

第3回日中韓物流大臣会合 共同声明(仮約)

中国 成都

2010年5月13日

1. 我々、日本、中国及び韓国の運輸及び物流を担当する大臣は2010年5月13-14日、中国成都市において第三回大臣会合を開催し、2006年の第1回会合及び2008年の第2回会合において3国間で合意された「行動計画」の進捗状況や今後の作業について意見交換及び貴重な議論を行った。
2. 我々は以下を確認した。
 - 1) 今日、北東アジアは世界経済活動の中心の一つである。2008年の3国のGDPの総計は世界経済の約17%を占め、また、世界貿易総額に対して3国が生み出した貿易総額は約4.5兆米ドルであり、世界貿易総額に対して約14%を占める。3国間の貿易総額は、経済危機により減少したものの、再び回復しているところである。今後、シームレスな物流システムを実現するためには、運輸及び物流分野での3国の協力をより実質的なものにし、北東アジアにおける運輸ネットワークの発展を促進していくことが不可欠である。
 - 2) 運輸・物流分野の活動によるCO₂の排出削減の重要性にかんがみ、北東アジアにおける環境にやさしい物流を構築するための協力を強化するべきである。
 - 3) 国際物流の分野において様々なセキュリティ対策が求められている中で、国際物流における貨物のセキュリティと物流効率化を両立確保するための協力を強化するべきである。
 - 4) 以上のことから、3国の指導者は日中韓物流大臣会合の進捗を大変重視してきた。日中韓物流大臣会合の枠組みの下で、「シームレスな物流体系の実現」、「環境にやさしい物流の構築」及び「安全かつ効率的な物流の両立」を目標とする12の行動計画は3国で実施され、満足に足る一定の成果を得られた。
 - 5) 3国の物流分野での協力は、物流企業が中心となり進める。日中韓物流発展フォーラムは、政府と企業間の情報交換と協力のために交流の場を提供してきた。我々はこのモデルを非常に価値あるものと認め、肯定的に評価する。
3. 本会合において、共通の利益と協力を重視する精神のもとに、我々は第2回大臣会合で合意された3つの目標について意見交換を行い、別添の「行動計画の進捗状況及び今後の作業」を承認し、近

い将来に以下の協力を行うことで合意した。

a) シームレスな物流システムの実現

- (1) 我々は、3国間における物流コストの削減と物流システムの改善に繋がるリターンブルパレットシステムを実現できる環境を創り出すため、規制等による障壁を取り除くよう努力する。また、物流市場における参入規制に係わる障害を取り除くとともに、物流企業の国際的な活動を促進するため、物流投資ガイドブックを作成する。(行動計画1より)
- (2) 国際複合一貫輸送は、3国間の国際物流において重要な役割を担っている。我々は、3国における国際海上輸送と国内輸送の接続を円滑化するため、シャーシの相互通行を含めた総合的なアプローチでシームレス物流の実現に努力する。我々は、中韓間の海陸一貫輸送の協力の進展に満足した。我々は、シームレス物流の実現に寄与することになり得る、3国及び他の近隣諸国間の海陸一貫輸送のパイロットプロジェクトの実施の可能性を検討するためのワーキンググループの設置に合意した。(行動計画2より)
- (3) 我々は、3国の物流関連情報を共有するため、物流情報の情報交換の仕組みや標準化の研究により、インターネットによる物流情報システムを構築する。我々は、3国間の情報システムの連結を促進し、国際貨物情報マネジメントに関する共同研究を行うため、北東アジア物流情報サービスネットワーク協議会を設立する。我々は、行動計画3を担当する既存のワーキンググループに、可能な限り早く当ネットワーク協議会の設立に向けた具体的な計画を検討し、作成することを委任する。更に、航空貨物輸送に関する情報や統計の交換の促進に努める。(行動計画3、4より)
- (4) 我々は、物流資材の標準化は北東アジアにおけるシームレス物流に寄与するとの共通認識を有した。我々は、1100mm×1100mmと1000×1200mmを複合一貫輸送用パレットサイズの国家規格として制定した取組の評価を行った。今後は、標準化されたパレットの更なる普及に向けた協力を進める。また、我々は標準化された20ftと40ftコンテナの普及に向けて更に努力する。さらに、比較的小さなサイズの貨物を輸送する際の12ftコンテナの有用性を考慮し、12ftコンテナの普及の可能性を探求する。(行動計画5より)

b) 環境にやさしい物流の構築

- (1) 我々は、環境にやさしい物流の構築のための施策を推進してきた。地球温暖化がグローバルな主要課題であるとの認識のもと、物流分野の活動による温室効果ガスの排出削減に向けて一層の努力をすることを約束する。また、目標達成のため、グリーン物流の推進に向け、特に自動

