

事業者団体等（荷主関係）ヒアリングについて

＜日本電気工業会＞

日時：平成24年12月25日（火） 15：00～16：15

場所：電気工業会館

【出席委員】

青山委員、内田委員、根本委員、原田委員

【ヒアリングを実施した団体】

(一社) 日本電気工業会 目黒重電部長、重電企画業務課 角田氏
その他4名

＜石油化学工業協会、電子情報技術産業協会、日本貿易会＞

日時：平成24年1月10日（木） 13：30～17：00

場所：経済産業省別館3階349会議室

【出席委員】

青山委員、圓川委員、根本委員、原田委員、増井委員

【ヒアリングを実施した団体】

石油化学工業協会 技術部 岩間氏 他4名

(一社) 電子情報技術産業協会 東芝株式会社 正木理事、他5名

(一社) 日本貿易会 伊藤忠商事 物流管理室室長 渡邊室長
住友商事 物流統括部 浜田部長付、他6名

《日本電気工業会》

[主な説明事項]

(現況について)

- 海外の生産拠点は中国、ASEAN、北米などがメイン。他方、例えばタービンなど、製造工程において高い技術を必要とする製品については基本的に日本国内で生産をしている。
- しかし、長引く円高の影響や、日本国内の人件費の高さにより、このような製品についても品質は落ちてしまうが製造拠点を海外へ移して生産する等、生産体制の変更を余儀なくされている。

(要望や課題について)

- 横浜港や神戸港の岸壁は耐荷重が低いので強化(300tに耐えうるもの)してもらいたい。
- 特殊車両通行許可の規制緩和については、先導車の配備を道路状況に合わせて緩和して欲しい。
- KS/RA制度が新制度に移行し、旅客便に搭載する貨物に関する手続きが煩雑になると、貨物専用便に需要がシフトすることが見込まれる。重電やその部品はその形状から貨物専用便を使わざるを得ないところ、そのスペースが確保できないリスクが生じている。さらに、貨物専用便の運賃が上がることも想定されるため、所要の措置を講じて欲しい。
- メーカーとしては、コンテナヤードの365日稼働と24時間ゲートオープン化を要望する。重電については、受注生産が少なくないところ、当日に生産したものをその日に納品したいというニーズがある。例えば、ゲートが16時半に閉まってしまうと、当日に出荷することが著しく困難。また、渋滞緩和など臨港道路の環境改善を図ることで、陸送の回転率を上げたい。
- 鉄道輸送の割合が増えないのは、トラック輸送に比べてリードタイムが長いからである。納期に余裕がある製品でないと鉄道への切り替えは難しい。また、輸送距離が一定程度ないと、コスト高になってしまう。

[質疑応答]

- 港湾の岸壁整備について、300tが耐えられれば良いとのことであったが、どのように物流が変わるのか。
→ 港湾の岸壁強度が弱いため、その耐荷重にあわせて重電製品を分割して輸出しなければならない。近隣港の設備の問題で、一部を工場から離れた

港まで陸送しなければならないのが現状。これが、製品の輸入港（海外の現地港）で再度、部品を組み立てる手間を生じている。岸壁整備が行われればこうしたリードタイム・コストの無駄を回避できる。

○ 鉄道はどのような局面で使いたいのか。

→環境対応などのために必要だと考えている。ただし、鉄道輸送については、半年程度前からJR貨物とダイヤの調整をしなければならず、また輸送日の変更は一切できない。このような状況では、メーカーの生産工程に合わせるというは非常に困難。加えて、①利用料金が安いこと、②岸壁（港湾）まで鉄道が敷かれていること、③納期に余裕がある製品であること、という条件が揃わないと使いにくい。

○ 物流インフラについて、荷主からは日本国内に関するものが多く、海外の話があまり出てこないが、アジア等との共通の物流政策も重要だと考える。また、既に出た我が国産業が、円滑に事業をできるよう我が国物流業の国際展開を後押しするという観点もあるのではないか。

→通関手続の円滑化については、これまでも議論してきたので、継続していきたい。物流の国際展開は大事だが、闇雲に国際展開を推進した結果、国内の産業空洞化を後押ししてしまう、というようなことにならないよう注意すべき。

以 上

《石油化学工業協会》

[主な説明事項]

(石油化学工業の概要・石油化学における物流について)

- 石油化学工業は、各種工業（繊維工業、ゴム工業、塗料工業等）の元となる材料を製造する産業。
- 石油化学製品は、気体、液体、固体などそれぞれの荷姿ごとに運搬手段が使い分けられており、気体や液体は、隣接する他社には配管で輸送、遠隔地に大量の液体を輸送する場合はケミカルタンカーが用いられる。固体は物流容器に入れてトラック、鉄道、船舶で輸送している。
- また、最も輸送費が安価になるように、輸送距離によっても運搬手段を使い分けている。気体や液体の近隣への配管輸送のほか、近距離（～400km）はトラックで、中距離（400km～700km）は鉄道で、長距離（700km～）は船舶を用いて輸送するといったように使い分けられている。

(物流に関する要望)

- ケミカル船舶の老朽化と船員不足（高齢化）が進展し、加えて、造船場が閉鎖され船を造る場所そのものがなくなっており、政府として対応が必要。
- 樹脂輸送のモーダルシフト（鉄道輸送、船舶輸送）について、個社努力で進めている面もあるが、工場から顧客の元に運ぶトータルコストを考えた場合、トラック輸送と比較してコスト競争で負けて対応できないという状況。
- 多頻度少量納入方式は、交通量の増加、CO2の排出増加の要因であるため改善できればいいが、同方式で納品して欲しいという顧客の要請に応えるということが個社の競争力の源泉であり改善が進まない。
- 夜間着港について、2006年に国土交通省に対して規制緩和を要望したところ、政府の規制ではないという回答が得られたため、当方で具体的な検討を進めたが、なかなか実現しない。
- 「瀬取り」（大型船が入港できない港湾に貨物を移送するために、大型船から積荷を小型船に積み替える荷役）を行うにあたって、物流コスト削減のため、以下について要望。
 - ①着港しての瀬取りは、国内の港間の輸送になるが、外国船でも対応できるような国内間の輸送を日本の業者に限定するというカボタージュ規制を緩和。
 - ②トランシップのクレーン操作（瀬取り荷役）について、外国人のオペレーターでも荷役可能となるよう諸規制を緩和。

- ③瀬取りのために入港する外航船の港費（とん税、入港税、岸壁使用料等）の免除。
- ④瀬取りに使用するトランシップ船の建造費に対する公的補助。

[委員による主な意見など]

- 日本の港湾コストについて、その内訳を明確化できていないという実態がある。コストの内訳を明確化した資料は作成できないか。トラック運賃も色々調査はされているが、同様に明確化されていない。
 - 具体的なコスト内訳は、運送会社に開示してもらう必要があるが、コストの内訳が他社に漏れると競争上不都合が生じるという理由から、開示したくないというのが現状である。コストの算定や国際比較にあたっては、国交省など政府の対応が必要と考える。
- リードタイムにかかる要望もあるが、現状は許容範囲ということか。
 - 石油化学製品は、半導体等の製品と違い迅速性が求められないので、リードタイムではなくコストの削減が一番大きな問題である。
- 瀬取りは国際バルク戦略港湾を選定する際に十分議論されたのか。
 - 小名浜港や徳山下松港・宇部港については、国際バルク戦略港湾として提案された際に大型船の2港下ろしは議論されている。しかしながら、栈橋の長さが足りない、船を切り返すスペースがない等の理由で大型船の2港下ろし実現できない港湾も多いと考える。
- 大型タンカーが日本の港湾に入港できないといった課題が示されているが、特に優先して整備すべき港湾はあるか。
 - 協会として要望を出すのは難しいが、一般的には、西日本は韓国の釜山港をハブ港として利用しているため、東日本の港湾を整備した方が投資効果は高いと考えられる。
- ケミカルタンカーの夜間着港に関する規制緩和要望が出ているが、着港後の手続（荷役等）に関する規制も緩和されないと経済効果が得られないのではないか。
 - 夜間着港にかかる規制緩和は、24時間入港可能にして欲しいという要望ではなく、天候の影響等により入港が遅滞した場合でも、時間外だからといって入港不可とするのではなく、ある程度柔軟に対応して欲しいという要望である。

以上

《電子情報技術産業協会》

[主な説明事項]

(業界の現状と今後の見通しについて)

- 電子情報産業の世界生産見通し(※機器に加えサービスを含む)は、2012年は210兆3,064億円と対前年比3%増、2013年には221兆7,382億円と2年連続のプラス成長を見込んでいる。
- 一方、日系企業生産額については、2012年は37兆4,871億円(前年比5%減)で2年連続のマイナス。要因は歴史的な円高や競争力が低下している事などが挙げられる。ただし、2013年についてはクラウドサービスの成長が期待されることから前年比2%増を見込んでいる。

(要望等)

- 東京湾の渋滞が酷い。無料化を前提としたコンテナヤードの深夜／早朝ゲートオープン等の施策、港湾周辺道路の拡大や優先道路の整備も含め、長期的な視点で解決して欲しい。
- 国際コンテナ戦略港湾について、京浜港あたりは荷役部分だけを整備しても、近隣の施設が寸詰まっているため意味がない。混雑解消の手段としては、周辺港湾への分散も必要。
- 国内における貿易手続の改革については、事務の効率が向上する抜本的な制度改正を検討して欲しい。具体的には、電子化の指針のグランドデザインの策定や、遠隔地申告の実現、AEO制度認定者への利便性向上、電子タグの利用による物流情報システムのシームレス化など。

[委員による主な意見など]

- 特殊車両誘導車の配置について、年間の負担額はどの程度なのか。
 - ある社は、誘導車を2台から1台に車両を減らした場合、年間3億6千万円程度の費用削減効果があるとのこと(4万円×9千件)。誘導車の配置はその目的(重量車両の橋梁通行なのか、大型車の狭路通行なのか)に応じ、必要十分なものとなるよう、柔軟な対応を望む。
- 45ft コンテナについて、日本国内の規制により使用出来なかったという場面はどの程度あるのか。
 - 当団体としては45ftコンテナの普及には、まずその大きさと重量を許容する規制の緩和が必要と考えている。それが無い場合、同コンテナ用のシャーシが普及しないと考える。

- 鉄道輸送に関して、引き込み線や幹線輸送において具体的にボトルネックとなっているのはどういったところか。
 - 40ft 背高コンテナを鉄道輸送する場合、通れないトンネルがある。また、片道使用ができないことも一因。
- 共同配送や物流資材の有効活用について、意見を伺いたい。
 - コンテナラウンドユースの普及のため、政府にマッチング支援をしてほしい。パレット等の標準化は、自社の生産設備との関係で、難しい問題。
- 輸入消費税延納手続きに関する保証金の軽減について、実際企業が負担しているのはどのくらいの金額なのか。
 - 大企業の場合は数十億円規模。
- 航空輸送に関する要望はないか。
 - 事業者によっては売上がかなり下がっている中、空港利用料金が従来と同じだと相対的に負担が大きくなる。国交省には、日本の空港の効率性を上げる施策を要望。また、KS/RA制度が新制度に移行したが、移行期にはかなり混乱が生じた。さらに、フォワーダーが個々に貨物の検査をおこなっているが、非常に効率が悪い。欧米は検査が不要となる貨物専用機の使用が多く、旅客便を活用する日本の事業者や航空会社がハンディキャップを負うことになる。

以上

《日本貿易会》

[主な説明事項]

(貿易会社が取り扱う貨物や物流拠点の変化・見通し)

- 貨物の輸出入について全体的に減少傾向にあり、日本発着より海外の三国間貿易にシフトする傾向。
- 空港について、羽田の国際化を進めているが、成田・関西空港の偏重は変わらず依然としてハブ空港が出てくる見込みは少ない。
- 港湾は今後の計画、見通しが不明。船社の寄港プラン次第だが、例えば、東京港は相変わらず混雑による遅延の懸念が残っている。
- 道路について、例えば関東において物流センターが埼玉や群馬といった内陸にシフトする傾向が出ている。地理的に港湾・空港と物流センターが遠くなる中、空港や港湾との連携が益々重要になってくるため、首都圏の道路の拡張や渋滞緩和策が必要。

(物流に関する要望)

<インフラ面>

- 地方港も含めたコンテナ荷役設備の拡充が必要。
- 海上コンテナの国内安全輸送を考慮し、港湾でのコンテナ重量や偏荷重を測定できる設備が必要となる(例えば、ガントリークレーン荷役時の測定、コンテナヤード構内シャーシによる測定等)。国際条約や前国会で提出されていた国際海上コンテナ輸送法案に対応して海上コンテナを測定する場合、現状の設備では対応できなくなる。本件は、輸入元国の設備拡充によっても対応可能だが、全ての国(特に発展途上国)での対応は不可能。
- 鉄鉱石、石炭、穀物等のバルク港湾の荷役設備の老朽化、震災対応等が遅れている。
- 45フィートコンテナの国内輸送が可能となれば、そのサイズ分だけの輸送効率が上がるので、道路整備等が重要。

