

事業者団体等（物流事業者関係）ヒアリングについて

日時：平成24年11月27日（火） 14：00～16：30

場所：海上保安庁11階会議室(中央合同庁舎3号館)

【出席委員】

苦 瀬 委員長代理	圓 川 委員	竹 林 委員
谷 口 委員	根 本 委員	上 村 委員
内 田 委員	坂 本 委員	原 田 委員
一 柳 委員		

【ヒアリングを実施した団体】

(一社) 日本物流団体連合会

 大 庭 理事長
 鎌 田 事務局長 他2名

(一社) 国際フレイトフォワードーズ協会

 波多野 専務理事
 野 澤 常務理事 他6名

(一社) 日本船主協会

 五十嵐 副会長
 保 坂 海務部長 他3名

(公社) 全日本トラック協会

 福 本 理事長
 細 野 専務理事 他4名

【各団体の説明及び意見交換の概要】

《日本物流団体連合会》

〔主な説明事項〕

- 特別会計で管理しながら物流インフラを整備する方法は、特に、整備水準が未完全な段階において効果が大きい手法であったと認識。今後の物流インフラの整備においては、機能を如何に高めるかという観点から、港湾、貨物駅等の周辺のアクセス向上等が必要。
- 物流企業が海外に事業機会を求めており、また、日本の製造業などが海外で展開する際に必要なサービスを提供することも必要であることから、日系物流企業が世界的な企業になる好機。日本の物流サービスレベルは高く、地域に受け入れられることで、事業が活性化されることが重要。日本の物流ブランドを高める趣旨で、事業認証制度を例示している。
- 外航海運の競争条件均衡化のためのトン数税制の拡充などが必要であり、我が国物流企業が海外展開に参入するのに難しい状況に対し、官民で取り組むことが必要。
- 日本籍船に対する武装警備員の乗船を可能にし、日本商船隊の安全を確保することが重要。
- 環境負荷の低減、省労働力化等の観点から、トラックからの積み替え抵抗に対するインセンティブ付与、関連のインフラ投資の促進等を通じたモーダルシフトの推進が必要。
- CO2 排出削減に対し、特定荷主の範囲拡大など、荷主に対しても排出削減を強める必要。また、国際的な排出削減対策については、国際機関によるルール設定が重要。
- 東日本大震災や、福島第一原発の事故の経験・教訓を活かし、災害に強い物流体制を構築することが必要。カボタージュ規制（※）も、こうした観点から、維持することが必要。震災時、仙台への石油の輸送は、国内船舶により行われ、福島県沖を通過した。
- 新型インフルエンザの流行に備えるため、物流事業者の従業員に対する安全確保とワクチン輸送などの社会機能維持との両立が必要。
- 事業の多層構造が生じている現状に鑑み、規制緩和について改めて評価し、見直しをすることが必要。
- 労働条件が悪く、採用できないと困っている事業者が7割いる。制度面での対応も必要と認識。

- 普通免許で運転できる範囲の拡大や、物流にはコストがかかることを明示するといった商慣習の変更が必要。
- EDI の標準化の普及は不完全。さらなる標準化やクラウドの活用などが必要。

※ 国家の安全保障、地域住民の生活物資の安定輸送、自国船員の雇用の確保等の観点から自国内の物資又は旅客の輸送は原則として自国籍船に限ること。

[委員からの主な御意見と応答内容]

- シャーシの相互利用とカボタージュ規制の維持とは、一見矛盾するようにも見えないか。
 - 国境間の輸送のシームレス化と国の主権の確保という、相互の施策の趣旨や目的の間で、どこまで調和を図ることができるかということ。
- 物流システムの輸出については、開発段階から、産・官・学で取り組むという長期的・戦略的な視点から、インフラ自体と物流サービスの管理システムの両方をどう売り込むかが課題ではないか。
 - 今後検討したい。
- 料金体系については荷主からの値下げ圧力が強い中で、物流事業者が人材育成に取り組む余裕もない。適正運賃を確保することでソフト面の投資の回収もできるようにすべきと考えるが、どう考えるか。
 - 物流業界は規制緩和の結果として運賃を上げにくい状況にあるが、例えば、燃料費の高騰に関し、燃料サーチャージの荷主負担の仕組みを確立することは可能なのではないかと考える。
- 物流施策大綱の意義、及び施策が明示されることのメリットについてどのように考えるか。
 - 総合物流施策大綱を策定する意味合いは、政策の方向性が指針としてしめされることで、事業者サイドにおいて長期的な事業展開の方針として参考にできるところにあり、NACCS のように、施策が大きく進展したものも存在し、事業者サイドにおいても策定は意義のあることと考える。

《国際フレイトフォワードーズ協会》

[主な説明事項]

- 物流事業の前提となる物流量確保のため、国内産業の空洞化対策（円高対策等）、外国企業誘致等を進めることが必要。
- コンテナゲートのオープン時間の延長、内航フィーダーの活用促進を図ることが必要。
- 外航船と内航船が同じバースで積み替えが出来る、鉄道をできるだけ港の近くまで引き込む等、モード間の距離を縮めてほしい。
- 輸送機材の大型化によりコスト削減が図れるので、対応した基盤整備等をお願いしたい。
- NEAL-NET の対象港湾が、中国、アセアンにおいて拡大されるようお願いしたい。
- 鉄道の台車不足などのためと思われるが、期待どおり運んでもらえないことがあるため、改善していただきたい。ダイヤも安定化してほしい。
- 外国での事業環境整備の一環として、インドネシアでは倉庫業と運送業の兼業ができないことの解消、メコン地域での自動車による越境時の積み替えを縮減するための交通協定の実現、インドネシアとミャンマーにおける実荷主の名称の開示義務の緩和の実現等に向け、政府間対話などで働きかけがなされることが必要。
- 災害時に、緊急通行車両の証明書が無いために輸送がスムーズでなかった例があり、改善を図ることが必要。

[委員からの主な御意見と応答内容]

- 貿易自由化に向けた取組を重要視しているようだが、一般に、貿易の自由化が進展することについての懸念事項はないか。
 - 貿易自由化が進めば国家間の物流が増えるので、これを歓迎するというスタンスである。
- 車両の大型化について、どの程度の高さや重量を考えているか。また、複数のトレーラを連結させて走行させるようなことは考えられるのか。通行すべきルートは、どこでもよいということになるのか。
 - 40 フィート背高コンテナや 45 フィートコンテナの積載車両が円滑に走行できることが望ましい。ルートは限定されていても差し支えないが、通行支障が解消され、手続が迅速に行われることにより、スムーズに走行できるようにしてほしい。

- 鉄道の利用促進におけるダイヤの安定化とは何か。
 - 貨物鉄道会社が荷物を集めることができず、キャンセルされることがあるということを意味している。
- NEAL-NET の適用対象としてほしい港湾、充実してほしい情報とは何か。
 - 情報の内容面での支障は特にはないが、中国国内とアセアン域内において対象港湾を増加させてほしい。
- 船の大型化は要望している一方、水深を深くするといった港湾整備のあり方が要望されていないのはなぜか。
 - 要望している船の大型化は、既存の港湾設備で対応できると考えているが、我が国のどの港湾でどの程度水深を増すべきであるかについては、船会社等の判断によるものであるので、当方としては要望していない。
- 日本における物流量の確保と外国における事業環境の整備とがあるが、欧米の荷物も取り込む考えか。
 - 日本発着の貨物量は大きく増加することは望めないだろうから、3国間輸送にも進出していきたい。
 - 日系企業以外の欧米の荷主等の需要も取り込んでいきたいが、困難な面もあると認識。

《日本船主協会》

[主な説明事項]

- 主要海運国では自国海運企業や自国籍船の競争力維持の観点から、トン数標準税制（※）を中心とする税制特例等の施策を講じている。更に言えば、シンガポールでは海運企業の収益に対して非課税。日本の海運事業者のみが通常の法人課税を強いられている。
- 我が国では、平成 20 年に自国籍船へのトン数標準税制が導入され、平成 24 年の法改正で適用範囲がさらに拡充されることが決まったが、使い勝手のよい制度にしてほしい。他国の 100%適用を念頭に、長期的には更なる拡充を要望することにもなり得る。
- 外航船舶に対する特別償却制度の恒久化延長についても要望している。
- インド洋全域で海賊事案が発生するようになっている。海上自衛隊護衛艦 2 隻と哨戒機 2 機が派遣されており、アデン湾周辺では減少傾向を示しているが、広域化傾向が続いている。
- 日本籍船は、法制上、武装ガードの乗船が一切不可能。日本籍船が狙い撃ちされることのないよう、日本籍船への民間武装ガードの乗船、又は、公的武装ガードの乗船を可能とする措置の早期導入が必要。
- 今後、国際的な海上輸送の増加が見込まれ、地球環境への負荷が懸念される。IMO（国際海事機関）において、外航海運の温室効果ガスの排出削減についての技術的な検討が進められており、関係条約の改正等の成果を挙げつつある。
- 今後、IMO において、経済的手法の導入に向けた審議が開始されるが、国籍や船籍を問わず、全船一律に制度が適用され、総量規制による外部産業への資金流出を防止する必要がある。
- 気候変動に関する国際連合枠組条約において、気候変動の影響に脆弱な発展途上国による温室効果ガス排出の削減や気候変動の影響に対する適応を支援するために、グリーン気候基金を平成 32 年までに構築すると言われているが、国際運輸部門に過度な資金負担を強いると、国内・国際経済への打撃が大きい。
- 我が国海運企業は、運航スケジュールを考慮し、速度を落として航行する、風力等を利用するなど、様々な温室効果ガス排出抑制に取り組んでいる。