車交通分野や海上交通/港湾分野における協力を強化することとする。(行動計画10より)

(2) 我々は、北東アジアにおける物流計画、グリーン物流、先進的な物流技術及びサプライチェーンマネジメントに関する共同研究や意見交換を強化し、長期の共同研究の仕組みを構築することで合意した。(行動計画4、8、10より)

(3) 3国の3PL市場は、荷主の高度で多様な物流に対するニーズの高まりに対応するため、拡大してきた。我々は、3PL事業が効率的で環境にやさしい物流システムの実現に貢献すると認識した。我々は、3PL事業を引き続き促進するとともに、この分野における政府及び民間事業者のレベルでの協力を深化させる。(行動計画11より)

c) *安全かつ効率的な物流の両立*

(1) 我々は、RFIDといった先進的な技術の導入による物流全体の貨物動静の可視化により、物流セキュリティに関する協力を強化する。(行動計画7より)

(2) 我々は、3国間における貨物追跡システムや物流情報全体の可視化に向けた標準システムの構築を促進する。(行動計画7より)

d) *その他の関連分野*

(1) 我々は物流企業にとっての政策・規制面の環境を改善するため、積極的な努力を行っている。引き続き、我々は、事業者の効率的で、低コストな海外ビジネス活動を支援し、必要に応じて、他の政府機関とも連携する。(行動計画1より)

(2) 我々は、港湾間の緊密な協力関係のための北東アジア港湾局長会議による報告を承認した。我々は次の3年間の研究計画として、以下の2つのテーマについて調査を開始した。

i) 持続可能な発展のためのグリーン・ポート戦略: 排気ガスの削減及びエネルギー使用の効率化

ii) 北東アジアにおける地球温暖化を考慮した、沿岸災害防止の対策

(行動計画6、9より)

(3) アジア全域の物流システムの統合の必要性を認識し、我々はASEANとの物流に関する協力について共同で検討し、また特にユニット・ロード・システムの訓練プログラムのパイロットプロジェクトとしての実施と、ASEANと日中韓(10+3)の交通大臣会合の枠組みの構築の可能性を探る。(行動計画12より)

- (4) 我々は、国際海陸一貫複合輸送を促進するためには、国際海上コンテナ輸送の安全強化が不可欠であると認識する。このため、我々は国際海上コンテナを運搬するトレーラーによる事故の防止のために協力を進めることで合意した。
 - (5) 我々は、物流分野の政策、法・規制、技術及び経営に関する情報を共有するため、人材支援による長期研修プログラムの仕組みを構築する。
 - (6) 我々は、緊密なコミュニケーションを維持し、情報交換を深化させ、政府機関と物流関連の企業、施設及び大学の間で、プロジェクト実施のための協力を主導することを約束した。我々は「行動計画」にある方策の実施を促進するとともに、物流に関するその他の課題についても検討をすることを約束した。
- 4. 中国は、第 3 回日中韓物流大臣会合の一部として、日中韓物流発展フォーラムを、北東アジア物流情報サービスネットワーク協議会の設立を主要テーマの一つとして、2010 年の秋に杭州市で開催することとしており、当フォーラムに日韓両国を招待した。
 - 5. 我々は、次回の大臣会合を韓国で開催することに合意した。
 - 6. 日本及び韓国の大臣は、中国の歓待及び本会合の準備に感謝の意を表した。

別添:: 2010 年版行動計画の進捗状況及び今後の計画

日本国
国土交通省

Maehara Seiji
国土交通大臣

中華人民共和国
交通運輸部

Li Shenglin
交通運輸部長

大韓民国
国土海洋部長官

Chung, Jong Hwan
国土海洋部長官

2010 行動計画(12項目)のまとめ

行動計画1

【物流分野の制度や仕組みに関する不備の改善と、海外に進出する上での問題の解決】

三国の民間企業の海外活動を妨げる問題が特定され、必要ならば各国は改善策を講じることを求められる。

進捗 / 今後の活動

国境を越えた物流事業者の活動が北東アジアのより効率的な物流システムの構築に重要な役割を担っているとの認識から、中国、日本及び韓国(以下、「3国」という)は、物流事業者への規制の緩和に取り組んできた。

