

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（第2回）

平成24年12月4日

【田中企画官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第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を開会いたします。

開会に先立ちまして、お手元にごございます配付資料の確認をさせていただきたいと存じます。クリップを外していただきまして、上から順にご確認をお願いしたいと思います。まず、議事次第、座席表。資料1、委員名簿。資料2、丸山委員プレゼンテーション資料。資料3、中村委員プレゼンテーション資料。資料4、榮委員プレゼンテーション資料。資料5、正木委員プレゼンテーション資料。資料6、第1回委員会資料の補足。資料7、大綱に掲げられた施策の取り組み状況などについて。資料8、これは資料8-1と8-2がごございますが、事業者団体等ヒアリングについて。そして資料9、委員会の今後のスケジュールでございます。

また、参考資料といたしまして、別にクリップ留めをしておりますが、第1回委員会議事録。第1回委員会資料の物流を取り巻く現状について。それから、同じく物流政策における主な取り組みをご用意させていただいております。もし不足などございましたら、大変恐縮でございますが、事務局までお申し出いただければ幸いです。

また、本日はお手元に備えつけのマイクがございます。下部中央のボタンを押していただきますと、赤いランプが点灯いたしますとマイクのスイッチが入ります。発言を終えられましたら、再びボタンを押してマイクのスイッチを切っていただきますよう、よろしくお願いいたします。

なお、本委員会は公開で行います。写真撮影につきましては、冒頭、頭撮りのみとさせていただきますので、報道機関の皆様、よろしくお願いいたします。

それでは、今回、初めてご出席の委員をご紹介させていただきたいと思っております。株式会社湯浅コンサルティング、内田委員でございます。

【内田委員】 内田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【田中企画官】 日本経済団体連合会運輸委員会物流部会長、丸山和博委員でございます。

【丸山（和）委員】 丸山でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【田中企画官】 日本物流団体連合会国際業務委員会委員長、丸山英聡委員でございます。

【丸山（英）委員】 よろしく申し上げます。

【田中企画官】 日本通運株式会社代表取締役副社長、中村委員でございます。

【中村委員】 中村でございます。よろしくお願ひいたします。

【田中企画官】 トヨタ自動車株式会社常務役員、三浦委員でございます。

【三浦委員】 三浦でございます。よろしくお願ひいたします。

【田中企画官】 なお、竹林委員、根本委員におかれましては、本日、所用によりご欠席となっております。

以上でございます。

また、今回、関係省庁として財務省、農林水産省からもご出席をいただいております。事務局側の出席者の紹介につきましては、座席表をもってかえさせていただきたいと思ひます。

それでは、これから議事に入りますので、恐れ入りますが、写真撮影はここまでとさせていただきます。ここから先は杉山委員長に進行をお願いしたいと思ひます。杉山委員長、よろしくお願ひいたします。

【杉山委員長】 それでは、早速、議事に入らせていただきます。本日もよろしくお願ひ申し上げます。本日、議事の第1番目、委員からのプレゼンテーションでございます。本日は物流連の丸山委員、日通の中村委員、新日鐵住金の榮委員、東芝の正木委員、以上4名の委員の方々からプレゼンテーションをちょうだいすることになっております。お一方15分ずつということで、名簿の順でお願い申し上げたいと考えております。また、4名の方のプレゼンテーションが終わりましてから若干の意見交換の時間をとりたいと考えております。

それでは、まず、物流連の丸山委員、よろしくお願ひ申し上げます。

【丸山（英）委員】 こんばんはというのはちょっと早いですけれども、物流連の丸山でございます。ここに書いてあるとおり、私は国際業務委員会の委員長ということをやっております。テーマ的にはやはり国際的なものに今回絞らせていただきました。日系物流企業の海外進出にかかわる規制及びインフラ等の課題の状況というところでございます。口で言いますと我が国はなかんずく発展の著しいアジアの中で、グローバルの中で今後は競争力を増していかなければいけない。こういう競争力を増すために今後いろいろな面で

国の支援をお願いしたいということが趣旨でございます。

あと、内容でございますけれども、内容に入る前にこういうのも大事なと思いますので少し触れさせていただきますと、今のような物流連のテーマでございますけれども、一応、大綱との関連づけで言いますと、いわゆる17年大綱、これは4つの柱がございますが、この中で言いますと、最初のスピーディーでシームレス、低廉な国際、国内一体となった物流の実現、ここに一番関連づけられるのかなという位置づけをしております。また、さらに17年大綱以降の今後推進すべきガイドライン、ここにおいては一番目のグローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の位置づけ、ここに該当するテーマかなと思っております。

内容的には、まず日本の物流の状況、特に海外進出の状況。次に、2番、3番は一緒ですけれども、ASEAN、インド、中国と分けた場合の課題。4番目には一部具体例と、こういう順序です。時間もありませんので小さな数字はいろいろ述べませんが、最初は我が国、左側が国内貨物物流の推移、右が国際貨物物流の推移、棒の高さを見ていただければ、左が下がってきて上が伸びている。ちなみに、90年と2010年、これを比較しますと、左が28%レスぐらいですが、右が16%ぐらいの増になっております。今みたいなことを統計のほうから引っ張ってくると、こういうことになるということでございます。

次のところは、これはいわゆるコンテナの取り扱い、これは港別というところで80年から10年、30年間見てきたわけでございますけれども、左側の表を2つ見てもらうとわかるのですが、青のところアジアと言われているところでございまして、80年に比べると圧倒的にアジア、ここが主要港になってきている。特に右のほうです。東京湾などと書いてあって、白丸が135、ピンクの丸が748ということになります。白丸のほうはまだいいほうで、上海なんていうのは丸になりません。1980年は5でございます。これが2010年、2,900万という驚異的な伸びを示していると、こういうことでございます。

こういう状況に従って、いろいろな日本の物流業者が海外に進出したわけですが、これは98年と2012年の比較でございます。98年は全体で440ぐらい、2012年に850ぐらい、約400社ぐらい増えていますが、その半分の200以上がこれを見てわかりますけれども、中国でございます。その進出状況、アジアに関してですけれども、このような進出状況になっておりまして、いろいろなところにいるいろいろな方が出られているということでございます。

次ですけれども、個人的に言うところで大体まとまってしまうかなという感じはするのですが、ASEAN、インドに関してどういう問題があるのかと、こういうところをつらつらと書いてあるわけですけれども、1番、外資規制の緩和、これはもっと大きく言うと各国規制の問題、こういうことが言えると思います。外資規制というのは、いろいろな規制の中でも海外へ進出するときの入り口論になりますので一番大きなわけですが、ここがいろいろまちまちでございまして、結局、地場の有力なパートナーと手を組まなければならないようなところが現実でございまして、このパートナー探しに非常に苦勞する。あと、国によってまちまちですから、いろいろなパートナーさんと手を組まなければいけない。こういうことが散見されます。

2番はインフラ、3番、通関と書いてありますけれども、これは大きな意味でのインフラと言えるのではないかと思います。上のほうは、いわゆるハードのインフラ、3番目の通関手続の高度化、これは非常にアジアの中で通関、時間がかかる等々ありますけれども、これは大きな意味ではソフトなインフラというところではございまして、一概には上のほうのハードのインフラは、アジア諸国は大体おこなっている。3番のソフトのほうは、一概に遅れているんだけれども、もっと問題なのは各国まちまちであるということが1つの問題かなと思います。2番のところだけ少し言いますと、一番上に書いてありますのが港でございまして。これは国際的なゲートの問題と言えるとと思います。2番目は道路、鉄道、これは国内的なハードの問題、国内及び都市間輸送のハードの問題。

3番目は、どちらかという国と国の間をルートを開発しようという試みでございまして。こんなところでサマライズできるかなと。意外と4番目の一番下にちよろっと書いてありますけれども、品質管理に関する意識の低さ等と書いてありますが、これはこう言い切れない部分もあるなというのが実感でございまして、発展の度合いだとか発展の形態、ひいて言えば国民性みたいなものがございまして、一概に意識の低さというようなまとめ方ではないのかなとは、まとめておいてすみませんが、思います。

次が、各国、まちまちですね。これは外資規制のところですが、この表にあるように各国まちまちでございまして。それも業態によって、利用運送、倉庫、海運、航空と書いてありますけれども、業態によってこれはまちまちでございまして、横にずらっと見てみますと、一概に国内のほうの方が厳しい。これは当然かと思いますが、縦に見ますとインドネシア、ベトナム、ここら辺が非常にまだ厳しいままかなという気がいたしております。

次にインフラを各国別に見ていきますけれども、ベトナムの場合、これは地図の1番目、ハノイ、一番南のほうがホーチミン。一概に言われるのはホーチミンが消費で、ハノイが生産だと言われますが、これが南と北で非常に分離している。ここの間の国道1号線がまだ非常に混んでいます。あと、ハイフォンとホーチミンシティ、カメップ・チーバイという2つのゲートポートを持っていますが、ここがまだ大型船対応ができていませんというようなインフラの問題ですね。カンボジアの場合はプノンペンという非常に小さな河川港ですから、これはそれ以前の問題という状況です。

次、これ、タイとミャンマーとインドネシアと書いてありますが、一々読み上げませんけれども、位置づけとしてはタイ及びマレーシアと言っていいと思いますけれども、これがこのインドシナ諸国の中では一番アヘッドというか、一番開発の進んだところ。一番進んでいないというか、まさに今、エマージしつつあるのがミャンマーだということで、例えばタイの場合はトラック輸送で自動車部品等々をタイとマレーシアでやっておりますけれども、それがパンクして、次は鉄道あたりに投資していただけないかなというところまでかなり来ておりますが、ミャンマーの場合はまだまだ港自体がまだですというところですね。その意味で言うと、ちょうどインドネシア、ここがこれの間ぐらいかなという感じしております。港はありますけれども非常に小さい。あと、ソフトのほうも非常に通関等々遅い。あと、都市内の交通も非常に遅れているというようなところがございまして、ある意味ではインドネシアというのは、そこら辺のハードシップのデパートのようなところがございます。

以上のように同じようにしてインドを見ますと、インドの場合は大きな幹線は2つございます。生産も多いですし消費も多い。ニューデリーとムンバイを結ぶ海路、コリドと言っておりますけれども、もう一つは、これはかなり自動車メーカーさんも進出されておりますが、このバンガロールからチェンナイ、また、その北のエンノール港、ここの2つのところがございますが、これは両方とも共通していますのは非常にアクセスが悪い。道路環境が非常に悪いと、こういうことがございます。

次でございます。次は、先ほど触れましたいろいろな問題を抱えている、それもまちまちの問題を抱えている各所を何とかつないで1つの統一物流圏にしようではないかという試みかとは思いますが、東西、南部経済、南北とこの3つ、東西というのが右で言うと緑のタイのところの上を東西と言っていきます線でございます。南部のほうは沿岸のほうをぐるっと回るやつ。南北のほうは、上はクンミンから下はバンコクまで、もう1回クンミン

