

総合物流施策大綱

(2005 - 2009)

第3回フォローアップ 概要

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) 国内外の物流ネットワークの構築
- (3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

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
- (2) 貨物交通のマネジメントの推進
- (3) 情報化・標準化の推進
- (4) 物流効率化を支える人材の育成等
- (5) 物流事業に関する施策のあり方の検討

3 国民生活の安全・安心を支える物流

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

スーパー中枢港湾プロジェクトの推進、ターミナル機能の高度化

平成19年度において以下の取組みを実施。

- ・ **東京港、横浜港**において大水深コンテナバース（水深16m）を新規着工。
- ・ **横浜港、名古屋港、大阪港**において特定国際コンテナ埠頭の運営者（民間オペレーター）に対する**無利子貸付を実施**。
- ・ **東京港**において**24時間フルオープン支援施設（夜間業務にも対応できる施設等）の整備を実施**。
- ・ **名古屋港、四日市港**においてコンテナ物流円滑化に資する**共同デポの整備を実施**するとともに、**横浜港**において**鉄道貨物積替施設の整備を実施**。

【目標】平成22年度までにコストの3割削減、リードタイムの1日程度への短縮を達成。

【現状】平成18年度末時点で、港湾コストは平成14年度比約13%低減、リードタイムは約2.1日。

大都市圏拠点空港の整備・活用

- ・ **成田国際空港**の北伸による平行滑走路の2,500m化、**羽田空港**の再拡張事業を推進。**関西国際空港**の物流施設の二期島への展開を実施予定。**中部国際空港**では平成19年10月に第3国際貨物上屋が竣工。

【目標】我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量を平成24年度末までに444万トン。

【現状】平成19年末時点で315万トン。

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

国際物流基幹ネットワークの構築(国際物流に対応した幹線道路網の整備)

- ・ **三大都市圏環状道路**など高速道路ネットワークの整備を促進。
- ・ 国際コンテナ通行支障区間47区間のうち、平成19年度に **6区間を解消** (平成20年4月現在で35区間について未解消)。
- ・ 高速道路等のICから **拠点的な空港・港湾等への道路アクセス率が69%に上昇**。

【目標】 1) 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。

2) 高速道路等のIC等から10分以内に到達が可能な拠点的な空港・港湾の割合を平成19年度までに68%とする。

【現状】 1) 国際コンテナ通行支障区間47区間のうち、平成19年度に6区間を解消。

2) 高速道路等のICから拠点的な空港・港湾等への道路アクセス率が69% (平成19年度(実績))に上昇(目標達成)。

スーパーエコシップの普及支援

- ・ 電気推進システムを採用した**次世代内航船(スーパーエコシップ)の普及支援を実施**。

【目標】 $(\text{SES化に伴う船価上昇額}) \div (\text{SES化をしない場合の船価}) \times 100 (\%)$ について、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18年度船価上昇率は24.07%。(平成17年度船価上昇率は24.57%)

貨物鉄道輸送力増強事業

- ・ 平成19年度から**北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業**により、待避線延伸等工事を実施中。

【目標】 貨物鉄道のコンテナ輸送実績を平成22年度までに217億トンキロ。

【現状】 平成19年度末時点で209億トンキロ。

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

物流拠点施設の整備促進(物流総合効率化法による拠点集約)

- ・都道府県や中小事業者等への普及活動等を通じて、制度の活用を促進。
【目標】物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の認定件数を平成21年度までに110件。
【現状】平成21年2月末時点で115件(目標達成)。

国際物流戦略チームによるプロジェクトの実施

- ・北部九州国際物流戦略チームにおいて、日中韓物流大臣会合における合意に基づき、12フィートコンテナの標準化に向けた基礎調査を平成20年度に実施。
- ・関西国際物流戦略チームの取組みにより、深夜貨物便のデイリー化、大阪湾諸港の一開港化を実現。
【目標】平成19年度までに国際物流戦略チームを全国10地区において設置。
【現状】平成19年度8月までに全国10地区において設置(目標達成)。

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

東アジア準国内物流圏の構築

- ・平成20年5月に**第2回日中韓物流大臣会合**を岡山県で開催し、**共同声明（岡山宣言）**を採択。岡山宣言に基づき、平成20年12月に**グリーン物流に関する専門家会合**を日本で開催。
- ・**第5回日ASEAN交通大臣会合**（平成19年11月：シンガポール）において**日ASEAN物流人材育成ガイドライン**を採択。平成20年度はカンボジア（平成20年6月）等で人材育成セミナー・ワークショップを開催。また、**第6回日ASEAN交通大臣会合**（平成20年11月：フィリピン）において、物流等四つの政策的柱に重点化することを決定。