この理解の下で、3国は物流事業者による低コストの物流システムと効果的な海外での活動を支援するよう努力を続ける。特に、物流市場が急速に成長している北東アジアにおいては、物流システム全般の他、海外の企業の市場参入に係わる政策や複雑な各種手続の不備についてまず改善を図るべきである。

各国の規制や社会・文化的な背景等における違いを考慮し、改善を実現するために、3国は、北東アジアでその導入を目指す「(1) リターナブルパレットシステム」と、より自由な投資と互いの物流市場への進出を目指す物流事業のための「(2) 物流事業のための投資ガイドブック」について共同研究を行うことで合意した。

(1)リターナブルパレットシステム

リターナブルパレットシステムは3国の物流コストの削減と環境問題の改善のためにとても重要である。しかし、はじめに、北東アジアで当システムを導入することにより、各国の国内市場及び国際市場にどのような影響が及ぶのかについて確認する必要がある。このことから、3国は、北東アジアで物流システムに問題を生じさせずにうまく運営するために、共同研究を行い、物流や税関に係わる各主体の間で協議を進める。

(2) 物流企業のための投資ガイドブック

3国の物流企業による各国の物流市場への参入障壁を取り除くにあたり、まず行うのが、市場へ参入するために有益な情報を提供する投資ガイドブックの作成である。ガイドブックは、市場参入をうまく行う方法についての有益な情報を提供するものとする。ガイドブック作成の後、3国は参入障壁を取り除くためのより進んだ手段を探るために努力する。

物流大臣会合(以下、「大臣会合」という)に出席する大臣は、これらの手段をとることにより、物流コストの削減、環境にやさしい物流システムの実現及び物流市場の参入に係わる規制や手続の改善を進めることで合意する。

その上で、この合意にもとづき、3国は物流に係わる規制や手続、その他海外での物流事業にあたる問題点の改善をさらに進めていく。

行動計画2
【北東アジアにおけるシームレス物流システムの実現に向けた環境整備】
3国は、北東アジアにおけるシームレス物流システムの実現に向けた基盤作りの方法について意見交換を行う。そして、北東アジアにおけるシャーシの相互通行に関する調査を実施する。

進捗 / 今後の活動
<p>3国内の国際物流において、国際一貫輸送を担う輸送モードとしてRORO船/フェリーによる輸送は重要な役割を果たしている。3国の国際輸送でのRORO船/フェリーは、多くのコンテナ貨物を載せたシャーシを輸送しているが、外国のシャーシについての、各国での通行に関する現状は異なっている。このような状況を踏まえて、シャーシ相互通行の更なる調査を進めるためのワーキンググループを設立し、①関連法令の差異、②シャーシ相互通行のメリット・デメリット、③中韓間で実施されたシャーシの通行に関するパイロットプロジェクトの評価の3点について調査を実施した。</p> <p>トレーラシャーシに係る関連法令については、構造規制(技術基準)、登録、自動車定期検査、点検整備、自動車損害賠償責任保険、自動車税およびトラック事業の認可等に差異があることを確認した。シャーシ相互通行のメリットとしては、リードタイムの短縮、コスト削減、輸送品質の向上、環境負荷軽減等があり、新規需要の創出が期待される。一方で、シャーシの適合・管理に係るコスト増のデメリットがある。更に、輸出入の不均衡による物流コスト増も考えうる。</p> <p>また、中韓間でトレーラシャーシ相互通行のパイロットプロジェクトを実施した。このパイロットプロジェクトでは一定の成果が認められた一方、往来物流の不均衡により空のシャーシによる輸送の分だけ、コスト増となる問題も見られた。</p> <p>シャーシの関係法令は、日中韓3国間における相違点は多岐にわたり、また、通関・税の取り扱い、交通取締関係の法令等についても、シャーシの相互通行に深く関係する部分があり、3国間で対応が異なっていることが想定されることから、シャーシの相互通行の実現には慎重な対応が必要である。</p> <p>3国域内の貿易総額は着実に増加し、3国の相互依存関係もより緊密化している中で、国際海上輸送と国内輸送の接続の円滑化によるシームレス物流の実現に向けた取組は重要である。今後は、シャーシの相互通行のみならず、国際複合一貫輸送の効率化といった総合的な視点から、3国間のシームレス物流の実現に向けた協力を強化する。</p> <p>中韓共同の取組の下、双方の担当省は、トレーラシャーシの相互通行を実現する法的な枠組みを提供する中華人民共和国政府及び大韓民国政府の間での海陸一貫輸送についての合意と、その協定について意見の一致を見た。</p> <p>我々は3国および近隣諸国における海陸複合輸送に係るパイロットプロジェクト実現の可能性について調査するワーキンググループを設置し、シームレス物流実現に繋げる。</p>

