

国際物流強靱化に向けた取組と 国際コンテナ戦略港湾政策等への提言

2023年3月6日（月）

（公社）日本ロジスティクスシステム協会
JILS総合研究所 遠藤直也



コロナ禍における、国際物流混乱の現状把握と情報提供

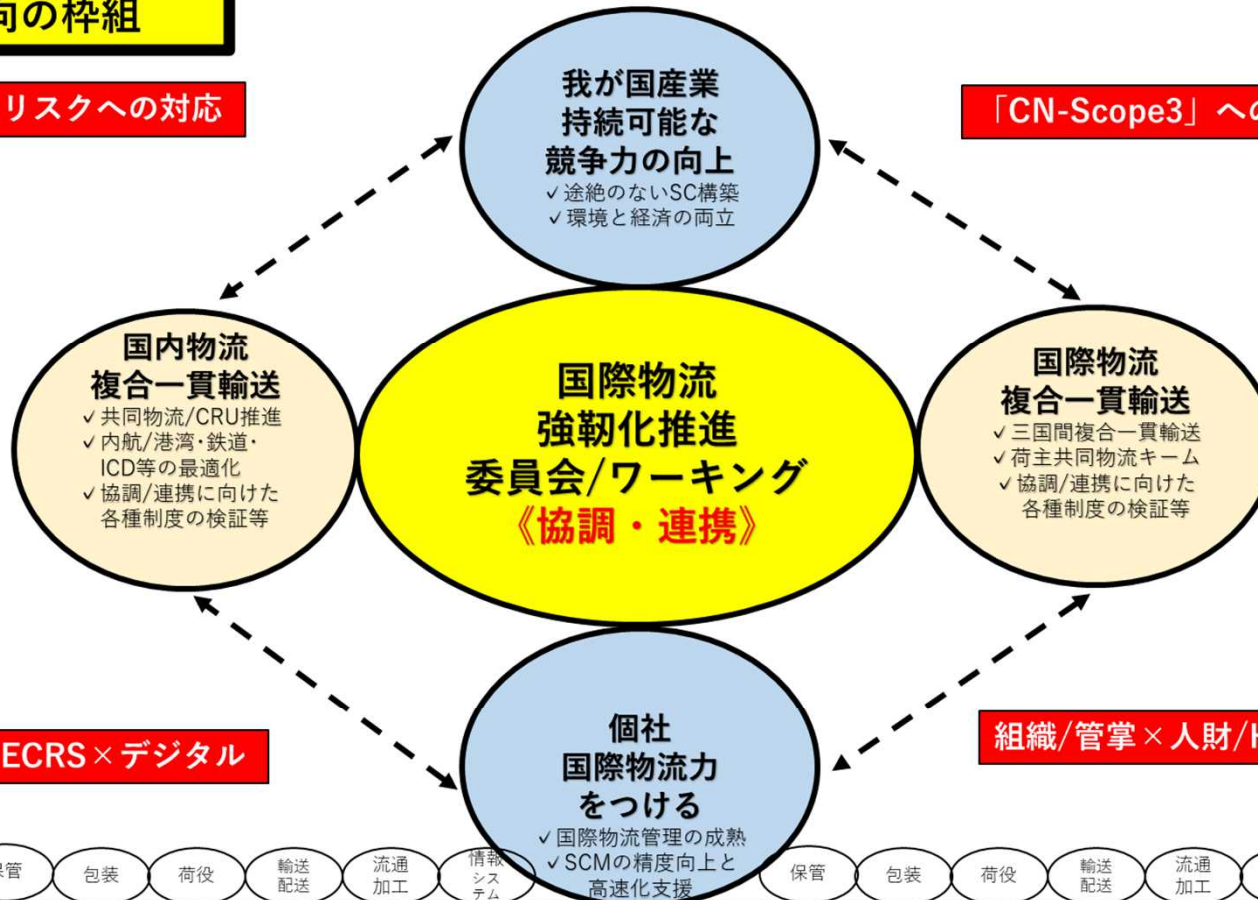
- ✓ アンケート調査を2回実施、その内容をベースにウェビナー3回実施
- ✓ 延べ、2,600名の関係者が参加

- ・ 2021年 4月 アンケート調査「第1回」を実施
「海上コンテナ不足等の問題に関する調査」
- ・ 2021年 8月 JILSホームページに行政や団体等の関連情報をアップ
8月開始、国土交通省の海外港湾情報を1行程度記載。
⇒これが [.keizaireport.com](http://www3.keizaireport.com) に掲載される！！
<http://www3.keizaireport.com/report.php/-/node=41/>
11月頃より月2回程度で更新情報をアップ。
- ・ 2021年12月 アンケート調査「第2回」を実施
「国際海上輸送を中心とした国際物流の混乱に伴う荷主企業の
物流、サプライチェーンと SCM への影響」
- ・ 2022年 2月 テーマ別研究会（ウェビナー）を開催
「コロナ禍における“国際物流混乱の先のSCMの在り方”を探る」
参加者：1,076名
- ・ 2022年 4月 テーマ別研究会（ウェビナー）を開催
「米国西岸港湾ストライキの可能性とその物流対策を探る」
参加者：1,101名
- ・ 2022年 5月 テーマ別研究会（ウェビナー）を開催
「米国西岸港湾ストライキ海上輸送対策研究会」
参加者：584名

