

第3章 物流

第3章 物流.....	3-8
1. 国内物流.....	3-8
1. 1 平成期の国内物流の概況	3-8
1. 1. 1 平成初期の国内輸送量の状況	3-8
1. 1. 2 平成中・後期の国内輸送量の状況	3-12
1. 2 平成期の主な物流施策	3-17
1. 3 平成初期の物流施策	3-21
1. 3. 1 物流の高度化への対応と効率化	3-21
(1) 物流効率化の推進 (H2 白書)	3-21
a. モーダルシフトの推進.....	3-21
b. 一貫パレチゼーションの推進 (H7、8 白書)	3-24
c. 積み合わせ輸送の推進.....	3-24
d. 物流事業のシステム化の推進.....	3-26
e. 物流拠点の整備.....	3-26
1. 3. 2 消費者ニーズに対応した物流サービス	3-28
(1) フレイトビラ事業 (H1 白書)	3-28
(2) ドキュメントビラ構想 (H1 白書)	3-29
(3) 宅配便 (H1 白書)	3-29
a. 拡大を続ける宅配便.....	3-29
b. 宅配便の新しいサービス.....	3-29
c. 宅配便に関わる行政施策.....	3-29
(4) 引越運送 (H1 白書)	3-30
a. 引越運送サービスの新たな展開	3-30
b. 引越輸送に係る消費者保護対策	3-30
c. 国際引越輸送.....	3-30
(5) トランクルームサービス (H3 白書)	3-30
(6) 輸送の多頻度化・小口化 (H10 白書)	3-31
(7) 女性の視点から見た交通サービス (H15 白書)	3-31
(8) トランクルームサービスの向上 (H15 白書)	3-31
(9) 物流の効率化・迅速化 (H20 白書)	3-31
(10) 宅配便の再配達削減 (H29、R1 白書)	3-32
1. 4 規制緩和と構造改革の展開	3-32
1. 4. 1 物流ニーズの多様化に対応した物流二法の改正	3-32
(1) 物流事業規制の見直し	3-32
a. 見直しの経緯 (H1 白書)	3-32
b. 物流二法案の国会提出 (H2 白書)	3-33
c. 貨物運送取扱事業法の見直し (H6 白書)	3-34
d. 貨物自動車運送事業法 H2 改正に対する評価 (H9 白書)	3-34
1. 4. 2 「構造改革のための経済社会計画」に基づく更なる規制改革	3-36
a. 時代背景 (H8 白書)	3-36
b. 物流業における規制緩和 (H8 白書)	3-36
1. 5 総合物流の展開	3-37

(1) 総合物流施策大綱の閣議決定 (H9 白書)	3-37
(2) 社会資本整備 (H9 白書)	3-37
a. 新しい時代に対応する港湾整備	3-37
b. 環境にやさしい鉄道貨物輸送の見直し	3-37
c. 物流拠点の整備	3-37
(3) 規制緩和の実施 (H9、10、12 白書)	3-38
(4) 物流システム高度化への取組み (H9 白書)	3-39
a. 物流における輸送分担の適正化～モーダルシフトの推進～	3-39
b. 複合一貫輸送の推進 (H9、10 白書)	3-39
c. 地域間物流の効率化～幹線共同運行の推進～ (H9、10 白書)	3-39
d. 効率的な都市内物流の構築 (H9～11 白書)	3-40
e. 高度情報通信社会の到来と物流分野での取組み	3-40
(5) 大綱のフォローアップと物流効率化ニーズの高まり (H11 白書)	3-41
(6) 運輸省物流施策アクション・プランの策定 (H11 白書)	3-42
(7) 運輸政策審議会総合部会物流小委員会最終報告 (H11 白書)	3-42
(8) 具体的施策の展開 (H10～12 白書)	3-43
a. 物流構造改革に対応した物流拠点の整備 (H10～12 白書)	3-43
b. 地域内物流における取組み (H12 白書)	3-44
c. 複合一貫輸送の推進 (H11 白書)	3-45
d. 情報化への取組み (H10～12 白書)	3-46
e. 規制緩和の推進 (H10～12 白書) (※15 規制緩和と産業政策参照)	3-48
f. 物流事業の高度化 (H12 白書) (※15 規制緩和と産業政策参照)	3-49
I. 5. 2 新総合物流施策大綱	3-49
(1) 新総合物流施策大綱の閣議決定 (H13 白書)	3-49
(2) 新大綱のもとでの具体的施策 (国内輸送) (H13～16 白書)	3-50
a. 物流における情報化等の推進	3-50
b. 地域間物流の効率化 (H13～16 白書)	3-50
c. 都市内物流の効率化 (H13～16 白書)	3-51
d. 3PL 物流に向けた取組 (H13～16 白書)	3-51
e. IT を活用した次世代海上交通システムの構築 (H14～16 白書)	3-52
(3) 総合物流施策大綱(2005-2009)の閣議決定 (H17 白書)	3-52
(4) 大綱(2005-2009)のもとでの具体的施策 (国内物流) (H17～20 白書)	3-52
a. 物流における情報化の推進	3-52
b. 地域間物流の効率化	3-52
c. 都市内物流の強化	3-53
d. 新しい物流サービスの取組み	3-53
(5) 総合物流施策大綱(2009-2013)の閣議決定 (H21 白書)	3-54
(6) 大綱(2009-2013)のもとでの具体的施策 (国内物流) (H21～24 白書)	3-54
a. 物流における情報化の推進	3-54
b. 地域間物流の効率化	3-54
c. 都市内物流の効率化	3-54
d. 新たな物流サービスの取組み	3-55
(7) 総合物流施策大綱 (2013-2017) の閣議決定 (H25 白書)	3-55

(8) 大綱(2013-2017)のもとでの具体的施策(国内物流)(H25~28 白書)	3-55
a. 地域間物流の効率化(H25~28 白書)	3-55
b. 都市内物流の効率化(H25~28 白書)	3-55
c. 高度化・総合効率化した物流サービス実現に向けた更なる取組み(H25~28 白書) 3 -	56
d. 物流分野における労働力不足対策(H26、27 白書)	3-56
(9) 「総合物流施策大綱(2017-2020)」の閣議決定(H29 白書)	3-57
(10) 大綱(2017-2021)のもとでの具体的施策(国内物流)(H29~R1 白書)	3-58
a. 地域間物流の効率化.....	3-58
b. 都市・過疎地等の地域内物流の効率化	3-58
c. 高度化・総合化・効率化した物流サービス実現に向けた更なる取組み	3-59
d. 新技術(IoT、BD、AI等)の活用による“物流革命”	3-59
e. 物流分野における働き方改革(H29~R1 白書)	3-59
1. 6 個別トピックス	3-60
1. 6. 1 環境・労働力不足に対応したモーダルシフトの推進	3-60
(1) モーダルシフトの推進(H13 白書)	3-60
(2) モーダルシフト推進を始めとする物流の効率化等(H14 白書)	3-60
(3) モーダルシフト促進に向けたアクションプログラム(H15、16 白書)	3-60
(4) 物流分野における環境施策の推進(H17~20 白書)	3-61
a. モーダルシフトの推進(H17~20 白書)	3-61
b. 国民・民間事業者による取組みの促進(H17~20 白書)	3-62
(5) 物流の効率化(H21~R1 白書)	3-62
1. 6. 2 静脈物流の展開	3-64
(1) 循環型社会の実現に向けた取組み(H12 白書)	3-64
(2) 静脈物流ネットワークの形成(H13~17 白書)	3-64
(3) 海上輸送を活用した循環資源物流ネットワークの形成(H18~R1 白書)	3-65
(4) 国際静脈物流システムの構築(H14~17 白書)	3-65
(5) 国際循環資源物流システムの構築(H18~20 白書)	3-65
2. 国際物流.....	3-66
2. 1 平成期の国際物流の概況	3-66
2. 1. 1 平成初期の国際輸送量の状況	3-66
2. 1. 2 平成中・後期の国内輸送量の状況	3-72
2. 2 インフラ整備以外の国際物流政策	3-75
2. 2. 1 平成初期の国際物流施策	3-75
(1) 平成当初の我が国を取り巻く国際経済環境の変化	3-75
(2) 我が国を取り巻く国際物流の変化	3-76
(3) 平成初期における国際物流施策	3-76
a. 港湾、空港における製品輸入体制の整備(H1~3 白書)	3-76
b. 航空貨物増大への対応(H1~3 白書)	3-77
c. 国際複合一貫輸送の推進(H1~3、H6~8 白書)	3-77
d. 港湾運送事業の高度化の推進(H4 白書)	3-78
e. 「新国際航空運賃政策」の推進(H4 白書)	3-79
f. 港湾物流における情報化の取組み(H9 白書)	3-79

2. 3 総合物流の展開	3-80
2. 3. 1 総合物流施策大綱化での施策	3-80
(1) 総合物流施策大綱の閣議決定 (H9 白書) (再掲)	3-80
(2) 運輸省物流施策アクション・プランの策定 (H11 白書) (再掲)	3-80
(3) 具体的施策の展開 (H10～12 白書)	3-80
a. 国際複合一貫輸送への取り組み (H11 白書)	3-80
b. 国際物流の効率化の取り組み (H10 白書)	3-81
c. 航空貨物輸送の情報化 (H10～12 白書)	3-81
2. 3. 2 新総合物流施策大綱以降の大綱下での施策	3-81
(1) 新総合物流施策大綱の閣議決定 (H13 白書) (再掲)	3-81
(2) 新大綱のもとでの具体的施策 (国際輸送) (H13～16 白書)	3-82
a. 海上ハイウェイネットワークの構築	3-82
b. 中枢・中核国際港湾等の社会資本整備 (H13～16 白書)	3-82
c. 港湾の24時間フルオープン化等港湾荷役の効率化・サービス向上の推進 (H13～16 白書)	3-82
d. 各種手続の電子化、ワンストップサービス化 (シングルウィンドウ化) (H13 白書) 3 - 83	
e. 湾内航行のノンストップ化 (H14～16 白書)	3-83
f. 国際幹線航路の整備 (H14～16 白書)	3-83
g. スーパー中枢港湾プロジェクトの推進 (H15～16 白書)	3-83
h. 国際物流機能強化に資する国内輸送ネットワーク整備 (H13～16 白書)	3-84
i. 国際物流機能強化のためのその他の施策 (H13～16 白書)	3-84
(3) 総合物流施策大綱(2005-2009)の閣議決定 (H17 白書) (再掲)	3-84
(4) 大綱(2005-2009)のもとでの具体的施策 (国際物流) (H17～20 白書)	3-85
a. ニーズに応じた各種物流施策の推進 (H17～20 白書)	3-85
b. 国際海上輸送網の基盤の強化 (H17～20 白書)	3-85
c. 国際競争力の強化に向けた航空物流機能の高度化 (H17～20 白書)	3-86
d. 物流における情報化の推進 (H17～20 白書)	3-87
e. 国際物流機能強化に資するその他の施策 (H17～20 白書)	3-87
(5) 総合物流施策大綱(2009-2013)の閣議決定 (H21 白書) (再掲)	3-87
(6) 大綱(2009-2013)のもとでの具体的施策 (国際物流) (H21～24 白書)	3-87
a. 国際海上輸送網の基盤の強化 (H21～24 白書)	3-87
b. スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化 (H21 白書) (略)	3-88
c. 国際コンテナ戦略港湾の選択と集中 (H22～24 白書)	3-88
d. 国際バルク戦略港湾の選択と集中 (H22～24 白書)	3-88
e. 日本海側拠点港の形成 (H22～24 白書)	3-89
f. 海上交通環境の整備 (H21～24 白書)	3-89
g. 国際港湾の機能向上 (H21～24 白書)	3-89
h. 国際競争力の強化に向けた航空物流機能の高度化 (H21～24 白書)	3-89
i. 物流上重要な道路ネットワークの戦略的整備・活用 (H21～25 白書)	3-89
j. 国際物流機能強化に資するその他の施策 (H21～24 白書)	3-90
(7) 総合物流施策大綱 (2013-2017) の閣議決定 (H25 白書)	3-90
(8) 大綱(2013-2017)のもとでの具体的施策 (国際物流) (H25～28 白書)	3-90

a.	我が国物流システムの海外展開の推進	3-90
b.	国際海上貨物輸送ネットワークの機能強化（H25～28 白書）	3-90
c.	国際コンテナ戦略港湾の機能強化（H25～28 白書）	3-91
d.	資源・エネルギー等の安定的かつ効率的な海上輸送ネットワークの形成（H25～28 白書）	3-91
e.	日本海側港湾の機能別の拠点化（H25～28 白書）	3-92
f.	総合的物流情報プラットフォームの構築（H26～28 白書）	3-92
g.	国際港湾の機能向上（H25～28 白書）	3-92
h.	海上交通環境の整備（H25～28 白書）	3-92
i.	LNG バンカリング拠点の形成.....	3-92
j.	国際競争力の強化に向けた航空物流機能の高度化	3-92
k.	物流上重要な道路ネットワークの戦略的整備・活用（H25～28 白書）	3-93
l.	国際物流機能強化に資するその他の施策（H25～28 白書）	3-93
m.	農林水産物・食品の輸出促進に向けた物流の改善（H27,28 白書）	3-93
(9)	「総合物流施策大綱（2017-2020）」の閣議決定（H29 白書）（再掲）	3-93
(10)	大綱(2017-2021)のもとでの具体的施策（国際物流）（H29～R1 白書）	3-94
a.	国際コンテナ戦略港湾の機能強化	3-95
b.	LNG バンカリング拠点の形成.....	3-95
c.	資源・エネルギー等の安定的かつ効率的な海上輸送ネットワークの形成	3-95
d.	日本海側港湾の機能別の拠点化（※前期とほぼ同内容）	3-95
e.	国際港湾の機能向上（※前期とほぼ同内容）	3-96
f.	海上交通環境の整備（※前期とほぼ同内容）	3-96
g.	国際競争力の強化に向けた航空物流機能の高度化	3-96
h.	農林水産物・食品の輸出促進に向けた物流の改善	3-96
i.	物流上重要な道路ネットワークの戦略的整備・活用	3-96
j.	国際物流機能強化に資するその他の施策	3-96
2. 4	個別トピックス	3-97
2. 4. 1	国際静脈物流の展開	3-97
(1)	国際静脈物流システムの構築（H14～17 白書）	3-97
(2)	国際循環資源物流システムの構築（H18～20 白書）	3-97
3.	国際物流（インフラ整備）	3-98
3. 1	貿易構造の転換と製品輸入増大（昭和終期～平成元年）	3-98
(1)	港湾における製品輸入体制の整備（H1 年白書）	3-98
(2)	航空貨物増大への対応（H1 白書）	3-98
3. 1. 2	輸入拡大に対応した第 8 次港湾、第 6 次空港五箇年計画下での国際物流インフラの 整備（平成初期；H2～7）	3-99
(1)	第 8 次港湾整備五箇年計画に基づく港湾の整備（H4 白書）	3-99
(2)	第 6 次空港整備五箇年計画に基づく空港の整備（H4、7 白書）	3-99
(3)	「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法（FAZ 法）」に基づく輸入促 進地域の整備（H4、7 白書）	3-100
3. 1. 3	第 9 次港湾、第 7 次空港五箇年計画下での輸入関連インフラの整備の継続（平成初期 ～中期；H8～14）	3-100
(1)	国際輸送の状況（H8 白書）	3-100

(2) 第9次港湾整備五箇年計画の決定（H8 白書）	3-100
(3) 第7次空港整備五箇年計画の決定（H8 白書）	3-101
(4) アジア経済・通貨危機の影響による国際貿易の低迷への対応（H10 白書）	3-102
(5) 国際港湾インフラの整備	3-102
a. 国際海上コンテナターミナルの拠点整備（H12 白書）	3-102
b. 多目的国際ターミナルの整備（H12 白書）	3-102
c. 総合輸入ターミナル等の整備（H12 白書）	3-103
d. 海上ハイウェイネットワークの構築（H13 白書）	3-103
(6) 港湾諸手続きの情報化（H10 白書）	3-104
(7) 国際航空インフラの整備（H12 白書）	3-104
a. 新東京国際空港平行滑走路工事着手	3-104
b. 関西国際空港2期事業着工	3-105
c. 中部国際空港着工	3-105
3.1.4 国際競争力強化に向けた第1次社会資本整備重点計画下での輸入関連インフラの整備 の継続（H15～19）	3-105
(1) 五箇年計画から社会資本整備重点計画へ（H14、15 白書）	3-105
(2) 国際輸送の状況（H15 白書）	3-106
(3) 国際港湾インフラの整備（H15 白書）	3-107
a. 海上ハイウェイネットワークの構築（既出）	3-107
b. 国際幹線航路の整備	3-107
c. 湾内航行のノンストップ化	3-107
d. 中枢・中核国際港湾等の整備	3-107
e. 港湾の24時間フルオープン化の推進	3-108
f. スーパー中枢港湾プロジェクトの推進（H15、17 白書）	3-108
g. 対東アジア物流への対応（H17 白書）	3-109
h. 港湾ロジスティクス・ハブの形成（H17 白書）	3-109
i. スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化（H19 白書）	3-109
j. 臨海部の物流機能の強化（H19 白書）	3-109
k. 東アジア物流の準国内輸送化への対応（H19 白書）	3-109
l. 国際港湾の機能向上（H19 白書）	3-109
m. 海上交通環境の整備（H19 白書）	3-109
(4) 国際競争力の強化に向けた航空物流機能の高度化（H16 白書）	3-109
(5) その他の国際物流機能強化（H15 白書）	3-110
(6) 「国際物流施策推進本部」の設置（H17 白書）	3-110
3.1.5 第2次社会資本整備重点計画下での国際物流インフラの整備（平成後期：H20～24）	3-111
(1) 第2次社会資本整備重点計画の策定（平成21年）（H20 白書）	3-111
(2) 重点計画下での港湾機能の強化（H20 白書）	3-111
a. スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化（表現変更）	3-112
b. 港湾手続の高度化（初出）	3-112
c. 国際港湾の機能向上（既出）	3-112
d. 海上交通環境の整備（既出）	3-112
(3) 国土交通省成長戦略会議と港湾整備の選択と集中（H22、23 白書）	3-112

a. 国際コンテナ戦略港湾の選択と集中	3-112
b. 国際バルク戦略港湾の選択と集中	3-113
c. 日本海側拠点港の形成	3-113
(4) 航空物流機能の高度化 (H20 白書)	3-113
a. 我が国航空物流のグランドデザイン	3-113
b. 東京国際空港再拡張事業	3-114
c. 成田国際空港の整備	3-114
(5) 国際物流機能強化に資するその他の施策 (H20 白書)	3-114
3. 1. 6 第3次社会資本整備重点計画下での国際物流インフラの整備 (平成後期 (H24~28))	3-115
(1) 第3次社会資本整備重点計画の策定 (H25 白書)	3-115
(2) 国際海上貨物輸送ネットワークの機能強化 (H25 白書)	3-115
a. 国際コンテナ戦略港湾の機能強化	3-115
b. 資源・エネルギー等の安定的かつ効率的な海上輸送ネットワークの形成 (特定貨物輸入拠点港湾の指定)	3-116
c. 総合的物流情報プラットフォームの構築	3-116
d. 国際港湾の機能向上	3-116
(3) 国際航空インフラの整備 (H25 白書)	3-116
a. 東京国際空港再拡張事業	3-116
(4) 国際物流機能強化に資するその他の施策 (H25 白書)	3-117
3. 1. 7 第4次社会資本整備重点計画下での国際輸送インフラの整備 (平成後期 (H29~))	3-117
(1) 第4次社会資本整備重点計画の策定 (H28 白書)	3-117
(2) 国際海上貨物輸送ネットワークの機能強化 (R1 白書)	3-117
a. 国際コンテナ戦略港湾の機能強化	3-118
b. LNG バンカリング拠点の形成	3-118
c. 資源・エネルギー等の安定的かつ効率的な海上輸送ネットワークの形成	3-118
(3) 航空ネットワークの拡充 (R1 白書)	3-119

第3章 物流

1. 国内物流

1. 1 平成期の国内物流の概況

1. 1. 1 平成初期の国内輸送量の状況

昭和の終わりから平成2年度まで、国内貨物輸送量は景気の拡大に伴い増加を続けたが、平成3年以降景気の後退を受けて、平成4年度には減少期に入り、平成5年度に底を打つ。その後景気回復とともに、貨物量は増加するが、平成9年度からは再び景気減速を受けて平成10年までの減少期に入る。この間、特に自動車輸送トンキロのシェアを拡大している。

① 昭和63年度

(国内貨物輸送量は、過去最高を記録)

昭和終期から拡大基調にあった国内輸送は、63年度に入りさらに増加傾向を強め、旅客、貨物ともに大きな伸びとなった。

63年度の我が国経済は、民間消費と設備投資を基調とした内需主導型の景気拡大が急速に進展し、実質経済成長率も5.1%（62年度5.2%）と、政府見通しの4.9%を上回る高成長を遂げた。このようななかで、63年度の国内貨物輸送量をみると、総輸送トン数（軽自動車を除く。以下同じ。）は、60億990万トン、対前年度比（以下同じ。）7.5%増と前年度伸び率1.7%増を大幅に上回ったばかりか、GNPの伸び率をも2.4ポイント上回った。63年度の貨物輸送の特徴的なことは、鉄道の輸送量（トン数）が第2次石油ショック以降の長期的低落傾向に歯止めをかけ、9年ぶりに増加に転じたことを含め、各輸送機関で増加していることである。また、総輸送トンキロは4,807億トンキロと7.6%増で推移しており、トン数同様GNP伸び率を2.5ポイントも上回る大幅な上昇であった。

② 平成元年度

(国内貨物輸送量は、引き続き好調に推移)

我が国経済は、個人消費と民間設備投資に牽引された内需主導型の経済成長を続けており、平成元年度の実質経済成長率は5.1%と、昭和63年度の5.3%を下回ったものの、3年連続で5%台を維持した。このようななかで、元年度の国内貨物輸送の動向をみると、こうした景気的好調を反映し、総輸送トン数は65億990万トン、対前年度比（以下同じ。）5.8%増と62年度以降3年連続して増加し、総輸送トンキロも5,134億4,000万トンキロ、6.3%増と61年度以降4年連続の増加となった。元年度の特徴としては、景気拡大を背景に、前年度マイナスだった民鉄貨物も含め、全輸送機関が伸びていることがあげられる。

③ 平成2年度

(依然好調な国内貨物輸送)

平成2年度の我が国経済は、依然好調な民需の伸びに支えられて実質経済成長率は5.7%と元年度（4.8%）を上回る値となっている。特に民間企業設備投資は昭和63年度以降依然として高い伸びを持続している。一方、住宅建設は、住宅ローン金利上昇や地価の先安期待感等から建設意欲が低下し、下期に入ると対前年伸び率はマイナスに転じた。また、今回の好景気を設備投資とともに支えていた個人消費も、下期に入ると伸び率が若干鈍化した。このような状況のなかで、2年度の国内貨物輸送量は生産関連貨物を中心に総輸送トン数で67億7,600万トン、対前年度比（以下同じ。）4.1%増、総輸送トンキロで5,467億8,500万トンキロ、6.5%増と引き続き好調に推移した。

④ 平成3年度

(低調に推移する国内貨物輸送)

平成3年度の我が国経済は、2年度までの高い成長が減速してきて、実質経済成長率はGDP（国内総生産）でみて、3.5%（2年度は5.7%）となった。昭和63年度以降高い伸びを持続してきた民間企業設備投資は、景気減速の影響を受けて、平成3年度に入ってから伸び率がマイナスに転じた。また、2年度までの好景気を設備投資とともに支えてきた個人消費も、3年度は2.8%増と2年度（4.0%増）の伸び率を下回った。このような状況の中で、3年度の国内貨物輸送量は総輸送トン数で69億1,900万トン、対前年度比（以下同じ。）2.1%増、総輸送トンキロで5,599億5,000万トンキロ、2.4%増とトン、トンキロとも、2年度の伸び率を下回った。機関別にみると、輸送トン数では、自動車は2.4%増と2年度実績を上回ったものの、他の機関は、航空（0.1%減）、内航海運（0.6%減）、鉄道（1.1%減）と、全て2年度実績を下回った。また、輸送トンキロでは、営業用自動車の伸び（5.1%増）に支えられた自動車が3.5%増となったほか、航空（1.6%増）、内航海運（1.5%増）が微増となったが、鉄道は0.1%減となり、2年度実績を下回った。

⑤ 平成4年度

（トン、トンキロとも前年度実績を下回った国内貨物輸送）

平成4年度の我が国経済は、設備投資、個人消費等全般にわたって低調に推移し、実質経済成長率はGDP（国内総生産）でみて、0.5%（3年度は3.3%）となった。平成3年度に鈍化した民間企業設備投資は、4年度には伸び率がマイナスとなり、3年度に大きく落ち込んだ民間住宅投資は、4年度に入ってから回復の兆しが見られたものの、伸び率は3年度に引続きマイナスとなった。一方、民間最終消費支出も4年度は1.0%増と3年度（2.6%増）の伸び率を下回った。

このような状況のなかで、4年度の国内貨物輸送量は総輸送トン数で67億2,540万トン、対前年度比（以下同じ。）2.8%減、総輸送トンキロで5,570億7,000万トンキロ、0.5%減とトン、トンキロとも3年度の実績を下回った。輸送トン数では、3年度まで前年度実績を上回っていた自動車が2.5%減となったほか、内航海運（5.5%減）、鉄道（3.8%減）、航空（2.2%減）と、全ての機関で3年度実績を下回った。また輸送トンキロでは、営業用自動車（0.3%増）が、僅かに前年度実績を上回ったが、自家用自動車を含む自動車計では0.8%減となった。その他の機関では、鉄道（1.8%減）、航空（1.0%減）内航海運（0.1%減）が、ともに3年度実績を下回った。

また、輸送トンキロでみた輸送機関の分担率を見てみると、全体が輸送量を減らした中で輸送距離をのばした内航海運が、0.2ポイントシェアを上げた。

⑥ 平成5年度

（トン数、トンキロとも2年連続して減少した国内貨物輸送）

5年度の実質GDP（0.0%増）を構成する経済指標のうち貨物輸送の動向に影響の大きな指標についてみると、民間企業設備投資は9.1%減（4年度は5.7%減）とさらに大きく落ち込み、民間最終消費支出も1.3%増（4年度は1.1%増）と総じて低迷を続けた。これに対し、公的固定資本形成は4年度の16.7%増に続き、5年度も13.3%増と高水準を維持した。このような状況のなかで、5年度の国内貨物輸送は、総輸送トン数で64億3,050万トン、対前年度比（以下同じ。）4.4%減（4年度は2.8%減）、総輸送トンキロで5,356億6,000万トンキロ、3.8%減（4年度は0.5%減）とトン数、トンキロとも4年度に引き続き前年度実績を大きく下回った。

輸送機関別でみると、航空（輸送トン数で0.6%増、トンキロで1.7%増、以下同じ。）は増加に転じた。しかしながら、自動車は、営業用自動車（1.0%減、0.0%増）がほぼ横這いであったが、自家用自動車（7.1%減、7.5%減）が大幅な減少となり、内航海運（2.1%減、5.8%減）、鉄道（3.8%減、4.6%減）も前年度実績を下回った。この結果、5年度の輸送トンキロで

みた各輸送機関の分担率は、鉄道 4.7%、営業用自動車 38.2%、自家用自動車 13.3%、内航海運 43.6%、航空 0.2%となった。

（実質 GDP の成長率を大きく下回った貨物輸送量）

貨物輸送量の動きと実質 GDP に対する部門別寄与度の推移を見比べると、過去 5 年間トンキロでの輸送量の動きは、国内需要の動きに概ね呼応してきたが、5 年度は国内需要が上昇に転じたものの、輸送量は依然として減少の度合いを高め、GDP の成長率を大きく下回った。これは、公共投資が堅調であるにもかかわらず、民間企業設備投資の落ち込みにより建設関連貨物が減少したこと、景気後退などの影響により鉄鋼、石油関連貨物が大幅に減少したことなどによるものと考えられる。

⑦ 平成 6 年度

（トン数、トンキロとも 3 年ぶりに増加した国内貨物輸送）

平成 6 年度の実質 GDP（0.5%増）を構成する経済指標のうち貨物輸送の動向に影響の大きな指標についてみると、民間企業設備投資は 3.5%減（5 年度は 10.5%減）と下げ幅は減少し、民間最終消費支出は 1.5%増（5 年度は 1.7%増）、公的固定資本形成は 1.0%減（5 年度は 12.6%増）となった。

このような状況のなかで、6 年度の国内貨物輸送は、総輸送トン数で 65 億 70 万トン、対前年度比（以下同じ。）1.1%増（5 年度は 4.4%減）、総輸送トンキロで 5,475 億トンキロ、2.2%増（5 年度は 3.8%減）とトン数、トンキロとも 3 年ぶりに増加に転じた（阪神・淡路大震災の影響により、自動車輸送統計の調査結果は平成 7 年 1 月～3 月の兵庫県の数値を除いたものとなっているため、ここでは除かれた部分を含めて推計した全国値を使用した。）。輸送機関別でみると、航空（輸送トン数で 6.0%増、輸送トンキロで 6.5%増、以下同じ。）が 2 年連続して増加した。自動車は、営業用自動車（2.0%増、3.5%増）は増加に転じたが、自家用自動車（0.2%減、0.7%増）はほぼ横ばいであった。内航海運（5.1%増、2.1%増）は 3 年ぶりに増加した。鉄道（0.4%減、3.7%減）は 4 年連続の減少となった。この結果、6 年度の輸送トンキロでみた各輸送機関の分担率は、鉄道 4.5%、営業用自動車 38.6%、自家用自動車 13.1%、内航海運 43.6%、航空 0.2%となった。また、輸送トンキロでみた輸送機関の分担率を見てみると、昭和 62 年 4 月の国鉄民営化以降わずかずつ上昇していた鉄道のシェアが、平成 3 年度は 0.2 ポイント減少した。

⑧ 平成 7 年度

（トン数、トンキロとも増加を続けた国内貨物輸送）

7 年度の実質 GDP（2.2%増、6 年度は 0.5%増）を構成する経済指標のうち貨物輸送の動向に影響の大きな指標についてみると、民間企業設備投資は 5.0%増（6 年度は 3.5%減）、公的固定資本形成は 10.0%増（6 年度は 1.0%減）と増加に転じた。民間最終消費支出も 2.7%増（6 年度は 1.5%増）と緩やかな回復傾向を示している。このような状況のなかで、7 年度の国内貨物輸送は、総輸送トン数で 66 億 4,300 万トン、対前年度比（以下同じ。）2.2%増、総輸送トンキロで 5,590 億トンキロ、2.1%増と、トン数、トンキロとも 2 年連続の増加となった

（実質 GDP の成長率とほぼ呼応した貨物輸送量）

貨物輸送量の動きと GDP に対する部門別寄与度の推移を見ると、4 年度までの 5 年間、国内需要の動きに概ね呼応してきたトンキロベースでの輸送量は、5 年度は、上昇に転じた国内需要に反して減少を続け、GDP の成長率を大きく下回ったが、6 年度は、緩やかな回復を続ける国内需要を上回る率で増加に転じ、GDP の成長率を上回った。7 年度は国内需要を下回ったが、GDP の成長率にほぼ呼応した。これは、5 年度が冷夏、長雨で、夏場の季節商品や発電用重油

の需要低下に伴い、輸送需要が減少したが、6年度は一転して猛暑、渇水となり、これに伴う輸送需要が増加したことに加え、阪神・淡路大震災に係る救援物資輸送、代替輸送、輸出入貨物の転送、がれき等廃棄物輸送等が、輸送経路遮断等のマイナス以上にプラス要因として働いたものと見られる。このように、近年においては、輸送量の伸び率を通常の経済的要因による伸び率以上に増幅させる特殊要因が作用してきたものと考えられる。7年度は、震災時の緊急輸送需要の終息、震災復旧需要の発生などの増減要素が重なり合い、特殊要因間で打ち消し合ったが、景気が緩やかな回復局面にある中で、輸送量の伸び率はGDPの成長率にほぼ呼応することとなった。

⑨ 平成8年度

(トン数、トンキロとも増加を続けた国内貨物輸送)

8年度の実質GDPを構成する経済指標のうち、貨物輸送の動向に影響の大きな指標についてみると、民間企業設備投資は6.4%増(7年度は5.7%増)であったが、公的固定資本形成は前年度の大規模経済対策の反動から0.5%減(7年度は7.7%増)となった。また、民間住宅投資は、消費税率引き上げを前にした駆け込み需要により14.2%増(7年度は6.8%減)、民間最終消費支出は2.8%増(7年度は2.8%増)となり、回復傾向が続いている〔2-1-11図〕。

このような状況のなかで、8年度の国内貨物輸送は、総輸送トン数で67億9,900万トン、対前年度比(以下同じ。)2.3%増(7年度は2.2%増)、総輸送トンキロで5,731億9,600万トンキロ、2.5%増(7年度は2.1%増)とトン数、トンキロとも、3年連続の増加となった。

輸送トン数では、鉄道と内航海運は7年度に引き続き前年度実績を下回っているが、その他の輸送機関についてはいずれも前年度実績を上回っている。輸送トンキロでは、鉄道を除くすべての輸送機関において前年度実績を上回った。

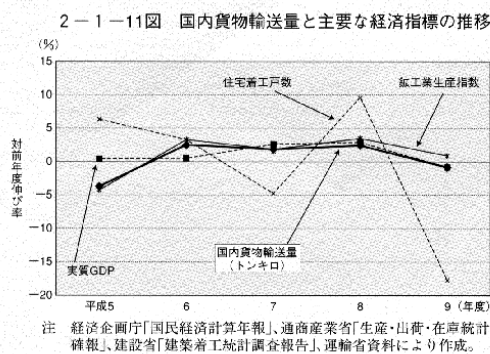
この結果、8年度の輸送トンキロでみた各輸送機関の分担率は、鉄道4.4%、営業用自動車40.7%、自家用自動車12.6%、内航海運42.1%、航空0.2%となり、前年度に比べて営業用自動車のみが拡大した

⑩ 平成9年度

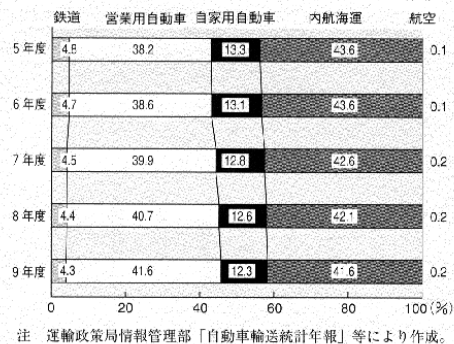
(トン数、トンキロとも減少に転じた国内貨物輸送)

平成9年度は、鉱工業生産指数は年度前半の活発な生産活動に支えられて1.2%増(8年度は3.4%増)と増加を続けたものの、実質GDPは0.7%減(8年度は3.2%増)と戦後最大のマイナスとなり、住宅着工戸数は、長期にわたる低金利等を背景とした需要の先食いや、消費税率引き上げに伴う駆け込み需要の反動に加え、昨年秋以降の金融不安などによる家計の景況感の悪化等もあり17.7%減(8年度は9.8%増)と大幅な減少となるなど、総じて低調に推移している。

