

新総合物流施策大綱第2回フォローアップ

平成15年9月29日

総合物流施策推進会議

．はじめに	．．．．．	1
．新大綱策定以降の社会情勢と物流施策の動向	．．．．．	2
．施策の進捗	．．．．．	8
．物流施策実施体制	．．．．．	13
．今後の重要課題等	．．．．．	14

## ．はじめに

平成 13 年 7 月 6 日、政府は「新総合物流施策大綱」(以下「新大綱」という。)を閣議決定し、今後政府として取り組んでいく新たな物流政策の方向性について取りまとめた。新大綱では、平成 17 年度を目標年度として、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、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等の目標を設定した。今年度はその中間年に相当する。

政府は、この新大綱に沿った物流政策の展開、進捗等について年 1 回程度フォローアップを行うこととしている。第 1 回フォローアップは、平成 14 年 8 月 7 日に、総合物流施策推進会議了解の上発表し、主に「6 つの数値目標」の進捗等について整理した。

第 1 回フォローアップ発表後においても、内需が低迷し、デフレが進行する厳しい経済環境の中にある一方、我が国経済活動はグローバル化が一層進展している状況において、物流の効率化への要請が日増しに高まっている。一方で、イラク戦争、重症急性呼吸器症候群（SARS）等が国際物流に停滞をもたらす等、グローバル化した我が国経済活動に少なからず影響を与えた。また、食の安全・安心に関する消費者ニーズやリサイクル促進等に関する社会的ニーズに見られるように商品のトレーサビリティ（履歴管理、追跡可能性）を確保する要請が高まっていることに加え、米国同時多発テロ事件等を受けたコンテナ等の物流面での保安（物流セキュリティ）対策の強化が求められている等、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。

総合物流施策推進会議においては、これらの社会の変革を踏まえ、物流施策の進捗を取りまとめ、「新総合物流施策大綱第 2 回フォローアップ」として、発表するものである。

## ．新大綱策定以降の社会情勢と物流施策の動向

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

～デフレ経済の進行と国際競争の熾烈化に対応した更なる物流効率化の推進～

デフレ経済の進行に伴い、我が国企業は様々な形で業務改善を図っている。安価な労働力を求めたアジア諸国への工場展開や、経営資源を自社のコア・コンピタンスに集中して物流を始めとする管理業務等のアウトソーシングを推進する動き等が、着々と社会構造や物流構造に変化を与えている。一方で、規制改革の進展等により外資系企業の国内市場への参入も相次ぐ等、企業の生き残りのためには国際競争力の向上が喫緊の課題である。これらは、新大綱策定時にも見られていた傾向であり、「国内物流・国際物流それぞれについて、リードタイムの短縮、定時性の確保等の利便性の向上及びトータルコストの低減に向けた環境整備に努め、高度かつ荷主、物流事業者双方にとって全体効率的な物流システムの実現を図る」とする新大綱の目標は妥当性を失っておらず、更にその要請は強くなっていると考えられる。これに応じて新しい取組が推進されている。

### ( 1 ) 高度かつ全体効率的な物流システムの構築

< 物流の共同化・情報化・標準化の推進 >

情報化の分野においては、物流業の効率化に資する情報伝達媒体（データキャリア）の開発や実験が進み、本格的な導入へ向けて各種の取組が行われている。電子タグ（RFID（Radio Frequency Identification））はその代表格であり、現在その利用について標準化作業や実証実験を行っているところである。さらに、電子データ交換（EDI（Electronic Data Interchange））等の業際取引情報のデータ交換については、インターネット対応型の利便性の高い次世代言語XML（eXtensive Markup Language）の活用を目指しており、具体的には、企業間で交換される取引情報の標準化・共有化により製造・配送・販売三層のサプライチェーンの全体を最適化するための情報共有基盤整備を推進しており、今後実証実験を経て利用を促進していく。RFIDとXML/EDIの連携により情報の即時性、正確性を向上させ、一層の効率化を図ることも期待されている。また、輸送効率の向上にも貢献しているITS（高度道路交通システム）サービスについては、既にETC（ノンストップ料金支払いシステム）、VICS（道路交通情報通信システム）等の導入、普及が進められているほか、ETCで用いられている無線通信（DSRC）技

