

今後推進すべき具体的な物流施策

平成17年11月15日

総合物流施策推進会議

目 次

1 国際物流・国内物流の一体的展開	1
国際拠点港湾・空港の機能向上	1
国内外の物流ネットワークの構築	2
国際物流におけるロジスティクス機能の高度化	4
2 効率的で環境負荷の小さい物流	6
グリーン物流の推進	6
貨物交通のマネジメントの推進	10
情報化・標準化の推進	11
物流効率化を支える人材の育成等	13
物流事業に関する施策のあり方の検討	13
3 国民生活の安全・安心を支える物流	14
(参考) 物流施策の進捗状況を把握する指標について	17
1 指標からみる施策の進捗状況	17
2 指標のあり方	17
3 今後の施策の進捗状況の把握のための指標	18

今後推進すべき具体的な物流施策

今後の物流施策を総合的・一体的に推進するための目標である、

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点を達成するための施策を以下で体系的に掲げることとする。

総合的・一体的な物流施策の推進に当たっては、関係方面の連携・協働により、当面、次に掲げる施策の推進を図ることとする。また、これらの施策に加えて、今後推進すべき物流施策の基本的方向性に基づき、逐次、物流を取り巻く課題を解決するための施策の具体化を図り、その推進を図ることとする。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

国際拠点港湾・空港の機能向上

国際基幹航路確保のためのスーパー中枢港湾プロジェクトの推進

- ・ スーパー中枢港湾として、京浜港、名古屋港・四日市港、大阪港・神戸港の重点的整備及び運営の効率化を図り、港湾コストの3割削減、船舶入港から貨物引取りが可能となるまでのリードタイムの1日程度への短縮を目標とし、アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を目指す。
- ・ スーパー中枢港湾において、高規格な荷役機械等の整備や公共岸壁等の長期貸付により、大規模コンテナターミナルの効率的・一体的な運営を行うメガターミナルオペレーターの育成を図るとともに、現在多くのコンテナ貨物を取り扱っている埠頭公社について、民営化も含めた最適な組織のあり方を検討し、コンテナ埠頭の運営効率化を図る。
- ・ 近隣港湾同士の機能分担、相互連携を深め、さらには、一体的管理も視野に入れたサービス水準の向上を図るため、港湾管理者、関係行政機関及びターミナルオペレーターをメンバーとする特定国際コンテナ埠頭機能高度化協議会を設置し、対応策を検討し、逐次実施を図る。

東アジア SCM の形成

- ・ 東アジアとの円滑な国際水平分業の維持発展を支えるシームレスな物流の形成を図るため、中枢・中核国際港湾等において、国際コンテナ、フェリー・ROROターミナルの整備・改良を実施するとともに、小口貨物の積替円滑化を支援する施設の整備を図ることにより、我が国側のゲートウェイとしてのターミナル機能の高度化を図る。

拠点港湾の機能向上の推進

- ・ コンテナゲート周辺の混雑状況を解消し、物流の効率化を図るため、港湾の24時間フルオープン化の促進、本人確認の自動化等によるターミナルへの出入管理の高度化を図る。
- ・ 多頻度、小ロットでの輸送に対応し、港湾コストの削減及び船舶入港から貨物の引き取りまでのリードタイムの短縮、港湾間や背後圏との輸送円滑化を図るための共同デポ¹の整備の促進を図るとともに、海上輸送から鉄道へのコンテナの積み替えの円滑化等による港湾と鉄道との間の物流の効率化を図る。
- ・ 鉄鉱石、石炭、石油等を輸送する船舶の大型化に対応するため、受益者からの負担も活用して、航路や港湾の水深確保等、所要の機能向上を図る。

急増する航空貨物需要や翌日配達ニーズに応えた大都市圏拠点空港の整備・活用

- ・ 航空貨物需要に応えた空港機能の向上を図るため、成田国際空港の平行滑走路の2,500m化の推進、関西国際空港の二期事業の平成19年限定供用に向けた整備推進、中部国際空港の貨物施設の充実等を促進する。
- ・ 羽田空港の再拡張事業を推進し、平成21年中の供用開始を目指す。再拡張事業の完成後には、国内線の需要への対応を図りつつ、国際定期便の就航を図るとともに、24時間空港として有効活用を図る。また、貨物輸送については、国際旅客定期便のベリー活用に加え、深夜早朝時間帯における国際貨物便の就航について、騒音問題に十分配慮しつつ実現を図る。

国内外の物流ネットワークの構築

国内トラック輸送との円滑なネットワークの構築

- ・ 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するため、重要な港湾等への接続性の改善、不連続区間の解消、環状道路の整備、大型車の通行可能な道路拡大のための橋梁補強等を推進する。具体的には、平成17年度中に緊急に解消すべきボトルネック区間を確定し、その後、この区間について重点的にボトルネックの解消対策を推進し、特にスーパー中枢港湾に係るボトルネックは5年以内の解消を目指す。
- ・ 高速道路等のインターチェンジから10分以内に到達可能となる拠点的な港湾・空港の割合の向上を図るため、アクセス道路等の整備を重点的かつ効果的に推

¹ 共同デポ：複数の民間事業者が共同でコンテナを蔵置、保管する施設。広域港湾のコンテナ埠頭間において、コンテナを必要に応じて効率的に出し入れすることにより、港湾間の連携を促進し、物流を円滑化する。

進する。

- ・ 特殊車両通行許可申請手続の電子化（ペーパーレス化）及びワンストップサービス²化を引き続き実施し、手続の簡素化・効率化を推進するとともに、重さ指定道路³及び高さ指定道路⁴について、ウェブサイト等を活用してわかりやすい情報提供に努める。