このような状況のなかで、9年度の国内貨物輸送は、航空と、年度前半に好調であった営業用自動車が増加したものの、建設需要の減少など景気低迷の影響を受けて自家用自動車、鉄道、内航海運がいずれも減少したため、総輸送トン数で66億7,710万トン、対前年度比(以下同じ。)1.8%減(8年度は2.3%増)、総輸送トンキロで5,688億8,000万トンキロ、0.8%減(8年度は2.5%増)とトン数、トンキロともに、4年ぶりの減少となった。この結果、9年度の輸送トンキロでみた各輸送機関の分担率は、前年度に比べて営業用自動車のみが分担率を拡大した。



2-1-13図 国内貨物輸送の輸送機関分担率の推移



⑪ 平成 10 年度

(トン数、 トンキロとも 2 年連続で減少)

10 年度の実質 GDP は、23 年ぶりのマイナスとなった前年度を大きく下回る 1.9%減 (9 年度は 0.4%減)となった。GDP と等価の GDE (国内総支出) を構成する経済指標のうち、貨物輸送の動向に影響の大きな指標についてみると、平成 10 年 11 月に決定された緊急経済対策により公共事業が大幅に拡大したことなどから公的固定資本形成は 6.1%増 (9 年度は 7.1%減)となったが、企業収益の回復の遅れや金融機関の貸し渋り、資本設備の過剰感などから民間企業設備投資は 12.4%減 (9 年度は 2.1%増)と大きく減少した。また、民間住宅投資は 10.7%減 (9 年度は 21.4%減)と減少幅は狭まったものの、依然として低調に推移している。このような状況のなかで、10 年度の国内貨物輸送は、航空を除くすべての輸送機関において輸送量が減少したため、総輸送トン数で 63 億 9,790 万トン、対前年度比(以下同じ。) 4.2%減 (9 年度は 1.8%減)、総輸送トンキロで 5,515 億 5,000 万トンキロ 3.0%減 (9 年度は 0.8%減)とトン数、トンキロともに、2 年連続の減少となった [2-1-12 表]。

1. 1. 2 平成中・後期の国内輸送量の状況

① 平成 11 年度 (トン数、トンキロとも 3 年ぶりに増加)

11 年度の実質 GDP は、ここ 2 年のマイナス成長から転じて 3 年ぶりの 0.5%増 (10 年度は 1.9%減)となった。

GDP と等価の GDE (国内総支出) を構成する経済指標のうち、貨物輸送の動向に影響の大きな指標についてみると、本格的な景気回復を目指した積極的な公共投資が実施されたが、前年度が高水準に推移したため公的固定資本形成は 0.9%減 (10 年度は 1.5%増)と減少した。民間企業設備投資は、旺盛な IT (情報通信技術) 関連需要により持ち直しの気運が見られたものの、依然企業の設備過剰感が高いため 2.3%減 (10 年度は 9.5%減)と減少した。一方、住宅ローン減税等の住宅建設促進施策が功を奏し、民間住宅投資は 5.6%増 (10 年度は 10.9%減)と増加した。

このような状況のなかで、11 年度の国内貨物輸送は、鉄道をのぞくすべての輸送機関の輸送量が増加したため、総輸送トン数で 64 億 4,561 万トン、対前年度比 (以下同じ。) 0.7%増 (10 年度は 4.2%減)、総輸送トンキロで 5,601 億 6,085 万トンキロ、1.6%増 (10 年度は 3.0%減)とトン数、トンキロともに 3 年振りに増加した。

また、11 年度の輸送トンキロで見た各輸送機関の分担率は、営業用自動車と航空の分担率が引き続き拡大しているが、鉄道、自家用自動車、内航海運は縮小した。

② 平成 12 年度以降

※以降、国土交通白書では、本文中にまとめた記載なし。貨物量データから追記。

平成 12 年度以降平成 21 年度まで、国内貨物輸送の総輸送トン数は緩やかな減少を続けた。特に平成 20、21 年には景気低迷の影響で、はっきりした減少が見られた。

一方、総輸送トンキロは、平成 12 年度以降平成 14、15 年度に若干の減少があったが、他は緩やかに増加を続けたが、平成 20 年から 24 年にかけて、大きく減少した。その後は平成最後まで、大きな貨物量の変動は見られない。

輸送機関別のシェアも、平成 20 年頃までは、自動車が大きく拡大するが、その後は大きな変化が見られない。

ア) 平成 14～19 年度の状況

i) 貨物自動車運送事業

貨物自動車運送事業(トラック事業)の輸送トンキロは、近年、おおむね横這い(微増)の傾向にある。しかし、競争の激化による輸送単価の下落を反映し、貨物自動車運送事業全体の営業収入は減少傾向にあり、環境規制への対応等とも相まって、事業者を取り巻く経営環境は非常に厳しい。

ii) 鉄道事業

鉄道貨物輸送については、14 年度は下半期に紙パルプ、特積貨物(注 1)等の増によりコンテナ貨物の輸送量が前年度を上回ったが、上半期において景気低迷の影響から、コンテナ、車扱(しゃあつかい)(注 2)とも低調であったため、全体では輸送トン数は減少、輸送トンキロ数は横ばいとなっている。

平成 15 年度は、年間を通じて特積貨物の輸送が好調に推移するとともに、下半期における政府備蓄米の緊急輸送があったこと等から、コンテナ貨物の輸送トンが前年度を大きく上回った。車扱を含めた全体の輸送トンキロも前年度を上回っている。

平成 16 年度は自動車部品や積合せ貨物等が前年を上回ったものの、新潟県中越地震の影響により信越線及び上越線が長期にわたり不通となったこと、16 年 7 月の新潟地区における局地的大雨、17 年 1 月以降の上越・北日本各地の豪雪等、自然災害の影響を強く受け、輸送障害等が多発したことから、コンテナ貨物の輸送量は前年度を下回った。また、車扱(しゃあつかい)を含めた全体の輸送量も前年度を下回っている。

平成 17 年度の鉄道貨物の輸送トン数については、JR羽越線列車脱線事故や台風、豪雪等自然災害の影響による輸送障害等が発生したものの、景気の緩やかな回復傾向のほか、モーダルシフトによる自動車部品等の新規増送が一部あり、コンテナ貨物の輸送量は、前年度を上回っている。また、車扱(しゃあつかい)を含めた全体の輸送量も前年度を上回っている。

18 年度の鉄道貨物の輸送トン数については、自然災害等による輸送障害が発生したものの、自動車部品の専用列車運行開始等による新規輸送等により、コンテナ貨物の輸送量は前年度に比べ増加した。しかし、暖冬の影響等により、車扱の輸送量が前年度に比べ減少し、全体としては、前年度を下回っている。

19 年度の鉄道貨物の輸送トン数については、自動車部品等の輸送が好調に推移したものの、7 月に発生した新潟県中越沖地震等の輸送障害により、コンテナ貨物の輸送量は前年度に比べ僅かな増加にとどまった。また、石油等の輸送量の減少により、車扱の輸送量は前年度に比べ減少し、全体としては、前年度を下回っている。

(注 1) 宅配荷物や雑貨などの小口貨物を集荷した運送事業者を荷主として取り扱う貨物

(注2)貨車を1車貸し切って輸送する方式であり、特に大量輸送の石油などの産業物資輸送に力を発揮している。

iii) 内航海運業

内航海運の輸送動向をみると、平成14年度については、対前年度比3.6%減である。平成15年度については、対前年度比7.4%減である。平成16年度については、対前年度比0.3%増である。(※理由についての記載なし、以降年の記載なし。)

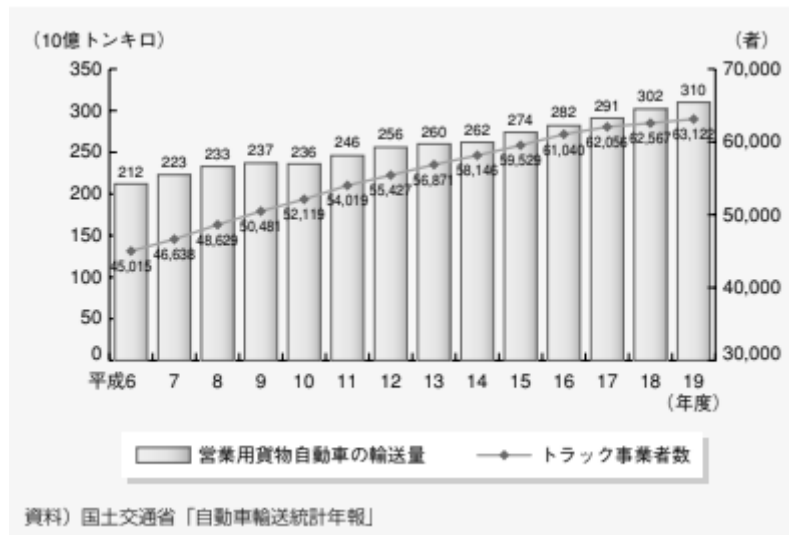


図 3-1 トラック輸送の動向 (平成6～19年度)

出典：平成20年国土交通白書

イ) 平成20～29年度の状況

i) 貨物自動車運送事業

貨物自動車運送事業の事業者数や輸送トンキロは、長期にわたり増加していたが、平成20年度においては、軽油価格高騰や景気低迷に伴う荷動き減少の中、2年の規制緩和以後初めて減少に転じた。

平成21年度は、軽油価格高騰や景気低迷に伴う荷動き減少の中、2年の規制緩和以後初めて減少に転じた20年度に続き、減少した。

以降も、景気低迷に伴う荷動き減少、軽油価格の影響等から、事業者を取り巻く経営環境は厳しさを増している。

ii) 鉄道事業

20年度の鉄道貨物の輸送量については、8～9月にかけて集中豪雨等による輸送障害が発生したものの、上期はコンテナ貨物輸送量が過去最高になるなど比較的順調に推移した。しかし、下期は景気後退等の影響を受け、全体の輸送トン数及びトンキロは減少した。車扱貨物輸送については、燃料転換の進展に伴う石油の減送等が生じた。

21年度の鉄道貨物の輸送量については、景気低迷の影響等もあり、コンテナ輸送は1年を通して低調に推移した。22年1月以降は対前年比で増加に転じたものの、全体の輸送トン数及びトンキロは減少した。車扱貨物輸送については、石油が前年の反動で増加したが、全体では減送となった。

22年度の鉄道貨物の輸送量については、堅調な景気回復を背景として前年を上回り、東日本大震災直前までのコンテナ輸送は前年比3.7%増であったが、震災以降、製造業の被災に伴う生

産の中止や輸送ルート of 寸断の影響を受け、年間輸送トン数は平年並み、輸送トンキロは減少となった。

23 年度の鉄道貨物の輸送量については、東日本大震災で被災した製造業の生産の中止や輸送ルート of 寸断の影響で年間輸送トン数、輸送トンキロともに減少となった。

24 年度の鉄道貨物の輸送量については、東日本大震災で被災した製造業の生産拠点の復旧等の理由により、年間輸送トン数、輸送トンキロともに、前年度と比較してわずかに増加した。

25 年度の鉄道貨物の輸送量についても、消費税増税前の駆け込みやトラックドライバー不足の影響等の理由により、年間輸送トン数、輸送トンキロともに、前年度と比較して増加した。

26 年度の鉄道貨物の年間輸送トン数、輸送トンキロは、前年度と比べてほぼ横ばい、車扱輸送については、若干の微減となった。

27 年度の鉄道貨物の年間輸送トン数、輸送トンキロは、コンテナ輸送については、前年度と比べて増加、車扱輸送については、若干の微減となった。

28 年度の鉄道貨物の年間輸送トン数、輸送トンキロは、コンテナ輸送については、前年度と比べて微増、車扱輸送については、微減となった。(以降記載なし)

iii) 内航海運業

近年は原油価格の急激な高騰による経営環境の悪化に加え、日本の国内経済の急速な後退により、貨物の輸送量が大きく低下し、船腹過剰による経営の悪化、老朽化した船舶の代替建造の鈍化が懸念された。(H21 白書)

世界経済のグローバル化の加速や恒常的な円高に伴う国内産業構造の変化等を受け、産業基礎物資を中心に輸送量の低迷が長期化しており、その経営環境は厳しさを増している。(H22 白書)

世界経済のグローバル化の加速や海外への生産拠点の移転に伴う国内産業構造の変化等を受け、輸送需要の低迷が長期化しており、厳しい経営環境が続いている。(H24 白書)

近年、景気回復基調にあるものの、消費税増税の駆け込み需要の反動や中国経済の影響により、貨物輸送量全体でみると平成 26 年度に比べ低迷している。(H27 白書)

平成 29 年度の内航海運の輸送量は 1,809 億トンキロであり、近年は横ばいであるものの、国内経済の伸び悩み、国際競争の進展等の影響や荷主の経営統合等により産業基礎物資を中心とする輸送需要は長期的には低下傾向にある。(H29、RI 白書)

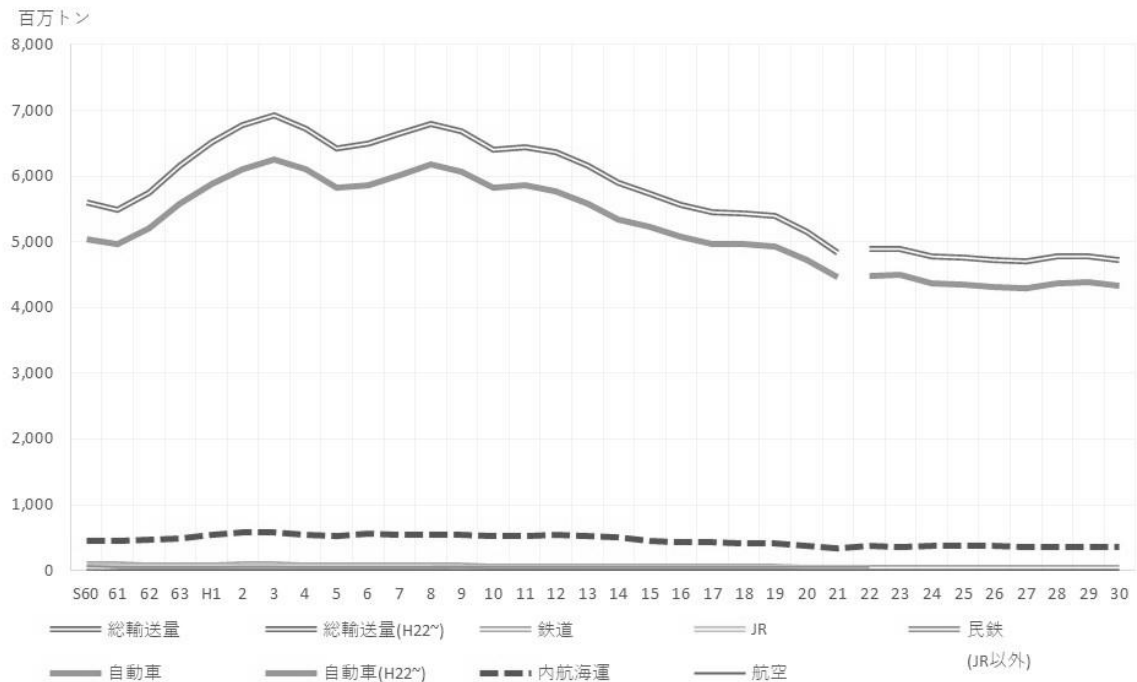


図 3-2 国内貨物輸送の総輸送トン数推移（白書ベース）

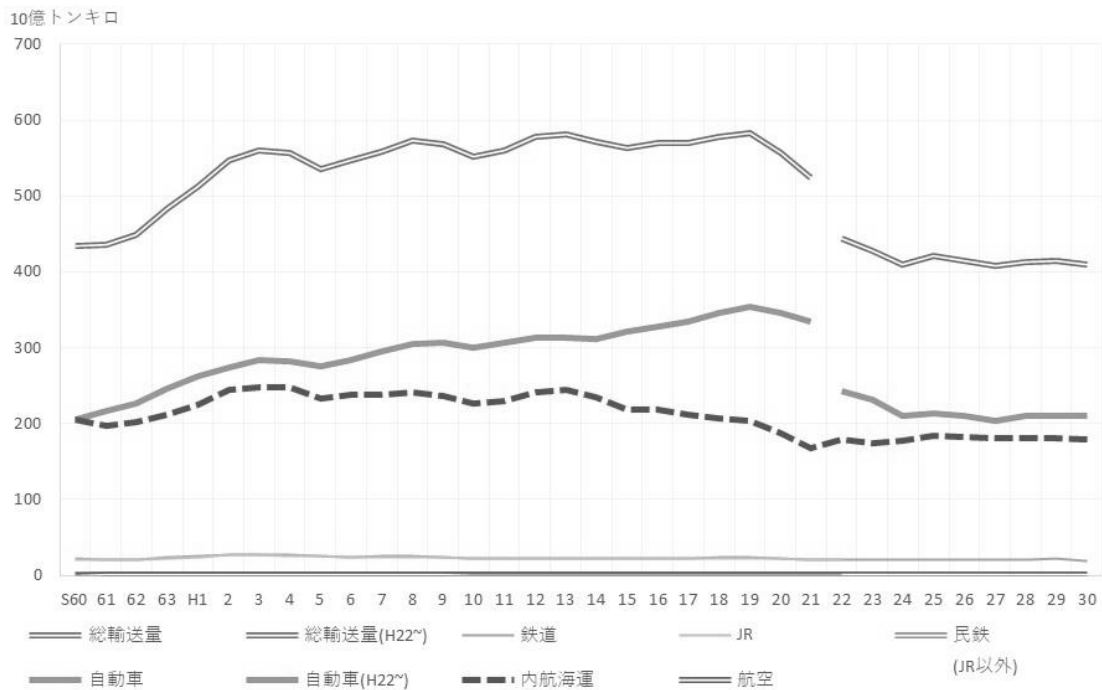


図 3-3 国内貨物輸送の総輸送トンキロ数推移（白書ベース）

- (注) 1 航空は、定期航空運送事業及び不定期航空運送事業に係る輸送の合計である。
 2 JRの昭和61年度までは国鉄の数値である。
 3 昭和62年度以降の自動車の数値は軽自動車による輸送を含む。

そのため、平成21年度以前の公表値とは、時系列上の連続性が担保されない。

出典：各年白書掲載輸送量データより作図

1. 2 平成期の主な物流施策

平成期の主な物流分野での施策等を、運輸白書、国土交通白書等の記載に基づき、整理した。施策等の名称は基本的に当時の白書に準拠しているが、白書における掲載部分のタイトルの記載名称等が年により統一されていない場合には、期間によって名称を変えるか、期間を通じて最も一般的である名称を採用した。

また、線表の期間は、施策の開始・終了時期が他資料等から明確なものを覗いて、原則として白書に掲載されている期間とした。このため、実際の施策の実施期間とは必ずしも一致していない。

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019				
	H1	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1				
上位計画等				★	「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」施行（H4.7）																														
物流に関する計画							★	「構造改革のための経済社会計画」閣議決定（H7.12）																											
				総合物流施策大綱（1997～2001）										★（H9.4閣議決定）																					
										新総合物流施策大綱（2001～2005）					★（H13.7閣議決定）																				
													総合物流施策大綱（2005～2009）					★（H17.11閣議決定）																	
																総合物流施策大綱（2009～2013）					★（H21.7閣議決定）														
																					総合物流施策大綱（2013～2017）					★（H25.6閣議決定）									
																							総合物流施策大綱（2017～2020）					★（H29.7閣議決定）							

図 3-4 平成期の主な物流関係の施策（国内物流）（1/2）

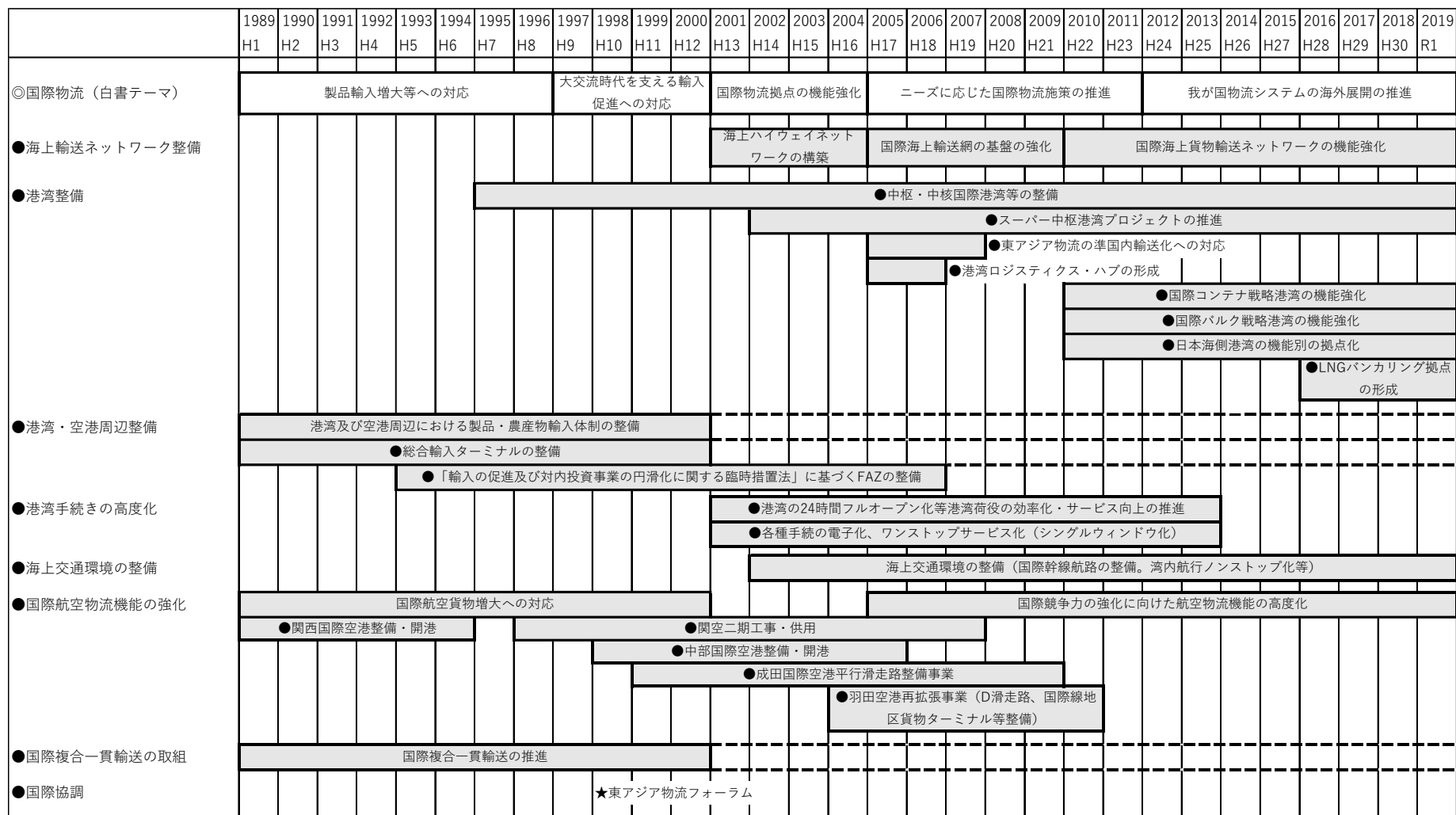


図 3-6 平成期の主な物流関係の施策（国際物流）

1. 3 平成初期の物流施策

1. 3. 1 物流の高度化への対応と効率化

(1) 物流効率化の推進 (H2 白書)

物流事業は国民生活の向上や産業構造の変化に対応し、多品種、小ロット化、高頻度輸送、定時性の確保等産業界のニーズへの対応、宅配便、トランクルーム等消費者のニーズへの対応等主として物流の質的な高度化に努めてきた。しかしながら、労働力不足、道路混雑、環境問題等が深刻化し、量的な拡大にせよ質的な高度化にせよ、従来のように荷主の要請に物流がそのまま対応していくことが困難になるとともに、物流事業がこの点を克服しようとする、コストが高くついたり、社会的な批判を受けるなどの問題が生じるようになった。

一方、産業界においては、最近物流を顧客サービスの一部としてとらえ、企業戦略的にその充実を図っていかうとする動きが強く、また国民生活の面においても豊かさに見合ったくらしの実現が求められていることから、物流の高度化、多様化への要請は今後さらに高まっていくものと考えられた。

このような制約要因の中で物流の高度化、多様化を図っていくこと、そのために一層の物流の効率化を進めていくことが必要で、さもないと制約要因の深刻化とともに物流が経済の発展や国民生活の向上のネックとなっていくおそれがあると考えられた。

このため、幹線のモーダルシフト、都市内の積合せ促進等物流事業が自ら効率化のための取り組みを行うことがまず必要であるが、これらの取り組みは産業界の協力なくして効果をあげられるものではなく、産業界においても物流事業のこのような努力が実るよう支援していくことが必要とされた。

また、物流事業の対応にとどまらず、産業界においても物流拠点の集約、配送の共同化等自らの工夫で物流の効率化を進めるとともに、死に筋商品の排除、ジャスト・イン・タイムの見直し等物流を前提に生産や販売を見直す動きが生じており、物流事業としてもこのような動きに協力していくことが求められた。

物流効率化への取り組みは、従来からも行われてきたが、これまでは、どちらかといえば、企業内での取り組みが中心であった。これからは他企業、他業界との連携、さらには社会との調和というより広い視野に立った取り組みが必要であると考えられた。

a. モーダルシフトの推進

① モーダルシフトの推進 (H2 白書)

ジャスト・イン・タイムサービスをはじめとする物流サービスの高度化の要請は、国内貨物輸送の分野におけるトラックへの依存の高まりをもたらしており、昭和 63 年には、55 年と比較してトラックの輸送量（トンキロベース）が 38%増加しているのに対し、鉄道は 38%、内航海運は 4%それぞれ減少しており、このようなトラック輸送への依存の高まりが、さまざまな社会的問題を顕在化させていた。

第 1 にトラック事業における労働力不足は増々深刻になっており、63 年度には、六大都市における路線トラック 1 台当たりの運転者数が 0.86 人になる等深刻な状況にある。労働力不足問題については、すでに長時間労働（63 年 2,687 時間、全産業 2,111 時間）や過積載が社会問題化しており、中長期的には経済、産業活動、国民生活に重大な支障をもたらすおそれもあるため、その解決は緊急の課題となっていた。

また、トラック交通量の増加による道路混雑の激化の結果、渋滞件数、夜間交通量、交通事故の増加等が深刻な問題となっていた。

さらに、地球温暖化の要因となる CO₂ のトラック部門からの発生量は、昭和 50 年から 63 年

の間に 76%も増加しており、世界的に地球温暖化防止への動きが高まりをみせる中で、トラックからのCO₂発生量の抑制は、極めて重要な課題となっていた。

このため、運輸省としては、幹線貨物輸送についてトラックから省エネルギー型の大量交通機関である鉄道、海運へ転換し、トラックとの協同一貫輸送を図るモーダルシフトを推進することとしており、そのために必要な鉄道、海運の利用促進方策、基盤整備方策を推進していくこととした。

② 幹線物流におけるモーダルシフト（H3白書）

トラックはドア・ツー・ドアの輸送が可能であり、その利便性や機動性から幹線、端末を問わず物流の担い手として急速に成長し、今や国内貨物輸送量の半分以上のシェアを占めるにいたっていた。しかしながら物流をめぐる制約要因が深刻化する中で、物流の効率化を図っていくためには、幹線の部分はトラックからより効率のよい鉄道や海運を使っていくことが望ましく、これをモーダルシフトと呼んだ。モーダルシフトを推進していくためには、まず、モーダルシフトの実現に向けた物流事業者の努力が大切であるか、同時に荷主である産業界の協力も不可欠であった。また、運輸省としても鉄道貨物輸送力増強への助成、ユニットロードターミナル等の港湾整備、ピギーバック用車両に対する税制上の優遇措置等を通じて、これらの努力を支援していくこととした。

なお、モーダルシフトとは別であるがトラック輸送自体の効率化を図っていくことも大切であり、このような見地から、運輸省において車両総重量等車両諸元に関する制限の緩和について関係省庁との意見調整を進めた。

③ モーダルシフト円滑化策（複合一貫輸送体系の構築）（H4～6白書）

モーダルシフトを円滑かつ効果的に推進していくためには、大量輸送機関である鉄道・海運の長所を生かしつつ、荷主ニーズであるドア・ツー・ドアの機動性を満たすに足る複合一貫輸送体系を構築することが必要であった。

このためには、物流事業者や荷主企業等の関係事業者が鉄道や海運を利用しやすいような環境を整備することが必要とされた。

このような状況を踏まえ、運輸省は、平成2年12月に施行された貨物運送取扱事業法により、従来の通運事業等について事業規制の緩和を行い、これらの事業が複合一貫輸送のコーディネーターとして、より一層積極的な役割を果たしていくことのできる環境の整備を図った。

また、財政投融资制度や、税制措置を通じて、鉄道輸送や海運の利用促進に資する設備、機器の整備を図るための支援措置の拡充を図っており、5年度においては、複合一貫輸送用機器及び情報システムの整備に対する開銀融資制度等を創設した。日本開発銀行等による融資や税制優遇措置を活用し、コンテナデポ等の複合一貫輸送拠点施設やコンテナ、パレット等の複合一貫輸送用機器、情報システムの整備を推進しているほか、一貫パレチゼーションシステムの推進のため、6年度から、T11型規格パレットに対応したパレタイザー、自動仕分機等の整備を促進した。

更に、5年5月より学識経験者、関係業界等からなる「モーダルシフトを推進するための鉄道・海運の活用方策に関する懇談会」を開催し、輸送の方法、ダイヤ設定等を中心とした改善方策の検討を行った。その結果、6年4月に、業務の効率化等によるJR貨物の経営体制の強化、フェリー利用の増大のためのサービス改善など、鉄道・海運の一層の活用のため当面実施すべき施策について包括的な提言を取りまとめた。

④ モーダルシフト推進のための受け皿の整備（インフラ整備）（H5 白書）

モーダルシフトを推進していくためには、関係事業者が鉄道や海運を利用しやすいような環境を形成する一方で、輸送需要転換の受け皿となる鉄道・海運の輸送力増強を図らなければならないが、そのために必要なインフラ等の整備に当たっては膨大な費用を要することから、このような輸送力増強のためのインフラ整備等に対しても行政上の支援措置を講ずる必要があった。

ア) 鉄道の貨物輸送力増強

鉄道貨物輸送力を増大させるためには、より一層のダイヤの増強が必要であるが、既にダイヤが過密状態となっている主要幹線においては、今後大幅なダイヤ増強は困難であると考えられた。従って、主要幹線における貨物輸送力を増大させていくためには、可能な範囲でダイヤ増強を行う一方で、コンテナ列車の長大編成化を図ることが必要とされた。

このため運輸省は、鉄道貨物輸送力増強のために必要な貨物ターミナルの着発線、荷役線及び留置線の延伸、待避線の延伸、変電所の増設等の工事を日本鉄道建設公団が行い、その費用の一部について鉄道整備基金からの無利子貸付を行う制度を3年度に創設するとともに、コンテナ列車の長大編成化にあたって必要な大出力大型電気機関車の導入について税制上の特例措置を4年度から設け、これらを活用することにより鉄道輸送力の増強を図っていくこととした。5年6月には、東海道線におけるコンテナ列車について、現在の20両主体の編成を当面26両主体とするための貨物ターミナル駅の着発線、荷役線及び留置線や中間駅における待避線の延伸、変電所の新設等の整備工事が着工された。

イ) 内航海運の輸送力増強

モーダルシフトのもう一方の受け皿となる内航海運については、コンテナ貨物や雑貨といった小口貨物の輸送に適したコンテナ船、ロールオン・ロールオフ船等の整備が必要とされた。

このため、コンテナ船、ロールオン・ロールオフ船等の整備に関しては、船腹調整制度の運用を4年度以降弾力化した。また、船舶整備公団との共有建造方式においても、4年度に長距離フェリー、5年度に自動車専用船、中距離フェリーについて公団共有比率の引上げを実施したほか、船舶整備公団の事業費枠の拡大を図りこれからの建造を積極的に進めた。

また、モーダルシフトの新たな受け皿として期待されるテクノスーパーライナーの技術開発を進めるとともに、テクノスーパーライナーを活用した輸送システム、港湾システム、事業運営システム等の検討を行った。

更に、第8次港湾整備五箇年計画に基づき、コンテナ船等に対応する内貿ユニットロードターミナルの整備を積極的に推進した。

⑤ モーダルシフト推進のための施策（H7、8 白書）

モーダルシフトを進めるためには、海運や鉄道の輸送能力と利便性の向上、またトラックとの積替え効率の向上が不可欠である。運輸省では、そのためのハード・ソフト両面の環境整備について、引き続き金融や税制の優遇措置等の支援措置を講じた。

ハード面では、海運については貨物の積替えを円滑化するためのユニットロードシステムの整備を推進したほか、コンテナ船、ロールオン・ロールオフ船、自動車専用船等モーダルシフトに適合した船の整備を進め、船腹調整制度の弾力的運用や内航近代化船に係る船舶特別償却制度の拡充等を行った。また、高速貨物船テクノスーパーライナーや港湾の物流処理能力を高めるための高速荷役システムの技術開発を進め、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルや港湾と幹線一般道路等を直結する幹線臨港道路の整備を推進した。鉄道については、編成の長大化やダイヤの整備等によりコンテナ列車の輸送力増強を図るとともに、貨物駅の積替え施設の拡充、オンレールトレーラー等の新技術の開発を推進した。

ソフト面では、貨物の特性に応じたモーダルシフト推進方策やモーダルシフト量に関する調査、周知活動の一環として導入事例集の作成及び配布、地方運輸局におけるモーダルシフト推進協議会の設置に係る指導、助言等の施策を行った。

b. 一貫パレチゼーションの推進（H7、8 白書）

複合一貫輸送においては、貨物の積替えが必然的に伴うことから、積替えの円滑化は複合一貫輸送の推進に必要不可欠である。一貫パレチゼーションは、貨物を荷主から荷受け人まで一つのパレットに積載して輸送する輸送方法であり、積替えの際にフォークリフト等の荷役機械を使用するので大幅な効率化を図ることが出来る。さらに、パレットの標準化によって、使用効率を向上させることができる。

このため運輸省では、JIS規格とされたT11型パレットの普及を促進するための金融支援、同パレット導入の成功事例集の配布等を通じての事業者に対する周知活動、さらには、同パレットをアジア地域における標準的パレットとして普及させることを目的とした、日韓物流標準化協議の開催等一貫パレチゼーション推進方策を積極的に展開した。

c. 積み合わせ輸送の推進

① 都市内・地域内における物流効率化（H4～5 白書）

産業構造の変化や消費ニーズの多様化に伴う物流サービスの高度化は、都市内・地域内における物流構造や流通機構に大きな変化をもたらした。

都市内・地域内においては、主として貨物の輸送をトラックに頼らざるを得ないが、最近の物流ニーズの高度化は、配送単位の小口化、配送頻度の増加、時間指定配送や緊急配送の増加をもたらしており、その一方で物流効率化への当事者間の取り組みは、未だ改善の余地を残しているため、都市内におけるトラックの輸送効率の低下が生じていた。

