

「次期総合物流施策大綱に望む」

2013年4月16日  
一般社団法人 日本経済団体連合会



# 「次期総合物流施策大綱に望む」(概要)

## 1. はじめに

- (1) 物流環境を改善することは、すべての産業や国民生活に影響する極めて重要な課題
- (2) わが国企業の国際競争力強化のために、荷主と物流事業者との戦略的な連携や、企業のグローバルなサプライチェーンを支える物流機能を高める必要

## 2. これまでに策定された大綱の評価

- (1) 定性的な目標は企業の取り組みの方向性と一致しているものの、内容が網羅的・総花的
- (2) 施策が国内中心となっており、サプライチェーンのグローバル化に対応できていない  
国際競争力強化の視点が弱い
- (3) 現状に対する課題解決ばかりで、将来の見通しをもっていないために、施策間の優先順位づけの考え方が不明確
- (4) 第4次大綱(09-13)では目標設定(水準・時期)、フォローアップが非公表(右表)

	第1次 97-01	第2次 01-05	第3次 05-09	第4次 09-13
数値目標	○	○	○	×
目標達成時期	○	○	○	×
責任所管省	×	×	○	○
フォローアップ*	×	○	○	×

## 3. 産業界が望む次期大綱策定の基本的な考え方

### (1) グランドデザインの必要性

- ① 持続的な成長を前提として整備されてきた国内のインフラすべてがネットワークとして機能しているとは言い難い状況
- ② 利用が進まないインフラを維持するためのコストはわが国全体でみれば膨大

▶ 多様な視点から求められる機能を踏まえた上で、わが国の陸・海・空のネットワークや、関係する施策の連携のあり方を示したグランドデザインを描き、これに沿ってハード・ソフトの両面からインフラ整備を進めるべき

### (2) 施策の優先順位づけの考え方

- ① 物流関係者が求める施策は当事者間の調整が必要なものもあり、すべてを実現することは困難
- ② 老朽化が進む社会資本や、今後見込まれる維持管理・更新費用を踏まえると、すべての関係者が期待するような形でインフラ整備を行うことも難しい状況

▶ 各種産業政策や成長戦略などを踏まえ、国として目指すべき方向性を共有化  
▶ 物流施策を産業政策と一体的なものとし、国としての利益最大化・全体最適を目指す

### (3) PDCAの着実な実施

- ① 目標水準・達成時期の設定と責任の明確化、② フォローアップの定期的な実施と公表、③ 必要に応じて計画自体を見直す仕組み

## 4. 産業の国際競争力強化の観点から重視すべき施策

### (1) 大綱の計画期間(5年)で集中的に取り組むべき施策

○ **グローバル・サプライチェーンを物流面から効率化すること、日本発着貨物や国内輸送貨物の物流コスト低減をハード・ソフト両面から進めることが重要**

- ① 物流インフラが有機的に連携するための施策
  - 1) 国際コンテナ・バルク戦略港湾政策の推進、2) 港湾の効率性向上、コスト削減、3) フェリー・RORO船を活用した海陸一貫輸送の強化、4) 貨物ハブネットワークの構築、5) 空港の稼働率向上、6) 大都市圏環状道路の整備促進、7) 高速道路料金の見直し、8) 国際海上コンテナ一貫輸送のための鉄道インフラ整備、9) 外航海運の国際競争条件均衡化に向けた税制の拡充
- ② 貿易円滑化への取り組み
  - 1) 輸出入手続のさらなる効率化、2) AEO制度の拡充とセキュリティ・安全基準の国際標準化への対応、3) 貿易改革の不断の取り組みに向けた推進体制の構築
- ③ 海外展開の促進
  - 1) 物流・インフラシステムの国を挙げた海外展開促進、2) 進出相手国企業との競争条件のイコールフットリング

### (2) 将来の環境変化を見据えて中長期的な観点で戦略的に取り組むべき施策

○ **一定のシナリオの下で産業構造の将来像を想定し、その際に必要となる施策に取り組む必要**

- ① 将来のエネルギー政策を見据えたインフラ整備: 中長期のエネルギー戦略に沿った港湾や関連施設、輸送船やパイプラインなどの整備 等
- ② 経済連携協定の拡大による物流の変化に対応した諸施策の検討: 生産拠点の分散化や消費地の拡大を見越した物流インフラ整備や貿易制度面の対応 等
- ③ 将来の社会・産業構造を見据えた交通・物流インフラのあり方の検討: コンパクトシティ化への対応、既存インフラの取捨選択 等

### (3) 安全・安心につながる施策と構造的な課題への対応

○ **安全・安心は物流に欠かせない要素。官民協力の下、期限を問わず不断の取り組みが必要**

- ① 物流インフラ等の老朽化・防災対策と戦略的な維持・管理の追求: 老朽化への早急な対策とインフラ長寿命化の検討、大規模災害時にサプライチェーンを途絶えさせないための備え 等
- ② 人材の育成と物流事業の価値向上、高齢化への対応: 若年層の雇用確保等に向けた規制の見直し、内航船の新規建造促進策、物流事業者自らの取り組み 等
- ③ 安全な通商路の確保: 海賊、テロ対策をはじめとする航海の自由の確保、円滑な物流を阻害しない形でのセキュリティ強化 等
- ④ 環境への配慮: 共同荷捌、共同配送等による物流効率化、モーダルシフト推進、新たな省エネ・環境技術開発に向けた支援 等

## 5. おわりに

- (1) 国内外の物流効率化のためには、上記の施策に加え、荷主と物流事業者の連携・協力の強化が不可欠
- (2) 政府は、施策の目的と効果(生活への貢献度)に関する政府広報等を充実させるなど、国民の理解を醸成する取り組みが必要

## 目 次

1. はじめに .....	2
2. これまでに策定された大綱の評価 .....	4
3. 産業界が望む次期大綱策定の基本的な考え方 .....	6
(1) グランドデザインの必要性 .....	6
(2) 施策の優先順位づけの考え方 .....	8
(3) P D C Aの着実な実施 .....	10
4. 産業の国際競争力強化の観点から重視すべき施策 .....	12
(1) 大綱の計画期間（5年）で集中的に取り組むべき施策 .....	12
①物流インフラが有機的に連携するための施策 .....	12
②貿易円滑化への取り組み .....	17
③海外展開の促進 .....	18
(2) 将来の環境変化を見据えて中長期的な観点で取り組むべき施策 .....	19
①将来のエネルギー政策を見据えたインフラ整備 .....	20
②経済連携協定の拡大による物流の変化に対応した諸施策の検討 .....	20
③将来の社会・産業構造を見据えた交通・物流インフラのあり方の検討 .....	21
(3) 安全・安心につながる施策と構造的な課題への対応 .....	23
①物流インフラ等の老朽化・防災対策と戦略的な維持・管理の追求 .....	23
②人材の育成と物流事業の価値向上、高齢化への対応 .....	23
③安全な通商路の確保 .....	25
④環境への配慮 .....	25
5. おわりに .....	27

