

国際競争力強化のための 特区構想

末吉興一氏 北九州市長

「ルネッサンス構想」を策定、環境産業の一大拠点を形成し、また北九州学研都市を創設するなど、「都市経営」というコンセプトをもとに市政をリードしてきた北九州市長・末吉興一氏に、同市が提案する「北九州市国際物流特区構想」についてうかがう。

特区構想以前からの 取り組み

北九州市では、今回、政府が特区構想を打ち出す以前から、同様の構想を暖めていたということですが、その経緯についてうかがいたいと思います。

末吉 北九州市は、重厚長大産業で発展してきた地域です。産業構造の転換に対応するには、可能性があれば、あらゆることに挑戦しなければなりません。そういう認識から、地域特性を活かしたまちづくりを

模索してきたわけです。

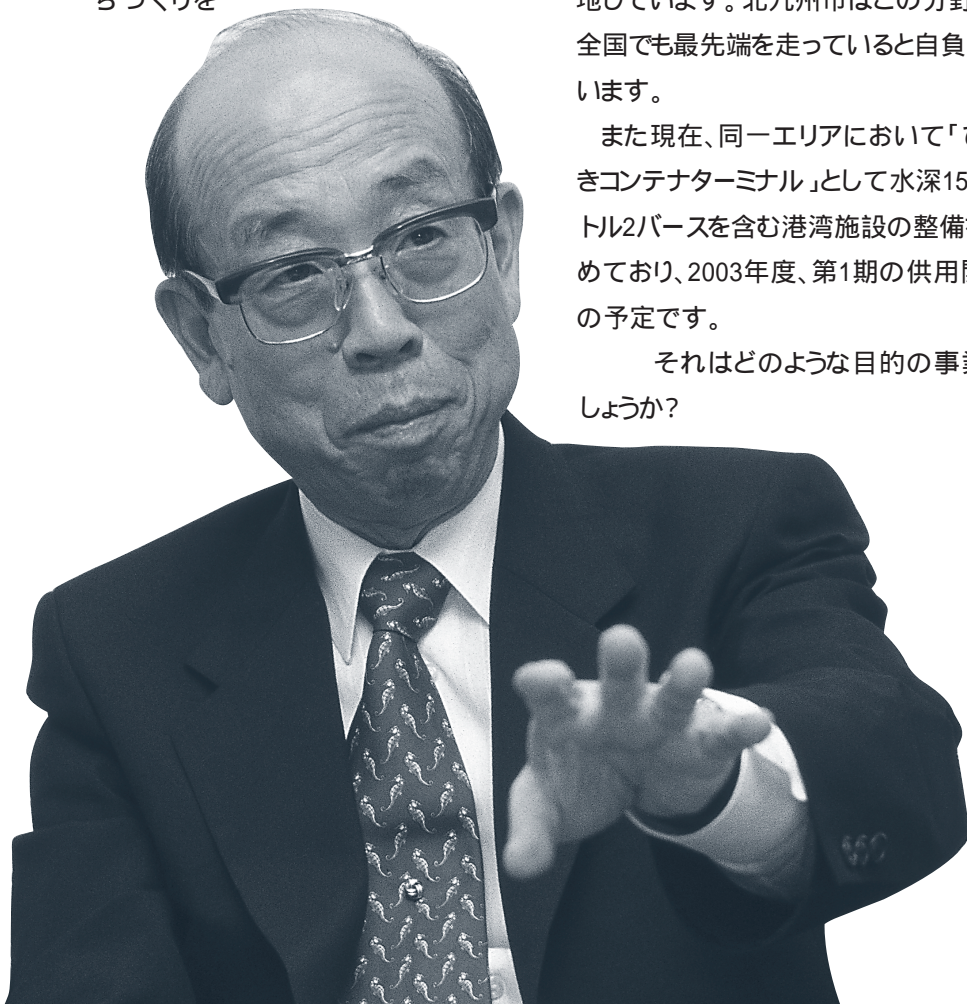
その一つが北九州エコタウン事業¹です。北九州市には若松区響灘地区という広大な遊休地があります。そこで環境産業を興そうということで、1997年に国のエコタウン地域指定を受け、北九州エコタウン地区として整備したものです。技術開発を行う実証研究エリア、事業化を進める総合環境コンビナート、中小企業のための響リサイクル団地の三つのエリアからなる同地区には、すでに12のリサイクル工場と約20の研究施設が立地しています。北九州市はこの分野で、全国でも最先端を走っていると自負しています。

