

総合物流施策推進プログラム
に掲げる取組に関する実施状況
～平成27年8月末時点の取組状況～

平成27年12月24日
総合物流施策推進会議

目 次

1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(1) 我が国物流システムの国際展開の促進

1) 我が国物流システムの海外展開の環境整備

ア) 我が国物流システムのアジア展開の推進 No.1

イ) ASEAN諸国への日本の港湾EDIの導入促進 No.2

2) 我が国物流システムの海外展開に対する支援

ア) 港湾関連産業の海外展開支援 No.3

イ) 我が国物流システムのアジア展開の推進(再掲) No.4

3) 物流情報サービスネットワークのアジア地域等への展開

ア) 北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)の構築とアジア地域等
への展開 No.5

4) 途上国税関における貿易関連制度の高度化等

ア) アジア諸国への税関分野の技術支援等を通じた、途上国税関の貿易関連制度の近代化・
高度化と輸出入・港湾関連情報処理システム(NACCS)をベースとしたシステムの海外展開 No.6

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

1) 港を核とした国際物流網の強化

ア) 港を核とした国際コンテナ物流網の強化(国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速) No.7

イ) インランドデポ等の活用によるコンテナラウンドユースの促進 No.8

ウ) 港湾における物流機能の強化 No.9

2) コンテナターミナル周辺の課題に対する取組

ア) コンテナターミナルのゲート前渋滞解消 No.10

イ) ニーズを踏まえたコンテナターミナルゲートオープン時間の延長 No.11

3) 安定的かつ安価な資源・エネルギー等の輸入の実現

ア) 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網
の形成等 No.12

4) 貨物情報の充実・活用促進

ア) NACCSとColinsの機能統合による総合的物流情報プラットフォームとしての更なる
機能の充実 No.13

イ) NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及促進 No.14

ウ) 北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)の構築とアジア地域等への
展開(再掲) No.15

5) 高規格幹線道路網の整備、高速道路ネットワークの有効活用の促進等

ア) 効率的な道路ネットワークの整備 No.16

イ)「次世代ITS」の推進	No.17
ウ)交通流対策の推進	No.18
エ)スマートインターチェンジの整備	No.19
オ)大都市圏の渋滞ボトルネックの対策	No.20
6)航空物流の利便性向上	
ア)首都圏空港(成田国際空港・東京国際空港)の機能強化	No.21
イ)関西国際空港における貨物ハブ空港戦略の推進	No.22
ウ)中部国際空港の利活用の推進	No.23
エ)那覇空港の機能強化	No.24
オ)オープンスカイの戦略的な推進	No.25
カ)国際貨物チャーターの活用促進	No.26
7)国内・国際複合一貫輸送の実現	
ア)日中韓のシャースの相互通行による海陸一貫輸送の推進	No.27
イ)鉄道を活用した多様なコンテナ国際・国内複合一貫輸送の推進	No.28
ウ)特殊車両の通行許可手続の円滑化に向けた検討	No.29
エ)複合一貫輸送のさらなる効率化	No.30
8)アジア物流圏における海上運送の効率化	
ア)海上輸送拠点の強化	No.31
9)鉄道・内航海運の基盤整備等の推進	
ア)鉄道の輸送力増強、駅設備の近代化、積載率の向上	No.32
イ)内航海運の活用促進と輸送力強化のための基盤整備等の推進	No.33
10)資源の有効活用につながる静脈物流拠点の整備	
ア)リサイクルポート施策の推進	No.34
11)貿易円滑化に向けた取組	
ア)通関関係書類の電子化・ペーパーレス化の促進	No.35
(3)荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善	
1)荷主・物流事業者間の契約における責任等の明確化等	
ア)荷主・物流事業者の連携による物流効率化	No.36
イ)トラック事業の運送引受時における運送契約に関する重要事項の書面化の推進	No.37
ウ)共同輸配送の促進	No.38
2)非効率を招く慣行の是正に向けた取組	
ア)貨物自動車運送事業法第64条における勧告制度の適切な運用	No.39
イ)物流に係る取引の適正化	No.40
3)物流事業における構造改善の推進	
ア)物流に係る統計データの蓄積	No.41

イ) 物流事業者の業務効率化の促進等	No.42
ウ) 新しい物流サービスの創出の促進	No.43
エ) JR貨物の経営安定化に向けた支援	No.44
オ) 内航海運の活用促進と輸送力強化のための基盤整備等の推進(再掲)	No.45
<u>4) 鉄道輸送サービスの改善及び貨物鉄道の利用促進</u>	
ア) 貨物鉄道輸送サービスの改善及び31ftコンテナを利用した物流効率化の推進	No.46
<u>5) 3PL事業者の養成・振興</u>	
ア) 3PL事業の促進による物流効率化の実現	No.47
<u>6) 物流施設のハード・ソフト面での整備・改善</u>	
ア) 臨海部の物流施設の更新・機能強化の推進	No.48
イ) 物流拠点の整備推進	No.49
ウ) 幹線物流全般・都市圏における輸配送の効率化、3PLの推進、環境負荷低減等に資する物流施設の整備	No.50
<u>7) 安定的かつ安価な原材料輸入の実現</u>	
ア) 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成	No.51
<u>8) 車両の大型化に向けた環境整備と安全性優良事業所(Gマーク)の認定取得促進</u>	
ア) 貨物車が通行するのに望ましい経路の指定等	No.52
イ) 貨物自動車運送事業者の安全性優良事業所(Gマーク)の認定取得の促進	No.53
(4) 国民生活の維持・発展を支える物流	
<u>1) 食の安全のための卸売市場における品質管理の徹底</u>	
ア) 卸売市場施設整備の推進(ニーズに対応した卸売市場の整備)	No.54
<u>2) 物流の効率低下につながる取引慣行を含めた物流の現状把握と課題解決</u>	
ア) 食品ロス削減の総合的な推進	No.55
イ) インターネット通販市場の拡大に伴う宅配便の再配達増加への対応	No.56
<u>3) 都市部における物流マネジメント等の促進</u>	
ア) 都市部の複合ビル等における共同輸配送等の促進	No.57
イ) より良好な駐車秩序の確立	No.58
ウ) 建築物への荷捌き駐車施設の設置義務化の促進	No.59
エ) 貨物車交通のマネジメントの推進	No.60
<u>4) 「買い物弱者問題」への対応</u>	
ア) 「買い物弱者問題」の改善	No.61
<u>5) 条件不利地域等における輸送網の確保・維持</u>	
ア) 離島交通の安定的確保	No.62
イ) 物流事業者と地方自治体等の連携による輸送網確保についての取組促進	No.63

(5) 物流を支える人材の確保・育成

1) 物流現場を支えるトラック運転手、船員の確保・育成

- ア) 物流の多様な現場を支える人材の確保・育成 No.64
- イ) トラック運転手の確保・育成 No.65
- ウ) 船員の確保・育成 No.66

2) 物流技術・技能の習熟度認定資格制度の充実

- ア) 物流関連の資格・認定制度の改善・充実 No.67

3) 中小物流事業者における人材育成の推進

- ア) 資格講座等を通じた物流人材育成の促進 No.68
- イ) 3PL事業の促進による物流効率化の実現 No.69

4) 荷主における物流に精通した人材の育成

- ア) 物流技術管理士資格制度等による荷主における物流人材の育成 No.70

5) 国民各層における物流知識の普及啓発

- ア) 物流に関する知識の普及啓発 No.71

2. さらなる環境負荷の低減に向けた取組

1) 省エネ法による取組促進と活用

- ア) 省エネ法の特定荷主及び特定輸送事業者の支援並びに省エネ法スキームの活用等 No.72

2) 道路ネットワークの整備と貨物車による効率的輸送の環境整備

- ア) 環境負荷の低減に資する道路整備 No.73
- イ) 「次世代ITS」の推進 No.74
- ウ) 交通流対策の推進(再掲) No.75
- エ) 貨物車交通のマネジメントの推進(再掲) No.76
- オ) 貨物車による輸送効率性の向上に向けた環境整備 No.77

3) モーダルシフトの推進及び大量輸送モードの輸送力強化

- ア) モーダルシフト促進のための各種取組の推進 No.78

4) 輸配送における共同化の促進

- ア) 共同輸配送の促進(再掲) No.79

5) 各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進

- ア) 荷主による物流効率化・環境負荷低減の促進 No.80
- イ) トラック輸送における省エネ化、低公害化の促進 No.81
- ウ) 国際海運からの省エネ・省CO2対策(次世代海洋環境技術開発支援事業及び国際的
枠組み作り) No.82
- エ) 天然ガス燃料船の早期実用化・導入 No.83
- オ) モーダルシフト促進のための各種取組の推進(一部再掲) No.84
- カ) 港湾における総合的低炭素化施策の推進 No.85

キ)貨物鉄道輸送の更なる省エネ化	No.86
ク)エコレールラインプロジェクト事業	No.87
ケ)物流施設の低炭素化の推進	No.88
コ)グリーン経営認証制度の普及拡大	No.89
サ)グリーン物流パートナーシップ会議の推進	No.90
<u>6)物流施設のCO2排出量の削減</u>	
ア)物流施設の低GWP・ノンフロン化の促進	No.91

3. 安全・安心の確保に向けた取組

(1)物流における災害対策

1)交通インフラ等機能の早期回復可能な仕組みの検討・実施

ア)道路の防災・震災対策	No.92
イ)迅速な道路啓開のための官民での取組の推進	No.93
ウ)港湾施設等の耐震・耐津波性能の強化等による防災・減災対策の推進	No.94
エ)災害時における港湾機能の維持・早期復旧	No.95
オ)鉄道施設の耐震対策の推進	No.96
カ)卸売市場施設整備の推進(安全・安心に向けた卸売市場の整備)	No.97
キ)災害時の水産物流通機能の確保	No.98
ク)緊急輸送道路等の沿道建築物の耐震化の促進	No.99

2)被災時の海上輸送広域連携体制の確立

ア)広域的な復旧・復興体制や物流の代替性の確保	No.100
イ)緊急輸送活動等に船舶を活用するための環境整備推進	No.101

3)災害に備えた支援物資オペレーションの整備

ア)災害に強い物流システムの構築(円滑な支援物資物流の確保)	No.102
--------------------------------	--------

4)BCP(業務継続計画)策定支援と実践的な訓練の実施

ア)災害に強い物流システムの構築(災害時におけるサプライチェーンの確保)	No.103
イ)貨物鉄道事業者のBCP策定の促進	No.104

5)非常時のエネルギー供給の仕組み構築

ア)災害時の石油供給の確保	No.105
---------------	--------

6)港湾における災害対応力の強化

ア)災害時における港湾機能の維持・早期復旧(一部再掲)	No.106
-----------------------------	--------

7)食品の物流における早期回復に向けた協力・連携体制の構築

ア)災害に強い食品サプライチェーンの構築	No.107
----------------------	--------

8)卸売市場における耐震化の支援

ア)卸売市場施設整備の推進(安全・安心に向けた卸売市場の整備)(再掲)	No.108
-------------------------------------	--------

(2)社会資本の適切な維持管理・利用

1)貨物車の適正な道路利用の促進

ア)貨物車が通行するのに望ましい経路の指定等(再掲) No.109

2)特殊車両の通行条件の検討

ア)大型車両の道路利用の適正化 No.110

イ)特殊車両の通行支障の状況に応じた通行条件の付与 No.111

3)港湾施設の適切な維持管理

ア)長寿命化計画に基づく港湾施設の適切な維持管理の実施 No.112

(3)セキュリティ確保と物流効率化の両立

1)AEO事業者への輸出入手続における簡素化の推進

ア)AEO輸出者に対する輸出許可後の申告内容変更手続の改善とAEO相互承認による
AEO事業者の貿易円滑化支援 No.113

2)効率的な検査制度の確立

ア)新KS/RA制度の適切な運用 No.114

(4)輸送の安全、保安の確保

1)輸送の安全確保への取組推進

ア)道路交通の安全確保 No.115

イ)ASV技術等を活用した大型トラックの車両安全対策 No.116

ウ)安全運転を支援するシステムの導入・普及 No.117

エ)運行管理制度の徹底や監査の充実等による貨物自動車運送事業の輸送の安全性向上 No.118

オ)国際海上コンテナの陸上輸送における安全確保 No.119

カ)運輸安全マネジメント制度の推進 No.120

2)交通安全施設等の整備の推進

ア)効果的・効率的な交通事故対策の推進 No.121

3)日本商船隊の安定的な国際海上輸送確保の推進

ア)安定的な国際海上輸送の確保 No.122

4)国際物流の安全確保に向けた取組推進

ア)マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策 No.123

イ)ソマリア周辺海域の海賊対策 No.124

5)港湾における保安対策の推進

ア)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 No.125

6)出港前報告制度の円滑な導入と運用

ア)出港前報告制度の運用 No.126

7)海上交通センターの機能向上等に向けた整備の推進

ア)安全・安心で効率的な海上交通の実現 No.127

(1) 我が国物流システムの国際展開の促進

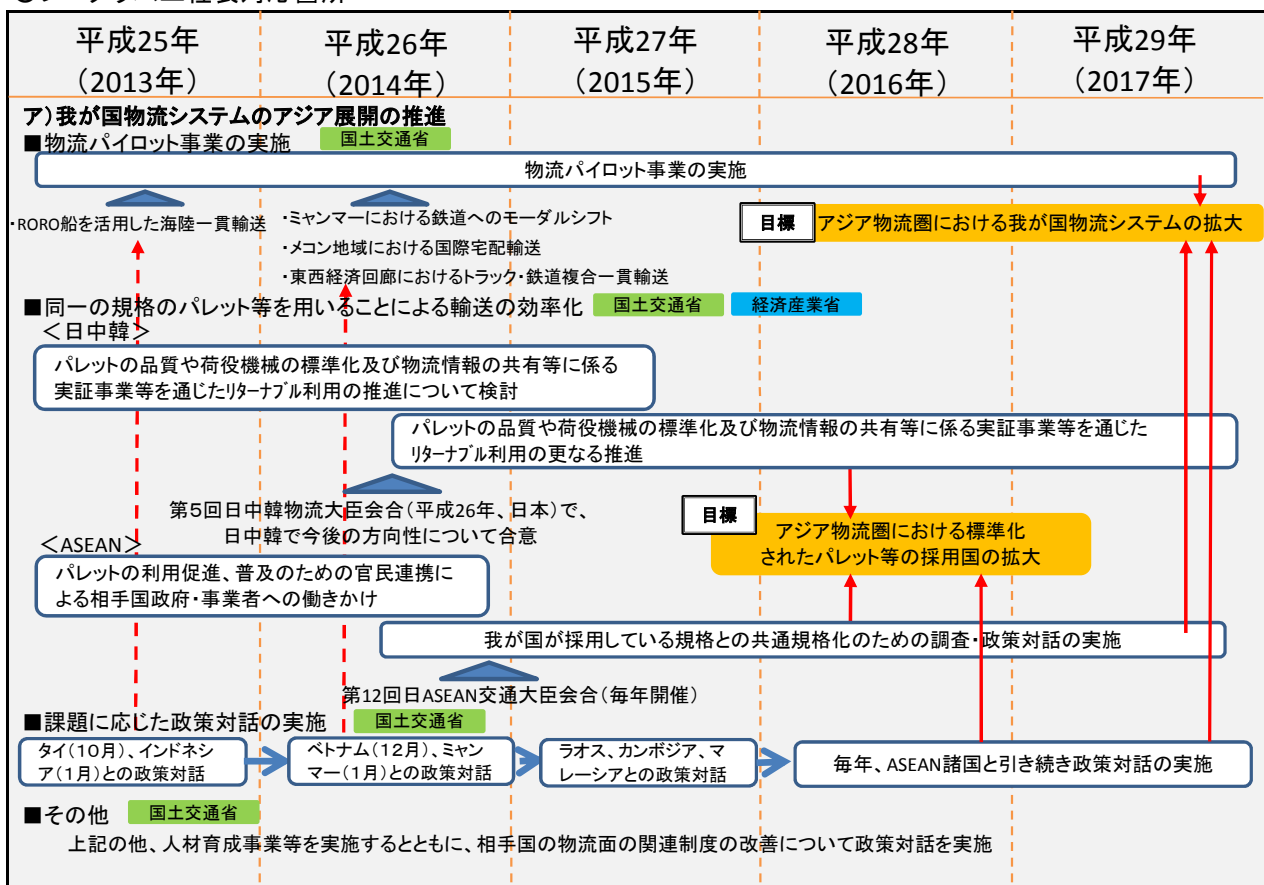
1) 我が国物流システムの海外展開の環境整備

ア) 我が国物流システムのアジア展開の推進

○プログラム本文対応箇所

アジア諸国における我が国物流システムの展開(RORO船を活用した海陸一貫輸送網の構築、パレット等物流機材の規格の標準化、リターナブル化を図ることによる輸送の効率化、コールドチェーンの導入等)に向け、課題の調査や物流パイロット事業等を実施し、明らかになった物流面での関連制度の課題(通関手続等)について政策対話等を通じて改善を働きかける。また、物流パイロット事業等の成果を踏まえ、官民連携によるプロモーションを実施し、我が国物流システムの海外展開を推進する。【国土交通省・経済産業省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

■物流パイロット事業の実施

平成26年度において、ミャンマーにおける鉄道へのモーダルシフト等3件のパイロット事業を実施した。これらのパイロット事業において明らかとなった課題等について、政策対話を通じて、課題の改善等を先方政府に働きかけた。

■同一の規格のパレット等を用いることによる輸送の効率化

<日中韓>

パレットの品質(材質、強度)等について、国家規格化を推進し、標準化されたパレットの普及促進に取り組んでいる。

<ASEAN>

政策対話にあわせて、ベトナムで、パレットの導入とパレットサイズの標準化の実現に向けたワークショップを実施した。

■課題に応じた政策対話の実施

平成26年12月にベトナム、平成27年1月にはミャンマーと政策対話を実施し、物流ビジネス上の諸課題について意見交換を行った。

○課題及び今後の対応の方向性

■物流パイロット事業の実施

実証事業を通じて明らかになった物流面での関連制度の課題(通関手続等)について、先方政府に改善を働きかけるとともに、今後も新たな物流パイロット事業を通じて、質の高い我が国物流システムの展開を図る。

(取組例)メコン地域における共同集荷・共同輸送に関する実証事業

【平成27年度予算(国費) インフラシステム輸出等の推進事業1,046百万円の内数】

■同一の規格のパレット等を用いることによる輸送の効率化

＜日中韓＞

パレット以外の通い容器の標準化の可能性も含めて、日中韓三国で協議する。また、パレットのリターナブル利用に向けた共同研究を日中韓三国で実施するとともに、日韓間においてパレットのリターナブル利用に向けた実証事業を実施する。

【平成27年度予算(国費) 物流産業イノベーション推進事業41百万円の内数】

＜ASEAN＞

政策対話にあわせて、ラオス、カンボジアで、パレットの導入とパレットサイズの標準化の実現に向けたワークショップを実施することとしている。

■課題に応じた政策対話の実施

ラオス、カンボジア、マレーシアと政策対話を実施し、物流ビジネス上の諸課題について意見交換を行う。

■その他

平成26年10月に設立された株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)の支援制度を活用し、我が国物流システムの海外展開を図る。

担当省庁:国土交通省(総合政策局国際物流課)、経済産業省(商務情報政策局商務流通保安グループ物流企画室)

(1) 我が国物流システムの国際展開の促進

1) 我が国物流システムの海外展開の環境整備

イ) ASEAN諸国への日本の港湾EDIの導入促進

○プログラム本文対応箇所

ASEAN諸国には、港湾関連手続の簡素化及び電子化に係る制度・技術に関する知見が十分でないため、港湾関連手続の電子化が進んでいない国が多数ある。このため、ASEAN諸国を対象に、我が国主導による港湾関連手続の電子化(港湾EDIの導入)を図ることによって、我が国の港湾EDIをASEAN諸国でスタンダードなシステムとし、我が国の物流事業者にとっての手続の容易化、導入国の事業者及び行政機関の事務の効率化を実現させることで、進出する我が国の企業の国際競争力の強化を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
イ) ASEAN諸国への日本の港湾EDIの導入促進				
国土交通省				
港湾EDI導入ガイドラインの検討・作成 → 港湾EDIの導入促進 目標 ASEAN諸国への日本の港湾EDIの導入				

○施策の取組状況

平成25年度は、ミャンマーにおける港湾EDIシステムの導入に係る検討を進め、平成26年1月より海外港湾EDIシステム試行版の運用を開始した。また、同試行版の運用を通じ、港湾EDI導入に向けた課題を整理するとともに、電子情報処理に係るミャンマー政府職員等の習熟を図っている。平成27年3月には、ミャンマーに対する無償資金協力「港湾近代化のための電子情報処理システム整備計画」に関する交換公文(E/N)を締結した。

○課題及び今後の対応の方向性

今後、ミャンマーへの本格システム導入を進めていくにあたり、現地のニーズを反映するとともに、他のシステムとも連携することが必要となるため、関係機関と十分に調整を行うことが重要である。また、引き続き、他のASEAN諸国への港湾EDIシステムの導入も検討する。

(1) 我が国物流システムの国際展開の促進

2) 我が国物流システムの海外展開に対する支援

ア) 港湾関連産業の海外展開支援

○プログラム本文対応箇所

質の高いインフラ技術を有する我が国の港湾関連産業（港湾物流・インフラ関連産業）の海外展開を支援し、計画・設計・整備・運営等すべての段階での我が国港湾関連産業の参画を通じて、効率的な国際物流ネットワークの構築や産業の国際競争力の強化を図る。

①日本の成功ビジネスモデル（ジャパン・モデル）として、臨海部の産業立地と基礎インフラの一体的な開発に資する案件形成を推進

②計画から設計、整備、運営までの一貫した取組みへの支援

③港湾EDIの導入促進及び港湾関連技術の国際標準化の推進

④政府間協議の場を活用したトップセールス

⑤海外港湾物流プロジェクト協議会の活動を通じた官民協働スキームの構築

⑥個別案件の獲得を目的とした、政府間の合意に基づく官民連携した研修を実施・支援 等【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア) 港湾関連産業の海外展開支援				
国土交通省				
港湾関連産業の逐次支援				
10月	海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）が設立			
			目標	我が国港湾関連産業の海外展開の促進

○施策の取組状況

ミャンマー、ベトナム、インドネシア等の東南アジアやケニア、モザンビーク等のアフリカ諸国に対して、港湾関連産業の海外展開に向けたトップセールスを実施した。

南米地域における港湾開発に関する検討調査、メコン河内陸水運活用促進方策検討調査等を実施した。

JICA等の研修において、日本企業の立地や港湾整備・運営への参画を視野に入れた、海外の港湾関係者に対する人材育成を実施・支援した。

平成26年1月に、海外港湾EDIシステム試行版（入港届等、基本的な行政手続に限定したもの）の運用を開始した。（平成27年3月、港湾EDIシステム導入に関するE/N、G/A署名）

平成26年3月に、国土交通省とベトナム運輸省との間で、「港湾施設の国家技術基準の策定に関する協力に係る覚書」を締結した。

平成27年6月に、第6回海外港湾物流プロジェクト協議会を開催した。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、新興国において、特に運営面を中心とした案件形成の促進、港湾運営等の人材育成の促進、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）を活用した港湾運営への支援、海外港湾EDIシステムの導入促進、港湾関連技術の国際標準化の促進等を実施していくこととしている。

(1) 我が国物流システムの国際展開の促進

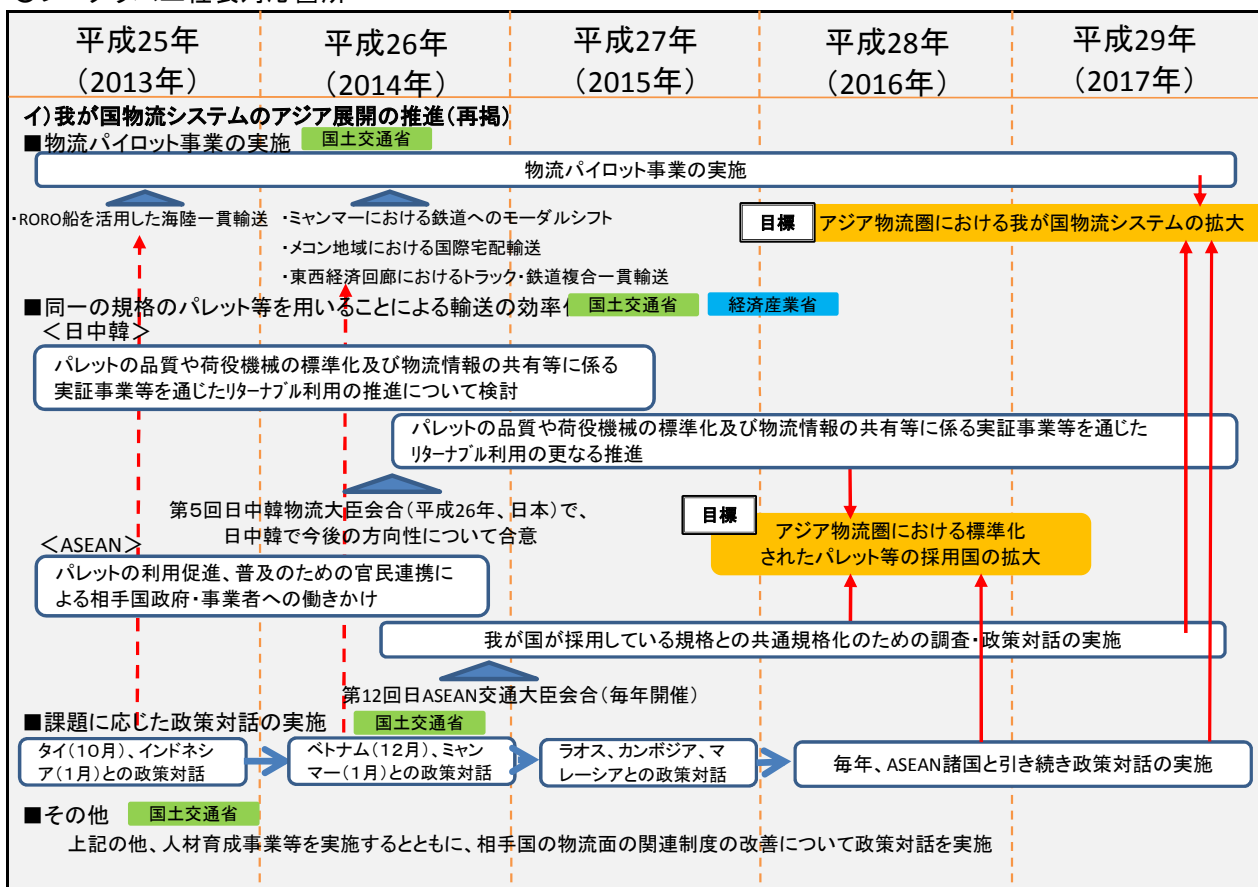
2) 我が国物流システムの海外展開に対する支援

イ) 我が国物流システムのアジア展開の推進(再掲)

○プログラム本文対応箇所

アジア諸国における我が国物流システムの展開(RORO船を活用した海陸一貫輸送網の構築、パレット等物流機材の規格の標準化、リターナブル化を図ることによる輸送の効率化、コールドチェーンの導入等)に向け、課題の調査や物流パイロット事業等を実施し、明らかになった物流面での関連制度の課題(通関手続等)について政策対話等を通じて改善を働きかける。また、物流パイロット事業等の成果を踏まえ、官民連携によるプロモーションを実施し、我が国物流システムの海外展開を推進する。【国土交通省・経済産業省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

■物流パイロット事業の実施

平成26年度において、ミャンマーにおける鉄道へのモーダルシフト等3件のパイロット事業を実施した。これらのパイロット事業において明らかとなった課題等について、政策対話を通じて、課題の改善等を先方政府に働きかけた。

■同一の規格のパレット等を用いることによる輸送の効率化

<日中韓>

パレットの品質(材質、強度)等について、国家規格化を推進し、標準化されたパレットの普及促進に取り組んでいる。

<ASEAN>

政策対話にあわせて、ベトナムで、パレットの導入とパレットサイズの標準化の実現に向けたワークショップを実施した。

■課題に応じた政策対話の実施

平成26年12月にベトナム、平成27年1月にはミャンマーと政策対話を実施し、物流ビジネス上の諸課題について意見交換を行った。

○課題及び今後の対応の方向性

■物流パイロット事業の実施

実証事業を通じて明らかになった物流面での関連制度の課題(通関手続等)について、先方政府に改善を働きかけるとともに、今後も新たな物流パイロット事業を通じて、質の高い我が国物流システムの展開を図る。

(取組例)メコン地域における共同集荷・共同輸送に関する実証事業

【平成27年度予算(国費) インフラシステム輸出等の推進事業1,046百万円の内数】

■同一の規格のパレット等を用いることによる輸送の効率化

<日中韓>

パレット以外の通い容器の標準化の可能性も含めて、日中韓三国で協議する。また、パレットのリターナブル利用に向けた共同研究を日中韓三国で実施するとともに、日韓間においてパレットのリターナブル利用に向けた実証事業を実施する。

【平成27年度予算(国費) 物流産業イノベーション推進事業41百万円の内数】

<ASEAN>

政策対話にあわせて、ラオス、カンボジアで、パレットの導入とパレットサイズの標準化の実現に向けたワークショップを実施することとしている。

■課題に応じた政策対話の実施

ラオス、カンボジア、マレーシアと政策対話を実施し、物流ビジネス上の諸課題について意見交換を行う。

■その他

平成26年10月に設立された株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)の支援制度を活用し、我が国物流システムの海外展開を図る。

担当省庁:国土交通省(総合政策局国際物流課)、経済産業省(商務情報政策局商務流通保安グループ物流企画室)

(1) 我が国物流システムの国際展開の促進

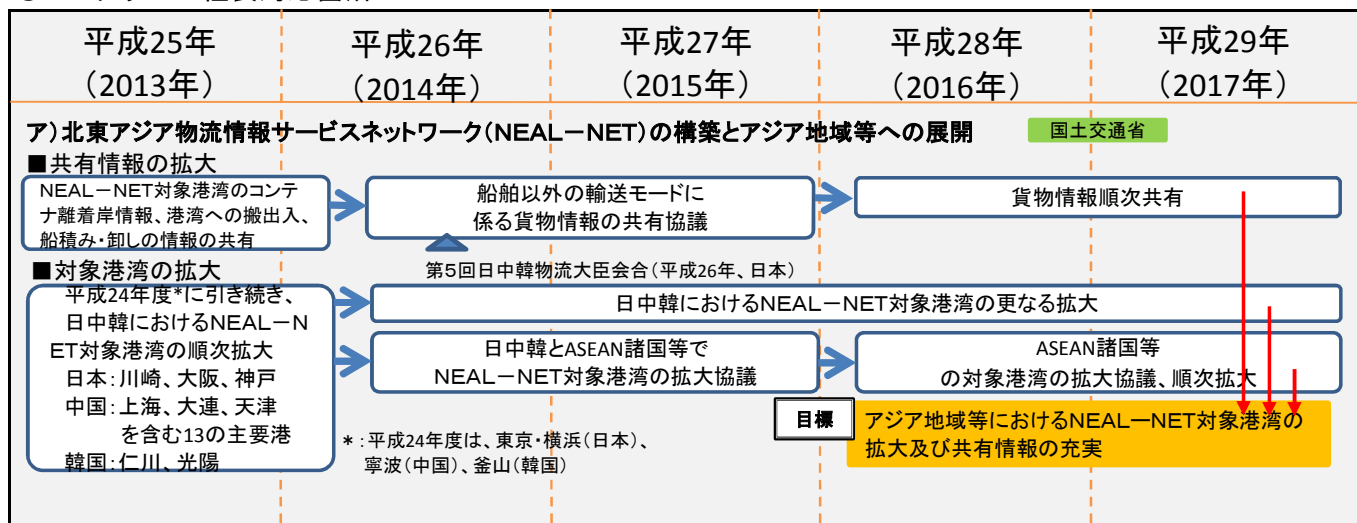
3) 物流情報サービスネットワークのアジア地域等への展開

ア) 北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)の構築とアジア地域等への展開

○プログラム本文対応箇所

日中韓物流大臣会合等の枠組みを通じて、港湾におけるコンテナに係る物流情報について、荷主・物流事業者がタイムリーかつ効率的に把握可能なシステムを構築し、アジア地域等への展開を図る。また、他の輸送モードに係る貨物情報の共有について協議する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

日中韓による北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)について、平成26年8月にサービスを開始した。

【平成27年度予算(国費) 物流産業イノベーション推進事業41百万円の内数、その他37百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

日中韓による北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)について、引き続き対象港湾の拡大を図るとともに、ASEAN諸国等への拡大及び他の輸送モードに係る貨物情報の共有について検討する。

(1) 我が国物流システムの国際展開の促進

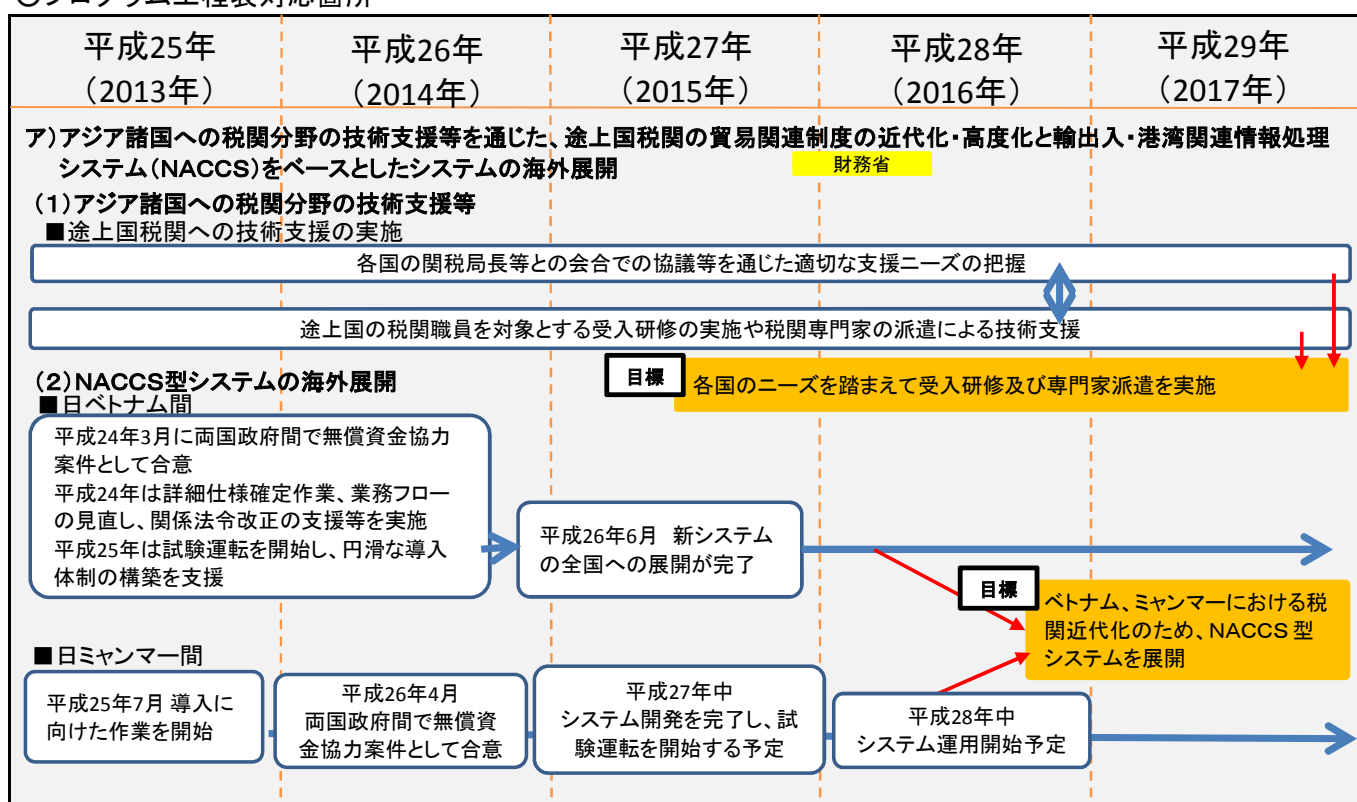
4) 途上国税関における貿易関連制度の高度化等

ア) アジア諸国への税関分野の技術支援等を通じた、途上国税関の貿易関連制度の近代化・高度化と輸出入・港湾関連情報処理システム(NACCS)をベースとしたシステムの海外展開

○プログラム本文対応箇所

近年、日本企業はアジア諸国等を中心にサプライチェーンを高度化・緻密化させている現状を踏まえ、税関分野の技術支援等を通じて、途上国税関の通関手続を改善するとともに、我が国のNACCSをベースとしたシステムの海外展開による、物流の効率的な処理、通関・貿易コストの削減を図り、アジア地域における切れ目ない物流の実現を目指す。【財務省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

(1) アジア諸国への税関分野の技術支援等

■ 途上国税関への技術支援の実施

平成26年度においては、以下のとおり途上国の税関職員を対象とする受入研修の実施や短期専門家の派遣による技術支援を行った。

受入研修 : 209名(うちASEAN-183名)

短期専門家派遣 : 171名(うちASEAN 160名)

(2) NACCS型システムの海外展開

■ 日ベトナム間

平成26年4月1日よりNACCS型システムの導入が段階的に開始され、6月末には全国への展開が完了した。

■ 日ミャンマー間

平成25年7月に両国税関当局共同のワーキング・グループ(WG)を立ち上げ、月1回程度WGを開催している。

平成26年4月に両国政府間で無償資金協力案件として合意した。

○課題及び今後の対応の方向性

(1)アジア諸国への税関分野の技術支援等

■途上国税関への技術支援の実施

今後も、アジアの途上国税関に対して、専門家派遣及び受入研修の実施による税関分野の技術支援を継続する。

(2)NACCS型システムの海外展開

■日ベトナム間

今後は、ベトナム税関に対し、今般導入したシステムの円滑な運用のための技術支援を行う。

■日ミャンマー間

今後も、平成27年中のシステム構築完了及び平成28年中の運用開始に向けて作業を継続する。

担当省庁:財務省(関税局関税課参事官(国際協力担当)室)

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

1) 港を核とした国際物流網の強化

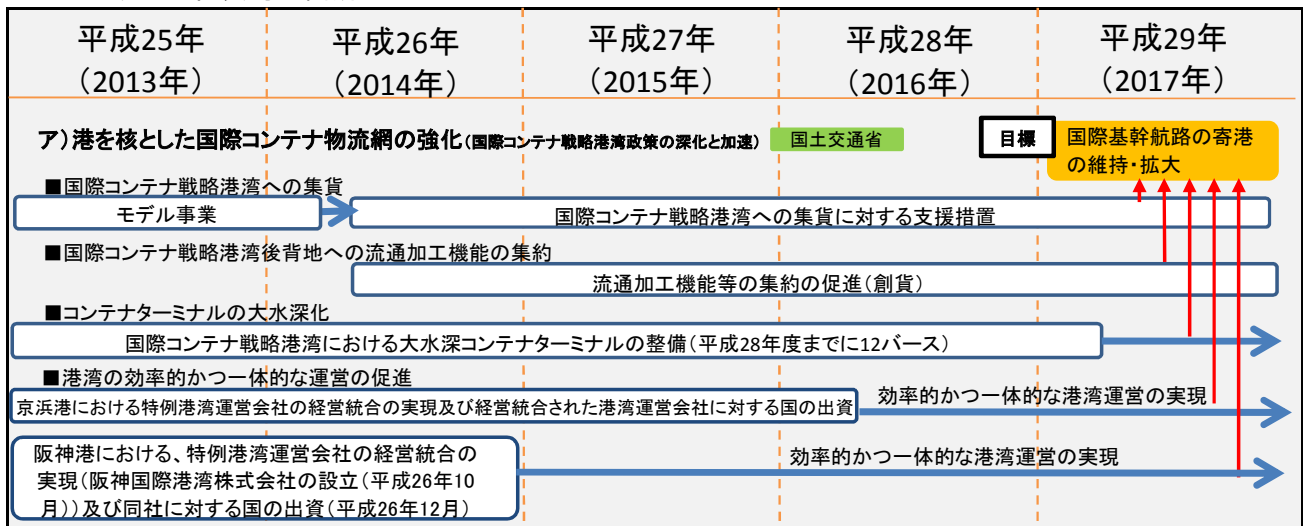
ア) 港を核とした国際コンテナ物流網の強化(国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速)

○プログラム本文対応箇所

コンテナ船の更なる大型化や国際基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化する中、我が国の産業競争力の強化、ひいては国民の雇用と所得の維持・創出を図るため、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、ハード・ソフト一体の国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速することにより、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図る。

- ①国際コンテナ戦略港湾への「集貨」
- ②国際コンテナ戦略港湾等背後への産業集積による「創貨」
- ③国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

国際コンテナ戦略港湾政策全体を深化させるとともに、国、港湾管理者、港湾運営会社、港湾関係者それぞれが取り組むべき課題を明確化し、具体的な取組を加速していくため、平成25年7月から「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を開催し、平成26年1月に、国際コンテナ戦略港湾への広域からの貨物集約等による「集貨」、国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積等による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化や港湾運営会社に対する国の出資等による「競争力強化」を施策の3本柱とする「最終とりまとめ」を公表した。

「集貨」については、平成26年度より港湾運営会社が実施する集貨事業に対して支援を行う「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を実施している。「創貨」及び「競争力強化」については、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資を可能とするとともに、無利子貸付制度の対象施設に国際コンテナ戦略港湾の埠頭近傍の流通加工機能を伴う倉庫を追加すること等と内容とする「港湾法の一部を改正する法律」が平成26年4月に成立し、同年7月に施行された。

また、阪神港の特例港湾運営会社について、「平成27年中」から「平成26年10月1日」に1年前倒して経営統合がなされ「阪神国際港湾株式会社」が設立され、同年12月には同社に対して国からの出資を実施した。
【平成27年度予算(国費) 687億円】

○課題及び今後の対応の方向性

平成26年からは、港湾運営会社が実施する集貨事業に対する支援の活用などによる「集貨」を進めるとともに、国際コンテナ戦略港湾の埠頭近傍への流通加工機能等の集約の促進を図ることにより「創貨」を進める。また、「競争力強化」としては、平成28年度までに大水深コンテナターミナルを12パースとするよう整備を推進する。

京浜港の特例港湾運営会社については、平成27年度内を目途に、経営統合を実現させるとともに経営統合された港湾運営会社に対する国の出資を実現するよう、必要な調整を進める。

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

1) 港を核とした国際物流網の強化

イ) インランドデポ等の活用によるコンテナラウンドユースの促進

○プログラム本文対応箇所

インランドデポ等の活用により、内陸地におけるコンテナラウンドユースの環境整備を行う。【経済産業省・国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
イ) インランドデポ等の活用によるコンテナラウンドユースの促進				
インランドデポ等の活用によるコンテナラウンドユースの取組の促進				
			目標	空コンテナ輸送の削減による物流の効率化 (荷主の物流コスト低減、港に流入するトラック台数の削減による港における渋滞緩和等)及び環境負荷低減

○施策の取組状況

平成25年度は、コンテナラウンドユースの代表的な取組事例や取組を進める上での課題に関する調査を通じて、コンテナラウンドユースの取組の促進を支援した。具体的には、荷主、船社等の各事業主体へのヒアリング調査等を通じて、コンテナラウンドユースの取組を進める際の各事業主体のメリットや課題を整理するとともに、今後想定される新たな取組形態を整理した。また、統計データを基に京浜港及び阪神港利用地域における海上コンテナの流動数を推計することにより、コンテナラウンドユースの取組を実施するポテンシャルを整理し、環境負荷低減効果を分析した。さらに、コンテナラウンドユースを検討する事業者へのきっかけを与えること等を目的とした「コンテナラウンドユース推進の手引き」を作成した。

平成26年度は、取組拡大に向けた複数荷主間での取組方法と課題を整理することに加え、各事業者における環境負荷低減効果の評価方法について整理を行った。またコンテナラウンドユース推進の枠組みとして、「コンテナラウンドユース推進協議会設立準備委員会」を設立し、取組の現状、課題等を整理し、課題解決の方策について議論をするとともに、コンテナラウンドユースの取組を普及、啓発するための方策、情報発信の方策の検討、官民連携した今後のさらなる取組(推進協議会の設立)に向けた課題、方策の整理を行った。また平成27年3月にコンテナラウンドユース普及活動の一環として、日本ロジスティクスシステム協会が主催となり国土交通省、経済産業省共催のもと「コンテナラウンドユースフォーラム」を開催し、取組に関する基調講演や事例発表、パネルディスカッション等を行った。

平成27年度は、現状のコンテナラウンドユースビジネスモデルの実証的調査・研究と新しいビジネスモデルの検討を行う。また、コンテナラウンドユース実施がIRやCSRの視点から社会的なインセンティブとなるような手法を検討する。さらに、本調査結果をもとに、平成25年度に作成した「コンテナラウンドユース推進の手引き」の改訂を行う。加えて、物流事業者等に対しコンテナラウンドユースへの参画を促すため、国際海上コンテナの流動の実態を調査し、ラウンドユース成立のポテンシャル、ラウンドユースの成立率の向上方策及びその導入に向けた課題等を検討する。

【平成27年度予算(国費) 次世代物流システム構築事業費補助金320百万円の内数、物流産業イノベーションの推進41百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

物流の効率化に向けて、調査や実証事業の成果を踏まえて、今後もコンテナラウンドユースの取組を推進する必要がある。そのため、引き続きインランドデポを中心とした複数荷主企業のマッチング等への支援を検討し、先進的な取組事例の普及を図る。また、コンテナラウンドユースの取組に関係する各事業主体の事業環境を把握し、これを基に当該取組を進める上でのボトルネックに対する改善方策の検討を行い、関係各事業者に検討結果の普及を図る。

担当省庁：経済産業省（商務情報政策局商務流通保安グループ物流企画室）、国土交通省（総合政策局物流政策課）

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

1)港を核とした国際物流網の強化

ウ)港湾における物流機能の強化

○プログラム本文対応箇所

産業物流の効率化及び企業活動の活性化を促進する港湾施設を整備することにより、産業の立地・投資環境の向上を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ウ)港湾における物流機能の強化 国土交通省				
産業物流の効率化及び企業活動の活性化を促進する港湾施設の整備等を推進				
				目標 産業の立地・投資環境の向上

○施策の取組状況

平成27年度より、名古屋港、広島港等において完成自動車の物流機能の改善等を目的とした新たな事業に着手するなど、我が国経済を牽引する地域基幹産業を支える産業物流の効率化及び企業活動の活性化に直結する港湾施設を整備することにより、産業の立地・投資環境の向上を図り、地域の雇用、所得の維持・創出を促進した。
【平成27年度予算(国費)2,314億円】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、産業物流の効率化及び企業活動の活性化を促進するため、大型船舶に対応した岸壁の整備、災害時の物流機能維持に寄与する耐震強化岸壁の整備等を推進する。

担当省庁:国土交通省(港湾局計画課)

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

2) コンテナターミナル周辺の課題に対する取組

ア) コンテナターミナルのゲート前渋滞解消

○プログラム本文対応箇所

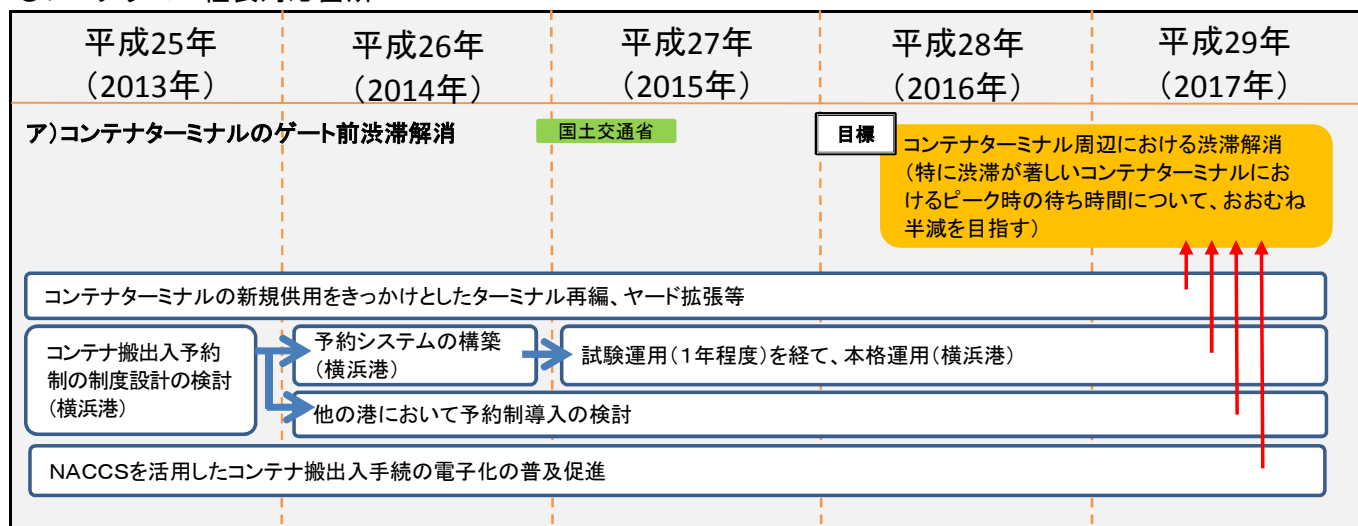
貨物が増加する国際コンテナ戦略港湾においてコンテナ搬出入トラックのゲート前渋滞を緩和するため、総合的な取組を推進する。

①ターミナルの拡張・再編

②コンテナ搬出入情報の事前登録による予約制の検討

③NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及促進 等【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

横浜港において、平成25年7月に「コンテナ搬出入予約制」の導入に向けたプレ実証実験を実施した。また、平成26年2月に「コンテナ搬出入予約制」の導入に向けた実証実験を実施した。

東京港については、東京都が平成26年2月に「東京港総合渋滞対策」を定め、コンテナふ頭の再編やゲートオープン時間の延長等の取組を行うこととしている。その他にも横浜港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港でゲートオープン時間の延長を行っている。

なお、国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルについて、東京港Y2等において整備を実施している。

【平成27年度予算(国費) 港湾整備事業2,314億円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

プレ実証実験及び実証実験の結果等を踏まえ、横浜港完全予約制の実施に向けて、ターミナル事業者、陸運事業者等と調整を行う。

平成28年度までに大水深コンテナターミナルを12バースとするよう整備を推進する。

引き続き港湾管理者と連携しながら総合的な取組を推進する。

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

2)コンテナターミナル周辺の課題に対する取組

イ)ニーズを踏まえたコンテナターミナルゲートオープン時間の延長

○プログラム本文対応箇所

コンテナターミナルゲートオープン時間の早朝・夜間への拡大や24時間化について、流通業などの国内流通体制及び製造業の生産・出荷体制に応じたニーズ・需要等を踏まえながら、荷主等へのサービス強化の観点から港湾運営の一環として取り組む。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
イ)ニーズを踏まえたコンテナターミナルゲートオープン時間の延長 国土交通省				
製造業の生産・出荷体制に応じたニーズ・需要等を踏まえながら、荷主等へのサービス強化の観点から港湾運営の一環として取組を実施				
				目標 コンテナターミナル ゲートオープン時間の 早朝・夜間への拡大や 24時間化

