

第8回 日中韓物流大臣会合共同声明

2021年8月20日

1. 我々、日本、中国、韓国の物流担当大臣は2021年8月20日、第8回物流大臣会合をオンラインで開催した。我々は、過去7回の物流大臣会合における行動計画の進捗を評価し、新型コロナウイルス感染症が国際物流に与えた影響を踏まえて主要目標及び行動計画の再編を行うとともに、行動計画の継続的な実現を促した。
- 2.1. 我々は、三国が世界経済・貿易の発展において、きわめて重要な役割を担っていることを認識した。2020年の三国のGDP総額は世界経済の約25.3%（IMFデータによる）を占め、また、三国が生み出した貿易総額は約6.456兆米ドルに達し、世界貿易総額の18.7%を占める（IMFデータによる）。
- 2.2. 越境サプライチェーンが急速に発展している中、我々は、物流が三国の緊密化する経済相互依存関係において重要な役割を担っていることを認識した。また我々は、交通・物流分野における三国間の協力が各国産業の発展に寄与し、互恵的な三国関係につながることを認識した。
- 3.1. WHOが新型コロナウイルス感染症のパンデミックを宣言してから約1年半が経過し、ワクチン接種が進んでいる現在においても、新型コロナウイルス感染症の感染者数・死者数は世界中で増え続けている。失われたすべての命に深い哀悼をささげるとともに、影響を被った多くの方々にお見舞いを申し上げます。
- 3.2. 新型コロナウイルス感染症は、国際物流に大きな影響を与えた。例えば、旅客便の大幅減便により、航空輸送スペースのひっ迫が生じた。また、輸送需要の急速な高まりや海上サプライチェーンにおける効率性の著しい低下等のいくつかの要因により、国際海上輸送コンテナ・輸送スペースのひっ迫が生じた。
- 3.3. 我々は、人々の生活や経済活動等を支え、物流の最前線でサプライチェーン確保のため献身的な努力をされてきた物流従事者に心からの感謝と敬意を表す。
- 3.4. 我々は、新型コロナウイルス感染症に対して、安定的で円滑な物流システムを確保・維持するための三国間の協力を確認し、強化する観点から、本物流大臣会合の特別セッションを2020年6月29日に開催し、共同声明を採択した。
- 3.5. 新型コロナウイルス感染症による物流への影響が未だ続いていることから、

我々は、この時期に物流の現状に関する共通認識を持ち、三国間の強靱な物流ネットワークに向けた道筋を示すことの重要性を認識した。

- 4.1. 2006年に開催された第1回物流大臣会合からこれまで、物流分野での協力における3つの主要目標（「シームレスな物流システムの実現」「環境にやさしい物流の構築」「物流の安全性と効率性の両立の実現」）の下で、行動計画を定め、実施してきた。
- 4.2. 新型コロナウイルス感染症により国際物流が混乱し、サプライチェーンの強靱化が重要な政策課題として認識されたことを踏まえ、我々は「強靱な物流ネットワークの推進」を新たな主要目標として設定（「物流の安全性と効率性の両立の実現」の内容を引き継ぎつつ改正）することを決定した。
- 4.3. 主要目標にあわせ、我々は本物流大臣会合にて行動計画を再編し、三国協力の本質をさらに明確化した。
- 4.4. 三国が共同して取り組む行動計画は、「強靱な物流ネットワークに向けた三国間における協力と調整」と「物流DXの推進」となっている。残りの行動計画は日中韓で各国が担当する分野を主導する。
- 4.5. 中国は、「相互接続された物流情報ネットワークの構築と拡大に向けた取組」、「北東アジアにおける複合一貫輸送のベストプラクティス共有と共同開発」、及び「港湾分野での緊密な協力関係の促進」を引き続き主導する。
- 4.6. 日本は、「輸送機器の標準化」、「シームレスな物流システム実現に向けた取組」、「環境にやさしい物流政策の導入」を引き続き主導する。
- 4.7. 韓国は、「物流の安全性と効率性を両立させるための施策」、「北極圏の持続可能な海運・物流に関する情報共有・協力の促進」、「日中韓のコールドチェーンネットワークの促進」を引き続き主導する。

5. 強靱な物流ネットワークの推進

新型コロナウイルス感染症に伴う海上輸送・航空輸送を中心とした物流の混乱は、これまで当たり前として認識していたサプライチェーンのあり方に大きな損害を与え、強靱な物流ネットワークの確保の重要性を再認識させた。

- 5.1. 我々は、三国間の協力の強化を通じて、強靱な物流ネットワークの確保に努め

る。我々は、この目標の実現を阻害する課題に三国で協力して対応するために国際物流政策における連携の重要性を認識し、各国の担当官に対し、国際・国内物流政策の経験及びベストプラクティスの共有を継続的に行うよう促す。

5.2. 我々は、物流の安全性と効率性を向上させるために、物流セキュリティに関する情報共有及び三国における物流セキュリティ技術の研究を促進する。

6. シームレスな物流システムの実現

技術革新の進展や新型コロナウイルス感染症による新しい生活様式の普及を受けて、第1回物流大臣会合から我々が取り組んできた物流のシームレス化はますます重要となっており、継続的に取組を進めることが有益である。

