

## 第2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20年12月1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日に開催したところですが、第2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11月14日(金)15:00~17:10

場所:全国都市会館 3F第2会議室

出席者:別紙のとおり

## 議事概要:

まず、国内物流について、井本委員(井本商運株)、辰巳委員(オーシャントランス株)、栗原委員((社)全国通運連盟)、樋口委員(川崎陸送株)、村山委員(日本貨物鉄道株)、森川委員(株)住友倉庫)から説明があった。

(1)井本委員の説明概要は以下のとおり。

当社は、小型のコンテナ船でいろいろな地方港とネットワークを構築し、きめ細かいサービスを提供している。

内航海運ではエコシップマークを策定しているが、フェリー、RORO船、コンテナ船と比べ、内航の一般貨物船ではモーダルシフトに縁がなく、不向き。

数年前から、当社の航路の寄港地と扱い量は年1割以上の伸び。内航フィーダーの国際競争力を付けるためには、動脈物流に加えて静脈物流をコンテナ化し、内航フィーダーのネットワークに結びつけることが重要。

内航フィーダーが扱っている外航船社のコンテナのうち、35%くらいは、空のコンテナ。静脈物流での輸送や、ラウンド効果でコストを下げる方法も検討して頂きたい。

ハブ港では、外航の本船の入るバースに内航フィーダー船も入るが、本船がいると我々内航フィーダー船が入れず運航効率が悪化。また、外航のバースに内航の公共バースが隣接していないので、トラックの横持ちがある。動脈物流の純内貨の外航コンテナターミナルでの扱い、産業廃棄物である静脈物流の扱いも、今後の問題。

モーダルシフトに絶対に必要なのは、接点の港、もう1つはトラックの集配、バンニング、デバンニングという問題。コンテナを工場に運んだ時に、誰がバンニングするのか、という問題がある。大手を除くメーカーの物流の倉庫がバンニング、デバンの対応になっていない

というハード的な問題もある。

内航のコンテナ船とフェリー、又はJR貨物と共有化できるコンテナをつくって、輸送していくのが大事。

(2)辰巳委員の説明概要は以下のとおり。

当社の事業はフェリーとRORO船の両方。フェリーはデイリーで東京～徳島～北九州・新門司を結ぶ。内航船は、499型の船を社船では3隻、傭船で約11隻を運航。また、北海道から東京の有明のデイリーのRORO船の運航管理、九州の宮崎油津と東京のRORO船の運航管理を実施。

国交省が本当に今の法制を変えて推進するという覚悟を示してほしい。

日中韓の貨物トレーラの相互乗り入れのため、長さの制限、重量制限、ナンバープレート、標準化、車検・検疫・通関の簡素化、鉄道を結ぶSea & Railサービスについて検討してほしい。

ヘッドレスの複合一貫輸送のシャーシの車庫等について、トラックと扱いを別にするための「複合一貫輸送推進法」あるいは「モーダルシフト推進法」の策定をお願いしたい。

親会社が競争関係にある、それぞれの系列の物流業者は、片道はカラで輸送しているが、これを3PLにすると往復輸送が可能なので、3PLへの流れを作りたい。

国土交通省が高速料金・瀬戸内の橋の料金を下げると、フェリー、RORO船は死ぬ。岸壁使用料、入港料等でイコールフットイングをお願いしたい。

運輸部門での省エネ・CO2削減の切り札は、自家用トラック・白ナンバーの荷物の、営業用トラック・青ナンバー化。

船舶安全法の「沿海区域」が20海里で義務づけられているが、これを緩和してほしい。平成8年に7箇所緩和されて拡大されたが、能登半島から小樽まで一直線、金華山から釧路一直線、潮岬から伊豆半島まで一直線にすれば、省エネ・安全が確保される。備讃瀬戸の12ノット制限の緩和も、安全・省エネが確保される。

