

【 参 考 資 料 】

3. 国際物流フォーラム議事録

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～

日時：2007.3.2（金） 14:30～17:00

場所：ハイアット・リージェンシー・オオサカ リージェンシーボールルーム

開会

【司会】

お待たせをいたしました。本日お忙しい中ご参会をいただきましてまことにありがとうございます。ただいまより国際物流戦略チーム主催、「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～」を始めさせていただきます。全国に先駆け、関西にて設置した国際物流戦略チームのこれまでの取り組みを総括するとともに、国土形成計画策定に向けた動きなど、昨今の中央における取り組みをご紹介いただき、各界を代表する皆様によるディスカッションを行い、国際物流に関する新たな施策や戦略について考えていきたいと思っております。

はじめに主催者を代表いたしまして国際物流戦略チーム副本部長である近畿地方整備局長の布村明彦よりごあいさつをさせていただきます。布村局長、よろしくお願ひいたします。

【布村】

こんにちは。ご紹介にあずかりました国土交通省近畿地方整備局長の布村でございます。本部長は関経連の秋山会長でございますが、ご所用のため参れませんが、副本部長ということで私から本日の「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～」の開催にあたりまして一言ごあいさつを申し上げたいと思っております。

いずれにしましても本日大変お忙しい中、こんなに大勢の方にお集まりいただきまして本当にありがとうございます。私ども事務局を務めております国際物流戦略チームは、国際物流の効率化による国際競争力の強化を目指しまして、全国に先駆けて関西が初めて設置しております。昨年3月には広域連携を通じた国際競争力強化に向けた提言というのをまとめ、中央へのアピール、それから提言に掲げました大阪湾諸港の一開港化、これは大阪港、神戸港などが別々の港に扱われていましたものを1つとして一体化して運用しているということでございますが、こういう具体の各種施策につきまして着実に取り組んできているところでございます。

また今年度ワーキンググループを設置いたしまして、利用者の方へのヒアリング、それから学識経験者、実務者による集中議論、上海や香港の港、空港の現地調査などもしてきているところでございます。いずれにしましても持続的な経済成長、これを確実に進めるということには国際競争力を強めるということが不可欠ではないかと思っております。特に中国や韓国、アジアなどの各国が急激な成長を遂げてきている昨今でございますので、

国際競争力の強化が我が国全体としても非常に大きな課題になっているところでございます。

また一方近畿だけを見つめましても、多くの方もおっしゃっていることではございますけれども、近畿地方、このまま行きますと全国の中での 1 地方という格好で埋没しかねないというご心配もいただいているところでございます。こういう中で近畿の活性化、近畿自身の国際競争力を高めて、近畿の全体の発展を一生懸命やっていかないといけないと感じているところでございます。

そのため昨今尼崎のパナソニックの工場ですとか、最近ではシャープのお話も出たりして、そういう生産拠点も新たな動きがございますし、大阪の北ヤードなどもビジネス拠点としてまた新しくそういうものが生まれ出ようとしております。それから関西学研都市なども含めました研究拠点、こういう拠点の整備や発展も非常に重要でございますし、これらをうまくつないで、かつ海外とうまくつないで、当然ものの流れ、人の流れもそうかと思いますが、そういうものをしっかりしていくということが関西地方の非常に重要な、かつ緊急的な課題だと思っております。

そのために港、空港、道路などのインフラのハードの全体的な連携、それからソフトも含めた総合的な戦略というのが非常に大切になってくると思います。こういう中で国際物流戦略チームでございますのでよろしくお願ひしたいと思いますが、今回のフォーラムでは現在進められております国土形成計画の動きもご紹介をいただくことにしております。特に関西は東アジアと歴史的かつ地理的な強い結びつきがございますので、そういうものを意識した構造転換を国土形成計画の中でもうまく図っていかないかということを目指しております。非常にそういう関連深いお話も今日伺わせていただくということになっております。以上のようなことで、本日国際物流インフラのあり方、それから国際物流戦略について、この場でのいろんな活発なご議論がいただければと思っております。

最後でございますが、本日ご臨席の皆様のご健勝、そして近畿地方の国際物流戦略の強力な推進が今後図られていきますよう、心から祈りまして私のあいさつとさせていただきます。どうもありがとうございました。

【司会】

布村局長ありがとうございました。では続きまして、同じく国際物流戦略チーム副本部長、近畿運輸局長の島崎有平よりごあいさつをさせていただきます。島崎局長よろしくお願ひいたします。

【島崎】

ただいまご紹介をいただきました島崎でございます。国際物流戦略チームの副本部長として、また運輸物流行政全般を担当いたします近畿運輸局長として一言ごあいさつ申し上げます。

皆様ご承知のように、近年日本と東アジア地域との交流、交易というものの拡大が他の地域と比較して突出した伸びを示しているところでございまして、北米、欧州を抜いて最

大の貿易相手地域が東アジア地域になっているわけがございます。この背景といたしましては、東アジア地域を中心に世界の生産機能の集積が進んだ結果といたしまして、アジア圏での国際的分工業が進んでいるという状況があるかと思えます。こうしたことから物流についてもこの地域との物流が非常に活発になっているところがございます、中でも消費サイクルの短い電子機器等は国内的リードタイムを求められるというような状況になっておりまして、日本と東アジア圏間の物流の準国内化ということが強く要請されているところがございます。

一方、国際観光等による人的交流の促進ということも非常に大切な課題でありまして、このような人的、物的両面での交流拡大により、アジアの成長と活力を日本に取り込んで、新たな創造と成長を実現すること等を目的といたしまして、安倍内閣におきまして昨年 10 月に官邸主導のアジア・ゲートウェイ戦略会議が設置されているところがございます。また国土交通省におきましても、このような東アジア地域での物流の準国内化に対応すること等を主要施策として一昨年 11 月に新たな総合物流施策大綱を策定したところがございます。さらに昨年 8 月には国土交通省と経済産業省が中心となりまして、国際物流競争力パートナーシップ会議が設置されるなど、政策面での推進体制を強化しているところがございます。

このような流れの中で、近畿では一昨年 6 月に国際物流戦略チームが全国に先駆けて設置されているところがございます、関西の 2 つの玄関口であります関空と阪神港について深夜貨物便の誘致や一開港化の進展などを進めてきたところがございます。これらの取り組みは、その後の全国の国際物流戦略チームのリーディング・ケースというふうになっているところがございます、極めて先導的な役割を果たしていると言えると思えます。

ここ関西の地域はご承知のように地理的接近性や人口、産業、インフラの集積等の面で文字通りアジア・ゲートウェイの中核的なポジションにふさわしい条件を備えているところから、引き続き地域の総合的取り組みを進めていくことが期待されているところがございます。

本日のフォーラムにおきまして、今後さらに発展をしていく方向が深められ、またそのことが関西の今後の発展に大きく貢献する。こうしたことを祈念いたしまして私のごあいさつとさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

【司会】

島崎局長ありがとうございます。それではここでご来賓のご紹介をさせていただきたいと思えます。まず衆議院議員北側一雄様の代理でご出席いただきましたハシモト様でございます。ハシモト様ありがとうございます。衆議院議員佐藤茂樹様の代理でご出席いただきましたヤマオ様でございます。ヤマオ様ありがとうございます。そして衆議院議員中山泰秀様の代理でご出席いただきましたコシカ様でございます。コシカ様ありがとうございます。

さてここで早々ではございますけれども、先ほどごあいさつをさせていただきました布

村近畿地方整備局長並びに島崎近畿運輸局長は所用のためご退席させていただきたいと存じます。お二方どうもありがとうございました。

さて続きまして、ご祝電を頂戴いたしておりますので、ここで少しお時間をお借りいたしましてご披露させていただきたいと存じます。

国際物流戦略チーム主催、「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～」の開催、まことにおめでとうございます。我が国の活力を維持し、関西経済を活性化するためには国際物流戦略チームの下、関西が一丸となり、現在策定されている国土形成計画なども踏まえながら、ソフト、ハード一体となった施策を戦略的に進めていくことが必要です。本日のフォーラムの活発なご議論と関西経済のますますのご発展を切にお祈り申し上げます。国土交通大臣政務官参議院議員藤野公孝様より頂戴いたしております。ありがとうございます。

第1部 基調講演・報告

基調講演

【司会】

さてそれでは皆様お待たせいたしました。ただいまより第1部基調講演・報告に入らせていただきたいと思います。なお、本フォーラムの総合司会を神戸市立工業高等専門学校長の黒田勝彦様をお願いいたしておりましたが、急用のため急遽国際物流戦略チーム事務局の近畿地方整備局の片桐副局長が代理を務めさせていただきます。片桐副局長、どうぞよろしくお願いいたします。

【片桐】

ただいまご紹介いただきました近畿地方整備局副局長の片桐でございます。黒田先生におかれましてはよんどころない事情ということで、今日午前中に急遽参加できない、非常に残念だと言うお話がございましたので、まことに恐縮でございますけれども私の方で進行役を務めさせていただきたいと思っております。どうぞご容赦よろしくお願いいたします。

それでは着席させていただいて進めさせていただきます。それではプログラムに基づきまして順次進めさせていただきたいと思うんですが、最初に「国土形成計画と国際物流」と題しまして、国土交通省国土計画局計画官の小野憲司様にご講演をいただきたいと思います。お手元にお配りしております資料もご覧になりながら講演をお聞きいただければと思います。それでは小野計画官、よろしくお願いいたします。

【小野】

ただいまご紹介いただきました国土計画局の小野でございます。高いところから大変失礼をいたしますが、若干お時間をいただきましたので、基調講演というよりは現状の報告をさせていただきます。存じます。

私はこの物流戦略チームができるきっかけの国際物流施策推進本部というのが国土交通省にできましたときの港湾局の担当でございまして、そのときから近畿にたびたび参りま

して、この国際物流のいろんなご相談などをさせていただいたものですから、そういったこともあって今日こういう場をいただけたのかと思うわけでございます。それから国土形成計画は今全国計画という全国版を作っているんですが、その中で地域にどういうふうなメッセージを出していくかということにずいぶん苦勞しております、それぞれ地域ごとに担当を決めております。私はこちらでたまたま近畿担当でございまして、そういう意味でもちょうどこういう機会をいただけたのは非常にありがたいわけでございます。

それでは時間も限られておりますので話に入らせていただきます。画面でスライドでさっとポイントだけお話をさせていただきますが、用意させていただきました冊子の中にパワーポイントの刷り物がございます。これと画面は必ずしも一致しません。パワーポイントの刷り物の一部一部を使いながらという部分がございますが、とりあえず画面を見ていただきまして、後でこの冊子をご覧いただければ、言っていたことはこういうことだったんだなということになると思います。

それでは始めさせていただきます。今写っております画面ですが、これは日本海側から見た日本、それからアジアということでございまして、ときどき使わせていただいております。韓国や極東ロシア、それから中国につきましても日本が覆いかぶさっているような形でありますので、日中、それから非常に日本に対するアジアの警戒心というのはこの地政学的なものからも来るのかと。ちょうど特に中国、韓国、韓国に至りましては日本に覆いかぶさられて太平洋に出ることができないような形になっておりますので、そういう意味では我々日本とアジアとの距離感みたいなものが非常に重要な気がするということでこれを用意しております。

今日のお話の内容でございまして、この下にございます内容と書いてありますこの部分ですが、国土形成計画の少し簡単なお話をさせていただきます、その中でシームレスアジアという 1 つの戦略を立てております。それが近畿でもご検討いただいておりますアジアとの国際物流問題を扱っているものですから、その話をさせていただきます、それから若干課題みたいなものを、これは私も関西人でございまして、同じ関西人が言っているということでお許しいただきまして、少しどういう課題があるのかということをお自分なりに考えたものをお話させていただく、このように考えております。よろしくお願いたします。

それでは国土形成計画の現状の枠組みでございまして。平成 17 年、一昨年国土形成計画法という法律を作りまして、今までの国土計画をこういう形に変えていこうという新しい計画の枠組みをつくったものでございまして。全国計画と広域地方計画で 2 つの枠組みでできておまして、全国については日本全体を計画を立てる。これは閣議決定をするものでございまして、一番大きなポイントは、これまでの開発基調の全総計画を成熟社会型の計画に変えていこうということでございます、景観や環境とかソフトの部分についてもいろいろ書き込みをしたいということでございまして。

それから広域地方計画の方ですが、全国計画を 1 つの指針として、その下で地域が国と

地方の共同で広域ブロックごとの計画を立てていくというものでございまして、国、地方公共団体、経済団体などが協議会を作るという組織になっておりまして、この協議会のプレ組織がすでにできているわけでございます。この全国計画ができた後、広域地方計画が進むというスケジュールになっているわけでございます。

どういうエリアなのかということでございますが、5番の部分が近畿でございます。福井を除く近畿の各県が近畿圏を構成するということになっているわけでございます。今申しました全国計画と広域地方計画に分かれておりますが、全国計画は平成17年から検討を開始いたしまして、途中で去年の11月に中間取りまとめという、一番戦略編のところだけを一度まとめるという作業をしております。今後最終的な取りまとめをし、今年の中ごろ、夏ごろに全国計画を作りたいということでございまして、それを受けまして、先ほど申しました協議会を作ってくださいまして、1年程度時間をかけて広域地方計画を作る。広域地方計画は全国計画を基本とするというような位置づけに法律上なっているわけでございます。

