

総合物流施策大綱（2009-2013）

（案）

平成〇〇年〇月〇〇日

閣議決定

目 次

はじめに	1
第1 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策定の必要性	1
1 17年大綱に掲げた目標の達成状況	1
（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」 について	1
（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」について	3
（3）「ディマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現」について	6
（4）「国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現」について	6
2 新たな総合物流施策大綱策定の必要性	8
第2 今後推進すべき物流施策の基本的方向性	8
1 目標と視点	8
2 基本的方向性	9
（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	9
（2）環境負荷の少ない物流の実現等	11
（3）安全・確実な物流の確保等	12
3 施策の推進体制の在り方	13
（1）連携・協働の必要性	13
（2）今後の推進体制	15

総合物流施策大綱（2009-2013）

はじめに

政府は、平成17年11月に「総合物流施策大綱（2005-2009）」（以下「17年大綱」という。）を策定し、平成21年を目標年次として、物流分野において「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」、「グリーン物流」など効率的で環境にやさしい物流の実現、「ディマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現」、「国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現」の4つの目標を掲げて、総合的な物流施策を推進してきた。その結果、諸施策の効果が発揮されつつあるが、更なる対応が必要な課題も多数残されている。

一方、17年大綱策定以降、経済構造の一層のグローバル化、京都議定書第一約束期間の開始を契機とした地球温暖化対策の必要性の増大、貨物セキュリティ確保の要請の高まり等、物流をめぐる環境には様々な変化が生じており、平成20年秋以降の世界的な経済危機の影響を見極めつつ、これらから生ずる課題への迅速かつ適確な対応が求められている。

このため、17年大綱を見直し、新たな総合物流施策大綱を策定することにより、諸施策の総合的・一体的な推進を図る。

第1 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策定の必要性

1 17年大綱に掲げた目標の達成状況

17年大綱は、物流分野において「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」、「グリーン物流」など効率的で環境にやさしい物流の実現、「ディマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現」、「国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現」の4つの目標を掲げたが、現時点において、その達成状況をみると、おおむね以下のとおりである。

(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」について

経済構造のグローバル化が進む中、我が国の企業が国内を含むアジア市場を一体的にとらえ、調達、製造、販売の面で国際・国内の区別なく最適地での生産や販売を目指しており、極力無駄な在庫を持たないサプライチェーンマネジメント（SCM）¹の徹底をグローバル規模で進めている。また、アジア地域との間の物流は、距離的にみても国内物流と大差ない圏域で行われていることから、国内輸送体系の効率化等によ

¹ サプライチェーンマネジメント（SCM）：商品供給に関するすべての企業連鎖を統合管理し、その全体最適化を図ること。原材料調達から生産、販売までを一貫したシステムとしてとらえ、消費者の購買情報を関係者が共有し、在庫の削減、リードタイムの短縮、適時・適量の商品供給等の実現を目指すこと。

り、一層スピーディでシームレスかつ低廉な物流が求められている。17年大綱では、こうした認識から、この目標を掲げ、諸施策を進めてきた。

①国際拠点港湾・空港の機能向上

港湾については、スーパー中枢港湾の重点的整備及び運営の効率化のため、東京港・横浜港で水深16mの大水深コンテナバースを新規着工するなどの機能強化が進められ、港湾コスト・リードタイムは一定程度改善してきている。しかしながら、我が国の外貿コンテナ取扱貨物量は増大しているものの、コンテナ船の大型化やアジア諸国の港湾における貨物取扱量の増大により、我が国においては、欧米との長距離基幹航路の輸送サービス頻度が減少している。このため、欧米基幹航路を始めとする多方面・多頻度・ダイレクト輸送といった高質な港湾サービスの強化が求められている。加えて、原材料等の一括大量輸送を目的として大型化している船舶の入港が困難な港湾もあり、産業競争力を支えるインフラとしての機能強化が求められている。

空港については、首都圏において、成田国際空港の北伸事業、東京国際空港（羽田空港）の再拡張事業を進めている。また、関西国際空港は2本目滑走路の供用開始により完全24時間運用が可能となり、中部国際空港でも第3国際貨物上屋が竣工するなど、大都市圏拠点空港の機能拡充が図られてきた。しかしながら、引き続きネットワーク拡充が求められているほか、仁川空港等近隣諸国の主要空港が飛躍的な成長を遂げている中で、成田・羽田両空港間の物流円滑化を図るなど、我が国の国際拠点空港の物流機能強化等が求められている。

②国際・国内の輸送モードの有機的連携による円滑な物流ネットワークの構築

道路については、主要港湾・空港や物流拠点へのアクセスの改善、大都市における環状道路の整備等基幹ネットワークの整備を推進してきた。国内の海運については、経済的で環境にやさしい次世代内航船（スーパーエコシップ（SES）²）の普及支援等を推進し、鉄道については、主要幹線区間の輸送力増強のためのインフラ整備等を推進してきた。引き続き、陸海空が一体となったサービス水準の高い交通ネットワークの構築のため、経済のグローバル化の進展への対応、国際競争力の一層の強化及び地域経済の発展に資する道路ネットワークの整備、内航海運・フェリーの一層の利用促進や競争力強化、貨物鉄道の輸送力増強や駅設備等の近代化のための投資等が必要である。