(3)栗原委員からの説明概要は以下のとおり。

鉄道コンテナ輸送への更なるモーダルシフトの最重要課題は、輸送障害時の迅速な対応力の強化。輸送障害は、大きく分けて 長期間の運転見合わせ、数日間の運転見合わせ、数時間の運転見合わせの3つ。今問題なのは、大幅な遅延や1日以上が遅れが発生する見込みのある短期の輸送障害時の対応。原因としては台風やゲリラ豪雨、自然災害でも鉄道施設の損害や、人身事故、車両故障、信号機故障による運休や大幅遅延によるダイヤの乱れ。

輸送障害時の問題点としては、情報伝達(荷主への説明責任が果たせない等)、ダイヤの調整(旅客列車優先等)、列車と荷物の所在(列車の走行位置とコンテナ所在位置はIT-FRENSでわかるものの、列車の走行位置は即時性に欠く等)、代替輸送(代行輸送に機動的に対応できない等)。

現在行っている取組は、JR貨物による迅速的確な情報連絡体制の構築、運転再開後における輸送遅延拡大の防止等であり、全国通運連盟による輸送障害時対応実証実験、輸送障害時対応アクセスマップの作成・配布。JR貨物と全国通運連盟の共同取組として、JRコンテナの代行、集配輸送を円滑に行うため、JRコンテナを積載可能な海上セミコンテナトレーラーの開発の検討。

今後の取り組む中でのボトルネックとして、代替輸送について解決すべき課題が4つある。

代替輸送車両確保に非常に制限がある(コンテナ緊締装置搭載の専用車両、NOx・P

M適合車の手配、大型車の通行許可)、荷主と代替輸送方の契約がしにくく、コスト負担を求めにくい、JR貨物の運送約款はコンテナを貨車に載せてから初めて責任が発生するが、荷主ニーズとのギャップがある等、着発線荷役設備の整った駅の拡充等が必要、貨物列車が迂回できる仕組み。

コンテナ列車の平均積載率は70%程度。今年の4月よりJR貨物の制度変更により、4月以前は毎月17~18%の取り消しが発生していた輸送枠が、最近では2~3%で推移しており、荷主の実オーダーに基づいた輸送枠の取得が行われるようになり、輸送枠の取りにくさについては大幅に改善。

(4)樋口委員からの説明概要は以下のとおり。

当社は運送と倉庫と通関を行っており、主に飲料、化学薬品などを輸送。自分で運んでいる率は2割で、残りの8割は協力企業と称して、下請に依頼。

サプライチェーンが中国、ベトナム、アメリカ等に伸びて、物流サービスの流通チャンネルが非常に複雑に。外資の3PL元請が丸投げして、元請、地区元請、運送会社、最後は派遣というくらい多階層。ドライバーや倉庫が、実際にきちんとした品質で、設計した人の意図通り動くようにしないといけないが、これが非常に難しくなっている。何かの形で教育制度をお願いしたい。

運送会社や倉庫会社も、品質は重要だという意識はあるが、トラックを休ませられないから研修ができない。合併が無理でも協同組合等を使ってスケールメリットを出して研修を行う必要がある。

トラックは大型免許を取るとすぐに運転できるが、6t車、7t車を教習所で練習して、実際に運転するのはトレーラでは事故が起きる。45ftや52ftのシャーシを引っ張らせたらますます事故が多くなる。なおかつ、牛乳の配送も、アパレルの配送も、巻き取り紙の配送も、テクニックが全部違う。国が資格をつくるには多すぎるが、業界団体や荷主団体等が、トヨタの部品輸送なら1級2級3級とか、ドライバーの質を計算できるようにすべき。

45ftや52ftのシャーシについて、東名の上だけは走っている、しかも2両連結で、その代わり下りたところにシャーシの切り替え場所を国が整備する、国がそういうことをやっても良いのではないか。

現実的に我々下請に出してしまうことを考えると、品質、事故の責任を取れなくなって、責任転嫁になってしまうのではないか。

(5)村山委員からの説明概要は以下のとおり。

昭和62年の国鉄改革で、貨物は全国ネットワークとして発足。線路使用料を支払って鉄道貨物輸送を実施、営業線区78線区、貨物駅262駅、7千人ほどの社員で事業を実施。国鉄改革で極端な話では貨物は全廃した方がいい、という話もあったが、鉄道貨物は中長距離輸送や石油・セメント等の大量輸送では、十分にその特性を發揮しうる。複合一貫でいかにうまく組み合わせるかが課題。

