

大綱（2009-2013）に係る具体的施策の取組状況等について （未定稿）

大綱（2009-2013）に係る具体的施策は、「総合物流施策推進プログラム」（平成 21 年 7 月 16 日総合物流施策推進会議取りまとめ）に基づき推進されている。

このプログラムは、大綱が掲げる 3 つの目標を達成するための施策を、14 の項目に体系的に整理し、掲げたもので、計 51 施策で構成されている。

現在、担当部局において、個々の施策に係る現時点での取組状況、課題及び今後の考えについて、次頁以降のとおり作業を進めているところである。

- 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
 - （1）アジアにおける広域的な物流環境の改善
 - （2）効率的でシームレスな物流網の構築
 - （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
 - （4）セキュリティ確保と物流効率化の両立
- 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）モーダルシフトを含めた輸送の効率化
 - （3）低環境負荷の港湾・物流システムの構築
 - （4）環境負荷低減に資する技術開発
 - （5）都市内物流の効率化
 - （6）社会全体での物流の低炭素化の推進
 - （7）効率的な静脈物流の構築
- 3 安全・確実な物流の確保等
 - （1）安全・確実な物流の確保
 - （2）人材育成・確保と労働環境の整備
 - （3）物流に係る取引の適正化

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。

- ・効率的でスピーディーな物流を実現するため、第4回日中韓物流大臣会合(2012年7月)の合意に基づき、本年10月から日本のシャーシによる韓国国内の通行を実施。さらに韓国のシャーシによる日本国内の通行の実施に向けて準備中。
- ・グローバルサプライチェーンにおける在庫管理の適正化等に資するため、荷主・物流事業者が日中韓の港湾間の物流情報をインターネット上で一元的に把握出来るようにする北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)を構築し、機能拡充に取り組んでいるところ、港湾物流情報システムの船舶関係情報について相互接続の実施。
- ・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、2011年12月に日ASEAN物流パートナーシップを構築し、パレットの普及・標準化やRoRo船のネットワーク強化といった物流の高度化に向けた支援を実施。

【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、我が国物流企業は我が国産業から高いサービス水準を求められているため、以下に取り組む。

- ・日中韓物流大臣会合の枠組を活用し、シャーシの相互通行の円滑化、NEAL-NETのASEANへの拡大等の一層の機能強化に取り組む。
- ・アジア諸国との政策対話の枠組を活用し、日系物流企業の海外展開に係る諸課題につき議論を行い、日本の物流システム導入を推進していく。

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】

2008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。

【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24年度予算(国費) 1,685億円の内数】

【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

スーパー中枢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、スーパー中枢港湾政策の目標はほぼ達成。
○平成22年8月、国土交通省成長戦略に基づく選択と集中の考え方のもと、公募により阪神港、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、阪神港において神戸港埠頭(株)、大阪港埠頭(株)を特例港湾運営会社に指定。)

【平成24年度予算(国費) 359億円】

【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】

○スーパー中枢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。

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】

○我が国の産業の競争力強化や国民生活の向上に不可欠な物資の安定的かつ安価な供給を実現するため、平成23年5月、国際バルク戦略港湾として、穀物については5者5港（鹿島港、志布志港、名古屋港、水島港、釧路港）、鉄鉱石については2者3港（木更津港、水島港・福山港）、石炭については2者3港（徳山下松港・宇部港、小名浜港）を選定。

○平成24年度は、国際バルク戦略港湾における穀物、鉄鉱石、石炭の取扱いによる定量的かつ具体的な効果の分析、大型船の複数港寄港による一括大量輸送を通じた効率的な物流体系構築に向け、その実現可能性を踏まえた便益の算定方法を検討するとともに、大型輸送船に対応した国際物流ターミナルの整備を推進。

