

6. ワーキンググループの設置

6. ワーキンググループの設置

6.1 ワーキンググループの概要

(1) 国際物流戦略チーム 課題検討ワーキンググループの設置について

国際物流戦略チームでは、設立以降、「短期対応施策」および緊急的に取り組む事項としての「政策提言」を取りまとめ、国際物流の効率化を進めているところである。

また、これらの取り組み項目については、幹事会、本部会合での議論や「国際物流目安箱」に寄せられた意見に加え、ユーザーへのヒアリングにおける意見を基に、追加・更新を行ってきたところである。

今般、これまで進めてきた取り組みに加え、国際物流の効率化を更に進め、大阪湾を世界一便利な国際物流拠点とする上で課題となっている事項をはじめ、その他の様々な課題についても近畿地区全体にわたり改めて再抽出、再整理を行い、海外での先進事例も参考にしつつ、その解決に向けた施策・方向性を提案することを目的として、「国際物流戦略チーム 課題検討ワーキンググループ」を設置するものである。

本ワーキンググループは、国際物流戦略チームの学識経験者を中心とした関係者が参画し、機動的・集中的に調査・検討を行うとともに、その結果について、国際物流戦略チームに対し、具体的な提案を行うものとする。

(2) 検討内容

1) 調査概要

アジア諸都市との緊密な連携・交流に向けた総合一貫物流システム等のシームレスな交通体系の役割・機能や、シームレスな交通体系によるアジア諸都市との連携・交流促進のシナジー効果を生かした地域経済の再生・活性化のあり方を検討し、アジア諸都市との多様な連携交流を支えるシームレスな交通体系形成に向けた横断的な政策展開の有り方と具体の施策を検討するものである。

2) 調査関係者

国土交通省、経済産業省、舞鶴市、御坊市

(3) 検討の進め方

第1回WG(平成18年12月27日)

- ・ WG設置及び進め方の確認
- ・ 各委員への基礎情報の提供(共通認識)
- ・ 各委員の意見を頂き、自由討論(必要施策の自由提案)
- ・ 海外調査案の提案



第2回WG(平成19年1月18日)

- ・ 施策全体の概略とりまとめ
- ・ WGでの検討項目の選択(優先順位等)
- ・ 今年度末のとりまとめイメージの概略



第3回WG(平成19年2月13日)

- ・ 施策全体のとりまとめ
- ・ 成果報告内容(フォーラム、本部会合)の合意
- ・ 今後のWGの進め方の確認

(4) ワーキンググループ構成員

黒田 勝彦 神戸市立工業高等専門学校長

上村多恵子 ロジスティクス経営士

林 克彦 流通科学大学商学部教授

喜多 秀行 神戸大学工学部教授

本田 豊 立命館大学政策科学部教授

辻本 勝久 和歌山大学経済学部助教授

※ 必要に応じ、臨時講師を招聘

※ 戦略チーム関係者はオブザーバーとして参加可能

(5) ワーキンググループ事務局

【国際物流戦略チーム事務局】

国土交通省 近畿地方整備局（問い合わせ先）

港湾空港部 地域港湾空港調整官 中原 正顕

連絡先 〒650-0024

神戸市中央区海岸通29番地 神戸地方合同庁舎

TEL 078-391-3102

FAX 078-325-8288

国土交通省 近畿運輸局

交通環境部 計画調整官 川口 透

国土交通省 大阪航空局

飛行場部 次長 梅野 修一

(社)関西経済連合会

経済産業本部 地域グループ長 藤原 幸則

6.2 ワーキンググループにおける意見

(1) 第1回 課題検討ワーキンググループ

開催日時：平成18年12月27日(水)14:00~16:00

開催場所：神戸地方合同庁舎 1階第4会議室

1) 課題検討ワーキングの検討スケジュールについて

<質疑なし>

【黒田座長】

- ・意見があれば、後ほど事務局へ連絡してほしい。

2) 国際物流に関する課題について

【本田】

- ・資料-3のP.2のグラフについて、アンケート・ヒアリング先は、積荷が少ないということとユーザーの要望とのリンクは理解しているのかどうか？

【事務局】

- ・アンケート・ヒアリングの対象は船社・海貨が主であり、コストが下がることで、企業の集荷が進めば貨物は増加するという認識である。

【上村】

- ・神戸港は、この2~3年は輸入が増加している状況であったが、今年は重工業製品の輸出が増えていくという状況である。このような状況変化を認識しておくが必要である。
- ・ヒアリングで把握した意見は具体的な内容であり、どの港のどの部分が課題となっているのかを明確にする段階にきており、課題について対応策を考えるべきである。そのためにも、意見については、もう一段踏み込んだ整理が必要である。
- ・今すぐできることと中長期的に対応することを分類すべきである。今すぐできることは、すぐに対応していくべきである。