からハノイのほうを縦断するサービスということですが、これは一言で言うと、いろいろな問題を抱えている国をどうやって統一化してシームレスにするかという広大な試みというか、非常に血湧き肉躍るプロジェクトだと思いますが、地理学的に言うと東西、南部、これは地図を見てわかるんです。これは何かというと、要は東のほうの南シナ海、西のほうのベンガル湾、要するにここを内陸でつなぐという効果ですね。

あと、この南北ですが、ここになると中国が入ってきまして、中国の南西部のクンミン、ここら辺が港はありませんで、ここら辺がこの地図で見ると南シナ海、これに東西が絡んできますとベンガル湾というような幹線ができるというようなことかと思えます。これはその状況を少し大きくしたということですが、ここで注目していただきたいのは、この左の表の四角の黒とバツテンがありますけれども、このバツテンがずっとずらずらとあります。これは相互乗り入れができるか、できないか。車両の相互乗り入れができるかできないかということ、バツテンがついているところはできないということですね。この表を見ていただくとわかるように、先ほど言いましたように、今まさにエマージしているミャンマーのところをずっと沿うようにバツテンがついております。

次、ここはいろいろなプロジェクトでございますので、これは割愛させていただきます。この部分は、先ほど言いましたソフトの部分でございます。通関等々、各国まちまちだと。ただ、財務省のほうの構想でASEANカーゴ・ハイウェイ、これは日本のシステムを導入して一本化しようという構想がございます。ここは中国、これから中国が続きますけれども、中国はもう、これはずらずら書いてありますけれども、かなり列挙すると収拾つかなくなるぐらいいっぱい例がございます、一言で言うと商慣習、ここら辺がもうかなり大国になって世界の工場ですけれども、商慣習の違いでいろいろな障壁がある。こういうところが網羅されております。これもそうですね。これもそうです。これは商慣習というよりは保税輸送で、日本で言う監管車でございますけれども、ここら辺が非常に規制が厳しくてままたまらないという状況でございます。この部分は中国の通関。まあ、通関のシステム自体がおくれているということと、要するにまだまだハードコピーが主流であるということです。これは鉄道です。鉄道もまだおいております。

ここから少し具体例に入りますけれども、1つ、これは今話題になっておりますシャーシの相互乗り入れということでございまして、日韓間においてはパイロットプロジェクトが開始されておりますけれども、図式するとこのようになるということでございます。次のところは、これは隣にいらっしゃる日通さんのプロジェクトでございますが、これは何

を言いたいかという、フェリーも含めたRORO、特に小回りが効いてマルチパーパスだということやっぱりフェリーも含めたROROの活用というのが今後避けて通れないところかと思しますので列挙させていただきました。これもその一部でございます。

後半、少し駆け足になりましたけれども、一言で言えませんが、あえてまとめて言うならば、諸規制、諸規則の問題及びインフラ、これはハードとソフト、ハードのほうも港湾のような不動産系と例えばROROとかシャーシみたいな動産系、これは2つあると思いますけれども、ここら辺のところのいわゆるシームレスに対するボトルネックを今後どう解消していくかということが非常に課題になっていると思われま。

以上でございます。

【杉山委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、続きまして中村委員、よろしくお願ひ申し上げます。

【中村委員】 ただいまご紹介をいただきました日本通運の中村でございます。私からは、今の丸山委員と少し重複するところがあるので、そこら辺は簡単に済ますとして、標題として「アジアの物流の高度化・高速化と新しい物流インフラ整備の必要性について」ということで発表させていただきます。このアジア物流の高度化というのは、皆さんご承知のとおり、今、日本の製造業がどんどんアジアに生産をシフトさせている。そういう中で、去年の3.11、あるいはタイの洪水で見られるように、やはり1カ所で何か起きると全ての国での生産に支障を来す。要はかなりアジアの中で中国を含め、中国、ASEAN、インドまでを含めて、今、日本の製造業というのは水平展開が非常に複雑多岐にわたってきているということで、いわゆる物流に要求されるものも非常に高度化しているという意味で、物流の高度化という内容です。

それから、高速化、これはやはり物流インフラと絡んでくるのですけれども、アジアの場合、まだまだ1つの法の規制の問題、それから、インフラの問題を含めて非常に不備な点がある。そういった中でやはり我々としては、物流業者として、インフラ不備な、あるいは法規制がまだ非常に厳しい中で高速化を図っていけるかというようなお話。それから、当然、それをバックアップしていく物流インフラ整備の必要性というような話をさせていただければと思います。趣旨としては、アジアに展開する日系の日本の製造業をどう物流面でサポートして、製造業の物流面での競争力をどう高めていくかというような内容で作成をいたしました。

最初のこのページは、皆さんよくご存じのあれで、これはコンテナの流動調査というの

が2010年に行われて、これは一番注目していただきたいのは、このアジア域内というのがまだまだ少ないのですが、要はこのところが、いわゆるアジアを生産拠点としてアジアでつくられたものが欧米、日本に持っていくというものから、逆にアジア域内で生産し、消費をするということで、このアジア域内というものがこれから大きく伸びていくだろうと。最後の数字の78.5%、これは世界の物流、コンテナ物流の中で何らかの形で、これは通過貨物も含めて既に80%近くがアジアを経由している。非常にアジアが重要な地位を占めてきているという数字であります。

これも先ほども話が出たので簡単に済ませますけれども、要はこれは1990年というのは、ある意味では日本の国内製造の最後のピークの時点かなと。それから、20年後の昨年というものを見まして、ポイントとしては、1990年というのは、まだ神戸が世界の第5位を占めているということですね。これを日本の5大港全部を足しますと、719万、2次札換算でTEUという本数になる。これはシンガポールがトップで522ですから、日本の5大港を合わせるとまだまだ日本からの本数が世界で一番多かった。それだけ日本で製造が行われたということかと思えます。それが2011年になったときには日本の、大阪は抜けますけれども、大阪も入れると大体、釜山のすぐ下ぐらいの位置になります。大体1,500万TEUぐらいになる。第6位ぐらい。それぐらいアジアの製造業が展開した。そういう中で2位、3位を占めているシンガポール、香港、それから、5位の釜山もそうですけれども、やはり日本の港がハブ機能をなかなか持てなかったというところが1つの反省かなと思っております。

次のページ、ここから本題になるのですが、私、アジアの物流、東アジア、日本を含めた一つのエリアの物流を考えると、やはり一歩先を行っているヨーロッパ、このユーラシア大陸の西の端で英国、それから、東の端の日本、これは英国はヨーロッパ大陸、日本はアジア大陸、距離的なものは海の距離の大きさがあれですけれども、要はヨーロッパというのは、そういう点で一歩先んじていて、この線は何かといいますと、いわゆるROR船がヨーロッパの物流を支えている大動脈になっているということですね。ところが、アジアを見たとき、今、日本からは、その赤い線を出ているところのうち、日本船社が運航しているRORO船航路は、これは日本発着で言いますと、今まだ韓国向けの釜山と、それから、上海向けにしかありません。

あそこの黄海、渤海湾と言われたときに韓国と中国というのは非常に赤い色がたくさん出ていますけれども、韓国と中国というのは今現在、一部シャーシの相互乗り入れまで始

めて、あそこは非常に韓国のフェリー、RORO会社が活躍をしている。この状態で言う
とやはりこれからアジアの中においても日系の物流企業というよりは、韓国が非常に進出
をしてきている。そういう中でやはり日系のフォワーダーとしてこれからRORO船とい
うものの役割というのをもう少し、日本とアジアを結ぶためのRORO船というものを重
視していこうということが必要ではないか。

そんな中で、これも先ほど丸山委員にお話しいただいたので、要はこのRORO船のメ
リットというのは、やはりコンテナ船に比べると荷役のコストが非常に安く済むというか、
低廉で済む。そういう中であと速度です。それから、港での設備が非常に少なく済むと
いうことで、博多と上海を結んでいます。これを1つの海上の道路だと考えて、博多をベ
ースに中国大陸までシームレスで貨物を持っていけるというようなイメージを描いており
ます。そういう中で日本国内でも、今、環境問題を考えたときにいかに博多まで鉄道であ
るとか、内航船であるとか、それから、やはり今一番、これから問題になってくるのは日
本海の港、この貨物というのは全部韓国の港にとられていってしまっている。こういうも
のをどうこれからアジアに輸出されていく貨物、あるいはアジアから輸入されてくる貨物
というのを、博多を経由しながらどう持っていけるかというのが1つの大きな課題になっ
ていくかなと思っております。

RORO船というのは、詳しくご存じの方もいらっしゃるかと思いますが、少しその
お話をさせていただくと、要は海上の20フィート、40フィートのコンテナをそのまま
船の中に詰める。それから、JRの12フィート、30フィートのコンテナもそのまま船
の中に積めるというイメージですね。ですから、今後、中国鉄道とJRを結ぶというとき
にも、いわゆるJRのコンテナが持っていける。それから、さらに、このところがこれ
からポイントになっていくのですが、国内用の31フィートコンテナというのは、トラッ
クで言うと11トン車です。11トン車のウイング車と言われる横開きをするトラックが
そのままRORO船に積まれて、中国大陸で複数の箇所へ貨物を配送していくミル克蘭
的な機能も持てるということですね。

それからもう一つ、RORO船の機能として、やはり非常にコンテナ船と違って積み込
みに衝撃が少ないので、いわゆるこれから日本でも中心になっていく輸出の非常に精密な
機械類の輸送というのが非常に適しているということ。それから、いわゆる規格外の大き
な貨物、これもこの写真を見ていただくように簡単に積み込みが可能になっていくとい
うことが言えるかと思えます。これはいわゆるモードを3つのものを比較して、コストとり

ードタイムとCO₂、大体、最大かかってしまうのを10としたときにコスト、リードタイム、CO₂で大体こんなような比率になるのかなと考えております。これはシミュレーションで、川崎から上海まで持っていったときの航空便とRORO船を使ったときのCO₂のエネルギー消費です。96%ぐらい削減ができるというシミュレーションです。

これも先ほど丸山委員からお話しいただいたので、やはりこのRORO船をいかに活用していくかというときに1つのシームレス化、それは同じシャーシ、今現在は積みかえが行われていますけれども、日本で積まれたトラックがそのまま中国国内を、あるいはアジアを走れるというようなイメージのときに、やはり1つの安全の規則であるとか、あるいは車検であるとか、それからもう一つ、通関制度というのもまだまだクリアされないとなかなか難しいですけれども、まず、日韓で、とりあえずパイロットケースで始まったということです。これはいかにアジアとこれから自由貿易協定というのがさまざま結ばれる中で、我々、日本を含めた東アジアを1つの物流圏、言い方をすれば、国外も1つの国内輸送と考えようという時代。

これが先ほどもうお話も出ましたけれども、今、やはりアジアを考えるときに中国もそうですけれども、ASEANを考えたときに大陸部のASEAN、それから、島しょ部、島になっているASEANという2つに分けたときに、大陸部については、これが1つのトラックルートの輸送網をどう拡充をしていくかということで、これは今、我々、展開をしているのですが、上海から、実際には瀋陽からシンガポールまでつながったのですが、その後、枝葉で分かれて、あとは今言われているヤンゴン、バンコク、これがまだインフラや通関制度が不備。それから、ヤンゴンとダッカを結び、今、ダッカとニューデリーはトラックで走れるようになりましたから、あとダッカとヤンゴン、バンコクをつなげれば、ニューデリーまでSSEで博多から出た貨物が、まあ、将来の夢を言えば、同じトラックがニューデリーまで走っていけるというようなイメージになるということです。

