

## はじめに

### (1) 調査研究の目的

近畿地域が持続的に発展するためには、アジア地域の経済一体化、企業の国際競争力を重視した物流インフラの重点的・戦略的な整備が重要であり、加えて、地域資源を活かした地域産業の発展、競争力強化等を図り、国内のみならず世界を視野に入れた戦略が求められている。

政府で策定された「経済成長戦略大綱」においても、「生産手段・インフラの革新」として、関西空港の2007年に2期限定供用、アジアとのゲートウェイとなる港湾の機能向上、港湾：空港アクセスを含む国際物流に対応した道路網等の戦略構築に取り組むとされている。

また、同大綱には、地域産業・中小企業の活性化として、地域資源の活性化、地域産業の自立化、雇用の創出などを実施すべく短期、中期、長期の目標が立てられている。これらの認識の下、「生産手段・インフラの革新」「地域産業・中小企業の活性化」を図るため、京都府舞鶴港（舞鶴市）、和歌山県日高港（御坊市）を結びつけた調査研究を実施し、係る課題・問題点の把握や省庁横断的な支援方策の検討を実施する。

### (2) 調査研究の対象地域

調査研究の対象地域は、近畿経済産業局の管轄地域である2府5県（福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県）とする。



## 1. シームレスな交通体系が求められる背景

### 1-1. 新経済成長戦略における問題意識

平成 18 年 6 月に経済産業省がとりまとめた「新経済成長戦略」において、「アジア諸都市の連携・交流を支えるシームレスな交通体系」に関わる問題意識を整理すると、概ね以下のとおりである。

#### (1) 産業・物流インフラの戦略的整備の必要性

我が国企業は、経済のグローバル化・国際競争の激化に伴い、製造業を中心として、アジア諸国をはじめ開発・生産・販売拠点等のグローバル展開を進めており、アジアを中心とした最適分業体制を構築しつつある。

こうした状況の下で、我が国企業の競争力に影響を与える国際物流については、港湾や空港などのインフラが重要な役割を果たすが、かつてアジアのハブ港湾であった神戸港等は今や香港・シンガポールや上海・釜山等に取扱量で大きな差を付けられている。空港に関しても、中国・韓国など東アジアで複数の滑走路を有する大規模空港の整備が進んでおり、我が国の国際的地位が低下しているのが現状である。さらに、空港・港湾などの物流拠点と高速道路とのアクセス状況についても、欧米と比較して依然として低い水準にある。こうした状況を放置すれば、物流コストの増大を招き、産業立地の低迷や企業の国際競争力の低下につながるおそれがある。

既に政府としては平成 17 年 11 月に「総合物流施策大綱(2005-2009)」を閣議決定し、国際拠点港湾・空港の機能向上、港湾・空港アクセスの整備をはじめとする国際・国内の輸送モードの有機的な連携による円滑な物流ネットワーク構築に関する諸施策を進めつつある。今後、アジアとの最適分業体制の急速な拡大が見込まれることを踏まえると、特にアジアにおける効率的なサプライチェーンの実現に焦点を当てた戦略的な物流インフラの整備・機能向上が急務となる。

また、物流インフラは地域における産業立地の観点からも重要である。例えば、我が国の臨海部の産業集積は、港湾拠点とともに発展してきた。物流インフラが、地域の産業集積と有機的に連携することができれば、当該産業集積に関連する企業の物流チェーンが効率化され、競争力の向上につながるとともに、当該地域の物流インフラの利用コストが下がることが更なる企業立地を呼び込み、「産業集積を通じた地域活性化と企業の物流コストの低減の好循環」を産み出すことが可能となる。実際に、近年の新規工場立地の大半が高速道路インターチェンジ周辺で行われており、また、高速道路整備と合わせた企業立地も行われている。このような産業立地と物流インフラの連携は、我が国の国土の狭さを、逆に強みに転換している。

こうしたインフラ整備は、主に公共投資により行われるものであるが、近年は財政再

建の要請から減少傾向にある。今後は、従来型の「量」を重視した公共事業とは性格を異にする、限られた財源の中で既存資産の機能を最大限引き出す形での「質」を重視した戦略的なインフラ整備が求められている。加えて、企業のグローバルな競争が激化している中、こうした物流インフラ整備への取り組みは、時間軸を意識したスピード感のあるものでなければならない。

