

# 物流政策の現状と今後の展開について



**MLIT 国土交通省**

Ministry of Land, Infrastructure and Transport Japan

国土交通省 大臣官房総務課企画官  
(併任) 政策統括官付参事官 (物流政策) 付

**長瀬 友則**

日時 平成20年2月6日  
場所 ホテルセントラーザ博多  
助成 日本財団  
主催 財団法人九州運輸振興センター

ただいま、ご紹介に預かりました長瀬と申します。よろしくお願いたします。  
今日のお話には3つのキーワードがございます。国際物流、セキュリティ、そして環境です。

1 物流の概要と物流をめぐる情勢の変化

物流とは、最近では輸送以外の意味がかなり含まれてきています。3PLと言われるように、保管、荷役、包装、流通加工、情報管理までを行うのがロジスティクスと言われます。  
ちなみに広辞苑をみてみますと「物を生産者から消費者へ流通させる上で必要な包装、荷役、輸送、保管および情報流通などの諸活動の全体」と書かれています。このように物流はかなり広く捉えられるようになってきていますが、やはり一般の国民の皆さんにもう少し物流の役割を理解していただく必要があるのではないかと思っております。そのような活動も続けたいと思っております。(図1)

○物流業の概要  
物流は皆さんのようなトラック運送事業以下、内航海運、港湾運送、鉄道利用運送事業、倉庫業等の事業者の方々に成り立っています。営業収入が合計24兆円という市場規模です。農林水産業が14兆円、建設業

が68兆円ですので、かなりの市場規模だと思えます。国民生活になくてはならない産業だといえると思えます。  
物流事業者の数は約7万者で、その内、トラック事業者が6万2千者を占めています。トラック事業者には中小企業が多いのが特徴でありまして、99.9%が中小企業です。小さい事業者の総体で成り立っているということだと思えます。(図2)

○国内輸送と国際間輸送の推移  
最近の国内輸送と国際間輸送の推移をグラフで見てください(図3)です。

まず国内輸送量の推移です。(図3)左側がトンベース、右側がトンキロベースのグラフです。トンベースではバブル期をピークに全体に減少傾向です。トラックがかなりの量を占めています。トンキロベースではバブル後も横ばいです。海運がかなりのシェアを占めています。  
トンベースで減少傾向で、トンキロベースでは横ばいという理由の精緻な分析は難しいのですけれども、工場等が海外に移転していることがひとつ言えるかと思えます。それから交通機関の発達で、スピーディに運べるようになって、地域間流動が活発化しているのではないかと、あるいは小口化が進んでいるからだとか、いろいろ言われております。  
国際輸送については100%近くを外航海運が運んでいるのですが、

図2

図1

**物流の概要と情勢変化**

**物流業の概要**

- 我が国の物流業は20兆円以上の市場規模。(農林水産業は14兆円、建設業は68兆円の市場規模)
- 事業者数は約7万者であり、その大半は中小企業。

	営業収入(円)	事業者(者)	従業員(人)	中小企業率
トラック運送事業	13兆0,717億	62,056	125万	99.9%
JR貨物	1,647億	1	8,000	0.0%
内航海運業	1兆8,141億	4,906	178,000	99.5%
外航海運業	4兆1,187億	229	7,000	53.9%
港湾運送業	1兆1,469億	953	479,000	88.5%
航空貨物運送事業	3,859億	18	-	11.1%
鉄道利用運送事業	2,853億	941	7,000	86.8%
外航利用運送事業	3,255億	520	4,000	68.3%
航空利用運送事業	8,100億	148	1万5,000	57.6%
倉庫業	1兆6,048億	5,274	10万	91.4%
トラックターミナル業	314億	18	500	94.1%
合計	約24兆	約7万	約146万	-

※ 農林水産業・建設業の市場規模は、内閣府経済社会総合研究所「国民経済計算年報 平成19年版」の「国内総生産(国内総生産・営業所得より算出)」部分を利用。  
※ 表は(社)日本物流団体連合会「数字で見る物流2007」より、国土交通省政策統括官付作成。  
※ 業種の1/2は2005年度現在の数値の一部は、推計値による。自主協議会提供。

All Rights Reserved, Copyright (C) Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan



図4

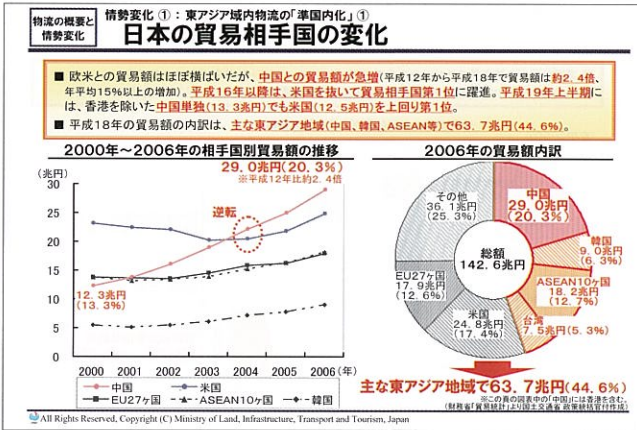
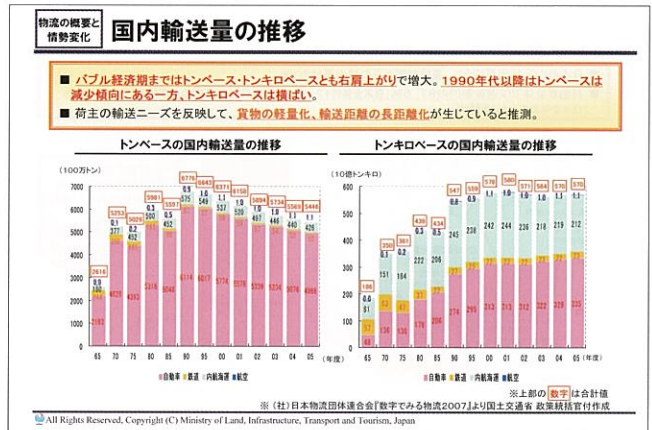


図3



金額ベースでいうと約3割が航空になっていまして、高付加価値品は航空で運ばれるという傾向が見られます。このところ若干減ったり、横ばいだったりですが、一般的には航空輸送が伸びているという状況にあります。

先月、成田空港でお話を伺ったのですが、今まではマグロの輸入がすごく多かったのに、最近、世界でマグロが食べられるようになって成田のマグロ輸入量が激減しているそうです。その代わりにアスパラガス、オクラ等の足の早い野菜を東南アジアから輸入したり、花をマレーシア等から輸入する量がかなり増えているということなんです。航空物流は伸びているとはいっても、品目がどんどん変わっているんだという現状を目の当たりにしました。

○東アジア域内物流の「準国内化」  
国際物流について注目しなければいけないのは、やはり、中国との貿易額の急増です。図4を見て下さい。左側が日本と貿易をしている国の貿易額の推移です。2004年に対中貿易が対米貿易を逆転しました。この表の数字は香港も入っているのですが、香港をはずしても米国を抜いたという状況です。

右側のグラフが中国以外の国も含めた貿易相手国のシェアです。中国が29・0兆円で、韓国が9・0兆円、ASEAN10カ国が18兆円、中国と韓国、ASEAN、台湾を含めると

金額ベースでいうと約3割が航空になっていまして、高付加価値品は航空で運ばれるという傾向が見られます。このところ若干減ったり、横ばいだったりですが、一般的には航空輸送が伸びているという状況にあります。