それから、これは今、JICAのほうでやっている南北回廊、東西回廊の1つの経済協力の図であります。こういうものがどんどん積極化して、最終的にヤンゴンであるとか、ダッカまで結んでいけると非常に理想的な形になる。ただ、そのときにやはり通関の保税運送の問題、先ほど丸山委員もおっしゃった車両の積みかえであるとか、そういう問題をどうこれからクリアしていけるかということかと思えます。

それから、これがもう一つ、海の島しょ部のASEANのほうに、ここに我々やはり日系物流業者が1つのプレゼンスを高める。ある意味では黄海、渤海湾というのは韓国の船

会社にとられてしまったのですが、この南シナ海というのは、我々、RORO船を日系のフォワーダー、ある意味では日の丸連合を組んで海の部分というのをRORO船で展開ができないか。先ほど言いましたようにRORO船、この狭い海というのはコンテナ船を投入しても、要はもう四畳半でやりを使うような話で、やはり非常に使い勝手が悪い。あと、まだ港のインフラも悪い中で言うと、RORO船というのは1つの港にある。クレーンも要らないですし、あるいはトラックをそのまま積んでいける。あるいはコンテナを積んでいけるというような、それとあと速度があるということですね。少量多品種で頻度を高めたような輸送をすることによって、こちらに展開をしている日系の物流業者の水平展開、そういうものに寄与していく。そういう中で日系の製造業に物流費の面での競争力が強化していけるのではないかと考えております。

私からは以上です。

【杉山委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、続きまして榮委員にお願い申し上げます。

【榮委員】 新日鐵住金の榮でございます。私から鉄鋼原料並びに鉄鋼製品の物流に關します現状認識と課題についてご説明したいと思ひます。

まず、1ページ目でございますが、我が国鉄鋼産業の現状ということですが、ポイントは上の黄色のところの2番目でございます。我が国の鉄鋼業は、まず国内製造業への素材の供給ということで鋭意努力しているわけでございますが、一方、国内の需要というのはなかなか伸びません。低迷してございます。したがって、拡大するアジア市場へ活路を求めています、ここでは中国、あるいは韓国といった新興勢力と熾烈な競争にさらされてございます。その下の図は日中韓の鉄鋼の輸出、輸入の動向でございます。ポイントだけお話いたしますと、輸出と輸入のバランスをとりましたところが純輸出、黒い折れ線グラフでございます。日本のところ、左側ですけれども、これは一目瞭然でございますが、大体全体の3割から4割ぐらいを輸出に依存している。

特徴的なのは真ん中の中国でございまして、これは2000年以降のグラフでございますけれども、2000年以降、中国も鉄鋼大国になるわけですが、当初は鉄鋼生産能力が需要に追いつかないということで、純輸入国でございました。これが2005年を境に、いわゆる中国爆食の時代と我々は呼んでおりますけれども、原料爆食の時代と呼んでおりますけれども、大幅に鉄鋼生産を伸ばしてまいりました。一方で、これは同時に供給過剰を生み出してございまして、やはり同様に販路をアジア諸国に向けております。結果的に

純輸出の国になってきている。2009年、リーマンショック後に一旦落ち込んだのですが、今、再び輸出を伸ばしつつある。韓国はごらんのとおり、大体輸出と輸入がバランスした国だったのですが、昨今、現代製鉄の新規の高炉の稼働等、明らかに輸出を狙った能力増強が進められている。こういう状況でございます。

その右のほうに我々の認識ということで書いてございますが、原料の輸入、これは100%輸入依存でございます。製品についても、国内のみならず、国際競争で熾烈に争っておりますが、やはりこの輸送コストの削減というのが喫緊の課題と認識しておりまして、このための港湾インフラの拡充は不可避であると考えてございます。しかしながら、第1回目で申し上げましたけれども、港湾インフラの拡充というのは莫大な投資がかかるわけですが、特に最近、中国では、これは後ほど申し上げますけれども、大型港湾の整備が、公共港湾ですが、進められてございまして、国際的なイコールフィッティングの観点からぜひ支援をお願いしたいと考えてございます。

以下に原料、製品別に状況を簡単にご説明いたします。次のページをごらんいただきますと、これは鉄鋼原料の輸入量と輸送のイメージを示したものでございます。左の上が我が国の海上輸入量の構成でございますが、全体で2011年の実績で7億5,300万、そのうち右の上の赤い部分が鉄鉱石、その下のグレーですか、6,900万トンと書いてある、これは原料炭なのですが、実に26%を鉄鋼業が輸入している。したがって、大量輸送のコストを下げるためには船型の大型化というのは不可避であるわけですが、その状況を左の下の棒グラフで示してございます。これは92年から5年おきに建造隻数と建造の平均船型をあらわしたものでございますが、真ん中の黄色いところが、今、標準船型になっております17万から20万の船型でございますけれども、これは一目瞭然でありますように、だんだん時間がたつにつれて、この黄色のところは標準船型になってきている。

さらに、今世紀に入りましてから、というか、2007年以降、顕著なのは、これは右のグラフの一番上のところを見てもらいたいのですが、これをさらに20万トンから30万トン、さらには30万トン以上の超大型船も出てきている。こういう状況でございます。ただ、残念ながら、これから申し上げますが、日本はこういった超大型船、競争力のある超大型船を受け入れる設備がまだないということなのです。右の上がアジアの鉄鋼の港湾整備状況を書いたものでございます。左の下のほうに丸くグレーで囲んでいますが、これは日本の主な製鉄所の港湾の喫水と受け入れ船型でございます。大体、喫水は平均的には大型港湾で18メートル、最大受け入れ船型は20万トンプラスマイナス、こういうふう

にご理解ください。

その右上に韓国が書いてございます。日本より若干おくれて出ておりましたので少しだけ受け入れ最大喫水は深くなっております。特筆すべきは、その右上の丸で囲んでいる中国なんですね。大連、上海、曹妃甸、青島と書いてございますけれども、青島も最近もう少しでかくなっているのですが、これらはいずれも喫水が25メートル以上、受け入れ船型も30万から40万トンという超大型船が受け入れ可能ということで、ますます我々の輸送力格差が開きつつある。こういう危機意識を我々は持っているわけでございます。

3ページ目をごらんください。これらに対してどういう対策が必要か。簡単に申し上げますと、ハードとソフトの二本立てなのですが、ハードについては、まず主として鉄鉱石の受け入れの港湾能力を増強したいということでございます。中国のように30万トン超級の大型船が受け入れ可能なフロントランナー的な港湾を整備したい。あるいはそれ以外についても標準船型18メートルの満載入港を可能とする受け入れ港の能力の底上げを行いたい。こういう思いを持ってございます。ソフトというのは、これは潮位の利用拡大、あるいは夜間入出港の拡大ということで、金がかからない競争力の状況と最初に申し上げましたけれども、これにつきましては法改正によって道筋はつけていただいておりますけれども、まだまだいろいろ制約がございますので、関係省庁のご助力をお願いしたいと考えている次第であります。

4ページ目をごらんください。私が申し上げました大型港湾導入による経済効果というところでございますけれども、細かくご説明いたしません、左の上の航路増深によるコスト低減というのがございます。これは入港喫水と船型別の、ブラジルから日本に鉄鉱石を運んだ場合のフレートをドルであらわしております。標準としては、真ん中の上の18メートルの入港喫水の18万トン型、これを標準と考えていただきたいのですが、大体今の船価で27ドルでございます。

これが入港喫水が足りないために足切りをする場合、例えば16メートルで入ってきますと31ドル、左横になるわけですね。それから、その下は30万トンの受け入れが可能になった場合、どういうことが起こるかということなのですが、まず、最初に30万トン受け入れ可能のところとトップオフしますと、2港目に18メートルの港であってもトップオフすることによって大型船が受け入れることが出来るわけです。したがって、そのときの平均のフレートが23ドルということで、4ドルのメリットがあるということでございます。右下は満船で30万トン受け入れたときのフレートが20ドルということで、フ

レート差として7ドルという大きな差があるということでございます。

その右に低減効果と書いてございます。ここは詳しくは説明しませんが、その右の一番下の吹き出しのところに、最近やっておりました国際バルク港湾検討時の経済効果の試算がございます。これはどういうことかということ、30万トン船型を受け入れる港をあと1港つくることによって、日本の製鉄業界が享受できる経済効果をシミュレーションしたわけですけれども、実に80億円の効果があるという結果が出てございます。その下、潮位利用ですが、これはそのままでございますけれども、潮位を利用することによって入港喫水がかさ上げできるということでございます。また、その下の夜間入港、これも夜間入港することによって船が待たなくて済む。したがって、滞船料が削減できるという効果でございます。

次のページをごらんください。次に鉄鋼製品についてご説明いたします。鉄鋼製品、国内物流と輸出物流、2つ側面があるわけですけれども、まず、鉄鋼の国内物流体制、その下を書いてございますが、鉄鋼全体の船舶の依存比率というのは70%である。うち500メートル超の長距離輸送につきましては、実は94%を船舶に依存しているということで、鉄鋼業界としてのモーダルシフトは推進されてまいりました。

次のページをごらんください。その中で国内物流における課題ということでございます。課題は1)のところで、①と②で整理しておりますけれども、まず、積出港の入港航路、あるいは岸壁エリアに土砂が堆積したりしまして、もともと計画している水深に満たない、浅くなっている、したがって満船入港ができないという港が散見される。さらにまた国内海上輸送の主流の船型というのは1,700トン、499型が中心なのですけれども、計画水深自体がこの499型を受け入れられないような水深になっている。こういう港があるということでございます。

特徴的なところで、真ん中の左に日本鉄鋼業の主要国内出荷港の状況について少しご説明いたします。110港を対象に調査いたしましたが、制約ありと答えたのが16港ございました。そのうち公共港と自社港の割合をその2段目に書いてございますが、公共港は12港ということで、大半は公共港に制約ありと、こういうことでございます。着岸船型別には499型、大型が受け入れられない。それから、制約要因としては岸壁水深が不足しているところが主な原因でございます。したがって、要望内容として、この裏返しなのですけれども、計画水深を満たしていない港湾、特に公共港については早期浚渫をお願いしたい。また、計画水深が不足している港湾についても、岸壁計画の増深と入港航路

の整備をお願いしたいということでございます。私有岸壁についても整備コストの軽減措置、公的支援の拡充、これは後々申し上げますけれども、もし可能であれば支援をお願いしたいと、こういうことでございます。

最後のページをごらんください。これは鉄鋼製品の出荷における状況でございます。先ほどアジアの話、いろいろお聞かせいただきましたけれども、我々も全く同様でございます。アジアが主戦場になりつつありますが、ただ、近隣地からアジアもインド、中近東とだんだん伸びまして、最近は南米にまでシフトしております。したがって、製品の輸出船舶も大型化する傾向にございます。典型的なのは5万トンのハンディーマックス、こういったものが使えれば輸出競争力が出るわけでございますが、まだまだこういった大型船を満載可能な製鉄所の岸壁はございません。これをまず整備する必要があります。