また現在、同一エリアにおいて「ひびきコンテナターミナル」として水深15メートル2バースを含む港湾施設の整備を進めており、2003年度、第1期の供用開始の予定です。

それはどのような目的の事業でしょうか？

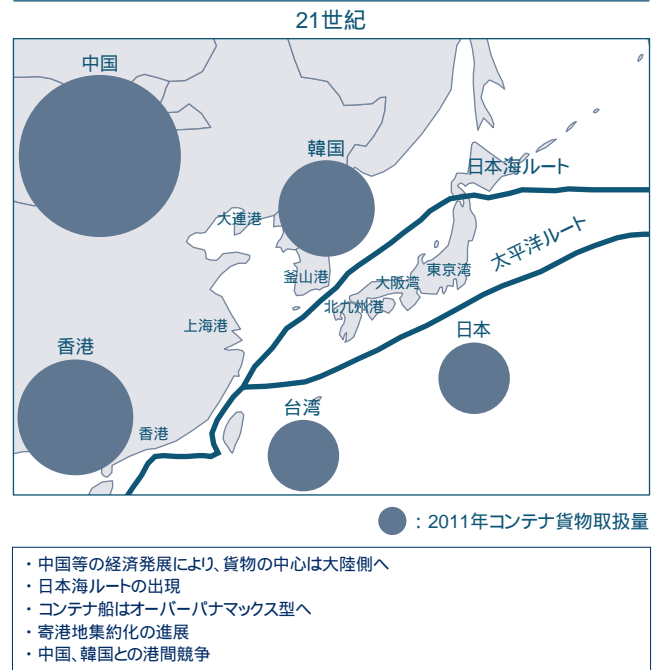
末吉 経済のグローバル化に伴って、加工貿易型の産業を支える物流分野の役割が増えています。成長著しいアジアの中でも、特に環黄海地域²の貨物量は今後とも伸びていくと予測され、その結果、20世紀と21世紀ではアジアの物流は大きく変わることになります。20世紀にはコンテナ貨物の中心は日本で、基幹航路は太平洋ルートでしたが、21世紀には貨物の中心は大陸側に移ります。そこで注目されているのが日本海ルートです。北米航路は従来の太平洋航路より、日本海を航行して津軽海峡を通る航路のほうがアメリカまで行く時間が2日間短縮されます（右頁・資料1参照）。そのルートをとると、中継点は朝鮮半島の南端が九州北部になります。つまり北九州は絶好の位置にあるわけです。事実、その航路上に位置する釜山は、水深15メートル岸壁の大水深港湾を整備することで、コンテナの取扱量を爆発的に伸ばしており、1980年には貨物取扱量が世界で16位でしたが、2000年には世界第3位の取扱量を誇るまでに至っています。

北九州市は対馬海峡をはさんで、釜山までわずか200キロメートルの距離です。この有利な地理的条件を活かして、大水深の港湾を整備することにより国際



資料1 日本周辺での基幹航路は1軸から2軸へ ~アジアの貨物重心が日本から大陸へ~

北米・欧州への基幹航路(太平洋ルート)へ新たに日本海ルートが加わる
日本海側にハブポートが必要



出所：北九州市資料

競争力を再生しようというものです。

産業の空洞化とともに日本の港湾の国際競争力の低下が指摘されています。

末吉 かつて船舶の大きさは、パナマ運河を基準にして設計されていましたが、現在、それを超える「オーバーパナマックス」と呼ばれる大型船が増えています。そういう船舶を着岸させるには、大水深のバースが必要になりますが、日本の港湾の多くはかつての基準で造られていて水深が足りません。加えてソフト面でも、24時間稼働ではないという使い勝手の悪さや高コスト体質があり、海運に関してはアジア諸国に完全に水をあけられているのが現実です。

そこで北九州市では「365日、24時間対応で港湾諸料金が日本一安い港」を旗印として、PFI法³に基づいて第1期整備事業を進めることにしました。港湾やガントリークレーン⁴などの施設整備とターミナル施設運営をセットとして、その

