

第5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5月7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5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4月23日(木)15:00~17:00

場所:三田共用会議所 第3会議室B~E

出席者:別紙のとおり

議事概要:

まず、事務局より資料2の説明があった。

質疑等の概要は以下のとおり。

○4月14日に行われた国際物流ワーキンググループについて報告する。まだ議論が整理されていない事項を紹介する。1つは、45フィートコンテナ、12フィートコンテナ、パレットなど、ISO基準と日本の基準の規格移転問題。もう1つは、国際物流戦略チームの取組について、PDCAで見直すのは必要だが、コスト論をしっかりと議論しておく必要があるとの指摘があった。他にもあるが、来月ワーキンググループでまた議論する。

○果たして「日本ブランド」というのは何だったのか。日本の物流が持っている優位性も整理しておいた方がよい。

○3頁の基本的視点について。アジアを中心とした分業体制の複雑化、これだけでも相当な構造変化であるが、リーマンショック以前に既に日本の生産ラインが海外に移りつつある。日本の国内は、開発、製品企画、設計等の部門の強化を図りながら、海外の有力な企業との提携を通じ、適切な生産活動をする形になりつつある。代表例は半導体の合従連衡であるが、そうなった場合に、国際物流がどのような役割を果たし得るのか。また、産業の「中枢機能」とは何か。さらに、消費者の要求も高くなるので、輸入に係る国際物流の品質も強化が必要。相当大きな、輸出・輸入両面の構造変化が起きることをもう少しわかりや

すく書いた方が良い。

○サービリンク・コストを低くすることにより、工場そのものよりも、工場のあるプロセスが海外に展開されていく。高付加価値型、日本独自のものすごい先端技術を盛り込んだものは差別化に繋がり、インテグラル型の産業等が日本に残っていくことになる。一方、海外への工場展開が加速すればするほど、日本での雇用の機会が減り、内需も減る。したがって、日本で一番重要なのは、FTA、EPAを東アジア、ASEANで、どのように張り巡らし、内需的な発想でどのように同一化を図っていくか。よって、産業政策をからめたものを物流戦略に記述する必要がある。日本はどこでリーダーシップを取り、国家及び企業が有利に展開するために、何をポイントとして打ち出せるのか、これが重要な視点である。

○スーパー中樞港湾戦略について、否定しているわけではないが、経済環境やビジネスがグローバルに大きく変化している中で、港湾戦略が従来型で良いのか疑問がある。トランシップは釜山や中国も多いが、それは日本から流れているのではないか。例えば、博多港は貿易関係では日本最大のクロスサービス拠点である。JR、港湾、空港が極めて近接しており、これらを踏まえると重要戦略拠点にすべきではないか。つまり、釜山等に流れている貨物を博多港に持って行って、日本海、津軽海峡を経由し、アメリカに持って行けば、博多港を基幹港にスイッチできる要素を持っている。空港についても、首都圏、関空、中部の3つについて「強化」とあるが、強化した結果、何がどう強化される(良くなる)のか。スローガンを、ただ単純に繰り返すのか、という疑問も出かねない。実行性を持たせて日本が戦略的に兵站機能を強化する話とは別。首都圏では、ビジネス活動の観点から成田よりも羽田の拡張の方が緊急である。

○1頁の「はじめに」の部分に、地域住民、消費者を入れて頂きたい。理由については、物流施設を立地した方がいい場所というのは、ショッピングセンターやマンションなどの他の施設と競合して、物流施設が建たない。地域住民や消費者の理解が必要。また、ダイヤモンドサイドからの活動が物流を変える、決めている、という点がかなり重要。

○サプライチェーンの構築は、市場ニーズ、顧客ニーズへの即応が狙い。市場ニーズ、顧客ニーズへの即応こそが市場において勝組みとなるための鍵である。グローバルに市場が広がり、IT技術の革新も相まって、消費者の選択枝は多元化、多様化する。グローバルなサプライチェーンの構築はこれらへの即応であり、表現を変えれば、ダイヤモンド・サプライチェーンということである。

○4頁の「一方、～」以下の部分で、高付加価値ものが我が国周辺で生産されるので、高いサービスレベルの物流が必要になってきます、しかしコストは上がってはダメですよ、という趣旨か。(必要なものを必要な時に、少量多頻度化する可能性が高くなるが、一方でコストとなって跳ね返ってくる可能性がある、そこをいかに両立させるか、という趣旨について)そういうことであれば、そのようにストレートに書いた方が良い。

