国内外の海・陸（トラック・鉄道）・空のすべての輸送モードについて、貨物の追跡から通関・港湾の手続き、船員の入出国手続きに至るすべてを、インターネット上で管理できるようにする。

アジア各国で進めている港湾情報システムを一体的に運用できる地域システムとして構築する。また、車上通関<sup>39</sup>・船上通関の運用拡大を行い、通関・港湾手続きの大幅な効率化を実現する。

アジア通関・セキュリティシステム（アジア AEO システム）：2001年にアメリカで発生した同時多発テロ以降、セキュリティの確保と効率性の両立は、国際物流の最も重要な課題の一つになっている。また、企業のリスクマネジメントの観点からも、ロジスティクス経路で一貫したセキュリティを確保することが重要となっている。

そこで、日本と中国・韓国との間で独自に導入されているAEO制度を相互承認するアジア AEO システムを構築し、東アジアにおける国際～国内物流のコンテナ貨物のセキュリティを確保しながら、物流の効率化を実現することを目指す。システムの機能面については、危険物の有無や、コンテナのドアの開閉・人間の立入可能性の有無などのセンサ情報、GPSによるコンテナの位置情報、保管・商品取引情報などをモニタできるようにする。この高度なセキュリティを確保するシステムの導入を通じて、アジア各国での AEO の相互認証の推進や、AEO 認証による優遇措置の拡大を図る。AEO 認定事業者が特に少ない門司税關の管内で、AEO 制度利用の促進の取り組みを行う。

グリーン・ロジスティクス・システム：物流において、温室効果ガス（GHG）排出の削減に対する国際的な諸規制が強化される中で、グローバルな企業の関心が今後より一層高まるものと予想される。

そこで、九州地域を拠点とするアジア・ロジスティクス・システムの重要な構成要素として「グリーン・ロジスティクス・システム」を構築する。その戦略としては、GHG 排出の少ない船舶を AMS として投入することや、ロジスティクス・システムの積載効率向上による GHG 削減、GHG 排出量の比較情報提供システムの構築などに取り組む。また、東アジアの主要港湾が連携して、GHG 削減効果の高いAMS 船舶への入港料の割引や優先使用などの優遇措置を提供する。

## ②国内ロジスティクス・ネットワークの強化

<sup>35</sup> 2010年6月に行われた第3回日中物流大臣会合で、インターネットによる物流情報システム構築のための協議会が設立されることとなった。

<sup>36</sup> Radio Frequency Identification の略。貨物の識別情報を埋め込んだ IC タグのこと。

<sup>37</sup> Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System の略。税關等の手続や各種業務を処理するオンラインシステム。

<sup>38</sup> コンテナ物流情報システム。コンテナの搬出状況や船舶の胴体、港湾の混雑状況・カメラ映像などを、インターネットを通じて収集することができるシステム。

<sup>39</sup> 税關が認めたものについて、保税地域とされた駐車スペースにトラックを乗り入れ、荷物を降ろさずに通関する制度。

国際コンテナを搭載したトレーラーが走行可能な道路の整備：国際コンテナをトレーラーに搭載し道路輸送をする際、道路運送車両法（保安基準）、道路交通法、道路法（車両制限令）の基準値（高さ 3.8m、全長 16.5m、重量 20t）を超えてしまう<sup>40</sup>。このため、国際コンテナの道路輸送には、指定された道路の通行に限定するか、経路申請により許可を得て実施するなど、大きな制限が課せられている。さらに近年では背高コンテナや 45ft コンテナが国際標準化され増加していることから、この問題が一層深刻になることが懸念される。

国際コンテナによるシームレスな国内輸送を実現するために、交差点の改良や橋梁の耐荷力の向上などを進めるとともに、指定道路の拡充による通行規制の緩和が必要である。

内航船ネットワークの構築：AMS が就航する北部九州地域の主要港湾と、九州沿海・日本海・瀬戸内海・太平洋岸の港湾とを結ぶ内航船ネットワークを構築する。内航船ネットワークと地域共同物流サービスとをあわせて運用することで、九州地域全体、および国内他地域に低コスト・低環境負荷の物流サービスが展開できる。