【目標】 1) 日中韓物流大臣会合の開催。

- 2) 主要モード間のボトルネック調査の実施、国境通過輸送の円滑化のための調査の実施、研修の実施。

【現状】 1) 平成18年9月にソウルで第1回会合を開催。

平成20年5月に岡山県で第2回会合を開催。

- 2) 平成17年度においては、ラオス、ベトナム、タイを対象とした主要モード間のボトルネック調査及び第一・第二東西回廊を対象とした国境通過輸送の円滑化のための調査を実施。平成18～19年度においては、タイ、カンボジア、ベトナム、フィリピン、インドネシア、ラオスで人材育成セミナー・ワークショップを実施。

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

東アジア準国内物流圏の構築

国際物流競争力パートナーシップ会議の「行動計画」に基づき、以下の事業を実施。

< 1 > アセアン広域物流網の整備

・平成19年度、タイからラオスを通りベトナムに至るルート（東西経済回廊）にて**走行実証実験を実施**。

・日ASEAN経済大臣会合等で、ASEAN側関係者に走行実証実験を説明するとともに、実験の成果報告会をタイ、ラオス、ベトナムにて実施した。

【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】 1) 計画通り平成19年度にタイからラオスを通りベトナムに至るルート（東西経済回廊）において走行実証実験を実施。ASEANとの間では、日ASEAN経済大臣会合等で走行実証実験について説明するとともに、実験の成果報告会をタイ・ラオス・ベトナムにて実施。

2) 走行実証実験で明らかになったインフラ上の課題については、日ASEAN統合基金（JAIF）を活用し支援を行うこととなっているところ。

< 2 > 物流及び輸出入通関手続関連の人材育成

・平成19年度に人材育成推進委員会を設立。**人材育成プログラムの実施モデル国としてタイを選定**。タイ荷主協会をカウンターパートとして、**モデル事業を平成20年10月より実施**。

【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】 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) 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ASEAN交通連携の枠組等を通じて物流人材育成を推進。

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

貿易手続改革プログラムの実施

< 1 > 規制の見直し及び手続の統一化・簡素化

- ・ **港湾の深夜早朝利用を推進**（平成19年10～12月に神戸港において24時間搬出入サービスに係る社会実験を実施。また、平成20年4月に税関の臨時開庁制度について、手数料を廃止するとともに、手続を簡素化）。
 - ・ **港湾手続の統一化・簡素化を実施**（平成19年8月に国が港湾管理者に統一モデル様式を通知）。
 - ・ **港湾行政の広域連携を推進**（平成19年12月に大阪湾諸港の一開港化を実現）。
- 【目標】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、港湾手続の書式の統一化・簡素化及び次世代シングルウィンドウへの一元化を図る。
- 【現状】各港湾の申請書式の統一化の状況を調査・公表するなどして、港湾手続の統一化・簡素化を実施。

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

貿易手続改革プログラムの実施

< 2 > 日本版AEO制度の推進、保税・通関制度のあり方の検討

- ・ 本年2月にAEOの承認を得るに当たって必要な体制整備等を解説する**国際運送事業者を対象とした手引き書を作成。**

【目標】・ 保税・通関制度のあり方の検討（平成20年度末までに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5割超）

- ・ AEO制度の拡充等（製造者の取扱いについて検討等）
- ・ 相互承認の実現を目指した政府間協議の推進

【現状】・ 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年末までに全体の輸出額の5割超まで高めるとの官民の目標を達成（平成20年末現在、195者54.5%）。

- ・ AEO制度の利用状況等を踏まえ、AEO制度など保税・通関制度等のあり方を官民で検討。
- ・ 製造者をAEO制度の対象事業者とする（関税定率法等の一部を改正する法律案を今国会に提出）。
- ・ 平成20年10月よりニュージーランドとAEO相互承認を実施。米国、EU及びアジア諸国等との間では、AEO制度に関する相互承認について実務者による具体的な協議等を推進。

