

フ ロ グ ラ ム

第45回 九州運輸コロキアム

日 時	平成 24 年 9 月 5 日 (水) 13 : 30 ~ 15 : 30
会 場	ホテルウェルビューかごしま 潮騒の間
講 師	一般財団法人 運輸政策研究機構 理事長 春 成 誠 氏
テ ー マ	最近の物流の現状と課題 ~加速するアジアの時代への対応~
主 催	財団法人 九州運輸振興センター
後 援	九州運輸局 JR九州 (公財)日本ロジスティクスシステム協会 鹿児島港利用促進協議会

スケジュール

- ◎開 会
13 : 30 主催者挨拶 (財)九州運輸振興センター
会 長 田 中 浩 二
- 13 : 35 来賓挨拶 九州運輸局
局 長 佐 藤 尚 之 様
- ◎基調報告
13 : 40 最近の物流の現状と課題
~加速するアジアの時代への対応~
一般財団法人 運輸政策研究機構
理事長 春 成 誠 氏
- ◎自由討論
15 : 10 自由討論
- ◎閉 会
15 : 30 閉 会

春 成 誠 (はるなり まこと) 氏プロフィール

昭和 25 年生鹿児島県出身
昭和 50 年 3 月 東京大学法学部卒業
昭和 50 年 4 月 運輸省入省(海運局外航課)、海上交通局海事産業課長、国土交通省航空局
監理部総務課長、大臣官房審議官(国際・国土計画)、海上保安庁総務部長、
国土交通省海事局次長
平成 19 年 7 月 国土交通省海事局長
平成 20 年 7 月 財団法人(現公益財団法人)日本海事センター理事長
平成 23 年 7 月 財団法人(現一般財団法人)運輸政策研究機構理事長

最近の物流の現状と課題 ～加速するアジアの時代への対応～



一般財団法人運輸政策研究機構
理事長 春 成 誠

日時 平成 24 年 9 月 5 日 (水)
日 場 ホテルウエルビューかごしま

主 催 財団法人九州運輸振興センター
助 後 日本財団
後 援 九州運輸局
JR九州
(公財)日本ロジスティクスシステム協会
鹿児島港利用促進協議会

皆様こんにちは。
今日は加速するアジアの時代への対応ということで、国際的な物流の現状と課題に続き、地元鹿児島についてお話しさせていただきます。

● 加速するアジアの時代への対応

現在はどういう状況かというところ、「第二の大航海時代」を迎えているということですが。リーマンショック以後、最近は特にEUの調子が悪いので、これはもう大航海時代は終わったと思われる方がおられるのですが、実はそうではないということをお知らせしたいのです。確かに、今、外航海運は大変な不況に苦しんでいます。それはそれとして、いざや加速するアジアの時代への対応によって大航海時代が復活するのだというふうには私は考えています。

1 現代は第二の大航海時代

過去30年から40年の海上荷動き量の推移です。(資料1)これがどのようなことを意味しているかというところ、2000年を境として世界が一

変化したということとです。ある意味でフェーズが変わってしまった。74年から2000年くらいまでの成長率、つまり荷動き量の伸びは毎年だいたい1%から2%です。ところが、2000年から2008年ではトンベースで4%、トンマイルベースで4・6%と非常に大きな伸びになっています。このようなことから、この分野の多くの学識者が、いわゆる第二の大航海時代を迎えているということをおっしゃっています。特にトンベースよりもトンマイルベースでの伸びが大きいのが特徴です。ではなぜこの第二の大航海時代が生じたかというところ、一言で言うと市場経済の拡大によるものです。概ね1990年前後、ベルリンの壁が崩壊したのが89年、これを端

1 現代は第二の大航海時代

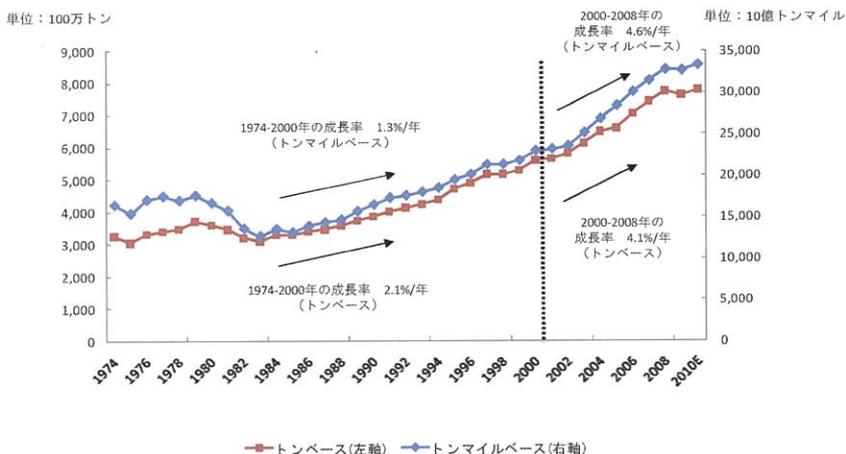


図1: 世界の海上荷動き量の推移

Data Source: Fearnleys "Review"

緒としてソ連、東欧諸国の共産圏が市場経済になりました。市場が広がるマーケット経済になってきたわけです。また中国経済が改革開放をし、80年代後半からどんどん発展していく。あるいはブラジル、インド等の新興国が台頭してきました。世界的に市場経済が広がったとい

資料 1

うことです。

EUの市場統合も90年頃に行われていいますが、これは、現在あまり調子がよくないようです。リーマンの後遺症もありますし、財政規律の緩みといった大きな問題もあります。もともとEUは人とモノと資本の3つの移動を自由にしたことによって経済を活性化し、巨大な市場経済になったといわれています。

そしてアメリカ経済の拡大。あまり知られていないことですが、アメリカ経済が拡大したのは人口増であったといわれています。現在、アメリカの人口は3億人強、3億9百万人くらいと記憶していますが、10年で3千万人ほど人口が増えているわけです。こんなに人口が爆発的に増える先進国というのはどこにもないんです。人口増加の要因は移民で、当然のことながら住宅が必要になります。そうすると住宅建設が起きます、その資材の調達はずアからということとで経済が拡大していったわけです。アメリカの人口増は何かの本に書いてありましたが、あと数十年もすると3億強が4億人強、1億人増えると言われています。アメリカ経済というのは今後さらに伸びていくということが当然考えられ