目指す方向の枠組

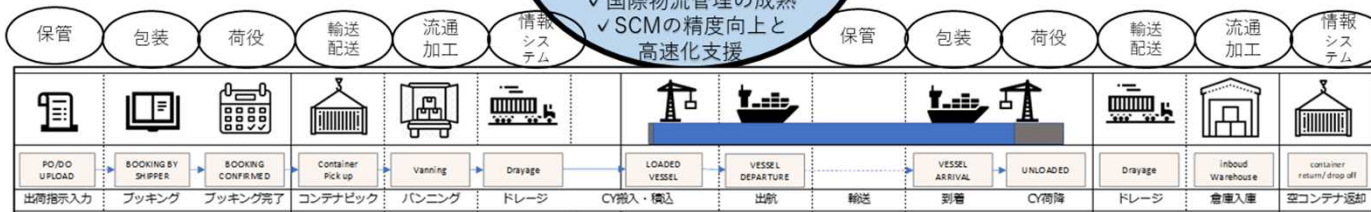
不確実性、リスクへの対応

「CN-Scope3」への対応



見える化×ECRS×デジタル

組織/管掌×人財/HRM



活動の方向性

- ✓ **テーマA**
個社の力（国際物流力）をつける
- ✓ **テーマB**
産業全体、国家レベルでもパワーを持つ
- ✓ **テーマA × テーマB**
両輪で実現する！

◆企業個社として「国際物流強靱化」を目指す！

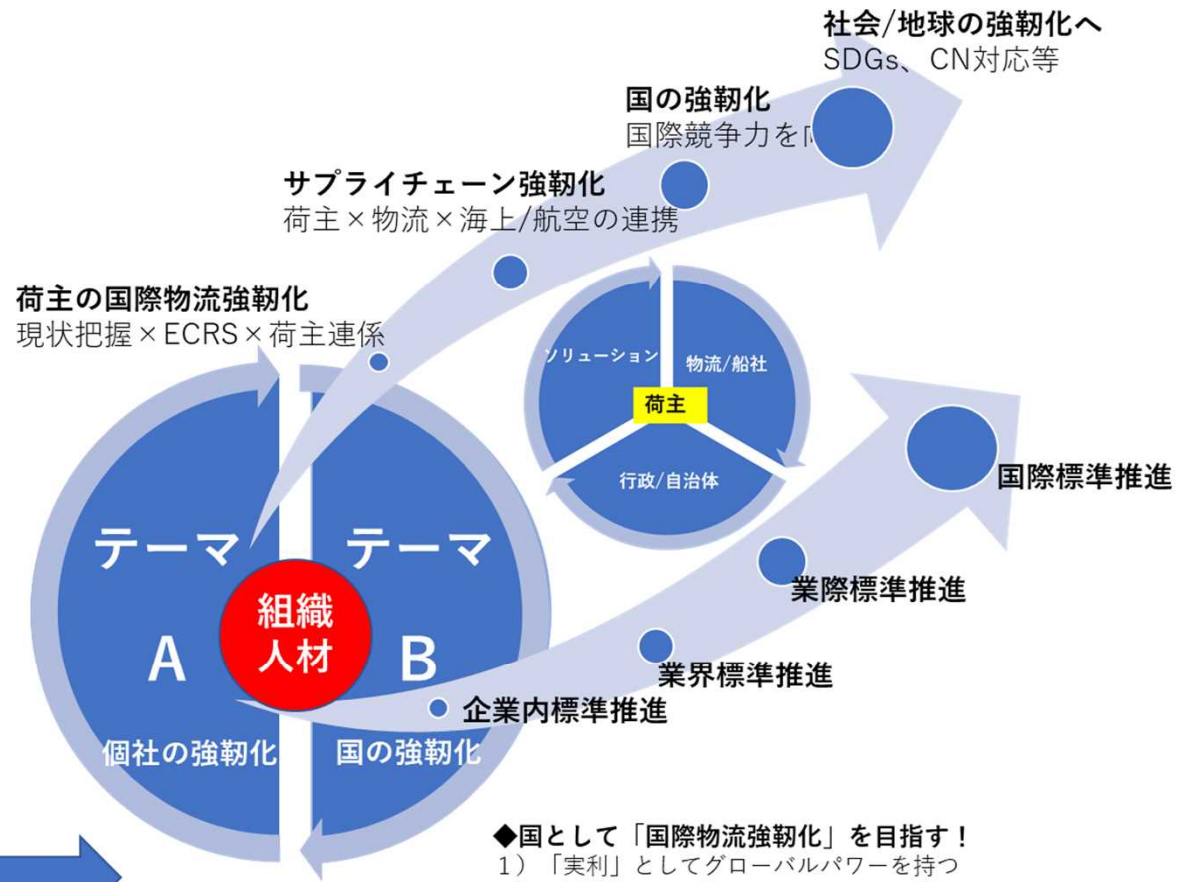
- 1) メンバー各社が国際物流力の現状把握（成熟度）
- 2) 他社事例やソリューション事例を収集し、業務フロー改善
- 3) 取引/トランザクション可視化する業務モデル等を検討
- 4) 3) を実現する自社データモデルを検討し、DX推進
- 5) BCP、SDGs等にも対応する強靱なサプライチェーン構築



取引（トランザクション）ベースで、パートナーとの見積、受発注から調達、在庫、出荷、売掛買掛、決済まで等、販売管理の業務処理のグローバル版のプラットフォームづくりを目指す。

◆協調・連携に向けた施策の検討

例：共同物流、共同購買など
※コンテナラウンドユース等



◆国として「国際物流強靱化」を目指す！

- 1) 「実利」としてグローバルパワーを持つ
- 2) 競り負けない効果的な戦略と作戦を練る
- 3) 日本荷主として国際物流力を強化、交渉力の構築
- 4) 国（関係行政機関等）への働きかけ（提言）
- 5) 荷主連合（マッチング）で団体交渉 等

