

「2010年代に向けての物流戦略委員会」 最終とりまとめ案における主な具体的施策



国土交通省

2009年5月19日

政策統括官

国際・国内一体となった物流環境の改善

アジアを中心とした国際物流の現状と課題

内外を通じたドア・ツー・ドアでの迅速・低廉で質の高い国際物流が必要。関係者のパートナーシップ強化による取組みが重要。現状では貨物の流れの詳細が十分に把握できておらず、具体的な課題の抽出と課題への対応が不十分。

世界の製造拠点となったアジアを面としてとらえ、広域的な物流環境の改善が必要。

これまでは、アジア諸国における物流関係者の能力向上への支援という間接的なアプローチが中心。より直接的な取組みが必要。

国際・国内一体となった物流環境の改善への取組み

国際複合一貫輸送モニター調査

国際複合一貫輸送の一層の高度化を推進するため、産官学の連携により、ドア・ツー・ドアの実際の貨物の流れについて詳細にモニターし、内外におけるリードタイム、手続等における具体的課題を抽出・検討・対応する Plan-Do-Check-Action (PDCA) 方式の取組みを推進。

物流に係るアジア諸国との二国間の政策対話を開始

アジア諸国との連携に重点的に取り組むため、日中韓物流大臣会合、日ASEAN交通大臣会合、国際物流競争力パートナーシップ会議の枠組みを充実させるとともに、新たにインドを含むアジア諸国との二国間の政策対話を開始し、相手国における物流環境改善を直接支援。その際、上記のモニター調査のデータを有効に活用。



取組内容例

アジア域内の主要都市・産業集積を結ぶ主要国際ルートについて、域内外政府と協力・協調し、一体的な整備を推進。域内トラック輸送や海陸/空陸一貫輸送のサービス向上に加え、鉄道と海運の一貫輸送や海上と航空の一貫輸送を推進。効率的かつ高品質な物流サービスの提供を実現できる環境づくりを支援するキャパシティビルディングを図るとともに、各種制度改善を支援。

我が国がアジアとともに発展していくための基盤として、アジアワイドに物流サービスのレベルを向上させる。

成田・羽田両空港の物流円滑化

成田国際空港の北伸事業や羽田空港の再拡張事業等による空港容量拡大を踏まえ、以下の取組みを推進する。

1. 成田国際空港については、空港内の国際物流機能の向上、空港内のボトルネック解消、空港ゲートの管理・運用システムの高度化、空港アクセスの改善を図る。
2. 羽田空港については、空港内の国際物流機能の拡充、国際線地区貨物ターミナルの管理・運用システムの高度化、空港周辺地域の物流機能の一体的強化、空港アクセスの改善を図る。
3. 成田・羽田両空港の有機的連携方策として、両空港間の効率的な貨物輸送体制の構築、物流拠点ターミナル機能の整備を図る。



3. 成田・羽田両空港の有機的連携



港湾を核としたシームレス物流網の形成等

コンテナ物流の総合的集中改革プログラムの推進

施策	具体的取組み	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
コンテナターミナルの24時間オープン実現のためのモデル事業	スーパー中枢港湾の主要ターミナルにおいて、適切なコスト負担のもとでの荷主の需要に応じたモデル事業の実施	実施体制構築 協議会設置	モデル事業			実現
内航フィーダーサービス等の充実のためのモデル事業	内航フィーダー輸送網の強化 ・神戸港 - 中・四国 等 バージ輸送網の強化 ・京浜港 - 千葉港 ・大浜港 - 神戸港	実施体制構築	モデル事業			実現
鉄道による内陸へのコンテナ輸送サービスの充実のためのモデル事業	海上コンテナ鉄道輸送ルートの充実 ・京浜港 - 内陸部	実施体制構築	モデル事業			実現
インランドポートを活用した空コンテナ輸送効率化のためのモデル事業	インランドポートの活用等による内陸部におけるコンテナの新しい流通システムの確立	実施体制構築	モデル事業			実現
電子タグ等を活用した港湾物流情報化推進のためのモデル事業	港湾関連手続の簡素化・統一化 出入り管理システムの構築 情報システム、電子タグ等の情報通信技術(ICT)の活用による事業者業務の徹底効率化及び手続の自動化	貿易手続改革プログラム 集中改革期間	施設整備・順次実現			実現

：集中改革プログラムでの実施事項 ：連携施策

スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化

世界で最も低コストで環境負荷の小さい海上輸送システムの構築

ハブ機能による多方面・多頻度・低コストの航路サービスの維持

コスト構造の抜本的改善

スーパー中枢港湾
最終プログラム

コスト構造を抜本的に改善(港湾コスト3割削減)

