

総合物流施策大綱（2009-2013）の策定について



国土交通省 政策統括官付企画官
益田 浩

日時 平成21年8月24日（月）
場所 ホテルセントラザ博多（福岡市）

主催 財団法人九州運輸振興センター
助成 日本財団
後援 九州運輸局
九州旅客鉄道株式会社

□「物流」とは

物流は、「物的流通」の略です。「流通」という言葉は昔からありましたが、「物流」という言葉は、昭和30年代から使っている比較的新しい言葉であります。

物流というのは、以前は単純にモノを運ぶことを想定しておりましたが、近年になりますと輸送だけでなく、保管、荷役、包装、流通加工、情報管理の6つの機能を有している状況を指して「物流」と言っています。

物流の産業規模が拡大してまいりまして、2007年度のデータでは物流業は、先程の6つの機能を併せて約26兆円の規模になっています。農林水産業が14兆円、建設業が70兆円ですので、わりと大きいまとまりを持っています。一番特徴的なのは中小企業が多いということです。内訳をみるとトラック運送事業者が約14兆円を占めて最も大きく、その次が外航海運業で6兆円弱となっております。

□「総合物流施策大綱」とは

総合物流施策大綱（2009-2013）

は今回で4回目の策定になります。第1回目は平成9年。当時は橋本総理大臣の頃で、人流はかなり改善されているけれども、日本の国際競争力を高めるためには、モノの移動コストを下げ、各省庁が連携して物流の効率化を進める必要があるということで、総合物流施策大綱を閣議決定しております。

国の物流に関する中期ビジョン（5年間）という位置づけで策定しております。期間が年度ではなく暦年という関係もあって、最終年が新しい大綱の期間と重なっています。最初の大綱が平成9～13年、2回目が平成13～17年というように最後の年と次の大綱の初年が重なっております。

□17年大綱に掲げた目標の達成状況と新たな総合物流施策大綱

今回の物流大綱（資料1）の大きな柱は3つあり、①企業のサプライチェーンのグローバル化、②京都議定書の第一約束期間の開始・ポスト京都議定書の動向を踏まえた環境対策の必要性、③安全・確実な物流の確保に対する要請、となっております。

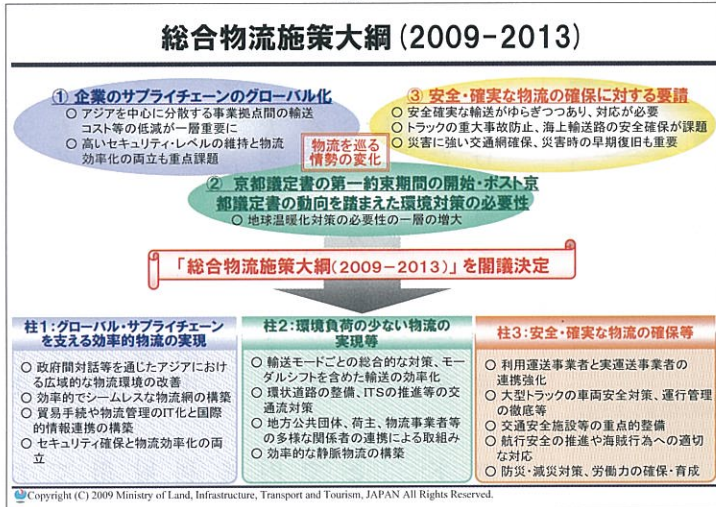
前回の17年大綱の柱は4つ決めておりました。

- 1 「スピーディでシームレスかつ低廉な国際・国内一体となった物流の実現」
- 2 「グリーン物流」など効率的で環境にやさしい物流の実現」
- 3 「ダイヤモンドサイドを重視した効率的物流システムの実現」
- 4 「国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現」

これらがその後の物流状況の変化に対応して、現大綱のようになりました。どのような変化があったかという点、それぞれの項目で物事が深化していったという意味で発展したというのが正確だと思っ



資料 1



ています。
 現大綱の柱1のグローバル国際物流の関係で申しますと、前回の17年大綱では、日本企業がアジア中心にどンドン進出していった、距離的に近いアジアとの輸送が国内化していったことが前提です。アジアと日本を結ぶ輸送時間が短くなった以上は、国内物流をより効率的にしなければ、せっかくアジアと近くなった成果を活かせないじゃないかという発想が根底にあります。国内物流と国際物流の接点、一番典型的には空港・港

湾における迅速化かつ効率化を目指していく。その延長で、全国各地に運輸局単位に物流国際戦略タームを設置していただいて、国際物流をいかに上手く国内物流につなげていくかという取組みをしていただいています。
 その意味で、前大綱においては、国際から国内にいかにも上手くつなげるか、そして国内に入ったモノをいかに効率的に輸送していくかという観点が中心になっておりました。

この4〜5年の間に特にアジア中心に経済が発展していきまして、去年の秋からかなり停滞しておりますけど、基本的なトレンドは極端には変わらないという前提で考えております。最近のトレンドは中国やASEANに進出した日本企業が、例えば中国で作ったモノをASEANに流していく、インドで作ったモノをASEANに持っていき、あるいは中国、インド、ASEANの中だけで日系企業がモノを運んでいくとか、モノの動きが必ずしも日本を経由しなくなっています。日本を経由しない、中国とA