また、トラックの交通量の増大や貨物積卸しのための駐停車は、大都市内における環境問題の深刻化や道路交通混雑の一因となった。

自家用トラックは、使用者にとっての利便性という点で営業用トラックに対する優位性を有しており、特に営業活動等を伴う都市内・地域内においてその依存割合は大きい。しかし、自家用トラックによる輸送は、営業用トラックのように複数の荷主の貨物の積合せができず、また、片道輸送がほとんどであるため積載効率が低くなる場合が多い。特に都市内における自家用トラックの積載効率は、近年営業用トラックに比べ低下しており、これが物流に係る種々の制約要因を一層深刻なものにしていると考えられた。

こういった状況に対応するためには荷主企業等を含めた関係者が、これまでの自家用トラックによる個別輸送から、積合せ輸送の拡大による都市内・地域内物流の効率化のために積極的に取り組むとともに、営業用トラックについても貨物の積合せを進めていくことが重要であると考えられた。

そのため運輸省は、都市内・地域内における営業用トラックの積合せ輸送を推進するとともに、共同配送センターの整備を進めた。加えて、業界団体等を通じて、貨物の相互融通、帰り荷の確保等を可能にするシステムの開発を推進した。

また、過度のジャスト・イン・タイムサービスが都市内・地域内のトラックの輸送効率の低下をもたらしている面があるため、この点について関係者の理解を求め、過度なジャスト・イン・タイムサービスの見直し等を含めた物流効率化に対する関係者間の合意形成を図っていくとした。

② 中小企業流通業務効率化促進法による物流効率化支援（H4～8 白書）

労働力不足、道路交通混雑、環境問題等の物流をめぐる制約要因の深刻化は、トラック事業者が貨物の輸送需要に応じきれないという事態を生じさせるなど、企業活動に様々な影響を与え、なかでも大企業と異なり経営基盤の脆弱な中小企業においてこの影響は深刻であり、事業活動そのものに支障を来している中小企業も見受けられた。

中小企業が健全な発展を遂げていくためには、中小企業自らが流通業務の効率化を進めていくことが必要であることは言うまでもないが、資金調達力が脆弱であり、かつ効率化投資に見合う物流量の確保が難しい中小企業が単独でこのような問題に取り組んでいくことは困難であり、今後中小企業が流通業務の効率化を進めていくにあたっては、複数の中小企業者が共同して、一体的に流通業務を行うことにより、各中小企業者の流通業務の効率化を図っていくことが効果的な対応策であると考えられた。

このため、中小企業のこのような取組みを支援するため、中小企業流通業務効率化促進法が平成4年10月1日に施行された。同法に基づいて運輸省及び中小企業庁は、流通業務効率化事業の内容、方法等に関する基本的な方向を示すとともに、認定を受けた効率化計画に従って行われる事業に対し、課税の特例措置や財政投融资等を行い、中小企業者の流通業務の一層の効率化を促進することとした。

また、5年度から10年度を対象期間とするトラック事業に係る中小企業近代化計画を5年7月に告示した。この計画を踏まえ各都道府県トラック協会が作成し、運輸省が承認した構造改善計画に沿って、構造改善事業の指導等を行うこととした。

これを受けて、8年9月までに9つの協同組合の効率化計画の認定を行った。さらに、積合せ輸送の拠点となる共同配送センター等の建設については、日本開発銀行等による融資や税制の優遇措置が活用された。

③ 地域共同集配システムの構築（H6～8 白書）

都市内の商業・業務機能が高度に集積した地域においては、貨物積卸しのための駐停車の増加により、道路交通混雑が深刻化し、集配効率が著しく低下するなど、物流に係る制約要因が特に顕在化している。このため、一部の地域においては、関係者が共同で集配作業を行う共同集配システムの導入に向けた試みが行われてきた。しかし、都市内における地価高騰のため共同集配拠点の用地確保が困難であること、関係運送事業者間の営業上の利害調整が困難であること等の問題もあって、十分な広がりを見せていないのが現状であった。

このような背景のもと、地域内物流効率化の推進に向けた総合的な行政施策の検討を行うことを目的として、5年11月、運輸大臣は、「地域内物流の効率化のための方策について」を運輸政策審議会に諮問し、審議の結果、6年3月に答申が取りまとめられた。

答申では、都市内・地域内物流問題の解決に資するためには、地域の荷主や運送事業者等の関係者の協力を得て共同集配システムを構築することが有効な手段であるとしたうえで、国、地方公共団体等がシステムの構築に積極的に参画するとともに、事業採算性の確保、集配拠点用地の確保のための支援策や、駐停車、荷捌きスペースの確保等の地域環境の整備方策を総合的に講じていく必要があるとされた。

運輸省では、この答申を受け、物流をめぐる制約要因が顕在化している地域において、共同集配システムの構築を始めとした地域内物流の効率化に向けた推進体制を整備するなど、地域内物流効率化施策の具体化に向けた支援を行うこととした。

これに対して福岡市の天神地区では、地元経済団体、トラック協会、関係行政機関等による協議会を開き、6年9月に共同輸送会社が設立されたほか、広島市、横浜市、熊本市でも既に共同

集配の構築に向けた協議会が開催される等、各地で取組みが進められた。

④ 幹線共同運行の推進（H7、8 白書）

トラックの長距離幹線輸送については、積載効率を上げることによるメリットが特に大きい。現状でも、土日等の閑散期において特別積合せ運送事業者が協力して特定地域への共同運行を行っている事例があった。また、複数の荷主が協力して情報交換をし、帰り荷を確保するといった事例もあった。これらは、運送業者側のコスト削減のみならず、環境問題の改善等にも資するものであり、荷主企業を含む関係者の積極的な取り組みの継続が期待された。

また、幹線輸送の共同運行を推進するためには、都市内及び周辺部において、幹線トラック輸送と地域内トラック輸送に携わる複数の貨物自動車運送事業者が利用可能な公共トラックターミナルの整備が必要とされた。

このほか、道路一体型広域物流拠点の整備等につき、建設省、国土庁と共同で設置した「マルチモーダル推進協議会」において協議が行われた。

d. 物流事業のシステム化の推進

① 荷役作業効率化及び情報システム化（H2 白書）

物流の効率化等を図るためには倉庫、トラックターミナル、配送センター等の物流拠点における保管や荷役作業の効率化が重要である。このため、プッシュプルフォークリフト等の省力化荷役機器やスライド・バン・ボディ等の省力型車両、立体自動倉庫等の無人化システムの導入が進められた。

また、物流の効率化を図るためには情報システム化を進めることも重要であり、このためトラック輸送においては、帰り荷幹旋等を行うシステム K I T の導入が進められた。

倉庫においても、在庫管理の情報システム化が進められているほか、内航においても荷主への小口貨物輸送に関する効果的な情報提供を目的とした内航雑貨情報システムの開発が進められた。

運輸省としては、荷役作業の省力化を支援するとともに、関係団体と協力して情報システム化の推進に取り組んだ。

② 物流 EDI の取組（H8、9 白書）

移動体通信やバーコードといった、近年急速に進歩している情報通信・情報処理技術が、物流事業者によって積極的に物流に応用されてきた。中でも、物流分野における E D I（電子データ交換）の導入は企業間における取引関連情報の円滑な交換に資するものであり、運輸省では、政府及び民間の双方が参画した「物流 E D I 推進機構」において関係団体等と連携し、国際物流・国内物流両分野における E D I の導入推進のための環境整備に取り組んだ。

e. 物流拠点の整備

① 物流近代化ターミナル及び物流高度化基盤施設の整備（H1～4 白書）

荷主の物流ニーズの高度化・多様化に伴い、トラックターミナル、倉庫、上屋等の物流施設についても、従来の荷捌き・保管機能に加え、①商品のラベル貼り等の流通加工のための専用スペース、②入出庫等の情報を処理するための機能、更に③商品の展示など流通機能の高度化に資する機能を付加した新しい物流施設の整備を進めていくことが必要となってきた。このため、このような機能を有するいわゆる「物流近代化ターミナル」について、昭和 62 年度予算において、日本開発銀行等からの出資並びに低利の融資が受けられる措置を講じたところであり、その

第1号として日本自動車ターミナル(株)が、昭和63年2月より「葛西物流近代化ターミナル」の建設に着手し、平成元年10月17日に完成し、同年12月から供用を開始した。

また、物流近代化ターミナルの機能に加え、会議場、研修施設等の共同利用施設をも備えた付加価値の高い施設である「物流高度化基盤施設」の整備を促進するため、昭和63年度予算において、民活法の特定施設に追加することによりNTT株の売却益による無利子貸付制度を活用できる道を開くとともに、財投、税制上の優遇措置等をも併せ講じることとした。この制度を活用して、日立埠頭(株)の「日立港物流高度化基盤施設」が平成2年7月、仙台港流通ターミナル(株)の「仙台港総合物流ターミナル」が平成2年8月に完成しており、更に、日本自動車ターミナル(株)の「京浜総合物流ターミナル」が平成2年6月に着工し、平成4年7月に完成予定とされた。

② 物流ネットワークシティ構想（H1、2白書）

地域の活性化が唱えられ、各地方において様々な方策が検討される中、地域産業の振興を図る上で、円滑な物流確保が不可欠であるため、物流拠点整備を地域活性化の一方策として位置付けられた。また一方で、高速道路の全面的展開等に伴い、効率的物流体系の構築による地域活性化の条件は整ってきていた。

このような背景の下に提唱された「物流ネットワークシティ構想」は、高速道路網の整備等に伴い全国的物流ネットワークに組み込まれるとともに、地域における物流ネットワーク及び大消費地との間を結ぶ情報ネットワークの核と位置付けられる地区を「物流ネットワークシティ」と名付け、国が中心となって具体的プランを策定し、全国的に物流拠点整備を促進しようとする計画であった。運輸省では、関係地方公共団体と協力して実現可能性調査を平成元年7月に開始し、平成元年時点で、佐賀県鳥栖市等15のモデル地区を選定して、学識経験者、トラック事業者、倉庫事業者、地方公共団体等からなる委員会を開催し、地域の特色を活かす観点から、単に物流機能のみならず、情報・商流・ふるさとPR・アメニティ等の機能の必要性まで含めた検討を行った。

③ 物流業の農村地域への導入（農村地域への物流業の立地展開）（H2白書）

農村地域における就業機会の拡大等を図るため農村地域工業導入促進法が、昭和63年6月に一部改正され、農村地域への導入対象業種として従来の工業に加え物流業（道路貨物運送業、倉庫業、梱包業及び卸売業）の追加等が行われた。

本法の目的は、①農業と工業等との均衡ある発展、②雇用構造の高度化にあり、この目的を達成するため、主務大臣が定める農村地域工業等導入基本方針、都道府県が定める農村地域工業等導入基本計画、都道府県又は市町村が定める農村地域工業等導入実施計画の三段階からなる計画制度が設けられ、計画達成のため、所要の税制・金融上の措置が執られた。

④ サテライト型物流拠点構想（H2白書）

大都市及びその周辺都市（衛星＝サテライト都市）では、経済の発展とともに荷動きが一層活発化しており、既存の物流施設は狭隘化していたが、宅地化の進行、地価の高騰のため、代替用地の確保も困難な状況にあった。

そこで、衛星都市に集約的物流拠点を計画的に整備することによって、大都市圏の物流合理化、効率化を図り、土地の有効活用や交通混雑緩和をも達成しようというのが、「サテライト型物流拠点」構想である。

平成2年度においては、神奈川県相模原市等全国6地区をモデル都市として選定して、学識経験者、物流事業者、荷主、国、地方公共団体等からなる調査委員会を組織し、物流機能自体の高度化を図るとともに、国際化・情報化の要請、あるいは労働力対策、環境対策等をも視野に入れた拠点整備のあり方を検討した。

ア) 民活法等による物流拠点整備（H6～9 白書）

物流ニーズの高度化・多様化へ対応しつつ物流効率化を図るため、倉庫、上屋、トラックターミナル等の物流施設については、従来からの保管、荷捌き等の機能の充実・強化を図るとともに、ラベル貼り、組立・さい断といった流通加工機能、高度情報処理機能、商品展示機能等の複数の機能を併せもった複合的物流拠点の整備を進めていく必要があった。このため、運輸省では、「民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法（民活法）」等を活用して、NTT株の売却益による無利子貸付、日本開発銀行等による融資や税制優遇措置等によりこれらの物流拠点の整備を推進した。

さらに、環境問題、労働力不足等に対応するため、特定フロンを使用しない冷蔵倉庫や、省力化に資する自動化立体倉庫の整備を日本開発銀行等による融資や税制優遇措置により積極的に推進した。

また、経済社会情勢の変化に対応した流通業務市街地の整備を推進するため、整備対象都市の拡大や都市ごとの基本方針策定権限の都道府県知事への委譲等を内容とする「流通業務市街地の整備に関する法律の一部を改正する法律」が5年11月に施行され、これを受けて6年3月、高知市及びその周辺地域についての基本方針が承認された。今後は、改正法において新設・拡充された日本開発銀行等による融資制度や税制優遇措置を活用して、地方都市周辺における流通業務市街地の整備を促進していく必要があるとした。

1. 3. 2 消費者ニーズに対応した物流サービス

（1）フレイトビル事業（H1 白書）

首都圏をはじめとする大都市においては、都市空間の制約、地価の高騰などの要因から住宅面積は狭く、住宅問題は大きな課題となっていた。また、ライフスタイルの変化を背景に、「住まい」に対する考え方は変化してきており、都市住民は、より豊かで、ゆとりのある生活を望み、住生活空間の拡大を熱望していた。一方、都市の住宅内をみると、多くの日曜雑貨品が存在し、そのうち相当部分が常時必要なものであるとは限らず、ストーブ、こたつなどの暖房器具等季節的にしか使用しない物、さらには、予備のふとん、記念品・飾り物など当面必要性の少ない物も多かった。

以上の状況を踏まえ、大都市周辺部に建設する保管施設と宅配便などの輸送手段とを組み合わせ、かつ最新の情報システムを活用して、都市部から離れたところに当面使用しない荷物の保管スペースの確保を図るという「フレイトビル構想」が提案された。

運輸省では、昭和63年4月から、構想を推進するため静岡県、茨城県、福島県の3カ所において実験事業を行い、その成果及び利用者、一般生活者アンケート調査結果を分析・評価し、その潜在需要を明らかにした。

利用者の特性についてみると、住宅形態では、比較的狭い床面積の賃貸住宅が半数以上を占めており、当面使用しない物品を預けることにより居住スペースを確保したいとする利用者が多い反面、より積極的に、季節毎にインテリアを変え、もっと快適な住まいを求めることを動機とする利用者もあった。また、潜在需要としては、4人に3人が収納に対する不満を持っており、現状では、当面使用しない物品を実家などの外部へ保管している者が全体の32%に達していた。

こうした実験事業の成果及びアンケート調査結果等に基づき、運輸省としては、「身近な窓口の確保」、「輸送・保管等の連携の重要性」、「採算性の確保」、「大口需要の獲得」等いくつかの課題をまとめるとともに、今後の本格的事業展開を円滑に推進するため、政策的意義に関するPRの継続、財政措置の活用、わかりやすい料金体系の検討などの「整備運営方策」を策定した。

（２）ドキュメントビル構想（HI 白書）

都心部においては、オフィス需要が集中し、需要が逼迫しているばかりでなく、OA機器の普及と相俟って、オフィス環境の悪化が指摘されていた。東京都の都心3区の企業、官公庁を対象として昭和63年に行ったアンケート調査結果をみると、オフィス環境について57%の企業が「不満」と回答しており、①オフィスが狭い、②収納スペースが足りない、③書類が氾濫している、等オフィススペースに対する不満が大半であった。

その原因となっている書類や磁気テープは、自社内での処理をはるかに上回る勢いで増加しており、現に調査対象の35%の企業が「営業倉庫を利用」していた。しかも、これらは今後とも増え続けると予想する企業も80%以上あり、今後営業倉庫の利用が増加するとみている。

また、磁気テープ等記録媒体の安全上の観点から、不慮の事故や震災等の災害に備えたバックアップデータの外保管も、かなりの企業が既に実施していた。

このような都市部のオフィスを取り巻く環境を踏まえて提唱された「ドキュメントビル構想」は、①都心部の企業において急増している書類、磁気テープ等をターゲットとして、②オフィススペースの拡大や重要データのバックアップのため、③機密性、防災性等に優れた専用の倉庫における安全確実な保管を行うとともに、④輸配送機能及びデータ管理機能をも併せ持つ高度なサービスを提供するトータルシステムである。

運輸省としては、この構想を積極的に推進するため、政策的意義に関するPRの継続、モデル事業の開始等の方策を講じることとした。

（３）宅配便（HI 白書）

a. 拡大を続ける宅配便

宅配便は、近年成長の一途をたどっており、宅配便全事業者39便153社の昭和63年度における取扱個数は、対前年度比約1億5,000万個増加（対前年度比19.5%増）の約9億1,100万個に達していた。この成長は、小口・軽量輸送ニーズの高まりもさることながら、宅配便事業者が①わかりやすい運賃設定、②取扱店網の拡大による利便性の高まり、③貨物追跡システムの導入に代表される情報化による確実性の高まり、④自動仕分機の導入等による配送の迅速化等、利用者ニーズに適合したサービスの提供に努めていることによるものであった。さらに、新たなサービスの開拓やデパート配送等の商業物流への展開が行われており、最近の取り扱い個数の伸びは、こうした新たな需要の掘り起こしも寄与しているものと考えられた。

b. 宅配便の新しいサービス

多様化・高度化する消費者ニーズへの対応を図るため、宅配便においても新しいサービスが登場した。集貨から配達まで低温で管理し、食品の鮮度を保つ保冷宅配、全国各地の名産品を産地から消費者に直接届ける産地直送便、注文された本を版元等から直接注文主に届ける書籍宅配などである。

c. 宅配便に関わる行政施策

宅配便については、昭和58年7月に宅配便運賃制度、昭和60年9月に標準宅配便約款が整備されたほか各事業社における苦情処理体制、各トラック協会における苦情相談窓口の充実等が図られた。標準宅配便約款は、契約内容・損害賠償責任を明確化すること等により消費者保護を図ったものであった。

また、昭和62年6月には、一度に一定数量以上の貨物の運送を行う場合に割引を実施する宅配便の数量割引制度の導入が行われた。

(4) 引越運送 (H1 白書)

a. 引越運送サービスの新たな展開

現在、トラック運送事業者による引越運送の取扱件数、売上高は、年々増加していた。これは、①大型・高級耐久消費財の普及、高層住宅の増加により引越作業が消費者の手に負えなくなってきたこと、②消費者の意識が煩雑な作業を自ら行うことを避け、有料であってもサービス産業に委ねるというように変化してきたこと、③引越事業者が消費者のニーズにあわせて、不用品の処理、冷暖房器具の取付け・取外し等各種付帯サービスの高付加価値化を図ってきたことによる。

このような消費者の生活、意識の変化を勘案すると、トラック輸送を核とする引越産業は、付帯サービスの一層の拡大を図ることにより、今後も順調に成長していくものと考えられた。

b. 引越輸送に係る消費者保護対策

このような状況に鑑み、運輸省は、付帯サービスのウェイトの高まりや内容の多様化に伴い複雑化する引越輸送を、利用者にとってわかりやすく、かつ、安心できるものとし、利用者と運送事業者間のトラブルを防止するため、昭和 61 年 10 月に契約内容、損害賠償責任の明確化等を内容とする標準引越運送・取扱約款を制定するとともに、引越運賃料金 制度を整備し、中央及び地方における研修会の実施により事業者に対する周知徹底を図った上で、これらを昭和 62 年 3 月から実施に移した。また、これらに併せて引越運送から生ずる苦情処理体制も整備され、引越運送の事前相談・苦情処理が、全日本トラック協会及び各都道府県トラック協会の輸送相談窓口で無料で行われた。

c. 国際引越輸送

我が国企業の国際化の進展、国際間の人的交流の深化等を反映して、近年拡大している国際引越サービスについて、運輸省は、事業の健全な発展と利用者保護を図る見地から、昭和 63 年度に実態調査を行った。

この結果、利用者の多くは予期していたとおりのサービスだったとしているものの、①約半数が破損事故、遅延事故等のトラブルに遭遇し、また苦情処理についての満足度が低いこと、②事業者によってかなりの運賃料金差があること等の問題点が明らかになった。

これを受けて、平成元年度においては運賃料金事例等について一層調査を深めるとともに、改善対策等について検討を進めた。

(5) トランクルームサービス (H3 白書)

トランクルームサービスは、一般家庭の家財や企業がその企業の商品として扱う物品以外のもの、例えば磁気テープ、内部書類、参考資料としての書籍等を預かる事業であり、大都市圏におけるスペース不足、高価品の普及、海外赴任の増加等を背景に、急成長を続けている。このため、運輸省では一般利用者に対しトランクルームに関するわかりやすい情報提供等を行うことを目的として、3 年 3 月に、トランクルームサービスのうち、一定の基準を満たすものについて「トランクルーム認定制度」を創設し、利用者の利便の増進を図った。この制度においては預かる物品に対応してそれに適した温度、湿度等を担保する性能を有し、サービス窓口が充実しているなどの要件を満たすものが認定を受けられることとなっていた。

また、トランクルームサービスのうち、企業の磁気テープや書類等を保管する事業はドキュメントビラ事業と言われていたが、情報化の進展や事業所のスペース不足等に伴い最近特に成長が著しく、注目された。

（６）輸送の多頻度化・小口化（H10 白書）

経済活動の面においても、近年、我が国の製造業等における部品在庫管理コストの圧縮のためのいわゆるジャスト・イン・タイムでの納品体制の普及や、店内在庫を圧縮したコンビニエンスストアの普及等により、自動車による輸送が多頻度化・小口化するようになっており、必要となるトラックの台数も増加する傾向にあった。また、消費者ニーズの高度化、多様化に伴い、戸口から戸口への輸送が可能である宅配便の急成長も物流の多頻度化・小口化傾向に拍車をかけている形となっていた。

（７）女性の視点から見た交通サービス（H15 白書）

女性の社会進出を支える取組みの一環として、平成 14 年に実施した女性の視点から見た交通サービスの向上に関するアンケート調査の結果を受けて、利用者の要望が大きいと判断された交通サービスについて、各事業者における普及拡大を促進すべく、モデル実験を行った。

まず、平成 14 年 10 月から「女性専用車両路線拡大モデル調査」を阪急電鉄・京阪電気鉄道の協力を得て実施し、利用者の意見や導入時の課題等を報告書にまとめ、事業者の導入の手引きとなるように 15 年 12 月に公表した。同年 12 月末現在、女性専用車両は関東、中部、関西、九州の 13 鉄道事業者にまで導入が広がった。また、平成 16 年 1 月から、働く女性等が深夜に帰宅する際にもリラックスしてタクシーを利用できるような「女性乗務員による女性優先タクシー」、2 月から、働く女性等が不在時に受け取れなかった荷物を帰宅時に自宅付近のコンビニで受け取れるような「コンビニにおける宅配便受取ロッカーサービス」のモデル実験調査を、それぞれ事業者の協力を得て実施し、これらのサービスの普及可能性を探るべく、検討を進めた。

（８）トランクルームサービスの向上（H15 白書）

国土交通省では、消費者等の家財等を保管するトランクルームサービスのうち、倉庫業者の行う寄託契約に基づくものについて、消費者保護等の観点から、「標準トランクルームサービス約款」や「優良トランクルーム認定制度」等を設けた。

また、トランクルームサービスのうち、倉庫業者以外の事業者が保管スペースの賃貸借契約方式で展開しているものについても、消費者保護の観点からのサービス向上を進めていくべきであるとの「トランクルームサービスの推進と消費者保護に関する調査」の結果を踏まえて、事業者の自主的な協議の場として「レンタル収納スペース推進協議会」が平成 15 年 5 月に設立され、モデル約款や保険のあり方などについて検討が行われた。

また、トランクルームサービスの契約の際に消費者が寄託契約と賃貸借契約の違いについて誤認しないような広告掲載基準を平成 16 年度から策定して、トラブルの未然防止を図った。

（９）物流の効率化・迅速化（H20 白書）

企業側における経営効率化の取組みの一環として、また、物流に携わる事業者の創意工夫と努力により、物流コストの低減が進んだ。

また、市民が消費する物の流れは、以前に比べて、より効率化・迅速化されてきた。例えば、我が国の港湾において船舶入港から貨物引取りが可能となるまでの時間は、約 2.1 日にまで短縮した。さらに、宅配便における速達サービスの導入などにより、例えば東京から福岡へは、平成 12 年では平均 32 時間かかっていたのが、平成 17 年では平均 20.5 時間に短縮された。

(10) 宅配便の再配達削減 (H29、RI 白書)

ライフスタイルの多様化等により、通信販売の利用が年々伸びており、それに伴い宅配便の取り扱い個数も増加した。一方、商品を実際に届ける「配送」を支えるトラックドライバー不足は深刻化しており、高齢化も進んだ。このような状況の中、再配達の取扱個数は約 15.5%にのぼっており、ドライバー不足が顕在化する中で持続可能な宅配サービスを着実に確保するためには、再配達削減が急務となった。

平成 28 年 4 月に国土交通省生産性革命本部において、生産性革命プロジェクトの 1 つに採択された「物流生産性革命」プロジェクトの推進においても、共同輸配送、モーダルシフト、トラック予約受付システム等を導入した倉庫への輸送網の集約等を内容とする総合効率化計画の認定を進めているほか、宅配便の再配達削減、物流システムの国際標準化の推進等の物流事業の効率化及び高付加価値化に資する取組みを推進することで、物流事業の労働生産性を 2020 年度までに 2 割程度向上させることが目標とされた。

国土交通省はこの問題に対応するため、政府広報や、環境省及び経済産業省と連携した「COOL CHOICE できるだけ 1 回で受け取りませんかキャンペーン～みんなで宅配便再配達防止に取り組むプロジェクト～」等を通して、スマートフォンから簡単に受け取り日時などの変更ができるアプリの活用等と呼びかけた。また、「宅配事業と EC 事業の生産性向上連絡会」を設置し、再配達削減の取組み事例のとりまとめや意見交換を行うほかオープン型宅配ボックスの情報ネットワーク化や省 CO2 化推進ガイドラインを作成するなど、関係省庁と連携した取組みを推進した。

1. 4 規制緩和と構造改革の展開

1. 4. 1 物流ニーズの多様化に対応した物流二法の改正

(1) 物流事業規制の見直し

a. 見直しの経緯 (HI 白書)

① 物流ニーズの変化に対応した規制の見直し

経済構造が重厚長大型から軽薄短小型へ転換し、経済のソフト化が進む中で、国民生活の向上、産業界の流通に対する関心の高まりから、物流に対するニーズも小口化、多頻度化、スピード化するなど高度化、多様化の傾向にあった。

物流事業においては、このような産業・消費構造の転換と、これに伴い変化する物流ニーズに柔軟に対応することが課題となっており、特に物流の中核をなすトラック事業及び新しい時代のニーズに応ずる複合一貫輸送の規制制度について、事業活動が柔軟、的確に行われるとともに、各輸送機関を通じて効率的な物流システムを形成するという観点から見直しを行うことが求められていた。

また、トラック事業においては、以上のほか過労運転、過積載等輸送の安全、輸送秩序の維持を阻害する行為を防止するため、民間による自主的な活動の促進を含め、その防止に実効性ある措置を講ずること、中小トラック事業者が環境の変化に的確に対応し、円滑かつ安定的に事業を行うことができるようにすることが強く求められており、上記をも踏まえ、規制の見直しが求められることとなった。

② 運輸政策審議会物流部会における審議

このような状況を受けて、昭和 63 年 10 月、運輸政策審議会物流部会（部会長 宇野政雄 早稲田大学教授）は、「トラック事業及び複合一貫輸送に係る事業規制の在り方に関する意見」をとりまとめた。同意見では、両分野における改革の基本的方向として、トラック事業規制につい

ては、①免許制から許可制への移行（参入にあたっての需給調整規定の廃止）、②路線と区域に分かれている事業区分の統合、③運賃規制の認可制から届出制への移行、④社会的規制の強化、事業適正化の確保等を、複合一貫輸送については、運送取扱事業について横断的・総合的制度の創設等が指摘されている。

③ 新行革審における審議等

昭和 62 年 4 月に発足した新行革審において、昭和 63 年 1 月より、流通、物流、情報・通信、金融等に関する公的規制のあり方について検討が行われ、同年 12 月に「公的規制の緩和等に関する答申」がとりまとめられたが、物流関係のうちトラック事業及び運送取扱事業については、運輸政策審議会物流部会の意見の基本的考え方を改革方策の骨子として示したものとなった。これを受けて、政府は「規制緩和推進要綱」を閣議決定した。

b. 物流二法案の国会提出（H2 白書）

このような動きに対応して、運輸省は、トラック事業及び運送取扱事業の規制制度を見直し、平成元年 3 月「貨物自動車運送事業法案」及び「貨物運送取扱事業法案」の二法案を第 114 回国会に提出した。「貨物自動車運送事業法」及び「貨物運送取扱事業法」は同年 12 月の第 116 回国会において成立し、同年 12 月 19 日に公布され、平成 2 年 12 月 1 日から施行された。

両法の概要はそれぞれ次のとおりである。

（貨物自動車運送事業法案）

- a 道路運送法からトラック事業規制を切り離し、新たに「貨物自動車運送事業法案」とする。
- b 路線トラックと区域トラックの事業区分を廃止し、従来の区域トラックも貨物の積合せができるようにする。
- c 事業の免許制を許可制とする。需給規制は廃止し、許可基準は安全に重点を置く。ただし、特定の地域で供給が著しく過剰になる等緊急の場合は、期間を限って新規参入停止措置を講ずることができる。
- d 運賃は認可制を届出制とする。ただし、不当な届出には変更命令をすることができる。運輸大臣は、特に必要があるときは、標準運賃を設定できる。
- e 運行管理者に試験制度を導入する等運行管理者の資格要件を強化する。
- f 過積みの禁止、過労運転の防止等輸送の安全に関する規定を整備する。
- g 過積みの防止、過労運転の防止等輸送秩序の確立を指導することを目的とした法人を中央、地方（都道府県単位）に指定することができる。
- h 運輸大臣は、輸送秩序に係る法令違反の再発防止のため、関係荷主に勧告することができる。

（貨物運送取扱事業法案）

- a 貨物運送取扱事業を利用運送事業と運送取次事業に区分し、前者を許可制、後者を登録制に整理する。これにより鉄道に係る貨物運送取扱事業、利用航空運送事業は、免許制が許可制となり、需給規制が廃止される。
- b 航空、鉄道の利用運送と集配を一貫して行う事業は第二種利用運送事業とし、集配のトラック輸送も本法で一体的に許可することとしている。
- c 運賃、料金は届出制とする。ただし、不当な届出には変更命令をすることができることとする。
- d 通運事業は、本法上の鉄道に係る貨物運送取扱事業とし、通運事業法は廃止する。集配事業は、鉄道の利用運送と集配運送を一貫して行う事業として新法で位置付けることとし、

貨車積卸業の規制（免許制）は廃止する。また、通運計算事業は新法において、届出事業として整理する。

物流二法の国会での審議において、貨物自動車運送事業法については、計画的かつ着実な監査の実施等による事業の適正化、労働時間の短縮、労働力の確保、過積載・過労運転防止のため必要な環境整備等が、貨物運送取扱事業法については、運送取扱事業者の実運送事業者に対するダンピングの強要の防止、計画的かつ着実な監査の実施等による事業の適性化等が指摘され、それぞれ採決に当たって附帯決議が行われた。

運輸省では、両方の施行に当たり、関係者に対する法の内容の周知徹底を図るとともに、上記付帯決議の趣旨を踏まえつつ、両方の円滑な施行を行うことにより、貨物自動車 運送事業及び貨物運送取扱事業の健全な発達を図ることとした。

c. 貨物運送取扱事業法の見直し（H6 白書）

平成2年12月に施行された貨物運送取扱事業法は、貨物運送取扱事業が荷主と実運送事業者との間のコーディネーターとして積極的な役割を果たすことを視野に入れ、また、物流事業規制の見直しの一環として制定されたものであるが、同法の制定時には混乱も懸念されたため、附則に法律施行後3年を経過した時点で施行状況をフォローアップすべき旨の規定が国会審議の過程で追加された。

同規定を受け、5年11月、運輸大臣は、「貨物運送取扱事業法附則第52条に規定する措置について」を運輸政策審議会に諮問し、審議の結果、6年3月に答申が取りまとめられた。

答申では、貨物運送取扱事業法の基本的枠組みは維持することが適当であるとした上で、貨物運送取扱事業者と実運送事業者等のより良い関係の構築、新サービス開発等に向けた政府及び事業者の取組み、より一層の許認可の整理等に関して提言が行われており、運輸省では、同答申に基づき、所要の施策を推進していくこととした。

（参考）貨物運送取扱事業及び地域内物流の効率化についての運輸政策審議会答申（H6 白書）
平成5年11月、運輸政策審議会に対し、「貨物運送取扱事業法附則第52条に規定する措置について」及び「地域内物流の効率化のための方策について」諮問が行われた。審議の結果、貨物運送取扱事業法に関しては順調に施行されており法の基本的枠組みは維持することが適当であるが、新サービスの開発やさらなる許認可等の整理等を行う必要があること、また、地域内物流の効率化方策に関しては、共同集配システムの構築を推進するとともに、駐停車、荷捌きスペース等の地域環境の整備方策を講ずべきこと等を内容とする答申が6年3月16日にとりまとめられた。

運輸省では、答申に基づき所要の施策を推進し、例えば後者については、各地域において関係者による協議会を設置するなど物流効率化に向けた推進体制の整備を促進した。特に、福岡市天神地区においては、「天神地区物流対策推進協議会」の提言を受け、地元運送事業者や荷主等の出資による新しい事業主体が発足し、6年9月から共同集配事業を開始した。

d. 貨物自動車運送事業法 H2 改正に対する評価（H9 白書）

① 規制緩和の背景

貨物自動車運送事業（以下「トラック事業」という。）については、小口化、多頻度化、ジャスト・イン・タイム化等の輸送ニーズの変化に弾力的に対応し得るようするため、参入規制、運賃及び料金規制等について自由度を高め、事業者がその創意工夫を活かした事業活動を迅速かつ的確に実施できるようにすることが強く求められていた。その一方で、過積載、過労運転等の

輸送の安全を阻害する行為が慢性的に行われていたという実態や高度化・多様化するニーズを背景としたサービス競争の中でそのような行為が助長されかねないという危惧があったことから、これらの違法・不当行為の是正等を図るための社会的規制を充実・強化することにより、輸送の安全や輸送秩序の確保を実効あるものとするのが重要な課題となっていた。

このような状況を受けて、トラック事業に関し、それまでの道路運送法による免許制を基本とする法的規制を抜本的に見直し、新たにトラック事業に関する法制を独立させ、貨物自動車運送事業法が制定され、2年12月1日から施行された。同法により、参入については、いわゆる需給調整規制が廃止され免許制が許可制に改められ、運賃・料金については認可制が届出制に改められるなど、大幅に経済的規制が緩和される一方、輸送の安全確保を目的に社会的規制が強化された。

