

## 第3回「2010年代に向けての物流戦略委員会」を開催しました 【議事概要】

お問い合わせ先

国土交通省政策統括官付参事官(物流政策)室

坂本、本田(内線 53-342、53-314)

代表 03-5253-8111、夜間 03-5253-8799

平成20年12月25日  
国土交通省

物流の全体最適を実現することを目指し、課題と具体的な解決策について議論した結果を集約し、2010年代に向けての物流戦略として取りまとめることを目的として、「2010年代に向けての物流戦略委員会」の第1回会合を9月26日に開催し、第2回会合を11月14日に開催したところですが、第3回会合を下記のとおり開催いたしました。

### 記

日時:平成20年12月12日(金)13:00~15:00

場所:三田共用会議所 1F講堂

出席者:別紙のとおり

### 議事概要:

まず、中間整理(案)について、事務局から説明があり、その後、意見交換がなされた。委員等からの意見の概要は以下のとおり。

重要なのは競争力の強化と環境問題。我が国に産業を立地させることが重要。まず競争力の強化を基本的視点の最初に位置づけるべき。

基本的視点の中にも国際物流の競争力強化を入れるべき。

ポイントは2点。1点目は企業がグローバルな市場の中で、いかに市場ニーズに即応して勝利するか。そのために国内、海外と分けることなく、グローバルなサプライチェーンを構築するのであり、物流はその1つのプロセスにすぎない。サプライチェーン・マネジメントという言葉だけが独り歩きすると誤解を生む。重要なのは何故サプライチェーンを構築するのかであり、それは意思決定を速やかに行うためである。もう1点は、中間整理案にSecurity & Safetyが欠落している。CO2の削減と同様に、サプライチェーンの各々のプロセスでどのようにセキュリティを高めるか、文章の中に盛りこむべき。

3頁の1)については、重要なのは企業と企業のシームレスなネットワークの構築。機密情報等の理由で、官も含めた完全情報共有型の統合データベースをつくることは考えにくい。

「競争力と環境」の後、2.で「付加価値と環境」となり、「日本ブランドとグリーン」となっている。今後、議論を重ねながら整理していければと思う。

コストに加えて、リードタイム短縮という考えが重要。スピードについては、まだまだ他国より足りないのではないか。

14頁の、輸送の共同化は重要。低コストとグリーン輸送の両方に役立つ。特に世界同時不況で、一層のコスト削減が求められる。最終報告に向け、モデル地域を決めて、業種を超えた取組を行ってみる必要がある。

質の高い物流、付加価値、効率、円滑化も必要だが、やはりコスト低減が絶対必要。

大変な経済環境となり、短期的には日本の物流が急激に減少する。集約、簡素化が求められる。「グローバル・サプライチェーンの物流の長距離化」ではないか。

セキュリティについては、官民だけでなく省庁間の連携が必要。具体的には国土交通省と税関。セキュリティに関する記述が少ない。

3頁の「日本ブランド」、「グリーン物流」は基本的視点の次元が少し違う。基本的視点とはビジョンと課題をクリアにする部分である筈。基本的視点の1番目は「正確、安全」に加えて、コストとスピードを重視したサプライチェーンをいかに深化させるか。2番目はグリーン物流の深化、3番目はSecurity & Safety。また、イノベーションの実現に向けたインセンティブプランも必要。経済産業省の新経済成長戦略の基本的支柱の一つでもある。

4頁の港湾・空港について、選択と集中は良いが、その前提として集権と分権の見直しが必要。広域化、一本化のない選択と集中では限界がある。

Security & Safetyは国会安全保障上重要。空港でのULDのダイレクト・インタクト輸送も重要。例えば、セキュリティの点で言えば、05年にICAOに基づき国土交通省が推進するKnown Shipper / Regulated Agent制度があり、当社も宣誓書を出して荷主がフォワーダーにセキュリティを保証している。米国並みのダイレクト・インタクト導入を要検討、と記述して頂きたい。