SEANの物流、あるいはインド国内の物流のようなものも、政府間の物流政策対話を通じて改善していき、ひいては日本のグローバル・サプライチェーンもメリットを受けることを念頭に置いています。
 日本と海外を結ぶ拠点も引き続き重要でありますけれど、海外間でのグローバル・サプライチェーンを効率化していくという観点から、一歩先に進んで考えております。

柱2のグリーン物流ですが、前大綱も「環境にやさしい物流」を打ち出しています。今回は京都議定書の第一約束期間の開始(2008〜2012年)にあたり、この期間の間に温室効果ガスの排出量を先進国全体で90年と比べて5%削減することを目的としています。環境にやさしい物流、グリーン物流を推進し、さらに深堀をしていくという観点が、今回加味されています。

要があると考えております。
 柱3の安全・確実な物流、これは前大綱では「国民生活の安全・安心を支える物流システム」となっており、基本的にはテロ対策が主眼になっておりました。2001年9月11日、アメリカで同時多発テロが発生した後、アメリカを中心に議論されておりましたのが、国際物流、例えば国際コンテナの中に、大量破壊兵器がもぐりこんで本土に入り、テロが起きるのではないかという懸念です。それを受けて世界的にテロ対策という観点でセキュリティ強化が要請されました。セキュリティは当然ながら検査を伴いますので、どうしても効率性の阻害要因になってきます。17年大綱ではセキュリティの要請が急激に高まると同時に、一方で物流の効率化を阻害しないようにするにはどうしたらいいかという観点で、セキュリティと効率性の両立を前面に出しております。

今回は9・11テロから8年経ち、その間、世界経済が拡大していったこともありまして、セキュリティについてもグローバル化を前提とした中でうまく吸収していくという仕組みが、AEO (Authorized Economic Operator: 認定事業者)

資料 2-1

総合物流施策大綱(2009-2013)

今後推進すべき物流政策の基本的方向性

グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現

- 政府間対話等を通じたアジアにおける広域的な物流環境の改善
- 効率的でシームレスな物流網の構築
 - ・スーパー中核港湾プロジェクトの充実・深化、産業港湾インフラの刷新、港湾関連手続の電子申請化
 - ・航空自由化の推進による航空貨物ネットワークの拡充、大都市圏拠点空港の物流機能強化等
 - ・高速道路の料金引き下げなど既存の高速道路ネットワークの有効活用
 - ・国際・国内モードや物流活動の拠点などの有機的連携に資する道路ネットワークの整備等
 - ・鉄道の輸送力増強や内航海運・フェリーの競争力強化
 - ・物流総合効率化法の活用等
- 貿易手続や物流管理のIT化と国際的情報連携の構築
 - ・輸出入・港湾関連情報処理システム (NACCS) と民間の物流関連システムの連携 [NACCS: Nippon Automated Cargo and Port Consolidated Systems]
 - ・電子タグ等の技術の活用
- セキュリティ確保と物流効率化の両立
 - ・保税・通関制度等の継続的な見直し、関税法に基づく認定事業者制度 (AEO制度) の国際的な相互承認に向けた取組みの推進
 - ・メガポート・イニシアティブ (世界の主要港における積荷の検査能力の強化) への対応に向けた取組み
 - ・航空保安に係るKS/RA制度 (荷主から航空機搭載まで一貫して航空貨物を保護する制度) の適切な運用 [AEO: Authorized Economic Operator] [KS/RA: Known Shipper/Regulated Agent]

Copyright (C) 2009 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, JAPAN All Rights Reserved.

資料 2-2

環境負荷の少ない物流の実現等

- 新技術を含む輸送モードごとの総合的な対策、モーダルシフトを含めた輸送の効率化
- 環状道路の整備、高度道路交通システム (ITS) の推進等の交通流対策 [ITS: Intelligent Transport Systems]
- 地方公共団体、荷主、物流事業者等の多様な関係者の連携による取組み
 - ・幹線物流全般にわたる物流結節点の集約・再配置、巡回集荷 (ミルクラン) など集配の効率化の推進
 - ・複数荷主による共同輸配送や往路・復路組み合わせた輸送効率の向上等
- グリーン物流の国際的連携
- 効率的な静脈物流の構築
- 利用運送事業者と実運送事業者の連携の強化
- 先進安全自動車 (ASV) 技術等を活用した大型トラックの車両安全対策 [ASV: Advanced Safety Vehicle]
- トラック運送事業者の運行管理の徹底、監査の充実、運輸安全マネジメントの推進
- 交通安全施設等の重点的整備
- 沿岸国との協力等を通じた航行安全の推進や海賊行為への適切な対応
- 安全・安心の確保に向けた防災・減災対策の総合的な実施、労働力の確保・育成

安全・確実な物流の確保等

国民の理解と協力

荷主企業と物流企業、インフラとの連携・協働

地域レベルでの関係者の連携・協働

PDCA方式による施策の推進体制

Copyright (C) 2009 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, JAPAN All Rights Reserved.