先月、成田空港でお話を伺ったのですが、今まではマグロの輸入がすごく多かったのに、最近、世界でマグロが食べられるようになって成田のマグロ輸入量が激減しているそうです。その代わりにアスパラガス、オクラ等の足の早い野菜を東南アジアから輸入したり、花をマレーシア等から輸入する量がかなり増えているということなんです。航空物流は伸びているとはいっても、品目がどんどん変わっているんだという現状を目の当たりにしました。

と45%というシェアです。品目はコンピュータの輸入がかなり増えています。あるいは半導体を日本から輸出して中国で製品化するということがあります。つまり、水平分業の進展ということがいえると思います。

図5を見て下さい。「中国に進出している企業(上場企業)で販売収入が上位500社のうち、日本企業は96社」と書いてあります。その96社がどこに展開しているかを調べたところ、上海を中心とします山東省、江蘇省、浙江省の華東が36社。香港を中心とします華南に33社。その他が27社。そして製造業の業種を見てみますと、自動車部品、OA機器、エレベーター、DVD、液晶。日本で半導体を作って輸出をして、中国等で製品化されたものが全世界に流れていることなかなと思います。

現地法人数は2000年から5年間で1・8倍になっておりまして、販売額(輸出入)では約3倍です。

今、申し上げたとおり、アジア地域も含めて広い地域でどんどんモノがやりとりされるようになってくること、従来は国内で物流のボトルネックを解消していればよかったのですが、広いスパンで、アジア地域全体で国際物流のネットワークを取り去っていかないと、皆さんのニーズについていけないという状況が導き出されるのではないかと思います。

と45%というシェアです。品目はコンピュータの輸入がかなり増えています。あるいは半導体を日本から輸出して中国で製品化するということがあります。つまり、水平分業の進展ということがいえると思います。

図5を見て下さい。「中国に進出している企業(上場企業)で販売収入が上位500社のうち、日本企業は96社」と書いてあります。その96社がどこに展開しているかを調べたところ、上海を中心とします山東省、江蘇省、浙江省の華東が36社。香港を中心とします華南に33社。その他が27社。そして製造業の業種を見てみますと、自動車部品、OA機器、エレベーター、DVD、液晶。日本で半導体を作って輸出をして、中国等で製品化されたものが全世界に流れていることなかなと思います。

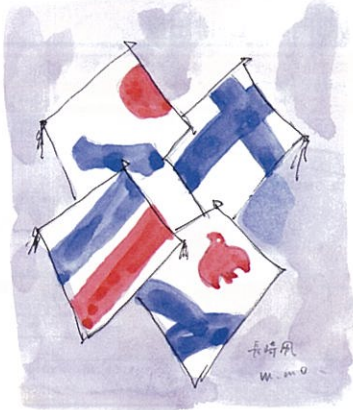


図5

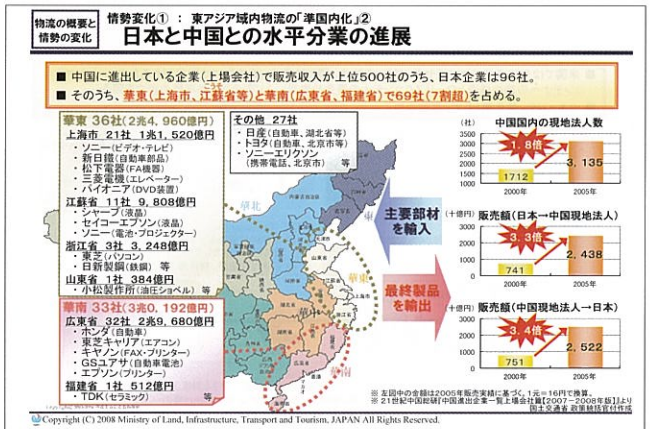


図7

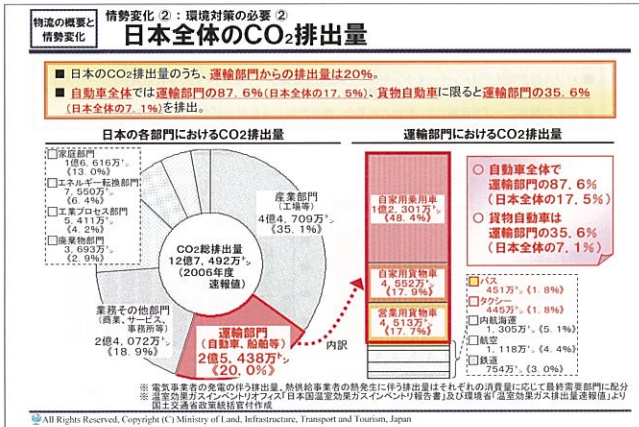
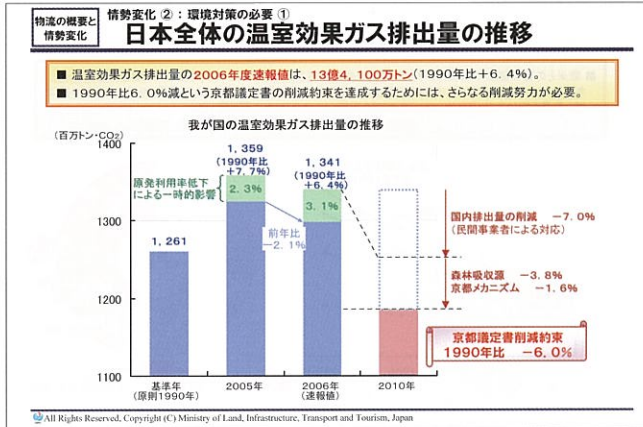


図6



○環境対策の必要

図6を見て下さい。一番左が1990年のわが国の温室効果ガスの排出量です。12億6千万トンでした。これが2005年に13億5千万トンにまで増えております。2010年までにこれを、対90年比マイナス6%にまで減らさなければいけません。緑の部分は地震で原発の利用が低下して、その分、温室効果がガスが増えていくというを示しています。ここも含めて90年度比マイナス6%までもっていかなければいけません。今の排出量は2006年の速報値で13億トンなので、さらに7%削減を努力によって行いつつ、森林吸収源対策や京都メカニズムの排出権取引等で6%にまで減らしていくということですが、かなり厳しい状況にあります。

その内、運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量を見たものが図7です。産業部門が一番多くて35%です。2番目が運輸部門で20%、その次が商業・サービスで19%です。以下、家庭、エネルギー転換、工業プロセス、廃棄物になっていきます。

産業部門は若干減少、横ばい傾向にあります。運輸部門は若干増えていきます。一番増えているのは商業・サービス部門と家庭部門です。

運輸には人流と物流がありまして、図7の右側のグラフはこの2大部門を拡大したものですけれども、家用乗用車が5割程度で一番多いです。貨物自動車はかなり努力をしていますが、

して、営業用貨物車も家用貨物車もかなりのシェア低下につながってきています。下の方はバス、タクシー、内航海運等です。トラックが約35%はあるということです。

先ほどトラックがかなり努力していただいているという話をしましたけれど、そのグラフが図8です。一番左が90年で、赤い点線が貨物自動車のピークです。96年をピークに減少傾向にあります。これは他に比べて早い取組みが行われた結果と理解しております。96年のピークを境に徐々に減少してきておりまして、2006年は9100万トンになっております。

運輸分野全体を見ますと2001年がピークで、その後減少傾向にあります。2001年が2億6800万トン、2006年に2億5400万トンにまで減らしてきています。先ほどマイナス6%と申し上げましたけれど、それを各分野に割り振りました、その運輸分野の目標値が2億5千万トンです。2億5千万トン減らせば、何とか運輸分野の目標値を達成できることになっていきます。