【事務局】

- ・資料は分野別のニーズを整理したものであり、すぐに取り組めるものについては、関係主体に連絡したい。
- ・戦略チームとしては、骨太な方針(中長期的な方針)を検討してほしいと考えている。

【黒田座長】

- ・戦略チームで取り組んでいる内容と照らし合わせて整理する必要がある。
- ・近畿の新しい物流戦略についての課題がほしい。

【辻本】

- ・資料-3のP.5について、施設に対する意見については、不足しているや充実しているなど両極端であり、インフラ整備で対応することとソフトの工夫で対応することの整理が必要である。
- ・輸入に関しては、貿易の増大と地球温暖化による日本の東南アジア化によって、外来種の生物が日本に入ってくる可能性が高くなっており、港、空港での防御体制(検疫)の強化が重要である。

【黒田座長】

- ・検疫体制については、事務局より関係省庁へ確認を行ってほしい。

【上村】

- ・国際物流戦略チームの課題は資料-4 の P.2 にあるように、大阪湾のコスト低減をどうやって実現するかということである。徹底的にコスト低減に拘るべきである。

- ・IT 技術はリードタイムの短縮のための手段である。

- ・大テーマはコストと時間である。

【黒田】

- ・日本の港湾のコストとスピードに対する国際競争力を東アジア各港並か、それ以上を実現するための施策がスーパー中枢港湾施策であり、国際物流戦略チームでは、その一つとして、一開港化の検討をしている。

- ・大阪湾だけでなく、近畿として京都、和歌山も検討しなければならない。

【本田】

- ・資料-7 の舞鶴港の課題について、物量をどうやって増やすかということが課題である。

- ・舞鶴港は大阪港や神戸港とは異なり、特定の相手港（釜山、大連、ロシア）を対象とした対策を検討する必要がある。

- ・地方港は物流だけでなく、人流も重要であり、フェリーの就航を見据えて、地域の活性化に繋げたい。

- ・現状フェリーの運航(大阪⇄釜山間)は 18 時間であり、舞鶴⇄釜山間が 11 時間であれば、競争力があるといえる。

【事務局】

- ・本日欠席の喜多先生の意見を紹介。

【全港湾 関口】

- ・日本の港湾は世界と比べて、土地が狭い。

- ・大阪南港では、ターミナルが分散化しており、業者が別々に運営している。

- ・日本は下請けや組合への手立てが遅れている。

- ・安全面の確保はどうするのか。

- ・WG は 3 回でまとめてしまうのか。

- ・現場の声を聞いてほしい。

【黒田座長】

- ・WG は施策を決める場ではなく、様々な課題を集める場である。

- ・安全確保とは具体的にどういった内容か。

【全港湾 関口】

- ・トラックへの積み付けの問題である。輸送中にコンテナの偏荷重による横転や、ラッシング(コンテナ内の荷物が固定されていない状態)によって危険な状態が発生している。トラックには、コンテナの中身を知らされておらず、危険な状態で街中を走行している。オーダーする側が荷物の中身を伝えるべきである。

【事務局】

- ・3 月以降も、こういう場を持ちたいと考えている。

- ・安全性について、検疫強化と規制緩和は相反する課題であり、IT 等の技術で対応を検討していきたい。

【辻本】

- ・日本は土地が狭いという制約はあるが、製造業等でいえば、制約があったから国際競争力が高くな

ったとも言える。

- ・日本の製品、農産物は高品質という認識が世界的に一般的になっている。日本の港についても、コストは高いが、日本の港湾・空港の作業は確実、時間が早い、アフターフォローが整っているといった、港湾としてのブランドを確立してはどうか。

- ・釜山へ逃げている中国・四国地方の貨物を大阪湾へ取り戻すだけでなく、もっと大きな意識で取り組むべきではないか。日本人は萎縮する傾向がある。アジアの港湾と勝負をするぐらいの意識がほしい。

