

## 今後の国際物流施策の課題

## 【全体構成】

- 1 現状認識と課題
- 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
  - 「東アジア SCM ゲートウェイ港湾」の整備
  - 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
  - 大都市圏拠点空港の整備・活用
  - 港湾と空港の連携
- 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
  - 内航海運・鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築
  - 増大するアジア域内需要を担う運営体制のあり方
  - 物流効率化の下でのセキュリティの確保
- 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
  - 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
  - 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
  - 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
  - 迅速かつ円滑な輸出手続の整備
  - 物流効率化を支える人材の育成
- 5 アジア域内の物流改善の取組みへの支援
- 6 国際物流に係る環境問題等への対応
- 7 国際物流施策の遂行評価とフォローアップ体制

## 1 現状認識と課題

(アジアとの経済交流の緊密化と物流の重要性)

経済活動のグローバル化が進む中、中国を始めアジア地域は、世界の生産拠点として、また、大消費市場として急成長を遂げており、我が国からも多数の企業が現地に進出している。我が国の産業・貿易構造が大きく転換し、従来のような原材料を輸入して、我が国で生産し、できあがった製品を海外に輸出するという加工貿易型から、例えば、我が国から

輸出した部品や現地で調達した部品・材料をもとに、現地で組み立て、できあがった製品を我が国に輸入して販売するといった製品輸入型が数多く見られるようになった。こうしたアジア地域における水平分業の進展を象徴するように、昨年、中国は、米国を抜いて我が国最大の貿易相手国となったが、我が国とアジア地域との経済交流は、今後ますます拡大し、相互依存関係が深まることが予想される。

こうしてアジア地域が一体的な圏域となり、活発な経済活動が展開される状況下で、これを支える円滑かつ効率的な物流ネットワークの構築が大きな課題となっており、我が国企業においても、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全体の最適化を目指しつつある。

#### (アジア主要国における国際ハブ港湾・空港の整備)

中国、韓国や ASEAN 主要国では、ハブ港湾やハブ空港の整備に力を入れており、しかも24時間オープン、輸出入・港湾手続の簡素化・電子化、施設使用料や貨物取扱い料金の低廉化、物流施設のロジスティクス機能<sup>1</sup>の高度化など、ハード・ソフトの両面からのサービス向上を目指している。この結果、自国経済の急速な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びている。

#### (我が国の主要港湾・空港の機能充実、総合的な物流ネットワーク構築の必要性)

一方、我が国港湾においては、長期にわたる景気低迷、水平分業の進展等の影響から、自国発着貨物量の伸びが鈍化しており、また、アジアの主要国に比べ、港湾施設の利用料金を始め物流コストが高く、サービス水準の面でも遅れをとっている。このため、国際基幹航路は、貨物量の多いアジアの主要港湾と欧米の主要港湾をダイレクトで結ぶ傾向を見せしており、我が国主要港湾においては、基幹航路寄港便数の減少、アジア主要港湾へのトランシップ貨物の増加といった現象を招いて、港湾間競争の中で相対的地位を低下させている。

我が国の主要空港においては、荷主企業のサプライチェーンマネジメント<sup>2</sup>(SCM)への意識の高まり、消費者ニーズの高度化等から、航空利用が拡大し、空港での貨物取扱量は増加しているものの、空港の運用時間、施設利用料金、貨物施設の使い勝手、本邦航空会社の貨物輸送力などの面で改善を要する点が多い。

また、こうした港湾・空港自体の機能のほか、原料・部品の調達、製品配送等において

---

<sup>1</sup> ロジスティクス機能： 軍隊での兵站補給に由来するが、調達、生産、販売に係る物流活動全般を統合管理し、その全体最適化を図ること。倉庫や物流センターにおいても、保管のみならず、荷捌き、流通加工、在庫管理などのサービスを提供し、荷主ニーズの高度化に対応すること。

<sup>2</sup> サプライチェーンマネジメント：(Supply Chain Management) 企業活動の調達・生産・販売の一連のモノの流れを統合管理し、その全体最適化を図ること。例えば、ITを駆使して売れ筋商品情報を生産・流通計画に迅速に反映し、無駄な生産、過剰在庫、店頭での欠品をなくすこと。

在庫管理の徹底、デマンドサイドへのきめ細かい対応が求められる中で、物流拠点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等の面でも課題が多い。今後、真に効率的な国際物流を実現していくためには、港湾・空港等の物流拠点のみならず、国内の物流体系と一体的にとらえて効率化を図る必要があり、陸・海・空の各交通モードが有機的に結び付いた総合的な物流ネットワークの構築を目指す必要がある。

加えて、国際物流の分野においても、豪雨、台風、地震、津波等の自然災害やテロ、海賊等の人災が発生した場合の迅速かつ適切な対応、これらに備えたリダンダンシー（代替輸送手段）の確保等が重要となっている。また、地球環境問題への対応やセキュリティ確保が求められている。

