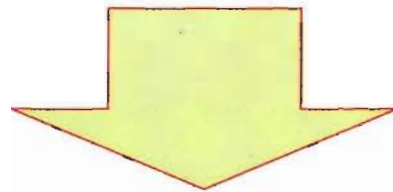


今後の国際物流施策の課題について

国際物流施策の検討体制

国際物流施策推進本部

- 平成17年2月10日に第1回推進本部を開催
- 事務次官を本部長とし、関係局長等で構成
- 港湾局、航空局及び道路局から施策の取組状況、新規予算要求等の具体策の検討状況の報告を行い、国土交通行政における国際物流施策について幅広く検証（第1回、第6回）
- 荷主企業、物流事業者等からヒアリングを実施（第2回、第3回）
- 平成17年4月1日に、「今後の国際物流施策の課題」として中間とりまとめ



国際物流施策パッケージの策定

国際競争力強化のための国際物流施策の推進

経済社会の変化に対応した物流施策の取組

○アジア地域が一体的な経済・交流圏へ(相互依存関係の深化)

- 中国・ASEAN等が生産拠点・大消費地として急成長(東アジア(中国)の輸出入貨物量が激増)
- 基幹コンテナ航路の我が国への寄港率が減少(中国・北米間等の基幹航路が急増)
- 日系企業も調達・製造・販売拠点をアジアにシフト(中国は米国を抜いて最大の貿易相手国)
- アジア域内物流が準国内物流化(国内物流と距離的に大差ない物流圏域、迅速・低廉化が必要)

○物流に対する在庫削減の徹底やきめ細やかな輸配送の要請の高まり

- 必要なものを必要なときに必要な分量だけ輸配送(少量多頻度、ジャストインタイム)
- 食料品を含む消費物資の海外調達の拡大
- 夜間に集荷した貨物の翌日配送のニーズ

○セキュリティ確保の要請の高まり

- 米国向けの出航24時間前の貨物通報(H15. 2~)等の対策強化に伴うリードタイムの延伸
- 国際物流に関わる事業者毎の保安体制の強化の必要性

○スーパー中枢港湾における基幹航路確保策

- ・ 大型コンテナ船が就航する基幹航路確保のために必要となる大規模ターミナルの機能強化・一体運営のためのメガターミナル・オペレーターの育成や湾単位での近隣港の機能連携・役割分担を推進

○東アジアとの物流機能を重視した港湾整備

- ・ 東アジア地域との海上輸送を支える中・小型コンテナ船、フェリー、RoRo船等と国内ネットワークとの円滑な接続や輸送コスト削減のため内外貿一体運用、鉄道コンテナの海上輸送利用等を推進

○大都市圏拠点空港の整備・活用

- ・ 急増する航空貨物需要や大都市圏での配送時間帯に対応するため24時間空港の整備・活用、深夜・早朝国際航空便の充実、羽田空港の活用等を推進

○国際海運・航空と国内トラック・海運・鉄道・航空によるスピーディー・シームレス・低廉な交通ネットワークの形成

- ・ 国際標準のコンテナが、国際物流戦略の観点から重要な港湾・空港と物流拠点とを積み替えなく走行できる道路ネットワークを戦略的に構築するとともに、内航海運、鉄道輸送等との円滑なネットワークを構築

○ロジスティクス・ハブ(物流高度化施設)の整備

- ・ 高度化・多様化する荷主ニーズに対応するとともに、物流インフラの運用効率を改善してその機能を最大限発揮させるため、ロジスティクス・ハブ形成(在庫管理、流通加工等の機能集約)を促進

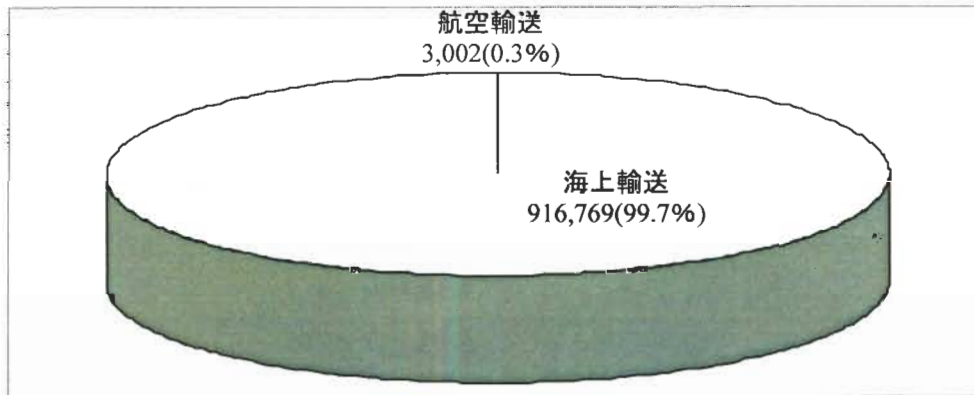
○ITの活用によるセキュリティ対策強化と物流効率化の両立

- ・ セキュリティ強化のための情報収集・処理体制の確立を図ると同時に、FAL条約の締結を契機に手続の簡素化・電子化を推進し効率化を図る。併せて、電子タグ等のITの活用などにより貨物管理の電子化・合理化を推進