内航海運・鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築

- ・ 貨物特性や荷主ニーズに応じて、国内区間の最適な輸送システムが選択できるようにするため、港湾と、その周辺にある鉄道貨物駅、空港、トラックターミナル等とのアクセスを改善する。
- ・ スーパー中枢港湾における内航フィーダー輸送の利用促進のため、内航コンテナ船の外貿バースへの直付けの促進、外貿バースと内貿バースの一体的運用による横持ちコストの低減策の検討、内航フィーダーの利用促進に向けた実証実験の実施、スーパーエコシップ等新技术を活用した船舶の開発・実用化・普及を推進する。また、フェリーや RORO 船⁵専用のトレーラについては、特殊な使用実態に鑑み、利用促進につながる対応策を検討する。
- ・ 海上輸送と航空輸送の組合せにより、効率的・効果的な物流の仕組みを構築すべく検討を推進する。
- ・ 鉄道については、主要幹線区間の輸送力増強、輸送設備の整備等を促進するとともに、海上輸送から鉄道へのコンテナの積み替えの円滑化等新たな海陸の国際複合一貫輸送システム作りを促進する。
- ・ 一般空港等においては、貨物動線の改善等による空港内貨物施設の機能強化、滑走路利用制限の緩和による輸送能力の向上を図る。また、空港内における貨物車両の混雑緩和等について検討を図る。

増大するアジア域内需要を担う事業運営体制のあり方

- ・ 我が国航空企業の貨物輸送力の増強を図るため、平成 18 年度中に航空企業の航空機の調達に対する支援措置の維持・充実を推進する。また、航空貨物専用便の就航拡大のための環境整備を図る。
- ・ 乗員需要の増大に対応するため、航空大学校による基幹的要員の安定的供給等の総合的対策を推進する。
- ・ 航空貨物需要の増大に応じた輸送力の確保を図るため、平成 17 年度中に本邦航

² ワンストップサービス：ここでは、異なる道路管理者への申請を一箇所で受け付けることを意味する。

³ 重さ指定道路：橋梁の補強等により、車両の大型化（車両の長さ及び軸距に応じ総重量最大 25 トン）に対応し、道路管理者が指定した道路。

⁴ 高さ指定道路：車両の大型化に対応するため、車両の高さの最高限度を 4.1 メートルとし、道路管理者が指定した道路。

⁵ RORO 船：Roll on/Roll off 船の略。荷役にクレーンを使わず、貨物をトラックやトレーラシャーシごと積込む方式の貨物船。

空会社と外国航空会社との貨物輸送に係る運航の管理の受委託に関する技術通達を定め、当該受委託の推進を図る。

国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

国際物流の高度化に資するロジスティクス・ハブの形成

- ・ 高度化・多様化する荷主ニーズに対応するため、平成 17 年 10 月に施行された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」を活用するなど、先進的な取組に対し、資金面の支援、関係事業許可・登録の一括付与等を行うことにより、国際拠点港湾・空港及びその周辺、あるいは高速道路等のインターチェンジ周辺等の物流結節点において、在庫管理⁶、流通加工⁷、クロスドック機能⁸といった高度の物流サービスの提供が可能な物流施設の整備を促進する。
- ・ コンテナターミナルの背後において、流通加工機能・クロスドック機能など高度な物流サービスを提供できる特定流通業務施設の立地を促進するとともに、臨港交通施設等の整備を促進する。
- ・ 都市における物流機能の向上及び道路交通の円滑化を図るため、高速道路 IC 近郊等の区域において、当該都市の需要に応じた集配、保管等の機能に加え、当該都市と他の地域との地域間流動物資の集散の機能を併せて有する物流拠点について、「流通業務市街地の整備に関する法律」(流市法)による流通業務団地及び土地区画整理事業による整備を促進し、適切な物流施設の配置と供給を図る。
- ・ 特別用途地区等の活用を促進することにより、流通業務施設等の集約的な立地等を図り、効率的な物流施設の整備を図るとともに、都市内物流対策についての都市計画における取組等を示す政策課題対応型都市計画運用指針を作成する。
- ・ 国際拠点港湾・空港におけるロジスティクス・ハブや物流ネットワークを活用した共同輸配送の促進方策を検討する。

国際拠点港湾におけるロジスティクス機能向上に向けた公共的施設運営の改善

- ・ 国際拠点港湾の 24 時間フルオープンサービス化を図るため、コンテナヤードのゲートのオープン時間の延長、税関、検疫所等の執務時間外の体制整備を推進する。

⁶ 在庫管理機能：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、必要に応じ部品や製品の自動補充をすること)など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。

⁷ 流通加工機能：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。

⁸ クロスドック機能：入庫した貨物を保管することなく、迅速に顧客あるいは受荷主別に仕分け、配送車両や船舶・航空機に積替えること。

- ・ 港頭地区の渋滞の一因となっている空コンテナの貸出・返却に伴う輸送について、荷主近傍の内陸部における空コンテナの貸出・返却による効率化を図るため、インランドデポ施設の整備や効率化を支援する情報システムの構築について検討する。

国際拠点空港におけるロジスティクス機能向上に向けた公共的施設運営の改善

- ・ 国際拠点空港の国際競争力を維持し、利用者に使いやすい空港とするため、アクセスの改善、輸入手続の改善等の検討を図る。また、首都圏を始めとする我が国における国際航空物流機能のあり方について調査を行う。
- ・ 成田国際空港においては、利用者の利便性向上の促進を図るため、平成 20 年度中に南部貨物上屋前面での航空機からの貨物の積み降ろしが可能となるようエプロンを改修する。また、同空港の空港内外の車両混雑緩和について関係者との検討を図る。
- ・ 関西国際空港においては、増大する国際航空貨物を効率的に取り扱うため、各種上屋等を整備することにより、国際物流拠点としての機能強化の促進を図る。
- ・ 中部国際空港においては、需要増に対応した貨物上屋の拡充の検討を進めるとともに、総合保税地域⁹を活かした物流機能の高度化を図るため、地域内における運搬業務の円滑化対策の検討を促進する。
- ・ 羽田空港においては、平成 21 年中に予定されている PFI¹⁰手法により民間の創意工夫を活かした国際線貨物ターミナルの開業により、国際物流の拠点として迅速な貨物処理と質の高いサービス提供の実現を図る。