（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）

国際物流及びこれに接続する国内物流のトータルコスト、リードタイム、輸送品質を改善し、物流ニーズの高度化・多様化に適切に対応していくことは、我が国の産業空洞化を回避し、産業の我が国への立地を確保するうえで重要である。また、我が国企業の国際競争力の維持・強化、より豊かな国民生活の実現等を通じ、活力ある日本を築いていくうえでも、喫緊の課題といえる。

特に、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いることから、「アジア域内の物流が準国内物流化する」ことを踏まえた対応が必要となっている。例えば、船舶の運航スケジュールが日単位から時間単位になり、定時制を確保する必要性、戸口から戸口へ積替えなしで一貫輸送する必要性、多頻度・小ロット輸送の必要性、トータルの物流コストやリードタイムに占める国内物流区間の比重が高まり、国内物流のコストやリードタイムをさらに縮減する必要性等がそれぞれ高まっており、スピーディかつシームレスで低廉な物流システムの実現が求められている。

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っていくことが重要となっている。

## 2 国際拠点港湾<sup>3</sup>・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

（スーパー中枢港湾の重点的整備）

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。

---

<sup>3</sup> 国際拠点港湾：国際海上輸送の拠点となる港湾。

このため、国際基幹航路就航船舶に対応した大水深岸壁の整備、大量のコンテナの効率的・効果的な荷役が可能となるコンテナターミナルの大規模化・高規格化を推進する。また、民間ターミナルオペレーターによる高規格な荷役機械及びノンストップゲート<sup>4</sup>の整備に対する無利子資金の貸付制度、公共岸壁等の長期貸付制度の活用、ターミナル運営の高度化・効率化のための調査・検討を踏まえ、大規模コンテナターミナルの一体的な運営を推進し、メガターミナルオペレーターを育成することとしている。

(近隣港湾間の相互連携)

また、今後は、港湾の広域連携については、例えば、東京港と横浜港といったスーパー中枢港湾における近隣港同士の機能分担を図りながら、相互に連携を深めることにより、さらには、一体的管理も視野に入れて、全体としてのサービス水準を高めていくことが重要である。このため、港湾管理者、国土交通省その他の関係行政機関、民間ターミナルオペレーター等をメンバーとする港湾機能向上のための広域連携協議会を設置し、対応策を検討していくこととする。さらに、広域港湾内のコンテナ物流の円滑化に資する「共同デポ」の整備、全天候型の検査施設を始めとする24時間フルオープン支援施設の整備を推進する。これらを通じて24時間フルオープンの効率的港湾機能の発揮を目指す。

加えて、コンテナターミナルの更なる利用促進・拠点化を図るため、ターミナルの移転・集約化を始めとする埠頭再編の促進、コンテナターミナルの管理・運営の効率化等についても検討する必要がある。

(我が国港湾とアジアの主要港湾の活用による最適物流の実現)

アジアの主要港湾は、増大する自国発着貨物の取扱いはもちろん、他の国や地域からのトランシップカーゴ(中継貨物)の取扱量も極めて多く、国際ハブ港湾としての役割を果たしているが、我が国の主要港湾の場合は、自国発着貨物(内航フィーダー船による国内の他の地域からの中継貨物を含む)が大宗を占めており、今後、こうした物流動向を見極めながら、需要に応じた施策を検討していく必要がある。我が国の荷主企業や物流企業としては、我が国の港湾とアジアの主要港湾のそれぞれの特色・機能を生かしつつ、最適物流システムの構築の観点から、これら港湾を使い分けながら活用していくことが重要である。

#### 「東アジア SCM ゲートウェイ港湾」の整備

中国、韓国などの東アジアとの経済活動が活発化する中、海上・航空輸送が一体となって東アジア地域の水平分業を支えるSCMの形成が重要であり、このためには、海上・航空輸送を含めた総合的な物流ネットワークの中で、CIQ手続きの簡素化・迅速化を活かしつつ荷主が状況に応じて最適な輸送ルート及び輸送手段を選択できるようなシステムの構築が必要である。そこで、海上輸送においては、これらの地域と関係が深く、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RO

<sup>4</sup> ノンストップゲート：コンテナターミナルなど港湾施設の出入管理の自動化・IT化により、ターミナル内のセキュリティとゲート通過時間の短縮の両立を図るものを行うもの。

R O船<sup>5</sup>、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がある。

#### 鉄鉱石、石炭等のバルクキャリアの大型化への対応の必要性

国際コンテナ輸送に加え、鉄鉱石、石炭、石油のような資源輸送に当たっても、近年は、輸送船舶(バルクキャリア、タンカー)の大型化が進んでいる。今後とも安定的かつ低廉な資源輸送を確保して、我が国産業の国際競争力強化に資するためには、航路や港湾の水深の確保等、輸送船舶の大型化への対応が必要であり、平成17年度には専らバルクキャリアの利用に供され、受益者の一部負担を得て整備する産業関連航路について、機能回復・拡充を推進するための措置として、受益者(民間事業者)の負担率の軽減を図ることとしている。

また、今後、東京湾、伊勢湾、大阪湾、瀬戸内海、関門航路といった国際幹線航路として重要な航路においては、ひとたび事故やテロ等により沈船等が生じ、航路が閉塞した場合の経済に与える影響を勘案し、安全かつ円滑な航路の維持・確保を図る必要がある。