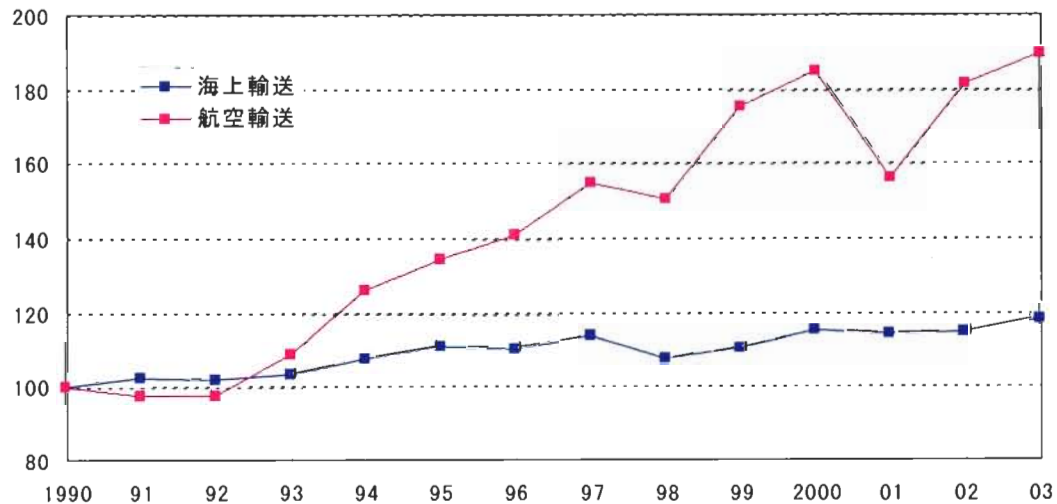
国際貨物の動向（輸送トン数ベース）

○国際貨物流動量については、海上輸送が大宗を占めているものの、海上輸送が微増傾向なのに対して、航空輸送は右肩上がりで増加傾向にある。

海上輸送と航空輸送のトン数分担率(2003年)



(%) 海上輸送と航空輸送の輸送トン数伸び率(1990年を100%として計算)



○国際輸送量

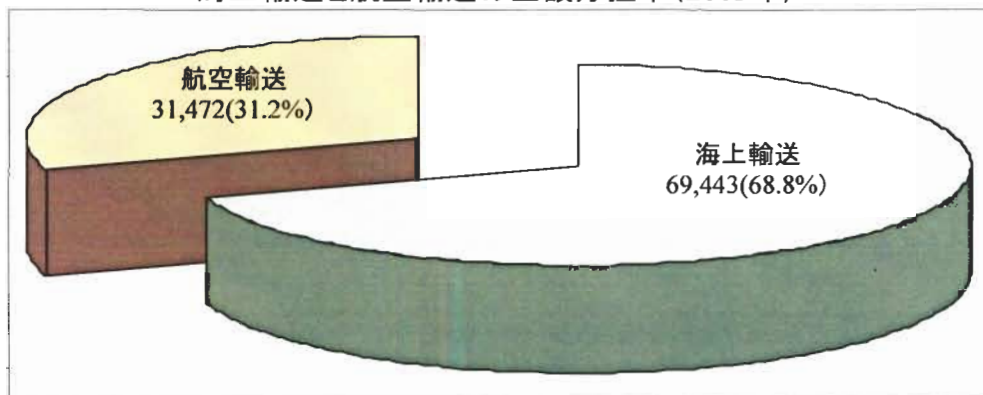
年度	海上輸送(千トン)			航空輸送(千トン)		
			合計			合計
	輸出	輸入		輸出	輸入	
1990	70,420	699,307	769,727	730	851	1,581
91	74,802	714,466	789,268	694	848	1,542
92	85,616	699,877	785,493	675	868	1,543
93	91,019	704,867	795,886	705	1,012	1,717
94	95,347	733,088	828,435	808	1,189	1,997
95	97,383	756,835	854,218	837	1,289	2,126
96	94,780	757,930	852,710	946	1,285	2,231
97	101,932	775,908	877,840	1,148	1,302	2,450
98	100,905	730,217	831,122	1,111	1,269	2,380
99	101,995	748,855	850,850	1,286	1,488	2,774
2000	101,735	788,002	889,737	1,318	1,609	2,927
01	106,986	772,996	879,982	1,016	1,456	2,472
02	119,385	762,329	881,715	1,310	1,565	2,874
03	120,710	796,059	916,769	1,405	1,597	3,002

(年)

国際貨物の動向（輸送金額ベース）

- 航空輸送は、輸送量で見れば、海上輸送と比較してわずか0.3%程度だが、金額ベースでは約30%。
- 近年のエレクトロニクス、IT等高付加価値商品の流動が増大していることが背景となっている

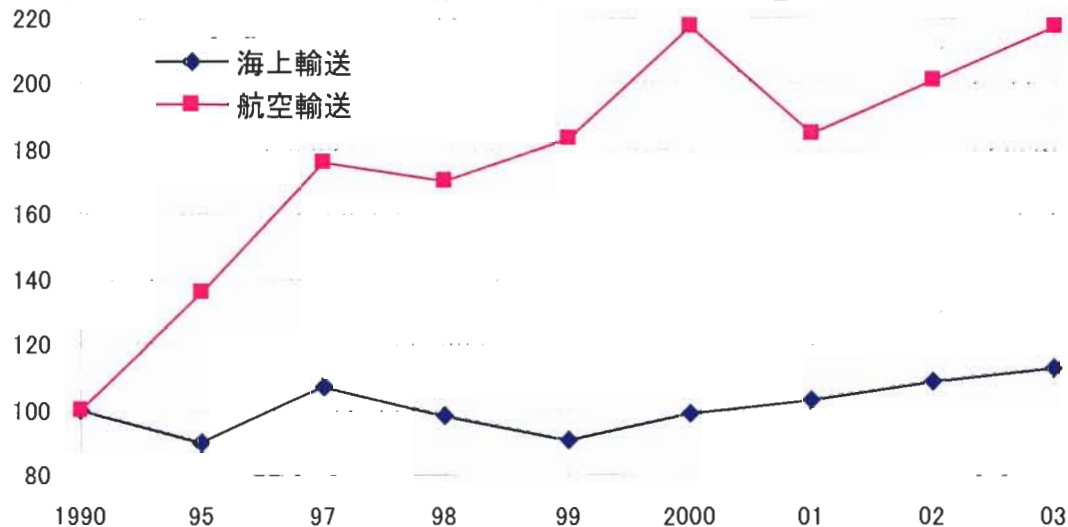
海上輸送と航空輸送の金額分担率(2003年)