③物流拠点施設におけるロジスティクス機能³の高度化

² スーパーエコシップ（SES）：電気推進システムを採用し、二酸化炭素や窒素酸化物の削減及び燃費の削減に資する優れた環境性能と経済性を有する次世代内航船。

³ ロジスティクス機能：軍隊での兵站補給に由来するが、調達、生産、販売等に係る物流活動全般を統合管理し、その全体最適化を図ること。倉庫や物流センターにおいても、保管のみならず、荷捌き、流通加工、在庫管理等のサービスを提

国際物流の高度化に資するロジスティクス・ハブの形成のため、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」に基づき、社会資本と連携した物流施設の整備及び当該施設を利用した物流の総合化・効率化を進めるとともに、「流通業務市街地の整備に関する法律」による流通業務団地等及び土地区画整理事業の活用による物流施設の配置と供給にも取り組んできた。また、主要な港湾・空港を抱える地域に設置された国際物流戦略チームの取組みにより、関西国際空港・上海間の深夜貨物便の定期便化や大阪湾諸港の一開港化等が実現した。

④輸出入・港湾手続等のワンストップサービス⁴・シングルウィンドウ化⁵と民間物流業務の電子化の促進

平成 20 年 10 月に海上貨物通関情報処理システム（Sea-NACCS）⁶と港湾 EDI（電子データ交換）⁷を統合し、輸出入・港湾関連情報処理システム（NACCS）⁸を稼働させるとともに、申請窓口の一本化等を行った新たなシングルウィンドウ（府省共通ポータル）が稼働した。さらに、平成 20 年 4 月から税関の臨時開庁制度について、手数料を廃止するとともに、手続を簡素化している。

(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」について

環境負荷の小さい社会を実現するため、物流に関する多様な関係者が連携して、地球環境問題に適切に対応することが求められているとの認識から、17 年大綱では、この目標を掲げ、諸施策を進めてきた。

近年、国内貨物輸送からの CO₂ 排出量は低減する傾向にあるが、現在交渉中の平成 25 年（2013 年）以降の次期枠組みを見据え、今後はサプライチェーン全体からの環境負荷を低減していくこと等、更に進んだ取組みが求められる。

供し、荷主ニーズの高度化に対応すること。

⁴ ワンストップサービス：複数の手続を一つの窓口（システム）から行うことを可能とするもの。

⁵ シングルウィンドウ化：複数の手続を一回の入力・送信で行うことを可能とするもの。これにより、共通入力項目の重複入力を排除することが可能となる。

⁶ 海上貨物通関情報処理システム（Sea-NACCS）：平成 3 年 10 月に稼働した、海上貨物に係る輸出入通関業務等の税関手続及びこれに関連する民間業務（貨物管理等）を処理する官民共同システム。

⁷ 港湾 EDI（電子データ交換）：港湾関連の申請や届出等の行政手続の電子情報処理化を推進するために、国土交通省、海上保安庁等が港湾管理者と協力して開発した情報通信システム。

⁸ 輸出入・港湾関連情報処理システム（NACCS）：輸出入等関連業務を行う者をオンラインで結び、輸出入等関連業務及びこれに関連する民間業務（貨物管理等）を処理する官民共同システム。平成 20 年 10 月の海上貨物通関情報処理システム（Sea-NACCS）の更改において国土交通省の港湾関連手続を処理する港湾 EDI を統合し、これに伴いシステムの名称を輸出入・港湾関連情報処理システム（NACCS）と変更した。

※ 輸出入等関連業務とは、税関手続、入管手続、食品衛生手続、検疫手続（人）、植物検疫手続、動物検疫手続、貿易管理手続及び港湾手続に関する業務。

①グリーン物流パートナーシップ会議⁹の活用

グリーン物流パートナーシップ会議を活用し、CO₂排出量削減のための先進的取組みや設備導入、調査研究等、モーダルシフトを含めた様々な輸送の効率化のための荷主と物流事業者の協働による取組みを支援してきた。その際、荷主企業及び物流事業者間でCO₂排出量削減効果を共有するため「ロジスティクス分野におけるCO₂排出量算定方法共同ガイドライン」を策定し、活用を促してきた。

②鉄道・内航海運の機能向上

鉄道貨物の輸送力増強、機関車の省エネ化、スーパーエコシップの普及促進、内航海運・フェリー等の輸送品質の向上、エコレールマーク¹⁰やエコシップマーク¹¹の活用、港湾における海上コンテナの鉄道への積替え施設の改善によるモーダルシフト等を推進してきた。

③貨物自動車による環境負荷の低減等

トラックの大型化や自家用トラックから効率の良い営業用トラックへの輸送の転換（自営転換）、自動車単体の燃費性能向上、エコドライブ管理システム（EMS）¹²の導入等により、貨物自動車のCO₂排出量は平成8年をピークとして着実な減少傾向にある。

