



第 2 回日中韓物流大臣会合 共同声明

〔北東アジアにおける物流協力に関する岡山宣言〕

日本国 岡山

2008 年 5 月 17 日

1. 我々、中国、日本及び韓国の海上運輸及び物流を担当する大臣は2008年5月17日、日本国岡山県に参集し、2006年の第1回会合において3国間で合意された「行動計画」の進捗状況や今後の作業について意見交換及び議論を行った。我々は岡山県の歓待や本会合及びその他の行事に向けた念入りな準備に感謝の意を表す。
2. 本会合において、我々は北東アジアにおける物流をとりまく現状について意見交換を行い、「行動計画」に基づき、以下の3つの目標を達成するために、相互交流、協力、共同研究といったような協力的な取組を行うことに合意した。(3つの目標とは、) 1) シームレス物流システムの実現、2) 環境にやさしい物流の構築及び3) 安全かつ効率的な物流の両立である。

1) シームレス物流システムの実現について

今日、北東アジアは世界の経済活動の中心の一つである。世界の貿易総額に対して中国、日本及び韓国が生み出した貿易総額の割合は2006年には約16.0%を占めている。さらに、3国の域内における貿易総額は2006年には400十億米ドルとなっており、また、着実に増加しているところである。こうした状況のもと、3国間における貿易を促進するのみならず、経済発展を維持するためにも、より効率的で、費用対効果にすぐれた、迅速な物流システムを発展させることによりシームレス物流を実現するため、我々は引き続き協力を行っていくべきである。

2) 環境にやさしい物流の構築

我々は、CO₂ ガスのような温室効果ガスの排出に起因する地球温暖化がますます深刻な問題になってきていること、また、物流は温室効果ガス排出の主要な原因のひとつであるとの認識を有する。こうした認識に基づき、我々は、地球温暖化対策があらゆる分野で、世界レベルで求められていることを考慮に入れ、北東アジアにおける環境にやさしい



物流、または、「グリーン物流」を促進することを約束した。地球温暖化対策は決して単独の国では十分な成果を挙げることができないことから、我々は、この重要な課題について、ベストプラクティスの共有や新技術に関する情報の提供といった3国の協力関係を発展させるべきである。

3) 安全かつ効率的な物流の両立

9/11テロの発生後、様々なセキュリティ対策が国際物流の分野に求められている。しかしながら、物流の分野において単にセキュリティ対策を強化するだけでは貨物のスムーズな流れを阻害する恐れが高いことから、多くの国や国際機関が物流のセキュリティと効率性を両立させるためのセキュリティプログラムの策定に努めているところである。こうした状況のもと、我々はセキュリティ対策が効率的でスムーズな貨物の流れを阻害しないよう留意しつつ、物流セキュリティと効率化のバランスを実現するため、3国間の物流セキュリティに関する協力関係を進展させるべきである。

本日、我々はこの3目標を「日中韓物流協力3大目標」と称することに合意した。

3. この3大目標の達成に向け、我々は別添の「行動計画の進捗状況及び今後の作業」を満足できるものとして承認した。様々な分野におけるめざましい進捗や有望な今後の作業の例は以下のとおりである。

- 1) 3国はこれまで物流事業のための政策環境改善の努力を行ってきた。我々は、こうした事業者の効率的で、低コストな海外ビジネス活動を支援するための努力を引き続き行うこと、また、必要に応じて他の政府機関とも連携することを約束した。
- 2) 我々は、シャーシの相互通行に関する調査の進捗を評価し、調査を深度化させるために2008年中にワーキンググループ(WG)を設置することを合意した。
- 3) 我々は、物流資材の標準化は北東アジアにおけるシームレス物流システムに寄与すると共通認識を有した。我々は、12ft コンテナのように比較的小さなサイズのコンテナの有用性を理解し、貨物コンテナの現状と標準化の可能性に関するさらなる研究を行う。さらに、3国間のパレットサイズの標準化に向けた専門家の取組をサポートすることとする。
- 4) 3国間における物流関連情報を共有するため、我々は、物流情報ネットワークシステムの構築を目指し、3国の専門家により行われている共同研究を歓迎する。さらに、我々は、航空貨物輸送に関する情報や統計の交換の可能性について探究する。