輸出入・港湾手続等の簡素化・電子化と民間物流業務の電子化促進

- ・ 平成 17 年の秋の FAL 条約の締結の機会に、入出港届等に併せて、入港前の諸手続の大幅な簡素化と共通様式化を図るとともに、夜間入港規制を廃止する。これらの簡素化手続を平成 17 年 11 月までに電子申請及び書類双方で行えるようにする。
- ・ 税関においては、従来から一定の要件の下、予備審査制¹¹、到着即時輸入許可制度¹²及び簡易申告制度¹³の導入・拡充、税関の執務時間外における通関体制の

⁹ 総合保税地域：保税蔵置場、保税工場、保税展示場の機能を併せ持った保税地域。

¹⁰ PFI：Private Finance Initiative の略。公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う新しい手法。

¹¹ 予備審査制：輸出貨物又は輸入貨物を保税地域に搬入する前であっても、輸出申告書又は輸入申告書及び関係書類を税関に提出（予備申告）して事前に書類審査を受け、この審査の結果、検査不要とされた貨物については、これらの貨物の保税地域搬入後に本申告を行えば、直ちに輸出の許可又は輸入の許可を受けられる制度。

¹² 到着即時輸入許可制度：通関情報処理システム（NACCS）を使用して予備申告が行われた貨物のうち、検査不要とされた貨物については、貨物の到着が確認され次第、保税地域に貨物を搬入することなく輸入申告を行うことを認め、直ちに輸入の許可を受けられる制度。

¹³ 簡易申告制度：コンプライアンスの確保を条件に、予めいづれかの税関長の承認を受けた者については、継続的に輸入

整備、臨時開庁手数料の軽減等を図ってきたが、さらに、平成 18 年 3 月には、コンプライアンスの優れた者に対し、保税地域に搬入することなく自社施設等において輸出申告を行い輸出許可を受けることのできる輸出通関制度を導入することとしており、これらの施策の利用を促進する。

- 全ての手続の原則電子化を実現するとともに、可能な限り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ワンストップサービス及び一回の入力ですべての手続が完了するシステム（シングルウィンドウ化）に改めるため、平成 17 年度中に関係省庁が関係民間事業者団体の意見を聞きつつ策定する業務・システム最適化計画と連携させつつ、各主体間で効率的に電子的な情報の授受が行えるよう、官民及び事業者間での電子化促進に向けたグランドデザインを平成 17 年中に取りまとめる。
- 通関情報処理システム（NACCS）について、システム構成及び調達方法の見直し並びに国際物流における情報インフラ機能の充実・強化、経費の削減及び危機管理対策の強化の必要性について検討を行い、最適化計画を策定する。

アジア地域内の物流発展のための対応策

- 経済交流が活発化しつつある ASEAN 地域での物流の円滑化に資するため、実施中の「日 ASEAN 物流プロジェクト」を ASEAN 諸国との緊密な連携により、強力に推進する。具体的には、解消すべき主要モード間のボトルネックを特定するための調査を実施する。また、制度・ルールの簡素化・調和化を図るため、国境通過輸送を円滑化するための実態調査を実施する。さらに、ASEAN 地域の物流事業者のレベル向上のため、各国の発展レベルに応じた研修を実施する。加えて、東アジアにおける統一的な物流統計の実現に向けた条件整備を進める。
- 物流の円滑化を図るため、引き続き日中、日韓間における既存の運輸ハイレベル協議、実務者協議等の政策対話を活用する。また、東アジア域内の物流改善を図るため、日中韓や ASEAN+3（日中韓）など新たな枠組み創設に向けた調整を行い、物流効率化のための共通課題について検討を進める。
- 日本・中国・韓国の 3 国間における流通・物流分野での産業構造、行政の規制、管理状況についての相互理解を深め、今後の施策展開に活用するために、統計、現状や課題等を整理した共同報告書を作成する。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

グリーン物流の推進

グリーン物流の推進のための全体的枠組み

しているものとして指定を受けた貨物について、引取申告と納税申告を分離し、納税申告前の貨物の引取りが可能となる制度。

- ・ 「グリーン物流パートナーシップ会議」を活用し、荷主・物流事業者が一体となって、モーダルシフト、低公害車の導入、物流拠点の再編・合理化、3PL の促進、エコドライブの促進、電子タグ等の導入による情報化や効率化等、幹線物流から末端物流まで施策の幅を広げて、裾野の広い活動を展開する。このため、モデル事業に対する支援、CO₂排出量簡易計算マニュアルの作成、優良事例の広報等を実施する。
- ・ 運輸分野における CO₂ 削減目標の達成に向け、物流分野におけるエネルギーの使用の合理化をより一層進め、CO₂ 排出量の抑制を図るため、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」(省エネ法)を改正したが、これに基づき、一定規模以上の輸送事業者、荷主に対し、省エネルギー計画の策定、エネルギー使用量の報告を義務付けるとともに、省エネルギーの取組が著しく不十分な場合に、主務大臣が勧告、公表、命令を行う等の措置を講ずる。
- ・ 「地球温暖化対策の推進に関する法律」の改正に基づく一定規模以上の輸送事業者や荷主の温室効果ガス排出量の報告・公表等の対策により、物流分野における温室効果ガス排出量削減への取組の促進を図る。
- ・ 運輸部門における CO₂ 排出量の削減を図るため、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」に基づく支援措置を活用して、荷主企業と物流事業者の連携による物流拠点の集約化と共同物流、3PL 事業者への物流アウトソーシング、電子タグ等の IT 導入による環境調和型 e-SCM¹⁴などを幅広い業種において実現する。
- ・ 我が国の中小企業者による効率的で環境負荷の小さい物流への取組を加速させるため、中小企業者が共同で行う物流センター等の施設整備、事業計画・システム設計事業、実験的事業の運営事業等に対して、資金面で支援するとともに、要請により、物流アドバイザーを派遣し、事業の活性化を支援する。
- ・ CSR の見地から環境経営を推進する企業の増加を図るため、大手企業等が公表している「環境報告書」等を基にした各企業の物流面での環境改善に向けた取組に関する「環境ロジスティクス・データベース」を充実し、その活用を図る。
- ・ CO₂ 削減効果を測定する共通指標として「ロジスティクス分野における CO₂ 排出量算定法共同ガイドライン」や「環境調和型ロジスティクス推進マニュアル (LEMS マニュアル)」に基づき、定量的に算定できるシステムの整備を推進する。