○施策の取組状況

平成21年度～平成23年度に、ゲートオープン時間拡大に向けた環境整備を図るため、ゲートオープン時間を20:00まで延長するモデル事業を6港(東京港、横浜港、名古屋港、四日市港、神戸港、大阪港)26ターミナルで実施したところであり、その後も5港13ターミナルで継続している。

特に、阪神港(神戸港、大阪港)においては、平成26年10月以降、経営統合した港湾運営会社である阪神国際港湾株式会社が実施する事業の一部を補助する「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を活用し、ほぼ全てのターミナルにおいて早朝(7:30～8:30)及び昼休み時間帯(11:30～13:00)にゲートオープン時間を拡大する渋滞対策事業が実施されている。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、流通業などの国内流通体制及び製造業の生産・出荷体制に応じたニーズ・需要等を踏まえながら、必要に応じて、港湾運営の一環としてコンテナターミナルゲートオープン時間の拡大に取り組む。

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

3) 安定的かつ安価な資源・エネルギー等の輸入の実現

ア) 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成等

○プログラム本文対応箇所

安定的かつ安価な資源・エネルギー等の輸入を実現し、国際的に見て対等な競争条件を確保することで我が国産業の国際競争力を支えるため、効率的な共同配船等の拠点となる港湾について、これらの船舶の大型化に対応した港湾施設を整備するとともに、岸壁、荷役機械等の整備に対する支援に係る取組を進める。さらに、潮位差利用による入出港の弾力化や夜間入港の制約要因の解消に向けた検討を行う。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア) 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成等 国土交通省				
船舶の大型化に対応した港湾施設の整備、岸壁、荷役機械等の整備に対する支援に係る取組、潮位差利用による入出港の弾力化や夜間入港の制約要因の解消に向けた検討等の施策を実施				
目標 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成				

○施策の取組状況

平成25年12月1日に、ばら積み貨物の輸入拠点となる「特定貨物輸入拠点港湾」に対する支援措置等を規定した改正港湾法及び関係政省令が施行された。

平成25年12月19日に、小名浜港を特定貨物輸入拠点港湾(石炭)に指定した。

平成25年度に、小名浜港において、石炭の大型輸送船(ケーブサイズ級)に対応した水深18mの国際物流ターミナルの整備に着手した。

平成26年度に、釧路港において、穀物の大型輸送船(パナマックス級)に対応した水深14mの国際物流ターミナルの整備に着手した。

【平成27年度予算(国費) 港湾整備事業2,314億円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

地元での調整を踏まえつつ、引き続き必要な措置を講じていく。

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

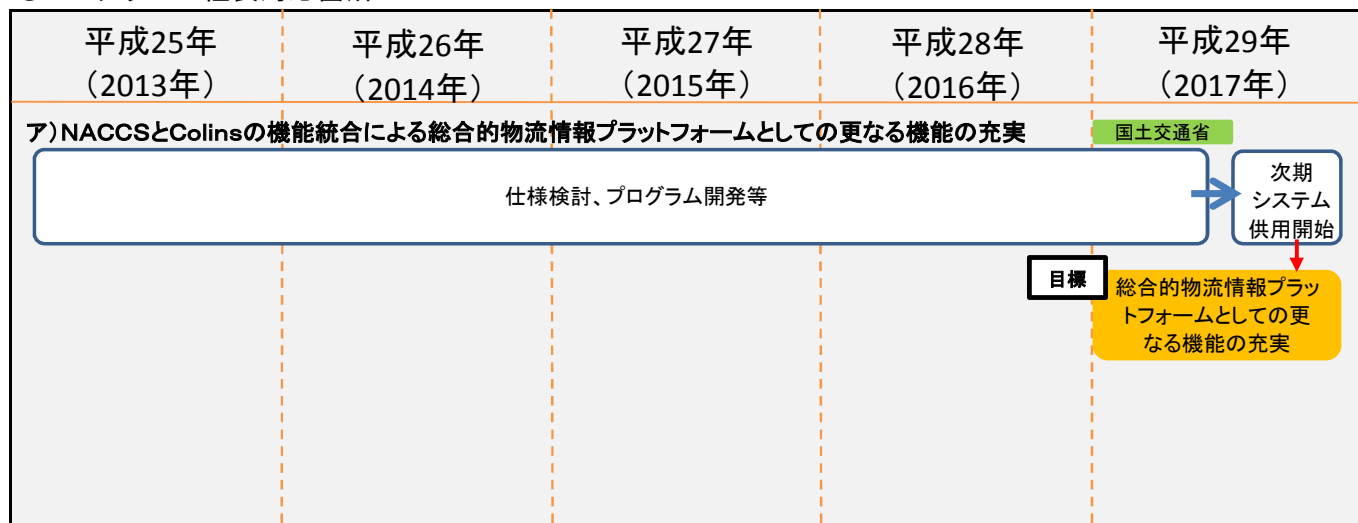
4) 貨物情報の充実・活用促進

ア) NACCSとColinsの機能統合による総合的物流情報プラットフォームとしての更なる機能の充実

○プログラム本文対応箇所

コンテナ物流情報サービス(Colins)は、コンテナ物流業務の効率化を図るため、海貨業者や陸運事業者等の民間事業者間でコンテナ物流情報を共有することを目的に構築したシステムである。輸出入等関連業務及びこれに関連する民間業務を処理するNACCSの次期システム更改(平成29年10月予定)において、NACCSにColinsの機能を反映し、総合的物流情報プラットフォームとしての更なる機能の充実を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成29年10月に予定しているNACCSの次期システム更改時に、NACCSとColinsの機能を統合した「総合的物流情報プラットフォーム」を構築すべく関係者間において検討を実施している。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、「総合的物流情報プラットフォーム」の構築に向けた検討を行う。

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

4) 貨物情報の充実・活用促進

イ) NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及促進

○プログラム本文対応箇所

現在、コンテナヤード(CY)搬出入関連業務については、事前の事業者間の手続がそれぞれ異なる通信手段・書式により行われており、また、ゲート等における手続が電子化されていないため、事務処理の煩雑化を招いているところである。

このため、NACCSを活用したCY搬出入手続の電子化の普及を図り、事務処理の効率化及び迅速化を図る。
【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
イ) NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及促進 国土交通省				
NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及活動				
				目標 NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及

○施策の取組状況

平成26年7月に秋田港、平成26年11月に細島港、平成27年6月に長崎港においてNACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化を開始した。

また、平成27年5月に、一部ターミナルにおいて既に電子化を開始していた東京港及び横浜港において導入ターミナルが1ターミナルずつ増加した。

平成27年9月現在、9港15ターミナルにおいて、NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化を導入している。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、コンテナヤード(CY)搬出入手続の電子化の普及を図る。

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

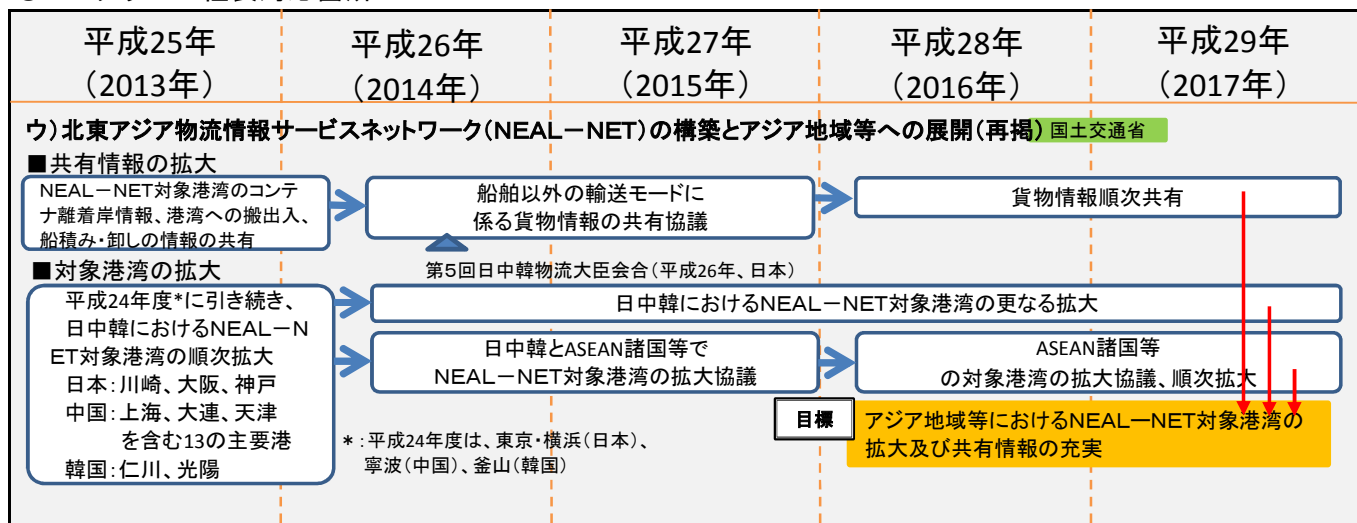
4) 貨物情報の充実・活用促進

ウ) 北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)の構築とアジア地域等への展開(再掲)

○プログラム本文対応箇所

日中韓物流大臣会合等の枠組みを通じて、港湾におけるコンテナに係る物流情報について、荷主・物流事業者がタイムリーかつ効率的に把握可能なシステムを構築し、アジア地域等への展開を図る。また、他の輸送モードに係る貨物情報の共有について協議する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

日中韓による北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)について、平成26年8月にサービスを開始した。

【平成27年度予算(国費) 物流産業イノベーション推進事業41百万円の内数、その他37百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

日中韓による北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)について、引き続き対象港湾の拡大を図るとともに、ASEAN諸国等への拡大及び他の輸送モードに係る貨物情報の共有について検討する。

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

5) 高規格幹線道路網の整備、高速道路ネットワークの有効活用の促進等

ア) 効率的な道路ネットワークの整備

○プログラム本文対応箇所

迅速かつ円滑な物流を実現し、立地競争力の強化にも資する物流ネットワークを構築するために、三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路の整備、物流上重要な道路の区間に存する国際海上コンテナ積載車両の通行支障区間の解消、枢要な空港・港湾へのアクセスの向上などを推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア) 効率的な道路ネットワークの整備 国土交通省				
順次、事業を実施				
【参考】 ○ 三大都市圏環状道路整備率 平成23年度末: 56% → 平成28年度末: 約75% ○ 道路による都市間速達性の確保率 平成23年度末: 46% → 平成28年度末: 約50% 目標 迅速かつ円滑な物流を実現し、立地競争力の強化にも資する物流ネットワークを構築するために、三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路の整備、物流上重要な道路の区間に存する国際海上コンテナ積載車両の通行支障区間の解消、枢要な空港・港湾へのアクセスの向上などを推進				

○施策の取組状況

三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路の整備、物流上重要な道路の区間に存する国際海上コンテナ積載車両の通行支障区間の解消、枢要な空港・港湾へのアクセス道路の整備を実施している。

三大都市圏環状道路整備率: 68% (平成26年度末)

道路による都市間速達性の確保率: 49% (平成25年度末)

【平成26年度補正予算(国費) 道路整備費39,245百万円の内数、社会資本整備総合交付金2,500百万円の内数、防災・安全交付金50,504百万円の内数、平成27年度予算(国費) 道路整備費1,660,173百万円の内数、社会資本整備総合交付金901,805百万円の内数、防災・安全交付金1,094,749百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、事業を着実に実施する。

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

5)高規格幹線道路網の整備、高速道路ネットワークの有効活用の促進等

イ)「次世代ITS」の推進

○プログラム本文対応箇所

ETC2.0を活用した道路交通情報の配信や収集したプローブによる経路の確認等を推進するとともに、路側からの情報提供技術の連携・融合などによりITS技術の高度化を推進することで、交通流円滑化や物流効率化を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
イ)「次世代ITS」の推進	国土交通省			
順次、技術検証等を実施				
		目標	ETC2.0を活用した道路交通情報の配信や収集したプローブによる経路の確認等を推進するとともに、路側からの情報提供技術の連携・融合などによりITS技術の高度化を推進することで、交通流円滑化や物流効率化を推進	

○施策の取組状況

産学官が一体となり、交通安全、渋滞対策、環境対策等を目的とし、人と車と道路とを情報で結ぶITS技術を活用した次世代の道路スマートウェイの展開を進めている。

高速道路上を中心に整備した通信スポットや車載器を活用し、これまでの自動料金収受に加え、高速道路上で運転支援などが可能である新しいサービス“ETC2.0”を開始した。ETC2.0サービスでは、渋滞回避支援（視覚的に理解しやすい前方道路上の画像やリアルタイムの広域かつ高精度な道路交通情報の提供）、安全運転支援（落下物や前方の気象等の静止画など危険事象に関する情報の提供）、災害時の支援（通行止めの際の利用者への適切な情報提供）といった情報提供サービスを提供している。

【平成27年度予算(国費) 道路整備費1,660,173百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

ETC2.0を活用し、今ある道路をもっと賢く使い、時間損失、低い時間信頼度、交通事故、活力低下の克服を目指す。具体的には、

- ・渋滞と事故を減らす「賢い料金」
- ・ETCが基本のストレスのない「賢い料金所」
- ・生産性の高い「賢い物流管理」
- ・ビッグデータに基づく「賢い投資」

等の取組内容について検討を進めて順次実施する。

担当省庁：国土交通省（道路局道路交通管理課ITS推進室、高速道路課）

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

5)高規格幹線道路網の整備、高速道路ネットワークの有効活用の促進等

ウ)交通流対策の推進

○プログラム本文対応箇所

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を講じる。また、ITSの推進として、VICSの普及、新交通管理システム(UTMS)の整備を推進するとともに、高度な道路交通情報の提供、経路誘導等に取り組む。さらに、信号機の改良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促進する。【警察庁】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ウ)交通流対策の推進	警察庁			
ITSの推進、信号機の改良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				
			目標	交通の円滑化及び環境負荷の低減

○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、信号機の集中制御化や多現示化等の信号機の改良により、信号制御の高度化等の対策を講じた。また、ITSの推進として、VICSの普及、新交通管理システム(UTMS)の整備を推進するとともに、高度な道路交通情報の提供、経路誘導等に取り組んだ。さらに、信号機の改良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促進した。

【平成27年度予算(国費) 18,166百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、交通の円滑化及び環境負荷の低減を図るため、信号機の集中制御化や多現示化等を始めとする信号制御の高度化等の対策を講じる。また、ITSの推進として、VICSの普及、信号情報活用運転支援システム等の新交通管理システム(UTMS)の整備を推進するとともに、高度な道路交通情報の提供、経路誘導等に取り組む。さらに、信号機の改良や交通管制システムの高度化等の交通安全施設等整備事業を推進する。

担当省庁:警察庁(交通局交通規制課)

- (2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等
- 5)高規格幹線道路網の整備、高速道路ネットワークの有効活用の促進等

エ)スマートインターチェンジの整備

○プログラム本文対応箇所

地域経済の活性化や渋滞の低減等を図るため、スマートインターチェンジの整備により、既存の高速道路ネットワークの有効活用を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
エ)スマートインターチェンジの整備				
国土交通省				
順次、事業を実施				
※平成27年8月末現在78箇所で開催 73箇所で開催中(フル化事業中3箇所含む)				
目標 地域経済の活性化や渋滞の低減等を図るため、スマートインターチェンジの整備により、既存の高速道路ネットワークを有効活用				

○施策の取組状況

平成26年5月28日に成立した「道路法等の一部を改正する法律」(平成26年法律第53号)により、スマートインターチェンジにおいて高速道路会社が整備する高速道路区域内の事業について、事業費の一部を国費により補助する制度を創設した。
【平成27年度予算(国費) 道路整備費1,660,173百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

新制度に基づきスマートインターチェンジの整備を継続して進める。

担当省庁:国土交通省(道路局高速道路課)

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

5)高規格幹線道路網の整備、高速道路ネットワークの有効活用の促進等

オ)大都市圏の渋滞ボトルネックの対策

○プログラム本文対応箇所

深刻な渋滞の低減を図るため、関係者の意見を広く聴きながら、渋滞ボトルネック箇所等の交通障害箇所の抽出を行い、対策を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
オ)大都市圏の渋滞ボトルネックの対策				
国土交通省				
順次、所要の施策を実施				
目標 深刻な渋滞の低減を図るため、関係者の意見を広く聴きながら、渋滞ボトルネック箇所等の交通障害箇所の抽出を行い、対策を推進				

○施策の取組状況

深刻な渋滞の低減を図るため、関係者の意見を広く聴きながら、渋滞ボトルネック箇所等の交通障害箇所の抽出を行い、対策を推進している。

【平成26年度補正予算(国費) 道路整備費39,245百万円の内数、社会資本整備総合交付金2,500百万円の内数、防災・安全交付金50,504百万円の内数、平成27年度予算(国費) 道路整備費1,660,173百万円の内数、社会資本整備総合交付金901,805百万円の内数、防災・安全交付金1,094,749百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

深刻な渋滞の低減を図るため、関係者の意見を広く聴きながら、渋滞ボトルネック箇所等の交通障害箇所の抽出を行い、対策を推進する。

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

6) 航空物流の利便性向上

ア) 首都圏空港(成田国際空港・東京国際空港)の機能強化

○プログラム本文対応箇所

首都圏空港については、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までの空港処理能力約8万回の拡大に向けた取組を最優先に進めているところ。

国際航空貨物の大宗を担う成田国際(成田)空港においては、航空物流機能の一層の強化を図るため、貨物地区の混雑緩和、動線の簡素化等、効率化の取組を進めるとともに、圏央道の整備も踏まえつつ、将来の貨物需要に応えるための方策を検討する。

東京国際(羽田)空港においては、平成27年夏ダイヤ以降も新たに就航先が増え、拡充している国際航空ネットワークや、国内最大のビジネス拠点かつ大消費地である都心への近接性等の羽田空港の優位性を生かした貨物の更なる取り込みに向けて、事業者と協力しながら利用促進の取組を推進する。

【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

	平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア)首都圏空港(成田国際空港・東京国際空港)の機能強化					
国土交通省					
成田	年間発着枠を30万回に拡大		首都圏空港の機能強化方策の具体化に向けた協議・方策の実施		
			首都圏空港の機能強化方策の具体化に係る積極的な広報		
羽田	年間発着枠を44.7万回(うち国際線9万回)に拡大		双方向の対話		
			環境影響に配慮した方策の策定		
		施設整備		防音工事等	
					目標
					航空物流の利便性向上

○施策の取組状況

首都圏空港については、羽田・成田両空港での空港処理能力の75万回化を平成26年度に達成した。

また、平成26年8月に関係地方公共団体等が参画する首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会を設置し、羽田空港における飛行経路の見直し等の機能強化方策の具体化について協議を行うなど、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までの空港処理能力8万回の拡大に向けた取組を最優先に進めているところ。

成田国際(成田)空港においては、仮陸揚貨物の増加等により、貨物取扱量が増加したところ。成田空港会社においては、これら国際航空貨物需要の取り込みと成田空港の物流施設の機能向上を図るため、平成29年3月の完成を目指し、貨物上屋の改修工事に着手する予定としている。

東京国際(羽田)空港においては、年間発着枠を3万回増枠による欧州等長距離路線の追加等により、取扱貨物量が大きく増加している。東京エアカーゴターミナルでは、増加するベリー貨物に対して、品質を維持しながら柔軟に対応し、更なる貨物の取り込みに向け利用促進の取組を行っている。

○課題及び今後の対応の方向性

首都圏空港については、機能強化方策の具体化に向けて、引き続き関係自治体等と協議を進める。

成田国際(成田)空港においては、空港の更なる機能強化についての議論や圏央道の整備の進捗などを踏まえ、物流事業団体や空港周辺自治体とも連携しながら、増大する仮陸揚貨物を更に取り込むための方策や将来の貨物需要に応えるための上屋再配置等、物流機能強化に向けた方策について検討していく。

東京国際(羽田)空港においては、都心への近接性、充実した国内航空ネットワークや年間発着枠の増枠に伴い拡充した国際航空ネットワークを活かし、増加するベリー貨物に対応して品質の高いサービスを維持しながら的確に対応するとともに、貨物の更なる取り込みに向けて、引き続き、事業者と協力しながら利用促進の取組を推進する。

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

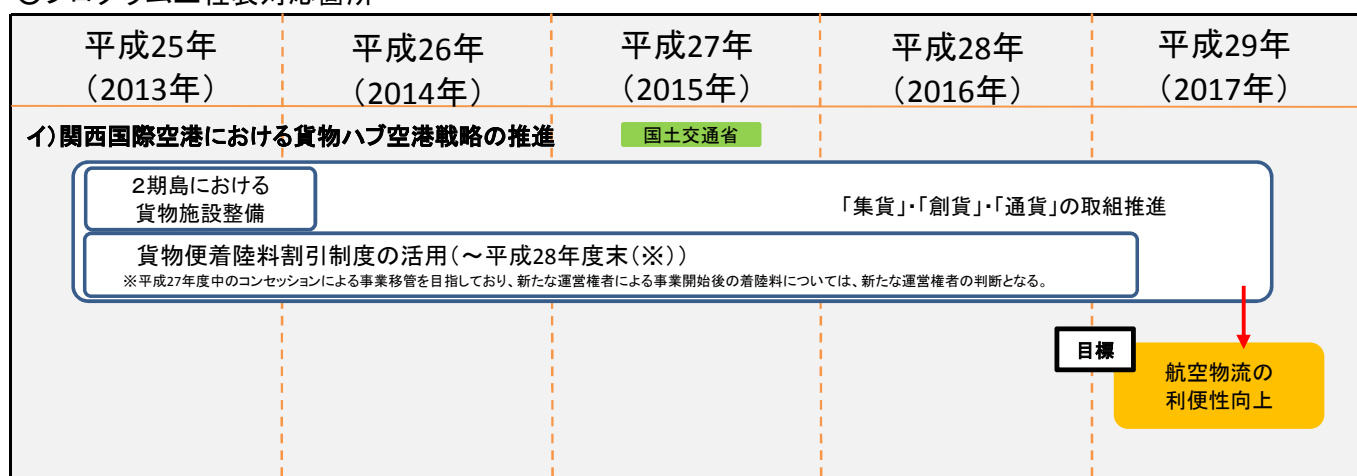
6) 航空物流の利便性向上

イ) 関西国際空港における貨物ハブ空港戦略の推進

○プログラム本文対応箇所

関西国際空港については、航空貨物の国際ネットワークにおける拠点空港化・中継空港化を実現するため、貨物空港ハブ化のための施設整備や、物流コスト低減に資する料金戦略を実施するとともに、フォワーダー・経済界・自治体との連携や特区制度の活用により、物流ルートの呼び込みや新たな航空貨物需要を創出する取組を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

関西国際空港の貨物ハブ空港戦略の推進のため、以下の取組を実施している。

- ① 国際トランジット貨物の戦略的誘致に資する取組
 - ・平成26年3月末に新関空会社が整備する延床面積25,000㎡のFedEx専用施設が完成し、平成26年夏スケジュールから運用開始
- ② 深夜貨物便ネットワークの拡充に資する取組
 - ・平成24年7月に国際線貨物便の深夜・早朝割引、同年10月に国際線着陸料引下げを実施(継続中)
 - ・関西国際空港全体構想促進協議会による貨物支援制度の活用
- ③ 関空を核とした国際物流の活性化に資する取組
 - ・平成22年9月から医薬品専用共同定温庫の供用開始
 - ・平成25年3月から関西イノベーション国際戦略総合特区の取組みの一環で薬監証明電子化
 - ・平成27年5月から医薬品輸出梱包対応施設の供用開始
 - ・平成27年8月から定温庫を備えた大規模輸出保税上屋の供用開始
 - ・関西及び日本の食の輸出に係る取組の強化(「関西フードエクスポート&ブランディング協議会」の設立(平成26年4月)等)

○課題及び今後の対応の方向性

平成24年10月に新関空会社は中期経営計画において、貨物ハブ空港戦略を重点プロジェクトの1つとして位置づけており、当該計画では、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、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と呼び込む「集貨」、経済界、自治体等との連携により新たな航空需要を創出する「創貨」、フォワーダーや航空会社の拠点機能の誘致等により、関西発着及びアジア・北米間の貨物輸送の中心となる貨物ハブ空港を実現する「通貨」等に取り組み、FedExに続くエアライン・フォワーダーの拠点誘致を目指すこととしている。

当該計画等に従い、新関空会社においては着実にこれら取組の具体化を図っており、引き続き、コンセッションに向けて地域との連携を強化し、取組の具体化を促進する。また、コンセッションの実現後においても、新たな運営権者により関西経済の活性化に向けた取組の一環として、所用の取組が進められる予定である。

担当省庁: 国土交通省(航空局航空ネットワーク部航空ネットワーク企画課)

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

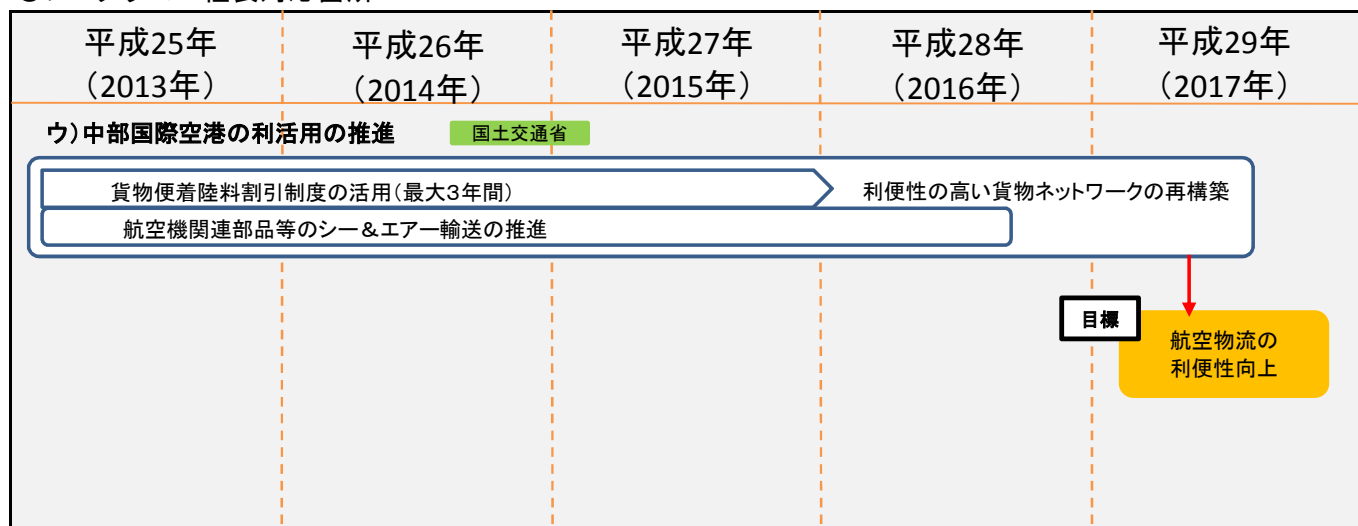
6) 航空物流の利便性向上

ウ) 中部国際空港の利活用の推進

○プログラム本文対応箇所

ものづくりの一大拠点である中部圏の国際拠点空港として、地域の需要に対応できる利便性の高い貨物ネットワークの再構築を目指し、貨物便着陸料割引制度の拡充、航空機関連部品等のシー&エア輸送による拠点機能の強化を実施するとともに、関係者による一層の連携を図りつつ、地域一体による総合的な利用促進策の展開を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

中部国際空港の利活用を推進するため、以下の取組を実施している。

① 国際航空貨物ネットワークの拡充に資する取組

・空港会社による貨物便着陸料割引制度や中部国際空港利用促進協議会の「フライ・セントレア・カーゴ」の取組により、平成25年4月よりボーラーエアカーゴ(DHLグループ)が、同年8月より全日本空輸の国際貨物便(那覇経由)が新規就航、中部国際空港を拠点とした物流ネットワークを構築。

② 新規航空貨物の開拓に資する取組

・航空機関連部品等のシー&エア輸送による拠点機能の強化のため、平成26年3月にドリームリフター・オペレーションズ・センターが本格稼働。

・中部国際空港利用促進協議会のフライ・セントレア・カーゴの「農水産物、食品輸出促進プラン」等、新たな取組により、地域特産物のアジア向け輸出を展開。

○課題及び今後の対応の方向性

地域との協働による「路線誘致」と「需要開拓」の相乗効果を発揮する施策を推進し、就航路線の安定した需要の確保に努めるとともに、新たな路線や中部国際空港を拠点とする航空会社の誘致などにも取り組み、更なる量的・質的成長の実現を目指す。

また、B787型機やMRJなどの生産本格化の動きを捉え、航空機関連貨物の需要拡大等に的確に対応する施設整備等に戦略的に取り組む。

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

6) 航空物流の利便性向上

エ) 那覇空港の機能強化

○プログラム本文対応箇所

アジアにおける国際航空貨物の拠点として、貨物取扱量が増加する中、平成26年1月に工事着手した滑走路増設については、平成31年末までの工事完了、平成32年3月31日の供用開始を目指し、事業を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)	
エ) 那覇空港の機能強化	国土交通省			目標 航空物流の 利便性向上	
		滑走路増設事業(～平成31年度)			

○施策の取組状況

那覇空港滑走路増設事業については、平成26年1月に工事着手し、平成27年度についても引き続き事業を推進している。

【平成27年度予算(国費) 330億円】

○課題及び今後の対応の方向性

平成31年末の工事完了及び平成32年3月31日の供用開始を目指して、引き続き事業を推進する。

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

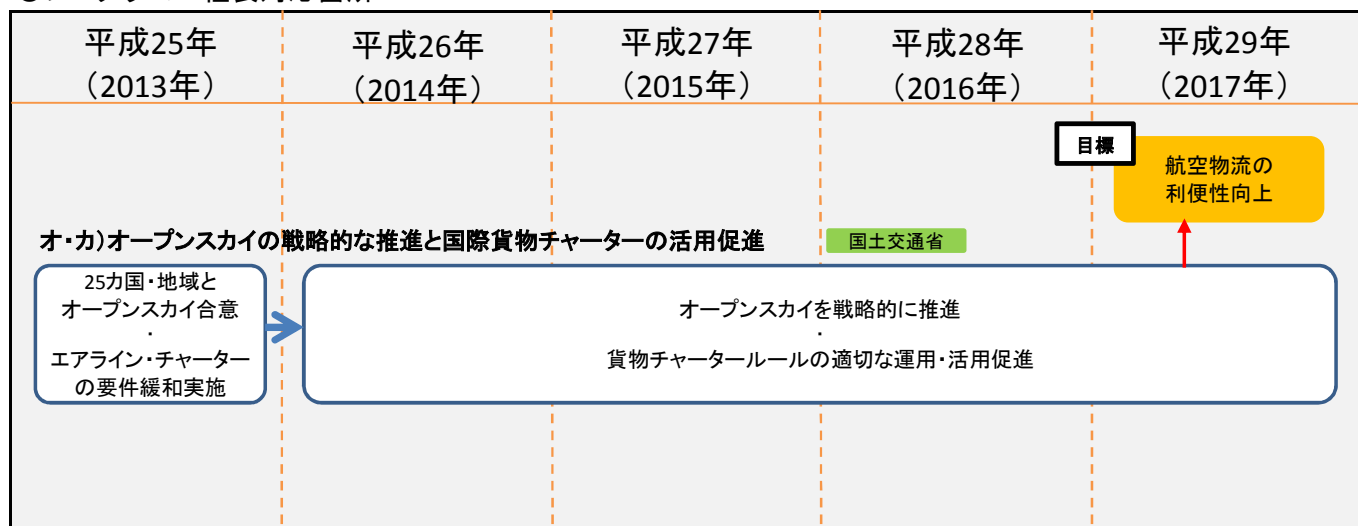
6)航空物流の利便性向上

オ)オープンスカイの戦略的な推進

○プログラム本文対応箇所

平成22年10月以降、27カ国・地域との間で首都圏空港を含むオープンスカイに合意し、航空貨物輸送についてもより自由な枠組みを設定してきており、今後もオープンスカイを戦略的に推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成25年10月にミャンマー、平成26年2月にオーストリアと新たに合意し、首都圏空港を含むオープンスカイに合意したのは計27カ国・地域となった。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、アジアなど海外の旺盛な経済成長を取り込みつつ、世界的な航空自由化に伴う競争環境の変化に対応するため、オープンスカイを戦略的に推進する。

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

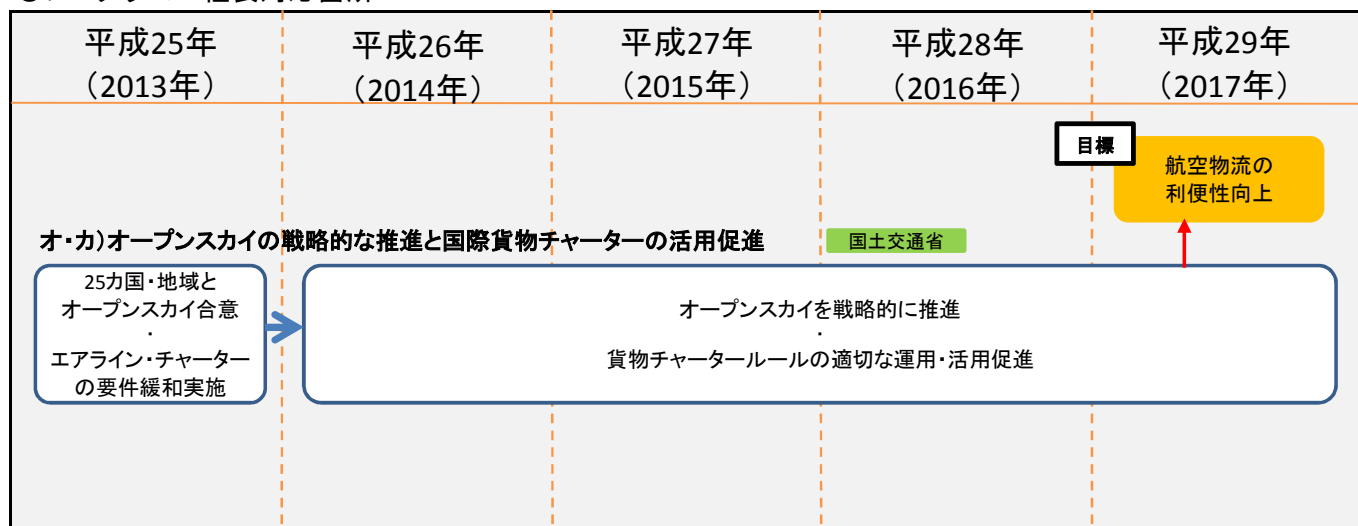
6) 航空物流の利便性向上

カ) 国際貨物チャーターの活用促進

○プログラム本文対応箇所

チャーターの活用促進に関しては、エアライン・チャーター制度の要件緩和を実施(平成25年5月16日付けで通達を改正)しており、引き続き、国際貨物チャーター等、制度の適切な運用を実施する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

国際貨物チャーターについては、平成25年5月16日付けで改正した通達(エアライン・チャーター制度の要件緩和を実施)に基づき制度の適切な運用を行い、活用の促進を図っている。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き制度の適切な運用を実施していくとともに、航空事業者等からの要望を聴取し、必要に応じて要件緩和等の制度改正に取り組むこととする。

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

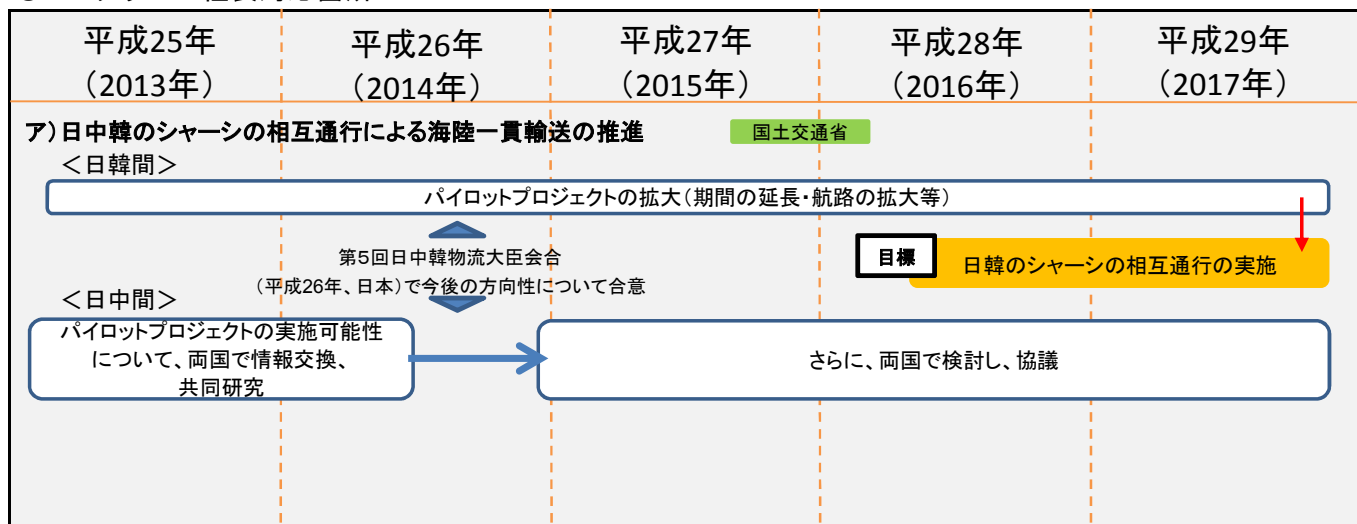
7) 国内・国際複合一貫輸送の実現

ア) 日中韓のシャーシの相互通行による海陸一貫輸送の推進

○プログラム本文対応箇所

日中韓物流大臣会合の枠組みを通じて、一方の国のシャーシが海上輸送を経て相手国の国内を通行することを相互に可能にすることにより、国境を越えた効率的でスピーディーな海陸一貫輸送を実現する。日韓間においては、パイロットプロジェクトを推進・拡大し、また、シャーシの相互通行実施のための制度構築に向け、両国で協議・検討する。日中間においては、パイロットプロジェクトの実施可能性について、両国で協議・検討する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

<日韓間>

日韓間においては、パイロットプロジェクトを実施しており、釜山ー下関航路を用いて、日本のシャーシ20台、韓国のシャーシ8台が運行している。

<日中間>

パイロットプロジェクトの実現可能性について、両国で情報交換を実施している。

○課題及び今後の対応の方向性

<日韓間>

日韓間においては、既存のパイロットプロジェクトの拡大(航路の追加、期間の延長)について、引き続き両国で協議する。

また、荷主・物流事業者のニーズを踏まえつつ、新たなパイロットプロジェクトの実現可能性(対象貨物の拡大、航路の拡大)について、専門家会合等を通じて、両国で協議する。

<日中間>

日中間においては、パイロットプロジェクトの実現可能性について、専門家会合等を通じて、両国で協議する。

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

7) 国内・国際複合一貫輸送の実現

イ) 鉄道を活用した多様なコンテナ国際・国内複合一貫輸送の推進

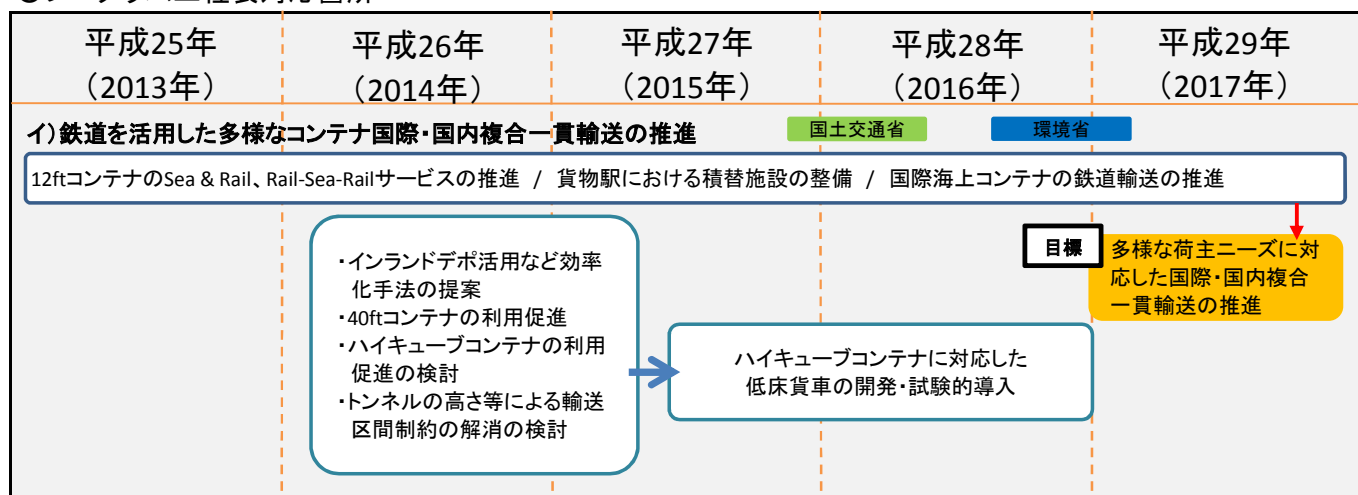
○プログラム本文対応箇所

国際海上コンテナの国内輸送におけるトラックから鉄道への転換(モーダルシフト)を推進するため、輸出入荷主・物流事業者等に対し貨物駅でのインランドデポ活用など効率化手法の提案に取り組みとともに、40ftコンテナの利用促進を図る。なお、ハイキューブコンテナについては、トンネルの高さ等の制約に対応する低床化した貨車の開発・試験的導入を行い、鉄道輸送を可能とするための実用性等の検証を行う。

東アジアとの国際物流の増加に対応し、近距離の国際物流において利用が増加しつつある多頻度・小ロット輸送に適した12ftコンテナについて、鉄道貨物輸送とRORO船、フェリー航路や韓国の鉄道会社とが連携し、Sea & Rail、Rail-Sea-Railサービスを推進する。また、国際海上コンテナで輸入された部品等を日本国内各地の工場へ仕分発送するニーズに対応し、需要を見極めつつ貨物駅における12ftコンテナへの積替施設の整備を図る。

【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

国土交通省と環境省が連携し、国際海上コンテナの国内輸送における鉄道輸送の促進に向け、鉄道へのニーズや課題等について調査を実施するとともに、国土交通省において学識経験者・荷主・物流事業者等からなる「輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送促進に向けた調査会」を開催し、ショートドレージの効率化やハイキューブコンテナに対応した低床貨車の導入等の具体的方策の方向性について検討し、平成27年3月に報告書を取りまとめた。

JR貨物においてRORO船、フェリー各社の接続航路が分かる新規パンフレットを作成し、輸送商品の販売強化を図った。また、ハイキューブコンテナの利用に向け、関係各所と安全問題に関し協議を進めている。

また、国際海上コンテナの貨物駅における12ftコンテナとの積替えについては、東京貨物ターミナル駅及び横浜本牧駅構内のCFS(コンテナ・フレート・ステーション)積替施設を活用し、国際輸出入貨物の取扱いの増大を図った。

○課題及び今後の対応の方向性

平成27年度・平成28年度の2か年において、国土交通省と環境省との連携によりハイキューブコンテナの鉄道輸送を可能とする低床化した貨車の開発・試験的導入を行い、その実用性を検証することで、国際海上コンテナの国内輸送におけるモーダルシフトを促進する。さらに、JR貨物等と連携を図り、鉄道の直接乗入を含む東京貨物ターミナル駅と東京港の接続に関する検討を進めていく。

また、JR貨物において、貨物駅における国際海上コンテナから12ftコンテナへの積替えは、既存のCFSの利用拡大のため、混載事業者との連携強化や取扱い個数能力の強化等を図る。

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

7)国内・国際複合一貫輸送の実現

ウ)特殊車両の通行許可手続の円滑化に向けた検討

○プログラム本文対応箇所

韓国や中国との間で実施され、又は検討されているシャーシの相互運行等にも資することとなるよう、特殊車両の通行許可手続の円滑化に関する検討を進める。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ウ)特殊車両の通行許可手続の円滑化に向けた検討				
国土交通省				
所要の検討の実施				
目標 韓国や中国との間で実施され、又は検討されているシャーシの相互運行等にも資することとなるよう、特殊車両の通行許可手続の円滑化に関する検討を実施				

○施策の取組状況

平成26年度から、グローバルな物資輸送に関わる物流関係者のニーズ把握や課題に関する情報収集を始めている。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、関係者のニーズ把握、情報収集を続け、シャーシの相互運行等にも資することとなるような特殊車両の通行許可手続の円滑化に関する課題の整理・検討を行う。

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

7)国内・国際複合一貫輸送の実現

エ)複合一貫輸送のさらなる効率化

○プログラム本文対応箇所

物流効率化とともにモーダルシフトによる温室効果ガス排出削減にも寄与する複合一貫輸送ターミナルの整備により、輸送のサービス水準を向上する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
エ)複合一貫輸送のさらなる効率化		国土交通省		
物流効率化とともにモーダルシフトによる温室効果ガス排出削減にも寄与する複合一貫輸送ターミナルの整備を推進				
				目標 効率的な国内・国際複合一貫輸送の実現

○施策の取組状況

物流効率化とともにモーダルシフトによる温室効果ガス排出削減にも寄与する複合一貫輸送ターミナル(※)の整備により、輸送のサービス水準の向上に取り組んでいる。
【平成27年度予算(国費) 港湾整備事業2,314億円の内数】

※複合一貫輸送：特定の貨物が船舶、鉄道、自動車、航空機など種類の異なる2つ以上の輸送手段により相次いで運送される場合を複合輸送というが、この場合において、荷送人の戸口で貨物が詰められ、かつ封印された貨物を輸送の中継地で一度も開封することなく荷受人の戸口まで単一の運送人の一元的な責任管理の下に届けることを指す。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、物流効率化とともにモーダルシフトによる温室効果ガス排出削減にも寄与する複合一貫輸送ターミナルの整備を推進する。

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

8)アジア物流圏における海上運送の効率化

ア)海上輸送拠点の強化

○プログラム本文対応箇所

経済のグローバル化の進展やアジア地域の急速な発展により、急増する中国を中心とした東アジアの物流に関し、立地環境等において優位性のある地域を中心とした迅速かつ低廉な輸送体系を戦略的に構築するための港湾施設の整備等を進める。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア)海上輸送拠点の強化	国土交通省			
東アジアの物流に関し立地環境等において優位性のある地域において、国際物流ターミナルの整備等を推進				
				目標 東アジアの物流に関し、迅速かつ低廉な輸送体系の構築

○施策の取組状況

経済成長著しい対岸諸国と地理的に近接する日本海側港湾において、既存施設を有効に活用しつつ、伸ばすべき機能の選択と施策の集中及び港湾間の連携を通じて、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れるとともに、東日本大震災を踏まえた災害に強い物流ネットワークの構築を推進した。
【平成27年度予算(国費) 港湾整備事業2,314億円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、日本海側港湾において、既存施設を有効に活用しつつ、伸ばすべき機能(「コンテナ」、「フェリー・RORO」など)の選択・集中や港湾間の連携を通じた取組等を推進する。

担当省庁:国土交通省(港湾局計画課)

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

9)鉄道・内航海運の基盤整備等の推進

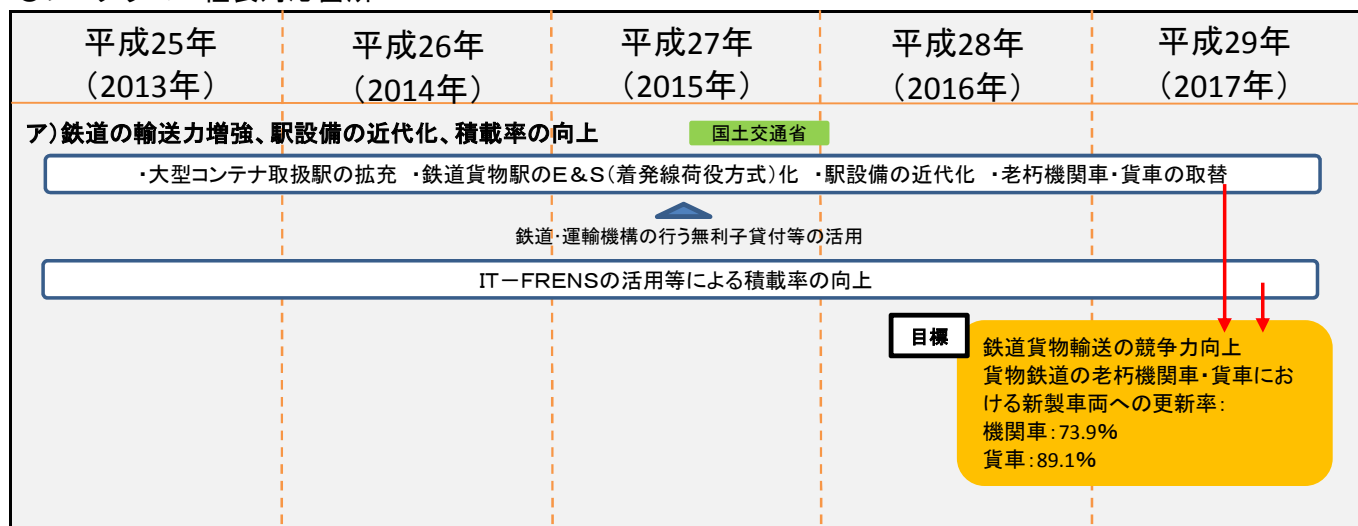
ア)鉄道の輸送力増強、駅設備の近代化、積載率の向上

○プログラム本文対応箇所

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、輸送機材強化・更新等による輸送能力の拡大、20ftコンテナ、31ftコンテナ、40ftコンテナ等の大型コンテナ取扱駅の拡充及び鉄道貨物駅のE&S(着発線荷役方式)化、入換の効率化等、駅設備の近代化を推進する。

また、IT-FRENS(貨物列車の予約の管理と申込の最適化を行うシステム)を活用し、個々の荷主の需要に応じた輸送枠調整を行うこと等で積載率の向上を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

JR貨物の老朽化した施設の更新等の設備投資に対し、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定の利益剰余金を活用し、平成23年度から7年間にわたり700億円の無利子貸付を行っており、これにより老朽機関車・貨車の更新を支援している。

老朽機関車の更新率:53.1%(平成24年度) →61.4%(平成26年度)

老朽貨車の更新率:73.2%(平成24年度) →82.0%(平成26年度)

また、税制支援(JR貨物が取得した高性能機関車・コンテナ貨車に対する固定資産税の課税標準を5年間3/5に軽減)について、2年間の延長を要望している。

JR貨物にあっては、休日の積載率の悪い列車に他駅から発送されるコンテナを誘導し、中継輸送の割合を高めることで、積載率の向上を図った。

○課題及び今後の対応の方向性

今後とも鉄道貨物輸送の競争力向上を図るため、必要な財政支援を引き続き継続していく。

また、必要に応じて新型貨車や高性能機関車の導入に対する税制上の支援措置を検討する。

JR貨物にあっては、定期的に列車の曜日毎の積載率を把握し、積載率の悪い列車への貨物誘導を進めることで、積載率の向上を図る。

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

9) 鉄道・内航海運の基盤整備等の推進

イ) 内航海運の活用促進と輸送力強化のための基盤整備等の推進

○プログラム本文対応箇所

「内航海運代替建造対策検討会」において取りまとめた「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、船舶管理会社の活用を促進するため、「内航海運における船舶管理業務に関するガイドライン」の策定・公表、船舶管理会社のガイドラインへの適合性評価手法の導入による船舶管理サービスの「見える化」を図った。交通政策審議会海事分科会基本政策部会のとりまとめを踏まえ、船舶管理会社の活用を含む内航海運事業者のグループ化や集約化による経営基盤の更なる推進を図るため、専門性や相互扶助等、経営上共通の効用や性質を踏まえた、グループ化等を想起しやすい形態の類型化に資する優良事例の発掘や取組の具体化に向け関係者との議論を加速させる。加えて、共有建造制度などにより、内航船舶の代替建造等を促進する。