制度を契機として入ってまいりました。そのため、今回の大綱においては、セキュリティ対策は、前回の「安全・安心」の中からサプライチェーンのグローバル化の中で規定することになりました。

一方、現大綱の柱3はあくまでも国内対策を中心に書いてあります。例えば、トラック輸送については下請け問題等の課題がある中できちんとしたトラック輸送を確保していかなければならない。ま

た、国際海上コンテナが横転をして事故を引き起こしたり、また利用運送の関係でも、去年の秋、放射性物質を運搬中に紛失するなど、利用運送が関係する問題が発生し、あらためてしっかりと国内の輸送体制を見直すという観点で、国内対策を中心に記述をしたということ。

なお、17年大綱では「ダイヤモンドサイドを重視した効率的物流システムの実現」という柱がありま

した。ダイヤモンドというのは消費者からの要求ですが、消費者からの要求に比べて、きめ細やかな物流を実現するという意味です。今回の大綱ではこれは落ちています。もちろん消費者の細かいニーズを踏まえて、きめ細かくやるというのは当然必要でありませんが、一方で過度な多頻度少量輸送を招来することになれば、それによってトラックが町にあふれ、道路混雑を引き起こすなど、環境に必ずしも

□総合物流施策大綱の3つの柱

柱1 グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現

●政府間対話等を通じたアジアにおける広域的な物流環境の改善

この背景としては、日本のグローバル・サプライチェーンがどんどん広がっていることがあります。(資料2-1・2) 当然ながら日本発の貿易相手国もかなり変わっています。日本の貿易相手国は、戦後からずっとアメリカが中心でしたが、現在はアジアに変わっております。2007年以降は、アメリカとの貿易額を上回って、中国(香港を除く)が首位になっています。2008年になりますと、日本の貿易相手国では中国、韓国、ASEANが44.7%を占めています。アメリカ単独では13.9%、中国は20%になっています。東ア

資料3

スーパー中核港湾プロジェクトの充実・深化、産業港湾インフラの刷新

●スーパー中核港湾プロジェクトの充実・深化 ●大型船舶に適切に対応するための産業港湾インフラの刷新

アジア主要港を凌ぐ我が国港湾のコスト・サービス水準の実現により、国際競争力の強化を図るため、官民連携のもとで、ハードとソフトが一体となった総合的な施策を強力に推進する。目標：22年度までに港湾コストを約3割低減、リードタイムを1日程度に短縮。

我が国の産業や国民生活を支えるバルク貨物等について、今後中長期的にわたり安定的かつ低廉な輸送を可能とする。このため、大型船舶に適切に対応するための産業港湾インフラの刷新を行う。

資料4

航空自由化の推進・大都市圏拠点空港の整備

航空自由化の推進
2007年8月以降、韓国、タイ、マカオ、香港、ベトナム、マレーシア、シンガポール及びカナダとの間で航空自由化したことに続き、他のアジア各国との間でも、同様の航空自由化に合意できるよう努める。また、欧米等とも、各国の個別事情を踏まえて、公平・平等の確保等の様々な課題に対処しつつ航空自由化を推進する。

大都市圏拠点空港の整備
羽田空港の容量制約が国内ネットワークのボトルネック。再拡張が急務。今後の国際航空需要に向けて、着実な整備が必要。

成田
2010年3月末の供用を目指し北伸による平行滑走路の2,500m化等を推進し、発着枠を20万回から22万回へ拡大。

羽田
2010年10月末の供用を目指し、新たに4本目の滑走路等を整備し、年間の発着能力を40.7万回に増強。また、供用開始時に国際旅客の稼働率を年間約3万回、深夜早朝約3万回就航（昼間は羽田にふさわしい近距離アジア・アジア次路等を展開し、深夜早朝は欧米を含む世界の主要都市に就航し、首都圏全体の国際航空機能を24時間化する。

関西
2007年8月2日に2本目の滑走路が供用開始され、我が国初の完全24時間運用可能な国際拠点空港が誕生。2本の滑走路をフル活用し、更なる国際競争力の強化を図るための取り組みを推進。

中部
2005年2月17日に開港。深夜貨物機を含めた国際ネットワークの拡充、新規航空貨物の開始、総合保税地域を活用した物流機能の高度化等により、利活用を推進。

資料5

鉄道の輸送力増強等

輸送力増強のためのインフラ整備
＜JR貨物における輸送力増強事業＞
1. 北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業
コナテラ列車の長編成化（24両（1200t）→24両（1800t））による鉄道貨物の輸送力の増強を図るため、東海線・山陽線に直通列車を、東九州線・福岡間線についてインフラ整備を推進。

長編成コナテラ列車の運行状況
2. 廣田川駅鉄道貨物輸送力増強事業
長編成列車の人員作業効率化や柔軟なダイヤ設定を可能とするため、廣田川駅構内の員（コンテナホーム長等）及び同構内設備の増設・改良工事の供用を行う。

廣田川駅の鉄道貨物輸送力増強のためのインフラ整備

駅設備の近代化の推進
＜鉄道貨物駅のE&S（着発線荷役方式）化＞
貨物駅でコナテラ列車を乗降する列車が中心。従来の荷役方式は、着発線に長い待機時間が必要。【従来の荷役方式】 【E&S（着発線荷役）方式】

積載率の向上
＜IT-FRENSの活用＞
IT-FRENSの輸送制御システムにより、平急貨物を運んでいる列車に自動検分機（先頭車両の検分機）を拡大し、積載率を向上させる。

（資料5）
東京から北の方に
向かう方面も整備
をしつつあります。

長編成コナテラの
列車が通れるよう
に、東海道線・山
陽線につき、北
九州・福岡間の鉄
道貨物輸送力の増
強工事を行って
おります。その他、
東京から北の方に
向かう方面も整備
をしつつあります。

アジアの方に日本の主な貿易相手国がシフトしている状況です。それにしたがって、日本のグローバルな物流効率化という観点もアジアにシフトしていることがまず挙げられます。