課題の認識として2)で2つ書いてございますが、能力向上に伴う港湾計画については諸手続が極めて複雑で長い時間審査に要するという。それから、浚渫等々の増強費用には莫大のコストがかかるということでございまして、要望というのは全くその裏返しなのですけれども、迅速な手続と、それから、インフラ整備コストの軽減措置をお願いしたいということでございます。これは先ほどの原料の受け入れ基地と違いまして、なかなか中・韓における鋼材輸出の港湾の整備状況というのは情報がございません。あるいはまた、そこに何がしかのサブシディーがあるのかどうかについて、まだ情報がありませんが、状況次第では、イコールフィッティングの立場からご支援をお願いしたいと考えてございます。

以上でございます。

【杉山委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、続きまして正木委員にお願い申し上げます。

【正木委員】 正木でございます。めくっていただきまして電機産業を取り巻く課題、環境ですね。それとあとロジスティクス、物流の視点での課題と要望をまとめたものです。まず、日本の電機、半導体産業のポジションでございますが、左側を見ていただきますと、青いところが日系、日本企業のシェアでございます。大きくシェアを下げているということでございます。さらにこれは日銀の統計でございますけれども、半導体集積回路の売価ダウンが大幅に進んでいるということで、前回、テレビの売価ダウンのお話をさせていただきましたが、電機の産業は非常に厳しい競争にさらされているということでございます。

日本の電機産業、ライバルであります台湾、韓国とのインフラ等々の比較でございます。左上が電力料金でございます。黄色いところが日本の電力料金でございます。今、各国、黄色い部分は見直したところがございますが、台湾、韓国と比べまして電気料金が3倍から4倍、クリーンルーム、半導体のコストに大きな影響があるということです。あと、右が法人税、電機業界の体力の差に当然つながってくる差があるということです。左下が人件費です。台湾、韓国の約2倍以上。さらに円ベースとウォンベース、右下でございますが、産業の売り上げのトレンドを見ますと、円ベースで見ますと日本の赤い部分は非常に下げてきてしまっている。ドルであれば成長は横ばいなのですけれども、さらにウォンベースは韓国の半導体メーカー、ウォンベースではドルベースの成長よりも、さらに上がってきている。こういうことが見て取れるということです。

そういったところに対して東芝グループのロジスティクス、物流への取り組みでございます。設計、調達、生産、販売をスルーとして物流の全体最適化を図って物流コストを削減しているということです。積載率向上から容積縮小、そういったところから拠点の再配置等々をもうずっと継続的に進めて、売価ダウンが進む中、売上高の物流比率を下げてきているということでございます。ですから、売価が例えば半分になったとしても、物流費は下がりませんから、そこを下げて売価ダウンに負けない物流費の改善を進めながら、何とか生き残っているということでございます。

ロジスティクスの視点で、そういった中で1番に、まず10年間で売価は半導体では10分の1、テレビであれば5年間で半分になっている。そういう中で公共物流コストは横ばいで、やはり各電機産業の利益は圧迫されている。2番目、電力料金、法人税と同様にインフラコストでありますので、港湾のコスト、いろいろな物流のインフラのコスト、それが諸外国に比べて高ければ、その分も競争力に影響しているということです。下が私どもの中期計画でございますが、左側にパーセンテージ、欧米、新興国、日本と書いてあります。日本が45%からさらに将来的には35%に減って行って、海外がさらに増える。これはグローバルな物流プロセスがさらに伸びて、日本発着の貨物がさらに増加していくという傾向でございます。空港、港湾、鉄道、トラックのインフラコストの低減が非常に望まれているということでございます。

これからは具体的な課題の部分でございます。まず、航空運賃の日本発と香港発の1マイル当たりの運賃の当社の比較でございます。日本発が100といたしまして北米向けが香港発だと76、欧州向けが79、アジア向けが90。主要空港の着陸料の差は歴然でござ

ざいます。こういったところをぜひ効率を上げていただきたい。

貨物の輸入のターミナルチャージです。先ほど言ったように売価ダウンが進む貨物を輸入する中で、ターミナルのチャージは逆に上がってきているという現状でございます。あと、今回、100%米国向けの航空貨物の旅客便のスクリーニングが始まる。これは従来より1日以上のおくれが出る。それに対してKS、ノンシップパーとして必要な維持をしていくと、我々の管理コストが上がってきてしまう。そういう中でKS、あるいは対応企業にはぜひインセンティブをお願いしたい。あと、未対応企業の円滑なスクリーニング対応、政府主導できっちり制度をつくっていただきたいということ。あと、航空貨物専用便が恐らくスペース不足とか、運賃が上がる傾向が多分出てくるのではないかと。そういったところもぜひ対応をお願いしたいと思います。

コンテナヤードの運営時間、無料で開いている時間が9時から4時半ということで、そういった結果、輸出入の貨物を物流会社も含めましていろいろなデポをつくって、その時間に合わせていくということで、渋滞を避けるようなことをしております。そういう中では、さらなる効率化のためにはCYの延長時間の無料化、周辺アクセス道路の渋滞緩和等をぜひお願いをしている次第です。

高コストな鉄道輸送、これは重量物の海上輸送と鉄道輸送の比較でございます。左がグラフでございます。要は内陸部、変電所等に持っていく変圧器とか、どうしても内陸になりますので海上輸送だけではできない。そういう場合にはどうしても鉄道利用をしたいのですが、まだまだ非常に高いインフラになっているということでございます。

鉄道で、今、31フィートコンテナの昨年度の利用ということで、25個、初めてJR貨物さんが使えるようにしていただいたのですけれども、まだまだ31フィートコンテナの利用が進んでいない。12フィートではやはり右下のグラフにありますように、1㎡当たりの物流コストがどうしてもまだ高いということで、こういったものを積極的に物流の効率のために拡大していただきたいという要望でございます。

これは財務省の通関のお話になりますけれども、基本的には通関の干渉が、管轄区域ごとに通関をしなければいけないということで、これが例えば100%検査がないAEO特定輸出申告者等には、基本的には検査なしで許可が下りるわけですから、例えば関西でも関東の通関ができるとか、関東でも関西ができる。非常に事務手続が効率化できるということ、こういったこともぜひお願いしていきたい。

最後、その他のアイテムでございますが、物流のインフラ関連においてはモーダルシフ

ト加速のための環境整備というのは、まだまだ船、鉄道のところと道路であるのかなど。あと、45フィートコンテナが使える実証実験が始まってまいりました。それをぜひトラックとシャーシが増えていくようなサポートをいただければ。あと、通関では、いわゆるNACCSの新しい次世代に向けたところで電子化の部分、これはやはり今までのNACCSと通関の部分とアジアとか、諸外国との効率化みたいところはまだまだ、せっかく電子化ができて、それが外国で使えないとか、そういうところはぜひ進めていければなと思っております。

特殊車両に関しましては、まだまだ前後の誘導車の配置等、いろいろ制限が多くございますので、そういったところは実態に合わせた廃止とか緩和をお願いしたい。あと、災害時の、これからいつ起きるかわからない災害に対して、燃料の提供とか、その災害が起こった場合にいろいろな規制の緩和を平時から考えていただければと、こういうことでございます。日本の電機産業の競争、もちろん我々自体が技術力を高めて、競争力を高めるのですけれども、港湾インフラという視点ではぜひ効率化をお願いしたいという内容でございます。

以上です。

【杉山委員長】 4人の委員の方々には大変ありがとうございました。それでは、今から今ちょうどしたプレゼンテーションについて、若干の意見交換の時間をとらせていただきたいと思います。5時20分ぐらいには2番目の議事に移って、その説明が終わった後で、もう一度意見交換の時間もとりますので、ここではとりあえず5時20分あたりを目途にご協力をいただければと考えておりますので、どうぞよろしく願い申し上げます。それでは、どうぞ、挙手をいただければ、ご質問、ご意見等よろしく願い申し上げます。どうぞ。

【正木委員】 RORO船の件なのですけれども、上海から福岡まで私どもも使わせていただいているのですけれども、それはインドネシア、バンコク、ベトナム、ああいうところへもし運航が日本、日系企業としてできれば非常にありがたいことだなということなのですけれども、その実現性みたいところはどのくらいの感じなのでしょうか。

【中村委員】 まだ企業秘密のところもあるのですが、今、やはり考えていますのは、シンガポール、ジャカルタ、タイのレムチャバンとジャカルタ、この辺が一番可能性としては高いかなと思っております。ただ、今やはり一番の問題は意外とタイからインドネシア、シンガポールからインドネシアという物流、貨物はあるのですが、今度、逆に帰りが

非常にインドネシアは少ないということがあって、そこら辺を今どうするかというようなことで検討しております。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

どうぞ、ほかに。どうぞ、結構です。

【青山委員】 すみません、素人の質問ということでご容赦いただきたいと思うのですが、今、4社の方々のプレゼンをいただきましたけれども、各委員の方、皆さん方がおっしゃっているのは、とにかく港湾、港のハブ化といいますか、そういうことをぜひインフラ整備していただきたいということのご要望が、私にしてみれば大合唱のように伺えました。もちろん、素人ながら物流が釜山にもおくれをとっているというのは非常に困ったことだなど思っているのですが、このハブ化的なものが進まなかった要因はどこにあるのだろうかというところ、明快に答えていただけないのかもしれませんが、お教えいただければありがたいです。

それからもう一つ、潮位による緩和、潮位を利用してやれば寄航がかなり緩められるというようなところをもう少し詳しくご説明いただければありがたい。あと、潮位というのは24時間いろいろ変化するものしょうから、そういう点はどういうふうにお考えになっているのかお聞かせいただければと思います。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

今、2つのご質問がありましたけれども、どちらからお答えをいただいたらよろしいんですかね。港湾整備について、今までなかなかうまくいかなかったのはどういうことかということをお聞きしたいというのが第1番目のことなのですが、これは行政サイドからお話しいただくのでしょうか。

【鈴木課長補佐】 港湾局でございます。これまでどうだったのかというご質問なのですが、アジアの中で日本がもともと工業化していたという中で、近年アジア諸国の経済発展が進み、釜山港とか上海港に貨物が非常に増えてきたというようなところがございまして、そもそもの物量という面で大分東アジアから出てくるものが増えてきて港も大きくなったという状況にございます。そういう中で日本の製造業とか、そういったものに関する貨物をきちんと日本の港から欧米への直行コンテナ航路に載せるという輸送形態を維持していこうということで、阪神港、京浜港に集中して貨物を集めて欧米への直行コン

テナ航路に載せていこうということで今取り組みをしております。十分なお答えになっているかどうかあれなのですが。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

これは大変大きなご質問ですから、また今後適宜お答えすべきことをご用意いただいて、またお伝えいただければと思います。とりあえず、それでよろしいでしょうか。第2番目の潮位の問題というのも私自身あまりよくわからないのですが。

