

今後の国際物流施策の課題 概要版

1 現状認識と課題

(アジアの経済交流の緊密化と物流の重要性)

- ・ 我が国と中国を始めアジア地域との経済交流は、今後ますます拡大し、アジア地域が一体的な経済・物流圏域へ。我が国企業は、水平分業の進展の中で、調達・生産・販売の一連のモノの流れを有機的・一体的に捉え、在庫削減を徹底するなど、物流の全体最適化を目指す動き。

(我が国の主要港湾・空港等の機能充実、総合的な物流ネットワーク構築の重要性)

- ・ アジアの主要国では、国際競争力のあるハブ港湾やハブ空港の整備に力を入れ、自国経済の発展による貿易取引の増加と相まって、これら港湾・空港の貨物取扱量が大きく伸長。
- ・ 我が国の主要港湾は、景気低迷、水平分業の進展、物流コストの高さ等から、貨物取扱量の伸びが鈍化し、アジアにおける港湾間競争の中で相対的地位が低下。主要空港においては、貨物取扱量は増加しているものの、施設使用料金、貨物施設の使い勝手等の面で課題が多い。
- ・ さらに、物流施設におけるロジスティクス機能、港湾・空港と生産拠点・消費市場とをつなぐ交通アクセスや輸送効率の面でも課題が多い。効率的な国際物流の実現のためには、港湾・空港のみならず、国内の物流体系と一体的にとらえて効率化を図る必要。このため、陸・海・空の各交通モードを有機的に結び付けた総合的な物流ネットワークの構築を目指す必要。

(スピーディかつシームレスで低廉なアジア域内物流の実現)

- ・ アジアとの間の物流は、距離的に見ても、我が国の国内物流と大差のない圏域で行われており、「アジア域内物流が準国内物流化する」中で、物流コストやリードタイムに占める国内物流の比重が高まることから、スピーディかつシームレスで低廉な物流システムが一層求められる。これにより、我が国産業競争力の維持強化、より豊かな国民生活の実現に資する必要がある。

今後、アジア地域における最適物流の実現の視点に立脚して、関係方面が連携を深め、総合的・一体的・戦略的に物流施策の推進を図る必要。

2 国際拠点港湾・空港の整備・管理運営の効率化

スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

- ・ スーパー中枢港湾として、京浜港・伊勢湾・阪神港の重点的整備を図り、港湾コストの3割削減、船舶入港から貨物引き取りが可能となるまでのリードタイムの1日程度への短縮を目標とし、アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を目指す。
- ・ 近隣港湾同士の機能分担、相互連携を深め、さらには、一体的管理も視野に入れて、サービス水準を高めていくことが重要。このため、広域連携協議会を設置し、対応策を検討。

「東アジア SCM ゲートウェイ港湾」の整備

- ・ 東アジア地域と関係が強く、交通の要衝にあたる北部九州、日本海側等の「東アジア SCM ゲートウェイ港湾」において、コンテナ船やRORO船、国際フェリーによる航路の充実が図れるよう、ターミナル施設の整備・改良や機能の高度化等を図る必要。

鉄鉱石、石炭等のバルクキャリアの大型化に対応した航路等の整備

- ・ 鉄鉱石、石炭、石油のような資源輸送に当たって、近年は、輸送船舶(バルクキャリア、タンカー)の大型化が進行しているため、航路や港湾の水深確保等の対応が必要。

大都市圏拠点空港の整備・活用

- ・ 成田国際空港の平行滑走路の2,500m化の推進、関西国際空港の2期事業の推進、中部国際空港の貨物施設の充実等を進め、空港機能の向上を図る。
- ・ 東京国際空港(羽田)については、2009年中の供用開始を目指し、再拡張事業を推進。完成後には、国内線の需要への対応を図った上で、国際定期便の就航を図るとともに、24時間空港として有効活用を図る。貨物輸送については、国際旅客定期便のベリー活用に加え、深夜早朝時間帯における国際貨物便の就航について騒音問題に十分配慮しながら検討。

3 国内外の物流ネットワークの整備

国内トラック輸送との円滑なネットワークの構築

- ・ 国際物流戦略の観点から、フル積載国際海上コンテナが主要港湾・空港と物流拠点との間を、積替えなしでドア・トゥ・ドアで走行できる道路ネットワークの構築を図

- る。
- ・ 大都市における環状道路の整備促進、主要な港湾・空港へのアクセスの改善、大型車の通行可能な道路の範囲拡大のための橋梁の補強、物流拠点へのアクセス道路整備等を推進。
 - ・ 大型車の通行可能な道路について、ウェブサイトを活用した分かりやすい情報を提供。
 - ・ 近隣港湾間の連携の強化のため、周辺道路や埠頭間の道路ネットワークの整備を推進する必要。

内航海運・鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築

- ・ 国際拠点港湾において内航フィーダー輸送の利用促進のため、外貿バースへの内航コンテナ船の直付けの促進、外貿バースと内貿バースの一体的運用による横持ちコストの低減策の検討、内航フィーダーの利用促進に向けた実証実験の実施、次世代内航船(スーパーエコシップ)の開発・普及に取り組む必要。
- ・ 港湾と、その周辺にある鉄道貨物駅、空港、トラックターミナル等とのアクセスを容易にし、貨物特性や荷主ニーズに応じて、国内区間の最適な輸送システムを選択できるようにする必要。
- ・ 鉄道については、主要幹線区間の輸送力増強、貨車やトップリフターの整備、貨物情報システムの整備を推進。新たな海陸の国際複合一貫輸送システム作りを推進。
- ・ 航空輸送の質的充実のため、国内・国際間の航空貨物の乗継機能の円滑化を図る必要。