複数の輸送間における接続性の抜本的改善

国内

内航フィーダー船の円滑な接続

コスト構造の抜本改革(コンテナ国内輸送の内航船分担率 現行2% 10%)

鉄道との円滑な接続

海上と鉄道の接続を抜本的に改善

海外

東アジア圏・準国内輸送化プログラム

トレーラー等の高速一貫輸送システムの構築

環日本海圏輸送網改革プログラム

環日本海圏の輸送システムを改革

大型船舶に対応した産業港湾インフラの刷新等

大型船舶が通行可能となるパナマ運河拡張(2015年供用予定)

現開門 第3開門(新設)

船幅 32.3m 船幅 49m

開室水深 12.6m 開室水深 18.3m

開室の幅 33.5m 開室の幅 55m

パナマ運河拡張により、喫水15.2mの船舶が通行可能に。

出典：パナマ運河庁資料を基に国土交通省港湾局作成

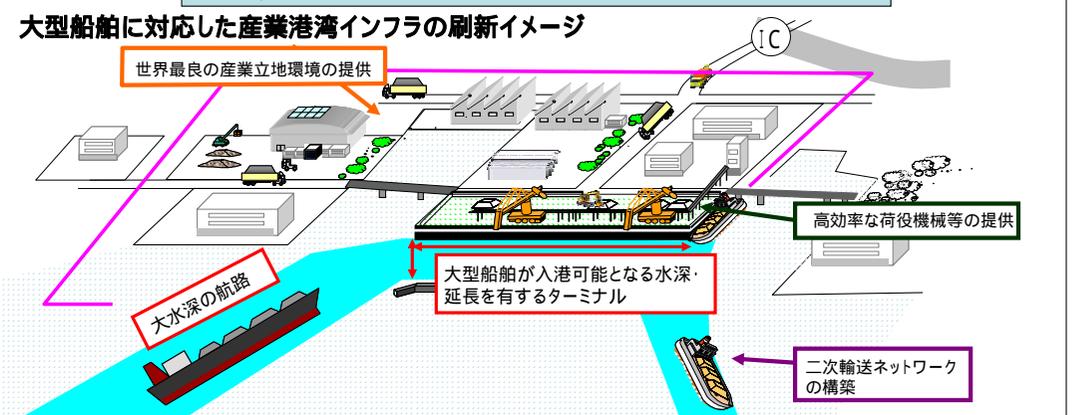
ばら積み貨物(資源・エネルギー・穀物)輸送船舶の大型化

例：鉄鉱石輸送船舶

ケースサイズ	<15万トン級の例>	<30万トン級の例>
(船型10~20万トン程度)	満載喫水 17.7m 全長292m	
最大級の鉄鉱石輸送船舶(船型30万トン程度)		満載喫水 21.1m 全長340m

大型化

このような船舶の大型化を契機として産業港湾インフラを刷新する



道路ネットワークの整備

都市圏における迅速かつ円滑な物流の実現のためには、環状道路等幹線道路ネットワークの整備が不可欠。整備状況は海外と比較して進んでいない。

目的地まで迂回を強いられている国際標準コンテナ車が、重要港湾等と物流拠点間を積み替えなく通行可能となる道路ネットワークの整備が不可欠。また、欧米並みの水準に満たない空港・港湾とのアクセス道路の整備が必要。

環状道路の整備



計画延長	525km
供用延長	229km
整備率	44%

[2009年3月]

- 環状道路(供用中)
- - - 環状道路(計画中)
- — — — — その他の高速道路
- - - - - その他の高速道路(計画中)
- — — — — 主な一般道路

パリ

計画延長	313km
供用延長	262km
整備率	84%

[2008年現在]
(出典)イル・ド・フランス地方圏議会
道路局へヒアリング

ロンドン

計画延長	188km
供用延長	188km
整備率	100%

[2008年現在]
(出典)The M25 ORBITAL MOTORWAY
(Department of Transport)

