

【 交通(物流)の利便性向上、円滑化及び効率化 】

＜物流の概要＞

1. 物流とは

- ・ 物流とは、物を生産者から消費者へと流通させる上で必要な包装・荷役・輸送・保管及び情報流通等の諸活動の全体。

2. 物流のプレイヤー

- ・ 物流には、多くのプレイヤーが存在

3. 総合物流施策大綱(2009-2013)

- ・ 物流政策の総合的・一体的推進を図るため、国土交通省、経済産業省が中心となってとりまとめる政府全体の5年間の物流の中期ビジョン

4. ミクロ物流コスト比率

- ・ 日本企業において、物流コストは売上高の約5%を占め、その1/2が輸送費、1/6が保管費である。
- ・ 時系列比較では、在庫削減、物流拠点の廃止・統合・新設、積載率の向上等の物流コスト削減の取り組みの効果もあり減少傾向にある。

5. マクロ物流コスト比率の推移

- ・ 日本のGDPに対するマクロ物流コスト比率の推移を見ると、物流効率化の進展や企業の経費削減等の流れの中で減少傾向にあったが、最近では燃油費高騰などにより下げ止まっている。
- ・ 米国との比較では、我が国が1%程度低い状況になっている。

＜国際物流の状況＞

6. 我が国の経済状況の推移

- ・ 我が国の経済は、ここ20年近く伸び悩んでいる状況。

7. 海外諸国の経済状況の推移

- ・ 一方、他のアジア諸国は急激に経済成長。

8. 日本の貿易の特徴

- ・ 金額ベースでは輸出が輸入を上回る貿易黒字であるが、貨物重量ベースでは

輸入が輸出を大きく上回り、重量の割に安価な材料を輸入し、高価な製品を輸出している状況。

9. 日本の貿易相手国の変化

- ・ 2000年から2010年で中国との貿易額は約2.5倍に増加しており、2004年以降は、米国を逆転し貿易相手国トップに躍進。
- ・ 現在、貿易額では、中国、韓国、ASEAN等主な東アジア地域で約5割を占めている状況。

10. 製造拠点のグローバル化

- ・ 1990年代以降、急速に経済のグローバル化が進展している。
- ・ 企業は、安定した輸送手段がある前提の下、需要や原材料・労働力の調達を考慮し、最適な場所に生産や流通の拠点を置き、ITを活用し、極力無駄（在庫）を排除した経営（グローバル・サプライチェーンマネジメント）を行っている。
- ・ 国際物流は、このサプライチェーンを支える「ベルトコンベア」の役割を担っている。

11. 日本と中国との水平分業の進展

- ・ 中国への日本企業の海外進出については、現地法人数の増加とともに、現地法人が行う日本との輸出入額も着実に増加。我が国産業の生産・流通拠点等の東アジアへのシフトが継続しており、海外拠点との間で、一体的な運営が進展。

12. 海上輸送と航空輸送

- ・ 島国である日本において、国際輸送は海上輸送又は航空輸送の二者択一。
- ・ 重量ベースでは99%以上が海上輸送であるが、航空輸送は軽量かつ高額なものを中心に利用され金額ベースでは20%を占める。

13. 品目別輸出入貨物量(重量ベース、港湾)

- ・ 輸出について品目別にみると、金属機械工業品(53%)、化学工業品(26%)が大宗を占める。
- ・ 輸入について品目別にみると、鉱産品(56%)、化学工業品(23%)が大宗を占める。

14. 品目別輸出入貨物量(重量ベース、航空)

- ・ 航空貨物は、一般に、付加価値が高く、時間的な正確性を求められる貨物が多い。
- ・ 品目類型としては、①生鮮品、半導体等、商品特性上恒常的に航空輸送されるもの、②薄型テレビ、ゲーム機等、商品のプロダクト・ライフサイクルに従って航空輸送されるもの、③部材補給、納期遅れ対応等、緊急的に航空輸送さ

れるものがある。

15. 品目別輸出入額(金額ベース)