【平成24年度予算（国費） 1,685億円の内数】

【課題、今後の考え】

○中国等の新興国では国策として大型船に対応した港湾整備等を推進しているが、我が国では個々の荷主の需要が細分化しており、港湾インフラの整備を含め大型船による輸送コスト低減の取組が進んでいない状況にある。このままでは資源・エネルギー等の輸入の高コスト化により、所得の海外流出、ひいては雇用の喪失が懸念される。

○このため、大型船を活用した効率的かつ安定的なバルク輸送ネットワークを形成し、安価な輸入を実現するため、港湾機能の拠点的確保や企業間連携の促進等に取り組む。

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24年度予算(国費) 1,685億円の内数】

○ 港湾行政の広域連携の推進について

平成23年3月の港湾法を改正し、港湾運営会社制度を創設するとともに、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、阪神港において神戸港埠頭(株)、大阪港埠頭(株)を特例港湾運営会社に指定したところであり、今後、両特例港湾運営会社の経営統合、阪神港の一体的な運営の実現に向けた検討が進められる見込み。

【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、京浜港においても特例港湾運営会社の指定、同港における一体的な港湾運営の実現に向けた検討が進められる見込み。

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24年11月21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であり、戦略的に首都圏空港を含むオープンスカイを推進している。

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。

【課題、今後の考え】

今後も、オープンスカイの対象を拡大しつつ、各国との間で積極的かつ戦略的に交渉を進めていくとともに、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月には発着枠が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25万回まで拡大。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、発着枠が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、段階的に発着枠が拡大し、平成23年3月には39万回まで拡大。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24年度中に27万回へ、最短で平成26年度中に30万回まで拡大する予定である。また、発着容量27万回実現に併せて、オープンスカイを実現する予定である。さらに、今後も、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いく。

羽田空港においては、発着枠を平成25年夏ダイヤから41万回へ、平成25年度末には44.7万回まで拡大する予定である。

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

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】

関西国際空港はオープンスカイ合意国からのトランジット貨物を取り込むことができる他、関西国際空港全体構想促進協議会による貨物支援制度や関西イノベーション国際戦略総合特区における税制優遇や規制緩和等といった施策を積極的に進めており、関西における安定的な国際航空貨物ネットワークの確立を目指している。

本年5月にフェデラル エクスプレス社が関西国際空港に北太平洋地区ハブを開設することを発表しており、延床面積25,000㎡のフェデラル エクスプレス社専用施設を新関西国際空港株式会社が建設する。本ハブは、北アジアから集約した貨物を北米向けに発送するための積替拠点となり、平成26年春頃からの操業を予定している。

その他、ライフサイエンス貨物の取扱機能の向上を図ることを目的に、医薬品専用共同定温庫設置等クールチェーン輸送への取組も行っている。

【課題、今後の考え】

本年10月に新関西国際空港株式会社の発表した中期経営計画にて、貨物ハブ空港戦略が重点プロジェクトの1つとして位置づけられた。その中で、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、①関西・西日本発生の貨物を集める(集貨)、②新しい貨物の流れを創る(創貨)、③アジア太平洋の物流が通る(通貨)、に取り組むこととしている。具体的には、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の呼び込み、経済界・自治体等との連携による新たな航空貨物需要の創出、物流コスト低減の料金施策等を実現することにより、フェデラル エクスプレス社に続くエアライン・フォワーダーによる関西国際空港の拠点誘致を目指す。

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】

中部国際空港の国際航空貨物ネットワークの充実を図るため、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国際貨物便の新規就航等を実現するとともに、中部国際空港利用促進協議会が中心となって、地元企業がー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」の取組を進めており、北陸地域等からのもので集荷力を高めるためのトラック共同輸送等を実施している。また、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し、物流機能の高度化を図っている。

【課題、今後の考え】

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、共同輸送体制の構築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、国際貨物ターミナルを整備したところ。当該事業は、PFI手法を活用し、民間のノウハウを活用した効率的・効果的な施設整備を行っており、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、今後も、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、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。また、空港の整備においては、深夜早朝時間帯の輸送能力増強に向けた取組として、C滑走路延伸事業を実施。

