

総合物流施策大綱（2009-2013）

フォローアップ

平成25年6月17日

総合物流施策推進会議

目次

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

(1) アジアにおける広域的な物流環境の改善

- ①内外を通じたシームレスな物流の確保
 - (日中韓物流大臣会合等の推進) 1
 - (人材育成等 A S E A N における物流環境の改善に係る取組) 2
- ②国際複合一貫輸送網の構築 3

(2) 効率的でシームレスな物流網の構築

- ①港湾を核としたシームレス物流網の形成
 - ・スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化 4
 - ・コンテナ物流の総合的集中改革プログラムの推進 5
 - ・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 6
 - ・港湾手続の効率化等港湾サービスの高度化や港湾行政の広域連携の推進 . . . 7
- ②空港の物流機能の向上等
 - ・航空貨物ネットワークの拡充 8
 - ・首都圏空港の物流機能拡充 9
 - ・関西国際空港の国際物流機能の強化 10
 - ・中部国際空港の利活用の推進 11
 - ・成田・羽田の物流円滑化 12
 - ・航空貨物輸送におけるインタクト輸送の活用 13
- ③基幹ネットワークの整備 14
- ④鉄道の輸送力増強、駅設備の近代化、積載率の向上 15
- ⑤内航海運、フェリーの競争力強化 16
- ⑥ロットの大きさに応じたコンテナ輸送の検討 17
- ⑦物流資材の標準化
 - (アジアにおけるパレットの標準化等の促進) 18
 - (リターナブル物流資材の利活用の促進) 19
- ⑧ロジスティクス・ハブの形成
 - (流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の活用) 20
 - (流通業務市街地の整備に関する法律の活用) 21

(3) 貿易手続や物流管理の I T 化と国際的情報連携の構築

- ①各種手続を含む簡易化・電子化の促進
 - (輸出入・港湾関連手続の電子化・一元化の推進) 22
 - (航空貨物情報の電子化等の推進) 23

- ②各種情報の有効活用・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2 4
- ③物流に係る統計データの蓄積・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2 5

(4) セキュリティ確保と物流効率化の両立

- ①空輸送等の保安対策の徹底・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2 6
- ②グローバル・サプライチェーンを可視化する企業間情報連携基盤の構築・・・・ 2 7

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(1) 輸送モードごとの総合的な対策

- ①クールシッピング（海運分野の低炭素化）の推進・・・・・・・・ 2 8
- ②トラック輸送の総合的な対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2 9
- ③低炭素型物流の実現に向けた道路整備・・・・・・・・・・・・・・・・ 3 0
- ④ I T S 等の推進
 - （ I T S の推進）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3 1
 - （隊列走行等の研究開発等）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3 2
- ⑤次世代低公害車等の技術開発の実施
 - （自動車分野における取組）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3 3
 - （船舶分野における取組）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3 4
 - （航空貨物輸送資材における取組）・・・・・・・・・・・・・・・・ 3 5
- ⑥輸送モード間の公平な競争条件の確保・・・・・・・・・・・・・・ 3 6

(2) モーダルシフトを含めた輸送の効率化

- ①荷主と物流事業者との連携による物流システムの改善
 - （荷主と物流事業者の連携促進）・・・・・・・・・・・・・・・・ 3 7
 - （鉄道貨物輸送の活用）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3 8
 - （内航海運、フェリー等の活用）・・・・・・・・・・・・・・・・ 3 9
- ②積替拠点における物流の効率化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4 0
- ③幹線物流全般・都市圏における輸配送の効率化、3 P L の推進、
環境負荷軽減に資する物流施設の整備
 - （幹線物流全般・都市圏における輸配送の効率化）・・・・ 4 1
 - （3 P L の推進、環境負荷低減に資する物流施設の整備）・・・・ 4 2
- ④省エネ法の特定荷主及び特定運送事業者の支援並びに
省エネ法スキームの活用等
 - （荷主における省エネ対策の普及・促進）・・・・・・・・・・・・ 4 3
 - （輸送事業者における省エネ対策の普及・促進）・・・・ 4 4
- ⑤資源ロスの少ない資材の普及・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4 5

(3) 低環境負荷の港湾・物流システムの構築・・・・・・・・・・・・ 4 6

(4) 環境負荷低減に資する技術開発 47

(5) 都市内物流の効率化

①交通流対策の推進
 (I T S等の推進) 48
 (信号制御の高度化等の推進) 49
②より良好な駐車秩序の確立
 (都市内物流の円滑化) 50
 (駐車規制の推進) 51
③関係者の協働・連携に基づいた都市内物流の効率化に向けた取組の促進 . . . 52
④卸売市場施設の計画的な整備 53

(6) 社会全体での物流の低炭素化の推進

①地域住民を含めた関係者との協働、消費者の理解の増進 54
②グローバル・サプライチェーン全体の環境負荷低減 55
③グリーン物流の国際的連携 (日中韓等) 56

(7) 効率的な静脈物流の構築

(効率的な静脈物流拠点の形成) 57
(小売業における効率的な静脈物流の推進) 58

3. 安全・確実な物流の確保等

(1) 安全・確実な物流の確保

①安全な輸送のための手配と実施の連携強化 59
②道路交通の安全確保 60
③主要な海上輸送路の安全確保
 (ソマリア沖海賊対策) 62
 (マラッカ・シンガポール海峡における航行安全・環境保全対策) 63
④安定的な国際海上輸送の確保 64
⑤国際海上コンテナの陸上輸送における安全確保 65
⑥国際港湾施設におけるセキュリティの確保と効率的な物流の実現 66
⑦核不拡散及びテロ対策の強化 67
⑧安全で効率的な海上交通の実現 68
⑨輸入に関する国際物流の安定的な供給と品質の向上 69
⑩卸売市場におけるコールドチェーンシステムの整備 70
⑪産地から消費に至る安全・安心で効率的な水産物流通システムの整備 71
⑫災害に備えた適確な準備
 (道路における総合的な地震・津波対策) 72
 (鉄道における総合的な地震・津波対策) 73

（港湾における総合的な地震・津波対策及びBCP策定の促進）	74
⑬港湾施設の耐震強化の推進	75

（2）人材育成・確保と労働環境の整備

（船員確保・育成等総合対策事業の実施）	76
（3PLに関する基礎知識の向上や人材育成の推進）	77

（3）物流に係る取引の適正化

（独占禁止法及び下請法の適切な運用）	78
（トラック運送に係る取引の適正化）	79

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

(1) アジアにおける広域的な物流環境の改善

①内外を通じたシームレスな物流の確保

(日中韓物流大臣会合等の推進)

○施策の取組状況

日中韓物流大臣会合や日ASEAN交通大臣会合等の政策対話の枠組を活用し、国際複合一貫輸送の円滑化に向けてアジア諸国と連携しながら以下の取組を進めてきた。

- ・日中韓物流大臣会合の枠組みの下、シャーシの相互通行、北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)の構築に向けた取組を推進。
- ・日ASEAN交通大臣会合の枠組のもと、政策対話やワークショップを開催するとともに、平成23年12月に日ASEAN物流パートナーシップを構築し、物流資材(パレット)の標準化といった物流の高度化に向けた取組を実施。

<指標の達成状況>

【指標: 日中韓物流大臣会合における継続的なシームレス物流実現に係る提案】

・目標: 日中韓物流大臣会合を最低でも隔年での開催及び共同声明におけるシームレス物流の実現に向けた取組の合意。覚書や協定の締結等、日中韓3国でのシームレス物流に向けた取組に関する合意と協力強化

・達成状況: シャーシの相互通行については、日韓間においては、シャーシの相互通行に係るパイロットプロジェクトを推進するため両国で協力することで第4回日中韓物流大臣会合(平成24年7月16日、韓国・釜山)で合意。これに基づき、平成24年10月10日から日本のシャーシの韓国国内通行を開始し、平成25年3月27日に韓国のシャーシの日本国内通行を開始。また、日中間においては、パイロットプロジェクトの実施可能性について、両国で共同研究を実施することで合意。NEAL-NETについては、平成23年12月に船舶の離着岸情報について提供可能な体制を整備。これに加え、第4回日中韓物流大臣会合では、コンテナのターミナルへの搬出入、船舶への船積・船卸の情報に拡大することで第4回日中韓物流大臣会合で合意したほか、対象港湾については、東京・横浜(日本)、寧波(中国)、釜山(韓国)に加え、川崎、大阪、神戸(日本)、上海、大連、天津等13港(中国)、仁川、光陽(韓国)を追加することで合意。

<指標の達成状況>

【指標: 国際複合一貫輸送高度化のための調査の実施】

・目標: 近年高い経済成長を遂げており、また今後日系企業の更なる進出が見込まれるインドにおいて、その経済活動を支える物流環境の高度化に向け、物流問題を把握・改善手法の検討を実施する。

・達成状況: 日系企業のインドにおける貨物鉄道輸送の利用を促進するため、インドの物流環境等を把握し、平成23年3月に物流環境改善のための提言を行った。

○課題、今後の考え

・アジア諸国の経済成長を背景に、グローバル・サプライチェーンの動きが深化している。これにあわせて、我が国の物流企業の現地法人の設置などの海外展開が進展している。海外の生産拠点及び物流企業の円滑な事業活動を支え、我が国の産業拠点を軸とする効率性の高いサプライチェーンを構築していくためには、インドを含むアジア物流圏全体を効率化することが必要である。このため、アジア諸国での我が国物流システムの導入促進に向け、政策対話の枠組を活用し、以下について取り組む。

- ・RORO船等による海陸一貫輸送の推進(RORO船の運航に係る実証実験の実施、日韓間におけるシャーシの相互通行の実現に向けた両国間協議の実施及び制度構築)
- ・NEAL-NETの機能充実(港湾におけるコンテナの取扱に係る情報等を提供可能な体制の整備・充実、対象港湾の追加)、NEAL-NETのアジア等への展開
- ・相手国に対し、我が国物流システムの導入の意義をアピールしつつ、導入に必要な制度の改善を働きかける

担当省庁: 国土交通省

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

(1) アジアにおける広域的な物流環境の改善

①内外を通じたシームレスな物流の確保

(人材育成等ASEANにおける物流環境の改善に係る取組み)

○施策の取組状況

平成20年以降、タイにおいては日本から移植した物流技術管理士資格制度の定着・普及を目的とした物流専門家派遣事業や研修事業を行い、現在まで125名の物流技術管理士資格取得者を輩出。インドネシア、フィリピンについては、物流技術管理士資格制度の導入に向け物流専門家派遣事業や研修事業等の支援事業を行った。カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムについては、主に製造事業者・物流関連事業者・物流関係団体を対象に物流環境改善活動の重要性を普及・啓発するセミナーを開催した。

<指標の達成状況>

【指標：物流管理技術のASEANにおける普及】

・目標

平成27年までにタイにおける物流技術管理士資格認定講座の定着及びASEAN各国への水平展開を実現

・達成状況

タイにおいてはタイ荷主協会が物流技術管理士資格認定講座を運営し、平成20年～平成24年の5年間で計150名の物流管理士資格取得者を輩出した。現在タイにおいては、すでに我が国の予算なくして物流技術管理士資格制度が自立的に運営されており、同制度は定着しているといえることから目標は達成。今後、ASEAN各国の物流環境及び政府当局や物流団体の支援・協力体制等を踏まえた上で、タイ以外の物流管理技術の移植が可能な国に対して普及を進めていく。

<指標の達成状況>

【指標：毎年1回以上の物流人材育成セミナーの開催】

・目標

ASEAN各国における物流人材育成の推進

・達成状況

タイ、インドネシア、フィリピンに対しては物流技術管理士資格認定制度の普及を目的に、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムに対しては物流環境改善の重要性を提唱すべく、平成21年より合計12回にわたり、物流専門家を派遣しセミナーを開催した。

○課題、今後の考え

・ASEANにおける日系企業の更なる物流レベルの高度化を図ることができるよう引き続き普及・啓発活動について検討を行う。

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

(1) アジアにおける広域的な物流環境の改善

② 国際複合一貫輸送網の構築

○ 施策の取組状況

拡大しつつある東アジア物流において、迅速かつ低廉な輸送物流体系を構築するため、国際ユニットロードターミナルの整備等を行っているところ。

【平成25年度予算(国費) 1,696億円の内数】

○ 課題、今後の考え

・引き続き国際複合一貫輸送のためのターミナル整備等を行う。

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) 効率的でシームレスな物流網の構築

① 港湾を核としたシームレス物流網の形成

スーパー中核港湾プロジェクトの充実・深化

○ 施策の取組状況

平成20年時点で、リードタイム1日を達成し、港湾コストも2割弱の低減を実現するなど、スーパー中核港湾政策の目標はほぼ達成。

平成22年8月、阪神港、京浜港の2港を国際コンテナ戦略港湾として選択し、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大するためのハード・ソフト一体となった施策を集中して実施することを発表するとともに、平成23年3月に港湾法等を改正し、所要の制度を整備。

(ハード対策) -ハブ機能の強化のためのコンテナターミナル等のインフラ整備を推進

(ソフト対策) -フィーダー輸送網強化による国際コンテナ戦略港湾への貨物集約を推進

-港湾運営の民営化を推進(平成24年10月には神戸港、大阪港において、また同年12月には横浜港において、特例港湾運営会社を指定。)

【平成25年度予算(国費) 400億円】

○ 課題、今後の考え

・国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大するためのハード・ソフト一体となった施策を引き続き集中して実施。

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) 効率的でシームレスな物流網の構築

① 港湾を核としたシームレス物流網の形成

コンテナ物流の総合的集中改革プログラムの推進

○ 施策の取組状況

スーパー中核港湾プロジェクトの充実、深化の一環として、平成21年度から平成23年度まで以下の事業を実施。

- ① コンテナターミナルのゲートオープン時間拡大
- ② 内航フィーダーサービス等の充実
- ③ 鉄道による海上コンテナ輸送サービスの充実
- ④ インランドデポを活用した空コンテナ輸送効率化
- ⑤ 港湾物流情報化推進

平成24年度以降は事業期間中の利用状況等を踏まえ、一部の事業を除き、各事業主体により継続実施。

○ 課題、今後の考え

・事業による経験や集荷等のノウハウを活かした各事業の継続・発展の状況について、引き続きフォローアップしていく。

担当省庁：国土交通省

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) 効率的でシームレスな物流網の構築

① 港湾を核としたシームレス物流網の形成

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

○ 施策の取組状況

石炭等の資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国の産業競争力の強化を図るため、国全体として効率的かつ安定的な海上輸送ネットワークの形成に向け、大型船の入港を可能とする拠点となる港湾の機能強化や荷主間の連携による共同配船等の促進を図っているところ。

平成23年5月に国際バルク戦略港湾10港を選定。

国がばら積み貨物の輸入拠点となる港湾を指定する制度などを盛り込んだ「港湾法の一部を改正する法律案」を平成25年3月15日に閣議決定し、第183回国会に提出。

平成25年度税制改正において、資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの拠点となる埠頭において整備される荷さばき施設等に係る固定資産税等の課税標準の特例措置を創設。(ただし、港湾法の改正が前提)

【平成25年度予算(国費) 1,710億円の内数】

○ 課題、今後の考え

引き続き、資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入を実現するために、拠点となる港湾を核とする大型船を活用した海上輸送ネットワークの形成に向けた総合的な施策を実施していく。

担当省庁: 国土交通省

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) 効率的でシームレスな物流網の構築

① 港湾を核としたシームレス物流網の形成

港湾手続の効率化等港湾サービスの高度化や港湾行政の広域連携の推進

○ 施策の取組状況

○ 港湾手続の効率化等港湾サービスの高度化について

港湾関連手続について、港湾管理者に対する手続様式の統一化・簡素化を図るとともに、従来の2手続(入出港届、係留施設使用許可申請)に加え、11手続(荷さばき施設使用許可申請等)を電子申請項目に追加(平成21年10月)し、利便性向上を図った。