昨年11月の中間取りまとめ、これが時代背景がどうだという時代認識でありますとか、新しい国土の姿をどうとらえるのかとか、こういったことをとりあえずまとめまして、今いろんなところからご意見をいただいているという状況でございますが、この計画背景の策定の背景と書いているところがございますように、人口減少時代に入ったということ、それからもう1つは国際物流の大きなテーマでありますアジアとの関係、こういったところが大きな背景であるということ時代背景として既に書き込んでございます。

今までの全総を振り返ってみたいのでこのスライドを用意いたしました。かつて五全総、国土のグランドデザインと呼ばれております五全総まで5回全国総合開発計画が作られております。高度経済成長時代に作られたのが全総でございますが、高度経済成長から安定成長期に入るときに新全総があり、安定成長期がプラザ合意、このあたりからある意味では我が国もどんどんNIES、ASEAN、アジアに我が国の企業が進出したという時期、その時期がある意味では四全総の頃かと。四全総のころはバブル崩壊いたしまして、アジアである程度日本もアジア各国もそれぞれ生産分業を進めたんですけども、お互いの金融も含めてアジア全体としての体制の安定が必要なんじゃないかと思出したのは多分五全総じゃないか。そういった過去の蓄積に立って、今回国土形成計画の中でアジアとの関係を考えていくという時期かなということでございます。

先ほど人口減少のお話をいたしましたので、この絵を用意いたしました。ピークが2004年でございまして1億2,800万人でピークを打ちまして今後減っていくだろう、明らかに減りだしております。2100年ごろには上位推計、下位推計いろいろありますけれども、6,000万人とか7,000万人とか8,000万人とか、このくらいまで減ってしまうんじゃないかというような推計でございます。過去このグラフを見ていただきますと、ちょうど江戸時代の享保の改革あたりのときに一度平坦になっております。爛熟した江戸文化と言いますか、そういう時代があったんですが、その後は一貫して、特に明治維新から急激に増えだして、

今までの国土を考えるとという作業はすべて増えている人口の下でやってきたということでございまして、今回初めて減りだしてから作る国土の計画ということで、そういう意味では先ほど申しました大きな時代転換が背景になっているということは言えると思います。

もう1つアジアとの関係ですが、これは先ほど申しましたプラザ合意以降、1988年ごろからの日本からの地域別輸出シェア、欧米に出すのかアジアに出すのかというグラフでございまして、バブル崩壊のころ一度がたっと落ちましたが、対アジアが今は48.6%まで挙がっておりまして、以前は3割ぐらいだったのがそのくらいまで上がっている。欧米については以前の半分強、6割近くが欧米だったのが今は4割を割り込んでいるという状態でございます。アジアと取引をする時代になっているということでございます。

中間取りまとめの先ほどと同じ絵でございますけれども、じゃあどんなことをするのかというところがここに書いてございまして、今アンダーラインを引いたところでございますけれども、人口減少が国の衰退につながらない国土づくり、ちょっとシャビーな感じがするんですけども、何とかしなければいけない。それと東アジアの中で各地域の独自性をどう発揮するか。こういうところが大きなポイントでございます。そのために3)にありますように地域力の結集といったことを考えたい。新しい国土像といたしまして、今の中間取りまとめで掲げておりますのは、多様な広域ブロックから自発的に発展する国土。近畿という1つのブロックが、近畿圏が自立的に発展する、その自立をいかにうまくサポートしていくかというのが国の役割である、こういう位置づけだと思うわけでして、絵を書くところこんな感じで、東京によらず近畿は近畿でどうやってアジアと向き合ってアジアと一緒に手をつないで組んでいくか、連携するかということをお考えいただく必要があると思うわけでございます。そういう意味ではこの国際物流というのはまさにその最先端にある分野だと思うわけです。

近畿はどのぐらいの大きさなのかということになりますが、人口で言いますとマレーシアより少し少ない。GDPで行きますと韓国よりは結構多いわけでございます。韓国より1割ぐらい多いんです。面積で言いますとベルギーぐらい、こんな感じでございます。そういう近畿がどうやってアジアと向き合うということですけども、この中間取りまとめ、最終の国土形成計画の全国計画にも5つの柱が出る予定でございます。それがこの5つでございます。

そのトップにシームレスアジアの実現というのを入れているわけでございます。これは言い古された話ですけども、東アジアとのネットワーク型の産業構造というのが今後我が国に欠かせないだろうという認識を絵にしたものでございます。1990年、当時でもこれは電子部品交易额と書いておりますが大体1990年1兆円ぐらいの、日本から各地域への中間製品の供給があったわけですけども、2003年段階でこれは5兆円になっている。しかもこの青で示しておりますように行き来がある。要は双方向になっている。多分タイや韓国や中国、みんな双方向になっているんだろうと。昔は一方向的に日本が上流から下流に流すようにいろんな中間製品やハイテクデバイス、こういったものを供給していたのがお互

いにやりとりするようになった。これが先ほど申しましたネットワークなのかなということでございます。

それから人流の方も、最近ビジットジャパンで一生懸命やっておりますけれども、アジアとの交流、アジアから見ると行きたい国というは欧米その他が当然トップなんですけれども、日本が結構高いことになっておりまして次に香港がある。中国人は相当香港に行きたいと言っていることもありますし、そういう意味ではアジアの方々からしても日本というのは相当魅力のある、行きたいところである。しかもアジアの所得がどんどん増えてきているということになると、そういった人流の面でも日本がある程度今後旅行客を拡大する余地があるのではないかとことを示しているわけでございます。

そのためのハードインフラをどうするか。ソフトインフラ、これは CIQ とかどうやって情報をちゃんと差し上げるか、こういったことが重要であるし、そもそも海外の方に心を開けるようなおもてなしの心と書いておりますが、作らなければいけないだろうということがございます。

それからそういったことを実現するものとしたしましてシームレスアジア、これは主に交通基盤の面であります。こういったことを今回の計画に掲げたいと思っているわけでございます。これは何かと申しますと、アウトカムといたしまして 1 日で行って帰る、別に 1 日で行って帰らなきゃいけないわけじゃないんだけど、忙しいビジネスマンは 1 日で行って帰れるぐらいの、あたかも国内出張のような範囲をなるべく広げたい。日本中心に考えますと、今の日本各地の空港をうまく使いますと、外側の線で囲んでいるぐらいのところまで 1 日で行って帰ることが時間的には可能であるということでございます。こういった圏域をいかに広げていくか。それから貨物が翌日に配達できるような範囲をどうやって広げるか。アジアでブロードバンド環境を共通化できないか。こういったことがあるわけございまして、そのためのハードインフラとして国土形成計画の中間取りまとめでは広域ブロックゲートウェイという概念を掲げております。これはアジア向けの国際港湾、空港でありますし、ソフトインフラとしてアジアとこういったものをうまく強調していくための共通的な交通政策を作ったらどうか、こういったことを書いてあるわけでございます。

日帰り可能圏というのを、お手元にも絵がございます。それはスケールがずれておりまして、スケールを合わせると大体画面のような感じになります。大阪からの 1,000 キロ圏、1,500 キロ圏はこんな感じになりまして、あとソウルの 1,000 キロ圏、上海の 1,000 キロ圏を書くとこんな絵になります。ある意味では大阪圏と大阪を中心とした日帰り圏とソウルを中心とした日帰り圏と上海を中心とした日帰り圏、非常にだぶっております。ある意味ではこの 2 つの都市とうまく連携しながら日帰り可能圏をオーバーラップさせながら作っていくということが近畿の 1 つの戦略かと思うわけでございます。

これは動きが鈍いのですが、国際交通ネットワークでも東アジアと欧州を比較したものがこれございまして、都市間にどのぐらいの便数が飛んでいるかという、2000 年ごろ絵

にしたものでございます。大型ジェットでどのぐらい飛んでいるかというのを書いたんですけれども、欧州に比べまして東アジア非常に多いです。中型ジェットでやってみますと、まだ東アジアが多いんですが欧州がかなり増えてきておりまして、小型ジェットに限りますとこんな感じになりまして明らかに欧州の方が密度が高い。我が国もジェット機の大型化と言われてはいますが、小型ジェット化みたいなものはこれからのトレンドかもしれないと思っております、そういう意味では小型化するとその分直行便が開設しやすくなる。地域の飛行場にとって直行便を開設しやすくなるということがあるんじゃないか。実はヨーロッパでは小型ジェットが飛んでいるものですから、非常にひんぱんに各都市からネットワークのように飛行機が飛ぶ、日帰りができる、こういう状況があるようでございまして、それがアジアでうまくいくかどうかというのが1つの課題と思うわけです。

相手はどこかという、これは全体であります、そもそも全国で中国、香港、韓国、台湾、このあたりが、これは外貨コンテナに限っておりますけれども相手である。日本海の港からするとほとんど韓国であるわけです。

その伸びを言いますと、全国でコンテナ、これはコンテナだけの話ですが対中、対韓国のコンテナ、全国で3倍、過去10年間で3倍になっておりますが、東アジア側で言うと7倍になっております。なぜ東アジア側の話をしているかと申しますと、近畿を見ますと今の国土形成計画の中では日本海側のポテンシャルと太平洋側のポテンシャルをともに重視しようということを我々は考えておりまして、近畿の場合どこが出口なのかということも考えたからであります。

日本海側の沿岸諸港の外貨コンテナ、これはもともと非常に韓国が多いです。これは釜山がフィーダー港化しているからでありまして、2001年から2006年の5年間でもずいぶん増えている。一方で中国もこのように倍増しております。韓国に行っている船もそのまま中国に行く、トランジットされるものが多いわけですから、結局中国に対してどう向き合うか、そのとき日本海側の港が結構我が国のゲートウェイになっているようでございます。

日本海側も含めてアジア全体で大陸が1つのアジアハイウェイ、こういうネットワークも作りつつありますし、それから鉄道、TRANS-ASIAN RAILWAY NETWORK、これも国連が構想し進めているんですけれども、こういったネットワークがある。これにどのように我が国が張り付いていくか。交通的にくっついていくかというのが非常に重要になってくるわけで、その場合に近畿としては従来の瀬戸内海から関門海峡を抜けてというルートと、日本海ルートと両方見ていただくのかなというふうに思うわけでございます。

この絵は道路部からいただきましたので、ここに国道483が出ているのは無視していただきまして、阪神港がありましてアジア近海航路があって欧米基幹航路がある。関空があって欧米、アジアに行ったり北米に行ったりするだろうと。道路があって日本海側という舞鶴港があります。今回ブロックからはずれておりますが敦賀港があります。こういうゲートウェイがありまして、瀬戸内海側と日本海側、それから空港をうまく使い分ける。組み合わせる使うということが必要かなと。そのためにこれは道路局のプロジェクトです

けれども、国際物流基幹ネットワークの構築というのを考えておりました、これはスーパー中枢港湾にかかるボトルネックはおおむね 5 年以内に解消でありますけれども、主な空港と港湾をとにかく道路でしっかり結ぶことによって物流がうまく運ぶだろうということでございます。これはこちらの提言の中にも入れていただいているわけでございます。

こういったことで、駆け足になりましたけれども、近畿にとって半アジア的な視野をどう持つのか、ゲートウェイ機能というのは今申しましたスーパー中枢港湾で言う欧米向けの航路とアジア向けの航路。空港につきましても欧米向けの大陸間の航空路とアジア向けの常に二層構造になっている、それを総合性、重層性ということで書いておりますが、両方うまくいらんでいただく必要がある。その際日本海側の窓口の活用というのがあります。それから釜山港、仁川空港と競争すると同時にどう連携するか。先ほど日帰りビジネス圏のだぶり具合を思い出していただきたいんですが、この課題があります。あと近畿の国土学としては一体何があるんだろうかと。これは私も関西人ですが余計なことを書いてありますけれども、近畿に住んでいただいて投資してもらうために近畿のビジョンをどういうふうに示すか。近畿に投資をするといいですよと、近畿に住むとこれから明るいですよとどうやって思ってもらおうかということだと思っております。

それから中央は近畿に何をしてくれるのかじゃなくて、近畿は日本のために何ができるのかと、ここからスタートしていただけないかと思うわけです。逆に言うと近畿はこんなことができるから近畿に投資しないと損ですという、こういう言い方になるわけでございます。それから東京を少し意識しすぎていますので、アンチ巨人、今はずいぶん阪神が強いのでアンチ巨人からはもう脱却したらどうか、このようなことを考えるわけです。最後は一番余計でございました。どうもご清聴ありがとうございました。

【片桐】

ありがとうございました。ただいまの小野計画官のご講演につきましてご質問、ご意見等ございましたら、よろしいでしょうか。では小野計画官どうもありがとうございました。

それでは続きまして皆様方から各種取り組みについて報告をいただけてまいりたいと思っておりますけれども、まずは国際物流戦略チームの取り組み、正直申し上げまして、ここにいらっしゃるかなりの方がご存知かもしれませんが、初めてという方もいらっしゃるかと思っております、おさらいも含めて最近までの動きを私からご説明させていただきます。