6.1. 我々は、機械化・デジタル化を通じて物流のあり方を変革する「物流DX」の重要性を認識し、交通及び物流部門の発展を促進し、この分野において三国が主導的役割を果たすことを確実にする。

6.2. 物流DXの推進のためには、その前提として物流の各要素の標準化が重要である。我々は、物流の標準化がサプライチェーン全体の最適化につながることを認識し、この観点から、アジアパレットシステム連盟（APSF）におけるパレットの標準化に関する成果を評価する。我々は、三国におけるパレット等の物流資材の標準化に向けて引き続き協力する。

6.3. 我々は、国際的なコールドチェーンネットワークの拡大と新型コロナによる生活様式の変化を受けた生鮮商品輸送の増加を認識し、スムーズなコールドチェーンネットワークが食品の安全性を改善し、フードロスを減らすことで持続可能な開発目標（SDGs）の実現に資するとの見解を共有した。このため、コールドチェーン分野の国際標準化において協力するとともに、共同研究の実施を促進する。

6.4. 我々は、トレーラーシャーシの相互通行が、迅速で高品質な海陸一貫輸送を可能とし、三国間の連結性を高めることを認識した。この点において、三国は、民間セクターにおけるニーズを考慮しつつ、トレーラーシャーシの相互通行の利用促進に努める。

6.5. 我々は、NEAL-NETにおける情報共有サービスをさらに強化するため、引き続き情報共有ネットワークへの参加港の拡大に努めるとともに、他の地域における港との協力を強化する。我々は、アジアにおけるNEAL-NET利用者のニーズを踏まえたサービスの向上及び他の輸送モードとの接続の強化にも取り組んでいく。

6.6. 三国は、コンテナの海陸複合一貫輸送に関する今後の方向性及び三国の協力の在り方を見定めるため、海陸複合一貫輸送の現状・課題を調査し、情報を共有する。

7. 環境にやさしい物流の構築

2020年には三国首脳がそれぞれカーボンニュートラルに向けた目標を表明し、持続可能な開発目標（SDGs）への対応への社会的気運も高まっていることから、持続可能な物流ネットワークを構築していくことがますます重要となっている。

7.1. 我々は、環境にやさしい物流を構築する方法を模索する。我々は、カーボンニュートラルが三国共通の目標であることを認識した。我々は、モーダルシフトの推進を通じた更なる物流の効率化や、各輸送モード・物流施設におけるカーボンニュートラルの促進等を通じて、地球環境の持続可能性の確保に取り組む。我々は、各国の政策の共有や環境にやさしい物流のための共同研究の強化を通じて、三国間および官民の協力を強化する。

7.2. 我々は、リターナブル輸送資材（RTI）の利用は、環境にやさしい物流システムによる物流コストの削減に大きく貢献するものと認識し、RTIの利用拡大を阻害する課題の解決に向けて協力していく。

8.1. 我々は、三国間協力を進める上でのTCSの役割を再確認し、三国間の交通および物流の仕組みへのTCSのより幅広い参加を支持した。TCSは今年創立10周年の節目であり、三国間協力のための様々な国際会議を実施してきた。

8.2. 2021年8月6日にTCSの全面的な協力を得て、公式ウェブサイトの運用を開始した。公式ウェブサイトを通じ、我々は過去15年間の成果を共有し、三国間の協力・調整を円滑にし、三国の政策や研究を共有する。また、公式ウェブサイトにより、三国の国民の物流大臣会合の情報へのアクセスが容易になることが期待される。

9. 次回の物流大臣会合は、中国が主催となる予定である。

10. 中国の交通運輸部及び韓国の海洋水産部は、日本の国土交通省及び神戸市に対し、本物流大臣会合の開催に感謝の意を示した。

－ 行動計画 2021 －

PART I.

現在のアクションプランの進捗状況

1. 三国間での北極圏の海運・物流に関する情報共有・協力の促進（韓国主導）

商業化の可能性が高まっている北極圏航路での協力の重要性を認識し、三国は情報共有や共同研究などの分野で相互協力を進めていく。

【進捗状況】

日中韓は、2013年5月に北極評議会のオブザーバー資格を取得し、先住民を含む北極圏の住民の幸福、持続可能な開発や環境保護など、北極圏における様々な活動にコミットするための基盤を築いた。

日中韓は、将来の潜在的な代替ルートの一つとして北海航路（NSR）の重要性を認識し、韓国で開催された第3回～第9回国際北極海航路セミナー（2004～2020）に専門家を派遣し、NSRの情報を共有した。

韓国は毎年末に国際北極海航路セミナーを開催している。三国間の情報共有を促進するため、韓国は中国と日本がセミナーへ継続的に参加し、関心を持つように求めている。

2. シャーシの相互通行促進など、シームレスな物流システム実現に向けた取組（日本主導）

三国は、北東アジアにおけるシームレスな物流システムを実現するための基盤作りの方策について意見を交換し、北東アジアにおけるトレーラーシャーシの相互通行の研究を行う。

