

新総合物流施策大綱の策定に関するご意見とそれに対する考え方

()内は主な関係省庁

1 国際競争力のある社会実現のための高度かつ全体効率的な物流システムの構築

ア 高度かつ全体効率的な物流システムの構築

頂いたご意見	考え方
<p>(物流の共同化・情報化・標準化の推進) 情報技術を活用し、グローバル輸送システムの開発等、航空、船舶等の輸送モード間のスムーズな接続を図るべき。</p>	<p>物流の効率化等の観点から、港湾・空港等における輸送モード間の円滑な接続等に資するよう、情報技術の活用について、所要の施策を講じて参ります。</p> <p>(国土交通省)</p>
<p>物流の情報ネットワークの構築が必要</p>	<p>物流の効率化等の観点から、物流 EDI の普及促進、高度道路交通システム (ITS) の開発・活用、IT を活用した次世代海上交通システムの構築等を推進して参ります。</p> <p>(経済産業省・国土交通省・警察庁・総務省)</p>
<p>商業集積単位の共同物流の推進</p>	<p>都市内物流の効率化、環境負荷の低減を実現する観点から、物流、商業地区を中心とした共同の荷捌き施設、駐車場の整備、地域における物流の共同化の取組の推進等の施策について実施して参ります。</p> <p>(経済産業省・国土交通省)</p>
<p>(商慣行の改善) 受荷主側が輸送を手配する「取りに行く物流」等により、物流システムの効率化を図るべきではないか。</p>	<p>商慣行実態調査の実施や物流合理化ガイドラインの活用等により、複雑又は不透明で、市場メカニズム機能を阻害したり、社会的に非効率な物流活動を招くおそれのある商慣行の改善に努めて参ります。</p> <p>(経済産業省)</p>

<p>(規制改革等) 規制改革に関する具体的な目標が必要。国際競争力強化の観点からは、市場原理に基づいた物流システムの達成は急務である。</p>	<p>規制改革については、平成13年3月に閣議決定された規制改革推進3か年計画において示された手順、スケジュール等に従って着実に進めていくこととしております。 また、制度面からの取組とともに、情報化の推進、商慣行改善に係る施策等総合的な活性化施策により、公正かつ競争的な物流サービス市場の構築を目指すこととしております。 (関係省庁)</p>
<p>(新技術の開発と利用) 輸送、保管における品質劣化を検知するシステム開発等により、信頼性の高い輸送システムを構築する必要があるのではないかと。</p>	<p>ご指摘の意見にあるようなシステムについては、なお、検討すべき課題がありますが、輸送システムの信頼性を高めるため、物流システムの高度化・効率化に資するための各般の技術開発に係る施策については、大綱本文に盛り込む予定です。 (関係省庁)</p>
<p>(ユニットロード化の推進) 各輸送モード共通の標準パレットの利用の推進が必要であり、一貫輸送用については、T-11型パレットの普及を強調すべき。また、パレットの共同利用、共同回収についても言及が必要。</p>	<p>ご指摘のとおりであり、同様の趣旨で大綱本文に盛り込むことで作業を進めているところです。 (経済産業省)</p>
<p>一貫パレ率の目標達成の具体策はあるのか。</p>	<p>パレチゼーション普及のための具体的施策については、大綱本文に盛り込むことで作業を進めています。 例えば、ユニットロード化に資する物流機器の導入及び施設の設置に対する支援、T11型パレットを基本とする「ユニットロードシステム通則(JIS Z0650)の普及などです。 (経済産業省)</p>
<p>一貫パレ推進のためには、基礎的インフラであるパレット、パレットデポ、デポの周辺整備などが必要ではないか。</p>	<p>ご指摘のとおりであり、ユニットロード化に資する物流機器の導入及び施設の設置に対する支援を行って参ります。 (経済産業省)</p>

(マルチモーダル施策の推進)

マルチモーダル施策推進の前提として、物流システムの全体構想ならびに個々の拠点の役割分担の明確化が不可欠。

陸海空バランスのとれた物流体系のためには、鉄道、内航のインフラ整備に一層の力を入れるべき。

列車便、船便、トラック便のスムーズな結合システム構築等による輸送モード間の接続の円滑化が必要ではないか。

地域間物流については、多様な輸送モード間の競争と相互の連携、利用者の自由な選択を通じて適切な役割分担がなされる交通体系の構築により、物流の効率化を図って参ります。

また、インフラ整備を含め、特性の発揮できる分野における鉄道・海運の利用促進策についても講じて参ります。

(国土交通省)

空港、港湾、駅等の物流拠点及び高規格幹線道路並びにこれらを相互に接続するアクセス道路等を重点的かつ効果的に整備することで、輸送モード間の接続の円滑化を確保し、物流の効率化を図ります。

(国土交通省)