トラックに比し CO₂ 排出量が少ない鉄道・内航海運の機能向上等

- ・ 鉄道については、従来の車両では実現できなかった新たなダイヤ設定を可能とすることにより、既存インフラの下で追加的な輸送力を創出するため、時速 130

¹⁴ 環境調和型 e-SCM：最新の IT を活用し、効率的で環境負荷の小さい流通・物流システムを構築し、調達・生産・販売に係るサプライチェーン全体の最適化を図ること。

kmで走行可能な新型交直流高速貨物電車の開発・導入を促進するとともに、鉄道貨物インフラの整備を進める。また、安全かつ安定的な輸送を期すため一定年数を経過した機関車・貨車の更新を促進するほか、モーダルシフトの受け皿として必要となる大型高規格コンテナの導入、大型荷役機械(トップリフター)の整備、貨物情報システムの整備等を促進する。さらに、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ため、平成17年度から開始した鉄道貨物輸送の利用に積極的に取り組む企業の商品等へのエコレールマークの表示を行う制度を推進する。

- ・ モーダルシフトの担い手として将来にわたり安定的な貨物輸送が確保されるようにするため、日本貨物鉄道株式会社の完全民営化に向けて、経営基盤の強化を図る。
- ・ 国内海上輸送体系の強化とモーダルシフトの推進を図るため、船舶の大型化・高速化に対応するとともに、シームレスな複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備する。

グリーン物流推進のための自動車交通対策等

- ・ 自動車単体の燃費性能の向上を図るため、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づき、新たに重量自動車(車両総重量2.5トン超のトラック及び乗車定員11人以上の乗用自動車)を対象にトッランナー方式に基づく燃費基準¹⁵を導入する。また、乗用自動車及び小型トラックの現行燃費基準については、事業者等による積極的な取組等により前倒し達成が見込まれることから、現目標年度以降の新たな燃費基準を策定する。
- ・ エコドライブの集中的な普及を図るため、トラック運送事業者に対し、計画的かつ継続的なエコドライブの実施と運行状況の評価及び指導を一体的に行う取組(EMS:エコドライブ管理システム)の構築・普及に向けた支援をするとともに、運転手や運行管理者に対する講習会等を実施する。
- ・ クリーンエネルギー自動車を含む低公害車の普及促進のため、補助制度、日本政策投資銀行等の低利融資制度、自動車グリーン税制(排出ガス性能等が優れた環境負荷の小さい自動車に係る自動車税及び自動車取得税に関する特例措置)等を活用する。また、「CNG車普及促進モデル事業」を行い、地域協議会を設置して関係者の協力の下に、物流拠点の再編・合理化にあわせた燃料供給インフラの重点的な整備等、集中的かつ計画的なCNG車の導入及び導入に向けた環境整備を推進する。さらに、アイドリングストップ装置搭載車の普及促進を図る。
- ・ トラックからのNOx・PM等大気汚染物質の排出の削減を図るため、自動車排出

¹⁵ トッランナー方式に基づく燃費基準:エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく燃費基準。現在商品化されている自動車のうち、燃費性能が最も優れている自動車の水準を基本とし、さらに技術開発の将来見通し等を勘案して決められる。

ガス規制を強化するとともに、「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」に基づき、車種規制及び事業者指導を適切に行う。

グリーン物流推進のための技術開発等

- ・ スーパーエコシップフェーズ1¹⁶・ノンバラスト船の普及の促進、次世代低公害車・高度船舶安全管理システムの実用化の促進、スーパーエコシップフェーズ2¹⁷・天然ガスハイドレート輸送システム¹⁸・超臨界水¹⁹を利用した新型船用ディーゼルエンジンの研究開発の推進、バイオマス燃料の活用などによる地球温暖化対策を講じる。
- ・ サルファーフリー（硫黄分 10ppm 以下）石油系燃料の導入を踏まえ、自動車技術との最適な組合せにより、自動車の燃費効率の向上を図る。
- ・ 積雪寒冷地の自然冷気を利用して製造した雪氷を片荷輸送における潜在的な輸送余力を活用して大都市圏に輸送し、臨海部オフィスビルの冷房熱源として利用する雪氷輸送システムの構築を図り、事業化を支援する。また、物流の効率化を図るため、自然冷熱や新冷凍保存技術を活用した貯蔵施設を設置し、馬鈴薯や活魚といった農水産物を、収穫期等における集中出荷ではなく、平準化した通年出荷により安定供給することなどを促進する。