② 規制緩和の効果

同法が施行された時期は、長期にわたった好景気がピークを迎えようとする時期であったが、その後のバブルの崩壊、景気の低迷により、トラック事業にとっては、貨物輸送量が伸び悩む中で競争が激化するという厳しい局面に直面することとなった。

ア) 市場の活性化

同法の施行後、新規参入する事業者が増加した。9年3月末の一般貨物自動車運送事業者数（霊柩を除く）は、2年3月末に比べて、8,365事業者、23%増加している。

この間の輸送量についてみると、3年度から6年度にかけて、景気の低迷を反映して横ばい又は微増で推移したが、この間も事業者数は増加したため、1事業者当たりの輸送量は減少した。しかし、7年度からは景気の回復を受け、輸送量の増加率が事業者数の増加率を上回ったため、1事業者当たりの輸送量も増加に転じ、8年度には2年度の水準に回復した。

輸送効率についてみると、在籍車両の稼働状況を表す実働率、稼働車両の実車率は、いずれも低下傾向にあり、また、稼働車両当たりの輸送トン数も2年度以降減少しており、競争の激化により、輸送効率は低下した。

しかし、このような厳しい競争の中から、規制緩和によって積合せが自由になったことを利用して積合せ事業の全国展開を図る動きなどがみられ、市場が活性化してきた。

イ) 実質的な運賃水準の低下

トラック事業の単位当たり営業収入は、いわゆるバブル経済期には上昇したものの、バブル崩壊後は低下傾向にあった。これは不況による貨物輸送量の低迷の影響が大きいと思われるが、7年度に輸送量が増加に転じた後も特に一般トラック（特別積合せ及び霊柩を除く。）の実質的な運賃の低下が続いており、事業者数の増加による競争激化がその背景にあったと考えられる。

ウ) 生産性の向上

従業員数は増加しているが、従業員数の増加率は、輸送量の増加率に比べて低い。また、従業員1人当たりの付加価値額は上昇した。

厳しい競争環境にあり、実質的な運賃水準が低下する中で、大手トラック事業者では、経費を抑えるため、比較的に入件費の安い中小事業者のトラックを傭車することによって対応する動きもみられた。

エ) 多様なサービスの展開

従来、トラック事業は、主としてメーカーや商店等企業の物流を対象としていたが、戸口から戸口への配達が行えるという自動車輸送の特性を活かした宅配便の急成長等により、一般家庭、消費者へとその対象を広げてきた。

宅配便は、当初、新たに参入する事業者も多くシェアのばらつきもみられたが、最近上位5社のシェアが拡大し、寡占化が進んだ。しかし、運賃は、この間の消費者物価指数の上昇率とほ

ば同じ水準にとどまった。配達時間も短縮されており、ある事業者では、翌日配達エリアが約10年前に比べ、30%から60%に拡大した。また、クール宅配便、時間指定サービス等事業者の競争を通じた創意工夫による新しい輸送サービスが提供されるようになった。

このほか、引越輸送についても、単身赴任者用の引越パック等の新しいサービスが出現した。

1. 4. 2 「構造改革のための経済社会計画」に基づく更なる規制改革

a. 時代背景（H8 白書）

平成8年当時の我が国経済は、緩やかな回復局面に入ってきたものの、さまざまな分野で大きな変化に直面していた。国際的には、経済のグローバル化の進展により経済活動の国際競争が一層激化し、その中で我が国が競争力を維持していくために、企業の事業活動に適した環境の整備が求められた。また、国内的には、消費者の意識の成熟の中で、生活の豊かさを実感できるような社会の実現への要請が高まっていた。

物流は、我が国の国民生活と産業の基盤として極めて重要な役割を果たしていることから、こうした経済・社会状況の変化は、物流分野に大きな影響を及ぼした。一つは、物流システム全体の効率化、消費者のニーズに応じた物流サービスの高付加価値化、物流商慣行の見直し等を通じて、物流分野のコストを低減しようという動きである。もう一つは、輸入品の受入体制の整備とともに、製品、部品等の輸入の急増という輸入品目構成の変化に対応した、国際物流とそれに接続する国内物流の円滑化であった。

一方、環境問題についても、大都市地域を中心に窒素酸化物の排出量抑制や、地球温暖化の原因となる二酸化炭素等の温室効果ガスの排出量抑制が重要な課題となっている。また、道路交通混雑の問題は依然として深刻であり、労働時間の短縮をはじめとする労働環境の改善や、今後予想される若年労働者の減少といった問題への対応も求められた。

これらの諸点を考慮して、今後とも我が国経済や国民生活の真に豊かな発展を支える、効率的な物流体系の構築に取り組む必要があった。特に、我が国経済の高コスト構造の是正・活性化のために、「構造改革のための経済社会計画」が、平成7年12月1日に閣議決定されており、その中の「高コスト構造是正・活性化のための行動計画」において、物流効率化のための目標が掲げられていた。

このため、港湾、空港といった基本インフラの整備を着実に進めるとともに、貨物駅、倉庫、上屋、トラックターミナル等の物流拠点の整備、海運・鉄道の積極的活用を図るモーダルシフトや複合一貫輸送の推進をはじめとする幹線物流の効率化及び積合せ輸送等を通じてトラックの積載効率の向上を図る地域内物流の効率化が必要となっており、運輸省では、これらの施策を積極的に進めていくこととした。

b. 物流業における規制緩和（H8 白書）

運輸省では、「規制緩和推進計画」に基づいて、事業機会及び消費者の選択機会の増大、弾力的な運賃・料金の導入、各種届出・報告の削減等を促進するよう、物流業に係る規制については所要の緩和措置を進めた。自動車ターミナルについて、事業者の負担を軽減し、創意工夫による機動的、弾力的な事業運営を促進するという観点から、8年5月に「自動車ターミナル法の一部を改正する法律」が公布され、一般トラックターミナルについては免許制を許可制とすることにより、事業への参加を容易にするとともに、工事施工に関する手続や料金、使用約款等に関する規制を簡素化するほか、専用トラックターミナルについては同法上の規制を撤廃する等の処置を講じた。

さらに、荷主業界を含めた物流をめぐる取引慣行を見直し、サービス水準に対応した価格体系を構築することにより、事業者間の公正な競争を確保していくこととした。また、欧米諸国における物流サービスと我が国における物流サービスとの国際比較を行った「物流サービスに係る内外価格差調査」によれば、日本の物流サービスは必ずしも欧米に比して高いものではないが、より一層の物流コスト低減のために、所要の方策について検討を行った。

1. 5 総合物流の展開

(1) 総合物流施策大綱の閣議決定（H9 白書）

我が国の経済構造改革を積極的に推し進めるため、平成8年12月17日、「経済構造の変革と創造のためのプログラム」が閣議決定されたが、同プログラムの中で物流分野については、13年までにコストを含めて国際的に遜色ない水準のサービスをめざす分野とされ、その具体的方策をとりまとめたものとして「総合物流施策大綱」が9年4月4日に閣議決定された。

総合物流施策大綱においては、以下の3つの目標を達成するため、社会資本等の整備、規制緩和の推進及び物流システムの高度化に関する施策を重点的に講じることとされた。このため、関係省庁間の連携体制を整備して施策の総合的な推進を図ることとし、9年5月21日に物流関係14省庁の局長クラスを構成員とする総合物流施策推進会議が運輸省において開催された。また、各地方においても、関係者間の連携体制を整備し、施策の総合的な推進を図ることとなった。

1-2-4表 総合物流施策大綱の目標（平成13年度目途）

- | | |
|---|--|
| ① | アジア太平洋地域で最も利便性が高く魅力的な物流サービスが提供されるようにすること。 |
| ② | このような物流サービスが、産業立地競争力の阻害要因とならない水準のコストで提供されるようにすること。 |
| ③ | 物流に係わるエネルギー問題、環境問題及び交通の安全等に対応していくこと。 |

(2) 社会資本整備（H9 白書）

社会資本整備については、国内物流に関しては、以下を進めることとした。

a. 新しい時代に対応する港湾整備

内航海運は、鉄鋼、セメント、石油製品等の基礎素材物資の国内における輸送の大部分を担っており、我が国産業にとって必要不可欠な輸送手段である。今後、このような大量性、低廉性、エネルギー効率に優れた内航海運の輸送特性を活かし、長距離幹線輸送について、内航海運への積極的な誘導を図るため、十分な荷役ヤードと駐車スペースを有する複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備を推進し、物流コスト、CO2（二酸化炭素）排出量の削減に資することとした。

b. 環境にやさしい鉄道貨物輸送の見直し

昭和30年代以降、我が国の貨物輸送の担い手は、鉄道輸送からトラック輸送へと大きくシフトしたが、近年の地球温暖化問題等を背景に、環境負荷の軽減・輸送効率の向上に資する鉄道輸送の見直しがなされた。このため、荷主にとって利用しやすい列車の運行を可能にし、鉄道貨物の利用を促進するため、鉄道インフラの整備を推進することとしており、東海道線の貨物輸送力増強について、以下の支援策を行った〔1-2-6表（略）〕。

c. 物流拠点の整備

貨物の保管、積卸し、荷捌き等様々な物流活動の結節点である物流拠点の整備は、物流システム全体の効率化、高度化にとって重要な位置を占める一方、民間事業者による整備は、初期投資が莫大で投下資本の回収に時間がかかるため、必ずしも容易には進みにくい。したがって、金融

上、税制上の優遇措置等により、民間事業者が整備する倉庫、トラックターミナル、物流高度化基盤施設等の整備や、物流施設を集積する流通業務市街地の整備を促進した。

しかし、用地取得の困難性による物流拠点の絶対数の不足、既存施設の老朽化等の問題が生じ、その整備促進がより一層必要になった。また、物流事業者が物流拠点を活用して、環境負荷の低減等を含めて荷主に係る物流の効率化を図ることが、昨今特に期待された。こうした状況を受け、8年6月、運輸政策審議会において、物流拠点の整備のあり方について取りまとめがなされた。

総合物流施策大綱を踏まえ、社会経済的にみて今後重点的に整備すべき物流拠点について、民間事業者による整備を円滑に進める上での拠り所とするために、9年度中に物流拠点の整備指針を策定することとした。

（３）規制緩和の実施（H9、10、12 白書）

物流分野の規制緩和については、ビジネスチャンスの拡大と事業者間の健全な競争を促進して物流サービスの向上を図るため、物流市場への参入の容易化や、運賃・料金の弾力化等を図っていくことが必要であり、これらについて規制緩和推進計画に基づき推進していくこととした。具体的には、事業機会及び消費者の選択機会の増大、弾力的な運賃・料金の導入、各種届出・報告の削減等を促進するため、「規制緩和推進3か年計画」に基づき、物流業に係る規制の緩和措置を推進した。

このうち、トラック事業については、12年度までにいわゆる経済ブロック単位で拡大営業区域を設定するとともに、最低車両台数を全国一律5台となるよう段階的に引き下げること、貨物鉄道事業に係る需給調整規制については、国鉄改革の枠組みの中でJR貨物の完全民営化等経営の改善が図られた段階で需給調整規制を廃止することとし、概ね5年後を目標とした。運賃については、需給調整規制廃止に併せて届出制に移行し、また、9年度中に集配車両に係る備車制限の廃止等、貨物運送取扱事業法の運用の弾力化を行うこととした。

内航海運の船腹調整事業については、まず、モーダルシフトの担い手となるコンテナ船及びRORO船について、10年度末までに船腹調整事業の対象外とし、その他の船舶については、荷主の理解と協力を得て、4年間を目途に所要の環境整備に努め、中小・零細事業者にも配慮しながら、同事業への依存の解消を検討していく、また、内航RORO船を船腹調整事業の対象外とする時期に併せて、貨物フェリーの調整措置を廃止することとした。スクラップアンドビルド方式による船腹調整事業については、転廃業者の引当資格に対して日本内航海運組合総連合会が交付金を交付する等の内航海運暫定措置事業を導入することにより、10年5月に解消した。

さらに、港湾運送事業については、現行の事業免許制（需給調整規制）を廃止し許可制に、料金認可制を廃止し届出制にすべきであること、同時に港湾運送の安定化等を図るための各施策の実施及び検討が必要であること等を内容とする9年12月の行政改革委員会最終意見が出されたことを踏まえ、10年5月より運輸政策審議会海上交通部会において、規制のあり方の見直し及び港湾運送の安定化・効率化の方策の検討を行った。

12年3月に閣議決定された「規制緩和推進3か年計画（再改定）」において、港湾運送事業に関しては、事業免許制（需給調整規制）を廃止し許可制に、料金認可制を廃止し届出制にすべきであるとされたため、12年5月に港湾運送事業法が改正され、主要9港における当該規制緩和が12年11月1日から実施された。また、倉庫業に関しては参入規制及び料金規制について、貨物運送取扱事業に関しては運賃、料金規制についての緩和を検討し、12年度中に結論を得ることとされ、検討が進められた。

(4) 物流システム高度化への取組み (H9 白書)

a. 物流における輸送分担の適正化～モーダルシフトの推進～

我が国の国内貨物輸送は、機動性に優れたトラック輸送を中心とする体系となっていたが、CO2 による地球温暖化問題、道路交通混雑といった点から、輸送効率の点で優れた鉄道・海運の輸送分担率を高める必要があり、このため、長距離幹線輸送においては、荷主・物流事業者等の理解と協力を得つつ、海運・鉄道へのモーダルシフトを推進するため、各種施策を講じた。

1-2-10表 モーダルシフト施策一覧

・ 東海道線における輸送力増強に必要なインフラ整備に対する運輸施設整備事業団（旧鉄道整備基金）からの無利子貸付
・ 運輸施設整備事業団（旧船舶整備公団）による内航コンテナ船、内航 R O 船等の整備
・ 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備
・ コンテナデポ、フォークリフト等の複合一貫輸送施設、機器の整備に対する財政投融資による支援

b. 複合一貫輸送の推進 (H9、10 白書)

定時性・迅速性の確保等多様化するユーザーのニーズに応えるためには、トラック・鉄道・海運等多様な輸送モード間の円滑な連携を図り、輸送モードの特性に応じて適切な役割分担がなされる交通体系を構築する必要があった。

このため、港湾、貨物駅へのアクセス道路整備といったハード面の施策のほか、ソフト面の施策として、貨物を荷主から荷受人まで一つのパレットに積載して輸送する一貫パレチゼーションを推進していく必要があった。

一貫パレチゼーションについてはこれまでも、T11 型パレットの普及促進を中心とした施策が講じられてきたが、一貫パレチゼーションのさらなる進展を図るため、関係省庁との連携のもと、物流事業者、荷主企業、卸業者等が一体となったパレットの効率的な利用方策を確立するなど、より強力に施策を推進していくこととした。関係省庁により一貫パレチゼーション推進ワーキング・グループを設け、一貫パレチゼーション推進のための調査、検討等が行われた。

「総合物流施策大綱」のフォローアップでは、港湾及び道路の整備を関係省庁が連携して行うことにより、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルへの陸上半日 往復圏（トラック輸送で1日2往復が可能となる圏域）の人口カバー率について8年度末の72%から11年度末には79%へと上昇するなど、関係省庁が総合的な物流効率化のための取り組みを着実に進めていることが確認された。

また、円滑な国際物流がアジア・太平洋地域の経済発展に不可欠であるとの認識から、APEC（アジア太平洋経済協力）等において国際複合一貫輸送の円滑化のための検討が行われているが、我が国としても物流機器の国際標準化の推進等の問題に対し、積極的に貢献していくこととした。さらに、二国間では、韓国との間で、パレット標準化を含む国際物流に関する協議や意見交換などにも取り組んでいくこととした。国際航空貨物輸送に係る航空運送状の EDI 化等が積極的に進められ、我が国としても同分野における情報化を推進していく必要があったため、省内に「21 世紀の航空貨物研究会（エア・フレイト 21 研究会）」を設置し、国際航空貨物輸送分野における情報化の推進方策等について検討を行い、10 年 5 月に中間報告をとりまとめた。

c. 地域間物流の効率化～幹線共同運行の推進～ (H9、10 白書)

地域間における物流の効率化への取組みの一例として、6 年 11 月から開始された幹線共同運行があった。幹線共同運行とは、土曜・日曜等の閑散期において、特別積合せ事業者同士が幹線区間の輸送を共同で行うもので、9 年 7 月末現在で、21 区間において、のべ 49 事業者が参加し

て行われた。

幹線共同運行による効果については、運行便数が削減され、積載率も飛躍的に向上するなど輸送の効率化に極めて有効であることが実証されていた。そのほか、NO_x（窒素酸化物）等の削減等環境問題の改善に寄与するとともに、ドライバーが土曜・日曜に休日をとる機会が増大するといった効果も期待されていた。

運輸省では、これらの成果を踏まえ、今後とも、共同運行実施区間の拡大と事業者の参加を促すことにより、幹線共同運行を推進し、地域間物流の効率化を進めることとした。

d. 効率的な都市内物流の構築（H9～11 白書）

都市内物流においては、荷主ニーズの際限なき多様化・高度化を受け、機動性に優れたトラック輸送への依存度がますます高まっている一方で、トラックから排出されるNO_xによる大気汚染やCO₂による地球温暖化、騒音等の環境問題、荷捌き時の路上駐停車等による交通混雑等が大きな問題となっていた。

自家用トラックは、複数荷主による積合せができず片荷輸送が多いことから、営業用トラックと比べ輸送効率が低くなる場合が多く、このため、自家用トラックから営業用トラックへの利用転換を推進する必要があった。

また、トラック一台当たりの積載効率を高めるためには、共同集配の推進が効果的であり、福岡天神地区や新宿副都心等各地で取組みが進められた。具体的には、共同集配システムの整備は、福岡市天神地区、東京都西新宿地区、熊本市街地区で実施されたほか、12年春に街開きを行うさいたま新都心地区でも、共同集配の実施に向けて11年6月にトラック事業者、地元金融機関等の96社の出資を得て新会社「さいたま新都心共同輸送」が設立された。

e. 高度情報通信社会の到来と物流分野での取組み

① 円滑な情報交換システムの構築～物流EDIの推進～

異なる企業間で、商取引のためのデータを広く合意された規約に基づき、コンピュータ間で交換するEDI（Electronic Data Interchange：電子データ交換）は、物流分野における取引関係情報の円滑な交換に資するものであり、運輸省では通商産業省と連携し、政府及び民間の双方が参画した「物流EDI推進機構」等において、物流分野におけるEDIの導入促進のための環境整備に取り組んだ。

② 新時代のトラック輸送システム

トラック輸送の情報化は、輸送の安全性の向上、渋滞の緩和等交通問題の改善、環境問題の改善にも資するものと期待されるほか、トラック輸送の効率化のためのソフト面での施策として、輸送の共同化とともに大きな柱となっていた。

このため、運輸省では、トラック輸送の情報化に向けた各種施策に精力的に取り組んでおり、これまで、トラック事業者が相互に荷物や車両の情報を交換し、パソコンネットワークによって帰り荷の幹旋等を行うことにより、輸送の効率性を高めることができる求車・求貨情報システムの開発を行ってきた。

また、高度道路交通システム（ITS）の活用によるトラック輸送の情報化について関係省庁と連携して調査研究を進め、1.道路・気象情報等の提供、2.最適配車計画や到着時刻予測等のアプリケーションの提供、3.トラック事業者相互の帰り荷幹旋等といったサービスを、広範なユーザーに安価で活用できるシステムの構築をめざした。

③ 港湾物流における情報化の取組み

我が国港湾の入出港手続については、申請書類が多数にのぼるうえ、複数の官公庁に書類を直接持参しなければならないこと等から、手続の情報化・簡素化が強く求められており、「総合物流施策大綱」においても、港湾諸手続のペーパーレス化及びワンストップサービスの実現をめざすことが明記されていた。政府としては、11年度までを目途に、外国為替及び外国貿易管理法に基づく輸出入許可及び承認の手続と、主要港湾及び国際空港における出入港・検疫等の行政手続をEDI化して、関税法に基づく輸出入許可の手続等処理する既存の通関情報処理システム等との連携を図ることとした。

運輸省関連の港湾諸手続では港湾管理者及び港長に関するものがあり、申請手続のファクシミリ受付を一部港で開始するなど、手続の簡素化に取り組んでいるところであったが、その他以下のような施策を講じていくこととした。

(港湾管理者に関する取組み)

運輸省では国内主要8大港の港湾管理者と共同で港湾管理者の業務に係る各種書類のEDI化に向けた検討を進めていた。8年度はEDI化の第一歩として係留施設等の使用に係る申請書の様式の統一を行い、9年4月より簡素化された共通様式がこれらの港において順次導入された。9年度は国際標準との整合を確保した表現規約、EDIによる申請・許可等に必要な運用規約等の作成を行う予定としていた。

(港長に関する取組み)

海上保安庁は、港長に対する各種申請手続の簡素化を進めるため、停泊場所指定願、船舶の移動届・許可申請書、夜間入港許可申請書については、統一様式による申請を行うことを、また、係留施設使用届については、複数の船舶に係る届出を一括して行うことを8年12月から可能とした。

なお、海上保安庁においても、入出港手続のEDI化に向け、国際標準との整合を確保した表現規約等について、調査、検討を行った。

(その他の取組み)

運輸事業に係る報告・届出について、オンライン申請（申請者が自分のパソコンから通信回線により運輸省に申請できるもの）が可能となるよう、検討を進めることとした。

(5) 大綱のフォローアップと物流効率化ニーズの高まり（H11白書）

平成9年4月に閣議決定された「総合物流施策大綱」においては、社会資本等の整備、規制緩和の推進及び物流システムの高度化に関する施策を重点的に講じるとともに、関係省庁間の連携体制を整備してこれらの施策の総合的な推進を図ることとし、同大綱に示された施策の実施状況については毎年フォローアップを行うこととされた。

その後、10年4月に策定した「総合経済対策」、10年11月に策定した「緊急経済対策」等において、物流効率化に重点的な投資が必要とされ、11年4月に閣議決定された産業再生計画においては、現下の厳しい経済状況に対応して早急に物流効率化を図る必要があるとされた。また、CO₂等温室効果ガスの排出量に関する削減目標を達成することを目的として10年6月に策定された「地球温暖化対策推進大綱」において、CO₂の削減のためには物流効率化施策の推進が重要であると位置づけられた。このように、物流効率化施策は、経済構造改革のための一つの柱として位置づけられるばかりでなく、地球環境問題等の社会的制約に対応するための重要な施策の一つとして認識されるに至った。

(6) 運輸省物流施策アクション・プランの策定（HII 白書）

運輸省では、「総合物流施策大綱」を踏まえつつ、運輸省としての物流施策を強力に推進していくため、10年9月に貨物流通本部(本部長:総務審議官)を開催し、「運輸省物流施策アクション・プラン」を決定した。

このアクション・プランは、運輸省が初めて、当面進めようとする物流施策について基本的考え方と具体的施策を明らかにしたものであり、近年の物流を巡る環境の急激な変化の中で、物流の構造改革への要請の高まりや環境問題、道路交通混雑、物流事業の活性化等に着目し、物流構造改革に向けて取組むべき施策を示したものであった。

アクション・プランにおいては、物流システムにおいて現実の物流活動に携わる主体は物流事業者であり、物流システムの効率化における国の責務は物流事業者が活動を展開する基盤の整備・運営と物流の抱える社会的課題の解決であるとの考え方の下、運輸省としてハードに係る施策とソフトに係る施策を一体的に展開していくこととした。具体的には、

① 物流システムの効率化、構造改革の要請に対応するため、適切な社会資本を重点的に整備するとともに、安全にも配慮しつつ規制緩和を推進する。

② より環境負荷の小さい物流システムの構築、中長期的な安定輸送の確保等の社会的課題に対応するため物流システムを誘導していく。

③ 事業者の円滑な事業活動の展開の促進のための情報化推進施策や望ましい物流システムの構築に取組む地方公共団体への支援等を行う。

ことが決定された。

(7) 運輸政策審議会総合部会物流小委員会最終報告（HII 白書）

経済の大幅な成長が望めない中で、グローバルな競争の一層の進展、情報通信技術の飛躍的発展、国民の価値観の多様化、急速な少子高齢化の進行等の経済社会の大きな変革期にあり、物流においても、これらの変革に適切に対処することが必要とされた。運輸省においては、これらの環境の変化を踏まえ、21世紀初頭における我が国経済社会を支える基盤としての物流システムを構築するための課題を明らかにするとともに、我が国の物流政策の基本的方向を明らかにするため、平成11年5月運輸政策審議会総合部会に物流小委員会を設置した。同小委員会は、これらの課題について検討を行い、12年9月に最終報告「21世紀初頭における物流政策の基本的方向について」をとりまとめた。

この最終報告の概要は以下のとおりである。

1) 目標

21世紀初頭における物流ビジョンの展開に当たっては、「効率的で (efficient) 環境に優しく (environment-friendly) 情報化に対応した (electronic) 3e 物流」をキーワードに、より効率的で利便性が高く社会的制約と調和した物流の実現を目標とすべきである。

2) 施策の方向

(ア) 我が国の産業の構造改革への対応

経済のグローバル化、IT 革命が進展する中で、我が国の産業競争力を高めるためには物流分野においても、トータルな物流の効率化の視点に立ち、物流システム全体の高度化を図ることが重要である。

このため、1. 物流分野における情報化の促進（物流情報プラットフォームの整備、セキュリティ対策等）、2. 物流事業者の事業連携促進（事業集約・協業化支援、連携事業者発掘のためのデータ整備）、3. 物流事業者による荷主に対する物流改革提案能力の向上（人材育成支援、保険制度の創設等）、4. 物流関連公共インフラ整備等における投資の重点化・効率化等による効率的・

効果的な物流体系の構築、５．物流コスト算定手法の構築等を図る必要がある。

(イ) 国民生活の変化への対応

少子高齢化や電子商取引の進展に伴い、１．介護サービスや決済サービスとセットになった物流サービス、２．不在宅の増加等に対応した新たな宅配システム、３．小口貨物の増大が見込まれる中での効率的な小口貨物輸送システム等の新たな物流サービスの提供が必要である。新たな物流システムを充実させるためには、サービス創出に対する支援や利用者保護に関する対応を検討する必要があり、利用者が市場原理に基づく事業者選択を適切に行えるようにするための情報提供システムの整備等の環境整備が重要である。

(ウ) 社会的制約との調和と豊かな社会の実現

地球温暖化問題に関しては、CO₂ 排出抑制策の強化が必要であり、CO₂ 削減の進行管理及び公表、規制・経済的措置の導入も考慮に入れるべきである。また、地方公共団体と連携しつつ循環型社会の実現に貢献する新たな物流システムの開発・整備が必要であり、大量輸送機関を活用した静脈物流システムの構築に向け地方自治体を含めた関係者間で早急に検討体制が構築されるべきである。さらに、大都市における公害問題の解消に資する物流システムについても地方公共団体と連携して構築する必要があり、交通需要マネジメント（TDM）や施設整備等に対する支援を組み合わせた共同集配を推進すべきである。

この最終報告において指摘されているように、我が国の経済社会が大きく変革している中で、物流においても早急に適切な対応が求められていた。このためには物流事業者による変革も必要であるが、行政においてもこれを積極的に支援するとともに、効率的な物流の構築に向けた施策を関係省庁や地方公共団体と連携して実施することとされた。

(８) 具体的施策の展開（Ｈ１０～１２ 白書）

このような状況のもと、以下の具体的施策が展開された。

α. 物流構造改革に対応した物流拠点の整備（Ｈ１０～１２ 白書）

① 概況

貨物の保管、積卸し、荷捌き等様々な物流サービスの重要な結節点である物流拠点の整備は、物流システム全体の効率化、高度化を図る観点からすると、非常に重要な位置を占めている。しかしながら、物流拠点の民間事業者による整備については、初期投資が莫大であり、しかも、投下資本の回収に時間がかかるため、容易には進みにくい状況にあった。また、物流の効率化に資する物流拠点の不足、既存施設の老朽化等の問題も生じていた。

このため、金融上・税制上の支援措置等により、民間事業者が整備する倉庫、トラックターミナル、物流高度化基盤施設等の整備や、物流施設を集積する流通業務市街地の整備促進が進められた。

② 施策の展開

総合物流施策大綱において「物流拠点整備を進める上での指針を関係省庁が連携して策定する」とされたことを受けて、総合物流施策推進会議において、物流拠点整備に関する国の基本的考え方として「物流拠点の整備を進める上での指針」を決定（１０年６月）した。この方針においては、今後特に重点的に整備をすべき物流拠点の役割 機能、整備方策や、国、地方公共団体等の関係行政機関、民間事業者等施設整備主体のそれぞれの役割等について具体的な方向性が示された。

一方、地域における物流効率化については、経済活動における高コストの低廉化、地域経済の振興、環境問題に対する住民意識の高まりへの適切な対処等の観点から、地域が中心となって取り組んでいく必要があった。このため、10年1月に、運輸省内に「地域における物流マネジメントのあり方に関する研究会」を設置し、モデル都市として選定した地方公共団体における取組みの事例も参考にしながら、地域における物流効率化についての総合的かつ計画的な取組み（「地域物流マネジメント」）の推進方策のあり方について検討を行った。（平成11年白書、平成12年白書以降、記載なし。）

b. 地域内物流における取組み（H12 白書）

① 概論

平成11年の尼崎公害訴訟での自動車排出ガスの抑制を求める一審判決や、東京都によるディーゼル車の都内乗入れ抑制策の打ち出し等に見られるように、近年環境に対する問題意識の高まりから、特に都市部において自動車が排出する窒素酸化物（NOX）や浮遊粒状物質（SPM）等が問題となってきており、特に全自動車による窒素酸化物排出量の7割を占めるといわれるトラックへの対策が強く求められた。また、ビル内に設置された荷捌き場がトラックの大型化等から一部対応出来なくなっているため、路上での荷卸しによる道路混雑や小型車による非効率な輸送の一つの要因となっており、改善を図っていく必要があった。

② 共同集配の推進

地域内物流においては、トラックの積載効率を高め、総走行台数の削減、総走行距離の短縮を図るとともに、環境負荷の小さな天然ガス車等の低公害車の積極的な導入を図る等の対応が求められており、これまでの天神地区等での取組に加え、平成11年10月には熊本市で「熊本地区共同輸送（株）」が共同集配事業を開始した。また、埼玉県の大宮市、浦和市、与野市に跨るさいたま新都心地区を対象に「さいたま新都心共同輸送（株）」が設立され、12年3月に共同集配事業を開始した。この事業は、9年4月の総合物流施策大綱に基づき設立された「関東甲信越地方総合物流施策推進会議」のモデル事業に位置づけられており、運輸省をはじめ、関係省庁が様々な支援を行った。事業にあたっては、5両の普通貨物車全てにCNG車を使用し、環境への配慮を最優先に取り組んだ。

共同集配事業については、それ以前からその効果が指摘され、各地で検討がなされていたが、なかなか事業化には至らない場合が多かった。その理由の1つとして関係者間の利害調整の難しさが挙げられたが、さいたま新都心においては、街づくりと一体となった導入であり、利害関係調整も少なく比較的スムーズな導入が可能であった。13年の国土交通省の発足を踏まえ、運輸政策審議会総合部会物流小委員会の中間報告においても指摘されているように、今後はまちづくりと一体となった取り組みを一層進めるとともに、地域の交通問題や環境問題を担う地方公共団体とも一層緊密な連携を図りつつ、交通需要マネジメント（TDM）も組み合わせた推進策に取り組む必要があるとされた。

③ 共同荷受けシステム

高層ビルへの集配送に際しては、エレベータによる縦持ち等に長時間を要するため、その間トラックを長時間駐車しておく必要があり、路上駐車が増加するという問題に加えて、ビル事業者側にとっては駐車場や荷捌き場の利用効率の悪さ、運送事業者側からはトラックの使用効率の悪さ等の問題が生じていた。このため、一部の高層ビルやショッピングセンターでは、館内の集配業務を特定の物流事業者に限定し、他の物流事業者はこの会社にビルの荷捌き場から先の集配業務を委託することで、荷卸し後速やかに次の配送先に向かえる等の利点を生むシステムの導入を図り、着荷主・物流事業者から好評を得ていた。運輸省では、今後、同様のシステムの導入を検

討する際の参考となるべく、これらの事例の概要、及び問題点・改善点について事例集にとりまとめた。

④ 物流バリアフリーの推進

都市内物流の効率化を進める上で、街づくりの段階においても物流について十分に配慮していくことが必要とされた。

一方、都市内のビルや店舗等において、地下荷捌き駐車場や車寄せの高さが十分でないため、トラックの乗り入れができない等の事態が発生しており、荷役時間の増大、業務効率の低下に加え、トラックの路上駐車による都市周辺環境の悪化等も生じていた。

こうした現状を踏まえ、運輸政策審議会総合部会物流小委員会最終報告においても、「官民が一体となって、配送先の各種の建築物の構造について、荷役に適したものにすることや、十分な荷捌きスペースを確保する等、物流効率化の視点に立った建築物の設計思想の普及に努める」ことが、重要である旨明示された。

最終報告を受けて、物流事業者、荷主、建築・建設業者、自治体関係者等の幅広い協力を得て、都市内物流の一層の効率化を推進していくこととされた。

c. 複合一貫輸送の推進（H11白書）

複合一貫輸送は、トラック、鉄道等の様々な輸送モードの特性を生かしつつ、効率的な貨物輸送サービスを実現するものである。この複合一貫輸送を推進するためには、輸送モード間の結節点における貨物の積み替えを円滑に行う必要がある。このため、一貫パレチゼーションの推進や複合一貫輸送機器の整備の促進、複合一貫輸送対応型車両の開発等の施策が推進された。

① 一貫パレチゼーションの推進

一貫パレチゼーションは、貨物を荷送人から荷受人まで1つのパレットに積載したまま輸送し、積み替えの際にフォークリフト等の荷役機械を活用する輸送方法であり、円滑な貨物の積み替えに資するものである。

関係省庁により一貫パレチゼーション推進ワーキング・グループが設けられ、パレタイズ比率の向上等、一貫パレチゼーション推進のための調査、検討等が行われた。

b. 国際複合一貫輸送への取り組み（※国際）

当時、我が国のフォワーダーが海外に多数進出し、世界的な規模で国際複合一貫輸送サービスを提供していた。しかしながら、諸外国においては、外資系企業に対する制限的な規制により、我が国のフォワーダーの自由な事業展開が阻害される場合があり、これに対して二国間の協議等により、このような制限の撤廃が要望されていた。

11年4月には、東京において、中国との間で第6回日中フォワーダー協議を行い、中国における外資系企業に対する制限的な規制の撤廃・緩和について要望するとともに、意見交換を行った。

② モーダルシフトの推進（H10～12白書）

気候変動枠組条約第3回締約国会議(COP3)における京都議定書の採択など、地球環境問題が国際的な喫緊の課題となっているなかで、物流部門においてもこれに対応する必要があった。このため、今後の高齢化等の進展に伴う中長期的な労働力問題を考慮しつつ、環境への負荷がより小さい海運及び鉄道の活用による自動車輸送からの転換（モーダルシフト）の促進が進められた。

