

取組主体

国際物流戦略チームによる大阪湾諸港の一開港化等の取り組み

関西の国際物流戦略チームは、2005年6月30日、関西地域における陸海空の物流体系の広域的な発展を図り、国際物流のより一層の効率化に取り組むために、全国に先駆けて経済界主導で設置された。関西経済連合会会長を本部長とし、商工会議所、船社等民間事業者、神戸大学等大学・研究機関、地方整備局・運輸局、関係府県・市等により構成されている。本チームによる推進体制は2005年11月に閣議決定された「総合物流施策大綱2005-2009」にも取り込まれ、全国な広がりをみせている。(全国10地域で取組中)

経緯

- 2005年3月 : 関西経済連合会が「**産学官が一体となって、関空や阪神港を通じて国際物流の効率化を支援する各種方策の検討**」を行う「国際物流戦略チーム」(仮称)の設置を検討すべき」とする「関西の総合的な物流強化に関する提言」をとりまとめ。これを受けて関西経済界、港湾・空港管理者、関係する国の地方機関による「国際物流の効率化に関する意見交換会」を開催。
- 2005年6月 : **関西の産学官関係者で構成される「国際物流戦略チーム」を設置**。関西の活性化につながる国際物流施策の検討を開始。
- 2006年3月 : 「国際物流戦略チーム」が「広域連携を通じた国際競争力強化に向けた提言」をとりまとめ。
- 2006年8月 : 「国際物流戦略チーム」主催の「国際物流シンポジウム」において**大阪湾諸港の一開港化**の必要性がテーマになり、大阪湾諸港の包括連携施策推進会議及び船舶交通に関する調査検討会議において一開港化に向けた検討を実施。
- 2007年10月 : 港則法施行令の一部改正により、大阪湾内の大阪港、尼崎西宮芦屋港及び神戸港の三港を「阪神港」として1つの港とし、一元的な運用を開始。

特徴

- 大阪湾地域においては多くの船舶が大阪湾内の複数港に寄港しており、これら船舶はそれら港毎に、とん税及び特別とん税を納付する必要があった。
- その状況を踏まえ産学官関係者からなる「国際物流戦略チーム」が主体となり、物流効率化に向けた施策として、入港料の低減等とあわせ、とん税及び特別とん税の軽減等に資する大阪港、尼崎西宮芦屋港及び神戸港の一開港化の実現など大阪湾諸港の包括的な連携施策の具体化に向けた取組を実施。
- 地域におけるこうした広域連携による検討の動きが、大阪湾諸港の包括連携施策の推進を支援するための「大阪湾諸港の一開港化」を実現する港則法施行令の改正につながった。
- 大阪港、尼崎西宮芦屋港及び神戸港に寄港する外国貿易船のうち約42%がこれらの港のうち2港以上に寄港しており、特に外航コンテナ船では約62%が2港以上に寄港。
大阪湾諸港の一開港化により、船舶関係総料金の約10%、2007年4月1日より実施した入港料の低減5%とあわせると、合計約15%の低減効果があると試算されている。また、一開港化によって、とん税及び特別とん税の納付手続も1回に簡素化が図られたほか、複数の港湾に寄港する船舶が増加傾向にある。
- 国際物流戦略チームでは、地域の物流関係者の連携のもと、大阪湾諸港の包括的な連携による国際競争力の強化(港と港の連携)、国際物流基幹ネットワークの形成(港と道路の連携)、関西国際空港を活用した航空物流機能強化(海港と空港の連携)のほか、「低炭素型グリーンベイ・大阪湾の形成」など環境に配慮した広域的な取組にも着手している。

取組主体

瀬戸内静脈物流事業化推進協議会

リサイクルを目的とした廃棄物の海上輸送に関して、瀬戸内地域の輸送事業者及びリサイクル事業者により構成。関西から北九州の瀬戸内海域において実施する、船舶による廃棄物の共同輸送をコーディネート。

経緯

- 2005年
(立上げ・基本計画) : 「瀬戸内静脈物流構想」(2004年瀬戸内4県(岡山・広島・香川・愛媛)策定)に賛同する民間企業が「瀬戸内静脈物流事業化協議会」を設立。廃棄物の海上輸送のための基本計画の検討を開始。
- 2007年
(事業PR・荷主募集) : 静脈物流事業実施に向け、瀬戸内地域・北九州・関西圏において事業PR、荷主募集等を実施。
- 2008年
(事業化段階) : 事業実施に向けた実証実験の開始、2009年度より具体的な事業を開始予定。

