

第4回「2010年代に向けての物流戦略委員会」を開催しました

〈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21年3月27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」を昨年9月より開催しておりますが、第4回会合を下記のとおり開催いたしました。

記

日時:平成21年3月12日(木)15:00~17:00

場所:三田共用会議所 大会議室

出席者:別紙のとおり

議事概要:

まず、事務局より資料2、資料3の説明があり、その後、内田委員、加藤委員、上崎委員、苦瀬委員、神田氏(寺島委員代理)、野尻委員長代理より説明があった。その後、黒田委員、谷口委員、屋井委員の提出資料の発表があった。

(1)内田委員の説明概要は以下のとおり。

- JIT(ジャストインタイム)については、良いものと悪いものがあり、1回の輸送でコンテナに1個だけしかものを入れない、それを毎日補充するといった、悪いJITは是正すべき。
- 今の物流のサービス水準が、取引の力関係を色濃く反映して決められている。これを合理的なものに改める場合に、決め方も含めて、ガイドラインのようなものが必要。
- 九州の域内での翌日納品というのは法律で禁止してほしい、という声すら上がっている。当日出荷により、帰り荷の確保ができず、往復配車ができなくなってしまうため。

(2)加藤委員の説明概要は以下のとおり。

- 必要不可欠な当面の課題を並べて、課題には優先順位をつけて最後に発表してほしい。
- 物流に関しては、政府の役割を大きくすることには反対。民間中心で政府がそれを支えていくことが重要。
- 不況も悪くない。民間中心が基本だが、荷物が少なくなり、民間の方に時間ができれば、政府との間で民間から意見を言う機会ができる。
- あまり過度な環境配慮には賛同しかねる。
- 現在の経済情勢の中で航空貨物も忘れられがちだが、いずれ回復するので、忘れないで頂きたい。

○成田・羽田問題については、(両空港の拡張が完成して)動き出してからでもフォローアップできる体制をお願いしたい。

(3)上崎委員の説明概要は以下のとおり。

○物流の国際競争に勝つ上では、日本のゲートウェイ、首都圏空港の輸送力をどのようにするかが欠かせない。

○羽田の積極活用が重要。一方、成田についても、発着回数の増加に向けて、どのように住民の理解を得るのか、行政としてどうしていくのか、何らかの考察が必要。

○東京港の臨海部の道路も、極めて重要なインフラ。

○成田と羽田を結ぶ高速鉄道、都心と両空港を結ぶ高速鉄道も重要。道路や鉄道など、どのように有機的に結びつけていくかについても、ぜひ(最終報告に)盛りこんでほしい。

(4)苦瀬委員の説明概要は以下のとおり。

○長い間我々は企業の競争力や産業の競争力で物流を考えてきたが、これに加えて、環境や生活の話が出てくるのではないか。災害や少子高齢化なども考える必要がある。

○商取引という本源的需要と、物流という派生的需要の整理をしておかないと混乱する。多く売りたいという点と、あまり動かしたくないという点の整理が難しい。

○インフラが細かくなってきたけれども、継ぎ接ぎだらけのインフラ整備が一番無駄である。

○物流政策における計画間の相互関係が重要。

(5)神田代理からの説明概要は以下のとおり。

○以前と異なり、現在は、金融、証券、信用といったものが全ておかしくなってしまった。

○世界のあらゆる産業がグローバル化が進んだ中で、全て例外なく共倒れの状況になった。ただ、各国も対策を打っている。

○中国やインドはそれなりの成長が確保できる。ロシアは原油価格の回復次第で2009年はプラス成長になる可能性がある。

○3月末あるいは4月には、いろいろな商品の在庫が明らかに減ってくるであろう。

○アメリカでは、太陽、バイオエネルギー、風力といった環境に配慮した形で需要を喚起しようとしている。EU、日本も同様。その大もとの技術的な部分については、我が国が世界の中で最先端の技術を持っていることを考慮すれば、そうした技術を活かして、新しいものづくりというものが生まれるのではないか。そうすれば、2009年以降長期的に見れば(日本の成長も)必ず戻る。