10年のスパンで見れば、全体としては競争力ということになると思う。規格や標準、目標値、レベルといった考えも重要。アジアから優れている部分と遅れている部分を分類し、遅れている部分はしっかり取り組み、高い部分は日本の独自の制度にせず、標準となるように売っていく方がよい。

6頁の物流施設の立地促進については、カッコ書きの中に列記されている高速道路IC周辺などに限定しないようにしてほしい。

コストも重要だが、倉庫も労働集約的で、労働環境も重要。

インフラの整備にあたっては、そもそも全体のビジョンがあって、それに基づいてインフラが整備されるのが望ましいが、今まではそうっていなかった。また、明示的に物流を考慮していないインフラ整備も多かった。道路も然り。基本となるところに、「物流について考えなさい」という点を記述できないか。

ワーキンググループの中間整理は、ボトルネックだけで、戦略になっていない。競争力強化が重要。

都市計画や交通計画は、これまで物流を考慮していなかった。歴史的にはこれまでは物流が中心となっていた時代もあったが、中間整理で方法論はいくつか提示されている。共同輸送や荷捌きなど。民間の連携も重要だが、行政の連携も重要。道路が狭いから建物の中でやらざるを得なかったり、建物の中でできないから路上荷捌きなどになる。

資料2については、都市内物流についても、1つの で項目立てしてほしい。

物流戦略委員会の目標は産業の支援か。国家戦略目標は効率、安全、環境の3つではないか。2. の戦略目標について、「日本ブランド」は国家の戦略目標になるか。「グリーン」は「低炭素型」の方が良いのではないか。

次の10年間の戦略を考え、総合物流施策大綱を決める基本的な戦略とするのか。次に戦術まで考えるのか。物流大綱と本委員会との関係はどうなっているのか。

今、日本の物流は世界に見劣りするが、いい所もある。

課題となっているのは、2010年代になって、今の天井を維持できるか。輸送の最前線を担っている企業や労働力がガラガラ崩れるのではないかと、という点。1980年代に利用者ニーズという考え方も出されたが、そもそも日本の物流を担う産業が崩れる危険性がある。競争力を強化するのは重要だが、その結果矛盾は下の弱いところへのしわ寄せとなって現れている。下請のトラック事業者は社会保険もかけられない。つらい立場で支えている。土台の上に競争力がある、という考えが重要。

港湾の選択と集中も重要だが、モーダルシフトの観点も考えれば、内航海運も重要で、地方の既存の60数港の有効利用も重要。モーダルシフトとからめて単価を下げることも可能。

海運は確かに遅い。しかし、誰から見たスピードなのか。メーカーからなのか、物流事業者からなのか、消費者からなのか。受取側の、もらえるスピードとの関係が重要。例えば、サンマを冷凍で年間いつでも食べられるが、獲れるタイミングでしか食べられないのではスピードがないことになる。保管・鮮度という観点も重要。

静脈物流も重要。空いている港湾のプラントを活用してシステム構築をしてほしい。

「物流」と「ロジスティクス」とをどう使い分けているのか。

物資の移動を市場動向に同期化させれば、物流そのものの量や在庫を縮減できる。

誰にとってのスピード、セキュリティ、リードタイムなのか。

しわ寄せの問題も、港湾運送事業としても、是非とも盛りこんで頂きたい。

安全の記述のボリュームが少ない。

成田・羽田以外の関西空港など、他の空港の議論はなされないのか。

インフラについて記述して頂きありがたい。結節点の整備も必要。前面に出してほしい。

2010年代には、既存の産業も大きく変わる。新エネルギー・技術など、新しい産業を支える物流を考える必要がある。

港湾はコンテナをベースにしているが、原料を輸入することになれば、バルク対応の見直しも必要。

需要側も、消費者サイドもどう関わるかを整理しておいた方がよい。「消費者のニーズを見直すべき」という議論は、いつも出ては消えている。多品種少量も批判は出るが、トヨタやイトヨーカドーの素晴らしいプレゼンを聞くと反論できず、審議会での議論でも「いい」ITと悪いITがある」というような当たり前の結論になってしまい、結実しなかった。今回は消費者について議論していきたい。