主体となる民間事業を内外で公募し、現在シンガポールのPSAという企業と日本企業で構成された計17社のグループを第一交渉権者として交渉中です。

内外公募とされたのは？

末吉 現在、国際的な海運では香港のハチソンとPSAが競争を繰り広げています。日本は遅れてしまいましたから、外国企業も視野に入れました。内外公募し、グローバルに活躍している企業の参画により、本市のポテンシャルである環黄海圏におけるハブポート機能を十分に活かすことを期待しました。

企業誘致と規制

環境産業の集積、港湾という物流インフラを整備することによって対内投資を促進させるというお考えですね。

末吉 今、あらゆる製造業が、中国をはじめとするアジアへ移転しています。これを何とか食い止めようにも、人件費で

はとても太刀打ちできません。それ以外の条件で競争するしかないわけです。

北九州市ではこれまでの取り組みによって、リサイクル環境産業の集積がありますから、進出する企業にとってみれば、廃棄物処理が容易でコストも安いというメリットがあります。また近い将来、国内で最も安く使える大水深の港湾ができます。

その他にも、北九州市には、中国、韓国に近く、発展する環黄海経済圏に位置しているという地理的優位性があります。さらに後背地の産業集積、利用可能な響灘地域という広大な土地もあります。そこに土地・建物のリース化といった手法を取り入れて進出企業の初期投資の低減を図るといった手立てをとれば、アジア諸国を相手にした企業立地の競争に勝ち、海外進出を考えている日本企業、あるいは外国企業を誘致できると考えています。

ところがそのような構想を進めようとす

1 エコタウン事業：あらゆる廃棄物を他の産業分野の原料として活用し、最終的に廃棄物をゼロにすること(ゼロ・エミッション)を目指し、資源循環型社会の構築を図る事業。北九州市では、環境・リサイクル産業の振興を柱とする「北九州エコプラン(経済産業省と環境省の承認)」を策定し、1997年7月に国の承認を受け、若松区響灘地区において具体的な事業に着手している。

2 環黄海地域：日本と韓国と中国に囲まれた黄海の沿岸地域。



ると、ネックとなる規制がいろいろと出てくるわけです。

具体的にはどのような規制でしょうか？

末吉 例えば土地利用や立地に関する規制です。響灘地区という広大な土地があるものの、埋立て地であることから、極めて厳しい土地利用の規制がかけられているわけです。製造業を目的とした埋立て地には、それ以外のものは建てられませんし、臨港地区内の規制により、住宅も建てられません。

あるいは電気事業の規制もあります。もともと重厚長大産業の工業地帯ですから、自家発電の設備を持つ工場が多く、余剰電力を抱えています。規制緩和を行い、これらの電力を自家消費と同様に利用できれば、電力事業者の半額の料金で提供できます。そのように知恵を出せば、電気や水道についてもコストを下げられることが分かりました。ところが、そこに電気事業の規制がかかってしまいます。自家発電や自社水源を活用すれば、低コストで新規立地企業に提供できるにもかかわらず、規制のためそれがかなわず、諸外国の候補地に差をつけられるということが実際にあったわけです。

状況を打開しようと、政府に規制改革を訴え続けてきたのですが、それが難し

い。調べてみると、法律によって規制されている以前に、政省令や通達による規制など法令以前のもの、あるいは省庁間で調整がつかない部分が山ほどあるわけです。それらの規制について一つずつ緩和のお願いをしていると、大変時間がかかる上、そもそも聴いてもらえません。規制は無目的なわけではありません。それぞれ理由があるわけですし、「北九州市だけ例外の扱いはできません」ということになります。

政府も日本の国際競争力の低下に十分危機感を持っていると思いますが、その意識が反映されにくいのでしょうか。

末吉 もちろん官僚の方々も危機感を持たれていますが、それでも、なかなか難しいわけです。例えば、交渉の席上、中央省庁の官僚の方々から「どの権限を緩和すればうまくいくのか？」とよく聞かれるわけですが、現実企業が進出を検討する時は、いろいろな条件をトータルで見ますから、こちらとしてもトータルな権限を持って交渉にあたりたいわけです。土地はリース方式でも結構です。埋立て目的にない事業も可能です。臨港地区に労働者の宿舎を建てられます。電気量は自家発電並みで供給できます。そういう柔軟な交渉ができなければ、