窒素酸化物（NO_x）や粒子状物質（PM）についても、自動車単体の排出ガス対策とともに、自動車NO_x・PM法（自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法）に基づく各種対策の推進、低公害車の普及促進等により、自動車NO_x・PM法の対策地域を中心に緩やかな改善傾向がみられる。

都市内においては、道路上での荷捌き等が交通渋滞を引き起こしており、都市内交通の円滑化や、歩行者の安全等を確保するために、きめ細かな交通規制の実施、荷捌き施設等の整備により、無秩序な荷捌きによる交通渋滞の解消を進めてきた。また、物流業務施設等の集約的な立地誘導を行ってきた。さらに、環状道路の整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消、信号制御の高度化等の交通流対策を行ってきた。このほか、地域によって異なる物流の効率化を阻害する課題について、荷主、

⁹ グリーン物流パートナーシップ会議：物流部門でのCO₂の一層の削減を図るため、荷主企業と物流事業者の連携・協働により、モーダルシフト、共同輸配送、拠点集約等、施策の幅を広げ、中小企業を含めた裾野の広い取組拡大を図るため、平成17年4月に正式発足した会議体。現在、荷主企業、物流事業者、地方公共団体、シンクタンク、有識者等3,000を超える会員登録がある。同会議の下に、「政策企画委員会」、「事業推進委員会」を設置し、本格的活動を推進。

¹⁰ エコレールマーク：鉄道貨物輸送による環境負荷低減に取り組む企業及び商品を選定し、商品等エコレールマークを表示することを通じて鉄道を利用したモーダルシフトのアピールを行う。

¹¹ エコシップマーク：海上輸送へのモーダルシフトに貢献する荷主企業及び物流事業者を選定し、エコシップマークの使用を認めること等を通じて船舶を利用したモーダルシフトのアピールを行う。

¹² エコドライブ管理システム（EMS）：自動車の運行において、エコドライブを計画的かつ継続的に実施するとともに、その運行状況について客観的評価や指導を一体的に行う取組み。

物流事業者、行政機関等の多様な関係者の連携による合意形成に取り組んできた。

引き続き、運輸部門全体のCO₂排出量の削減に向けた総合的取組み及び単体対策が求められる。

④ ITSの推進

ドライバーに対する安全運転支援や経路選択支援等のサービスを実施するとともに、同サービスとカーナビ、道路交通情報通信システム（VICIS）¹³、ETC¹⁴等の基礎的なサービスを併せて利用できる次世代車載器の開発・普及及びそれに対応した設備の整備・活用を図るなど、高度道路交通システム（ITS）の推進による交通流対策の強化を図ることで、環境負荷の低減及び利便性の向上を実現する。

⑤ 物流分野におけるエネルギー使用の合理化や温室効果ガス排出量削減への取組みの促進

国際海運からのCO₂排出量を大幅に削減する省エネ技術の開発・国際標準化、スーパーエコシップの普及促進等を一体的にクール SHIPPINGとして推進している。

また、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」（省エネ法）により、一定規模以上の輸送事業者や荷主に対して、省エネルギー計画の策定、エネルギー使用量の報告義務等が課されており、荷主と物流事業者の企業単位でのCO₂排出量削減の取組みが進められていることから、引き続き、省エネ法による取組みを促進するとともに、省エネ法の更なる活用について検討を進める必要がある。

⑥ 静脈物流¹⁵システムの形成

静脈物流に関しては、静脈物流ネットワークの拠点としてのリサイクルポート¹⁶の指定や、岸壁、ストックヤード¹⁷等重点的な静脈物流基盤の整備を進めてきたところであるが、更なる輸送コストの削減が課題となっている。引き続き、適正な処理・輸送を確保した上で、効率的な静脈物流システムの構築を推進していく必要がある。

¹³ 道路交通情報通信システム（VICIS）：渋滞や交通規制等の道路交通情報を、車に搭載させたカーナビゲーションシステム等を通じて、画面により表示できるシステム。

¹⁴ ETC：Electronic Toll Collection System（自動料金収受システム）の略。車両に設置されたETC車載器と有料道路の料金所に設置された路側機との無線通信により、車両を停止することなく通行料金を支払うシステムであり、ITS（高度道路交通システム）の一つ。

¹⁵ 静脈物流：循環資源（廃棄物や使用済み製品、副産物等）を、再利用や再資源化、処分等の目的で回収・輸送する物流。

¹⁶ リサイクルポート：循環資源を集積・運搬し、広域的なりサイクルを促進するための拠点となる港湾。総合静脈物流拠点港とも呼ぶ。

¹⁷ スtockヤード：循環資源を輸送する過程で、陸上輸送と海上輸送との積替え等の際に一時保管を行うための施設。

(3) 「ディマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現」について

企業の経営姿勢が消費者等のディマンドサイドの要望に敏感なものへと変化していることに応じ、多様な消費者ニーズにこたえながらも交通渋滞や環境問題の深刻化を招来しない効率的な流通・物流システムが求められているとの認識から、この目標を掲げ、諸施策を進めてきた。