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
イ) 内航海運の活用促進と輸送力強化のための基盤整備等の推進 国土交通省				
＜船舶管理会社を活用したグループ化の促進＞				
船舶管理に従事する者を評価する仕組みを構築			目標	船舶管理会社の活用によるメリットを具体的に提示しつつ、グループ化、協業化を推進
地方運輸局等に設置した「船舶管理会社相談窓口」、セミナーの開催及び国土交通省のホームページを活用して情報を発信				
＜船舶共有建造制度＞				
初期投資負担の軽減(共有比率:上限80%)による、内航貨物船の代替建造等の支援				目標
				協業化の推進、環境負荷の低減

○施策の取組状況

＜船舶管理会社を活用したグループ化の促進＞

船舶管理会社を活用したグループ化の促進に当たって、地方運輸局等に相談窓口を設置し、内航海運事業者からの相談に適切に対応している。また、平成27年2月には船舶管理会社の団体と、現状の総括や優良事例を踏まえた類型化による整理の方向性等、更なる普及促進に向けた意見交換を実施した。更に、27年7月の交通政策審議会海事分科会基本政策部会のとりまとめにおいて、グループ化の取り組みに向けた方向性として、専門性や相互扶助等、経営上共通の有効性や必要性に即した類型化形態を設定し、その中から効果的な取組みを見出すことが示された。

＜船舶共有建造制度＞

資金調達の一環として財政投融資資金を要求するとともに、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度による代替建造を促進している。なお、平成27年度においては、284億円の財政投融資資金が措置されている。

○課題及び今後の対応の方向性

＜船舶管理会社を活用したグループ化の促進＞

中小零細な事業者が9割を占める内航海運事業者の基盤強化の観点からは、船舶管理会社を通じたグループ化を促進する必要がある。このため、引き続き、地方運輸局等に設置した相談窓口や各地方で実施するセミナー等を活用して船舶管理会社の活用について情報発信していくとともに、更なる普及促進に向け、類型化に資する優良事例の発掘や取組の具体化に向け関係者間との議論を加速させる。

＜船舶共有建造制度＞

中小零細な事業者が9割を占める内航海運事業者の担保・技術力の不足を補い、政策意義の高い船舶の建造を支援するため、引き続き、共有建造制度を用いた代替建造を促進する。

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

10) 資源の有効活用につながる静脈物流拠点の整備

ア) リサイクルポート施策の推進

○プログラム本文対応箇所

循環型社会形成推進基本計画等に基づき、循環資源の広域流動の拠点となる港湾をリサイクルポートに指定し、岸壁等の港湾施設の確保や官民連携の促進により、海上輸送による静脈物流ネットワークを形成し、循環型社会の構築に寄与する。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア) リサイクルポート施策の推進				
国土交通省				
環境省				
・循環資源の広域流動の拠点となる港湾をリサイクルポートに指定し、物流拠点整備を支援 ・岸壁等の港湾施設の確保や官民連携の促進を実施				
目標				
海上輸送による静脈物流ネットワークを形成し、循環型社会の構築に寄与				

○施策の取組状況

岸壁等の港湾施設の確保、積替・保管施設等の整備に対する支援(補助金)、循環資源の取扱いに関する運用等の改善及び官民連携の促進(リサイクルポート推進協議会の活用など)等の施策を継続的に実施している。

また、平成26年度より、静脈物流のモーダルシフト及び輸送効率化を推進し、二酸化炭素排出量の削減を図るとともに、循環型社会の構築に寄与することを目的として、国土交通省及び環境省が連携し、モーダルシフト・輸送効率化による低炭素型静脈物流促進事業(補助金)を開始した(平成26年度:2件採択、平成27年度:3件採択)。

【平成27年度予算(国費) 港湾整備事業2,314億円の内数等、モーダルシフト・輸送効率化による低炭素型静脈物流促進事業3.5億円】

○課題及び今後の対応の方向性

海上輸送による静脈物流ネットワークの形成を更に促進するため、引き続きリサイクルポート施策を推進する。

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

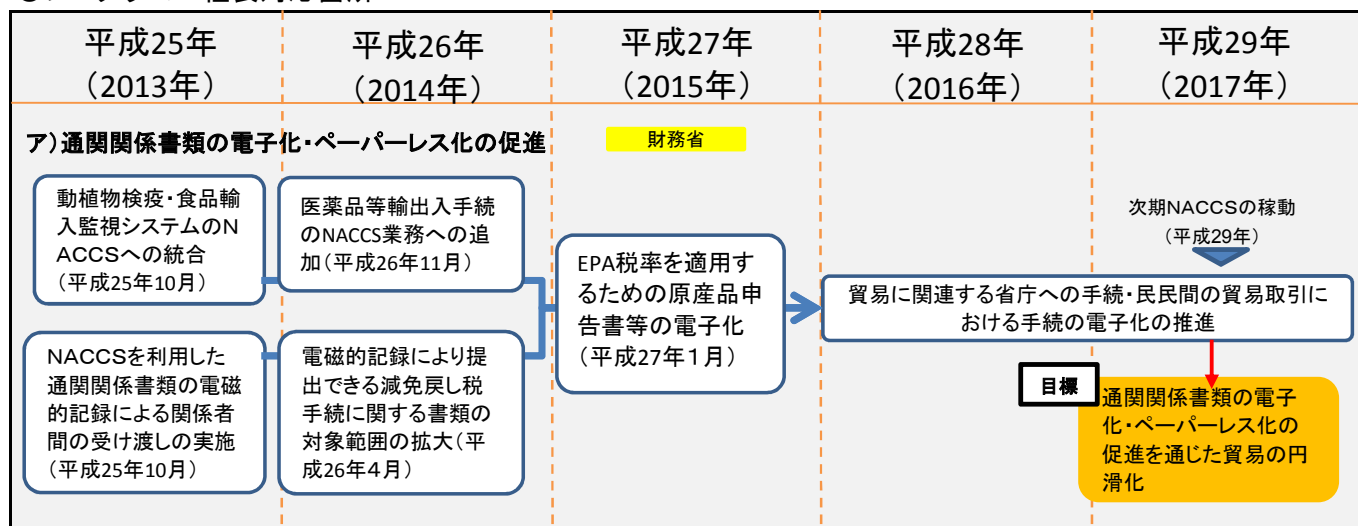
11) 貿易円滑化に向けた取組

ア) 通関関係書類の電子化・ペーパーレス化の促進

○プログラム本文対応箇所

NACCSを利用した通関関係書類の電磁的記録による関係者間の受け渡しを可能とするとともに、貿易に関連する省庁への手続及び民間の貿易取引における手続の電子化の推進により、通関関係書類の電子化・ペーパーレス化を促進する。また、「規制改革実施計画」(平成25年6月14日閣議決定)を踏まえ、AEO事業者による輸出入申告について申告官署の自由化を検討する。【財務省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成25年10月からNACCSを利用した通関関係書類の電磁的記録による関係者間の受け渡しの実施を可能とするとともに、厚生労働省の食品衛生手続システム(FAINS)、農林水産省の植物防疫手続システム(PQ-NE WORK)及び動物検疫手続システム(ANIPAS)をNACCSへ統合した。

平成26年4月から、電磁的記録により提出できる減免戻し税手続に関する書類の対象範囲を拡大した。

平成26年11月から医薬品等輸出入手続をNACCS業務に追加した。

平成27年1月からEPA税率を適用するための、メキシコ、スイス、ペルー協定に基づく認定輸出者が行う原産地申告及びオーストラリア協定に基づく原産品申告書について、電磁的記録による提出を可能とした。

申告官署の自由化については、平成27年4月から5月にかけて「申告官署の自由化・通関業制度のあり方に関する研究会」を開催し、6月に「とりまとめ」を行った。同「とりまとめ」については、財務省ホームページで公表し、広く意見募集を行ったところ。

○課題及び今後の対応の方向性

目標として掲げている通関関係書類の電子化・ペーパーレス化の促進を通じた貿易の円滑化を達成するため、通関関係書類の電磁的記録による提出の更なる促進に取り組むとともに、貿易に関連する省庁への手続の電子申請率の向上、民間の貿易取引の電子化の推進を行うなど、電子化の促進に向け取り組んでいる。

また申告官署の自由化については、「申告官署の自由化・通関業制度のあり方に関する研究会」の「とりまとめ」を踏まえ、具体的な検討を進める。

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

1) 荷主・物流事業者間の契約における責任等の明確化等

ア) 荷主・物流事業者の連携による物流効率化

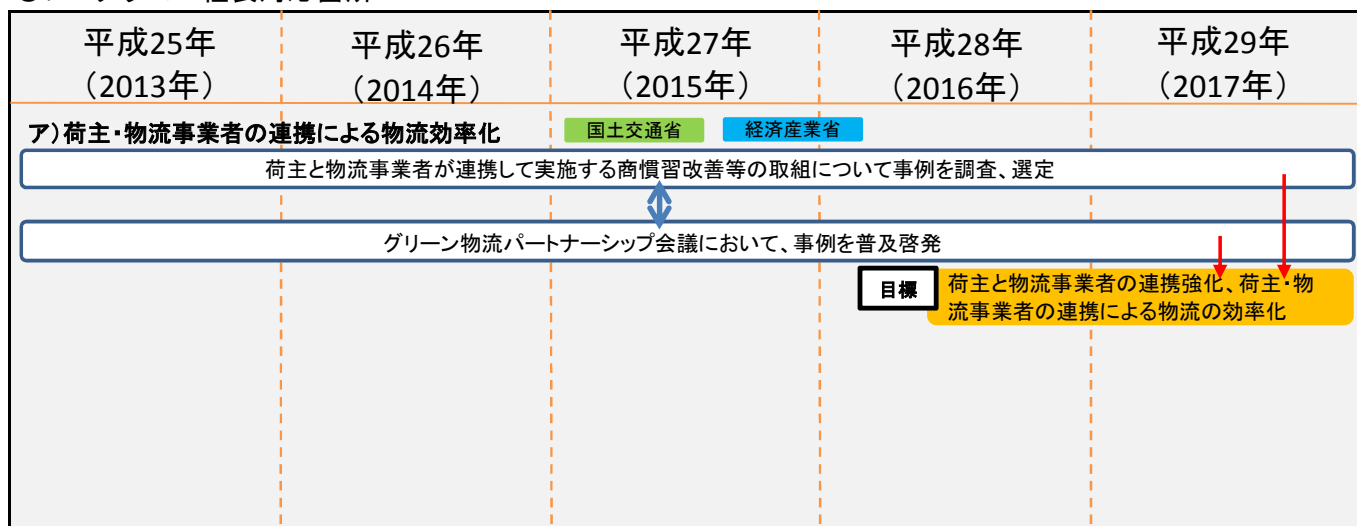
○プログラム本文対応箇所

製・配・販連携協議会や食品ロス削減のための商習慣検討ワーキングチームの取組など事業者団体等が主体的に行う商習慣改善等の取組を進めるとともに、グリーン物流パートナーシップ会議等を活用して荷主・物流事業者者に情報提供を行う。

また、荷主と物流事業者が連携して実施する商習慣改善等の優良事例について、グリーン物流パートナーシップ会議を活用して荷主・物流事業者者に普及啓発を行う。【国土交通省・経済産業省】

さらに、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会・交通政策審議会交通体系分科会物流部会の中間取りまとめを踏まえ、荷主・物流事業者や国、自治体等の多様な関係者の間で新たな連携を構築し、社会システムとしての物流システムの更なる効率化・最適化を図るための取り組みを推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成26年度の製・配・販連携協議会では、返品削減、賞味期限の年月表示化／リードタイム最適化、配送最適化に関する議論を行うため、加工食品／日用品の2つのワーキンググループを設置し、食品ロス原因の一つとして挙げられる小売・卸売からメーカーへの返品に関して実態調査及び返品削減に向けた取組を実施した。加えて、商慣行等の改善に向けた議論も行った。

特に、配送最適化に関しては、商品配送時の人員・トラック手配の最適化の事例や、製・配・販の業務連携のために発注から納品までのリードタイムを最適化した事例等のベタープラクティスを共有し、総会にて公表した。また、コンテナラウンドユースに関する取組事例の共有も実施した。

グリーン物流パートナーシップ会議の表彰事例については、取組の概要をグリーン物流パートナーシップ会議のホームページに掲載し、広く事業者への普及啓発を行っている。

○課題及び今後の対応の方向性

今後も、荷主と物流事業者が連携した物流効率化の取組や商慣行等の改善の取組を推進していく必要がある。

このため、製・配・販連携協議会や食品ロス削減のための商習慣検討ワーキングチームの取組など事業者団体等が主体的に行う商習慣改善等の取組を、グリーン物流パートナーシップ会議等を活用して荷主・物流事業者者に情報提供し、一層の物流の効率化を推進していく。

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

1) 荷主・物流事業者間の契約における責任等の明確化等

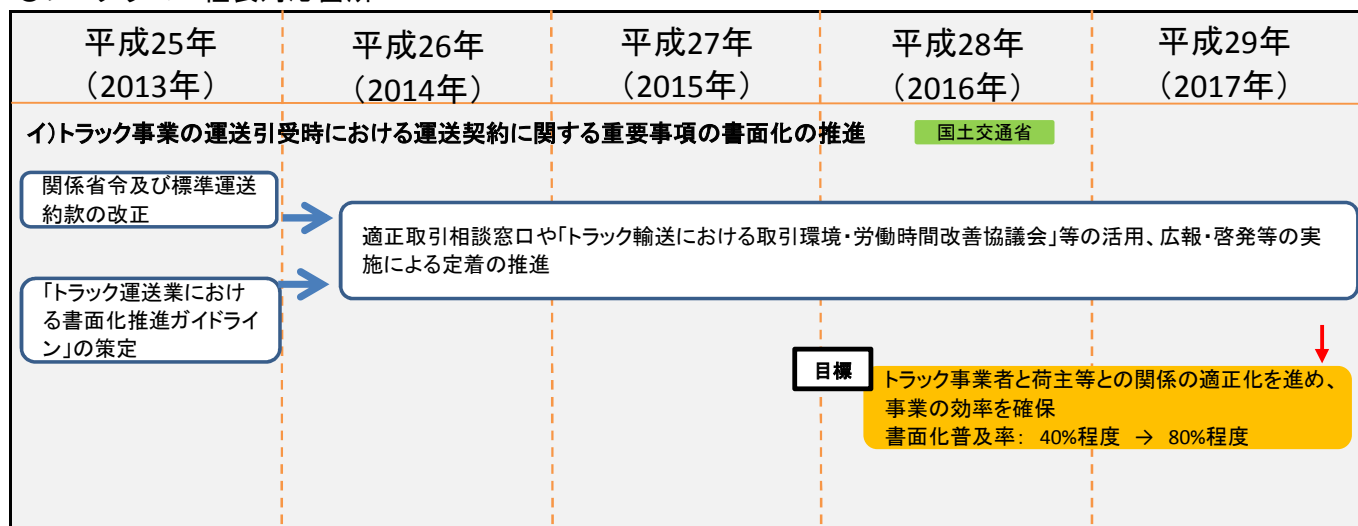
イ)トラック事業の運送引受時における運送契約に関する重要事項の書面化の推進

○プログラム本文対応箇所

トラック事業においては、短時間での効率的な輸送、附帯業務（貨物の荷造り、仕分け等）の実施など荷主等の多様化するニーズへの対応が求められている。一方、その運送契約については、いわゆる口頭契約により運送条件をあいまいな形で締結する等、ミスマッチに伴う非効率な取引形態が少なからず見られるため、書面により当事者が諸条件を確認、合意する必要性がある。

このため、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」の普及啓発等により、運送契約の書面化を図り、トラック事業者と荷主等との関係の適正化を進めるとともに、トラックの事業の改善を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

適正取引の確保及び安全を阻害する行為の防止に向け、貨物自動車運送事業輸送安全規則(省令)の改正(平成26年4月1日施行)において、考え方を規定するとともに、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」を制定(平成26年1月22日)し、運送契約に際して、重要事項について、荷主とトラック運送事業者の間で書面で共有することをルール化した。また、標準貨物自動車運送約款の改正や経済団体、元請・利用運送事業者団体に対して、安全阻害行為の防止、書面化等への協力を文書にて要請した。

○課題及び今後の対応の方向性

今後も書面化の普及・定着に向け、関係者間における問題意識等の共有による一層の適正取引の推進を図ることとしている。

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

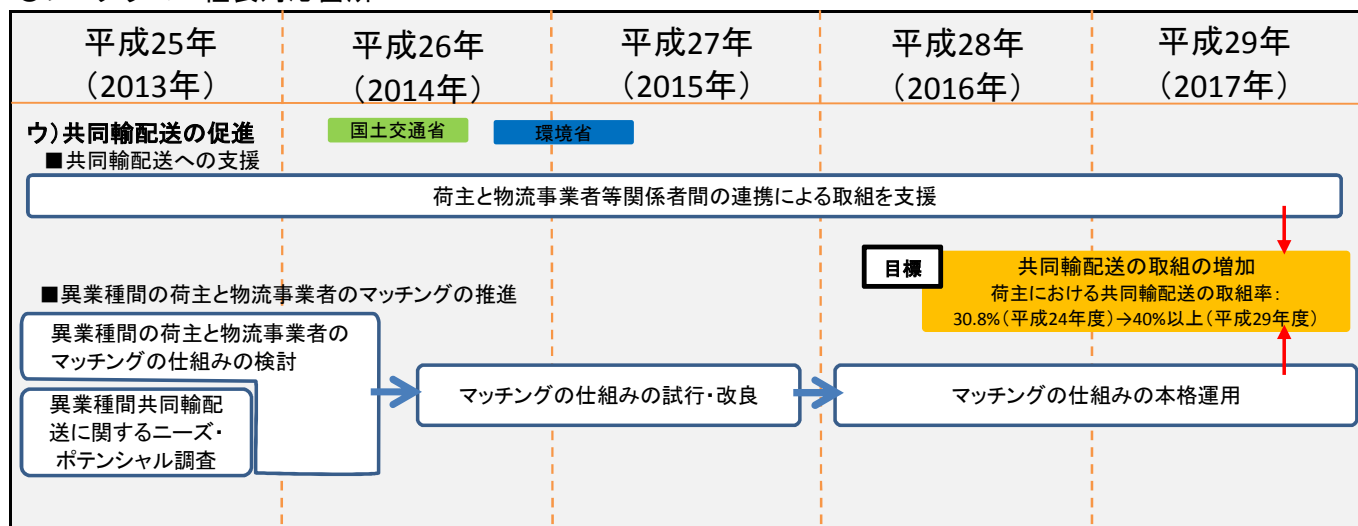
1) 荷主・物流事業者間の契約における責任等の明確化等

ウ) 共同輸配送の促進

○プログラム本文対応箇所

共同輸配送のための事業者間の出会い(マッチング)を促進する方策として、荷主・物流事業者等の協力を得て試行的にマッチングシステムを開発・運用し、効果的かつ利便性の高いマッチングの仕組みを検証することで、異業種の企業間等における共同輸配送の促進を図る。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成25年度においては、エネルギー起源CO2排出削減技術評価・検証事業(物流の低炭素化促進事業)の委託調査により異業種間共同輸配送を促進するためのニーズ・ポテンシャル調査を実施するとともに、異業種間の荷主と物流事業者のマッチングの仕組みの検討を行った。

平成26年度・平成27年度の2か年において、環境省と国土交通省との連携により、学識経験者・荷主・物流事業者からなる「共同輸配送促進に向けたマッチングの仕組みに関する検討会」を開催し、マッチング実現のための条件やマッチングシステムで必要な物流情報データベース等について議論を行っている。また、検討内容を踏まえた「検証用マッチングシステム」を開発し、荷主・物流事業者等の協力を得て試行運用することにより、マッチングの促進に向けた課題・運用上の改善点等を整理し、より利便性の高いシステムのあり方を検証している。【平成27年度予算(国費) エネルギー起源CO2排出削減技術評価・検証事業費4,000百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、共同輸配送の促進に資するマッチングの仕組みづくりを推進していく。

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

2) 非効率を招く慣行の是正に向けた取組

ア) 貨物自動車運送事業法第64条における勧告制度の適切な運用

○プログラム本文対応箇所

安全確保には、荷主等による理解と協力が不可欠であることから、貨物運送事業者に対する荷主等からの安全運行支援や明確な運送状の提供等の徹底を図る。

その上で、一定の場合に荷主への勧告を行う制度を適切に運用し、荷主の行為が安全阻害を惹起する事態を防止する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア) 貨物自動車運送事業法第64条における勧告制度の適切な運用 国土交通省 目標 トラック事業者と荷主等との関係の適正化を進め、事業の効率を確保				
関係通達の改正 荷主とのパートナーシップ 会議等を通じた広報啓発 ➡ 適正取引相談窓口や「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」等の活用、 広報・啓発等の実施				

○施策の取組状況

荷主等による輸送の安全阻害行為が明確な場合には、速やかに荷主勧告を発動し公表できるよう関係通達を改正し、所要の措置を講じた(平成26年4月1日施行)。

荷主勧告制度に基づく安全協力要請書の発出件数: 42件(平成26年度)

荷主勧告制度に基づく警告書の発出件数: 2件(平成26年度)

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、上記措置の適切な運用を図っていくこととする。

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

2) 非効率を招く慣行の是正に向けた取組

イ) 物流に係る取引の適正化

○プログラム本文対応箇所

独占禁止法(物流特殊指定)及び下請法の周知及び執行を通じ、取引の適正化を推進するとともに、その実施に必要な体制整備に努める。【公正取引委員会】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
イ) 物流に係る取引の適正化		公正取引委員会	目標	物流に係る取引の適正化
独占禁止法(物流特殊指定)及び下請法の周知及び執行				

○施策の取組状況

物流に係る取引の適正化を推進するため、以下の取組を実施している。

① 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実施(平成25年度は22回, 平成27年度(4月～8月)は18回開催)

・下請法基礎講習会を実施(平成25年度は38回, 平成26年度は56回, 平成27年度(4月～8月)は35回開催)

・下請法応用講習会を実施(平成25年度は6回, 平成26年度は6回, 平成27年度(4月～8月)は2回開催)

・下請取引適正化推進講習会を毎年11月に実施(平成25年度は34回, 平成26年度は30回開催)

・物流分野の取引ルールに係るDVDを作成し、関係団体等に配布するとともに、同内容の動画をホームページにも掲載

・荷主と物流事業者の取引実態を把握するための実態調査を実施し、「荷主と物流事業者との取引について」を公表(平成27年3月)

② 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実施(平成25年度)

・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下請法に基づく書面調査を実施(年1回)

・下請法違反行為については、平成25年度は10件, 平成26年度は7件, 平成27年度(4月～8月)は2件の勧告を行うとともに、平成25年度は4,949件, 平成26年度は過去最高の5,461件, 平成27年度(4月～8月)は2,338件の指導を実施

○課題及び今後の対応の方向性

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。

1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

No.41

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

3) 物流事業における構造改善の推進

ア) 物流に係る統計データの蓄積

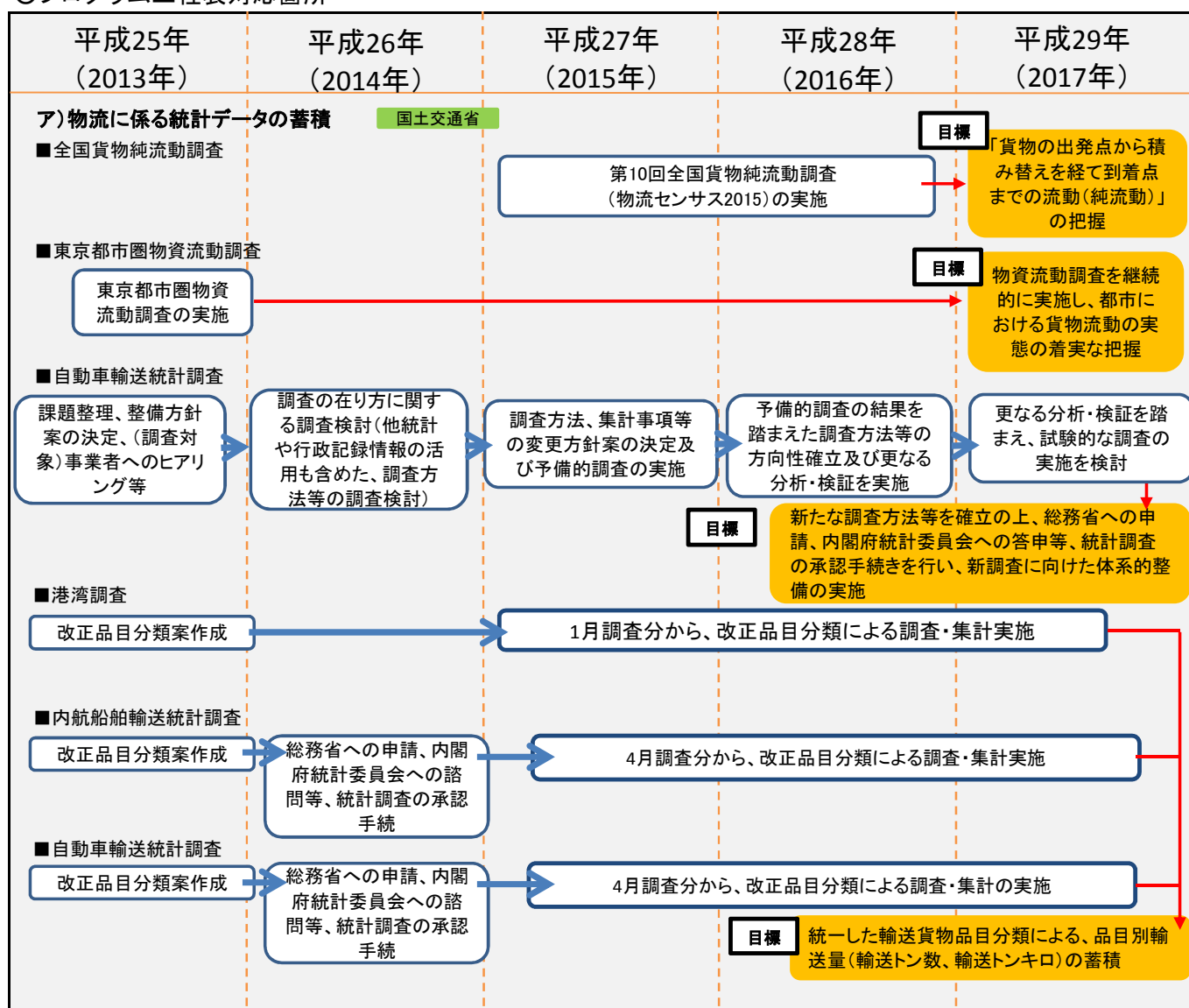
○プログラム本文対応箇所

効率的で環境にも十分配慮した貨物輸送体系や輸送施設整備計画を検討するために、全国の貨物流動について真の発着地、産業活動と貨物流動との関連等を把握できる「全国貨物純流動調査」を引き続き実施し、統計データの蓄積を図る。

また、主要都市圏における「物資流動調査」を引き続き実施し、統計データの蓄積を図る。

「自動車輸送統計」をはじめとする交通関連の基礎統計について、輸送の効率化に係る指標を作成し、蓄積等を図るため、体系的整備等を行う。また、各輸送統計について、輸送貨物品目分類を統一した上で、各品目の特性に応じた輸送実態(品目別輸送トン数、輸送トンキロ)を把握し、統計データの蓄積を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

■全国貨物純流動調査

「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、直近では平成22年度に調査を実施し、その取りまとめ結果を平成24年4月に公表したところであり、既に地方整備局や地方自治体等での活用が行われている。また、今年度は、全国の調査対象事業所に対して調査を行い、最新の純流動のデータの集計を行っている。

■東京都市圏物資流動調査

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、直近では平成25年度に東京都市圏の物資流動調査を実施し、調査データの整理・集計を行っている。

■自動車輸送統計調査ほか

「公的統計の整備に関する基本的な計画」(平成26年3月25日閣議決定)において、「交通に関する統計の整備」として、輸送貨物品目分類の統一や、自動車輸送統計調査の体系的整備の推進が盛り込まれた。

自動車輸送統計調査の体系的整備については、平成26年度に課題や方針を取りまとめることを目的に、有識者、関係団体及び行政関係者を構成員とする「自動車輸送統計調査の体系的整備等に係る検討委員会」を設置し、調査方法、集計事項等の変更方針について議論を実施した。平成27年度においては、平成26年度の議論を踏まえ、予備的調査を実施している。

品目分類の統一については、平成25年度に定性的・定量的な分析や、統計ニーズ等も踏まえ、改定品目分類の作成を行い、港湾調査、自動車輸送統計調査及び内航船舶輸送統計調査において、統一した品目分類での調査を平成27年度から実施している。

○課題及び今後の対応の方向性

■全国貨物純流動調査

今後も継続的に統計調査を実施し、貨物流動の実態の着実な把握を目指すとともに、利用者へデータの提供を行う。

■東京都市圏物資流動調査

今後も継続的に統計調査を実施し、都市における貨物流動の実態の着実な把握を目指すとともに、利用者へデータの提供を行う。

■自動車輸送統計調査ほか

自動車輸送統計調査の体系的整備については、平成27年度に、「自動車輸送統計予備的調査」を実施し、その結果分析については、平成28年度に実施することとしている。

品目分類の統一については、平成27年度以降、港湾調査、自動車輸送統計調査及び内航船舶輸送統計調査において、統一した品目分類での調査を実施し、その結果としての品目別輸送量を蓄積していくこととする。

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

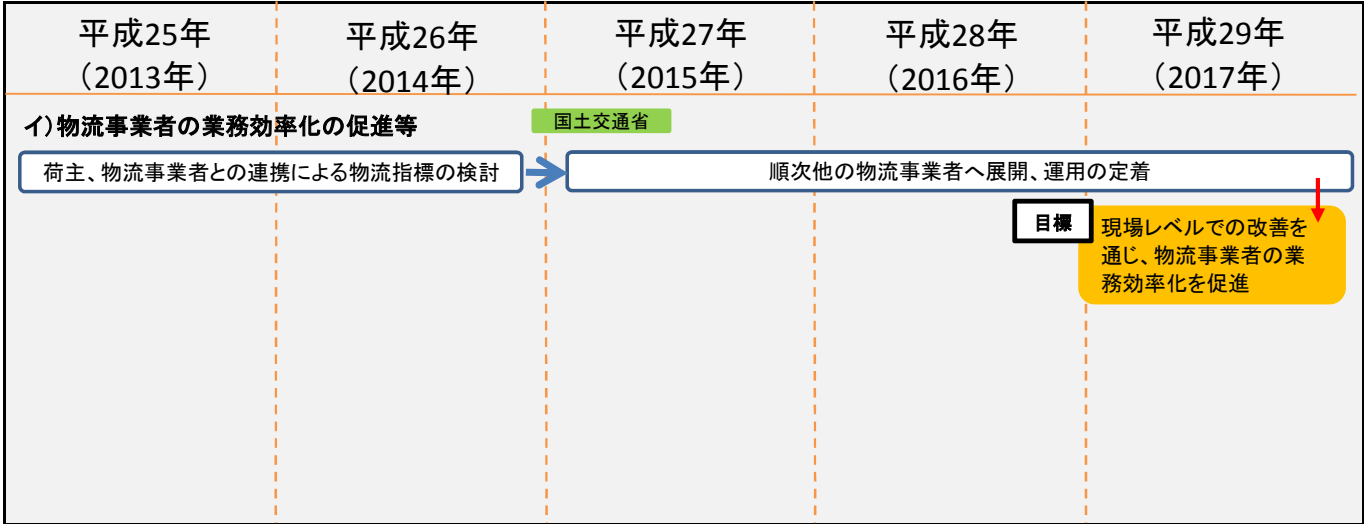
3) 物流事業における構造改善の推進

イ) 物流事業者の業務効率化の促進等

○プログラム本文対応箇所

物流事業者が自らの業務効率を客観的に図る指標(荷役稼働率等)を導入することにより自らの強み・弱みを正確に把握し、現場レベルでの改善を推進するとともに、荷主に対して客観的データに基づき合理的な物流効率化方策を提案できるような仕組みの構築を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

荷主、物流事業者、業界団体から物流指標の導入状況について実態把握を行い、物流指標の導入及び普及促進に関しての諸課題を検討した上で、物流事業者が活用できる「KPI導入の手引き」のとりまとめを行い、公表した。

○課題及び今後の対応の方向性

上記の公表に加え、地方運輸局等を通じて広く周知するとともに、グリーン物流パートナーシップ会議においても、物流の生産性向上による持続可能な物流体系の構築に資する取組として、物流指標を活用した案件を応募の対象に含むこととし、それを通じて普及活動を図る。

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

3) 物流事業における構造改善の推進

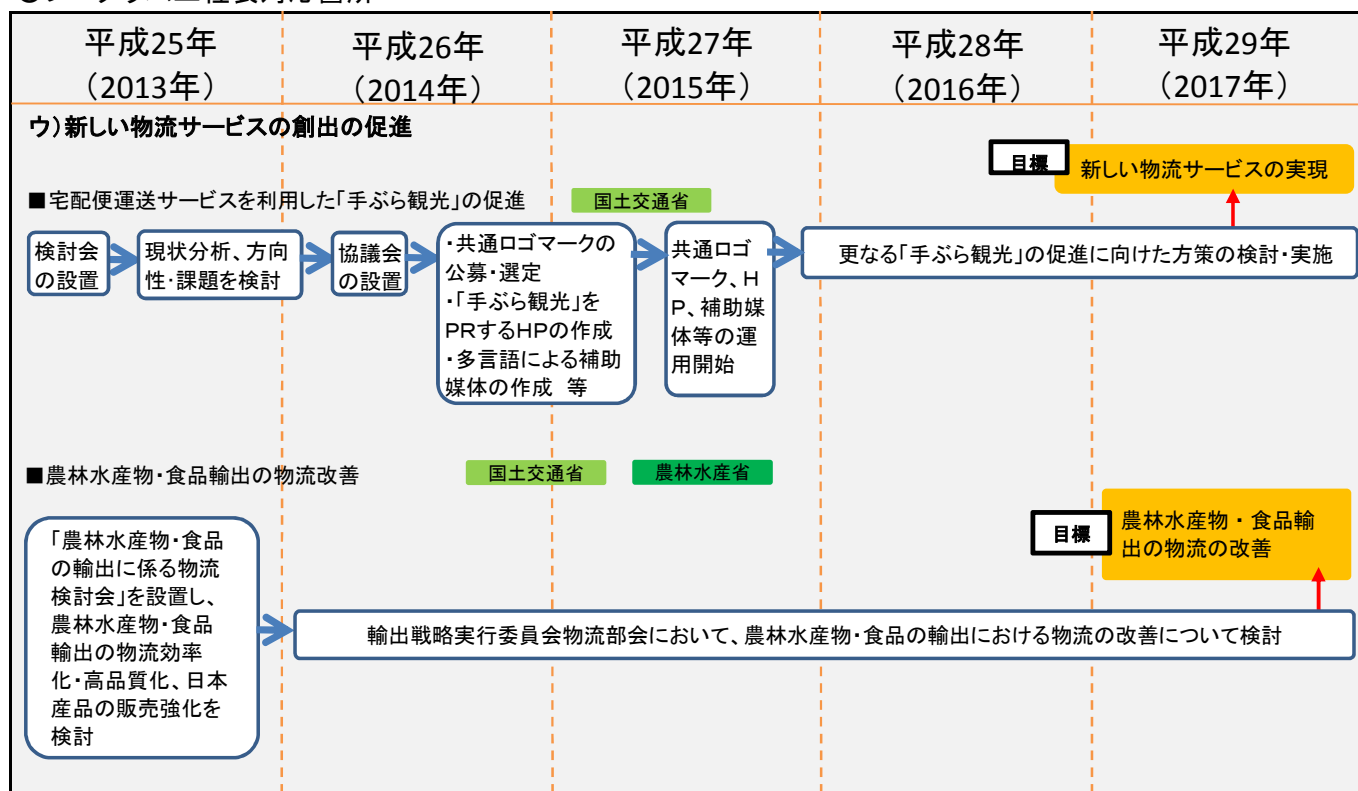
ウ) 新しい物流サービスの創出の促進

○プログラム本文対応箇所

宅配便運送サービスを利用した「手ぶら観光」を促進し、訪日外国人旅行者の旅行の利便性や満足度を向上させるため、共通ロゴマーク・HP・パンフレット等を活用し、日本政府観光局(JNTO)を通じた周知、海外の旅行代理店・航空会社への商品組込みの促進や宅配事業者・免税店におけるマークを活用した販売活動の推進、更なるサービス拡大に向けた宅配事業者等への働きかけ等を推進する。【国土交通省】

「日本再興戦略」改訂2015(平成27年6月閣議決定)に基づき、2020年までに農林水産物・食品の輸出額を1兆円とするため、鮮度保持輸送技術の普及促進等農林水産物・食品の輸出における物流の改善について取組を進める。【国土交通省・農林水産省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

■ 宅配便運送サービスを利用した「手ぶら観光」の促進

平成26年12月より、国土交通省(大臣官房物流審議官)・観光庁が共同で、物流及び旅行関係の団体や機関をメンバーとする「手ぶら観光促進協議会」を開催した。平成26年度内に計3回協議会を開催し、「手ぶら観光」サービス拠点を分かり易く明示するための共通ロゴマークの公募・選考や、「手ぶら観光」をPRするためのHP・パンフレット等の内容の検討を実施した。

その後、平成27年6月24日より共通ロゴマークの申請を受け付け、同年7月28日までに第1弾として全国47カウンターを承認し、使用を開始した。また、「手ぶら観光」の概要や共通ロゴマークの承認を受けたサービスを周知するためのHPを日本政府観光局(JNTO)HPに開設するとともに、「手ぶら観光」をPRするためのパンフレットを国内の観光案内所やJNTOの海外事務所において配布している。

■農林水産物・食品輸出の物流改善

平成26年1月より、国土交通省・農林水産省が協働し、物流事業者、商社、生産者、関係業界団体等をメンバーとする「農林水産物・食品の輸出に係る物流検討会」を3回開催した。検討会では、農林水産物・食品の輸出における物流の効率化・高品質化、日本製品の販売強化のため、複数事業者間の情報共有の仕組み(マッチングシステム)、産地間連携による多品目周年供給の実現及び重点品目の重点国・地域への積極的な輸出等について検討した。

平成26年度は、引き続き国土交通省・農林水産省が協働して物流事業者、商社、生産者、関係業界団体等をメンバーとする「輸出戦略実行委員会物流部会」を3回開催し、複数事業者間の情報共有の仕組み(マッチングシステム)の構築、海外販路拡大方策について検討し課題を整理した。

平成27年度は、「輸出戦略実行委員会物流部会」を引き続き開催し、輸送時に農林水産物・食品の品質を保持する高度な技術の調査等を行うとともに、技術・事例集として取りまとめを行うこととしている。

○課題及び今後の対応の方向性

■宅配便運送サービスを利用した「手ぶら観光」の促進

今後は「手ぶら観光」の促進のため、共通ロゴマーク・HP・パンフレット等を活用し、日本政府観光局(JNTO)を通じた周知、海外の旅行代理店・航空会社への商品組込みの促進や宅配事業者・免税店におけるマークを活用した販売活動の推進、更なるサービス拡大に向けた宅配事業者等への働きかけ等を推進する。

■農林水産物・食品輸出の物流改善

2020年までに農林水産物・食品の輸出額を1兆円とするため、「輸出戦略実行委員会物流部会」において農林水産物・食品の輸出を物流面から支援する方策について引き続き検討する。

担当省庁：国土交通省(総合政策局物流政策課)、農林水産省(食料産業局輸出促進課)

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

3) 物流事業における構造改善の推進

エ) JR貨物の経営安定化に向けた支援

○プログラム本文対応箇所

国においては、鉄道建設・運輸施設整備支援機構(鉄道・運輸機構)の特例業務勘定を活用した無利子貸付(平成23年度から29年度まで700億円分)を実施し、老朽化した機関車・貨車の更新投資を促進するなど、JR貨物の経営安定化に向けた支援策を講ずる。

JR貨物においては、平成23年度に策定した経営自立計画に基づき、成長戦略の着実な推進、業務効率化、原価・収益分析と管理会計の強化による収益力向上に取り組み、長期持続的に利益を確保することが可能な経営自立を目指す。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
エ) JR貨物の経営安定化に向けた支援				
国土交通省				
老朽化した機関車・貨車の更新投資を促進するなど、JR貨物の経営安定化に向けた支援策を実施				
鉄道・運輸機構の行う無利子貸付等の活用				
目標 JR貨物の経営自立に向けた基盤強化 貨物鉄道の老朽機関車・貨車における 新製車両への更新率: 機関車: 73.9% 貨車: 89.1%				

○施策の取組状況

JR貨物の老朽化した施設の更新等の設備投資に対し、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定の利益剰余金を活用し、平成23年度から7年間にわたり700億円の無利子貸付を行っており、これにより、老朽機関車・貨車の更新を支援している。

老朽機関車の更新率: 53.1%(平成24年度) → 61.4%(平成26年度)

老朽貨車の更新率: 73.2%(平成24年度) → 82.0%(平成26年度)

また、税制支援(JR貨物が取得した高性能機関車・コンテナ貨車に対する固定資産税の課税標準を5年間3/5に軽減)について、2年間の延長を要望している。

あわせて、JR貨物において、エネルギー使用合理化事業者支援事業を活用し、老朽化が著しい入換機関車の更新を行った。

HD300形式ハイブリッド機関車: 3両(平成26年度)

○課題及び今後の対応の方向性

今後ともJR貨物の経営自立に向けた基盤強化を図るため、必要な財政支援を引き続き継続していく。
 また、必要に応じて新型貨車や高性能機関車の導入に対する税制上の支援措置を検討する。

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

3) 物流事業における構造改善の推進

オ) 内航海運の活用促進と輸送力強化のための基盤整備等の推進(再掲)

○プログラム本文対応箇所

「内航海運代替建造対策検討会」において取りまとめた「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、船舶管理会社の活用を促進するため、「内航海運における船舶管理業務に関するガイドライン」の策定・公表、船舶管理会社のガイドラインへの適合性評価手法の導入による、船舶管理サービスの「見える化」を図った。また、交通政策審議会海事分科会基本政策部会のとりまとめを踏まえ、船舶管理会社の活用を含む内航海運事業者のグループ化や集約化による経営基盤強化の更なる推進を図るため、専門性や相互扶助等、経営上共通の効用や性質を踏まえた、グループ化等を想起しやすい形態の類型化に資する優良事例の発掘や取組の具体化にむけ関係者との議論を加速させる。加えて、共有建造制度などにより、内航船舶の代替建造等を促進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
オ) 内航海運の活用促進と輸送力強化のための基盤整備等の推進(再掲) <船舶管理会社を活用したグループ化の促進> 船舶管理に従事する者を評価する仕組みを構築			国土交通省 目標 船舶管理会社の活用によるメリットを具体的に提示しつつ、グループ化、協業化を推進	
地方運輸局等に設置した「船舶管理会社相談窓口」、セミナーの開催及び国土交通省のホームページを活用して情報を発信				
<船舶共有建造制度> 初期投資負担の軽減(共有比率: 上限80%)による、内航貨物船の代替建造等の支援			目標 協業化の推進、環境負荷の低減	

○施策の取組状況

<船舶管理会社を活用したグループ化の促進>

船舶管理会社を活用したグループ化の促進に当たって、地方運輸局等に相談窓口を設置し、内航海運事業者からの相談に適切に対応している。また、平成27年2月には船舶管理会社の団体と、現状の総括や優良事例を踏まえた類型化による整理の方向性等、更なる普及促進に向けた意見交換を実施した。更に、27年7月の交通政策審議会海事分科会基本政策部会のとりまとめにおいて、グループ化の取り組みに向けた方向性として、専門性や相互扶助等、経営上共通の有効性や必要性に即した類型化形態を設定し、その中から効果的な取組を見出すことが示された。

<船舶共有建造制度>

資金調達の一環として財政投融資資金を要求するとともに、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度による代替建造を促進している。なお、平成27年度においては、284億円の財政投融資資金が措置されている。

○課題及び今後の対応の方向性

<船舶管理会社を活用したグループ化の促進>

中小零細な事業者が9割を占める内航海運事業者の基盤強化の観点からは、船舶管理会社を通じたグループ化を促進する必要がある。このため、引き続き、地方運輸局等に設置した相談窓口や各地方で実施するセミナー等を活用して船舶管理会社の活用について情報発信していくとともに、更なる普及促進に向け、類型化に資する優良事例の発掘や取組の具体化に向け関係者間との議論を加速させる。

<船舶共有建造制度>

中小零細な事業者が9割を占める内航海運事業者の担保・技術力の不足を補い、政策意義の高い船舶の建造を支援するため、引き続き、共有建造制度を用いた代替建造を促進する。

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

4) 鉄道輸送サービスの改善及び貨物鉄道の利用促進

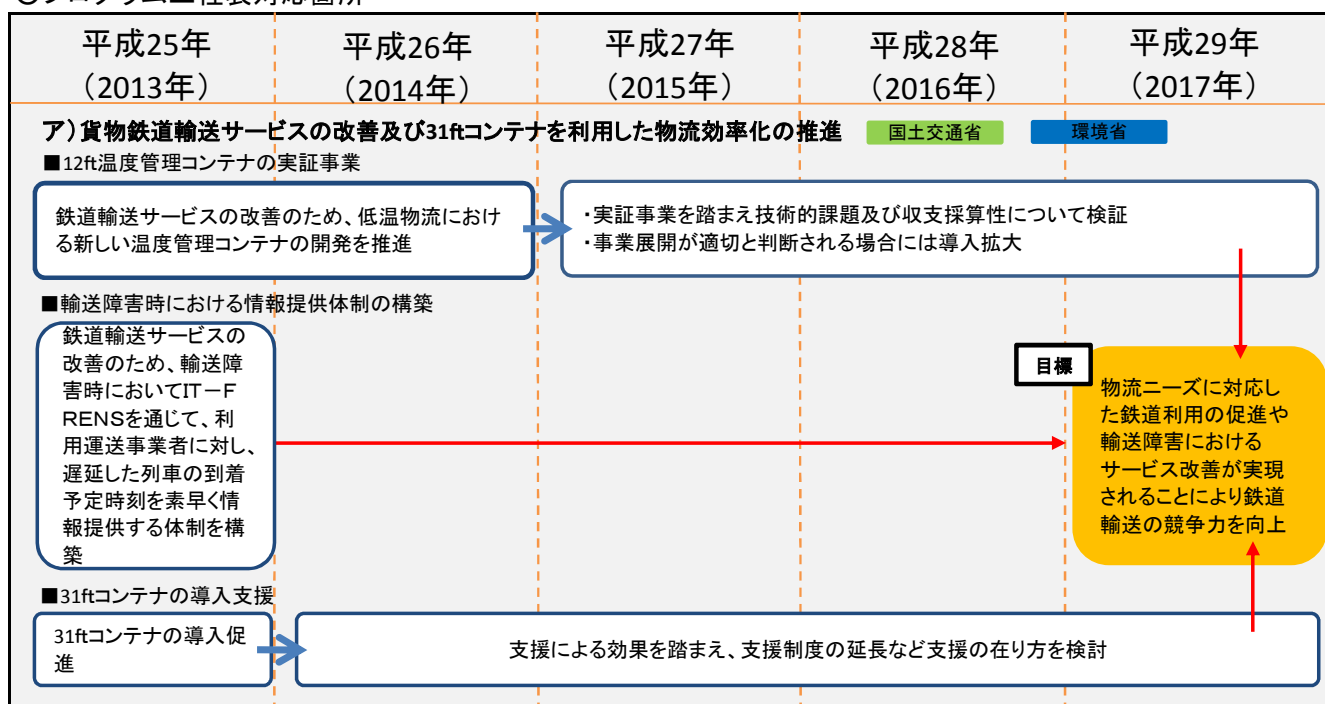
ア) 貨物鉄道輸送サービスの改善及び31ftコンテナを利用した物流効率化の推進

○プログラム本文対応箇所

鉄道輸送サービスの改善のため、低温物流における新しい温度管理コンテナの開発の推進や、輸送障害時においてIT-FRENS（貨物列車の予約管理システム）を通じて、利用運送事業者に対し、遅延した列車の到着予定時刻を素早く情報提供する体制を構築する。

また、31ftコンテナは10トントラックと同等の容積・形状であり、荷主企業にとって工場の生産や出荷体制に大きな変更を加えることなく鉄道利用にシフトすることが可能となることから、31ftコンテナ導入促進のための支援を行うことによりモーダルシフトの促進を図る。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

国土交通省と環境省が連携して、低温物流分野における新しい温度管理コンテナ（冷凍機に替えて外部で冷却した蓄冷剤を搭載し、電池でファンを駆動し冷気を循環させる）の開発に向けた実証事業を実施した。

また、JR貨物にあっては、輸送障害時に利用運送事業者がコンテナ位置をシステム上の「コンテナ位置・状態照会」で照会することにより、そのコンテナを積載している列車の『遅延予定時刻』『遅延事由』が表示されるサービスの提供に向け、体制の構築を図った。

31ftコンテナの導入については、国土交通省と環境省が連携して、JR貨物や利用運送事業者における導入を支援している。

31ftコンテナの導入個数：15個（平成26年度）

【平成27年度予算（国費） 低炭素価値向上に向けた社会システム構築支援事業7,300百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

蓄冷式コンテナについては、今後の導入について検討を進めていく。

IT-FRENSの位置情報の精度を高めるため、PRANETSシステム等の改良（GPS受信装置や演算装置の改修）等を検討する。

物流ニーズに対応した鉄道利用の促進に向けた支援策について引き続き検討する。また、荷主企業に対して大型トラック輸送からのモーダルシフトの提案を推進し、需要を把握した上で、31ftコンテナの更なる導入を促進する。

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

5) 3PL事業者の養成・振興

ア) 3PL事業の促進による物流効率化の実現

○プログラム本文対応箇所

近年のネット通販拡大等の状況も踏まえ、こういった新たな物流ニーズに対応した3PL事業の担い手となる物流事業者の裾野の拡大を図るための施策を実施するとともに、引き続き3PL事業を推進するための人材育成について、事業者団体と連携して推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア) 3PL事業の促進による物流効率化の実現				
国土交通省				
3PL人材研修の継続的な実施				
新たな物流ニーズに対応した3PL事業の担い手となる物流事業者の拡大に向けた取組を実施				
				目標 総合的な流通業務を実施する事業者割合の増加

○施策の取組状況

平成26年度においては、中小物流事業者がEC市場に新たに参入することを促進するため、EC市場の実態調査、参入に必要な物流システム構築方策の検討等を行い、その成果を広く周知した。
また、業界団体等が実施する3PLに関する人材育成研修に講師として出向き、人材育成を推進している。

