

# 2010年代に向けての物流戦略委員会

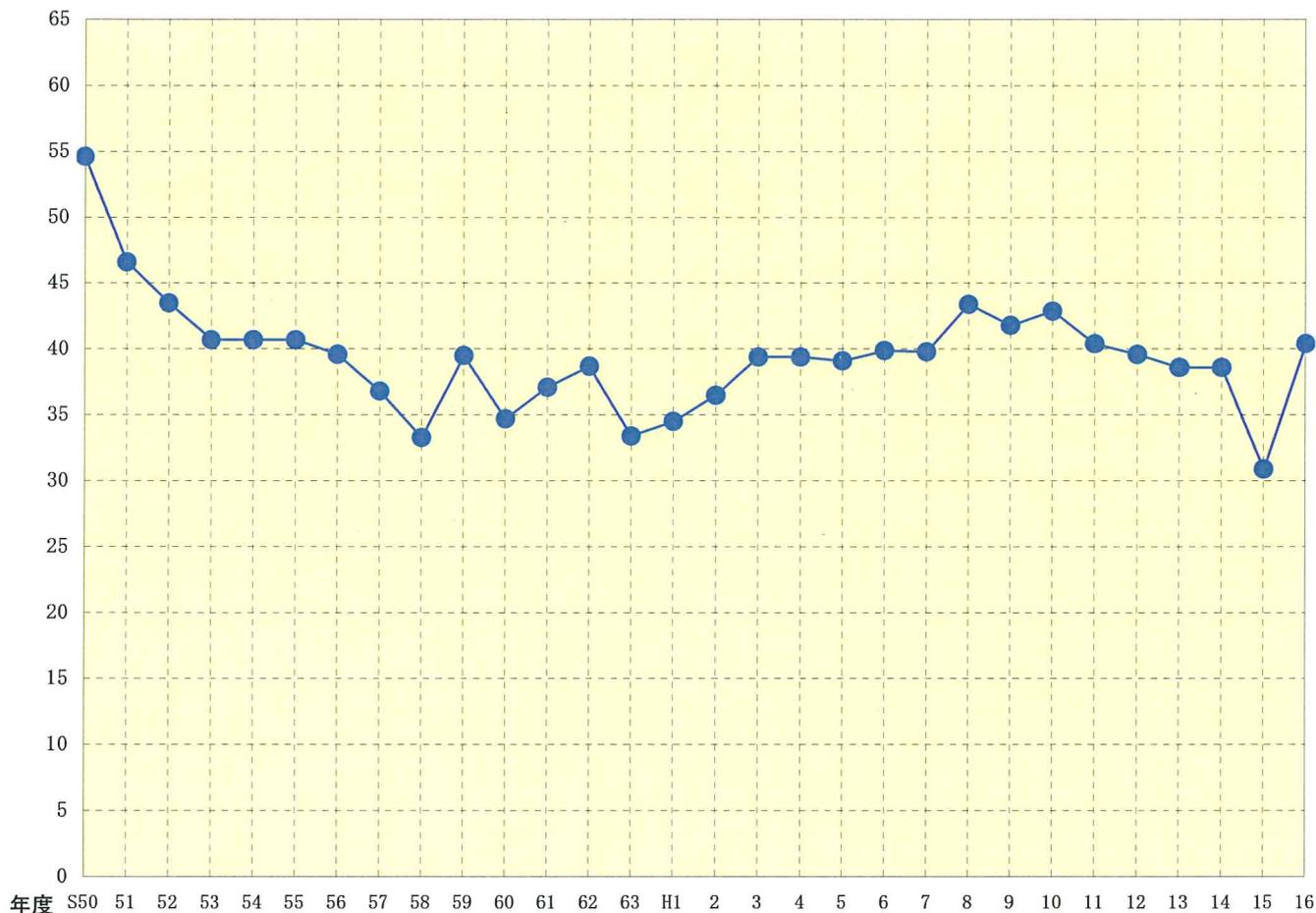
資料2

内航・フェリー部門代表委員  
辰巳 順

<p>本委員会の論点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境負荷のかからない物流体系にどのようにもっていくか？ 京都議定書基準年に対して運輸部門でのCO2削減量目標</li> <li>・2020年代にむけての日本の物流戦略の有るべき姿を示す 特に中国・インドなどのアジア諸国との相互依存関係の対応</li> </ul>
<p>目的と物流戦略</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スピーディで安価で低炭素化・省エネの全体最適物流を実現する（シームレス、標準化）</li> <li>・種々課題と具体的な解決策を集約して、物流戦略を取り纏める</li> </ul>
<p>問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2019年時点のCO2削減、エネルギー削減の目標が無い</li> <li>・現行の法制の壁が厳然として存在する</li> </ul>
<p>疑問点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国交省が本当に、現状の法制を超えて物流戦略を推進する覚悟・決意が有るか？</li> <li>・覚悟・決意が無ければ、いつも通りの立派な報告だけが出来るだけ。（掛け声だけ）</li> </ul>