【平成25年度予算(国費) 1,696億円の内数】

○ 港湾行政の広域連携の推進について

平成23年3月に港湾法を改正することにより、港湾運営会社制度を創設し、国際戦略港湾について一の港湾運営会社が運営できることとした。

平成24年10月には神戸港、大阪港において、また同年12月には横浜港において、特例港湾運営会社を指定したところ。

○ 課題、今後の考え

・ 港湾手続の効率化等港湾サービスの高度化について

港湾関連手続の電子化への参加港湾の拡大等により、電子申請の普及拡大を図る。

・ 港湾行政の広域連携の推進について

港湾運営会社による効率的な港湾運営の早期実現に向け、引き続き、関係者調整を実施。今後、その他港湾においても特例港湾運営会社の指定、阪神港等における一体運営の実現に向けた検討が進められる見込み。

担当省庁: 国土交通省

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) 効率的でシームレスな物流網の構築

② 空港の物流機能の向上等

航空貨物ネットワークの拡充

○ 施策の取組状況

航空自由化については、東アジア・ASEAN各国を最優先に交渉を推進し、平成25年5月1日時点で、米国、韓国、シンガポール、マレーシア、香港、ベトナム、マカオ、インドネシア、カナダ、オーストラリア、ブルネイ、台湾、英国、ニュージーランド、スリランカ、フィンランド、フランス、中国、オランダ、スウェーデン、デンマーク、ノルウェー、タイの計23カ国・地域との間でオープンスカイに合意済み。

また、貨物便の運航自由化等については、全国の空港において、国際貨物チャーター便の運航を容易化するため、相互主義が確保されていること及びオープンスカイに合意していることの2要件を満たせば、首都圏空港(羽田(深夜早朝)・成田)を含め、フォワーダー・チャーター及びスプリット・チャーターの運航を可能とするとともに、相互主義が確保されていれば、第三国航空会社による貨物チャーター(フォワーダー・チャーター及びフォワーダーを含むスプリット・チャーターは除く)の運航を可能とするなどの制度改正を実施した。

< 指標の達成状況 >

【指標: 徹底的なオープンスカイ(航空自由化)の推進】

・ 目標

成田の増枠について地元合意が得られ次第、首都圏空港を含むオープンスカイについて、アジアを中心とする主要国との間で協議を開始し、早ければ平成24年度中にも実現が見込まれる、成田の27万回化までを目処に合意を目指す。この際、空港容量の拡大の状況及び相手国航空会社の新規参入・増便意欲、相手国の航空自由化に対するスタンス等を見極めつつ、段階的に航空自由化を推進することとし、まずは「第3・第4の自由」から始めて、その後「第5の自由」まで対象を広げる。関空・中部等については、我が国の拠点空港の貨物ハブ化に不可欠となる従来の「第5の自由」の枠組みを超える抜本的自由化を推進する。

・ 達成状況

平成24年度末に実現された成田の27万回化までに計23カ国・地域(日本発着総旅客数における割合91%)と首都圏空港を含むオープンスカイについて合意した。

< 指標の達成状況 >

【指標: 国際航空物流の活性化に向けたチャーター規制の見直し】

・ 目標

国際航空物流の活性化により、物流コストの低減を図る観点から、相互主義の確保に配慮しつつ、国際航空貨物チャーター輸送におけるフォワーダー・チャーター及びスプリット・チャーター並びに第三国の航空企業による貨物チャーター便の運航の容易化を、平成22年度中の可能な限り早期に実施する。

・ 達成状況

全国の空港において、国際貨物チャーター便の運航を容易化するため、相互主義が確保されていること及びオープンスカイに合意していることの2要件を満たせば、首都圏空港(羽田(深夜早朝)・成田)を含め、フォワーダー・チャーター及びスプリット・チャーターの運航を可能とするとともに、相互主義が確保されていれば、第三国航空会社による貨物チャーター(フォワーダー・チャーター及びフォワーダーを含むスプリット・チャーターは除く)の運航を可能とするなどの制度改正を実施した。

○ 課題、今後の考え

・ 今後も現在行っているオープンスカイ政策を戦略的に推進していくとともに、国際貨物チャーター等、制度の適切な運用を実施していく。

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) 効率的でシームレスな物流網の構築

② 空港の物流機能の向上等

首都圏空港の物流機能拡充

○ 施策の取組状況

成田国際空港においては、平成21年10月に北側への延伸により2,500m平行滑走路が供用開始、平成22年3月には発着枠を20万回から22万回へ拡大。更に、最短で平成26年度中の発着枠30万回への拡大に関する平成22年10月の地元合意を踏まえ、平成23年10月から同時平行離着陸方式を導入するとともに、発着枠を平成24年3月には25万回まで、さらに平成25年3月には27万回まで拡大し、27万回実現に併せて、オープンスカイを実現。また、航空会社やフォワーダー、トラック事業者等と連携し、航空会社の貨物上屋の再配置や貨物地区の混雑緩和に努める等、貨物地区の効率的利用を推進。

羽田空港においては、再拡張事業による平成22年10月のD滑走路の供用開始により、発着枠を30.3万回から37.1万回へ拡大。うち、6万回は国際線枠とし、32年ぶりとなる本格的な国際定期便が24時間就航。更に、段階的に発着枠を拡大し、平成23年3月には39万回まで、平成25年3月には41万回まで拡大。

これらの取組により、首都圏空港における物流機能の24時間化が実現。

○ 課題、今後の考え

・成田国際空港においては、発着枠を平成26年度中に30万回まで拡大する予定である。さらに、航空物流機能の強化を図るため、貨物地区の混雑緩和、動線の簡素化等、効率化の取り組みを進めるとともに、将来の貨物需要に応えるための上屋再配置等、施設展開計画を策定することとしている。

・羽田空港においては、発着枠を平成25年度末には44.7万回まで拡大する予定である。

担当省庁：国土交通省

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) 効率的でシームレスな物流網の構築

② 空港の物流機能の向上等

関西国際空港の国際物流機能の強化

○ 施策の取組状況

関西国際空港の国際物流機能の強化のため、以下の取組を実施。

① 国際トランジット貨物の戦略的誘致に資する取組

- ・平成24年5月にFedEx社が北太平洋地区ハブ開設を発表
- ・平成25年1月に延床面積25,000㎡のFedEx社専用施設の建設に着工

② 深夜貨物便ネットワークの拡充に資する取組

- ・平成24年7月に国際線貨物便の深夜・早朝割引、同年10月に国際線着陸料引下げを実施
- ・関西国際空港全体構想促進協議会による貨物支援制度の活用

③ 関空を核とした国際物流の活性化に資する取組

- ・平成22年9月に医薬品専用共同定温庫を供用開始
- ・関西イノベーション国際戦略総合特区制度の活用(規制緩和)によるクールチェーン輸送の強化

○ 課題、今後の考え

・平成24年10月に新関西国際空港株式会社は中期経営計画において、貨物ハブ空港戦略を重点プロジェクトの1つとして位置づけたところ。本計画では、航空貨物の国際ネットワークにおける拠点空港・中継空港を実現するため、フォワーダー等との連携や特区制度の活用等による物流ルートと呼び込む「集貨」、経済界、自治体等との連携により新たな航空需要を創出する「創貨」、フォワーダーや航空会社の拠点機能の誘致等により、関西発着及びアジア・北米間の貨物輸送の中心となる貨物ハブ空港を実現する「通貨」等に取り組み、FedExに続くエアライン・フォワーダーの拠点誘致を目指すこととしている。

担当省庁：国土交通省

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) 効率的でシームレスな物流網の構築

① 空港の物流機能の向上等

中部国際空港の利活用の推進

○ 施策の取組状況

中部国際空港の利活用を推進するため、以下の取組を実施。

① 国際航空貨物ネットワークの拡充に資する取組

- ・地方自治体、中部国際空港(株)等が連携してポートセールスを行い、長距離貨物便の復活やアジア路線の拡充等を実現。
- ・中部国際空港利用促進協議会が中心となって、地元企業が一丸となりセントレア発着便を優先利用していく「フライ・セントレア・カーゴ」の取組を実施。

② 新規航空貨物の開拓に資する取組

- ・北陸地域等からの集荷力を高めるためのトラック共同輸送等の実施。
- ・航空宇宙産業に関連する大型特殊貨物の効率的なシー&エア輸送を可能にするため、中部国際空港内にボーイング787型機部位保管庫を建設。

○ 課題、今後の考え

- ・中部国際空港の利活用の取組を強化するため、特区制度を活用した航空宇宙産業関連物流の一層の促進、共同輸送体制の拡充等による集荷の促進を行っていく。

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) 効率的でシームレスな物流網の構築

② 空港の物流機能の向上等

成田・羽田の物流円滑化

○ 施策の取組状況

成田国際空港においては、航空会社やフォワーダー、トラック事業者等と連携し、航空会社の貨物上屋の再配置や貨物地区の混雑緩和に努めるなど、貨物地区の効率的利用を推進してきた。

羽田空港においては、平成22年10月の国際定期便就航に合わせ、民間事業者により国際貨物ターミナルを整備し、高度なシステムによって管理・運用されている。

また、両空港の有機的な連携を図る観点から、両空港間における航空貨物の共同輸配送の事業化に向けた実証実験に対する支援等を実施した。

○ 課題、今後の考え

・成田国際空港においては、航空物流機能の強化を図るため、貨物地区の混雑緩和、動線の簡素化等、効率化の取り組みを進めるとともに、将来の貨物需要に応えるための上屋再配置等、施設展開計画を策定することとしている。

・羽田空港においては、その特性(24時間運用、首都圏に至近、充実した国内線ネットワーク)を最大限活かし、貨物の活性化を図っていくことが必要。また、空港の整備においては、深夜早朝時間帯の長距離国際線の就航を可能とするC滑走路延伸事業を実施しており、平成26年末に供用予定。

担当省庁: 国土交通省

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) 効率的でシームレスな物流網の構築

② 空港の物流機能の向上等

航空貨物輸送におけるインタクト輸送の活用

○ 施策の取組状況

航空会社上屋等で発生する荷捌き作業の解消等による効率的な物流の実現、ハンドリング回数を減らすことによる輸送品質の向上、盗難リスクの減少等といった効果が期待されるインタクト輸送について、平成20年度に「航空物流プロセスワーキングチーム」、平成21年度に「航空物流プロセスワーキンググループ」を立ち上げ、インタクト輸送の促進を含む航空物流プロセスの効率化・円滑化策について検討を行ったところ。

< 指標の達成状況 >

【指標：インタクト輸送活用のあり方の検討】

・ 目標

インタクト輸送のメリットと課題を定量的に把握し、改善策を策定する。

・ 達成状況

インタクト輸送活用について、引き続き改善策を検討しているところ。

○ 課題、今後の考え

・ 今後、インタクト輸送の促進を含めた航空物流プロセスの効率化・円滑化に取り組んでいく。

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) 効率的でシームレスな物流網の構築

③ 基幹ネットワークの整備

○ 施策の取組状況

東海・東南海・南海地震や首都直下地震等への備え、物流効率化による国際競争力の強化等を図るため、三大都市圏環状道路など高規格幹線道路等の整備を推進。

国際物流の円滑化等により国際競争力を強化するため、国際海上コンテナ車両等が通行すべき大都市圏環状道路等のネットワーク整備や通行支障区間の解消、高速道路等と拠点空港・港湾との直結を含むアクセス整備等を推進。

なお、45フィートコンテナの輸送に関し、構造改革特区の取組として、仙台港周辺で実施されており、今後、細島港や油津港においても実施が期待されているところ。

【平成25年度予算 道路整備費1,332,676百万円の内数】

【三大都市圏環状道路整備率 54%(平成21年度末) → 62%(平成25年4月末時点)】

【高規格幹線道路の延長 9,711km(平成21年度末時点) → 10,548km(平成25年4月末時点)】

○ 課題、今後の考え

・引き続き上記施策を実施。また、「規制・制度改革に係る方針」の閣議決定(H24.7)に基づき、産業界からの提案も踏まえ、仙台港以外の輸送経路での検証、通行可能な経路の調査を実施することとされているところ。

・なお、第183回国会において、大型車両の通行を誘導すべき経路を構成する道路を国土交通大臣が指定し、当該経路を通行する一部の大型車両の通行許可の迅速化を図るための規定を含む道路法等の一部改正法が成立したところであり、当該改正法による改正後の道路法に基づく措置も適切に運用していく考えである。

担当省庁：国土交通省

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) 効率的でシームレスな物流網の構築

④ 鉄道の輸送力増強、駅設備の近代化、積載率の向上

○ 施策の取組状況

環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送へのモーダルシフト促進のため、北海道・東北・北陸地区～関東地区間における鉄道貨物輸送の玄関口である隅田川駅について、貨物列車長編成化及び輸送力増強のための整備を推進した(平成24年度完成)。

【平成24年度予算(国費)950百万円の内数】

JR貨物が鉄道貨物輸送の効率化のために取得した高性能機関車・コンテナ貨車に係る固定資産税の課税標準を5年間3/5、また、JR貨物が鉄道貨物輸送の効率化のために第三セクターから借り受ける鉄道施設に係る固定資産税の課税標準を10年間1/2に軽減する特例措置(2年間延長)を設けており、JR貨物の輸送力の一層の活用を図っているところである。【平成24年度税制改正】

< 指標の達成状況 >

【指標: 鉄道コンテナ輸送量】

・ 目標

平成24年度までに、221億トンキロ

・ 達成状況

平成23年度末 180億トンキロ

○ 課題、今後の考え

・ 今後、完成した施設等を有効に利用し、貨物鉄道輸送へのモーダルシフトの更なる推進を図る。

・ (独) 鉄道・運輸機構特例業務勘定の利益剰余金等を活用し、JR貨物に対し、平成23年度から7年間で700億円の無利子貸付を行い、鉄道貨物駅の設備の近代化を推進することで荷役作業の効率化を図る。

担当省庁: 国土交通省

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) 効率的でシームレスな物流網の構築

⑤内航海運、フェリーの競争力強化

○施策の取組状況

海上交通の低炭素化等総合事業(①低炭素化改造等事業②船舶関連輸送機器導入促進事業)による船舶の低炭素化等の取り組みに支援を行った。【平成24年度当初予算 3.4億円】

「内航海運代替建造対策検討会」においてとりまとめた「内航海運における代替建造促進に向けた施策の方向性」に基づき、「内航海運における船舶管理業務に関するガイドライン」を策定・公表したほか、船舶管理会社のガイドラインへの適合性を評価するための手法を導入し、船舶管理サービスの「見える化」を図ることにより、船舶管理会社を活用した内航海運の活性化を促進。

資金調達の一環として財政投融資を要求するとともに、平成24年度における措置として、鉄道・運輸機構の共有建造制度を活用して、①スーパーエコシップの建造、②グループ化を実施する事業者による船舶の建造、③フェリーの建造、④離島航路に就航する船舶の建造等を行う場合に船舶使用料(金利相当)を優遇し、良質な船舶建造を誘導する等の政策目的に応じた事業者負担軽減措置を行った。

内航海運、フェリーの競争力強化に資する、複合一貫輸送の拠点となる内貿ターミナルの整備を推進。【平成25年度予算(国費) 1,696億円の内数】

<指標の達成状況>

【指標:内航貨物船共有建造量】

・目標 約37,000G/T(平成25年度の過去5ヶ年平均)

指標は、平成21年度実績を含めた過去3ヶ年(平成19年度～平成21年度)の平均値を目標とし、平成21年度～平成25年度の数値の平均が目標値を超えることを目指す。

・達成状況 平成21年度 52,681G/T、平成22年度 61,137G/T、平成23年度 61,109G/T、平成24年度 37,863G/T 4ヶ年平均53,197G/T

<指標の達成状況>

【指標:トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量(自動車での輸送が容易な貨物(雑貨)量)】

・目標 320億トンキロ(平成24年度)