- ・中国、韓国などの北東アジアを対象にし過ぎている。2030年頃までは人口も増加するが、その後は減少に転じることが予測されており、インドが世界一の人口になる。インドは理系大卒者が多く、将来的な需要が大きいのではないか。長期的な視点でインドに目を向ける必要があるのでは。アメリカは長期的な視点で戦略的な付き合いを行っていることが強みである。

【事務局】

- ・中国・四国地方から出ている貨物は単価が低く、神戸港で取り扱っている貨物は単価が高いものが多い、ブランド港としての位置付けがされている形である。

【黒田】

- ・資料-5にあるように近畿の航空貨物の比較については、関空と海運の連携が必要である。
- ・現在、航空貨物は関空と成田の二極化が進んでいる。中部は滑走路が制約されており、将来的には厳しい。

- ・空港関係の情報システムを港湾関係の情報システムに取り込んでほしい。
- ・大阪湾の貨物量の多少に関しては、船社や海貨業者の努力によるところである。
- ・大阪湾へ貨物を呼び込むメカニズムの構築が検討課題である。
- ・大阪湾諸港には国土幹線道路が接続していなく、都市内を通過して港湾区域に接続するため、アクセスの悪く、滋賀県東部や福井県は名古屋港へ貨物がシフトしている。名古屋港のように港内に直結した形が理想である。

【外国船舶協会 長濱】

- ・日本のコンテナターミナルには鉄道が接続していなく、モーダルシフトへの対応ができない。(陸上輸送はトラックに頼らざるを得ない)
- ・貨物量については、船の大きさで対応できることであり、それよりもいかに貨物を集めるかが課題である。

【上村】

- ・資料-5のP.13以降については、より詳細な分析が必要である。
- ・京都府や奈良県の貨物単価が、他府県に対して高額であるが、P.16のデータの根拠を知りたい。
- ・P.13以降の航空貨物と海運貨物の比較については、百分率による比較ではなく、絶対重量や絶対金額で比較してほしい。
- ・2030年に向けての課題も検討項目のひとつであるが、中期的には四日市港や名古屋港へシフトしている貨物を大阪湾へ呼び戻すことが課題である。
- ・貨物量は実需要をベースにして将来を考えていくべきである。

【事務局】

- ・資料-5のP.13~16は税関のデータである。また、注釈に示すように一週間のデータであるので、総量については正確には示せない。

- ・貨物価値の分析には必要な内容である。

【黒田座長】

- ・その他意見があれば事務局へ連絡をいただきたい。物流戦略チームの目安箱へ意見をいただいても結構である。

3) 海外調査について

< 質疑なし >

【黒田座長】

- ・調査視点に関する意見等があれば、事務局へ連絡してほしい。

4) その他

【事務局】

- ・スケジュールについては、資料-2 に示した通り、進める予定である。
- ・第2回WGでは、講師を招いて話題提供を予定している。
- ・具体的な日程については、後日連絡する。
- ・WGの名称については、「仮称」となっているが、正式な名称とする。(委員了解)
- ・本WGは非公開であり、資料についても関係者のみに配布しているため、取扱いには注意してほしい。

以 上

(2) 第2回 課題検討ワーキンググループ

開催日時：平成19年1月18日(木)15:00~17:00

開催場所：リーガロイヤルホテル 2階 桂の間

1) 資料説明

- (1) 第1回課題検討ワーキンググループの議論を受けて
- (2) 他地域の取り組みについて
- (3) 新たな検討施策のイメージについて

<事務局より資料を一括説明>

2) 質疑応答について

【喜多委員】

・資料-4 の新規課題に示している「名古屋港は、いい意味で官民の情報交換ができており・・・」、「大阪港へ貨物を呼び込む市場メカニズムの構築が必要」といった意見の具体的なイメージが分からない。

【事務局】

- ・名古屋港についての意見は、ヒアリング時の意見である。大阪港ではなく、大阪湾のことであるが、これは、前回のWGで出された意見である。
- ・名古屋港は荷主の力が強く、いい意味で伝統にとらわれない港である。
- ・大阪湾についての意見は、黒田座長からの包括的な意見として、出されたものである。