イ 国際物流拠点の機能強化等

頂いたご意見	考え方
<p>(国際物流拠点の機能向上) 国際物流拠点のアクセスの強化、容量拡大が必要。</p>	<p>国際物流拠点の機能向上の観点から、ハード・ソフト両面から国際物流拠点の整備を行うとともに、それへのアクセスの向上を図ります。</p> <p>(国土交通省)</p>
<p>国際競争力の強化の観点から、港湾の利用料金の見直しや利用者の負担増とならない形での24時間フルオープン化などの環境整備が必要ではないか。</p>	<p>国際競争力の強化の観点から、港湾物流分野の利便性の向上、リードタイムの短縮を推進するため、使い勝手の良い港湾施設使用料金の在り方等の検討や、官民両セクターが連携して、港湾の24時間フルオープン化の実現に向けた取組を行う等所要の施策を進めて参ります。</p> <p>(国土交通省・財務省・農林水産省等)</p>
<p>(各種手続の電子化・ワンストップサービス化) 輸出入及び港湾手続きについて、さらなる簡素化、標準化の推進を図りつつ、利便性向上、リードタイム短縮の観点から、ワンストップ化を目指すべき。</p>	<p>港湾における貨物引き取りまでのリードタイムは、着実に短縮してきておりますが、港湾物流の利便性向上、リードタイム短縮については、情報化の程度により大きく左右されることから、関係省庁の連携により、各種手続の電子化、ワンストップサービス化の早期実現を図ることや官民間の情報システムの連携等の施策を進めて参ります。</p> <p>(経済産業省・国土交通省・財務省・農林水産省等)</p>

2 社会的課題に対応した物流システムの構築

頂いたご意見	考え方
<p>(モーダルシフト) モーダルシフト推進について、具体策はどうなっているのか。</p>	<p>環境負荷の低減の観点から、特性の発揮できる分野において、鉄道・内航海運の利用促進を図るため、共有建造方式による内航海運の効率化、鉄道貨物の輸送力増強、所要時間短縮等について、所要の施策を講じて参ります。 (国土交通省)</p>
<p>モーダルシフトを推進する観点から、内航海運については、体質改善・競争力強化・効率化を推進すべきではないか。</p>	<p>モーダルシフトの推進の観点からは、内航海運の効率化を推進し、その利便性を向上させるため、船舶の大型化・高速化、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備等の施策を講じて参ります。 (国土交通省)</p>
<p>モーダルシフトを推進する観点から、鉄道貨物輸送に対する公的な支援が必要ではないか。 この際、環境税も一つの手法ではないか。 また、他の物流拠点と鉄道とのアクセスを確保すべきではないか。 なお、整備新幹線の並行在来線をどう維持していくつもりなのか。</p>	<p>モーダルシフトの推進の観点からは、鉄道貨物輸送が利用者ニーズに対応したサービスが提供できるよう、主要幹線鉄道の輸送力強化、所要時間短縮、物流拠点間のアクセスの向上等の施策を講じて参ります。 また、環境税については、その在り方等について未だ国レベルの議論が必要であることから、現時点では、政府の施策として位置付けることは適当でないと考えられます。 なお、整備新幹線の建設する区間における並行在来線については、開業時にJRの経営から分離することとし、着工に際し、沿線の地方公共団体から経営分離についての同意を得ることとされており、経営分離後の並行在来線の経営形態は、地域において選択する問題であると考えられます。 (国土交通省)</p>

<p>(大気汚染等の環境問題への対応) ロードプライシング施策とE T Cとを両方実行することにより料金所付近の渋滞の緩和を図るべき。また、E T Cの普及を促進すべき。</p>	<p>都市内交通の円滑化を図るため、環境ロードプライシングの試行的実施やE T Cの普及促進に向けた施策を講じて参ります。</p> <p>(国土交通省)</p>
<p>有料道路の一部無料化の検討による、車両の流れのスムーズ化。</p>	<p>有料道路制度は、限られた道路財源を補う方法として、借入金を用いて道路の整備を行い、利用者から徴収する料金収入をもってその返済に充てるものであり、有料道路の一部を無料化する場合には、その整備に要した借入金の返済の問題が生じるため、困難であると考えられます。</p> <p>(国土交通省)</p>
<p>(排出権取引) 企業間排出権取引の推進等を行政主導で行っていくべき。これにより、日本での排出権取引市場の拡大、企業努力による大気汚染物質の削減に資する。</p>	<p>排出権取引については、地球温暖化に係る全体としての議論が必要であるなど様々な解決すべき課題があることから、現時点で施策の方向性を示すことは出来ないものと考えられます。</p> <p>なお、民間事業者が自らの二酸化炭素排出を把握した上で、自主的にその削減を図ることは重要であると考えられ、その旨、新大綱に盛り込んで行くこととしております。</p> <p>(国土交通省・経済産業省等)</p>
<p>(循環型社会実現のため静脈物流システムの構築) 循環資源や廃棄物の円滑かつ適正な物流促進のための物流拠点の整備が必要。</p>	<p>地方公共団体とも連携して、今後のリサイクル拠点の配置にも対応しつつ、循環型社会の実現に貢献する新たな物流システムを構築するため、静脈物流システムに必要な施設の整備等の施策を進めて参ります。</p> <p>(国土交通省)</p>
<p>(事故防止等物流の安全問題への対応) 事業用自動車の事故防止を図るため、事業者自身が安全確保に取り組めるよう、「制度・体制の整備及び科学的事故防止対策の推進」が必要。</p>	<p>事故防止等物流の安全問題への対応として、事業者における運行管理の充実やトラックの速度抑制装置等により、事故の未然防止や拡大防止のための施策の強化を進めて参ります。</p> <p>(国土交通省)</p>

3 今後の進め方について

頂いたご意見	考え方
<p>施策の実施に際しては、民間を含む関係者との緊密な連携、新大綱自体の中間見直しの必要性などを十分に念頭に置く必要がある。</p>	<p>施策の着実な実施を図り、実施状況を広く国民に知らせるため、年1回程度のフォローアップを実施し、その成果を公表するとともに、国の出先機関、地方公共団体、民間との連携を図りつつ、引き続き総合的な施策の推進を図って参ります。</p> <p>(関係省庁)</p>