①流通システムの標準化等

流通業界において迅速かつ効率的なサプライチェーンマネジメントを実現するため、次世代のEDI¹⁸標準の確立に取り組み、「流通ビジネスメッセージ標準」を平成20年度に完成させた。今後はこの標準が流通にかかわる事業者の間で速やかに普及することが期待される。

(4) 「国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現」について

米国同時多発テロ以降、物流におけるセキュリティ対策の強化と効率化の両立が課題となっており、また、輸送の安全確保、物流面における大規模災害発生への対応、さらには、情報セキュリティの強化に対応することが求められているとの認識から、17年大綱では、この目標を掲げ、諸施策を進めてきた。

①セキュリティ確保と物流効率化の両立

通関手続については、米国同時多発テロ以降、国際貿易の安全確保と円滑化を両立させるため、貨物のセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された事業者の貨物に関する手続を迅速化・簡素化するAEO (Authorized Economic Operator) 制度を推進することが国際的な潮流となっている。我が国においても、AEO制度の対象を輸出入者、倉庫業者、通関業者、運送業者及び製造業者へと順次拡大した。

また、航空貨物について、KS/RA (Known Shipper/Regulated Agent) 制度¹⁹の導入や、改定航空保安対策基準²⁰に基づく保安対策の実施により、高いセキュリティ・レベルの維持と物流効率化の両立が図られることとなった。今後ともこれらの

¹⁸ EDI：電子データ交換 (Electronic Data Interchange)。企業間の電子的な商取引を実現するための手段であり、企業間でオンラインにより、共通フォーマットの取引データを交換すること。これにより受発注情報を伝票に書き写すことなく、そのまま利用できる。

¹⁹ KS/RA (Known Shipper/Regulated Agent) 制度：航空機に搭載する航空貨物について、ICAO国際標準等に基づき、高いセキュリティ・レベルを維持しつつ、物流の円滑化を図るため、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。この制度において、適切な保安措置が実施できる航空貨物利用運送事業者又は航空運送代理店業者を国土交通省航空局長が「特定航空貨物利用運送事業者」又は「特定航空運送代理店業者」として認定。

²⁰ 改定航空保安対策基準：米国同時多発テロ以降、全国の空港警戒態勢を最高水準 (フェーズE) に引き上げて、厳格な保安検査 (旅客検査、受託手荷物検査、航空貨物等) を開始。平成17年4月より、航空保安対策基準を強化 (フェーズEの恒久化=現行のレベルIへ移行)。

制度の活用を進めるためには、コンプライアンス（法令の遵守）の確保、利用運送事業者と実運送事業者の連携の強化等が求められる。

②輸送の安全確保等

トラックによる交通事故を防止するため、先進安全自動車（ASV）²¹技術等を活用した大型トラックの車両安全対策、運輸安全マネジメント²²の推進、運行管理制度の徹底、監査の充実等を進めており、輸送の安全確保への取組みを継続する必要がある。さらに、貨物自動車に係る交通事故防止を図る観点から、交差点改良等、交通安全施設等の整備について、引き続き推進していく必要がある。

また、主要な海上輸送路の安全確保については、これまでもマラッカ・シンガポール海峡沿岸国等の海上取締能力の向上に対する支援や当該海峡の航行安全に対する沿岸国への協力、さらには、ソマリア周辺海域で近年頻発する海賊に対する取組み等を進めてきたが、今後とも、「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律」の実施を含め官民連携して、日本関係船舶に係る主要な海上輸送路の安全確保を図っていく必要がある。さらに、外航海運分野の国際競争が激化する中、安定的な国際海上輸送の確保の核となるべき日本船舶の減少に対応するため、海上運送法等を改正し、いわゆるトン数標準税制²³の導入等を図ったが、今後も日本船舶等の確保を図っていく必要がある。

一方で、少子高齢化の進展に伴い、物流事業の現場では、トラック・ドライバーや船員等の担い手が減少しており、質の高い物流を支えるための労働力の育成・確保等の適切な対応が必要となっている。

③災害時の早期復旧に向けた体制整備等

大規模災害等が発生した場合の国民生活の維持や産業活動への影響の軽減を図るため、災害に強い交通網の確保、代替輸送の確保、災害時の道路、鉄道、港湾等の早期復旧に向けた体制整備や業務の継続のための計画策定等を推進し、防災・減災対策を着実に進めていく必要がある。

④消費者ニーズを踏まえた流通システム

食の安全への消費者の関心が高まっている中、卸売市場等における品質管理の徹

²¹ 先進安全自動車（ASV）：エレクトロニクス技術等の新技術を利用してドライバーの安全運転を支援する装置を搭載した自動車。

²² 運輸安全マネジメント：平成18年10月から開始。運輸事業者が、経営トップから現場まで一丸となって、いわゆる「PDCAサイクル」の考え方を取り入れた形で安全管理体制を構築し、その継続的取組みを行うとともに、事業者が構築した安全管理体制を国が評価する「運輸安全マネジメント評価」を実施することにより、運輸事業者の安全風土の構築、安全意識の浸透を図るもの。