JR全体2万kmのうち8,000kmくらい貨物列車が走っており、太いのは東海道から山陽、北部九州にかけて、それから東北線から札幌、日本海縦貫、これが幹線。

トラックに比べてCO2排出が7分の1。

エアよりも安く、船よりも早い、国際複合一貫輸送を実施。福岡、北九州と鉄道で結んでいる。絶対量は少ないが、伸びている。Rail-Sea-Railサービスを開始。全国主要港を中心に20ft、40ft海コンも扱っているが、中長距離、スピード、というところでお役に立ちたい。輸送枠については、曜日とか季節、上りと下りのアンバランスによって、輸送効率が落ちて

くる側面があり、これをどう克服するか。輸送枠の取り方、潜在需要があってもなかなか手が出しにくい点を解決していきたい。幹線列車とフィーダー列車の取り方も工夫。輸送力の弱いところはトラックの輸送力とあわせて増強。

IT化により、予約を取りやすくする取組を実施。コンテナのロケーションシステム、ドライバーシステム、コンテナ列車の予約システムの3つ。安全面のシステムもある。

インフラ整備も必要。東海道・山陽、そして九州地区と順次実施。しかし、東海道では、早晩ある一定レベルでパンクする。新しい観点からのアプローチもないか。新東名を活用した東海道の物流新幹線構想(ハイウェイトレイン)、貨物自動車の連結走行・隊列走行などの議論の展開に期待。

E&S という旅客駅のホームのようなイメージで、すぐに取り扱いをして出発できるような駅の改造を、国の補助を受けつつ順次進めている。

国鉄時代からの機関車の一部を手直して使っている。車両故障や輸送障害の原因となっており、中長期の観点で取替を進めている。

お客様、利用運送事業者とともに、ソリューションチームを18チーム発足。大型コンテナや特殊コンテナを往復で使うことに成功。

輸送障害等の対応については、お客様へのご迷惑を最小限にする観点から、トラックとの連携、フェリーとの連携を推進。

鉄道輸送の割合のある商品、企業を認定するエコレールマークを推進。

安全輸送が最大の問題と考え、理念や行動指針を策定。

(6)森川委員からの発言概要は以下のとおり。

当社事業は、倉庫業がメイン。その他、港湾運送業(コンテナターミナルの運営)、国際輸送業務(これはエアカーゴ、国際複合一貫輸送)、倉庫用地を転用したビル経営、これが4本柱。

30年以上前は倉庫の基本は、カートンごと、大きなパレットごとに入ってきたものを出し入れすることであったが、多頻度小口化に対応した、個別管理、値札付け、発注の一元管理等に変化。また、施設の大型化、荷主企業のSCM化・物流業者の事業領域の拡大。施設も大型化。旧来の施設をどう転換していくかが大きな課題。

最近では製品輸入が多いので、港頭の大規模倉庫に集約する傾向。集約によりCO2削減になることから、物流効率化法で税金関係の軽減措置を頂いている。倉庫の屋上を利用した太陽光発電システム、屋上緑化等、環境に貢献できる施設が必要。太陽光発電はそれ自体の補助があるが、施設全体に物流効率化法の適用をご検討頂ければ大変ありがたい。

荷役を合理化しても、倉庫には細かい作業があり最終的には人間の作業が必要。普通は省力化によって人が少なくなるはずであるが、倉庫の場合は近代化して人が増える。教育は課題。また、厚生施設は企業としてはお金になりにくいので、補助として配慮してもらえると大変ありがたい。何千、何万と品番があり、非常に小さい字でプリントされているので、もう少し見やすくしてほしい。

倉庫業者が所管する面積は約1200万坪に比べて、物流ファンドの施設の総面積が190万坪であり、2割くらいまで達している。特定目的会社、ファンド所有の場合、登録免許税が安くなり、法人税がかからない。できれば倉庫会社と同じ土俵になるようにして頂くべきではないか。