## 1. はじめに

物流に求められる機能は、単にモノを運ぶという輸配送機能にとどまらない。保管、荷役、包装や、流通加工およびこれら全般に関わる情報管理・システムも含めてその範囲は非常に幅広く、これらの過程の中で新たな価値も付加されていく。実際に、物流を戦略的に捉えて企業価値の向上や商品力の強化に成功している企業も多い。また、モノを製造する際の原材料の調達段階から、最終的にそれが顧客に届けられるところまで、関係する担い手は非常に多岐・多段階に及んでいる。したがって、物流環境を改善することはすべての産業や国民生活に影響する、極めて重要な課題と位置付けられる。

また、わが国企業の国際競争力を強化していくためには、企業行動全体を視野に入れた対応が必要となる。なかでも、立地競争力強化の観点から、いわゆる「6重苦」<sup>1</sup>の解消のみならず、荷主と物流事業者との戦略的な連携や、企業のグローバルなサプライチェーンを支える物流機能を高めていくことの重要性は増している。

こうした観点から、例えば、企業のニーズやモノの流れに合った形で、道路、鉄道、空港、港湾といった物流に関わるインフラと、それに関連する施設・設備を競争力の強化に資するように整備するとともに、貿易手続きなどをはじめとした物流に関連する諸手続きを円滑化・効率化することによって、リードタイムの短縮や在庫コストの削減などに努めていくことが求められる。

これまで4次にわたり策定されてきた「総合物流施策大綱（以下、大綱）」に掲げられてきた諸施策は、それぞれが推進していくべきものであったことは間違いない。しかし、物流の幅広い機能や各々の担い手への政策的な配慮もあって、性格上、網羅的な内容となる傾向は高く、5年という大綱の計画期間の中ですべての施策を実現していくことも困難であった。この間、中国や韓国が高い経済成長と国策によるインフラ整備によって競争力を高めてきた一方で、わが国は競争上劣位な状況に陥ったことは否めない。

---

<sup>1</sup> ①円高、②重い法人税・社会保険料等の企業の公的負担、③経済連携協定の遅れ、④柔軟性に欠ける労働市場、⑤行き過ぎた温暖化対策、⑥電力供給不安・コスト増

新たな大綱の策定に向けて、国土交通省・経済産業省などの関係省庁を中心に昨年11月より有識者による検討が進められているが、次期大綱の実施期間中に、わが国企業がさらに競争力を低下させるようなことがあってはならない。こうした産業界の危機感を踏まえつつ、次期大綱が、わが国産業の競争力強化、ひいては国民生活の向上につながるよう、産業界の考え方を提言する。

## 2. これまでに策定された大綱の評価

政府は、国が携わる物流施策の総合的な遂行を目指し、社会インフラ全般に関わる計画である「社会資本整備重点計画<sup>2</sup>」とあわせて、1997年より大綱を4年ごとに策定し、物流施策の一体的な推進を図るよう取り組んできた。

これまでの大綱において掲げられている目標<sup>3</sup>は、定性的なものとしては競争力強化に向けた企業自らの取り組みの方向性と概ね一致し、個々の施策については、いずれも推進すべき事項であることには違いない。一方で、大綱では物流に関わるあらゆる課題に対応することが求められているため、内容がどうしても網羅的・総花的となる傾向にある。また、企業のサプライチェーンは年々グローバル化が進むにも関わらず、大綱の施策は国内が中心であり、物流サービスの国際競争力強化の視点が弱かったとの指摘もある。加えて、施策の内容が現状に対する課題の解決策が中心となり、将来に対するある種の見通しをもって示されていないために、施策を実行していく際の優先順位の考え方がはっきりしておらず、多数の施策が掲げられている中で重点的に取り組む事項が明確ではない。

また、施策の推進体制については、第3次大綱（2005-2009）では、施策の進捗状況を把握するための指標が総合物流施策推進会議において設定され、これに基づいて進捗を評価するためのフォローアップを実施し、その結果が公表されていた<sup>4</sup>。しかし、現行の第4次大綱（2009-2013）では、いつまでに何をするかという定量的な目標（水準、時期）が公表されていない。

さらに、フォローアップについても、「毎年度実施状況のフォローアップを行い、必要に応じて改訂を行うこととする」との表現が盛り込まれていたにも関わらず、計画の期間中に政権交代や大規模な経済的ショックの影響、東日本大震災の発生により行政が危機対応モードに変化したこともあって、実際は公表

---

<sup>2</sup> 社会資本整備重点計画法に基づき、社会資本整備事業を重点的・効果的かつ効率的に推進するために策定するもの。現行計画の期間は2012年度から2016年度まで。

<sup>3</sup> 例えば第4次大綱（2009-2013）の目標は以下の3点。(1)グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現、(2)環境負荷の少ない物流の実現等、(3)安全・確実な物流の確保等

<sup>4</sup> 第3次大綱（2005-2009）の時には『「今後推進すべき具体的な物流施策」の進捗状況を把握する指標』が2006年3月に策定され、これに基づいてフォローアップが実施された。

に値する十分な形でなされていなかった。この結果、大綱の計画期間中に実現できなかった施策が散見される状況である。

【図表 1 大綱の目標・推進体制に関する評価】

	第1次 97-01	第2次 01-05	第3次 05-09	第4次 09-13
数値目標	○	○	○	×
目標達成時期	○	○	○	×
責任所管省	×	×	○	○
フォローアップ <sup>○</sup>	×	○	○	×

注：国土交通省・経済産業省が公表を行っているかどうかを評価

(出所：経団連事務局作成)