- 5) 我々は、港湾間の緊密な協力関係のための北東アジア港湾局長会議からの報告を承認した。3国は以下の3つのテーマについて研究に着手、情報交換を実施した、また、2008年中にこれらの基本データの分析を実施する。
 - (1) 北東アジアにおける国際海上ユニットロード交通ネットワークの促進
 - (2) 物流に関する障壁を除去し、港湾連携を強化することによる北東アジアの物流ネットワークシステムの改善
 - (3) 港湾物流と産業の調和された開発の促進

 - 6) 我々は、環境にやさしい物流政策について意見交換を行い、また、3国間における協力を促進するため、グリーン物流に関する専門家会合を2008年中に日本において開催することに合意した。

 - 7) 我々は、税関当局と協働し、3国間の物流セキュリティと効率化の両立を実現するための協力を推進する。
4. 我々は、この会合の名称について、引き続き、海上運輸に重点を置くものの、航空貨物輸送のような他の輸送分野における協力の可能性を探究するため、当初の名称から「Maritime」を削除し、「China-Japan-Korea Ministerial Conference on Transport and Logistics」と改称することに合意した。新しい名称は次回の大臣会合から用いられる。
5. 我々は、12項目の行動計画を体系的に実施し、成功させるため3国の参加によるワーキンググループを設置し、継続的に運営することに合意した。
6. 最後に、我々は、3国が緊密なコミュニケーションを継続し、我々のパートナーシップを拡大・深度化させることを約束した。我々はさらに、物流分野における官民セクターによる相互の交流、協力及び共同研究を促進することが強く求められているとの認識を有する。我々は「行動計画」に盛り込まれた方策の進捗を促進させるとともに、必要に応じて、物流に関するそれ以外の課題についても議論を行うため積極的に努力する。
7. 次回の大臣会合は2009年に中国で開催される。

別添: 2008年版行動計画の進捗状況及び今後の計画



中華人民共和國
交通運輸部

Li Sheng-Lin

交通運輸部長

大韓民國
國土海洋部

Chung Jong-Hwan

國土海洋部長官

日本國
國土交通省

Tetsuzo Fuyushiba

國土交通大臣



2008 行動計画の進捗及び今後の作業について

Action Plan 1

【物流分野の制度や仕組みに関する不備の改善と、海外に進出する上での問題の解決】

三国の民間企業の海外活動を妨げる問題が調査され、必要ならば各国は当該問題について見直しや検討を求められる。

Progress / Future Work

中国、日本、及び韓国(以下「3国」という。)は物流事業の国境を越えた活動は北東アジアにおけるより効率的な物流システムの構築に重要な役割を果たしていることを認識し、物流事業の政策環境の改善について、これまで努力を行ってきた。

こうした理解に基づき、3国は引き続き、彼らの効率的で低コストな海外ビジネス活動を支援するための努力を行う。

実施すべき方策の例として、物流事業への外資企業参入政策の改善や複雑な行政手続の改善などが挙げられる。

さらに、この目的を達成するため、日中韓物流大臣会合(以下「大臣会合」という。)に参加している各省は国内における具体的な問題を特定するための調査を実施し、また、必要に応じ、他の行政機関と協働し、関係する規制や手続を改善するよう努める。

Action Plan 2

【北東アジアにおけるシームレス物流システムの実現に向けた環境整備】

三国は、北東アジアにおけるシームレス物流システムの実現に向けた環境整備について意見交換を実施する。そして、北東アジアにおけるシャーシの相互通行に関する調査を実施する。