9年4月に策定された「総合物流施策大綱」及び10年6月に策定された「地球温暖化対策推進大綱」の中では、海運及び鉄道の活用を図ることとされた。さらに、10年9月に決定された「運輸省物流施策アクション・プラン」において、長距離雑貨輸送における海運・鉄道が占める割合(モーダルシフト化率)を現在の約40%から2010年(平成22年)には50%を超える水準に向上させることが目標として設定され、この目標を達成するため、以下のようなモーダルシフト施策を推進することとした。

海運では、運輸施設整備事業団の共有建造方式を活用し、内航コンテナ船、内航RORO船等の整備を進め、輸送力増強と輸送コストの低減に努めるとともに、10年5月には内航海運暫定措置事業を導入することにより、船腹調整事業の解消を達成して、輸送効率化を進めやすい環境整備等を行った。さらに、フェリーに係る需給調整規制が12年10月に廃止され、免許制から許可制に移行することから、その円滑な実施が進められた。

鉄道では、10年度に着手した武蔵野線、京葉線の貨物列車走行対応化事業が実施中であったほか、11年度には門司貨物拠点整備事業を実施することとされた。また、「鉄道貨物輸送の効率化に資する鉄道貨物駅及び集配システムのあり方に関する研究会」を設置し、オフレールステーション制度(一定の貨物量が集まる地域に共同集配拠点を設置し、この集配拠点と鉄道貨物駅との間で大型トレーラによる多頻度集中輸送を行う新しいシステム)等について検討を行い、報告書を取りまとめるとともに、トラックと鉄道の効率的な複合一貫輸送を推進するため、複合一貫輸送対応型車両(トラックから鉄道貨車に荷台容器を容易に積み替えることが可能である車両)の開発、輸送の実証実験等の施策を実施した。

また、効率的な荷物の集配を図り鉄道貨物輸送を促進するため、10年度に検討を行ったオフレールステーション制度(一定の貨物量が集まる地域に共同集配拠点を設置し、この集配拠点と鉄道貨物駅との間で大型トレーラにより多頻度・集中輸送を行う新しいシステム)を12年10月に実施した。(H12白書)

また、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルへの陸上輸送半日往復圏(トラック輸送で1日2往復が可能となる圏域)の人口カバー率を21世紀初頭には約9割に向上させることを目標に、着実に内貿ターミナルの整備が進められた。

d. 情報化への取組み (H10～12 白書)

① 物流 EDI 標準 (JTRN) の普及推進

企業間のコンピュータをオンラインで結び、取引に関する情報を企業間で交換する EDI (Electronic Data Interchange: 電子データ交換)は、事務処理の効率化、正確性の向上等のメリットがあり、また、顧客満足の上昇、EDI を導入している荷主に対応する必要性から、物流 EDI のニーズが高まっていた。しかし、物流業界においては、EDI 標準化が遅れたことや、物流 EDI 導入費用に要する費用等の問題があり、物流 EDI の普及が進んでいなかった。

このため運輸省では、政府及び民間の双方が参画した「物流 EDI センター」を中心に、国内標準メッセージ (JTRN) の改良・維持管理及び普及啓蒙活動、JTRN と国際標準 (UN/EDIFACT) との整合性の確保についての検討や、インターネット EDI 等新技術の検討等を通じ、物流 EDI の普及を推進した。

② 航空貨物輸送の情報化

国際航空貨物輸送に係る航空運送状の EDI 化等が積極的に進められており、我が国としても同分野における情報化を推進していく必要があった。このため、運輸省においては、カーゴ・コミュニティ・システム (航空会社、航空フォワーダーなど航空貨物輸送に携わる参加者間で航空貨物関連情報を電子的に交換するネットワーク・システム)の整備の促進が図られた。

運輸省では、カーゴ・コミュニティ・システム(CCS：航空会社、航空フォワーダー等航空貨物輸送に携わる参加者間で航空貨物関連情報を電子的に交換するネットワーク・システム)の整備に対し、多様化・高度化してきている荷主ニーズを満たすために必要とされる国際航空貨物輸送の効率化に資するものとして積極的に支援を行った。11年7月には、CCSJ(CCSを管理・運営する会社)が設立され、新システムは12年4月から本格稼動した。(H12白書)

このシステムにより、これまで電話等でやり取りしていた航空貨物の予約情報の電子化、ハウスAWB(フォワーダーが荷主と運送契約を締結する時に発行する航空運送状)単位での情報のフォワーダーと航空会社、上屋業者等との間の共有化、ハウスAWB単位での情報のリアルタイムな提供(貨物追跡等)を行うことが可能となった。

③トラック輸送の情報化

情報通信技術の革新に伴い、トラック事業の分野においても情報通信技術の導入が促進されていた。トラック輸送の情報化は、輸送効率の向上のほか、輸送の安全性向上、交通渋滞の緩和等交通問題の改善及び環境問題の改善にも効果があると期待されており、物流システムの高度化への取り組みの大きな柱の一つとなっていた。

このため運輸省では、トラック輸送の情報化に向けた各種施策に積極的に取り組み、それまでもトラック事業者が、「ネットワークKIT」や「ローカルネットワークシステム」等のネットワークを利用し、相互に帰り荷幹旋等を行う求車求貨システムの普及・拡大を推進していた。これらの情報ネットワークの活用を図ることにより、積載率の向上、配車の合理化等、輸送の効率化についての効果が期待されていた。

また、高度道路交通システム(ITS)の活用によるトラック輸送の情報化についても調査研究が進められ、道路交通・気象情報、デジタル地図情報、求車・求貨情報ネットワーク支援等の提供といったサービスを行うことにより物流効率化・高度化に資するシステム構築を図ることとし、トラック運行の効率化、安全性向上、道路利用の効率化等を目指した。

④物流将来像の検討

物流業界では、情報化等での技術進歩の成果を生かして様々な分野で高度化が進み、個々の分野の研究では物流高度化について多くの成果が上がっていたが、これらの相互連携による将来の物流システムのビジョンについては明確に定まっていない状況にあった。このため、行政、物流事業者、荷主等の間でこれについてコンセンサスを得ていく必要があるという認識から、運輸省では10年2月より学識経験者、物流事業者、物流機器関連メーカー、荷主等からなる「次世代物流システムの調査研究会」を開催し、次世代の物流システムの実現に向けて、効率的で体系的な研究開発や事業化が行えるよう、物流将来像の検討を行った。

研究会においては、荷主及び物流事業者の立場を踏まえつつ、情報化、標準化等による物流高度化の具体的な方向性について検討を行った結果、14項目の物流の将来像とその実現に向けて取り組むべき10項目の研究テーマについて共通認識が得られた[2-4-2表(略)]。

⑤物流総合情報提供システムの構築(H12白書)

情報化を通じ物流効率化を推進するにあたっては、最適輸送手段の選択等に資する基礎情報となるモード・事業者横断的情報の入手が不可欠であり、統一的なデータベース及びこれらの情報提供を行う主体が求められていた。しかしながら、このような物流情報提供システムは、民間事業者がそれぞれ個別に構築することは非効率であり、共有化が可能な情報を一括保有、提供するシステムが必要となっていた。

このような趣旨から運輸省では、12年6月より「物流総合情報提供システムに関する検討委員会」を設け、システムが保有する情報の種類や機能についての調査、研究を行った。本システムは、物流事業者等にとって輸送計画の策定時及び災害、緊急時に利便性が高いモード・事業者

横断的情報をインターモーダルに整備する目的から、トラック、鉄道、内航海運等の輸送分野において種々の共有情報（物流施設情報、スケジュール情報、空き情報、道路交通情報、運行ダイヤ情報、運賃情報、求車求賃情報、動的位置情報等）を提供することを想定していた。

e. 規制緩和の推進（H10～12 白書）（※15 規制緩和と産業政策参照）

① 規制緩和推進 3 か年計画(改定)（H10～11 白書）

我が国経済社会の抜本的な構造改革を図り、国際的に開かれ、自己責任原則と市場原理に立つ自由で公正な経済社会としていくとともに、行政のあり方について、いわゆる事前規制型の行政から事後チェック型の行政に転換していくことを基本とした「規制緩和推進 3 か年計画(改定)」が11 年 3 月に閣議決定された。同計画において掲げられている物流関係事項については、以下のとおり、10 年度において着実に規制緩和が進められており、11 年度以降も引き続き取組みを進めていくこととされた。

ア) 内航海運業

スクラップアンドビルド方式による船腹調整事業については、10 年 5 月に解消することとし、ソフトランディング措置として転廃業者の引当資格に対して日本内航海運組合総連合会が交付金を交付する等の内航海運暫定措置事業を導入した。また、内航タンカー運賃協定及び内航ケミカルタンカー運賃協定を11 年 3 月をもって廃止することにより、全ての運賃協定を廃止した。

イ) トラック事業

営業区域に関し、経済実態、道路状況等に対応して、平成 10 年度に、ブロック単位内で営業区域が区分されていた関東甲信越ブロック、東北ブロックについて、営業区域を経済ブロック単位にまでスケジュールを前倒しして拡大することにより、規制緩和推進計画に掲げられている営業区域の経済ブロック単位までの拡大を完了した。

運賃・料金に関しては、届出に当たり、原価計算書の添付を不要とする範囲を10 年度に拡大した。また、原価計算書の添付の廃止、事後届出制その他のより自由な運賃・料金規制にする方向で検討し、11 年度末を目途に結論を得ることとした。

また、トラック事業者が保有しなければならない最低車両台数に関しては、10 年度において、10 台の地区について7 台に引き下げており、今後、12 年度までに最低車両台数を全国一律 5 台となるよう段階的に引き下げを行うこととした。

ウ) 港湾運送事業

港湾運送事業については、10 年 5 月より運輸政策審議会海上交通部会において、規制緩和の具体的内容、港湾運送の安定化方策等について関係者間での議論を開始し、11 年 6 月に答申がとりまとめられた。本答申においては、港湾運送事業の規制緩和を実施するに当たって、混乱が生じることのないよう段階的に規制緩和を進める必要があり、主要 9 港（京浜、千葉、清水、名古屋、四日市、大阪、神戸、関門、博多）について12 年以内に事業免許を許可制とし(需給調整規制の廃止)、料金認可制を届出制に変更する規制緩和を実施すべきであるとされた。今後、本答申の内容に従い、必要な措置を講ずることとした。

エ) 倉庫業

現在、倉庫業への参入については許可制、倉庫料金については事前届出制となっているが、参入の許可制について、政府の規制を最小限にする方向で、また、料金の事前届出制については、原価計算書の添付の廃止、事後届出制その他のより自由な料金規制にする方向で検討し、できるだけ速やかに結論を得ることとしており、11 年度において検討を進めていくこととされた。

② 規制緩和推進3か年計画（再改定）（H12 白書）

12年3月に閣議決定された「規制緩和推進3か年計画（再改定）」において、港湾運送事業に関しては、事業免許制（需給調整規制）を廃止し許可制に、料金認可制を廃止し届出制にすべきであるとされたため、12年5月に港湾運送事業法が改正されたところであり、主要9港における当該規制緩和が12年11月1日から実施された。また、倉庫業に関しては参入規制及び料金規制について、貨物運送取扱事業に関しては運賃、料金規制についての緩和を検討し、12年度中に結論を得ることとされており、検討が進められた。

f. 物流事業の高度化（H12 白書）（※15 規制緩和と産業政策参照）

① 物流の全体最適化に向けた取り組み

物流事業の高度化を図るためには、資材の調達、モノの生産・在庫から販売を通じて最終顧客に至るまでの物流全体を統合的に管理（サプライ・チェーン・マネジメント）し、全体最適化を図るシステムを進展させていくことが有効である。

このようなシステムを進展させていくには、荷主に対して物流改革を提案するコーディネート業務の発展が重要である。

運輸省においては、荷主に対して物流改革を提案し、包括して物流業務を受託する業務（サードパーティ・ロジスティクス）の現状と将来動向に関する調査を行い、サードパーティ・ロジスティクス事業者側における課題として、1. 人材の育成・確保、2. 情報システムの整備、3. 物流コスト算定力の向上等があり、利用者（荷主企業）側における課題として、1. 経営レベルまで踏み込んだ改善提案を引き出すためのさらなる情報開示、2. サードパーティ・ロジスティクス事業者の提案に対する利益の適正な配分への取り組み等があることを明らかにした。

これらの課題を解決するためには、人材育成及び情報システムの整備への支援、統一的な物流会計基準の策定等が必要であり、検討を進めた。

② 物流会計基準の確立

荷主と物流事業者間の取引が全体最適なものとなるようにするためには、個々の物流サービスの対価を明確にしていくことが重要である。また、現状においては製品価格に輸送コストが含まれているという商慣行から、着荷主側からするとどのように発注しても支払いコストは変わらないことから多頻度少量輸送になりがちという実態が多く見られることもあり、過度な多頻度少量輸送を改善するためには、輸送コストを明確にするために輸送費を別計上する等のモデル伝票書式を設定し普及させるとともに商慣行を改め輸送に合わせ適正なコストを負担する取引を実現することが重要であった。

このため、運輸省においては、12年度に物流コスト算定手法を標準化し、費用対効果を明確に分析できる物流会計基準の策定を行うための調査検討を行った。

1. 5. 2 新総合物流施策大綱

（1）新総合物流施策大綱の閣議決定（H13 白書）

経済・社会のグローバル化が進み、また、IT革命という言葉に象徴されるように情報通信技術が飛躍的に発展する中で、我が国の経済は大きな変革の渦の中にあった。こうした中、日本が活力ある経済・社会を維持し、グローバルな競争に打ち勝っていくためには、日本を囲むモノの流れを引き寄せ、最先端の経済活動が展開される一大拠点として再生することが重要になっていった。しかしながら、現状では、アジア地域において先進的な国際港湾等の拠点整備が進む中で我が国の国際港湾のコンテナ取扱量が低位となる等、物流分野での国際競争力低下が懸念された。

我が国の国際競争力を確保するため、コストも含めて国際的に競争力のある水準の物流市場を構築するような力強い物流施策の展開が必要とされ、特に、調達・生産・販売等あらゆる活動をグローバルに展開している企業を引き付けるためには、国際物流拠点等の機能強化と高度かつ全体効率的な物流システムを構築することが不可欠とされた。

また、環境問題の深刻化や循環型社会の構築への要請、安全確保の要請の高まり等の社会的課題に対し、物流施策の面でも適切な対応を行っていく必要があった。

このような中で物流施策を効率的かつ効果的に進めるためには、関係省庁が連携して対応することが不可欠であり、政府は、平成 9 年に策定された総合物流施策大綱を改定することとし、日本の新たな物流施策の方向を示した新総合物流施策大綱(新大綱)を 13 年 7 月に閣議決定した。

新大綱は、新たな物流システムの形成を目指し、1)コストを含めて国際的に競争力のある水準の物流市場の構築、2)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、という 2 つの目標を柱としていた。また、目標の達成のために具体的な数値目標を掲げるなど、政府による物流施策推進の意気込みを一層鮮明にしたものとなった。

(2) 新大綱のもとでの具体的施策(国内輸送)(H13~16 白書)

a. 物流における情報化等の推進

物流の取引の情報化に必要な物流 EDI の国内物流 EDI 標準(JTRN)の普及に努めるとともに、地理情報システム(GIS)等の物流分野への活用の促進や、輸送モード横断的な物流総合情報提供システムの構築を進め、輸送分野ごとの情報化を推進した。また、ETC 等 ITS の実用化・展開と併せ、ITS 関連情報を活用した物流の効率化について研究開発を進めた。さらに、空間を考慮した新しい経済モデルにより経済的な物流を分析するなど、人文・社会科学分野の政策研究が進められた。

b. 地域間物流の効率化(H13~16 白書)

地域間物流の分野ではトラック輸送については、物流拠点を結ぶアクセス道路の整備を重点的に進め、IC 周辺等でロジステックスセンターの機能を備えた広域物流拠点と道路の一体的整備などを行った。具体的には、高速自動車国道法等の一部改正(平成 11 年)を受け、民間事業者等が高速道路と連結する物流拠点の整備を行う場合、連結通路等の整備に対し、道路開発資金制度及び日本政策投資銀行による融資を行った。また、高規格幹線道路等の沿道及び IC 周辺において、貨物車の積み替え機能等を有する物流拠点の立地を支援するため、アクセス道路、駐車場等の整備を行った。その他にも車両の大型化に対応した広域的な道路ネットワークの整備を行った。

内航海運については、船舶の高速化や複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備を進めた。平成 14 年度には広島港、中津港等、平成 15 年度には呉港、中津港等、平成 16 年度には青森港等において、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備を行った。

貨物鉄道については、主要幹線鉄道の貨物輸送力強化等を進めた。平成 14 年度には、北九州貨物ターミナル駅、土浦駅、熊本駅等において、コンテナ貨物の荷役効率化に対応した貨物駅整備を行い、JR 東海道本線米原駅において、鉄道貨物ターミナルとアクセス道路を一体的に整備するための交通結節点改善事業を進めた。平成 15 年度には、山陽線において、コンテナ列車の長編成化による輸送力増強を図るための施設改良を実施したほか、着発線において直接本線列車のコンテナの積み下ろしが可能な E&S 式荷役駅の整備を図っており、金沢貨物ターミナル駅及び神戸貨物ターミナル駅も開業した。東海道線米原駅において、鉄道貨物ターミナルと連絡道路を一体的に整備するための交通結節点改善事業を進めた。(一部 H15 白書)

また、道路、航空、海運、鉄道等複数の交通機関が連携して総合的な交通体系を築くマルチモーダル施策を推進し、物流のスピードアップと積み替えの円滑化を図ることを目指すとした。

c. 都市内物流の効率化（H13～16 白書）

都市内物流の分野においては、トラック輸送の定時性及び速達性を改善するため、地元の合意等に基づいた都市圏交通円滑化総合計画により通過交通を迂回させる環状道路やバイパス等の整備や踏切道の改良等のボトルネック対策などの交通容量拡大策とともに、関係省庁と連携してTDM 施策を推進した。

さらに、共同集配を推進するため、都市内集配拠点の整備を促進し、商業地区を中心とした共同の荷さばき施設や、荷さばきのための路上停車施設の設置を行った。このような取組みにより貨物自動車運送事業の魅力を高めて自営転換(自家用トラックから輸送効率の良い営業用トラックへの利用転換を行うこと)をすすめ、積載効率の向上を図ることとされた。

13、14 年度は、関係省庁、地方公共団体、民間事業者等と連携して、都市内における貨物車荷さばき効率化等の都市内物流対策に総合的に取り組む「物流 TDM 施策」を進めるため、渋谷区等で実施した貨物車荷さばきのための駐車スペースの設置及びその運用についての社会実験を検証するとともに、新たに創設した交通需要マネジメント(TDM)実証実験の制度を活用し、千代田区丸の内において低公害車を用いた共同配送事業を行った。

平成 15、16 年度においては、共同配送センターの設置等により、商品輸送を集約し物流効率化を図る実証実験を秋葉原電気街において行うため、関係者と検討を進めた。

また、都市機能の維持及び増進に寄与するため、「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づき流通業務市街地の整備を推進した。平成 13 年までに 22 都市において「流通業務施設の整備に関する基本方針」が定められ、これに基づき 28 ヶ所の流通業務市街地が整備され(一部整備中含む)、うち 22 ヶ所(24 か所：平成 15 年)が稼働中となった。

さらに、地方公共団体の駐車場附置義務条例により荷捌き施設を位置付けるよう促してきており、平成 15 年 3 月現在で 74 市区において、一定の商業施設等への荷捌き施設の設置義務付けを内容とする条例の改正が実施された。

d. 3PL 物流に向けた取組（H13～16 白書）

1990 年代に米国で登場した新たな物流サービスである 3PL(サードパーティー・ロジスティクス：荷主から物流を一貫して請負う高品質のサービス)は、荷主企業の本業への経営資源集中や、物流部門における規制緩和等を背景に高い成長を続けており、わが国においても、今後 3PL の高い成長が期待された。しかし、特に物流事業者の大半を占める中小規模の事業者にとっては、こうした新しいニーズに対応するためには、自社の取組みだけでは限界があることから、行政においても積極的な取組みが必要であり、平成 15 年 6 月にまとめられた「530 万人雇用創出プログラム」では、政府の今後の取組みとして 3PL に関する人材育成に必要な政策プログラムが例示された。

国土交通省では、平成 15 年 9 月に「日本における 3PL ビジネスの育成に関する調査検討会」を立ち上げ、中小規模の物流事業者による 3PL ビジネスの展開のための条件・課題を整理し、3PL ビジネスへの参入の支援方策を探ることとした。

平成 16 年 3 月には、「3PL 人材育成促進事業推進協議会」を立ち上げて 3PL 人材育成研修のカリキュラムやテキストを作成し、中小物流事業者の 3PL 進出を促進していた。3PL 人材育成研修は、16 年 10 月から 17 年 3 月までの間に計 20 回開催する予定とされた。また、3PL 支援

のため、倉庫業法、貨物利用運送事業法及び貨物自動車運送事業法の特例等を内容とする法案を第162回国会に提出した。

e. ITを活用した次世代海上交通システムの構築（H14～16 白書）

海上交通は我が国の生活・経済活動を支える極めて公共性の高い輸送手段であり、国際競争力のある物流システムを構築する上で、重要な役割を果たしている。

このため、海上交通においてITの活用によるインテリジェント化を総合的に推進した。具体的には、危険判断等の機能付加による船舶の知能化、船上・陸上からの支援により港内航行の効率化を図るITを活用した船舶の運航支援、陸上からの遠隔監視・診断によって船舶の安全管理の高度化・最適化を図る高度船舶安全管理システム等の研究開発及び実用化に取り組んだ。さらに海運分野における手続・取引等をインターネット上で実現するための支援措置を講じるとともに、船舶交通の安全かつ効率的な運航の確保を図るAISを活用した次世代型航行支援システムや沿岸域情報提供システムの整備を推進した。

（3）総合物流施策大綱(2005-2009)の閣議決定（H17 白書）

13年以降の我が国をめぐる情勢は、経済社会システムの構造改革の進展、アジアにおける経済交流の深化、ITの急速な普及拡大、米国同時多発テロの発生を契機としたセキュリティ確保の要請、京都議定書発効による環境対策の充実強化の必要等、大きく変化した。

生ずる課題へ迅速かつ的確に対応し、我が国の国際競争力の維持・強化と豊かな国民生活を実現していくため、平成17年11月に「総合物流施策大綱(2005-2009)」を閣議決定し、1)スピーディーで円滑かつ低廉な国際・国内一体となった物流の実現、2)グリーン物流(注1)など効率的で環境にやさしい物流の実現、3)消費者や市場のニーズを重視した効率的物流システムの実現、4)国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現の4点を目標として、物流施策の総合的かつ一体的な推進を図ることとした。

また、関係省庁による「総合物流施策推進会議」において、今後推進すべき具体的な物流施策について取りまとめ、その実現に努めるとともに、施策の進捗状況をPDCAサイクル(注2)により毎年度フォローアップし、施策の一層の推進を図ることとした。

（4）大綱(2005-2009)のもとでの具体的施策（国内物流）（H17～20 白書）

a. 物流における情報化の推進

輸出入及び港湾に伴う行政手続については、「国際海上交通簡易化条約(FAL条約)」の締結とそれに併せたシングルウィンドウシステムの改修とともに、その業務・システムの効率化、迅速化のための最適化計画を策定したが、今後、同計画に従い、より利便性の高い電子申請システムの構築を目指すこととされた。また、物流取引の情報化に必要な物流EDIについては、国際港湾物流分野において港湾物流情報プラットフォームとして、国際標準にも準拠したEDI標準の構築が進められた。さらに、年々注目度が増している電子タグについても、各所で導入に向けた検討がなされ、電子タグを活用した物流業務モデルの導入が、物流の情報化・効率化の促進につながることが期待された。

b. 地域間物流の効率化

地域間物流の分野では複合一貫輸送を始めとする物流の効率化を目標として、港湾・貨物駅等の物流拠点の整備や幹線部分における貨物輸送力の増強等が進められた。さらに、物流拠点施設と高速道路等の結節である連絡道路を整備して、トラックによる輸送を円滑にすることにより、

全体輸送の効率化が図られた。具体的には、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(物流総合効率化法)」に基づく高速道路のインターチェンジ等の周辺における物流拠点施設の立地支援等の措置を講じた。19年1月末時点で同法に基づく総合効率化計画の認定は83件、20年11月末時点では110件となった。

貨物鉄道については、山陽線において、コンテナ列車の長編成化による輸送力増強を図るための施設改良を実施しているほか、着発線において直接本線列車のコンテナの積卸しが可能なE&S方式荷役駅(注)の整備を図った。その一環として、平成18年3月には鳥栖貨物ターミナル駅を開業した。

輸送需要の多い東京・福岡間について、山陽線に引き続き、平成19年度より、北九州・福岡間の輸送力増強のための施設整備を実施した。

c. 都市内物流の強化

都市内の渋滞が深刻な問題となっていたが、渋滞の緩和により都市内の平均走行速度が改善されると、窒素酸化物(NOx)や浮遊粒子状物質(SPM)等の大気汚染物質やCO2の排出量が削減されることから、渋滞対策は都市内物流の効率化という観点だけでなく、環境問題という側面から見ても、非常に重要な施策の一つとされた。

このため、国土交通省では、大都市圏を通過する交通を迂回させる環状道路・バイパス等の整備や踏切道の改良により渋滞の原因であるボトルネックの解消を図るとともに、関係機関と連携して交通需要マネジメント(TDM)(注1)等ソフト面での施策を併せて推進した。

このほか、積載効率の向上を目的とし、トラックの自営転換(注2)を進めるとともに、共同集配事業を促進するための施設整備や実証実験を行った。また、「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づき、平成17年3月末までに22都市、29箇所(うち26箇所が稼動)、平成18年3月末までに22都市、29箇所(うち27箇所が稼動)の流通業務市街地が整備された。

さらに、地方公共団体の駐車場附置義務条例に荷さばき施設を位置付けるよう促しており、平成17年3月末現在で76自治体、平成18年3月末現在で79自治体、平成19年3月末現在で81自治体、20年3月末現在で82自治体において、一定の商業施設等への荷さばき施設の設置義務付けを内容とする条例の改正が実施された。

このほか、国土交通省は、大都市圏の通過交通を迂回させる環状道路・バイパス等の整備や踏切道の改良により渋滞の原因であるボトルネックの解消を図るとともに、積載効率の向上を目的とし、トラックの自営転換等のソフト施策を併せて推進した。

さらに、都市内物流の分野で、環境問題への対応に加え、コンパクトシティの形成に対応した物流体系の構築や、大規模複合ビルの増加や駐車規制の厳格化に伴う輸配送効率の低下等への対応が課題となる中、国土交通省は平成19年3月に「都市内物流トータルプラン」を策定し、関係者の連携促進による総合的な都市内物流の効率化を図った。平成20年度より、地域の関係者の連携促進による総合的な都市内物流の効率化へ向けた取組みへの支援を実施した。

d. 新しい物流サービスの取組み

国土交通省では、平成16年度において3PL人材育成研修を計20回開催し、延べ2,819名の受講があった。17年度では、事業者団体の主催により計23回開催する予定であった。その後も、国土交通省では、人材育成の面から3PL研修を実施するとともに、ソフト基盤整備の面から環境配慮型3PLに関する手引を作成した。

(5) 総合物流施策大綱(2009-2013)の閣議決定(H21 白書)

「総合物流施策大綱(2005-2009)」により、総合的な物流施策を推進してきたが、その後、経済構造の一層のグローバル化、地球温暖化対策の必要性の増大、貨物セキュリティ確保の要請の高まり等、物流をめぐる環境には様々な変化が生じた。これらから生ずる課題に迅速かつ的確に対応するため、政府は平成21年7月に「総合物流施策大綱(2009-2013)」を閣議決定した。大綱では、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の3点を施策の基本的方向性として、物流施策を総合的・一体的に推進していくこととしており、この大綱に基づき、アジア各国における広域的な物流環境の改善や物流事業者、荷主、地方公共団体等、多様な関係者の連携による物流の低炭素化の促進等を図ることとした。

(6) 大綱(2009-2013)のもとでの具体的施策(国内物流)(H21~24 白書)

a. 物流における情報化の推進

物流分野では、取引の効率化、渋滞の回避、物流に関係する行政手続の最適化等、多様な側面においてICTの導入を的確に推進することが重要であり、例えば、輸出入及び港湾関連の行政手続に関する「次世代シングルウィンドウ」を稼働し、申請可能な項目数を追加するなど、より利便性の高い電子申請システムの構築に取り組んだ。

b. 地域間物流の効率化

複合一貫輸送等物流の効率化に向けて、貨物輸送力の増強や港湾・貨物駅等の物流結節点の整備等を進めている。鉄道貨物輸送については、北九州・福岡間及び隅田川駅において輸送力増強のため、着発線・コンテナホームの延伸等の施設整備を実施した。平成23年3月には、北九州・福岡間で事業が完了し、首都圏等と福岡との間において長編成コンテナ列車の直通運転が可能となった。このほか、博多港等で海上輸送と他の輸送モードとの連携強化のため、複合一貫輸送ターミナルの整備等を実施した。

また、トラック輸送については、主要都市間を連絡する規格の高い道路、大都市の環状道路、国・地方を支える高規格幹線道路を始めとした基幹ネットワークを整備するとともに、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(物流総合効率化法)」により、総合効率化計画に関する認定制度を創設し、支援を行った。22年3月末時点で同法に基づく総合効率化計画の認定は140件、23年3月末時点では153件、24年3月末時点では168件となった。

c. 都市内物流の効率化

地球温暖化問題、コンパクトシティの形成、大規模複合ビルの増加、駐車規制の厳格化等を背景に、都市内物流の効率化が課題となっていた。平成21年度に、物流事業者、荷主、地方公共団体等、物流に係る多様な関係者が連携して、都市内や物流拠点周辺での共同輸配送、モーダルシフトの取組みなど、物流の効率化を図る取組みを支援する「物流連携効率化推進事業」を創設し、12件の認定を行った。

また、「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づき、22年3月末までに22都市、29箇所(うち27箇所が稼働)の流通業務市街地の整備が行われ、流通業務施設の適切かつ集約的な立地により都市の流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図った。

さらに、路上荷捌き駐車を削減するため、駐車場附置義務条例に荷捌き施設を位置付けるよう地方公共団体に促し、21年3月末現在で82自治体、22年3月末現在で86自治体、23年

3月末現在で87の地方公共団体、24年3月末現在で88都市において、一定の商業施設等への荷捌き施設の設置義務付けを内容とする条例改正が実施された。

このほか、交通流対策を推進するため、環状道路等幹線道路ネットワークの整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を図るとともに、「都市の低炭素の促進に関する法律」に基づく共同輸配送の促進や、積載効率の向上を目的とし、トラックの自営転換等のソフト施策を併せて推進した。

d. 新たな物流サービスの取組み

荷主企業の本業への経営資源集中や、高度化する物流ニーズへの対応の必要性等を背景に、新たな物流サービスである3PL事業への物流事業者の進出が増加している。

3PL事業をさらに促進するために、3PL人材育成研修の実施や、「地方における3PL事業ビジネスモデル」の作成により、物流事業者が3PL事業に進出しやすい環境の整備を図った。

(7) 総合物流施策大綱(2013-2017)の閣議決定(H25 白書)

グローバル・サプライチェーンの深化や地球温暖化対策及び安全・安心の確保の必要性の高まり等の物流を取り巻く情勢に迅速かつ的確に対応するため、平成25年6月に「総合物流施策大綱(2013-2017)」が閣議決定され、大綱に基づき、官民で連携しながら物流施策を総合的・一体的に進められた。また、25年7月には、我が国産業の国際競争力の強化に資する効率的な物流システムの構築を国内外で実現し、省横断的な物流施策の推進体制を強化するため、「物流審議官」及び「国際物流課」が設置された。

(8) 大綱(2013-2017)のもとでの具体的施策(国内物流)(H25~28 白書)

a. 地域間物流の効率化(H25~28 白書)

複合一貫輸送等の推進に向け、港湾・貨物駅等の物流結節点の整備等が進められた。平成25年3月に吹田貨物ターミナル駅新設及び百済駅改良と隅田川駅の鉄道貨物輸送力増強事業が完了した。このほか、東京港等で海上輸送と他の輸送モードとの連携強化のため、複合一貫輸送ターミナルの整備等を実施した。

このほか、東予港等で海上輸送と他の輸送モードとの連携強化のため、複合一貫輸送ターミナルの整備等を実施している。さらに、鉄道輸送障害時の代替輸送に係る諸課題について、平成27年6月に報告書を取りまとめた。また、輸出入コンテナ貨物の国内輸送においては、40フィート背高コンテナの鉄道輸送へのモーダルシフトを促進するため、27年度からトンネル等の既存構造物の高さの制約に対応した低床貨車の開発を進めている。

また、トラック輸送の効率化に向けて、基幹的な道路ネットワーク整備が進められた。

b. 都市内物流の効率化(H25~28 白書)

「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づき、平成26年3月末までに20都市、29箇所の流通業務市街地注1の整備が行われ(うち27箇所が稼働中)、流通業務施設の適切かつ集約的な立地により都市の流通機能の向上及び道路交通の円滑化が図られた。

また、路上荷捌き駐車を削減するため、駐車場附置義務条例に荷捌き駐車施設を位置付けるよう地方公共団体に促し、25年3月末現在で、90都市、26、27、28年3月末現在で89都市において、一定規模以上の商業施設等への荷捌き駐車施設の設置義務付けを内容とする条例改正が実施された。また、建築物へのスムーズな貨物の搬入や屋内移動の確保等を図るとともに、

交通や環境へ与える影響を抑制し、良好な景観形成などまちづくりとの調和等の効果を期待し、今後の取組みに向けたヒントとして、物流を考慮した建築物の設計・運用の手引きを策定した。

このほか、交通流対策として、渋滞ボトルネック箇所への集中的対策、交差点の立体化、開かずの踏切の解消を図るとともに、「都市の低炭素の促進に関する法律」に基づく共同輸配送の促進や、積載効率の向上を目的としたトラックの自営転換注 2 等のソフト施策を併せて推進した。

さらに、過疎地域等においては日常の買い物等が困難な者が増加する一方、物流の効率が低下していることから、26 年 10 月より「地域を支える持続可能な物流ネットワークのあり方に関する検討会」を開催し、事業者と NPO 等の協働による宅配サービスの維持・改善や買物弱者支援等にも役立つ新たな輸送システムについて検討するとともに、優良事例を公表し、地方自治体や事業者による取組みを促した。26 年度末に取りまとめた「地域を支える持続可能な物流ネットワークのあり方に関する検討会」報告書を踏まえ、モデル事業を全国 5 地域において実施し、オペレーション上の課題や対応策等について検討を行い、実践的なノウハウの蓄積・普及を図った。

27 年 6 月から、宅配事業者、通販事業者等の関係者からなる「宅配の再配達への削減に向けた受取方法の多様化の促進等に関する検討会」を開催し、回避可能な再配達の削減に向けた現状把握、要因分析を行うとともに、同年 9 月に諸課題及び対応の方向性に関する報告書を取りまとめた。報告書を踏まえ、宅配ロッカーの普及啓発を図るため、28 年 7 月から 1 ヶ月間、国土交通省庁舎に宅配ロッカーを設置するなど、同報告書の方向性に沿って宅配再配達の削減を推進した。また同年 10 月より、再配達用の宅配ロッカーを地域の拠点である道の駅に設置し、地方部での再配達削減のスキームとしての可能性を検証する社会実験を官民連携で開始した。