増大するアジア域内需要を担う運営体制のあり方

- ・ 我が国の国際物流企業としては、荷主の期待と信頼に応え、物流ニーズの変化に柔軟に対応できる運営体制をいち早く整備し、外国企業にも対抗でき、我が国の産業競争力の強化にも資する積極的な経営戦略の展開が必要。行政としても、このための国際物流環境整備に努力。

物流効率化の下でのセキュリティの確保

- ・ 主要国や世界税関機構等の国際機関の動向を踏まえ、安全かつ効率的な国際物流の実現を図るため、関係府省と連携して、本年3月に、施策パッケージを取りまとめ。
- ・ この施策パッケージの有効性の検証と物流効率化に資するため、電子タグ等のITを活用した国際海上コンテナの管理・輸送システムの実証実験を実施するとともにターミナルへの出入管理の自動化を図るノンストップゲートシステムの構築が必要。

4 国際物流におけるロジスティクス機能の整備

国際物流「ロジスティクス・ハブ」の形成

- ・ 高度化・多様化する荷主ニーズに対応するため、「ロジスティクス・ハブ」の形成を推進。国際拠点港湾・空港及びその周辺、あるいは高速道路のインターチェンジ周辺等の物流結節点において、荷主のニーズ等に応じ、在庫管理、流通加工、クロスドック機能といった高度の物流サービスの提供が可能な物流施設の整備を促進する必要。
- ・ こうした「ロジスティクス・ハブ」の形成に資するため、新たに「流通業務総合効率化促進法」を制定し、資金調達面の支援、関係事業許可の一括付与、税制上の優遇措置の適用等を実施予定。

国際拠点港湾におけるロジスティクス機能向上に向けた公共的施設運営の改善

- ・ 港湾の24時間フルオープンサービス化を図るため、コンテナヤードのゲートのオープン時間の延長、税関、検疫所等の執務時間外の体制整備が必要。
- ・ 空コンテナの利用効率化のため、内陸部に空バンプールを設け、情報システムの整備を推進し、空コンテナの移動量の減少を図ることが必要。

国際拠点空港におけるロジスティクス機能向上に向けた公共的施設運営の改善

- ・ 国際拠点空港の国際競争力を維持し、利用者に使いやすい空港とするため、需要増加につながる方向で、施設使用料金の見直し、税関等の手続の改善等を検討。
- ・ 空港会社等においては、需要動向に見合った貨物取扱施設の増設を今後とも計画的推進を図る。その際、貨物引取の迅速化、貨物動線への配慮等により、施設全体の効率的活用を確保する必要。

輸出入・港湾手続等の簡素化・電子化と民間物流業務の電子化促進

- ・ 2005年の秋の国際海運の簡易化に関する条約(FAL 条約)の締結に併せて、入出港届等はもちろん、入港前の諸手続についても、大幅な簡素化と共通様式化を図る予定。夜間入港規制についても廃止予定。これらの簡素化手続を本年11月までにシステム及び書類双方で行えるようにする予定。
- ・ 原則電子化と、可能な限り一回の入力ですべての手続が完了するシステムに改めるため、2005年度中に業務・システム最適化計画を取りまとめ。
- ・ 各主体間で効率的に電子的な情報の授受が行えるよう、国際基準に対応した

港湾物流情報プラットフォームの推進を図る。

迅速かつ円滑な輸出入手続の整備

- ・ これまで通関行政においては、一定の要件の下、予備審査制、到着即時許可制度、簡易申告制度の拡充、税関の執務時間外における通関体制の整備、臨時開庁手数料の軽減等が実施され、さらに、保税地域外での輸出通関を実施予定。これらの措置の活用が望まれるところである。
- ・ さらに、通関情報システム(NACCS)の在り方についての抜本的な見直しが行われているが、今後とも、物流ニーズの変化に対応した措置を講じる必要。

物流効率化を支える人材の育成

- ・ 3PL事業の推進のため、提案営業力等を備えた人材の育成を図る研修会を開催。

5 アジア域内の物流改善の取組みへの支援

- ・ 日・ASEAN 交通連携プロジェクトの一環として、ASEAN 域内での物流上のボトルネック解消のための「物流改善計画」を策定中。
- ・ アジア域内のシームレスな経済・物流圏の確立が求められることから、商品コード、パレット、IC タグ等の規格統一、国際 EDI 標準の適用、フェリー等でのトレーラーの海陸一貫運行といった課題について今後検討。

6 国際物流に係る環境問題等への対応

- ・ 地球環境の保護の見地からは、国際物流全般について CO2 削減に努めるとともに、海洋汚染の防止、有害廃棄物の越境移動の防止といった対応も必要。
- ・ アジア域内において、再生資源の広域輸送が増加するが、適正な処理・輸送を確保した効率的な静脈物流システムの構築を推進する必要。

7 国際物流施策の遂行評価とフォローアップ体制

- ・ 今後とも、「国際物流施策推進本部」において、施策の進捗状況をフォローアップし、物流ニーズの変化に対応した施策の充実強化を図っていく必要。
- ・ 本省のみならず、地方局においても、各地域の産学官の関係者(実務者)と連携し、一体となって国際物流の効率化方策を検討する「国際物流戦略チーム」を設置する必要。