静脈物流の効率化等の推進

- ・ 循環型社会の構築を図るため、リサイクルポートの保管施設等の整備拡充を支援し、適正な処理・輸送を確保した効率的な静脈物流システムの構築等を推進する。
- ・ 国際静脈物流の効率化を図るため、循環資源の輸出を行う外貿ターミナルの拠点化、大型化、品質管理の強化や循環資源についての関係者間における情報共有化等について検討する。
- ・ 「循環型社会形成推進基本法」における 3R（リデュース・リユース・リサイクル）に関する基本原則を踏まえ、使い捨て包装資材を削減するため、標準化されたパレットや通い容器といった再使用型の資材の普及を促進する。

¹⁶ スーパーエコシップフェーズ1：スーパーエコシップ技術開発成果のうち、現時点で普及の目途が立っている新技術（電気推進等）を導入した船舶。

¹⁷ スーパーエコシップフェーズ2：電気推進式二重反転ポッドプロペラ、省力化支援システム等の革新的新技術を採用した低環境負荷、低輸送コスト、かつ、静音、船上メンテナンスフリーを実現する内航船。

¹⁸ 天然ガスハイドレート輸送システム：天然ガスを大気圧下で零下 20 度付近でも安定なハイドレート（天然ガス分子をカゴ状の水分子が取り囲んだ固形物質）として輸送するシステム。大規模な液化プラントで零下 162 度まで冷却する必要のある LNG 輸送に比べ、プラントや船舶の初期投資を抑えることができる。

¹⁹ 超臨界水：圧力 22.1MPa、温度 375 以上の状態となった水をいい、気相、液相、固相のいずれでもない状態で、蒸気潜熱が 0 である。

貨物交通のマネジメントの推進

道路ネットワークの構築と使い方の工夫

- ・ 環境にやさしく効率的な物流を実現するため、人流とのすみ分けにも配慮しつつ、弾力的な料金施策等による適切な経路・時間帯への誘導等を図る。
- ・ 物流拠点と高速道路等との結節性を高めるため、スマートインターチェンジ（ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）専用 IC）の活用及びアクセス道路の整備を推進する。
- ・ 都市内において集中的に発生している渋滞を効果的に緩和するため、ボトルネックとなっている交差点・踏切道の改良、信号制御の高度化等を推進する。
- ・ 幹線における貨物交通の環境負荷低減を図るため、都市間物流における道路ネットワークの効果的な使い方を検討するとともに、貨物の道路上の流動状況をより詳しく把握するための調査を実施する。

都市内物流の改善

- ・ 交通渋滞の緩和や環境負荷の軽減を図るため、路上荷捌き駐車施設・停車帯や路外荷捌き駐車場の設置と適切な運用、ポケットローディングシステム²⁰の普及、効果的な車線運用、きめ細かな駐車規制、違法駐車取締り、積極的な広報啓発活動等、ハード・ソフト一体となった駐車対策等を地域の関係者との連携を図ることなどにより推進する。
- ・ 街づくりや施設整備に当たって都市内物流の円滑化に配慮し、共同集配システムの構築、都市内大型建築物に荷捌き施設の付置を義務付ける条例の制定等の対策を促進する。
- ・ 日々の生活に不可欠な生鮮食料品等の集分荷の効率化を図るため、電子タグの導入等による情報技術の活用、取引方法等の変化に応じた場内自動搬送システムの導入等を推進するとともに、サプライチェーンを構成する関係者の要望に応える市場機能の高度化に資する施設を配置し、近代的な卸売市場の計画的な整備を図る。

海上コンテナ物流の効率化

- ・ 港湾統計、全国コンテナ貨物流動調査など既存調査を活用し、海上コンテナ貨物の輸送量などの品目特性を踏まえた流動状況を把握する。
- ・ 小ロット・多頻度輸送による輸送コストの増大や、国内輸送での環境負荷の増大といった諸問題を解消するため、国際海上コンテナに関し、荷主のニーズに

²⁰ ポケットローディングシステム：貨物車の荷捌きのための小規模駐車スペースを複数箇所整備し、それらをネットワーク化して予約機能等を付加したシステム。

対応するため、空コンテナやコンテナの空きスペース等の情報提供を行うシステムや、新たな輸送規格（20ft コンテナより小さな単位の輸送規格）の導入等の輸送の共同化を促進するためのシステムについて検討する。

情報化・標準化の推進

流通業界の総合 IT 化促進

- ・ 平成 17 年より流通・物流プロセスで用いられる商品コード及び事業所コードの国際標準が統一されたことを受け、国際標準に準拠した流通・物流システムの確立を図るため、流通・物流業界における国際統一コードの普及を促進する。
- ・ メーカー・卸・小売の流通業界において、迅速で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、インターネット時代に対応した次世代の EDI 標準を確立し、従来の EDI 標準（J 手順）からの転換を促進する。
- ・ 商品情報を一元的に管理する体制の構築を図るため、商品情報をメーカー・卸・小売の各段階で同時に共有できる標準システムを構築し、流通業界への普及を促進する。

電子タグの国際標準化と実用化促進

- ・ 次世代バーコードと位置づけられる電子タグの国際標準化に向けたプロセスにおいて、我が国としても官民を挙げて積極的に参加し、日本発の技術やビジネスモデルを適切に反映した標準化を図る。
- ・ 流通・物流システムの革新的な効率化を実現するため、国際標準に準拠した低価格（5 円程度）の電子タグを開発し、その普及を図ると共に、企業間サプライチェーンや百貨店・スーパー・コンビニエンスストア等の多様な小売業態での実用化を促進する。
- ・ 卸売市場を中心とした生鮮食品流通に電子タグを導入し、携帯端末等の利用によりいつでもどこでも容易に必要な情報の入手を可能とする技術を活用した生産・流通情報の管理を通じ、物流効率化を図るシステムの開発を行う。

標準化推進体制との連携

- ・ 流通業界における情報共有基盤の標準化、業務プロセスの標準化、国際標準化への対応を図るため、メーカー・卸・小売間の業界横断的な標準化推進組織を支援し、流通・物流システムの効率化施策との適切な連携を図る。