【榮委員】 よろしいですか。

【杉山委員長】 はい。よろしく願いいたします。

【榮委員】 先ほど時間の関係ですっ飛ばしましたが、私のプレゼン資料の4ページをごらんいただきたいと思いますが、この4ページの真ん中に潮位利用による入港喫水緩和の例と書いてございます。これは通常の潮位の潮が一番高いところを前提としない入港の喫水の管理なのですが、入港喫水が、航路水深が17.6メートルの場合、これは余裕水深、アンダーキール・クリアランスと呼んでいますけれども、を取らなければいけないので、1.6メートル引いて、入港喫水としては16メートル、こういうふうに判断されるので、この16メートルで入港できるような積高で来るわけです。

ところが、潮位利用、つまり、潮が一番高いときに入港できることを考えますと、例えば潮位が1.1メートルあるという例を示しておりますけれども、航路水深は実は18.7メートルになるので、余裕水深を省いても入港喫水は17メートルでできると、こういうこととございます。したがって、投資はしなくても1メートル、入港喫水がかさ上げされることで輸送コストが下げられるのではないかと、こういう問題意識なのですが、ただ、潮位というのは実に自然のものでございますから、この潮位の利用のためのシミュレーションのシステムというのはどうしても必要なんです。諸外国では一部、こういった潮位利用のためのシステムを開発しております。我が国においても港湾でこういった潮位利用のシステムをつくれれば、こういったことの利用は可能になるのではないかと考えてございます。

以上です。

【杉山委員長】 大変ありがとうございました。

何かございますか。

【青山委員】 ということは別に現在、規制がかかっているということではなくて、システム的なものが開発できれば利用が可能だよということになるわけですか。

【榮委員】 はい。私はそういうふうに認識しております。

【杉山委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、ほかにどうぞお願い申し上げます。どうぞ。

【谷口委員】 日通の中村さんの資料の中で、10ページのRORO船、非常にいいよという話はそうだろうと思うのですけれども、これは条件があるのではないか。どういう貨物で、どのぐらいの距離を運んで、どういう条件であればこうなのかというのを明らかにしておかないと、これだけでいるとRORO船はコンテナよりは何でもいいのだという、いいことばかりに見えてしまうのですけれども、条件を明らかにしていただけますか。

【中村委員】 条件で言いますと、この10ページの表のとおりなのですが、要はコンテナ船とRORO船、これは何が求められているかによって、その長所、短所というのは違ってくるかと思うんですね。といいますのは、私はこのRORO船のメリットというのは、先ほどヨーロッパの例を出しましたけれども、極めて例えば今、博多と上海ですと800キロぐらいの距離ですね。それから、ドーバー海峡で言えば100キロないかどうかの距離、いわゆるそういう近距離のところ少量で高速、航空便では高いけれども、あとは環境問題とCO₂の問題もありますけれども、いわゆる少量多品種的なものを運んでいくというような、ですから、ちょうどコンテナ船と航空便の間の中間的なサービスを持っている。そういったものに対して非常に有効性があると考えています。

【谷口委員】 それはやっぱり条件というか、品物によっても違うし、距離によっても違うということですね。それからもう一つは、今度の東日本大震災のときもRORO船、結構、活躍したわけですが、災害時というか、いろいろな港湾の施設が使えないとか、いろいろなときにも役に立つ、そういう意味もあるのかと思いますけれども。

【中村委員】 おっしゃるとおりです。3.11のときも我々も最初に仙台小学校、あそこは海の中にいろいろなものも入って、なかなか難しい。そういう意味では、先ほどから喫水の話が出ていますけれども、RORO船の場合、そんなに深くない、言うなればたらいのような感じの船になりますので、港に入っていくと、しかも、クレーンが使えないところで、そのままトラックがおろして、あるいはフォークリフトを下ろせるという、そういうような災害時の対応というのも非常に役に立つと思っております。

以上です。

【杉山委員長】 よろしゅうございますでしょうか。ありがとうございました。

それでは、どうぞ、圓川さん。

【圓川委員】 いろいろ勉強させていただきました。ありがとうございました。もっともなものが多いのですけれども、例えばコンテナヤードの運営時間の延長を真っ先に言われましたが、以前からあるんですね。ですけれども、これは点で考えると確かに正しいように見えますけれども、実際にオープンしてみますと荷物が来ない、土日は来ないとか、やっぱりビジネスの全体、流れと合わせて考えないと、確かに要望は正しいとは思いますが、その辺、やってみると、荷物が来ない、ものすごいコスト高になってしまうんですね。

そういった視点で物流を考える必要と、もう一つ、さっき青山委員がおっしゃったように、いわゆる港湾のインフラ整備について、もうばらまきで全部をそういうふうにするというのは絶対できませんよね。やっぱり選択と集中、さっきおっしゃっていましたが、そういう選択と集中と絡めていろいろな策を、コンテナヤードの問題も含めて、あとはビジネス、サプライチェーンという、そういう商慣行とも関連させてやらないと、いろいろな空回りがこれまで起きてきたように思うんですね。そういった観点からぜひ今回の物流施策大綱は議論していただきたいと思います。

以上です。

【杉山委員長】 大変ありがとうございました。

ほかにはいかがですか。どうぞ。

【上村委員】 上村でございます。新日鐵住金株式会社の方にお聞きしたいのですが、要望の中に、まず港湾インフラの拡充に関して中国とのイコールフィッティングのためにも港湾整備ということで、そして6ページのところでの要望内容の中の2番の1、2、3とある中で最後のところで、私有の岸壁における整備コストの軽減措置、公的支援の拡充とございますが、私はこれはこのように措置や支援をするべきではないかと思うのですが、なかなか日本の中では、企業の専用岸壁に対する、公的な整備、支援を受けにくいところがあるのです。しかし中国などでは全部が公共港湾という形ですから、世界競争の中で専用岸壁に対する支援がないのは、日本のほうがマイナスになるのです。具体的には軽減措置、公的支援、もう少し具体的にどれぐらいのところはどういうふうになればいいなというふうに思っているのか、具体的にお聞きしたいと思いますが。

【榮委員】 あまりここでないものねだりをしてもしょうがないのですが、まず、原料輸送につきましては、中国の大型港湾の整備というのは、実はこの5年間ぐらい急速に進んできております。これはやっぱり大量輸送のメリットというのを中国の政府が認識

して公共港湾を強化していく、こういうことをごさいますので、我々は彼らと戦う上で、伍して戦う上では、それなりの武器を持ちたいということなんです。ただ、30万トン超の原料輸送船を受け入れるための港湾整備費用というのは、これはいろいろな条件にもよりますけれども、恐らく500億とか800億とか、そういう規模の投資になるのではないかと私自身は考えているわけです。これを現行の法律を前提に考えますと、このうち私の認識では75%を民間企業が負担するということになるのではないかと。

我々としては、この比率を逆にしてもらいたいというぐらいの希望はあるのですが、これも先ほどから議論がありますように、要は資金的に、要するに予算がない中、どういうところに優先順位をつけていくという議論がございますので、そういう議論の中でまた改めて議論させていただければと思います。鋼材輸送については、これも同じく、イコールフィッティングの立場で、必要とあればお願いしたい。こういう条件がついているわけですが、なかなか鋼材出荷港に関する中国や韓国の情報はございません。普通はなかなか、いわゆる国の補助だとか、国の保護などというのは表に出しませんので、情報がとれないわけですが、この辺については、もしあればお願いしたいということをごさいますので、具体的にここで私有の、いわゆる製品輸送岸壁の整備に幾らお金が欲しいというアイディアは特に今の段階では持ち合わせておりません。

【杉山委員長】 上村委員、よろしゅうございますでしょうか。

【上村委員】 はい。

【杉山委員長】 それでは、増井先生、どうぞ。

【増井委員】 増井でございます。いろいろ勉強させていただきまして、ありがとうございました。今の上村委員のお話とも関連するのですが、全体的に伺っていて、各企業さんは非常に努力をされている。そして、いろいろ諸外国と対抗してきているということはよくわかりました。私たちが考えなければいけないのは、今も話にあったように、国がやるべき課題と、それから、民間に任せておいて後押ししてあげるというような課題とに分けて考える必要があるのではないかなと痛感をいたしました。港湾にしましても、いわゆる一般的な港湾と、企業専用の港湾というのではかなり性質も違ってくるでしょうし、それから、先ほど、コンテナとか、RORO船の話が出ましたけれども、例えば31フィートコンテナというのは、現在は荷主さんが保有されているようなコンテナが多い。

12フィートコンテナはJR貨物さんの保有になっているということで、これを1つとってみましても、荷主さんが帰り便を探すか、探さないかというような問題とか、海外へ

コンテナを持って行ってしまった場合、帰り便がない場合、どうやってコンテナを回収するのかというような問題、こういう問題も発生してまいります。これを企業さんに任せるのか、国の問題としてそういうようなシステムをつくっていくのかといったようなことですね。それから、45フィートコンテナの話も出ましたけれども、これは道路の状況というのが非常に大きな問題になってくると思いますので、国が率先して海外の車両通行の制限レベルとの共通化のようなものを音頭をとって進めていく必要があるのではないかなというの1つ。

それから、企業は企業でやるべきこと、できることをやっていくというふうなことで、国がやるべきことと企業自身が努力すること、国は単に補助金を出すというのではなくて、明確なポリシーを持ってやっていく必要があるのではないかなと痛切に感じました。特にインフラも、この間も事故があったように、50年前のインフラが今消耗しているときですので、今後を考えて、前回の委員会でも申し上げましたけれども、国としてどういうふうにしていくのか。港湾も例えば北九州に集中して投資をするのかどうか、こういうふうな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なと感じました。今後の議論において、ご参考にしていただければと思います。

以上です。

【杉山委員長】 どうもありがとうございました。

ほかにご発言ございますでしょうか。どうぞ。

【結城委員】 今日、たまたま衆議院の公示日ということで、その中の争点の1つになるかもしれないのがTPPの問題があると思うんですね。先ほどの委員の方からのご説明の中で、各国まちまちだとか、各国それぞれに存在している商習慣だとか、そういうものがボトルネックというか、それを調整していくのところが大きな問題だというご説明をいただいたわけですが、このTPP参加が物流だとか、その辺のところはどのような影響が出てくるのか、その辺のところは検討する必要はあるのでしょうか、ないのでしょうか。お願いしたいと思います。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

これは、事務局はどのようなお考えでしょうか。

【馬場崎物流政策課長】 まず、TPPの物流サービスとの関係について申し上げますと、今のところ情報はないです。私どもが直接この件について、今動いているということではありません。通商面でどういう整理されているか、私どもは国土交通省としては承知して

おりません。申しわけございません。

【杉山委員長】 よろしゅうございましょうか。

【結城委員】 今後も興味を持っていきたいなと思っています。それと同時に、今日お話しいただいた日本を代表する企業さんの方々が、どうしても各国との法整備、その違いだとか、通関の手続の問題だとか、そういうのが仮にTPPが成立したらば、どのように変化していくのか、その辺のところはどういうふうにお考えかも今後教えていただきたいと思えます。