²³ トン数標準税制：法人税等について、毎年の利益に応じた納税額の算出に代わり、船舶のトン数に応じた一定のみなし利益に基づいて納税額を算出する税制。世界の主要海運国でも同様の税制が導入されている。

底のためのコールドチェーンシステム²⁴の整備や産地から消費に至る一連の品質・衛生管理水準の向上、流通機能の高度化を図るための流通システムの整備に努める必要がある。

2 新たな総合物流施策大綱策定の必要性

これまで、総合的な物流施策に関する大綱は、その時々を経済社会の変化に適確に対応した物流の在り方とその意義を明確にし、省庁間の連携を図りながら中長期的な物流施策や物流行政の指針を体系的に分かりやすく提示することを目的として策定してきた。今後の物流施策の展開に当たっては、行政内部での省庁間連携や地方公共団体との連携を更に強化することに加えて、官民連携や民間の業種を超えた連携、さらには、広く国民の理解と協力を得ていくことが重要である。こうした連携・協働による広範な施策の推進のより所として、また、国民への情報発信を担うものとして、大綱が果たすべき役割への要請は強まっている。

17年大綱は、平成21年为目标年次となっているが、この間の様々な経済情勢等の変化や課題を踏まえて、新たな総合物流施策大綱を策定し、今後の物流施策や物流行政の指針と多様な関係者間の連携の枠組みを示す必要がある。

なお、17年大綱を踏まえつつ、政府としては、「貿易手続改革プログラム」（アジア・ゲートウェイ戦略会議）や「国際物流競争力強化のための行動計画」（国際物流競争力パートナーシップ会議）を策定し、我が国における通関等の手続改革や、多数の日本企業が生産拠点等を置くアジア諸国における物流システムの効率化・グリーン化等を進めてきた。新たに大綱を策定する中で、こうしたプログラム・計画や「新経済成長戦略のフォローアップと改訂」（平成20年9月19日閣議決定）に基づき推進している内容も包含し、より総合的・一体的な施策推進体制を確立する。

第2 今後推進すべき物流施策の基本的方向性

1 目標と視点

17年大綱を策定して以降の施策の進捗よく状況、経済社会の変化、物流を取り巻く新たな課題への対応の必要性を踏まえ、今後、

- (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
- (2) 環境負荷の少ない物流の実現等
- (3) 安全・確実な物流の確保等

を目標とし、平成25年（2013年）を目標年次として、物流施策の総合的・一体的推進を図ることとする。

その際、物流関連社会資本の整備に当たっては、我が国財政の厳しい現況を踏まえ、

²⁴ コールドチェーンシステム：生鮮食料品や冷凍食品等について、品質保持のため、低温管理を維持したままで輸配送するシステム。

事業評価の厳格な実施、コスト縮減・事業の迅速化等により、重点的、効果的かつ効率的に実施するとともに、既存社会資本の有効活用を進めることが重要である。

なお、平成 20 年秋以降、米国の金融危機に端を発する世界的な景気後退が進行し、物流にも大きな影響を及ぼす事態となったが、物流関連を含めた経済対策を機動的に実施しつつ、中長期的視点から上記施策を着実に進めていくこととする。

2 基本的方向性

(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

我が国企業は、アジアその他の新興国の経済成長を踏まえ、その調達・生産・販売する財それぞれの性質に応じ、サプライチェーンのグローバル化を進めている。こうした中、我が国企業がその国際競争力を維持・強化していくためには、日本国内を含むアジア地域を中心に各国に分散する事業拠点それぞれにおけるコストの低減のみならず、事業拠点間のサービスリンク・コスト（輸送コストや情報伝達コスト）の低減が、より一層重要である。

また、こうした企業によるグローバル規模での最適立地戦略が進む中で日本が事業活動を行う魅力的な拠点として選ばれ続けるために、また日本国内に立地する企業のグローバル規模での取引が拡大していくために、日本発着貨物や国内輸送貨物に係る輸送コストの低減等に向け、日本国内の物流環境も不断に改善され続ける必要がある。

さらに、近年、テロ対策や核不拡散についての国際的な要請が強まっており、物流においてもセキュリティの強化が重要になってきているが、サプライチェーンのグローバル化に対応した物流効率化との両立に取り組む必要がある。

このため、日本とアジア等海外の政府・自治体、国内外の荷主・物流事業者・施設管理者、国際機関等の多様な関係者が連携し、国際・国内を問わずグローバル・サプライチェーンの上に存在する物流のボトルネックを解消し、企業のグローバル・サプライチェーンを支える国際・国内一体の効率的な物流の実現に取り組む必要がある。