報告 1

「国際物流戦略チームの取り組みについて」

【片桐】

最初に、先ほど来私どもの布村局長のあいさつにもありましたように、国際物流戦略チーム、実は国内では関西が最初に設置されたわけです。その始まりというのはここにもございますように平成 17 年、今から 2 年前に関西経済連合会の関西の総合的な物流機能強化に関する提言の中で、産学官が一体となった国際物流についての各種方策の検討を行う国

際物流戦略チームの設置を行うべきだというのがその構思になっているわけでございます。その後国土交通省におきましても、このような国際物流戦略チームの意義をとらえまして設置が必要であるという声が出てまいります。そして大臣がこちらに参りまして、関西経済界とも懇談を行いまして、この物流戦略チームの設立へと参ったわけでございます。

この物流戦略チームでございますけれども、ここでございますように、こういった提言・提案を踏まえまして、全国に先駆けて関西で設置されたわけでございますけれども、スーパー中枢港湾「阪神港」、あるいは関西国際空港等の活用を図りながら、国際物流の効率化を通じて関西経済の活性化を目指す、そのために産学官が一体となって各種方策に取り組もうということで、この国際物流戦略チームの本部、あるいはその本部の下に設置される幹事会というのは常設にしたというのが1つ画期的で、機動的・弾力的に取り組もうということで、その下に体制が絵で出ておりますけれども、関西経済連合会の秋山会長を本部長にいたしまして、各国、自治体あるいは産業界の皆様方、そして有識者に入っていただいて本部を作り、その下に今日残念ながらご欠席ですけれども黒田先生を座長に幹事会を作って検討を進めてきているというものでございます。

今までの約2年間の動きをさっとおさらいさせていただきますと、この2年前の17年の5月に第1回の幹事会、そして6月30日に第1回の本部会合を開いたわけでございます。その中でユーザーヒアリングや意見交換を含めて短期の対応施策というものを決定してきたわけでございます。そしてそれが10月になって第2回の幹事会のときに「一開港化の検討」というものもその中に含まれ、そしてその後ユーザーヒアリング等を進めながら昨年の3月には第2回の本部会合におきまして、そこにありますような政策提言というものを出していこう。あるいはこれまでの取り組みの成果を確認して新たな短期対応施策を決定しようということが示されたわけでございます。そして4月に政策提言、これはお手元に薄い白い冊子で4月5日の政策提言というものが入っておりますけれども、それに基づいてアピール行動というのを秋山会長を筆頭にとっていただいたわけでございます。その後6月に第4回の幹事会、そして本日ご参加いただいた皆様方もご出席いただいた方がいるかと思いますが、8月5日に北側前大臣にも基調講演をしていただきまして、国際物流シンポジウムというのが開かれ、そしてその後幹事会、さらに新たな課題を検討するワーキンググループというものが作られて今年に入ってきているというものでございます。

この4月の5日に東京でアピール行動を行いました。提言というのは白い冊子でございますけれども、それを簡単にまとめますとこの1枚の形になります。港と港の連携、港と道路の連携、そして港と空港の連携というふうに大きく分かれておりまして、港と港の連携につきましては、スーパー中枢港湾「阪神港」の連携を進めて世界トップクラスのコスト・スピード・サービスを実現しよう。産業立地競争力を強化しようという。また、公社の改革の推進、あるいは公設民営等による特定国際コンテナ埠頭の形成。あるいは各港連携によって入港料の低減を進める。あるいは大阪湾諸港の一開港化を実現することによりまして港湾コストの低減による国際競争力の強化を図る。また、内航フィーダー輸送の

競争力強化によって瀬戸内海諸港と関西の諸港とを連携させようといったものが港と港の連携でございます。

また、港と道路の連携につきましては、先ほど小野計画官のお話にもありましたけれども、スーパー中枢港湾にかかる道路交通のボトルネックを5年以内に解消しましょうとか、第二京阪や大阪湾岸道路の西伸部ですとか、あるいは都市再生環状道路、京奈和自動車道、こういった国際物流を支える高規格道路の早期整備というものがその中に盛り込まれたわけです。

また港と空港の連携につきましては、関西国際空港を活用した航空物流機能の強化ということで、Sea & Air 輸送あるいは深夜便の活用などが入ってきたというものでございます。

この個々の施策を具体的に進める上では、さらに細かな検討体制が作られました。最初は港と港の連携でありますけれども、主な施策としましてスーパー中枢港湾プロジェクトの推進、手続きの一元化・IT化、一開港化、入港料の低減あるいは港湾の広域管理、そして海上輸送の連携と大きく3つのカテゴリーに対しまして、その下に取り組み体制と書いておりますけれども、それぞれ専門の体制を作って鋭意検討を進めてきております。また、昨年9月にはこれらを横に串を入れてそれぞれの進捗あるいはお互いの共通認識を高めようということで大阪湾諸港の包括連携施策推進会議というものも作られております。

港と道路の連携につきましても、ここにありますように関西広域幹線道路会議というのが昨年の秋に作られております。また港と空港の連携につきましては深夜貨物便の推進につきまして、昨年の夏からモデル事業が進んでおりますし、そこにありますような協議会も活発に動いているという状況でございます。

個々の取り組みの具体例を少しご紹介させていただきたいと思いますが、まず港と港の連携につきましてはスーパー中枢港湾プロジェクト、これは近畿地方整備局を中心に進めているわけですが、そこにありますように大阪と神戸、大阪につきましては夢洲のC12というターミナルが平成17年度から新規着工いたしまして、神戸につきましてはポートアイランドの2期のPC18というコンテナターミナルが平成18年度に新規着工いたしまして、いずれも平成20年度末に完成させて21年度からターミナルの供用というものを目指しているわけです。それに関連いたしまして、アクセスとなる夢洲トンネルですとか、あるいはそこに出ておりますような共同デポですとか、荷役機械の無利子貸し付け、あるいは24時間フルオープンと書いてありますけれども、植物検疫のための施設の整備、そういったものが同時並行的に進んでいるというものでございます。

次に港と道路の連携ですけれども、この左側の絵は先ほど小野計画官の説明資料のとおりですので省略させていただきますけれども、近畿におきましても、これを踏まえて国際標準コンテナ車が通行できない区間、近畿にも5区間ほどございますので、そういったところについて鋭意整備を進めていくということです。

次に港と空港の連携ですけれども、これにつきましては、従来その左側にありますように深夜便がないものですから、夜貨物が入っても次の日に出すしかないという状況だった

わけですが、それを昨年夏から深夜便の活用を含めたモデル事業を進めておりまして、その中で右側にあるように夜間に関空から上海に運ぶ。翌日には着くという大幅な時間短縮を実現して、こういった深夜便をこの夏、8月2日に2機が供用するわけですが、さらに弾みをつけようということに関係者の皆様方が進めているということでございます。

課題検討ワーキンググループでございますけれども、これは昨年末に新たに設置をいたしました。本部がありましてその下に幹事会があるわけですが、それでも非常に大きな作業体制になるということで、もっと機動的にいろいろな課題について抽出、整理を行い、また必要であれば海外での先進事例等も参考にしながら、解決に向けたいろいろな施策や方向性を提案するというを目的にこのワーキンググループを作らせていただきました。

国際物流戦略チームの学識経験者を中心として参画していただいております、構成員につきましては黒田先生をはじめ、本日もこの会合にご出席いただいております上村先生、林先生、本田先生、辻本先生、他入っていただいているわけでございます。ユーザーヒアリング等を進めながら、既に3回ワーキングを行っていただきまして、また2月には上海、香港、深圳の港湾空港の調査も行なっております。この辺の活発なご議論をもとに新たな提言、施策の提案といったものについて結びつけていただければと思っている次第でございます。

最後にこの国際物流戦略チーム、新たな提言に向けてと載せてございますが、これはまだあくまでも現在進行形と言いますか、今申し上げたワーキンググループあるいはこれからこの場でも総合討論等も行われますけれども、今予定としましては3月24日に第3回の本部会合を開かせていただくことで調整しておりますが、その場に向けてこの新たな提言というものをまとめていきたいと考えておりまして、産学官の関係者の皆様方の活発なご意見を踏まえて提言をまとめていきたいと思っております。

今まで昨年の秋以降いろいろいただいているものをもとにして、とりあえずそこに本当のたたき台でございますけれども載せてございますが、港と港の連携につきましてはこの「阪神港」のスーパー中枢港湾プロジェクトをさらに加速して、包括的な連携をさらに進めていく、あるいは手続きの一元化・IT化のさらなる進展、あるいは大阪湾の企業のBCP、いわゆる事業の継続計画と言いますか、そういったものを支援していく諸港の港湾活動の検討、あるいは内航フィーダー等の活用が非常に重要と認知されておりますけれども、中四国との政策的な連携あるいは適切な役割分担、あるいは高付加価値のロジスティクスセンター等の整備、環日本海地域諸港等における連携強化といったものが今までいろいろ進めているワーキンググループ等の中に出てくるいろんなご意見を踏まえて出てきております。

また、港と道路につきましては、5年以内のボトルネックの解消をさらに進めるとともに、国際港湾としての後背圏確保に向けた広域幹線道路の早期整備あるいは有料道路等の割高な料金是正のための仕組みづくりといったものがご意見として出ております。

また港と空港の連携につきましては、いよいよ8月から完全24時間化をするという関西空港の機能を生かした国際航空物流の推進普及、そして中継物流拠点の構築、また2期用地を利用した総合物流拠点の構築、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といったものが大々的に出てきているということでございまして、この後の総合討論あるいは今後24日に向けて産学官のさまざまな方々からのご意見を踏まえて、ぜひよりよいものがまとまればと思っておりますので、どうぞご支援、ご協力をいただければと思います。ご清聴どうもありがとうございました。

私の場合、本当に報告でございますが、何かご質問ご意見等ございますでしょうか。どうもありがとうございました。

報告2

「海外港湾空港の戦略調査～上海・香港・深圳」

【片桐】

それでは続きまして、国際物流戦略チームの下に設置されました課題検討ワーキンググループのメンバーによりまして、新たな課題抽出を目的としました海外調査の結果報告につきまして、このワーキンググループのメンバーであります流通科学大学商学部教授の林克彦様よりご報告いただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

【林】

どうもご紹介ありがとうございます。流通科学大学の林です。今ご案内がございましたように、先月2月9日から11日までワーキンググループとして上海、香港、深圳の現地調査を行ってまいりました。今日はワーキンググループを代表いたしましてその概要を紹介していきたいと思っております。

報告の概要でございますが、まず事例から学び取るべき点ということで最初に結論を申し上げたいと思っております。その後日程・メンバー、それから対象といたしました上海、香港、深圳の位置づけ、それから各地域の主要な調査結果について重要な点をかいつまんでご紹介したいと思っております。

それではまず最初に一番重要な点をまとめて言っておきたいと思っております。今回の調査、非常に短い時間でしたけれども、いくつか学び取るべき重要な点があったのではないかと思います。具体的な説明は後の方で述べさせていただきたいと思っておりますけれども、ポイントといたしましては今回調査の対象とした港湾、空港においては非常に迅速な決定、実行がなされているということでもあります。今日の経営環境の変化が非常に早い。それに応じて即対応をするということでございます。その際の目標は何といたっても顧客オリエンテッドということで、特に船会社のニーズに応じて変わっていくと声が聞かれました。

2点目のポイントといたしましては広域的な港湾管理が行われている。これは上海港の場合ですけれども、その一方で激しい港湾間競争、例えばこれは隣の浙江省の寧波港に対して行われているというようなことがございます。すなわち広域的な管理をする一方で激し

い競争原理も導入されているということです。

一方香港地域の場合は深圳と香港との間、あるいは深圳、これは主要 3 つのターミナルがあるわけですがけれども、そのターミナル間でも激しい競争が行われていて、この地域においてはあまり広域的な連携というのは行われていないような感じもいたしました。そのあたりのメリット、デメリットを考慮してこれからインプリケーションを考えていきたいということでございます。

3 点目のポイントといたしましては、港湾背後地域にロジスティクス施設を、これはソフト、制度面も含めてということですがけれども整備している。その代表的なものが上海でも深圳でも整備されているわけですが物流園区という制度であります。この物流園区にはかなり多くの日系企業が入っておりまして、国際的なロジスティクス体制を構築しているという状況です。最初の基調講演にもございましたように、国際的な水平分業体制ということをも日本の荷主企業は構築しようとしているわけですがけれども、その分業体制の構築に資するような施設整備が行われているということです。

4 点目のポイントといたしましては港湾の整備、ターミナルの整備において民間企業の活力を徹底的に活用しているということです。今回ヒアリングでお世話になりました **Modern Terminals** さん、あるいは **Hutchison**、こういった民間企業の活力を徹底的に活用しているところであります。それからこれはオペレーションの面でも同じでありまして、非常に効率的なターミナルオペレーションが行われているということです。しかしその一方で、今回対象といたしました地域は中国ということで、経済や物流の発展段階に留意をいたしまして、急速な経済発展、物流量拡大に対応して物流施設が足りない。需給ギャップがあるような状況でとられている戦略でありますので、近畿で考える上ではそういうものを当然考えた上で施策を考える必要があるかと思えます。すなわち、これから取捨選択をしてこの学び取るべき点からできるだけ多くのインプリケーションを引き出していきたいということです。

以上が結論にあたる部分で、後は具体的にどういうことを見てきたかということを中心に説明していきたいと思えます。こちらはメンバー、先ほどのワーキンググループのメンバーが 8 日から 11 日にかけて調査してまいりました。場所は上海と香港、深圳ということですが。

