

第2回 新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会
議事概要

1 日時

平成24年12月4日（火） 16:00～18:05

2 場所

中央合同庁舎第4号館 12階1208特別会議室

3 出席委員

杉山武彦委員長、苦瀬博仁委員長代理、圓川隆夫委員、高橋愛典委員、谷口栄一委員、田淵隆俊委員、増井忠幸委員、青山理恵子委員、上村多恵子委員、内田明美子委員、坂本裕寿委員、原田昌彦委員、一柳創委員、丸山和博委員、丸山英聡委員、中村次郎委員、樋口恵一委員、結城幸彦委員、榮敏治委員、正木裕二委員、三浦憲二委員、中井忍委員

4 議事概要

【委員からのプレゼンテーションに係る質疑応答等】

- RORO 船については、インドネシア等において日系企業による運行がなされることを期待しているが、実現性はどの程度か。
 - シンガポール・インドネシア（ジャカルタ）間等での運行の可能性が大きいのではないかと感じている。ただし、帰り荷が非常に少ないのが課題である。
- ハブ港湾化について、なぜ、日本の港湾がこれまでハブ港湾になれなかったのか。
 - 新興国の台頭の中で新興国の港がハブとなってきたことがあげられる。
- 潮位利用入港について、要望内容と何が課題なのか具体的に教えていただきたい。
 - 港湾の干潮時の水深に応じて入港できる船舶の喫水の限界が決まっているが、満潮時であれば水位が上がるので、その分多くの貨物を多く積載することが可能となる。ただし、潮位は自然環境によるものであるため、潮位利用にあたっては、シミュレーションシステムが必要となる。既に開発されている国もあるが、これは規制を緩和して欲しいという要望ではなく、システムが導入されることで実現可能と考えられるため、我が国でも導入して欲しいと考えている。
- 潮位利用入港の要望は規制緩和の要望ではないということか。
 - そういう理解でいる。
- RORO 船のメリットが活きる条件があるはずであるが、どのようなものか。
 - 何が求められているかによるが、一般的に、近距離で少量の貨物を高速で輸送する際に適している。
- 港湾の投資についての要望が多かったと認識しているが、「選択と集中」の考え方に加え、ビジネスやサプライチェーン、商慣行も踏まえながら検討しないと、例えばコ

ンテナヤードの運営時間を延長しても荷物が来ないなど、空回りが生じてしまうおそれがある。

- 私有岸壁の支援拡充といった要望があったが、具体的には要望内容は何か。
 - 原料輸送のための港湾整備については、中国は非常に取組が進んでいる。国際化の中で、そのような港湾と対等に競争するためにも日本の港湾の整備が必要である。希望としては、国負担割合を増やして欲しい。もちろん、財政上の制約もあることから、整備すべき港湾の優先順位をつける必要があると考えている。
- 国が行うべきことと、民間の自主的な努力が前提で公共が側面支援を行うことになることとの仕分けが必要。例えば、31 フィートコンテナの帰り荷の確保やコンテナの回収については、国が何らかのシステムを作るべきなのか。また、45 フィートコンテナの利用については、国による推進が必要なのではないか、など。
- 先日的高速道路の事故にも見られるように、社会資本が老朽化しはじめている時期にさしかかっている。今後の社会資本整備のあり方について、国の明確な方針を示すことが望まれているのではないか。
- TPP への参加が物流に何か影響は無いのか、それについて検討する必要があるのか否か、TPP への参加が各国間の制度の相違の解消などに影響があるのか否かなど、今後注視していきたいと考えている。
- RORO 船での輸送に活用している輸送資材のコストが高いのではないか。輸送システムの普及を図るには、輸送資材のリースなども検討する必要があると考えるが、どのような仕組みを考えているか。
 - 貨物の特徴等に応じてニーズが様々であるため、使い分けをすることになる。
- 国際的な輸送では、従前、情報などを含めた標準化、人材育成、各国の規制等が重要な課題であったと理解しているが、現在はどうのような状況か。
 - 依然重要な課題であることは確か。しかし、アジア圏では、欧米との輸送と異なり、どこに標準化の基軸を求めるべきか明確でない程度に各国間の相違等が著しい。押しつけにならないように注意しながら、我が国のシステムで標準化していくことも一方案。
 - 標準化に関しては、借款や技術協力を通して、可能な限り日本の規格をアジアの中で標準化していくことが必要。官民で一緒に進めていくべき分野と認識。

【質疑応答】

- 中国・韓国の港湾整備等インフラ整備のスピードは非常に速く、日本の製造業の体力があとどれだけもつか、時間との勝負であるとの印象。政府内の意思決定のスピードアップをお願いしたい。加えて、潮位利用入港など、インフラ整備に頼らない政策も考える必要がある。
- どのような条件が整えば、我が国の国際競争力が回復できるかという観点で、所属団体内で議論を重ね、取り組んできた。今回のこの会議の場のような、政府の関係部局を一つに取りまとめるようなリーディング組織が必要であると感じており、そういった議論の場を増やして欲しい。
- 国内における生産を維持したいと考えている状況において、ネックとなっている物

流コスト、中でも高速道路の通行料金などについて議論することが必要ではないかと考えている。

- どのように事業者の利益率を高めていくかという点で、物流事業者への支払いを減らす等の方向ではなく、如何に物流における本当の無駄をなくしていくかという物流コスト低減のテーマは、今一度考えていく必要があるのではないかと。
- 物流コストについては、次回までに事務局でデータや資料を用意してほしい。
- 生産過程・流通過程の川下には消費者がおり、消費者にとっての物流の見える化も議論してほしい。それによって消費者の需要を喚起することにもつながり、経済の活性化に寄与するものであることも留意してほしい。
- 製造業の第三次産業化が進んでおり、物の製造に伴うアフターサービスなどが発生し、物流のみならず人の移動も生じていることを、合わせて考慮する必要があるのではないかと。
- 交通モードの総合化が重要であると考えますが、ヨーロッパなどではインターモーダル施策を進めてもうまくいかず、多元性を捉えたコモダリティという概念がでてきている。どのように、「総合」物流施策大綱の中で総合的な貨物交通のあり方を位置づけていくか考えることが必要。

【今後の進め方等】

- 次回は1月21日（月）16時～18時に開催。

以 上

（文責 事務局）