

**総合物流施策大綱（2005-2009）
第2回フォローアップ**

**平成19年12月18日
総合物流施策推進会議**

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(1) 国際拠点港湾・空港の機能向上

① 国際基幹航路確保のためのスーパー中枢港湾プロジェクトの推進

<具体的施策>

スーパー中枢港湾として、京浜港、名古屋港・四日市港、大阪港・神戸港の重点的整備及び運営の効率化を図り、港湾コストの3割削減、船舶入港から貨物引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。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【スーパー中枢港湾プロジェクトの目標の達成】

<指標の定義>

スーパー中枢港湾において、重点的整備及び運営の効率化を図ることによる港湾コストの3割削減、船舶入港から貨物引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

<指標の目標>

平成22年度までに、目標達成

<現 状 >

スーパー中枢港湾を港湾法に基づく指定特定重要港湾に指定

次世代高規格コンテナターミナルの効率的・一体的な運営を行う運営者の認定及び逐次運営開始とともに、各種支援策等を実施

○施策の進捗状況

- ・スーパー中枢港湾を港湾法に基づく指定特定重要港湾に指定。
- ・次世代高規格コンテナターミナルの効率的・一体的な運営を行う運営者を認定、逐次運営開始。
- ・平成18年度に、神戸港ポートアイランド（第2期）地区において大水深コンテナバース（水深16m）岸壁を新規着工。

○今後の対応

- ・引き続き、スーパー中枢港湾の重点的整備及び運営の効率化を図る。
- ・平成19年度に、東京港中央防波堤外側地区において大水深コンテナバース（水深16m）岸壁を新規着工。
- ・平成19年度に、横浜本牧ふ頭地区において大水深コンテナバース（水深16m）岸壁を新規着工。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(1) 国際拠点港湾・空港の機能向上

① 国際基幹航路確保のためのスーパー中樞港湾プロジェクトの推進

<具体的施策>

スーパー中樞港湾において、高規格な荷役機械等の整備や公共岸壁等の長期貸付により、大規模コンテナターミナルの効率的・一体的な運営を行うメガターミナルオペレーターの育成を図るとともに、現在多くのコンテナ貨物を取り扱っている埠頭公社について、民営化も含めた最適な組織のあり方を検討し、コンテナ埠頭の運営効率化を図る。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【スーパー中樞港湾プロジェクトの目標の達成】(再掲)

<指標の定義>

スーパー中樞港湾において、重点的整備及び運営の効率化を図ることによる港湾コストの3割削減、船舶入港から貨物引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

<指標の目標>

平成22年度までに、目標達成

<現状>

スーパー中樞港湾を港湾法に基づく指定特定重要港湾に指定

次世代高規格コンテナターミナルの効率的・一体的な運営を行う運営者の認定及び逐次運営開始とともに、各種支援策等を実施

○施策の進捗状況

- ・平成17年度に、京浜港、名古屋港・四日市港、大阪港・神戸港において次世代高規格コンテナターミナルの効率的・一体的な運営を行う運営者を認定。
- ・平成17年度、平成18年度に、京浜港、名古屋港、神戸港の上記認定を受けた運営者（認定運営者）が実施する荷役機械等の整備に対し無利子資金を貸付け。
- ・平成18年5月17日に、埠頭公社の株式会社化を可能とする「海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律」を公布、10月1日施行。
- ・埠頭公社の株式会社化に伴う無利子貸付制度及び償還額の平準化、税制特例措置を創設。

○今後の対応

- ・平成19年度に、京浜港、名古屋港、大阪港において認定運営者が実施する荷役機械等の整備に対し無利子資金を貸付け予定。
- ・平成20年4月に(財)東京港埠頭公社が株式会社化を行い、業務を開始予定。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(1) 国際拠点港湾・空港の機能向上

① 国際基幹航路確保のためのスーパー中枢港湾プロジェクトの推進

<具体的施策>

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たサービス水準の向上を図るため、港湾管理者、関係行政機関及びターミナルオペレーターをメンバーとする特定国際コンテナ埠頭機能高度化協議会を設置し、対応策を検討し、逐次実施を図る。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【スーパー中枢港湾プロジェクトの目標の達成】(再掲)

<指標の定義>

スーパー中枢港湾において、重点的整備及び運営の効率化を図ることによる港湾コストの3割削減、船舶入港から貨物引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

<指標の目標>

平成22年度までに、目標達成

<現 状>

スーパー中枢港湾を港湾法に基づく指定特定重要港湾に指定

次世代高規格コンテナターミナルの効率的・一体的な運営を行う運営者の認定及び逐次運営開始とともに、各種支援策等を実施

○施策の進捗状況

・平成17年度に、名古屋港・四日市港が連携した伊勢湾特定国際コンテナ埠頭機能高度化協議会を設置。

○今後の対応

・協議会において対応策を検討。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(1) 国際拠点港湾・空港の機能向上

② 東アジアSCMの形成

<具体的施策>

東アジアとの円滑な国際水平分業の維持発展を支えるシームレスな物流の形成を図るため、中枢・中核国際港湾等において、国際コンテナ、フェリー・RORO ターミナルの整備・改良を実施するとともに、小口貨物の積替円滑化を支援する施設の整備を図ることにより、我が国側のゲートウェイとしてのターミナル機能の高度化を図る。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率】

<指標の定義>

国際海上貨物の輸送コスト（海上輸送コスト（※）＋港湾コスト（※）＋陸上輸送コスト（※））の低減の割合

※ 海上輸送コストの低減：船舶の大型化への対応等による低減

※ 陸上輸送コストの低減：効率的な施設配置等による低減

※ 港湾コストの低減：ターミナル稼働率向上等による低減

<指標の目標>

平成19年度までに、平成14年度比5%減

<現状>

平成18年度末時点で、平成14年度比4.5%減

○施策の進捗状況

- ・平成17年度に、清水港等において国際海上コンテナターミナル、高松港等において多目的国際ターミナルの整備を実施。
- ・平成18年度においては、既に供用されている名古屋港や横浜港の国際コンテナターミナルなどの貨物利用がさらに進み、陸上輸送や海上輸送のコストが低減。

○今後の対応

- ・引き続き、国際海上コンテナ貨物等の輸送コストを低減し、我が国の港湾の国際競争力の強化のため、スーパー中枢港湾プロジェクトを推進するとともに、港湾の諸手続の統一化・簡素化など、ソフト施策を推進。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(1) 国際拠点港湾・空港の機能向上

③ 拠点港湾の機能向上の推進

<具体的施策>

コンテナゲート周辺の混雑状況を解消し、物流の効率化を図るため、港湾の24時間フルオープン化の促進、本人確認の自動化等によるターミナルへの出入管理の高度化を図る。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【ゲート効率化システムの構築】

<指標の定義>

重要国際コンテナ埠頭（コンテナターミナル）への出入者（ドライバー等）の本人確認を自動化等するためのシステム構築

<指標の目標>

平成17年度に引き続き、平成18年度も実証実験を実施しシステムを検証

<現 状>

平成17年度末に、神戸港、東京港において共通カード導入による出入者の自動認証システムの検証を行う実証実験を実施

平成18年度に生体認証を含むシステムの実証実験を実施（室内実験）

【フルオープン検査支援サービスの提供】

<指標の定義>

夜間や雨天時等においても国の検査を円滑に行うために、官民の取組と連携して、24時間フルオープンサービスに対応した施設を整備

<指標の目標>

平成22年度までに、各スーパー中核港湾において実施

<現 状>

平成17年度に名古屋港、平成18年度に大阪港において整備

○施策の進捗状況

・平成17年度、平成18年度に、神戸港、東京港等で共通カード導入による出入者の自動認証システムの検証を行う実証実験を実施。

・平成17年度に名古屋港、平成18年度に大阪港において24時間フルオープンサービスに対応した施設を整備。

○今後の対応

・ゲート効率化システムについては、実証実験の結果を踏まえ、導入に向けた検討・調整を実施。

・平成19年度に、東京港において24時間フルオープンサービスに対応した施設を整備予定。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(1) 国際拠点港湾・空港の機能向上

③ 拠点港湾の機能向上の推進

<具体的施策>

多頻度、小ロットでの輸送に対応し、港湾コストの削減及び船舶入港から貨物の引き取りまでのリードタイムの短縮、港湾間や背後圏との輸送円滑化を図るための共同デポの整備の促進を図るとともに、海上輸送から鉄道へのコンテナの積み替えの円滑化等による港湾と鉄道との間の物流の効率化を図る。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【共同デポ施設の活用等によるコンテナ物流の円滑化】

<指標の定義>

港湾間の横持ちコンテナや空コンテナを一時蔵置することによりコンテナターミナルのゲート混雑緩和を図るため、コンテナターミナル近傍において共同デポの整備を促進

<指標の目標>

平成19年度までに、各スーパー中枢港湾において実施

<現 状>

平成17年度に神戸港、平成18年度に名古屋港、四日市港において整備

【鉄道積替円滑化に資する環境整備】

<指標の定義>

コンテナターミナルと鉄道貨物駅間の海上コンテナ貨物の円滑な積み替え・横持ち輸送に資する鉄道積替施設の整備を促進

<指標の目標>

平成18年度までに、支援制度の創設

平成19年度までに、スーパー中枢港湾のモデル地区において実施

<現 状>

平成18年度に、支援制度を創設

○施策の進捗状況

- ・平成17年度に神戸港、平成18年度に名古屋港、四日市港において共同デポを整備。
- ・平成18年度に、鉄道局・港湾局の連携施策として鉄道積替施設の整備に対する支援制度を創設。
- ・平成18年度より、横浜港において鉄道貨物積替施設を整備。

○今後の対応

- ・平成19年度に、東京港、横浜港において共同デポを整備予定。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(1) 国際拠点港湾・空港の機能向上

③ 拠点港湾の機能向上の推進

<具体的施策>

鉄鉱石、石炭、石油等を輸送する船舶の大型化に対応するため、受益者からの負担も活用して、航路や港湾の水深確保等、所要の機能向上を図る。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【船舶航行のボトルネックの解消率】

<指標の定義>

国際幹線航路の航路幅員、航路水深及び航路延長の計画値の積に対する実績値の積の割合

<指標の目標>

平成22年度までに、95%

<現 状>

平成18年度末時点で、84%

○施策の進捗状況

・平成18年度は、東京湾口航路や関門航路などにおいて整備・保全を実施。

○今後の対応

・平成19年度は、東京湾口航路の事業完了を目指すなど、引き続き事業の効率化・スピードアップを図りながら、国際幹線航路の浚渫を推進。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(1) 国際拠点港湾・空港の機能向上

④ 急増する航空貨物需要や翌日配達ニーズに応えた大都市圏拠点空港の整備・活用

<具体的施策>

航空貨物需要に応えた空港機能の向上を図るため、成田国際空港の平行滑走路の2, 500m化の推進、関西国際空港の二期事業の平成19年限定供用に向けた整備推進、中部国際空港の貨物施設の充実等を促進する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【我が国における国際航空貨物取扱量】

<指標の定義>

我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量

<指標の目標>

平成24年度までに、444万トン

<現 状>

平成18年度末時点で、317万トン

○施策の進捗状況

- ・成田国際空港の平行滑走路の2, 500m化については、未買収地を避けて北伸による2, 500m化を推進することとし、平成18年9月に着工し、整備を着実に推進。
- ・関西国際空港の二期事業については、平成16年12月の財務・国土交通両大臣間合意を踏まえ、平成18年12月には第二滑走路・誘導路が概成されたところであり、併せて、既存施設の能力増強を実施。
- ・中部国際空港の貨物施設の充実等については、開港後、第一国際貨物上屋と第二国際貨物上屋を拡張し、平成19年10月には第三国際貨物上屋が竣工。また、超大型貨物用島内道路についても整備を完了。

○今後の対応

- ・成田国際空港の平行滑走路の2, 500m化については、平成21年度末の供用開始を目指し、諸施設の整備を推進。
- ・関西国際空港の二期事業については、平成19年8月2日に二本目の滑走路が供用開始。引き続き需要に応じた能力増強の推進。
- ・中部国際空港の貨物施設の充実等については、更なる貨物上屋の増設、大型機用貨物スポットの整備を促進。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(1) 国際拠点港湾・空港の機能向上

④ 急増する航空貨物需要や翌日配達ニーズに応えた大都市圏拠点空港の整備・活用

<具体的施策>

羽田空港の再拡張事業を推進し、平成21年中の供用開始を目指す。再拡張事業の完成後には、国内線の需要への対応を図りつつ、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。また、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、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つつ実現を図る。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【我が国における国際航空貨物取扱量】（再掲）

<指標の定義>

我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量

<指標の目標>

平成24年度までに、444万トン

<現 状>

平成18年度末時点で、317万トン

○施策の進捗状況

- ・東京国際空港（羽田）再拡張事業における滑走路整備事業について、諸手続の完了及び事業進捗の見直し（供用開始時期平成22年10月末）を公表し、工事を着工。また、国際線地区PFI事業について、事業者選定及び事業契約の締結を実施。

○今後の対応

- ・平成22年10月末の供用開始に向けて、引き続き、新設滑走路、PFI手法を活用した国際線地区の整備等、東京国際空港（羽田）再拡張事業を着実に推進。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(1) 国際拠点港湾・空港の機能向上

④ 急増する航空貨物需要や翌日配達ニーズに応えた大都市圏拠点空港の整備・活用

<その他の施策>

「アジア・ゲートウェイ構想」に基づき、「航空自由化」に向けた航空政策の転換を推進する。羽田空港は、深夜・早朝について、騒音問題等に配慮しつつ、貨物便を含めた国際定期便の就航（欧米便も可能）を推進する。関西国際空港・中部国際空港は、我が国を代表する国際拠点空港として、ふさわしい路線の開設や増便が実現できるよう、アジア各国との間で互いに、旅客分野、貨物分野の双方について、事業会社、乗入地点、便数の制約をなくす「航空自由化」を二国間交渉により推進する。

成田国際空港は、貨物施設の整備・再配置、羽田空港との連携等により、物流の効率化・円滑化を推進する。

関西国際空港は、物流関連施設の整備等を検討し、フル活用を図る。また、深夜の利用促進のため、物流施設の二期島への展開、特区の活用も視野に改善する。

中部国際空港は、利用促進のため、中部国際空港島・前島の物流施設の整備に加え、特区の活用も視野に改善する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【我が国における国際航空貨物取扱量】（再掲）

<指標の定義>

我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量

<指標の目標>

平成24年度までに、444万トン

<現 状>

平成18年度末時点で、317万トン

○施策の進捗状況

- ・平成18年11月に「アジア・ゲートウェイ戦略会議」を設立（第1回開催）。
- ・平成19年5月に同会議において「アジア・ゲートウェイ構想」を策定。

○今後の対応

- ・アジア・ゲートウェイ構想に基づき、航空自由化に向けた交渉を実施し、国際航空ネットワークの拡充を推進。
- ・成田国際空港については、新規貨物施設を平成20年度に供用するとともに、あわせて貨物施設の再配置を実施予定。
- ・成田国際空港と羽田空港の一体的運用に向けて、平成19年度に両空港の有機的な連携による物流機能の強化に向けた検討を行う予定。
- ・関西国際空港については、近年の逼迫した国際航空物流の進展等を背景とした一期島物流施設の逼迫状況等を踏まえ、緊急的に物流施設を二期島へ展開。
- ・中部国際空港については、更なる貨物上屋の増設を促進。

※本施策は「今後推進すべき具体的な物流施策」に盛り込まれていない新たな施策である。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(2) 国内外の物流ネットワークの構築

① 国内トラック輸送との円滑なネットワークの構築

<具体的施策>

国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点とを積み替えなくドア・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ため、重要な港湾等への接続性の改善、不連続区間の解消、環状道路の整備、大型車の通行可能な道路拡大のための橋梁補強等を推進する。具体的には、平成17年度中に緊急に解消すべきボトルネック区間を確定し、その後、この区間について重点的にボトルネックの解消対策を推進し、特にスーパー中枢港湾に係るボトルネックは5年以内の解消を目指す。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【国際物流の観点から重要な港湾と物流拠点とを結ぶルート上のボトルネック箇所の解消率】

<指標の定義>

以下の基準により選定されたルート上に存在する重さ指定道路・高さ指定道路に指定されていない区間（※）のうち、平成18年度以降に重さ・高さ指定道路に指定された区間（箇所）の割合

① 高規格幹線道路の全線

② 高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構築する道路のうち、

- ・全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路である区間
- ・県庁所在地その他政治上、経済上、文化上特に重要な都市を連絡する区間
- ・特定重要港湾・重要港湾又は重要な飛行場と前述の区間を連絡する区間

但し、指定をするためにトンネルの拡幅等大規模な対策が必要な箇所について、現時点で指定の必要性・緊急性等が十分でないと判断される区間は除く

③ ①及び②の道路のほか、都市の環状道路や高速道路へのアクセス道路等のうち、道路管理者が国際物流の観点から重要であるとする道路

④ ①、②及び③の道路と物流拠点又は港湾・空港を結ぶ道路、及び物流拠点と港湾等を相互に結ぶ道路のうち、国際物流に係る輸送ニーズが極めて高いと考えられる道路

※ 地方整備局ごとに地域の状況を考慮して設定

<指標の目標>

今後概ね10年間で国際標準コンテナ車が通行できない区間（国際コンテナ通行支障区間）を全て解消

<現状>

平成18年度末時点で約13%

○施策の進捗状況

・平成17年度末時点の供用区間を対象に国際標準コンテナ車の通行を可能とすべき、高規格幹線道路をはじめとする幹線道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク）約2万9千kmを選定。また、このうち、橋梁の強度等の物理的な支障により、現在国際標準コンテナ車が通行できない区間（国際コンテナ通行支障区間）560km（47区間）を抽出（平成18年6月公表）。

・既供用の国際物流基幹ネットワーク上に存在する国際コンテナ通行支障区間47区間のうち、平成18年度中に6区間を解消。（平成19年4月現在で約510km（41区間）について未解消。）

○今後の対応

・供用中の国際物流基幹ネットワーク上に存在する国際コンテナ通行支障区間については、空間高不足の解消が必要な区間を除き5年間で概ね解消を図る。

1 国際物流・国内物流の一体的展開
(2) 国内外の物流ネットワークの構築
① 国内トラック輸送との円滑なネットワークの構築

<具体的施策>

高速道路等のインターチェンジから10分以内に到達可能となる拠点的な港湾・空港の割合の向上を図るため、アクセス道路等の整備を重点的かつ効果的に推進する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【拠点的な空港・港湾への道路アクセス率】

<指標の定義>

高規格幹線道路、地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路のインターチェンジ等から10分以内に到達が可能な拠点的な空港・港湾(※)の割合

※ 拠点的な空港：第一種空港及び国際定期便が就航している第二種空港

※ 拠点的な港湾：総貨物取扱量が1,000万トン/年以上又は国際貨物取扱量が500万トン/年以上の重要港湾及び特定重要港湾(国際コンテナ航路、国際フェリー航路及び内貿ユニット航路のいずれも設定されていないものを除く)

<指標の目標>

平成19年度までに、68%

<現 状>

平成18年度末時点で、67%

○施策の進捗状況

・平成18年度には、四日市港へのアクセス道路が整備されたことにより、同港湾への10分アクセスを達成。

○今後の対応

・平成19年度には、新たに那覇空港について10分アクセスを達成予定。

・拠点的な空港・港湾への10分アクセスについては、欧米並みとなる約9割の達成を目標に引き続き事業を推進。

1 国際物流・国内物流の一体的展開
(2) 国内外の物流ネットワークの構築
① 国内トラック輸送との円滑なネットワークの構築

<具体的施策>

特殊車両通行許可申請手続の電子化（ペーパーレス化）及びワンストップサービス化を引き続き実施し、手続の簡素化・効率化を推進するとともに、重さ指定道路及び高さ指定道路についてウェブサイト等を活用してわかりやすい情報提供に努める。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【手続の電子化及びワンストップサービス化】

<指標の定義>

手続の電子化及びワンストップサービス化

<指標の目標>

平成15年度末に、実施

<現 状>

申請窓口の一元化を図るため、昭和46年に政令改正し、道路管理者を異にする経路であっても、一の道路管理者（市町村を除く）において処理できるワンストップサービスを実施

平成15年度末に「特殊車両オンライン申請システム」を導入

○施策の進捗状況

- ・特殊車両オンライン申請システムを運用中。[\(http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/\)](http://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/)
- ・平成17年度より「重さ指定道路」及び「高さ指定道路」の地図をウェブサイトで公表（H18.4.1に更新）。
<http://www.ktr.mlit.go.jp/kyoku/road/tokusya/index.htm>

○今後の対応

- ・実施済。

1 国際物流・国内物流の一体的展開
(2) 国内外の物流ネットワークの構築
② 内航海運・鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築

＜具体的施策＞

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ため、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改善する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【国土交通省国際物流施策推進本部による検討】

＜指標の定義＞

経済活動を支える円滑かつ効率的な物流ネットワークを構築するための総合的・一体的・戦略的な物流施策の検討の実施

＜指標の目標＞

平成17年2月に設置した国際物流施策推進本部を継続的に開催し検討を実施

＜現 状＞

「今後の国際物流施策の課題」の策定（平成17年4月）、「『今後の国際物流施策の課題』を受けての具体的施策の展開」のとりまとめ（平成17年7月）等、合計で16回の本部を開催

【鉄道積替円滑化に資する環境整備】（再 掲）

＜指標の定義＞

コンテナターミナルと鉄道貨物駅間の海上コンテナ貨物の円滑な積み替え・横持ち輸送に資する鉄道積替施設の整備を促進

＜指標の目標＞

平成18年度までに、支援制度の創設

平成19年度までに、スーパー中枢港湾のモデル地区において実施

＜現 状＞

平成18年度より、支援制度を創設

○施策の進捗状況

- ・ これまでに、国際物流施策推進本部を16回開催し、総合的・一体的・戦略的な物流施策を検討。
- ・ 平成17年4月に「今後の国際物流施策の課題」、同年7月に「『今後の国際物流施策の課題』を受けての具体的施策の展開」をとりまとめ。平成18年6月に第1回フォローアップを実施。
- ・ 平成18年度より鉄道局・港湾局の連携施策として鉄道積替施設の整備に対する支援制度を創設。
- ・ 平成18年度より、横浜港において鉄道積替施設を整備。

○今後の対応

- ・ 引き続き、国際物流施策推進本部等を通じて、総合的・一体的・戦略的な物流施策の実施を行う。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(2) 国内外の物流ネットワークの構築

② 内航海運・鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築

<具体的施策>

スーパー中樞港湾における内航フィーダー輸送の利用促進のため、内航コンテナ船の外貿バースへの直付けの促進、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、スーパーエコシップ等新技術を活用した船舶の開発・実用化・普及を推進する。また、フェリーやRORO船専用のトレーラについては、特殊な使用実態に鑑み、利用促進につながる対応策を検討する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【内航フィーダーの利用促進に向けた実証実験の実施】