こういうことが理由となって、世界的な貿易量が膨らんでいます。航空距離も長大化しています。例えば日本の鉄鋼メーカーというのはこれまでオーストラリアに鉄鉱石を採りに行っていました。往復に概ね1か月かかりました。ところがオーストラリアは中国などと争奪戦になって、今度はブラジルのパレという巨大な鉄鉱石の企業のところに行かざるを得ない。日本からブラジルまで行って帰ってくるのに3か月かかるわけです。そうすると当然航行距離が長大化します。その結果、船が足りなくなり、外航海運市況というのは2000年前半から2008年にかけてブームを迎えたわけです。2008年リーマンショック以後、世界金融危機の不況によって海上貿易業も大きく落ち込み、EUは経済危機を迎えています。世界不況になるのではないかと言われていますが、私個人は先ほどの人口増加をふまえ、アメリカ経済は実はもうかなり復活してきていて、かなりリバイバルしてきていると考えています。

それから先ほどグラフでご覧いただいた第二の大航海時代と言われるトレンドが、容易に変わらないのではないかと思います。あと、例えば

中国というのは少し落ち込んでいると言われますが、それでも7%、8%の成長率は続けています。皆様方も当然、中国にご出張なさるケースもあると思いますが、行く度に街が変わっていて、新しい建物が出てきているという状況を目の当たりにしているのではないのでしょうか。あれだけ元気な国がそう簡単にダメになるとは思えません。

そして中国政策は西部開発という重大なテーマを抱えています。海岸部に比べて西部内陸部は所得水準が低く、これが社会不安の一因になっているのです。上海に行く時、有名なテレビが入っている、高さ460m位のテレビ塔があります。上に展望台があり、揚子江の支流を見ることが出来ます。驚い

たのは、支流とは思えないほどの大きな川を、巨大なバージ船が石炭や鉄鉱石などを、内陸へ一晩中ひっきりなしに運航していく。この内航海運というのは信じられないような活発な内航海運だと心底思いました。中国はどのように西部開発に重点を置いています。これらを考えても、やはり私はア

2 第二の大航海時代は続く？

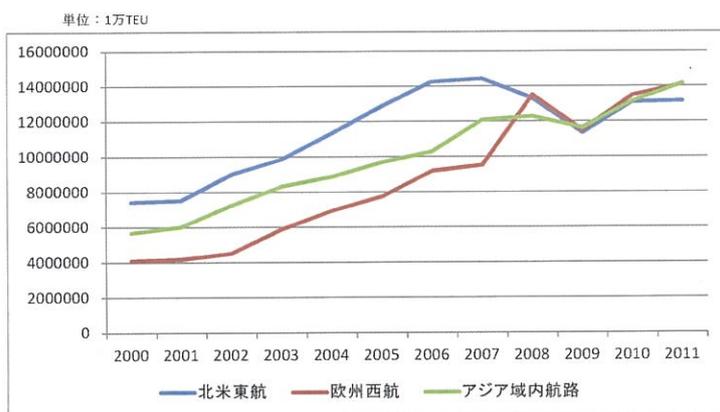


図2:北米往航、欧州西航、アジア域内航路の荷動きの推移 (年ベース)

Data Source : PIERS (北米往航)、Global Insight (欧州西航)、SCAGA (アジア域内航路)

Note : 欧州西航はアジア諸国からEU諸国へのコンテナ荷動き量のデータを使っている
アジア域内航路における荷動きの捕捉率は6割程度と見られている

資料2

2 第二の大航海時代は続く？

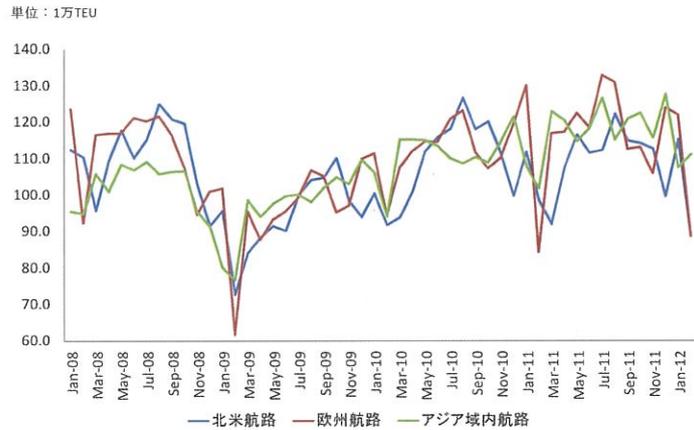
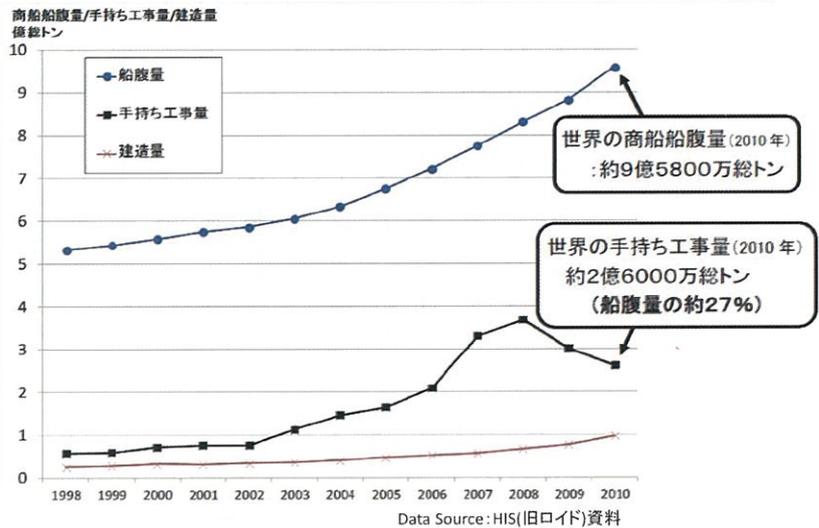


図3:北米往航、欧州西航、アジア域内航路の荷動きの推移(月ベース)

Data Source: PIER (北米往航)、ELAA (欧州西航)、SCAGA (アジア域内航路)
 Note: アジア域内航路における荷動きの捕捉率は6割程度と見られている

資料 3

世界の商船船腹量、手持ち工事量、建造量の推移
 (国交省海事局作成)



資料 4

アジアの元気が世界を牽引するだろう
 と思っています。

2 第二の大航海時代は続く？

2008年以降、海運は落ち込んだ
 できたのか、というのをちよつと細
 かく見てみましょう。これは北米東
 航、アジアから欧州に向けての西
 航、アジアの域内航路の伸びを示し

ています。(資料2) あきらかに2
 008年から2009年にかけて落

ち込んでいますが、その後は持ち直

しています。月別に見ても、確かに

2009年の1月は、結構落ち込んで
 いますが、その後には持ち直してい
 て、全体的な流れを見れば、元
 戻ってきているのではないかと、大き
 な趨勢に従っているのではないかと

私は思います。(資料3)

3 現下の外航海運不況

現在は外航海運は不況になってい
 ますが、これは、ひとえに船腹過剰
 によるものなんです。従って、荷動
 きが減ってきたわけではなく、過去
 10年で世界の船腹量、キャパシテ
 ィが2倍になってオーバーキャパに