<p>項目(案)</p>	<p>日中韓の貨物トレーラの相互乗り入れ 港での詰め替え不要にする為の方策を実現する 長さ制限、重量制限、ナンバープレート、標準化、検疫・通関等簡素化 RORO船/フェリー/コンテナ船と各国の鉄道を結ぶ Sea &amp; Railサービス</p> <p>日本国内・アジア域内で、「シームレス・貨物トレーラ輸送」を推進する為に使用される複合一貫輸送ヘッドレス・貨物トレーラは、陸上走行距離が極めて短い。車検・車庫・自動車税・自動車取得税については、一般のトラック車両と別扱いする法制整備が絶対必要。 欧州や米国などの複合一貫輸送施策を良く研究して <b>「複合一貫輸送推進法(仮称)」の法律原案を策定する必要がある</b> 貨物トレーラの年間走行距離は、1,600kmで営業用トラックの5,648kmと比較すると28%に過ぎない。新法制で車検制度・自動車税は別とする。 新法制で、複数車1区画の車庫は認めるべき。</p> <p>企業系列の物流業者主体から、3PL主体への流れ作り 親会社が競争関係にあると、企業の壁を超えての効率的最適輸送が不可能</p> <p>モーダルシフト(MS)は、日本国の大きな政策目標であることを再確認する。 2005-2009総合物流大綱からMS目標値が外れた。 国内物流大動脈の瀬戸内のフェリー輸送量はMS化比率には参入されていない 高速料金・瀬戸内の橋の通行料の引き下げはMSに逆行か？ MSの大きな担い手の内航・フェリー輸送が死んでしまう。 岸壁使用料とか、入港料などで、高速料金引下とEqual Fittingを！</p> <p>トラック輸送部門での省エネ・CO2削減の切り札は自家用トラック(白ナンバー)から営業用トラック(青ナンバー)への移行</p> <p>内航輸送部門での省エネ・CO2削減は、船舶安全法の「沿海地域」(岸から20海里航行が義務付けられている)地域の拡大が必要。 平成8年に一部緩和されて拡大されたが追加緩和が必要な箇所が出ている。 岬から岬への直行針路が可能となり、輻湊を避ける意味でも安全面にも寄与する。 備讃瀬戸の12ノット制限の緩和も、安全面・省エネ面から必要。</p>