○CO2のみならず、SOxやNOxもあるので、「低炭素型物流」で本当に良いのか。

- 物流の方向性として、1つはコストを下げるというのもあるが、多頻度で大量という考え方が重要。矛盾するようだが、いかに多頻度で荷物を集めるか。例えば鉄道輸送では、31フィートコンテナがトラックと一緒になので、そういうものを使っていかに荷物を集める仕組みをたくさんつくるかということ。共同(輸配送)ということになるかもしれないが、日本の物流コストは非常に高い。コストを下げ、かつサービスも良くする方向に持って行く必要がある。
- 基本的視点のところに、物流事業者、とあって、日本ブランドの普及拡大、という文書が浮いて見える。構造的な課題は何なのか、それをどのように解決していくのか、を踏まえると、個人的な感想ではあるが、この表現がなじみにくい。
- 「シームレス」な物流のために何が必要かという議論をして頂きたい。デジタコやドライブレコーダーは高い。海外では普通のトラックにラップトップコンピュータを積んで非常に安くできる。ここは海外に合わせる、ワングレード下げる、ということでも良いのではないか。我々の倉庫で、ユーロパレットやGMAパレットなどに載せ替えて持って行くこともある。「この部分だけは合わせていこう」というコンセンサスづくりが重要。
- 海上輸送の米国による24時間ルールで、(コンテナヤード搬入カット日が)本船の入港3日前になっている点に関して、荷主と海運会社が協力するだけではなく、せつかく特定輸出業者のようなものが出てきているので、電子化された情報交換ができる企業に対して、3日前を2日前にするなどを、ぜひ盛り込んでほしい。
- アメリカの税関に申告する義務は船社が負っており、万一、24時間前までに電子化の申告を達成できない場合は、揚荷許可の延期や差し止めとなり、他のお客様の荷物にも影響を及ぼす。また、違反した場合に、初犯について5,000ドル、再犯以降は10,000ドルという罰金も船社にかかってくる。したがって、船社サイドはどうしても慎重にならざるを得ない点についてご理解頂きたい。実際に事前に頂いた書類の電子化の情報と、実際に入ってくるコンテナが、異なっているケースもかなりある。日々の取引の中で、信頼関係がそれなりに構築されているお客様には、電子情報での対応も前提だが、それなりの対応をさせて頂いている。
- 「安全で効率的な海上交通の実現」は、災害時の緊急輸送など、国内の話なので、3)の「国内外の物流ネットワークの円滑化」に入れたら良い。
- 95年の阪神・淡路大震災後、神戸港は釜山港に取って替われ、日本の港がフィーダーポートになりつつある。今もその方向は変わらない。地方港の振興が余計に、フィーダーポート化を促進した。スーパー中樞港湾があるが、そもそもアジアからアメリカに出ている貨物の日本のシェアは5.6%、中国が64.6%、韓国、香港はそれぞれ4%くらい、その他がシンガポール。このような状況になると、Mother Vessel がなかなか日本に入ってくれない。効率化をやっても足りないのではないか。何か付加価値をつける必要がある。日本の場合は、Free Port 構想とか、Free Access Zone とか、それをもっと大規模に推し進めてはどうか。ハイテク加工区と呼ぶかわからないが、産業と港湾が一体となって、輸出・輸入・トランジットを含めて、大がかりな整備を考えなければならない。