鉄道コンテナ輸送の強化：鉄道貨物輸送能力の向上<sup>41</sup>や、鉄道コンテナ輸送でのボトルネック解消を行い、九州港湾からのコンテナ鉄道輸送ネットワークを強化する。特に現在、山陽本線や京阪神の一部のトンネルが原因で国際標準の 40ft 背高コンテナを輸送できない問題があり、この解消を強く働きかける。

コンテナ港湾の高度化：地域の成長戦略としての物流システムの高度化のみならず、海外からトランシップ貨物を獲得することも視野に、他の東アジアの国に比して高コストであり、リードタイムの長時間化を引き起こしている港湾の更なる高度化を急ぐ。具体的には、コンテナターミナルの自動化や高速化、国際・国内 RORO 船バースの配置などの内外航積替効率化のための港湾レイアウトの改善、荷主が利用できる料金でのバースの 24 時間オープンの実現、港湾料金・水先料金の見直し、強制水先区の見直し、国際ターミナルオペレーターの本格的な導入などについて、地域が一丸となって改善に取り組む。

#### (4) 国際ロジスティクス・パークの開発と国際ロジスティクス産業特区の実現

ロジスティクス・ゲートウェイ戦略が実現し、東アジアとの真の近接性が実現されると、北部九州地域の港湾には、新しい産業集積へのニーズが高まることが期待される。

そこで、アジアに最も近くなる主要港湾において、ロジスティクス関連産業、およびアジアとの近接のメリットを特に重視する企業等が立地する拠点「国際ロジスティクス・パーク」を開発する。具体的な国際ロジスティクス・パークの展開は、北部九州の主要港湾近辺の福岡市アイランドシティ、北九州市響灘地区・新門司地区、及び下関市沖合人工島（長州出島）などが有力な候補となる。

国際ロジスティクス・パークでは、各種規制緩和や特例措置を講じる「国際ロジスティクス産業特区」を適用し、東アジアと真にシームレスでつながることのできる国際競争力のある環境を提供し、国内はもとより環黄海・環東シナ海・環日本海の結節点として発展させる。国際ロジスティクス産業特区では、各種規制の緩和や運用の見直し等（表 5-1）を行うことで、グローバル化に対応した港湾サービスの提供を行い、九州と東アジアとの真にシームレスな国際物流を実現する。あわせて、税制などの特例措置を講じることで、内外の企業・投資家にとって魅力的な立地先、投資先とする。

<sup>40</sup> ヘッド・シャーシを含めると、背高コンテナはおおむね高さ 4.1m 程度、45ft コンテナは全長約 17.3m となる。

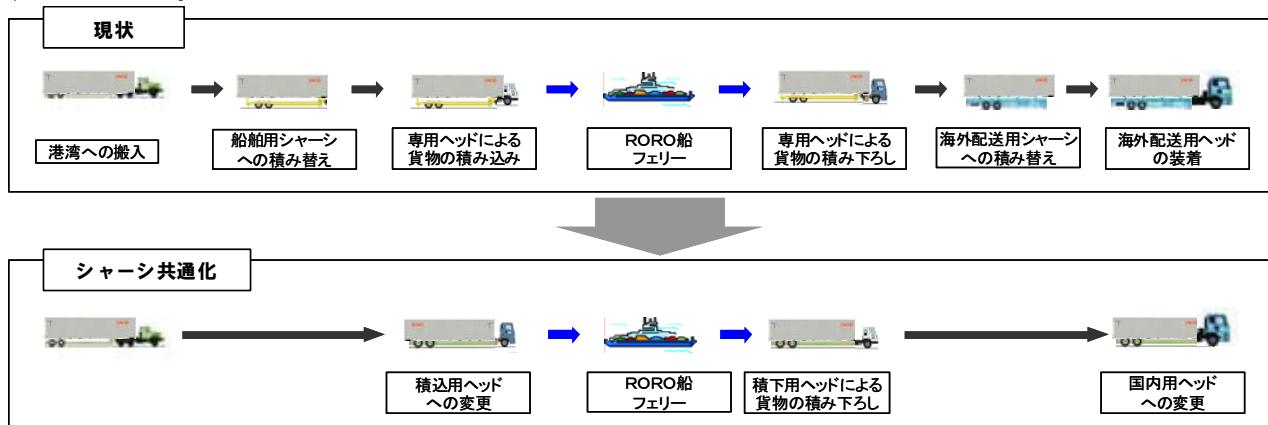
<sup>41</sup> 2011 年には東京～博多間で 1,300 トン電気機関車が運航され、輸送能力を増強することが予定されている。