#### 大都市圏拠点空港の整備・活用

##### (国際拠点空港の整備・活用)

成田国際空港の平行滑走路の2,500m化の推進により、空港容量の拡大を図ることとする。

関西国際空港においては、2本目の滑走路を供用することにより、メンテナンスによる滑走路閉鎖を解消し、深夜早朝時間帯における貨物便の利便性を向上させるなど、我が国で唯一の「複数滑走路+24時間空港」というグローバルスタンダードに即した国際拠点空港として、その空港機能の活用を図ることとする。

中部国際空港については、24時間空港、国際便・国内便の積替え機能の優位性、総合保税地域の指定といった特色を生かし、空港機能の活用を図ることとする。

##### (羽田空港の再拡張事業)

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、再拡張事業を推進している。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時間空港としての有効活用を図ることとなる。貨物輸送については、国際旅客定期便のペリー活用に加え、成田国際空港の運用時間外の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することとしている。

国際線地区の整備は、PFI<sup>6</sup>手法により行うこととしており、現在制度設計中である。国

<sup>5</sup> RORO船：(Roll on/Roll off船) 荷役にクレーンを使わず、貨物をトラックやトレーラシャーシごと積込む方式の貨物船。

<sup>6</sup> PFI：(Private Finance Initiative) 公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う新しい手法。

際線貨物ターミナルについては、民間の創意工夫を最大限活かし、国際物流の拠点として、高度なセキュリティと円滑な物流を確保し、迅速な貨物処理と質の高いサービスの提供が可能となるよう、検討を進めているところである。

(今後の空港施設整備のあり方)

アジアの主要空港は、増大する自国発着貨物の取扱いはもちろん、他の国や地域からのトランジットカーゴの取扱量も多く、国際ハブ空港としての役割を果たしているが、我が国の主要空港の場合は、自国発着貨物(国内線による国内の他の地域からの中継貨物を含む。)が大宗を占めており、今後、こうした物流動向を見極めながら、需要に応じた施設整備を検討していく必要がある。

### 港湾と空港の連携

荷主の立場に立つと、SCMは輸送モードごとに構築するものではない。従って、海上輸送・航空輸送それぞれの高度化とともに、両者を組合せ、コスト面やスピード面で多様なサービスメニューが確保されることが望まれる。このため、港湾と空港の連携によって海上輸送と航空輸送の特徴を兼ね備えた「Sea & Air輸送」の活用方策についての検討を行う。

## 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

(主要港湾・空港へのアクセス道路、大型車の通行可能道路の拡大と情報提供)

フル積載国際海上背高コンテナが、国際物流戦略の観点から重要な港湾・空港と物流拠点とを積替え無しでドア・トゥ・ドアで走行できる道路ネットワークを戦略的に構築するとともに、これらの道路ネットワークを補完する道路における走行条件については、これまで以上に分かりやすく情報提供を行う。

具体的には、大都市における環状道路の整備、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などを通じて、規格の高い道路を中心とする道路ネットワークにおけるボトルネックを解消するとともに、国際物流戦略の観点から重要な空港・港湾への接続性を改善するほか、物流拠点へのアクセス道路の整備、貨物用駐車施設の整備・機能向上を通じて物流拠点の機能強化を促進する。

また、平成15年10月に大型車の総重量規制の緩和、16年2月に車高制限の緩和を実施したが、これらの大型車の通行可能な道路<sup>7</sup>について、ウェブサイト等を活用して分かりやすい情報提供に努める一方、道路構造の想定を超える車両の走行は、橋梁や舗装の

<sup>7</sup> 大型車の通行可能な道路：車両総重量については44トン、車高については4.1mをそれぞれ上限として、一定の条件の下に通行が認められるが、これら大型車の通行が可能な重さ指定道路・高さ指定道路のこと。

寿命を縮める等、道路に甚大な悪影響を与えるため、適切な通行を求める。

さらに、国際海上コンテナのトラックによる輸送開始時に、事故防止の観点から、コンテナ内の貨物情報<sup>8</sup>をトラック事業者に確実に伝達できるようなシステム構築を図る必要がある。

(近隣港湾間の連携強化に資する道路ネットワークの整備)

また、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進める必要がある。さらに、国際拠点空港と都心部の物流施設との間では、フォワーダー<sup>9</sup>やインテグレーター<sup>10</sup>により多頻度のトラック輸送が行われているが、輸送の共同化等による効率化を検討する必要がある。

内航海運・鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築

(内航フィーダーの利用促進策)

スーパー中枢港湾を始めとする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低減策の検討、内航フィーダーの利用促進に向けた社会実験等を実施していく必要がある。また、フェリーやRORO船専用のトレーラーについては、走行距離が短く、特殊な使用実態に鑑み、保有コスト軽減につながる対応措置を検討する必要がある。さらに、内航フィーダーの利用促進を図るための港湾コスト構造の検討、内航船のニーズに対応した既存埠頭の改良のほか、電気推進システム等を活用して船舶の効率化を実現する次世代内航船(スーパーエコシップ)の開発・普及等による内航海運の活性化等に取り組む必要がある。