<指標の定義>

内航フィーダーの利用促進に向けた実証実験の実施

<指標の目標>

平成17年度、平成18年度に引き続き、平成19年度も実証実験を実施

<現 状>

スーパー中樞港湾における効率的な内航フィーダーネットワーク構築のための実証実験の実施を検討中

【SES化に伴う船価上昇率（スーパーエコシップ（SES）フェーズ1）】

<指標の定義>

$(SES化に伴う船価上昇額) \div (SES化をしない場合の船価) \times 100 (\%)$

<指標の目標>

平成22年度契約船において、平成17年度契約船の3分の1に低減

<現 状>

平成17年度船価上昇率 24.57%

○施策の進捗状況

- ・平成17年度に、神戸港及び横浜港において荷役の効率化を中心とする実証実験を実施し、平成18年度には、効率的な内航フィーダーネットワーク構築のための実証実験を実施。
- ・スーパー中樞港湾における内航フィーダーネットワーク構築のための平成19年度の実証実験の実施に向け検討中。
- ・フェリーやRORO船専用トレーラの利用促進策については、平成18年2月に「シャーシに係る物流効率化等に関する検討会・中間報告」を公表。
- ・スーパーエコシップ（SES）については、創設された新技術の実用化支援制度を活用中。
- ・平成17年度に引き続き、平成18年度においても、独立行政法人鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を活用し、SESフェーズ1船の建造支援を実施。

○今後の対応

- ・平成18年度の実証実験の結果を踏まえつつ、引き続き内航フィーダー輸送の利用促進に向けた取組を実施。
- ・SESフェーズ1船の建造支援を平成19年度以降も実施し、その普及に努める。

1 国際物流・国内物流の一体的展開
(2) 国内外の物流ネットワークの構築
② 内航海運・鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築

<具体的施策>

海上輸送と航空輸送の組合せにより、効率的・効果的な物流の仕組みを構築すべく検討を推進する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【港湾・空港の組合せ利用による輸送（Sea & Air 輸送）ニーズの実態把握、効果分析、推進に係る課題の抽出等の調査の実施】

<指標の定義>

港湾・空港の組合せ利用による輸送（Sea & Air 輸送）ニーズの実態把握、効果分析、推進に係る課題の抽出等の調査を実施

<指標の目標>

平成18年度までに、調査を実施

<現 状 >

平成18年度に、国際貿易に係わる海上・航空物流の流通体系の実態把握等の調査を実施

○施策の進捗状況

・平成18年度に国際貿易に係わる海上・航空物流の流通体系の実態把握等の調査を実施。

○今後の対応

- ・平成19年度は、港湾・空港の組合せ利用による輸送（Sea & Air 輸送）の推進に係る課題の抽出について、調査を実施予定。
- ・平成19年度に貨物利用運送事業制度の改善に係る検討委員会を開催予定。

1 国際物流・国内物流の一体的展開
(2) 国内外の物流ネットワークの構築
② 内航海運・鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築

<具体的施策>

鉄道については、主要幹線区間の輸送力増強、輸送設備の整備等を促進するとともに、海上輸送から鉄道へのコンテナの積み替えの円滑化等新たな海陸の国際複合一貫輸送システム作りを促進する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【鉄道コンテナ輸送量】

<指標の定義>

貨物鉄道のコンテナ輸送実績により算出

<指標の目標>

平成22年度までに、217億トンキロ

<現 状>

平成18年度末時点で、206億トンキロ

【新たな海陸国際複合一貫輸送システム構築のための課題と対策のとりまとめの実施】

<指標の定義>

海上輸送から鉄道へのコンテナの積み替えの円滑化等、新たな海陸の国際複合一貫輸送等の取組を推進するにあたっての課題と対策のとりまとめ

<指標の目標>

平成18年度までに、実態調査を実施

平成19年度目途に、課題と対策をとりまとめ

<現 状>

平成18年度に実態調査を実施

○施策の進捗状況

- ・山陽線輸送力増強事業は、退避線延伸等の工事等を実施し、平成19年3月に完成（平成18年度予算額：198百万円）。
- ・平成17年度において、日本貨物鉄道株式会社は、機関車（26両）、コンテナ貨車（100両）、コンテナ（7,000個）を新製。平成18年度においては、機関車（25両）、コンテナ貨車（100両）、コンテナ（2,000個）を新製。
- ・新たな海陸国際複合一貫輸送システム作りの促進については、実態調査を実施。

○今後の対応

- ・山陽線輸送力増強事業に引き続き、平成19年度から新たに北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業を実施（平成19年度予算額：35百万円）。
- ・平成19年度の日本貨物鉄道株式会社の計画では、機関車（28両）、コンテナ貨車（150両）、コンテナ（4,000個）を新製予定。
- ・平成19年度に貨物利用運送事業制度の改善に係る検討委員会を開催予定。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(2) 国内外の物流ネットワークの構築

② 内航海運・鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築

<具体的施策>

一般空港等においては、貨物動線の改善等による空港内貨物施設の機能強化、滑走路利用制限の緩和による輸送能力の向上を図る。また、空港内における貨物車両の混雑緩和等について検討を図る。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【我が国における国内航空貨物取扱量】

<指標の定義>

我が国の空港で取り扱われた国内航空貨物の取扱量

<指標の目標>

平成24年度までに、107万トン

<現 状>

平成18年度末時点で、91万トン

○施策の進捗状況

- ・小松空港において、国際貨物専用便の重量制限緩和による輸送能力の向上を図るため、滑走路の嵩上げを実施。引き続き、駐機スポット増設のためのエプロン拡張及び貨物上屋の再編を実施中。
- ・那覇空港において、貨物ターミナル地区の狭隘化等に対応するため、貨物ターミナル地区再整備を検討中。

○今後の対応

- ・那覇空港など一般空港等における航空貨物輸送に係る機能向上を推進。

1 国際物流・国内物流の一体的展開
(2) 国内外の物流ネットワークの構築
③ 増大するアジア域内需要を担う事業運営体制のあり方

＜具体的施策＞

我が国航空企業の貨物輸送力の増強を図るため、平成18年度中に航空企業の航空機の調達に対する支援措置の維持・充実を推進する。また、航空貨物専用便の就航拡大のための環境整備を図る。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【我が国における国際航空貨物取扱量】（再掲）

＜指標の定義＞

我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量

＜指標の目標＞

平成24年度までに、444万トン

＜現 状＞

平成18年度末時点で、317万トン

【平成18年度税制改正における航空機の調達に対する特例措置】

＜指標の定義＞

平成18年度税制改正における航空機の調達に対する特例措置

＜指標の目標＞

平成17年度までに、措置

＜現 状＞

平成18年度税制改正において、特別償却制度の見直しを実施
国内線航空機に係る固定資産税の特例措置を2年間延長

○施策の進捗状況

- ・平成18年度税制改正において、特別償却制度の見直しを行うとともに、国内線航空機に係る固定資産税の特例措置を2年間延長。
- ・平成17年度16回、平成18年度11回の航空交渉を実施し、就航地点の追加、増便等に関して取決め。

○今後の対応

- ・引き続き、需要動向を踏まえつつ、必要に応じ航空交渉を実施し、国際航空ネットワークの拡大を推進。

- 1 国際物流・国内物流の一体的展開
② 国内外の物流ネットワークの構築
③ 増大するアジア域内需要を担う事業運営体制のあり方

＜具体的施策＞

乗員需要の増大に対応するため、航空大学校による基幹的要員の安定的供給等の総合的対策を推進する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【年間養成学生数】

＜指標の定義＞

航空大学校の第二期中期計画期間（平成18年度～平成22年度）中における年間養成学生数

＜指標の目標＞

第二期中期計画期間（平成18年度～平成22年度）において、年間72名

＜現 状＞

平成19年度入学の養成学生数は72名

○施策の進捗状況

- ・資質の高い学生を確保するため、従来のポスターや雑誌等による広報活動を展開すると共に、電子メール等を利用した情報提供を行う等の措置を行った他、出願希望者の利便性も向上させ、平成19年度入学の養成学生数としては、中期計画に従った学生数を確保。

○今後の対応

- ・第二期中期計画に従い、適切に操縦士を養成。

1 国際物流・国内物流の一体的展開
(2) 国内外の物流ネットワークの構築
③ 増大するアジア域内需要を担う事業運営体制のあり方

<具体的施策>

航空貨物需要の増大に応じた輸送力の確保を図るため、平成17年度中に本邦航空会社と外国航空会社との貨物輸送に係る運航の管理の受委託に関する技術通達を定め、当該受委託の推進を図る。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【本邦航空会社と外国航空会社との貨物輸送に係る運航の管理の受委託に関する技術通達の策定】

<指標の定義>

本邦航空会社と外国航空会社との貨物輸送に係る運航の管理の受委託に関する技術通達の策定

<指標の目標>

平成17年度までに、通達を策定

<現 状>

通達「運航に関する業務の管理の受委託に係る許可の運用方針」を改正（平成18年3月28日付け）

○施策の進捗状況

・通達改正により、航空貨物需要の増大に応じた輸送力の確保に対応するため、外国航空会社からのウェットリースに対応した運航の管理の委託に係る技術基準を明確化。

○今後の対応

・実施済。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

① 国際物流の高度化に資するロジスティクス・ハブの形成

<具体的施策>

高度化・多様化する荷主ニーズに対応するため、平成17年10月に施行された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」を活用するなど、先進的な取組に対し、資金面の支援、関係事業許可・登録の一括付与等を行うことにより、国際拠点港湾・空港及びその周辺、あるいは高速道路等のインターチェンジ周辺等の物流結節点において、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。

担当省庁：農林水産省、経済産業省、国土交通省

○指標の達成状況

【総合効率化計画の認定件数】

<指標の定義>

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）に基づく総合効率化計画（事業者が実施しようとする流通業務総合効率化事業についての計画）の認定件数

<指標の目標>

平成21年までに、110件

<現 状>

平成19年11月末時点で、78件

○施策の進捗状況

- ・中小事業者等を対象に全国各地で開催した物流効率化セミナーにおいて、流通業務総合効率化法の概要及び支援措置について情報発信を行うなど広報活動を実施。また、中小事業者による総合効率化計画も多く提案され、流通業務の総合効率化事業の意義、有効性が着実に浸透。
- ・都道府県担当者向けに流通業務総合効率化法の認定業務等についての説明会を開催するなど体制を整備。
- ・制度の活用促進を図るため総合効率化計画に関するチェックリスト、認定事例、Q & Aを掲載したパンフレットを作成し、都道府県や物流業界に配布。

○今後の対応

- ・国土交通省ホームページ上における認定事例の紹介（定期的に更新）等、物流総合効率化法のアピール活動の強化。
- ・他の物流施策（グリーン物流パートナーシップ会議等）との連携による総合効率化計画の案件発掘。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

① 国際物流の高度化に資するロジスティクス・ハブの形成

<具体的施策>

コンテナターミナルの背後において、流通加工機能・クロスドック機能など高度な物流サービスを提供できる特定流通業務施設の立地を促進するとともに、臨港交通施設等の整備を推進する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【港湾流通拠点地区の指定地区数】

<指標の定義>

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律第6条第1項により指定された地区数

<指標の目標>

平成21年度までに、15地区

<現 状>

平成19年11月末時点で、2地区（水島港、清水港）

○施策の進捗状況

- ・平成17年度に港湾流通拠点地区制度等によるロジスティクス・ハブの形成の取組を開始。
- ・平成18年5月17日に、港湾法を一部改正し、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナルの背後において流通加工等が可能な高度荷さばき施設及び附帯する道路等を整備する第3セクターに対する国の無利子貸付制度を創設。
- ・平成18年度に、清水港で高度な荷捌き施設等を整備する第3セクターに無利子貸付けを実施。

○今後の対応

- ・スーパー中枢港湾等の高規格コンテナターミナル等に隣接する地域において、コンテナターミナルの機能を補完・強化するため、大規模で高度な民間物流施設の整備に対する支援による立地の促進、道路等インフラの整備による物流機能の向上、コンテナターミナル内専用のシャーン等の通行手続きの円滑化による輸送効率化、臨海部の土地の有効活用を図るための諸規制のあり方の検討等による、臨海部物流拠点（ロジスティクスセンター）の形成に向けた検討を推進。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

① 国際物流の高度化に資するロジスティクス・ハブの形成

<具体的施策>

都市における物流機能の向上及び道路交通の円滑化を図るため、高速道路 I C 近郊等の区域において、当該都市の需要に応じた集配、保管等の機能に加え、当該都市と他の地域との地域間流動物資の集散の機能を併せて有する物流拠点について、「流通業務市街地の整備に関する法律」（流市法）による流通業務団地及び土地区画整理事業による整備を促進し、適切な物流施設の配置と供給を図る。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【物流拠点の整備地区数】

<指標の定義>

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

<指標の目標>

平成 21 年度までに、36 地区

<現 状 >

平成 18 年度末時点で、土地区画整理事業により 8 地区の物流拠点の整備が完了

○施策の進捗状況

・流通業務市街地の整備に関する法律による流通業務団地については、現時点で 3 地区が事業実施中であり、平成 21 年度末までにうち 2 地区が整備完了予定。土地区画整理事業による物流拠点については、現時点で 34 地区が事業実施中であり、平成 21 年度末までにうち 21 地区が整備完了予定。

○今後の対応

・事業実施中の地区において、平成 21 年度までに事業完了予定。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

① 国際物流の高度化に資するロジスティクス・ハブの形成

<具体的施策>

特別用途地区等の活用を促進することにより、流通業務施設等の集約的な立地等を図り、効率的な物流施設の整備を図るとともに、都市内物流対策についての都市計画における取組等を示す政策課題対応型都市計画運用指針を作成する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【都市内物流対策についての都市計画における取組等を示す政策課題対応型都市計画運用指針の検討及び作成】

<指標の定義>

都市内物流対策についての都市計画における取組等を示す政策課題対応型都市計画運用指針の検討及び作成

<指標の目標>

平成18年度までに、指針を検討及び作成

<現 状>

運用指針の作成に向けて検討中

○施策の進捗状況

・地方公共団体の都市計画における物流対策の取組状況の実態把握を行いつつ、平成19年6月にとりまとめられた社会資本整備審議会都市交通・市街地小委員会報告書を踏まえ、運用指針の内容を検討中。

○今後の対応

・早期の指針策定を目指し、検討を推進。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

① 国際物流の高度化に資するロジスティクス・ハブの形成

<具体的施策>

国際拠点港湾・空港におけるロジスティクス・ハブや物流ネットワークを活用した共同輸配送の促進方策を検討する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【国際物流戦略チームの設置及び促進方策の検討】

<指標の定義>

国際物流戦略チームの設置及び促進方策の検討

<指標の目標>

平成19年度までに、10地区において設置

<現状>

平成19年11月末時点で、関西、関東、北部九州、中部、四国、北海道、中国、北陸、沖縄、東北の計10地域において設置

○施策の進捗状況

- ・10地域において、国際物流戦略チームが立ち上がっており、各チームにおいて共同輸配送の促進方策を含め、国際物流の促進施策を検討中。
- ・国際物流のボトルネック解消に向けた施策を実施中。
- ・各国際物流戦略チームのプロジェクトの策定・実施に必要な費用を平成18年度より継続して支援。

○今後の対応

- ・引き続き、国際物流戦略チームにおいて、ロジスティクス・ハブや物流ネットワークを活用した共同輸配送の促進方策の具体的な検討を実施。
- ・各国際物流戦略チームのプロジェクトに対し、支援を実施。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

② 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

<具体的施策>

国際拠点港湾の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を推進する。

担当省庁：財務省、農林水産省、厚生労働省、国土交通省

○指標の達成状況

【執務時間外の通関需要(1時間あたりの臨時開庁申請件数の実績または見込み)等に応じた、税関の執務時間外の通関体制の整備】

<指標の定義>

執務時間外の通関需要(1時間あたりの臨時開庁申請件数の実績または見込み)等に応じた、税関の執務時間外の通関体制の整備

<指標の目標>

平成15年7月に、執務時間外の通関体制を整備

<現 状>

執務時間外の通関体制について、通関需要等に応じた的確な対応を実施中

【動植物検疫業務・食品等輸入届出業務のオープン時間の延長】

<指標の定義>

動植物検疫業務・食品等輸入届出業務のオープン時間の延長

<指標の目標>

平成16年に、動植物検疫業務については横浜港など7つの主要港湾において、食品等輸入届出業務については6つの主要港湾において、港湾のオープン時間の延長を実施

<指標の現状>

平成16年に、動植物検疫業務については横浜港など7つの主要港湾において、食品等輸入届出業務については6つの主要港湾において、港湾のオープン時間の延長を実施

○施策の進捗状況

- ・税関の執務時間外における通関需要を見極め、これに的確に対応。
- ・平成16年に、動植物検疫業務については横浜港など7つの主要港湾において、食品等輸入届出業務については6つの主要港湾において、港湾のオープン時間を延長。

○今後の対応

- ・税関の執務時間外における通関需要を見極め、これに的確に対応。
- ・動植物検疫業務・食品等輸入届出業務のオープン時間の延長については、実施済。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

② 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

<具体的施策>

港頭地区の渋滞の一因となっている空コンテナの貸出・返却に伴う輸送について、荷主近傍の内陸部における空コンテナの貸出・返却による効率化を図るため、インランドデポ施設の整備や効率化を支援する情報システムの構築について検討する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【インランドデポ施設・情報システムの構築の検討】

<指標の定義>

インランドデポ施設・情報システムの構築の検討

<指標の目標>

平成18年度までに、空コンテナ流通システムを設計し、実証実験を実施及びデポ施設の実現性の検討

<現 状>

平成18年度に実証実験を実施

デポ施設の実現性を検討中

○施策の進捗状況

・平成18年度に空コンテナの管理・流通の効率化のため、情報システムを活用した港湾周辺のコンテナ流通効率化に資する実証実験及び、インランドデポを活用した輸送効率化の実験を実施。デポ施設の実現性を検討中。

○今後の対応

・デポ施設の実現性を検討。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

③ 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

<具体的施策>

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、アクセスの改善、輸入手続の改善等の検討を図る。また、首都圏を始めとする我が国における国際航空物流機能のあり方について調査を行う。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【首都圏をはじめとする我が国における国際航空物流機能のあり方等についての調査の実施】

<指標の定義>

首都圏をはじめとする我が国における国際航空物流機能のあり方等についての調査の実施

<指標の目標>

平成20年度までに、調査を実施し、国際物流の将来像を提示

<現 状>

国際航空物流の将来像の検討に資するための現状把握等を実施中

○施策の進捗状況

・航空貨物輸送に係る輸入手続き等の業務効率化、セキュリティ向上等に資する航空貨物輸送の機能向上に関する検討を行っている他、国際航空貨物に係る現状把握等を実施中。

○今後の対応

・アクセスの改善について、関西国際空港の連絡橋において、平成19年夏休期間中にETC搭載車を対象とした料金引き下げを行う他、今年度も引き続き航空貨物輸送の機能向上に関する検討を進めるとともに、国際航空物流の将来像の検討に資する現状把握等を実施予定。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

③ 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

<具体的施策>

成田国際空港においては、利用者の利便性向上の促進を図るため、平成20年度中に南部貨物上屋前面での航空機からの貨物の積み降ろしが可能となるようエプロンを改修する。また、同空港の空港内外の車両混雑緩和について関係者との検討を図る。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【我が国における国際航空貨物取扱量】（再掲）

<指標の定義>

我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量

<指標の目標>

平成24年度までに、444万トン

<現 状>

平成18年度末時点で、317万トン

【国際物流戦略チームによる検討】

<指標の定義>

成田国際空港周辺における道路混雑等の問題について改善策を検討するため、平成17年に荷主、物流事業者、行政など関係者の連携により設置された「国際航空物流戦略研究会」において、実態調査に基づいて、改善策を検討

<指標の目標>

平成17年度に実施された実態調査結果に基づいて、改善策を検討

<現 状>

平成18年度は空港内外の車両混雑等の諸問題について、物流効率化に関する方策の具体的な検討を実施

○施策の進捗状況

- ・南部貨物上屋前面のローディングエプロン化については、事業着手済。
- ・国際航空物流戦略研究会を開催し、空港内外の車両混雑等の諸課題について改善策の検討を実施中。

○今後の対応

- ・南部貨物上屋前面のローディングエプロン化については、平成19年度中の供用開始を目指し、引き続き事業を推進予定。
- ・引き続き、空港内外の車両混雑等の諸課題の改善策については、ソフト面も含め、関係者間で協議・検討予定。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

③ 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

<具体的施策>

関西国際空港においては、増大する国際航空貨物を効率的に取り扱うため、各種上屋等を整備することにより、国際物流拠点としての機能強化の促進を図る。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【我が国における国際航空貨物取扱量】(再掲)

<指標の定義>

我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量

<指標の目標>

平成24年度までに、444万トン

<現 状>

平成18年度末時点で、317万トン

○施策の進捗状況

・増大する航空貨物需要に対応するため、国際貨物上屋が3棟整備された他、貨物スポットの不足や大型機の受け入れ等に対応するため、整備エプロンの一部を改修して貨物スポットを整備中。

○今後の対応

・平成19年度においては、18年度に引き続き貨物スポットの整備を行う他、増大する航空貨物需要に対応するため、上屋2棟が整備される予定。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

③ 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

<具体的施策>

中部国際空港においては、需要増に対応した貨物上屋の拡充の検討を進めるとともに、総合保税地域を活かした物流機能の高度化を図るため、地域内における運搬業務の円滑化対策の検討を促進する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【我が国における国際航空貨物取扱量】（再掲）

<指標の定義>

我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量

<指標の目標>

平成24年度までに、444万トン

<現 状>

平成18年度末時点で、317万トン

○施策の進捗状況

・開港後、第一国際貨物上屋と第二国際貨物上屋を拡張し、平成19年10月には、第三国際貨物上屋が竣工。

○今後の対応

・貨物上屋については、更なる増設を検討する他、総合保税地域を活かした物流機能の高度化を図るため、保税加工の実現性に関する調査等を促進。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

③ 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

<具体的施策>

羽田空港においては、平成21年中に予定されているPFI手法により民間の創意工夫を活かした国際線貨物ターミナルの開業により、国際物流の拠点として迅速な貨物処理と質の高いサービス提供の実現を図る。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【我が国における国際航空貨物取扱量】（再掲）

<指標の定義>

我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量

<指標の目標>

平成24年度までに、444万トン

<現 状>

平成18年度末時点で、317万トン

○施策の進捗状況

・PFI手法を活用した国際線貨物ターミナル事業においては、平成18年4月21日に選定事業候補者を決定、同年7月7日に事業契約を締結。

○今後の対応

・平成22年10月末の国際線貨物ターミナルの開業へ向けて、引き続き、着実な整備等を促進。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

④ 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

<具体的施策>

平成17年の秋のFAL条約の締結の機会に、入出港届等に併せて、入港前の諸手続の大幅な簡素化と共通様式化を図るとともに、夜間入港規制を廃止する。これらの簡素化手続を平成17年11月までに電子申請及び書類双方で行えるようにする。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【港湾諸手続の簡素化・共通様式化の早期実現】