厳しい状況ではありますけれども、このままいけば何とか達成できるかなと思います。ただ景気が回復してきてCO<sub>2</sub>の排出量が増加する要因はいくらでもありますので、油断は大敵です。

運輸部門においても効率的な輸送への取組みを進めていかなければなりません。

図9

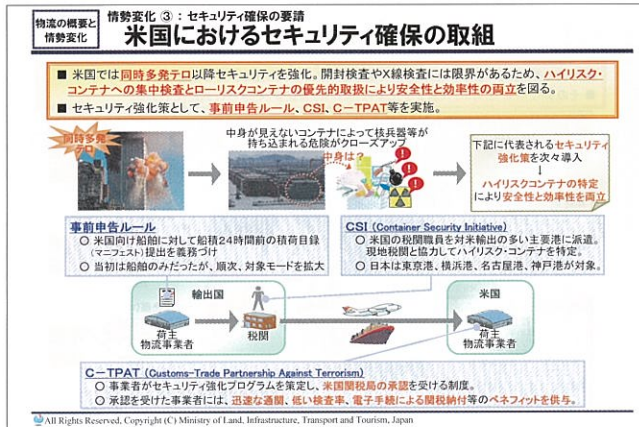


図8

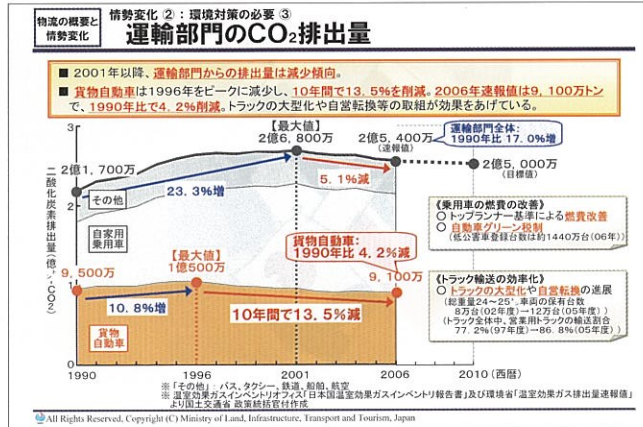
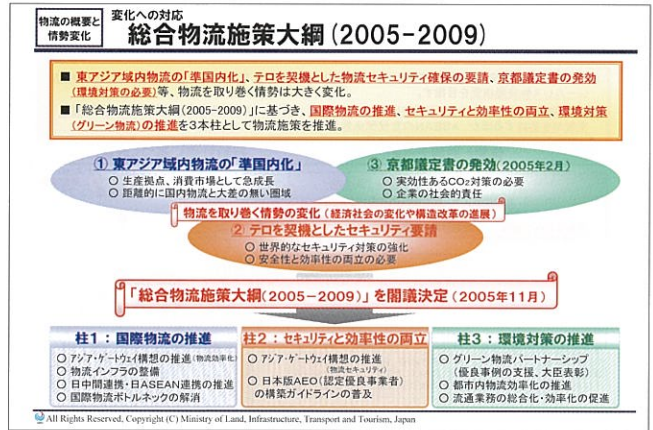




図10



○セキュリティ確保の要請

9・11事件を受けまして、セキュリティ確保のために、国際物流の世界でアメリカを中心にかんがりの規制強化がなされてきました。(図9)

3つの動きがありました。ひとつは事前申告ルールです。アメリカ向けの船舶に対しては積荷目録(マニフェスト)、何が積まれているのか、コンテナに何が入っているのかという情報を船積み24時間前に提出することが義務付けられました。当初は船舶のみでしたが、対象モードが拡大されておりまして、

そして、このルールを守りますと、かなり効率化を阻害されます。全部のコンテナを検査しているわけにはいかない、ハイリスク・コンテナを特定しなければならぬということと、CSI(Container Security Initiative)が導入されました。これも非常に強い規制です。アメリカの税関職員が対米輸出の多い主要港に派遣されて、現地の税関職員と協力してハイリスク・コンテナを特定する作業を行うようになりました。日本でも東京港、横浜港、名古屋港、神戸港に米国税関の職員が来まして、どのコンテナがハイリスクかという特定作業を行っています。

このように安全性と効率性を何とか両立させようとしてきました。ただ、それでもやはり、セキュリティを強化すると効率化が阻害されてしまうというところで、C-TPAT(Customs-Trade Partnership

Against Terrorism)が導入されました。セキュリティをきちんと行う事業者さんにはインセンティブを与えて、そうでないものをしっかり特定していきましようという動きになっていきます。事業者さんがセキュリティを強化しますという約束をしていただければ、アメリカ関税局の承認を受けられます。関税局の承認を受けた事業者さんには迅速に通過をしますとか、検査率を低くしますとか、電子手続きを認めましょう等のベネフィットを与えるようになってきています。

ただ、それでもセキュリティと効率性の両立は全世界的な課題になっていて、どの程度のもをどの程度しっかり見ていくのかということと、全世界が悩んでいるということとです。

○変化への対応

今、お話ししましたように国際物流のアジア地域とのシームレス化、環境対策、セキュリティと効率性の両立、この3つがキーワードです。図10を見てください。総合物流施策大綱の説明です。これは閣議決定をして全庁で行っている物流政策ですが、3つの柱で進めています。

柱1は国際物流の推進です。柱2はセキュリティと効率性の両立、柱3は環境対策の推進です。

2 国際競争力強化のための物流施策の推進

○日中韓連携

国際間連携、各国間との対話の強化について2つほどお話ししたいと思います。

ひとつは日中韓物流大臣会合です。(図11)実は物流担当大臣という切り口で国際会議をしたのは2006年が初めてです。それまでは道路の関係部局が集まったり、航空当局が集まったりという切り口で大臣が対話を進めていこうとしたのは、遅ればせながら2006年でありまして、2006年9月にソウルで第1回大臣会合を開催して、日中韓3カ国間でもう少し物流をシームレス化していきましようという共同声明が出されました。今年の5月17日、岡山で第2回日中韓物流大臣会合を開催することになっています。

第1回の会合で採択された共同声明は、「行動計画」を作って、やや総論的な話なのですけれど、物流分野の制度や仕組みを共通化しましょう、シームレス物流の環境を整備していきましよう、物流設備を標準化していきましよう、あるいは環境にやさしい物流を3カ国間で進めていきましよう、さまざまな取り決めにいたしました。これに基づいて具体的に何を実施するかを、今、議論しておりまして、ここまで進みましたとか、これからこうやりたいと

図12

**国際物流の推進 日ASEAN連携 国際物流競争力パートナーシップ会議**

■ 我が国との経済交流が深化しているアジア地域の物流を効率化するため、**アジアワイド(特にASEAN)のシームレス物流圏構築**を目指す。  
 ■ 官民挙げてパートナーシップを構築し**行動計画を策定**(2006年12月)。今後は、行動計画に基づく**実走実験等を実施**するほか、ASEANの官民間関係者との連携を図る。

**体制と取組テーマ**

**行動計画に基づく取組の例**

2007年10～12月にタイ(バンコク)～ラオス(サパケット)～ベトナム(ハイホー)間にて**陸上実走実験**を実施。ルート上の物流関連規制や交通インフラの問題点を抽出・検証予定。

