

【星野】 只今、ご紹介いただきました九州大学の星野です。本日は首都圏、京浜、阪神以外で開催される海事立国フォーラムで、講演の機会をいただきまして大変光栄に存じております。ありがとうございます。これから約40分で講演をさせていただくのですが、よく日本人は海外とかでプレゼンテーションするときに、まずお詫びから入るということを言います。私自身は講演をさせていただいたときにお詫びから入ったことはほとんどないのですが、それはなぜかと言いますと、やはり準備不足でこういったところに臨むというのは、主催者に対して非常に失礼ですから、もちろんそういうことは避けますし、それ以上に「つまらないものですが」というように出されたものを、お忙しい皆さんにいらして聞いていただくのは、大変申し訳ないと思います。ただ今日ばかりは少しお断りから入らなければいけないということをお許し下さい。と言いますのは、この海事立国フォーラムという企画ですけれども、これは日本において海事思想というものを普及させるための試みであり、それを今まで東京、横浜、神戸、大阪といった主要都市でしてきたものを、やはり海に近く、海との関係が深くありながら、なかなか海運というものに縁のなかった九州において今回開催されるという趣旨で、今回機会をいただいたのだと理解しておりました。このパワーポイント資料を出させていただいたその直後に、今日お申込みいただいた方のリストを見せていただきました。実はこのリストの中の半分以上の方が、海運の専門の方だったということに気が付きました。ということであれば、私のようなこの基本的な一般の市民の方に海事思想を広めるといった趣旨のプレゼンテーションをさせていただくことが、非常にお恥ずかしいと感じております。と言いながらこういう準備をしてしまいましたので、一般の市民の方が海運というものに理解を深めて、海事思想というものを持っていただくために、どういう考え方があるのかというプレゼンテーションをこれからさ

させていただきますので、そのようにご理解いただきながら、お聞きいただけると幸いです。よろしくお願いいたします。

これはちょうど船のブリッジから見た風景（講演資料のトップページ）なのですが、皆さんはこの船の行き先に何が見えるでしょうか。東京、横浜といった京浜の港、名古屋、あるいは大阪、神戸といった、そういった阪神の港から出帆する船の先に見えるのは、ロングビーチであり、ロサンゼルスがある北米であるとか、あるいはヨーロッパの港ではないかと思えます。ただ私たちが九州で見えているこの先というのは、明らかにアジアです。今回の講演の中では、このアジアの中で九州がどのように成長していくのか。アジアと共にというよりは、アジアの中で九州はどういうふうに成長していくのか、この行く先はどこにあるのかということ、今の現状と課題と今後についてお話をさせていただきます。

自己紹介は先ほどもお話しいただきましたので、特に割愛させていただきますが、この通りです。今日の問題意識としては、九州が今後持続的に成長するためには、アジアの中に自らの存在を明確に位置付ける、まさにポジショニングを明確にするということであり、それについて具体的にお話をさせていただきたいと思えます。ではポジショニングとはどういうことなのか。サプライチェーン・マネージメントの主要機能でいうところの、調達機能、生産機能、あるいは出荷をする市場としての位置づけ、あるいは日本全国と海外とを結ぶ結節点としての経由地としての九州。そのような生き方が、恐らく九州にとって、これからの成長のポジショニングとして必要なのではないかということを考えるわけです。その中で海運は、それをサポートする大きな役割を持っています。先ほど大黒様からのお話にありましたけれども、やはり航空、あるいは海運という様々な輸送モードの中でも、物を運ぶという意味では海運において他にないわけで、この役割について考えてみたい、そういうことをこの

問題意識として考えております。

本日の講演の構成と内容はまず本日は海事立国という考え方ですので、「海事クラスター」という考え方を簡単にまとめさせていただいて、九州の中での海運業の概況、それからアジアとどういったつながりを持っているのかという現状をお話しさせていただきます。