北京

計画延長	433km
供用延長	395km
整備率	91%

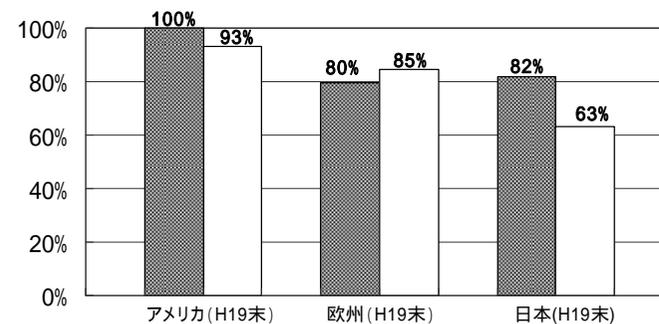
[2008年現在]
(出典)北京市路政局へヒアリング
北京市路政局資料 等

国際物流に対応した道路ネットワークの構築



拠点的な空港・港湾と高速道路等とのアクセス状況

■ 空港	空港及び港湾合計	空港及び港湾合計	空港及び港湾合計
□ 港湾	97%	81%	69%



航空輸送などの保安対策の徹底、安全な輸送のための手配と実施の連携強化

KS/RA制度 (Known Shipper / Regulated Agent) を活用し、高いセキュリティレベルを維持しつつ、物流の円滑化を図る。
この際、利用運送事業者は確実に安全な輸送を確保するため、実運送事業者との連携を強化する。
また、航空輸送については、運送事業者が品名確認を着実に実施し、荷主においては、品名を確実に記載することが必要不可欠。更に、利用運送事業者については、研修の充実、チェックリストを活用した自主監査などにより、コンプライアンス(法令の遵守)を徹底する。

実運送事業者の法令遵守状況の把握の徹底

貨物利用運送事業者は、実運送事業者が放射線防止法等関係法令を満たしているかについて確認した上で運送を委託する。



KS/RA制度の活用によるセキュリティレベルの維持、物流の円滑化の促進

航空機に搭載する航空貨物については、爆発物検査を義務付け。ただし、適切な保安措置を実施できる者としてRAの認定を受けた事業者が取り扱う貨物は、航空機搭載前の爆発物検査に代えて取扱航空貨物の保安措置の確認(外装確認・書面による安全確認等)を実施し、物流の円滑化を図る。



品名確認等の着実な実施

航空輸送に当たって、運送事業者は、品名確認を着実に実施し、荷主においては、品名の確実かつ十分な記載を行うこと等が必要不可欠

< 荷主 >



品名の記載



< 運送事業者 >



品名等の確認

貨物利用運送事業法の理解促進に係る研修の充実等

- 1) 事業者団体の研修等を活用し、国の職員が法令の解説、具体的な違反事例の説明等により法令遵守徹底を図る。

< 具体的な研修の例 >

- ・国際複合輸送士資格認定講座
(日本インターナショナルレイトフォワードズ協会主催)
- ・鉄道利用運送事業教育実習
(全国通運連盟主催)



- 2) チェックリストを作成し、事業者自らが法令遵守状況を確認することを促進。

輸送力増強、駅設備の近代化、積載率の向上

輸送力増強のためのインフラ整備

< JR貨物における輸送力増強事業 >

1. 北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業

コンテナ列車の長編成化(24両(1200t) 26両(1300t))による鉄道貨物の輸送力の増強を図るため、東海道線・山陽線に引き続き、現在、北九州・福岡間についてインフラ整備を推進。