<通関やAEO制度>

- AEO制度の改善、利用拡大を要望。また、延納担保※の差し入れが緩和されれば円滑な物流が保たれるとともに、担保金の手数料等のコスト削減が可能。

※関税額の確定にあたって申告納税方式が適用される輸入貨物については、所定の手続きをとることに

より、輸入許可時までには払う関税、消費税等の納税を遅らせることができる（JETRO HP より）。

- 輸出入申告官署について、輸出入を行う官署しか対応してもらえず不便であるため、当該官署を自由化することが必要。また、税関毎に行っている通関業者の認定を廃止し一元化を図るべき。
- AEO、24時間前ルール、KS/RA制度等、それぞれに独立した制度設計となっており、事業者からみると重複する分野も見られ、負荷がかかっている。省庁を越えた日本国としての貨物輸送に関するセキュリティの一元的な制度を確立して欲しい。
- 輸送ルールは各国別というのではなく、日本、中国、東南アジアで統一化していく必要がある。まずは国際コンテナの道路交通法関連の重量制限等の統一化を実施できないか。

[委員による主な意見など]

<要望の優先順位について>

- 規制緩和で特に重要なものは何か。また、経済的なメリットを具体的に教えていただきたい。
 - 特にAEO制度に関わるもの。貿易迅速化に資する手続き緩和を行う等、AEO取得者はより多くのメリットを享受したいと思っている。経済的メリットとしては、関税の延納制度における担保要件の見直しがあれば効果が大きいのではないか。

<アジアや世界との標準化・統一化について>

- アジアとの統一化について話があったが、コンテナやシャーシなどを使い回すという点において、ある一定の重さのものは国内で陸送できるようにするなど、アジア内輸送統一ルールなどを作ることについて、どのようにお考えか。
 - 世界競争との関係もあり、例えば、あるメーカーが40ftコンテナしか使わなくても、海外のライバル企業が45ftコンテナを利用し、コスト削減に取り組めば取り残されてしまう。設備投資のコストがかかるとしても、世界のトレンドの中、対応できるようにはしておくべき。

以上

本日のご説明内容

1. 石油化学の物流
2. 規制改善要望項目

2013年01月10日
石油化学工業協会

石油化学の物流

- 石油化学の概要と事業所
- 石油化学における物流
- 石油化学の物流の課題

石油化学とは

石油化学工業は、ナフサや天然ガスを出発原料として様々な化学反応を経て、合成樹脂、合成ゴムなど多種多様な素材を提供する産業

- 日本は、ナフサを主原料とし、熱分解することでエチレン、プロピレン、ブタジエン等を連産品として得る。
- アメリカ、中東は天然ガス(エタン)が主原料でありエチレンが単産。

日本の石油化学の特徴

- ナフサ分解でエチレン等基礎石化製品が一定の比率で連産される
- 幅広い分野へ基礎素材を供給している

ナフサを熱分解すると

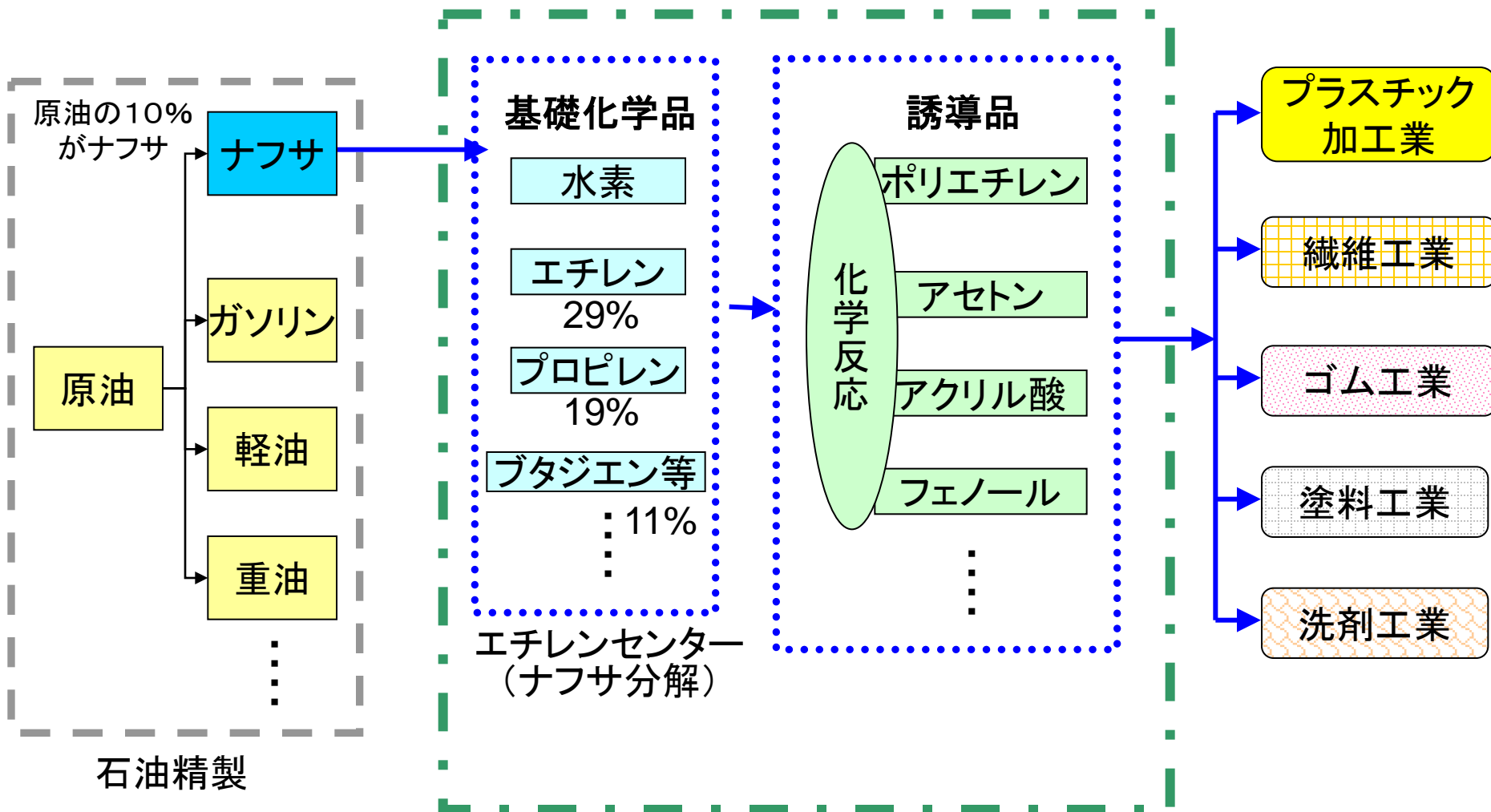
- ナフサ(ガソリン類似の炭化水素、液体)
 - エチレン(C_2H_4 、ガス)29%
 - フィルム、電線被覆、各種家庭用品などの原料
 - プロピレン(C_3H_6 、ガス)19%
 - 吸水性樹脂、自動車バンパー、各種容器などの原料
 - BB留分(C_4 類、液化しやすいガス)11%
 - ブタジエンなどがタイヤ、合成ゴムの原料
 - その他分解油
 - 各種工業材料の原料

(参考)