【杉山委員長】 今、結城委員からちょうだいしたご指摘については、今後適宜念頭に置いていただいて進めていただければと思います。ありがとうございました。

ほかにはいかがでございましょうか。どうぞ。

【樋口委員】 日通の中村副社長様にお聞きしたいのですけれども、RORO船とか、いろいろとお話があって、確かに世界中で普及している20フィートとか、40フィート、それから、45フィートのコンテナというのもあるのですけれども、日本の道路で45フィートを走らせようとして、道路を直すコストに比べたら日本用の容器を普及させたほうが良いというような感じもするのですが、実態としては12フィートもそうなのですが、31フィートも、いわゆる大量に世界でつくられている20、40に比べたら圧倒的にコストが高いし、それから、ウイングトレーラーに至っては、こういうのを使っている国というのは日本ぐらいしかないという問題がありまして、容器のコストが非常に高く、なおかつ輸送距離が延びて回転率が悪くなるので非常にお金がかかってくると思うんですね。

でも、それを普及させるといって、やはりコンテナのリースだとか、ファイナンスをつけてやらなければいけない。そういったところのファイナンス上の仕組みみたいな、ものすごく採算の悪い容器を誰かに持ってもらって回していかなければいけないという話がないと、なかなかこれは言うは易しなんですけれども、非常に難しい問題ではないかと思うのですが、どのような仕組みを考えられているのか、お教えいただければありがたいのですが。

【中村委員】 これは先ほどのRORO船のメリット、デメリットと同じで、やはり貨物というのは、いろいろな貨物の内容によってさまざまな、その貨物の持っている特性でニーズがありますよね。そうすると、例えばウイング車みたいなものというのは、両脇が羽で上がるようなやつというのは、例えば少量の貨物を、言うなれば混載的な内容で使う。これに対しては非常にメリットがあるわけです。それから、今おっしゃるとおり長距離を

運ぶということになれば、各国で共通している I S O の規格の海上コンテナ的なものがないでしょうし、これは物流、いわゆる貨物の持っている特性によって使い分けていくという形、ですから、私のほうは1つの、これはいわゆる実運送をやる時の基本としては、その輸送機材といいますか、コンテナみたいなものというのは、その実運送をやるキャリアが持つというのを基本に考えています。ですから、我々はそれを備えながら、お客さんのニーズによって提供していく、そういうイメージで考えていただければいいかと思うのですが。

【樋口委員】 わかりました。

【杉山委員長】 よろしゅうございましょうか。それでは、最後に1つ。

【苦瀬委員】 丸山さんか中村さんにお聞きしたいのですけれども、3つほどです。一つ目は、今までこういう議論があったときに、よく標準化はどうするかとか、人材の教育は要るのか要らないのかとか、それから、海外のどこかに行ったときの通行の規制とか、そういうことで差別がないかというような議論があったと思うんですね。

1つ目で言うと、標準化というと例えば情報システムの標準化をどう進めるかとか、いや、パレットは行けるか、無理かとか、それから、品質管理の技術レベルをどうするかというようなことがあったように記憶しています。

それから、2つ目の人材教育では、いろいろな皆さんが頑張っておられるとは思いますが、けれども、日系企業、海外の日系物流業者さん、荷主さんも物流業者さんもそうですが、そういうところを助けるために人材教育の仕組みをどういうふうにするかという話もあったような気がします。

それから、3つ目に先ほどの内部でのそういう規制問題とかというのもあったような気がするわけでございますが、今日、そういうお話があったかどうか、私、トーンが薄かったかなと思うのですけれども、その辺の問題はもう大体解決したと考えていいのか、いや、まだまだ継続していったほうがいいのかという、その辺のお考えがあれば教えていただきたいと思います。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

それでは、今、中村委員、丸山委員というお名前が出ましたけれども、もし4方でそれぞれに何かあればお伺いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

【丸山（英）委員】 では、丸山のほうからまず。まず、ちょっとトーンが低かったと言われましたけれども……。

【苦瀬委員】 すみません。

【丸山（英）委員】 それは非常に説明の悪さということで申しわけないのですが、非常に大事な点の1つであることは間違いないと思います。ただ、今までの標準化と、今日出ました、特にアジアの中の標準化、ここはちょっと特殊だと考えています。というのが、今まで日本の場合、どちらかというと欧米を見ていた。かなりマチュアなところですから、ある意味では向こう側にかかなりの標準化というか、かなりスタンダードがあったんですね。

ところが、アジアを見てみますと、さっきミャンマーはこうだとか、少し進んだタイとマレーシアはこうだ、中国はあれだけ世界の工場になったけれども、まだこうだとか、これはまちまちでございまして、どこら辺に標準化を求めるのか。一番簡単なのは、日本が進んでいるところを押しつけない格好でやれるのかどうかですね。通関制度とか何かはアジア・カーゴ・ハイウェイみたいな感じで、かなりデジタルな感じでいけるとは思いますけれども、ほかのところはそこは注意を要するなどは思います。ただ、重要であることは間違いない。ただ、決して押しつけてはいけません。

あと、これを言うてはおしまいかもしれませんが、やっぱり物流というのは、当然、物流自体のことを今考えていますけれども、やっぱり本来は生産があって、消費があって、商流があって、その結果の物流というのがかなりのところではございますので、そのプロセスをあまり無視して物流だけピカピカやってもしょうがないということもございます。いろいろそういうところを考えなければいけない。私自身、アイデアを持っていますけれども、それはもう一番重要なことだと思っています。

以上です。

【苦瀬委員】 ありがとうございます。

【中村委員】 中村です。あと、私のほうからお答えすると、今、丸山委員がおっしゃったような内容と、もう一つ、これこそ私はやっぱり官民で進めていく内容なのだろうなと。要はこの私のプレゼンテーションの中の12ページのところに日中韓のシャーシの相互乗り入れをやっているのですが、この中で、これ、シャーシだけを今日お話ししましたけれども、パレットの標準化、それから、各港で持つシステムの標準化、こういうものも今一緒に検討しています。ですから、これはやはり各2国間、あるいは3国間の中でかなり時間がかかるけれども、1つずつまとめていくしかないのだろうなと思っています。

そういう意味では、これから今後もそこにあるようにやっぱり官と民が一緒になって、

それからもう一つ、先ほどの私のプレゼンの中でも、14ページ、15ページであるように、アジアで日本の物流業者、あるいは日本がイニシアティブをとっていくということになると、標準化の問題で言えば、やはりこういった1つのいろいろな借款もあるでしょうし、技術協力もあるでしょうし、そういうものによってやっぱり日本のものを可能な限りアジアの中で標準化していくという努力も必要なのかなど。そのことによって我々、アジアでの物流で圧倒的な日本の物流業者が力を持ったときに、やはりアジアで勝つところが、私は世界の物流で勝っていくと思っていますので、そういうような方向で進めていけばいいのかなと思っています。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

それでは、先ほどお願いしておきましたように、とりあえずここで一旦切らせていただいて、次の議事に進ませていただきます。今、4人の委員の方々から大変具体的で明快なご提言、あるいはご要望、そして現状認識を伺いましたので、それらを踏まえて我々が今後の議論の中で圓川先生、あるいは増井先生ご指摘のようなことを念頭に置きながら、今後の議論を進めさせていただきたいと思います。

それでは、次の議事に移らせていただきます。2番目は事務局からの説明ということで、第1回委員会での委員のご意見等に対する補足説明及び事業者団体等ヒアリングの概要報告ということですので、事務局にまとめてご説明をいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【馬場崎物流政策課長】 それでは、資料に基づいてご説明したいと思いますが、先ほど、すみません、補足だけさせていただきますが、TPPの議論がございました。正確に申し上げますと、物流政策課として、TPPはもっと大きな枠組みで今、もっと大きなところでいろいろな整理がなされているということで、物流のそれぞれのサービスについて具体的にお話があるというふうに承知していないということでご理解いただきたいと思っています。

それから、国際的なことにつきましては、実は私どもが取り組んでいる話が、今日、参考でお配りしています物流政策における主な取り組みの中で、これは第1回目でもお配りしましたが、その中の17ページから以下数枚にわたって、今日お話のありましたシャーシの相互通行の話も含めてご紹介をさせていただいておりますので、ご説明はいたしません、ご参照いただければと思っています。いずれにしても私ども国際的なお話は、例えば日中韓の物流大臣会合の中で個別に対応している、あるいはASEANの交通大臣会

合等の中で個別に対応しているというのが現状であるということをご承知おきいただければと思っております。

それでは、資料6について、まず簡単にご説明いたします。資料6につきましては、第1回目でいろいろご議論がありました中で、私どもがご用意していました資料に追加して、そ議論を補足するための説明資料としてご用意したものでありまして、項目だけになりますが、まず、前回、交通の円滑化のための資料のご提示が少なかったものですから、1ページ目、2ページ目をご提示させていただいております。

それから、3ページ、4ページ目が情報の可視化のお話がございましたが、情報の可視化というのも物流においていろいろな分野があるわけではありますが、その中で私ども港湾局で取り組んでおります港湾情報システムの中のColinsというものの取り組みについて3ページ目、4ページ目、ご説明させていただいております。それから、輸送機材の回転率向上に関する取り組みというのが5ページで挙げさせていただいております。荷物の積み込み、取卸しまでの時間の長さ等がいろいろ課題になる中で、どういう取り組みを行っているかという、その例を示したものでございます。

それから、6ページ目、7ページ目、8ページ目は、いわゆる買い物弱者対策についての関連資料をつけさせていただいております。買い物弱者はその数が600万人程度いるというふうに推計されていることが6ページ目にあり、それから、その中でも食品アクセスの問題の現状が7ページ目と8ページ目の資料をつけさせていただいているということでございます。

それから、9ページ目は災害の関係で、物流施設の老朽化がかなり大きな問題としてあるということをご説明したものでありまして、東京湾岸エリアの倉庫等について、築30年以上の老朽化したものがだんだん目立っていることを説明しております。

それから、ご議論の中でもモーダルシフトの取り組みについてのお話がございまして、その中で、2011年、ここにあります関係省庁で取りまとめさせていただいたモーダルシフトのための対策、これは荷主サイド、物流事業者サイド、一堂に会してまとめたということで価値があるものだと思います。詳しい内容の説明は省略させていただきます。

それから、大震災時のリダンダンシーとかバックアップの現状、あるいはそのときの状況についてのお話がございましたので、それに関する資料をつけさせていただいております。13ページ目もその関連資料でございます。

それから、最後になりますが、トラック輸送の安全対策の全体像、特にトラック輸送の

安全についてのお話がありましたので、その全体像の補足。それから、トラック輸送における安全対策の最後のページであります。先進的な取り組みとしてASVの話とか、デジタル運行記録計の話等の概要をつけさせていただいております。これが資料の6でございます。

それから、引き続きまして資料の7でございますが、前回の委員会の際に新しい大綱をつくるに当たって、現行の大綱についてのレビューが必要ではないかというご質問がありましたので、これについて今の作業の状況をお示しするものとして資料7をおつけしております。大部にわたるものですから詳細にご説明いたしません。現行の大綱について具体的な施策は、この大綱の閣議決定とともに総合物流施策推進プログラムというものでまとめられております。このプログラムは大綱が掲げます、3つの目標を達成するための施策について、14項目に整理をしてありまして、それにそれぞれ施策がぶら下がっていきまして、51施策で構成されているということになります。

