

「共創」で物流改革を推進

■物流・自動車局 正岡物流政策課長会見

7月31日付で就任した国土交通省物流・自動車局の正岡孝物流政策課長は28日、専門紙記者の合同取材に応じ、総合物流施策大綱と改正物流効率化法に基づく物流効率化策を着実に進める考えを示した。荷待ち・荷役時間の短縮や積載効率の向上、新モーダルシフトなどを推進し、2030年に懸念される輸送力不足に対応する。施策の実行に当たっては、荷主、物流事業者、関係省庁などとの「共創」を重視する。

正岡課長の会見要旨は次の通り。

就任の抱負

「物流から開ける日本の明るい未来」を、物流に関係する皆さんと一緒に実現していきたい。好きな言葉は「共創」だ。行政だけで物流政策を進めることは難しく、官だけでなく民間や学界など多様な関係者と一緒に取り組むことが重要になる。物流が円滑に行われてこそ経済活動も機能する。皆さんの声や意見を謙虚に伺いながら、真摯に物流行政に取り組んでいきたい。

物流施策大綱・改正物流法

当面の重点課題は2つある。まず、26～30年度を計画期間とする総合物流施策大綱を着実に推進する。必要な予算を確保し、各種支援メニューを設けながら、関係者の取り組みを後押しする。

もう1つは改正物流効率化法の確実な施行だ。一定規模以上の特定事業者の指定、CLO（物流統括管理者）の選任、中長期計画の策定・提出などを着実に進める。CLOには単なる物流担当者ではなく、経営に関わるレベルの人材に就いてもらうことを求めている。

荷待ち・荷役時間の短縮、積載効率の向上などを通じ、物流効率化につなげたい。24年問題では大きな混乱は起きなかったが、30年に向けて輸送力不足への懸念は残る。従来の鉄道、船舶へのモーダルシフトに加え、航空、ダブル連結トラック、自動運転なども含む「新モーダルシフト」を進めていく。

荷待ち・荷役削減

荷待ち・荷役時間の削減には、発荷主、着荷主双方の物流への理解が必要だ。希望する日に必ず届けてもらうといった商慣行を含め、物流のあり方そのものを見直す必要がある。

実際に、1日3回だった配送を2回に減らしても企業活動に大きな影響がなかったという事例も聞いている。物流のやり方は一度決めるとなかなか変更しにくい、少し変えてみれば案外大きな負担なく効率化できることもある。好事例を横展開し、取り組みを広げていきたい。

港湾物流・モーダルシフト

入省以来、主に港湾、空港分野を経験してきた。2010年に就任した関東地方整備局港湾物流企画室長時代には、京浜港への貨物集荷や競争力強化に取り組んだ。東京貨物ターミナル・盛岡貨物ターミナル間で国際海上コンテナを鉄道輸送するモデル事業にも携わり、空コンテナに別の貨物を積むコンテナマッチングなどを進めた。

内航フィーダー輸送の拡充、インランドデポの整備、45フィートコンテナ輸送の実証などにも取り組んだ。15年以上前に携わったこうした施策は、現在の物流政策にもつながるものが多い。当時の経験を現在の仕事にも



正岡孝物流政策課長

生かしていきたい。

物流政策課長として物流全般を見る立場になった。鉄道貨物にもポテンシャルがあり、海上コンテナ輸送では高さ制限や港湾と貨物駅の横持ちなどの課題をどう克服するかが重要になる。

特定事業者

8月27日時点で、特定荷主・特定連鎖化事業者は延べ3257社を指定している。内訳は第一種荷主1792社、第二種荷主1446社、特定連鎖化事業者19社。重複を除く実数は2144社となる。このほか、特定貨物自動車運送事業者が877社、特定倉庫業者が56社となっている。

特定事業者には10月末までに中長期計画の提出を求める。各社の計画自体は公表を前提としていないが、提出状況などについては何らかの形で周知する必要があると考えている。

航空貨物

大綱では、成田・羽田両空港の国際航空貨物量など航空貨物についても、新たなKPIを設定した。物流政策課として、両空港の航空貨物のあり方にもしっかり関わっていきたい。

成田では空港拡張が進んでいるほか、貨物施設でも自動搬送機器などを活用した高度化が進んでいる。まずは現状や今後の整備動向を把握し、課題をしっかり捉えていきたい。