(6)野尻委員長代理からの説明概要は以下のとおり。

○ここ20年くらい続いていた日本の規制緩和は、運輸・物流の部分で言えば、公共性の否定というところがポイント。これからの2010年代の物流戦略を考える上では、公共性の否定という基本的姿勢で良いのか、というのは大変疑問。従来型の規制を復活しろという意味ではないが、もっと堂々と行政、政府の役割を打ち出して一定の戦略を打ち出すべき。

○日本が外国から見ると評価が高いという世銀の調査結果には驚いている。ただ、国内物流コストは高いという評価を受けているようだし、コストは我が国の物流戦略を考える場合のキーワード。

○他方、最近東京都トラック協会が行った調査によると、6割以上のトラック事業者が赤字に転落しているという現実もある。

○シンガポール、香港、韓国などは、物流は、国家の戦略として重要と位置づけられた上で、政府や行政の役割が固まった上で取り組んでいる。

○アメリカは大型トラックの事故が多い。日本よりも深刻な問題があるようだ。

(7)黒田委員からの提出資料の概要は以下のとおり。

○東アジアでの域内貿易拡大を見据えた視点が必要。東アジアにおける物流・人流のシームレス化に対応した国家間提携・技術や安全基準の標準化などを進める必要がある。

○テロや海賊以外に温暖化に起因する異常気象の多発化・大規模地震発生への逼迫が憂慮される中、物流サービスの安定的供給システムの確立を目指したB. C. P (Business Continuity Plan)の確立が求められている。神戸港は震災を契機に基幹航路の抜港が相次ぎ、急激にトランシップ貨物が減少し、今もその後遺症を引きずっている。

(8)谷口委員からの提出資料の概要は以下のとおり。

○国としての物流戦略は、港湾計画、空港計画、道路計画、鉄道計画などの個々のインフラ整備計画の上位に来るべきものとする。しかし、従来どうしても個々の計画がバラバラに立案され、実施される傾向にあり、物流戦略はないのではないかと批判されても仕方がない。しかし、これには非常に大きな政治力が必要で、すぐには実現できないので、次善の策として「インターモーダル輸送」に関する特別の予算を組んで、港湾と道路、空港と道路、道路と鉄道などのインフラを物流の効率化の面からシームレスにつなぐような特別な計画を立案して実施することを提案したい。

○都市内物流に関連する荷主、物流事業者、消費者(住民)、行政などのステークホルダーの代表による協議会を各都市で設立して、都市内物流問題の把握、トラック用の駐車場、トラックルート、交通規制などの対策案の計画を立案し、実施することが重要。東大阪市のFQP(Freight Quality Partnership)の1つの成果として、大型トラック用物流パーキングがある。都市内及び都市周辺の大規模トラックの待機場所を公共インフラとして適切に配置することが必要。

○アジアでは陸上の物流が注目を集めるようになってきているが、アジアの国際物流政策を考えるためのデータが殆どないのが現状。現在、アジア交通統計データの収集とデータベースの作成が目標とされているが、このようなデータベースを活用して、将来的にはアジア各国の共通物流施策の構築を目指すべき。

(9)屋井委員からの提出資料の概要は以下のとおり。

○環境負荷軽減に創意工夫で対処することが、結果として企業価値や物流価値を高め、新たなビジネスに繋がる可能性も指摘されていることから、付加価値の最大化と環境負荷の最小化とを両極に据える戦略構図とは異なる視点も含まれることが望ましい。

○羽田国際化の進展に伴い発生する両空港間の横持ち輸送に対して、ターミナル及びリンクの両面からの優遇措置を検討工夫することが望ましい。

○首都圏空港の物流機能拡充について、貨物激減の時期であるからこそ、改めて我が国の主要国際空港が空港敷地内に本来持つべき物流機能について検討し、従来から周辺部に乱雑に展開したフォワード施設の今後のあり方を視野に、方針を定めることが望ましい。