- ・ 輸出は自動車、半導体等電子部品等の機械類が上位を占める。
- ・ 輸入は原粗油、液化天然ガス、石炭等のエネルギー関連が上位を占める。

16. 世界の海上荷動量

- ・ オイルショック後を除き、基本は拡大基調。
- ・ 中国の WTO 加盟後は急拡大。

17. 世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱貨物量の推移

- ・ 全世界のコンテナ取扱量は10年間で約2.3倍、アジアでは約2.8倍に増加。
- ・ 一方、日本のコンテナ取扱量は約1.3倍の増加に留まっている状況。

18. アジア諸港の欧米基幹コンテナ航路寄港便数の比較

- ・ アジア主要港に寄港する基幹航路の便数は増加傾向にあるが、我が国に寄港する基幹航路の便数は横ばいまたは減少。
- ・ 我が国港湾の取扱貨物量も増加しているが、それにも増してアジア主要港のコンテナ取扱貨物量が急増し、我が国港湾の地位が相対的に低下。

19. 高まるコンテナ化率

- ・ 我が国の海上を出入りする外貿取扱貨物量に占めるコンテナ貨物の割合は年々増加の一途。

20. コンテナターミナル規模の国際比較

- ・ 世界の大規模コンテナターミナルの面積は、横浜港（南本牧ふ頭）の数倍の規模。

21. 「国際コンテナ戦略港湾」政策の概要

22. 45 フィートコンテナの国内における安全かつ円滑な輸送の実現に向けた取り組み

- ・ 45 フィートコンテナの国内輸送の実現に向けた取り組み。

23. バルク貨物の輸送ルート

- ・ バルク貨物の主要な輸送ルート。（穀物、鉄鉱石及び石炭の事例）
- ・ パナマ運河の拡張により、より大型の船舶が通行可能に。

24. バルク船の大型化

- ・パナマ運河拡張やスケールメリットによる輸送コスト低減のため、バルク船が大型化。
- ・船舶の大型化の進展に伴い、大水深の港湾施設が必要に。

25. 「国際バルク戦略港湾」政策の概要

26. 港湾運営の民営化

- ・国際競争力の向上のため、平成 23 年の港湾法改正により、民間による港湾運営スキームを導入。

27. 国際航空貨物取扱量の推移

- ・貨物取扱量は、経済のグローバル化に伴い、機械機器・半導体等電子部品の輸送を中心に増加。
- ・平成 20 年秋のリーマンショック以降の世界的な景気後退を受けて大きく減少したが、近年回復傾向。

28. 航空国際貨物取扱量の推移(アジアとの比較)

- ・アジアの空港の中で、香港・チェックラップコック空港やソウル・仁川空港、上海・浦東空港等が貨物取扱量を大幅に伸ばす一方で、我が国の空港は伸び悩んでいる。
- ・アジアの航空会社の中で、シンガポール航空、キャセイパシフィック航空等が貨物取扱量を大幅に伸ばす一方で、我が国の航空会社は伸び悩んでいる。

29. 首都圏空域の容量拡大【再掲】

- ・今後の首都圏空港の容量拡大に対応するため、平成 22 年 10 月の羽田空港D滑走路供用開始に併せた羽田・成田の管制運用の見直しとともに、関東周辺空域の大幅な見直しを行い、航空機運航の一層の安全性向上を図りつつ、管制業務の更なる効率化を実施。

30. 羽田空港 新国際貨物地区の整備

- ・平成 22 年 10 月からの国際定期便就航に伴い、約 17ha の敷地内に約 4ha の上屋を設置。

31. 首都圏空港(羽田・成田)の発着枠の増加について【再掲】

- ・首都圏の都市間競争力を大幅に強化するため、羽田・成田の両空港について、抜本的な容量拡大を図る。
- ・羽田空港については、昨年 10 月の新滑走路供用開始を契機に、今後、発着枠を 44.7 万回まで段階的に増加させる予定。

成田空港についても、発着枠の 30 万回への増加を図る予定。

32. 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

- ・国際航空物流の活性化のため、平成 22 年 10 月から国際貨物チャーター便の運航を容易化。

33. 那覇空港貨物ハブ化の取組み

- ・那覇空港の貨物ハブ化後、那覇空港における国際貨物取扱量は増加。

<国内物流の状況>

34. 国内貨物輸送量の推移

- ・近年の国内貨物輸送量は、トンベースでは減少傾向、トンキロベースではほぼ横ばい。
- ・自動車のシェアはトンベースでは 9 割をこえるが、トンキロベースでは 6 割となっており、比較的長距離の貨物を中心に内航海運、鉄道が利用されている。
- ・なお、そのトンキロベースでも、自動車のシェアは年々増加傾向にある。