2022年度
参加メンバー募集
《速報版》

製造業×ソリューションベンダー企業
⇒国際物流強靱化の現実解へ！

30th
Meta-Logistics 共に創る
持続可能な社会

国際物流強靱化推進ワーキング

～しなやか、を強さと力に～

本ワーキングでは、製造業として事業の持続性と競争力を高めるために、国際物流の強靱化に向けて、関係者間で取組み等の共有および協調・連携すべき事項等に関する検討、検証、実証を行い、その結果を普及することにより、我が国の持続可能な国際競争力強化を物流、ロジスティクスの側面から貢献することを目的とした活動を推進します。

【会期と会合】

2022年10月～2023年3月
月例会合（6回開催予定）

※詳細日程は、追ってご案内いたします。

【開催形式】

原則は集合形式、オンラインも併用

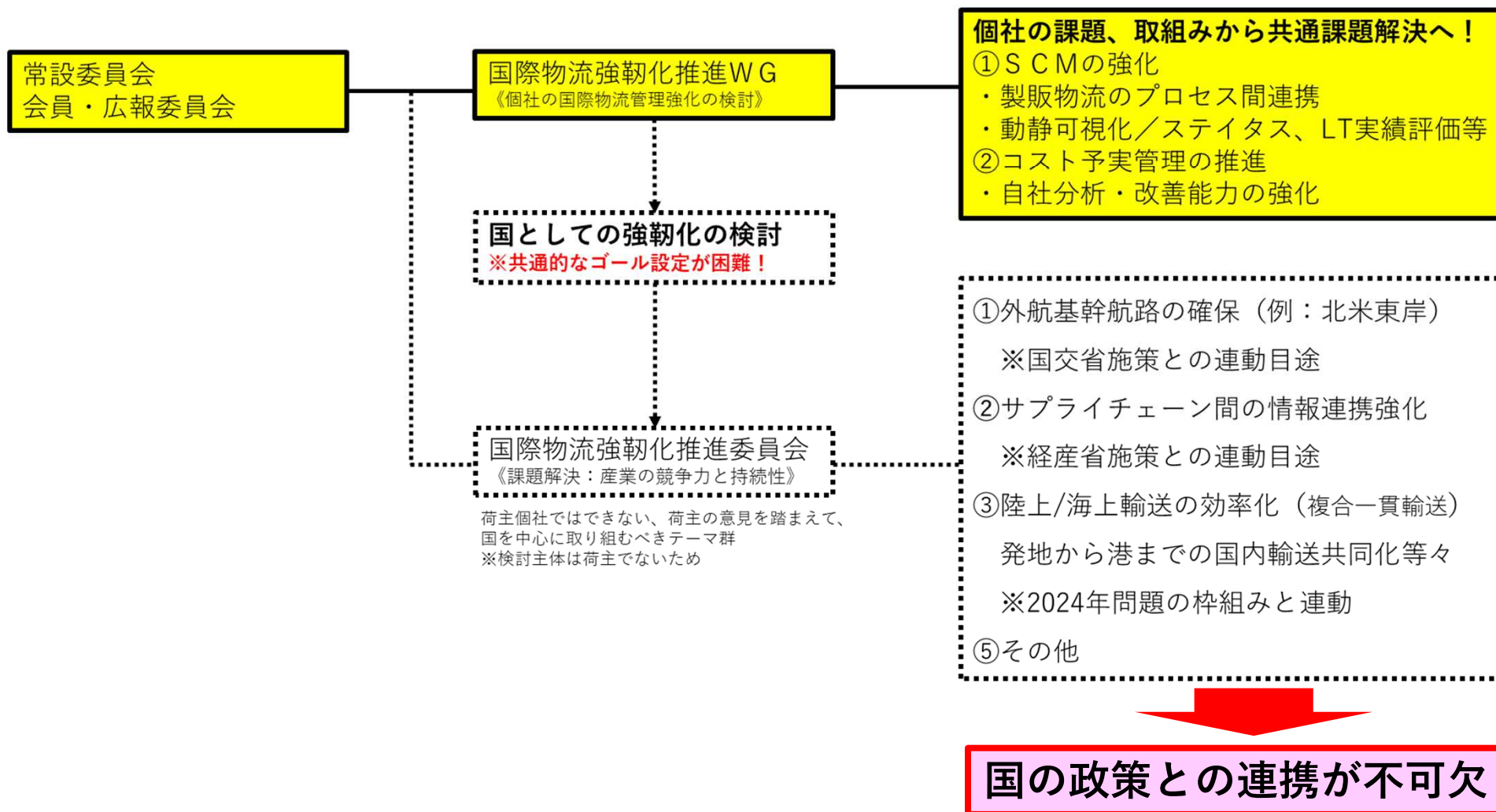
※集合型会場：当会の会議室（東京都港区）他/
オンライン型：ZOOMを使用

【準備会合参画企業 13社・社名50音順】

(株)イシダ、江崎グリコ(株)、キューピー(株)、(株)クボタ、シスメックス(株)、ソニー(株)※、ダイキン工業(株)、ネスレ日本(株)、パナソニックオペレーショナルエクセレンス(株)、ブラザーインターナショナル(株)、本田技研工業(株)、ヤマハ(株)、(株)リコー ※三井倉庫サプライチェーンソリューション(株)