術を活用した車内への各種情報の提供等の多様なサービスを行うための技術（スマートコミュニケーション基盤）の早期構築に向けた実証実験を行ったところである。さらに、これらのほかにも、情報のコンテンツの最適化にも鋭意取り組んでいるところである。具体的には、最新の交通規制情報を一元的かつ電子的に管理することによって、民間事業者の交通情報提供の正確性及び適切性の検証精度を向上させるとともに、カーナビゲーションシステム等を通じて交通規制情報を運転者に提供することにより、交通の安全と円滑を確保するための施策に着手したところである。

また、現行ナンバープレートの情報及び自動車登録ファイルに記載されている車両の諸元情報を記録したＩＣチップをナンバープレートに取り付けた電子ナンバープレート（スマートプレート）についても、実用化に向けた実証実験に取り組んでいるところである。

#### < 規制改革、行政手続の簡素化・効率化 >

物流業における規制改革には今までも取り組んできたところであるが、規制緩和による競争の促進・サービス向上を目指して、更なる改革に取り組む。具体的には、内航海運業界において健全かつ自由な事業活動を促す市場環境の整備を目指して、規制改革に向けた検討を行っている。

#### < 物流関連社会資本の重点的整備・有効活用等 >

物流関連の社会資本をめぐっては、新規整備事業を施策効果の高いものに重点的に予算配分していく取組が進行していると同時に、既整備資産（既存ストック）を有効に活用しようとする動きが目立っている。例えば、海上輸送の関係では、中枢・中核国際港湾において国際海上コンテナターミナルの重点的整備を行うとともに、後述する「スーパー中枢港湾」の育成に向けての取組が開始されているほか、鉄道輸送の関係では、山陽線において、引き続き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、トラック輸送については、平成 14 年度において、新北九州空港、青森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ほか、効率的な幹線物流の実現、一般道路の沿道環境の改善、渋滞の解消に向けて、一般道路を走行しているトラック等の長距離利用者の高速道路利用促進策を実施している。具体的には、現在、長距離逓減制を導入しているところであるが、平成 15 年度において、ＥＴＣを搭載した車両を対象に長距離逓減制を拡大（料金割引）する社会実験を実施している。

#### （２）国際物流拠点の機能強化等

このように国内における物流基盤を最新の技術等も適宜導入しながら効率的に活用できるようにすると同時に、国際物流の分野における効率

化を実施するためには、さらに世界に視野を広げて、輸出入手続やユニットロード、ITの規格等について、幅広く世界標準を採用していく必要がある。これは、グローバル化が更に進展している我が国企業の競争力にも影響する問題である。

< 国際物流関連社会資本の重点的整備・機能向上等 >

国際物流の太宗を占める海上輸送の効率化は、輸送量の増加もあり、依然として重要な課題となっている。船舶航行の安全性を確保しながら効率化を実現する「海上ハイウェイネットワーク」の構築に向けて、AIS（船舶自動識別装置）を活用した次世代型航行支援システムの整備を進めるため、平成15年度には、東京湾等においてAIS陸上局7箇所の整備を行うとともに、新たな海上交通体系を構築するために通航方式案の絞り込み等を行う。さらに、東京湾口などの国際幹線航路の整備や来島海域等において既存の航路標識の高機能化、高規格化を推進している。

