

物流政策アドバイザー一会議 議事概要

1. 日時

平成 26 年 4 月 25 日（金）10：00～11：50

2. 場所

中央合同庁舎第 2 号館 16 階国際会議室

3. 議事概要

物流政策の課題と方向性及び産業競争力強化に向けた我が国における国際海上物流システムの改善について、アドバイザーからは主に以下のような意見があった。

- 物流の課題は、国際、国内マーケットで分けられるものではなく、両者が混じっている。例えば、モーダルシフトの問題も我が国物流の競争力ということで、国際マーケットにも関係している。
- 国内物流はドライバー不足や高齢化が進む中、物流の速度を追求するのではなく、モーダルシフトを推進しながら、ムダ、ムリ、ムラのない高度なサプライチェーン・マネジメントを検討すべきではないか。国際物流はリードタイムの短縮とコストを重視した形で物流を回すことが望ましい。この 2 つの融合が我が国の競争力（コスト競争力、環境問題対応力）を高める。
- 英国では大陸との間を小さな船で様々な港と高頻度で結んでいる。日本の港においては、京浜港や阪神港の交通渋滞やターミナル混雑の問題がある。アジア物流圏を考えた場合、地方港の活用も視野に入れて柔軟なフィーダー輸送を考えるべきではないか。
- 輸送ニーズを分析すべき。生産・販売物流はまだしも、一般的な宅配で消費者は同様のスピードを要求しているのか疑問である。トラックで運送すべきか、鉄道や内航で運送しても問題ないか考えるべき。消費者の意識改革も重要である。
- 「総合物流施策大綱（2013-2017）」にある通り、アジアを一つの物流圏と

捉えることが適切。日本がアジア共通の物流政策を打ち出すくらいの勢いで考えてみて、その中での日本の役割を捉えていくべき。

- ロッテルダムではアメとムチを使ってモーダルシフトを進めており、新しく港を使う場合、内陸水運と鉄道を使う比率を決めている。日曜日でも海上コンテナであれば、トラックを使って良いといったルールを決めている。その辺りの議論も必要ではないか。
- 全体を眺めてみると横串で物流の課題を捉えるのは難しい。特定の貨物、港湾、航空等絞り込んだ上で、一つの集中的な改善の事例を示すとよい。
- 安全・安心で環境にも良くて持続性のあるシステムをどう作っていくか、内外の競争が激化する中で日本がアジアのリーダーとしての立場を確保していくために物流の世界でどういうことを先進的に行っていくのかという2つの問題がある。
- 物流に対するニーズが個別化し、多様化している中で、どこまで物流サービスの供給者側がこれに対応してカスタマイズできるか求められており、それをしやすくするように官サイドが政策を展開していくことが重要。
- 特定のケースや状況を前提として、一定の方向性で実現することが物流政策。それが成功すれば、他のところにも拡大していくことで、デファクトスタンダードが形成されていくこととなる。
- 物流政策の展開に際しては、消費者は王様で、競争は所与の環境と受け止めた上で考えていくことが現実的。その中でカスタマイゼーションを総合して横串で連携・協力しつつ、大きな競争力を作り上げるべく、政策を提示していく必要がある。
- 荷主、キャリア、フォワーダーの立場によって、意見が異なっており、如何に調整するかが重要。色々な政策がある中で、日本主導でデファクトスタンダード化を推進してほしい。
- これまでジャストインタイムで対応してきたが、ゆっくり輸送するメリットを受ける者と早く輸送するコストを負担する者が一致していない。この辺りを整理しないと、ジャストインタイムの発想の切り替えが進まないのではないか。
- コスト削減及びリードタイム短縮が課題。また、大雪等の災害にフレキシ

ブルに対応することも課題。全体最適をどうやって求めていくのかという視点も重要。

- 日本の経済、産業強化のため、アジア、特に ASEAN の成長を取り込むことが重要。コールドチェーン等、日本の高度な技術をアジアに展開すべき。GtoG のみならず、民間のノウハウをアジアに展開し、デファクトスタンダード化を目指していくべき。
- 国内の課題としては、首都圏では東京港のコンテナ引取における渋滞等、集中化のデメリットが顕在化している。海外の課題としては、日本の成長のために、アジアの成長を取り込むこと。日本の高度なシステムをできるだけ現地にならした形で展開していくような政策的な大きな枠組が必要。
- 企業の物流拠点戦略に変化がみられる。これまでは低廉良質な長距離輸送力を前提として拠点集約がすすめられてきたが、前提が崩れ、全国配送するには拠点を分散させる必要ありとする判断が出てきている。また、労働力不足は一過性ではなく、大きく物流の流れを変える可能性があるようなインパクトを持っている。
- 国内の課題としては、モーダルシフトを徹底的に推進するため、鉄道の輸送力の強化、内航の効率化を図るべき。海外の課題としては、官民連携して物流事業者の海外展開を推進すべき。さらに、産官学で連携して物流教育を進めていく必要もある。
- 鉄道の役割が重要だが、港湾に線路を入れることはできても、内陸側のコンテナ基地やダイヤの限界がある。対象貨物を絞って対応することが現実的。
- 物流のスペシャリストを育成するため、長期的視点に立った政策が必要。日本が諸外国に遅れをとらないよう、物流の人材育成や学校教育が重要。
- 災害、海外進出等、物流の様々な分野で官の出番がある。国がリーダーシップを発揮して、日本のシステムをデファクトスタンダード化すべき。

以上（文責 事務局）