(港湾と他のモードとの円滑な接続)

加えて、これら港湾と、その周辺にある鉄道貨物駅、空港、トラックターミナル等の物流拠点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が選択できるようにする必要がある。

特に、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(大型荷役機械)の整備、輸送スペースの最大活用のための鉄道貨物情報システムの整備、大型高規格鉄道コンテナの導入の促進等を進めるほか、港湾ターミナルと貨物鉄道ターミナル間の横持ち及び積替えを円滑に行うため、例えば、アクセス道路やデポ機能の整備等について検討することが必要である。また、車両の老朽化等による輸送障害の発生を抑止し、荷主企業の信頼を確保するため、機関車、貨車等の更新投資を積極的に進める必要がある。さらに、12フィート鉄道コンテナ(5t)3個をラックコンテナでひとつにまとめて40フィート海上コ

<sup>8</sup> コンテナ内の貨物情報：品名、重量、積み付け状況等。

<sup>9</sup> フォワーダー：(Forwarder) 荷主のために実運送(海上輸送、航空輸送、トラック輸送、鉄道輸送等)の取扱い、手配などを行う物流事業者。荷主に対して自ら契約運送人となる利用運送事業者のケース、輸送スペースの手配や運送状の作成等の付帯サービスを含めるケースがある。

<sup>10</sup> インテグレーター：(Integrator) 貨物の集配及び幹線輸送を自ら一貫で行う物流事業者。

ソテナ扱いをすることにより海陸の国際複合一貫輸送を行うなど、新しい輸送システム作りを今後とも推進する必要がある。

(航空における円滑な物流システムの構築)

航空においても、航空輸送の質的充実のために、国内・国際間の航空貨物の乗継機能の円滑化を図り、シームレスな物流システムの構築に取り組む必要がある。

増大するアジア域内需要を担う運営体制のあり方

(今後の我が国物流企業の事業運営のあり方)

今後のアジア各国の経済発展や経済のグローバル化に伴い、アジア地域における物流量が増大するとともに、荷主企業のSCMの進展により、物流ニーズも高度化・多様化しているが、これを担う運営体制のあり方が問われている。最近では、日中韓海上航路では、コスト競争力に優れた中国・韓国の船社がその大半を担っており、また、中国発着の小口混載航空貨物の分野では、現地での体制を先行的に整備した米国等のインテグレーターが取扱量を大きく伸ばしている。

こうした中で、我が国の国際物流企業は、他の有力企業とのグローバル・アライアンス(提携)、コードシェア(共同運航)、インターライン(継越輸送)契約等を通じて、輸送ネットワークの拡大を進めている現状にある。

今後、我が国の国際物流企業としては、取引関係のある分野を中心に事業運営を行うだけでなく、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、海外企業とも十分競争できる体制を講じることにより、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を展開していくことが望まれる。行政としても、我が国物流企業が、市場での競争の下で、ニーズに応えたサービスの安定的提供ができるような国際物流環境の整備に努めることとする。

(海運・港運の規制の見直しによる事業活性化)

アジア諸国との海上物流効率化の促進に資するため、具体的ニーズに即して、航海の安全、態様等を踏まえ、海上輸送に係る規制のあり方について、必要な見直しを進める。

また、港湾を活性化し地域の活性化・産業競争力の強化を図るため、主要9港<sup>11</sup>以外の地方港においても港湾運送事業の規制緩和を円滑に実施する。

(今後の国際航空貨物便のあり方)

国際航空の分野においては、相手国との航空交渉において、需要動向等を踏まえた便数等の輸送力取極を行うのが通例だが、できる限り航空貨物専用便については、弾力的な輸送力取極を結ぶことを検討する必要がある。また、本邦航空企業の貨物輸送力の拡大を図るとともに、貨物輸送に係る運航の管理の受委託の活用についても検討を進める必

<sup>11</sup> 主要9港：千葉港、京浜港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、関門港、博多港。(これら9港については、平成12年11月から参入について免許制から許可制に、運賃・料金について認可制から事前届出制に移行済み。)



要がある。さらに、荷主企業がSCMの徹底により在庫を最小限にしており、臨機の対応が必要なケースが多いことから、今回、認められることとなったフォワーダーチャーター<sup>12</sup>については、適確な対応を図る必要がある。

#### 物流効率化の下でのセキュリティの確保 (国際物流セキュリティ施策パッケージの策定)

2001年の米国同時多発テロ以降、世界的にセキュリティ確保への関心が高まり、米国においては、相手国への税関職員の派遣による事前検査、米国向け船積み貨物の出港24時間前の積荷情報の提出、米国向け航空貨物の到着4時間前の積荷情報の提出、優良事業者の事前認定による迅速通関制度といったセキュリティルールを先行的に適用し、関係事業者に大きな影響を与えている。我が国においても、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対応策を検討してきており、本年3月には、安全かつ効率的な国際物流の実現のための施策パッケージをとりまとめる。