特区による優遇措置とあわせて、港湾インフラや、高規格道路（アクセス道路を含む）、鉄道駅・路線、国際展示場や工業団地、宿泊施設、都市機能施設等の開発・誘致を行うことにより、一大産業拠点となる国際ロジスティクス・パークを開発する。

表 5-1 国際ロジスティクス産業特区における主要な規制緩和・優遇措置等（例示）

<b>総合保税地域の指定</b>	東アジア向けに輸出入する最終製品・部品の保管、製造やアセンブリ、国際博覧会・展示会の開催を行うため、保税蔵置場・保税工場・保税展示場を総合的に運用できる総合保税地域を指定する。 さらに、日中韓の自由貿易交渉が発展した将来には、「国際ロジスティクス産業特区」全体を自由貿易地域（FTZ）とすることを目指す。
<b>道路運送車両法によるRORO船用シャーシ（台車）の国際共通化<sup>42</sup></b>	現在は、日本と東アジアの国々とで異なるシャーシの規制が運用されているため、船舶輸送用シャーシへの積み替えや、駐車場・車庫証明などに余分な手間と費用が発生している。 これについて、車検規定の緩和等により国外のシャーシを利用可能とすることで、特に RORO 船・フェリーAMS を用いた東アジアとのシームレスな物流を実現する。
<b>コンテナを搭載したトレーラーの通行許可の特例</b>	特区内での国際標準コンテナの輸送を円滑化するため、コンテナを搭載したトレーラーが安全に通行するための道路の改良を前提として、コンテナを特区内でトレーラー輸送する際の通行許可を不要にする。
<b>各種土地利用規制の運用見直し</b>	東アジアとシームレスにつながる国際ロジスティクス・パークでは、グローバル時代の新たな港湾の土地利用を実現するため、臨港地区の用途規制の運用の柔軟化や公有水面埋立法による土地利用変更規制の緩和、都市計画法用途地域の運用見直しなどを行う。
<b>内航海運暫定措置事業の適用除外</b>	現在は、内航海運暫定措置事業として、新たに内航海運に要する船舶を建造しようとする者は、一定の建造納付金を支払う必要がある。 これについて、AMS が就航する国際ロジスティクス・パークと地方港湾との内航船ネットワーク形成を円滑にするため、国際ロジスティクス産業特区の港湾と他の港湾との間を結ぶ内航船について、内航海運暫定措置事業の適用除外とする。
<b>産業立地を促進する各種優遇措置</b>	パークへのロジスティクス関連産業・外資企業の立地を促進するため、パーク内に立地・設備投資を行う企業に対し、法人事業税や固定資産税などの税の減免、新規投資に対する補助金・低利融資、在留資格の緩和などの各種特例・優遇措置等を講じる。

<sup>42</sup> 下記の図に示すように、国内外でシャーシを共通化することで、国際コンテナ貨物を RORO 船・フェリーで輸送する際の手間を大幅に削減できる。すでに中国の 6 港・韓国の 3 港では、シャーシが共通化されている。



## 6. 推進体制

九州地域の成長戦略であるアジア・ロジスティクス・ゲートウェイ戦略の実現は、地域が主体となって取り組む必要がある。同時に、東アジアの活力を取り込む日本の成長戦略の先駆的な挑戦として、国の省庁を越えた取り組みが不可欠である。