※「グローバルロジスティクス研究会」の内容等を見直し

国際物流強靱化推進WGの枠組み（2022年度）



◆参加メンバー 26社（行政・団体含）、39名

ソリューション企業メンバー

オブザーバーメンバー（行政・団体）

| N | 会社/団体名 |
|----|-----------------------------------|
| 1 | (株)インダ |
| 2 | 江崎グリコ(株) |
| 3 | NTN(株) |
| 4 | (株)クボタ |
| 5 | コニカミノルタ(株) |
| 6 | コマツ物流(株) |
| 7 | ダイキン工業(株) |
| 8 | 太陽誘電(株) |
| 9 | 日本サニパック(株) |
| 10 | 日立建機ロジテック(株) |
| 11 | ブラザーインターナショナル(株) |
| 12 | 本田技研工業(株) |
| 13 | 三井倉庫サプライチェーンソリューション(株) /ソニー(株) |
| 14 | ヤマハ(株) |
| 15 | (株)LIXIL |
| 16 | (株)リコー |

| | |
|----|------------------|
| 17 | アビーム コンサルティング(株) |
| 18 | (株)NX総合研究所 |
| 19 | トランス・コスモス(株) |
| 20 | (株)野村総合研究所 |
| 21 | 三井物産(株) |

| | |
|----|-------------------------|
| 22 | 経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室 |
| 23 | 経済産業省 通商政策局 通商戦略室 |
| 24 | 国土交通省 総合政策局国際物流室 |
| 25 | 国土交通省 港湾局港湾経済課港湾物流戦略室 |
| 26 | (公財)日本海事センター |

課題の構造化によるディスカッションのテーマ/論点グルーピング



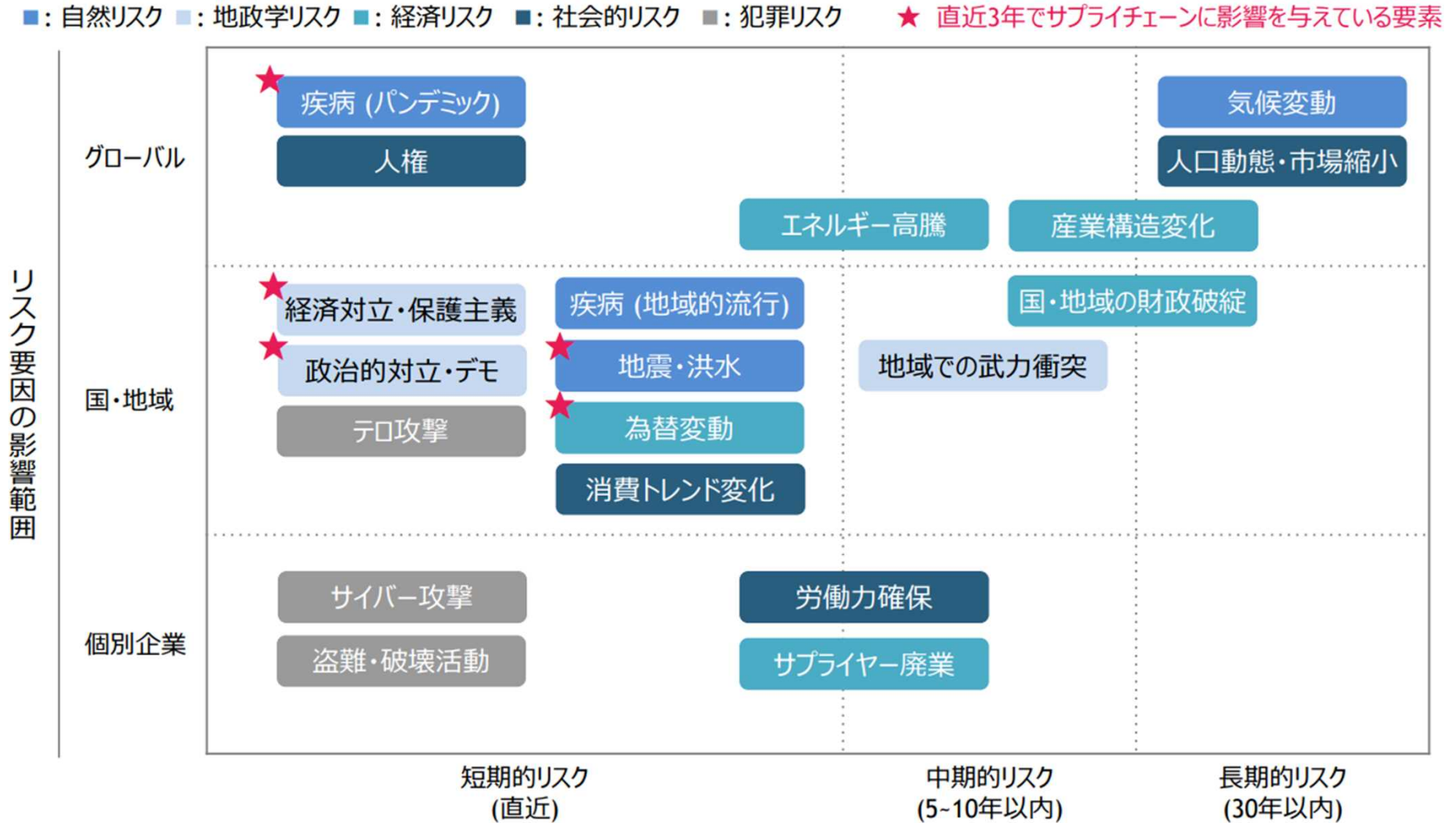
論点とゴール設定

前回は「コストの見える化」というテーマを起点に議論しましたが、前頁の整理を踏まえて、論点とゴールを絞ります。



| | 論点 | 本ワーキングゴール | ネクストアクション |
|---|---------------------------|--------------------------------|---|
| ① | 起用している業者（FWD、船社）の評価指標は何か？ | ・ 入札要項に入れるor交渉時に使用できる指標一覧を作成する | ・ 指標候補を、自社の入札項目または調査結果から整理 |
| ② | 自社の物流パフォーマンスをどのように測るか？ | ・ 自社の物流パフォーマンスを他社と比較できるようになる | <ul style="list-style-type: none"> ・ 現在、評価・報告に使用している指標の共有 ・ 業界別物流コスト比率の把握 |
| ③ | 海外現法含めた貨物動静及び発生コストの一貫管理 | ・ SC全体でかかったコストを把握できる方法を見出す | ・ SC見える化はグループAで取組み中、グループCの検討対象外とする |