## **(2)産業・物流インフラの戦略的整備**

前述の問題意識を踏まえ、具体的施策として、次の4点を掲げている。

### **①アジアとの「距離」を短縮する港湾等の機能強化**

我が国企業のグローバル展開、特にアジア最適生産体制の進展に伴い、アジアとの貨物輸送量が増大している。また、国内の陸上輸送と組み合わせる複合一貫輸送が増大しつつある。このため、国際基幹航路確保のためのスーパー中枢港湾プロジェクトを推進するとともに、陸海複合一貫輸送の促進のため、港湾アクセス道路などの整備を図る。

### **②地域産業集積と物流インフラの有機的連携の強化**

地域における特色のある産業集積を、物流インフラの整備や機能向上と結びつけることにより、地域の活性化と企業の競争力強化の同時達成を図る。また、港湾機能の強化と連携する形で、臨海部工業地帯の産業集積の活性化や、大都市圏環状道路の整備等による地域産業集積と国際物流拠点の一体化を図る。

### **③我が国産業の強みを活かした空港等の機能強化**

我が国が高度な部品・材料の供給基地としての性格を強める中、国際物流に占める航空輸送の重要性が増大しつつある。国内に付加価値の高い製品を開発・製造する企業を確保し、その競争力を高める観点から、製造業にとって使いやすい効率的な大都市圏拠点空港の存在が重要である。我が国の経済活動を支える国際物流・人流の基盤となる関西国際空港の2本目の滑走路整備等とともに、空港への道路アクセスの向上、24時間化の実現、電子タグの導入・活用による通関手続きの効率化を図る。

### **④国際物流競争力のための官民連携の強化**

グローバルに経済活動を展開する我が国産業にとって、製品を製造拠点から販売拠点まで迅速かつ効率的に投入できるサプライチェーンマネジメントを確立することが、国際競争力を左右する。物流事業者の国際展開を含め、我が国産業のグローバルな経済活動をサポートするには、グローバル企業がサプライチェーンマネジメント上に抱えるボトルネック（物流インフラの未整備、非効率的な通関制度、貨物航空便数の不足等）を抽出し、関係産業界及び関係省庁が密接に連携して、機動的に課題解決策の検討と対応を進める体制を強化する。

## ＜「新経済成長戦略」に掲載されている参考事例等＞

前述の問題意識等に関わって、次のような取組例が掲載されている。

### ■関西における産学官連携による物流インフラ整備の取組

関西では、産業界、学界、自治体、関係省庁等からなる「国際物流戦略チーム」を全国に先駆けて設置。企業競争力強化等の観点から以下のような提言を行っている（平成17年6月）。