【保安部 河内】

・資料-3 の P.8 に示している「航路管制が実務と非対応・・・」というのは、神戸中央航路のことと思われるが、一昨年の委員会審議の後、昨年、航路管制の運用方法が改善されており、検討課題ではなく、個別対応項目としてほしい。

【事務局】

- ・「航路管制が実務と非対応」の意味については確認する。

【黒田座長】

- ・「ロスタイムが発生」ということについては、検討課題では。

【喜多委員】

- ・航路管制は根拠があって決められているはずであるが、それが利用者に周知されていないのはいか。情報交換ができていないために、このような意見が出てくる。
- ・「実務と非対応」の内容については、関係者で調整をしてほしい。

【黒田座長】

・これらの意見について、事務局の方で判断されて分類が行われたものである。幹事会へ上げるときには、検討が必要である。

【大阪市 林】

・資料-4 の3枚目、「九州の工場から成田へ・・・」の意見は、キャノンの大分工場のことであるが、キャノンの資料によると、大分からシカゴへ輸出するのに、トータルコストで成田空港利用が優れて

いる結果になっている。

- ・荷主にとっては、コストが最重要ポイントであるため、このような視点で検討を進めてほしい。

【黒田座長】

・北米行きの航空貨物は成田空港に集中している。規制をかけて、関空に北米航路をもってくる必要がある。

【神戸植物防疫所 出淵】

- ・検疫は植物だけでなく、人や動物の検疫もあり、検疫の中身の何が問題かを事務局で整理してほしい。
- ・検疫は国際基準で決まっているものであり、検疫内容を一地域だけで対応できない。

【林委員】

・今回の意見は、個々のアンケート・ヒアリング結果による積み上げと、統計的な視点の両側面がある。矛盾する意見も出てくるため、調整は難しいが、長期的な視点で意見から施策につなげてほしい。

【黒田座長】

- ・できるだけ物流に関するユーザーの意見を反映したい。
- ・地方港とスーパー中枢港湾の関係については、ここでは結論は出せない内容である。
- ・WGでは意見を出して、幹事会、本省に上げていきたい。

【上村委員】

- ・資料-3 の意見が分類されて、資料-4 に細かく整理されている。
- ・課題は多岐にわたるが、課題は解決しないとイケない。
- ・個別対応項目が本当にそうなのか、国際物流戦略チームで何かできることはないのか。
- ・課題の抽出は3分類ではなく、もっと細かく分析することが必要。
- ・コストとリードタイムがポイントである。
- ・この場で解決することは難しい。
- ・日祝日のコスト高は物流にとって大きな課題であり、国際物流戦略チームから課題提起できないか。
- ・このような課題があることを知らしめる必要がある。
- ・個別対応項目も業界に指導するという対応がいいのでは。
- ・資料-1 については、前回資料より細かく分類しており、現状分析としていい資料であるが、将来の需要予測が必要になってくる。
- ・国際物流競争力パートナーシップ会議と呼応していかなければいけない。
- ・関西の意見と大臣を含む会議の意見について、相互に進捗状況を確認しておく必要がある。

【黒田座長】

- ・各意見については、個別対応項目として切り捨てず、関係部局と調整してほしい。
- ・要望、意見の中身を具体的に確認してほしい。

【喜多委員】

- ・「大阪湾への貨物の呼び込み・・・」という意見について、荷主が効率的な物流を行うために港がどうすればいいか。そのためには、多くの人に利用してもらえるような広く薄い施策がいいのか、その逆で、特定に荷主にとって効率的な施策がいいのか。
- ・資料-1 の貨物の価値は、西日本の貨物や釜山トランシップ貨物よりも神戸港、大阪港の貨物価値が高いということであるが、これは、運賃負担力が高い貨物でないと、神戸港、大阪港が使えないということなのか。

- ・コスト的、時間的、他の様々な運賃負担力がある。
- ・大阪湾諸港はどういう貨物、荷主にとって魅力的ある港を目指すのか。
- ・このWGはこのような検討も含まれるのか。

【黒田座長】

- ・個人的な考えであるが、今までの国際物流戦略チームの意見は、実行するとデメリットもあるが、長期的視点で全体のメリットを考えている。
- ・個々のメリット、デメリットではなく、全体として取り組むべきであるという考えで、検討を進める内容を考えるべき。
- ・個別対応要請は事務局レベルで切り捨てない。
- ・資料-1のP.5をコンテナ貨物に分けて整理できないか。