年度	海上輸送 (10億円)	航空輸送 (10億円)
1990	61,588	14,458
95	55,452	19,570
97	65,969	25,398
98	60,275	24,554
99	55,960	26,533
2000	60,792	31,478
01	63,351	26,722
02	66,698	29,091
03	69,443	31,472

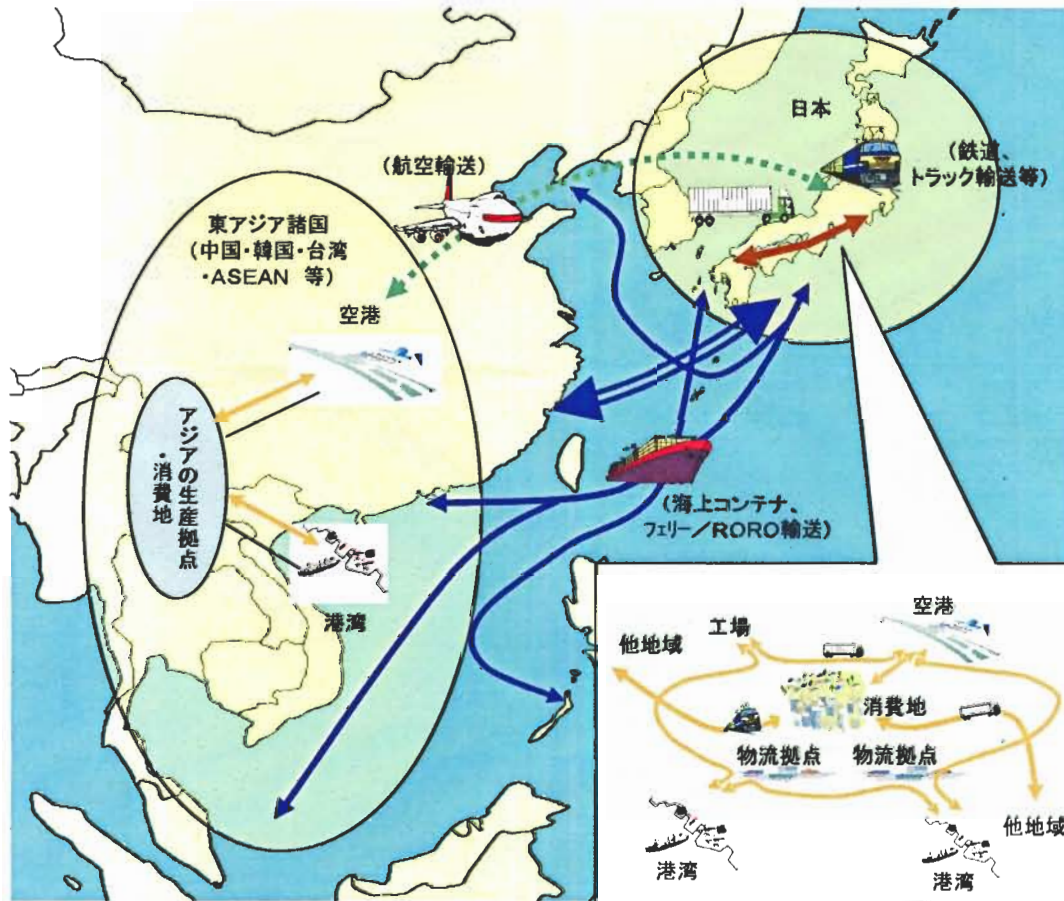
出典:「外国貿易概況」(財)日本関税協会より作成。

(%) 海上輸送と航空輸送の輸送金額伸び率(1990年を100%として計算)



東アジアの効率的な物流システムのイメージ

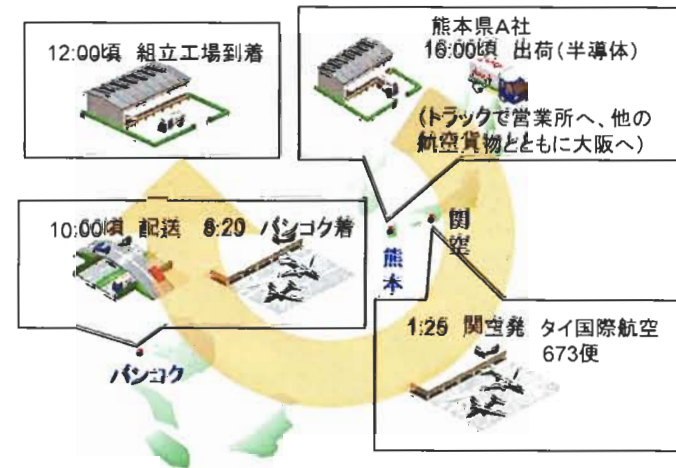
○東アジアの効率的な物流システムのイメージ



フェリー・RORO船による輸送距離と所要時間

	距離	所要時間
上海-博多	907km	26.5時間
釜山-博多	222km	6時間
博多-東京	1,138km	33時間
東京-苫小牧	1,046km	20時間

○国際的なジャストインタイムの要請(航空輸送活用の事例)