**幹事会**

国際物流競争力パートナーシップ会議(本会議)  
 ○ 国土交通大臣、経済産業大臣、財務省関税局長、経済団体トップ(経団連、物流連等12団体)で構成。  
 ○ 最高意思決定機関として行動計画を策定。

**幹事会**

- 物流資材等WG: 電子タグ等の高度利活用に関する調査、実証実験を実施。
- 人材育成WG: 人材ニーズと課題の把握、人材育成プログラムを策定。
- 輸出入通関手続WG: 手続の標準化、合理化に関する調査、課題抽出、解決策検討を実施。
- 広域物流圏WG: 越境物流ルートへのインフラに関する調査、陸上実走実験を実施。

All Rights Reserved, Copyright (C) Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan

図11

**国際物流の推進 日中韓連携 日中韓物流大臣会合**

■ 第1回日中韓物流大臣会合(2006年9月)では、各国の物流政策について相互理解を深めるとともに、「**北東アジアにおけるシームレスな物流システム**」の構築に向けて協議を共有し、**協力強化を合意した共同声明**を採択。  
 ■ 会合はおおよそ1年に1回開催され、**第2回会合は2008年5月17日に日本(岡山)で開催**。

**過去の経緯と今後のスケジュール**

2005 7月 韓国海洋水産部長官が日中韓物流大臣会合を北朝鮮に提案。北朝鮮大臣も同意。  
 9月 局長級会合(ソウル)を開催。  
 2006 9月 第1回大臣会合(ソウル)を開催。共同声明を採択。(9月7日)  
 ～その後、各国で行動計画に基づく取組を実施～  
 5月 局長級会合(ソウル)を開催。次回大臣会合の開催概要について合意。  
 2007 5月 第2回大臣会合(岡山)を開催。

**採択された共同声明の概要**

**共同声明 抄**

三国が物流における協力を促進するための具体的な事項については、付随文書2として添付する行動計画に基づき実施する。

**付随文書2 抄**

- 物流分野の制度や仕組みに関する不備の改善と、海外に輸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。
- 北東アジアにおけるシームレスな物流システムの実現に向けた取組  
 三国は、北東アジアにおけるシームレスな物流システムの実現に向けた取組について意見交換を実施する。etc.
- 物流設備の標準化  
 三国は、互換性確保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。
- 物流設備の標準化  
 三国は、互換性確保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。
- 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。

All Rights Reserved, Copyright (C) Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan

思いますという議論を第2回会合ですることになっていきます。

**○日ASEAN連携**

2つ目は日本とASEANの連携です。

パートナーシップという言葉が物流の場合、キーワードになっていて、これにはいろんな意味があります。官民のパートナーシップ、役所間のパートナーシップ、物流事業者と荷主のパートナーシップ。いろいろな意味で物流を巡ってパートナーシップという言葉が乱立してきていたのだと思います。国際物流競争力パートナーシップ会議は、国際間の協調という意味でのパートナーシップです。国土交通大臣、経済産業大臣、財務省関税局長、経団連、物流連(荷主団体の代表と物流企業の団体の代表)、その他の12団体が入っています。(図12)

この会議で、製造事業の展開、海外移転等を踏まえて、日本の中だけでなくASEAN地域の物流シームレス化が本当に大丈夫だろうかという議論を始めました。ひとつの例ではASEAN地域の東の方に船でモノを運んで、そこから西海岸の方へ持っていかうと思うと、道路があまり整備されていないので、また船でぐるっと回って1～2週間後に配達しているという例があったり、各国間で関税の手続きがバラバラで越境できないなど、さまざまな問題がありまして、その辺のハード、ソフト

を含めたASEAN地域内のシームレス化を図るために議論を進めています。

4つのワーキンググループを作って、どういったルートが描けるか、物流関税手続きを標準化できるか、物流に関する人材はちゃんと普及させないか、電子タグなどもきちんと普及させないか、いろいろな切り口で議論をしています。

そして昨年10～12月に陸上実走実験をしまして、図12の右下の地図の赤いルート上の物流インフラ、例えば道路や橋が整備されているか、どこかボトルネックがないかという検証、通関手続きや積み替えの時に、何か問題になっている規制はないか、事業法上の問題はないかといったことを今、抽出しています。抽出しました後、これをODAでインフラ整備していくのか、あるいは規制をどのように共通化していくのかという議論を進めていこうと思っております。

**○アジア・ゲートウェイ構想**

アジア・ゲートウェイ構想ですが、安倍前総理の「アジア・ゲートウェイ戦略会議」を受けて、国際物流の国内のシームレス化について、手続き面での改善を行いたいという「貿易手続改革プログラム」を作りました。主な内容は日本版AEO制度、次世代シングルウィンドウの見直し、港湾手続の統一化です。(図13)

図14

**国際物流の推進 次世代シングルウィンドウの構築による効率化**

■ **FAL条約**(国際海上交通簡便化条約、Convention on Facilitation of International Maritime Traffic、日本は2005年9月に締結)の発効に伴い、港湾手続を簡素化。  
 ■ **2008年10月の府省共通ポータル(次世代シングルウィンドウ)実現**に向けて取組中。

**これまでの取組**

○ FAL条約締結(2005年9月)。申請項目数を約1/3に削減

**業界からの要望**

○ 効率化とセキュリティの両立を目的に制度・システム設計  
 ○ WCOのACIガイドラインに準拠した完全電子化の実現  
 ○ WCOのAEO政策に基づくコンプライアンスプログラム構築  
 ○ 輸出入通関手続の技術的見直し  
 ○ 原産地証明に関わる制度・手続のさらなる効率化  
 ○ 港湾行政における広域連携のあり方と手続の改善  
 ○ 各省庁の連携強化、横断的な政策調整・意思決定の実現  
 ※「貿易手続改革プログラム」(2006年11月経団連より)

**現在の課題**

○ 府省共通ポータル実現により、輸出入通関・港湾手続の申請窓口を一本化(2008年10月予定)  
 ○ 港湾管理者への許可申請や届出のうち、手続精度の高い審議の統一を図るべく、現在港湾管理者と連携して検討中

**現行シングルウィンドウ**

港湾EDI利用者、貿易上陸許可支援システム、NACCS、動物検疫、食品衛生、貿易管理

**次世代シングルウィンドウ**

港湾EDI利用者、貿易上陸許可支援システム、NACCS、動物検疫、食品衛生、貿易管理

All Rights Reserved, Copyright (C) Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan

図13

**国際物流の推進 アジア・ゲートウェイ構想(貿易手続改革プログラム)**

■ 総理大臣信表明演説を受けて、総理大臣を議長、根本補佐官を議長代理とする「**アジア・ゲートウェイ戦略会議**」を設立。(2006年11月)  
 ■ アジアの成長と活力を日本に取り込み、新たな「創造と成長」を実現する等を目指す「**アジア・ゲートウェイ構想**」を策定。(2007年5月)「最重要項目10」の1つとして「**貿易手続改革プログラム**」の構築が盛り込まれる。

**アジア・ゲートウェイ構想**

○ 総理大臣、官房長官、根本補佐官、産学有識者で構成される「アジア・ゲートウェイ戦略会議」で策定。(2007年5月)  
 ○ アジア・ゲートウェイ構想の実現に向けて取り組むべき「**最重要項目10**」を設定。

