

# ご参考資料

# 総合物流施策大綱(2013-2017)

- 物流は、**産業競争力の強化**や**豊かな国民生活の実現**を支える、経済社会にとって不可欠の構成要素。関係省庁の連携及び荷主、物流事業者等の適切な役割分担の下、官民を挙げて**物流の効率化**に取り組むことが必要。
- このため、物流に関連する12府省庁等で構成する「総合物流施策推進会議」において関係施策の連携を図るとともに、**政府全体で物流施策の総合的・一体的な推進を図るための中期ビジョン**として、1997年(H9年)から「総合物流施策大綱」を策定してきている。(現行の第5次大綱は2013年6月25日に閣議決定)
- 本大綱に基づき今後推進すべき具体的施策を「プログラム」として取りまとめており、毎年その実施状況を検証。

## 総合物流施策大綱(2013-2017)

強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築をめざし、国内外でムリ・ムダ・ムラのない全体最適な物流を実現する。

### (1) 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現

- 我が国物流システムのアジア物流圏への展開
  - 政策対話推進、パレット等の資機材の標準化、NEAL-NET(北東アジアのコンテナ所在情報の共有)のアジア展開等
- 立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等
  - 国際コンテナ戦略港湾の機能強化・周辺の渋滞対策、シャーシ相互通行実現、国際海上コンテナの鉄道輸送推進
- 関係者の連携による物流効率化等
  - 荷主と物流事業者のパートナーシップ強化、運送契約の書面化、輸送コストの明確化
- 国民生活の維持・発展を支える
  - 過疎地物流ネットワークの維持
- 人材の確保・育成

### (2) さらなる環境負荷の低減に向けた取組

- 鉄道・内航海運の輸送力強化とモーダルシフトの推進、トラック・船舶・鉄道等の省エネ化等
- 荷主・物流事業者の連携による輸配送共同化の促進

### (3) 安全・安心の確保に向けた取組

- 物流における災害対策
  - 道路、港湾等の地震・津波対策の推進・復旧計画等の事前準備、支援物資オペレーションの連携体制整備等
- 社会資本の適切な維持管理・利用
  - 大型コンテナ積載車両の通行経路誘導等
- セキュリティ確保と物流効率化の両立
  - AEO事業者の輸出入手続簡素化等
- 輸送の安全、保安の確保
  - 運行管理制度の徹底・監査の充実、海賊対策の一層の強化等



# 交通政策基本法・交通政策基本計画における物流施策の位置付け

- 交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定める基本法制として、平成25年11月27日に**交通政策基本法**が成立し、同年12月4日に公布・施行(平成25年法律第92号)。
- 同法第15条に基づき、政府全体で交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通政策審議会・社会資本整備審議会(計画部会・小委員会)の答申を踏まえ、平成27年2月13日に「**交通政策基本計画**」を閣議決定。(計画期間:平成26年度～平成32年度)
- 交通政策基本計画の構成は、交通に関する施策の「基本的方針」、計画期間内に目指すべき「目標」、目標の各々について取り組むべき「施策」の3層構造となっており、関係者の責務・役割や連携・協働等についても、施策の推進に当たって「留意すべき事項」として整理。

## 基本的方針、目標と講ずべき施策 (物流関係部分抜粋)

### 基本的方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

- 自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する  
→ 過疎地物流ネットワークの維持

### 基本的方針B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

- 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する  
→ 航空物流の機能強化、国際コンテナ戦略港湾の機能強化・周辺の渋滞対策、三大都市圏環状道路等の整備等  
→ 国際海上コンテナ輸送の内航活用促進、Sea&Railやコンテナラウンドユースの推進、農林水産物・食品の輸出拡大に向けた物流改善  
→ シャーシ相互通行実現、RORO船等を活用した海陸複合一貫輸送、NEAL-NET※のASEAN諸国等への拡大、パレット等物流機材のリターンブルユース
- 地域間のヒト・モノの流動を拡大する  
→ 鉄道による貨物輸送の拡大
- 訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める  
→ 訪日外国人旅行者の「手ぶら観光」の促進
- 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する ※株式会社海外交通・都市開発事業支援機構  
→ インフラシステム輸出戦略の推進、JOIN※の活用、我が国の規格・基準・システム等の国際標準化の推進、現地の有能な人材の確保・育成