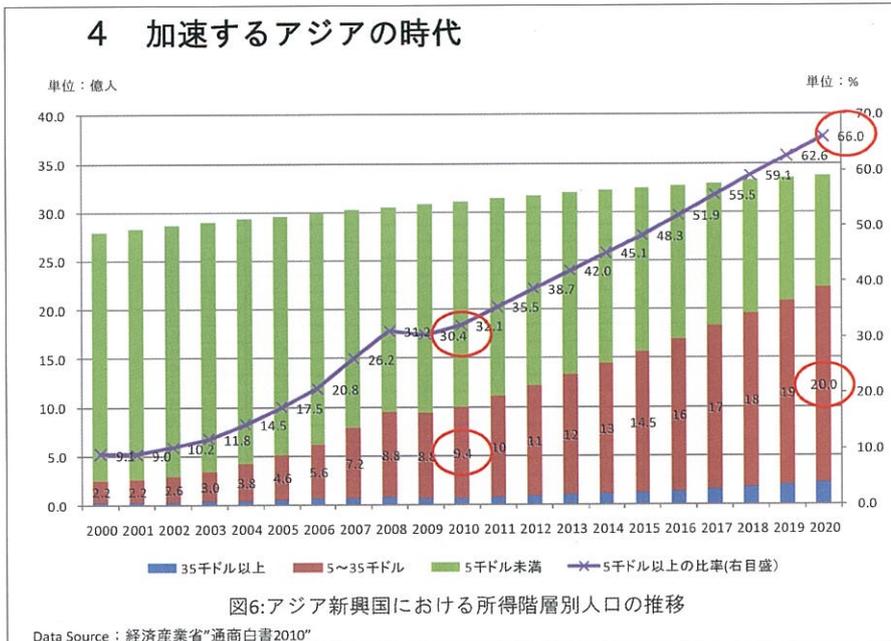
なっているからです。一言で言う
 と値崩れを起こしているわけです。こ
 れが現在の外航海運不況の原因です
 が、業界自身が色々な努力をしてま
 すので、いずれは解消するだろう
 と、ただし、これが解消、回復する
 まではかなり時間がかかるだろうと
 思っています。

海運業界では、アライアンスを拡
 充して余計な配船はしないとか、ス
 ローステイミングと呼ばれる減速
 航海をするとか、スクラップ等の対
 応をしているので、回復傾向に向
 かっていると思います。大きな原因
 はオーバーキャパシテイですが、日
 中航路とか実はアジア域内航路とい
 うのは、量もそうですし、運賃につ
 いてもさほど落ちていません。いろ
 いろな資料を見ても北米航路ある
 いは欧州航路に比べるとアジア域内
 というのは荷動きも、運賃も好調な
 ではないだろうかと思っています。

世界の商船船腹量と手持ち工事
 量、建造量の推移を見ましょ
 う。(資料4) 一番上が商船船腹量

です。1998年の数字が5億トン
 強ですから、2010年では2倍に
 なっています。10年そこらで2倍に
 なるということは間違いなくオー
 バーキャパですが、世界の手持ち工
 事量は、2010年で現有船腹量の

4 加速するアジアの時代



資料 5

4 加速するアジアの時代

新興国の間でも人口ボーナス期は時期が異なる

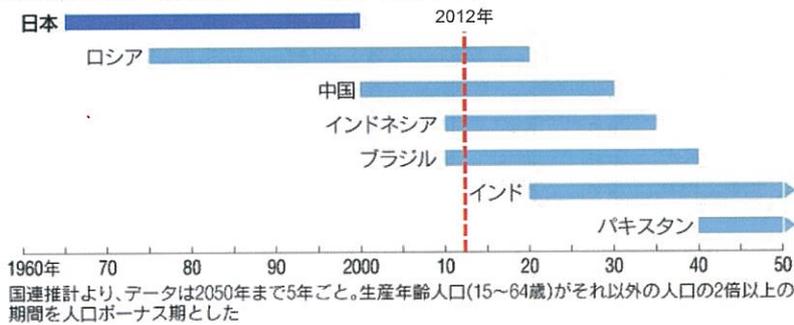


図8: 人口ボーナス

Data Source: 日経新聞

資料 6

3割を造船会社が抱えています。建造が完成すれば、さらにオーバーキャパの恐れがあります。一番恐ろしいのは建造量です。カーブが緩いですが、大変なことになります。これをどうするかという問題はあるわけです。

4 加速するアジアの時代
1980年以降、世界の経済成長率を上回る成長率をアジアは示しています。今後も中国、インドを中心に高い成長率が見込まれる。さらに、経済成長に併せて消費の拡大も見込まれる。2010年時点では9億人強といわれる中間層、これが2020年までに20億人までに増加す

るといふことで、この中間層が爆発すると消費拡大の原動力になります。アジアというのは中国をはじめとして、人件費が安いということですが、世界の工場というように言われてきました。その地位と同時に巨大な消費市場なのです。これから世界に到達するだろうとも言われています。

ご存知のようにアメリカは現在、世界の消費大国です。しかしもともと独立以後、小麦だ大麦だといういわゆる農業大国でした。これが、19世紀という1世紀をかけて巨大な消費大国になりました。ところが中国は1990年頃、いわゆる改革開放を始めて、ほんのわずか20年で消費大国になりつつあるわけです。我々はこのことを忘れてはいけない、またここが、大きな市場になるということも忘れてはいけないと思います。

全世界の成長率とアジア各国の成長率を比較すると、アジア各国の平均は常に世界平均を上回っています。アジア各国の個人消費額の実績と予測ですが、アジア全体として2008年レベルで6兆ドルというところでした。これが2020年16兆ドル、2倍半くらいになるわけです。次に所得階層別の人口の推移ですが、3万5千ドル以上が富裕層、5千ドル~3万5千ドルという中間層。この中間層が2010年では9・4億人ですが2020年では20億人になるといふことです。(資料5) パーセントで見ると、30%が66%まで伸びて消費が加速するだろうということがわかります。

人口ボーナスという言葉は最近よく耳にします。これは生産年齢人口

世界全体への輸出を百とすると、50%くらいはこの域内に輸出している。同様に、韓国・中国も日中韓台+ASEAN6で5割近くなる、この域内貿易がいかに多いかということ。それからもう一つ、これは非常に重大なポイントだと思っただけですが、日中韓の3か国の域内貿易だけでは何の意味もない、さほど大きなウエイトはない。日本は最大の相手国は中国になっていますが、それを上回る貿易量は+ASEANを入れてということなのです。日中韓物流大臣会議というのがありますが、本当にやるべきは日中韓台+ASEAN会合であるということ。そこで議論をし、お互いの貿易を伸ばす工夫をしていかないと日本にとつての貿易拡大ということにはならないのではないのでしょうか。