特に九州の海運の中で、非常にユニークな存在とも言えるこの RORO 船のネットワークという話をさせていただき、そして最後にまとめとして、アジアの中で成長するために、九州はどうあるべきかという、特に海運の役割はどういったところにあるのだろうかということと一緒に考えていきたいと思っております。

まず「海事クラスター」という考え方なのですが、「海事クラスター」はまさに産業集積ということであり、これは日本船主協会によると、「海事産業にかかる様々な海運、船員養成、あるいは造船、様々なこういった産業を連携化する複合体、総合体、これを海事クラスターという」というように定義がされています。この「海事クラスター」が、様々な構成員相互のつながり、スピルオーバーを持つことによって、付加価値を創造するということがここで言われています。

元々そのクラスターというのは、ハーバード・ビジネススクールのマイケル・ポーター先生に言わせると、これは葡萄の房という考え方で、この中に様々な産業が葡萄の房のように限られた地域の中に集積して、その中で切磋琢磨しながら新たな付加価値を生む、イノベーションを生むということをして、「クラスター」と呼ばれています。

もちろん「クラスター」の最も有名なモデルというのは、シリコンバレーにおける IT ですし、九州においても今、シリコン、バイオ、自動車、あるいは環境リサイクルの「クラスター」というものを形成しようとしているわけです。特に日本においてこの「海事クラスター」を見てみると、まだまだ本格的な取り組みというのは、これから先だと思っておりますが、先進的な「海事クラスター」である、

イギリスのマリタイム・ロンドンと言われる、ロイズだとボルティックエクスチェンジを中心とする、様々な海事産業の集積を使って、イギリスが今でもやはり海事産業の世界の中心地であるということがいえます。あるいはそれと同じようなものを狙っているのが、オランダであり、北欧の各国なわけですが、海事立国を目指す日本とすれば、当然この「海事クラスター」というのを、これから強く構成するように考えていかなければいけないということです。

先ほど「海事クラスター」のご説明をさせていただいた中に、2つの大きな要素があります。1つは多くの産業が、狭い地域の中に集積をしていることというのが1つ目ですが、2つ目はこれが非常に重要な課題で、この中に競争とか連携というものがあひながら、切磋琢磨しながら付加価値を作り出す、イノベーションを作り出すということになります。この2番目が非常に重要なことですね。ですから単に海事産業がそこに存在するということでしたら、決して難しいことではないのですが、ここが切磋琢磨しながら、新たな付加価値を創出するとなると、それは決して簡単なことではありません。

例えば、私たちのこの九州というのを見てみましても、九州は確かに様々な「クラスター」を構成する要件はあります。そのまず1つ目としては、九州はおそらく「自動車アイランド」であったはるか前から、「造船アイランド」でした。先ほども大黒様からご紹介ありましたが、近代造船発祥の地の1つは長崎ですし、今、若干減少傾向にあるとはいえ2007年の統計によると、国内の船舶の建造は九州において3割、世界の約1割が建造されていたというこの実績があります。それも建造量だけではなくて、LNG、客船、あるいはガスカリヤといった非常に付加価値の高い船から、タンカー、コンテナ船、様々な内航船が作られている。それが九州にあると考えると、やはり「造船アイランド九州」として、確実にこの中に大

きな「クラスター」として存在している。

次に港湾という観点から見てみますと、日本に漁港を除くと、港湾というのは約 1,000 港あるわけですが、そのうちの 3 分の 1 が九州の中に存在しています。これは九州地方整備局の統計ですので、この特定重要港湾の 3 港というのは、下関の山口も一部含んでいるわけですが、重要港湾と合わせた数字も、3 分の 1 が九州にあるということも言えるかと思えます。次に海上輸送ですけれども、海上輸送で言うと、九州のやはり 1 つの特色としては、非常に内航海運と離島航路が盛んであるという、島嶼航路が多い九州ですから、当然生活物資を運ぶ離島航路を含めて、こういった離島航路と内航というものが発達しているということです。そして外航海運であれば、その基幹航路とアジア航路を通して、製品輸送だとか資材輸送が活発に行われていると。そう考えると、九州における海運というのは、貿易から域内物流の離島航路等までを支えるという様々な性格を持った、あるいは使命を持った産業ということが言えるのではないかと思います。