<指標の定義>

港湾諸手続の簡素化・共通様式化の早期実現

<指標の目標>

平成17年11月に、実施

<現 状>

平成17年11月に、実施

○施策の進捗状況

- ・平成17年11月にFAL条約が締結され、入出港届等に国際標準様式を採用し、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実現するとともに、夜間入港規制を廃止。
- ・平成17年11月よりこれら簡素化手続の電子申請及び書類双方での実施を実現。

○今後の対応

- ・実施済。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

④ 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

<具体的施策>

税関においては、従来から一定の要件の下、予備審査制、到着即時輸入許可制度及び簡易申告制度の導入・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を図ってきたが、さらに、平成18年3月には、コンプライアンスの優れた者に対し、保税地域に搬入することなく自社施設等において輸出申告を行い輸出許可を受けることのできる輸出通関制度を導入することとしており、これらの施策の利用を促進する。

担当省庁：財務省

○指標の達成状況

【特定輸出者数及び特定輸出申告制度を利用可能な事業者による輸出額の割合】

<指標の定義>

特定輸出者数及び特定輸出申告制度を利用可能な事業者による輸出額の割合

<指標の目標>

平成19年度末までに特定輸出者数を50者以上、特定輸出申告制度を利用可能な事業者による輸出額の割合を平成20年末に5割超

<現状>

平成19年12月14日現在、特定輸出者数が49者、輸出額の割合29.8%（平成18年度末時点で、特定輸出者数が8者、輸出額の割合12.6%）

【簡易申告制度における特例輸入者数】

<指標の定義>

簡易申告制度における特例輸入者数

<指標の目標>

平成21年までに、特例輸入者数を65者以上

<現状>

平成18年度末時点で、特例輸入者数が51者

【予備審査制（輸出入、航空海上貨物別）の利用率】

<指標の定義>

予備審査制を利用した輸出入申告数の全輸出入申告数に占める割合

<指標の目標>

平成21年までに、輸入航空：55%以上、輸入海上：30%以上、輸出航空：40%以上、輸出海上：5%以上

<現状>

平成18年末時点で、輸入航空：48.5%、輸入海上：28.3%、輸出航空：40.5%、輸出海上：5.1%

【到着即時輸入許可制度（航空貨物）の利用率】

<指標の定義>

到着即時輸入許可制度（航空貨物）を利用した輸入申告数の航空貨物輸入申告（予備申告）数に占める割合

<指標の目標>

平成21年までに、70%以上

<現状>

平成18年末時点で、51.4%

【到着（搬入）即時輸入許可制度（海上貨物）の利用率】

<指標の定義>

到着（搬入）即時輸入許可制度（海上貨物）を利用した輸入申告数の海上輸入申告（予備申告）数に占める割合

<指標の目標>

平成21年までに、10%以上

<現 状>

平成18年末時点で、9.4%

○施策の進捗状況

- ・ 利用促進を図るため、制度の改善、各施策の利用者への説明会等を通じ周知等を実施しており、簡易申告制度及び特定輸出申告制度をはじめとする輸出入通関に係る各迅速化策の利用を促進。
- ・ 利用者の利便性向上のため、以下の改善事項を平成19年度関税改正等により実施し、各施策の利用を促進。
 - ①簡易申告制度
 - 利用の要件であった貨物の指定及び年間6回以上の輸入実績を要件から廃止した（平成19年4月実施）。
 - コンプライアンス要件を特定輸出申告制度と同様のものに改めるとともに、チェックリストの公表等により申請・承認手続きの透明化・迅速化を図った（平成19年4月実施）。
 - 貨物の到着前の輸入申告を可能とする（平成19年10月実施）。
 - 一月分の輸入許可に係る特例申告（納税申告）を一括して行うことを可能とする（平成19年10月実施）。
 - 引取担保について、それ以外の担保との区分を廃し、引取担保分を自主管理すること（担保管理の一元化）を可能とする（平成19年10月実施）。
 - ②特定輸出申告制度
 - 貨物の蔵置場所を管轄する税関官署と積込予定港等を管轄する税関官署のいずれかに特定輸出申告を行うことを可能とした（平成19年4月実施）。
 - 混載貨物を制度利用の対象とした（平成19年4月実施）。
- ・ 地方公共団体等の自助努力の行われている港湾等において、コンプライアンス優良事業者に対する臨時開庁手数料を通常の4分の1の額に軽減（平成19年7月実施）。
- ・ アジア・ゲートウェイ構想の「貿易手続改革プログラム」に基づき、日本版AEO制度を推進するため、官民合同の検討の場として「AEO推進官民協議会」を設置（平成19年6月実施）。

○今後の対応

- ・ 平成21年における目標の達成に向けて、各施策の利用促進を図るため、引き続き、各施策の利用者への周知等を実施。
- ・ アジア・ゲートウェイ構想・貿易手続改革プログラムを踏まえ、日本版AEO制度を推進する。具体的には、コンプライアンス優良事業者に対する優遇制度の拡充を図るとともに、相互認証を視野に入れた主要貿易相手国との政府間の対話を推進する。その際、特定輸出申告制度を利用可能な事業者による輸出額の割合を平成20年末に5割超まで高めていくことを目標とする。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

④ 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

<具体的施策>

全ての手続の原則電子化を実現するとともに、可能な限り複数の手続を一つの窓口（システム）から行うことを可能とするワンストップサービス及び一回の入力ですべての手続が完了するシステム（シングルウィンドウ化）に改めるため、平成17年度中に関係省庁が関係民間事業者団体の意見を聞きつつ策定する業務・システム最適化計画と連携させつつ、各主体間で効率的に電子的な情報の授受が行えるよう、官民及び事業者間での電子化促進に向けたグランドデザインを平成17年中に取りまとめる。

担当省庁：財務省、国土交通省

○指標の達成状況

【グランドデザインの取りまとめ】

<指標の定義>

グランドデザインの取りまとめ

<指標の目標>

平成17年12月に、実施

<現 状 >

平成17年12月に、実施

○施策の進捗状況

・平成17年度に、輸出入及び港湾・空港手続関係業務の業務・システム最適化計画策定の取組等と連携しつつ、安全かつ効率的な国際物流施策推進協議会で具体的な検討作業を行い、「官と民及び事業者間での電子化促進に向けたグランドデザインのイメージ」を平成17年12月にとりまとめ。

○今後の対応

・実施済。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

④ 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

<具体的施策>

通関情報処理システム（NACCS）について、システム構成及び調達方法の見直し並びに国際物流における情報インフラ機能の充実・強化、経費の削減及び危機管理対策の強化の必要性について検討を行い、最適化計画を策定する。

担当省庁：財務省

○指標の達成状況

【通関情報処理システム（NACCS）の最適化計画の策定】

<指標の定義>

通関情報処理システム（NACCS）の最適化計画の策定

<指標の目標>

平成17年度までに、最適化計画を策定

<現 状>

平成18年3月28日、「税関業務（輸出入及び港湾・空港手続関連業務）の業務・システム最適化計画」を策定

【通関情報処理システム（NACCS）の最適化計画の更改】

<指標の定義>

通関情報処理システム（NACCS）の最適化計画の更改

<指標の目標>

平成20年10月までに、通関情報処理システム（NACCS）を更改

<現 状>

平成20年10月の通関情報処理システム（NACCS）更改に向けて開発中

○施策の進捗状況

- ・平成18年3月28日、「税関業務（輸出入及び港湾・空港手続関連業務）の業務・システム最適化計画」を策定。
- ・平成19年3月に「次期システム業務詳細仕様」を決定し、平成20年10月の通関情報処理システム（NACCS）更改に向けてシステム開発中。

○今後の対応

- ・平成18年3月28日に策定した「税関業務（輸出入及び港湾・空港手続関連業務）の業務・システム最適化計画」に基づき平成20年10月に通関情報処理システム（NACCS）を更改。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

④ 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

<その他の施策>

輸出入・港湾手続等の簡素化・電子化を推進するため、既存の輸出入手続のワンストップサービス機能とNACCS及び港湾EDIが持つシングルウィンドウ機能を統合した次世代シングルウィンドウ（府省共通ポータル）を平成20年10月に構築する。

また、港湾における手続の簡素化及び国際物流の効率化の促進のため、可能な限り早期にNACCSと港湾EDIの一本化を目指し、これを運用するNACCSセンターのあり方について検討する。

担当省庁：財務省、国土交通省、法務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省

○指標の達成状況

【次世代シングルウィンドウの構築】

<指標の定義>

次世代シングルウィンドウの構築

<指標の目標>

平成20年10月に、次世代シングルウィンドウを構築

<現 状 >

輸出入及び港湾手続等関係省庁において次世代シングルウィンドウ（府省共通ポータル）の仕様を検討中
財務省及び国土交通省においてNACCSと港湾EDIの一本化について検討中

○施策の進捗状況

- ・NACCSセンターのあり方について検討中。
- ・次世代シングルウィンドウ（府省共通ポータル）の平成20年10月稼働に向けて輸出入及び港湾手続等関係省庁において仕様を検討中。
- ・NACCSと港湾EDIの一本化について検討中。

○今後の対応

- ・NACCSセンターのあり方について、平成19年中に結論。
- ・次世代シングルウィンドウ（府省共通ポータル）の平成20年10月稼働に向けて開発を推進。
- ・平成20年10月を目処にNACCSと港湾EDIの一本化を行うことについて検討を推進。

※本施策は「今後推進すべき具体的な物流施策」に盛り込まれていない新たな施策である。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

④ 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

<その他の施策>

「アジア・ゲートウェイ構想」に基づき、「貿易手続改革プログラム」を着実に実施する。

担当省庁：財務省、経済産業省、国土交通省

○指標の達成状況

【規制の見直し、手続の統一化・簡素化】

<指標の定義>

- 1) 輸出におけるいわゆる保税搬入原則をはじめとする現行の保税・通関制度全体の改革の方向性とスケジュールについて、平成19年度中に具体的に示す。それと並行して、特定輸出申告制度を利用可能な事業者による輸出額の割合を平成20年末に5割超まで高めていくことを官民の目標とし、官民両者が最大限の努力をする。
- 2) 港湾の深夜早朝利用の推進に関連する規制、慣行等の見直しと新たな制度設計について、平成19年度中に官民の関係者の協力を推進するとともに、平成19年度中に地域のニーズ等に応じて構造改革特区制度の活用や期間を限った集中的試行を推進。
- 3) 港湾関連手続の申請書式の統一化・簡素化と次世代シングルウィンドウへの機能追加について、下記の取組を推進。
 - ・平成19年度中に、各港共通の手続で、入力情報の利活用の効果が高い手続の申請書式の統一を実施。
 - ・平成20年10月の次世代シングルウィンドウ稼働後できるだけ早期に、申請書式の統一、手続の電子申請窓口について、できる限り次世代シングルウィンドウに一本化。併せて必要性が後退している申請項目の統合、撤廃等を行うほか、各港湾の申請書式の統一化や所要のシステム改修等の状況を定期的に調査・公表。
- 4) 港湾行政における広域連携の推進と一体的・戦略的な運営について、平成19年度中に、スーパー中核港湾に関する手続の統一・簡素化や複数寄港の際の負担軽減といった取組みを、地域の積極的な取組みを前提に、必要に応じて構造改革特区も活用し、国として支援。
- 5) 経済連携協定に基づく原産地証明発給手続について、引き続き利用者からの意見も十分に踏まえつつ、「使い勝手の良い」制度・運用に向けて、積極的かつ着実な改善を平成19年度以降継続的に実施。

<指標の目標>

(上記指標中に記述)

<現 状>

上記取組を推進中。

また、官民合同の検討の場として「港湾手続の統一化・簡素化に関する官民合同検討会」を平成19年7月に設置し、「港湾手続の統一化・簡素化」について、着実な成果をあげるために必要な取組について、検討中。

なお、統一モデル様式については平成19年8月に各港湾管理者あて通知済み。

さらに、原産地証明発給手続については、「使い勝手の良い」制度・運用に向けた取組として、平成19年7月に判定制度の改善等に係る制度改正（省令改正）を実施するとともに、官民合同の検討の場として「原産地証明制度改革検討会」を8月に設置し、更なる取組について、検討中。

港湾の深夜早朝利用の推進については、平成19年10月から神戸港においてコンテナヤードのゲートオープン時間の延長等の社会実験を実施中。

港湾行政の広域連携の推進については、関係政令を改正し、平成19年12月に大阪諸港湾の一開港化を実現。

【日本版AEO制度の構築】

<指標の定義>

- 1) 必要なセキュリティ確保に向けて、事業者負担軽減と物流効率化に十分配慮し、できるだけ簡素なコンプライアンス制度の構築に向けた下記の取組を推進。

- ・ 関税法に基づく輸出、輸入、保税の法令遵守規則について、平成19年度、平成20年度に更に見直しを実施。
 - ・ 関税法以外の輸出管理社内規程その他の法令遵守規則についても、徹底した見直しと不必要な審査の排除を平成19年度以降継続実施。
 - ・ 上記コンプライアンスプログラムの見直しに際して、国際的な相互認証を行い易いよう、WCOにおけるガイドラインなどとの国際的な整合性を確保するよう配慮。
- 2) コンプライアンスに優れた事業者を認定し、手続の簡素化等のメリットを与える制度の一層の拡充のため、制度の対象となる事業者の範囲を含め、必要な制度の見直しを平成19年度以降継続実施。
 - 3) 国際的な相互認証の流れも踏まえ、主要貿易相手国との対話に向けた取組を平成19年度以降継続実施。

<指標の目標>

(上記指標中に記述)

<現 状>

上記取組を推進中。

また、官民合同の検討の場として「AEO推進官民協議会」を平成19年6月に設置し、検討中。

【「次世代シングルウィンドウ」の見直し】

<指標の定義>

- 1) 平成20年10月稼働予定の「次世代シングルウィンドウ」について、業務プロセス改善の徹底とシステムのオープン化を平成19年度以降継続的に実施するとともに、官民合同の検討の場を平成19年度の早期に設置。
- 2) 港湾関連手続の申請書式の統一化・簡素化と次世代シングルウィンドウへの機能追加について、下記の取組を推進。(再掲)
 - ・ 平成19年度中に、各港共通の手続で、入力情報の利活用の効果が高い手続の申請書式の統一を実施。
 - ・ 平成20年10月の次世代シングルウィンドウ稼働後できるだけ早期に、申請書式の統一、手続の電子申請窓口について、できる限り次世代シングルウィンドウに一本化。併せて必要性が後退している申請項目の統合、撤廃等を行うほか、各港湾の申請書式の統一化や所要のシステム改修等の状況を定期的に調査・公表。
- 3) 国際的なシステム連携について、2012年に日本のシングルウィンドウとアセアンのシングルウィンドウが相互に接続された状態となるよう交渉を開始するほか、米国、EU、中国等、アセアン以外の国々とのシステム連携にも取り組む。原産地証明、輸出検疫証明書等についても経済連携協定の相手国との間で相互に電子的な取り扱いができるよう検討を実施。
- 4) NACCSと港湾EDIの一本化を視野に、その具体策とNACCSセンターの運営形態について平成19年中に結論を得る。
また、「次世代シングルウィンドウ」の基幹をなすNACCSについては、業務範囲、利用料金、運営形態等も含め、その在り方について検討する。

<指標の目標>

(上記指標中に記述)

<現 状>

上記取組を推進中。

また、官民合同の検討の場として「次世代シングルウィンドウ官民協議会」、「NACCSの業務に関する懇話会」をそれぞれ平成19年6月に設置し、検討中。

さらに、官民合同の検討の場として「港湾手続の統一化・簡素化に関する官民合同検討会」を平成19年7月に設置し、「港湾手続の統一化・簡素化」について、着実な成果をあげるために必要な取組について、検討中。

なお、統一モデル様式については平成19年8月に各港湾管理者あて通知済み。

加えて、官民合同の検討の場として「原産地証明制度改革検討会」を平成19年8月に設置し、原産地証明発給手続について「使い勝手の良い」制度・運用に向けた改善への取組として、検討中。(なお、「原産地証明発給手続」を「次世代シングルウィンドウ」に入れるべきか否かについても現在検討中。)

○施策の進捗状況

【全体】

- ・平成18年11月に「アジア・ゲートウェイ戦略会議」を設立（第1回開催）。
- ・平成19年5月に同会議において「アジア・ゲートウェイ構想」及び「貿易手続改革プログラム」を策定。

【規制の見直し、手続の統一化・簡素化】

- ・平成19年7月に、官民合同の検討の場として「港湾手続の統一化・簡素化に関する官民合同検討会」を設置し、「港湾手続の統一化・簡素化」について、着実な成果をあげるために必要な取組について、検討中。
- ・平成19年7月に、原産地証明発給手続については、「使い勝手の良い」制度・運用に向けた取組として、判定制度の改善等に係る制度改正（省令改正）を実施するとともに、平成19年8月に、官民合同の検討の場として「原産地証明制度改革検討会」を8月に設置し、更なる取組について、検討中。
- ・平成19年10月から神戸港においてコンテナヤードのゲートオープン時間の延長等の社会実験を実施中。
- ・平成19年12月に、関係政令を改正し、大阪湾諸港の一開港化を実現。

【日本版AEO制度の構築】

- ・平成19年6月に、官民合同の検討の場として「AEO推進官民協議会」を設置し、検討中。

【「次世代シングルウィンドウ」の見直し】

- ・平成19年6月に、官民合同の検討の場として「次世代シングルウィンドウ官民協議会」、「NACCSの業務に関する懇話会」を設置し、それぞれ検討中。
- ・平成19年7月に、官民合同の検討の場として「港湾手続の統一化・簡素化に関する官民合同検討会」を設置し、「港湾手続の統一化・簡素化」について、着実な成果をあげるために必要な取組について、検討中。
- ・平成19年8月に、官民合同の検討の場として「原産地証明制度改革検討会」を設置し、原産地証明発給手続について「使い勝手の良い」制度・運用に向けた改善への取組として、検討中。（なお、「原産地証明発給手続」を「次世代シングルウィンドウ」に入れるか否かについても現在検討中。）

○今後の対応

- ・上記取組を推進。

※本施策は「今後推進すべき具体的な物流施策」に盛り込まれていない新たな施策である。

1 国際物流・国内物流の一体的展開

(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

⑤ アジア地域内の物流発展のための対応策

<具体的施策>

経済交流が活発化しつつあるASEAN地域での物流の円滑化に資するため、実施中の「日ASEAN物流プロジェクト」をASEAN諸国との緊密な連携により、強力に推進する。具体的には、解消すべき主要モード間のボトルネックを特定するための調査を実施する。また、制度・ルールの簡素化・調和化を図るため、国境通過輸送を円滑化するための実態調査を実施する。さらに、ASEAN地域の物流事業者のレベル向上のため、各国の発展レベルに応じた研修を実施する。加えて、東アジアにおける統一的な物流統計の実現に向けた条件整備を進める。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【解消すべき主要モード間のボトルネックを特定するための調査の実施】

<指標の定義>

解消すべき主要モード間のボトルネックを特定するための調査の実施

<指標の目標>

平成18年度までに、調査を実施

<現 状>

平成17年度に、ラオス、ベトナム、タイを対象とした調査を実施

【制度・ルールの簡素化・調和化を図るため、国境通過輸送を円滑化するための実態調査の実施】

<指標の定義>

制度・ルールの簡素化・調和化を図るため、国境通過輸送を円滑化するための実態調査の実施

<指標の目標>

平成18年度までに、調査を実施

<現 状>

平成17年度に、第一東西回廊及び第二東西回廊（CLMV諸国（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）及びタイ）を対象とした実態調査を実施

【各国の発展レベルに応じた研修の実施】

<指標の定義>

各国の発展レベルに応じた研修の実施

<指標の目標>

平成18年度までに、研修を実施

<現 状>

平成18年度に、バンコク（平成19年1月）、プノンペン（平成19年2月）、ハノイ（平成19年3月）、マニラ（平成19年3月）において、物流担当行政官、物流関係協会、物流事業者を対象にした人材育成パイロットセミナー・ワークショップを実施

○施策の進捗状況

・平成17年11月に、「日ASEAN物流改善計画」を「第3回日ASEAN交通大臣会合（於：ラオス）」で採択。

※ 同計画は、ハードウェア（インフラ）、ソフトウェア（制度・ルール）、ヒューマンウェア（物流関係者のスキルアップ）に重点。

- ・平成17年度に、上記3分野の具体化に向け、東西回廊（インドシナ半島）を中心とした調査を実施。
※ 各調査は、「日ASEAN物流プロジェクト」の一環として実施したもので、日ASEAN物流WG（日ASEAN交通大臣会合の下部組織の一つであり、各国の交通政策担当省庁の行政官で構成）からの協力により進めた。
- ・平成18年度に、4カ所で人材育成パイロットセミナー・ワークショップを実施。平成19年度も引き続きセミナー等の開催を検討中。
- ・平成19年度に、各国の物流の発展レベルに応じた研修整備のためのロードマップとなる「日ASEAN物流人材育成ガイドライン」を「第5回日ASEAN交通大臣会合（於：シンガポール）」で承認。

○今後の対応

- ・「日ASEAN物流人材育成ガイドライン」に従い、人材育成プログラムを順次実施。

1 国際物流・国内物流の一体的展開
(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化
⑤ アジア地域内の物流発展のための対応策

<具体的施策>

物流の円滑化を図るため、引き続き日中、日韓間における既存の運輸ハイレベル協議、実務者協議等の政策対話を活用する。また、東アジア域内の物流改善を図るため、日中韓やASEAN+3（日中韓）など新たな枠組み創設に向けた調整を行い、物流効率化のための共通課題について検討を進める。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【日中韓物流大臣会合の開催】

<指標の定義>

日中韓物流大臣会合の開催

<指標の目標>

概ね1年に1度開催

<現 状 >

平成18年9月にソウルにて第1回会合を開催

第2回会合開催に向け調整中

○施策の進捗状況

- ・第3回日中運輸ハイレベル協議を平成18年年12月に実施。物流分野における環境政策に関し、意見交換。
- ・平成18年9月に韓国のソウルにて、第1回日中韓物流大臣会合を開催。会議では、国際物流に関する意見交換を実施するとともに、「北東アジアシームレス物流の実現に向けた協力」に関する共同声明を採択。
- ・平成19年5月の局長級会合において、第2回日中韓物流大臣会合の開催の時期等について合意。

○今後の対応

- ・第2回会合の開催に向け、会議の内容や共同声明に沿った協力・意見交換を実施するための課長級、局長級会合を開催。

1 国際物流・国内物流の一体的展開
(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化
⑤ アジア地域内の物流発展のための対応策

＜具体的施策＞

日本・中国・韓国の3国間における流通・物流分野での産業構造、行政の規制、管理状況についての相互理解を深め、今後の施策展開に活用するために、統計、現状や課題等を整理した共同報告書を作成する。