この施策パッケージにおいては、物流事業者や輸出入事業者についてコンプライアンス確保のためのガイドラインを策定し、これを遵守しない者、または、していない疑いの高い者に対して、重点的な検査を実施することにより、セキュリティの確保と物流の効率化の両立を目指すこととしている。また、こうした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・輸送システムの導入方策を確立する実証実験を官民一体となって行い、その成果を今後の施策に反映する必要がある。

#### (改正 SOLAS 条約に基づくセキュリティ強化)

また、港湾施設においては、平成16年7月に発効した改正 SOLAS 条約に対応した国際船舶・港湾保安法に基づき、出入管理が義務化されているところである。今後、国際コンテナターミナル等の港湾施設における出入者・車両確認システムの自動化、全国共通化を行うことにより、なりすまし防止等出入管理の徹底といったセキュリティの向上を確保した上で、物流の効率化にも資するノンストップゲートシステムの構築を進める必要がある。

#### (航空貨物の保安対策)

航空貨物については、現在でも、保安対策上一定の保安措置を実施しているが、ICAO国際標準等に基づき、セキュリティレベルを維持しつつ、物流の円滑化等を図るため、航空貨物にかかる荷主から航空機搭載までの過程を一貫して保護するための保安制度(Known Shipper Regulated Agent 制度<sup>13</sup>)を本年6月から運用する予定であり、また、

<sup>12</sup> フォワーダーチャーター：(Forwarder Charter) 航空利用運送事業者たるフォワーダーが航空企業の運航する航空機をチャーター(傭機・貸切利用)して、荷主から集めた貨物を搭載して運送すること。

<sup>13</sup> Known Shipper Regulated Agent 制度：航空貨物のセキュリティ確保のため、ICAO(国際民間航空機関)の国際標準に準拠した所定の保安対策を講じており、かつ、予め管轄官庁に登

事業者の負担を軽減しつつ、航空貨物に係る保安の更なる向上を図るため、航空貨物用の X 線検査機器への助成措置(補助)を行うこととしている。

また、無申告危険物や脆弱梱包の解消のため、荷主や物流事業者の理解と協力を得て取り組むことが必要である。

(国際交通セキュリティ大臣会合の開催等)

さらに、国際的な協調の下、国際物流を含む国際交通におけるセキュリティを確保し、円滑かつ効率的な輸送との両立を図っていくために、2006年1月、東京において、国際交通セキュリティ大臣会合を開催することとしている。

なお、地震や津波等の自然災害の多い我が国においては、災害時における物流への影響を軽減するために、物流基盤施設における防災機能の確保とともに、情報システム等を利用し、港湾施設の被災情報を関係者に発信するシステム整備について検討する必要がある。

#### 4 国際物流におけるロジスティクス機能の強化

国際物流「ロジスティクス・ハブ」の形成

(「ロジスティクス・ハブ」の形成の促進)

我が国産業のグローバル化と在庫管理の徹底等が求められる中で、高度化・多様化する荷主ニーズへの適確な対応を図るため、「ロジスティクス・ハブ」の形成を促進する必要がある。具体的には、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、物流事業者が荷主のニーズ等に応じ、流通加工機能<sup>14</sup>、在庫管理機能<sup>15</sup>、クロスドック機能<sup>16</sup>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がある。

その際、こうした物流施設を港湾・空港と一体化した「総合保税地域」<sup>17</sup>内に設置すれば、

---

録した荷主、フォワーダー、航空運送代理店のことであり、これら事業者の扱う貨物については、より迅速に航空機に搭載可能となる。

<sup>14</sup> 流通加工機能： 入庫した貨物に対し、検品・ラベル貼り・値札付け・組み立て・箱詰め・梱包・方面別仕分けなどを行うこと。

<sup>15</sup> 在庫管理機能： 物流事業者が取引先企業のニーズに応じて在庫管理を行うこと。Vendor Managed Inventory (納入業者側が納入先であるメーカーや小売店に代わって在庫を管理し、必要に応じ部品や製品の自動補充をすること。)などの例が増加している。保税地域内の施設で VMI を行えば、輸入時でなく、補充のための出庫時において関税納付することになり、キャッシュフロー上のメリットがある。

<sup>16</sup> クロスドック機能： 入庫した貨物を保管することなく、迅速に顧客あるいは受荷主別に仕分け、配送車両や船舶・航空機に積替えること。

<sup>17</sup> 総合保税地域： 保税蔵置場、保税加工場、保税展示場の機能を併せ持った地域。

外国貨物扱いのまま、製品・部品の流通加工や展示を行ったり、国内製品とセット梱包での海外輸出を行うこと等が可能となる。中部国際空港においては、空港島内について「総合保税地域」の許可を受け、こうした物流サービスの提供を可能としているが、その実績を踏まえ、他の空港・港湾でも同様の試みを検討することが必要である。

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、これに基づき、港湾、高速道路のインターチェンジ等の周辺に立地した流通業務施設を利用して、輸送・保管・流通加工等の業務を総合的かつ効率的に行う事業者に対し、低利融資、債務保証、信用保険の付保限度額の拡大等の資金調達面の支援、関係事業許可の一括付与、固定資産税の軽減等の税制上の優遇措置の適用等の支援を行うことを目指すこととしている。