また、海上輸送の効率化とあわせて、港湾機能の一層の向上にも努めている。取扱量が年々増加している国際海上コンテナをより効率的に捌き、コストも含めて一層我が国港湾の魅力を向上させるために、従来の制度・慣行の枠組みにとらわれない新たな措置の導入を図ることによって、既存のストックを最大限に活用し、コンテナターミナルの管理・運営方式やコンテナ物流システムの改革を推進する次世代高規格コンテナターミナルの形成を図る「スーパー中枢港湾」の育成に向けた取組が動き出した。

< 各種手続の電子化、ワンストップサービス化 >

輸出入・港湾関連手続のワンストップサービス、シングルウィンドウ化を進めており、平成15年7月にも通関情報処理システム(NACCS)、港湾EDIシステム、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、これらの手続のシングルウィンドウ化が実現したところであるが、関係府省では、国際海運の簡易化に関する条約(FAL条約)を始めとする国際標準に沿って、改めて輸出入・港湾に関するすべての手続について徹底した見直しを行い、より信頼度が高くかつ運用経費の低廉な新しいシステム構築について検討することとしている。

社会的課題に対応した物流システムの構築  
～「地球温暖化対策推進大綱」等に基づく物流分野における環境対策の  
促進～

<地球温暖化問題への対応のための施策>

第3回気候変動枠組条約締約国会議（京都会議）における議定書（「京都議定書」）では、温室効果ガスの排出量削減に向けて、先進国及び市場経済移行国ごとに削減目標を定めている。我が国も平成14年6月の当議定書の受諾に先立ち、平成14年3月には、地球温暖化対策推進本部において、「地球温暖化対策推進大綱」を改定し、国際社会における責務を果たすことを目指している。

「地球温暖化対策推進大綱」では二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の排出量を排出主体ごとに集計し、排出量に応じた削減目標を課しているが、運輸部門においては、モーダルシフトの推進・物流の効率化等によって、約910万トンのCO<sub>2</sub>を削減することとしており、これに向けて所要の方策を実施している。モーダルシフトの推進に向けては関連施策をパッケージ化して「モーダルシフト促進に向けた平成15年度アクションプログラム」として発表し、関係者一丸となった取組に向けて問題認識や目的意識の共有を図っている。

また、「京都議定書」では、外航船舶が排出するCO<sub>2</sub>の排出量の削減を国際海事機関（IMO）を通じて各締約国が追及することが明記されている。これに寄与するものとして、我が国においても、自然エネルギーである風力を最大限に利用する低環境負荷型外航船の研究開発を行っている。

<大気汚染等の環境問題への対応のための施策>

窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）等による大気汚染も相変わらず厳しい状況にある。これを受けて平成13年6月に制定された「自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（自動車NO<sub>x</sub>法）」の改正法（「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（自動車NO<sub>x</sub>・PM法）」）では、NO<sub>x</sub>のほかに、粒子状物質（PM）も規制対象として加え、かつ車種規制も強化されている。中でもPMについては、平成15年10月から首都圏八都府市合同でディーゼル車排出ガス規制を実施することとされている等、環境面での規制が強化されているところである。このような状況を踏まえ、大気汚染問題の改善を図るため、トラック事業者を中心に、低公害トラック、ディーゼル微粒子除去装置（DPF等）の導入に対する支援を行うことにより、車両の低公害化を促進し、その普及を加速させている。

< 民間の自主的な取組を促進するための環境整備 >

これらの環境対策は、現状の産業構造ではコストの増大に繋がる場合が多く、物流効率への影響を最小限に抑えながらも確実に達成していかなければならない。民間企業の間では、国際的な環境規格である ISO14000 シリーズ等の認証取得や環境報告書の作成により環境経営に取り組み、またそれをアピールしているが、中小企業が多い運輸関係の事業者の間では人的・費用的負担が大きいことから、環境経営への取組・アピールに積極的に着手できない例が目立つ。国土交通省では、このような事業者が自主的に環境保全のための取組を実施できるよう、事業ごとの「グリーン経営推進マニュアル」を作成した。現在、当該マニュアルの普及活動を行っているところである。なお、一定レベル以上の取組を行っているトラック事業者を対象にグリーン経営認証制度を平成15年10月から運用することとしている。