簡単に香港、上海、深圳の位置づけですがけれども、世界でもトップクラスの取扱量を扱う港湾です。最近の動向を見てまいりますと、香港については後で述べますように若干成長が足踏み状況ですがけれども、上海、深圳につきましては年率 20% 以上の高い成長が続いている港湾です。空港につきましても香港空港は成田空港を何年か前に追い越しました。世界一の取扱量を誇っている空港でございます。

そのような空港、港湾について見てきたわけですがけれども、まず最初に上海、このあたりになるわけですがけれども、この図のように長江があって長江の河口部ということで水深が浅いところです。このデルタ地帯にあるわけですがけれども、大きく分けてターミナルが

古い順に SCT、外高橋、それから今回の洋山深水港、3つの地域に分かれております。

場所的にも SCT、外高橋は中心部からすぐ近くなんですけれども、先ほど申しましたように非常に水深が浅くて近年の船舶大型化に対応しきれないということで、深水港を 32km の橋をかけて沖合いに作ったということでございます。地図を見ながらということですが、まずこちらの方の一番古いターミナルですけれども、上海コンテナターミナル、浦西、先ほどの地図で行きますとここに長江があって、ここが黃埔江ということで、支流がありまして、この黃埔江の支流で軍公路、張華濱、それから寶山というふうに 80 年代に主に整備されてきたわけです。こちらの方については徐々狭隘化しているわけですが、それでも現在でも 360 万 TEU を取り扱っているということでございます。

次にこの SCT の部分が手狭になってきたということで、こちらの長江に沿う部分で外高橋ターミナルが整備されてきました。これは 90 年代から 2004 年ぐらいまでかけて整備されてきたところですが、水深もある程度確保して、このあたりに 16 バース整備がされて、昨年は 1,270 万 TEU という規模で扱っております。ただこれも拡大してみますと水深を稼ぐために、これは川なんですけれども、棧橋をかけて水深を稼いで沖の方で荷役をやってコンテナターミナル、ヤードにつないでいるというオペレーションをやっております。

こういう外高橋の地域の裏側あたりに物流園区があるわけですが、そちらの物流園区の方で日本通運さんにヒアリングを行いました。そこでのポイントは日系の物流企業が進出する中で非常に苦心をしているということで、しかし中国としても物流園区ということで日本の消費税に当たる増徴税をすぐに還付できるような仕組みを作って日本の企業が流通加工等をしやすいような仕組みを作っているというお話を聞くことができました。

日通の中国室長さんのご指摘では中国に見習うべき点として、決定が早く実行も一気に進む、こういうことをぜひ見習ってほしいというご指摘を受けました。

それから次に洋山港のコンテナターミナルの見学に行ったわけですが、こちらは都心部から 75km、さらに橋で 32km 離れた所に作るということです。こちらの方、橋の根元に当たる本土側の部分ですが、物流園区をここでも整備し、こちらの方はニュータウンを整備する。これは展示センターにあった模型ですが、こういう計画が行われています。

そして 34km 行った端にはもともと島があって、その間を埋め立てて 1 期 5 バース、2 期 4 バース、大水深のコンテナターミナルが昨年末にできたところです。併せて 300 万 TEU ということで、去年できた年にもう大阪港よりも多い貨物を 1 年で扱っているということであり、非常に早い整備が行われている。

実際この山のこのあたりに見学できる展望台があるんですが、残念ながら天気が悪くて、これは行く途中の橋ですが、300 万 TEU も使っていると聞いていた割にはトラックの交通量が少ない、やや意外な感じでした。

これは展望台からの景色ですが、曇っていて見づらいのですが、非常に多くのガ

ントリーが動いております。ただコンテナヤードの方の貨物を見ると、まだそれほどいっぱいという状況ではございません。

次に香港、深圳です。こちらは香港島、それからこちらの方の深圳、この地域を見てきたわけです。まずここにあるランタオ島という島があって、そこを埋め立てて香港空港が97年にできたわけですが、そちらの施設を見学してまいりました。このようなレイアウトになっておりまして、貨物地区は確かこのあたりだったと思いますけれども、こちらの方のHactlという香港エアカーゴターミナルという施設を見学しました。この施設は1つのターミナルで300万トン年間使うということで、世界最大規模のターミナルです。このようにランプウェイに直接面していて、直接飛行機から貨物を取りおろすことができる。このように非常にランプウェイに近いところまでできる。そしてこのようなULD、パレットやコンテナに積んだものを自動ラック倉庫に入れる。非常に巨大な自動ラック倉庫がありまして、効率的なオペレーションが行われているということです。

次にこちらは地図で行きますと香港島、このあたりにコンテナターミナルが集まっているわけですが、こちらの方のクワイチンターミナルの見学に行っていました。こちらの方にナンバー1からナンバー8、対岸にナンバー9ということで、9つのターミナルがありまして民間の企業によって運営がされております。今回はその中の日本郵船が使っておられるModern Terminalsという会社、地図で行くとこのあたりのターミナルになるんですけども、ここを見学させていただきました。このように非常に港湾地域でありながら高度利用されている。香港は非常に国土が狭いので港湾地域でもこのようなターミナルが作られ高度利用されているということです。

上の方から見ると、このように非常に多くの貨物が詰まっているという状況がわかります。このコンテナの量をコンテナのターミナルの管理システムで、この位置ごとにどこにあるか、一つ一つの位置が画面上で確認できるというシステムで確認をしているわけです。

先ほど来申しておりますように、船社に専用貸しということではなくて、ターミナルオペレーターが管理するというので、この中のコンテナのロケーションはフリーロケーションということで、いろんなところにコンテナが置かれるわけですが、そういうのをソフトを使って管理しているということです。

次に香港から国境と言いますか1国2制度ということですから国境と言っていいのでしょうか、深圳港に見学にまいりました。こちらは深圳港と言いましても塩田、それから蛇口、赤湾という大きく分けて3つのコンテナターミナルがあって、さらにこちらの方でModern Terminals、先ほど見学させていただいた香港のModern TerminalsがDachan bay（大鏟灣）というところでさらに開発を行っているということでもあります。

それから塩田の今回見学させていただいたターミナルは香港のHutchison Internationalというところが整備しているということで、民間のターミナル同士が深圳の中で競争をしているという状況であります。

塩田ですけれども、これまで3期に分けて整備が行われて、ナンバー9まで整備が行われ

ております。今回は確かこのあたりのターミナルの管理棟を訪問させていただいて見学を行いました。ゲートがありましてこちらの方がターミナルになるわけですが、先ほどの香港と同じように多くの貨物が取り扱われている。そして 1 つの船が来ますと、ガントリークレーンが一気に押し寄せて、一番大きなエママースクという 1 万 TEU 以上の船が来た場合には 10 本ぐらいのガントリーが集まって、それで寄ってたかって早くおろすというような効率的な運営が行われているということです。ターミナルヤードの中も実入りのコンテナでも 5 段積み、空コンテナですと 8 段積みということで非常に高度利用がされているということです。

限られた時間の中で駆け足になってしまいましたけれども、以上でワーキンググループの調査結果について報告を終わりたいと思います。どうもご清聴ありがとうございました。

【片桐】

林先生どうもありがとうございました。何かご質問はございますでしょうか。よろしいでしょうか。どうもありがとうございます。

報告 3

「環日本海交流における舞鶴港の可能性」

【片桐】

それでは続きまして、近畿の日本海側の玄関口であります舞鶴港での取り組みにつきまして、舞鶴の検討に携っていただきました財団法人環日本海経済研究所特別研究員の三橋郁雄様よりご報告をいただきたいと思います。よろしくをお願いします。

【三橋】

新潟から来ました財団法人環日本海経済研究所の三橋と申します。私の方からは環日本海交流と舞鶴港の可能性ということでお話させていただきます。

先ほど東アジアが中国、韓国、日本を中心に非常に経済が元気であるということで、国際分業も急進展しているというお話がございましたが、実はそれは東アジアでも南の方でございまして、我々が言う北東アジア、この地域は必ずしもそうではありません。北朝鮮問題などいろいろ複雑な問題がありまして交流はあまり活発ではございません。その中で日本海交流、この地域について今後どういうふうにして我々は対処していくのかということでお話申し上げたいと思います。

この図面は、北東アジアが今後大きくなって経済を大きくしていくというときに、その手段としては国際貿易である。国際貿易を高めて相互依存関係を大きくしていくということが北東アジアの発展の一番大事な部分である。しかしながら、国際貿易を大きくするためには、その基本的要件としてインフラがきちっと整備されなければいけないということで、そのインフラ、我々は輸送回廊と言っておりますが、輸送回廊を北東アジアでどこから整備していくのかということで、特に重要な輸送回廊を 9 本設定いたしました。これは我々が設定したのではなくて北東アジアの物流の関係者、専門の方々が集まって現地調査

もしながらここを特定したというものでございます。これが北東アジア輸送回廊ということでございます。

この中にはもう既に元気で実用に十分供している回廊もあるし、まだまだこれからという段階のものもありますが、いずれにしろ北東アジアが元気になるためには全部が必要であるということでございます。したがって、環日本海交流もこの輸送回廊を基盤にして議論される必要があるというふうに思っております。

この北東アジアでございますけれども、現在東アジア、上海を中心とする東アジア、それと比べれば格段と経済成長などで見劣りがしておりますが、しかし近年非常に元気になってきております。いろいろ問題はありますが、上海のあたりから北京のあたりからの経済の熱気がぐっと上がってきております。

まずこちらの図面でございますが、これは中国のこのあたりを中国東北地域と申します。黒龍江省、吉林省、遼寧省と申しますが、その中国東北地域がどのぐらい経済成長しているかというものを示したものでございまして、全国平均がこれでございますが、全国平均ですと 10%を切るわけですが、中国東北地域は軒並み 10 を超えて 12 に近い。もしくは内モンゴルですと 19%ぐらいで伸びているということで経済成長が非常に高い。熱気が北にまで上がってきたということを示しています。

また、このあたりはロシアですが、ロシアの極東と申します。このロシア極東の方も近年非常に石油収入が増加したことでロシアは非常に景気がよくなってきていまして、極東ロシアも経済成長しております。その証拠がこれございまして、2000年から2004年にかけての輸出、輸入、ロシア極東管区の輸出入状況ですが、大体右肩上がりが増えております。2005年、2006年同様の傾向でございます。すなわち、北東アジアも北朝鮮を除いて非常に元気になってきたということでございます。

その中で、それでは特に近畿圏がこれから環日本海交流でどうやって対処していくかと考えるときに、この元気になりつつある北東アジアの物流の状況を 1 つ理解して、それから近畿圏のあり方を考えたらいんじゃないかということで、ここでは北東アジアにおける主要な貨物の流れについてお話申し上げたいと思います。

まず最初は中国東北地域の国際物流はどうなっているかということでお話申し上げますが、この中国東北地域の物流は大半はこの流れです。ナンバー5の輸送回廊、これが大連輸送回廊と申しますが、ほとんど 90%以上ここに頼って流れてきていまして、ちなみに大連からちょうどハルピンまで 1,000km ございます。すなわち 1,000km の距離をずっとおりてくるということございまして、大変な land lock、陸封状況になっています。陸封状況がひどいのはこのあたり、モンゴルとかこのあたりも非常にひどいんですが、何と日本海にごく接近しているこのあたりでもひどい。要はこの地域が日本海にまだ出てきていない。みな大連の方に出てきているということで、これがメインルートでございます。その辺に今後の発展の鍵があるわけです。

それから 2 つ目は欧州との連結ということでございまして、北東アジアは大変な特徴を

持っております。それは地球が丸いせいで緯度の高い北東アジアの北の方、この 2 番のルートでございますが、2 番のルートは鉄道に乗るだけでヨーロッパまで行きます。これがシベリアトランスレイルウェイと言ってシベリア横断鉄道です。これが非常に今元気になりつつあります。輸送量がどんどん増えているということで、これは例えば南に回ってインド洋から行くルートもありますが、こちらのルートを使うと輸送時間が非常に短い。したがってそれを活用することによってこのあたりは 1 つ大きな物流による経済繁栄が可能だと言えます。

それからもう 1 つのヨーロッパに行くルートは実はこのルート、7 番ですが、これは最終的には現在のところは 2 番に中央アジアで合流します。したがって 7 番のルートは現在はヨーロッパに行くルートというよりも、中央アジアと我々をつなぐというルートでございます。これも近年貨物が急増状態でございます。

3 番目の北東アジアの物流の特徴は釜山港です。先ほどからお話がいろいろ出ておりますが釜山港のハブです。ここが日本全体の地方港とつながって北東アジアのハブ化している。日本だけではありません。中国ともロシアともつながって非常に便利な存在になっております。

4 番目の北東アジアの物流の特徴として陸上国境というものがございます。これがロシアと中国の国境です。それからこれがモンゴルと中国の国境です。北朝鮮と中国の国境ということで、この国境を越えての輸送が非常に活発です。ちなみにロシアと中国、またロシアからモンゴルから中国という、この流れが非常に急増中でございます。具体的なのはこの後の資料で書いておりますので見ていただきたいと思います。今大陸の内部でも物流が急上昇しているということでご認識いただきたいと思います。