**「貿易手続改革プログラム」の構築の実施**

○ 財務省・経済産業省・国土交通省の局長クラスと経団連トップで構成される「貿易手続改革プログラム」を策定。(2007年5月)  
 ○ ソフト面(貿易手続)に関する諸課題を集中的に討議し、「貿易手続改革プログラム」を策定。(2007年5月)  
 ○ 主な内容は、規制(保税入庫制)の見直し、日本版AEO認定制度(※)の構築、次世代シングルウィンドウの見直し、港湾手続の統一化・簡素化等。  
 ※ AEO認定制度 Authorized Economic Operatorの略で認定優良事業者の意味。セキュリティ管理に優れた事業者を認定し、通関の簡素化・迅速化等のメリットを与える制度。昨年、世界保健機構において認定のガイドラインが採択された。

**その他の項目**

○ 「航空自由化(アジアオープンスカイ)」に向けた航空政策の転換  
 ○ アジア高度人材ネットワークのHubを目指す留学生政策の構築  
 ○ 世界に開かれた大学づくり  
 ○ アジアの利用者にとって最も魅力的な金融資本市場の構築

All Rights Reserved, Copyright (C) Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan

図16

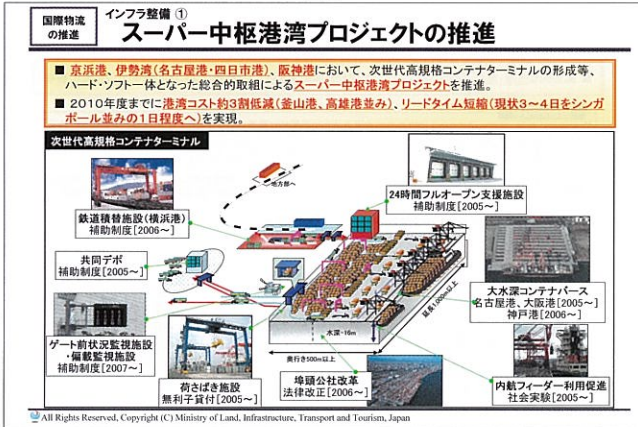
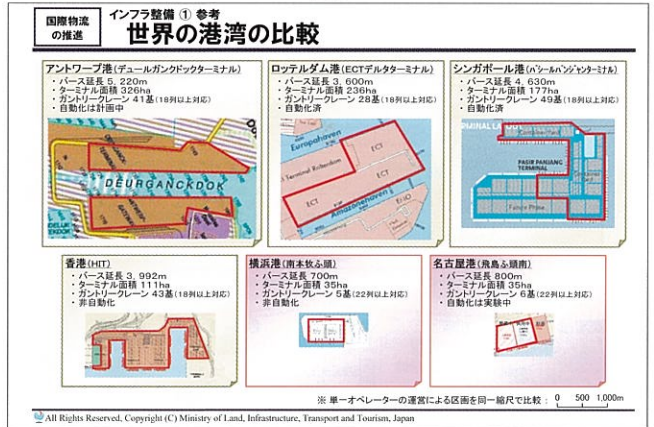


図15



2005年にFAL条約(国際海上交通簡易化条約)を締結することによって、申請項目の重複を3分の1に削減したのですが、これをひとつのパソコンで行えるようにしよう、この10月に新しいシンゲルウィンドウが出来上がります。これによりまして、皆さん利用者からはそれぞれの手続きをワン・シンゲル・ウィンドウで行えるということで、今、一生懸命改善をしております。それからもうひとつ、業界の方から言われているのは、港湾の手続きについてです。港湾管理者は自治体なので、都道府県ごとに手続きがバラバラだと言われているので、これも手続き頻度の多いものについては、書式の統一を図ると、作業を同時

○次世代シンゲルウィンドウの構築による効率化

図14を見て下さい。現在、輸出入に關係する手続きがたくさんあります。現行シンゲルウィンドウを見ていただきますと、港湾EDI、これは国土交通省のシステムです。乗員上陸許可支援システム、これは法務省。NACCSは税関。動物検疫、植物防疫は農林水産省。食品衛生は厚生省。貿易管理は経済産業省。手続きのシステムがバラバラで、フォワーダーの人が事務所間を書類を持って走り回るといことがかなり前からありました。やはり、ひとつの窓口、ひとつのパソコンから手続きが進められないのは不便だと言われておりました。

図17は世界の港湾の比較です。これは規模だけを比べたものです。規模だけをもって港湾を整備していくということではないのですが、赤い枠で囲ってある所がひとつのオペレーターが運営している港湾の範囲です。日本は一見していただいで分かるように、ひとつのオペレーターがハンドリングしている範囲が狭いので、融通が利かないとか、大きい船舶が入れないとか、さまざまな問題があります。

そこでスーパー中核港湾プロジェクトを推進しています。(図16) 京浜港、伊勢湾、阪神港において大深度のバースを整備すると共に、荷役機器への支援制度などを強化しました。また、埠頭公社も民間に開放できるように、制度的な改善も行いまして、より広い範囲をひとつのオペレーターが運営できるように支援することによって、港湾コストを削減していきましょう、リードタイムも短くしていきましょうという取組みを進めています。

図17は世界の空港の比較です。空港についても同じように、韓国仁川は3本目の4000m滑走路が2008年に供用予定です。中国、上海の浦東空港も2008年に3400mの3本目の滑走路が供用予定となっております。

そんな世界の状況から、羽田、成

に進めているところであります。

○インフラ整備

図18

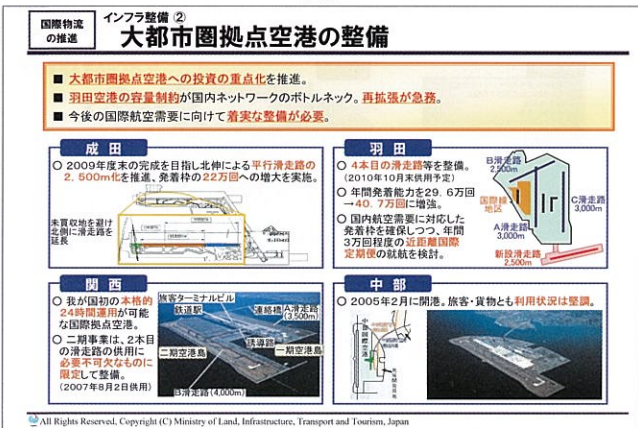


図17

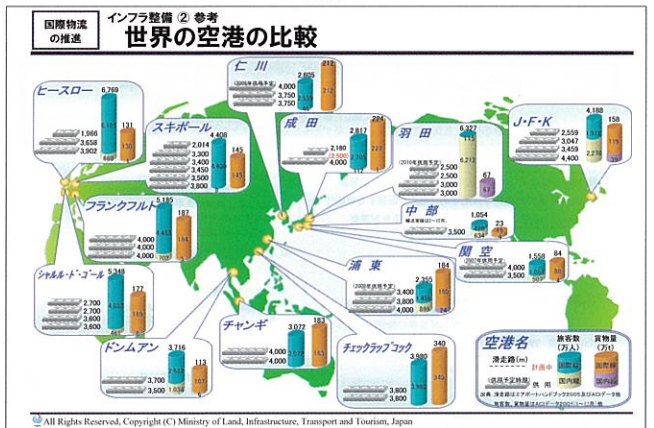
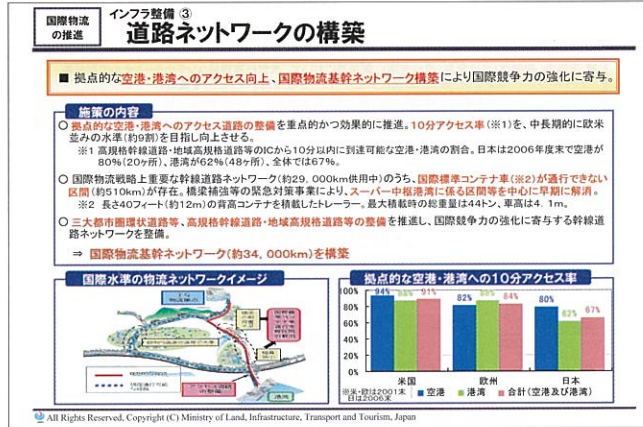