※ 利益にかかわらず、船舶のトン数に応じた一定の「みなし利益」に基づいて納税額を算出する税制。

[委員からの主な御意見と応答内容]

- 日本人船員の教育について教えて欲しい。外航海運以外の物流事業者も厳しい国際競争の下で事業を展開しているが、コスト削減や、外国人船員を含めての教育などについて他業種に展開できる取組はないか。
 - 現在、外国人船員が多い状況だが、日本人船員は陸上でのマネジメントも含め、中心的な役割を果たす要員であるので、一定数は必要だと認識している。外国人船員ではフィリピン人が多く、船社によっては、同国に自社の船員養成のための施設を設けている。外航海運は他の産業とは異なるので、他業種への展開が可能な取組はあまり思いつかない。
- トン数標準税制以外に邦船社と外国船社との間で不公平なものはないか。
 - 外航海運の競争の歴史は長く、今や国際海運は単一市場。船舶だけみると競争条件の差異はない。強いて言うなら、中国の船社が半分国営であるといった点か。
- 我が国海運の省エネ技術は、諸外国と比べてどの程度優位なのか。
 - 運航技術と造船技術の面があるが、いずれも、我が国の海運・造船事業者は海外より優位。
- 外航船の船員は3,000人を割り込んでおり、ナショナルセキュリティの面での懸念があるがどうか。
 - 邦船社が国際競争上フェアな立場で戦って、規模が大きくなれば、それだけの日本人船員を必要とすることとなる。

《全日本トラック協会》

[主な説明事項]

- 平成2年の規制緩和により過当競争に陥っている。
- 今後の物流業の規模縮小が予想される中で、先細る需要に応じて供給を絞らなければ、いつまでも直らない。
- 零細業者が多く、運賃が下落しているため、営業利益率は赤字に転落している。ドライバーの賃金は低く、労働時間や待機時間の多い3k職場となっている。さらに、中型免許は年数経験がないと取得できず、高卒者を採用できない。
- さらに、軽油価格高騰や、安全装置や環境装置の付加に伴う車両価格の上昇が経営を圧迫している。また、荷主系物流事業者が利用運送事業に参入している。貨物自動車運送事業者からすると、マージンを取り合う構図になってしまう。
- 物流施策大綱においては、規制緩和を見直し、許可基準の厳格な運用、利用運送事業への規制などを進めてほしい。
- 輸送効率化や一般道の交通安全のため、高速道路利用が基本となるよう、通行料金を値下げしてほしい。荷主側で負担をしてもらえないため、営業車に高速道路を使わせるような高速料金の見直しをお願いしたい。
- 高規格幹線道路等の整備が必要。特に、三大都市圏の環状道路整備が必要。また、道路整備のための財源をきちんと確保してほしい。
- ドレージで一日に数時間も待つ状態の解消をお願いしたい。
- CNGトラックは、排出ガスが非常にクリーンであるが、経済産業省の補助制度の打ち切りもあって、導入台数が頭打ちとなっており、普及・利用促進を図ることが必要。充填スタンドの整備の補助制度を復活してほしい。天然ガス価格を、石油価格と連動しない価格体系としてほしい。また、日系トラックメーカーによる大型CNGトラックの開発を促進してほしい。
- 東日本大震災の教訓を受け、幹線輸送と末端の災害時の輸送を見直し、災害対策基本法の指定公共機関へ全日本トラック協会を追加することが必要。
- 災害時には、営業用トラックに対する規制の柔軟な運用や、燃料の確保についての情報提供をお願いしたい。
- 「国際海陸一貫輸送コンテナの自動車輸送の安全確保に関する法律案」について、2回とも廃案になっているが、早期成立を図ることが必要。

[委員からの主な御意見と応答内容]

- 災害時の体制について、自治体との協定締結はどの程度進んでいるか。
末端の輸送は、どのようにすればうまくいくか。
 - 都道府県と各県トラック協会との協定締結はある程度進んでいる。
災害協定において、民間（全日本トラック協会等）の担う部分は事前
明示されることが必要。市町村との災害協定締結が進むことが重要。
- 大型車の距離当たりの負担は少なくなっていることから、輸送事業者
において税を負担する一方、GPS で位置情報が分かること等を踏まえ、
高付加価値サービスを展開していくことが必要ではないか。
 - 日本では道路が狭い箇所があり、また、高速道路も特大車の料金設
定は高く、トレーラーが普及していない。トレーラーの普及が重要。
- 社会的規制を守っている事業者に対しては経済的規制の緩和を行うと
いった取組は必要ないか。
 - 社会的規制の一定の強化はやむを得ないが、規制に違反する者を野
放しにしている一方で、経済的規制の緩和によって、新規事業者が増
加し続けるのは不適切なのではないか。
- 品質管理や到着時刻を荷主に伝えるといった取組の状況はどうなっ
ているか。
 - デジタルタコグラフやドライブレコーダを搭載し、急発進等をデー
タ化して点数化するシステムを導入することで、輸送の効率化を図っ
ている反面、特定時間にならないと受け荷主が荷物の引き取りに応じ
ないため、無駄な時間が発生しており、荷主の姿勢を改善することが
必要。

（事務局にて作成）

総合物流施策大綱に盛り込んでいただきたい事項

平成 24 年 11 月 27 日

(一社) 日本物流団体連合会

I. グローバルサプライチェーンの深化と物流の構造変化

1. 物流インフラの整備に関する基本戦略の構築とそれに則った整備の推進

- ・ 有機的かつ効率的な交通網の整備
 - 輸送モード毎の整備方式からの脱却、輸送モードの特性を生かした組み合わせによる「全体最適」の追求
 - 交通結節点の改善や整備の拡大
- ・ 「選択と集中」等、戦略性を持った施設整備の実現
 - 国際競争力の強化を図るための外航海運及び国際航空の中核的拠点となるべき施設の整備の促進

2. 日本の物流事業における国際競争力の確保

- ・ 日本の物流事業者の優れたサービスの国際的な認証制度の創設
- ・ 海外で活動する物流事業者に対する支援
 - 戦略的なインフラ支援(ODA の活用)
 - 通関システムの輸出(アジアカーゴハイウェイプロジェクト等)
 - 外資規制、商慣習等の政府間協議による改善要求
- ・ 日中韓、ASEAN 等アジアにおけるシームレス物流の実現に向けた、高速 RORO 船やシャーシ相互利用等取り組みの強化
- ・ 海外において、環境に優しく長距離大量輸送に適した鉄道輸送整備への政府開発援助
- ・ 外航海運におけるトン数標準税制の拡充や船舶特別償却制度の恒久化など国際競争条件の均衡化に資する税制の整備

3. 国内における航空インフラの整備

- ・ 羽田・成田空港における海上コンテナ対応可能な上屋の整備および保税転送手続きの円滑化
 - 海上輸送と航空輸送の接続改善(Sea & Air の促進)

- ・国内線・国際線間の ULD (Unit Load Device＝コンテナ・パレット等) 互換性の向上
- ・羽田における内陸ターミナル間の輸送導線の整備

4. 我が国商船隊の安全な航行確保のための海賊対策の強化

- ・危険海域に就航する日本関係船の航行安全確保
- ・日本籍船に対する武装警備員の乗船を可能とする措置の実現

5. グローバル物流に取り組む人材育成

- ・大学物流講座の設立、専任教授の育成

Ⅱ. 低炭素・循環型社会の実現

1. モーダルシフトの推進強化

- ・モーダルシフト推進のためのデマンドサイドに立った支援策の推進
 - モーダルシフトを実施した荷主に対するインセンティブ助成措置の強化等
 - 閑散時間帯への需要誘導策の実施(貨物オフピーク運動)
- ・海陸一貫輸送の利用拡大の推進
 - 国際海上コンテナ輸送に対応した貨車や設備の導入促進等

2. モーダルシフトの受け皿としての鉄道、内航海運の競争力の質的向上

- ・鉄道貨物駅の近代化、効率化
 - 着発線荷役方式(E&S 方式)の導入の推進及び国及び自治体の支援(土地利用計画、財政補助、優遇税制等)
 - 31ft 汎用コンテナ利用増大のための構内改良への支援
 - 鉄道貨物駅における他モードとの結節機能の充実(積替施設の整備等)
- ・鉄道貨物輸送の効率化、輸送機材強化・更新等による新たなニーズの発掘