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

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。

【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。
【平成24年度予算 道路整備費1,325,114百万円の内数】
【三大都市圏環状道路整備率 54%(平成21年度末) → 56%(平成23年度末)】
【高規格幹線道路の延長 9,711km(平成21年度末時点) → 10,052km(平成23年度末時点)】

【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、物流上重要な道路網の整備と併せて、そうした道路網の利用促進のための措置を検討していく予定である。

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

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する(平成24年度完成予定)。

【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】

【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】

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。

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に関するガイドラインを策定・公表した。

○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24年度予算(国費) 1,685億円の内数】

【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。

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

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】

・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する(平成24年度完成予定)。

【平成24年度予算(国費)950百万円の内数】

【貨物鉄道の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22.4%<進捗状況>平成23年度末21.1%

【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。

リターナブル物流資材の利活用の促進

【施策の取組状況】

2010年度より、特に中国側への働きかけの具体的方策等について、国内に「物流資材の円滑な利活用に向けたワーキンググループ」を設置して検討を進めてきた。2011年に開催された第2回日中物流政策対話において、日中間におけるリターナブル物流資材の利活用促進を目的としたWGの設置について日中両国の合意が得られたところ。

【課題、今後の考え】

今後の日中関係を踏まえつつ、リターナブル物流資材の円滑な利活用の促進に向けた対応を検討していく。

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

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(2010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(2012年7月)において、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2011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。

【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。

リターナブル物流資材の利活用の促進

【施策の取組状況】

2010年度より、特に中国側への働きかけの具体的方策等について、国内に「物流資材の円滑な利活用に向けたワーキンググループ」を設置して検討を進めてきた。2011年に開催された第2回日中物流政策対話において、日中間におけるリターナブル物流資材の利活用促進を目的としたWGの設置について日中両国の合意が得られたところ。

【課題、今後の考え】

今後の日中関係を踏まえつつ、リターナブル物流資材の円滑な利活用の促進に向けた対応を検討していく。

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

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24年10月末までの累計で176件を認定した。

【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。併せて、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）について、必要な措置を講じる。

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

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23年度までの実績値は63地区であり、前年度比で5件増加している。

【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、小規模・老朽化した物流施設の集積による周辺の交通等、都市環境上の課題に対して検討を行う。

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

(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24年度予算(国費) 1,685億円の内数】

【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。

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

① 各種手続きを含む簡易化・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。

【課題、今後の考え】

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24年度予算(国費) 26百万円】

【指標】

コンテナ物流情報サービス(Colins)の参加港湾数:

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24年11月末時点)

【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)の将来的な利活用方策を検討しているところ。

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。

【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、本年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。

【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検討しており、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。(2011年)
- ・国際物流における各主体のシステムに相互運用性を持たせるため、標準技術仕様であるEPCISに準拠した情報共有基盤を整備し、情報を取得するための手段として電子タグ(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を実施。(2011年)
- ・アンケート調査や、実証実験の結果を踏まえ、2012年ロシアAPECにおいてサプライチェーンビジ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AP-ECガイドラインを発出(2012年5月21日)。

【課題、今後の考え】

- ・日・ASEAN統合基金を活用した事業ASEAN域内の物流事業者等を対象にAPECガイドラインや物流可視化の先端的取組の紹介、啓発活動を行う予定。

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 SHIPPING (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(22件)に支援を行っている。【平成23年度予算 752百万円、平成24年度予算 486百万円】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開始している。【平成24年度予算 366百万円】

○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。

【課題、今後の考え】

○引き続き、革新的な船舶の省エネ・省CO2技術の研究開発に係る支援や天然ガス燃料船の早期実用化に向けた環境整備を行う。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。

○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。

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。

【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。

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) → 63箇所(平成24年10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。

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

④ITS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月から全国の高速道路上を中心に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年度まで実施中。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24年7月に東北地方を除き路側機の免許を可能とした。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する制度整備を実施中。