○課題及び今後の対応の方向性

平成26年度に実施した調査の結果について、引き続き関係物流事業者等に広く周知を行う。
また、引き続き、業界団体等が実施する3PLに関する人材育成研修に講師として出向き、人材育成を推進する。

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

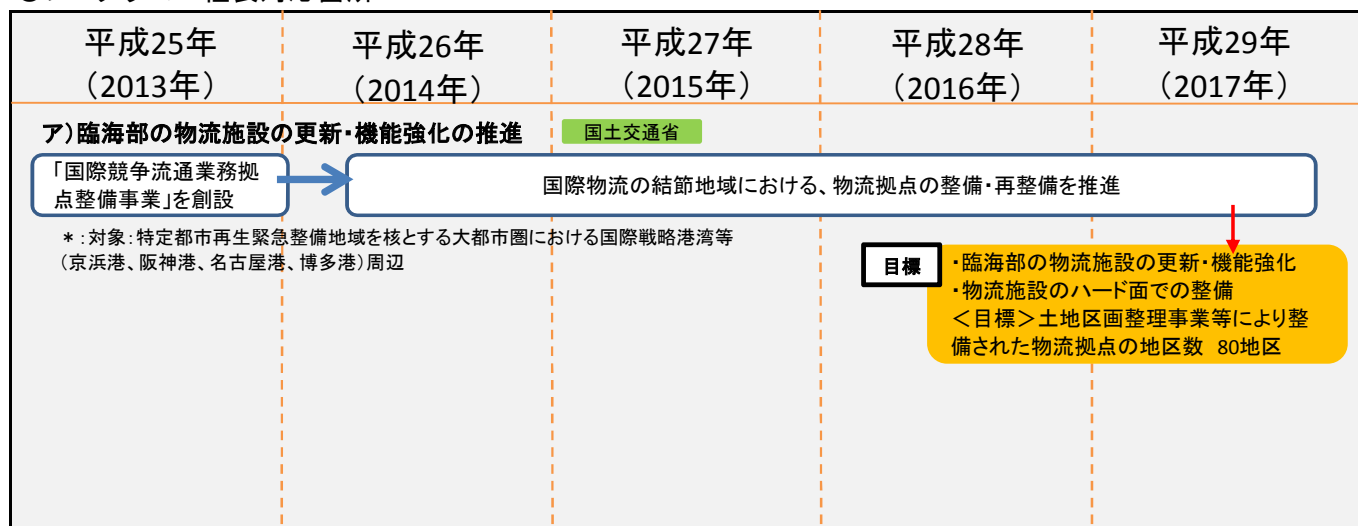
6) 物流施設のハード・ソフト面での整備・改善

ア) 臨海部の物流施設の更新・機能強化の推進

○プログラム本文対応箇所

大都市の経済活動を活性化し、我が国における大都市の国際競争力を強化するため、特定都市再生緊急整備地域を核とする大都市圏における国際物流の結節地域である国際戦略港湾等周辺において、物流拠点の整備・再整備へ支援を行う。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成25年度に「国際競争流通業務拠点整備事業」を創設し、特定都市再生緊急整備地域を核とする大都市圏における国際戦略港湾等(京浜港、阪神港、名古屋港、博多港)周辺の国際物流の結節地域において、以下の支援メニューにより物流拠点の整備・再整備を支援している。

国際競争流通業務地域再生促進計画策定支援

国際競争流通業務拠点整備事業計画策定支援

国際競争流通業務拠点整備事業支援

(都市再生土地区画整理事業・大規模流通業務施設整備事業・交通施設整備事業)

【平成27年度予算(国費) 国際競争拠点都市整備事業7,013百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き「国際競争流通業務拠点整備事業」により、特定都市再生緊急整備地域を核とする大都市圏における国際戦略港湾等周辺の国際物流の結節地域において、物流拠点の整備・再整備を支援していく。

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

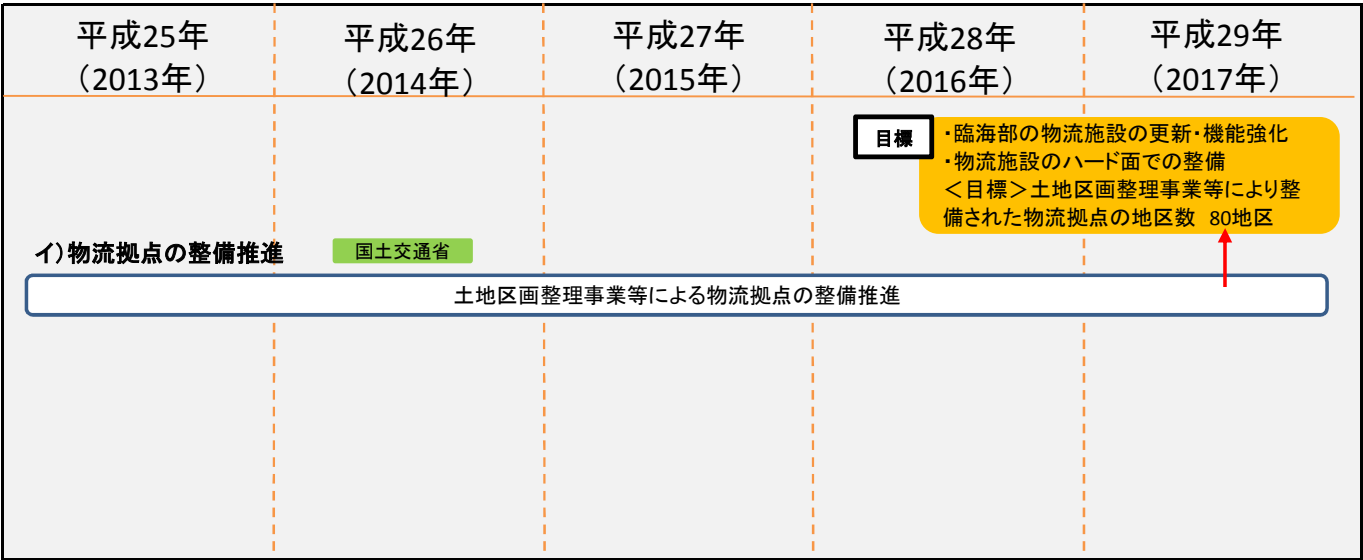
6) 物流施設のハード・ソフト面での整備・改善

イ) 物流拠点の整備推進

○プログラム本文対応箇所

土地区画整理事業及び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により物流拠点の整備を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○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みである政策チェックアップの対象とし、測定・評価を行っており、平成29年度の目標値80地区に対し、平成26年度までの実績値は67地区(約84%)となっている。

【平成27年度予算(国費) 社会資本整備総合交付金901,805百万円の内数 等】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き土地区画整理事業手法等の活用等により、高速道路や港湾周辺等における物流施設用地の整備推進を図る。

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

6) 物流施設のハード・ソフト面での整備・改善

ウ) 幹線物流全般・都市圏における輸配送の効率化、3PLの推進、環境負荷低減等に資する物流施設の整備

○プログラム本文対応箇所

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)の活用により、近年の貨物の多品種少量化への対応、高速道路IC周辺等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立地を促進するとともに、配送センター機能等を有するターミナル施設の整備を図る。また、物流分野における労働力不足、より一層の地球温暖化対策の必要性等、昨今の物流をめぐる社会情勢の変化に対応するため、物流施設における輸送機能と保管機能の円滑な接続を確保する取組について検討する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ウ) 幹線物流全般・都市圏における輸配送の効率化、3PLの推進、環境負荷低減等に資する物流施設の整備 国土交通省				
物流施設のハード面での整備・改善の促進 ・物流総合効率化法の活用により、総合効率化計画の認定実績を拡大し、物流施設の高速道路IC周辺等における立地を促進 ・より高機能な配送センター等を有するターミナル施設を整備				
物流施設の形態やニーズに応じた柔軟な利用等を促進				
目標 高速道路IC周辺等における物流施設の一層の充実、トラックターミナルの機能の一層の向上				

○施策の取組状況

物流総合効率化法に基づき、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総合効率化計画の認定を行い、税制特例措置や政策融資等の支援措置を実施している。

なお、東日本大震災で明らかとなった流通業務機能の早期回復の重要性等を踏まえ、平成25年4月1日に、総合効率化計画の認定要件として、特定流通業務施設が備えるべき設備に、災害発生時における流通業務の早期再開及び当該災害による保管貨物への被害を防止する設備を追加する旨の省令(物流総合効率化法施行規則)改正を行うなど、災害に強い物流システムの構築も推進している。

平成25年度より、事業者からの相談案件に対するフォローの充実を図る等により認定申請の促進に取り組んでおり、平成27年3月末までの累計で257件を認定している。

また、平成27年4月より、さらなる物流の効率化を図るため、規模要件を引き上げ(普通倉庫平屋1,500㎡⇒3,000㎡等)、施設の大型化を推進している。

一般自動車ターミナルについて、配送センター機能等を有する施設の整備の促進に係る必要な支援を引き続き継続中である。

物流分野における労働力不足、より一層の地球温暖化対策の必要性等、昨今の時流をめぐる社会情勢の変化に対応するため、物流施設における輸送機能と保管機能の円滑な接続を確保する取組について検討を進めている。

○課題及び今後の対応の方向性

経済連携協定の締結交渉の進展や成長戦略の深化に伴い見込まれる貿易量の増大、少子高齢化の進展に伴い生じている物流を担う人材の不足といった物流をめぐる環境の変化に対応するため、更なる流通業務の総合化・効率化を促進する。

一般自動車ターミナルについて、引き続き、老朽施設の建て替えに合わせた施設の高機能化等を促進する。

物流施設の形態やニーズに応じた柔軟な利用等を促進するための取組について、業界の意見を踏まえながら取組内容や効果の検証を行っていく。

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

7) 安定的かつ安価な原材料輸入の実現

ア) 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成

○プログラム本文対応箇所

安定的かつ安価な輸入の実現に資する大型船に対応した港湾機能の拠点の確保や企業間連携の促進等、ソフト・ハード一体となった総合的な施策を実施し、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送網の形成を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア) 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成 国土交通省				
荷主間の連携による大型船を活用した共同輸送等の促進に係る関係法令の整備				
大型船に対応した港湾機能の拠点の確保、企業間連携の促進等、ソフト・ハード一体となった総合的な施策を実施				
目標 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成				

○施策の取組状況

平成25年12月1日に、ばら積み貨物の輸入拠点となる「特定貨物輸入拠点港湾」に対する支援措置等を規定した改正港湾法及び関係政省令が施行された。

平成25年12月19日に、小名浜港を特定貨物輸入拠点港湾(石炭)に指定した。

平成25年度に、小名浜港において、石炭の大型輸送船(ケーブサイズ級)に対応した水深18mの国際物流ターミナルの整備に着手した。

平成26年度に、釧路港において、穀物の大型輸送船(パナマックス級)に対応した水深14mの国際物流ターミナルの整備に着手した。

【平成27年度予算(国費) 港湾整備事業2,314億円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

地元での調整を踏まえつつ、引き続き必要な措置を講じていく。

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

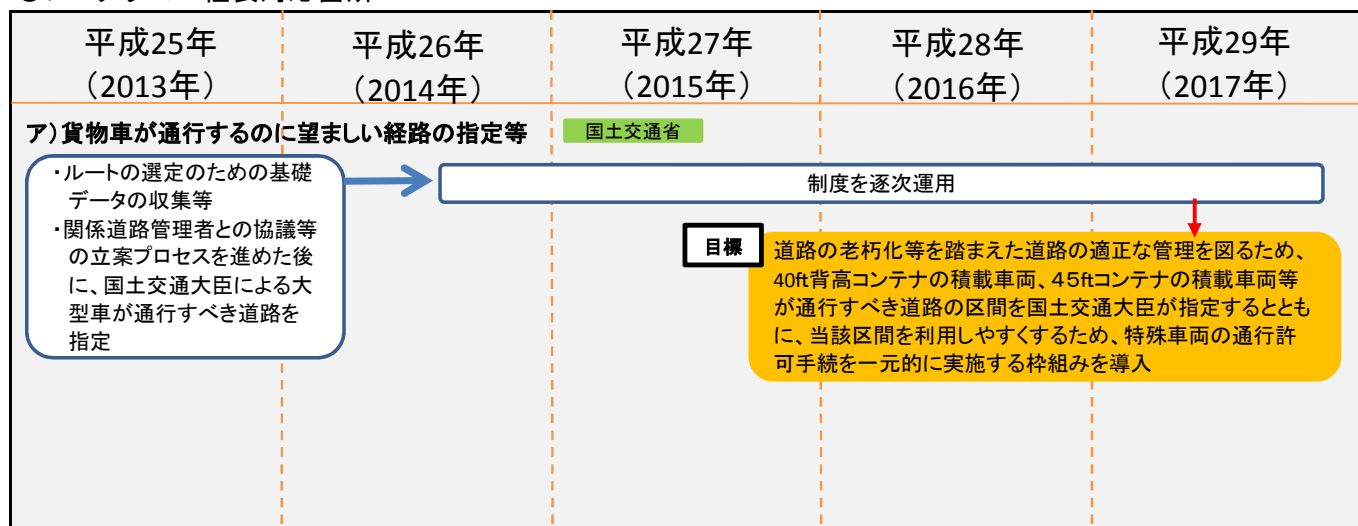
8) 車両の大型化に向けた環境整備と安全性優良事業所(Gマーク)の認定取得促進

ア) 貨物車が通行するのに望ましい経路の指定等

○プログラム本文対応箇所

「道路法等の一部を改正する法律」(平成25年法律第30号)による改正後の道路法の規定に基づき、40ft背高コンテナの積載車両、45ftコンテナの積載車両等が通行すべき道路の区間を国土交通大臣が指定し、当該区間を利用しやすくするため、特殊車両の通行許可手続を一元的に実施する枠組みを導入する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

大型車の通行を誘導すべき道路の区間(「大型車誘導区間」)を指定し、平成26年10月より運用を開始した。「特殊車両の通行許可」について、大型車誘導区間のみを通行する場合、国が一元的に審査を行うことで、許可までの期間を短縮した。(20日程度→3日程度)

○課題及び今後の対応の方向性

大型車誘導区間について、物流拠点と大型車誘導区間を結ぶ道路等の追加指定を実施するとともに、大型車誘導区間を通行するETC2.0を搭載した大型車両の通行許可を簡素化する。

(3) 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善

8) 車両の大型化に向けた環境整備と安全性優良事業所(Gマーク)の認定取得促進

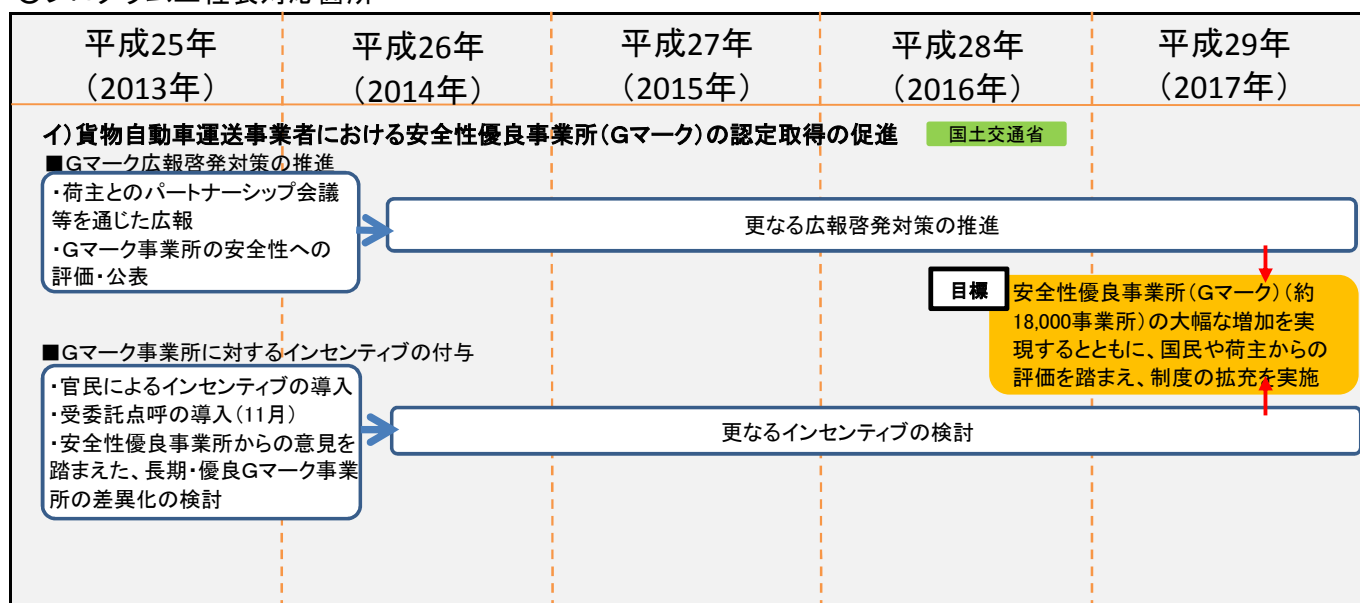
イ) 貨物自動車運送事業者の安全性優良事業所(Gマーク)の認定取得の促進

○プログラム本文対応箇所

安全性優良事業所(Gマーク)認定制度は、貨物自動車運送事業法に基づいて、国土交通省が指定する全国貨物自動車運送適正化事業実施機関(全日本トラック協会)が事業者に対する巡回指導結果等を基に、①安全性に対する法令の遵守状況、②事故や違反の状況、③安全性に対する取組の積極性に係る計38項目を評価の上、認定しているものである。

平成27年3月までに、20,989事業所(全事業所の25.1%)が認定を受けている。Gマークの認定取得の促進により、事業者全体の輸送の安全の向上を図るとともに、荷主等による選択に資する情報の充実、Gマーク事業所へのインセンティブの付与等官民一体となって普及に向け対策を進める。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

一般消費者・荷主に対するGマーク制度の周知に向けた広報活動及び荷主に対するGマーク事業所の利用促進については、Gマーク認定ステッカー等における国土交通省名義の使用等、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関(全日本トラック協会)と更なる連携を図り、取り組んでいる。

また、より安全性の高い事業者を選びやすくし、市場構造の更なる適正化、トラック業界の安全の増進、信頼の増大を図っていくために、平成26年度から、Gマーク事業所に対するインセンティブとして、更に一定の高いレベルにあるGマーク事業所に対する表彰制度を開始した。

安全性優良事業所(Gマーク事業所)数:

約18,000事業所(平成24年12月) → 20,989事業所(全事業所の25.1%)(平成26年度)

○課題及び今後の対応の方向性

引き続きGマークの認定取得の促進により、事業者全体の輸送の安全の向上を図るとともに、一般消費者・荷主・他業界等に対するGマーク制度の周知に向けた広報活動、Gマーク事業所へのインセンティブの付与等、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関(全日本トラック協会)とより一層の連携を図り、普及に向け対策を進める。

1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(4) 国民生活の維持・発展を支える物流

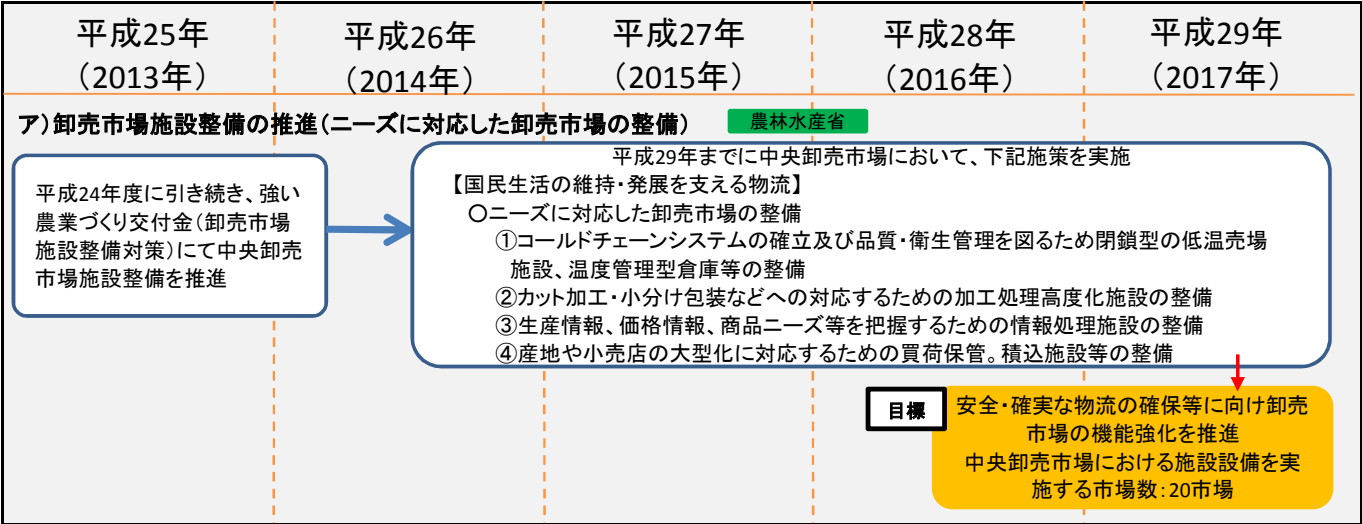
1) 食の安全のための卸売市場における品質管理の徹底

ア) 卸売市場施設整備の推進(ニーズに対応した卸売市場の整備)

○プログラム本文対応箇所

食の安全や実需者ニーズに的確に対応するため、必要な整備を推進する。
 ①コールドチェーンシステムの確立及び品質・衛生管理を図るため閉鎖型の低温売場施設、温度管理型倉庫等の整備
 ②カット加工・小分け包装などへ対応するための加工処理高度化施設の整備
 ③生産情報、価格情報、商品ニーズ等を把握するための情報処理施設の整備
 ④産地や小売店の大型化に対応するための買荷保管・積込施設、倉庫施設の整備
 【農林水産省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

食の安全や実需者ニーズに対応するため、強い農業づくり交付金(卸売市場施設整備対策)により、中央卸売市場整備計画に即して計画的に実施する施設の改良、造成又は取得に対し支援をしている。
 強い農業づくり交付金を活用して施設整備を実施した市場数: 18市場(平成26年度末)
 【平成27年度予算(国費) 強い農業づくり交付金23,085百万円】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、強い農業づくり交付金(卸売市場施設整備対策)により、ニーズに対応した卸売市場の整備を推進していく。

(4) 国民生活の維持・発展を支える物流

2) 物流の効率低下につながる取引慣行を含めた物流の現状把握と課題解決

ア) 食品ロス削減の総合的な推進

○プログラム本文対応箇所

過剰在庫や返品等の商慣習によって発生する食品ロス等は、個別企業等の取組では解決が困難である。このため、納品期限の緩和を始めフードチェーン全体で解決していくことが必要な商慣習の見直しに向けた取組を促進する。【農林水産省・経済産業省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア) 食品ロス削減の総合的な推進 農林水産省 経済産業省				
・ 商慣習の見直しに向けた取組を促進				
目標 各業界における食品循環資源の再生利用等実施率の目標達成 食品製造業 95% 食品卸売業 65% 食品小売業 51% 外食産業 40%				

○施策の取組状況

「食品ロス削減のための商慣習検討ワーキングチーム」と製・配・販連携協議会の連携により平成25年度に実施した、飲料・菓子の納品期限緩和の実証実験の成果の普及による納品期限緩和の推奨、日配品における食品ロスの実態調査及び食品ロス削減に向けた検討等を支援した。

【平成27年度予算(国費) 食品ロス削減等総合対策事業111百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

今後とも食品ロス削減に向けた具体的な取組や「もったいない」意識の啓発に取り組む必要がある。このため、飲料・菓子の納品期限の緩和を推奨するとともに、飲料・菓子以外のカテゴリーでの納品期限緩和や日配品の食品ロス削減に向けた検討を支援する。

(4) 国民生活の維持・発展を支える物流

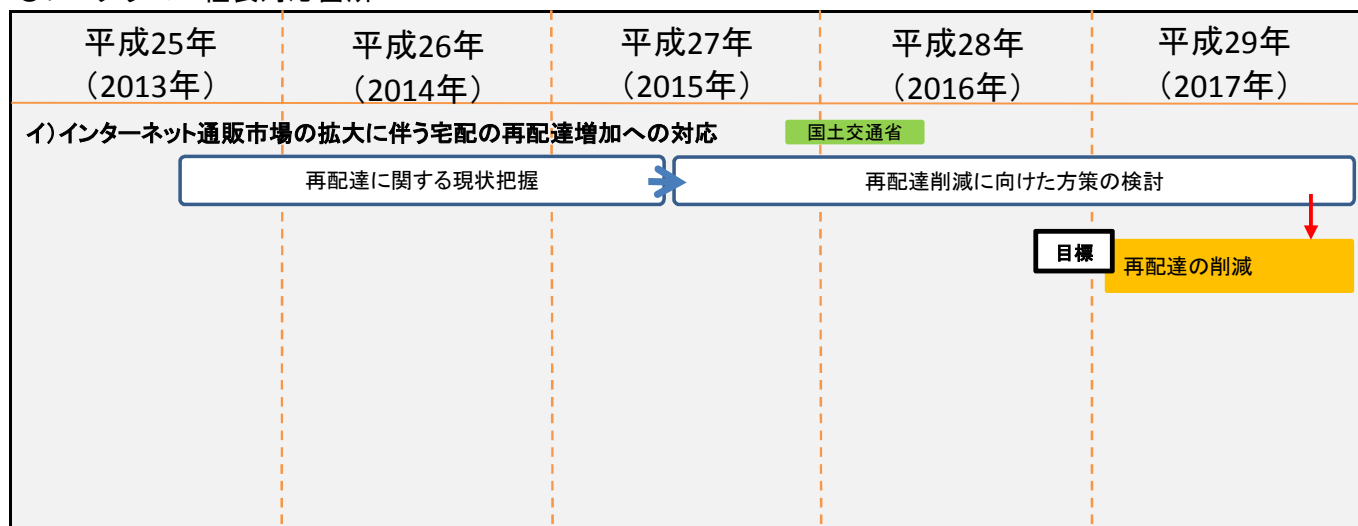
2) 物流の効率低下につながる取引慣行を含めた物流の現状把握と課題解決

イ) インターネット通販市場の拡大に伴う宅配便の再配達増加への対応

○プログラム本文対応箇所

物流分野における労働力不足が懸念されている中、インターネット通販市場の拡大に伴い宅配貨物の不在再配達が増加していることから、「宅配の再配達の削減に向けた受取方法の多様化の促進に関する検討会」報告書を踏まえ、再配達の削減に向けた対策を促進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

再配達に関する現状把握のため、平成25年度より、通販事業者、物流事業者、関係業界団体等から情報収集を行っている。平成27年度は「宅配の再配達の削減に向けた受取方法の多様化の促進等に関する検討会」(全3回)を開催し、平成27年9月に報告書を取りまとめる予定である。

○課題及び今後の対応の方向性

再配達を削減させるためには消費者の生活スタイルに合わせた対応が必要であり、現在展開されている各事業者サービスに加え、再配達削減に向けた効果的な対応方策を、平成27年度に開催した「宅配の再配達の削減に向けた受取方法の多様化の促進等に関する検討会」報告書の内容を踏まえ、関係者と連携し検討する。

- (4) 国民生活の維持・発展を支える物流
- 3) 都市部における物流マネジメント等の促進

ア) 都市部の複合ビル等における共同輸配送等の促進

○プログラム本文対応箇所

都市部の複合ビル等におけるオーナー、テナント、物流事業者等関係者の連携・協働による共同輸配送等を支援するとともに、優良事例について地方自治体を含めた関係者に普及啓発を行う。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア) 都市部の複合ビル等における共同輸配送等の促進		国土交通省	環境省	
都市部の複合ビル等における荷主と物流事業者等関係者間の連携による取組を支援				
↑↓			目標	都市部の複合ビル等における共同輸配送等の取組の増加
グリーン物流パートナーシップ会議等を活用して優良事例を普及・啓発				

○施策の取組状況

平成25年に創設した低炭素価値向上に向けた二酸化炭素排出抑制対策事業(物流の低炭素化促進事業)により、共同輸配送を実現するために必要となる設備の導入に対する支援を実施した。
【平成27年度予算(国費) 低炭素価値向上に向けた社会システム構築支援事業7,300百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、更なる物流の低炭素化の推進に向け、共同輸配送を促進するための支援を実施する。

(4) 国民生活の維持・発展を支える物流

3) 都市部における物流マネジメント等の促進

イ) より良好な駐車秩序の確立

○プログラム本文対応箇所

交通渋滞の緩和や環境負荷の低減を図るため、荷捌き駐車施設等の積極的な整備、きめ細かな駐車規制、違法駐車取締り等ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進する。【警察庁・国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
イ) より良好な駐車秩序の確立		警察庁	国土交通省	
荷捌き駐車施設等の積極的な整備、きめ細かな駐車規制、違法駐車取締り等のハード・ソフト一体となった駐車対策の推進				
			目標	交通渋滞の緩和及び環境負荷の低減

○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、道路環境、交通実態、駐車需要等を踏まえ、物流にも配慮したきめ細かな駐車規制を実施するとともに、地域住民等の要望等を踏まえ、重点路線、時間帯を定めたガイドラインを公表し、これに基づく違法駐車取締りを行うなど、ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進した。

条例による荷捌き駐車施設の附置義務化及び駐車場法の特例制度として規定された荷捌き駐車施設の集約化について、地方公共団体に対して、平成27年2月の全国駐車場政策担当者会議等を通じて働きかけを実施した。

地方公共団体、荷主、物流事業者などと共に地域の多様な関係者が連携しながら、荷捌き用の駐車スペースを設置するなどの駐車対策や社会実験を実施するなどの取組を推進している。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、交通渋滞の緩和や環境負荷の低減を図るため、きめ細かな駐車規制、違法駐車取締り等ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進する。

引き続き、条例による荷捌き駐車施設の附置義務化及び駐車場法の特例制度として規定された荷捌き駐車施設の集約化について、地方公共団体に対して、全国駐車場政策担当者会議等を通じて働きかけを実施していく。

今後も、路外駐車場等の整備が十分でない地域においては、道路管理者が関係機関と連携を図りながら、路上を活用することも含め、荷捌き駐車スペースの確保を推進していく。

(4) 国民生活の維持・発展を支える物流

3) 都市部における物流マネジメント等の促進

ウ) 建築物への荷捌き駐車施設の設置義務化の促進

○プログラム本文対応箇所

地方公共団体が駐車場法に基づき、一定規模以上の建築物に荷捌きのための駐車施設の設置(附置)を義務付ける条例を地域の実情に合わせて定めるよう、地方公共団体に対して会議等を通じて働きかけを行う。これにより、建築物における荷捌き駐車施設を確保する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ウ) 建築物への荷捌き駐車施設の設置義務化の促進 国土交通省				
各種会議等を通じて、荷捌き駐車施設の設置を義務付ける条例制定について働きかけ				
目標 条例により、荷捌き駐車施設の設置を義務付ける地方公共団体の増加				

○施策の取組状況

条例による荷捌き駐車施設の附置義務化及び駐車場法の特例制度として規定された荷捌き駐車施設の集約化について、地方公共団体に対して、平成27年2月の全国駐車場政策担当国会議等を通じて働きかけを実施した。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、条例による荷捌き駐車施設の附置義務化及び駐車場法の特例制度として規定された荷捌き駐車施設の集約化について、地方公共団体に対して、全国駐車場政策担当国会議等を通じて働きかけを実施していく。

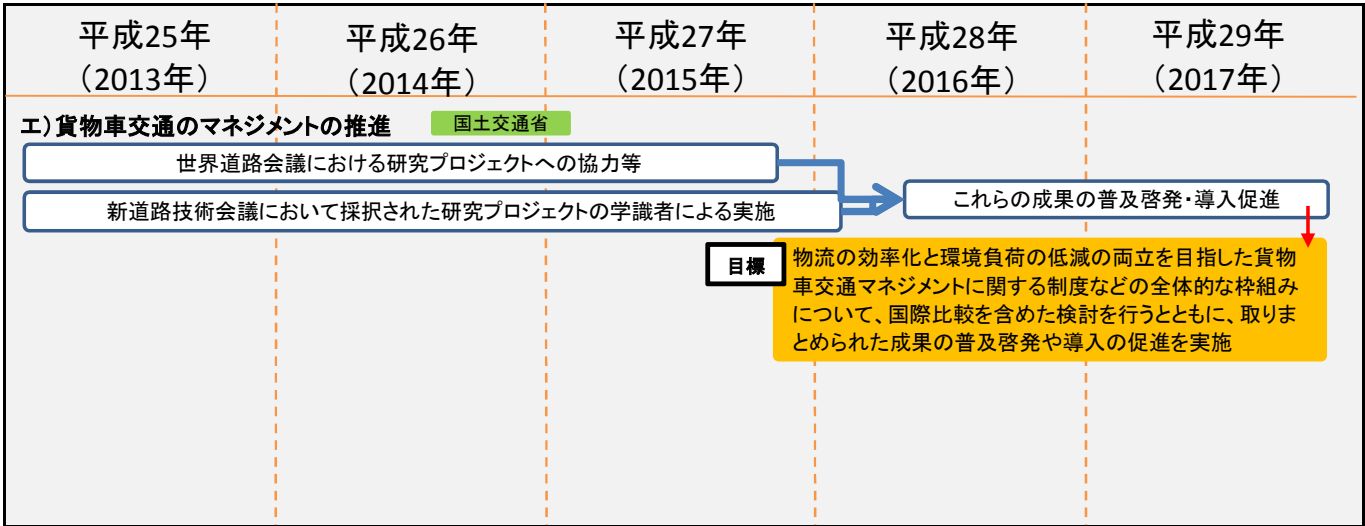
- (4) 国民生活の維持・発展を支える物流
- 3) 都市部における物流マネジメント等の促進

エ) 貨物車交通のマネジメントの推進

○プログラム本文対応箇所

物流の効率化と環境負荷の低減の両立を目指した貨物車交通マネジメントに関する制度などの全体的な枠組みについて、国際比較を含めた検討を行い、取りまとめられた成果の普及啓発や導入の促進を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成27年の世界道路会議技術委員会の取りまとめに向け、国内委員会を通じて、国内事例の紹介や各国の貨物車交通マネジメント等の情報収集を行っている。また、新道路技術会議において採択された研究プロジェクトにおいて、物流の効率化と環境負荷の低減の両立を目指した道路政策についての研究を行っている。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き平成27年の世界道路会議技術委員会の取りまとめに向けて協力していく。また、引き続き、新道路技術会議において採択された研究プロジェクトにおける研究について、必要な協力を行う。

(4) 国民生活の維持・発展を支える物流

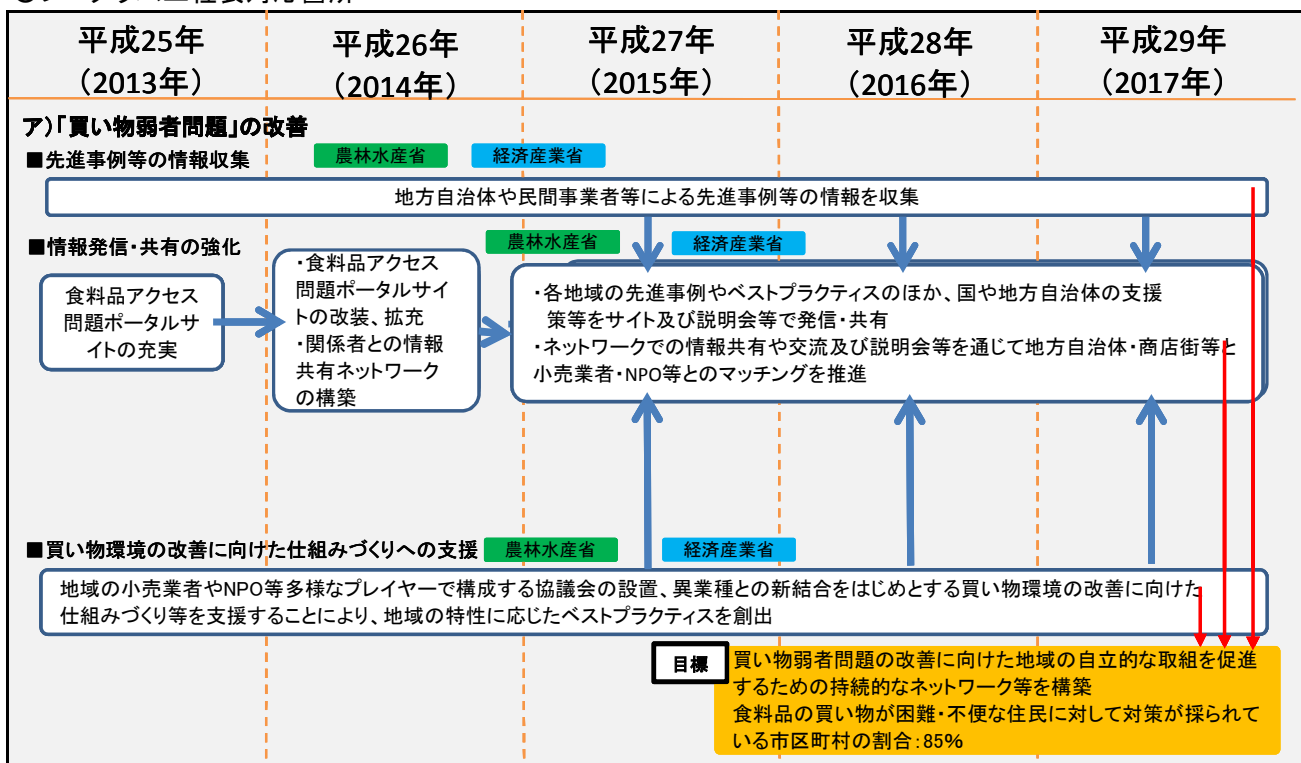
4) 「買い物弱者問題」への対応

ア) 「買い物弱者問題」の改善

○プログラム本文対応箇所

買い物弱者問題に取り組む各地域の地方自治体や民間事業者等による先進事例や地域の特性に応じたベストプラクティス等を情報共有ネットワーク及び説明会等で発信・共有するとともに、地方自治体・商店街と小売業・NPO等とのマッチング等を実施すること等により買い物弱者問題の改善に向けた地域の自立的な取組を促進する。【農林水産省・経済産業省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

食料品アクセス問題ポータルサイトについては、省庁横断的に支援施策や取組マニュアル、各調査結果等を紹介するとともに、全国で効果的な買い物支援の事業を展開する新たな企業の情報を追加するなど、内容の充実を図り、国民各層に対して周知している。

また、地域の自治体や商工会、小売業者、NPO等の多様なプレイヤーで構成する協議会を5地区で設置し、買い物環境の改善に向けた仕組み等の検討を実施している。

更に、地域住民の買い物に関する利便性の向上を図るため、民間事業者やNPO等による買い物機会を持続的に提供する新たな取り組みの支援を実施している。

【平成26年度補正予算(国費) 中心市街地再生事業22億円の内数、平成27年度予算(国費) 食料品アクセス環境改善対策事業9百万円】

○課題及び今後の対応の方向性

今後とも、買い物弱者問題に対する地域の関係者や国民各層の認識を深め、買い物環境の改善に向けた地域の自立的な取組が進められるよう、支援していく必要がある。

このため、全国的に買い物支援に取り組んでいる企業や団体の情報など、買い物弱者問題に取り組む地域の関係者等にとって有用性の高い情報を継続的に発信し、地方自治体や関係機関、関係企業等との情報共有を促進する。

また、地域の自治体や関係事業者等で構成する協議会の場を有効に活用し、小売業者等の民間企業と自治体や関係機関等が連携した持続可能な買い物支援事業が創出されるよう、協議会の効果的な運営を支援する。

更に、各地域で買い物弱者対策に取り組む事業者や地方自治体に対する説明会や事業展開の支援等を行う機会を通じて、地域事情を考慮した事業の安定継続を支援し、ベストプラクティス化を目指す。

(4) 国民生活の維持・発展を支える物流

5) 条件不利地域等における輸送網の確保・維持

ア) 離島交通の安定的確保

○プログラム本文対応箇所

離島航路の確保維持に資する公設民営化・省エネ船等への代替建造などの運航・経営効率化の促進、割高水準にある運賃の引下げへの支援を実施する。

離島における住民生活の安定・安全を確保するため、離島航路における船舶の就航率の向上や船舶の大型化に対応するための防波堤や岸壁の整備等を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア) 離島交通の安定的確保 国土交通省				
初期投資負担の軽減(共有比率:90%)による、離島航路維持・活性化に資する船舶の建造支援				
				目標 離島航路等の維持・活性化 有人離島のうち航路が就航されている離島の割合:68%
離島航路における船舶の就航率の向上や船舶の大型化に対応するための防波堤や岸壁の整備等の推進				
				目標 離島における住民生活の安定・安全を確保

○施策の取組状況

離島航路の確保・維持については、地域公共交通確保維持改善事業において、離島航路事業者に対する代替建造等への補助を行うとともに、島民向けの運賃の割引に関する支援を実施した。

【平成27年度予算(国費) 地域公共交通確保維持改善事業費290億円の内数】

名瀬港、厳原港等において、港内静穏度確保のための防波堤整備、船舶の大型化に対応した岸壁整備等を推進した。

【平成27年度予算(国費) 港湾整備事業2,314億円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

地域公共交通確保維持改善事業により、引き続き、離島航路の確保維持のために必要な支援を実施する。

引き続き、離島における住民生活の安定・安全を確保するため、離島航路における船舶の就航率の向上や船舶の大型化に対応するための防波堤や岸壁の整備等を推進する。

(4) 国民生活の維持・発展を支える物流

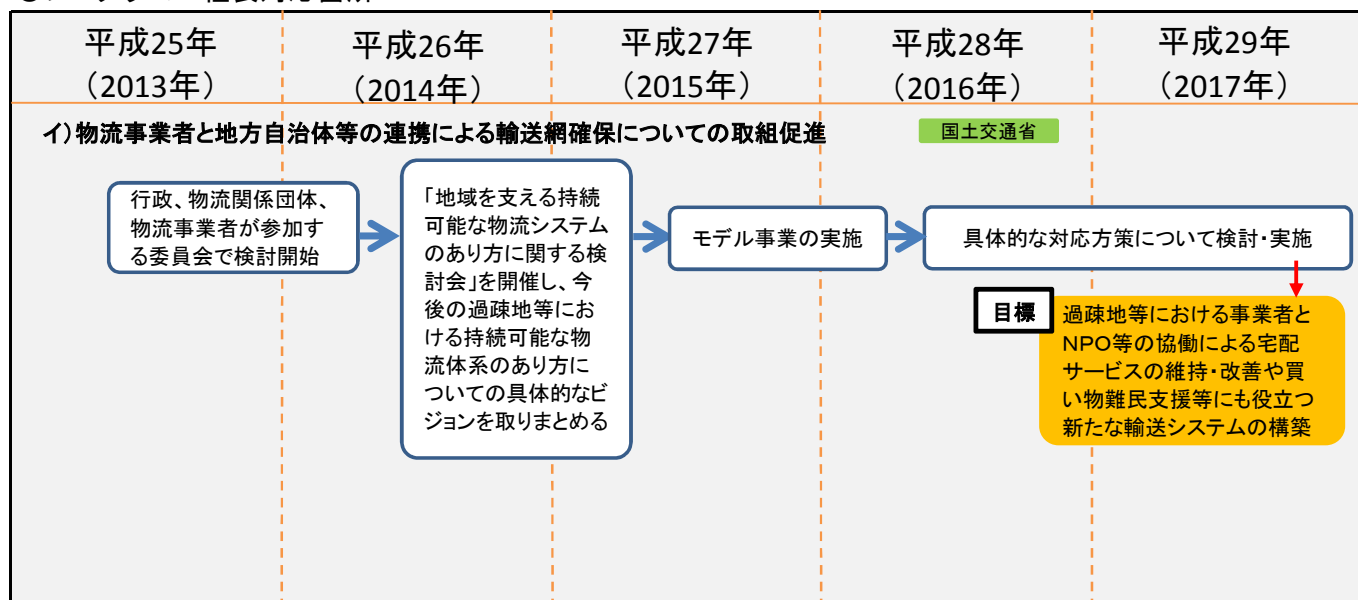
5) 条件不利地域等における輸送網の確保・維持

イ) 物流事業者と地方自治体等の連携による輸送網確保についての取組促進

○プログラム本文対応箇所

「地域を支える持続可能な物流システムのあり方に関する検討会」報告書を踏まえつつ、所要の取組を推進する。過疎地等における事業者とNPO等の協働による宅配サービスの維持・改善や買い物難民支援等にも役立つ新たな輸送システムを、自治体と連携しつつ構築するため、地域の持続可能な物流ネットワークの構築に関するモデル事業を実施し、オペレーション上の課題や対応策等について整理する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成26年10月より、国土交通省(大臣官房物流審議官)が主催する、学識経験者、物流事業者、地方自治体、NPO等からなる「地域を支える持続可能な物流システムのあり方に関する検討会」を計4回開催した。検討会においては、過疎地等における事業者とNPO等の協働による宅配サービスの維持・改善や買い物弱者支援等にも役立つ新たな物流システムのあり方を検討し、平成27年3月31日に①貨客混載の導入や自家用自動車の活用、②地域における関係者からなる協議スキームの検討、③モデル事業の実施等を要旨とする報告書を取りまとめ、公表した。

平成27年度には、5月22日～6月26日にモデル事業の対象地域を公募し、5地域を選定して7月31日に結果を発表した。

○課題及び今後の対応の方向性

地域の持続可能物流ネットワークの構築に関するモデル事業を実施し、オペレーション上の課題や対応策等について、平成27年12月頃までの検討状況を平成27年度内に整理する。

(5) 物流を支える人材の確保・育成

1) 物流現場を支えるトラック運転手、船員の確保・育成

ア) 物流の多様な現場を支える人材の確保・育成

○プログラム本文対応箇所

少子高齢化等の影響による物流分野における労働力不足について、就業環境の改善、業界イメージの改善、人材の確保・育成といった観点から、「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」等に基づき、物流分野における総合的な取組を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア) 物流の多様な現場を支える人材の確保・育成		国土交通省		
物流分野における労働力不足対策の推進				
			目標	・労働力不足に起因する輸送能力不足を発生させず、物流サービスを安定的に確保する ・物流サービスの労働生産性の向上を図り、労働者の待遇の改善と物流コストの大幅な上昇の抑制の両立を図る。

○施策の取組状況

平成26年3月より学識経験者、物流事業関係者、荷主企業関係者等からなる「物流政策アドバイザリー会議」を開催し、労働力不足問題について検討を行った。

平成26年4月より国土交通省の関係部局及び関係業界団体等から構成される「物流問題調査検討会」(座長: 国土交通省大臣官房物流審議官)を開催し、労働力不足に関する状況を把握するとともに、対応方策について検討し、平成27年3月、「新規就業の促進と定着率の向上」及び「物流の効率化・省力化」の2つの柱からなる「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」をとりまとめた。

○課題及び今後の対応の方向性

平成27年3月に取りまとめた「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」に掲げられた施策について、関係業界団体等とも連携しつつ、着実に推進する。同プランに掲げられた施策は毎年度フォローアップを行うこととされていることから、「物流問題調査検討会」を開催し、施策の進捗状況の把握を行うとともに、必要に応じて同プランの見直しを行う。

(5) 物流を支える人材の確保・育成

1) 物流現場を支えるトラック運転手、船員の確保・育成

イ) トラック運転手の確保・育成

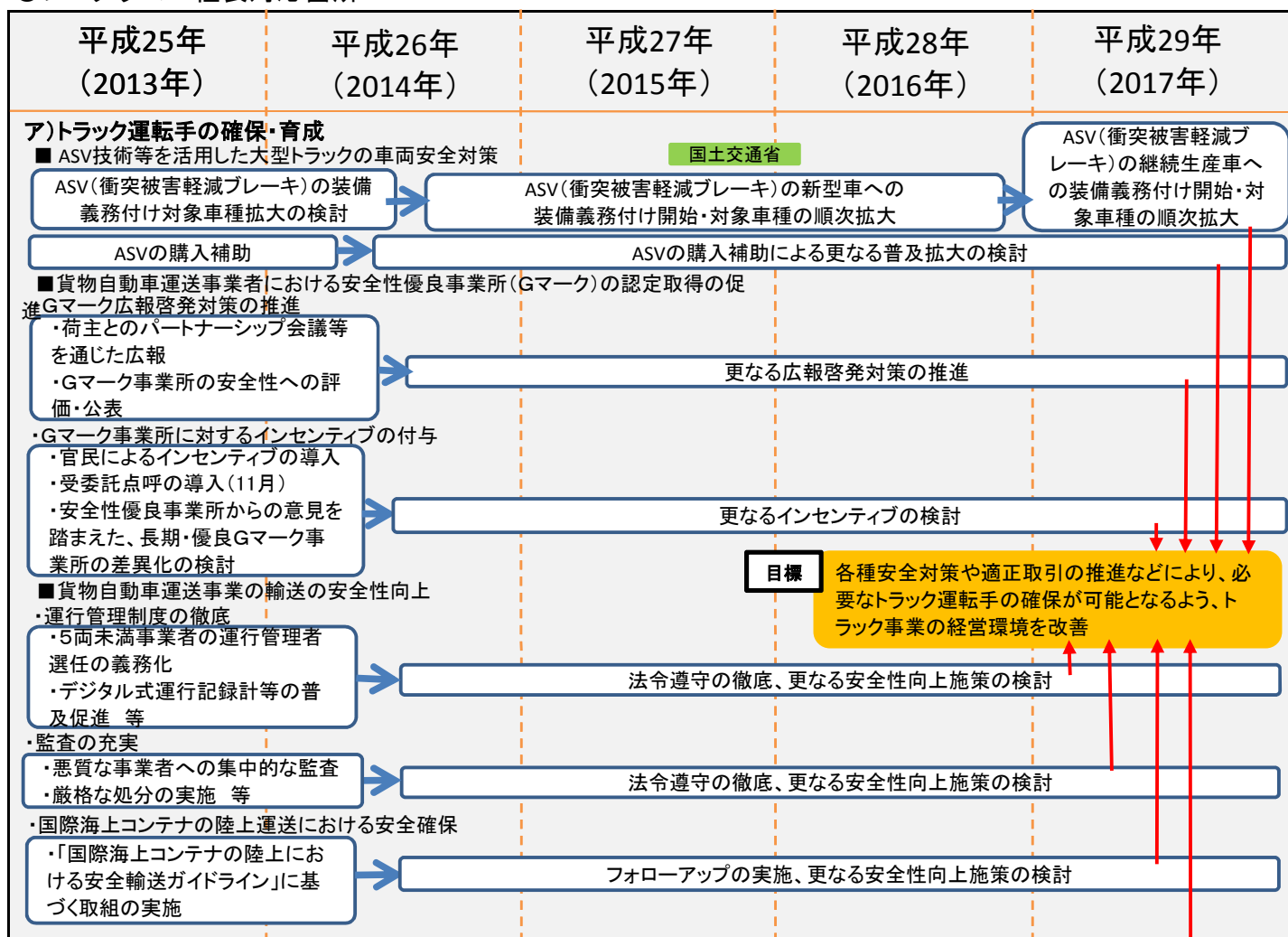
○プログラム本文対応箇所

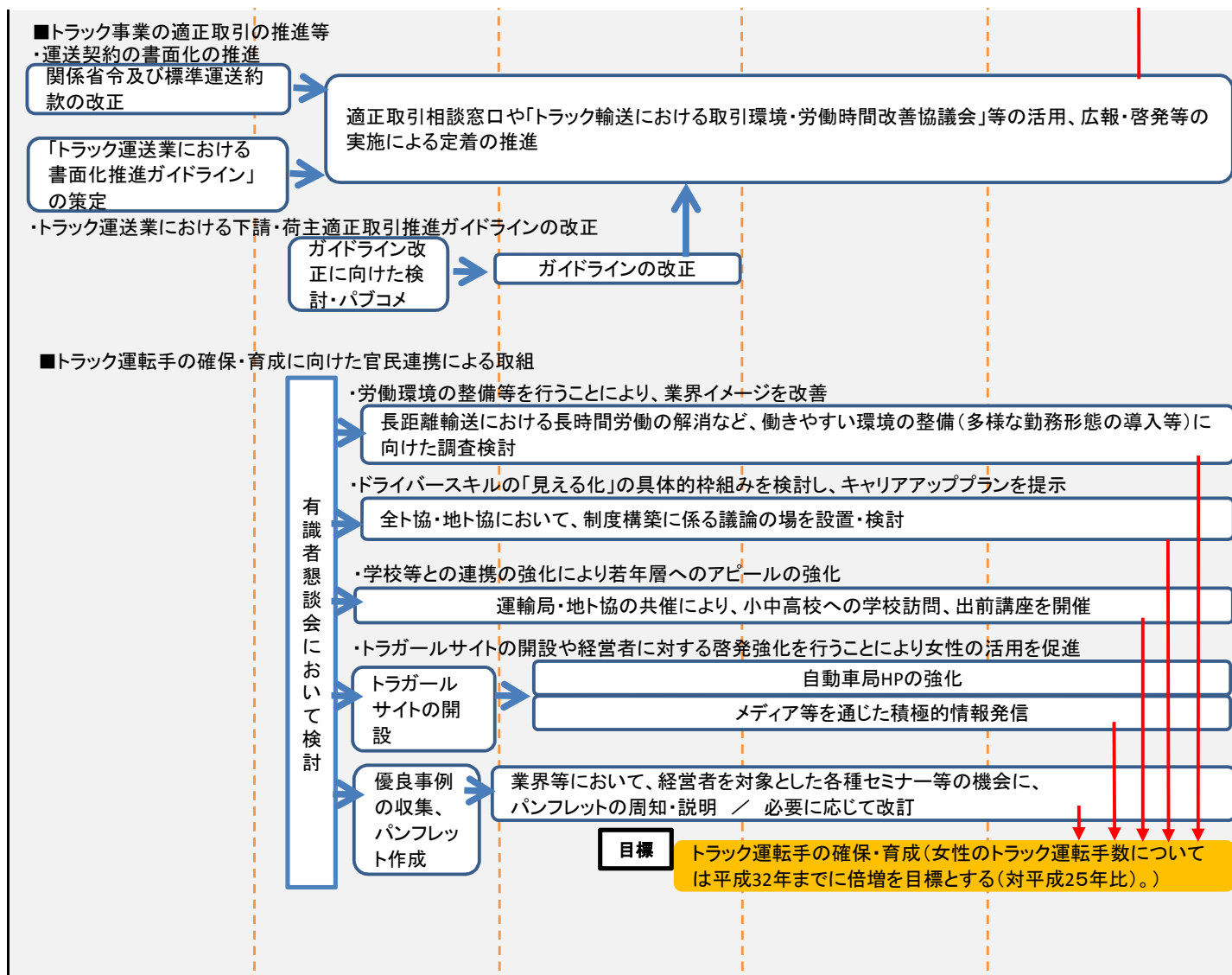
トラック運転手の確保・育成に向けては、労働条件の改善が重要であることから、荷主、運送事業者、関係省庁等により構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」の枠組みを活用し、取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組む。