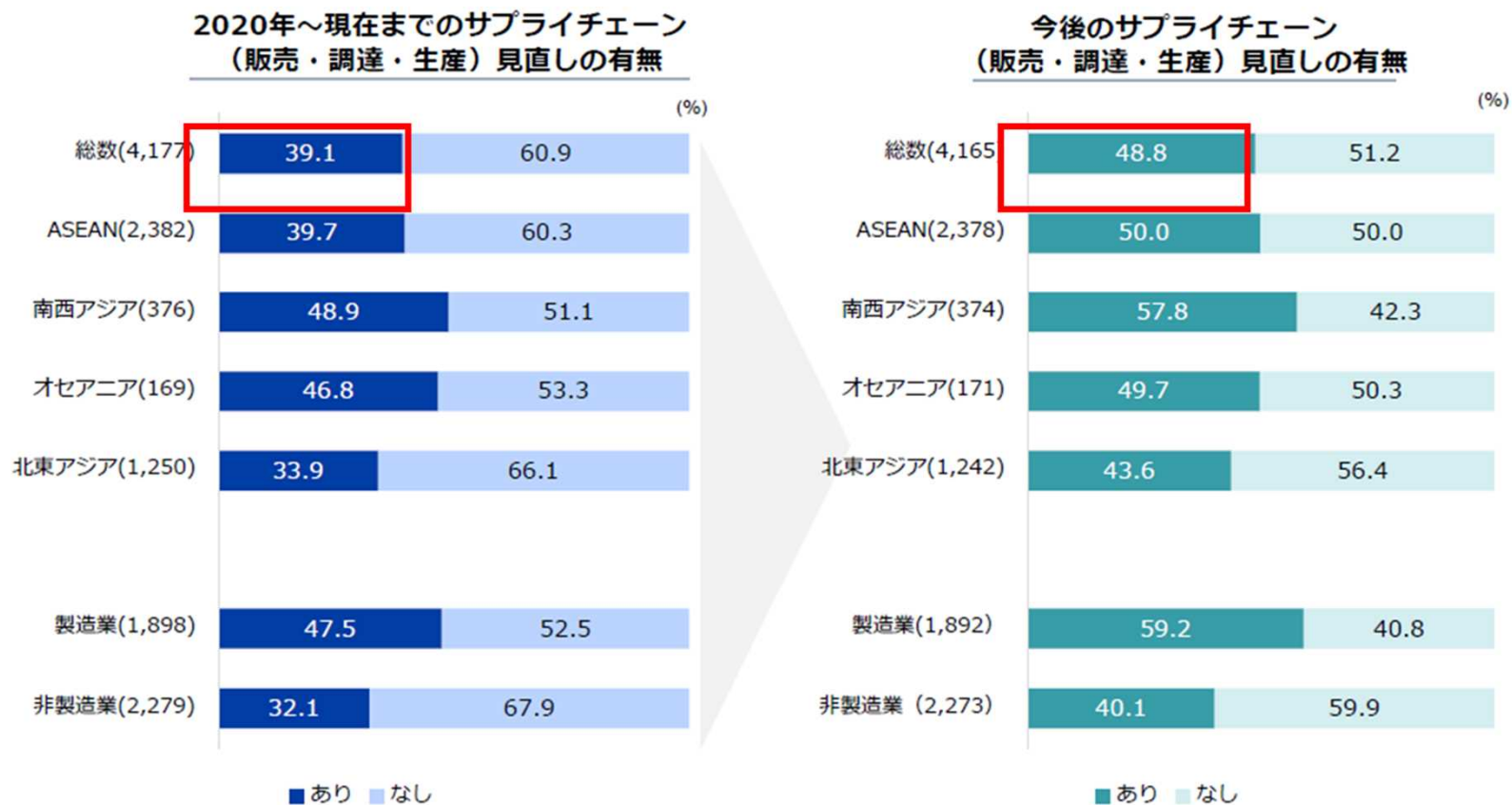
サプライチェーンの不安定要素・リスクは、近年増加している



出典：デジタル時代におけるグローバルサプライチェーン高度化研究会／経済産業省（2022年6月～）

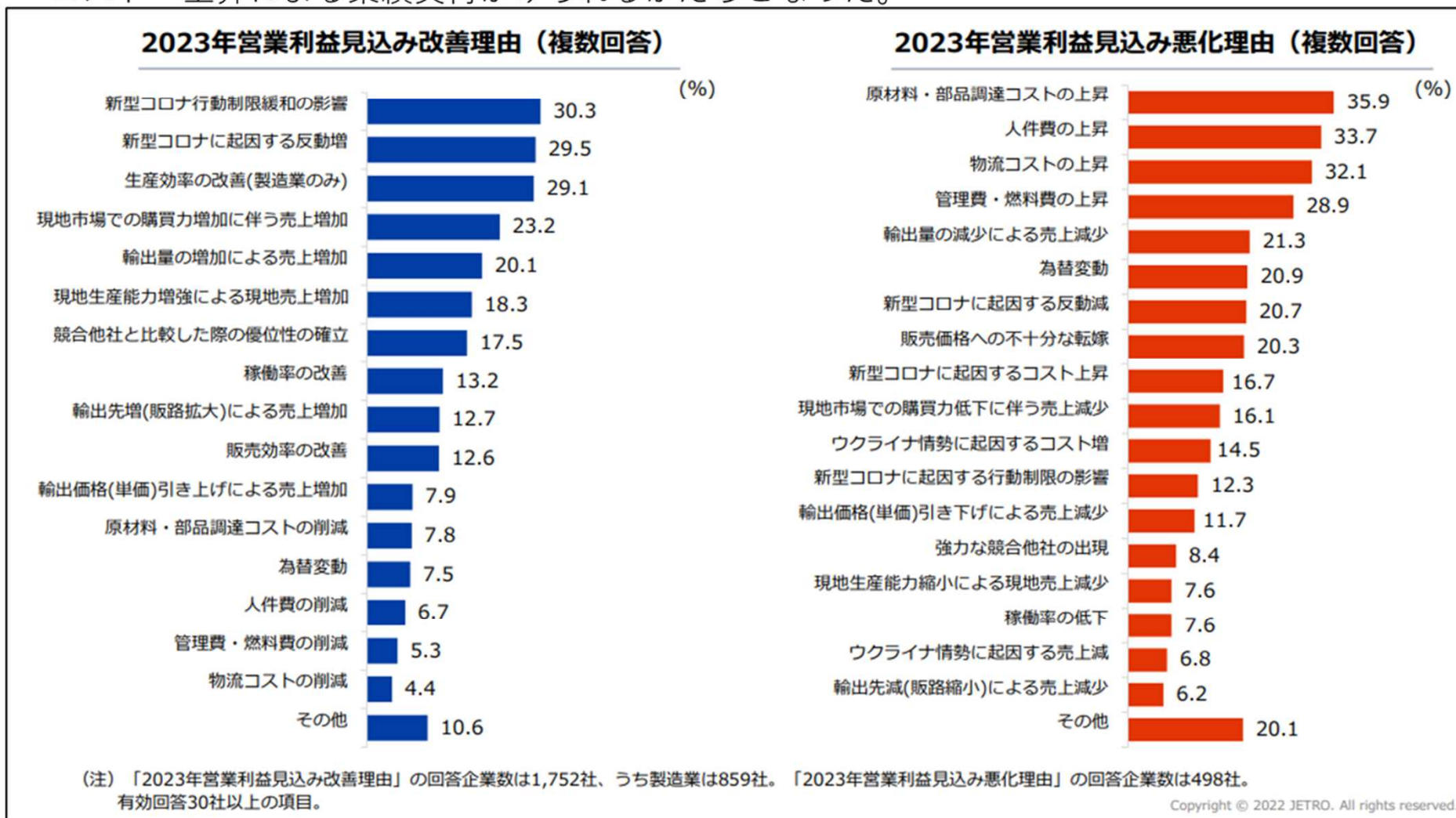
参考：国際物流強靱化推進の背景（1）

- ・ 