単位：%

### モーダルシフト化率の推移



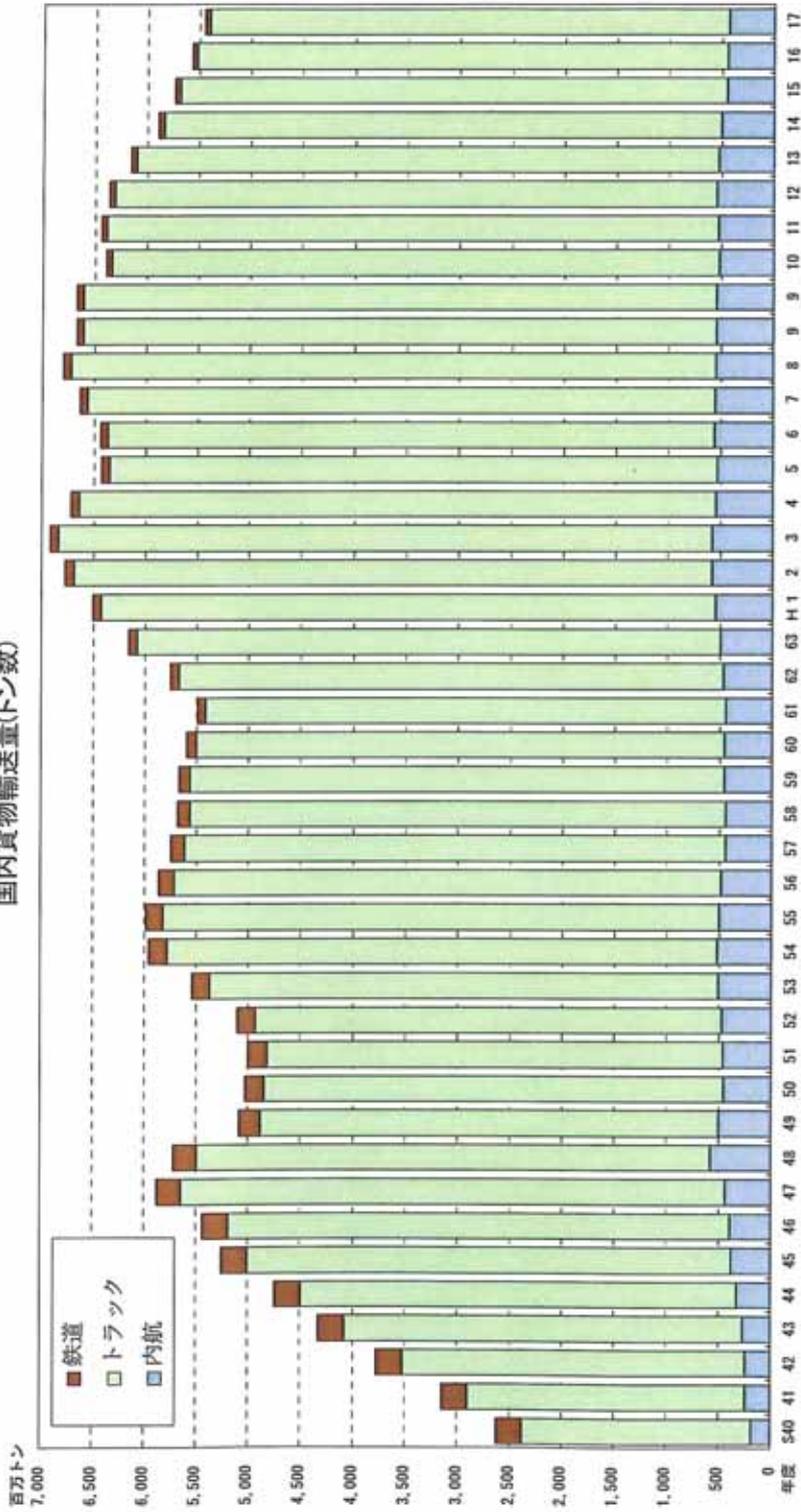
資料：国交省

単位：%

年度	モーダルシフト化率	年度	モーダルシフト化率	年度	モーダルシフト化率	年度	モーダルシフト化率	年度	モーダルシフト化率
S50(75)	54.6	S58(83)	33.3	H3(91)	39.4	H11(99)	40.4	H19(07)	—
51(76)	46.6	59(84)	39.5	4(92)	39.4	12(00)	39.6	20(08)	—
52(77)	43.5	60(85)	34.7	5(93)	39.1	13(01)	38.6	21(09)	—
53(78)	40.7	61(86)	37.1	6(94)	39.9	14(02)	38.6	22(10)	50
54(79)	40.7	62(87)	38.7	7(95)	39.8	15(03)	30.9		
55(80)	40.7	63(88)	33.4	8(96)	43.4	16(04)	40.4		
56(81)	39.6	H1(89)	34.5	9(97)	41.8	17(05)	—		
57(82)	36.8	2(90)	36.5	10(98)	42.9	18(06)	—		

(注)①モーダルシフト化率とは輸送距離500km以上の産業基礎物資以外の雑貨輸送量のうち、鉄道または内航海運（フェリーを含む）により運ばれている輸送量の割合②平成22(2010)年度は新「物流大綱」（平成13年6月）で示された目標値。

国内貨物輸送量(トン数)



資料: 国交省

輸送機関 年度	内航	トラック	鉄道	合計	輸送機関 年度	内航	トラック	鉄道	合計	輸送機関 年度	内航	トラック	鉄道	合計
S40(65)	180	2,193	252	2,625	62(87)	463	5,204	82	5,749	10(98)	516	5,820	60	6,396
41(66)	242	2,654	250	3,146	63(88)	493	5,578	82	6,153	11(99)	522	5,863	58	6,443
42(67)	243	3,272	258	3,773	111(99)	538	5,888	83	6,509	12(100)	537	5,773	59	6,369
43(68)	262	3,813	254	4,329	2(90)	575	6,114	87	6,776	13(101)	520	5,578	59	6,158
44(69)	323	4,165	253	4,741	3(91)	572	6,261	86	6,919	14(102)	497	5,339	57	5,894
45(70)	377	4,626	250	5,253	4(92)	540	6,102	82	6,724	15(103)	446	5,234	54	5,734
46(71)	387	4,796	251	5,434	5(93)	529	5,822	79	6,430	16(104)	440	5,076	52	5,568
47(72)	434	5,203	239	5,876	6(94)	556	5,810	79	6,445	17(105)	426	4,966	52	5,444
48(73)	575	4,912	229	5,716	7(95)	549	6,017	77	6,643					
49(74)	501	4,377	206	5,084	8(96)	547	6,177	74	6,798					
50(75)	452	4,392	181	5,025	9(97)	541	6,065	69	6,675					

注1. 「内航船舶輸送統計年報」及び「陸運統計年報」(昭和62年度より「自動車輸送統計年報」及び「鉄道輸送統計年報」)による。

注2. 輸送量の計には航空は含まない。

注3. 自動車は62年度より軽自動車を含む数値である。

拡大される沿海区域 平8.11月拡大