【上村委員】

- ・貨物の価値で考えると、喜多先生のいうように、運賃負担力が高い貨物でないと、神戸港、大阪港が使えないということではなく、日本の産業構造が変化してきた現状である。
- ・貨物を呼び込むためには、アジア、中国、インドは付加価値の低い貨物、国内は付加価値の高い貨物というのが、阪神港の整備方向ではないか。
- ・最近、コンテナにおける養生を求められている。荷役時にショックや振動に対する対策をしたコンテナ、上屋ではなくクリーンルーム等、荷主からの要求品質がある。
- ・24時間対応については、情報化(事務)のスピードアップが必要。
- ・付加価値の高い貨物に関して、港のオペレーションが重量で判断されており、付加価値の高い貨物が港湾事業者にとって、高い収益につながっていない。貨物の価値に比例して収益であれば、付加価値の高い貨物がさらに集まるのではないか。

【黒田座長】

- ・大阪湾の貨物のトンあたりの価値が高くなっているが、以前より扱っている中身が変わっている。
- ・業者は重量トンが収益のベースになっている。
- ・付加価値の高い貨物に対応したメリットをつくるためには、どのような施策があるか。
- ・関西の産業立地ポテンシャルのアップ。
- ・ここでは、個々のメリット、デメリットを考えずに意見を出してほしい。

【喜多委員】

- ・資料-1のP.13、14の近畿の府県からの発生貨物の利用港湾をできれば示してほしい。

【上村委員】

- ・キャノンの例は北米向けなので成田空港を選択しているが、九州から阪神港を越えて他港へ行っているものを分析しておく必要がある。
- ・貨物量と航空便の相互増加による好循環をつくってほしい。

【黒田座長】

- ・資料-1は分析の視点というより、近畿の現状を示したものである。本WGの直接の目的はないので、ご容赦してほしい。予算的にも苦しい面がある。

【関経連 藤原】

- ・アジアゲートウェイ構想において、関空だけが24時間運用を先行している。この点を発信したい。
- ・アメリカ向けの関空便が減っていることについて、アメリカのエアラインへ、関空→成田→アメリカといった航路に向けて、働きかけを行っている。

- ・企業誘致において、海外で国際物流戦略チームを実施していることをPR。

【黒田座長】

- ・8～9月の国土形成計画から、近畿府県においても広域ブロック計画につながっていく。
- ・物流の面では、大阪湾、舞鶴、関西空港、伊丹空港の位置付けを行ってほしいという意見がある。
- ・他の地域の国際物流戦略チームは国土形成計画に上げる課題をまとめるのが目的といった面がある。

3)その他

【事務局】

- ・今後の進め方について、2月上旬に4日間の日程で海外調査を実施。3月に国際物流フォーラムを開催する予定である。
- ・第3回WGは日程調整後、連絡を行う。
- ・本WGは非公開であり、資料についても関係者のみに配布しているため、取扱いには注意してほしい。

以 上

(3) 第3回 課題検討ワーキンググループ

開催日時：平成19年2月13日(火)10:00~12:00

開催場所：KKR HOTEL OSAKA 14階 オリオン

1) 開会

(1) 委員紹介

(事務局より委員紹介)

(2) 配布資料確認

(事務局より資料確認)

2) 挨拶

【黒田座長】

- ・3月の本部会合には大臣の参加意向もあり、戦略チームとして関西の要望を提言していきたい。

3) 議事

(1) 海外調査結果について(速報)

【事務局】

<事務局より海外調査概要について報告>

(2) 第2回課題検討WGの議論を受けて

【事務局】

<事務局より資料-2,3について説明>

● 質疑応答

【黒田座長】

- ・海外調査の報告を受けて、関西の港湾への要望・課題についての意見を出していただきたい。

【辻本委員】

・課題検討カルテのフローチャートの中で、現在対応中であるが、うまく進んでいない項目や、効果が薄い項目についても、戦略チームとして検討すべき課題として抽出するのか？

【事務局】

- ・問題があっても、今後の対応に繋がるので、カルテで処理したい。

【大阪府トラック協会 吉川】

・課題検討カルテについて、関係機関の抽出とあるが、関係機関とは産官学で対応してもらいたい。官だけでなく、産・学へもきっちりと意見を照会してほしい。運営は産であり、現場の意見を汲み上げてもらいたい。