35. 輸送品目別輸送量

トンベースの品目別輸送量について、

- ・自動車では「特種品（廃棄物・輸送用容器、取り合わせ貨物等の計）」24%、「砂利・砂・石材」12%、「食料工業品」10%、「機械」10%の順に多い。
- ・内航海運では「石油製品」26%、「工業用非金属鉱物」19%、「金属」12%の順に多い。

36. 輸送品目別輸送量の増減

- ・近年のトンベースの減少は、主に「砂利・砂・石材」の減少が原因。
- ・トンベースの輸送量が減少しているにもかかわらず、トンキロベースの輸送量が減少していない原因は、「砂利・砂・石材」は輸送距離が短いこと、「特種品」（の中でも「取り合わせ品」）の輸送距離が増加していること、の大きく 2 点。

37. 輸送機関別距離帯別輸送量(貨物)

- ・トンベースでは 100km 未満の輸送が全体の 3/4 を占め、短距離の輸送ほど自動車のシェアが高く、長距離ほど海運の占める割合が増える傾向。

38. 少量多頻度輸送の進展

- ・配送時間の指定、鮮度確保等の消費者のニーズに応えると共に、荷主企業側でも中間在庫の削減、ジャストインタイム等の取り組みが進展しており、少量多頻度輸送が進展。

39. 宅配便・通信販売業界の成長

- ・ 宅配便は、インターネットの普及を背景とした通信販売の需要拡大とともに取扱個数を増やしている。
- ・ 配達日時指定、商品代金を代理受領する際の決済サービス（代引き）制度など、消費者ニーズに合わせた多様なサービスを提供。

40. 自動車による貨物輸送の動向

- ・ 近年は、トンベースでは減少、トンキロベースでは直近2年を除き増加傾向にある。
- ・ 営業用自動車のシェアが増加しており、「自営転換」が進行。

41. 国際物流を支える国内物流①～空港・港湾アクセス～【再掲】

- ・ 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率は、欧米と比較して低水準

42. 国際物流を支える国内物流②～国際物流基幹ネットワーク～

- ・ 国際物流の円滑化等により国際競争力を強化するため、橋梁補強、バイパス整備等、国際標準(40ft 背高)コンテナ車通行支障区間の解消を推進。

43. 市街地内における対策の必要性

- ・ 大型貨物車の住宅地内や中心市街地内の走行による問題。
- ・ 端末物流を担う中心市街地内に、荷さばき施設がほとんど存在しないことによる問題。

44. 船舶による貨物輸送の動向

- ・ 内航海運の輸送量は、ピーク時（H2）に比べて、トンベースで約4割、トンキロベースで約3割も減少。
- ・ 長距離フェリーは、ピーク時（H8）に比べて、航路数で1/2、隻数で約1/3、輸送量で約3割も減少。

45. 船舶による貨物輸送の効率化

- ・ 内航海運やフェリーをとりまく課題を踏まえ、その輸送効率化に向けた施策を実施。

46. 鉄道による貨物輸送の動向

- ・ 鉄道による貨物輸送量は、昭和後期に激減、その後横ばい。

47. 鉄道貨物輸送の効率化

- ・ 鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを推進するため、輸送力増強に資するコン

テナホームの延伸等インフラ整備、老朽車両の更新等を通じた輸送の安定・高速・大量化、リードタイムの短縮等によるサービス水準の向上等を推進。

48. 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

- ・ 社会資本整備の進展と連携して、物流拠点施設の総合化と流通業務の効率化を促進することによって、物流改革の推進、環境負荷の低減、地域の活性化を図る。(平成 17 年成立)

49. 3PL 事業の総合的支援

- ・ 3 P L (third party logistics) とは、荷主から物流を一貫して請け負う高品質のサービス。3 P L 事業の推進によって物流が効率化し、コスト削減や環境負荷の軽減が実現。

50. 【参考】交通事業者の概況(物流関係)