関西から地球規模の物流戦略を考える　国際物流シンポジウム

更なる連携、大阪湾から世界へ

経済のグローバル化が進むなか、関西から地球規模の物流戦略を考える「国際物流シンポジウム」がとのほど、大阪市北区のグランキューブ大阪（大阪国際会議場）で開かれた。関西の産学官でつくる「国際物流戦略チーム」（本部長、下妻博・関西経済連合会会長）が主催。昨年12月に大阪、神戸港などが統合され、阪神港が誕生したのを受け、国際物流研究の第一人者で神戸市立工業高等専門学校校長の黒田勝彦氏が「グローバル経済社会と近畿のインフラ整備」をテーマに基調講演した。また「更なる連携、大阪湾から世界へ」と題したパネルディスカッションも開かれ、活発な議論が交わされた。

パネルディスカッション

パネリスト
- 上村多恵子氏　関西経済同友会幹事
- 黒田勝彦氏　神戸市立工業高等専門学校校長
- 布村明彦氏　国土交通省近畿地方整備局長
- 矢田立郎氏　神戸市長

【コーディネーター】
- 廣瀬千秋　産経新聞大阪本社編集局編集長

一開港化ではずむ企業誘致

廣瀬　国際物流戦略チームはこれまで「港と港」「港と道路」「海港と空港」の3つの連携を強く訴えてこられましたが、昨年12月、そのひとつである大阪湾諸港の一開港化が実現し、大きな一歩になりました。そこでまず、現在の物流ネットワークの状況と課題について、それぞれの立場からご意見を伺いたいと思います。

上村　一開港化がこんなに早く実現したのは戦略チーム全員の努力の成果です。次はそのメリットを船会社や荷主に還元して荷物を増やし、相乗効果により多くの航路ができれば、また荷物が増えてコストも下がる。そうすればもっと船が来る。こうした好循環をどこまでつくり出せるかが鍵です。これまでの社会資本整備の延長ではなく、グローバル化に合わせた港湾と空港、道路をいかに有機的に結びつけて機能させていくかが重要です。

大阪湾の臨海部には松下電器産業（尼崎市）やシャープ（堺市）の工場が進出し、その関連企業が立地し、新名神高速道路の沿線にも30以上の新しい工場ができます。これだけの企業立地が実現したのも、背景に国際物流に適した社会インフラ整備が進んだことが大きな要因です。

●港の財政基盤の確立は大きな課題

黒田　世界の主要港ではコンテナターミナルの運営が民営化されており、日本もようやく埠頭公社を民営化する法改正がなされました。しかし、旧来のシステムで港湾を運用する限り、世界的な競争には太刀打ちできない。スーパー中枢港湾に指定された日本の3大湾の港は日本全体のコンテナの約7割の貨物を扱っているだけに、国際競争力をどう高めていくかが今後の課題です。中国やロシアの沿海部の開発も進んでおり、日本海側の港の物流機能も重要になってきます。

最近、空港と港を一体利用する「S・a&A・r」（シー・アンド・エア）ということがよくいわれますが、これは空港と港湾で使い分ける貨物がなければできないこと。その意味でも、例えば大阪の舞洲あたりに世界中からS・aでハイテク廃棄物を集めてきてレアメタル（希少金属）を抽出する工場をつくり、製品をA・rで運ぶことはどうか。

矢田　一開港化が実現したことにまず、感謝申し上げたい。港の利用者はお客さまであり、引き続き港湾管理者としてもコスト・スピード・サービスの向上を目指して取り組んでいきたい。神戸港では現在、近年の船舶の大型化に対応するため、水深16メートルバースを整備中です。また、神戸港の強みである内航フィーダー（中継航路）網を活用しながら集荷機能を強化するとともに、IT化による入出港手続きの簡素化も進めているところです。今後は国策として空港も含めた形のポートオーソリティー（公共企業体方式の港湾管理組織）というものが求められていくと感じています。

また、港湾管理者としては財政基盤の確立が重要な課題ですが、阪神・淡路大震災の影響もあり、財政的に厳しいのが現状。基幹港としての機能を果たすためには財源の確保が不可欠ですが、自治体への財源の充当は現行制度では不十分。見直しが必要だと思います。

●ポテンシャルの高い地域

布村　関西にはものづくりの歴史と伝統がある。オンリーワン企業も日本の半分くらいが関西なんですね。これだけバラエティーのあるものづくりができるわけですから、その総合力を生かすためにも、連携すれば大きな力になる。だからこそ道路がつながり、港が複合的に利用できるようになれば、首都圏とは違ったポテンシャル（潜在能力）の高い地域になると思います。