- 天然ガス(エタン)からはエチレンのみ生産が可能 4

石油化学工業の原料と製品

石油化学工業

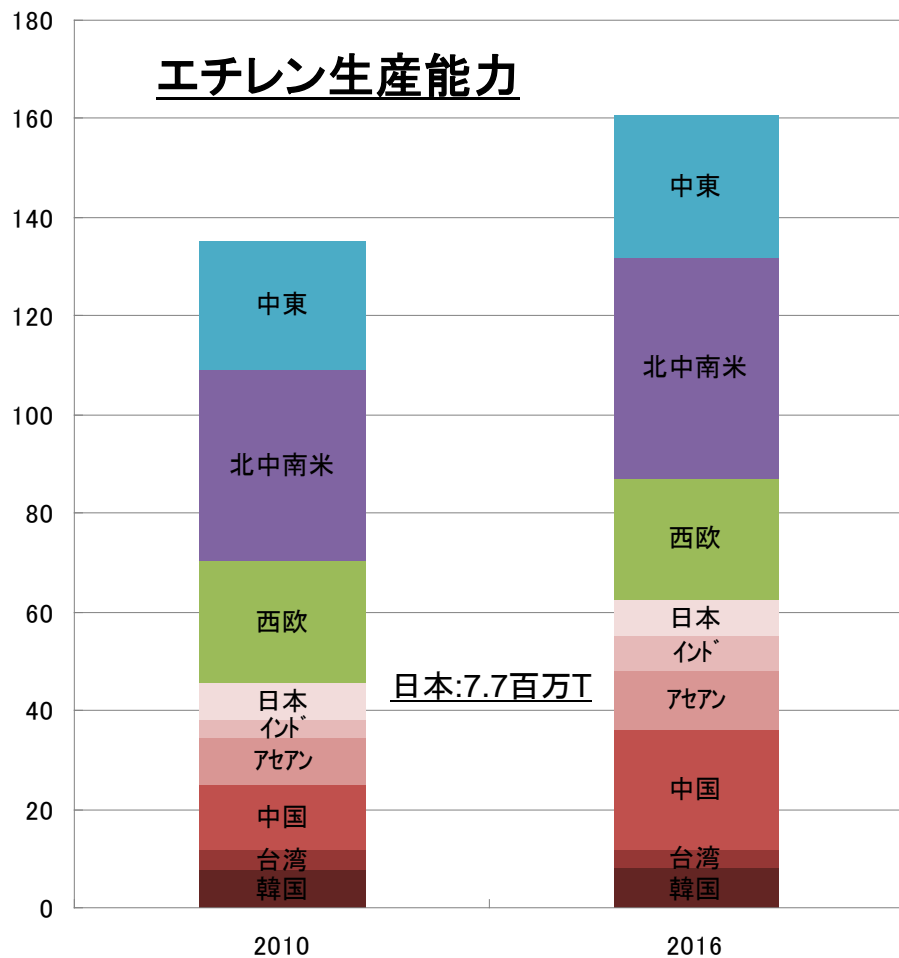


世界のエチレン生産能力とエチレン系誘導品 の能力推移

経産省資料；世界の石油化学製品の
今後の需給動向よりグラフ作成

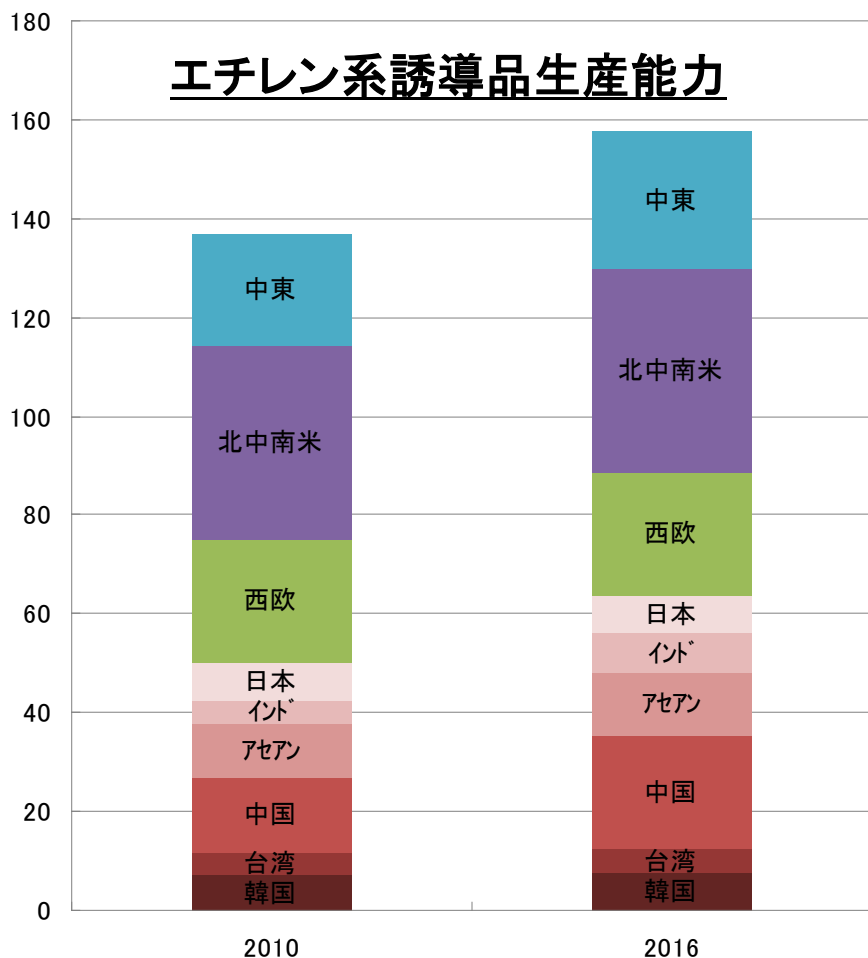
単位:百万トン

エチレン生産能力

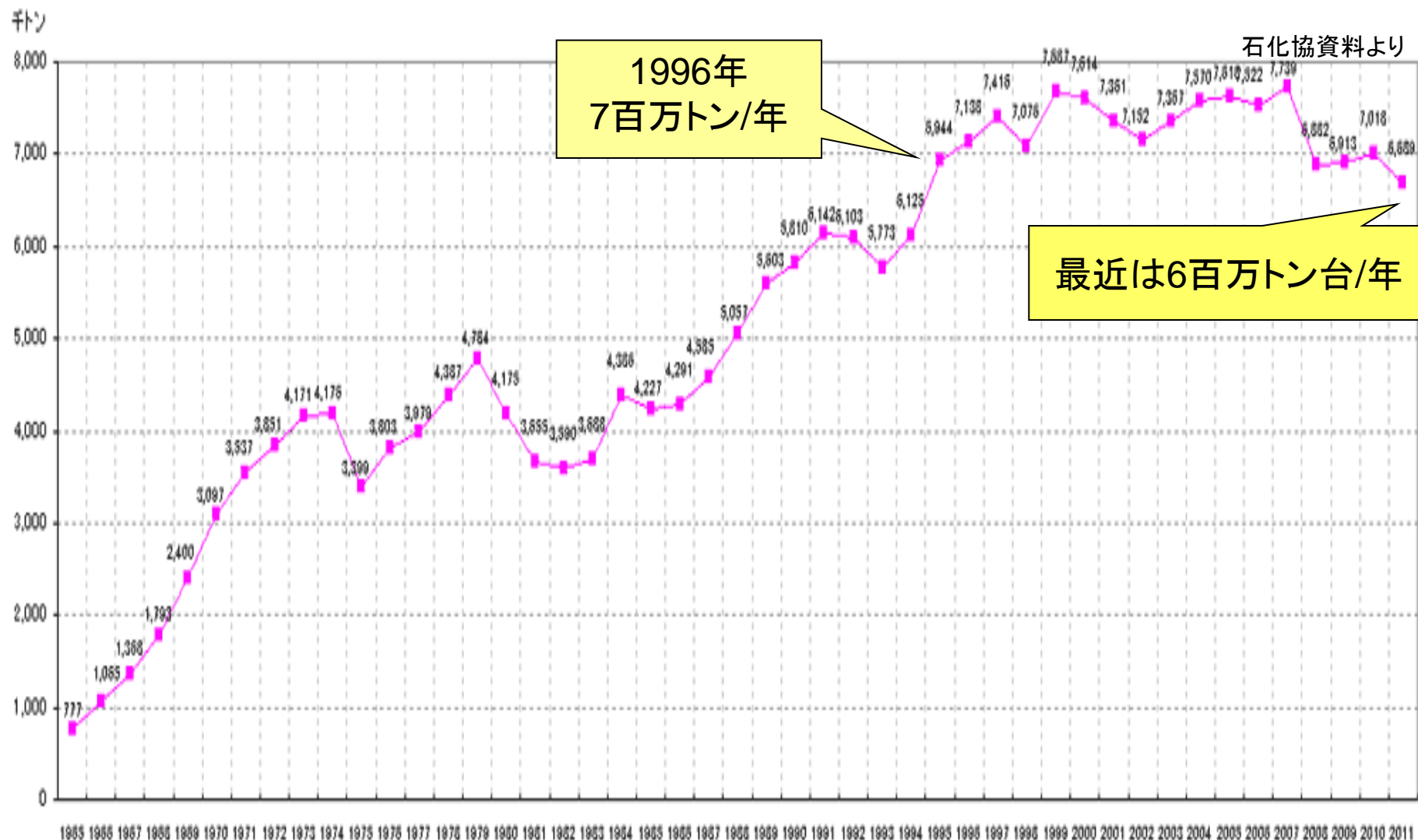


単位:百万トン

エチレン系誘導品生産能力

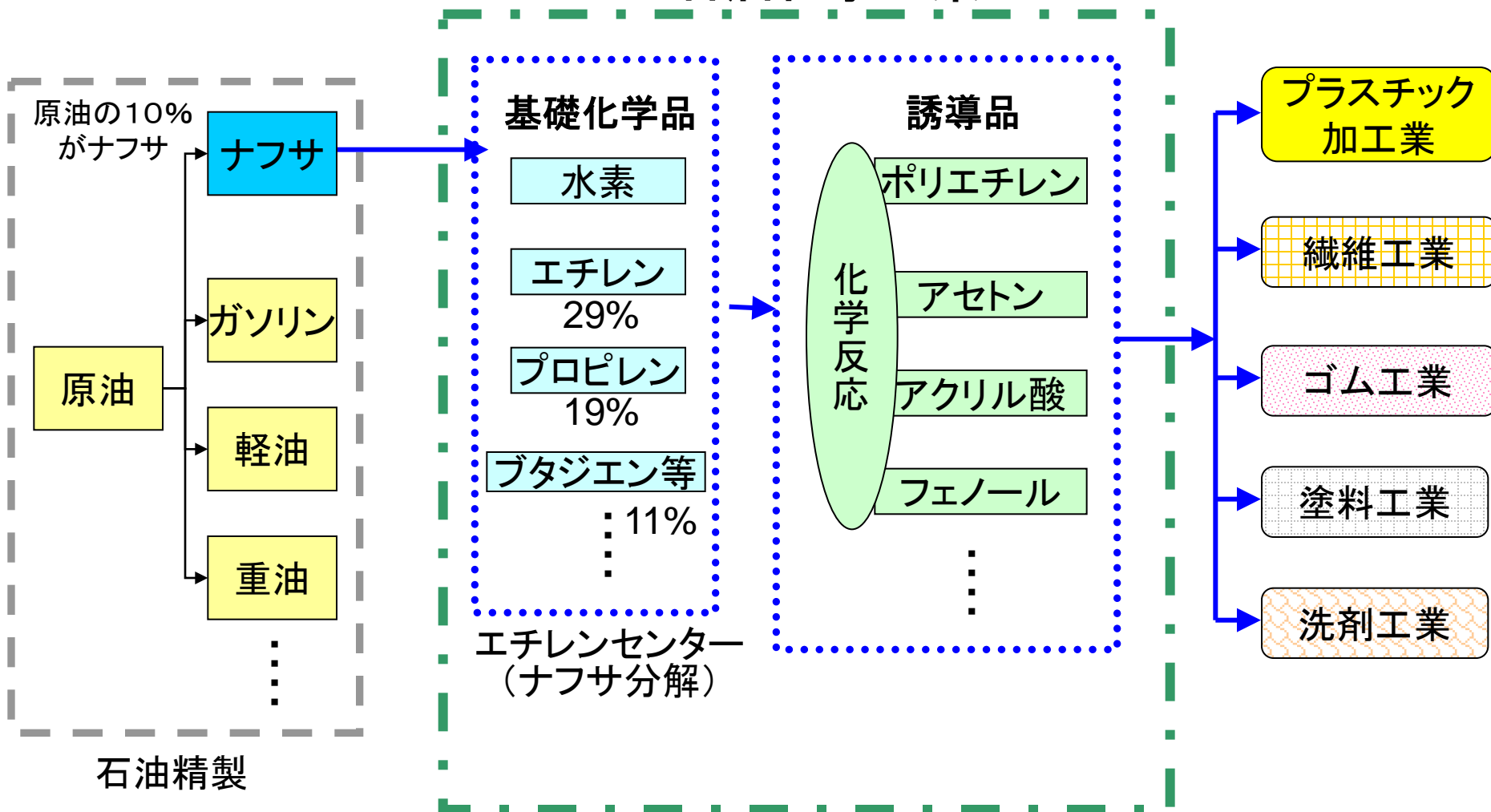


日本のエチレン生産量の推移



石油化学工業の原料と製品

石油化学工業



1Km × 2Kmの敷地に立地

石油化学工業の事業所のタイプ

- エチレンセンター型
 - 石油精製に隣接した立地
 - 国内では、10社13センターがある
 - ナフサ分解を出発点として主要誘導品を持つ事業所
 - 誘導品は分社化、又は他社での製造の場合が多い
 - 副生油・ガスを燃料とした自家発設備(協発)を持つ場合が多い
 - 敷地は1Km×2Km程度の広さ
- 誘導品型
 - 製品の性格によって原料立地または消費地立地
 - 必ずしもエチレンセンター隣接の必要はない
 - 主としてパイプ又は船でエチレンセンターから原料供給を受けて誘導品を製造する
 - 事業所としては、誘導品にとどまらず機能化学品等への展開を併せ持つ場合が多い