図20



図19



田を見ると、やはり大都市圏拠点空港を整備しなければいけないということ、成田、羽田、関西、中部で滑走路の強化や施設の増強を図っています。(図18)

今、港湾と空港の話を上上げましたが、物流を人体にたとえますと、例えば肝臓や心臓にあたるのが港湾とか空港になるかと思いますが、血管にあたるのは道路です。その道路もポトルネットワークがあつてはいいのですが、やはり外国に比べると、拠点的な港湾・空港に高規格幹線道路や地域高規格道路等のICから10分でアクセスできる高規格幹線道路の割合が非常に低いです。

アメリカは、港湾・空港から10分でアクセスできる割合が91%です。欧州も84%にのびります。日本はまだ67%なので、これを何とか数年で解消していきましょうということなんです。

もうひとつの問題は40フィートコンテナが通れる道路が、まだまだ少ないということ。幹線道路ネットワークは2万9千kmを供用しているのですが、このうち40フィートコンテナが通れない区間は540kmあります。現在、4百数十kmに縮小していますが、存在するということが、この辺を中心に解消していくべく、道路の整備を進めています。(図19)

○ 地域の創意工夫を活かしたポトルネットワーク解消

国際物流のシームレス化を図る際、

例えば空港なら空港だけで整備する、道路は道路だけで整備するということになり、優先順位がずれたり、実態に合わないところが出てきます。そのために「国際物流戦略チーム」を各地に作っていただいて、福岡ですと北九州空港の有効活用などを議論していただいているのですが、地方のニーズに合った具体的なルートを引き出していきたい、「こういう運び方をするので、このポトルネットワークは早めに解消して下さい」と提言をしていただく取り組みを進め始めています。(図20)

図21は物流施設の整備に関するビジョンの策定です。倉庫が臨海部に、例えば羽田の横にキューキュー整備されていて、老朽化して困っているのですが、これをもう少し内陸に展開できないかという検討もしようと思っているところです。

以上、ソフト、ハード両面から国際物流のシームレス化を進めていくという話でございます。

3 物流セキュリティの確保

○ 日本版AEO制度の構築

物流セキュリティについてお話ししたいと思います。先ほど「総合物流施策大綱(2005-2009)」の部分でお話ししましたふたつめの柱

図21は物流施設の整備に関するビジョンの策定

内陸部・内陸部の土地の有効利用  
物流施設の配置適正化  
物流効率化(ロジスティクス機能の高度化)  
陸海空のシームレスなネットワーク整備の促進  
国際競争力の強化

既存臨海部

内陸部物流施設と臨海部との物流機能の連携・補完

中期的な物流施設整備に関するビジョンの策定

臨海部に集約する物流施設機能  
内陸部の物流施設機能の活用

社会資本整備と連携した物流施設整備の必要性

All Rights Reserved, Copyright (C) Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan

図22

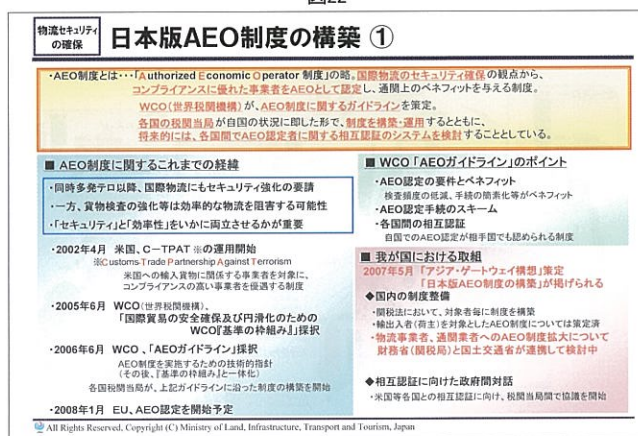


図21

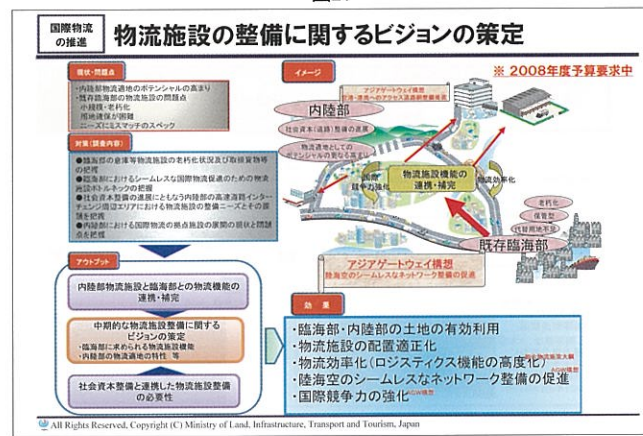


図24

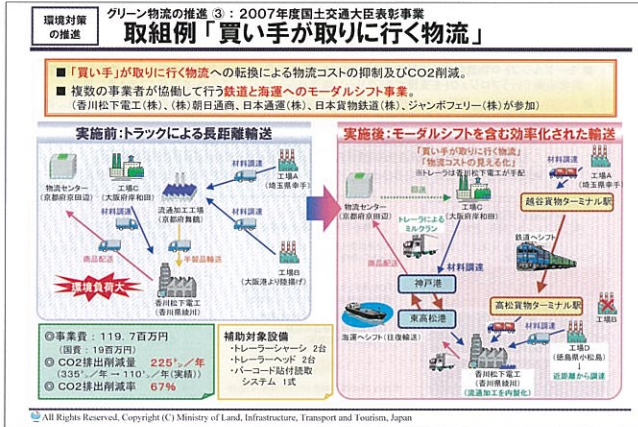
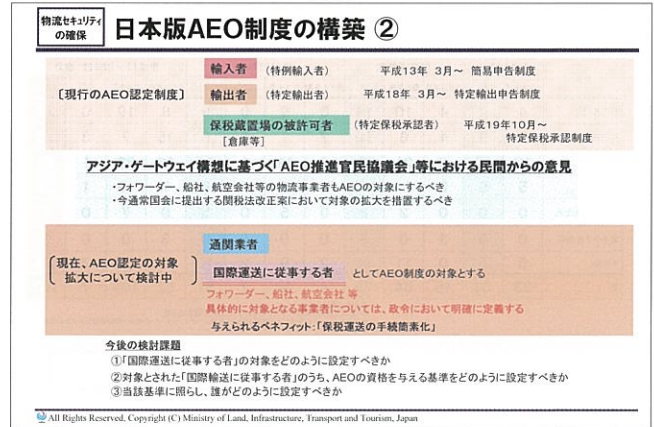


図23



です。アメリカの規制が強化されてC-TPATという制度が出来ましたと申し上げました。C-TPATというのはある事業者を特定して、その人に対しては税関手続きを緩くしましょうというのですが、この動きが全世界的に議論されるようになってきて、WCO(世界税関機構)で全世界的なルールを作ろうじゃないかという議論が始まりまして、2006年6月「AEO (Authorized Economic Operator) ガイドライン」が採択されました。EUでもAEO認定が始まりました。アメリカとEUのやり方は違っていますが、アジア・ゲートウェイ構想の中で日本版AEO制度を作っていくでしょうということになりました。関税法の体系の中で輸出入者を対象としたAEO制度、あるいは物流事業者を対象としたAEO制度を作っていくでしょうということになっています。今国会で関係法令の改正案が提出されるということになります。(図22)