担当省庁：経済産業省

○指標の達成状況

【日中韓の流通・物流における共同物流報告書の作成】

＜指標の定義＞

三カ国間の物流の効率化に資するため、内容的にも体制的にも整合性の取れた報告書となるよう隔年発行

＜指標の目標＞

平成18年3月に、初版が完成

平成21年度までに、報告書の第3版を発行

＜現 状＞

平成18年5月に、初版を公表

○施策の進捗状況

・平成18年2月に初版を完成させ、5月に公表。現在、第2版作成に向け準備中。

○今後の対応

・平成19年度中に、第2版を完成予定。

1 国際物流・国内物流の一体的展開
(3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化
⑤ アジア域内の物流発展のための対応策

＜その他の施策＞

国際物流競争力パートナーシップ会議において策定された「国際物流競争力強化のための行動計画」を推進する。

担当省庁：経済産業省、国土交通省

○指標の達成状況

【ASEAN広域物流網の整備】

＜指標の定義＞

- 1) 優先的に整備すべき6つの広域物流ルートの整備促進をASEAN事務局及びASEAN各国に働きかけた上で、走行実証実験を実施
- 2) 走行実証実験により明らかになった物流関連インフラ及び物流関連法制度、その他輸送上の問題点・課題を整理し、それらの解決方策案をASEAN事務局に提案

＜指標の目標＞

- 1) 平成18年度に働きかけ、平成19年度に走行実証実験
- 2) 平成19年度以降

＜現 状＞

計画通り平成19年度中の走行実証実施に向けて体制を構築中。ASEANとの間では、日ASEAN経済次官級会合（平成19年3月）等の機会を活用し、ASEAN側関係者に走行実証実験の説明を実施

【物流及び輸出入通関手続関連の人材育成】

＜指標の定義＞

- 1) 実施体制として人材育成推進委員会を設立し、人材育成プログラム策定に向けたフィージビリティスタディを実施
- 2) 上記フィージビリティスタディに基づき、モデル国1ヶ国を選定した上で人材育成プログラムを策定し、当該モデル国において実施
- 3) セミナー、ワークショップ、日アセアン交通連携の枠組等を通じて物流人材育成を推進

＜指標の目標＞

- 1) 平成18年度・平成19年度
- 2) 平成19年度・平成20年度
- 3) 平成18年度以降

＜現 状＞

平成19年5月に人材育成推進委員会を設立し、フィージビリティスタディを実施中

【物流資材の高度利活用】

＜指標の定義＞

- 1) フォーラムや物流展、ワークショップ等の普及啓発活動を実施
- 2) 電子タグ等のITを活用した物流資材高度化に関する実証実験を実施

＜指標の目標＞

- 1) 平成19年度以降
- 2) 平成19年度

＜現 状＞

計画通り平成19年度中の実証実施に向けて準備中

【ASEAN統合に向けた輸出入通関手続電子化】

<指標の定義>

- 1) アセアン・シングル・ウィンドウの構築支援のため、パイロットプロジェクトを実施
- 2) ASEAN各国のナショナル・シングル・ウィンドウ構築支援のため、調査を実施
- 3) 情報通信技術（IT）、電子タグを活用した通関手続の合理化に関する実証実験を実施

<指標の目標>

- 1) 平成19年度以降
- 2) 平成21年度以降
- 3) 平成19年度

<現 状>

計画通り平成19年度中のパイロットプロジェクト、実証実施に向けて準備中

○施策の進捗状況

【全体】

- ・ 平成18年7月に国際物流競争力パートナーシップ会議を設立。
- ・ 平成18年12月に「国際物流競争力強化のための行動計画」を策定。
- ・ 日ASEAN経済次官級会合（平成19年3月）や日ASEAN交通次官級会合（平成19年6月）等において、国際物流競争力パートナーシップ会議に関する日本の取組を紹介。併せて、ASEANにおいても関係者を集めた官民連携体制を構築することを提案するとともに、日ASEANの連携・協力を確認。

【アセアン広域物流網の整備】

- ・ 計画通り平成19年度中の走行実証実施に向けて体制を構築中。
- ・ 日ASEAN経済次官級会合（平成19年3月）等の機会を活用し、ASEAN側関係者に走行実証実験の説明を実施。

【物流及び輸出入通関手続関連の人材育成】

- ・ 平成19年5月に人材育成推進委員会を設立し、フィージビリティスタディを実施中。

【物流資材の高度利活用】

- ・ 計画通り平成19年度中の実証実施に向けて準備中。

【アセアン統合に向けた輸出入通関手続電子化】

- ・ 計画通り平成19年度中のパイロットプロジェクト、実証実施に向けて準備中。

○今後の対応

- ・ 上記の通り、「国際物流競争力強化のための行動計画」に基づく取組を推進。

※本施策は「今後推進すべき具体的な物流施策」に盛り込まれていない新たな施策である。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(1) グリーン物流の推進

① グリーン物流の推進のための全体的枠組み

<具体的施策>

「グリーン物流パートナーシップ会議」を活用し、荷主・物流事業者が一体となって、モーダルシフト、低公害車の導入、物流拠点の再編・合理化、3PLの促進、エコドライブの促進、電子タグ等の導入による情報化や効率化等、幹線物流から末端物流まで施策の幅を拡げて、裾野の広い活動を展開する。このため、モデル事業に対する支援、CO₂排出量簡易計算マニュアルの作成、優良事例の広報等を実施する。

担当省庁：経済産業省、国土交通省

○指標の達成状況

【グリーン物流パートナーシップ会議会員数】

<指標の定義>

グリーン物流パートナーシップ会議に会員登録している者数

<指標の目標>

平成21年までに、4,000者

<現 状>

平成18年度末時点で、2,723者

【グリーン物流パートナーシップモデル事業の活用率】

<指標の定義>

$(\text{グリーン物流パートナーシップモデル事業の活用件数}) \div (\text{グリーン物流パートナーシップ会議会員企業数}) \times 100 (\%)$

<指標の目標>

平成21年までに、グリーン物流パートナーシップ会議会員企業数の50%

<現 状>

約10% (平成18年10月～11月に実施したグリーン物流パートナーシップ会議会員企業へのアンケート調査による)

○施策の進捗状況

- ・グリーン物流パートナーシップ推進事業は、平成18年度において、モデル事業15件、普及事業64件を推進決定 (推進決定事業数累計 モデル事業48件、普及事業64件)。
- ・平成18年4月に「ロジスティクス分野におけるCO₂排出量算定方法共同ガイドラインVer. 2.0」(経済産業省・国土交通省)を公表。
- ・平成18年12月に第5回グリーン物流パートナーシップ会議を開催し、特に優れた取組事例に対し、経済産業大臣表彰及び国土交通大臣表彰を実施。

○今後の対応

- ・平成19年度より、グリーン物流パートナーシップ推進事業に、新たな支援制度として「ソフト支援事業」(荷主企業と物流事業者によるパートナーシップ事業形成のためのフェージビリティスタディに対して支援)を追加。
- ・引き続き、共同ガイドラインの精緻化を行うとともに、荷主企業・物流事業者への普及を推進。
- ・平成19年冬に、第6回グリーン物流パートナーシップ会議を開催予定。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(1) グリーン物流の推進

① グリーン物流の推進のための全体的枠組み

<具体的施策>

運輸分野におけるCO₂削減目標の達成に向け、物流分野におけるエネルギーの使用の合理化をより一層進め、CO₂排出量の抑制を図るため、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」（省エネ法）を改正したが、これに基づき、一定規模以上の輸送事業者、荷主に対し、省エネルギー計画の策定、エネルギー使用量の報告を義務付けるとともに、省エネルギーの取組が著しく不十分な場合に、主務大臣が勧告、公表、命令を行う等の措置を講ずる。

担当省庁：経済産業省、国土交通省

○指標の達成状況

【改正省エネ法の適切な執行】

<指標の定義>

改正省エネ法の適切な執行

<指標の目標>

平成17年度までに、政省令・告示を公布

平成18年度より、毎年度、適切に措置

<現 状 >

平成18年3月に、政省令・告示を公布

平成18年度においては、改正省エネ法の周知に努めるなどの措置を実施

○施策の進捗状況

- ・ 公布した法令等を円滑に運用すべく、説明会等を通じ、周知・徹底を実施。
- ・ 一定規模以上の輸送事業者に関しては、平成18年度において、国に対する輸送事業者からの輸送能力の届出を基に、641社を特定輸送事業者として指定。
- ・ 荷主に関しては、各荷主において、平成18年度の輸送量を把握。（一定規模以上の場合は平成19年度に国に届け出ることになる。）

○今後の対応

- ・ 引き続き、改正省エネ法の周知・徹底を実施。
- ・ 平成19年度以降、一定規模以上の輸送事業者及び荷主による省エネルギー計画の策定、省エネルギーの取組状況等の報告が適切に実施されるように図るとともに、効果的な省エネ措置の実現のために輸送事業者と荷主の適切な協力関係の構築を図るほか、省エネルギーの取組が著しく不十分な場合に、主務大臣が勧告等を実施。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(1) グリーン物流の推進

① グリーン物流の推進のための全体的枠組み

<具体的施策>

「地球温暖化対策の推進に関する法律」の改正に基づく一定規模以上の輸送事業者や荷主の温室効果ガス排出量の報告・公表等の対策により、物流分野における温室効果ガス排出量削減への取組の促進を図る。

担当省庁：環境省

○指標の達成状況

【改正地球温暖化対策推進法に基づく政省令の制定】

<指標の定義>

改正地球温暖化対策推進法に基づく政省令の制定

<指標の目標>

平成17年度までに、政省令を制定

平成18年度より、制度の適切かつ着実な施行

<現 状>

平成18年3月に関連する政省令4本を制定し、平成18年4月より施行

○施策の進捗状況

- ・平成18年3月29日付けで、関連する政省令4本を公布。
- ・平成18年4月1日に施行され、ホームページへの資料の掲載、問い合わせの受付、各地での説明会の開催等を通じて、算定・報告・公表制度の周知を実施中。
- ・特定排出者向けの「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル」を作成し、ホームページで公表。

○今後の対応

- ・報告された排出量を集計・公表。
- ・引き続き制度の周知を実施。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(1) グリーン物流の推進

① グリーン物流の推進のための全体的枠組み

<具体的施策>

運輸部門におけるCO₂排出量の削減を図るため、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」に基づく支援措置を活用して、荷主企業と物流事業者の連携による物流拠点の集約化と共同物流、3PL事業者への物流アウトソーシング、電子タグ等のIT導入による環境調和型e-SCMなどを幅広い業種において実現する。

担当省庁：経済産業省

○指標の達成状況

【総合効率化計画の認定件数】(再掲)

<指標の定義>

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成17年法律第85号)に基づく総合効率化計画(事業者が実施しようとする流通業務総合効率化事業についての計画)の認定件数

<指標の目標>

平成21年までに、110件

<現 状>

平成19年11月末時点で、78件

○施策の進捗状況

・中小事業者等を対象に全国各地で開催した物流効率化セミナーにおいて、流通業務総合効率化法の概要及び支援措置について情報発信を行うなど広報活動を実施中。

○今後の対応

・引き続き、他の物流施策(グリーン物流パートナーシップ会議等)との連携による総合効率化計画の案件発掘に努める。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(1) グリーン物流の推進

① グリーン物流の推進のための全体的枠組み

<具体的施策>

我が国の中小企業者による効率的で環境負荷の小さい物流への取組を加速させるため、中小企業者が共同で行う物流センター等の施設整備、事業計画・システム設計事業、実験的事業の運営事業等に対して、資金面で支援するとともに、要請により、物流アドバイザーを派遣し、事業の活性化を支援する。

担当省庁： 経済産業省

○指標の達成状況

【中小企業向け物流効率化セミナー等への参加者数、意識改善者割合】

<指標の定義>

物流効率化セミナー等への参加者数と、アンケートにより意識の改善が図られた者の割合

<指標の目標>

平成21年までに、参加者数を1,000名/年、意識改善者割合を80%

<現 状>

平成18年度末時点で、参加者数が1,534名/年、意識改善者割合が85%

【中小企業の物流効率化推進事業に対する補助件数（基本計画策定数・システム設計数等）】

<指標の定義>

中小企業者が物流の効率化等を促進するため共同で行う事業計画・システム設計等に対する補助件数

<指標の目標>

平成21年までに、13件/年

<現 状>

平成18年度末時点で、7件/年

○施策の進捗状況

- ・物流効率化セミナーにおいては参加者数が1,534名、意識改善者割合が85%。
- ・物流効率化推進件数は平成17年度が5件、平成18年度が7件。

○今後の対応

- ・平成19年度においては、引き続き物流効率化セミナー等を実施。
- ・物流効率化推進事業を活用し、引き続き中小企業者等の物流効率化を通じた環境負荷低減への取組を支援。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(1) グリーン物流の推進

① グリーン物流の推進のための全体的枠組み

<具体的施策>

CSRの見地から環境経営を推進する企業の増加を図るため、大手企業等が公表している「環境報告書」等を基にした各企業の物流面での環境改善に向けた取組に関する「環境ロジスティクス・データベース」を充実し、その活用を図る。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【環境ロジスティクス・データベース掲載件数】

<指標の定義>

環境ロジスティクス・データベースに掲載された取組事例の件数

<指標の目標>

平成21年までに、350件

<現 状>

平成18年9月時点で、131件

○施策の進捗状況

- ・平成18年10月20日に、新たに5件の情報を追加（1社は掲載を辞退）し、計131社の情報を掲載し公表。
- ・30業種に区分の上、業種ごとの検索を可能とし、エコルールマーク認定状況欄の追加を行い、合わせて画面表示を分かり易く更新。

○今後の対応

- ・目標達成に向け更なる充実。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(1) グリーン物流の推進

① グリーン物流の推進のための全体的枠組み

<具体的施策>

CO₂削減効果を測定する共通指標として「ロジスティクス分野におけるCO₂排出量算定法共同ガイドライン」や「環境調和型ロジスティクス推進マニュアル（LEMSマニュアル）」に基づき、定量的に算定できるシステムの整備を推進する。

担当省庁：経済産業省

○指標の達成状況

【算定システムの利用率】

<指標の定義>

$(\text{算定システムの利用者数}) \div (\text{改正省エネ法の対象企業数}) \times 100 (\%)$

<指標の目標>

平成21年度までに、80%

<現 状>

— (現在算定システムの整備を進めているところ)

○施策の進捗状況

・平成18年度の経済産業省委託事業として、「共同ガイドライン」や「LEMSマニュアル」に基づいて、CO₂排出量（エネルギー使用量）の算定に必要なデータを事業者間で円滑に交換するための標準的な手順を取りまとめた。

○今後の対応

・平成19年度は、前事業で作成したデータ交換のための標準的手順の有効性を検証する実証実験を実施予定。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(1) グリーン物流の推進

② トラックに比しCO₂排出量が少ない鉄道・内航海運の機能向上等

<具体的施策>

鉄道については、従来の車両では実現できなかった新たなダイヤ設定を可能とすることにより、既存インフラの下で追加的な輸送力を創出するため、時速130kmで走行可能な新型交直流高速貨物電車の開発・導入を促進するとともに、鉄道貨物インフラの整備を進める。また、安全かつ安定的な輸送を期すため一定年数を経過した機関車・貨車の更新を促進するほか、モーダルシフトの受け皿として必要となる大型高規格コンテナの導入、大型荷役機械（トップリフター）の整備、貨物情報システムの整備等を促進する。さらに、一般消費者を含めて環境にやさしい鉄道貨物輸送の認知度向上を図るため、平成17年度から開始した鉄道貨物輸送の利用に積極的に取り組む企業の商品等へのエコレールマークの表示を行う制度を推進する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【鉄道コンテナ輸送量】（再掲）

<指標の定義>

貨物鉄道のコンテナ輸送実績により算出

<指標の目標>

平成22年度までに、217億トンキロ

<現 状>

平成18年度末時点で、206億トンキロ

【機関車の新製車両数】

<指標の定義>

貨物鉄道の新製実績により算出

<指標の目標>

平成17年度から平成19年度の累計で、75両

<現 状>

平成17年度、平成18年度の累計で、51両

○施策の進捗状況

- ・山陽線輸送力増強事業は、退避線延伸等の工事を実施し、平成19年3月に完成（平成18年度予算額：198百万円。）
- ・平成17年度において、日本貨物鉄道株式会社は、機関車（26両）、コンテナ貨車（100両）、コンテナ（7,000個）を新製。平成18年度においては、機関車（25両）、コンテナ貨車（100両）、コンテナ（2,000個）を新製。
- ・平成19年11月末現在、エコレールマークの商品（13件）、取組企業（36件）を認定。

○今後の対応

- ・山陽線輸送力増強事業に引き続き、平成19年度から新たに北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業を実施（平成19年度予算額：35百万円）。
- ・平成19年度の日本貨物鉄道株式会社の計画では、機関車（28両）、コンテナ貨車（150両）、コンテナ（4,000個）を新製予定。
- ・引き続き、エコレールマーク普及についての取組を推進。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(1) グリーン物流の推進

② トラックに比しCO₂排出量が少ない鉄道・内航海運の機能向上等

<具体的施策>

モーダルシフトの担い手として将来にわたり安定的な貨物輸送が確保されるようにするため、日本貨物鉄道株式会社の完全民営化に向けて、経営基盤の強化を図る。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【日本貨物鉄道株式会社の経常損益】

<指標の定義>

日本貨物鉄道株式会社の決算より算出

<指標の目標>

経常黒字の継続

<現 状>

平成13年度から平成18年度まで、経常黒字

○施策の進捗状況

・税制措置、財政措置等により、日本貨物鉄道株式会社に対する経営基盤強化策を推進（平成18年度経常利益15億円）。

○今後の対応

・引き続き、日本貨物鉄道株式会社に対する経営基盤強化策を推進。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(1) グリーン物流の推進

② トラックに比しCO₂排出量が少ない鉄道・内航海運の機能向上等

<具体的施策>

国内海上輸送体系の強化とモーダルシフトの推進を図るため、船舶の大型化・高速化に対応するとともに、シームレスな複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率】

<指標の定義>

複合一貫輸送（※）に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏内の人口の割合

※ 複合一貫輸送：海上輸送と鉄道、トラック輸送を組み合わせ、ドア・ツー・ドアの輸送を完結する輸送方式

<指標の目標>

平成18年度までに、80%

<現 状>

平成18年末時点で、80%

【フェリー等国内貨物輸送コスト低減率】

<指標の定義>

国内海上貨物の輸送コスト（海上輸送コスト（※）＋陸上輸送コスト（※））の低減の割合

※ 海上輸送コストの低減：船舶の大型化への対応等による低減

※ 陸上輸送コストの低減：効率的な施設配置等による低減

<指標の目標>

平成19年度までに、平成14年度比4%減

<現 状>

平成18年度末時点で、平成14年度比2.7%減

○施策の進捗状況

・平成18年度においては、那覇港などの複合一貫輸送の拠点となる内貿ターミナル等が供用。

○今後の対応

・引き続き、国内貨物輸送コストの低減に資するとともに、環境負荷が少なく、エネルギー効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、複合一貫輸送に資する内貿ターミナルの整備を適切に推進。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(1) グリーン物流の推進

③ グリーン物流推進のための自動車交通対策等

<具体的施策>

自動車単体の燃費性能の向上を図るため、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づき、新たに重量自動車（車両総重量2.5トン超のトラック及び乗車定員11人以上の乗用自動車）を対象にトップランナー方式に基づく燃費基準を導入する。また、乗用自動車及び小型トラックの現行燃費基準については、事業者等による積極的な取組等により前倒し達成が見込まれることから、現目標年度以降の新たな燃費基準を策定する。

担当省庁：経済産業省、国土交通省

○指標の達成状況

【ディーゼル重量車の平均燃費向上率】

<指標の定義>

自動車メーカーからの各車両の燃費値を出荷台数で加重調和平均した値の報告により、全メーカーの平均燃費値を算出し、基準年である平成16年度の平均燃費値からの向上率を算出

<指標の目標>

平成27年度までに、12%

<現 状>

—（平成19年度以降データを収集する予定）

【燃費基準の策定】

<指標の定義>

トップランナー方式に基づく燃費基準を策定

<指標の目標>

平成18年度までに、燃費基準を策定

<現 状>

平成19年7月に省エネ法の関係法令等を改正し、乗用自動車、小型バス及び小型トラック（車両総重量3.5トン以下）の新たな燃費基準を策定。

○施策の進捗状況

- ・平成18年3月に省エネ法の関係法令等を改正し、重量車（車両総重量3.5トン超のトラック及び乗車定員11人以上の乗用自動車）を対象にトップランナー方式に基づく燃費基準を策定した。
- ・平成19年7月に省エネ法の関係法令等を改正し、乗用自動車、小型バス及び小型トラック（車両総重量3.5トン以下）の新たな燃費基準を策定。

○今後の対応

- ・平成19年度以降、前年度に出荷された重量車の燃費値に関する調査を行い、指標の達成状況を把握。
- ・最終取りまとめの内容を受けて、平成19年7月を目途に省エネ法の関係法令を改正し、乗用自動車、小型バス及び小型トラック（車両総重量3.5トン以下）の新たな燃費基準を法制化。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(1) グリーン物流の推進

③ グリーン物流推進のための自動車交通対策等

<具体的施策>

エコドライブの集中的な普及を図るため、トラック運送事業者に対し、計画的かつ継続的なエコドライブの実施と運行状況の評価及び指導を一体的に行う取組（EMS：エコドライブ管理システム）の構築・普及に向けた支援をするとともに、運転手や運行管理者に対する講習会等を実施する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【EMSの普及に向けたモデル事業・調査研究の成果の公表】

<指標の定義>

エコドライブ管理システム（EMS）の普及を図るため、EMSの有効性や効果的な実施方法等を明らかにするためのモデル事業や調査研究の成果を公表

<指標の目標>

平成18年度までに、成果を公表

<現 状>

平成18年度に、エコドライブ管理システム（EMS）モデル事業の成果を公表（平均燃費改善率は約8%）

○施策の進捗状況

- ・平成17年度に特別積合せ貨物運送を行う一般貨物自動車運送事業者を対象としたEMSモデル事業を実施したほか、運転者や運行管理者を対象とした講習会を実施。
- ・自動車運送事業者等へのEMS用機器の全面導入を支援するため、経済産業省と連携してEMS普及事業を実施。

○今後の対応

- ・引き続き、EMS普及事業を実施。

2 効果的で環境負荷の小さい物流

(1) グリーン物流の推進

③ グリーン物流推進のための自動車交通対策等

<具体的施策>

クリーンエネルギー自動車を含む低公害車の普及促進のため、補助制度、日本政策投資銀行等の低利融資制度、自動車グリーン税制（排出ガス性能等が優れた環境負荷の小さい自動車に係る自動車税及び自動車取得税に関する特例措置）等を活用する。また、「CNG車普及促進モデル事業」を行い、地域協議会を設置して関係者の協力の下に、物流拠点の再編・合理化にあわせた燃料供給インフラの重点的な整備等、集中的かつ計画的なCNG車の導入及び導入に向けた環境整備を推進する。さらに、アイドリングストップ装置搭載車の普及促進を図る。

