

## 第6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6月11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月より開催していましたが、第6回会合(最終回)を下記のとおり開催いたしました。

### 記

日時:平成21年5月19日(火)14:00~16:00

場所:三田共用会議所 1階講堂

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及び資料4の説明があった。

質疑等の概要は以下のとおり。

「サプライチェーン・マネジメント」の「マネジメント」は不要。「サプライチェーンの構築が、日本国内にとどまらず、国境を越えて構築されている」が良い。また、円高以降、猛烈に進んだ東アジア、アセアン等への工場展開は、GDP や需要の海外移転をも意味する。このような観点から、国内市場との同一化を目指し、どのように東アジア、ASEANを相手にリーダーシップを取りながら、FTA、EPAを戦略的に進めていくかが重要。特に中国への対応についてWスタンダードを念頭において置くと、「中国、インド等」を「東アジア、BRICS」と表現するのが良いのでは。

「低炭素物流」は「低環境負荷」にした方が良い。

アメリカのCBP、10+2ルールの部分について。「これら米政府に対する法律上の義務をキャリアが遵守する上で」の表現は不正確であり、「キャリアが」を削除した方が良い。10+2の2についてはキャリアだが、10については輸入者が提出することになっているので。また、一定のカットオフタイムが必要となっているのは日本の特殊事情で、海外ではそうっていない。10+2においては、カットオフタイムの影響がないので、「義務を遵守する上で、一定のカットオフタイムが現在必要となっているが」に修正すべき。さらに、「電子媒体」

は不明確なので、「電子化」とすべき。「正確な情報がキャリアに提出され、適確に処理される体制」とあるが、誰が、何を、という部分を明確に記述すべき。

荷主に係るものがあるというのは、その通り。「電子媒体」を「電子化」に修正するのは問題ない。しかし、「一定のカットオフタイムが必要」という部分は、外国によって長短はあると思うが、どうしても船主側の作業が必要な部分なので、この表現としたい。

貿易には円滑化とセキュリティの2つの軸があり、これらを両立させる取組がAEOである。よって9頁目は「米国向け」のみならず、「世界の」と記述すべき。カットオフタイムの部分については、電子化及びコンプライアンスを徹底し、港湾の競争に負けない措置が必須という内容を1～2行で書けば済む。24時間前ルールや10+2は注釈で書けばよい。船社、輸出企業、物流事業者の電子化は必須であり、各々の会社で電子データベースを構築しているところと、そうでないところでは本来、差を設けるべきである。

新しい環日本海圏の複合一貫輸送網については、「検討を行う」で終わってしまっている。向こう10年間を見据えての記述で、検討を行うだけで良いのか。

経済や競争環境の変化に伴い、東アジア、ASEANに対するゲートウェイとしての役割のみならず、地政学的に見た米国に対する基幹ルートとしての戦略的な役割で博多港が重要。釜山は博多港から高速船で3.5時間程度、又、取扱量の半分位はトランスシッピングメントである。トランスシッピングメントを日本に取り戻すためにも、博多港を戦略的に位置付ける必要がある。それをにじませた形で文章を置き換えた方がわかりやすい。スーパー中枢港湾自体を否定はしないが、スパ中に博多港を加える時期に来ているのではないか。立地戦略が重要。

空港においては、ダイレクト・インタクトの導入を検討願いたい。

スーパー中枢港湾のコスト3割減、リードタイム1日に短縮、という目標は2010年度までに、となっている。しかし、この戦略自体は2010年代ということで、さらに10年ある。スーパー中枢港湾をどうするか、2010年以降のことが書いていないと、力不足。

スーパー中枢港湾を中心に、効率の良い港をつくり、それを皆で共有できる形にし、また、効果を定量的な指標で出すのは、ぜひお願いしたい。東京を含めた京浜港もぜひ効率良くして頂きたい。また、それに準じた苫小牧や、アジア、環日本海など、必要な近距離海運を補完する港も、物量を見ながら、当然整備が必要。

輸出の立場からすると、日本海側が輸出港となると、コスト的に難しい。14頁の国際海上コンテナ輸送の部分について、コンテナの規格をまとめるということではなく、適時、適サイズ、適量に合わせて進めていくということなのか。Sea & Rail といっても、中国の鉄道は12フィートコンテナはそのまま使えないのではないか。

中国内陸向け、中央アジア向けでは、20フィート、40フィートの通常の上コンテナで輸

送されている。12フィートを強調すると、何となく東アジアの方に押しつける印象があるので、12フィートを強調する必要はないのではないかと。

13頁で、大型コンテナ取扱駅とあるが、31フィートだけでなく、当然国際海上コンテナも入るので、それも入れてほしい。

12フィートコンテナを標準化するのであれば、東アジアだけでなく、世界標準としていくべきではないか。遠距離でも小ロットがあるので、インド等も含めて12フィートコンテナの標準化を進めることが重要。

邦船社のコンテナを輸送量の4割くらい運んでいる。その国内の移動で、国内の動脈物流、静脈物流をやれば、往復でコストが下がるので、1回に限り認められている輸入コンテナの国内輸送の特例をさらに緩和してほしい。また、国際海上コンテナを輸送する時はフル積載でも、同じ区間を純国内貨物を運ぶ時には、道路法の特殊車両通行許可を受けられず、減量を強いられる。また、3軸シャーシの特殊車両の登録をもう少し簡単にしてほしい。

17頁の「共同輸送」だと、長距離の物流だけ言及されることになるので、「共同輸配送」とした方がよい。

貨物車交通マネジメントを追加してほしい。

JR貨物が12フィートコンテナを進めていただくのは構わないが、12フィートでは効率が悪い。20フィートでも40フィートでも、要はフレキシブルなインフラの整備強化が必要。

鉄道の輸送量はトンキロで数%しかない。圧倒的に多いトラック及びトラックの事業者をどうしていくのか、という視点が欠けている。方向性を示してほしい。

ITSという言葉が死語になりつつある。この10年でITSの推進に向けて、インフラ整備をする、トラックの支援をする、市場予想がどうなっている等の言及がほしい。

4.の「推進体制」の部分で、「国際物流戦略チーム」については、「国際」を削除するか、「国際・国内」としてほしい。

統計データに関して、港湾データが、40フィートコンテナ1本の重量が60トンとなっていたり、70トンとなっていたり、バラバラになっている。単位を統一してほしい。

輸入コンテナの1回限りの輸送というのは条約の問題とのことだが、ASEAN、中国では結構使われている。調査して頂いて、日本に違いがあれば、比較して頂きたい。

見出しと、その部分に書かれている事柄の関係について、少なくとも見出しの枠内に、書かれている事柄が含まれているように工夫してほしい。また、「はじめに」の中の「基本的

考え方」と「2.」の「基本的視点」の関係を整理してほしい。

### 3. 今後の予定

最終とりまとめの内容については、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)】(6名)

	内田明美子	(株)湯浅コンサルティング コンサルタント
	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
	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)】(18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社会広報本部長
	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
	小泉 光久	(株)日新 国際営業第一部ロシア・CIS室長
	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
	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)取締役営業企画部長
	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
	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
	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)ニフレイドグループ本社 取締役常務執行役員経営企画部長兼海外事業推進部長