今お話したことを、少し先ほどもマリタイムジャパンという「クラスター」という考え方で照らして考えてみると、今日本のマリタイムジャパンを目指すところの「海事クラスター」というのはどういう状況か。お話をしたように、海事産業は様々なものが日本国内にあります。九州内には様々な「クラスター」を構成する要件があります。ただその中で、果たして競争と様々な連携で付加価値を生み出すような仕組み、あるいはイノベーションが生み出されているかということ、そこまでには至っていない。それがおそらく九州であり、日本のマリタイムジャパンの現状なのではないかと思います。

そういった認識から次に入っていきたいと思えます。

九州の海運の概況を少し定量的に見た数字ですけれども、これは毎年九州運輸局が九州の物流としてデータを出されていますので、

この数字に基づいて説明をさせていただきます。これを見ていただいた通り、海上輸送量は輸出で約 10%、輸入で 12.6%、外国商船の入港数で言うと、隻数ベースで 14%、総トン数で 10%、内航に至っては隻数で 20.9%、総トン数 21.7%という、非常に大きな海上輸送が行われているということが分かりますし、内航運送業者数で言うと、日本国内 713 社のうち 148 社、約 2 割が九州の中に存在しています。こういう数字を見ていただいても、九州の中で海事産業というのは非常に重要なものであり、プレゼンスは実は一般の方には知られることはないですけれど、高いということが言えるのではないかと思います。ところがこういった定量的に海上輸送の現況を考える際に、この平成 19 年の輸出入を見ていただくと、九州のシェアは輸出で日本国内の 7.3%、輸入で 9.1%であり決して数字が大きくない。これだけ外航海運、内航海運、あるいは離島航路を含めて、海上輸送というものが盛んな場所でありながら、必ずしも九州の貿易量というのは、それほど比率が高くはありません。何故なんだろうかということになります。ここから少し今の数字を具体的な例として挙げていきたいと思えます。

海運業の概況とアジアとのつながりという考え方で見て行きたいと思えますけれど、まず定期の航路についてお話します。定期航路は言うまでもなく、九州の場合は北九州港と博多港という 2 大港湾を中心に、コンテナ航路が運航されているわけで、福岡であれば、世界 15 カ国と 32 航路、月間 186 の配船が行われている。北九州で言うと、ほとんどアジアを中心としながら 36 航路で、月間 185 の配船が行われていると。この配船数、その他を見ると、これもアジアについては非常に盛んに行われている港です。不定期の港は先ほどもお話いただきましたが、穀物、あるいは資源、あるいは工業製品のための原材料、そういったものが輸入をされていますし、特に自動車ではご存じのようにトヨタ九州が完成車を中国に直接輸出を

することが行われています。これらの定期航路、不定期航路、あるいはこの自動車船を見る限り、これはおそらく日本の大都市の標準的な海上輸送のパターンと言ってもよいのではないかと思います。

その点非常にユニークなのが、この下に挙げている日韓高速船ですけれども、ちょうど唐池社長が会場に入ってこられました。日韓間を結ぶ高速船サービスです。これはJR九州さんが1991年に開設された日本最大の国際旅客航路であり、通算で400万人を輸送されています。これは日帰りで海外に船舶で行けるといって、恐らく日本で唯一、そして日本で最大の国際旅客航路です。これはもう九州で突出して目立つ海運業ということが言えると思います。

2つ目はこのRORO船のサービスですが、例えば先ほどもご紹介ありました、上海スーパーエクスプレス、あるいは日韓を結ぶカメラライン、こういったRORO船を使ったフェリータイプの船を使ったサービスというのも、やはり九州の中では日本全国の他の大都市と比べたら、非常にユニークな存在なのではないかと思います。