行動計画3

【三国における連結された物流情報ネットワークの構築に向けた取組み】

3国は、効果的な相互に接続された物流情報ネットワークの構築に向けて取り組む。

進捗 / 今後の活動

3国はこの協力は主に、物流情報ネットワークシステムの構築に焦点を当てるとすることで共通認識を得た。我々は、政府関係者及び民間事業者が3国における物流関連情報に用意にアクセス可能なネットワークシステムが強く求められていると認識した。物流関連情報の共有のため、物流情報交換のメカニズムや技術標準の研究を通じて、インターネットを利用した物流情報システムを立ち上げる。

3国は各国の物流情報システムや取組について情報共有と評価を行った。また、中国は「日中韓物流情報ネットワーク基盤」を設計し、枠組みを作成し、ウェブサイトとして www.cjk-logistics.com を登録した。我々は、どのような情報が共有されるべきか、どのように実現するかについて引き続き討議し、この構想・計画の実現に向けて、各国の物流情報システムの違いを考慮に入れながら、探求する。我々は3国の物流情報システム相互接続を進めるため、北東アジア物流情報サービスネットワークを設置し、3国の研究機関が国際貨物管理に関する共同研究を行うことを支援する。そうした情報サービスを利用すれば、3国で討議され、認められた物流データや情報が共有されることになる。

今後は、北東アジア物流情報サービスネットワークの規則を起草し、調査を行い、できる限り早く、ネットワーク設立に関する具体的な提案を行っていく。

このワーキンググループにて、行動計画4にて記述される物流の共有情報の内容や方法について、3国の専門家による調査について協力していく。

行動計画4

【北東アジアにおける物流に関する情報の交換】

3国は、北東アジアの物流に関するデータベース構築に向けた専門家の研究を支援し、その研究の結果を見直す。加えて、3国は物流分野における統計データ交換の可能な解決策について研究する。

進捗 / 今後の活動

3国は北東アジアにおける物流統計情報の交換を行った。その中で、物流データの標準が異なっており、交通流データが一貫していないことを認識した。したがって、日中韓のデータ標準やプロセスの違いを比較することで、統一標準を作成することが必要である。ワーキンググループでは、海上輸送における環境への影響の軽減化、高付加価値物流サービスシステム及び、日中韓における効率的な輸送ネットワークシステムの構築といった、統計データを活用した研究を行った。その結果、3国間で効率的な物流情報ネットワークシステムの構築が必要であると認識した。

今後に向けた提案は以下の通り:

