

# 国土技術政策総合研究所資料

TECHNICAL NOTE of  
National Institute for Land and Infrastructure Management

No. 479

September 2008

## デルファイ法に基づく 国際経済・交通に関する将来シナリオの設定

柴崎隆一・石倉智樹・安部智久・渡部富博・山根隆行  
吉田恒昭・阿部一知・根本敏則・花岡伸也・小野憲司

Future Scenario of International Economics and Transport  
Based on Delphi-Method

Ryuichi SHIBASAKI, Tomoki ISHIKURA, Motohisa ABE  
Tomohiro WATANABE, Takayuki YAMANE, Tsuneaki YOSHIDA  
Kazutomo ABE, Toshinori NEMOTO, Shinya HANAOKA, Kenji ONO

国土交通省 国土技術政策総合研究所

National Institute for Land and Infrastructure Management  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan

## デルファイ法に基づく 国際経済・交通に関する将来シナリオの設定

柴崎隆一\*・石倉智樹\*\*・安部智久\*\*\*・渡部富博\*\*\*\*・山根隆行\*\*\*\*\*・吉田恒昭\*\*\*\*\*・  
阿部一知\*\*\*\*\*・根本敏則\*\*\*\*\*・花岡伸也\*\*\*\*\*・小野憲司\*\*\*\*\*

### 要 旨

国際交通インフラの将来像やそのあり方に関する議論を行ったり、またその一環として国際貿易額や貨物流動量といった貨物需要の将来予測を行う際には、これらの前提条件となる社会経済やインフラの状況に関する諸変数に関する将来予測値が必要となる。その簡便な予測方法としては、過去のトレンドに基づき、そのトレンドをそのまま外挿するか、あるいは計量経済学的手法を適用することなどが考えられる。しかしながら、これら諸変数の将来予測値は、経済政策を含む多数の要因が複雑に影響することもあり、非常に大きな不確実性を有していると考えられ、特に、長期的な予測を行う際や、大きな時代趨勢の変化が生じると予想される状況下においては、上記のような手法で将来予測を行うことには大きな困難が伴う。

そこで本稿は、上記のような、東アジア地域を中心とした国際経済や交通のあり方に関する議論や、将来予測を行う際の一助とすることを目的に、多数の専門家に同一のアンケートを複数回繰り返すことによって、回答者が有する将来見通しの明確化と意見の収斂等を図るデルファイ法に基づいたアンケート調査を行い、最も蓋然性の高い将来シナリオをとりまとめるものである。

キーワード： 将来シナリオ，デルファイ法，国際経済，国際交通，東アジア

---

\* 港湾研究部主任研究官，\*\* 空港研究部主任研究官，\*\*\* 管理調整部国際業務研究室長，\*\*\*\* 港湾研究部港湾システム研究室長，\*\*\*\*\* 前副所長（現（財）港湾空間高度化環境研究センター），\*\*\*\*\* 東京大学大学院新領域創成科学研究科教授，\*\*\*\*\* 東京電機大学工学部教授，\*\*\*\*\* 一橋大学大学院商学研究科教授，\*\*\*\*\* 東京工業大学理工学研究科准教授，\*\*\*\*\* 国土交通省港湾局

〒239-0826 横須賀市長瀬3-1-1 国土技術政策総合研究所

電話：046-844-5028 Fax：046-844-6029 E-mail：shibasaki-r92y2@ysk.nilim.go.jp

## **Future Scenario of International Economics and Transport Based on Questionnaire Survey by the Delphi Method**

**Ryuichi SHIBASAKI\*, Tomoki ISHIKURA\*\*, Motohisa ABE\*\*\*,  
Tomihiko WATANABE\*\*\*\*, Tsuneaki YOSHIDA\*\*\*\*\*, Kazutomo ABE\*\*\*\*\*,  
Toshinori NEMOTO\*\*\*\*\*, Shinya HANAOKA\*\*\*\*\*, Kenji ONO\*\*\*\*\***

### **Synopsis**

For a discussion on a future vision of international transport infrastructure and forecast on future trade and cargo demand, predicted figures for variables in socio-economics and infrastructure should be given as prerequisites. They will be simply estimated by extrapolation of past trends or based somewhat on econometric methodology. However, these figures may be very uncertain and difficult to estimate, especially in long-term forecasting with large changes over time.

In this report, a questionnaire survey was conducted targeting many experts based on the Delphi method which seeks to consolidate expert opinions by repeating questions on the same subjects. The most probable future scenario for international economics and transport in East Asia was summarized in order to contribute to the discussion on the direction they will take in the future and how they ought to be.

**Key Words:** Future Scenario, Delphi Method, International Economics, International Transport, East Asia

---

\* Senior Researcher, Port and Harbor Department, \*\* Senior Researcher, Airport Department, \*\*\* Head of International Coordination Division, Administrative Coordination Department, \*\*\*\* Head of Port System Division, Port and Harbor Department, \*\*\*\*\* Professor, the University of Tokyo, \*\*\*\*\*, Professor, Tokyo Denki University, \*\*\*\*\*, Professor, Hitotsubashi University, \*\*\*\*\*, Associate Professor, Tokyo Institute of Technology, \*\*\*\*\*, National and Regional Planning Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism  
National Institute for Land and Infrastructure Management, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism  
Nagase 3-1-1, Yokosuka, 239-0826 Japan  
Phone : +81-46-844-5028 Fax : +81-46-844-6029 E-mail : shibasaki-r92y2@ysk.nilim.go.jp

## 目 次

1. はじめに .....	1
2. 社会経済状況の将来予測に関する最近の文献と本研究の特徴 .....	1
3. アンケート調査の概要 .....	1
4. アンケート調査の集計結果 .....	3
5. アンケート調査結果に基づく将来シナリオ .....	5
5.1 国際経済シナリオ .....	5
5.2 国際交通シナリオ .....	8
5.3 各シナリオの整合性とリスクに関する考察 .....	12
6. おわりに .....	13
謝辞 .....	13
参考文献 .....	13
付録 A アンケート調査実施時(第1回)の配布資料 .....	49
付録 B アンケート調査結果の詳細 .....	56



## 1. はじめに

国際交通インフラの将来像やそのあり方に関する議論が行ったり、またその一環として国際貿易額や貨物流動量といった貨物需要の将来予測を行う際には、これらの前提条件となる社会経済やインフラの状況に関する諸変数（人口、GDP、関税等の貿易障壁、港湾開発や船舶大型化の進捗状況、燃料費等のコスト等）に関する将来予測値が必要となる。その簡便な予測方法としては、過去のトレンドに基づき、そのトレンドをそのまま外挿するか、あるいは計量経済学的手法を適用することなどが考えられる。このうち、人口については、他の変数に比べれば比較的確定的な予測が行えるとの指摘もある<sup>1)</sup>ものの、全般的に言えば、これら諸変数の将来予測値は、経済政策を含む多数の要因が複雑に影響することもあり、非常に大きな不確実性を有していると考えられる。特に、長期的な予測を行う際や、大きな時代趨勢の変化（ギャップ）が生じると予想される状況下においては、上記のような手法で将来予測を行うことには大きな困難が伴う。

そこで本稿は、上記のような、東アジア地域を中心とした国際経済や交通のあり方に関する議論や、将来予測を行う際の一助となることを目的に、専門家へのアンケート調査を実施することにより、国際経済・交通分野において将来起こり得る状況を探るものである。具体的には、国際経済・交通分野全般にわたって用意した多数の設問に対し、同一の回答者に複数回（本調査では2回）アンケートを繰り返すことによって、回答者が有する将来見通しの明確化と意見の収斂等を図るデルファイ法を適用し、国際経済・交通分野全般にわたる将来動向を展望するものである。以下、2. では中長期的な将来予測に関する既往文献のレビューを行い、3. ではアンケート調査の概要について紹介した上で、4. で調査結果を述べ、5. でその結果に基づく最も蓋然性の高い将来シナリオをとりまとめ、最後に6. で今後の展望・活用方法について述べる。

## 2. 社会経済状況の将来予測に関する最近の文献と本研究の特徴

専門家へのアンケート調査に基づく将来予測に関して、わが国においてもっとも有名な調査は、文部科学省による「科学技術の中長期発展にかかる俯瞰的予測調査」<sup>2)</sup>であろう。この調査は、1971年より5年に一度実施され、最新の2005年に実施された第8回調査では、科学技術全般にわたる13分野・130領域・858予測課題を対象とし、155名の回答者による回答結果が収録されて

いる。このうち社会基盤分野は14領域・97課題で構成されており、このなかには、「東アジア経済圏や太平洋航路などに適用可能な50～60ノット級の高速海上輸送手段」、「貨物輸送における効率化を図るために、鉄道と道路、道路と港湾・空港、鉄道と港湾・空港の結節を円滑にし、結節点における時間・コストを削減するシステム」等の実現時期を尋ねる設問もあるものの、本研究の立場からは、この調査はあくまで科学技術の将来実現可能性に関する調査であり、社会経済状況の変化に関する設問は存在しないこと、また全分野をカバーするため国際交通分野に関する設問はごくわずかであること、などを指摘できるだろう。

また、この他にも、いわゆる「将来予測」に関する書籍・文献は数多く出版されている。最近出版された関連の書籍に限ってみても、産官学600名超を対象に実施したアンケート調査に基づき日本と世界の政治・経済・社会全般について展望した宮川<sup>3)</sup>、長期的な世界・アジアの人口予測に基づき経済成長の予測も行いながらアジアの将来を論じた小峰<sup>1)</sup>、電力中央研究所のメンバーにより取りまとめられた日本経済の将来シナリオ<sup>4)</sup>、早稲田大学商学部産業経営研究会による日本経済の展望<sup>5)</sup>などがあげられ、あるいは各総合コンサルタントや新聞社等も毎年のように将来予測に関する書籍を出版している（たとえば文献6)など）。特に、前出の宮川<sup>3)</sup>はアンケート調査結果に基づき、多岐にわたる分野に関して日本と世界の将来展望を述べており、本研究と方向性が最も近い。これとの比較において本研究の特徴をあげれば、本研究においては国際交通分野とこれに関連する国際経済・政治分野を対象を絞っていること、調査手法として同一の回答者に複数回アンケート調査を実施するデルファイ法を適用していること、および当初から国際貿易や交通流動の将来予測モデルにおいて活用することを念頭に設問が設定されていること、などがあげられる。

## 3. アンケート調査の概要

本調査は、土木学会国際交通ネットワーク戦略研究小委員会（委員長：黒田勝彦神戸大学名誉教授）内に設置された将来シナリオ・ライティングWG（主査：吉田恒昭東京大学教授および阿部一知東京電機大学教授）との連携・協力のもと、実施したものである。調査概要を表-1に示す。調査方法としては、1.でも述べたように、同一の回答者に複数回アンケートを繰り返すことによって、回答者が有する将来見通しの明確化と意見の収斂等を図るデルファイ法を採用した。デルファイ法の最大の

特色は、2回目以降のアンケートで、前回の調査結果を回答者にフィードバックし、回答者が全体の意見の傾向を見ながら設問を再評価する点にある。なお、デルファイ法は、1950年代にアメリカの研究機関によって初めて採用され、その名は、古代ギリシャで神託地として栄えたデルフォイに因んでいる。本調査では、合計2回の調査を実施した。なお、2回目の調査においては、設問ごとに1回目の集計結果を提示し、必要に応じて各自の回答を修正する形式とした。

設問内容については、「東アジア地域を中心とした国際経済や交通のあり方に関する議論や、将来予測を行う際の一助となること」を目的としていることから、著者らや同分野の研究者らが開発している国際経済モデルや国際交通モデルを参考に、それらのモデルにおける入力として活用したり、出力結果を検証する際に利用することを念頭に置いて設定する必要がある。同時に、モデル構築の背景として、あるいはより幅広く一般的（定性的）な議論を行う際にも参照できるよう、国際経済・交通分野全般にわたって多数の設問（表-1に示すように、国際経済分野において全81問、国際交通分野において小問も含め全103問の合計184問）を用意した。なお、設問の大項目・中項目については表-2を、具体的な設問内容については、図-2に示される調査結果の設問文を参照されたい。

調査方式は、原則として、電子メールで依頼し、エクセルファイル上でプルダウンの選択を行うか数値を記入する方式とし、一部において、印刷した回答票を郵送送付・回収する方式も用いた。また、調査時の配布資料としては、依頼状・回答用紙のほかに、将来人口に関する前提条件（1.でも述べたように、他の変数に比べれば比較的確実性の高い将来予測が国連によって実施されている<sup>7)</sup>ため、本調査ではこれを調査の前提条件とすることとした）、および各設問内容に関連する情報を掲載した参考資料を用意した。なお、付録Aの依頼状にも記載したとおり、本調査では、特に断りがない限り、「アジア地域」とは国連定義のアジア全域を指し、一方、「東アジア地域」とは北東・東南・中央・南アジア地域（ロシアのシベリア地方・カザフスタン・トルクメニスタン・アフガニスタン・パキスタン以東）を指すものとした。

設問の形式としては、最も標準的な設問においては、短期（2010年頃）・中期（2015年頃）・長期（2020年頃）・超長期（2020年以降、概ね30-40年後）の4つの時期ごとに、「大いに進展（または、設問により、加速・拡大・増加・上昇・正方向へ影響）する」から「大いに後退（または、減速・縮小・減少・下落・負方

向へ影響）する」までの5段階から、設問文の内容がどの段階に相当するかの予想を、選択して回答するものである（図-1に示す回答用紙も参照されたい）。ここで、特に断りのない限り、各時点の回答は、一期前の回答結果等を基準にするのではなく、現在の状況を基準に回答するものとした。これは、一期前の回答結果は回答者によって異なるため、集計が困難となるのを防ぐためである。また、いくつかの設問においては順位（スペースの都合上、4位まで記入するものとした）を尋ねる形式となっており、これらの設問では、2020年時点を想定して回答するものとした。その他にも、一部の設問では、時期ごとに便数や船舶サイズ等を尋ねる形式となっている。また、アンケート調査の中項目（表-2において箇条書きで示された各項目に相当）ごとに、当該項目に関する専門度について、自己申告により4段階（大・中・小・なし；「専門度なし」の回答は無回答と同一とみなした）で回答するものとした。

以上で述べたように設計されたアンケート調査について、国際交通や国際経済を専門とする200~300名程度の研究者・実務者に広く協力を呼びかけた結果、設問が多岐に渡った大規模な調査であるにもかかわらず、最終的に93名から回答を得ることができた。回答者属性の内訳については、表-1を参照されたい。なお、電子メール等を通じて多数の専門家に調査依頼を行ったため、回答率は算出できない。また、各項目ごとの回答数や専門度の内訳等については、付録Bに収録した調査結果の詳細版を参照されたい。

表-1 アンケート調査概要

1. 実施時期  
第1回：2008年2月、第2回：2008年3月
2. 設問数  
・国際経済分野（政治・経済全般、貿易・経済連携政策等）81問  
・国際交通分野（荷主、港湾・海運、空港・航空、陸上輸送、共通政策）103問  
合計184問
3. 回答方法  
電子メールで依頼しエクセルファイル上で回答（一部郵送調査も実施）
4. 調査時配布資料  
・調査依頼状および前提条件（付録Aに掲載）  
・設問文兼回答用紙（サンプルを図-1に掲載）  
・参考資料（紙幅の都合上省略）
5. 設問形式（図-1および付録Aの依頼文も参照）  
・最も標準的な設問においては、短期（2010年頃）・中期（2015年頃）・長期（2020年頃）・超長期（2020年以降、概ね30-40年後）の4つの時期ごとに、「大いに進展（または、設問により、加速・拡大・増加・上昇・正方向へ影響）する」から「大いに後退（または、減速・縮小・減少・下落・負方向へ影響）する」までの5

段階で回答

- ・アンケートの中項目ごとに、専門度（大・中・小・なしの4段階）を自己申告により回答

6. 回答者数

93名

（うち大学：20名，官公庁：37名，公的機関：11名，民間：25名）

表-2 アンケート調査における質問項目

A 国際経済に関するシナリオ	
A-1 政治経済全般	
・アジア地域の政治・経済・外交	
・経済成長	
・地域開発	
A-2 貿易・経済連携政策	
・貿易進展および円滑化	
・FTA・EPA	
A-3 その他の経済政策・動向	
・政府支出・資本形成	
・財政・金融・為替	
・教育・労働	
・環境	
・産業動向	
B 国際交通に関するシナリオ	
B-1 荷主関連	
・SCM・DCMの高度化、生産拠点立地動向、その他の物流動向など	
B-2 港湾・海運関連	
・東アジアを中心とした海上輸送需要の動向	
・船会社の戦略	
・国際RORO船・国際フェリー輸送の進展	
・超大型コンテナ船の建造・就航等	
・コンテナターミナル整備・拡張やメガオペレーターの動向	
・旅客需要（客船クルーズ）	
・海上輸送の安全性・セキュリティ	
・日本・アジアの港湾・海運政策	
B-3 航空関連	
・東アジア地域における航空市場の動向	
・東アジア地域における航空政策	
・航空輸送におけるセキュリティ	
・日本における空港・航空関連の動向	
B-4 内陸輸送・インターモーダル輸送関連	
・クロスボーダー輸送の進展	
・内陸交通インフラへの投資	
B-5 その他	
・東アジア地域における運輸政策の連携・共通政策の可能性	

4. アンケート調査の集計結果

以上の方法に基づき実施したアンケート調査について、全設問の最終結果（2回目調査の集計結果）を p.14～46 の図-2 に示す。ここで、結果の集計においては、アンケート調査の中項目ごとに尋ねた専門度に基づいた、重み付き集計を行った。すなわち、専門度「大」として回答された結果を3倍、「中」を2倍、「小」を1倍、

「なし」は0倍（＝集計対象とせず）として集計した。また、順位を尋ねる問題においては、1位を4点，2位を3点，3位を2点，4位を1点として上記専門度も加味して点数を集計した。また、原則として、無回答は集計から除いたが、「分からない」を選択した回答は集計に含めている。

1回目と2回目の比較，専門度別の比較等，詳細な結果については付録Bを参照されたい。付録Bに収録した詳細結果をみてもわかるように，ほとんどの設問においては，1回目と2回目の結果に大きな差異は見られなかった。また，図-2のグラフにおいてピークが2つに分かれるなどといった設問はあまり多くなく（例外としては，たとえばA-20の超長期における予測結果など），全体的に回答者間のばらつきはあまり大きくなかった。ただし，付録Bに示されるように，専門度の大小では回答の傾向がやや異なり，設問によっては，専門度が高い者ほど「大いに進展する」や「大いに後退する」等の両端の結果を選択し，専門度が低い者ほど「横這い／現状維持」といった中間的な結果を選択する，という傾向が見られた。

本章では，本アンケート調査結果を全般的に包括した国際経済・交通分野における将来展望を述べるが，以下では，その前に，典型的，あるいは議論をよびそうなくつかの設問について個別に言及することとする。

A. 国際経済分野

(Q-A14) 東アジア諸国の実質経済成長率は、中国を除いて近年4～6%で推移しています。今後、成長率は現状と比較してどのように推移すると考えられますか。

p.16に示される集計結果によれば，短期（2010年頃を想定）・中期（2015年）的将来においては，現状よりもやや増加率が大きくなると予想した回答者が多かった一方で，長期（2020年）・超長期（2020年以降）においては，現状よりも増加率が緩まると多くの回答者が予想していることがわかる。これは，今後10～15年程度は，インド等をはじめとする発展途上国各国がこれまで以上に経済成長すると予想されるものの，その後は，東アジア域内の経済成長が一段落し，安定成長へ向かうことを示唆しており，世の中の大方のエコノミストの見立てとも概ね一致する見解といえよう。同様に，続くQ-A15の中国における今後の経済成長を予想する設問では，短・中期的には現状維持，長・超長期的には成長が減速するとの予想が大勢を占めている。



## 国際経済・交通シナリオに関するアンケート調査 ～A. 国際経済に関するシナリオ～

氏名

所属

※2回目の調査時にご記入頂いた内容とともに、集計結果をご報告致します。

ここでは、国際経済に関するシナリオについてお伺いします。

各設問について、時期ごと、または順位をご回答ください。なお、「2020年～」の欄には、長期的な視点での将来予測をご回答ください(概ね30～40年後)。また、各時点の回答は、現在を基準にお答えください。

特に時点の説明なく順位のみをたずねている設問は、2020年頃の状況を想定してお答えください。

なお、特に断りがなければ、「アジア地域」とはアジア全域を、「東アジア地域」とは北東・東南・中央・南アジア地域(ロシアのシベリア地方・カザフスタン・トルクメニスタン・アフガニスタン・パキスタン以東)をさします。

回答番号についての説明						
※ご回答は、設問選択肢に応じて、下記番号(0～5)または○・△・×をご入力ください。						
※なお、自由記入などの設問へは、直接、文字、数値等をご回答ください。						
回答番号 ※ご回答は、設問選択肢に応じて、下記番号(0～5)をご入力ください。						
実現可能性	○実現する	△やや/部分的に実現する	×実現しない	?わからない		
回答番号 設問選択肢	5 (高い)	4 (やや高い)	3 (中立)	2 (やや低い)	1 (低い)	0
加速or減速/ 拡大or縮小/ 増加or減少/ 進展or後退	↑↑大きく/全面的に 加速・拡大・増加・進展 する	↑緩やかに/部分的に 加速・拡大・増加・進展 する	→横ばい/現状維持	↓緩やかに/部分的に 減速・縮小・減少・後退 する	↓↓大きく/全面的に 減速・縮小・減少・後退 する、マイナスとなる	?わからない
影響の度合い	↑↑増加方向に大きく 影響する	↑増加方向に多少 影響する	→ほとんど影響しない	↓減少方向に多少 影響する	↓↓減少方向に大きく 影響する	?わからない
上昇or下落	↑↑大幅に上昇する	↑やや上昇する	→横ばい/現状維持	↓やや下落する	↓↓大幅に下落する	?わからない
専門度	◎大	○中	△小	×なし*		

\*専門度×(なし)の場合はご回答いただかなくて結構です。

### A-1. 政治・経済全般

①アジア地域の政治・経済・外交		本分野に関する専門度を選択してください。 ◎・○・△・×							
No	設問内容	ご回答欄				～2010年(短期)	～2015年(中期)	～2020年(長期)	2020年以降(超長期)
	アジアにおける政治的安定(広域)	資料編 ページ	回答方法						
1	アジア地域は、全体的に見てより安定化に向かうと考えられますか。	A-1～5	進展or後退	時期毎					
2	北東アジア(日本・中国・韓国・北朝鮮・ロシア)地域は、概ね安定化に向かうと考えられますか。		進展or後退	時期毎					
3	ASEAN(10国)地域は、概ねより安定化に向かうと考えられますか。		進展or後退	時期毎					
4	南アジア(インド・バングラデシュ・パキスタン・スリランカ・ネパール・ブータン)地域は、概ね安定化に向かうと考えられますか。		進展or後退	時期毎					
5	東アジア地域において、EUのような政治・経済的統合が実現すると思いますか。	-	実現可能性(○・△・×)	時期毎					

図-1 アンケート調査の設問文および回答用紙のサンプル(紙ベース回答用の例)

(Q-A20) 中国政府は、2000 年頃より、国内格差の是正を目的として、西部地域の重点開発施策を進めています。このような施策の実施により、中国国内の東西格差（1人あたり GDP の省間格差）は縮小されると思いますか。あるいは、施策の実施にもかかわらず、引き続き沿岸地域への投資が活発になされ、格差が拡大されると思いますか。

この設問は、全体からいえば少数ではあるが、p.17 に示されるように、回答のピークが分散している例である。中国政府の西部大開発政策にもかかわらず、短・中期的には東西格差は拡大する方向にあると予想する回答者が多い一方で、長・超長期的のスパンにおいて政策効果が現出するかどうかは意見が分かれた。超長期的には格差はある程度縮小するとした回答者が最も多かったものの、超長期的にも格差は拡大傾向にあるとした回答者も3割近くを占める結果となった。

## B. 国際交通分野

(Q-B29) 2009 年前半には1万6千 TEU クラスの超大型コンテナ船の就航が予定されていると言われています。今後、コンテナ船の大型化はどの程度まで進むと考えられますか。

p.33 に示されるように、超長期的に見ても、最大でも18,000~20,000TEU クラス船にとどまるとの予想が大半を占めており、コンテナ船の大型化は間もなく頭打ちになる可能性が高いことが伺える。

(Q-B-31)①（超大型コンテナ船の）東アジア地域における寄港地について、1ループあたり何港程度となると考えられますか。②また、主要な寄港地としてはどこが考えられますか。

p.33, 34 に示されるように、東アジアにおける超大型コンテナ船の寄港地数はおおむね3~5港と予想され、5位までに日本の港湾がランクインしていないことから、超大型コンテナ船が日本に寄港する可能性は低いということが示唆される。

(Q-B-32) 日本の近隣諸国では、上海港、釜山新港、光陽港などに代表されるハブ機能を有する港湾の整備・拡張が進められています。東アジア地域における港湾整備量（現状および将来計画のバース数など）や、将来の貨物需要を勘案した場合、①相対的に港湾整備計画の実現性が高い（または、前倒して整備される）と想定される港をお答えください。②また、相対的に港湾整備計画の実現性が低い（または、予定よりも整備が遅れる）と想定される港をお答えください。

p.34 に示されるように、上海・深セン・天津などの中国の諸港湾において整備計画の実現性が高く、前倒し

で整備される可能性が高い一方で、光陽・釜山・高雄など韓国・台湾の港湾を中心に計画の実現性が低いと予想されている。釜山新港はいずれの設問でも第2位であるが、スコアを見ると「実現性低い」の方が上回る結果となっている。

(Q-B-38) 今後、米国向けコンテナ貨物については、輸出国の港湾で貨物の全量検査が義務化されます。このような施策の実施等により、港湾でのリードタイムは、現状と比べて何日程度長期化すると考えられますか。施策の長期的な方向も勘案してお答えください。

p.35 に示されるように、米国向け貨物の全量検査義務化により、当面（短期的）には3日程度リードタイムが伸びるものの、その後は技術の進歩等により、時間の経過とともに少しずつ短縮し、最終的（超長期的）には現状程度か現状より1~2日長い程度にまで戻ると予想される。

## 5. アンケート調査結果に基づく将来シナリオ

前章の結果に基づき、筆者間で議論を重ねることにより、国際経済・交通全般において最も蓋然性の高い将来シナリオを設定した。その結果を以下の5.1および5.2に示す。また、設定したシナリオについて、各項目・分野間で整合性が図られているかについても検討を行った。その結果を5.3に示す。

### 5.1 国際経済シナリオ

#### (1) アジア地域の政治・外交

アジア地域全体の政治・外交的な状況は関係各国の忍耐強い対話によって、例えば北朝鮮の核放棄のための6カ国協議に見られるように、短・中期的には急激な改善変化は見られないが、長・超長期的には少なからず地域安定化への改善がみられるというのが基本シナリオである。個別地域ごとに見ると、ASEAN<sup>1</sup>は引き続き改善が進行し、北東および南アジアは超長期的にわずかながら改善する。

日本を取り巻く個別懸案の北方領土、朝鮮半島、中台、ミャンマー問題に関しては、ミャンマー問題を除いて、短・中・長期での解決には否定的であるが、超長期的に朝鮮半島が統一に向かう可能性が幾分ある。また、ミャンマーの民政移行と開放経済への移行は短期的には難し

<sup>1</sup> ASEAN(Association of South East Asian Nations)東南アジア諸国連合：インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ブルネイ、ベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジアの10カ国で構成され、総人口5億6千700万人（2006年推計）。

いが、中・長期的には可能性はある。北方領土問題は超長期的にみても日本への返還や何らかの政治的決着の可能性は低く、さらに中台統一の可能性は超長期にみても可能性は低い、1国2制度成立の可能性は否定できない。よって、EUのように政治・経済的な地域統合がアジア地域全体において実現する可能性は超長期的にみても大きくはなく、将来30-40年のスパンでみても可能性はほとんどない。しかし、局地的部分的な経済地域統合が通貨統合も含めて実現する可能性を否定できない。

2020年ごろの時点で、北東アジア、ASEAN、中央アジア、南アジア地域のそれぞれに対して、総体的に政治経済外交に影響を与える国は、北東アジアとASEANに対しては中国、アメリカ、日本の順である。一方、中央アジアへはロシア、中国、アメリカの順に影響がある。南アジアに対してはインド、アメリカ、中国の順である。日本は上述のように北東アジア、ASEANに対して、3番目に影響を与える国で、中央アジアと南アジアに対してはいずれも6番目以降で、影響力は小さい。このように、日本の対外的な影響力は、中国、ロシア、インドなどに比べて相対的に下がっていく。

以上を基本シナリオとしてまとめると、アジア全体として政治的な安定度は少しずつ増し、地域の政治的安定を脅かす個別懸案事項も時間とともに解決方向へ向かう。しかし、EUのような共同体への実現可能性は数十年後であっても少ない。

基本シナリオのリスクとしては、中国における所得格差、少数民族、民主化という大きな政治的課題解決に伴うリスクがある。この“中国リスク”はアジア地域の政治外交の安定、引いては経済成長に決定的な影響を与えるものである。

## (2) 経済成長

東西冷戦崩壊後における東側の開放型市場経済の導入を契機として、世界経済は貿易の活性化を伴う成長であった。これからも世界各国が原則としてグローバル経済を志向し、グローバル経済に伴って生じる負の側面に対して適切な対処ができれば、今後の世界経済は順調に推移する。世界経済の成長は、環境と資源制約が厳しくなる中でも、短期から超長期に至るまでBRICs<sup>2</sup>によって引き続き牽引され、これに続いてASEAN、NEXT11<sup>3</sup>が牽引役となる。中国と日本を除く東アジア諸国の実質

経済成長率は短・中期では現状(4%から6%)よりも増加傾向であるが、長・超長期的には幾分減速する。一方、中国の成長率は短・中期は10%前後で持続するが、長・超長期的には幾分減速する。日本の経済成長はおおむね現状維持(1%から2%)が続き、長・超長期には構造改革と技術革新によりわずかに上昇する可能性がある。

まとめると、日本は現状維持傾向が続くが、中国及びASEANはしばらく堅調に推移し、超長期的には環境・資源・実質賃金上昇制約などにより減速が始まる。こうした傾向は、開発途上国において、資本蓄積と生産性上昇に伴って高まった所得の上昇が、中長期的には鈍化していく収斂仮説とも符合している。なお、東アジアの途上国(特に中国)では、少子高齢化が中長期的に進行する。基本シナリオは、こうした成長への負の要因にもかかわらず、経済成長を支える技術進歩(構造改革と技術革新)が持続することを前提としている。日本の経済成長率が、他の東アジア諸国よりも低いことが、日本の対外的な影響力の相対的な低下の一因となっている。

上述した基本シナリオとしての楽観的な経済成長予測は、あくまでもアジアの政治的外交的安定性が持続することを前提としていることに留意されたい。グローバル経済によるアジア域内先進国における労働のダンピングに伴う反グローバル運動の展開、後発途上国における極端な所得格差拡大、途上国特有の民主化の失敗などに伴う統治崩壊のリスクは決して低くない。とりわけ中国とインド国内における政治的課題の克服がスムーズに行われるか否かはアジア全体の経済成長に大きな影響を与えることに留意すべきである。

## (3) 地域開発

アジア域内での主な地域開発の動向に関しては、GMS<sup>4</sup>は各種連携プログラムの進展により持続的に成長を加速させる可能性が高い、中央アジアでは経済政治統合化が長・超長期的に実現する。一方、図們江地域開発の実現は早期には期待できず、超長期的には多少進展が期待される。

中国国内の西部大開発による東西地域格差は短・中期的には縮小される傾向にあるが、長・超長期的には、地域所得格差の縮小と拡大の意見が5分5分で、この地域所得格差と人々の間での所得格差の急激な拡大は民族

<sup>2</sup> ブラジル(Brazil)、ロシア(Russia)、インド(India)、中国(China)の4カ国。

<sup>3</sup> NEXT11: 韓国、バングラデッシュ、エジプト、インドネシア、イラン、ナイジェリア、パキスタン、フィリピン、トルコ、ベトナム、メキシコ。

<sup>4</sup> Greater Mekong Subregion (大メコン圏): メコン川下流国(タイ、ミャンマー、ラオス、カンボジア、ベトナム)に中国の雲南省と広西省を加えた地域で、地域開発協力を進めている。

問題と結びつき、情報化と民主化の進展に伴って、中国の大きな政治的リスクとなってくる。このリスクはGMS, 中央アジア, 図們江などの近隣の地域開発に大きな影響をもたらすことに留意されたい。

#### (4) 貿易の進展および円滑化

世界全体として、開放経済・市場化開発戦略の共有化は引き続き継続する。これを支援する貿易の効率化、すなわちシームレス化は、輸出入手続きの簡素化、非関税障壁の低減、関税同盟の締結、WTO体制の推進・普及、そして国際輸送コストの削減などを通して引き続き進展し、超長期的にも持続する。しかしながら、グローバル化に伴う負の側面である国内外の所得格差是正に十分留意し、テロなどの社会不安を制御し、安定した統治が持続的成長にとって不可欠の前提である。加えて環境資源制約の観点から超長期的には成長が減速するリスクもある。これらのリスクが適切に制御できれば、今後も貿易額の伸び率が経済成長率を上回る傾向が世界全体および東アジア地域において中長期的にも継続する可能性が高い。したがってリスク制御に与る政治の役割が国内外ともに極めて重要となる。

#### (5) 経済連携

世界全体および東アジア地域において関税率は穏やかに低下するが完全撤廃には至らない。東アジア諸国と欧米間の関税率も穏やかに低下する。一方、米国と欧州間の関税率は相対的にみて既に低い（約4%）こともあり、さらなる関税率の引き下げまでに若干の時間を要するが、超長期的にはさらに進展する。

日本のFTA/EPA<sup>5</sup>に関しては、日韓間および日中間の関税率は短期的には現状維持、中長期的には多少の低下、超長期的にはかなり進展するが、日中間のそれは超長期的には日韓と比べてより限定的である。日本のFTA/EPAの相手国として最も重要な国は中国、ASEAN、韓国、インド、豪州の順序である。日本のFTA/EPA等の締結による貿易円滑化を一層推進するための課題は、農業分野の市場開放、輸出入手続きの簡素化、国際輸送コストの削減である。

他国間（中国とASEAN、米国と韓国）のFTA締結について、当然のことながら当事国間の貿易は進展するが、我が国との貿易に与える影響についてはいずれも限定的である。

#### (6) 政府支出・資本形成

日本のGDPに占める政府支出の割合は短・中期的には現状維持であるが、長・超長期的には減少傾向となる。一方、中国においては今後とも持続的に増加する。

日本における総固定資本形成は現在GDP比で約24%で、今後も減少傾向が続く。中国のそれはGDP比で約43%と高く、短・中期的には増加傾向であるが、長・超長期的には増加に歯止めがかかる。中期的な資本蓄積と、それに基づく高度成長の過程は、長期的には減少するということである。その他の東アジア途上国諸国の総固定資本形成のGDP比率も、短・中期的には増加傾向、長・超長期的にはその比率を維持する。世界全体でも東アジアほどではないが資本形成は旺盛である。

東アジア途上国へのODA総額は次第に減少する。外国資本の実質ベースの流入は日本と中国を含め東アジア全域で増加傾向が継続する。東アジア諸国（特に中国）の貿易収支黒字の縮小に伴う資本収支の改善が背景となっているほか、これらの諸国の対外投資の活発化も背後にあるのであろう。

日本における交通インフラ投資は次第に減少するが、東アジア途上国全般における交通インフラ投資は引き続き増加傾向が継続する。その追加的財源は民間資金に依存する傾向が続く。東アジア諸国の交通インフラ投資推進の財源調達として重要度の高い方法はPPP/PFI<sup>6</sup>、交通企業による投資、公債等による政府投資、ODA等の順である。

#### (7) 財政・金融・為替

日本の財政赤字額は引き続き拡大するが超長期的には現状を下回る。東アジア諸国の中で、金融危機に陥る可能性の高い国としては中国、フィリピン、インドネシア、北朝鮮が挙げられる。米国ドル安傾向は他の主要通貨に対して当面続き、長期的に見ても現状よりドル安に推移する、とりわけ人民元の切り上げが行われる可能性が高い。東アジアで通貨統合が実現する可能性は10-20年スパンでは皆無であるが、超長期的には地域の一部で実現の可能性はある。

#### (8) 教育・労働

東アジア諸国全体で高等教育到達率は引き続き上昇を続け、労働の質は向上し、国際労働移動も活性化するが、超長期的にみて大幅に流動化するとはいえない。中国の実質賃金は今後も引き続き上昇傾向が続き、戸籍管理制

<sup>5</sup> FTA: Free Trade Agreement (自由貿易協定), EPA: Economic Partnership Agreement (経済連携協定)。

<sup>6</sup> PPP: Public Private Partnership, PFI: Private Financing Initiatives。

度は 10-20 年後には廃止される。日本で移民受け入れが進むのは 5-10 年後で超長期的には大幅な受け入れの可能性がある。中央教育審議会で提言された留学生の大幅増加政策（現在の 14 万人から 2025 年には 100 万人へ）はこの労働移入の前触れとも捉えられる。

#### (9) 環境

地球温暖化対策への合意形成の努力が引き続き図られるが、東アジア全体で短期的に具体的成果は期待できない。中期的には日本が環境税を導入し、その後東アジア諸国が 10 年後くらいから段階的に導入される。一方、CO<sub>2</sub> の排出権取引が部分的に進展し、10-15 年後には全面的に導入され、超長期的には大きな対策効果が期待される。

#### (10) 産業の動向

鉄鋼の生産量と価格はともにここ数年に急激に上昇するが、その後は沈静化し、現状水準に回帰する。農産物は生産量・価格ともに上昇する。自動車・IT・電機製品の生産と消費は現状より高い水準で推移する。

原油供給量は中・長期的には増加するが、超長期的には現状よりも減少する可能性が高い。一方、原油価格は短期的に上昇し、超長期的には現状（\$ 100 ドル）レベルを維持するか、若干下がる可能性もある。超長期的に代替エネルギーの価格が相対的に低下し、そのシェアが従来型エネルギーと同程度に増加する。

### 5.2 国際交通シナリオ

#### (1) 荷主関連

FTA/EPA の進展に後押しされ、アジア域内で生産拠点、物流拠点の再編が進んでいる。それら拠点の立地に際しては、市場としての魅力、関税率、労働者人件費、労働の質などのほか、各種インフラ整備状況、物流サービスの入手可能性、政治的安定などの要素が総合的に判断されている。

2001 年末の中国の WTO 加盟以降、中国への投資は増えているが、この傾向は短期的には（2010 年まで）続くと思われる。近年では ASEAN（特にタイ、マレーシア、ベトナム）も改めて投資先として見直されるようになってきている。さらにインドも市場として着目されており、中長期的には（2020 年まで）、相対的に ASEAN、インドへの投資が増加すると思われる。

また、これらの国々は投資を呼び込む手段として、税制上の優遇措置を講じる特区、特に物流園区や輸出加工区などのロジスティクスに関連した特区を導入している

が、それらは当面は増加していくものと思われる。長期的には地場企業も力をつけ外資優遇の必然性が薄れること、超長期的には域内での産業競争政策の調和化などから、特区の果たす役割は小さくなっていくと思われる。

アジアに展開する多国籍企業は、立地した国の地場企業だけでなく近隣諸国の企業からも原材料、部品などを調達し、当該国内および域内に製品を出荷している。企業は最終消費需要にあわせ域内に広がったサプライチェーン全体を最適管理していく必要がある。例えば自動車産業では国際部品調達にあたり、生産に必要な部品だけをミルク・ラン集荷<sup>7</sup>しコンテナに混載し、迅速に組立工場に輸送することが求められている。荷主ニーズに応える高度な物流サービスは、これまで欧米系、日系の物流事業者が提供してきているが、中国、ASEAN の現地資本の物流事業者も 3PL<sup>8</sup>事業者として、同種のサービスを提供しようと試み始めている。中長期的には現地資本物流事業者の提供する物流サービスの質も高まってくると思われる。

#### (2) 港湾・海運関連

a) 東アジアを中心とした海上貨物・旅客輸送需要の動向

世界の国際海上コンテナ貨物需要は、今後も少なくとも現状並みのペース（年率約 10%）で拡大を続けると予想される。短・中期的には、増加のペースがさらに一時的に強まることも考えられる。東アジア地域を発地または着地とし、欧米を中心とする世界の他地域を発地または着地とする国際海上コンテナについても、全世界流動の約 2/3 を占めることもあり、同様の傾向となるだろう。一方、東アジア域内を発着する国際海上コンテナについては、短期的にも長期的にも、現状の増加ペースが続く可能性が高い。また、コンテナ化は、生鮮食料、スクラップ、木製品、穀物などを中心に今後も進展すると予想されるが、超長期的には若干のゆり戻しがある可能性も考えられる。

20ft, 40ft, 40ft 背高コンテナに続き、2005 年に ISO 規格化された 45ft コンテナは、現在は全体の 2%程度を占めるに過ぎないが、ISO 規格化を契機として今後順調に増加するものと考えられる。一方で、日本においては、さまざまな制約により、一般道路上の通行は、将来的に部分的には可能となるかもしれないが、全面的

<sup>7</sup> 製造業者自身、あるいは委託された輸送業者が決められたルートに従って発荷主を回って集荷を行う。

<sup>8</sup> 3PL: Third Party Logistics とは、企業の物流業務を包括して受託し遂行すること、またその物流事業者をさす。

に通行可能となるのは将来的にも難しいだろう。

また、客船クルーズ需要についてみると、東アジア地域においては将来にわたり逡増傾向と予想される。

#### b) 船会社の戦略・超大型船の就航・セキュリティ問題

近年、外航コンテナ船社は、大手同士でアライアンスを組んでスケールメリットを追求するスタイルと、合併等を通じて単独の巨大船社となるスタイルが並存している。ここ数年は、Maersk・MSC・CMA-CGM のように単独の巨大船社方式の方が勢いがあつたが、Maersk が P&O-Nedlloyd 合併のメリットを生かせず赤字になるなど、最近では勢いが翳りつつある。このような状況から、ここ暫く（10 年程度）はアライアンス方式が主流となる可能性も高いものの、長期的にはどちらが有力とも予想しがたい状況にある。一方、東アジア域内のローカル航路でも、最近では大手も進出するなど、系列化・アライアンス化が進むと予想される。

また、燃料費高騰等による輸送費の上昇圧力への対処（コスト削減）や、規模拡大やディスカウント等の船社間の過当競争への対処（競争力の向上）が、今後の船会社の主要な課題となり、EU 等では外航海運に対する競争法適用除外規定の除外見直しの動きが進んではいるものの、船社間協定の役割は今後ますます増加するものと考えられる。さらに、近年大きな課題となっている空コンテナについても、ディスカウント等によって帰り荷を確保するという当面の対策に加え、船社間の融通をさらに進め、インランドデポや空コンテナデポ等を整備し、有効に活用する施策が導入されるであろう。

コンテナ船大型化の波は現在も継続しており、2006 年 9 月にはじめて 10,000TEU を超える船が竣工し、2007 年 10 月には、韓国造船大手のサムスン重工が、コンテナ積載個数 1 万 6,000TEU の世界最大のコンテナ船を開発したと発表している。今後、10,000 TEU を超える大型コンテナ船の就航隻数は増加すると考えられるが、長・超長期的にみると、インドやブラジルが次の時代の生産拠点となり北米・欧州への輸送距離が減少する等に起因し、就航隻数が若干減少する可能性もある。

今後のコンテナ船の想定される最大積載量は、短期的には 16,000TEU、5 年後くらいには 18,000-20,000 TEU 程度、その後は頭打ち傾向が予想される。超長期的には 30,000TEU 程度の船が出現する可能性もあるが、港湾での荷役等において船が大きすぎることによる規模の不経済が発生する可能性もあること等から、今回の調査では慎重な予想が多数を占めている。なお、2014 年

に予定されるパナマ運河の拡張により、超大型船の通行も可能となることから、東アジア・北米東岸航路の（北米西岸航路に対する）シェアは、2020 年頃にはある程度拡大すると考えられるだけでなく、各外航コンテナ船社の路線計画にも大きな影響を与えるものと考えられる。また、これにより、超大型船が、アジア-欧州航路だけでなくアジア-北米航路にも同程度に就航すると予想される。東アジア地域における寄港地数は、1 ループあたり 3-5 港、将来的にはやや減少する可能性もある。寄港地としては、上海・シンガポール・香港が有力、ついで釜山・深センなどが考えられる。

海上輸送におけるセキュリティの観点からすると、主要なトピックのひとつは海賊対策であり、もうひとつはテロ対策である。東アジア地域における海賊事件は、今後も、マラッカ海峡・フィリピン近海などを中心に発生し、保安対策費用も物流コストの一定割合を占め続けるものと考えられるが、その発生頻度は、将来にわたりあまり変化しないと考えられる。一方、米国コンテナセキュリティ対策の強化（貨物の全量検査義務化等）により、港湾でのリードタイムは短期的には 2、3 日程度増加するものと考えられるが、長期的には、技術進歩等によりリードタイムは減少し、最終的には現状程度に戻ると考えられる。

#### c) 国際 RORO 船・国際フェリー輸送の進展

最近、わが国の周辺でも、博多・上海間の上海スーパーエクスプレスや、日本海を横断する国際フェリー航路新設の動きなど、コンテナ輸送や航空輸送を補完する機能として国際 RORO 船や国際フェリーを利用した物流が注目されている。今後、東アジア地域における国際 RORO 船・フェリー航路は、電気・機械、生鮮食品、雑貨などの品目を中心に、将来にわたって順調に路線数も増加していくものと予想される。特に、航路開設・拡充が予想されるのは、九州-韓国・中国や、北陸-シベリアなどである。また、九州-韓国や韓国-中国航路などの短距離路線では、積替えの必要性がないというメリットが、九州-中国や九州-台湾航路などの中距離路線では、コストや輸送時間がコンテナ輸送と航空輸送の中間に位置するという補完的な要素が、シベリア-北陸航路では、ホットデリバリーサービスの拡充や日系企業の進出などに伴うメリットが挙げられる。利用拡大のための課題としては、2 国間のシャーシ相互乗り入れなどのシームレス化、より安定的な貨物需要の確保に向けた大口顧客等の確保、国際航路開設に関わる各種手続きの規制緩和などが重要と考えられる。

d) コンテナターミナル整備・拡張やメガオペレータの動向、わが国や東アジア諸国の港湾・海運政策

東アジア地域における近年のコンテナ流動量・取扱量の著しい伸びにも後押しされ、各国で大規模な港湾開発が計画されている。その中では、やはり最近最も成長している中国諸港湾（特に上海港、ついで深セン港）で、当初計画を上回るペースで整備が進むことも考えられ、メガオペレータの進出や、現在ではほとんど見られないトランシップ貨物の取扱いも、上記港湾や渤海湾沿岸港湾等を中心に今後は増加するものと考えられる。一方で、中国周辺の既存の大港湾・ハブ港湾（を目指した港湾）の将来は押しなべて厳しい。この観点からすると、内需も依然として大きいわが国の港湾よりも、韓国の釜山（新）港・光陽港、台湾の高雄港、香港港などの立場はより危うい。一方で、シンガポール港は、若干地理的に離れていることもあり、今後も順調に成長を続けるものと考えられる。また、今はまだ目立たないものの、長期的に見て成長力のある港湾としては、ホーチミン・ハイフォンを代表とするベトナム諸港、およびインドがあげられる。これらの港湾や、極東ロシアの港湾においては、今後、ターミナルオペレータの進出も進むものと考えられる。

わが国では、数年前から、港湾の国際競争力強化を目的とし、「選択と集中」的な施策として、スーパー中枢港湾施策が実施されている。ここでは、2010年頃までに、港湾コストの3割削減や通関時間をシンガポール並みの1日程度にすることが目標とされているが、両者とも、2015-20年頃には達成されると予想されるものの、2010年の目標年次における達成は厳しいと考えられる。また、日本の港湾の国際競争力の維持・強化のために今後必要な施策としては、24時間ゲートオープン・背後輸送機関と港の連携強化・港湾間の連携促進・大規模ターミナルの整備等、現在のスーパー中枢港湾施策のメニューにあげられている事項のさらなる追求はもちろんであるが、それにも増して、港運関連の規制緩和が重要と考えられる。また、東アジア地域におけるカボタージュ規制の緩和についても、長・超長期的にみれば、部分的に進展する可能性もある。

(3) 航空・空港関連

a) 東アジアの航空市場

北米や欧州を始めとして、世界各地で航空自由化が進展している。東アジア域内では、ASEAN域内（東南アジア）において2008年までに域内の首都間路線の制限

が撤廃され、2015年には域内航空の完全自由化および外資規制の撤廃が予定されている。これは同年に実現を目指しているASEAN経済共同体の発足に合わせた動きである。一方、北東アジアにおいて短期的に航空自由化は十分に進展しないだろう。ただし、中長期的には段階的な自由化として輸送力の規制緩和<sup>9</sup>が進むと期待される。

こうした状況下で、東アジア地域の国際旅客需要は短中長期的に緩やかに伸び続ける一方、国際貨物需要は短期的に大きく増加し、以後も、電子通信機器を中心に高い増加率を維持し続けると考えられる。ローコストキャリア（LCC）やリージョナルキャリアによる国際線運航は短期的にも長期的にも増加し、それに合わせ座席数が100~200席の中型機材（B737, A320クラス）の利用が増加する。リージョナルジェットのような座席数100席未満の小型機材（CRJ, Embraerクラス）の利用も継続的に増加するだろう。総2階建ての超大型機A380の登場で、大型機材の利用も長期的に緩やかに増加すると予想されるが、超長期には徐々に大型化の傾向が弱まっていくと考えられる。航空アライアンスに加入する航空会社は長期的に増加し、アライアンス間の吸収合併も中長期的に進行すると予想される。

b) 東アジアの空港

上海の浦東空港とソウルの仁川空港では、航空機材の性能向上による北米直行便の増加、空港容量の拡大、航空会社と空港の戦略的な協力関係などを背景に、旅客輸送と貨物輸送のどちらにおいても短中期的にハブ空港化が進展する。同様の理由で、香港空港、北京空港、広州白雲空港もハブ空港として成長するかもしれない。沖縄の那覇空港は貨物輸送のハブ空港として期待されている。空港整備の面では、浦東空港や仁川空港、さらに近年需要が伸び続けている北京空港やバンコクのスワンナプーム空港でも新しい滑走路、空港ターミナルが整備されるだろう。需要急増中の中国やインドでは、新空港の建設も進むと予想される。

2001年の米国での同時多発テロ以降、航空分野のセキュリティ対策は年々強化されている。セキュリティ対策の一層の強化により空港ターミナルでの諸手続に時間を要し、混雑が増すこともあり得る。長期的にはセキュリティ対策費が航空運賃に転嫁されるかもしれない。

<sup>9</sup>国際線の輸送力（機材と便数）は二国間協定によって定められるが、規制緩和により航空会社が自由に決定できるようになる。

## c) 日本の航空・空港

人口減少の始まった日本では、国内航空需要および国際線出国（アウトバウンド）需要について、2015年頃までは緩やかに増加するが、それ以降は需要の停滞、あるいは減少が始まると予想される。少子高齢化により、短中期的には若年層の旅客需要が減少し、高齢層による需要は増加する。国際線インバウンド需要については、ビザ無し渡航の認可や観光誘致政策により徐々に増加することが期待される。特に中国や韓国などアジアの近隣諸国からの需要が増加し、LCC やリージョナルキャリアも参入するだろう。

首都圏の航空需要増に対応するため、航空管制・空域の効率化によって空港容量は増加する。超長期では首都圏第3空港の整備も考えられる。羽田空港の4本目滑走路の完成後には、近隣諸国を中心とした世界の大都市との国際線定期便が就航するだろう。日本全体では、空港整備特別会計の制度改革や、空港管理主体の法人化や民営化が進むと思われる。長期的には空港管理主体の再編が生じる可能性もある。

## (4) 内陸輸送・インターモーダル輸送関連

## a) クロスボーダー輸送の進展

アジア地域でクロスボーダー輸送の最も進展しているのが東南アジア（ASEAN+中国雲南省と広西省）地域で、今後も引き続き進展が期待されている。さらに北東アジアと中央アジアの越境抵抗が長期的には減少し、さらに南アジア地域が続くと期待されている。

越境抵抗縮減に貢献する施策を重要な順に挙げると、越境手続きの簡素化、交通ハード・インフラ整備や出入国管理施設整備、貨物積み替え施設改善や相互乗り入れ制度の促進、通関手続き簡素化と職員の訓練、需要喚起とインターモーダル推進施策導入である。

アジア諸国の経済成長加速化において、アジア途上国の比較優位性を世界の市場と連結した港湾機能の働きが特筆されるべきである。港湾は流通拠点に留まらず、生産と消費の巨大拠点を形成してきた。主なアジア諸国は1980年代から開放市場型開発戦略を共有し、巨大都市とその周囲に形成された産業拠点同士は、次第に国境を越えて経済回廊を経て連結するようになってきている。特に ASEAN 諸国は世界市場に対して地域内連携を強化することによって国際競争力をつけることを共通の目的としている。この地域の共通の目的達成のためには越境抵抗の削減が不可欠であり、越境抵抗削減は沿岸部と内陸部の間での地域所得格差は正の観点からも望ましい動きである。

## b) 大陸横断インフラ整備

ユーラシア横断鉄道で最も需要が大きいと期待されるルートはシベリア・ランドブリッジで、これにチャイナ・ランドブリッジが続き、さらにモンゴル・天津ルートとなる。その他のルートの需要は小さい。また、話題の多い個別ルートである韓国・北朝鮮間の朝鮮半島縦断鉄道とシンガポール・昆明間の鉄道運用開始は共に短・中期的には望めず、超長期的には展望がある。

大メコン圏（GMS）のいくつかの内陸交通回廊の中で、最も経済効果が大きい回廊は南北回廊、次が東西回廊、そして南部回廊の順である。超長期的には中国とインド経済圏を結ぶ内陸回廊結節点として、ミャンマーとタイの役割は大きくなるものと考えられる。

アジア・ハイウェイとアジア鉄道網の整備に関しては、共に整備が加速する傾向にあるが、鉄道に比べてハイウェイは整備優先度が高く、その整備速度も速い。中国、ASEAN、インドの各地域において、鉄道と内航水運のシェアの増大は短期的には期待できないが、長期的には増えていくと思われる。これは国境を越えた長距離輸送の需要拡大が期待されるとともに、エネルギー価格の上昇や環境問題への対応に関しては、道路に対し比較優位性があるからである。

## c) 内陸拠点の整備

クロスボーダー輸送の進展や大陸横断インフラ整備の進展に合わせて不可欠な内陸拠点整備はすぐには進展しないが、中・長期的にはさまざまな施策（デポ施設整備、インターモーダル結節点整備、積み合わせや通関手続き代行によるリードタイム短縮、空コンテナ融通などによるコスト削減など）の導入によって将来的には進展がかなり期待できる。

東アジア地域における巨大都市間を連結する国境を越えた経済回廊を中心に幾つかのモード（道路・鉄道・河川航路・空路）を跨ぐドアトゥドアの一貫輸送需要の増大が短期的にも長期的にも見込まれる。

## (5) 共通交通政策

欧州における交通共通政策の下で推進されているTEN-T プロジェクトは、2015年頃には半数程度のプロジェクトが実現するが、ほぼすべてのプロジェクトが実現するのは2020年以降になるものと予想される。

一方、アジアにおけるシームレスな交通環境（シームレスアジア）の実現は、アジア交通ネットワークを構成する道路・鉄道・河川航路・港湾・空港等のハード・イ



インフラストラクチャー整備の遅れの他、交通インフラの円滑な運営のためのソフトウェア（ソフト・インフラストラクチャー）として重要な自動車・列車・船舶・航空機等の構造・安全・環境規格の相違、更には税関・入国管理・検疫等の越境上の行政手続、保険制度等のソフト面での国間の相違にも起因する様々な越境交通障害（クロスボーダー・バリア）が課題となっている。

これらの課題克服に向けて、欧州の共通交通政策に習い、東アジアの域内外との交通流動やインフラストック等のデータに関する仕様の共通化や共同データベース等の整備・公表に始まり、東アジアの大学・研究機関・実務グループの研究交流・協働の強化・発展や東アジアが共有すべき社会経済シナリオおよびフレームの設定等の東アジア地域における運輸政策の連携・共通政策の策定に向けた取り組みが今後ますます必要となるものと考えられる。

### 5.3 各シナリオの整合性とリスクに関する考察

#### (1) 国際経済シナリオ各項目の整合性とリスク

5.1 国際経済編のアンケート結果の多数意見から作成された各分野のシナリオの間で大きな齟齬はなく、全体的におおむね一貫性があるものとなっている。

アジアの経済成果を左右する主な要因は、政治外交の安定性、統治能力、開放市場経済運営政策の共有化、グローバル経済に伴う負の影響を調整する政治的能力、人口動態（労働力率）、教育投資、技術進歩吸収力、資本蓄積などで、これらの大まかな方向性とアンケート結果から得られた基本シナリオ（多数意見）はおおむね整合的であると言えよう。ただし、超長期における環境と資源制約にかかわるリスクの影響が多く分野で過小評価されているかもしれない。

基本シナリオを大きく覆すと考えられるリスクは、超大型自然災害リスク、例えば気象変動をもたらすような大規模火山噴火やメガ・シティ直下型地震などに加えて、反グローバル経済の大衆運動が域内先進諸国と途上国の双方から急激に台頭することで、各国の開放市場経済運営が頓挫停滞することである。すなわちグローバル経済による負の影響に対する政治的失敗の域内連鎖というリスクである。また、世界経済、とりわけアジア経済は中国経済と急速に深く連携を進めており、中国の政治リスクと、不均衡なマクロ経済運営によるバブル崩壊などの経済リスクはアジア経済全体に決定的な影響を与える見逃せないリスクである。

#### (2) 国際交通シナリオ各項目の整合性とリスク

5.2 国際交通編のアンケート結果の多数意見から作成されたシナリオは、5.1 国際経済編と同様、荷主、海運・港湾、航空・空港、内陸輸送、インターモーダル輸送など各分野の動向とも大きな齟齬はなく、おおむね一貫性があるものとなっている。ただし、超長期的にはコンテナ化率がやや低下する、物流特区は長期的にも存続する、超長期的には大型船の数は減少する等、超長期的な傾向を中心に異なる意見が表明された設問も若干見られた。

また、具体的な将来予測において必要となる、「タイミング」については、ここまで見てきた基本シナリオからずれる可能性も存在するだろう。たとえば、航空機を使ったテロが発生して航空需要が大幅に落ち込み、回復するのにしばらくの時間を要すると2001年9月以前に予想した人はいなかっただろう。あるいは、1997年のアジア通貨危機でも、アジアの貿易は一時的にせよ混乱に陥った。このような不測の事態が起こると、国際交通の成長過程にも大きな影響を及ぼす。最近でいえば、原油価格のあまりに急激な上昇が、どの程度のスパンで国際交通流動に影響を及ぼすか（短期的なものか、長期的なトレンドに影響を与えるか）、まさに分岐点にあると言えるだろう。

#### (3) 国際経済シナリオと国際交通シナリオの間の整合性

全体的にみて、両シナリオの間には大きな齟齬は見られず、おおむね一貫性がある。ただし、各種の交通インフラ政策、なかでもクロスボーダー関係の政策は、当該地域の国際政治が安定化しなければ政策効果の発揮は期待できないだろう。また、貨物や旅客需要は、当然のことながら各国の経済成長やFTA等の国際経済政策、あるいは地域開発政策に左右されるものである。このような因果関係や実現時期の順序の問題については、必要に応じて各種のモデル等を用いながら慎重に検討されなければならない。

環境・資源問題の深刻化や、リスク・シナリオについても、国際経済と国際交通に同時に影響を与えるだろう。たとえば、Aのまとめで取り上げた超大型自然災害やテロなどは、当然のことながら国際交通流動にも大きな影響を及ぼす。また、気候変動については、災害発生頻度の増大や沿岸地域の浸水リスク増大等に対し、逆に北極圏の開発により、エネルギー供給の増加や北極航路利用による大幅な輸送コスト削減などが実現される可能性もある。

このように、本シナリオをもとにモデル構築や派生シ

ナリオの検討を行う際は、一部の事象のみに着目するのではなく、本シナリオで取り上げたあらゆる項目について影響が波及していく、という点に十分留意して議論を進める必要がある。

## 6. おわりに

以上、本稿では、国際経済・交通分野において将来起こり得る状況を探るため、デルファイ法に基づき専門家へのアンケート調査を実施し、集計結果に基づき最も蓋然性の高いシナリオを設定した。また、調査項目相互の結果の整合性や、国際経済シナリオと国際交通シナリオの整合性についても検討した。結果として、回答者数の割には回答のばらつきが比較的小さかった設問が多かったこともあり、全体的にみれば、集計結果についても、それを受けて設定されたシナリオについても、常識的な範囲に落ち着いたといえるだろう。

今後は、本研究の成果を広く内外に公表するとともに、1.でも述べたように、調査実施目的のひとつである将来予測モデルへの活用に向けて、本調査結果をもとに定量的な将来シナリオについても構築する必要がある。そのうえで、モデル入力値としての利用や出力結果の妥当性検証における活用、さらにはモデル構築時において指針や方向性を決める際にモデル作成者が共有すべき基礎的認識事項として参照するなど、多様な用途で利用していきたいと考えている。

(2008年9月1日受付)

## 謝辞

膨大な量にもかかわらず、アンケート調査の回答にご協力いただいた皆様に感謝申し上げます。また、黒田委員長をはじめとする土木学会国際交通ネットワーク戦略研究小委員会の皆様、および、国総研の皆様にも様々な形でご支援いただきましたこと、ここに感謝申し上げます。

## 参考文献

- 1) 小峰隆夫・日本経済研究センター編：超長期予測・老いるアジア，日本経済新聞出版社，2007，243p.
- 2) 文部科学省科学技術政策研究所・（財）未来工学研究所編：文部科学省デルファイ調査・2035年の科学技術，未来工学研究所，2005，1158p.
- 3) 宮川公男編：シナリオ 2019 ―日本と世界の近未来を読む―，東洋経済新報社，2007，272p.
- 4) 服部恒明編：日本経済・破綻か成長か ―2025年へ

のシナリオ―，ゆまに書房，2004，274p.

5) 早稲田大学商学部産業経営研究会（川辺信雄・嶋村紘輝・山本哲三）編著：成長の持続可能性 ―2015年の日本経済―，東洋経済新報社，2005年，264p.

6) 三菱総合研究所産業・市場戦略研究本部編：全予測・2030年のニッポン，日本経済新聞出版社，2007年，163p.

