物流政策の現状と今後の展開について

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

MLIT 国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure and Transport Japan

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？

物流とは、最近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して、そのような活動も続けたいと思っています。（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で成り立っていまして、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います。国民生活になくてはならない産業だといえると思います。

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います。（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いただきたいと思います。

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います。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、あるいは小口化が進んでいるからだとか、いろいろなことが言われております。

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１

図２

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	1万8,000	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	4万9,000	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』付表「2．経済活動別の国内総生産・要素所得」より「産出額」部分を引用
※ 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。
※ 表中のデータは2005年度のもの（一部例外、推計値有り）で、自家物流は除く。

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

図3

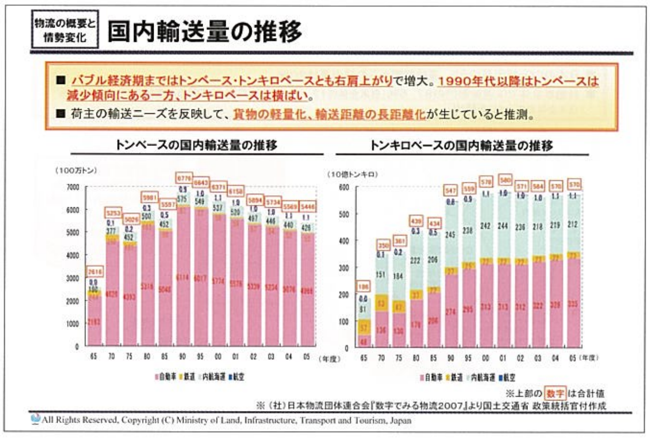
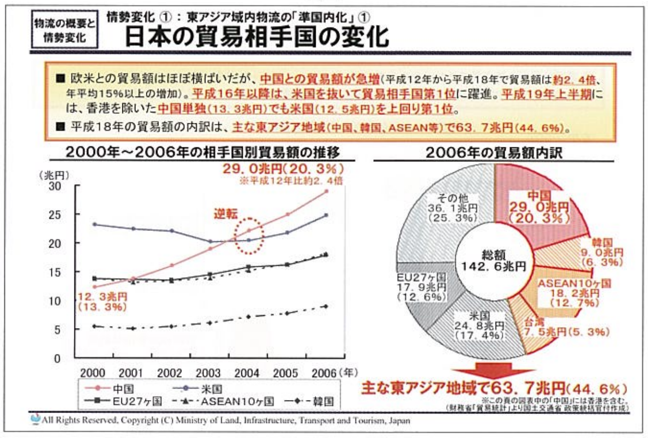


図4



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。ここのところ若干減ったり、横ばいだったりで、かなり苦戦はしているんですが、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な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、台湾を含めますと45%というシェアです。