このような状況を踏まえまして、現在、国土交通省を中心にして政府間対話を進めています。例えば、日中韓物流大臣会合でありますとか、日ASEAN交通大臣会合、また、インドやロシアとの2国間物流政策対話を推進しようと思っております。この中では相手国と

日本との間の物流の改善を進めませんが、例えばインドでいいますと、インフラの未成熟とか、州ごとに制度が変わるとか、いろいろな物流の阻害要因があります。それを政府間レベルで改善を図っていきたいと思っております。

この政府間対話をする前には、それぞれの国に進出しておられる物流事業者にお話を伺って、その話を踏まえて政府間対話に臨むこととしております。

●効率的でシームレスな物流網の構築
ここはインフラを中心とした話です。インフラ整備にはご批判もありませんが、世界との競争、特にアジアとの競争というものを考えると、インフラの充実を避けられないと思っております。

港湾の関係ですと、スーパー中核港湾の充実・深化、産業港湾インフラの刷新を進めていく必要があります。（資料3）

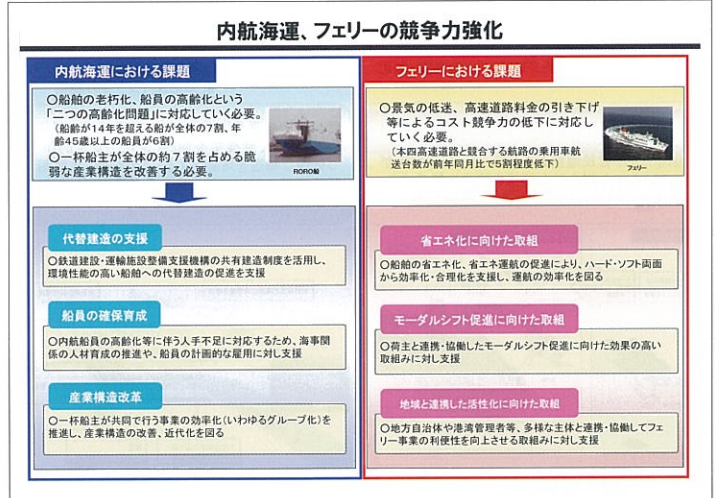
海外の例と比べても、日本では拠点な環状道路について未成熟なところが残っているというのが実情であります。

鉄道に関しては、長編成コナテラの列車が通れるように、東海道線・山陽線につき、北九州・福岡間の鉄道貨物輸送力の増強工事を行っております。その他、東京から北の方に向かう方面も整備をしつつあります。

道路につきましても環状道路の整備や国際物流に対応した道路ネットワークの構築、特に40フィートコンテナのような大型コンテナを船で運んで来て、そのままトラックに載せて走れるような道路を整備していく必要性が生じています。

海外の例と比べても、日本では拠点な環状道路について未成熟なところが残っているというのが実情であります。

資料6



また、内航海運やフェリーの競争力も必要不可欠です。昨今の高速道路料金引き下げの問題で、痛手を受けておりますが、モーダルシフトの受け皿という観点で、貨物鉄道と並んで、内航海運やフェリーに関する取組みをしっかりと進めていかなければいけません。(資料6)

ご参考までに申しますと、韓国、中国の巨大な空港・港湾と比べると、日本の物流は遅れているという印象を持ちがちですが、2007年に世界

銀行が行った先進国（日、加、仏、伊、独、米、英）の物流環境に対する調査データがあり、それをみると全体的な評価はドイツが1位、日本は2位となっています。例えば、定時性は7カ国の中で日本が一番優れ、貨物の追跡能力も優れている。一番劣っていると指摘されているのは物流コストの水準です。日本は人件費が高く、円の評価の問題もありまして、どうしても相対的な物流コストは高くなるのがネックになっています。人件費を下げてでも、物流コストを下げるというのは現実的には難しいので、いかにして物流全体の効率性を上げて、物流の競争力を高めていくかが大きな課題であることが、この世界銀行の調査でも明らかになっています。

ちなみに同じような調査でアジア各国の比較が出ていまして、これは中国、韓国、台湾、ASEAN、インドを対象にしています。シンガポールが1位、日本が2位です。この中でやはり同じようなことが評価されています。日本は物流のインフラの質、通関の効率

性、物流業界の能力はトップレベルで、物流コストは最下位。先進国と比べても、アジアと比べても物流コストが足をひっぱっているということ。日本の空港とよく比較されるのが韓国の仁川空港です。成田空港と仁川空港でどのような違いがあるのかを考えてみます。

仁川空港の場合、海外のトランジット、例えば中国から韓国にも行って、それを韓国国内でおろすのではなくて、そのまま海外、例えば欧米等にもっていくという比率が取扱貨物の5割を占めています。成田、関空、中部の場合は2割で、8割は日本発着の貨物を扱っています。仁川は国内市場規模が日本と比べて、相当小さいので海外に目を向けているということもあります。

日本は2位と比べて、いかにして物流全体の効率性を上げて、物流の競争力を高めていくかが大きな課題であることが、この世界銀行の調査でも明らかになっています。

ちなみに同じような調査でアジア各国の比較が出ていまして、これは中国、韓国、台湾、ASEAN、インドを対象にしています。シンガポールが1位、日本が2位です。この中でやはり同じようなことが評価されています。日本は物流のインフラの質、通関の効率