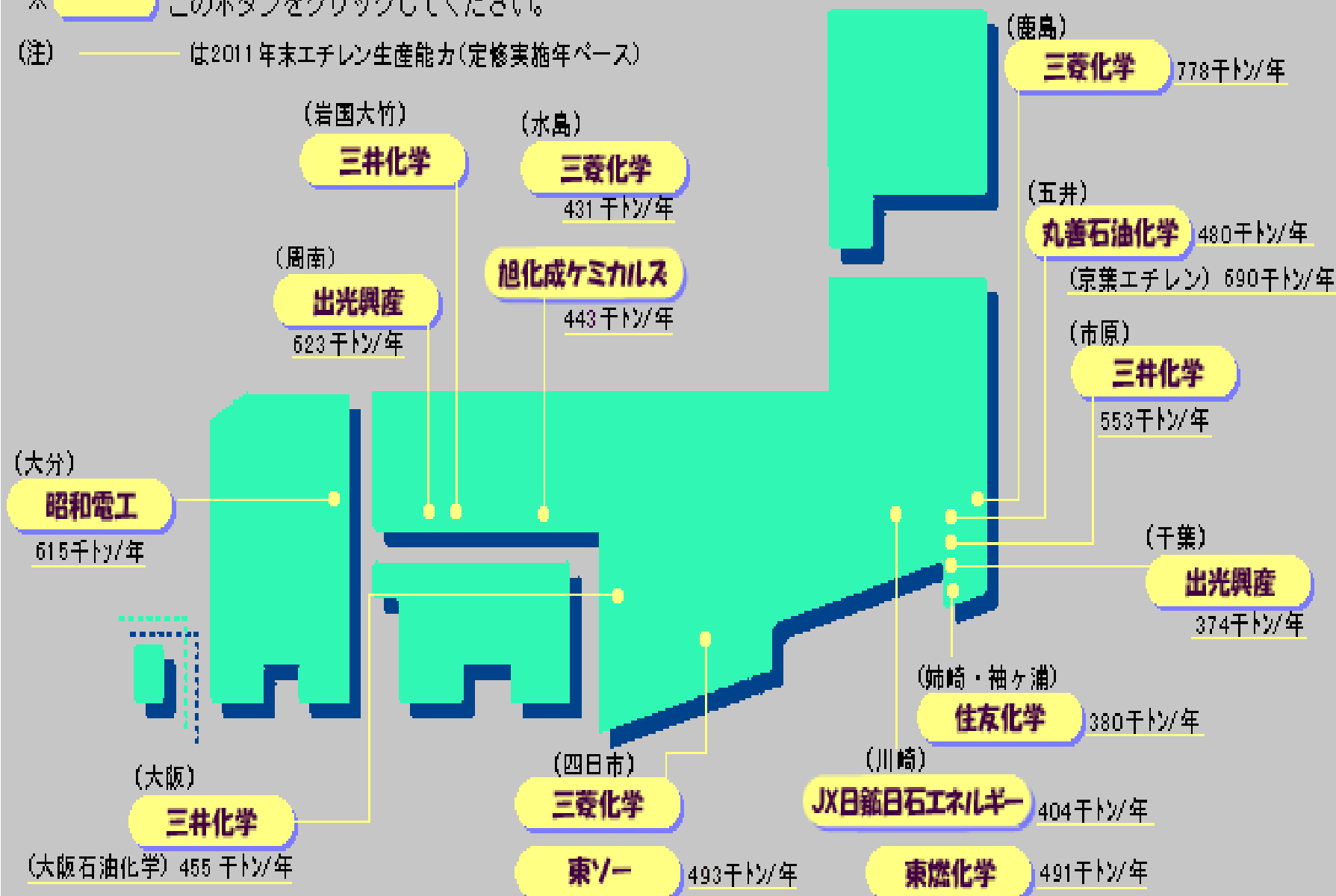
茨城県鹿島地区のコンビナート



コンビナート所在地及びエチレンプラント生産能力

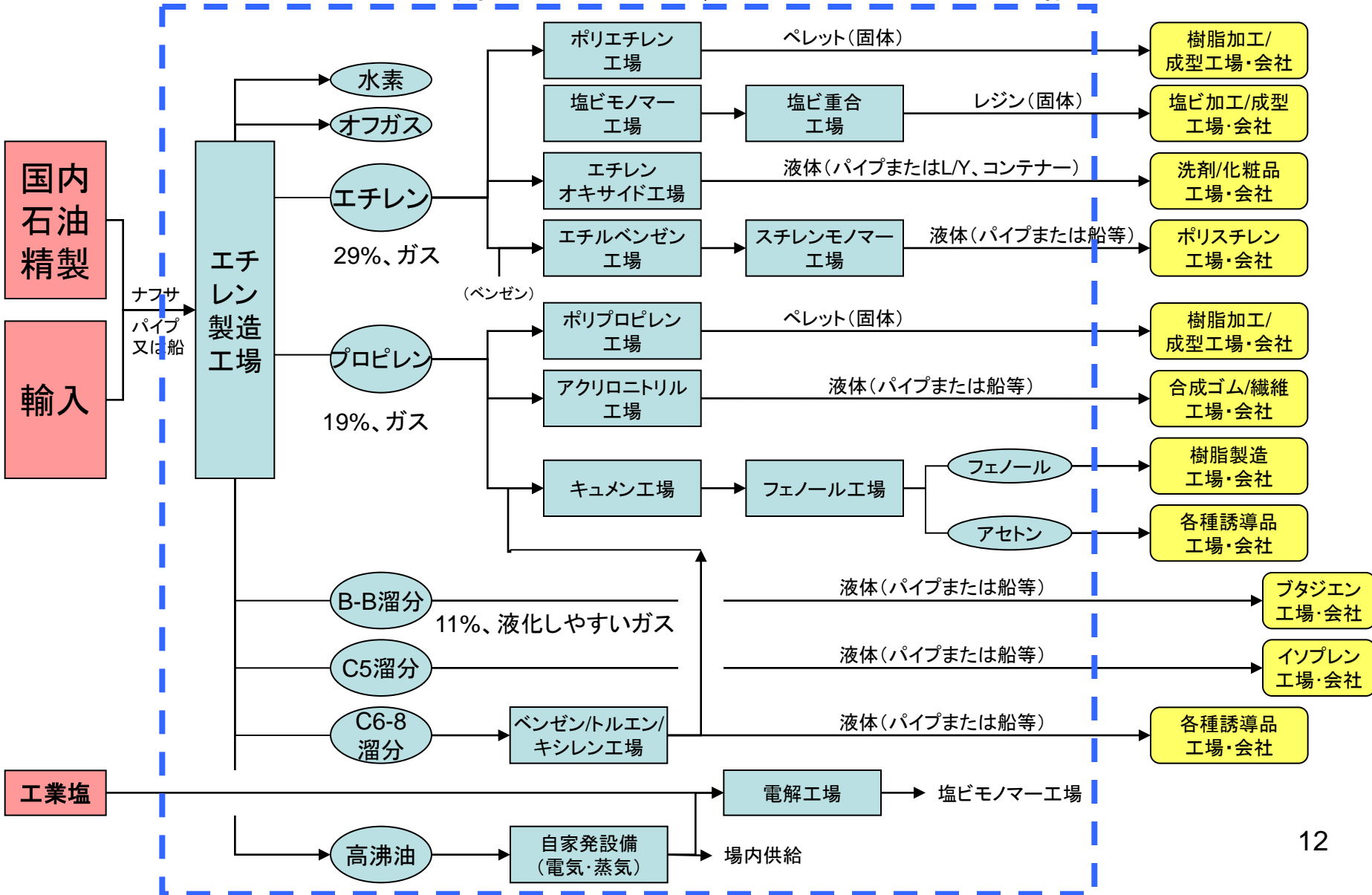
※  このボタンをクリックしてください。

(注)  は2011年末エチレン生産能力(定修実施年ベース)



石油化学工業の事業所(1/2)

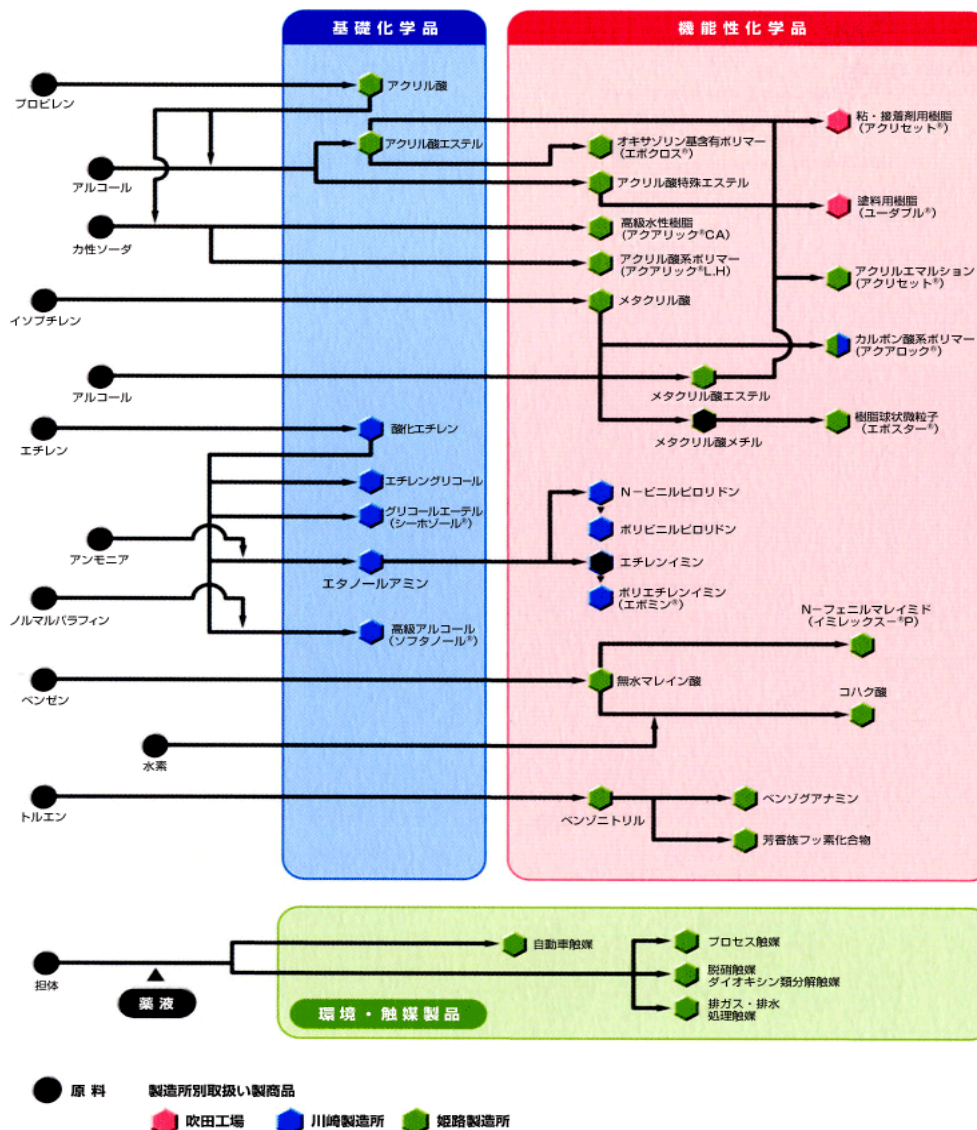
エチレンセンター型; 約2百万M²の敷地の中でパイプで輸送



石油化学工業の事業所(2/2)

誘導品型(例:日本触媒)

石油化学工業;主たる基礎化学品の範囲



内 容

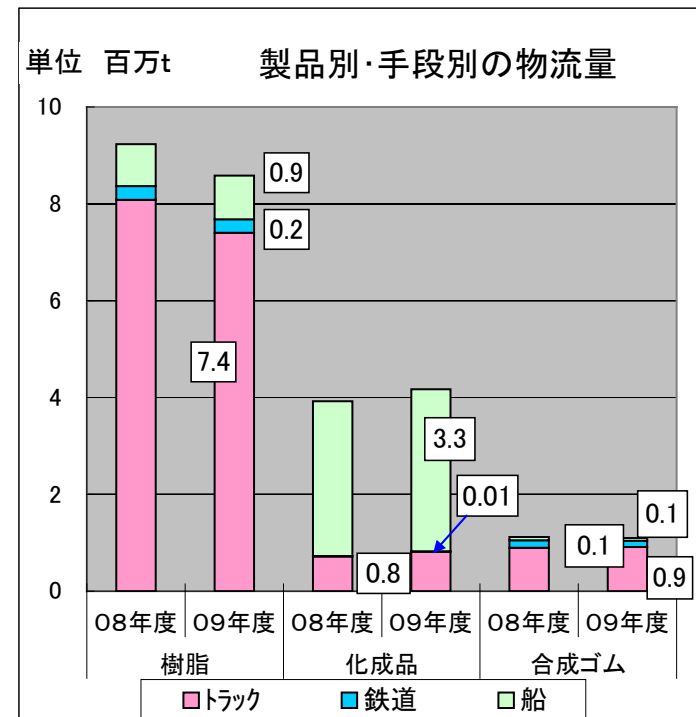
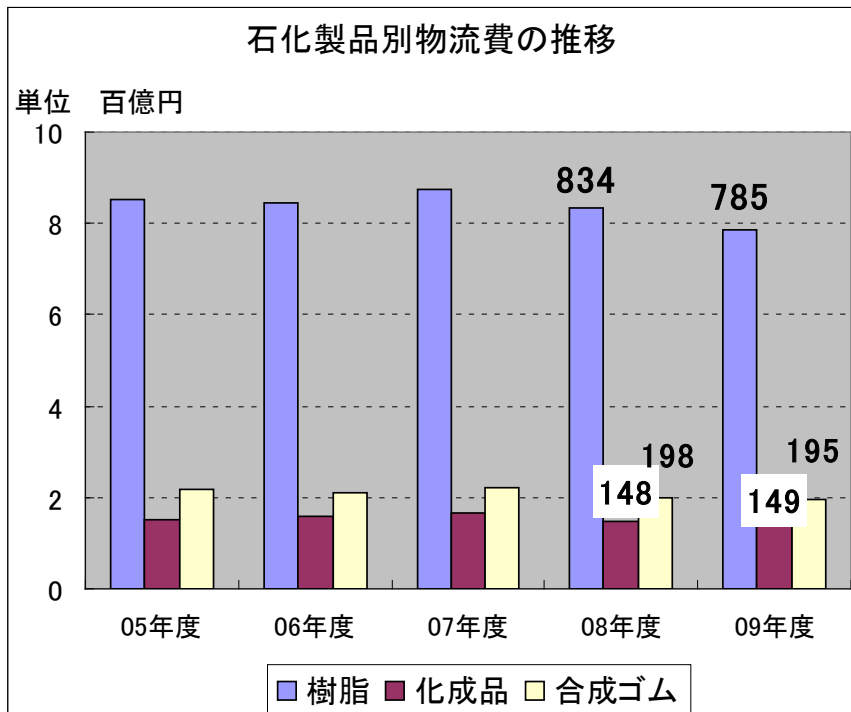
- 石油化学の概要と事業所
- 石油化学における物流
- 石油化学の物流の課題

石油化学製品の物流手段と荷姿

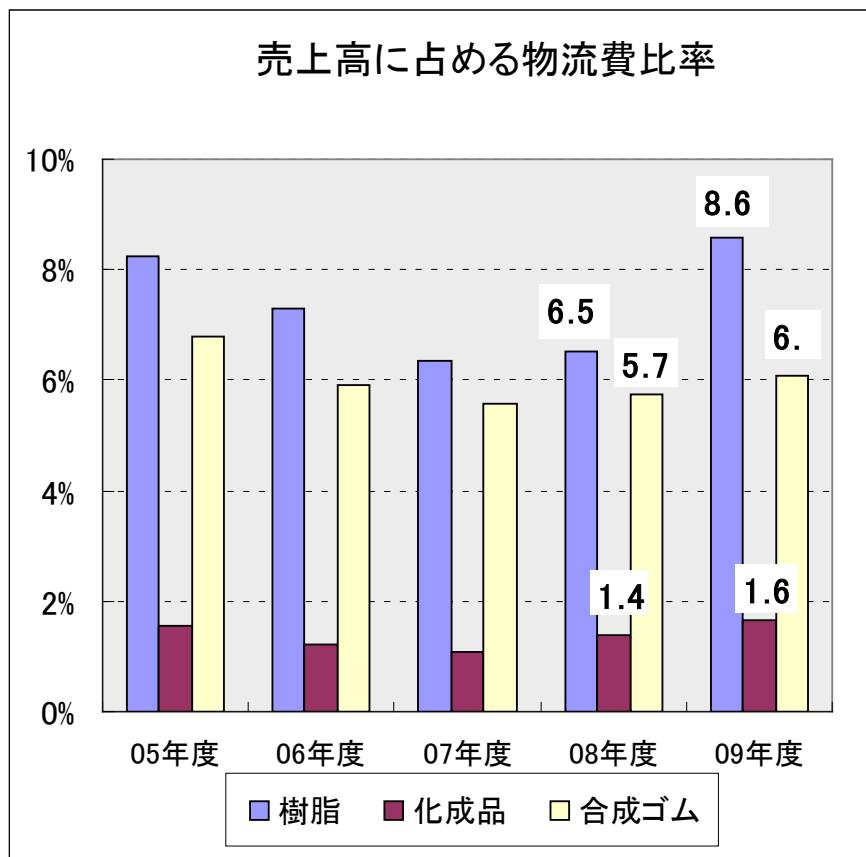
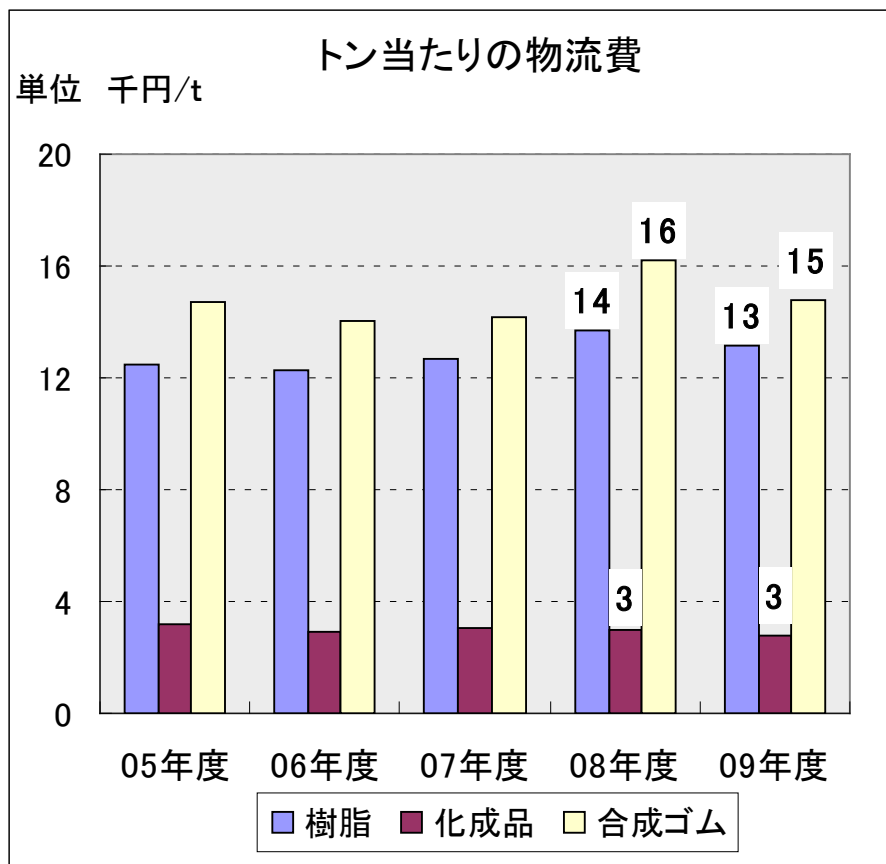
- 距離による物流手段の使い分け
 - － 安価な輸送費となるように物流手段を選択
 - 隣接 配管(ガス、液体)
 - 近距離(～400km) トラック
 - 中距離(400km～700km) 鉄道貨物
 - 長距離(700km～) 船舶
- 石油化学製品の性状別物流手段
 - － ガス;エチレン、プロピレンなど
 - 隣接する他社に配管で物流
 - － 液体;スチレンモノマー、ベンゼン、アクリロニトリル
 - 隣接する他社に配管で物流
 - 大量、遠距離輸送にはケミカルタンカー
 - － 固体;ポリエチレン、ポリプロピレンなどの樹脂(ペレット)
 - フレコンなどの物流容器でトラック、鉄道、船舶での輸送
- 荷姿
 - － 固体は紙袋、ローリーなど
 - 紙袋、フレコン(0.5～1ト)、ローリーなど
 - － 液体はケミカルタンカー、ドラム缶など
 - 大量の液体はケミカルタンカーなど物流手段が輸送容器
 - 少量の液体は、コンテナ、ローリー、ドラム缶などを使用