新型コロナ禍以降、2022年後半の調査時点に至るまでに何らかのサプライチェーンの見直しを行った企業の割合は**39.1%**、今後見直すと回答した企業は**約半数（48.8%）**に上った。
- ・ 製造業では、今後SCの見直しを行うと回答した企業が約6割。非製造業よりも11.7ポイント高かった。



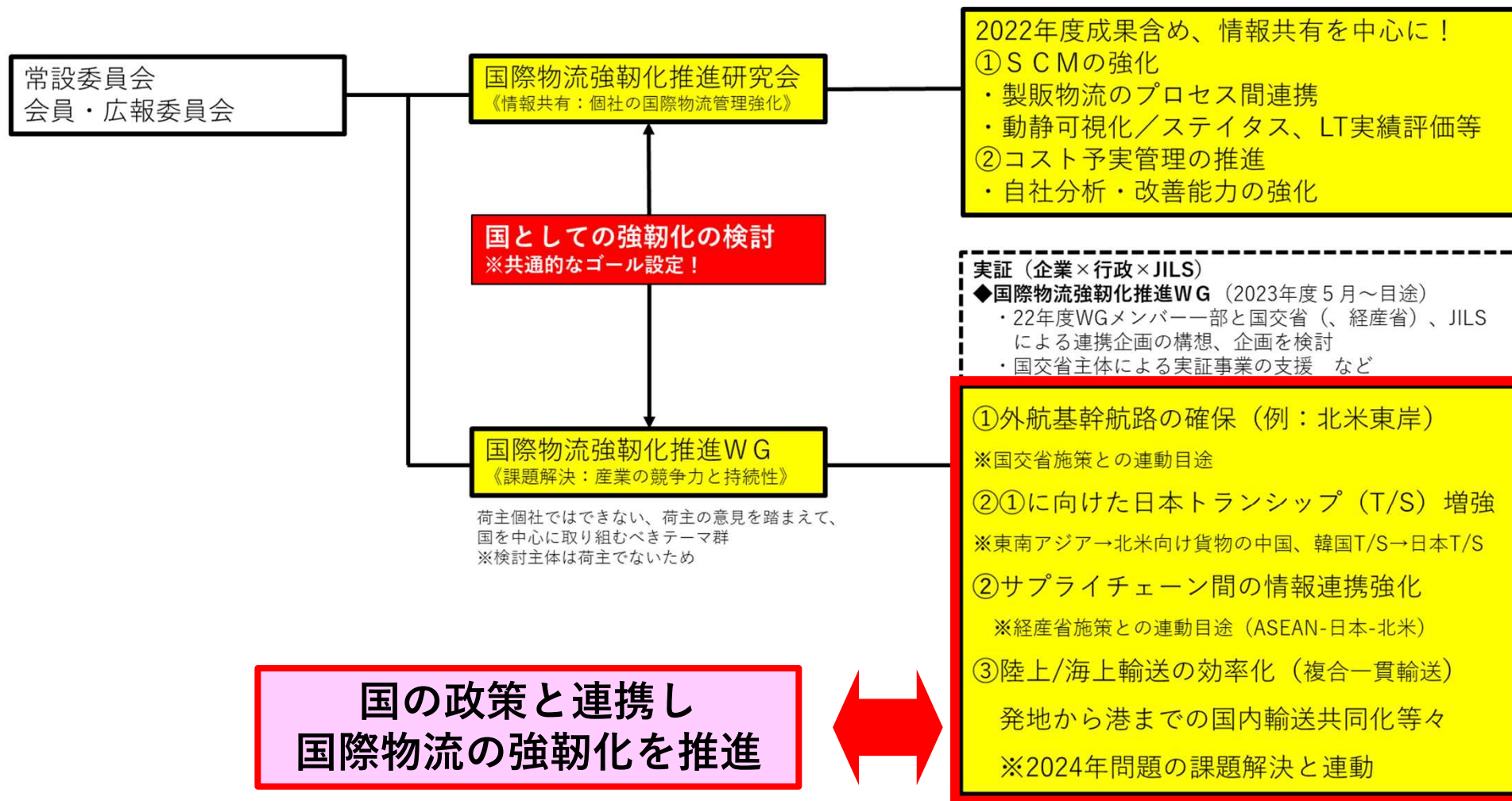
出典：2022年度「海外進出日系企業実態調査」の結果ーアジア・オセアニア編／JETRO（2022年12月）