- 倉庫や荷主の立場から言うと、エアーも、海も、同じ箇所で管理できると一番良い。そういうような港湾整備や空港整備をこの10年で議論しても良い。沖合に展開していくと、働く人の問題もある。
- 「環日本海圏の複合一貫輸送網の検討」とあるが、これまでスパ中など、太平洋側の港の整備をやってきたが、今度は中国やロシアということで日本海の港にお金をつぎ込むとなると、今までやったことは何だったのか。日本海を使うのであれば、日本海側に産業立地を誘導するのか、鉄道の整備や高速道路料金の引き下げで内陸の輸送費を下げる、などを考える必要がある。逆に、太平洋側の港を良くすれば何とか(Mother Vessel に)寄ってもらえることもある。2010年代なので、アメリカより、中国やロシアにシフトしていくのか。
- 4頁目の「3. 新たな施策の方向」については、CO2を何%減、コスト何%減、雇用50万人、トランシップ貨物何万TEUなど、そういう数字はここには要らないと思うが、そういう項目で目標設定をする必要がある。
- 港湾のコスト3割減、リードタイム1日というところで、日本の港湾で、本牧のように、非常に大きなターミナルで効率よくやっているところが、そこを目指して、各コンテナヤードの統合などを行い、1個当たりのコンテナの扱いコストを下げるという視点を入れて頂きたい。海外では、フィリピンの港湾(の運営主体)が他の港湾で展開したり、シンガポールの港湾(の運営主体)が他国に展開したりしている。一方、日本の港湾は、残念ながら、船会社ごとの小さなコンテナターミナルが乱立している。この機会にぜひこのような観点も入れてほしい。
- 12頁の真ん中のところで、海運の「RORO船、内航コンテナ船、フェリーの競争力強化」のところで、ここは他のところに比べて(記述が)見劣りする。鉄道では、「環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを促進する」と書いてある。内航コンテナ船も、RORO船もフェリーも、モーダルシフトの担い手なので、ぜひ入れて頂きたい。また、モーダルシフト化率はもうやっていないと思うが、複合一貫輸送、マルチモーダルという観点を入れてほしい。
- 海運のところで、「グループ化等の推進により、国内海運の構造改革を推進し」とあり、かなり古い体質だというご指摘で、私も同感だが、どのようにグループ化するかという点について、もう少し書き込んだ方が良いのではないかと。
- 高速道路料金の引き下げの問題について。旅客輸送では顕在化している。鉄道貨物輸送がどの程度減少しているか把握していないが、高速道路料金がさらに下げられると、鉄道貨物輸送は勝てない。直ちにこの文面を修正してほしいというわけではないが、ノーティスしてほしい。また、鉄道貨物も静脈物流に力を入れているし、これからも伸びている。全体の静脈物流量の割合からみれば微々たるものだが、環境に配慮した鉄道貨物による静脈物流をアピールしたい。

○実際に、高速道路料金が高いから下の道を走って、それが長時間運行になって、4時間に1回15分以上休みを取りなさいというのが全然守れない状況。したがって、高速道路料金が値下げになっても、長距離を走っているわけではなく、コンプライアンス上、(休憩を取るなどが)守れているというのが、効果として大きい。鉄道や船の貨物をトラックが奪っているという発想は、見当違い。それ以上に、下の道を全部大阪まで走ってしまうというのは、ザラにある。そちらの方を問題にしないと、いつまで経ってもトラックドライバーになる気がおきない。政策として輸送距離等によるトラックとの棲み分けという点を議論すればよい。

○4)の最初の2行には地域住民が書かれているが、後ろの部分では受けていない。地域住民の役割については、別の項をつくって記述した方がよい。関西国際空港については、空港会社は将来の構想を持っているし、物流に特化させていくという戦略も持っているので、そういうものも配慮して書いた方が、責任もはっきりして良い。また、「物流に関する統計データの蓄積」について、国内の貨物の純流動ももちろん重要だが、航空貨物のデータも調べるべき、エアラインの協力がないとトランジットの状況も全くわからない、他の国と協力すると全体がわかってくる、運研機構でも数年検討していたが、是非必要ということを加えてほしい。

○統計データは極めて重要。ASEAN、FTAの話をしたが、日系企業の製造工場のグローバル展開により、海外のGDPポーションをどれくらい産出しているのか。日系企業の海外工場からの貿易量がどのくらいあって、それはどのような方向に行っているのか、そのような統計データを捉えられれば立体的な姿を掴むことができるので、港湾や空港戦略立案の基礎データにもなり得るであろう。現在はこういうデータがないが、捉えることができれば戦略上の意義は大きいので、ぜひお願いしたい。

○都市内だけでなく、都市圏、関東一円くらいの広いレベルについても記述をお願いしたい。

○推進体制について、最後に「4. 推進体制」として立てるからには、もう少し書き込んでよいのではないか。

3. 今後の予定

※第6回委員会は5月19日(火)14:00~16:00、三田共用会議所で開催。

(国際物流ワーキンググループを5月12日に開催)

※第6回委員会において最終とりまとめを行う予定。

※最終とりまとめ案に対する意見は5月1日までに事務局に提出。意見の踏まえ方については、委員長と事務局に一任。

第5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)】(5名)

	上崎 正則	時事通信社解説委員
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
委員長代理	野尻 俊明	流通経済大学教授
	屋井 鉄雄	東京工業大学教授

【産業界委員(50音順)】(16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
	井上 洋	(社)日本経済団体連合会産業第一本部長
	外山 幸平	井本商運(株)取締役営業部長 [井本委員代理]
	栗原 洋幸	(社)全国通運連盟業務部長
	小泉 光久	(株)日新 国際営業第一部ロシア・CIS室長
	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
	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
	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
	合屋 隆司	日本通運(株)航空事業部専任部長 [藤居委員代理]
	正木 裕二	(株)東芝 生産企画部生産企画担当参事
	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