### (1) 国家物流基本法の制定と推進

AMS や地域共同物流、国際ロジスティクス・パークなどのキープロジェクトは、九州と東アジア地域との国際交流を促進させ、地域経済のみならず、日本経済の可能性を大きく広げる事業である。しかしこれらの事業を成功させるためには、物流分野を中心として現行制度を体系的に見直し、各種規制の廃止や緩和を強力に進め、新たな枠組みの早急な実現にむけた包括的な促進策を導入することが必要である。また、地域の主体的な取り組みを推進するため、国と地域の役割分担を明確にし、国の支援内容を定めることも重要である。

このため国は、国際的な視野に立った日本のロジスティクス・システムの刷新と新たな構築を目指して「国家物流基本法」を制定する。各種規制の緩和については、これまで特区制度などにより一定の措置が講じられてきたが、本基本法により、ロジスティクス・システム全体を効率的で環境と調和したものとする視点から、既存の法制度や規制を抜本的に見直し、総合的な物流政策を体系的かつ着実に実施することとする。こうした新たな制度のもとで革新的な国際ロジスティクス拠点を先導的に開発する「国際ロジスティクス産業特区」を本基本法に位置づけ、その総合的な開発を推進する。

また ALS やシャーシの共通化など、アジアの国家間の交渉が必要な取り組みについては、本基本法に基づき、国は関係諸国の政府との調整を早急に進め、その実現を図る。その過程では、九州地域と東アジア地域の間でパイロット的な取り組みを先行させることも有効な方策である。

### (2) 九州ロジスティクス協議会の設置

九州アジア・ロジスティクス・ゲートウェイ戦略を実現するには、AMS などのキープロジェクトを実施する事業主体の形成、事業の推進に向けた各種調整、国際ロジスティクス産業特区の計画策定と開発、新規企業の立地促進と支援などについて、地域の産業、行政が一丸となってあたる必要がある。

そのため、九州地域全体の視点からロジスティクス・システムのあり方を協議する、「九州ロジスティクス協議会」を設置する（図 6-1）。九州ロジスティクス協議会は、産官学が協働する場であるが、迅速性、柔軟性、総合性を発揮するため運営主体は経済界が中心となることが好ましい。協議会の構成員には、地域の経済団体や物流団体、主要な荷主企業等の民間事業者のほか、主要港湾を有する 3 市（福岡市・北九州市・下関市）はじめ地域の自治体、さらに後述のアジア・ロジスティクス研究機構の学識経験者等が考えられる。

北部九州の主要港湾三港、および域内企業の連携を支える九州ロジスティクス協議会が、アジア・ロジスティクス・ゲートウェイ戦略を実現するうえで中心的役割を果たす。このため協議会本部には企業、行政から精銳を集め、強力な事務局体制を構築する。また意欲と能力のある事業主体による AMS などのキープロジェクトの立ち上げを、全面的にサポートする。国際ロジスティクス産業特区の開発・管理を含めた中心的な役割を果たす。また、戦略を実現するために必要となる社会資本整備や規制緩和の調整と推進を、本協議会および三港が一体となって実施する。

また本協議会では、経済団体・荷主企業と物流関係の企業とが率直に意見交換を行い、物流のリード

タイムの長時間化やコストの増加等の要因となっている地域のロジスティクスの課題について、その情報を地域全体で幅広く共有し、地域が一丸となってその見直しに取り組む。また、ロジスティクス・ゲートウェイを新しいビジネスチャンスと考え、従来の枠組みにとらわれない物流サービスを開拓しようとする意欲ある事業者の挑戦を、地域が一丸となって支える。