その項目は以下のようなものでございますが、作業状況といたしましては、現在、担当部局において個々の施策に係る現時点での取り組み状況や今後進めるに当たっての課題とか、それに対する考え方を次ページ、これは大変恐縮ですが、個表の形で整理をしているという状況でございます。たまたま最初が先ほども申し上げた日中韓の物流大臣会合の推進状況ということで、直接担当しておりましたので簡単に申し上げますと、施策の取り組み状況、実は大綱の中では、この日中韓の物流大臣会合等について推進して、シームレス物流の実現といった目標を掲げているわけではありますが、取り組み状況として今年の7月に日中韓の大臣会合で、先ほどお話がありました日韓のシャーシの相互通行の実証実験を実施しています。

それから、先ほど少しありましたColinsが中心となるのですが、港湾の情報ネットワークを日中韓で相互につなげることによって物流を可視化していく取り組み、これをNEAL-NETと呼んでいます。そういうことについての前進の状況を書かせていただいたり、など取り組みの状況を書かせていただいております。課題については、これは今年、日中韓の大臣間で合意したものでありますので、我々としてはその方向に向かって進めていくということで、「今後の考え方」の中で、そういうふうな書き方をさせていただいております。このようなそれぞれの施策の状況をこの個票にまとめ、少し大部であります。今整理をしているところであります。

この委員会場で詳細にご説明をするというのは、なかなかスケジュールの関係でも難

しいと思っておりますが、今後、事務局がこの本有識者委員会における、今後、議論とか論点を整理する、あるいは提言を作成するといった場合の事務作業を私ども行うわけですが、その作業の中で、取り組み状況の内容も勘案して取りまとめの作業を行うようにしていきたいと思っているものであります。

簡単でございますが、資料7はそういう位置づけのものだとしてご提示させていただいているということでございますので、よろしくどうぞお願いいたします。

それから、引き続きまして恐縮でございますが、去る11月27日に私ども国土交通省といたしましては、物流に係る団体のヒアリングというのを実施させていただいております。資料8-1、「事業者団体等（物流事業者関係）ヒアリングについて」という紙でまとめさせていただいておりますが、お忙しい中、ごらんの9名の委員にもご出席をいただきまして、そこに掲げております4つの団体からヒアリングをさせていただいております。中身は簡単な議事録を2ページ目以降につけさせていただき、かつ、そのときに団体の皆様が使われた資料をその後ろにつけさせていただいております。

これも簡単にご紹介いたしますが、まず、2ページ目をごらんいただきますと、日本物流団体連合会さんでございます。これは各物流事業者団体が参画するものとして発足している団体でございますが、グローバル化の進展というのが日本の物流企業が世界的な企業になる好機、そういう中で我が国の物流企業が海外展開をしていく、あるいは海外市場に参入していくというのが難しい現状について官民で取り組むことが必要であるとか、環境の問題としてモーダルシフトの推進、それから、国際的なCO₂の削減については、国際機関によるルールの設定というのが肝要ではないかといったこと。それから、東日本大震災を踏まえ、災害に強い物流システムを構築していくことが必要ではないかといったこと。

それから、物流事業における規制緩和ということについて、改めて評価をし、場合によっては見直すことが必要ではないかといったご意見を表明されたということでございます。それにつきまして3ページ目の委員の皆様との質疑について簡単に書かせていただいておりますが、例えば物流システムの海外展開といったようなことについて、インフラとサービスの両方の売り込みというのを考えていくことが課題ではないか、あるいは物流施策大綱の意義、施策が明示されることのメリットを団体としてどう考えるのかといったことなどのやりとりがあったということでございます。

4ページ目、5ページ目が、これは外航海運に係る貨物利用運送事業者の団体であります国際フレイトフォワードーズ協会のヒアリングの内容でございます。この団体からは、

例えばコンテナゲートのオープン時間の話だとか、内航フィーダーの活用の促進といったこと、それから、外航に係る運送を行っておられるということでもありますので、港湾の基盤整備の推進といったこと、それから、外国での事業環境の整備ということで、政府間対話の推進といったことが大事ではないかというお話がありました。質疑の中では、例えば、先ほどもございましたが、アジアの地域においても貿易の自由化というのが進展することなのですが、それについての懸念というのがあるのかといったことについてやり取りがありました。

次の6ページ、7ページ目が主に外航海運の関係でございますが、日本船主協会さんとでございます。こちらからは特に諸外国との競争力の維持ということから、いわゆるトン数標準税制を中心とする税制のお話ございました。それから、ソマリア沖などで特に話題になりますが、海賊対策、日本の航行船舶の安全対策の必要性について、あるいはその具体的な措置についてお話ございました。それから、CO₂対策についてのお話もありました。

質疑といたしましては、例えば船員の教育中でも日本人船員の教育について、一方で外航海運というのはかなり国際競争にさらされているものですから、物流企業の中でも先進的な取り組みというのがある、それが他の物流分野に展開できるようなことがないのかといったお話があったり、あるいは日本の海運の省エネ技術が国際的に見ても優位だというお話があったのですが、それがどういうものなのか、などなどございます。

最後に、これは国内のトラック事業の団体でございます、全日本トラック協会さんから話があり、主な説明といたしまして規制緩和の問題がございました。零細事業者が多いということもありまして、例えばドライバーの賃金の問題提起がございましたし、それから、軽油の価格の高騰というのが事業を圧迫しているといったお話があり、それから、当然、道路を使って事業を行っているわけですから、高規格幹線道路の整備を進めてほしいといったことがあった。それから、環境対策として、トラックについては環境に関する単体対策としてはCNGということがどうしても主流になるものですから、その推進をお願いしたいといったこと、それから、災害対策については、全日本トラック協会が中心となって、例えば災害対策基本法上の指定公共機関になって中心的な活躍をしたいといったお話があったということでございます。

委員とのご意見では、例えば災害時の体制について自治体との関係がどのようになっているのかとか、規制のあり方についてのご意見もございました。それから、荷主に対する

サービスの品質管理だとか、到着時間などを荷主にもっと細かく伝えることによってサービスを向上させることができるのではないかといったやりとりがあったということでございます。

雑駁でございますが、以上でございます。

【杉山委員長】 それでは。

【佐合流通政策課長】 はい。それでは、資料8-2に基づきまして同じく事業者ヒアリングということでご説明をさせていただきます。私ども経済産業省のほうで日本鉄鋼連盟さんにお話をお伺いしたところでございます。

資料8-2でございますけれども、まず、今日は榮委員のご説明がございましたけれども、中身的には重複するところがございますけれども、鉄鋼業界の現況ということで、最近の景気、中国の景気の減速の話とか、あるいは中国、韓国との事業者の競争が激しくなっている状況ということで、事業環境が非常に厳しくなっているというところがございます。円高、法人、電気料金、こういった事業環境が厳しい中で、さらに日本が強みを有する高級鋼材の分野でも国際競争において、もはや楽観視できない状況になりつつあるという状況でございます。事業者の方、最大限努力をされているということでございますけれども、まさに物流コストの低減など事業者をとりまくインフラ環境のさらなる改善は日本の鉄鋼業の競争力強化という意味では必須の課題ということでもあります。

具体的にご要望をいただいたところとしては、原料となる鉄鉱石、石炭の輸入、これを効率化するというところで大型船の利用というお話がございましたけれども、今まさに国の施策として進めております国際バルク戦略港湾、これを一層推進するということと、また、それ以外の港湾でも大型船の入港が可能な港湾整備、これを進めるべきであるということで、全国14カ所の港湾などもご提示いただきながら、船を満載にしても入港できるように、そのケーブ船が入港できるような水深を確保することが大事だということでご指摘をいただいております。

それから、制度面の運用でございますけれども、これは先ほどもお話がありましたけれども、満潮時での水深を利用した潮位利用入港、それから、夜間の入港についてもより柔軟に対応することによって物流コストが下げられるのではないかとということで、ご提示をいただいております。また、内陸輸送に関してもトラック運送に関しまして、例えば特殊車両の通行許可の手続を迅速化できないかといったような要望もいただいております。

以上でございます。

【杉山委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、残りの時間がどうも十分ではございませんけれども、今、事務局からいただいたご説明について、また、委員の方々からのご質問、ご意見等を賜りたいと思います。ここまで行われた事業者等のヒアリングに参加をされた委員の方々には、その際の感想、あるいはコメント等も述べていただければと思います。

それから、前回は第1回の委員会ということで、ご出席くださったお1人、お1人の委員からごく簡単にコメントなり、要望なり伺ったものですから、本日もご出席をいただいた内田委員、三浦委員、それから、経団連の丸山委員、もし何かそういうことでお伺いできればと思っております。前回、丸山委員、物流連の丸山委員、日通の中村委員はご欠席でしたけれども、今日はいろいろお話を伺いましたので、もちろんご発言くださって結構なのですけれども、特に先ほどのお3方については一言何か伺えればと思っております。残り十数分しかなくて恐縮なのですけれども、どうぞご自由に挙手をいただいております。いかがでございますでしょうか。

原田委員。

【原田委員】 それでは、資料8-2でありました日本鉄鋼連盟さんのヒアリングに参加させていただきましたので少しコメントさせていただきたいと思っております。本日の榮委員のプレゼンテーションにもありましたように、基本的にはグローバル化市場の中で、物流面で競争力の足を引っ張らないようにイコールフィッティングしていくかということだ、そういう問題だというふうに理解をいたしました。そのときにやはり今日の幾つかのプレゼンでもありましたけれども、競合国となる中国とか韓国というのはインフラ整備のスピードも日本より非常に速いのですので、日本の製造業がどれだけ頑張れるかという時間との勝負だなということを思いましたので、1つは意思決定を早くすることと、あと、今日もありますような潮位利用入港のような、今あるインフラを最大限使えるようにということをどんどん推進していくべきではないかと感じました。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

それでは、日本経団連の丸山委員、いかがでしょうか。

【丸山（和）委員】 前回、欠席いたしまして、誠に申し訳ございません。私は、経団連で物流部会長を数年にわたって務めております。物流部会では、日本の産業の国際競争力をいかに確保するかという視点から、港湾などのインフラ整備をはじめ、ハード・ソフ

ト両面にわたって物流の効率化に向けて、様々な取り組みをしております。既に政策に取り入れていただいている部分もございますが、表現が良くないかもしれませんが、まだ遅々として進まないものも随分ございます。これらについて、さきほど原田委員がおっしゃられたように、どのようにスピード感を持って進めていくかということが、非常に大きなテーマであろうかと考えております。

今日は、関係省庁の方がたくさん出席されていて大変ありがたいと思いますが、我々が今までお願いしてきたのは、このように、関係省庁を全部1つに取りまとめるようなリーディング組織が必要なのではないかということです。このような形で議論する場を是非増やしていただきたいと、課題意識を持って提言をさせていただいております。皆様と一緒に建設的な議論をさせていただくことを、楽しみにしております。どうぞよろしくお願いいたします。