海運についてユニークさについて、これも先ほど大黒様からご指摘がありました。もう1つ付け加えるとすれば、最近のクルーズです。クルーズ船というものも重要な海上輸送ではないかと思えます。中国から今年1年間で、クルーズ船の福岡への寄港数は64隻で、全体を含めると84隻が福岡に寄港することで、大きな経済効果も福岡市から発表されています。これだけのクルーズ船が集中する福岡、あるいは九州というのが、やはり海上輸送において、突出したやはりユニークな存在なのではないかと思えます。

もう少しこの話を整理していきたいと思いますが、そう考えて行くと、おそらく東京で、首都圏で、あるいは京浜阪神で、こういった海事フォーラムをすると、おそらく日本の海運業という、日本の総合海運の3社（日本郵船、商船三井、川崎汽船）を中心とした活動というのが、常にクローズアップされることが多いのではない

かと思えます。一方で、九州の場合はそれと全く違う環境がありまして、こういった一般的な定期船、不定期船の輸送以外に、こういった高速船、あるいは **RORO** 船の活動、あるいはクルーズ船、そういったものが、非常にユニークな形で、九州の海事産業、あるいは海運事業というものを形作っているということが言えるのではないかと思います。多くの方については、「釈迦に説法」ですけれど、私自身はこの講演は、次の唐池社長の露払いのつもりで講演させていただいていますので、この日韓高速船についてご紹介したいと思います。この日韓高速船を紹介させていただくのは、非常におこがましいと感じております。何故ならば後ほどまたご紹介があるかと思えますけれど、唐池社長は 1989 年にこの日韓高速船の船舶事業部の準備室が出来たときに、企画営業課長として赴任されて、翌年にこのビートルの最初になります福岡から平戸や長崎オランダ村に向かう航路を作られた方ですし、その翌年 91 年には日韓を結ぶ航路を作られた、まさにその方ですので、私が紹介させていただくのも何かと思えます。日本と海外を結ぶ旅客船というのがこの福岡から出ている、これは非常にユニークで、かつやはり九州の海運業というものの中心に据えてもいいのではないかと思います。

次が **RORO** 船のサービス、フェリータイプの船ですけれど、先ほども少しお話をさせていただいた、日韓を結ぶカメラリアラインや、日中を結ぶ上海スーパーエクスプレスなどです。この上海スーパーエクスプレスというのは、ご存じの方も多いかと思いますが、28 時間で上海と福岡を週 2 便で結ぶサービスです。これはフェリータイプの船ですからコンテナが、この貨物船に乗せられることによって、目的地までそのまま輸送することができるというサービスです。このユニークさは、単にこの上海スーパーエクスプレスが船舶輸送にとどまらないで、様々な形で複合一貫輸送に、例えば貨物輸送の列車との接続による **Sea & Rail**、あるいはトラック輸送につながる。



あるいは最近ではあまり例がないようですが、Sea & Air、そういった形にもつながるといって、まさに複合輸送の典型というサービスをここで提供されているということがいえます。今見ていただいたように、日韓高速船、あるいは RORO 船のサービス、あるいは先ほど追加をさせていただいたクルーズ船というように、九州には非常にユニークな海上輸送があります。

少し違う視点から今のお話を考えてみたいと思いますが、九州のアジア度という考え方です。九州のアジア度というのは、ここに見ていただくと、非常に優れた「九州アジア国際レポート」という定点観測を毎年九州経済産業局がされておりますので、目にされた方も多いのではないかと思えます。九州がどのくらいアジア度が高いかということです。今2つのチャートを抜粋して持ってきてみました。これを見ていただくと、これは日本全国と九州の差です。例えばアジアへの海外進出企業の件数で言うと、日本の平均に比べて、九州は非常に高い。あるいは姉妹都市の提携数においても、日本全国の平均よりも九州が高い。国際航空路線に至っては、1.5倍位は九州からアジアにつながっている。一方で先ほど見ていただいたように、後で別のチャートを見ていただきますが、輸出、輸入についてみると、それほど大きく九州が突出してアジアとの関係が強いわけではないというのが、認識できるかと思えます。