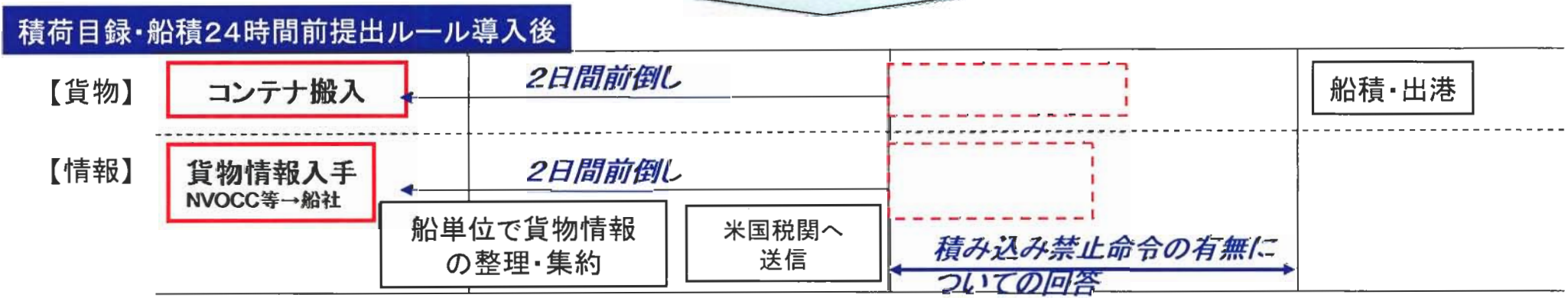
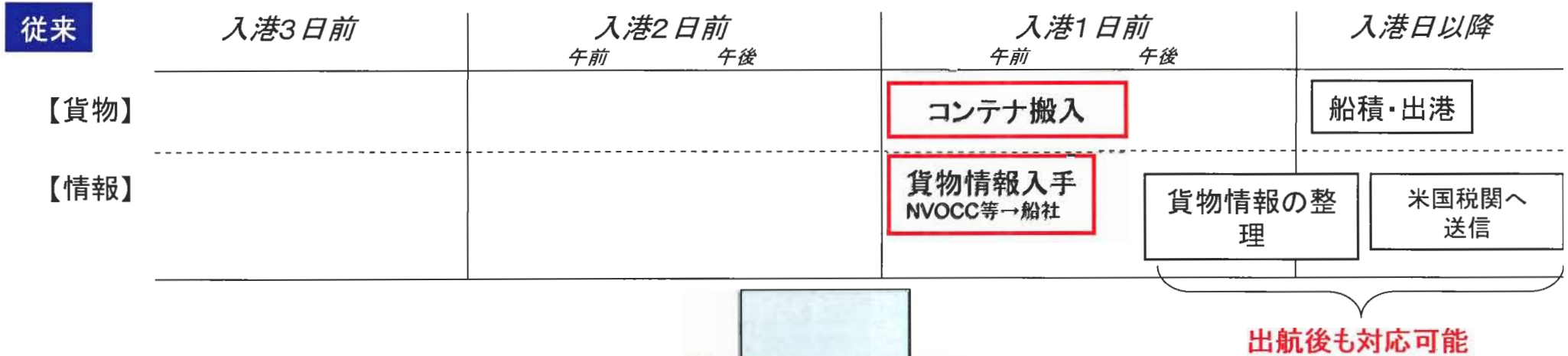


セキュリティ対策の影響：

対米輸出コンテナ貨物のリードタイムの事例 ～コンテナターミナル (CY) への搬入期限

米国同時多発テロ等の発生

- ・ 輸出国での船積24h前までに積荷目録を電子的に米国税関に提出することを義務付け(03. 2～)
- ・ 船会社等が、米国税関に期限までに確実に積荷目録を送信するため、コンテナヤードへのコンテナ搬入及び貨物情報の締切を従来より約2日前に設定



スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

- 目標：アジア諸国の主要港湾を凌ぐコスト・サービス水準の実現。
- 港湾コストは、釜山港・高雄港並みに約3割低減。
- リードタイムは現状3～4日をシンガポール港並みの1日程度に短縮。

平成16年（7月23日）

- ・スーパー中枢港湾の指定
（京浜港、伊勢湾（名古屋港・四日市港）及び阪神港）



○ターミナルの大規模化によるスケールメリット

岸壁延長1,000m以上、最大水深-15m以上、奥行き500m程度

○新たなメガターミナルオペレータの設立

大規模コンテナターミナルの一元運営のため、全国で4社（横浜、名古屋、大阪、神戸）を設立

○近隣港間の役割分担の明確化と連携強化

○次世代高規格コンテナターミナル形成の支援（右図参照）

次世代高規格コンテナターミナル形成支援事業【H17～】

①コンテナ物流円滑化共同デポ
《国の補助制度の創設》

②24時間フルオープン支援施設
《国の補助制度の創設》

③ノンストップゲート
《無利子貸付け制度の創設等》

⑤コンテナターミナルの運営の高度化
に向けた社会実験の実施

④民間ターミナルオペレーターが整備する荷さばき施設等
《無利子貸付け制度の創設》

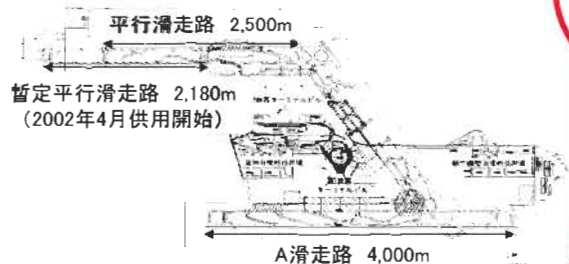


貨物輸送の特性を踏まえた社会資本の整備

- 航空需要の増大に対応した航空サービスの拡大に向け、大都市圏拠点空港の整備による空港容量の拡大・国際拠点空港としての機能強化を図る。
- 平成18年度においては、羽田空港再拡張事業の本格化に伴い対前年度比で大幅な歳出増加が必要（参考：平成17年度 羽田再拡張事業予算 605億円）。

