

巻頭エッセイ

国際競争力



川島 毅

国土交通省大臣官房技術総括審議官

1. 日本国際競争力

昨年4月、IMD（国際経営開発研究所、スイスにある民間の機関）が発表した国際競争力ランキングでは、日本は49カ国中、30位。

このことはマスコミでも取り上げられたが、その後6月に、NHKの「ビジネス塾、シリーズ企画、常識を疑え、日本の国際競争力は本当に低いのか」では、奥井規晶氏（KPMGコンサルティング）が、
・IMDの国際競争力のランキングは経済の実力というよりは、グローバル化という観点での魅力度。
・ユーロの通貨統一などで、地域の経済圏を共通化しようとしているヨーロッパが高くなるのはあたり前、日本が30位だからといって、必ずしも不安になる必要は無い。

・日本はGDPが、世界2位、国民一人あたりも2位、平均寿命も世界一、主要都市での犯罪発生率は世界ダントツで低い。

・輸出額は、一位アメリカ、二位ドイツ、日本が3位でフランス、イギリスと続く。

・日本の輸出は過去10年間で1.7倍に伸びている。

・物を作る時のノウハウ、他の国も追いかけてくるだろうが、そのまま追い抜かれるのではなくさらに先に行く、そういった努力をしていくことが大事。

・変わる勇気、スピードを持った企業が生き残る。と話しておられた。

世論、マスコミでは悲観論が先行しているが、事実は少し違い、この番組の中でも実例として紹介されていたような、企業の努力に日本の国際競争力が支えられているように思う。

2. 日本の製造業

日本は、食料の6割、エネルギーの9割を海外から輸入し、財・サービス輸出の総額の8割を製造業が稼いでいる。豊かな国民生活を今後とも維持するためには、製造業の国際競争力の維持、向上が必要であることは自明の理であろう。

失われた10年と言われているが、製造業の労働生産性の国際比較を見てみると、アメリカ、日本、フランス、ドイツ、イギリスの順で、日本は世界トップレベル。また90年代後半の年平均伸び率でも、アメリカの次に日本とドイツが肩を並べ、以下フランス、イギリスの順。日本の製造業はがんばっている。

アジアでは、アセアン、珠江デルタ、長江デルタが発展し、日本もこれらの地域との国際分業により発展してきたが、今後はさらに、東北中国、西部開発、シベリア資源開発、大メコン地域開発が想定されている。これらの地域との国際分業体制の確立が重要な課題だと思う。

3. 港湾の国際競争力

日本の製造業やその国際分業体制を支える電力・通信・運輸等の、サービスの内外価格差が指摘されて久しい。港湾についても、先日、日本経済新聞夕刊で

・去年のコンテナ取扱量はアジアの港が上位を独占、1位香港、2位シンガポール、3位釜山、4位上海、5位高雄、6位深圳。

・東京港は18位、1980年に世界4位だった神戸港は20位以下に低迷。

と報じられていた。

この原因としてアセアン、中国の発展、アメリカ・ヨーロッパへの輸出の急増と、日本の港湾がアジアの中で国際競争力とハブ機能を失いつつあることがあげられる。

港湾関係者の間では、ここ数年来危機感が深まっており、アジアの主要港並みのコスト、サービスの実現を目指した改革への努力が始まっている。民間では、一昨年から、元日をのぞく24時間364日オープン労働協約がなされ、役所も縦割りの壁を越え、港湾、輸出入手続きのワンストップサービス・シングルウィンドウ化をこの夏に始めるべく準備を進めている。

4月に認証された構造改革特区の第一弾57件のうち、国際物流関係特区は11件で、このうち国際港湾機能の強化に関するものは9件である。たとえば、北九州市の国際物流特区は、環黄海圏における地理的優位性を活かし、響灘コンテナターミナルの完成とあいまって、通関サービスの向上、電力供給の規制緩和などにより、アジアにおける戦略的な産業立地環境を提供し、新規企業誘致、雇用創出を目指すものでその実現が期待される。

危機感を持つことは改革のバネとして必要であるが、度をすぎた悲観論、とくに現場を踏まえぬ観念論からはなにも生まれない。

各企業や、国、地方の行政で、改革に取り組んでおられる方々の努力と連携に「日本の元気」が懸かっていると思う。