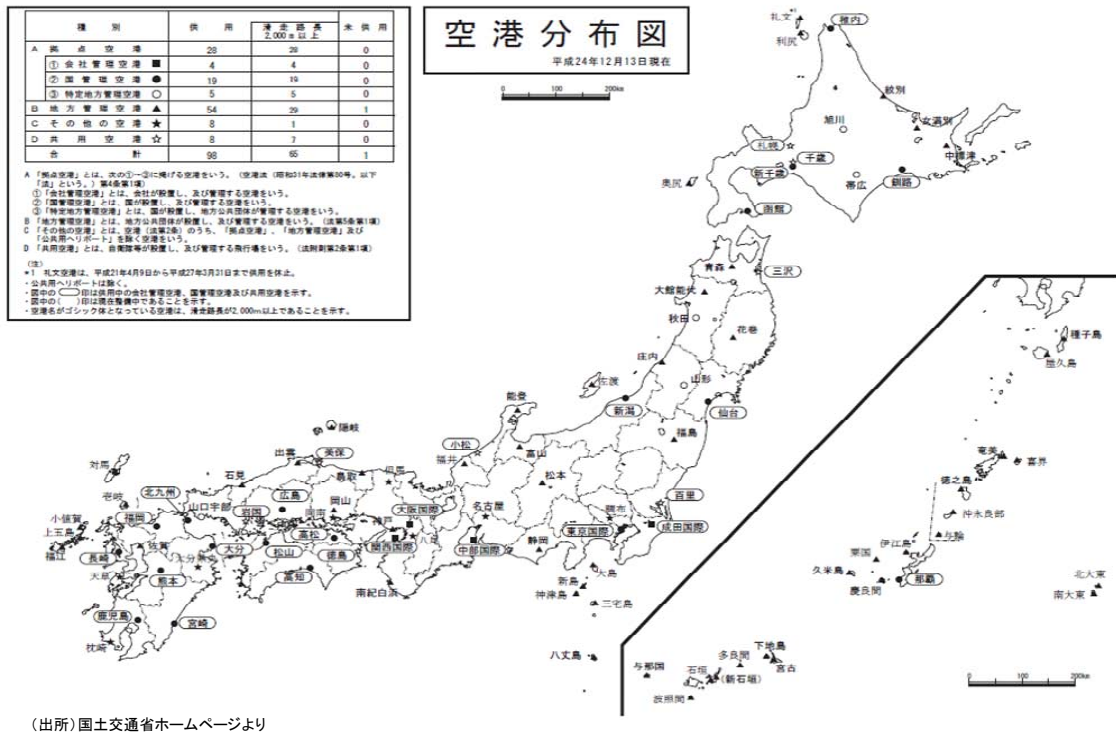
### 3. 産業界が望む次期大綱策定の基本的な考え方

#### (1) グランドデザインの必要性

##### (持続的な成長を前提としたインフラ)

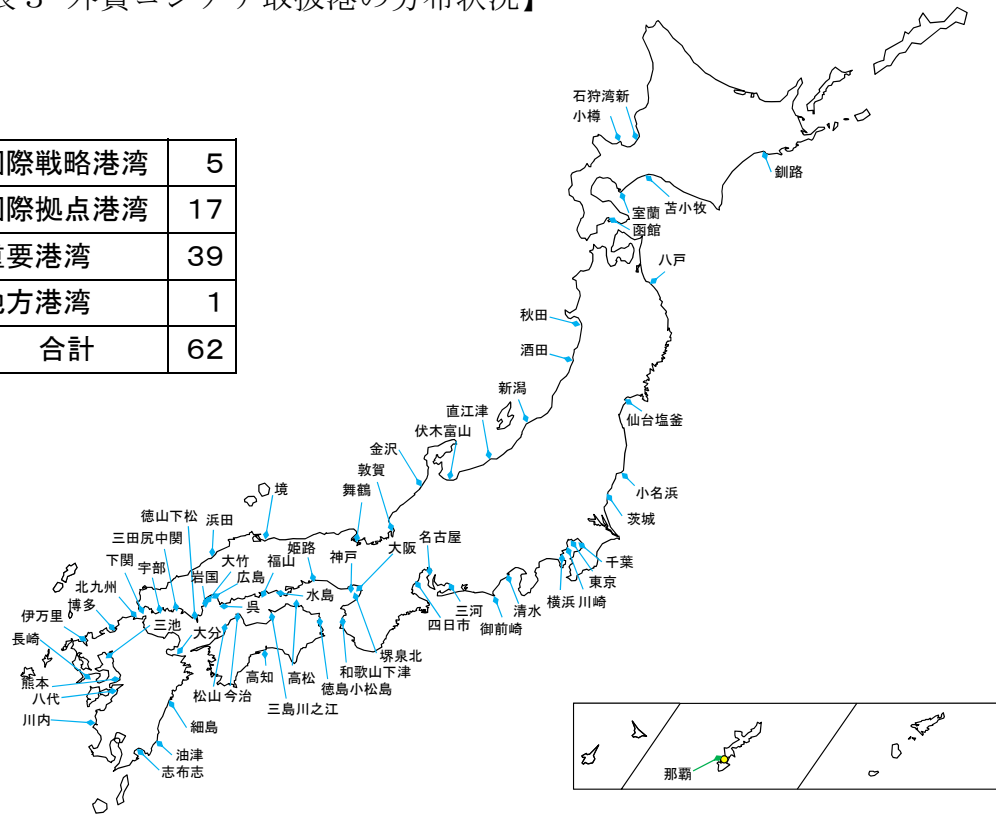
交通・物流インフラに関しては、わが国は過去に持続的な成長を前提としてインフラ整備を行ってきたことで、例えば、全国に98の空港、62の外資コンテナ取扱港湾が分散して存在している。それぞれのインフラは、物流の効率性や利便性の向上を目的として整備されたものであるが、計画策定時の需要見通しが甘かったことや、国際海上輸送のコンテナ化の進展によりコンテナ取扱港湾が増加したことなどから、現在の経済社会情勢の下で貨物輸送量が伸び悩む中にある場合は、既存インフラのすべてがネットワークとして有効に機能しているとは言い難い。こうした利用が進まないインフラを維持するためのコストは、わが国全体でみれば膨大になると見込まれる。

【図表2 空港の分布状況】



【図表3 外貿コンテナ取扱港の分布状況】

国際戦略港湾	5
国際拠点港湾	17
重要港湾	39
地方港湾	1
合計	62



(出所:国土交通省資料)

### (グランドデザインの必要性)

2012年に策定された「社会資本整備重点計画」では、限られた資源をどのような分野に重点的に投資していくかの判断基準として「選択と集中」の基準が示された(下表)。こうした基準に加えて、交通・物流に係る政策については、わが国産業・社会の中長期的な動向はもとより、経済のグローバル化の動きも視野に入れつつ、わが国全体で陸・海・空のネットワークをどのように構築するかを示すとともに、関係する施策の連携のあり方を示したグランドデザインを政府が自ら主体的に描き、これに沿ってハード・ソフトの両面からインフラを整備していくべきである。

#### 【社会資本整備重点計画の「選択と集中」の基準】

- (1) 今整備をしないと、大規模又は広域的な災害リスクを低減できないおそれのあるもの
- (2) 今整備をしないと、我が国産業・経済の基盤や国際競争力の強化が著しく困難になるおそれのあるもの
- (3) 今整備をしないと、「持続可能で活力のある国土・地域づくり」の実現に大きな支障をもたらすおそれのあるもの
- (4) 今的確な維持管理・更新を行わないと、将来極めて危険となるおそれのあるもの

### **（重視する機能）**

もちろん、グランドデザインを策定する際に重視する点は、企業、生活者、政府などそれぞれの置かれた立場によって異なると考えられる。例えば、企業の立場であれば、競争力の強化や効率的なサプライチェーンの維持という観点から、平常時には生産地から消費地までを迅速、確実かつ安価につなぎ、災害時には代替輸送ルートを確保するといったことが重視される。一方、生活者を中心に考えるならば、生活道路の確保や通勤時間の短縮、居住地からまちの中心部までの移動といった利便性の向上を求めることになる。また、政府の立場に立てば、限られた予算の中での投資効率をより強く意識することになる。

こうした多様な視点から求められる機能を踏まえた上で、限られた財源の中で、わが国にどのようなネットワークを構築していくのかについて、政府が示していく必要がある。

## **（２）施策の優先順位づけの考え方**

### **（物流関係者が求める施策）**

大綱に沿った取り組みの成果として、サプライチェーンの効率化や物流コストの削減は一定程度前進してきたが、いまだ課題は多く残されている。

実際に、有識者検討委員会が行っている事業団体等からのヒアリングでは関係者から各業界・企業の競争力強化に寄与すると考えられる多数の要望が提出されたが、他方で当事者間の調整を必要とする要望も存在しているため、すべての要望を各々が満足する形で実現することは難しい。