現行のAEO制度は荷主を中心とした制度です。輸入者については「簡易申告制度」です。輸入する際に輸入申告を事前に行うことが出来るのか、複数の納税申告を一括して行えるというベネフィットがあります。これは平成13年に始まりまして、平成18年3月からは新しく輸出者に対する制度が出来ました。「特定輸出申告制度」です。これは保税地域

に搬入することなく輸出申告ができるという制度です。それに加えましてこの10月からは倉庫事業者やフォワーダーを対象に「特定保税承認者」という制度が始まっております。(図23)

徐々に対象が拡大してきているのですが、今、国会に提出しています制度は、これを通関業者や国際輸送に従事する者に拡大しようということでも議論を進めております。フォワーダー、船会社、航空会社もAEOの対象になってきました。保税運送の手続きが簡素化される見込みになっていきます。今、私共と関税局とが連携をして、どんな基準にするべきか、ベネフィットをどの程度にするべきか、審査をどういうふうにするべきかという議論をしています。国会次第ですが、4月には施行ということになるかと思えます。新たなAEO制度の拡充がなされる手はずになっています。

#### 4 環境対策の推進

##### ○グリーン物流の推進

「総合物流施策大綱(2005-2009)」の3番目の柱であります環境問題です。私共が進めようと思っておりますのは、「幹線部分をより効率的な輸送モードに転換することによってCO2の排出量を減らしていくでしょう。荷主さんと連携して、物流コストをちゃんと見えるようにして、荷主さんにも環境とい

う切り口でのコスト意識をもってもらいましょう。」ということになります。その中でグリーン物流というものを進めているのですが、図24はグリーン物流で今年、大臣表彰をした案件です。

松下電工さんの事例ですが、左側が実施前です。全部トラックで運送しています。埼玉県幸手市に工場Aが、大阪港の近くに工場Bがあります。それぞれから材料を調達して、京都府舞鶴にある流通加工工場にトラックで運んでいました。そこで半製品を作って香川松下電工までトラックで輸送してました。また大阪府岸和田市の工場Cから香川松下電工まで、半製品と共に材料をトラックで運んでいました。そして香川松下電工で組み立てをして、その商品を京都府京田辺市に運んでいました。

これは非常に環境負荷が大きいねということ、いくつかの改善をさせていただきました。右側が実施後です。埼玉県幸手市の工場Aから近くの越谷貨物ターミナル駅まではトラックで、そこから高松までは鉄道でもって行きました。工場Bは大阪港の近辺にありましたが、材料調達を変えまして徳島県の小松島に移転しました。つまり近距離からのトラック輸送に替えました。そして香川松下電工で半製品化をしました。大阪府岸和田市にある工場Cはミルク方式で、商品の配送に使っていたトラックを回送して、大阪・岸和田市に寄っていただいて、帰り荷を確



図26

グリーン物流の推進②  
事業類型別推進決定数 一覧

環境対策の推進	類型	平成17年度		平成18年度		平成19年度		平成17~19年度 合計	
		モデル事業	計	モデル事業	計	モデル事業	計	モデル事業	計
	拠点集約化	4	4	4	10	0	9	0	9
	共同輸配送	9	9	4	6	10	2	1	3
	鉄道へのモデルシフト	10	10	2	23	0	11	1	12
	海運へのモデルシフト	5	5	2	14	16	0	5	1
	車両等の大型化	0	0	0	2	2	0	5	0
	電子タグ等活用	0	0	3	0	3	0	0	0
	その他	5	5	0	11	11	2	9	2
	計	33	33	15	64	79	4	40	7

現在までに推進決定した事業による年間CO2削減量  
→ 約22万t-CO2/年

図25

グリーン物流の推進①  
グリーン物流パートナーシップ会議

■ モーダルシフトや物流効率化を推進するためには、荷主企業と物流事業者の立場の違いの克服が課題。両者協働で行うプロジェクトを支援する「グリーン物流パートナーシップ会議」を平成17年4月に設立。

■ 3つのWGを設置し、補助金の交付、CO2排出量算定手法の策定、事例紹介や表彰制度等を活用し、荷主・物流事業者の協働による取組を支援

グリーン物流パートナーシップ会議 (平成17年4月創設 現在まで5回開催)

主催：国土・日本物流団体連合会・経済産業省・国土交通省 協力：日本経済団体連合会

委員：物流事業者・荷主企業・各業界団体・シンクタンク・研究機関・地方支分部局・地方自治体・個人等 (270超の企業・団体等が委員登録)

● 事業調整・評価WG  
● CO2排出量算定WG  
● 広報企画WG

● ソフト支援事業  
● モデル事業  
● 普及事業

保して神戸港まで持ってくるようにしました。神戸港と高松港も海運にモーダルシフトしましたという複合的な例であります。

これはコストのみならずCO2の削減効果が67%もあった事例です。このような取り組みを進めています。そういった事業に対して私共が補助金を出して、ソフト支援事業、モデル事業、普及事業と、今年度予算で約36億円の補助金もついでいまして、モーダルシフトの取組みや、施設整備に対して補助をするという制度をもって支援しています。

図26は今まで、こういった事例がありますよという件数です。163件の事例が認定されて補助金が交付されており、拠点を集約化して幹線部分を大きなトラックで運んでいただくとか、共同輸配送を進めていただくという取組みもあります。これはトラック事業者さんの中の話です。それから鉄道や海運へのモーダルシフトもかなりの数があります。いろいろな取組みを進めてCO2の削減に努めていきたいと思っております。補助決定した事業により削減量は年間22万トンにのぼっており、微々たるものですが、削減に協力しているということです。

○ 物流総合効率化法  
それから2年ほど前ですが、新しい法律を作りまして倉庫の集約化に対して特典を与えることにしました。

これはトラック事業者さんと倉庫事業者さんの話なのですが、今までは図27の中の左の図にありまのように、小さい倉庫が乱立してしまっていて、多対多の物流になってしまっています。これを「一対多、一対多というふうに変えましょう。インターチェンジ付近に倉庫を集約して物流拠点施設として整備をしたものに対しては、税制の特例がありますよ」、あるいは「立地規制の排除、例えば市街地調整区域の開発許可を受けやすくなりますよ。」そんな配慮規定等を設けて物流拠点の集約化を図ることによって、環境対策に資しているという取組みも進めておりまして、全国で80件強のこういった物流拠点施設が出来上がっております。税制の特例を受けられております。

○ 改正省エネ法によるエネルギー使用効率の向上  
先ほどモーダルシフトを進めていきましたよという話をさせていただきましたのですが、もうひとつ環境面で物流事業者さんにとっては追い風が吹いております。荷主に対する省エネ法の規制強化です。運送事業者も一定車両台数を持つておられると、省エネ義務がかかってくるのですが、これが荷主にかかりまして貨物輸送量が年間3千トンキロ以上の荷主で、特定荷主と呼ばれます。これは食品製造もあり、化学工業もあり鉄鋼業もあり、804社あります。試