経済産業省が制作した貿易結合度マトリックスです。(資料8)日本という輸出国から見てアジアがどのようなに見えているかということ。貿易上、日本から見るとどの国が重くなっているかというものです。興味深いのは、他の国から見ると日本がどのくらいの重みになっているのかもみてとれます。数字が1を上回るほど貿易関係が密ということになります。日本から中国をみると2000

年は1.13ですが、2010年には4.5になっています。韓国の1.14、タイの1.02という数字を見てみても、圧倒的に中国が大きなウエイトを占めるということがわかる。日本からすると中国はいかに大きな国かということがわかります。一方で、他の国から日本が輸出相手国としてどうか。例えば中国から日本では2000年が3.81だったのが2010年にはその3分の1の1.02になっています。つまり、中国にとって日本は輸出相手国として10年前と比較して3分の1の存在となったということ。同様にインドネシアにとつて2000年は41.9で2010年には18.91。マレーシアも12.06から9.90と減少しています。フィリピンが23.71から29.95へ、ここは少しだけ日本に対して輸出額が増えています。他の国を見ても減少傾向で日本はASEAN各国にとつてウエイト的には小さくなっているということが示されています。

それから東アジアの水平分業が進展しています。東アジア諸国の主要輸出品のうちトップ20品目の最終消費財は域内市場のシェアが概ね小さく、域外、北米やヨーロッパに輸出しています。日本の場合ですと、乗

用自動車、造船、韓国は造船、乗用自動車、こういったものが域内ではなく、北米、あるいはヨーロッパに輸出しています。主たる市場もそうなっているのかもしれませんが。そして、中国の場合は、家具、造船、靴、といった色々なものを域外に輸出しています。ASEAN6か国は、衣類、自動車。ところが中間材や部品になると、圧倒的に域内シェアが高いです。各国とも同じように中間材とか部品が輸出の上の方にきて、域内シェアが高くなっています。コンピュータの部品やiPadの部品になるような熱電子管、半導体といったものが域内シェアが高く、それらがお互いにぐるぐる回っていてどこかで完成品になる。例えば部品が日本からタイ輸出され、タ



イで中間材になり、それが広州、深圳のあたりまで行つて完成品になる。そしてそれらがヨーロッパ、アメリカに出て行く。まるで経済共同体のような状態になってきています。

各種機械の関係も域内シェアが高くなっています。機械関連業の部品が産業内分業で東アジアに出ていることがわかります。輸入品トップ20品目の内、熱電子管・半導体、電気産業と工業用機械などでは輸出トップ20品目と重なっています。なぜ同じような品物がお互いにぐるぐる回っているのかなと思うような感じもしますが、こういった状況を見ても域内で物が動いていることだけはわかります。

輸入についても同様で、日本では熱電子管・半導体は9番目ですが、域内からのシェアは88.9%です。韓国でも第3位に熱電子管・半導体、中国も熱電子管・半導体が1位、ASEANも第2位のところに熱電子管・半導体となっています。

アジアのコンテナ荷動き量です。2000年の世界全体の数字ですが、5600万個のコンテナが動いているということです。その内、日中韓台ASEAN6か国が占めるのは2600万個で、ほぼ45.8%で

す。これが2010年を見ると、世界全体が1億1400万個となり、アジア10国が世界に占めるシェアは51・7%で、5905万個です。日本からのコンテナ量はこの10年で1・6倍、中国は3・2倍、韓国は1・8倍、ASEAN6か国は1・9倍、世界全体がだいたい2倍ということ、やはり中国の伸びが大きくなっています。

5 アジアの時代への対応

そういうアジアの時代にどう対応するのか。そこで翻って、日本経済の持続的発展のために何が重要かということについてお話ししたいと思います。新聞等にも出ていましたが、日本のGDPというのは2010年に中国に抜かれて、世界2位から3位になりました。世界に占めるシェアもバブル当時1990年前後は17%くらいあったのですが、現在は7〜8%台に低下しています。一方で日本経済は円高とデフレに苦しんでいます。日本は資源に乏しい島国で海外から原材料を輸入して、加工した製品を海外に輸出するというところで1億人強の国民生活を支えているわけです。これからの少子高齢化、人口減少時代ということ前提になると、我が国経済が引き続き発

展するためには、やはり海外との貿易の拡大、とりわけ、高成長しているアジア各国との貿易の拡大が極めて重要になります。それは当然、政府も考えており、7月の末に閣議決定されました日本再生戦略では、「人口減少に伴い国内需要が低迷する日本にとっては、内需拡大の努力だけでなく、外需を獲得することは至上命題である。そのためには新興国を筆頭に世界各国の需要を取り込む通商関係を構築することが必要である。とりわけ、急成長するアジア圏の需要を日本に取り込むことが鍵となる」と謳っております。意識としてはすばらしいことが書いてあるわけですが、方策が何も書いていないので、私は問題だと思っております。

では貿易拡大のために何が必要なのか。WTO（世界貿易機関）が多角的自由貿易体制を推進していますが、これは上手くいかなくて現在は頓挫しています。他にも二国間に存在する自由貿易協定FTAと呼ばれるものとか、EPAという非常に広い経済連携協定という二国間、あるいは複数国間での貿易自由化つというのももちろんやっています。つまり、お互いに関税をただにするとか、非関税障壁をなくしましょう

とかですが、しかし私個人、長年海運とかそういうものに携わった者から見ると、それだけでは十分ではないということを感じています。

つまり、我が国のメーカーとか、リテラーさんが競争上、他の国との競争に勝ち、市場拡大を図るといふのは物流といわれるロジスティックスで主導権をとることなんだ、ということがよく言われます。それは誰もが認める競争戦略上の真理なんです。経験的にも公知の事実です。その主導権をとるといふことの意味ですが、日本関係荷主さんについてみると安定的かつ高品質の輸送サービスを提供する自国商船隊だとか、自国物流企業を有することが大切なわけです。これを他国に任せるとうまくいきません。このようなことが何故必要なのか。橋本寿朗さんという法政大学経済学部の教授で残念ながら若くして亡くなりましたが、この方が提唱しています。

一つは、日本っていうのは中小企業国家である、中小企業にはあまり力がない。例えばアメリカにはコカ・コーラやペプシコーラという会社は、大統領選すら左右するような大きな企業です。そういう企業というのは札幌で物流事業者をたたくよ