ドローン等の小型無人機については、近年、急速な技術開発とビジネス展開が進んでおり、物流分野においても、過疎地や都市部の貨物輸送や災害発生時等の非常時において活用される可能性があり、このため、27 年 12 月の「航空法の一部を改正する法律」の施行による基本的な飛行ルールの整備等に基づく安全な飛行の確保を前提として、小型無人機の実用化に向けた調査や課題の整理等を行い、小型無人機の物流への早期活用が実現されるよう取り組むこととされた。28 年度から、操縦者の目の届かない範囲でも、無人航空機の自律かつ安全な離着陸を可能とする物流用ドローンポートシステムの開発に着手し、29 年 3 月に長野県伊那市において道の駅から高齢者専用住宅まで無人航空機による荷物輸送実験を実施するなど、無人航空機による荷物配送が実現されるよう取り組んだ。

c. 高度化・総合効率化した物流サービス実現に向けた更なる取組み（H25～28 白書）

高度化・多様化した物流ニーズに応える 3PL 事業をより一層促進するため、人材育成研修の実施や地方におけるビジネスモデルの公開等を通じ、物流事業者が 3PL 事業に進出しやすい環境の整備を行うとともに、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」に基づき、総合効率化計画の認定制度を通じた物流の総合化及び効率化を図った。同法に基づく総合効率化計画の認定は、25 年 3 月末時点では 184 件、26 年 3 月末時点で 221 件、平成 27 年 2 月末時点では 249 件、平成 28 年 3 月末時点では 289 件、28 年 9 月末時点で 301 件となった。

また、物流事業者と荷主が一体となり物流業務の効率化を推進できるよう、平成 27 年 3 月に「物流事業者における KPI 導入の手引き」を取りまとめた。

d. 物流分野における労働力不足対策（H26、27 白書）

少子高齢化や人口減少を背景として、物流分野においても、特にトラック業界、内航海運業界を中心として労働力不足が顕在化しつつあり、このような状況に対応し、物流分野への新規就業を促進するため、物流業の社会的意義などの効果的な PR に努めるとともに、モーダルシフトや

共同輸配送のさらなる促進、再配達抑制などによる物流の効率化・省力化に取り組んだ。また、今後取り組むべき官民の具体的な施策について、物流問題調査検討会において「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」としてとりまとめ、公表した。

また、27 年 4 月に交通政策審議会交通体系分科会に物流部会が設置され、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会との合同会議において同年 12 月に取りまとめられた答申を踏まえ、物流事業の生産性向上に取り組むとともに、女性を含め年齢に関わりなく誰もが就業し活躍できる環境を整え、長時間労働の抑制や賃金の上昇を含め、やり甲斐と誇りを持って働くことのできる「働きたい職場」となるよう、就業環境の整備を推進した。

（９）「総合物流施策大綱（2017-2020）」の閣議決定（H29 白書）

我が国の物流サービスは、トラック輸送を主体として、定時性、安全性、荷主のオーダーに徹底的に応じるサービス等、質の高い水準となっており、製造業のジャスト・イン・タイムを支え、流通業の発展、宅配サービス等による国民生活の利便性の向上に貢献してきた。一方で、近年、人口減少・少子高齢化の進行、情報通信技術（ICT）等の革新、災害リスクの高まり、貨物の小口化・多頻度化の一層の進行と顧客ニーズの多様化等、物流を巡る社会経済情勢は大きく変化している。さらに、物流分野においては、特に労働力不足が顕在化し課題となっており、トラックドライバーの高齢化が進行しているほか、中長期的には人材の確保が更に困難になる可能性があり、早急に対策を講じる必要がある。

このような状況を踏まえ、平成 28 年 4 月に国土交通省生産性革命本部において、生産性革命プロジェクトの 1 つに採択された「物流生産性革命」プロジェクトの推進に取り組んだ。関係者が連携した物流の総合化及び効率化に関する幅広い取組みを支援することを旨として、28 年に改正された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成 17 年法律第 85 号）」

（改正物流総合効率化法）に基づき共同輸配送、モーダルシフト、トラック予約受付システム等を導入した倉庫への輸送網の集約等を内容とする総合効率化計画の認定を進めているほか、宅便の再配達削減、物流システムの国際標準化の推進等の物流事業の効率化及び高付加価値化に資する取組みを推進することで、物流事業の労働生産性を 2020 年度までに 2 割程度向上させることが目標とされた。

こうした「物流生産性革命」の取組みを政府全体の取組みとして改めて位置づけ、関係省庁の連携の下で推進していくために、29 年 7 月に「総合物流施策大綱（2017 年度～2020 年度）」を閣議決定した。大綱では、物流を取り巻く社会構造が変化する中で、我が国の経済成長と国民生活を支える社会インフラとしての機能を持続的に果たす「強い物流」を実現するため、働き方改革や新技術の活用等の新しい視点を取り込んだ 6 つの視点から今後の物流施策の方向性を示した。

また、30 年 1 月には本大綱で示された方向性に基づいて「総合物流施策推進プログラム」を策定し、具体的な施策を政府が一体となって計画的に実施することとした。

（参考）新たな「総合物流施策大綱（2017 年度～2021 年度）」について～「強い物流」の実現に向けて～

平成 29 年 7 月、新たに「総合物流施策大綱（2017 年度～2020 年度）」を閣議決定しました。

平成 9 年に初めて策定した「総合物流施策大綱」から一貫して目指していた「高品質で低コストの物流」は、我が国における経済成長を後押ししてきましたが、一方で物流分野における労働力の高齢化や人手不足等、物流の持続性・安定性の課題が顕在化するようになりました。また、

EC 市場の急速な拡大等による輸送の小口多頻度化や、厳しい時間的制約の中で複雑化するニーズに対応するため、物流の生産性を向上させることが急務となっています。

本大綱では、我が国の経済成長と国民生活を持続的に支える「強い物流」を実現するため、働き方改革や新技術の活用等、6つの視点から、今後の物流施策の方向性を示しています。

- ① 「サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革」（＝繋がる）～競争から共創へ～
- ② 「物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現」（＝見える）
- ③ 「ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現」（＝支える）～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～
- ④ 「災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築」（＝備える）
- ⑤ 「新技術（IoT、ビッグデータ、AI 等）の活用による“物流革命”」（＝革命的に変化する）
- ⑥ 「人材の確保・育成、物流への理解を深めるための国民への啓発活動等」（＝育てる）

（１０）大綱(2017-2021)のもとでの具体的施策（国内物流）（H29～R1 白書）

a. 地域間物流の効率化

複合一貫輸送等の推進に向け、港湾・貨物駅等の物流結節点の整備等を進めた。これまで鉄道貨物輸送力増強事業を行った施設整備を活用することで、更なる貨物鉄道輸送の効率化が期待された。このほか、東予港等で海上輸送と他の輸送モードとの連携強化のため、複合一貫輸送ターミナルの整備等を実施した。

また、トラック輸送の効率化に向けて、基幹的な道路ネットワークを整備した。

b. 都市・過疎地等の地域内物流の効率化

「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づき、平成 29 年 3 月末までに 20 都市、29 箇所の流通業務市街地注の整備が行われ（うち 27 箇所が稼働中）、流通業務施設の適切かつ集約的な立地により都市の流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図った。

路上荷さばき駐車を削減するため、駐車場法に基づく駐車場附置義務条例に荷さばき駐車施設を位置付けるよう地方公共団体に促している。29 年 3 月末現在で、88 都市において、一定規模以上の商業施設等への荷さばき駐車施設の設置を義務付ける条例が制定された。

また、大規模建築物が物流を考慮した設計となるよう、物流を考慮した建築物の設計・運用の手引きを周知し、その活用を促進した。

このほか、交通流対策として、渋滞ボトルネック箇所への集中的対策、交差点の立体化、開かずの踏切等の解消を図るとともに、「都市の低炭素化の促進に関する法律」に基づき共同輸配送の促進等のソフト施策を併せて推進した。

さらに、過疎地域等においては、日常の買い物等が困難な者が増加する一方、物流の効率が低下していることから、27 年度に実施した持続可能な物流構築に関するモデル事業から得られた課題や対応策について実践的なノウハウの蓄積・普及を図った。過疎地域等における人流・物流サービスの持続可能性を確保するため、一定の条件のもとで、旅客運送と貨物運送の事業の「かけもち」を行うことができるよう 29 年 8 月に制度を改正した。

27 年 9 月の宅配事業者、通販事業者等の関係者からなる「宅配の再配達への削減に向けた受取方法の多様化の促進等に関する検討会」の報告書を踏まえ、宅配便の再配達への削減に向けた普及啓発を図るため、環境省及び経済産業省と連携し「COOL CHOICE できるだけ 1 回で受け取りませんかキャンペーン～みんなで宅配便再配達防止に取り組むプロジェクト～」を行うとともに

に、環境省と連携しオープン型宅配ボックスの普及促進を図るなど、同報告書の方向性に沿って宅配再配達削減を推進した。また、再配達用の宅配ロッカーを地域の拠点である道の駅に設置し、地方部での再配達削減のスキームとしての可能性を検証する社会実験を官民連携で取り組んだ。

c. 高度化・総合化・効率化した物流サービス実現に向けた更なる取組み

物流分野における労働力不足、多頻度小口輸送の進展等に対応し、物流事業の省力化及び環境負荷低減を推進するため、関係者が連携した物流の総合化・効率化に関する幅広い取組みを支援することを旨とした改正物流総合効率化法に基づき、共同輸配送、モーダルシフト、トラック予約受付システム等を導入した倉庫への輸送網の集約等を内容とする合計 81 件（30 年 3 月 31 日現在）、138 件（31 年 3 月 31 日現在）の総合効率化計画を認定し、運行経費等補助や税制特例措置等の支援を行った。また、物流事業者や荷主等の連携による物量の平準化を推進するとともに、荷姿やデータ使用の標準化等を行うことにより、積載効率の向上や事業者間連携の円滑化等を図ることとした。

d. 新技術（IoT、BD、AI 等）の活用による“物流革命”

物流分野における新技術の活用は、現在の物流の在り方を根底から覆し、革命的な変化をもたらす。無人航空機（いわゆるドローン等）は離島や過疎地・都市部等での荷物輸送や災害発生時に活用される可能性がある一方で、無人航空機の物流への活用にあたっては、配送先までの飛行や貨物の積卸しに係る離着陸等、複雑なプロセスを目視外飛行で高精度かつ安全に行うことが必要である。このため、28 年度から、操縦者の目の届かない範囲でも、無人航空機の自律かつ安全な離着陸を可能とする物流用ドローンポートシステムの開発に着手し、29 年 9 月に長野県伊那市において道の駅から高齢者専用住宅まで無人航空機による荷物輸送実験を実施するなど、無人航空機による荷物配送が実現されるよう取り組んだ。

平成 30 年度には、「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」において取りまとめられた「空の産業革命に向けたロードマップ」に基づき、9 月に航空法に基づく許可承認の審査要領を改訂した。これを受け、同年 10 月には、補助者を配置しない目視外飛行による荷物配送が実施された。

また、過疎地域等における物流の課題解決に向け、全国 5 地域において、目視外補助者無し飛行も含めた検証実験を実施し、費用対効果等を検証するとともに課題等を整理した。

トラックの後続無人隊列走行は、ドライバー不足の解消等、生産性向上に大きな効果が期待され、このため、30 年 1 月から、後続車両が有人の隊列走行について新東名での実証実験を開始するなど、技術開発等に取り組んだ。

e. 物流分野における働き方改革（H29～RI 白書）

少子高齢化や人口減少を背景として、物流分野においても、特にトラック業界、内航海運業界を中心として高齢化が進んでおり、大量退職や、生産年齢人口の減少に伴う人材確保が困難になることへの対応が引き続き必要となる。

トラック運送事業の長時間労働を是正するための環境を整備することを目的として、「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」を立ち上げ、63 の施策を盛り込んだ「直ちに取り組む施策」を取りまとめた。

内航海運業界については、船内居住環境・労働環境の向上等を通じた若年船員の雇用を促進した。

1. 6 個別トピックス

1. 6. 1 環境・労働力不足に対応したモーダルシフトの推進

※H12までの記載は、1-2 とおり。

(1) モーダルシフトの推進 (H13 白書)

モーダルシフトについて、鉄道貨物輸送については、主要幹線鉄道の輸送力増強、所要時間の短縮、荷役の効率化等を推進した。また、貨物鉄道事業活性化のため、日本貨物鉄道株式会社の完全民営化の早期実現を図るよう努めることとし、このため同社の経営改善を推進した。内航海運については、平成13年度中に次世代内航海運ビジョンを策定することにより、スーパーエコシップの開発・普及と併せ、海運政策・船舶政策・船員政策の見直しを進め競争力を強化し、内航海運の輸送分担率を向上させた。それに加え、海上ハイウェイネットワークの構築及び複合一貫輸送拠点整備等により、内航海運の輸送量増加を図るとした。また、鉄道貨物駅や港湾へのアクセス道路を改善することとした。さらに、物流事業者、荷主等の関係者のモーダルシフトへの自主的な取り組みが促進されるような環境整備を行うこととした。

＜新大綱における数値目標＞

目標：2010年までに、モーダルシフト化率(長距離雑貨輸送における鉄道・内航海運分担率)を50%に向上させる。(現状約40%)

(2) モーダルシフト推進を始めとする物流の効率化等 (H14 白書)

国内物流における輸送機関分担率では自動車が最大であり、50%を超えていた。しかしながら、大量輸送機関である鉄道・内航海運の単体の排出原単位(1トンキロ輸送あたりに排出する二酸化炭素の量)に比してトラックの排出原単位は大きく、運輸部門の輸送機関別CO2排出割合においても、他の輸送機関との比較で上位となっていた。国内物流を支え、かつ温暖化効果ガスの排出を抑制するためには、トラック単体の低公害化等と併せて、鉄道・内航海運等、単体のエネルギー消費効率の良い輸送機関の利用率を上げることが必要とされた。

地球温暖化対策推進大綱では、モーダルシフト・物流の効率化等によって、910万+の二酸化炭素排出削減を目指すこととしていた。これを達成するために、鉄道及び内航海運の抱えるボトルネックの解消、貨物鉄道駅や港湾における道路輸送との結節の円滑化等を推進した。

具体的には、鉄道においては、我が国における幹線物流の大動脈をなす山陽線の輸送力増強事業の推進等により利便性向上を図った。内航海運においては、次世代内航船(スーパーエコシップ)の開発・導入、規制の見直し等を内容とする次世代内航海運ビジョンの具体化、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点的整備、海上ハイウェイネットワークの構築、運輸施設整備事業団の共有建造制度の活用によるモーダルシフト船等の政策課題に適合した船舶の建造促進等により競争力の強化を図った。さらに、貨物運送取扱事業法の改正により、従来航空及び鉄道に限定していた第二種利用運送事業者の幹線輸送モードを、海運に関しても取扱可能とする規制緩和を行い、利用運送事業者による内航海運利用の推進を促すとともに、国際海上コンテナターミナル及び多目的国際ターミナルの整備を推進すること等により物流の効率化を図った。

(3) モーダルシフト促進に向けたアクションプログラム (H15、16 白書)

平成15年5月には、国土交通省は、「モーダルシフト促進に向けた平成15年度アクションプログラム」を策定し、鉄道及び内航海運の抱えるボトルネックの解消や荷主・物流事業者の意識向上のための施策等を推進することとした。

具体的には、鉄道においては、山陽線の輸送力増強事業の推進や、電車型特急コンテナ列車（スーパーレールカーゴ）の導入支援等により利便性向上を図った。内航海運においては、RORO 船等の建造促進等を行ったほか、規制の見直しを行い活性化を図るため、第159回国会に「海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律案」を提出した。さらに、荷主・物流事業者のモーダルシフトに対する意識の向上を促すため、「環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験」として、鉄道・海運へのモーダルシフトやトラック輸送の共同化といった、幹線物流における環境負荷低減に資する取組みを行う事業者に対し、費用の一部を補助する制度を実施した。

※国内海上交通ネットワークの充実及び効率化のための施策の詳細記述

「近年では、モーダルシフトの担い手としての効率的な国内物流体系の構築に資する長距離フェリーや RORO 船(注1)等の役割の重要性が高まっており、海上輸送と陸上輸送とが円滑かつシームレス(注2)に接続した複合一貫輸送を推進するためにも、国内海上交通ネットワークの充実及び効率化を図ることは必要不可欠となっている。

このため、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備とあわせ、離島における就航率の向上等輸送の安定性の確保を図るとともに、平成15年10月に設立された鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造業務を活用し、モーダルシフトの推進、バリアフリーの高度化等に資する船舶への代替建造を進めている。また、国内旅客船事業や内航海運の活性化等を推進し、ハード・ソフト両面からの国内海上ネットワークの充実を図っている。」

平成16年6月には、国土交通省はモーダルシフト促進に向けた平成16年度アクションプログラムを策定し、鉄道及び内航海運の抱えるボトルネックの解消や荷主と物流事業者の連携の強化による物流のグリーン化等を推進した。具体的には、鉄道においては、新たに E&S 式荷役駅の整備等により利便性向上を図った他、内航海運においては、次世代内航船(スーパーエコシップ)の開発、RORO 船等の建造促進等を行った。

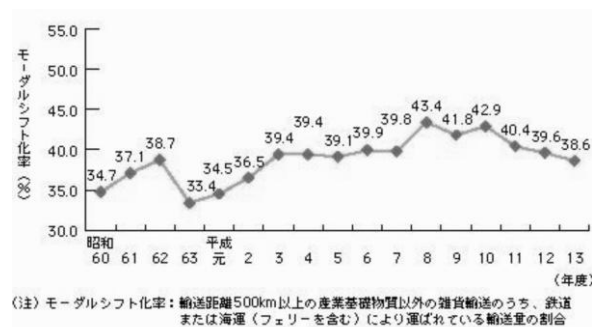


図 3-7 モーダルシフト化率の推移

出典：平成15年度国土交通白書（図表 II-8-2-7）

（4）物流分野における環境施策の推進（H17～20 白書）

a. モーダルシフトの推進（H17～20 白書）

平成17年度には、鉄道においては、物流の大動脈である東京・北九州間において1編成26両(1,300トン)輸送を実現する山陽線の輸送力増強事業の推進等により利便性向上を図った。

また、荷主企業と物流事業者の協働による総合的な地球温暖化対策が実施されるような環境づくりのため、国土交通省では、平成17年度にグリーン物流パートナーシップ会議を開催し、経済産業省、荷主団体、物流団体等の広範な参加を得て裾野の広い展開を図っており、CO2 排出

量算定手法の策定等に努めた。また、同会議において推薦されたモデル事業のうち、環境負荷の低減効果が明確なものに対し費用の一部を補助する制度を実施した。17年度においては、内航 RORO 船を利用し、復路で空車回送となっているトレーラにボックスパレットを利用して燃料用廃タイヤを積載し、環境負荷の抑制を図る事業や、4 トントラック 2 台を連結して幹線共同輸送を行う事業等を支援した。

さらに、物流の効率化を図るため、車両の大型化やこれに伴う橋梁の補強を行うとともに、国際海上コンテナターミナルの整備及び多目的国際ターミナルの拠点整備を推進するほか、接岸中の船舶への陸上電力の供給に関する検討等を行った。

平成 18 年度はグリーン物流パートナーシップ会議では、前年度に引き続き、CO2 排出量算定手法の策定に努めるとともに、物流事業者と荷主企業のパートナーシップにより実施される CO2 排出削減が確実な物流効率化事業を当該会議において推薦し、推薦を受けた事業者に対し、費用の一部の補助が可能な制度を実施することにより、裾野の広い展開を図った。

さらに、「海上輸送モーダルシフト推進検討会」を平成 18 年 10 月より設置し、関連施設の整備や荷主への働きかけ等に取り組んだ。

平成 19 年度は、鉄道は北九州・福岡間の輸送力増強事業を実施した。グリーン物流パートナーシップ会議では、20 年度においても引き続き物流事業者と荷主のパートナーシップにより実施する CO2 排出削減に向けたプロジェクトに対し、支援を行い（20 年度末で 224 件）、特に優れたプロジェクトに対しては大臣表彰等によりその PR を図った。

b. 国民・民間事業者による取組みの促進（H17～20 白書）

地球温暖化対策を実行していくためには、国民各界各層の理解と行動が不可欠である。このため、国土交通省では、エコドライブの普及・促進と、運輸事業における環境に配慮した経営（グリーン経営）の推進に取り組んだ。

運輸関係企業に多い中小規模の事業者においても自主的な環境保全のための取組みが推進できるよう、国土交通省では、自動車（トラック、バス、タクシー）、海事（旅客船、内航海運）、倉庫及び港湾運送の事業ごとにグリーン経営推進マニュアルを作成し、事業者によるグリーン経営を推進した。また、一定レベル以上の取組みを行っている事業者（従来のトラック・バス・タクシー事業者に加え、平成 17 年 7 月から海事・港湾運送・倉庫業者）を対象にグリーン経営認証制度を実施し、認証を受けた事業者の名称を国土交通省のホームページに掲載し、環境への取組みに積極的な企業の情報として提供した。

さらに、環境負荷の少ない輸送手段である鉄道貨物輸送を活用し、地球環境問題に積極的に取り組んでいる企業や商品を認定する「エコレールマーク」制度を平成 17 年度に創設し、普及・推進に取り組んだ（平成 18 年 12 月末時点で商品 8 件、取組企業 31 件を認定）。

平成 19 年度には、エネルギー起源の CO2 排出量の更なる抑制等を目的とした改正「省エネ法」の施行に伴い、貨物輸送量が一定規模以上の荷主にも、モーダルシフト、自営転換の促進等の省エネ対策が義務付けられるなど、運輸分野における省エネ対策が強化された。加えて、鉄道や海運のモーダルシフトを推進すべく、「エコレールマーク」（20 年 12 月末現在、商品 26 件（31 品目）、取組企業 47 件を認定）や「エコシップマーク」（20 年 12 月現在、荷主 12 者、物流事業者 13 者を認定）の普及に取り組んだ。

（5）物流の効率化（H21～R1 白書）

平成 20 年代においても、国内物流の輸送機関分担率（輸送トンキロベース）はトラックが最大であり、50～60%台となっていた。トラックの CO2 排出原単位は、大量輸送機関の鉄道、

内航海運より大きく、貨物部門における CO2 排出割合は、トラックが約 90%を占めていた（鉄道・内航海運は合計で約 8%程度）。国内物流を支えつつ、CO2 の排出を抑制するために、トラック単体の低燃費化や輸送効率の向上と併せ、トラックの自営転換を含め、鉄道、内航海運等のエネルギー消費効率の良い輸送機関の活用を図ることが必要とされた。鉄道や海運へのモーダルシフトを推進すべく、北九州・福岡（平成 23 年 3 月完成）、隅田川駅（平成 25 年 3 月完成）の鉄道輸送力増強事業を実施したほか、省エネ船の建造促進等内航海運・フェリーの活性化に取り組んだ。平成 25 年度には、更なる環境負荷の小さい効率的な物流体系の構築に向け、共同輸配送、モーダルシフト、大型 CNG トラック導入、物流拠点の低炭素化、港湾地域の低炭素化の取組み等の支援が加わった。また、10 トントラックと同等の大きさの鉄道用 31 フィートコンテナの導入補助、新方式の鉄道用 12 フィート冷蔵コンテナの実証実験等を実施したほか、省エネ船の建造促進等内航海運・フェリーの活性化に取り組んだ。平成 28 年度には、冷凍冷蔵倉庫において使用する自然冷媒機器の普及促進の取組が加えられた。平成 28 年度には、静脈物流に関する海運を活用したモーダルシフト・輸送効率化の推進、再生可能エネルギーの導入円滑化及び利活用等の推進、CO2 の吸収に資する港湾緑地の整備や藻場の造成等に取り組むとともに、関係省庁等と連携してブルーカーボンに係る検討が進められた。

平成 29 年度には、新技術を活用した鮮度保持コンテナ、大型 CNG トラック等の環境対応車両の普及促進、輸送能力が高く、高速走行が可能な新型コンテナ貨車の導入補助等が加わった。

平成 30 年度には、港湾において、IoT 機器等を活用し、港湾内及びその背後圏を走行するシャーシの位置等の情報の共有化を図るシステムを新たに導入するとともにマルチコンテナシャーシ等の導入促進に向けた取組みが実施された。

「エコレールマーク」（22 年 2 月末現在商品 50 件（62 品目）、取組み企業 59 件、23 年 3 月末現在商品 70 件（120 品目）、取組み企業 73 件、23 年 12 月末現在商品 71 件（121 品目）、取組み企業 74 件、25 年 3 月末現在商品 99 件（153 品目）、取組み企業 78 件、平成 26 年 3 月末現在商品 138 件（192 品目）、取組み企業 83 件、平成 28 年 9 月末現在商品 172 件（201 品目）、取組み企業 88 件、平成 29 年 9 月末現在商品 188 件（213 品目）、取組み企業 85 件、平成 30 年 9 月末現在商品 181 件（206 品目）、取組み企業 87 件を認定）や「エコシップマーク」（21 年 12 月現在荷主 27 者、物流事業者 30 者、23 年 3 月末現在荷主 50 者、物流事業者 57 者、23 年 12 月末現在荷主 63 者、物流事業者 74 者、24 年 12 月末現在荷主 73 者、物流事業者 88 者、25 年 12 月末現在荷主 82 者、物流事業者 98 者、28 年 8 月末現在荷主 105 者、物流事業者 122 者、30 年 3 月末現在荷主 127 者、物流事業者 143 者、31 年 3 月末現在荷主 146 者、物流事業者 164 者を認定）の普及に取り組んだ。さらに、国際海上コンテナターミナル等の整備により、国際貨物の陸上輸送距離削減を図った。

このほか、関係省庁、関係団体等と協力して、グリーン物流パートナーシップ会議を開催し、物流事業者と荷主の連携の強化による物流の効率化等を推進した。また、物流事業者と荷主のパートナーシップにより実施する CO2 排出削減に向けたプロジェクトに対し、支援を行い（21 年度末で 240 件、22 年度末で 254 件）、特に優れたプロジェクトに対しては大臣表彰等により、その PR を図った。22 年 3 月には同会議の下に荷主及び物流事業者団体、行政機関等で構成される「モーダルシフト等推進官民協議会」を設置し、23 年 10 月に「中間とりまとめ（鉄道・船舶へモーダルシフトの推進等に向けた取組）」を公表した。さらに、23 年度に創設した「モーダルシフト等推進事業」により、荷主及び物流事業者等の物流に係る関係者で構成される協議会が実施するモーダルシフト等の取組みを支援した。また、物流連携効率化推進事業においても、物流の効率化の取組みに対して支援を行った。

1. 6. 2 静脈物流の展開

(1) 循環型社会の実現に向けた取り組み (H12 白書)

それまでの大量生産、大量消費、大量廃棄による経済システムから環境負荷が低い循環型経済システムへの転換が求められており、また、家電リサイクル法の本格施行を目前に控える等の状況を踏まえ、物流の面にも配慮した全体最適な循環システムを構築する必要があった。

廃家電等のリサイクル品輸送に代表される静脈物流については、スピードや機動性がさほど必要とされない一方で低コスト化が特に求められるとともに、輸送自体を地球温暖化等の面から環境負荷の少ないものにすることが重要であるため、鉄道や海運といった大量輸送機関の活用が望まれた。このような認識のもと、運輸省では、12年度において、「リサイクル輸送システムの開発・構築に関する調査検討委員会」を設置し、効率性かつ環境保全の観点から望ましい鉄道、海運によるリサイクル輸送システムの開発・構築に着手した。

(2) 静脈物流ネットワークの形成 (H13～17 白書)

廃棄物処理をめぐるのは、最終処分場の残余年数が依然として厳しい状況にあること等から緊急な対策が課題となっていた。そのため、合理的な廃棄物・リサイクル材の循環システムを構築することが必要であるとともに、循環資源を収集・運搬する静脈物流システムをいかに効率的なものにするかが重要であり、大気汚染防止・地球温暖化対策、交通の円滑化等の観点も踏まえて、循環型社会に対応した環境負荷の小さい物流体系を構築する必要があった。そのような物流体系の構築にあたっては、柔軟な輸送能力を有するトラックによるフィーダー輸送とも適切に組み合わせつつ、海上輸送、鉄道、河川舟運によるネットワークの形成を図るとともに、トラック輸送による環境負荷を軽減するため、トラック輸送の低公害化・効率化と合わせて貨物駅、港湾や積替・保管施設へのアクセス道路、それらの近傍におけるヤード整備等を推進していく必要があった。

都市再生本部においても都市再生プロジェクト第一次決定として、大都市圏において廃棄物等の発生抑制(Reduce)、再使用(Reuse)、再生利用(Recycle)を進め、資源循環の「環」を形成することによりゴミゼロ型都市への再構築を進めることが決定された。これを受けて関係7都県市による協議の場を設定し、東京湾の臨海部において、高度処理を行う廃棄物・リサイクル処理施設を複合的に整備し、併せて広域的な輸送に対応し得る環境負荷低減型の静脈物流システムを構築する構想が進められた。このため、国土交通省では、これを踏まえ、関係自治体、関係省庁とも連携して、リサイクル施設の計画段階から多岐にわたる関係者間の調整を進め、環境負荷の低減を考慮した静脈物流システムの構築について検討することとした。具体的には、1)首都圏における廃棄物の発生、中間処理、最終処分などの状況を踏まえた静脈物流システムのあり方についてマスタープランを作成するとともに、2)臨海部を中核拠点としたリサイクル事業における具体的な複合輸送のあり方などをシミュレーションにより明らかにし、モデルプランを作成することとした。具体的には、平成14年度は首都圏における鉄道等を活用した物流システムのパターンについて検討し、それを実現するための政策について制度面・運用面の双方から検討した。それを踏まえ、15年度は京阪神圏における鉄道、海運及びトラック共同輸送などを活用した環境負荷低減型静脈物流システムのあり方及びその実現に向けて検討した。

さらに、港湾においては、海上輸送による広域ネットワーク化を図りつつ、大規模なリサイクル処理施設の集中立地、残渣処分のための廃棄物海面処分場、ストックヤードの整備等により総合的な静脈物流拠点を形成することとした。このため、エコタウン事業とも連携しつつ、港湾管理者からの申請に基づき、広域的なリサイクル施設の立地に対応した静脈物流の拠点となる港湾を「総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)」に指定し、事業化へ向けた調査を実施するなど拠

点づくりを支援した。その第１段として、平成１４年５月３０日に室蘭港、苫小牧港、東京港、神戸港、北九州港、平成１５年度までに８港を１次指定し、循環資源の取扱いに関するガイドラインの作成、官民連携の推進、静脈物流施設の整備、技術開発の推進等の総合的な支援策を講じた。

（３）海上輸送を活用した循環資源物流ネットワークの形成（Ｈ１８～Ｒ１ 白書）

循環型社会の構築に向けて、循環資源の「環」を形成するため、循環資源を適正に収集・運搬する循環資源物流システムを、環境への負荷の低減にも寄与する海上輸送を活用し、確立することが求められた。

このため、港湾においては、広域的なリサイクル施設の立地に対応した循環資源物流の拠点となるリサイクルポートとして全国で２１港（のちに２２港）を指定した。また、循環資源物流施設の整備、官民連携の促進、循環資源の取扱いに関するガイドラインの作成・周知、リサイクルポート間での循環資源の輸送実験等循環資源の適正な取扱いを促進するための総合的な支援を行った。

さらに、平成２６年度からは、環境省と連携し「モーダルシフト・輸送効率化による低炭素型静脈物流促進事業」により、モーダルシフトの推進や輸送効率化による静脈物流の低炭素化、低コスト化に向けた取組みを進めた。

（４）国際静脈物流システムの構築（Ｈ１４～１７ 白書）

近年増加しつつある鉄くず等の循環資源について、バーゼル条約等を遵守しつつ、その有効活用を図ることによりグローバルな視点からの循環型社会の構築に寄与するため、国内の静脈物流システムとも連携を図りながら、循環資源の輸出ターミナルの拠点化・大型化・情報ネットワーク化等による効率的な国際静脈物流システムの構築に向けた取組みを進め、平成１５年度には調査を実施した。

（５）国際循環資源物流システムの構築（Ｈ１８～２０ 白書）

鉄くず等の循環資源が原材料として世界的に注目されており、有害廃棄物の国境を越える移動及びその処分の規制に関するバーゼル条約等を遵守しつつ、地球規模で有効活用することが重要とされた。このため、国内の循環資源物流とも連携を図りながら、効率的な国際循環資源物流の構築に向けたハード・ソフト両面での取組みを進めた。

2. 国際物流

2. 1 平成期の国際物流の概況

2. 1. 1 平成初期の国際輸送量の状況

昭和末期から平成初期にかけて、円高等の影響で、海上貨物も航空貨物も輸入が急激に増加した。平成4年に世界経済等の影響を受けて、若干低迷するものの、その後も輸入を中心に増加を続けるが、平成9年7月にタイから発生したアジア通貨危機などの影響で、平成10年度に大きな落ち込みを示した。

① 昭和63年

(海上貿易量、輸出は減、輸入は増)

平成元年度の貿易量は、暦年ベースで60年から63年にかけて、輸出量では、61年は対前年比7.3%減、62年は同4.7%減、63年には同0.6%減と減少した。また、輸入量では、同期間でそれぞれ1.1%減、3.4%増、9.2%増とかなりの伸びを示しており、我が国の輸入の拡大を裏付けた。

海上貿易量は、昭和63年は、輸出は対前年比0.7%減と引続き減少を示したが、輸入については、円高を反映して同9.4%増と昨年に引続き大幅な増加を示しており、なかでも製品輸入は、機械類、金属・金属製品、その他軽工業品を中心に同35.9%の大幅な増加を示した結果、輸出入合計では対前年比8.3%増の7億3,137万トンと昨年を大きく上回る伸びとなった。

(好調な国際航空貨物)

航空貨物量は、他の輸送機関による貨物量が伸び悩む中、著しい伸びを示しており、昭和63年度には国際貨物量が約140万トン(対前年度比14.8%増)、国内航空貨物量が約62万トン(同8.0%増)となっていた。特に、国際航空貨物については、円高による産業構造の変化とうに伴い昭和61年度以降輸入が上回り、グルメブームの影響もあり輸入貨物の約4割は、魚介類等の生鮮食品が占めていた。

② 平成元年

(輸入は引き続き増加)

元年の我が国海上貿易量(トンベース)は、輸出入合計で3.1%増の7億5,384万トンと、3年連続して順調に増加した。

輸出については、0.1%減の7,068万トンと引き続き減少しているが、その幅は年々縮小する傾向にある。これを品目別にみると、鉄鋼が前年に引き続き大幅な減少(14.8%減)となったほか、乗用車も1.0%減であった。一方、セメントは前年に引き続いて大幅に増加し(32.4%増)、また減少を続けていた電気製品もわずかながら増加(2.4%増)に転じている。