電子債権制度の活用

- ・ 商流・物流と金融・決済の一体化を図る。このため、卸売等の流通業者や 3PL

事業者による取組が促進されるよう電子債権制度²¹の法整備とその活用を図る。

ユニットロード化の推進

- 一貫パレチゼーションの遅れている業種においてユニットロード化の推進を図るため、パレット、通い容器等の規格の標準化とその普及を進めるとともに、これらに電子タグを貼付し、効率的管理・回収（リサイクル）システムを構築する。

ITS の高度利用の促進

- 貨物輸送の信頼性や定時性を確保しつつ、物流効率化の促進等を図るため、官民の様々な ITS サービスについて、車載器の機能の検討等を通じ、事業者が利用可能な基盤づくりを推進するとともに、サービスの高度化、システム連携による情報利用の円滑化等を推進する。
- 交通の円滑化及び環境負荷の軽減を図るため、ITS の推進の一環として、ETC の普及促進、道路交通情報通信システム（VICS）²²、新交通管理システム（UTMS）²³の整備、電子ナンバープレート（スマートプレート）²⁴の実用化を推進するとともに、高精度な道路交通情報の提供、経路誘導、車両の運行管理等に取り組む。また、信号機や交通管制システムの高度化等交通安全施設等の整備を促進する。さらに、交通の安全を高めるため、先進安全自動車（ASV）²⁵、走行支援道路システム（AHS）²⁶及びユビキタス ITS²⁷の研究開発等に産学官が連携して取り組む。
- より高精度な道路交通情報提供のため、道路交通情報の収集インフラの整備を推進するとともに、インフラからの情報提供を補完するものとして VICS 車載機を活用した自動車からの情報（プローブ情報）の収集等について産学官連携して取り組む。
- 交通の円滑化等によって物流効率化の促進を図るため、ITS を活用した物流効

²¹ 電子債権制度：IT 社会における経済・金融インフラを構築するため、金銭債権に関する電子データに法的な効力を認め、債権の発生・譲渡・消滅を電子的に完結できる制度。

²² 道路交通情報通信システム（VICS）：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。

²³ 新交通管理システム（UTMS）：IT を活用し、高度交通管制システムを中核に、リアルタイムな交通情報の提供、安全運転支援、旅客・物流の効率化、歩行者支援等を図るシステム。

²⁴ 電子ナンバープレート（スマートプレート）：自動車のプレート上の IC チップ内に自動車登録番号及び諸元等を記録したもの。

²⁵ 先進安全自動車（ASV）：エレクトロニクス技術などの新技術により、安全性や利便性を格段に高めた自動車。

²⁶ 先行支援道路システム（AHS）：IT を活用し、道路と車両が連携し、ドライバーへの注意喚起等により、事故を削減し、安全で快適な自動車の走行を支援するシステム。

²⁷ ユビキタス ITS：IT の活用により、道路交通分野におけるユビキタスネットワーク環境を享受することを可能にするシステム。

率化に必要な情報通信基盤の国際標準化を進める。

港湾物流情報プラットフォームの構築

- ・ 港湾物流に介在する各主体（荷主、船社、コンテナターミナル、海貨・通関、陸運）間における国際標準に準拠した電子的な情報授受を促進するため、実証実験を通じた検証を行いつつ、官民で協働し港湾物流情報プラットフォーム²⁸を構築する。

船舶の航行安全確保のためのシステム構築

- ・ 安全性を確保しつつ、船舶航行の効率化を実現するため、船舶自動識別装置(AIS)を活用した次世代型航行支援システムの整備・運用、航路標識の高機能・高規格化等の整備、浅瀬等の存在により航行に支障のある主要国際幹線航路の整備及び保全を行い、さらに安全かつ効率的な交通体系の検討を行うことで海上ハイウェイネットワークの構築を図る。

物流効率化を支える人材の育成等

- ・ 3PL 事業の推進のため、提案営業力、コンサルティング能力等を備えた人材の育成を図る研修会を国内において引き続き開催する。
- ・ 企業において環境負荷の現状を定量的に把握し、その低減のための循環型システムを計画立案、推進、評価できる人材の育成講座を開催する。
- ・ 人手不足の予測される物流事業者の担い手を確保するため、若者を物流事業者に派遣することによってグループ業務を管理遂行できる人材の育成を図る。
- ・ 船員の高齢化が顕著な海運業界において、即戦力となる優良な若年船員を確保するため、トライアル雇用助成事業や船員就業フェアなどの船員雇用対策を推進する。

物流事業に関する施策のあり方の検討

物流事業の変化に対応した施策のあり方の検討

- ・ 物流事業については、それぞれの事業実態に応じ、参入規制や運賃・料金規制等について緩和あるいは廃止を行ってきたが、複合一貫輸送や物流事業の総合化等の進展を踏まえた新たな業態に対応した施策のあり方について検討を行う。また、市場の競争実態について調査・検討を行う。

²⁸ 港湾物流情報プラットフォーム：関連事業者間の電子的な情報授受を前提とした標準化された業務プロセス、UN/EDIFACTに対応した標準メッセージや共通手引き書(MIG: Message Implementation Guideline)のこと。

商慣行のあり方の検討

- ・ リベート、返品制度、多頻度配送、店着価格制²⁹等の商慣行がサプライチェーンマネジメントの効率性を阻害しないようにするため、今後、商慣行が全体最適化を阻害している事例を明らかにし、その改善方策の検討を行う。