東京臨海部は特に土地が不足。内陸部については港頭地区に比べて荷主が限定されるので、倉庫業者としては臨海部の用地を確保したいが大変な状況。コンテナ化により既存

の倉庫が陳腐化。建て替えには行政との調整が必要で、場合によっては延床面積が減少することもあり、今後行政の方で特段のご配慮を頂きたい。

続いて、国際物流について、伊丹委員(株)日本航空インターナショナル)、小牧委員(株)日新)、福本委員(富士通株)、正木委員(株)東芝)から説明があった。

(7)伊丹委員からの説明概要は以下のとおり。

論点は、空港の競争力の強化、航空の保安・安全の問題、物流の円滑化に向けたITの3つ。

1番目の空港の競争力については、全体の話として空港の貨物施設整備について、長期的視点・計画が果たして日本にあったのか。成田は物流の伸びに従って、空いている場所に順次上屋が建っていった結果、日本航空では7つの上屋を分散して足の長い地上オペレーションをしている。また、成田のフォワーダー上屋については、空港外に分散して配置。羽田の拡張余地は果たして妥当なのか。成田の繰り返しは避けて頂きたい。空港内の施設が極めて賃料が高く、空港外に比べて空港内は概ね3倍。産業誘致の観点で、賃料水準をあるべきマーケットに沿った形で設定することも必要。仁川等の、1つの空港で積み替えができたり、三国間輸送ができる空港と、成田・羽田を使いながらやっていくところと、本当にまともな勝負ができるのか、というのが我々の最大の危機感。効率的な輸送の枠組みや、もう少し突っ込んだコスト負担のあり方等を、是非議論して頂きたい。税関上のシステム、制度の問題で、地方空港と羽田を活用した、航空機の内航機と外航機の入替えの問題や、保税運送の効率化等もワーキンググループでの検討課題。

保安と安全については、アメリカの運輸当局である国家安全保障省の運輸保安局(TSA)が、アメリカに乗り入れる航空機については、厳しいスクリーニングを求める問題がある。AEOをやっているならば安全で効率的なサプライチェーンができると皆さんお思いかもしれないが、現実にはそうでない突出した国があって、そこへの対応に我々が非常に苦慮している。また、危険物輸送については、日本の法制度においては、実は航空会社にのみ網がかかっている、荷主、フォワーダーの部分には規制が十分ではない。荷主、フォワーダーで適切なスクリーニングがされない形で、危険物が入った場合には、無申告という形で航空輸送されてしまう。制度の見直しが必要。

ITを活用した物流の円滑化については、輸出入の通関処理のペーパーレス化に国を挙げて積極的に取り組んでいくべき。また、ICタグについては、実際に国としてどういう絵すがたなのか、省庁横断的なところを見せて欲しい。

(8)小牧委員からの説明概要は以下のとおり。

中国、ASEANを含む地域との貿易量の増大に伴い、進出企業のサプライチェーン構築のための物流面での支援をしていくことをミッションにするという位置づけで、現地で事業を展開。また、AFTAの進展に伴い、進出製造業の域内における水平分業体制が進み、タイ～マレーシア～シンガポール、タイ～ラオス～ベトナム間のトラック輸送サービスを試行。最近では中国、インドとの間の地域間の物流に対応した輸送ルートサービスを構築したい。

ASEAN諸国の物流事情は、10カ国の中で、それぞれ物流インフラ等、全く違った様相を呈している。道路が良好なマレーシア、シンガポール、タイに比較して、カンボジア、インドネシア、ラオス、ミャンマー等に行くと、未舗装区も多く、また路面状況も悪い。

港湾については、マレーシア、シンガポール、タイ等は比較的近代設備も揃い、淀みない物流が実現できるが、カンボジア、インドネシア、ベトナムにおいても、水深が浅い、大型

船舶が入らない等によりリードタイムが長くなるなど、物流環境は大変厳しい状況。  
鉄道においては、殆どの国で貨物輸送は実際はやっていないというのが現実ではないか。  
マレーシアでは2005年時点には鉄道の輸送割合は全体の0.5%。