矢田市長のご指摘のとおり、総合的な港の運営をするうえで財源は大きな問題ですが、スーパー中枢港湾の国有財産の貸付によるコスト低減などでの応援をしている。また、東京港ではすでに民営化の話が出ています。阪神港もそういった時期には、個々の公社だけではなく、全体をうまくやる体制を考えていけるのかと思っている。

廣瀬　一開港化で関西が活性化してきたことを感じますが、一方でまだつながっていない道路も多い。港湾や空港と有機的に連携した道路輸送が実現しなければ、関西の強みも発揮できません。チームとして今後、どんなことに取り組むべきだとお考えですか。

上村　関西の産業を活性化させるためにも、松下電器産業やシャープの例のように企業立地の国内回帰をさらに進めていただける社会資本整備が必要だ。臨海部物流の拠点となるフリートレードゾーン（自由貿易地域）や空港を含むポートオーソリティーの創設も検討したい。道路の問題は、物流の面からその国民生活に与える大きな役割が認識されていないのが残念。関西は阪神大震災を経験していますが、大規模な事故や災害が起きたとき、すばやく一元的な命令系統で対応できるよう、BCP（事業継続計画）の策定も重要になりますね。

矢田　道路の課題としては物流のネックになるものを取り除き、シームレス（つなぎ目のない状態）体制をつくらなければならない。国際物流戦略チームとしても、この点を積極的に提案していきたいと思います。また、危機管理の面からいえば、災害対応拠点としての役割だけでなく、いま大変危惧されている新型インフルエンザなどの感染症対策やバイオテロなどへの取り組みも、物流の観点から、ぜひ検討すべき課題に加えていただきたい。

●港と空と道路で役割分担を

布村　今後の課題はやはり、港と港、または港湾と空港などの連携ですが、これは裏を返せば、それぞれがどんな役割を担うのかということですね。同じパイを取り合うことにならないよう、具体的な役割分担を考える必要があるのでは。ポートオーソリティーについては、民間全体でやるもの、地方公共団体がやるもの、国が国家戦略としてやるものをしっかり出していければと思っています。そういうものを国際物流戦略チームで議論して、具体的なものを出していきたい。もちろん、物流という観点だけでなく、産学官の連携のなかで人と人とのかかわり方、つまり互いに知恵を出し合う〝人流〟も重要になると思います。また、BCPのように普段から危機管理体制を考えながら連携しておけば、逆に平時の連携もうまく進むはず。

黒田　阪神港のポータルサイトには、海外からの企業進出を促すため、地域のポテンシャルとして、阪神港として統合した港湾統計を載せていただきたい。関西は世界に先駆けて「スルッとKANSAI」を開発。いまは「ピタパ」に発展していますが、例えば、関西とアジア共通のピタパをつくれないものか。そうすれば、海外から関西にアクセスしやすくなる。それと道路の問題ですが、コンテナはもはや40フィートスタンダードだが、関西のすべての道路を通れるわけではない。こうしたネックも解消していく必要がある。さらに、インフラ整備の観点から国際物流戦略を考えるシンクタンクが関西にないので、設立が望まれます。

基調講演

「グローバル経済社会と近畿のインフラ整備」

神戸市立工業高等専門学校校長
黒田　勝彦氏

●世界の経済成長は東アジアが牽引

現在、世界中の地域間でさまざまな自由貿易協定が結ばれ、国家の枠を超えた統合が経済のグローバル化を促進させています。これを可能にしたのがICT（情報通信技術）と国際物流ネットワーク。しかし、世界の経済成長はいまや中国などの東アジアが牽引し、日本はその流れから乖離しているのが現状です。

国際物流ネットワークの多くは、海上コンテナ輸送が担っています。コンテナ市場は競争が激化する一方、船会社、ターミナルオペレーター間の吸収合併により市場の寡占化が進んでいます。なかでも中東の公営企業は世界的な港湾管理ネットワークを構築する戦略で買収を進め、港背後のフリーゾーンでは50年間法人税をフリーにするなど、さまざまなインセンティブで世界の企業を呼び込んでいます。