うなことができる。しかし日本っていうのは9割がた中小企業なので、荷主サイドに立って、ちゃんとやってくれる物流企業が大切なんだよと、おっしゃっていました。それから、日本独特な現象ですが、日本人にはLanguage Barrierというものがあつて、語学能力が世界的に見て低いということ。きちんと説明して指示する能力が乏しい。そこは言語能力や交渉能力の高い物流業者さんや商社マンに依頼する。直接荷主さんがやるといふのは非効率でもありますが、現実的でもないということです。それからこれは若干猿としていますが、日本関係荷主のメンタリティーで、長期安定的で事故や不測の事態への対応能力に優れた物流サービスを期待するといふものがあります。橋本教授にお会いしたのは今から15年から20年前です。たいへん優秀な方で、亡くなられたのはほんとうに残念なことです。

では主導権をとるべき日本の船会社はアジアの中で活躍できているのかという問題です。これは私共、日本海事センターで一度推計をしたことがありました。アジア域内の積み取り率は13・6%で、日本発着を除く、いわゆる三国間輸送、中国や東南アジア等、それに限るとわずか

5 アジアの時代への対応
(日本はアジアの時代に対応できているか)

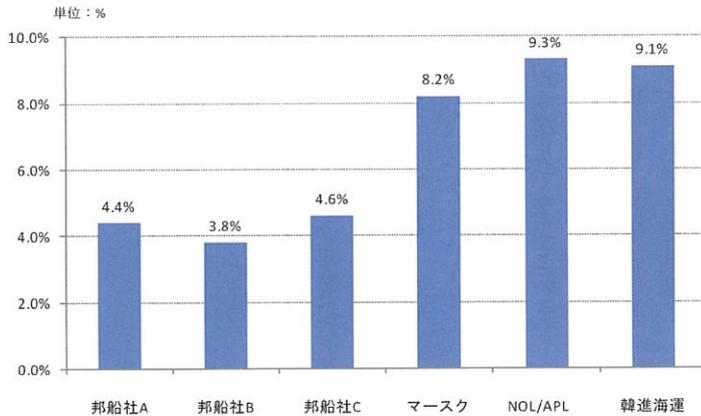


図7.船社の現金及び現金同等物の期末残高の売上高に対する比率
(2004年から2008年の平均)

Data Source : 各社の有価証券報告書及び年次報告書

資料9

があるんだらう

が感じる課題は、日本海運自身にアジア域内で戦える新たなビジネスモデル

の船社を厳密にカウントしたことは、一桁の下

が、一桁の下のほうではないでしょうか。アジアでのプレゼン

スがか小さいという事は、日本企業がアジア全域に経済活動を

拡大するにあたって、問題だと思

本海運について私が感じる課題は、日本海運自身にアジア域内で戦える新たな

ビジネスモデルがあるんだらうが感じる課題は、日本海運自身にアジア域内で戦える新たな

の船社を厳密にカウントしたことは、一桁の下が、一桁の下のほう

ではないでしょうか。アジアでのプレゼンスが小さいという事は、

日本企業がアジア全域に経済活動を拡大するにあたって、問題だ

と思本海運について私が感じる課題は、日本海運自身にアジア域

で日本の法人税が非常に高いので、シンガポールというのは外航海

運企業の税金はただです。ゼロ。マスクも韓進海運もトン数税

制という外形標準課税という非常に安いものが適用になってい

るので、競争条件の均衡化とよく言われますが、ここができてい

ないこと、いわゆる海運ブーム絶好調の頃の船社の現金及び現金

同等物の期末残高の売上高に対する比率は、邦船社はだいたい3

5%にすぎないということで、非常にウェイトが低いのです。たぶんこれは、海運だけではなくて航空貨物も低いと思います。これに比べるとアジア域内の海上貿易でよく聞く、マースクラインというデンマークの世界最大の会社や、スイスの会社でMSC、それからハパグロイドなど、こういうところのプレゼンスは

相当大きいわけです。直接のデータはありませんが、アジア・北米航路において、欧州・北米船社の積み取り比率はだいたい3割。しかし邦船3社、つまり、郵船さん、商船三井さん、それから川崎汽船さん足しても14〜5%しかいきません。もう一つあります。欧州船社というのは中国本土に300くらい代理店を持つ

か、人件費の安い、安価なものでサービスを提供できる、そういうモデルができてきているのかということ

ゆる金利の付かないお金が使えますので圧倒的に有利になります。そしてアジア各国では、公正かつ

Aをやらないとならないのですが、日本は残念ながら出遅れています。出遅れているだけではなくて、そもそもFTA、EPAだけではこの待遇の改善はできません。

水平分業ということを前提とすればベースとしての経済活動が非常に一体化してきている。私としては、さらに域内経済の活性化を図るため、アジアの中では自由かつ平等にやろうという、「アジア自由交通圏」を構築したいと思っています。なぜこのアイデアがいいかというと、WTOの交渉だとか、先ほどのFTA、EPAと切り離して交通という個別問題に限定して行うという点がポイントです。WTO、FTA、EPA交渉になると、必ず農業問題とか、あるいはお互い持っている微妙な難しい問題が壁になって簡単に妥結していきません。全体パッケージになるものですから妥結できない。全体のパッケージで全部が合意しないといけないわけですから、交通だけに焦点をあてて議論することできないんですね。ほふく前進みたいな形でしか進めないわけで、それだったら切り離してお互いに自由にやろうというというのが制度的な対応策だと思っています。

我が国における制度変革としては

結局のところ、アジアで活躍しなさいと言っているのに、重たい鎧を着たままでかけっこしなさいと言うようなものです。我々が持っている制度なり、基準が重たすぎるんじゃないかと思っています。アジア標準・世界標準へと各種基準を始め、制度を切り替える。役所ってというのは忙しいところで、他所の国が何をやっているかというのを知らないことが多いのです。ですから、各国の競争政策などを常に注視し、我が国が劣後するものがあれば、速やかに改善していく。こういうことを政策的にするべきだと思います。

先ほどのアジア自由交通圏についてです。当然これは東アジア各国に制度変革を迫るわけですが、日本がいくら平等的取扱いをしろと言っても、相手がノーと言えば終わりじゃないかという疑問があります。全くその通りですが、そういう不平等的取扱いというのは、結果的にそれらの国のロジスティックスの選択肢を狭め、経済発展を阻害していくものです。あるいは自国の海運企業だつて育っていかない。保護ばかりされてきたって、扱う港が制限されていけば自由な経済活動はできません。そういうことでは経済発展していきませんよ、ということをお説得して是



正をすべきではないだろうかというのが私の考えです。

またASEANでも、Single Shipping Market Policy (ASSM) というのを2015年までに実行することになっています。ASEANとというのは日本などに先駆けてOpen Sky Policy 域内航空自由化というのをやった地域なのです。彼らはそれに続いて域内の海運活性化を図り、将来ASEAN経済統合を目指すというものです。これを見ると、各国におけるいわゆる差別的措置をやめようではないかと、やめて、お互いに域内海運を発展させようということとを言っています。欧米系のマースクだMSCだ、あるいはハパグロイドだといったところに荷物を取られている現状を問題視しているわけ