【事務局】

- ・関係機関の抽出は官だけでなく、産も対象である。

【黒田座長】

- ・民の課題についても仲介したい。それが戦略チームの主旨である。どんどん意見を出してほしい。

【上村委員】

・ユーザーの対象にもよるが、カルテの1～5の流れに港湾サービスの中へ入っていく機能強化が重要である。

- ・未来志向・・・将来の需要を創出するような意見を出してほしい。
- ・中国で感じたことは、需要の凄さである。我々、戦略チームは需要創出することが重要である。
- ・関係機関への意見照会によって、意見の深堀りすることと同時に、荒唐無稽でもいいが、需要創出に繋げてほしい。カルテというよりは、できることもできないことも、提案を汲み上げてほしい。
- ・カルテに拘ると、大きな戦略から外れてしまうのではないか。

【事務局】

・貴重な意見、大胆なアイデアをいただきたいと考えている。

【黒田座長】

・直近に課題だけでなく、長期的な政策提案も示してほしい。中国の事例でいうと、物流園区のようなものが欲しいなど。

(3) 今後推進すべき施策について

【事務局】

<事務局より資料-4について説明>

・今後推進すべき施策の検討イメージを中心に、今年度のとりまとめを行う。

●質疑応答

【黒田座長】

・資料-4に示す施策の検討イメージ(案)には、ユーザーの意見は入っているのか。

【事務局】

・課題の欄に入っている。

【事務局】

・官邸の方でアジアゲートウェイ構想、本省でシームレスアジアというキーワードがあるので、どこかに入れてほしい。

・大規模災害発生時のところに、コンテナバースに限らず機能の確保、BCPについても東京湾、伊勢湾が先行しているが、大阪湾でも検討してほしい。

【上村委員】

・高付加価値ロジスティクスセンターのところには、大胆に記してほしい。中国での物流園区のように、税金の還付、保税地区範囲の拡大といった内容も。

・物流加工のみの企業については、税金、手間をかけない方向で、企業立地の促進を図ってはどうか。

・EPA特区について、この2年でEPAを3倍にするといっているが、5～10倍に拡大しないとイケないのでは。

・EPAを阻むものとして、日本の保護政策がある。農業保護など、検疫の壁が高い。

・輸用品に対する安全・安心については、阪神港の特区で実験してみてはどうか。非関税障壁の原因となっている検疫の壁を低くする必要がある。

・EPAの中身を調べて、施設といっしょに高付加価値ロジスティクスセンターの整備に繋げてほしい。

【関経連 藤原】

- ・EPAについては、推進する方向で提言している。
- ・EPAが進めば、サポーターディングインダストリーの拡大が期待できる。
- ・EPAは大事な問題と認識している。

【関空 畑中】

- ・24時間空港の活用とあるが、空港島内の拠点化は進んでいる。1期の物流施設はいっぱいという状態である。
- ・空港内は検疫等で便利であり、2期の有効活用、ユーザーの要望に応えられるのではないかと。