【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。総務省関係では、①に関し、本年度末に向け、CO2排出量削減を実現するシステムの実用化に向けた課題を抽出。②関係では、来年度当初以降、全国で車載器、路側機の利用が可能となる。また、③に関しては、本年中に制度整備の予定。

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

④ITS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の研究開発を実施(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台隊列走行の実証実験を実施済みであり、引き続き、技術の安全性・信頼性の向上のための研究開発等を実施中。

【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)隊列走行の実証実験を実施予定。

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】

○自動車については、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。

【課題、今後の考え】

○自動車については、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(22件)に支援を行っている。【平成23年度予算 752百万円、平成24年度予算 486百万円】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開始している。【平成24年度予算 366百万円】

○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。

【課題、今後の考え】

○引き続き、革新的な船舶の省エネ・省CO2技術の研究開発に係る支援や天然ガス燃料船の早期実用化に向けた環境整備を行う。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。

○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。

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。

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に関するガイドラインを策定・公表した。
○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。

【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。

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を22件支援した。【平成24年度予算 82百万円】

【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。

・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】

・鉄道コンテナ輸送の一層の活用のため、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策を検討し、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。

【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

【省エネ機関車の保有割合】＜目標＞平成25年末:43.8%＜進捗状況＞平成23年度末:49.2%

【エコレールマークの認定件数】平成23年度末:認定商品80件 認定企業75件

¹

【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。

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63社、物流事業者74社（平成23年11月現在））

【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。

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24年度予算(国費) 13億円の内数】

【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。

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。

【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。
- ・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。トラック輸送の効率化に関しては、これまで行ってきた対策を引き続き実施していく。
- ・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

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24年10月末までの累計で176件を認定した。

【課題、今後の考え】

今後も、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。併せて、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)について、必要な措置を講じる。

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

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 -1.30%
- ② 特定航空輸送事業者 -0.39%

【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。

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、特定荷主のエネルギー消費原単位を年平均1%以上低減することを目標に定めているところ、平成22年度実績の原単位対前年度比は以下のとおり。

- ・特定荷主 1.5%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。

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。

【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。

【平成24年度予算(国費) 1,685億円の内数】

○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。

【平成24年度予算 4億円(環境省との連携)】

【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

—

ITSスポットを活用した物流効率化の推進

【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年度まで実施中。

【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。
- ・総務省では平成24年度末に向けCO2排出量削減を実現するシステムの実用化に向けた課題を抽出する。

1. 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。

交通整備システムの整備の推進等

【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。

1. 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、駐車場法に基づき各地方公共団体が定める条例に荷捌き駐車施設の設置義務を規定するよう国より要請を行った結果、当該規定を条例に盛り込む地方公共団体数が増加（平成21年3月末現在83都市→平成24年3月末現在87都市）。今後、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。

【課題、今後の考え】

・引き続き、各地域の状況に応じた対応を推進。

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。

【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。

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。

・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8月29日に都市の低炭素化の促進に関する法律が成立したところ。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。

【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23年度末時点で20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。

【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。

【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。

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】

- ・グリーン物流パートナーシップ会議を平成17年度から現在まで10回開催し、優良事例の発表等を行っている。
- ・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】

- ・平成24年12月に第11回グリーン物流パートナーシップ会議を開催予定。

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(2012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。

【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、エコ SHIPPINGをはじめとした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。

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24年度予算(国費) 1,685億円の内数】

○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。

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い、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。

【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。

【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

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する予定である。

・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例制度を実施し、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24年度予算 自動車安全特別会計233百万円の内数】

【課題、今後の考え】

・上記のうち、特殊車両の通行に関する指導の徹底に係る新たな措置については、現在、先般実施したパブリックコメントを踏まえ通達案の策定を進めているところ。通達発出後、指導を徹底していく。