Progress / Future Work

中国においては、外国のシャーシは港湾エリア内のみ走行が可能である。

日本においては、基本的には外国のシャーシは一般交通認められていない港湾エリアやその他の場所のみ走行が可能である。

韓国においては、外国のシャーシでも韓国税関より臨時の許可を受ければ、港湾エリアを越えて、保税倉庫や他の内陸地域まで走行することが可能となっている。

3国間における外国シャーシの相互通行に関する現状をまとめると以下のとおりである。

	中国	日本	韓国
港湾エリア	シャーシのみ可	車両、シャーシともに可	車両、シャーシともに可
近接した保税倉庫	不可	不可	臨時許可が必要
内陸	不可	不可	臨時許可が必要

*この表は、韓国側から提案されたものであるが、韓国の関税関連法令に基づいている。この表において、「港湾エリア」とは、港湾機能とその管理を行うために指定された海及び陸の領域を意味する。「近接した保税倉庫」とは、外貨が必要な輸入申告手続を完了していなくても運び込むことができる領域を意味する。「内陸」とは、貨物が積み込まれ、または到着する領域を意味する。

**日本では、港湾エリアにおける外国の車両及びシャーシの通行は、当該エリアで一般交通の用に供されていない場合に限り認められる。

こうした理解に基づき、日本及び韓国においては、シャーシの相互通行の調査を実施中である。調査はニーズ分析や関係法令の比較をカバーしている。これまでのところ、シャーシの相互通行に関連するいくつかの利点と懸念が判明した。利点の例はリードタイムの短縮、積み替えコストの低減、及び梱包資材の節約である。

一方で、懸念の例は3国における自動車の安全基準や道路構造基準の相違及びシャーシが外国の内陸部を走行した場合におけるこうしたシャーシの管理コストの増加である。

さらに調査を進めるため、3国はシャーシの相互通行に関するWGを2008年に設置することに合意する。

Action Plan 3

【三国における連結された物流情報ネットワークの構築に向けた努力】

三国は、効果的な物流情報ネットワークを構築するため努力する。

Progress / Future Work

3国はこの項目3は主に物流情報ネットワークシステムの構築に重点をおくとの共通認識を有する。3国は政府や民間企業が3国の物流関連の統計、データ、最新情報にアクセスできるようなネットワークシステムの構築が強く求められていることを認識する。これは、2007年に韓国によって実施された研究プロジェクトにおいても指摘されているとおりである。そうした情報を共有するために考えられる方法の一つとして、3国はそうした情報を必要とする者が情報の入手のために、簡単にアクセスできるようなウェブサイトの作成の可能性について探究する。情報共有の方法について議論を行うため、3国はWGの設置について合意する。このWGは(セクション4において述べられる)共有されるべき物流情報の内容とその利用方法を取り扱う3国間の専門家による研究とも協働する。



Action Plan 4

【北東アジアにおける物流に関する情報の交換】

三国は、北東アジアの物流に関するデータベース構築に向けた専門家の研究を支援し、その研究の結果を見直す。加えて、三国は物流分野における統計データ交換の可能性を検討する。

Progress / Future Work

日本(海上技術安全研究所)と韓国(海洋水産院)は2007年1月31日に署名したMOUに基づき、「中国、日本、及び韓国の物流情報の共有と活用」に関する共同研究プロジェクトを開始し、第1回及び第2回ワークショップが2007年3月及び11月にそれぞれ開催された。

中国(交通部水運科学研究院:WTI)もまたこの共同研究プロジェクトに参加し、2008年4月にこれらの研究機関は3カ国の共同研究プロジェクトを開始し、研究の対象を明確化するための新たなMOUを締結した。新MOUに基づき、彼らは物流分野、特に「中国、日本、及び韓国の物流情報ネットワークシステムの共有、活用及び適用」に関する共同研究を継続する。

さらに、3国間における航空貨物輸送量が増加していることを踏まえると、3国は北東アジアにおけるシームレスかつ迅速な物流システムを実現するためには、航空貨物輸送が欠くことのできない要素であると認識する。第一段階として、各国は、3国における航空貨物輸送に関する情報や統計を交換する可能性を探究するために関係省庁と連携するよう努力する。