担当省庁： 経済産業省、国土交通省、環境省

○指標の達成状況

【クリーンエネルギー自動車の普及促進】

<指標の定義>

電気自動車、ハイブリッド自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車、ディーゼル代替LPガス自動車の累積導入台数

<指標の目標>

平成22年度までに、233万台

<現 状>

平成18年度末時点で、約40万台

【ディーゼル代替LPガス自動車の普及台数】

<指標の定義>

ディーゼル代替LPガス自動車の普及台数

<指標の目標>

平成22年度までに、26万台

<現 状>

平成18年度末時点で、3.4万台

【低公害車の普及台数】

<指標の定義>

※ 現行の低公害車開発普及アクションプランによる平成22年度までの目標1,000万台は平成17年9月末の時点で既に達しており、現在アクションプランの見直しについて検討中

<指標の目標>

平成22年度までに、1,000万台

<現 状>

平成18年度末時点で、1,440万台

【アイドリングストップ装置搭載車両の保有台数】

<指標の定義>

全自動及び半自動のアイドリングストップ車及びアイドリングストップ後付装置の普及台数

<指標の目標>

平成22年度までに、277万台

<現 状>

平成18年度末時点で、約1,7万台

○施策の進捗状況

- ・電気自動車、ハイブリッド自動車及び天然ガス自動車の購入費用の一部補助を実施。
- ・ディーゼル自動車から、高効率のLPガスエンジンを搭載したLPガス自動車に転換する者に対する補助事業並びにオートガススタンドのない地域にディーゼル代替LPガス自動車用オートガススタンドを設置するための設備費及び運営費等に対する補助事業を実施。
- ・現在の低公害車の開発・普及を巡る状況の変化等に対応し、アクションプランの見直しについて検討中。
- ・自動車燃料消費効率改善システム導入促進事業費補助金により、アイドリングストップ自動車及び装置等の購入に対し支援を実施し、平成18年度より、補助対象として、後付装置を追加。

○今後の対応

- ・引き続き、目標の達成に向けクリーンエネルギー自動車の普及促進のための補助を実施予定。
- ・引き続き、19年度も、LPガス自動車に転換した者に対する補助及びオートガススタンドを維持する費用等に対する補助を実施する。
- ・引き続き、アクションプランの見直しについて検討。
- ・引き続き、補助制度を継続し、補助対象車種の拡大を図り、アイドリングストップ装置を搭載した自動車の普及に努める。

2 効率的で環境負荷の少ないグリーン物流

(1) グリーン物流の推進

③ グリーン物流推進のための自動車交通対策等

<具体的施策>

トラックからのNO_x・PM等大気汚染物質の排出の削減を図るため、自動車排出ガス規制を強化するとともに、「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」に基づき、車種規制及び事業者指導を適切に行う。

担当省庁：国土交通省、環境省

○指標の達成状況

【NO₂及びSPMの環境基準達成状況】

<指標の定義>

全国及び自動車NO_x・PM法対策地域の一般環境大気測定局及び自動車排出ガス測定局におけるNO₂及びSPMの環境基準達成状況

<指標の目標>

平成22年度までに、概ね達成

<現 状>

平成17年度の全国の環境基準の達成状況

(一般環境大気測定局) 二酸化窒素：99.9%、浮遊粒子状物質：96.4%

(自動車排出ガス測定局) 二酸化窒素：91.3%、浮遊粒子状物質：93.7%

平成17年度の自動車NO_x・PM法対策地域の環境基準の達成状況

(一般環境大気測定局) 二酸化窒素：99.8%、浮遊粒子状物質：96.0%

(自動車排出ガス測定局) 二酸化窒素：85.1%、浮遊粒子状物質：92.8%

○施策の進捗状況

- ・自動車単体排出ガス対策として、平成17年10月より排ガス規制を強化。ディーゼル重量車については世界で最も厳しい水準の排出ガス規制を実施。また、平成17年4月に中央環境審議会より第八次の答申がなされ、窒素酸化物及び粒子状物質について、平成21年までに更なる規制強化を行うことを決定。
- ・自動車NO_x・PM法に基づく車種規制について着実に推進を行うとともに、平成17年3月に自動車使用管理計画の報告様式の改善を行い、事業者指導を適切に実施。
- ・自動車排出ガス総合対策の検討が行われ、平成19年1月に「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について（最終報告）」がまとめられたところ。これを踏まえ、自動車NO_x・PM法の改正案を国会に提出、平成19年5月18日に公布。

○今後の対応

- ・自動車単体排出ガス対策について着実に推進するとともに、改正自動車NO_x・PM法に基づき、局地汚染対策及び流入車対策を推進。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(1) グリーン物流の推進

④ グリーン物流推進のための技術開発等

<具体的施策>

スーパーエコシップフェーズ1・ノンバラスト船の普及の促進、次世代低公害車・高度船舶安全管理システムの実用化の促進、スーパーエコシップフェーズ2・天然ガスハイドレート輸送システム・超臨界水を利用した新型船用ディーゼルエンジンの研究開発の推進、バイオマス燃料の活用などによる地球温暖化対策を講じる。

担当省庁：経済産業省、国土交通省

○指標の達成状況

【SES化に伴う船価上昇率（スーパーエコシップ（SES）フェーズ1）】（再掲）

<指標の定義>

$(SES化に伴う船価上昇額) \div (SES化をしない場合の船価) \times 100 (\%)$

<指標の目標>

平成22年度契約船において、平成17年度契約船の3分の1に低減

<現 状>

平成17年度船価上昇率 24.57%

【大型ディーゼル車に代替する次世代低公害車の実用化】

<指標の定義>

大型ディーゼル車に代替する次世代低公害車の実用化

<指標の目標>

平成22年度までに、大型ディーゼル車に代替する次世代低公害車の実用化

<現 状>

試作車の実証公道走行試験等を行い、技術基準等を検討中

【革新的次世代低公害車の技術開発】

<指標の定義>

革新的次世代低公害車の技術開発

<指標の目標>

平成20年度までに、自動車の燃費向上率について、

貨物車 現行基準値に対し+10%

乗用車 平成22年度燃費基準値から+30%

自動車の排出ガスについて、

貨物車 NOx：ポスト新長期規制値、PM：新長期規制値の2分の1

乗用車 NOx：ポスト新長期規制値、PM：新長期規制値の2分の1

<現 状>

平成20年度までに目標を達成するべく、燃焼システム、排ガス後処理装置等の技術開発を実施中

【高度船舶安全管理システムの実用化】

<指標の定義>

高度船舶安全管理システムの実用化

<指標の目標>

平成19年度までに、システムの実用化

<現 状>

実用化に向けた支援制度を活用中
次世代内航船乗組み制度検討会において配乗見直しについて検討中

【スーパーエコシップフェーズ2の研究開発】

<指標の定義>

スーパーエコシップフェーズ2の研究開発

<指標の目標>

平成19年度までに、基礎的研究を終了

<現 状>

平成18年度末時点で、二重反転ポッドプロペラ等の要素技術の試験体等を搭載した実証船による実海域実証実験の実施に向けた準備を完了

【天然ガスハイドレート輸送システムの研究開発】

<指標の定義>

天然ガスハイドレート輸送システムの研究開発

<指標の目標>

平成20年度までに、要素技術の開発を終了

<現 状>

天然ガスハイドレートの貨物挙動解析を実施

【超臨界水を利用した新型船用ディーゼルエンジンの研究開発】

<指標の定義>

超臨界水を利用した新型船用ディーゼルエンジンの研究開発

<指標の目標>

平成18年度までに、基礎的研究を終了

<現 状>

シミュレーション及び実機にて検討を行い、基礎的研究を終了

【輸送用バイオマス燃料の導入量（原油換算）】

<指標の定義>

バイオエタノール、バイオディーゼル燃料等の輸送用バイオマス由来燃料の導入量

<指標の目標>

平成22年度までに、50万KL

<現 状>

—（一部の自治体等における実証的な利用に限定されている）

○施策の進捗状況

- ・平成17年度に引き続き、平成18年度においても、独立行政法人鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を活用し、スーパーエコシップ（SES）フェーズ1船の建造支援を実施。
- ・試作した次世代低公害車により、実用化等を目的とした実証試験を実施。
- ・新たに開発を進める次世代低公害車についても、設計、試作、評価を進めている。
- ・革新的次世代低公害車の技術開発について、平成18年度に中間評価を実施するなど、これまでの事業計画通りに進捗。
- ・内航海運効率化等新技術の実用化支援制度（一番船に係る設計費用、初期故障対応費用に対する助成）を活用中。また、現在、高度船舶安全管理システムの導入により機関部職員に係る作業がどの程度まで省力化することができるか検討中。
- ・スーパーエコシップフェーズ2の要素技術の試験体等を搭載した実証船による実海域実証実験の実施に向けた準備を完了。
- ・模型試験により、天然ガスハイドレートの貨物挙動解析を実施し、当該挙動解析結果に基づき貨物倉システムの

設計を実施。

- ・ シミュレーション及び実機にて、超臨海水を利用したエンジンの実証実験を実施。
- ・ バイオマス資源を高効率に燃料化するための技術開発、実証事業を実施。
- ・ バイオマス由来燃料製造設備に対する補助を実施。
- ・ バイオエタノールの輸入可能性についての検討を実施。
- ・ E T B E の影響等に関する調査研究を実施。

○今後の対応

- ・ S E S フェーズ 1 船の建造支援を平成 19 年度以降も実施し、その普及に努める。
- ・ これまでに開発した次世代低公害車のうち、特に、実用化に近い低公害車（ジメチルエーテル車、I P T ハイブリッドバス、大型 C N G 車）については、運送事業者の実使用条件下での走行評価を行う実証モデル事業を実施し、課題の抽出・対応を行うことにより実用性の向上を推進。
- ・ 新たな次世代低公害車（水素エンジン、L N G 自動車、F T D 自動車、スーパークリーンディーゼルエンジン）の開発を促進するため、試作、評価を行い、19 年度までに技術基準等の整備を実施。
- ・ 革新的次世代低公害車の技術開発について、中間評価の結果を踏まえ、目標が達成されるよう引き続き事業を実施。
- ・ 高度船舶安全管理システムを搭載した船舶に実用化支援制度を活用するとともに配乗見直しの内容を実船実験で検証し、省力化に向けた検討を実施。
- ・ 平成 19 年度にスーパーエコシップフェーズ 2 の要素技術の実海域実証実験を実施し、基礎的研究を終了する予定。
- ・ 平成 19 年度は、平成 18 年度までに実施した天然ガスハイドレートの貨物挙動解析に基づき、貨物倉のシステム開発及び荷役システムの開発等に向けた検討を引き続き実施。
- ・ バイオマス燃料の活用について、現行施策を継続して推進するとともに、食糧と競合しないセルロース系原料からのエタノール製造技術の開発を推進。
- ・ バイオエタノールの大規模実証事業を実施。
- ・ バイオマス由来燃料導入のために必要な環境・安全対策（供給インフラの整備）を実施。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(1) グリーン物流の推進

④ グリーン物流推進のための技術開発等

<具体的施策>

サルファーフリー（硫黄分10ppm以下）石油系燃料の導入を踏まえ、自動車技術との最適な組合せにより、自動車の燃費効率の向上を図る。

担当省庁：経済産業省

○指標の達成状況

【サルファーフリー対応直噴リーンバーン車両の台数比率】

<指標の定義>

自動車の年間出荷台数における、ガソリン及びディーゼルそれぞれのサルファーフリー対応直噴リーンバーン車の台数の比率

<指標の目標>

平成21年度までに、ガソリン車を8%、ディーゼル車を100%

<現 状>

0%

○施策の進捗状況

・平成18年度より、サルファーフリー燃料の本格的な供給を開始。

○今後の対応

・引き続き、サルファーフリー燃料の供給を行うと共に、サルファーフリー対応の直噴リーンバーン車両の導入を促進。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(1) グリーン物流の推進

④ グリーン物流推進のための技術開発等

<具体的施策>

積雪寒冷地の自然冷気を利用して製造した雪氷を片荷輸送における潜在的な輸送余力を活用して大都市圏に輸送し、臨海部オフィスビルの冷房熱源として利用する雪氷輸送システムの構築を図り、事業化を支援する。また、物流の効率化を図るため、自然冷熱や新冷凍保存技術を活用した貯蔵施設を設置し、馬鈴薯や活魚といった農水産品を、収穫期等における集中出荷ではなく、平準化した通年出荷により安定供給することなどを促進する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【東京臨海部オフィスビルの冷房熱源として北海道から輸送する雪氷の量】

<指標の定義>

北海道の産地から空荷を活用して首都圏に輸送される、冷房用の雪氷の重量（産地における発荷重量ベース）

<指標の目標>

平成21年度までに、3万トン

<現 状>

—（北海道で自然冷熱により製造・保管した氷を首都圏に輸送し、冷熱源として利用する実証実験を実施）

○施策の進捗状況

- ・雪氷輸送システムについては、平成17年度に、実証実験として北海道において自然冷熱を利用した安価な氷の製造・保管の検討をし、約3,900トンの氷を製造・保管。平成18年度は、上記の氷のうち約200トンを実際に首都圏臨海部に輸送しビルの冷房に使用する実証実験を実施。
- ・新冷凍保存技術を活用した貯蔵施設については、平成18年度、本技術を活用した北海道の農水産品流通システムの調査を実施。
- ・自然冷熱を活用した貯蔵施設が増加しているほか、一部の団体において、農産品の収穫期における集中出荷ではない供給を行うための事業モデルを検討。

○今後の対応

- ・雪氷輸送システムについては、平成18年度に、実用化に向けた検証とともに全体の課題の抽出及び普及に向けた総合的な検討を行い、雪氷輸送システムの構築を実施。今後、本施策で構築した雪氷輸送システムの啓発普及を行うほか、北海道の経済界における動きと連携して、本システムの事業化を推進。
- ・新冷凍技術を活用した貯蔵施設については、平成18年度に本技術を活用した流通システムに関する調査・検討を実施。今後、農水産業等の関係者等と連携しながら本システムを利用した事業化を推進。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(1) グリーン物流の推進

⑤ 静脈物流の効率化等の推進

<具体的施策>

循環型社会の構築を図るため、リサイクルポートの保管施設等の整備拡充を支援し、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等を推進する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【循環資源国内輸送コスト低減率】

<指標の定義>

港湾における静脈物流拠点とネットワークの形成に向けた諸施策を実施して、海上輸送を活用したリユース・リサイクルを促進することにより、平成14年度と比較して循環資源の海上輸送比率が高まることに伴い低減される単位当たりの輸送コストの低減率。平成19年度時点での循環資源の発着地間の総輸送コスト（陸上コスト及び海上コスト）を単位重量当たりで算出し、平成14年度値に対する低減率を算出。

<指標の目標>

平成21年度までに、平成14年度比約10%減

<現 状>

平成18年度末時点で、平成14年度比約8.8%減

○施策の進捗状況

- ・平成14年度から総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）の指定を行っており、平成18年度には総合静脈物流拠点港を3港（能代港、舞鶴港、三島川之江港）追加指定し、現在21港が指定。
- ・平成16年度に財政投融資による財政支援制度を創設。
- ・平成17年度より補助制度（その他施設費）を創設。

○今後の対応

- ・補助制度等を活用し保管施設の整備を促進。
- ・引き続き静脈物流拠点形成の支援制度を拡充。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(1) グリーン物流の推進

⑤ 静脈物流の効率化等の推進

<具体的施策>

国際静脈物流の効率化を図るため、循環資源の輸出を行う外貿ターミナルの拠点化、大型化、品質管理の強化や循環資源についての関係者間における情報共有化等について検討する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【循環資源国内輸送コスト低減率】(再掲)

<指標の定義>

港湾における静脈物流拠点とネットワークの形成に向けた諸施策を実施して、海上輸送を活用したリユース・リサイクルを促進することにより、平成14年度と比較して循環資源の海上輸送比率が高まることに伴い低減される単位当たりの輸送コストの低減率。平成19年度時点での循環資源の発着地間の総輸送コスト(陸上コスト及び海上コスト)を単位重量当たりで算出し、平成14年度値に対する低減率を算出。

<指標の目標>

平成21年度までに、平成14年度比約10%減

<現 状>

平成18年度末時点で、平成14年度比約8.8%減

○施策の進捗状況

・平成17年度より情報共有化の検討を開始。

○今後の対応

・低廉・円滑で、信頼性の高い国際静脈物流システムの構築について検討を推進。
・引き続き情報共有化の検討について関係者と連携して推進。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(1) グリーン物流の推進

⑤ 静脈物流の効率化等の推進

<具体的施策>

「循環型社会形成推進基本法」における3R（リデュース・リユース・リサイクル）に関する基本原則を踏まえ、使い捨て包装資材を削減するため、標準化されたパレットや通い容器といった再使用型の資材の普及を促進する。

担当省庁：農林水産省、経済産業省

○指標の達成状況

【青果物における通い容器の普及推進】

<指標の定義>

通い容器普及率=通い容器の量/(通い容器の量+ダンボールの量)×100(%)

<指標の目標>

平成21年度までに、4.7%

<現 状>

平成18年度末時点で、3.4%

【1100×1100mmサイズパレットの全国販売比率】

<指標の定義>

「プールパレットー貫輸送用平パレット」として代表的なサイズである「1100×1100」サイズのパレットの販売比率

<指標の目標>

平成21年度までに、30%

<現 状>

平成18年度末時点で、33.8%((社)日本パレット協会の会員調査による)

○施策の進捗状況

- ・通い容器の回収拠点の整備、回転率の向上等の様々な課題について、解決するための具体的な方策の検討を進め、普及促進に向けた提言等を行うことにより、関係者による主体的な取組を促すための環境づくりや、取組機運の醸成を図っていくために、平成18年度において、関係団体・事業者による「通い容器普及促進協議会（以下、協議会）」を設置し、平成18年3月に第1回協議会を開催した。

○今後の対応

- ・平成19年度以降は、関係団体・事業者との個別ヒアリングを通じて把握・整理した課題を克服するため、協議会会員の実務担当者等で構成するワーキンググループを設置し専門的な検討を行い、平成19年8月中旬を目処に課題解決に向けた素案を策定。9月中旬に第2回通い容器普及促進協議会を開催し通い容器の普及促進に向けた提言を取りまとめ予定。
- ・引き続き、講演等による普及促進活動を実施。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(2) 貨物交通のマネジメントの推進

① 道路ネットワークの構築と使い方の工夫

<具体的施策>

環境にやさしく効率的な物流を実現するため、人流とのすみ分けにも配慮しつつ、弾力的な料金施策等による適切な経路・時間帯への誘導等を図る。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【規格の高い道路を使う割合】

<指標の定義>

全道路の走行台キロ（※）に占める自動車専用道路等の走行台キロの割合

※ 区間毎の交通量と道路延長を掛け合わせた値であり、道路交通の量を表す

<指標の目標>

平成19年度までに、15%

<現 状>

平成18年度末時点で、14%

○施策の進捗状況

- ・ ETC利用者を対象とした料金割引については、高速自動車国道において平成16年度中に「深夜割引」「早朝夜間割引」「通勤割引」を、平成17年4月1日からは「マイレージ割引」「大口・多頻度割引」を本格実施。また、首都高速道路・阪神高速道路においては、平成17年10月から利用頻度に応じた割引、曜日別時間帯別割引、平成18年12月から距離別料金社会実験を実施。

○今後の対応

- ・ 「道路特定財源の見直しに関する具体策」（平成18年12月8日閣議決定）に基づき、平成20年度以降、高速道路料金の引下げなどによる既存高速道路ネットワークの効率的活用・機能強化のための新たな措置を講ずることとしており、平成19年度は高速道路料金の引下げに伴う物流、交通渋滞、交通事故、環境等に与える効果と影響等を把握するための料金社会実験を実施。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(2) 貨物交通のマネジメントの推進

① 道路ネットワークの構築と使い方の工夫

<具体的施策>

物流拠点と高速道路等との結節性を高めるため、スマートインターチェンジ（ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）専用IC）の活用及びアクセス道路の整備を推進する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【規格の高い道路を使う割合】（再掲）

<指標の定義>

全道路の走行台キロ（※）に占める自動車専用道路等の走行台キロの割合

※ 区間毎の交通量と道路延長を掛け合わせた値であり、道路交通の量を表す

<指標の目標>

平成19年度までに15%

<現 状>

平成18年度末で14%

○施策の進捗状況

- ・平成16年度より高速自動車国道のSA・PA及び本線に接続するスマートIC（ETC専用IC）の社会実験を平成18年度までに全国39箇所で開催し、平成19年4月1日までに31箇所で大規模導入済。

○今後の対応

- ・追加インターチェンジの設置に向けた施策を展開。
- ・高速道路等のネットワークを整備。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(2) 貨物交通のマネジメントの推進

① 道路ネットワークの構築と使い方の工夫

<具体的施策>

都市内において集中的に発生している渋滞を効果的に緩和するため、ボトルネックとなっている交差点・踏切道の改良、信号制御の高度化等を推進する。

担当省庁：警察庁、国土交通省

○指標の達成状況

【信号機の高度化による交差点等の通過時間の短縮】

<指標の定義>

過去に実施した信号機の高度化事業から算出した信号機1基当たりの通過時間の短縮効果に、平成15年度から19年度までに予定される事業量を乗じて算出

<指標の目標>

平成19年までに、3.2億人時間/年

<現状>

平成18年度末時点で、約2.3億人時間/年

【道路渋滞による損失時間】

<指標の定義>

渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差（年間1億人時間の損失とは、1年間に1億人が各々1時間損失することを意味する）

<指標の目標>

平成19年度までに、平成14年度（38.1億人時間）比で約10%削減

<現状>

平成18年度末時点で、平成14年度比で約13%削減

○施策の進捗状況

- ・信号制御の高度化等の交通流の円滑化対策を推進し、平成18年度末現在における指標に対する実績は、指標の目標の約7割。
- ・渋滞損失の高い順に並べ、優先的に対策すべき箇所を明示する方式を導入し、渋滞の激しい箇所を抽出して、重点的な予算投資を実施。
- ・現場状況に応じて、時間のかかる道路整備以外の手法を検討し、実施。

○今後の対応

- ・平成19年度までに指標の目標を確実に達成するため、引き続き、効果的かつ効率的な交通安全施設等の整備を推進。
- ・ハード事業だけでなく、モビリティマネジメント施策など、新たなソフト施策も積極的に推進。
- ・削減目標の確実な達成に向け、渋滞対策プログラムを策定。

2 効率的で環境負荷の小さな物流

(2) 貨物交通マネジメントの推進

① 道路ネットワークの構築と使い方の工夫

<具体的施策>

幹線における貨物交通の環境負荷低減を図るため、都市間物流における道路ネットワークの効果的な使い方を検討するとともに、貨物の道路上の流動状況をより詳しく把握するための調査を実施する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【道路上の貨物流動状況をより詳しく把握するための調査の実施】

<指標の定義>

米国におけるFAF（Freight Analysis Framework）等の貨物流動推計手法を参考に、国内における貨物流動の推計に必要なモデルの構築に向けた検討を実施