(港湾流通拠点地区等における施設整備の促進)

また、上記の「流通業務総合効率化促進法」に定める港湾流通拠点地区については、民間事業者の流通業務施設の適切な立地・誘導を図るため、コンテナターミナルと背後の当該地区との一体的整備・運用に取り組む必要がある。具体的には、貨物集配送拠点施設、流通加工施設等の流通業務施設の整備促進、国際コンテナ貨物の一時蔵置等のための施設<sup>18</sup>貨物鉄道輸送との円滑な積替えのためのデポ機能の整備、コンテナターミナルと港湾流通拠点地区との連絡道路等、関連する港湾施設の整備推進が必要である。同様に、国際物流を視野に入れたロジスティクスを円滑に実施する観点から、国際空港、主要な高速道路、鉄道駅の周辺についても、同様の拠点地区の導入を検討する必要がある。

その際、民間の物流サービスの高度化を推進するため、これらの流通業務施設の整備や自動ラック、情報処理システム、ICタグ等の導入に対しては、その推進を図るため、支援制度の充実についても検討する必要がある。

#### 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

国際拠点港湾におけるロジスティクス機能の向上に向けて、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、臨時開庁手数料の軽減等を図る必要がある。また、24時間フルオープン支援施設、無利子貸付制度の活用等によりノンストップゲートの整備を進めるとともに、今後、ゲートのフルオープン化に向けた更なるインセンティブを検討する必要がある。

また、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、情報システムを介して空コンテナ情報を関係者間で共有し、空コンテナの移動量を減少させる必要がある。

#### 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

(国際拠点空港における利用者利便の向上)

---

<sup>18</sup> 国際コンテナの一時蔵置等のための施設：共同デポ、空コン蔵置場など。

我が国の国際拠点空港は、アジアの主要空港に比べて、着陸料、上屋利用料等の空港施設使用料が高く、また、都心部からの距離があり、空港アクセスのための時間とコストの負担が大きなものとなっている。成田国際空港においては、開港当時からみると著しく航空貨物取扱量が増大しているが、空港敷地の制約もあり、貨物地区が複数に分散して整備されてきた。また、空港内外の貨物取扱施設周辺の道路混雑が問題となっている。

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には、需要増加につなげる方向で、施設使用料金等の見直しを図っていく必要がある。また、国においても、税関等の執務時間の延長や臨時開庁手数料の引下げが行われてきたが、引き続き改善要望に応える措置を検討する必要がある。

(貨物施設の計画的整備と機能向上)

さらに、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に推進するとともに、効率的な貨物取扱施設の配置・利用方法について検討を行っていく必要がある。その際、航空機と施設との間の迅速な貨物移動の確保、施設に出入りする運搬車の交錯移動の回避、トラック等の駐車スペースの確保等に配慮し、施設全体の効率的利用が図れるようにする必要がある。

その一環として、関西国際空港においては、フォワーダーが海外でビルトアップ<sup>19</sup>した ULD<sup>20</sup> について、航空機からフォワーダー上屋に直接搬入するインタクトシステムを一部導入し、迅速化を図っている。また、中部国際空港においては、空港貨物地区とフォワーダー上屋を隣接させ、貨物動線を短縮化させるほか、ULD について、フォワーダー上屋への搬入に際し、無ナンバー車両帯を活用してトーイングトラクタで牽引する方式を導入し、迅速化を図っている。空港事情を踏まえつつ、こうした先進事例を参考にしながら、物流ニーズに応える空港づくりの検討を進めていく必要がある。

#### 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

(FAL 条約<sup>21</sup>の締結を契機とした手続の簡素化・電子化)

2005年の秋頃の予定で国際海運の簡易化に関する条約(FAL 条約)の締結を目指しているが、これに併せて、入出港届等の FAL 条約対象手続については、関係府省共通の FAL 様式を採用することとしている。また、FAL 条約対象手続以外の入港前の諸手続についても、項目を大幅に簡素化し、共通様式化を図り、夜間入港規制についても廃止することとしている。また、これらの簡素化手続については、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等の措置を講じることとしている。

<sup>19</sup> ビルトアップ：パレットやコンテナ等への貨物の積付け。

<sup>20</sup> ULD：(Unit Loading Devices) パレットやコンテナ等の航空機に貨物を積み込むための貨物搭載器具。

<sup>21</sup> FAL条約：(Convention on Facilitation for International Maritime Traffic) FALは Facilitation の略。

さらに、現在の輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化<sup>22</sup>は、各手続の電子申請窓口の一元化に留まっている面があり、さらなる改善を図る観点から、全体の業務・システムを見直し、すべての手続の原則電子化を目指すとともに、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必要がある。このため、2005年度中に輸出入・港湾手続の見直し計画を業務・システム最適化計画として取りまとめ、これを受けてシステム改定作業に着手し、新システムの稼働を目指す必要がある。

(民間業務の電子化)