- ・大阪湾諸港の包括的な連携による国際競争力の強化（港湾）
- ・国際物流基幹ネットワークの形成（道路）
- ・関西国際空港を活用した国際物流機能強化（空港）

※次頁に参考図を掲載

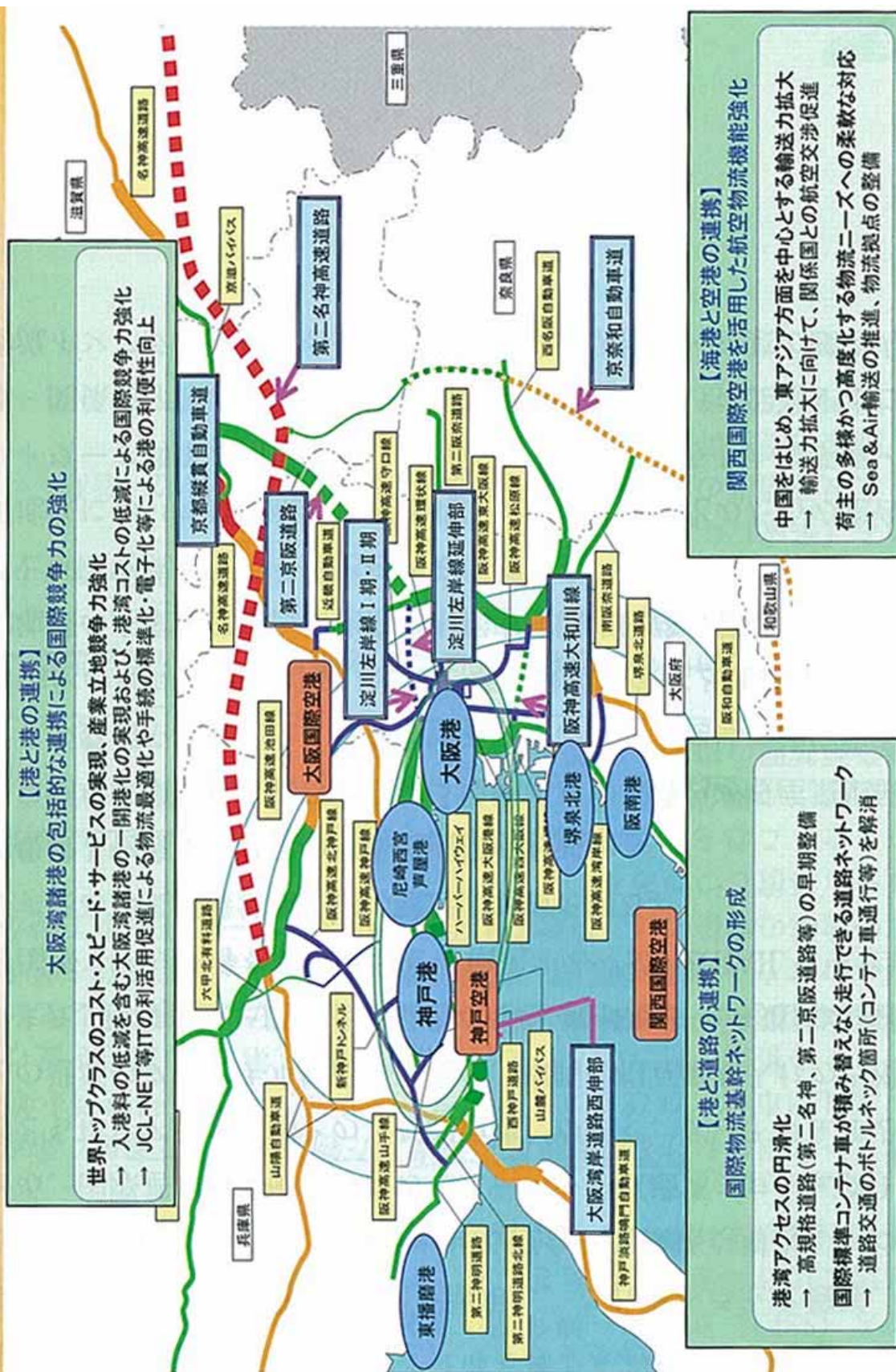
### ■経済活動のグローバル化に伴う企業の物流効率化の取組例

近年、物流の国際展開に伴い、企業においてはITを活用した最適物流計画の立案とリアルタイムの進捗管理を可能とする「グローバル・サプライチェーンマネジメント」、海外生産部品を輸出側・輸入側双方で集約する方式（「Vender to Vender」事業）、複数の発荷主から配送貨物を集荷する方式（「ミルクラン物流」）など、オペレーションの効率化、物流コストの低減、リードタイムの短縮、在庫低減等への取組が行われている。

### ■電子タグの活用によるサプライチェーンマネジメントの効率化

電子タグは、物流業務を飛躍的に省力化・効率化するとともに、製品の販売動向をネットワーク経由で瞬時に製造拠点に伝えることにより、ジャストインタイムの製品補充や在庫削減を可能とする技術である。現在、政府と産業界が連携し、低廉な電子タグの開発、実証実験を通じたビジネスモデルの確立、国際標準化等に取り組んでいるところであり、今後、国際物流の競争力強化においても、電子タグを活用していくための方策の検討や実導入と普及が課題である。