性、物流業界の能力はトップレベルで、物流コストは最下位。先進国と比べても、アジアと比べても物流コストが足をひっぱっているということ。日本の空港とよく比較されるのが韓国の仁川空港です。成田空港と仁川空港でどのような違いがあるのかを考えてみます。

仁川空港の場合、海外のトランジット、例えば中国から韓国にも行って、それを韓国国内でおろすのではなくて、そのまま海外、例えば欧米等にもっていくという比率が取扱貨物の5割を占めています。成田、関空、中部の場合は2割で、8割は日本発着の貨物を扱っています。仁川は国内市場規模が日本と比べて、相当小さいので海外に目を向けているということもあります。

う動きがあります。

ただ、今回のように国際物流が一気に落ちると、国際貨物の逃げ足も早く、おそらく仁川空港もかなりの打撃を受けているのではないかと予想されます。ただ、やはりグローバル・サプライチェーンの動きを踏まえて、日本で荷物の取り降しをせずに、そのまま運んでいくということも、日本の空港が目指すひとつの方向性なのかなと思います。

空港の関係の話をもうひとつ補足しますと、アジアの主要空港、仁川、シンガポール、香港と比較しますと、日本の空港は路線数や深夜・早朝便の数が少ないということがデータとして出ています。

これはやはり日本の空港のいろいろな制約があって難しいのですが、海外と比べて数字で見ると、路線数や深夜・早朝便が見劣りがして、それが海外の空港の持つ物流ネットワークに比べて遅れを取っているということが見受けられます。

港湾の話をしてみますと、最近、日本も港湾の大型化を進めておりますが、欧米からアジアに来ている基幹航路の数については、やや増加、横ばいのトレンドが続いております。残念ながら主要基幹航路の日本への寄港については減少が

性、物流業界の能力はトップレベルで、物流コストは最下位。先進国と比べても、アジアと比べても物流コストが足をひっぱっているということ。日本の空港とよく比較されるのが韓国の仁川空港です。成田空港と仁川空港でどのような違いがあるのかを考えてみます。

仁川空港の場合、海外のトランジット、例えば中国から韓国にも行って、それを韓国国内でおろすのではなくて、そのまま海外、例えば欧米等にもっていくという比率が取扱貨物の5割を占めています。成田、関空、中部の場合は2割で、8割は日本発着の貨物を扱っています。仁川は国内市場規模が日本と比べて、相当小さいので海外に目を向けているということもあります。

つづいております。

これはどういうことを意味しているかという点、日本にダイレクトで荷物が運ばれず、例えば、日本から釜山や台湾、上海にいったん荷物を集めて、そこでまとめて大きなロットにして、海外の方に持っていくという。

扱う物量自体は、最近のトレンドは別ですが、空港あるいは海上輸送についても荷物の数自体は増えております。減ってはおりません。しかしながら特に上海など取り扱っている貨物は10年ちょっとの間に百倍とか、ものすごい単位で伸びておりますが、日本は数倍にとどまっております。相対的に日本の取り扱う物流量が減っているということですね。

ただし、これはある意味、やむをえないことで、日本の工場が中国、韓国、ASEANに進出していきますので、日本発着の重厚長大の貨物自体がどうしても減ってしまう訳です。もちろん国の経済の伸びている具合にも関わってきます。

決して日本発着の貨物は減っているわけではないのですが、相対的に劣っているという点か、負けているので、日本に直行便で入ってくる船の便数が減っているという

現状があります。これは日本の製造事業者からすると、海外に持っていくときの利便性が当然ながら損なわれますので、やはり日本の港湾の魅力を高めて、直行便をなんとか維持していく施策が必要ではないかと思っております。

ちなみに、アメリカと釜山や上海を結ぶ航路を考えてみますと、ロサンゼルスから釜山、上海というの是一直線に並ぶんです。一直線に並ぶ時、日本のどこを通るかという点、津軽海峡を通ってぬけてしまいます。一直線のコースから外れて東京、横浜、神戸をぐるぐる回ると、貨物をいったん釜山や上海に集めて、一直線に行った方がアメリカからの航路は時間短縮するという船主の計算になっ



ています。ですから、日本の港湾の魅力を高めるということは大変な作業だと実感しております。しかし、これはがんばらないと日本の相対的な地位の低下につながりますので、喫緊の課題だと思っております。

●貿易手続や物流管理のIT化と国際的情報連携の構築

現在、貿易手続や物流管理のIT化や、輸出入手続の統合を進めております。平成20年10月から港湾手続のシングルウィンドウ稼働しており、今年の10月以降、港湾管理者の手続をシングルウィンドウに追加することとしております。

このように輸出入・港湾関係の手続の電子化・一元化を進めておりますけれど、平成22年2月以降JETRAS（貿易管理オープンネットワークシステム）とNACCS（輸出入・港湾関連情報処理システム）の統合を行います。さらにその後、動植物検疫、これは厚生労働省や農林水産省の管轄になります。同じシステムに統合していくこととなります。

これまででは、それぞれの手続でいろいろなデータを何度も打ち込

む必要がありました。貿易手続や港湾手続についてはなるべく1回で、関連するところにそのデータが活用できるように、現在、統合を進めております。これは順次、進めておりますので、毎年のように進捗がみられると思っております。