3 国民生活の安全・安心を支える物流

物流セキュリティの確保

- ・ 主要国や世界税関機構等の国際機関の動向を踏まえ、安全かつ効率的な国際物流の実現を図るため、関係省庁と連携して、平成 17 年 3 月に、施策パッケージを取りまとめたが、これに基づき、輸入貨物に関する情報を貨物到着前に把握・分析するために必要な措置の検討を含め、物流セキュリティ関連情報の収集体制を強化する。また、物流事業者のガイドライン策定や輸出事業者についてコンプライアンスの優れた者に対する輸出通関制度を導入し、その厳正な運用を図る。さらに、物流事業者等が的確に実施するセキュリティ対策の内容を行政と共有することにより、行政におけるリスクマネジメントに反映させ、セキュリティ対策が講じられたローリスク貨物から、それ以外のハイリスク貨物に取締りを重点化することにより、セキュリティ強化と物流効率化の両立を図る。加えて、この施策パッケージの有効性の検証と物流効率化に資するため、電子タグ等の IT を活用した国際海上コンテナの管理・輸送システムの実証実験を実施し、その成果を今後の施策に反映する。また、本人確認の自動化によるターミナルへの出入管理の高度化を図る。
- ・ セキュリティの確保と円滑かつ効率的な輸送を両立させ、テロに対して脆弱な分野におけるセキュリティレベルを向上させるため、平成 18 年 1 月に国際交通セキュリティ大臣会合を開催し、物流事業者が講じるべき保安措置等に関する国際的なガイドラインについて、各国政府及び関係国際機関が協調して作成する必要性について合意を得ることを目指す。
- ・ 不審者の監視等によりテロを未然に防止し、施設の安全な運営及び輸送効率の高い国内海上輸送ネットワークの安定性を確保するため、監視施設等の整備を促進する。
- ・ 航空貨物に対する適切な保安対策の実施を図るため、ICAO 国際標準等に準拠した国家民間航空保安プログラム及び航空保安対策基準の規定に基づき平成 17 年度に導入した特定航空貨物利用運送事業者等の認定制度の適切な運用を図る。

²⁹ 店着価格制：商品の店舗への納入に際し、「商品価格」と「運賃等の物流コスト」を分離せず、一括価格で決める商慣行のこと。物流最適化の観点からは、物流コストを別建てにして、多頻度少量輸送やジャストインタイム輸送等の物流サービスの高度化に伴うコストを反映させるべきとの指摘がある。

- ・ 我が国経済を支える国際海上輸送の安全確保を図るため、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を支援するなど、同海峡等における海賊・海上武装強盗対策を含めたセキュリティ対策を推進する。

交通安全の確保

- ・ 物流の安全問題へ対応するため、ASV 技術等を活用した大型トラックの車両安全対策、先進安全航行支援システムの開発、過去の事故原因の調査分析による効果的な事故再発防止策の徹底等を推進する。
- ・ トラック運送事業者の運行管理の充実を図るとともに、過積載、過労運転の防止等の安全関係法令の遵守について関係者への啓発を図る。また、事業者、荷主への働きかけ、安全性優良事業所の普及・活用を推進する。
- ・ 貨物自動車に係る交通事故防止を図るため、平成 19 年 6 月までに施行される中型免許制度の円滑な運用を図るなど運転者教育の充実に努めるとともに、関係機関・団体と連携して交通事故防止に関する広報・啓発に努める。また、交通安全施設等の整備を促進し、道路交通の安全性を高める。
- ・ 東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、関門航路といった海上交通の要衝である海域において、船舶の安全かつ円滑な航行の確保を図るため、国際幹線航路の開発及び保全を図る。
- ・ 海上輸送における船舶の航行安全の確保及び保安の確保に資するため、操船シミュレータ訓練装置を導入し、操船者間で各自が把握した運航に必要な情報の共有化を進め、安全運航のためのリスク低減を図る訓練（BRM 研修）を始めとする、より実践的な教育を推進する。
- ・ 船舶交通の安全確保とともに、利用者サービスに相応しい水先業務運営の効率化・適確化、水先人の確保・育成等を図るため、水先制度の抜本的な改革を行う。また、本改革に必要な水先法改正法案を平成 18 年通常国会に提出することとし、平成 19 年 4 月からの実施を目指す。

災害時の適確な対応

- ・ 代替輸送（リダンダンシー）の確保、災害時の輸送の早期復旧に向けた体制整備等を効率性を確保しつつ推進するとともに、緊急事態発生時の救援物資の輸送体制及び必要な物流機能の確保を図る。広域的に収集した公共施設の被災情報の提供や、被災直後に利用可能な輸送機関の相互利用等により物流に関するライフラインの確保を図る。
- ・ 災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、斜面の安定を図る防災対策やバイパス整備等を推進する。特に、震災対策として、緊急的に対策が必要な緊急輸送道路の橋梁及び新幹線、高速道路をまたぐ跨線橋、跨道橋について平成 17 年度から平成 19 年度までの 3 箇年プログラムに基づき、重点的に耐震補強を実施する。

- ・ 緊急物資輸送のための耐震強化岸壁について緊急度に応じて重要度の高いものから順に整備を推進する。また、震災時において、一定の海上輸送機能を確保し、地域の経済活動への影響を最小限にするため、コンテナターミナル等における耐震強化等を推進する。

消費者ニーズに応じた流通システム及び食の安全・信頼の確保

- ・ 消費者の食の安全・安心に対する関心の高まりに対応するため、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を進める。
- ・ 情報の記録の自動化・簡便化により、消費者が簡単に安全・安心情報を入手でき、生産資材の適正な使用や必要に応じて食品事故の拡大防止・原因究明に活用できるユビキタス食の安全・安心システムの開発・導入を促進する。また、ネットワークの高度化技術等を確立する。こうした取組を通じ、トレーサビリティ・システムの効率的な普及を図る。
- ・ 産地の中核的役割を担い、かつ流通機能の拠点である水産業協同組合等が食品産業、小売業等と連携して、消費者ニーズに合った効率的な水産物の流通システムを確立する。