# 産業・物流インフラの戦略的整備に関わる関西の取組：国際物流戦略チーム





## 1-2. 国際分業の動向

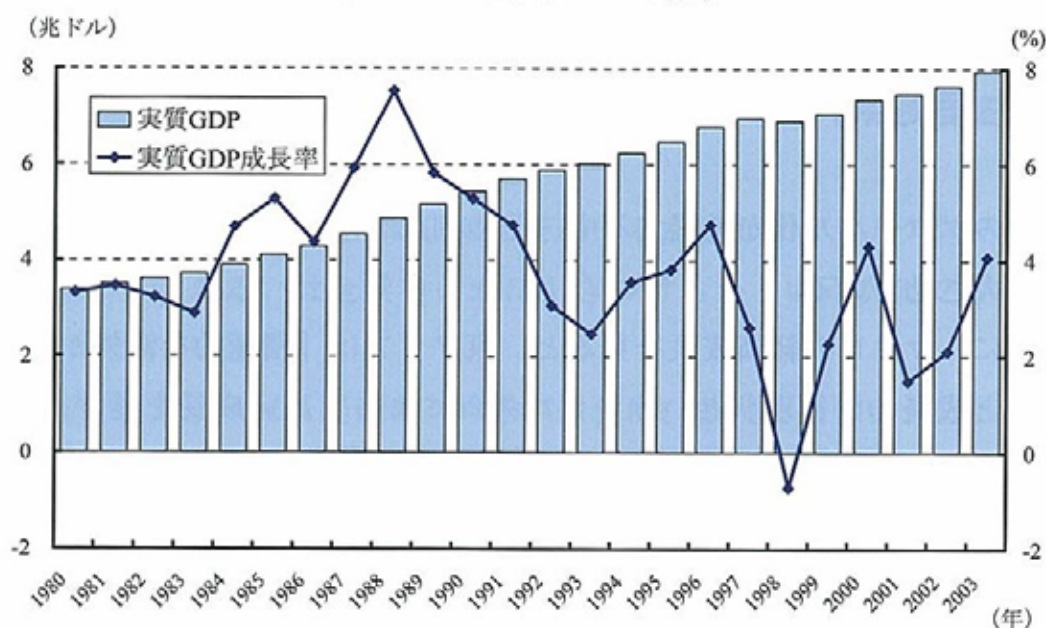
前述のような問題意識を持ちつつ、国際物流の背景にある国際分業の動向、特に「世界の成長センター」であり「生産拠点」である東アジアに着目して、国際分業の動向を次に整理する。

### (1) 「世界の成長センター」としての東アジア

マクロ経済状況を見ると、東アジア（ASEAN10ヶ国、日本、中国、韓国、インドの計14ヶ国）は総じて高い経済成長を実現し、「世界の成長センター」とも言うべき状態にある。

東アジアの実質GDP成長率をみると、長らく3%から8%近くの高成長率を記録し、1998年のアジア通貨危機の際に大きく落ち込んだものの、比較的早期に回復して4%程度まで達している。

図1-1 <東アジアの実質GDPの推移>



(資料) 世界銀行「World Development Indicators」、台湾国家統計局「National Income Statistics Yearbook」より作成。

(注) 本章の関連図表における「東アジア」とは、特段の注釈がない限り、「ASEAN10ヶ国+日中韓+印」の14ヶ国を指す。以下同じ。

出典：「グローバル経済戦略」（平成18年5月、経済産業省編）

このような高い成長率の結果、世界経済に対するシェアでも、東アジアは存在感を高めており、東アジアの対世界GDP比率は、1980年の19.7%から2004年の24.4%へと大きく拡大している。

## (2)世界の「生産拠点」としての東アジア

東アジアは、「海外からの投資受入と成長の好循環」を続ける中で、「世界の生産拠点」としての機能を強めつつある。

例えば、最もアジアへの生産シフトが進んでいると思われるパソコンについてみると、世界のパソコン生産台数（2005年）のうち、9割以上がメイド・イン・東アジアとなっている。また、世界のエアコン生産台数（2004年）でも、世界の9割以上が東アジアで生産されている。