その他に電子タグ（ICタグ）の活用、これは貨物の追跡ですとかセキュリティの方に使っていくということですね。

●セキュリティ確保と物流効率化の両立

17年大綱の中では、「安全・安心」の方に入っておりますけれど、今回の大綱ではセキュリティの確保についてもグローバル・サプライチェーンを支える仕組みのひとつだと考えて、こちらの方に記述しております。主な内容としては、まず、AEO制度を推進します。これは貨物のセキュリティ管理と法令遵守、過去にコンプライアンスの問題がない事業者について、税関が貿易関係事業者として認定をして、貿易手続上の簡易化をすすめるという仕組みです。各国が行っておりますので、わが国では財務省

の関税局を中心に関税法の改正等を進めております。去年の4月か

ら、いわゆる利用運送事業者、海運や航空の国際運送事業者もAEOの対象になりました。制度ができてから約1年が経ち、まだ認定の実績はございませんが、いろんな下相談を受けております。

今年の7月、関税法の改正が、前の通常国会でもございまして、製造事業者についてもAEO制度の対象になりました。サプライチェーン全体のAEO化が大きなトレンドとして動いております。

AEO制度では、「保税搬入原則」の例外のメリットのほか、現在、外務省でAEO相互承認を進めています。ひとつの国でAEOを取ると、他の国の貿易手続の優遇が適応されます。去年の5月にニュージーランドと、今年の6月に米とAEO相互承認を合意しています。これによる具体的なメリットも今後出てくるものと思われま。

現在、EUとの相互認証の交渉も進められており、順次、世界に広がって欲しいと思っております。

その他、航空保安、KS/RA (Known shipper/Regulated Agent) という制度があります。これも荷主から航空機搭載まで一貫して航空貨物を保護する制度であり、さらに進めていくということとしております。

柱2 環境負荷の少ない物流の実現等

● 新技术を含む輸送モードごとの総合的な対策、モーダルシフトを含めた輸送の効率化

1999年12月(平成9年)京都議定書が議決されて、その京都議定書に対応したCO₂対策が全世界で進められています。わが国も京都議定書に調印しておりますので、議定書にしたがった、いろいろな取組みを進めていく必要があります。

2001年以降運輸部門からのCO₂の排出は減少傾向にありまして、特にトラックの分野については96年がピークで以降減少しています。これはトラックの大型化、小型のトラックをたくさん使うよりも、トラックの大型化を図る。また、自営転換(家用トラックの営業用トラックへの転換)という施策が効果をあげて、貨物部門からの排出量は減っております。

ただし、国全体で見ますと、2010年度で1990年比6%減にする必要があったのですが、実際は2007年度の状況でプラス9%と、大幅に排出量が増えている現状です。

このような状況を受けまして、2008〜2012年の第一約束期間が始まっておりますが、引き続き物流の効率化、特にCO₂の削減に向けて取組みないといけないという問題意識が背景としてございます。

なお、運輸部門の排出量の半分はマイカーですので、車自体のハイブリッド化を進めていく必要がありますが、トラックの排出量を減らしていく施策の大きな柱としてはモーダルシフトがあり、鉄道や内航、フェリーにシフトする施策を推進しております。

● 環状道路の整備、高度道路交通システムの推進等の交通流対策

大都市圏で環状道路を整備して、混雑する都心を通らずに、効率的に迂回していく仕組みですとか、高度道路交通システム(ITS)を使って渋滞を避けて運行する取組みを進めることとしております。

● 地方公共団体、荷主、物流事業者等の多様な関係者の連携による取組み

モーダルシフトや輪配送の共同化を進めており、補助金により支

援しています。グリーン物流パートナーシップ会議、あるいは今年度から物流連携効率化推進事業費補助金が創設されております。これらを活用して、取組みを進めていくということです。

● グリーン物流の国際的連携

日中韓物流大臣会合、日ASEAN交通大臣会合などで、世界でも先進的な日本のグリーン物流の取組みを紹介するとともに、個々の物流政策についても、アドバイスをしたり、ガイドラインを策定するなど、グリーン物流自体の国際展開を図っていきたくと思っております。

● 効率的な静脈物流の構築

港を中心として、港と船あるいは鉄道輸送を組み合わせて、効率的なリサイクルのシステムを構築する必要があると考えております。

柱3 安全・確実な物流の確保

柱3は、国内物流に軸足を置いた取組みになっております。

●利用運送事業者と実運送事業者の連携の強化

この背景にありますのは、昨年の秋くらいから利用運送事業の中でトラブルが発生したことと、昨年10月に放射性同位元素を輸送中に紛失したり、本来は運んではいけな

い花火を飛行機で運んでいました。去年12月には、年金特別便の輸送で貨物を2ヶ月近く駅に放置し、今年6月、JRコンテナからホルマリン（劇物指定）が漏れました。このように、いろいろ利用運送関係の問題がおきたため、省内で検討会を立ち上げ話をしてみますと、それぞれの利用運送事業者と実運送事業者の連絡体制が上手くいっていないという問題があり、それぞれ利用運送側・実運送側でどのような対策を採れば安全確実にモノが運べるかということ、あらためて検討しています。

その関係で利用運送は、自分で実運送をしませんので、実運送事業者のコンプライアンスの状況を調べて、問題の無い実運送事業者に委託をする。利用運送側でも「実運送にまかせとけばいいじゃないか」ではなくて、利用運送の立場からも、コンプライアンスを徹