です。ですから、彼ら自身も海運を育てていくということでASSMというのを掲げています。先ほどの域内航空自由化、アジアオープンスカイのお陰でエアアジア等のローコストキャリアがたくさん出てきましたよね。同じようなことがあれば、アジアにおける海運企業も発展するだろうと思っています。私が言っている「アジア自由交通圏」の構築というのは、そういった意味でもASEANのASSMに対応できるんじゃないかと思っています。

最後に対応策のもうひとつのポイントです。ロジスティックスで主導権をとるということを考えると、アジア域内主要地域にわが国物流関係者が所有・運営する物流インフラ、港湾施設なり空港施設等を確保することが望ましいと思います。世界的にみると、近年、巨大物流インフラ経営体が他国の物流インフラを所有・運営するというグローバル展開が進行しています。港湾の場合ですと、4大メガオペレーターと言われる、シンガポールのPSAインターナショナルや香港のハチソン、アラブ首長国連邦のドバイポートワールド、それからデンマークのAPMTターミナルがあります。これは、APモラー、マースクの親会社のこと

で、世界各国の港湾施設を買収したり運営したりしています。ロッテルダム港湾公社等も同じような展開をしています。これが何を意味しているのか、単に利益を追求して他の国の企業を買収しているだけとは思えないのです。どうやら彼らの物流戦略の一環として、他国にある物流施設を確保しているんじゃないかという感じですね。中国が最近、他の国に港を作ったり、出先を作ったりしています。先日、ミャンマーの課長さんの話を聞く機会がありました。ミャンマーのヤンゴンの少し南の沖に巨大パイプライン施設がほぼ完成しているそうです。これはミャンマーから中国の南西部クンミンをパイプラインで結んでいるものです。彼らはマラッカシンガポール海峡が安全ではない、必ずしも東南アジアというのには中国に好意的ではないので、マシ海峡の安全性には懸念を持っています。自らの原油ルートをそこに構築しているわけです。パキスタンの沖合にも港を作っているそうですし、マシ海峡を通らずクンミンまで5千キロ距離が短くなるということで、そういう戦略的思考を感じるわけです。わが国もそういう戦略的思考で物流問題に取り組んでいただきたいと思います。

●鹿児島県の物流について

引き続き、鹿児島の物流についてお話しさせていただきます。

今日、産業界からご出席の皆さんの方がはるかに詳しいとは思いますが、私が単にこういうふうに見ているということ、参考にしていただけたらと思います。

1 鹿児島県のマクロ経済

いったい自分が育った鹿児島県ってどういう県なのか、まず、マクロ経済を見てみました。

(1) 県内総生産

2009年度、鹿児島県全体で県内総生産が5兆1331億7千万円です。県内総生産は国のGDPに相当するものです。民間最終消費支出が58・8%、政府最終消費支出28・6%、総資本形成（民間・公的）22・9%、です。財貨・サービスの移出入、移出から移入を引いたもので、これは鹿児島県の場合マイナスなんです。これは国で言うと貿易赤字です。

(2) 公的依存度

鹿児島県は高くなっています。九州全県をカウントすると、九州いずれの県もかなり高くて、全県計ですと23・6%、ちなみに東京は16・

0%です。

(3) 民間最終消費支出割合

鹿児島県はかなり高く58・8%、九州全県も高くて53・4%。東京都は低く38・5%です。

(4) 民間固定資本形成割合

これを見ると、鹿児島県が14・9%、九州全県で15・4%。ほとんど横並びです。東京都も14・5%で変わりません。

(5) 移出入比率

九州内で鹿児島県は突出して赤字の幅が大きくマイナス10・3%。他を見ると、長崎マイナス4・5%、熊本マイナス7・9%、大分マイナス5・3%、宮崎マイナス5・8%の赤字です。佐賀県はかろうじてプラス0・6%。やはり福岡というのは立派なもので、プラス6・8%。さすが東京都は貿易黒字31・6%、色々な人がやってきて東京都でお金を落としているということ。愛知県とか大阪府とかいう、いわゆる3大都市もこういうふうには貿易黒字になっています。

(6) マクロ経済から見える課題

公的依存度が高い一方で、都市圏と比較してあまり遜色のない民間消費の割合が存在しているのではないのでしょうか。結構民間はお金を使っている、しかしながら貿易赤字が大

きい鹿児島県です。もしマイナス10%がゼロになれば、金額で5300億円も増えるわけです。

(7) 純移出（移出・移入）をマイナスからゼロ、ゼロからプラスにする工夫

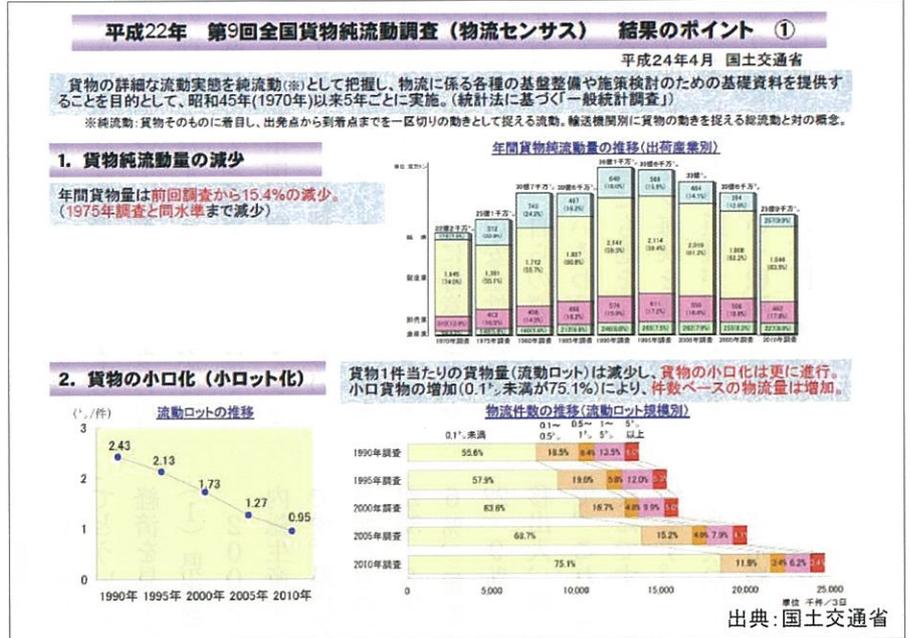
純移出をマイナスからゼロ、ゼロからプラスにするためには輸入を減らさらないといけない。地産地消というのはわかりますが、全部を域内で生産するというのは限界がありませんし、非効率です。しかし一方で、移出を増やす、輸出を増やす、外部地域の需要を取り込むということはできると思います。他の地域の需要を惹きつけるだけの強い競争力を持つ産業を自分の地域に立地すればいいことです。あるいは、黒豚や知覧のお茶のようにブランド力のある生産物を持つ。そういうものもつとこの県にはあると思うので、そこを伸ばす。それから、幸いにもJR九州さんのお陰で新幹線ができて観光が調子いいようなので、他地域の需要を取り込むようなイベントをする。簡単ではありませんが、これによって所得が流れ込む。東京は人が地方から大勢来てお金を落としていく、それと同様の現象がおきるわけです。それから、県産物などのインターネット販売ですね。美味しいも