7) United Nations: World Population Prospects

## 国際経済・交通シナリオに関するアンケート調査最終結果 ～ A. 国際経済に関するシナリオ～

### A-1. 政治・経済全般

#### ① アジア地域の政治・経済・外交

回答者数 81名

専門度      ◎大      ○中      △小  
                  7名      12名      62名

#### アジアにおける政治的安定(広域)

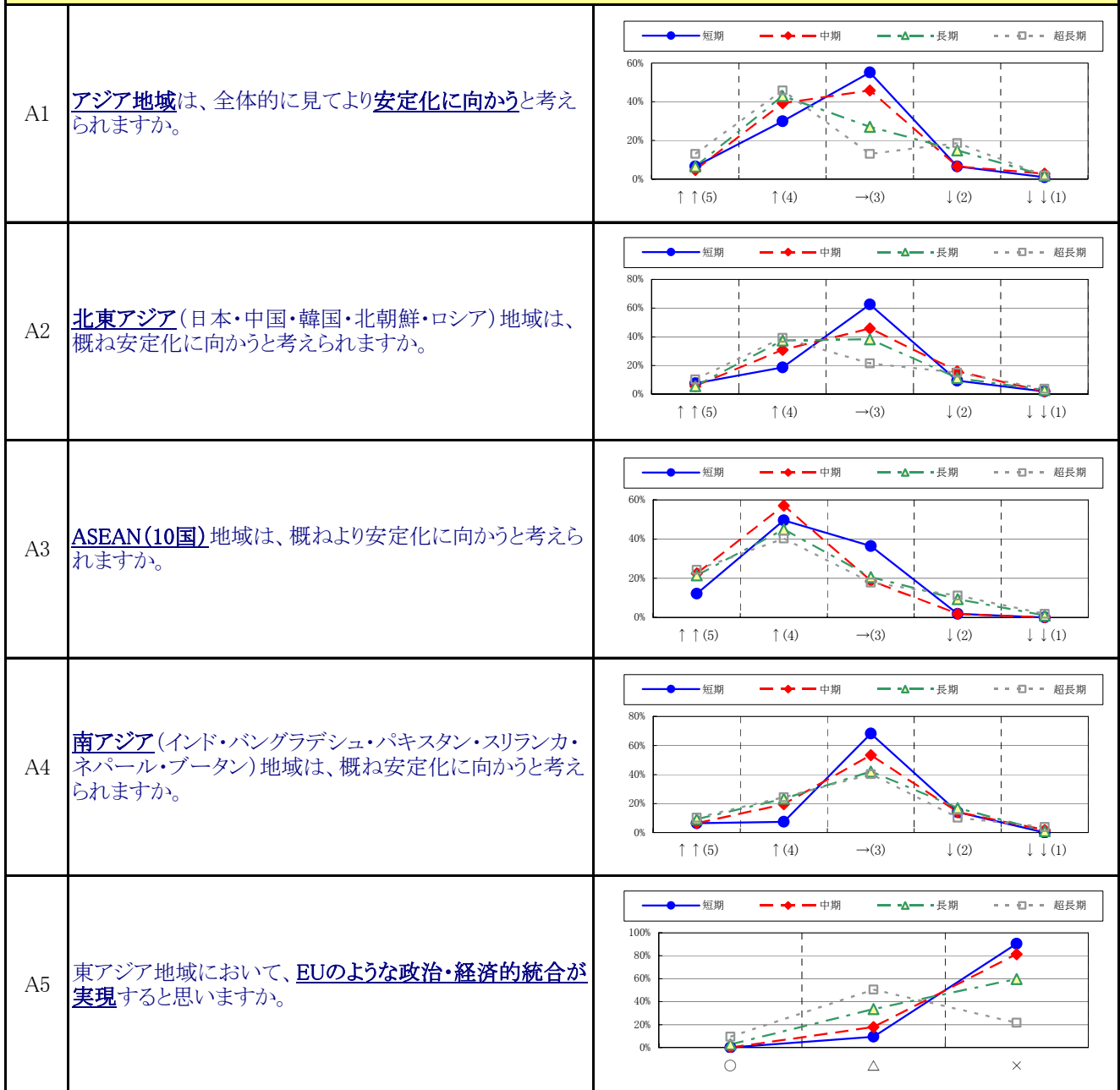


図-2 アンケート調査の集計結果 (その1)

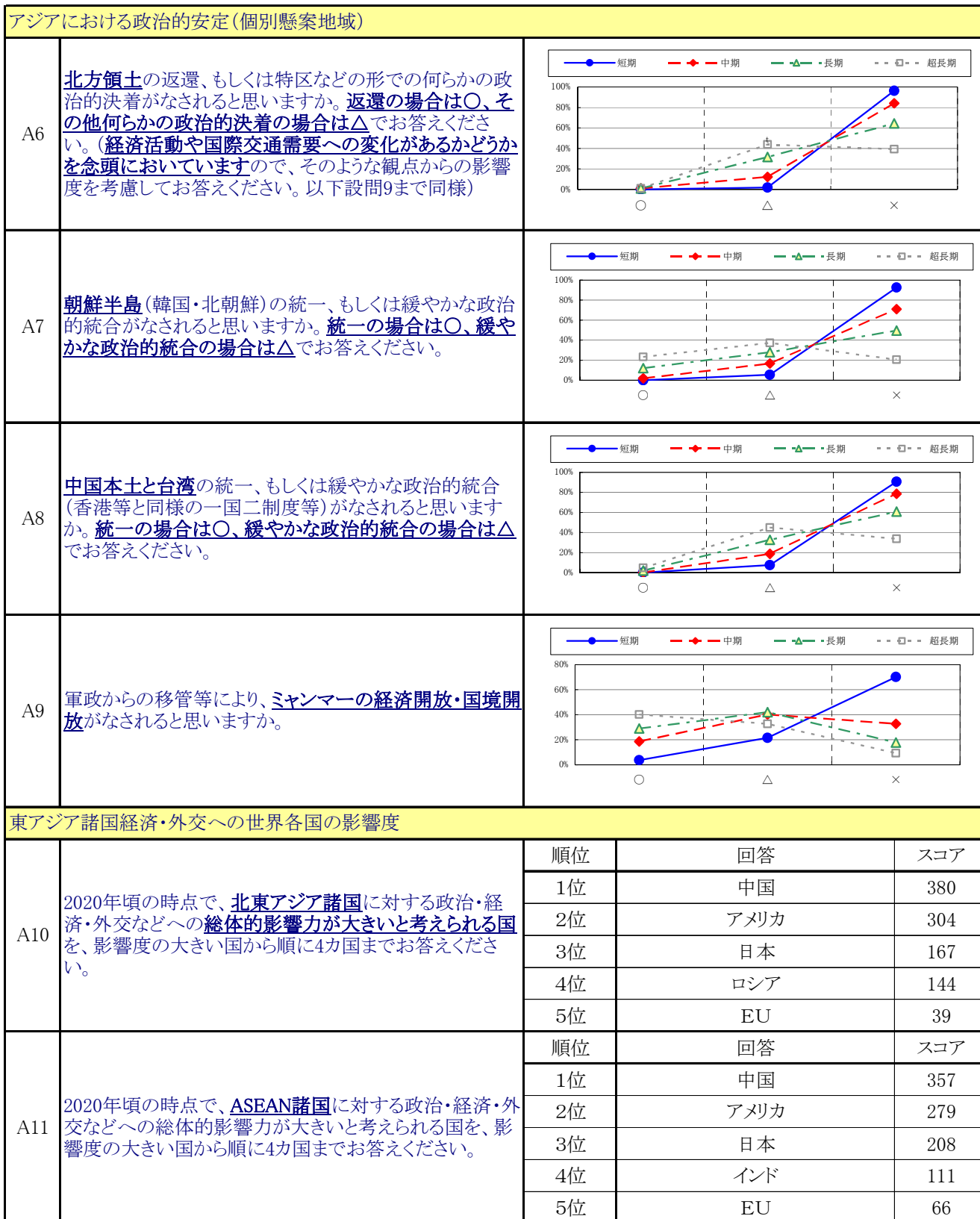


図-2 アンケート調査の集計結果(その2)

質問ID	質問内容	順位	回答	スコア
		1位	ロシア	334
A12	2020年頃の時点で、 <u>中央アジア諸国</u> に対する政治・経済・外交などへの総体的影響力が大きいと考えられる国を、影響度の大きい国から順に4カ国までお答えください。	2位	中国	280
		3位	アメリカ	203
		4位	インド	115
		5位	EU	90
		順位	回答	スコア
A13	2020年頃の時点で、 <u>南アジア諸国</u> に対する政治・経済・外交などへの総体的影響力が大きいと考えられる国を、影響度の大きい国から順に4カ国までお答えください。	1位	インド	350
		2位	中国	232
		3位	アメリカ	230
		4位	EU	113
		5位	ロシア	66

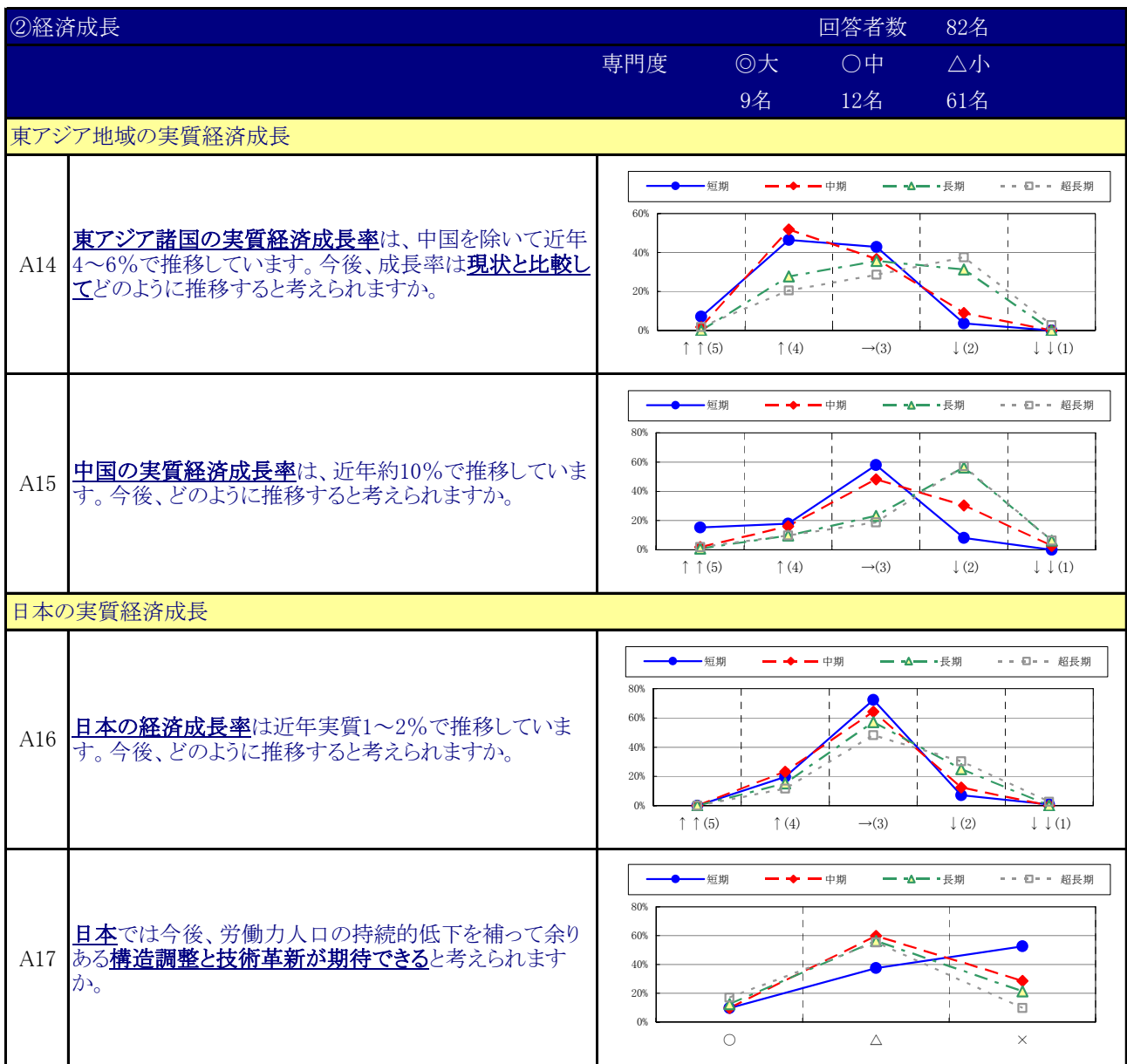


図-2 アンケート調査の集計結果 (その3)

世界各地域の実質経済成長						
A18	今後発展が予想される世界の各地域のうち、最も高い実質経済成長率が予想される地域を各時期ごとにお答えください。(高い順に上位3つまで) ①北米 ②西・中欧 ③日本 ④豪州 ⑤BRICs ⑥ASEAN ⑦東欧・旧ソ連 ⑧中東 ⑨中南米 ⑩アフリカ ⑪NEXT11(韓国・バングラデシュ・エジプト・インドネシア・イラン・ナイジェリア・パキスタン・フィリピン・トルコ・ベトナム・メキシコ)	順位	短期	中期	長期	超長期
		1位	⑤BRICs	⑤BRICs	⑤BRICs	⑤BRICs
		2位	⑥ASEAN	⑥ASEAN	⑥ASEAN	⑥ASEAN
		3位	⑧中東	⑪NEXT11	⑪NEXT11	⑪NEXT11
		4位	⑪NEXT11	⑦東欧・旧ソ連	⑦東欧・旧ソ連	⑩アフリカ
5位	⑦東欧・旧ソ連	⑧中東	⑧中東	⑦東欧・旧ソ連		

③地域開発		回答者数	76名
専門度	◎大	○中	△小
	12名	11名	53名

東アジア各地域の開発政策

A19	ロシア・中国・北朝鮮の3国国境をまたぐ <u>図們江デルタ地域</u> では、UNDP主導のもとに1990年代に開発計画が立案されましたが、当初計画どおり進んでいなかったことから、2015年まで計画を延長するとともに、より広域的なエリアを対象(中国東北部、ロシア沿海地方、北朝鮮、モンゴル東部、韓国東部沿海都市)とし、「大図們江地域合作計画」として再スタートしました。今後、この計画の <u>開発目標は実現</u> すると思いますか。	
A20	中国政府は、2000年頃より、国内格差の是正を目的として、西部地域の重点開発施策(いわゆる「 <u>西部大開発</u> 」)を進めています。このような施策の実施により、 <u>中国国内の東西格差</u> (1人あたりGDPの省間格差)は縮小されると思いますか。あるいは、施策の実施にもかかわらず、引き続き沿岸地域への投資が活発になされ、格差が拡大されると思いますか。	
A21	<u>中央アジア</u> (カザフスタン、ウズベキスタン、トルクメニスタン、キルギス、タジキスタン)地域では、関税同盟や共同市場の創設を目標とした「中央アジア経済協力機構」が発展・解消し、ロシア・ベラルーシを含めた「ユーラシア経済共同体」に統合されました(トルクメニスタンを除く)。また、これに中国を加えた形での「上海協力機構」など、地域協力の枠組みは整備されつつあります。今後、この <u>地域における経済・政治的統合</u> は進むと思いますか。	
A22	<u>GMS</u> (メコン川流域、中国南部・ベトナム・ラオス・タイ・ミャンマー・カンボジア)では、1990年代よりアジア開発銀行主導で地域開発が進められ、経済回廊開発や域内貿易・投資促進などのプログラムが進められています。今後、このような開発プログラムの実施により、この <u>地域の経済成長がさらに加速される</u> と思いますか。	

図-2 アンケート調査の集計結果(その4)

## A-2. 貿易・経済連携政策

①貿易進展および円滑化		回答者数		79名
専門度		◎大	○中	△小
		10名	15名	54名
世界とアジア地域の貿易				
A23	世界全体の貿易額の伸び率は経済成長率を上回っています。今後、この傾向はどのように変わると考えられますか。			
A24	東アジア地域における貿易額の伸び率は経済成長率を上回っています。今後、この傾向はどのように変わると考えられますか。			
A25	世界全体として、今後、貿易のシームレス化(非関税障壁低下と交通障害減少など)が進展すると考えられますか。			
A26	東アジア地域において、今後、貿易のシームレス化(非関税障壁低下と交通障害減少など)が進展すると考えられますか。			
A27	貿易円滑化を進める上で、特に優先度の高いと考えられる項目は何ですか。(上位4つまで)	順位	回答	スコア
		1位	輸出入手続きの簡素化	242
		2位	関税同盟の締結	240
		3位	WTO体制の推進・普及	210
		4位	国際輸送(陸上・海上・航空)の輸送コスト(費用・時間)削減	192
		5位	EUのような政治的・経済的統合	126

図-2 アンケート調査の集計結果 (その5)

②FTA・EPA		回答者数	73名
専門度		◎大	○中
		8名	14名
		△小	51名
世界と東アジアのFTA			
A28	<p>今後、世界貿易機関(WTO)交渉の成功などにより、<b>世界全体の関税率が減少</b>すると考えられますか。                      (関税率が「低下する」と予想される場合は「↓緩やかに減少する」を、「ほぼゼロ」と予想される場合は「↓↓大きく減少する」をご選択ください)</p>		
A29	<p><b>東アジア地域</b>は全体として約9%の関税率ですが、今後、<b>関税率が低下(減少)</b>すると考えられますか。                      (関税率が「低下する」と予想される場合は「↓緩やかに減少する」を、「ほぼゼロ」と予想される場合は「↓↓大きく減少する」をご選択ください)</p>		
A30	<p><b>東アジア諸国全般</b>として、今後<b>欧米とのFTAの締結</b>が進むなどして、これらの地域との間の<b>関税率が低下(減少)</b>すると考えられますか。                      (関税率が「低下する」と予想される場合は「↓緩やかに減少する」を、「ほぼゼロ」と予想される場合は「↓↓大きく減少する」をご選択ください)</p>		
A31	<p><b>米国とヨーロッパ(EU25か国)</b>のMFN単純平均関税率は、それぞれ約4%(非農業品目では約3%)、約5%(非農業品目では約4%)です。今後、両地域のFTAが締結するなどして、これらの間の<b>関税率が低下</b>すると考えられますか。                      (関税率が「低下する」と予想される場合は「↓緩やかに減少する」を、「ほぼゼロ」と予想される場合は「↓↓大きく減少する」をご選択ください)</p>		
日本のFTA・EPA			
A32	<p><b>日本と韓国</b>のMFN単純平均関税率は、それぞれ約6%(非農業品目では約3%)、約12%(非農業品目では約7%)です。今後、日韓自由貿易協定の成立などにより、両国の<b>関税率の低下</b>は進展すると考えられますか。(発効時期ベースでお答えください。また、関税率をほぼゼロと予想される場合に、「↓↓大きく減少する」をご選択ください。以下同様)</p>		
A33	<p><b>日本と中国</b>のMFN単純平均関税率は、それぞれ約6%(非農業品目では約3%)、約10%(非農業品目では約9%)です。今後、日中自由貿易協定の成立などにより、両国の<b>関税率の低下</b>は進展すると考えられますか。</p>		

図-2 アンケート調査の集計結果 (その6)



A34	日本のFTA・EPA相手国として、特にどの国が重要度が 高いと考えられますか(上位4か国まで)。	順位	回答	スコア
		1位	中国	253
		2位	ASEAN	183
		3位	韓国	151
		4位	インド	108
		5位	豪州	64

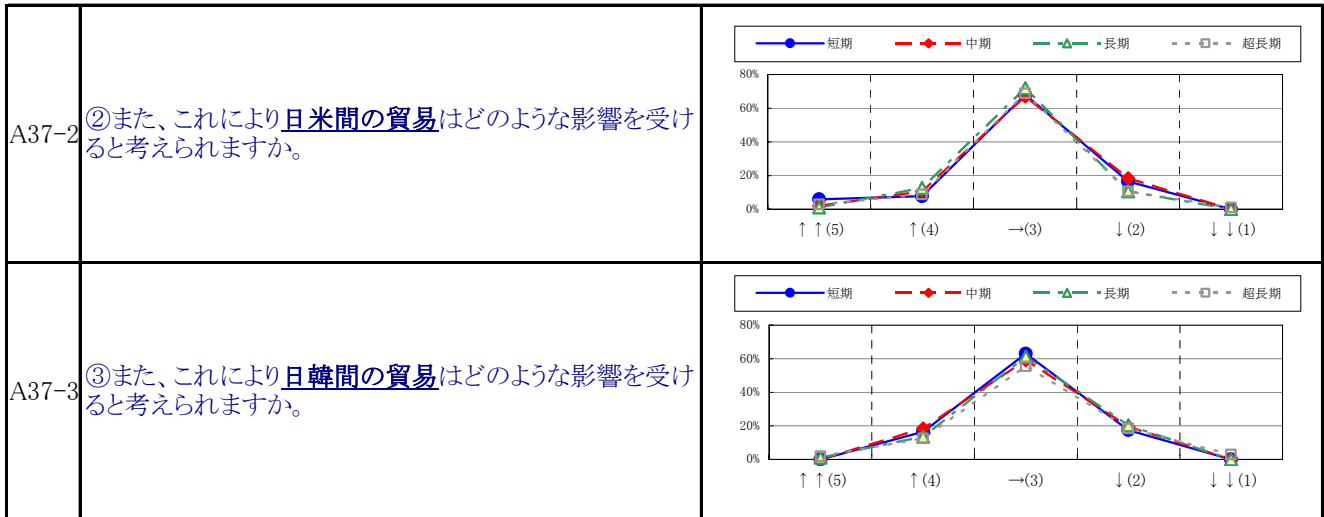
  

A35	日本がFTA・EPA等の締結による貿易円滑化を一層推 進するために、今後、改善すべき問題点・課題としてど のようなものが考えられますか(上位4つまで)。	順位	回答	スコア
		1位	農業分野の市場開放	272
		2位	輸出入手続きの簡素化	237
		3位	国際輸送(陸上・海上・航空)の輸送コスト(費用・時間)削減	148
		4位	2国間協議から、多国間協議へ	136
		5位	多国間協議から、2国間協議へ	105

他国間のFTA締結によるわが国への影響

A36-1	中国・ASEAN諸国のFTA締結による影響 ①中国とASEAN諸国とのEPA発効(2005年1月)等により、 <u>これらの国々</u> の間の貿易は今後どのように変化すると考えられますか。(他地域間や他地域とのFTAといったその他の条件は現状に等しいと仮定してお答えください。以下同様)	
A36-2	②また、これにより <u>日中間の貿易</u> は、どのような影響を受けると考えられますか。	
A36-3	③また、これにより <u>日ASEAN間の貿易</u> は、どのような影響を受けると考えられますか。	
A37-1	米国と韓国のFTA締結による影響 ①米国と韓国のFTA締結合意(2007年4月3日)により、 <u>両国間の貿易</u> はどのように変化すると考えられますか。	

図-2 アンケート調査の集計結果 (その7)



A-3. その他の経済政策・動向

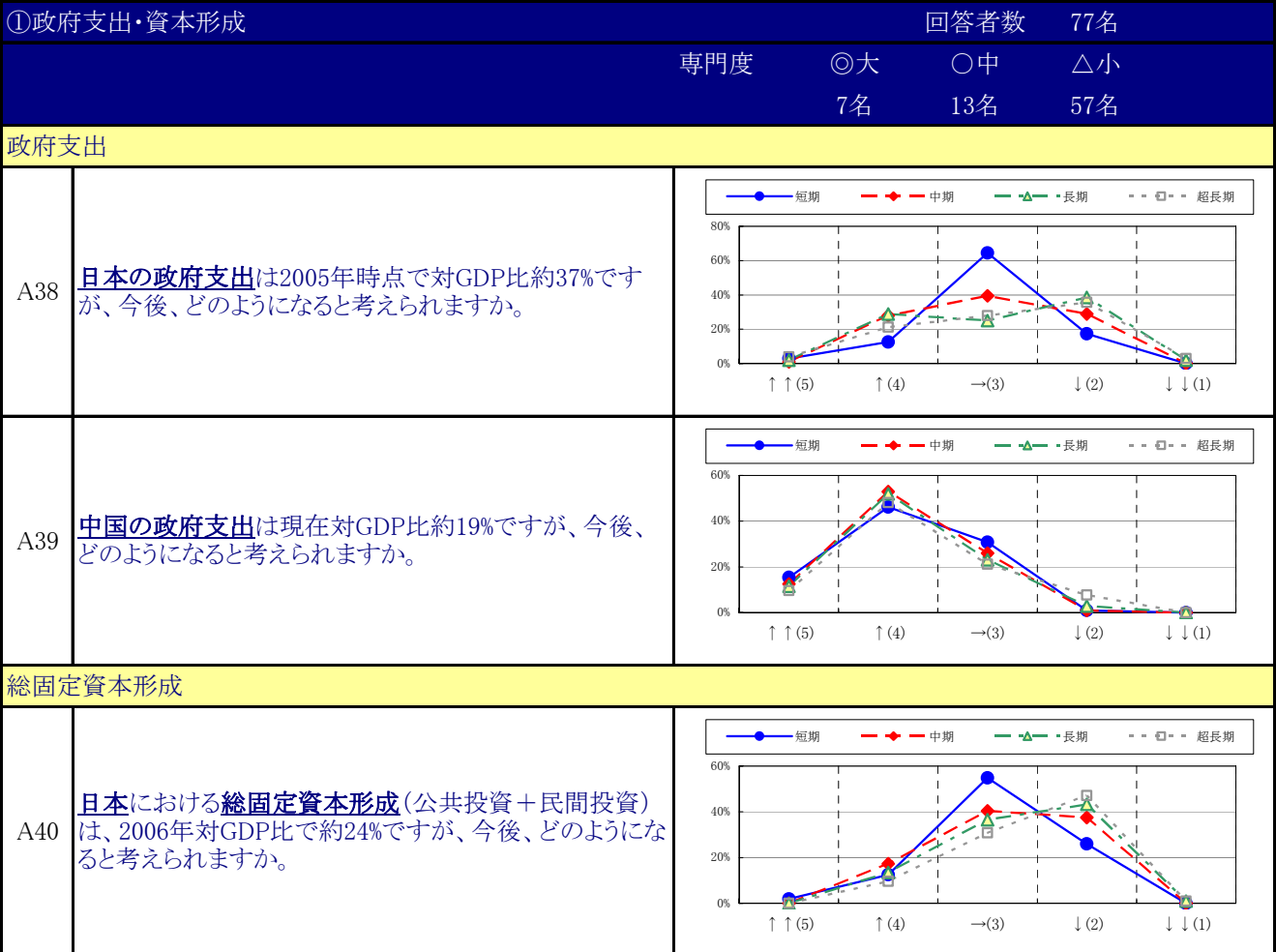


図-2 アンケート調査の集計結果 (その8)

A41	中国における総固定資本形成は、2006年対GDP比で約43%ですが、今後、どのようになると考えられますか。	
A42	その他の東アジア途上国における総固定資本形成は、2006年対GDP比20~30%程度ですが、今後、どのようになると考えられますか。	
A43	世界全体の総固定資本形成は、2006年対GDP比で平均約22%ですが、今後、どのようになると考えられますか。	
ODA/FDI政策		
A44	東アジア途上国に対する実質ベースのODA総額(供与元不問)は、今後どうになると考えられますか。	
A45	日本に対する外国資本の流入総額(実質ベース)は、今後どうになると考えられますか。	
A46	中国に対する外国資本の流入総額(実質ベース)は、今後どうになると考えられますか。	

図-2 アンケート調査の集計結果 (その9)

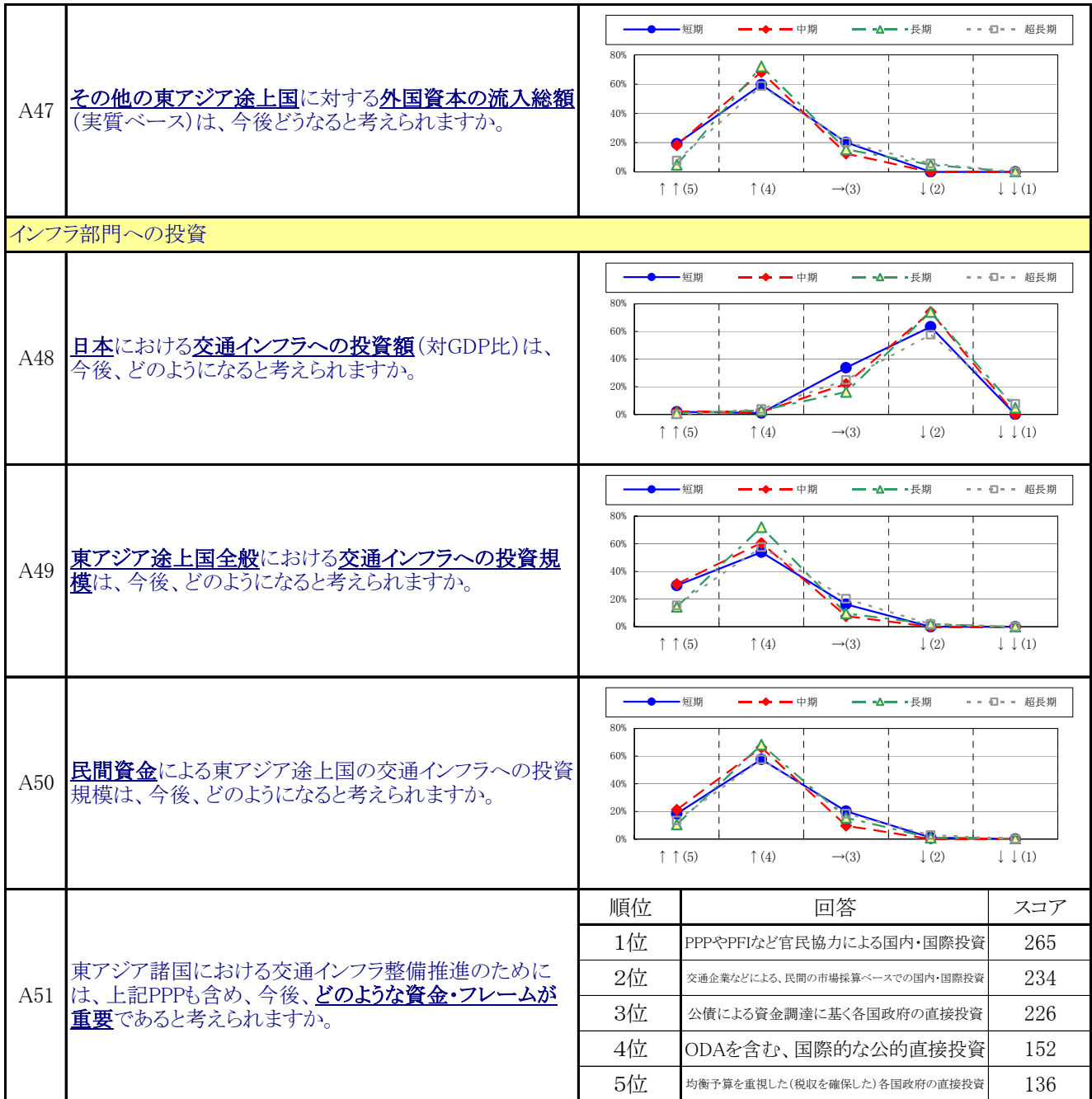


図-2 アンケート調査の集計結果 (その10)

②財政・金融・為替		回答者数	73名		
		専門度	◎大	○中	△小
			9名	4名	60名
財政・金融					
A52	日本は赤字財政が続いていますが、今後、その赤字額はどうかと予想されますか。				
A53	東アジア各国のうち、今後、金融危機に陥る可能性の国があるとすれば、どこと考えられますか。(ワースト4国を記入)	順位	回答	スコア	
		1位	中国	147	
		2位	フィリピン	138	
		3位	インドネシア	125	
		4位	北朝鮮	59	
5位	韓国	45			
為替					
A54	今後、日本円の対ドル為替レートは、どの程度になると考えられますか。(2007年は123～110円/ドル) (ドルに対して上昇すると予想される場合は、「↑↑大幅に上昇する」または「↑やや上昇する」を、下落すると予想される場合は「↓↓大幅に下落する」または「↓やや下落する」をご選択下さい)				
A55	今後、中国人民元の対ドル為替レートは、どの程度になると考えられますか。(2007年7.8～7.3元/ドル) (ドルに対して上昇すると予想される場合は、「↑↑大幅に上昇する」または「↑やや上昇する」を、下落すると予想される場合は「↓↓大幅に下落する」または「↓やや下落する」をご選択下さい)				
A56	今後、ユーロの対ドル為替レートは、どの程度になると考えられますか。(2007年平均0.78～0.68ユーロ/ドル) (ドルに対して上昇すると予想される場合は、「↑↑大幅に上昇する」または「↑やや上昇する」を、下落すると予想される場合は「↓↓大幅に下落する」または「↓やや下落する」をご選択下さい)				
A57	東アジア地域において通貨統合が実現すると思いますか。				

図-2 アンケート調査の集計結果 (その 11)

③教育・労働		回答者数	73名
		専門度	◎大 8名 ○中 2名 △小 63名
教育水準(労働者の質)			
A58	中国における <u>高校進学率</u> (中等後期教育)は、2004年で約48%ですが、今後、どのようになると考えられますか。		
A59	<u>その他のアジア途上国</u> における <u>中等後期教育到達度</u> は、2006年で約40~60%ですが、今後、どのようになると考えられますか。		
労働の移動に関する規制等			
A60	日本では、FTA・EPA発効により一部の職種の労働力を受け入れつつありますが、今後、労働力として <u>他国の移民の受け入れ</u> が増加すると考えられますか。		
A61	今後、 <u>東アジア地域</u> において、 <u>国境を越えた労働移動</u> (国際労働移動)が増加すると考えられますか。		
A62	中国の <u>人件費</u> 上昇による影響として、ベトナムなどへ工場を移転するケースも見られます。今後、 <u>中国における人件費</u> はどのようになると考えられますか。		
A63	<u>中国の戸籍管理制度が廃止される</u> のはいつ頃になると考えられますか。(各時期における実現可能性を回答)また、これが廃止されれば、どのようなメリット・デメリットが生じると考えられますか。(コメント欄にお書きください)		

図-2 アンケート調査の集計結果 (その 12)

④環境		回答者数	83名		
専門度		◎大	○中	△小	
		6名	11名	66名	
環境税・排出権取引等					
A64	日本で環境税(炭素税)が導入されるのはいつ頃になると考えますか。(各時期における実現可能性を回答)				
A65	日本を除く東アジア諸国で環境税(炭素税)が導入されるのはいつ頃になると考えますか。(各時期における実現可能性を回答)				
A66	東アジア諸国において二酸化炭素の排出権取引が本格化するのいつ頃だと考えられますか。(各時期における実現可能性を回答)				
A67	京都議定書やその後の同様な条約等により、二酸化炭素削減等の地球温暖化対策に関する実効的な枠組が今後も維持・拡大されると思いますか。				
⑤産業の動向		回答者数	73名		
専門度		◎大	○中	△小	
		10名	7名	56名	
主な産業における生産量・価格の推移					
A68	世界における鉄鋼の生産量は、現在、年率約3~5%で増加していますが、今後の増加率はどうかと考えられますか。				

図-2 アンケート調査の集計結果 (その13)

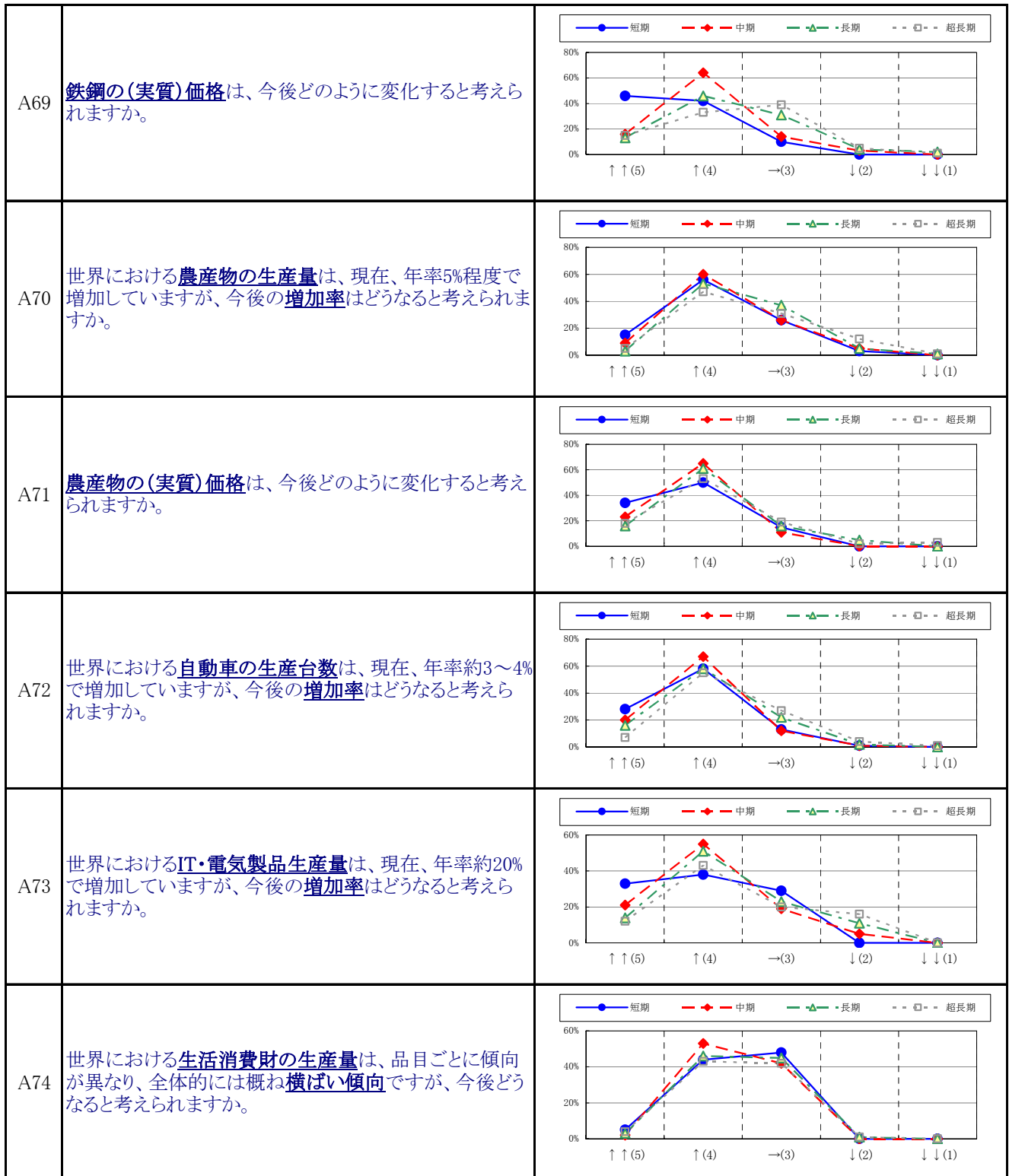


図-2 アンケート調査の集計結果 (その14)



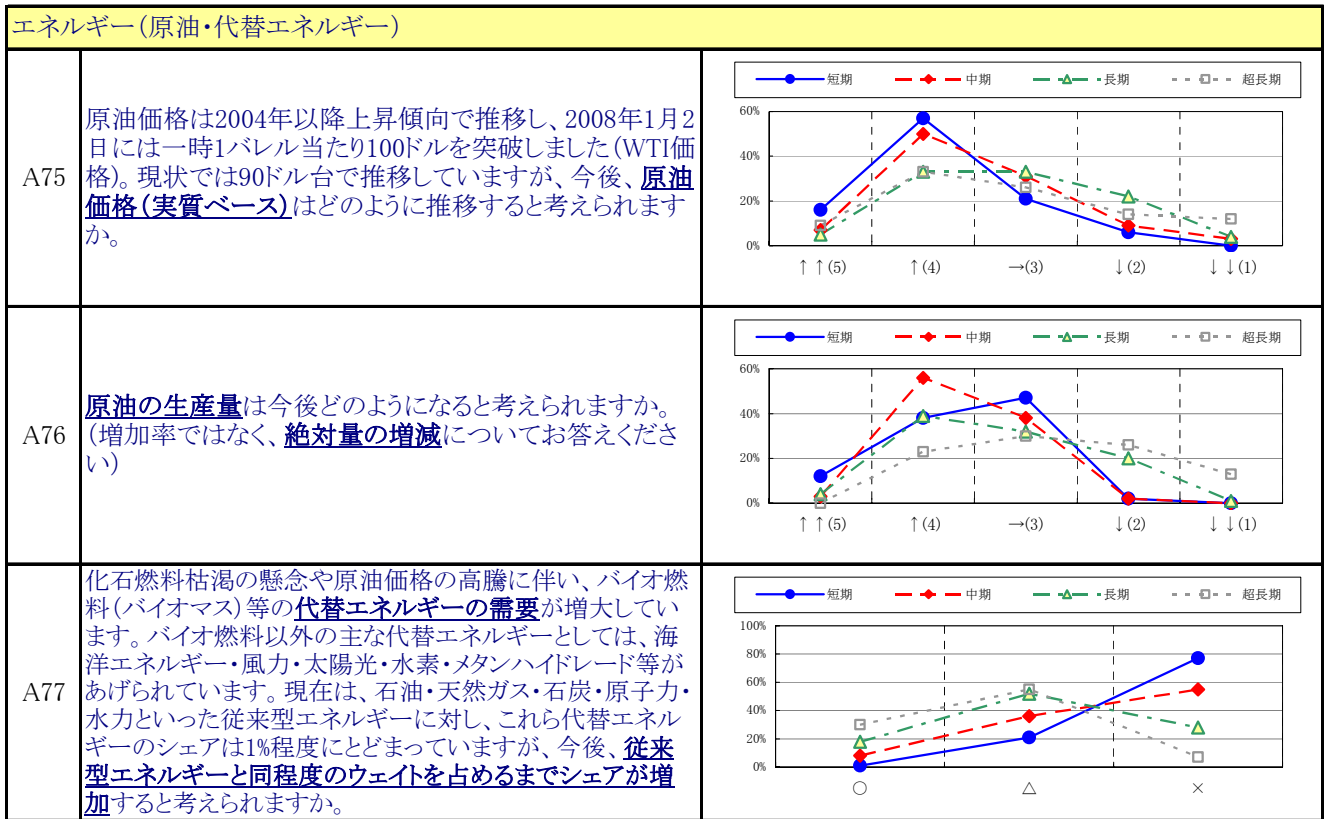


図-2 アンケート調査の集計結果 (その 15)

## 国際経済・交通シナリオに関するアンケート調査最終結果 ～B. 国際交通に関するシナリオ～

### B-1. 荷主関連

①SCM・DCMの高度化、生産拠点立地動向、その他の物流動向など	回答者数	81名
専門度	◎大	○中
	13名	24名
	△小	44名

#### SCM・DCMの高度化

SCM・DCMの高度化		
B1	今後、 <u>中国やASEAN地域</u> の電子電気機器や自動車製造等の製造業種において、 <u>欧米並みのサプライチェーンマネジメント(SCM)の高度化</u> (在庫管理、ジャストインタイム輸送、多頻度小ロットでの輸送の導入など)が進展すると考えられますか。	
B2	今後、 <u>中国やASEAN地域</u> において、消費者の求める流通サービスのレベルが日本や米国並みに高くなり、 <u>流通ディマンドチェーン・マネジメント(DCM)の高度化</u> が進展すると考えられますか。	

#### 生産拠点の立地

生産拠点の立地		
B3	日本企業による <u>中国</u> での <u>生産拠点機能</u> の整備や機能強化は、今後どのようにになると考えられますか。	
B4	日本企業による <u>インド</u> での <u>生産拠点機能</u> の整備や機能強化は、今後どのようにになると考えられますか。	
B5	日本企業による <u>ASEAN地域</u> での <u>生産拠点機能</u> の整備や機能強化は、今後どのようにになると考えられますか。	

図-2 アンケート調査の集計結果 (その 16)

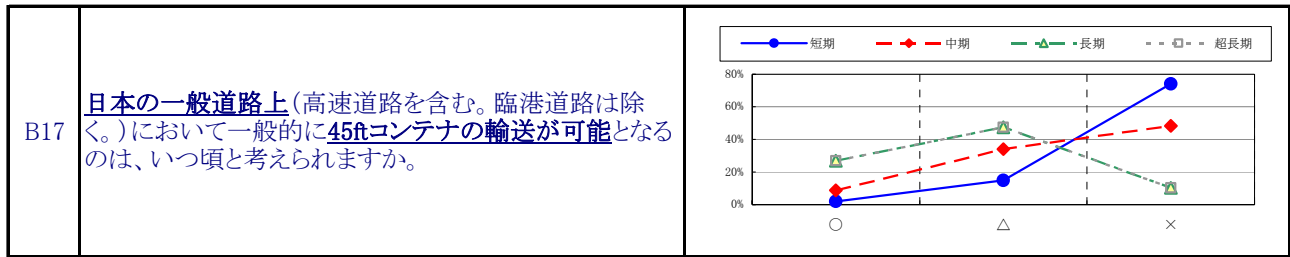
B6	海外での操業リスク(技術の漏洩など)を懸念して、海外生産を縮小し、 <u>日本での生産活動を強化する企業が増加</u> すると考えられますか。																
B7	今後も、 <u>東アジア地域</u> において、 <u>物流園区や輸出加工区等のロジスティクスに関連した特区が増設</u> されると考えられますか。																
その他の物流動向など																	
B8	<u>中国やASEAN地域</u> において、現在は <u>陸上輸送や倉庫業</u> を行っている <u>現地資本の企業</u> が、今後、 <u>3PL事業等に進出するケース</u> は増加すると考えられますか。																
B9	古紙や鉄くずなどの <u>廃棄物</u> が、日本と中国などの国間で輸送される動きが顕在化していますが、 <u>東アジア地域</u> においてこのような輸送や取引が市場化され、 <u>貿易量が増加</u> すると考えられますか。																
B10	SCM・DCMの高度化や、生産拠点の変化など、今後、東アジア域内において注目すべき <u>荷主サイドの動向</u> としてどのようなものが考えられますか。(上位4つまで)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>順位</th> <th>回答</th> <th>スコア</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>運送業者に要求するサービス水準の高度化</td> <td>369</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>東アジアレベルでのSCMの最適化・再編</td> <td>349</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>顧客への納品サービスレベルの高度化</td> <td>308</td> </tr> <tr> <td>4位</td> <td>製品・サービスのライフサイクルの短期化</td> <td>156</td> </tr> </tbody> </table>	順位	回答	スコア	1位	運送業者に要求するサービス水準の高度化	369	2位	東アジアレベルでのSCMの最適化・再編	349	3位	顧客への納品サービスレベルの高度化	308	4位	製品・サービスのライフサイクルの短期化	156
		順位	回答	スコア													
		1位	運送業者に要求するサービス水準の高度化	369													
		2位	東アジアレベルでのSCMの最適化・再編	349													
		3位	顧客への納品サービスレベルの高度化	308													
4位	製品・サービスのライフサイクルの短期化	156															

図-2 アンケート調査の集計結果 (その17)

B-2. 港湾・海運関連

①東アジアを中心とした海上輸送需要の動向		回答者数	83名
専門度		◎大	○中
		20名	24名
		△小	39名
コンテナ・バルク貨物の需要			
B11	世界の国際海上コンテナ貨物需要は、2006年に約9,269万TEU(純流動ベース)となるなど、近年(過去5年間)では年平均11%程度の伸びを示しています。今後、この増加率は現状と比較してどのように推移すると考えられますか。		
B12	東アジア地域を発地または着地とし、欧米を中心とする世界の他地域を発地または着地とする国際海上コンテナ需要は、世界全体の流動量のおよそ2/3を占めており、近年(過去5年間)では年平均12%程度の伸びを示しています。世界の中で大きなシェアを占めていることもあり、世界平均の伸びを若干上回る程度ですが、今後、これらの貨物の増加率は世界平均の伸びと比較してどのように推移すると考えられますか。		
B13	東アジア地域内を発着する国際海上コンテナ需要は、世界全体の流動量のおよそ2割弱を占めており、近年(過去5年間)では年平均13%程度の伸びを示しています。数年前までは年平均15-20%の増加率でしたが、ここ数年は10%程度と世界平均並みとなっています。今後、これらの貨物の増加率は世界平均の伸びと比較してどのように推移すると考えられますか。		
B14	東アジア発着および東アジア域内間の海上輸送貨物のうち、約1/4(トンベース)がコンテナ貨物となっており、残りがタンカー、鉱石運搬船、自動車専用船、一般バラ積み貨物船等によって輸送される貨物となっています。今後、東アジア地域におけるコンテナ貨物のシェアはどのように推移すると考えられますか。		
B15	今後、東アジア域内でコンテナ化が進展する貨物(品目)は、どのようなものが考えられますか。(コンテナ化率の増加率が大きいと考えられる順に上位4品目まで)	順位	回答
	1位	生鮮食料品	343
	2位	スクラップ類	294
	3位	木製品	261
	4位	穀物類	187
	5位	石油・化学類	111
45ftコンテナの利用			
B16	国際海上コンテナ輸送における45ftコンテナの利用は、今後世界的に増加すると考えられますか。		

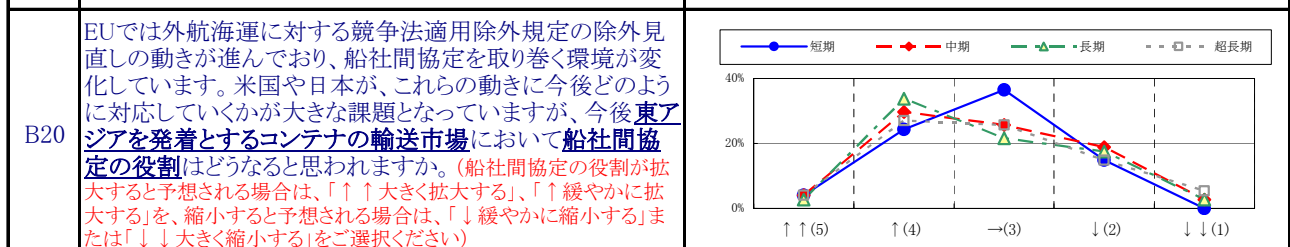
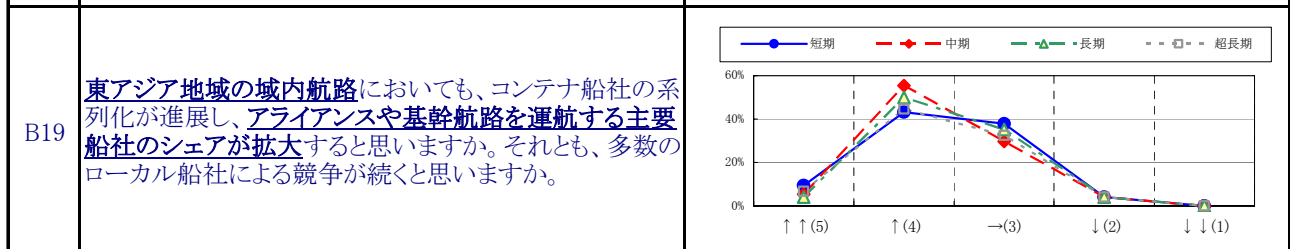
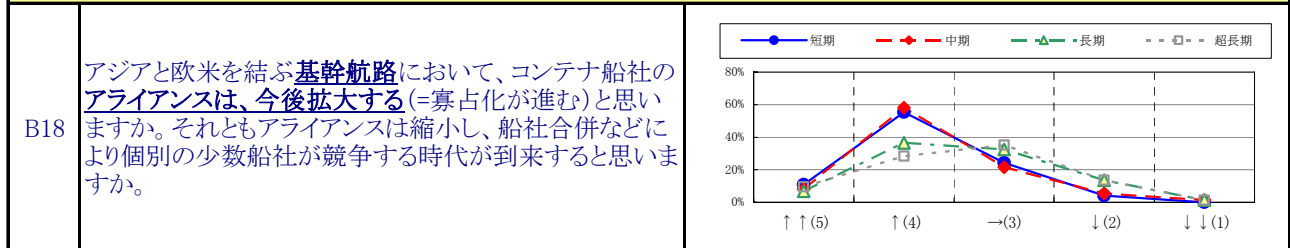
図-2 アンケート調査の集計結果 (その 18)



②船会社の戦略

回答者数	74名
専門度	◎大 12名 ○中 22名 △小 40名

船会社の今後の戦略、アライアンス・同盟



B21 コンテナ船社にとって、今後最も重要な課題は何だと思われますか。

順位	回答	スコア
1位	燃料費高騰等による輸送費の上昇圧力への対処(コスト削減)	187
2位	規模拡大やディスカウント等の船社間の過当競争への対処(競争力の向上)	140
3位	荷主ニーズ多様化への対応	92
4位	貨物インバランスの対応、空コンテナの回送	87
5位	船舶大型化・高速化やターミナルへの積極投資	81

航路形成(トランシップ、空コンテナ輸送)

B22-1 現在、東アジア地域における主要なトランシップ港湾(内外積替を含む)としては、釜山、高雄、香港、シンガポール、タンジュンペラパス、コロンボなどがあげられます。また、中国本土の港湾においても、貨物量自体の急激な増加や積極的な港湾投資などにより、今後トランシップ率が上昇することが予想されます。①今後、トランシップ率が増加すると考えられる港湾をあげてください。(上位4港まで)

順位	回答	スコア
1位	上海	301
2位	シンガポール	163
3位	釜山	100
	香港	100
5位	深圳	88

図-2 アンケート調査の集計結果 (その 19)

B22-2	②今後、 <u>トランシップ率が減少</u> すると考えられる港湾をあげてください。(上位4港まで) なお、トランシップ率減少の要因としては、港勢の衰退のほか、地元発着貨物(ローカルカーゴ)の増加も考えられます。	順位	回答	スコア
		1位	釜山	210
		2位	香港	143
		3位	高雄	135
		4位	コロンボ	81
		5位	シンガポール	66
B23	東アジア・北米間輸送にみられるように、コンテナ貨物のインバランスに起因して <u>空コンテナの世界的な回送・輸送</u> が大きな課題となっています。これについて、 <u>最も実効性のある解決策</u> は何だと思われますか。	順位	回答	スコア
		1位	船社間融通の拡大	164
		2位	ディスカウント等による帰荷の確保	124
		3位	インランドデポや空コンテナデポの整備・活用	100
		4位	高度なコンテナ回送計画	79
		5位	世界的な貨物需要バランスの変化	73

パナマ運河拡張による影響

B24	東アジア・北米間の貨物は、約75%が北米西岸航路、残りの約25%が北米東岸航路を利用して輸送されています。現在、パナマ運河では拡張工事が進められており、2014年には12,000TEUクラスのコンテナ船の通航が可能となります。一方で、運河通航料金が大幅に値上げされるとの観測もあります。この <u>パナマ運河拡張</u> により、 <u>東アジア・北米東岸航路のシェア</u> はどのように変化すると考えられますか。また、その他に考えられる影響がありましたらコメント欄にお書きください。	

③国際RORO船・国際フェリー輸送の進展

回答者数 68名

専門度	◎大	○中	△小
	16名	20名	32名

国際RORO船航路・国際フェリー航路の形成

B25	博多・上海間の上海スーパーエクスプレスや、日本海を横断する国際フェリー航路新設の動きなど、コンテナ輸送や航空輸送を補完する機能として国際RORO船や国際フェリーを利用した物流が注目されています。今後、 <u>東アジア地域における国際RORO船・フェリー航路の路線数</u> は増加すると思いますか。			
B26-1	①今後、 <u>国際RORO船・フェリー航路が開設・拡充されると考えられる路線</u> をお答えください。(上位4路線まで。発着国、できれば地域・港湾レベルでお願いします。)	順位	回答	スコア
		1位	韓国-九州	112
		2位	中国-九州	101
		3位	シベリア-北陸	60
		4位	台湾-九州	44
		5位	中国-韓国	41
B26-2	②さらに、 <u>どのような理由</u> からその貨物輸送需要が生じると考えられますか(上記の航路ごとに最も重要と思われるものをご記入下さい)。	順位	回答	スコア
		1位	ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	140
		2位	コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用し易い	125
		3位	国際ROROやフェリーの方が、コンテナよりもより積み替えが効率的	118
		4位	日系企業などの現地への進出による輸送需要の発生	72
		5位	シベリア鉄道など、背後輸送ネットワークの拡充	55

図-2 アンケート調査の集計結果 (その20)

質問	順位	回答		スコア
		回答	スコア	
B26-3 ③現在、国際RORO船・フェリーでは、主に繊維・雑貨、電気・機械、生鮮・食品などが輸送されています。今後、 <u>どのような品目で輸送需要が増加</u> すると考えられますか。(上位4品目まで)	1位	電気・機械	168	
	2位	生鮮・食品	154	
	3位	食品	94	
	4位	雑貨	80	
	5位	繊維・雑貨	71	
B27 国際RORO船航路や国際フェリー航路を拡充するためには、 <u>どのような対応</u> (政策や規制緩和)が必要であると考えられますか。(上位4つまで)	1位	2国間のシャージ相互乗り入れなどのシームレス化	183	
	2位	より安定的な貨物需要の確保に向けた大口顧客等の確保	121	
	3位	国際航路開設に関わる各種手続きの規制緩和	120	
	4位	HDS(ホットデリバリーサービス)の拡充	89	
	5位	フェリー航路における旅客需要の確保・発掘	38	

④超大型コンテナ船の建造・就航等				回答者数	73名
専門度	◎大	○中	△小		
	17名	18名	38名		

超大型コンテナ船の建造、就航航路

B28 コンテナ船の大型化が進展しており、現在、1万TEUを超える超大型コンテナ船が100隻以上発注されています。今後、 <u>1万TEUを超える超大型コンテナ船の就航隻数</u> はどのように推移すると思われませんか。				
	B29 2009年前半には1万6千TEUクラスの超大型コンテナ船の就航が予定されていると言われています。今後、 <u>コンテナ船の大型化</u> はどの程度まで進むと考えられますか。(各時期において <u>想定される最大積載量(TEU)</u> を記入)			
B30 上記の超大型コンテナ船は、どのような <u>航路</u> を中心に投入されると考えられますか。(投入船舶数が多いと考えられる順に記入)		順位	回答	
	1位	アジア～北米航路		205
	2位	アジア～欧州航路		204
B31-1 東アジア地域における <u>寄港地</u> について、 <u>①1ループあたり何港</u> 程度となると考えられますか。				

図-2 アンケート調査の集計結果 (その 21)

B31-2	②また、 <u>主要な寄港地</u> としてはどこが考えられますか。 (寄港数が多いと考えられる順に、上位4港まで)	順位	回答	スコア
		1位	上海	345
		2位	シンガポール	272
		3位	香港	182
		4位	釜山	89
		5位	深圳	83

⑤コンテナターミナル整備・拡張やメガオペレーターの動向				回答者数	59名
専門度		◎大	○中	△小	
		15名	20名	24名	

東アジアにおけるコンテナターミナル整備・拡張計画

B32-1	日本の近隣諸国では、上海港、釜山新港、光陽港などに代表されるハブ機能を有する港湾の整備・拡張が進められています。東アジア地域における港湾整備量(現状および将来計画のバース数など)や、将来の貨物需要を勘案した場合、 ①相対的に <u>港湾整備計画の実現性が高い</u> (または、前倒しで整備される)と想定される港をお答えください。(上位4港まで)	順位	回答	スコア
		1位	上海	385
		2位	釜山新港	108
		3位	深圳	92
		4位	シンガポール	63
		5位	天津	32
B32-2	②相対的に <u>港湾整備計画の実現性が低い</u> (または、予定よりも整備が遅れる)と想定される港をお答えください。(下位4港まで)	順位	回答	スコア
		1位	光陽	165
		2位	釜山新港	120
		3位	高雄	65
		4位	釜山	47
		5位	シンガポール	30
B32-3	③また、ハブ港湾を目標としてはいませんが、 <u>周辺地域におけるローカル貨物需要増加への対応や途上国開発の観点から、今後特にコンテナターミナルの整備・拡張が重要と考えられる港湾(または国)</u> をお答えください。(上位4港または国まで)	順位	回答	スコア
		1位	インド	194
			ベトナム	194
		3位	タイ	52
		4位	ホーチミン	47
		5位	インドネシア	34

メガターミナルオペレーターの動向

B33	メガターミナルオペレーターは世界の主要港で、効率的かつ低廉なコンテナターミナルの運営を積極的に展開しています。東アジア地域において、今後、 <u>メガオペレーターがより積極的に進出をすると想定される国または地域</u> をお答えください。(上位4つまで)	順位	回答	スコア
		1位	インド	197
		2位	ベトナム	165
		3位	中国	122
		4位	中国渤海湾沿岸	81
		5位	極東ロシア	63

図-2 アンケート調査の集計結果 (その22)



⑥旅客需要(客船クルーズ)		回答者数	73名
専門度	◎大	○中	△小
	11名	14名	48名

クルーズ需要

B34 わが国を含む東アジア地域において、今後客船クルーズ(内航・外航含む)の需要は増加すると思いますか。

Year	短期 (Short-term)	中期 (Medium-term)	長期 (Long-term)	超長期 (Ultra-long-term)
2015	10%	10%	10%	10%
2019	60%	65%	55%	50%
2023	30%	35%	25%	20%
2025	10%	10%	10%	10%

⑦海上輸送の安全性・セキュリティ		回答者数	62名
専門度	◎大	○中	△小
	6名	14名	42名

海賊事件による影響

B35 今後、東アジア地域において海賊事件の発生頻度は増加すると思いますか。また、ターゲットとなる船舶や被害の形態が変化すると考えられる場合、その内容をコメント欄にお書きください。

B36 東アジア地域において最も海賊事件が発生しそうな海域をお答えください(最大上位4つ)。

順位	回答	スコア
1位	マラッカ海峡	234
2位	フィリピン近海	122
3位	インド洋	51
4位	東シナ海	48
5位	インドネシア近海	30

B37 海賊事件が発生した場合、物流への影響としてはどのようなものが考えられますか(最大上位4つ)。

順位	回答	スコア
1位	保安対策費用の増大による輸送コスト増加	187
2位	当該ルートの利用率低下、輸送ルート変更による輸送コスト・時間の増加	153
3位	荷主への補償	141

米国コンテナセキュリティ対策の強化による影響について

B38 今後、米国向けコンテナ貨物については、輸出国の港湾で貨物の全量検査が義務化されます。このような施策の実施等により、港湾でのリードタイムは、現状と比べて何日程度長期化すると考えられますか。施策の長期的な方向も勘案してお答えください。

Lead Time Interval	短期 (Short-term)	中期 (Medium-term)	長期 (Long-term)	超長期 (Ultra-long-term)
0日	5%	5%	5%	5%
2日以内	25%	25%	25%	25%
4日以内	5%	5%	5%	5%
6日以内	5%	5%	5%	5%
8日以内	5%	5%	5%	5%

図-2 アンケート調査の集計結果 (その 23)

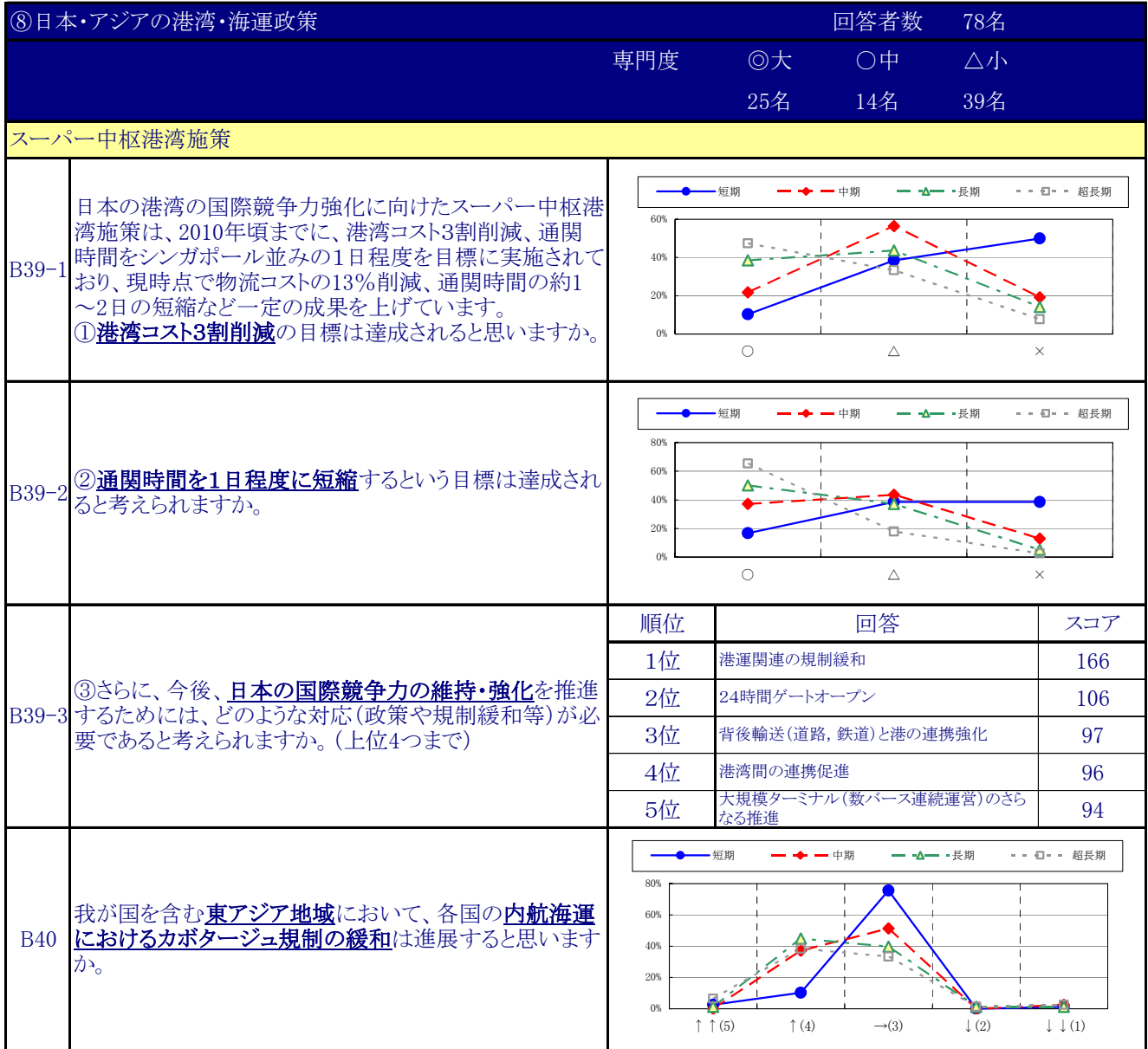


図-2 アンケート調査の集計結果 (その24)

### B-3. 航空関連

①東アジア地域における航空市場の動向		回答者数	63名
専門度	◎大	○中	△小
	8名	10名	45名

#### 東アジア地域における航空需要

B41	北東アジア(日本・中国・韓国等)地域の国際航空“旅客”需要の年平均増加率は、今後はどのように推移すると考えられますか。	
B42	北東アジア(日本・中国・韓国等)地域の国際航空“貨物”需要の年平均増加率は、今後はどのように推移すると考えられますか。	
B43	東南アジア(ASEAN)地域の国際航空“旅客”需要の年平均増加率は、今後はどのように推移すると考えられますか。	
B44	東南アジア(ASEAN)方面の国際航空“貨物”需要の年平均増加率は、今後はどのように推移すると考えられますか。	

#### 航空会社のアライアンス

B45	今後、各アライアンスを構成するエアラインはどのように再編されると考えられますか(あるいは安定して変化しないと考えられますか)。 (回答番号)①安定して変化しない、②スターアライアンス中心、③1つ増えて四大アライアンスへ、④四大アライアンスのまま、⑤1つ潰れて三大アライアンスへ、⑥One WorldとSky Teamの統合(2大アライアンス時代へ)、⑦スターアライアンスとスカイチームの2極化、⑧米国、欧州での再編、中国の会社のアライアンスへの新規加盟、⑨Sky Teamから脱退する会社が増加、⑩中国東方航空がワンワールドに加入、マレーシア航空がスカイチームに加入、⑪米国、欧州での再編、⑫集約が進む、⑬2極化、⑭2大アライアンス時代(スターアライアンスともう一つのアライアンス)、⑮現在の3大アライアンスで推移、⑯3大アライアンスから2大アライアンスへ再編	順位	短期	中期	長期	超長期
		1位	①	①	①	①
		2位	⑩、⑮	⑬、⑭、⑮	⑬、⑭、⑮	⑬、⑭、⑯
		3位				
		4位	⑧			
		5位	②	⑨、⑪	⑥、⑦	⑤、⑦、⑫

図-2 アンケート調査の集計結果 (その25)



図-2 アンケート調査の集計結果 (その 26)

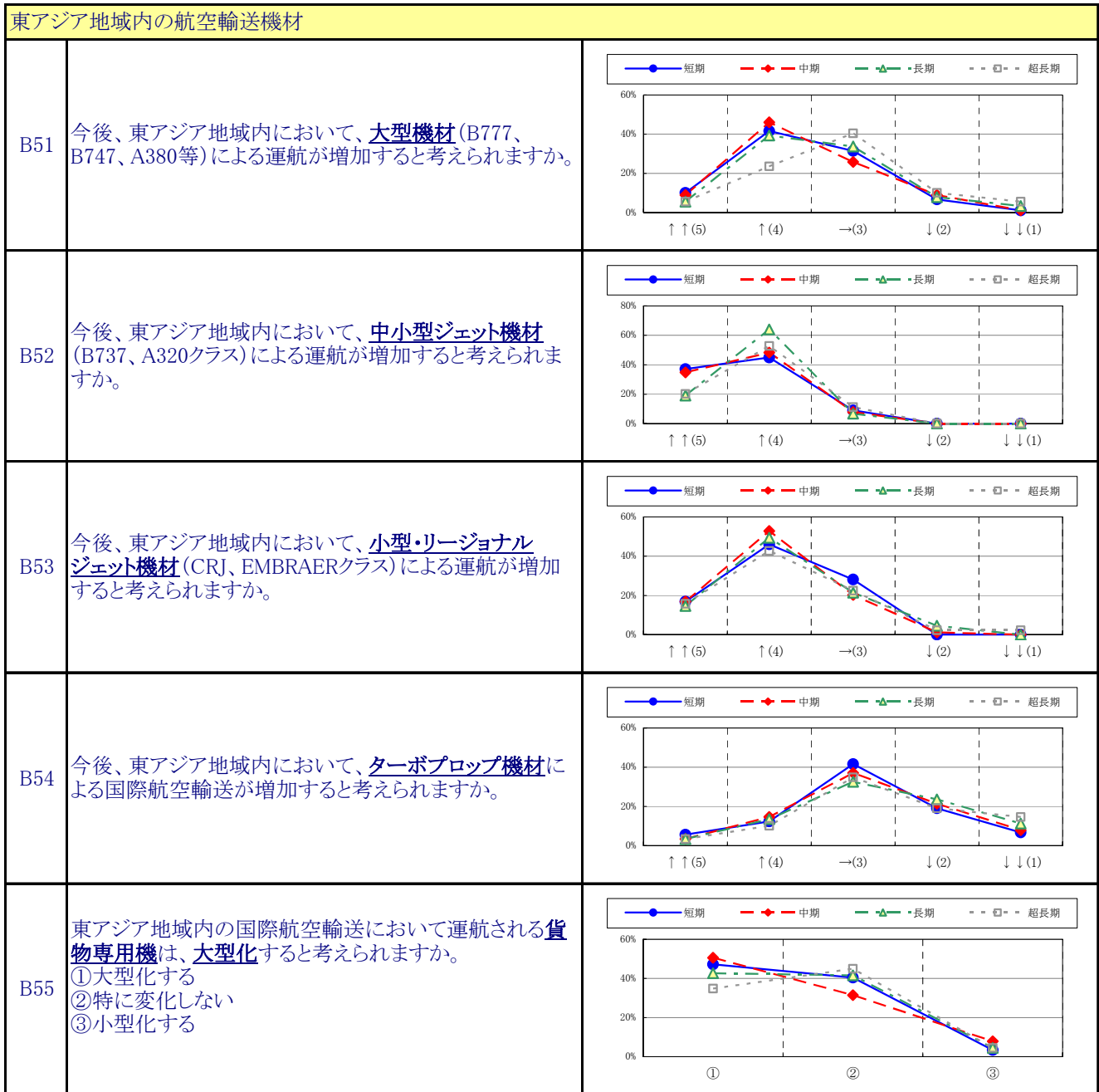


図-2 アンケート調査の集計結果 (その 27)

東アジア地域内の国際航空貨物輸送				
B56	東アジア地域内の国際航空貨物輸送において、今後どのような品目の航空分担率が増加すると考えられますか。(上位4つまで)	順位	回答	スコア
		1位	コンピュータ関連・電子通信機器	243
		2位	半導体	237
		3位	機械類	132
		4位	衣料品	78
B57	東アジア地域内の国際航空貨物輸送において、今後どのような品目の航空分担率が減少すると考えられますか。(上位4つまで)	順位	回答	スコア
		1位	衣料品	201
		2位	機械類	111
		3位	コンピュータ関連・電子通信機器	78
		4位	半導体	76

②東アジア地域における航空政策				回答者数
			◎大	40名
			○中	
			△小	
			6名	7名
				27名

東アジア地域における航空規制緩和の動向							
B58	今後、東アジア地域において、どのような規制緩和が進展すると考えられますか(運賃規制、輸送量規制、運航規制(以遠権、第5-6の自由、カボタージュ権など))。 (回答番号)①特に規制緩和は進まない、②2カ国間オープンスカイ、③2カ国間での完全自由化、④2カ国間段階的自由化、⑤A国B国C国間でのタグエンドカボタージュ認可、⑥A国B国C国間での輸送量規制の撤廃、⑦運賃規制緩和、指定航空企業緩和、輸送量規制緩和、⑧カボタージュ認可、⑨完全自由化、⑩輸送量規制の撤廃、⑪2国間限定的(地域限定等)カボタージュ規制解除、⑫2カ国間での自由化、⑬その他	順位	短期	中期	長期	超長期	
		1位	①	①	①	⑨	
		2位	④、⑥、⑦ ⑩、⑪	⑥	⑥	③	①
		3位		②、⑧ ⑬、⑭	⑭	⑤、⑭	

滑走路の増設、新空港の建設						
B59	今後、東アジア地域の空港で滑走路の増設が行われると想定される空港はどこと考えられますか。 (回答番号)①上海浦東(中国)、②仁川(韓国)、③北京(中国)、④スワンナプーム(タイ)、⑤広州(中国)、⑥東京国際(日本)、⑦チャンギ(シンガポール)、⑧瀋陽(中国)、⑨香港(中国)、⑩デリー(インド)、⑪ホーチミン、⑫深圳、⑬武漢、⑭成田、⑮中部国際、⑯その他	順位	短期	中期	長期	超長期
		1位	①	①	④	②、⑪
		2位	②	④	⑤	
		3位	③	③	②、⑨	⑬、⑯
		4位	⑩	⑧		
		5位	④、⑥、⑭	②、⑦	③、⑩	⑥、⑮、⑯
B60	今後、新たな空港が建設されると考えられるのはどの都市ですか。(上位4都市(または国名)まで)	順位	回答			スコア
		1位	中国			47
		2位	インド			35
		3位	北京			23
		4位	上海浦東			20
		5位	ベトナム			18

図-2 アンケート調査の集計結果 (その28)