この右のチャートを見ていただくと、これは過去5年の貿易の推移ですけれども、この5年というところ、九州をいかにアジアの中で成長させるかという考え方が、様々な方面でされてきたという期間ですが、これを見ていただくと、海外企業の進出の件数を見ても、輸入高、あるいは輸出高を見ても、それほど九州が大きく飛躍をしたわけではない、というこの5年間だったと思えます。これは九州の貿易相手国ですが、別の視点から見ますと、確かに九州を中心とした貿易相手国の中で2割以上が中国であり、韓国が17%である。

この数字は北米までの輸出、あるいはEUの輸出に比べて、中国、韓国の2国を対象として主に輸出が行われているということが分かります。一方で、輸入についても同じようにこういう数字が挙げられています。日本全国と先ほどもう一度比較をしてみた場合、輸出相手国をアジアとしている日本全国の平均は49.3%、九州は確かにそれよりも10ポイント高いです。輸入において言えば、全国はアジアを対象としての4割のときに、九州は35.5%です。ということは輸入においては、日本全国の平均すら九州では達成できていない。

これだけ近接性、近さということが言われながら、どうして九州からアジアへの輸出がそれほど顕著に見られるわけではなく、輸入に至っては、むしろ日本全国の平均を下回っている、何故なんだろうということが問題意識として出てくるわけです。

そう考えて行くと、こちらで見ていただきますけれど、九州は本当にアジアとの近接性が言われながら、あるいは福岡がアジアのゲートウェイということが言われていながら、それほどビジネスにおいて作り込みが出来てこなかったのではないのか、ということが事実と浮かび上がってきます。例えば福岡市の取り組みを見てみますと、福岡市は1989年「アジア太平洋博覧会一よかトピア」を開催して以来、アジアとの関係において様々な取り組みをされてきました。例えばそれがアジア太平洋こども会議であり、アジアマンスの開催であり、あるいは今週ちょうどモハメド・ユナスさんが福岡に来られて講演をされますが、ノーベル平和賞をユナスさんが受賞される5年も前に、福岡ではアジア文化賞をユナスさんに授与されている。

そういったアジアとの文化的な面では非常に取り組みが早いわけですが、じゃあビジネスにおいて福岡が、九州が、本当に何か大きな作り込みをされたかということ、私が考えるところは1つかありません。1つ、それはJR九州の日韓高速旅客航路です。韓国からのインバウンドの旅客をこれだけ運んで来られた。そして韓

国と日本の距離を縮めたという以外に、ビジネスにおいて九州とアジアを大きく縮めた試みというのは、実はこの 20 年されていないのではないかと思います。

これはもしあと時間がありましたら、是非会場の皆さんからもコメントをいただきたいと思いますが、私自身はやはりこの 20 年、ビジネスにおいて言われるほどには九州とアジアとの関係というものを、ビジネスにおいてつなぐような試みはされてこなかったというのが、実のところ今の現状につながっているのではないかなと思います。

少しここで九州が直面している脅威と機会ということをお話したいと思います。大きくここに 2 つ脅威を挙げています。脅威というのは当然ながら、例えば博多港、北九州港の目前にコンテナの扱いでは 2 ケタの差のある釜山港があり、この釜山港がさらに釜山新港に、そして新たに光陽港という港を開発していること。これはもう大きな脅威であることは間違いないですし、こういった港が目の前にあることで、様々なハンディキャップがあるということも確かです。2 つ目の脅威が、これも大黒様から先ほどご紹介の中で、ちょうど今選定の段階にあるというお話をいただきましたが、かつてのスーパー中樞港湾と言われていた日本で国際競争力を高めるための港湾の仕組み、また次のフェーズとして国際コンテナ戦略港湾というものが、国内で 1 港、2 港選定される最終段階にあります。こういった動きの中で、残念ながら博多港、北九州港というものが、その「選択と集中」のその集中の対象とはならない可能性が高いということです。これがやはり大きな脅威ではないかと思います。