の、いいものたくさんありますので魅力ある商品をもっともつと宣伝すれば、これで収入を増やすことができる。そうすると論点は結局、物流に行き着きます。商品の生産・販売に関して物流がしっかりしていないとだめなんじゃないかと思えます。実は私が物流において主導権をとることの大切さを知ったのは、鹿児

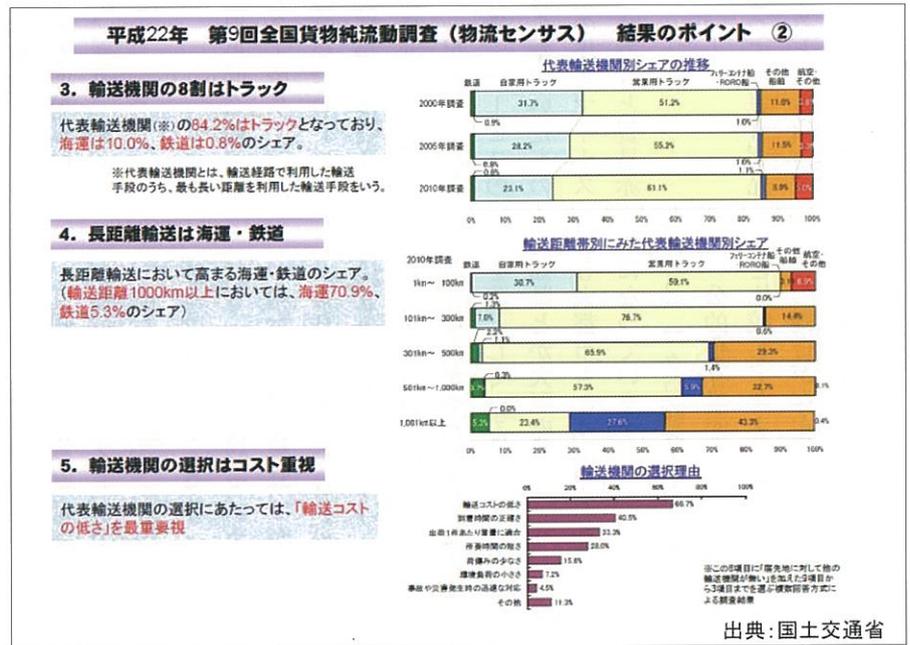
島の政策投資銀行の支店の方から間接的に聞いた話によります。その政投銀行の鹿児島支店の人が、某焼酎メーカーの幹部の方とお話された時に、そのメーカーの幹部の方が「自分の焼酎という商品が、東京、大阪という大都会で売れるために何が必要か」を説明してくれたそうです。その方の答を聞いて私も感心しまし

た。「それは簡単なことなんだ。優秀なトラック屋が1社あればオツケーだ。それは何を意味するかという、優秀なトラック屋がいれば、きちんと時間通りに荷物が届くし、場合によっては代金回収すらやってくれる」というわけです。そういう物流の部分の部分がしっかりしていれば、商品と言うのは売れるということ

で、鹿児島県発の貨物についての、当然ですが鹿児島県内からが一番多く69・6%となっています。(資料13)



資料 10



資料 11

す。私もそう確信しています。

2 鹿児島県の物流

2010年に全国貨物純流動調査というのがあり、今年の4月に公表されました。(資料10・11) これを見ると、貨物純流動の減少や、貨物の小口化(小ロット化)があります。輸送機関の8割がトラックというのには変わっていませんが、長距離輸送は海運・鉄道のシェアが伸びています。また輸送機関の選択はコスト重視となっています。

(1) 鹿児島県発の貨物ほどの県に行っているのか、都道府県間流動量(3日間調査)

鹿児島県の物流に対して純流動調査を調べてみました。(資料12) そうすると、鹿児島県発の貨物はほとんどが鹿児島県内におちていて、71・1%です。残りは宮崎、愛知などですが、これを見ると先ほどの地産地消的な姿になっています。全国の同県内着が高い県は、沖縄99・6%、北海道87・0%、秋田83・7%などとなっています。

(2) 鹿児島県着の貨物はどの県から来ているか

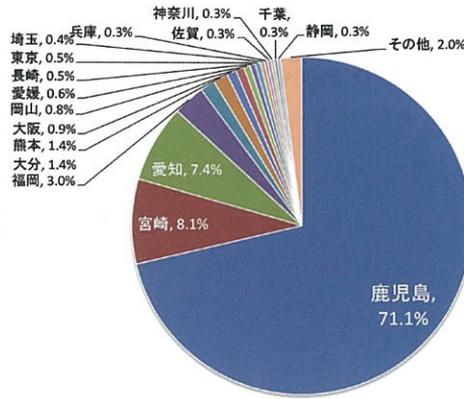
鹿児島県着の貨物についても、当然ですが鹿児島県内からが一番多く69・6%となっています。(資料13)

2. 鹿児島県の物流

・(1)鹿児島県発の貨物ほどの県に行っているのか一都道府県間流動量(3日間調査)ー

特徴

- 鹿児島県発鹿児島県着の貨物のシェアが71.1%と高い。同県内着の貨物の全国平均59.2%と比較してかなり高い。
- 70%以上の県は、高い純でみると、沖縄(99.6%)、北海道(87.0%)、秋田(83.7%)、石川(79.9%)、長野(75.9%)、熊本(75.9%)、岩手(75.4%)、富山(73.0%)、山梨(71.4%)、鹿児島(71.1%)、長崎(70.8%)、新潟(70.6%)となっている
- 鹿児島県貨物の行き先は、九州内、関西、中部、関東地域でほぼ98%を占めている



