

# 広 告

企画・制作=日本経済新聞社広告局

# 「日韓ロジスティックスフォーラム」

## 来賓あいさつ



国土交通省国土交通審議官  
はら 洞 駿氏

経済のグローバル化が急速に進み、東アジア地域が一体的な経済物流圏となり、相互の交流はますます緊密化している。

## 東アジアの経済連携支える 港湾整備推進に注力

わが国の企業も、ロジスティクスを経営戦略の中軸に据え、調達・生産・販売活動を一元管理するサプライチェーンの最適化に取り組む傾向が顕著になつてきる。

こうした活発な経済活動を支える「円滑な物流ネットワークの構築」が大きくなっている。この構築は、港湾整備をはじめとする基幹航路をスムーズに運営するため、港湾施設の整備と港湾物流の効率化が重要な課題である。

国土交通省はこうした状況に対応して、今年2月に国際物流施策推進本部を設置し、四月に今後の国際物流施策の課題をとりまとめた。中でも港湾関係の取り組みとして、基幹航路を支える「京浜港」「名古屋港および神戸港」をスムーズに運営するため、港湾コストの三割削減やリードタイムの短縮などを目指している。また、東アジアの物流ネットワークの拠点として、北部九州などの主要港湾の整備、改良を実施し、ターミナル機能の強化を図ることとしている。

東アジアの経済交流の拡大のためにも、ロジスティクス機能の高めで、関係国との連携協力を深めてきたい。

# 北東アジア経済の効率的なロジス

一方、日本でも韓国が進めるような港湾に対するような形でさまざまな港湾プロジェクトが進められている。

大庭 北東アジア地域の港が相互に切磋琢磨せつさたくま)し合うことで、より良い物流基盤を形成することが可能だ。日本もシームレスな国際物流基盤の形成に向けた港湾プロジェクトを展開。その一つとして「国際拠点とみなみ港湾の整備と運営の効率化」が挙げられる。具体的には日本の主要な港をスーパー中板港として位置付け、タ



北東アジアの物流革命について討論するパネリスト

ミニマルの大規模化・大水深化を図り、複数のターミナルの括りを行っている。アジア諸国的主要港に引きを取りぬよう、港湾コストは釜山港や高雄港と同水準となるよう約割の低減を目指としている。リードタイムは現在三、

中板港として位置付け、ターミナルの大規模化・大水深化を図り、複数のターミナルの括りを行っている。アジア諸国的主要港に引きを取りぬよう、港湾コストは釜山港や高雄港と同水準となるよう約割の低減を目指としている。リードタイムは現在三、

度の物流拠点として機能を高めるため、港湾手続きの迅速化などを進めていく。この七月からは「港湾活性化法」が施行され、それに伴って港湾運送事業の規制緩和も進めている。また、港湾の物流拠点としての機能をサポートする「物流総効率化法(略称)」(注)が本フォーラム時、国会審議中。○五年七月二十二日公布にも取り組んできた。

周 良毅氏



上海揚子江物流管理諮詢有限公司副会長  
周 良毅氏

—今後北東アジアでのロジスティクスの現場には、どのようなインベ

ーションが必要か。

周 良毅氏

物流先進国である欧米を見る、高い専門性を有した物流の業態が統合するなど、産業全体における物流のシェアも大きい。一方

周 良毅氏

—今後北東アジアでのロジスティクスの現場には、どのようなインベ

ーションが必要か。

周 良毅氏

—今後北東アジアでのロジスティクスの現場には、どのようなインベ