### 基本的方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

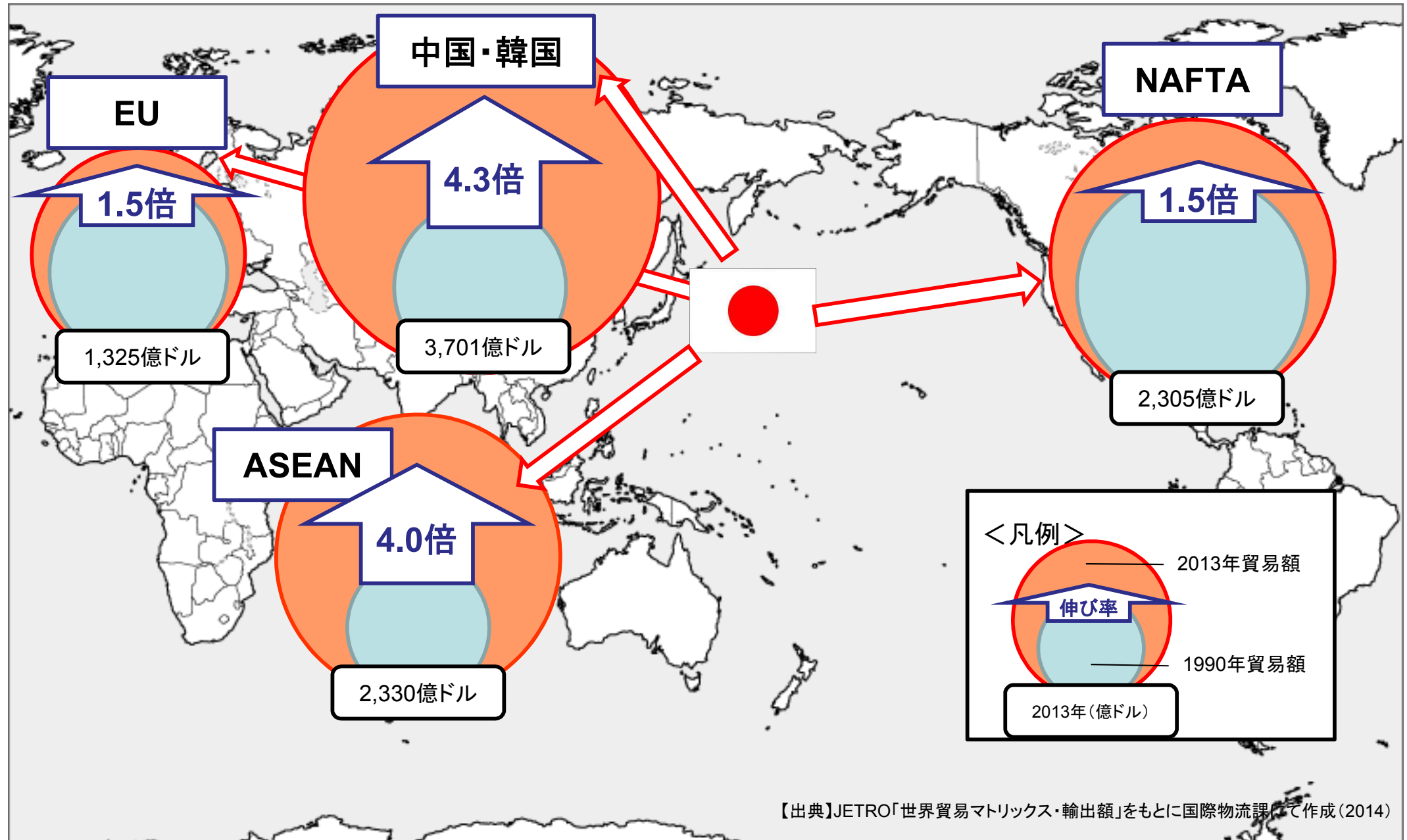
- 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする  
→ 円滑な支援物資輸送の確保、災害に強い物流システムの実現
- 交通を担う人材を確保し、育てる  
→ 輸送を支える技能者・技術者の確保、労働条件・職場環境の改善、若年層・女性・高齢者の活用、モーダルシフト等による物流の省労働力化

## 施策の推進に当たって特に留意すべき事項 (物流関係部分抜粋)

- 国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する  
→ 物流政策の積極的PRなど国民に対する理解の増進等

(注)「交通政策基本計画」より総合政策局物流政策課作成

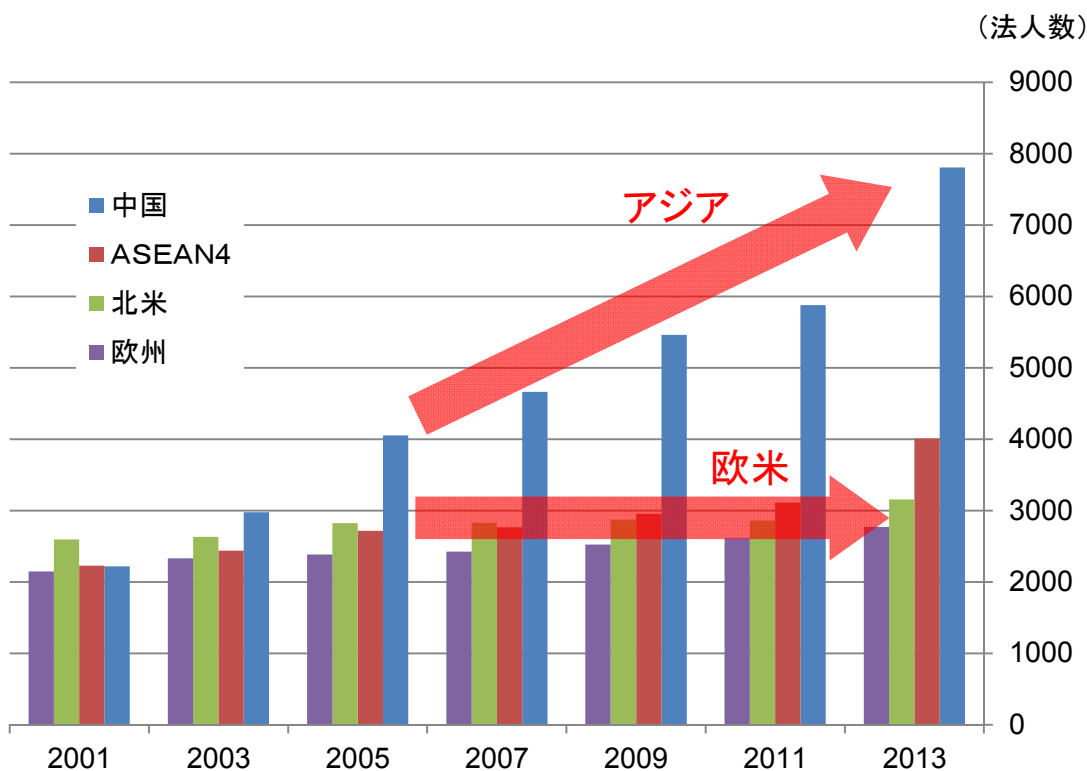
## ＜各地域と日本との貿易額＞（1990年→2013年）



# 我が国産業のアジア展開の状況

- アジアを中心に我が国企業の海外進出が加速。中国に進出している日系企業は12年で3.5倍、アセアン4に進出している日系企業は12年で1.8倍(2001→2013)
- 我が国の製造業等の海外展開に対応して、我が国の物流企業のアジア進出も急速に拡大