1. 日中韓物流情報研究センターの設立
2. 日中韓による年次物流統計報告書の発行
3. 北東アジアにおける物流情報ネットワークの構築

行動計画5
【物流設備の標準化】
3国は、各国で使用されている国内貨物コンテナを含む物流設備の標準化と利用促進の課題について共同研究を行う。

進捗 / 今後の活動
<p>3 国の間で物流設備の標準化は北東アジアにおけるシームレス物流に寄与するとの共通認識の下、特定規格のコンテナ利用促進とパレットの標準化に向けた取組みを行った。</p> <p>(1) コンテナ</p> <p>12ft コンテナは、ISO 規格である 20ft コンテナや 40ft コンテナに比べて小さいことから、電子部品のような小ロット貨物の多頻度輸送に適しており、日本の鉄道輸送に適したサイズであることから、海陸や海陸海の輸送での利用も拡大している。したがって、日韓間の輸送では従来から一部では 12ft コンテナが使われていたが、近年は日中間の国際輸送においても 12ft コンテナのニーズが拡大してきている。しかしながら、12ft コンテナによる国際輸送には、12ft コンテナの特徴についての認知度不足、通関上の問題、物流設備の ISO コンテナとの互換性の低さといった問題がある。民間部門において 12ft コンテナ普及が進めば、標準化に向けた更なる研究実施の討議が可能となる。したがって、我々は 12ft コンテナの標準化を目的とせず、12ft コンテナによる国際輸送の普及に向けた課題の克服に取り組むこととした。加えて、3 国で、12ft コンテナを利用した海陸や海陸海の輸送を含む、効率的な国際複合一貫輸送の仕組みを実現に向けた更なる研究を実施するとともに、物流事業者による 12ft コンテナ追跡に関する実証実験を支援する。</p> <p>我々は標準化されている 20ft コンテナや 40ft コンテナについても更なる普及促進に向けた取組みも行う。</p> <p>(2) パレット</p> <p>多くのサイズのパレットが使用されているが、1100mm x 1100mm と 1000mm x 1200mm の2つのパレットを3国で一貫輸送用平パレットの国家規格として制定(日本は、1100mm x 1100mm のみ)するに至った。パレットサイズの標準化の成果を評価するとともに、今後は、標準されたパレットの更なる普及促進に向けた活動等に取組むこととした。また、併せて、専門家や関係機関と協働により、3国間での域内輸送におけるパレットを使った一貫輸送の促進やアジア諸国におけるパレットサイズの標準化の促進にむけて、協力することで一致した。</p>

行動計画6

【緊密な港湾協力の促進】

3国は、北東アジア港湾局長会議を通じて、3国の港湾間の協力関係を強化することができる。

進捗 / 今後の活動

第10回北東アジア港湾局長会議は2009年9月17日に東京において開催された。3国は様々な港湾に関する課題について意見・情報交換をおこなった。

1. 情報交換

3国はそれぞれ「世界的な経済危機の港湾活動への影響と港湾政策における危機緩和策」についての発表を行った。3国は相互理解のために有益な情報交換を行い、世界的な経済危機状況下においても着実な港湾整備が重要であること、次への成長のために、環境分野等の新しい産業への投資が重要であること、各国とも引き続き経済危機に対応した施策を維持することが重要であることについて各国の共通認識を得た。

2. 現行の共同研究の成果報告

共同研究ワーキンググループメンバーが過去3か年に行ってきた3つの共同研究成果に関する最終報告書(案)を発表した。3つの共同研究テーマは以下のとおりである。

WG1: 港湾間における緊密な協力関係の促進

WG2: 港湾の浚渫と浚渫土砂の有効利用に関する技術

WG3: 北東アジア地域における台風に起因する沿岸災害の軽減策

3. 新規共同研究テーマ

3国は、以下に示す2つのテーマに関する新規共同研究を開始することに合意した。

WG1 持続的発展のためのグリーン港湾戦略: 排出ガスの削減とエネルギー効率の向上

WG2 北東アジア地域における地球温暖化を考慮した沿岸防災方策

4. 継続的な協力の確認

3国は港湾に関する課題について引き続き積極的に情報交換することと、必要があれば北東アジア港湾局長会議を含む様々な機会を通じて課題の解決に向かって共同で取り組むことを確認した。

5. 次回局長会議

第11回北東アジア港湾局長会議は2010年10月に韓国で行われる予定。

行動計画7
【物流セキュリティと物流効率化の両立に向けた施策】
3国は、国際物流セキュリティの課題について共同対応に向けた相互協力の促進を行いながら、物流のセキュリティと効率のバランスを模索する。そして、現在進行している RFID を使用したパイロットプロジェクトを拡大することで海上物流セキュリティシステムの有用性について研究を行う。

進捗 / 今後の活動
<p>9/11 のテロ攻撃の影響で、物流セキュリティは世界的に優先事項となり、各国のみならず国際機関でも様々な物流セキュリティ措置を強化している。このような状況の中で、3国はそれぞれの状況に合わせる形で、IMO の ISPS コード、WCO の AEO 制度、ISO (ISO28000) の物流セキュリティマネジメントシステムを採用することで、物流セキュリティ措置を実施してきた。</p> <p>3国は人やモノの交流増加に伴い、物流セキュリティのレベルを高めることへの国際的な要求に直面している。しかしながら、物流セキュリティの強化が、効率的な貨物の流れに影響を与える側面もあることから、物流における安全と効率性の両立が重要となってきた。</p> <p>3国は RFID タグに基づく物流セキュリティシステムの実証実験を通じて、これらの状況を検証することとする。3国は物流セキュリティの専門家会合との共同研究を通して、変化する物流セキュリティ環境に共同で対応していく。</p> <p>3国はそれぞれの国における物流セキュリティシステム、人材教育プログラム、危険貨物の取扱い、RFID タグの採用及び普及についての経験や考えを共有するために、2010 年下旬に物流セキュリティのための専門家会合を開催する。</p> <p>物流セキュリティと効率性を両立するために、3国は物流セキュリティについて3国間の協力を強化するとともに、必要な保安対策が、貨物の円滑な流れと効率性を阻害しないように努めるべきである。</p>

