

7. 情報発信

7. 情報発信

7.1 フォーラムの概要

○テーマ：「国際物流フォーラム 関西一丸！ ～アジアとともに更なる飛躍を～」

○概要

「国際物流戦略チーム」では、国際物流の効率化を通じた関西経済の活性化を目指し取り組みを進めるとともに、新たな施策の検討・立案を進めている。

今般、国際物流戦略チームにおける検討成果について、広く一般に報告するとともに、国土形成計画などの新たな動きも踏まえながら、専門家の方々に議論をいただき、更なる国際競争力強化について考えることを目的として開催。

○主催：国際物流戦略チーム

○日時・場所

平成 19 年 3 月 2 日（金） 14：30～17：00

ハイアット・リージェンシー・オーサカ リージェンシーボールルーム（大阪市住之江区南港北）

○参加者 約 260 名（プレス 10 社）

○構成

- ・基調講演 「国土形成計画と国際物流」
小野 憲司 国土交通省国土計画局 計画官
- ・報告 1 「国際物流戦略チームの取り組みについて」
国際物流戦略チーム事務局（片桐 正彦 近畿地方整備局副局長）
- ・報告 2 「海外港湾空港の戦略調査～上海・香港・深圳～」
林 克彦 流通科学大学商学部 教授
- ・報告 3 「環日本海交流における舞鶴港の可能性」
三橋 郁雄（財）環日本海経済研究所 特別研究員
- ・報告 4 「地域資源を活かした日高港の活性化に向けて～紀州材・大連・日高港」
吉田 擴 御坊商工会議所 会頭
- ・総合討論 テーマ「広域連携を通じた国際競争力強化」
総合司会： 黒田 勝彦 神戸市立工業高等専門学校長
（黒田先生欠席のため代理：片桐 正彦 近畿地方整備局副局長）

○主な内容

<総合討論>

- ・関空の完全 24 時間化を活かした航空貨物の推進、国際物流拠点の構築、2 期島内の用地を活用した総合物流拠点の構築、アジアゲートウェイとしての航空規制緩和とコスト削減を行い、関空の利用促進をすべき。
- ・高度な物流施設の整備など、港湾ロジスティクスハブを実現する産業競争力強化ゾーンの設置を提案する。
- ・港湾管理者の統合を前提とせずに、大阪湾があたかも一つの港として機能するような、ポートオーソリティーという旗を掲げて取り組んでいくべき。
- ・港の競争力強化に向けては、その港の優位性を引き出すべき。特に舞鶴港においては、モノとヒ

トの流れ両面から国際フェリーの就航に向けて取り組むべき。

- ・国際物流に関する研究機関を関西に設置し、関西における国際物流の司令塔の役割を果たすべき。
- ・大阪湾諸港の港湾管理者が連携して、共同ポートセールスを実施すべき。
- ・関西に国際物流に関する研究機関があるべきであるが、単なるシンクタンクではなく、実行もする Think & Do タンクの実現を目指すべき。
- ・大阪港において、コンテナヤードが足りていない。夢洲に大規模な物流ゾーンの整備を望む。

