

意見交換時の主な意見

<呉市長>

- ・ 北東アジアの方面の物流は、中国地方からダイレクトに行っていきたい。そうすればコストが下がるのではないかと考えている。一方、北米や欧州向けということになると、フィーダーでもっていかなければならない。
- ・ ダイレクトにやるものと他地域の港湾にフィーダーせざるを得ないものについて戦略的に検討する必要がある。特にコスト面において戦略を確立していく必要がある。
- ・ 呉港はコンテナが少ないが、コンテナが扱える港湾整備をしていきたい。

<国土交通省中国地方整備局副局長>

- ・ 我が国産業の大陸への展開が進んでいるため、東アジアとの物流が顕著に伸びている。一方的な輸出入ではなく、日本国内工場との間で物流が活発になっており、経済の水平分業がアジアで進んでいる。これにどう対応するかが一つのテーマである。
- ・ 北米、欧州の航路は我が国のスーパー中枢港湾に誘導していくが、アジア域内については準国内物流の扱いになってきている。アジアの物流について、双方のどこかにハブポートを設けて中継するというようなことにはならない。
- ・ 日本の海運の振興という観点から非常に大きな問題となるのは、アジアとの物流で支配的な中国や韓国の船会社である。対抗する我が国の船会社は、その状況を意識していくべきである。海運業をこれからどのようにしていくのか、テーマの一つに据えたい。
- ・ 仮に瀬戸内海各地域から阪神へと内航海運でフィーダー輸送するとすれば、韓国の船会社が提供しているサービスを、我が国の内航海運会社が提供でき、あるいは打ち勝っていけるかが大きな論点である。
- ・ 取り上げていく議題として、我が国の海運の行く末も大きなターゲットである。

<中国冷蔵倉庫協議会会長>

- ・ 数年前から、量のまとまったロットは釜山に向かうことが多くなり、そこから必要なものだけが福岡に持ってこられるという現象が起きている。
- ・ 実際に釜山に行ったときに満庫の状態で床がたわんでいた。床がたわむのは日本では考えられない状況である。理由は基準法が全く違うことであるが、それにより建物のコストが全く違うことになる。
- ・ 保管料だけを比較してみても釜山は日本より相当安価である。釜山は中国地方から見て準国内物流の圏内であるが、既に我が国の港湾が不利な状況となっている
- ・ 半径 500km 物流を掲げて釜山は成長してきた。旧トラックの整備網だと 300km だったが、車体の性能改善や高速道路を利用することにより 500km まで拡大している。
- ・ 半径 500km で鹿児島から名古屋までカバーできるという良い立地であるから、中国地方半径 500km で鹿児島から名古屋までカバーできるという良い立地であるから、中国地方

<経済産業省中国経済産業局長>

- ・ 中国地方国際物流戦略チームは非常に有意義である。経済産業省では新経済成長戦略を策定し、その中で物流のインフラ整備、機能向上、物流ネットワーク構築が、国際競争力を確保するうえで非常に重要であると謳っている。経済を振興していくうえで、物流の問題を検討していくことが極めて重要ということである。まさに、時機に適した検討ではないかと思っている。
- ・ 国際物流を海外の港で担うのではなく日本国内で担う、あるいは中国ブロック内で担うということになれば、港湾という名のサービス業の振興ということにもなる。
- ・ テロの観点も非常に重要であるから、常に念頭において検討をお願いしたい。米国の取組についてもよく見ながら検討していく必要がある。
- ・ CIQ 関係の協力も必要である。税関の大型 X 線装置は中国地方には水島にしかないが、非常に有用であるし、今後も検討していく必要がある。

CIQ : (customs, immigration and quarantine) 税関、出入国管理、検疫。 出入国の際の必須手続き

<広島大学大学院社会科学研究科戸田教授>

- ダイレクト便については国策も関係してくるし、慎重に検討する必要がある。
- 船社や海運業の話はあったが、商社等の仕切り機能関係についてはどうなのか。一つの論点として出てくるだろう。
- 政策面においてはリスク管理、需要の動きをにらみつつ、検討する必要がある。

<海上保安庁第六管区海上保安本部長>

- 沿岸部では漁業やレジャーなど他の活動も活発になるため、安全と効率化の両立がどうしても必要である。
- 現在、航行している船舶の情報がすぐに分かる AIS（船舶自動識別装置）の整備を進めており、来年3月には来島海峡で運用開始となる予定。通航船舶の安全確保には関係各位の協力が不可欠であり、今後の中国地方の物流戦略を計画する際、船舶の安全対策についてもこの会議の中で検討したい。