品目はコンピューター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のかと思います。

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っています。

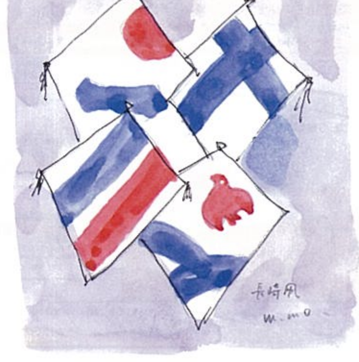


図5

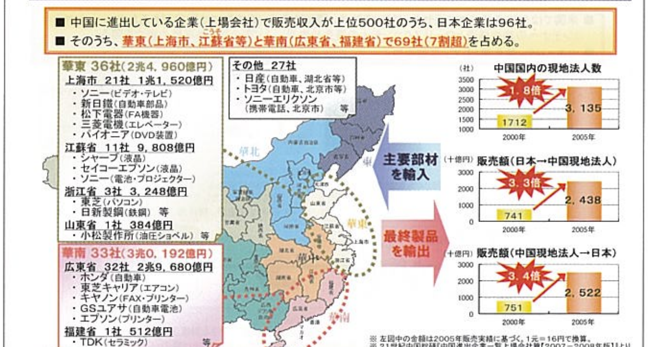


図6

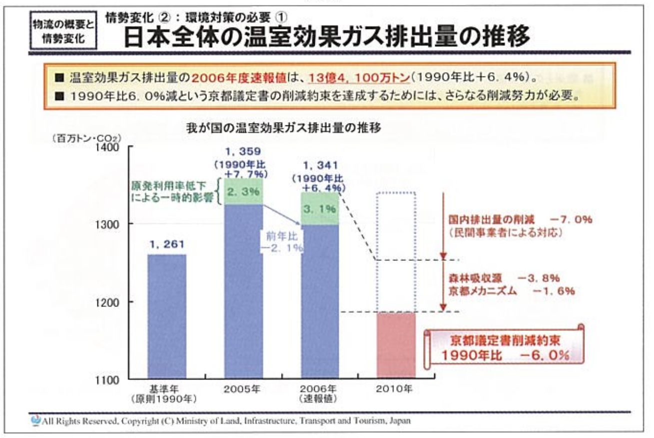
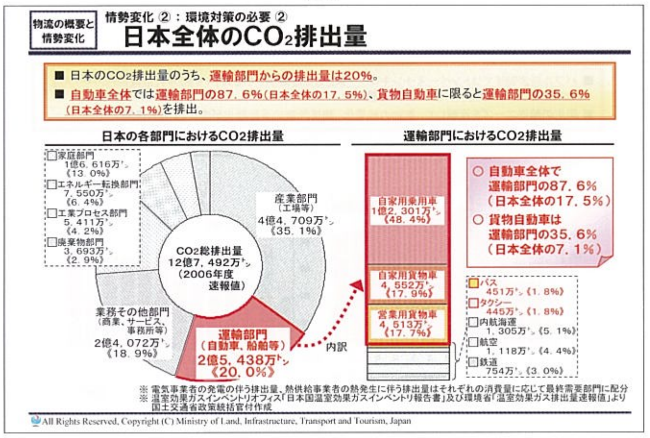


図7



○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、温室効果ガスが増えているということを示しています。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%にまで減らしていこうということですが、かなり厳しい状況にあります。

その内、運輸部門のCO_2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、自家用乗用車が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して、営業用貨物車も自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_2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8

