

「新総合物流施策大綱」の策定について

平成13年5月
総合物流施策推進会議幹事

経 済 産 業 省
国 土 交 通 省

1 新大綱の策定について

(1) 新総合物流施策大綱とは

政府は、平成9年4月に、平成13年までにコストを含め国際的に遜色のない物流サービスを実現することを目指して具体的施策をまとめた「総合物流施策大綱」(平成9年大綱)を閣議決定。

「新総合物流施策大綱」(新大綱)は、平成9年大綱の目標年の到来を迎えるに当たり、これまで実施してきた施策の成果を評価し、平成9年大綱策定以降の情勢変化等を踏まえて新たな目標を定め、その達成のための具体的施策をまとめるもの。

＊ 「経済構造の変革と創造のためのプログラム」第3回フォローアップ(昨年12月閣議決定)において、平成9年大綱を平成13年の早期に見直すこととされた。

(2) 平成9年大綱の評価と新大綱の必要性

平成9年大綱の下で、以下の3つの目標実現に向けた諸施策が実施され、一定の効果を上げてきたものの、さらなる取り組みが必要。

- 1 アジア太平洋地域で最も利便性が高く魅力的なサービスの提供
- 2 産業立地競争力の阻害要因とならない水準のコストでの物流サービスの提供
- 3 物流に係るエネルギー問題、環境問題及び交通の安全等への対応

1 アジア太平洋地域で最も利便性が高く魅力的なサービス

道路、空港、港湾等の各種インフラの整備や、規制緩和の推進、標準化、情報化等による物流システムの高度化、輸出入等に係る手続きの簡素化等により、例えば、輸入手続全体に要する平均時間が約95時間(平成8年3月)→約87時間(平成10年3月)となる等、物流サービスの利便性の向上はみられる。

しかしながら、アジアの先進的な国際港湾が我が国と比べ取扱量を拡大している中、我が国の国際港湾においては、船舶の大型化への対応、港湾のフルオープン化、輸入手続の電子化・ワンストップ化の実現等の必要性が指摘されている。

コンテナ取扱個数の推移

	平成2年	平成7年	平成11年
日本	736万TEU (100.0%)	1007万TEU (+36.8%) (100.0%)	1150万TEU (+56.3%) (+14.2%)
シンガポール	522万TEU (100.0%)	1185万TEU (+127.0%) (100.0%)	1595万TEU (+205.6%) (+34.6%)
韓国	235万TEU (100.0%)	450万TEU (+91.5%) (100.0%)	701万TEU (+198.3%) (+55.8%)

(TEU:Twenty-Foot EquivalentUnit(20フィートコンテナ換算))

2 産業立地競争力の阻害要因とならない物流コスト

1と同様の施策の推進により、対 GDP 総物流コスト(輸送、保管、管理費)比率にみられるように、物流コストはわずかながら低下傾向にあるが、国際的な競争激化の中、引き続きコストの低減に努めていくことが重要。

対 GDP 総物流コスト	H7 年度 9.68% → H10 年度 9.47%
--------------	----------------------------

3 エネルギー問題、環境問題及び交通安全等への対応

都市内交通の円滑化のためのインフラ整備や、交通事故抑制策等を進めてきたが、前大綱策定以降の平成 9 年 12 月の CO2 削減に向けた京都議定書の採択や平成 12 年 6 月に施行された循環型社会形成推進基本法に基づく循環型社会の構築といった新たな課題へ対応していくため、より一層の取り組みが必要。

4 さらに、企業間での情報共有化が進んでいない現状を踏まえた情報通信技術の飛躍的進展への対応や、物流面での災害等緊急時対策など国民生活を支える物流という観点からの取り組みも必要。

(3) 今後の進め方

5 月 29 日(火)から 6 月 6 日(水)の間、広く国民の皆様からご意見を賜るべく、パブリックコメントを実施し、いただいたご意見を参考に、新大綱の策定作業を進め、6 月中の閣議決定を目指す予定。

2 新大綱のポイント

(1) 新大綱の目標と視点

1 目標年次 平成17年(2005年)

2 目 標

世界経済の一層のグローバル化や、IT の飛躍的進展等に対応するとともに、地球温暖化問題や循環型社会の構築等の新たな課題を克服し、21 世紀にふさわしい新たな物流システムの形成を目指し、「コストを含めて国際的に競争力のある水準の物流市場が構築されること」、社会的課題への対応や豊かな国民生活の実現への要請を踏まえつつ、「環境負荷を低減させる物流体系の構築と循環型社会への貢献を目指すこと」を目標として設定する。

3 施策推進の視点

各施策は以下の視点に基づき実施。

- | |
|---------------------------------|
| ア 各主体の適切な役割分担(政府・民間、国と地方公共団体) |
| イ 公正かつ競争的な物流サービス市場の構築 |
| ウ 物流インフラの重点的・効率的な整備や既存インフラの有効活用 |

(2) 今後の施策の方向と主な施策

上記目標を達成するため、新大綱においては、我が国の物流システムが目指すべき以下の3つの方向性を明確化した上で、具体的な数値目標を設定することを検討。

- 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
- 2 社会的課題に対応した物流システムの構築
- 3 国民生活を支える物流システムの構築

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

- 物流の効率化に向けた荷主、物流事業者の自主的な取組みを促進するとともに、規制改革や行政手続の簡素化・効率化、技術開発等を進める。
- 標準パレットによる一貫パレチゼーション（発送から到着まで積み替えを行わず同じパレットで一貫輸送する方式）を中心としたユニットロード化の推進。