輸入については、対前年比3.4%増の6億8,317万トンと、62年以来増加を続けている。品目別でみると、鉄鉱石が引き続き順調に伸びたほか(3.4%増)、木材(7.5%増)、パルプ(8.9%増)、原油(6.6%増)等が増加した。一方、とうもろこし(4.5%減)、小麦(2.5%減)、大豆(7.2%減)等の穀物類が減少に転じたほか、順調な伸びを続けていたチップも、63年の大幅な増加の反動もあり、元年は減少(23.7%減)に転じており、また、重油は2年連続の減少となっている。

元年度の国際航空による我が国の貨物輸送量(継越貨物を除く。)は、輸出はトンベースで対前年度比(以下同じ。)10.0%増の47万トン、ドルベースで5.5%増の423億ドルと、トンベース、ドルベースともに大幅な伸びとなった。品目別(ドルベース)では、航空機が69.9%増と大きく伸び、次いで食料品、化学製品の順に伸びている。輸入は、トンベースで13.5%増の67万トン、ドルベースで12.0%増の466億ドルと大幅に伸び、トンベース、ドルベースとも輸出を上回っている。品目別(ドルベース)では、機械機器の増加が輸入の増加に大きく寄与しており、

なかでも、時計、航空機、事務用機器の寄与が高い。また、食料品、金属製品といった品目も輸入の増加に貢献している。

③ 平成2年

(輸入は引き続き増加)

平成2年の我が国海上貿易量(トンベース)は、輸出入合計で、2.1%増(元年3.1%増)の7億6,950万トンと鈍化の傾向がみられるものの、4年連続して増加した。輸出は、0.4%減の7,040万トンと、引き続き減少している。これを品目別にみると、鉄鋼が元年に引き続き大幅な減少(16.0%減)となったほか、肥料(4.3%減)、電気製品(1.7%減)も減少した。セメントも元年までは大幅な増加がみられたが、2年は3.1%減となった。輸入については、対前年比2.3%増の6億9,910万トンと昭和62年以来増加を続けているが、品目別でみると、鉄鉱石(2.2%減)、木材(6.7%減)、パルプ(14.0%減)、ニッケル鉱(12.8%減)等が減少した。一方、とうもろこし(1.2%増)、チップ(6.2%増)、塩(2.9%増)等が増加した。また、製品輸入は、平成2年は機械類、金属・金属製品、木材チップが増加し、繊維工業品、化学製品、その他軽工業品が減少し、全体としては0.3%増となった

平成2年度の国際航空による我が国の貨物輸送量(継越貨物を除く。)は、輸出はトンベースで対前年度比(以下同じ。)15.4%増の54万トン、ドルベースで15.6%増の489億ドルと、トンベース、ドルベースともに大幅な伸びとなった。品目別(ドルベース)では科学製品が24.9%増と大きく伸び、次いで金属及び同製品、機械機器の順に伸びている。輸入は、トンベースで2.3%減の66万トン、ドルベースで14.7%増の535億ドルとなっている。品目別(ドルベース)では、機械機器の増加が輸入の増加に大きく寄与しており、なかでも航空機、時計、科学光学機器の寄与が高くなっている。また、金属製品、食料品といった品目も輸入の増加に貢献している。

④ 平成3年

a. 世界の輸送活動

(成長率が鈍化し、微増となった世界の海上荷動き量)

平成3年(暦年)の世界経済は、全体として成長率が鈍化した。OECD諸国の経済が低迷しているなかで、アジア諸国の経済が比較的好調なことなどから、世界の海上荷動き量は、トンベースで40億2,500万トン、対前年比(以下同じ。)1.2%増、トンマイルベースで17兆3,900億トンマイル、1.6%増となり、トンベースでは過去最高となっている。これを品目別の動向でみると、石油は世界的に原油市場がだぶついており、トンベースで0.2%減となった。鉄鉱石は極東向けの荷動きが活発で、1.4%増となった。石炭は極東の電力需要や、欧州向け荷動きが活発なことから、5.3%増となった。また穀物は6.3%減となった。なお、世界の海上荷動き量に占める我が国輸出入貨物の割合は、トンベースで19.6%、トンマイルベースで23.4%となった。

b. 我が国の海上貿易量の動向

(輸出入ともに増加)

3年の我が国海上貿易量(トンベース)は、輸出入合計で、2.5%増(2年は2.1%増)の7億8,927万トンとなり、5年連続して増加した。

輸出は、6.2%増で7年ぶりの増加となった。これを品目別にみると、鉄鋼が増加に転じたほか、セメント、電気製品等が増加した。一方、乗用車、機械類は減少した。輸入については、2.2%増の7億1,447万トンと昭和62年以来増加を続けているが、品目別でみると乾貨物では、鉄鉱石(1.7%増)、石炭(3.8%増)、チップ(15.2%増)、とうもろこし(4.0%増)等が増加した。一方、木材(5.2%減)、塩(0.6%減)、大豆(7.6%減)等が減少した。油類では、原油(4.6%増)が増加したが、重油(21.1%減)は大幅に減少した。

c. 国際航空による貨物輸送

(輸出が減少した国際航空貨物)

3年度の国際航空による我が国の貨物輸送量(継越貨物を除く。)は、輸出はトンベースで対前年度比(以下同じ。)5.0%減の51万トン、輸入は1.1%増の66万トンとなった。

⑤ 平成4年

b. 我が国の海上貿易量の動向

(輸出が大幅に増加)

4年の我が国の海上貿易量(トンベース)は、輸出入合計で、0.5%減(3年は2.5%増)の7億8,549万トンとなり、減少に転じた。

輸出は、14.5%増で2年連続の増加となった。これを品目別にみると、セメント(54.9%増)が大幅に増加したほか、鉄鋼(5.4%増)、機械類(5.3%増)が増加した。一方、乗用車(2.5%減)、電気製品(0.1%減)は減少した。輸入については、昭和62年以来増加を続けていたが、平成4年には対前年比2.0%減の6億9,988万トンと減少に転じた。輸入を品目別でみると乾貨物では鉄鉱石(10.5%減)、石炭(0.4%減)、木材(2.7%減)、チップ(3.4%減)等が減少した。油類では、前年同様、原油(5.0%増)は増加を続け、重油(13.0%減)は大幅な減少を続けた。

c. 国際航空による貨物輸送

(低迷する国際航空貨物)

平成4年度の我が国の国際航空貨物輸送量(継越貨物を除く。)は、輸出はトンベースで対前年度比(以下同じ。)7.2%減の48万トン、輸入は、0.2%減の66万トンとなった。

⑥ 平成5年

(輸出入ともに増加)

5年の我が国の海上貿易量(トンベース)は、輸出入合計で、1.3%増(4年は0.5%減)の7億9,589万トンとなり、増加に転じた。輸出は、6.3%増(4年は14.5%増)の9,102万トンと3年連続の増加となったが、伸び率は鈍化した。これを品目別にみると、鉄鋼、セメントは、北米向けは減少したが、東アジア向けが大幅に増加したことなどにより、それぞれ24.1%増、15.2%増となった。一方、乗用車、電気製品は、西欧、北米向けの減少の影響により、それぞれ12.0%減、4.7%減となった。輸入については、昭和62年以来、5年間増加を続けた後、昨年は減少(2.0%減)したものの、平成5年には対前年比0.7%増の7億487万トンと再び増加に転じた。輸入貨物を品目別でみると、石炭(2.5%増)、鉄鉱石(0.7%増)等が増加したことにより乾貨物計では1.5%増(4年は5.8%減)と増加に転じた。また、液体貨物は、シェアの大きな原油が増加(1.9%増)したものの、重油が大幅に減少(26.0%減)したことなどにより、液体貨物計では0.3%減(4年は3.4%増)と減少に転じた。

(回復に向かいつつある国際航空貨物)

5年度の国際航空貨物輸送量(継越貨物を除く。)は、輸出はトンベースで対前年度比(以下同じ。)4.3%増の50万トン、輸入は、円高の影響などによる生鮮食料品等の増加により21.0%増の80万トンとなった。

⑦ 平成6年

a. 世界の海上輸送活動(堅調な世界の海上荷動き量)

OECD諸国の経済が欧米を中心として回復を見せるとともに、アジア諸国の経済が好調を維持していることなどから、平成6年の世界の海上荷動き量の合計は、トンベースで44億8,000万トン、対前年比(以下同じ。)3.1%増、トンマイルベースで19兆5,300億トンマイル、2.8%増となり、いずれも過去最高となっている。なお、世界の海上荷動き量に占める我が国輸出入貨

物の割合はトンベースで18.5%、トンマイルベースで21.4%（5年は各々18.4%、21.6%）となり、ほぼ横ばいであった。

b. 我が国の海上貿易量の動向（輸出入ともに増加）

6年の我が国の海上貿易量（トンベース）は、輸出入合計で、4.1%増（5年は1.3%増）の8億2,844万トンとなり、増加を続けた。

輸出は、4.8%増（5年は6.3%増）の9,535万トンと4年連続の増加となったが、伸び率は鈍化した。これを品目別にみると、鉄鋼、セメント、機械類が、それぞれ1.8%増、12.0%増、3.0%増となったが、乗用車、電気製品は、それぞれ12.8%減、4.4%減となった。輸入については、昭和62年以来、5年間増加を続けた後、4年は減少したものの、平成5年（0.7%増）に続いて、6年も4.0%増の7億3,309万トンと再び増加を続けた。輸入貨物を品目別でみると、石炭（2.8%増）、鉄鉱石（1.4%増）等が増加したことにより乾貨物計では2.7%増（5年は1.5%増）と増加を続けた。また、液体貨物計は、シェアの大きな原油が増加（5.9%増）したことなどにより、5.7%増（5年は0.3%減）と増加に転じた。

c. 国際航空による貨物輸送（増加傾向にある国際航空貨物）

6年度の国際航空貨物輸送量（継越貨物を除く。）は、輸出、輸入ともに順調な伸びとなっており、輸出は円高傾向の中にあるにもかかわらず、アジア地域との取扱いが増えたこと等により、トンベースで対前年度比（以下同じ。）23.4%増の61万トン、輸入は円高の影響などにより、生鮮食料品等が好調で23.4%増の99万トンとなった。

なお、9月より関西国際空港が供用開始したことにより関西圏での輸出入の伸びが顕著であった。

⑧ 平成7年

a. 世界の海上輸送活動（堅調な世界の海上荷動き量）

欧州経済、米国経済の景気拡大のテンポに減速がみられるが、アジア諸国の経済が総じて好調を持続しているなかで、7年の世界の海上荷動き量の合計は、トンベースで46億7,800万トン、対前年比（以下同じ。）3.8%増、トンマイルベースで20兆1,900億トンマイル、3.0%増となり、いずれも過去最高となった。なお、世界の海上荷動き量に占める我が国輸出入貨物の割合はトンベースで18.3%、トンマイルベースで21.2%（6年は各々18.5%、21.4%）となり、ほぼ横ばいであった。

b. 我が国の海上貿易量の動向（輸出入ともに増加）

7年の我が国の海上貿易量（トンベース）は輸出入合計で、3.1%増（6年は4.1%増）の8億5,422万トンとなり、増加を続けた。輸出は、2.1%増（6年は4.8%増）の9,738万トンと5年連続の増加となったが、伸び率は鈍化した。これを品目別にみると、鉄鋼、セメント、乗用車が、それぞれ4.1%減、6.4%減、11.0%減となったが、電気製品、機械類は、それぞれ13.8%増、2.0%増となった。輸入については、7年は3.2%増（6年は4.0%増）の7億5,684万トンと3年連続で増加を続けた。輸入貨物を品目別でみると、石炭（7.7%増）、鉄鉱石（3.7%増）に加え、製造業の海外拠点への移動に伴う日系海外進出企業からの逆輸入の製品や半製品を含む機械機器（32.4%増）が急増したことが注目された。これらが増加したことにより、乾貨物計では5.7%増（6年は2.7%増）と増加を続けた。また、液体貨物計は、シェアの大きな原油が減少（1.2%減）に転じたことなどにより、0.1%増（6年は5.7%増）と伸び率は低下した。

c. 国際航空による貨物輸送（増加を続ける国際航空貨物）

7年度の国際航空貨物輸送量（継越貨物を除く。）は、輸出、輸入ともに6年度の大幅な伸びに比べ、伸び率は鈍化してはいるものの、依然として順調な伸びとなっており、輸出は、アジア地

域との取扱いが増え続けたことなどにより、トンベースで対前年度比（以下同じ。）11.5%増の68万トン、輸入は日本の製造業の海外生産の拡大もあって製品、半製品の輸入が急増したことなどから、14.5%増の113万トンとなった。

我が国の航空企業による輸送量（トンベース、継越貨物を含む。）をみると、輸出は1.8%増、輸入は7.6%増であり、積取比率は6年度に比べ、輸出は0.7ポイント減の38.6%、輸入は0.3ポイント減の38.5%となった

⑨ 平成8年

（輸出は減少、輸入は横ばい）

8年の我が国の海上貿易量（トンベース）は輸出入合計で、0.2%減（7年は3.0%増）の8億5,271万トンとなり、わずかながら減少に転じた。輸出は、為替相場が円安基調で推移したことなどから後半は増加したものの、年間通しては2.7%減（7年は2.1%増）の9,478万トンと6年振りの減少となった。これを品目別にみると、電気製品、鉄鋼、セメント、機械類が減少、乗用自動車が増加となった。輸入は、8年は0.1%増（7年は、3.2%増）の7億5,793万トンと4年連続で増加を続けた。これを品目別でみると、主要貨物である石炭の増加に加え、機械機器も7年に引き続き好調に推移している。しかし、石炭と並ぶ主要貨物である鉄鉱石の減少に加え、金属製品、生鮮食料品、繊維原料などの減少が大きく、乾貨物全体では0.2%減と減少に転じた。また、液体貨物は、シェアの大きな原油が昨年に引き続き減少したものの、重油、LPG、LNGなどが好調であったため、液体貨物全体では0.6%増（7年は0.1%増）となった。

（増加を続ける国際航空貨物）

8年度の国際航空貨物輸送量（継越貨物を除く。）は、円安傾向の影響で輸入の増勢は鈍化しているものの、輸出は年度の後半から好調に推移し、全体としては依然として順調な伸びを示している。輸出は、アジア地域への輸出が増加したことに加え、太平洋方面の自動車部品、欧州方面のパソコン、家庭用ゲーム機が好調であったことから、トンベースで対前年度比（以下同じ。）13.0%増の95万トンとなり、輸入は、円安の影響で運賃競争力の低い生鮮食品の減少もあり、0.3%減の128万トンにとどまった。

⑩ 平成9年

α. 世界の海上輸送活動（堅調な世界の海上荷動き量）

タイ、インドネシア等の東南アジア諸国では、通貨危機を契機とした政治・経済の混乱により輸入が伸び悩んだものの、その一方で通貨価値が下落したことにより輸出は好調に伸張したため、アジアを中心とした荷動きは全体としては堅調に推移した。このため、平成9年（暦年）の世界の海上荷動き量の合計は、トンベースで50億7,400万トン、対前年比（以下同じ。）4.4%増、トンマイルベースで21兆4,130億トンマイル、3.6%増となり、いずれも過去最高となった。なお、世界の海上荷動き量に占める我が国輸出入貨物の割合はトンベースで17.3%、トンマイルベースで20.6%（8年は各々17.6%、20.5%）となった。

β. 我が国の海上貿易量の動向（輸出入ともに増加）

9年の我が国の海上貿易量（トンベース）は輸出入合計で、2.9%増（8年は0.2%減）の8億7,784万トンとなった。輸出は、円安により日本製品の価格競争力が高まったことに加え、欧米の経済の回復・拡大が続いていることから欧米向けの輸出が堅調に推移、7.5%増（8年は2.7%減）の1億193万トンとなった。これを品目別にみると、アジア向けが主であるセメントが減少となったものの、欧米向けが主である乗用自動車などが増加した。輸入は、円安傾向が続いたにもかかわらず、年前半の活発な生産活動に支えられ、9年は2.4%増（8年は0.1%増）の7億7,591万トンと5年連続で増加を続けた。これを品目別でみると、住宅

建設の低迷からくる需要減により木材（１．４％減）が減少したものの、鉄鉱石が粗鋼生産量の増加を受けて６．２％と増加に転じたのをはじめ、ほとんどの品目の取扱いが増加したため、乾貨物計では４．０％増（８年は０．２％減）となった。また、液体貨物計は、シェアの大きな原油が低価格で安定していたこともあり２．７％増と増加したものの、重油（４０．２％減）、LPG、LNGなど液体貨物その他（３．７％減）が減少したため、液体貨物全体では０．１％増（８年は０．６％増）と微増にとどまった。

c. 国際航空による貨物輸送（輸出が好調であった国際航空貨物）

９年度の国際航空貨物輸送量（継越貨物を除く。）は、円安傾向が続くなかで輸出が年度を通して好調に推移し、輸入は若干の伸びにとどまったものの、全体としては依然として順調な伸びを示した。輸出は、通貨危機を契機としたアジア地域における経済の混乱の影響で、同地域への半導体、機械部品の供給が激減したことにより、年度後半にかけて低迷したものの、北米向けの半導体、自動車部品等、欧州向けのパソコン、家庭用ゲーム機等が好調であったことから、トンベースで対前年度比（以下同じ。）２１．３％増の１１５万トンであった。輸入は、欧州発の機械類、赤ワイン等は好調であったが、円安の影響で北米発の魚介類、果物などの生鮮食料品等が低調に推移し、１．３％増の１３０万トンにとどまった。

⑪ 平成 10 年（アジア通貨危機の影響）

a. 世界の海上輸送活動

（減少に転じた世界の海上荷動き量）

前年後半のタイの通貨危機以降、韓国、タイ、インドネシアといったアジア諸国の通貨価値が下落し、その一方で欧州経済は拡大傾向にあり、米国経済も好調を維持したため、アジア発欧米向けの荷動きは活発であった。しかし、アジア諸国では政治・経済の混乱により内需が減退し、アジア着の貨物は低調に推移した。このため、平成 10 年（暦年）の世界の海上荷動き量の合計は、トンベースで 50 億 7,000 万トン、対前年比（以下同じ。）0.7%減、トンマイルベースで 21 兆 4,250 億トンマイル、1.1%減となり、いずれも前年を下回っている。なお、世界の海上荷動き量に占める我が国輸出入貨物の割合はトンベースで 16.4%、トンマイルベースで 19.8%（９年は各々 17.3%、20.6%）となっている。

b. 我が国の海上貿易量の動向

（輸出入ともに減少）

10 年の我が国の海上貿易量（トンベース）は輸出入合計で、5.3%減（９年は 2.9%増）の 8 億 3,112 万トンとなった。輸出は、欧米の経済の好調が続いていることから欧米向けの輸出が堅調に推移したものの、アジア地域は輸出入ともに減少したため、全体では 1.0%減（９年は 7.5%増）の 1 億 91 万トンとなった。これを品目別にみると、アジア向けを中心にセメント、機械類が大幅に減少する一方で北米向けの鉄鋼が著しく増加した。

輸入は、前年から円安傾向が続いていた為替レートが年後半にかけて円高に振れたものの、景気低迷の影響による生産活動の停滞などから、10 年は 5.9%減（９年は 2.4%増）の 7 億 3,022 万トンと減少に転じた。これを品目別でみると、住宅建設の低迷からくる需要減により木材（30.7%減）が大幅に減少したのをはじめ、ほとんどの品目の取扱いが減少したため、乾貨物計では 6.5%減（９年は 4.0%増）となった。また、液体貨物計は、国内石油会社各社の減産の影響などから原油が 4.9%減（９年は 2.7%増）、重油が 38.1%減（９年は 40.2%減）となるなど、液体貨物全体では 5.0%減（９年は 0.1%増）となった。

c. 国際航空による貨物輸送

（輸出入ともに減少となった国際航空貨物）

10 年度の国際航空貨物輸送量（継越貨物を除く。）は、欧州発着の貨物が年度を通じて好調で

あったものの、その他の地域については輸出入ともに荷動きが鈍く、輸出入合計では 5.2%の減少となった。

輸出入別に見ると、輸出は、欧州向けの家庭用ゲーム機器、パソコン周辺機器等が比較的堅調であったものの、アジア地域における通貨下落によりアジア製品の対米輸出競争力が強まったため、年度前半の円安傾向にも関わらず、自動車部品等を中心に日本製品の北米向け輸出が低調に推移した。これに加え、東南アジア向けの不振もあり、トンベースで対前年度比（以下同じ。）5.8%減の 89 万トンであった。輸入は、欧州発の機械類、赤ワイン等は好調であったが、生鮮食料品を中心に北米発の貨物が低調に推移し、4.8%減の 104 万トンとなった。なお、継越貨物については、日本経由北米向け貨物の荷動きが好調であったことなどから、輸出入計で 9.1%増（9 年は 17.5%増）となっている。

2. 1. 2 平成中・後期の国内輸送量の状況

アジア通貨危機・経済危機からの回復を受けて、貿易量も回復を示すが、平成 21 年度に発生したリーマンショックの影響を受けて、平成 21 年度には平成で最大の落ち込みを記録した。その後の新興国の経済回復後も、世界的な経済状況等の影響を受けて、貿易量は平成末まで若干の減少傾向が続いた。

① 平成 11 年

a. 世界の海上輸送活動（トンベースで増加した世界の海上荷動き量）

前年に引き続きアジア通貨・経済危機による通貨価値の下落による交易条件の改善と欧米経済の好調により、アジア発欧米向けの荷動きが活発に推移するとともに、今年はアジア諸国が韓国を中心に経済成長率がプラスに転じたことから、アジア着の貨物の荷動きも回復した。このため、平成 11 年（暦年）の世界の海上荷動き量の合計は、トンベースで 51 億トン、対前年比（以下同じ。）0.8%増となったが、トンマイルベースでは 21 兆 4,800 億トンマイル、0.1%減となった。なお、世界の海上荷動き量に占める我が国輸出入貨物の割合はトンベースで 16.7%、トンマイルベースで 19.7%（10 年は各々 16.4%、19.8%）となった。

b. 我が国の海上貿易量の動向（輸出入ともに 2 年振りの増加）

11 年の我が国の海上貿易量（トンベース）は輸出入合計で、2.4%増（10 年は 5.3%減）の 8 億 5,085 万トンとなった。輸出は、11 年が円高で推移したにも拘わらず、アジア通貨・経済危機から復活を遂げたアジア地域向けの輸出が前年を上回るとともに、米国向けについては、米国政府のダンピング問題提起により、若干減少したものの堅調に推移したため、全体では 1.1%増（10 年は 1.0%減）の 1 億 200 万トンとなった。品目別にみると、アジア向けを中心に乗用自動車、プラスチックが大きく増加する一方で、機械類、電気製品については減少した。輸入は、アジア通貨・経済危機の混乱が沈静化し、アジア地域の生産能力が回復したことにより、11 年の輸入数量は 2.6%増（10 年は 5.9%減）の 7 億 4,886 万トンとなった。これを品目別でみると、建設需要の増大を反映して木材が大幅に増加（14.2%増）したのをはじめ多くの品目で取り扱いが増加したため、乾貨物計では 3.1%増（10 年は 6.5%減）となった。また、液体貨物計は、1.8%増（10 年は 5.0%減）となった。

c. 国際航空による貨物輸送（輸出入ともに増加した国際航空貨物）

11 年度の国際航空貨物輸送量（継越貨物を除く。）は、依然として好調な米国経済と韓国を中心としたアジア経済の復活により、輸出が好調であったため、輸出入合計では 16.8%の増加となった。輸出入別に見ると、輸出は米国向けには半導体、ゲーム機等の輸送量が増加するとともに、韓国向けの半導体製造装置や、欧州向けゲーム機器、パソコン周辺機器が好調に推移した

ため、トンベースで対前年度比（以下同じ。）15.8%増の103万トンであった。輸入は、国内での情報化投資の増加を受けて、アジア、欧州からのパソコン周辺機器等を中心に増加したことにより、17.6%増の123万トンとなった。なお、継越貨物については、輸出入計で15.6%増（10年は9.1%増）となった。

② 平成16年

α. 国際海上輸送の現状

2004年(平成16年)の世界の海上輸送量は、トンベースで65億トン(対前年比6.7%増)、トンマイルベースで27兆6,350億トンマイル(対前年比6.9%増)となり、トンベース、トンマイルベース共、過去最高を記録した。このうち、我が国の海上貿易量は、9億4,174万トン(対前年比2.7%増)と世界の海上輸送量の14.4%を占めており、シェアは年々微減傾向にあるものの、依然として大きいと言える。このような海上輸送による貿易物資の安定輸送を確保するためには、今後とも我が国商船隊の役割が重要とされた。

③ 平成17年

平成17年における世界の海上輸送量は、トンベースで68億トン（前年比3.9%増）、トンマイルベースで28兆8,680億トンマイル（前年比4.7%増）となり、ともに過去最高を記録した。このうち、我が国の海上貿易量は、9億4,999万トン（前年比0.9%増）であり、世界の海上輸送に占めるシェアは年々微減傾向にあるものの、全体の14%を占めている。

④ 平成18年

平成18年の世界の輸送量は69億8,000万トンで、対前年比4.8%の増となり、過去最高を記録した。我が国の海上貿易量は9億5,893万トンで、対前年比0.9%の増となった。

⑤ 平成19年

平成19年の世界の海上荷動き量は中国・インドなど新興国経済の急成長等を背景に、世界的に拡大し、75億7,000万トン（対前年比5.2%の増）となり、過去最高を記録した。我が国の海上貿易量は9億6,406万トン（対前年比0.5%の増）となった。

19年度の外航海運市況は、燃料油価格の高騰等があったものの、鉄鉱石、石炭等ばら積み貨物の輸送需要の増大に支えられ、不定期船運賃市況が急騰するなど活況を呈した。

⑥ 平成20年

平成20年の世界の海上荷動き量は中国・インドなど新興国経済の急成長等を背景に、世界的に拡大し、77億4,500万トン（対前年比4.3%の増）となり、過去最高を記録した。我が国の海上貿易量は9億7,009万トン（対前年比0.6%の増）となった。20年度の外航海運市況は、前半は鉄鉱石、石炭等の旺盛な需要に支えられ、アジアを中心に海上荷動きが増加し、不定期船市況が急騰するなど活況を呈した。9月下旬以降は、米国で発生した金融危機による世界的な景気後退の影響で、新興国を中心に資源需要が減少し、荷動きが低迷したことから、海運市況は急速に悪化した。

⑦ 平成21年

平成21年の世界の海上荷動き量は、77億9,900万トン（対20年比4.3%の減）で、21年の我が国の海上貿易量は8億3,250万トン（対20年比14.2%の減）となった。

21年度の外航海運市況は、20年9月のリーマンショックによる世界的な景気後退の影響で、全体的な海上荷動きは低迷し、各国の財政・金融政策による効果及び中国やインド等の新興国の経済成長を背景に、海上荷動きについても一部回復は見られるものの、本格的回復には至らず大変厳しい状況であった。

⑧ 平成23年

平成23年の世界の海上荷動き量は、89億4,700万トン（前年比4.1%増）で、23年の我

が国の海上貿易量は 9 億 0,252 万トン（前年比 1.4%減）となった。

23 年度の外航海運は、新興国経済は堅調に成長したものの、米国経済の景気回復の遅れ、長引く欧州の財政・金融問題、中国の金融引き締め等を背景に世界全体の経済が低成長に留まる中、海運市況の低迷、著しい円高の進行、燃料油価格の高騰等により事業環境が大変厳しいものとなった。

⑨ 平成 22 年

平成 22 年の世界の海上荷動き量は、83 億 2,800 万トン（前年比 6.8%増）で、22 年の我が国の海上貿易量は 9 億 1,545 万トン（前年比 10.0%増）となった。22 年度の外航海運市況は、燃料油価格高騰や円高によるコストの上昇、オーストラリアで発生した洪水等による市況低迷の影響を受けたものの、先進国の緩やかな景気回復と中国・インド等新興国の堅調な経済成長による全体的な海上荷動きの回復が見られ、前年に比べて大幅に改善された。

⑩ 平成 24 年

平成 24 年の世界の海上荷動き量は、94 億 6,800 万トン（前年比 4.0%増）で、24 年の我が国の海上貿易量は 9 億 6,011 万トン（前年比 6.4%増）となった。

24 年度の外航海運は、欧州の財政・金融問題等が新興国にも輸出減少の形で波及し世界的に景気減速の懸念が高まる中、市況の低迷、燃料油価格の高止まり等により全体的に厳しい事業環境となった。

⑪ 平成 25 年

平成 25 年の世界の海上荷動き量は、99 億 1,400 万トン（前年比 3.7%増）で、25 年の我が国の海上貿易量は 9 億 7,339 万トン（前年比 1.4%増）となった。

25 年度の外航海運は、新興国の景気減速、欧州経済の低迷、燃料油価格の高止まり等の厳しい状況が続いたが、米国を中心とした先進国の景気回復を背景に、全体としては事業環境の改善が見られた。

⑫ 平成 26 年

平成 26 年の世界の海上荷動き量は、105 億 2,900 万トン（前年比 3.5%増）で、我が国の海上貿易量は 9 億 5,859 万トン（前年比 1.5%減）となった。26 年度の外航海運は、新興国の景気減速、船舶過剰供給等による運賃市況の低迷等の厳しい状況が続く中、欧米諸国の緩やかな景気回復、燃料油価格の下落等による事業環境の改善が見られた。

⑬ 平成 27 年

平成 27 年の世界の海上荷動き量は、107 億 1,800 万トン（前年比 2.0%増）で、我が国の海上貿易量は 9 億 4,671 万トン（前年比 1.2%減）となった。

27 年度の外航海運は、米国における緩やかな景気回復、燃料油価格の低下等が見られたものの、新興国の景気減速と船舶の過剰供給等による運賃市況の低迷により全体としては厳しい事業環境となった。

⑭ 平成 28 年

平成 28 年の世界の海上荷動き量は、110 億 910 万トン（前年比 2.7%増）で、我が国の海上貿易量は 9 億 3,522 万トン（前年比 1.2%減）となった。29 年度の外航海運は、前年後半からの米国や中国等を中心とした緩やかな景気回復、燃料油価格の低下等、外航海運を取り巻く事業環境に改善が見られたものの、運賃市況の歴史的低位水準の影響を受け、全体としては厳しい事業環境となった。

⑮ 平成 29 年

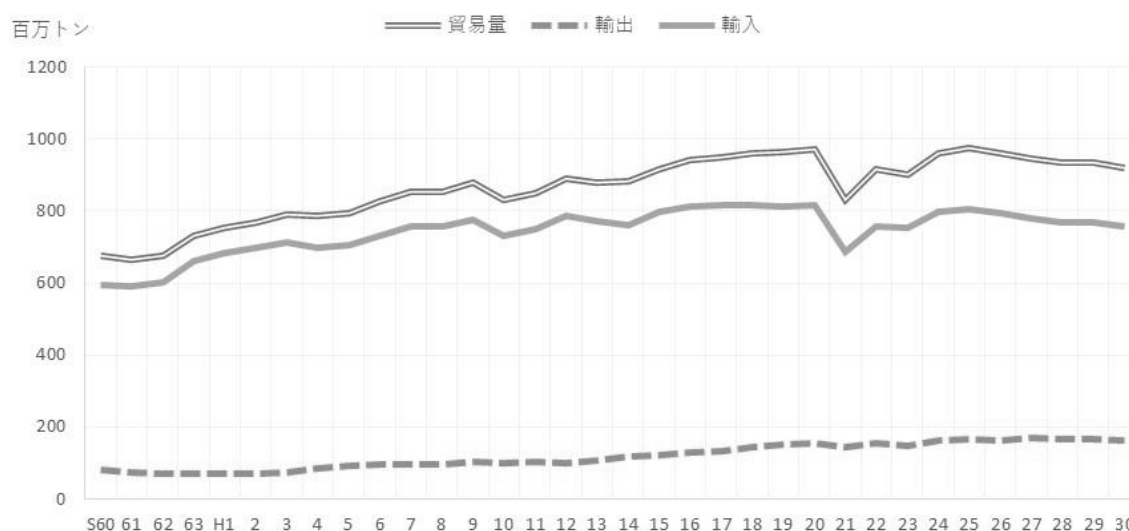
平成 29 年の世界の海上荷動き量は、115 億 8700 万トン（前年比 3.9%増）で、我が国の海上貿易量は 9 億 3302 万トン（前年比 0.2%減）となった。

29年度の外航海運は、燃料油価格の上昇等、マイナス要因はあったものの、米国や中国等を中心とした世界全体での景気回復を背景に、全体としては海上荷動き量が増加するなど、外航海運を取り巻く事業環境に改善が見られた。

⑩ 令和元年

令和元年の世界の海上荷動き量は、118億3200万トン（前年比2.6%増）で、我が国の海上貿易量は9億1984万トン（前年比1.4%減）となった。

元年の外航海運は、燃料油価格の上昇といったマイナス要因はあったが、好調な米国経済や中国の経済成長等による世界経済の拡大を背景に、全体としては海上荷動き量は増加するなど、外航海運を取り巻く事業環境に改善が見られた。



注）貿易量には航空機によるものを除く。

図 3-8 国際貿易量の推移（白書ベース）

出典：各年白書掲載輸送量データより作図

2. 2 インフラ整備以外の国際物流政策

2. 2. 1 平成初期の国際物流施策

（1）平成当初の我が国を取り巻く国際経済環境の変化

我が国の経常収支は、昭和61年度に史上最高の941億ドルもの黒字を計上した後、縮小傾向を見せたが、63年度においても773億ドルという巨額の黒字を記録した。このような大幅な不均衡を背景として、60年9月のプラザ合意以降、円高が大幅に進行し、63年度平均では1ドル＝128円となっており、60年9月に比べ円の価値はドルに対し約2倍になった。また、経済摩擦に伴って輸入制限や輸出自主規制といった措置が採られる等、輸出環境も悪化した。

また、アジアNIEs、ASEAN諸国は自国の技術力の向上に加えて先進国からの直接投資を受け入れることにより、世界経済の中での地位を大きく向上させていた。

以上のような経済環境に対応するとともに世界的視野の下で生産の立地や販売経路を開拓するために、企業は積極的に事業展開のグローバル化を進めており、その一環として日本企業の生産拠点のNIEs、ASEAN及び欧米への海外移転が本格化してきていた。

このように、円高、我が国企業の生産拠点の海外移転、NIEsの台頭等の国際経済環境の変

化により、アジア地域における生産及び物流の拠点としての地位はわが国から他のアジア諸国にも移行しつつあると言え、この中で我が国経済は産業構造の高度化を図ることにより新たな時代に対応しつつあった。加えて、巨額の対外不均衡を是正するために、輸入の促進による拡大均衡を図る必要があり、政策的にも様々な促進方策を講じるようになってきていた。

（２）我が国を取り巻く国際物流の変化

輸出を見ると、60年秋以降の円高を契機として、円高による価格競争力の低下等から輸出数量が伸び悩む中、収益を確保するため我が国輸出企業は素材型製品から加工型製品へのシフト、また、同一業種内での高付加価値商品へのシフトという形により輸出品の高度化を進めていた。