行政手続の簡素化・電子化に加えて、今後、国際物流に関する民間業務の電子化を更に進展させるため、各企業の社内システム、民間ネットワークシステム、行政システム等の国際物流に係る様々なシステム間で効率的にデータの相互運用や電子的な情報授受が可能となるよう、UN/EDIFACT<sup>23</sup>等の国際標準への対応を進め、港湾物流情報プラットフォーム<sup>24</sup>の推進を図る必要がある。

(空港手続の簡素化・電子化)

空港手続関係については、税関、入国管理局及び検疫所に対して提出する入出港届等に係る手続について、シングルウィンドウ化を図る必要がある。また、その際、既存の電子手続システムを活用・発展させる必要がある。

#### 迅速かつ円滑な輸入手続の整備

国際物流のリードタイムの短縮を図るうえで、通関手続の改善を図ることは、重要である。これまでも通関行政においては、予備審査制<sup>25</sup>、到着即時許可制度<sup>26</sup>、簡易申告制度<sup>27</sup>の拡充により、通関手続の迅速化が図られてきた。

さらに、一層の迅速通関の実現を図る見地から、通関においては、麻薬、密輸等の水際

---

<sup>22</sup> シングルウィンドウ化： 関係官庁の窓口それぞれ個別に申請するのではなく、一元化した窓口申請すれば足りることとし、手続負担の軽減を図ること。

<sup>23</sup> UN/EDIFACT： (United Nations/EDI For Administration Commerce and Transport) 電子データ交換のための国連規則集。

<sup>24</sup> 港湾情報プラットフォーム： 船社、港湾運送事業者、通関業者、荷主等の港湾物流に係る事業者間において、業務に関連する情報の伝達・交換の迅速化・円滑化を図るための共通基盤のこと。

<sup>25</sup> 予備審査制： 輸入貨物が日本に到着する前、輸出貨物を保税地域に搬入する前であっても、輸出入申告書及び関係書類を税関に提出して事前に書類審査を受けられる制度。予め検査不要とされた貨物は、貨物の保税地域搬入後、本申告を行えば、直ちに輸出入が許可される。

<sup>26</sup> 到着即時許可制度： 予備申告が行われた貨物のうち、検査不要とされた貨物については、保税地域に貨物を搬入することなく輸入申告を行うことを認め、貨物の到着が確認され次第、輸入が許可される。

<sup>27</sup> 簡易申告制度： 一定のコンプライアンス体制を充足する場合にあっては、輸入申告と納税申告を分離し、納税申告前に貨物の引き取りができる。

取締りに重点を置く一方、税的機能については、事業者のコンプライアンス体制に着目しつつ、事後的チェックとしての事後調査に移行するよう制度の見直しが行われている。その一環として、来年3月からは一定のコンプライアンス体制の充足を前提に、保税地域外での輸出通関を可能とする制度が導入されている。これにより、港湾・空港のターミナルにおける混雑回避が期待される。このような措置については、貨物取扱いの迅速化の観点から、その活用を図ることが望まれる。

このほか、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の措置が実施され、また、通関情報システム(NACCS)のあり方についての抜本的な見直しも行われているが、今後とも、物流ニーズの変化に対応した措置を検討することが必要である。

一方、検疫や入国管理についても、通関での先行的な取組みに併せて、改革を推進する必要がある。特に、食品や花卉といった鮮度管理やきめの細かい取扱いが求められる貨物については、手続の処理時間の短縮、検査中における品質管理の徹底等について検討することが必要である。

#### 物流効率化を支える人材の育成

物流企業が荷主の高度化する物流ニーズに対応し、効率的な物流システムを積極的に提案し、荷主の信頼を得て、輸送、流通加工、在庫管理等を包括的に受託できるようになるためには、提案営業力やコンサルティング力を備えた人材の育成が必要である。荷主企業の本業集中と物流業務のアウトソーシング化が進む中で、こうしたサードパーティロジスティクス<sup>28</sup>(3PL)事業が拡大していく傾向にあるが、物流の効率化はもちろん、物流コストの削減、環境負荷の低減、地域活性化等にも資することから、これを推進していく必要がある。

国土交通省では、関係物流団体と連携して、昨年10月から、主要都市において3PL事業推進のための人材育成研修会を開催しているが、今後とも、物流効率化を支える基盤としての人材育成に力を入れる必要がある。

## 5 アジア域内の物流改善の取組みへの支援

### (アジア主要国との物流改善に向けた最近の取組み)

我が国としては、中国、韓国、ASEAN 諸国との間で、交通分野での諸課題についてかねてより、大臣会合を始めとしてハイレベルでの協議を重ねてきており、その中で、円滑かつ効率的な物流の実現のためのインフラ整備、技術協力、人材育成、法規制等の問題が取

---

<sup>28</sup> サードパーティロジスティクス：(Third Party Logistics) 荷主企業(顧客)に代わって、最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築の提案を行い、かつ、それを包括的に受託し、実行すること。荷主でもない、単なる運送事業者でもない、第三者として、アウトソーシング化の流れの中で物流部門の代行を行い、高度の物流サービスを提供すること。