<会場全体風景>



約260人が参加



<主催者あいさつ>



布村 近畿地整局長による
主催者あいさつ

<基調講演>



小野 国土計画局計画官による
基調講演

<報告1>



片桐 近畿地整副局長による
報告

<報告2>



林先生による報告

<報告3>



三橋 特別研究員による報告

<報告4>



吉田 会頭による報告



会場からの質疑の様子

<総合討論>



上村先生からの発言



本田先生からの発言

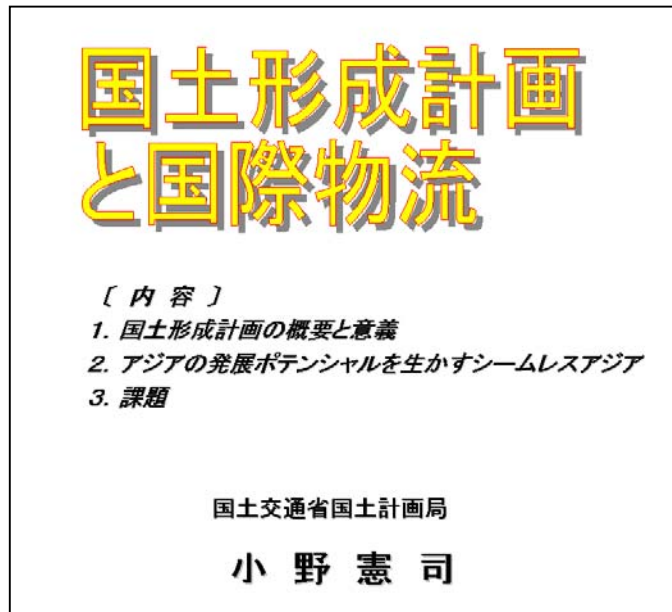


辻本先生からの発言

7.2 基調講演及び報告

7.2.1 基調講演「国土形成計画と国際物流」

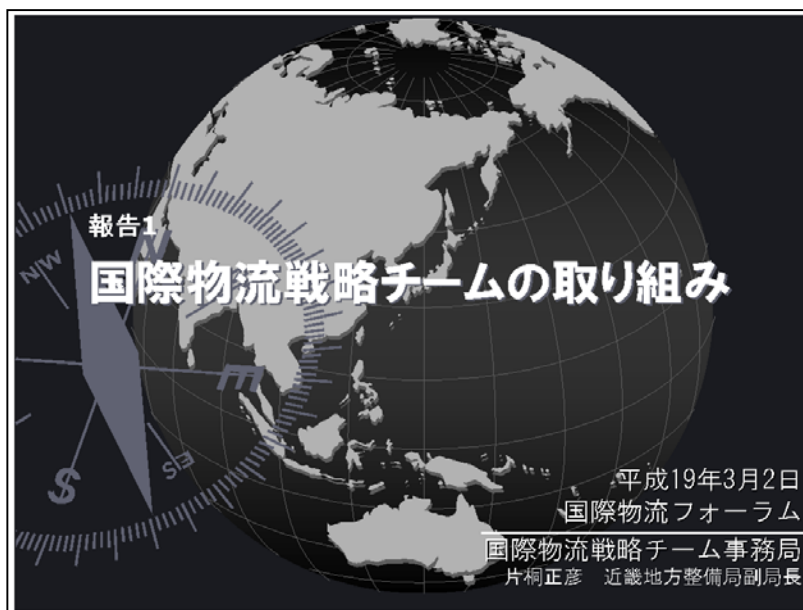
【小野 国土交通省国土計画局 計画官】



- 国土形成計画について
 - 全国総合開発計画(全総)に変わる新たな「国土形成計画」の策定
 - 全国計画の策定後(平成19年中頃)、広域地方計画の策定(全国計画の1年後)
 - 社会情勢の変化の反映(人口減少、東アジアの経済発展)
 - 各広域地域の自立的発展
 - 1990年：日本から東アジアへの一方向的な物流(約1兆円)
 - ↓
 - 2003年：日本と東アジア地域のネットワークの形成(双方向の物流)(約5.7兆円)
- シームレスアジアの実現
 - 日帰りビジネス圏として、上海、ソウル、大阪の1000km圏は重なる
 - 中国・韓国のコンテナ貨物が増加する中で、日本海側は韓国フィーダーが多い。
- 課題
 - 汎アジア的視野
 - ゲートウェイ機能の総合性、重層性
 - 日本海側窓口の活用
 - 釜山、仁川空港との競争と連携
 - 近畿の国土学
 - ⇒ { 近畿に投資し、住んでもらうためのビジョン
 - 近畿は日本のために何ができるか?
 - アンチ巨人からの脱却

7.2.2 報告1「国際物流戦略チームの取り組み」

【片桐 近畿地方整備局副局長】



- ・ 国際物流戦略チームの設立の背景
- ・ 国際物流戦略チームの活動方針と体制
- ・ 国際物流戦略チームの活動経緯
- ・ 国際物流戦略チームの政策提言
- ・ 広域連携を通じた国際競争力の強化に向けた取り組み体制
- ・ 課題検討ワーキンググループによる検討
- ・ 国際物流戦略チーム 新たな提言に向けて
 - 港と港の連携（大阪湾諸港の包括的な連携の更なる深化と港の競争力強化）
⇒企業のBCP支援、内航フィーダー輸送による中四国地方との連携
 - 港と道路の連携（国際物流基幹ネットワークの形成）
⇒道路交通におけるボトルネックの解消
 - 海港と空港の連携（関西国際空港を活用した航空物流機能強化）
⇒24時間空港を活用した国際航空物流の推進、アジアゲートウェイとして最大限活用するための規制緩和と政策的支援