- 機関車等の老朽化した輪転資機材の更新への更なる国等の支援
- 31ft 汎用コンテナの導入補助の強化
- 輸送障害時対応の迅速化のための主要な鉄道貨物駅ごとに一定の予備車の配備への支援
- ・ フェリー・RoRo 船の競争力を強化するための国等の支援

3. 環境負荷の軽減への政策誘導

- ・ CO₂ 排出量削減目標値の設定と省エネ法の改正による特定荷主の範囲の拡大等
- ・ 省エネ型物流拠点建設に関する助成
 - 太陽光発電設備、省エネ照明等の導入に対する助成等
- ・ 物流分野における CO₂ 排出の「見える化」の推進
 - エコレールマーク、エコシップマーク等への支援
- ・ 環境負荷の少ない静脈物流の推進
 - 特に、震災復興、がれき処理における鉄道や船舶の利用促進等
- ・ 経済走行速度維持のための交通流制御策の推進
 - 交通流制御の高度化
 - 渋滞情報伝達の精緻化
 - TDM(交通需要マネジメント)の実施

4. 国際的な CO₂ 削減対策への対応

- ・ IMO 等の主導による CO₂ 削減対策の推進
- ・ UNFCCC Green Climate Fund への拠出が特定分野に偏らないよう適切に対応

* IMO(International Maritime Organization＝国際海事機関)

* UNFCCC Green Climate Fund (気候変動枠組条約グリーン気候基金)

Ⅲ. 安全・安心な物流の確保

1. 東日本大震災の経験を踏まえた災害対策等の強化

- ・ 広域災害に対応する救援体制の強化

- 災害時の的確な指令機能の確保
 - ✓ 国及び自治体BCPの策定
 - ✓ 国や地域と一体となった総合防災訓練の実施と問題点の抽出
- 災害発生時における交通支障の防止策
- 国・自治体と物流事業者との災害時の実務協定の整備と 災害後の連携
 - ✓ 発災時における初動立ち上げルール作り
- 通信手段の確保と情報内容の標準化
- 緊急輸送時の燃料の優先的供給
- 輸送ルールの弾力的な運用
- 災害時物資集積所の適切な配置
- 非常用救援物資の備蓄量と供出可能量の把握と速やかな発送体制
- ・ 震災等、特別な状況下における関係者の対応力強化
 - 物流事業者における危機管理対応能力の強化
 - ✓ 事業者に対するBCP作成支援、「指定公共機関」指定拡大の検討、その他
 - 自治体関係者等の物流基礎知識の習得
- ・ 「災害に強い物流」基盤づくり構築のためのインフラの整備
 - 震災復興の際の、一歩進んだ防災インフラづくり
 - 首都直下型地震、南海トラフ巨大地震に向けた拠点整備の推進
 - ✓ 民間施設整備への助成
- ・ カボタージュ規制の堅持など、自国物流事業者の維持、発展支援
- ・ 強毒性の新型インフルエンザ流行時における従業員の安全確保と緊急物資輸送体制の確立

2. 健全な事業環境の実現

- ・ 輸送安全対策の徹底、各種法令順守
- ・ 燃料費高騰分や消費税相当分の運賃への転嫁など、適正運賃の収受が可能となる諸制度の整備
- ・ 事業者間の競争が適正に行われる環境を整備するための競争条件のイコールフティング対策
 - 偏った高速道路利用料金制度等の是正
- ・ 物流事業にかかわる諸規制の評価と見直し

3. 少子高齢化社会への対応

- ・深刻化している若年労働力不足問題への対応
 - 労働条件の改善
 - 労働手待ち時間の改善
 - 物流事業就業者養成策
- ・労働力不足問題や過疎化問題に呼応した、持続可能な物流事業；「物流におけるユニバーサルサービス」の維持
 - 山間過疎地等における輸送ネットワークの協働化
 - 民生機能を付加した宅配便ネットワークの構築
- ・長距離トラックドライバー不足等を踏まえ、環境負荷の少ない輸送機関への転換の促進
- ・既設交通インフラや輸送機関を活用した新しい輸送システムの検討
 - 既設交通インフラや用地を活用した新世代長距離輸送システムに関する必要性や実現可能性の検討
 - 既存鉄軌道ネットワークを活用した輸送システムの検討、開発

4. 情報化社会に対応しうる物流効率化の実現

- ・クラウド等安価な情報技術の利用促進
 - スマートフォン等による貨物追跡、在庫管理、求車求貨、情報共有、物流EDI等の普及促進
 - 中小事業者のIT化の推進
- ・EDIをはじめとした物流標準化のさらなる推進
 - 荷主業界への普及による物流業界への波及効果を期待
- ・電子タグ（RFID）利用拡大による効率化、低コスト化の実現

5. 物流事業に対する社会的認知度の向上

- ・東日本大震災を奇禍とした物流の社会インフラとしての地位の確立、認知度のさらなる向上
- ・魅力ある物流業界の構築に向けた取り組み
 - コンプライアンスの強化、社会的重要度のアピールなど



平成 24 年 11 月 27 日

総合物流施策大綱の策定に向けた要望事項

一般社団法人 国際フレイトフォワーダーズ協会
フォワーディング委員会

1. 物流量の確保
 - ① 国内産業の空洞化対策の実施
 - ② 外国企業の誘致策の実施
 - ③ RCEP 等の経済連携協定の促進
2. 所用時間の短縮
 - ① コンテナヤード搬出入の混雑解消
 - ② 道路のボトルネックの解消
3. 横持ちの削減
 - ① 外航船と内航船
 - ② 外航船と鉄道
4. 輸送機材の大型化
 - ① 道路の重量制限、高さ制限の緩和
 - ② 鉄道における 20FT コンテナ用荷役クレーンの整備
 - ③ 内航フィーダー船の大型化
5. 情報インフラの整備
 - ① NEAL-NET の対象港湾の拡大（中国港湾、アセアン港湾）
6. 貨物鉄道の利用促進
 - ① 外航船と鉄道の接続輸送のシームレス化
 - ② 20FT コンテナ用荷役クレーンの整備
 - ③ 台車不足の解消
 - ④ ダイヤの安定化
7. 外国における事業環境の整備等
 - ① インフラの整備（港湾、道路、鉄道、IT、電力）
 - ② 規制の透明性・簡素化
 - ・通関手続
 - ・原産地証明
 - ③ 出資規制の改善
 - ・インドネシア・・・倉庫業と運送業の兼業ができない
 - ④ メコンにおける越境交通協定の実現