成田国際空港

- ・平行滑走路(2,500m)等の整備



関西国際空港

- ・二期事業について、2007年限定供用に向けた整備を推進。
- ・増大する国際航空貨物を効率的に取り扱うため、各種上屋を整備



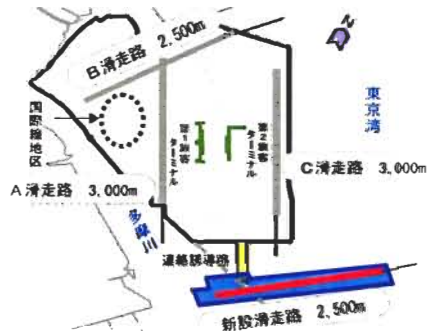
24時間空港の整備・活用

- 関空では、貨物週間便数137便のうち約2割の22便が深夜・早朝便
- 中部では、貨物週間便数38.5便のうち約3割の13便が深夜・早朝便

大都市圏の空港容量の確保 国際拠点としての機能強化

東京国際空港

- ・再拡張事業の着実な推進
- ・PFI手法を導入し、国際線貨物ターミナル地区を整備
- ・深夜早朝時間帯における貨物専用便の就航を図る。



中部国際空港

- ・平成17年2月17日開港
- ・総合保税地域の活用



我が国の経済社会の活性化 国際競争力の向上

陸海空の総合的な交通体系の構築に資する道路ネットワーク

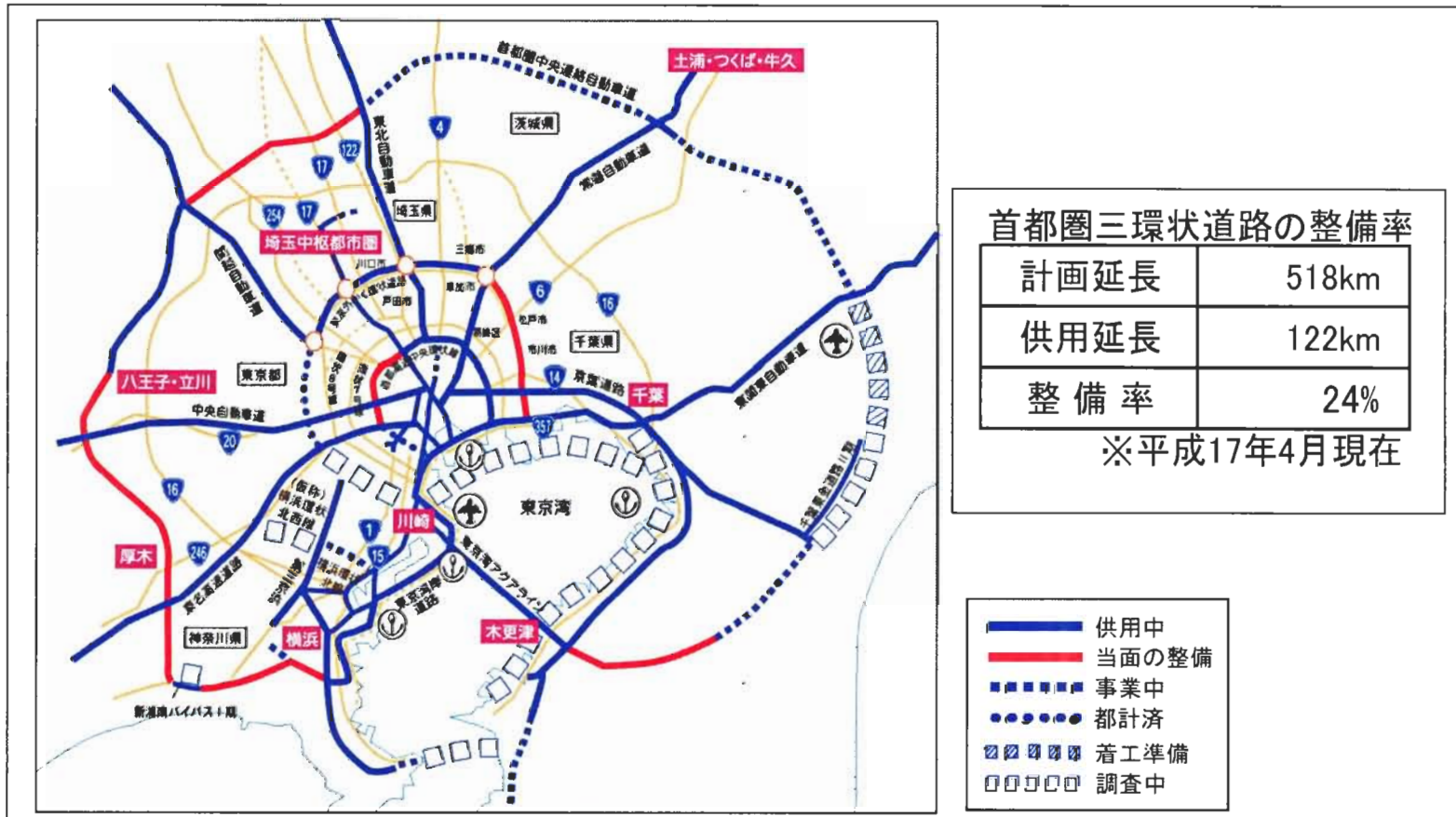
○フル積載国際海上背高コンテナが、国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点とを積み替えなくドア・トゥ・ドアで走行できる道路ネットワークを戦略的に構築。



規格の高い道路を中心とする道路ネットワークのボトルネック解消

高速道路や環状道路の整備により不連続区間（ミッシングリンク）を解消し、国際物流のボトルネックを解消する。

首都圏の高速道路ネットワーク(3環状9放射道路)