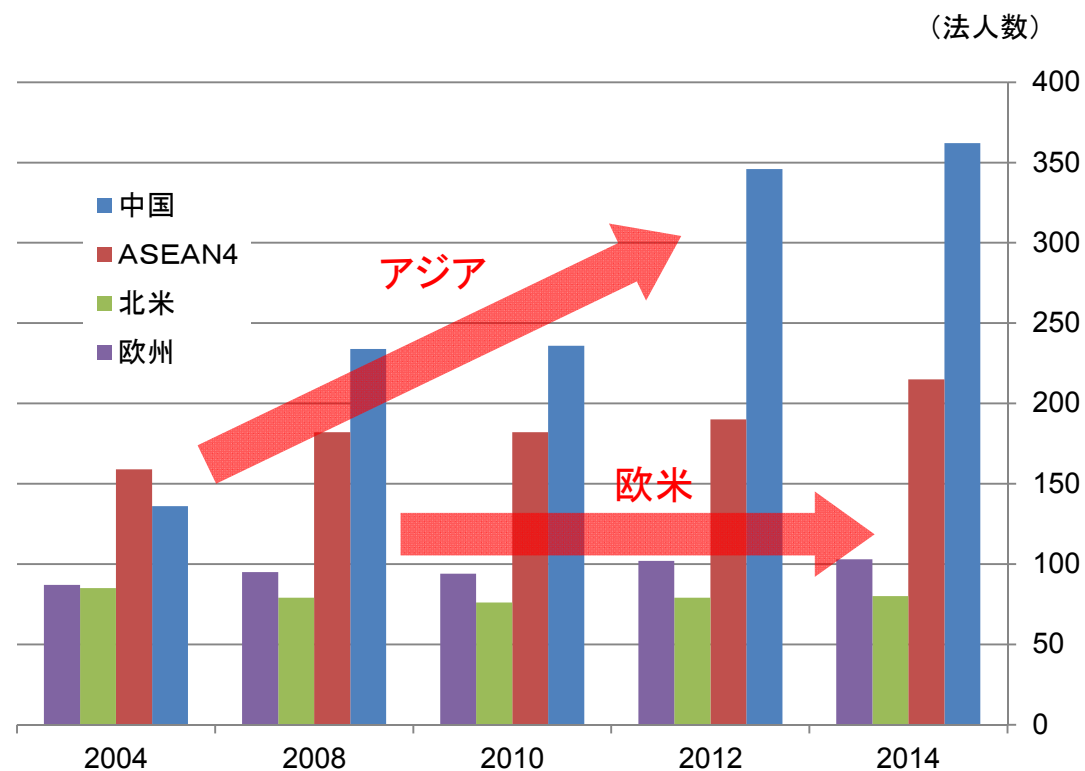
## 我が国産業の海外進出



※アセアン4: フィリピン、マレーシア、タイ、インドネシア

【出典】経済産業省「海外事業活動基本調査」より国土交通省国際物流課作成

## 我が国物流企業(フォワーダー)海外展開の状況

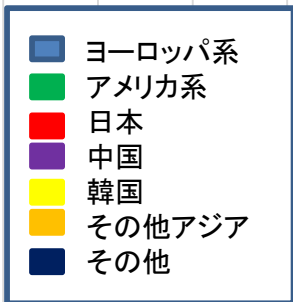
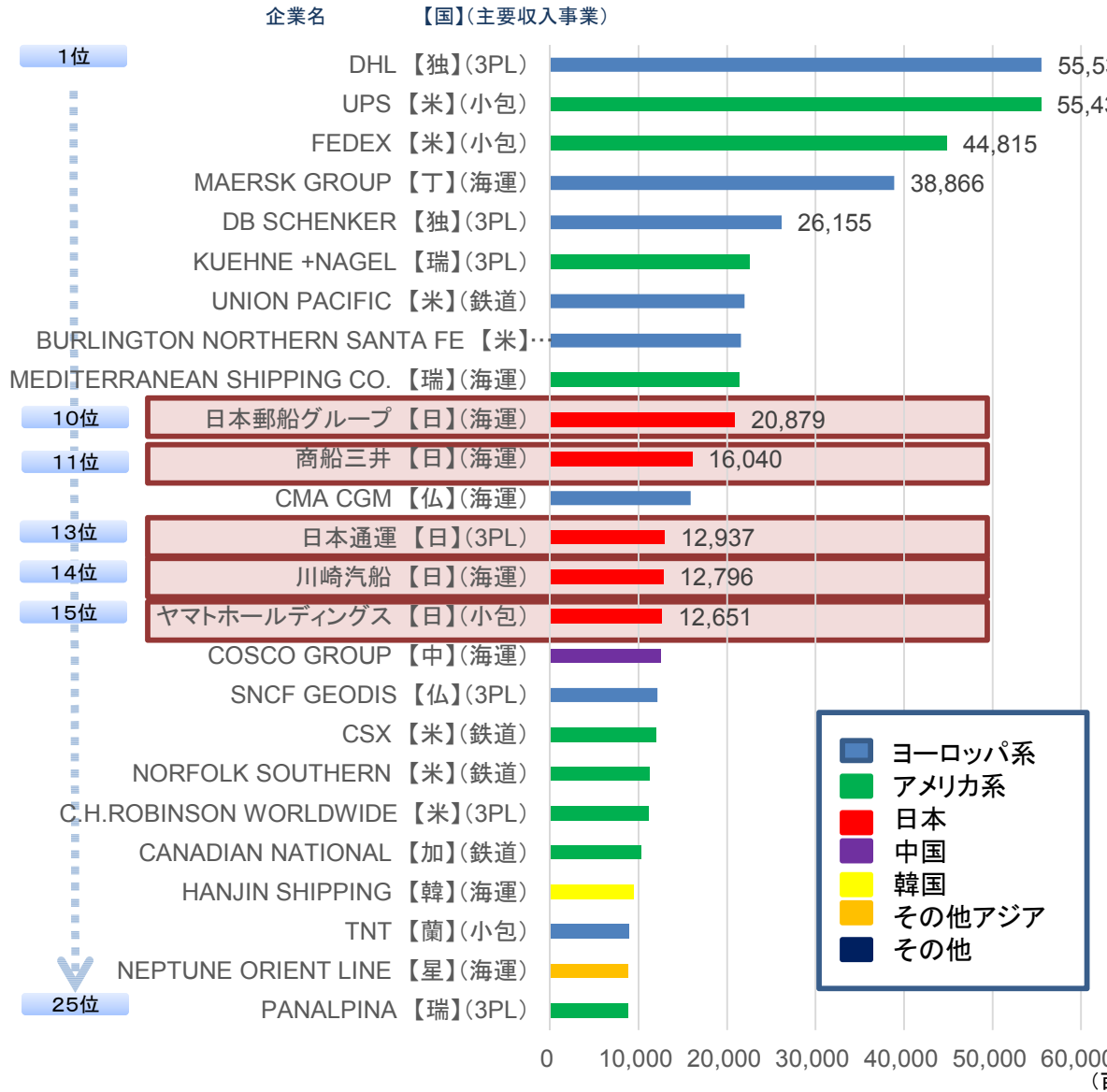