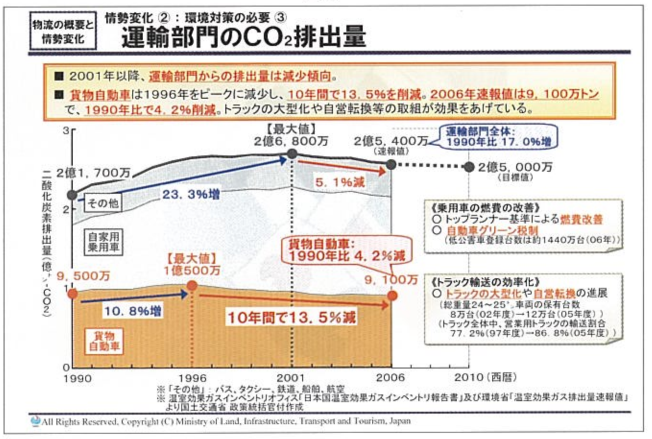


図9

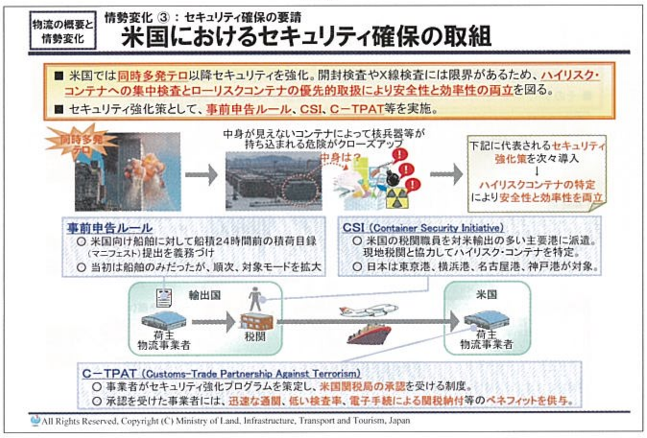
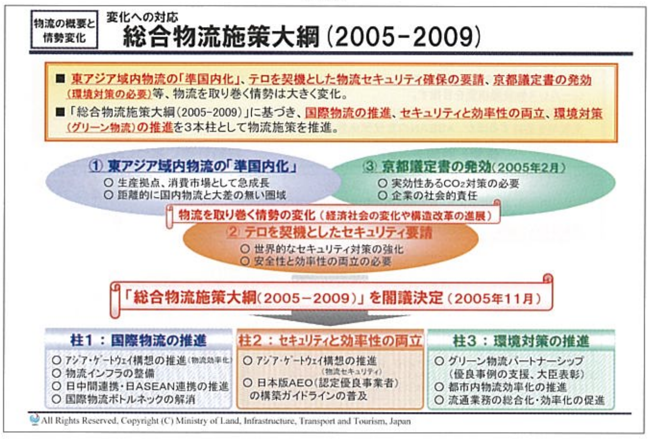


図10



○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な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て、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す。

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ないということで、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、神戸港に米国関税の職員が来まして、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ことで、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ょうという動きになっています。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関をしますとか、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化の両立は全世界的な課題になっていて、どの程度のものをどの程度しっかり見ていくのかというところで、全世界が悩んでいるということです。

○変化への対応

今、お話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の両立、この3つがキーワードです。図10を見てください。これは閣議決定をして全省庁で進め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

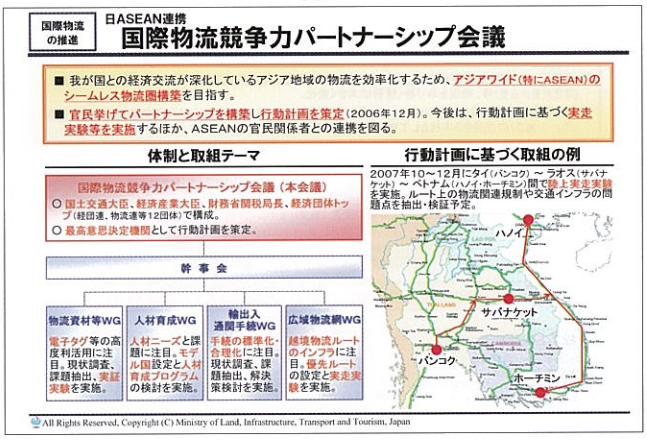
国際間連携、各国間との対話の強化について2つほどお話したいと思います。

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ことはありましたが、物流担当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ょ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ょう、物流設備を標準化していきましょう、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ょうと、さまざまな取り決めをいたしました。これに基づいて具体的に何を実施するのかを、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 11

図12



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まして、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を乱立させていただいているのですけれど、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こうと思うと、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週間後に配送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、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いるか、電子タグなどもきちんと普及させないといけないなど、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ましょうという「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13