・達成状況 平成21年度 267億トンキロ、平成22年度 315億トンキロ、平成23年度 305億トンキロ、平成24年度 集計中

<指標の達成状況>

【指標:国内海上貨物輸送コスト低減率】

・目標 平成19年度比 3%減(平成24年度)

・達成状況 平成24年度 集計中

○課題、今後の考え

・内航海運・フェリーの競争力強化に向け、引き続き船舶の低炭素化を促進するとともに、「内航海運における代替建造促進に向けた施策の方向性」に基づく施策を推進する。

・引き続き所要の財政投融資を活用し、内航海運のグリーン化、離島航路の維持・活性化、産業競争力の強化、海上運送の活性化等の政策効果のより高い船舶の建造等を推進する。

・引き続き、内航海運、フェリーの競争力強化に資する、複合一貫輸送の拠点となる内貿ターミナルの整備を行う。

担当省庁:国土交通省

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) 効率的でシームレスな物流網の構築

⑥ ロットの大きさに応じたコンテナ輸送の検討

○ 施策の取組状況

東アジアとの国際物流の増加に対応していくとともに、環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを促進するため、北九州・福岡間について、貨物列車長編成化のための整備を推進した。(平成22年度完成)【平成22年度予算(国費)782百万円の内数】

環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送へのモーダルシフト促進のため、北海道・東北・北陸地区～関東地区間における鉄道貨物輸送の玄関口である隅田川駅について、貨物列車長編成化及び輸送力増強のための整備を推進した(平成24年度完成)。

【平成24年度予算(国費)950百万円の内数】

< 指標の達成状況 >

【指標: 国際海上コンテナ輸送に対応した100系コンテナ貨車の保有割合】

・ 目標

平成25年度末 22.4%

・ 達成状況

平成24年度末 24.4%

○ 課題、今後の考え

・ 今後、完成した施設等を有効に利用し、貨物鉄道輸送へのモーダルシフトの更なる推進を図る。

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) 効率的でシームレスな物流網の構築

⑦ 物流資材の標準化

(アジアにおけるパレットの標準化等の促進)

○ 施策の取組状況

○ 日中韓における取り組み

日中韓三国において、パレットを利用した物流の効率化・高度化を図るため、パレットに係る規格等の標準化を推進しているところ、第3回日中韓物流大臣会合(平成22年5月)までに日中韓三国は同一地域の国際複合一貫輸送に用いるパレットの寸法を国家規格化した。さらに第4回日中韓物流大臣会合(平成24年7月)において、リターナブルパレットの更なる利用促進のため、パレットの荷役機器の規格、パレットの材質等を日中韓三国間で標準化することに合意した。

○ 日ASEANにおける取り組み

日ASEAN交通大臣会合の枠組の下、ASEAN各国との政策対話・ワークショップを通じて、パレットの普及促進及び標準化等に取り組んでいる。さらに平成23年12月には日ASEAN物流パートナーシップを構築し、ASEANの物流システムの効率化のため、ASEANにおけるパレットの推進及びパレットの規格の標準化を支援していくことについて合意した。

< 指標の達成状況 >

【指標: 日中韓物流大臣会合における継続的なリターナブルパレットシステムに係る提案】

・ 目標

日中韓物流大臣会合を最低でも隔年での開催及び共同声明における日中韓におけるリターナブルパレットシステムの実現に向けた取組の合意

・ 達成状況

平成24年7月16日、第4回日中韓物流大臣会合を韓国・釜山において開催し、リターナブルパレットに係る通関上の問題を解決するため、リターナブルパレットの共同利用に係る共同研究及びパイロットプロジェクトを実施することについて合意した。

○ 課題、今後の考え

・ 我が国産業のグローバルサプライチェーンは、我が国とアジアとの間のみならずアジアの異なる国同士の間でも深化しており、我が国物流企業は高い水準の物流サービスの提供を求められている。パレットの標準化を一層推進するため、以下について取り組む。

・ 日中韓の間では、第4回日中韓物流大臣会合での合意に基づき、パレットの荷役機器の規格やパレットの材質等の標準化の推進を図る。

・ ASEANに対しては、これまでの上記のような日中韓の取組の導入を推進するよう働きかける。

担当省庁: 国土交通省

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) 効率的でシームレスな物流網の構築

⑦ 物流資材の標準化

(リターナブル物流資材の利活用の促進)

○ 施策の取組状況

平成22年6月4日より、中国政府との間で日中物流政策対話を開催。並行して、国内においても、中国側への働きかけの具体的方策等について検討すべく、経済産業省、国土交通省及び産業界からなる「物流資材の円滑な活用に向けたワーキンググループ」を設置し、検討を進めてきた。

< 指標の達成状況 >

【指標：日中流通物流政策対話の年1回開催と物流資材の再利用化のための制度改善について継続的に提案】

・ 目標

日中流通物流政策対話の確実な定期開催。

中国側と物流資材の国際・国内一貫利用に関するニーズを共有。

解決策の検討に必要な実証事業の仕様策定や調査・分析の実施。

・ 達成状況

日中流通物流政策対話については平成22年6月24日に北京で第1回、平成23年11月17日に東京で第2回を開催。また、第2回の日中物流施策対話においては、日中合同WGの設置について合意を得た。

○ 課題、今後の考え

・平成24年度中の開催を予定していた第3回日中物流対話及びリターナブル物流資材の円滑な利活用に関する日中合同WGの開催については、中国側から延期要請があったところであり、今後、中国側の動向及び我が国産業界のニーズを踏まえつつ、適切に対処していく。

担当省庁：経済産業省、国土交通省

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) 効率的でシームレスな物流網の構築

⑧ ロジスティクス・ハブの形成

(流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の活用)

○ 施策の取組状況

平成17年10月より施行されている流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(物流総合効率化法)に基づき、高速道路のインターチェンジ、港湾等の物資の流通を結節する機能を有する社会資本等の近傍に立地し、自動ラックや情報処理システム等の設備を備えた特定流通業務施設を中核として、流通業務を総合的かつ効率的に行う計画である総合効率化計画について国が認定を行い、認定された計画の対象事業者に対して、物流施設に関する法人税・固定資産税の税制特例措置や中小企業信用保険の限度額の拡充等の支援措置を実施している。平成25年3月末までの累計で187件を認定した。

また、平成23年3月に発生した東日本大震災で明らかとなった流通業務に係る新たな課題(流通業務機能の早期回復の重要性等)を踏まえ、物流総合効率化法施行規則の改正等の措置を講じた。

< 指標の達成状況 >

【指標: 物流の総合化・効率化の促進に関する指標(物流総合効率化法に基づく総合効率化計画で認定された総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設におけるCO2排出削減量)】

・ 目標

160,000トン(平成17年10月から平成25年度までの累計)

・ 達成状況

100,512トン(平成17年10月から平成24年度までの累計)

○ 課題、今後の考え

引き続き、流通業務の総合化及び効率化に資する新たな取組等を取り込みながら、物流総合効率化法の活用を促進し、サードパーティロジスティクス(3PL)の推進、環境負荷の低減、地域の活性化を図る。さらに、近年の物流を巡る状況変化等を踏まえ、平成25年の税制改正において災害に強く環境負荷低減等に資する物流効率化施設に係る税制特例の延長を実施したところであり、今後、防災機能を併せ持った災害に強い物流効率化倉庫を中核とした流通業務の総合化及び効率化を一層推進する。

担当省庁: 国土交通省

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) 効率的でシームレスな物流網の構築

⑧ ロジスティクス・ハブの形成

(流通業務市街地の整備に関する法律の活用)

○ 施策の取組状況

主として物流拠点の整備を行う地方公共団体から構成される流通業務市街地整備連絡協議会等において、意見交換や普及促進等を行うとともに、社会資本整備総合交付金等の支援制度の活用により物流用地の整備を推進するなど、適切な物流施設の配置と供給に資する取組を実施している。

流通業務市街地の整備に関する法律(昭和41年法律第110号)による流通業務団地造成事業及び土地区画整理事業により整備された物流拠点の地区数について、国土交通省の政策評価の仕組である政策チェックアップの対象とし、測定・評価を行っている。

平成24年度までの実績値は66地区であり、前年度比で3件増加している。

< 指標の達成状況 >

【指標: 物流拠点の整備地区数】

・ 目標

64地区(平成23年)

・ 達成状況

平成23年度に完了予定であった土地区画整理事業で事業延伸を行った地区があったため、目標年次である平成23年度の実績は63地区となったが、ほぼ目標を達成している。

土地区画整理事業全体は順調に推移しており、引き続き取組を推進していく。

○ 課題、今後の考え

・引き続き土地区画整理事業手法等の活用等により、IC周辺等における物流施設用地の整備推進を図る。

・また、大都市の経済活動を活性化し、我が国における大都市の国際競争力を強化するため、平成25年度より新たな支援メニューを創設し、国際港湾周辺等の国際物流の結節地域において、物流施設の整備・再整備の推進を図る。

担当省庁: 国土交通省

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

(3) 貿易手続や物流管理のIT化と国際的情報連携の構築

① 各種手続を含む簡易化・電子化の促進

(輸出入・港湾関連手続の電子化・一元化の推進)

○ 施策の取組状況

港湾関連手続について、港湾管理者に対する手続様式の統一化・簡素化を図るとともに、従来の2手続(入出港届、係留施設使用許可申請)に加え、11手続(荷さばき施設使用許可申請等)を電子申請項目に追加(平成21年10月)し、利便性向上を図った。

【平成25年度予算(国費) 1,696億円の内数】

○ 課題、今後の考え

・港湾関連手続の電子化への参加港湾の拡大等により、電子申請の普及拡大を図る。

担当省庁: 国土交通省

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

(3) 貿易手続や物流管理のIT化と国際的情報連携の構築

① 各種手続を含む簡易化・電子化の促進

(航空貨物情報の電子化等の推進)

○ 施策の取組状況

IATA(国際航空運送協会)において推進しているeフレートは、貨物輸送に係る書類の電子化を推進するプロジェクトであり、書類の電子化によるコスト削減、環境負荷の軽減等の効果が期待できるものである。国土交通省としても、平成20年度に「航空物流プロセスワーキングチーム」において、導入に係る課題等を検討したところ。

< 指標の達成状況 >

【指標: 国際物流における貨物動静情報共有基盤の構築】(再掲)

・ 目標

グローバルサプライチェーンにおいて、国・取引関係者の枠を超えてオープンかつ柔軟に共通の貨物動静情報を取得・共有するための情報共有基盤構築(ルールづくり)に向けた取組を2012年度まで継続して実施し、平成24年度に貨物動静情報共有基盤の構築に向けたガイドラインを発出する。

・ 達成状況

APEC諸国における国際物流の主体に対するアンケート調査、電子タグ(RFIDタグ)を海上コンテナに貼付して国際輸送を行う実証実験の結果を踏まえ、平成24年度に国際海上コンテナの貨物動静情報共有基盤構築に向けたAPECガイドラインを発出した。

< 指標の達成状況 >

【指標: eフレートの実施】

・ 目標

我が国へのeフレートの導入・普及を図る。

・ 達成状況

IATAはe-AWBの達成率100%を目指し、マルチラテラルe-AWBの早期運用に向け取り組みを開始している。

○ 課題、今後の考え

・国際物流における貨物動静情報共有基盤の構築に向けた指針となるガイドラインが発出されたことから、今後は民間事業者が本ガイドラインを活用し基盤を実装していくことが見込まれる。
・IATAは、eフレートに先駆けてe-AWBの100%実施を目標に取り組んでいるところ。今後、IATA、関係省庁と協力してe-AWBを推進していく。

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

(3) 貿易手続や物流管理のIT化と国際的情報連携の構築

② 各種情報の有効活用

○ 施策の取組状況

物流の円滑化・効率化を促進するため、ターミナルオペレーター、荷主、海貨事業者、陸運事業者等の物流関係事業者間で、船舶自動識別装置(AIS)から提供される船舶動静情報やコンテナターミナルのゲート周辺の混雑状況をリアルタイム画像等の各種港湾関係情報を一元的に共有化できるコンテナ物流情報サービス(Colins)を平成21年4月より運用開始している。
【平成25年度予算(国費) 40百万円】

< 指標の達成状況 >

【指標: コンテナ物流情報サービス(Colins)の参加港湾数】

・ 目標

対象とする7港湾(東京港、川崎港、横浜港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港)(平成23年度)

・ 達成状況

8港湾(東京港、川崎港、横浜港、新潟港、四日市港、大阪港、神戸港、博多港)(平成25年4月時点)

○ 課題、今後の考え

・ 海外との接続等を含め、コンテナ物流情報サービス(Colins)の利活用方策を進めているところ。

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

(3) 貿易手続きや物流管理のIT化と国際的情報連携の構築

③ 物流に係る統計データの蓄積

○ 施策の取組状況

「全国貨物純流動調査」については、これまで5年間隔で実施してきており、本大綱の策定後も平成22年度に調査を実施し、そのとりまとめ結果を平成24年4月に公表したところであり、既に多方面での利用がはじまったところ。

主要都市圏における「物資流動調査」については、これまで10年間隔で実施してきており、現在、平成25年度実施予定の東京都市圏における調査に向けた検討を行っているところ。

< 指標の達成状況 >

【指標: 「全国貨物純流動調査」の継続的な実施】

・ 目標

全国貨物純流動調査を継続的に実施し、貨物流動の実態の着実な把握を目指す。

・ 達成状況

平成22年度に実施した調査において、貨物流動の実態の把握とともに、今後の調査実施に必要な課題の抽出等を行った。

< 指標の達成状況 >

【指標: 「物資流動調査」の継続的な実施】

・ 目標

物資流動調査を継続的に実施し、都市における貨物流動の実態の着実な把握を目指す。

・ 達成状況

これまで10年間隔で実施してきており、現在、平成25年度実施予定の東京都市圏における調査に向けた検討を行っているところ。

○ 課題、今後の考え

・ 今後も継続的に統計調査を実施するとともに、利用者へデータの提供を行う。

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

(4) セキュリティ確保と物流効率化の両立

① 航空輸送等の保安対策の徹底

○ 施策の取組状況

航空貨物について、平成17年10月よりKS/RA制度(Known Shipper/Regulated Agent)制度を導入し、荷主から航空機に搭載されるまでのサプライチェーンにおける保安対策を実施。また、平成24年10月15日付けで米国向け航空貨物の保安対策について規定を改正し、国が荷主に対しガイドラインを策定するなど保安対策を強化した。

< 指標の達成状況 >

【指標: KS/RA制度の適切な運用】

・ 目標

RA事業者に対する監査(教育訓練、自主監査等「航空貨物保安計画」の実施状況の確認)を実施

・ 達成状況

平成21年度から平成24年度において、延べ159社のRA事業者に対し監査を実施

○ 課題、今後の考え

・ ICAOにおいては、航空貨物の保安対策に関して更なる強化を予定しており、我が国においても国際基準に同調し、適切な保安対策を実施していく。

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

(4) セキュリティ確保と物流効率化の両立

② グローバル・サプライチェーンを可視化する企業間情報連携基盤の構築

○ 施策の取組状況

APEC諸国に対するアンケート調査を実施し、域内のサプライチェーンにおいて利用されている貨物動静情報の種類、コード体系、各主体における既存のシステムなど、グローバル・サプライチェーンの可視化の現状を把握。(平成23年)

国際物流における各主体のシステムに互換性を持たせ、サプライチェーンの可視化を実現するため、国際的な物流に関する情報提供の標準技術仕様であるEPCISを活用し、電子タグ(RFIDタグ)を海上コンテナに添付して国際海上輸送を行う実証実験を実施。(平成23年)

アンケート調査や、実証実験の結果を踏まえ、平成24年ロシアAPECにおいてサプライチェーンビジビリティワークショップを開催し、国際海上コンテナの貨物動静情報共有基盤構築に向けたAPECガイドラインを発出(平成24年5月21日)。