図1-2 <世界のパソコン国別生産台数（2005年推計）>

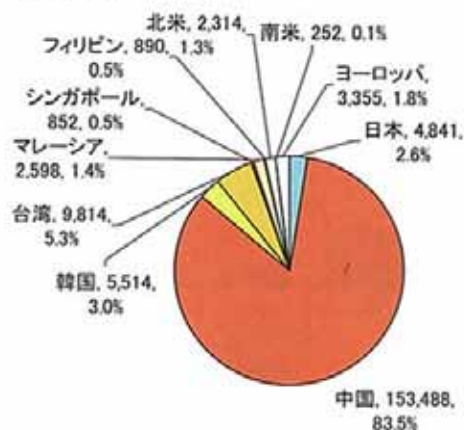
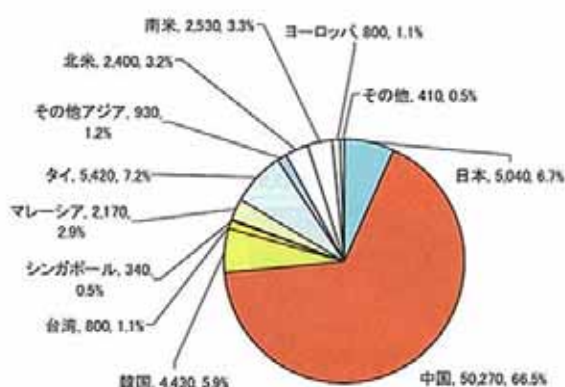


図1-3

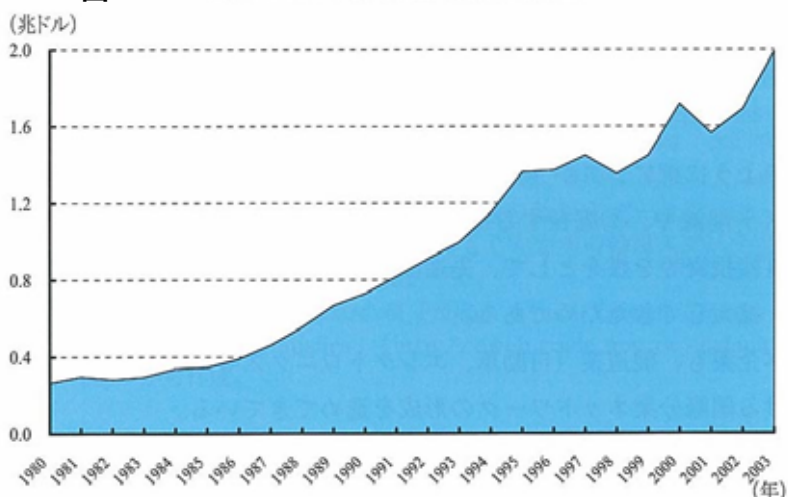
<世界のエアコン国別生産台数（2004年）>



（出典） 主要電子機器の世界生産状況（出典） 富士キメラ総研  
（J E I T A）

東アジアが「世界の生産拠点」としての機能を強める動向を反映して、東アジアの対世界輸出総額も急速に拡大している。すなわち、1980年には約2.7千億ドルであったのが、2003年には約1兆8.5千億ドルにまで達している。

図1-4 <東アジアの対世界輸出総額の推移>



（備考） アジアは日本、韓国、中国、香港、台湾、ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、タイ、シンガポール、ベトナム、インド。