誘致競争において中国や韓国に到底太刀打ちできません。

そこで北九州市では、トータルなかたちで規制改革ができる仕組みについて、平成11年度から「産業再生特区」として検討してきました。

今回、政府が同じような特区構想を打ち出され、構造改革特区推進室が提案を募集されたため、いの一の番で「北九州市国際物流特区構想」(資料2参照)というかたちで提案したわけです。

これは北九州市の地理的ポテンシャルを活かして、大水深港湾などインフラを整備し、コスト低減を図り、合わせて通関・検疫サービスの24時間化を実現するなど規制改革によってソフト面を充実させる。トータルサービスにおいて国際競争力のある港湾をつくることによって、北九州市に環黄海圏におけるハブ港を目指そうという構想です。

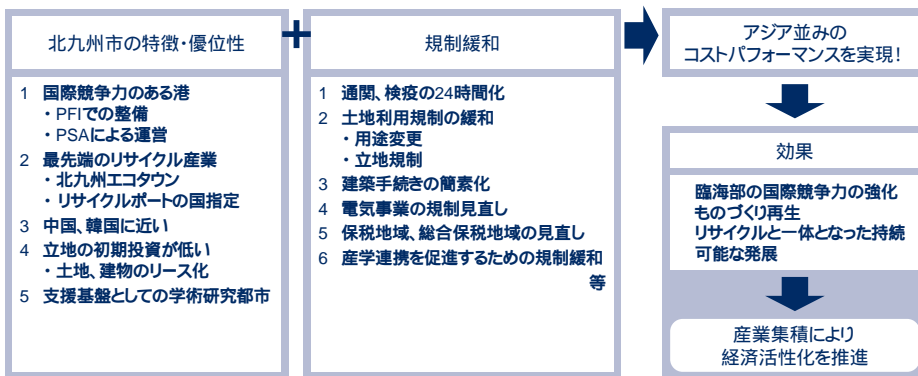
ちなみに北九州市に進出予定のPSAグループは世界からも注目されており、今年8月29日にはクレディスイス・ファーストボストン証券会社から「特区の成功の蓋然性が高く、規制緩和の恩恵を受けるため、今後、PSAグループに参加している企業に注目すべき」との評価をいただいています。

政府は今回の特区構想で免税措置や補助金を考えていないようですが、それについてはいかがお考えですか？

末吉 北九州市では対内投資促進を目的として、外国の都市とのパートナーシップの形成に取り組んでいます。1991年には環黄海経済圏構想を掲げて3カ国10都市⁵が加盟した「東アジア都市会議」を組織していますが、その会員都市である中国の天津市、大連市、青島市は経済技術開発区、また韓国の釜山市は関税自由地域を設定して、外資系企

資料2 北九州市国際物流特区構想

環黄海圏のハブポート
持続可能な発展を支える21世紀のものづくりの拠点



出所：北九州市資料

3 PFI法(「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」):平成11年7月30日成立。民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用した公共施設等の建設、維持管理及び運営の促進を図るための措置を講ずること等により、効率的かつ効果的に社会資本を整備し、国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。

4 ガントリークレーン：クレーンの一種で、大型の門型構造の起重機。長い両脚の下端に車輪があり、軌道上を移動する。橋型クレーン。

5 3カ国10都市：日本は北九州市・福岡市・下関市、中国は大連市・青島市・天津市・烟台市、韓国は釜山広域市・蔚山広域市・仁川広域市。

業に対する税制上の優遇措置も組み入れた経済政策を展開しています。

本来であれば、日本も規制緩和だけでなく、優遇措置も視野に入れた総合的な政策として取り組む必要があると思いますが、現在の日本の逼迫した財政事情からそれが許されないわけです。今や霞が関に税金の話を持っていくのは厳寒期にアイガー北壁に登るようなものです。免税措置や予算が無理なら、知恵を出すしかありません。北九州市としても補助金や土地の買い上げといった国の支援を主とする従来型の手法ではなく、規制改革でできることを積み上げながら、構想をさらに充実させていきたいと思っています。