●大阪湾諸港の統合でコスト削減

各船会社とも一隻に1万個の貨物が積めるような船舶の大型化を図ることでコスト削減を進めており、アジアの主要なコンテナターミナルでは大型船が着岸できる16メートル大水深バースが完備されています。また、大規模な民間のターミナルオペレーターが、自国のターミナル運営だけでなく、世界のターミナルの運営権を買って、オペレーターネットワークを使って港を運営することが、世界の趨勢になっています。

関西経済を支えるため戦略的基盤づくりが急務

ところが日本では、バースごとに異なる業者が貨物を扱う習慣があり、割高なコストの原因にもなってきました。岸壁水深も最大15メートルというところがほとんど。税関の申告システムは電子化が進まず、きわめて魅力の乏しい港になってしまったわけです。1980年代、アジアのハブ機能を持っていた神戸港のコンテナ取り扱い量は、世界で第3位から39位（2005年）にまで落ち込んでいます。

このため、東京湾、伊勢湾、大阪湾の3大湾の港湾から国際競争力を高めていこうと「スーパー中枢港湾政策」が導入され、16メートル大水深岸壁の整備やターミナルの一体運用などが進められてきました。昨年12月には港則法上3港に区分されていた大阪湾諸港が阪神港に統合され、税金の一元化や入港料の割引などで15%のコスト削減が実現しています。

●道路のミッシングリンクの解消が課題

一方、関西の空港はどうか。24時間稼働で日本初のグローバルスタンダード空港となった関空と伊丹空港、神戸空港の3空港を港湾と同様、もっと使い勝手のよいものにすることができると思います。例えば、最近はローコストキャリア（低コスト航空会社）が国際的なネットワークを広げており、関空でも専用のターミナルを計画していく必要があるでしょう。

もちろん、道路整備も欠かせません。内陸部から港や空港に出ていく荷物は、時間を食えば食うほど資本のロスになるからです。新名神の亀山―草津間がようやく開通したものの、それより以西に当面着工しない区間があるため、京都や滋賀からだと名古屋に行ったほうが便利になったようなものです。このままでは近畿から企業が逃げ出していくことにもなりかねません。

今は、経済主体や企業だけが成長しているのではなく、背後のインフラを巻き込んで成長しています。そのようなことを踏まえると、グローバル時代の関西経済を支えるためにも、こうしたインフラ整備がきわめて重要になります。

陸海空の一体化で国際競争力強化を

一開港化は大きな成果

●来賓あいさつ

関西では国際物流戦略チームが設置され、全国のお手本となる先進的な取り組みが進められており、昨年12月、阪神港として実現した大阪湾諸港の一開港化は大きな成果のひとつ。スーパー中枢港湾に指定された阪神港ではコンテナターミナルの整備や手続きの電子化などハード、ソフト一体となった取り組みも進んでおり、これを第一歩として空港もきめてさらなる連携を図りながら、国際競争力の強化に取り組んでいかれることを期待しています。

国土交通省港湾局長
須野原　豊氏

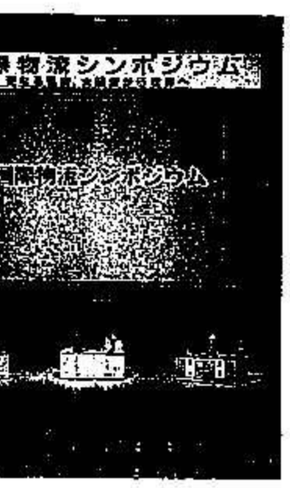
●主催者あいさつ

アジアと関西を結ぶ効率的な物流ネットワークを整備するため、産学官で発足した国際物流戦略チームの活動も4年目を迎え、第2滑走路がオープンした関空の完全24時間空港化のほか、最重要課題だった大阪湾諸港の一開港化が実現するなど、具体的な成果が上がっています。

長期的戦略に基づいた取り組みを

しかし道路については新名神高速道路の亀山―草津間が開通したものの、依然未着工区間があり、他の道路の延伸問題も含め、解決に向け努力していきます。こうした陸海空の国際物流戦略への取り組みは、長期的戦略に基づいた息の長い戦いが必要になり、そのためにもご支援をお願いしたい。

国際物流戦略チーム本部長
下妻　博氏



関西に国際戦略を考えるシンクタンクを

PR　〈企画・制作〉産経新聞社営業局

主　催：国際物流戦略チーム　（本部長：下妻　博㈳関西経済連合会会長）
（経済団体・物流関連団体・地方自治体・国の機関）
後　援：産経新聞社