

第Ⅰ部 総論研究会

東アジアとのアクセス改善による福岡の成長戦略

はじめに

1. 総論の目的

経済統合の推進に伴い、国という単位的重要性は相対的に低下し、県・市町村という行政単位の重要性が高まる。すなわち、経済統合は都市間の競争の時代でもある。現在、東アジアでは経済統合が進展しているが、県・市町村は東アジアの経済統合の動きをうまく利用し、地域経済が発展するよう適切に対応していくことが求められている。

福岡県は、「福岡・アジア国際特区構想」を推進しようとしているが、そうした県レベルの戦略は、経済統合の時代には不可欠なものである。「福岡・アジア国際特区構想」では「国境を越えた経済圏形成に向けた都市戦略」が5本柱のひとつと位置づけられ、「福岡空港、北九州空港のアジア拠点空港化」、「博多港、北九州港のアジア中枢港湾化」等が推進される。総論では、福岡県とアジアとのアクセス改善効果を検証することで、東アジア経済の活力をどう取り込んだらよいか議論する。

内閣府は、平成23年度に「総合特区推進調査費」を予算計上している。「総合特区推進調査費」では、国際戦略特区5地区、地域活性化特区47地区の計52地区の経済特区が想定されている。これまでの日本の港湾政策は、サンフランシスコへの輸出を念頭に京浜港・中京港・阪神港の太平洋沿岸の主要港を重点とする政策が取られてきたが、これに博多港や北九州港の北部九州港、さらにもうひとつの港湾が重点港として位置づけられる。

2. 空間経済学のアプローチの適用

北部九州港が京浜港・中京港・阪神港並に格上げされた場合、福岡・九州はどのような経済的恩恵を受けるのであろうか。この問題を検証するため、われわれは空間経済学のアプローチを採用する。

空間経済学は、市場や部品へのアクセスにかかる輸送費が産業の空間分布(都市の産業集積、人口集積)に影響を与えるという考え方である。例えば、上海市場への近接性は東京と福岡では異なる。したがって、上海市場に近接するに必要な輸送費で割り引いた実質的な市場規模は、東京と福岡とは異なる。このため、上海市場の成長、あるいは、アクセスの改善は、東京と福岡の産業の空間分布、産業集積に異なる影響を与える。これが空間経済学の考え方である。

少子化のなか、2007年の都道府県別人口は1996年に比べ、東京圏(千葉、埼玉、神奈川)、静岡、名古屋、三重、福岡、沖縄を除き、減少している。今後とも日本の人口の減少が予測さ

れている。したがって、人口・産業・所得の地域別分布の問題を抜きにして、今後の日本の産業・所得分布を展望することはできない。アジア経済研究所が開発した空間経済学のモデルを適用すれば、人口減少と北部九州港開発構想が人口・産業・所得の地域別分布に与える影響を同一の枠組みで分析し、現実的なシミュレーション分析を行うことが可能である。

3. 博多港、北九州港のアジア中枢港湾化の検証

北部九州港が京浜港・中京港・阪神港並に格上げされた場合、福岡・九州はどのような港湾戦略を採用すればよいのであろうか。「福岡・アジア国際戦略特区構想」では「博多港、北九州港のアジア中枢港湾化」が計画されているが、果たして適切な計画なのであろうか。世界トップ5のコンテナ港湾は、シンガポール、上海、香港、深圳、釜山のアジアの港湾に独占されている。すなわち、世界のコンテナ物流はアジアの主要港を経由している。これに対し、日本の主要港のコンテナ取り扱い規模は、一桁小さな取扱量となっている。博多港、北九州港に至ってはさらに一桁小さなコンテナ取扱量となっている。このことから、博多港と北九州港の北部九州港はもちろん日本の主要港でさえ世界の物流の中心となることは不可能であることがわかる。北部九州港の現実的な選択は、アジア主要港とのアクセスを改善することであり、「博多港、北九州港のアジア中枢港湾化」は妥当な方針であろう。

それでは、博多港や北九州港の北部九州港と上海港とのアクセス改善によって、どのような効果が期待できるのか。われわれのシミュレーション予測では、北部九州港と上海港とのアクセス改善により、阪神港の物流を引き受け北部九州港の物流は増大し、福岡・九州の全地域、さらには中国地方の生産・所得水準が増大するという計算結果が得られた。特に、北部九州港と上海港の間にコンテナ車両を搭載できる RORO 船の拡充は、成田空港、中部空港、関西空港等、日本各地の貨物を代替し、福岡・九州地域の生産・所得水準をかなり増大する。

福岡とアジアとのアクセス改善による効果は、物流の増大のルートを介した福岡・九州地域の生産・所得水準だけでない。例えば、観光客の増大をもたらすことが引力モデルを用いた推計により確認されている。つまり、北部九州港-上海港間のアクセス改善、RORO 船の拡充は、観光増大をもたらすということが期待できる。「国境を越えた経済圏形成に向けた都市戦略」の実現は、まさに、「福岡・アジア国際戦略特区構想」の要となるプロジェクトである。

アクセスの改善は、手続き面の円滑化措置によっても実現できる。通関手続き、入国手続きに時間がかかるようでは、RORO 船就航の効果は限定的なものとなる。逆に言えば、「国境を越えた経済圏形成に向けた都市戦略」の実現のためには、手続きの円滑化は不可欠と考えられる。