7.2.3 報告2「海外港湾空港の戦略調査」

【林 流通科学大学商学部 教授】


海外港湾空港の戦略調査

上海、香港、深圳

2007年2月9日～11日

国際物流戦略チーム
課題検討ワーキンググループ
流通科学大学 林克彦

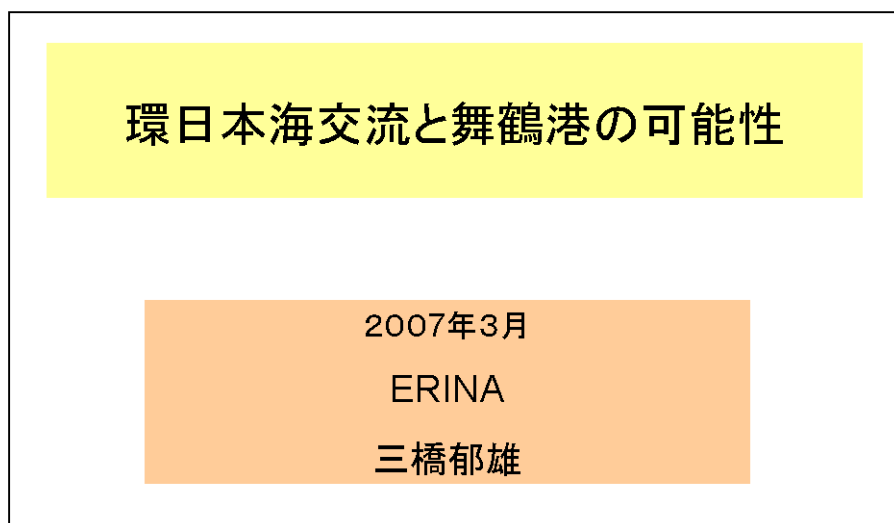
国際物流フォーラム
2007年3月2日



- ・ 調査事例から学び取るべき点(結論)
 - 迅速な決定、実行
 - 広域的な港湾管理（上海港の場合）
 - 港湾背後地にロジスティクス施設(制度も含め)整備
 - ⇒物流園区
 - 民間企業の活力を利用したターミナル整備
 - ターミナルオペレータによる効率的オペレーション
- ※中国での経済・物流の発展段階であることを踏まえ、日本の状況に適する内容を導入すべきである。
- ・ 海外調査の報告（写真を含めて）