### **（社会資本の老朽化と厳しい財政事情）**

加えて、わが国は財政面でも厳しい状況に置かれている。わが国の高度成長期に集中的に整備された社会資本の老朽化が進み、例えば、建設後 50 年以上経過する道路橋は 2011 年度には約 9%であったのに対し、10 年後には約 28%にも増加することが見込まれている。今後は維持管理・更新費の増大が想定される中で、「国土交通白書 2012」では一定の仮定のもとで今後 50 年間に必要な更新費 190 兆円のうち、約 30 兆円の更新ができないとの試算も示されるなど、す

すべての関係者が期待するようにインフラを整備することは現実的には困難な状況にある。

【図表 4 建設後 50 年以上経過する社会資本の割合】

	2011年度	2021年度	2031年度
道路橋 (約 15 万 7 千橋)	約 9 %	約 2 8 %	約 5 3 %
河川管理施設 (約 1 万施設)	約 2 4 %	約 4 0 %	約 6 2 %
下水道管きよ (総延長：約 44 万km)	約 2 %	約 7 %	約 2 3 %
港湾岸壁 (約 5 千施設)	約 7 %	約 2 9 %	約 5 6 %

(出所：国土交通省資料)

#### (方向性の共有化)

こうした状況を踏まえると、大綱の性格上、施策を網羅的に採りあげる必要が生じるとしても、予算など様々な制約から同時に進めていくことが困難な施策については、優先順位をつけて実行していくことが求められる。そのために、例えば、全国各地における産業の現状や各種産業政策、さらには政府の産業競争力会議で検討されている国の成長戦略などを踏まえ、国として目指すべき方向性を一体化しておくことが重要となる。

#### (産業政策と一体的な物流施策による全体最適を目指して)

産業界としては、わが国産業の国際競争力の強化を通じた豊かな国民生活の実現を目指すべきと考える。そのため、物流に関する諸施策は、当然ながら、各々の産業政策と一体的なものでなくてはならない。

新しい大綱でも引き続き、重要インフラの整備や物流事業者の競争力を強化するための施策などが採りあげられることとなるが、物流セクターごとの部分最適を図ることは、わが国の経済や産業が現在置かれている状況に鑑みれば、必ずしも国全体の利益最大化にはつながらないことに留意が必要である。アジアを中心とした新興国が高い経済成長を背景に台頭する中、低迷する経済成長

率の下で、しかも限られた国内市場の中で事業者同士が過度に競争することになれば、企業の体力を無駄に奪い、ひいては国全体の競争力を低下させることになりかねない。重要な点は、わが国企業が諸外国との競争で優位に立ちつつ、国の成長を促進し、利益の総量をできる限り拡大することである。こうした観点から、政府には国全体としての最適化に向けて、施策のバランスをとっていくことが求められる。

その際、各施策を実施した場合に得られる効果について、可能な限り定量的に提示することが望まれる。施策の効果が定量的に示されれば、企業にとっては国内生産や投資を行った場合の見通しや将来像を描きやすくなるため、結果として前向きな行動を後押しすることにもつながる。

### **(3) PDCA<sup>5</sup>の着実な実施**

大綱に掲げた施策は、関係者の協力の下で確実に成果に結びつけていかななくてはならないが、そのためには、PDCAサイクルを着実にまわしていくことが必要となる。

#### **(目標水準・達成時期)**

具体的には、施策ごとに可能な限り定量的な目標水準とその目標達成時期を設定し、いつまでに何を実施するかという工程表を明示するとともに、第3次以降の大綱と同様に責任をもって推進していく担当省庁を明確にしなければならない。

なお、大綱で推進していく施策については、現在直面している課題を解決するために計画期間（5年）の中で集中的に取り組むべき事項に加え、今後の環境変化を見据えて中長期的な観点で取り組むべき蓋然性が高い事項についても現時点から採りあげていくべきである。

#### **(フォローアップの実施と公表)**

第3次大綱（2005-2009）と同様に、計画の進捗状況を定期的にフォローアップし、公表することを予め定めておくべきである。あわせて、計画策定時に前

---

<sup>5</sup> PDCA : Plan (目標設定)、Do (実施)、Check (評価)、Action (反映) のサイクル

提としていた状況などに変化が生じた場合には、必要に応じて計画自体を見直すことができるような仕組みも用意しておくことが望まれる。このように施策を推進していく体制を構築し、大綱の実効性を担保することが重要である。

#### 4. 産業の国際競争力強化の観点から重視すべき施策

以上のような大綱策定の枠組みと、その実効性を担保する推進体制を確保した上で、産業の国際競争力強化の観点から、新しい大綱において特に重視すべき点について、(1) 大綱の計画期間で集中的に取り組むべき施策、(2) 将来の環境変化を見据えて中長期的な観点で戦略的に取り組むべき施策、さらに期間を問わずに重視すべき施策として(3) 安全・安心につながる施策と構造的な課題への対応、の3つに分けて提示する。

##### (1) 大綱の計画期間(5年)で集中的に取り組むべき施策

これまでの大綱で取り組んできたように、企業のグローバル・サプライチェーンを物流面で効率化を図ることや、日本発着貨物や国内輸送貨物に係る物流コストの低減を、各輸送モード、またはハード・ソフトの両面からさらに進めていかななくてはならない。その観点からは、物流面においても国内外における競争条件のイコールフティングを目指すことが重要になる。

##### ①物流インフラが有機的に連携するための施策

道路、鉄道、空港、港湾といったわが国の輸送インフラは、すでに量的には高い水準で整備されてきており、今後は老朽化の進行および維持管理・更新費の増大が懸念されている。

こうした状況を踏まえると、今後のインフラ整備については、道路や鉄道の新たな整備を求める声は引き続き強くあるものの、新設については投資を大きく上回る経済効果が見込めるものなどにより重点を置くべきである。むしろ、各輸送モードの特性を活かし有機的な連携を促進するために、既存インフラの機能向上を図ることにより稼働率や効率性を高め、付加価値の向上に注力していくことが求められる。また、同様の観点から、規制改革や税制措置も積極的に取り組んでいくべきである。

こうした観点から推進すべき施策の例としては、以下のようなものが考えられる。

(港湾)

### 1) 国際コンテナ・バルク戦略港湾政策の推進

アジア主要港の中でわが国の港湾におけるコンテナ取扱個数が伸び悩む中、わが国を発着する国際基幹航路の維持・拡大を目的として策定された「国際コンテナ戦略港湾政策」は、立地環境の向上によって企業の国際競争力を強化するとともに、港運、陸運をはじめとする国内物流事業者の雇用や所得の維持・創出の観点から重要である。

また、わが国の主要なバルク貨物<sup>6</sup>取扱岸壁は、アジア近隣諸国と比べて整備年が古く、岸壁水深も浅い。加えて、わが国全体としての需要は大きいものの、国内の需要地が分散しているため、各港湾単位の輸入量は小さく、船舶大型化のメリットが出にくい構図になっている。こうした中、わが国の資源・エネルギー・穀物の安定的、安価な調達を目的として策定された「国際バルク戦略港湾政策」は、わが国産業の国際競争力を強化するだけでなく、食料や電気料金などを通じて国民生活の維持・向上にも不可欠な政策である。

