

# 「新総合物流施策大綱」第1回フォローアップ

平成14年 8月 7日  
総合物流施策推進会議

## はじめに

我が国は、グローバル化の一層の進展、情報通信技術の飛躍的発展、国民の価値観の多様化、急速な少子高齢化の進行等の経済社会の大きな変革の時代にある。そうした中で、経済をさらに発展させ、21世紀に相応しい真に豊かで活力のある経済社会を築き上げていくためには、我が国の経済社会システム全体についてこれらの変革に適切に対応した見直しを行うことが必要である。物流の分野に関しても、この点について変わることはなく、政府は、平成13年までにコストを含め国際的に遜色のない物流サービスを実現することを目指した平成9年の「総合物流施策大綱」を全面的に見直し、「コストを含めて国際的に競争力のある水準の市場の構築」及び「環境負荷を低減させる物流体系の構築と循環型社会への貢献」を2大目標とする「新総合物流施策大綱」(以下「新大綱」という。)を平成13年7月6日に閣議決定し、ここに、国民生活や経済活動の基盤として重要な役割を果たしている物流に関し、今後政府として取り組んでいく新たな方向性を示すこととなった。

なお、新大綱策定後においても、米国における同時多発テロ事件等を受けた物流面での保安体制の強化のほか、ゴミゼロ型都市の構築への気運の高まりなど、取り組むべき新たな政策課題が生じている。物流分野においても、安全輸送問題への対応、環境問題への取り組みの一層の強化等、経済社会の変革に適時適切に対応していくことが求められているところであり、政府としてはこうしたことを念頭に置きつつ、新大綱に基づく施策を展開してきたところである。

新大綱においては、盛り込まれた施策の実施状況について年1回程度フォローアップを行うこととしており、総合物流施策推進会議においては、新大綱策定後1年間における進捗状況及び新たな課題を踏まえた施策等について検討を行い、以下のとおりフォローアップ結果をまとめた。

## フォローアップ結果

### 第1 数値目標関連施策の評価

新大綱では、物流施策について大小様々な目標を掲げている。これらのうち、目標を達成することが特に重要と考えられる施策であって、進捗状況について定量的に判断できるものについては、数値目標を設定している。ここでは、これらの数値目標の達成状況とあわせ、当該状況を踏まえた今後の施策の方向性について可能な範囲でまとめた。

#### (数値目標1)

平成17年までに、パレタイズ可能貨物のうちのパレタイズ比率(現在:77%)を約9割に上昇させるとともに、標準パレットの比率を欧米並みにすることをめざす。(現在:日本約4割 欧米約5~6割)

パレチゼーションを促進し、パレットと折り畳みコンテナなどの通い箱の効率的な活用を検討するため、現在「ユニットロード普及実態調査」を実施しているところであり、その中で普及の実態把握、普及方策の検討を行うこととしている。

また、パレチゼーション普及の阻害要因の一つとなっているパレットの回収問題を是正するため、消費財系におけるパレットの共同システム構築に向けた検討を進めることとしている。

パレットの標準化については、平成14年3月にJIS規格パレットによる「パレットシステム設計基準」のJIS化を行った。さらに、T11型パレットの国際標準化についても本年度中のISO化に向け審議を行っている。

#### (数値目標2)

21世紀初頭までに、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルへ陸上交通を用いて半日以内で往復できる地域の人口ベースでの比率を約9割へ上昇させる。(現在:約8割)

21世紀初頭に、輸出入コンテナの陸上輸送費用を平成9年大綱策定当時の施設配置を前提とした場合と比較して約3割削減することを目指す(現状約1割削減)。

平成 13 年度には、北九州港、常陸那珂港、堺泉北港、広島港、中津港等において複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備を行ったところであり、今後も引き続き事業を推進していく。なお、進捗状況については、2005 年度に調査を行い、数値を示す予定である。