※アセアン4: フィリピン、マレーシア、タイ、インドネシア

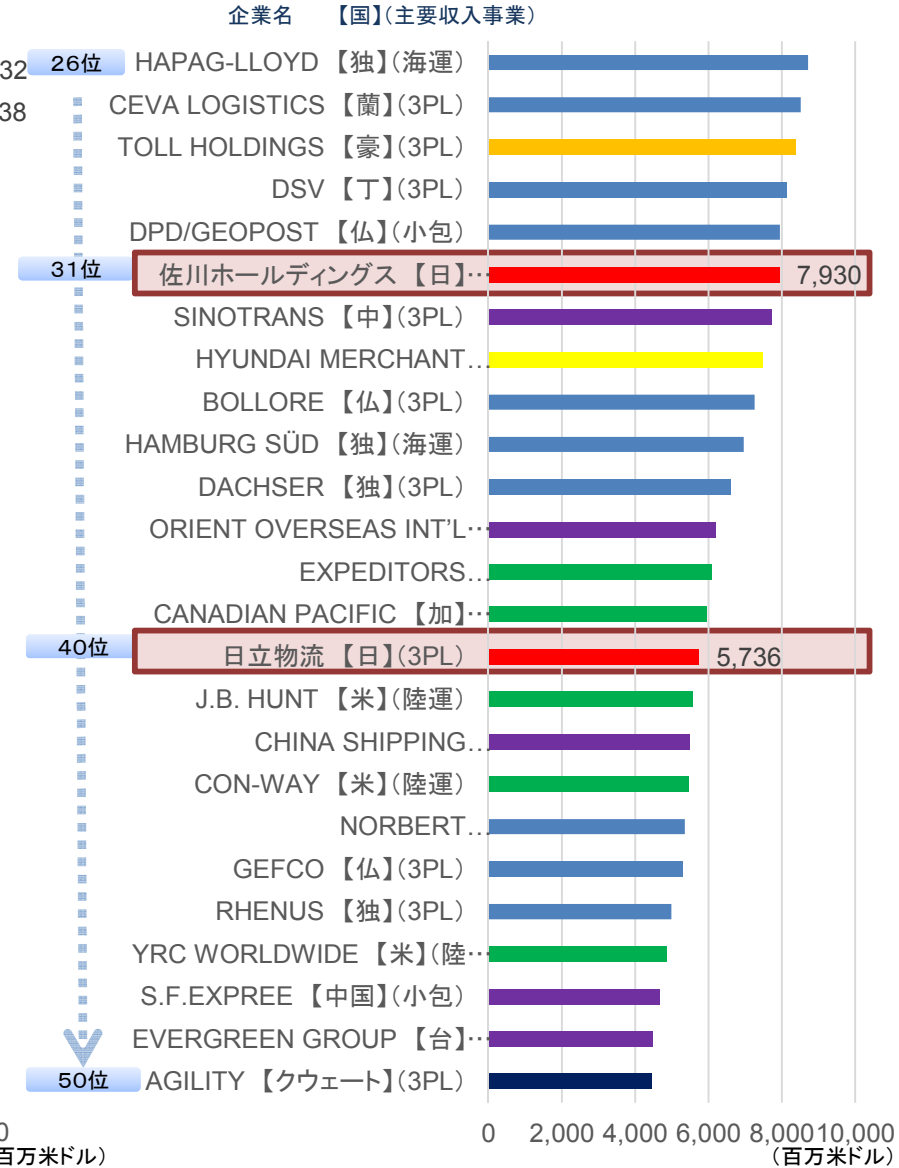
【出典】JIFFA「我が国フォワーダーの海外進出状況と外国フォワーダーの日本進出状況」より国土交通省国際物流課作成