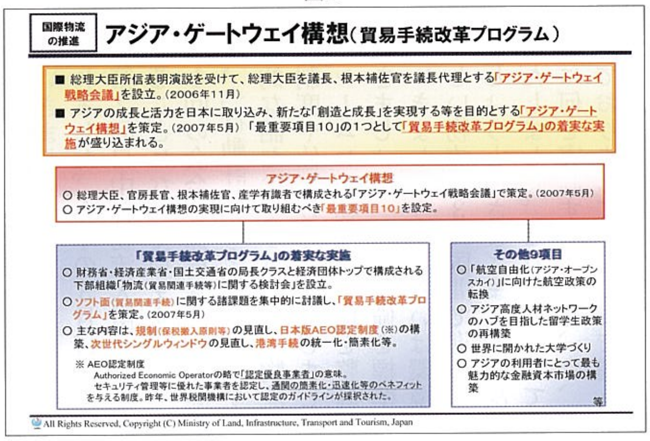


図14

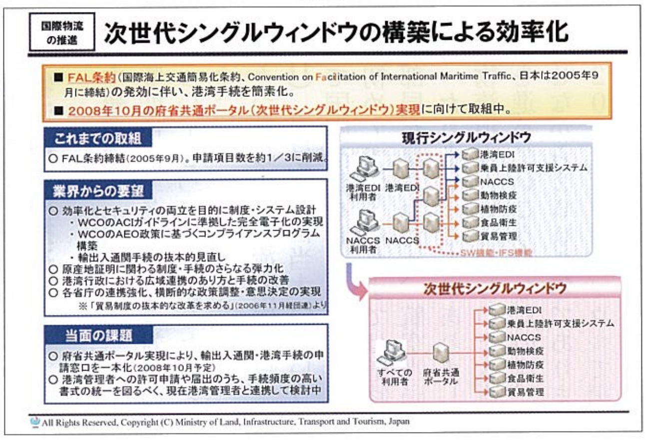


図15

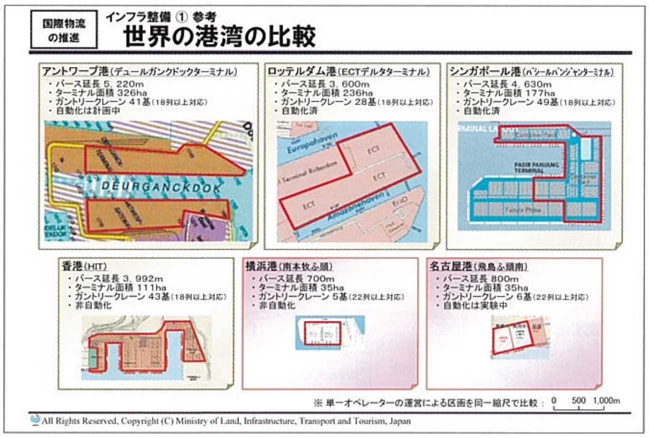
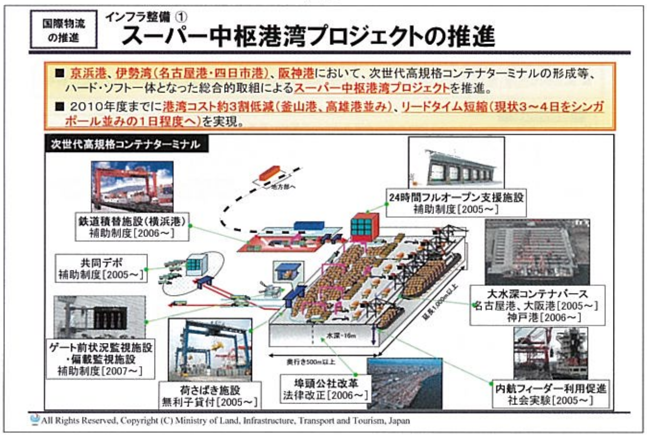


図16



○次世代シング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、輸出入に関係する手続きがたくさんあります。現行シング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う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。

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上で行えるようにしようと、この10月に新しいシング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・シングル・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、ここも手続き頻度の多いものについては、書式の統一を図ろうと、作業を同時に進めているところであります。

○インフラ整備

図15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て分かるように、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。

そこでスーパー中枢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、制度的な改善等も行いまして、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、韓国の仁川は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います。