### （数値目標 3）

21 世紀初頭までに、自動車専用道路等の IC から 10 分以内到達可能となる主要な空港及び港湾の割合を約 9 割にする。

（現在：空港 46%、港湾 32% 欧米約 9 割）

空港・港湾と高規格幹線道路網を接続するアクセス道路を着実に整備しているところであり、主要な空港・港湾への連絡率は、平成 14 年度末には空港 56 %、港湾 39 %にまで向上する見込みである。

### （数値目標 4）

21 世紀初頭までに、3 大都市圏における人口集中地区の朝夕の平均走行速度を 25 キロメートル毎時に改善するとともに、トラック積載効率を 50 %まで引き上げる。

（現状：平均走行 速度 21 キロメートル毎時 トラック積載効率約 45 %）

平均走行速度については大幅な改善が見られていないが、これは、例えば、朝夕の混雑時つまり通勤時における自動車の利用が、平成 10 年時は、昭和 63 年時と比較して東京圏で約 1.2 倍に増加したこと、高齢者や女性ドライバーが平成 6 年から平成 11 年にかけて 1.5 倍に増加したこと等から分かるように、自動車の利用が増加していることなどが原因と推測される。こうした状況を踏まえつつも上記目標を達成するため、環状道路やバイパス等の整備、交差点及び踏切道の改良等によるボトルネック対策を推進するとともに、物流の効率化や公共交通機関の利用促進等の交通需要マネジメント等をさらに積極的に推進していくことが必要である。

また、トラック積載効率については、平成 12 年度は 43.7 %と前年度と比べ低下しており、長期的に見ても昭和 61 年（50.0 %）からの低下傾向を反映した結果となっている。この原因は、多頻度小口輸送等により走行量が増加する一方、低迷する経済状況を背景にして貨物が減少したことによる。したがって、上記目標を達成するためには、交通需要マネジメント等実証実験の活用、IT の活用による輸送情報ネットワークの導入に対する支援等を積極的に推進する

必要がある。

#### (数値目標 5)

平成 17 年度までに、輸入コンテナ貨物について、船舶が入港してから貨物がコンテナヤードを出ることが可能となるまでに必要な時間を 2 日程度へ短縮する。(現状 3 ~ 4 日)

物流における国際競争力を確保するためには、国内輸送部分を含めた全体としてのリードタイムの短縮が不可欠である。

入港から貨物がコンテナヤードを出ることが可能となるまでの平均所要時間は平成 10 年では 3.6 日 (86.7 時間) であったが、行政手続の簡素化、各種手続の電子化等の取組により平成 13 年では 3.1 日 (73.8 時間) と大幅に短縮され、さらに、コンテナ貨物にあっては 2.4 日 (58.5 時間) となっており、その取組には一定の効果が見られる。関係府省は、主要港湾の 24 時間フルオープン化の早期実現に向け行政を含めた関係者の取組を一層促進するとともに、平成 15 年度のできる限り早期に輸出入・港湾関連諸手続きのワンストップサービス (シングルウィンドウ化) の実現等を図ることとしているところであり、引き続き、各種行政手続のさらなる簡素化・効率化を推進するとともに、民間事業者間における情報の共有化等を促進していく必要がある。

#### (数値目標 6)

2010 年までに、長距離雑貨輸送分野のモーダルシフト化率 (全輸送機関に占める鉄道・内航海運の利用率) を 50 % に向上させる。(現状: 約 43%)

平成 11 年度のモーダルシフト化率は 40.4 % と前年度比 2.5 % マイナスとなっている。この要因としては、前年度と比較して、鉄道・海運による輸送量がほぼ同程度であった一方で、いわゆる西暦二千年問題対応による年末の駆け込み需要により、日用品・食料工業品といった自動車輸送の割合が高い消費関連の品目が好調に推移したこと等も影響している。

過去のモーダルシフト化率の推移を見ると、このような一時的な原因でモーダルシフト化率は若干増減するものであるが、最近 10 年程度の期間を見れば、改善されてきている。

今後とも、次世代内航船 (スーパーエコシップ) の開発・導入、規制の見直し等を内容とする次世代内航海運ビジョン (平成 14 年 4 月策定) の具体化、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点的整備、海上ハイウェイネット