石油化学の物流概要(1/2)

- 化成品
 - 液体製品であり、ケミカルタンカーでの物流が主体
- 樹脂
 - 米粒状の樹脂粒(ペレット)であり、紙袋(25Kg)、フレコン(1T)の荷姿で主としてトラックで輸送される。一部には船、鉄道も使われる
- 合成ゴム
 - 固体製品はトラック、液体製品はローリーでの物流が主体



石油化学の物流概要(2/2)



樹脂の物流荷姿



樹脂の物流荷姿



内 容

- 石油化学の概要と事業所
- 石油化学における物流
- 石油化学の物流の課題

石油化学の物流の課題

1. 化成品

- 夜間着棧問題
- ケミカルタンカー
 - 船員高齢化、高船齢化問題
- 内航船の沿岸20マイル規制の緩和(航行距離の削減)

2. 樹脂

- モーダルシフトの推進
 - 鉄道貨物、船舶(貨物船、RORO船)の活用
- 商慣習の是正

3. 共通

- 弱いインフラへの懸念
 - 韓国がケミカル品のハブ港化
- 高物流コスト
 - 車両・道路の荷重制限などの規制(?), 高港湾料金(?)

夜間着棧問題

- 2006年にケミカルタンカーの夜間着棧に関する規制緩和要望提出
 - － (回答)規制は行っておらず、各港長の判断で実施可
 - 石化協では千葉地区をモデルとして具体的に検討
 - － 万一到着が遅れた場合の対応として20時ごろまでの着棧を要望
 - 2011年に1事業所で夜間着棧が承認される
 - 他の地区でも実施の要望があるが、実現のためのハードルが高く、2例目は未だない
 - 再度、石化協内にWGを作って検討予定
 - *)石化各社は自社棧橋を使用し、自社(又は協力会社)の社員が荷役に伴う陸上作業を担当

平成23年度船員実態調査報告

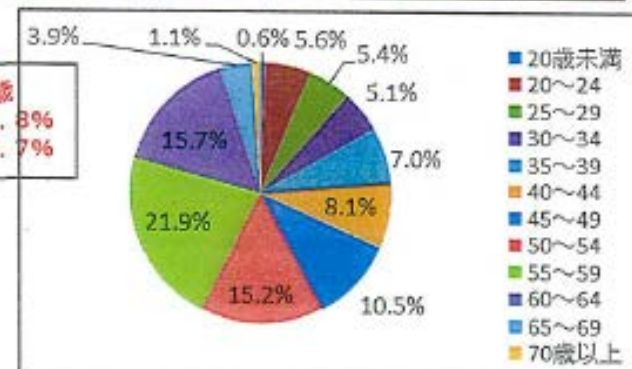
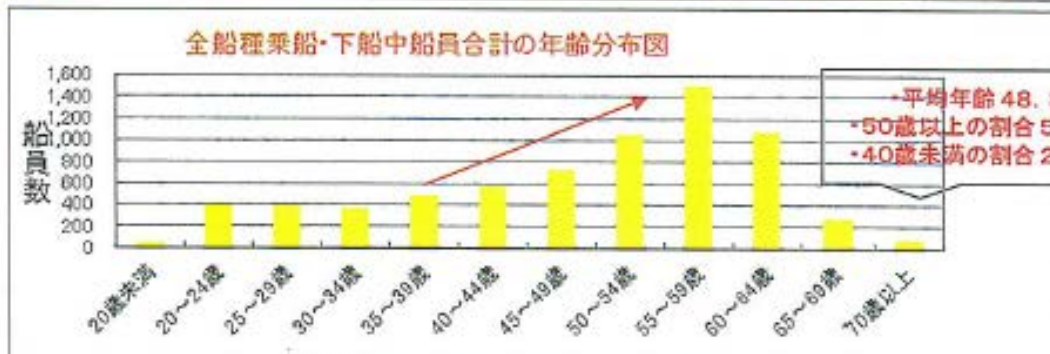
(全国内航タンカー海運組合資料)

1. 年齢構成・平均年齢(乗船・下船中船員合計)

①全船種合計の年齢分布及び割合

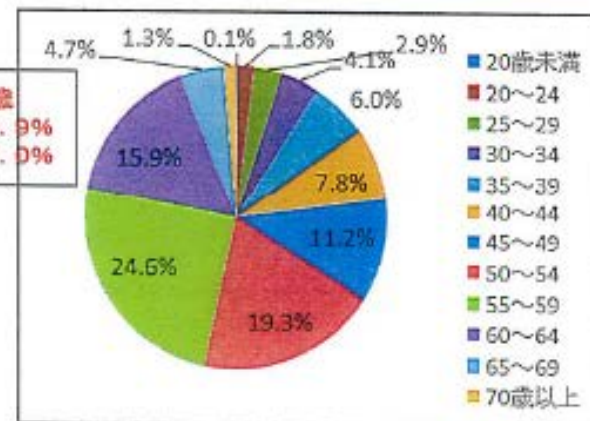
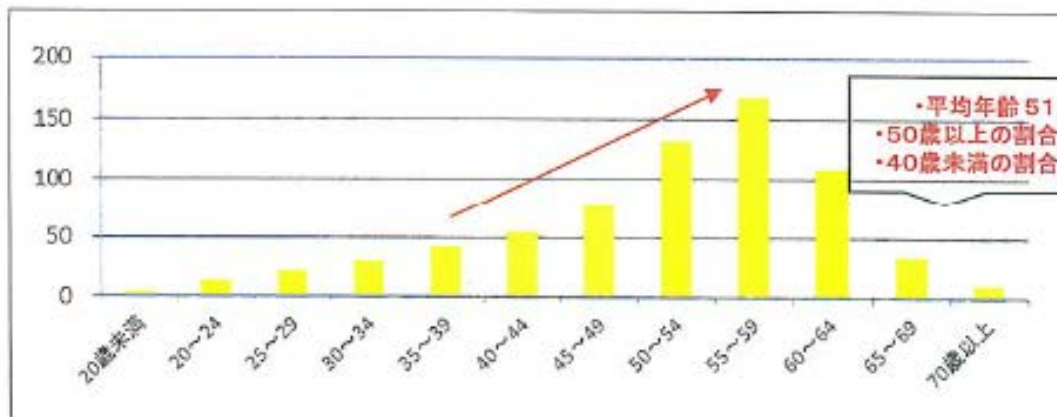
平成23年度回収率67.8%

	20歳未満	20~24	25~29	30~34	35~39	40~44	45~49	50~54	55~59	60~64	65~69	70歳以上	計
人数	38	385	367	348	475	551	715	1,037	1,494	1,070	268	72	6,821
年齢計	715	8,460	9,871	11,229	17,597	23,228	33,742	54,028	85,273	66,051	17,848	4,896	332,938
平均年齢	18.8	22	26.9	32.2	37	42.2	47.2	52.1	57.1	61.7	68.6	72	48.8
比率	0.8%	5.8%	5.4%	5.1%	7.0%	8.1%	10.5%	15.2%	21.9%	15.7%	3.9%	1.1%	100%



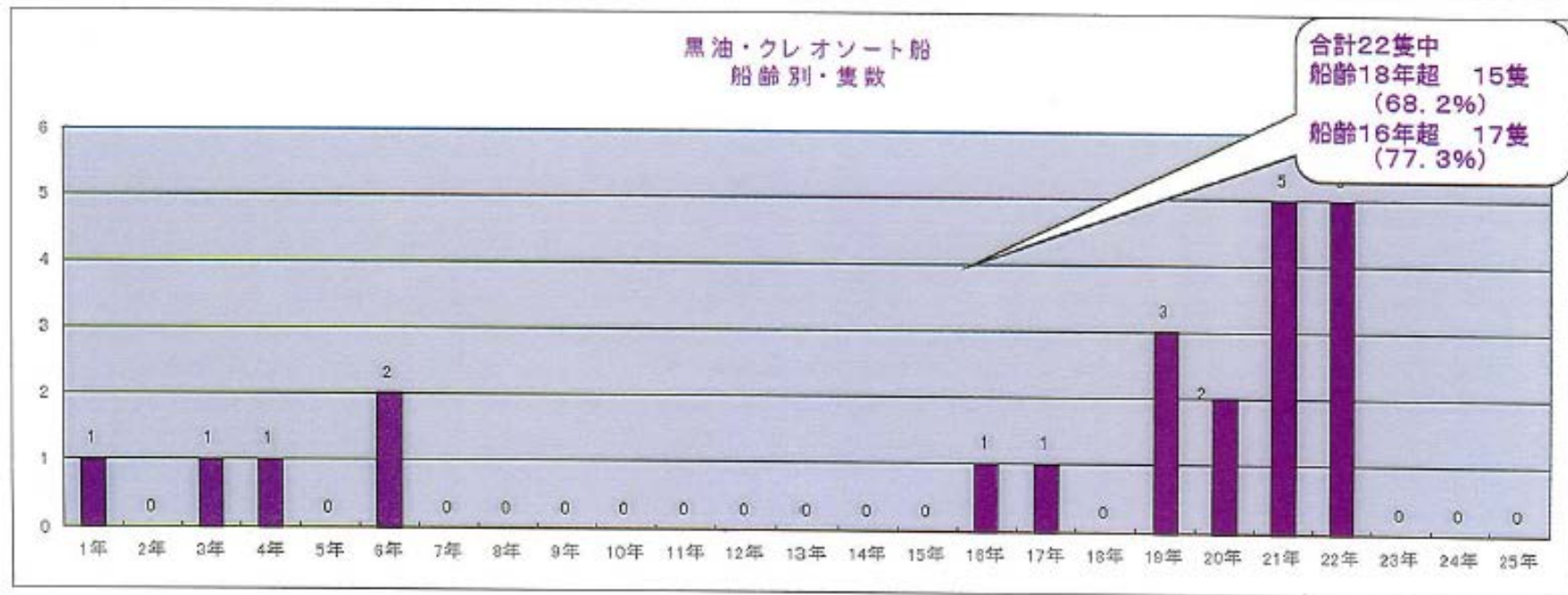
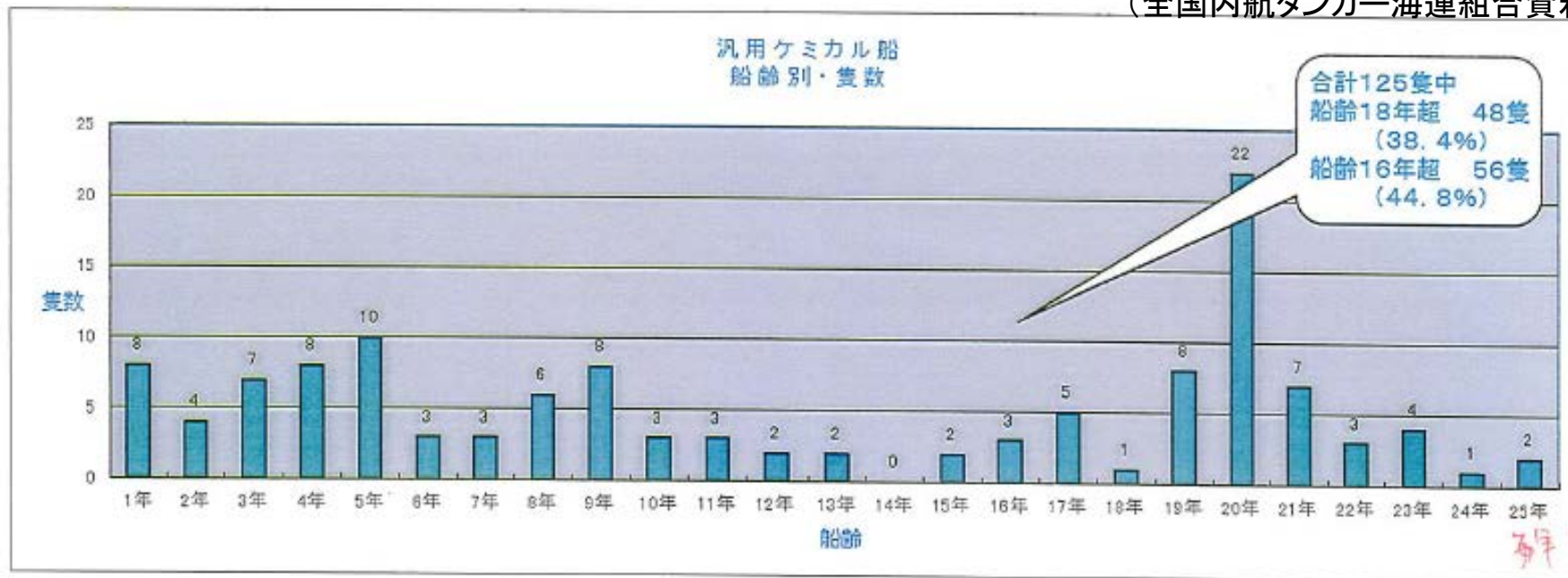
②ケミカルタンカー船乗船中船員の年齢分布及び割合