Action Plan 5

【物流設備の標準化】

三国は、三国で使用されている国内貨物コンテナを標準化することができる。

Progress / Future Work

3国間のシームレス物流を促進するためには、貨物の輸送方法や貨物の種類に最適なコンテナ（例え
そうしたコンテナが20ft や40ft コンテナのように国際的に標準化されたものでなかったとしても）を使
用することが効果的である。北東アジアにおいては、電子部品のような比較的サイズの小さい貨物を
多頻度で輸送する需要が高まってきており、その結果、12ft コンテナのようなサイズの小さいコンテナ
の使用はその潜在的な需要が高いことから、徐々に広まりつつある。

3国は、12ft コンテナの有用性を理解するとともに、物流設備の標準化に向けて各国におけるコンテ
ナ利用の現況に関するさらなる研究を行う。

さらに、北東アジアにおいて様々な規格のパレットが用いられていることから、この地域におけるパレ
ット規格の標準化に向け、専門家による取組が行われているところである。例えば、アジアパレットシ
ステム連盟が2006年に創設され、中国、日本及び韓国を含む参加国は 1,100 x 1,100 及び 1,000 x
1,200 をアジア地域における基本的な標準パレット規格とすることに合意した。3国は、北東アジアにお
けるこうしたパレットの普及に向けた取組をサポートする。



Action Plan 6

【緊密な港湾協力の促進】

三国は、北東アジア港湾局長会議を通じて、三国の港湾間の協力関係を強化することができる。

Progress / Future Work

第7回北東アジア港湾局長会議は2006年11月に日本(東京)において開催された。この会議において、3国は第1回物流大臣会合において示された方向性に沿って、「(3国の)港湾間における緊密な協力関係の促進」について共同研究を行い、必要があれば、物流分野に関する成果を大臣会合に報告することを合意した。

第8回北東アジア港湾局長会議は2007年11月に韓国(ソウル)において開催された。この会議において、「港湾間における緊密な協力関係の促進」については共同研究WG1において議論が行われ、さらに3国は各国がリードすべきサブテーマについても以下のとおり合意した。

- 1) 北東アジアにおける国際海上ユニット・ロード輸送ネットワークの促進(日本リード)
 - 2) 物流の障壁の除去及び港湾連携の強化による北東アジアにおける物流ネットワークシステムの改善(韓国リード)
 - 3) 港湾物流と産業の調和の図られた開発の促進(中国リード)
- 3国はWG1の成果に注目し、WG1によってまとめられた大臣会合への進捗報告に基づき、3国間の協力プロジェクトを支持するため適切な方策をとる。



Action Plan 7

【物流セキュリティと物流効率化の両立に向けた施策】

三国は、関連する情報を共有し、安定した効率的な物流の構築に関する意見交換を実施することができる。そして、海上輸送における電子タグ活用における実証実験を含む物流セキュリティと効率化のための仕組みを紹介することができる。

Progress / Future Work

9/11テロ発生後、様々なセキュリティ方策が国際物流の分野において求められてきているところである。例えば、SOLAS 条約11章の2を施行するための ISPS Code に基づき、3国を含む締約国は海上セキュリティを向上させるために必要な方策をとってきている。

しかしながら、物流分野において単にセキュリティ方策を向上させるだけでは、貨物のスムーズな流れを阻害する恐れが高いことから、多くの国や国際機関においては物流のセキュリティと効率性を両立させるためのセキュリティプログラムを策定するよう努めているところである。

日本においては、輸出入業者に加え、航空会社、船会社、フォワーダーのような国際運送事業者を対象とした新しいAEO制度が2008年4月にスタートした。こうした状況のもと、3国は必要なセキュリティ方策が効率的でスムーズな貨物の流れを阻害すべきでないことに留意しつつ、物流セキュリティと効率のバランスを実現するための協力を進展させるよう努めるべきである。