また、上記に加え、トラック運転手の確保・育成に向けて、以下のような官民連携による取組を強化する。

- ・学校等との連携の強化により若年層へのアピールの強化
- ・トラガール促進プロジェクトサイト等を活用した業界の魅力のPR・情報発信
- ・ITを活用した中継輸送の導入促進に向けた取組
- ・若者・女性が働きやすい労働環境の構築に向けた、事業者向けのパンフレット等を活用した経営者への啓発強化 等 【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所





○施策の取組状況

■ASV技術等を活用した大型トラックの車両安全対策

大型車の衝突被害軽減ブレーキについて、平成26年11月からの順次装備義務付け開始を決定。なお、基準策定の経緯は以下のとおり。

- ・平成24年3月に衝突被害軽減ブレーキの技術基準を策定し、大型トラックに対する装備義務付けを決定。(平成26年11月以降順次適用)
- ・平成25年11月に国連の衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)に関する協定規則(第131号)を技術基準に採用。(平成26年11月以降順次適用)
- ・平成26年2月に性能要件の強化及び装備義務付け対象の中型トラックへの拡大を決定。(平成29年11月以降順次適用)

大型車の車両安定性制御装置について、平成26年11月からの順次装備義務付け開始を決定。なお、基準策定の経緯は以下のとおり。

- ・平成25年8月に国連の制動装置に関する協定規則(第13号)を技術基準に採用するとともに、大型トラック等に対する装備義務付けを決定。(平成26年11月以降順次適用)
- ・平成26年2月に装備義務付け対象の中型トラックへの拡大を決定。(平成30年11月以降順次適用)

平成19年度より実施している事故防止対策支援推進事業(先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援)において、引き続き衝突被害軽減ブレーキ等のASV技術の購入補助(費用の2分の1)を実施している。なお、平成26年度の実績は以下のとおり。

衝突被害軽減ブレーキ: 3,142台(平成26年度)
 ふらつき警報装置: 1,097台(平成26年度)
 車線逸脱警報装置: 1,561台(平成26年度)
 車線維持支援制御装置: 134台(平成26年度)
 車両安定性制御装置: 2,238台(平成26年度)

平成24年4月より、大型トラック等に対して、自動車重量税及び自動車取得税の税制特例措置を講じている。

■貨物自動車運送事業者における安全性優良事業所(Gマーク)の認定取得の促進

一般消費者・荷主に対するGマーク制度の周知に向けた広報活動及び荷主に対するGマーク事業所の利用促進については、Gマーク認定ステッカー等における国土交通省名義の使用等、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関(全日本トラック協会)と更なる連携を図り、取り組んでいる。

また、より安全性の高い事業者を選びやすくし、市場構造の更なる適正化、トラック業界の安全の増進、信頼の増大を図っていくために、平成26年度から、Gマーク事業所に対するインセンティブとして、更に一定の高いレベルにあるGマーク事業所に対する表彰制度を開始した。

安全性優良事業所(Gマーク事業所)数:

約18,000事業所(平成24年12月) → 20,989事業所(全事業所の25.1%)(平成26年度)

■貨物自動車運送事業の輸送の安全性向上

関係省令を改正し、原則として、営業所における車両数に関わらず、事業用自動車の運行を管理する全ての営業所に運行管理者の選任義務を課すこととともに、事故防止対策推進事業においてデジタル式運行記録計等の導入支援を実施するなど、運行管理制度の徹底を図った。

また、トラック事業者に対する監査方針・行政処分等の基準に係る通達の改正によって、効率的・効果的な監査や実効性のある処分を行うことにするなど、悪質事業者に対する対応の強化を実施した。

さらに、事業用自動車総合安全プラン2009策定以降の事故発生状況や施策の実施状況等を踏まえ、平成30年の事故削減目標達成に向け中間見直しを行い、業態別の事故分析等により、現場までの分かりやすい具体的アクションを策定した。

【平成27年度予算 自動車運送事業の安全総合対策事業 1,000百万円、
自動車運送事業者等に対する監査体制の強化 38百万円】

国際海上コンテナ陸上運送における安全確保については、全ての関係者が実施すべき事項を取りまとめた新安全輸送ガイドライン等を平成25年6月に策定し、同年8月より運用開始した。運用開始後、地方での連絡会議や関係業界主催の講習会等によりガイドラインの浸透を図った。

また、平成26年7月より「不適切コンテナのモデル発見は正要領検討WG」を開催し、同年12月に、輸入コンテナの構内での不適切コンテナの発見及び是正措置について、横浜港をモデルに、関係者がとるべき項目を明確化したリーフレットを作成した。さらに、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」において、平成26年1月に改訂された「貨物輸送ユニットの収納のための行動規範」(国際行動規範)の内容を盛り込む等の一部改訂を平成27年4月に行い、地方連絡会議等においてリーフレットとガイドライン等の周知徹底を図っている。

■トラック事業の適正取引の推進等

適正取引の確保及び安全を阻害する行為の防止に向け、貨物自動車運送事業輸送安全規則(省令)の改正(平成26年4月1日施行)において、考え方を規定するとともに、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」を制定(平成26年1月22日)し、運送契約に際して、重要事項について、荷主とトラック運送事業者の間で書面で共有することをルール化した。また、標準貨物自動車運送約款の改正や経済団体、元請・利用運送事業者団体に対して、安全阻害行為の防止、書面化等への協力を文書にて要請した。

また、「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」を平成27年2月12日に改訂し、手待ち時間の改善について新たに項目を建てるとともに、着荷主側(配達先)での手待ち時間の改善についても追記等をおこない商習慣の改善も図った。

さらに、こうした取引環境の改善やトラックドライバーの長時間労働の改善を着実に推進するため、平成27年5月以降、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央及び各都道府県に順次設置した。

■トラック運転手の確保・育成に向けた官民連携による取組

平成26年3月から、学識経験者、トラック事業者、労働組合、行政関係者等の関係者による有識者懇談会を設置し、トラック産業の健全化及び活性化に向けた議論を進めた。

この議論を踏まえ、平成26年9月には、若者や女性の活躍促進に向けた取組の一環として、事業者向けのパンフレットを作成するとともに、「トラガール促進プロジェクト」を立ち上げ、業界の魅力のPRや、働きやすい職場環境の整備に向けた経営者への啓発強化等を行っている。

また、平成27年5月28日には、「トラックドライバーの人材確保・育成に関する国土交通省・厚生労働省連絡会議」を開催し、関係省庁とも連携したトラックドライバーの人材確保・育成に向けた対応策を取りまとめた。

○課題及び今後の対応の方向性

■ASV技術等を活用した大型トラックの車両安全対策

引き続き衝突被害軽減ブレーキ等ASV技術の普及促進や、安全基準の拡充・強化等により、大型トラックの車両安全対策を推進する。

■貨物自動車運送事業者における安全性優良事業所(Gマーク)の認定取得の促進

引き続きGマークの認定取得の促進により、事業者全体の輸送の安全の向上を図るとともに、一般消費者・荷主・他業界等に対するGマーク制度の周知に向けた広報活動、Gマーク事業所へのインセンティブの付与等全国貨物自動車運送適正化事業実施機関(全日本トラック協会)とより一層の連携を図り、普及に向け対策を進める。

■貨物自動車運送事業の輸送の安全性向上

次世代型運行管理・支援システム確立に向けた検討等を行うとともに、法令違反を犯す悪質事業者等への監視強化・厳格な処分の実施やネガティブ情報の公開を引き続き行うなどの措置を講ずる。

また、行政が保有する事業用自動車に関する各種情報の分析機能を強化するため、事業者特性・事故原因等の相関及び傾向を分析し、事故を惹起するおそれの高い事業者等を抽出する「事業用自動車総合安全情報システム」を構築し、効果的・効率的な指導・監督を実施し、事業用自動車による事故の未然防止を実現するとともに、監査実施体制の充実・強化を図る。

国際海上コンテナ陸上運送における安全確保については、引き続き、地方での連絡会議や関係業界主催の講習会等によりガイドラインの更なる浸透を図るとともに、ガイドラインの着実な実施に向けた取組を行う。

また、平成26年5月に行った、同ガイドライン等の認知・取組状況等についてのフォローアップ調査より、荷主・取次事業者・トラック事業者等については約9割、運転者も約7割がガイドラインを認知しているなど、一定程度の浸透が図られていることが確認されたが、取次事業者→トラック事業者、トラック事業者→運転者への情報伝達の過程で周知度が低下していくことから、適切な情報伝達のための方策を検討する。

■トラック事業の適正取引の推進等

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」の枠組み等を通じて、ロードマップに基づき、取引環境の改善や長時間労働の抑制に取り組む。

- ・長時間労働の実態調査(27年度)
- ・パイロット事業の実施(28、29年度)
- ・長時間労働改善ガイドラインの策定(29、30年度)

■トラック運転手の確保・育成に向けた官民連携による取組

引き続き、事業者向けパンフレットやトラガール促進プロジェクトサイトによる業界の魅力のPRや、経営者向けの啓発強化等を行うとともに、複数人で長距離運送を分担する中継輸送の導入促進に向けた課題等について検証する。

担当省庁:国土交通省(自動車局貨物課)

(5) 物流を支える人材の確保・育成

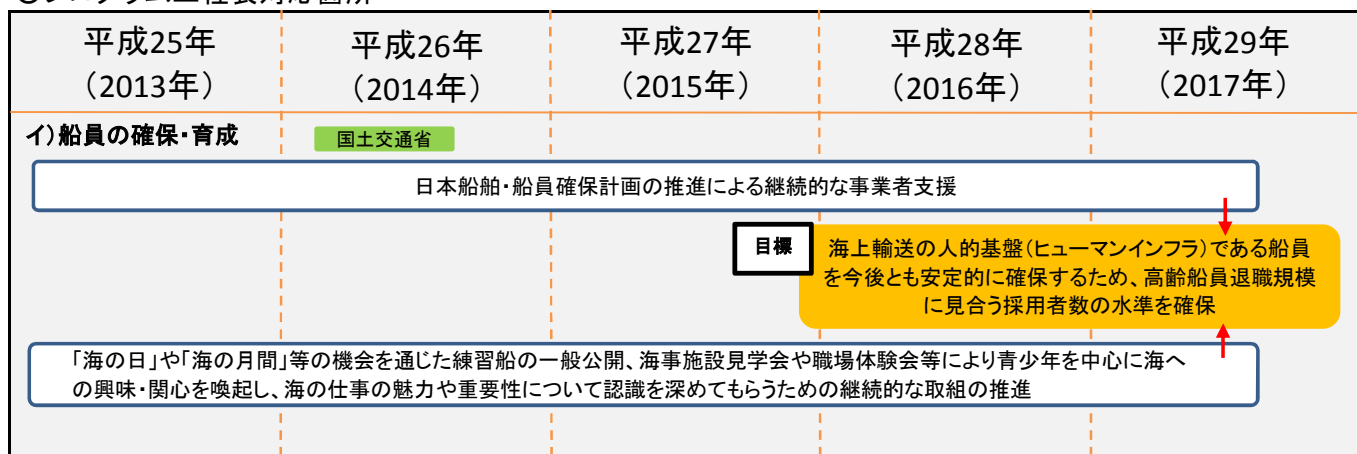
1) 物流現場を支えるトラック運転手、船員の確保・育成

ウ) 船員の確保・育成

○プログラム本文対応箇所

日本船舶・船員確保計画を推進する。また、「海の日」や「海の月間」等の機会を通じた練習船の一般公開、海事施設見学会や職場体験会等により青少年を中心に海への興味・関心を喚起し、海の仕事の魅力や重要性について認識を深めてもらうための継続的な取組を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

以下のとおり船員確保・育成等総合対策事業を実施した。

① 船員計画雇用促進等事業(助成事業の拡充・強化)

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年度に創設した。平成26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おり、当該計画に従って、船員を計画的に雇用し、訓練する事業者に対して支援を実施した。

【平成27年度予算(国費) 1.06億円】

② 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組を平成23年度から実施している。平成26年度については、全国で水産系高校20校150人の若年者が就業体験に参加する等、内航船員を志向する有効な契機として活用されている。

【平成27年度予算(国費) 0.21億円】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、以下のとおり効果的・効率的に事業を実施する。

① 船員計画雇用促進等事業

平成27年度に係る計画において認定を受けている196事業者からの日本船舶・船員確保計画を踏まえ、国が直接支援するスキームとして船員計画雇用促進事業を推進する。

② 若年内航船員確保推進事業

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組を推進する。

担当省庁: 国土交通省(海事局船員政策課、総務課海事振興企画室)

(5) 物流を支える人材の確保・育成

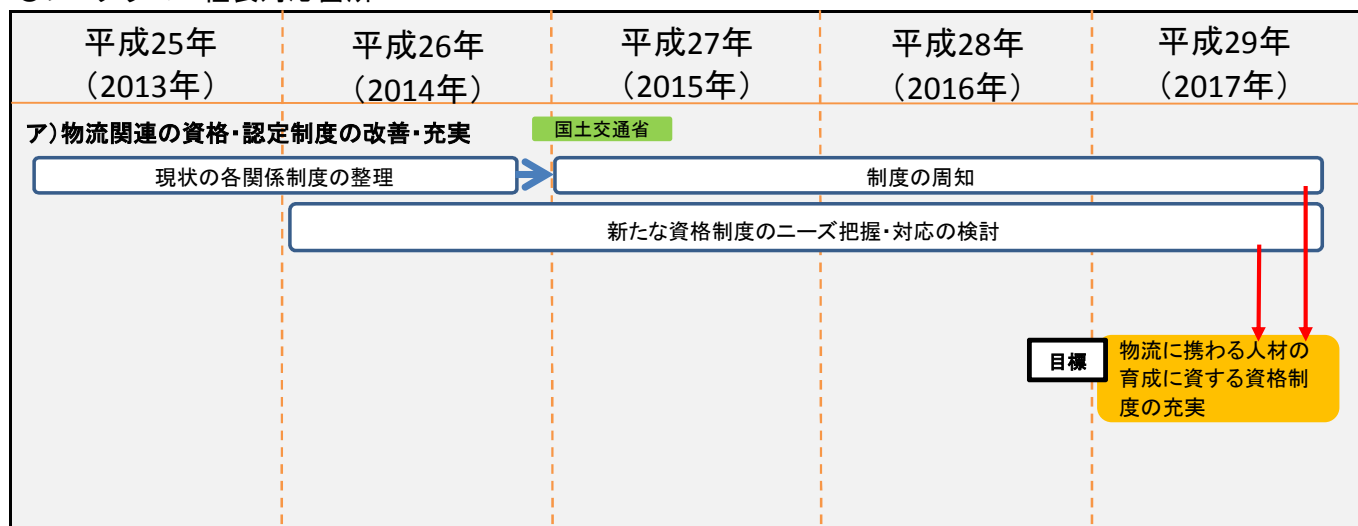
2) 物流技術・技能の習熟度認定資格制度の充実

ア) 物流関連の資格・認定制度の改善・充実

○プログラム本文対応箇所

物流に携わる人材を育成するために、物流に関わる技術・技能の資格についてのニーズ調査及び対応の検討に取り組む。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成25年度には、物流に携わる人材を育成する上で必要となる物流に関わる技術・技能の資格・制度について検討を行うため、現状の各関係制度の把握・整理を行った。

平成26年度以降、各関係制度の整理をもとに、関係者のニーズ把握を行っている。平成27年度は、退職自衛官が物流事業者へ再就職する前に取得しておく有利な資格についてアンケート調査を実施している。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、物流人材育成に資する各関係制度の周知に取り組むとともに、新たな資格制度のニーズ把握・対応の検討を行うこととする。

(5) 物流を支える人材の確保・育成

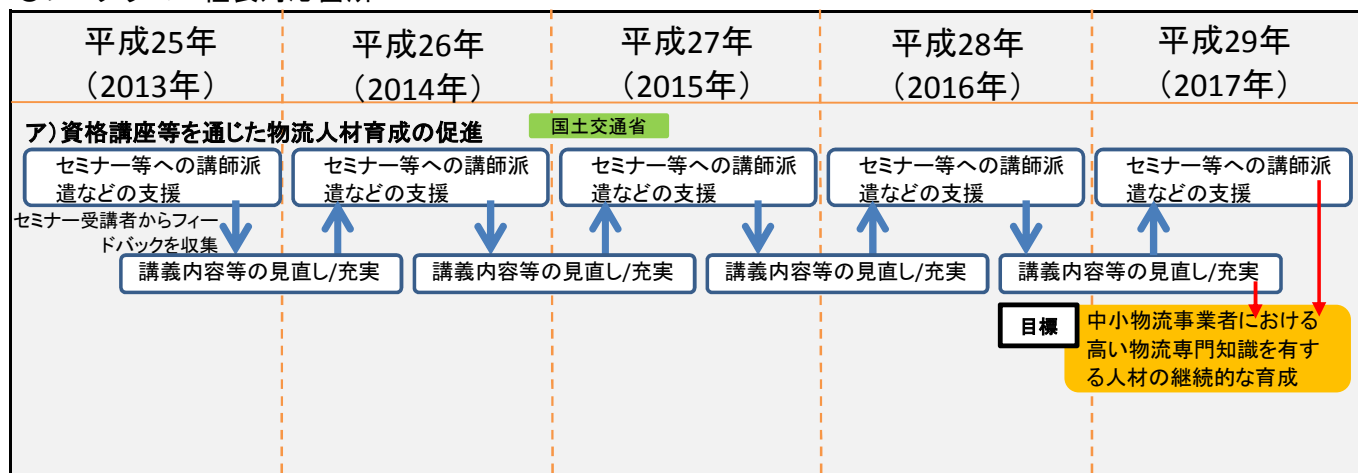
3) 中小物流事業者における人材育成の推進

ア) 資格講座等を通じた物流人材育成の促進

○プログラム本文対応箇所

民間団体が実施するセミナー等に講師を派遣する等の支援を行う。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成27年6月末時点までで、以下のとおり民間団体が実施するセミナー等に講師を派遣する等の支援を行い、各種の資格講座等を通じた物流人材育成の促進を図った。

① 資格講座関係のセミナー

- ・公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会「物流技術管理士養成講座」
- ・一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会「国際複合輸送士資格認定講座」
- ・一般社団法人日本物流団体連合会「物流環境管理士養成講座」
- ・一般社団法人日本3PL協会「3PL管理士講座」

② その他のセミナー

- ・株式会社流通研究社「アジア・シームレス物流フォーラム」
 - ・公益社団法人鉄道貨物協会東京支部「夏期貨物セミナー」
 - ・公益財団法人九州運輸振興センター「九州運輸コロキウム」
 - ・公益社団法人全国通運連盟「鉄道利用運送事業に係る業務研修会」
 - ・一般社団法人日本パレット協会「ユニットロードオープンカレッジセミナー」
 - ・一般社団法人航空貨物運送協会「国内航空貨物危険物取扱講習会」
- 等

○課題及び今後の対応の方向性

今後とも各種の資格講座等を通じて、物流効率化や物流コスト削減を実践できる人材の育成、物流現場での環境保全・省エネ対策に取り組む人材の育成等、高い物流専門知識を有する人材の継続的な育成を促進していくことが重要であることから、引き続き様々な物流事業者が参加するセミナー等に講師を派遣する等の支援を行うとともに、セミナー受講者からのフィードバック等を踏まえつつ講義内容等の見直しや充実を図っていくこととする。

(5) 物流を支える人材の確保・育成

3) 中小物流事業者における人材育成の推進

イ) 3PL事業の促進による物流効率化の実現

○プログラム本文対応箇所

近年のネット通販拡大等の状況も踏まえ、こういった新たな物流ニーズに対応した3PL事業の担い手となる物流事業者の裾野の拡大を図るための施策を実施するとともに、引き続き3PL事業を推進するための人材育成について、事業者団体と連携して推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
イ) 3PL事業の促進による物流効率化の実現		国土交通省		
3PL人材研修の継続的な実施				
新たな物流ニーズに対応した3PL事業の担い手となる物流事業者の拡大に向けた取組を実施				
			目標	関係業界と連携して3PLに関する講習を実施

○施策の取組状況

平成26年度においては、中小物流事業者がEC市場に新たに参入することを促進するため、EC市場の実態調査、参入に必要な物流システム構築方策の検討等を行い、その成果を広く周知した。
また、業界団体等が実施する3PLに関する人材育成研修に講師として出向き、人材育成を推進している。

○課題及び今後の対応の方向性

平成26年度に実施した調査の結果について、引き続き関係物流事業者等に広く周知を行う。
また、引き続き、業界団体等が実施する3PLに関する人材育成研修に講師として出向き、人材育成を推進する。

(5) 物流を支える人材の確保・育成

4) 荷主における物流に精通した人材の育成

ア) 物流技術管理士資格制度等による荷主における物流人材の育成

○プログラム本文対応箇所

物流技術管理士資格制度の普及等により、荷主側における物流に精通した人材の育成を図るとともに、我が国の人材育成ノウハウをアジア諸国等に提供し物流管理水準の向上を図る。【経済産業省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア) 物流技術管理士資格制度等による荷主における物流人材の育成 経済産業省				
物流技術管理士資格制度の普及				
			目標	荷主における物流人材育成を促進 物流管理水準の向上
我が国の人材育成ノウハウをアジア諸国等に提供				

○施策の取組状況

物流技術管理士資格制度における講義への協力等を通じて資格制度の普及を図り、荷主における物流に精通した人材の育成を支援した。

平成25年度は、タイ・マレーシア・フィリピン・インドネシアでの現地調査の実施、及び現地の行政機関や物流関連団体等へのヒアリングによる物流人材育成に関する現状の取組や現地の物流人材育成へのニーズ等の調査の実施を支援し、我が国の人材育成ノウハウのアジア諸国等への提供を推進した。

平成26年度は、ASEAN6カ国を対象とした物流人材育成事業の展開可能性に関する調査を実施した。さらに、ベトナムおよびミャンマーにおいて、現地の状況に合った簡易プログラムを作成し、日本人専門家を派遣して現地講習会を開催し、その後、現地政府関係者や物流関連団体と今後の物流人材育成や物流環境改善に向けた意見交換を行った。

平成27年度は、ベトナムにおいて物流人材を継続的に育成するための環境整備が必要であるとの認識のもと、現地物流人材育成の講師となりうる人材を招聘し、日本人専門家による教育を行う。また当招聘事業に参加した人材による現地講習を開催するとともに、今後の物流人材育成環境の整備に向けたロードマップを策定する。
【平成27年度予算(国費) 新興国市場開拓等事業費補助金1,200百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

物流の効率化を実現するためには、物流事業者だけではなく荷主側においても物流に精通した人材が必要である。そのため、引き続き物流人材育成に関する取組を支援するとともに、荷主企業が進出しているアジア諸国等においても、物流人材の育成を円滑に行うことができるよう、我が国の物流人材育成のノウハウの現地への提供を推進する。

(5) 物流を支える人材の確保・育成

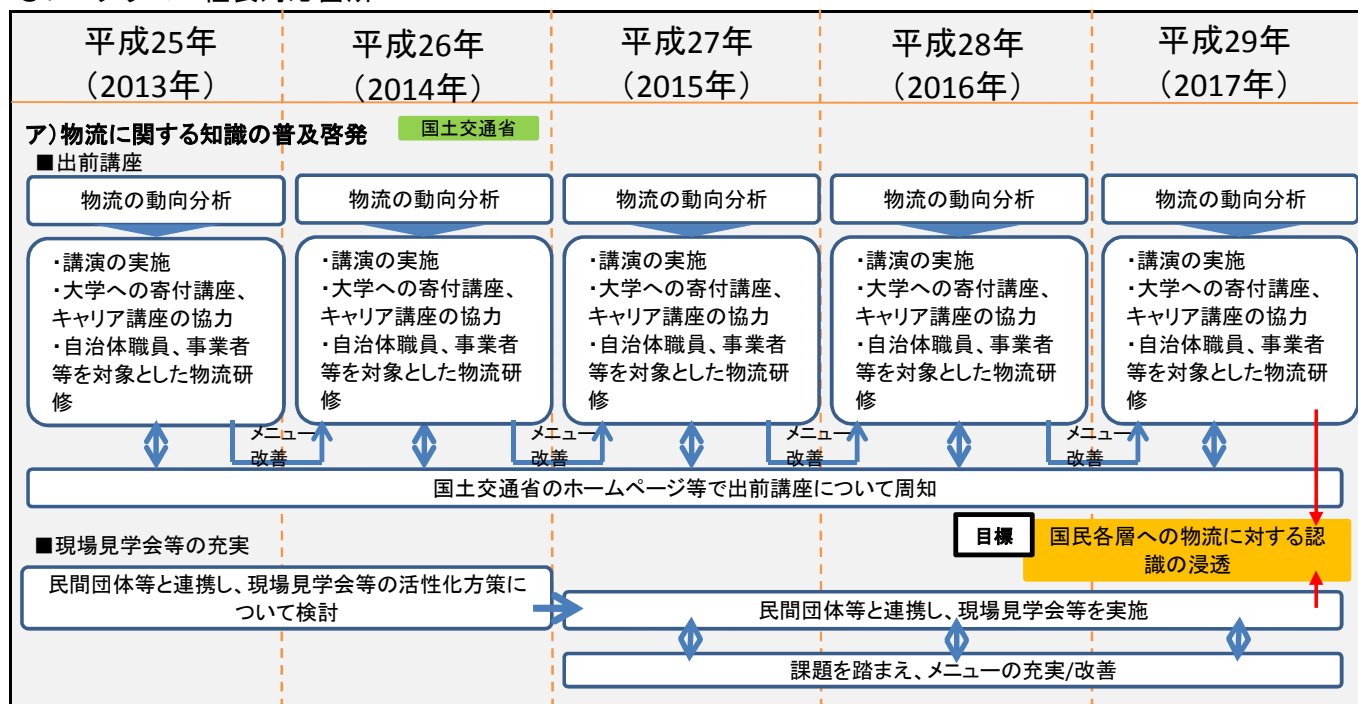
5) 国民各層における物流知識の普及啓発

ア) 物流に関する知識の普及啓発

○プログラム本文対応箇所

国土交通省が行う事業や施策について、国民各層からの要望に応じて職員が出向き、説明や意見交換を行う「出前講座」において、物流をテーマとした講座の充実を図る。また、大学における寄付講座等への協力や自治体職員、事業者等を対象とした物流研修等の取組を実施する。さらに、民間団体等と連携し、国民各層を対象とした物流の現場見学会等の充実を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

国土交通省出前講座については、大学生以上向けに物流政策全般に関する講座や物流の国際展開・環境負荷低減・災害対策など政策テーマ別の講座を設けるとともに、小学生以上高校生以下向けに物流の基礎に関する講座を設け、国土交通省のホームページで国民各層に対して周知している。これまで製造業関係の業界団体、経済団体、学校等から申込みを受け付け、出前講座等を実施した（平成25年度は1回、平成26年度は3回、平成27年度は1回）。

また、寄付講座等への協力（平成26年度は3大学、平成27年度は4大学（予定を含む））を行うとともに、平成27年1月には国土交通省国土交通大学校柏研修センターにて、自治体職員、事業者等を対象とした物流研修を実施した。

また、平成27年3月に策定した「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」において、日本物流団体連合会が今後も、外部機関のサイトと連携しながら、現場見学会への申込みまでの導線づくりと新たな物流施設の登録を増やすなど受入体制の強化を図る旨を明記した。

○課題及び今後の対応の方向性

今後とも国民各層の物流に対する認識を深めるため、物流に関する知識の普及啓発に取り組む必要がある。このため、最新の物流の動向分析を行うとともに、引き続き国土交通省出前講座の実施、大学への寄付講座・キャリア講座への協力及び自治体職員、事業者等を対象とした物流研修の実施並びにこれらのメニュー改善に取り組むこととする。

さらに、民間団体等と連携し、物流の現場見学会等の充実を図る。

1) 省エネ法による取組促進と活用

ア) 省エネ法の特定荷主及び特定輸送事業者の支援並びに省エネ法スキームの活用等

○プログラム本文対応箇所

省エネ法により、5年間で中長期的にみて年平均1%以上のエネルギー消費原単位の改善が特定荷主や特定輸送事業者に求められ、CO2排出量削減の取組を検討しようとする機運が高まっていることから、引き続き、荷主と物流事業者の企業単位での省エネの取組を促進していく。【経済産業省・国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア) 省エネ法の特定荷主及び特定輸送事業者の支援並びに省エネ法スキームの活用等				
■省エネ改善率(①特定貨物輸送事業者、②特定航空輸送事業者、③特定荷主)				
エネルギー消費原単位を中長期的にみて年平均1%以上低減				
目標 エネルギー消費原単位を中長期的にみて年平均1%以上低減				

○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、輸送事業者・荷主への指導・助言や省エネ対策の取組に係る点検を実施している。

特定貨物輸送事業者のエネルギー消費原単位：年平均1.1%減(平成21～25年)

特定航空輸送事業者のエネルギー消費原単位：年平均1.3%減(平成21～25年)

特定荷主のエネルギー消費原単位：年平均1.0%減(平成21～25年)

○課題及び今後の対応の方向性

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、特定貨物輸送事業者、特定航空輸送事業者、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)道路ネットワークの整備と貨物車による効率的輸送の環境整備

ア)環境負荷の低減に資する道路整備

○プログラム本文対応箇所

環状道路やバイパス道路の整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等の渋滞対策を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア)環境負荷の低減に資する道路整備 国土交通省				
順次、事業を実施				
【参考】○ 三大都市圏環状道路整備率 平成23年度末:56% → 平成28年度末:約75% ○ 道路による都市間速達性の確保率 平成22年度末:46% → 平成28年度末:約50% ○ 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間 平成23年度末:128万人・時/日 → 平成28年度末:約121万人・時/日			目標	円滑な貨物車交通を図り、環境負荷の少ない物流を実現するため、環状道路やバイパス道路の整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等の渋滞対策を推進

○施策の取組状況

環状道路やバイパス道路の整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等の渋滞対策を実施している。
三大都市圏環状道路整備率:68%(平成26年度末)
道路による都市間速達性の確保率:49%(平成25年度末)
開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間:123万人・時/日(平成25年度末)
【平成26年度補正予算(国費) 道路整備費39,245百万円の内数、社会資本整備総合交付金2,500百万円の内数、防災・安全交付金50,504百万円の内数、平成27年度予算(国費) 道路整備費1,660,173百万円の内数、社会資本整備総合交付金901,805百万円の内数、防災・安全交付金1,094,749百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、事業を着実に実施する。

2) 道路ネットワークの整備と貨物車による効率的輸送の環境整備

イ)「次世代ITS」の推進

○プログラム本文対応箇所

ETC2.0を活用した道路情報等の配信や収集したプローブによる経路の確認等を推進するとともに、路側からの情報提供技術の連携・融合などによりITS技術の高度化を推進することで、交通流円滑化や物流効率化を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
イ)「次世代ITS」の推進				
国土交通省				
順次、技術検証等を実施				
目標 ETC2.0を活用した道路情報等の配信や収集したプローブによる経路の確認等を推進するとともに、路側からの情報提供技術の連携・融合などによりITS技術の高度化を推進することで、交通流円滑化や物流効率化を推進				

○施策の取組状況

産学官が一体となり、交通安全、渋滞対策、環境対策等を目的とし、人と車と道路とを情報で結ぶITS技術を活用した次世代の道路スマートウェイの展開を進めている。

高速道路上を中心に整備した通信スポットや車載器を活用し、これまでの自動料金収受に加え、高速道路上で運転支援などが可能である新しいサービス“ETC2.0”を開始した。ETC2.0サービスでは、渋滞回避支援（視覚的に理解しやすい前方道路上の画像やリアルタイムの広域かつ高精度な道路情報等の提供）、安全運転支援（落下物や前方の気象等の静止画など危険事象に関する情報の提供）、災害時の支援（通行止めの際の利用者への適切な情報提供）といった情報提供サービスを提供している。

【平成27年度予算(国費) 道路整備費1,660,173百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

ETC2.0を活用し、今ある道路をもっと賢く使い、時間損失、低い時間信頼度、交通事故、活力低下の克服を目指す。具体的には、

- ・渋滞と事故を減らす「賢い料金」
- ・ETCが基本のストレスのない「賢い料金所」
- ・生産性の高い「賢い物流管理」
- ・ビッグデータに基づく「賢い投資」

等の取組内容について検討を進めて順次実施する。

担当省庁：国土交通省（道路局道路交通管理課ITS推進室、高速道路課）

2) 道路ネットワークの整備と貨物車による効率的輸送の環境整備

ウ) 交通流対策の推進(再掲)

○プログラム本文対応箇所

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を講じる。また、ITSの推進として、VICSの普及、新交通管理システム(UTMS)の整備を推進するとともに、高度な道路交通情報の提供、経路誘導等に取り組む。さらに、信号機の改良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促進する。【警察庁】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ウ) 交通流対策の推進(再掲) 警察庁				
ITSの推進、信号機の改良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				
目標 交通の円滑化及び環境負荷の低減 平成32年度までに実施した事業により短縮されていると推計される対策実施箇所の通過時間：約5千万人時間/年短縮				

○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、信号機の集中制御化や多現示化等の信号機の改良により、信号制御の高度化等の対策を講じた。また、ITSの推進として、VICSの普及、新交通管理システム(UTMS)の整備を推進するとともに、高度な道路交通情報の提供、経路誘導等に取り組んだ。さらに、信号機の改良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促進した。

【平成27年度予算(国費) 18,166百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、交通の円滑化及び環境負荷の低減を図るため、信号機の集中制御化や多現示化等を始めとする信号制御の高度化等の対策を講じる。また、ITSの推進として、VICSの普及、信号情報活用運転支援システム等の新交通管理システム(UTMS)の整備を推進するとともに、高度な道路交通情報の提供、経路誘導等に取り組む。さらに、信号機の改良や交通管制システムの高度化等の交通安全施設等整備事業を推進する。

担当省庁: 警察庁(交通局交通規制課)

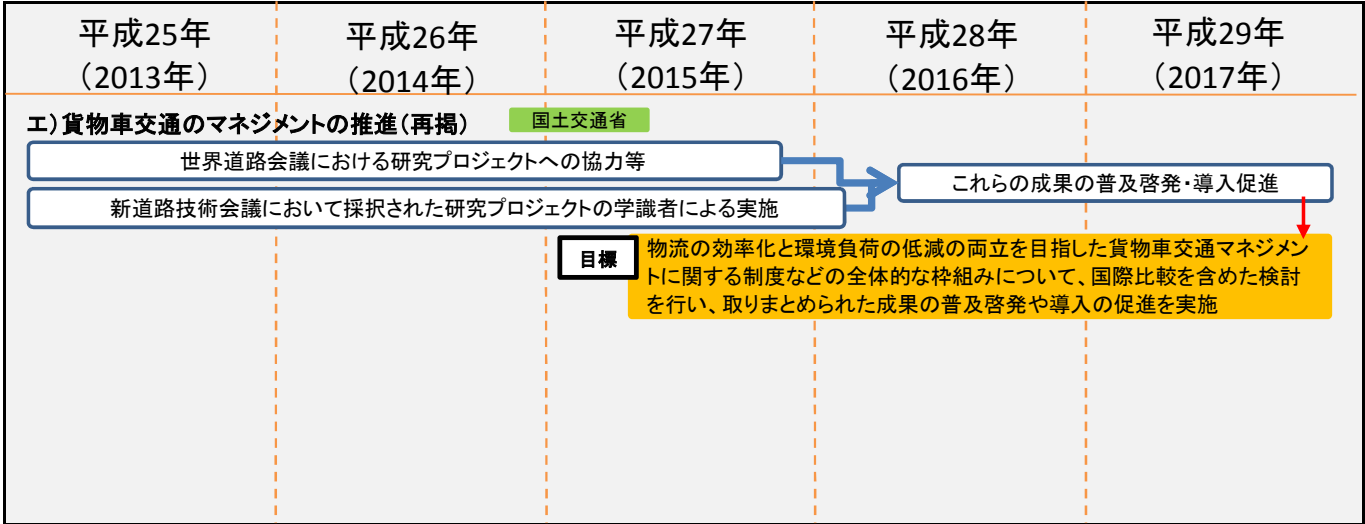
2)道路ネットワークの整備と貨物車による効率的輸送の環境整備

エ)貨物車交通のマネジメントの推進(再掲)

○プログラム本文対応箇所

物流の効率化と環境負荷の低減の両立を目指した貨物車交通マネジメントに関する制度などの全体的な枠組みについて、国際比較を含めた検討を行い、取りまとめられた成果の普及啓発や導入の促進を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成27年の世界道路会議技術委員会の取りまとめに向け、国内委員会を通じて、国内事例の紹介や各国の貨物車交通マネジメント等の情報収集を行っている。また、新道路技術会議において採択された研究プロジェクトにおいて、物流の効率化と環境負荷の低減の両立を目指した道路政策についての研究を行っている。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き平成27年の世界道路会議技術委員会の取りまとめに向けて協力していく。また、引き続き、新道路技術会議において採択された研究プロジェクトにおける研究について、必要な協力を行う。

担当省庁:国土交通省(道路局企画課道路経済調査室)

2) 道路ネットワークの整備と貨物車による効率的輸送の環境整備

オ) 貨物車による輸送効率性の向上に向けた環境整備

○プログラム本文対応箇所

「道路法等の一部を改正する法律」(平成25年法律第30号)による改正後の道路法の規定に基づき国土交通大臣が指定する大型車が通行すべき区間において、欧州等と同様の車両が円滑に通行することを視野に、十分な道路構造の確保、それを踏まえた道路の通行に係る重量規制の見直し等を行うことによって、貨物車が通行する経路の環境整備を図るための検討を進める。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
オ) 貨物車による輸送効率性の向上に向けた環境整備				
国土交通大臣による大型車が通行すべき道路の指定 国土交通省	国土交通大臣が指定する大型車が通行すべき区間において、欧州等と同様の車両が円滑に通行することを視野に、十分な道路構造の確保、それを踏まえた道路の通行に係る重量規制の見直し等を行うことによって、貨物車が通行する経路の環境整備を図るための検討を実施			
	目標	国土交通大臣が指定する大型車が通行すべき区間において、欧州等と同様の車両が円滑に通行することを視野に、十分な道路構造の確保、それを踏まえた道路の通行に係る重量規制の見直し等を行うことによって、貨物車が通行する経路の環境整備を図るための検討を実施		

○施策の取組状況

大型車の通行を誘導すべき道路の区間(「大型車誘導区間」)を指定し、平成26年10月より運用を開始した。「特殊車両の通行許可」について、大型車誘導区間のみを通行する場合、国が一元的に審査を行うことで、許可までの期間を短縮した。(20日程度→3日程度)
道路の通行に係る重量規制の見直しについては、これまで国際海上コンテナを積載するセミトレーラ連結車のみ緩和(10トン→11.5トン)していた駆動軸重の制限を、バン型等のセミトレーラ連結車(2軸トラクタに限る。)すべてに統一することとし、平成27年6月より運用を開始した。

○課題及び今後の対応の方向性

大型車誘導区間について、物流拠点と大型車誘導区間を結ぶ道路等の追加指定を実施するとともに、大型車誘導区間を通行するETC2.0を搭載した大型車両の通行許可を簡素化する。
また、今後も欧州等の一般的制限値など、海外の貨物車両の通行環境の情報収集を行っていく。

3) モーダルシフトの推進及び大量輸送モードの輸送力強化

ア) モーダルシフト促進のための各種取組の推進

○プログラム本文対応箇所

優良事例の普及啓発等を通じた荷主と物流事業者の連携強化によりモーダルシフトの裾野の拡大を図る。
【国土交通省・経済産業省】

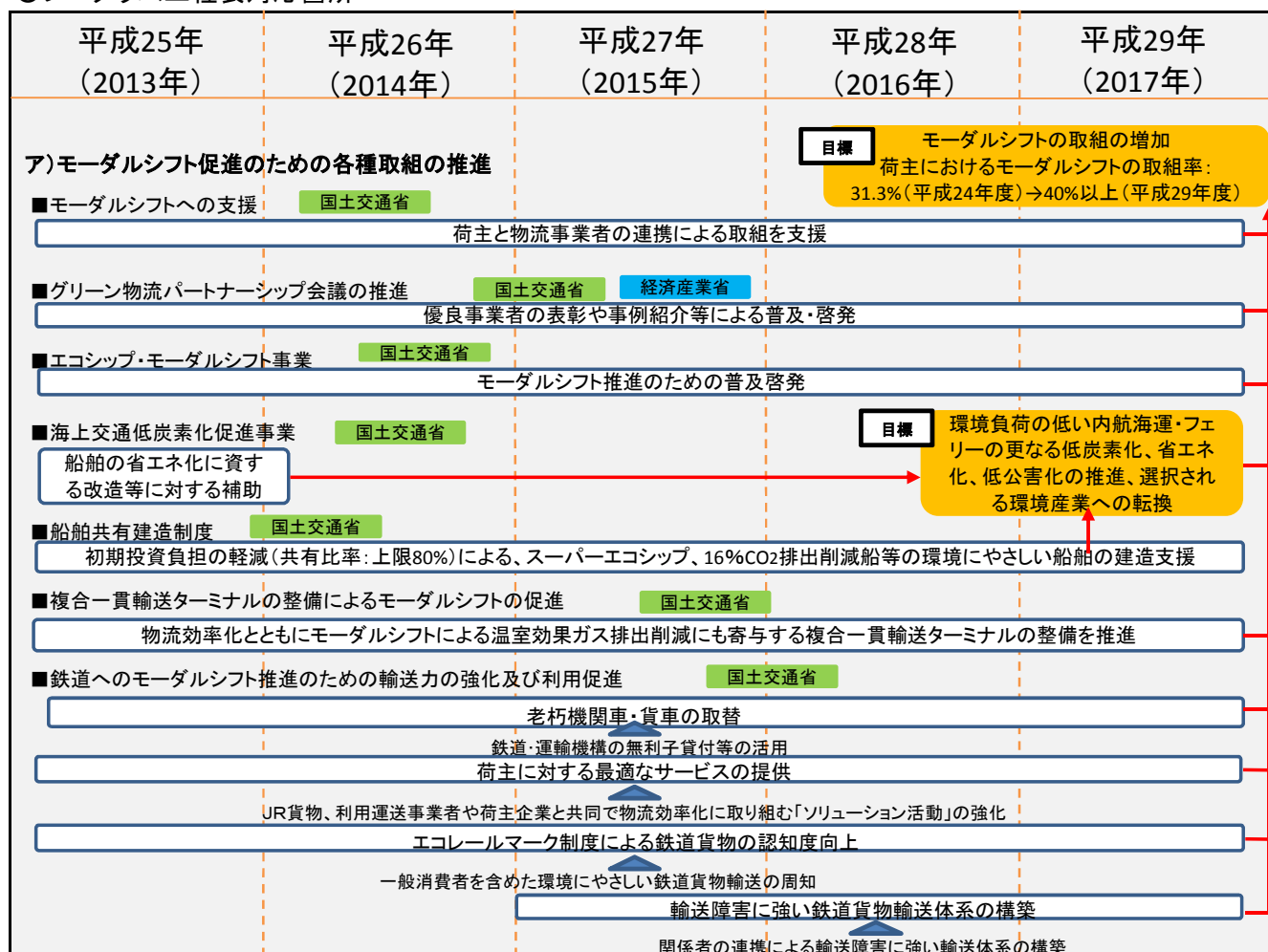
船舶の省エネ化に資する改造等に対する補助を実施することにより、陸上輸送と比べて環境負荷の低い内航海運・フェリーの更なる低炭素化を推進し、選択される環境産業への転換を図る。また、船舶共有建造制度などにより、省エネ対応型船舶の代替建造等を促進する。さらに、エコシップ・モーダルシフト事業により、モーダルシフトを促進するための普及啓発を進める。【国土交通省】

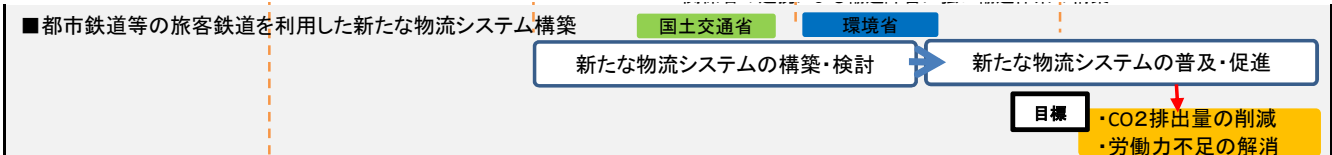
複合一貫輸送ターミナルの整備等により、陸上輸送から海上輸送へのモーダルシフトを促進し、輸送の効率化を図るとともに、環境負荷の小さい物流体系を構築する。【国土交通省】

貨物鉄道輸送については、安全・安定及び効率的な輸送の推進のため、老朽機関車・貨車の取替について、鉄道・運輸機構の行う無利子貸付等の支援措置を活用し、設備投資を推進する。また、JR貨物が利用運送事業者や荷主企業と共同で貨物鉄道輸送を活用した物流効率化に取り組む「ソリューション活動」を強化し、最適なサービスの提供に取り組む。さらに、輸送障害に強い鉄道貨物輸送体系の構築について関係者が連携して取り組む。加えて、一般消費者を含めた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。加えて、輸送障害に強い鉄道貨物輸送体系の構築について関係者が連携して取り組む。【国土交通省】

地下鉄をはじめとする都市鉄道や地方鉄道等の旅客鉄道を活用し貨物を輸送する新たな物流システムを、関係者と連携し構築する。これを通じCO₂排出量の削減及び労働力不足対策を図る。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所





○施策の取組状況

■モーダルシフトへの支援

平成25年度においては、公募の中からより効果が高いモーダルシフト等推進事業16案件を選定し、補助金を交付した。
平成26年度においては、特に、複数荷主が連携したモーダルシフト事業について予算の重点化を図るという方針でモーダルシフト等推進事業の公募を行い、8案件を選定し、補助金を交付した。
平成27年度においては、12案件を選定し、補助金を交付した。
【平成27年度予算(国費) モーダルシフト等推進事業38百万円】

■グリーン物流パートナーシップ会議の推進

経済産業省、国土交通省は、2つの団体と共同で開催しているグリーン物流パートナーシップ会議を通じて、荷主と物流事業者等の関係者によるパートナーシップにより実施される物流の改善方策を募集し、地球温暖化対策、それ以外の環境負荷の低減や物流の生産性向上等、持続可能な物流体系の構築に顕著な功績があった取組を実施した事業者に対して表彰を行っている。

平成26年度は、大臣表彰・局長級表彰・特別賞として、8つの事業との37の事業者に対して表彰を行うとともに、大臣表彰・局長級表彰を受賞した取り組みについて担当者による事例発表を行った。

平成27年度は表彰の対象とする取組の枠を広げ、地球温暖化対策のための取組に加え、それ以外の環境負荷の低減や物流の生産性向上等、持続可能な物流体系の構築に資する取組も対象とした。また、荷主と物流事業者の連携に限定せず、荷主同士、物流事業者同士が連携した取組も対象とした。

表彰事例については、取組の概要をグリーン物流パートナーシップ会議のホームページに掲載し、広く事業者への普及啓発を行っている。

■エコシップ・モーダルシフト事業

エコシップ・モーダルシフト事業については、海上輸送へのモーダルシフトに対して貢献が認められる荷主企業及び物流事業者に対してエコシップマークの使用を認める制度(エコシップマーク制度)や、モーダルシフトの推進に顕著な功績があった者を表彰する制度を実施している。エコシップマークについては、平成26年度には荷主企業12者、物流事業者12者が認定され、平成20年の制度創設から累計で204者が認定されている。