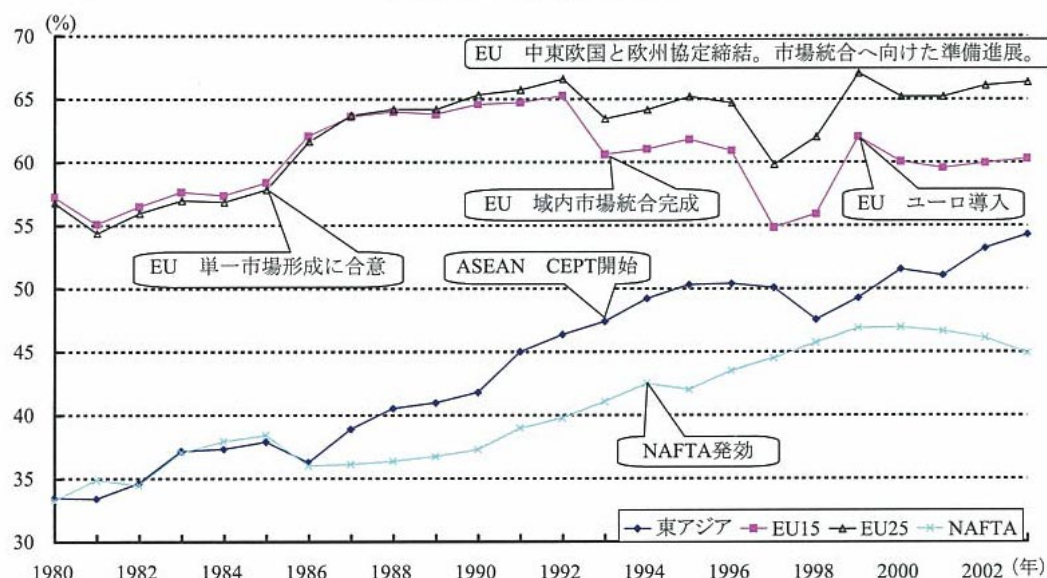
（資料） IMF「Direction of Trade」より作成。

出典：「グローバル経済戦略」（平成18年5月、経済産業省編）

### (3) 国際分業ネットワークが進展する東アジア

東アジアからの輸出拡大は、世界の輸出に占める東アジアのシェアを拡大させるとともに、東アジアにおける国際分業ネットワークの構築を進展させたため、東アジアの域内貿易比率は1990年の42%から2003年には54%へと拡大している（NAFTA45%、EU60%）。

図1-5 <各地域の域内貿易比率>



(備考) 東アジアには、日本、中国、韓国、香港、台湾、ASEAN10を含む。台湾を基準とした各国・地域の輸出入データは1989～2003年。ただし、各国・地域を基準とした台湾の輸出入データは1983～2003年を対象としている。

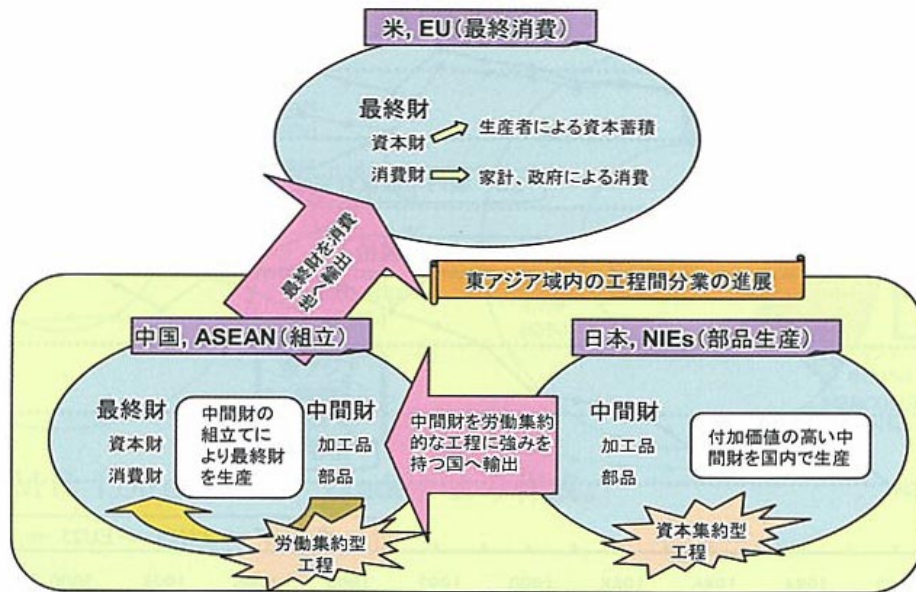
(出所) IMF「DOT」、Board of Foreign Trade, Taiwan, Chinese Taipei「Trade Statistics」(<http://eweb.trade.gov.tw/default.asp>)から作成。

出典:「グローバル経済戦略」(平成18年5月, 経済産業省編)