それから北東アジアにおける主要な貨物の流れとして 5 番目、日本海側港湾の状況ということでございますが、日本海側の港湾、相対的な物流量はほとんどこの 10 年間変化がないわけですが、コンテナ物流だけは増加基調にございます。ですから今後このコンテナは全国的に日本全体で伸びていますが、日本海側の港湾、ここも全体量としては低迷気味ですがコンテナだけは伸びている、そういう状況にございます。ただし国際フェリーはまだ伸びていない。国際フェリーについては後ほどお話し申し上げます。

以下が今述べたことの裏づけの資料でございますが、あまり具体的なことはお話し上げません。これを見ていただければわかると思いますが、1 つ今後の環日本海交流の発展の鍵を握るのがこの図でございます。これについてご説明申し上げますと、先ほどお話し上げましたが、中国東北地域、この地域は今 1,000km 走って大連に出ています。大連から日本及びアメリカに行っていますが、このため中国の東北地域は大変な陸封状況、land lock の度合いが非常に強い。したがってここは国際貿易量が非常に少ないんです。何と中国の 1 人当たりの国際貿易額の平均値の 3 分の 1 しかありません。遼寧省になると港が近いのでここは平均よりも 1.5 倍ぐらいあるわけですが、陸封状況の強い吉林省、黒龍江省は 3 分の 1 しかありません。

したがってその状況を打開することが環日本海交流の大きな課題でございます。それはなぜかという **missing link** があるんです。先ほど述べました輸送回廊の中に **missing link** があります。一番代表的なものがこれです。これは北朝鮮、北朝鮮が今開国しませんのでここに **missing link** がありますが、もう 1 つここに 7,000 万人ぐらいの人が住んでいますが、これが日本海に出られない。それからここに航路ができていないということで、ここに 3 つの **missing link** が存在します。これが大きなボトルネックになっているということでございます。

これが欧州との連結、これが釜山港のハブの状況、これが陸上輸送の状況です。これは今述べましたので時間がないので後で見ていただくとして、そこで今述べました北東アジアの物流の状況から、それでは今後どうしたら環日本海交流を大きくできるか。今後の発展方向を考えてみたいと思います。そこから近畿圏の窓口である舞鶴港の今後の役割を考えてみたいと思います。

そこで今後の発展方向ですが、この図を見ていただきたいと思います。この図は北東アジアの国際フェリーネットワークでございます。フェリーというのはコンテナ貨物、旅客、自動車の 3 つを運ぶ乗り物でございますが、ここの渤海湾、黄海、これは東アジア、このあたりは非常に超密なネットワークが組まれております。こちらは非常に粗です。このことからどういうことが言えるかという、こちらの問題、先ほど述べた問題が解決すれば、ここと同じようにこかも密になるだろうということが言えるわけです。このことは単にこれを見て比較してだけじゃなくて、ヨーロッパの例、地中海の例、北海の例からもこのことは明らかでございます。将来ここに国際フェリーのネットワークが多分にかかってくる。大きくかかってくるということが推定できます。そのためにはこちらの問題を解決しなければいけません。

そこで現在我々が研究している場所、新潟の関係者がそれではこの問題を何とか解決しようということで、今ロシア、中国、韓国、新潟、この 4 つの関係者が集まって、結局このトライアングルと申しますが、この国際フェリーの航路を作ることでこの先ほど述べた **missing link** の問題を解決しよう。日本とつながることで日本の知恵と力とこちらの方の非常に有利な労働条件、それからロシアの資源など、相互補完性が非常に高いこの地域のメリットを大いに引き出そうという話が今進んでおります。この話を今後近畿圏にも応用できないかということでございます。

その仕組みについては後でお話しますが、そこで例えば舞鶴港で考えてみますと、この舞鶴港は近畿圏の出口でございますけれども、現在までのところは例えば大阪港や神戸港と比べて実に取扱量で 1% にしかすぎないんです。現在の状況、すなわち 1% にしかすぎない状況の中で、さらに舞鶴港の役割を高めていくと言ったときに 2 つのやり方があります。1 つは現在の状況の中でさらに頑張って補完していく。すなわち大阪港、神戸港の力をさらに補完すると言いますか、1% ですがそれを 2% ぐらいに高める。そういうやり方が 1 つあります。しかしながら見方によってはもう 1 つある、すなわち先ほど述べましたように環

日本海交流が最近元気になりつつある。しかも新潟の方で新しい取り組みが始まっているということですので、それでは近畿経済に新しいステップを舞鶴港が提供する。そういう機能があってもいいんじゃないか。すなわち、これから東アジアも上海だけじゃない。北東アジアの方も元気になってきた。ではその北東アジアとの関係で近畿圏をより飛躍させる、そのためのステップを舞鶴港で構築できないか。そういう見方もあってもいいんじゃないかということで、この2番を特に強調すべきじゃないかと思います。

そのときに舞鶴港の位置を考えてみますと、例えばこの舞鶴港は大連港、そして釜山港と以前もつながっていたし、今も釜山港の場合はつながっているし、大連港の場合は数年前までつながっていたということです。大連航路も釜山航路も貨物量としてはある程度あるわけですが、その相手先はいずれも大阪です。したがって大阪との競争ということで考えてみますと、実は釜山と舞鶴と釜山と大阪は距離がほとんど同じか、もしくは舞鶴—大阪分を加えると負けてしまうわけです。また大連も同じです。大連—大阪と大連—舞鶴というのは距離がほとんど同じです。ここに書いてあるとおりです。したがって従来の考え方からすると常に大阪に引けをとると言いますか、地理的にマイナスの要因を持ちながら頑張らなければいけない。しかしながら環日本海交流という観点から見ますと、ここにザルビノ港がございます。ここに東草港がございます。ここの距離を調べますとこのとおりでございますが、この場合には大阪と比べると飛躍的に短いわけです。

すなわち舞鶴港はやはり地理的に見ても対岸を見るという形で考えた方がいいんじゃないか。そうすると出てくるアイデアがこのアイデアでございます。新しい近畿圏を切り開くためのステップを提供するという考え方からすると、例えば中国東北地域と接触する、その窓口がここがございます。それから韓国、ここにソウルがございますので東草と書いておりますが、ここのソウルと大阪をつなぐ航路、従来の釜山ではない、こんな航路が考えられると思います。

その場合にどのぐらいの貨物量があるかということで、ここで計算しておりますが、今の我々が入手している資料から推定すると、例えばここで8,000本ぐらいのコンテナ量が予想されるし、こちらで2000本ぐらい予想される。これがこの資料でございます。しかしながらこのような航路をどうやって作っていくかということで、今我々が取り組んでいる新潟の事例を少しお話申し上げますと、新潟ではトライアングル航路を今やっております、ロシアと中国と韓国と日本が共同で航路運営会社を作ろう、そして航路運営会社が現在走っている韓国の航路を利用して、この国際フェリーサービスを提供しようということでございます。それで、全体の資本金が300万ドル、出資割合が日本、ロシア、中国、韓国、いずれもそれぞれ4、3、2、1でやるというふうになってございます。

そのようなことで合意しております。現在は新潟に日本側の投資会社を作る試みが行われ、来週できると思いますけれども、それに応じて今度はロシアが出資、韓国、中国も出資し、日本も出資する航路会社を作るという段階に今来ています。このような試みが近畿圏においても考えられていいのではないかとということで、このような航路を提案させて

いただきたいと考えております。

いずれにしても環日本海交流は広い北東アジアの一部でございますが、北東アジアが今非常に元気になってきた。それをどうやって舞鶴、近畿圏がその元気さを取り込むか、そういうことを考えていただければ大変ありがたいと思っております。ご清聴ありがとうございました。

【片桐】

三橋様どうもありがとうございました。何かご質問等ございますでしょうか。

【サカモト】

わかりやすいご説明ありがとうございました。西日本高速道路のサカモトと申します。先ほど伺った中で、大連とか釜山と大阪との間では勝てないということだったんですが、例えば私ども高速道路を利用していただいて上手に勝てる方法というのはないんでしょうか。率直な質問ですけれどもお聞かせ願えれば幸いです。

【三橋】

それはあります。大阪及び神戸との競争で勝つ方法はあります。それは舞鶴港の独自性です。大阪にもない、神戸にもないものを持つことです。我々はお客様ヒアリング、荷主ヒアリングを行いました。その結果、例えば1つの事例でございますが中国との貿易をやります。ある自動車会社が中国に物を送る。それは向こうではすぐ組み立てられるという非常に重要なものがございますが、その送るときに向こうから送ったら必ずお金を払うというLCと言うんですけれども、銀行の裏付けのドキュメントが来ないといけません。そのドキュメントが来る前に船積みして送ってしまうと、もうそのまま多分裏付けのお金のLCが来ないでそのまま送ってしまうと、それで向こうの貨物だけ行ってしまっただけ使われてお金が来ないという大失敗をするわけです。したがって必ずLCが届くまではその貨物は出してはいけません。しかし向こうは早く送れと言ってくる。そうすると貨物は港に置いておかなければいけません。港に置いておいてLCが届いたからすぐ出発だということまで持っていかなければいけません。

そうすると中国から一体いつLCが来るのかわからない状態でも港に置いておかなければいけません。そうすると港の中で1週間、2週間ずっと置いておかなければいけない状態がたびたび発生するんです。そのたびに港ではヤード料としてお金をもらえるんですけれども、荷主から見ると、1週間2週間どんどん荷置き料が大きくなっていくというのでいらするんです。でもこれは今神戸港で、名古屋港でみんな現実に起こっているんです。だからもし舞鶴が、その分は1週間2週間1カ月、ずっとただでいいよと言えば舞鶴港を使いたいというふうになります。

すなわち大阪港、神戸港でやれないことをやる。独自性を発揮する。そこまでやれるかどうかです。ですから舞鶴港が勝つ方法はあります。独自性を発揮する、神戸港や大阪港にないものをやる。だから私は大阪港との競争は非常に難しいと言ったのは、たった1つ地理的な位置だけで言っただけで、全く他が同じ条件であれば難しいと。しかし独自性を

発揮すればそんなことはありません。それは今述べたように舞鶴は広い敷地を持っているんですから1カ月置いてもただと言えれば貨物は来ます。

【サカモト】

質問の趣旨が、言い方が悪かったようなんですが、高速道路をどう上手に活用していただいて舞鶴港に優位性を保っていただくかということをご質問したかったので、また詳しく伺いますので、また後で…。

【三橋】

高速道路もサービスすればいいと思います。

【サカモト】

また後でお伺いさせていただきます。ありがとうございました。

【片桐】

全体の時間が押してしまっていて、また後ほどお時間があつたときにいただきたいと思うので、とりあえず最後のご報告をいただいた後総合討論に入りますので、恐縮ですが…。ではどうもありがとうございました。

報告4

「地域資源を生かした日高港の活性化に向けて～紀州材・大連・日高港」

【片桐】

それでは報告の最後となりましたけれども、太平洋に面した比較的新しい港湾としまして東アジアとの物流に取り組んでおられます日高港での取り組みにつきまして、取り組みを先導していただいています御坊市商工会議所会頭の吉田様よりご報告いただきたいと思えます。よろしくお願ひします。

【吉田】

御坊商工会議所会頭の吉田でございます。先ほどから皆様方の取り組み等について興味深く聞かせていただきました。これからご報告させていただきます日高港につきましては、平成16年4月に第1期計画の供用が開始されたばかりで、まさにこれから第一歩を歩みだそうとしている港でございます。そのため、取り組み等につきましては皆様方のご報告とは規模等も違いますが、どうかよろしくお願ひ申し上げます。

それではご報告させていただきます。まず日高港の概要についてですが、日高港は昭和58年に重要港湾に指定され、港湾管理者は和歌山県でございます。施設としましては先ほどの写真にもありましたように、水深-12m、現在は暫定で-10mでございますが、大型の工業岸壁と水深-7.5mの耐震強化岸壁、水深-5.5mの岸壁を備えております。日高港の位置は大阪市内から車で約2時間、関西国際空港から車で約1時間のところにあり、また高速道路湯浅御坊道路の御坊インターチェンジから車で約10分の距離であることも含め、恵まれた立地条件にあると思えます。また先ほどの写真にもありましたように、隣接して関西電力御坊火力発電所が立地している電源地域でございます。

日高港における貨物の取り扱い状況としましては、御坊市の地場産業である製材業の低迷の影響や御坊火力発電所の稼働率等の影響もあり、平成 17 年には 65 万 1 千トンと以前に比べて大幅に減少しております。また主な取り扱い品種としましては原木、砂、砂利、原油等がございますが、これらはすべて国内他港からの移入貨物でございます。

日高港の立地している御坊市及び背後圏の概要でございます。御坊市は人口約 27,000 人で和歌山県中部地域に位置しております。また日高港の背後圏としましては、御坊市周辺町と田辺市周辺町を併せた範囲が考えられ、背後圏人口は約 215,000 人でございます。そのため、御坊市においては木材の集散地として栄えた歴史から製材業が主要な地場産業でございます。

日高港の活用促進に向けた取り組みとしましては、これまでも和歌山県、御坊市が一体となって港を活用する企業の誘致活動を行っており、それとともに当御坊商工会議所においても企業誘致を側面から支援するために独自に企業誘致情報の収集に努めているところでございますが、当初の計画通りに企業誘致が進展していない状況にあります。そのような中で、日高港の活用促進には地域にある資源と地場産業を活用することが重要であるとの考えから、豊富にあるスギ、ヒノキの紀州材の活用を検討しているところでございます。