これらの政策目的が早期に実現するよう、施策の着実な実施に向けて、国として必要な投資を早急に行うとともに、浚渫や岸壁整備を行う際の港湾計画変更に係る審査期間の短縮や手続きの簡素化に取り組む。

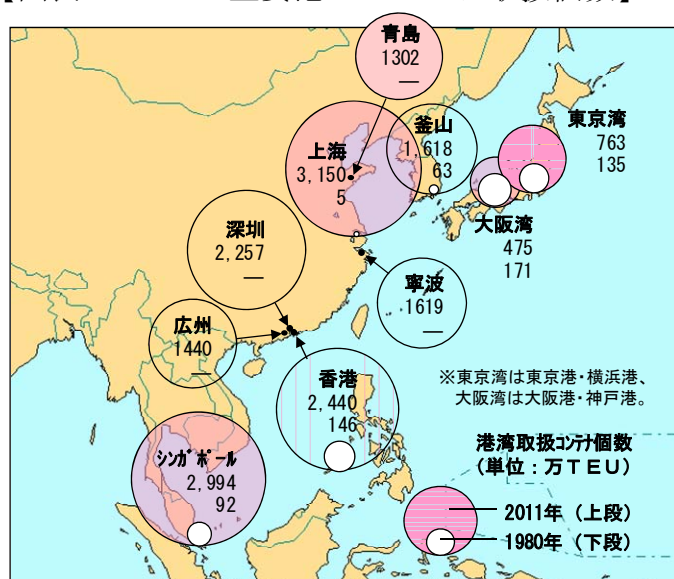
なお、企業がエネルギーや鉄鋼、食料といった国益や国民生活に直結する物資を輸入するための私有の岸壁の整備でも、公共性がないとの理由から国による補助はなく、一定の条件を満たす航路や防波堤等の整備についてのみ国が補助を行っている。しかしながら、こうした貨物を輸入するための港湾施設は、産業や国民生活を支える重要なインフラであり、公共性は高いと考えられる。こうした観点から、今後、港湾整備における公共性の概念を見直し、産業の発展や国民生活を支えるインフラの整備にかかる国の支援措置の拡充を検討する。

---

<sup>6</sup> バルク（貨物）：鉱物や穀物など、梱包されずにそのまま船積みされる貨物



【図表5 アジア主要港のコンテナ取扱個数】



(出所: 国土交通省資料)

## 2) 港湾の効率性向上、コスト削減

事業者間の協議の下、追加コストが発生しない形でゲートオープン時間を拡大することや、ターミナル処理能力の向上、港湾周辺道路の拡大、インランドデポの拡充等により、港湾周辺道路の渋滞の解消に努め、陸送業者の回転率向上を図る。

また、港湾は、船舶の出入港や貨物の取扱に関するサービスなど、多くの関連産業の上に成り立っていることを踏まえ、これらのサービス水準を向上させるための取り組みを強化する。

## 3) フェリー・RORO 船を活用した海陸一貫輸送の強化

フェリー・RORO 船を活用した輸送は、リードタイム短縮、荷役等にかかるコスト低減の観点から、特に港湾等のインフラ整備が十分に整っていないアジア諸国との物流拡大には欠かせない。これら輸送手段の国際ネットワークの拡大を図るとともに、アジア各国とのシャーシの相互乗り入れの拡大やパレットの普及・標準化を進めることにより、近隣諸国とのシームレスな輸送を実現する。

また、東日本大震災時に、フェリーやRORO 船等による輸送が被災地へ迅速に物資を輸送した実績も踏まえ、国内においてもそのネットワークの拡大を図る。

## (空港)

### 4) 貨物ハブネットワークの構築

羽田、成田、関西、中部といった大都市圏の拠点空港における物流機能の強化を引き続き図るとともに、地理的に高い経済成長が見込まれるアジア圏に近接し、24時間運用で貨物輸送にも適している那覇空港についても、国際物流の中継基地としての機能強化を図ることが重要である。物流拠点を沖縄に構えて、アジア各国にオンデマンドで高速輸送が行われれば、商品価値が向上し競争力強化につながる。また、わが国の農産品や水産品をアジア各国に輸出できれば、一次産業の活性化や地方経済の再生にも寄与すると考えられる。そこで、現在手当されている立地・雇用・貿易に関わる各種支援制度を今後とも継続するとともに、アジア地域の市場に合致した最適な輸送モード等の検討を進める。

### 5) 空港の稼働率向上

世界的に航空自由化の動きが進む中、社会資本整備重点計画では、首都圏空港の発着容量を2011年度末の64万回から2016年度末に74.7万回まで引き上げるとの目標が設定されている。今後は、関係者の理解を得ながら、わが国空港の発着枠に係る規制を緩和することなどにより、航空機の発着回数をさらに増加させ、世界の主要空港との比較で割高となっている国際線着陸料や停留料等の引き下げを図る。

## (高速道路)

### 6) 大都市圏環状道路の整備促進

都市機能の向上はもとより、首都高速道路など都市高速道路の渋滞を解消し、貨物運送の効率を高めるとともに、老朽化問題に対応するための大規模更新等を実施する際の代替迂回ルートを確保する観点から、諸外国の主要都市に比べて整備率が低い大都市圏環状道路の整備促進を図る。

【図表6 諸外国の主要都市における環状道路の整備状況】

	計画延長	供用延長	整備率	備考
ソウル	168km	168km	100%	2007年12月完成
北京	433km	433km	100%	2009年9月完成
パリ	313km	272km	87%	2011年1月現在
東京	525km	251km	48%	2012年4月現在

(出所：国土交通省資料)

### 7) 高速道路料金の見直し

高速道路料金の水準が、諸外国と比べて相対的に高くなっており、物流面での競争力を弱めている一因になっているとの指摘がある。そこで、既存の高速道路を今後とも有効活用する観点から、現行の高速道路債務償還計画期間の見直し等を通じて、物流コストの引き下げを図る。

(鉄道)

### 8) 国際海上コンテナ貫輸のための鉄道インフラ整備

グローバル化が進むサプライチェーンへの対応およびモーダルシフトの推進の観点から、ISO規格国際海上コンテナの鉄道輸送をさらに進めていくため、コンテナ港湾への鉄道の直接乗り入れや、背高コンテナが通行可能なトンネル高確保に向けた取り組みを推進する。

(海運)

### 9) 外航海運の国際競争条件均衡化に向けた税制の拡充

船社の国際的な競争条件のイコールフッティングの観点から、わが国のトン数標準税制を、世界の主要海運国と同様に全運航船を対象とする制度に改正するとともに、外航船舶に係る特別償却制度、圧縮記帳制度（買換特例）等を主要海運国と比較して見劣りのしないものとなるよう拡充する。