こうした中で、日本やNIEsで中間的な部品及び材料を製造し、中国やASEANで組み立て、欧米に輸出する「三角貿易構造」も観察されるようになった。

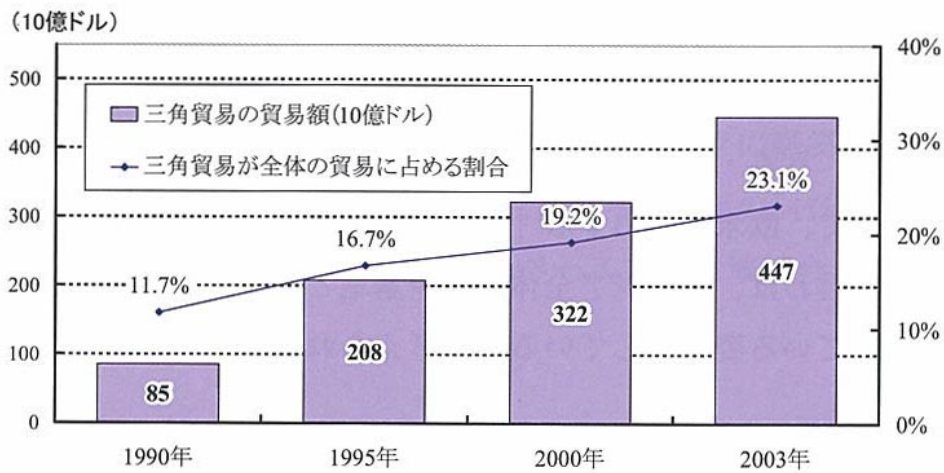


図1-6 <三角貿易構造の概要>



(資料) 経済産業省作成。

図1-7 <三角貿易の動向>



(備考) 三角貿易の貿易額 = 日本・NIEsの対中国・ASEAN 中間財輸出 + 中国・ASEANの対欧米最終財輸出。

三角貿易が全体の貿易に占める割合 = (三角貿易の貿易額) / (日本・NIEsの対世界輸出 + 中国・ASEANの対世界輸出)。

(資料) 経済産業研究所「RIETI-TID 2005」から作成。

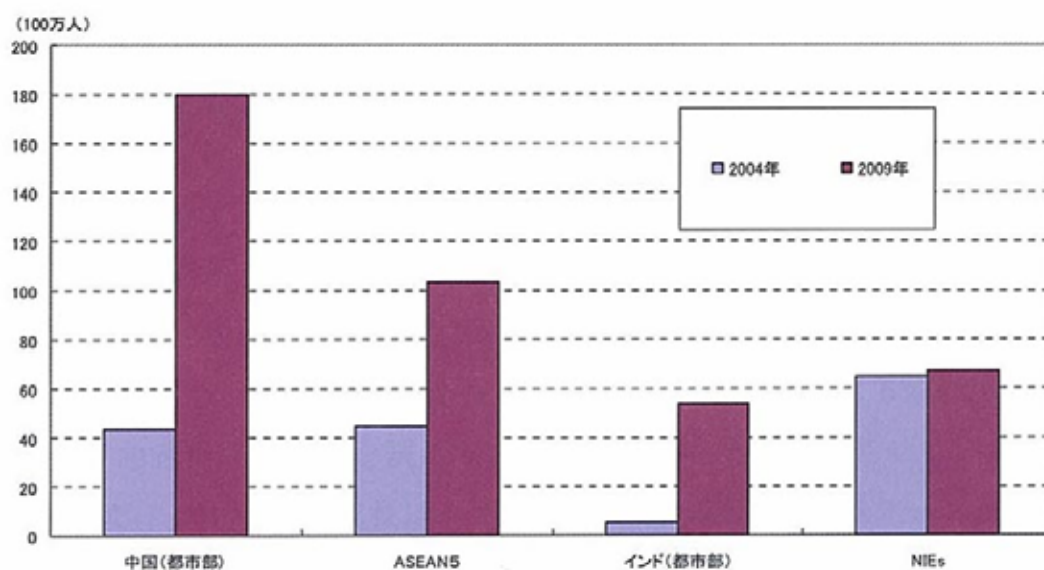
出典:「グローバル経済戦略」(平成18年5月, 経済産業省編)

#### (4)世界の「市場」としての東アジア

「世界の生産拠点」として経済成長を遂げてきた東アジアは、当然ながら所得も向上させており、「市場」としても重要性を増している。

具体的な購買層と思われる年収3千ドル以上の人口動態をみると、中国、ASEAN、インドを中心に、急速な拡大が予想されており、東アジアにおける中間層の台頭が顕著である。このような「市場」としての東アジアの台頭により、今後は「三角貿易」から、「東アジアで生産、東アジアで消費」する方向への動きも活発化していくと思われる。

図1-8 <東アジアにおける世帯一人当たり所得が3000米ドル以上の人口>



(資料) 野村シンガポール「マクロ経済情報・アジア」より作成。

出典:「グローバル経済戦略」(平成18年5月, 経済産業省編)