次に広域連携・港湾機能の多様化としまして、世界遺産である紀伊山地の霊場と参詣道に代表される地域の観光資源を活用したクルーズ客船の誘致活動に取り組んでおります。また、日高港を広く発信するとともに、新エネルギーの普及促進を目的として今年 9 月完成をめどに現在整備が進められております日高港新エネルギーパークなどと連携した集客機能の整備強化を図っているところでございます。

これら日高港の活用促進に向けた取り組みについて、今回は成長著しい東アジア諸都市の中でも大連市を選定し、スギ、ヒノキといった紀州材の輸出等の可能性を図るべく昨年 12 月に現地視察をしてまいりましたので、その状況についてご報告申し上げます。

大連市は中国北方の主要港湾都市であり、日本からの外資導入も 1984 年から 2005 年までの累計で約 3,000 件に及んでおり、また 150 の国、地域との交流がある都市であると聞いております。今回の視察の背景としましては、大連市が世界の家具・木製品の加工基地であること、また経済の拡大により中国国内において木材の需要が増加していることなどが挙げられます。

視察先といたしましては、今後の日高港の利用促進と地場産業の振興という視点から、家具や床材を扱う現地企業の加工工場の視察や、日本から進出した企業への訪問、さらには大連市及び中国国内における木製品等の市場動向を把握するために JETRO 大連を訪問するとともに、現地の商社や日本から現地に進出している商社にも聞き取りを行いました。

その結果、今後地域資源である紀州材を生かした日高港の利用促進の取り組みの方向としまして、まず 1 点目として中国を加工基地として原木等を輸出する方法でございます。中国の原木輸入は国内需要のみではなく加工貿易が主体であり、日本にも中国で加工され

た木製品が輸出されております。このように加工貿易が主体であるという背景には、保税地区内より中国国内に入らない貨物の輸出入については税金がかからないということがあり、今回の視察においてもドイツ産の原木が家具に加工されて欧米に輸出されているということでございました。このことから大連を加工基地として紀州材の原木等を輸出し、家具や内装材に加工した後、日本または欧米に輸出をするという方法が考えられます。

2点目としましては、中国国内市場の開拓が挙げられます。これにつきましては中国国内における木材の需要は床や壁材の内装材あるいは家具としての利用が主体であり、そのことから硬い木が好まれるという話がございます。しかしこれらについては紀州材のよさや用途を広くPRすることで今後紀州材に対する需要を生み出すことができると考えております。方向性としては大連を拠点・窓口とした中国国内市場への輸出の拡大であり、具体的には原木等を輸出し、大連で家具や内装材に加工したものを中国国内で販売するという方法と、日本国内で加工した製品を中国国内で販売するという方法が考えられます。以上地域資源である紀州材を生かした日高港活性化の方向についてご説明申し上げましたが、これらにつきましては簡単にすぐにはできるというものではなく、まだかなり高いハードルがあるということも現地視察時に確認しております。

今後は一歩一歩着実な取り組みにより、広い意味でのシームレスな交流・交通体系を構築していく必要があり、そのためには市場、物流、人・情報という3つのキーワードが大事であると考えられます。まず市場につきましては、中国は石の文化であり木造住宅等の需要がほとんどなく、床材等には硬い木材が好まれる傾向にあることから、木の文化を幅広くPRし、市場を開拓していく必要がございます。これに関して日本国内では既に宮崎県等が先進的な取り組みを行っていると同っておりますが、今後は当面の取り組みとして国際見本市や展覧会等への出展を行い、紀州材についてのPR活動を進めてまいりたいと考えております。

次に物流についてですが、これらについては現在日高港は不開港でありますので、当面は大阪湾諸港との連携も視野に入れ、小口積み換えデポの整備など、少しでも効率的な物流ができるような仕組みや基盤づくりが必要であるとともに、価格競争力向上のために物流コストやリスクの低減についての検討が必要であると考えております。

最後に人・情報についてですが、交易をより効率的により確実に行うために、豊富な情報、確実な情報が必要となり、そのためには幅広い人脈と言いますか人的交流が必要であり、今後大連市との間に官民ともども幅広い交流体制の構築が必要不可欠であると考えております。

これらの3つの要素を一つ一つ解決し、総合的に組み合わせることにより、日高港においてもシームレスな交流・交通体系の構築が図られていくものと思います。そのために第一歩として実際の物流に伴う諸課題の整理や中国国内での紀州材の活用の方等具体的に検討するため、平成19年度事業として社会実験の実施を検討しているところでございます。以上日高港の取り組みについてご報告させていただきましたが、今回このような機会

を与えていただいたことに深く感謝申し上げます。本当にありがとうございました。

【片桐】

吉田会頭様どうもありがとうございました。全体に時間が押してしまいましたので、恐縮ですがもしご質問等ありましたら、この後の総合討論でお願いできればと思います。

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」

【片桐】

それでは時間の関係で引続き第2部に入らせていただきたいと思います。第2部におきましては基調講演、そしてそれぞれ皆様方からいただいたご報告を参考にいたしまして、参加いただいた皆様とさらなる国際競争力強化について意見交換をさせていただきたいと思っております。先ほど私から申し上げましたように、既に国際物流戦略チームも2年たちまして、政策提言、そして具体的な施策を含めて着実に進んでいるわけですが、今一開港化、入港料低減、いろんな各種取り組みも進んできているところでありますが、今後、本日の基調講演にもありましたような新たな国土の計画であります国土形成計画の策定作業も進んでいくわけで、また、本年8月には関西国際空港の2本目の滑走路も供用開始するという中で、関西を取り巻く環境というのは今後どんどん変わっていくというふうに思っております。その辺を踏まえながらここにお集まりの方々から意見を頂戴して、先ほど私も申し上げましたように3月24日に本部会合第3回を予定しておりますので、さまざまなご意見を踏まえて提言のさらなる進化を進められたらと思っておりますので、どうぞ忌憚なくご意見を賜ればと思います。

時間の関係もありまして、恐縮ですが最初にメインテーブルに座っている皆様方からいただいて、お時間を見ながら会場にいらっしゃる皆さんからもいただくようにしたいと思うのですが、先ほどご質問の方がいらっしやったので、それだけ先にやらせていただこうと思うんですが。

【堀内】

都市交通問題研究家の堀内と申します。三橋先生に質問なんですけれども、先ほどシベリア鉄道、ランドブリッジは輸送量が大幅に伸びているとおっしゃられましたけれども、これは中国、韓国発の西行き、ヨーロッパ行きの貨物だと思ってしまうんですけれども、欧州からアジア行きというのはほとんど伸びていないように感じるんですが、この辺はいかがでしょうか。そして日本はシベリアランドブリッジを使いたがらない傾向にありますけれども、これはやはりシベリアランドブリッジ鉄道の運賃が高いということと、日本のフォワーダーがコンテナを持っていないからシベリア鉄道に借りないといけない、そういったことが大きいんじゃないかと思いますが、その辺先生のお考えよろしくお願いします。

【三橋】

ご質問ありがとうございます。シベリア鉄道の現状についてお話申し上げます。シベリ

ア鉄道は、例えばこれほどこの点で物流量をはかるかによるんですけども、今ポストーチヌイという入口点で取扱量を調べてみますと、今日皆さんにお示した資料の中にもありますが、ポストーチヌイで取り扱われシベリア鉄道に乗る量は毎年伸びています。まずそれが 1 つです。そのトランスシベリア鉄道に乗る貨物はヨーロッパに行くものとモスクワなどいわゆる国内を走るものと 2 つあるわけです。ヨーロッパに向かうものは、これは主にフィンランドの方ですが、それはちょうど 1 年前までは順調に伸びていました。しかし昨年 1 月ですが、我々がトランジット輸送と言うんですが、通貨輸送、ロシアの中だけを通してヨーロッパに行く、これは非常に魅力的、時間も短いし輸送時間も短いというので非常に魅力的なんです、大幅にロシアが運賃コストを上げました。このために一気に競争力を失いまして、というのはオールウォーターと言って海上輸送との競争力を失いまして、トランジット輸送は急ダウンです。ぐっと減りまして、この数カ月前にそれでは大変だということでまた運賃が見直されて少し下がりました。運賃が急激に上がってどんと減ったので、今度はまたこう下げたという状況です。

一方もう 1 つ国内です。シベリア鉄道に乗って国内に行く物流量は順調に伸びています。ですからシベリア鉄道全体としては順調に伸びていると言って差し支えないと思います。しかしながらまさに今言われたとおり、じゃあどこの国がシベリア鉄道を使っているのかと言うと、これは韓国と中国です。日本は残念ながら 1980 年代と言いますから今から 20 年ぐらい前に、1 年間で 11 万個のコンテナまで使っていましたが、今は 7,000 本とか非常にわずかです。しかしながら韓国はそのときはほとんど使っていなかったのが現在は全部で 20 万 TEU ですからそのうちの 7 割ぐらいが韓国です。それから中国、日本はわずか 7,000 本ということでございます。したがって韓国が非常によく使っている。

日本がほとんど使っていない、なぜかという問題が第 3 問だったと思いますが、これは結局使うか使わないかはコストと輸送時間の 2 つで判断するわけです。日本の場合にはインド洋回り、ヨーロッパに行くのにインド洋回りが一番安くて、時間とコストの総合判断で考えるとそっちの方が有利だということです。したがって日本からは行かない。しかし韓国の方はそうじゃないんです。釜山から見ると釜山からロシアの極東、ポストーチヌイという港ですが、そこに行こうとすると実に毎日走っているんです。ですから今日乗せよう、今日乗らなかつたら明日乗る、したがって非常に輸送時間も短い、コストも競争力があるというのでそっちに乗るんです。

ところが日本の場合どうかというと、日本は月に 2 回しか行かないんです。向こうは毎日行っているんです。月に 2 回しかポストーチヌイの港に行かない。したがって日本は格段にシベリア鉄道を利用する競争力が小さい。したがってシベリア鉄道じゃなくてインド洋回りを回ります。このようにして現在のシベリア鉄道における日本の利用は非常に小さいわけですが、実は韓国の釜山から出ている非常に量が多い利用量、シベリア鉄道利用量は韓国だけじゃないです。それは日本の貨物も入っている可能性もあるわけです。それはまだあまり明らかになっていませんが、例えばちなみに新潟からウラジオストックまで

はわずか飛行機で 1 時間です。ですから船でも本当に短いです。新潟からウラジオストックまでコンテナ 1 本 18 万円です。18 万円ですとこれはウラジオまで行くのは遠いんですね。それはなぜか、新潟の荷主が先ほど言った月 2 回の便に乗せようとする、月に 2 回、ものすごい便が悪いんですね。もう 1 つ便があるのが釜山港なんです。したがって新潟から釜山に行きまして釜山からポストーチヌイ、ウラジオに行くんです。そうすると何と 18 万円かかってしまうんです。ということで、日本から非常に近い沿海州の港灣が、実はコスト的にもものすごく遠いんです。そういう状況があります。これを一気に打開する方法を考えないといけないということです。それは先ほど述べました新潟の関係者が考えている横断航路です。これを考えると 8 万円でいきます。18 万円が 8 万円。そういうことでございます。

【堀内】

東行きは伸びていないんですね。ヨーロッパからアジア方面に来る貨物はシベリア鉄道は。

【三橋】

そうですね。帰り荷と申しまして、モスクワの方から日本の方に来るのはそれほど伸びていません。これは日本向けの貨物が少ない、それから中国向けの貨物も少ないということです。ロシアの方はまだそういう意味での電気機械などの生産力がまだ弱いわけで、もっぱら消費物資です。そういう国です。したがってロシアの立場から立てば輸入は圧倒的に大きいけど輸出は原油だけとか、大げさに言えばそういうことです。

【片桐】

どうもありがとうございました。それではこのテーブルの皆様方からぜひご意見等をいただきたいと思うんですけれども、座ったままで結構ですので、ぜひご発言をされる方は合図をいただければと思うんですが、いかがでしょうか。どうぞお願いします。

【畑中】

関西空港会社で貨物を担当しています畑中と申します。本日は貴重なお話いろいろとありがとうございました。皆様の基調講演も含めてお話を伺っていた中で、戦略物流チームの 1 つの取り組みと、皆様のお話を伺った感想を一言述べさせていただきたいと思っております。

まず戦略物流チームの深夜貨物便のモデル事業というのをやりました。これは最初から私がチームメンバーに入って、いろいろとやってきたわけなんですけれども、実はこれは結構簡単なものじゃなくて最初は難しかった。最初、深夜貨物便というのは深夜は人件費が高くなるんじゃないか。それから深夜の貨物のニーズはあるのだろうか。路線がないんじゃないか。夜通関するにしてもフォワーダーさんが通関体制がとれているのか。もしくは税関の通関体制がとれているのかというようないろいろな問題があって、最初は少し難しいと思っていたんですけれども、関経連さんをはじめ近畿地方整備局さん、近畿地方運輸局さん、大阪航空局さん、こういう方々のご協力を得まして、あとメンバーの全日空さ

