

7.3 議事概要

(1) 開会

1) 主催者挨拶

【布村 国際物流戦略チーム副本部長】

- ・ 国際物流戦略チームは、国際競争力の強化に向けた提言を行い、中央にアピールしていく。
- ・ 阪神港においては、一開港化に向けて進んでいる状況である。
- ・ 今年度は、課題検討WGの設置、企業ヒアリング、海外調査等を実施した。
- ・ 近畿が一地方として埋没しないように、活性化に向けて、国際競争力の強化を図る。
- ・ 生産拠点の誘致(尼崎のパナソニック工場等)、研究拠点の整備(学研都市)等を上手く連携させ、海外との連携も強化する。
- ・ 港、空港、道路等のインフラについても、制度等のソフト面も含めて、連携を図る。
- ・ 関西は歴史的に東アジア地方との繋がりがあり、国際物流面での連携を図っていきたい。

【島崎 国際物流戦略チーム副本部長】

- ・ 近年、日本と東アジアの交流・交易は拡大している。(東アジア地域は最大の貿易相手である。)
- ・ アジア地域は世界の工場であり、国際的な水平分業が進んでおり、日本も東アジア地域との連携を築くために、人的、物流両面において東アジア地域の準国内化が必要である。
- ・ 平成17年に関西が最初に「国際物流戦略チーム」を設置し、議論を重ねてきた。
- ・ 近畿とアジアゲートウェイの中核として、発展させたい。

2) 来賓紹介

(司会より紹介)

(2) 第1部 基調講演・報告

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

2) 報告1「国際物流戦略チームの取り組みについて」

【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

3) 報告 2 「海外港湾空港の戦略調査～上海・香港・深圳～」

【林 流通科学大学商学部 教授】

- ・ 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)

4) 報告 3 「環日本海交流における舞鶴港の可能性」

【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。

5) 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 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

●質疑応答

【聴講者（坂戸 西日本高速(株)）】

(三橋氏の報告について)

- ・ 大連⇄舞鶴の物流について、高速道路を使った優位性を出せないか？

【三橋（財）環日本海経済研究所 特別研究員】

- ・ 輸出貨物は、L/Cが届くまで港から貨物を出せないため、港で保管されることがあり、荷主にとっては、保管料が課題になる。例えば、ヤードに余裕のある舞鶴港で、保管料の無料化といった施策を行えば、貨物が集まる可能性がある。大阪港や神戸港ではできないことを行って、独自性を出せば、優位性を出すことができる。

【聴講者（堀内 都市交通問題研究家）】

(三橋氏の報告について)

- ・ シベリア横断鉄道の輸送量に関して、韓国・中国から欧州に向けた貨物が伸びているが、欧州から北東アジアへの貨物は伸びていないのでは？
- ・ シベリアランドブリッジは日本のフォワーダーは使いたがらないのでは？

【三橋（財）環日本海経済研究所 特別研究員】

- ・ 本日の資料の貨物量は、ポストチヌイで計測したものである。
- ・ 欧州へ向かう貨物として、フィンランド行きが1年前まで増加していた。その後横ばい。
- ・ ロシア国内の通過輸送（トランジット輸送）について、ロシアが運賃を大幅に上昇させた結果、貨物量が減少したため、その後、運賃の低下を行った。そのことが影響している。
- ・ 北東アジアからロシア国内への貨物は伸びている。その多くは中国・韓国からの貨物である。
- ・ 日本からの貨物は年間7,000本といった僅かな量である。
- ・ 日本から欧州への貨物は、インド洋回りの海運が、時間・コスト面で有利である。
- ・ 韓国⇄ポストチヌイは航路が毎日あるが、日本⇄ポストチヌイは2回/月である。
- ・ 韓国からの貨物の中には、日本の貨物も含まれているが内訳は不明である。
- ・ 新潟⇄ウラジオストックのコストは、コンテナ1本当たり18万円であるが、先ほど説明した横断航路の場合では、1本当たり8万円になる。
- ・ ご指摘のように、モスクワから北東アジアへの貨物は少ない。ロシアは消費国である。

(3) 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、深夜の人的費、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、フォロワー、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、中国の物流園区のようなもの。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。

【聴講者 (吉川 大阪府トラック協会海上コンテナ部会)】

- ・ 咲洲の現状を知っているのであろうか。港湾計画が策定されたが、平成 17 年の貨物量 190 万 TEU に対して、10 年後には 260 万 TEU を取り扱う計画を示している。そうであるにも関わらず、港湾用地、コンテナヤードは増えていない。夢洲地区にコンテナターミナルを計画しているが、用地が全く足りていない。中国は大規模に整備している。また、貿易が伸びていく中で、今の規模のコンテナターミナルの規模でいいのか。大阪市港湾局の計画が追いついていない気がする。戦略チームから管理者である大阪市港湾局、神戸市みなと総局へ提言してほしい。
- ・ 国際競争力強化ゾーンはすばらしい。大阪夢洲で大規模なゾーンを整備し、中国の物流園区に負けないように頑張っていたきたい。

【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。
- ・ 咲洲の用地不足について、目分量でも構わないので、どの程度足りていないのか示してほしい。

【聴講者 (吉川 大阪府トラック協会海上コンテナ部会)】

- ・ 具体的な数値は提示できないが、現状足りていないという意識を持ってほしい。
- ・ 咲洲の渋滞問題はマスコミにも取り上げられ、大きな社会問題となっている。
- ・ 港湾の施設自体がボトルネックとなっている。

以 上