

総合物流施策大綱（2009-2013）案に関する
パブリックコメントの募集結果について

平成21年7月14日
国土交通省
経済産業省

国土交通省・経済産業省では、総合物流施策大綱（2009-2013）案について、ホームページを通じてご意見を募集したところ、2件のご意見が寄せられました。

お寄せいただいたご意見とそれに対する考え方について、別紙のとおり取りまとめましたので報告します。

総合物流施策大綱（2009-2013）案に関するご意見の概要とこれに対する考え方

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>「効率的でシームレスな物流網の構築」において、今春からの乗用車のETC割引は、効率的な物流に対して悪影響をもたらしているため、「高速道路料金の引下げ等」と記載するのは妥当ではない。</p>	<p>今回の高速道路料金の引下げでは、物流の効率化を政策目的の一つとし、物流車両は平日の利用が多い実態も踏まえ、平日の全時間帯で3割引以上となる割引を導入しました。これにより、一般道から高速道路への利用転換を促進し、物流における時間短縮や経費削減の効果があります。</p>
<p>「効率的でシームレスな物流網の構築」において、国際・国内の輸送モードや物流活動の拠点等の有機的連携を図るためには、道路整備のみでなく、港湾、鉄道等についても検討されるべきである。</p>	<p>港湾や鉄道等の各モード単体の整備も必要ですが、整備した各輸送モードや各物流拠点を有機的に連携させるためには、これらを結ぶ道路ネットワークの役割が重要であるため、道路ネットワークの整備を明示しているところです。</p>
<p>「低炭素型物流の実現」において、モーダルシフトにとどまらず、マルチモーダル（連携利用）も考慮すべきである。</p>	<p>効率的でシームレスな物流の実現の観点からは各モードの連携施策も重要ですが、低炭素型物流の実現という観点からは、環境負荷の小さい輸送機関である鉄道や海運の利用を促進するモーダルシフトを優先すべきと考えております。</p>
<p>新幹線レベルの速度で貨物列車を運行させる技術を実用化すること等により、青函トンネル区間における列車運行の制約等を解消し、北海道～仙台間を重要なSea&Railの路線とすることについて、国家プロジェクトとして推進すべきである。</p>	<p>ご指摘の技術については、民間で検討が行われている段階にあると聞いております。なお、多種多様な革新的な省エネ・環境技術の開発・応用は低炭素型物流の実現における重要な課題と認識しております。</p>
<p>総合物流施策大綱（2009-2013）に「物流クラウド」構築の構想を加えてはどうか。</p>	<p>ご指摘の件につきましては、物流管理のIT化の観点において重要な課題であると認識しており、本大綱案においても物流管理のIT化等について推進していくこととしております。具体的には、「貿易手続や物流管理のIT化と国際的情報連携の構築」として、「電子タグ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。」と記載をしております。</p>