じゃあそうすると、先ほども見ていただきましたように、北九州港で 36 航路、博多港でも 32 航路あるはずじゃないか、というふうに考えられるのではないかと思われるんですが、やはり北九州港、博多港に入っている様々な海運企業というのは、それほど競争があ

るわけではないですから、やはりそのキャリアのスケジュールに基づいて寄港がされ、キャリアのバーゲニングパワーによって、運賃が非常に高いものになってしまいます。そうするとアジアにより近いはずの九州からの輸出入の運賃が、実は京浜、阪神よりも高くなっているといった現状があるわけです。これは大きな脅威ではないかと思います。

それに対して九州の持っている機会。むしろポジティブな面はどこなのかというと、やはりモーダルシフトという環境配慮の高まりということですね。大量輸送機関に輸送をシフトするという、このモーダルシフトという考え方は、先ほど見ていただいたような上海スーパーエクスプレス、あるいはカメララインといった RORO 船で持ってきた貨物を、国内の大量輸送機関とつなぐことによって、より安全、快適、環境にやさしい輸送方法を使うという意味で、これは明らかに機会になりうるのかと思います。もう1つが、アジア都市への近接性ということかと思います。

アジア都市への近接性という言葉は、おそらく本当なのか。あるいは本当に今でも近接性というものが優位性になるのだろうか、ということを考えられる方はいらっしゃるかと思います。あるいは疑問を呈される方の中には、実はアジア都市への近接性というものを今の時代、ITの時代であれば、距離が近いということが、どれだけ意味があるのだろうかというふうに考えられる方がいらっしゃるかと思います。おそらくITで言えば、日本全国あるいは首都圏よりも、アジア主要都市に近い九州の存在というのは、それほど近接性が優位性を持っているとは思いません。あるいは最近私が非常に気になるのは、航空輸送においても、九州は必ずしもアジアの近接性を優位性につなげられていないのではないかと思います。それはどうということかということ、今までの東京から上海、東京からソウルを結ぶという航空路線が、成田から遠く上海でいうと、浦東空港、あ

るいはソウルでいうと仁川空港をつないでいる分には、明らかに九州のほうに優位性があるわけです。ただ最近のように羽田からより街中に近い金浦空港につながる、あるいは羽田からより上海の街中に近い虹橋空港につながるということになってくると、トータルなリードタイムでいうと、福岡あるいは九州の近接性というものが、決してもう優位性につながってこないという意味では、アジア都市への近接性はもう大分消えてきているのではないかと思います。ただここで物を動かすという物流において言えば、やはりこの距離というものは、まだまだ非常に意味を持つのではないかと思います。

そう考えていくと、先ほども申し上げたような調達、あるいは出荷、接続といった機能をフルに活用しながら、この距離の優位性というのはまだまだ使えるのではないかと考えております。

今、ここにあるのは、九州の直面している脅威と機会を特に物流においてまとめたものです。実はここに書きませんでしたけど、九州にとっての最大の脅威は、日本国自体がアジアのゲートウェイになることではないかと思っています。というのは、安倍政権の下で、2007年にアジアゲートウェイ戦略、アジアゲートウェイ構想というものが出てきましたけれども、それに基づいて先ほどの羽田から上海、ソウルの街中の空港の近くに飛行機が飛ぶということが、航空路線が引かれるということが始まりました。このように日本全体がゲートウェイになってくると、やはり九州の近接性というものが脅かされてくる。ということは、九州がもう一歩もう二歩先んじないと、日本全国の主要都市に勝てないという状況が出てくる。つまりこの中で最大の脅威というのは、実は日本全国のアジアとのアクセスを高める試みというのが、九州にとってみれば大いなる脅威になっているのではないかなというように考えます。