また、経済産業省においては物流事業者のみならず、荷主企業も含めた企業の自主的な取組を促進するために環境調和型ロジスティクスマネジメントシステム導入マニュアルを作成し普及を図っているが、更に物流に起因する環境負荷を計測・表示し、企業の取組のレベルを把握するための指標や基準の開発を始めた。

さらに、環境省では、中小企業でも容易に取り組むことができる環境マネジメントシステムである「環境活動評価プログラム(エコアクション21)」を提供しており、現在、更なる普及促進を図るため、エコアクション21の第三者認証制度の構築に向けた取組を進めているところである。

このように、関係省庁の適切な役割分担によって、企業等の自主的な取組を一層促すこととしている。

## 国民生活を支える物流システムの構築

～ 国民の安全・安心の確保 ～

例えば、食品については、牛海綿状脳症(BSE)問題等による食の安全・安心に係る消費者ニーズが高まっている。また、家電等についてはリサイクルの促進、書籍等については盗難の防止といった社会的ニーズが強まっているが、これらを受けて、商品のトレーサビリティを確保することに対する要請が高まっている。これを踏まえて、各種の実証実験等を行っている。

具体的には、サプライチェーンを随時的確に把握し、その履歴を追求できるシステムの構築を目指し、また、その情報伝達媒体として、多量のデータが格納でき、また、書き換え、追記等が可能なRFID等の活用・普及を図っている。

9.11 米国同時多発テロの発生以降、アフガン・イラク両戦争等を経て、テロの脅威が高まっている。米国は、輸入貨物のマニフェスト（積荷目録）を船積み 24 時間前に提出する義務を世界各国の輸出業者や運送業者に課しており、我が国からの輸出においても、米国向け輸出のリードタイムを大幅に引き上げる結果を招いている。

我が国もテロ等の対策を強化する必要があるが、物流分野においても国際水準の保安レベルを確保するための対策が必要あるが、これによる経済活動・物流事業の非効率化等の影響を最小限に抑えなければならない。

また、テロという大きな脅威の陰に隠れてはいるが、我が国船舶が航行することが多い東南アジア海域における海賊被害も沈静化してはいない。この対策として、海上保安庁の巡視船を当該海域へ派遣して公海上の哨戒を実施しているところであり、また、沿岸国同士の連携等を促進し、より効果的な対策を講じていくこととしている。

さらに、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、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。

## ・ 施策の進捗

ここでは、新大綱策定以降、その方向性に基づいて着実に推進してきた各施策の進捗状況を示す数値を取りまとめた。新大綱で示した数値目標については、その目標年次、数値を併記した上で、達成状況を報告する。

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

(ア) 高度かつ全体効率的な物流システムの構築  
物流の共同化・情報化・標準化の推進

### ITS の実用化展開

#### 【ETC サービス料金所】

平成 13 年度末 685 箇所      平成 14 年度末 850 箇所

#### 【3メディア対応型 VICS のサービス地域】

平成 14 年 39 都道府県      全 47 都道府県で達成

### ユニットロードの標準化

【パレタイズ可能貨物のパレタイズ比率】 **目標：平成 17 年までに約 9 割**  
平成 13 年度で 75%

【標準パレットの比率】 **目標：平成 17 年までに欧米並**  
平成 13 年度で約 5 割

ユニットロード普及実態調査の結果、主にパレタイズ可能貨物のパレタイズ比率、標準パレットの比率とも横這いであることから、業界特性に合った対応等を図りつつ、今後も普及啓発を行っていく。T11型パレットは、ISO化の最終投票段階にあり、国際標準化が進むことによって、標準パレットの比率が高まることが期待される。