国際貨物の複合一貫輸送

～「環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験」より

ラックコンテナによる12フィートコンテナ国際一貫輸送モデル実証実験

- ・上海で生産した家電製品を国際コンテナ船で輸入する際、従来は東京港から熊谷の配送センターを経由して全国にトラックで配送されていたが、そのうち西日本向けの貨物については、陸揚げ港を門司港に変更し、あわせて陸送部分をトラック輸送から鉄道輸送に転換。
- ・「フラットラックコンテナ」を用いて12ftのJRコンテナ3つを連結し、40ft海上コンテナとして扱うことで、上海の工場から国内の需要地まで12ftコンテナのまま一貫輸送することを実現。12ftコンテナのボリュームが各需要地のニーズへの個別対応にフィット。



荷主等	三菱電機ホーム機器(株)	物流	三菱電機(株) 全国通運(株) 三菱電機ロジスティクス(株) 日本貨物鉄道(株) 濃飛倉庫運輸(株)		
品目	輸入家庭電器製品	C02削減率	93.3%	コスト削減率	約3割



国際貨物の海上フィーダー輸送

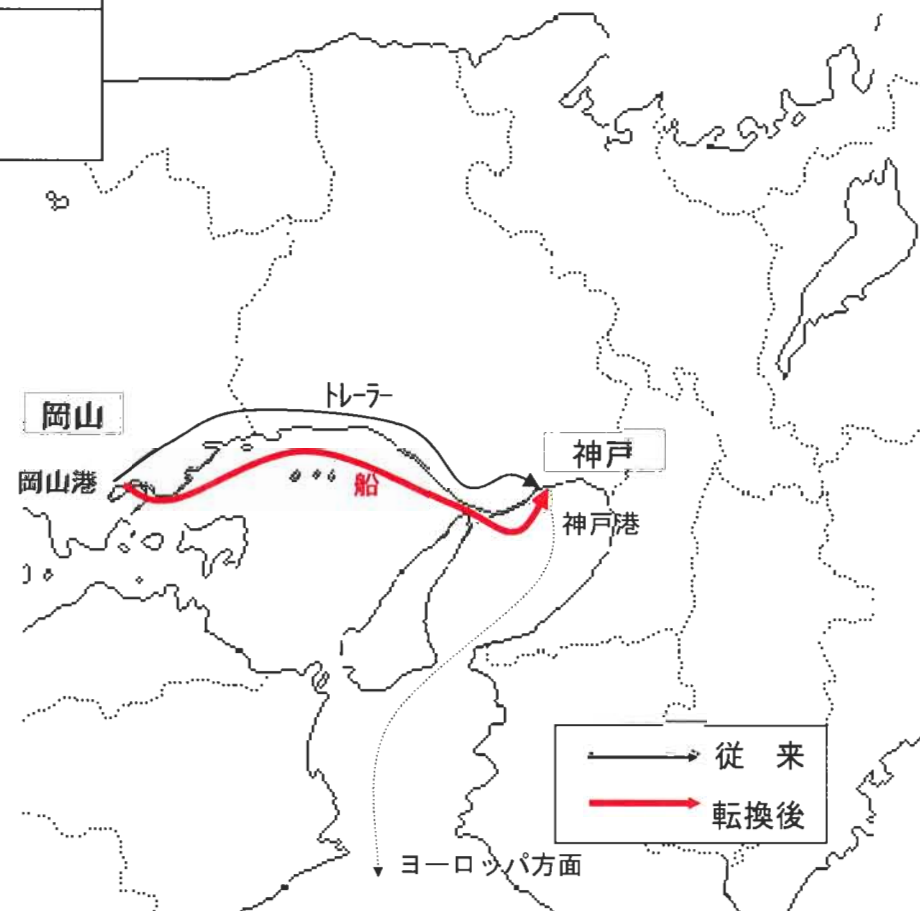
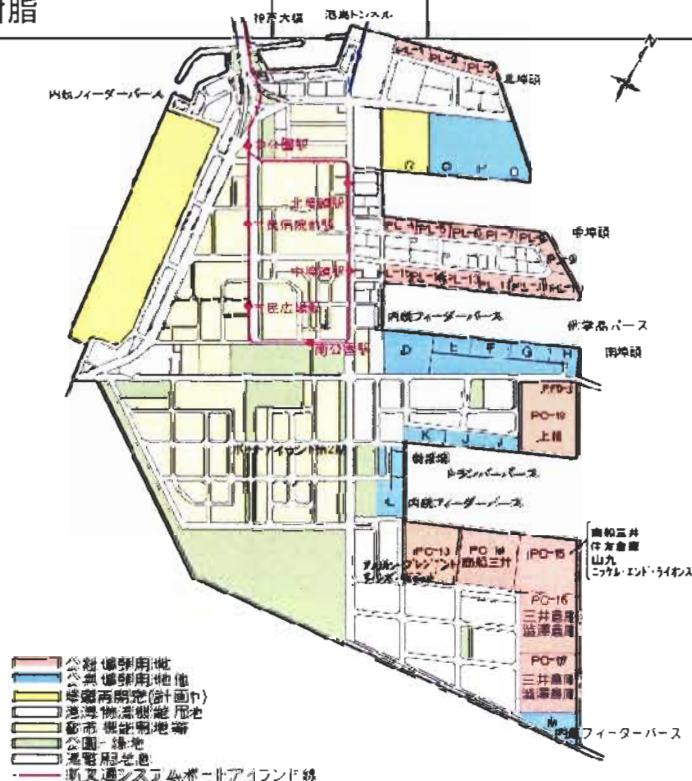
～「環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験」より