底することが求められています。（資料7）

●先進安全自動車（ASV）技術等を活用した大型トラックの車両安全対策

次に事故防止の関係になります（資料8）、例えば先進安全自動車（ASV）技術の中に衝突被害軽減ブレーキがあります。これは居眠りをしたり、車と衝突しそうな

になると自動的にブレーキがかかって事故を回避する仕組みです。しかし、コストが高く、高級自動車にはある程度普及が図られています。営業トラックにはまだまだ普及していませんので、これを何とか安価なシステムにするなり、補助を出すなりして普及に努めていきたいと考えております。

●トラック運送事業者の運行管理の徹底、監査の充実、運輸安全マネジメントの推進

運行管理を徹底する

資料7

安全・確実な輸送のための手配と実施の連携強化

■安全・確実な輸送の確保のため、輸送の手配と実施の連携強化、荷主の協力等について、国際物流・国内物流ともにその充実と新しい対応が求められており、コンプライアンスの徹底、貨物利用運送事業者と実運送事業者の連携の強化等を進める。

品名確認等の着実な実施

- 貨物利用運送事業者は、品名確認を着実に実施し、荷主においては、品名の確実かつ十分な記載を行うことが必要不可欠。
- 荷主に対する取引開始時における航空輸送制限貨物等の危険品の取扱いの説明を実施。
- 国土交通省より、荷主団体に対する正確な品名記載に関する協力要請を実施。

実運送事業者の法令遵守状況等の把握

- 貨物利用運送事業者は、実運送事業者が法令遵守状況等を把握しているかについて確認した上で運送を委託。

貨物利用運送事業法の理解促進に係る研修の充実等

- 事業者団体の研修等を活用し、国の職員が法令の解説、具体的な違反事例の説明等により法令遵守を徹底。

＜具体的な研修の例＞

- ・国際貨物輸送士資格認定講座（日本トラック協会/エアテラス協会主催）
- ・鉄道利用運送事業教育実習（全国通運連盟主催）
- チェックリストを作成し、事業者自らが法令遵守状況を確認することを促進。

関係者による取組み状況のフォローアップ

- 航空貨物輸送に関する安全対策については、関係者間（行政機関、航空会社、貨物利用運送事業者及び実運送事業者）でその推進状況等を確認することを目的としたフォローアップ会を年に1回程度開催。

資料8

トラック輸送における安全対策の推進

■先進安全自動車（ASV）技術等を活用した大型トラックの車両安全対策、トラック運送事業者の運行管理の徹底や監査の充実、運輸安全マネジメントの推進、交通安全施設等の重点的な整備、運転者教育を始めとする交通事故防止等の安全対策を引き続き推進。

先進安全自動車（ASV）技術等の活用

（例）衝突被害軽減ブレーキの活用

- 乗員専用レーダーによる前方衝突回避機能

運行管理の徹底や監査の充実

- 監査要員の増員等による監査体制の強化
- 監査や講習会等を通じた運行管理者による過労運転の防止、運転者に対する指導・監督等の徹底

監査要員増員数		監査要員増員数	
平成14年7月	平成15年7月	平成16年7月	平成17年7月
108	108	206	206
119	119	270	270
121	121	254	254

運輸安全マネジメントの推進

ことについて、2年位前から進めている運輸安全マネジメントをしっかりとやっていただくことを考えております。

●交通安全施設等の重点的整備

最近、海上国際コンテナの輸送に関して、横転事故が起きました。これは、正直なところ、原因がよく分からないところがあり、トラック運転者の運転ミスなのか、コンテナの留め金がいまいちかかっていなかったのか、あるいは、国際コ

ンテナの中の荷物が均等に積み付けられておらずに、カーブをするという荷物が中で崩れて横転したなど、いろいろな原因がいわれておりますが、横転事故を起こしますと、中の荷物がぐしゃぐしゃになりますので、積み付け状態がほとんど分からないこともありまして、原因の究明が進めません。しかし、国際海上コンテナの横転事故への対策をとらないといけないということで国際海上コンテナの陸上輸送における安全確保のため施策を検討していきたいと思っております。

す。

●沿岸国との協力等を通じた航行安全の推進や海賊行為への適切な対応

最近、アフリカのソマリア沖の海賊問題が話題になっておりましたが、同様にマラッカ・シンガポールの海峡での海賊安全対策も、日本の物流を支える面において大事なテーマであり、引き続き国際海上輸送網の整備、安全確保を進めてまいりたいと思います。

●安全・安心の確保に向けた防災・減災対策の総合的な実施、労働力の確保・育成

地震が典型例ですが、地震の際のBCP (Business Continuity Plan) 不足の事態が発生した場合に、中核となる事業の継続又は早期復旧を可能とするために、平常時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための方法、手段等を取り決めておく計画の作成を促進しています。

また、最近、新型インフルエンザが流行っております。今回の豚由来の新型インフルエンザは弱毒性ということもありまして、従業

員や利用者の方の感染防止という観点はありますが、事業自体は継続していただくという前提で、政府の対策は進めております。しかしながら、もしこれが強毒性に変わることがあれば、優先順位を変えなければならぬと思います。

今回の新型インフルエンザの流行期間は2ヶ月位と言われており、2ヶ月という期間では、どうしても通常に近い生活レベルをある程度維持しなければなりません。どうやってワクチンの確保、あるいは感染予防を図りつつ新型インフルエンザと物流を両立させていくかというの重要な課題だと思っております。これは引き続き検討する必要がありますと考えております。

□物流連携効率化推進事業費補助金

今年度から新しく創設された物流効率化のための補助金でございます。(資料9)これは物流事業者、荷主企業、関係自治体の3者は必須で、その他、関係する方々に入っている協賛会を構成し、地域の物流の効率化の取組みをやっていたという制度です。取組みの例としては、都市内物

