

北東アジア経済の 効率的なロジス

来賓 あいさつ



国土交通省国土交通審議官
はやお 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。こうした活発な経済活動を支える「円滑かつ効率的な物流ネットワークの構築」が大きな課題である。

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。

国土交通省はこうした状況に対応して、今年二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」「名古屋港および四日市港」「大阪港および神戸港」をスーパー中核港湾と位置付け、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度化に向けて関係国の連携協力を深めていきたい。



北東アジアの物流革命について討論するパネリスト

一方、日本でも韓国は、日本と韓国が相互に切実な課題を抱えている。韓国は、北東アジア地域の港が相互に切磋琢磨（せつさくさくま）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「国際拠点となる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核港湾として位置付け、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一括管理を行っている。アジア諸国の主要港に引けを取らぬよう、港湾コストは釜山港や高雄港と同水準となるよう約三割の低減を目標としている。リードタイムは現在三、四日かかっているのを一日程度に短縮する。



国土交通省大臣官房審議官
大庭 靖雄氏

二つ目は「国際物流におけるロジスティクス機能の強化」だ。港湾を単なる輸送の拠点としてではなく、高度な物流拠点として機能が高めるため、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く。また、港湾の物流拠点としての機能をサポートする「物流総合効率化法（略称）」（注）本フォーラム時、国会審議中。○五年七月二十一日公布）にも取り組んできた。



上海揚子江物流管理諮詢有限公司 副会長
シュウリョウキ 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、どのようなイノベーションが必要か。

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

日中韓の物流の業態は、製造業の中の物流部門としての位置付けなのが現状だ。こうした構造的な部分でのイノベーションが必要だと感じる。抜本的な改革がなされなければ、今後欧米企業と肩を並べて競争していくのは厳しい。また、物流企業の核となる物資の集約化については、アウトソーシングの発想が求められ、物流そのものの考え方がイノベーションしていくことが大切だ。

小林 韓国や中国の道路事情は決して良い状態ではなく、相手国に荷物を運ぶためのドライバーがなかなか正確に予測できない。今後、港からの陸上輸送についての取り組みが急務だ。韓国では、十二日コンテナを港からソウル周辺まで鉄道での一貫輸送を可能にするため、貨車積載に必要なセンターロックスの取り付けやコンテナの所在を管理するためのシステム結合などの整備をお願いしたい。

今後、北東アジアでのSCMがスムーズに機能していくためには、鉄道と船舶の組み合わせが重要で、当社の国際版SCMの「翼担うサービス」に磨きをかけた。大庭 北東アジア諸国間において水平分業が進展してきており、これを効率的に進めていくには、三国域内のSCM回廊の構築が必要になる。

こと自体が開かれた物流文化を実現するための大きなイノベーションの柱となるはずだ。原 日本国内の物流が急速に小口化する中、現在の小口の配送は大手の物流企業が大部分を取り扱っている。中小の物流企業がこれに参入するには、釜山から荷主の最も近い港へ直接運搬し、そこで中小物流企業が小口化する作業をスムーズにしていけることが必要だ。

情報システムの一元化により、物流全体の流れをスムーズにしていけることが必要だ。北東アジアの物流モデルにおいて、お互いが勝者となるためには、さまざまな努力が必要だ。まずは各国において互いが胸襟を開いて話し合える場を数多く持てれば、事業のパートナーシップを見つかることもできる。そして、日中韓で共有できるようなITシステムを政府間や民間レベルで協議していく。最も重要なのは、人と人との交流だ。互いの立場になって悩み合い、双方の問題を解決するための努力をすれば、一つの解決の道が見つかるはずであり、北東アジアの物流も初めてうまく流れていくと思う。

提供Ⅱ大韓民国海洋水産部

講演Ⅱ 日中韓の経済統合を促進するための物流の役割



西江大学校経商大学学長
ジュンソウ 金 俊秀氏

経済統合の動きが世界で加速度を増している。隣接する日本、中国、韓国は、それぞれが互いの重要な貿易相手国であり、常に緊密な関係性を築いてきた。日中韓の経済統合は、まさに時代の流れに沿った取り組みであり、経済発展を追求した必然の体制といえる。三国はそれぞれ特徴的な資源を持ち合わせている。日本は高度な技術や資本、韓国は成熟した生産技術やマーケティング力、そして中国は安価な労働力や豊富な市場などだ。経済統合により、異なる資源をうまく組み合わせれば、域内に限らず域外にも新たな競争力や活力を生み出すことができる。また、日本は先進国であり、韓国は高位の発展途上国、そして中国はダイナミック

な経済発展を遂げる発展途上国だ。それぞれの発展段階が異なることで、産業の分業体制あるいは相互補完関係が構築でき、さまざまなメリットを生む。

韓国はちょうど日本と中国の間に位置する地政学的な要衝地にあたる。韓国政府は、地理的有利性を生かした「物流サービスの基地」をつくらうと、研究開発（R&D）や情報技術（IT）など国内インフラを充実させている。具体的には、仁川国際空港一帯をFTZ（自由貿易地域）と整備し、釜山・光陽の両港を中心として、北朝鮮との関係改善を通じて北東アジアの鉄道ネットワークを形成していく。

日韓のたゆみない発展のために我々は何かをすべきか。日韓の経済協力によって、物流協力が最も基本となる共存共栄の道であるという認識を深めなくてはならない。二十一世紀は日本とともに生きる宿命があると思う。政治的・歴史的問題を乗り越え、日韓がより成熟した段階を歩んでいくよう願っている。

日韓のFTA締結こそ三国の共存共栄の原点

い。むしろ同じ中華経済圏・華僑経済圏同士であるASEAN（東南アジア諸国連合）とFTZ（自由貿易地域）やFTA構想を推進している。こうした中国の関心を得るためには、先決課題として日韓の経済統合が期待される。日韓の経済が一体化すれば、EU（欧州連合）に匹敵する一億人近い消費マ

心港として開発するなどの物流政策が進められている。日韓の経済統合を進める物流戦略には、短期的な課題となる目標がいくつかある。その一つは、両国の効率の良い物流システムを構築することだ。そのために、韓国のFTZと日本の輸入促進地域の貿易自由度を高める必要が

ある。そして通関制度や物流サービスなどを同水準のレベルとして制度化できるよう共同研究を進めさせ、緊密で一貫したネットワークを構築する。

二つ目は、部品や素材産業分野における日本企業の誘致だ。日韓の貿易収支の不均衡の是正に向けて目指すべき重要な課題だ。経済に開いていけば、日韓は運命共同体であり、両国の未来に貢献するために日本企業の協力をいただきたい。

三つ目は、日韓の物流協力におけるビジネスモデルの強化だ。海上輸送の効率化において、どうしたら日本の企業が韓国で付加価値を高め、コスト削減をして物流システムを構築できるか。また将来的には、日韓の海底トンネルを検討し、北朝鮮との関係改善を通じて北東アジアの鉄道ネットワークを形成していく。

北東アジアの物流舞台に独自の巨大企業を 原氏 釜山港を利用した物流効率化に期待大きく 日本の港湾、国際拠点として物流機能強化 大庭氏

受けて持つ。こうした小口物流の新しいモデルを実現するための場所として韓国がある。日本国内の物流の構造を変えていく一つの動きだ。

原 瑞穂氏
J&Kロジスティクス社長



西江大学校経商大学学長
ジュンソウ 金 俊秀氏

巨額の資金を投じて立派な港をつくらせているが、政府が物