【進捗状況】

トレーラーシャーシの相互通行を推進することは、国際的な海上・陸上輸送の接続を円滑にし、効率的で迅速な物流の実現に確実に寄与するものであり、非常に重要である。トレーラーシャーシの相互通行とは、ある国のシャーシが他の国で走行することを許可されることである。

これは、大臣会合の結果として目に見える成果が出た取り組みの一つである。パイロットプロジェクトは、まず韓国と中国の間で始まり、韓国と日本の間、そして中国と日本の間へと広がった。

三国間のトレーラーシャーシの相互通行に関する進捗状況は以下の通り。

(1) 中国と韓国の間

両国は、9月に「海陸一貫輸送に関する韓国政府と中華人民共和国政府との間の協定」を締結し、2010年12月からトレーラーシャーシの相互通行を行っている。

さらに、この協定に基づいて計画された複合一貫輸送プロジェクトを円滑に運営するために、両国は2014年から2015年にかけて、複合一貫輸送プロジェクトを第2段階へ進めるための方策について調査を行った。

両国は、韓国の仁川、平沢唐津、群山、中国の山東省の威海、青島、日照、栄城、石堂、江蘇省の連雲港など両国の港の間で、トレーラーシャーシを使って貨物を輸送してきた。2020年末時点で、韓国のトレーラーシャーシ2,355台、中国のトレーラーシャーシ7台が相互通行プロジェクトに活用されている。

上記のトレーラーシャーシの相互通行とは別に、2020年9月24日～25日に、韓国国土交通部と中華人民共和国運輸省がビデオ会議を開催し、「陸・海・空」の複合輸送モデルに関する潜在的なパイロットプロジェクトの協力について、議事録に署名した。

感染が拡大する中、中国と韓国は「陸・海・空」の複合輸送モデルの利点を見出した。両国は以下の件を推進するための実現可能なパイロットプロジェクトについて協議した。

(a) 議論された中国から韓国への潜在的な輸送ルートは、威海大水泊空港から威海港、威海港から仁川港、仁川港から仁川国際空港である。

(b) 議論された韓国から中国への潜在的な輸送ルートは、仁川国際空港から仁川港、仁川港から威海港、威海港から威海大水泊空港である。

(2) 日本と韓国の間

日韓両国は、2012年7月に署名された日韓合意文書に基づき、2012年10月からパイロットプロジェクトを実施している。このパイロットプロジェクトでは、政府や荷主、物流業者などの民間企業の協力を得て、釜山港と下関港の間で、日本製と韓国製のシャーシを使用した自動車部品の輸送を行っている。また、2014年には釜山港と博多港の間でも輸送を開始している。

まず、2012年10月に日本のシャーシが運用を開始し、次に2013年3月に韓国のシャーシが日本と韓国の間で運用を開始した。2020年末現在、合計52台のシャーシが運用されている。新型コロナの影響で、その一部運用が縮小された。

韓国側は、「自動車管理の特例に関する条例」に記載されている免除期間を2021年12月末まで延長した。

(3) 中国と日本の間

2015年10月、中国と日本の車両安全基準を満たした1台のシャーシが車両登録を完了し、日中間での運用が可能となった。

両国は、トレーラーシャーシの相互通行のパイロットプロジェクトの実施可能性について意見交換を行った。中国は、市場の需要と技術プログラムに関するフィージビリティ・スタディを行うよう、調査チームに委託した。日本は、実証輸送の実現可能性について検討をしている。

中国・江蘇省の太倉港は、2013年に日本の下関港との間でトレーラーシャーシの相互通行のパイロットプロジェクトを実施したが、このプロジェクトは2018年に中止された。

3. 三国間の相互接続された物流情報ネットワークの構築と他地域への適用拡大に向けた取組（中国主導）

三国は、効果的に相互接続された物流情報ネットワーク（NEAL-NET）の構築と拡大に努める。

【進捗状況】

1. 情報共有ポートとサービス範囲の拡大に向けた改善

NEAL-NET のサービス範囲の他の地域、国際機関、国への拡大。EAEU（ユーラシア経済連合）、UNECE（国際連合欧州経済委員会）、IPCSA（国際港湾コミュニティシステム協会）、IRU（国際道路輸送連合）、ASEAN、GTI（大図們江イニシアチブ）などが挙げられる。

2. NEAL-NET のデータ交換の効率化とクエリの品質向上に向けたコンテナ状況情報の現時点における提供状況の改善

3. NEAL-NET サービス分野の拡大

(1) 外部プラットフォームとの連携を考慮し、NEAL-NET 拡大のための新たな枠組みを提案した。

(2) 情報共有のための法的施策の模索に向けた共同研究。

(3) 日中韓のフェリーコンテナの状態情報共有を提案し、ユーザーの範囲を広げ、より多くのユーザーが NEAL-NET サービスにアクセスできるようにした。

4. NEAL-NET 物流情報規格の改善と活性化

UNECE および IPCSA との国際規格に関する協力を積極的に推進し、ISO23355（NEAL-NET 規格に基づく）の国際的な適用を拡大する。

4. 北東アジアにおける複合一貫輸送のベストプラクティス共有と共同開発（中国主導）

三国は、北東アジアにおける海上輸送・物流及びインターモーダルに関する専門家の研究を支援し、それに関する研究の成果を検討する。加えて、三国は、海上輸送・物流及びインターモーダル分野における交流のための可能な解決策を検討する。