岡山港(福島地区)/神戸港フィーダー輸送実証実験

- ・ 輸出用貨物のトラックによるフィーダー輸送を、海運利用にシフト。
- ・ 神戸港の外貿バースに内航船を直付けすることにより、積み替え時の横持ちを発生させない。
- ・ 復路の空コンテナについても海上輸送化。



荷主	(株)クラレ	物流	岡山臨港倉庫運輸(株) 岡山港湾運送(株) 井本商運(株)
品目	化学繊維 人工皮革 合成樹脂	C02 削減率	82.0%



流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律案 概要

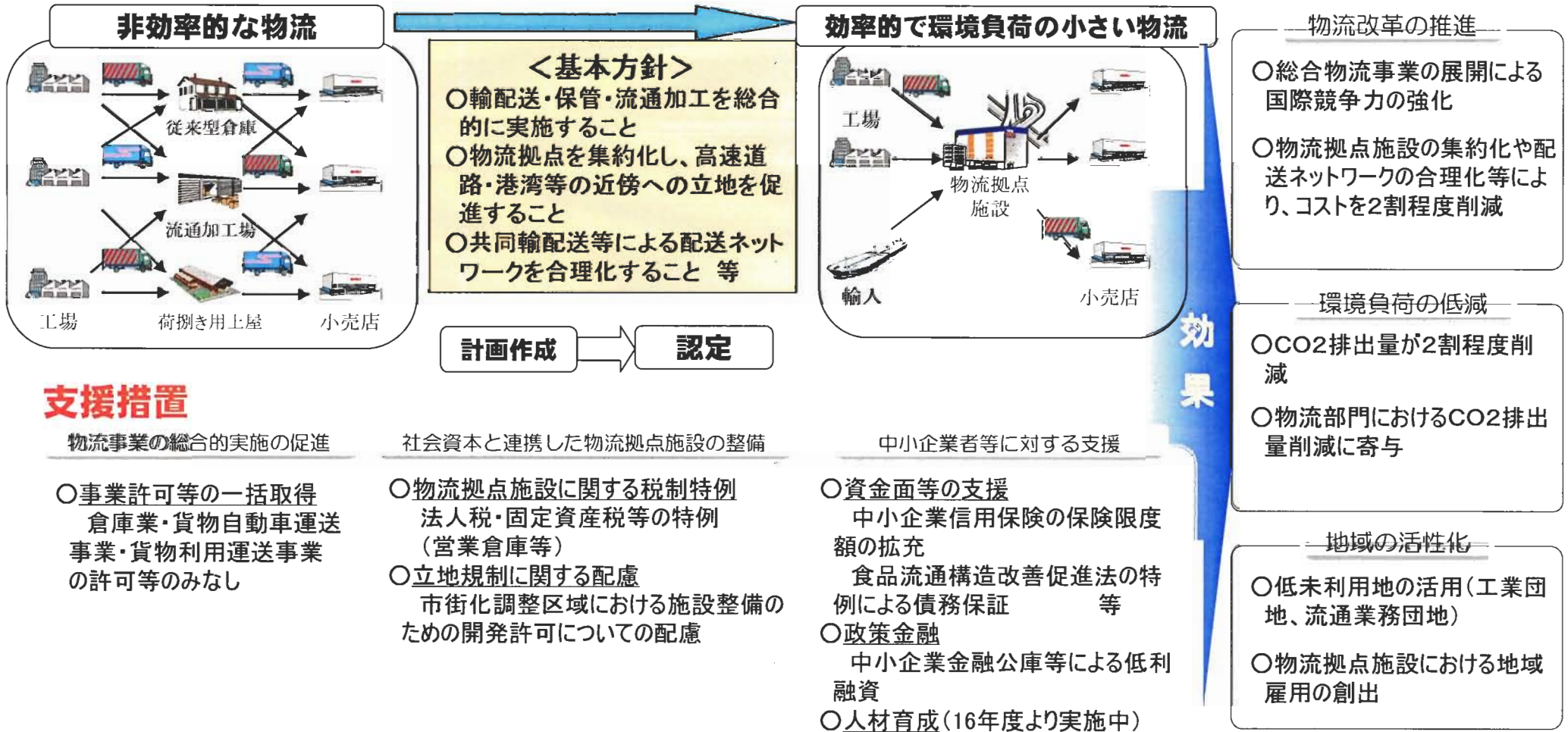
背景

産業の空洞化に歯止めをかけ、我が国の国際競争力を強化するため、総合的・効率的物流システムの構築が急務

京都議定書が2月に発効し、運輸部門における温暖化ガス（二酸化炭素）排出量の削減が急務

土地の機能的活用等による地域経済の活性化の観点から物流拠点整備へのニーズの高まり

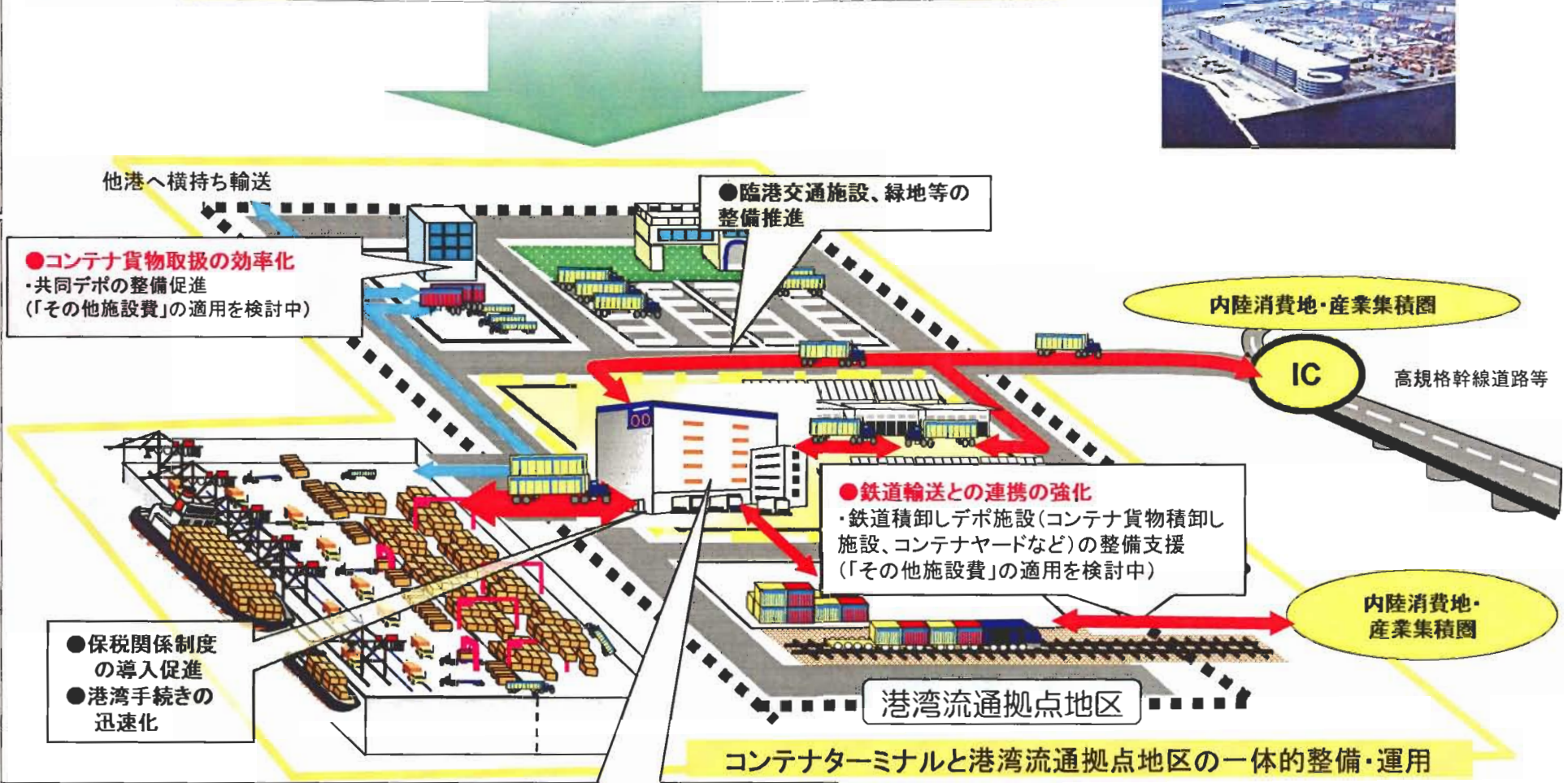
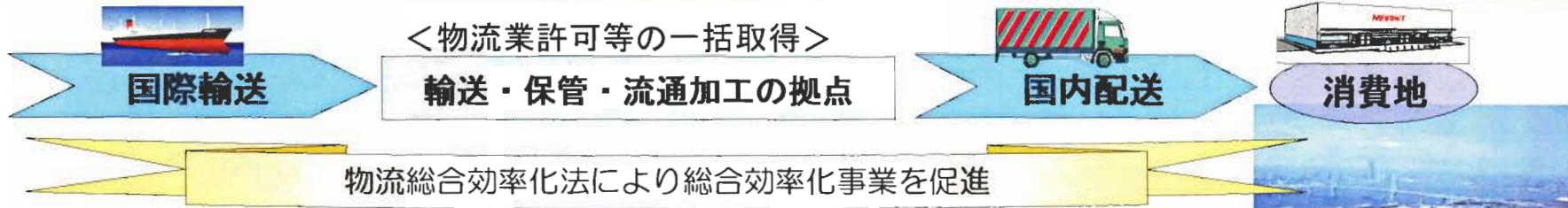
法律の概要



港湾におけるロジスティクス・ハブの形成について

物流事業の総合化・効率化

港湾ロジスティクス・ハブの形成



●特定流通業務施設の立地促進