7.2.4 報告3「環日本海交流と舞鶴港の可能性」

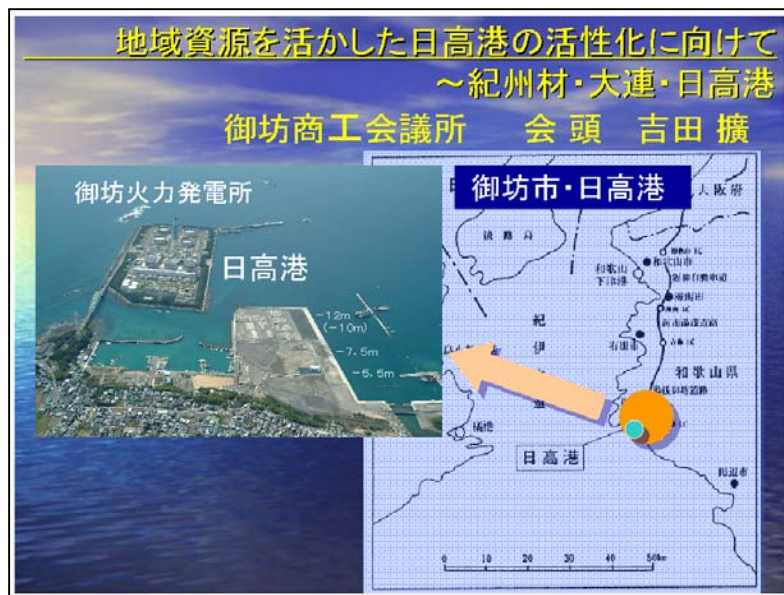
【三橋 (財)環日本海経済研究所 特別研究員】



- ・ 好調な北東アジア経済
北東アジア各国(北朝鮮を除く)の経済は好調であるが、我が国との交流はまだまだ活発でない。
- ・ 国際貿易の拡大には、インフラ整備が必要である。
- ・ 北東アジアにおける主要な貨物の流れ
 - ① 中国東北地域の国際物流は大連回廊(ハルビン→大連)を利用、日本海に殆ど出てこない。
 - ② 欧州との連結(シベリア横断鉄道の利用)
 - ③ 北東アジアのハブ港は釜山港
 - ④ 陸上国境(ロシア、モンゴル、中国)の貨物は急増状態
 - ⑤ 日本海側港湾のコンテナ物流は増加基調
- ・ 環日本海交流の今後の発展方向
日本海トライアングル航路の取り組み
- ・ 舞鶴港の可能性
大連、釜山⇄舞鶴では、地理的(距離)に大阪との競争になる。
舞鶴、韓国、ロシアでの環日本海交流の可能性。

7.2.5 報告4「地域資源を活かした日高港の活性化に向けて」

【吉田 御坊商工会議所 会頭】



- ・ 日高港の概要
 - 平成16年に公共バース-12m（暫定供用-10m）の供用が開始された。
 - ・ 地域活性化に向けた紀州材の輸出可能性
 - 紀州材原木の大連への輸出可能性
 - 大連が世界の家具、木製品の加工基地となっている。
 - ・ 地域資源を活かした日高港活性化に向けて
 - 中国を加工基地とする原木等の輸出拡大
 - 中国国内市場の開拓
- ⇒ {
- 市場：「木の文化」PRの推進と市場拡大
 - 物流：シームレスな物流、システム・基盤づくり
 - 人・情報：幅広い交流・交易促進のための体制づくり

7.3 議事概要

第2部 総合討論

テーマ「広域連携を通じた国際競争力強化」

【畑中 関西国際空港(株)】

- ・ 戦略チームにおいて、関空の深夜便モデル事業を行ったが、当初は懐疑的な意見（深夜便に対するニーズの有無、深夜路線の確保、深夜の人件費、深夜の通関体制等）があり、実験は難しかったが、関係行政機関、フォワーダー、荷主等の協力の結果、実験当初は3便だったものが、その後、期間を延長し6便に増加した。深夜便を使ってみて、その便利さが認識できた結果である。
- ・ コンテナ量は中国の沿岸域が多く、航空貨物も香港が1位である。
- ・ アジアゲートウェイに向けたカギは、中国の物流をいかに取り込むかが課題である。
- ・ 関空の中国航路数は日本一であり、日本のアジアゲートウェイとして、勝ち抜く鍵は関空の利用にかかっている。
- ・ 近畿は日本のために何ができるかを考えると関空を利用すること。
- ・ 関空を関西一丸となって、いかに利用していくか。
- ・ 成田、羽田は2010年に拡張する。一方、諸外国とはすでに差が付いている。2010年まで待てない。2期滑走路が供用する関空の利用が重要である。
- ・ 提言につながることだが、関空の完全24時間化を活かした航空貨物を推進、国際物流拠点の構築、2期島内の用地を利用した総合物流拠点、アジアゲートウェイとしての規制緩和さらにアジア諸国に勝つためのコスト削減をし、利用促進を。
- ・ 関西一丸となって、ご支援、ご協力を。

【上村 ロジスティクス経営士】

- ・ 国際競争力強化とは、単なるハード整備、サービスの競争ではなく、我が国の、そして関西の産業の国際競争力強化に資する国際物流である。
- ・ 国際物流戦略チームが産業界も入って一緒にやっていくことに意義がある。
- ・ 中国は、需要に追いついていないという印象。
- ・ 日本は世界の工場であるが、昔とは産業構造が変わっているという認識の下、国の通商による外交政策があり、民間が産業・貿易で新しい需要を創っていく。
- ・ 貿易量は今後、伸びていくし、伸びていくべきであるが、日本のGDPに占める貿易の割合は、諸外国と比較して低い。
- ・ 特に関西は輸入を伸ばすべきであり、いかに伸ばすか。例えば、関空の輸入の深夜便を次の実験として行ってみたいかがか。
- ・ いままでの戦略チームの提言に加えて、以下の2点を提言したい。
- ・ 関西における産業競争力強化ゾーンの設置。港湾ロジスティクスハブとも言える。また、中国の物流園區のようなもの。少なくとも保税地区や、沖縄の経済特区を考えた産業競争力強化ゾーンを導入してはどうか。不動産の証券化等の民間資金の導入による、臨海部の物流施設の整備促進や、より高度な物流施設の整備、あるいは、ターミナルとの一体運用を可能にするようなゾーンを、国の産業政策と一体となって作っていく。
- ・ 大阪湾諸港の一開港化が着々と進んでいるが、大阪湾があたかも一つの港として機能しているよ