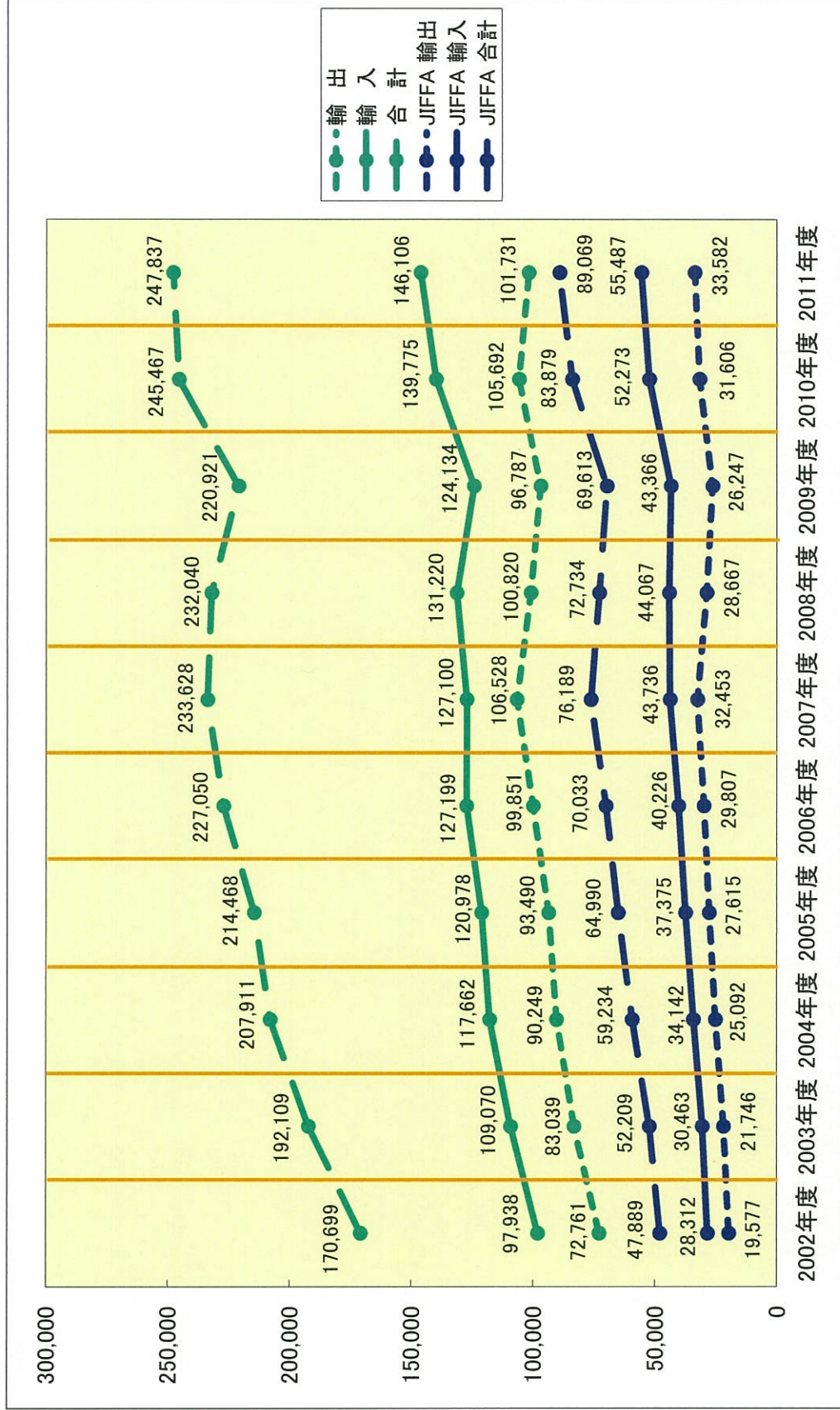


- ⑤ 知的財産の保護
- ⑥ 治安
- ⑦ 実荷主名の船社への開示義務付け（インドネシア、ミャンマー）

8. 大災害時の緊急対応

- ① 一時的な規制緩和の迅速な実施
- ② 大災害時の緊急対応策の準備
 - ・ 陸海空の緊急輸送網の構築
 - ・ 関東・関西・九州・北海道の連携と役割分担

以 上



日通総研調べ日本の外資コンテナ貨物輸送量(9大港の数量を合計したもの)

単位:千RT

	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	合計
輸出	72,761	83,039	90,249	93,490	99,851	106,528	100,820	96,787	105,692	101,731	950,948
輸入	97,938	109,070	117,662	120,978	127,199	127,100	131,220	124,134	139,775	146,106	1,241,182
合計	170,699	192,109	207,911	214,468	227,050	233,628	232,040	220,921	245,467	247,837	2,192,130

JIFFA実績統計(1990年までは暦年、1991年から会計年度毎に変更)

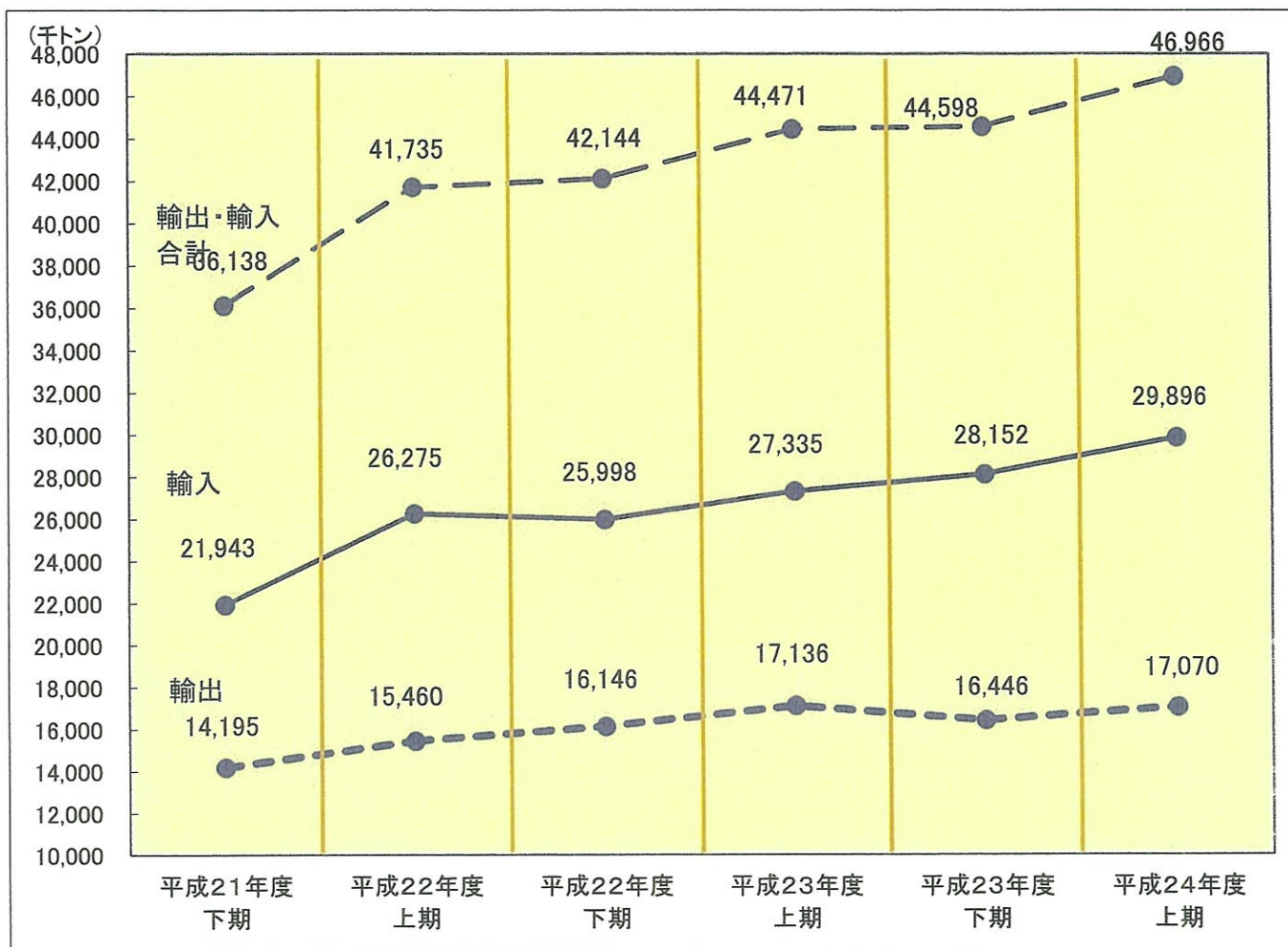
単位:千RT

	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	合計
JIFFA 輸出	19,577	21,746	25,092	27,615	29,807	32,453	28,667	26,247	31,606	33,582	276,392
JIFFA 輸入	28,312	30,463	34,142	37,375	40,226	43,736	44,067	43,366	52,273	55,487	409,447
JIFFA 合計	47,889	52,209	59,234	64,990	70,033	76,189	72,734	69,613	83,879	89,069	685,839

Share

	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	合計
輸出	26.90%	26.20%	27.80%	29.50%	29.90%	30.50%	28.40%	27.10%	29.90%	33.00%	29.10%
輸入	28.90%	27.90%	29.00%	30.90%	31.60%	34.40%	33.60%	34.90%	37.40%	38.00%	33.00%
合計	28.10%	27.20%	28.50%	30.30%	30.80%	32.60%	31.30%	31.50%	34.20%	35.90%	31.30%

（平成24年度上期実績） 過去3年間の貨物量推移

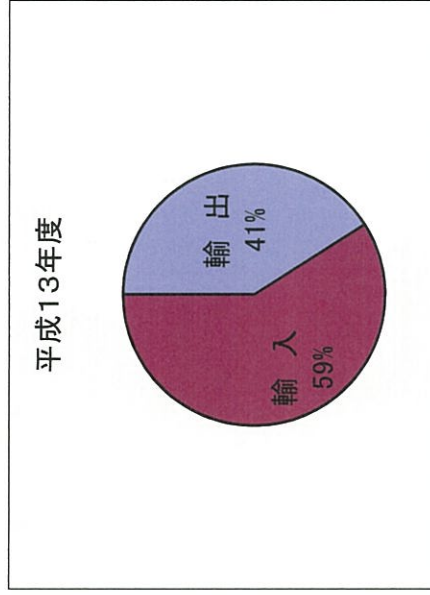


(単位: 千R/T)	平成21年度 下期	平成22年度 上期	平成22年度 下期	平成23年度 上期	平成23年度 下期	平成24年度 上期
輸出	14,195	15,460	16,146	17,136	16,446	17,070
(前年同期比)	16.6%	28.3%	13.7%	10.8%	1.9%	-0.4%
輸入	21,943	26,275	25,998	27,335	28,152	29,896
(前年同期比)	6.5%	22.6%	18.5%	4.0%	8.3%	9.4%
輸出入合計	36,138	41,735	42,144	44,471	44,598	46,966
(前年同期比)	10.2%	24.7%	16.6%	6.6%	5.8%	5.6%