・高度な物流サービスを提供できる共同利用型の特定流通業務施設の整備に対する支援
(インセンティブ補助、税制特例、財投融資を検討中)

□ …既存の取り組み
□ …平成18年度新規、拡充要求を検討中

FAL 条約締結を契機とした港湾手続の簡素化・電子化等

1. FAL 様式該当書類 (16種類→8種類)

各官庁統一申請様式 (書類版) 策定 【平成16年末】

港長	入(出)港届
港湾管理者	入港届
税関	入(出)港届
入国管理局	入(出)港届
税関	積荷目録
検疫所	積荷目録
税関	船用品目録
税関	乗組員携帯品申告書
税関	乗組員氏名表
入国管理局	乗員名簿
検疫所	乗組員名簿
税関	旅客氏名表
入国管理局	乗客名簿
検疫所	乗客名簿
港長	危険物積荷役許可申請
検疫所	明告書

入(出)港届
積荷目録
船用品目録
乗組員携帯品申告書
乗組員名簿
旅客名簿
危険物積荷目録
明告書

項目数約5割減

各官庁統一申請様式

電子による申請も可能に

【平成17年11月より】

2. FAL 様式対象外書類 (8種類→1種類)

○ その他 (5種類→1種類)	
港長	・ 停泊場所指定願 ・ 移動許可申請
港湾管理者	・ 係留施設許可申請
運輸局	・ 油濁損害賠償保障契約情報
海上保安庁	・ SOLAS法に基づく事前通報
○ 廃止分 (3種類→0種類)	
港長	・ 夜間入港許可申請
入管	・ 入港通報 ・ 別添報告書

入港前手続様式

廃止

項目数
約4割減