行動計画8
【相互の意見交換、協力、共同研究の促進】
3国は、北東アジアでの物流協力に関する共同研究を体系的に実施するために、共同研究ガイドラインの策定を模索する。

進捗 / 今後の活動
<p>日中韓3国の物流協力を推進するため、3国による共同研究や協力が必要なテーマを、大臣会合を通じて選定する。行動計画4では、「日中韓における物流に関する情報の交換と利用」に関する共同研究が、日本の海上技術安全研究所、中国の水運科学研究院、韓国の海洋水産開発院により行われた。</p> <p>行動計画6に関しては、「緊密な港湾協力の促進」に関する共同調査が実施された。日本の国際臨海開発研究センター、港湾空間高度化センター、中国の水運科学研究院、交通科学研究院、韓国の海洋水産開発院といった多数の研究機関がその共同調査に携わった。</p> <p>また、行動計画7については、2009 年後半より、コンテナトラックのパイロットプロジェクトを中韓共同で実施している。</p> <p>行動計画8の活動としては、「物流分野の共同調査に関するガイドライン」を作成することにより、共同調査を効果的、体系的かつ定期的に実施するための取組みを進め、3国の物流分野の協力を強化することとする。このガイドラインには、予算配分、参加機関の役務記述、共同調査の実施プロセス、関係する研究機関、政府機関、協会に関する連絡調整方法等が含まれるものとする。</p> <p>また、この行動計画8において、北東アジアにおける物流分野の共同調査や協力を促進するために、3国は、引き続き、物流に関する研究機関や組織・協会の参画に努めることとする。</p> <p>これらの取組を支援するために、3国は、(共同調査の)ベストプラクティスを情報発信するために、ワーキンググループセミナーの開催に努めるとともに、新しい共同調査のテーマを設定し、更なる発展に努めることとする。</p> <p>3国は、物流分野における民間セクターの意見交換や協力への参加・活用を促進するために、民間セクターの専門家の共同調査の参加を歓迎することとする。</p>

行動計画9

【北東アジア港湾局長会議やその他の会合から報告された物流分野における協議成果の共有】

3国は、北東アジア港湾局長会議を含む3国間での会合において協議された物流に関する部分について、大臣会合に成果を報告する。

進捗 / 今後の活動

「港湾間における緊密な協力関係の促進」の概要は以下の通り。

・サブテーマ1「北東アジアにおける国際海上ユニット・ロード輸送ネットワークの促進」

1.1 中国: より良い環境とシステムを提供する国際海運産業の振興

- ・自由貿易区域(FTA)の構築促進
- ・通関手続き効率の向上
- ・港湾流通システムの改善
- ・コンテナとパレットサイズの標準化
- ・統一的港湾情報システムの構築
- ・港湾間連携の確立

1.2 韓国: 日中韓の複合一貫輸送活性化方策

- ・物流セキュリティにおける共通許可制度
- ・通関制度
- ・日中韓共通物流倉庫の開発、運営

1.3 日本: 高速かつシームレスな北東アジア物流ネットワークの現状と展望

- ・効率的な海上鉄道一貫輸送(シーアンドレール)の実現
- ・内航コンテナ船や専用船のターミナルとフィーダー船のターミナルを隣接配置することによる、外貿・内貿ターミナルの一体的な運用
- ・混載貨物の積み替えデポの設置による混載貨物輸出入サービスの向上
- ・12フィートコンテナの共通化

サブテーマ2「物流の障壁の除去及び港湾間連携の強化による北東アジアにおける物流ネットワークシステムの改善」

2.1 中国: 日韓中のシームレスな物流ネットワークの構築と港湾間連携の社会実験

- ・国際複合一貫輸送システムの推進
- ・物流システムの共通化促進
- ・港湾物流情報システムの向上
- ・中長期的実現計画の策定、実行
- ・政府支援の強化
- ・港湾間連携の社会実験の促進