【進捗状況】

2012年7月現在、第1段階の作業は完了している。

2014年5月に中国の寧波で Maritime Single Window System と Intelligent Port Gate System に関するワークショップを開催する予定だったが、開催されなかった。

2017年3月、中国は日中韓に対し、コンテナ鉄道・海上一貫輸送の潜在的な需要を特定するための研究プロジェクトを開始するよう提案した。この提案に基づき、中国、日本、韓国は「北東アジアにおける複合輸送のベストプラクティスの共有と協力的発展」について共同研究を行った。共同研究の目的は、コンテナ鉄道・海上一貫輸送の開発に関する情報や経験を共有し、共通理解を深め、三国間のコンテナ鉄道・海上一貫輸送に対する潜在的な需要を探り、コンテナ鉄道・海上一貫輸送の機会と課題を明らかにすることである。現在までに、初期共同研究報告書を作成し、「日中韓におけるコンテナ鉄道・海上一貫輸送の発展状況」、「日中韓におけるコンテナ鉄道・海上一貫輸送の経験とベストプラクティス」、「北東アジアにおけるコンテナ鉄道・海上一貫輸送の市場需要と将来の発展傾向の分析」、「北東アジアにおけるコンテナ鉄道・海上一貫輸送の将来の発展構想」という4つの側面について研究を行ってきた。

最近、中国側は中国のコンテナ鉄道・海上一貫輸送の発展に関するフォローアップ調査を行った。それによると、複合輸送の規模は急速に拡大しており、複合輸送ネットワークは基本的に形成されている。

5. 輸送資材の標準化とリターナブル化（日本主導）

三国は、パレットを含む三国で使用されている輸送資材の標準化を促進し、輸送資材のリターナブルな使用を促進するために協力する。

【進捗状況】

三国は、それぞれ政府機関や研究機関、アジアパレットシステム連盟（2006年設立、三国を含むアジア各国のパレットメーカーやパレットレンタル会社など、パレットに関連する企業を代表する団体が加盟）などの関係者と協力して、標準サイズのパレット（以下単に「パレット」という）の利用を推進してきた。

既存の法的枠組みの下で、日本は二国間の輸送品の共通のリターナブルな使用を容易にするためのパイロットプロジェクトを検討し、実証プロジェクトを進めてきた。

韓国は、“Analysis on the economic effect of CJK pilot project on returnable-use of pallets”（2015年7月～10月）と題した民間調査により、三国間で共通のリターナブルパレットを導入した場合の経済効果を分析した。また、韓国は、リターナブルパレットの同一性を検証するプロジェクトを含む、パレットのリターナブルな使用に関する韓国と日本の二国間パイロットプロジェクトの可能性を検討した。

日本は民間企業を通じて、パレットのリターナブル利用に関する日韓共同実証プロジェクト（2016年1月～3月）を開始した。2017年、日本は北東アジアにおけるリターナブル輸送品の利用に関する包括的な調査を行い、その結果を韓国と中国と共有した。また、コスト、生産性、環境への影響の観点から、リターナブル輸送品の利用のメリットを定量的に調査した。この行動計画を前進させ、研究結果を韓国と中国と共有するために、日本は日中韓の専門家会議を開催することを提案し、2018年3月に中国の天津で実現された。三国の官民の参加者は、リターナブル輸送品の重要性の認識を深め、情報共有や専門家会議の開催など、継続的に協力していく考えを共有した。

アジアパレットシステム連盟では、一貫パレチゼーションとリターナブル化を促進するために、日中韓を中心に、アジアのリターナブル規格パレットの認証規定の策定に向けた検討を開始した。アジアパレットシステム連盟ではT11型とT12型を共通のパレットサイズとし、APSF規格を6個採択しており、その標準化を促進するために2020年初頭にロードマップ委員会を立ち上げている。

日中韓は、不適切な物流関連の制度やシステムを改善することで、三国間の効率的な物流システムを推進することに努めてきた。

日中韓は、効率的な北東アジア物流システムのためには、リターナブルパレットシステムが重要であることを認識した。このため、効率的で環境に優しく、低コストの北東アジア物流システムの構築に向けて、継続的な努力を行ってきた。

6. 港湾分野での緊密な協力関係の促進（中国主導）

三国は、北東アジア港湾局長会議を通じて、三国の港湾分野における緊密な協力関係をさらに強化し、議論された成果を大臣会合に報告するよう努める。

【進捗状況】

第15回北東アジア港湾局長会議は、2014年11月23日から24日にかけて、「港湾開発の变革とアップグレード」をメインテーマに、中国・南京で開催された。中国、日本、韓国がそれぞれの国の港湾開発状況を紹介し、温かい議論を交わした。11月25日には、「港の变革とアップグレード」をメインテーマに、第15回北東アジア港湾シンポジウムが開催された。