③航空輸送におけるセキュリティ		回答者数	51名
専門度	◎大	○中	△小
	4名	5名	42名

航空分野におけるセキュリティ対策

B61-1	<p>今後、航空業界においてどのような<b>セキュリティ対策</b>が講じられる(強化される)と考えられますか(下記の番号をご記入ください)。</p> <p>①空港による航空旅客輸送に関する対策                  ②空港による航空貨物輸送に関する対策                  ③航空会社による航空旅客輸送に関する対策                  ④航空会社による航空貨物輸送に関する対策                  ⑤その他の対策</p>	
B61-2	<p>また、講じられるセキュリティ対策により、特に<b>どのような影響</b>が生じると考えられますか。</p> <p>①航空運賃の値上がり                  ②空港ターミナルの混雑化                  ③所要・旅行時間の増加                  ④その他</p>	

④日本における空港・航空関連の動向		回答者数	66名
専門度	◎大	○中	△小
	11名	12名	43名

日本の航空旅客需要

B62	<p>今後、日本は人口減少・少子高齢時代を迎えますが、このような<b>人口構造の変化</b>によって<b>我が国の航空需要</b>はどうかと考えられますか。</p>													
B63	<p>今後、<b>国内航空旅客需要の増加</b>が予想される<b>年齢層</b>はどのように考えられますか(上位3つを下記の番号から選択してご記入ください)。</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>順位</th> <th>回答</th> <th>スコア</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>前期高齢者層(65-74歳)</td> <td>364</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>後期高齢者層(75歳-)</td> <td>238</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>若年層</td> <td>216</td> </tr> </tbody> </table>	順位	回答	スコア	1位	前期高齢者層(65-74歳)	364	2位	後期高齢者層(75歳-)	238	3位	若年層	216
		順位	回答	スコア										
		1位	前期高齢者層(65-74歳)	364										
2位	後期高齢者層(75歳-)	238												
3位	若年層	216												
B64	<p>上記とは反対に、今後、<b>国内航空旅客需要の減少</b>が予想される<b>年齢層</b>はどのように考えられますか(上位3つを下記の番号から選択してご記入ください)。</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>順位</th> <th>回答</th> <th>スコア</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>若年層</td> <td>329</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>後期高齢者層(75歳-)</td> <td>181</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>前期高齢者層(65-74歳)</td> <td>124</td> </tr> </tbody> </table>	順位	回答	スコア	1位	若年層	329	2位	後期高齢者層(75歳-)	181	3位	前期高齢者層(65-74歳)	124
		順位	回答	スコア										
		1位	若年層	329										
2位	後期高齢者層(75歳-)	181												
3位	前期高齢者層(65-74歳)	124												

図-2 アンケート調査の集計結果 (その29)

B65	今後、 <b>国際航空旅客需要(出国者)の増加</b> が予想される年齢層はどのように考えられますか(上位3つを下記の番号から選択してご記入ください)。	順位	回答	スコア
		1位	前期高齢者層(65-74歳)	373
		2位	後期高齢者層(75歳-)	223
		3位	若年層	211
B66	上記とは反対に、今後、 <b>国際航空旅客需要(出国者)の減少</b> が予想される年齢層はどのように考えられますか(上位3つを下記の番号から選択してご記入ください)。	順位	回答	スコア
		1位	若年層	279
		2位	後期高齢者層(75歳-)	192
		3位	前期高齢者層(65-74歳)	115
B67	東アジア地域において、現在わが国の一般観光旅客がビザ無しで渡航できない国々(ロシア、北朝鮮、中央アジア、インド等)について、 <b>ビザ無し渡航が実現</b> するのはいつ頃と予想されますか。			
邦人系のエアカーゴ専門エアラインの成立可能性				
B69	今後、 <b>邦人系のエアカーゴ専門エアライン</b> は成立すると考えられますか(下記の番号をご記入下さい)。 ①確実に成立する ②成立する可能性はある ③成立するとは考えられない			
東アジアのリージョナルキャリア・ローコストキャリアの参入				
B70	アジアの <b>リージョナルキャリア・ローコストキャリア</b> が、今後 <b>日本路線へ参入</b> してくると考えられますか。もし参入が予想される路線があれば、ご記入ください。(可能性の高い順に上位4路線まで)	順位	回答	スコア
		1位	上海-関西	54
		2位	上海-東京	36
		3位	上海-福岡	26
		4位	東京-新千歳	21
		5位	韓国-東京	19

図-2 アンケート調査の集計結果 (その 30)



日本の空港整備・管理制度, 羽田空港の再拡張																					
B71	<p>今後、日本の空港整備・管理制度は、どのように改革されると考えられますか(下記の番号を記入)。</p> <p>①空港整備特別会計の制度が改革される                  ②空港管理主体の法人化・民営化が進む                  ③空港管理主体が再編される                  ④既存空港管理主体の上下分離が進む                  ⑤その他に考えられる制度改革                  ⑥特に改革は進まない</p>																				
B72	<p>羽田空港の再拡張以後も、首都圏の空港容量が増加すると考えられますか(下記の番号を記入)。</p> <p>①主に航空管制・空域の効率化により増加する                  ②首都圏第3空港の新設により増加する                  ③静岡・百里空港の活用により増加する                  ④その他の理由により増加する                  ⑤増加しない</p>																				
B73	<p>羽田空港の再拡張による国際定期路線乗り入れ規制緩和により、海外のどの都市からの定期路線が実現すると考えられますか(上位4都市)。</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>順位</th> <th>回答</th> <th>スコア</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>上海浦東</td> <td>306</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>北京</td> <td>140</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>香港</td> <td>84</td> </tr> <tr> <td>4位</td> <td>大連</td> <td>33</td> </tr> <tr> <td>5位</td> <td>台北</td> <td>27</td> </tr> </tbody> </table>	順位	回答	スコア	1位	上海浦東	306	2位	北京	140	3位	香港	84	4位	大連	33	5位	台北	27	
順位	回答	スコア																			
1位	上海浦東	306																			
2位	北京	140																			
3位	香港	84																			
4位	大連	33																			
5位	台北	27																			

#### B-4. 内陸輸送・インターモーダル輸送関連

①クロスボーダー輸送の進展			
		回答者数	65名
専門度		◎大	○中 △小
		10名	9名 46名
クロスボーダー輸送の進展(広域)			
B74	<p>北東アジア地域(韓国、北朝鮮、ロシア、モンゴル、中国東北部)における越境インフラの整備や越境抵抗を逡減する諸施策が実施され、クロスボーダー輸送(貨物・旅客共)における抵抗の減少が加速されると思いますか。</p>		
B75	<p>東南アジア地域(中国南部、ベトナム、ラオス、カンボジア、タイ、ミャンマー、マレーシア)における越境インフラの整備や越境抵抗を逡減する諸施策が実施され、クロスボーダー輸送(貨物・旅客共)における抵抗の減少が加速されると思いますか。</p>		

図-2 アンケート調査の集計結果 (その 31)

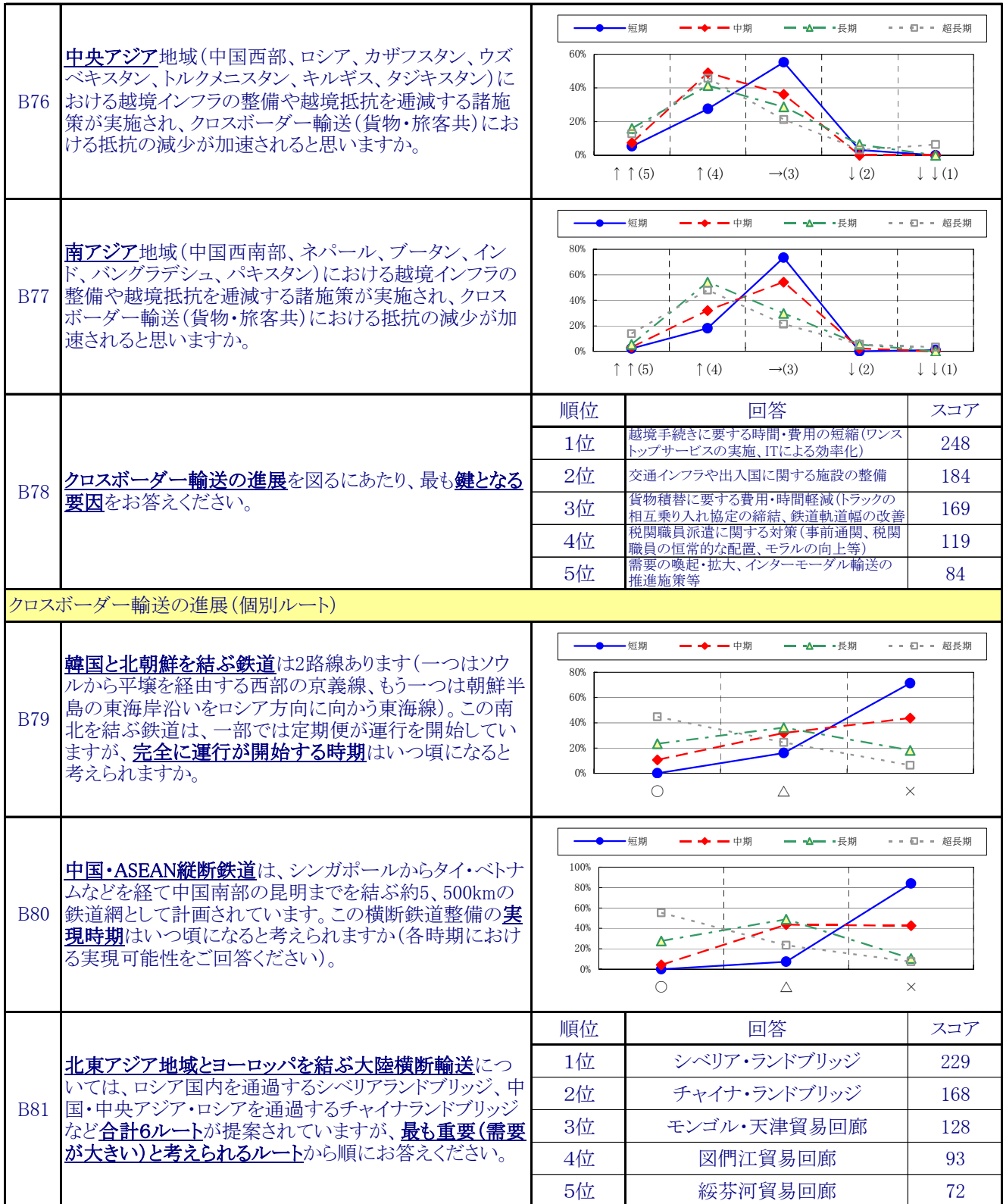


図-2 アンケート調査の集計結果 (その 32)

		順位	回答	スコア
B82	大メコン圏(GMS)では、東西回廊、南北経済回廊、南部経済回廊と呼ばれる経済回廊の整備が進められています。今後、この地域において、上記の経済回廊を含む陸上輸送網を利用した貿易で、最も <u>経済的効果が高い</u> と考えられる路線から順番にお答えください。	1位	南北経済回廊	230
		2位	東西回廊	222
		3位	南部経済回廊	199

②内陸交通インフラへの投資		回答者数	66名
専門度	◎大	○中	△小
	11名	7名	48名

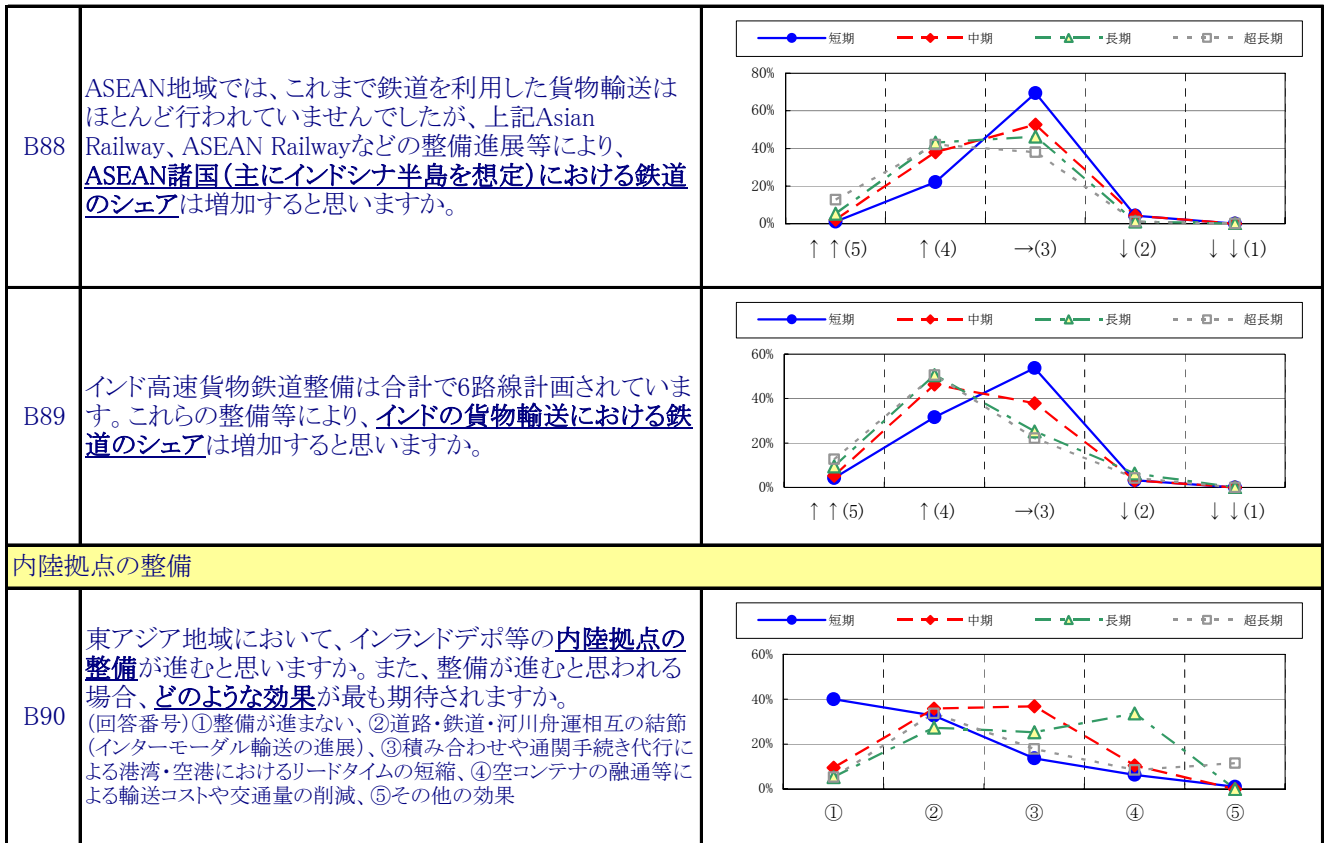
大陸横断インフラ

B83	UNESCAPによって発表されたAsian Highwayに示された道路網の整備が、今後全般的に加速すると思いますか。	
B84	UNESCAPによって発表されたAsian Railwayに示された鉄道網の整備が、今後全般的に加速すると思いますか。	
B85	ASEAN HighwayおよびASEAN Railwayの整備は、今後全般的に加速すると思いますか。	

各国における交通インフラ(道路・鉄道・河川舟運)整備と需要

B86	中国では、高速道路や高速鉄道へ積極的な投資が継続される一方、既存鉄道路線においてはインフラが貧弱なうえ軍需や資源(原油・石炭等)の輸送が優先され、コンテナ貨物等の定期貨物輸送ニーズへの安定的な供給が課題となっています。今後、鉄道整備等に伴い、 <u>定期貨物輸送(コンテナ貨物輸送)における鉄道のシェア</u> は増加すると思いますか。	
B87	中国では、三峡ダム等のダム建設や水路浚渫、あるいは内陸地域におけるコンテナターミナル等への投資などにより、長江等の長大河川を利用した内航水運のさらなる活用が政策課題としてあげられています。今後、 <u>貨物輸送における河川水運のシェア</u> は増加すると思いますか。(海洋上の沿岸輸送は除きます)	

図-2 アンケート調査の集計結果 (その 33)



B-5. 共通交通政策

<p>①東アジアにおける共通交通政策</p>		<p>回答者数 93名</p>																		
<p>※全回答者対象項目</p>																				
<p>シームレスアジアの実現</p>																				
<p>B91</p>	<p>日本をはじめとするアジア各国の持続的発展や連続的な国際交通ネットワークの形成など、<u>シームレスアジアの実現</u>のために、<u>早急に対応すべき問題・課題</u>にはどのようなものがあると考えられますか。(上位4つまで)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>順位</th> <th>回答</th> <th>スコア</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>②道路・鉄道・港湾・空港等のハード・インフラストラクチャー整備の遅れ</td> <td>203</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>④自動車・列車・船舶・航空機等の構造・安全・環境規格の相違に起因する越境交通障害</td> <td>196</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>⑤税関・入国管理・検疫等の越境上の行政手続、保険制度等の相違に起因する越境交通</td> <td>191</td> </tr> <tr> <td>4位</td> <td>③インフラ整備・改良の遅れに伴う国内交通網および越境交通基盤の不連続性の存在</td> <td>166</td> </tr> <tr> <td>5位</td> <td>①交通・運輸セクターにおける競争原理導入の遅れ</td> <td>74</td> </tr> </tbody> </table>	順位	回答	スコア	1位	②道路・鉄道・港湾・空港等のハード・インフラストラクチャー整備の遅れ	203	2位	④自動車・列車・船舶・航空機等の構造・安全・環境規格の相違に起因する越境交通障害	196	3位	⑤税関・入国管理・検疫等の越境上の行政手続、保険制度等の相違に起因する越境交通	191	4位	③インフラ整備・改良の遅れに伴う国内交通網および越境交通基盤の不連続性の存在	166	5位	①交通・運輸セクターにおける競争原理導入の遅れ	74
順位	回答	スコア																		
1位	②道路・鉄道・港湾・空港等のハード・インフラストラクチャー整備の遅れ	203																		
2位	④自動車・列車・船舶・航空機等の構造・安全・環境規格の相違に起因する越境交通障害	196																		
3位	⑤税関・入国管理・検疫等の越境上の行政手続、保険制度等の相違に起因する越境交通	191																		
4位	③インフラ整備・改良の遅れに伴う国内交通網および越境交通基盤の不連続性の存在	166																		
5位	①交通・運輸セクターにおける競争原理導入の遅れ	74																		
<p>B92</p>	<p><u>東アジア地域における運輸政策の連携・共通政策の策定</u>に向けて、今後どのような取り組みが必要であると考えられますか。重要と思われるものから順にお答えください。 ①東アジアの大学・研究機関・実務グループの研究交流・協働の強化・発展、②東アジアの域内外との交通流動やインフラストック等のデータに関する、仕様の共通化や共同データベース等の整備・公表、③東アジアが共有すべき社会経済シナリオおよびフレームの設定、④交通需要や流動の予測、⑤顧客(旅客・荷主)の視点からのアウトカム指標体系やパフォーマンス指標体系の構築、プロジェクト実施効果のモニタリング・評価</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>順位</th> <th>回答</th> <th>スコア</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>②交通流動やインフラストック等のデータ等</td> <td>243</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>①研究交流・協働の強化・発展</td> <td>205</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>③東アジアが共有すべき社会経済シナリオ等</td> <td>146</td> </tr> <tr> <td>4位</td> <td>④交通需要や流動の予測</td> <td>113</td> </tr> <tr> <td>5位</td> <td>⑤顧客(旅客・荷主)の視点からのアウトカム指標体系等</td> <td>91</td> </tr> </tbody> </table>	順位	回答	スコア	1位	②交通流動やインフラストック等のデータ等	243	2位	①研究交流・協働の強化・発展	205	3位	③東アジアが共有すべき社会経済シナリオ等	146	4位	④交通需要や流動の予測	113	5位	⑤顧客(旅客・荷主)の視点からのアウトカム指標体系等	91
順位	回答	スコア																		
1位	②交通流動やインフラストック等のデータ等	243																		
2位	①研究交流・協働の強化・発展	205																		
3位	③東アジアが共有すべき社会経済シナリオ等	146																		
4位	④交通需要や流動の予測	113																		
5位	⑤顧客(旅客・荷主)の視点からのアウトカム指標体系等	91																		

図-2 アンケート調査の集計結果 (その34)

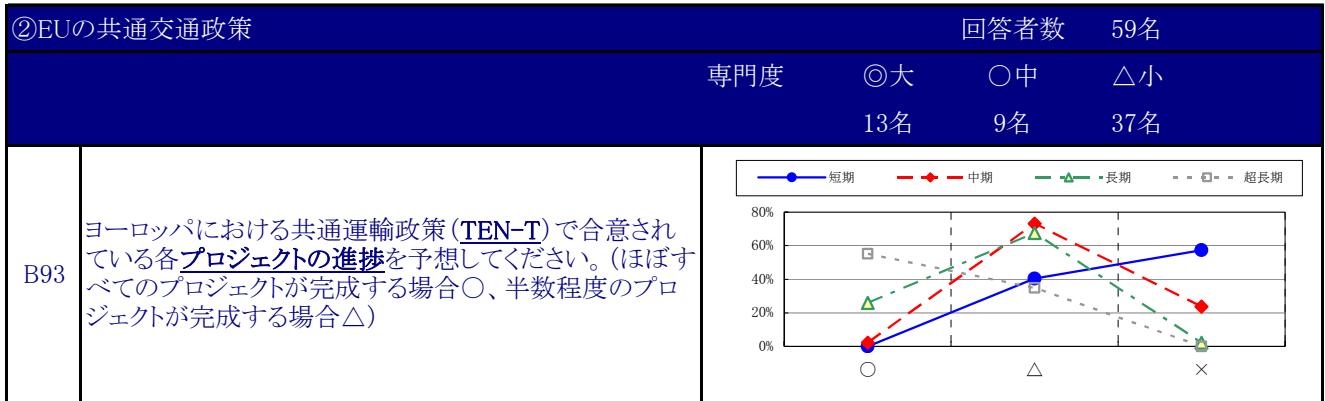


図-2 アンケート調査の集計結果 (その 35)

付録 A アンケート調査実施時（第 1 回）の配布資料

アンケートへのご回答について

このアンケートは、この資料の他に、国際経済シナリオ・国際交通シナリオに関する「アンケート調査票編」とこれらに関連する資料を掲載した「資料編」で構成されています（注：本国総研資料では「調査票編」「資料編」ともに省略）。「資料編」は、アンケート設問項目に関連した情報を掲載していますので、必要に応じてご利用下さい。

「アンケート調査票編」へ、下記を参考にご記入下さい。なお、2 回目の調査で回答の修正が可能ですので、あまり考え込まず気楽にお答えください。

（設問）専門家の皆様にお伺いしたい事項を記載しています。

（専門度）設問分野ごとの専門度を、下記を参考にご記入ください。

- ・ 大 : 現在、当該課題に関連した研究又は業務に従事している（文献による調査研究を含む）等により、当該課題に関連した専門的知識を持っている。
- ・ 中 : 過去に当該課題に関連した研究又は業務に従事したことがある。あるいは、隣接分野の研究又は業務に従事している等により、当該課題に関連した専門的知識をある程度持っている。
- ・ 小 : 直接の専門ではないものの、当該課題に関連した専門的な本や文献を読んだり、専門家のお話を聞いたりしたことがある。または、当該課題に関心がある。
- ・ なし : 専門的知識は無い。（なお、“専門度なし”をご選択された場合は、当該設問分野へのご回答は不要です。現時点では専門的知識が無くても、当該設問分野に対して強い関心がある場合は、専門度を小としてご回答ください。なるべく多くの設問にお答えいただくと助かりますので、ご協力をお願いします）

（ご回答方法および注意事項）

- ・ 短期（～2010 年）・中期（～2015 年）・長期（～2020 年）・超長期（2020 年以降、概ね 30～40 年後）の時点ごと、または順位ごとに、ご回答ください。
- ・ 各時点の回答は、特に断りのない限り、現在を基準にお答えください。また、特に時点の説明なく順位のみをたずねている設問は、2020 年頃の状況を想定してお答えください。
- ・ 特に断りがなければ、「アジア地域」とはアジア全域を、「東アジア地域」とは北東・東南・中央・南アジア地域（ロシアのシベリア地方・カザフスタン・トルクメニスタン・アフガニスタン・パキスタン以東）をさします。

## アンケート調査の概要

次頁以降に示される前提条件（人口関係）に基づき、「国際経済シナリオ」・「国際交通シナリオ」について質問させていただきます。主要な項目は以下の通りです。

表 1 国際経済シナリオに関する質問項目

<p><b>政治経済全般</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ アジア地域の政治・経済・外交</li><li>・ 経済成長</li><li>・ 地域開発</li></ul> <p><b>貿易・経済連携政策</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 貿易進展および円滑化</li><li>・ FTA・EPA</li></ul> <p><b>その他の経済政策・動向</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 政府支出・資本形成</li><li>・ 財政・金融・為替</li><li>・ 教育・労働</li><li>・ 環境</li><li>・ 産業動向</li></ul>
---

表 2 国際交通シナリオに関する質問項目

<p><b>荷主関連</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ SCM・DCMの高度化、生産拠点立地動向、その他の物流動向など</li></ul> <p><b>港湾・海運関連</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 東アジアを中心とした海上輸送需要の動向</li><li>・ 船会社の戦略</li><li>・ 国際RORO船・国際フェリー輸送の進展</li><li>・ 超大型コンテナ船の建造・就航等</li><li>・ コンテナターミナル整備・拡張やメガオペレーターの動向</li><li>・ 旅客需要（客船クルーズ）</li><li>・ 海上輸送の安全性・セキュリティ</li><li>・ 日本・アジアの港湾・海運政策</li></ul> <p><b>航空関連</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 東アジア地域における航空市場の動向</li><li>・ 東アジア地域における航空政策</li><li>・ 航空輸送におけるセキュリティ</li><li>・ 日本における空港・航空関連の動向</li></ul> <p><b>内陸輸送・インターモーダル輸送関連</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ クロスボーダー輸送の進展</li><li>・ 内陸交通インフラへの投資</li></ul> <p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 東アジア地域における運輸政策の連携・共通政策の可能性</li></ul>
---

## アンケートにおける前提条件について

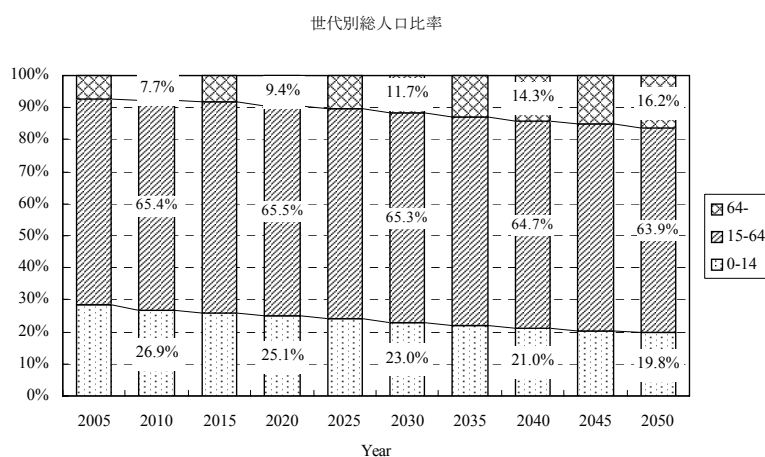
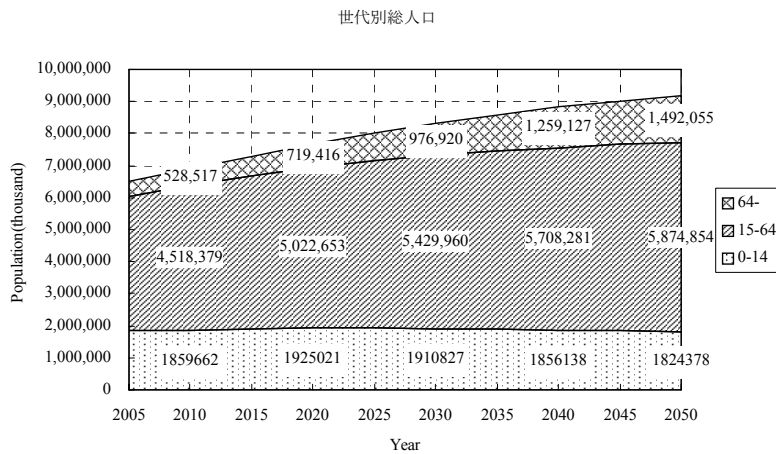
以下には、現在収集できる文献・資料等に基づき、アンケートの前提条件として想定した人口に関する将来予測値を掲載します。

### 1. 人口・生産年齢人口比率の想定（世界全体）

#### 概要

2005年における世界の人口は約65.1億人であり、2030年には約80億人に、2050年には約92億人になると予測されている。

2005年における生産年齢人口は、約41.9億人であり、全人口に占める割合は64.4%である。2020年で生産年齢人口は、約50.2億人（65.5%）とピークを示すものの、その後生産年齢人口の割合は減少傾向となり、2050年には約58.7億人（63.9%）となると予測されている。



出典：国連 HP

#### 想定

ここでは、世界の人口を下記の通り想定する。

世界	2010年	2015年	2020年
人口	69.1億人	73億人	76.7億人
うち、生産年齢人口	45.2億人	48億人	50.2億人

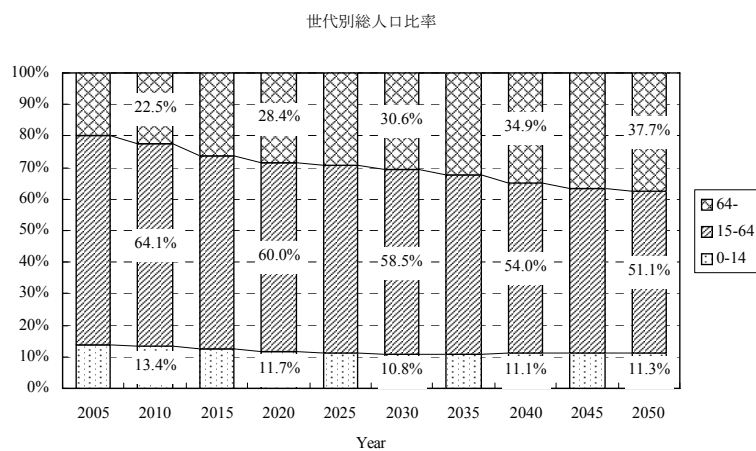
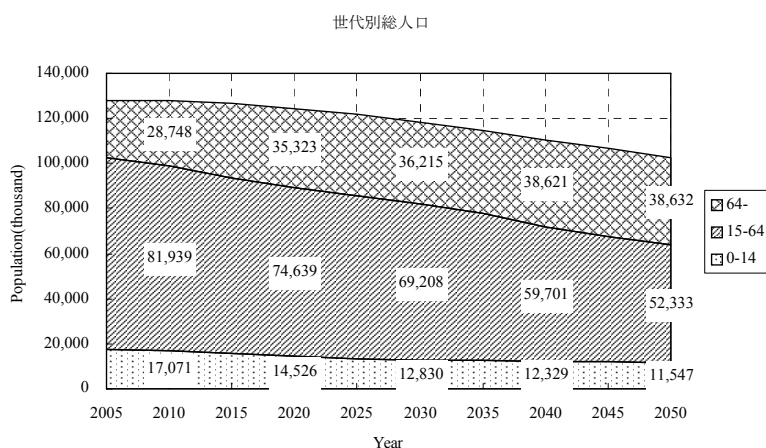


## 2. 人口・生産年齢人口比率の想定（日本）

### 概要

2005年における日本の人口は約1.3億人であるが、その後は人口が減少し続け、2030年には約1.2億人に、2050年には約1億人になると予測されている。

生産年齢人口も同様に減少し、2005年の生産年齢人口は約8,500万人で、全人口に占める割合は66.4%であるのが、2050年には、約5,200万人（51.1%）と全人口のほぼ半分になることが予測されている。



出典：国連 HP

### 想定

ここでは、日本の人口を下記の通り想定する。

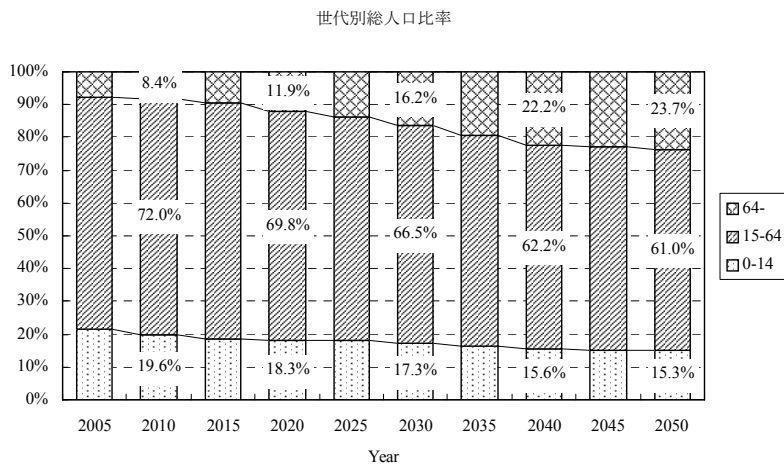
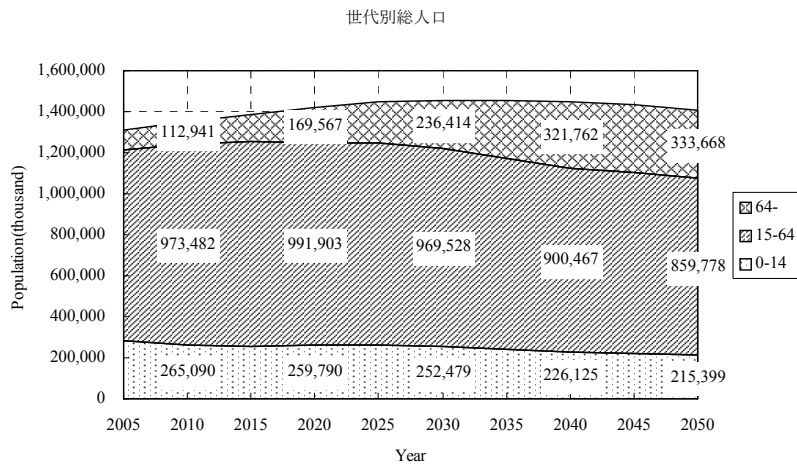
	2010年	2015年	2020年
日本	1.2億人	1.2億人	1.2億人
うち、生産年齢人口	8,200万人	7,800万人	7,500万人

### 3. 人口・生産年齢人口比率の想定（中国）

#### 概要

2005年で最も人口の多い国は中国であり、約13.1億人となっている。中国の人口は以降増加し、2030年に約14.6億人となるが、ここをピークに減少に転じると予測されており、2050年には約14.1億人となっている。

2005年の生産年齢人口は約9.3億人で、全人口に占める割合は70.7%であるが、2020年には約9.9億人（69.8%）と全人口に占める割合は減少を始め、2050年には約8.6億人（61%）になることが予測されている。



出典：国連 HP

#### 想定

ここでは、中国の人口を下記の通り想定する。

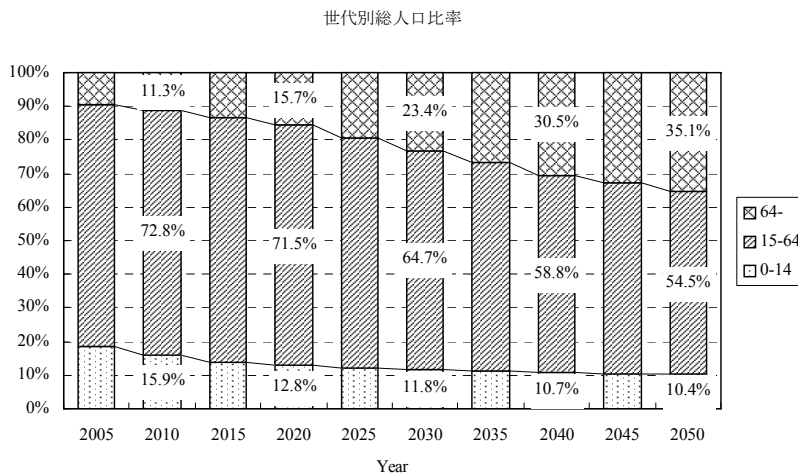
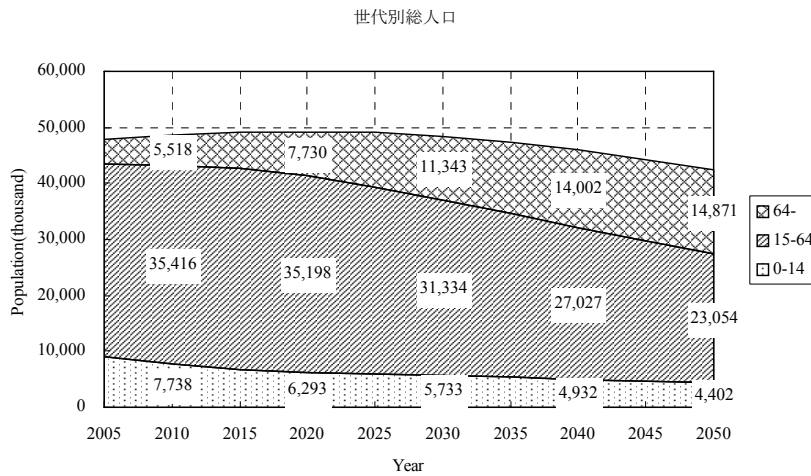
中国	2010年	2015年	2020年
人口	13.5億人	13.9億人	14.2億人
うち、生産年齢人口	9.7億人	10.0億人	9.9億人

#### 4. 人口・生産年齢人口比率の想定（韓国）

##### 概要

2005年の韓国の人口は、約4,790万人となっており、以降人口は増加し、2020年に約4,922万人となるが、ここをピークに減少に転じると予測されており、2050年には約4,230万人となっている。

2005年の生産年齢人口は約3,440万人で、全人口に占める割合は71.9%であるが、2020年には約3,520万人（71.5%）と全人口に占める割合は減少を始め、2050年には約2,310万人（54.5%）になることが予測されている。



出典：国連 HP

##### 想定

ここでは、韓国の人口を下記の通り想定する。

韓国	2010年	2015年	2020年
人口	4,870万人	4,910万人	4,920万人
うち、生産年齢人口	3,540万人	3,580万人	3,520万人

5. 人口・生産年齢人口比率の想定（ASEAN 全体）

概要

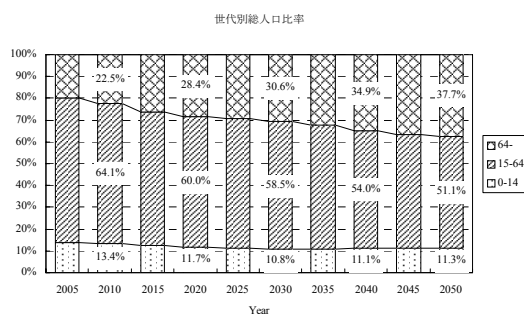
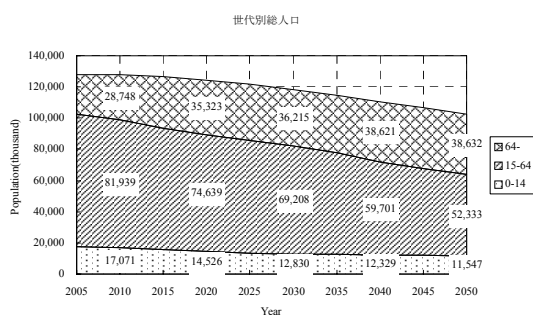
ASEAN 全体の 2005 年の人口は約 5.6 億人となっており、以降人口は増加し続け、2050 年には約 7.6 億人になると予測されている。

2005 年の生産年齢人口は約 3.6 億人で、全人口に占める割合は 65.3%であるが、2025 年の約 4.7 億（68.5%）をピークに全人口に占める割合は減少を始め、2050 年には約 4.9 億人（64.5%）になることが予測されている。

ASEAN 加盟国の人口は、以下のように予測されている。

（単位：人口、生産年齢人口比率）

	2005年	ピーク人口 (ピークは2050年)	2050年
ASEAN 計	5.6億人(65.3%)	(ピークは2050年)	7.6億人(64.5%)
シンガポール	430万人(74.3%)	2035年：520万人	500万人(56.0%)
マレーシア	2,600万人(64.3%)	(ピークは2050年)	4,000万人(65.4%)
フィリピン	8,500万人(60%)	(ピークは2050年)	1.4億人(67.4%)
インドネシア	2.2億人(66.1%)	(ピークは2050年)	3億人(64%)
ブルネイ	37万人(67.1%)	(ピークは2050年)	68万人(66.5%)
ベトナム	8,500万人(64.8%)	(ピークは2050年)	1.2億人(63.6%)
カンボジア	1,400万人(59.3%)	(ピークは2050年)	2,500万人(68.2%)
タイ	6,300万人(70.5%)	2035年：6,900万人	6,700万人(60.9%)
ラオス	570万人(56.7%)	(ピークは2050年)	930万人(69.4%)
ミャンマー	4,800万人(67.1%)	(ピークは2050年)	5,800万人(64%)



出典：国連 HP

想定

ここでは、ASEAN 全体の人口を下記の通り想定する。

ASEAN 全体	2010年	2015年	2020年
人口	5.9 億人	6.3 億人	6.6 億人
うち、生産年齢人口	4.0 億人	4.2 億人	4.5 億人

付録B アンケート調査結果の詳細（第1回および第2回の専門度別集計結果）

**国際経済・交通シナリオに関するアンケート調査結果（詳細版）  
～A. 国際経済に関するシナリオ～**

A-1. 政治・経済全般

①アジア地域の政治・経済・外交

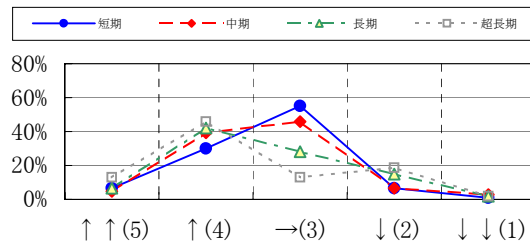
専門度	◎大	○中	△小	合計
	7	12	62	81
	8.6%	14.8%	76.5%	100.0%

このカテゴリでは、回答者全93名中81名(87.1%)の回答が得られた。

アジアにおける政治的安定(広域)

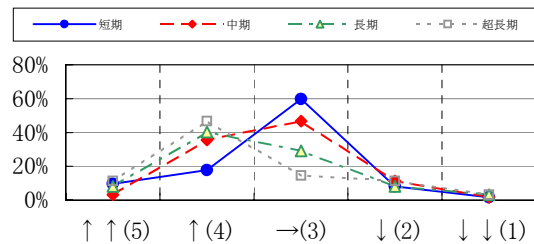
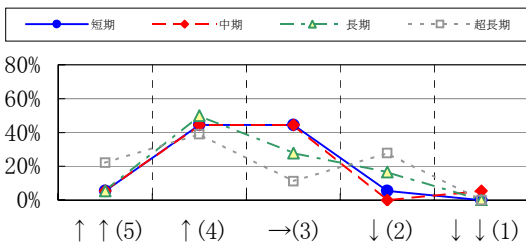
A1 アジア地域は、全体的に見てより安定化に向かうと考えられますか。

(全体集計結果)



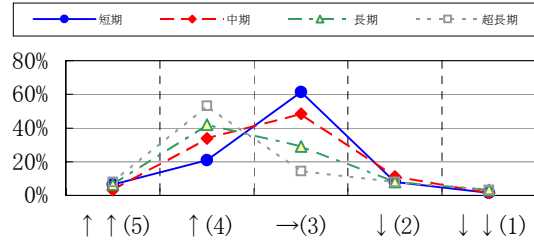
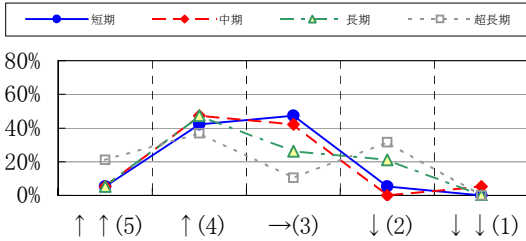
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%)

専門度:△小: N= 62(76.5%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%)

専門度:△小: N= 62(76.5%)



(回答者のコメント)

- ◎:北朝鮮と台湾が不特定要素以外にイスラム国のマレーシアやインドネシアの人口増が安定化に影響を与える。しかし、人口増や域内ヒト・カネ・モノの移動が増加する傾向にあり、総じて安定していく方向と想定する。
- ◎:不安定で得することはありません。テロは起こるでしょうが、それが地域を揺るがす程のものにはならないと思います。
- ◎:中国の発展により2015年ごろから地域を主導する経済が交替し、それに合わせて若干の不安定化が生じる。
- :中東は現状程度、中印は長期的にはやや不安定。
- :インドと中国次第。
- △:民族間対立・宗教対立(イスラム文化と米国等グローバリズムの対立、中国の政治体制変革の影響が想定される)。
- △:当面は安定に向かうが、長期的には食料問題などが影響するのでは？

(結果の分析)

全体的にみれば、短・中期的には現状から変化なし、長・超長期的にはやや改善される方向となっている。ただし専門度の高い層では比較的楽観的な回答が多い。

A2	北東アジア(日本・中国・韓国・北朝鮮・ロシア)地域は、概ね安定化に向かうと考えられますか。	
(全体集計結果)		
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%)		専門度:△小: N= 62(76.5%)
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%)		専門度:△小: N= 62(76.5%)
(回答者のコメント)		
<p>◎: 北朝鮮やロ中関係には長期的に見えない部分がある。どっちにしてもマイナス要因と考える。</p> <p>◎: 日刊ゲンダイのように、中国と台湾が戦争始めたりはしないでしょう。北朝鮮も戦争を始めれば必ず負ける。少しでも皆が豊かになっていけば「大丈夫」だと思います。</p> <p>○: 不安定要因が多い。</p> <p>○: 日中関係は現状程度、北朝鮮問題、台湾問題は改善。</p> <p>○: 中国は上海万博後の動向が不透明。資源高騰により好調が続くロシアは当面の間、いかに成長基盤を構築できるかが不透明。</p> <p>△: 北朝鮮の継承は不安定要因。地域全体からみればさざ波程度か。</p> <p>△: 当面は安定に向かうが、長期的には食料問題などが影響するのでは？</p> <p>△: 朝鮮の崩壊、中国内の政治経済体制の不安定化と体制変革による混乱。</p> <p>△: 中国がいつまで1国でいられるか未知数。</p>		
(結果の分析)		
<p>(2-4共通) 地域別にみるとASEANは近い将来さらなる改善がすすみ、北東アジアも長期的には改善される方向であるのに対し、南アジアは長期的にもそれほど改善は進まない。</p>		

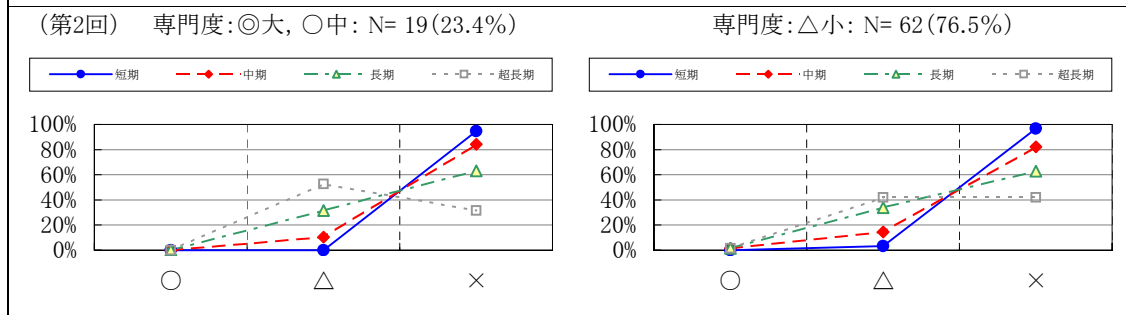
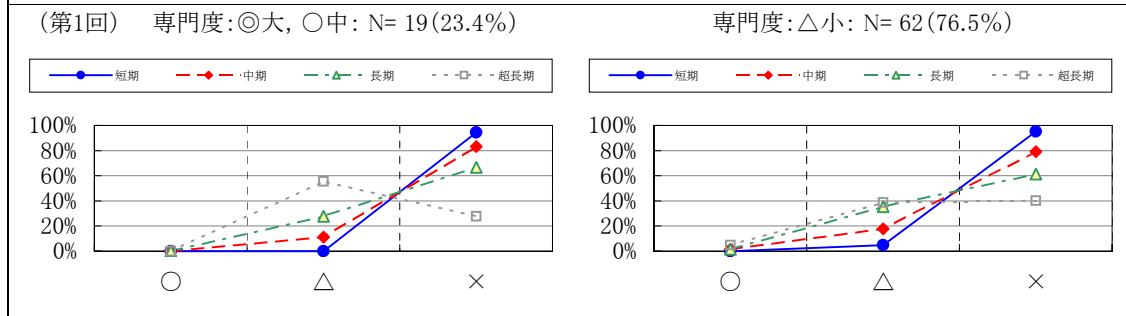
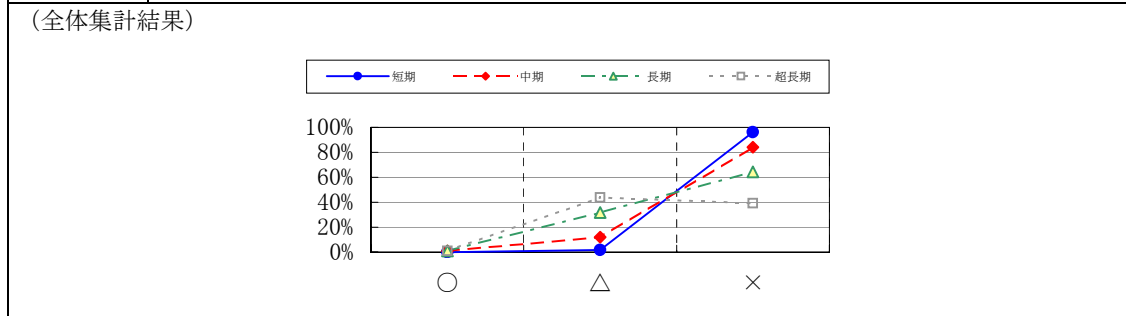
A3	ASEAN(10国)地域は、概ねより安定化に向かうと考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%)	
	専門度:△小: N= 62(76.5%)
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%)	
	専門度:△小: N= 62(76.5%)
(回答者のコメント)	
<p>◎: 人口の急増や産業の重複で長期的に対立する構図もみえる。その際、宗教における争いは大きいウェイトを占めるようになる。</p> <p>◎: ASEANは日(米)と中国の両極にはさまれる形となり、選択を迫られる場面が増える。</p> <p>○: 食料や資源などの関係で国際関係上有利になると思われる。</p> <p>○: 中越対立に起因する域内不安定。</p> <p>△: インドネシアなど極一部を除いて、全面的に前進すると予想されるが、長期的には後退と予想。</p>	
(結果の分析)	
<p>(2・5共通) 地域別にみるとASEANは近い将来さらなる改善がすすみ、北東アジアも長期的には改善される方向であるのに対し、南アジアは長期的にもそれほど改善は進まない。</p>	



A4	南アジア(インド・バングラデシュ・パキスタン・スリランカ・ネパール・ブータン)地域は、概ね安定化に向かうと考えられますか。
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%)      専門度:△小: N= 62(76.5%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%)      専門度:△小: N= 62(76.5%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎: 宗教による対立の解消の糸口が見えないため、長期的な安定化には難しい。          ◎: パキスタンだけは分からない。難儀な国ですね。          ◎: インドとその他諸国との経済格差が発生するか。          ○: 中印関係の不安定化。          ○: よくわからないが、民族紛争などで不安定になるかも。          △: 当面は安定すると思われるが、経済発展後のインド・パキスタンの動きが読めない。          △: インドの成長によりパキスタンとの関係悪化が懸念。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>(2・5共通) 地域別にみるとASEANは近い将来さらなる改善がすすみ、北東アジアも長期的には改善される方向であるのに対し、南アジアは長期的にもそれほど改善は進まない。</p>	

A5	東アジア地域において、EUのような政治・経済的統合が実現すると思いますか。	
(全体集計結果)		
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%)		専門度:△小: N= 62(76.5%)
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%)		専門度:△小: N= 62(76.5%)
(回答者のコメント)		
<p>◎: 中日という域内大国の相互信頼関係醸成にはハードルが高い。</p> <p>○: 経済的統合のみ進展。</p> <p>○: EUとは歴史等があまりに違っており、また、フランス、ドイツのような指導力のある国が存在するかが疑問。</p> <p>○: 2020年まではFTA中心に動くだろうが、政治形態の安定化は共産圏を中心に停滞するだろう。</p> <p>△: 中国の安定的国内統治が実現すれば超長期には可能性あり。</p> <p>△: 英米系グローバリズムと連携する国々とそれ以外の独自の政治経済体制を維持できる国々に分かれる。</p> <p>△: EU以上に難しいだろう。</p> <p>△: EUとは異なり、中国のような圧倒的軍事大国が存在するため、意外と連携が困難では？</p>		
(結果の分析)		
<p>EUのような政治・経済的統合は、超長期的にはある程度の統合はあり得るが、ここ十数年程度ではそこまで進まない。</p>		

A6 北方領土の返還、もしくは特区などの形での何らかの政治的決着がなされると思いますか。返還の場合は○、その他何らかの政治的決着の場合は△でお答えください。(経済活動や国際交通需要への変化があるかどうかを念頭においていますので、そのような観点からの影響度を考慮してお答えください。以下設問9まで同様)



(回答者のコメント)

◎: 返したらロシア国内が持たないのでは? しかもロシアはお金持ちになって... 日本に経済的に何か頼む必要もありません。

◎: ロシア側に北方領土を返すことによって得られるメリットがそれほどないと認識している限り、難しい。

○: 極東ロシアとの交流は活発化するものの、北方領土の変化にはつながらないと考える。

○: ロシアは当面のエネルギー成金による優越感で、領土問題は解決する気がないだろう。ただ10年以上先であれば、希望的観測として妥協するかもしれない。

△: 歯舞・色丹の2島返還の可能性がないことは否定できないが、資源大国であり、経済成長を続けるロシア相手に外交で勝てるとは思えない。(ただし、経済成長に伴いロシアに寛容さがでてくる可能性も否定できない)

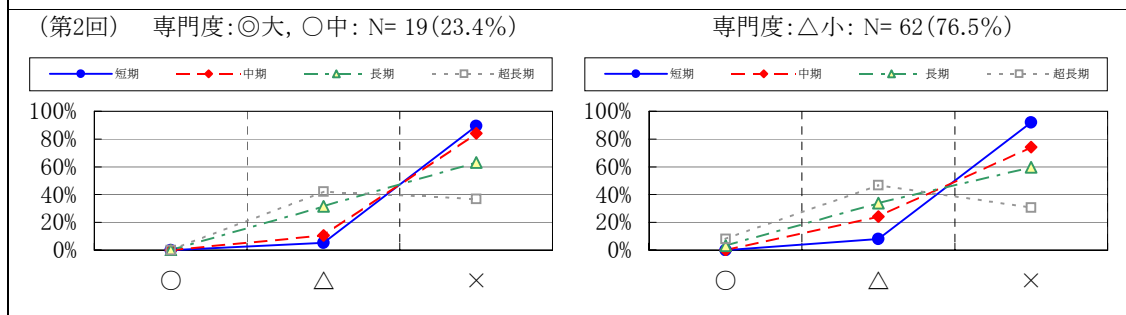
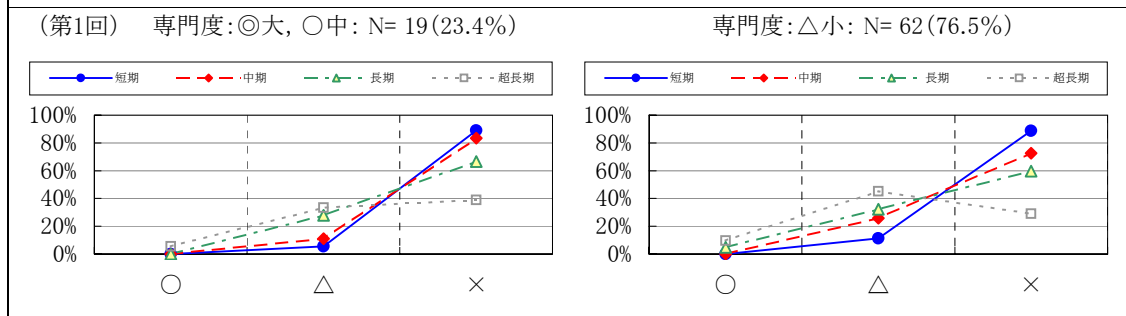
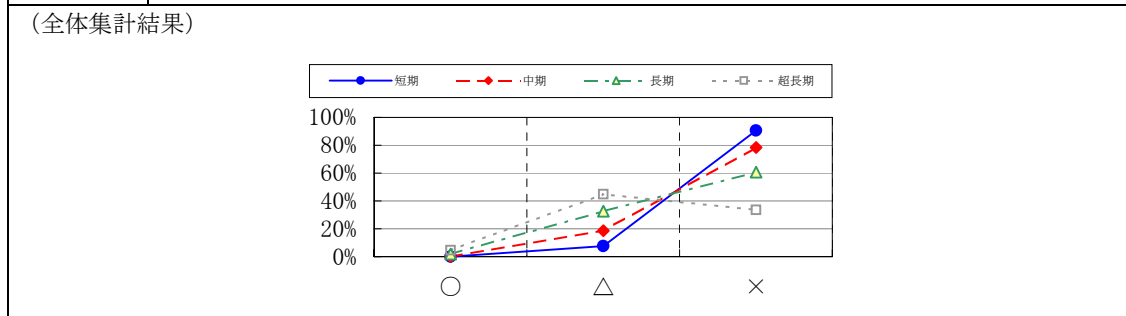
△: ロシアがシベリア東部の開発を進めようとするれば、日本の経済・技術的支援を求める。その際の交渉の中で、2島返還などの妥協的決着があり得る。

(結果の分析)

北方領土問題の解決は十数年程度では進まないが、超長期的には何らかの解決がなされている可能性もある。

A7	<p>朝鮮半島(韓国・北朝鮮)の統一、もしくは緩やかな政治的統合がなされると思いますか。統一の場合は○、緩やかな政治的統合の場合は△でお答えください。</p>																																								
(全体集計結果)																																									
<table border="1"> <caption>全体集計結果のデータ</caption> <thead> <tr> <th>回答</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>10%</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>△</td> <td>10%</td> <td>15%</td> <td>30%</td> <td>35%</td> </tr> <tr> <td>×</td> <td>80%</td> <td>65%</td> <td>45%</td> <td>20%</td> </tr> </tbody> </table>		回答	短期	中期	長期	超長期	○	0%	0%	10%	20%	△	10%	15%	30%	35%	×	80%	65%	45%	20%																				
回答	短期	中期	長期	超長期																																					
○	0%	0%	10%	20%																																					
△	10%	15%	30%	35%																																					
×	80%	65%	45%	20%																																					
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%)																																									
<table border="1"> <caption>第1回 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%) のデータ</caption> <thead> <tr> <th>回答</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>10%</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>△</td> <td>10%</td> <td>15%</td> <td>30%</td> <td>35%</td> </tr> <tr> <td>×</td> <td>80%</td> <td>65%</td> <td>45%</td> <td>20%</td> </tr> </tbody> </table>	回答	短期	中期	長期	超長期	○	0%	0%	10%	20%	△	10%	15%	30%	35%	×	80%	65%	45%	20%	<table border="1"> <caption>第1回 専門度:△小: N= 62(76.5%) のデータ</caption> <thead> <tr> <th>回答</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>10%</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>△</td> <td>10%</td> <td>15%</td> <td>30%</td> <td>35%</td> </tr> <tr> <td>×</td> <td>80%</td> <td>65%</td> <td>45%</td> <td>20%</td> </tr> </tbody> </table>	回答	短期	中期	長期	超長期	○	0%	0%	10%	20%	△	10%	15%	30%	35%	×	80%	65%	45%	20%
回答	短期	中期	長期	超長期																																					
○	0%	0%	10%	20%																																					
△	10%	15%	30%	35%																																					
×	80%	65%	45%	20%																																					
回答	短期	中期	長期	超長期																																					
○	0%	0%	10%	20%																																					
△	10%	15%	30%	35%																																					
×	80%	65%	45%	20%																																					
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%)																																									
<table border="1"> <caption>第2回 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%) のデータ</caption> <thead> <tr> <th>回答</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>10%</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>△</td> <td>10%</td> <td>15%</td> <td>30%</td> <td>35%</td> </tr> <tr> <td>×</td> <td>80%</td> <td>65%</td> <td>45%</td> <td>20%</td> </tr> </tbody> </table>	回答	短期	中期	長期	超長期	○	0%	0%	10%	20%	△	10%	15%	30%	35%	×	80%	65%	45%	20%	<table border="1"> <caption>第2回 専門度:△小: N= 62(76.5%) のデータ</caption> <thead> <tr> <th>回答</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>10%</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>△</td> <td>10%</td> <td>15%</td> <td>30%</td> <td>35%</td> </tr> <tr> <td>×</td> <td>80%</td> <td>65%</td> <td>45%</td> <td>20%</td> </tr> </tbody> </table>	回答	短期	中期	長期	超長期	○	0%	0%	10%	20%	△	10%	15%	30%	35%	×	80%	65%	45%	20%
回答	短期	中期	長期	超長期																																					
○	0%	0%	10%	20%																																					
△	10%	15%	30%	35%																																					
×	80%	65%	45%	20%																																					
回答	短期	中期	長期	超長期																																					
○	0%	0%	10%	20%																																					
△	10%	15%	30%	35%																																					
×	80%	65%	45%	20%																																					
(回答者のコメント)																																									
<p>◎:北朝鮮が経済的に豊かともに行かずとも、真つ当にならなければ無理でしょう。</p> <p>◎:統一は短期では無理だが、中期的には何らかの進展があるかもしれない。</p> <p>◎:現政権の倒壊を前提に統合がありうるが、緩やかな政治的統合をするための力は北朝鮮側ないと認識する。</p> <p>○:金体制が今後続くかどうかかわからないが、現実的には急激な体制変化はないのではないか。</p> <p>△:北朝鮮の崩壊、という形で実現。</p> <p>△:10~15年後には、北朝鮮の政権が崩壊し、韓国と統一せざるを得ないのでは。</p>																																									
(結果の分析)																																									
<p>朝鮮半島の統一についても、十数年程度では進まないが、超長期的には統一か緩やかな政治的統合が実現されている可能性もある。</p>																																									

A8 中国本土と台湾の統一、もしくは緩やかな政治的統合(香港等と同様の一国二制度等)がなされる  
 と思いますか。統一の場合は○、緩やかな政治的統合の場合は△でお答えください。



(回答者のコメント)

◎: 長期的には中国本土の民主化の進展があり得る。その場合は、台湾との統合は可能。  
 ○: 台湾が一国二制度を容認するとは思えない。また、台湾侵攻は中国にとっては自殺行為である。  
 ◎: 国民党はもや台湾人の党と認めざるを得ないほど、台湾は中国への統合には強い抵抗があり、言葉通りの統合はないと思うが、信頼関係の醸成より長期的にそれに近い一部の動きはありうる。  
 ◎: 共にそこそこ豊かなので まだ可能性があります。  
 △: 当面は、経済協力を中心に両国の関係改善は進むと考えられる。統合には、中国の軍事力の行使・圧力が考えられるが当面、可能性は低いであろう。  
 △: 香港は租借期限切れによる統合であり、統合に正当性があつた。台湾が自ら統合を求めることには成らない。

(結果の分析)

中国本土と台湾の関係についても、超長期的には一国二制度等の緩やかな政治的統合が実現されている可能性もある。

A9	軍政からの移管等により、ミャンマーの経済開放・国境開放がなされると思いますか。																																								
(全体集計結果)																																									
<table border="1"> <caption>全体集計結果のデータ</caption> <thead> <tr> <th>期間</th> <th>○</th> <th>△</th> <th>×</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>短期</td> <td>~5%</td> <td>~25%</td> <td>~70%</td> </tr> <tr> <td>中期</td> <td>~20%</td> <td>~40%</td> <td>~35%</td> </tr> <tr> <td>長期</td> <td>~30%</td> <td>~40%</td> <td>~20%</td> </tr> <tr> <td>超長期</td> <td>~40%</td> <td>~35%</td> <td>~15%</td> </tr> </tbody> </table>		期間	○	△	×	短期	~5%	~25%	~70%	中期	~20%	~40%	~35%	長期	~30%	~40%	~20%	超長期	~40%	~35%	~15%																				
期間	○	△	×																																						
短期	~5%	~25%	~70%																																						
中期	~20%	~40%	~35%																																						
長期	~30%	~40%	~20%																																						
超長期	~40%	~35%	~15%																																						
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%)	専門度:△小: N= 62(76.5%)																																								
<table border="1"> <caption>第1回 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%) のデータ</caption> <thead> <tr> <th>期間</th> <th>○</th> <th>△</th> <th>×</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>短期</td> <td>~5%</td> <td>~35%</td> <td>~60%</td> </tr> <tr> <td>中期</td> <td>~30%</td> <td>~40%</td> <td>~35%</td> </tr> <tr> <td>長期</td> <td>~30%</td> <td>~35%</td> <td>~25%</td> </tr> <tr> <td>超長期</td> <td>~50%</td> <td>~35%</td> <td>~10%</td> </tr> </tbody> </table>	期間	○	△	×	短期	~5%	~35%	~60%	中期	~30%	~40%	~35%	長期	~30%	~35%	~25%	超長期	~50%	~35%	~10%	<table border="1"> <caption>第1回 専門度:△小: N= 62(76.5%) のデータ</caption> <thead> <tr> <th>期間</th> <th>○</th> <th>△</th> <th>×</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>短期</td> <td>~5%</td> <td>~15%</td> <td>~70%</td> </tr> <tr> <td>中期</td> <td>~15%</td> <td>~40%</td> <td>~35%</td> </tr> <tr> <td>長期</td> <td>~30%</td> <td>~45%</td> <td>~15%</td> </tr> <tr> <td>超長期</td> <td>~35%</td> <td>~40%</td> <td>~10%</td> </tr> </tbody> </table>	期間	○	△	×	短期	~5%	~15%	~70%	中期	~15%	~40%	~35%	長期	~30%	~45%	~15%	超長期	~35%	~40%	~10%
期間	○	△	×																																						
短期	~5%	~35%	~60%																																						
中期	~30%	~40%	~35%																																						
長期	~30%	~35%	~25%																																						
超長期	~50%	~35%	~10%																																						
期間	○	△	×																																						
短期	~5%	~15%	~70%																																						
中期	~15%	~40%	~35%																																						
長期	~30%	~45%	~15%																																						
超長期	~35%	~40%	~10%																																						
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%)	専門度:△小: N= 62(76.5%)																																								
<table border="1"> <caption>第2回 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%) のデータ</caption> <thead> <tr> <th>期間</th> <th>○</th> <th>△</th> <th>×</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>短期</td> <td>~5%</td> <td>~35%</td> <td>~60%</td> </tr> <tr> <td>中期</td> <td>~30%</td> <td>~45%</td> <td>~25%</td> </tr> <tr> <td>長期</td> <td>~35%</td> <td>~35%</td> <td>~25%</td> </tr> <tr> <td>超長期</td> <td>~50%</td> <td>~25%</td> <td>~10%</td> </tr> </tbody> </table>	期間	○	△	×	短期	~5%	~35%	~60%	中期	~30%	~45%	~25%	長期	~35%	~35%	~25%	超長期	~50%	~25%	~10%	<table border="1"> <caption>第2回 専門度:△小: N= 62(76.5%) のデータ</caption> <thead> <tr> <th>期間</th> <th>○</th> <th>△</th> <th>×</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>短期</td> <td>~5%</td> <td>~15%</td> <td>~70%</td> </tr> <tr> <td>中期</td> <td>~15%</td> <td>~40%</td> <td>~35%</td> </tr> <tr> <td>長期</td> <td>~30%</td> <td>~45%</td> <td>~15%</td> </tr> <tr> <td>超長期</td> <td>~35%</td> <td>~40%</td> <td>~10%</td> </tr> </tbody> </table>	期間	○	△	×	短期	~5%	~15%	~70%	中期	~15%	~40%	~35%	長期	~30%	~45%	~15%	超長期	~35%	~40%	~10%
期間	○	△	×																																						
短期	~5%	~35%	~60%																																						
中期	~30%	~45%	~25%																																						
長期	~35%	~35%	~25%																																						
超長期	~50%	~25%	~10%																																						
期間	○	△	×																																						
短期	~5%	~15%	~70%																																						
中期	~15%	~40%	~35%																																						
長期	~30%	~45%	~15%																																						
超長期	~35%	~40%	~10%																																						
(回答者のコメント)																																									
<p>◎: 中国をモデルケースとした経済開放を模索しようとしている。</p> <p>○: 欧米の圧力と経済封鎖で、現体制はもう持たないであろう。ただし、スー・チー女史による民政移管は英国の傀儡を産むだけのように思われる。このため、また民族問題が勃発する可能性がある。</p> <p>△: 既にタイ、中国、インドの間では道路輸送による貿易は活発に行われています。</p> <p>△: ミャンマーの民主化については、国際的圧力に期待する。</p> <p>△: 軍政は国民の反発・国際社会の反発によりいずれ終焉。</p>																																									
(結果の分析)																																									
<p>ミャンマーの経済・国境開放については、5-10年程度先には何らかの形で改善される可能性が高い。</p>																																									