そんな世界の状況から、羽田、成

図17

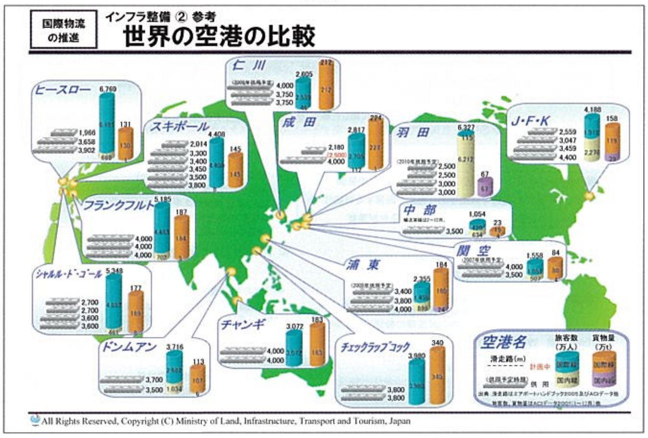


図18

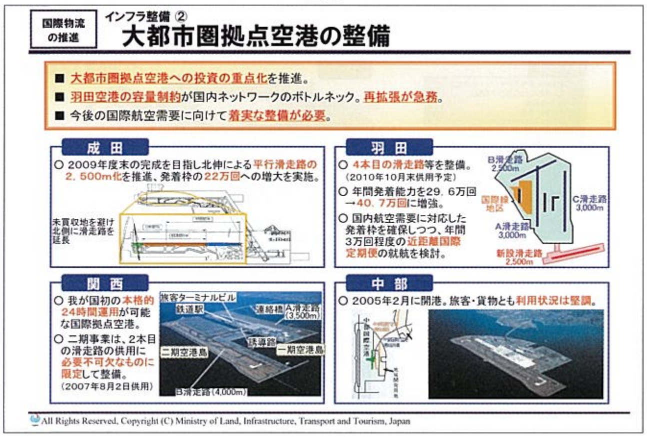


図19

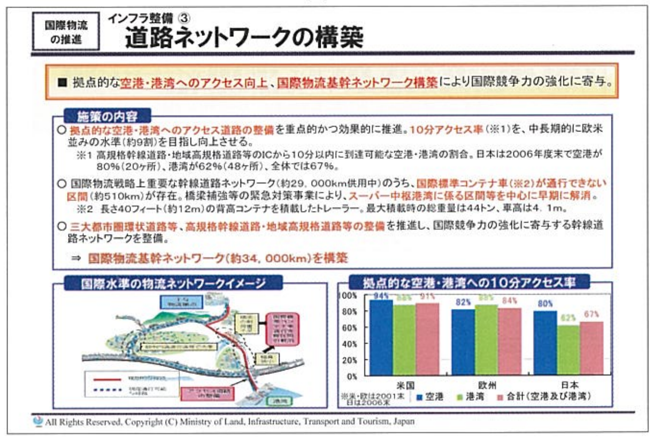


図20

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で、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、港湾と空港の話を申し上げましたが、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ろうかと思いますが、血管にあたるのは道路です。その道路もボトルネックがあってはいけないのですが、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％にのぼります。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です。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で、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ボトルネック解消

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ますと、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いていただいて、「こういう運び方をするので、ここのボトルネッ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）

○物流施設整備に関するビジョン策定

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、例えば羽田の横にギューギ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こう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）」の部分でお話しましたふたつめの柱