第16回北東アジア港湾局長会議は、2015年11月1日から2日にかけて、「港湾への人の誘致」をメインテーマに、日本の神戸で開催された。中国、日本、韓国がそれぞれの国の港湾開発状況を紹介し、温かい議論を交わした。11月3日には、「海の接続性（人）」と「海の接続性（物流）」をメインテーマに、第16回北東アジア港湾シンポジウム開催された。

2016年11月2日から3日にかけて、韓国の仁川で「港と都市の調和ある発展」をメインテーマに、第17回北東アジア港湾局長会議が開催された。中国、日本、韓国がそれぞれの国の港湾開発状況を紹介し、温かい議論を交わした。11月4日には、「世界情勢の変化に対する港湾政策」「第4次産業革命と港湾」をメインテーマに、第17回北東アジア港湾シンポジウムが開催された。

2017年11月6日から7日にかけて、「スマートポート」をメインテーマに、第18回北東アジア港湾局長会議が中国・青島で開催された。中国、日本、韓国がそれぞれの国の港湾開発状況を紹介し、温かい議論を交わした。11月8日には、「インテリジェントな物流システム」と「自動コンテナターミナル」をメインテーマに、第18回北東アジア港湾シンポジウムが開催された。

2018年11月13日に、「中長期の港湾政策」をメインテーマに、第19回北東アジア港湾局長会議が日本・静岡で開催された。中国、日本、韓国が関連の港湾政策と三国間における協力について議論した。11月14日には、「海洋活用エリアの計画と発展」と「自然と景観、文化の共存」をメインテーマに、第19回北東アジア港湾シンポジウムが開催された。

2019年11月5日から9日にかけて、「グリーンポート政策」をメインテーマに、第20回北東アジア港湾局長会議が韓国・昌原市で開催された。中国、日本、韓国が関連の港湾政策と三国間における協力について議論した。11月8日には、「海洋活用エリアの計画と発展」と「国際環境規制に対応するための港湾戦略」をメインテーマに、第20回北東アジア港湾シンポジウムが開催された。

2020年に予定されていた第21回北東アジア港湾局長会議は、新型コロナウイルスの感染状況を踏まえて1年延期された。

「北東アジア海上コンテナ輸送におけるRFIDの推進」（中国主導）、「クルーズ産業の振興」（日本主導）、「北東アジア間の海事ネットワーキングの推進」（韓国主導）と題した3つの共同研究が2013年から2015年にかけて実施された。「沿岸環境の最近の変化とその影響への対応策」と題した日韓共同研究が2014年から2016年まで実施された。

「日中韓の港湾法制度に関する比較研究」（中国主導）、「クルーズ産業の振興、港湾への人

の誘致」(日本主導)、「コンテナターミナルの効率的な開発のための取扱能力に関する研究」(韓国主導)と題したの3つの共同研究が2016年から2018年にかけて実施された。

「環境に配慮した港湾管理のためのガイドライン」と題した日中韓の共同研究が2017年から2019年まで実施された。

7. 物流の安全性と効率性を両立させるための施策（韓国主導）

日中韓は、安全で効果的な物流システムの構築について意見を交換し、物流の安全性と効率性を調整する方法を模索する。さらに、三国は国際的な物流セキュリティの環境変化に対して共同で行動するための努力を続ける。

【進捗状況】

9.11を受けて、物流のセキュリティは世界的なメガトレンドとして認識されており、物流セキュリティに関する様々な対策が各国や国際機関の間で厳しくなっている。日中韓においても、IMO（国際海事機関）の ISPS（国際船舶及び港湾施設保安規定）や WCO（世界税関機構）の AEO（特定輸出者制度）、ISO28000 やその他多くの物流セキュリティ対策が採用されている。

日中韓は、国際的な物流セキュリティを強化するという強い要請に直面しており、三国間の貿易量の着実な増加が、物流セキュリティに対する需要を高めている。さらに、専門的な物流セキュリティの必要性が高まるにつれ、専門的な人材の需要も高まっている。

このような状況の中、日中韓は、物流セキュリティにおける急速に変化する国際環境に共同で対応するために、この分野での共同研究の必要性を認識し、韓国は共同研究に必要な詳細を議論するための方策を模索した。

韓国は、日中韓が三国間で輸送される危険物（戦略物資を除く）で構成されるコンテナ貨物の情報を調査できるようにするため、データを各国の情報システムに反映させることによる情報共有システムをまずは構築し、その後、協議を通じて、情報共有の方法等の詳細を最終決定することを提案した。

8. 日中韓のコールドチェーンネットワークの促進（韓国主導）

地域のコールドチェーン市場が拡大する中、三国はコールドチェーンネットワークの構築に関する経験を共有し、共同研究を進めていく。三国は、日中韓のコールドチェーンネットワークを促進することを目的として、引き続き協力していく。

【進捗状況】

第6回日中韓大臣会合（2016年7月27日～28日、杭州）では、三国はコールドチェーンネットワーク構築の経験共有など、新たな協力の取り組みを推進することを決定し、この分野での協力の必要性についても決定した。