ワークの構築等による内航海運の競争力の強化を図るとともに、我が国における幹線貨物鉄道の大動脈をなす山陽線の輸送力増強事業の推進等による鉄道の利便性向上のほか、荷主・物流事業者に対し、幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験を支援していくこと等により、引き続き、内航海運・鉄道輸送へのモーダルシフトを推進する必要がある。

## 第2 具体的施策の進捗状況

新大綱の第二部では、項目ごとにそれに関する具体的施策を可能な限り網羅的に盛り込んであるが、ここでは、当該項目に関する施策のうち、目標達成に向けて重点的に推進すべき施策であって具体的成果が見られるもの等の進捗状況を中心としてフォローアップを行う。

### (1) 国際競争力のある社会実現のための高度かつ全体効率的な物流システムの構築

#### 高度かつ全体効率的な物流システムの構築のための施策

物流の共同化については、平成14年2月に東京丸の内地区において、共同配送等の実証実験を行い、一定の成果を得た。今後は、採算性の確保等共同化にあたっての課題の解決に向けてさらなる検討を行う。また、物流の情報化については、高度道路交通システム（ITS）の実用化展開と併せ、ITS関連情報を活用した物流の効率化についての研究開発の推進や、道路交通情報提供を行う民間事業者が渋滞予測等の新サービスを行えるよう、民間事業者が道路交通情報をオンライン・リアルタイムで活用できる環境の整備を行っている。さらに、特に情報化の進展が遅れている中小企業における物流効率化を進めるため、いくつかの業種で広範に使用できる物流標準EDIシステムを開発したところであり、今後はその普及を図っていく。また、経済のグローバル化に対応し、企業の国際競争力の確保を図るためには、ITを活用した製造・事業オペレーションの改善が不可欠である。このため、サプライチェーンマネジメント等を通じた製造・配送・販売三層の最適化への取組を情報基盤整備等により引き続き支援していく。

企業の創意工夫の結果ではあるにせよ、過度な多頻度少量輸送等、社会的に非効率な物流活動を招く恐れのある商慣行については、全体効率的な物流システムを構築するために改善していくことが必要である。平成13年度には、パレット化物流における商慣行の実態調査を行い、パレット化の進展を妨げる要因となっている取引慣行や関連制度等について解決方策の検討を行った。今後

は、調査結果に基づき、空パレットの管理・回収やレンタルパレットシステム、商取引単位等について、関係業界に対して、改善にむけた取組を働きかけるとともに、最適サプライチェーン構築の阻害要因の把握や非効率な商慣行の改善に向けた取組を促進する。

規制改革については、自由で公正な競争を通じ、民間事業者による様々な創意工夫等を啓発するためには、規制を最小限度のものとするのが重要であり、新大綱では、規制改革推進3か年計画等に従い規制改革を確実に遂行することとしている。具体的には、貨物鉄道事業及び貨物運送取扱事業に係る参入規制及び運賃・料金規制等の緩和、貨物自動車運送事業に係る営業区域規制の廃止及び運賃・料金規制の緩和等を内容とする規制改革法案を国会に提出し、同法案は平成14年6月に可決、成立したところである。また、参入規制の緩和や優良トラックルームの認定制度等を内容とする倉庫業法の改正を行い、同法を平成14年4月1日から施行している。

新技術の開発と利用に関して、陸上輸送の分野においては、道路交通情報通信システム(VICS)や、ノンストップ自動料金支払いシステム(ETC)を始めとするITS技術の開発・活用を促進している。このうち、VICSについては、3メディア対応型VIC S対応車載機の導入・普及を図るとともに、サービスエリアの拡大を進めており、これまでに39都道府県でサービスを提供中である。また、ETCについてはETCサービス料金所の拡大を進めており、これまでに685箇所の料金所でETCを導入済みである。さらに、先進安全自動車(ASV)については、この技術が全ての自動車に導入されれば死亡事故等を大幅に削減することが可能になると見込まれており、実用化と普及に向け、必要な方策の検討を行っているところである。海上輸送の分野においては、スーパーエコシップについて研究開発を進め、実証実験を通して、可能な限り早期の実用化を目指している。また、ITを活用した次世代海上交通システムについては、可能な限り早期の実用化を目指し、衝突・座礁回避、運航管理の高度化や海上コンテナ輸送の情報共有化等の技術開発等を行っている。さらに、テクノスーパーライナー(TSL)については、総合的な技術支援システムの開発に対して補助等の支援措置を講じるなど、平成16年度のTSL第1船の就航に向けて施策を推進している。入荷・出荷・棚卸等の物流情報業務全般に関わる分野においては、情報量が限られているバーコードに代わるデータキャリアとして非接触で自動認識できるRFID等のICカードの要素技術開発及び技術評価試験等を引き続き支援する。