Action Plan 8

【相互の意見交換、協力、共同研究の促進】

三国は、物流に係る研究機関や大学が共同して北東アジアにおける物流協力を促進することを歓迎する。

Progress / Future Work

北東アジアにおける物流協力を促進するための共同研究プロジェクトに対して多くの研究機関がその専門的知識を提供している。

セクション4において記述したとおり、「中国、日本、及び韓国の物流情報の共有と活用」に関する共同研究プロジェクトは海上技術安全研究所(日本)と海洋水産院(韓国)によって実施されているところである。

セクション6において記述したとおり、「港湾間における緊密な協力関係の促進」に関する共同研究も実施されている。多くの研究機関(中国から水運科学研究院及び中国交通科学院、日本から国際臨海開発研究センター、韓国から海洋水産院)がこの共同研究に参加している。

これらの研究やその他の研究をさらに促進するため3国は引き続きこうした機関や大学による北東アジアの物流に関する研究プロジェクトへの参加を歓迎する。

Action Plan 9

【北東アジア港湾局長会議やその他の会合から報告された物流分野における協議成果の共有】

三国は、北東アジア港湾局長会議を含む三国間での会合において協議された物流に関する部分について、大臣会合に成果を報告する。

Progress / Future Work

セクション6で記述したとおり、第7回及び第8回の北東アジア港湾局長会議がそれぞれ2006年及び2007年に開催され、「港湾間における緊密な協力関係の促進」についてWG1において議論された。

WG1の物流に関する議論の概要は以下のとおりである。

三国は以下の3つの項目について研究を実施した。

項目 1: 3国間の既存国際航路等の調査

緊密な港湾連携の促進の観点から3国間の海運ネットワークについて再考するため、基礎データとしてコンテナ航路、フェリー航路及びRORO航路・港湾施設・貨物量を収集した。

項目 2: 海運と港湾産業の市場分析及び姉妹港関係

姉妹港の関係は、(現在は管理者間の人事交流などシンボリックな行動に限定されているが、)港湾間の協力関係を強化することに寄与できる可能性がある。3国はさらなる研究のため、基礎資料として姉妹港関係の情報を収集・把握した。

項目 3: 日中韓における港湾物流と地域経済の関係

3国における港湾と産業の調和のとれた開発を促進するため、3国はさらなる研究のため、基礎資料として港湾物流と地域経済に関する情報を収集・把握した。

3国は研究成果を共有した。3国は共同研究の2000年セッションにおいて、こうした基礎データの分析を行う。

進捗報告を含む共同研究は、3国間のより望ましい港湾間連携を実現するため、今後議論すべきいくつかの課題を明確化した。

さらに、3国はこの大臣会合への参加大臣は、中日韓貿易大臣会合(最近の会議は2007年11月19日に開催された)のような物流に関連する他の大臣レベルの3国会議における議論の内容についても注意を払うべきであると認識する。



Action Plan 10

【環境にやさしい物流政策の構築】

三国は環境にやさしい物流政策に関して意見交換を行う。

Progress / Future Work

3国は二酸化炭素のような温室効果ガスの排出による地球温暖化が世界中で益々深刻な問題になっており、物流活動も温室効果ガス排出の主な原因の一つであることを認識する。この認識に基づき、3国は物流活動に起因する温室効果ガスの削減に向けた施策を提供すべきであると理解する。そのような環境にやさしい物流施策は「グリーン物流」施策と呼ぶことができる。

「グリーン物流」施策のための方策の例として、

- 1) 低排出自動車の使用の増加、
- 2) 大型トラックの使用による共同輸配送の促進、
- 3) トラック輸送から鉄道や船舶のようにより排出の少ないモードへの貨物輸送方法のシフト(こうした施策は「モーダルシフト」と呼ぶことができる)、
- 4) 物流施設の統合を誘導することによる効率的な物流システムの構築、
- 5) 港湾における省エネルギー技術の導入