通関などの制度上の問題については、我々業者も非常に頭を痛めている。EDI化が非常に遅れ、また統計品目番号の適用につきましても、税関吏によって見解が違う等による属人的運用がなされている。

中国の物流事情については、トンベースで全体の7割強が道路輸送。市街地への乗り込み規制が非常に厳しく、通行証取得が非常に困難。中国全体としては、中国全土を網羅した業者が殆どいない。全国に150万社のトラック輸送業者の殆どが零細企業。鉄道輸送は、総延長7万7000kmで世界第4位を誇っている。海上コンテナ等のコンテナ専用貨車が少なく、実際には軍関係の物資、資源関係が優先。水運について、現在トンキロベースで全輸送モードの3割弱。長江を利用して水運で運んでいるが、気象の影響を受けやすく、水位差を前提として荷役となるので、荷物の積み下ろしの非効率とか、荷扱いが粗雑で、事故の発生が多い。

インドの物流事情について。道路についてはかなりナショナルハイウェイが完成してきているが、ハイウェイに人や自転車、あるいはラクダなどが進入。また、鉄道輸送については、比較的ムンバイからデリーまではコンテナの鉄道利用が行われているが、貨物導線のトレースであるとか、例えば、ムンバイでいつ貨車に積まれたかの情報把握、あるいは、デリー近郊のインランドコンテナデポに着いた貨物が2日間ほどわからないこともある。また、インド特有の国内貿易と言われる、州をまたぐ取引がロジスティクスの隘路。Regional Transport Office というところが、車両点検、過積み、通行税納付等のチェック、またCSTやVATという納税チェックなども実施。貨物の損傷もひどい。輸入通関は、全ての貨物検査が基本。税官吏が貨物を放り投げるのは現地企業の常識。

現地まかせでは2020年までに果たしてどこまで解決できるのか、ということを実際に考える必要がある。国際複合一貫輸送ということで、海上・鉄道あるいは河川を利用した総合的な物流網の構築が必要。統一された輸送手段、20ft、40ftあるいはパレットなどの輸送手段の域内統一化・標準化も必要。

(9)福本委員からの説明概要は以下のとおり。

グローバルにビジネスを展開する上で、いかに市場ニーズに即応するか、即応するために意思決定をいかに速やかにするか、これが勝ち組になるか否かの分岐点になる、これらを踏まえてグローバル企業はビジネスモデルを構築。物流とは、部材調達から製品販売に至る、サプライチェーン全体、これを最適にする物理的連携であり、国内外の物流を含んだ全オペレーションが一体化・一本化することが大前提。5点申し上げたい。

基本的な考え方として、我が国の企業の競争力と国としての競争力の強化の同時実現を目指す必要がある。

世界中にいる消費者のニーズに対応するには、製造拠点のみならず、販売拠点もグローバルに展開せざるを得ない。我が国の投資先としての魅力を高め、製造拠点をいかに日本国内に回帰させるか。そのためには産業政策と物流政策の一体化というのが必須であり、サービスリンクコストをどう下げることが要。

空港・港湾・複合物流は、通商戦略を支える兵站機能であり、どう戦略的に機能させるか非常に重要。空港と港湾については、集権と分権を合理的に組み合わせて国益に沿った意思決定ができるようそのメカニズムを再構築する必要がある。また企業ニーズの徹底分析に基づくインフラ投資の集中と選択が必要。コスト・スピードを重視した港湾サービス時間の拡大、グリーン物流の拡大に向けたインセンティブ拡充も重要。

サプライチェーン・セキュリティ構築に向けたインフラ等の整備・強化が必要不可欠。AEO制度の相互承認がポイント。AEO制度の更なる深化と拡充を行い、コンプライアンス・プログラムのパスポート化を提案したい。相互承認に向けて、日本側が新しい提案を、欧米に対してリーダーシップをとってやるというのは、ここでは必要ではないか。