①アジアにおける広域的な物流環境の改善

これまで、日中韓物流大臣会合、日ASEAN交通大臣会合、国際物流競争力パートナーシップ会議を通じて、アジアにおける物流環境に係る課題の抽出や人材育成の取組み等を推進してきた。今後も、これらの枠組み等を始めとする各種の政府間対話等を通じ、複合一貫輸送の推進、物流に関する諸制度・サービスの改善、貿易手続円滑化や物流管理技術の向上等に向けた協力を引き続き強力に進め、物流環境の改善に取り組む必要がある。また、アジア域内の主要都市・産業集積を結ぶ主要国際物流ルートについて、「東アジア産業大動脈構想²⁵」に基づき、域内政府等と

²⁵ 東アジア産業大動脈構想：東アジアにおいて、東アジア・アセアン経済研究センター（ERIA）を活用しつつ、物流・港湾・工業団地・電力網等ハードのインフラ、人材育成・通関・環境規制等ソフトのインフラの一体的整備をおこなう、国

協力・協調し、インフラ開発と産業開発の一体的な整備を進める必要がある。

②効率的でシームレスな物流網の構築

ロジスティクス機能を担う港湾・空港については、迅速で低廉な物流を確保するために、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、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、ハード・ソフト両面において取組みを進める必要がある。また、効率的な物流を目指し、高速道路の料金引下げ等、既存の高速道路ネットワークの有効活用に引き続き取り組むとともに、国際・国内モードや物流活動の拠点等の有機的連携に資する道路ネットワークの整備及び選定ルートの利用促進に向けた新たな取組みが必要である。さらに、鉄道の輸送力増強、内航海運・フェリーの競争力強化について具体的な取組みを進めることも必要である。

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」に基づく、社会資本と連携した物流施設の整備及び当該施設を利用した物流の総合化・効率化や、「流通業務市街地の整備に関する法律」による流通業務団地等及び土地区画整理事業の活用による物流施設の配置と供給も、引き続き必要である。

③貿易手続や物流管理のIT化と国際的情報連携の構築

貿易手続や物流管理のIT化の推進は、取引に関する様々な情報の集積・共有・活用を通じて、取引に係る各種のリスクの低減やリードタイムの短縮等、多くのメリットが期待される。

こうした観点から、平成20年10月に稼働したシングルウィンドウについては、引き続き、関係者にとって全体最適な業務プロセスが実現するよう手続の簡素化、関係当局間での情報共有・活用、国際システム連携の推進等に向けて、国・地方一体となって、継続的な見直しを行っていく必要がある。その中で、国際物流における「中核となる基幹システム」について、国の目指すべき方向性やプライオリティを明確にし、NACCSと民間の物流関連システムを連携し、中核となるシステムを構築していく必要がある。

また、電子タグ²⁶等の技術を活用し国際物流管理情報の可視化を推進するため、物流事業者や荷主企業等の間で貨物の位置情報を共有するための貨物管理コード²⁷の国際標準化等、企業間情報連携基盤の構築について検討を進める必要がある。

④セキュリティ確保と物流効率化の両立

境を越えた総合的な開発計画。

²⁶ 電子タグ：情報を記録したICチップを付けて、電波や磁気等で情報を読み取り、書き込むことができる電子荷札。

²⁷ 貨物管理コード：コンテナ等の貨物を他の貨物と区別するため付番される識別番号のこと。

米国の同時多発テロを契機に平成16年7月に改正SOLAS（海上人命安全）条約が発効し、また、貨物セキュリティ確保と物流効率化との両立が、21世紀の国際物流にかかわる最大の課題の一つとして改めて認識された。こうした中、米国・EUを始め世界各国・地域は、輸入貨物に対するセキュリティ管理規制を大幅に強化しつつ、コンプライアンスに優れた事業者に対しては比較的簡便な取扱いを行う新たな仕組みを、国際的な相互承認も視野に入れて検討・構築している。

我が国においても、国際貿易の安全確保と円滑化を両立させるため、貨物のセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された事業者の貨物に関する税関手続を迅速化・簡素化するAEO制度を導入し、当該制度の対象を輸出入者、倉庫業者、通関業者、運送業者及び製造業者へと順次拡大している。

引き続き、AEO制度の利用状況や諸外国の制度の進展等を踏まえ、貨物のセキュリティ管理を確保しつつ、物流全体のリードタイムの短縮やコスト削減等に向け、AEO制度の利用・運用状況や効果を見極めつつ、貿易円滑化と貨物セキュリティ確保の両立を図る見地に立って、AEO制度等、保税・通関制度等の在り方を検討し、必要な見直しを継続的に行う必要がある。

また、主要貿易相手国との間で、AEO制度の相互承認の実現に向け、政府間協議等を推進する必要がある。

国際港湾施設においては、ヒト・モノの出入を管理するシステムの構築等の検討を推進するとともに、メガポート・イニシアティブ²⁸への対応に向けた検討を進める必要がある。

また、航空貨物については、KS/RA制度の適切な運用によりセキュリティ確保を図る必要がある。

（2）環境負荷の少ない物流の実現等

①低炭素型物流²⁹の実現

京都議定書第一約束期間³⁰が開始し、現在交渉中の平成25年（2013年）以降の次期枠組みを見据えた地球温暖化対策の必要性が一層増大した現在、低炭素型物流の実現は避けては通れない大きな課題となっている。