【杉山委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、三浦委員。

【三浦委員】 今日初めて参加させていただきます。私はトヨタ自動車生産用部品と完成車両の全世界の物流を担当しております。我が社としても、どこまでできるかはわかりませんが、社長が申すように日本国内で三百万台レベルの生産を維持したいという思いで一生懸命頑張っております。今日、皆さんのお話を伺い、また、前回の議事録を読みましたが、日本でモノづくりをする上で、どうしてこんなに物流でコストがかかるのかという問題意識を持っています。

2014年から18年までの展望として、あるべき物流を考える際には、先ほどの丸山さんのご発言のとおり、日本国のあるべき姿をまず考える必要があると思います。例えば、生産サイド、製造業をきちんと残していく、あるいは農業も同じことかもしれません。そういったことを実現するためには、競争している相手と、国内物流はもとより他の分野でも、対等な土俵にすることが必要であると思います。東芝の正木さんも指摘されましたが、競争相手と同じ土俵に立つために一体何が問題なのかという視点からお話したいと思います。

我々、あまり数字は公にはしておりませんが、全世界平均で、生産用のコストの大体〇%ぐらいが物流コストになっています。国内のみで見ても、結果は一緒だろうと推測しています。ある電気メーカーでは、国内生産コストのうち〇%を労務費が占めるということで、自社でやるべき仕事を厳選し、他は全部よそに任せることとし、ついには工場まで閉じて

しまったということを聞いております。そうすると、その問題となった労務費の割合の半分ぐらいの割合を物流費が占めていることになります。なぜ物流費がこんなに高いのだという切り口で、次回、プレゼンをし、ご議論いただきたいと思います。

物流コストの中でも特に関心を持っておりますのが高速道路料金です。高速道路料金の決め方そのものも議論する場になればと考えております。今回、あのような事故が起こったため、保守にもっとお金をかけることになるかもしれませんが、高速道路の料金はどうかあるべきかを考える必要があると思います。このメンバーで、国の方針に対してアドバイスできればと思っております。よろしく願いいたします。ありがとうございました。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

それでは、内田委員。

【内田委員】 物流のコンサルタントをやっております内田と申します。前回は欠席をして大変失礼してしまいました。

私ども物流コンサルタントの立場での物流に対する問題意識というのは、もう20年、30年変わらず物流コスト低減という問題意識でして、この物流施策大綱も何回か回を経るごとに、あまり言い古された手あかがついたようなキーワードを表に出すのではいけないのかなと。今日伺ったお話の中でも、東芝様の物流コスト、25%低減されたというようなお話は、企業さんのお取り組みとしては、お取り組みのご紹介をいただいているのですけれども、それを政策大綱に対してどう反映させていこうかというところは、これはもう民間企業様のお取り組みでいらっしゃるというところで、それをどう支援していくかというところについてはなかなか、コスト低減とかという話がやや言い古されたようなイメージで、あまり議論の対象になるようなところではないのかなと思いつながり聞いておりましたが。

先ほど三浦委員もおっしゃっていただきましたけれども、やはり今一度、日本企業の利益率を高めるというようなところで、物流コストの低減というテーマというのは、何らかの形で今回、盛り込んでいただいてもいいのかなと。それに際して業界団体、物流業界団体さんのヒアリング、私も参加させていただいたのですが、運賃を下げるとか、いわゆる事業者さんの負担、事業者さんへの支払を減らすという方向での物流コストの低減ではなくて、本当の意味で無駄をなくす。どこに本当に無駄があるのかというところに関心を持っていただいて、物流コストを下げていくというような、そういう言い古されたような言葉遣いをしてしまっているかもしれないのですが、その視点もぜひ頭に残していただいた

上で、これからの会議に参加させていただければと思っております。

以上でございます。

【杉山委員長】 大変ありがとうございました。

それでは、ほかにご発言がございましたらお願いを申し上げます。前半の議論に戻る内容のことでももちろん結構ですが、いかがでしょうか。若干の時間。どうぞ。

【正木委員】 先ほど、圓川先生からご指摘がありましたので一言。コンテナヤードの時間外延長というのは、ターミナルをある程度限定して、有償でやられているものですか、各メーカーは生産の時間を変えて、例えばそういう時間を使うとか、要するにお客さんに販売を届ける時間をまた変えてとか、全体の仕組みにかかわるので、できれば無料で全ターミナルというのをやっていただければ、相当大きな効果はあると思っている。それは簡単な問題ではないと思っていますけれども、ですから、前回、進まなかった部分というのは、結構、いろいろな課題があるので、その辺は販売とか生産、そういうところを一貫してやるということが一番重要なことだと認識していますので、ぜひ議論をしていきたいと思っております。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。どうぞ。

【苦瀬委員】 事務局にお願いなのですが、先ほどの標準化とか、今話題になったコストの議論、いずれされるのでしょうか、いろいろなデータを用意していただけるとありがたい。お手数ですが、よろしく申し上げます。

【杉山委員長】 どうぞ。

【青山委員】 すみません、お時間がない中。今回のこの物流大綱に関しては、やはり生産と流通というところがメインテーマになっていらっしゃる。だから、そういう意味ではB to Bの流れの中でのコストということがメインになっているかもしれないのですが、私の立場としてはやはりその先にB to C、コンシューマー、要するに消費者がいるのだということをぜひご理解いただきたい。そういうところも盛り込んでいただきたいと思っています。

そういう意味では、前回に加えて資料の補足というところのページ、買い物弱者の点が非常に分かりやすく書かれておりますけれども、これは経済産業省が2年、3年前から取り組んでいるものです。こういうふうに物流の中でも、例えば私たち消費者が何かを依頼したときにどこにその商品があるかという、いわゆるものの流れの見える化というもの

も加えていただければ大変ありがたいと思っています。ここでは買い物弱者というところに焦点をあてておりますが、こういうところも今後内需を拡大する意味でも、大事な要素だと思います。内需も拡大し経済を活性化するというところの視点もぜひお取り組みいただきたい。ここでの議論に加えていただきたいなと思っています。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

それでは、高橋委員。

【高橋委員】 私自身は最近、買い物弱者問題の調査・研究をしておりますので、買い物弱者対策にも興味があるのですが、それだけではなくて、本日のお話を伺って物流というのは非常に裾野が広くて、いろいろなテーマに絡んできているなという思いを新たにいたしました。例えば、貿易とか外交の話が絡んでくる。あるいはかなり大きなテーマになると思いますけれども、ODAでアジアにインフラ投資を促進したときに、それが日本とのグローバル・サプライチェーン・マネジメントにどのくらい貢献しているか、といった視点も重要と思います。そうなりますと、例えば外務省の方や、経済産業省の中でも貿易や経済外交のご担当の方々が、物流をどのように考えておられるのか、聞いてみたいと思いました。

それから、人材育成のことにも話が及びましたけれども、例えば商船の高等専門学校などで海運・物流の教育がどのようになされているか。水先案内人をはじめとする職種の方がどこでどのようなスキルを身につけて、そういうお仕事に就かれているのか。その技能と雇用を若い人に継承するにはどうしたらいいか。このような問題は、私どもが普段携わっている大学教育とは大分違っているところもありますので、本来であれば文部科学省の方にもお話を伺う機会があってもいいのかなと思いました。「総合」と謳っているからには、どこからどこまでが「総合物流施策大綱」の範囲であるのかということは、非常に難しいのですけれども、いろいろな目配りが必要ですし、これを機会にそういったことも考えていかねばならないと。これはこの会議のみならず、私自身の課題としても感じたところでございます。すみません、時間がなくて、失礼いたしました。

【杉山委員長】 いえいえ。大変ありがとうございました。

それでは、田渕委員、どうぞ。

【田渕委員】 私、少し門外漢なので変わったことを言うかもしれませんが、製造業というよりは、今、サービス産業、第3次産業が随分この近年増えてきて、大体70%

以上がGDPで見ても、雇用で見ても第3次産業だということです。製造業もかなり第3次産業化している、サービス産業化している。例えば物をつくっても、そのアフターサービスとして、例えばそれが壊れたときにケアしなければいけないので、物流はもちろん重要なことなのですけれども、人流というんですか、人が移動するというのもあわせて、そういうシステムを構築して行ってほしいなと思います。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

どうぞ。

【谷口委員】 前回のヒアリング、今日の話もいろいろあるのですけれども、交通モード、いろいろ出てきますね。鉄道もあり、船もあり、道路もあるということなのですが、それぞれの団体からお話を聞きますと、いろいろな各交通モードを代表してご意見を言われるということなのですが、ここの施策大綱ではそれを総合していかないといけないということであると思います。

どういうふうに総合化していくかということなのですが、1つは昔から言われているインターモーダル輸送ですね。複合一貫輸送というようなものが効率的で、しかも、環境にもいいのではないかとということなのですが、最近、ヨーロッパでもインターモーダル輸送がなかなかうまくいかないということで、最近はコ・モダリティといいますか、モードをいろいろ複合的に並列して使うとか、あるいは時間とか場所によっていろいろ使いましようというようなことでやってきていますので、そのモード間の総合をどういうふうにやるかということはこの委員会というか、施策大綱をつくるときに一番考えないといけないのではないかと考えております。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

大体よろしゅうございますでしょうか。それでは、ちょうど時間が参りましたので、議論についてはこの辺にいたしたいと思います。議事の3番目、その他が残っておりますので、今後のスケジュール等について事務局からお願い申し上げます。

【馬場崎物流政策課長】 先ほどは失礼いたしました。資料の9に委員会の今後のスケジュールをお示ししております。次回、第3回目は来年になりますが、平成25年1月21日の月曜日、16時から18時までとさせていただきます。議事の内容は、今のところごらんのとおりのを想定させていただいております。

それから、事業者団体等からのヒアリングですが、引き続き実施してまいりたいと思い

ますので、委員の皆様には可能な限りご参画いただければ幸いです。具体的な日程については、改めてご連絡いたしますので、恐縮ですが、よろしくお願いいたします。

以上でございます。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

そのほかに事務局からご連絡事項等。

【田中企画官】 委員の皆様、ありがとうございました。本日、お配りさせていただきました資料でございますが、そのまま机の上に置いておいていただければ、後ほどこちらから郵送させていただきますので、そのままにしておいていただいても構いませんので、よろしくお願いいたします。

また、本日の議事概要につきましては、事務局の責任において取りまとめ、後日、国土交通省及び経済産業省のホームページにて公開いたしたいと思っております。また、本日の議事録につきましては、後日、委員の皆様にお送りいたしまして、内容についてご確認いただいた上で、またホームページに掲載したいと考えておりますので、よろしくお願いしたいと思っております。次回、1月21日、月曜日、16時から18時まで、場所は本日と同じこの場所ということで予定しておりますので、よろしくお願いいたします。

事務局からは以上でございます。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

それでは、これで予定の議事が終了いたしましたので、本日はこれで終了ということにいたします。委員の皆様方には、お忙しいところをご出席いただきまして、また、貴重なご意見を賜りまして大変ありがとうございました。どうぞよいお年をお迎えください。

— 了 —