物流の効率化を進める上で、物流関連資本等の社会資本整備が欠かせない。地域間物流の分野では、トラック輸送については、空港・港湾等の拠点又は高規格幹線道路及びこれらを接続するアクセス道路の整備を重点的に進め、平成13年度は、新東京国際空港、三河港をはじめとする空港・港湾へのアクセス

道路を重点的に整備した。内航海運については、船舶の高速化や複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備を行っている。また、主要幹線鉄道の貨物輸送力強化等を進めるため、平成 14 年 3 月には北九州貨物ターミナル駅が開業したところであり、平成 14 年度以降は、幹線貨物鉄道の大動脈である山陽線において、コンテナ列車の長編成化による輸送力増強を図るための施設改良を実施する。また、都市内交通の円滑化等を促進するため、環状道路やバイパス等の整備、交差点及び踏切道の改良等によるボトルネック対策を推進するとともに、物流の効率化や公共交通機関の利用促進等の交通需要マネジメント等を推進し、平成 14 年度末までに主要渋滞ポイント 1,000 箇所を解消・緩和する見込みであり、今後も、各交通機関の交通連携のさらなる強化等を実施しながら、これらの施策を推進していく。

### 国際物流拠点の機能強化等のための施策

大都市圏の国際拠点空港の整備をさらに強化していくほか、海上輸送の効率性と船舶航行の安全性を両立させた海上ハイウェイネットワークを構築するため、航路標識の整備等を進めている。また、近隣の先進港湾と遜色のないレベルにまで港湾機能を向上させるため、平成 13 年度は、中枢・中核国際港湾のうち東京港、神戸港、清水港等において国際海上コンテナターミナル、多目的国際ターミナルを整備するとともに、北九州港において外貿バースに隣接した内港フィーダー用バースの整備を行い、内外貨物の積替えの円滑化を図った。

港湾の 24 時間フルオープン化の早期実現を図るため、鋭意労使間協議が行われた結果、2001 年 11 月末には、荷役作業については元日を除く 364 日 24 時間実施すること、ゲート作業については土・日及び祝日についても平日と同様に 8 時半から 20 時まで実施することについて合意された。これにより、平成 13 年から平成 14 年にかけての年末年始の 4 日間（元旦を除く 12 月 31 日から 1 月 4 日まで）に、初めて全国でコンテナ船 165 隻・その他 380 隻の合計 545 隻において荷役が実施された。また、輸出入・港湾手続関連府省は、通関情報処理システム（NACCS）、港湾 EDI、乗員上陸許可支援システム等の各システムを相互に接続、連携することにより、平成 15 年度のできるだけ早い時期までに輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化を実現することとした。さらに、経済産業省は、国際海上貨物輸送分野において発荷主から受荷主までの関係者間で必要な情報をワンインプットで共有するための基盤整備を進めており、今後はこれらを具体化することにより、より一層の国際物流の効率化が期待される。

また、我が国企業のグローバル化が進展する中で、グローバルロジスティクスの構築は重要な課題となっている。このため、物流管理士養成研修の実施や

専門家派遣等といったアジア地域におけるロジスティクス分野の人材の育成等を進めていくことにより、同地域全体の物流の効率化を進めていく。

## **( 2 ) 社会的課題に対応した物流システムの構築**

### **地球温暖化問題への対応のための施策**

低公害車の開発・普及については、平成13年4月から自動車税のグリーン化を導入する等の取組を進め、減税の対象となる自動車型式は、平成12年12月末の79型式から平成14年3月末で187型式に増加し、登録台数については平成13年度においては約154万台に上っている。今後も低公害車の開発・普及を促進し、実用段階にある低公害車について2010年度までのできるだけ早い時期に100万台以上の普及を図る。また、燃料電池自動車について、安全性の確保を前提とした包括的な規制の再点検等に取り組んでいる。