< 指標の達成状況 >

【指標: 国際物流における貨物動静情報共有基盤の構築】(再掲)

・ 目標

グローバルサプライチェーンにおいて、国・取引関係者の枠を超えてオープンかつ柔軟に共通の貨物動静情報を取得・共有するための情報共有基盤構築(ルールづくり)に向けた取組を平成24年度まで継続して実施し、平成24年度に貨物動静情報共有基盤の構築に向けたガイドラインを発出する。

・ 達成状況

APEC諸国における国際物流の主体に対するアンケート調査、電子タグ(RFIDタグ)を海上コンテナに貼付して国際輸送を行う実証実験の結果を踏まえ、平成24年度に国際海上コンテナの貨物動静情報共有基盤構築に向けたAPECガイドラインを発出した。

APEC加盟国に対しては、各国の事業者に対して同ガイドラインの普及を図るよう我が国から求めており、我が国においても、平成24年6月に物流の可視化、効率化に関するセミナーにおいて経済産業省から国内事業者に対して同ガイドラインの周知を行ったところ。

○ 課題、今後の考え

・ 国際物流における貨物動静情報共有基盤の構築に向けた指針となるガイドラインが発出されたことから、今後は民間事業者が本ガイドラインを活用し基盤を実装していくことが見込まれる。

担当省庁: 経済産業省

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(1) 輸送モードごとの総合的な対策

①クールシッピング(海運分野の低炭素化)の推進

○施策の取組状況

船舶からのCO2排出量を30%削減することを目標に、民間事業者等が行う革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発に支援を行った(平成21年度～平成24年度まで)。平成24年度での施策終了を受けて、外部有識者による評価を実施し、当該施策による成果が適切であると評価された。

また、平成24年度から、環境負荷の低い天然ガスを燃料とする船舶(天然ガス燃料船)の早期実用化に向けた環境整備事業を実施している。

資金調達の一環として財政投融資を要求するとともに、平成24年度における措置として、鉄道・運輸機構の共有建造制度を活用して、スーパーエコシップに加え先進二酸化炭素低減化船(二酸化炭素排出削減率16%以上)や高度二酸化炭素低減化船(二酸化炭素排出削減率12%以上)の建造を行う場合に船舶使用料(金利相当)を優遇し、良質な船舶建造を誘導する等の事業者負担軽減措置を行った。

環境負荷低減に資する船舶に対し、特別償却制度(期限:24年度末)及び買換特例制度(期限:25年度末)等の税制特例措置を行った。

<指標の達成状況>

【指標:年度評価における採択案件の採点の平均値(革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発に係る指標)】

・目標

80%(平成24年度)

※船舶の省エネルギー技術開発の成果をタイムリーに社会に還元していくためには、年度計画を適切に設定し、それに基づいて技術研究開発を効果的・効率的に推進するとともに、進捗状況を的確に評価・管理することが重要である。この観点から当該年度に実施された技術研究開発課題のうち、年度評価における採点結果の平均値を業績指標として設定し、平成21年度以降毎年度、80%以上達成することを目標とした。

・達成状況

最終年度においては、研究開発による成果事業の必要性、効率性、有効性の観点から、5段階評価で3以上達成することを目標とした。外部有識者によって実施した評価の結果、すべての案件について、目標値を達成することとなった。

<指標の達成状況>

【指標:内航貨物船共有建造量】(再掲)

・目標

約37,000G/T(平成25年度の過去5ヶ年平均)

・達成状況 平成21年度 52,681G/T、平成22年度 61,137G/T、平成23年度 61,109G/T、平成24年度 37,863G/T 4ヶ年平均53,197G/T

○課題、今後の考え

・船舶に係る環境規制が将来的に厳しくなることから、引き続き船舶の省エネ・省CO2技術に係る支援を行う。また、開発した技術の普及促進のため、国際海運におけるCO2排出抑制のための枠組み作りの議論を主導する。加えて、天然ガス燃料船の早期実用化に向けた環境整備を引き続き行う。

・引き続き所要の税制特例措置や財政投融資を活用し、海運分野の低炭素化に資する船舶の建造等を推進する。

担当省庁:国土交通省

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(1) 輸送モードごとの総合的な対策

②トラック輸送の総合的な対策

○施策の取組状況

京都議定書目標達成計画に位置付けられた対策として「トラック輸送の効率化」を推進。

①省エネルギー法に基づき一定の規模の輸送事業者に対し省エネ計画の作成、エネルギー消費量等の定期報告等を義務づけるなどの対策を実施。

②CNG車等の低公害車導入等に補助金を交付するとともに、運送効率化及び低炭素型エネルギー活用促進に係る実証事業等の優れた取組みに対して支援を実施。(経済産業省連携)

営自転換や車両の大型化等の推進が概ね順調に進み、削減効果を実現。

エコドライブなど環境に優しい自動車の使い方の浸透により、新車だけでなく保有自動車に起因するCO₂も削減可能。

「エコドライブ10のすすめ」やEMS(エコドライブ支援機器)により、取組を啓発・推進。特に「エコドライブ10のすすめ」については、本年10月に改定したところ。

環境性能に優れた自動車に対するエコカー減税等の税制優遇措置や環境対応車普及促進対策事業等による補助制度等により、環境対応車の開発・普及促進を図っているところ。

大型CNGトラック及び充填設備を一体的に整備を行う大型CNGモデル事業(環境省連携)等による補助制度により、中距離貨物輸送の低炭素化を図っているところ。

エコドライブ総合プログラム事業・革新的省エネ機器の導入事業(経済産業省連携)による補助制度により、トラック輸送の省エネ化を図っているところ。

<指標の達成状況>

【指標:クリーンエネルギー自動車の普及台数】

- ・目標 平成22年度までに、69万台以上
- ・達成状況 平成21年度までに、109万台

<指標の達成状況>

【指標:エコドライブ関連機器の普及台数】

- ・目標 平成24年度までに、40万台
- ・達成状況 平成24年度までに、40万台

<指標の達成状況>

【指標:営自率】

- ・目標 平成24年度で87%
- ・達成状況 平成23年度で、87.6%(※)

<指標の達成状況>

【指標:積載効率】

- ・目標 平成24年度で、44.6%
- ・達成状況 平成23年度で、37.8%(※)

<指標の達成状況>

【指標:車両総重量24トン超25トン以下の車両の保有台数】

- ・目標 平成24年度で、120,800台
- ・達成状況 平成23年度で、171,705台

※ 出典である自動車輸送統計年報は、平成22年10月より調査方法及び集計方法が変更された。(自家用貨物自動車のうち軽自動車を除外。)

※ 平成23年4月の数値には、北海道運輸局及び東北運輸局の数値を含まない。

○課題、今後の考え

・省エネに向けた運行や輸送に関する効率化については、これまで行ってきた対策を引き続き実施していく。

・CNG車の普及促進等に関しては、今後も経済産業省等とも連携し、その取組を強化していく。

・環境対応車については、今後も税制優遇措置や補助制度等を活用することにより、環境対応車の普及促進に努める。

担当省庁:国土交通省

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(1) 輸送モードごとの総合的な対策

③ 低炭素型物流の実現に向けた道路整備

○ 施策の取組状況

「1. (2)③『基幹ネットワークの整備』」の記述を参照。

既存の高速道路ネットワークを有効に活用し、物流の効率化や地域経済の活性化等に寄与するため、効果的な料金施策やスマートインターチェンジの増設等を推進。

【スマートインターチェンジ供用箇所 47箇所(平成21年6月末時点) → 64箇所(平成25年3月末時点)】

○ 課題、今後の考え

・引き続き「1. (2)③『基幹ネットワークの整備』」の施策を推進。

・高速道路の料金割引については、平成25年度末に利便増進事業による割引の財源がなくなるため、仮に現在の割引を継続する場合には、何らかの工夫が必要。

・現在、割引を含めた今後の高速道路料金制度のあり方について、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会等において、幅広く検討を進めているところ。

・スマートインターチェンジは、今後も必要性を見極めながら、整備を進める。

担当省庁: 国土交通省

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(1) 輸送モードごとの総合的な対策

④ ITSの推進

(ITSの推進)

○施策の取組状況

国土交通省では、平成23年8月から全国の高速度路上を中心にITSスポットサービスを開始した。ITSスポット及び対応カーナビにより、これまでバラバラの車載器で提供されてきたカーナビ、VICS、ETC等のサービスをオールインワンで提供することができるようになり、ダイナミックルートガイダンス、安全運転支援及びETCの3つの基本サービスを実現した。

総務省では、①低炭素社会の実現に向け、交通渋滞の削減に資する効率的な交通情報収集・配信を図るため、プローブ情報の高度化等の調査実証を平成22年度から平成24年度にかけて実施し、フィールド実験等を通して課題を抽出するとともに、環境負荷低減効果について検討を行った。平成25年度は、将来的に増加が予想されるプローブ情報について、利用者の満足度と通信ネットワークの効率的利用を両立するための調査・実証を実施中。また、②安全運転支援システムに活用される700MHz帯を用いた車車間通信及び路車間通信について、平成23年12月に制度整備を行い、平成25年4月から全国で利用可能となった。そのほか、③歩行者、二輪車などに対する安全確保のため、既存の車載レーダーよりも分解能の高い79GHz帯高分解能レーダーに関して、平成24年12月に総務省令の改正等の制度整備を行った。引き続き、広い範囲の検知が求められる交差点等での利用を可能とするため、検知角度の拡大等の研究開発を実施中。また、使用する周波数の拡張のため、国際電気通信連合での活動を実施中。

○課題、今後の考え

・国交省関係では、ITSスポットサービス内容の充実及びITSスポットの着実な整備を推進。また、高速道路の勾配の変化地点(サグ部)において、ITSスポット等の情報と自動車のACC(車間距離制御システム)との連携により交通流円滑化を推進するほか、高速道路上の自動運転を実現するシステム(オートパイロットシステム)について、その実現に向けた課題の整理・検討等を実施。これらに加え、車両の運行支援に資するよう経路の確認等に関する検討を行う。

・総務省関係では、将来的に増加が予想されるプローブ情報について、通信事業者等との連携を図りながら、利用者の満足度と通信ネットワークの効率的利用を両立するための調査・実証を引き続き実施する。また、700MHz帯を用いた車車間通信及び路車間通信については、システムの普及及び標準化に関する検討等の一層の推進を図る。また、79GHz帯高分解能レーダーに関しては、引き続き、検知角度の拡大等の研究開発及び国際電気通信連合での活動を実施する。

担当省庁:総務省、国土交通省

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(1) 輸送モードごとの総合的な対策

④ ITSの推進

(隊列走行等の研究開発等)

○ 施策の取組状況

エネルギーITS推進事業にて、複数の車両(トラック)の車間距離を接近させ、燃料消費及びそれに伴うCO2排出量の削減を目指す「隊列走行」等の技術開発を実施(平成24年度予算:5億円の内数。)

平成20年度より要素技術の開発を行い、平成22年度に時速80km、車間距離10mでの大型トラック3台隊列走行という中間目標を達成した。その後、技術の安全性・信頼性の向上のための研究開発等を経て平成24年度末に時速80km、車間距離4mでの4台隊列走行実験を実施し、最終目標を達成。

< 指標の達成状況 >

【指標: 自動運転・隊列走行の研究開発】

・ 目標

平成24年度末までに要素技術の開発を行い、時速80km、車間距離4mでの4台隊列走行実験を実現する。

・ 達成状況

平成24年度末に時速80km、車間距離4mでの4台隊列走行実験を実施し、目標を達成。

○ 課題、今後の考え

・平成24年度末までに最終目標である時速80km、車間距離4mでのトラック4台(大型3台、小型1台)隊列走行の研究開発・実証実験を完了。今後は、これら技術の導入に向けた社会受容性確保等が必要。

担当省庁: 経済産業省、国土交通省

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(1) 輸送モードごとの総合的な対策

⑤次世代低公害車等の技術開発の実施

(自動車分野における取組み)

○施策の取組状況

次世代大型車開発・実用化促進事業(平成22年度までは次世代低公害車開発・実用化促進事業として実施)において、大型車の低炭素化、排出ガス低減等に資する革新的技術の早期実現を図るための技術開発等を実施。

<指標の達成状況>

【指標:次世代低公害車向け蓄電池・燃料電池開発・実用化の推進】

・目標

蓄電池:2015年(平成27年)時点で、性能1.5倍、コスト1/7倍(06年比)を達する技術の実現。

燃料電池等:2015年(平成27年)の燃料電池自動車の市場投入に向けた、燃料電池及び水素製造・輸送・貯蔵のための技術開発等の推進。

・達成状況

蓄電池:「次世代自動車用高性能蓄電システム技術開発」(2007年度～2011年度)において、蓄電池の技術開発事業を実施。当該事業で設定した目標技術(例えば、コストは4万円/kWh以下)を全て達成。今後、「リチウムイオン電池応用・実用化先端技術開発事業」で、実用化に向けた更なる低コスト化技術の開発を行うこととしている。

燃料電池等:「固体高分子形燃料電池実用化推進技術開発事業」(2010年度～2014年度)において、燃料電池自動車用として利用される固体高分子形燃料電池の低コスト化・耐久性向上に資する基盤技術開発を行い、当該事業で設定した目標(例えば、固体高分子形燃料電池に使用する白金触媒の質量活性については、将来的には10倍に向上させる目標を設定しており、平成24年度時点での成果実績では6倍まで向上)に向けて順調に進捗している。引き続き、更なる低コスト化・耐久性向上に資する基盤技術開発を行うこととしている。

また、「水素製造・輸送・貯蔵システム等技術開発事業」(2008年度～2012年度)において、水素輸送用、水素ステーション用及び車載用水素容器の低コスト化、コンパクト化に繋がる技術開発等を行い、今後、「水素利用技術研究開発事業」で更なる技術開発を行うこととしている。

○課題、今後の考え

・引き続き次世代大型車に係る技術開発等を実施する。

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(1) 輸送モードごとの総合的な対策

⑤ 次世代低公害車等の技術開発の実施

(船舶分野における取組み)

○ 施策の取組状況

船舶からのCO2排出量を30%削減することを目標に、民間事業者等が行う革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発に支援を行った(平成21年度～平成24年度まで)。平成24年度での施策終了を受けて、外部有識者による評価を実施し、当該施策による成果が適切であると評価された。

また、平成24年度から、環境負荷の低い天然ガスを燃料とする船舶(天然ガス燃料船)の早期実用化に向けた環境整備事業を実施している。

資金調達の一環として財政投融資を要求するとともに、平成24年度における措置として、鉄道・運輸機構の共有建造制度を活用して、スーパーエコシップに加え先進二酸化炭素低減化船(二酸化炭素排出削減率16%以上)や高度二酸化炭素低減化船(二酸化炭素排出削減率12%以上)の建造を行う場合に船舶使用料(金利相当)を優遇し、良質な船舶建造を誘導する等の事業者負担軽減措置を行った。

< 指標の達成状況 >

【指標: 年度評価における採択案件の採点の平均値(革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発に係る指標)】(再掲)

・ 目標

80%(平成24年度)

※船舶の省エネルギー技術開発の成果をタイムリーに社会に還元していくためには、年度計画を適切に設定し、それに基づいて技術研究開発を効果的・効率的に推進するとともに、進捗状況を的確に評価・管理することが重要である。この観点から当該年度に実施された技術研究開発課題のうち、年度評価における採点結果の平均値を業績指標として設定し、平成21年度以降毎年度、80%以上達成することを目標とした。

・ 達成状況

最終年度においては、研究開発による成果事業の必要性、効率性、有効性の観点から、5段階評価で3以上達成することを目標とした。外部有識者によって実施した評価の結果、すべての案件について、目標値を達成することとなった。

< 指標の達成状況 >

【指標: 内航貨物船共有建造量】(再掲)

・ 目標

約37,000G/T(平成25年度の過去5ヶ年平均)