低炭素型物流の実現に向けては、新技術の開発を含め、陸海空の輸送モードごとに総合的な対策を図るとともに、モーダルシフトを含めた輸送の効率化、低環境負荷の港湾・物流システムの構築、輸送機器の低炭素化、情報化や標準化の推進を図

²⁸ メガポート・イニシアティブ：世界の主要港に放射性物質検知施設を設置することにより、港における積荷の検査能力を強化し、核物質その他の放射性物質の拡散を防止することを目的とする、米国政府が推進する取組み。

²⁹ 低炭素型物流：都市内物流の効率化やモーダルシフトの推進等による環境負荷の小さい物流。

³⁰ 京都議定書第一約束期間：2008年から2012年までの5年間。京都議定書では、この期間において、温室効果ガスの排出量を先進国全体で1990年レベルと比べて少なくとも5%削減することを目的として、国ごとに法的拘束力のある数量化された約束が定められ、我が国については6%削減が定められた。

る必要がある。あわせて、環状道路やバイパスの整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消、ITSの推進、高速道路の多様で弾力的な料金施策、荷捌き駐車対策、信号制御の高度化等の交通流対策により、自動車の貨物輸送による環境負荷の低減、都市内物流の効率化を推進する必要がある。

また、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）等、物流結節点と末端との間の集配の効率化の推進、複数荷主による共同輸配送や往路と復路を組み合わせた輸送効率の向上に当たって、関係者による幅広い連携・協働が求められる。

加えて、ユーザーである荷主や消費者が低炭素型の物流サービスを提供する物流事業者を積極的に選択すること、地方公共団体、荷主、物流事業者等の地域の多様な関係者が連携して取り組むこと等を通じ、社会全体で物流の低炭素化を進めることが期待される。

さらに、グローバル・サプライチェーン全体の環境負荷低減に向け、グリーン物流関連の技術・ノウハウの国際的な普及等を通じ、グリーン物流の国際的連携を進める必要がある。

こうした低炭素型社会の構築への取組みは、我が国をめぐる環境負荷の低減に資するのみならず、我が国が世界規模での環境改善に積極的な貢献を果たすことにつながる。さらに中長期的には、多種多様な革新的な省エネ・環境技術の開発・応用を誘発し、我が国産業の国際競争力強化につながることも期待される。

②効率的な静脈物流の構築

静脈物流に関しては、臨海部等の適切な場所にリサイクル施設・最終処分場の立地を集約すること等を含め、物流面での環境負荷低減のための工夫が求められる。

(3) 安全・確実な物流の確保等

安全・確実な輸送の確保は物流に欠かすことのできない重要な要因である。

輸送の手配と実施の連携強化、荷主の協力や優良事業者の認定・監督について、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、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必要がある。

さらに、トラック輸送の安全対策については、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、安全・安心な道路交通環境の実現に向けた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を引き続き推進する必要がある。

主要な海上輸送路の安全対策についても、引き続き、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を図る。

また、食の安全への消費者の関心が高まっている中、卸売市場等における品質管理の徹底のためのコールドチェーンシステムの整備や産地から消費に至る一連の品質・衛生管理水準の向上、流通機能の高度化を図るための流通システムの整備を推進する

必要がある。

さらに、大規模な地震の発生時や、豪雨・豪雪等の頻発する自然災害時において、災害に強い交通網の確保、災害時の道路、鉄道、港湾等の早期復旧に向けた体制整備等、安全・安心の確保に向けた防災・減災対策の総合的な実施が求められている。

加えて、将来にわたって質の高い物流サービスを安定して提供するためには、労働力の確保・育成策が重要と考えられ、労働環境の改善や地位の向上のための対策が必要である。

3 施策の推進体制の在り方

(1) 連携・協働の必要性

物流システムは、荷主、物流事業者、施設管理者、行政機関、地域住民、消費者、海外の国や企業等、多様な関係者の関与によって成立するため、課題の解決のためには、多様な関係者が密接に連携を図りながらそれぞれの役割を適切に遂行する不断の努力が必要である。

これを踏まえ、物流施策の推進に当たっては、経済活動全般や企業活動にとっての物流の果たす役割の重要性を関係者が広く認識し、物流施策の改善に向けて積極的に提案しながら、それぞれの主体の取組みが最大限効果を発揮できるよう連携・協働を深めながら取り組むことが重要である。

①国民の理解と協力

国民や消費者の間でも、地球環境保全、交通の安全、食の安全・安心確保等に対する関心が高まっているが、これらに対応するための企業のモーダルシフト、低公害・低燃費車の導入、共同輸配送等の取組状況について、分かりやすい情報発信を行い、取組みに対する国民の理解と協力を得ていく必要がある。