2.2 韓国: 日中韓における物流協力のための港湾連携構築手法(各国の取り組み)

- ・中国: 異なる通関制度の統一化等が必要
- ・韓国: 手続きの簡素化、ワンストップサービスの提供等が必要

2.3 日本: 港湾関連手続きの簡素化、電子化とICT(情報伝達技術)の現状と展望

- ・船舶、港湾施設における共通申請様式の継続利用の港湾管理者への要請
- ・次世代シングルウィンドウに対応した共通様式の改善
- ・貨物搬出入共通システムの開発(全国的情報処理システム、共通IDカード等)
- ・AISを活用したリアルタイム船舶動静の把握

サブテーマ3「港湾物流と産業の調和の図られた開発の促進」

3.1 中国: より良い環境とシステム提供による国際海運振興の促進における緊密な港湾協力の方向性の検討

- ・自由貿易区域(FTA)の構築促進
- ・通関手続き効率の向上

- ・港湾流通システムの改善
 - ・コンテナとパレットサイズの標準化
 - ・統一的港湾情報の構築
 - ・統一的港湾情報システムの構築
 - ・港湾間連携の向上
- 3.2 韓国:3国の港湾、産業の開発に関する提案
- ・3国間貿易促進のための共同ビジネスモデルの構築
 - ・3国間における参入障壁の緩和
 - ・北東アジア港湾クラスターの構築
- 3.3 日本:臨海部産業活性化の現状と展望
- ・民間による一体的な埠頭運営と、隣接する臨海部産業との連携を強化による、効率的な産業物流のための「臨海部産業エリア」の形成
 - ・大水深国際バルクターミナルの整備
 - ・リサイクルポートにおけるリサイクル資源を扱う公共ふ頭の整備
 - ・リサイクルポートにおけるリサイクル資源保管施設の整備

行動計画10
【環境にやさしい物流政策の構築】
3国は環境にやさしい物流政策に関して意見交換を行う。

進捗 / 今後の活動
<p>3国においては物流活動が温室効果ガス排出の主な原因の一つとして認識している。このような認識のもと、物流活動に起因する温室効果ガスの削減に向けた取組み、すなわち「グリーン物流政策」を推進してきた。</p> <p>日本における主なグリーン物流施策としては、以下の通りである。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 自動車交通分野では、自動車グリーン税制によるクリーンエネルギー自動車の普及促進やトップランナー基準による燃費改善 2) 海上交通・港湾分野では、共有権造船制度による環境負荷低減に資する船舶の普及促進や船舶の陸上電力供給や荷役機械の省エネ化 3) 鉄道分野では、輸送力増強に向けたインフラ整備の推進。 4) 2005年に「グリーン物流パートナーシップ会議」が設立され、モーダルシフト・共同輸配送・拠点集約による物流効率化といった荷主・物流事業者の協働によるCO2削減に向けての補助金支援を実施。 5) 省エネルギー法が改正により、特定物流事業者に加えて、特定荷主に対しても、年1%以上のエネルギー効率改善に向けた方策を示した5カ年計画を提出することを義務付け <p>韓国における主なグリーン物流施策としては、以下の通りである。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 自動車交通分野では、インランドデポの整備促進、物流情報収集システムの構築、LNG 貨物車用燃料供給施設の整備、 2) 海上交通・港湾分野では、内航海運の港湾使用料の減免や、非課税燃料供給・燃料に対する補助金支援の拡大、荷役機械の電化の推進 3) 鉄道分野では、貨物鉄道輸送の再活性化のために作成された行動計画に基づく輸送力増強に向けたインフラの整備の推進 4) 2007年3月に施行した「物流施設の整備・運営に関する法律」による、総合物流施設の再編の促進 更に、2010年から「グリーン物流認定制度」を施行し、鉄道と内航海運へのモーダルシフト推進のために、荷主及び輸送事業者向けの補助制度を導入するとともに、官民による諮問機関を設立し、優良事業者に対する補助を実施する予定である。 <p>中国における主なグリーン物流施策としては、貨物自動車に関する燃費規制の整備、エコドライブの促進や、物流効率化や物流情報システムに関する研究である。</p> <p>3国は、各国で実施してきたグリーン物流に関する取組みを確認し、評価した。また、地球温暖化は世界的な課題の一つとして認められている中、物流分野における一層の地球温暖化対策にむけた取組を推進することを約束した。また、目標達成のために、グリーン物流、特に道路輸送や海上、港湾分野で、3国間の協力関係を強化することとした。</p>