また、民間の自主的な取組を推進するため、平成13年度に環境調和型ロジスティクスシステムの導入のためのマニュアルを作成し、民間企業の取組を促進するとともに、平成14年度から幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験を行っており、荷主や物流事業者が主体的に行う取組について支援を行っている。今後は、さらに、幹線物流の効率化を支援するための法的措置を含む制度の検討を行っていく。

### **大気汚染等の環境問題への対応のための施策**

改正自動車 NOx 法により、規制対象物質に P M を追加し、対策地域を拡大するとともに、事業者に対する指導を強化しており、さらに平成14年10月には車種規制が強化されることとなった。それに加え、低公害車の開発・普及のため3大都市圏における C N G トラックの短期集中的導入、大型ディーゼル車に代替する次世代低公害車の開発等に取り組んでいる。

また、物流拠点の整備等に関して、流通業務団地については、西神等6団地において流通業務団地造成事業を推進している。また、都市内建築物への荷捌き施設の附置を促進するため、地方公共団体が制定する駐車場附置義務条例に荷捌きのための駐車施設を位置付けるよう促しているところであり、平成13年3月現在、21都市において駐車場附置が条例化されている。そのほか、商業地等を中心に、路外駐車施設の整備状況等を踏まえ、貨物自動車を除外した駐車禁止規制を進めているところである。



## 循環型社会実現のための静脈物流システムの構築のための施策

静脈物流システムの構築については、交通の円滑化や環境負荷・交通負荷の少ない物流体系の構築の観点から、トラックによるフィーダー輸送とも適切に組み合わせつつ、海上輸送、鉄道、河川舟運によるネットワークの形成を図るとともに、トラック輸送の低公害化・効率化と合せて貨物駅、港湾や積替・保管施設へのアクセス道路、それらの近傍におけるヤード整備を図る必要がある。

物流基盤や産業基盤を構成するリサイクル拠点としての立地上の優位性を生かし、港湾においては、海上輸送を活用した広域静脈物流ネットワークを形成するため、既存ストックを最大限に活用しつつ、総合的な静脈物流拠点形成に資する岸壁、廃棄物海面処分場等の整備を推進している。さらに平成 14 年 5 月には、広域的なりサイクル拠点の形成に向け、総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）として、室蘭港・苫小牧港、東京港、神戸港、北九州港を指定（1 次指定）したところであり、総合的な支援策を講じていく予定である。

このほか、静脈物流システムと連携し、かつ、その円滑化に資する廃棄物処理施設等の整備を推進している。

## 事故防止等物流の安全問題への対応のための施策

事故防止を図るため、運送事業者に対する監査や荷主に対する啓発活動等を通じ、トラック輸送の安全確保を図っているほか、平成 15 年 9 月からの大型トラックへの速度抑制装置（スピードリミッタ）の装備義務付けに向けて、所要の準備を行っている。このほか、交通管制センターの高度化、光ビーコンの整備、信号機の高度化改良等交通安全施設の整備等を推進しており、このうち、光ビーコンについては、平成13年度末現在で約 3 万基を整備しているところである。

### （ 3 ）国民生活を支える物流活動を確保するための施策

食品流通におけるコールドチェーンシステムの整備を図るため、鉄道等を活用したクールコンテナの実験輸送等を実施した。今後は、適正な温度・湿度管理を行うためのマニュアルを作成するほか、食品低温流通ターミナル及びクールコンテナ等の輸送機器の整備等を行う。

また、災害等の緊急時においても必要な物流機能を確保するため、橋梁・岸壁の耐震性等の向上や河川敷の活用等緊急時の代替手段・ルートの確保を図っている。このうち、緊急輸送道路内の耐震橋脚の整備率は、平成 12 年度末の