韓国は、「三国間コールドチェーンネットワークの円滑化」に関する研究を行い、第7回日中韓大臣会合に向けて開催された第2回日中韓課長級会議（2017年12月、中国・アモイ）において、これまでの進捗状況を発表した。

第8回日中韓大臣会合に向け、2019年6月に開催された第1回日中韓局長級会議において、韓国は、三国間のコールドチェーンネットワークに関する理解を促進し、交流・協力プラットフォームを構築するための専門家グループをまずは形成し、その後、関連するセミナーや共同研究を段階的に実施することを提案した。

9. 環境に配慮した物流政策の確立（日本主導）

三国は、環境負荷の小さい物流政策について意見交換を行う。

【進捗状況】

各国のグリーン・ロジスティクス政策

第5回大臣会合の後、三国は各国のグリーン・ロジスティクス政策として以下の措置を講じた。三国は、環境に優しい物流システムの開発を目指して更なる努力をする。

(1) 中国

中国では近年、物流の環境面での持続可能性を重要視しており、以下のような具体的な施策を行っている。

中国交通運輸部が策定した「気候変動に対応した交通業界の行動計画」や「第12次5ヵ年発展計画における交通部門の温室効果ガス排出抑制の作業計画」など、省エネや排出量削減に向けた一連の政策文書を発表した。

省エネルギーと排出削減に関する一連の統計的モニタリング指標を確立することにより、グリーン物流評価システムを強化・改善している。

輸送効率を高めるために、民間企業が積替えステーションの建設に投資することを奨励している。LNG船やハイブリッド車などの新エネルギー輸送資材の適用を促進している。

高速道路・港湾分野でのグリーン物流技術を開発している。

(2) 日本

2016年5月に改正された「物流総合効率化法」に基づき、日本政府は二者以上の連携・協働によるモーダルシフトや共同輸配送等の取組に対する支援をしている。

2005年4月に、物流分野のCO2削減を促進するために設立された「グリーン物流パートナーシップ会議」を活用した優良事業の表彰などにより、CO2削減に向けた民間事業者の自主的な取組を支援している。

また、2021年6月に政府により策定された「総物流施策大綱」においては、「カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」が重要な取組として位置づけられている。

(3) 韓国

国際的な環境規制がこれまで以上に厳しくなる中、物流業界もそれに迅速に対応していく必要がある。そのために、韓国ではエネルギーを消費する物流産業を低炭素産業に転換するために、以下のような様々な努力をしている。

より多くの企業が「物流エネルギー目標管理制度」に参加するように奨励され、モニターされている。

韓国では、政府と企業が自主的に協定を結び、企業が自ら排出削減目標を設定して個別に行動する「物流エネルギー目標管理制度」に参加する企業が増えている（2020年時点で295

社)。また、政府のモニタリングシステムにより、温室効果ガスの排出量を削減するための能力を強化している。

環境に優しい物流活動を促進するために、韓国政府は「Best Practice of Green Logistics Company」を制定し(2015年2月)、2015年時点で22社を「Best Practice of Green Logistics Company」に指定している。

韓国では、民間企業が設立した「グリーン物流協議会」(2014年5月)を通じて、民間主導の温室効果ガス削減活動を推進している。同委員会では、グリーン物流政策の立案・提案・議論・調整、グリーン物流を支援するプロジェクトの評価・指定などを行っている。

物流における温室効果ガスを削減するために、韓国は三者間物流や共同物流の促進、モーダルシフトやエコドライブの促進を進めている。さらに、ベスト燃費コンテストの開催、ベストプラクティス事例の共有、グリーン物流のためのウェブサイトの構築など、企業の意識向上と能力開発に取り組んでいる。

10. 地域の接続性を促進するための三国の主要なイニシアティブの下でのプロジェクト及び政策に関する協力（共同行動計画）

三国は、それぞれの地域的な取り組みを実施する上で、輸送物流の重要性を認識し、情報の共有や協力プロジェクトの実施方法を検討する。

【進捗状況】

特になし

1 1. 輸送技術の第4次産業革命に関する共同の取り組み（共同行動計画）

三国は、第4次産業革命の技術、すなわち IOT、AI を輸送・物流に応用するために協力していく。

【進捗状況】

(1) 韓国

三国で自動運航船技術の開発が進められる中、韓国は、協力や情報共有のための分野を特定することを目的として、ワークショップを含む専門家会議を行うために、日中韓の政府と専門家で構成される協議グループの設立を提案した。

(2) 日本

日本は、IoT や BD、AI 等の新技術を活用した高速道路でのトラック隊列走行の実証実験や、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現に向けた取組、ドローン物流の実用化に向けた機体導入等に対する支援等の取組を実施してきた。

また、2021年6月に政府により策定された「総合物流施策大綱」においては、「物流 DX の推進」が重要な取組として位置づけられている。

－ 行動計画 2021 －

PART II.