## ②貿易円滑化への取り組み

貿易円滑化を推進することにより、輸送に係るリードタイムの短縮を図るとともに、国際物流におけるセキュリティを確保し、取引に係るリスクを低減させていくことにも取り組む必要がある。経団連ではこれまでも貿易諸制度の改革に向けた提言を行い、2012年3月には「国際競争力強化に向けた港湾・輸出入諸制度の改革」を公表した。政府による取り組みもあって貿易円滑化に向けた改革は前進しているものの、国際貿易に係る昨今の環境変化も踏まえて、さらなる改革を推進していくべきである。

また、近年セキュリティの強化に対する国内外の社会的な要請が高まっていることに鑑み、円滑な貿易を阻害しない形でセキュリティを確保する仕組みを構築していくよう、関係省庁の連携と民間の協力に基づき、取り組んでいくことも重要である。

こうした観点から貿易円滑化のために取り組むべき施策の例として、以下のようなのが考えられる。

### 1) 輸出入手続のさらなる効率化

輸出入・港湾手続のペーパーレス化・電子化および利便性の高い真のシングル・ウィンドウの構築に取り組み、手続の簡素化・効率化、関係省庁間での申告データの共有化を進める。その際、薬事法など関税関係法令以外の法令に基づく手続（他法令手続）や民間の貿易手続についても一体的に電子化を進めるとともに、行政内部処理の電子化や省庁間のデータ連携など、これまでの手続電子化の議論では対象とされてこなかったプロセスにも焦点を当てていく必要がある。

また、わが国においても諸外国の事例を参考に、輸出通関申告先官署の自由化や輸出申告における届出制など、より簡易な通関制度を導入する。

## 2) AEO<sup>7</sup>制度の拡充とセキュリティ・安全基準の国際標準化への対応

AEO 制度の各国との相互承認をさらに進めるとともに、インセンティブの明確化等によって AEO 制度を深化させ、将来的に多国間の枠組みでの国際的な統一を目指すなど、APEC 等における AEO 制度構築支援をさらに推進する。

また、米国や EU など諸外国での運用状況を踏まえ、AEO 認定基準等わが国の AEO 制度を国際的に調和させることが重要である。その際、セキュリティ施策は、AEO 制度だけでなく、いわゆる 24 時間ルール等出港前報告制度や航空貨物スクリーニングなどの施策と一体的に運用されることから、施策間の重複による過剰なセキュリティ負担を回避できるよう、関係省庁の連携を図るとともに、基準を満たしている AEO 事業者に対し、出港前報告制度や航空貨物のスクリーニングの免除、もしくは緩和を国際的に提案する。

さらに、セキュリティ確保や法令遵守の確保など、目的を明確化した制度建て、特段に厳格なセキュリティ管理を実施している企業への追加的なインセンティブの付与の可能性など、AEO 制度についても検討する。

## 3) 貿易改革の不断の取り組みに向けた推進体制の構築

貿易改革に不断に取り組む観点から、2007 年に策定された「貿易手続改革プログラム」のフォローアップ事例<sup>8</sup>を参考に、関係府省の連携を促進するとともに、官民協働のもとで改革を推進していく体制を構築する。

### ③海外展開の促進

わが国企業のサプライチェーンは一段とグローバル化が進む一方、アジア各国においても、わが国企業による物流ネットワークの構築が加速している。効率的な物流の実現に向けては、国内における取り組みに加えて、貿易相手国や日本企業の進出先の国や地域における物流面の課題も解決していかななくてはな

---

<sup>7</sup> AEO (Authorized Economic Operator) 制度：国際物流におけるセキュリティ確保と円滑化の両立を図り、わが国の国際競争力を強化するため、貨物のセキュリティ管理と法令順守の体制が整備された事業者に対し、税関手続の緩和・簡素化策を提供する制度。

<sup>8</sup> プログラムの実施状況に関する民間の意見を踏まえ、少なくとも 3 年度間（2009 年度末まで）毎年度プログラムの改訂を行うこととされており、フォローアップ会合を開催するとともに、プログラムの改訂が行われた。

らない。

産業界の視点に合致する施策として、例えば以下のような施策が考えられる。

### **1) 物流・インフラシステムの国を挙げた海外展開促進**

交通・物流インフラが整っていない新興国におけるインフラ輸出は、日本企業が事業を受注する経済効果に加え、現地の物流が改善することによる物流コストの削減やリードタイム短縮効果も期待できる。わが国はこれまで、アジアやアフリカ等において円借款の活用によるパッケージ型インフラの海外展開を促進しているが、今後は貿易相手国の物流改善に対するわが国企業のニーズも踏まえ、物流・インフラシステムの海外展開をより一層拡大していく。

あわせて、アジア諸国に対して、わが国の貿易手続関連システムである NACCS<sup>9</sup>の導入を促すなど、日本型の物流管理や手続きの仕組みの普及を通じて、わが国企業の貿易円滑化をソフトの側面から強化する。

### **2) 進出相手国企業との競争条件のイコルフットイング**

ハード・ソフトインフラの海外展開に加え、わが国企業の競争力の維持・向上の観点から、アジアを中心とする進出相手国において存在する免許基準等の外資規制等を撤廃し、現地企業との競争条件のイコルフットイングを確保することも重要である。

ただし、制度面の変更等に関しては、個別企業の取り組みには限界があるため、政府がリーダーシップを発揮し、わが国企業のニーズを把握に努めるとともに、政府間協議等において相手国へ働きかけることを強く望む。

## **(2) 将来の環境変化を見据えて中長期的な観点で取り組むべき施策**

目前の課題に対応することに加えて、わが国の将来像を見据えて、現時点から対応していかなければいけない課題や、中長期的な検討が必要な課題についても整理した上で、国としての取り組みを強化していくことも求められる。

こうした課題については、現時点では不確定な事項を前提としなければなら

---

<sup>9</sup> NACCS (Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System) : 入出港する船舶・航空機及び輸出入される貨物について、税関その他の関係行政機関に対する手続及び関連する民間業務をオンラインで処理するシステム。

ない難しさはある。しかしながら、競争条件の相対的な低下といった問題が顕在化した段階から逐次対応していたのでは、諸外国との競争において後手に回ってしまう、もしくは、対応により多くの時間やコストがかかってしまうおそれ強い。

したがって、一定のシナリオの下でわが国の産業構造の将来像を想定し、その際に必要となる施策は何かということを検討していくことが求められる。次に、具体的なシナリオ例として3つを掲げている。

### ①将来のエネルギー政策を見据えたインフラ整備

原子力発電所の稼働停止に伴う電力の供給不足やコスト増は、わが国企業の円滑な事業活動を阻害する、いわゆる6重苦のひとつとなっている。一方で、米国のシェール・ガス革命により、世界における天然ガスや石炭の価格および貿易先に大きな変化が生じている。

こうした変化を受けて、わが国においても安定的かつ経済性のある価格でのエネルギー源の調達に向け、相対的に価格の下がった天然ガスや石炭の輸入拡大に向けた動きが出てきており、政府もそれをサポートする方針を示している。

足もとの変化に対応した動きについては評価できるが、さらに中長期的な視点で、世界のエネルギー動向の見通しや、わが国における原子力発電所に対する方針も含めたエネルギー戦略を策定することが重要である。