・ 達成状況

平成21年度 52,681G/T

平成22年度 61,137G/T

平成23年度 61,109G/T

平成24年度 37,863G/T 4ヶ年平均53,197G/T

○ 課題、今後の考え

・船舶に係る環境規制が将来的に厳しくなることから、引き続き船舶の省エネ・省CO2技術に係る支援を行う。また、開発した技術の普及促進のため、国際海運におけるCO2排出抑制のための枠組み作りの議論を主導する。加えて、天然ガス燃料船の早期実用化に向けた環境整備を引き続き行う。

・引き続き所要の財政投融資を活用し、海運分野の低炭素化に資する船舶の建造等を推進する。

担当省庁: 国土交通省

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(1) 輸送モードごとの総合的な対策

⑤ 次世代低公害車等の技術開発の実施

(航空貨物輸送資材における取組み)

○ 施策の取組状況

平成21年度に「次世代航空輸送機材ワーキンググループ」を立ち上げ、ハンドリング効率化、輸送品質向上及び環境負荷低減の観点から次世代型航空コンテナの設計・製作を行い、試作品を用いた実証実験を実施。ハンドリング作業の効率化、輸送品質の向上等の有用性が確認された。

○ 課題、今後の考え

・今後、航空貨物のハンドリング作業に係る地上支援機材も含めた小型コンテナ普及の検討に取り組む。

担当省庁：国土交通省

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(1) 輸送モードごとの総合的な対策

⑥ 輸送モード間の公平な競争条件の確保

○ 施策の取組状況

海上交通の低炭素化等総合事業(①低炭素化改造等事業②船舶関連輸送機器導入促進事業)による船舶の低炭素化等の取り組みに支援を行った。【平成24年度当初予算 3.4億円】
「内航海運代替建造対策検討会」においてとりまとめた「内航海運における代替建造促進に向けた施策の方向性」に基づき、「内航海運における船舶管理業務に関するガイドライン」を策定・公表したほか、船舶管理会社のガイドラインへの適合性を評価するための手法を導入し、船舶管理サービスの「見える化」を図ることにより、船舶管理会社を活用した内航海運の活性化を促進。

資金調達の一環として財政投融資を要求するとともに、平成24年度における措置として、鉄道・運輸機構の共有建造制度を活用して、①スーパーエコシップの建造、②グループ化を実施する事業者による船舶の建造、③フェリーの建造、④離島航路に就航する船舶の建造等を行う場合に船舶使用料(金利相当)を優遇し、良質な船舶建造を誘導する等の政策目的に応じた事業者負担軽減措置を行った。

< 指標の達成状況 >

【指標: 内航貨物船共有建造量】(再掲)

・ 目標

約37,000G/T(平成25年度の過去5ヶ年平均)

・ 達成状況

平成21年度 52,681G/T

平成22年度 61,137G/T

平成23年度 61,109G/T

平成24年度 37,863G/T 4ヶ年平均53,197G/T

< 指標の達成状況 >

【指標: トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量(自動車での輸送が容易な貨物(雑貨)量)】(再掲)

・ 目標

320億トンキロ(平成24年度)

・ 達成状況

平成21年度 267億トンキロ

平成22年度 315億トンキロ

平成23年度 305億トンキロ

平成24年度 集計中

○ 課題、今後の考え

・内航海運・フェリーの競争力強化に向け、引き続き船舶の低炭素化を促進するとともに、「内航海運における代替建造促進に向けた施策の方向性」に基づく施策を推進する。

・引き続き所要の財政投融資を要求し、内航海運のグリーン化、離島航路の維持・活性化、産業競争力の強化、海上輸送の活性化等の政策効果のより高い船舶の建造等を推進する。

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(2) モーダルシフトを含めた輸送の効率化

① 荷主と物流事業者との連携による物流システムの改善

(荷主と物流事業者の連携促進)

○施策の取組状況

荷主と物流事業者の協働による取組を支援するため、グリーン物流パートナーシップ会議において事業者が補助金を活用する際の条件となる事業認定を平成21年度16件、平成22年度14件行った(本制度は平成22年度で終了)。また、毎年1回、荷主と物流事業者の協働による優良事業の表彰や事例紹介、シンポジウム等を実施した。さらに、モーダルシフトの推進に向け国土交通省、経済産業省、物流事業者、荷主団体等で構成するモーダルシフト等推進官民協議会を設置し、課題、現状及び対策について意見交換を行い、関係者が連携して実施する取組等についてとりまとめた(H22.3～H23.9に会議を4回開催。H23.10に中間取りまとめ公表)。

物流連携効率化推進事業により、荷主と物流事業者の協働による地域の実情に応じた物流効率化の取組を平成21年度12件、平成22年度11件支援した。平成23年度からはモーダルシフト等推進事業により荷主と物流事業者の連携によるモーダルシフト等を推進しており、平成23年度22件、平成24年度18件支援した。【平成25年度予算64百万円】

<指標の達成状況>

【指標: グリーン物流パートナーシップ会議会員数】

・目標

平成23年末までに3,500者

・達成状況

平成24年度末時点 合計3,294者

<指標の達成状況>

【指標: 地域の多様な関係者の連携による物流の効率化を推進する計画の策定件数】(再掲)

・目標

モーダルシフト等推進事業 20件(平成23年度、平成24年度合計)

・達成状況

40件の支援を実施した。(平成23年度22件、平成24年度18件)

<指標の達成状況>

【指標: 輸送障害時の対応体制の確保】

・目標

輸送障害時におけるJR貨物・利用運送事業者・荷主等の役割を明確にし、輸送障害時における代行輸送体制を構築する。

・達成状況

平成21年度に設置した「鉄道コンテナ輸送障害対策推進委員会」において、東海道線での緊急代行輸送実証実験を行い、この結果及びそれまで検討してきた対応方策等を踏まえ、輸送障害発生時に緊急代行輸送を迅速かつ円滑に行うための対応マニュアルを平成22年度末に策定した。

○課題、今後の考え

・荷主、物流事業者の連携を強化するため、引き続きグリーン物流パートナーシップ会議における普及啓発、モーダルシフト等推進事業による支援を実施する。その上で、グリーン物流パートナーシップ会議会員数の拡大を図る。

・また、関係省庁が連携し、物流全体の総合的な低炭素化の取組を強化していく。

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(2) モーダルシフトを含めた輸送の効率化

① 荷主と物流事業者との連携による物流システムの改善

(鉄道貨物輸送の活用)

○施策の取組状況

鉄道コンテナ輸送一層の活用のため、JR貨物、利用運送事業者、荷主及び学識者等による「鉄道コンテナ輸送障害対策推進委員会」を設置し、実態調査、課題整理及びモデル地区による実証実験等を実施するとともに対応方を検討し、輸送障害時の対応体制の迅速かつ円滑な確保を推進した。また、JR貨物及び利用運送事業者に対して、環境省と連携して鉄道輸送用汎用31フィートコンテナの導入費用の一部を補助することにより、鉄道へのモーダルシフトを推進し、JR貨物の輸送力の一層の活用を図っているところである。

【エコレールマークの認定件数】平成24年度末:認定商品99件 認定企業78件

<指標の達成状況>

【指標: 鉄道コンテナ輸送量】(再掲)

・目標

平成24年度までに、221億トンキロ

・達成状況

平成23年度末 180億トンキロ

<指標の達成状況>

【指標: 省エネ機関車の保有割合】

・目標

平成25年度末 43.8%

・達成状況

平成24年度末 49.5%

○課題、今後の考え

・今年度導入した31フィートコンテナを活用するとともに、関係省庁が連携し、鉄道へのモーダルシフトの促進を図る。

・一般消費者を含めて環境にやさしい鉄道貨物輸送の認知度向上を図るエコレールマークの制度を通じて、モーダルシフトを推進するほか、機関車の省エネ化を促進する。

担当省庁: 国土交通省

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(2) モーダルシフトを含めた輸送の効率化

① 荷主と物流事業者との連携による物流システムの改善

(内航海運、フェリー等の活用)

○施策の取組状況

フェリー、RORO船、コンテナ船、自動車専用船を一定程度利用するモーダルシフト貢献企業を選定し、当該選定された企業に「エコシップマーク」の使用を認める等の活用により、船舶を利用したモーダルシフトのアピールを行う「エコシップモーダルシフト事業」の実施(認定事業者: 荷主73社、物流事業者88社(平成24年12月現在))

<指標の達成状況>

【指標:トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量(自動車での輸送が容易な貨物(雑貨)量)】(再掲)

・目標

320億トンキロ(平成24年度)

・達成状況

平成21年度 267億トンキロ

平成22年度 315億トンキロ

平成23年度 305億トンキロ

平成24年度 集計中

○課題、今後の考え

・認定事業者の「エコシップマーク」使用状況を把握し、活用事例等を公表することで、海上貨物輸送を通じて環境対策に貢献した企業としてイメージアップを図り、更なる海上貨物輸送へのモーダルシフトを促進させる。

担当省庁: 国土交通省

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(2) モーダルシフトを含めた輸送の効率化

② 積替拠点における物流の効率化

○ 施策の取組状況

複数モード間における海上コンテナ等の積替を円滑に行うため、貨物積替施設の整備を推進した。

【平成25年度予算(国費) 14億円の内数】

【鉄道コンテナ輸送量】<目標>平成24年度までに221億トンキロ<進捗状況>平成23年度:180億トンキロ

○ 課題、今後の考え

・引き続き必要性を精査しつつ、海上コンテナ等の積替を円滑に行うため、貨物積替施設の整備を行う。

・(独)鉄道・運輸機構特例業務勘定の利益剰余金等を活用し、JR貨物に対し、平成23年度から7年間で700億円の無利子貸付を行い、鉄道貨物駅の設備の近代化を推進することで荷役作業の効率化を図る。

担当省庁:国土交通省

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(2) モーダルシフトを含めた輸送の効率化

③ 幹線物流全般・都市圏における輸配送の効率化、3PLの推進、環境負荷軽減に資する物流施設の整備

(幹線物流全般・都市圏における輸配送の効率化)

○ 施策の取組状況

荷主と物流事業者の協働による取組を支援するため、グリーン物流パートナーシップ会議において事業者が補助金を活用する際の条件となる事業認定を平成21年度16件、平成22年度14件行った(本制度は平成22年度で終了)。また、毎年1回、荷主と物流事業者の協働による優良事業の表彰や事例紹介、シンポジウム等を実施した。また、平成24年12月4日施行の都市の低炭素化の促進に関する法律により、各事業法に基づく許認可等を一括して受けたものとみなす特例措置を講じることで、共同輸配送を推進し、都市内の環境負荷の低減を図る。

京都議定書目標達成計画に位置づけられた対策であるトラック輸送の効率化を推進するため、①省エネルギー法に基づき一定の規模の輸送事業者に対し省エネ計画の作成等の定期報告等の義務づけなどの対策を実施。②CNG車等低公害車導入等に補助金を交付するとともに、運送効率化及び低炭素型エネルギー活用促進に係る実証事業等の優れた取組に対して支援。(経済産業省連携)③エコカー減税等の税制優遇措置により環境対応車の普及を促進。また、営自転換や車両の大型化の促進等の対策が概ね順調に進み、削減効果を実現。④効率改善に資する共同輸配送に要する設備等に対する補助を行い、地域内輸送のトラック輸送の効率化を図ることとしている(経済産業省連携)

< 指標の達成状況 >

【指標: グリーン物流パートナーシップ会議会員数】(再掲)

- ・目標 平成23年末までに3,500者
- ・達成状況 平成24年度末時点 合計3,294者

< 指標の達成状況 >

【指標: 車両総重量24トン超25トン以下の車両の保有台数】(再掲)

- ・目標 平成24年度で、120,800台
- ・達成状況 平成23年度で、171,705台

< 指標の達成状況 >

【指標: 積載効率】(再掲)

- ・目標 平成24年度で、44.6%
- ・達成状況 平成23年度で、37.8%(※)

< 指標の達成状況 >

【指標: 営自率】(再掲)

- ・目標 平成24年度で、87%
- ・達成状況 平成23年度で、87.6%(※)

※ 出典である自動車輸送統計年報は、平成22年10月より調査方法及び集計方法が変更された。(自家用貨物自動車のうち軽自動車を除外。)

※ 平成23年4月の数値には、北海道運輸局及び東北運輸局の数値を含まない。

○ 課題、今後の考え

- ・荷主と物流事業者の連携を強化するため、引き続きグリーン物流パートナーシップ会議における普及啓発、モーダルシフト等推進事業による支援を実施する。その上で、グリーン物流パートナーシップ会議会員数の拡大を図る。
- ・都市の低炭素化の促進に関する法律に基づき、共同輸配送を促進し、積載効率の改善を図る。
- ・関係省庁が連携し、物流全体の総合的な低炭素化の取組を強化していく。

担当省庁: 国土交通省

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(2) モーダルシフトを含めた輸送の効率化

③ 幹線物流全般・都市圏における輸配送の効率化、3PLの推進、環境負荷低減に資する物流施設の整備

(3PLの推進、環境負荷低減に資する物流施設の整備)

○ 施策の取組状況

平成17年10月より施行されている流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(物流総合効率化法)に基づき、高速道路のインターチェンジ、港湾等の物資の流通を結節する機能を有する社会資本等の近傍に立地し、自動ラックや情報処理システム等の設備を備えた特定流通業務施設を中核として、流通業務を総合的かつ効率的に行う計画である総合効率化計画について国が認定を行い、認定された計画の対象事業者に対して、物流施設に関する法人税・固定資産税の税制特例措置や中小企業信用保険の限度額の拡充等の支援措置を実施している。平成25年3月末までの累計で187件を認定した。

また、平成23年3月に発生した東日本大震災で明らかとなった流通業務に係る新たな課題(流通業務機能の早期回復の重要性等)を踏まえ、物流総合効率化法施行規則の改正等の措置を講じた。

< 指標の達成状況 >

【指標: 物流の総合化・効率化の促進に関する指標(物流総合効率化法に基づく総合効率化計画で認定された総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設におけるCO2排出削減量)】

・ 目標

160,000トン(平成17年10月から平成25年度までの累計)

・ 達成状況

100,512トン(平成17年10月から平成24年度までの累計)

○ 課題、今後の考え

引き続き、流通業務の総合化及び効率化に資する新たな取組等を取り込みながら、物流総合効率化法の活用を促進し、サードパーティロジスティクス(3PL)の推進、環境負荷の低減、地域の活性化を図る。さらに、近年の物流を巡る状況変化等を踏まえ、平成25年の税制改正において災害に強く環境負荷低減等に資する物流効率化施設に係る税制特例の延長を実施したところであり、今後、防災機能を併せ持った災害に強い物流効率化倉庫を中核とした流通業務の総合化及び効率化を一層推進する。

担当省庁: 国土交通省

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(2) モーダルシフトを含めた輸送の効率化

④ 省エネ法の特定荷主及び特定運送事業者の支援並びに省エネ法スキームの活用等

(荷主における省エネ対策の普及・促進)

○ 施策の取組状況

運輸部門における省エネ対策の普及・促進のため、事業者への指導・助言や事業者の省エネ対策の取組に係る点検を実施している(運輸部門における省エネ対策の普及・促進)。

また、省エネ法において、特定荷主(各年度の貨物輸送量が3000万トンキロ以上の荷主をいう。以下同じ。)のエネルギー消費原単位を中長期的(5年間)にみて年平均1%以上低減させることを目標に定めているところ。

< 指標の達成状況 >

【指標: 特定荷主の省エネ改善率】

・ 目標

省エネ法の判断基準に則り、エネルギー消費原単位を中長期的にみて年平均1%以上低減させることを目標とする。

・ 達成状況

特定荷主の平成23年度実績の対前年度比は、0.3%減

○ 課題、今後の考え

・エネルギー使用量等の定期報告書のデータの内容を分析するとともに、エネルギーの使用の更なる合理化に向け、各特定荷主が継続的に目標を達成できるように、引き続き事業者に対する実態調査・指導等を行っていく。