### 国内物流 EDI 標準 (JTRN) の普及促進

【物流 EDI 利用企業の JTRN (平成 8 年 7 月策定) 利用率】  
平成 15 年 1 月調査 (初調査) で 24%

## 規制改革、行政手続の簡素化・効率化

物流二法(貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱事業法)の改正(平成15年4月改正法施行)

【利用運送事業において創設された海運2種への参入件数】 411件

## 物流関連社会資本の整備推進等

複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備等

【陸上輸送半日往復圏の人口カバー率】 目標：21世紀初頭までに約9割  
平成14年度 79%

目標の達成に向けて、内貿ターミナルの拠点整備を着実に実施している。

## マルチモーダル施策の推進

【自動車専用道路等のICから10分以内に到達可能となる主要な空港及び港湾の割合】 目標：21世紀初頭までに約9割

平成12年 空港：46%、港湾：32%

平成15年度末 空港：57%、港湾：42% (見込み)

全体として、目標の達成に向けて着実に進捗しているものといえる。引き続き、効率的な輸送体系の構築に向けて空港・港湾等へのアクセス道路を重点的に整備することとしている。

## 都市内物流の効率化

【三大都市圏における車両の平均走行速度】

目標：21世紀初頭までに25km/h

大綱策定当時：21km/h

【トラックの積載効率】

目標：21世紀初頭までに50%以上

平成12年：43.7%

平均走行速度、トラックの積載効率ともに、現状で大幅な改善がされてはいないと思われるが、都市圏における共同配送や通過交通の迂回等による交通量の削減に向けて、各種の実験の成果が発表される等してきているところであり、これらを含め、所要の施策を推進する。

(イ) 国際物流拠点の機能強化  
海上輸送の効率性と船舶航行の安全性の向上  
海上ハイウェイネットワークの構築

【船舶航行のボトルネック解消率】

平成 13 年 76%

平成 14 年 78%

平成 18 年度までに、90%を目指している。

大都市圏拠点空港の整備

【三大都市圏の国際空港における国際航空貨物容量】

平成 12 年 290 万トン

平成 14 年 310 万トン

輸出入手続の簡素化

【輸入コンテナ貨物について、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に必要な時間】 目標：平成 17 年度までに 2 日程度

(全貨物)

大綱策定時 3.6 日

平成 13 年 3.1 日

(コンテナ)

平成 13 年 2.4 日

平成 14 年度以降も、リードタイムの短縮を目指し、港湾の 24 時間フルオープン化、輸出入・港湾手続の簡素化に向けた各種の取組が進捗している。

輸入コンテナ貨物がコンテナヤードを出た後の輸送との円滑な連携  
車両の大型化対応

【総重量 25t 車対応高速自動車国道、高規格幹線道路等の総延長】

平成 12 年 4.4 万 km

平成 14 年度末 約 5 万 km

## 社会的課題に対応した物流システムの構築

### (ア) 地球温暖化問題への対応

#### 輸送機関の単体対策

##### 低公害車の普及促進

#### 【低公害車の登録数】

(型式)	平成12年12月末	79型式	平成15年3月末	312型式
(台数)	平成13年度	約154万台	平成14年度	約242万台

平成22年度までのできる限り早期に、低公害車の導入台数1,000万台を達成する。

#### モーダルシフトの推進

#### 【モーダルシフト化率】 目標：平成22年までに50%

	平成11年	40.4%	平成12年	39.6%
--	-------	-------	-------	-------

近年の低下傾向に歯止めを掛けるために、「モーダルシフト促進に向けた平成15年度アクションプログラム」を着実に遂行することとする。

### (イ) 大気汚染等の環境問題への対応

#### 輸送機関の単体対策

##### トラック等の低公害化の促進（低公害車普及促進対策費補助）

#### 【D P F・酸化触媒の導入補助実績】

平成14年度：	5600基
---------	-------

#### 【低公害トラックの導入補助実績】

平成14年度：	693台
---------	------

### (ウ) 循環型社会実現のための静脈物流システムの構築

##### 港湾における静脈物流拠点とネットワークの形成の推進

#### 【リサイクルポート指定】

平成15年4月に13港を追加指定。現在全国計18港。

#### 【循環資源流動のうち海上輸送の分担率】

平成7年	4.5%	平成12年	8.6%
------	------	-------	------

リサイクルポートにおいては、循環資源の取扱促進に向けた運用等の改善、官民連携の促進、岸壁等の港湾施設の整備により循環資源の国内輸送コストの低減を図り、平成 19 年度までに循環資源国内輸送コストを、平成 14 年度比で 1 割削減する