< 3 > 「次世代シングルウィンドウ」の見直し

- ・ 平成20年10月に申請窓口一元化を達成する**次世代シングルウィンドウ（府省共通ポータル）が稼働するとともにNACCSと港湾EDIを統合。**

【目標】次世代シングルウィンドウの構築。

【現状】平成20年10月に次世代シングルウィンドウを稼働し、NACCSと港湾EDIを統合。
（目標達成）

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

グリーン物流パートナーシップ会議の活用

- ・ **モーダルシフトを始めとした物流事業者と荷主企業が協働で取り組むCO₂排出量削減プロジェクト**への支援を展開。平成17～19年度実績は合計163件。

【目標】 1) グリーン物流パートナーシップ会議の会員登録者数を平成21年までに4,000者。

2) グリーン物流パートナーシップモデル事業の活用率を平成21年までに50%。

【現状】 1) 平成19年度末時点でグリーン物流パートナーシップ会議の会議登録者数は2,883者。

2) グリーン物流パートナーシップモデル事業の活用率は約10%。

省エネルギー法の活用

- ・ 平成19年度においては、輸送事業者と荷主との連携強化のため、国土交通省・経済産業省の共同研修を実施。また、**特定事業者・特定荷主からの省エネルギー計画の提出及びエネルギー使用量等の報告を受理**。

【目標】 平成18年度より毎年度適切に措置。

【現状】 平成19年度より特定輸送事業者や特定荷主からの省エネルギー計画の提出エネルギー使用量の報告を受理。

クリーンエネルギー自動車の普及促進

- ・ 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が**約51万台にまで上昇**。

【目標】 平成22年度までにクリーンエネルギー自動車を233万台。

【現状】 平成19年度末時点で約51万台。

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

都市内物流の効率化

- ・平成19年3月に策定した都市内物流トータルプランを踏まえて、**都市内物流効率化モデル事業を平成20年度から開始**。平成20年10月からは「**2010年代に向けての物流戦略委員会**」の下に設置された第1WG（モーダルシフト、都市内物流）において、都市内物流の効率化を図る方策等を検討しているところ。

【目標】都市内物流トータルプランに基づいて施策を実施。

【現状】平成20年度に都市内物流効率化モデル事業を活用し、全国4箇所の協議会の活動を支援。

クール SHIPPING の推進

- ・**海運分野の低炭素化（クール SHIPPING）を推進**するため、**外航海運は船舶の実燃費指標の開発・国際標準化等を推進**。内航海運にもこれら成果を活用するとともに、**環境性能の高い船舶への代替建造・改造の促進、モーダルシフトの推進**等を図る。

【目標】2012年までに、外航海運はCO₂を30%削減するための技術を開発し、内航海運はモーダルシフトによりCO₂を年間約150万トン削減。

【現状】IMO（国際海事機関）において、昨年3月に実燃費指標の策定に関する提案を行い、昨年10月にその指標を試行することが承認された。今後も当該指標等の国際標準化に向けて、積極的に参画。

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等

人材育成研修の実施等

- ・平成19年度に**環境配慮型3PLに関するガイドライン**を作成。
- ・平成16年10月より、(社)日本物流団体連合会等において人材育成研修を実施。

【目標】3PL人材育成研修の受講者数を平成21年度までに14,000名。

【現状】平成19年度末時点で延べ8,007名。

3 国民生活の安全・安心を支える物流

トラックに係る交通安全の確保

- ・平成19年度より**大型乗用衝突被害軽減ブレーキに対する補助制度を実施**。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**。
- ・平成20年度より荷主勧告の対象となる実運送事業者の違反行為について、従来運用していた過積載に係るもののほか、**過労運転及び最高速度違反に係るものを追加し、より良好な輸送秩序の確立を推進**。

【目標】 1) 大型トラックに係る実用化されたASV技術の平均装着率を平成22年度までに5.0%。
2) 自動車事故報告規則に基づき報告された事業用自動車事故のうち、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と分類されたものの割合を平成21年度までに50%以下。

【現状】 1) 平成18年末時点で4.5%。
2) 平成18年末時点で56%。

安定的な海上輸送の確保等

- ・**日本船舶の確保、船員の育成・確保**を図るため、**トン数標準税制の適用等を内容として海上運送法等を改正**（平成20年5月成立、7月施行）。同法に基づき基本方針を作成。内航日本人船員の確保・育成のための日本船舶・船員確保計画の認定については、平成20年度113事業者を認定。

【目標】 5年間で外航日本船隻数を2倍、10年間で外航日本人船員を1.5倍。内航船員不足が生ずることがないように内航船員の確保・育成を図る。（5年後1,900人、10年後4,500人程度不足する見通し）

【現状】 内航日本人船員は、同計画により約600名の純増予定。