ん、日本航空さん、税関、フォワードさん、荷主さん、こういう方々が非常に積極的に一つ一つ小さなことから努力していただきまして、8月の2日から、ちょうど2期の滑走路ができるちょうど丸1年前の8月2日にこのモデル事業が始まりました。

当初は3カ月だけの予定で3便を飛ばしたんですけれども、実は飛ばしてみますとやはりこれは便利じゃないかという話がかかなり増えてきてまして、11月からはそれをまた延ばす。3カ月の予定を今年度いっぱいまで延長するという形で、便も3便だったものが6便まで増えるという形で成功しました。要するに、最初は懐疑的だった皆さんも使えば本当の関西空港、24時間、深夜便、この価値というものがわかってきたのかというふうに思っております。

最初の方に島崎運輸局長からお話がありましたように、アジアゲートウェイ競争、アジアゲートウェイ構想というのは1つの競争だと思っているんです。その競争を考えてみますと、これはマラソンと同じような形で、あと林教授の海外調査の報告を見てみますとコンテナの物流、これを先ほどご説明いただいたのを拝見しますと、シンガポールが1番で香港が2番、上海が3番ということで、非常に中国沿岸のコンテナが非常に多い。それから東京、横浜は20位とか27位とかいうふうにだいぶ差をつけられているということです。あと航空貨物で見ますと、香港がダントツ1位で成田が2位、この成田の2位も2004年の統計で、昨今の報道によりますと2006年は仁川に抜かれたんじゃないかという話を伺っております。

これを見ますと、私も中国に出張したんですけれども、香港、上海非常に伸びている原因は何かとお聞きしますと、香港は扱っている貨物の8割は中国からの貨物だとおっしゃっているんです。それから上海については中国全土の航空貨物の6割を上海で扱っているという話です。もちろん仁川についても中国からの貨物をかなり扱っておられます。ということは、アジアゲートウェイの競争の鍵は中国の急激な物流をいかに取り込むかということだと思えます。これがアジアゲートウェイ構想の中の1つのキーポイントとしてうたわれているんですけれども、そして関西空港はそういう意味では中国路線、それから中国の就航都市数、便数というのも今年の冬スケジュールでは成田を抜きまして日本1になりました。中国との便利さが飛躍したということです。

それから考えますと、日本のアジアゲートウェイ競争に勝つ1つの鍵は、関西空港を今後いかに使っていくかということにかかっているんじゃないかと思っております。先ほど小野調査官からも最後にお話いただきましたように、近畿は日本のために何ができるのかということですが、これは関西空港をこのフォーラムの中に書いています関西一丸となっていかに使っていくのかということにかかってくるんじゃないかと思っております。

成田、羽田は2010年に国際化になったり、成田の2本目の滑走路の延伸になったりというふうにありますけれども、もう既に差をつけられております。とても2010年まで待っているわけにはいきません。上海についても仁川についても北京についても、今年、来年には3本目の滑走路を既に作ろうとしております。この競争に遅れをとらずについていくために

は、日本唯一の 24 時間空港の関西空港をいかに使うかということだと思います。

そこでどのように使うかということなんですけれども、そこで先ほど片桐様からお話いただきましたように最後の提言につながるわけでなんです。この提言というところをご覧いただきたいと思うんですけれども、関西空港の使い方ですが、まず完全 24 時間を生かした国際空港の推進、普及、これは何かと言いますと、やはり使っていないとその価値がわからないということです。使っていただくことによってそのいろいろなコスト面、いろいろな問題点が明らかになって、どんどんよくなっていくということです。

ここに今回ご臨席いただきました皆さん、荷主の皆さん、フォワーダーの皆さんいらっしゃると思うんですけれども、この方々が本当に関西一丸となって関西空港を使おうというお気持ちを持っていただきたいということが 1 つ。それと 2 番目の国際物流拠点の構築です。やはり関西空港の中には 2 期という非常に広大な土地があります。ここにアジア域内の国際中継物流拠点を設けるスペースがあります。これをいかに使っていくか。そしていかにネットワークをますます充実させていくかということになると思います。それから 3 点目の 2 期用地を利用した総合物流拠点ということで、今まで通関型、通過型の拠点しかなかったものをこの 2 期の用地を利用して多様な物流ビジネス、Sea & Air もしかり、VMI という機能もしかりだと思います。そういう総合的な物流拠点をここで構築できるということです。

そして最後にアジアゲートウェイとしての最大限活用するための規制緩和政策ということなんですけれども、まず 1 つは関西空港については自由な航空機の乗り入れをする。それから通関制度もさらに規制緩和を行って使い勝手のいい空港にしていくということ。それと一番大事なのはコストの削減です。アジア諸国では非常に低コストの運用ができます。このコスト競争に勝つためには政策的に関西空港の高コスト是正をして、そして利用者の皆様の負担を軽減してアジアゲートウェイとしての国際競争力を高めていきたいと思っております。話が長くなって申し訳ございません。関西一丸となって皆様のご支援とご理解とご協力のほどよろしくお願ひしたいと思います。

【片桐】

どうもありがとうございました。いかがでしょう。上村先生。

【上村】

国際物流戦略チームの上村でございます。国際競争力というのはどういうことかということをもう少し言うとするならば、誰と誰とのどういう競争かということなんですけれども、やはり忘れてはならない視点としましては、単にハード整備、サービスの競争ということだけではなく、やはり基本的には我が国の、また関西の産業の国際競争力強化を資するため、図るための国際物流であるという、この原点をもう一度忘れてはいけないことだと思います。産業の足腰である国際物流、国内物流、ゆえにこの関西国際物流戦略チームは経済界も主導型の、ご一緒にやっていくという点において意義があるわけです。

先日私も中国に行っていました。中国の場合には今需要に対してハードが追いつい

ていないという、かつての日本のような様相でございましたけれども、日本が世界の工場としてあったそのときから産業のフェーズが大いに変わっているということを意識して、これからはどういうふうはこの国際物流を進めていくかということなんですが、私は大事な視点として、これからの国の通商による外交政策、それから通商による外交政策を受けてそして民間がいかに産業、貿易をどのように新しい需要を作っていくかという、それは先ほど御坊の吉田会頭も述べられましたように、やはりこれからの WTO の枠組みの中で、IFTA、EPA の通商政策の中でかかっている。

しかし大きな観点で言いますと、この貿易量は基本的には伸びていくと思います。また伸びていかなければならない、伸ばすべきだろうと思います。それは今日本の GDP に占める貿易の割合というのは 20% ぐらいなんですけれども、中国は大体 60%、他のアジアの国は 70% ぐらいが占めている。そういう意味ではグローバル化の中でもっとそれを進めていかななくてはいけない。私は特に関西はこれからもっと輸入にいかに力を入れていくかということをもっと意識して、そしてもっと貿易量の中でも輸入を伸ばしていくのにどういう受け皿を作るのかということを取って進めていくのはどうかと思っております。そういう意味では先ほど関空の深夜貨物便の実験の結果がありましたけれども、ぜひ次の実験は輸入の深夜便、今の輸出の便を利用して輸入の帰り便、関空に到着くようなのもいいですし、24 時間空港を生かしながら、輸入深夜便というのも次の実験でやってみたらどうかと思っております。そこで、今までの国際物流戦略チームの提言の実行にさらに加えて 2 つのことを提言したいと思います。

私は関西に産業競争力強化ゾーンというのを作ってはどうか。それが港湾ロジスティック、ハブという言い方になるのかもしれませんが、先ほど林先生からのご紹介にもありましたように、中国の物流園区、しかし物流園区の場合は増値税の即還付、消費税の即還付、それが日本の輸出入にどのように貢献するかというのは考えなくてははいけません、少なくとも保税地区、それからできれば沖縄が今やっているような経済特区をからめた産業競争力強化ゾーン、それはまた今不動産の証券化、REIT のやり方などを利用しながら、民間資金の導入による臨海部の用地の物流施設をもっと促進整備するようなやり方をとるとか、もっと高度な物流施設の整備をするであるとか、ターミナルとの立体運用を可能にするようなロジスティックゾーンということなんですけれども、そういうものをもっと国の政策と一緒に作っていく。いわゆるこれから日本の通商政策をどうするのか、関西の産業をどうするのかということと一体となって作っていく、そういう産業競争力強化ゾーンのご提案が 1 つです。

もう 1 つは今もスーパー中枢港湾の中で大阪湾諸港の一開港化、これは着々と今進んできているわけですが、さらに大阪港が 1 つの港のように機能できるような、それは必ずしも港湾管理者を一緒にすることではなくて連携してやっていく。組織の統合と言うとまたいろんな問題が出てまいります、一致団結して取り組むというようなポートオーソリティ、外国がやっているようなポートオーソリティというものをもっと高い旗を掲げ

てやっていってはどうかということ。それから先ほどの空港における深夜便の輸入実験、この3つのことを具体的にご提案したいと思います。以上でございます。

【片桐】

どうもありがとうございました。本田先生、よろしくお願ひします。

【本田】

立命館大学の本田と申します。私どもは舞鶴でMIRECという組織を作りまして、産官学連携の1つの研究機構ですけれども、そこで舞鶴港をどのように利用するかということは今研究しております。それとの関わりで、今日は2つ、今までのいろんな勉強の中で要望と提案をさせていただきたいと思います。

第1番目は三橋先生との議論とも関わるわけですけれども、特に関西一丸でやろうといった場合、競争力をどうやってつけるかと言ったときに、やはり港がそれぞれ持つ優位性というのがあると思うんです。それを最大限引き出すということが非常に重要だと思ひます。そういう視点で、特に舞鶴の役割をどのようにしていくのか、これをみんなで1つの合意を得ていただきたいところがあります。

それともう1つは、関西一丸と言った場合、それをどうやって担保していくかという問題があると思うんです。この間三橋先生のところのERINAさんが非常にいろんな成果を出されているというのがありますし、やはり関西においてもERINA並みの国際物流の研究拠点機関を作って、そこで関西一丸を実現するための司令塔的な役割、それができないかという、その大きくは2つの話をさせていただきたいと思ひます。

まず最初に各港の役割を明確化する。とりわけ舞鶴港をどういうふうにするかということ考えた場合、これは三橋先生の先ほどの話でありましたように、やはり国際的なフェリーの拠点として舞鶴港を位置づけることができないかということを実際に考える時期じゃないかと思ひます。これは先ほどの三橋先生の話では、グローバルな視点からその潜在的な可能性についてお話があったと思ひます。航路をどうするかということについては議論があるところですが、グローバルな視点から見て舞鶴港を国際フェリーの拠点にするというのは1つの根拠があるのではないかと思ひます。

しかし私は地域の港が持つ地域経済活性化の効果、これをもっと考える必要があると思ひます。地域の経済の活性化、やはり港というのが大きく地域の経済に影響を与えていく、そのためにはどうしたらいいかという視点です。グローバルな視点とローカルな視点、この両方が必要だと思ひます。その面で言いますとやはり人の流れ、観光がどうしても地域の港には必要である。ですから物と人です。そのためには国際フェリーというのがどうしても必要ではないかと思ひます。

国際観光、中国、韓国あるいはロシアから人を呼ぶ、そうするとそれは直接地域にお金落ちます。そうするとこれはサービス産業の活性化に非常に寄与するという側面があります。ですから私は人と物の両面から舞鶴港に国際フェリーの拠点としての役割をぜひ果たさせていただけないかということをも1つ提案させていただきたいと思ひます。

もう 1 つの関西一丸のための司令塔をどういうふうにするかということですが、これはこの間の ERINA さんの取り組みを十分に学ぶ必要があると思います。そういう研究機構を作る場合、1 つは問題解決型でなければならないと思います。特に例えば大阪港とか神戸港、先ほども話がありましたけれども、究極的には中国の貨物をいかに取り込むか、これが重要なポイントだと思います。そうするとそういう問題をどうやって解決していくかというのが 1 つあると思うんです。具体的に解決するための研究をやる必要があると思います。

あるいは舞鶴の場合は先ほど言いましたように、フェリーの就航の可能性についてもっと本格的に研究するという課題があります。あるいは先ほどの日高港の話が吉田会頭からありましたけれども、これも地域産業、地場産業と例えば大連なんかをどうやって結ぶかということ、相当市場調査などをやらなければ、あるいは扱う品物をもっと広げていくという、そういう課題があると思うんです。だからそういう具体的な研究テーマを設定して問題解決型の研究機構というものを作っていく必要があるのではないかと思います。

もう 1 つは、これは多分 ERINA に勝つと思うんですけれども、ネットワークの強さを関西は研究拠点として持つ必要があると思うんです。そのためには 1 つは例えば舞鶴では MIREC という組織がありますけれども、例えば日高港でも和歌山大学を中心とするというような、そういう形で産学連携の組織を各港ごとに作る。そこそここの例えば関西一丸の司令塔、ここが常に連携し合うということがあると思うんです。

そしてもう 1 つは、大学の役割をもっと引き出す必要があると思うんです。大学はどこが強いかというと、国際ということと言いますといろんな大学との連携関係、これは国際学術交流協定などを結んで国際的なネットワークを持っている、例えば中国や韓国でもいいですけれども、そういう大学の人たちに産学の連携の組織を作っていただいて、それとこちらがネットワークを作る。そして韓国、中国からの情報をもっとこちらに入るようにするという、これが必要ではないかと思います。