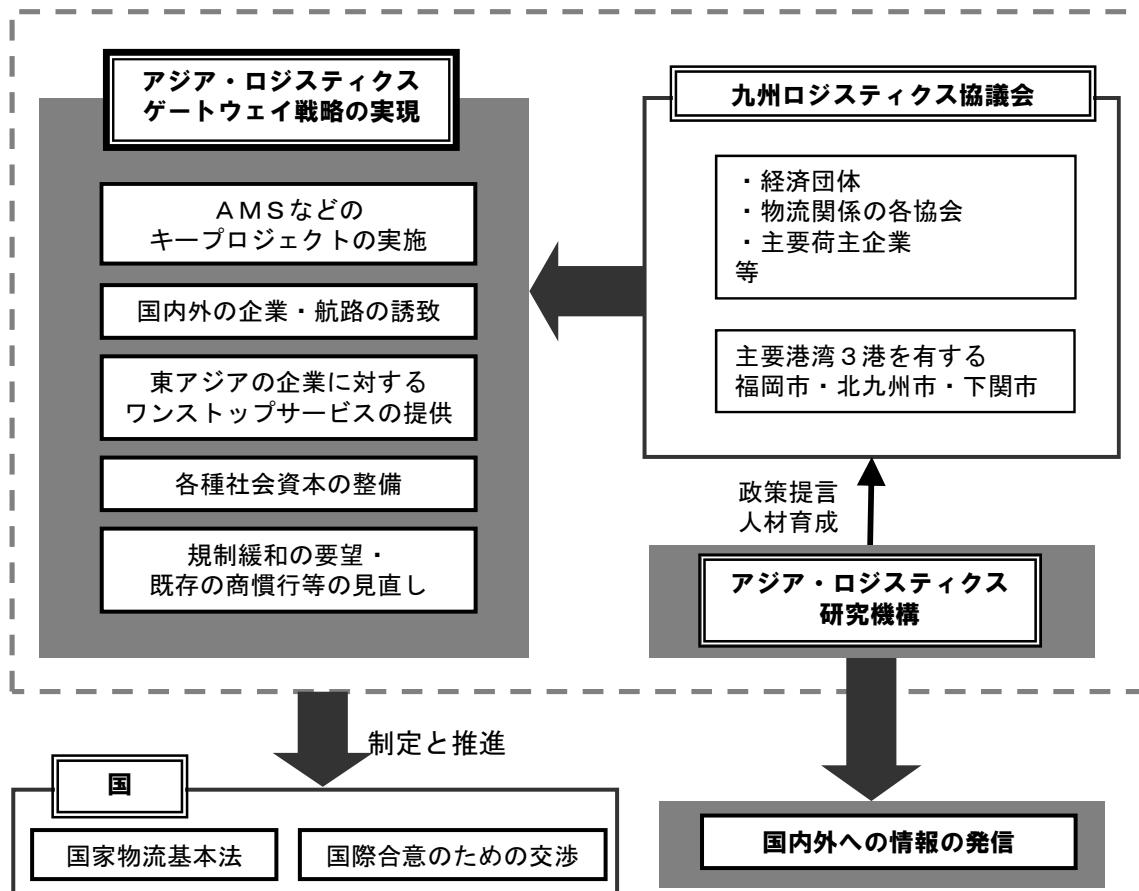


図 6-1 九州アジア・ロジスティクス・ゲートウェイ戦略の推進体制

### (3) アジア・ロジスティクス研究機構の設置

物流政策立案のためのシンクタンクとして、日本及び東アジアの物流に関する研究・教育機関「アジア・ロジスティクス研究機構」を組織する。現在日本には、「物流」の名を冠する大学・学部は存在せず、物流研究は経済・経営・工学などの個別分野から行われているに過ぎない。アジア・ロジスティクス研究機構は、分野横断型の総合的視点から日本及び東アジア地域のロジスティクスに関する研究・政策提言を行う、アジア・ロジスティクスの総合シンクタンクとなることを目指す。

アジア・ロジスティクス研究機構は、物流関係の人材交流を通じたイノベーションや、人材育成の役割も担う。とくに九州地域の優れた荷主企業や物流企業と一体となった実践的な分析や新たなビジネスモデルの開発を目指す。さらにアジアの物流研究の拠点として、中国・韓国などアジア各国から物流関係研究者を研究員として招聘し、国内研究者と共同で研究を実施する。また、行政・企業からの出向者の受け入れや、九州地域の大学との連携講座によるリカレント教育などにより、将来のアジアのロジスティクスを担う人材を育成する。