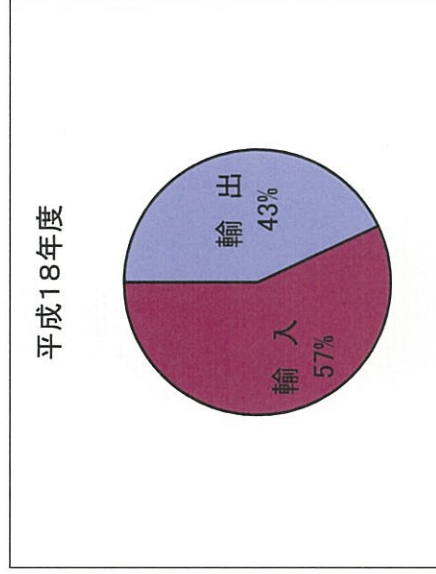
(単位: 千トン)		輸出	輸入	輸出入合計
平成21年度 下期	(H. 21. 10月 ~ H. 22. 3月)	14,195	21,943	36,138
平成22年度 上期	(H. 22. 3月 ~ H. 22. 9月)	15,460	26,275	41,735
平成22年度 下期	(H. 22. 10月 ~ H. 23. 3月)	16,146	25,998	42,144
平成23年度 上期	(H. 23. 4月 ~ H. 23. 9月)	17,136	27,335	44,471
平成23年度 下期	(H. 23. 10月 ~ H. 24. 3月)	16,446	28,152	44,598
平成24年度 上期	(H. 24. 4月 ~ H. 24. 9月)	17,070	29,896	46,966

■ 輸出入合計比較

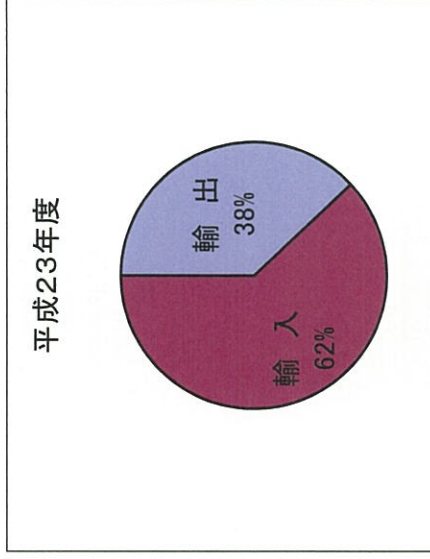
(単位: 千R/ト)	平成13年度	平成18年度	平成23年度
輸出	16,355	29,807	33,582
(比率)	41.0%	43.0%	38.0%
輸入	23,523	40,226	55,487
(前年同期比)	59.0%	57.0%	62.0%
輸出入合計	39,878	70,033	89,069
(前年同期比)	100.0%	100.0%	100.0%



(単位: 千R/ト)	平成13年度
輸出	41.0%
輸入	59.0%



(単位: 千R/ト)	平成18年度
輸出	43.0%
輸入	57.0%



(単位: 千R/ト)	平成23年度
輸出	38.0%
輸入	62.0%

■ 国別取扱実績

平成13年

合 計		
仕向地／仕出地	数量 (千R／ T)	Share (%)

輸出	1	アメリカ	4,571	30.4%
	2	欧州	3,076	20.5%
	3	中国	1,664	11.1%
	4	香港	1,413	9.4%
	5	韓国	1,048	7.0%
	6	台湾	890	5.9%
	7	その他のアジア	680	4.5%
	8	タイ	617	4.1%
	9	シンガポール	536	3.6%
	10	その他	527	3.5%
	11			
	12			
	13			
	14			
	15			
	16			
	17			
	18			
	19			
	20			
	合 計		15,022	100.0%

輸入	1	中国	6,656	24.3%
	2	欧州	5,836	21.3%
	3	香港	5,642	20.6%
	4	アメリカ	3,125	11.4%
	5	台湾	1,361	5.0%
	6	韓国	1,341	4.9%
	7	その他のアジア	1,084	4.0%
	8	タイ	971	3.5%
	9	その他	1,401	5.1%
	10			
	11			
	12			
	13			
	14			
	15			
	16			
	17			
	18			
	19			
	20			
	合 計		27,417	100.0%

輸出入合計	1	欧 州	8,912	21.1%
	2	中 国	8,320	19.7%
	3	ア メ リ カ	7,696	18.2%
	4	香 港	7,055	16.7%
	5	韓 国	2,389	5.7%
	6	台 湾	2,251	5.3%
	7	その他のアジア	1,764	4.2%
	8	タ イ	1,589	3.8%
	9	マ レ ー シ ア	960	2.3%
	10	そ の 他	1,267	3.0%
	11			
	12			
	13			
	14			
	15			
	16			
	17			
	18			
	19			
	20			
	合 計		42,203	100.0%

平成18年

合 計		
仕向地／仕出地	数量 (千R／ T)	Share (%)

輸出	1	アメリカ	6,451	21.6%
	2	中国	4,891	16.4%
	3	欧州	4,287	14.4%
	4	香港	2,625	8.8%
	5	韓国	2,111	7.1%
	6	台湾	1,738	5.8%
	7	タイ	1,374	4.6%
	8	中南米	958	3.2%
	9	シンガポール	749	2.5%
	10	マレーシア	715	2.4%
	11	中近東	591	2.0%
	12	フィリピン	510	1.7%
	13	ベトナム	467	1.6%
	14	カナダ	455	1.5%
	15	インドネシア	420	1.4%
	16	その他のアジア	404	1.4%
	17	オセアニア	392	1.3%
	18	CIS	302	1.0%
	19	アフリカ	188	0.6%
	20	インド	179	0.6%
	合 計		29,807	100.0%

輸入	1	中国	17,049	42.4%
	2	香港	6,239	15.5%
	3	欧州	3,595	8.9%
	4	アメリカ	3,031	7.5%
	5	タイ	2,542	6.3%
	6	韓国	1,732	4.3%
	7	台湾	1,367	3.4%
	8	ベトナム	900	2.2%
	9	マレーシア	828	2.1%
	10	インドネシア	643	1.6%
	11	フィリピン	620	1.5%
	12	シンガポール	447	1.1%
	13	その他のアジア	392	1.0%
	14	カナダ	388	1.0%
	15	オセアニア	164	0.4%
	16	中南米	112	0.3%
	17	インド	83	0.2%
	18	中近東	54	0.1%
	19	CIS	20	0.0%
	20	アフリカ	20	0.0%
	合 計		40,226	100.0%

輸出入合計	1	中 国	21,939	31.3%
	2	ア メ リ カ	9,482	13.5%
	3	香 港	8,864	12.7%
	4	欧 州	7,882	11.3%
	5	タ イ	3,916	5.6%
	6	韓 国	3,843	5.5%
	7	台 湾	3,106	4.4%
	8	マ レ ー シ ア	1,543	2.2%
	9	ベ ト ナ ム	1,367	2.0%
	10	シンガポール	1,195	1.7%
	11	フィリピン	1,129	1.6%
	12	中 南 米	1,071	1.5%
	13	インドネシア	1,064	1.5%
	14	カ ナ ダ	843	1.2%
	15	その他のアジア	796	1.1%
	16	中 近 東	645	0.9%
	17	オセアニア	556	0.8%
	18	CIS	322	0.5%
	19	イ ン ド	271	0.4%
	20	ア フ リ カ	199	0.3%
	合 計		70,033	100.0%

平成23年

合 計		
仕向地／仕出地	数量 (千R／ T)	Share (%)

輸出	1	中国	7,269	21.6%
	2	アメリカ	5,125	15.3%
	3	欧州	3,295	9.8%
	4	韓国	2,777	8.3%
	5	タイ	2,581	7.7%
	6	香港	2,308	6.9%
	7	台湾	2,255	6.7%
	8	ベトナム	1,019	3.0%
	9	中南米	801	2.4%
	10	マレーシア	794	2.4%
	11	インドネシア	766	2.3%
	12	シンガポール	743	2.2%
	13	インド	723	2.2%
	14	中近東	619	1.8%
	15	フィリピン	527	1.6%
	16	CIS	546	1.6%
	17	オセアニア	502	1.5%
	18	その他のアジア	463	1.4%
	19	アフリカ	246	0.7%
	20	カナダ	223	0.7%
	合 計		33,582	100.0%

輸入	1	中国	29,378	52.9%
	2	香港	5,276	9.5%
	3	欧州	3,966	7.1%
	4	アメリカ	2,899	5.2%
	5	タイ	2,835	5.1%
	6	韓国	2,538	4.6%
	7	ベトナム	2,085	3.8%
	8	台湾	1,841	3.3%
	9	インドネシア	1,108	2.0%
	10	マレーシア	811	1.5%
	11	シンガポール	556	1.0%
	12	フィリピン	463	0.8%
	13	カナダ	426	0.8%
	14	中南米	340	0.6%
	15	その他のアジア	291	0.5%
	16	オセアニア	277	0.5%
	17	インド	228	0.4%
	18	中近東	80	0.1%
	19	CIS	69	0.1%
	20	アフリカ	20	0.0%
	合 計		55,487	100.0%