東アジア諸国経済・外交への世界各国の影響度											
A10	2020年頃の時点で、北東アジア諸国に対する政治・経済・外交などへの総体的影響力が大きいと考えられる国を、影響度の大きい国から順に4カ国までお答えください。										
(全体集計結果)											
		順位		回答		点数					
		1位		中国		380					
		2位		アメリカ		304					
		3位		日本		167					
		4位		ロシア		144					
		5位		EU		39					
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%)						専門度:△小: N= 62(76.5%)					
順位		回答		点数		順位		回答		点数	
1位		中国		64		1位		中国		202	
2位		アメリカ		45		2位		アメリカ		184	
3位		日本		29		3位		日本		89	
4位		ロシア		28		4位		ロシア		83	
5位		EU		6		5位		EU		30	
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%)						専門度:△小: N= 62(76.5%)					
順位		回答		点数		順位		回答		点数	
1位		中国		72		1位		中国		208	
2位		アメリカ		52		2位		アメリカ		180	
3位		日本		32		3位		日本		93	
4位		ロシア		25		4位		ロシア		86	
5位		EU		5		5位		EU		26	
(回答者のコメント)											
◎: 日本+韓国との連携。											
◎: アジアは中国と米国との間にある地域となる。											
○: 良くも(経済成長)悪くも(環境問題等)中国の影響力が最も大きくなるのではないかと。											
○: 中国は単独でなく、台湾、シンガポールを含めた大中国という意味。また、アラブなどのイスラム諸国。脱石油以降も隠然たる力を持っているだろう。											
○: 中国だけでなく、ロシアの影響も侮れない。											
△: 政治経済では米中が圧倒的な力を有するが、日本はキャスティングボードを握れるチャンス。インドの経済面での影響も大きくなると予想される。ロシアの資源外交も脅威。											
(結果の分析)											
(10-13共通) 北東アジア・ASEANでは中国、中央アジアではロシア、南アジアではインドといったように、当事者または近隣の大国の影響力がもっとも大きい。アジアの大国である中国の影響力は、アジア各地域に対してまんべんなく大きいと予想される。アメリカの影響力も依然として大きいと予想される。これに対し、同じアジアの大国である日本の影響力は、相対的に低いと言わざるを得ない。											

A11	2020年頃の時点で、ASEAN諸国に対する政治・経済・外交などへの総体的影響力が大きいと考えられる国を、影響度の大きい国から順に4カ国までお答えください。																						
(全体集計結果)																							
<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>順位</th> <th>回答</th> <th>点数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>中国</td> <td>357</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>アメリカ</td> <td>279</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>日本</td> <td>208</td> </tr> <tr> <td>4位</td> <td>インド</td> <td>111</td> </tr> <tr> <td>5位</td> <td>EU</td> <td>66</td> </tr> </tbody> </table>						順位	回答	点数	1位	中国	357	2位	アメリカ	279	3位	日本	208	4位	インド	111	5位	EU	66
順位	回答	点数																					
1位	中国	357																					
2位	アメリカ	279																					
3位	日本	208																					
4位	インド	111																					
5位	EU	66																					
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%)			専門度:△小: N= 62(76.5%)																				
順位	回答	点数	順位	回答	点数																		
1位	中国	54	1位	中国	205																		
2位	アメリカ	45	2位	アメリカ	167																		
3位	日本	37	3位	日本	106																		
4位	インド	18	4位	インド	76																		
5位	EU	14	5位	EU	35																		
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%)																							
専門度:△小: N= 62(76.5%)																							
順位	回答	点数	順位	回答	点数																		
1位	中国	63	1位	中国	209																		
2位	アメリカ	47	2位	アメリカ	165																		
3位	日本	41	3位	日本	109																		
4位	インド	17	4位	インド	75																		
5位	EU	14	5位	EU	33																		
(回答者のコメント)																							
◎: 日本+韓国との連携。																							
○: 良くも(経済成長)悪くも(環境問題等)中国の影響力が最も大きくなるのではないか。																							
○: 中国は単独でなく、台湾、シンガポールを含めた大中国という意味。また、アラブなどのイスラム諸国。脱石油以降も隠然たる力を持っているだろう。																							
△: アメリカが中国包囲網の一環としてテコ入れするのでは? ベトナムは、経済成長で力をつけるのでは? インドネシアの人口も無視できないのでは?																							
(結果の分析)																							
(10-13共通) 北東アジア・ASEANでは中国、中央アジアではロシア、南アジアではインドといったように、当事者または近隣の大国の影響力がもっとも大きい。アジアの大国である中国の影響力は、アジア各地域に対してまんべんなく大きいと予想される。アメリカの影響力も依然として大きいと予想される。これに対し、同じアジアの大国である日本の影響力は、相対的に低いと言わざるを得ない。																							



A12	2020年頃の時点で、中央アジア諸国に対する政治・経済・外交などへの総体的影響力が大きいと考えられる国を、影響度の大きい国から順に4カ国までお答えください。																						
(全体集計結果)																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th>順位</th> <th>回答</th> <th>点数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>ロシア</td> <td>334</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>中国</td> <td>280</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>アメリカ</td> <td>203</td> </tr> <tr> <td>4位</td> <td>インド</td> <td>115</td> </tr> <tr> <td>5位</td> <td>EU</td> <td>90</td> </tr> </tbody> </table>						順位	回答	点数	1位	ロシア	334	2位	中国	280	3位	アメリカ	203	4位	インド	115	5位	EU	90
順位	回答	点数																					
1位	ロシア	334																					
2位	中国	280																					
3位	アメリカ	203																					
4位	インド	115																					
5位	EU	90																					
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%)			専門度:△小: N= 62(76.5%)																				
順位	回答	点数	順位	回答	点数																		
1位	ロシア	58	1位	ロシア	174																		
2位	中国	44	2位	中国	164																		
3位	アメリカ	32	3位	アメリカ	113																		
4位	インド	24	4位	インド	61																		
5位	EU	18	5位	EU	52																		
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%)																							
専門度:△小: N= 62(76.5%)																							
順位	回答	点数	順位	回答	点数																		
1位	ロシア	63	1位	ロシア	185																		
2位	中国	47	2位	中国	169																		
3位	アメリカ	36	3位	アメリカ	114																		
4位	インド	22	4位	インド	65																		
5位	EU	18	5位	EU	48																		
(回答者のコメント)																							
◎: 日本の対中央アジア諸国との結びつきは遅れている。																							
◎: 中央アジアは、安全保障上欧州の関心が高い。																							
○: アラブに近く、米国のイラク統治失敗から米国の影響力減退。イスラム圏の拡大。																							
△: 旧ソ連の影響・保有資源・現在の経済成長を考慮するとロシアの影響が大きいのでは？																							
(結果の分析)																							
(10-13共通) 北東アジア・ASEANでは中国、中央アジアではロシア、南アジアではインドといったように、当事者または近隣の大国の影響力がもっとも大きい。アジアの大国である中国の影響力は、アジア各地域に対してまんべんなく大きいと予想される。アメリカの影響力も依然として大きいと予想される。これに対し、同じアジアの大国である日本の影響力は、相対的に低いと言わざるを得ない。																							

A13	2020年頃の時点で、南アジア諸国に対する政治・経済・外交などへの総体的影響力が大きいと考えられる国を、影響度の大きい国から順に4カ国までお答えください。																						
(全体集計結果)																							
<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>順位</th> <th>回答</th> <th>点数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>インド</td> <td>350</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>中国</td> <td>232</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>アメリカ</td> <td>230</td> </tr> <tr> <td>4位</td> <td>EU</td> <td>113</td> </tr> <tr> <td>5位</td> <td>ロシア</td> <td>66</td> </tr> </tbody> </table>						順位	回答	点数	1位	インド	350	2位	中国	232	3位	アメリカ	230	4位	EU	113	5位	ロシア	66
順位	回答	点数																					
1位	インド	350																					
2位	中国	232																					
3位	アメリカ	230																					
4位	EU	113																					
5位	ロシア	66																					
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%)			専門度:△小: N= 62(76.5%)																				
順位	回答	点数	順位	回答	点数																		
1位	インド	62	1位	インド	164																		
2位	アメリカ	37	2位	中国	148																		
3位	中国	35	3位	アメリカ	146																		
4位	EU	18	4位	EU	72																		
	ロシア	18	5位	日本	35																		
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(23.4%)																							
専門度:△小: N= 62(76.5%)																							
順位	回答	点数	順位	回答	点数																		
1位	インド	70	1位	インド	187																		
2位	アメリカ	38	2位	中国	153																		
3位	中国	33	3位	アメリカ	137																		
4位	EU	22	4位	EU	65																		
5位	ロシア	17	5位	日本	28																		
(回答者のコメント)																							
○:インドが何かしらの力を持っているだろうが、そうなると中印関係が微妙になるのではないかな。																							
△:第4位に日本を入れたのは、予想と言うよりも、希望。																							
△:やはり、政治的に鍵を握るのはインド・パキスタンでは？																							
(結果の分析)																							
(10-13共通) 北東アジア・ASEANでは中国、中央アジアではロシア、南アジアではインドといったように、当事者または近隣の大国の影響力がもっとも大きい。アジアの大国である中国の影響力は、アジア各地域に対してまんべんなく大きいと予想される。アメリカの影響力も依然として大きいと予想される。これに対し、同じアジアの大国である日本の影響力は、相対的に低いと言わざるを得ない。																							

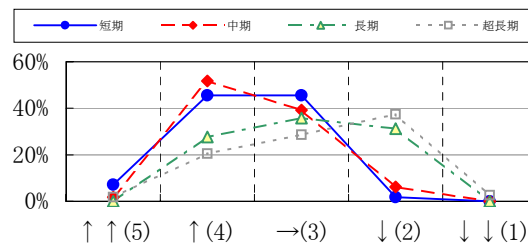
②経済成長					
専門度	◎大	○中	△小	合計	
	9	12	61	82	
	11.0%	14.6%	74.4%	100.0%	

このカテゴリでは、回答者全93名中82名(88.2%)の回答が得られた。

東アジア地域の実質経済成長

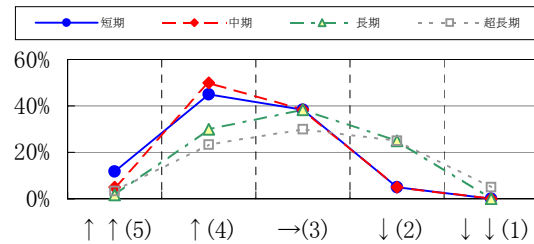
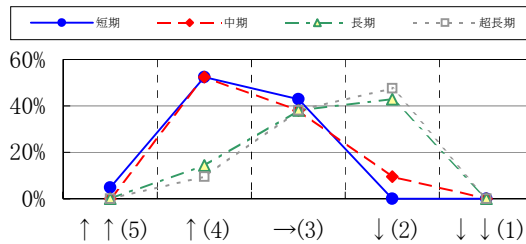
A14 東アジア諸国の実質経済成長率は、中国を除いて近年4~6%で推移しています。今後、成長率は現状と比較してどのように推移すると考えられますか。

(全体集計結果)



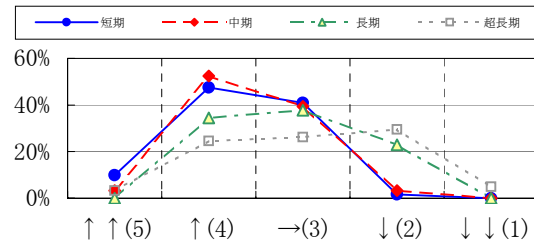
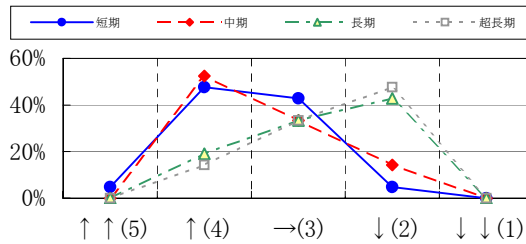
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 21 (25.6%)

専門度:△小: N= 61 (74.4%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 21 (25.6%)

専門度:△小: N= 61 (74.4%)



(回答者のコメント)

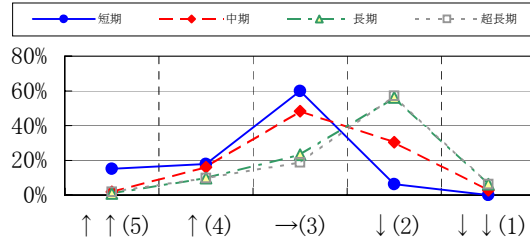
- ◎: 中長期的には資本蓄積に伴う高速の経済成長は鈍化してくる。
- ◎: 資源がネックとなり、大きく成長することは難しい。
- ◎: 基本的には同地域、とりわけ中国の生産年齢人口の推移に大きく影響されると考えている。
- : そろそろ成熟してくるだろう。
- △: ベトナムは成長すると思われるが、全体は不明。

(結果の分析)

中国を除く各国の経済成長率は、短・中期的には現状維持かやや増加するが、長期的には現状より若干低下する。

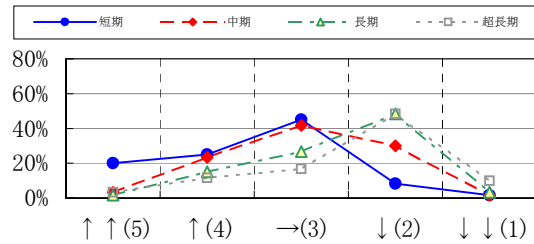
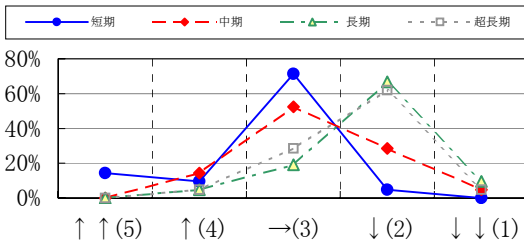
A15 中国の実質経済成長率は、近年約10%で推移しています。今後、どのように推移すると考えられますか。

(全体集計結果)



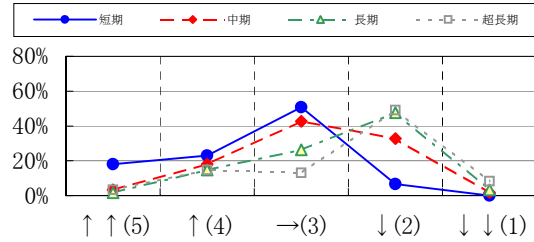
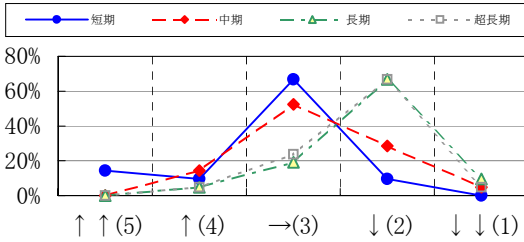
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 21 (25.6%)

専門度:△小: N= 61 (74.4%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 21 (25.6%)

専門度:△小: N= 61 (74.4%)



(回答者のコメント)

- ◎: 中国の経済成長のピークは2015年と認識している。
- ◎: 基本的には生産年齢人口の推移に大きく影響されると考えている。
- : 2010年の上海EXPOが一つの契機となるだろう。
- △: オリンピック・万博後に一時悪化すると予想される。

(結果の分析)

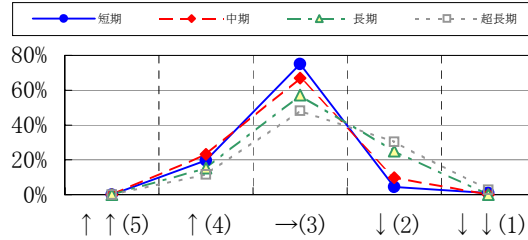
中国については、短期的には現状維持だが、10年後くらいには現状よりやや低下する。

日本の実質経済成長

A16

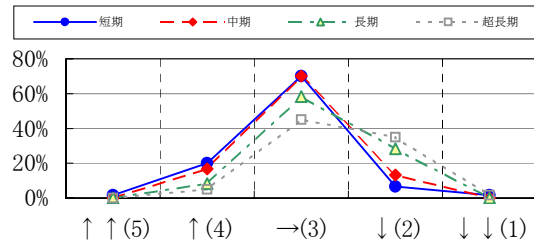
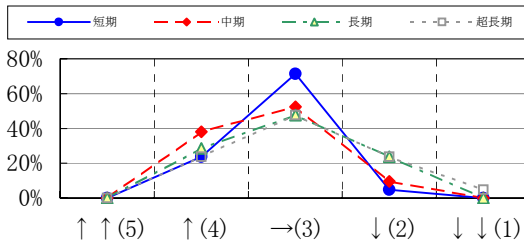
日本の経済成長率は近年実質1~2%で推移しています。今後、どのように推移すると考えられますか。

(全体集計結果)



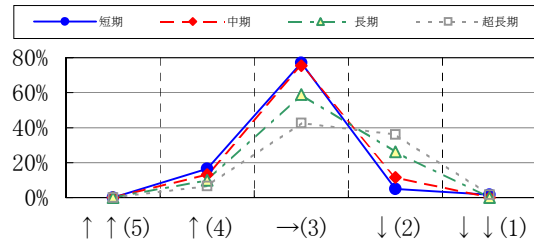
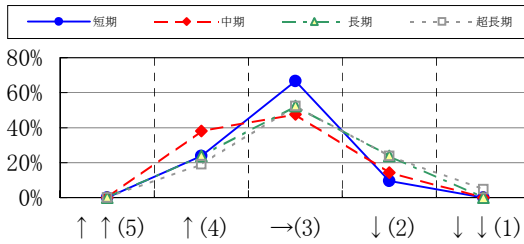
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 21 (25.6%)

専門度:△小: N= 61 (74.4%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 21 (25.6%)

専門度:△小: N= 61 (74.4%)



(回答者のコメント)

- ◎: 米国流の構造改革が中長期的には成長率を押し上げる。ただし、この状況は短期的には発生しない。
- ◎: 団塊世代が後期高齢者に以降する2010年度半ば、後半以降は成長が鈍化すると考えている。
- ◎: 人口減少や中国経済成長の停滞より影響を受ける。
- : ほとんど希望的観測。
- : 上がらなければ困るので何かする。
- △: 他国次第、または現在の対応次第。
- △: 実体はデフレ的であるが、名目で1~2%を維持する。

(結果の分析)

日本の実質経済成長率はおおむね現状維持と考えられるが、長期的には成長率が現状よりも低下すると予測する回答者も見受けられる。

<p>A17</p>	<p>日本では今後、労働力人口の持続的低下を補って余りある構造調整と技術革新が期待できると考えられますか。</p>
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 21 (25.6%)</p>	<p>専門度:△小: N= 61 (74.4%)</p>
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 21 (25.6%)</p>	<p>専門度:△小: N= 61 (74.4%)</p>
<p>(回答者のコメント)</p>	
<p>◎: 現行システムのままで難しい。</p> <p>○: 小泉的な構造改革は止めないと経済は大幅減速するだろう。資源問題の関係で、今までの加工業中心主義からは脱却するかもしれない。</p> <p>△: 日本はアメリカと戦争して負けることで、漸く発展につながる構造改革(農地改革・財閥解体・華族制度廃止・軍部解体など)を成し遂げた国。外圧抜きに 内部で話し合って構造調整する(既得権者がマイナスを受け入れる)ことが極めて難しい国。道路税制1つとってもよく分かります。今でも全てを格差問題にすりかえている。全く期待していません。技術革新は...よく勉強した理系学部卒業者を文科系学部卒業者より優遇する(地位と給料を上げる 好待遇の企業への就職が有利になる)、すなわち中学生・高校生が「物理や化学を学べば 素晴らしい生活が待っている」と実感するシステムを導入すれば 大いに期待できます。</p> <p>△: 適切な政策が前提。</p> <p>△: 長期的には、構造調整と技術革新は期待できる。日本経済は全体的に僅かに上昇。ただし、企業業績ならびに労働者待遇の格差が拡大。外国人労働力の移入が増加。アメリカのブアホワイトのようなブア日本人層が急増。かつて西ドイツで起こったような、自国民失業者が単価の安い外国人労働者を迫害すると言うような事態も懸念される。</p> <p>△: 今の若者の力は未知数(教育次第)。</p>	
<p>(結果の分析)</p>	
<p>中期的には、ある程度の構造調整と技術革新が期待できる。</p>	

世界各地域の実質経済成長																																																																				
A18	今後発展が予想される世界の各地域のうち、最も高い実質経済成長率が予想される地域を各時期ごとにお答えください。(高い順に上位3つまで)																																																																			
	①北米 ②西・中欧 ③日本 ④豪州 ⑤BRICs ⑥ASEAN ⑦東欧・旧ソ連 ⑧中東 ⑨中南米 ⑩アフリカ ⑪NEXT11(韓国・バングラデシュ・エジプト・インドネシア・イラン・ナイジェリア・パキスタン・フィリピン・トルコ・ベトナム・メキシコ)																																																																			
(全体集計結果)																																																																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>順位</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>⑤BRICs</td> <td>⑤BRICs</td> <td>⑤BRICs</td> <td>⑤BRICs</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>⑥ASEAN</td> <td>⑥ASEAN</td> <td>⑥ASEAN</td> <td>⑥ASEAN</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>⑧中東</td> <td>⑪NEXT11</td> <td>⑪NEXT11</td> <td>⑪NEXT11</td> </tr> <tr> <td>4位</td> <td>⑪NEXT11</td> <td>⑦東欧・旧ソ連</td> <td>⑦東欧・旧ソ連</td> <td>⑩アフリカ</td> </tr> <tr> <td>5位</td> <td>⑦東欧・旧ソ連</td> <td>⑧中東</td> <td>⑧中東</td> <td>⑦東欧・旧ソ連</td> </tr> </tbody> </table>					順位	短期	中期	長期	超長期	1位	⑤BRICs	⑤BRICs	⑤BRICs	⑤BRICs	2位	⑥ASEAN	⑥ASEAN	⑥ASEAN	⑥ASEAN	3位	⑧中東	⑪NEXT11	⑪NEXT11	⑪NEXT11	4位	⑪NEXT11	⑦東欧・旧ソ連	⑦東欧・旧ソ連	⑩アフリカ	5位	⑦東欧・旧ソ連	⑧中東	⑧中東	⑦東欧・旧ソ連	<table border="1"> <thead> <tr> <th>順位</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>⑤BRICs</td> <td>⑤BRICs</td> <td>⑤BRICs</td> <td>⑤BRICs</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>⑥ASEAN</td> <td>⑥ASEAN</td> <td>⑥ASEAN</td> <td>⑥ASEAN</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>⑧中東</td> <td>⑪NEXT11</td> <td>⑦東欧・旧ソ連</td> <td>⑪NEXT11</td> </tr> <tr> <td>4位</td> <td>⑪NEXT11</td> <td>⑦東欧・旧ソ連</td> <td>⑪NEXT11</td> <td>⑦東欧・旧ソ連、⑧中東</td> </tr> <tr> <td>5位</td> <td>⑦東欧・旧ソ連</td> <td>⑧中東</td> <td>⑧中東</td> <td>⑦東欧・旧ソ連、⑧中東</td> </tr> </tbody> </table>				順位	短期	中期	長期	超長期	1位	⑤BRICs	⑤BRICs	⑤BRICs	⑤BRICs	2位	⑥ASEAN	⑥ASEAN	⑥ASEAN	⑥ASEAN	3位	⑧中東	⑪NEXT11	⑦東欧・旧ソ連	⑪NEXT11	4位	⑪NEXT11	⑦東欧・旧ソ連	⑪NEXT11	⑦東欧・旧ソ連、⑧中東	5位	⑦東欧・旧ソ連	⑧中東	⑧中東	⑦東欧・旧ソ連、⑧中東
順位	短期	中期	長期	超長期																																																																
1位	⑤BRICs	⑤BRICs	⑤BRICs	⑤BRICs																																																																
2位	⑥ASEAN	⑥ASEAN	⑥ASEAN	⑥ASEAN																																																																
3位	⑧中東	⑪NEXT11	⑪NEXT11	⑪NEXT11																																																																
4位	⑪NEXT11	⑦東欧・旧ソ連	⑦東欧・旧ソ連	⑩アフリカ																																																																
5位	⑦東欧・旧ソ連	⑧中東	⑧中東	⑦東欧・旧ソ連																																																																
順位	短期	中期	長期	超長期																																																																
1位	⑤BRICs	⑤BRICs	⑤BRICs	⑤BRICs																																																																
2位	⑥ASEAN	⑥ASEAN	⑥ASEAN	⑥ASEAN																																																																
3位	⑧中東	⑪NEXT11	⑦東欧・旧ソ連	⑪NEXT11																																																																
4位	⑪NEXT11	⑦東欧・旧ソ連	⑪NEXT11	⑦東欧・旧ソ連、⑧中東																																																																
5位	⑦東欧・旧ソ連	⑧中東	⑧中東	⑦東欧・旧ソ連、⑧中東																																																																
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 21 (25.6%)					専門度:△小: N= 61 (74.4%)																																																															
順位	短期	中期	長期	超長期	短期	中期	長期	超長期																																																												
1位	⑤BRICs	⑤BRICs	⑤BRICs	⑤BRICs	⑤BRICs	⑤BRICs	⑤BRICs	⑤BRICs																																																												
2位	⑥ASEAN	⑥ASEAN	⑥ASEAN	⑥ASEAN	⑥ASEAN	⑥ASEAN	⑥ASEAN	⑥ASEAN																																																												
3位	⑧中東	⑪NEXT11	⑦東欧・旧ソ連	⑪NEXT11	⑪NEXT11	⑪NEXT11	⑪NEXT11	⑪NEXT11																																																												
4位	⑪NEXT11	⑦東欧・旧ソ連	⑪NEXT11	⑦東欧・旧ソ連、⑧中東	⑦東欧・旧ソ連、⑧中東	⑦東欧・旧ソ連	⑦東欧・旧ソ連	⑩アフリカ																																																												
5位	⑦東欧・旧ソ連	⑧中東	⑧中東			⑧中東	⑧中東	⑦東欧・旧ソ連																																																												
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 21 (25.6%)					専門度:△小: N= 61 (74.4%)																																																															
順位	短期	中期	長期	超長期	短期	中期	長期	超長期																																																												
1位	⑤BRICs	⑤BRICs	⑤BRICs	⑤BRICs	⑤BRICs	⑤BRICs	⑤BRICs	⑤BRICs																																																												
2位	⑥ASEAN	⑥ASEAN	⑥ASEAN	⑥ASEAN	⑥ASEAN	⑥ASEAN	⑥ASEAN	⑥ASEAN																																																												
3位	⑧中東	⑦東欧・旧ソ連、⑪NEXT11	⑦東欧・旧ソ連、⑪NEXT11	⑪NEXT11	⑪NEXT11	⑪NEXT11	⑪NEXT11	⑪NEXT11																																																												
4位	⑦東欧・旧ソ連			⑦東欧・旧ソ連	⑧中東	⑦東欧・旧ソ連	⑦東欧・旧ソ連	⑩アフリカ																																																												
5位	⑪NEXT11	⑧中東	⑧中東	⑩アフリカ	⑦東欧・旧ソ連	⑧中東	⑧中東	⑦東欧・旧ソ連																																																												
(回答者のコメント)																																																																				
◎:資源高に依存するロシア経済は不安定。																																																																				
◎:資源をキーワードに、中期までは石油依存の構造は変わらない限り、中東に最も大きい成長が保たれると認識する。																																																																				
◎:BRICsのうち中国が高度経済成長する。その他のBRICsはASEANなみ。																																																																				
○:人口、安定した政体、教育水準、資源がポイントだろうが長期の順位までは難しい。																																																																				
○:将来的にはASEANと中東、旧東欧で反映があるように思える。																																																																				
△:最初は、安い労働力、次に石油など天然資源、最後は食料が国際的経済力の中心となるのでは？																																																																				
△:教育水準の高いインドが進展。インドネシアも成長。日本は低迷からやや上昇程度。																																																																				
△:確かにBRICsに期待ですが、何処も給料の安い合法的奴隷のような人々を酷使して稼いでいることは不愉快。農村を窮乏化させずに経済成長を成し遂げた吉田茂・岸信介・池田勇人・・・「偉かった」と改めて思います。戦前の日本が大陸へ進出したのも、農村が貧しい＝国内市場でモノが売れなかったからでした。																																																																				
(結果の分析)																																																																				
世界で最も経済成長が高いと予想される地域は、BRICsがどの時点でも1位、ASEANが2位、NEXT11が中・長期的には3位、中東はここ数年～10年程度は上位に入り、東欧・旧ソ連はコンスタントに高成長、アフリカは超長期的には潜在性あり。ただし、長期になるほどスコアの差は縮まっている。																																																																				

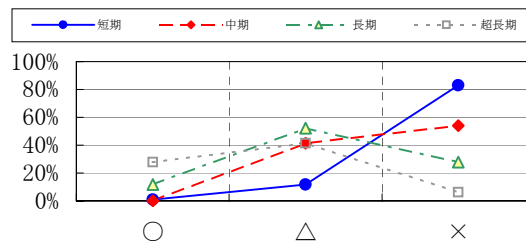
③地域開発					
専門度	◎大	○中	△小	合計	
	12	11	53	76	
	15.8%	14.5%	69.7%	100.0%	

このカテゴリでは、回答者全93名中76名(81.7%)の回答が得られた。

東アジア各地域の開発政策

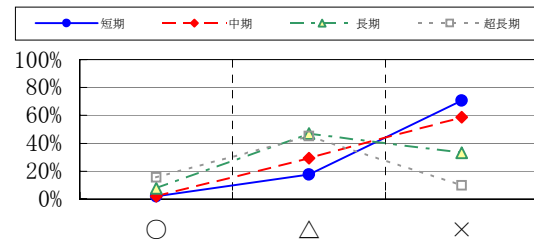
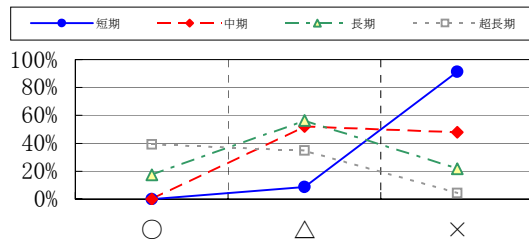
A19 ロシア・中国・北朝鮮の3国国境をまたぐ図們江デルタ地域では、UNDP主導のもとに1990年代に開発計画が立案されましたが、当初計画どおり進んでいなかったことから、2015年まで計画を延長するとともに、より広域的なエリアを対象(中国東北部、ロシア沿海地方、北朝鮮、モンゴル東部、韓国東部沿海都市)とし、「大図們江地域合作計画」として再スタートしました。今後、この計画の開発目標は実現すると思いますか。

(全体集計結果)



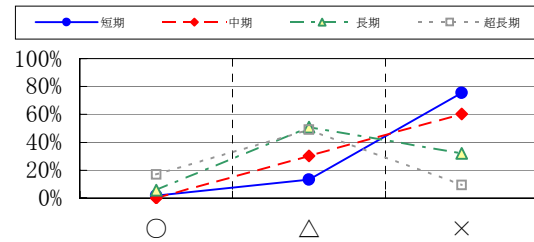
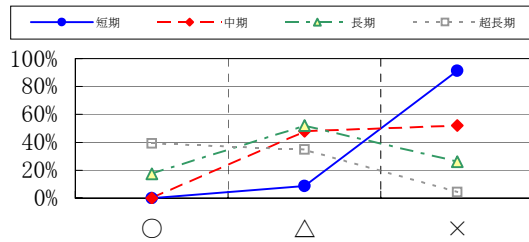
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 23 (30.3%)

専門度:△小: N= 53 (69.7%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 23 (30.3%)

専門度:△小: N= 53 (69.7%)



(回答者のコメント)

- ◎: 中国の製品が怒涛のように席卷されることはモンゴルもロシアも北朝鮮も望まないから。
- : 超長期は内容も変わっているだろう。
- : このエリアは不安定要因が多すぎる。
- △: 北朝鮮の崩壊後の復興開発プロジェクトとして期待。
- △: 異質な価値観をもつ共産主義国家間の動向予測は困難。
- ×: 北朝鮮が入る=全てが分からない。予測の立てようがありません。

(結果の分析)

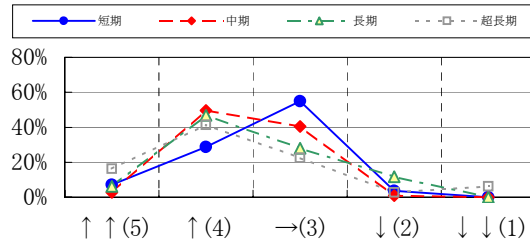
図們江開発は、短期的には変化なし、中・長期的には若干の進展、超長期的にはある程度実現される可能性もある。



A20	中国政府は、2000年頃より、国内格差の是正を目的として、西部地域の重点開発施策(いわゆる「西部大開発」)を進めています。このような施策の実施により、中国国内の東西格差(1人あたりGDPの省間格差)は縮小されると思いますか。あるいは、施策の実施にもかかわらず、引き続き沿岸地域への投資が活発になされ、格差が拡大されると思いますか。
(全体集計結果)	
<p>Legend: 短期 (Short-term), 中期 (Medium-term), 長期 (Long-term), 超長期 (Super-long term)</p> <p>Response categories: ↑ ↑ (5), ↑ (4), → (3), ↓ (2), ↓ ↓ (1)</p>	
(第1回) 専門度: ◎大, ○中: N= 23 (30.3%)	専門度: △小: N= 53 (69.7%)
(第2回) 専門度: ◎大, ○中: N= 23 (30.3%)	専門度: △小: N= 53 (69.7%)
(回答者のコメント)	
◎: できない場合、中国共産党現政権が倒壊する。 ○: 中国については、民族問題が勃発しているので、特にこのエリアは極めて不安定とみている。 ○: 水運だけでは限界があるように思う。 △: 現在の「格差が開いたまま」の状況が安定的に継続されるのでは。沿岸部の人々は 西部地域の人々を「自分と同じ中国国民」と思っていないような気がする。自らの身を削って西部に尽くすことはないでしょう。なにより、西部地域にも人が多すぎて全体を豊かにするのは大変。沿岸部と物流で結びついた長江沿岸は発展するかと思います……。	
(結果の分析)	
中国の東西格差は、短・中期的には拡大する傾向だが、長期的方向は格差拡大・縮小に意見が分かれる。(超長期的には格差縮小方向の方が意見が多い)	

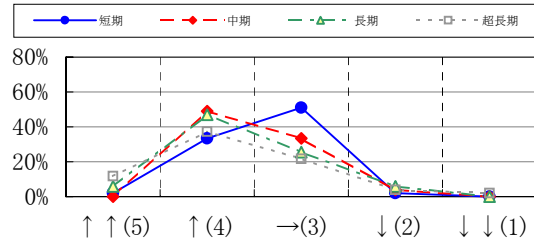
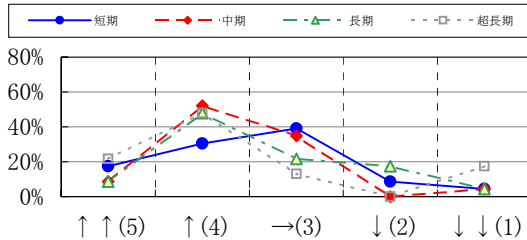
A21 中央アジア(カザフスタン、ウズベキスタン、トルクメニスタン、キルギス、タジキスタン)地域では、関税同盟や共同市場の創設を目標とした「中央アジア経済協力機構」が発展・解消し、ロシア・ベラルーシを含めた「ユーラシア経済共同体」に統合されました(トルクメニスタンを除く)。また、これに中国を加えた形での「上海協力機構」など、地域協力の枠組みは整備されつつあります。今後、この地域における経済・政治的統合は進むと思いますか。

(全体集計結果)



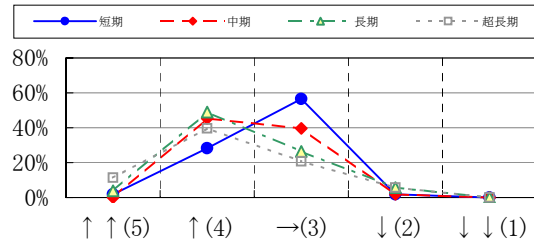
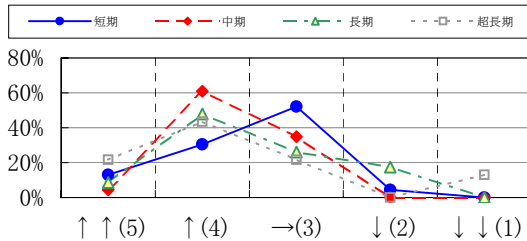
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 23 (30.3%)

専門度:△小: N= 53 (69.7%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 23 (30.3%)

専門度:△小: N= 53 (69.7%)



(回答者のコメント)

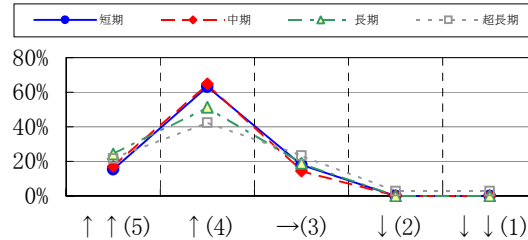
- ◎:それぞれの国の思惑が違うし、ロシアと中国との疑心暗鬼が阻害要因となる。
- ◎:カザフスタン、ウズベキスタンの中央アジア地域の覇権争いが激化しており、中国の進出と相まって統合は困難であると考えられる。
- :正確な事情は良く分かりませんが、経済面では基本的に国境が無くなる方向を志向すると思います。その際実績の積み重ねが重要と思います。
- :経済面のみ。
- :ロシアの勢いはあるのと、資源を介した連合を中央アジアは望んでいるので、経済的にはあるだろう。しかし、宗教対立やチェチェン問題など、ロシア内の問題が多いので、それ以上は進まないのでは？
- △:経済的な連携は強まる。政治的には、旧ソ連から独立した民族国家が再統合することはないと想定。
- △:「海から遠い」が難点。工場を建てて、或いは農場を開いて 欧米へ盛んに輸出できる場所がないのが辛い。世の流れで多少は伸びていくでしょうが…。それとイスラム教の地域であることも「なんとなく限界がありそうな気がする。或る時出張先の在留日本人から聞いた「イスラムって人間を駄目にするんですよ」という言葉が ずっと引っ掛かっています。

(結果の分析)

中央アジア地域の経済・政治統合は、5-10年後にはある程度実現する可能性があると思われる。

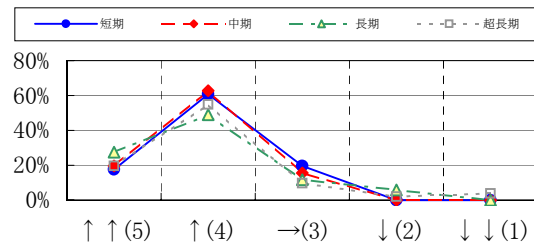
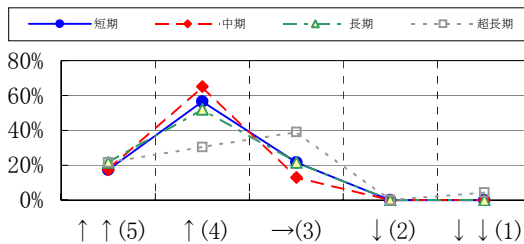
A22 GMS(メコン川流域、中国南部・ベトナム・ラオス・タイ・ミャンマー・カンボジア)では、1990年代よりアジア開発銀行主導で地域開発が進められ、経済回廊開発や域内貿易・投資促進などのプログラムが進められています。今後、このような開発プログラムの実施により、この地域の経済成長がさらに加速されると思いますか。

(全体集計結果)



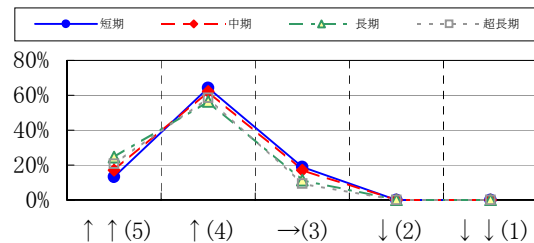
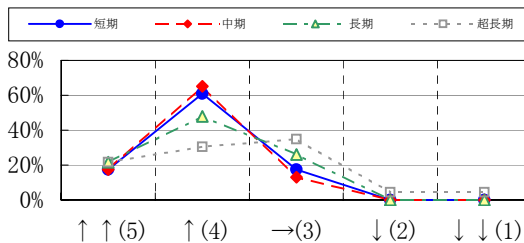
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 23 (30.3%)

専門度:△小: N= 53 (69.7%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 23 (30.3%)

専門度:△小: N= 53 (69.7%)



(回答者のコメント)

- ◎: インフラが急速に良くなると考えられる。
- : 中国からの投資による成長が支配的。ADBの貢献は限定的。
- : キーは地域の政治的安定であろう。中国国内よりもむしろこっちの方が安定するかも。
- : いつまでも他所の援助は受けないでしょう。
- △: 外国資本によって、経済成長は起こるだろう。
- △: メコン川にコンテナを運ぶフィーダーボートが走り回るのかどうか。海辺で間に合えば、わざわざ行かないような気もするけれど、今よりは加速するでしょう。

(結果の分析)

GMS地域の経済成長は、ここ数年のうちに加速される。

A-2. 貿易・経済連携政策

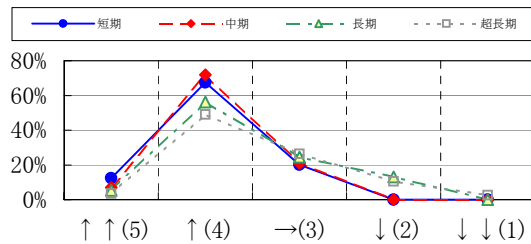
①貿易進展および円滑化				
専門度	◎大	○中	△小	合計
		10	15	54
	12.7%	19.0%	68.4%	100.0%

このカテゴリでは、回答者全93名中79名(84.9%)の回答が得られた。

世界とアジア地域の貿易

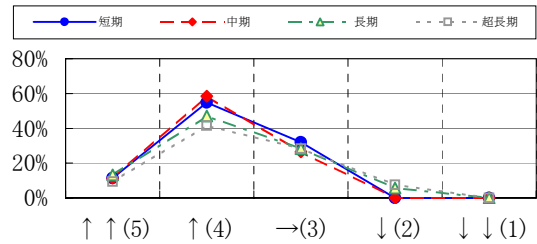
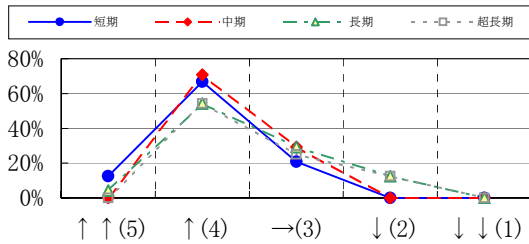
A23 世界全体の貿易額の伸び率は経済成長率を上回っています。今後、この傾向はどのようにになると考えられますか。

(全体集計結果)



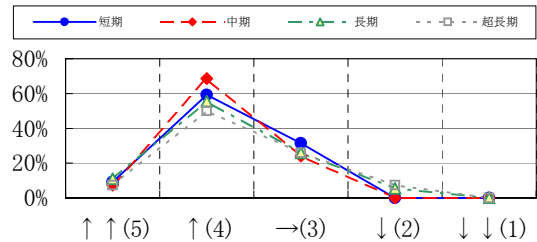
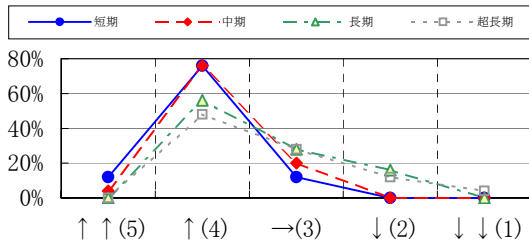
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 25 (31.7%)

専門度:△小: N= 54 (68.4%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 25 (31.7%)

専門度:△小: N= 54 (68.4%)



(回答者のコメント)

- ◎:エネルギー・原材料の高騰が直接原因である。
- :2010年まではバブルだろう。
- :イデオロギー闘争が再燃しなければ、経済の地球一体化に向かうでしょう。
- △:中国・アセアン諸国が世界の工場兼消費地の役割が続く間は貿易額は大きく伸びる。
- △:国際分業は今後も進展するので、貿易は増えるだろう。

(結果の分析)

貿易額の伸び率が経済成長率を上回る傾向は、世界全体および東アジア地域において、今後も拡大する。

A24	東アジア地域における貿易額の伸び率は経済成長率を上回っています。今後、この傾向はどのようなようになると考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 25 (31.7%)	
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 25 (31.7%)	
(回答者のコメント)	
<p>◎:エネルギーおよび輸出依存度が高いことを考えると、今後高い伸びは難しい。          ◎:2010年まではバブルだろう。          ○:イデオロギー闘争が再燃しなければ、経済の地球一体化に向かうでしょう。          ○:人件費面での比較優位が存在する限り継続すると思われる。          △:中国・アセアン諸国が世界の工場兼消費地の役割が続く間は貿易額は大きく伸びる。          △:国際分業は今後も進展するので、貿易は増えるだろう。</p>	
(結果の分析)	
<p>貿易額の伸び率が経済成長率を上回る傾向は、世界全体および東アジア地域において、今後も拡大する。ただし、東アジア地域の貿易額の伸び率については、超長期的には現状程度まで戻る可能性もある。</p>	

A25	世界全体として、今後、貿易のシームレス化(非関税障壁低下と交通障害減少など)が進展すると考えられますか。
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 25 (31.7%)</p> <p>専門度:△小: N= 54 (68.4%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 25 (31.7%)</p> <p>専門度:△小: N= 54 (68.4%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎:貿易障害の弊害は共通認識としてある。一方、各国の事情で急な進展はない。</p> <p>◎:globalizationは2010までは進むのではないか。それ以上は、国際的な労働力ダンピングの負の影響が出るだろう。次第にブロック化が進むと思われる。</p> <p>○:イデオロギー闘争が再燃しなければ、経済の地球一体化に向かうでしょう。</p> <p>△:世界的な資本主義経済化・グローバリズムの進展の結果として。</p> <p>△:アメリカが テロ対策を理由に神経質にならなければ・・・。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>貿易のシームレス化も世界的に進展する。</p>	

A26	東アジア地域において、今後、貿易のシームレス化(非関税障壁低下と交通障害減少など)が進展すると考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 25 (31.7%)	
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 25 (31.7%)	
(回答者のコメント)	
<p>◎: 中国の実情に左右される。                  ◎: リーダー不在でハードインフラが整備した後の進展が進まないように思う。                  ○: イデオロギー闘争が再燃しなければ、経済の地球一体化に向かうでしょう。                  △: 世界的な資本主義経済化・グローバリズムの進展の結果として。</p>	
(結果の分析)	
<p>東アジア地域でも貿易のシームレス化は進み、超長期的には相当程度進展する可能性もある。</p>	

A27		貿易円滑化を進める上で、特に優先度の高いと考えられる項目は何ですか。(上位4つまで)																					
(全体集計結果)																							
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>順位</th> <th>回答</th> <th>点数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>輸出入手続きの簡素化</td> <td>242</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>関税同盟の締結</td> <td>240</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>WTO体制の推進・普及</td> <td>210</td> </tr> <tr> <td>4位</td> <td>国際輸送(陸上・海上・航空)の輸送コスト(費用・時間)削減</td> <td>192</td> </tr> <tr> <td>5位</td> <td>EUのような政治的・経済的統合</td> <td>126</td> </tr> </tbody> </table>		順位	回答	点数	1位	輸出入手続きの簡素化	242	2位	関税同盟の締結	240	3位	WTO体制の推進・普及	210	4位	国際輸送(陸上・海上・航空)の輸送コスト(費用・時間)削減	192	5位	EUのような政治的・経済的統合	126		
順位	回答	点数																					
1位	輸出入手続きの簡素化	242																					
2位	関税同盟の締結	240																					
3位	WTO体制の推進・普及	210																					
4位	国際輸送(陸上・海上・航空)の輸送コスト(費用・時間)削減	192																					
5位	EUのような政治的・経済的統合	126																					
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 25 (31.7%)			専門度:△小: N= 54 (68.4%)																				
順位	回答	点数	順位	回答	点数																		
1位	輸出入手続きの簡素化	50	1位	関税同盟の締結	117																		
2位	国際輸送(陸上・海上・航空)の輸送コスト(費用・時間)削減	48	2位	輸出入手続きの簡素化	109																		
	関税同盟の締結	44	3位	WTO体制の推進・普及	98																		
4位	WTO体制の推進・普及	43	4位	国際輸送(陸上・海上・航空)の輸送コスト(費用・時間)削減	91																		
5位	EUのような政治的・経済的統合	22	5位	EUのような政治的・経済的統合	73																		
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 25 (31.7%)																							
専門度:△小: N= 54 (68.4%)																							
順位	回答	点数	順位	回答	点数																		
1位	輸出入手続きの簡素化	52	1位	関税同盟の締結	132																		
2位	関税同盟の締結	44	2位	輸出入手続きの簡素化	114																		
	WTO体制の推進・普及	44	3位	WTO体制の推進・普及	99																		
4位	国際輸送(陸上・海上・航空)の輸送コスト(費用・時間)削減	43	4位	国際輸送(陸上・海上・航空)の輸送コスト(費用・時間)削減	93																		
5位	EUのような政治的・経済的統合	24	5位	EUのような政治的・経済的統合	71																		
(回答者のコメント)																							
◎:円滑化は貿易協定などでの対処が第一義。インフラ整備は一定の効果がある。																							
◎:WTO体制普及が当座は重要であろう。しかし、ある程度それが浸透した後は不透明。																							
○:保険の充実。																							
○:関税手続きの透明性の向上及び公正な制度の確立、検疫やセキュリティー(危険物・テロ防止など)の強化。																							
○:一部製品からのEarly Harvest方式での自由化が進む。																							
○:①の関税同盟を広くFTA, EPAを含む概念と理解し回答しました。																							
△:法的な障害がなくなると、次はコストの勝負だろう。																							
△:簡単に出来そうなものからです。																							
(結果の分析)																							
貿易円滑化にあたっては、輸出入手続きの簡素化、関税同盟、WTO体制の推進・普及、国際輸送の輸送コスト削減、等の順に重要である。																							



②FTA・EPA

専門度	◎大	○中	△小	合計
	8	14	51	73
	11.0%	19.2%	69.9%	100.0%

このカテゴリでは、回答者全93名中73名(78.5%)の回答が得られた。

世界と東アジアのFTA

A28 今後、世界貿易機関(WTO)交渉の成功などにより、世界全体の関税率が減少すると考えられますか。

(全体集計結果)

(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 22 (30.2%)      専門度:△小: N= 51 (69.9%)

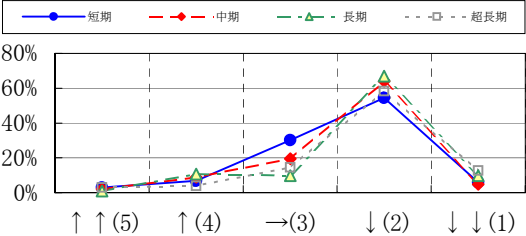
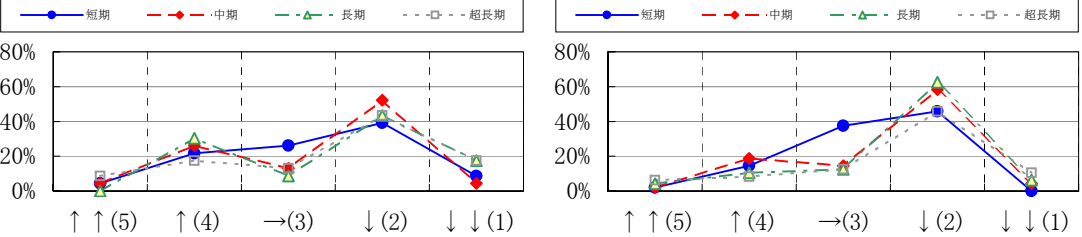
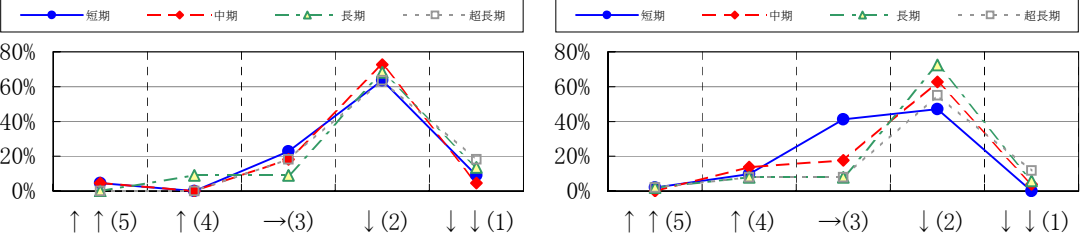
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 22 (30.2%)      専門度:△小: N= 51 (69.9%)

(回答者のコメント)

◎: 共同で進められる分野がますます少なくなる。  
 ◎: ラウンドの成果は(実現したとしても)中期的にしか現れない。  
 ◎: ブロック化が終了すれば止まるのでは?  
 △: グローバリゼーション=労賃の安い所に任せる。この風潮は そう簡単には覆らないでしょう。自国では出来るだけ付加価値の高いものを作り、安いものは他国に任せる。これがドミノみたいに続き、世界何処でも関税率は緩やかに減少していくような気がします。

(結果の分析)

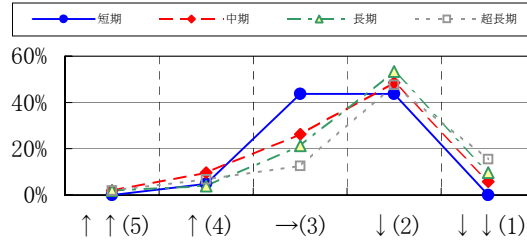
(28-30共通) 世界全体、東アジア諸国、および東アジア・欧米間の関税率は、数年のうちに一定程度低下するが、超長期的にみても、完全撤廃までには至らない。

A29	東アジア地域は全体として約9%の関税率ですが、今後、関税率が低下(減少)すると考えられますか。
<p>(全体集計結果)</p> 	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 22 (30.2%)</p> <p>専門度:△小: N= 51 (69.9%)</p> 	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 22 (30.2%)</p> <p>専門度:△小: N= 51 (69.9%)</p> 	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎:FTAの効果。          ◎:可能できる部分から徐々に進められるはずである。          ◎:ブロック化が終了すれば止まるのでは？          ×:グローバルゼーション=労賃の安い所に任せる。この風潮は そう簡単には覆らないでしょう。自国では出来るだけ付加価値の高いものを作り、安いものは他国に任せる。これがドミノみたいに続き、世界何処でも関税率は緩やかに減少していくような気がします。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>(28-30共通) 世界全体、東アジア諸国、および東アジア・欧米間の関税率は、数年のうちにある程度低下するが、超長期的にみても、完全撤廃までには至らない。</p>	

A30	東アジア諸国全般として、今後欧米とのFTAの締結が進むなどして、これらの地域との間の関税率が低下(減少)すると考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 22 (30.2%)	
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 22 (30.2%)	
(回答者のコメント)	
<p>◎: 可能な品目についてどんどん進まれる。したがって、2015年まで現状と比べ、相当進むはずである。</p> <p>△: 日本におけるコメなど、特定品目の高関税率は維持されるが、それ以外はグローバリズムの進展の流れの中で、低下する。</p> <p>△: グローバリゼーション=労賃の安い所に任せる。この風潮は そう簡単には覆らないでしょう。自国では出来るだけ付加価値の高いものを作り、安いものは他国に任せる。これがドミノみたいに続き、世界何処でも関税率は緩やかに減少していくような気がします。</p>	
(結果の分析)	
<p>(28-30共通) 世界全体、東アジア諸国、および東アジア・欧米間の関税率は、数年のうちにある程度低下するが、超長期的にみても、完全撤廃までには至らない。</p>	

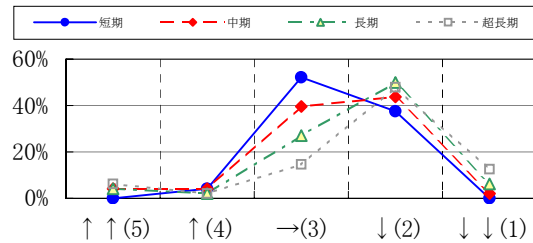
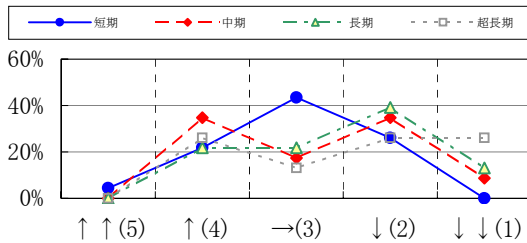
A31 米国とヨーロッパ(EU25か国)のMFN単純平均関税率は、それぞれ約4%(非農産品目では約3%)、約5%(非農産品目では約4%)です。今後、両地域のFTAが締結するなどして、これらの間の関税率が低下すると考えられますか。(関税率をほぼゼロと予想される場合に、「↓↓大きく減少する」をご選択ください)

(全体集計結果)



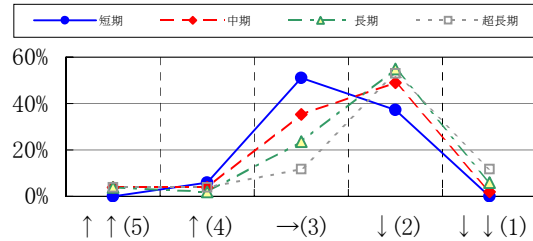
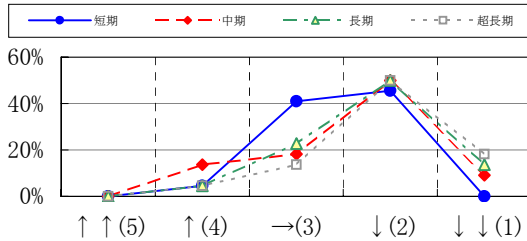
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 22(30.2%)

専門度:△小: N= 51(69.9%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 22(30.2%)

専門度:△小: N= 51(69.9%)



(回答者のコメント)

◎: 米国、欧州ともにアジアでの労働力ダンピングに悩まされているので、一時的にFTAを推進するだろうがそのうち方向転換するのではないかと。

◎: 米欧FTAの実現を2015年ごろに想定する。

◎: 互恵関係をベースとしたFTAの結びつきは可能と認識する。そして、米国とヨーロッパ間はこのような妥協点を見出すと認識する。

△: 関税率が下がっていくのは世の流れ・時の勢いだと思います。互いに関税率を上げて得することはありません。豊かな国同士にも言えることです。

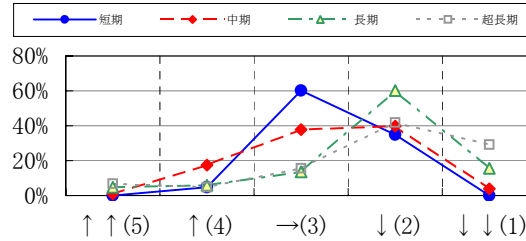
(結果の分析)

欧米間の関税率は、相対的に現状の関税率が低いこともあり、さらなる関税率の引き下げまでに若干の時間を要するが、超長期的には完全撤廃の可能性すらある。

日本のFTA・EPA

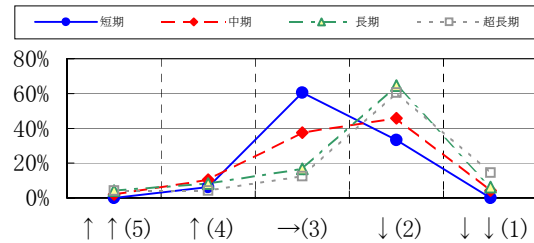
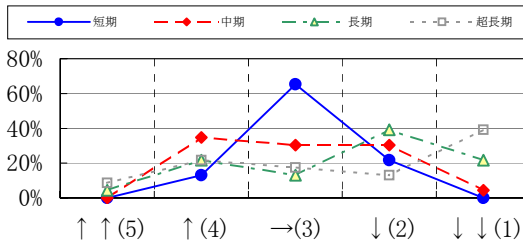
A32 日本と韓国のMFN単純平均関税率は、それぞれ約6%（非農業品目では約3%）、約12%（非農業品目では約7%）です。今後、日韓自由貿易協定の成立などにより、両国の関税率の低下は進展すると思われますか。（発効時期ベースでお答えください。また、関税率をほぼゼロと予想される場合に、「↓↓大きく減少する」をご選択ください。以下同様）

(全体集計結果)



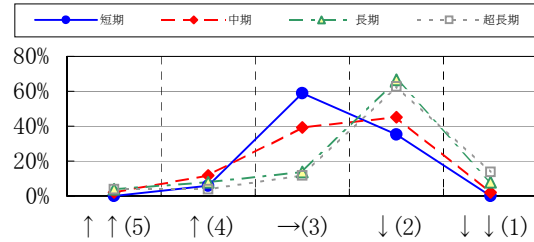
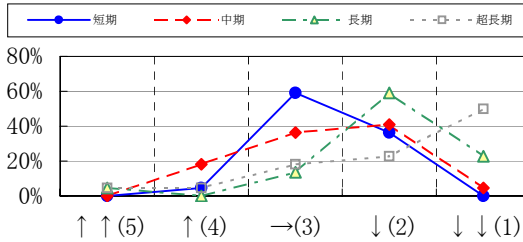
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 22 (30.2%)

専門度:△小: N= 51 (69.9%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 22 (30.2%)

専門度:△小: N= 51 (69.9%)



(回答者のコメント)

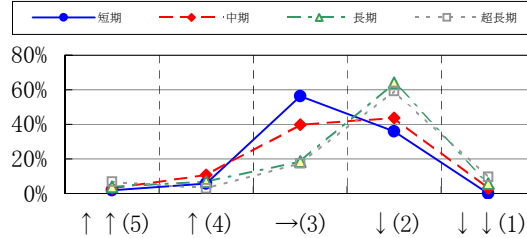
◎: 日韓両国の連携の重要性がさらに認識されていくにつれ、長期的に両国間では解決しなければならない課題であろう。  
 ◎: 日韓FTAの実現は2010年過ぎであろう。  
 △: 関税率が下がっていくのは世の流れ・時の勢いだと思います。互いに関税率を上げて得ることはありません。豊かな国同士にも言えることです。

(結果の分析)

日韓間の関税率は、短期的には現状維持、中・長期的には多少の低下、超長期的には相当程度低下する可能性もありうる。

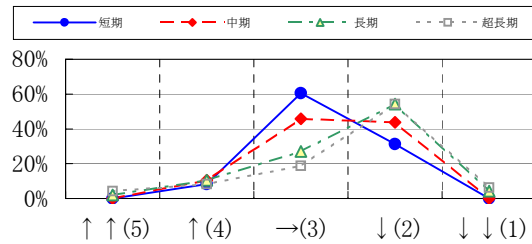
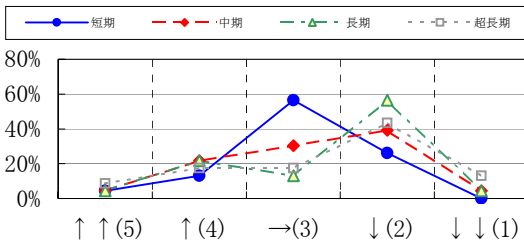
A33 日本と中国のMFN単純平均関税率は、それぞれ約6%（非農業品目では約3%）、約10%（非農業品目では約9%）です。今後、日中自由貿易協定の成立などにより、両国の関税率の低下は進展すると思われますか。

(全体集計結果)



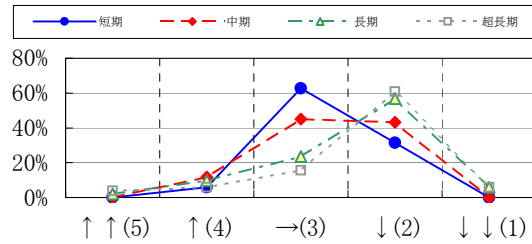
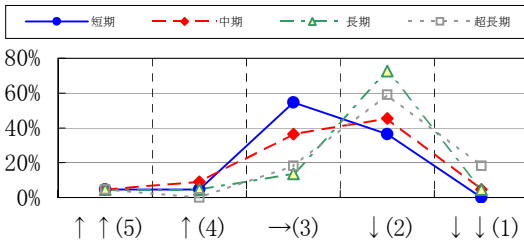
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 22 (30.2%)

専門度:△小: N= 51 (69.9%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 22 (30.2%)

専門度:△小: N= 51 (69.9%)



(回答者のコメント)

◎: 日中FTAの実現は2015年ごろになりそう。

○: 輸入食料品の安全問題などが悪影響を与えるだろう。

○: 日中間では非関税障壁が大きい。

△: 関税率が下がっていくのは世の流れ・時の勢いだと思います。互いに関税率を上げて得することはありません。豊かな国同士にも言えることです。

(結果の分析)

日中間の関税率も、短期的には現状維持、5・10年後には多少低下するが、日韓間と異なり、超長期的にみても完全撤廃には至らない。

A34	日本のFTA・EPA相手国として、特にどの国が重要度が高いと考えられますか(上位4ヵ国まで)。										
(全体集計結果)											
		順位		回答		点数					
		1位		中国		253					
		2位		ASEAN		183					
		3位		韓国		151					
		4位		インド		108					
		5位		豪州		64					
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 22(30.2%)						専門度:△小: N= 51(69.9%)					
順位		回答		点数		順位		回答		点数	
1位		中国		50		1位		中国		102	
2位		ASEAN		43		2位		韓国		69	
3位		韓国		32		3位		ASEAN		67	
4位		インド		24		4位		インド		43	
5位		豪州		17		5位		ベトナム		37	
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 22(30.2%)						専門度:△小: N= 51(69.9%)					
順位		回答		点数		順位		回答		点数	
1位		中国		134		1位		中国		119	
2位		ASEAN		102		2位		ASEAN		81	
3位		韓国		79		3位		韓国		72	
4位		インド		61		4位		インド		47	
5位		豪州		43		5位		ベトナム		37	
(回答者のコメント)											
◎:遠い将来になるが米国が比重としてはもっとも大きい。											
◎:日韓の連携がベースになるべきである。											
○:ASEANは、個別交渉がかなり進んでいるので、地域全体に対してFTAが締結されてもあまり実質的な意味はないと考えられる。											
(結果の分析)											
日本のFTA交渉国として重要なのは、中国・ASEAN・韓国・インド等が挙げられる。											

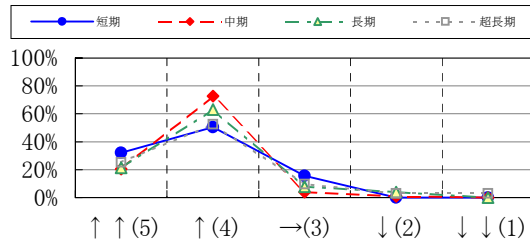
A35	日本がFTA・EPA等の締結による貿易円滑化を一層推進するために、今後、改善すべき問題点・課題としてどのようなものが考えられますか(上位4つまで)。				
(全体集計結果)					
		順位	回答	点数	
		1位	農業分野の市場開放	272	
		2位	輸出入手続きの簡素化	237	
		3位	国際輸送(陸上・海上・航空)の輸送コスト(費用・時間)削減	148	
		4位	2国間協議から、多国間協議へ	136	
		5位	多国間協議から、2国間協議へ	105	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 22(30.2%)			専門度:△小: N= 51(69.9%)		
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	農業分野の市場開放	68	1位	輸出入手続きの簡素化	111
2位	輸出入手続きの簡素化	52	2位	農業分野の市場開放	108
3位	国際輸送(陸上・海上・航空)の輸送コスト(費用・時間)削減	33	3位	2国間協議から、多国間協議へ	78
4位	多国間協議から、2国間協議へ	26	4位	国際輸送(陸上・海上・航空)の輸送コスト(費用・時間)削減	70
5位	2国間協議から、多国間協議へ	24	5位	多国間協議から、2国間協議へ	55
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 22(30.2%)			専門度:△小: N= 51(69.9%)		
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	農業分野の市場開放	64	1位	農業分野の市場開放	119
2位	輸出入手続きの簡素化	52	2位	輸出入手続きの簡素化	115
3位	国際輸送(陸上・海上・航空)の輸送コスト(費用・時間)削減	33	3位	2国間協議から、多国間協議へ	81
4位	2国間協議から、多国間協議へ	22	4位	国際輸送(陸上・海上・航空)の輸送コスト(費用・時間)削減	75
	多国間協議から、2国間協議へ	22	5位	多国間協議から、2国間協議へ	53
(回答者のコメント)					
◎:日韓間の貿易円滑モデル作り。					
○:労働市場の部分的開放。					
○:港湾施設での税関および保税倉庫などでの機能の高度化。					
△:日本経済全体の数字上の発展を考えれば①は必須条件。ただ、有事・国防上からは、問題あり。とはいえ、エネルギー資源の無い日本にとって、有事・国防を議論することが無意味とも考えられる。					
(結果の分析)					
日本の貿易円滑化に向けた課題としては、農業分野の市場開放や輸出入手続きの簡素化が重要と思われる。					