特徴

廃棄物の海上輸送に関しては、拠点となる港湾を「リサイクルポート」として国が指定しており(現在21港)、またリサイクルポートの港湾管理者、事業者等から構成されるリサイクルポート推進協議会という全国組織も別途組織されている一方、静脈物流全般に亘る課題の解決や瀬戸内海地域における活動の支援などについては、単に瀬戸内海における港毎の事業の連絡・調整を行うだけでなく、廃棄物の輸送事業者及びリサイクル事業者の共同輸送をコーディネートするなど、本協議会のような地域主導による広域連携組織が、独自に検討を進めている。

取組主体

東アジア経済交流推進機構(略称:OEAEED)

都市の連携、経済交流、相互のネットワークの強化により、経済活動及び都市間交流の活性化を推進し、環黄海地域(日本の北部九州地域、中国の華北・東北地域、韓国の西海岸地域)における新たな広域経済圏を形成するとともに、東アジア経済圏の発展に貢献することを目的として設立。福岡市や天津市、釜山市など、日中韓の10都市と10の経済団体(商工会議所)で構成されている。

経緯

- 1991年** : 北九州市が提唱した「環黄海経済圏構想」に基づき、黄海沿岸の主要都市が共通課題に共同して取り組み、環黄海地域の発展を目指すため、「東アジア都市会議」(市長会議及び経済人会議)が発足(6都市・6経済団体)。
- 1992～2003年** : 都市間の連携強化等のため、市長会議及び経済人会議を定期的に行なう。参加都市・団体が拡大。
- 2004年** : 行政と経済界の連携体制を一層強化するため、東アジア都市会議が「東アジア経済交流推進機構」を設立(10都市・10経済団体)。機構内に4つの部会を設置。10都市の市長及び商工会議所の会頭による「共同宣言」を採択。
- 2004年以降** : 機構総会や4部会、シンポジウム等を日中韓各地で開催するとともに、共同プロジェクトを実施。

特徴

- 経済成長を続ける東アジアの中でも重要な地位を占めつつある「環黄海地域」を一つの経済圏ととらえ、同経済圏が他圏域に対抗できる経済圏に発展することを目指して、ニュービジネスの発掘、政策提言、地域間ネットワークの構築、人材育成、情報発信等の取組を官民一体となって実施している広域連携組織。
- 同機構は、事業の効果的な推進を図るため、意思決定機関である機構総会の下に **ものづくり部会、環境部会、ロジスティクス部会、観光部会**の4つの部会を設置。各部会ごとに幹事都市を定めて責任を明確化し、各部会が相互に連携して事業を推進。
- 同機構は、大局的な観点に立ち、**地域限定版「東アジアFTA」の創設推進**(地方都市間の物流の円滑化のため、通関手続きの簡素化等を目指す)、**環黄海環境モデル地域の創出**(環黄海地域が世界の環境モデル地域となることを目指す)、**ニュービジネス創出システムの構築**(規制緩和とビジネス環境の整備により、国境を跨いだ産業クラスターの育成を目指す)、**環黄海観光ブランド戦略の展開**(地域内外からの観光客を誘致するため、世界に向けた情報発信を通じて環黄海ブランドの確立を図る)、**技術交流・人材育成プラットフォームの形成**(会員都市の技術系大学間での共同研究や学术交流等を推進)の5つの柱を重点課題に掲げ、会員都市・団体が連携して共同プロジェクト(「2009環黄海イヤー」等)を実施している。
- 共同プロジェクトは、各部会の主幹事都市が実施計画を機構総会に提案し、実施が決定される。原則として、当該プロジェクトに参加する会員都市が均等に必要経費を負担する。

取組主体

北陸日本海経済交流促進協議会（北陸AJEC）

民間企業98社、経済団体20団体、都道府県(富山、石川、福井)、各県の大学からなる広域連携組織であり、世界に開かれた日本海側における交流の拠点としての将来像を掲げ、関西・中部・関東の各経済圏とのネットワークの構築を図りながら、対岸諸国との経済交流を促進し、北陸地域を始めとする地域の経済発展に資することを目的としている。