国が今後示す中長期的なエネルギー戦略を実現するためには、エネルギー資源の輸入や保管、備蓄等に対応した港湾やその関連施設、あるいは専用船やパイプラインといった輸送手段の整備が必要となるが、これらが円滑に実施されるよう、官民一体となって取り組むことが重要となる。

### ②経済連携協定の拡大による物流の変化に対応した諸施策の検討

TPPや日・EU EPAをはじめとした経済連携協定の拡大による貿易活発化に伴って、今後、生産拠点の分散化や消費地の拡大など、物流にも大きな変化が生じることが想定される。

すでに、企業自ら東南アジア等の成長市場に積極的な投資を行い、グローバ

ルネットワークの拡充と企業や消費者といった顧客のニーズに応える機能・サービスを展開している。また、当該地域で物流のボトルネックとなっているインフラに着目し、それを整備することによる同地域の経済発展への寄与と、同地域に進出する日系企業への貢献を目指した取り組みも進められている。

企業は需要地のみならず各種コストなどを考慮した上でグローバルなサプライチェーンを再構築することになるが、政府においても、モノの流れに生じる影響を予め想定するとともに、必要となる物流インフラの整備や貿易制度上の対応等について早期に検討していくことを期待したい。

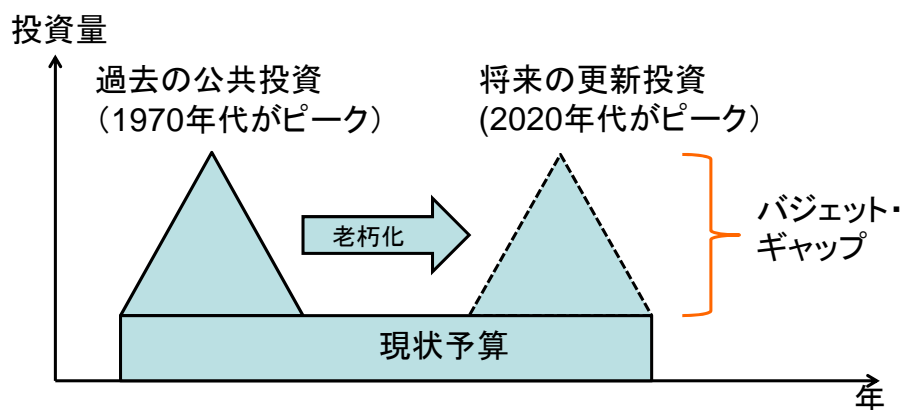
### ③将来の社会・産業構造を見据えた交通・物流インフラのあり方の検討

わが国の将来を見据えた場合、大きく2つの課題に直面している。ひとつは、少子高齢化の本格化と人口減少である。わが国の総人口は2010年をピークにすでに減少に転じており、今後、人口はさらに減少するとともに、その構成についても本格的な少子・高齢化を迎えることになる。こうした状況に対応し、すでに一部の地域で推進されているコンパクトシティ化が国全体として進んでいくなど、都市や地域のあり様についても変化が生じていくことになるが、物流サービスもこうした変化に対応していくことが求められる。例えば、まちの中心部に様々な都市機能が整備されることで人や車が集中することとなるが、効率的な物流サービスの確保のために、物流拠点の整備や市街地における荷捌き地を確保することが必要になってくる。

もうひとつの課題は、財政事情である。これまで地方も含めて広く整備されてきたわが国の交通・物流インフラは、先に述べたように、今後は老朽化の課題に直面し、維持管理、更新費用の増大が見込まれている。わが国の厳しい財政事情を踏まえると、今後、既存のインフラすべてを対象にして維持・更新していくことは困難であると考えられる。また、地方自治体も今後人口が減少することに伴って、財政基盤が弱体化することが見込まれている。



【図表7 過去の公共投資来の更新投資のイメージ】



(出所：経団連 運輸委員会物流部会 東洋大学 根本祐二教授 資料より)

既存インフラの中には、整備された当時に前提としていた人口が確保されていない、もしくは企業の生産拠点の移転などにより本来期待された役割を果たしておらず、すでにその役目を終えているものもある。こうしたインフラについては、それを維持するコストなども踏まえ、必要に応じて撤去、もしくは規模を縮小して更新するなど、既存インフラの取捨選択も含めて検討することが必要である。あわせて、今後のインフラ整備にあたっては、PFI などの手法による民間資金の活用も積極的に検討すべきである。

【図表8 主な社会資本の整備主体と公共事業の負担割合】

	種類	整備主体	主な根拠法
道路	◇一般道路		◇道路法
	・国道	国、都道府県、政令市	
	・都道府県道	都道府県、政令市	
	・市町村道	市町村	
	◇有料道路	各高速道路株式会社、地方道路公社等	◇道路整備特別措置法
港湾	◇港湾	国、港務局、地方公共団体	◇港湾法
航空	◇空港	国、地方公共団体、成田国際空港(株)、関西国際空港(株)、中部国際空港(株)	◇空港法、成田空港株式会社法、関西国際空港株式会社法、中部国際空港の設置及び管理に関する法律
鉄道	◇鉄道	民間事業者、第三セクター、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	

○主な公共事業の費用負担

国 2/3負担	都道府県 1/3負担
---------	------------

(例)一般国道(指定区間)の新設・改築、国管理の空港整備

国 5.5/10負担	港湾管理者 4.5/10負担
------------	----------------

(例)重要港湾の整備

高速道路会社等が調達した借入金により建設
----------------------

(例)高速道路(有料道路方式)

(出所)内閣府「日本の社会資本2012」

### (3) 安全・安心につながる施策と構造的な課題への対応

安全・安心は物流において欠かすことのできない重要な要素であり、期限を問わず官民双方の協力の下、不断の取り組みを行っていかねなければならない。

#### ①物流インフラ等の老朽化・防災対策と戦略的な維持・管理の追求

##### (老朽化対策)

2012年の中央道笹子トンネルの崩落事故など、すでにインフラの老朽化等に起因する重大事故が生じている。物流の安全、安心を確保する観点から、緊急性を要する老朽化対策は早急に取り組む。

また、当面は緊急の対策を必要としないインフラについても、より安全にかつ長寿命化を図るといった観点から、どのようなタイミングや方法で補修や更新を行っていくことが適切なのかについても改めて検討するなど、戦略的な維持・管理に努めていく。