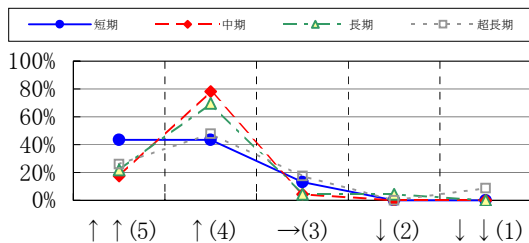
他国間のFTA締結によるわが国への影響

A36-1 中国・ASEAN諸国のFTA締結による影響  
 ①中国とASEAN諸国とのEPA発効(2005年1月)等により、これらの国々との貿易は今後どのように変化すると考えられますか。(他地域間や他地域とのFTAといったその他の条件は現状に等しいと仮定してお答えください。以下同様)

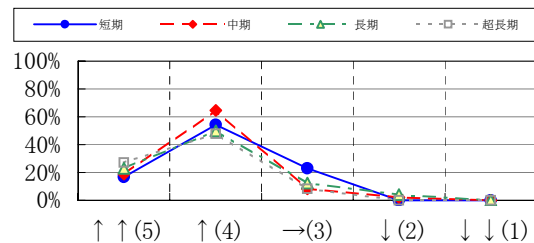
(全体集計結果)



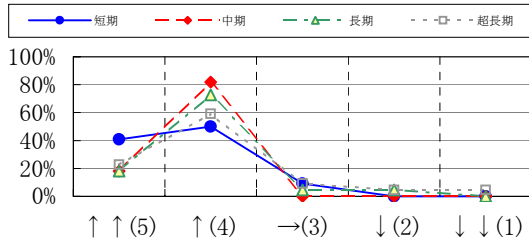
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 22 (30.2%)



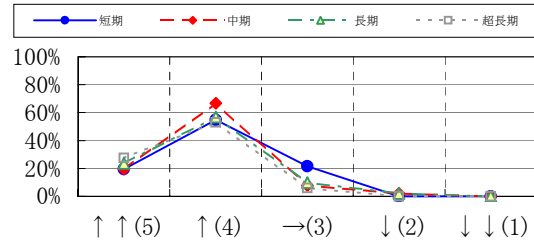
専門度:△小: N= 51 (69.9%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 22 (30.2%)



専門度:△小: N= 51 (69.9%)



(回答者のコメント)

◎:これらの間の貿易はすでに拡大基調にある。このトレンドを若干加速する。  
 ◎:短期間急増するが、中国の製品が流れた際、自国産業の打撃を目の当たりにすれば、ASEAN諸国はまた慎重になることも考える。

(結果の分析)

(36-1~3共通) 中国・ASEAN間のFTA締結により、これらの国々との貿易額は増加すると考えられるが、我が国への影響(日中および日ASEAN貿易額)は限定的である。ただし、長・超長期的には、貿易額の増加または減少といった影響をもたらす可能性もある。

A36-2	②また、これにより日中間の貿易は、どのような影響を受けると考えられますか。
(全体集計結果)	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 22 (30.2%)</p>	<p>専門度:△小: N= 51 (69.9%)</p>
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 22 (30.2%)</p>	<p>専門度:△小: N= 51 (69.9%)</p>
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎:財の違いから、中長期では影響しないが、超長期では影響があり得る。</p> <p>◎:より安いコストで調達できる品目について、ASEANとの取引に替わる。</p> <p>○:貿易上の競合関係が小さい。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>(36-1～3共通) 中国・ASEAN間のFTA締結により、これらの国々間の貿易額は増加すると考えられるが、我が国への影響(日中および日ASEAN貿易額)は限定的である。ただし、長・超長期的には、貿易額の増加または減少といった影響をもたらす可能性もある。</p>	

A36-3	③また、これにより日ASEAN間の貿易は、どのような影響を受けると考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 22(30.2%)	専門度:△小: N= 51(69.9%)
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 22(30.2%)	専門度:△小: N= 51(69.9%)
(回答者のコメント)	
<p>◎: 中国現地に進出する日系企業との取引に替わる可能性が大、直接日本との取引は減少するであろう。          ○: 貿易上の競合関係が小さい。</p>	
(結果の分析)	
<p>(36-1～3共通) 中国・ASEAN間のFTA締結により、これらの国々間の貿易額は増加すると考えられるが、我が国への影響(日中および日ASEAN貿易額)は限定的である。ただし、長・超長期的には、貿易額の増加または減少といった影響をもたらす可能性もある。</p>	

<p>A37-1</p>	<p>米国と韓国のFTA締結による影響 ①米国と韓国のFTA締結合意(2007年4月3日)により、両国間の貿易はどのように変化すると考えられますか。</p>
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 22 (30.2%)</p> <p>専門度:△小: N= 51 (69.9%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 22 (30.2%)</p> <p>専門度:△小: N= 51 (69.9%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎:財(たとえば牛肉)によっては大きな貿易増加効果があるが、貿易全体では影響は限定的。 ◎:若干増えるが、特に急激な増加はないでしょう。 ◎:韓国にとって、かなり悲劇的な結果になりはしないかと懸念している。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>(37-1～3共通) 米韓FTA締結による影響についても、これらの国々の間の貿易額は増加すると考えられるが、我が国への影響(日米および日韓貿易額)は中国・ASEAN間FTAよりもさらに限定的と考えられる。</p>	

A37-2	②また、これにより日米間の貿易はどのような影響を受けると考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 22 (30.2%)	専門度:△小: N= 51 (69.9%)
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 22 (30.2%)	専門度:△小: N= 51 (69.9%)
(回答者のコメント)	
<p>◎: 影響は国際政治的なものに限定される。                  ○: 日米間の貿易にはあまり影響を与えない。</p>	
(結果の分析)	
<p>(37-1~3共通) 米韓FTA締結による影響についても、これらの国々への貿易額は増加すると考えられるが、我が国への影響(日米および日韓貿易額)は中国・ASEAN間FTAよりもさらに限定的と考えられる。</p>	

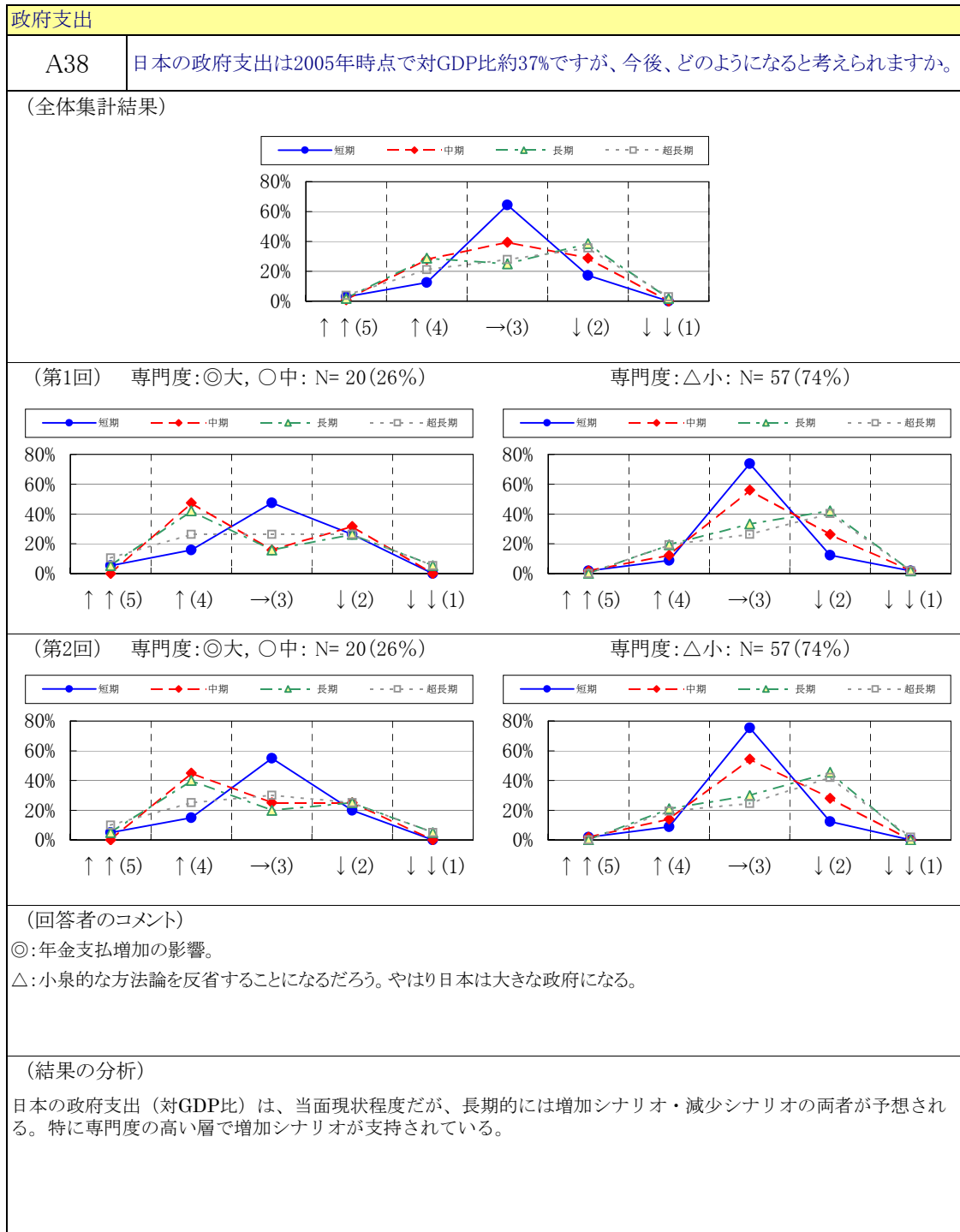
A37-3	③また、これにより日韓間の貿易はどのような影響を受けると考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 22 (30.2%)	専門度:△小: N= 51 (69.9%)
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 22 (30.2%)	専門度:△小: N= 51 (69.9%)
(回答者のコメント) ◎: 日韓間の貿易にはあまり影響を与えない。 ◎: 韓国国内の消費能力がそがれる懸念があり、それが日本の輸出に影響するかも。	
(結果の分析) (37-1~3共通) 米韓FTA締結による影響についても、これらの国々への貿易額は増加すると考えられるが、我が国への影響(日米および日韓貿易額)は中国・ASEAN間FTAよりもさらに限定的と考えられる。	

### A-3. その他の経済政策・動向

#### ①政府支出・資本形成

専門度	◎大	○中	△小	合計
	7	13	57	77
	9.1%	16.9%	74.0%	100.0%

このカテゴリでは、回答者全93名中77名(82.8%)の回答が得られた。



A39	中国の政府支出は現在対GDP比約19%ですが、今後、どのようになると考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)	
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)	
(回答者のコメント)	
<p>◎: 中国でも高齢化に伴う財政支出の増加が課題。          ○: 長期的に外部不経済への支出等の増大が予想。          ○: インフラ整備に対する政府投資は2020年まで続くはずである。          △: 資本コストがかかり出すので増加する。</p>	
(結果の分析)	
<p>中国の政府支出は、近い将来に増加が見込まれ、将来にわたってそのままの水準を維持すると考えられる。</p>	



総固定資本形成	
A40	日本における総固定資本形成(公共投資+民間投資)は、2006年対GDP比で約24%ですが、今後、どのようになると考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)	
専門度:△小: N= 57(74%)	
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)	
専門度:△小: N= 57(74%)	
(回答者のコメント)	
◎: 年金支払等の増加により、公共事業に回す予算の余裕が少なくなる。	
△: 民間投資が弱い(企業が銀行から借りて何かしないため)、代わって国が使わざるをえない。そうすると、増税か国債発行しか方法がなく、結局は国民の負担になってしまう。全ては将来を悲観し、楽しい消費に振り向けない日本人の習性が原因なんだよ。という話をエライ人から聞いたことがある。皆で楽観的に遊んでいけば、公共投資も不要でこれ程の財政悪化もなかったのです。財政赤字を抱え、しかも、人口が減っていく以上、資本形成は緩やかに減少すると思います。	
(結果の分析)	
日本における総固定資本形成(対GDP比)は、当面は現状維持だが、長・超長期的にはやや低下することが予想される。	

A41	中国における総固定資本形成は、2006年対GDP比で約43%ですが、今後、どのようにになると考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)	
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)	
(回答者のコメント)	
<p>◎: 中期的な投資ブームは完了し、固定資本形成はGDP比で下がる。          ○: しばらくこのような割合を維持するか、それ以上高くなると認識する。</p>	
(結果の分析)	
<p>中国における総固定資本形成は、中期的には増加が予想されるが、長・超長期的には、増加・減少両方のシナリオが予想される。</p>	

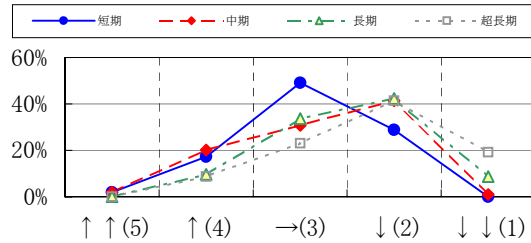
A42	その他の東アジア途上国における総固定資本形成は、2006年対GDP比20～30%程度ですが、今後、どのようになると考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)	
	専門度:△小: N= 57(74%) 
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)	
	専門度:△小: N= 57(74%) 
(回答者のコメント)	
○:しばらくこのような割合を維持するか、それ以上高くなると認識する。	
(結果の分析)	
その他の東アジア途上国における総固定資本形成は、近い将来に増加が見込まれ、将来にわたってそのままの水準を維持する。	

A43	世界全体の総固定資本形成は、2006年対GDP比で平均約22%ですが、今後、どのようにになると考えられますか。
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)</p> <p>専門度:△小: N= 57(74%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)</p> <p>専門度:△小: N= 57(74%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎: アフリカをどう見るかによる。</p> <p>○: 平均的にこのような割合を維持すると認識する。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>世界全体の総固定資本形成は、近い将来に増加が見込まれるが、長・超長期的には現状の水準まで戻る可能性もある。</p>	

ODA/FDI政策

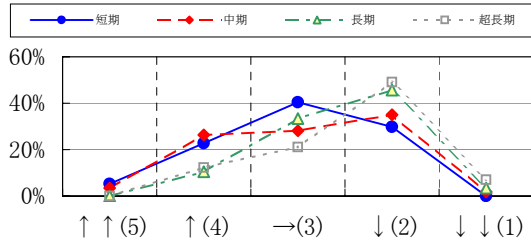
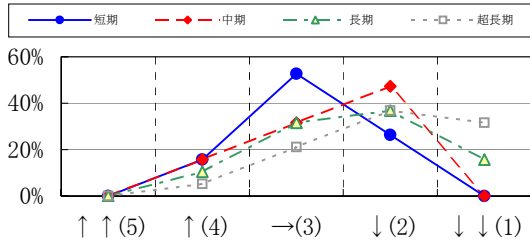
A44 東アジア途上国に対する実質ベースのODA総額(供与元不問)は、今後どうなると考えられますか。

(全体集計結果)



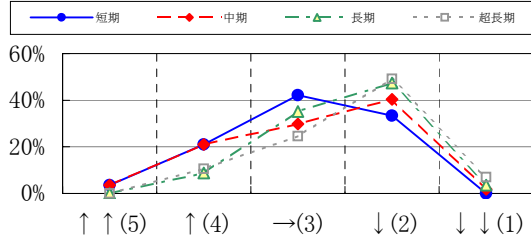
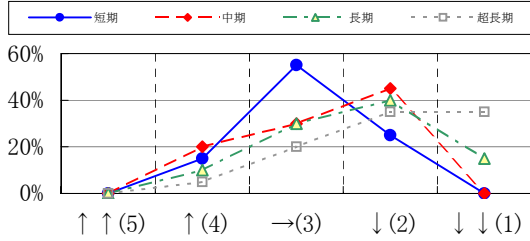
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 20 (26%)

専門度:△小: N= 57 (74%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 20 (26%)

専門度:△小: N= 57 (74%)



(回答者のコメント)  
 ◎: 中国とインドの「卒業」。  
 ○: 国によって相当違いが出てくる。

(結果の分析)

東アジア途上国に対するODA総額は、5-10年後から緩やかに減少し、超長期的には相当程度まで減少する。

A45	日本に対する外国資本の流入総額(実質ベース)は、今後どうなると考えられますか。
(全体集計結果)	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)</p>	<p>専門度:△小: N= 57(74%)</p>
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)</p>	<p>専門度:△小: N= 57(74%)</p>
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎: ネットではいずれにせよ資本収支赤字。長期資本流入は日本の株式会社の行動から見て期待できない。</p> <p>○: 急に大量流入することはない。</p> <p>△: ドルの強弱でかなりかわる。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>日本に対する外国資本流入は、5-10年後には緩やかに拡大するが、その後は徐々に減少して現状程度に戻る。</p>	

A46	中国に対する外国資本の流入総額(実質ベース)は、今後どうなると考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)	専門度:△小: N= 57(74%)
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)	専門度:△小: N= 57(74%)
(回答者のコメント)	
<p>◎:現状がピークに近いと思われる。          ○:一巡すると認識する。</p>	
(結果の分析)	
<p>(46・47共通) 中国・その他東アジア途上国に対する外国資本流入は、近い将来緩やかに増加する。超長期的には、中国以外の途上国ではその水準を維持するが、中国では現状程度まで戻る可能性もある。</p>	

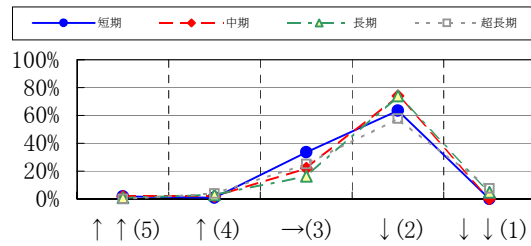
<p>A47</p>	<p>その他の東アジア途上国に対する外国資本の流入総額(実質ベース)は、今後どうなると考えられますか。</p>
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)</p> <p>専門度:△小: N= 57(74%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)</p> <p>専門度:△小: N= 57(74%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>○:生産基地として、国によって違いがあるものの、概ねまだ相当に投資が流入されると見込む。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>(46・47共通) 中国・その他東アジア途上国に対する外国資本流入は、近い将来緩やかに増加する。超長期的には、中国以外の途上国ではその水準を維持するが、中国では現状程度まで戻る可能性もある。</p>	



インフラ部門への投資

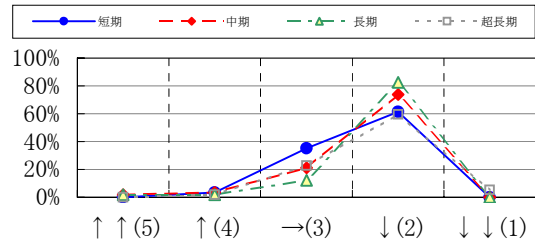
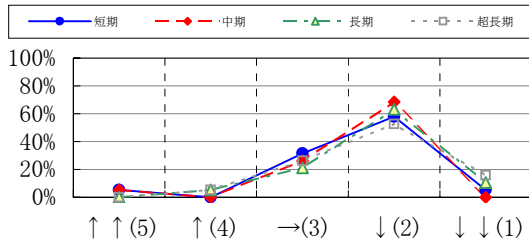
A48 日本における交通インフラへの投資額(対GDP比)は、今後、どのようになると考えられますか。

(全体集計結果)



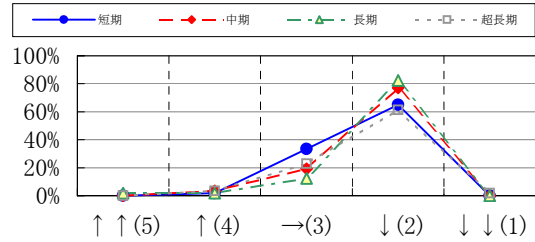
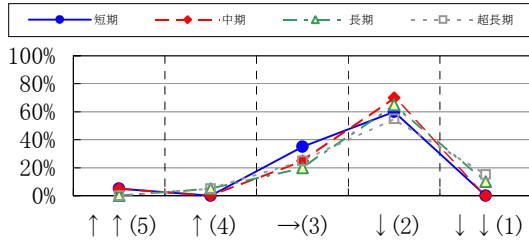
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)

専門度:△小: N= 57(74%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)

専門度:△小: N= 57(74%)



(回答者のコメント)

◎:道路財源が遠からず縮小する。

○:人口減少における統廃合が進む。

△:新規投資のみを考え、維持補修を考えていません。

△:こうしないと経済活動が行えない。

△:拡大or縮小ではなく「需要に応じて拡大or縮小」とすべきです。踏み切りに悩まされていた環状8号線と西武線の地下トンネルを通る度「国土交通省はエライ」と感謝しています。東京周辺の環状道路も早く完成させてください。ついでに環状8号線の下に地下鉄を走らせてください。現状、杉並区住人である私は羽田空港へ行くために、三角形の2辺、いや四角形の3辺を通らなくてはならない。誰もが言うことだけれど、投資効果を重視すべきです。そのためにも、公共投資以外で地方が生活できる道を皆で考えなくてはなりません。

(結果の分析)

日本における交通インフラへの投資額(対GDP比)は、将来にわたって現状よりやや低い水準を維持する。

A49	東アジア途上国全般における交通インフラへの投資規模は、今後、どのようになると考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)	専門度:△小: N= 57(74%)
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)	専門度:△小: N= 57(74%)
(回答者のコメント)	
○:未構築の部分がまだ多いだけに、しばらく大規模に投資する。	
(結果の分析)	
東アジア途上国全般における交通インフラの投資額は、今後もかなり速いペースで増加し、最終的には現状よりもやや大きい水準となる。	

A50	民間資金による東アジア途上国の交通インフラへの投資規模は、今後、どのようになると考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)	
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)	
(回答者のコメント)	
○: 欧米ファンドに期待しないかぎり、民間資金が急に大きくなることはない。	
(結果の分析)	
民間資金による東アジア途上国における交通インフラへの投資は、近い将来ある程度増加し、将来にわたってその水準を維持すると予想される。	

A51	東アジア諸国における交通インフラ整備推進のためには、上記PPPも含め、今後、どのような資金・フレームが重要であると考えられますか。																																								
(全体集計結果)																																									
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">順位</th> <th style="width: 50%;">回答</th> <th style="width: 20%;">点数</th> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 10%;"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>PPPやPFIなど官民協力による国内・国際投資</td> <td>265</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>交通企業などによる、民間の市場採算ベースでの国内・国際投資</td> <td>234</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>公債による資金調達に基づく各国政府の直接投資</td> <td>226</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>4位</td> <td>ODAを含む、国際的な公的 direct 投資</td> <td>152</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>5位</td> <td>均衡予算を重視した(税収を確保した)各国政府の直接投資</td> <td>136</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						順位	回答	点数				1位	PPPやPFIなど官民協力による国内・国際投資	265				2位	交通企業などによる、民間の市場採算ベースでの国内・国際投資	234				3位	公債による資金調達に基づく各国政府の直接投資	226				4位	ODAを含む、国際的な公的 direct 投資	152				5位	均衡予算を重視した(税収を確保した)各国政府の直接投資	136			
順位	回答	点数																																							
1位	PPPやPFIなど官民協力による国内・国際投資	265																																							
2位	交通企業などによる、民間の市場採算ベースでの国内・国際投資	234																																							
3位	公債による資金調達に基づく各国政府の直接投資	226																																							
4位	ODAを含む、国際的な公的 direct 投資	152																																							
5位	均衡予算を重視した(税収を確保した)各国政府の直接投資	136																																							
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)			専門度:△小: N= 57(74%)																																						
順位	回答	点数	順位	回答	点数																																				
1位	PPPやPFIなど官民協力による国内・国際投資	53	1位	PPPやPFIなど官民協力による国内・国際投資	159																																				
2位	交通企業などによる、民間の市場採算ベースでの国内・国際投資	51	2位	交通企業などによる、民間の市場採算ベースでの国内・国際投資	113																																				
3位	公債による資金調達に基づく各国政府の直接投資	40	3位	ODAを含む、国際的な公的 direct 投資	108																																				
4位	ODAを含む、国際的な公的 direct 投資	22	4位	公債による資金調達に基づく各国政府の直接投資	104																																				
5位	均衡予算を重視した(税収を確保した)各国政府の直接投資	20	5位	均衡予算を重視した(税収を確保した)各国政府の直接投資	69																																				
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(26%)																																									
専門度:△小: N= 57(74%)																																									
順位	回答	点数	順位	回答	点数																																				
1位	PPPやPFIなど官民協力による国内・国際投資	119	1位	PPPやPFIなど官民協力による国内・国際投資	146																																				
2位	交通企業などによる、民間の市場採算ベースでの国内・国際投資	112	2位	交通企業などによる、民間の市場採算ベースでの国内・国際投資	122																																				
	公債による資金調達に基づく各国政府の直接投資	112	3位	公債による資金調達に基づく各国政府の直接投資	114																																				
4位	均衡予算を重視した(税収を確保した)各国政府の直接投資	68	4位	ODAを含む、国際的な公的 direct 投資	101																																				
5位	ODAを含む、国際的な公的 direct 投資	51	5位	均衡予算を重視した(税収を確保した)各国政府の直接投資	68																																				
(回答者のコメント)																																									
◎:1~3は同じ比重。																																									
○:国により大きく違うが、国境を越えるものはODAなどが推進役となるのでは。																																									
○:まずその国が重要性を認識した上の投資がベースになるだろう。																																									
(結果の分析)																																									
東アジア諸国における交通インフラ整備推進に当たっては、PPPやPFIなどの官民協力、交通企業等による民間の市場採算ベースでの国内・国際投資、公債による資金調達に基づく各国政府の直接投資、の3者はいずれも同程度に重要である。																																									

② 財政・金融・為替

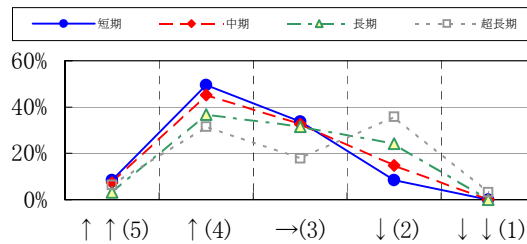
専門度	◎大	○中	△小	合計
	9	4	60	73
	12.3%	5.5%	82.2%	100.0%

このカテゴリでは、回答者全93名中73名(78.5%)の回答が得られた。

財政・金融

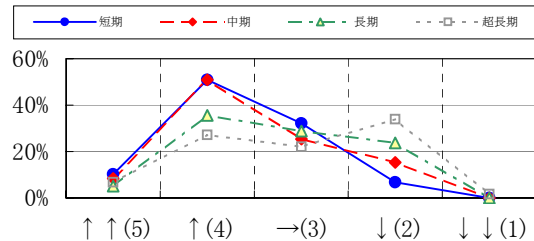
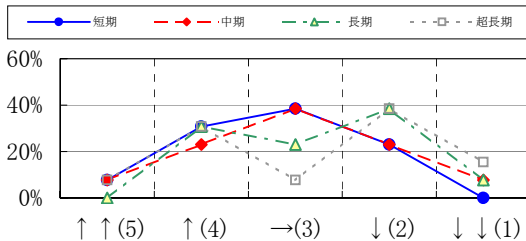
A52 日本は赤字財政が続いていますが、今後、その赤字額はとなると予想されますか。

(全体集計結果)



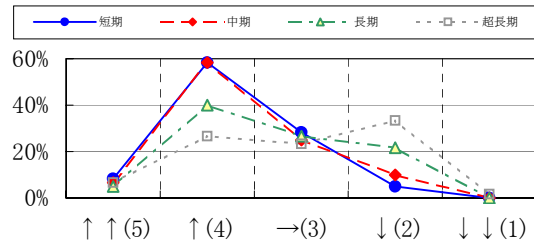
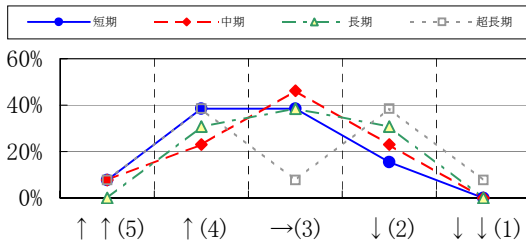
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 13 (17.8%)

専門度:△小: N= 60 (82.2%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 13 (17.8%)

専門度:△小: N= 60 (82.2%)



(回答者のコメント)

◎: 何年かのうちには赤字拡大を止めると思われるが、超長期では高齢化のため若干の拡大がある。

△: 国内での消費を刺激するような施策が必要だろう。

△: 「国土交通省に質問されたくない」と言ったら怒ります? 赤字を積み上げただけでなく・・・財政赤字が酷くて金利を上げられない。故に金利操作に効果がなく金利の低いまま、すなわち なくなるべき産業が退場→新しい産業構造に生まれ変わるチャンスを逸したまま、低金利に助けられて良性ならざる企業まで存続する。金利が低いと利息収入も少なく、消費につながらない。そして、地方経済も道路しか頼るものがないままズルズル低落していく。結局「敗戦」という外圧でしか変えられない国なのかなあという気がしてなりません。一方的な見方かなあ。もともと、友人である代議士によれば「国民のレベル以上の政治家は持てない。無駄な公共事業も財政赤字も国土交通省に罪はない。全ては国民が望んだものなんだよ」。納得できる言葉です。

(結果の分析)

日本の財政赤字額は、10年後くらいまでは現状を上回る水準、その後は現状を下回る水準になる可能性もある。

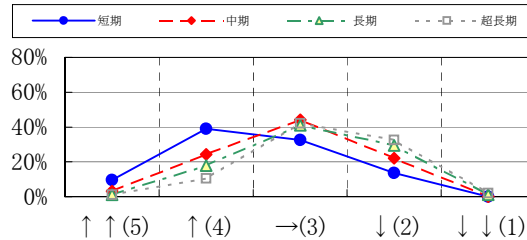
A53	東アジア各国のうち、今後、金融危機に陥る可能性の国があるとすれば、どこと考えられますか。 (ワースト4国を記入)																						
(全体集計結果)																							
<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>順位</th> <th>回答</th> <th>点数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>中国</td> <td>147</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>フィリピン</td> <td>138</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>インドネシア</td> <td>125</td> </tr> <tr> <td>4位</td> <td>北朝鮮</td> <td>59</td> </tr> <tr> <td>5位</td> <td>韓国</td> <td>45</td> </tr> </tbody> </table>						順位	回答	点数	1位	中国	147	2位	フィリピン	138	3位	インドネシア	125	4位	北朝鮮	59	5位	韓国	45
順位	回答	点数																					
1位	中国	147																					
2位	フィリピン	138																					
3位	インドネシア	125																					
4位	北朝鮮	59																					
5位	韓国	45																					
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 13 (17.8%)			専門度:△小: N= 60 (82.2%)																				
順位	回答	点数	順位	回答	点数																		
1位	中国	27	1位	フィリピン	70																		
2位	インドネシア	19	2位	インドネシア	58																		
3位	フィリピン	16		中国	58																		
4位	北朝鮮	8	4位	韓国	33																		
5位	韓国      タイ	5	5位	北朝鮮	32																		
	日本      ASEAN	5																					
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 13 (17.8%)			専門度:△小: N= 60 (82.2%)																				
順位	回答	点数	順位	回答	点数																		
1位	中国	65	1位	フィリピン	92																		
2位	インドネシア	54	2位	中国	82																		
3位	フィリピン	46	3位	インドネシア	71																		
4位	北朝鮮	20	4位	北朝鮮	39																		
5位	タイ      韓国	15	5位	韓国	30																		
(回答者のコメント)																							
(結果の分析)																							
今後金融危機に陥る可能性の高い国としては、中国・フィリピン・インドネシアなどがあげられる。																							

為替

A54

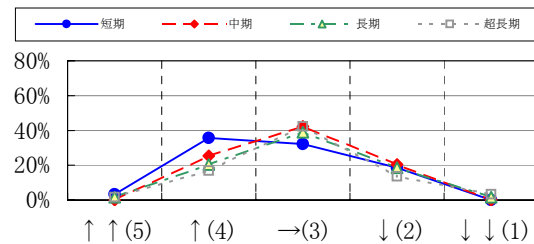
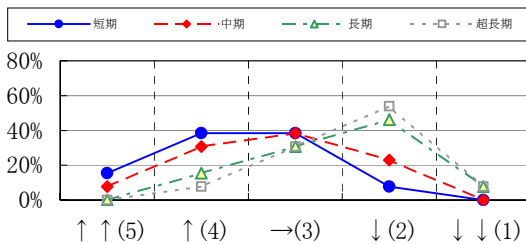
今後、日本円の対ドル為替レートは、どの程度になると考えられますか。(2007年は123～110円/ドル)

(全体集計結果)



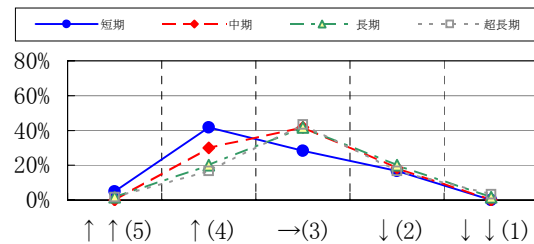
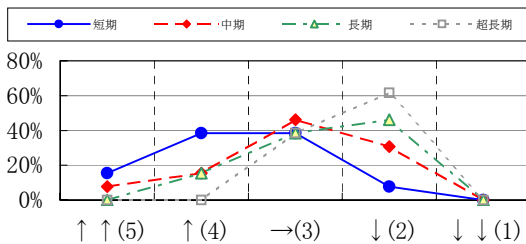
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 13 (17.8%)

専門度:△小: N= 60 (82.2%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 13 (17.8%)

専門度:△小: N= 60 (82.2%)



(回答者のコメント)

- ◎: インフレ格差などからみて、今後95円程度まで円は増価する。
- △: 上昇は、円高の意味で使っています。
- △: ドルの信用急低下が1ドル対90円台の現状につながった。

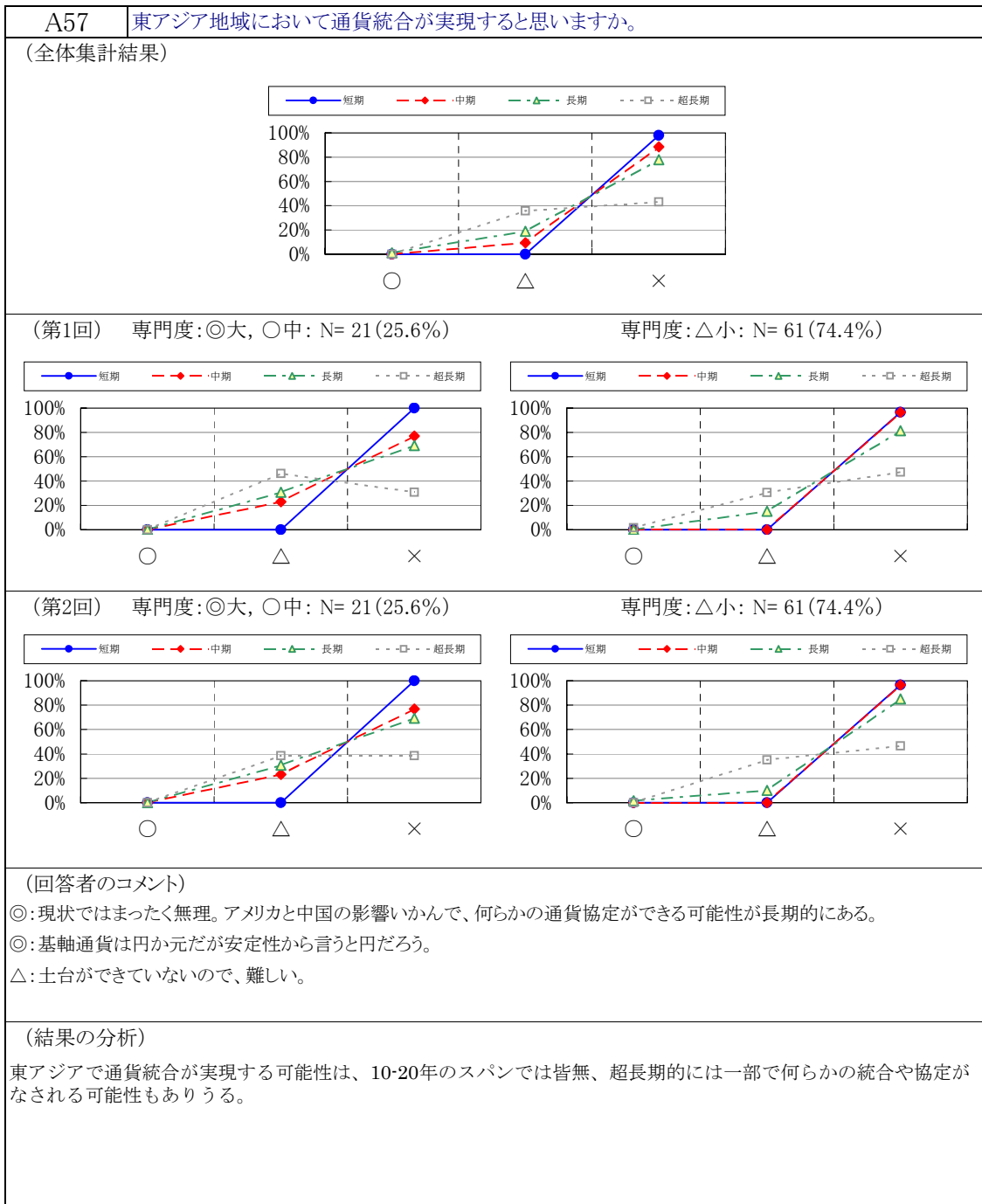
(結果の分析)

(54-56共通) 当面は、円・人民元・ユーロともドルに対して上昇傾向。特に中国では人民元切り上げを含め、長期的にも現状よりもドル安の水準にとどまると予想される。円については超長期的には円安方向の可能性もありうる(専門度の高い層でより円安の予想)。ユーロは長期的には現状程度。

A55	今後、中国人民元の対ドル為替レートは、どの程度になると考えられますか。(2007年7.8～7.3元/ドル)
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 13 (17.8%)	専門度:△小: N= 60 (82.2%)
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 13 (17.8%)	専門度:△小: N= 60 (82.2%)
(回答者のコメント) ◎: 人民元の緩やかな調整のシナリオ。 △: 上昇は、元高の意味で使っています。 △: 大幅に切り上げる。	
(結果の分析) (54-56共通) 当面は、円・人民元・ユーロともドルに対して上昇傾向。特に中国では人民元切り上げを含め、長期的にも現状よりもドル安の水準にとどまると予想される。円については超長期的には円安方向の可能性もありうる(専門度の高い層でより円安の予想)。ユーロは長期的には現状程度。	



A56	今後、ユーロの対ドル為替レートは、どの程度になると考えられますか。(2007年平均0.78~0.68ユーロ/ドル)
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 13 (17.8%)</p> <p>専門度:△小: N= 60 (82.2%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 13 (17.8%)</p> <p>専門度:△小: N= 60 (82.2%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>△: 上昇は、ユーロ高の意味で使っています。          △: 強くなる。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>(54-56共通) 当面は、円・人民元・ユーロともドルに対して上昇傾向。特に中国では人民元切り上げを含め、長期的にも現状よりもドル安の水準にとどまると予想される。円については超長期的には円安方向の可能性もありうる(専門度の高い層でより円安の予想)。ユーロは長期的には現状程度。</p>	



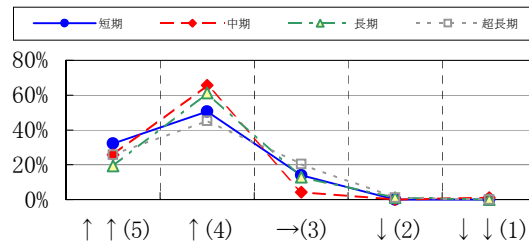
③教育・労働					
専門度	◎大	○中	△小	合計	
	9	2	62	73	
	12.3%	2.7%	84.9%	100.0%	

このカテゴリでは、回答者全93名中73名(78.5%)の回答が得られた。

教育水準(労働者の質)

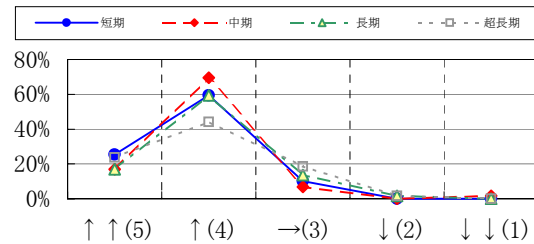
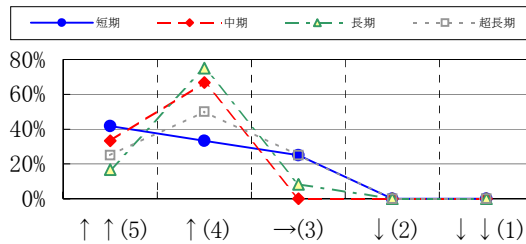
A58 中国における高校進学率(中等後期教育)は、2004年で約48%ですが、今後、どのようになると考えられますか。

(全体集計結果)



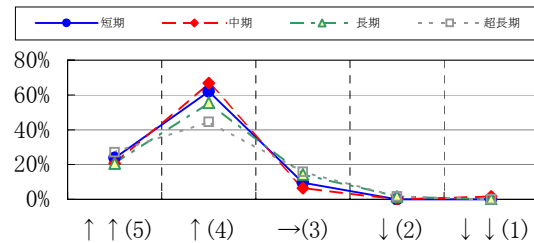
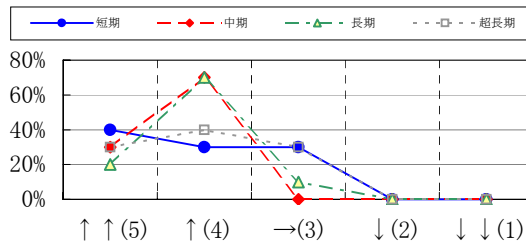
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 11(15%)

専門度:△小: N= 62(84.9%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 11(15%)

専門度:△小: N= 62(84.9%)



(回答者のコメント)

- ◎:大きくなり、6割前後に達するまで発展していく。
- △:所得の向上により、より高等教育への進学率が高まると予想される。

(結果の分析)

中国における高等教育到達率は、近い将来、現状よりも高い水準となる。

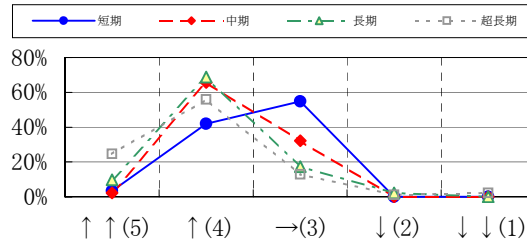
A59	その他のアジア途上国における中等後期教育到達度は、2006年で約40～60%ですが、今後、どのように変わると考えられますか。
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 11(15%)</p> <p>専門度:△小: N= 62(84.9%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 11(15%)</p> <p>専門度:△小: N= 62(84.9%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>△:所得の向上により、より高等教育への進学率が高まると予想される。</p> <p>△:特定の国では、急速に進展。教育については、頭脳流出が問題。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>その他のアジア途上国における高等教育到達率も、近い将来に、現状よりも高い水準に到達する。</p>	

労働の移動に関する規制等

A60

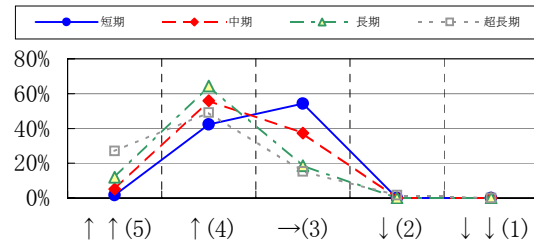
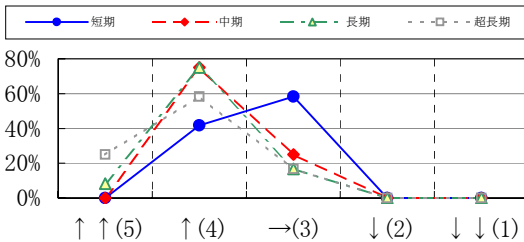
日本では、FTA・EPA発効により一部の職種の労働力を受け入れつつありますが、今後、労働力として他国の移民の受け入れが増加すると考えられますか。

(全体集計結果)



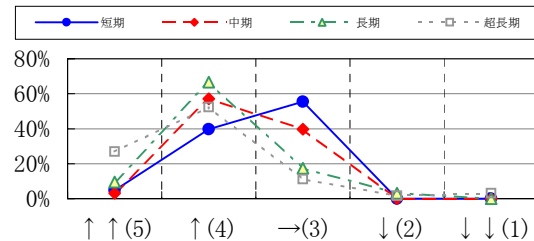
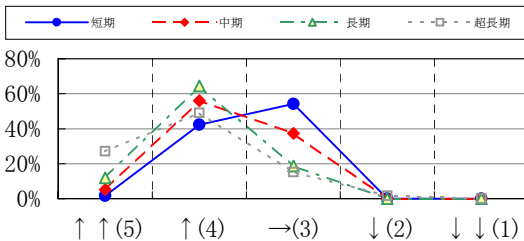
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 11 (15%)

専門度:△小: N= 62 (84.9%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 11 (15%)

専門度:△小: N= 62 (84.9%)



(回答者のコメント)

◎:長期的に受けざるを得ないでしょう。

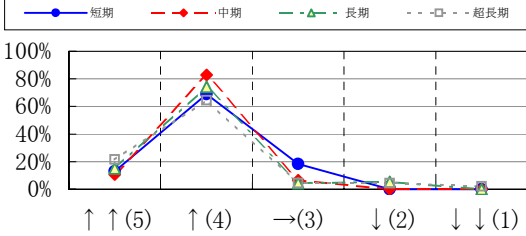
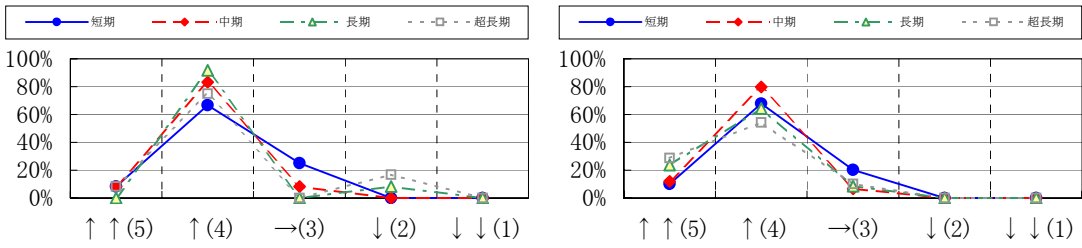
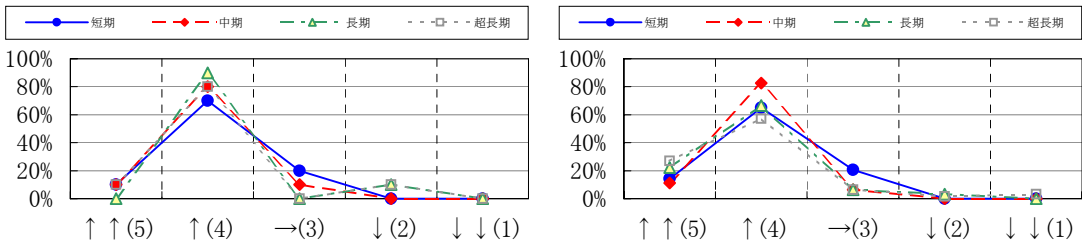
△:労働力確保のため、増加すると予想される。

△:経済発展のためには受け入れざるを得ないが、多くの国内問題を引き起こすだろう。

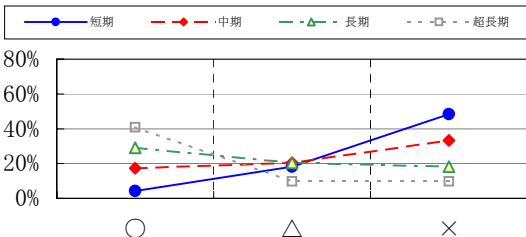
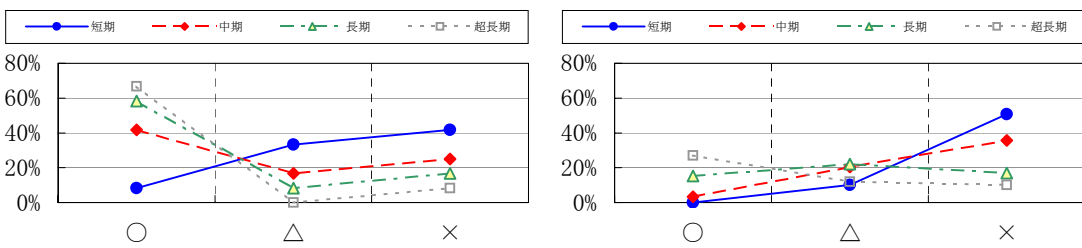
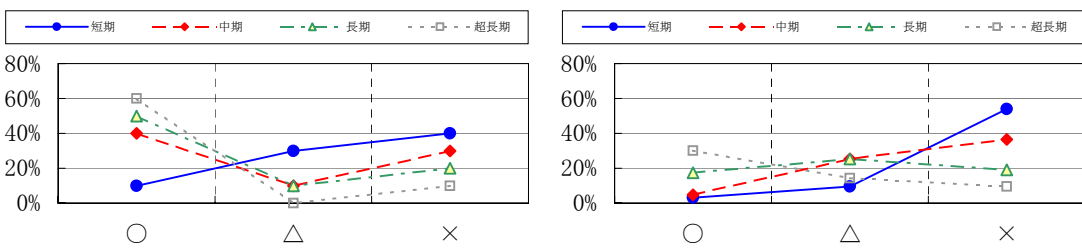
△:看護婦さんとか介護士さんとか 幾らでも需要はあるのに…。政治が決断すれば、増えるでしょう。ただ「子供は作らない、家族は呼ばない」と約束させるわけにもいかないだろうし…難しい問題です。

(結果の分析)

日本で移民の受け入れが進むのは、5・10年後。超長期的には、大幅な受け入れの可能性もある。

A61	今後、東アジア地域において、国境を越えた労働移動(国際労働移動)が増加すると考えられますか。
<p>(全体集計結果)</p> 	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 11(15%)</p> <p>専門度:△小: N= 62(84.9%)</p> 	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 11(15%)</p> <p>専門度:△小: N= 62(84.9%)</p> 	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎:すでに始まっている(マレーシア)し、今後一層進むと考える。</p> <p>△:労働力確保のため、増加すると予想される。</p> <p>△:既に韓国やフィリピンにおいては、外国への出稼ぎ労働者が多いのではないかと。経済競争に負けた国から勝った国へと労働力が流出する。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>東アジア地域における国際労働移動は、現状よりは活発化するが、超長期的にみても大幅に増加するとはいえな</p>	

A62	中国の件費上昇による影響として、ベトナムなどへ工場を移転するケースも見られます。今後、中国における件費はどのように変わると考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 11(15%)	専門度:△小: N= 62(84.9%)
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 11(15%)	専門度:△小: N= 62(84.9%)
(回答者のコメント) ◎: 件費はしばらく大きく上がるが、ベースが低いので、件費でベトナムに移転するのは一部産業のみ。 ○: 単純労働は変わらないが、オフィスワーカーの件費が上昇する。 △: 内需が大きくなり、そのための増産が必要になると考えられることから、労働需要は依然として大きいと考えられるため、件費は高騰すると予想される。 △: 件費の高騰が起これば、外国資本は撤退するので高騰は起こらない。 △: 日本で起こったことは中国でも起こる。あとは合法的な奴隷のような内陸部の人々が「どれだけアンカーになるか」です。	
(結果の分析) 中国における件費は、今後も継続して増加の見込み。急激な上昇を予想する人も一定数あり。	

<p>A63</p>	<p>中国の戸籍管理制度が廃止されるのはいつ頃になると考えられますか。(各時期における実現可能性を回答) また、これが廃止されれば、どのようなメリット・デメリットが生じると考えられますか。(コメント欄にお書きください)</p>																				
<p>(全体集計結果)</p>  <table border="1"> <caption>全体集計結果の期待時期別割合 (%)</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>○</th> <th>△</th> <th>×</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>短期</td> <td>~5%</td> <td>~20%</td> <td>~50%</td> </tr> <tr> <td>中期</td> <td>~15%</td> <td>~20%</td> <td>~35%</td> </tr> <tr> <td>長期</td> <td>~30%</td> <td>~20%</td> <td>~20%</td> </tr> <tr> <td>超長期</td> <td>~40%</td> <td>~15%</td> <td>~10%</td> </tr> </tbody> </table>		時期	○	△	×	短期	~5%	~20%	~50%	中期	~15%	~20%	~35%	長期	~30%	~20%	~20%	超長期	~40%	~15%	~10%
時期	○	△	×																		
短期	~5%	~20%	~50%																		
中期	~15%	~20%	~35%																		
長期	~30%	~20%	~20%																		
超長期	~40%	~15%	~10%																		
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 11(15%)</p> <p>専門度:△小: N= 62(84.9%)</p> 																					
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 11(15%)</p> <p>専門度:△小: N= 62(84.9%)</p> 																					
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎:メリット:都市部への労働力集中による工業生産量の増加。デメリット:農産物の生産量の減少。</p> <p>◎:すでに始まっているし、中期的に実現すると考える。デメリットは都市人口のさらなる流入、農業の働き手がいなくなること。</p> <p>○:人口移動が容易になる反面、農村部から都市部への過度の人口移動が発生する。</p> <p>○:戸籍制度は残っていても、単純な労働移動にはほぼ支障がなくなっている。</p> <p>△:実現すると国民の統制があらゆる分野で困難となり、混乱が生じる。</p> <p>△:事実上、戸籍管理制度は機能していないが、共産党政権が続く限り名目的には廃止されない。</p> <p>△:産業界の人材確保の活性化、国民の管理制度の弱体化、人口の一極集中。</p> <p>△:沿岸域(経済特区)への人口集中と物価上昇、規制緩和に反対しているわけではない。</p> <p>△:意欲の高い農家だけが生き残り、全体として農業の生産性が向上する。製造業では労働需給が緩み、一時的に賃金上昇が止まる。結果として格差が縮小し、政治的経済的安定をもたらすメリットがある。デメリットとしては都市インフラが一時的に不足することが挙げられる。</p> <p>△:メリットは農民が受けていた居住、教育、就職などの差別が撤廃され平等な権利を有する。デメリットは農民の都市への移住が増加し社会システムや都市機能が混乱する。</p> <p>△:メリット:優秀な人材の確保による技術力の発達。デメリット:農村部の都市への人口流出による過疎化。</p> <p>△:メリット:経済が発展。デメリット:地方部の衰退、国土の荒廃が進む。</p> <p>△:戸籍管理制度は中国の(特に沿海部)の発展を支えている根本だと思えます。これを崩せば 国が崩れる。日本も欧米も戸籍管理制度のおかげで安い労働力を享受している。そう簡単には変えないような気がします。</p> <p>△:現在の戸籍管理制度が廃止されると、大都市域への農村人口の大移動が起ってしまう。政情不安の恐れから、中国政府が完全廃止を行うとは考えられない。</p>																					
<p>(結果の分析)</p> <p>中国の戸籍管理制度が廃止されるのは、10-15年後と予想される。</p>																					



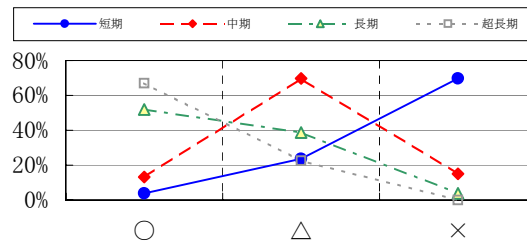
④環境					
専門度	◎大	○中	△小	合計	
	6	11	66	83	
	7.2%	13.3%	79.5%	100.0%	

このカテゴリでは、回答者全93名中83名(89.2%)の回答が得られた。

環境税・排出権取引等

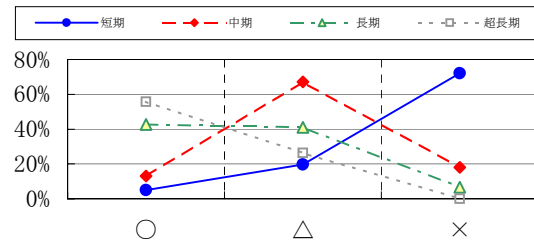
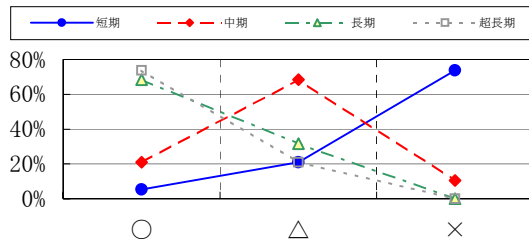
A64 日本で環境税(炭素税)が導入されるのはいつ頃になると考えますか。(各時期における実現可能性を回答)

(全体集計結果)



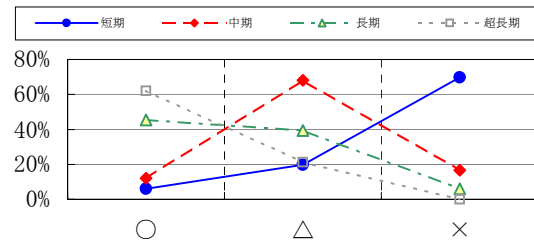
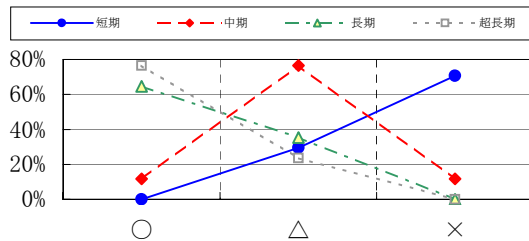
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 17(20.5%)

専門度:△小: N= 66(79.5%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 17(20.5%)

専門度:△小: N= 66(79.5%)



(回答者のコメント)

- ◎:ガソリン税と関連した形で実現するのではないか。
- △:導入せざるをえないのではないかと予想される。(あと、ガソリン税の暫定税率次第?)
- △:導入する機運は熟している。
- △:国際的圧力が増大する。一方では、国際的破綻も懸念される。

(結果の分析)

日本での環境税導入は、5年後くらいから段階的に導入され、10-15年後には全面的に導入される。

A65	日本を除く東アジア諸国で環境税(炭素税)が導入されるのはいつ頃になると考えますか。(各時期における実現可能性を回答)																																								
(全体集計結果)																																									
<table border="1"> <caption>全体集計結果のデータ</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>○</th> <th>△</th> <th>×</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>短期</td> <td>0%</td> <td>10%</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>中期</td> <td>0%</td> <td>35%</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td>長期</td> <td>10%</td> <td>50%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>超長期</td> <td>35%</td> <td>40%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table>		時期	○	△	×	短期	0%	10%	80%	中期	0%	35%	60%	長期	10%	50%	30%	超長期	35%	40%	10%																				
時期	○	△	×																																						
短期	0%	10%	80%																																						
中期	0%	35%	60%																																						
長期	10%	50%	30%																																						
超長期	35%	40%	10%																																						
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 17 (20.5%)	専門度:△小: N= 66 (79.5%)																																								
<table border="1"> <caption>第1回 専門度:◎大, ○中: N= 17 (20.5%) のデータ</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>○</th> <th>△</th> <th>×</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>短期</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>中期</td> <td>0%</td> <td>35%</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td>長期</td> <td>10%</td> <td>50%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>超長期</td> <td>35%</td> <td>40%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table>	時期	○	△	×	短期	0%	0%	80%	中期	0%	35%	60%	長期	10%	50%	30%	超長期	35%	40%	10%	<table border="1"> <caption>第1回 専門度:△小: N= 66 (79.5%) のデータ</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>○</th> <th>△</th> <th>×</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>短期</td> <td>0%</td> <td>10%</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>中期</td> <td>0%</td> <td>30%</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td>長期</td> <td>10%</td> <td>45%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>超長期</td> <td>35%</td> <td>40%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table>	時期	○	△	×	短期	0%	10%	80%	中期	0%	30%	60%	長期	10%	45%	30%	超長期	35%	40%	10%
時期	○	△	×																																						
短期	0%	0%	80%																																						
中期	0%	35%	60%																																						
長期	10%	50%	30%																																						
超長期	35%	40%	10%																																						
時期	○	△	×																																						
短期	0%	10%	80%																																						
中期	0%	30%	60%																																						
長期	10%	45%	30%																																						
超長期	35%	40%	10%																																						
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 17 (20.5%)	専門度:△小: N= 66 (79.5%)																																								
<table border="1"> <caption>第2回 専門度:◎大, ○中: N= 17 (20.5%) のデータ</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>○</th> <th>△</th> <th>×</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>短期</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>中期</td> <td>0%</td> <td>35%</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td>長期</td> <td>10%</td> <td>50%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>超長期</td> <td>35%</td> <td>40%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table>	時期	○	△	×	短期	0%	0%	80%	中期	0%	35%	60%	長期	10%	50%	30%	超長期	35%	40%	10%	<table border="1"> <caption>第2回 専門度:△小: N= 66 (79.5%) のデータ</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>○</th> <th>△</th> <th>×</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>短期</td> <td>0%</td> <td>10%</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>中期</td> <td>0%</td> <td>30%</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td>長期</td> <td>10%</td> <td>45%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>超長期</td> <td>35%</td> <td>40%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table>	時期	○	△	×	短期	0%	10%	80%	中期	0%	30%	60%	長期	10%	45%	30%	超長期	35%	40%	10%
時期	○	△	×																																						
短期	0%	0%	80%																																						
中期	0%	35%	60%																																						
長期	10%	50%	30%																																						
超長期	35%	40%	10%																																						
時期	○	△	×																																						
短期	0%	10%	80%																																						
中期	0%	30%	60%																																						
長期	10%	45%	30%																																						
超長期	35%	40%	10%																																						
(回答者のコメント)																																									
<p>△:少なくとも一部の国では、長期的には、導入せざるをえなくなると予想される。</p> <p>△:日韓を中心に先に導入されることが望ましい。</p> <p>△:排出の大半が外国資本企業となれば、早い時期に炭素税が導入されることも懸念される。</p>																																									
(結果の分析)																																									
<p>日本を除く東アジア諸国での環境税導入は、10年後くらいから段階的に導入され、全面的に導入されるのはかなり先と思われる。</p>																																									

A66	東アジア諸国において二酸化炭素の排出権取引が本格化するのはいつ頃だと考えられますか。 (各時期における実現可能性を回答)																																								
(全体集計結果)																																									
<table border="1"> <caption>全体集計結果のデータ</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○</td> <td>10%</td> <td>20%</td> <td>40%</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td>△</td> <td>30%</td> <td>50%</td> <td>40%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>×</td> <td>70%</td> <td>20%</td> <td>10%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table>		時期	短期	中期	長期	超長期	○	10%	20%	40%	60%	△	30%	50%	40%	30%	×	70%	20%	10%	10%																				
時期	短期	中期	長期	超長期																																					
○	10%	20%	40%	60%																																					
△	30%	50%	40%	30%																																					
×	70%	20%	10%	10%																																					
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 17 (20.5%)																																									
<table border="1"> <caption>第1回 ◎大 (N=17) のデータ</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○</td> <td>10%</td> <td>15%</td> <td>40%</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td>△</td> <td>10%</td> <td>55%</td> <td>35%</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>×</td> <td>80%</td> <td>25%</td> <td>15%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table>	時期	短期	中期	長期	超長期	○	10%	15%	40%	60%	△	10%	55%	35%	25%	×	80%	25%	15%	10%	<table border="1"> <caption>第1回 △小 (N=66) のデータ</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○</td> <td>10%</td> <td>25%</td> <td>40%</td> <td>55%</td> </tr> <tr> <td>△</td> <td>30%</td> <td>45%</td> <td>35%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>×</td> <td>60%</td> <td>20%</td> <td>10%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table>	時期	短期	中期	長期	超長期	○	10%	25%	40%	55%	△	30%	45%	35%	30%	×	60%	20%	10%	10%
時期	短期	中期	長期	超長期																																					
○	10%	15%	40%	60%																																					
△	10%	55%	35%	25%																																					
×	80%	25%	15%	10%																																					
時期	短期	中期	長期	超長期																																					
○	10%	25%	40%	55%																																					
△	30%	45%	35%	30%																																					
×	60%	20%	10%	10%																																					
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 17 (20.5%)																																									
<table border="1"> <caption>第2回 ◎大 (N=17) のデータ</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○</td> <td>0%</td> <td>15%</td> <td>40%</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td>△</td> <td>10%</td> <td>55%</td> <td>35%</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>×</td> <td>85%</td> <td>25%</td> <td>15%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table>	時期	短期	中期	長期	超長期	○	0%	15%	40%	60%	△	10%	55%	35%	25%	×	85%	25%	15%	10%	<table border="1"> <caption>第2回 △小 (N=66) のデータ</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○</td> <td>10%</td> <td>25%</td> <td>40%</td> <td>55%</td> </tr> <tr> <td>△</td> <td>30%</td> <td>45%</td> <td>35%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>×</td> <td>60%</td> <td>20%</td> <td>10%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table>	時期	短期	中期	長期	超長期	○	10%	25%	40%	55%	△	30%	45%	35%	30%	×	60%	20%	10%	10%
時期	短期	中期	長期	超長期																																					
○	0%	15%	40%	60%																																					
△	10%	55%	35%	25%																																					
×	85%	25%	15%	10%																																					
時期	短期	中期	長期	超長期																																					
○	10%	25%	40%	55%																																					
△	30%	45%	35%	30%																																					
×	60%	20%	10%	10%																																					
(回答者のコメント)																																									
<p>△:欧州証券取引所?では既に日本向けの取引価格が設定されている。東アジア諸国で最初に購入しなければならないのは日本だろう。多分、2国間取引ではなく、取引所での売買となるだろう。</p>																																									
(結果の分析)																																									
<p>東アジア諸国における二酸化炭素の排出権取引は、5年後くらいから段階的に導入され、10-15年後には本格化する。</p>																																									

A67	京都議定書やその後の同様な条約等により、二酸化炭素削減等の地球温暖化対策に関する実効的な枠組が今後も維持・拡大されると思いますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 17 (20.5%)	専門度:△小: N= 66 (79.5%)
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 17 (20.5%)	専門度:△小: N= 66 (79.5%)
(回答者のコメント)	
△:現在の温暖化は一時的な姿で、本当に問題なのは地球の寒冷化かもしれません。地球の温度の上下なんて、これは神や太陽活動の領域で・・・「二酸化炭素の増加や削減でどうにかなるものではない」と私は考えています。そうでなければ、中生代に熱帯の森をゴジラが駆け回り、新生代に氷河の上をマンモスが歩いていた。この理屈がつかないではありませんか。 △:国際的な破綻も懸念される。	
(結果の分析)	
地球温暖化対策に関する実効的な枠組みは、今後も拡大され、最終的には大きな対策効果をもたらすものと予想される。	

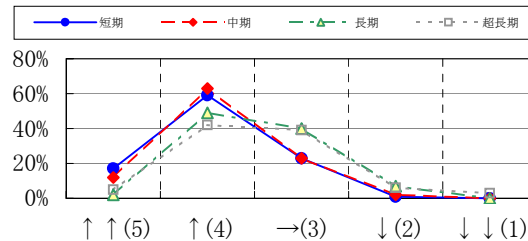
⑤産業の動向					
専門度	◎大	○中	△小	合計	
	10	7	56	73	
	13.7%	9.6%	76.7%	100.0%	

このカテゴリでは、回答者全93名中73名(78.5%)の回答が得られた。

主な産業における生産量・価格の推移

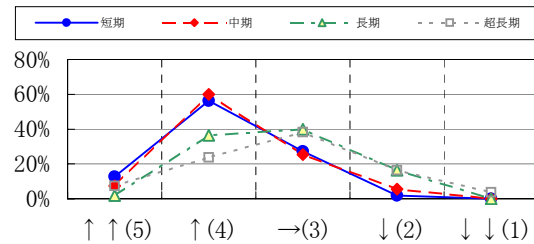
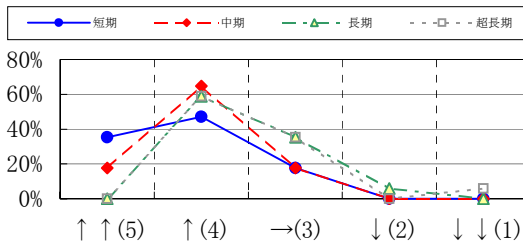
A68 世界における鉄鋼の生産量は、現在、年率約3～5%で増加していますが、今後の増加率はどうかと考えられますか。

(全体集計結果)



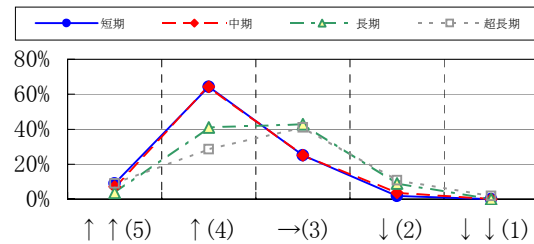
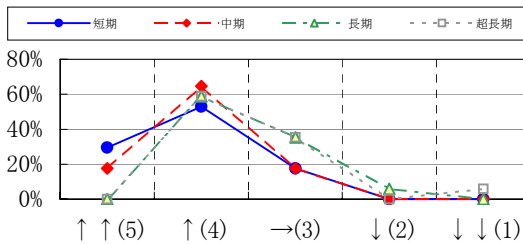
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 17(23.3%)