2. 隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業

長編成貨物列車の入換作業効率化や柔軟なダイヤ設定を可能とするため、隅田川駅構内の改良(コンテナホーム延伸等)及び北端機関区の機能の隅田川駅への移設を行う。

隅田川駅の鉄道貨物輸送力増強のためのインフラ整備



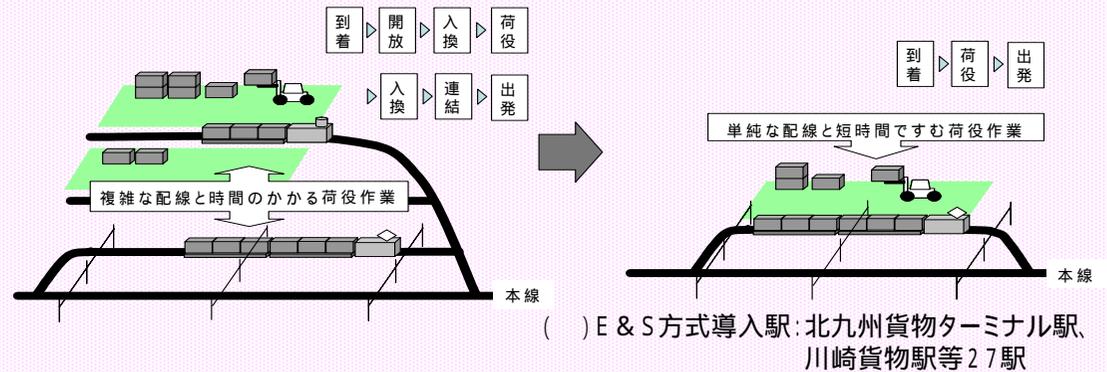
駅設備の近代化の推進

< 鉄道貨物駅のE & S (着発線荷役方式)化 >

貨物駅でコンテナを本線上の列車から積み卸し
従来の荷役方式より、単純な配線と荷役が短時間で済む。

〔従来の荷役方式〕

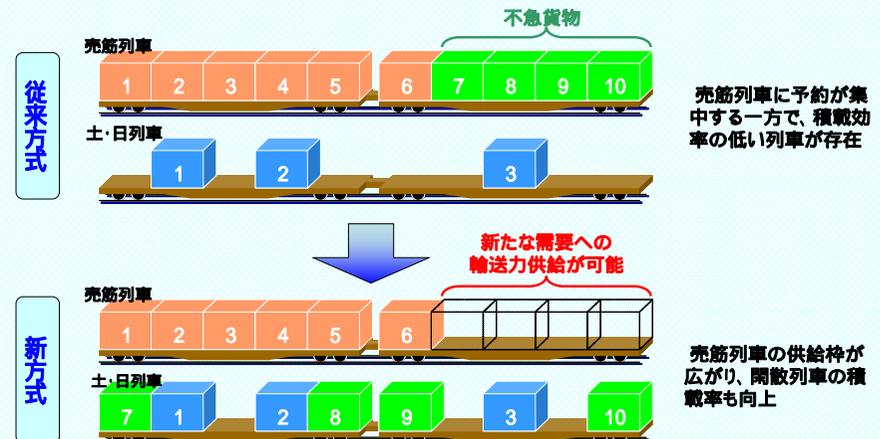
〔E & S (着発線荷役)方式〕



積載率の向上

< IT - FRENSの活用 >

IT - FRENSの輸送枠自動調整機能により、不急貨物を空いている列車に自動振り分け
売筋列車の供給枠が拡大され、閑散列車の積載率も向上。



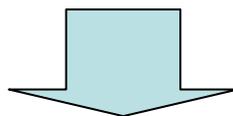
内航海運における課題

大幅な減産等による超老齢船の過剰
安全性、環境性能の低下

→ 代替建造・改造の促進

不況による経営環境の不安定化

→ 既存事業者の経営環境改善支援
グループ化等の推進



環境性能向上等に資する代替建造や改造の促進 等に対する取組み

鉄道・運輸機構の共有建造制度を活用し、以下の支援を行う。

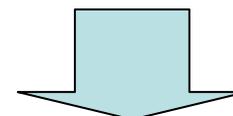
環境性能の向上、海上運送活性化・再生、
産業競争力強化に伴う新規建造の促進
環境性能向上に資する既存船の改造促進
既存共有事業者の経営環境改善のための
支援

フェリーにおける課題

景気低迷や高速道路引き下げ等による
コスト競争力低下

→ 省エネ化、サービス向上、特性をいかした
ビジネスモデル創出支援による競争力回
復、航路維持

→ 供給サイドの再編・統合による経営基盤
の強化(例:合併等)



内航フェリーの競争力強化に向けた取組み
海上運送の活性化や、効率化・高度化に向け、
以下の取組みに対して支援を行う。

省エネ・省力化改造や省エネ運航等、運
航の効率化・高度化に向けた取組み
ETC等の導入や、内航フェリーの利用
を促す新たな輸送サービス提供等、運航
の活性化に向けた取組み

環境面で持続可能な物流システムの構築

荷主と物流事業者との連携による物流システムの改善

グリーン物流パートナーシップ会議等の活用により、モーダルシフトを含めた輸送効率化のための荷主と物流事業者の協働による取組みを支援。

「多様な関係者の連携による物流連携効率化推進事業」の活用により、物流拠点の内外や都市内など物流が輻輳した地域におけるルール形成など各地域の実情に応じた物流効率化の取組みやモーダルシフトを支援。



JR貨物の予約制度の変更等による輸送枠取消しの大幅な減少を定着させ、確保したスペースの有効活用を推進。また、輸送障害時の対応体制の確保を推進。

エコシップマークの活用、インターネットを活用した航路網やサービス内容に関する情報提供等により、荷主及び物流事業者が省エネ・CO2削減に効果のある内航海運等を利用するよう働きかけること等を通じ、輸送力の一層の活用を促進。

物流システムの改善に際しては、発荷主・着荷主の双方の理解を得ることが重要。

関係者の連携・協働に基づいた都市内物流の効率化に向けた取組みの促進

物流が輻輳する商店街や商業施設・ビルなどが集積する地域の協議会に対して、「多様な関係者の連携による物流連携効率化推進事業」により、荷捌きスペースの確保、共同集配などを行うための地域ごとの事情に応じて支援。

併せて、物流総合効率化法の適用対象となる特定流通業務施設(共同上屋)の基準の見直し、都市部における施設の設計・配置における物流への配慮などによる都市内物流対策も推進。

物流システムのトータルな視点での改善を支援