	20歳未満	20~24	25~29	30~34	35~39	40~44	45~49	50~54	55~59	60~64	65~69	70歳以上	計
人数	1	12	20	28	41	53	76	131	167	108	32	9	676
年齢計	19	287	542	908	1,518	2,241	3,594	6,823	9,517	6,668	2,132	649	34,888
平均年齢	19	21.4	27.1	32.4	37.0	42.3	47.3	52.1	57.0	61.7	66.6	72.1	51.4
比率	0.1%	1.8%	2.0%	4.1%	6.0%	7.8%	11.2%	19.3%	24.6%	15.8%	4.7%	1.3%	100%



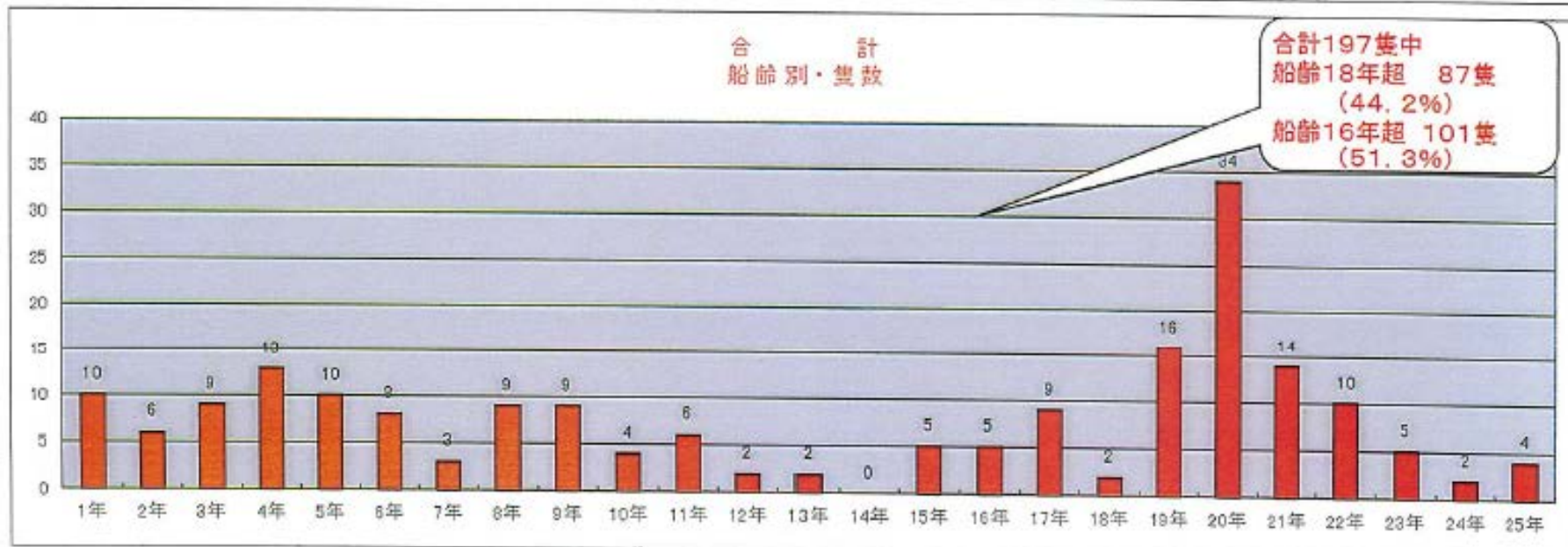
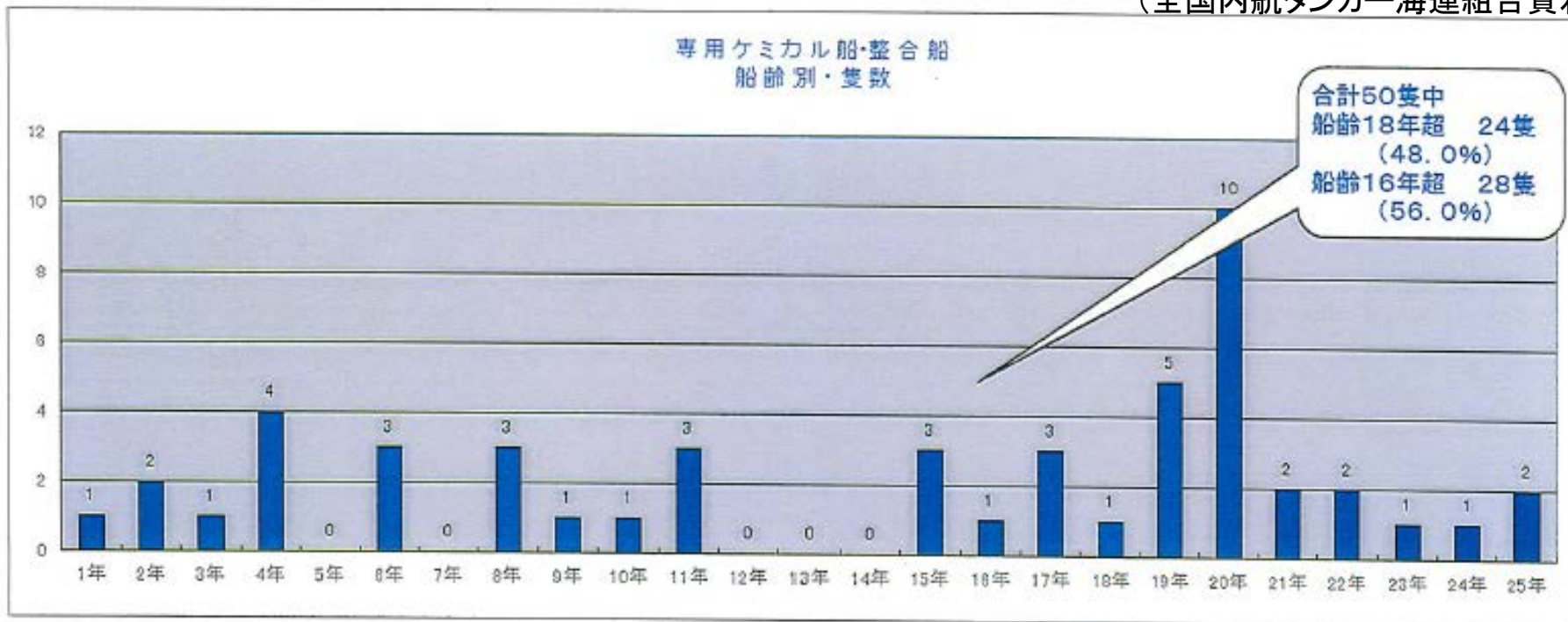
化成品物流の課題(3/4)

(全国内航タンカー海運組合資料)



化成品物流の課題(4/4)

(全国内航タンカー海運組合資料)



樹脂輸送のモーダルシフト推進

- 鉄道貨物の利用

- 集荷配送まで含めたコストカの確保に難

- 効率的な集配送システム・仕組みの構築

- 鉄道インフラの整備

- 貨物駅、コンテナ、路線のボトルネック解消など

- 復荷輸送の推進

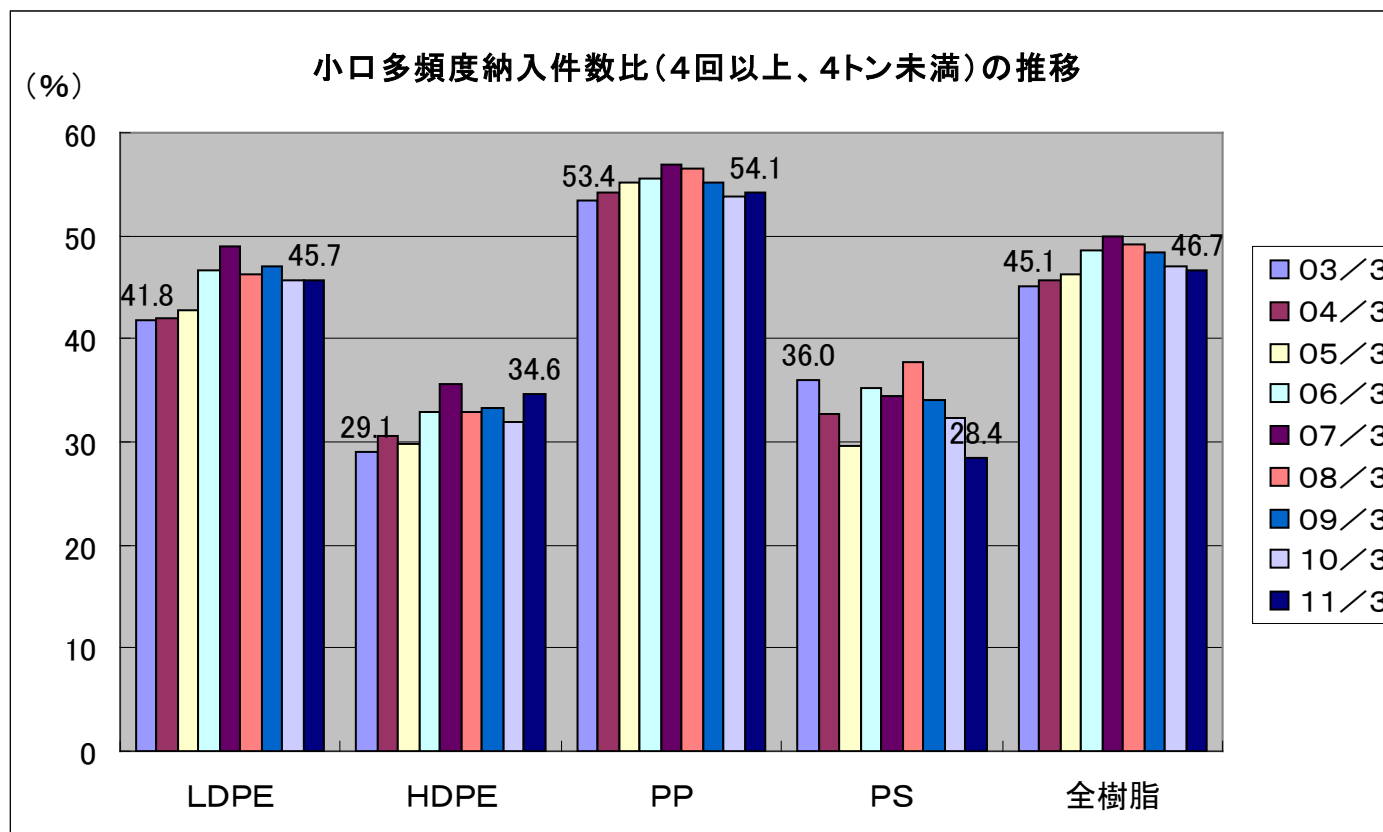
- 船舶輸送の推進

- 出荷工場から顧客工場までの一貫におけるコストカの確保に難

- 粗検討は行なったが、貨物量、航路、コストなどに課題

- 特に、港湾料金の課題(?)