専門度:△小: N= 56(76.7%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 17(23.3%)

専門度:△小: N= 56(76.7%)



(回答者のコメント)

◎:投資ブームとの関連。

○:鉄鋼の需要はアジアやアフリカなど、依然旺盛である。

△:先進国では設備の更新、途上国ではインフラ投資など、鉄鋼への需要は当面大きいと予想される。

(結果の分析)

(68・69共通) 鉄鋼の価格はここ数年急激に上昇するがその後は現状よりやや高い水準にとどまる。長期的には現状の水準まで戻る可能性もある。生産量については、現状よりやや高い水準の増加率を維持するが、長・超長期的には現状の増加率まで下がる可能性もある。専門度の高い層で短期的な急上昇(生産量・価格とも)を予想する傾向が強い。

A69	鉄鋼の(実質)価格は、今後どのように変化すると考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 17(23.3%)	専門度:△小: N= 56(76.7%)
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 17(23.3%)	専門度:△小: N= 56(76.7%)
(回答者のコメント)	
<p>○: 原材料や輸送費の高騰より高くなる。          △: 先進国では設備の更新、途上国ではインフラ投資など、鉄鋼への需要増加に加え、天然資源の希少性により原価が上がる。          △: 現在の上昇は短期的な現象と考えられる。穏やかな需要増に対しては高炉の新設が行われ、新高炉ほど生産単価が安くなるので長期的には鉄の価格は上昇しない。</p>	
(結果の分析)	
<p>(68・69共通) 鉄鋼の価格はここ数年急激に上昇するがその後は現状よりやや高い水準にとどまる。長期的には現状の水準まで戻る可能性もある。生産量については、現状よりやや高い水準の増加率を維持するが、長・超長期的には現状の増加率まで下がる可能性もある。専門度の高い層で短期的な急上昇(生産量・価格とも)を予想する傾向が強い。</p>	

A70	世界における農産物の生産量は、現在、年率5%程度で増加していますが、今後の増加率はどうかと考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 17(23.3%) 	専門度:△小: N= 56(76.7%) 
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 17(23.3%) 	専門度:△小: N= 56(76.7%) 
(回答者のコメント) ○:人口増に対応しきれんか否か油断できないので、日本における食料の自給自足も考えなければならない長期的な視点を持つべきである。 ○:バイオマス生産、遺伝子組み換えが増えるのでは。 △:着実に増大するが、微増。 △:気温の変化・地下水の枯渇・乱獲等により減少するのではないかと予想される。	
(結果の分析) (70・71共通) 農産物については、生産量の増加率・価格ともに現状よりやや高い水準を維持する。鉄鋼と同様、専門度の高い層で短期的な急上昇(特に価格)を予想する傾向が強い。	

A71	農産物の(実質)価格は、今後どのように変化すると考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 17(23.3%)	専門度:△小: N= 56(76.7%)
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 17(23.3%)	専門度:△小: N= 56(76.7%)
(回答者のコメント)	
<p>○:間違いなく上がるでしょう。</p> <p>△:農産物の生産量は、今後とも微増するが、それを上回る世界的な人口増が農産物価格を上昇させる。ただし、これは名目価格の上昇である。設問は実質価格なので、これは下落する。ただ、生活上必要なのは名目価格なので、現実的には食料難の時代となる。</p> <p>△:農産物・水産物の生産量の減少に加え、世界的な人口増加・所得の上昇が予想される。</p>	
(結果の分析)	
<p>(70・71共通) 農産物については、生産量の増加率・価格ともに現状よりやや高い水準を維持する。鉄鋼と同様、専門度の高い層で短期的な急上昇(特に価格)を予想する傾向が強い。</p>	



A72	世界における自動車の生産台数は、現在、年率約3～4%で増加していますが、今後の増加率はどのようになると考えられますか。
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 17(23.3%)</p> <p>専門度:△小: N= 56(76.7%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 17(23.3%)</p> <p>専門度:△小: N= 56(76.7%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎:環境対応型の新技術の普及次第。          ○:さらに増加する。          △:中国・インドなど途上国の自動車需要は高まる。          △:中古車市場がさらに発展。新車の生産は低迷?          △:先進諸国では減速するが新興国では大きく増加する。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>自動車の生産量増加率についても、現状よりやや高い水準を維持する可能性が高い。また、鉄鋼・農産物と同様、専門度の高い層で短期的には急激に上昇すると予想する傾向が強い。</p>	

A73	世界におけるIT・電気製品生産量は、現在、年率約20%で増加していますが、今後の増加率はどうかと考えられますか。
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 17(23.3%)</p> <p>専門度:△小: N= 56(76.7%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 17(23.3%)</p> <p>専門度:△小: N= 56(76.7%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>○:さらに増加する。          △:不透明。          △:世界的な人口増加・所得上昇により堅調に伸びると予想される。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>IT/電機製品の生産量増加率についても、現状よりやや高い水準を維持する可能性が高い。ただし、専門度の高い層では短期的な傾向については現状程度か急上昇か意見が分かれる。また、超長期的には現状よりも低い水準となる可能性もある。</p>	

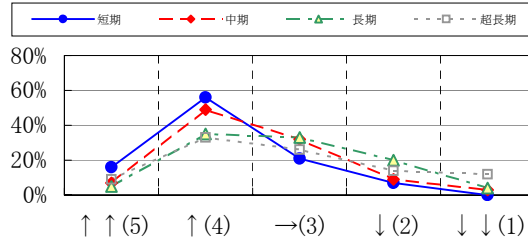
A74	世界における生活消費財の生産量は、品目ごとに傾向が異なり、全体的には概ね横ばい傾向ですが、今後どうなると考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 17(23.3%)	
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 17(23.3%)	
(回答者のコメント)	
<p>◎:現在の開発途上国がグローバル化の果実を受け取る形で生活消費財の生産が伸びていくのではと期待します。              △:世界的な人口増加・所得上昇により堅調に伸びると予想される。              △:名目額はさほど増加しないが実質額は増加。経済発展と技術革新次第。</p>	
(結果の分析)	
<p>生活消費財の生産量は、将来にわたり現状維持もしくは若干の増加傾向となる。専門度の高い層で、より生産量増加を予想する傾向が強い。</p>	

エネルギー(原油・代替エネルギー)

A75

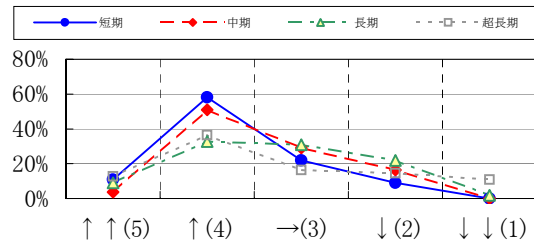
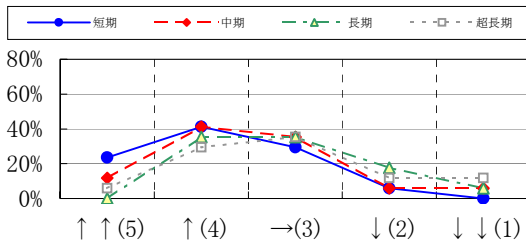
原油価格は2004年以降上昇傾向で推移し、2008年1月2日には一時1バレル当たり100ドルを突破しました(WTI価格)。現状では90ドル台で推移していますが、今後、原油価格(実質ベース)はどのように推移すると考えられますか。

(全体集計結果)



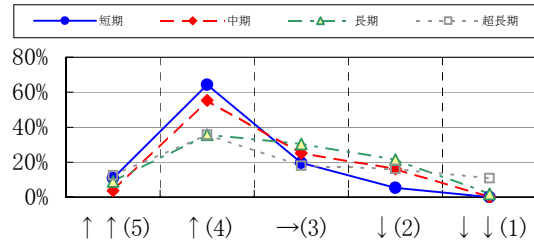
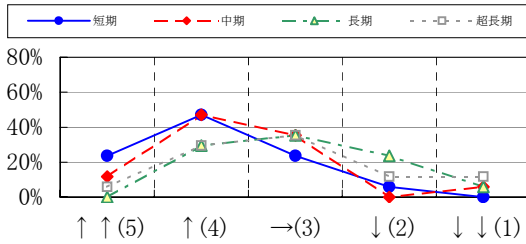
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 17(23.3%)

専門度:△小: N= 56(76.7%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 17(23.3%)

専門度:△小: N= 56(76.7%)



(回答者のコメント)

○: 急な代替エネルギーはないため、しばらく上昇するだろう。10年後は違ってくると思う。

○: 化石燃料依存がそれなりに進む。

△: 投機的な要因がなくなれば、一旦は価格が下がるが、少なくとも短期的には需要増のため、価格の上昇が見込まれる。その後、代替燃料へ切り替わるのでは？

△: 原油高騰は駆け引きの現象。ただし、長期的には、生産費用の増大に伴い、着実に価格は上昇する。

(結果の分析)

原油の価格は、近い将来もう少し上昇する可能性が高い。ただし長・超長期的には現状程度を維持するか、現状より下がる可能性もある。

A76	原油の生産量は今後どのように考えられますか。(増加率ではなく、絶対量の増減についてお答えください)
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 17(23.3%)	専門度:△小: N= 56(76.7%)
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 17(23.3%)	専門度:△小: N= 56(76.7%)
(回答者のコメント)	
<p>◎:原油とは「恐竜やプランクトンの遺骸が積もって出来た」のではなく「地球の内部から自然に湧いてくる。取りやすい取り難いはあるけれど、実は地上の何処でも原油は取れる」という説もあるのです。そうなると・・・資源は無限。原油の由来ってよく分からないのですね。</p> <p>○:埋蔵量はまだあるが、長期的に石油がシフトされるので、しかも掘り出すのにコストかさむようになると、減少する。</p> <p>△:資源外交上、大幅な増産は行わないと予想される。</p> <p>△: 価格上昇に伴い、採算ベース生産量が增大。原油枯渇以前に、地球温暖化問題が急速に顕在化する。</p>	
(結果の分析)	
原油の生産量は、中期的には増加するが、長・超長期的には現状よりも減少する可能性が高い。	

<p>A77</p>	<p>化石燃料枯渇の懸念や原油価格の高騰に伴い、バイオ燃料(バイオマス)等の代替エネルギーの需要が増大しています。バイオ燃料以外の主な代替エネルギーとしては、海洋エネルギー・風力・太陽光・水素・メタンハイドレード等があげられています。現在は、石油・天然ガス・石炭・原子力・水力といった従来型エネルギーに対し、これら代替エネルギーのシェアは1%程度にとどまっていますが、今後、従来型エネルギーと同程度のウェイトを占めるまでシェアが増加すると考えられますか。</p>
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 17(23.3%)</p> <p>専門度:△小: N= 56(76.7%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 17(23.3%)</p> <p>専門度:△小: N= 56(76.7%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎:石油以外のエネルギーで動かし、かつ100キロのスピードを維持できる車が出るかどうか。これが全て。どうも出ないような気がするのです。</p> <p>△:代替エネルギーへの転換は進むが、当面は部分的なものと考えられる。</p> <p>△:代替エネルギーを作るのに、どの程度の従来型エネルギーが必要か等の議論が未決着。バイオ燃料には、畑地確保や亜酸化窒素の問題もある。化石燃料の利用効率化が、さらに進行？エネルギーロスの減少化も進展？生産設備の省エネ化も進む？情報伝達技術の発展が、生産・流通形態を効率化し、省エネに導く？</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>代替エネルギーについては、10-20年後に一定程度のシェアを占める可能性はあるが、従来エネルギーと同程度のウェイトを占めるのは超長期的にみても難しい可能性が高い。</p>	

**国際経済・交通シナリオに関するアンケート調査結果（詳細版）  
～B. 国際交通に関するシナリオ～**

B-1. 荷主関連

①SCM・DCMの高度化、生産拠点立地動向、その他の物流動向など

専門度	◎大	○中	△小	合計
	13	24	44	81
	16.0%	29.6%	54.3%	100.0%

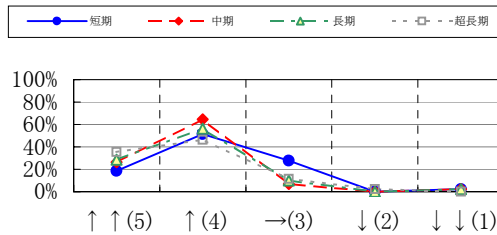
このカテゴリでは、回答者全93名中81名(87.1%)の回答が得られた。

SCM・DCMの高度化

B1

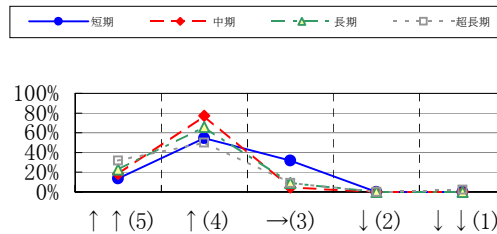
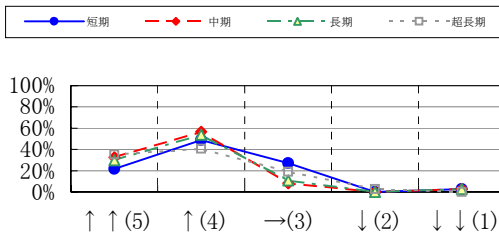
今後、中国やASEAN地域の電子電気機器や自動車製造等の製造業種において、欧米並みのサプライチェーンマネジメント(SCM)の高度化(在庫管理、ジャストインタイム輸送、多頻度小ロットでの輸送の導入など)が進展すると考えられますか。

(全体集計結果)



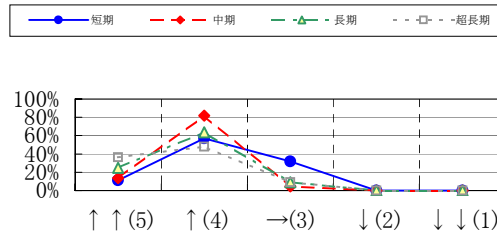
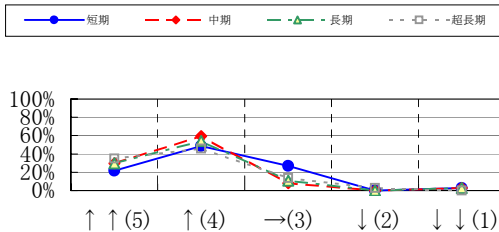
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 37(45.6%)

専門度:△小: N= 44(54.3%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 37(45.6%)

専門度:△小: N= 44(54.3%)



(回答者のコメント)

- ◎: 外国からの投資が盛んで、母国並みのサービスを求める以上「進展するのでは」と考えます。
- : 「欧米並み」を「現在の欧米並み」と解釈して回答しています。

(結果の分析)

今後、中国・ASEAN地域でSCMやDCMの高度化はある程度の進展が見込まれる。

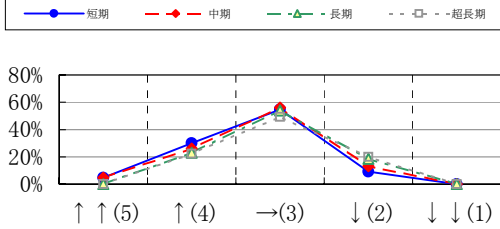
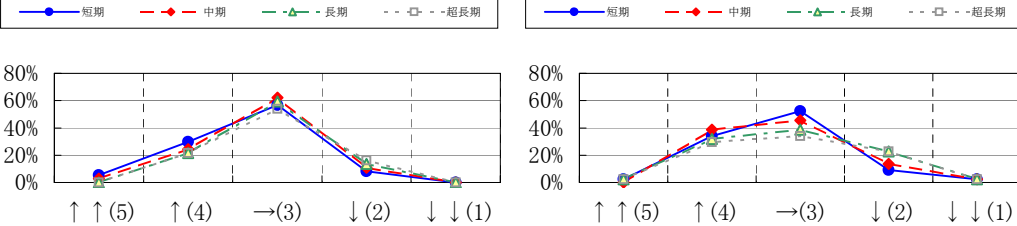
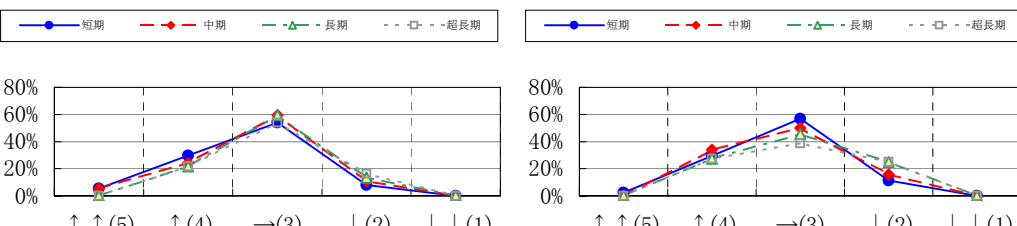


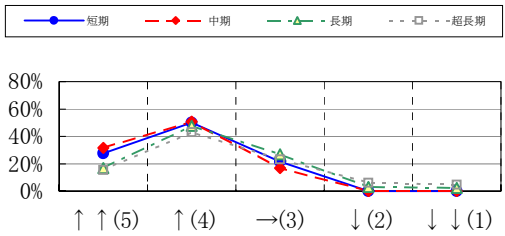
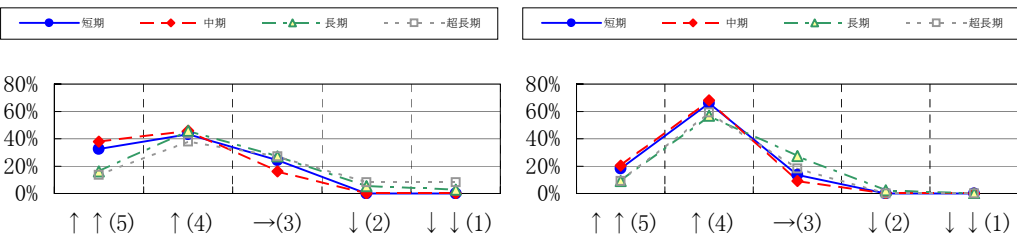
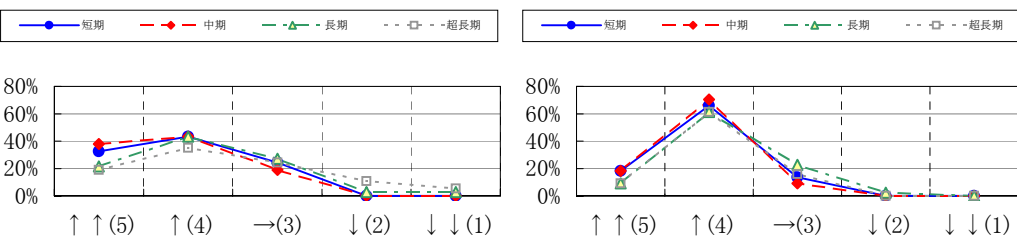
B2	今後、中国やASEAN地域において、消費者の求める流通サービスのレベルが日本や米国並みに高くなり、流通ディマンドチェーン・マネジメント(DCM)の高度化が進展すると考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 37(45.6%)      専門度:△小: N= 44(54.3%)	
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 37(45.6%)      専門度:△小: N= 44(54.3%)	
(回答者のコメント) ◎: 日本と異なり、全国的規模では無理かもしれませんが。中国なら沿海地域、インドならデリー～ムンバイ地域とか…。	
(結果の分析) DCMの高度化はSCMIに比べれば若干タイミングが遅くなると予想される。	

生産拠点の立地	
B3	日本企業による中国での生産拠点機能の整備や機能強化は、今後どのように考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 37(45.6%)	専門度:△小: N= 44(54.3%)
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 37(45.6%)	専門度:△小: N= 44(54.3%)
(回答者のコメント)	
<p>◎:やはりベトナムやインドへ移っていくのでは。中国の奥地はどうも生産性が悪く、運び出すにもコストが掛かりそうだし・・・。</p> <p>◎:投資先の多角化が発生。</p> <p>△:中国の国策次第。人件費の高騰がネック？</p> <p>△:食の安全などの問題もあり、少し減速するかもしれないと史料。</p>	
(結果の分析)	
<p>(3・5共通) 日本企業による生産拠点の海外立地は、インド・ASEANでは将来にわたって緩やかに増加する。一方、中国では短期的には増加傾向だが10年後(中～長期)くらいからは現状並みに落ち着く。</p>	

B4	日本企業によるインドでの生産拠点機能の整備や機能強化は、今後どのように考えられますか。
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 37 (45.6%)      専門度:△小: N= 44 (54.3%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 37 (45.6%)      専門度:△小: N= 44 (54.3%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎:生産拠点として、それほど中国よりメリットがないと思う。          △:インドの国策次第。インドは自前でやれる技術力を有している。          △:30-40年先は想像しかねる(以後も同じ)。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>(3・5共通) 日本企業による生産拠点の海外立地は、インド・ASEANでは将来にわたって緩やかに増加する。一方、中国では短期的には増加傾向だが10年後(中～長期)くらいからは現状並みに落ち着く。</p>	

B5	日本企業によるASEAN地域での生産拠点機能の整備や機能強化は、今後どのように考えられますか。
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 37(45.6%)</p> <p>専門度:△小: N= 44(54.3%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 37(45.6%)</p> <p>専門度:△小: N= 44(54.3%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎:ベトナム、ミャンマーなど。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>(3・5共通) 日本企業による生産拠点の海外立地は、インド・ASEANでは将来にわたって緩やかに増加する。一方、中国では短期的には増加傾向だが10年後(中～長期)くらいからは現状並みに落ち着く。</p>	

B6	海外での操業リスク(技術の漏洩など)を懸念して、海外生産を縮小し、日本での生産活動を強化する企業が増加すると考えられますか。
(全体集計結果) 	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 37 (45.6%)      専門度:△小: N= 44 (54.3%) 	
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 37 (45.6%)      専門度:△小: N= 44 (54.3%) 	
(回答者のコメント) ◎: インドの工場労働者の初任給は1万円。日本へ工場が戻ってくることはありません。この事実を抜きに地方経済の回復を期待するのは難しいでしょう。本当に、道路工事、或いは、生活保護的現金支給しかないのかもしれない。暗澹たる気分になります。 ◎: 現在でも一定数は失敗して帰ってきている。 ◎: 日本に戻す生産は極一部に限られている。グローバル視点で今後も海外生産をせざるを得ない。	
(結果の分析) 日本での生産活動を強化する企業は、将来にわたってそれほど増加するとは考えられず、現状並みと思われる。	

B7	今後も、東アジア地域において、物流園区や輸出加工区等のロジスティクスに関連した特区が増設されると考えられますか。
<p>(全体集計結果)</p> 	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 37(45.6%)      専門度:△小: N= 44(54.3%)</p> 	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 37(45.6%)      専門度:△小: N= 44(54.3%)</p> 	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎:どの港もドバイのような経済特区を作りたいと思っているでしょう。</p> <p>◎:いずれは特区ではなく国全体で同じ制度となる。</p> <p>◎:各国はそれをベースに外資誘致しようとするでしょう。ただ運用仕方によって良し悪しが出てくる。</p> <p>○:長期的には特区という時代ではなくなっていると思われる。(特区に限らずどこでも同じようにメリットを享受できる時代)</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>東アジア地域におけるロジスティクス関連の特区は、短・中期的にはかなりの増加傾向であるが、長・超長期的には増加傾向はやや鈍化すると思われる。</p>	

その他の物流動向など	
B8	中国やASEAN地域において、現在は陸上輸送や倉庫業を行っている現地資本の企業が、今後、3PL事業等に進出するケースは増加すると考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 37(45.6%)	専門度:△小: N= 44(54.3%)
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 37(45.6%)	専門度:△小: N= 44(54.3%)
(回答者のコメント)	
◎: 貨物のオリジンとしての強みを生かせれば、中長期的にありうる。	
(結果の分析)	
中国やASEAN地域において陸上輸送や倉庫業などの現地資本企業が3PL事業に進出するケースは、緩やかに増加すると考えられる。	

<p>B9</p>	<p>古紙や鉄くずなどの廃棄物が、日本と中国などの国間で輸送される動きが顕在化していますが、東アジア地域においてこのような輸送や取引が市場化され、貿易量が増加すると考えられますか。</p>
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 37(45.6%)      専門度:△小: N= 44(54.3%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 37(45.6%)      専門度:△小: N= 44(54.3%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎: 資源争奪になるので、各国とも積極的に輸出しようとはしないではないか。</p> <p>○: 制度化する必要がある。</p> <p>△: 廃棄物と書いてあるので分かりにくいですが、再生用資源という意味で回答した。本当の廃棄物については不透明。国際的非難が増えるだろう。</p> <p>△: 環境問題と循環資源量増大のトレードオフで、横ばいではないかと思料。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>東アジアにおける廃棄物の貿易量は、将来にわたって現状よりやや増加する傾向と予想する。</p>	



B10	SCM・DCMの高度化や、生産拠点の変化など、今後、東アジア域内において注目すべき荷主サイドの動向としてどのようなものが考えられますか。(上位4つまで)					
(全体集計結果)						
	順位	回答	点数			
	1位	運送業者に要求するサービス水準の高度化	369			
	2位	東アジアレベルでのSCMの最適化・再編	349			
	3位	顧客への納品サービスレベルの高度化	308			
	4位	製品・サービスのライフサイクルの短期化	156			
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 37 (45.6%) 専門度:△小: N= 44 (54.3%)						
	順位	回答	点数	順位	回答	点数
	1位	東アジアレベルでのSCMの最適化・再編	103	1位	運送業者に要求するサービス水準の高度化	120
	2位	運送業者に要求するサービス水準の高度化	102	2位	顧客への納品サービスレベルの高度化	104
	3位	顧客への納品サービスレベルの高度化	88	3位	東アジアレベルでのSCMの最適化・再編	99
	4位	製品・サービスのライフサイクルの短期化	48	4位	製品・サービスのライフサイクルの短期化	53
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 37 (45.6%) 専門度:△小: N= 44 (54.3%)						
	順位	回答	点数	順位	回答	点数
	1位	東アジアレベルでのSCMの最適化・再編	102	1位	運送業者に要求するサービス水準の高度化	133
	2位	運送業者に要求するサービス水準の高度化	100	2位	顧客への納品サービスレベルの高度化	111
	3位	顧客への納品サービスレベルの高度化	87	3位	東アジアレベルでのSCMの最適化・再編	108
	4位	製品・サービスのライフサイクルの短期化	48	4位	製品・サービスのライフサイクルの短期化	52
(回答者のコメント)						
◎: 拠点の集約および工場あたりの生産量の増加でしょう。 ○: 日本の物流業者(フォワーダー)の国際物流におけるSCM対応の高度化。						
(結果の分析)						
東アジア域内において注目すべき荷主の動向は、運送業者に要求するサービス水準の高度化、東アジアレベルでのSCMの最適化・再編、顧客への納品サービスレベルの高度化の順である。						

B-2. 港湾・海運関連

① 東アジアを中心とした海上輸送需要の動向

専門度	◎大	○中	△小	合計
	20	24	39	83
	24.1%	28.9%	47.0%	100.0%

このカテゴリでは、回答者全93名中83名(89.2%)の回答が得られた。

**コンテナ・バルク貨物の需要**

**B11** 世界の国際海上コンテナ貨物需要は、2006年に約9,269万TEU(純流動ベース)となるなど、近年(過去5年間)では年平均11%程度の伸びを示しています。今後、この増加率は現状と比較してどのように推移すると考えられますか。

(全体集計結果)

(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 44(53%)      専門度:△小: N= 39(47%)

(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 44(53%)      専門度:△小: N= 39(47%)

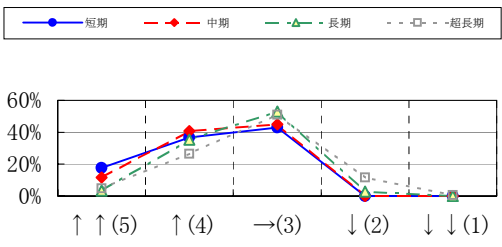
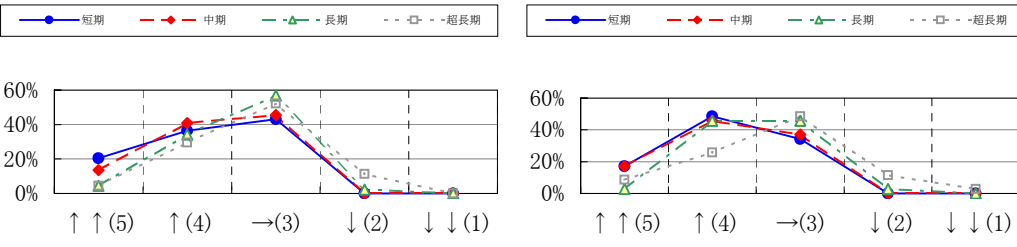
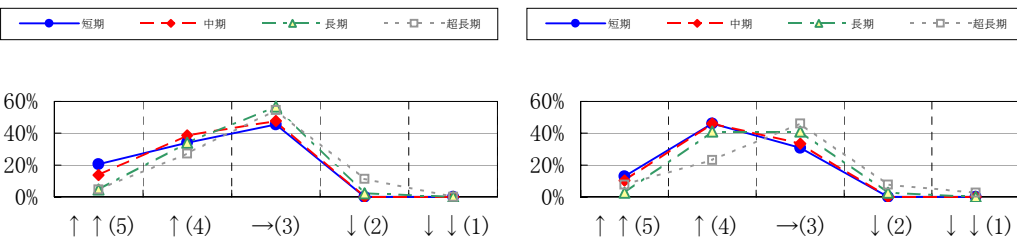
(回答者のコメント)

- ◎:これ以上のペースで伸びることはないとする。
- :貿易の動向と同じ。貿易量増加の加速は中期的なもの。
- :コンテナ化および需要の向上や船舶の大型化から、引き続き増加する傾向。

(結果の分析)

世界の国際海上コンテナ貨物需要は、10・20年のタームでは現在よりもさらに増加のペースが速まるが、その後は現状並み程度に戻ると予想される。

<p>B12</p>	<p>東アジア地域を発地または着地とし、欧米を中心とする世界の他地域を発地または着地とする国際海上コンテナ需要は、世界全体の流動量のおよそ2/3を占めており、近年(過去5年間)では年平均12%程度の伸びを示しています。世界の中で大きなシェアを占めていることもあり、世界平均の伸びを若干上回る程度ですが、今後、これらの貨物の増加率は世界平均の伸びと比較してどのように推移すると考えられますか。</p>
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 44(53%)</p> <p>専門度:△小: N= 39(47%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 44(53%)</p> <p>専門度:△小: N= 39(47%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎:これ以上のペースで伸びることはないと考える。          ○:アジアは引き続き世界の生産基地であると認識するので、引き続き増加する傾向にある。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>東アジア地域を発地または着地とし、欧米を中心とする世界の他地域を発地または着地とする国際海上コンテナ需要の増加ペースは、10年後くらいまでは世界平均の伸びを若干上回るが、その後は世界平均並みに落ち着く。</p>	

<p>B13</p>	<p>東アジア地域内を発着する国際海上コンテナ需要は、世界全体の流動量のおよそ2割弱を占めており、近年(過去5年間)では年平均13%程度の伸びを示しています。数年前までは年平均15-20%の増加率でしたが、ここ数年は10%程度と世界平均並みとなっています。今後、これらの貨物の増加率は世界平均の伸びと比較してどのように推移すると考えられますか。</p>
<p>(全体集計結果)</p> 	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 44(53%)</p> <p>専門度:△小: N= 39(47%)</p> 	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 44(53%)</p> <p>専門度:△小: N= 39(47%)</p> 	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎: FTAなどの影響で世界的に短距離流動が増え、現在の東アジアと同じようが現象が生じるのではないか。</p> <p>○: 東アジア域内での水平分業化が進んでいるので、このような構図は域外から簡単に取って代わることがないと認識する。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>東アジア域内を発着する国際海上コンテナ需要の増加ペースは、数年は世界平均を上回るペースとなる可能性もあるが、その後は世界平均並みと予想される。</p>	

<p>B14</p>	<p>東アジア発着および東アジア域内間の海上輸送貨物のうち、約1/4(トンベース)がコンテナ貨物となっており、残りがタンカー、鉱石運搬船、自動車専用船、一般バラ積み貨物船等によって輸送される貨物となっています。今後、東アジア地域におけるコンテナ貨物のシェアはどのように推移すると考えられますか。</p>
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 44(53%)</p> <p>専門度:△小: N= 39(47%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 44(53%)</p> <p>専門度:△小: N= 39(47%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎:コンテナ化率の上昇によりコンテナシェアが増えるのではないかと。          ◎:世界の工場たる地位は、不変と考えます。          ○:生産拠点中心として、中期的にはバルク貨物がまだ主流であるが、域内生活水準の向上より、コンテナ貨物は増加すると考える。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>東アジア発着および東アジア域内間の海上輸送貨物におけるコンテナ貨物のシェアは、将来にわたって現状よりもやや大きいレベルを維持するが、超長期的にはそれまでよりもややコンテナ化率が下がる可能性もある。</p>	

B15	今後、東アジア域内でコンテナ化が進展する貨物(品目)は、どのようなものが考えられますか。 (コンテナ化率の増加率が大きいと考えられる順に上位4品目まで)				
(全体集計結果)					
順位		回答		点数	
1位		生鮮食料品		343	
2位		スクラップ類		294	
3位		木製品		261	
4位		穀物類		187	
5位		石油・化学類		111	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 44(53%)			専門度:△小: N= 39(47%)		
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	生鮮食料品	101	1位	生鮮食料品	83
2位	スクラップ類	86	2位	スクラップ類	59
3位	木製品	78	3位	穀物類	55
4位	穀物類	53	4位	木製品	44
5位	石油・化学類	34	5位	石油・化学類	24
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 44(53%)			専門度:△小: N= 39(47%)		
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	生鮮食料品	112	1位	生鮮食料品	69
2位	スクラップ類	96	2位	スクラップ類	59
3位	木製品	87	3位	穀物類	55
4位	穀物類	56	4位	木製品	52
5位	石油・化学類	32	5位	石油・化学類	24
(回答者のコメント)					
◎:自動車。					
△:生鮮食料は既にコンテナ化率が高いのでは？					
○:雑貨、消費財。					
○:機械類。					
(結果の分析)					
今後東アジア域内でコンテナ化の進展が予想される品目としては、生鮮食料品、スクラップ類、木製品、穀物類などが挙げられる。					

45ftコンテナの利用	
B16	国際海上コンテナ輸送における45ftコンテナの利用は、今後世界的に増加すると考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 44(53%)	専門度:△小: N= 39(47%)
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 44(53%)	専門度:△小: N= 39(47%)
(回答者のコメント)	
<p>○: 中国・アメリカ間といった限定された地域で増加する。                  ○: アメリカ向けのみの使用。                  △: 幹線航路は45ftになるが、果たして全数が45ftになるかどうかは疑問。</p>	
(結果の分析)	
<p>国際海上コンテナ輸送における45ftコンテナの世界的利用は、直近にもある程度増加し、その後も徐々に拡大していく。</p>	

B17	日本の一般道路上(高速道路を含む。臨港道路は除く。)において一般的に45ftコンテナの輸送が可能となるのは、いつ頃と考えられますか。																																								
<p>(全体集計結果)</p> <table border="1"> <caption>全体集計結果のデータ</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○</td> <td>0%</td> <td>10%</td> <td>30%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>△</td> <td>20%</td> <td>40%</td> <td>50%</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>×</td> <td>80%</td> <td>50%</td> <td>20%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table>		時期	短期	中期	長期	超長期	○	0%	10%	30%	30%	△	20%	40%	50%	40%	×	80%	50%	20%	10%																				
時期	短期	中期	長期	超長期																																					
○	0%	10%	30%	30%																																					
△	20%	40%	50%	40%																																					
×	80%	50%	20%	10%																																					
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 37(45.6%)</p> <p>専門度:△小: N= 44(54.3%)</p> <table border="1"> <caption>第1回 専門度:◎大, ○中 (N=37)</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○</td> <td>0%</td> <td>10%</td> <td>20%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>△</td> <td>20%</td> <td>40%</td> <td>40%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>×</td> <td>80%</td> <td>50%</td> <td>20%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <caption>第1回 専門度:△小 (N=44)</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○</td> <td>0%</td> <td>10%</td> <td>20%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>△</td> <td>20%</td> <td>40%</td> <td>60%</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>×</td> <td>80%</td> <td>50%</td> <td>20%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table>		時期	短期	中期	長期	超長期	○	0%	10%	20%	30%	△	20%	40%	40%	30%	×	80%	50%	20%	10%	時期	短期	中期	長期	超長期	○	0%	10%	20%	30%	△	20%	40%	60%	40%	×	80%	50%	20%	10%
時期	短期	中期	長期	超長期																																					
○	0%	10%	20%	30%																																					
△	20%	40%	40%	30%																																					
×	80%	50%	20%	10%																																					
時期	短期	中期	長期	超長期																																					
○	0%	10%	20%	30%																																					
△	20%	40%	60%	40%																																					
×	80%	50%	20%	10%																																					
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 37(45.6%)</p> <p>専門度:△小: N= 44(54.3%)</p> <table border="1"> <caption>第2回 専門度:◎大, ○中 (N=37)</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○</td> <td>0%</td> <td>10%</td> <td>20%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>△</td> <td>20%</td> <td>40%</td> <td>40%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>×</td> <td>80%</td> <td>50%</td> <td>20%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <caption>第2回 専門度:△小 (N=44)</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○</td> <td>0%</td> <td>10%</td> <td>20%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>△</td> <td>20%</td> <td>40%</td> <td>60%</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>×</td> <td>80%</td> <td>50%</td> <td>20%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table>		時期	短期	中期	長期	超長期	○	0%	10%	20%	30%	△	20%	40%	40%	30%	×	80%	50%	20%	10%	時期	短期	中期	長期	超長期	○	0%	10%	20%	30%	△	20%	40%	60%	40%	×	80%	50%	20%	10%
時期	短期	中期	長期	超長期																																					
○	0%	10%	20%	30%																																					
△	20%	40%	40%	30%																																					
×	80%	50%	20%	10%																																					
時期	短期	中期	長期	超長期																																					
○	0%	10%	20%	30%																																					
△	20%	40%	60%	40%																																					
×	80%	50%	20%	10%																																					
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎: 一般的定義次第だが、どこにでもすいすい行ける状況は不可能では。(大)</p> <p>○: 45ftコンテナ輸送のニーズがどれくらいあるかに因る。考えられるニーズとしては、日本から中国への容積勝ちの輸出貨物があるか無いかだと思う。</p> <p>○:それほど必要性を感じないからである。</p> <p>△: 特定区間以外は45ftが通行可能となる必要はないと思われる。</p>																																									
<p>(結果の分析)</p> <p>日本の一般道路上における45ftコンテナの輸送が、部分的に可能となるのは10-20年後、全面的に通行可能となるのは超長期的にも難しい可能性も考えられる。</p>																																									



②船会社の戦略

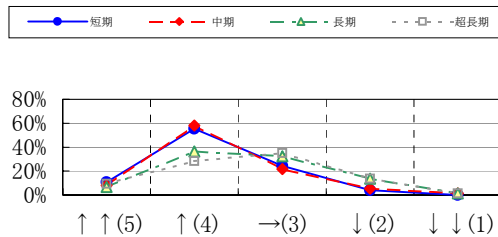
専門度	◎大	○中	△小	合計
	12	22	40	74
	16.2%	29.7%	54.1%	100.0%

このカテゴリでは、回答者全93名中74名(79.6%)の回答が得られた。

船会社の今後の戦略、アライアンス・同盟

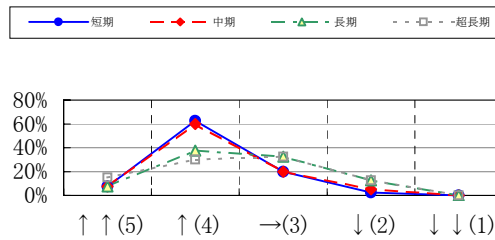
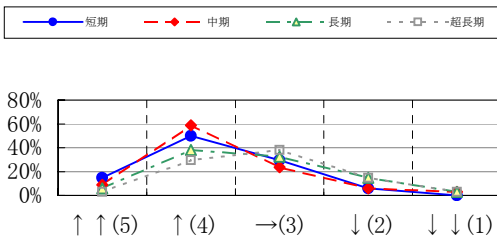
B18 アジアと欧米を結ぶ基幹航路において、コンテナ船社のアライアンスは、今後拡大する(=寡占化が進む)と思いますか。それともアライアンスは縮小し、船社合併などにより個別の少数船社が競争する時代が到来すると思いますか。

(全体集計結果)



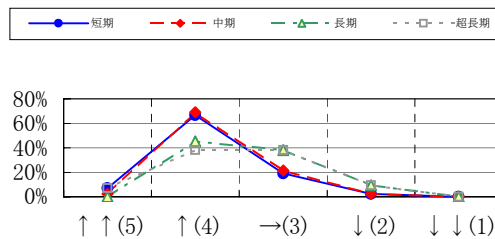
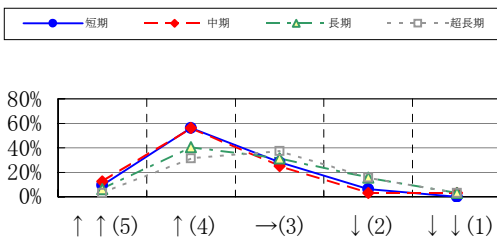
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 34(45.9%)

専門度:△小: N= 40(54.1%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 34(45.9%)

専門度:△小: N= 40(54.1%)



(回答者のコメント)

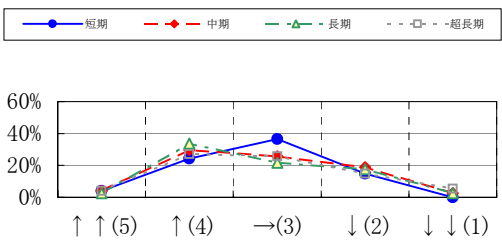
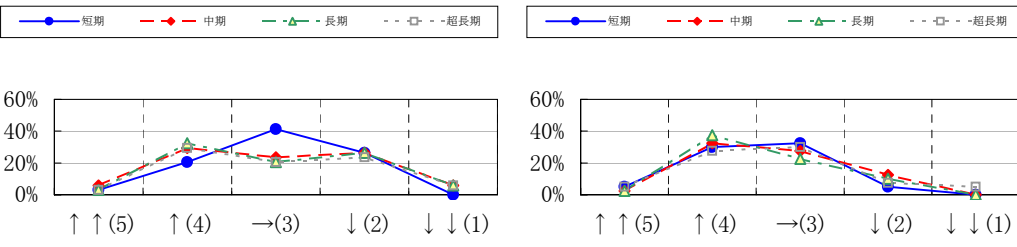
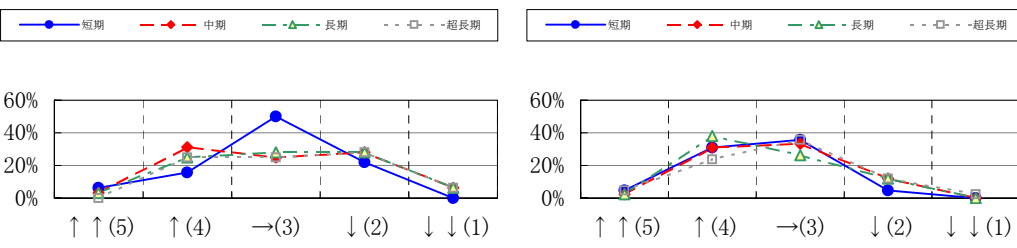
◎: マースクラインのP&O合併がうまくいかなかった(増益につながらなかった、大リストラを迫られた)ことで、船隊規模の拡大に?が生じているような気がします。合併よりアライアンス充実の方が安全。ところで、マースクラインは同業のコンテナ船社を買うより、全てにバランスの取れた日本郵船・商船三井あるいは川崎汽船を買うべきだったかもしれない。私は何時か世界有数の港湾会社DPW、伸び盛りのエミレーツ航空を持つドバイあたりが「次は海運だ」と日本船社の買収に乗り出すんじゃないかと考えています。そうなったら、国土交通省は日本の国益を守るべく(DPWのP&O PORTS買収に反対したアメリカ議会のように)阻止に向けて頑張ってくださいませんか?

◎: アライアンスは弱者連合であり、過渡的な存在です。

(結果の分析)

アジアと欧米を結ぶ基幹航路において、コンテナ船社のアライアンスは短期・中期的には拡大(寡占化)傾向。長・超長期的にはアライアンスのシェアは現状程度にまで減少する。

<p>B19</p>	<p>東アジア地域の域内航路においても、コンテナ船社の系列化が進展し、アライアンスや基幹航路を運航する主要船社のシェアが拡大すると思いますか。それとも、多数のローカル船社による競争が続くと思いますか。</p>
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 34(45.9%)      専門度:△小: N= 40(54.1%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 34(45.9%)      専門度:△小: N= 40(54.1%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎: 結構ローカル船社も活躍している地域なんです。</p> <p>○: 輸送需要の拡大、寄港時間が短くて済む小規模船のニーズの根強さがあるため、新規参入が今後も相次ぎ、暫くは主要船社のシェアは拡大しない。</p> <p>○: 短期的には多数船社競争、長期的には系列化が進む。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>東アジア域内航路において、アライアンスや基幹航路を運航する主要船社のシェアは将来にわたって現状より拡大すると考えられる。</p>	

<p>B20</p>	<p>EUでは外航海運に対する競争法適用除外規定の除外見直しの動きが進んでおり、船社間協定を取り巻く環境が変化しています。米国や日本が、これらの動きに今後どのように対応していくかが大きな課題となっていますが、今後東アジアを発着とするコンテナの輸送市場において船社間協定の役割はどのように変わると考えられますか。</p>
<p>(全体集計結果)</p> 	
<p>(第1回) 専門度: ◎大, ○中: N= 34(45.9%)      専門度: △小: N= 40(54.1%)</p> 	
<p>(第2回) 専門度: ◎大, ○中: N= 34(45.9%)      専門度: △小: N= 40(54.1%)</p> 	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎: これはどうしようもありません。世の流れ時の勢い。コンテナ航路は段々と不定期船の世界に近づいていくでしょう。もうそうになっているかもしれない。本当に定期船は投下資本の割には儲からない事業です。</p> <p>◎: 法の枠内で市場安定化の役割を果たしていく。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>東アジアを発着とするコンテナ輸送市場において、船社間協定の役割は将来にわたり現状よりも重要となるという意見が多数派であるが、役割が縮小すると考える意見も（特に専門度の高い層において）みられる。</p>	

B21	コンテナ船社にとって、今後最も重要な課題は何だと思われますか。					
(全体集計結果)						
	順位	回答	点数			
	1位	燃料費高騰等による輸送費の上昇圧力への対処(コスト削減)	187			
	2位	規模拡大やディスカウント等の船社間の過当競争への対処(競争力の向)	140			
	3位	荷主ニーズ多様化への対応	92			
	4位	貨物インバランスの対応、空コンテナの回送	87			
	5位	船舶大型化・高速化やターミナルへの積極投資	81			
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 34(45.9%) 専門度:△小: N= 40(54.1%)						
	順位	回答	点数	順位	回答	点数
	1位	燃料費高騰等による輸送費の上昇圧力への対処(コスト削減)	77	1位	燃料費高騰等による輸送費の上昇圧力への対処(コスト削減)	111
	2位	規模拡大やディスカウント等の船社間の過当競争への対処(競争力の向)	63	2位	規模拡大やディスカウント等の船社間の過当競争への対処(競争力の向)	77
	3位	Door to doorサービスの提供、総合輸送サービス業への脱皮	52	3位	荷主ニーズ多様化への対応	52
	4位	貨物インバランスの対応、空コンテナの回送	42	4位	貨物インバランスの対応、空コンテナの回送	47
	5位	荷主ニーズ多様化への対応	40	5位	船舶大型化・高速化やターミナルへの積極投資	46
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 34(45.9%) 専門度:△小: N= 40(54.1%)						
	順位	回答	点数	順位	回答	点数
	1位	燃料費高騰等による輸送費の上昇圧力への対処(コスト削減)	76	1位	燃料費高騰等による輸送費の上昇圧力への対処(コスト削減)	111
	2位	規模拡大やディスカウント等の船社間の過当競争への対処(競争力の向)	63	2位	規模拡大やディスカウント等の船社間の過当競争への対処(競争力の向)	77
	3位	Door to doorサービスの提供、総合輸送サービス業への脱皮	45	3位	荷主ニーズ多様化への対応	52
	4位	貨物インバランスの対応、空コンテナの回送	40	4位	貨物インバランスの対応、空コンテナの回送	47
		荷主ニーズ多様化への対応	40	5位	船舶大型化・高速化やターミナルへの積極投資	46
(回答者のコメント)						
◎:コストに見合うだけの運賃をお客様から頂けるかどうか、これに尽きます。						
◎:燃費向上、排ガス浄化、バラスト水問題解決など、環境問題への取り組み。						
△:大型化には賛成だが、高速化は必ずしも利益につながらない。まして燃料高は一過性のものではない。						
(結果の分析)						
コンテナ船社にとって今後最も重要となる課題としては、燃料費高騰等による輸送費の上昇圧力への対処(コスト削減)、規模拡大やディスカウント等の船社間の過当競争への対処(競争力の向上)などがあげられる。						

航路形成(トランシップ、空コンテナ輸送)						
B22-1	現在、東アジア地域における主要なトランシップ港湾(内外積替を含む)としては、釜山、高雄、香港、シンガポール、タンジュンペラパス、コロンボなどがあげられます。また、中国本土の港湾においても、貨物量自体の急激な増加や積極的な港湾投資などにより、今後トランシップ率が上昇することが予想されます。①今後、トランシップ率が増加すると考えられる港湾をあげてください。(上位4港まで)					
(全体集計結果)						
		順位	回答	点数		
		1位	上海	301		
		2位	シンガポール	163		
		3位	釜山	100		
			香港	100		
		5位	深圳	88		
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 34(45.9%) 専門度:△小: N= 40(54.1%)						
順位	回答	点数	順位	回答	点数	
1位	上海	99	1位	上海	62	
2位	シンガポール	43	2位	釜山	52	
3位	香港	30	3位	シンガポール	49	
4位	深圳	25	4位	香港	29	
5位	釜山	24	5位	タンジュンペラパス	22	
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 34(45.9%) 専門度:△小: N= 40(54.1%)						
順位	回答	点数	順位	回答	点数	
1位	上海	99	1位	上海	70	
2位	シンガポール	46	2位	シンガポール	53	
3位	香港	30	3位	釜山	50	
4位	深圳	25	4位	香港	30	
5位	釜山	24	5位	深圳	26	
(回答者のコメント)						
◎:コンテナはトランシップ専用港を除き、たくさんある港へ集まります。より少ない箱をより多く出る港へ集中させた方が「フィーダーコストが安く済む」からです。となると、基幹港として安泰或いは伸び盛りの港が上昇するのではないのでしょうか。						
○:シンガポールは現状維持と予想。						
○:現時点でローカルカーゴが相当量あり、設備投資を旺盛に行っているところ。主として中国。						
○:国内フィーダーを「トランシップ」と捉えるのかどうかによって回答は異なると思われる。						
○:中国の新規港湾投資などの影響などを受けにくい、両港は増加の可能性が有りと思料。						
△:中国国内の港湾はまだトランシップ率が低いので、その余地がある。高雄は中国との関係次第で急速に増える可能性がある。ジョホールはシンガポールのサブ地位とはいえ、大手船会社が移れば一気に拡大する可能性がある。						
(結果の分析)						
(22-1・2共通) 今後トランシップ率が増加すると考えられる港湾は、上海が圧倒的に多く、次いでシンガポール・釜山・香港・深セン等、トランシップ率が減少すると考えられる港湾は、釜山が圧倒的に多く、香港・高雄・コロンボ等。香港・釜山は「減少」の方がスコアが大きく、シンガポールは「増加」の方が大きい。						

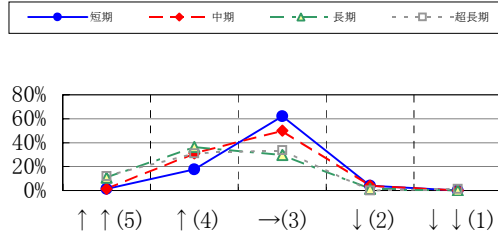
B22-2	②今後、トランシップ率が減少すると考えられる港湾をあげてください。(上位4港まで) なお、トランシップ率減少の要因としては、港勢の衰退のほかに、地元発着貨物(ローカルカーゴ)の増加も考えられます。				
(全体集計結果)					
		順位	回答	点数	
		1位	釜山	210	
		2位	香港	143	
		3位	高雄	135	
		4位	コロombo	81	
		5位	シンガポール	66	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 34(45.9%) 専門度:△小: N= 40(54.1%)					
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	釜山	62	1位	釜山	49
2位	香港	52	2位	高雄	31
3位	高雄	38	3位	シンガポール	27
4位	コロombo	20		コロombo	27
5位	シンガポール	11	5位	タンジュンペラパス	23
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 34(45.9%) 専門度:△小: N= 40(54.1%)					
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	釜山	62	1位	釜山	57
2位	香港	49	2位	高雄	35
3位	高雄	43	3位	コロombo	34
4位	コロombo	21	4位	香港	28
5位	シンガポール	14	5位	シンガポール	27
(回答者のコメント)					
◎: 中国東北部の天津・大連が伸びるとやはり釜山は減るような気がします。同じ理由でインド経済が伸びれば、コロomboが減る。中台の経済的結びつきが強まれば高雄も減るでしょう。					
○: 中国港湾からの直送の増加による減少の影響大と史料。					
○: 現在トランシップの多いシンガポールなどの減少は考えられない(総量は減っても)。従って、今後ローカルカーゴが増えるところ(例えばインド、ASEANの港湾)でトランシップ率が下がるのでは。					
△: 香港は中国との競争にすでに明らかに敗色を見せている。ケランは周辺貨物の不足でタンジュンペラパスやジョホールに取られると見ている。					
(結果の分析)					
(22-1・2共通) 今後トランシップ率が増加すると考えられる港湾は、上海が圧倒的に多く、次いでシンガポール・釜山・香港・深セン等、トランシップ率が減少すると考えられる港湾は、釜山が圧倒的に多く、香港・高雄・コロombo等。香港・釜山は「減少」の方がスコアが大きく、シンガポールは「増加」の方が大きい。					

B23	東アジア・北米間輸送にみられるように、コンテナ貨物のインバランスに起因して空コンテナの世界的な回送・輸送が大きな課題となっています。これについて、最も実効性のある解決策は何だと思われますか。				
(全体集計結果)					
		順位	回答	点数	
		1位	船社間融通の拡大	164	
		2位	ディスカウント等による帰り荷の確保	124	
		3位	インランドデポや空コンテナデポの整備・活用	100	
		4位	高度なコンテナ回送計画	79	
		5位	世界的な貨物需要バランスの変化	73	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 34(45.9%)			専門度:△小: N= 40(54.1%)		
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	船社間融通の拡大	77	1位	船社間融通の拡大	87
2位	インランドデポや空コンテナデポの整備・活用	53	2位	ディスカウント等による帰り荷の確保	76
3位	ディスカウント等による帰り荷の確保	48	3位	インランドデポや空コンテナデポの整備・活用	47
4位	高度なコンテナ回送計画	36	4位	折り畳み式コンテナ導入などの技術革新	44
5位	世界的な貨物需要バランスの変化	35	5位	高度なコンテナ回送計画	43
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 34(45.9%)			専門度:△小: N= 40(54.1%)		
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	船社間融通の拡大	77	1位	船社間融通の拡大	87
2位	インランドデポや空コンテナデポの整備・活用	53	2位	ディスカウント等による帰り荷の確保	76
3位	ディスカウント等による帰り荷の確保	48	3位	インランドデポや空コンテナデポの整備・活用	47
4位	高度なコンテナ回送計画	36	4位	折り畳み式コンテナ導入などの技術革新	44
5位	世界的な貨物需要バランスの変化	35	5位	高度なコンテナ回送計画	43
(回答者のコメント)					
◎: 中国が豊かになり、消費が盛り上がり、北米・欧州から沢山モノを買うようになること。					
◎: 安価で丈夫な素材による、使い捨て(が問題あれば何らかのリサイクル)可能なコンテナの開発。					
(結果の分析)					
空コンテナの世界的な回送・輸送問題において、実効性があると考えられる解決策は、船社間融通の拡大、ディスカウント等による帰り荷の確保、インランドデポや空コンテナデポの整備・活用などである。					

パナマ運河拡張による影響

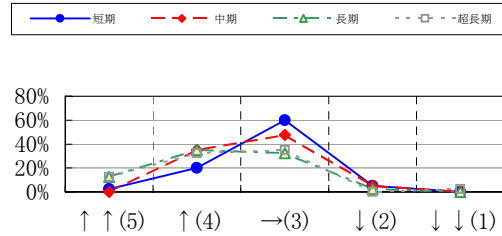
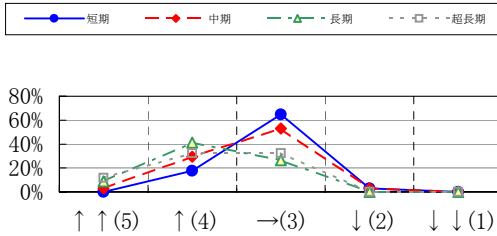
B24 東アジア・北米間の貨物は、約75%が北米西岸航路、残りの約25%が北米東岸航路を利用して輸送されています。現在、パナマ運河では拡張工事が進められており、2014年には12,000TEUクラスのコンテナ船の通航が可能となります。一方で、運河通航料金が大幅に値上げされるとの観測もあります。このパナマ運河拡張により、東アジア・北米東岸航路のシェアはどのように変化すると考えられますか。また、その他に考えられる影響がありましたらコメント欄にお書きください。

(全体集計結果)



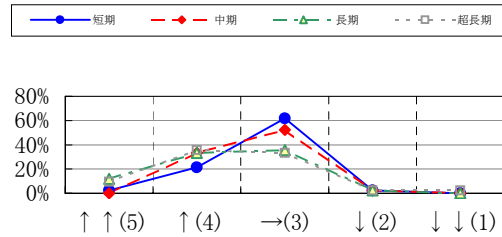
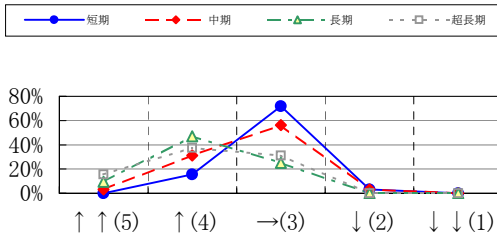
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 34(45.9%)

専門度:△小: N= 40(54.1%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 34(45.9%)

専門度:△小: N= 40(54.1%)



(回答者のコメント)

- ◎: スエズ運河経由の燃料費(原油価格)との綱引きになるでしょう。
- ◎: 東岸の港湾において多数の大型船に十分に対応できるだけの整備がなされ、しかも効率的な運用がなされることが条件です。
- △: 大型船のパナマ運河通航の増加、船社の米国寄港地の変更による輸送ルートの変更、および米国鉄道貨物輸送への影響。
- △: 基幹航路の船舶の大型化は予想されるが、従来のパナマックスが入港できた港が、トランシップとなる懸念があり、予測困難。ある船社は、拡張パナマ運河の積極的利用を表明しているようだ。

(結果の分析)

パナマ運河拡張(2014年予定)により、東アジア・北米東岸航路のシェアは、2020年頃にはある程度拡大する。



③国際RORO船・国際フェリー輸送の進展

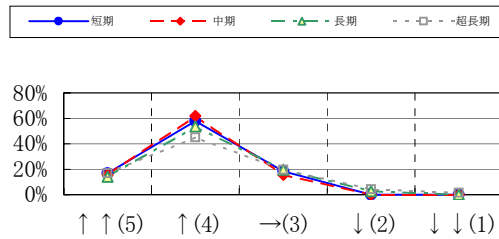
専門度	◎大	○中	△小	合計
	16	20	32	68
	23.5%	29.4%	47.1%	100.0%

このカテゴリでは、回答者全93名中68名(73.1%)の回答が得られた。

国際RORO船航路・国際フェリー航路の形成

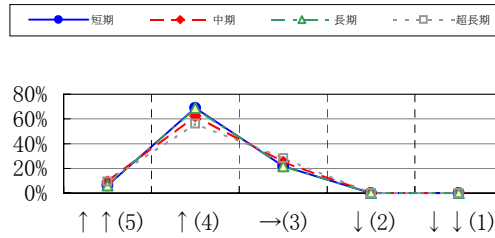
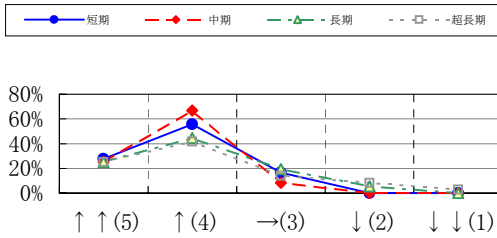
B25 博多・上海間の上海スーパーエクスプレスや、日本海を横断する国際フェリー航路新設の動きなど、コンテナ輸送や航空輸送を補完する機能として国際RORO船や国際フェリーを利用した物流が注目されています。今後、東アジア地域における国際RORO船・フェリー航路の路線数は増加すると思いますか。

(全体集計結果)



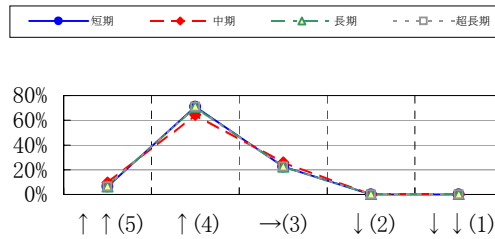
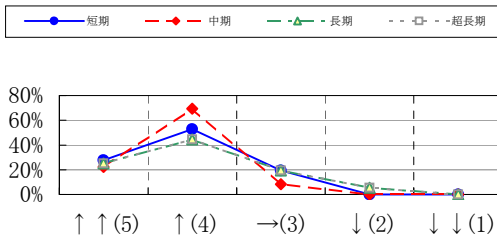
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 36(52.9%)

専門度:△小: N= 32(47.1%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 36(52.9%)

専門度:△小: N= 32(47.1%)



(回答者のコメント)

◎: 飛行機と遜色ないトランジットタイムを確保し飛行機より遥かに安い運賃を提供できれば、路線数は増えます。  
 △: 日中間は貨物量が限界に来つつあるので、それほど今後急速に増加すると思わないが、その他の地域との路線数はまだ増えると認識する。

(結果の分析)

東アジア地域における国際RORO船・フェリー航路の路線数は将来にわたって緩やかな増加傾向にある。

B26-1 B26-2 (全体集計)	①今後、国際RORO船・フェリー航路が開設・拡充されると考えられる路線をお答えください。(上位4路線まで。発着国、できれば地域・港湾レベルでお願いします。) ②さらに、どのような理由からその貨物輸送需要が生じると考えられますか(上記の航路ごとに最も重要と思われるものをご記入下さい)。			
(全体集計結果)				
航路順位	航路	順位	貨物輸送需要が生じる理由	スコア
1位	韓国-九州航路	1位	国際ROROやフェリーの方が、コンテナよりも積み替えが効率的	15
		2位	ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	11
		3位	コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用し易い その他	3 3
		5位	日系企業などの現地への進出による輸送需要の発生	2
2位	中国-九州航路	1位	コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用し易い	11
		2位	国際ROROやフェリーの方が、コンテナよりも積み替えが効率的	8
		3位	ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	7
		4位	日系企業などの現地への進出による輸送需要の発生 その他	3 3
3位	シベリア-北陸航路	1位	ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	4
			日系企業などの現地への進出による輸送需要の発生	4
			コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用し易い	4
		4位	シベリア鉄道など、背後輸送ネットワークの拡充 その他	3 3
4位	台湾-九州航路	1位	コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用し易い	7
		2位	国際ROROやフェリーの方が、コンテナよりも積み替えが効率的 ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	4 4
		4位	その他	3
		5位	日系企業などの現地への進出による輸送需要の発生	2
5位	中国-韓国航路	1位	国際ROROやフェリーの方が、コンテナよりも積み替えが効率的	8
		2位	ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している 日系企業などの現地への進出による輸送需要の発生	3 3
		4位	コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用し易い	2

(結果の分析)  
 国際RORO船・フェリー航路が開設・拡充されると考えられる路線は、九州-韓国・中国、北陸-シベリアなど。特に、九州-韓国や韓国-中国航路などの短距離路線では、積替えの必要性がないというメリットが、九州-中国や九州-台湾航路などの中距離路線では、コストや輸送時間がコンテナ輸送と航空輸送の中間に位置するという補完的な要素が、シベリア-北陸航路では、ホットデリバリーサービスの拡充や日系企業の進出などに伴うメリットが挙げられる。

デルファイ法に基づく国際経済・交通に関する将来シナリオの設定  
 / 柴崎隆一・石倉智樹・安部智久・渡部富博・山根隆行・吉田恒昭・阿部一知・根本敏則・花岡伸也・小野憲司

B26-1 B26-2 (第1回専門度 ◎・○集計)	①今後、国際RORO船・フェリー航路が開設・拡充されると考えられる路線をお答えください。(上位4路線まで。発着国、できれば地域・港湾レベルでお願いします。) ②さらに、どのような理由からその貨物輸送需要が生じると考えられますか(上記の航路ごとに最も重要と思われるものをご記入下さい)。			
(第1回)	専門度:◎大, ○中: N= 36(52.9%)			
航路順位	航路	順位	貨物輸送需要が生じる理由	スコア
1位	中国-九州航路	1位	ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	3
		3位	コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用し易い	3
		4位	国際ROROやフェリーの方が、コンテナよりも積み替えが効率的	2
		5位	その他	1
2位	韓国-九州航路	1位	国際ROROやフェリーの方が、コンテナよりも積み替えが効率的	5
		2位	ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	2
		3位	その他	1
		5位		
3位	シベリア-北陸航路	1位	ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	2
		2位	日系企業などの現地への進出による輸送需要の発生	1
			シベリア鉄道など、背後輸送ネットワークの拡充	1
			コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用し易い	1
その他	1			
4位	中国-韓国航路	1位	国際ROROやフェリーの方が、コンテナよりも積み替えが効率的	3
		2位	ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	1
			コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用し易い	1
		4位		
5位	韓国-北陸航路	1位	ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	2
		2位	コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用し易い	2
	台湾-九州航路	1位	コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用し易い	2
		2位	国際ROROやフェリーの方が、コンテナよりも積み替えが効率的	1
			ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	1
その他	1			

--	--	--	--	--

B26-1 B26-2 (第1回専門度 △集計)	①今後、国際RORO船・フェリー航路が開設・拡充されると考えられる路線をお答えください。(上位4路線まで。発着国、できれば地域・港湾レベルでお願いします。) ②さらに、どのような理由からその貨物輸送需要が生じると考えられますか(上記の航路ごとに最も重要と思われるものをご記入下さい)。			
(第1回)	専門度:△小: N= 32(47.1%)			
航路順位	航路	順位	貨物輸送需要が生じる理由	スコア
1位	韓国-九州航路	1位	国際ROROやフェリーの方が、コンテナよりも積み替えが効率的	4
		2位	ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	3
			コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用しやすい	3
		4位	日系企業などの現地への進出による輸送需要の発生	2
			シベリア鉄道など、背後輸送ネットワークの拡充	2
2位	台湾-九州航路	1位	ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	3
		2位	日系企業などの現地への進出による輸送需要の発生	2
			コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用しやすい	2
		4位	国際ROROやフェリーの方が、コンテナよりも積み替えが効率的	1
3位	シベリア-北陸航路	1位	日系企業などの現地への進出による輸送需要の発生	2
		2位	相手国側の港湾施設の未整備(ガントリークレーンなどの整備遅れでコンテナ不可)	1
			シベリア鉄道など、背後輸送ネットワークの拡充	1
			コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用しやすい	1
4位	中国-九州航路	1位	日系企業などの現地への進出による輸送需要の発生	3
		2位	国際ROROやフェリーの方が、コンテナよりも積み替えが効率的	1
			コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用しやすい	1
5位	シンガポール-九州航路	1位	ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	2
	中国-韓国航路	1位	国際ROROやフェリーの方が、コンテナよりも積み替えが効率的	1
			ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	1

--	--	--	--	--

デルファイ法に基づく国際経済・交通に関する将来シナリオの設定  
 / 柴崎隆一・石倉智樹・安部智久・渡部富博・山根隆行・吉田恒昭・阿部一知・根本敏則・花岡伸也・小野憲司