流について、共同配送とか、ルートや、配送時間帯の共通ルールを決めたりとか、という仕組みがあります。あるいは空港、港湾の物流拠点周辺でトラックによる混雑が発生したり、早めにトラックをつけて順番待ちをするようなことが見受けられると聞いていますので、予約システムなどIT機器を使って効率化を図っていくような取組み、あるいは一般的なモーダルシフトを進める取組みについて、協議会で計画を策定する場合には1千万円を上限として全額の補助をさせていただきます。

その計画に基づいて実際に事業をやってみようと実証実験する場合には、実証実験に要する費用の2分の1を補助させていただきます。残りの2分の1の費用については協議会に入っておられるメンバーで負担していただく。配分は任意ですので、自由にまとめていただいている。2分の1という高率な補助の仕組みです。本年度はすでに一次募集は終わっており、一次募集が終わった段階で全国で10件出ております。計画を策定する案

資料9



件が7件、実証実験を進める案件が3件。例えば成田〜羽田空港間の輸送の効率化の取組みや、四国ではトラックを使った物流を海運にシフトさせていく取組み等が出ております。制度ができた初年度のため、予算は1億円に限られました。来年度以降でできるだけ予算を拡充できるように努力しますので、もし、ご関心がありましたら、早めに九州運輸局交通環境部物流課にご相談していただければ、仕組みを含めてご説明をさせていただきます。

資料10

荷主と物流事業者の連携 ～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月に設立し、荷主・物流事業者の協働・連携による取組みを支援。

グリーン物流パートナーシップ会議(世話人:一橋大学 杉山学長) 平成17年4月設立
 主催:JILS・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
 会員 物流事業者・荷主企業・各業界団体・シンクタンク・研究機関・地方支部/局・地方自治体・個人 等
 約3000の企業・団体等が会員登録(121.9現在)

グリーン物流パートナーシップ会議の活動内容
 ■ 荷主と物流事業者の協働(パートナーシップ)によるCO2排出削減プロジェクトへの支援等を実施。

普及事業
 【設備導入補助:補助率1/3】
 (NEDO技術開発機構)
 ◎CO2排出削減を実証的に行う事業を支援
 平成21年度応募見込額 14億円程度

支援

Copyright (C) 2009 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, JAPAN All Rights Reserved.

いと思っております。

□グリーン物流パートナーシップ会議

平成17年にできた制度であり、九州管内でもモーダルシフトの案件を中心として、いろいろな取組みが出てきております。

先程の物流連携効率化推進事業は協議会に対して支援をしていく仕組みでしたが、こちらのグリーン物流パートナーシップは、荷主

と物流事業者の2者が申請する仕組みになっています。「グリーン物流パートナーシップ会議」(資料10)で審査をして、NEDO(新エネルギー・産業技術総合開発機構)から補助金を出していただきます

が、案件としてはモーダルシフト、トラックの大型化、あるいは3PLなど、幅広く募集ができています。補助率は3分の1で、実証実験ではなく、実際に事業をやっていくという場合に、補助をさせていただきます。

平成20年度に国土交通大臣賞を受けた案件を例にとると、山口県から大分県への石灰のトラック輸送を海運にモーダルシフトしています。石灰は水にかかるとダメになりますので、基本的には海上輸送はできなかったのですが、特殊なコンテナを開発して船で運べるようにする取組みをしていただきました。

グリーンパートナーシップによる今年度補助金は約14億円です。補助率は3分の1ですけれども、総額が多い分、相対的に補助する金額は大きいです。物流連携効率化推進事業の方は補

助率2分の1ですけれども、自治体の関与が必須であること、制度ができた初年度でありますので、補助金の総額は1億円です。来年度以降、物流連携効率化推進事業の予算をなるべく増やしていきたいと思っておりますが、どちらの制度が使い易いかという観点から、ご検討いただきたいと思います。

□中国と韓国の物流大綱

最後に、ご参考として情報提供させていただきますと、物流施策を総合的に取りまとめるといのは日本に限った話ではありません。中国・韓国も「総合物流施策大綱」に似た施策の取りまとめをしています。中国については、2001年に国家経済貿易委員会、鉄道部、交通部(現交通運輸部)等が「わが国現代物流発展に関する若干の意見」を公表しています。

内容については、「なるべく自家物流をやめて事業者物流にシフトしていきたい」とか、「外国の資本や技術を導入していきたい」と

う」とか、あるいは「都市内物流を円滑化しましょう」などの項目があります。中国も日本と同じように、いろいろな部局が縦割りに組織されていますが、物流は、どうしても横断的な取組みになりませんので、中国におきましても関係部局の横断的な取組みを政策として取りまとめられているということです。

韓国も同じような取組みをしています。2003年、前ノムヒョン政権の頃、大統領直轄の機関がまとめております。韓国の場合は中国や日本には生まれ、他国との競争の中で韓国が生き残るのは大変であり、生き残る施策として、先端のIT産業、物流、金融、この3つを国の重要産業と位置づけました。その中で物流産業で何をやるかという仁川空港中核空港、釜山港を中心港湾としてしっかり整備していくという思い切った重点投資をしました。

中国の物流大綱は総花的ですが、韓国はインフラを重点的に書いているという印象です。私からのご説明は以上で終わらせていただきます。

ご清聴ありがとうございました。