(エ) 事故防止等物流の安全問題への対応のための施策

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

**【光ビーコン整備】**

平成 13 年度末 約 3 万台      平成 14 年度末 約 3.8 万台

国民生活を支える物流システムの構築

食品の鮮度保持流通のためのコールドチェーンシステムの整備

**【市場における低温卸売場・冷蔵庫施設等の整備】**

平成 14 年度 8 地区、平成 15 年度に 4 地区（予定）

**【水産物の産地流通加工施設の整備】**

平成 14 年度 11 施設、平成 15 年度 6 施設（予定）

緊急用河川敷道路の整備

**【緊急用河川敷道路の整備延長】**

平成 12 年度末 約 230km      平成 15 年度末 約 255km

## 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のもと、新大綱に基づき、協調して物流政策の展開に努めている。新技術の開発等においては、利用者部門と提供者部門になる双方の省庁間で随時連携をしながら、かつ、双方の立場の事業者等の意見を随時取り入れながら取組を推進する等、一層連携は強化されてきている。

また、各地方公共団体等から、物流関連の構造改革特区の申請があり、平成15年5月23日の第二弾認定までに全国15地域で国際物流関連特区が認定されている。税関の臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業が中心であり、国際港湾・空港等における24時間フルオープン化の一環であると捉えることができるが、各地域において、新大綱の方向性の一部を構造改革特区の枠組みを使用して積極的に実現しようとするものであると考えられる。

このように、物流関連の構造改革を一つの足掛かりに、地域経済を活性化しようという動きが活発になっているが、一方で、全国10のブロックにおける国の出先機関と地方公共団体、事業者団体等が参加する地方総合物流施策推進会議の枠組をより有効に活用することにより、一層の効果が期待できると考えられることから、平成15年度は、同会議の活用方策について、検討を進めていく予定である。

## 今後の重要課題等

今般のフォローアップを総括すると、新大綱の示す各方向性について、社会情勢を鋭敏に捉えた新しい政策が展開される等、関係者が一丸となって目標の達成に向けた動きを促進していることが分かるが、その成果についてはまだまだ具体化しておらず、6つの数値目標についても後退しているものもある等、一層その取組を加速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向けて

< グローバル化の一層の進展に対応した物流全体の最適化 ~ アジアにおける国際物流の更なる効率化のための各国との連携強化 ~ >

企業活動のグローバル化が一層進展する中、物の流れ全体の最適化を図るサプライチェーン・マネジメントを国際的にも実現するための環境整備が重要な課題となっている。これに対応するため、近年貿易量が大きく伸びているアジア諸国との連携の強化を図るとともに、国際標準に則った物流 E D I の整備・普及、海外における物流人材の高度化の支援、コンテナ・パレット等機材の標準化、ロジスティクスの普及啓発等を行っていく。

特に、本年は「日本 A S E A N 交流年 2003」であり、A S E A N ( 東南アジア諸国連合 ) 地域との間の国際輸送の円滑化に向け、「日 A S E A N 交通大臣会合」等の枠組みの中で、物流の円滑化に向けた長期行動計画を平成 16 年度中に策定することを目指している。