商慣習の是正(多頻度少量納入)



顧客の多頻度少量納入要請は拒否困難であり長年続いている。一方、顧客の要請に応えるのは、個社にとって競争力の一部であるため、是正が進まない_{2p}

2013年1月21日
一般社団法人電子情報技術産業協会
グローバル物流競争力強化検討会

物流に関する事業者団体へのヒアリングについて

(JEITA 要望・意見まとめ)

1. 業界を取り巻く物流の現状や今後の見通し

- (1) 完成品・部品それぞれの国内での生産・販売量や海外（地域別）への販売に関する定量的見通しについてご教示ください。

(別紙を参照)

- (2) 上記に関連して、参加企業のサプライヤーやセットメーカーの立地拠点の現況や今後の見通しについてご教示ください。

・ローエンド製品やノンコア部分を海外生産することで、完成品における国際競争力のある価格提案が出来るものとする。そのため中国での製造に一層注力し、製造可能な製品・部品の移管を積極的に行う予定。

・部品サプライヤーの多くは海外（アジア）に拠点を有しており、現地直接取引（現地調達）が進んでいる。或いは、日本を経由しない取引形態が定着している。
(中国に拠点を有する部品サプライヤー⇒当社のインドネシア・フィリピン工場、等)

・価格競争の激しい家電製品はほとんどが海外工場生産となっており、日本向け以外は日本を経由しない物流形態で、生産に使用する部材も日本以外からの調達が大半となっていてこの形態は今後も変わらない。
家電品以外の製品も海外工場との生産分業が進み、日本が製造適地となる製品のみが日本で生産されているが、この方針は変わらない。

2. 国内関係：インフラや規制緩和

(1) 物流インフラ整備

- ①業界特有の物流の特徴とそれに関するインフラ整備の現状についてご教示ください。

・海外からの持帰り物量に関する対応「消費地近郊陸揚げ（東西陸揚げ→地方港陸揚げへ）」
・共同輸送の拡大やネット販売拡大に伴う顧客直送物流
…量販店へのシフトが進む中、メーカ系列店向け配送物量が減少傾向にあり、積載効率が悪化している。今後は、対策の1つとして、他会社や他業界との共同配送の拡大が必要になると考えている。
・在庫削減に向けた倉庫拠点の集約

・ 製造業において生産工場は地方分散の傾向が強く、また、その部品調達も国内外の各所からの輸送となるが、地方との国内輸送のほとんどはトラックによる陸路の輸送であるため、この輸送時間が地方の生産性、競争力、活性化の大きな妨げになる。
国内はトラック輸送>鉄道>内航船の順に使用している。
トラック輸送については「箱車>平車>トレーラ」の順で利用、日本発着の輸出入については「ドライコンテナ>RORO 船、在来船>リーファコンテナ」の順に利用。

・ 国内トラックでの輸送時に商品の段積み輸送を行うなど効率的な輸送を実施している。
・ 海上コンテナ内の段積み輸送も実施しており、コンテナ本数の低減に努めている。

・ 輸出入ともに港湾とのアクセスは全てトレーラによる陸送で行っている。
輸出入は殆どがコンテナ船利用、一部の機械設備のみ在来船を利用している。
国内販売拠点から地方への横持ち（東京⇒苫小牧、等）は、内航船（RORO 船）利用もある。

・ 家電製品は海外工場からの輸入品となり日本での在庫拠点は首都圏と関西の 2 拠点となっている。いずれも輸入コンテナ貨物の混雑が激しい東京港、大阪港にて陸揚げしている。少しでもコストを下げるために輸出货量が多い荷主と共同して行きも帰りもコンテナが実入りとなる施策を実施している。
・ 社会インフラ系の製品は輸送制限値を超える貨物があり、代替品もないので安全第一で輸送を行なっているが、同時に厳しいコストダウンも要求されている。

②インフラとして特に整備すべきものはありますか。特に、今後の生産や販売動向を踏まえて、集中的に投資すべきという考えはありますか。①のうち、特に投資すべき道路、港湾等があれば、個別地点も挙げてください。これまで要望をし続けてきたものについては、どういう経緯でその改善が進んでいないのかもご教示ください。

・ 仙台（仙台港）、福岡（博多港）、札幌（苫小牧港）など地方主要都市港湾施設や港湾環境の充実化
…海外からの持ち帰り物量が増加してきている。（国内：海外からの持ち帰り＝3：7）
その対応のため、今までの東西陸揚げからなるべく消費地近郊陸揚げし、国内陸送を減らし、コスト・環境面で貢献したいと考えている。
上記より記載した港湾において、より多くのコンテナ本数を受入、捌（さば）くための施設の充実化が必要になると考えている

・ 積み合わせが容易な大型ロジスティクス拠点の整備
－ 阪神港における臨海部物流拠点（ロジスティクスセンター）の形成
－ 倉庫事業者が集積することでメリットの出せる工業団地的な物流専用エリアの設置

・ 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備

・常陸那珂港区でのインフラ増強。改善は進んでいるが、貨物が京浜港へ逃げるため、常陸那珂に寄航する船が少ない、あるいは、貨物収集のために寄港地が多くなり、リードタイムが長くなる。

31ft コンテナを取り扱える駅（常陸多賀駅、勝田駅、土浦駅）およびインフラ（トップリフター）の整備。

・茨城地域における空港・港湾整備（茨城空港、常陸那珂港等）を実施することで、茨城地域と北関東エリアの物流集約が期待出来る。

・NACCSによる過去実績を含めた輸出入データの開示を充実してほしい。データ取得の利便性向上に取り組んでほしい。危険物とHSコードの関連付けを検討してほしい。

・東京港の渋滞が酷い。搬入締切日などは数キロに及ぶ渋滞が車線を占領している。結果、低稼働率による高コストを荷主は強いられている。港湾内、入退場ゲート、周辺道路インフラ、全てに関わる事と思うが、無料化を前提としたコンテナヤードの深夜／早朝ゲートオープン等の施策、さらには港湾周辺道路の拡充や優先道路の整備も含め、長期的な視点で解決して欲しい。

・生産拠点、在庫拠点の施設が多い地域と港湾とを結ぶ幹線道路は45ft コンテナが制限無しに通れるようにして欲しい。将来をにらんで国際コンテナ戦略港湾が太平洋側になることから日本海側の地域からのアクセスする幹線道路には必要かと思う。

・温暖化ガス削減への寄与、遠距離大量輸送に適しているJR貨物を設備、コスト低減の観点からもっと使いやすくして欲しい。具体的には31ft コンテナ利用拡大のためのJR所有数の拡大、海上コンテナが運べる台車の導入、コンテナヤードへの貨物線路の引き込み等である。

③ ②に関連して、当該インフラ整備を行うことによって、どの程度コストやリードタイムに寄与するか具体的にご教示ください。

・（陸揚げを、東西の主要港ではなく消費地近郊である）仙台港から行う場合、「東京港→浦安倉庫→仙台倉庫→得意先」が、「仙台港→仙台倉庫→得意先」に変わることで、リードタイムを2日短縮することが可能。

・京浜港までのドレージ費用と常陸那珂港までの国内費用の差分（コストカット）。リードタイムについては、国内のみについて約1日減。但し、現状は貨物が集まらず、寄港地が増えるため、航海日数は増加。

・航空・海上便共に国内トラック輸送費が大幅に軽減可能と考える。物量を確保することで海上便の本数が増えれば、更にコストメリットは出てくると考える。

・統計データを充実させることにより、ロジスティクス戦略の企画立案に寄与。

・輸入事後調査において税関側と共通データを使用することにより、効率的に対応可能。

・危険物管理が容易になり、輸送の安全性の向上を図ることができる。

- ・ モーダルシフトの観点で鉄道輸送に利便性を向上して欲しい。海上コンテナの鉄道輸送インフラは欧米に比べて圧倒的に劣っている。日本においては殆どゼロに等しい。港湾内で鉄道とアクセスできる事が絶対に必要で、港湾外での鉄道アクセスは短距離でもトラック輸送が発生するのでNG。長期的な視点で取り組んで欲しい。
- ・ モーダルシフトは国際的な観点で考えるべきであり、海上コンテナの 20FT/40FT/40FT High Cube/45FT (将来的に 53FT) で対応できるよう考えて欲しい。
- ・ 海上コンテナも大型化されてきていることから、道路についても 45FT (高さ 9'6") 対応可能として欲しい。
- ・ 空港について、羽田空港の滑走路・発着枠増大は便数増加による選択肢拡大が期待できる。一方で、世界的に航空貨物需要が低迷、LCC 台頭による便数増加などから航空貨物業界は厳しい状況にある中で、滑走路・発着枠増大による便数増加が定着できるのか疑問を感じる。
- ・ 上海、シンガポール、釜山、などのハブ機能の港湾は現在も拡張を続けている。対して、全アジアの数パーセントの出荷量に留まる本邦は、アジアの地方港扱いになりつつある。結果、便数の制約から、輸出において輸送船腹不足という状況に直面している。どの港湾をどういうビジョンで投資していくのか伺いたい。

- ・ 国際海上コンテナ輸送で使用されている 45ft コンテナに対応する道路／鉄道輸送整備をすることによって大量輸送貨物は積載効率向上によるコスト低減のメリットを享受できる。

(2) 物流関連制度の見直し

- ①交通・規制に関する法規制等、改正すべきものはありますか。

- ・ 輸入消費税延納手続きに関する保証金の軽減（現状 3 ヶ月を例えば特定輸出者であれば、保証金不要にする等）

- ・ 港湾作業の 24 時間化と港湾料金引き下げを検討いただきたい（日本のターミナルハンドリングチャージ（THC）は世界的に見ても高い）。
- ・ リードタイムは 1~2 日短縮できる可能性有り、THC は、40ft コンテナ一本あたりで、シンガポール：SGD270、中国：USD230 レベルに比べ、日本は JPY37000 前後と異常に高い。アジア域内の海上運賃より THC の方が遥かに高い現状となっている。

- ・ 重量品の特殊輸送車両の前後の誘導車両が必要な区間の緩和
 … 「2 台→1 台」に車両を減らした場合、200km 程度の輸送で 4 万円程度、物流コストが下がる。ある会社では、年間 9 千件ほど発生しているが、ほとんどの場合は安全確保上 1 台で充分と思える。規制緩和による削減効果は大きい。

3. 国際関係

(1) 国内における貿易手続改革関連

- ・貿易関連諸法令、制度を荷主の立場を考慮し、一元的に制定・管理して欲しい。具体的には次の通り。
 - ①先日施行された米国向け航空貨物保安制度改正は航空貨物のみを対象としたものであるが、荷主は梱包の際、航空・海上扱いを明確に区分せず、輸出貨物として取扱う為、航空貨物に限定した改正では実務面で不十分。
 - ②毎年変わる危険品輸送規則について荷主団体に事前に通知をして欲しい。

- ・通関制度は毎年改訂を行い輸出入手続きの簡素化に努力をしてもらったが、これまでは現在の制度の枠組みの中でできることを行なってきた。電子情報技術の進化に伴い、将来を見据えた事務の効率向上が望める抜本的な制度の改正を検討して欲しい。具体的にはつぎのとおり。
 - ①輸出入手続きの“あるべき姿の方向付け”と“電子化の指針のグランドデザイン”の策定。これには輸出入手続きに係わる関係省庁、荷主等のあらゆるプレーヤーの手続きが含まれる。
 - ②電子化を前提とした通関申告と貨物管理の分離を行なうことによる遠隔地申告の実現。
 - ③AEO制度認定者への利便性向上
セキュリティと申告の法令遵守に優れたAEO制度認定者へのメリットが少ないだけでなく、申告税関とAEO管轄税関への二重の説明が必要な場合があり困惑している。輸出入手続きにおけるAEO制度の位置付けとメリット/デメリットを明確にしてもらいたい。
 - ④電子タグの利用による物流情報システムのシームレス化。

(2) 海外における貿易手続改革関連

- ・ブラジルの輸入通関が長く、約 2 週間を要する。在庫がそれだけ多くなり、経営インパクトがある。(他にも多数有り)
- ・アルゼンチンの輸入ライセンス(事前宣誓)が懸念。多くの申請の許可は取得できているが、バラつきもあり、ウルグアイ転送なども実施している。そもそも、ウルグアイ経由の輸入が可能であるならば(ウルグアイ⇒アルゼンチンはメルコスール協定で輸入平易)この制度そのものが骨抜きとも考えられる。
- ・中国における保税通関制度改革と税関官署によるバラつき廃止
- ・中国における輸入申告書類への肉筆サイン廃止。華南シンセン地区特有。

- ・どこの国も PE (Permanent Establishment) の課税基準が曖昧。

(3) 貿易におけるインフラ整備

- 多くの国で港湾の狭隘（きょうあい）化に直面している。貿易取引増大と共に、コンテナ船舶は大型化されてきているが、港湾拡張が追い付いていない。日本、米国ですら、Maersk 社/MSC 社等の最新大型船は寄港できない。船会社による港湾差別化が始まっている。
- マニラ港、タンジュンプリオク港（インドネシア）、ポートケラン（マレーシア）など、深刻な混雑にある。
- 製品はパレットサイズして海上輸送、陸上輸送されるが、パレット規格が全世界バラバラである。EU はユーロパレット（800x1200）、米国・メキシコは GMA（48x40"）、日本アジアは 1100x1100 が主体。規格不一致による積み替え（特に海上コンテナとユーロパレットは不一致）の多発、殆どの梱包材が片荷で廃却され、グローバルな視点での 3R ができていない。