輸出入合計	1	中 国	36,647	41.1%
	2	ア メ リ カ	8,024	9.0%
	3	香 港	7,584	8.5%
	4	欧 州	7,261	8.2%
	5	タ イ	5,416	6.1%
	6	韓 国	5,315	6.0%
	7	台 湾	4,096	4.6%
	8	ベ ト ナ ム	3,104	3.5%
	9	インドネシア	1,874	2.1%
	10	マ レ ー シ ア	1,605	1.8%
	11	シンガポール	1,299	1.5%
	12	中 南 米	1,141	1.3%
	13	フィリピン	990	1.1%
	14	イ ン ド	951	1.1%
	15	オセアニア	779	0.9%
	16	その他のアジ	754	0.8%
	17	中 近 東	699	0.8%
	18	カ ナ ダ	649	0.7%
	19	CIS	615	0.7%
	20	ア フ リ カ	266	0.3%
	合 計		89,069	100.0%

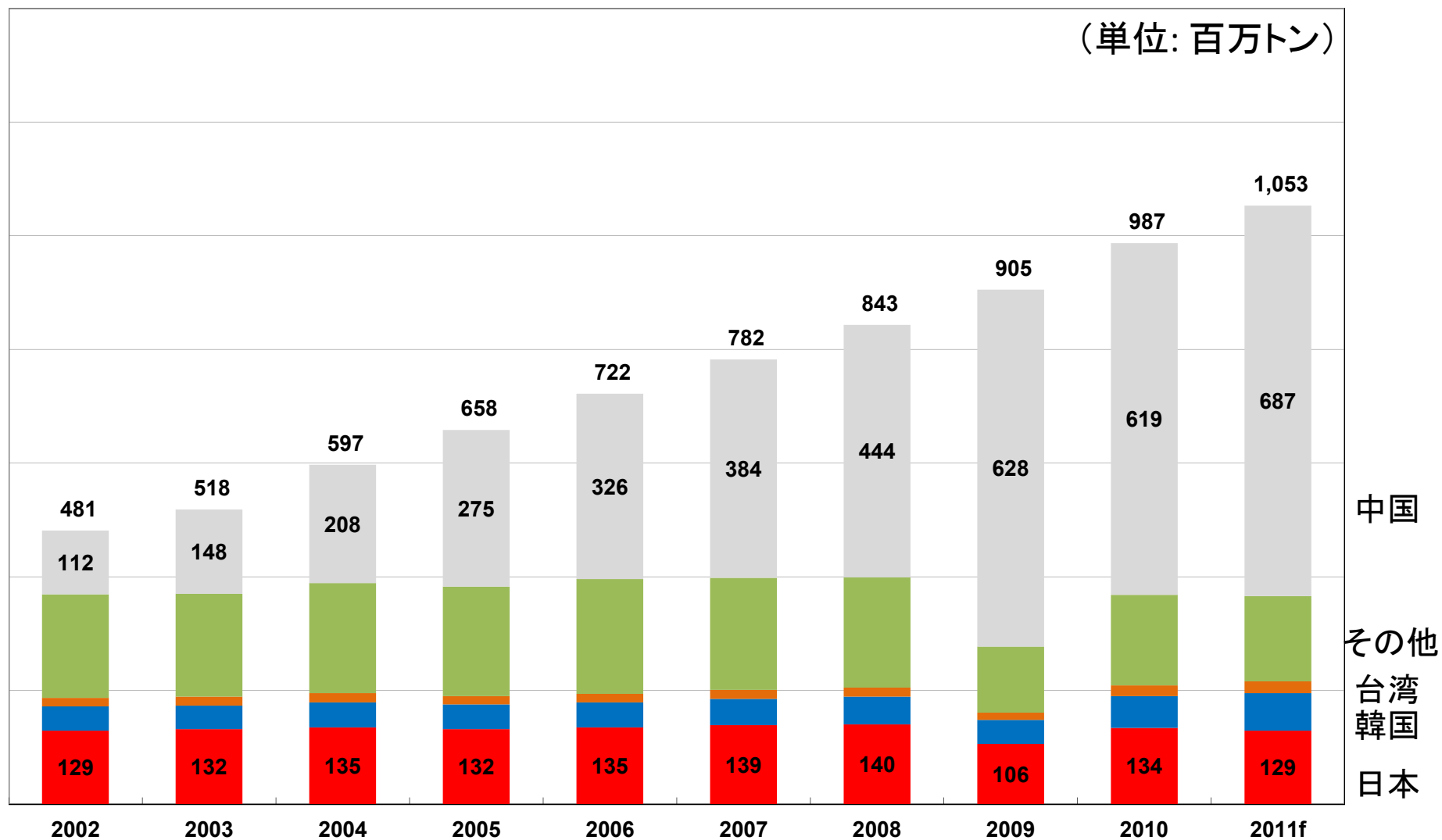


外航海運を取り巻く環境と課題

一般社団法人日本船主協会

外航海運を取り巻く環境

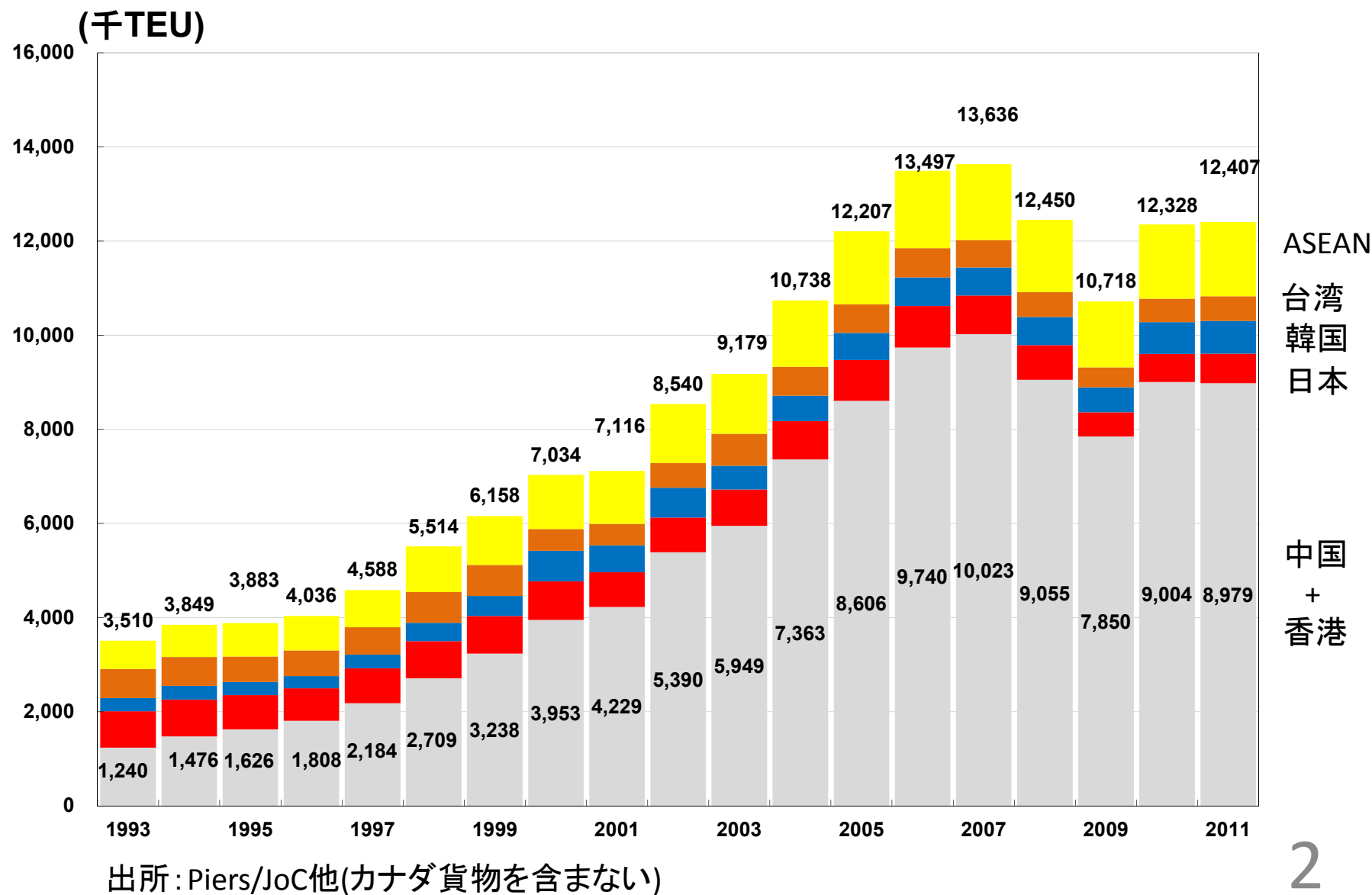
(参考) 鉄鉱石の仕向国別の荷動量



(出所: Clarkson, Tex Report, Fearnleys Review)