■海上交通低炭素化促進事業

海上交通低炭素化促進事業については、低炭素化設備の導入を行う船舶運航事業者に対して支援を行うことにより、既存船の省エネ改造を促進している。平成25年度は年間燃料消費量の削減率目標である3%を上回る8.1%を実現し、一定の成果が得られた。

■船舶共有建造制度

内航海運のグリーン化に資する船舶を共有建造の対象とするなかで、CO2の削減率が大きな船舶に対しては軽減利率を設け、環境性能に優れた船舶の建造を促進している。

■複合一貫輸送ターミナルの整備によるモーダルシフトの推進

物流効率化とともにモーダルシフトによる温室効果ガス排出削減にも寄与する複合一貫輸送ターミナルの整備により、輸送のサービス水準の向上に取り組んでいる。

【平成27年度予算(国費) 港湾整備事業2,314億円の内数】

■鉄道へのモーダルシフト推進のための輸送力の強化及び利用促進

JR貨物の老朽化した施設の更新等の設備投資に対し、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定の利益剰余金を活用し、平成23年度から7年間にわたり700億円の無利子貸付を行っており、これにより、老朽機関車・貨車の更新を支援している。

老朽機関車の更新率: 53.1%(平成24年度) → 61.4%(平成26年度)

老朽貨車の更新率: 73.2%(平成24年度) → 82.0%(平成26年度)

物流効率化を図るため、JR貨物、利用運送事業者及び荷主企業の連携による最適なサービスの提供の推進を図っている。

エコレールマーク制度が一般消費者に広く認知されるよう、普及促進を行っている。

エコレールマーク認定商品: 138件(192品目)(平成26年2月時点)

エコレールマーク認定企業: 83件(平成26年2月時点)

平成27年2月に関係者からなる「モーダルシフト促進のための貨物鉄道の輸送障害時の代替輸送に係る諸課題に関する検討会」を設置し、6月に課題の対応方策等について取りまとめを行った。

■都市鉄道等の旅客鉄道を利用した新たな物流システム構築

平成27年度より鉄道事業者・物流事業者等の関係者と連携し、具体的な事業内容について検討を行っている。

○課題及び今後の対応の方向性

■モーダルシフトへの支援

平成27年度においては、予定通りモーダルシフト等推進事業に係る補助金の執行を推進する。また、採択した事業については、補助金交付終了後も2年間の実績等を確認し、フォローアップを継続して実施していく。

■グリーン物流パートナーシップ会議の推進

引き続き、優良事業者の表彰や事例紹介等を通じて、物流分野における地球温暖化対策等の持続可能な物流体系の構築についての普及啓発を行う。

■エコシップ・モーダルシフト事業

輸送効率が良く、環境にやさしい輸送モードである船舶が選択されるためには、荷主等関係者の理解増進が必要である。海上輸送へのモーダルシフトを推進するため、今後も引き続きエコシップ・モーダルシフト事業を通じて普及啓発を図る。

■海上交通低炭素化促進事業

本事業は、平成25年度をもって終了した。

■船舶共有建造制度

引き続き、環境性能に優れた船舶の建造を促進していく。

■複合一貫輸送ターミナルの整備によるモーダルシフトの推進

引き続き、複合一貫輸送ターミナルの整備等により、陸上輸送から海上輸送へのモーダルシフトを促進する。

■鉄道へのモーダルシフト推進のための輸送力の強化及び利用促進

今後ともJR貨物の経営自立に向けた基盤強化を図るため、必要な財政支援を引き続き継続していく。

また、エコルールマーク制度については、一般消費者の認知度を向上させるため、全国の環境イベントでの啓発活動、WebでのPR等を引き続き進めていくとともに、認定企業や関係団体と協力し更なる普及促進に努める。

平成27年6月に「モーダルシフト促進のための貨物鉄道の輸送障害時の代替輸送に係る諸課題に関する検討会」で取りまとめた対応方策等について、関係者が連携して取り組む。

■都市鉄道等の旅客鉄道を利用した新たな物流システム構築

利用する路線や輸送する貨物の特性に合わせたシステム構築が重要であるため、鉄道事業者・物流事業者等の関係者のニーズを把握した上で、具体的な事業内容について検討を行う。

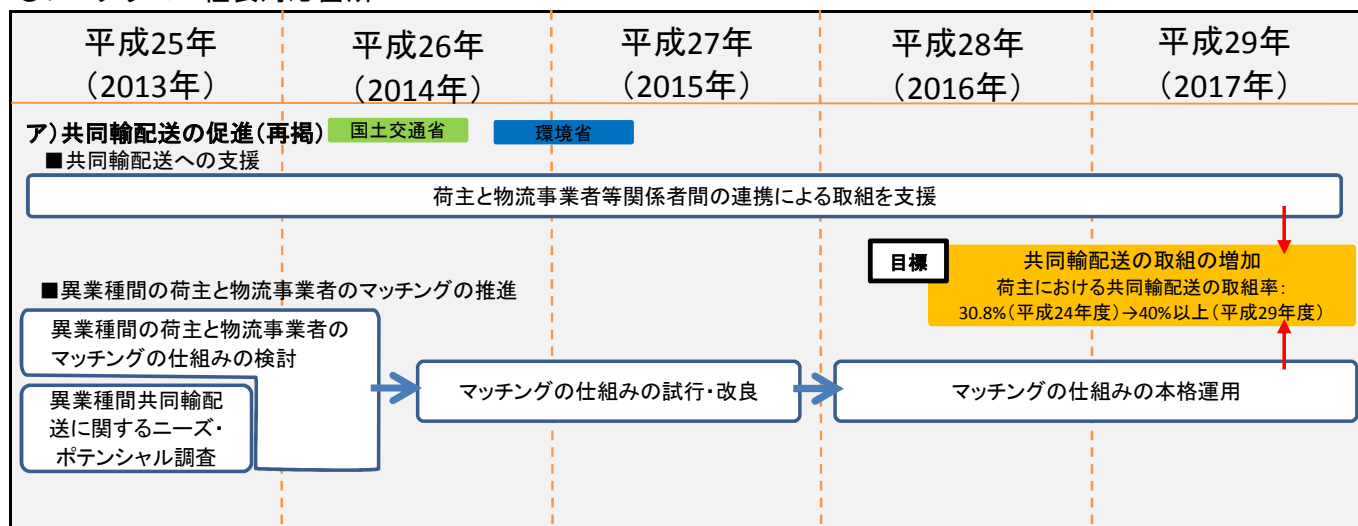
4) 輸配送における共同化の促進

ア) 共同輸配送の促進(再掲)

○プログラム本文対応箇所

共同輸配送のための事業者間の出会い(マッチング)を促進する方策として、荷主・物流事業者等の協力を得て試行的にマッチングシステムを開発・運用し、効果的かつ利便性の高いマッチングの仕組みを検証することで、異業種の企業間等における共同輸配送の促進を図る。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成25年度においては、エネルギー起源CO2排出削減技術評価・検証事業(物流の低炭素化促進事業)の委託調査により異業種間共同輸配送を促進するためのニーズ・ポテンシャル調査を実施するとともに、異業種間の荷主と物流事業者のマッチングの仕組みの検討を行った。

平成26年度・平成27年度の2か年において、環境省と国土交通省との連携により、学識経験者・荷主・物流事業者からなる「共同輸配送促進に向けたマッチングの仕組みに関する検討会」を開催し、マッチング実現のための条件やマッチングシステムで必要な物流情報データベース等について議論を行っている。また、検討内容を踏まえた「検証用マッチングシステム」を開発し、荷主・物流事業者等の協力を得て試行運用することにより、マッチングの促進に向けた課題・運用上の改善点等を整理し、より利便性の高いシステムのあり方を検証している。
【平成27年度予算(国費) エネルギー起源CO2排出削減技術評価・検証事業費4,000百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、共同輸配送の促進に資するマッチングの仕組みづくりを推進していく。

5)各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進

ア)荷主による物流効率化・環境負荷低減の促進

○プログラム本文対応箇所

物流業務の自動化と拠点集約を含めた新たな物流システムの構築を促進することにより、物流効率化と環境負荷の低減を図る。【経済産業省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア)荷主による物流効率化と環境負荷低減の促進				
経済産業省				
荷主による物流業務の自動化と拠点集約を含めた新たな物流システムの構築を促進				
目標 物流効率化及び環境負荷の低減				

○施策の取組状況

平成25年度においては、輸送効率を改善する取組、物流機材の一貫利用やRFID(無線通信を利用した非接触による自動認識技術)を用いたICタグの利用により物流業務を効率化する取組、内陸部の拠点を活用することにより海上コンテナを使い回す取組(コンテナラウンドユース)等に関する調査を支援することにより、荷主が行う物流効率化を通じた省エネルギー化を推進した。

平成26年度においては、台車型物流支援ロボットの実用化に向けた実証や建材メーカーから建設現場までの新たな物流体系の構築等の実証事業を実施するとともに、コンテナラウンドユースの推進に向けた調査等の調査事業を実施した。

平成27年度においては、荷主と連携して行う物流効率化の取組支援として、宅配ボックスを活用した次世代宅配プラットフォームの構築や港に機能を集約する高機能物流センターの構築等の実証事業を実施するほか、共同輸配送の促進に向けた調査事業等の採択を行った。

【平成27年度予算(国費) 次世代物流システム構築事業費補助金324百万円】

○課題及び今後の対応の方向性

上記の調査・実証によって得られた課題・成果を踏まえて、荷主主導の物流効率化及び環境負荷の低減に向けた取組を推進する。

5) 各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進

イ)トラック輸送における省エネ化、低公害化の促進

○プログラム本文対応箇所

トラック事業者に対し、環境対応車やCNGトラック等の導入に対する支援やエコドライブ等の普及・推進等により、トラック輸送の省エネ化、低公害化を図る。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
イ)トラック輸送における省エネ化、低公害化の促進			目標	次世代自動車の普及割合 平成29年度までに17%以上
■環境対応車の導入支援 国土交通省				
環境対応車の導入を行うトラック事業者等を支援				
■エコドライブ等の普及・推進 国土交通省			目標	特定貨物輸送事業者の省エネ改善率 前年度比－1%
トラック事業者のエコドライブ等の普及・推進				
■幹線輸送への大型CNGトラックの導入促進 国土交通省 環境省			目標	次世代自動車の普及割合 平成29年度までに17%以上
幹線輸送への大型CNGトラックの導入促進				

○施策の取組状況

CNGトラックやハイブリッドトラックの導入を行うトラック事業者に対して、平成27年9月より予約申請を受け付けて支援を実施することとしている。

【平成27年度予算(国費) 4.8億円の内数】

また、経済産業省等と連携し、以下の事業を実施している。

・トラック事業者に対するエコドライブ指導、先進環境対応型ディーゼルトラックの導入支援

【平成27年度予算(国費) 省エネルギー型ロジスティクス等推進事業51.1億円の内数】

・環境省と連携した幹線輸送への大型CNGトラックの導入の支援

【平成27年度予算(国費) 低炭素価値向上に向けた社会システム構築支援事業73億円の内数】

・環境省と連携した中小トラック事業者に対する燃費性能の高い環境対応ディーゼルトラックへの代替の支援

【平成27年度予算(国費) 中小トラック運送業者における低炭素化推進事業29.7億円】

さらに、中小トラック事業者の最新環境対応型ディーゼルトラックの導入支援を実施した。

【平成26年度補正予算(国費) 中小トラック事業者の経営改善事業35.0億円】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、トラック輸送における省エネ化、低公害化の促進を図るため、環境対応車の導入支援に取り組むとともに、エコドライブの普及・推進に取り組むこととする。また、幹線輸送への環境対応車の導入促進についても、メニューの見直しを行い、省エネ化・低公害化を進めることとする。

5) 各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進

ウ) 国際海運からの省エネ・省CO2対策(次世代海洋環境技術開発支援事業及び国際的枠組み作り)

○プログラム本文対応箇所

国際的な枠組み作りと技術開発・普及促進を一体的に推進する観点から、船舶からの更なるCO2排出量削減を目標とする世界最先端の海洋環境技術開発を推進するとともに、IMOにおけるCO2排出規制(燃費規制)の段階的強化及び燃費報告制度(実運航での燃費の「見える化」)等の国際的枠組み作りの議論を主導する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ウ) 国際海運からの省エネ・省CO2対策(次世代海洋環境技術開発支援事業及び国際的枠組み作り)				国土交通省
・船舶の革新的省エネ技術等の研究開発支援(平成25年度～平成29年度の5ヶ年事業) ・IMO(国際海事機構)における国際的枠組み作りに関する議論を主導				目標 船舶の省エネ化、低公害化及び天然ガス等へのエネルギー転換を促進

○施策の取組状況

平成25年度から5ヶ年事業として、船舶の革新的省エネ技術等の研究開発支援に係る補助事業を実施。また、国際海運分野の温暖化対策として、IMOにおける船舶の燃費規制に関する議論を主導した。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、上記取組を実施する。

5)各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進

エ)天然ガス燃料船の普及促進

○プログラム本文対応箇所

天然ガス燃料船は環境性能に優れその普及拡大が期待されているところであり、我が国の海運・造船事業者においても、その実用化を目指した取組が始まっている。こうした取組を支援し、天然ガス燃料船の構造・機関等のハード面及び燃料供給などのソフト面の安全基準の策定・国際基準化など、天然ガス燃料船の普及に向けた環境整備のための事業を通じて、官民連携の下で天然ガス燃料船の普及を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
エ)天然ガス燃料船の普及促進		国土交通省	目標	船舶の省エネ化、低公害化及び天然ガス等へのエネルギー転換を促進
国際基準・標準化等天然ガス燃料船の普及促進				

○施策の取組状況

国内インフラの環境整備を図るべく、天然ガス燃料供給のためのガイドラインを平成25年6月に作成した。
また、IMOで検討されているIGFコード(天然ガス等を燃料とする船舶に係る国際ガス燃料船規則)への議論に積極的に参加した。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、各国と情報共有を図りつつ、官民連携の下で、天然ガス燃料船の普及を推進する。

担当省庁:国土交通省(海事局海洋・環境政策課)

5) 各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進

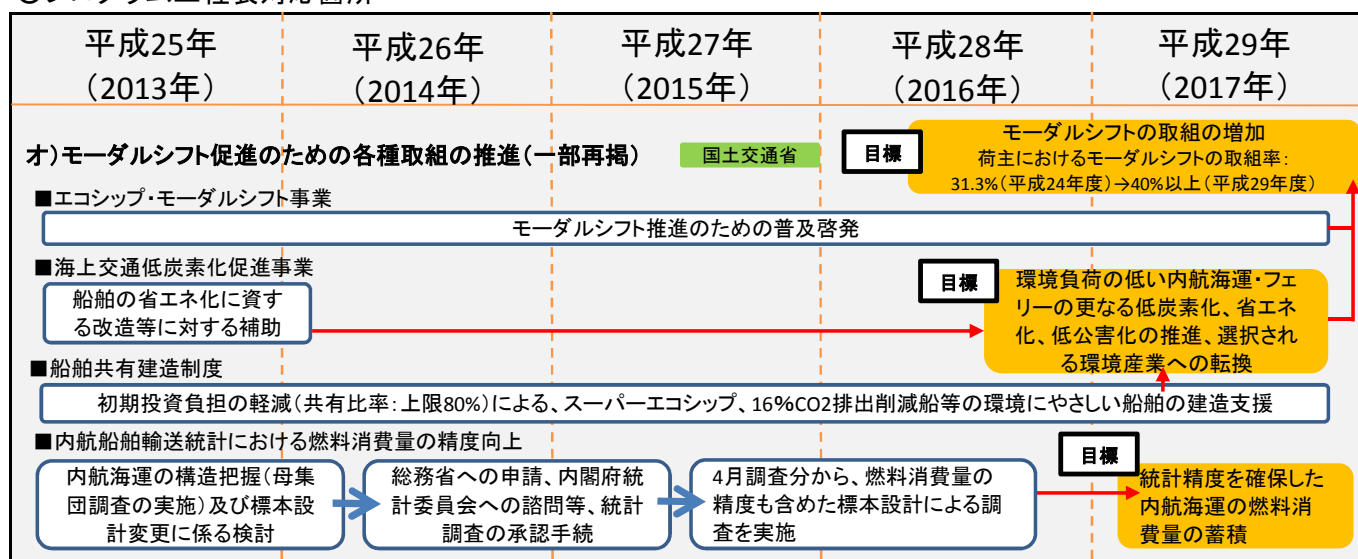
オ) モーダルシフト促進のための各種取組の推進(一部再掲)

○プログラム本文対応箇所

船舶の省エネ化に資する改造等に対する補助を実施することにより、陸上輸送と比べて環境負荷の低い内航海運・フェリーの更なる低炭素化を推進し、選択される環境産業への転換を図る。また、船舶共有建造制度などにより、省エネ対応型船舶の代替建造等を促進する。さらに、エコシップ・モーダルシフト事業により、モーダルシフトを促進するための普及啓発を進める。

内航海運に係る燃料消費量については、より正確なデータを把握できるよう、整備を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

■ エコシップ・モーダルシフト事業

エコシップ・モーダルシフト事業については、海上輸送へのモーダルシフトに対して貢献が認められる荷主企業及び物流事業者に対してエコシップマークの使用を認める制度(エコシップマーク制度)や、モーダルシフトの推進に顕著な功績があった者を表彰する制度を実施している。エコシップマークについては、平成26年度には荷主企業12者、物流事業者12者が認定され、平成20年の制度創設から累計で204者が認定されている。

■ 海上交通低炭素化促進事業

海上交通低炭素化促進事業については、低炭素化設備の導入を行う船舶運航事業者に対して支援を行うことにより、既存船の省エネ改造を促進している。平成25年度は年間燃料消費量の削減率目標である3%を上回る8.1%を実現し、一定の成果が得られた。

■ 船舶共有建造制度

内航海運のグリーン化に資する船舶を共有建造の対象とするなかで、CO2の削減率が大きな船舶に対しては軽減利率を設け、環境性能に優れた船舶の建造を促進している。

■ 内航船舶輸送統計における燃料消費量の精度向上

「公的統計の整備に関する基本的な計画」(平成26年3月25日閣議決定)において、「交通に関する統計の整備」として、内航海運における燃料消費量を把握する統計の精度向上の推進が盛り込まれた。

平成26年度において、燃料消費量の精度を確保した標本設計の変更案を作成の上、総務省へ申請を行い、内閣府統計委員会の答申を経て、総務省より承認されたことから、平成27年4月調査分より、新たな標本設計による調査を開始したところである。

○課題及び今後の対応の方向性

■エコシップ・モーダルシフト事業

輸送効率が良く、環境にやさしい輸送モードである船舶が選択されるためには、荷主等関係者の理解増進が必要である。海上輸送へのモーダルシフトを推進するため、今後も引き続きエコシップ・モーダルシフト事業を通じて普及啓発を図る。

■海上交通低炭素化促進事業

本事業は、平成25年度をもって終了した。

■船舶共有建造制度

引き続き、環境性能に優れた船舶の建造を促進していく。

■内航船舶輸送統計における燃料消費量の精度向上

平成27年度以降、内航船舶においては統計精度を確保した燃料消費量データを蓄積していくこととする。

担当省庁：国土交通省（海事局内航課、総務課企画室、総合政策局情報政策課交通経済統計調査室）

5) 各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進

カ) 港湾における総合的低炭素化施策の推進

○プログラム本文対応箇所

海上輸送と陸上輸送の結節点である港湾において、港湾活動に伴う温室効果ガス排出量の削減を図るため、港湾空間における省エネルギー化、再生可能エネルギーの利活用の推進、CO₂の吸収源拡大等の取り組みを推進する。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
カ) 港湾における総合的低炭素化施策の推進 国土交通省 環境省 ・港湾活動に使用する荷役機械等の省エネルギー化の推進 ・風力発電等の再生可能エネルギーの利活用の推進 ・CO₂の吸収源拡大の取組の推進				
			目標	港湾活動に伴う温室効果ガス排出量の削減

○施策の取組状況

港湾における総合的低炭素化施策の推進のため、以下の取組を推進している。

① 港湾活動に使用する荷役機械等の省エネルギー化の推進

平成24年度より、国土交通省と環境省が連携して「災害等非常時にも効果的な港湾地域低炭素化推進事業」を実施し、低炭素化に資する荷役機械等の導入に取り組んでいる（平成24年度：11件採択、平成25年度：7件採択、平成26年度：10件採択、平成27年度：8件採択）。

② 風力発電等の再生可能エネルギーの利活用の推進

平成24年度に港湾に風力発電を導入する際の標準的な手続きを提示したマニュアルを策定し、平成26年度には、洋上風力発電施設の構造安定や船舶航行の安全確保に向けて、水域占用許可の審査の際の技術的な判断基準となる技術ガイドライン(案)を公表。現在、7港湾の港湾計画に「再生可能エネルギー源を利活用する区域」が位置づけられるなど、洋上風力発電の導入に向けた所要の手続きが進められている。

③ CO₂の吸収源拡大の取組の推進

CO₂吸収源となる港湾緑地の整備を進めている。また、CO₂の吸収源対策として効果が期待できる藻場の保全・造成を進めている。

【平成27年度予算(国費) 港湾整備事業2,314億円の内数等、低炭素価値向上に向けた社会システム構築支援事業 73億円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

港湾における総合的低炭素化施策の更なる推進のため、以下の取組を推進する。

① 港湾活動に使用する荷役機械等の省エネルギー化の推進

引き続き、低炭素化に資する荷役機械等の導入を促進し、本格的な普及につなげていく。

② 風力発電等の再生可能エネルギーの利活用の推進

港湾において、長期かつ大規模な水域の占用が必要となる洋上風力発電施設の導入の円滑化を図るため、その特徴を考慮した港湾区域等の占用に関する手続き及び基準の整備、並びに運用指針の策定を行う。

③ CO₂の吸収源拡大の取組の推進

引き続き、港湾緑地の整備や、藻場の保全・造成を行うとともに、計画段階から維持管理に至るまで、市民、NPO等が主体的に参画できる体制作りを進める。

5) 各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進

キ) 貨物鉄道輸送の更なる省エネ化

○プログラム本文対応箇所

省エネ効果が認められる新型省エネ機関車の導入費用の補助を利用することで、環境に優しい鉄道貨物輸送の更なる省エネ化を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
キ) 貨物鉄道輸送の更なる省エネ化 国土交通省 ■ 新型省エネ機関車の導入の推進				
省エネ効果が認められる新型省エネ機関車の導入費用の補助を利用することで、環境に優しい鉄道貨物輸送の更なる省エネ化を推進 → 環境に優しい貨物鉄道輸送の更なる省エネ化を推進				
			目標	貨物鉄道輸送のCO2原単位の更なる削減

○施策の取組状況

エネルギー使用合理化事業者支援事業を活用し、老朽化が著しい入換機関車の更新を行った。
 HD300形式ハイブリッド機関車：4両（平成26年度）

○課題及び今後の対応の方向性

CO2の更なる削減を図るため、新型省エネ機関車の導入を促進する。

5) 各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進

ク) エコレールラインプロジェクト事業

○プログラム本文対応箇所

鉄道は地域の中心に位置するものが多く、また極めて公共性の高い施設であり、災害時や電力逼迫時にも運行を確保し、地域住民の安全や安心を確保する必要があるとともに、帰宅困難者等が一時的に避難する場所として重要な役割を担っている。

このような背景から、鉄道関連施設低炭素化促進事業、鉄道車両低炭素化促進事業等の実施により、再生可能エネルギーや電力等エネルギーを効率的に使用する省エネ設備等の駅や運転指揮所等の施設への導入や、鉄道車両の省エネ化を促進する。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ク) エコレールラインプロジェクト事業 国土交通省 環境省				
■ 鉄道関連施設等低炭素化促進事業(補助事業) 鉄軌道駅やトンネル、変電所等への再生可能エネルギー発電設備、蓄電池、高効率照明・空調等の導入を補助				
■ 鉄道車両低炭素化促進事業(補助事業) 温室効果ガスの削減効果の高い車両の導入、VVVF制御装置や回生ブレーキ等の設備導入を補助				
■ 低炭素型リニアメトロの走行等安定性検証事業(実証事業) リニアモーターとリアクションプレートの隙間の縮小等による温室効果ガスの削減効果並びに安全性・安定性等について、営業路線を使用し実走行にて検証				
			目標 集中的にエコレールラインプロジェクトを進めることで鉄道分野の更なる省エネ化・低炭素化を実現	

○施策の取組状況

鉄道関連施設低炭素化促進事業、鉄道車両低炭素化促進事業により、鉄道関連施設や鉄道車両への省エネルギー設備等の導入に対する支援を行った。

【平成27年度予算(国費) 低炭素価値向上に向けた社会システム構築支援事業 7,300百万円の内数】

低炭素型リニアメトロの走行等安定性検証事業において、実証実験計画の深度化及び実験機器の製作等を行った。

【平成27年度予算(国費) エネルギー起源CO2排出削減技術評価・検証事業 3,840百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、エコレールラインプロジェクトを実施することにより、鉄道分野の更なる省エネ化・低炭素化を推進させる。

5)各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進

ケ)物流施設の低炭素化の推進

○プログラム本文対応箇所

物流総合効率化法の活用等により、高速道路IC周辺等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立地を促進する。輸送拠点の併設又はトラック予約受付システムの導入により輸送と保管の連携が図られた倉庫の整備を促進し、空車で回送や手待ち時間を削減する。

また、物流拠点(営業倉庫・公共トラックターミナル)における低炭素化を促進するため、物流設備の省エネ化と物流業務の効率化の一体的実施による低炭素化を支援する。特に、水銀に関する水俣条約の発効及び水銀による環境の汚染の防止に関する法律により高圧水銀ランプの製造等が原則禁止になることから、高圧水銀ランプが多用されている物流施設のLED照明への転換を促進する。また、燃料電池フォークリフト等の導入を促進する。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ケ)物流施設の低炭素化の推進 国土交通省 環境省				
■物流総合効率化法の活用 物流施設のハード面での整備・改善の促進 ・物流総合効率化法の活用により、総合効率化計画の認定実績を拡大し、物流施設の高速道路IC周辺等における立地を促進				
■物流施設の低炭素化事業 物流施設の低炭素化に資する設備に対して導入支援を実施				
			目標 物流総合効率化法や支援事業を活用し、物流施設の更なる低炭素化を推進	

○施策の取組状況

■物流総合効率化法の活用

物流総合効率化法に基づき、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総合効率化計画の認定を行い、税制特例措置や政策融資等の支援措置を実施している。

なお、東日本大震災で明らかとなった流通業務機能の早期回復の重要性等を踏まえ、平成25年4月1日に、総合効率化計画の認定要件として、特定流通業務施設が備えるべき設備に、災害発生時における流通業務の早期再開及び当該災害による保管貨物への被害を防止する設備を追加する旨の省令(物流総合効率化法施行規則)改正を行うなど、災害に強い物流システムの構築も推進している。

さらに、平成25年度より、事業者からの相談案件に対するフォローの充実を図る等により認定申請の促進に取り組んでおり、平成27年3月末までの累計で257件を認定したしている。

また、平成27年4月より、さらなる物流の効率化を図るため、規模要件を引き上げ(普通倉庫平屋1,500㎡⇒3,000㎡等)、施設の大型化を推進している。

■物流施設の低炭素化事業

平成25年に創設した低炭素価値向上に向けた二酸化炭素排出抑制対策事業(物流拠点の低炭素化促進事業)により、物流の中核となる施設(営業倉庫、公共トラックターミナル)における低炭素化の取組を支援している。

【平成27年度予算(国費) 低炭素価値向上に向けた社会システム構築支援事業7,300百万円の内数】

《物流施設におけるLED照明への転換の達成状況》

- ・目 標 45%(平成29年度時点の倉庫及びトラックターミナルにおけるLED化率)
 ※高圧水銀ランプが「水銀に関する水俣条約」で規制される平成32年に100%達成を目標とする。
- ・達成状況 30%(平成26年度時点の物流施設におけるLED照明器具導入率)

○課題及び今後の対応の方向性

■物流総合効率化法の活用

経済連携協定の締結交渉の進展や成長戦略の深化に伴い見込まれる貿易量の増大、少子高齢化の進展に伴い生じている物流を担う人材の不足といった物流をめぐる環境の変化に対応するため、流通業務の更なる総合化・効率化を促進する。

■物流施設の低炭素化事業

引き続き、物流施設の更なる低炭素化を推進するための支援措置を実施する。

担当省庁:国土交通省(総合政策局物流政策課参事官(物流産業)室)、環境省(地球環境局地球温暖化対策課)

5) 各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進

コ) グリーン経営認証制度の普及拡大

○プログラム本文対応箇所

トラック、バス、タクシー、内航海運、旅客船、港湾運送及び倉庫の各事業者の環境改善の努力を客観的に証明し、取組意欲の向上等を図り、運輸部門における環境負荷の低減につなげていくための制度である「グリーン経営認証」について、当該制度の普及拡大を図り、運輸部門における環境負荷の更なる低減を目指す。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
コ) グリーン経営認証制度の普及拡大 国土交通省				
①認知度向上、理解増進、認証取得促進 (地方運輸局等による講習会の開催、ポスター・パンフレット等の配布) ②認証取得事業者の取組の支援 (低公害車普及促進対策費補助制度における補助要件の緩和等)		(公財)交通エコロジー・モビリティ財団と連携し、 更なる制度の普及拡大に向けた活動の実施		
		目標 トラック、バス、タクシー、内航海運、旅客船、港湾運送及び倉庫の全事業者の10%の認証取得		

○施策の取組状況

「グリーン経営認証」は、平成15年10月からトラック事業、平成16年4月からバス・タクシー事業、平成17年7月から旅客船事業、内航海運業、港湾運送事業及び倉庫事業について開始しており、講習会の開催や講習会参加者に対する認証取得に向けた支援活動等により、これを積極的に推進している。

認証登録された事業者は、平成27年6月末時点で3,700社となっている。認証取得率は、平成27年3月末時点で約4%となっている。

なお、トラック、バス、タクシーにおける車両台数ベースでは、10%を超える普及率となっている。

○課題及び今後の対応の方向性

新規認証取得者の増加を図るため、荷主への訪問や講習会受講者へのモニタリングを継続するとともに、自治体等による認証取得助成制度の拡充に向けた働きかけに努める。

5) 各輸送モード等における省エネ化等及び環境負荷低減の推進

サ) グリーン物流パートナーシップ会議の推進

○プログラム本文対応箇所

荷主と物流事業者等の関係者の連携による地球温暖化対策、それ以外の環境負荷の低減や物流の生産性向上等、持続可能な物流体系の構築に顕著な功績があった取組への表彰や優良事例の紹介等を行う。【国土交通省・経済産業省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
サ) グリーン物流パートナーシップ会議の推進		国土交通省	経済産業省	目標 グリーン物流パートナーシップ会議 会員数の増加: 3500者
優良事業者の表彰や事例紹介等による普及・啓発				

○施策の取組状況

経済産業省、国土交通省は、2つの団体と共同で開催しているグリーン物流パートナーシップ会議を通じて、荷主と物流事業者等の関係者によるパートナーシップにより実施される物流の改善方策を募集し、地球温暖化対策、それ以外の環境負荷の低減や物流の生産性向上等、持続可能な物流体系の構築に顕著な功績があった取組を実施した事業者に対して表彰を行っている。

平成26年度は、大臣表彰・局長級表彰・特別賞として、8つの事業との37の事業者に対して表彰を行うとともに、大臣表彰・局長級表彰を受賞した取り組みについて担当者による事例発表を行った。

平成27年度は表彰の対象とする取組の枠を広げ、地球温暖化対策のための取組に加え、それ以外の環境負荷の低減や物流の生産性向上等、持続可能な物流体系の構築に資する取組も対象とした。また、荷主と物流事業者の連携に限定せず、荷主同士、物流事業者同士が連携した取組も対象とした。

表彰事例については、取組の概要をグリーン物流パートナーシップ会議のホームページに掲載し、広く事業者への普及啓発を行っている。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、優良事業者の表彰や事例紹介等を通じて、物流分野における地球温暖化対策、それ以外の環境負荷の低減や物流の生産性向上等、持続可能な物流体系の構築についての普及啓発を行う。

6) 物流施設のCO2排出量の削減

ア) 物流施設の低GWP・ノンフロン化の促進

○プログラム本文対応箇所

関係団体等を通じて、自然冷媒の冷凍・冷蔵装置導入促進に関する啓発を行うとともに、施設内の低GWP(地球温暖化係数)化・ノンフロン化が進んでいない物流施設において、自然冷媒の冷凍・冷蔵装置の導入を促進する。【国土交通省・環境省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア) 物流施設の低GWP・ノンフロン化の促進				
国土交通省 環境省				
自然冷媒冷凍機の導入促進の取組を継続的に実施				
目標				冷蔵倉庫における自然冷媒の 冷凍・冷蔵機の使用率の向上

○施策の取組状況

平成27年4月1日に施行されたフロン排出抑制法に基づき、フロン類のライフサイクル全体にわたる排出抑制対策が実施されている。同法により、物流事業者においては、フロン類を使用する第一種特定製品の管理者として、低GWP・ノンフロン製品の使用、点検・整備の記録、フロン類の漏えい量報告等の実施が求められているため、業界団体等を通じ周知・啓発を行っている。

また、平成26年度より、先進技術を利用した省エネ型自然冷媒機器普及促進事業及びノンフロン製品(自然冷媒を利用した一定の冷凍・冷蔵機器)に係る固定資産税の課税標準の特例措置を創設し、物流施設における自然冷媒の冷凍・冷蔵装置の導入について、抜本的な支援措置を講じている。

【平成27年度予算(国費) 先進技術を利用した省エネ型自然冷媒機器普及促進事業6,384百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

フロン排出抑制法の施行(平成27年4月1日)に伴い、引き続きフロン類のライフサイクル全体にわたる排出抑制対策を啓発するとともに、物流施設における自然冷媒の冷凍・冷蔵装置の導入について支援する。

担当省庁: 国土交通省(総合政策局物流政策課参事官(物流産業)室)、環境省(地球環境局フロン対策室)

(1) 物流における災害対策

1) 交通インフラ等機能の早期回復可能な仕組みの検討・実施

ア) 道路の防災・震災対策

○プログラム本文対応箇所

緊急輸送道路等における橋梁の耐震補強や代替路の整備を推進するほか、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の計画策定など、道路の防災・減災対策を進める。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア) 道路の防災・震災対策				
国土交通省				
順次、事業を実施				
目標 緊急輸送道路等における橋梁の耐震補強や代替路の整備を推進するほか、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の計画策定など、道路の防災・減災対策を推進				

○施策の取組状況

既設橋梁の耐震補強を推進している。

緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率：約75%（平成25年度末時点）

道路斜面等の要対策箇所の対策を推進している。

道路斜面等の要対策箇所の対策率：約62%（平成25年度末時点）

【平成26年度補正予算（国費） 道路整備費39,245百万円の内数、社会資本整備総合交付金2,500百万円の内数、防災・安全交付金50,504百万円の内数、平成27年度予算（国費） 道路整備費1,660,173百万円の内数、社会資本整備総合交付金901,805百万円の内数、防災・安全交付金1,094,749百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強及び道路斜面等の要対策箇所の対策を推進する。

(1) 物流における災害対策

1) 交通インフラ等機能の早期回復可能な仕組みの検討・実施

イ) 迅速な道路啓開のための官民での取組の推進

○プログラム本文対応箇所

災害発生時の迅速な道路啓開を円滑に進めるため、民間団体と道路管理者との協定を締結する。また、道路管理者等の連携による協議会の枠組みを設け、道路啓開路線の選定を進める。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
イ) 迅速な道路啓開のための官民での取組の推進		国土交通省		
・道路啓開のための協定締結の推進 ・道路管理者等の連携による効果的な管理のための協議会の設置			目標	災害発生時の迅速な道路啓開を円滑に進めるため、民間団体と道路管理者との協定締結、道路管理者等の連携による協議会の枠組みを設け、道路啓開路線を選定

○施策の取組状況

道路法を改正し、建設業等の民間団体との協定制度及び道路管理者間の協議会設置について制度化した。
 平成26年4月、南海トラフ巨大地震対策計画の地域対策計画を策定した。
 平成27年2月、首都直下地震を想定した道路啓開計画を策定した。
 各道路管理者において、民間団体等との災害協定の締結を推進している。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き南海トラフ巨大地震対策地域対策計画の充実・強化を図る。
 引き続き民間団体等との災害協定の締結を推進する。
 今後、南海トラフ巨大地震を想定した道路啓開計画を策定するとともに、迅速な道路啓開のための体制を構築する。

(1) 物流における災害対策

1) 交通インフラ等機能の早期回復可能な仕組みの検討・実施

ウ) 港湾施設等の耐震・耐津波性能の強化等による防災・減災対策の推進

○プログラム本文対応箇所

東日本大震災の教訓をふまえ、我が国の経済活動の維持・継続の観点から港湾物流機能を確保するため、海上輸送ネットワークの核となる重要な輸送拠点の耐震・耐津波性能の向上や粘り強い構造の防波堤による港湾における災害対応力の強化、港湾海岸における海岸保全施設の整備等の港湾における地震・津波対策を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ウ) 港湾施設等の耐震・耐津波性能の強化等による防災・減災対策の推進			国土交通省	
・粘り強い防波堤、防潮堤の整備の推進 ・防波堤・防潮堤を組み合わせた多重防護の推進 ・海岸保全施設の耐震化の推進 ・耐震強化岸壁の整備の推進 ・荷さばき地、臨港道路の液状化対策の推進				
※巨大な人口・機能が集積する大都市圏の湾域の港湾の防潮堤においては、地域の実情等を勘案しつつ、比較的发生頻度の高い一定程度の津波を超える津波を想定した防護水準の確保を検討				
目標 切迫する東海・東南海・南海地震、首都直下地震等巨大地震への対応を強力に推進することにより、国民の命と暮らしを守りつつ、我が国における産業の立地・投資環境の信頼性を向上させ、成長力を強化				

○施策の取組状況

「防波堤の耐津波設計ガイドライン」を平成25年9月に、「港湾における防潮堤（胸壁）の耐津波設計ガイドライン」を平成25年11月に策定し、粘り強い防波堤、防潮堤の整備を推進している。

平成26年6月に海岸法を改正し、粘り強い構造の防潮堤を海岸保全施設に位置付け、粘り強い防潮堤の整備を推進している。

平成25年4月に改訂した「水門・陸閘等管理システムガイドライン」、平成26年2月に策定した現場操作員向けのパンフレット等を示し、現場操作員の安全確保を最優先とする取組を推進している。平成27年度においては、水門・陸閘等の操作委託契約等の円滑な締結を推進するため、契約書の標準案を作成予定であり、水門・陸閘等の安全かつ確実な操作体制の構築を推進している。

平成26年度より既存の交付金を拡充し、水門・陸閘等の統廃合や常時閉鎖を含む効果的・効率的な整備・運用に係る計画作成を支援し、効果的に自動化・遠隔操作化がなされるよう、海岸管理者の取組を促進している。

平成26年6月に海岸法を改正し、海岸管理者等に水門・陸閘等の操作方法、訓練等に関する操作規則の策定を義務付けるなど水門・陸閘等の安全かつ確実な操作体制を構築するための取組を推進している。

海岸保全施設の耐震改良を進めるとともに、既存の交付金を拡充し平成26年度より耐震性能調査を支援するなど海岸保全施設の耐震化に係る取組を推進している。

・南海トラフ巨大地震・首都直下地震等の大規模地震が想定されている地域等における海岸堤防等の整備率（計画高までの整備と耐震化）：約39%（平成26年度末）

海岸保全施設の維持管理マニュアルを平成26年3月に改訂し、海岸管理者に対して技術的助言を行うとともに、既存の交付金を拡充し平成26年度より長寿命化計画の作成を支援するなど海岸保全施設の適切な維持管理を進め、維持管理に要する費用の縮減・平準化を図りつつ、持続的に防護機能を確保するための取組を推進している。

・個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の策定率：海岸 1%（平成26年度末）

地震発生の際に特に高い地域における港湾において、緊急物資輸送に対応した耐震強化岸壁の整備を促進している。

・災害時における海上からの緊急物資等の輸送体制がハード・ソフト一体として構築されている港湾（重要港湾以上）の割合：31%（H26年度末）

国土交通省港湾局及び地方整備局等に平成24年9月に開設した「港湾における液状化相談窓口」を通じ、港湾管理者・民間事業者を対象として、液状化対策に関する相談サービスを提供し、液状化対策を推進している。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、水門・陸閘等の現場操作員の一層の安全確保のための検討を進め、水門・陸閘等の安全かつ確実な操作体制を構築するための取組を推進する。

海岸法改正に伴う海岸保全施設の維持・修繕の基準について、技術的な支援を充実させるなど海岸保全施設の適切な維持管理を推進する。

首都直下地震や南海トラフ地震等に備え、引き続き、粘り強い防波堤、防潮堤の整備、耐震強化岸壁の整備、防波堤・防潮堤を組み合わせた多重防護、液状化対策を推進する。

担当省庁：国土交通省（港湾局海岸・防災課）

(1) 物流における災害対策

1) 交通インフラ等機能の早期回復可能な仕組みの検討・実施

エ) 災害時における港湾機能の維持・早期復旧

○プログラム本文対応箇所

大規模災害が発生した際にも、緊急物資等の輸送ルートを迅速に確保し、港湾背後の産業活動に係る物流の早期復旧を図るため、港湾関係者が連携して航路啓開等の応急復旧計画や港湾BCPの策定の促進等の事前準備の検討を進める。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
エ) 災害時における港湾機能の維持・早期復旧		国土交通省		
■関係者が連携した航路啓開等に係る取組の推進				
順次、取組を推進				
■関係者の連携による港湾BCPの策定の促進				
港湾BCPの策定の促進				
		目標 切迫する東海・東南海・南海地震、首都直下地震等巨大地震への対応を強力に推進することにより、国民の命と暮らしを守りつつ、我が国における産業の立地・投資環境の信頼性を向上させ、成長力を強化		

○施策の取組状況

平成26年1月に政令改正を行い、東京湾、伊勢湾、大阪湾において緊急確保航路の区域指定を行った。
 平成26年3月に、東京湾、伊勢湾、大阪湾において港湾広域防災協議会を設置し、緊急確保航路等における航路啓開等に関する計画の策定について検討を開始し、大阪湾においては計画を策定した。
 全国の重要港湾以上の港湾のうち、国、港湾管理者、民間事業者といった港湾関係者の連携により港湾BCPが策定された港湾は、平成27年年7月末時点で50港となっている。
 港湾BCPの策定を支援するため、平成27年3月に「港湾の事業継続計画策定ガイドライン」を作成した。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、港湾広域防災協議会による関係機関の連携の下、東京湾、伊勢湾における緊急確保航路に係る航路啓開計画を平成28年度末までに策定する。
 引き続き、国、港湾管理者、民間事業者といった港湾関係者から構成される協議会により、平成28年度末までに全国の重要港湾以上の港湾において実効性のある港湾BCPの策定と策定後の継続的な取り組みを図る。

(1) 物流における災害対策

1) 交通インフラ等機能の早期回復可能な仕組みの検討・実施

オ) 鉄道施設の耐震対策の推進

○プログラム本文対応箇所

阪神・淡路大震災及び東日本大震災を踏まえ、また、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている首都直下地震・南海トラフ地震対策等に備えて、より多くの鉄道利用者の安全確保や、一時避難場所や緊急輸送道路の確保等の公共的機能も考慮し、主要駅や高架橋等の耐震対策を一層推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
オ) 鉄道施設の耐震対策の推進 国土交通省				
耐震対策の一層推進				
目標 阪神・淡路大震災及び東日本大震災を踏まえ、また、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている首都直下地震・南海トラフ地震対策等に備えて、より多くの鉄道利用者の安全確保や、一時避難場所や緊急輸送道路の確保等の公共的機能も考慮し、主要駅や高架橋等の耐震対策を一層推進				

○施策の取組状況

平成25年4月に、首都直下地震、南海トラフ地震による大きな揺れが想定される地域を対象に、耐震補強の実施について努力義務を課す省令(耐震省令)を施行し、平成29年度を目標に耐震対策を実施することとしている。また、この省令に基づいて実施した耐震補強について、補助金及び税制優遇を措置し、推進を図っている。【平成27年度予算(国費) 1,814百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

平成29年度を目標として、引き続き耐震補強の推進を図っていく。

(1) 物流における災害対策

1) 交通インフラ等機能の早期回復可能な仕組みの検討・実施

カ) 卸売市場施設整備の推進(安全・安心に向けた卸売市場の整備)

○プログラム本文対応箇所

災害時にも円滑な食品供給を確保するため、老朽化した卸売市場の整備を推進する。

- ①卸売市場施設の耐震化への支援を実施
②引き続き、生鮮食料品等の流通において社会的なインフラである卸売市場整備を実施【農林水産省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
カ) 卸売市場施設整備の推進(安全・安心に向けた卸売市場の整備) 農林水産省				
平成24年度に引き続き、強い農業づくり交付金(卸売市場施設整備対策)にて中央卸売市場施設整備を推進	平成29年までに中央卸売市場において、下記施策を実施 【安全・確実な物流の確保等】 <物流における災害対策> ○安全・安心に向けた卸売市場の整備 ・卸売市場施設の耐震化への支援を実施 ・引き続き、生鮮食品等の流通において社会的なインフラである卸売市場整備を実施			
			目標	安全・確実な物流の確保等に向け卸売市場の機能強化を推進 中央卸売市場における施設設備を実施する市場数:20市場

○施策の取組状況

安全・安心に向け災害時にも食料供給を確保するため、強い農業づくり交付金(卸売市場施設整備対策)により、中央卸売市場整備計画に即して計画的に実施する施設の改良、造成又は取得等に対し支援をしている。

強い農業づくり交付金を活用して施設整備を実施した市場数:18市場(平成26年度末)

【平成27年度予算(国費) 強い農業づくり交付金23,085百万円】

○課題及び今後の対応の方向性

平成26年度より既存市場整備支援に耐震化の支援を拡充したところであり、引き続き、強い農業づくり交付金(卸売市場施設整備対策)により安全・安心に向けた卸売市場の整備を推進していく。

(1) 物流における災害対策

1) 交通インフラ等機能の早期回復可能な仕組みの検討・実施

キ) 災害時の水産物流通機能の確保

○プログラム本文対応箇所

東日本大震災により、大きな被害を受けた漁港においては水産物の陸揚げ機能が喪失したため、地域水産業の早期再開、消費地への水産物供給に大きな影響が生じた。そこで、今後予想される大規模な地震・津波に備え、被災時の地域水産業の継続又は早期再開が可能となるよう陸揚げ岸壁の耐震化など漁港施設の防災力の強化を推進し、災害時の水産物の流通機能の確保を図る。【農林水産省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
キ) 災害時の水産物流通機能の確保 農林水産省				
水産物の流通拠点となる漁港において、陸揚げ岸壁の耐震化等を重点的に実施				
目標 陸揚げ岸壁が耐震化された水産物の流通拠点漁港の割合を 20%(平成21年)→おおむね65%(平成28年)				

○施策の取組状況

漁港漁場整備長期計画に基づき、水産物の流通拠点となる漁港において、陸揚げ岸壁等の既存の漁港施設の耐震診断を実施するとともに、耐力が不足する施設への対策工事等を着実に推進している。

陸揚げ岸壁が耐震化された水産物の流通拠点漁港の割合: 44%(平成26年度)
 【平成26年度補正予算(国費) 水産基盤整備事業 4,097百万円の内数、平成27年度予算(国費) 水産基盤整備事業72,149百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

今後とも水産物の流通拠点となる漁港において陸揚げ岸壁の耐震化等を推進していくとともに、大規模災害時においても円滑な食料供給が維持できるよう、漁港管理者等による事業継続計画(BCP)の策定といったソフト施策との連携を推進する。

(1) 物流における災害対策

1) 交通インフラ等機能の早期回復可能な仕組みの検討・実施

ク) 緊急輸送道路等の沿道建築物の耐震化の促進

○プログラム本文対応箇所

改正耐震改修促進法に基づき地方公共団体が指定する緊急輸送道路等の沿道建築物について、耐震化に係る支援を行う。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ク) 緊急輸送道路等の沿道建築物の耐震化の促進				
国土交通省				
緊急輸送道路等の沿道建築物の耐震化に係る支援				
改正耐震改修促進法の施行			目標	地震時の緊急輸送道路等の機能確保

○施策の取組状況

改正耐震改修促進法の的確な運用(緊急輸送道路等の沿道建築物等の耐震診断義務付け対象建築物についての、資格者による適切な耐震診断の実施、耐震改修に係る容積率・建ぺい率の緩和、表示制度の利用促進等)及び耐震診断・耐震改修に係る情報提供を行っている。

また、緊急輸送道路等の沿道建築物の耐震化を促進するため、防災・安全交付金等により、沿道建築物の耐震診断・耐震改修に対する支援を行うとともに、平成25年度より、改正耐震改修促進法に基づき耐震診断義務付け対象となる沿道建築物の耐震診断・耐震改修について、通常の交付金に加え、国による重点的・緊急的な支援(耐震対策緊急促進事業)を実施している。

【平成27年度予算(国費) 防災・安全交付金10,947億円等の内数、耐震対策緊急促進事業180億円】

平成26年度税制改正において、耐震診断義務付け対象建築物について耐震改修工事を行った場合は、特別償却を可能とするほか、固定資産税を減額することとしている。

○課題及び今後の対応の方向性

住宅・建築物の耐震化の実施主体である住宅・建築物の所有者に、自身が保有する住宅・建築物の耐震化の必要性に対する認識不足があり、また、業者の選定や、工法・費用・効果等が適切であるかどうかの判断が専門的で困難であるため、広く耐震診断・耐震改修に係る情報を提供するとともに、個別事案については個々にきめ細やかな対応が必要である。

耐震診断・耐震改修は、住宅・建築物の所有者にとって大きな経済的負担となるため、地方公共団体における補助制度の整備を促進する。

(1) 物流における災害対策

2) 被災時の海上輸送広域連携体制の確立

ア) 広域的な復旧・復興体制や物流の代替性の確保

○プログラム本文対応箇所

地域経済の維持・継続の観点から、港湾における迅速な避難の確保及び被災後の港湾機能の早期復旧に向けた関係者間の連携体制の構築を図るとともに、物流の広域的な代替性の確保を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア) 広域的な復旧・復興体制や物流の代替性の確保 国土交通省				
港湾広域防災協議会の設置、連携方針取りまとめ 連携方針に基づく実施方策について引き続き協議、必要に応じて方針を見直し				
大規模災害発生時の代替輸送ルートの想定、被災地以外の港湾におけるバックアップ体制等の調査・検討等を実施し、今後必要な取組について検討を実施				
目標 切迫する東海・東南海・南海地震、首都直下地震等巨大地震への対応を強力に推進することにより、国民の命と暮らしを守りつつ、我が国における産業の立地・投資環境の信頼性を向上させ、成長力を強化				

○施策の取組状況

平成26年3月に、東京湾、伊勢湾、大阪湾において港湾広域防災協議会を設置し、緊急確保航路等における航路啓開等に関する計画の策定について検討を開始し、大阪湾においては計画を策定した。

平成25年度より毎年、南海トラフ地震による被災及びこれに伴う太平洋側港湾から日本海側港湾への代替輸送を想定した図上訓練等を実施している。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、港湾広域防災協議会による関係機関の連携の下、東京湾、伊勢湾、大阪湾における緊急確保航路に係る航路啓開計画を平成28年度末までに策定する。