・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。

運転者教育の充実等

【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。

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。東南アジア周辺海域については、関係国の海上法執行能力向上等のため、インドネシア等にJICA専門家を派遣しているほか、海上犯罪取締り研修に関係機関職員を招聘して研修等を実施。また、定期的に巡視船、航空機を派遣し、連携訓練や乗船研修等を実施。【平成24年度予算額(一般会計)106百万円】

また、主要海運国は海賊からの襲撃に備えるために自国籍船に民間武装警備員を乗船させているため、民間武装警備員の乗船等について、諸外国の対応状況や国際的なガイドラインの内容を踏まえつつ、日本としての制度のあり方や問題点などについて、関係省庁間で調整中。

【課題、今後の考え】

上記取組みを継続実施

また、現在、内閣官房総合海洋政策本部取りまとめのもと、国土交通省が中心となり、日本籍船に民間武装警備員を乗船させるために必要な法案について検討作業を進めており、引き続き法案の検討作業を進めて、日本籍船への民間武装警備員の乗船の早期実現を図ること等により、船舶航行の安全を確保する。

3. 安全・確実な物流の確保等

(1) 安全・確実な物流の確保

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ついては、平成20年度から、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、代替整備に係る事前調査(平成20～23年度:計8ヶ所)を行うとともに、平成23年度から、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(第1回:平成24年2月開催)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24年度予算 29百万円】

- ・航行援助施設整備事前調査(2ヶ所)

- ・航行援助施設の維持管理に係る人材育成事業(第2回:平成25年2月開催予定)

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。

【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、幅広い利用国、利用者等に参加を働きかける。

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23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23年度末時点)]

- ・外航日本船舶の確保: 77.4隻 → 131.8隻
- ・外航日本人船員の確保: 1072人 → 1153人

なお、平成24年度税制改正大綱において、「更なる経済安全保障の観点から、日本船舶への迅速かつ確実な転換等の課題にも対応した次期通常国会における海上運送法の改正、日本船舶や日本人船員を増加させるという日本船舶・船員確保計画の拡充を前提に、平成25年度税制改正において日本船舶増加のインセンティブにも十分配意しつつ、適用対象を我が国外航海運業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶に拡充する」ことが盛り込まれた。

【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を適用すること等により、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。

特に、平成24年度税制改正大綱を受け、平成24年9月の改正海上運送法の成立(12月から施行)により準日本船舶制度が創設されたことから、準日本船舶もトン数標準税制の適用対象とし、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促進する。

3. 安全・確実な物流の確保等

(1) 安全・確実な物流の確保

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。

【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24年度予算(国費) 1,685億円の内数】

【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)の完全適用は、3年半の移行期間を設け、平成25年7月より開始予定。また、当該措置の開始にあわせ、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。

【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。

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。

○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。【平成24年度予算(一般会計) 4072百万円の内数】
・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24年度予算(一般会計) 4072百万円の内数】

○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。
【平成24年度予算(特別会計) 285百万円】

【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。

【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22年度末時点で13.1%（平成21年度末時点で12.8%）に向上。

【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

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

【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。

【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。

【平成24年度予算 道路整備費1,325,114百万円の内数】

【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

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

【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24年度予算(国費) 1,685億円の内数】

【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24年度4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24年度予算（国費） 1,685億円の内数】

【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23年度については全国で水産系高校15校79人の若年者の就業体験等の取組を実施。

【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。

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。

【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、適宜、研修カリキュラム、テキスト等の見直しを図りつつ、「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に関する人材研修研修や大学の寄附講座を活用して、3PLに関する基礎知識の向上や人材育成の推進を図る。

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。

【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。

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37回開催)。
- ・下請法基礎講習会を平成23年度から実施(合計30回開催)。
- ・下請取引適正化推進講習会を毎年11月に実施(年間約30回開催)。
- ・下請法応用講習会を平成22年度から実施(合計6回開催)。

【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24件の注意を行っている。
- ・下請法違反行為については、平成23年度は平成16年4月の改正下請法の施行以降最多の18件の勧告を行うとともに、過去最多の4,326件の指導を行っている。

【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。