【関経連 藤原】

- ・2期の供用は始まるが、便があるのか。
- ・ネットワーク、オープンスカイによって、発着便数を多くしてほしい。

【黒田座長】

- ・オープンスカイについては、航空局へ投げかけてほしい。重要な項目である。検討をお願いする。

【本田委員】

- ・海外調査で感じたこと…空港と港の連携がある。
 - ・香港では、松下が緊急時は空港を利用し、急がない場合は港を利用するといった使い分けを行っている。
 - ・顧客(日系企業)のニーズに柔軟に対応し、上手く使い分けている。
 - ・中国は生産の拠点であり、物流機能が市場拡大に柔軟に対応している。
 - ・関西拠点の企業について、生産工程の分業の内容を緻密に把握して、最適な港・空港の利用形態へもっていく必要がある。
 - ・長期的な関西の企業行動の研究も必要であろう。大学が研究すべきことであるが。
 - ・中国では、日本並みのサービスを中国並みの料金で求められているが、ソフトを開発して、対応している。
 - ・各企業のサプライチェーンの中に関わることでビジネスチャンスを得ていく必要がある。
 - ・サプライチェーンのマネジメントをいかにするか。
 - ・ポートセールスにおいても、各企業の問題解決型のポートセールスをしていく必要がある。例えば、生命保険の営業のように、個人の課題に対応した提案が必要である。それが需要の創出に繋がるのではないかと。
 - ・中四国の荷物を取り込むことについては、その地域の問題を解決していくことが重要になる。
 - ・中国の貨物の増大…釜山港がベンチマークとなる。
- 【林委員】
- ・海外調査で感じたこと…中国、香港において日系企業の荷主の力が大きいことである。
 - ・国際水平分業の中で日系企業が努力している。
 - ・中国・香港にもメリット、デメリットがあるが、日本と相互補完することで対応できることもあるのではないかと。
 - ・香港の空港に関して、中国の航空貨物率はまだ低い。日本や欧米では金額ベースでは3割程度である。今後、高付加価値貨物が増えれば、航空が重要になってくる。
 - ・スモールパッケージは、インテグレータの動きが重要になってくる。
 - ・Fedexも広州にハブを移しており、中国のハブ空港化と関空のあり方を検討する必要がある。

- ・アジアのスマールパッケージの翌日配送の実現が検討課題になるのでは。
- ・港湾でのターミナル整備においては、民間の力を上手く活用している。民間企業の力をインフラに活用し、香港、上海の事例を見ると、研究の余地がある。
- ・ターミナルオペレーションは占有貸しではなく、ターミナルオペレーター1社が船社と契約する形態をとっていて、効率的である。
- ・日本においても、ターミナルオペレーターの育成が重要である。

【辻本委員】

- ・EPA特区に関して、貿易協定を少数国間で関係を作っていくためには、関西の特徴をしっかりと分析する必要がある。どの国、どの地域と関係構築をするか。大事なことである。
- ・心配なこととして、大阪の領事館が東京へ移転していることである。東京の大使館よりも大阪の領事館が大きくてもよいのではないか。
- ・どの国、どの地域と戦略的な関係を持っていく。焦点を絞った関係を作っていく。
- ・関空島内のロジスティクスセンター誘致について、空港島内はコスト高(賃貸料の高騰が心配)、スペース的な限界がある。そこで、関西全体で考えると、広い・安い・遠い地区と、近い・高い・スペース制約ありの地区を選択できるような状態を作ることがいいのでは。

【事務局】

- ・上海港では、1つの港で荷役が4回あるものとして数えているところがある。2,000万TEUの実態はいかがなものか。

【事務局】

- ・ヒアリング時においても、資料提供をお願いしており、後日いただけると約束した。
- ・トランシップ貨物の統計がはっきりしない。数%~30%位と、幅のある回答である。正確な値は未確認である。

【黒田座長】

- ・トランシップ貨物のカウント方法については、何度も聞いてみたが、教えてくれなかった。
- ・上海、香港は、取扱貨物量No.1がPR事項である。
- ・30%ぐらいはダブルカウントしているような感じである。

【上村委員】

- ・物流は、より早く、より正確に、より安くである。
- ・このメカニズムを関西で実現するには、荷物と便を集めて、相互向上が必要である。
- ・名古屋経済界が一丸となって、名古屋港を作り上げた。
- ・企業はトータルコスト、トータルタイムで行動するが、需要を作り出すために、産業界全体で荷物を集める一時の努力が必要である。
- ・産官学が一致団結して、物流機能の充実を図る必要がある。
- ・EPAについては、いろんな2国間でやればいい。EPAを進めるためには、非関税障壁を低くしてほしい。
- ・まず、旗を掲げることが大事である。
- ・中国に負けないより、アジアと協力・水平分業を進めるための需要創造に必要なインフラに視点を当てる。好循環メカニズムの形成に視点を置くことが大事である。

【黒田座長】

- ・内閣府のキャッチフレーズで、東アジアとの連携、シームレスアジアがある。

・「ホットラインホール」、名古屋より西は大阪湾が優位にある。このために仕組みを提言していきたい。

(4) その他

【事務局】

<事務局より資料-5 について説明>

- ・課題検討カルテについては事務局で整理を行い、順次関係機関へ照会していく予定である。
- ・施策の検討イメージは、黒田座長と共に事務局でとりまとめていく予定である。3月のフォーラムまたは幹事会で報告したい。

以 上