外航海運を取り巻く環境

(参考)北米往航コンテナ船の輸出国別荷動量



国際競争条件の均衡化

トン数標準税制

2009.4 適用開始

日本商船隊の約4%にあたる日本籍船を対象に導入

	オランダ 	ノルウェー 	ドイツ 	イギリス 
導入年	1996年	1996年/新制度2007年	1999年	2000年
適用対象	全運航船	全運航船	全運航船	全運航船
全運航船に占める トン数標準税制の 適用割合	現在はほぼ 100%	現在はほぼ 100%	導入～現在まで ほぼ 100%	導入～現在まで ほぼ 100%

	デンマーク 	フランス 	韓国 	日本 
導入年	2001年	2003年	2005年	2008年
適用対象	全運航船	全運航船	全運航船	自国籍船のみ
全運航船に占める トン数標準税制の 適用割合	導入～現在まで ほぼ 100% (2006～08年に例外有り)	現在はほぼ 100%	導入～現在まで ほぼ 100%	現在は 4%

2011.12 平成24年度税制改正大綱

2012.9 改正海上運送法成立

日本籍船に加えて、一定要件を満たす外国籍船を
準日本船舶として認定し、対象とする方向

ソマリア沖アデン湾海賊問題

わが国に求められる対応

1. 護衛艦または補給艦の追加派遣
2. 日本籍船への公的武装ガード(自衛隊員、海上保安官等)の乗船、これが不可能な場合は、民間武装ガードの乗船を可能とする措置
3. ソマリア国の安定化に向けた国際的な支援及び海賊問題に対する国際的な取り組みの強化



【参考】武装ガードに関する主要国の対応

公的武装ガードが乗船	 オランダ	 フランス	 イタリア	等						
民間武装ガードの乗船を承認	 英国	 デンマーク	 ノルウェー	 スペイン	 ポルトガル	 フィンランド	 ギリシャ	 キプロス	 イタリア	
	 ドイツ	 ベルギー	 韓国	 香港	 米国	 パナマ	 リベリア	 バハマ	 マーシャル諸島	等
検討中	 日本									

註) イタリアは公的・民間の両方が可能。ドイツは先に法案が通過、実施は2013年8月1日から。

出所：日本船主協会調べ

GHG(温室効果ガス)削減問題

増大を続ける国際海運分野のCO₂排出

- ・ 新興国等の経済成長に伴う貿易量の増大により、**国際海運分野のCO₂排出量は飛躍的に増大**。
- ・ 「**京都議定書**」では、**国際海運のCO₂排出対策は国際海事機関(IMO)において追求**するよう規定。IMOにおける**国際対策の確立が急務**となっていた。



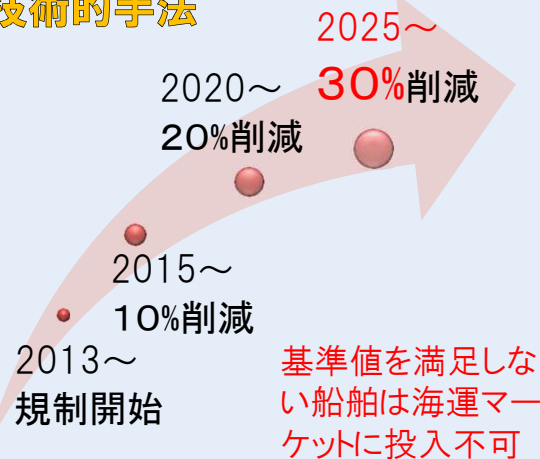
2011年7月 **国際海事機関(IMO)**において、**第一段階の対策**として国際海運に**先進国、途上国の別なく一律にCO₂排出規制**を導入することを合意

※ 日本は規制の仕組みなど39の提案文書を提出し、**条約作りを主導**

新造船のCO₂排出規制

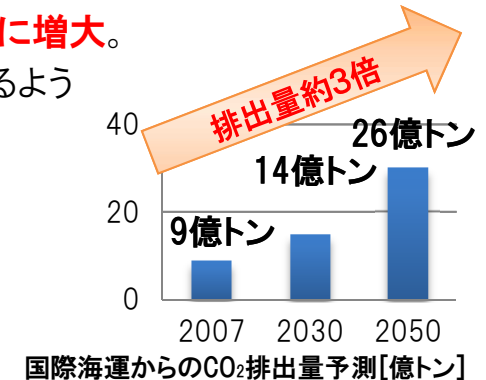
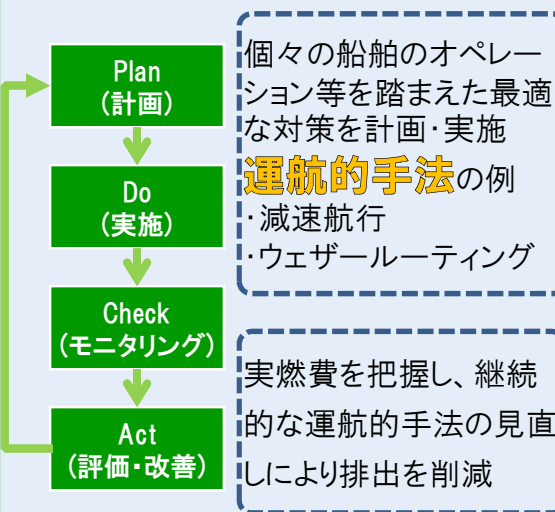
2013年から新造船にCO₂排出基準適合を義務付け、基準は段階的に強化

技術的手法



省エネ運航の義務付け

現存船を含む全ての船舶に、省エネ運航計画の策定を義務付け



【IMOの今後の審議予定】

IMOでは、**第二段階の対策**として、CO₂排出削減に経済効果を持たせる**経済的手法**(燃料油課金制度など)を導入するべく審議を進める予定

CO₂排出規制の導入で、我が国海運・造船業が得意とする省エネ技術力を発揮できる環境が世界的に整い、国際競争力向上に大きな効果が期待される

GHG(温室効果ガス)削減問題

UNFCCC 第18回締約国会議(COP18)関連

1.長期資金ワークショップ(WS)の共同議長レポート

➤経緯

- 2011年のCOP17の決議(ダーバン合意)において、COP議長の任命する共同議長(南アおよびノルウェー)の下、長期資金に関するWSが設置され、計2回のWSを開催
- WSでの各国の意見を基に、共同議長責任のもとWSレポートがCOP18に提出された

➤WSレポート 国際交通分野に関する記載内容

- UNFCCC/ICAO/IMOによるハイレベルの専門家会合の設立
ハイレベルの専門家会合を設立し、気候資金に活用できる国際交通分野(国際海運・国際航空)での課金又はETSからの徴収等を確実とするオプションの検討提案
- 資金源として想定される各分野 想定拠出額リスト
Green Climate Fund(GCF:年間1,000億ドル)の資金源として何ら検討されないまま、国際海運は100億ドル～150億ドル(全資金の10%～15%に相当)と記載

2.COP18に対する当協会の対応

GCFに関する国際交通分野からの負担は、以下の理由により強く反対。

- レポートは国際交通分野を資金源の前提としているが、UNFCCCにおいて決定されたものではない。
- 国際海運からの推定拠出額の根拠が不明。また、特定のセクターに過度の負担を掛けるものとなっている(国際海運から排出されるCO2の量(世界全体の排出量の2.7%)に比べて、あまりにも過大)
- 国際交通分野における資金にかかる問題については、IMOおよびICAOにおいて検討すべきである。

新総合物流施策大綱の策定に向けた ヒアリング資料

平成24年11月27日



公益社団法人

全日本トラック協会

Japan Trucking Association



1、グローバル・サプライチェーンの深化と物流の構造変化 ①

規制緩和の再評価

我が国経済のグローバル化の進展による産業の空洞化に加え、長引く不況、少子高齢化等により、今後国内総物流量は減少し続けていくと考えられる。一方、トラック産業は平成2年に参入規制および運賃規制が取り払われたことから、需給のバランスが崩れ、過当競争を引き起こしている。この状況を打開するため、規制緩和の再評価と必要な見直しの促進を行っていくことが必要である。