<指標の目標>

平成18年度までに、研究会を設置し検討の基本的方向性を定め、さらに検討を実施

<現 状>

平成18年度に道路上の貨物流動状況推計に関する研究会を設置
国際貨物流動データや道路ネットワークデータを活用して国際貨物流動を道路上へ配分するシステムを構築

○施策の進捗状況

・三大都市圏（東京圏、近畿圏、中京圏）における貨物配分用ネットワークデータを整理し、国際物流からの道路評価等を実施。

○今後の対応

・引き続き、複数の統計調査データを組み合わせた道路上の貨物流動状況についての推計手法に関する検討を実施。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(2) 貨物交通のマネジメントの推進

② 都市内物流の改善

<具体的施策>

交通渋滞の緩和や環境負荷の軽減を図るため、路上荷捌き駐車施設・停車帯や路外荷捌き駐車場の設置と適切な運用、ポケットローディングシステムの普及、効果的な車線運用、きめ細かな駐車規制、違法駐車取締り、積極的な広報啓発活動等、ハード・ソフト一体となった駐車対策等を地域の関係者との連携を図ることなどにより推進する。

担当省庁：警察庁、国土交通省

○指標の達成状況

【路上駐車対策の検討及び実施】

<指標の定義>

路上荷捌き駐車施設・停車帯などのハード対策と違法駐車取り締まりなどのソフト対策を一体的に実施

<指標の目標>

平成18年度より、協議会を設置し、駐車対策の検討及び実施

<現 状>

広島市では、行政・関係団体・地元等で「ひろしま物流まちづくり調査委員会」を組織し、社会実験により路上駐車帯や既存駐車場を活用した「共同荷捌き施設」を設置、路上荷捌き車両の削減に関する効果検証を実施

○施策の進捗状況

- ・改正道路交通法の施行(平成18年6月1日)による違法駐車取締り強化にあわせ、道路環境、交通実態、駐車需要等を踏まえた集中的な規制の見直しを行い、きめ細かな駐車規制を推進。
- ・荷捌き停車帯の設置、カラー舗装による駐停車禁止区域の明示等による集中的な違法駐車対策を、三大都市圏の渋滞が特に激しい道路において実施。

○今後の対応

- ・「交通の安全と円滑」と「駐車必要性」の調和に配慮した駐車規制の見直しを継続し、より良好な駐車秩序の確立を推進。
- ・スムーズな物流に影響を及ぼしている路線に対して、駐車規制と連携し、荷捌き停車帯の設置を拡充する等の対策を実施。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(2) 貨物交通のマネジメントの推進

② 都市内物流の改善

<具体的施策>

街づくりや施設整備に当たって都市内物流の円滑化に配慮し、共同集配システムの構築、都市内大型建築物に荷捌き施設の附置を義務付ける条例の制定等の対策を促進する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【荷捌き駐車場の附置を義務付けた条例の制定】

<指標の定義>

平成6年1月に改正した「標準駐車場条例」に基づき、荷捌き駐車場の附置を義務付けた条例の制定

<指標の目標>

毎年、駐車場法に基づく条例による荷捌き駐車場の建築物への附置義務付けについて、地方公共団体等の理解及び条例制定を促進するため、講習会などにおいて制度等を周知

<現 状>

平成17年度末時点で、79の地方公共団体において、荷捌き駐車施設の附置に関する項目を含む条例を適用

○施策の進捗状況

・整備促進を目的に、平成16年に「標準駐車場条例」を再度改正し、荷捌き駐車施設については、地域の交通状況等に応じてきめの細かい基準の設定を推奨。

○今後の対応

・条例に荷捌き駐車施設の条項を設けることを推奨しており、引き続き、全国駐車場政策担当者会議などにおいて制度等を周知。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(2) 貨物交通のマネジメントの推進

② 都市内物流の改善

<具体的施策>

日々の生活に不可欠な生鮮食料品等の集分荷の効率化を図るため、電子タグの導入等による情報技術の活用、取引方法等の変化に応じた場内自動搬送システムの導入等を推進するとともに、サプライチェーンを構成する関係者の要望に応える市場機能の高度化に資する施設を配置し、近代的な卸売市場の計画的な整備を図る。

担当省庁：農林水産省

○指標の達成状況

【中央卸売市場における市場機能の高度化等に資する事業を実施する市場数】

<指標の定義>

中央卸売市場における市場機能の高度化等に資する事業を実施する市場数

<指標の目標>

平成21年度までに、31市場

<現 状>

平成18年度末時点で、13市場

○施策の進捗状況

・強い農業づくり交付金（卸売市場施設整備対策）により市場機能の高度化等を推進。平成17年度から18年度において、13市場が卸売市場施設整備対策を活用。

○今後の対応

・引き続き、中央卸売市場における機能高度化等に資する整備を推進。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(2) 貨物交通のマネジメントの推進

② 都市内物流の改善

<具体的施策>

地域毎に異なる都市内物流の課題を解決するための道標的存在として、支援施策を体系的に示した「都市内物流トータルプラン」を策定。併せて、同プランに基づいた地域ぐるみの取組に対する集中的な支援施策を講じ、交通流の円滑化及び輸送システムの効率化を推進する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【都市内物流トータルプランに基づく施策の推進】

<指標の定義>

平成19年3月に策定した「都市内物流トータルプラン」に基づいて施策を推進。

<指標の目標>

平成19年3月に策定した「都市内物流トータルプラン」に基づいて施策を推進。

<現 状>

「都市内物流トータルプラン」を平成19年3月に策定。「都市内物流トータルプラン」に基づいた協議会による取組を支援する「都市内物流効率化モデル事業」を平成20年度予算として要求中。

○施策の進捗状況

- ・ 学識経験者及び事業者との連携の下、平成18年10月に「都市内物流の効率化に関する研究会」を設置。平成19年2月まで5回の検討会における検討を経て、平成19年3月に、支援施策を体系的に示した「都市内物流トータルプラン」を策定。
- ・ 「都市内物流トータルプラン」で提言されている協議会を設立して行われる地域ぐるみの取組を支援すべく、「都市内物流効率化モデル事業」を平成20年度予算において要求中。

○今後の対応

- ・ 「都市内物流効率化モデル事業」を活用し、対応策の策定に向けた協議会の活動を「都市内物流効率化モデル事業」として認定し、「モデル事業」に認定された協議会の活動のうち調査費用や協議会運営費用を支援することを検討中。(平成20年度予算において要求中)

2 効率的で環境負荷の小さい物流
(2) 貨物交通のマネジメントの推進
③ 海上コンテナ物流の効率化

<具体的施策>

港湾統計、全国コンテナ貨物流動調査など既存調査を活用し、海上コンテナ貨物の輸送量などの品目特性を踏まえた流動状況を把握する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【全国輸出入コンテナ貨物流動調査の実施】

<指標の定義>

全国輸出入コンテナ貨物流動調査の実施

<指標の目標>

5年ごとに調査を実施する予定であり、平成20年度を目途に、実施

<現 状 >

5年ごとに調査を実施する予定であり、平成20年度を目途に、実施予定

○施策の進捗状況

・港湾統計、全国コンテナ貨物流動調査（平成15年）などの既存調査を活用し、海上コンテナ貨物の輸送量などの品目特性を踏まえた流動状況を把握。

○今後の対応

・5年ごとに調査を実施する予定であり、平成20年度を目途に、実施予定。

2 効率的で環境負荷の小さな物流

(2) 貨物交通のマネジメントの推進

③ 海上コンテナ物流の効率化

<具体的施策>

小ロット・多頻度輸送による輸送コストの増大や、国内輸送での環境負荷の増大といった諸問題を解決するため、国際海上コンテナに関し、荷主のニーズに対応するため、空コンテナやコンテナの空きスペース等の情報提供を行うシステムや、新たな輸送規格（20ftコンテナより小さな単位の輸送規格）の導入等の輸送の共同化を促進するためのシステムについて検討する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【国際海上コンテナ輸送に関する輸送共同化のニーズやその実施上の課題等の調査の実施】

<指標の定義>

国際海上コンテナ輸送に関する輸送共同化のニーズやその実施上の課題等の調査の実施

<指標の目標>

平成18年度より、調査を実施

<現 状>

国際海上コンテナ輸送に関する荷主ニーズの整理を行い、具体的な調査項目について検討

○施策の進捗状況

・国際海上コンテナ輸送に関する荷主ニーズの整理を行い、具体的な調査項目について検討。

○今後の対応

・平成19年度に、輸送共同化を促進するための課題に係わる調査を実施予定。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(3) 情報化・標準化の推進

① 流通業界の総合IT化促進

<具体的施策>

平成17年より流通・物流プロセスで用いられる商品コード及び事業所コードの国際標準が統一されたことを受け、国際標準に準拠した流通・物流システムの確立を図るため、流通・物流業界における国際統一コードの普及を促進する。

担当省庁：経済産業省

○指標の達成状況

【GTIN、GLNの普及率】

<指標の定義>

企業におけるGTIN、GLNの普及率

<指標の目標>

平成23年までに、80%

<現 状>

— (平成19年から、GTINへの移行開始)

○施策の進捗状況

・説明会の開催等により普及促進活動を実施（平成19年から、GTINへの移行開始）。

○今後の対応

・説明会の開催等により普及促進活動を実施。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(3) 情報化・標準化の推進

① 流通業界の総合IT化促進

<具体的施策>

メーカー・卸・小売の流通業界において、迅速で効率的なサプライチェーンマネジメントを実現するため、インターネット時代に対応した次世代のEDI標準を確立し、従来のEDI標準（J手順）からの転換を促進する。

担当省庁：経済産業省

○指標の達成状況

【インターネットEDI標準の普及率】

<指標の定義>

大手流通業（スーパーマーケット、百貨店などの小売業で年間売上高が2千億円以上のもの）のインターネットEDI標準の利用率

<指標の目標>

平成23年までに、70%

<現 状>

4社

○施策の進捗状況

- ・平成17年度までの流通サプライチェーン全体最適化促進事業において、スーパー（総合スーパー、食品スーパー）におけるグロッサリー商材（日用雑貨品、加工食品）で、次世代EDI標準メッセージを作成。
- ・平成18年度においては、次世代EDI標準メッセージの実用化のための共同実証プロジェクトを、スーパー業界（4社：イオン、ダイエー、平和堂、ユニー）におけるグロッサリー商材（日用雑貨品、加工食品）で行い、平成19年4月に「流通ビジネスメッセージ標準Ver. 1.0」として正式版をリリース。また、標準化の対象を生鮮商材とアパレル商材、百貨店業態へ拡大して標準化検討を実施。

○今後の対応

- ・平成19年度においては、スーパー業界における生鮮商材（青果、食肉、水産）及びアパレル商材に対応したメッセージの精査を進め、共同実証を経て、正式版をリリース（実運用へ移行）予定。百貨店においては、アパレル商材に加え、靴についても標準化検討を実施予定。また、新たにチェーンドラッグストア業界においても一般用医薬品等の商材を対象に標準化検討を開始予定。また、中小・中堅規模の企業においても利用しやすい環境整備について検討を開始。
- ・平成20年度においては、百貨店業界及びチェーンドラッグストア業界において共同実証を経て正式版をリリース（実運用へ移行）予定。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(3) 情報化・標準化の推進

① 流通業界の総合IT化促進

<具体的施策>

商品情報を一元的に管理する体制の構築を図るため、商品情報をメーカー・卸・小売の各段階で同時に共有できる標準システムを構築し、流通業界への普及を促進する。

担当省庁：経済産業省

○指標の達成状況

【商品情報共有化システムの利用者数】

<指標の定義>

大手流通業（年商2千億円以上の小売業）における商品情報共有化システムの利用者数

<指標の目標>

平成23年までに、10社以上

<現状>

2社

○施策の進捗状況

- ・平成17年度までの流通サプライチェーン全体最適化促進事業において、実験環境での実証実験を実施。
- ・平成18年度においては、実用化のための実装環境での実証実験を実施。スーパー業界における日用品について実用化。

○今後の対応

- ・平成19年度においては、日用品に加え、酒類・加工食品のほか、一般用医薬品について標準化を行うとともに、中小・中堅規模の企業においても利用しやすい環境整備について検討を開始。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(3) 情報化・標準化の推進

② 電子タグの国際標準化と実用化促進

<具体的施策>

次世代バーコードと位置づけられる電子タグの国際標準化に向けたプロセスにおいて、我が国としても官民を挙げて積極的に参加し、日本発の技術やビジネスモデルを適切に反映した標準化を図る。

担当省庁：経済産業省

○指標の達成状況

【電子タグの国際標準化の達成】

<指標の定義>

電子タグの国際標準化の達成

<指標の目標>

平成18年度までに、UHF帯のパッシブタグを国際標準化

平成21年度までに、アクティブタグを国際標準化

<現 状>

UHF帯パッシブタグにおいても使用出来る電子タグ用商品コード国際標準（ISO15459-4）については、平成18年3月に、ISOにおいて可決し、6月に発行

電子タグ用通信プロトコル国際標準（ISO18000-6 type-C）については、平成18年6月にISO化

○施策の進捗状況

・アクティブタグの国際標準化については、国際標準化推進機関等と協働し、平成19年度も引き続き実証実験を実施予定。

○今後の対応

・引き続き、国際標準化推進機関等の会議に積極的に参加し、情報収集に努める。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(3) 情報化・標準化の推進

② 電子タグの国際標準化と実用化促進

<具体的施策>

流通・物流システムの革新的な効率化を実現するため、国際標準に準拠した低価格（5円程度）の電子タグを開発し、その普及を図ると共に、企業間サプライチェーンや百貨店・スーパー・コンビニエンスストア等の多様な小売業態での実用化を促進する。

担当省庁：経済産業省

○指標の達成状況

【電子タグのインレット価格】

<指標の定義>

電子タグのインレット価格

<指標の目標>

平成18年度までに、月産1億個の条件において、販売価格を5円/個

<現 状>

平成18年7月末時点で、月産一億個の条件において、電子タグのインレット価格が5円/個

○施策の進捗状況

・電子タグ活用の拡大を推進中。

○今後の対応

・引き続き、サプライチェーン上の各プレイヤーへのメリット付与に資する電子タグを活用したビジネスモデルの構築を実施するとともに、本ビジネスモデルを電子タグの国際標準の議論に提案し、日本企業の技術やビジネス上の要件を国際標準に反映させることで、電子タグの国際標準化における日本のプレゼンス向上を目指す。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(3) 情報化・標準化の推進

② 電子タグの国際標準化と実用化促進

<具体的施策>

卸売市場を中心とした生鮮食品流通に電子タグを導入し、携帯端末等の利用によりいつでもどこでも容易に必要な情報の入手を可能とする技術を活用した生産・流通情報の管理を通じ、物流効率化を図るシステムの開発を行う。

担当省庁：農林水産省

○指標の達成状況

【電子タグを活用した効率的な生鮮食品物流作業プロセスの実証実験の実施】

<指標の定義>

専門家等第三者グループによる分析委員会により卸売市場における電子タグ活用の作業体系の実証実験結果の分析・評価を行い、作業コストの削減率を実測

<指標の目標>

平成19年度までに、物流作業コスト4分の1程度削減可能モデルの構築

<現 状>

平成17年度（青果物）、平成18年度（水産物）において、卸売市場における物流作業コスト4分の1程度削減可能モデルを構築

○施策の進捗状況

- ・平成17年度、平成18年度において電子タグを活用した効率的な生鮮食品物流作業プロセスの実証実験を行い、青果分野及び水産分野での卸売市場における物流作業コスト4分の1程度削減可能モデルを構築。
- ・特に卸売業者における検品作業や情報入力作業等、仲卸業者における商品の場所把握や出荷検品等において大幅な削減効果。

○今後の対応

- ・平成17年度、平成18年度の実証実験の分析の結果、得られた課題や問題点等を改善しつつ、より良い効率的物流体系について実証実験を行い、卸売市場全体で有効的に活用が可能なモデルを構築。

2 効率的で環境負荷の小さい物流
(3) 情報化・標準化の推進
② 電子タグの国際標準化と実用化促進

<その他の施策>

商品などに貼り付けたタグ情報を基に、さらに詳しい情報をネットワークを介して取得することにより、物流の効率化等の効果が期待されるネットワーク型電子タグ関連技術の国際標準の獲得に向けた標準化活動を推進する。

担当省庁：総務省

○指標の達成状況

【ネットワーク型電子タグの国際標準化】

<指標の定義>

ITU-T（国際電気通信連合電気通信標準化部門）におけるネットワーク型電子タグの国際標準化

<指標の目標>

平成20年までに、ネットワーク型電子タグ関連技術を国際標準化

<現 状>

ITU-Tにおいて、ネットワーク型電子タグの要求条件や基本構造などの勧告化を目指した検討を実施

○施策の進捗状況

- ・ITU-Tにおいて、我が国からネットワーク型電子タグに関する標準提案3件を提出し、標準化活動に寄与。
- ・ネットワーク型電子タグ関連技術の標準化獲得に向け、所要の研究開発を実施中。

○今後の対応

- ・引き続きITU-Tにおいて積極的に標準化活動を行うとともに、国際連携強化を実施。

※本施策は「今後推進すべき具体的な物流施策」に盛り込まれていない新たな施策である。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(3) 情報化・標準化の推進

③ 標準化推進体制との連携

<具体的施策>

流通業界における情報共有基盤の標準化、業務プロセスの標準化、国際標準化への対応を図るため、メーカー・卸・小売間の業界横断的な標準化推進組織を支援し、流通・物流システムの効率化施策との適切な連携を図る。

担当省庁：経済産業省

○指標の達成状況

【消費財流通において標準化に参加する商材・小売業態数】

<指標の定義>

消費財流通において標準化に参加する商材・小売業態数

<指標の目標>

平成22年までに、5つ以上の小売業団体、5つ以上の商材（日用品、加工食品、生鮮品、アパレル、家電など）関連団体が標準化活動に参加

<現 状 >

平成19年4月時点で、5商材（日用品、加工食品、生鮮品（青果・食肉・水産）、アパレル）、3業態（日本チェーンストア協会、日本スーパーマーケット協会、日本百貨店協会）の団体が標準化活動に参加

○施策の進捗状況

- ・平成17年度までの流通サプライチェーン全体最適化促進事業において、スーパー（総合スーパー、食品スーパー）におけるグロッサリー商材（日用雑貨品、加工食品）で、次世代EDI標準メッセージ（原案）を作成。
- ・平成18年度においては、次世代EDI標準メッセージの実用化のための共同実証プロジェクトを、スーパー業界（4社：イオン、ダイエー、平和堂、ユニー）におけるグロッサリー商品（日用雑貨品、加工食品）で行い、平成19年4月に「流通ビジネスメッセージVer. 1.0」として正式版をリリース。また、標準化の対象を生鮮商品とアパレル商材、百貨店業態へ拡大して標準化検討を実施。

○今後の対応

- ・平成19年度においては、スーパー業界における生鮮商材（青果・食肉・水産）及びアパレル商材に対応したメッセージの精査を進め、共同実証を経て正式版をリリース（実運用へ移行）予定。百貨店においては、アパレル商材に加え、靴についても標準化検討を実施予定。また、新たにチェーンドラッグストア業界においても一般用医薬品等の商材を対象に標準化検討を開始予定。また、中小・中堅規模の企業においても利用しやすい環境整備について検討を開始。
- ・平成20年度においては、百貨店業界及びチェーンドラッグストア業界において共同実証を経て正式版をリリース（実運用へ移行）予定。
- ・また、標準を商材・業態横断的に維持・管理するための組織（仮称：流通システム標準化協議会）のあり方について、製配販39団体で議論。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(3) 情報化・標準化の推進

④ 電子債権制度の活用

<具体的施策>

商流・物流と金融・決済の一体化を図る。このため、卸売等の流通業者や 3PL 事業者による取組が促進されるよう電子債権制度の法整備とその活用を図る。

担当省庁：経済産業省

○指標の達成状況

【電子債権制度を活用した商流・物流と金融・決済を一体化させるビジネスモデルの構築】

<指標の定義>

電子債権制度を活用し、商流・物流の延長として決済業務を迅速に処理しうるビジネスモデルを構築

<指標の目標>

平成 21 年までに、ビジネスモデルを構築

<現 状>

平成 17 年度に、商流・物流と金融・決済を一体化させるビジネスモデルを確立

○施策の進捗状況

・商流・物流と金融・決済を一体化させるビジネスモデルを確立。

○今後の対応

・上記ビジネスモデルを運用。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(3) 情報化・標準化の推進

⑤ ユニットロード化の推進

<具体的施策>

一貫パレチゼーションの遅れている業種においてユニットロード化の推進を図るため、パレット、通い容器等の規格の標準化とその普及を進めるとともに、これらに電子タグを貼付し、効率的管理・回収（リサイクル）システムを構築する。

担当省庁：農林水産省、経済産業省

○指標の達成状況

【青果物における通い容器の普及推進】（再掲）

<指標の定義>

通い容器普及率=通い容器の量/(通い容器の量+ダンボールの量)×100(%)

<指標の目標>

平成21年度までに、4.7%

<現 状>

平成18年度末時点で、3.4%

【1100×1100mmサイズパレットの全国販売比率】（再掲）

<指標の定義>

「プールパレットー貫輸送用平パレット」として代表的なサイズである「1100×1100」サイズのパレットの販売比率

<指標の目標>

平成21年度までに、30%

<現 状>

平成18年度末時点で、33.8%（(社)日本パレット協会の会員企業に向けた調査による。）

○施策の進捗状況

- ・通い容器の回収拠点の整備、回転率の向上等の様々な課題について、解決するための具体的な方策の検討を進め、普及促進に向けた提言等を行うことにより、関係者による主体的な取組を促すための環境づくりや、取組機運の醸成を図っていくために、平成18年度において、関係団体・事業者による「通い容器普及促進協議会（以下、協議会）」を設置し、平成18年3月に第1回協議会を開催。

○今後の対応

- ・平成18年度以降は、関係団体・事業者との個別ヒアリングを通じて把握・整理した課題を克服するため、協議会会員の実務担当者等で構成するワーキンググループを設置し専門的な検討を行い、平成19年8月中旬を目処に課題解決に向けた素案を策定。9月中旬に第2回通い容器普及促進協議会を開催し通い容器の普及促進に向けた提言を取りまとめ予定。
- ・講演等による普及促進活動を引き続き実施。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(3) 情報化・標準化の推進

⑥ ITSの高度利用の推進

<具体的施策>

貨物輸送の信頼性や定時制を確保しつつ、物流効率化の促進等を図るため、官民の様々なITSサービスについて、車載器の機能の検討等を通じ、事業者が利用可能な基盤づくりを推進するとともに、サービスの高度化、システム連携による情報利用の円滑化等を推進する。