○ 世界の大手物流事業者の売上規模の上位は、欧米系物流事業者に占められている。

## 1位～25位



## 26位～50位

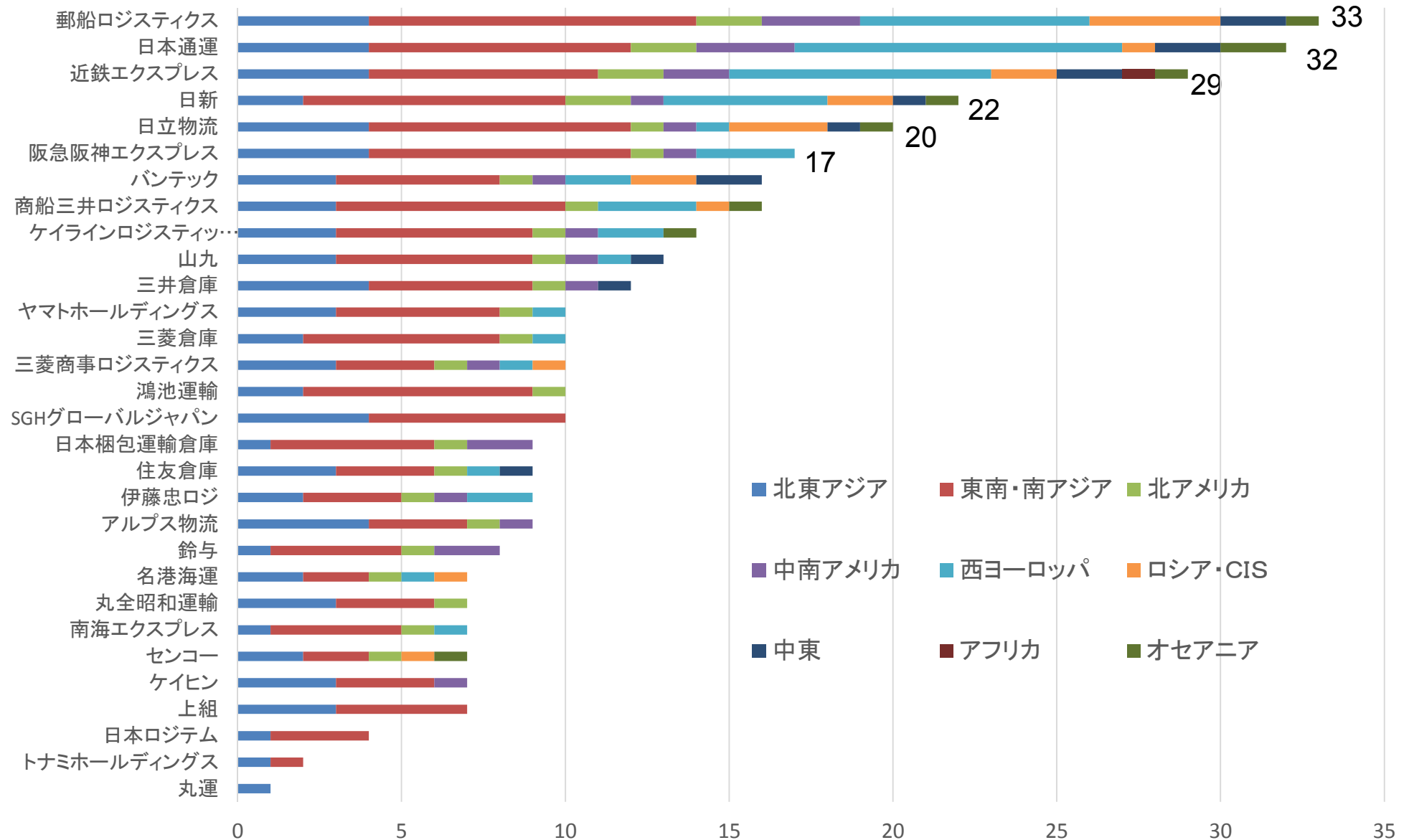


【出典】 The Journal of Commerce (2014) “Top 50 Global Transportation Providers”より国土交通省総合政策局国際物流課作成

# 物流事業者の海外展開の状況

○ 我が国物流事業者は、アジアを中心に、北アメリカ、ヨーロッパを中心に事業を展開している。

## 物流事業者の地域別進出状況



【出典】東洋経済「海外進出企業総覧(会社別編)」(2014)

# 物流事業者の進出国における主な課題

- アジア諸国への進出にあたっては、参入規制や通関手続、物流インフラ等の観点から、克服すべき障壁が多数存在する。

## 課題

効率的なサプライチェーンの構築のため、物流における諸課題を解決していくことが必要。

- 外資規制、兼業禁止規制(輸送業・倉庫業)、車両の相互通行制限等の事業参入や事業活動の障壁となる規制の存在
- 複雑な通関手続、港湾関連手続システムの未整備
- 港湾、道路等の物流インフラの未整備
- 物流機材の規格の不存在・不統一 等

## 影響

- 事業ネットワーク拡大における制約
- 余分なリードタイムの発生
- スケジュールの不安定化
- 荷傷みの発生 等



# 各国横断的な課題①:外資規制等の参入規制

## 制度

- ASEAN各国では、利用運送(タイ、インドネシア)、倉庫(タイ、インドネシア)、道路運送(タイ、インドネシア、ベトナム)を中心に外資規制を導入。
- 兼業(輸送業と倉庫業)禁止規制の導入(インドネシア、タイ、ミャンマー)、支店の開設への制限が存在(ラオス)。

## 課題

- 外資規制のため、日系物流事業者は進出の際、現地企業との合併が必要。その際、有能な現地パートナーがなければ進出が困難。
- また、同一の国で事業分野ごとに異なる外資出資比率の導入や、兼業禁止規制の導入により、国ごとに外資規制の態様が異なる。そのため、数多くの現地法人を設立する、異なる事業分野ごとに現地法人を設立することとなり、管理コストが増大。

### <各国の外資規制の状況(2014年8月現在)>

※「%」は出資比率

 ※  日本において規制の無い業種

	利用運送		倉庫	海運		航空		道路運送	
	国際	国内		外航	内航	国際	国内	国際	国内
タイ	100%	49%	49%	100%	49%	100%	49%	100%	49%
インドネシア	49%	49%	33%	49%	49%	49%	49%	49%	49%
ベトナム	100%	100%	100%	100%	49%	49%	49%	51%	51%

# 各国横断的な課題②:国境間の車両相互通行体制の未整備

## 制度

- メコン地域五国(タイ、ラオス、カンボジア、ベトナム、ミャンマー)は、この地域を横断する道路(経済回廊)の建設を契機に、同地域を横断する道路輸送を促進させるため、多国間・二国間協定を締結し、車両の「相互通行」(\*)の円滑化を目指している。

(\*) 一方の国で登録された車両がそのまま相手国内を通行可能とするとともに、通関、検疫、車両検査について、国境の一箇所で全ての手続を済ませることを可能とすること。