目標の考え方：パレット輸送が可能な貨物のパレット化率を引き上げる（現在：77 %）とともに、JIS 規格パレット比率を引き上げる。（現在：日本約4割 欧米約5～6割）

- 地域間物流において、各輸送機関の競争と連携の下、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を構築するためのマルチモーダル施策を推進する。

目標の考え方：複合一貫輸送へ対応した内貿ターミナルへ陸上交通を用いて半日以内で往復できる地域の人口ベースでの比率を上昇させる。（現在：約8割）

目標の考え方：自動車専用道路等のICから10分以内到達可能な空港・港湾の割合を引き上げる。（現在：空港46%、港湾33%、欧米約9割）

- 都市内物流においては、交通の円滑化を図るための施策を推進する。

目標の考え方：3大都市圏における人口集中地区の朝夕の平均走行速度を向上させるとともに、トラック積載効率を引き上げる。
（現状：平均走行速度21キロメートル毎時 トラック積載効率約45%）

（具体的施策例）

- ・ 物流EDIの普及促進、高度道路交通システム（ITS）の開発・活用等、ITを活用した次世代海上交通システムの構築
- ・ 規制改革推進3か年計画の推進
- ・ ユニットロード化の推進、パレットの国際標準化やアジアにおける普及促進
- ・ 空港、港湾、鉄道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の整備
- ・ 環状道路、バイパス等の整備等による交通容量拡大とTDM施策の推進

イ 国際物流拠点の機能強化等

- 国際物流拠点やこれらへのアクセス、幹線道路ネットワーク等を重点的に整備する。
- 港湾の24時間フルオープン化、輸出入・港湾手続きの電子化・ワンストップ化等を進め、国際港湾物流の効率を大幅に改善する。

目標の考え方：船舶が入港してから貨物がコンテナ^①を出ることが可能となるまでに必要な時間を短縮する。（現状3～4日）

（具体的施策例）

- ・ 国際幹線航路、中枢・中核国際港湾の整備等による海上ハイウェイネットワークの構築
- ・ 大都市圏拠点空港の整備
- ・ 港湾・空港へのアクセス道路等の整備
- ・ 港湾荷役の効率化・サービスの向上、行政手続きの取扱時間の延長等による港湾の24時間フルオープン化の早期実現に向けた取組み。
- ・ 通関情報処理システム（NACCS）と港湾EDIシステムの接続、NACCSと外為法に基づく輸出入許可・承認手続システム（JETRAS）の接続等

2 社会的課題に対応した物流システムの構築

ア 地球温暖化問題への対応

- 「京都議定書（COP3）」の温室効果ガス排出削減目標の達成に向け、排出抑制策を強化する。
- 輸送機関の燃費の向上、トラック輸送の効率化及び大量輸送機関の活用を推進する。
- 環境負荷の少ない輸送システムへの転換に向けた民間の取組みを促進する。

目標の考え方：長距離雑貨輸送分野のモーダルシフト化率（全輸送機関に占める鉄道・内航海運の利用率）を向上させる。（現状：約43%）

（具体的施策例）

- ・ 低燃費車の導入促進など輸送機関の燃費向上
- ・ 車両の大型化に対応した道路整備
- ・ 国際海上コンテナターミナルの拠点整備による輸出入貨物の国内陸上輸送距離の削減
- ・ 主要幹線鉄道の輸送力増強等、港湾荷役の効率化・サービス向上、内貿ターミナルの拠点整備、モーダルシフト船の建造推進、鉄道貨物駅や港湾へのアクセス道路整備。

イ 大気汚染等の環境問題への対応

- 自動車の低公害化、交通容量の拡充に加え、TDM施策による都市内交通の円滑化を図る。

(具体的施策例)

- ・ 排出ガス規制の強化、低公害車の開発・普及、改正自動車NO_x法の適正な施行
- ・ 環状道路等の整備、交差点や踏切道の改良によるボトルネック解消と、有料道路の料金に格差を設けることにより住宅地域に集中した交通を湾岸部に転換させる環境ロードプライシングの試行的実施等。

ウ 循環型社会実現のための静脈物流システムの構築

- 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。

(具体的施策例)

- ・ 鉄道・海運の活用を含め効率的な静脈物流システム。
- ・ リサイクル施設の立地に対応した港湾施設・廃棄物海面処分場の整備等。

エ 事故防止等物流の安全問題への対応

- 事故防止対策を強化する一方、技術の進展等を踏まえ、安全基準の適時適切な見直しを行う。

(具体的施策例)

- ・ 大型トラックへの速度抑制装置(90km/h)の装備義務付け。
- ・ ITSによる道路交通の安全性向上。ITを活用した次世代海上交通システムの構築による海上交通の安全性向上
- ・ 国際幹線航路の整備等による船舶航行のボトルネック解消。

3 国民生活を支える物流システムの構築

- 多様なニーズに対応した物流サービスの提供の促進を図るとともに、事後チェック型行政により市場を監視し、消費者保護の充実を図る。
- 災害等の緊急時に必要な物流機能の確保を図る。
- 物流が快適な都市生活と調和するような物流の円滑化にも配慮した街づくりに取り組む。

(具体的施策例)

- ・ 運賃料金規制の緩和等
- ・ インフラの耐震性等の向上、緊急時の代替手段・ルートの確保等