また、消費者が環境問題の改善に主体的に参画する「グリーン・コンシューマー」として、自らの生活を環境にやさしいライフスタイルに変えていくことが必要である。このため、「低炭素社会づくり行動計画³¹」に基づき、商品の製造や食品の生産から輸送、廃棄に至る過程や、サービスの利用に伴って排出される温室効果ガス排出量を表示するカーボン・フットプリント制度³²等の「見える化」によって、消費者が的確な選択を行うための情報を提供していく。これにより、消費者が企業の環境配慮への取組みに注目し、商品やサービスの購入、投資等に際して、環境改善貢献企業を選択していくことが、グリーン物流の推進、さらには、経済社会全体をグ

³¹ 低炭素社会づくり行動計画：平成20年7月29日閣議決定。経済的手法を始めとした国全体を低炭素化へ動かす仕組みや革新的な技術開発、ビジネススタイル・ライフスタイルの変革に向けた国民一人一人の行動を促すための取組みについて策定。

³² カーボン・フットプリント制度：商品・サービスのライフサイクル全般（原材料調達から廃棄・リサイクルまで）排出される温室効果ガス排出量をCO₂量に換算し、表示すること。

リーン化していく大きな原動力になるものと考えられる。

②荷主と物流事業者、インフラとの連携・協働

民間企業においては、市場の競争環境の下、創意工夫をこらした取組みにより、高度化・多様化した消費者ニーズに対応するとともに、環境問題や安全対策等、社会的課題に適確に対応していくことが期待される。

効率的で環境負荷の小さい物流システムの構築に向け、グリーン物流パートナーシップや多様な関係者による各種協議会の活用を引き続き推進することが重要である。また、過積載や過労運転を招来しない安全なトラック輸送の実現等のためには、物流の委託者である荷主と受託者である物流事業者とのパートナーシップを構築し、関係行政機関も含めて、課題の解決に向けた取組みを進めることが重要である。

特に、荷主が経営のリストラを進める中で、自らの経営資源を本業に集中し物流部門をアウトソーシングする傾向がみられるが、このような動きの中で、物流事業者が荷主ニーズにこたえる効率的な物流システムを積極的に提案し、輸送のみならず、流通加工³³、在庫管理³⁴等、包括的に業務を受託して、物流のトータルコストの低減や自らのビジネス機会の拡大につなげる3PL³⁵の推進等を図る必要がある。

③地域レベルでの関係者の連携・協働

国際物流と国内物流が一体となった効率的・総合的な物流体系を構築していくためには、地域ごとに、関係行政機関、荷主、物流事業者等の参画による協議の場を設け、主要港湾・空港・道路・鉄道等のアクセスも含めた効率化等の取組みを進めるため、ボトルネックの抽出と、その解消のための具体策の検討を行い、地域からの知恵と工夫に富んだ実効性のある対策を講じていく必要がある。

都市内物流対策についても、広く地域の関係者の参画による協議の場を設け、輸配送の共同化、荷捌き施設や駐車帯の設置、きめ細かな駐車規制、混雑時間帯を避けるための集配時間帯の設定等の対策を講じていく必要がある。特に、地方公共団体は、まちづくり等の面で、物流施策との関係が密接であり、引き続き積極的な参画が必要である。これらの対策により、交通の安全の確保や混雑の緩和、環境問題の改善が図られることは、歩いて楽しいまちづくりにもつながり、中心市街地の活性化や都市観光の振興にも寄与することとなる。

³³ 流通加工：入庫した貨物に対し、検品・ラベル貼り・値札付け・組み立て・箱詰め・梱包・方面別仕分け等を行うこと。

³⁴ 在庫管理：物流事業者が取引企業のニーズに応じて在庫管理を行うこと。Vender Managed Inventory（納入業者側が納入先であるメーカーや小売店に代わって在庫を管理し、必要に応じて部品や製品の自動補充をすること）等の例が増加している。保税地域内の施設でVMIを行えば、輸入時ではなく、補充のための出庫時において関税納付することになり、キャッシュフロー上のメリットがある。

³⁵ 3PL（サードパーティロジスティクス）：荷主企業に代わって、最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築について包括的に受託し、実行すること。

(2) 今後の推進体制

①国における推進体制

関係省庁の関係局長等による「総合物流施策推進会議」を通じ、施策の総合的・一体的推進に向けた連携・協働を一層強めることとし、今後推進すべき具体的な物流施策をプログラムとして取りまとめ、その実現に努めることとする。

上記プログラムについては、「目標設定・実施・評価・反映（PDCA）」方式により、官民で協働し、毎年度実施状況のフォローアップを行い、必要に応じて改訂を行うこととする。

②地域における推進体制

17年大綱の策定以来、国の地方支分部局、地方公共団体、荷主、物流事業者等による地域の実情に応じた連絡体制の下、総合的な施策の推進を図ってきた。また、主要な港湾・空港を抱える各地域において、国の地方支分部局、地方公共団体、経済団体、荷主、物流事業者等の実務者が、国際・国内物流の一体的効率化策を検討する「国際物流戦略チーム」を設置し、地域の実情を踏まえた施策の推進を図ってきた。

今後は、これまでのこうした連絡・連携体制を不断に見直しつつ、物流現場で生じる課題の収集や施策の立案と効果的な実施に向け、一層の連携強化を進める必要がある。