新アクションプランの将来計画

1. 強靱な物流ネットワークに向けた三国間における協力と調整（共同行動計画）

三国は、強靱な物流ネットワークを推進するための連携を強化する。

【将来計画】

三国は、新型コロナウイルス感染症の拡大によって生じたコンテナ・船腹不足問題等の物流の強靱性を阻害するような問題に共同して対処し、強靱な物流ネットワークを実現するため、課長級会合等を通じて、関連する国際・国内物流政策の経験及びベストプラクティスを共有する。

また、効果的な感染拡大予防と管理を前提に、準拠性と透明性のある業務手順を通じて、三国は貿易障壁を低減し、商品の押収や貿易紛争を回避し、越境物流チャネルの障壁を除去し、円滑な越境サプライチェーンを確保するよう努める。

国境検閲及び国内物流担当者の作業訓練を強化し、作業効率を高め、荷主から荷受人までのチェーン全体のサービス品質を向上させる。

2. 物流の安全性と効率性を両立させるための施策（韓国主導）

日中韓は、安全で効果的な物流システムの構築について意見を交換し、物流の安全性と効率性を調整する方法を模索する。さらに、三国は国際的な物流セキュリティの環境変化に対して共同で行動するための努力を続ける。

【将来計画】

危険物（危険な化学物質）の輸送は、人の健康や安全、財産や環境に大きなリスクをもたらす可能性がある。これらの製品の輸送には潜在的な危険性があるため、緊急時に適切な知識をすぐに利用できるようにしておくことが不可欠である。そのためには、さまざまな側面を考慮する必要がある。このプロジェクトの目的は、特に国際輸送中において、安全性を高め、危険物事故が人の健康と安全、私有財産、環境に与える影響を軽減することである。

日中韓は、日中韓の間で危険物の安全な輸送を確保するための共同研究を行い、また、危険物の安全管理と監視のためのベスト・プラクティスを共有する。

3. 北極圏の持続可能な海運・物流に関する情報共有・協力の促進（韓国主導）

商業化の可能性が高まっている北極圏航路の持続可能な使用に向けた協力の重要性を認識し、三国は情報共有等を通して相互協力を進めていく。

【将来計画】

三国は、北極海航路を持続可能な方法でよりよく活用するために、三国の政府、研究機関、企業間の情報共有と協力を促進する。

また、日中韓の政府や研究機関の専門家が、韓国で毎年開催される国際セミナーに参加することを奨励する。

4. 物流 DX の推進（共同行動計画）

三国は、機械化・デジタル化を通じた物流のあり方の変革を主導し、交通・物流分野の発展を促進する。

【将来計画】

第4次産業革命によって進展した交通・物流分野における技術革新に着目し、新型コロナウイルスの流行により重要性が高まった「非接触」等新たな物流サービスの観点も踏まえて「物流 DX」を三国で推進する。三国は、自動運転・自動運航船等の物流 DX に関する取組を促進するとともに、ワークショップや課長級会合を通じて情報共有する。

三国はブロックチェーンに基づくグローバルな物流ネットワークを促進し、様々な国や地域の物流情報を接続し、効果的で統合された物流トレーサビリティシステムを促進し、物流チェーンにおける物品の検査回数と検査時間の削減の促進に努める。

加えて、三国は産業サプライチェーンデータを活用し、サプライチェーン主体間での情報交換・共有を促進するために IoT を利用し、強力な情報流通サービスシステムの構築に努める。

5. 輸送資材の標準化（日本主導）

三国は、パレットを含む三国で使用されている輸送資材の標準化を促進する。

【将来計画】

三国は、パレットの品質（素材や強度）や、民間規格に適合した一般的な単位量のルールについて、その標準化に向けて継続的に努力する。

三国は、政府機関、研究機関、APSF（アジアパレットシステム連盟）などの関係者とともに、標準化されたパレット（以下単に「パレット」という。）のさらなる使用を促進するとともに、ASEAN 諸国でのパレットの使用および一貫パレチゼーションを促進するために協力する。

また、三国は、三国および ASEAN を対象としたパレットの普及に関するモニター調査を実施し、パレットの普及のための効率的な方策を検討する。

三国は、ボックスパレット、ロールボックスパレット、プラスチックコンテナなど、その他の輸送資材についても議論を進め、標準化の可能性を探っていく。

6. 日中韓のコールドチェーンネットワークの促進（韓国主導）

地域のコールドチェーン市場が拡大する中、三国はコールドチェーンネットワークの構築に関する経験を共有し、共同研究を進めていく。三国は、日中韓のコールドチェーンネットワークを促進することを目的として、引き続き協力していく。

【将来計画】

世界的なコールドチェーン物流の拡大と農産物の三国間貿易の増加に伴い、食品の安全性を確保し、食品廃棄物を削減するためにコールドチェーンネットワークを促進する必要があることを認識し、三国は関連する専門家を通じて情報を共有し、市場調査や輸送技術に関する共同研究の可能性を検討する。

三国は、官民が交流できる機会の提供に向けて協力する。三国はフォーラムを開催し、コールドチェーンネットワークに係る障害の特定・除去等の研究テーマを打ち出す。韓国が中心となって近日中に研究計画を策定し、その後、研究を実施する予定。