#### < 新技術の普及の促進 >

物流の共同化、情報化及び標準化という観点から、基盤整備を引き続き行っていく。特に、I T 等の新技術の開発と利用においては、利用率の向上による全体効率の大幅な向上が見込まれるものの、その効果を十分に発揮するところまで普及が進んでいないものもある。このため、利用者の利便性を追求しつつ、中小企業等もその費用・人的負担に拘束されず積極的に参加できるようにビジネスモデルにも配慮しながら、普及を促していく。

#### < 3 P L ビジネスの促進に向けた支援方策の検討 >

1990 年代に米国で登場した新たな物流サービスである「サード・パーティ・ロジスティクス ( 3 P L : 荷主から物流を一貫して請負う高品質のサービス )」は、荷主企業の本業への経営資源集中や物流部門における規制緩和等を背景に高い成長を続けており、我が国においても、今後、高い成長が期待される。国土交通省では、平成 14 年度に米国の 3 P L

の実態調査を行ったところであり、今後は我が国での当該事業の発展に向けた環境整備に必要と考えられる事項について調査することとしている。特に、人材育成に関しては、3PLに必要な知識を系統立てて取得できるような効果的な教育プログラムの研究・開発を行うこととする。

### 社会的課題に対応した物流システムの構築

＜地球温暖化対策推進大綱の目標の着実な具体化＞

平成14年3月に策定された地球温暖化対策推進大綱の目標達成に向けて、「モーダルシフト促進に向けた平成15年度アクションプログラム」を着実に推進すること等を通じて、より具体的な成果を挙げていく必要がある。

＜グローバルな静脈物流システムの構築＞

さらに、我が国の廃棄物処理の状況は依然として厳しい状況が続いており、循環型社会の実現は依然喫緊の課題であるといえる。鉄屑等の循環資源は国内のみならず国際的に再利用を促進することにより、再利用率を向上させ、グローバルな視点からの循環型社会を構築する必要がある。循環型社会形成推進基本計画（平成15年3月閣議決定）にも記載されているように、輸出港の集約等により、グローバルな資源循環に寄与するべく、効率的な国際静脈物流システムの構築に向けた検討を行う。

### 国民生活を支える物流システムの構築

＜コンテナ等物流セキュリティの強化と効率性確保の同時達成＞

でも述べたように、国際貨物に紛れてテロ等に使用され得る物資が輸送される事態を未然に防止するための取組が国際的に盛んになっていることから、我が国の物流セキュリティを向上させ、国民の安全確保に向けて具体的な動きに入っていく必要がある。このような状況を踏まえ、物流セキュリティの強化を図ると同時に、コストを含めて国際的に競争力のある水準の物流市場を構築するため、「安全かつ効率的な国際物流の実現」を関係省庁の連携により推進する。

具体的には、先進諸外国や国際機関等の動向を調査、把握し、海上人命安全条約（SOLAS条約）改正に対応した国内法制度の整備とその適切な実施やFAL条約の早期批准に向けての検討を進め、入出港手続や必要書類の簡易化、統一化を推進する。また、電子タグ、電子シール（開封を電子的に記録する封印）等を活用したコンテナ貨物等の追跡・管理に関する技術の活用方策等について検討を実施し、国際的な標準に沿った、物流の効率化にも資するシステムを確立することに努める。

< トレーサビリティの確保 >

商品トレーサビリティについては、RFIDの導入促進に向けた実証実験を行うとともに、業界の特性ごとに商品履歴情報の内容・管理方法の標準化、情報の信頼性の確保の検討等を進め、社会的な要請に早急に応えていけるように、取組を促進していくこととしている。

特に、食品のトレーサビリティについては、平成15年度に実施しているITを使用したトレーサビリティシステムの開発・実証実験の結果等を踏まえながら、その導入を推進していく。

このように、物流を取り巻く状況は依然厳しいものであるが、政府としては総合物流施策推進会議を中心としてこれらの課題に取り組んでいくとともに、地方公共団体との連携、民間事業者等との適切な役割分担により、新大綱に掲げた理念の実現に向かって進んでいくこととする。