○羽田空港の第4滑走路供用後の更なる発着回数増の要請に対して、もはや滑走路整備等の基本施設だけでは容量増加を実現できず、空域・航空路整備を含む管制システム、社会的合意形成への投資、物流施設を含む地上施設や道路ネットワーク等の拡充・整備

等も必要であることから、総合的な計画策定とその推進が必須。物流機能に配慮した空港計画が今後重要。

- 首都圏の環状道路路線については、景気対策も兼ねた緊急的措置として事業に着手することが望ましい。例えば、東京外環道の本線部(大深度部)の早期緊急着工、あるいは圏央道の整備緊急推進などが具体的に挙げられ、これらに踏み込んだ記述も検討に値するのではないか。
- 英国政府は今年1月にヒースロー空港の第3滑走路整備の基本方針を確定した。同国の国際競争力の維持・向上、EUにおける役割分担として責任ある姿勢を示したものの。既に昨年11月に新たな計画法を制定し、国家的に重要な社会資本を早期に計画決定する仕組みを定めている。こうした取組を引き続き注視し、我が国独自の戦略を定めることが肝要。

質疑等の概要は以下のとおり。

- 各国からの評価について、国内物流コストが高いとのことだが、どうして日本の国内物流が高いのかというところにメスを入れないといけない。トラックは車検の問題、駐車場の問題、無人航送のコンテナの直付けの問題があり、内航は大型化している他国と比べて、日本ではずっと同じ大きさの船で使っている。

- トラックについては、経済が悪化する中で、上りの貨物と下りの貨物のアンバランスがひどくなっている。東京に行く貨物が多いが、下りの貨物がない。下りの貨物はトラックでなく、コンテナで運ばれている。一回地方に展開されたものを、日本海側の港でも輸出できるような政策を行わないと、あまり大都市圏にモノが集まりすぎる仕組みを変えないと、さらにコストがアップしてしまう。

- JITというより、物流に対する過剰な品質要求、いわば、4000円も5000円もかかって1時間かけて切る床屋のようなもの。本当は10分で1000円でいいというものも、かなりあるはず。パレタイズしたものがへこまないように、上をロープでくると段ボールがへこむが、そのへこんだ段ボールは受け取ってくれない。JITで納入するために店の前で30分も待っていることも行われている。

- 谷口先生のメモの1番目が面白い。次善の策とあるが、これ自体が戦略と読む読み方もあるのではないか。何かひとまとまりの、非常に賛同を得やすい施策を打ち出してきて、そうした施策を核としながら、戦略というものを提示するやり方と、もう少し理念的に上の方から下の方に向けて戦略体系を述べるという考え方と、2つのやり方があると思うが、そのへんの2つの問題をどう整理するかという問題もある。

3. 今後の予定

※第5回委員会は4月 23 日(木)15:00~17:00、第6回委員会は5月 19 日(火)14:00~16:00、いずれも三田共用会議所で開催。

※第5回委員会においては、最終とりまとめ骨子案を議論し、第6回委員会において最終とりまとめを行う予定。

第4回2010年代に向けての物流戦略委員会 出席委員名簿

【委員(50音順)】(7名)

	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
委員長	杉山 武彦	一橋大学長
	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 [寺島委員代理]
委員長代理	野尻 俊明	流通経済大学教授

【産業界委員(50音順)】(17名)

	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
	太田 誠	(社)日本経済団体連合会産業第一本部国土グループ長 [井上委員代理]
	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
	小松 弘之	(社)日本船主協会企画部課長 [園田委員代理]
	高松 孝行	トヨタ自動車(株)物流企画部主査
	辰巳 順	オーシャン東九フェリー(株)営業企画部長
	菅谷 照一	(社)日本港運協会業務部業務課長 [名村委員代理]
	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
	真壁 一生	東芝物流(株)国際事業部海外運輸管理担当兼貿易管理担当グループ長 [正木委員代理]
	斉藤 夏起	日本貨物鉄道(株)経営企画部担当部長 [村山委員代理]
	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