三国はコールドチェーン物流における標準化に向けて協力し、情報共有を促進する。

7. シームレスな物流システム実現に向けた取組（日本主導）

三国は、北東アジアにおけるシームレスな物流システムを実現するための基盤作りの方策について意見を交換し、北東アジアにおけるトレーラーシャーシの相互通行の研究を行う。

【将来計画】

(1) 中国と韓国の間

中国と韓国が締結した協定に基づき、両国はプロジェクトの第1段階として、トレーラーシャーシの相互通行を促進するよう努める。

両国は、プロジェクトの第2段階として、トラクターによるトレーラーシャーシの相互通行の拡大策を引き続き検討していく。

感染が拡大する中、「陸・海・空」の複合輸送モデルにより、中国と韓国はその優位性を見出してきた。中韓は陸上、海上、航空輸送を含む中韓複合輸送システムの導入・実施を通じて、中国と韓国間の物流サービスの効率を高めていく。両国は、これまでの協力関係に基づき、本件を推進するためのパイロットプロジェクトにおける協力について、協議した。中国の税関総署および交通運輸部と韓国の国土交通部および韓国関税庁は、共同パイロットプロジェクトに関する MOU を締結した。

(2) 日本と韓国の間

両国は、既存のパイロットプロジェクトの結果を検証しながら、荷主や物流企業の要望を考慮して、ルートや品目の面で新たなパイロットプロジェクトの可能性を引き続き検討していく。

(3) 中国と日本の間

両国の車両安全基準を満たしたシャーシを使用した相互通行のパイロットプロジェクトの実施に向けて、専門家会議の開催等の協力を通して今後もより緊密な連携を図っていく。

8. 相互接続された物流情報ネットワークの構築と拡大に向けた努力（中国主導）

三国は、効果的に相互接続された物流情報ネットワーク（NEAL-NET）の構築と拡大に努める。

【将来計画】

三国は適宜情報交換し、ユーザーの需要・管理状況を考慮し、下記の点における取組を行うよう努める。

- ・ NEAL-NET 物流情報共有規格の継続的な改善と推進
- ・ 情報共有ポートの拡大
- ・ NEAL-NET の日中韓での普及推進
- ・ 物流情報共有サービスエリアの開拓と深化
- ・ 国際交流と協力の着実な推進

日中韓は NEAL-NET を通じた情報共有ポートの増加に向け引き続き努力し、ASEAN、IPCSA（国際港湾コミュニティシステム協会）、EU、EAEU（ユーラシア経済連合）、IRU（国際道路輸送連合）や GTI（大図們江イニシアチブ）等の地域や他の国と NEAL-NET ネットワークを共有するため、相互に協力する。日中韓は、ユーザーの需要を踏まえ、様々な NEAL-NET 補完サービスの開発を引き続き行い、NEAL-NET の調整を促進するため、ユーザー体験を向上させる。日中韓は定期的に開催される専門家会議において今後の計画の進捗を確認することの重要性を認識した。

9. 北東アジアにおける複合一貫輸送のベストプラクティス共有と共同開発（中国主導）

三国は、北東アジアにおける海上輸送・物流及びインターモーダルに関する専門家の研究を支援し、それに関する研究の成果を検討する。加えて、三国は、海上輸送・物流及びインターモーダル分野における交流のための可能な解決策を検討する。

【将来計画】

三国は、鉄道－海上コンテナ一貫輸送の分野における三国間の協力関係をさらに発展させ、三国間のベストプラクティスを共有し、共同研究報告書を洗練させ、鉄道－海上一貫輸送による国境を越えた輸送の利用に関する綿密な研究を行う。

10. 港湾分野での緊密な協力関係の促進（中国主導）

三国は、北東アジア港湾局長会議を通じて、三国の港湾分野における緊密な協力関係をさらに強化し、議論された成果を大臣会合に報告するよう努める。

【将来計画】

第21回北東アジア港湾局長会議・港湾シンポジウムが中国主催で開催される。開催時期及び形式は未定。各国の港湾整備状況の紹介、共同調査・研究の進捗状況の報告、次回局長会議についての議論が行われる。また、最後に局長会議の議事録に署名する。

11. 環境にやさしい物流政策の導入（日本主導）

三国は、環境負荷の小さい物流政策について意見交換を行う。

【将来計画】

環境にやさしい物流（グリーン・ロジスティクス）を構築するために、三国は物流分野におけるカーボンニュートラル実現に向けた取組を進めるとともに、日中韓三国協力事務局（TCS）による専門家会議の実施など、各国の政策の共有や共同研究を通じて、三国間および官民の協力を強化する。

日中韓三国は研究成果を共有し、TCS による専門家会議の開催や、APSF などの関係者との協力など、リターナブルな輸送アイテムの使用を促進するためのさらなる努力を行う。

三国は、RTI 用の標準パレットへの RFID やバーコードシステムの導入を促進し、パレット免税を通じた各国間の共通利用を促進する。これにより、環境に配慮した物流システムによる物流コストの削減に大きく貢献する。