(1) 物流における災害対策

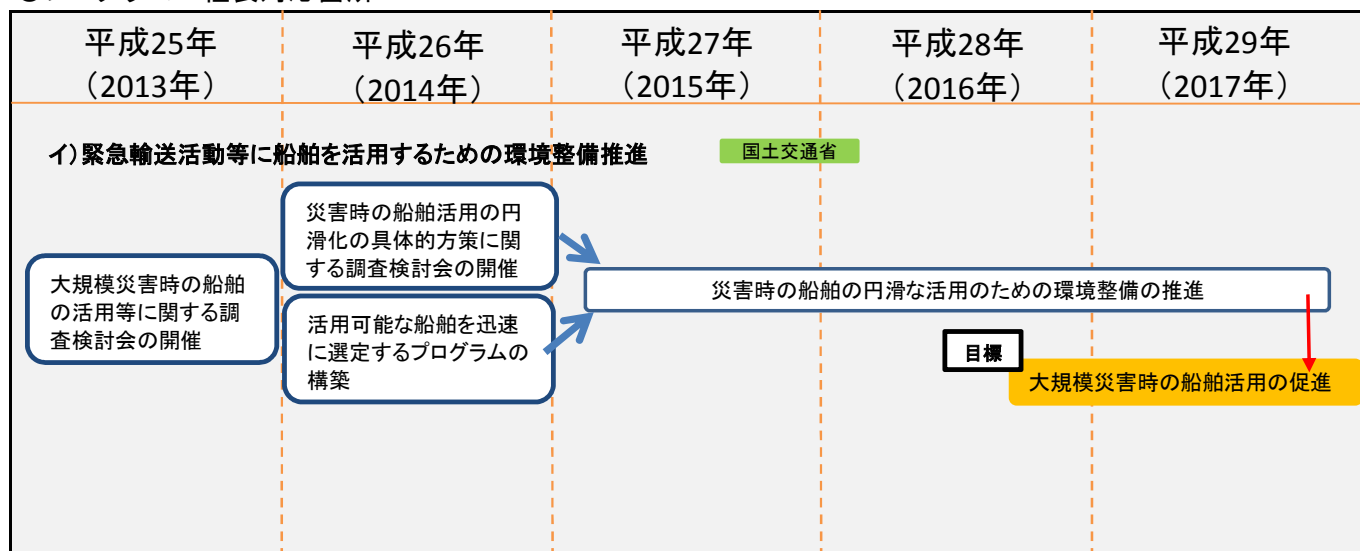
2) 被災時の海上輸送広域連携体制の確立

イ) 緊急輸送活動等に船舶を活用するための環境整備推進

○プログラム本文対応箇所

国・地方自治体の防災計画や緊急輸送計画における位置付けと関係者間の役割分担、必要となる船舶の機能・役割やそれらを確保するための課題等を調査し、船舶の具体的な活用促進方策を取りまとめた。また、平時事業からの離脱を円滑化する具体的方策及び船舶の活用に関する実務手順を定めたマニュアル例・ガイドラインを策定するとともに、活用可能な船舶を迅速に選定するプログラムを構築した。これらの取組みを踏まえ、訓練等による継続的な点検・改訂を通じ、自治体等におけるマニュアルや選定プログラムの実行性を随時向上させるとともに、関係者間であらかじめ具体的な協議を行うなど、大規模災害時に船舶を活用するための環境整備を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成25年度に大規模災害時の船舶の活用等に関する調査検討会を設置・開催し、①過去の震災における船舶活用実態、②大規模災害時に船舶が発揮しうる機能・役割、③大規模災害時の活用可能船舶の確保策、④船舶の活用に関する実務手順の円滑化方策、⑤大規模災害時の防災計画体系における船舶活用の位置づけ、について検討、整理した上で、活用可能船舶の確保策及び船舶の活用に関する実務手順の円滑化方策については、一定の方向性を示した。さらに、災害時の船舶の活用自体の認知度が必ずしも高いとは言えないこと、また、活用可能な船舶の選定や民間船舶が通常サービスから離脱して災害対応に当たることの調整に時間を要するといった課題があることから、平成26年7月に「災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会」を設置し、平時事業からの離脱を円滑化する具体的方策及び船舶の活用に関する実務手順を定めたマニュアル例・ガイドラインを策定するとともに、活用可能な船舶を迅速に選定するプログラムを構築した。

○課題及び今後の対応の方向性

平成27年度以降については、平成26年度の検討会での結果を踏まえ、プログラムのデータ内の情報の質の向上・防災訓練等での活用を通じ運用改善を常に図っていくとともに、船舶の活用に関する実務手順については、今後、自治体等にマニュアルの作成を促すだけでなく、訓練等により継続的に点検し改訂していくことで緊急時の実効性を担保しておくよう、自治体等と十分に連携を図る必要がある。また、既存の航路と利用者への影響を抑えつつ災害対応のための輸送力を確保するため、定期航路でのスペースチャーター（緊急物資を数便に分散して船舶のスペースを貸し切ること）や増便、寄港地の追加などの手法、さらに、既存航路から一時的に船舶を離脱させて災害対応を行わせる際には、特定の事業者には負担が偏らないよう輪番制の採用の検討など、航路近傍の事業者間であらかじめ具体的な協議を行い、調整を進める。

担当省庁：国土交通省（海事局内航課）

(1) 物流における災害対策

3) 災害に備えた支援物資オペレーションの整備

ア) 災害に強い物流システムの構築(円滑な支援物資物流の確保)

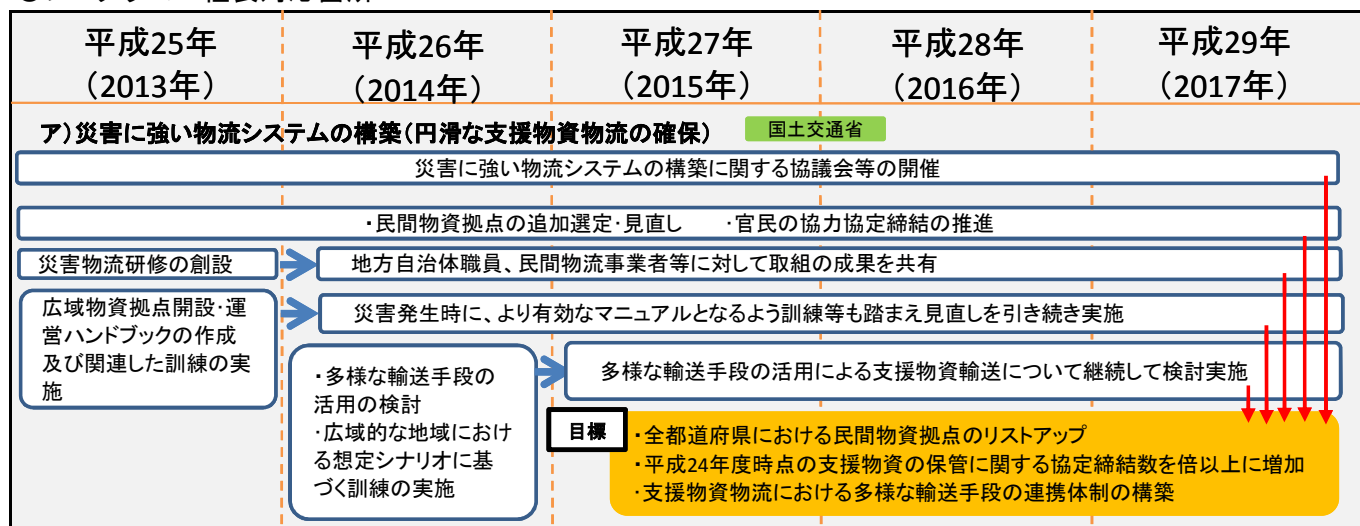
○プログラム本文対応箇所

国、地方公共団体、物流事業者等を構成員とする災害に強い物流システムの構築に関する協議会等を引き続き継続的に開催し、支援物資の広域的な受入拠点として物流事業者の施設のリスト化を進めるとともに、地方公共団体と物流事業者等との間の役割分担や発災時の体制等を規定した協力協定の締結を推進する。

また、円滑な支援物資物流を確保するために必要となる国・地方公共団体・物流事業者等との連携体制の整備を引き続き実施する。

加えて、多様な輸送手段の活用による円滑な支援物資物流の確保に向けた取組を実施する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

国、地方公共団体、物流事業者等を構成員とする災害に強い物流システムの構築に関する協議会等を開催し、民間物資拠点の追加選定・見直し及び官民の協力協定の締結を推進した。

また、平成25年10月に広域物資拠点開設・運営ハンドブックを作成・公表し、地方自治体・物流事業者団体等へ広く周知を行うとともに、同月には、地方自治体、物流事業者等の災害担当職員等を対象とした災害物流研修を実施した。

さらに、平成26年1月には、中国圏・四国圏において、これまでの取組内容も踏まえ、大規模災害発生時において、広域的な協力体制のもと、円滑な支援物資物流を確保するための訓練を実施した。その他、各自治体の実施する訓練に参画した。

大規模災害時において、鉄道、内航海運、航空機、トラックといった多様な輸送モードが連携した支援物資輸送を行う体制の構築のため、平成26年度に関東圏にて多様な輸送手段を活用した支援物資輸送体制に関する協議会を開催するとともに、情報伝達訓練を行った。

【平成27年度予算(国費) 災害に強い物流システム構築事業8百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

国、地方公共団体、物流事業者等を構成員とする災害に強い物流システムの構築に関する協議会等を引き続き開催し、民間物資拠点の追加選定・見直し及び官民の協力協定の締結を推進する。

また、平成26年度に関東圏にて開催した多様な輸送手段を活用した支援物資輸送体制に関する協議会を他の地域でも開催する。

(1) 物流における災害対策

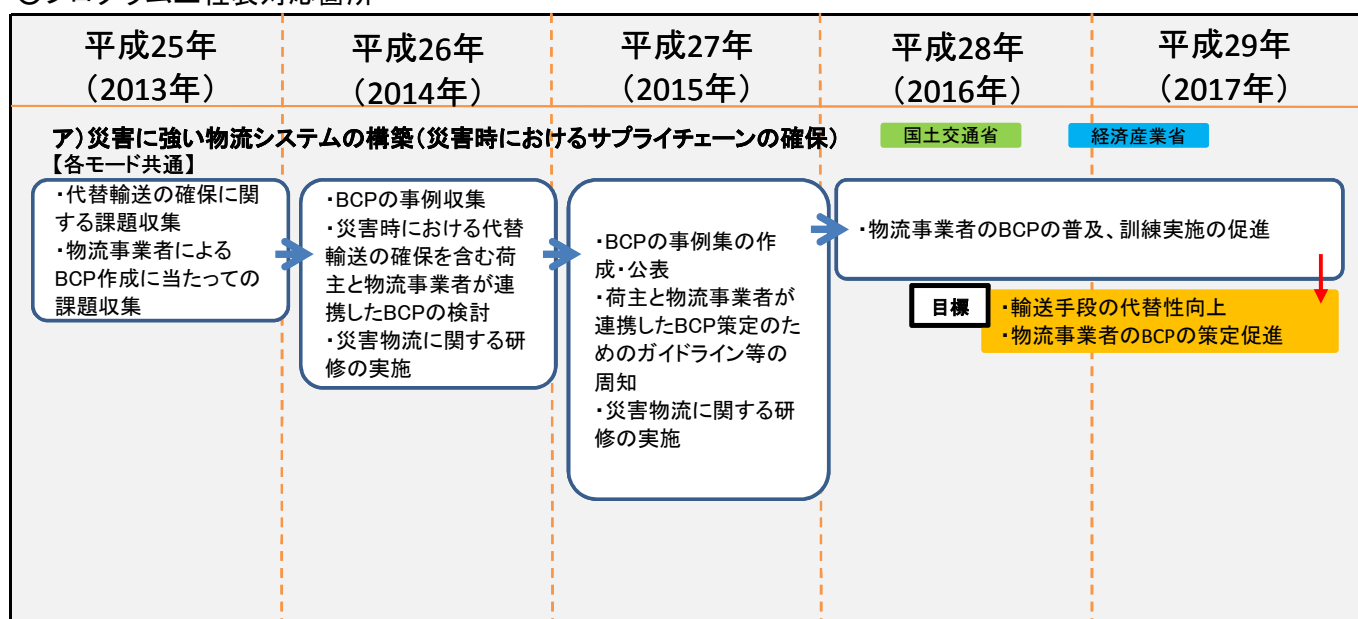
4) BCP(業務継続計画)策定支援と実践的な訓練の促進

ア) 災害に強い物流システムの構築(災害時におけるサプライチェーンの確保)

○プログラム本文対応箇所

BCP策定事例の紹介やBCP策定のための人材育成等を通して、物流事業者のBCP策定を促進する。
また、荷主と物流事業者が連携した災害時における代替輸送の確保を含むBCPの策定のためのガイドライン等を周知することにより、BCPに基づいた関係者による訓練を促進する。【国土交通省・経済産業省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

荷主と物流事業者が連携した災害時における代替輸送の確保を含むBCPの検討会を平成26年度に開催するに当たり、荷主、物流事業者、物流事業者団体等にヒアリングを実施し、課題収集等を行った。

平成26年度においては、BCPの事例収集を行うとともに、荷主と物流事業者が連携した災害時における代替輸送の確保を含むBCPの検討会を開催し、「荷主と物流事業者の連携したBCPの策定を促進するための検討を実施し、荷主と物流事業者が連携したBCP策定のためのガイドライン」、「荷主及び物流事業者のベストプラクティス集」、「荷主と物流事業者が連携したBCP訓練マニュアル」をとりまとめた。

また、物流事業者のBCP策定促進のため、物流事業者に対して、災害時における物流に関する知識を習得するための災害物流研修を実施した。

○課題及び今後の対応の方向性

平成26年度の検討会にて取りまとめたガイドライン、ベストプラクティス集、訓練マニュアルを広く普及することにより、荷主と物流事業者が連携したBCP策定促進を行う。

(1) 物流における災害対策

4) BCP(業務継続計画)策定支援と実践的な訓練の促進

イ) 貨物鉄道事業者のBCP策定の促進

○プログラム本文対応箇所

荷主企業に対し物流業務の「分散化・複線化」によるリダンダンシー確保の観点から、JR貨物や物流事業者団体を通じて鉄道利用の提案に取り組む。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
イ) 貨物鉄道事業者のBCP策定の促進 国土交通省 【鉄道】 <BCP策定を促進> 貨物鉄道事業者におけるBCPの策定及び深度化を促進 <「分散化・複線化」によるリダンダンシー> 荷主企業に対し物流業務の「分散化・複線化」によるリダンダンシー確保の観点から、JR貨物や物流事業者団体を通じて鉄道利用を提案				
			目標 災害時における鉄道貨物輸送の機能維持を図るとともに災害に強い鉄道輸送を構築	
			目標 荷主企業においても、鉄道と他モードとの物流の複線化を図ることにより、物流機能確保が図られ、維持が可能な物流システムを構築	

○施策の取組状況

一般社団法人日本物流団体連合会が作成した「BCP作成ガイドライン」を周知し、BCPの策定を促進した。物流業務の「分散化・複線化」によるリダンダンシー確保の観点から、鉄道がモードの一つとして選択されるよう、JR貨物や物流事業者団体を通じて、荷主企業に対し鉄道利用の提案を促進した。

○課題及び今後の対応の方向性

BCPIについては、貨物鉄道事業者の約98%(営業キロベース)が策定している状況であり、引き続きBCP策定を促進するとともに、BCPの策定内容について更なる深度化を図る。
 JR貨物や物流事業者団体との連携を強化し、物流業務の「分散化・複線化」によるリダンダンシー確保に向けた物流システムの構築を促進する。

(1) 物流における災害対策

5) 非常時のエネルギー供給の仕組み構築

ア) 災害時の石油供給の確保

○プログラム本文対応箇所

大規模災害が発生した場合においても、被災地等へ石油製品を安定的に供給できるよう、石油製品の輸送体制、備蓄体制及び供給設備の災害対応能力の強化を図る。

① 災害時石油供給連携計画

石油会社に対し、共同で、地域ごとに、災害時の供給に関する計画（災害時石油供給連携計画）をあらかじめ作成し、災害時には、経済産業大臣の勧告に従い、協力して実行するよう義務付ける。

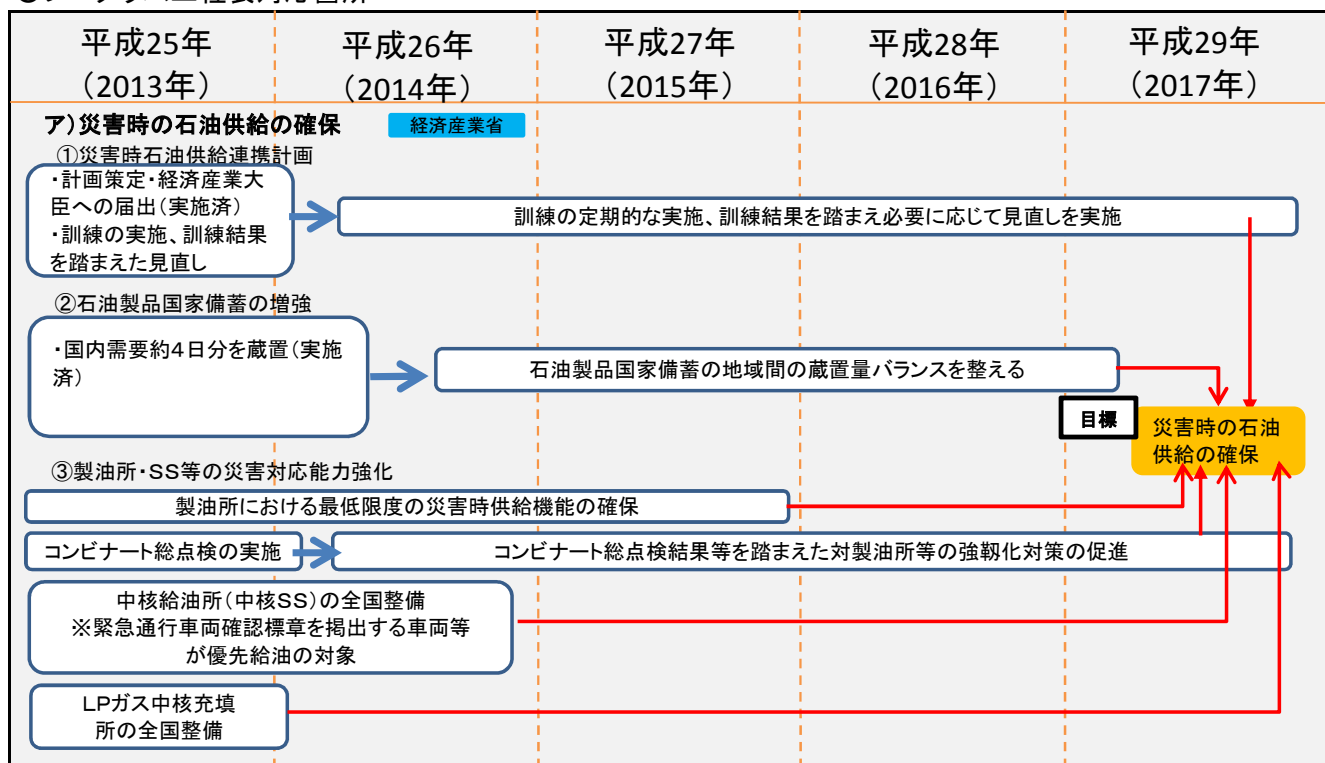
② 石油製品国家備蓄の増強

製油所が停止する事態を想定した、原油ではなくガソリン等の石油製品の形態での国家備蓄の増強を図る。

③ 製油所・SS等の災害対応能力強化

製油所については、地震・津波に対する耐性総点検結果等も踏まえ、災害対応能力の強化を進める。また、サービスステーション（SS）・LPガス輸入基地及び充填所についても災害対応能力の強化を進める。【経済産業省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

①災害時石油供給連携計画

平成25年1月、大手石油精製・元売会社が経済産業大臣に対して災害時石油供給連携計画の届出を行った。この連携計画実施の訓練については、平成25年6月には内閣府、和歌山県と、平成26年7月には、内閣府、静岡県とそれぞれ連携して実施し、平成27年6月には東京都、NTT、総務省、内閣府と連携して実施した。併せて、同6月には大手石油精製・元売各社による石油供給の共同オペレーションのシナリオ非開示型訓練も実施した。

②石油製品国家備蓄の増強

ガソリン、灯油、軽油、A重油の4油種の石油製品について、平成25年度から積み増しを行い、平成26年6月に全国需要約4日分の石油製品国家備蓄の蔵置を達成した。

【平成27年度予算(国費) 石油備蓄事業補給金 28,450百万円の内数、石油製品貯蔵供給機能強化補助金 600百万円、国家備蓄石油増強対策事業費94百万円の内数】

③製油所・SS等の災害対応能力強化

被災地に向けた燃料供給の早期回復を実現するため、製油所における「非常用3点セット」(非常用発電機、非常用通信機器、ドラム缶石油充填出荷設備)の導入を支援した。

【平成27年度予算(国費) 石油コンビナート事業再編・強靱化等推進事業11,500百万円の内数】

また、平成24年度補正予算により、激甚災害発生時の製油所等が受ける影響を把握するため、地震の液状化評価や設備等の耐震性能等の総点検(耐性総点検)を実施した。当該耐性総点検結果等を踏まえて、平成25年度から予算を活用し、各石油精製・元売会社が製油所等の強靱化対策工事に取り組んでいる。

【平成27年度予算(国費) 石油コンビナート事業再編・強靱化等推進事業11,500百万円の内数】

SSの災害対応能力強化については、緊急車両への優先給油を円滑に実施するため、自家発電設備等を設置した中核SSを全国的に整備した。

また、災害等による停電に備え、LPガス輸入基地等への移動式電源車の配備を進めるとともに、自家発電設備や衛星携帯電話等を備えたLPガス中核充填所を全国に344ヶ所整備した。

○課題及び今後の対応の方向性

①災害時石油供給連携計画

被災地での燃料供給の長期停止を避けるべく、関係省庁・石油関係業界(精製元売・運送・販売等)、地方自治体等より多くの関係者が訓練へ参画をすることにより、災害時石油供給連携計画の実効性を確保することが必要である。平成27年11月には、内閣府、複数の都道府県と連携して、災害時石油供給連携計画実施の訓練をすることとしている。

②石油製品国家備蓄の増強

平成28年度中を目途に、石油備蓄法に基づく災害時石油供給連携計画を策定する単位である全国10ブロック毎に、各地域の需要の約4日分の国家備蓄石油製品の蔵置を目指すべく、石油製品貯蔵供給機能強化補助金等を活用して地域間の蔵置量バランスを整える。

③製油所・SS等の災害対応能力強化

緊急時の入出荷体制の基盤を整備するとともに、巨大地震により石油精製設備が長期停止している間でも、製油所内の在庫や他製油所からバックアップ供給を受けた在庫を出荷する機能を継続・早期回復し得るよう、官民連携により製油所・SS等の石油供給インフラの強靱化を進める。

担当省庁:経済産業省(資源エネルギー庁資源・燃料部石油精製備蓄課)

(1) 物流における災害対策

6) 港湾における災害対応力の強化

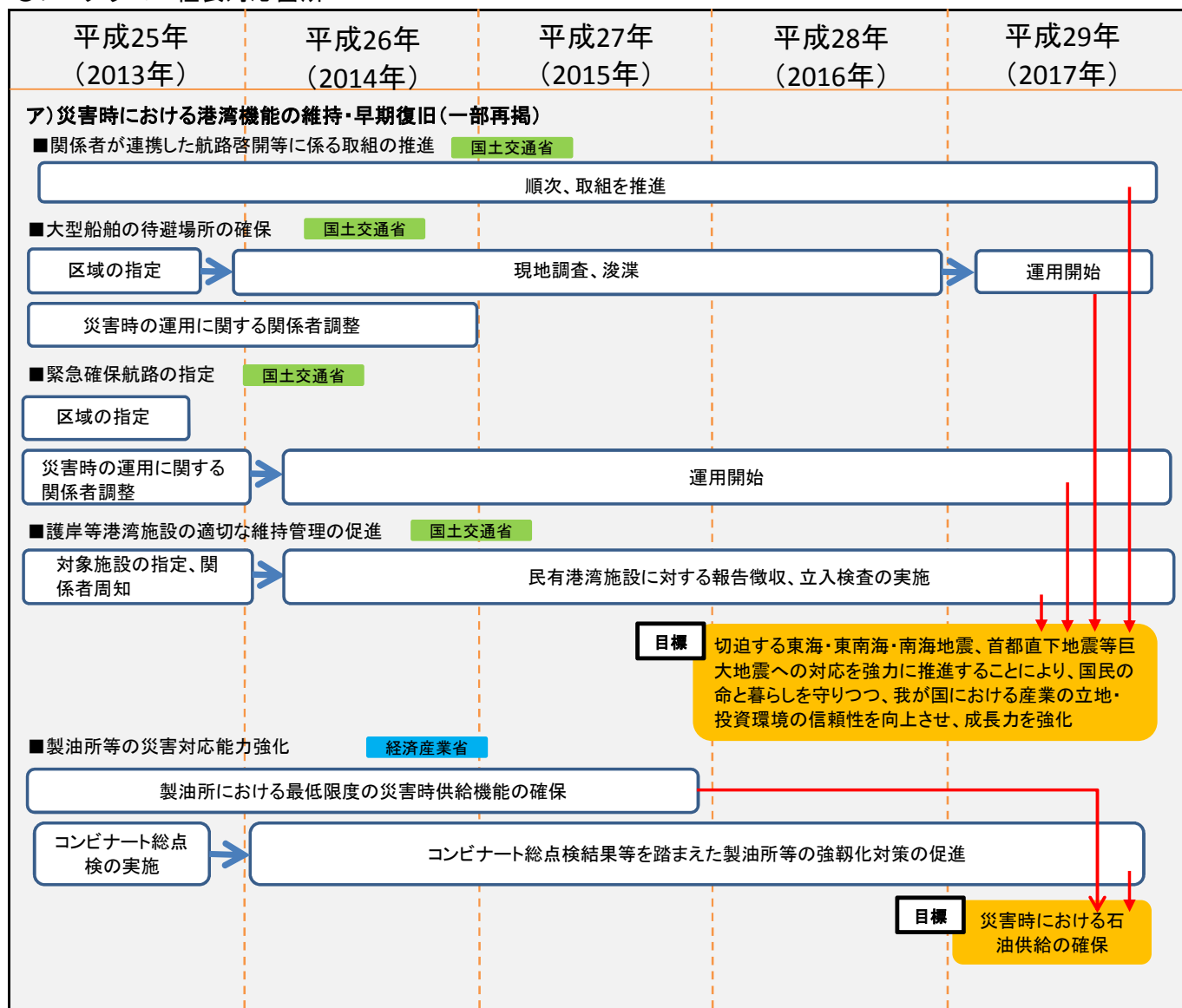
ア) 災害時における港湾機能の維持・早期復旧(一部再掲)

○プログラム本文対応箇所

大規模災害が発生した際にも、緊急物資等の輸送ルートを迅速に確保し、港湾背後の産業活動に係る物流の早期復旧を図るため、港湾関係者が連携して航路啓開等の応急復旧計画等の事前準備の検討を進めるとともに、大型船舶の待避場所の確保や緊急確保航路の指定を推進する。また、民間事業者等が管理するコンビナートの護岸等の港湾施設の適切な維持管理を促進する。【国土交通省】

コンビナート内の製油所等については、上記の災害時における海上輸送機能の確保に向けた民有護岸等の改良の促進と連携し、地震・津波に対する耐性総点検結果等も踏まえ、耐震・液状化対策等の災害対応能力の強化を進める。【経済産業省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

■関係者が連携した航路啓開等に係る取組の推進

平成26年3月に、東京湾、伊勢湾、大阪湾において港湾広域防災協議会を設置し、緊急確保航路等における航路啓開等に関する計画の策定について検討を開始した。

■大型船舶の待避場所の確保、緊急確保航路の指定

平成26年1月に政令改正を行い、東京湾、伊勢湾、大阪湾における大型船舶の待避場所や緊急確保航路について区域指定を行った。

■護岸等港湾施設の適切な維持管理の促進

民間事業者が管理する護岸等の適切な維持管理のため、平成26年4月に国土交通省令を改正し、維持管理状況の報告の徴収等の対象となる施設を指定するとともに、平成26年7月に港湾管理者を通じて維持管理状況の報告を依頼した。また、民間事業者による護岸等の改良を促進するため、平成26年に港湾法を改正し、民有護岸等の改良に対する無利子貸付制度を創設するとともに、税制特例措置（法人税、固定資産税）を創設した。
【平成27年度予算（国費） 港湾整備事業2,314億円の内数】

■製油所の災害対応能力強化

被災地に向けた燃料供給の早期回復を実現するため、製油所における「非常用3点セット」（非常用発電機、非常用通信機器、ドラム缶石油充填出荷設備）の導入を支援した。

【平成27年度予算（国費） 石油コンビナート事業再編・強靱化等推進事業11,500百万円の内数】

また、平成24年度補正予算により、激甚災害発生時の製油所等が受ける影響を把握するため、地震の液状化評価や設備等の耐震性能等の総点検（耐性総点検）を実施した。当該耐性総点検結果等を踏まえて、平成25年度から予算を活用し、各石油精製・元売会社が製油所等の強靱化対策工事に取り組んでいる。

【平成26年度補正予算（国費） 石油コンビナート事業再編・強靱化等推進事業9,500百万円の内数、平成27年度予算（国費） 石油コンビナート事業再編・強靱化等推進事業11,500百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

■関係者が連携した航路啓開等に係る取組の推進、護岸等港湾施設の適切な維持管理の促進等

引き続き港湾広域防災協議会等を活用し、航路啓開等に関する関係者間の検討を進めるとともに、民間事業者が管理する護岸等の維持管理状況について把握を進め、適切な維持管理及び改良を促進する。

■製油所等の災害対応能力強化

緊急時の入出荷体制の基盤を整備するとともに、巨大地震により石油精製設備が長期停止している間でも、製油所内の在庫や他製油所からバックアップ供給を受けた在庫を出荷する機能を継続・早期回復し得るよう、官民連携により製油所等の石油供給インフラの強靱化を進める。

担当省庁：国土交通省（港湾局海岸・防災課、計画課）、経済産業省（資源エネルギー庁資源・燃料部石油精製備蓄課）

(1) 物流における災害対策

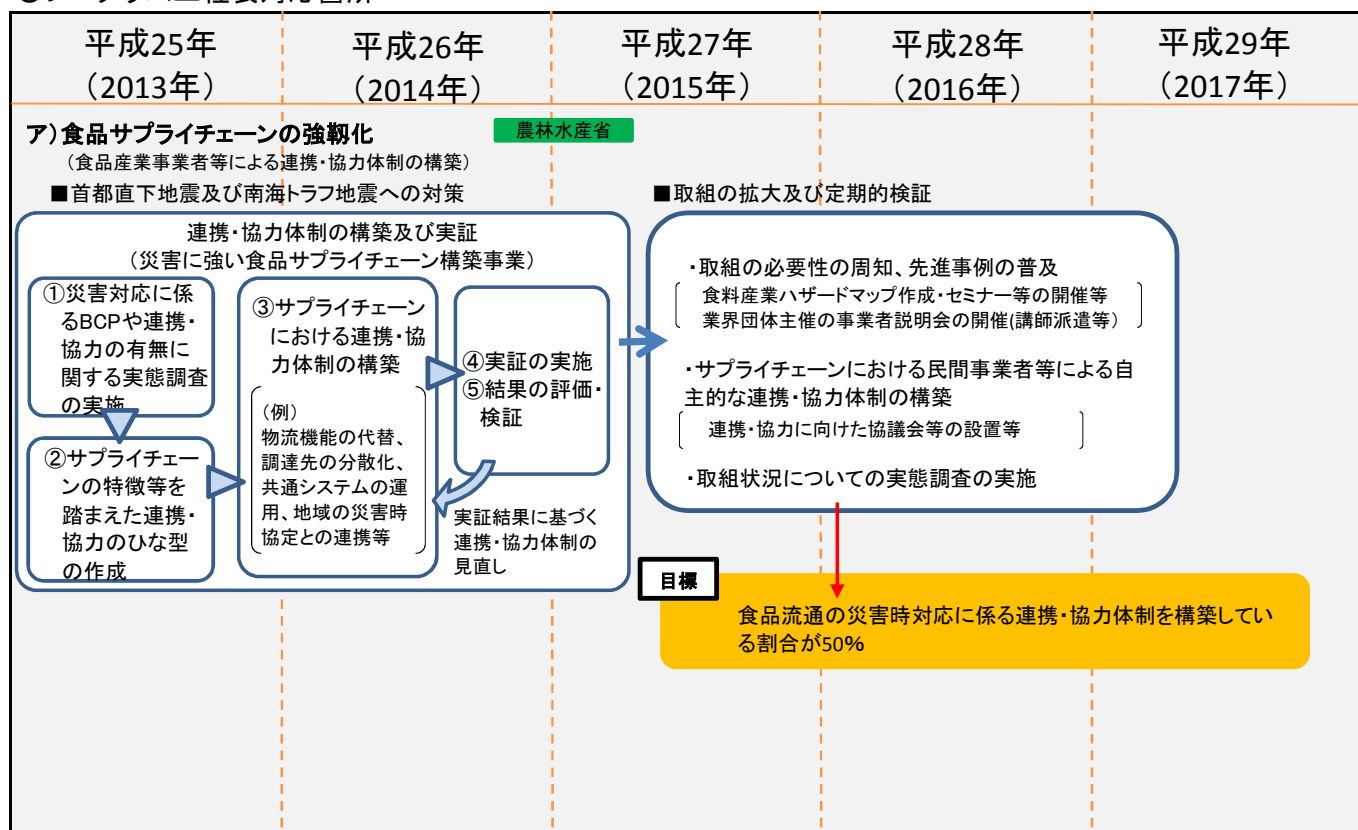
7) 食品の物流における早期回復に向けた協力・連携体制の構築

ア) 食品サプライチェーンの強靱化

○プログラム本文対応箇所

首都直下地震及び南海トラフ地震の被災が想定される地域において、震災時に円滑な食料供給を維持し、及び早期に回復させるため、食品産業事業者団体を通じた啓発・普及のためのセミナーや事業者間のマッチングの場を提供することにより、事業者間の連携・協力体制構築の促進を図る取組を支援。【農林水産省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

近い将来、首都直下地震及び南海トラフ地震の被災が想定される地域において、震災時にも消費者への円滑な食料供給を確保するため、食品産業事業者の立地状況等をまとめた食料産業ハザードマップを作成し、業界団体を通じた啓発・普及のためのセミナーの開催及び事業者間のマッチングの場の提供により、震災時の連携・協力体制の構築を図る取組を支援している。

○課題及び今後の対応の方向性

食品サプライチェーンの強靱化に当たっては、
 ・平時から事業者間連携が必要
 ・民間事業者間には競争関係にあるため連携が進みにくく、特に、中小企業単独による取組は困難
 ・事業者にとって具体的な連携・協力の進め方をイメージするのは困難
 等の課題があることから、災害に強い食品サプライチェーン構築事業の結果等を活用するとともに、事業者を対象としたセミナーの開催・事業者間のマッチングの場の提供、さらに、業界団体に会議等へ講師を派遣し連携・協力体制構築に関する説明を行うなどにより、事業者間の連携関係の構築を促進する。

(1) 物流における災害対策

8) 卸売市場における耐震化の支援

ア) 卸売市場施設整備の推進(安全・安心に向けた卸売市場の整備)(再掲)

○プログラム本文対応箇所

災害時にも円滑な食品供給を確保するため、老朽化した卸売市場の整備を推進する。

- ①卸売市場施設の耐震化への支援を実施
②引き続き、生鮮食料品等の流通において社会的なインフラである卸売市場整備を実施【農林水産省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア) 卸売市場施設整備の推進(安全・安心に向けた卸売市場の整備)(再掲) 農林水産省				
平成24年度に引き続き、強い農業づくり交付金(卸売市場施設整備対策)にて中央卸売市場施設整備を推進 → 平成29年までに中央卸売市場において、下記施策を実施 【安全・確実な物流の確保等】 ＜物流における災害対策＞ ○安全・安心に向けた卸売市場の整備 ・卸売市場施設の耐震化への支援を実施 ・引き続き、生鮮食品等の流通において社会的なインフラである卸売市場整備を実施				
目標 安全・確実な物流の確保等に向け卸売市場の機能強化を推進 中央卸売市場における施設設備を実施する市場数: 20市場				

○施策の取組状況

安全・安心に向け災害時にも食料供給を確保するため、強い農業づくり交付金(卸売市場施設整備対策)により、中央卸売市場整備計画に即して計画的に実施する施設の改良、造成又は取得等に対し支援をしている。

強い農業づくり交付金を活用して施設整備を実施した市場数: 18市場(平成26年度末)

【平成27年度予算(国費) 強い農業づくり交付金23,085百万円】

○課題及び今後の対応の方向性

平成26年度より既存市場整備支援に耐震化の支援を拡充したところであり、引き続き、強い農業づくり交付金(卸売市場施設整備対策)により安全・安心に向けた卸売市場の整備を推進していく。

(2) 社会資本の適切な維持管理・利用

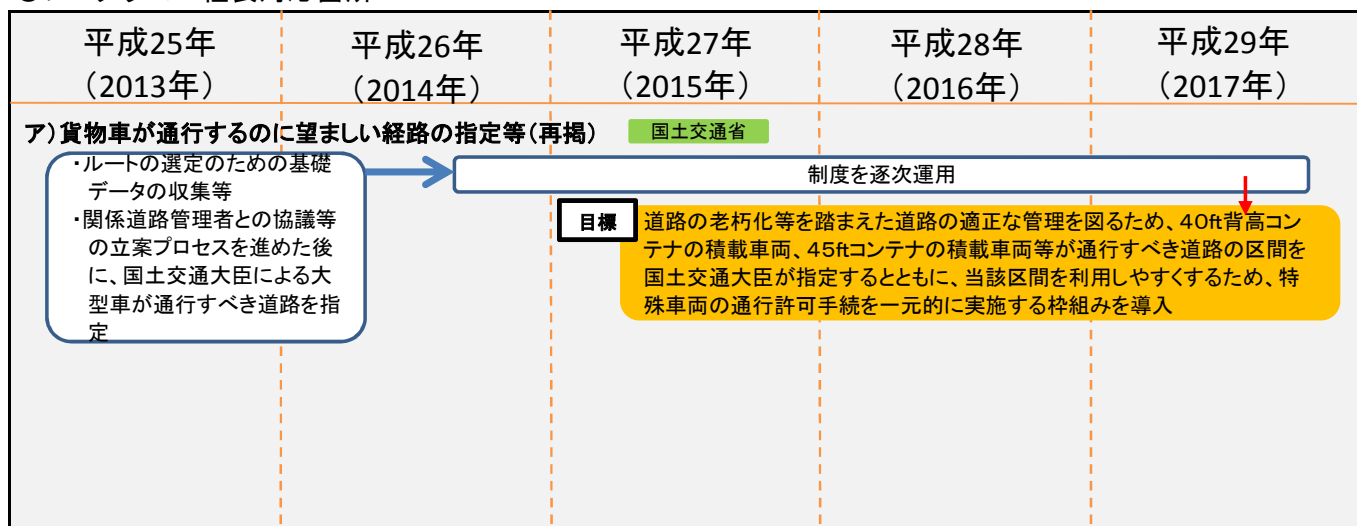
1) 貨物車の適正な道路利用の促進

ア) 貨物車が通行するのに望ましい経路の指定等(再掲)

○プログラム本文対応箇所

「道路法等の一部を改正する法律」(平成25年法律第30号)による改正後の道路法の規定に基づき、40ft背高コンテナの積載車両、45ftコンテナの積載車両等が通行すべき道路の区間を国土交通大臣が指定し、当該区間を利用しやすくするため、特殊車両の通行許可手続を一元的に実施する枠組みを導入する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

大型車の通行を誘導すべき道路の区間(「大型車誘導区間」)を指定し、平成26年10月より運用を開始した。「特殊車両の通行許可」について、大型車誘導区間のみを通行する場合、国が一元的に審査を行うことで、許可までの期間を短縮した。(20日程度→3日程度)

○課題及び今後の対応の方向性

大型車誘導区間について、物流拠点と大型車誘導区間を結ぶ道路等の追加指定を実施するとともに、大型車誘導区間を通行するETC2.0を搭載した大型車両の通行許可を簡素化する。

(2) 社会資本の適切な維持管理・利用

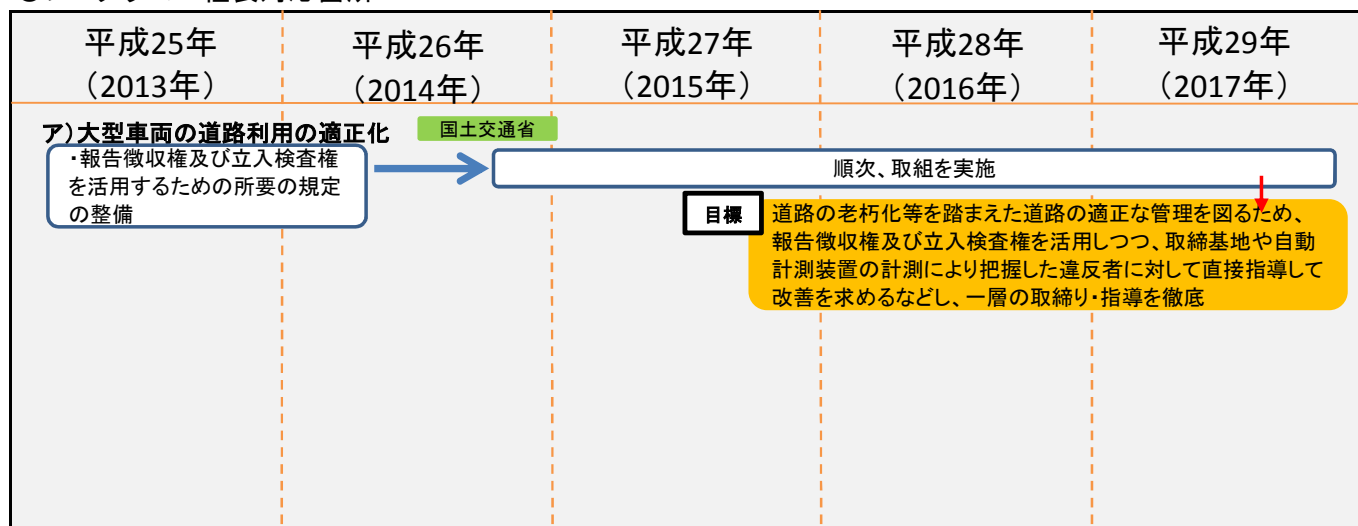
2) 特殊車両の通行条件の検討

ア) 大型車両の道路利用の適正化

○プログラム本文対応箇所

「道路法等の一部を改正する法律」(平成25年法律第30号)による改正後の道路法の規定に基づく報告徴収権及び立入検査権を活用しつつ、取締基地や自動計測装置の計測により把握した違反者に対して直接指導して改善を求めるなどし、一層の取締り・指導の徹底を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

各道路管理者が連携した取締りを実施するなど取締りの強化を図っている。また、違反者を国道事務所に呼び出しての是正指導を実施するとともに、是正指導に応じない場合は、名称及び是正指導内容等を公表する。

さらに「道路法等の一部を改正する法律」(平成25年法律第30号)による改正後の道路法第72条の2第1項に基づき実施される報告及び立入検査に関し、必要な事項を定め、その適切かつ円滑な実施を確保するための通達を平成26年5月に制定した。これにより、是正指導のための呼び出しに関わらず、これを拒否する者等に対しては、報告の徴収及び立入検査を実施し、また、報告徴収・立入検査を拒む者に対しては告発をできることとした。

加えて、平成27年2月には、現地取締りにおいて、基準の2倍以上の重量超過等の悪質な違反者に対しては即時告発をできることとした。

○課題及び今後の対応の方向性

自動重量計測装置の増設や各道路管理者が連携した取締りを引き続き実施し、違法に通行する大型車両の取締りを強化・徹底する。

(2) 社会資本の適切な維持管理・利用

2) 特殊車両の通行条件の検討

イ) 特殊車両の通行支障の状況に応じた通行条件の付与

○プログラム本文対応箇所

特殊車両の通行許可に関して、付与される通行条件の内容をより望ましいものとするため、具体的措置内容を含めてその通行条件の在り方の検討を進める。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
イ) 特殊車両の通行支障の状況に応じた通行条件の付与				
国土交通省				
検討の実施				
目標 特殊車両の通行許可に関して、付与される通行条件の内容をより望ましいものとするため、具体的措置内容を含めてその通行条件の在り方を検討				

○施策の取組状況

往復経路の特殊車両通行許可申請では、往路・復路毎に積載貨物の有無(実車又は空車)を選択できず、往復とも実車での許可条件が付されるため、往復申請時に往路・復路のどちらが実車であるか申請時に選択できるよう平成26年度にシステム改修を行った。また、一の許可証に対して一の総合通行条件を付している許可発行方法に対し、一の許可証に複数の経路が含まれる場合、経路毎の通行条件を付与することができるよう平成26年度にシステム改修を行った。

○課題及び今後の対応の方向性

申請者からのニーズを踏まえ、必要なシステム改修等を実施していく。

(2) 社会資本の適切な維持管理・利用

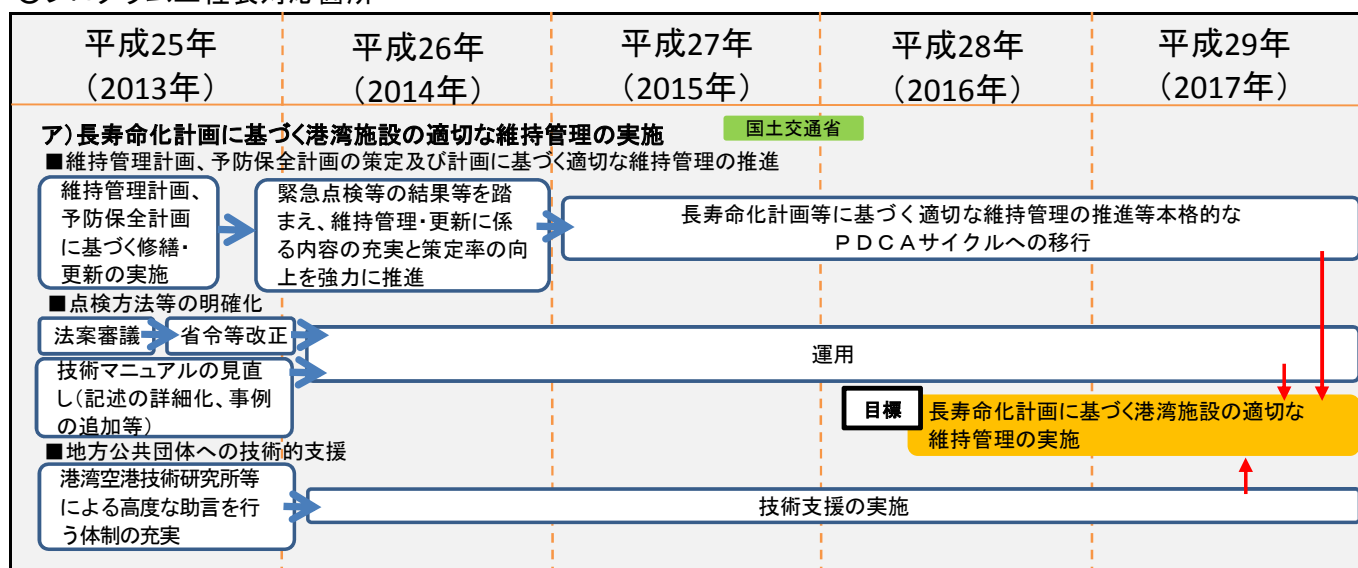
3) 港湾施設の適切な維持管理

ア) 長寿命化計画に基づく港湾施設の適切な維持管理の実施

○プログラム本文対応箇所

港湾施設単位で作成する個々の施設の長寿命化等に資する計画（維持管理計画）や港湾単位で費用の平準化を図りつつ各種施設を更新するための予防保全計画を策定し、活用するとともに、点検方法等を明確化し、地方公共団体への技術的支援を行うことにより、適切な維持管理を推進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

維持管理計画、予防保全計画の策定及び計画に基づく適切な維持管理の推進を実施した。

平成25年度の港湾法改正等を踏まえ、施設の構造特性等を考慮しつつ、港湾管理者の限られた人員、財源、技術力にかんがみ、実行可能かつ必要なレベルの点検診断について明記した「港湾の施設の点検診断ガイドライン」を平成26年7月に策定した。

港湾管理者が、維持管理計画を策定する際の手引き書となる「港湾の施設の維持管理計画策定ガイドライン」を平成27年4月に策定した。

国及び港湾管理者等の連携・支援による検討体制を整え、課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な老朽化対策の推進を図ることを目的として、平成26年度末に地方整備局毎に「港湾等メンテナンス会議」を設置した。

平成26年度末に、民間資格登録制度において、海洋・港湾構造物維持管理士及び海洋・港湾構造物設計士資格を大臣認定資格として登録した。

平成26年度から、各地方整備局等の港湾空港部等に設置されている相談窓口の対象を、各港湾管理者から民間企業にも拡大したほか、港湾施設の維持管理制度、施設マネジメント及び維持管理に関する実務的事項（点検診断、維持補修工事、維持管理計画等）に係る研修の対象を、維持管理を担当する港湾管理者の職員まで拡大し、当該研修を実施した。

【平成27年度予算（国費） 港湾整備事業2,314億円の内数等】

○課題及び今後の対応の方向性

港湾施設では、設計供用期間内に社会情勢等の変化に伴う機能向上に対応が必要となる場合があるため、維持管理計画や予防保全計画を活用し、施設の集約や利用転換等も行った上で、ストックの全体を管理しつつ、港湾施設の戦略的な更新・修繕の取組を推進する。

港湾施設の維持管理データベースを構築し、点検診断や補修・改良工事といった維持管理業務の省力化・効率化を図る。

行政職員に対する研修の充実や他機関による支援体制の検討を進めるほか、維持管理に関する技術者、技能者の育成が重要であることから、平成26年度から民間資格制度の検討を行い、平成27年4月より、発注業務での活用を行うことで維持管理の技術力の向上を図る。

維持管理に係る課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な老朽化対策の推進を図るため、「港湾等メンテナンス会議」を継続して開催する。

