

行政情報

Administrative Information

#03

北海道国際物流シンポジウム 北海道産品の輸出拡大に向けて

平成20年3月26日(水)、北海道国際物流戦略チーム主催による「北海道国際物流シンポジウムー北海道産品の輸出拡大に向けてー」が、札幌全日空ホテルにおいて開催されました。

北海道国際物流戦略チームは、平成17年11月に閣議決定された「総合物流施策大綱(2005~2009)」の方針に基づいて、道内の有識者、産業界、行政が一体で国際物流の効率化方策を検討する組織として、翌18年7月に設置されたものであり、北海道経済連合会、北海道商工会議所連合会、北海道、北海道開発局及び北海道運輸局が事務局を担務しています。

北海道経済の活性化や豊かな暮らしの実現には、輸出拡大や直接輸出などによる国際競争力の強化が必要であり、物流戦略の構築・推進が重要であることから、同戦略チームでは、物流機能の高度化・効率化を推進する施策を展開するため各種の取組を進めているところです。

このような取組の一環として、これまでの活動を広く周知するとともに、関係者の方々と一体となった活動を進める気運を盛り上げるため、本シンポジウムを開催したものです。

本シンポジウムでは、北海道国際物流戦略チーム本部長の南山英雄北海道経済連合会会長の開会挨拶の後、中尾成邦国土交通省技術総括審議官から「わが国を取り巻く国際物流の動向と北海道における課題」について基調講演をいただきました。

その後、北海道国際物流戦略チームの成果報告をさみ、パネルディスカッションを行いました。パネリストとして千葉博正札幌大学大学院教授、上野正彦日本銀行札幌支店長、三橋郁雄北東アジアフェリージャパン(株)専務取締役、保原和男(株)一印旭川魚卸売市場取締役、コーディネーターとして原勲氏(社)北海道未来総合研究所理事長を迎え、北海道産品の輸出拡大の必要性、輸出拡大の具体的な事例及び課題について活発に討論していただきました。

北海道国際物流戦略チーム

基調講演

わが国を取り巻く国際物流の動向と北海道における課題

本日の講演の柱は、4つです。
①東アジアを中心とした国際物流の動向、②臨海部における産業立地動向、③各地域における国際物流に対する取組事例、④北海道を取り巻く国際物流の現状と課題です。

まず、東アジアを中心とした国際物流の動向ですが、中国をはじめとする東アジア地域の急激な経済成長により、我が国の最大貿易相手国も2004年からアメリカから中国へと移行しています。また、1990年には、日本と中国、日本と韓国、日本とASEAN（Association of South East Asian Nations 東南アジア諸国連合）が物流の核となっていました。産業の生産拠点、流通拠点、販売拠点等が東アジア、特に中国中心にシフトする動きが急速に進展していることから、国内と海外拠点との間で、調達・製造・販売の面で有機的・一体的な運営が進展しています。

次に、中国・韓国とコンテナ航路を有する港湾の動向ですが、1993年は17港だったものが、2004年には61港と3倍以上となっており、全国至るところで中国・韓国との航路が結ばれているのが実態となっています。

2番目の、臨海部における産業立地動向としては、背後圏に小松製作所を有する金沢港やダイハツを有する中津港のような需要追従型と供用後に産業が立地した常陸那珂港、堺泉北港のような先行投資型があります。臨海部は、海上輸送の利便性や大規模用地の確保が容易であること等から、内陸部と比べて工場立地が活発であり、それを港湾整備が支えています。

3番目の、全国の国際物流戦略チームの活動状況ですが、北部九州では国際物流円滑化に向けた取組として鉄道・トレーラー等による輸出入のシームレス化実現に向けて、日本国内の公道では走行できない、世界主流になりつつある45フィートコンテナ流通に向けた社会実験を行っています。