約 8 割から、平成 14 年度末には約 9 割まで向上する見込みである。また、耐震強化岸壁の整備については、平成 12 年度末から平成 14 年度末にかけて、国際海上コンテナターミナルで 10 バースから 13 バース、緊急物資等輸送対応の耐震強化岸壁で 124 バースから 148 バースまで向上する見込みである。さらに、緊急用河川敷道路については、平成 12 年度末の約 230 k m から平成 14 年度末には約 250 k m まで向上する見込みである。

## 物流施策実施体制

国においては、物流施策関係省庁による総合物流施策推進会議を設置し、新大綱に基づき、総合的かつ一体的な物流施策を推進するための体制を整えた。また、地方においては、全国を10のブロックに区分し、ブロックごとに国の出先機関を中心として、地方公共団体、事業者団体等が参加している地方総合物流施策推進会議を設置しており、この会議に基づき、民間事業者の意見も踏まえつつ、地域の実情に応じた物流施策を推進している。

このように、新大綱に掲げる目標の達成に向けて、政府はその体制を着実に整えているところである。しかしながら、地方公共団体においては、例えば、国でいえば新大綱に相当する物流ビジョンを策定するなど積極的な姿勢を示している地方公共団体がある一方で、物流の専担部門を設置していないところが大半であるのが実態である。

物流施策は、国が主導的に行うべきものが多い一方で、都市内物流問題等、地方公共団体の積極的な取組が望まれるものも多いため、我が国の物流分野における目標を達成するためには、国と地方公共団体双方が積極的に取り組むことと同時に相互の連携を強めていくことが不可欠である。今後は、例えば、国と地方の情報共有を図る物流情報ネットワークを構築するなど、国と地方公共団体が一体となった取組を行うための体制を整えることが必要である。

## 今後の課題等

今般のフォローアップを総括すると、新大綱の各施策項目にわたり、物流施策の進展や具体化が見られたところであるが、新大綱に掲げた2つの目標を遅くとも平成17年までに達成しなければならないことを勘案すれば、新大綱に基づく施策をさらに強力に実施していく必要がある。

国際競争力のある社会実現のための高度かつ全体効率的な物流システムの構築については、道路、港湾等の社会資本整備を、ネットワークの構築の観点を含め、施策効果の高いものに重点化するとともに、既存施設の高度かつ効率的な利用を推進する必要がある。また、物流全体効率化のため、行き過ぎた商慣行の改善、そして物流の共同化、情報化及び標準化といった物流活動の基盤整備を早急に行う必要がある。なお、我が国の物流コストは、新大綱でも述べられているとおり、欧米諸国と比較すれば必ずしも高いとは言えない水準になっている。しかし、アジア諸外国と比較した場合、所得水準を背景とした人件費格差等、競争条件に開きがあるため、コスト競争力の点において我が国が劣位にあることは否めない。我が国がこうしたアジア諸国を相手として国際的に競争力のある市場を構築していくためには、今後とも、より一層物流コストを低減させるために関係施策を積極的に推進していくことが必要である。

社会的課題に対応した物流システムの構築については、平成14年3月に地球温暖化対策推進本部において決定された「地球温暖化対策推進大綱」に基づき、物流分野における温室効果ガス排出削減目標量を達成するための取組を進めるとともに、引き続き、大気汚染問題、循環型社会実現に向けた対応、事故防止問題等に取り組む。

国民生活を支える物流システムの構築については、これまで発生した大災害等のほか、特に平成13年9月に起きた米国における同時多発テロ等を教訓として、テロ・災害等の緊急事態における物流機能の安定性を確保するための体制を確立していくことが急務である。

政府は、以上のような課題に対して、物流施策を効率的に推進するため施策の連携に配慮しつつ、関係省庁間の密接な協力関係は言うまでもなく、国及び地方公共団体の強い連携や積極的な民間努力を促すことにより、新大綱の目標達成に向け、断固たる決意をもって一層積極的な物流施策の推進に努めることとする。