担当省庁：国土交通省（港湾局技術企画課）

(3)セキュリティ確保と物流効率化の両立

1) AEO事業者への輸出入手続における簡素化の推進

ア) AEO輸出者に対する輸出許可後の申告内容変更手続の改善とAEO相互承認によるAEO事業者の貿易円滑化支援

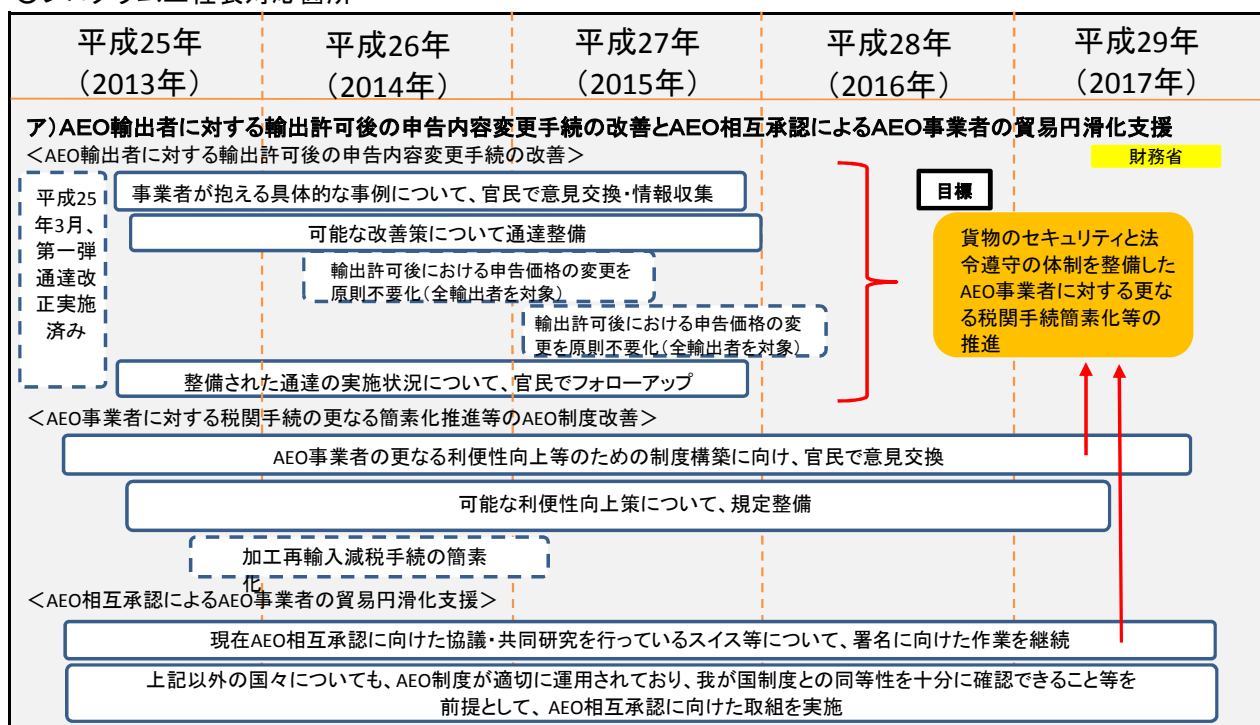
○プログラム本文対応箇所

平成25年4月1日から実施されているAEO輸出者に対する輸出許可後の申告内容変更手続の改善策について、官民で意見交換を実施し、事業者が引き続き抱える具体的な事例について把握した上で、更なる可能な手続簡素化策について関税法基本通達等の規定を整備する。また、整備された通達の実施状況について、官民でフォローアップを行う。

上記施策とあわせ、AEO相互承認(※)について、相手国のAEO制度運用能力やその運用状況が我が国と同等の水準であることを十分に確認した上で、可能な範囲で相互承認に向けた取組を進める。

※AEO制度を有する二国間で、それぞれのAEO制度(AEO事業者)を相互に承認することにより、二国間物流におけるセキュリティレベルを向上させつつ、国内外一貫した一層の物流円滑化を目指すもの。これまでに我が国は、ニュージーランド、米国、EU、カナダ、韓国、シンガポール及びマレーシアと署名している。【財務

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

AEO輸出者に対する輸出許可後の申告内容変更手続の改善については、平成25年4月1日から実施されている内容に加え、更なる改善の可能性につき官民で情報収集等を行い、平成26年4月1日から、船積情報登録等を行った後、輸出許可内容の変更手続をNACCSでも行えるよう、手続の改善を図った。(なお、当該措置は、規制改革会議における議論を踏まえ、当初「AEO輸出申告制度における申告内容の船積後修正の簡素化」を念頭に置いていたものであるが、その後の検討を経て、結果として、AEO輸出者だけでなく全輸出者を対象とすることとしたものである。)

更に、平成27年4月1日より、輸出申告価格について、計算誤り等の場合を除き、許可後の価格の変更を不要とした。

また、AEO相互承認については、平成26年6月に、マレーシアと相互承認の署名を行い、平成27年3月より実施した。

○課題及び今後の対応の方向性

今後も、AEO事業者に対する更なる税関手続簡素化等を推進させるため、事業者が抱える具体的な事例について、引き続き官民で意見交換・情報収集を行い、可能な改善策についての検討を行う。また、AEO制度の導入から一定期間が経過したことに伴い、AEO事業者の水準維持・向上のためのフォローアップに重点を置いた取組を行う。

AEO相互承認についても、現在相互承認に向けた協議・共同研究を行っている国等を中心に、署名に向けた協議等を継続する。

担当省庁: 財務省(関税局業務課)

(3)セキュリティ確保と物流効率化の両立

2) 効率的な検査制度の確立

ア) 新KS/RA制度の適切な運用

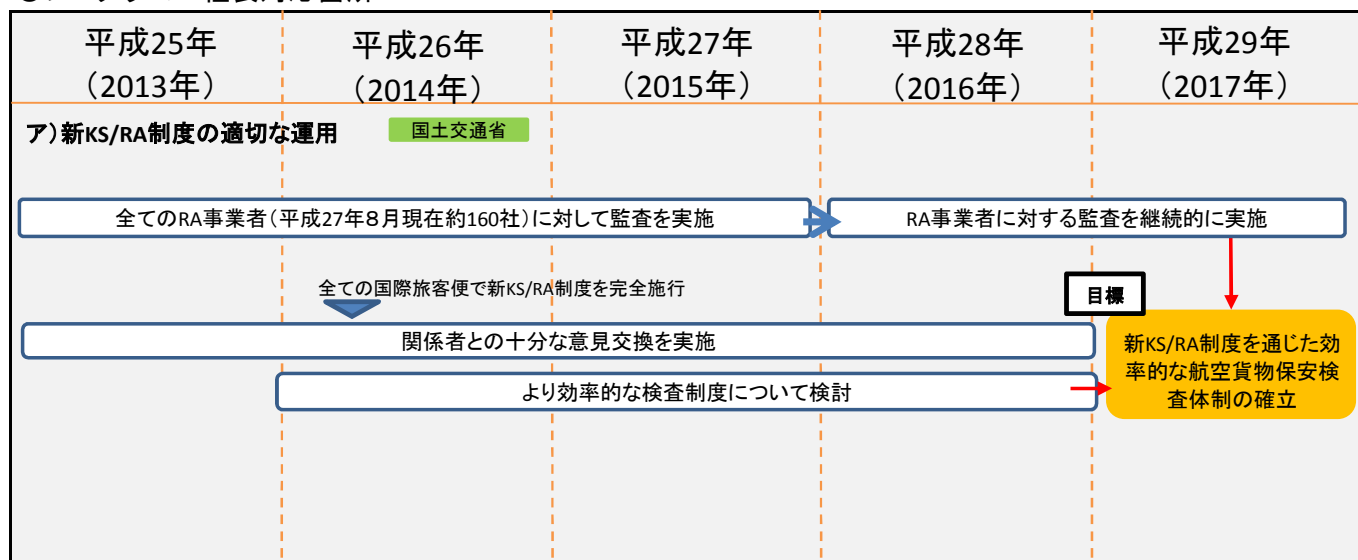
○プログラム本文対応箇所

RA事業者において適切な保安対策が講じられているか、KSが講じる保安対策の実施状況も含め、RA事業者に対する監査を通じて、指導・監督を図る。

具体的には、平成27年度はRA事業者53社に対し監査を実施する予定。同年度末までに全てのRA事業者（平成27年8月現在約160社）に対する監査を実施する予定である。

また、新制度導入に伴う荷主や物流事業者における負担を踏まえ、関係者との十分な意見交換の機会を設け、より効率的な検査制度について検討する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成26年度はRA事業者50社、平成27年度は8月末現在でRA事業者13社に対し適切な保安対策が講じられているか監査を行い、指導・監督を図った。また、KSが講じる保安対策の実施状況については、RA事業者に対する監査を通じ、平成26年度はKS9社、平成27年度は8月末現在でKS7社に対し実地調査を行い、指導・監督を図った。

関係者との意見交換については、平成27年8月末までに荷主団体、RA事業者団体等が参加する航空物流に関する意見交換会を2回実施し、新KS/RA制度の適正な運用の確保に努めるとともに意見交換等を通じて明らかとなった課題について官民関係者間で認識の共有化を図る等した。

○課題及び今後の対応の方向性

RA事業者に対する監査及び当該監査を通じたKSの調査については、新KS/RA制度の適切な運用を確保するため、引き続き取り組むこととする。

関係者との意見交換については、関係団体等を構成メンバーとする意見交換会を開催し、継続的に航空貨物保安制度の効率的な運用その他の航空物流の在り方について、共通認識化された課題の検討を行っていくこととしている。

(4) 輸送の安全、保安の確保

1) 輸送の安全確保への取組推進

ア) 道路交通の安全確保

○プログラム本文対応箇所

貨物自動車に係る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、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。【警察庁】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア) 道路交通の安全確保	警察庁	運転者教育、広報・啓発		
				目標 交通事故防止及び交通安全意識の醸成

○施策の取組状況

貨物自動車に係る交通事故防止を図るため、運転者教育の充実に努めた。また、関係機関団体と連携して交通事故防止に関する広報・啓発に努めた。

○課題及び今後の対応の方向性

今後とも、貨物自動車に係る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、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。

(4) 輸送の安全、保安の確保

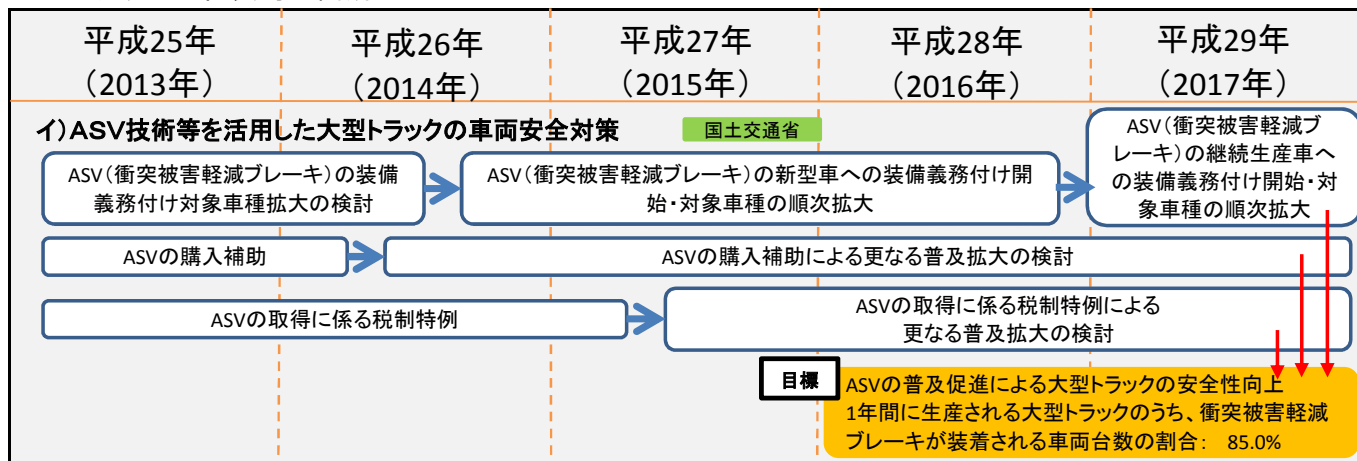
1) 輸送の安全確保への取組推進

イ) ASV技術等を活用した大型トラックの車両安全対策

○プログラム本文対応箇所

技術基準の策定、補助制度、税制特例等により、ASV技術等を活用した大型トラックの車両安全対策を引き続き実施する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

大型車の衝突被害軽減ブレーキについて、平成26年11月からの順次装備義務付け開始を決定。なお、基準策定の経緯は以下のとおり。

- ・平成24年3月に衝突被害軽減ブレーキの技術基準を策定し、大型トラックに対する装備義務付けを決定。
(平成26年11月以降順次適用)
- ・平成25年11月に国連の衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)に関する協定規則(第131号)を技術基準に採用。
(平成26年11月以降順次適用)
- ・平成26年2月に性能要件の強化及び装備義務付け対象の中型トラックへの拡大を決定。
(平成29年11月以降順次適用)

大型車の車両安定性制御装置について、平成26年11月からの順次装備義務付け開始を決定。なお、基準策定の経緯は以下のとおり。

- ・平成25年8月に国連の制動装置に関する協定規則(第13号)を技術基準に採用するとともに、大型トラック等に対する装備義務付けを決定。(平成26年11月以降順次適用)
- ・平成26年2月に装備義務付け対象の中型トラックへの拡大を決定。
(平成30年11月以降順次適用)

平成19年度より実施している事故防止対策支援推進事業(先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援)において、引き続き衝突被害軽減ブレーキ等のASV技術の購入補助(費用の2分の1)を実施している。なお、平成26年度の実績は以下のとおり。

衝突被害軽減ブレーキ: 3,142台(平成26年度)
 ふらつき警報装置: 1,097台(平成26年度)
 車線逸脱警報装置: 1,561台(平成26年度)
 車線維持支援制御装置: 134台(平成26年度)
 車両安定性制御装置: 2,238台(平成26年度)

平成24年4月より、大型トラック等に対して、自動車重量税及び自動車取得税の税制特例措置を講じている。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き衝突被害軽減ブレーキ等ASV技術の普及促進や、安全基準の拡充・強化等により、大型トラックの車両安全対策を推進する。

担当省庁: 国土交通省(自動車局技術政策課)

(4) 輸送の安全、保安の確保

1) 輸送の安全確保への取組推進

ウ) 安全運転を支援するシステムの導入・普及

○プログラム本文対応箇所

車載レーダーの高度化に関する研究開発や車車間通信に関する検討等、安全運転を支援するシステムの導入・普及のための環境整備等を実施する。【総務省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ウ) 安全運転を支援するシステムの導入・普及		総務省		
車載レーダーの高度化に関する研究開発や車車間通信に関する検討等、安全運転を支援するシステムの導入のための環境整備等		安全運転を支援するシステムの普及に向けた対応		安全運転を支援するシステムの導入・普及
		目標		

○施策の取組状況

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25年4月から全国で利用可能とした。

平成26年2月からは、同システムで通信される情報の真正性・完全性・機密性を担保するためのセキュリティ対策等を検討するため、「情報セキュリティアドバイザーボードITSセキュリティ検討グループ」を開催し、平成27年7月に「700MHz帯安全運転支援システム構築のためのセキュリティガイドライン」を取りまとめ、公表した。

また、歩行者等の小さな物体でも検知可能な分解能を持つ79GHz帯高分解能レーダーについての研究開発を実施し、平成25年度にはレーダーシステムとしての総合試験を実施し、距離分解能20cm以下、角度分解能5度以下の性能実証を完了した。

その他、車載レーダーシステムとして利用される79GHz帯周波数の拡大に向けた国際標準化活動を実施した。(平成25年11月に開催されたITU-R定例会合における共用検討に係る審議に参加し、新勧告を作成)。

また、車載レーダーシステムとして利用される76GHz帯小電力ミリ波レーダーの高度化のための技術的条件の改訂に向けた告示改正を実施した。(平成27年6月26日に公布・施行)。

○課題及び今後の対応の方向性

安全運転支援システムに利用する周波数等は制度化したものの、上位レイヤーの通信プロトコルについては策定されておらず、早急に検討を進める必要がある。それを受け、平成26年度から平成28年度にかけて、実用環境を想定したテストコース等での実証を通じて、車車間通信技術等を活用した安全運転支援システムの早期実用化に必要な検討課題の抽出・検証を行い、実用サービスが十分機能できるよう通信の信頼性や相互接続性、セキュリティ機能を確保・考慮した通信プロトコルの策定を目的とした実証実験事業「次世代ITSの確立に向けた通信技術に関する調査請負」を実施する。

【平成27年度予算(国費) 100百万円】

また、総合科学技術・イノベーション会議 SIP(戦略的イノベーション創造プログラム)における「自動走行システム」において、総務省・警察庁・国土交通省等関連府省庁が連携し、平成26年度から平成30年度にかけて、SIP事業「ICTを活用した次世代ITSの確立」を実施し、近接する車両や歩行者等の間で互いに位置・速度情報等をやり取りする車車間・路車間・歩車間通信、また、天候等、周りの環境の影響を受けずに交差点やその周辺等の車両・歩行者の存在等を把握可能なインフラレーダー等を組み合わせることにより、一般道や自動車専用道での事故回避等を図る高度運転支援システムの開発を行う。

【平成27年度予算(国費) 2,320百万円の内数】

担当省庁: 総務省(総合通信基盤局移動通信課)

(4) 輸送の安全、保安の確保

1) 輸送の安全確保への取組推進

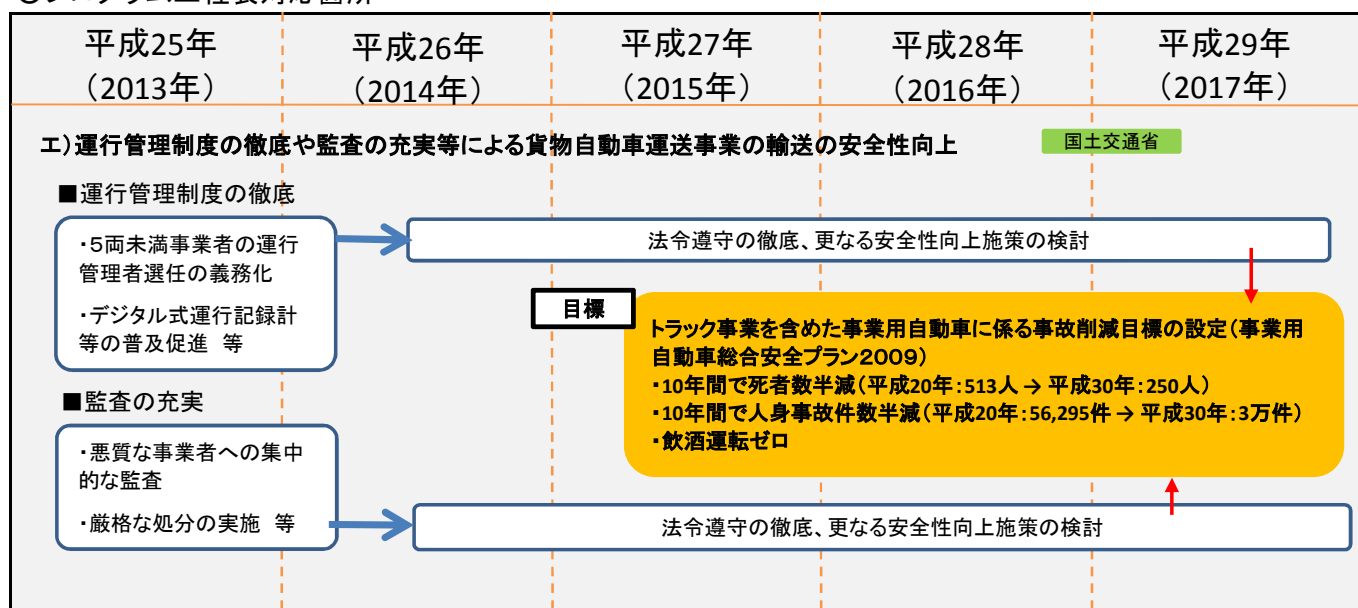
エ) 運行管理制度の徹底や監査の充実等による貨物自動車運送事業の輸送の安全性向上

○プログラム本文対応箇所

5両未満事業者の運行管理者選任の義務化等の運行管理制度の徹底、悪質な事業者への集中的な監査と厳格な処分実施などの安全対策を実施することにより、貨物自動車運送事業の輸送の安全性向上を図る。

また、行政が保有する事業用自動車に関する各種情報の分析機能を強化するため、事業者特性・事故原因等の相関及び傾向を分析し、事故を惹起するおそれの高い事業者等を抽出する「事業用自動車総合安全情報システム」を構築し、効果的・効率的な指導・監督を実施し、事業用自動車による事故の未然防止を実現するとともに、監査実施体制の充実・強化を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

関係省令を改正し、原則として、営業所における車両数に関わらず、事業用自動車の運行を管理する全ての営業所に運行管理者の選任義務を課すこととするとともに、事故防止対策推進事業においてデジタル式運行記録計等の導入支援を実施するなど、運行管理制度の徹底を図った。

また、トラック事業者に対する監査方針・行政処分等の基準に係る通達の改正によって、効果的・効果的な監査や実効性のある処分を行うことにするなど、悪質事業者に対する対応の強化を実施した。

さらに、事業用自動車総合安全プラン2009策定以降の事故発生状況や施策の実施状況等を踏まえ、平成30年の事故削減目標達成に向け中間見直しを行い、業態別の事故分析等により、現場までの分かりやすい具体的アクションを策定した。

【平成27年度予算 自動車運送事業の安全総合対策事業 1,000百万円、自動車運送事業者等に対する監査体制の強化 38百万円】

○課題及び今後の対応の方向性

次世代型運行管理・支援システム確立に向けた検討等を行うとともに、法令違反を犯す悪質事業者等への監視強化・厳格な処分の実施やネガティブ情報の公開を引き続き行うなどの措置を講ずる。

また、行政が保有する事業用自動車に関する各種情報の分析機能を強化するため、事業者特性・事故原因等の相関及び傾向を分析し、事故を惹起するおそれの高い事業者等を抽出する「事業用自動車総合安全情報システム」を構築し、効果的・効率的な指導・監督を実施し、事業用自動車による事故の未然防止を実現するとともに、監査実施体制の充実・強化を図る。

(4) 輸送の安全、保安の確保

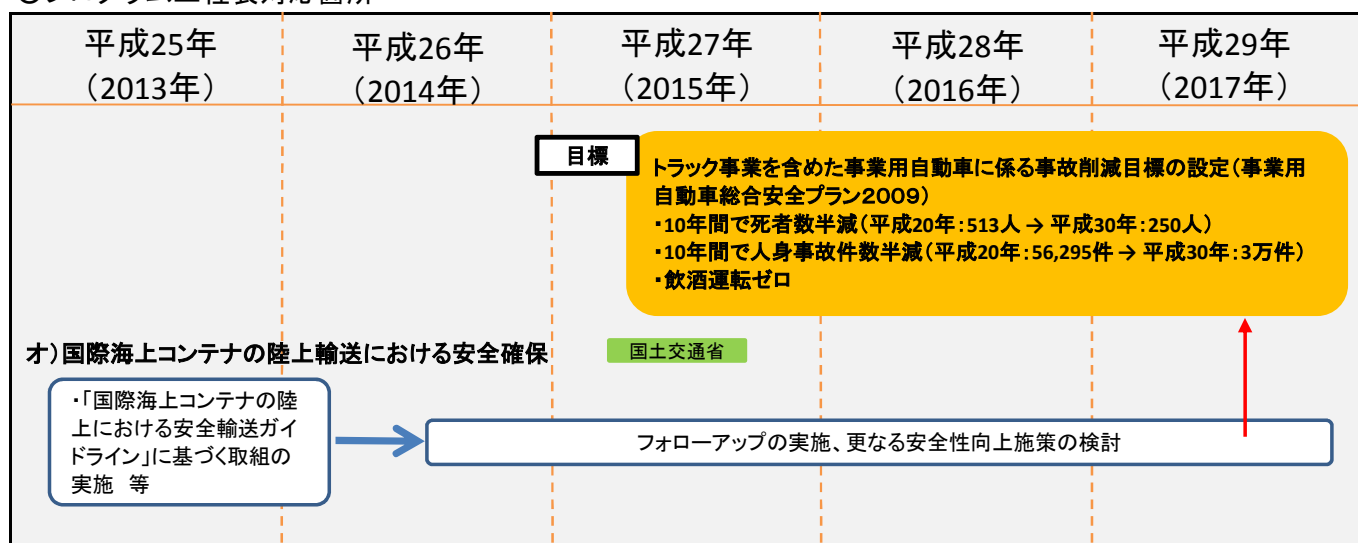
1) 輸送の安全確保への取組推進

オ) 国際海上コンテナの陸上輸送における安全確保

○プログラム本文対応箇所

国際海上コンテナを積載したトラックの横転事故等を防止するため、コンテナ情報の確実な伝達・不適切コンテナの発見・是正のための措置等を新たに盛り込んだ「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」に基づく取組が、関係事業者において着実に実施されるよう周知徹底を図る。このため、実施状況のフォローアップを行うとともに、必要に応じて、更なる安全性向上のための措置を講ずる。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

国際海上コンテナ陸上運送における安全確保については、全ての関係者が実施すべき事項を取りまとめた新安全輸送ガイドライン等を平成25年6月に策定し、同年8月より運用開始した。運用開始後、地方での連絡会議や関係業界主催の講習会等によりガイドラインの浸透を図った。

また、平成26年7月より「不適切コンテナのモデル発見是正要領検討WG」を開催し、同年12月に、輸入コンテナの構内での不適切コンテナの発見及び是正措置について、横浜港をモデルに、関係者がとるべき項目を明確化したリーフレットを作成した。さらに、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」において、平成26年1月に改訂された「貨物輸送ユニットの収納のための行動規範」(国際行動規範)の内容を盛り込む等の一部改訂を平成27年4月に行い、地方連絡会議等においてリーフレットとガイドライン等の周知徹底を図っている。

○課題及び今後の対応の方向性

国際海上コンテナ陸上運送における安全確保については、引き続き、地方での連絡会議や関係業界主催の講習会等によりガイドラインの更なる浸透を図るとともに、ガイドラインの着実な実施に向けた取組を行う。

また、平成26年5月に行った、同ガイドライン等の認知・取組状況等についてのフォローアップ調査より、荷主・取次事業者・トラック事業者等については約9割、運転者も約7割がガイドラインを認知しているなど、一定程度の浸透が図られていることが確認されたが、取次事業者→トラック事業者、トラック事業者→運転者への情報伝達の過程で周知度が低下していくことから、適切な情報伝達のための方策を検討する。

担当省庁: 国土交通省(自動車局安全政策課)

(4) 輸送の安全、保安の確保

1) 輸送の安全確保への取組推進

カ) 運輸安全マネジメント制度の推進

○プログラム本文対応箇所

事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント制度については、評価対象事業者を従来拡大してきたところ、今後はさらに制度の実効性向上を図るとともに、そのコンセプトを全ての事業者へ普及することを目指すなど、充実強化を図る。

【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
カ) 運輸安全マネジメント制度の推進 国土交通省 ■ 運輸安全マネジメントの継続的実施の推進				
・中小事業者に対する普及・啓発と効果的な評価手法の開発 ・大手・中堅事業者による取組とこれに対するマネジメント評価の高度化・深度化				
			目標 運輸事業者が経営トップの主体的な関与の下、現場を含む組織が一丸となった安全管理体制を構築し、PDCAサイクルを通して改善	

○施策の取組状況

平成18年度より、運輸安全マネジメント評価を国土交通省大臣官房運輸安全監理官室及び地方運輸局等にて実施しており、平成26年度においては計465回の評価を実施した。

平成20年度より、事業者の安全管理体制に係る担当者等の知識を深めることを目的とし、「運輸事業者における安全管理の進め方に係るガイドライン」、「内部監査」及び「リスク管理」の3テーマについて、運輸安全マネジメントセミナーを実施している。平成26年度においては、本省と地方運輸局等合わせてセミナーを22回開催し、延べ2,676人が受講した。

中小事業者に対する運輸安全マネジメントの普及・啓発を推進するため、国土交通省、民間のリスクマネジメント会社、運輸関係団体が連携した「運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会」を平成24年5月に設立し、平成25年7月に認定セミナー制度（民間機関等が実施する運輸安全マネジメントセミナーを国が認定する制度）を構築した。認定セミナーについては、平成26年度において335回開催され、10,115人が受講した。

また、平成27年2月に閣議決定された「交通政策基本計画」において運輸安全マネジメント制度に関する数値目標が定められた。（評価実施事業者数：平成32年度までに10,000者、セミナー受講者数：平成32年度までに50,000人）

その他、平成18年度より、運輸事業の安全の更なるレベルアップを図る場として、また運輸安全マネジメント制度の一層の浸透・定着に向けた取組の一環として、「運輸事業の安全に関するシンポジウム」を毎年開催（平成26年度は約1,200人来場）している。

【平成27年度予算（国費） 42百万円】

○課題及び今後の対応の方向性

事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント制度については、評価対象事業者を従来拡大してきたところ、今後はさらに制度の実効性向上を図るとともに、平成25年度に構築された認定セミナー制度を活用しながら、そのコンセプトを全ての事業者へ普及することを目指すなど、充実強化を図る。

(4) 輸送の安全、保安の確保

2) 交通安全施設等の整備の推進

ア) 効果的・効率的な交通事故対策の推進

○プログラム本文対応箇所

交通安全施設等の整備を推進することにより、道路交通環境の改善を進める。【国土交通省・警察庁】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア) 効果的・効率的な交通事故対策の推進				
国土交通省 警察庁				
順次、所要の対策を実施				
【参考】・幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率 平成32年：約3割抑止（平成26年比） ・平成32年度までに実施した事業により抑止されていると推計される死傷事故件数 ：約27,000件/年抑止				
目標 交通安全施設等の整備を推進することにより、道路交通環境を改善				

○施策の取組状況

交通事故死者数の約7割を占めている幹線道路については、「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」により市民参加・市民との協働の下、効果的・効率的に事故対策を推進するなど、事故の危険性が高い箇所等について重点的に対策を実施している。

また、歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路等において、安全な歩行空間の確保等を目的として、都道府県公安委員会と連携し、面的な速度規制と組み合わせた車道幅員の縮小、路側帯の拡幅、歩道整備、車両速度を抑制するような物理的デバイスの設置等の対策を行うなど、面的かつ総合的な交通事故抑止対策を推進している。

【平成26年度補正予算（国費） 道路整備費39,245百万円の内数、社会資本整備総合交付金2,500百万円の内数、防災・安全交付金50,504百万円の内数、平成27年度予算（国費） 道路整備費1,660,173百万円の内数、社会資本整備総合交付金901,805百万円の内数、防災・安全交付金1,094,749百万円の内数】

道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図るため、社会資本整備重点計画に基づき、信号機、標識・標示等の交通安全施設等の整備を推進した。また、「事故危険箇所」に指定した、特に事故の発生割合の高い幹線道路の区間等（3,490か所）において、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して、信号機の改良等による集中的な交通事故対策を推進した。

【平成27年度予算（国費） 18,166百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

平成26年の交通事故死者数は14年連続で減少し、4,113人（対前年比5.9%減）となったが、交通事故死者数の65歳以上の高齢者の割合は5割を超えるほか、年間約72万人が交通事故で死傷しており、依然として厳しい状況である。このため、更なる交通事故の削減を目指し、国土交通省と警察庁等が連携して各種対策を実施していく。

今後とも、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図るため、交通安全施設等整備事業を推進する。

担当省庁：国土交通省（道路局環境・安全課）、警察庁（交通局交通規制課）

(4) 輸送の安全、保安の確保

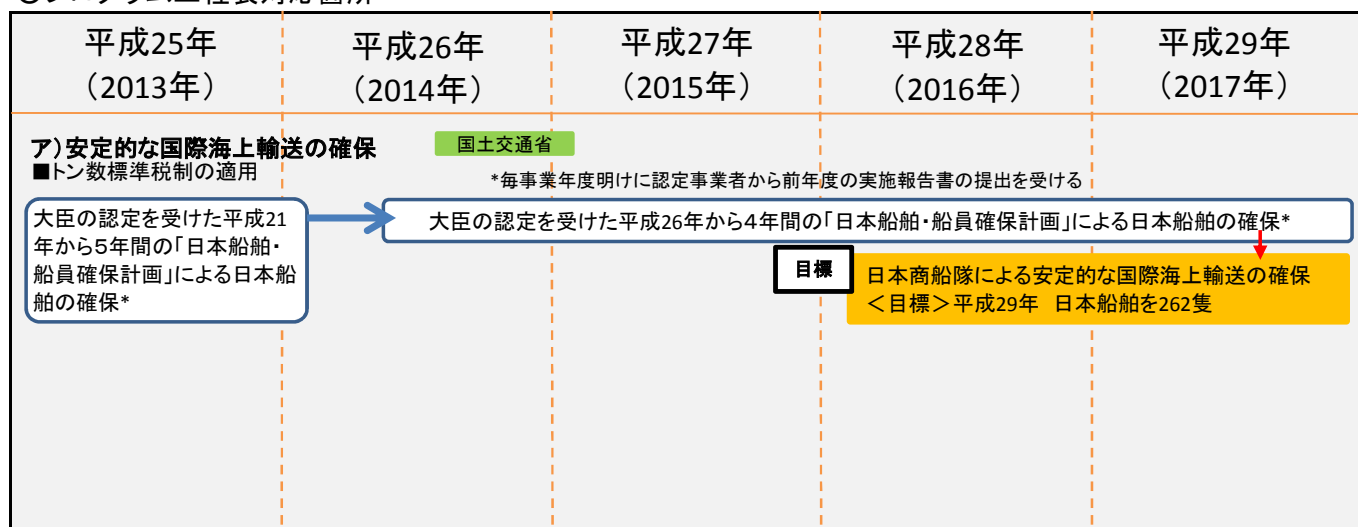
3) 日本商船隊の安定的な国際海上輸送確保の推進

ア) 安定的な国際海上輸送の確保

○プログラム本文対応箇所

安定的な国際海上輸送の確保を図るため、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適用等の支援を通じ、日本商船隊の国際競争力の向上並びに日本船舶及び日本人船員の確保を図る。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成25年度末時点において、「日本船舶・船員確保計画」の認定を受けた事業者(9社)が確保している日本船舶の隻数は、77.4隻(計画開始時)から167.0隻に増加している。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、「日本船舶・船員確保計画」の着実な実行を通じた安定的な国際海上輸送の確保を図っていく。

(4) 輸送の安全、保安の確保

4) 国際物流の安全確保に向けた取組推進

ア) マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策

○プログラム本文対応箇所

マラッカ・シンガポール海峡については、「協力メカニズム」の下で実施されるプロジェクトのうち、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を推進するとともに、同メカニズムを有効に機能させ、同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、利用国、利用者等に幅広く参加を働きかける。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア) マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策				
■ 航行援助施設整備事前調査				
マラッカ・シンガポール海峡における浮標等の航行援助施設について調査				
■ 航行援助施設の維持管理に係る人材育成				
沿岸3カ国の政府担当者を対象に人材育成				
目標 マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策を行うことにより、同海峡に設定された分離通航帯(TSS)を閉塞するような大規模海難の発生数ゼロ				

○施策の取組状況

マラッカ・シンガポール海峡を安全に航行するために、同海峡に設置されている灯台等の航行援助施設のうち、滅失や破損等により正常機能を喪失しているため早急な整備が必要なものを対象とする現地調査を行い、当該施設の修繕や代替工事に要する費用額の積算、代替施設の構造設計等を行うとともに、沿岸3カ国(インドネシア、マレーシア、シンガポール)の航行援助施設の維持管理能力の向上、最新の技術情報の理解、沿岸国間相互理解と協力を図るため、我が国より航行援助施設の維持管理業務等に精通する専門家を派遣し、沿岸国の現場担当者に対して維持管理技術に関するキャパシティビルディング事業を実施している。

○課題及び今後の対応の方向性

引き続き、マラッカ・シンガポール海峡における航行援助施設整備事前調査及び航行援助施設の維持管理に係る人材育成事業を行う。また、「協力メカニズム」の下で開催される「協力フォーラム」「プロジェクト調整委員会」「航行援助施設基金委員会」へ出席し、沿岸国、利用国及び利用者と積極的に意見交換を行う。

(4) 輸送の安全、保安の確保

4) 国際物流の安全確保に向けた取組推進

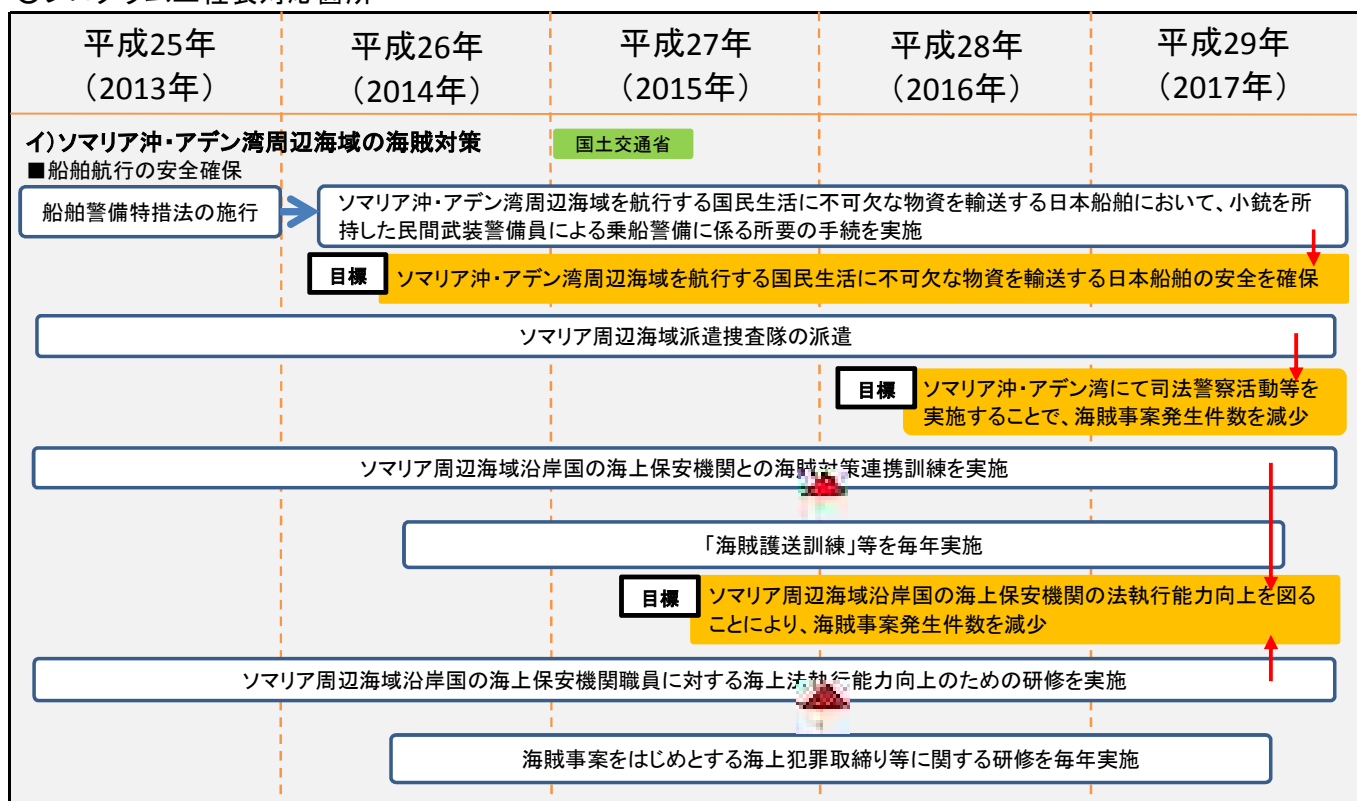
イ) ソマリア沖・アデン湾周辺海域の海賊対策

○プログラム本文対応箇所

凶悪な海賊行為の多発海域であるソマリア沖・アデン湾周辺海域において、国民生活に不可欠な物資を輸送する日本船舶の航行の安全を確保するため、当該海域を航行する日本船舶において小銃を所持した民間武装警備員による警備を行うことを可能とする船舶警備特措法に基づき、民間武装警備員の乗船警備に係る運用を推進する。

また、引き続き、海賊対処法に基づく海賊対処のため、ソマリア沖・アデン湾へ派遣される海上自衛隊の護衛艦に海上保安官を同乗させるほか、ソマリア周辺海域沿岸国の海上保安機関に対して、法執行能力向上支援等を実施する。

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

ソマリア沖・アデン湾周辺海域を航行する国民生活に不可欠な物資を輸送する日本船舶において、民間武装警備員の乗船警備を可能とする船舶警備特措法を適切に運用し、日本船舶の航行の安全を確保している。

海上保安庁においては、ソマリア沖・アデン湾の海賊対策として、海賊対処のため派遣された海上自衛隊の護衛艦に、海上保安官8名を同乗させ、海賊の逮捕、取調べ等の司法警察活動に備えつつ、自衛官とともに海賊行為の監視、情報収集等を行っている。また、平成26年12月には、アフリカのセーシェル共和国との間で、海賊と疑われる者の引渡し等に関する日・セーシェル覚書への署名がなされたことに伴い、今後、同国への引渡しも想定されることから、国際飛行慣熟や連携協力関係の構築のため、本年3月、海上保安庁の航空機を同国へ派遣し、関係機関へ引渡しの際の迅速かつ円滑な対応に係る協力依頼等を行った。ソマリア周辺海域沿岸国の海上保安機関に対する、法執行能力向上支援等としては、JICAと協力し、本年5月から6月、ソマリア周辺海域沿岸国の海上保安機関職員を招聘して「海上犯罪取締り研修」を、本年2月には海上保安官を専門家として派遣して「ジブチ沿岸警備隊の能力強化に係る技術拡充プロジェクト」を実施した。

○課題及び今後の対応の方向性

各国軍艦等による海賊対処活動等、国際社会の取組により、ソマリア沖・アデン湾周辺海域における海賊事案発生件数は減少傾向にあるものの、海賊による脅威は依然として存在しており、引き続き海賊行為の発生状況・態様等に注視し、必要な海賊対策を講ずることとする。

海上保安庁においては、今後、上記取組のうち、派遣護衛艦への海上保安官の同乗、海賊護送訓練等の実施、JICA「海上犯罪取締り研修」の開催、JICA「ジブチ沿岸警備隊の能力強化に係る技術拡充プロジェクト」の実施及び船舶警備特措法の的確な運用について継続実施する。

担当省庁：国土交通省（海事局外航課、海上保安庁警備救難部国際刑事課）

(4) 輸送の安全、保安の確保

5) 港湾における保安対策の推進

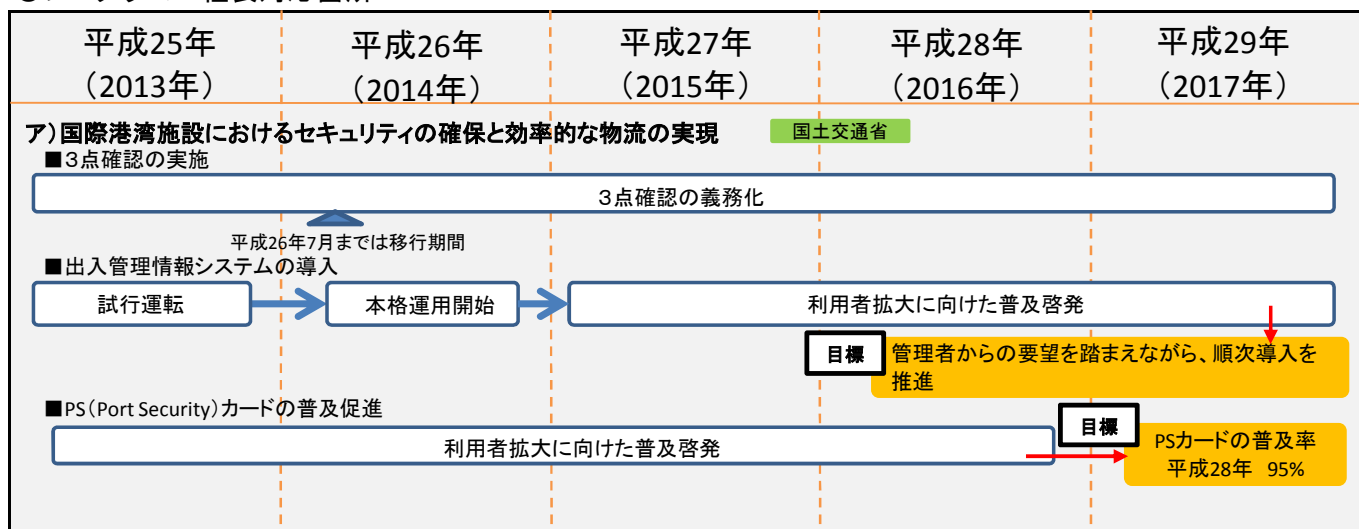
ア) 国際港湾施設におけるセキュリティの確保と効率的な物流の実現

○プログラム本文対応箇所

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)完全義務化を平成26年7月1日から開始した。

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を行うため、平成27年1月1日から出入管理情報システムの本格運用を開始している。引き続き、同システムの導入を推進するとともに、当システムの効果的な運用に不可欠なPS(Port Security)カードの普及を促進する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

国際港湾施設の保安の確保のために平成26年7月1日から完全義務化を開始した3点確認を円滑かつ確実に行うための出入管理情報システムについて、東京港を始めとする11港54ターミナルにおいて導入し、平成27年1月1日から本格運用を開始するとともに、同システムの効果的な運用に不可欠なPSカードの普及を進めている。

PSカードの普及率: 79%(平成24年度) → 96%(平成26年度)

【平成27年度予算(国費) 港湾整備事業2,314億円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

国際埠頭における保安対策(確実な出入管理)の重要性についての広報及びPSカードの普及を促進していく。

(4) 輸送の安全、保安の確保

6) 出港前報告制度の円滑な導入と運用

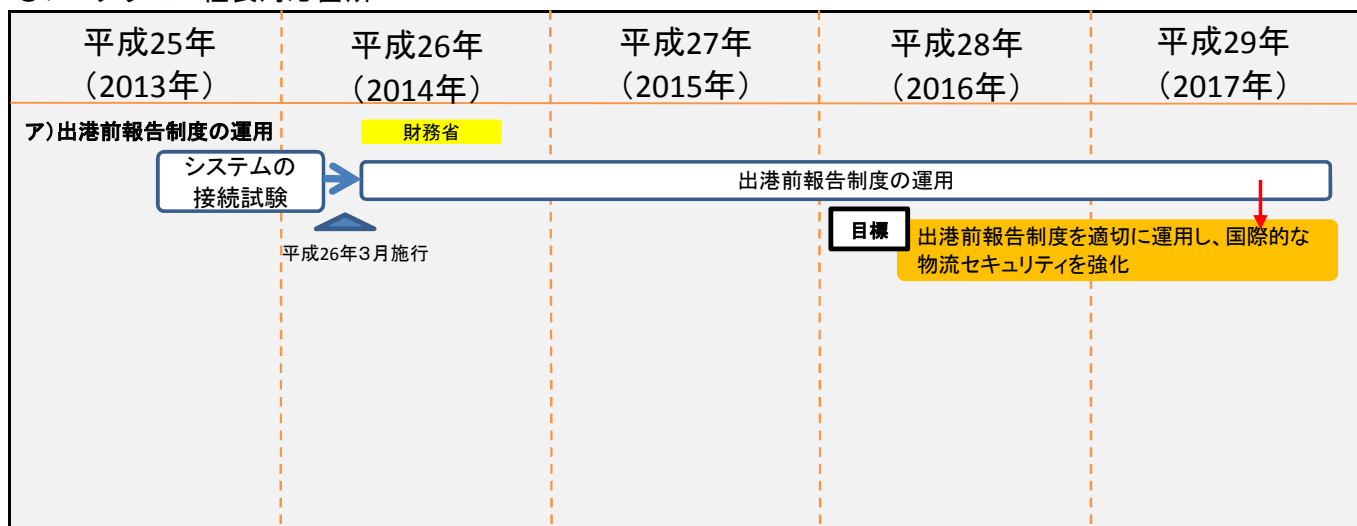
ア) 出港前報告制度の運用

○プログラム本文対応箇所

国際的な物流セキュリティ強化の観点から、コンテナ貨物を積載して本邦に入港しようとする外国貿易船の運航者及び利用運送事業者に対し、当該外国貿易船が船積港を出港する前に、詳細な積荷情報を電子的に税関へ報告することを義務付ける出港前報告制度(平成26年3月施行)について、円滑に導入し適切に運用する。

【財務省】

○プログラム工程表対応箇所



○施策の取組状況

平成26年3月の出港前報告制度導入からこれまでのところ、国際物流への影響を踏まえた上で概ね適切に同制度を運用しており、報告された積荷情報を活用することで国際的な物流セキュリティの強化に取り組んでいる。

○課題及び今後の対応の方向性

今後とも国際物流への影響を踏まえつつ、出港前報告制度を一層適切に運用し、更なる国際的な物流セキュリティの強化に努める。

(4) 輸送の安全、保安の確保

7) 海上交通センターの機能向上等に向けた整備の推進

ア) 安全・安心で効率的な海上交通の実現

○プログラム本文対応箇所

船舶交通の効率化及び安全対策の充実強化のため、海上交通センターのシステム二重化等の整備を行うとともに、船舶の動静監視及び情報提供体制を整えるために、一元的な海上交通管制を構築する。

また、災害発生時においても安定した海上輸送ルートを確認するため、航路標識の耐震・耐波浪補強、航路標識用電源の自立型電源化(太陽電池化)の整備を実施する。【国土交通省】

○プログラム工程表対応箇所

平成25年 (2013年)	平成26年 (2014年)	平成27年 (2015年)	平成28年 (2016年)	平成29年 (2017年)
ア) 安全・安心で効率的な海上交通の実現 国土交通省				
■海上交通センターの機能向上				
各海上交通センターのシステムの二重化等の整備を実施				
■一元的な海上交通管制の構築				
経済活動の集中する東京湾をモデルとして、調査設計・システム整備等を実施				
■防災対策の推進				
航路標識の耐震・耐波浪補強、航路標識用電源の自立型電源化(太陽電池化)の整備を実施				
目標 ふくそう海域(※)において、一般船舶(全長50m以上)が通常航行する航路を閉塞、又は閉塞するおそれがある海難であって、我が国の社会経済活動に甚大な影響を及ぼす海難の発生数の毎年度ゼロを維持 ※ ふくそう海域:東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港(海上交通安全安全法又は港則法適用海域に限る。)				

○施策の取組状況

■海上交通センターの機能向上

関門海峡海上交通センターにおいて、電源の二重化を実施した。また、備讃瀬戸海上交通センターにおいて、レーダー不感地帯の解消のための整備を実施した。

■一元的な海上交通管制の構築

東京湾における一元的な海上交通管制の構築を図るため、海上交通機能の維持等のための制度の整備及びレーダーなどの関連施設の整備等を推進している。

【平成26年度補正予算(国費) 1,750百万円、平成27年度予算(国費) 3,770百万円の内数】

■防災対策の推進

航路標識の耐震・耐波浪補強、航路標識用電源の自立型電源化(太陽電池化)の整備を実施している。

【平成27年度予算(国費) 3,770百万円の内数】

○課題及び今後の対応の方向性

■海上交通センターの機能向上

引き続き、海上交通センターにおいてレーダー等の施設整備を推進し、同センターの機能向上を図る。

■一元的な海上交通管制の構築

引き続き、東京湾における一元的な海上交通管制の構築を図るため、海上交通機能の維持等のための制度の整備及びレーダーなどの関連施設の整備等を推進する。

■防災対策の推進

引き続き、航路標識の耐震・耐波浪補強、航路標識用電源の自立型電源化(太陽電池化)の整備を実施する。