グローバル・サプライチェーン・マネジメントという考え方の中で、九州がこの調達の機能を担うこと。九州の中で例えば農作物

でもそうですし、様々なパーツが九州の中で調達できる仕組みができて、そしてアジアの主要都市でそれが消費される、生産されるというサプライチェーンが九州を含むアジアで自己完結的に行われることです。さらには、自動車産業も含めて、九州の中で生産というものが行われること。そして九州が市場としてアジアの主要都市から持って来られた製品が、市場として使われること。そして九州が1つの経由地となりながら日本全国とアジア各地とのトレードの中で、その結節点となりうること。その物の流れは、そのやり方によっては九州において非常に優位性を持っている。恐らく情報流、商流においては、優位性はなくても、物流においてはこれから先も努力によって九州の優位性というのは維持できるのではないかと考えております。

例えばどういうふうに、というのがここでお示しするところですけど、**RORO** 船のサービスです。先ほど見ていただいた上海スーパーエクスプレス、あるいはカメララインといった **RORO** 船のサービスでもそうですけれど、この2つの地図はほぼ同じ縮尺で並べてみました。これを見ていただくと、確かに九州、下関を中心とした **RORO** 船のサービスはいくつかあります。いくつかありますけれど、この英仏海峡を挟んだヨーロッパの **RORO** 船のサービスに比べると、非常にやはり限定的だということが言えます。特に上海スーパーエクスプレス、博多から上海まで週に2便です。下関から蘇州に向かうサービスは週2便です。それに対してこのドーバーとカレーを結ぶこれは毎時サービス、1時間に1隻の割合でフェリーのサービスが行われています。ということを見ると、イギリスとフランスが英仏トンネルで結ばれて、パッセンジャーであれば、ご存じの通り列車で運ばれることになりまして、それ以外でも鉄道で車を車載する鉄道、あるいは貨物列車で結ばれても、やはり多くの物流というのが、こういったフェリータイプの船で結ばれているという

のが現状だということになります。このユーロスターがある、あるいはトンネルが出来ても、やはりこの物流を担う基盤というものが海運にあるということが言えると思います。そうだとすると九州がさらに先ほど申し上げたような様々な機能を担うためには、もっと成長を支える海運のネットワークというものを充実させる必要があるのと考えております。

もうそろそろまとめに入りますけれども、6月18日に閣議決定された新成長戦略の中で特に物流分野については、ポストパナマックス船対応のターミナル、あるいはコンテナ、バルクの戦略港湾、あるいは貿易関連手続きの円滑化といった、こういったインフラの整備、あるいは枠組みの整備ということが書かれています。あるいは先ほどの大黒様からの国土交通省の成長戦略の中でも、様々なインフラの整備が述べられています。さらに日本経済団体連合会は今年の4月に出された「海洋立国への成長基盤の構築に向けて」という提言において、様々なインフラ基盤だとか枠組みについての提示をされていますが、特に九州の成長につながるものというのは、明示されているわけではありません。そうするとわれわれはどうしなければならぬのか。おそらく九州なりの基盤整備の考え方で、九州なりのサービスの強化ということを考えていく必要があるのではないのでしょうか。ここからまとめに入ります。

まとめというのは、まずテクニカルな問題ですけれど、海上輸送のシームレス化を進めるためには、日中、日韓の大臣会合で討議されているような12フィートのコンテナの使用やコンテナとかシャーシーの共用化も含めて、**RORO**船のサービスが、よりこの大動脈として使えるような仕組みがあります。通関、検疫、入国審査のC I Qの簡素化、あるいは農作物を例えば輸出する際のこういった簡素化努力ということもそうですし、九州が一体となった取り組みも求められます。例えば福岡県の農作物の総合商社が作られましたけ

れど、こういったものが、九州全体で活用できるような仕組みが必要です。九州が一体となった取り組みも必要ですし、個別には域内 **SCM** をさらに構築する作り込みということがされていく必要があるのではないのでしょうか。例えば、福岡県で作られた農業の商社ですけれど、2003年には僅か福岡県から2億円だった農作物の輸出というものが、2007年には10億円になり、今年度には22億円を目指しているとすれば、こういった取り組みをもっと九州に拡げて、九州が調達地としながら、創荷や集荷といった貨物を作り出す仕組みというものをもっと構築していくべきではないのでしょうか。