- ・ 2023年営業利益見込みの改善理由は、2022年に続き新型コロナに関連する項目が上位を占めた。
- ・ 営業利益見込みの悪化理由は、2022年に続きコスト上昇に関連する項目が上位を占めた。
「原材料・部品の調達」「人件費」「物流コスト」「管理費・燃料費」が続き、依然としてコスト 上昇による業績負荷がみられるかたちとなった。

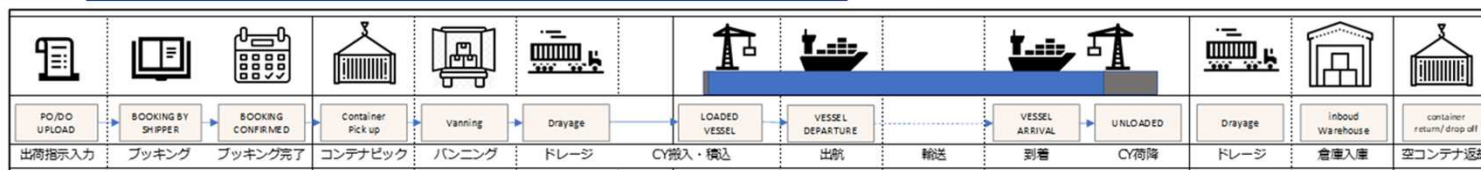
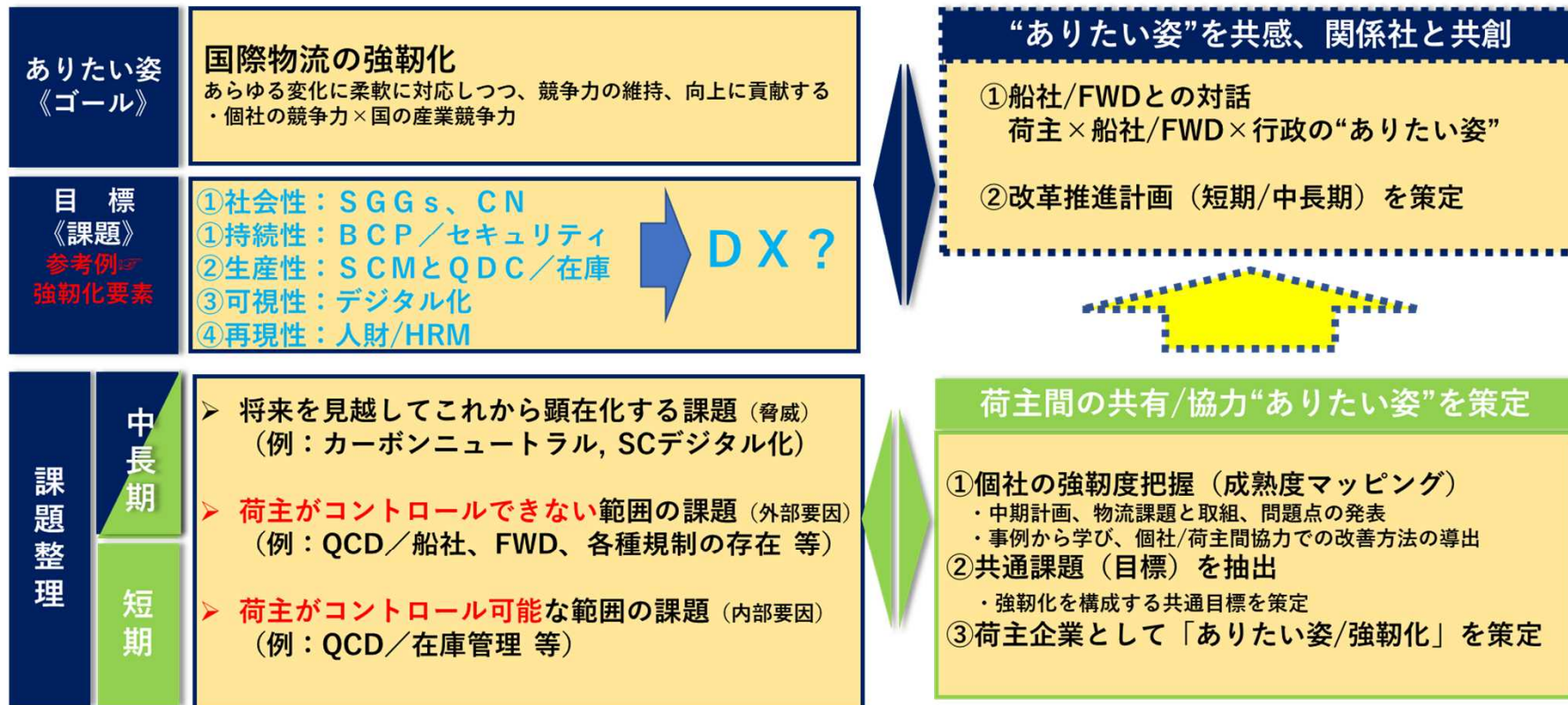