図21

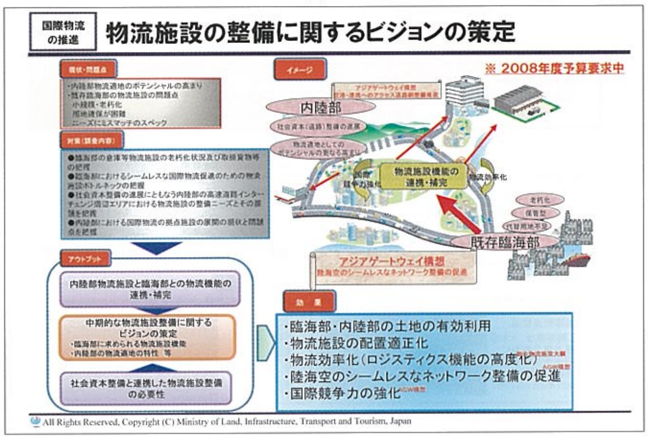


図22

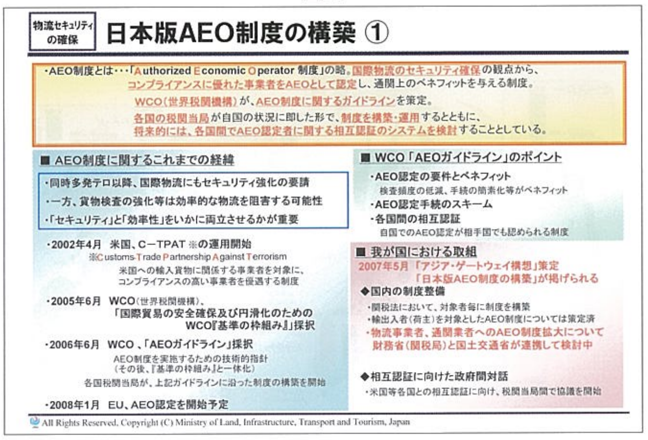


図23

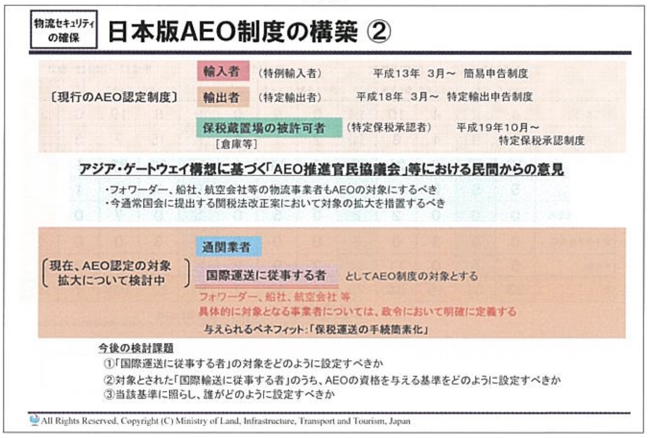
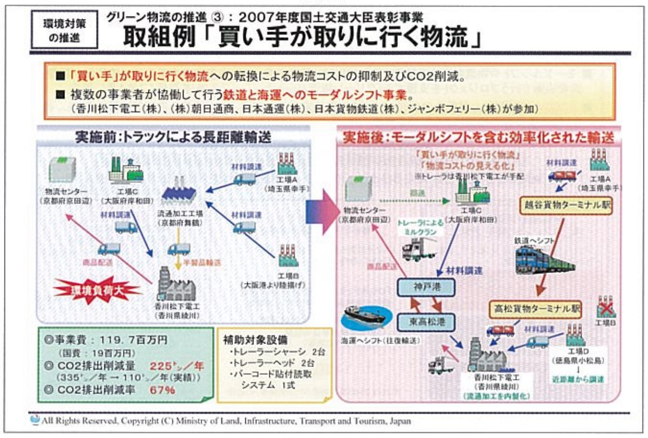


図24



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ものですが、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。日本のやり方も違っていますが、アジア・ゲートウェイ構想の中で日本版AEO制度を作っていきま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制度を作っていきま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です。（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とか、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年に始まりました。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げましょうということで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て、保税運送の手続きが簡素化される見込みになっています。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。国会次第ですけれども、4月には施行ということになろうかと思います。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CO_2の排出量を減らしていきましょう。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。」ということです。

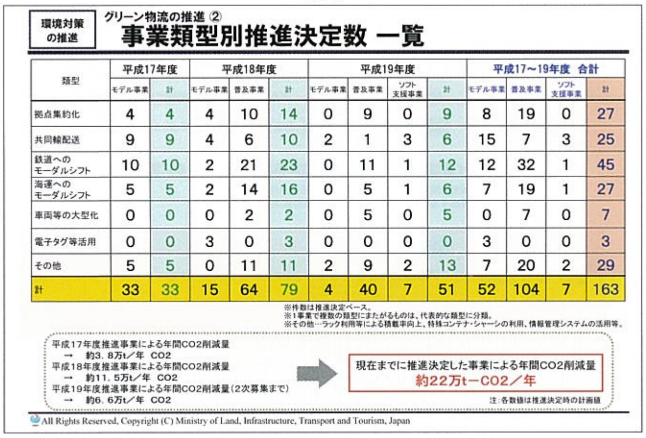
　その中でグリーン物流というものを進めているのですが、図24はグリーン物流で今年、大臣表彰をした案件です。