研究機構の設置は、九州地域や東アジアの物流システムに関する調査研究や提言を通して、九州地域のロジスティクス戦略やその取り組みを世界に発信し、アジア・ロジスティクス・ゲートウェイ戦略の実現に大きく貢献する。

## 7. おわりに

ここに提言するアジア・ロジスティクス・ゲートウェイ戦略は、九州地域において長年の懸念事項であった東アジアとの近接性を真に実現し、九州経済の発展可能性を大きく広げるものである。九州地域経済の不透明感が増している中で、将来の地域経済の発展のためには、本戦略が目指す東アジア地域との連携強化が、喫緊の課題となっている。

しかし、本戦略が目指す東アジア地域との真の近接性は、本提言で述べた物流面の改革とともに九州地域の産業政策との強力な連携によって初めて実現されるものである。アジア・ロジスティクス・ゲートウェイ戦略は、九州地域の既存産業の国際競争力を高めるものであり、その果実を確実に活かす産業政策との連動が重要である。同時に、こうした産業の活発な展開によって九州地域と、東アジアとの間に十分な貨物量が確保され、AMS や地域共同物流サービス等の中核的な取り組みが軌道に乗ることができるのである。また、東アジアとの近接性の実現は、域内の企業にとって東アジアへの進出や交易を容易にするだけでなく、東アジアや欧米の地域の企業が、九州地域の市場にアクセスすることも可能にする。地域の成長戦略としては、物流戦略だけで完結せず、東アジアとの近接性を活かして、地域の企業の競争力、集積力を一層高めるための産業政策が、車の両輪として展開されることが必要である。さらに、こうしたグローバルな活動を支えるためには、国際的に拓かれた豊かな都市環境がますます重要な要素となっている。本戦略による九州地域のさらなる経済発展が、地域に住む人々の生活の中に実感できるためにも、東アジアの活力を見据えた個性豊かな九州地域の都市づくりが大きな役割を發揮するときである。

最後に、コンテナ海運を中心とするロジスティクス・ネットワーク全体の改革を目指す本戦略は、海運市場の自然発生的な趨勢に任せらず、九州地域が主体的に立ち上がり自ら挑戦しようとするものである。その実現には、物流の効率化の障害となっている様々な障壁（バリア）をいかに克服するかなど、多くの課題が立ちはだかっている。しかし、日本その他地域にはない九州地域の恵まれた地理的優位性を最大限に活かし、明日の発展に繋げていくため、地域全体で不退転の決意をもって挑まなければならない。

## 8. 付属資料

今回の提言は、2010年1月に第1回懇談会が開催されて以後、計6回にわたる懇談会およびシンポジウムによる学識経験者や港湾関係者ならびに企業といった物流に関連する様々な方面の方からの意見・助言を参考とした議論を経て完成させたものである。

### (1) 物流戦略懇談会 委員名簿

委員（敬称略・50音順）

井原 健雄	北九州市立大学 名誉教授／財団法人中部産業・地域活性化センター フェロー
井上 聰史	国際港湾協会 名誉事務総長／政策研究大学院大学 客員教授
汪 正仁	立命館アジア太平洋大学 国際経営学部 教授
男澤 智治	九州国際大学 経済学部 教授
坂梨 正雄	社団法人九州経済連合会 常務理事
中村 良平	岡山大学大学院 社会文化科学研究科・経済学部 教授
根本 敏則	一橋大学 商学部 教授