出典：2022年度「海外進出日系企業実態調査」の結果－アジア・オセアニア編／JETRO（2022年12月）

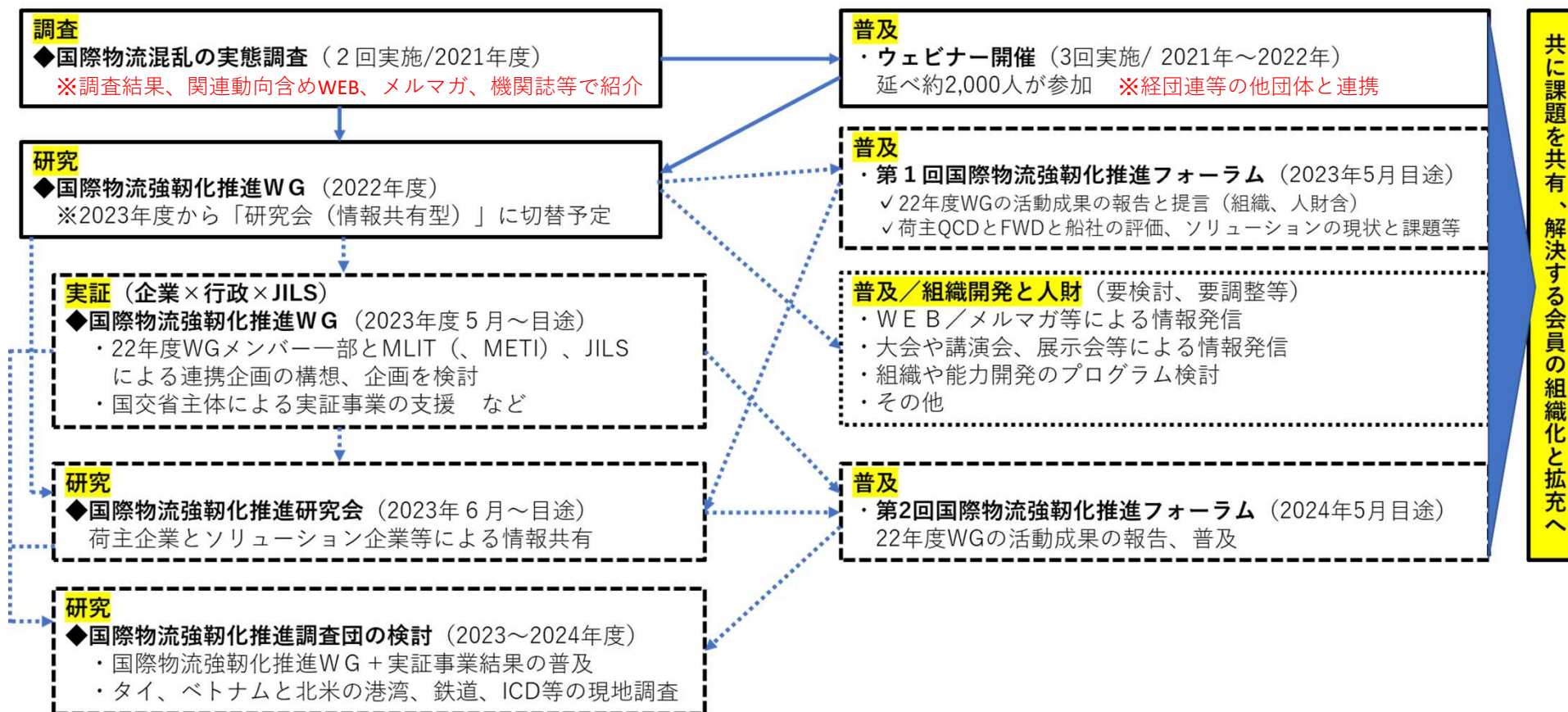
国際物流強靱化推進事業の枠組み（2023年度～）



国際物流“強靱化”の設定、関係社との共創へ～2023～2025年度のアクション例



国際物流強靱化推進事業構想の枠組み（例）



1. 国際コンテナ輸送に関して、荷主企業のサプライチェーンを強化するためには、我が国港湾のアジアハブ機能を強化し基幹航路の強靱化を図る国際コンテナ戦略港湾政策との連携・連動が必要。
2. 個々の企業のサプライチェーン変革には、戦略の明確化と具現化する組織・管掌の設計、業務プロセスの可視化・デジタル化等、統合的なマネジメントの構築が必要。さらに、業界間のデジタル連携、これを後押しするサプライチェーン間の情報連携の強化が必要。
3. 2024年問題も踏まえ、陸上-海上輸送の最適化、効率化・共同化を進めるため、ICD（インランドコンテナデポ）の活用やCRU（コンテナラウンドユース）などについても議論を深める必要。

※そもそも・・・

“総合物流施策大綱（関係省連携）”の一環として、グローバルの観点で議論できる枠組みが必要ではないか。

※ものづくり白書×通商白書×国土交通白書×交通政策白書 等々

⇒国際競争力向上の観点から“**サプライチェーン強靱化グランドデザイン**”
や“**サプライチェーン強靱化白書**”などの策定・実行・普及

⇒港湾政策に関しても、国と自治体等の一層の戦略同期化（全体最適へ）

※『国土強靱化（内閣官房）』のサプライチェーン版？！