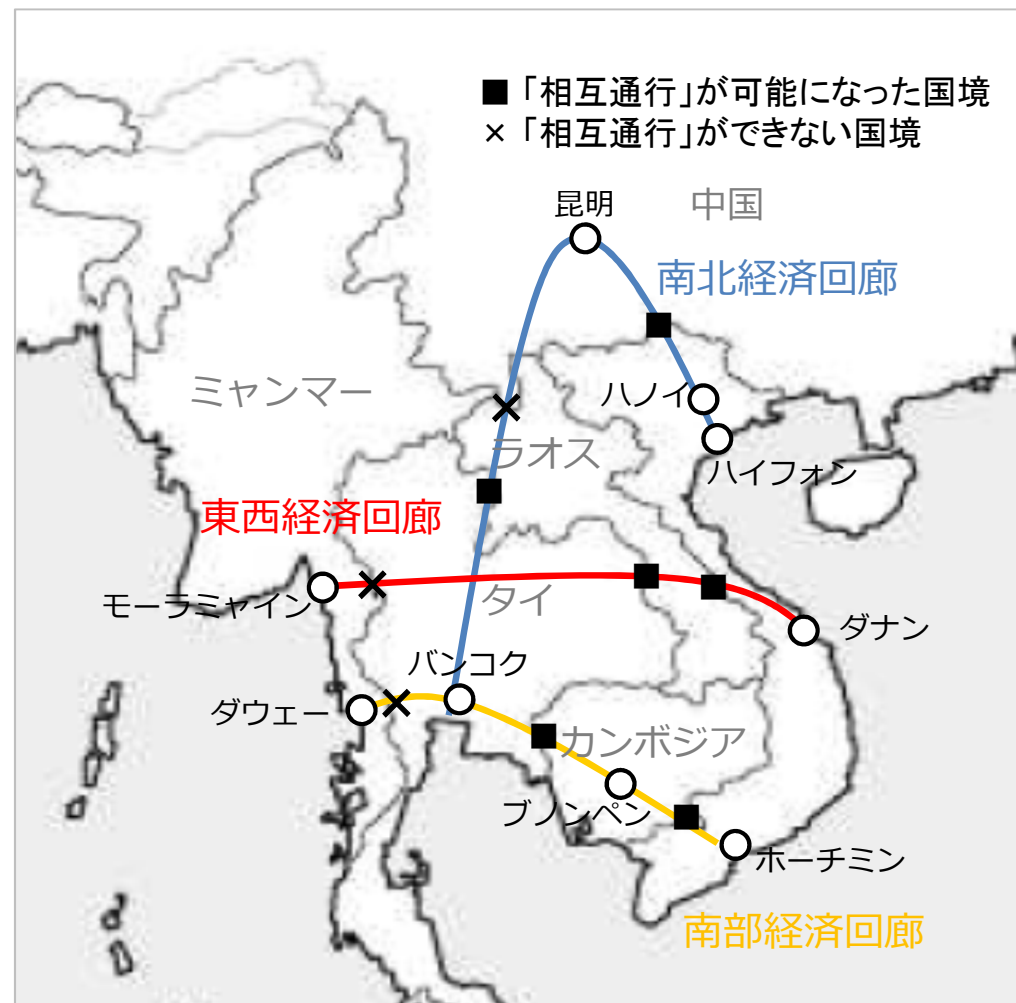
## 課題

### ① 同一の車両の相手国通行の体制の未整備

- 相互通行可能な車両の車種、認可台数が制限
- ラオスの車両のタイ・ベトナム両国の国内通行は可能だが、タイの車両のベトナム国内通行、ベトナムの車両のタイ国内通行は不可能

### ② 国境の一箇所、一回の通関・検疫手続を行う体制の未整備

- 一方の国の職員が相手国で勤務するための法制度が未整備であり、一箇所での通関する体制が整わない箇所が存在(タイ)



## 課題

**<通関に時間がかかる>**

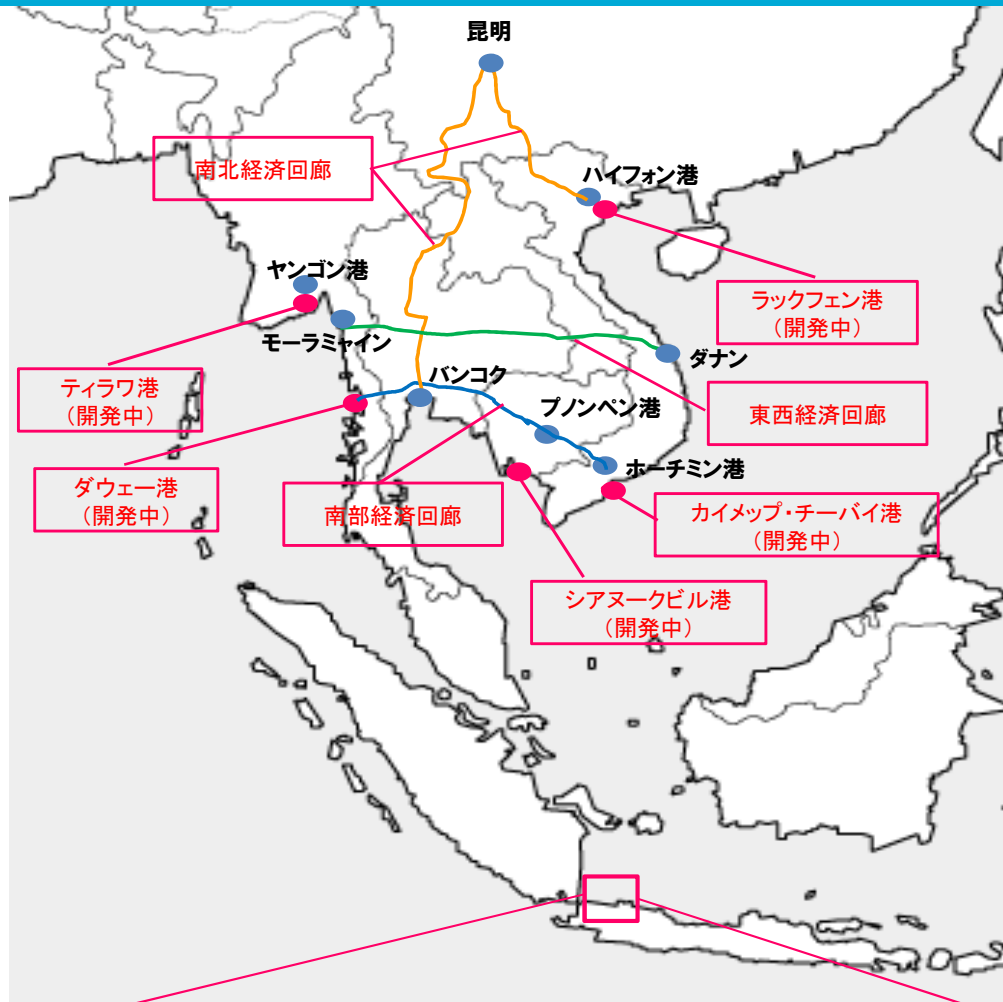
- オンライン手続の導入は徐々に始まるが、書類の手続がまだ残っていたり、オンラインの対象地点が限定的であるケースが多く、同手続の浸透の度合いは国によって様々。
- 事前に関税を納付してからでない通関手続に入れなかったり、法令遵守が良好な事業者に対する優遇制度があっても最優良ステータスを得る審査基準が極めて厳しく、多くのケースで貨物検査を余儀なくされる。
- メコン地域の陸上の国境において、両国で手続が必要であるケース、加えて両国で開庁時間が一致せず、翌日の相手国税関の開庁まで国境で待たされるケースがみられる。