それともう 1 つは、この間中国に訪問して思ったんですけれども、特に日系の国際物流の企業、これは本当に現地で頑張っておられる。現地で生の情報がたくさん入っています。これが宝だと思うんです。しかしこれが十分生かされていない。そういう面で言うと日系の現地の国際物流の業者さん、このネットワークを作るということです。そういう形で国際物流研究の拠点、司令塔を作って、今言ったようなネットワークを作りながら具体的な問題を解決していく、そういうことをすれば関西における国際物流というのは飛躍的に増えるのではないかと考えております。そういうことでぜひ検討していただければありがたいと思います。以上です。

【片桐】

どうもありがとうございました。いかがでしょうか。辻本先生、よろしく願いいたします。

【辻本】

和歌山大学の辻本でございます。それではいくつか提案をさせていただきたいと思えます。まず近畿において今後推進することが必要ではないかと思われる施策として、例を挙げると1つは大阪湾諸港の連携とか関空と大阪湾諸港の連携、あるいは幹線道路網と空港、港湾の連携、貨物情報の統合化、いろいろな手続きの簡素化、効率化や官民連携によるポートセールスとか、そういうことがあると思えますが、そのいずれにも共通するものは何かと言いますと、これは「一つ」というキーワードが出てくると考えておまして、そういうことから考えますと、従来例えば大阪湾、いろんな重要な港、空港がありますが、これまではどちらかと言いますと大阪湾の各空港、各港、それから港湾管理者の方々など、大阪湾は一つ一つという、そういう状況ではなかったかと思えます。ですから今後は先ほど挙げたいろんな施策の例の中に、「一つ」というキーワードが抽出できると申し上げたように、今後は大阪湾は一つ一つではなくて一つだという意識をより明確に持って近畿地方の国際物流の振興に努めていくのがいいのではないかと考えております。

そういうことから、じゃあ具体的にどういうことからつかかりを作って、大阪湾は一つという状況を作ればいいのかということを考えますと、1つは例えば大阪湾の諸港の港湾の管理者の方々が共同でポートセールスを行うとか、そういうところから始めるということもあり得るのではないかと。しかもポートセールスと今申し上げましたけれども、これはただ港なり空港を売り込むということではなくて、その背後にある近畿地方全体の魅力を売り込むという姿勢で臨むということです。そういうところから始めてみれば大阪湾は一つ一つじゃなくて大阪湾は一つという、そういう状況が生まれてくるのではないのでしょうかということ。これが第1番目の提案です。

それから次、2つ目の提案ですが、関西空港のことで、先ほど関西空港を使ってもらわないと価値がわからないというご意見がありましたので、それに関連する提言ということなんですが、どうやったら一度使ってみようというところまで持っていけるか、どういう形でそういうところへ持っていかということなんですが、1つ一度検討してみられたらいかがかかと考えておりますのが、旅客分野では最近日本でも盛んになってきておりますモビリティマネージメントの物流分野での適用ということです。モビリティマネージメント、略してMMと言いますが、これは1対1レベルの綿密なコミュニケーションを重視した新しいTDMと言いますか、交通需要管理のような、そういう方法ですけれども、そういうことでMMを一度検討してみたらどうか。

もう少し具体的に言いますと、関西空港を使ってもらうためには、もちろん利用される方々の意識をどうやって変えていくかということになってくるわけですが、そのために具体的にどういうことをするか。難しい言葉で言いますといろいろ方法がありまして、1つは行動経験誘発法と言いますか、簡単に言いますとお試し券を配ってそれで一度使ってみてくださいというような方法です。これは行動経験、一度使ってみるという経験を誘発するという方法が1つあります。だから関西空港で言ったら一度試験的に思い切りいろんなコストをどんと下げるので、その期間に一度使ってみてくださいというような、そうい

イメージの方法です。行動経験誘発法というのが1つあります。

それからもう1つが物流プランニング法です。普段あなたの会社では例えば中部空港を使って輸出入をされているとした場合、もしも関西空港を使って輸出入された場合には、いつ工場を出て関空をどう通って目的地には何時ごろ着くということ、もちろんこれはそれをプランニングしてもらうためにはこちらからそのための基礎情報を、きちんとしたものをお出ししておかないといけないと思いますけれども、こういうふうな情報があります、これを使って一度関空を使った場合の物流プランニングをやってみてくださいということで、実際プランニングをしてもらうと。それで中部空港を利用した場合、あるいは他の空港を利用した場合と関空を利用した場合どういうふうに違ってくるのか、どういうふうに関空を利用するメリットがあるのかというのを自分で一度算出をしてみてください。そういう物流プランニング法みたいなものが1つあります。

それからもう1つが、難しく言いますと事実情報提供法と言いますか、先ほど少し申し上げましたけれども、例えば関西空港にはこんなすばらしい施設が今あるんですよということです。そういう事実を詳しくわかりやすく利用者になろうとする方々に提供してみるということです。あるいはそういうすばらしい施設の情報だけではなくて、例えば関空を利用した場合には他の遠いところの空港から出す場合に比べて環境に対してどれぐらいのメリットがあるのかとか、そういうことについても事実を提供する。そういう方法があると思います。あるいは関西経済に対してどれぐらいのメリットがあるのかという、そういう情報も提供しておくという、そういう事実を提供するという方法もあります。

いろいろな方法がMMにはありますので、そういう行動誘発法や物流プランニング法や事実情報提供法、そういうものを総合的に組み合わせて社会実験的に一度やってみられたらいいかなと考えると。これは2つ目の提案であります。時間もかなり押しているようですのでこの2点で終了させていただきます。

【片桐】

どうもありがとうございました。5時を回りましたが会場からのご意見等もいただければと思うので、あと10分程度と思いますが、よろしければ会場に回してから最後にもしありましたらごく簡単にいただければと思いますけれども。会場の方でご意見なり、あるいは今までのお話を聞いてご質問なりあれば手を挙げていただければと思います。

【ヨシカワ】

大阪府トラック協会海上コンテナ部会のヨシカワと申します。先ほどからお話に出ています中国上海の洋山深水港ですか、この大規模ターミナルを視察なさってこられた皆様にお聞きしたいんですけれども、現状南港の咲洲地区なんですけれども、咲洲地区の現状を皆さんどこまで把握されているのか非常に疑問に感じるんですけれども、大阪市港湾局の、これは港湾管理者なんですけれども、港湾の策定計画、10年計画でどうも出ているみたいなんですけれども、昨年度の大阪港の取扱量が約190万TEU、これが10年後には260万TEUに伸びるといって推定値を出しているわけです。にもかかわらず港湾の用地をコンテナ

ヤードについては現状と変わりのない状況を計画している。夢洲地区に高規格ターミナルを計画しているようではありますけれども、用地自体が全く足りていない状況である。中国は需要に対してハードが追いついてなかったりして、上海にあれほどの大規模のコンテナターミナルを作った。さらに今後日本は貿易量はどんどん伸びていくべきであると、輸入消費地がやはり関西圏では大阪にあるというところを考えたときに、果たして今のコンテナターミナルの規模でいいのかどうか、これについては港湾局の計画がどうも追いついていないような気がするんです。これについてはぜひ国際物流戦略チームから管理者である大阪市港湾局、また神戸市みなと総局に対してもぜひ提言をしていただきたいと思います。

産業競争力強化ゾーンですか、これは本当にいい案だと思いますので、これをできれば夢洲、今埋め立てしてあります夢洲地域に 1 つ大規模なそういうゾーンを作って、中国の園区に負けないような地区を考えていただきたいと思います。そのぐらい大きなことをやっていただきたいと思いますということを強く要望しておきます。

【片桐】

ありがとうございました。個別の話も含めて、今後のワーキングも含めていろいろと検討させていただきますので、ありがとうございました。他に会場からはございますでしょうか。よろしいでしょうか。それではこちらの方に戻りまして、もうほとんど時間はありませんが、もし最後にこれだけはということがございましたらぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。では三橋先生。

【三橋】

私からは本田先生から私が現在所属している研究所の話が出ましたので、その研究機能がいかに重要かという話をしたいと思ひます。

関西は私も長くいたことがあります、日本海側地域は裏日本と言われて表日本と比べて非常にインフラの整備やその他経済水準とかみんな遅れているということで、危機意識を持った日本海側地域の諸県は今から約 10 数年前ですけれども、みんなでお金を出し合っで研究所をつくらうじゃないかと、その研究成果は 1 つは人的ネットワーク、それから情報、そういうものを確立していこう。ですから情報収集と人的ネットワークを作らう。それだけじゃなくて具体的に目標を作らうということで、これは我々は交流を促進するということなんですけれども、その交流の一番もとであるインフラ、すなわち横断航路を作らうという目標を作っで動いてきました。ですから、みんなが結末したということと目標を明確にしたということです。そのために何と私の研究所は 36 億円のお金を集めまして、これを基金にしてこの利子で今運営しているわけでございます。

それから継続は力なりで、この 10 年間毎年国際会議をやりまして、来る人は大体みんな似たようなものですから 15 回もやっでいるといやでも友達になっで、そうするとお互い一緒に共同調査をやらうとか、例えば何かわからなかつたら電話 1 本で教えてもららうとか、そういうことで、しかも大陸奥深くまでの物事がわかっでくるということです。したがっで、こういう研究所は例えば関西、近畿圏にでも 1 つぐらひあるとすばらしいと思ひます

が、私たちは今日本海側地域の皆さんの意志の結集として研究所を作っていて、それで北東アジアについての勉強とネットワークと具体的な目標を作る。私たちはシンクタンクではあるけれどもシンクタンクで満足しない。Think and Do です。Do というのはやるということ、実行するということです。だから Think and Do Tank と言っております。こういうものが今後いろんなところでご参考になればありがたいと思います。

【片桐】

どうもありがとうございます。それでは上村先生お願いします。

【上村】

今日は関西国際物流戦略チームに今三橋先生がお話になられました環日本海交流というか、そういう新しい視点を入れていただいたと思います。思い出しましたのが先日敦賀港に行きましたときに駅舎のところで戦前は東京 - ベルリンという切符があるんです。それはどういうことかと言うと、東京から汽車で敦賀まで行って敦賀港から戦前の北朝鮮のところですね、それからシベリア鉄道ではなくてもう少し南のチチハル、満州鉄道を通ってベルリンまで行くという、そういうルートがちょうど 2 週間というので、そういう切符が展示してあったんですけれども。そういった意味では戦前における環日本海のあり方というのは全く今とは国策が違ったわけですが、しかしそういったものがもう一度、今東アジア共同体であるとかシームレスアジアというような中でいかに重要かということ、もう一度よみがえって渴を入れていただいたと思っております。

そこで時間もないのですが、先ほどご質問いただいたトラック協会の方に、ざっと目分量でいいんですけれども、咲洲の需要予測に対して、あるいはこれからの 1 つの未来構想に対して規模が追いついていないんじゃないか、用地が足りないんじゃないかとおっしゃったんですが、ざっと今どのぐらいの目分量のことを思っているのかということとをせつかくでするのでお聞きしたいと。私は先ほど国際競争力強化ゾーンというのは輸出を増やすためには輸入を増やさなくてはいけないという考え方を基本的に持っております、輸入が増えれば、この辺は国策なんです、やはり何でもそうですが売りつけるばかりではなくてお買い上げするということが大事ですね。いろんな国からたくさん買ってあげればまたたくさん売れるということを思いますので、そういう意味においては大きな関西において日本の中でも一番最先端の国際競争力強化ゾーンを作ったらいいなと思ってるんですが、理想と夢でもいいですので、そのぐらいの目分量で考えていらっしゃるのかなというのをぜひお聞かせいただきたいと思います。

【ヨシカワ】

ありがとうございます。どのぐらいの量あればいいかという問題ではなくて、現状が全く足りていないというところをまず認識していただきたい。上海の洋山深水港などに比べると 10 年も 20 年も遅れてしまっているという感が否めないと思います。ですから事実どれほどの量がいるかというのは、それは港湾局なり近畿地方整備局なり、いろいろ細かい数字は出していただかないといけないと思うんですけれども、誰がどう考えても全然足り

ていないという状況は、これは我々輸送業界、また港湾運送事業協会もみんな業界の認識としてはそういうふうを考えています。先日も民放のニュースで咲洲地区の渋滞の問題などが大きく取り上げられて非常に社会問題にも発展しておりますので、ぜひその辺のところを大きな視点から問題解消していただきたいと。港湾の施設自体がボトルネックになってしまっているという状況をまず理解していただきたいと思います。

【片桐】

どうもありがとうございました。司会の不手際もあり、また皆様方のご熱心なご討議もあって15分ほど遅くなってしまいましたけれども、本来黒田先生であればここでしっかりまとめていただけるのですが、時間の関係と事務局であるという私の立場もあって、今日いただいたご意見等含めて、ぜひ盛り込めるものは3月24日の本部会合の中に盛り込んでいきたいと思ひますし、またそれに向けて産学官の皆様方のいろいろなご意見をこれからもまたいただいていきたいと思ひます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【司会】

ご発言をいただきました皆様、大変ありがとうございました。以上をもちまして国際物流戦略チーム主催、「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～」を終了させていただきます。お帰りの際はお忘れ物なきよう、どうぞお気をつけてお帰りくださいませ。本日は長時間にわたりましてご清聴いただき、まことにありがとうございました。