東北では、ロシアでの国民所得の増加による日本車需要の増加に対応するため、サンクトペテルブルクに



中尾 成邦氏
国土交通省
技術総括審議官



進出したトヨタの工場への部品輸送をシベリア鉄道を使用することで輸送日数を短縮する構想があります。

最後に、北海道を取り巻く国際物流の現状と課題ですが、国際コンテナ定期航路は、東アジア航路6航路、中国航路2航路、北米航路1航路と、主要港に比べ国際コンテナ定期航路ネットワークが非常に少ないことが一番の問題となっています。このため、北海道では農水産品が高い生産力を誇っているにもかかわらず、コンテナ航路が少ないことから直接海外へ輸出される量が少ない状況となっています。今後は航路開設へ向け官民一体となった取組が必要となっています。

パネルディスカッション



コーディネーター
原 勲氏
（社）北海道未来総合研究所
理事長

原 北海道の国際物流を考える上で北海道産品の輸出拡大に焦点を絞って進めていきます。まずはじめに、北海道産品の輸出拡大の必然性についてお考えをお聞かせください。



パネリスト
千葉 博正氏
札幌大学大学院
経営学研究科教授

千葉 北海道庁が3年前から行っている上海のフェアで出展した道産品について、評判の良いもの、悪いものについてランクづけを行った結果、一次産品としての農水産品の評価が高い結果となりました。これらの生鮮輸送を行う場合、保冷技術の進展が課題となっています。



パネリスト
上野 正彦氏
日本銀行札幌支店長

これを発展させることが北海道経済のプラスにつながるということがはっきりしていると思います。



パネリスト
三橋 郁雄氏
北東アジアフェリー
ジャパン株専務取締役

上野 歴史的に北海道は輸出が伸びた時期に経済が発展していると思います。北海道の輸出は規模が小さいですが、年々大変伸びており、北海道経済の規模が縮小している中、純増分が大変大きく寄与しています。輸出の内容も室蘭の鉄や函館の造船、それに加えて食料品等、北海道の特徴が出ています。

三橋 新潟の大陸側の対岸にある吉林省、黒龍江省の約6,500万人は、港湾に隣接していないことから陸封鎖の状況となっています。この状況を打開するため日本・中国・中国・ロシアの4カ国の関係者が集まって東アジアフェリー・ジャパンという会社を設立し、新潟と大陸を結ぶ国際フェリー航路開設に取り組んでいます。



パネリスト
保原 和男氏
株一印旭川魚卸売市場
取締役

保原 北海道品の輸出拡大の必要性に関しては、日本の漁業の現状、問題点として、1970年代から200海里が広がりましたが、世界の水産業界は値段の安さではなく価値の高さを競う時代に突入しました。方向転換に成功した漁業国は着実に収益を伸ばしていますが、日本の漁業は従来の薄利多売スタイルから抜け出せず、資源枯渇、

漁価低迷、収益悪化の三重苦にあえいでいる状況となっています。この状況を打開するため、漁業法の施行や過剰漁獲の排除、漁業資源の再建、違反取締りの強化など、石油や穀物同様、国家戦略としての位置付けと取組が必要であると思います。

原 先ほどのお話で、北海道の景気は良くないにもかかわらず輸出が伸びている、伸びている中身は自動車産業などの製造業とのことでしたが、具体的な事例はありますか。

上野 港の発展と地域経済の発展がリンクしている事例として清水港があります。スズキ自動車とヤマハ発動機が軽自動車とオートバイを大量に清水港から輸出しています。経済界とタイアップして港の機能を強化し、地域経済にとって正の相関関係となるところが北海道にも応用できる可能性が高いと思っています。

原 新潟と大陸側を結ぶための打開策について教えてくださいませんか。

三橋 打開すべき課題として、政治的な問題、中国・ロシアとの社会制度・法制度の違いがあります。非常にリスクでありますので、リスク分散のため、ロシア・中国・韓国と調整しながら事業を進めています。

原 水産業の商業流通は複雑になっています。水産品を輸出するためには、現在の流通の仕組みを改革する必要がありますかと思えます。

保原 おっしゃるとおりです。海外でも、日本側の流通については、一次問屋、二次問屋、三次問屋とあって非常に複雑だといわれています。これは非常に難しい課題となっています。