コンプライアンスを良しとするAEO企業は、日本の通関制度においても、ぜひとも米国のオプション（輸出の事後届出制）や、輸入の事前許可制の検討をお願いしたい。そういうものを支える政府の情報インフラが重要で、政府の貿易系の統合したデータベースが必要。

ICTをどう活用するかが重要。世界的なセキュリティ強化に対応して、「情報」のセキュリティと「人」、「モノ」の3つのセキュリティ強化がポイントであり、これらの実現にはイノベティブなテクノロジーの実装支援が重要。具体的には静脈生体認証、電子タグ、センサー技術等は日本の誇るべき技術であり、アメリカやEUへの戦略的発信、リーダーシップの礎ともなりうる。グリーン物流について、CO2をいかに削減するか、それとそのビジビリティをいかに確立するかが要。そういう意味で車載端末、GPS等のICTを活用した実装支援が必要。

またモデル事業をやる際にはリファレンスモデルの確立と展開に向けて、マイルストーンの設定とPDCAサイクルの導入が重要。

(10)正木委員の説明概要は以下のとおり。

国際物流のサプライチェーンのプロセスが、役割の分担が非常に細切れになっている。したがって、全体最適という視点で、その問題のところを1つ1つクリアして頂きたい。

まず、CYゲートの早朝、夜間のオープン時間の延長、これは生産と体制と一体となったゲートオープン時間の利用。2番目が45フィートコンテナの海上コンテナ、中国からアメリカにはガメント中心にこうした物流ができていますが、日本の場合は内陸一般地域への輸送がなかなか進まない。3番目は、外航船と国内輸送との接続モードの改善、基本的には国際輸送と国内輸送がきちんとうまくシンクロしていない。4番目は、米国向け貨物のCY搬入カット日の短縮、もともとCY搬入カット日が、本船入港の1日前だったのが、24時間ルールで3日前になり、そのままになっている。10+2ルールもあるが、産業界が一体となって何か効率化のことをやるべきではないか。

航空ULDの空港エリア外への持ち出しがもっと簡単に頻繁にできるように。空港施設の効率向上。国内の主要国際空港の貨物便サービスレベルの維持確保。

新しいSeaNACCS運用が始まったが、利便性を検証して、AirNACCSへうまく接続されて一緒に効率化してほしい。輸出地と輸入地のワンストップ通関。AEO相互承認の利益享受、基本的には情報であるので、出す方に入れたら、入れる方はOKにするという考え方はぜひ進めて頂きたい。また、京浜港に来た貨物は1つの税関で申告する、ということになれば効率的になる。アメリカは輸入地と申告地が別でもいいとなっている。モーダルシフト他の環境負荷低減の部分。物流の効率化をやれば自動的にCO2の削減が可能。

質疑等の概要は以下のとおり。

インタクト問題について、危険物と、インタクトは次元が違う。極論すると、航空会社の共同上屋でコンテナを全部バラして全部チェックしないとダメということになる。共同上屋などは日本独自ものと考えており、最終的に荷主が全コストを負担している。このところ、即ち、米国と同様の全般的なダイレクト・インタクト導入を今回のWGで、ぜひ検討して頂きたい。

インタクトは中身が安全であることが大前提。国際貨物の場合は通関というステップがあるので、そこに無申告の危険物が入り込むのは非常に稀。むしろ国内の貨物は、危険物とか存在に気づかない形で荷主からフォワーダーに持ち込まれ、ビルドアップされるが、そこでのスクリーニングが十分なされず、インタクト搬入されて、搭載されてしまう。インタクトをより円滑にするためには、それが安全に運ばれるようなネットワーク全体での意識なり啓蒙なり法的整備が必要。

今の話は今回の物流の議論全般に大変主導的な議論。航空のみならず、いろいろな分野で、それぞれ関係する方が望ましい方向に三位一体で、それぞれの持ち分でしっかりやっ  
ていく、あるいは望ましい方向に、努力していくということが必要。

### 3. 今後の予定

第3回委員会は12月12日(金)13:00~15:00、三田共用会議所で開催。

第3回委員会においては、第1回、第2回委員会での議論、ワーキンググループでの議論を踏まえて、中間整理を準備し、議論する予定。