トラック運送業界における規制緩和の弊害

- ①需給バランスが崩れ過当競争が激化
事業者数は4万者から6万3千者へ約1.5倍に増加、車両数は約1.25倍に増加
- ②新規参入事業者の増大
新規参入事業者数が約2.4倍に増大
- ③事業者の中小零細化の加速
10両以下の事業者の割合43%から57%へ14ポイント増加
- ④運賃の下落
約3%下落
- ⑤営業利益率の悪化
中小事業者の営業利益率は+1.5%から▲3.2%へ4.7ポイント悪化、赤字転落
- ⑥ドライバー賃金の減少
道路貨物運送業の賃金は約11%減少、時間当たり賃金は約11%減少
道路貨物運送業の時間当たり賃金は全産業に比べ約25%低い
- ⑦若年労働力の減少
大型トラック運転者における20代の比率が16%から4%へ約12ポイント減少
- ⑧倒産件数の増加
約2.5倍に増加

トラック運送業界をめぐる経営環境の悪化

- ①軽油価格の高騰
1ℓ当たり51円から102円へ約2倍に高騰
- ②車両価格の上昇
積載量11トンの大型ウィング車の価格はディーゼル規制対応等により
約1,200万円から約2,000万円へ約70%上昇
- ③多層構造の深刻化、不適正取引の増加
下請法実体規定違反143件(全業種のうちワースト2位の多さ)
- ④利用運送事業者数の増加

対応策の例

- 新規参入時の許可基準の厳格化
 - ・事業許可時の役員法令試験の実施回数を減らす。
 - ・車庫は有蓋車庫とし営業所に併設するものとする。
 - ・資金計画における運転資金を引き上げる。
 - ・事業用自動車は法定耐用年数を超えないもので最新規制適合車とする(リースは不可)。
- 多層構造・利用運送事業規制
 - ・書面交付を義務化する。
 - ・下請は2次までなどとする。
 - ・車を持たない利用運送事業に運行管理者を義務付ける。
- 既存事業者対策
 - ・事業許可の更新制を検討する。
 - ・車両台数5両割れは届出制を許可制とする。
 - ・5両割れ事業者にも運行管理者の選任を義務付ける。

高速道路等通行料金の大幅な引下げ

○高速道路は貴重な国民資産であり、高速道路の利用促進は、トラック運送事業者や荷主にとっての輸送サービスの効率化やドライバーの労務負担の軽減という直接的な効果をもたらすばかりでなく、一般道における交通事故の減少や、地球温暖化対策等のための環境改善に極めて大きな社会的効果をもたらすものである。このため、営業用トラックが最大限活用できるよう終日基本料金の半額化、営業車特別割引の創設もしくは大口多頻度割引の拡充をされたい。

高規格幹線道路網の整備・大都市圏環状道路の整備

- 東海・東南海・南海地震等への備えや降雨・降雪時の代替ルートの確保、国際競争力の強化、産業の立地・振興等を図るため、必要に応じ、走行性の高い国道も活用しつつ、国土のミッシングリンクを早期に解消願いたい。
- 首都直下型地震等における緊急物資輸送ルートの確保や迅速かつ円滑な物流の実現、国際競争力の強化、交通渋滞の緩和等を図るため、三大都市圏の環状道路等の整備を推進されたい。
- 高規格幹線道路網・大都市圏環状道路等、道路整備に必要な財源を確保されたい。

国際海上コンテナ車通行支障区間の解消、コンテナターミナルの渋滞問題解消、空港・港湾アクセスの向上

○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る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、コンテナターミナルの渋滞問題解消、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していただきたい。

2、低炭素・循環型社会の実現

CNGトラックの普及・促進

CNGトラックは、これまで都市内輸送を中心に普及を行ってきたが、CO₂やNO_x・PM削減効果が大きく、効果的なエネルギー代替を図ることができることから、中・大型トラックによる都市間輸送への拡大も念頭におき、普及促進を図る必要がある。

トラック用代替燃料としての天然ガスのメリット

- 中東依存度が低く、埋蔵量が豊富でエネルギーセキュリティに優れている。
- 近年の米国におけるシェールガス革命により、将来的に供給量、価格の安定化が見込まれる。
- 排出ガスが非常にクリーンで、次期排出ガス規制の目標値にも対応可能である。
- 軽油に比べ、発熱量あたりのCO₂発生量が約26%少なく、地球温暖化防止に貢献する燃料である。

CNGトラックの普及方策

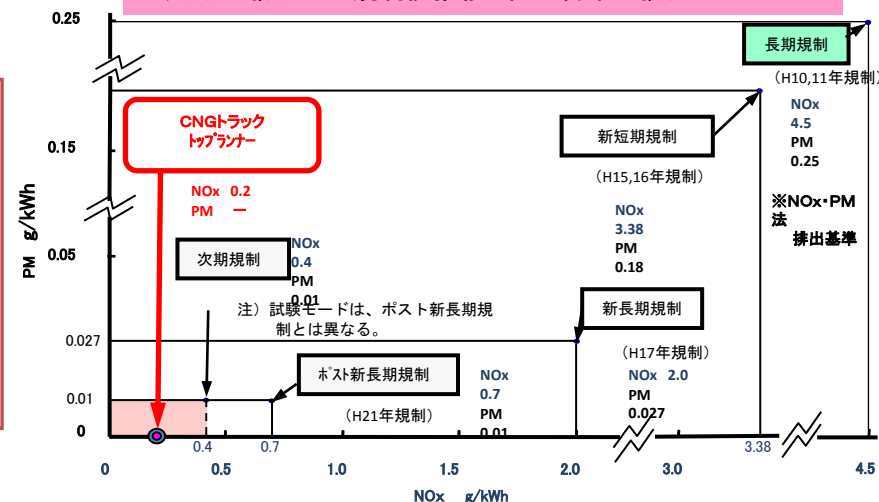
①燃料及び充填スタンド

- ・ガス価格の低廉化(石油価格に連動しない価格設定に)
- ・充填スタンド整備に係る補助制度の復活
- ・税制優遇制度の継続

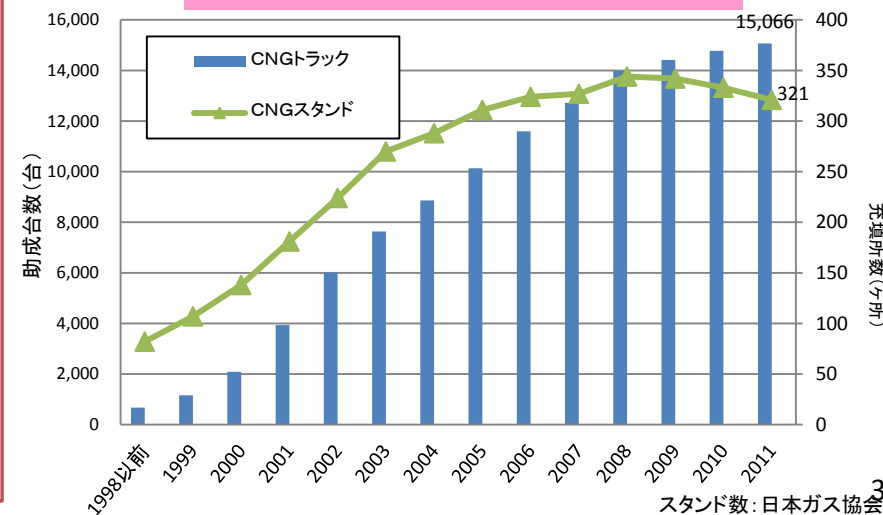
②車両

- ・車両導入に対する助成制度の充実
- ・車両性能の向上(燃費、トルク)
- ・大型CNGトラックの開発

トラックの排出ガス規制値推移と低公害車の排出ガスレベル



CNGトラック及びスタンドの普及実績の推移



3、安全・安心な物流の確保

災害時の緊急輸送体制の整備

東日本大震災において、トラック輸送は延べ1万台に及ぶトラックを出動させ、被災地への緊急物資輸送に大きな役割を果たしたが、緊急輸送については数々の問題点も提示された。今後想定される大規模災害に対して、的確に対応できる輸送体制の整備について具体的内容も含め盛り込んでいただきたい。

具体的内容	
1. 幹線及び末端輸送	災害対策基本法における指定公共機関の見直し、都道府県及び市町村とトラック協会との協力協定締結、集配施設の配置の事前検討、物流事業者の関与を明確化する。
2. 道路の確保	緊急車両に対し通行可能な道路の情報の提供や優先利用権を与える。
3. 燃料の確保	緊急車両に対し燃料供給施設の情報の提供や優先給油権を与える。
4. 規制の緩和	緊急車両標章の提供、運行管理制度、道路通行許可、環境規制等について、緊急時の柔軟な適用を準備する。

国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律(海コン法)の早期成立

コンテナトレーラに係る転覆・転落事故はここ数年増加傾向であり、平成18年から23年までの6年間で12名が死亡、8名が重傷となった。

国際海上コンテナを輸送する際、トラック運送事業者がコンテナの品目、正確な重量、積付情報を把握できないまま輸送していることが、事故の一原因でもある。ついては、同法案を早期に成立させ、安全な道路交通の実現を目指していただきたい。