今日のご意見も踏まえ、戦略から戦術に至るまで、事務局で仕上げていくプロセスとしたい。

(中間整理案については、委員長一任とされた。)

第4回委員会は2009年2月から3月の間に開催予定。

### 第3回2010年代に向けての物流戦略委員会 出席者名簿

#### 【委員(50音順)】

	内田明美子	(株)湯浅コンサルティング コンサルタント
	加藤 一誠	日本大学教授
	上崎 正則	時事通信社編集局内政部長
	苦瀬 博仁	東京海洋大学教授
	黒田 勝彦	神戸大学名誉教授・神戸市立工業高等専門学校校長
委員長	杉山 武彦	一橋大学長
	谷口 栄一	京都大学大学院教授
	寺島 実郎	(株)三井物産戦略研究所所長・(財)日本総合研究所会長
	(代理出席:神田 正美 (株)三井物産戦略研究所 地域活性化支援センター長)	
委員代理	野尻 俊明	流通経済大学長
	屋井 鉄雄	東京工業大学教授

#### 【産業界委員(50音順)】

	伊丹 英彦	(株)日本航空インターナショナル貨物郵便本部品質企画部長
	井上 洋	(社)日本経済団体連合会産業第一本部長
	井本 隆之	井本商運(株)代表取締役社長
	栗原 洋幸	(社)全国通運連盟業務部長
	小牧 哲夫	(株)日新執行役員アジア統括兼営業推進部担当兼国際営業第一部長
	園田 裕一	(社)日本船主協会常務理事・企画部長
	高松 孝行	トヨタ自動車(株)物流企画部主査
	高山 哲郎	住友商事(株)金融・物流総括部貿易手続円滑化担当部長
	辰巳 順	オーシャン東九フェリー(株)営業企画部長
	名村 悦郎	(社)日本港運協会業務部長
	樋口 恵一	川崎陸送(株)取締役社長
	平山 芳昭	(社)日本物流団体連合会理事長
	福本 正憲	富士通(株)グローバルビジネス本部兼パブリックリレーションズ本部部長
	藤居 憲二	日本通運(株)航空事業部長
	(代理出席:中村 栄一 日本通運(株)航空事業部専任部長)	
	正木 裕二	(株)東芝 生産企画部生産企画担当参事
	村山 洋一	日本貨物鉄道(株)常務取締役経営企画部長
	森川 剛吉	(株)住友倉庫 執行役員業務部長
	山室 達雄	(株)ニフレイグループ本社取締役常務執行役員経営企画部長兼海外事業推進部長

【行政側出席者】

田中 万平	財務省関税局監視課長
齋藤 和久	財務省関税局税関調査室長
高橋 直人	経済産業省商務流通グループ流通政策課長
井手 憲文	国土交通省政策統括官
山口 勝弘	国土交通省政策統括官付参事官（物流政策）
田中 照久	国土交通省政策統括官付参事官（物流施設）
志村 務	国土交通省政策統括官付参事官（複合物流）
藤田 礼子	国土交通省総合政策局環境政策課地球環境政策室長
阪井 清志	国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市計画調査室長
森 昌文	国土交通省道路局企画課道路経済調査室長
平垣内久隆	国土交通省大臣官房参事官（鉄道局）
（代理出席：堀 真之助 国土交通省鉄道局総務課貨物鉄道政策室長）	
一見 勝之	国土交通省自動車交通局貨物課長
山本 知孝	国土交通省海事局総務課企画室長
重田 雅史	国土交通省海事局内航課長
（代理出席：山本 実 国土交通省海事局内航課専門官）	
下司 弘之	国土交通省港湾局計画課企画室長
若林 陽介	国土交通省港湾局港湾経済課長
（代理出席：中谷 誠志 国土交通省港湾局港湾経済課専門官）	
田村 幸士	国土交通省航空局航空事業課航空物流室長

（注） は欠席。