担当省庁: 経済産業省

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(2) モーダルシフトを含めた輸送の効率化

④ 省エネ法の特定荷主及び特定運送事業者の支援並びに省エネ法スキームの活用等

(輸送事業者における省エネ対策の普及・促進)

○ 施策の取組状況

運輸部門における省エネ対策の普及・促進のため、各事業者の省エネ対策責任者の育成、事業者への指導・助言や事業者の省エネ対策の取組みに係る点検を実施している(運輸部門における省エネ対策の普及・促進)。

また、特定輸送事業者の省エネ改善率対前年度比-1%を目標値と定めているところ、金融危機や夏の猛暑等の影響を受けた平成23年度の達成状況は以下のとおり。

① 特定貨物輸送事業者 -1.33%

② 特定航空輸送事業者 +3.47%

< 指標の達成状況 >

【指標: 特定輸送事業者の省エネ改善率(①特定貨物輸送事業者、②特定航空輸送事業者)】

・ 目標

省エネ法の判断基準に則り、エネルギー使用に係る原単位を年平均1%以上低減させることを目標とする。

① 前年度比-1%、② 前年度比-1%(平成21年度以降毎年度)

・ 達成状況

① 特定貨物輸送事業者の業績指標は目標を達成した。一方、② 特定航空輸送事業者の業績指標はエネルギー使用量を減らしたものの、東日本大震災などの影響により旅客数が減少したため、目標達成に至らなかった。

○ 課題、今後の考え

・ エネルギー使用量等の定期報告書のデータの内容を分析するとともに、エネルギーの使用の更なる合理化に向け、各特定輸送事業者が継続的に目標を達成できるように、引き続き事業者に対する実態調査・指導等を行っていく。

担当省庁: 国土交通省

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(2) モーダルシフトを含めた輸送の効率化

⑤ 資源ロスの少ない資材の普及

○ 施策の取組状況

平成21年度は、インターネットを利用して容器の入在庫状況等を管理する流通管理システムを活用して、地方の実態に合った通い容器の回収管理体制を構築。

平成22年度は、過去の通い容器に関する事業の成果や通い容器に関するこれまでの知見、課題等について再整理を行い、通い容器の普及拡大を図る上で優先的に対応すべき課題を抽出・整理した上で、解決方策について検討。

平成23年度以降は、これまでの補助事業で得られた成果等について関係者に提示し、通い容器の普及・啓発を実施。

< 指標の達成状況 >

【指標：青果物における通い容器の普及推進】

・ 目標

平成25年時点で、10.0%（平成24年度末の推定値）

・ 達成状況

6.1%（平成23年度末）

○ 課題、今後の考え

・引き続き、通い容器に関わる幅広い関係者に対して、通い容器の普及・啓発を実施。

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(3) 低環境負荷の港湾・物流システムの構築

—

○施策の取組状況

低環境負荷に資する複合一貫輸送ターミナル等の整備を実施した。
また、港湾における先進的技術を用いた低炭素設備の導入に対する支援を行った。

<指標の達成状況>

【指標：港湾からの温室効果ガス排出量】

・目標

平成25年度までに、数港のモデル港において温室効果ガス排出削減計画に基づく具体的な取り組みを実施し、モデル港における温室効果ガス排出量を削減する。

・達成状況

当初、いくつかのモデル港を抽出して、温室効果ガスの排出量を指標化しようと検討していたが、モデル港の数値を以て全体を普遍化するよりも、全国の港湾を対象として計算される指標がより適切であると考えられたため、京都議定書目標達成計画の進捗状況の評価を行うための指標として設定している「国際貨物の陸上輸送距離の削減」を代替指標として以下に示す。

【指標：国際貨物の陸上輸送距離の削減】

・目標

複合一貫輸送ターミナル等を整備することで、国際貨物の陸上輸送距離を削減し、二酸化炭素排出量を削減する。

・達成状況

複合一貫輸送ターミナル等により、最寄り港までの海上輸送が可能となり、トラック輸送に係る走行距離が短縮され、京都議定書目標達成計画における削減目標（平成23年度時点262万トン）について、233万トンの二酸化炭素を削減（平成23年度実績）した。（平成5年時点の港湾配置、港湾背後圏を前提条件に平成23年度の貨物量を輸送する場合のコンテナ貨物流動調査から求められる二酸化炭素削減トンキロより算定。）

○課題、今後の考え

- ・引き続き、低環境負荷に資する複合一貫輸送ターミナル等の整備を行う。
- ・また、引き続き、港湾における先進的技術を用いた低炭素設備の導入に対する支援を行う。

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(4) 環境負荷低減に資する技術開発

—

○施策の取組状況

国土交通省と物流事業者は、平成23年度に九州地方において「ITSスポット」を活用した初の物流効率化の実証実験を行うなど効率的な物流システムの構築に向けた検討を行った。

総務省では、低炭素社会の実現に向け、交通渋滞の削減に資する効率的な交通情報収集・配信を図るため、プローブ情報の高度化等の調査実証を平成22年度から平成24年度にかけて実施し、フィールド実験等を通して課題を抽出するとともに、環境負荷低減効果について検討を行った。平成25年度は、将来的に増加が予想されるプローブ情報について、利用者の満足度と通信ネットワークの効率的利用を両立するための調査・実証を実施中。

○課題、今後の考え

・国土交通省では、引き続き、所要の施策を推進。

・総務省関係では、将来的に増加が予想されるプローブ情報について、通信事業者等との連携を図りながら、利用者の満足度と通信ネットワークの効率的利用を両立するための調査・実証を引き続き実施する。

担当省庁：総務省、国土交通省

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(5) 都市内物流の効率化

① 交通流対策の推進

(ITS等の推進)

○ 施策の取組状況

「1. (2) ③『基幹ネットワークの整備』」、「2. (1) ④『ITSの推進』」の記述を参照。

○ 課題、今後の考え

- ・ITSスポットサービス内容の充実及びITSスポットの着実な整備の推進。
- ・上記の他に、「1. (2) ③『基幹ネットワークの整備』」の記述を参照。

担当省庁: 国土交通省

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(5) 都市内物流の効率化

① 交通流対策の推進

(信号制御の高度化等の推進)

○ 施策の取組状況

交通の円滑化及び環境負荷の低減を図るため、信号制御の高度化等の対策や新交通管理システム(UTMS)の整備を推進するとともに、高精度な道路交通情報の提供等を推進した。

○ 課題、今後の考え

引き続き、信号制御の高度化等の対策を推進するとともに、ITSの推進として、新交通管理システム(UTMS)の整備を始め、信号機や交通管制システムの高度化等の交通安全施設等の整備を推進する。

担当省庁: 警察庁

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(5) 都市内物流の効率化

②より良好な駐車秩序の確立

(都市内物流の円滑化)

○施策の取組状況

都市内物流問題への対策は、関係者が連携して取り組むことが必要であり、国(地方支分部局)の役割は、主に関係者の連携確保等に向けた環境整備にあるところ。直近では、地震等による道路寸断への対応や冬季の渋滞緩和などへの対応を図る上での知見を得ることを目的とした、「自然災害に強い札幌都心部地下物流社会実験」を平成23年度に採択。

荷捌き駐車施設については、地域の実情に合わせて、駐車場法に基づき各地方公共団体が条例に荷捌き駐車施設の設置義務を規定することが可能であり、地方公共団体には会議等の場を通じて取組を説明。

当該規定を条例に盛り込む地方公共団体数は増加(平成21年3月末現在83都市→平成24年3月末現在88都市)しており、これらの地方公共団体(駐車施設の附置義務が適用される区域に限る)において、建築物を新築、増築等する際に荷捌き駐車施設が設置されることとなる。

<指標の達成状況>

【指標:路上駐車対策の推進】

・目標

都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進。

・達成状況

個々の自治体の取組に関しては、社会資本整備総合交付金を用いることが可能となっており、また、上記のように優良な実験的な取組への支援もしているところ。

○課題、今後の考え

・引き続き、各地域の状況に応じたの対応を推進。

・なお、平成25年度から「物流の効率化と環境負荷の低減の両立を目指した道路政策についての研究開発」(研究代表者 京都大学谷口栄一教授)について、技術研究開発を進めることとしており、大都市における貨物車交通マネジメントの改善が更に図られることが期待される。

担当省庁:国土交通省

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(5) 都市内物流の効率化

②より良好な駐車秩序の確立

(駐車規制の推進)

○施策の取組状況

交通渋滞の緩和や環境負荷の低減を図るため、違法駐車取締り強化にあわせ、道路環境、交通実態、駐車需要等を踏まえた規制の見直しを行うなど、きめ細かな駐車規制を推進した。

<指標の達成状況>

【指標：路上駐車対策の推進】(再掲)

・目標

都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進。

・達成状況

違法駐車取締り強化にあわせ、道路環境、交通実態、駐車需要等を踏まえた規制の見直しを行うなど、きめ細かな駐車規制を推進した。

○課題、今後の考え

引き続き、「交通の安全と円滑」と「駐車必要性」の調和に配慮した駐車規制の見直しを継続し、より良好な駐車秩序の確立を推進する。

担当省庁：警察庁

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(5) 都市内物流の効率化

③関係者の協働・連携に基づいた都市内物流の効率化に向けた取組みの促進

○施策の取組状況

物流連携効率化推進事業により、荷主と物流事業者の協働による共同輸配送等の実施等地域の実情に応じた物流効率化の取組を平成21年度12件、平成22年度1件支援した。平成23年度からはモーダルシフト等推進事業により荷主と物流事業者の連携によるモーダルシフト等を推進しており、平成23年度22件、平成24年度18件支援した。【平成25年度予算64百万円】

都市における低炭素化を進めることを目的として、平成24年12月4日に都市の低炭素化の促進に関する法律が施行されたところ。本法律において、貨物利用運送事業法等各事業法に基づく許認可等を一括して受けたものとみなす特例措置を講じることで、共同輸配送を推進し、都市内の環境負荷の低減を図ることとしている。

平成21年に、物流総合効率化法の適用対象となる特定流通業務施設(共同上屋)の基準について、商店街の区域内等において複数の関係者の協働による共同輸配送に用いられる上屋を同法の特定流通業務施設として位置づけるよう同法施行規則の改正を行った。

<指標の達成状況>

【指標: 地域の多様な関係者の連携による物流の効率化を推進する計画の策定件数】(再掲)

・目標

モーダルシフト等推進事業 20件(平成23年度、平成24年度の合計)

・達成状況

40件の支援を実施した。(平成23年度22件、平成24年度18件)

○課題、今後の考え

- ・都市の低炭素化の促進に関する法律に基づき、共同輸配送を促進する。
- ・引き続き、物流総合効率化法の活用の促進を図り、都市内物流の効率化を促進する。
- ・また、関係省庁が連携し、都市内物流を含めた物流全体の総合的な低炭素化の取組を強化していく。

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(5) 都市内物流の効率化

④卸売市場施設の計画的な整備

○施策の取組状況

強い農業づくり交付金(卸売市場施設整備対策)により市場機能の高度化等に資する整備を推進。
平成24年度末時点で29の中央卸売市場(平成21年度末時点で13市場)が卸売市場施設整備対策を活用。

<指標の達成状況>

【指標: 中央卸売市場における市場機能の高度化等に資する事業を実施する市場数】

・目標

平成25年度までに、21市場

・達成状況

平成24年度末で29市場

○課題、今後の考え

・引き続き、中央卸売市場における機能高度化等に資する整備を推進。

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(6) 社会全体での物流の低炭素化の推進

① 地域住民を含めた関係者との協働、消費者の理解の増進

○ 施策の取組状況

一般企業や消費者を含む広く一般に対するPRとして、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(物流総合効率化法)に関する制度・法令・支援措置の概要、認定申請の手引き、認定状況や主な総合効率化計画の概要などについて、国土交通省ホームページへの掲載や業界への周知活動等を実施し、同法に係る情報を随時発信している。

また、大学等における講座への協力をを行い、主に大学生を対象に物流関係施策に関する知識の普及・啓発を行っている。このほか、民間企業職員や中央省庁職員、地方自治体職員等を対象に物流研修を実施し、物流関係施策に関する知識の普及・啓発に努めている。

< 指標の達成状況 >

【指標: 物流関係施策に関する知識の普及・啓発】

・ 目標

物流関係施策に関する知識の普及・啓発を行うことにより、物流関係施策の円滑な実施を目指す。

[大学における寄付講座への協力(随時)や物流研修(毎年度10月中旬頃)等の取組の継続的な実施等]

・ 達成状況

大学における寄付講座への協力(3大学 [平成24年度実績])

出前講座の実施(1件 [平成24年度実績])

物流研修の実施(民間企業職員を含め、39名参加 [平成24年度実績]。平成24年10月9日(火)～12日(金)の4日間)

○ 課題、今後の考え

・引き続き、物流総合効率化法に係る有効な情報を継続的に発信していくことで、流通業務の総合化及び効率化を促進する。

・引き続き、大学における寄付講座への協力や物流研修等の取組を実施する。

・さらに、国民各層の物流に対する認識を深めるため、物流に関する知識の普及啓発に取り組む。

担当省庁: 国土交通省

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(6) 社会全体での物流の低炭素化の推進

② グローバル・サプライチェーン全体の環境負荷低減

○ 施策の取組状況

荷主と物流事業者の連携による物流効率化の優良事例を発表する場である「グリーン物流パートナーシップ会議」を平成17年度から平成24年度まで合計11回開催。

カーボン・フットプリント制度(商品やサービスの原材料調達から廃棄等に至るまでの過程を通して排出される温室効果ガスの排出量をCO2に換算して表示する制度をいう。以下同じ。)については、経済産業省を中心として農林水産省、国土交通省、環境省の4省が連携した3年間の試行事業を経て、平成24年度から社団法人産業環境管理協会によるCFPプログラムに移行済み。

< 指標の達成状況 >

【指標: グリーン物流パートナーシップ会議における荷主向けの広報・周知活動】

・ 目標

平成22年度中に開催

・ 達成状況

グリーンパートナーシップ会議の第9回を平成22年12月、第10回を平成23年12月、第11回を平成24年12月に開催した。

< 指標の達成状況 >

【指標: カーボン・フットプリント制度の普及】

・ 目標

カーボンフットプリント制度において事業者や消費者にとって取り組みやすいようルール構築を図る。また、ISO国際標準化に向けた議論に積極的に貢献する。

・ 達成状況

カーボン・フットプリント制度については、経済産業省を中心として農林水産省、国土交通省、環境省の4省が連携した3年間の試行事業を経て、平成24年度から社団法人産業環境管理協会によるCFPプログラムに移行済み。

○ 課題、今後の考え

・ 第12回グリーン物流パートナーシップ会議は、平成25年度内の開催にて検討中。

担当省庁: 経済産業省、国土交通省

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(6) 社会全体での物流の低炭素化の推進

③ グリーン物流の国際的連携(日中韓等)

○ 施策の取組状況

日中韓三国間の主な輸送モードである海運分野におけるCO2排出量の削減は重要な課題。既存船舶の運航におけるCO2排出については、気象・海象の影響が大きいため、海運分野におけるエコ SHIPPING(気象・海象の最新データを基に、最も燃料消費の少ない航路・速度での船舶運航を支援するシステム)を推進することが必要。このため、第4回日中韓物流大臣会合(平成24年7月)において、エコ SHIPPINGのパイロットプロジェクトを推進することに合意したところ。

< 指標の達成状況 >

【指標: 日中韓物流大臣会合における我が国グリーン物流施策に係る提案】

・ 目標

日中韓物流大臣会合を最低でも隔年での開催及び我が国のグリーン物流施策を盛り込んだ共同声明の合意

・ 達成状況

日中韓物流大臣会合については、第3回大臣会合を平成22年5月13日に中国・成都において、第4回大臣会合を平成24年7月16日に韓国・釜山において開催。第4回大臣会合においては、エコ SHIPPINGのパイロットプロジェクトを推進することで合意。