B26-1 B26-2 (第2回専門度 ◎・○集計)	①今後、国際RORO船・フェリー航路が開設・拡充されると考えられる路線をお答えください。(上位4路線まで。発着国、できれば地域・港湾レベルでお願いします。) ②さらに、どのような理由からその貨物輸送需要が生じると考えられますか(上記の航路ごとに最も重要と思われるものを記入下さい)。			
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 36(52.9%)				
航路順位	航路	順位	貨物輸送需要が生じる理由	スコア
1位	中国-九州航路	1位	コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用しやすい	4
		2位	ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	3
		3位	国際ROROやフェリーの方が、コンテナよりも積み替えが効率的	2
		4位	その他	1
2位	韓国-九州航路	1位	国際ROROやフェリーの方が、コンテナよりも積み替えが効率的	5
		2位	ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	2
		3位	その他	1
3位	シベリア-北陸航路	1位	ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	2
		2位	日系企業などの現地への進出による輸送需要の発生	1
			シベリア鉄道など、背後輸送ネットワークの拡充	1
			コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用しやすい	1
4位	中国-韓国航路	1位	国際ROROやフェリーの方が、コンテナよりも積み替えが効率的	3
			ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	1
		2位	日系企業などの現地への進出による輸送需要の発生	1
			コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用しやすい	1
5位	韓国-北陸航路	1位	ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	2
			コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用しやすい	2
	台湾-九州航路	1位	コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用しやすい	2
		2位	国際ROROやフェリーの方が、コンテナよりも積み替えが効率的	1
	中国-日本航路	1位	ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	1
コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用しやすい			1	

B26-1 B26-2 (第2回専門度 △集計)	①今後、国際RORO船・フェリー航路が開設・拡充されると考えられる路線をお答えください。(上位4路線まで。発着国、できれば地域・港湾レベルでお願いします。) ②さらに、どのような理由からその貨物輸送需要が生じると考えられますか(上記の航路ごとに最も重要と思われるものをご記入下さい)。			
(第2回) 専門度:△小: N= 32(47.1%)				
航路順位	航路	順位	貨物輸送需要が生じる理由	スコア
1位	韓国-九州航路	1位	ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	5
		2位	国際ROROやフェリーの方が、コンテナよりも積み替えが効率的	3
			コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用し易い	3
		4位	日系企業などの現地への進出による輸送需要の発生 シベリア鉄道など、背後輸送ネットワークの拡充	2 2
2位	台湾-九州航路	1位	コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用し易い	3
		2位	ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	2
			日系企業などの現地への進出による輸送需要の発生	2
		4位	国際ROROやフェリーの方が、コンテナよりも積み替えが効率的 シベリア鉄道など、背後輸送ネットワークの拡充	1 1
3位	中国-九州航路	1位	日系企業などの現地への進出による輸送需要の発生	3
		2位	国際ROROやフェリーの方が、コンテナよりも積み替えが効率的	2
		3位	コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用し易い	1
4位	シベリア-北陸航路	1位	日系企業などの現地への進出による輸送需要の発生	2
		2位	国際ROROやフェリーの方が、コンテナよりも積み替えが効率的	1
			シベリア鉄道など、背後輸送ネットワークの拡充	1
			コストとスピードのバランスが航空とコンテナの中間的な位置にあり利用し易い	1
5位	シンガポール-九州航路	1位	ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	2
	中国-韓国航路	1位	国際ROROやフェリーの方が、コンテナよりも積み替えが効率的	1
			ホットデリバリーサービスなどによって、更にスピーディなサービスが充実している	1

--	--	--	--	--

B26-3	③現在、国際RORO船・フェリーでは、主に繊維・雑貨、電気・機械、生鮮・食品などが輸送されています。今後、どのような品目で輸送需要が増加すると考えられますか。(上位4品目まで)				
(全体集計結果)					
		順位	回答	点数	
		1位	電気・機械	168	
		2位	生鮮・食品	154	
		3位	食品	94	
		4位	雑貨	80	
		5位	繊維・雑貨	71	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 36(52.9%)			専門度:△小: N= 32(47.1%)		
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	生鮮・食品	51	1位	生鮮・食品	37
2位	電気・機械	36	2位	電気・機械	23
3位	繊維・雑貨	27	3位	雑貨	18
4位	食品	24	4位	食品	16
5位	雑貨	22	5位	繊維	13
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 36(52.9%)			専門度:△小: N= 32(47.1%)		
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	電気・機械	48	1位	電気・機械	43
2位	生鮮・食品	46	2位	生鮮・食品	40
3位	食品	30	3位	雑貨	25
4位	繊維・雑貨	27	4位	食品	18
5位	雑貨	22	5位	繊維	14
(回答者のコメント)					
△:バーゲンや時期的な品物のニーズがあると思われる。					
(結果の分析)					
電気・機械、生鮮・食品、雑貨などが中心。					

B27	国際RORO船航路や国際フェリー航路を拡充するためには、どのような対応(政策や規制緩和)が必要であると考えられますか。(上位4つまで)					
(全体集計結果)						
	順位	回答	点数			
	1位	2国間のシャーシ相互乗り入れなどのシームレス化	183			
	2位	より安定的な貨物需要の確保に向けた大口顧客等の確保	121			
	3位	国際航路開設に関わる各種手続きの規制緩和	120			
	4位	HDS(ホットデリバリーサービス)の拡充	89			
	5位	フェリー航路における旅客需要の確保・発掘	38			
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 36(52.9%) 専門度:△小: N= 32(47.1%)						
	順位	回答	点数	順位	回答	点数
	1位	2国間のシャーシ相互乗り入れなどのシームレス化	106	1位	2国間のシャーシ相互乗り入れなどのシームレス化	77
	2位	より安定的な貨物需要の確保に向けた大口顧客等の確保	67	2位	国際航路開設に関わる各種手続きの規制緩和	60
	3位	国際航路開設に関わる各種手続きの規制緩和	60	3位	より安定的な貨物需要の確保に向けた大口顧客等の確保	54
	4位	HDS(ホットデリバリーサービス)の拡充	49	4位	HDS(ホットデリバリーサービス)の拡充	40
	5位	フェリー航路における旅客需要の確保・発掘	12	5位	フェリー航路における旅客需要の確保・発掘	26
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 36(52.9%) 専門度:△小: N= 32(47.1%)						
	順位	回答	点数	順位	回答	点数
	1位	2国間のシャーシ相互乗り入れなどのシームレス化	106	1位	2国間のシャーシ相互乗り入れなどのシームレス化	77
	2位	より安定的な貨物需要の確保に向けた大口顧客等の確保	67	2位	国際航路開設に関わる各種手続きの規制緩和	60
	3位	国際航路開設に関わる各種手続きの規制緩和	60	3位	より安定的な貨物需要の確保に向けた大口顧客等の確保	54
	4位	HDS(ホットデリバリーサービス)の拡充	49	4位	HDS(ホットデリバリーサービス)の拡充	40
	5位	フェリー航路における旅客需要の確保・発掘	12	5位	フェリー航路における旅客需要の確保・発掘	26
(回答者のコメント)						
◎: 中国と台湾の政治および経済的連携。						
◎: 荷役の更なるスピードアップ。						
○: 国際意識をもつ人材の育成。共通制度基盤の構築。						
○: ①2国間のシャーシ相互乗り入れなどのシームレス化が出来れば一番いいですね、しかし相当難しいのでは。						
(結果の分析)						
国際RORO船航路や国際フェリー航路を拡充するための施策としては、2国間のシャーシ相互乗り入れなどのシームレス化、より安定的な貨物需要の確保に向けた大口顧客等の確保、国際航路開設に関わる各種手続きの規制緩和などが重要であると考えられる。						



④超大型コンテナ船の建造・就航等				
専門度	◎大	○中	△小	合計
	17	18	38	73
	23.3%	24.7%	52.1%	100.0%

このカテゴリでは、回答者全93名中73名(78.5%)の回答が得られた。

**超大型コンテナ船の建造、就航航路**

B28 コンテナ船の大型化が進展しており、現在、1万TEUを超える超大型コンテナ船が100隻以上発注されています。今後、1万TEUを超える超大型コンテナ船の就航隻数はどのように推移すると考えられますか。

(全体集計結果)

(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 35(48%)      専門度:△小: N= 38(52.1%)

(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 35(48%)      専門度:△小: N= 38(52.1%)

(回答者のコメント)

◎:この回答は難しい。会社とは「他社と同じこととして失敗するのはやや許される」しかし「他社と同じことをせず、他社の成功を横目で見ているのは許されない」からです。そのため、大丈夫かなと思いつながら、大型船が増えてきました。他人と違うことをするのは勇気が要ります。

△:2010年時点では、一気に増えるが、その後は微増と考える(100隻を大きく増加と考えた)。

(結果の分析)

1万TEUを超える超大型コンテナ船の就航隻数は今後増加傾向だが、長・超長期的には現状程度まで若干減少する可能性もある。

<p>B29</p>	<p>2009年前半には1万6千TEUクラスの超大型コンテナ船の就航が予定されていると言われています。今後、コンテナ船の大型化はどの程度まで進むと考えられますか。(各時期において想定される最大積載量(TEU)を記入)</p>
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 35(48%)                      専門度:△小: N= 38(52.1%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 35(48%)                      専門度:△小: N= 38(52.1%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎: 当面は、Maersk Eシリーズが最大ではないか? 16,000TEU船は、開発されただけで、発注されていないのでは?</p> <p>◎: 18000はスエズ運河とマラッカ海峡を通航できる最大サイズを想定しています。</p> <p>△: 造船技術、輸送保険での制約があるように思います。</p> <p>△: 8000-12000TEU型の隻数は増えるが、最大船型はこれ以上大きくならないと考える。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>コンテナ船の想定される最大積載量は、短期的には16,000TEU、5年後くらいには18,000-20,000 TEU程度、その後は頭打ち傾向となる。一部に、超長期的には30,000TEU程度の船が出現するとの予想もみられる。</p>	

B30	上記の超大型コンテナ船は、どのような航路を中心に投入されると考えられますか。(投入船舶数が多いと考えられる順に記入)				
(全体集計結果)					
		順位	回答	点数	
		1位	アジア～北米航路	205	
		2位	アジア～欧州航路	204	
		3位	欧州～アジア～北米(振り子航路)	142	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 35(48%) 専門度:△小: N= 38(52.1%)					
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	アジア～欧州航路	112	1位	アジア～北米航路	103
2位	アジア～北米航路	102	2位	アジア～欧州航路	92
3位	欧州～アジア～北米(振り子航路)	63	3位	欧州～アジア～北米(振り子航路)	79
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 35(48%) 専門度:△小: N= 38(52.1%)					
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	アジア～欧州航路	112	1位	アジア～北米航路	103
2位	アジア～北米航路	102	2位	アジア～欧州航路	92
3位	欧州～アジア～北米(振り子航路)	63	3位	欧州～アジア～北米(振り子航路)	79
(回答者のコメント)					
◎:アジア-欧州しかないでしょう。					
△:距離が長くて量の大きいところでしょう。					
△:アジア-南米。					
(結果の分析)					
予想投入航路は、アジア-北米航路とアジア-欧州航路が同程度の予想である。					

B31-1	東アジア地域における寄港地について、 ①1ループあたり何港程度となると考えられますか。
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 35(48%)                      専門度:△小: N= 38(52.1%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 35(48%)                      専門度:△小: N= 38(52.1%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎: 船が大きくなれば精々3港。それ以上になるとスケジュールが遅れる。残った港は中型(といっても大きいけど)でカバーしていくようになるでしょう。</p> <p>◎: 北米航路か欧州航路日によって異なるはず。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>東アジア地域における寄港地数は、1ループあたり3-5港、将来的にはやや減少する可能性もある。</p>	

B31-2	②また、主要な寄港地としてはどこが考えられますか。(寄港数が多いと考えられる順に、上位4港まで)				
(全体集計結果)					
		順位	回答	点数	
		1位	上海	345	
		2位	シンガポール	272	
		3位	香港	182	
		4位	釜山	89	
		5位	深圳	83	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 35(48%)			専門度:△小: N= 38(52.1%)		
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	上海	112	1位	上海	61
2位	シンガポール	90	2位	シンガポール	48
3位	香港	66	3位	香港	38
4位	釜山	29	4位	深圳	19
5位	深圳	22	5位	釜山	17
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 35(48%)			専門度:△小: N= 38(52.1%)		
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	上海	109	1位	上海	71
2位	シンガポール	87	2位	シンガポール	54
3位	香港	59	3位	香港	41
4位	釜山	28	4位	釜山	21
5位	深圳	25	5位	深圳	18
(回答者のコメント)					
◎: 当然、貨物の多い港です。					
(結果の分析)					
寄港地としては、上海・シンガポール・香港が有力。ついで釜山・深圳などが考えられる。					

⑤コンテナターミナル整備・拡張やメガオペレーターの動向				
専門度	◎大	○中	△小	合計
	15	20	24	59
	25.4%	33.9%	40.7%	100.0%

このカテゴリでは、回答者全93名中59名(63.4%)の回答が得られた。

東アジアにおけるコンテナターミナル整備・拡張計画																							
B32-1	日本の近隣諸国では、上海港、釜山新港、光陽港などに代表されるハブ機能を有する港湾の整備・拡張が進められています。東アジア地域における港湾整備量(現状および将来計画のバース数など)や、将来の貨物需要を勘案した場合、 ①相対的に港湾整備計画の実現性が高い(または、前倒して整備される)と想定される港をお答えください。(上位4港まで)																						
(全体集計結果)																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th>順位</th> <th>回答</th> <th>点数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>上海</td> <td>385</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>釜山新港</td> <td>108</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>深圳</td> <td>92</td> </tr> <tr> <td>4位</td> <td>シンガポール</td> <td>63</td> </tr> <tr> <td>5位</td> <td>天津</td> <td>32</td> </tr> </tbody> </table>						順位	回答	点数	1位	上海	385	2位	釜山新港	108	3位	深圳	92	4位	シンガポール	63	5位	天津	32
順位	回答	点数																					
1位	上海	385																					
2位	釜山新港	108																					
3位	深圳	92																					
4位	シンガポール	63																					
5位	天津	32																					
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 35(59.3%)			専門度:△小: N= 24(40.7%)																				
順位	回答	点数	順位	回答	点数																		
1位	上海	123	1位	上海	75																		
2位	釜山新港	29	2位	釜山新港	33																		
3位	深圳	25	3位	深圳	20																		
4位	シンガポール	20	4位	シンガポール	10																		
5位	天津	12	5位	大連	7																		
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 35(59.3%)																							
専門度:△小: N= 24(40.7%)																							
順位	回答	点数	順位	回答	点数																		
1位	上海	127	1位	上海	75																		
2位	釜山新港	32	2位	釜山新港	33																		
3位	深圳	27	3位	深圳	24																		
4位	シンガポール	20	4位	シンガポール	13																		
5位	天津	12	5位	大連	7																		
(回答者のコメント)																							
◎:寧波は上海と同じ経済圏を背後に抱え、伸びていくような気がします。																							
(結果の分析)																							
(32-1・2共通) 相対的に港湾整備計画の実現性が高い(または、前倒して整備される)と想定される港は、上海が圧倒的1位、ついで釜山新港・深圳・シンガポールなど。逆に実現性が低いと考えられる港は、光陽・釜山新港・高雄などであるが、実は6位以下に日本の港湾が並んでいる。釜山新港は、実現性低いとするスコアが実現性高いとするスコアを若干上回った。																							

B32-2	②相対的に港湾整備計画の実現性が低い(または、予定よりも整備が遅れる)と想定される港をお答えください。(下位4港まで)				
(全体集計結果)					
		順位	回答	点数	
		1位	光陽	165	
		2位	釜山新港	120	
		3位	高雄	65	
		4位	釜山	47	
		5位	シンガポール	30	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 35(59.3%)			専門度:△小: N= 24(40.7%)		
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	光陽	49	1位	釜山新港	16
2位	釜山新港	33	2位	光陽	15
3位	高雄	20	3位	タンジュンペラパス	11
4位	シンガポール	19	4位	大阪	10
5位	釜山	14	5位	高雄 神戸	9
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 35(59.3%)			専門度:△小: N= 24(40.7%)		
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	光陽	55	1位	光陽	25
2位	釜山新港	39	2位	釜山新港	17
3位	高雄	22	3位	タンジュンペラパス	11
4位	釜山	17	4位	大阪	10
5位	シンガポール	15	5位	高雄 神戸	9
(回答者のコメント)					
◎:何処も積極的で・・・該当する港は思いつきません。					
○:トランシップ港の勢い減、光陽のローカルカーゴの限界。					
(結果の分析)					
(32-1・2共通) 相対的に港湾整備計画の実現性が高い(または、前倒しで整備される)と想定される港は、上海が圧倒的1位、ついで釜山新港・深圳・シンガポールなど。逆に実現性が低いと考えられる港は、光陽・釜山新港・高雄などであるが、実は6位以下に日本の港湾が並んでいる。釜山新港は、実現性低いとするスコアが実現性高いとするスコアを若干上回った。					

B32-3	③また、ハブ港湾を目標としてはいませんが、周辺地域におけるローカル貨物需要増加への対応や途上国開発の観点から、今後特にコンテナターミナルの整備・拡張が重要と考えられる港湾(または国)をお答えください。(上位4港または国まで)																	
(全体集計結果)																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th>順位</th> <th>回答</th> <th>点数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">1位</td> <td>インド</td> <td>194</td> </tr> <tr> <td>ベトナム</td> <td>194</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>タイ</td> <td>52</td> </tr> <tr> <td>4位</td> <td>ホーチミン</td> <td>47</td> </tr> <tr> <td>5位</td> <td>インドネシア</td> <td>34</td> </tr> </tbody> </table>		順位	回答	点数	1位	インド	194	ベトナム	194	3位	タイ	52	4位	ホーチミン	47	5位	インドネシア	34
順位	回答	点数																
1位	インド	194																
	ベトナム	194																
3位	タイ	52																
4位	ホーチミン	47																
5位	インドネシア	34																
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 35(59.3%) 専門度:△小: N= 24(40.7%)																		
順位	回答	点数	順位	回答	点数													
1位	ベトナム	53	1位	ベトナム	37													
2位	インド	51	2位	インド	32													
3位	ホーチミン	16	3位	タイ	14													
4位	タイ	14	4位	ホーチミン	11													
5位	インドネシア フィリピン	12	5位	インドネシア	10													
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 35(59.3%) 専門度:△小: N= 24(40.7%)																		
順位	回答	点数	順位	回答	点数													
1位	インド	57	1位	ベトナム	46													
	ベトナム	57	2位	インド	39													
3位	タイ	18	3位	タイ	12													
4位	ホーチミン	16	4位	ホーチミン	11													
5位	ムンバイ	11	5位	インドネシア	10													
(回答者のコメント)																		
◎: 特に経済が伸び盛りの、そしてアラビア海を前に中東やアフリカへのハブ港となりうるムンバイ。 △: 極東アジアに限定すれば日本。東南アジアではインドネシア。南アジアではインド。																		
(結果の分析)																		
ハブ港湾を目標としてはいないが、周辺地域におけるローカル貨物需要増加への対応や途上国開発の観点から、今後特にコンテナターミナルの整備・拡張が重要と考えられる港湾または国としては、インド・ベトナムが特に回答が多かった。これらの国の具体的港湾(ホーチミン、ハイフォン、ジャワハールネルーなど)を挙げた人も多い。																		



メガターミナルオペレーターの動向																							
B33	メガターミナルオペレーターは世界の主要港で、効率的かつ低廉なコンテナターミナルの運営を積極的に展開しています。東アジア地域において、今後、メガオペレーターがより積極的に進出をすると想定される国または地域をお答えください。(上位4つまで)																						
(全体集計結果)																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th>順位</th> <th>回答</th> <th>点数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>インド</td> <td>197</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>ベトナム</td> <td>165</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>中国</td> <td>122</td> </tr> <tr> <td>4位</td> <td>中国渤海湾沿岸</td> <td>81</td> </tr> <tr> <td>5位</td> <td>極東ロシア</td> <td>63</td> </tr> </tbody> </table>						順位	回答	点数	1位	インド	197	2位	ベトナム	165	3位	中国	122	4位	中国渤海湾沿岸	81	5位	極東ロシア	63
順位	回答	点数																					
1位	インド	197																					
2位	ベトナム	165																					
3位	中国	122																					
4位	中国渤海湾沿岸	81																					
5位	極東ロシア	63																					
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 35(59.3%)			専門度:△小: N= 24(40.7%)																				
順位	回答	点数	順位	回答	点数																		
1位	インド	50	1位	ベトナム	39																		
2位	ベトナム	44	2位	中国渤海湾沿岸	26																		
3位	中国	38	3位	インド	23																		
4位	中国渤海湾沿岸	21		極東ロシア	23																		
5位	シンガポール	19	5位	中国	17																		
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 35(59.3%)																							
専門度:△小: N= 24(40.7%)																							
順位	回答	点数	順位	回答	点数																		
1位	インド	56	1位	インド	52																		
2位	ベトナム	48	2位	ベトナム	50																		
3位	中国	41	3位	中国渤海湾沿岸	26																		
4位	中国渤海湾沿岸	24	4位	中国	23																		
5位	極東ロシア	19	5位	極東ロシア	17																		
(回答者のコメント)																							
△:ひょっとしたらインドが第一位?																							
(結果の分析)																							
東アジア地域において、今後メガオペレーターがより積極的に進出をすると想定される国または地域としては、インド・中国・ベトナム・極東ロシアなど。また6位に入ったシンガポールというのも面白い見解である。																							

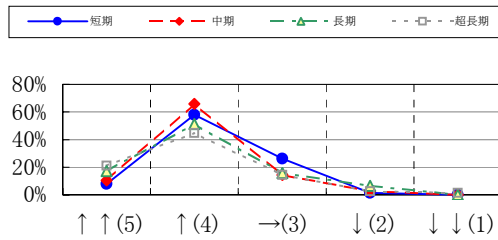
⑥旅客需要(客船クルーズ)				
専門度	◎大	○中	△小	合計
		11 15.1%	14 19.2%	48 65.8%

このカテゴリでは、回答者全93名中73名(78.5%)の回答が得られた。

クルーズ需要

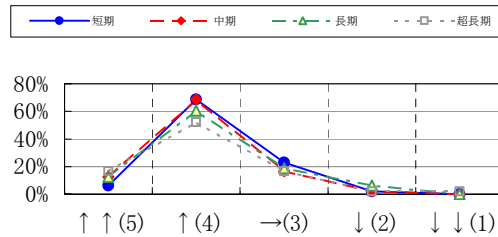
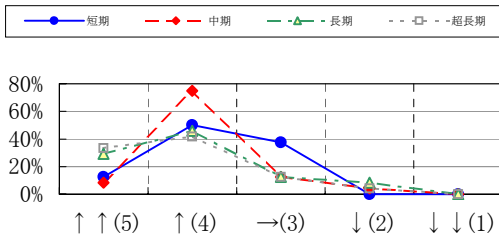
B34 わが国を含む東アジア地域において、今後客船クルーズ(内航・外航含む)の需要は増加すると思いますか。

(全体集計結果)



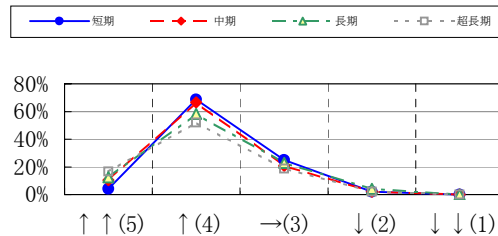
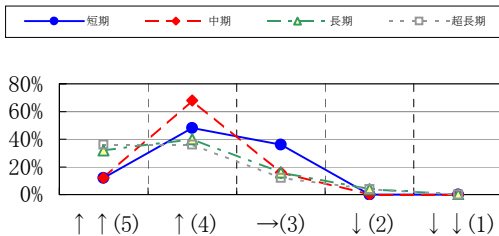
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 25(34.3%)

専門度:△小: N= 48(65.8%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 25(34.3%)

専門度:△小: N= 48(65.8%)



(回答者のコメント)

◎: 日本については精々横ばい。現在の1人1泊45千円～55千円ではコストパフォーマンスが悪すぎる。日本郵船と商船三井が力を合わせ、国の資金も投入して夫婦合わせてTWIN1部屋1泊2.5万円、すなわち年金に貯金を足せば世界一周できる3千人乗り以上の巨大客船を建造できれば飛躍的に伸びるかもしれません。自分が「お小遣いで遊ぼう」と考える値段でないものの需要は決して増えないのです。東アジアはギャンブルが好き人が多いので伸びる可能性あり。シンガポールのスタークルーズが日本から撤退したのは「船内カジノの売上げが予想外に伸びなかったから」という話を聞いたことがあります。確かに言葉の違う相手とブラックジャックやバカラで遊ぶのは不安です。

- ◎: 日本、シンガポール、台湾、香港、韓国、中国上海などの需要が考えられる。
- : 日本だけでは成立しない航路が浮遊の東アジアを含めると需要が大きくなり成立。
- : 海の魅力さが上がるため。
- : スタークルーズタイプ(カジノ船)。
- △: 一定の需要があるのでは？

(結果の分析)

東アジア地域における客船クルーズ需要は、将来にわたり増傾向にある。

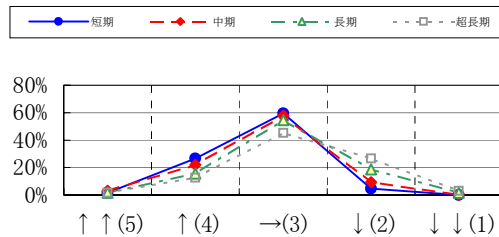
⑦海上輸送の安全性・セキュリティ				
専門度	◎大	○中	△小	合計
	6	14	42	62
	9.7%	22.6%	67.7%	100.0%

このカテゴリでは、回答者全93名中62名(66.7%)の回答が得られた。

海賊事件による影響

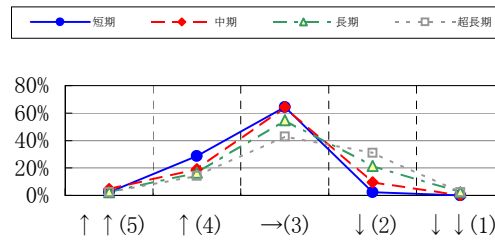
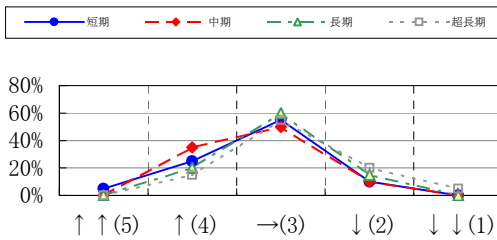
B35 今後、東アジア地域において海賊事件の発生頻度は増加すると思いますか。また、ターゲットとなる船舶や被害の形態が変化すると考えられる場合、その内容をコメント欄にお書きください。

(全体集計結果)



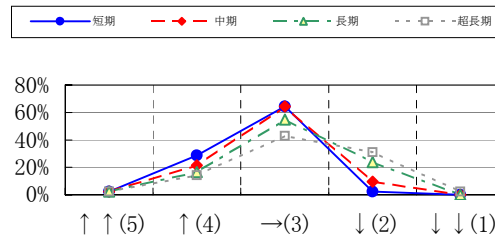
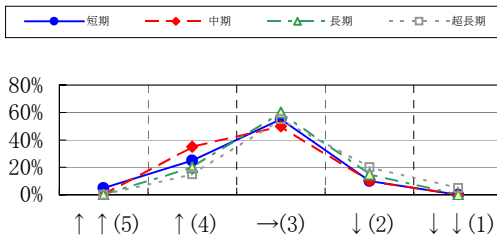
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(32.3%)

専門度:△小: N= 42(67.7%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(32.3%)

専門度:△小: N= 42(67.7%)



(回答者のコメント)

- ◎:海賊を生む国の「貧富の差」が解消されるとは思えず、また当該政府が海賊を押さえ込むだけの力や意欲を持つとも考えられないから。
- :頻度が増えれば取り締まりが強化され、減れば取り締まりも緩くなり、結果として横ばい。
- :東アジアにおける取締りの合意が実行動に移さない限り、依然として海賊事件は多く発生する。

(結果の分析)

東アジア地域における海賊事件の発生頻度は、将来にわたりあまり変化しないと考えられるが、短期的には若干増加し、長期的には若干減少する可能性もありうる。

B36	東アジア地域において最も海賊事件が発生しそうな海域をお答えください(最大上位4つ)。				
(全体集計結果)					
		順位	回答	点数	
		1位	マラッカ海峡	234	
		2位	フィリピン近海	122	
		3位	インド洋	51	
		4位	東シナ海	48	
		5位	インドネシア近海	30	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(32.3%) 専門度:△小: N= 42(67.7%)					
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	マラッカ海峡	55	1位	マラッカ海峡	112
2位	フィリピン近海	24	2位	フィリピン近海	57
3位	インドネシア近海	10	3位	インド洋	28
	インド洋	10		東シナ海	28
5位	東シナ海	9	5位	マレーシア周辺	4
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(32.3%) 専門度:△小: N= 42(67.7%)					
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	マラッカ海峡	51	1位	マラッカ海峡	120
2位	フィリピン近海	23	2位	フィリピン近海	60
3位	インドネシア近海	10	3位	インド洋	30
4位	インド洋	9		東シナ海	30
5位	東シナ海	6	5位	マレーシア近海	4
(回答者のコメント)					
○:取締が積極的ではない国々の周辺に発生するだろう。					
(結果の分析)					
東アジア地域において海賊事件が発生しそうな海域は、マラッカ海峡、フィリピン近海など。					

B37	海賊事件が発生した場合、物流への影響としてはどのようなものが考えられますか(最大上位4つ)。					
(全体集計結果)						
		順位	回答	点数		
		1位	保安対策費用の増大による輸送コスト増加	187		
		2位	当該ルートの利用率低下、輸送ルート変更による輸送コスト・時間の増加	153		
		3位	荷主への補償	141		
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(32.3%) 専門度:△小: N= 42(67.7%)						
順位	回答	点数	順位	回答	点数	
1位	保安対策費用の増大による輸送コスト増加	63	1位	保安対策費用の増大による輸送コスト増加	124	
2位	当該ルートの利用率低下、輸送ルート変更による輸送コスト・時間の増加	42	2位	当該ルートの利用率低下、輸送ルート変更による輸送コスト・時間の増加	111	
3位	荷主への補償	41	3位	荷主への補償	100	
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(32.3%) 専門度:△小: N= 42(67.7%)						
順位	回答	点数	順位	回答	点数	
1位	保安対策費用の増大による輸送コスト増加	63	1位	保安対策費用の増大による輸送コスト増加	124	
2位	当該ルートの利用率低下、輸送ルート変更による輸送コスト・時間の増加	42	2位	当該ルートの利用率低下、輸送ルート変更による輸送コスト・時間の増加	111	
3位	荷主への補償	41	3位	荷主への補償	100	
(回答者のコメント)						
◎:海賊くらいで 燃料費や船舶コストを犠牲にして、すなわち「最短距離を選ばず航路を変える」とは思えません。但し事件、殊に船員への殺人事件が起こった場合、日本のように経済的に豊かな国では、船員を目指す若者が更に減るでしょう。						
○:近隣地域への海外直接投資の伸び悩みにより経済発展が停滞し、結果として物流量が減少する。						
○:国によって代替ルートも検討されているでしょう。						
(結果の分析)						
海賊事件発生による物流への影響としては、保安対策費用の増大による輸送コストの増加が最も大きい。						

米国コンテナセキュリティ対策の強化による影響について	
B38	<p>今後、米国向けコンテナ貨物については、輸出国の港湾で貨物の全量検査が義務化されます。このような施策の実施等により、港湾でのリードタイムは、現状と比べて何日程度長期化すると考えられますか。施策の長期的な方向も勘案してお答えください。</p>
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(32.3%)</p>	
<p style="text-align: right;">専門度:△小: N= 42(67.7%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 20(32.3%)</p>	
<p style="text-align: right;">専門度:△小: N= 42(67.7%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>○:ゲート設置型のスキャナの整備。                  △:保安強化による長期化と通関手続き簡素化などで相殺しあまり変わらないと思料。(日本ではまだ24時間程度の短縮余地有り)</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>貨物の全量検査義務化等により、港湾でのリードタイムは短期的には2、3日程度増加、その後技術進歩等によりリードタイムは減少し、最終的には現状程度に戻る。</p>	

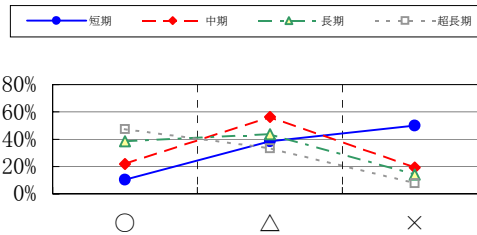
⑧日本・アジアの港湾・海運政策				
専門度	◎大	○中	△小	合計
	25	14	39	78
	32.1%	17.9%	50.0%	100.0%

このカテゴリでは、回答者全93名中78名(83.9%)の回答が得られた。

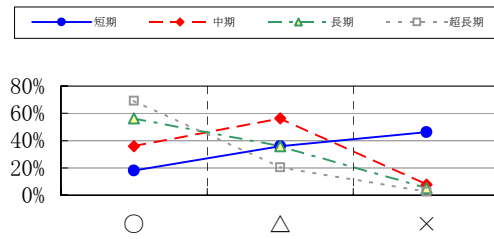
スーパー中樞港湾施策

B39-1 日本の港湾の国際競争力強化に向けたスーパー中樞港湾施策は、2010年頃までに、港湾コスト3割削減、通関時間をシンガポール並みの1日程度を目標に実施されており、現時点で物流コストの13%削減、通関時間の約1~2日の短縮など一定の成果を上げています。  
 ①港湾コスト3割削減の目標は達成されると思いますか。

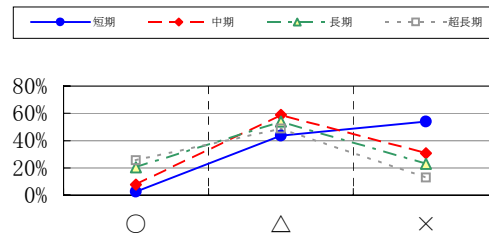
(全体集計結果)



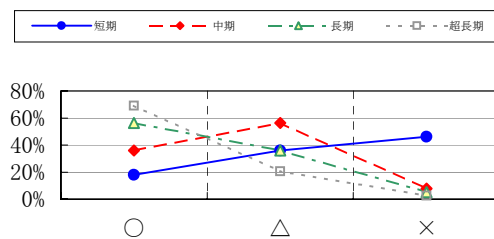
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 39(50%)



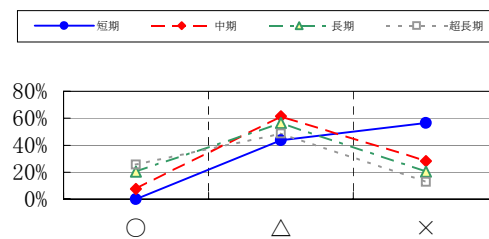
専門度:△小: N= 39(50%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 39(50%)



専門度:△小: N= 39(50%)



(回答者のコメント)

- ◎: 達成されると思います。但し、達成されたからといって、貨物が増えるわけではありません。
- ◎: ただし、他の海外主要国もさらなるコスト削減を進めているはずで、相対的な釜山等との近隣港とのコストの検討、諸外国の港湾コストの今後も視野にいれておく必要もあると史料。
- △: 港湾コストの考え方が流動的であり、都合よい解釈をされている。
- △: スパ中の拡充にとって、コストの3割削減は極めて大きな課題、ということではないのではないか。

(結果の分析)

港湾コスト3割削減の目標は、2010年の目標年次における達成は難しいかもしれないが、最終的(2020年頃)には達成される。

B39-2	②通関時間を1日程度に短縮するという目標は達成されると考えられますか。																																								
<p>(全体集計結果)</p> <table border="1"> <caption>全体集計結果のデータ (推定値)</caption> <thead> <tr> <th>期間</th> <th>○ (Yes)</th> <th>Δ (Somewhat)</th> <th>× (No)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>短期</td> <td>10%</td> <td>40%</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>中期</td> <td>40%</td> <td>45%</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>長期</td> <td>50%</td> <td>40%</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>超長期</td> <td>60%</td> <td>20%</td> <td>20%</td> </tr> </tbody> </table>		期間	○ (Yes)	Δ (Somewhat)	× (No)	短期	10%	40%	50%	中期	40%	45%	15%	長期	50%	40%	10%	超長期	60%	20%	20%																				
期間	○ (Yes)	Δ (Somewhat)	× (No)																																						
短期	10%	40%	50%																																						
中期	40%	45%	15%																																						
長期	50%	40%	10%																																						
超長期	60%	20%	20%																																						
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 39(50%)</p> <table border="1"> <caption>第1回 専門度:◎大, ○中: N= 39(50%) のデータ (推定値)</caption> <thead> <tr> <th>期間</th> <th>○ (Yes)</th> <th>Δ (Somewhat)</th> <th>× (No)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>短期</td> <td>30%</td> <td>40%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>中期</td> <td>60%</td> <td>20%</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>長期</td> <td>70%</td> <td>10%</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>超長期</td> <td>80%</td> <td>10%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table> <p>専門度:△小: N= 39(50%)</p> <table border="1"> <caption>第1回 専門度:△小: N= 39(50%) のデータ (推定値)</caption> <thead> <tr> <th>期間</th> <th>○ (Yes)</th> <th>Δ (Somewhat)</th> <th>× (No)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>短期</td> <td>10%</td> <td>50%</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>中期</td> <td>30%</td> <td>60%</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>長期</td> <td>30%</td> <td>60%</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>超長期</td> <td>50%</td> <td>30%</td> <td>20%</td> </tr> </tbody> </table>		期間	○ (Yes)	Δ (Somewhat)	× (No)	短期	30%	40%	30%	中期	60%	20%	20%	長期	70%	10%	20%	超長期	80%	10%	10%	期間	○ (Yes)	Δ (Somewhat)	× (No)	短期	10%	50%	40%	中期	30%	60%	10%	長期	30%	60%	10%	超長期	50%	30%	20%
期間	○ (Yes)	Δ (Somewhat)	× (No)																																						
短期	30%	40%	30%																																						
中期	60%	20%	20%																																						
長期	70%	10%	20%																																						
超長期	80%	10%	10%																																						
期間	○ (Yes)	Δ (Somewhat)	× (No)																																						
短期	10%	50%	40%																																						
中期	30%	60%	10%																																						
長期	30%	60%	10%																																						
超長期	50%	30%	20%																																						
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 39(50%)</p> <table border="1"> <caption>第2回 専門度:◎大, ○中: N= 39(50%) のデータ (推定値)</caption> <thead> <tr> <th>期間</th> <th>○ (Yes)</th> <th>Δ (Somewhat)</th> <th>× (No)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>短期</td> <td>30%</td> <td>40%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>中期</td> <td>60%</td> <td>20%</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>長期</td> <td>70%</td> <td>10%</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>超長期</td> <td>80%</td> <td>10%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table> <p>専門度:△小: N= 39(50%)</p> <table border="1"> <caption>第2回 専門度:△小: N= 39(50%) のデータ (推定値)</caption> <thead> <tr> <th>期間</th> <th>○ (Yes)</th> <th>Δ (Somewhat)</th> <th>× (No)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>短期</td> <td>10%</td> <td>50%</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>中期</td> <td>30%</td> <td>60%</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>長期</td> <td>30%</td> <td>60%</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>超長期</td> <td>50%</td> <td>30%</td> <td>20%</td> </tr> </tbody> </table>		期間	○ (Yes)	Δ (Somewhat)	× (No)	短期	30%	40%	30%	中期	60%	20%	20%	長期	70%	10%	20%	超長期	80%	10%	10%	期間	○ (Yes)	Δ (Somewhat)	× (No)	短期	10%	50%	40%	中期	30%	60%	10%	長期	30%	60%	10%	超長期	50%	30%	20%
期間	○ (Yes)	Δ (Somewhat)	× (No)																																						
短期	30%	40%	30%																																						
中期	60%	20%	20%																																						
長期	70%	10%	20%																																						
超長期	80%	10%	10%																																						
期間	○ (Yes)	Δ (Somewhat)	× (No)																																						
短期	10%	50%	40%																																						
中期	30%	60%	10%																																						
長期	30%	60%	10%																																						
超長期	50%	30%	20%																																						
<p>(回答者のコメント)</p> <p>△:達成される地域(港湾)とそうでない地域に分かれると思う。</p> <p>△:長期的には多分可能だろう。</p>																																									
<p>(結果の分析)</p> <p>通関時間を1日程度まで短縮の目標も、2010年の目標年次における達成は難しいかもしれないが、2015-20年頃には達成される。</p>																																									



デルファイ法に基づく国際経済・交通に関する将来シナリオの設定  
 / 柴崎隆一・石倉智樹・安部智久・渡部富博・山根隆行・吉田恒昭・阿部一知・根本敏則・花岡伸也・小野憲司

B39-3	③さらに、今後、日本の国際競争力の維持・強化を推進するためには、どのような対応(政策や規制緩和等)が必要であると考えられますか。(上位4つまで)					
(全体集計結果)						
		順位	回答	点数		
		1位	港運関連の規制緩和	166		
		2位	24時間ゲートオープン	106		
		3位	背後輸送(道路, 鉄道)と港の連携強化	97		
		4位	港湾間の連携促進	96		
		5位	大規模ターミナル(数バース連続運営)のさらなる推進	94		
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 39(50%)			専門度:△小: N= 39(50%)			
順位	回答	点数	順位	回答	点数	
1位	港運関連の規制緩和	89	1位	港運関連の規制緩和	77	
2位	港湾間の連携促進	51	2位	24時間ゲートオープン	60	
3位	大規模ターミナル(数バース連続運営)のさらなる推進	46	3位	背後輸送(道路, 鉄道)と港の連携強化	53	
	24時間ゲートオープン	46		4位	大規模ターミナル(数バース連続運営)のさらなる推進	48
5位	背後輸送(道路, 鉄道)と港の連携強化	44	5位	港湾間の連携促進	45	
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 39(50%)			専門度:△小: N= 39(50%)			
順位	回答	点数	順位	回答	点数	
1位	港運関連の規制緩和	89	1位	港運関連の規制緩和	77	
2位	港湾間の連携促進	51	2位	24時間ゲートオープン	60	
3位	大規模ターミナル(数バース連続運営)のさらなる推進	46	3位	背後輸送(道路, 鉄道)と港の連携強化	53	
	24時間ゲートオープン	46		4位	大規模ターミナル(数バース連続運営)のさらなる推進	48
5位	背後輸送(道路, 鉄道)と港の連携強化	44	5位	港湾間の連携促進	45	
(回答者のコメント)						
◎: 港湾の会社化、パイロット制度の緩和						
◎: 貨物量を増やすこと。これに尽きる。ということは、港湾政策の範疇を超えているのです。輸出コンテナ・輸入コンテナの数が増えさえすれば、コンテナ船の寄港頻度は増す。16000TEUの船だってやってくる。逆に言えば、どれほど使用料金が安くても、24時間オープンしていても、規制がなくても、貨物がない港に船は来ない。国際競争力とは、背後圏の消費や生産の力なのです。背後圏の経済力を高め、それに合った贅沢じゃないけど使い勝手の良い港を造ることが肝要かと考えます。						
△: 日本海運産業を外国資本に委ねるのか、という問題あり。						
△: 基幹港には横浜港本牧BCや南本牧のような大規模なターミナル整備が必要。						
△: 「港湾間の連携」ではなく、「港湾間の役割分担」(方面別に拠点港湾を集約)が必要である。						
(結果の分析)						
日本の港湾の国際競争力の維持・強化のために今後必要な施策は、港運関連の規制緩和が最も重要で、24時間ゲートオープン、背後輸送機関と港の連携強化、港湾間の連携促進、大規模ターミナルの推進などの重要性は同程度と考えられる。						

カボタージュ規制の緩和	
B40	我が国を含む東アジア地域において、各国の内航海運におけるカボタージュ規制の緩和は進展すると思いますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 39(50%)	専門度:△小: N= 39(50%)
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 39(50%)	専門度:△小: N= 39(50%)
(回答者のコメント)	
◎:何れの国も、内航海運を外国に開放することはないのでは。	
○:特に必要性を感じる国は少ないでしょう。	
△:日本内航海運業者を保護するか否かは、国策の問題。	
(結果の分析)	
東アジア地域におけるカボタージュ規制の緩和は、長・超長期的には部分的に進展する可能性がありうる。	

### B-3. 航空関連

#### ①東アジア地域における航空市場の動向

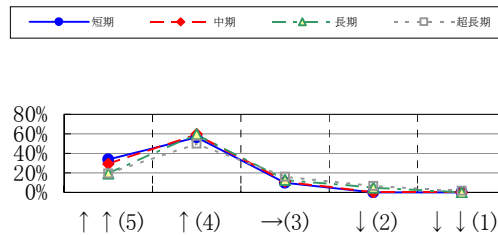
専門度	◎大	○中	△小	合計
	8	10	45	63
	12.7%	15.9%	71.4%	100.0%

このカテゴリでは、回答者全93名中63名(67.7%)の回答が得られた。

#### 東アジア地域における航空需要

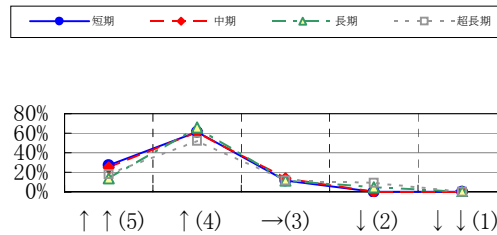
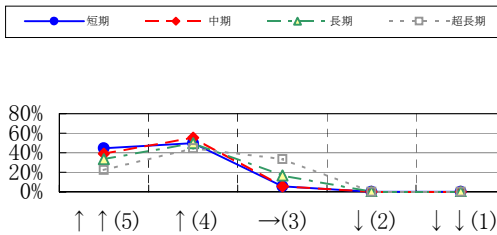
B41 北東アジア(日本・中国・韓国等)地域の国際航空“旅客”需要の年平均増加率は、今後はどのように推移すると考えられますか。

(全体集計結果)



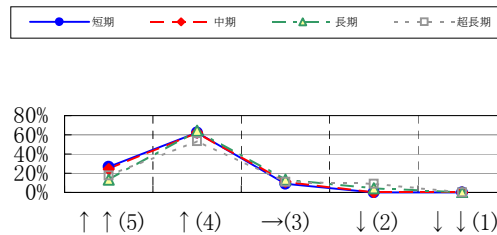
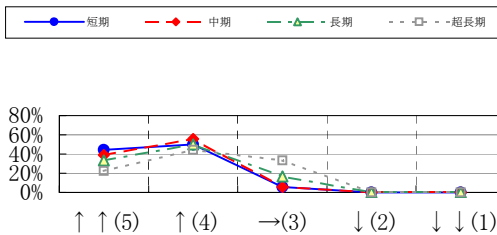
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)

専門度:△小: N= 45(71.4%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)

専門度:△小: N= 45(71.4%)



(回答者のコメント)

◎: 人口の増加および富の蓄積より急速に増加するはず。

(結果の分析)

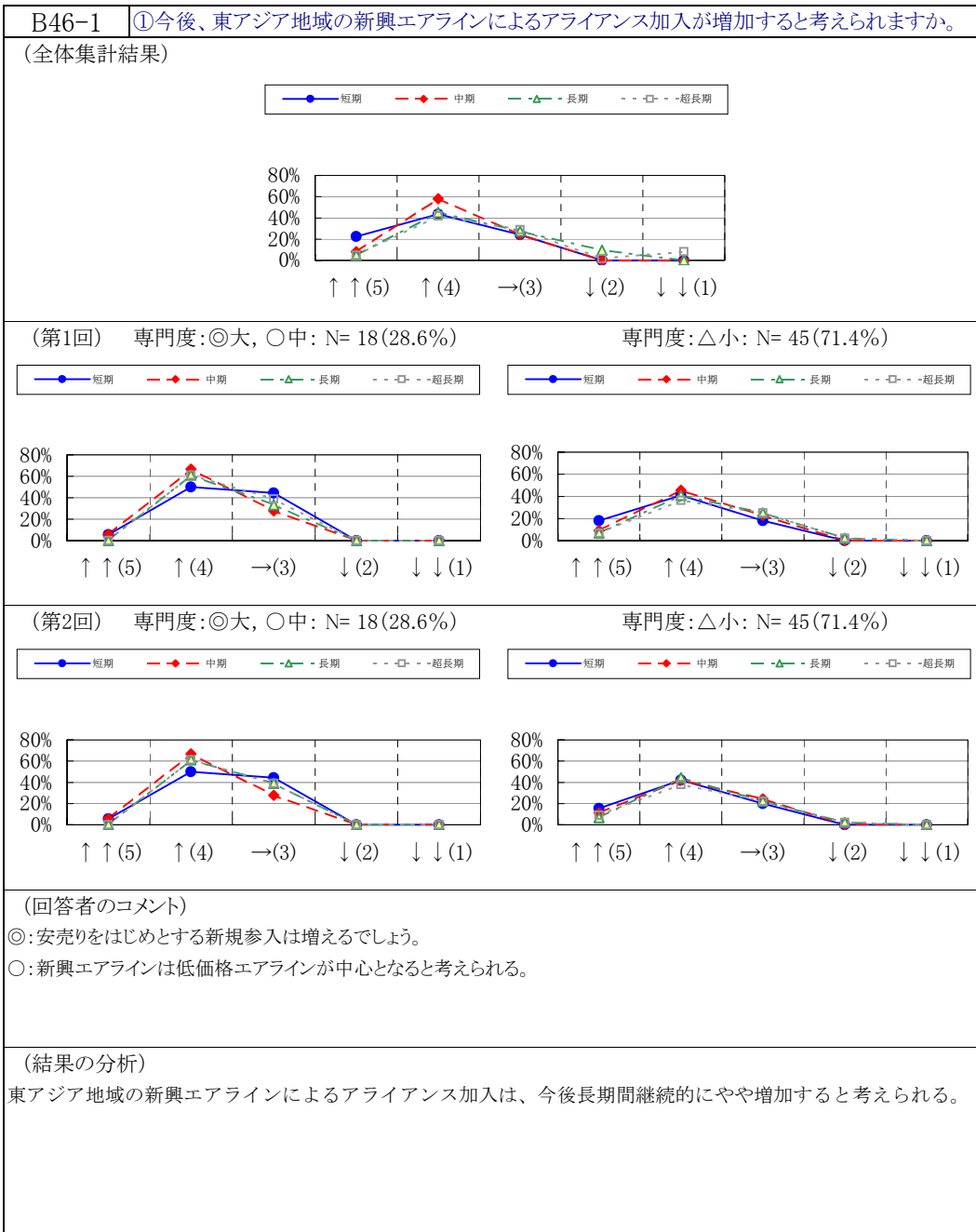
北東アジア地域における国際航空旅客需要の増加率は、長期間継続的に緩やかな上昇傾向であると考えられる。

B42	北東アジア(日本・中国・韓国等)地域の国際航空“貨物”需要の年平均増加率は、今後はどのように推移すると考えられますか。
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)</p> <p>専門度:△小: N= 45(71.4%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)</p> <p>専門度:△小: N= 45(71.4%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎: 中期まで増加するでしょうが。船舶の高速化よりシェアが落とされる。</p> <p>△: ヨーロッパと比べると東アジアは集積地が海沿いで海が当面主体では。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>北東アジア地域における国際航空貨物需要の増加率は、短期的には現状に比べて大きく上昇するが、中長期的には現状よりもやや高い増加率となる。</p>	

B43	東南アジア(ASEAN)地域の国際航空“旅客”需要の年平均増加率は、今後はどのように推移すると考えられますか。
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)      専門度:△小: N= 45(71.4%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)      専門度:△小: N= 45(71.4%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p>	
<p>(結果の分析)                  東南アジア地域における国際航空旅客需要の増加率は、長期間継続的に緩やかな上昇傾向であると考える。</p>	

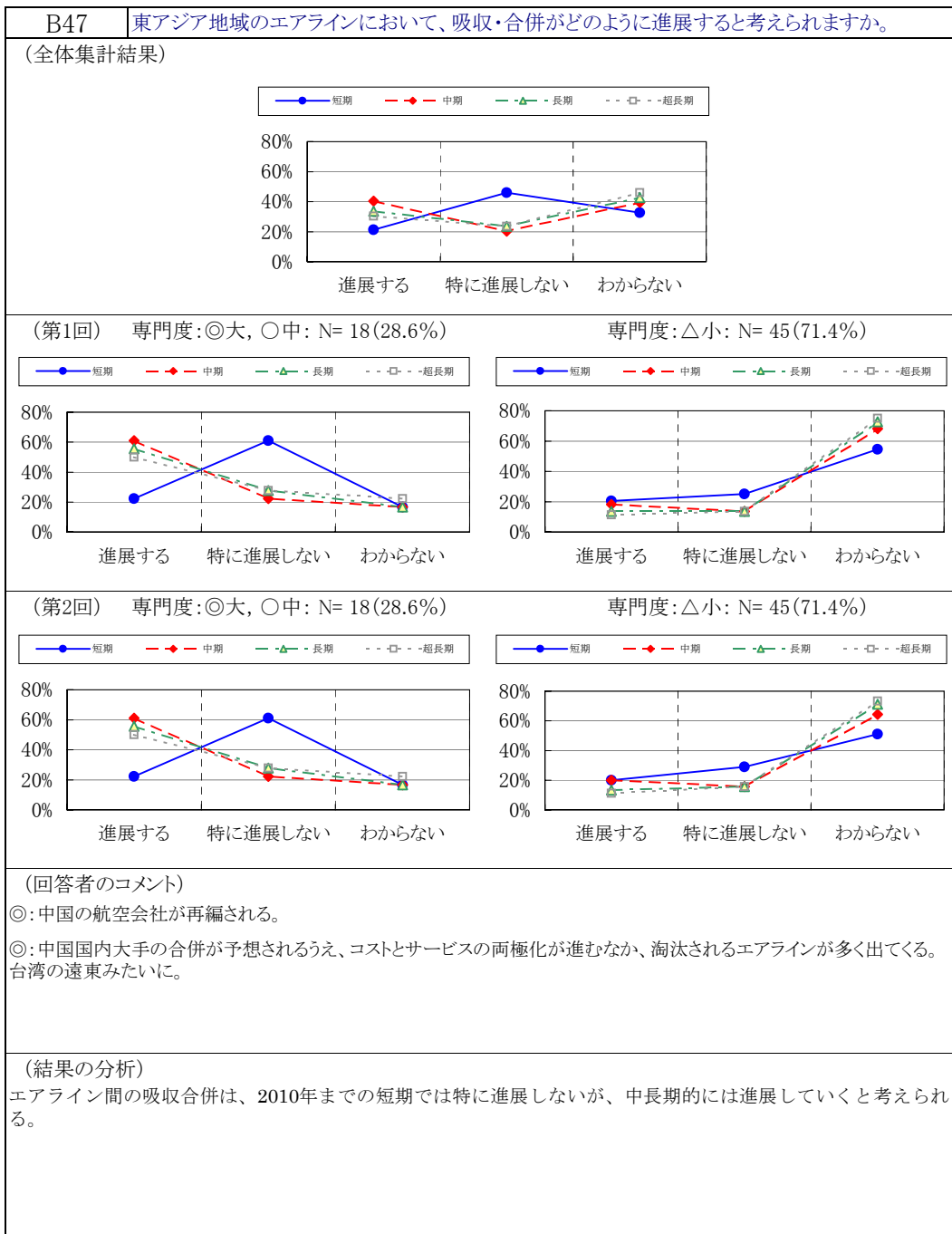
B44	東南アジア(ASEAN)方面の国際航空“貨物”需要の年平均増加率は、今後はどのように推移すると考えられますか。
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)      専門度:△小: N= 45(71.4%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)      専門度:△小: N= 45(71.4%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>東南アジア方面における国際航空貨物需要の増加率は、短期的には現状に比べて大きく上昇するが、中長期的には現状よりもやや高い増加率となる。</p>	











東アジア地域におけるエアライン・ハブ					
B48	東アジア地域において、今後”旅客輸送”ハブ空港として期待される空港はどこと考えられますか(現在、ハブ機能を有する空港を除いて、上位4空港まで)。				
(全体集計結果)					
	順位	回答	点数		
	1位	上海浦東	131		
	2位	仁川	108		
	3位	香港	57		
	4位	広州	28		
	5位	北京	16		
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)			専門度:△小: N= 45(71.4%)		
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	仁川	15	1位	上海浦東	28
2位	上海浦東	14	2位	香港	15
3位	デリー	7	3位	仁川	14
4位	インドのどこかの空港(インド政府が国策で決める可能性あり)	4	4位	シンガポール	13
	クアラルンプール チャンギ	4	5位	今後登場しない	10
	香港 広州	4			
	中部国際	4			
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)			専門度:△小: N= 45(71.4%)		
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	上海浦東	29	1位	上海浦東	55
2位	仁川	26	2位	仁川	45
3位	香港	13	3位	香港	25
4位	広州	7	4位	シンガポール	11
5位	チャンギ デリー	4		広州	11
	東京国際	4			
(回答者のコメント)					
◎:「現在ハブ機能を有する空港」の定義がわからないため、答えるのが難しいです。すみません。以前、きちんと確認するべきでした。私の土木学会誌の記事(2006年11月)にある空港だけでしょう。なお集計結果に間違いがあります(浦東は上海の空港です)。					
○:すでに広州がハブ機能を有しているようでしたら削除してください。					
△:FINエアーが欧州の東の玄関になろうとしているように地理的有利性を持つところ。					
(結果の分析)					
今後、東アジアの旅客輸送ハブ空港として、上海の発展が最も期待され、ソウル仁川がこれに続き期待が大きい空港である。その他、香港、広州、北京の各空港についても、旅客輸送ハブ空港となりうる可能性がある。					

B49	東アジア地域において、今後”貨物輸送”ハブ空港として期待される空港はどこと考えられますか(現在、ハブ機能を有する空港を除いて、上位4空港まで)。																						
(全体集計結果)																							
<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>順位</th> <th>回答</th> <th>点数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>仁川</td> <td>105</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>上海浦東</td> <td>95</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>広州</td> <td>59</td> </tr> <tr> <td>4位</td> <td>香港</td> <td>51</td> </tr> <tr> <td>5位</td> <td>那覇</td> <td>22</td> </tr> </tbody> </table>						順位	回答	点数	1位	仁川	105	2位	上海浦東	95	3位	広州	59	4位	香港	51	5位	那覇	22
順位	回答	点数																					
1位	仁川	105																					
2位	上海浦東	95																					
3位	広州	59																					
4位	香港	51																					
5位	那覇	22																					
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)			専門度:△小: N= 45(71.4%)																				
順位	回答	点数	順位	回答	点数																		
1位	仁川	13	1位	上海浦東	24																		
2位	広州	11	2位	那覇	14																		
3位	上海浦東	9	3位	仁川	13																		
	香港	9	4位	広州	11																		
5位	デリー 中部国際	7		中部国際	11																		
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)																							
専門度:△小: N= 45(71.4%)																							
順位	回答	点数	順位	回答	点数																		
1位	仁川	26	1位	上海浦東	49																		
2位	上海浦東	18	2位	仁川	42																		
3位	香港	15	3位	広州	25																		
4位	広州	13	4位	香港	14																		
5位	デリー 中部国際	4	5位	中部国際 那覇	10																		
	那覇	4																					
(回答者のコメント)																							
○:すでに広州がハブ機能を有しているようでしたら削除してください。																							
△:上記に加え広大な用地が確保できるところ。																							
(結果の分析)																							
今後、東アジアの貨物輸送ハブ空港として、ソウル仁川の発展が最も期待され、上海がこれに続いて期待度が高い空港である。その他では広州、香港、および那覇の各空港についても、貨物輸送ハブ空港となりうる可能性がある。																							

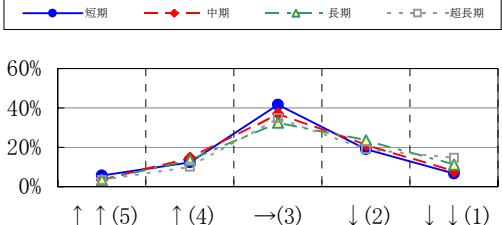
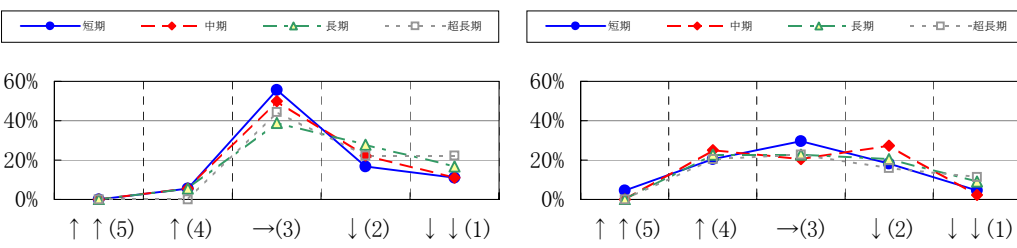
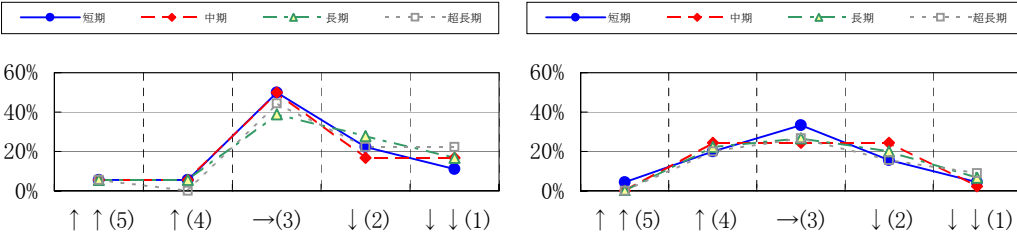
東アジア地域におけるリージョナルキャリア(地域航空会社)、ローコストキャリア(LCC)	
B50	東アジア地域におけるリージョナルキャリア(地域航空会社)、ローコストキャリア(LCC)は今後増加すると思われますか。 ①どちらも増加する ②リージョナルキャリア(地域航空会社)のみ増加する ③ローコストキャリアのみ増加する ④どちらも増加しない
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)                      専門度:△小: N= 45(71.4%)	
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)                      専門度:△小: N= 45(71.4%)	
(回答者のコメント)	
◎:安全に対する規制を域内で作らないと、ローコストキャリアが急速に増加するように感じる。 △:全体の会社数は変わらないかもしれませんが、新規参入は続くと思います。	
(結果の分析)	
東アジア地域では、短期的にも長期的にもリージョナルキャリア・ローコストキャリアともに、増加すると予想される。	

東アジア地域内の航空輸送機材	
B51	今後、東アジア地域内において、大型機材(B777、B747、A380等)による運航が増加すると考えられますか。
(全体集計結果)	
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)</p> </div> <div style="width: 48%;"> <p>専門度:△小: N= 45(71.4%)</p> </div> </div>	
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)</p> </div> <div style="width: 48%;"> <p>専門度:△小: N= 45(71.4%)</p> </div> </div>	
(回答者のコメント)	
◎:旅客ならあり、貨物は無理。	
(結果の分析)	
<p>大型機材 (B777、B747、A380等) による国際線運航は、2020年頃までは緩やかに増加すると考えられるが、それ以降の超長期では増加が止まり、横ばいで推移すると考えられる。</p>	

B52	今後、東アジア地域内において、中小型ジェット機材 (B737、A320クラス) による運航が増加すると考えられますか。
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)      専門度:△小: N= 45(71.4%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)      専門度:△小: N= 45(71.4%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎: 旅客も貨物もありうる。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>中小型機材 (B737、A320クラス) による国際線運航は、2015年頃までは大きく増加すると考えられ、それ以後は増加がやや緩やかになるものの、継続的に増加すると考えられる。</p>	

B53	今後、東アジア地域内において、小型・リージョナルジェット機材(CRJ、EMBRAERクラス)による運航が増加すると考えられますか。
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)</p> <p>専門度:△小: N= 45(71.4%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)</p> <p>専門度:△小: N= 45(71.4%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎:増える。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>小型・リージョナルジェット機材(CRJ、EMBRAERクラス)による国際線運航は、長期間継続的に緩やかな増加傾向であると考えられる。</p>	



B54	今後、東アジア地域内において、ターボプロップ機材による国際航空輸送が増加すると考えられますか。
<p>(全体集計結果)</p> 	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)      専門度:△小: N= 45(71.4%)</p> 	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)      専門度:△小: N= 45(71.4%)</p> 	
<p>(回答者のコメント)          ◎: 離島が多いので、需要はまだ多い。</p>	
<p>(結果の分析)          ターボプロップ機材による国際線運航は、長期間ほとんど変化しないと考えられる。</p>	

<p>B55</p>	<p>東アジア地域内の国際航空輸送において運航される貨物専用機は、大型化すると考えられますか。                  ①大型化する                  ②特に変化しない                  ③小型化する</p>
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)</p> <p>専門度:△小: N= 45(71.4%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)</p> <p>専門度:△小: N= 45(71.4%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>国際航空輸送において運航される貨物専用機は、短中期的には大型化傾向となることが考えられ、超長期的には徐々に大型化傾向が弱まってくると考えられる。</p>	

東アジア地域内の国際航空貨物輸送					
B56	東アジア地域内の国際航空貨物輸送において、今後どのような品目の航空分担率が増加すると考えられますか。(上位4つまで)				
(全体集計結果)					
	順位	回答	点数		
	1位	コンピュータ関連・電子通信機器	243		
	2位	半導体	237		
	3位	機械類	132		
	4位	衣料品	78		
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)			専門度:△小: N= 45(71.4%)		
	順位	回答	点数	順位	回答
	1位	コンピュータ関連・電子通信機器	64	1位	コンピュータ関連・電子通信機器
	2位	半導体	57	2位	半導体
	3位	機械類	29	3位	機械類
	4位	衣料品	15	4位	衣料品
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)			専門度:△小: N= 45(71.4%)		
	順位	回答	点数	順位	回答
	1位	コンピュータ関連・電子通信機器	61	1位	コンピュータ関連・電子通信機器
	2位	半導体	60	2位	半導体
	3位	機械類	28	3位	機械類
	4位	衣料品	14	4位	衣料品
(回答者のコメント)					
△:食料品					
(結果の分析)					
国際貨物輸送において、今後航空分担率が上昇すると考えられる品目は、コンピュータ関連・電子通信機器、半導体、機械類である。					

B57	東アジア地域内の国際航空貨物輸送において、今後どのような品目の航空分担率が減少すると考えられますか。(上位4つまで)																			
(全体集計結果)																				
<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>順位</th> <th>回答</th> <th>点数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>衣料品</td> <td>201</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>機械類</td> <td>111</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>コンピュータ関連・電子通信機器</td> <td>78</td> </tr> <tr> <td>4位</td> <td>半導体</td> <td>76</td> </tr> </tbody> </table>						順位	回答	点数	1位	衣料品	201	2位	機械類	111	3位	コンピュータ関連・電子通信機器	78	4位	半導体	76
順位	回答	点数																		
1位	衣料品	201																		
2位	機械類	111																		
3位	コンピュータ関連・電子通信機器	78																		
4位	半導体	76																		
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)			専門度:△小: N= 45(71.4%)																	
順位	回答	点数	順位	回答	点数															
1位	衣料品	33	1位	衣料品	78															
2位	機械類	26	2位	機械類	48															
3位	半導体	19	3位	コンピュータ関連・電子通信機器	35															
	コンピュータ関連・電子通信機器	19	4位	半導体	28															
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)																				
専門度:△小: N= 45(71.4%)																				
順位	回答	点数	順位	回答	点数															
1位	衣料品	40	1位	衣料品	104															
2位	機械類	26	2位	機械類	46															
3位	半導体	17	3位	コンピュータ関連・電子通信機器	34															
4位	コンピュータ関連・電子通信機器	16	4位	半導体	30															
(回答者のコメント)																				
(結果の分析)																				
国際貨物輸送において、衣料品の航空分担率が下降すると考えられる。機械類についても、航空分担率が低下する可能性がある。																				

② 東アジア地域における航空政策				
専門度	◎大	○中	△小	合計
	6	7	27	40
	15.0%	17.5%	67.5%	100.0%

このカテゴリでは、回答者全93名中40名(43.0%)の回答が得られた。

東アジア地域における航空規制緩和の動向

B58	今後、東アジア地域において、どのような規制緩和が進展すると考えられますか(運賃規制、輸送量規制、運航規制(以遠権、第5-6の自由、カボタージュ権など))。 (回答番号) ①特に規制緩和は進まない ②2カ国間オープンスカイ ③2カ国間での完全自由化 ④2カ国間段階的自由化 ⑤A国B国C国間でのタグエンドカボタージュ認可 ⑥A国B国C国間での輸送量規制の撤廃 ⑦運賃規制緩和、指定航空企業緩和、輸送量規制緩和 ⑧カボタージュ認可 ⑨完全自由化 ⑩輸送量規制の撤廃 ⑪2国間限定的(地域限定等)カボタージュ規制解除 ⑬2カ国間での自由化 ⑭その他
-----	---

(全体集計結果)

順位	短期	中期	長期	超長期
1位	①	①	①	⑨
2位	④、⑥、⑦ ⑩、⑪	⑥	③ ⑥	①
3位		②、⑧ ⑬、⑭	⑭	⑤ ⑭

(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)

専門度:△小: N= 45(71.4%)

順位	短期	中期	長期	超長期	短期	中期	長期	超長期
1位	①	①	⑥	⑨	①	①	①、③	①、③
2位	④、⑦、⑩ ⑪、⑬、⑭	②、③、⑧ ⑩、⑫、⑭	①、② ⑨、⑭	①、⑤ ⑥、⑭	③ ⑥、⑭	⑥		
3位						③	⑤	⑤、⑨

(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)

専門度:△小: N= 45(71.4%)