担当省庁：警察庁、総務省、国土交通省

○指標の達成状況

【ITSサービスの高度化に伴う制度化（改正等含む）】

<指標の定義>

新たなITSサービスの創出に対し、サービスの高度化等のための関係する法・規則の制度化・改正等を図る

<指標の目標>

平成19年度以降も新たなITSサービスに対し制度化等を推進

<現 状>

安全運転を支援する車車間通信技術等のために、新たな周波数の割当てについて検討中
DSRCの利活用向上を目的として、通信方式の規程の追加を検討中

○施策の進捗状況

- ・総務省では、2011年の地上テレビジョン放送のデジタル化完了により新たな周波数需要に分配することが可能となったVHF帯及びUHF帯を対象に、技術動向を踏まえ、今後の需要に対する適切な周波数配置等について検討を実施。その結果として、ITSに関しては、安全・安心の確保の観点から、より安全な道路交通社会の実現のために一定の周波数帯域を確保することを検討。
- ・ITSの高度化に伴い、DSRCを用いた渋滞等前方障害物情報提供や、合流地点における車両情報の提供に加えて、駐車場・ガソリンスタンド等でのETCの多目的利用といった、幅広い分野における利活用が期待されている。このような背景から、ITSの高度化及びDSRCの普及促進のために、DSRCシステムの通信方式に、単信方式及び同報通信方式の追加を検討中。

○今後の対応

- ・目標の達成に向け、上記の施策に引き続き取り組む。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(3) 情報化・標準化の推進

⑥ ITSの高度利用の促進

<具体的施策>

交通の円滑化及び環境負荷の軽減を図るため、ITSの推進の一環として、ETCの普及促進、道路交通情報通信システム(VICS)、新交通管理システム(UTMS)の整備、電子ナンバープレート(スマートプレート)の実用化を推進するとともに、高精度な道路交通情報の提供、経路誘導、車両の運行管理等に取り組む。また、信号機や交通管制システムの高度化等交通安全施設等の整備を促進する。さらに、交通の安全を高めるため、先進安全自動車(ASV)、走行支援道路システム(AHS)及びユビキタスITSの研究開発等に産学官が連携して取り組む。

担当省庁：警察庁、総務省、国土交通省

○指標の達成状況

【光ビーコンの整備】

<指標の定義>

車載装置との双方向通信により、交通情報の提供を行う路上設置型の光ビーコンの整備

<指標の目標>

「UTMS全体構想」に基づき、安全運転支援システム(DSSS)整備に必要となる箇所や、効率的・効果的に交通情報の収集・提供を行うことができる箇所に重点的に整備を実施

<現 状>

UTMS懇談会の提言を踏まえて「UTMS全体構想」を策定し、目標の達成に向けた施策を推進

【車車間通信技術等のユビキタスITS技術の確立】

<指標の定義>

車・道路・人を有機的に結合することにより、道路交通分野においてもユビキタスネットワーク環境を享受できるユビキタスITSの実現を目指し、安全運転を支援する車車間/路車間通信技術の道路交通分野への応用技術等の研究開発を実施

<指標の目標>

平成17年度までに、研究を開始

平成19年度までに、ユビキタスITS技術を確立

<現 状>

平成17年度より、目標の達成に向けて「ユビキタスITSサービスの研究開発」を推進中

【ITSの高度利用によるCO₂排出量削減】

<指標の定義>

京都議定書目標達成計画に基づく(京都議定書目標達成計画に基づくETC、VICSの普及促進、ITSの推進等によるCO₂排出量削減量)

※ ETCの普及促進…約20万t(自動車のノンストップ化:約16.5万t、及び料金所渋滞解消:約3万t)

※ VICSの普及促進により、自動車走行速度向上…約240万t

※ ITSの推進等…約100万t

<指標の目標>

平成22年までに、CO₂排出量を約360万t削減

<現 状>

信号機の集中制御化によるCO₂の排出削減量は、平成18年度末時点で、約87万トンと試算

○施策の進捗状況

- ・平成18年度末時点で、光ビーコンの設置基数は約49,700基。
- ・車車間通信環境を模擬して設計したアクセス方式にて具体的な場面を想定した詳細なシミュレーションを行い、100msec以内のリアルタイム性を確認。
- ・路車間通信の利用により安全運転支援への寄与が期待されるアプリケーション・サービスを整理し、情報の緊急度に応じて通信を優先しうるメディアアクセス制御方式について、実証検証に向けた実証実験システムの設計とシステム構成装置の仕様を策定。
- ・ITS通信網の実験環境としてARIB標準規格STD-T75に準拠した仕様のDSRC路側機／車載機を使用して、一般道路沿いに路側機を設置して移動車両に搭載した車載機に向けて同報通信型の情報伝送実試験を実施。
- ・グリーン購入法に基づく率先導入を推進。
- ・ドライバーへの情報提供・危険警告等により安全で快適な走行を支援するシステムの開発。
- ・ETC利用促進施策の実施
- ・VICSの普及促進。
- ・平成18年度末までに、東京都内4カ所において安全運転支援システム(DSSS)のモデル事業を実施。

○今後の対応

- ・新交通管理システム(UTMS)の整備を引き続き推進するとともに、UTMSのサブシステムで交通事故防止に資する安全運転支援システム(DSSS)のモデル事業を実施。
- ・交通の円滑化を図るため、交通量の急激な変化にも対応可能なプロファイル信号制御方式について、モデル事業を実施。
- ・信号機の集中制御化や交通管制システムのC/S化等の高度化を推進。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(3) 情報化・標準化の推進

⑥ ITSの高度利用の推進

<具体的施策>

より高精度な道路交通情報提供のため、道路交通情報の収集インフラの整備を推進するとともに、インフラからの情報提供を補完するものとしてVICS車載機を活用した自動車からの情報（プローブ情報）の収集等について産学官連携して取り組む。

担当省庁：警察庁、総務省、国土交通省

○指標の達成状況

【プローブ情報の収集等について、産学官連携の継続】

<指標の定義>

産学官が連携を図り、プローブ情報の収集等について、規格・仕様を策定

<指標の目標>

平成17年度までに、規格・仕様を策定

平成18年度以降もプローブ情報の収集等について、引き続き産学官が連携して取り組む

<現 状>

平成17年度に「VICSプローブ懇談会」を開催し、VICS車載機を活用したプローブ情報の収集等についての規格・仕様の方向性を策定

プローブ情報の収集について、引き続き産学官が連携し、検討を実施

○施策の進捗状況

- ・平成17年度に「VICSプローブ懇談会」を開催し、VICS車載機を活用したプローブ情報の収集等についての規格・仕様の方向性を策定。
- ・プローブ情報の収集等について、引き続き産学官が連携し、検討を実施中。

○今後の対応

- ・平成19年度においても、プローブ情報の収集等について、引き続き産学官が連携して取り組む。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(3) 情報化・標準化の推進

⑥ ITSの高度利用の推進

<具体的施策>

交通の円滑化等によって物流効率化の促進を図るため、ITSを活用した物流効率化に必要な情報通信基盤の国際標準化を進める。

担当省庁：総務省、経済産業省

○指標の達成状況

【ITS情報通信技術のITU・ISOでの国際標準化】

<指標の定義>

現在開発・研究中のITS技術や検討中の規格について、ITU（国際電気通信連合）やISO（国際標準化機構）での国際標準化

<指標の目標>

平成21年度までに、各種ITS技術・規格の国際標準化

<現状>

ITU-R（国際電気通信連合・無線通信部門）において、ミリ波帯（59—66GHz）を用いた車車間通信、路車間通信等の技術上・運用上の特性を記載した勧告案を策定中

平成18年度にISO/TC204において、「車線逸脱警報システム」、「狭域通信第7層」及び「CALM—IR赤外線」の3テーマがISOの国際標準として発行

○施策の進捗状況

- ・日本が原案を作成した標準化項目5件（地理データファイル、車間距離制御システム、前方車両追突警報システム等）を、平成16年7月までに、ISO国際標準として発行。
- ・現在、ITUにおいては、我が国から新たに提案された「ミリ波ITS無線通信」に関する作業を実施中。勧告化を目指した審議を引き続き行い、勧告文書策定を推進中。
- ・ISO/TC204においては、平成18年度に新たに標準化原案を提出した「CALM—非IP通信」等の5テーマも含めて、現在、引き続き、国際標準化に向けての作業を実施中。

○今後の対応

- ・引き続き、ITS技術・規格の国際標準化を推進。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(3) 情報化・標準化の推進

⑦ 港湾物流情報プラットフォームの構築

<具体的施策>

港湾物流に介在する各主体（荷主、船社、コンテナターミナル、海貨・通関、陸運）間における国際標準に準拠した電子的な情報授受を促進するため、実証実験を通じた検証を行いつつ、官民で協働し港湾物流情報プラットフォームを構築する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【港湾情報プラットフォームの構築】

<指標の定義>

港湾情報プラットフォームの構築

<指標の目標>

港湾情報プラットフォームの構築に向け、平成18年度までに、共通ルールのモデルを構築

<現 状>

平成18年度に、共通ルールのモデルを構築

○施策の進捗状況

・平成18年度国際標準メッセージ（UN/EDIFACT）を用いた実証実験を官民協働で実施し、EDIフォーマット等のモデルを構築。

○今後の対応

・実証実験結果を踏まえながら、平成19年度からは、モデルの充実・普及・拡大等を推進。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(3) 情報化・標準化の推進

⑧ 船舶の航行安全確保のためのシステム構築

<具体的施策>

安全性を確保しつつ、船舶航行の効率化を実現するため、船舶自動識別装置（AIS）を活用した次世代型航行支援システムの整備・運用、航路標識の高機能・高規格化等の整備、浅瀬等の存在により航行に支障のある主要国際幹線航路の整備及び保全を行い、さらに安全かつ効率的な交通体系の検討を行うことで海上ハイウェイネットワークの構築を図る。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数】

<指標の定義>

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、また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基大な影響を及ぼす海難の発生数

※ ふくそう海域：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法または港則法適用海域に限る）

<指標の目標>

毎年度0件

<現 状>

毎年度0件

【船舶航行のボトルネックの解消率】〔再掲〕

<指標の定義>

国際幹線航路の航路幅員、航路水深及び航路延長の計画値の積に対する実績値の積の割合

<指標の目標>

平成22年度までに、95%

<現状>

平成18年度末時点で、84%

○施策の進捗状況

- ・ AISを活用した次世代型航行支援システムを大阪湾海上交通センター及び港内交通管制室（東京湾）に整備。
- ・ 視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等29基を整備。
- ・ 平成18年度は、3航路において整備・保全を実施。

○今後の対応

- ・ AISを活用した次世代型航行支援システムの的確な運用等を実施。
- ・ 平成19年度は、東京湾口航路の事業完了を目指すなど、引き続き事業の効率化・スピードアップを図りながら、国際幹線航路の浚渫を進める。

2 効率的で環境負荷の小さい物流
(4) 物流効率化を支える人材の育成

<具体的施策>

3PL事業促進のため、提案営業力、コンサルティング能力等を備えた人材の育成を図る研修会を国内において引き続き開催する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【3PLを行うために必要な提案営業のできる人材を育成するための3PL人材育成研修受講者数】

<指標の定義>

平成16年10月より実施している3PL人材育成研修の受講者数

<指標の目標>

平成21年までに、14,000名

<現 状>

平成18年末時点で、延べ6,713名

○施策の進捗状況

・日本物流団体連合会等により研修を実施。

○今後の対応

・引き続き研修を実施。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(4) 物流効率化を支える人材の育成

<具体的施策>

企業において環境負荷の現状を定量的に把握し、その低減のための循環型システムを計画立案、推進、評価できる人材の育成講座を開催する。

担当省庁：経済産業省

○指標の達成状況

【循環型システムを計画立案、推進、評価できる人材の育成講座の開催回数・参加人数】

<指標の定義>

講座の開催回数・参加人数

<指標の目標>

平成21年度までに、毎年1回以上の開催及び延べ250名以上の参加者

<現状>

平成17年度に、1回開催（「グリーンロジスティクスエキスパート講座」）

平成18年度に、2回開催（「グリーンロジスティクスエキスパート講座」、「グリーン物流基礎コース」）

平成18年度末までに、参加人数は延べ124名

○施策の進捗状況

- ・平成17年度に、「グリーンロジスティクスエキスパート講座」を開設。
- ・平成18年度に、「グリーン物流基礎コース」を開設。

○今後の対応

- ・平成19年度以降も、講座を継続実施。

2 効率的で環境負荷の小さい物流
(4) 物流効率化を支える人材の育成

<具体的施策>

人手不足の予測される物流事業者の担い手を確保するため、若者を物流事業者に派遣することによってグループ業務を管理遂行できる人材の育成を図る。

担当省庁：経済産業省

○指標の達成状況

【行動計画の策定】

<指標の定義>

人材育成に必要な教材の開発を検討

<指標の目標>

平成18年度までに、開発の検討

<現 状>

業界におけるニーズ把握を実施し、教材を検討中

○施策の進捗状況

・業界におけるニーズ把握を行っているところ。

○今後の対応

・人材育成に必要な教材の開発を検討中。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(4) 物流効率化を支える人材の育成

<具体的施策>

船員の高齢化が顕著な海運業界において、即戦力となる優良な若年船員を確保するため、トライアル雇用助成事業や船員就業フェアなどの船員雇用対策を推進する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【船員就業フェアの参加者数及び参加企業数】

<指標の定義>

船員の雇用の促進を図るため、求人者と求職者を一同に集め、就職面接を集中的かつ効率的に行う船員就業フェアの参加者数及び参加企業社数

<指標の目標>

平成21年度までに、参加者延べ1,200名以上及び参加企業延べ240社以上

<現 状>

平成18年度末時点で、参加者延べ1,034名及び参加企業延べ216社

○施策の進捗状況

- ・船員就業フェアについては、平成17年度は、神戸、福岡及び、東京の3箇所で開催。平成18年度は新たに今治及び気仙沼を加えた5箇所で開催。
- ・平成15年度から平成18年度まで、延べ400名分についてトライアル雇用助成事業を実施。

○今後の対応

- ・早期に目標を達成するため、平成19年度以降も引き続き、全国規模で船員就業フェアを実施。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

(5) 物流事業に関する施策のあり方の検討

① 物流事業の変化に対応した施策のあり方の検討

<具体的施策>

物流事業については、それぞれの事業実態に応じ、参入規制や運賃・料金規制等について緩和あるいは廃止を行ってきたが、複合一貫輸送や物流事業の総合化等の進展を踏まえた新たな業態に対応した施策のあり方について検討を行う。また、市場の競争実態について調査・検討を行う。

担当省庁：公正取引委員会、国土交通省

○指標の達成状況

【新たな業態に対応した施策のあり方の検討】

<指標の定義>

フォワーダー事業者の貨物運送サービスについて実態調査を行い、各種のサービスの実態を把握するとともに、消費者保護、事業者の手続きの負担軽減等の観点から、講ずべき施策のあり方について検討

<指標の目標>

平成18年度までに、実態調査を行い、平成19年度を目途に、講ずべき施策のあり方を取りまとめ

<現 状>

平成18年度に実態調査を実施

【競争実態について調査・検討について】

<指標の定義>

個別の物流分野等についての競争実態の調査を行い、物流事業の変化に対応した施策のあり方について検討することを視野に入れた調査報告書を取りまとめる

<指標の目標>

平成21年までに、調査報告書取りまとめ

<現 状>

平成18年度に「政府規制等と競争政策に関する研究会」（規制研）において報告書「外航海運の競争実態と競争政策上の問題点について」を取りまとめ

平成19年度に規制研において報告書「国際航空市場の実態と競争政策上の課題について－国際航空協定に関する独占禁止法の適用除外制度の在り方を中心として－」を取りまとめ

○施策の進捗状況

・新たな業態に対応した施策のあり方については、実態調査を実施。

・外航海運分野における検討経緯

平成17年1月～12月 実態調査及び船社、荷主へのアンケート調査の実施。

平成18年3月～11月 政府規制等と競争政策に関する研究会（規制研）での検討。

平成18年6月～9月 外航海運に関する独占禁止法適用除外制度に係る意見募集。

平成18年12月 外航海運に関する適用除外制度についての公正取引委員会の考え方（外航海運に関する独占禁止法の適用除外制度を維持する理由は今日では成立していない）及び規制研の報告書を公表。

・国際航空貨物分野における検討経緯

平成18年7月

～平成19年3月 実態調査及びフォワーダーへのアンケート調査の実施。

平成19年2月～ 政府規制等と競争政策に関する研究会（規制研）での検討を開始。

平成19年10月1日	
～10月31日	規制研報告書案に対する意見募集
平成19年11月	規制研最終報告書取りまとめ
平成19年12月	国際航空協定に関する独占禁止法の適用除外制度についての考え方（速やかに適用除外制度の抜本的な見直しを行うことが必要）を公表

○今後の対応

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">・平成19年度に貨物利用運送事業制度の改善に係る検討委員会を開催予定。・外航海運に関する独占禁止法適用除外制度について、今後も関係各方面と適宜意見交換等を行うとともに、必要に応じて意見を陳述。また、現行の適用除外制度の下、問題となるおそれがある協定があれば、適切に対処。・その他の分野についても、逐次、市場の競争実態について調査を行い、必要に応じて施策のあり方についても検討。 |
|--|

2 効率的で環境負荷の小さな物流

(5) 物流事業者に関する施策のあり方の検討

② 商慣行のあり方の検討

<具体的施策>

リベート、返品制度、多頻度配送、店着価格制等の商慣行がサプライチェーンマネジメントの効率性を阻害しないようにするため、今後、商慣行が全体最適化を阻害している事例を明らかにし、その改善方策の検討を行う。

担当省庁：経済産業省、国土交通省

○指標の達成状況

【商慣行のあり方に関する研究会の設置】

<指標の定義>

商慣行が物流や道路交通等に与える影響・問題点を把握し、課題解決に向けた改善策の検討を行うため研究会を設置

<指標の目標>

平成18年度までに、研究会を設置し検討を実施

<現 状 >

平成17年度、18年度の2ヶ年間「商慣行と物流研究会」を設置

商慣行の改善が物流に与える影響フローの作成、商慣行の見直しによる物流交通の効率化の事例収集、改善策の検討を実施

【業界関係者からのヒアリング調査を実施】

<指標の定義>

業界関係者からのヒアリング調査を実施し、問題となる商慣行を把握

<指標の目標>

平成18年度までに、業界関係者からのヒアリング調査を実施し、問題となる商慣行を把握

<現 状 >

「商慣行と物流研究会」において、民間企業（荷主、物流事業者）からのヒアリングを実施

「製品価格と物流費の未分離」を、特に問題となる商慣行として認識

商慣行がサプライチェーンに及ぼす影響については立場や利害によって評価が分かれているところ。ただ、現在の商慣行が効率性を阻害している可能性を必ずしも否定できない

○施策の進捗状況

- ・「商慣行と物流研究会」において、民間企業（荷主、物流事業者）からのヒアリングを実施。「製品価格と物流費の未分離」を、特に問題となる商慣行として認識。
- ・「製品価格と物流費の未分離」を主たるテーマとしたシンポジウムの開催（平成17年度、18年度）、改善事例などを紹介したパンフレットを作成（平成17年度、18年度）。

○今後の対応

- ・実施済。

3 国民生活の安全・安心を支える物流

① 物流セキュリティの確保

<具体的施策>

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、関係省庁と連携して、平成17年3月に、施策パッケージを取りまとめたが、これに基づき、輸入貨物に関する情報を貨物到着前に把握・分析するために必要な措置の検討を含め、物流セキュリティ関連情報の収集体制を強化する。また、物流事業者のガイドライン策定や輸出事業者についてコンプライアンスの優れた者に対する輸出通関制度を導入し、その厳正な運用を図る。さらに、物流事業者等が的確に実施するセキュリティ対策の内容を行政と共有することにより、行政におけるリスクマネジメントに反映させ、セキュリティ対策が講じられたローリスク貨物から、それ以外のハイリスク貨物に取締りを重点化することにより、セキュリティ強化と物流効率化の両立を図る。加えて、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し、その成果を今後の施策に反映する。また、本人確認の自動化によるターミナルへの出入管理の高度化を図る。

担当省庁：総務省、財務省、国土交通省

○指標の達成状況

【WCO税関データモデルの導入】

<指標の定義>

WCO税関データモデルの導入

<指標の目標>

平成17年12月に、実施

<現 状>

平成17年12月に、実施

【コンプライアンスの優れた者に対する輸出通関制度である特定輸出申告制度の実施】

<指標の定義>

コンプライアンスの優れた者に対する輸出通関制度である特定輸出申告制度の実施

<指標の目標>

平成18年3月に、実施

<現 状>

平成18年3月に、実施

【外国貿易船等の積荷に係る事項の事前報告の義務化】

<指標の定義>

外国貿易船等の積荷に係る事項の事前報告の義務化

<指標の目標>

平成18年度までに、関税改正において義務化

<現 状>

平成18年度関税改正において法制化

平成19年2月に実施

【物流事業者のセキュリティガイドラインの策定】

<指標の定義>

物流事業者のセキュリティガイドラインの策定

<指標の目標>

平成18年3月に、実施

<現 状>

平成18年3月に、実施

【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】

<指標の定義>

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

<指標の目標>

平成18年2～3月に、実施

<現 状>

平成18年2～3月に、輸出入においてコンテナ貨物に電子タグ等を貼付した実証実験を実施

○施策の進捗状況

- ・WCO税関データモデルの導入については平成17年12月に、実施済。
- ・コンプライアンスの優れた者に対する輸出通関制度である特定輸出申告制度の実施については、平成18年3月に、実施済。
- ・外国貿易船等の積荷に係る事項の事前報告の義務化については、平成18年度関税改正において法制化。平成19年2月に実施済。
- ・物流事業者のセキュリティガイドラインの策定については、平成18年3月に、策定済。
- ・平成18年2～3月に、輸出入においてコンテナ貨物に電子タグ等を貼付した実証実験を実施済。
- ・平成18年度には、活用及び普及に向けた技術的課題等を検討。

○今後の対応

- ・電子タグ等のITを活用した国際海上コンテナの管理・輸送システムについては、通常運用時及び異常発生時における運用手順の整備等を推進。
- ・平成19年度には、電子タグ等を活用したビジネスモデル構築に向けた検討を実施予定。

3 国民生活の安全・安心を支える物流

① 物流セキュリティの確保

<具体的施策>

セキュリティの確保と円滑かつ効率的な輸送を両立させ、テロに対して脆弱な分野におけるセキュリティレベルを向上させるため、平成18年1月に国際交通セキュリティ大臣会合を開催し、物流事業者が講じるべき保安措置等に関する国際的なガイドラインについて、各国政府及び関係国際機関が協調して作成する必要性について合意を得ることを目指す。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【国際交通セキュリティ大臣会合】

<指標の定義>

国際交通セキュリティ大臣会合を開催し、IMOに対して、WCOとの協力の下、国際サプライチェーンにおけるコンテナの海上輸送のセキュリティ強化のための適切な対策を策定し、必要に応じ、採択することを検討することを求めることに合意