3日間調査計 293,307トン

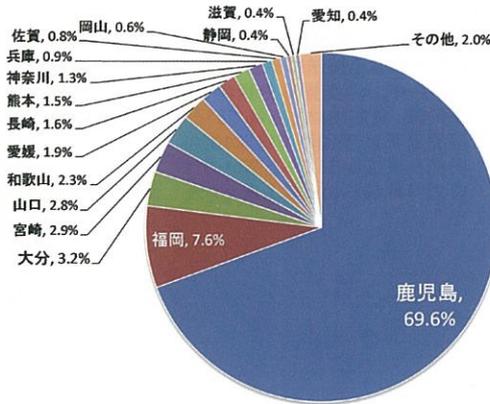
資料 12

2. 鹿児島県の物流

・(2)鹿児島県着の貨物ほどの県から来ているのか

特徴

- 鹿児島県発貨物同様、鹿児島県着貨物も鹿児島県発の貨物シェアが69.6%と高い
- 発貨物同様、九州内、関西、中部、関東地域でほぼ98%を占めている
- 3日間調査とはいえ、発貨物より着貨物が2%強多い



3日間調査計 299,963トン

資料 13

3日間調査ですが、発貨物より着貨物の方が2%強多くなっています。

(3) 輸送機関分担率

鹿児島の特徴は重量ベースです。全国全体で当然100%になるわけですが、鉄道が全国で0.8%、鹿児島が0.38%。フェリー、これは結構健闘していて、全国の場合は0.77%の構成比なのが、鹿児島は

1.18%。トラック計では全国が84.99%あるのに、鹿児島は79.05%となっていて、すこし低めです。むしろ海運が非常に健闘していて、全国が9.23%なのが、鹿児島は12.35%です。好調な海運にさらに頑張っていたかと思っております。

(4) 鹿児島発貨物(代表輸送機関「海運」)の行き先

これもほぼ決まっています、愛知、57.3%、福岡15.7%、大分6.4%、岡山5.6%以下沖縄、愛媛、宮崎、鹿児島、千葉の8県でほぼ100%となっています。(資料14) どういう物資を運んでいるかを調べられればよかったです。

ちよつと時間がなかったのでご容赦下さい。

(5) 鹿児島発貨物(代表輸送機関「フェリー」)の行き先

フェリーの場合ですと行き先が鹿児島県内というのが非常に多いですね、やはり離島が多いからだと思えます。(資料15) 鹿児島61.7%、静岡10.7%、兵庫9.8%、神奈川4.3%以下沖縄、大阪、北海道、千葉、東京、愛知の10県でほぼ100%となっています。海運と同じように目的地が非常に限られています。

3 鹿児島経済の成長を支える物流の課題と対策

人口減少、内需不足といった課題は日本全国どこでも同じですが、鹿児島はより深刻です。それから、東京、名古屋、大阪といった大消費地・人口集積地から物理的に遠隔の地にあるハンディを抱えるわけで、これを取り越えるということはなかなか難しい。一方で、物流インフラということについては、志布志港をはじめとして川内港などバルク指定港湾に指定され、施設も拡充することが決まっており、水準は高いと思います。このように物流活性化による経済成長のポテンシャルは結構ある

るんじゃないかと思っ
ています。物流関係者
のがんばりに期待し
たいところではあり
ます。課題と対策に
ついては、やはり地
元物流産業の育成と
か充実とかを政策と
して考えるべきじゃ
ないか。税制上の優
遇措置や規制緩和等
によってもっと企業
立地がやりやすいよ
うにする。強い物流
企業を育て

ることが結果的に、
鹿児島県の経済を支
えるということだと
私は確信しています。
さらに規制緩和等
による海運・航空の
活用。日本の内航
海運は優秀なもので
、もっと自由に運
航できるようにして
活躍してもらいた
いと考えます。また
、航空貨物は日本
の場合伸び

ていません。世界的
にみると、フェデ
ラルエクスプレス
、UPS、DHL、
TNTという会社
など、いわゆる少
数の巨大インテ
グレーターと称
する人たちが世
界のほとんどを
独占しています。
我が国の航空貨
物というのは非
常に規模が小さ
く、残念ながら
遅れています。こ
れにはいろんな
問題がありますが
、まず手続きが

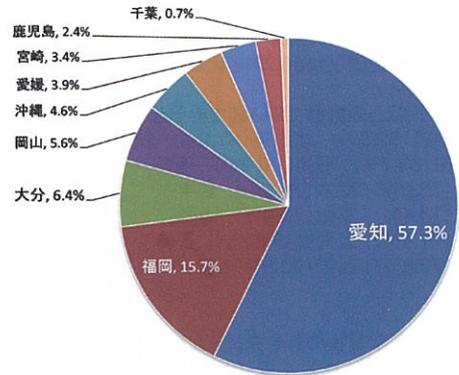
煩雑ですね。出発
から到着までの手
続きが非常に重
畳的で、本来ス
ピードが魅力は
ないですが、その
スピードを活か
していません。航
空貨物の場合、
混載貨物が多い
のでひと手間余
計にかかるのは
確かですが、し
かしそれを差し
引いてもちよつ
と時間がかかり
すぎると思います
。海運関係の外
航関係者に聞く
と結構、アジア
域内では航空貨
物が海運貨物の
方に落ちてきて
いるというのか
、移ってきてい
るようです。精
密機械だなんだ
だと、付加価値
の高いものが海
運に流れてきて
いるとおっしゃ
っています。上海
エクスプレスな
どもそうだと
思います。結局
、ジャストイン
タイムで時間通
り着くなら輸送
方法は何でも
いいわけで、そ
ういう意味で海
運が競争力を持
ってきているの
ではないですか
。航空の方も規
制緩和によりも
う少し手続きの
簡素化やスピー
ドを生かす工夫
をすべきと思
います。

2. 鹿児島県の物流

(4) 鹿児島発貨物(代表輸送機関=海運)の行き先

特徴

- 海運による鹿児島発貨物の目的地は限られている。愛知県以下計8県でほぼ100%



3日間調査計 36,216トン

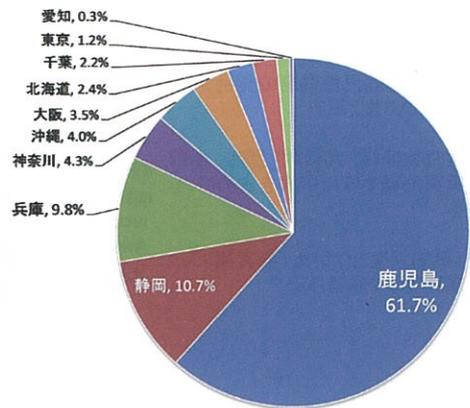
資料 14

2. 鹿児島県の物流

(5) 鹿児島発貨物(代表輸送機関=フェリー)の行き先

特徴

- フェリーによる輸送は、統計上はトラックによる輸送に集計
- フェリーによる鹿児島発貨物も海運同様、目的地は限られている
- 鹿児島県以下10県でほぼ100%
- 鹿児島県着が61.7%と高いのは県内離島等への輸送と考えられる



3日間調査計 3,474トン

資料 15