##### (危機対応)

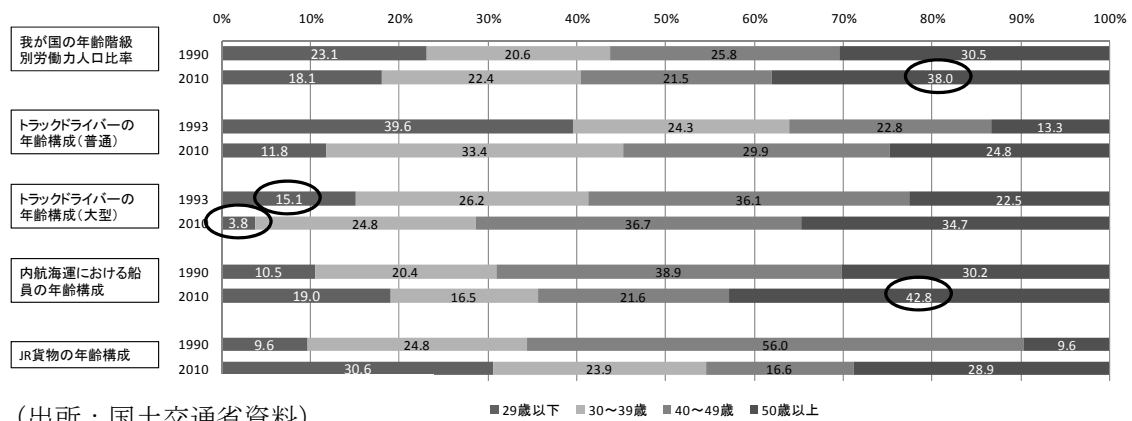
老朽化対策に加えて、東日本大震災の経験を踏まえ、大規模な災害が生じた場合にも企業の責務としてサプライチェーンを途絶えさせないことが重要となる。発生の可能性が指摘されている首都直下型地震や東海・南海・東南海地震などを想定した、重要物流インフラ・施設の防災・減災対策や、自家発電・太陽光発電設備の建設に対する支援等を実施すべきである。さらに、災害発生直後より、被災地域での救護・支援活動に必要なエネルギー（ガソリン・灯油・軽油など）の円滑な運搬・供給を可能とするよう、災害発生時の高速道路などの通行規制の迅速かつ弾力的な緩和措置について、予め定めておく。

#### ②人材の育成と物流事業の価値向上、高齢化への対応

##### (担い手の高齢化)

労働力の高齢化はわが国の人口構成上不可避だが、物流事業の担い手として、例えば、トラックドライバーは若年層が急激に減少するとともに、内航海運の船員は50歳以上が増加するなど、平均的な人口構成以上に高齢化が進んでいる。

【図表 9 物流業界における年齢構成の変化】



(出所：国土交通省資料)

また、内航海運では、法定耐用年数を超える船舶が全体の74%に達しているなど船舶の老朽化が進み、安全・安定輸送の面からも課題が多い。

自動車と内航海運は、量的にはわが国の国内貨物輸送の大部分を占める重要な輸送モードであり、こうした課題を放置すれば、企業のサプライチェーンにも重大な影響を及ぼすことになりかねない。

### (対策)

これらの課題を早期に解決することは困難である。まずは若年層の雇用を確保するために普通自動車運転免許の制限を緩和（普通自動車運転免許で運転可能な車両総重量の引き上げ等）することや、事業者の大幅な増加等に伴う過当競争状態を解消するための規制の見直し、さらには、船員の確保・育成のための事業の充実、内航海運暫定措置事業の公的資金による早期解消や、船舶共有建造制度の活用によって内航船の新規建造を促進するための施策などに取り組む。あわせて、物流事業者自らの取り組みとしても、新たなサービスの開発やさらなる効率化により、事業の価値を高めることを通じて重要な社会インフラのひとつとしての地位を確立していく。

### ③安全な通商路の確保

経団連では、2011年に「海賊対策の強化に向けた提言」を公表し、海賊対策の強化を求めてきたが、日本籍船舶における武装警備員の乗船がいまだに認められていないなど、危険海域に就航する日本関係船の安全確保に向けて取り組むべき課題は引き続き残されている。

また、2012年に米国向け航空貨物のセキュリティ対策の強化などを目的としてKS/RA<sup>10</sup>制度が改正されたが、国際物流におけるテロ対策については、諸外国の取り組みなども踏まえながら、空港への爆発物検査装置・エックス線検査装置の配備などによって、KS等認定事業者以外の貨物についても円滑な物流を確保する。さらに、KS/RA制度やAEO制度といった、セキュリティに係る類似の制度を省庁横断的に調和していくなど、円滑な貿易を阻害しない形でセキュリティ対策を強化していく。

わが国が貿易立国の立場を維持していくためには、通商路の安全が確保されていることが大前提である。ホルムズ海峡やソマリア沖・アデン湾、マラッカ・シンガポール海峡、スエズ運河など海上交通の要衝において、海賊・テロ対策をはじめ、航海の自由の確保に努めていく。

### ④環境への配慮

民間企業として、環境負荷の少ない物流の実現にも引き続き取り組む必要がある。自動車、鉄道、船舶、航空の輸送モードごとのエネルギー消費効率の向上によるCO2排出量の削減とともに、荷主側と協力しつつ、共同荷捌・共同配送、さらには異業種他社との積合せ輸送などによる物流の効率化やモーダルシフトを推進することに加えて、省エネ機器・設備・施設の導入をはじめITSの推進や新たな省エネ・環境技術の開発などを促進するための国の支援も必要となる。こうした分野は、わが国の企業が得意とするところであり、将来的に諸外国への技術の輸出も見込め、産業の競争力強化にもつながるものである。

---

<sup>10</sup> Known Shipper/Regulated Agent制度：航空貨物のセキュリティレベルを維持し物流の円滑化を図るため、航空貨物について荷主から航空機搭載までの過程を一貫して保護することを定めたICAO（国際民間航空機関）の国際標準に基づき制定された保安対策制度。

経団連としても、業種ごとの 2020 年の CO2 削減目標などを定めた「経団連低炭素社会実行計画」を策定し推進しており、引き続き産業界全体の課題として環境対策に取り組んでいく。

## 5. おわりに

### (荷主と物流事業者のパートナーシップ強化)

企業のグローバルなサプライチェーンを支え、また国内外の物流を効率化するためには、既述の施策に加え、荷主と物流事業者の連携・協力の強化といった実態面での対応が欠かせない。物流事業者が荷主のニーズを的確に捉えて物流拠点の集約や配送ルートの変更を行ったことにより、物流の効率化とCO2の削減を実現した事例にみられるように、荷主と物流事業者が連携・協力関係を深めることは、双方の利益につながるものである。

他方、荷主と物流事業者だけでなく、複数荷主の連携による共同配送や、物流事業者間での輸送モード間の効率的な連携など、民間事業者も自らの創意工夫によって物流効率化を実現することに引き続き取り組んでいかななくてはならない。とりわけ、喫緊の課題としては、法令を遵守した適正取引の推進や軽油高騰対策としての燃料サーチャージ制の導入などが重要となる。

### (国民目線)

わが国産業の国際競争力を強化することは、雇用・所得の増加や国民の利便性向上など、国民一人一人の生活を豊かにすることに繋がっている。しかしながら、物流機能の向上に向けた施策のひとつひとつは、国民の目線から見ると必ずしも具体的にイメージの沸きやすいものではない。

企業や業界団体がすでに取り組んでいる職場体験や施設見学などといった広報活動に加え、政府においても、大綱でとりあげる施策の目的と効果について、それが国民の生活の向上にどのように繋がっているのかという点に焦点を当てて、政府広報を充実させるなど、国民の理解を醸成する取り組みを求めたい。

以 上