<指標の目標>

平成18年1月に、国際交通セキュリティ大臣会合において合意

<現 状>

平成18年1月に、国際交通セキュリティ大臣会合において合意

○施策の進捗状況

- ・平成18年1月に東京で開催した国際交通セキュリティ大臣会合において、「IMOに対して、WCOとの協力の下、国際サプライチェーンにおけるコンテナの海上輸送のセキュリティ強化のための適切な対策を策定し、必要に応じ、採択することを検討することを求める」という大臣声明を採択。
- ・平成18年7月のIMO第33回簡易化委員会にて、大臣会合で採択された大臣声明の報告を行い、国際サプライチェーンにおけるコンテナの海上輸送セキュリティ強化対策に関する同委員会と海上安全委員会の合同ワーキンググループを設置。また、IMO第82回海上安全委員会、第34回簡易化委員会にて、日本より方策を提案。平成19年10月の第83回海上安全委員会において、合同ワーキンググループでの議論を踏まえたサーキュラーが承認された。

○今後の対応

- ・引き続きIMOにおけるセキュリティ強化に係る適切な対策の策定、実施に参画する。

3 国民生活の安全・安心を支える物流

① 物流セキュリティの確保

<具体的施策>

不審者の監視等によりテロを未然に防止し、施設の安全な運営及び輸送効率の高い国内海上輸送ネットワークの安定性を確保するため、監視施設等の整備を促進する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【保安対策を強化した内航旅客ターミナル数】

<指標の定義>

内航旅客船（フェリー）ターミナルにおける監視カメラ等を用いた保安対策を実施しているターミナル数

<指標の目標>

平成18年度までに、2港2ターミナルにて実施

平成19年度以降も整備を促進

<現 状>

平成18年度に2港2ターミナルにて実施

○施策の進捗状況

- ・平成18年度より、監視施設等の保安・安全向上施設整備に対する補助制度（その他施設費）を創設。
- ・平成18年度は神戸港、大阪港で監視施設等を整備。

○今後の対応

- ・平成19年度もその他の内航旅客船（フェリー）ターミナル（神戸港、大阪港、新潟港）において監視施設等を整備予定。

3 国民生活の安全・安心を支える物流

① 物流セキュリティの確保

<具体的施策>

航空貨物に対する適切な保安対策の実施を図るため、I C A O国際標準等に準拠した国家民間航空保安プログラム及び航空保安対策基準の規定に基づき平成17年度に導入した特定航空貨物利用運送事業者等の認定制度の適切な運用を図る。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【特定航空貨物利用運送事業者等の認定制度の適切な運用】

<指標の定義>

特定航空貨物利用運送事業者等の認定制度の適切な運用

<指標の目標>

平成17年10月より、一部で運用開始、平成18年4月より、本格運用を開始

<現 状>

平成17年10月より、一部で運用開始、平成18年4月より、本格運用を開始。認定事業者に対する監査を実施。

○施策の進捗状況

・平成18年4月より、改定航空保安対策基準に基づく保安対策（特定荷主の貨物について検査軽減）を実施中。
（平成19年7月末現在、認定事業者数約150社）

○今後の対応

・今後も認定申請のあった者に対する審査、認定を継続し、認定事業者に対する保安教育訓練も継続して実施。あわせて認定事業者に対する監査を実施。

3 国民生活の安全・安心を支える物流

① 物流セキュリティの確保

<具体的施策>

我が国経済を支える国際海上輸送の安全確保を図るため、マラッカ・シンガポール海峡沿岸国等の海上取締能力の向上を支援するなど、同海峡等における海賊・海上武装強盗対策を含めたセキュリティ対策を推進する。

担当省庁：外務省、国土交通省

○指標の達成状況

【東南アジアの海上保安機関職員等に対する海上犯罪取締研修の実施】

<指標の定義>

東アジア各国の海上保安機関等の職員を日本に招き、約1ヶ月間、海賊、密航、密輸等の海上犯罪の発生状況や、その取締手法に関する講義等を実施する海上犯罪取締研修を実施

<指標の目標>

平成18年度に引き続き、平成19年度に、研修を実施

<現 状>

平成13年度より、毎各年度実施

○施策の進捗状況

- ・平成13年度より、毎各年度実施。
- ・我が国主導の下、ASEAN諸国、中国、韓国、インド、スリランカ及びバングラデシュが協力してアジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）策定交渉を行い、平成16年11月に協定の案文が採択。我が国は平成17年4月に本協定を締結し、協定は平成18年9月に発効。本協定の規定に基づき、平成18年11月に国際機関である情報共有センター（ISC）が設立。我が国は、同センターの初代事務局長として伊藤国連代公使を派遣し、また、海上保安庁からも職員を一名派遣。

○今後の対応

- ・平成19年度も研修を実施予定。
- ・上記協定について、引き続き情報共有センターを通じた締約国間の協力体制を強化するとともに、協定の実効性を確保するため、今後とも未締結国であるインドネシア、マレーシアの協定締結を強く要請。

3 国民生活の安全・安心を支える物流

② 交通安全の確保

<具体的施策>

物流の安全問題へ対応するため、ASV技術等を活用した大型トラックの車両安全対策、先進安全航行支援システムの開発、過去の事故原因の調査分析による効果的な事故再発防止策の徹底等を推進する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【大型トラックに係る実用化されたASV技術の平均装着率】

<指標の定義>

大型トラックについて実用化されたASV技術の年間装着台数 ÷ (年間生産台数 × 実用化されたASV技術数) × 100 (%)

<指標の目標>

平成22年までに、5.0%

<現 状>

平成17年末時点で、2.1%

○施策の進捗状況

- ・第3期ASV推進計画より引き続き、第4期ASV推進計画においても、ASVの開発・普及を促進中。
- ・大型車用衝突被害軽減ブレーキが平成18年に実用化。

○今後の対応

- ・平成19年度より大型車用衝突被害軽減ブレーキに対する補助制度を開始。
- ・引き続き、大型車用衝突被害軽減ブレーキをはじめとするASVの開発・普及を促進。

3 国民生活の安全・安心を支える物流

② 交通安全の確保

<具体的施策>

トラック運送事業者の運行管理の充実を図るとともに、過積載、過労運転の防止等の安全関係法令の遵守について関係者への啓発を図る。また、事業者、荷主への働きかけ、安全性優良事業所の普及・活用を推進する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【事業用自動車の運行管理に起因する事故割合】

<指標の定義>

事業用自動車の事故について、自動車事故報告規則に基づき報告された事故のうち、事業者及び運行管理者による運行管理に主な原因があるものとして分類したものの割合

<指標の目標>

平成21年度までに、50%以下

<現 状>

平成17年末時点で、54%

○施策の進捗状況

- ・「自動車運送事業に係る安全対策検討委員会」を設置し、検討を行い、自動車運送事業の安全確保のため、安全マネジメントの導入、運行管理制度の徹底、監査の強化を三位一体で推進。
- ・トラック輸送において、安全性優良事業所の積極的な活用を経営団体等へ啓発することにより、安全性優良事業所の普及・活用を推進。
- ・トラック輸送に係る安全対策を一層推進するため、トラック事業者と荷主がパートナーシップを構築して安全輸送を行うことができるようにするための改善方策について調査検討を実施。

○今後の対応

- ・「自動車運送事業に係る安全対策検討委員会」における検討を継続し、自動車運送事業の安全確保のため、安全マネジメントの導入、運行管理制度の徹底、監査の強化の三位一体となった推進を継続。
- ・安全性優良事業所の積極的な活用を経営団体等へ啓発することによる安全性優良事業所の普及・活用の推進を継続。
- ・トラック輸送に係る安全対策を一層推進するため、トラック事業者と荷主がパートナーシップを構築して安全輸送を行うことができるようにするための改善方策についてとりまとめた「安全運行パートナーシップ・ガイドライン」を普及。

3 国民生活の安全・安心を支える物流

② 交通安全の確保

<具体的施策>

貨物自動車に係る交通事故防止を図るため、平成19年6月までに施行される中型免許制度の円滑な運用を図るなど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。また、交通安全施設等の整備を促進し、道路交通の安全性を高める。

担当省庁：警察庁

○指標の達成状況

【信号機の高度化による死傷事故の抑止件数】

<指標の定義>

過去に実施した信号機の高度化事業から算出した信号機1基当たりの死傷事故抑止効果に、平成15年度から19年度までに予定される事業量を乗じて算出

<指標の目標>

平成19年度までに、44,000件

<現 状>

平成18年度末時点で、約33,000件

○施策の進捗状況

・関係機関・団体と連携した交通事故防止の広報・啓発を推進するとともに、交通安全施設の整備等に努め、平成18年中の交通事故による死者数は、6,352人で、昭和30年以来51年ぶりに6千人台前半となった。

○今後の対応

・交通事故防止に関する広報・啓発に努めるとともに、引き続き、効果的かつ効率的な交通安全施設等の整備を推進。

3 国民生活の安全・安心を支える物流

② 交通安全の確保

<具体的施策>

東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、関門航路といった海上交通の要衝である海域において、船舶の安全かつ円滑な航行の確保を図るため、国際幹線航路の開発及び保全を図る。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【船舶航行のボトルネックの解消率】(再掲)

<指標の定義>

国際幹線航路の航路幅員、航路水深及び航路延長の計画値の積に対する実績値の積の割合

<指標の目標>

平成22年度までに、95%

<現 状>

平成18年度末時点で、84%

○施策の進捗状況

・平成18年度は、3航路において整備・保全を実施。

○今後の対応

・平成19年度は、東京湾口航路の事業完了を目指すなど、引き続き事業の効率化・スピードアップを図りながら、国際幹線航路の浚渫を推進。

3 国民生活の安全・安心を支える物流

② 交通安全の確保

<具体的施策>

海上輸送における船舶の航行安全の確保及び保安の確保に資するため、操船シミュレータ訓練装置を導入し、操船者間で各自が把握した運航に必要な情報の共有化を進め、安全運航のためのリスク低減を図る訓練（BRM研修）を始めとする、より実践的な教育を推進する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【BRM研修等の安全運行のための教育に係る講習の受講者数】

<指標の定義>

BRM研修等、独立行政法人海技教育機構において実施される、民間の要望に応じ船舶の航行の安全の確保に資する教育に係る講習の受講者数

<指標の目標>

平成21年度までに、受講者数延べ2,400名以上

<現 状>

平成18年度末時点で、受講者数延べ1,755名

○施策の進捗状況

・国土交通省は行政サービスの向上・効率化を目的として、海技大学校を独立行政法人へと移行したところであり、中期目標において業務運営の効率化、国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上について指示。これを受けて独立行政法人海技教育機構においてBRM研修等を実施。

○今後の対応

・海運業界のニーズの変化に柔軟に対応できるよう必要に応じ適宜見直しを実施。

3 国民生活の安全・安心を支える物流

② 交通安全の確保

<具体的施策>

船舶交通の安全確保とともに、利用者サービスに相応しい水先業務運営の効率化・適確化、水先人の確保・養成等を図るため、水先制度の抜本的な改革を行う。また、本改革に必要な水先法改正法案を平成18年通常国会に提出することとし、平成19年4月からの実施を目指す。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【水先法の一部を改正するための法案（「海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律案」）の本通常国会への提出】

<指標の定義>

平成18年度までに、水先法の一部を改正するための法案（「海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律案」）の本通常国会への提出

<指標の目標>

平成18年2月に、提出

<現 状>

平成18年2月に提出（平成18年5月11日に成立、同月17日に公布）

○施策の進捗状況

・水先法の一部を改正するための法案（「海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正するための法律案」）が、平成18年通常国会（第164回）で成立、平成18年5月17日に公布。

○今後の対応

・平成19年4月1日から施行。

3 国民生活の安全・安心を支える物流

③ 災害時の適確な対応

<具体的施策>

代替輸送（リダンダンシー）の確保、災害時の輸送の早期復旧に向けた体制整備等を効率性を確保しつつ推進するとともに、緊急事態発生時の救援物資の輸送体制及び、必要な物流機能の確保を図る。広域的に収集した公共施設の被災情報の提供や、被災直後に利用可能な輸送機関の相互利用等により物流に関するライフラインの確保を図る。

担当省庁：農林水産省、国土交通省

○指標の達成状況

【災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合】

<指標の定義>

地域の生活の中心の都市（※¹）のうち、隣接する地域の生活の中心都市への道路の防災・震災対策が完了している（※²）ルートを少なくとも一つは確保している都市の割合

※1 陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない圏域を除く二次生活圏（北海道については地方生活圏）の中心都市を指す。ただし、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏については、都道府県庁所在地を用い、同一の二次生活圏に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を対象にしている。二次生活圏とは、高度な買い物ができる商店街や専門医を持つ病院、高等学校等の広域利用施設に準じた施設に、概ねバスで1時間程度で行ける範囲の圏域（半径6～10km程度）。

地方生活圏とは、総合病院、各種学校、中央市場等の広域利用施設に、概ね1～1.5時間程度で行ける範囲の圏域（半径20～30km程度）。

※2 橋脚の耐震補強及び5年確率で通行規制が発生する可能性のある事前通行規制区間の防災対策が完了していること。

<指標の目標>

平成19年度までに、76%

<現状>

平成18年度末時点で、76%

【港湾による緊急物資供給可能人口】

<指標の定義>

大規模地震の切迫性の高い観測強化地域（※）、特定観測地域内（※）の港湾において、耐震強化岸壁の整備により緊急物資等の供給が可能な人口

※ 観測強化地域：地震予知連絡会が選定。異常が発見された場合に、さらに観測を強化して異常を確かめる必要のある地域を指す。具体的には、南関東、東海の2地域。

※ 特定観測地域内：地震予知連絡会が選定。要件は、①過去に大地震があつて、最近大地震が起きていない、②活構造地域、③最近地殻活動が活発、④社会的に重要な地域であること。具体的には宮城県東部・福島県東部、名古屋・京都・大阪・神戸地区等。

<指標の目標>

平成19年度までに、約2,600万人

<現状>

平成18年度末時点で、約2,050万人

【農道の整備延長】

<指標の定義>

農道整備にかかる事業による農道の整備延長

<指標の目標>

平成21年までに、2,000km
< 現 状 >
平成18年度末時点で、約900km

○施策の進捗状況

- ・対象とする地域において、平成18年度には20港湾において耐震強化岸壁の整備をすすめ、うち本荘港の耐震強化岸壁が供用開始。
- ・防災・震災対策が完了したルート数の増加に対し、救援ルートが確保された都市数の増加は低い状況。
- ・兵庫県南部地震以降、道路橋の耐震補強を推進しているが、対策は未だ不十分であり、一層の推進が必要。
- ・農道の整備については、目標に対し現在、達成率45%と予定通りの進捗。

○今後の対応

- ・従来の、発災直後においても緊急物資等を搬入できる耐震強化岸壁（特定）に加え、今後は、速やかな応急復旧により被災後から7日間程度で緊急物資等の搬入が可能となる耐震強化岸壁（標準）を導入することとし、トータルの整備費用の縮減により、整備を促進。
- ・また、耐震強化岸壁の整備を緊急的に進めるため、18年度から22年度までの5年間の耐震強化岸壁緊急整備プログラムを策定し、計画的な整備を推進。
- ・引き続き道路の防災対策及び震災対策を推進。
- ・地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路等における橋梁の耐震補強を引き続き重点的に推進。
- ・農道の整備については、今後とも事業の効率的な実施を推進。

3 国民生活の安全・安心を支える物流

③ 災害時の適確な対応

<具体的施策>

災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、斜面の安定を図る防災対策やバイパス整備等を推進する。特に、震災対策として、緊急的に対策が必要な緊急輸送道路の橋梁及び新幹線、高速道路をまたぐ跨線橋、跨道橋について平成17年度から平成19年度までの3箇年プログラムに基づき、重点的に耐震補強を実施する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【3箇年プログラムに位置づけられた橋梁における緊急的な耐震補強の実施率】

<指標の定義>

緊急輸送道路の橋梁のうち、昭和55年より前の道路橋示方書を適用した橋梁等で、特に優先的に耐震補強を実施する必要のある橋梁に対する緊急的な耐震補強の実施率

(耐震補強の実施については、橋脚等の主要部分に対して緊急的に行う対策も含む)

<指標の目標>

平成19年度までに、緊急輸送道路のうち優先確保ルートの橋梁について緊急的な耐震補強を概ね完了

<現 状 >

平成18年度末時点で、緊急輸送道路のうち優先確保ルートの橋梁の実施率は約89%

(参考：新幹線をまたぐ橋梁：約79%、高速道路をまたぐ橋梁：約97%)

○施策の進捗状況

- ・兵庫県南部地震では、昭和55年の設計基準よりも古い基準で設計した橋梁に大きな被害があったことから、この基準より古い橋梁を対象に耐震補強を推進してきたところ。しかしながら、緊急輸送道路全体の橋梁耐震補強実施率は約5割(平成16年度末時点)であるため、橋梁耐震補強3箇年プログラムに基づき、重点的に耐震補強を実施中。

○今後の対応

- ・地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路等における橋梁の耐震補強を引き続き重点的に推進。

3 国民生活の安全・安心を支える物流

③ 災害時の適確な対応

<具体的施策>

緊急物資輸送のための耐震強化岸壁について緊急度に応じて重要度の高いものから順に整備を推進する。また、震災時において、一定の海上輸送機能を確保し、地域の経済活動への影響を最小限にするため、コンテナターミナル等における耐震強化等を推進する。

担当省庁：国土交通省

○指標の達成状況

【港湾による緊急物資供給可能人口】(再掲)

<指標の定義>

大規模地震の切迫性の高い観測強化地域(※)、特定観測地域内(※)の港湾において、耐震強化岸壁の整備により緊急物資等の供給が可能な人口

※ 観測強化地域：地震予知連絡会が選定。異常が発見された場合に、さらに観測を強化して異常を確かめる必要のある地域を指す。具体的には、南関東、東海の2地域。

※ 特定観測地域内：地震予知連絡会が選定。要件は、①過去に大地震があつて、最近大地震が起きていない、②活構造地域、③最近地殻活動が活発、④社会的に重要な地域であること。具体的には宮城県東部・福島県東部、名古屋・京都・大阪・神戸地区等。

<指標の目標>

平成19年度までに、約2,600万人

<現状>

平成18年度末時点で、約22,050万人

○施策の進捗状況

・対象とする地域において、平成17年度には、17港湾において耐震強化岸壁の整備を進め、平成18年度には20港湾において耐震強化岸壁の整備を進め、うち本荘港の耐震強化岸壁が供用開始。

○今後の対応

・従来の、発災直後においても緊急物資等を搬入できる耐震強化岸壁(特定)に加え、今後は、速やかな応急復旧により被災後から7日間程度で緊急物資等の搬入が可能となる耐震強化岸壁(標準)を導入することとし、トータルの整備費用の縮減により、整備を促進。
・また、耐震強化岸壁の整備を緊急的に進めるため、18年度から22年度までの5年間の耐震強化岸壁緊急整備プログラムを策定し、計画的な整備を推進。

3 国民生活の安全・安心を支える物流

④ 消費者ニーズに応じた流通システム及び食の安全・信頼の確保

<具体的施策>

消費者の食の安全・安心に対する関心の高まりに対応するため、卸売市場等における品質管理の徹底のためのコールドチェーンシステムの整備を進める。

担当省庁：農林水産省

○指標の達成状況

【中央卸売市場における低温卸売場の整備率】

<指標の定義>

(中央卸売市場における低温卸売場の整備面積(青果及び水産)) ÷ (全国中央卸売市場の卸売場面積(青果及び水産)) × 100 (%)

<指標の目標>

平成21年度までに、11.1%

<現 状>

平成17年度末時点で、9.7%

○施策の進捗状況

- ・卸売市場整備基本方針等に基づき品質管理の高度化等を推進。
- ・中央卸売市場における低温卸売場の整備率は、平成17年度末時点で9.7%に向上。(平成16年度末時点では9.1%)

○今後の対応

- ・引き続き中央卸売市場における低温卸売場の整備を推進。

3 国民生活の安全・安心を支える物流

④ 消費者ニーズに応じた流通システム及び食の安全・信頼の確保

<具体的施策>

情報の記録の自動化・簡便化により、消費者が簡単に安全・安心情報を入手でき、生産資材の適正な使用や必要に応じて食品事故の拡大防止・原因究明に活用できるユビキタス食の安全・安心システムの開発・導入を促進する。また、ネットワークの高度化技術等を確立する。こうした取組を通じ、トレーサビリティ・システムの効率的な普及を図る。

担当省庁：農林水産省、総務省

○指標の達成状況

【食品流通の各段階において、トレーサビリティ・システムを導入している事業者の割合】

<指標の定義>

農林水産省統計部「食品産業動向調査」において判明したトレーサビリティ・システムの導入状況

<指標の目標>

平成19年度までに、食品製造業を50%、食品卸売業を50%、食品小売業を40%

<現 状>

平成19年1月1日時点で、食品小売業38.8%

平成18年1月1日時点で、食品製造業37.9%、食品卸売業36.8%

○施策の進捗状況

- ・ユビキタス・コンピューティング技術を活用して情報の記録等の自動化・簡便化を進め、食品の安全管理の向上等への活用も可能な先進的トレーサビリティ・システム（「食の安全・安心システム」）の開発を公募方式により実施し、食品トレーサビリティ・システムの普及を促進（17年度は8団体実施、平成18年度は6団体実施）。
- ・電子タグについては、異なるプラットフォーム間において電子タグ情報を交換・管理する技術、電子タグIDとネットワークを関係づける技術及びセキュリティ制御技術等について研究開発を実施。

○今後の対応

- ・食品トレーサビリティ・システムの普及を促進するため、平成19年度までに、トレーサビリティ・システムについて、導入コストが低く中小企業でも導入可能なシステム、複数の既存システムを連携して複雑なルートにおいてもトレーサビリティを確立できるシステムを開発するとともに、必要性の高い生鮮食品等について、品目毎のトレーサビリティ・システムの導入に関するガイドラインを策定。

3 国民生活の安全・安心を支える物流

④ 消費者ニーズに応じた流通システム及び食の安全・信頼の確保

<具体的施策>

産地の中核的役割を担い、かつ流通機能の拠点である水産業協同組合等が食品産業、小売業等と連携して、消費者ニーズに合った効率的な水産物の流通システムを確立する。

担当省庁：農林水産省

○指標の達成状況

【産地から消費地までの中間コストの削減モデルの確立】

<指標の定義>

産地から消費地までの中間コスト（産地出荷業者の出荷経費割合（※）＋消費地仲卸経費割合（※）－本取組の出荷経費割合）の削減モデルの確立件数

※ 「食品流通段階別価格形成調査」（農林水産省統計部）の直近値により算出

<指標の目標>

平成20年度までに、4件

<現 状>

平成18年度末時点で3件

○施策の進捗状況

・平成17年度より、4件の事業主体、平成18年度より1件の事業主体が中間コストの削減モデルの確立に向けた取組を実施し、このうち、平成18年度末時点で、3件が中間コストの削減モデルとして確立。

・残りの2件については、現在は実証試験段階のため、未だ確立された成果はないが、平成19年度では、消費者ニーズの把握、効率的な流通の確立に向けた実証試験、水産業協同組合と食品産業、小売業等の関連産業との連携による取り組みを実施。

○今後の対応

・平成19年度においても、効率的な水産物の流通システムの確立が図られるよう、事業主体に対して、これらの実証試験等への支援を実施。