○ 課題、今後の考え

・上記のパイロットプロジェクトを実施するとともに、上記以外にも物流分野における低炭素化のための省エネ技術の向上、普及促進に向けた施策を検討する。

担当省庁: 国土交通省

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(7) 効率的な静脈物流の構築

—

(効率的な静脈物流拠点の形成)

○施策の取組状況

静脈物流拠点の形成に向け、積替・保管施設等の循環資源取扱支援施設の整備に対する支援や、必要な港湾施設の整備を実施。

【平成25年度予算(国費) 1,696億円の内数】

リサイクルポート推進協議会と連携し、港湾管理者・港湾利用者などの意見を取り入れ、「港湾における循環資源の取扱に関する指針」の策定、「港湾・空港施設におけるリサイクル技術指針」の一部改訂を行うなど、公共埠頭における循環資源の取扱に関する運用改善を行うとともに、循環資源の利活用の促進を進めている。

○課題、今後の考え

・リサイクルポート推進協議会と連携し、循環資源の海上輸送円滑化に向けた静脈物流システムの構築(循環資源の需給や低コスト・高効率な輸送モードのマッチングの可能性等)に係る検討等を行う。

担当省庁: 国土交通省

2. 環境負荷の少ない物流の実現等

(7) 効率的な静脈物流の構築

—

(小売業における効率的な静脈物流の推進)

○施策の取組状況

平成22年4月に、エコストア研究会の中間取りまとめとして「小売における環境への取組一覧」を公表して課題の抽出および参考事例の紹介を行った。また、同年10～11月には、フォローアップとして一覧表の各項目について関係業界の取組の進捗の検証を行った。

平成22年度にコンビニ業界による食品廃棄物の静脈物流とリサイクルループを構築する実証実験を支援した。

<指標の達成状況>

【指標: 環境配慮型小売(エコストア)研究会における、小売業における環境対策の検討】

・目標

平成22年度内に、平成21年度の中間取りまとめに対する各業界の取組状況を整理し、先進事例の普及・啓発および翌年度以降の課題抽出を行う。

・達成状況

平成22年4月に、エコストア研究会の中間取りまとめとして「小売における環境への取組一覧」を公表して課題の抽出および参考事例の紹介を行った。また、同年10～11月には、フォローアップとして一覧表の各項目について関係業界の取組の進捗の検証を行った。以上のように、目標については全て達成済み。

○課題、今後の考え

・引き続き、効率的な静脈物流に関する参考事例の普及を図る。

3. 安全・確実な物流の確保等

(1) 安全・確実な物流の確保

① 安全な輸送のための手配と実施の連携強化

○ 施策の取組状況

利用運送事業者に対して、法令遵守、従業員への教育訓練、自主監査の実施状況及び品名確認の着実な実施、適正な荷造り・仕分け等の確実な実施等に関する立入検査を実施し、法令違反または不適正な業務運営については、その事由及び対策を見出し、事業の適正な運営を確保できるよう、指導を行っている。

特に航空輸送については、航空輸送制限貨物の輸送に係る業務運営状況を重点的に検査しているところである。

また、事業者団体の研修等の場において、法令遵守の徹底等指導しているところである。

< 指標の達成状況 >

【指標：利用運送事業者のコンプライアンスの徹底】

・ 目標

利用運送事業者に対する監査（教育訓練、チェックリストを活用した自主監査等の実施状況の確認等）を実施。

・ 達成状況

平成21年度以降、利用運送事業者に対する監査を以下のとおり実施。

平成21年度： 153社

（うち67社に対し、①事業停止命令2件、②事業改善命令7件、③文書警告25件、④文書勧告11件、⑤口頭注意39件を実施）

平成22年度： 90社

（うち32社に対し、①事業停止命令0件、②事業改善命令0件、③文書警告4件、④文書勧告8件、⑤口頭注意25件を実施）

平成23年度： 98社

（うち30社に対し、①事業停止命令0件、②事業改善命令1件、③文書警告4件、④文書勧告5件、⑤口頭注意25件を実施）

平成24年度： 集計中

○ 監査で指摘された主な違反事項

- ・ 事業計画、集配事業計画の変更の未手続（無認可・未届）
- ・ 事業の種別等の掲示違反
- ・ 品名記載漏れ、品名確認不十分

○ 課題、今後の考え

・引き続き、利用運送事業者に対して、立入検査や研修の場を通じて、法令遵守の徹底等指導する。

3. 安全・確実な物流の確保等

(1) 安全・確実な物流の確保

② 道路交通の安全確保

○ 施策の取組状況

平成20年10月から、車両重量自動計測装置の計測結果により、その使用している特殊車両を繰り返し違法に通行させたことを確認された者に対し、指導警告書を送付している。それに加え、繰り返し警告を受けた者に対して是正指導を実施し、それにもかかわらず、違反を繰り返す場合には是正指導結果等を公表する措置を導入した(平成25年3月1日から施行)。併せて、運送事業者団体、荷主団体等関係団体に対して法令遵守の協力要請を行うとともに、特殊車両通行許可制度の講習会を開催した。

また、違反を繰り返す車両の使用者等への監督強化を図るため、立入検査等の実施の規定を整備する道路法等の一部を改正する法律が成立し、平成25年6月5日に公布された。

社会資本整備重点計画に基づいて交差点改良を始めとした交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止等を図った。

平成19年度から、衝突被害軽減ブレーキ等のASV装置を搭載した事業用の貨物自動車を普及するため、購入に対して補助金を交付している。また、平成24年度から、衝突被害軽減ブレーキを搭載した大型貨物自動車に対しては、補助金と合わせて、自動車重量税等に係る税制特別制度を実施し、その普及に努めている。さらに、平成24年の基準改正により、追突時の事故被害の軽減を目的とした衝突被害軽減ブレーキについて、平成26年11月以降、順次義務付けを行うこととなっている。【平成25年度予算 自動車安全特別会計1,237百万円の内数】

< 指標の達成状況 >

【指標: 大型車のASV装置普及台状況】

・ 目標

可能な限り増加させる

・ 達成状況

ASV技術普及状況

()は総生産台数
平成23年

①高輝度前照灯	37,446	(83,194)
②後方視界情報提供装置	6,052	(83,194)
③車両周辺障害物情報提供装置	29	(78,019)
④後側方視界情報提供装置	323	(78,019)
⑤タイヤ空気圧注意喚起装置	0	(78,019)
⑥ふらつき注意喚起装置	16,619	(78,019)
⑦車間距離警報装置	18,501	(83,194)
⑧車線逸脱警報装置	4,142	(78,019)
⑨前方障害物衝突軽減制動制御装置	12,525	(83,019)
⑩定速走行・車間距離制御装置	16,413	(83,019)
⑪車両横滑り時制動力・駆動力制御装置	9,796	(83,019)
⑫車輪スリップ時制動力・駆動力制御装置	50,663	(83,019)

○ 課題、今後の考え

- ・上記の各措置の適切な運用を図っていく。
- ・引き続き大型トラックの車両安全対策に資するASV技術の普及を促進していく。

3. 安全・確実な物流の確保等

(1) 安全・確実な物流の確保

② 道路交通の安全確保

○ 施策の取組状況

交通事故防止を図るため、運転者教育の充実に努めるとともに、交通事故防止に関する広報・啓発を行った。また、安全・安心な道路交通環境の実現を図るべく、交通安全施設等の整備を推進した。

○ 課題、今後の考え

引き続き、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整備を推進するとともに、運転者教育の充実や、関係機関団体と連携した交通事故防止に関する広報啓発を推進する。

担当省庁：警察庁

3. 安全・確実な物流の確保等

(1) 安全・確実な物流の確保

③ 主要な海上輸送路の安全確保

(ソマリア沖海賊対策)

○ 施策の取組状況

ソマリア沖海賊対策として、海賊行為に対する司法警察活動のため、同海域に派遣されている護衛艦に海上保安官を同乗。また、関係機関の海上法執行能力向上のため、同機関職員を招聘し、ワークショップ等を実施するほか、ジブチに航空機を派遣し、同国機関と連携して海賊護送訓練を実施。さらに、平成24年の日印海上保安機関長官級会合において、インド近海で日本関係船舶が海賊に襲撃された場合のインド沿岸警備隊との救助要請窓口を明確化するとともに、海賊対策の訓練を行うなど連携強化の具体策に合意。

【平成25年度予算額(一般会計)85百万円】

また、凶悪な海賊行為が多発している海域を航行する原油タンカー等において、小銃(ライフル銃)を所持した民間警備員による警備の実施を認めるため、銃刀法の特例等を規定する「海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法案」を国会に提出。

< 指標の達成状況 >

【指標:ソマリア周辺国の海上保安機関職員等に対する法執行能力向上のための研修・セミナーの実施】

・ 目標

海賊をはじめとする海上犯罪の取締手法等に関する「海上犯罪取締り研修」及びソマリア周辺国の海上保安機関等の職員、海賊対策の専門家等による法執行能力向上に関するセミナーを毎年実施

・ 達成状況

平成24年度実施済。

○ 課題、今後の考え

・ 上記取組みを継続実施

・ また、「海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法案」の早期施行に向け関係法令の整備を行い、船舶航行の安全を確保する。

担当省庁: 国土交通省

3. 安全・確実な物流の確保等

(1) 安全・確実な物流の確保

③ 主要な海上輸送路の安全確保

(マラッカ・シンガポール海峡における航行安全・環境保全対策)

○ 施策の取組状況

マラッカ・シンガポール海峡において、船舶の衝突などによって破損・消失し、早急な代替が必要な航行援助施設について、平成20年度から代替整備に必要となる事前調査(平成20～24年度:計10ヶ所)を実施するとともに、平成23年度からは、既存の航行援助施設の維持管理について、沿岸国自身による自立的な維持管理能力の向上を図るべく人材育成事業を実施しており、同海峡に設置されている航行援助施設の計画的なリプレイス、維持管理業務のレベルアップが着実に図られている。【平成25年度予算 34百万円】

・航行援助施設整備事前調査(3ヶ所)

・航行援助施設の維持管理に係る人材育成事業

その他、協力メカニズムに基づく航行援助施設基金に対して、(公財)日本財団が各年予算の1/3を拠出している他、(一社)日本船主協会、石油連盟、(一社)日本損害保険協会、電気事業連合会、(一社)日本ガス協会、日本LPガス協会の民間団体も(公財)マラッカ海峡協議会を通じて各年50万米ドルを拠出している。

< 指標の達成状況 >

【指標: マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生数】

・目標

海難の発生数: 平成25年度 0件(平成24年度)

・達成状況

達成している(平成24年度 0件)

○ 課題、今後の考え

・引き続き協力メカニズムの下で実施されるプロジェクトの中で、航行援助施設の整備に関する協力や、航行援助施設の維持管理に係る人材育成の実施を推進するとともに、同メカニズムを有効に機能させ、マラッカ・シンガポール海峡における航行安全・環境保全対策の充実が図られるよう、様々な機会を利用して幅広く利用国、利用者等に参加を働きかける。

担当省庁: 国土交通省

3. 安全・確実な物流の確保等

(1) 安全・確実な物流の確保

④ 安定的な国際海上輸送の確保

○ 施策の取組状況

平成20年度に、日本船舶・船員確保計画の認定を受けた外航船舶運航事業者に対するトン数標準税制の導入した結果、同税制を選択した事業者(10社)は、平成24年度までに、以下のとおり外航日本船舶と外航日本人船員の確保を行っている。

[外航日本船舶及び外航日本人船員の確保の状況(平成24年度末時点)]

- ・外航日本船舶の確保: 77.4隻 → 143隻
- ・外航日本人船員の確保: 1,072人 → 1,188人

なお、平成25年度税制改正大綱において、「平成25年4月1日から平成26年3月31日までの間に日本船舶・船員確保計画の認定(変更の認定を含む。)を受けた対外船舶運航事業を営む法人については、日本船舶による事業収入に加えて、海上運送法に規定する準日本船舶で国土交通大臣が認定したものによる事業収入について本特例を適用する」ことが盛り込まれ、所得税法等の一部を改正する法律が平成25年4月1日に施行となり、日本船舶のみならず一定の条件を満たす外国船舶(準日本船舶)についてもトン数標準税制の適用対象となったところである。

< 指標の達成状況 >

【指標: 我が国商船隊における外航日本船舶数】

- ・目標
約180隻(平成24年度)
- ・達成状況
達成していない(平成24年度 82%[150隻])
※平成23年度より目標を100%[184隻]に変更

○ 課題、今後の考え

・引き続き外航日本船舶と外航日本人船員の計画的増加に取り組む外航船舶運航事業者に対してトン数標準税制による支援等を行うことにより、日本商船隊の国際競争力・安定的な国際海上輸送の確保を図る。

3. 安全・確実な物流の確保等

(1) 安全・確実な物流の確保

⑤ 国際海上コンテナの陸上輸送における安全確保

○ 施策の取組状況

国際海陸一貫運送コンテナの陸上運送の安全を確保するため、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」の周知徹底に努めるとともに、国際海陸一貫運送コンテナの陸上運送の安全を確保するために必要なコンテナ情報伝達や不適切コンテナの発見及び是正のための制度について検討を行ってきたところ。

< 指標の達成状況 >

【指標：国際海上コンテナトレーラに係る横転事故件数】

・ 目標

可能な限り減少させる

・ 達成状況

平成21年 9件

平成22年 14件

平成23年 11件

平成24年 10件

< 指標の達成状況 >

【指標：使い勝手の良い国際海上コンテナトレーラの開発状況】

・ 目標

選択できるまでの種類の開発を目指す

・ 達成状況

0種類

○ 課題、今後の考え

引き続き、国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドラインの周知徹底を図るとともに、必要に応じてコンテナ情報伝達や不適切コンテナの発見及び是正のための制度の見直しの検討を行う。

3. 安全・確実な物流の確保等

(1) 安全・確実な物流の確保

⑥ 国際港湾施設におけるセキュリティの確保と効率的な物流の実現

○施策の取組状況

国際港湾施設の保安の確保のため、入場の際の身元確認の徹底(全ての入場者に対する本人・所属・立入目的の確認)を平成22年3月30日付告示により義務化。平成24年7月1日から当該措置を完全適用すべく、平成24年6月末迄を目途に、全ての重要国際港湾施設の管理者が作成する保安措置に関する規程(埠頭保安規程)の変更承認に取り組んでいたところであるが、各国際港湾施設における出入管理措置の強化に向けた各種課題が明らかとなったことから、規程変更の期限を1年延期することとした。平成24年11月現在、平成25年7月1日からの完全適用にむけ当規程の変更承認を順次進めている。

一方、主要な国際港湾施設においては、当該措置を円滑かつ確実に行うため、出入管理情報システムの開発・導入を推進。平成22年度末から神戸港、横浜港、名古屋港、北九州港、博多港、大阪港において当システムの試行運転を実施中。

【平成25年度予算(国費) 1,696億円の内数】

<指標の達成状況>

【指標: 国際港湾施設の保安の確保】

・目標

平成24年6月末迄を目途に、全ての埠頭保安規程(埠頭における保安措置等に関する規程)について、3点確認の100%実施を規定するための変更の承認を行う。

・達成状況

各国際港湾施設における出入管理の強化にあたり、確実な保安対策と円滑な物流が確保できるよう十分な検討・調整を行うため、埠頭保安規程の変更期限を1年延期し、平成25年6月末までとした。

<指標の達成状況>

【指標: シームレスでセキュリティ・レベルの高い物流ネットワークの構築】

・目標

出入管理情報システムの試行運転を、横浜港・名古屋港・神戸港・北九州港・博多港において、平成22年度以降順次開始する。試行運転の検証結果を踏まえ、平成24年度を目途に本格運転を開始する。