うな、必ずしも港湾管理者を一つにするわけではなく、組織の統合をせず、一致団結してポートオーソリティを実現する。ポートオーソリティーという旗を掲げて連携していく必要があるのではないか。

- ・最後に、関空における輸入貨物の深夜便の社会実験を加えて、以上3つを提案したい。

【本田 立命館大学政策科学部 教授】

- ・舞鶴において、MIREC という組織を作り、舞鶴港の活性化について取り組んでいる。舞鶴港についての要望と提案を示す。
- ・最初は、関西一丸となって、競争力を付けるには、港の優位性を引き出すことがキーワード。舞鶴港の役割についても理解を得たい。
- ・もう一つは、関西一丸となって、ERINAのような国際物流の研究拠点機関を関西にも設置し、司令塔としても機能を果たす。
- ・舞鶴について、国際フェリーの拠点とならないか。航路をどうするかというグローバルな視点と、地域の港の役割としての地域経済の活性化の視点、つまりローカルな視点があり、両方が必要。人の流れ、国際観光が地域の港には必要であり、物と人の国際フェリーが有効である。人と物の両面から舞鶴港を国際フェリーの拠点としたい。
- ・研究機構を作る場合は、問題解決型であるべき。問題を具体的に解決するための研究機構。具体的な研究成果を設定した上で、問題を解決していく。
- ・ネットワークの一つとして、産学連携を港ごとに作り、司令塔として、機能すること。また、大学との連携が必要。国際的な大学のネットワークから海外の情報を掴む。
- ・日系の海外現地の国際物流の企業は宝である。日系企業とのネットワークも重要。

【辻本 和歌山大学経済学部 助教授】

- ・提案を示したい。
- ・一つは、提言にある大阪湾諸港の連携など、「ひとつ」というキーワード。大阪湾はこれまでは、各港、空港、道路が一つ一つという状況であったが、今後は、一つというキーワードが抽出できる。大阪湾は一つ一つではなく、一つである。
- ・具体的には、例えば、大阪湾諸港の港湾管理者による共同のポートセールスの実施。港、空港を売り込むだけでなく、その背後にある近畿地方全体を売り込む姿勢が重要。
- ・2つ目の提案は、関西空港について、関空のどうやったら使ってもらえるかを考えると、検討してみたらよいと思っていることだが、モビリティマネジメント（MM）がある。
- ・綿密なコミュニケーションを重視した方法。関西空港を使ってもらうためには、利用者の意識を変えるために、例えば、行動経験誘発法がある。これはおためし券を配る。
- ・もう一つは、物流プランニング法。もしも関空を利用した場合のプランニングを示すもの。基礎情報を提供し、実際にプランニングをしてもらうもの。
- ・事実情報提供法。関西空港には、こんなすばらしい施設があるなどの事実を提供するもの。例えば、関空を利用した場合は、環境に対していい影響がある、関西経済にどういうメリットがあるなどを示すもの。
- ・こうした、方法を総合的に組んでやっていただきたい。

【三橋 (財)環日本海経済研究所 特別研究員】

- ・ 研究機構の重要性について述べる。
- ・ 日本海側地方は、インフラ整備が遅れており、危機意識があった。そして、皆で基金を出し合っ
て、人的ネットワークの形成、情報収集をし、具体的目標、すなわち横断航路の開設をした。そ
して、36 億円を集めて、利子で運用している。
- ・ また、毎年国際会議を行っている。
- ・ こうした研究所が関西にもあってよい。我々は日本海側知識の結集としてやっている。
- ・ 我々は、シンクタンクではあるが、Think だけではなく、Think & Do タンクである。

【上村 ロジスティクス経営士】

- ・ 戦前は東京⇄ベルリンという切符があった。戦前の日本海側のあり方は今とは全く違っていたと
いうこと。

以 上