これはトラック事業者さんと倉庫事業者さんの話なのですが、今までは図27の中の左の図にありまのように、小さい倉庫が乱立してしまっていて、多対多の物流になってしまっています。これを「一対多、一対多というふうに変えましょう。インターチェンジ付近に倉庫を集約して物流拠点施設として整備をしたものに対しては、税制の特例がありますよ」、あるいは「立地規制の排除、例えば市街地調整区域の開発許可を受けやすくなりますよ。」そんな配慮規定等を設けて物流拠点の集約化を図ることによって、環境対策に資しているという取組みも進めておりまして、全国で80件強のこういった物流拠点施設が出来上がっております。税制の特例を受けられております。

図28

改正省エネ法によるエネルギー使用効率の向上

＜省エネ目標＞中長期的にエネルギー消費原単位を年平均1%以上向上

平成18年4月から適用

＜国土交通大臣へ提出＞  
省エネ計画の作成・提出(毎月1月末)  
燃料費等の購入、エネルギーの消費、貨物輸送等の状況、空輸等の削減等  
エネルギー使用量の毎年の報告(毎月6月末)

平成19年4月から適用

＜経済産業大臣へ提出＞  
省エネ計画の作成・提出(毎月1月末)  
モデルシフト、自乗削減、共同輸送等の取組等  
エネルギー使用量の毎年の報告(毎月6月末)

特定旅客輸送事業者  
特定貨物輸送事業者  
特定荷主(804社)  
食品製造業、化学工業、鉄鋼業、卸売・小売業、一般機械製造業、等(平成19年6月末時点)

委託輸送 自家輸送  
特定荷主は、貨物輸送に係る省エネ対策を求められる

図27

物流総合効率化法による拠点集約化

物流拠点施設の総合化と流通業務の効率化を促進することによって、物流改革の推進、環境負荷の低減、地域の活性化を図るとともに、社会資本整備の進展を促進する。

非効率的な物流  
総合効率化計画の基本方針適合性を審査・認定  
効率的な物流

基本方針  
輸送・保管・流通加工を総合的に実施  
物流拠点の集約化、高速道路・港湾等周辺への立地促進  
共同輸配送の促進等

総合効率化計画  
事業の内容、実施時期、物流拠点の集約化等を記載  
CO2排出量の削減効果を定量的に記載

支援措置  
物流事業者の総合的実施の促進  
倉庫業、貨物自動車運送事業者等の許可等のみなし  
社会資本と連携した物流拠点施設の整備  
物流拠点施設に関する税制特例  
法人税・固定資産税等の特例  
施設の立地規制に関する配慮  
市街地調整区域の開発許可に係る配慮

中小企業者等に対する支援  
資金面等の支援  
中小企業信用保険の限度額の拡充  
政策金融  
低利融資、高度化融資

社会資本整備の進展(国際物流基幹ネットワークの構築、国際拠点港湾・空港の機能向上等)

効果1: 物流改革の推進  
効果2: 環境負荷の低減  
効果3: 地域の活性化

国際競争力強化  
CO2排出量が2割程度削減  
低未利用地の活用  
地域雇用の創出

認定件数 80件(2007年末現在)

図30

**都市内物流の効率化 参考**  
**東京ミッドタウンにおける館内物流効率化**

環境対策の推進

地下駐車場内に設置された物流センターで館内配送の手配等を実施  
 バイク便・宅配便荷物を受け取り、館内配送を手配

館内物流の効率化を意識して設置されたエレベーター  
 エレベーター天井に「くぼみ」を設けることで長尺物の搬入が可能

館内に確保されている広い駐車スペース  
 トラックが進入可能な高さの確保

(東京ミッドタウンマネジメント株式会社より作成)

All Rights Reserved, Copyright (C) Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan

図29

**都市内物流の効率化**

環境対策の推進

■ 改正道路交通法の施行等により、路上荷さばき施設の不足等、都市内における物流の課題が具現化。  
 ■ 2007年3月に都市内物流を効率化へ導く「都市内物流トータルプラン」を策定。同プランに基づいた協議会による取組を支援する都市内物流効率化モデル事業を平成20年度予算として要求中。

都市内物流対策の課題  
 都市内の荷さばきスペースの不足  
 1 貨物自動車の路上荷さばきによる交通渋滞や歩行者の通行障害

都市内物流を巡る情勢の変化  
 (1) 京都議定書発効に伴う環境負荷軽減の必要性向上  
 (2) 道路交通法の改正（荷さばき駐車スペース確保の必要）  
 (3) まちづくり法改正によるコンパクトシティづくり  
 (4) 大規模都市開発による物流効率化

都市内物流対策の加速化  
 「都市内物流トータルプラン」の策定（2007年3月）

○ 戦略的な物流円滑化メニューを体系化。地域によって異なる課題を解決するための道筋の存在と位置づけ、これを参考にしながら、地域の実情に応じた地域主導の解決策検討を支援。  
 ○ 利害の不一致により、多様な関係者が連携した取組体制の構築が困難。行政が窓口となることで問題意識を共有化し、役割分担を決める場としての協議会を立ち上げることを提案。  
 → 都市計画や物流システムの改善、環境改善等、トータルな視点での取組が必要。  
 荷主企業、物流事業者、地域住民、商店街関係者等、様々な関係者が連携して取り組むことが重要。

「協議会」の設立と対応策の策定  
 ○ 都市内物流効率化に取り組む関係者により「協議会」を設立。  
 ○ 協議会において、物流の現状に関する実態調査結果をもとに問題点と対応策を検討。

都市内物流効率化モデル事業（平成20年度予算要求中）  
 ○ 対応策の策定に向けた協議会の動きを支援。  
 ○ 「モデル事業」に認定された協議会の活動のうち、実態調査費用や協議会運営費用について支援。

All Rights Reserved, Copyright (C) Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan

○都市内物流の効率化  
 図29は都市内の物流をもう少し効率化しましょうということですが、例えばビルの大規模開発をする時に、ビルの中の輸配送のことが全く考えられていなくて、非常に背の低いトラックでないと地下に行けないなどという例が東京でかなりあります。最近ではこういった大規模開発をするにあたって、ビルの中の輸配送のことを考えているような工夫がなされ始めています。

図30の左側の上にあります、一括して館内配送を請け負う事業者さん認めるということ、館内の輸配送を一手に引き受ける事業者さんを選ぶとか、あるいは背高のトラックが入れるように、地下1階も天井

算をしますと全体の物流の5割から6割になるそうでございます。ここに對して、もう少し効率的な輸送をして下さいとお願いをしようということ、経済産業省とも協力しながら荷主への働きかけを強化しようと思っております。先ほどの補助金の枠組みを物流事業者ではなくて荷主にご説明をする機会を持つとか、あるいは特定業種に対してピンポイントでそういう説明会を開いたり、コンサルティングをしたりという取組みを進めて、全体としてエネルギー消費原単位を年平均1%以上向上する義務を果たしていただくように働きかけをしようと思っております。(図28)

高を高くするとか。図30の右側にあります、搬入のエレベーターに、長い丈のものを運べるようにくぼみを設けるとか。六本木にある東京ミッドタウンは、こういった細かな取組みを複合的にやっておられる新しい事例です。

商店街も、今、非常に駐車規定が厳しくなっていて、なかなか荷卸しができないのですが、商店街の荷主さんと協力し合って荷捌き場を別途、設けて配送をしやすくするとか、利害が対立する中で、さまざまな取組みを協調してすすめていきましたよということ、私共は、いろんな予算をつけて、協議会を開催して下さいという取り組みを進めたいと思っています。

冒頭お話ししましたとおり、国際物流のシームレス化、セキュリティと効率の両立、そして環境対策。この3本の柱をもって進めておりますので、皆様のご理解を得ながら、私共も政策を展開していきたいと思っております。ご聴講ありがとうございました。