行動計画11

【3PLビジネス促進のための環境整備】

三国はそれぞれの国における先進的な3PL ビジネス促進の状況を紹介するとともに、3PL ビジネス促進の環境整備に関する意見交換を実施する。

進捗 / 今後の活動

3PL事業は一般に、荷主の要望に応じて、高付加価値の物流サービスや効率的なサプライチェーンマネジメントの一部又は全てについてアウトソーシングされた物流サービスを引き受ける業務と定義することができる。3PL事業の推進により、効率的で環境にやさしい物流システムの実現が可能であることから、3国においても荷主からの高度で多様な物流ニーズが高まる中で、3PLの市場規模は拡大してきた。

一方、3PL事業の普及促進に向けては、荷主の要望に応える高度な物流スキルを持った人材の育成、荷主と物流事業者の双方に利益の出るような適切な関係、また高度化した物流に対応した効率的な物流施設の整備が必要になる。

そのため、日本では関係団体と協力し、3PL事業に関する人材育成プログラムを2004年から推進するとともに、物流事業者との荷主の適切なパートナーシップを確保するために各種ガイドラインを2007年及び2008年に策定した。また、2005年には、3PLを促進するために、物流総合効率化法を制定し、物流事業者の輸配送、保管、流通加工の総合的な実施及び物流施設の集約化を支援している。

韓国からは、政府が行っている、「複合物流企業の証明」の認定と資金面やビジネス面の支援についての紹介があった。2009年現在で、30の事業者(コンソーシアム)が認定を受けている。政府は3PLを使用する荷主に対し、資金援助や税制優遇を含む3PLコンサルティング支援プロジェクトを推進している。さらに物流専門家の育成のための実践的な教育を提供する他、物流に関する大学院の指定を行っている。また、中国では、2005年に中央政府の関係省庁連絡会議を設立し、3PL事業の発展のための施策を含めた物流施策を推進しているほか、関係機関による調査・教育促進、物流関連施設の整備を行っている。

日中韓3国は、3国は3PL事業が効率的で環境にやさしい物流システムのために有益であるという認識のもと、3PL事業の促進に向けた取組を引き続き推進するとともに、政府レベルだけではなく、物流事業者も含めた官民連携により、この分野の3国の協力を深化させることとする。

行動計画12
【将来のアセアンとの協力の促進】
3国は、大臣会合に基づき、物流分野におけるアセアンとの協力の可能性について探求する。

進捗 / 今後の活動
<p>物流分野でのASEANとの協力強化のために、3国はASEAN交通大臣会合(ATM)を初めとするASEANとのハイレベル会合を活かし、3国は考えや情報を交換する。</p> <p>3国はASEANとの協力については更なる経験と情報の交換を行い、北東アジアとASEANの間の効率的な物流システムを促進すべきである。ASEANとの協力については各国の現在の段階や関心事項が異なるが、3国は物流分野での共通の関心事項を見極めるべきである。</p> <p>このことから、3国は将来のASEANとの協力の可能性を探求し、種々の協力方法を探し続けるべきである。特に、物流分野での共通の取り組みの一つとして、3国はASEANのユニット・ロード・システムの訓練プログラムを実証実験として共同で行い、あわせてASEANの物流システムを調査することを提案する。</p> <p>ASEANのユニット・ロード・システムの訓練プログラムでは、物流分野でのコンテナやパレットの利用についての3国の知識や経験を共有する。我々は長くユニット・ロード・システムを利用してきた。このシステムは北東アジアとASEANの物流システムの統合に資する。</p> <p>ASEANのユニット・ロード・システムの訓練プログラムを実施するために、3国は、各国からの民間を含めた専門家の出席する共同セミナーを開催し、プロジェクトの将来の方向性、予算、スケジュールとASEANでの需要について議論する。</p> <p>また、我々は物流に係る様々な分野でASEANとの物流協力のベストプラクティスについて拡大と共有を図る。将来はASEAN+日中韓(10+3)の交通大臣会合を設立し、これらの協力を通じて北東アジアとASEANの物流を調和させることを目標とする。</p>