　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いました。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で、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はミルクラン方式で、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25

図26



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	普及事業	計	モデル事業	普及事業	ソフト支援事業	計	モデル事業	普及事業	ソフト支援事業	計
拠点集約化	4	4	4	10	14	0	9	0	9	8	19	0	27
共同輸配送	9	9	4	6	10	2	1	3	6	15	7	3	25
鉄道へのモーダルシフト	10	10	2	21	23	0	11	1	12	12	32	1	45
海運へのモーダルシフト	5	5	2	14	16	0	5	1	6	7	19	1	27
車両等の大型化	0	0	0	2	2	0	5	0	5	0	7	0	7
電子タグ等活用	0	0	3	0	3	0	0	0	0	3	0	0	3
その他	5	5	0	11	11	2	9	2	13	7	20	2	29
計	33	33	15	64	79	4	40	7	51	52	104	7	163

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CO_2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いまして、ソフト支援事業、モデル事業、普及事業と、今年度予算で約36億円の補助金をもっていまして、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25）**

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ます。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り組みもあります。これはトラック事業者さんの中での話です。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。いろいろな取り組みを進めてCO_2の削減に努めていきたいと思っています。補助決定した事業によります削減量は年間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。**（図27）**

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けれども、今までは**図27**の中の左の図にありますように、小さい倉庫が乱立していまして、多対多の物流になっていました。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こうという取り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して、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ょうという話をさせていただいたのですが、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っておられると、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3千万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

図27

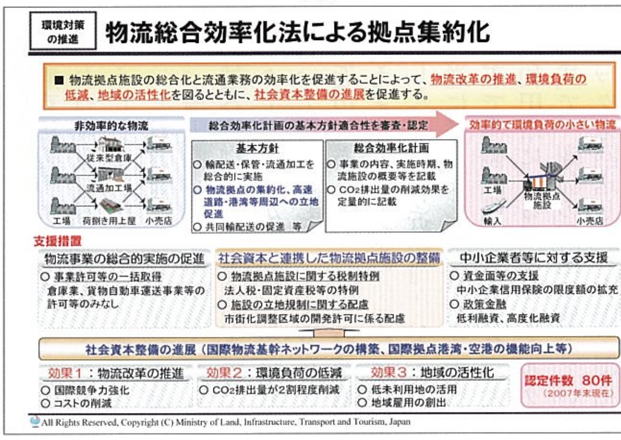


図28

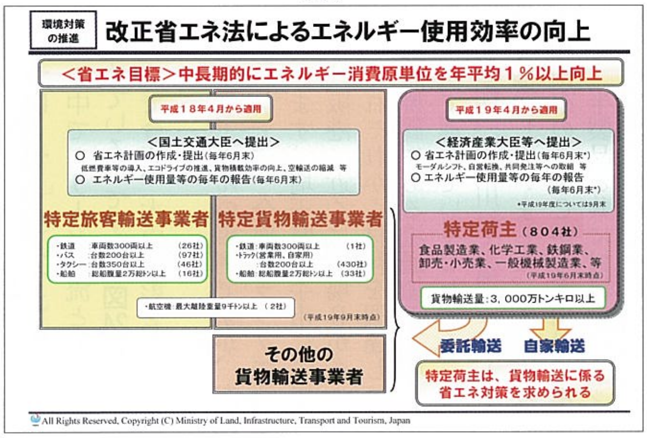


図29

図30

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。

ここに対して、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で、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**）

○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。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ろん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が、一括して館内配送を請け負う事業者さんを認めるということで、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階も天井高を高くするとか。**図30**の右側にありますが、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、さまざまな取り組みを協調してすすめていきましょうということで、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います。ご聴講ありがとうございました。