(参考) 物流施策の進捗状況を把握する指標について

1 指標からみる施策の進捗状況

13年大綱において示された主な指標から施策の進捗状況をまとめると、次のとおりであり、多くの目標の達成は、厳しい状況にある。

数値の進捗が見られた指標

自動車専用道路等のインターチェンジから10分以内に到達可能となる拠点的な空港及び港湾の割合

- ・ 目標 21世紀初頭までに約9割
- ・ 推移 平成14年度 59% 平成15年度 61%

輸入コンテナ貨物について入港から貨物がコンテナヤードを出ることが可能となるまでに必要な時間

- ・ 目標 平成17年度までに2日程度
- ・ 推移 平成10年 3.6日 平成16年 2.3日

数値の進捗が見られなかった指標

パレタイズ可能貨物のパレタイズ比率

- ・ 目標 平成17年度までに約9割
- ・ 推移 平成13年度 75% 平成16年度 74%

複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備

- ・ 目標 陸上輸送半日往復圏の人口カバー率 21世紀初頭までに約9割
- ・ 推移 平成14年度 79% 平成15年度 79%

トラック全体の積載効率

- ・ 目標 21世紀初頭までに50%
- ・ 推移 平成11年 45% 平成14年 43%

モーダルシフト化率(500キロメートル以上の長距離雑貨輸送に占める鉄道・内航海運の割合)

- ・ 目標 平成22年までに50%を超える水準
- ・ 推移 平成10年 43% 平成14年 32%

2 指標のあり方

13年大綱に示された指標については、指標が全体の平均値での評価のため、一部のケースで相当な改善がなされていても、指標の数値上表われにくい場合が見られる。例えば、パレタイズ比率については、比率が90%を超える業種があるものの、手積みの比率の高い業種におけるパレタイズ化の遅れなど、業種によるばらつきが大きく、平均値だけでは実態を反映しきれないと考えられる。また、トラックの積載効率についても、全体では低下傾向となっているが、片荷輸送とならざるを得ない輸送（例えば、建設資材を輸送するダンプカー）など、積載効率の改善の余地の少ない輸送を除いたうえで実態をとらえていく必要がある。モーダルシフト化率についても、近年、長距離雑貨輸送の伸びが大きいことから、全体では低下傾向となっている。モーダルシフトはドア・トゥ・ドアのトラック輸送の幹線部分を鉄道や内航海運に積み替えて行うことを前提とすることから、輸送実態を踏まえたうえで、どのようにモーダルシフトを進めていくことが可能であり、効果的であるのかを見定め、戦略的な政策として展開する上で、その取組状況を反映し得るような指標を設定する必要がある。

このほか 13年大綱に示された指標については、指標が施設整備の進捗度の評価にとどまり、施設整備により機能的にも十分な効果が発揮されているかどうかの評価に至っていない場合が見られる。

3 今後の施策の進捗状況の把握のための指標

上記のような考え方を踏まえ、本大綱の実施に当たっては、次に掲げる指標を物流の各分野における施策の進捗状況の把握のために用い、その結果をフォローアップや施策の充実強化の検討に活用することとする。

また、「総合物流施策推進会議」において、これらの指標について、これまでの実績の推移と今後の施策の推進による改善効果等を検証し、平成17年度末を目途に、指標ごとの目標設定（目標年次とその時点での達成値の設定）を行うとともに、施策の進捗状況の把握のための指標のあり方について、引き続き調査・検討を行い、適切な指標があれば追加するものとする。

さらに、グリーン物流や物流セキュリティなど官民連携や業種横断的な取組の成果に依拠するものについては、産学官の連携により分野ごと・地域ごとに必要に応じ設立される物流対策のための協議会等を活用して、適切な指標を設定し、施策の進行管理とフォローアップを行うものとする。

国際物流・国内物流の一体的展開

国際拠点港湾・空港の機能向上

- ・ 輸入コンテナ貨物であって迅速な引取りを求める海上貨物の船舶入港からコンテナヤードを出ることが可能となるまでの所要時間

効率的で環境負荷の小さい物流

グリーン物流の推進

- ・ 貨物輸送からの CO₂ 排出量
 - 平成 15 年度 99.8 百万トン [温室効果ガスインベントリ調査による]
- ・ 幹線輸送（特別積合せ）トラックの積載率
 - 日本路線トラック連盟加入の主要企業の幹線区間におけるトラックの平均積載率 平成 16 年度下期 83% [日本路線トラック連盟調査による]
- ・ 長距離国内輸送における鉄道・海運ユニット輸送比率
 - 1,000 キロメートル以上の国内輸送トン数全体に占める鉄道コンテナ、コンテナ船、RORO 船、フェリーによる輸送トン数合計のシェア 平成 13 年度 22.4% [国土交通省国土技術政策総合研究所調査による]

貨物交通のマネジメントの推進

- ・ 道路渋滞による損失時間
 - 平成 14 年度末 年間約 38.1 億人時間/年 [国土交通省道路局調査による]
- ・ 都市内大型建築物への荷捌き施設の付置義務条例を制定している都市数
 - 平成 15 年度末 29 都市 [国土交通省都市・地域整備局調査による]

情報化・標準化の推進

- ・ EDI を利用している流通業において標準 EDI を利用している割合
 - 平成 15 年 30.0% [流通システム開発センター調査による]
- ・ 流通パレットにおける規格寸法使用率
 - 平成 16 年度 56%
うち、平パレットの規格寸法使用率 平成 16 年度 62% [日本パレット協会調査による]
- ・ 一貫パレチゼーションによるユニットロード化率
 - 平成 16 年度 69% [日本パレット協会調査による]
- ・ ETC 利用率
 - 有料道路の料金所通過台数のうちの ETC 利用台数の割合 平成 17 年 10 月 50% [国土交通省道路局調査による]