順位	短期	中期	長期	超長期	短期	中期	長期	超長期
1位	①	①	①、⑥	⑨	①	①	①	①、⑬
2位	④、⑥、⑦ ⑩、⑪、⑬、⑭	②、⑥ ⑧、⑩、⑭		①	③、⑤ ⑥、⑭	③ ⑥	③ ⑤	
3位			②、③ ⑨、⑭	⑤ ⑥、⑭				⑨

(回答者のコメント)

(結果の分析)

東アジア地域では、2020年頃までの長期においても、特に規制緩和が進展しない可能性が高い。ただし、段階的規制緩和の一部として、輸送量規制緩和が進む可能性は期待される。2020年以降を見据えた超長期的には、完全自由化されることが期待される。

滑走路の増設、新空港の建設																																							
B59	今後、東アジア地域の空港で滑走路の増設が行われると想定される空港はどこと考えられますか。 (回答番号) ①上海浦東(中国) ②仁川(韓国) ③北京(中国) ④スワンナプーム(タイ) ⑤広州(中国) ⑥東京国際(日本) ⑦チャンギ(シンガポール) ⑧瀋陽(中国) ⑨香港(中国) ⑩デリー(インド) ⑪ホーチミン ⑫深圳 ⑬武漢 ⑭成田 ⑮中部国際 ⑯その他																																						
	(全体集計結果)																																						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>順位</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>①</td> <td>①</td> <td>④</td> <td>②、⑩</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>②</td> <td>④</td> <td>⑤</td> <td></td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>③</td> <td>③</td> <td>②、⑨</td> <td>⑯、⑰</td> </tr> <tr> <td>4位</td> <td>⑩</td> <td>⑧</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>5位</td> <td>④、⑥、⑭</td> <td>②、⑦</td> <td>③、⑩</td> <td>⑥、⑰</td> </tr> </tbody> </table>									順位	短期	中期	長期	超長期	1位	①	①	④	②、⑩	2位	②	④	⑤		3位	③	③	②、⑨	⑯、⑰	4位	⑩	⑧			5位	④、⑥、⑭	②、⑦	③、⑩	⑥、⑰
	順位	短期	中期	長期	超長期																																		
	1位	①	①	④	②、⑩																																		
	2位	②	④	⑤																																			
	3位	③	③	②、⑨	⑯、⑰																																		
	4位	⑩	⑧																																				
	5位	④、⑥、⑭	②、⑦	③、⑩	⑥、⑰																																		
	(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)																																						
	専門度:△小: N= 45(71.4%)																																						
	順位	短期	中期	長期	超長期	短期	中期	長期	超長期																														
	1位	①	①、③	②、④、⑨、⑩	②、⑤、⑰	③	③	②	⑮																														
2位	②				⑥	①、②	③	②、⑤、⑥、⑰																															
3位	③、⑥、⑫、⑰	④、⑧			①		④、⑥、⑮、⑰																																
4位					②、④	⑦、⑰																																	
5位		②、⑤、⑥、⑦、⑰	①、③、⑤、⑦、⑰																																				
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)																																							
専門度:△小: N= 45(71.4%)																																							
順位	短期	中期	長期	超長期	短期	中期	長期	超長期																															
1位	①	①	④、⑤、⑨、⑩	②、⑮、⑰	①	①	③	②、⑤、⑥、⑮、⑰																															
2位	②	②、④			②、③、④、⑥	③	①、②、④、⑥、⑮、⑰																																
3位	③					②																																	
4位	⑫、⑭	③				⑥、⑦、⑭、⑰																																	
5位		⑥、⑧	②、③、⑦、⑬、⑰																																				
(回答者のコメント)																																							
(結果の分析)																																							
上海浦東、ソウル仁川、北京、バンコクスワンナプームの各空港において、滑走路の増設が期待される。																																							

B60	今後、新たな空港が建設されると考えられるのはどの都市ですか。(上位4都市(または国名)まで)																						
(全体集計結果)																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th>順位</th> <th>回答</th> <th>点数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>中国</td> <td>47</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>インド</td> <td>35</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>北京</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>4位</td> <td>上海浦東</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>5位</td> <td>ベトナム</td> <td>18</td> </tr> </tbody> </table>						順位	回答	点数	1位	中国	47	2位	インド	35	3位	北京	23	4位	上海浦東	20	5位	ベトナム	18
順位	回答	点数																					
1位	中国	47																					
2位	インド	35																					
3位	北京	23																					
4位	上海浦東	20																					
5位	ベトナム	18																					
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)			専門度:△小: N= 45(71.4%)																				
順位	回答	点数	順位	回答	点数																		
1位	インド	8	1位	中国	27																		
2位	北京	7	2位	インド	6																		
3位	上海	6		ベトナム	6																		
4位	デリー	4	5位	北京	6																		
	東京	4		ホーチミン 上海	4																		
				百里	4																		
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(28.6%)			専門度:△小: N= 45(71.4%)																				
順位	回答	点数	順位	回答	点数																		
1位	インド	11	1位	中国	19																		
2位	中国	10	2位	インド	6																		
3位	北京	7		ベトナム	6																		
4位	上海浦東	6	5位	北京	6																		
5位	ベトナム	5		ホーチミン 上海浦東	4																		
			百里	4																			
(回答者のコメント)																							
(結果の分析)																							
中国およびインドにおいて、今後新たな空港の建設が期待される。																							

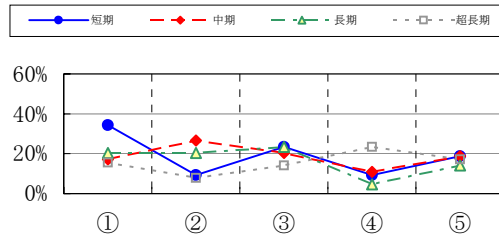
③航空輸送におけるセキュリティ				
専門度	◎大	○中	△小	合計
		4 7.8%	5 9.8%	42 82.4%

このカテゴリでは、回答者全93名中51名(54.8%)の回答が得られた。

航空分野におけるセキュリティ対策

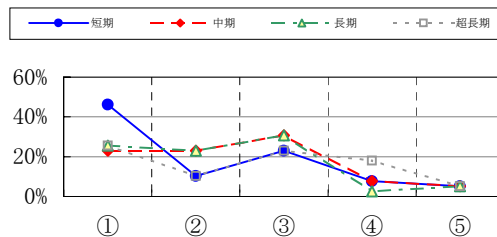
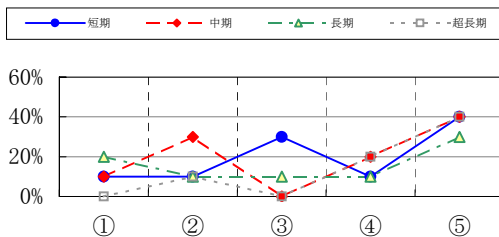
B61-1 今後、航空業界においてどのようなセキュリティ対策が講じられる(強化される)と考えられますか(下記の番号をご記入ください)。  
 ①空港による航空旅客輸送に関する対策  
 ②空港による航空貨物輸送に関する対策  
 ③航空会社による航空旅客輸送に関する対策  
 ④航空会社による航空貨物輸送に関する対策  
 ⑤その他の対策

(全体集計結果)



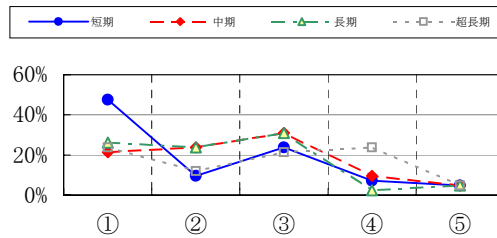
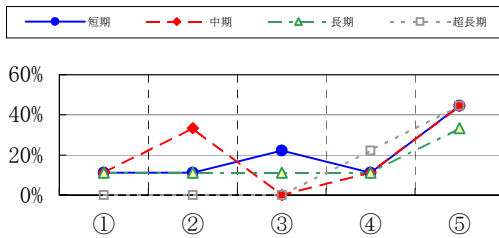
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 9(17.6%)

専門度:△小: N= 42(82.4%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 9(17.6%)

専門度:△小: N= 42(82.4%)

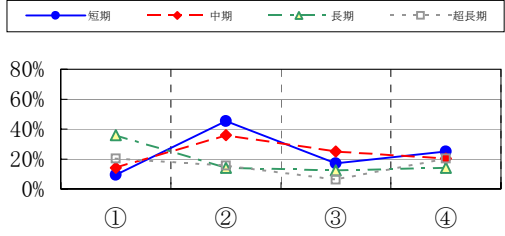
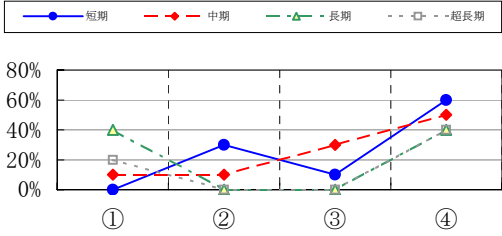
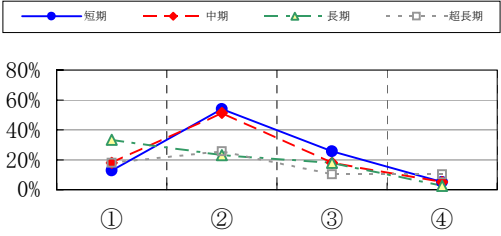
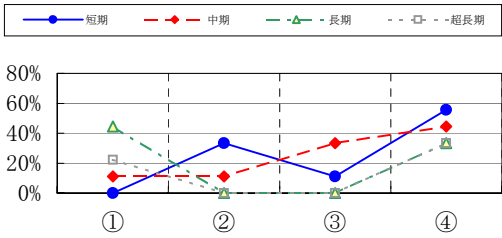
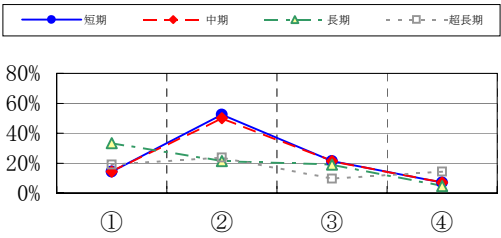


(回答者のコメント)

(結果の分析)

短期的には、旅客輸送に関するセキュリティ対策、特に空港における旅客輸送セキュリティ対策が強化されると考えられる。中長期的には、空港での貨物輸送セキュリティ対策の強化が進むと考えられる。



B61-2	また、講じられるセキュリティ対策により、特にどのような影響が生じると考えられますか。 ①航空運賃の値上がり ②空港ターミナルの混雑化 ③所要・旅行時間の増加 ④その他																																																		
(全体集計結果)  <p>Legend: ● 短期 (Short-term), ◆ 中期 (Medium-term), ▲ 長期 (Long-term), □ 超長期 (Super-long-term)</p> <table border="1"> <caption>全体集計結果のデータ (推定値)</caption> <thead> <tr> <th>シナリオ</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①</td> <td>10%</td> <td>15%</td> <td>40%</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>45%</td> <td>35%</td> <td>15%</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>15%</td> <td>25%</td> <td>10%</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>④</td> <td>25%</td> <td>20%</td> <td>15%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table>		シナリオ	短期	中期	長期	超長期	①	10%	15%	40%	25%	②	45%	35%	15%	10%	③	15%	25%	10%	15%	④	25%	20%	15%	10%																									
シナリオ	短期	中期	長期	超長期																																															
①	10%	15%	40%	25%																																															
②	45%	35%	15%	10%																																															
③	15%	25%	10%	15%																																															
④	25%	20%	15%	10%																																															
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 9(17.6%)   <p>Legend: ● 短期, ◆ 中期, ▲ 長期, □ 超長期</p> <table border="1"> <caption>第1回 専門度◎大 (N=9) のデータ (推定値)</caption> <thead> <tr> <th>シナリオ</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①</td> <td>0%</td> <td>10%</td> <td>40%</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>30%</td> <td>10%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>10%</td> <td>30%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>④</td> <td>60%</td> <td>50%</td> <td>40%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <caption>第1回 専門度△小 (N=42) のデータ (推定値)</caption> <thead> <tr> <th>シナリオ</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①</td> <td>10%</td> <td>15%</td> <td>30%</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>50%</td> <td>50%</td> <td>25%</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>25%</td> <td>20%</td> <td>15%</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>④</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table>		シナリオ	短期	中期	長期	超長期	①	0%	10%	40%	20%	②	30%	10%	5%	5%	③	10%	30%	5%	5%	④	60%	50%	40%	10%	シナリオ	短期	中期	長期	超長期	①	10%	15%	30%	20%	②	50%	50%	25%	20%	③	25%	20%	15%	10%	④	5%	5%	5%	10%
シナリオ	短期	中期	長期	超長期																																															
①	0%	10%	40%	20%																																															
②	30%	10%	5%	5%																																															
③	10%	30%	5%	5%																																															
④	60%	50%	40%	10%																																															
シナリオ	短期	中期	長期	超長期																																															
①	10%	15%	30%	20%																																															
②	50%	50%	25%	20%																																															
③	25%	20%	15%	10%																																															
④	5%	5%	5%	10%																																															
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 9(17.6%)   <p>Legend: ● 短期, ◆ 中期, ▲ 長期, □ 超長期</p> <table border="1"> <caption>第2回 専門度◎大 (N=9) のデータ (推定値)</caption> <thead> <tr> <th>シナリオ</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①</td> <td>0%</td> <td>10%</td> <td>45%</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>35%</td> <td>10%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>10%</td> <td>35%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>④</td> <td>65%</td> <td>45%</td> <td>35%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <caption>第2回 専門度△小 (N=42) のデータ (推定値)</caption> <thead> <tr> <th>シナリオ</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①</td> <td>15%</td> <td>15%</td> <td>30%</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>50%</td> <td>50%</td> <td>25%</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>20%</td> <td>20%</td> <td>15%</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>④</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table>		シナリオ	短期	中期	長期	超長期	①	0%	10%	45%	25%	②	35%	10%	5%	5%	③	10%	35%	5%	5%	④	65%	45%	35%	10%	シナリオ	短期	中期	長期	超長期	①	15%	15%	30%	20%	②	50%	50%	25%	20%	③	20%	20%	15%	10%	④	5%	5%	5%	10%
シナリオ	短期	中期	長期	超長期																																															
①	0%	10%	45%	25%																																															
②	35%	10%	5%	5%																																															
③	10%	35%	5%	5%																																															
④	65%	45%	35%	10%																																															
シナリオ	短期	中期	長期	超長期																																															
①	15%	15%	30%	20%																																															
②	50%	50%	25%	20%																																															
③	20%	20%	15%	10%																																															
④	5%	5%	5%	10%																																															
(回答者のコメント)																																																			
(結果の分析) セキュリティ対策が講じられることにより、短中期的には空港ターミナルの混雑として影響が表れると考えられ、長期的には航空運賃へ転嫁され運賃が上昇することが考えられる。																																																			

④日本における空港・航空関連の動向				
専門度	◎大	○中	△小	合計
	11	12	43	66
	16.7%	18.2%	65.2%	100.0%

このカテゴリでは、回答者全93名中66名(71.0%)の回答が得られた。

**日本の航空旅客需要**

B62 今後、日本は人口減少・少子高齢時代を迎えますが、このような人口構造の変化によって我が国の航空需要はどのように考えられますか。

(全体集計結果)

(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 23(34.9%)      専門度:△小: N= 43(65.2%)

(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 23(34.9%)      専門度:△小: N= 43(65.2%)

(回答者のコメント)

○:当面は、団塊の世代の退職旅行などで増加するのではないかと予想される。  
 △:国内需要減を国際が補うか。

(結果の分析)

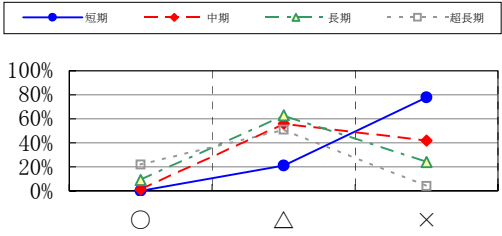
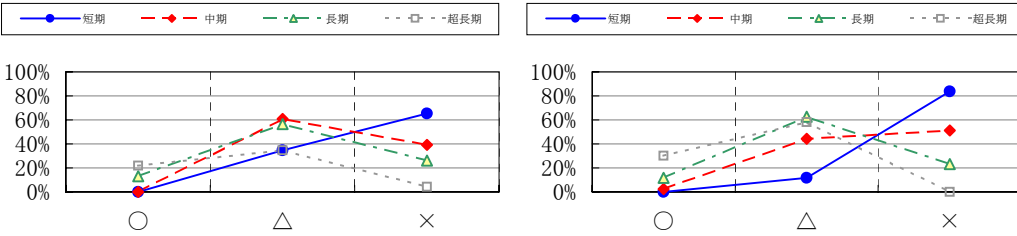
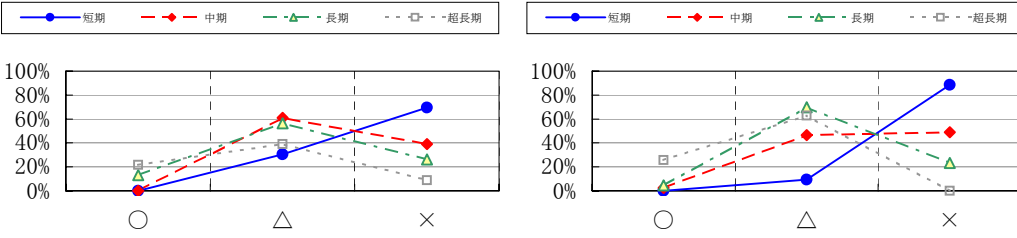
日本の少子高齢化に伴い、2015年頃までは我が国の航空需要は緩やかに増加するが、2020年以降になると需要停滞あるいは需要減少が生じると予想される。

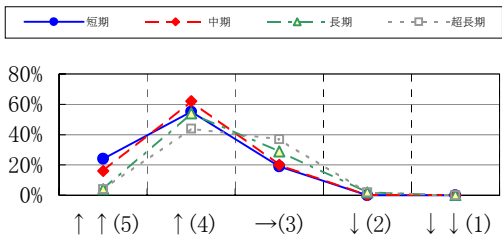
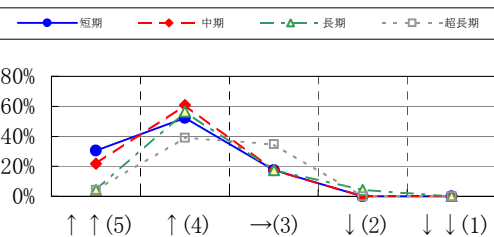
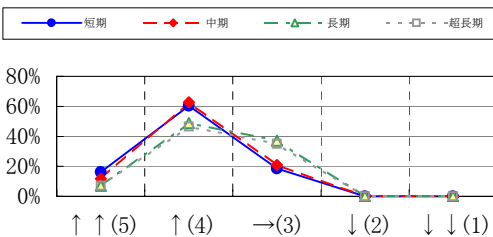
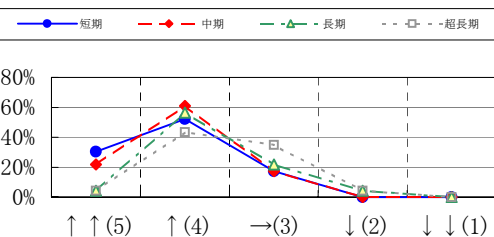
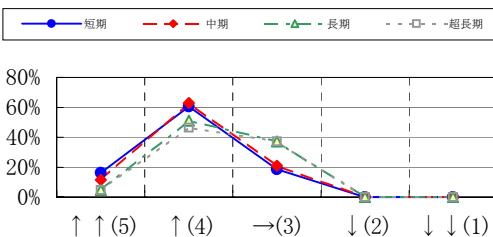
B63	今後、国内航空旅客需要の増加が予想される年齢層はどのように考えられますか(上位3つを下記の番号から選択してご記入ください)。				
(全体集計結果)					
		順位	回答	点数	
		1位	前期高齢者層(65-74歳)	364	
		2位	後期高齢者層(75歳-)	238	
		3位	若年層	216	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 23(34.9%)			専門度:△小: N= 43(65.2%)		
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	前期高齢者層(65-74歳)	87	1位	前期高齢者層(65-74歳)	154
2位	後期高齢者層(75歳-)	55	2位	若年層	105
3位	若年層	34	3位	後期高齢者層(75歳-)	84
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 23(34.9%)					
専門度:△小: N= 43(65.2%)					
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	前期高齢者層(65-74歳)	90	1位	前期高齢者層(65-74歳)	146
2位	後期高齢者層(75歳-)	57	2位	若年層	107
3位	若年層	38	3位	後期高齢者層(75歳-)	90
(回答者のコメント)					
(結果の分析)					
(63-66共通) 今後、国内航空旅客需要、国際航空旅客輸送需要ともに、前期高齢者層の需要増加が予想される一方、若年層の需要減少が予想される。					

B64	上記とは反対に、今後、国内航空旅客需要の減少が予想される年齢層はどのように考えられますか(上位3つを下記の番号から選択してご記入ください)。				
(全体集計結果)					
		順位	回答	点数	
		1位	若年層	329	
		2位	後期高齢者層(75歳-)	181	
		3位	前期高齢者層(65-74歳)	124	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 23(34.9%)			専門度:△小: N= 43(65.2%)		
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	若年層	89	1位	若年層	110
2位	後期高齢者層(75歳-)	30	2位	後期高齢者層(75歳-)	106
3位	前期高齢者層(65-74歳)	27	3位	前期高齢者層(65-74歳)	50
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 23(34.9%)					
専門度:△小: N= 43(65.2%)					
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	若年層	91	1位	後期高齢者層(75歳-)	109
2位	後期高齢者層(75歳-)	30	2位	若年層	103
3位	前期高齢者層(65-74歳)	25	3位	前期高齢者層(65-74歳)	49
(回答者のコメント)					
◎:減少する年齢層はない。					
(結果の分析)					
(63-66共通) 今後、国内航空旅客需要、国際航空旅客輸送需要ともに、前期高齢者層の需要増加が予想される一方、若年層の需要減少が予想される。					

B65	今後、国際航空旅客需要(出国者)の増加が予想される年齢層はどのように考えられますか(上位3つを下記の番号から選択してご記入ください)。				
(全体集計結果)					
		順位	回答	点数	
		1位	前期高齢者層(65-74歳)	373	
		2位	後期高齢者層(75歳-)	223	
		3位	若年層	211	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 23(34.9%)			専門度:△小: N= 43(65.2%)		
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	前期高齢者層(65-74歳)	85	1位	前期高齢者層(65-74歳)	153
2位	後期高齢者層(75歳-)	47	2位	若年層	103
3位	若年層	29	3位	後期高齢者層(75歳-)	73
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 23(34.9%)					
専門度:△小: N= 43(65.2%)					
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	前期高齢者層(65-74歳)	92	1位	前期高齢者層(65-74歳)	147
2位	後期高齢者層(75歳-)	52	2位	若年層	112
3位	若年層	35	3位	後期高齢者層(75歳-)	86
(回答者のコメント)					
(結果の分析)					
(63-66共通) 今後、国内航空旅客需要、国際航空旅客輸送需要ともに、前期高齢者層の需要増加が予想される一方、若年層の需要減少が予想される。					

B66	上記とは反対に、今後、国際航空旅客需要(出国者)の減少が予想される年齢層はどのように考えられますか(上位3つを下記の番号から選択してご記入ください)。				
(全体集計結果)					
		順位	回答	点数	
		1位	若年層	279	
		2位	後期高齢者層(75歳-)	192	
		3位	前期高齢者層(65-74歳)	115	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 23(34.9%)			専門度:△小: N= 43(65.2%)		
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	若年層	75	1位	後期高齢者層(75歳-)	110
2位	後期高齢者層(75歳-)	39	2位	若年層	86
3位	前期高齢者層(65-74歳)	28	3位	前期高齢者層(65-74歳)	59
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 23(34.9%)					
専門度:△小: N= 43(65.2%)					
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	若年層	77	1位	後期高齢者層(75歳-)	113
2位	後期高齢者層(75歳-)	39	2位	若年層	91
3位	前期高齢者層(65-74歳)	26	3位	前期高齢者層(65-74歳)	59
(回答者のコメント)					
◎:減少する年齢層はない。					
(結果の分析)					
(63-66共通) 今後、国内航空旅客需要、国際航空旅客輸送需要ともに、前期高齢者層の需要増加が予想される一方、若年層の需要減少が予想される。					

B67	東アジア地域において、現在わが国の一般観光旅客がビザ無しで渡航できない国々(ロシア、北朝鮮、中央アジア、インド等)について、ビザ無し渡航が実現するのはいつ頃と予想されますか。
<p>(全体集計結果)</p> 	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 23(34.9%)      専門度:△小: N= 43(65.2%)</p> 	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 23(34.9%)      専門度:△小: N= 43(65.2%)</p> 	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>○:一部の国とはビザなしとなる可能性が高い。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>現在、我が国からの一般観光旅客のビザ無し渡航が認められていない国々について、2010年頃までは、ビザ無し渡航の認可はほぼ実現しないと予想される。それ以降では部分的にビザ無し渡航が可能となり、2020以降の将来には、ほぼ可能になると予想される。</p>	

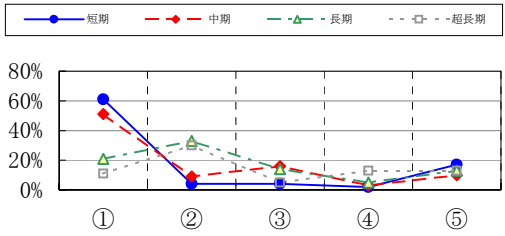
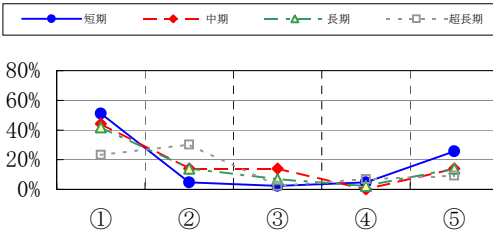
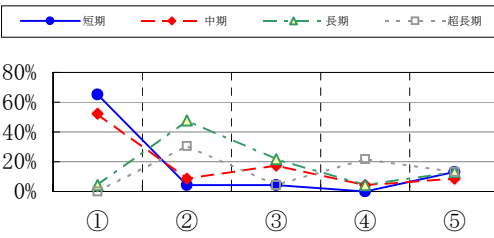
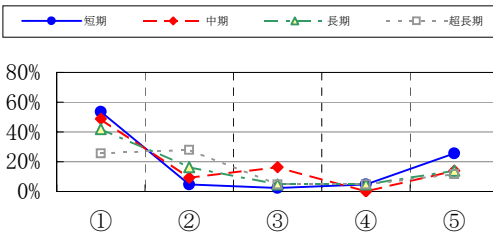
B68	ビジットジャパンキャンペーン(VJC)等の観光誘致政策は、インバウンド旅客の増加に影響する と考えられますか。
(全体集計結果)  <p>Legend: ● 短期 (Short-term), ◆ 中期 (Medium-term), ▲ 長期 (Long-term), □ 超長期 (Very long-term)</p> <p>Y-axis: 0% to 80% (increments of 20%)</p> <p>X-axis: ↑ ↑ (5), ↑ (4), → (3), ↓ (2), ↓ ↓ (1)</p>	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 23 (34.9%)  専門度:△小: N= 43 (65.2%) 	
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 23 (34.9%)  専門度:△小: N= 43 (65.2%) 	
(回答者のコメント) <p>◎: 短期間に中国からの顧客は殺到するだろう。</p> <p>○: キャンペーンは増加に起因する一つの要因であると考えられるが、他国民の所得や通貨の価値の上昇のほうが大きいと考えられる。</p>	
(結果の分析) <p>我が国のVJC等の観光誘致政策により、大きくはないもののインバウンド旅客の増加が期待される。</p>	



邦人系のエアカーゴ専門エアラインの成立可能性																																									
B69	今後、邦人系のエアカーゴ専門エアラインは成立すると思えますか(下記の番号をご記入下さい)。																																								
(全体集計結果)																																									
<table border="1"> <caption>全体集計結果のデータ</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①</td> <td>10%</td> <td>15%</td> <td>20%</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>35%</td> <td>50%</td> <td>45%</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>35%</td> <td>25%</td> <td>15%</td> <td>15%</td> </tr> </tbody> </table>		時期	短期	中期	長期	超長期	①	10%	15%	20%	20%	②	35%	50%	45%	40%	③	35%	25%	15%	15%																				
時期	短期	中期	長期	超長期																																					
①	10%	15%	20%	20%																																					
②	35%	50%	45%	40%																																					
③	35%	25%	15%	15%																																					
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 23(34.9%)	専門度:△小: N= 43(65.2%)																																								
<table border="1"> <caption>第1回 専門度:◎大, ○中: N= 23(34.9%) のデータ</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①</td> <td>5%</td> <td>15%</td> <td>25%</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>40%</td> <td>50%</td> <td>40%</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>35%</td> <td>25%</td> <td>15%</td> <td>15%</td> </tr> </tbody> </table>	時期	短期	中期	長期	超長期	①	5%	15%	25%	25%	②	40%	50%	40%	40%	③	35%	25%	15%	15%	<table border="1"> <caption>第1回 専門度:△小: N= 43(65.2%) のデータ</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①</td> <td>15%</td> <td>20%</td> <td>25%</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>35%</td> <td>50%</td> <td>45%</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>40%</td> <td>25%</td> <td>15%</td> <td>15%</td> </tr> </tbody> </table>	時期	短期	中期	長期	超長期	①	15%	20%	25%	25%	②	35%	50%	45%	45%	③	40%	25%	15%	15%
時期	短期	中期	長期	超長期																																					
①	5%	15%	25%	25%																																					
②	40%	50%	40%	40%																																					
③	35%	25%	15%	15%																																					
時期	短期	中期	長期	超長期																																					
①	15%	20%	25%	25%																																					
②	35%	50%	45%	45%																																					
③	40%	25%	15%	15%																																					
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 23(34.9%)	専門度:△小: N= 43(65.2%)																																								
<table border="1"> <caption>第2回 専門度:◎大, ○中: N= 23(34.9%) のデータ</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①</td> <td>5%</td> <td>15%</td> <td>25%</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>40%</td> <td>50%</td> <td>40%</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>35%</td> <td>25%</td> <td>15%</td> <td>15%</td> </tr> </tbody> </table>	時期	短期	中期	長期	超長期	①	5%	15%	25%	25%	②	40%	50%	40%	40%	③	35%	25%	15%	15%	<table border="1"> <caption>第2回 専門度:△小: N= 43(65.2%) のデータ</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①</td> <td>15%</td> <td>20%</td> <td>25%</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>35%</td> <td>50%</td> <td>45%</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>40%</td> <td>25%</td> <td>15%</td> <td>15%</td> </tr> </tbody> </table>	時期	短期	中期	長期	超長期	①	15%	20%	25%	25%	②	35%	50%	45%	45%	③	40%	25%	15%	15%
時期	短期	中期	長期	超長期																																					
①	5%	15%	25%	25%																																					
②	40%	50%	40%	40%																																					
③	35%	25%	15%	15%																																					
時期	短期	中期	長期	超長期																																					
①	15%	20%	25%	25%																																					
②	35%	50%	45%	45%																																					
③	40%	25%	15%	15%																																					
(回答者のコメント)																																									
(結果の分析) 短期的には、邦人エアカーゴ専門エアラインが成立する可能性は低い。しかし、中長期的には可能性がある。																																									

東アジアのリージョナルキャリア・ローコストキャリアの参入					
B70	アジアのリージョナルキャリア・ローコストキャリアが、今後日本路線へ参入してくると考えられますか。もし参入が予想される路線があれば、ご記入ください。(可能性の高い順に上位4路線まで)				
(全体集計結果)					
	順位	回答	点数		
	1位	上海-関西	54		
	2位	上海-東京	36		
	3位	上海-福岡	26		
	4位	東京-新千歳	21		
	5位	韓国-東京	19		
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 23(34.9%) 専門度:△小: N= 43(65.2%)					
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	上海-関西	8	1位	東京-新千歳	18
2位	アジア-中部 韓国-東京	4	2位	東京-関西	12
	シンガポール 大韓航空	4		3位	上海-東京
	バンコク-関西 中国	4	東京-福岡		11
	関西-スワンナプーム	4	5位	ベトナム-東京	8
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 23(34.9%) 専門度:△小: N= 43(65.2%)					
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	上海-関西	16	1位	上海-東京	23
2位	上海-福岡	7	2位	東京-新千歳	15
3位	上海-東京	5	3位	上海-関西	14
4位	アジア-中部 バンコク-関西	4	4位	東京-福岡	11
5位	スワンナプーム-関西 韓国-東京	4	5位	ベトナム-東京	8
5位	上海-新千歳 中国	4			
(回答者のコメント)					
◎: 具体路線は予想できないが、離着陸能力に余力のある地方空港は参入の可能性はある。					
○: 規制、空港の整備状況、および空港の施策(着陸料など)など他の要素の影響が大きいため不明。					
(結果の分析)					
今後日本路線へのリージョナルキャリア・ローコストキャリア参入が期待される国際線路線としては、上海-関西、上海-東京、上海-福岡、韓国-東京などが挙げられる。					

日本の空港整備・管理制度, 羽田空港の再拡張	
B71	今後、日本の空港整備・管理制度は、どのように改革されると考えられますか(下記の番号を記入)。 ①空港整備特別会計の制度が改革される ②空港管理主体の法人化・民営化が進む ③空港管理主体が再編される ④既存空港管理主体の上下分離が進む ⑤その他に考えられる制度改革 ⑥特に改革は進まない
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 23(34.9%)	専門度:△小: N= 43(65.2%)
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 23(34.9%)	専門度:△小: N= 43(65.2%)
(回答者のコメント)	
○: 時期には自信がないが、民営化、指定管理者制度の導入など、公的部門が直接行う部分が減少すると予想される。	
(結果の分析)	
日本の空港整備・管理制度の改革について、短期的には、空港管理主体の法人化・民営化、空港整備特別会計の制度改革という形で進むことが予想される。一方で、特に改革が進まない可能性も高い。中長期観点からは、空港管理主体の再編が生じる可能性が高いと考えられる。	

<p>B72</p>	<p>羽田空港の再拡張以後も、首都圏の空港容量が増加すると思われますか(下記の番号を記入)。                  ①主に航空管制・空域の効率化により増加する                  ②首都圏第3空港の新設により増加する                  ③静岡・百里空港の活用により増加する                  ④その他の理由により増加する                  ⑤増加しない</p>																														
<p>(全体集計結果)</p>  <table border="1"> <caption>全体集計結果のデータ (推定値)</caption> <thead> <tr> <th>理由</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> <th>超長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①</td> <td>60%</td> <td>50%</td> <td>20%</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>10%</td> <td>10%</td> <td>30%</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>10%</td> <td>10%</td> <td>10%</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>④</td> <td>10%</td> <td>10%</td> <td>10%</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>⑤</td> <td>10%</td> <td>10%</td> <td>10%</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table>		理由	短期	中期	長期	超長期	①	60%	50%	20%	10%	②	10%	10%	30%	20%	③	10%	10%	10%	10%	④	10%	10%	10%	10%	⑤	10%	10%	10%	10%
理由	短期	中期	長期	超長期																											
①	60%	50%	20%	10%																											
②	10%	10%	30%	20%																											
③	10%	10%	10%	10%																											
④	10%	10%	10%	10%																											
⑤	10%	10%	10%	10%																											
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 23 (34.9%)</p> <p>専門度:△小: N= 43 (65.2%)</p> 																															
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 23 (34.9%)</p>  <p>専門度:△小: N= 43 (65.2%)</p> 																															
<p>(回答者のコメント)</p> <p>○:首都圏第3空港の新設を希望する(予想ではなく、希望です)。</p>																															
<p>(結果の分析)</p> <p>羽田空港の再拡張後、2015年頃までは、航空管制・空域の効率化により首都圏の空港容量が増加すると思われる。それ以降については、首都圏第3空港の新設による空港容量増加がありうると考えられる。</p>																															

B73	羽田空港の再拡張による国際定期路線乗り入れ規制緩和により、海外のどの都市からの定期路線が実現すると考えられますか(上位4都市)。				
(全体集計結果)					
		順位	回答	点数	
		1位	上海浦東	306	
		2位	北京	140	
		3位	香港	84	
		4位	大連	33	
		5位	台北	27	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 23(34.9%)			専門度:△小: N= 43(65.2%)		
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	上海浦東	50	1位	上海浦東	106
2位	北京	38	2位	北京	40
3位	香港	18	3位	香港	32
4位	大連	11	4位	シンガポール	14
5位	台北	8		台北	14
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 23(34.9%)			専門度:△小: N= 43(65.2%)		
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	上海浦東	74	1位	上海浦東	113
2位	北京	41	2位	北京	41
3位	香港	21	3位	香港	35
4位	大連	11	4位	台北	15
5位	台北	5	5位	シンガポール	11
(回答者のコメント)					
○: 中国各都市					
(結果の分析)					
再拡張後の羽田空港について、定期国際航空路線の乗り入れが認められる就航地としては、上海、北京、香港、大連、台北の順で可能性が高い。					

B-4. 内陸輸送・インターモーダル輸送関連

①クロスボーダー輸送の進展

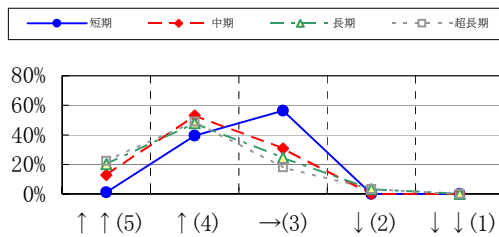
専門度	◎大	○中	△小	合計
	10	9	46	65
	15.4%	13.8%	70.8%	100.0%

このカテゴリでは、回答者全93名中65名(69.9%)の回答が得られた。

クロスボーダー輸送の進展(広域)

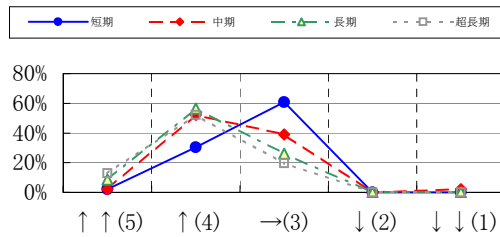
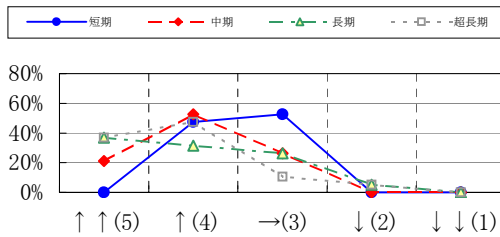
B74 北東アジア地域(韓国、北朝鮮、ロシア、モンゴル、中国東北部)における越境インフラの整備や越境抵抗を軽減する諸施策が実施され、クロスボーダー輸送(貨物・旅客共)における抵抗の減少が加速されると思いますか。

(全体集計結果)



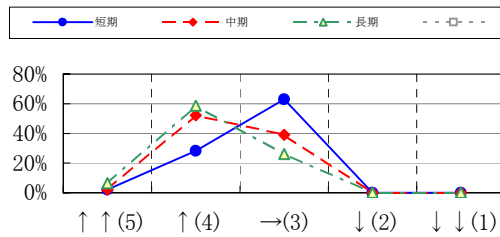
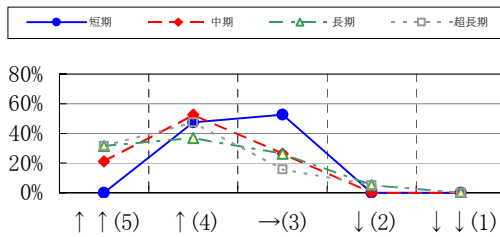
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(29.2%)

専門度:△小: N= 46(70.8%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(29.2%)

専門度:△小: N= 46(70.8%)



(回答者のコメント)

△:北朝鮮の動向によって大きく変わると思う。

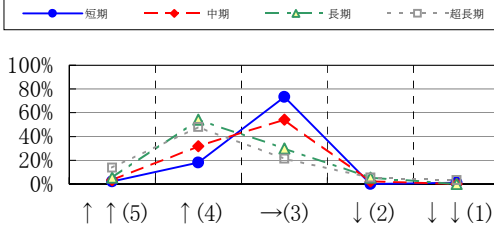
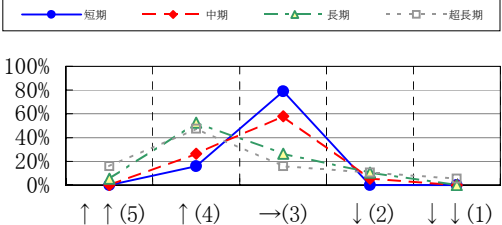
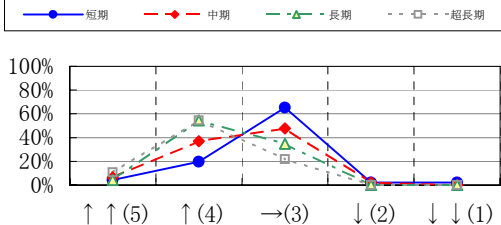
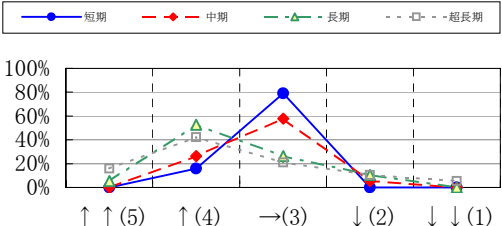
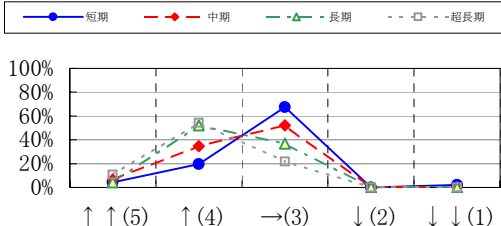
(結果の分析)

(74・77共通) クロスボーダー輸送における抵抗の減少は、東南アジア地域では直近に、北東アジア・中央アジア地域では2015年頃、南アジアでは2020年頃には進展が見られる。また、東南アジア・北東アジアでは最終的に大幅に抵抗が減少することも予想されるが、中央アジア・南アジアではそこまでは進まないものと予想される。

B75	東南アジア地域(中国南部、ベトナム、ラオス、カンボジア、タイ、ミャンマー、マレーシア)における越境インフラの整備や越境抵抗を減減する諸施策が実施され、クロスボーダー輸送(貨物・旅客共)における抵抗の減少が加速されると思いますか。
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(29.2%)      専門度:△小: N= 46(70.8%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(29.2%)      専門度:△小: N= 46(70.8%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p>	
<p>(結果の分析)              (74-77共通) クロスボーダー輸送における抵抗の減少は、東南アジア地域では直近に、北東アジア・中央アジア地域では2015年頃、南アジアでは2020年頃には進展が見られる。また、東南アジア・北東アジアでは最終的に大幅に抵抗が減少することも予想されるが、中央アジア・南アジアではそこまでは進まないものと予想される。</p>	

<p>B76</p>	<p>中央アジア地域(中国西部、ロシア、カザフスタン、ウズベキスタン、トルクメニスタン、キルギス、タジキスタン)における越境インフラの整備や越境抵抗を減減する諸施策が実施され、クロスボーダー輸送(貨物・旅客共)における抵抗の減少が加速されると思いますか。</p>
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(29.2%)</p>	<p>専門度:△小: N= 46(70.8%)</p>
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(29.2%)</p>	<p>専門度:△小: N= 46(70.8%)</p>
<p>(回答者のコメント)</p>	
<p>△:やはり海に遠いところは遅れるのでは・・・。</p>	
<p>(結果の分析)</p>	
<p>(74-77共通) クロスボーダー輸送における抵抗の減少は、東南アジア地域では直近に、北東アジア・中央アジア地域では2015年頃、南アジアでは2020年頃には進展が見られる。また、東南アジア・北東アジアでは最終的に大幅に抵抗が減少することも予想されるが、中央アジア・南アジアではそこまでは進まないものと予想される。</p>	



B77	南アジア地域(中国西南部、ネパール、ブータン、インド、バングラデシュ、パキスタン)における越境インフラの整備や越境抵抗を減減する諸施策が実施され、クロスボーダー輸送(貨物・旅客共)における抵抗の減少が加速されると思いますか。
<p>(全体集計結果)</p> 	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(29.2%)</p>  <p>専門度:△小: N= 46(70.8%)</p> 	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(29.2%)</p>  <p>専門度:△小: N= 46(70.8%)</p> 	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>△:やはり海に遠いところ、宗教や国境問題を抱えているところは遅れるのでは・・・。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>(74-77共通) クロスボーダー輸送における抵抗の減少は、東南アジア地域では直近に、北東アジア・中央アジア地域では2015年頃、南アジアでは2020年頃には進展が見られる。また、東南アジア・北東アジアでは最終的に大幅に抵抗が減少することも予想されるが、中央アジア・南アジアではそこまでは進まないものと予想される。</p>	

B78	クロスボーダー輸送の進展を図るにあたり、最も鍵となる要因をお答えください。					
(全体集計結果)						
	順位	回答	点数			
	1位	越境手続きに要する時間・費用の短縮(ワンストップサービスの実施、ITによる効率化)	248			
	2位	交通インフラや出入国に関する施設の整備	184			
	3位	貨物積替に要する費用・時間軽減(トラックの相互乗り入れ協定の締結、鉄道軌道幅の改善等)	169			
	4位	税関職員派遣に関する対策(事前通関、税関職員の恒常的な配置、モラルの向上等)	119			
	5位	需要の喚起・拡大、インターモーダル輸送の推進施策等	84			
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(29.2%) 専門度:△小: N= 46(70.8%)						
	順位	回答	点数	順位	回答	点数
	1位	越境手続きに要する時間・費用の短縮(ワンストップサービスの実施、ITによる効率化)	55	1位	越境手続きに要する時間・費用の短縮(ワンストップサービスの実施、ITによる効率化)	111
	2位	貨物積替に要する費用・時間軽減(トラックの相互乗り入れ協定の締結、鉄道軌道幅の改善等)	41	2位	交通インフラや出入国に関する施設の整備	96
	3位	交通インフラや出入国に関する施設の整備	37	3位	貨物積替に要する費用・時間軽減(トラックの相互乗り入れ協定の締結、鉄道軌道幅の改善等)	70
	4位	税関職員派遣に関する対策(事前通関、税関職員の恒常的な配置、モラルの向上等)	29	4位	税関職員派遣に関する対策(事前通関、税関職員の恒常的な配置、モラルの向上等)	52
	5位	需要の喚起・拡大、インターモーダル輸送の推進施策等	15	5位	需要の喚起・拡大、インターモーダル輸送の推進施策等	41
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(29.2%) 専門度:△小: N= 46(70.8%)						
	順位	回答	点数	順位	回答	点数
	1位	越境手続きに要する時間・費用の短縮(ワンストップサービスの実施、ITによる効率化)	55	1位	越境手続きに要する時間・費用の短縮(ワンストップサービスの実施、ITによる効率化)	105
	2位	貨物積替に要する費用・時間軽減(トラックの相互乗り入れ協定の締結、鉄道軌道幅の改善等)	40	2位	交通インフラや出入国に関する施設の整備	88
	3位	交通インフラや出入国に関する施設の整備	38	3位	貨物積替に要する費用・時間軽減(トラックの相互乗り入れ協定の締結、鉄道軌道幅の改善等)	69
	4位	税関職員派遣に関する対策(事前通関、税関職員の恒常的な配置、モラルの向上等)	28	4位	税関職員派遣に関する対策(事前通関、税関職員の恒常的な配置、モラルの向上等)	52
	5位	需要の喚起・拡大、インターモーダル輸送の推進施策等	16	5位	需要の喚起・拡大、インターモーダル輸送の推進施策等	41
(回答者のコメント)						
◎:1,2は比較的短期的に解消されていると予想し、2020年時点では4,6のような話のほうが重要となっていると予想する。						
○:国境を接している国の間での通関業務に関する共通協定の策定。						
△:全ては需要。こうした方が得だから儲かるからが全てに優先。そして、国同士が仲良くすることも大切。貨物さえあれば、大概の障害は乗り切れるのです。						
(結果の分析)						
クロスボーダー輸送の進展にあたり、最も鍵となるのは、越境手続きに要する時間・費用の短縮、次いで交通インフラや出入国に関する施設の整備、貨物積み替えに要する費用・時間の軽減などが挙げられる。						

クロスボーダー輸送の進展(個別レポート)	
B79	韓国と北朝鮮を結ぶ鉄道は2路線あります(一つはソウルから平壤を経由する西部の京義線、もう一つは朝鮮半島の東海岸沿いをロシア方向に向かう東海線)。この南北を結ぶ鉄道は、一部では定期便が運行を開始していますが、完全に運行を開始する時期はいつ頃になると考えられますか。
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(29.2%)	専門度:△小: N= 46(70.8%)
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(29.2%)	専門度:△小: N= 46(70.8%)
(回答者のコメント)	
(結果の分析)	
(79・80共通) 韓国・北朝鮮間の国際鉄道、および中国・ASEAN縦断鉄道の実現は、いずれも2020年頃までに一部実現し、完全に実現するのはそれ以降になると予想される。	

<p>B80</p>	<p>中国・ASEAN縦断鉄道は、シンガポールからタイ・ベトナムなどを経て中国南部の昆明までを結ぶ約5,500kmの鉄道網として計画されています。この横断鉄道整備の実現時期はいつ頃になると考えられますか(各時期における実現可能性をご回答ください)。</p>
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(29.2%)      専門度:△小: N= 46(70.8%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(29.2%)      専門度:△小: N= 46(70.8%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>(79・80共通) 韓国・北朝鮮間の国際鉄道、および中国・ASEAN縦断鉄道の実現は、いずれも2020年頃までに一部実現し、完全に実現するのはそれ以降になるだろうと予想される。</p>	

B81	北東アジア地域とヨーロッパを結ぶ大陸横断輸送については、ロシア国内を通過するシベリアランドブリッジ、中国・中央アジア・ロシアを通過するチャイナランドブリッジなど合計6ルートが提案されていますが、最も重要(需要が大きい)と考えられるルートから順にお答えください。					
(全体集計結果)						
		順位	回答	点数		
		1位	シベリア・ランドブリッジ	229		
		2位	チャイナ・ランドブリッジ	168		
		3位	モンゴル・天津貿易回廊	128		
		4位	図們江貿易回廊	93		
		5位	綏芬河貿易回廊	72		
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(29.2%) 専門度:△小: N= 46(70.8%)						
順位	回答	点数	順位	回答	点数	
1位	シベリア・ランドブリッジ	55	1位	シベリア・ランドブリッジ	84	
2位	チャイナ・ランドブリッジ	38	2位	チャイナ・ランドブリッジ	71	
3位	モンゴル・天津貿易回廊	22	3位	モンゴル・天津貿易回廊	64	
4位	図們江貿易回廊	19	4位	図們江貿易回廊	50	
5位	綏芬河貿易回廊	15	5位	タイジェット・ワニノ貿易回廊	34	
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(29.2%) 専門度:△小: N= 46(70.8%)						
順位	回答	点数	順位	回答	点数	
1位	シベリア・ランドブリッジ	55	1位	シベリア・ランドブリッジ	85	
2位	チャイナ・ランドブリッジ	38	2位	チャイナ・ランドブリッジ	70	
3位	モンゴル・天津貿易回廊	22	3位	モンゴル・天津貿易回廊	66	
4位	図們江貿易回廊	19	4位	図們江貿易回廊	48	
5位	綏芬河貿易回廊	15	5位	綏芬河貿易回廊	31	
(回答者のコメント)						
△:誰(どの国)にとって重要か、が問われるべき。 △:やはり1国で済むルートではないでしょうか。						
(結果の分析)						
北東アジアと欧州を連結する大陸横断輸送における需要は、シベリアランドブリッジ、チャイナランドブリッジ、モンゴル・天津貿易回廊の順に大きいと思われる。						

B82	大メコン圏(GMS)では、東西回廊、南北経済回廊、南部経済回廊と呼ばれる経済回廊の整備が進められています。今後、この地域において、上記の経済回廊を含む陸上輸送網を利用した貿易で、最も経済的効果が高いと考えられる路線から順番にお答えください。				
(全体集計結果)					
		順位	回答	点数	
		1位	南北経済回廊	230	
		2位	東西回廊	222	
		3位	南部経済回廊	199	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(29.2%) 専門度:△小: N= 46(70.8%)					
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	南北経済回廊	44	1位	東西回廊	120
	南部経済回廊、	44	2位	南北経済回廊	95
3位	東西回廊	34	3位	南部経済回廊、	75
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 19(29.2%) 専門度:△小: N= 46(70.8%)					
順位	回答	点数	順位	回答	点数
1位	南北経済回廊	50	1位	東西回廊	115
2位	南部経済回廊、	48	2位	南北経済回廊	97
3位	東西回廊	42	3位	南部経済回廊、	71
(回答者のコメント)					
△:貿易の主導権をとるのが、中国としたら②、地域内としたら③、外部資本としたら①。					
(結果の分析)					
GMSにおいては、南北経済回廊、東西回廊、南部経済回廊いずれも重要であり、重要性の差異はあまり無い。					

②内陸交通インフラへの投資				
専門度	◎大	○中	△小	合計
	11 16.7%	7 10.6%	48 72.7%	66 100.0%

このカテゴリでは、回答者全93名中66名(71.0%)の回答が得られた。

**大陸横断インフラ**

**B83** UNESCAPによって発表されたAsian Highwayに示された道路網の整備が、今後全般的に加速すると思いますか。

(全体集計結果)

(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(27.3%)      専門度:△小: N= 48(72.7%)

(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(27.3%)      専門度:△小: N= 48(72.7%)

(回答者のコメント)

(結果の分析)

(83-85共通) Asian Highway、ASEAN HighwayおよびASEAN Railwayについては、5年後くらいにはかなり整備が加速される。一方、Asian Railwayの整備が加速されるのは10年後くらいからと思われる。

B84	UNESCAPによって発表されたAsian Railwayに示された鉄道網の整備が、今後全般的に加速すると思いますか。
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(27.3%)</p> <p>専門度:△小: N= 48(72.7%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(27.3%)</p> <p>専門度:△小: N= 48(72.7%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>(83-85共通) Asian Highway、ASEAN HighwayおよびASEAN Railwayについては、5年後くらいにはかなり整備が加速される。一方、Asian Railwayの整備が加速されるのは10年後くらいからと思われる。</p>	

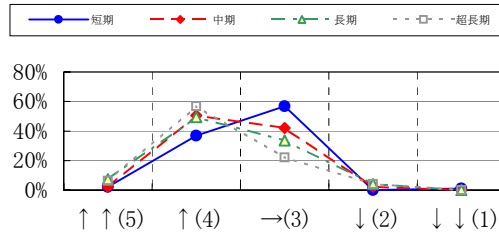


B85	ASEAN HighwayおよびASEAN Railwayの整備は、今後全般的に加速すると思いますか。	
(全体集計結果)		
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(27.3%)	専門度:△小: N= 48(72.7%)	
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(27.3%)	専門度:△小: N= 48(72.7%)	
(回答者のコメント)		
<p>(結果の分析)                  (83-85共通) Asian Highway、ASEAN HighwayおよびASEAN Railwayについては、5年後くらいにはかなり整備が加速される。一方、Asian Railwayの整備が加速されるのは10年後くらいからと思われる。</p>		

各国における交通インフラ(道路・鉄道・河川舟運)整備と需要

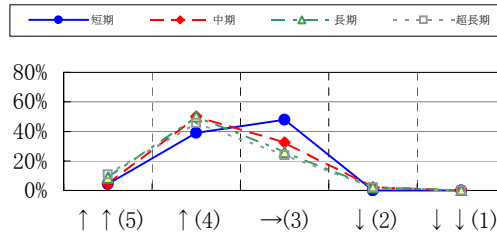
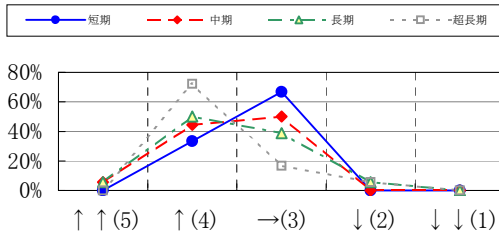
B86 中国では、高速道路や高速鉄道へ積極的な投資が継続される一方、既存鉄道路線においてはインフラが貧弱なうえ軍需や資源(原油・石炭等)の輸送が優先され、コンテナ貨物等の定期貨物輸送ニーズへの安定的な供給が課題となっています。今後、鉄道整備等に伴い、定期貨物輸送(コンテナ貨物輸送)における鉄道のシェアは増加すると思いますか。

(全体集計結果)



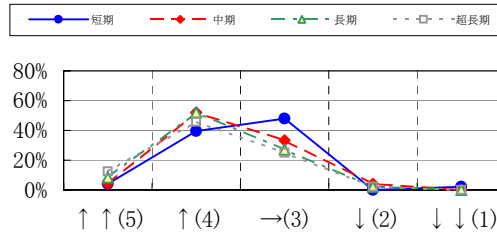
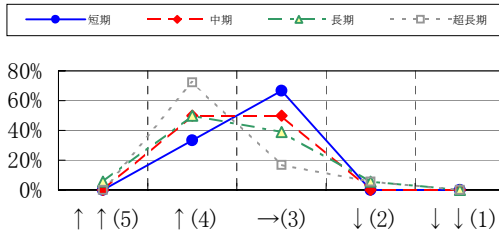
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(27.3%)

専門度:△小: N= 48(72.7%)



(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(27.3%)

専門度:△小: N= 48(72.7%)



(回答者のコメント)

- △:現時点では運営上のトラブルが大きいらしい。
- △:やはりトラック中心 鉄道は補完では・・・。
- △:高速道路網の整備もあり、鉄道貨物量は伸びるが、シェアは変化しない。
- △:外国資本の参加次第。

(結果の分析)

(86-89共通) 中国の貨物輸送における鉄道や水運のシェアは、短期的には変化はないが、その後はシェアはある程度上昇する(その後の長期的トレンドで言えば、鉄道は若干の増加傾向、水運は若干の減少傾向)。インドの貨物輸送における鉄道シェアも同様。むしろASEAN諸国における鉄道貨物輸送のシェアの増加は2020年頃にならないと実現しない。

B87	中国では、三峡ダム等のダム建設や水路浚渫、あるいは内陸地域におけるコンテナターミナル等への投資などにより、長江等の長大河川を利用した内航水運のさらなる活用が政策課題としてあげられています。今後、貨物輸送における河川水運のシェアは増加すると思いますか。(海洋上の沿岸輸送は除きます)
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(27.3%)      専門度:△小: N= 48(72.7%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(27.3%)      専門度:△小: N= 48(72.7%)</p>	
<p>(回答者のコメント)          △:急速に増えているが長期的に限界がある。</p>	
<p>(結果の分析)          (86-89共通) 中国の貨物輸送における鉄道や水運のシェアは、短期的には変化はないが、その後はシェアはある程度上昇する(その後の長期的トレンドで言えば、鉄道は若干の増加傾向、水運は若干の減少傾向)。インドの貨物輸送における鉄道シェアも同様。むしろASEAN諸国における鉄道貨物輸送のシェアの増加は2020年頃にならないと実現しない。</p>	

<p>B88</p>	<p>ASEAN地域では、これまで鉄道を利用した貨物輸送はほとんど行われていませんでしたが、上記Asian Railway、ASEAN Railwayなどの整備進展等により、ASEAN諸国(主にインドシナ半島を想定)における鉄道のシェアは増加すると思いますか。</p>
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(27.3%)</p> <p>専門度:△小: N= 48(72.7%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(27.3%)</p> <p>専門度:△小: N= 48(72.7%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>◎:タイのSRTの整備次第。(現時点ではSRTの整備の遅れがネックになっている)</p> <p>△:ASEANのSCMの主役はトラックでしょう。</p> <p>△:ASEANと中国の陸路貿易の活発化が予想される。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>(86-89共通) 中国の貨物輸送における鉄道や水運のシェアは、短期的には変化はないが、その後はシェアはある程度上昇する(その後の長期的トレンドで言えば、鉄道は若干の増加傾向、水運は若干の減少傾向)。インドの貨物輸送における鉄道シェアも同様。むしろASEAN諸国における鉄道貨物輸送のシェアの増加は2020年頃にならないと実現しない。</p>	

B89	インド高速貨物鉄道整備は合計で6路線計画されています。これらの整備等により、インドの貨物輸送における鉄道のシェアは増加すると思いますか。
<p>(全体集計結果)</p>	
<p>(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(27.3%)</p> <p>専門度:△小: N= 48(72.7%)</p>	
<p>(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(27.3%)</p> <p>専門度:△小: N= 48(72.7%)</p>	
<p>(回答者のコメント)</p> <p>△: 徐々にトラックにシフトするでしょう。</p>	
<p>(結果の分析)</p> <p>(86-89共通) 中国の貨物輸送における鉄道や水運のシェアは、短期的には変化はないが、その後はシェアはある程度上昇する(その後の長期的トレンドで言えば、鉄道は若干の増加傾向、水運は若干の減少傾向)。インドの貨物輸送における鉄道シェアも同様。むしろASEAN諸国における鉄道貨物輸送のシェアの増加は2020年頃にならないと実現しない。</p>	

内陸拠点の整備	
B90	<p>東アジア地域において、インランドデポ等の内陸拠点の整備が進むと思いますか。また、整備が進むと思われる場合、どのような効果が最も期待されますか。</p> <p>①整備が進まない                  ②道路・鉄道・河川舟運相互の結節(インターモーダル輸送の進展)                  ③積み合わせや通関手続き代行による港湾・空港におけるリードタイムの短縮                  ④空コンテナの融通等による輸送コストや交通量の削減                  ⑤その他の効果</p>
(全体集計結果)	
(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(27.3%)	専門度:△小: N= 48(72.7%)
(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 18(27.3%)	専門度:△小: N= 48(72.7%)
(回答者のコメント)	
<p>△:しばらくは環境問題等を踏まえ空コンテナの輸送効率化を目的とした内陸拠点整備が進む。将来的には、東アジア地域の様々なインフラ整備や内陸貨物の需要増加することで各輸送モードの結節点としての整備が進む。</p> <p>△:各国税関の連携。</p> <p>△:中国・インド・ASEANのなかで 島国日本は早急に資本参加すべきである。</p>	
(結果の分析)	
<p>内陸拠点の整備は短期的には進まない可能性もあるが、少なくとも2015年頃までには整備が進み、特にインターモーダル輸送の進展に資することが多いと考えられる。、中長期的には、港湾・空港におけるリードタイム短縮や、空コンテナの融通による輸送コストや交通量の削減にも資する。</p>	

B-5. 共通交通政策

①東アジアにおける共通交通政策				
専門度	※全回答者対象項目	回答者数	93	

シームレスアジアの実現	
B91	日本をはじめとするアジア各国の持続的発展や連続的な国際交通ネットワークの形成など、シームレスアジアの実現のために、早急に対応すべき問題・課題にはどのようなものがあると考えられますか。(上位4つまで)
(第1回)	
順位	回答
1位	②アジア交通ネットワークを構成する道路・鉄道・港湾・空港等のハード・イ
2位	④交通インフラの円滑な運営のためのソフトウェア(ソフト・インフラストラク
3位	⑤税関・入国管理・検疫等の越境上の行政手続、保険制度等の相違に
4位	③インフラ整備・改良の遅れに伴う国内交通網および越境交通基盤の不
5位	①交通・運輸セクターにおける競争原理導入の遅れ
点数	196
183	
176	
160	
81	
(第2回)	
順位	回答
1位	②アジア交通ネットワークを構成する道路・鉄道・港湾・空港等のハード・イ
2位	⑤税関・入国管理・検疫等の越境上の行政手続、保険制度等の相違に
3位	④交通インフラの円滑な運営のためのソフトウェア(ソフト・インフラストラク
4位	③インフラ整備・改良の遅れに伴う国内交通網および越境交通基盤の不
5位	①交通・運輸セクターにおける競争原理導入の遅れ
点数	203
196	
191	
166	
74	
(回答者のコメント)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・とにかく輸出貨物・輸入貨物の量を増やすこと。これさえ出来れば大概の課題は片付きます。</li> <li>・「一方通行」のやめ、共通意識による国際共通整備制度の構築が大切。</li> <li>・日本をはじめとするアジア各国とシームレスアジア実現のための共通運輸政策の枠組み策定。</li> <li>・インフラはそれぞれの国の経済現状に合ったものであり、外資にとって不都合だけで無闇に国際会議で相手の良し悪しを評価すべきではない。</li> <li>・日本にとっての「シームレスアジア」の意義がつかめないままで、シームレスアジアの実現に協力するのは疑問である。インドや中国が主導権をとったシームレスアジアのなかで、日本がどう生きるべきかという議論なのだろうか？当面日本は、周辺各国との2国間協議のなかで、経済的主導権を維持・拡大すべきだろう。</li> <li>・アジア交通共通政策を先導・計画・調整・執行管理・運営・監視する恒久的な組織が不在(ADB・ESCAPだけでは資源不足)</li> </ul>	
(結果の分析)	
<p>シームレスアジアの実現のために早急に対応すべき問題・課題としては、アジア交通ネットワークを構成する道路・鉄道・港湾・空港等のハード・インフラストラクチャー整備の遅れ、交通インフラの円滑な運営のためのソフトウェア(ソフト・インフラストラクチャー)として重要な自動車・列車・船舶・航空機等の構造・安全・環境規格の相違に起因する越境交通障害(クロスボーダー・バリア)、税関・入国管理・検疫等の越境上の行政手続、保険制度等の相違に起因する越境交通障害(クロスボーダー・バリア)、の順である。</p>	

B92	東アジア地域における運輸政策の連携・共通政策の策定に向けて、今後どのような取り組みが必要であると考えられますか。重要と思われるものから順にお答えください。	
(第1回)		
順位	回答	点数
1位	②交通流動やインフラストック等のデータ等	224
2位	①研究交流・協働の強化・発展	194
3位	③東アジアが共有すべき社会経済シナリオ等	145
4位	④交通需要や流動の予測	105
5位	⑤顧客(旅客・荷主)の視点からのアウトカム指標体系等	96
(第2回)		
順位	回答	点数
1位	②交通流動やインフラストック等のデータ等	243
2位	①研究交流・協働の強化・発展	205
3位	③東アジアが共有すべき社会経済シナリオ等	146
4位	④交通需要や流動の予測	113
5位	⑤顧客(旅客・荷主)の視点からのアウトカム指標体系等	91
(回答者のコメント)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係各国がその気になる情報の提示。</li> <li>・共通政策の議論であるので、行政担当者(政策立案者)の会合がまず第一義。そうした会合の議論に資するため、また、その成果を推進するために、わかりやすいところから共同の研究を行い、資料提供するものが効果的と思う。</li> <li>・日本と大陸は日本海が分断。韓国と中国の間は国情不安定な北朝鮮が分断。当面、中国・韓国・日本の3国間の政策となるが、世界に対し東アジア共同体となることの利点を明確にする必要がある。各国には各国の事情があり、日本の都合のみで共通政策を構築してはならない。最優先事項は③。これなくしては、以降の政策は無力である。各国の事情の差異を無視すると、EUのTEN-Tのように構想が進展しなくなる。</li> <li>・地域機関(ADB/ESCAP/ASEAN)などとEASTが明確な目的を設定して共同で研究開発に当たるべき時期である。</li> </ul>		
(結果の分析)		
<p>東アジア地域における運輸政策の連携・共通政策の策定に向けて今後必要な取り組みとしては、東アジアの域内外との交通流動やインフラストック等のデータに関する仕様の共通化や共同データベース等の整備・公表、東アジアの大学・研究機関・実務グループの研究交流・協働の強化・発展、東アジアが共有すべき社会経済シナリオおよびフレームの設定、の順である。</p>		



②EUの共通交通政策				
専門度	◎大	○中	△小	合計
	13	9	37	59
	22.0%	15.3%	62.7%	100.0%

このカテゴリでは、回答者全93名中59名(63.4%)の回答が得られた。

B93 ヨーロッパにおける共通運輸政策(TEN-T)で合意されている各プロジェクトの進捗を予想してください。(ほぼすべてのプロジェクトが完成する場合○、半数程度のプロジェクトが完成する場合△)

(全体集計結果)

時期	○ (全)	△ (半)	× (無)
短期	0%	40%	60%
中期	0%	70%	30%
長期	20%	60%	20%
超長期	60%	30%	10%

(第1回) 専門度:◎大, ○中: N= 22(37.3%) 専門度:△小: N= 37(62.7%)

(第2回) 専門度:◎大, ○中: N= 22(37.3%) 専門度:△小: N= 37(62.7%)

(回答者のコメント)

◎: 予算的な制約により緩やかに実現する。  
 ○: 時間がかかると見るべきでしょう。  
 △: 各国の事情の差異がプロジェクトの進捗を阻害。

(結果の分析)

EUのTEN-Tプロジェクトは、2015年頃には半数程度のプロジェクトが実現するが、ほぼすべてのプロジェクトが実現するのは2020年以降と予想される。

---

国土技術政策総合研究所資料  
TECHNICAL NOTE of NILIM  
No. 479                      September 2008

編集・発行    ©国土技術政策総合研究所

---

本資料の転載・複写のお問い合わせは

〔 〒239-0826 神奈川県横須賀市長瀬3-1-1  
管理調整部企画調整課      電話：046-844-5019 〕