地方分権の試金石

特区構想は自治体にどのような影響を与えるとお考えですか？

末吉 従来の経済政策は国が実施メニューを決めて、地方はそれを実行するだけというスタイルでしたが、今回の特区は地方が地域の特性をふまえて、規制緩和を行うというオーダーメイド型であり、より地域の実情に合った施策を出すことができますと思います。

またその結果として、自治体の組織能力を向上させる契機にもなると思います。今までは、中央からきた縦割りの政策について勉強するのが地方公務員でしたが、今後は、より主体性を持って施策を考えていかなければなりません。そのためには勉強が必要です。北九州市でも、港一つのことですが、1年半ほどかけて検討する中で、目に見えて人材が育ってきました。

特区は地方分権の進展にも寄与するでしょうか？

末吉 地方分権の試金石ということでしょう。これまでの分権は、地方は要求

はするけれど、結局、最後は国がいなければ駄目、そういうかたちだったことは否めない事実だと思います。今回の特区構想は、地方に先導的役割を任せる。その代わり責任も自らとれ、というものです。財政上の問題もありますから、いざとなれば首長の私が辞めればいいということでもありません。簡単ではありませんが、真の地方分権を確立するには、自治体が権限を持つとともに、それに伴う責任を引き受けなければならないことは認識しています。

今後の特区構想の推進において、どのようなことを望まれますか？

末吉 総合規制改革会議のヒアリングに出席しましたが、その際、三つのことをお願いしました。

一つ目は、政治のリーダーシップによって規制改革が早期に進むように、特区担当の窓口を一本化していただきたいということです。これは内閣府に構造改革特区推進室が置かれることで実現しました。

二つ目は、予備免許のような制度を設けて、事業が具体化しそうなところは先行的に実施させていただきたいということです。立地を検討する企業にしてみれば、本当に特区に指定されるのか、本当に国際競争力のある港ができるのか、それが分からなければ、意思決定はできません。ですから仮免許のような仕組みがどうしても必要です。

三つ目は、意思決定にスピードを持っていただきたいということです。現に、外国の有力企業が北九州市への立地を希望していたけれど、土地利用の用途変更規制の手続きのために、せっかくの話が流れたことがあります。議会で決をとるといった手続きが課せられているのですが、「その手続きは早くて半年、正式には1年はかかる」と言ったため、それだ

けでアウトになってしまうわけです。

今後、企業誘致を行っていく上で、新たな規制改革が必要になった場合、その適否の判断をできる限り迅速にしていただけのような法制度、組織体制を望んでいます。そのためには政府与党の政治家の方々、また内閣官房構造改革特区推進室には、担当省庁を強力に指導していただきたいと思っています。

今後の抱負についてお聞かせください。

末吉 特区は各地方に地域経済の活性化をもたらすもの、国全体の規制改革を進展させ得るもの、つまり、地方から現在の日本の閉塞観を打破する起爆剤として期待されているということでしょう。いわば誰かに風穴をあけてほしい制度だとすれば、その点、「北九州市国際物流特区構想」は規制緩和の目的と内容が明確です。時間、予算をかけずに規制改革という手法によって、成果をいち早く出せる構想と自負しています。

貿易立国の日本にとって海外からの貨物量の約99%を取り扱っている港湾機能の充実と臨海部の産業再生を図ることは、単に地域振興にとどまらず、わが国の臨海部の国際競争力の強化につながることであり、ぜひともこの構想を実現させていただきたいと考えています。

北九州市長

末吉 興一(すえよしこういち)

1934年生まれ。1958年東京大学法学部卒業。1958年建設省入省。1960年同省松原、下笠ダム工事事務所用地課長。1965年同省大臣官房人事課長補佐。1966年宮崎県企業局総務課長。1969年建設省道路局路政課長補佐。1972年同省同局道路総務課長補佐。1974年同省大臣官房人事課建設専門官。1975年宅地開発公団総務部人事課長。1976年建設省東北地方建設局総務部長。1978年自治省大臣官房地域政策課長。1980年建設省計画局不動産課長。1982年同省住宅局住宅総務課長。1984年同省河川局次長。1985年国土庁土地局長。1987年北九州市長(現職)

読者の皆様のご意見・ご感想をお寄せください。

h-bunka@lec-jp.com