以上

JEITA「電子情報産業の世界生産見通し（2012年12月）」抜粋

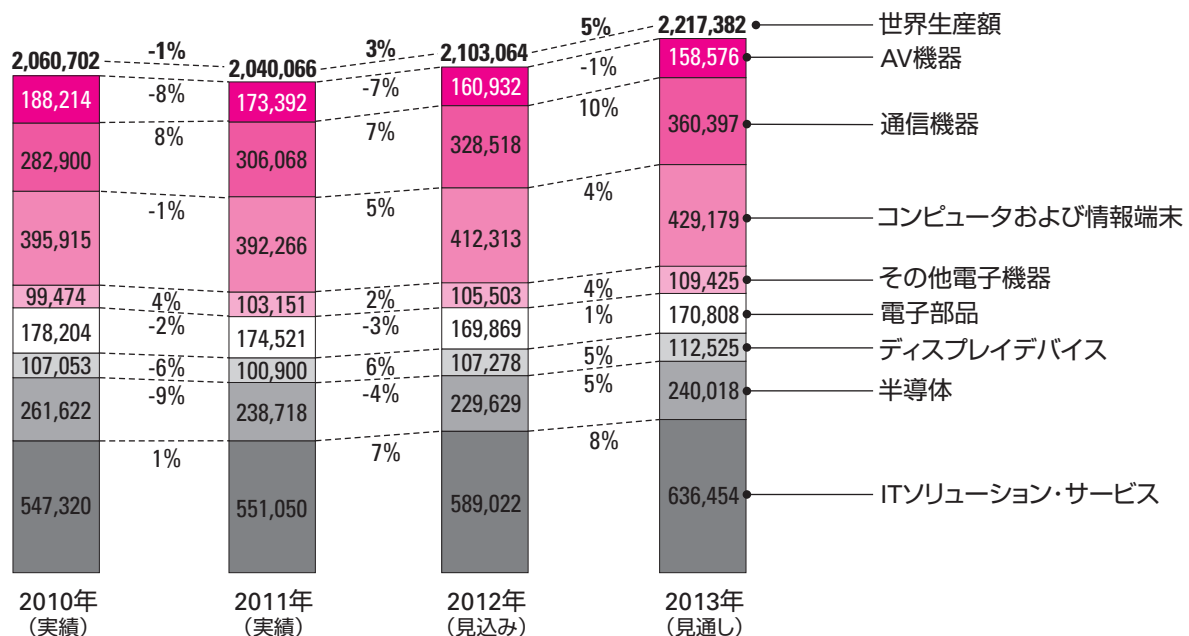
電子情報産業の世界生産見通し

電子情報産業における2012年の世界生産額はスマートフォンやタブレット端末の市場が急速に拡大し210兆3,064億円(対前年3%増)と見込んだ。今後は、あらゆる産業でのIT融合の進展と新たな市場変化へ対応するためのIT投資の増加が期待できることから、2013年には221兆7,382億円(同5%増)と2年連続のプラス成長を見通した。

2012年の世界経済は、欧州債務問題の長期化により景気後退の危機に直面している。欧州向け輸出の減少は中国での供給過剰の顕在化に繋がり経済は減速した。しかしその一方で、スマートフォンやタブレット端末の市場拡大は、データトラフィック量の増大を加速させ先進諸国では高速通信網の発達を促している。また、インターネットを介し多様なニーズを取り込んだ新たなサービスや、ソーシャルネットワークサービス(SNS)が認知され広がることで、さらにその裾野は新興諸国へも拡大しつつある。このような中、2012年の電子情報産業(電子工業とITソリューション・サービスの合計)の世界生産額は、210兆3,064億円(対前年3%増)、うち電子工業(電子機器と電子部品・デバイスを合わせたハードウェア)の世界生産額は151兆4,042億円(同2%増)と2年ぶりのプラス成長と見込んだ。

2013年の世界経済は、欧州の経済不安から減速基調にあるものの、米国経済の回復や新興諸国での金融緩和・財政政策に支えられ緩やかな持ち直しが期待される。電子情報産業では、社会インフラのクラウド化、センサで瞬時に収集した大量データを分析・活用する技術進歩、高速通信網と情報ネットワークの基盤強化、セキュリティ対策強化などにより、あらゆる産業でのIT融合とそれを契機とする産業融合が進展していくことで、市場変化の機運が高まりIT投資の増加が期待できる。通信機器をはじめとする電子機器市場の拡大、ITソリューション・サービスの拡大が寄与し、2013年の電子情報産業の世界生産額は5%増と2年連続プラス成長を見通した。これは2008年の222兆円の規模に迫り回復傾向にある。

■電子情報産業の世界生産額推移



(単位：金額＝億円，対前年伸び率＝%)

日系企業の世界生産見通し

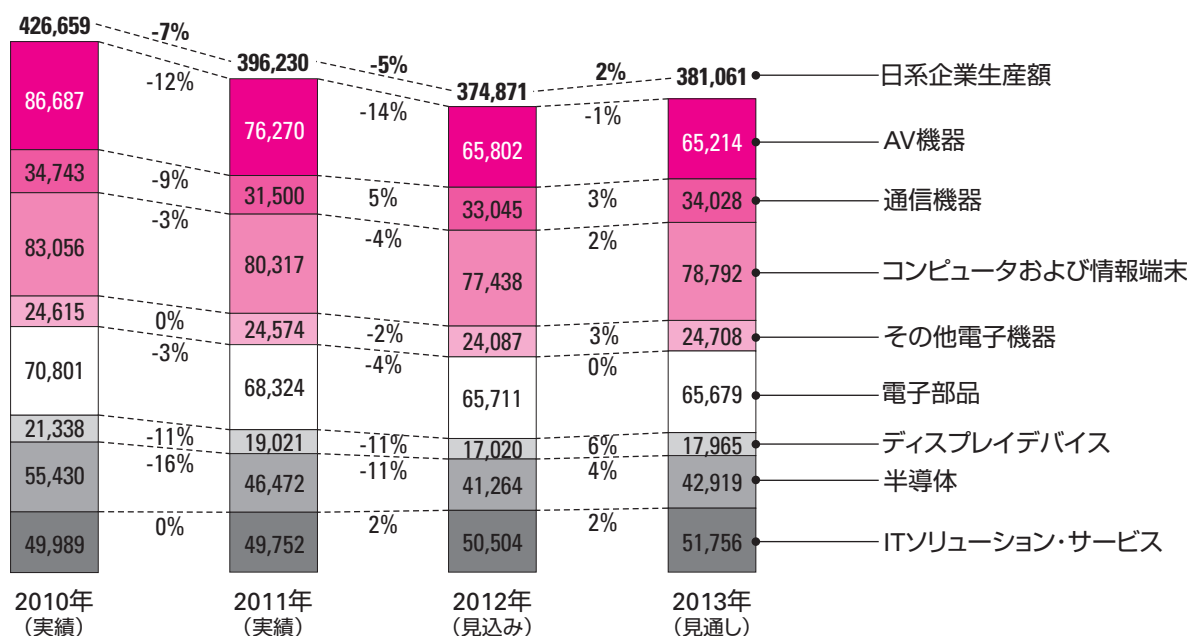
電子情報産業における2012年の日系企業生産額(海外生産分を含む)は、37兆4,871億円(対前年5%減)と2年連続のマイナスを見込んだ。日系シェアは2012年で18%と低下する傾向にある。日系企業はインターネットを介した新たなニーズへの対応と急速な市場変化に対応する製品・サービスの提供が急務となっている。2013年はキーデバイスを生かした製品進化に期待し、38兆1,061億円(同2%増)と微増を見通した。

日系企業の市場環境を見ると、歴史的な円高ドル安ユーロ安、輸出や生産の減少などが企業業績にも影響を与え競争力低下の要因となっている。また、インターネット活用が前提のスマートフォンやタブレット端末の市場拡大により、クラウドサービスが個人ユーザにも広がった。同時に、製品の機能追加がインターネットを介して容易になったことで、従来型製品を取り巻く市場環境が大きく変わり、その中で日系企業は苦戦を強いられている。しかし、さらなる快適さや安心を目指して製品は進化しつつあり、中でも日系企業の得意とするイメージセンサ、フラッシュメモリ、高精細ディスプレイなどのキーデバイスが製品の中核を支えており、その進化を後押ししている。2012年の世界生産に占める日系企業の生産額(海外生産分を含む)は、

電子情報産業で37兆4,871億円(対前年5%減)、うち電子工業で32兆4,367億円(同6%減)と見込んだ。

今後は、個人分野ではクラウド化に対応したネットワークとの親和性や処理スピードの向上、従来型製品の優位性や特徴を生かした新たな製品融合と差異化が進んでいく。産業分野では、ビッグデータ処理と活用、セキュリティ強化、震災を契機とした事業継続計画(BCP)整備への機運が高まっていく。併せて新たな製品を支える半導体や電子部品の分野でさらなる技術革新が期待できる。しかし、日系企業は円高や競争激化により、海外直接投資を増やしグローバル生産体制を強化していくものの、過渡期として苦戦しており、2013年の日系シェアは17%に低下するものと見通した。

■日系企業の生産額推移



(単位：金額＝億円，対前年伸び率＝%)

電子工業の国内生産見通し

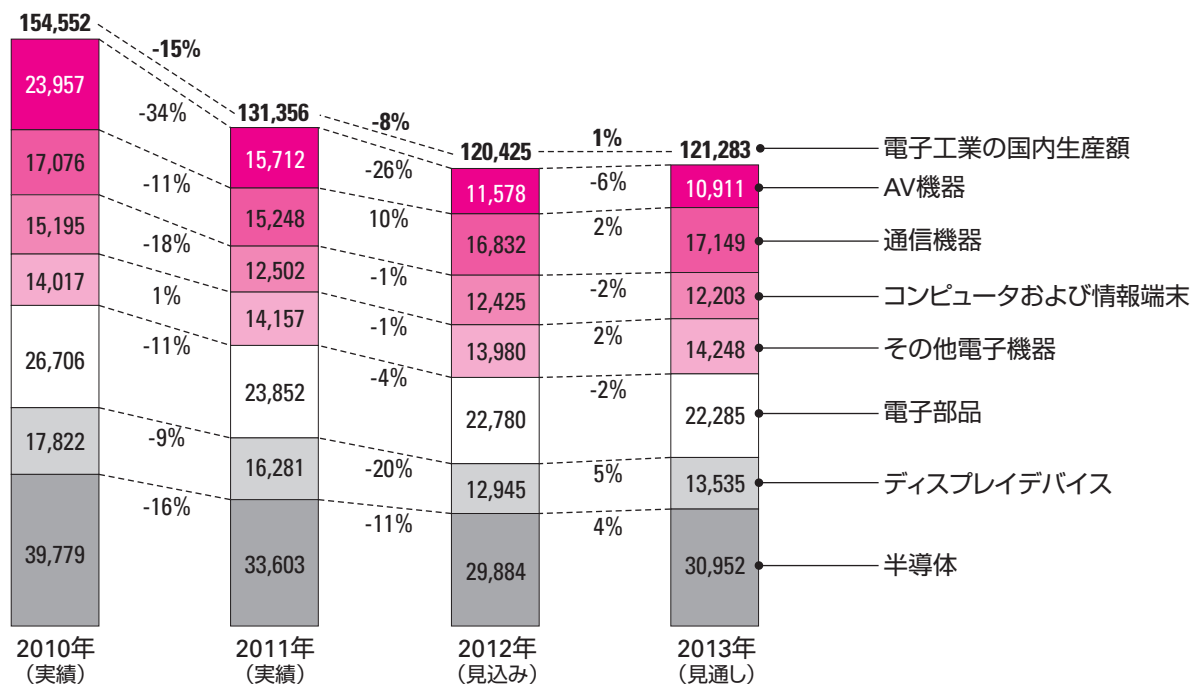
電子工業における2012年の国内生産額は、12兆425億円(対前年8%減)と2年連続のマイナスを見込んだ。円高継続による輸出の不振と国内での製品構成の変化は国内生産に大きな影響を与えた。2013年では12兆1,283億円(同1%増)と3年ぶりとなるプラス成長を見通したが、国内生産を取り巻く環境は厳しいことが予想される。

国内経済は復興需要の期待はある中、依然として厳しい状況が続いている。電子工業でも2012年当初はエコカー補助金による自動車需要の回復、デジカメやパソコンの出荷も好調に推移し、前年の震災やタイ洪水の影響から順調に回復しつつあるかにみえた。しかし予想を上回る薄型テレビやレコーダ等の大幅減少など電子機器の苦戦と合わせて、円高継続と競争激化による電子部品デバイス部門の輸出の減少が響き、電子工業における2012年の国内生産額は対前年8%減、なんとか12兆円は維持するものの、2011年をさらに下回り、2007年20兆円の約6割の水準となる、非常に厳しい2年連続のマイナスを見込んだ。

2013年も国内生産を取り巻く環境は厳しいことが予想される。今後も円高が続けば、海外生産・海外への生産委託はさらに加速し、グローバル生産体制への移行が進むことが見込まれる。国内生産は大きな岐路

に立たされており、国内立地のための国の施策が望まれる。また、高齢化社会を見据えた医療・ヘルスケアにおけるIT・エレクトロニクス分野への積極投資や、事業継続のためのIT投資の増加やセキュリティ強化にも期待がかかる。マイナス要因が目立つ国内生産にあってもスマートフォン・タブレット端末の需要拡大を受けたディスプレイデバイス(同5%増)、健康ニーズの高まりを受けた医用電子機器(同5%増)等のプラス成長が見込めることから、電子工業における2013年の国内生産額は前年比1%増のプラス成長と見通した。日系企業の国内生産比率は37%となり「ディスプレイデバイス」(日系国内生産比率75%)、「電気計測器」(同74%)、「サーバ・ストレージ」(同72%)、「医用電子機器」(同72%)、「半導体」(同72%)など、高度な信頼性や品質を要求される分野では、高い国内生産水準が維持されるものの、比率は低下傾向にある。

■電子工業の国内生産額推移



(単位：金額＝億円，対前年伸び率＝%)