などがある。

3国は「グリーン物流」を促進するために、物流事業者と荷主がパートナーシップを強化することが必要であることを理解する。

中国では、交通部が交通分野における省エネルギーに関する長期計画の研究を開始し、2007年に事業用車両の燃料消費に基づく市場参入に関する行動計画を作成した。

日本では、「グリーン物流パートナーシップ会議」が2005年に設立され、政府は物流事業者と荷主が共同で計画し、同会議で承認された多くのプロジェクトを補助してきた。さらに、2005年4月に改正された省エネルギー法の新しいスキームにおいては、特定物流事業者及び特定荷主(輸送能力及び輸送量が政令で定める基準以上である者)に対しても省エネルギー計画の提出及び毎年のエネルギー使用量の報告が義務づけられた。

韓国では、2007年に研究プロジェクト「環境負荷の少ない物流システム」がKMIによって実施された。この研究結果は以下の掲げる方策を提言している。

- 1) 省エネルギーで温室効果ガス排出削減のための機器の共同開発
- 2) 温室効果ガスの排出削減を可能にする運輸機器の優遇的な取扱い
- 3) 温室効果ガス排出を削減する機器が開発された場合における北東アジアでのこうした機器の装着の義務づけ
- 4) 北東アジアにおいて物流活動の共同化を行う企業に対する財政的・税制的な支援
- 5) 環境にやさしい物流資材の開発及び運用に関するノウハウの共有

3国は、地球温暖化対策は1国だけの取組では決して成功するものではないことから、ベストプラクティスの共有や新技術に関する情報提供といった国際的な協力を高めることが強く求められていることを認識する。3国間におけるこうした協力を高めるための方策の一つとして、3国は2008年又は2009年早期に、日本においてグリーン物流に関する専門家会合を開催する。



Action Plan 11

【3PLビジネス促進のための環境整備】

三国はそれぞれの国における先進的な3PL ビジネス促進の状況を紹介するとともに、3PL ビジネス促進の環境整備に関する意見交換を実施する。

Progress / Future Work

一般的に、サード・パーティ・ロジスティクス(3PL)事業とは、顧客のニーズを踏まえ、高価値の物流サービスや効率的なサプライチェーンマネジメントのためのコンサルティングを提供することにより企業からサプライチェーンマネジメントの一部又は全てについてアウトソーシングされた物流サービスを引き受ける業務と定義することができる。3国は3PL事業が効率的で環境にやさしい物流システムのために有益であり、3国間で3PL事業を促進することが望ましいことを認識する。

中国では、3PLビジネスを含む物流発展促進のための数多くの施策をまとめた「中国物流発展計画」を2004年に9つの関係省庁によって作成した。

日本では、3PL事業を促進するため、政府は「3PL事業に関する人材育成プログラム」を関係団体と協力して2004年から推進してきており、2007年には「3PL事業契約ガイドライン」を作成し、2008年には環境にやさしい3PL事業のための新しいガイドラインを作成しているところである。また、2005年には3PLを促進するため、物流総合効率化法を制定した。この法律は物流事業者の輸配送、保管、流通加工の総合的な実施及び物流拠点の集約化を支援している。

韓国では、3PL事業を促進するため、「複合物流企業の証明」システムが2006年に導入された。政府は、このシステムに基づき、基準を満たした物流企業に対し、証明書の発行を行う。

3国は北東アジアにおける3PL事業を促進するための意見交換や情報共有を引き続き行う。



Action Plan 12

【将来のアセアンとの協力の促進】

三国は、大臣会合に基づき、物流分野におけるアセアンとの協力の可能性について探求する。

Progress / Future Work

物流分野における ASEAN との協力を強化するため、3国は ASEAN 交通次官級会合や ASEAN 交通大臣会合のような ASEAN とのハイレベル会合を活用して、意見や情報の交換を行っている。

例えば、中国は STOM-China と ATM-China を2002年に開始した。

同様に日本は STOM-Japan と ATM-Japan をそれぞれ2002年と2003年に開始した。

韓国は2007年に STOM-Korea をスタートさせ、また、可能な限り早期の ATM-Korea の開始について提案を行った。

3国は韓国が将来的に ATM-Korea の立ち上げに成功した後に、STOM あるいは ATM と3国(つまり、中国、日本及び韓国)との協力の可能性を探究する。