幹事

谷村 秀彦	財団法人国際東アジア研究センター 所長
森川 雅行	社団法人日本港湾協会 港湾政策研究所 所長

アドバイザー

寺島 実郎	財団法人日本総合研究所 会長、株式会社三井物産戦略研究所 会長
-------	---------------------------------

関係者

鬼頭 平三	社団法人日本港湾協会 理事長
末吉 興一	財団法人国際東アジア研究センター 理事長

### (2) 開催経緯

第1回 2010年1月6日（水）

第2回 2010年3月24日（水）

第3回 2010年5月17日（月）

第4回 2010年6月29日（火）

第5回 2010年9月22日（水）

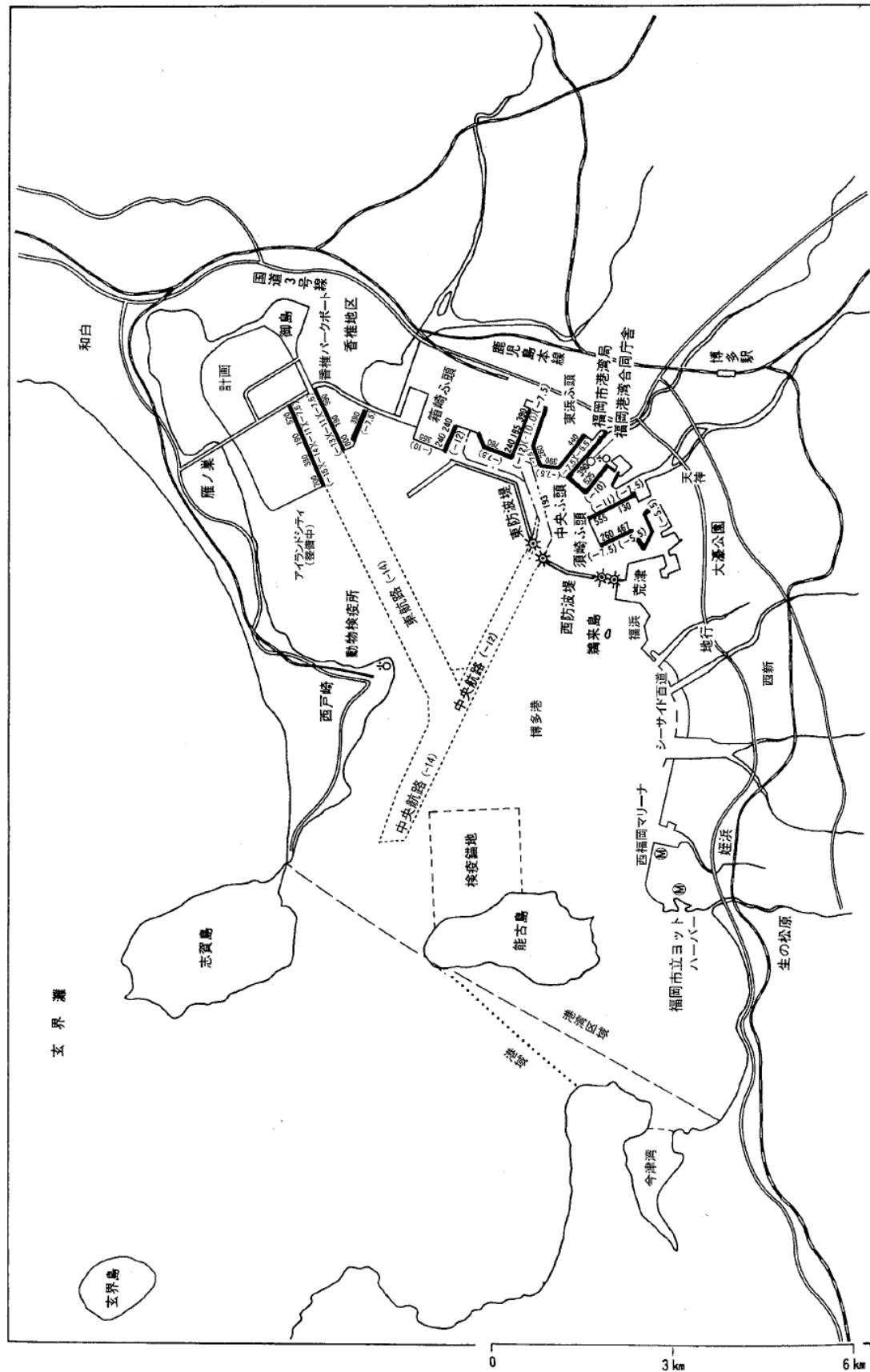
第6回 2010年11月10日（水）

シンポジウム「九州の成長戦略と北部九州の総合ロジスティクス」

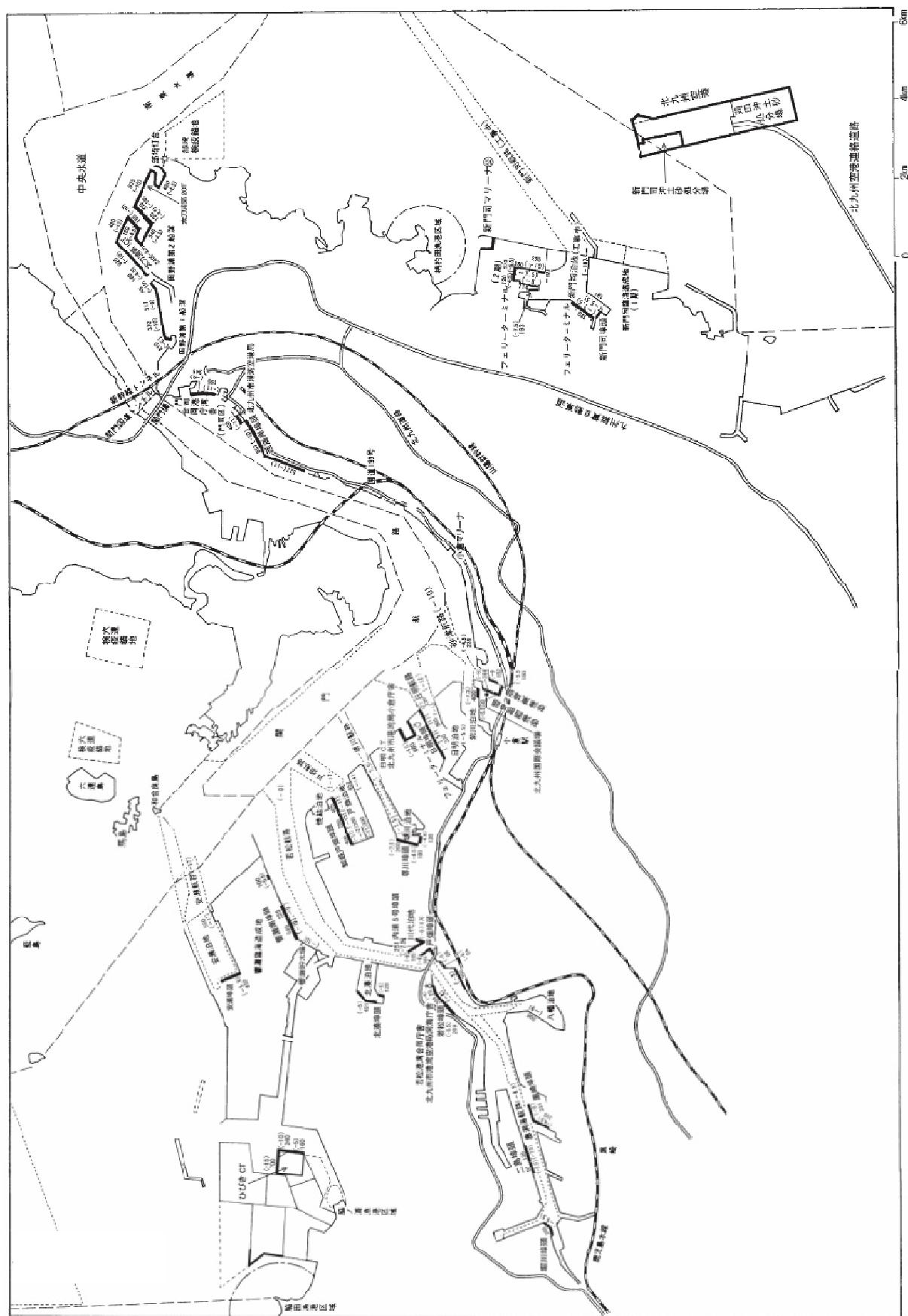
2010年6月9日（水）アクロス福岡 4F 国際会議場

(3) 九州地域の特定重要港湾の概況（日本港湾協会「日本の港湾 2010」より抜粋）

・博多港



· 北九州港



下關港