経緯

- 1992年** : 北陸AJEC設立総会開催
- 1993年** : 情報機関誌「えーじえっく・ればーと」創刊号発行
「ロシア財務会計制度等に関するミッション」派遣
(2008年まで中国や韓国に経済調査等で5度にわたりミッションを敢行)
- 1994年** : 吉林大学東北アジア研究院と業務提携を締結
- 1998年** : 「北東アジア地域における物流の現状、展望と北陸の対応」調査及び報告会開催
(以後隔年で調査を行っている。)
- 2007年** : 第16回北東アジア経済フォーラム イン北陸開催(北経連と共同開催)

北東アジア経済フォーラム

北東アジアの経済開発と統合に関連する研究、ネットワーキング、政策対話を支援し提供するために、1991年に設立された国際的な非政府組織。フォーラムのメンバーは、北東アジア地域のみならず国際的に個人及び法人に対して開かれている(事務局:米国ハワイ州ホノルル市)。

特徴

- ・北陸地域(富山県、石川県、福井県)は対岸諸国との交流窓口として長い歴史を有しており、また近年は貿易のみならず直接投資や技術協力、自治体による姉妹都市交流・友好提携の調印、大学を中心とした学术交流・留学生の相互受け入れなど、各方面において交流の実績を積み上げてきた事情を背景に、対岸諸国の会計制度、経済状況、物流体系等の調査や、海外現地への視察団の派遣による協議会メンバーとの東アジア経済・政治情勢に関する情報共有などを通じて、環日本海経済交流を産・学・官一体となって推進する民間主導の広域連携組織である。
- ・北陸地域は、第四次全国総合開発計画において「環日本海交流拠点の形成を目指す」ものとして位置づけられているのを始め、日本列島の中央に位置するとともに関東、関西、中京の3大経済圏からほぼ等距離にあり、交流拠点形成に有利な地理的条件を有しているという特性を活かし、本協議会はその活動を通じて、北陸地域を環日本海経済交流のゲートウェイとするべく、関東、中部、関西との総合交通ネットワークの構築を推進することで、環日本海経済交流を推進する上で北陸地域を情報受発信機能の拠点とするという高い意識を、北陸地域に集積している企業が共有するための土台を築いている。

取組主体

九州地域戦略会議

「九州はひとつ」の理念の下、官民一体となって九州独自の発展戦略の研究や具体的施策の推進に取り組んでいくため、「九州地方知事会と九州・山口経済連合会との意見交換会」を発展させる形で2003年に設立された。九州各県知事、九州経済連合会、九州商工会議所、九州経済同友会及び九州経営者協会により構成。九州の観光戦略や社会資本整備の在り方等に関する検討・提言を積極的に行っている。

経緯

2003年～ (観光戦略の推進)

:自治体等が個別に取り組んでいる観光客誘致活動を効果的かつ強力に推進するため、戦略会議に九州観光戦略策定委員会を設置して「九州観光戦略」を策定(2003年)。九州観光推進機構を設立(2005年)。「第二次九州観光戦略」を策定(2007年)。

2003年～ (社会資本整備)

:九州の循環型交通体系(高速道路)の整備効果等について検討を行うため、本戦略会議に循環型高速交通体系整備検討委員会を設置(2005年)。当該検討委員会は、高速道路の整備効果に関する報告書(『循環型高速道路ネットワークの整備効果』)をとりまとめ、循環型高速道路ネットワークの早期整備等を決議(2007年)。

特徴

- 「九州はひとつ」の理念のもと、九州の一体的発展に資する社会資本整備、産業振興、環境保全、アジアとの交流を活動の柱とし、九州独自の発展戦略の研究や具体的施策の推進に官民一体となって積極的に取り組んでいる広域連携組織。
- 特に、観光分野については、東アジア地域に対する地理的近接性や豊富な観光資源等の強みがありながら観光地としての相対的地位が低下している現状を踏まえ、九州全体で一丸となって東アジア周辺諸国に対し九州の観光地としての魅力をアピールするため、独自の推進組織として「九州観光機構」を設立。九州地域における観光客受入れ体制の整備、国内大都市圏や東アジアなど国内外の重要市場をターゲットとした観光客誘致活動など、「九州観光戦略」の実効性ある推進を図っている。
- そのほか、循環型高速交通体系の整備に関する提言や、地域で継承・蓄積されている文化の再発見と情報発信、地球温暖化の抑制に向けた官民を挙げての取組（「低炭素社会を目指す九州モデル」）を推進するなど、九州地域をひとつの圏域としてとらえた上で、東アジア周辺諸国の経済発展等を踏まえた上での分野横断的な（九州の発展に資する）政策提言を行っている。