・達成状況

出入管理情報システムの試行運転を、横浜港・名古屋港・神戸港・北九州港・博多港において、平成22年度以降順次開始した。試行運転の検証結果や埠頭保安規程の変更期限の1年延期を踏まえ、平成25年7月より開始予定の身元確認の徹底(本人・所属・立入目的の確認)の習熟のための移行期間(最大1年)の後、本格運転を開始予定。

○課題、今後の考え

・全国の重要国際港湾施設の入場の際の身元確認の徹底(本人・所属・立入目的の確認)は、平成25年7月より開始予定。また、当該措置の習熟のための移行期間(最大1年間)の後、出入管理情報システムの本格運転を開始予定。

3. 安全・確実な物流の確保等

(1) 安全・確実な物流の確保

⑦核不拡散及びテロ対策の強化

○施策の取組状況

米国からのMI(メガポート・イニシアティブ)に対応したパイロット・プロジェクト実施の要請を踏まえ、平成21年3月から平成24年3月まで、横浜港南本牧ターミナルにおいてコンテナゲートに放射線検知施設を設置し、輸出入コンテナ内の核物質その他放射性物質の監視を実施。平成24年度はパイロット・プロジェクト実施結果の取りまとめを実施。

<指標の達成状況>

【指標:メガポート・イニシアティブへの対応に向けた検討の推進】

・目標

遅くとも平成24年度までに、我が国におけるメガポート・イニシアティブの実現可能性の検証を完了。

・達成状況

平成21年3月から平成24年3月まで、MI(メガポート・イニシアティブ)に対応したパイロット・プロジェクトを実施した。現在、米国及び関係省庁(外務省、財務省、国土交通省)で実施結果の取りまとめ中。

○課題、今後の考え

・平成25年度以降は、パイロット・プロジェクトの実施結果をふまえ、関係省庁で必要な協議を進めていく。

担当省庁:外務省、財務省、国土交通省

3. 安全・確実な物流の確保等

(1) 安全・確実な物流の確保

⑧ 安全で効率的な海上交通の実現

○ 施策の取組状況

○ 交通ルール等制度面の充実

海域の特性に応じた航法の設定、船舶の安全な航行を援助するための措置の制度化、港内における安全対策の強化等を図るため、法律改正を行った。(港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律(平成21年法律第69号)関係)

○ AIS等の最新技術を活用した安全対策や安全情報提供体制の充実

AISを活用した航行支援システムの的確な運用を実施。

海上交通センターの機能向上を実施。

沿岸域情報提供システム及び緊急情報メール配信サービスの的確な運用を実施。

【平成25年度予算(一般会計) 3788百万円の内数】

○ 航路標識の高度化、防災・安全対策等の推進

灯浮標の浮体式灯標化等の航路標識の高度化整備を実施。

航路標識の耐震補強、航路標識用電源の自立型電源化(太陽電池化)等の防災対策を実施。

○ 課題、今後の考え

・これまでの取組状況を踏まえつつ、引き続き上記施策を推進する。

3. 安全・確実な物流の確保等

(1) 安全・確実な物流の確保

⑨ 輸入に関する国際物流の安定的な供給と品質の向上

○ 施策の取組状況

倉庫業法に基づき施設の設備基準適合性を審査するとともに、入出庫の適正な管理等に関する検査を行っており、食の安全の確保にも寄与しているところ。また、業界団体においても、倉庫従事者に対する教育研修の実施、管理マニュアルの作成等を通じて、食の安全確保に努めている。

首都圏等における冷蔵倉庫等の物流施設の老朽化問題では、例えば東京都の南部流通業務団地内の冷蔵倉庫の更新等について、代替用地の確保が円滑に進まない等の課題も多い一方、川崎市の東扇島においては、関係者間の協議により、冷蔵倉庫の竣工、着工が進んでいる。国土交通省では、物流の効率化、環境負荷の軽減に資する高機能な施設の整備促進として、物流総合効率化法に基づき認定された計画の対象事業者に対して、物流施設に関する法人税・固定資産税の税制特例措置や中小企業信用保険の限度額の拡充等の支援措置を実施している。

< 指標の達成状況 >

【指標：物流の総合化・効率化の促進に関する指標（物流総合効率化法に基づく総合効率化計画で認定された総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設におけるCO2排出削減量）】

・ 目標

160,000トン（平成17年10月から平成25年度までの累計）

・ 達成状況

100,512トン（平成17年10月から平成24年度までの累計）

○ 課題、今後の考え

・引き続き、倉庫業法に基づく検査等を実施し、食の安全の確保を図るとともに、物流の効率化、環境負荷の軽減に資する高機能な施設の整備方策として、物流総合効率化法をPRする。

3. 安全・確実な物流の確保等

(1) 安全・確実な物流の確保

⑩卸売市場におけるコールドチェーンシステムの整備

○施策の取組状況

卸売市場整備基本方針等に基づき品質管理の高度化等を推進。
中央卸売市場における低温卸売場の整備率は、平成23年度末時点で13.9%（平成22年度末時点で13.1%）に向上。

<指標の達成状況>

【指標：中央卸売市場における低温卸売場の整備率】

・目標

平成25年度までに、17.6%

・達成状況

13.9%（平成23年度末）

○課題、今後の考え

・引き続き、中央卸売市場における低温卸売場の整備を推進。

3. 安全・確実な物流の確保等

(1) 安全・確実な物流の確保

①産地から消費に至る安全・安心で効率的な水産物流通システムの整備

○施策の取組状況

水産物流通機能高度化対策事業により品質・衛生管理水準の向上、流通機能の高度化を推進。

高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物の割合は29.5%(平成21年度)から46.2%(平成23年度)に向上。

<指標の達成状況>

【指標: 高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物の割合の向上】

・目標

50%(平成23年度)

・達成状況

46.2%(平成23年度)

○課題、今後の考え

・水産物流通機能高度化対策事業により、特定第3種漁港等の水産物流通拠点となる漁港における品質・衛生管理水準の向上、流通機能の高度化を推進。

3. 安全・確実な物流の確保等

(1) 安全・確実な物流の確保

⑫災害に備えた適確な準備

(道路における総合的な地震・津波対策)

○施策の取組状況

阪神淡路大震災(H7)での橋梁の被害を踏まえて耐震補強対策を実施しており、引き続き、緊急輸送道路における耐震補強対策を推進。

また、東日本大震災の経験を踏まえ、津波被害の想定されるエリアにおいて、早期の道路啓開を実現するため、計画づくりを推進。

さらに、第183回国会において、これらの取組が更に進めやすくなるよう、民間団体等と道路管理者との協定締結による道路啓開の実施のための規定を盛り込んだ道路法等の一部を改正する法律が成立し、平成25年6月5日に公布された。

【平成25年度予算 道路整備費1,332,676百万円の内数】

【緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 77%(平成22年度末)】

【道路斜面や盛土等要対策箇所対策率 54%(平成22年度末)】

○課題、今後の考え

・引き続き上記の各措置の適切な運用を図っていく。

担当省庁:国土交通省

3. 安全・確実な物流の確保等

(1) 安全・確実な物流の確保

⑫ 災害に備えた適確な準備

(鉄道における総合的な地震・津波対策)

○ 施策の取組状況

JR貨物は、大規模災害時において鉄道機能の早期復旧に向けた体制整備や業務継続計画に基づき、防災・減災対策を推進することとしており、必要に応じて業務継続計画の改定を行っている。

中小貨物鉄道事業者に対し、業務継続計画の策定に向け情報提供等を行った。

○ 課題、今後の考え

・引き続き上記施策を実施。

担当省庁：国土交通省

3. 安全・確実な物流の確保等

(1) 安全・確実な物流の確保

⑫ 災害に備えた適確な準備

(港湾における総合的な地震・津波対策及びBCP策定の促進)

○ 施策の取組状況

大規模災害時において港湾機能を早期に復旧させるため港湾関係者間の連携体制構築に向けた検討が、全国各地で進められている。

港湾における地震・津波対策を実施。また、東日本大震災により新たに認識された課題に対応するため、地震の継続時間を考慮した液状化予測・判定手法に関する港湾の技術基準を改訂し、民間企業等への技術支援を行うため「港湾における液状化相談窓口」を開設した。また、「防波堤の粘り強い構造の確保」として、東日本大震災の経験から新たに得られた技術的知見に基づき、施設の効果を粘り強く発揮できる補強対策を実施しているところ。

【平成25年度予算(国費) 1,696億円の内数】

○ 課題、今後の考え

・引き続き上記施策を実施。

3. 安全・確実な物流の確保等

(1) 安全・確実な物流の確保

⑬港湾施設の耐震強化の推進

○施策の取組状況

平成18年3月に策定した「耐震強化岸壁緊急プログラム」に基づき、緊急に整備を必要とする336バースを対象として整備をしており、平成25年3月末時点で227バース(整備率:68%)が整備済み、もしくは整備中である。なお、東日本大震災では、広範囲に被害が及んだため、被災地外からの自衛隊等の緊急車両や災害対策支援のための人員輸送に、中長距離のフェリーやRORO船が活用され、被災地の復旧に大きな役割を果たした。

【平成25年度予算(国費) 1,696億円の内数】

○課題、今後の考え

・引き続き上記施策を実施。

3. 安全・確実な物流の確保等

(2) 人材育成・確保と労働環境の整備

—

(船員確保・育成等総合対策事業の実施)

○施策の取組状況

○船員計画雇用促進等事業【平成24年度予算 115百万円】

改正海上運送法に基づき国土交通大臣より日本船舶・船員確保計画の認定を受け、船員の計画的な確保・育成に取り組む海運事業者に対する支援制度を平成20年度に創設。平成24年度に係る計画については、177事業者が国土交通大臣による認定を受けている。

○若年内航船員確保推進事業

内航船員の高齢化の進展による船員不足の解消に向け、関係機関と連携し、内航船員に関する情報が乏しいと思われる船員教育機関以外の学生等に対して、就業体験やキャリアパス説明会を実施することによって、内航船員を志向する若年者を増加させる取り組みを平成23年度から実施。平成24年度については全国で水産系高校18校114人の若年者の就業体験等の取組を実施。

<指標の達成状況>

【指標：海運業（外航及び内航）における船員採用者数の水準】

・目標

平成25年度に現状の約50%増が達成できるよう目標設定を行う（平成17年度＝100）

・達成状況

平成21年度 164
平成22年度 115
平成23年度 119
平成24年度 集計中

○課題、今後の考え

・船員計画雇用促進等事業

今後も引き続き船員計画雇用促進事業及び若年内航船員確保推進事業を推進する。

担当省庁：国土交通省

3. 安全・確実な物流の確保等

(2) 人材育成・確保と労働環境の整備

—

(3PLに関する基礎知識の向上や人材育成の推進)

○施策の取組状況

産官学(業界団体、国土交通省、有識者)からなる「3PL人材育成促進事業推進協議会」を立ち上げ、研修カリキュラム、テキスト等を作成し、平成16年度から毎年度「3PL人材育成研修」を実施し、平成23年度末時点で累計約6,700名が受講した。また、業界団体が独自で行っている3PLに関する人材育成研修や大学の寄附講座について、国土交通省から講師として出向き、物流の動向や行政で実施している現在の取組について講演を行い、3PLに関する基礎知識の向上や人材育成の推進を図っている。

<指標の達成状況>

【指標: 3PL事業の促進に関する指標(倉庫業において、総合的な流通業務(保管のみならず流通加工も行う業務)を行っている事業者の割合)】

・目標

41.9%(平成25年度)

・達成状況

34.7%(平成23年度)

○課題、今後の考え

・引き続き、3PL事業に関する人材育成を進めるため、研修カリキュラム、テキスト等の企画立案の段階から積極的に参画し「3PL人材育成研修」を実施していくとともに、業界団体が独自で行っている3PLに関する人材研修に参画し、また、大学の寄附講座を活用するなど、3PLに関する基礎知識の向上や人材育成を多面的に支援し、今後も人材育成等を通じたサプライチェーン全体の効率化の取組を強力的に推進する。

担当省庁: 国土交通省

3. 安全・確実な物流の確保等

Ⅲ (3) 物流に係る取引の適正化

—

(独占禁止法及び下請法の適切な運用)

○施策の取組状況

○独占禁止法(物流特殊指定)及び下請法の周知

- ・物流事業者と取引のある荷主向けの業種別講習会を平成21年度から実施(合計50回)。
- ・下請法基礎講習会を平成23年度から実施(合計66回)。
- ・下請取引適正化推進講習会を毎年11月に実施(年間約30回)。
- ・下請法応用講習会を平成22年度から実施(合計12回)。

○独占禁止法(物流特殊指定)及び下請法の執行

- ・違反事件発掘を目的として荷主と物流事業者との取引に関する書面調査を毎年度実施。
- ・違反事件発掘を目的として親事業者と下請事業者を対象とする書面調査を毎年度実施。
- ・独占禁止法(物流特殊指定)違反行為については、平成21年11月に「優越的地位濫用事件タスクフォース」を設置し、平成22年度以降、物流取引に関し、合計31件の注意を行っている。
- ・下請法違反行為については、平成24年度は16件の勧告を行うとともに、4,550件の指導を行っている。

<指標の達成状況>

【指標:下請取引適正化推進月間の親事業者・下請事業者向け講習会及び独占禁止法(物流特殊指定)の荷主・物流事業者向け講習会】

・目標

平成25年度までの累積開催回数:公正取引委員会事務総局の実施する、①独占禁止法(物流特殊指定)の荷主・物流事業者向け講習会について44回、②下請取引適正化推進月間の親事業者・下請事業者(物流以外の業種の者を含む。)向け講習会について150回

・達成状況

- ①物流事業者と取引のある荷主向けの業種別講習会を平成21年度から実施(合計50回)。
- ②下請取引適正化推進月間における下請取引適正化推進講習会を実施(合計125回)。

<指標の達成状況>

【指標:荷主と物流事業者との取引に関する書面調査及び下請法の定期書面調査】

・目標

平成25年度までの累積実施回数:公正取引委員会事務総局の実施する、①独占禁止法(物流特殊指定)違反事件発掘に係る荷主と物流事業者との取引に関する書面調査について5回、②下請法違反事件発掘に係る親事業者及び当該親事業者と取引のある下請事業者(物流以外の業種の者を含む。)を対象にした定期書面調査について親事業者調査5回、下請事業者調査5回

・達成状況

- ①荷主と物流事業者との取引に関する書面調査を毎年度実施(合計4回)。
- ②親事業者と下請事業者を対象とする書面調査を毎年度実施(親事業者調査合計4回、下請事業者調査合計4回)。

○課題、今後の考え

・公正取引委員会としては、引き続き、独占禁止法(物流特殊指定)及び下請法違反行為の未然防止に努めるとともに、違反行為に対しては厳正に対処することとしている。

担当省庁:公正取引委員会

3. 安全・確実な物流の確保等

(3) 物流に係る取引の適正化

—

(トラック運送に係る取引の適正化)

○施策の取組状況

平成21年度以降も、荷主、元請事業者、下請事業者の協働による適正取引の推進等を図ることとし、望ましい取引形態の普及、問題となる取引形態の整理等を行ってきたところであるが、平成23年度においては、トラック運送取引に係る特定の個別課題(手待ち時間の発生、契約に基づかない付帯作業の要求等5課題)について事業者ヒアリング等に基づく具体的な検討を行っている。平成24年度のパートナーシップ会議においては、各課題への有効な改善策として荷主と貨物事業者間の運送契約の書面化について協議し、これを推進していくこととされたところである。

<指標の達成状況>

【指標:トラック運送業における事業改善事例件数】

・目標

平成25年度末までに70事例

・達成状況

平成24年度末までに68事例

○課題、今後の考え

・今後も、引き続き、荷主、元請事業者、下請事業者の協働によるトラック事業に係る適正取引の推進に向けたルールの設定、事例の普及等を進めるため、中央及び地方においてトラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議を定期的を開催していくこととする。