これが最後のパワーポイントのページになります。今後アジアの中で成長していくためには、どうするべきなのか。これは先ほどのテクニカルな問題に対して、考え方です。考え方は一言で言うと、アジアの視点で考える。これを聞かれて皆さん、「なんだそんなことか」というように思われたのではないかと思いますけれども、実はそんなことすら今は出来ていないという現状を、少し認識をいただきたいと思います。先ほどもお話をしたように、九州における産業集積の活用。例えば「海事クラスター」であれば、確かに海事産業は、存在はしています。存在しているけれど、その中から例えば九州なりの海上輸送の在り方を作っていく、そういったイノベーションということは必ずしも行われているわけではありません。九州で求められる独自の方式の導入と実践です。先ほどの **RORO** ネットワークというのは、おそらく日本全国どこでも重要視されていることではなくて、九州ならではの考え方ではないかと思いますが、これから取り組んでいく必要があります。

次に、九州内の連携による競争力の強化、あるいは様々な枠組みの再構築も必要です。先ほど「アジアの視点で考える」ということを申しました。繰り返しになりますが、残念ながら今必ずしもアジアの視点で考えられていないように思います。こういったことなの



か。こういったことを関係者の皆さんがいる前でお話しすることは、非常にお話しづらいことではありますが、いくつかの例を挙げたいと思います。

1つ目、自動車産業の集積です。福岡県では自動車生産100万台を達成し、140万台、150万台を目指すと同時に、いかに九州域内のパーツの調達力を高めるかということに注力しています。果たしてそうなのか。もしかしたら先ほどの九州を調達地、生産地、あるいは市場として、あるいは結節点として考えていくなれば、必ずしも九州の中にそのパーツのサプライヤーを呼び込むのではなくて、もっと韓国だとか、あるいは中国南部にあるクラスターからパーツを取り寄せる、それをジャストインタイムで生産の中につなげていくような仕組みというものをもっと考えるべきではないか。つまり九州域内調達率を高めるだけではなくて、もっと広く九州を中心としたアジアの中での域内調達率を高めるという考え方があっていいのではないかということが1つ。これもアジアの視点です。

2つ目を挙げます。例えば先ほどもお話がありましたけれども、今九州から世界に向けた海上貨物、九州への貨物というのは、出来る限り日本の中に構築する国際競争力の高い港湾を経由して、そこでトランシップするという考え方がありますがけれども、もしかしたら九州を基点により競争力のある輸出入をするためには、釜山港を含めて近隣諸外国のハブ港湾を経由することに優位性もあるかもしれません。ということであれば、それもやはり九州の中では、1つのモデルとして考えていく必要があるのではないかと思います。これが2つ目です。

3つ目に挙げるやはり港湾の問題でいうと、博多港、北九州港、あるいは福岡県が管理者である苅田港、さらに下関港の問題というのがあります。北部九州にこれだけ集中している港湾がある中で、4つのそれぞれの管理者が違う中で、それぞれの港湾計画を持って

将来にわたる港づくりをされています。そうであれば、やはりこれが連携に、あるいはもっと緊密な形でコントロールしマネジメントされることによって、競争力のある港湾の在り方が考えられるのではないかということです。それもやはりこれから模索していく必要があると思いますし、今までやはり九州だけのことを考えながら、あるいはそれぞれの都市だけのことを考えていきながら、個別最適性でアジアの中で成長するということを考えてきたとすれば、やはり九州はアジアの中でどう生きていくかという視点を持って、従来の枠組みをもう一度再考しながら、作っていくことも必要ではないかというように考えております。

ちょうど時間になりましたので、このあたりで終わりたいと思いますが、いかに九州がこれからアジアの中で、アジアと共にというよりは、アジアの中で成長していくためには、まさにアジア・シフトという体制をこの中で作っていく必要があるということです。そのためには、少し今までのやり方というものを考え直すことも必要ではないか。それを結論として、このお話を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。