**<通関の許可がどうか不透明で予測困難>**

- HSコード(※)の解釈について担当者間で不一致があったり、また、事前教示制度が導入されていない(カンボジア、ラオス、ミャンマー)など通関の透明性が不足。

(※)HSコード:国際貿易商品の名称および分類を世界的に統一する目的のために作られた、コード番号(Harmonized Commodity Description and Coding System)

# 各国横断的な課題④：インフラの未整備



## 港湾

主要港湾の整備(河川港が多く、大型船入港に支障)

- ベトナム: ホーチミン港及びハイフォン港
- カンボジア: プノンペン港
- ミャンマー: ヤンゴン港

主要港湾における用地不足、処理能力限界等の改善

- インドネシアのタンジュンプリオク港
  - ✓ 用地が不足しており、ターミナル施設整備に限界
  - ✓ ジャカルタ市内の慢性的な渋滞により、工業団地までの輸送が長時間化

## 鉄道・道路

メコン経済回廊の更なる整備

- 東西、南部経済回廊のミャンマー側の道路整備
- 東西経済回廊のラオス内の道路整備
- 南部経済回廊のカンボジア内の道路整備

タイ～マレーシア間の鉄道の改善

- 貨車等の不足、単線、非電化であり、タイ国鉄が赤字経営で設備投資が行われず、改善が見込めない。

ベトナム(ハノイ～ホーチミン間)の南北鉄道・道路網の改善

- ベトナム国内物流及び南部経済回廊への陸路として非常に重要だが、国道一号に交通量が集中し都市部で渋滞が慢性化。
- バイパス道路の整備、鉄道輸送(現在は単線・非電化)の向上が必要。

カンボジア(プノンペン～シアヌークビル港間)の鉄道の改善

- 時速10～20キロの低速であり、商業利用が困難。



■ 日本企業(トヨタ、三菱重工、サンヨー、花王等)

昨年度、学識経験者、物流事業者、物流関連団体、国土交通省物流部門等からなる勉強会で行ってきた「国際物流サービスの総合力に関する認証制度のあり方に関する調査」の一環で、運輸政策研究機構が、日系及び外資系の物流事業者、荷主に対し、取引の実態や日系物流事業者に対する評価などについて、ヒアリングを実施。その結果をもとに、日系物流事業者が国際競争を勝ち抜くにあたっての「強み」と「課題」を抽出。

## 強み

- 荷主の要望への対応力・柔軟性
- きめ細やかで丁寧なサービス
- 小口の配送までやりきる点

## 課題

- 価格競争力
- 荷主に対する戦略的な提案力
- 外資系荷主からの認知度
- 現地人材も含め、マネジメント層をはじめとする優秀な人材の確保・育成

取組の概要

ミャンマーで初の鉄道コンテナ輸送導入に向け、効率的な輸送が可能な鉄道貨物コンテナ輸送の実証事業を実施。同輸送サービスの導入による効果及び課題を検証して、同輸送サービスの導入に係るビジネス環境の改善及び調和の提案を行う。

貨物輸送の現状

1. トラック輸送

- ✓ トラック輸送への過度な依存  
(国内輸送の約75% (2012年トンベース) )
- ✓ 荷物が集約されず非効率 → 多頻度輸送
- ✓ 常態化する過積載による道路へのダメージ



過積載されたトラック



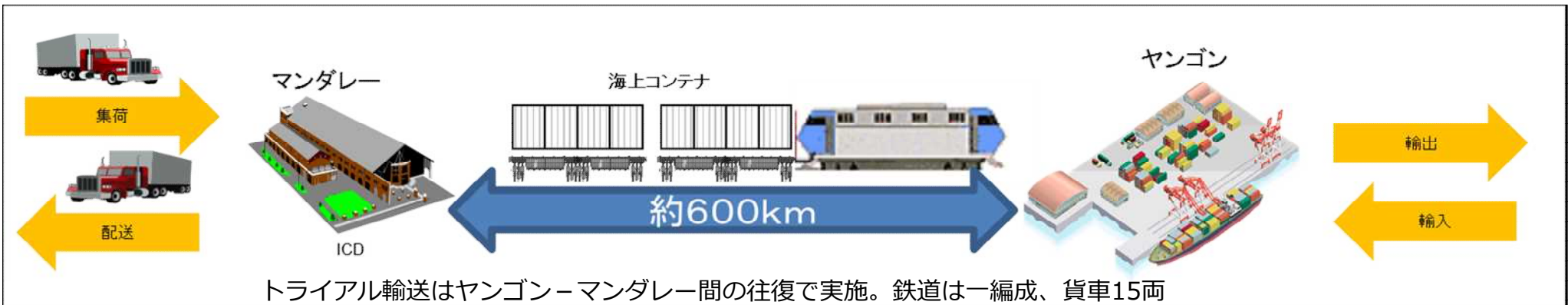
有蓋貨車に対する人力荷役

2. 鉄道輸送

- ✓ 海上コンテナではなく、有蓋貨車による輸送
- ✓ 労働集約型の荷役作業

トライアル輸送

- ・ 効率的な輸送が可能な鉄道貨物コンテナ輸送の実証事業を実施
- ・ 貨物鉄道へのモーダルシフトを促進





## 取組の概要

- 現在、ASEAN域内においては、生産拠点の分散化等を背景に域内物流が活発化しているが、メーカー調達から消費者宅配までを網羅したクロスボーダー宅配サービス輸送網の構築は未整備。
- 今後の通販・EC市場の拡大を見据え、タイ-ベトナム間を軸としたメコン地域におけるクロスボーダー宅配実証事業を実施し、域内における宅配サービス事業展開の課題・展望等を検証する。

## 現状

- ✓ ASEAN地域では、経済成長に伴う生活水準の向上等を背景に、消費市場としても拡大しつつあり、**通販事業、eコマース事業が拡大傾向**にある。
- ✓ タイにおけるBtoCによるEC市場は、**2007年（約1,700億円）から2013年（約5,400億円）の間に約3倍に拡大**。
- ✓ ベトナムにおけるBtoCによるEC市場は、**2013年で約2,400億円であるが、2015年には約4,700億円に拡大するとの予想**。