り上げられてきた。

また、FTA(自由貿易協定) / EPA(経済連携協定)やWTO(世界貿易機関)のサービス貿易自由化のための枠組みにおいては、我が国物流事業者が進出するに当たって障壁となりうる各国政府の規制<sup>29</sup>の撤廃等について交渉を行ってきたところであり、中国のWTO加盟に伴う物流環境の改善や、日・シンガポール間のEPA締結、日・フィリピン間のEPAの大筋合意等、一定の成果を得てきた。

中国との間では、日中フォワーダ協議において中国におけるフォワーダに対する法規制の改善が話し合わせ、外資規制、営業網の拡大に関する規制等が緩和されつつある。また、昨年11月には、日中の官民連携により、「中国物流をめぐる日中シンポジウム」が東京で開催され、道路、通信等のインフラ整備、人材育成、法規制やその運用、商慣行の改善等の中国におけるSCM構築に当たっての課題と今後の対応策について意見交換が行われたところである。

ASEAN諸国との間では、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」の策定を進め、今後この計画に基づき、技術協力、人材育成の支援等を行うこととしている。

(シームレスなアジア経済・物流圏の確立)

今後、アジア域内の物流量が一層増大し、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、物流情報における国際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物流効率化のための共通課題についての検討を進める必要がある。また、アジア地域全体におけるCO2削減のため、物流分野でも、我が国の先進事例を紹介しながら、環境負荷の小さい物流体系の構築のため、各国への技術協力を深める必要がある。さらに、こうした政策展開の基礎となる国際物流に関するデータベースの構築や国際物流量の将来推計をアジア諸国と連携して行うことも必要である。

本年秋には、日本とASEAN諸国の交通大臣が一堂に会して物流問題について話し合う大臣会合が予定されている。また、日中韓とASEAN諸国が参加して東アジア域内の物流の改善について話し合う場を設ける方向で調整が進められている。今後とも、関係国の緊密な連携協力により、アジア域内の物流環境の改善を目指すことが必要である。

## 6 国際物流に係る環境問題等への対応

(グリーン物流パートナーシップの推進)

国際物流及びこれに接続する国内区間の輸送システムを構築するに当たっては、環境負荷の軽減についても、十分な配慮が必要である。物流を効率化することは、環境負荷の

---

<sup>29</sup> 我が国物流事業者が進出するに当たって障害となりうる各国政府の規制：外資規制、取締役の国籍要件等。

軽減にも資することが多く、経済と環境の両立を目指すことが必要である。国土交通省としては、経済産業省、日本経団連、物流連、日本ロジスティクスシステム協会と連携して、「グリーン物流パートナーシップ会議」を設立し、荷主企業と物流企業のパートナーシップの下に、モーダルシフト、3PLの拡大、物流拠点の効率化、低公害車の導入、エコドライブ等を推進し、環境負荷の小さい物流体系の構築を目指すこととしている。国際物流に関連する国内物流分野においても、新技術の活用や裾野を広げた先進的取組みを行うケースにあっては、補助金による支援を行うとともに、CO2削減量の簡易計算マニュアルの普及、優良事例のPRに取り組むこととする。

(国際的な環境問題への対応)

京都議定書は、国内におけるCO2削減を対象としているが、地球環境の保護の見地からは、国際物流分野についても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環境問題についても適切な対応が必要である。

また、廃プラスチック、古紙、廃タイヤ等の再生資源活用のための静脈物流が注目されており、我が国においても、北九州の響灘地区を始め、港湾背後にリサイクル施設が集積したリサイクルポート<sup>30</sup>が整備されつつある。今後、アジア域内においても、再生資源の広域輸送が増加することが予想されるが、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進めるとともに、リサイクルポート等において国際静脈物流に対応した機能の充実を図る必要がある。

## 7 国際物流施策の遂行評価とフォローアップ体制

今般、省内に「国際物流施策推進本部」を設置し、関係部局の連携の下に、今後の主要施策をとりまとめたところであるが、物流活動は、経済活動と国民生活を支える機能を果たすものであり、物流ニーズの変化に対応した施策を講じていく必要があることから、今後とも、この本部において、施策の進捗状況をフォローアップするとともに、必要に応じ施策充実を図っていくこととする。

また、本省のみならず、地方局においても、各地域の荷主企業、物流企業、経済団体、地方公共団体、CIQ部局等の実務者と連携したうえでの取組み強化が必要である。このため、主要港湾・空港を抱える地域ごとに、これらメンバーが一体となって国際物流の効率化方策の検討を行う「国際物流戦略チーム」を設置する必要がある。

なお、今回の施策の課題の検討に当たっては、主として雑貨輸送を対象としており、鉄鉱石、石炭、石油等の資源輸送のあり方については、これら資源の調達先の確保、エネルギー

<sup>30</sup> リサイクルポート：広域的なりサイクル施設の立地に対応した静脈物流ネットワークの拠点となる港湾のこと。港湾管理者からの申請に基づき、平成14年5月に5港、15年4月に13港が国から指定を受けるとともに、「リサイクルポート推進協議会」が設置され、様々なリサイクル活動や海上静脈物流による臨海部産業の活性化等の取組みがなされている。



－政策中での位置づけ、その安定的輸送の確保等の総合的な観点から別途、検討を行う必要があると考える。