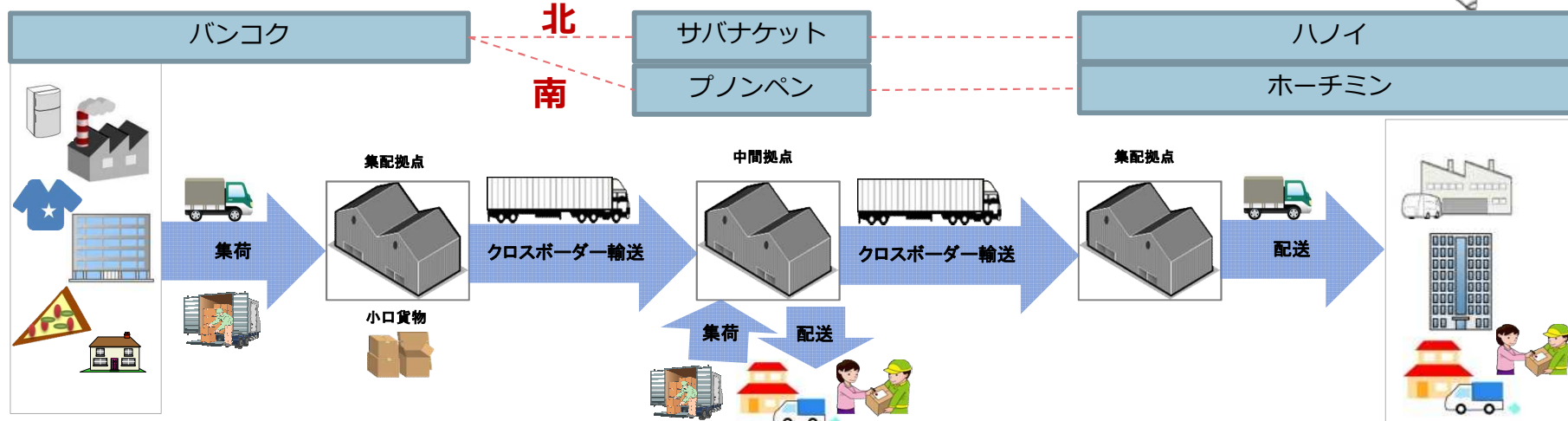
Source: National Statistics Office Thailand (2013) The Survey of e-Commerce Status in Thailand, 2013  
VECITA(2014)Vietnam E-Commerce Report 2013

<トライアル輸送ルート>



## トライアル輸送

- 宅配小口貨物クロスボーダー輸送の効果の検証
- 宅配小口貨物輸送に係る国境手続き・法制度・インフラ・商習慣等の課題の検証



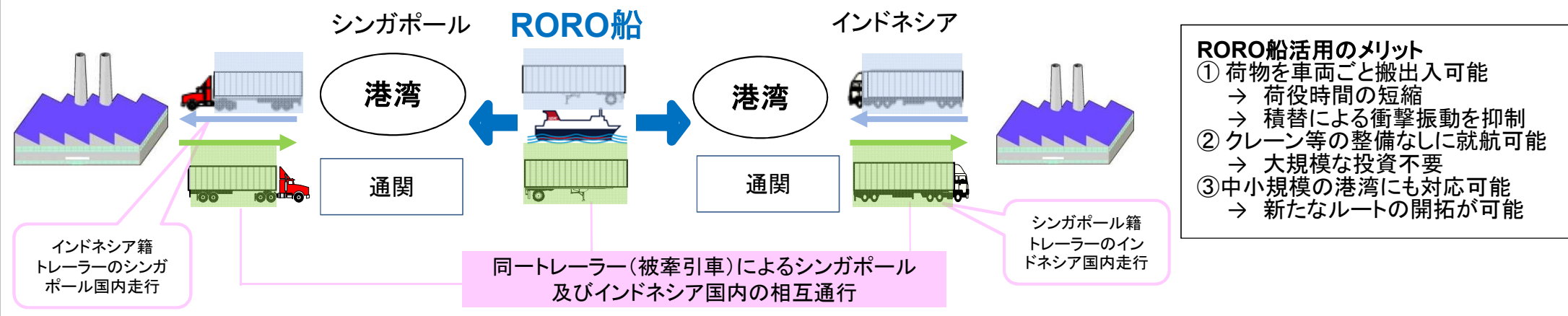


# 国際高速RORO船を活用したアジア海陸一貫輸送網の構築(平成25年度実施)

## 取組の概要

ASEAN域内の連結性を高めるため、効率的で迅速な輸送が可能な国際高速RORO船を活用した海陸一貫輸送の実証事業を実施。同輸送サービスの導入による効果及び課題を検証して、同輸送サービスの導入に係るビジネス環境の改善及び調和の提案を行う。ASEAN海上貿易において、このような実証事業は初めての試み。

## 国際高速RORO船を活用した海陸一貫輸送システム実証事業例



RORO船とは・・・  
ROLL-ON/ROLL-OFF船の略で、貨物をトラック、トレーラに積載したまま岸壁から船舶に積み込み、又は船舶から岸壁に積み卸す荷役が可能な船舶

## 平成25年度の取組

シンガポール・ジャカルタ間でRORO船運航の実証調査を実施(事業の効果・課題等の整理・分析及びトライアル輸送の実施)

＋  
ASEAN各国との調整

ASEAN域内の連結性向上による物流ネットワーク強化

トライアル輸送によるRORO船輸送の効果及び課題の具体的検証

<相互通行によるトライアル輸送の実績>

- 2/23シンガポール出港→2/25ジャカルタ入港(2/28市内配送完了)
- 3/18ジャカルタ出港 →3/22シンガポール入港(3/24市内配送完了)



シンガポール～ジャカルタ間の運航日数  
コンテナ船の場合 3日間  
↓  
高速RORO船の場合 2日間

<RORO船と他モードの比較>

	コスト	リードタイム	CO2排出量
航空	10	3	10
コンテナ船	1	10	1
RORO船	3	4	1

航空機より安価、コンテナ船より迅速