一方、輸入を見ると、近年の円高等の経済環境の変化を背景として、製品輸入(とりわけ家電製品等の消費財)のシェアの増加が顕著であり、また、国内需要の拡大による食料品、石油製品等の輸入も増加していた。さらに、繊維及び繊維製品、テープレコーダー等のように我が国製品の高付加価値化への移行過程で輸出が減少する反面、開発輸入や技術移転等を通じたNIEs、ASEAN諸国との水平分業の進行の中でこれらの製品の輸入が増加してきていることが注目された。

これらの物流の変化を数量の面から見ると、暦年ベースで60年から63年にかけて、輸出量では、61年は対前年比7.3%減、62年は同4.7%減、63年には同0.6%減と減少した。また、輸入量では、同期間でそれぞれ1.1%減、3.4%増、9.2%増とかなりの伸びを示しており、我が国の輸入の拡大を裏付けた。

（３）平成初期における国際物流施策

α. 港湾、空港における製品輸入体制の整備（HI～3白書）

国内産業構造の変化、NIEsの工業生産力の増大、農産物輸入自由化の進展等、我が国を取り巻く貿易環境は急速に変化しつつあり、その結果、輸出中心であった我が国において輸出が伸び悩む一方、製品や農産物を中心とした輸入が急増した。

五大港（京浜、名古屋、大阪、神戸、関門の各港）について輸出入貨物量の増減を対比すれば、輸出貨物が昭和62年度には対前年比で約3%増であるのに対し、輸入貨物量は同年度に約12%の伸びを見せた。中でも実入コンテナの輸入貨物量は約20%も上昇し、製品・農産物輸入の急増ぶりを示した。今後のNIEsの工業力の一層の進展、農産物に対する消費者ニーズの多様化等を考えると、我が国の製品・農産物輸入は、更に増大していくものと思われた。

以上のような貿易構造の変化に対応するため、港湾においても従来の輸出振興を基本とした港湾整備に代わって、輸入中心型の貨物流通施設の整備を推進していくことが重要な課題となっていた。輸出製品と異なり輸入製品は、食料品・医薬品のように防塵・定温保管等の品質管理を必要とすること、市場との関係等から保管期間が長く在庫管理を要すること、食品衛生法上のラベル貼り等流通加工を必要とすること、少量多品種出庫のためきめ細かな在庫管理を要すること、農産物については、燻蒸・定温保管を要すること等の特徴があり、従来の単なる荷捌き施設では十分に対応できなかった。既に港頭地区において、部分的ながらも食料品・家具等の加工や輸入精密機器等のコンピュータにより在庫管理等が行われはじめていた。さらに、製品輸入に必要なサービス等（デバンニング・保管・品質管理・流通加工・検疫等）を一括して行うとともに、商品展示・販売等の商品流通と結びついたサービスの場を提供する「総合輸入ターミナル」を主要貿易港に整備することが必要であり、その第一号として東京港青梅地区において整備が進められた。また、出荷元の外国港湾から総合輸入ターミナル、港湾業者等までをネットワーク化することにより貨物動静情報等を的確に利用者に伝達する「港湾貨物情報システム」の構築が検討された。運輸省では、NTT株の売却益による無利子貸付、課税の特例処置を設け、東京湾、大阪港及び

名古屋港において総合輸入ターミナルの建設を進めた。

また、空港について、3年11月に閣議決定された第6次空港整備5箇年計画に基づき、新東京国際空港及び関西国際空港の整備を推進した。特に、24時間空港としての関西国際空港の開港は、航空貨物の円滑な流動を図る上で大きな意義を有しており、新東京国際空港の制約を補うとともに、西日本を中心とした航空貨物需要に対応した発展が期待された。このため、神戸航空貨物ターミナル、南港航空貨物ターミナルなど航空貨物取扱量の増大に対応した施設整備を推進した。

さらに、4年7月に施行された「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」に基づき、港湾又は空港及びその周辺に輸入促進地域を設け、当該地域における輸入の促進に寄与する事業を支援し、輸入貨物の円滑な流通を図ることとした。同法に基づき、4年度に大阪府等6地域、5年度に川崎市、横浜市等6地域について、それぞれ地域輸入促進計画を承認した。平成7年度までには18地域の地域輸入促進計画が承認された。さらに、FAZの一層の整備を推進するため、平成7年7月11日に、同法の10年間延長、FAZ内の特定集積地区における輸入貨物流通促進事業等に対する支援等を内容とする改正が行われた。

b. 航空貨物増大への対応（H1～3白書）

国際航空貨物の国内流動状況として、新東京国際空港の取引貨物量が全国の8割以上を占めている極端な一極集中構造となっており、新東京国際空港等において、貨物量の増加に伴い貨物取扱施設の狭隘化が顕著になっていた。かかる状況の下、新東京国際空港内貨物取引地区及び空港外貨物取引施設である東京エアカーゴシティターミナル（TACT）において、緊急対策として既存上屋の処理能力の向上等が図られていたが、将来的にも国際航空貨物の高い伸びが想定されることから、関係者により中長期的対策について検討がなされ、新東京国際空港の施設整備の推進、同空港への一極集中構造の改善等が必要であるとされた。航空貨物の増大は、我が国の産業構造の変化に対応した構造的なものであり、今後ともその傾向が継続すると考えられるので、より検討を深めるとともに、所要の対策の具体化が強く求められた。

新東京国際空港における空港貨物は、2年度で137万トンと世界一の取扱量となり、空港内外の混雑はますます激しくなったため、緊急的な対策として空港内貨物地区における生鮮貨物二次仕分場の整備等を実施するほか、抜本的な対策として、第4貨物ビル及び第5貨物ビルを建設するとともに、空港外の貨物取扱施設である東京エアカーゴシティターミナル（TACT）についてもその整備を促進した。

また、関西国際空港については、本格的24時間運用可能空港の特性を活かしつつ貨物ターミナル地区の充実を図るとともに、アジア地域との結びつきの強さを勘案して国際的な中継機能を充実させていくこととした。

さらに、新東京国際空港への貨物の一極集中を緩和し、国際貨物流動の円滑化を推進するため国内での中継機能の拠点として、地方空港の活用を図っていくこととした。

c. 国際複合一貫輸送の推進（H1～3、H6～8白書）

国際物流の分野においては、ますます高度化・多様化する荷主の物流ニーズに対応したサービスとして、船舶、鉄道、航空機、トラックといった複数の輸送機関にまたがるサービスを、一般の運送人が一貫して引き受ける国際複合一貫輸送が進展した。

国際複合一貫輸送の輸送ルートとしては、欧州航路のバイパスとして定着しているシベリア鉄道經由欧州・中近東向け一貫輸送（シベリア・ランドブリッジ）、主に欧州向けに行われている海上運送と航空運送を組み合わせた一貫輸送（シー・アンド・エア）や米 国、欧州、韓国、中国、

アフリカといった地域の内陸までの一貫輸送があった。

国際複合一貫輸送の担い手としては、船社のように運送手段をもっているものと運送手段を持たないもの（フレイト・フォワーダー）とがあるが、フレイト・フォワーダーによる複合一貫輸送は、①多様なルートを形成できる、②ドア・ツー・ドアのキメ細かいサービスが提供できる、③輸送に付帯するサービスを提供できる、等の利点があるため、その輸送量は増加傾向にあった。更に近年、わが国企業の海外進出が急速に進展していること等に対応して、フレイト・フォワーダーも海外拠点作りに積極的に取り組んでおり、輸送ルートの多様化、サービスの向上が図られていた。

しかし、フレイト・フォワーダーについては、一貫輸送責任を負う運送人としての歴史が浅いこと、様々な事業者による事業が展開されていることなどの理由により、信用力が不十分な事業者もみられるほか、責任関係の対応にバラつきがあるため、取引に円滑さを欠く事態もみられた。

こうした状況に鑑み、(社)日本国際ナショナルフレイトフォワーダーズ協会(JIFFA)では、標準的な運送約款の検討、国際的知識やノウハウを有する人材の育成、等の方策を進めた。特に、標準的な運送約款の制定については、昭和62年度、学識経験者等からなる検討委員会を設け、日本語による草案を策定し、平成元年度には、英文の正文を策定しその普及のための事業を行っている。これにより、責任内容の統一化、取引の円滑化が促され、フレイト・フォワーダーの国際複合一貫輸送の推進が図られるものと考えられた。また、人材の育成については、昭和60年度より、国際複合一貫輸送に必要な知識、ノウハウを有する人材の養成を行うための講座を開催したが、平成元年度より開催地が拡充されるなど、講座の充実が図られた。

また、運輸省では、我が国の国際貨物運送取扱事業者の諸外国における事業活動につき公正な機会を確保するため、諸外国との調整等を行った。さらに、アジア地域における輸送機器の規格化に資するよう、韓国との間でT11型パレットを主体とする規格化推進のための協議を行った。(H8白書)

さらに、円滑な国際物流がアジア・太平洋地域の経済発展に不可欠であるとの認識から、APEC(アジア太平洋経済協力)等において国際複合一貫輸送の円滑化のための検討が行われていたが、我が国としても物流機器の国際標準化の推進等の問題に対し、積極的に貢献していくこととした。さらに、二国間では、韓国との間で、パレット標準化を含む国際物流に関する協議や意見交換などにも取り組んでいくこととした。(H9白書)

d. 港湾運送事業の高度化の推進(H4白書)

産業、貿易構造の変化等に伴う物流ニーズの高度化・多様化、コンテナ、サイロ荷役等革新荷役の進展等港湾運送を取り巻く環境が、大きく変化する中、それに対応するためには、①荷役の機械化、情報化の推進等による労働集約型産業から装置型産業への転換、②国際複合一貫輸送への進出等による事業の多角化、③事業の協業化、協同化、集約化による事業基盤の強化等を柱とする港湾運送事業の高度化を進めていくことが必要とされた。

このため、日本開発銀行からの低利融資、(財)港湾運送近代化基金からの助成等により、総合輸入ターミナルをはじめとする大型物流拠点の整備、荷役の機械化、情報化の促進等の施策が講じられた。

また、若年層の3K職場離れや労働者の高齢化等により、港湾労働者の不足が深刻化することが予想された。このため、労働条件の改善等による魅力ある港湾運送事業を目指した事業者の努力が求められたが、3年11月、総理府に設置されている港湾調整審議会に専門小委員会が設けられ、港湾労働者不足への対応策について集中的に検討が行われ、4年3月に、労働時間の短縮、福利厚生改善・充実、安全の確保等を内容とする港湾調整審議会の意見が運輸大臣及び労働大

臣に提出された。

e. 「新国際航空運賃政策」の推進（H4 白書）

（市場原理を反映したより弾力的な運賃設定のための新しい国際航空運賃政策の展開）

航空運賃については、国内航空運賃の路線別賃率格差等の是正や国際航空運賃の方向別格差の是正を図ってきたが、特に国際航空運賃については、近年、旅行ニーズが高度化、多様化し、航空に関する情報が充実している中で、航空利用者の価格意識がとみに高まっており、運賃の水準や内容について利用者の要求に適切に対応することが重要な課題となっていた。

（チャーター運賃の弾力化、国際航空貨物運賃に係る幅運賃制の導入）

チャーターの実施内容、実施時期等により適切なレベルで設定されるチャーター運賃、基本的に市場メカニズムに基づき設定される貨物運賃については弾力的な運賃設定を可能とし、実態に即したものとすることが必要とされた。このため、チャーター運賃については、包括的に幅をもって許可する仕組みを導入していくこととしており、また、日本発国際貨物運賃について、4年4月に100kg以上の貨物の運賃を20%の幅の範囲内で航空企業が自由に設定できる制度である幅運賃制を導入したところであり、関係国政府の許可が得られ次第実施することとした。

f. 港湾物流における情報化の取組み（H9 白書）

我が国港湾の入出港手続については、申請書類が多数にのぼるうえ、複数の官公庁に書類を直接持参しなければならないこと等から、手続の情報化・簡素化が強く求められており、「総合物流施策大綱」においても、港湾諸手続のペーパーレス化及びワンストップサービスの実現をめざすことが明記されていた。政府としては、11年度までを目途に、外国為替及び外国貿易管理法に基づく輸出入許可及び承認の手続と、主要港湾及び国際空港における出入港・検疫等の行政手続をE D I化して、関税法に基づく輸出入許可の手続等処理する既存の通関情報処理システム等との連携を図ることとした。

運輸省関連の港湾諸手続では港湾管理者及び港長に関するものがあり、申請手続のファクシミリ受付を一部港で開始するなど、手続の簡素化に取り組んでいるところであったが、その他以下のような施策を講じていくこととした。

（港湾管理者に関する取組み）

運輸省では国内主要8大港の港湾管理者と共同で港湾管理者の業務に係る各種書類のE D I化に向けた検討を進めていた。8年度はE D I化の第一歩として係留施設等の使用に係る申請書の様式の統一を行い、9年4月より簡素化された共通様式がこれらの港において順次導入された。9年度は国際標準との整合を確保した表現規約、E D Iによる申請・許可等に必要な運用規約等の作成を行う予定とした。

（港長に関する取組み）

海上保安庁は、港長に対する各種申請手続の簡素化を進めるため、停泊場所指定願、船舶の移動届・許可申請書、夜間入港許可申請書については、統一様式による申請を行うことを、また、係留施設使用届については、複数の船舶に係る届出を一括して行うことを8年12月から可能とした。

なお、海上保安庁においても、入出港手続のE D I化に向け、国際標準との整合を確保した表現規約等について、調査、検討を行った。

（その他の取組み）

運輸事業に係る報告・届出について、オンライン申請（申請者が自分のパソコンから通信回線により運輸省に申請できるもの）が可能となるよう、検討を進めることとした。

2. 3 総合物流の展開

2. 3. 1 総合物流施策大綱化での施策

(1) 総合物流施策大綱の閣議決定（H9 白書）（再掲）

我が国の経済構造改革を積極的に推し進めるため、平成8年12月17日、「経済構造の変革と創造のためのプログラム」が閣議決定されたが、同プログラムの中で物流分野については、13年までにコストを含めて国際的に遜色ない水準のサービスをめざす分野とされ、その具体的方策をとりまとめたものとして「総合物流施策大綱」が9年4月4日に閣議決定された。

総合物流施策大綱においては、以下の3つの目標を達成するため、社会資本等の整備、規制緩和の推進及び物流システムの高度化に関する施策を重点的に講じることとされた。このため、関係省庁間の連携体制を整備して施策の総合的な推進を図ることとし、9年5月21日に物流関係14省庁の局長クラスを構成員とする総合物流施策推進会議が運輸省において開催された。また、各地方においても、関係者間の連携体制を整備し、施策の総合的な推進を図ることとなった。

(2) 運輸省物流施策アクション・プランの策定（H11 白書）（再掲）

運輸省では、「総合物流施策大綱」を踏まえつつ、運輸省としての物流施策を強力に推進していくため、10年9月に貨物流通本部(本部長:総務審議官)を開催し、「運輸省物流施策アクション・プラン」を決定した。

このアクション・プランは、運輸省が初めて、当面進めようとする物流施策について基本的考え方と具体的施策を明らかにしたものであり、近年の物流を巡る環境の急激な変化の中で、物流の構造改革への要請の高まりや環境問題、道路交通混雑、物流事業の活性化等に着目し、物流構造改革に向けて取組むべき施策を示したものであった。

アクション・プランにおいては、物流システムにおいて現実の物流活動に携わる主体は物流事業者であり、物流システムの効率化における国の責務は物流事業者が活動を展開する基盤の整備・運営と物流の抱える社会的課題の解決であるとの考え方の下、運輸省としてハードに係る施策とソフトに係る施策を一体的に展開していくこととした。具体的には、

- ① 物流システムの効率化、構造改革の要請に対応するため、適切な社会資本を重点的に整備するとともに、安全にも配慮しつつ規制緩和を推進する。
- ② より環境負荷の小さい物流システムの構築、中長期的な安定輸送の確保等の社会的課題に対応するため物流システムを誘導していく。
- ③ 事業者の円滑な事業活動の展開の促進のための情報化推進施策や望ましい物流システムの構築に取組む地方公共団体への支援等を行う。

ことが決定された。

(3) 具体的施策の展開（H10～12 白書）

このような状況のもと、以下の具体的施策が展開された。

a. 国際複合一貫輸送への取り組み（H11 白書）

当時、我が国のフォワーダーが海外に多数進出し、世界的な規模で国際複合一貫輸送サービスを提供していた。しかしながら、諸外国においては、外資系企業に対する制限的な規制により、我が国のフォワーダーの自由な事業展開が阻害される場合があり、これに対して二国間の協議等により、このような制限の撤廃が要望されていた。

11年4月には、東京において、中国との間で第6回日中フォワーダー協議を行い、中国におけ

る外資系企業に対する制限的な規制の撤廃・緩和について要望するとともに、意見交換を行った。

b. 国際物流の効率化の取り組み（H10 白書）

近年の東アジア経済の発展に伴う各国間の物流の拡大、経済のグローバル化に伴う我が国企業の東アジア地域への立地など、我が国経済と東アジア各国の経済の相互依存はますます深まっており、東アジア地域における物流の質・量の向上・拡大に対応した効率的な物流システムを構築することが、我が国を含む東アジア各国にとって極めて重要な課題となっていた。

そこで、我が国の呼びかけにより、東アジア各国の局長級の物流当局者による政策対話の場として、「東アジア物流当局者会合」及び「東アジア物流フォーラム」が、10年5月12日、東京において開催され、各国の物流の現状報告がなされるとともに、物流システムの効率化の必要性、物流インフラ整備の重要性、各国間の政策対話の継続等について共通認識が得られた。

c. 航空貨物輸送の情報化（H10～12 白書）

国際航空貨物輸送に係る航空運送状の EDI 化等が積極的に進められており、我が国としても同分野における情報化を推進していく必要があった。このため、運輸省では、省内に「21世紀の航空貨物研究会（エア・フレイト21研究会）」を設置し、国際航空貨物輸送分野における情報化の推進方策等について検討を行い、10年5月に中間報告をとりまとめた。（H10 白書）

カーゴ・コミュニティ・システム（航空会社、航空フォワーダーなど航空貨物輸送に携わる参加者間で航空貨物関連情報を電子的に交換するネットワーク・システム）の整備の促進が図られた。運輸省では、カーゴ・コミュニティ・システム（CCS：航空会社、航空フォワーダー等航空貨物輸送に携わる参加者間で航空貨物関連情報を電子的に交換するネットワーク・システム）の整備に対し、多様化・高度化してきている荷主ニーズを満たすために必要とされる国際航空貨物輸送の効率化に資するものとして積極的に支援を行った。11年7月には、CCSJ（CCS を管理・運営する会社）が設立され、新システムは12年4月から本格稼動した。

このシステムにより、これまで電話等でやり取りしていた航空貨物の予約情報の電子化、ハウス AWB（フォワーダーが荷主と運送契約を締結する時に発行する航空運送状）単位での情報のフォワーダーと航空会社、上屋業者等との間の共有化、ハウス AWB 単位での情報のリアルタイムな提供（貨物追跡等）を行うことが可能となった。

2. 3. 2 新総合物流施策大綱以降の大綱下での施策

（1）新総合物流施策大綱の閣議決定（H13 白書）（再掲）

経済・社会のグローバル化が進み、また、IT革命という言葉に象徴されるように情報通信技術が飛躍的に発展する中で、我が国の経済は大きな変革の渦の中にあった。こうした中、日本が活力ある経済・社会を維持し、グローバルな競争に打ち勝っていくためには、日本を囲むモノの流れを引き寄せ、最先端の経済活動が展開される一大拠点として再生することが重要になっていた。しかしながら、現状では、アジア地域において先進的な国際港湾等の拠点整備が進む中で我が国の国際港湾のコンテナ取扱量が低位となる等、物流分野での国際競争力低下が懸念された。

我が国の国際競争力を確保するため、コストも含めて国際的に競争力のある水準の物流市場を構築するような力強い物流施策の展開が必要とされ、特に、調達・生産・販売等あらゆる活動をグローバルに展開している企業を引き付けるためには、国際物流拠点等の機能強化と高度かつ全体効率的な物流システムを構築することが不可欠とされた。

また、環境問題の深刻化や循環型社会の構築への要請、安全確保の要請の高まり等の社会的課題に対し、物流施策の面でも適切な対応を行っていく必要があった。

このような中で物流施策を効率的かつ効果的に進めるためには、関係省庁が連携して対応することが不可欠であり、政府は、平成 9 年に策定された総合物流施策大綱を改定することとし、日本の新たな物流施策の方向を示した新総合物流施策大綱(新大綱)を 13 年 7 月に閣議決定した。

新大綱は、新たな物流システムの形成を目指し、1)コストを含めて国際的に競争力のある水準の物流市場の構築、2)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、という 2 つの目標を柱としていた。また、目標の達成のために具体的な数値目標を掲げるなど、政府による物流施策推進の意気込みを一層鮮明にしたものとなった。

(2) 新大綱のもとでの具体的施策(国際輸送)(H13~16 白書)

物流における国際競争力を確保するためには、国際物流において国内輸送部分を含めた全体としてのリードタイムの短縮や定時性の確保と低コスト化を実現することが必要であった。まず、国際輸送と国内輸送が接続した一貫サービスの円滑な提供を可能とするため、その結節点となる国際物流拠点等の機能強化を図る必要があった。特に、国際輸送の大宗を占める海上輸送から陸上輸送等への接続をスピーディーにするための取組みをハード・ソフトの両面から推進することとした。

また、国際的に競争力のある高度かつ全体効率的な物流システムを構築するため、物流分野の情報化を進めるとともに、地域間・都市内の物流効率化に取り組むこととした。

a. 海上ハイウェイネットワークの構築

日本の国際競争力の維持・向上の観点から、ボトルネックを解消し、国際物流拠点の機能強化を図る必要があった。このため、ハード施策とソフト施策とを有機的に組み合わせることによって、海上輸送の効率性と船舶航行の安全性を両立させた海上ハイウェイネットワークを構築し、近隣の先進港湾と遜色のないレベルにまで港湾機能の向上を図っていくこととした。

b. 中枢・中核国際港湾等の社会資本整備(H13~16 白書)

国際海上コンテナ輸送の増大や船舶の大型化に対応して、東京湾口航路などの国際幹線航路、中枢・中核国際港湾における国際海上コンテナターミナル、多目的国際ターミナル等の整備を進め、コスト・サービスともに国際水準を視野に置いた国際物流拠点の形成を図ることとした。国際幹線航路については、その船舶航行の安定性と安全性を確保するため、浅瀬などを撤去して湾口ボトルネックの解消と安全確保を図るとともに、自動船舶識別システム(AIS)を活用した次世代型航行支援システムや海上交通情報機構、高機能航路標識等の整備を進めた。

また、港湾整備に関して、IT の活用などによりコンテナターミナルの能率を向上させるとともに、外貿バースに隣接した内貿フィーダーバースの整備を行うことにより、内外貨物の積み替えの円滑化を図ることとした。さらに、増大する輸入コンテナ貨物の流通加工ニーズに対応するための施設の港湾地区内への立地を促進した。

c. 港湾の 24 時間フルオープン化等港湾荷役の効率化・サービス向上の推進(H13~16 白書)

平成 12 年 11 月の港湾運送事業の規制緩和の実施を受け、13 年 4 月には港運労使間で、日曜荷役の恒久的実施、祝日の平日並み夜間荷役の実施、コンテナターミナルのゲートの昼休みのオープン・終了時間の延長及び年末年始休暇の短縮(従来の 12 月 31 日~1 月 4 日を 1 月 1 日~1 月 3 日に短縮)について合意がなされた。

国土交通省においては、港湾の 24 時間フルオープン化の早期実現を図るため、官民の関係者

による検討委員会を設置し、諸課題についての検討を実施中であり、この検討の成果も踏まえつつ、その後も鋭意労使間協議が行われた結果、11月末には、荷役作業については元日を除く364日24時間実施すること、ゲート作業については土・日及び祝日についても平日と同様に8時半から20時まで実施することについて合意した。

平成14年度には、国土交通省に、学識経験者、港運事業者、船社、荷主、港湾管理者、関係行政機関等関係者による港湾物流効率化推進調査委員会を設置するとともに、コンテナターミナルゲートの24時間フルオープン化の実現に向け、同年10月より横浜港において実証実験を実施した。

こうした動きを受け、財務省関税局においては、平成14年10月より、国内主要7港において、税関の執務時間外における通関体制の試行が実施され、15年7月からは本格実施されることとなった。また、15年4月に認定された構造改革特別区域内では、臨時開庁手数料の半減などの施策が実施された。16年7月からは国内主要7港において、動植物検疫の執務時間が延長された。

d. 各種手続の電子化、ワンストップサービス化（シングルウィンドウ化）（H13 白書）

アジア諸国を含め海外主要港においては、船舶の入出港時に必要な港湾所手続のEDI化が急速に進展する中、我が国では13年度中に通関情報処理システム(Sed-NACCS)と港湾EDIシステムの接続を行い、さらに、14年中には、これらのシステムに乗員上陸許可支援システム(仮称)が連携される予定とした。また、関係府省と連携して港湾関連手続の見直し、システムの開発等を行い、15年度のできるだけ早い時期に各システムの連携によるシングルウィンドウ化を目指すこととした。

e. 湾内航行のノンストップ化（H14～16 白書）

新たな交通体系の検討による航行規制の効率化等のソフト施策及びAIS(船舶自動識別装置)を活用した次世代型航行支援システムの整備等のハード施策を有機的に組み合わせることにより湾内航行のノンストップ化に取り組んだ。

また、東京湾等の輻輳海域を航行する高速船の安全な高速航行を実現させるため、湾内高速航行を行う船舶に必要とされる操縦性能、推進性能(航走波)、装備及び運航体制に関して検討を行った。

f. 国際幹線航路の整備（H14～16 白書）

座礁をもたらす危険のある浅瀬等の存在により船舶航行のボトルネックとなる国際幹線航路において、浅瀬を撤去することなどにより、船舶航行の安全性と安定性の確保を図るとともに、船舶航行の高速化を図る。特に首都圏の経済活動と国民生活を支える東京湾の安定的な海上輸送に資するため、東京湾口航路等の整備を重点的に進めた。

g. スーパー中枢港湾プロジェクトの推進（H15～16 白書）

アジア域内において港湾間競争が激しさを増す中で、我が国港湾は、相対的地位を低下させた。我が国港湾の競争力の低下は、コンテナ船基幹航路の寄港頻度の減少を招き、最終的には、我が国における産業立地の優位性を損なうこととなる。このため、我が国の経済活性化に必要な産業競争力の回復等のため、経済活動を根底から支える港湾の国際競争力の重点的な強化が喫緊の課題となっていた。

このような状況にかんがみ、スーパー中枢港湾プロジェクトが推進された。スーパー中枢港湾

は、アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を図るため、港湾コストの約3割低減及びリードタイム(船舶の入港から貨物の引き取りが可能となるまでの時間)の1日程度への短縮(現状3~4日)を目標とするものである。

平成16年7月には、京浜港、伊勢湾(名古屋港・四日市港)及び阪神港をスーパー中枢港湾に指定した。16年度においては、これらの港において、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等に係る社会実験を行っており、今後は指定された各港においてスーパー中枢港湾プロジェクトの目標達成のための次世代高規格コンテナターミナル(注)の形成を図っていくものとされた。

h. 国際物流機能強化に資する国内輸送ネットワーク整備 (H13~16 白書)

海上輸送にスムーズに接続する陸上輸送を実現するためには、海上コンテナを直接搭載するための車両の大型化に対応する必要があった。このため、物流拠点、重要港湾等を連絡する高規格幹線道路、一般国道等を中心に平成14年度までに整備することとしている約6万kmのネットワークのうち、約4.4万kmについては12年度末までに車両の大型化(車両の長さ及び軸距に応じ総重量最大25万tまで自由走行、海上コンテナのフル積載車両が許可により通行可)に対応した橋梁の補強等の整備を完了した。13年度は、橋梁の補強等により、車両の大型化に対応した道路約3,500kmを整備するとともに、ISO規格背高海上コンテナの輸送に対応するため、トンネルの再改築等の道路構造対策を計画的に進めた。

また、海上・航空輸送と陸上輸送を円滑に接続するため、港湾・空港への連絡道路の整備を進めた。海上コンテナを直接搭載するための車両の大型化に対応して、物流拠点、重要港湾等を連絡する高速道路、一般国道等を中心に橋梁の補強等の整備を進めるとともに、鉄道による海上コンテナ輸送に関する検討も行った。

i. 国際物流機能強化のためのその他の施策 (H13~16 白書)

国際航空貨物輸送への需要の増大に対応する観点から、大都市圏における拠点空港の整備を推進した。また、空間を考慮した新しい経済モデルにより効率的な物流のあり方を分析するなど、我が国の国際物流機能強化のための政策研究を進めた。

国際物流機能を強化するためには、国内輸送部分を含めた全体としての所要時間の短縮が不可欠である。特に、リードタイムの短縮や海上・航空輸送と陸上輸送の連携の一層の円滑化を目指すことにより、国際的に魅力ある港湾・空港機能を提供していく必要があると考えられた。

リードタイムについては、政府全体での取組みにより確実に短縮されており、国土交通省としてもこの一環として、港湾の24時間フルオープン化等の実現に努めるとともに、輸出入・港湾関連手続の更なる利便性の向上(次世代シングルウィンドウ化)に向けた検討を進めた。

(3) 総合物流施策大綱(2005-2009)の閣議決定 (H17 白書) (再掲)

13年以降の我が国をめぐる情勢は、経済社会システムの構造改革の進展、アジアにおける経済交流の深化、ITの急速な普及拡大、米国同時多発テロの発生を契機としたセキュリティ確保の要請、京都議定書発効による環境対策の充実強化の必要等、大きく変化した。

生ずる課題へ迅速かつ的確に対応し、我が国の国際競争力の維持・強化と豊かな国民生活を実現していくため、平成17年11月に「総合物流施策大綱(2005-2009)」を閣議決定し、1)スピーディーで円滑かつ低廉な国際・国内一体となった物流の実現、2)グリーン物流(注1)など効率的で環境にやさしい物流の実現、3)消費者や市場のニーズを重視した効率的物流システムの実現、4)国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現の4点を目標として、物流施策の総合的かつ一体的な推進を図ることとした。

また、関係省庁による「総合物流施策推進会議」において、今後推進すべき具体的な物流施策について取りまとめ、その実現に努めるとともに、施策の進捗状況を PDCA サイクル(注 2)により毎年度フォローアップし、施策の一層の推進を図ることとした。

(4) 大綱(2005-2009)のもとでの具体的施策(国際物流)(H17~20 白書)

a. ニーズに応じた各種物流施策の推進(H17~20 白書)

国際物流施策の推進に当たっては、各種インフラ(社会基盤)の整備とソフト施策の有機的連携を図るとともに、物流の具体的ニーズに即した施策展開を図ることが重要であった。このため、平成 17 年 2 月、国土交通省に「国際物流施策推進本部」を設置し、荷主企業や物流事業者等の意見も踏まえながら検討を進め、同年 4 月に「今後の国際物流施策の課題」、7 月には、『今後の国際物流施策の課題』を受けての具体的施策の展開を取りまとめ、国際物流施策の総合的・戦略的な推進を図った。

特に、地域ごとにボトルネックの抽出と、その解消のための具体策の検討を行い、地域からの知恵と工夫に富んだ実効性のある対策を講じていく必要があり、主要港湾・空港を抱える地域において、国の地方支分部局、地方公共団体、経済団体、荷主企業、物流事業者等をメンバーとし、国際物流及びこれと一体を成す国内物流の効率化方策を検討する「国際物流戦略チーム」を設置して、地域のニーズに応じた施策の推進を図ることとした。同チームは、関西地区では平成 17 年 6 月に、関東地区では同年 11 月に、北部九州地区では 18 年 1 月に、中部地区では同年 3 月に設置された(平成 19 年までに全国 20 地域)。例えば、北部九州では第 2 回日中韓物流大臣会合の決定を踏まえた北東アジアにおける 12 フィートコンテナの普及拡大の検討、北海道では生鮮農産物の航空輸送におけるコールドチェーンの確立に向けた検討、関東では横浜本牧埠頭から仙台港にかけての鉄道輸送の促進等、地域の実情に応じた、創意工夫溢れる取組みが展開された。

また、19 年 5 月には、「アジア・ゲートウェイ構想」が取りまとめられ、国土交通省としても、同構想を推進すべく施策を推進した。このほか、平成 18 年度に設立された「国際物流競争力パートナーシップ会議」における取組みとして、例えば、19 年 10 月より、メコン地域の「東西経済回廊」ルートを活用した実証走行実験を行った。また、20 年 5 月には第 2 回日中韓物流大臣会合の開催を日本で予定し、北東アジアシームレス物流の実現に向けた意見交換等が行われた。

b. 国際海上輸送網の基盤の強化(H17~20 白書)

アジア諸国の経済成長や企業の国際分業の進展により、アジア地域を中心として国際海上コンテナ貨物の輸送量が大きく増加するとともに、アジア地域と欧米とを結ぶ基幹航路においては、船舶の大型化が進展しており、輸送効率の点から寄港地を集約する動きが進んでいた。

我が国の国際海上コンテナ輸送の現状を見ると、アジア主要港と比較して割高な港湾コストや長いリードタイムもあって、基幹航路の寄港便数は減少しており、さらに、アジア等の主要港で積み替えられて輸送されるトランシップ貨物が増加していた。一方、企業のサプライチェーンマネジメントの高度化やジャスト・イン・タイム輸送等の多様な荷主ニーズに対応した海上輸送サービスが求められていた。

また、平成 20 年 4 月には、交通政策審議会港湾分科会において「我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方」が答申され、港湾政策の基本となる方針がとりまとめられた。このような状況を踏まえ、我が国産業の国際競争力強化とより豊かな国民生活の実現に向けて、国際・国内一体となった効率的かつ低負荷な海上輸送ネットワークを実現するために、次の取組みを推進するとともに、施策の更なる充実・深化を図ることとした。

① スーパー中枢港湾プロジェクトの推進（H17 白書）

平成 17 年 7 月に改正された「港湾法」に基づき、京浜港、名古屋港及び四日市港、大阪港及び神戸港を指定特定重要港湾(スーパー中枢港湾)に指定するとともに、17 年度から、特定国際コンテナ埠頭を運営する民間事業者(認定運業者)に対する岸壁及び背後ヤードの長期貸付制度や荷さばき施設の整備にかかる無利子貸付制度を創設した。平成 18 年 10 月には、「海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律」が施行され、多くの外貿コンテナ貨物を取り扱う埠頭公社の民営化を可能とし、埠頭公社ターミナルの管理運営効率化を図った

② 臨海部の物流機能の強化（H17 白書）

臨海部への物流機能の集積により国際海上輸送の効率性を向上するため、埠頭近傍において荷捌き施設等を整備する民間事業者に対して支援を行った。

③ 東アジア物流の準国内輸送化への対応

時間的、距離的に国内物流と大差ない対東アジア物流において、高度化・多様化するニーズに対応し、迅速かつ低廉な物流体系を構築するため、国際ユニットロードターミナルや小口貨物積替円滑化施設等の整備を進めた。

④ 国際港湾の機能向上（H17～20 白書）（※3 章国際物流（インフラ整備）参照）

⑤ 海上上交通環境の整備（H17～20 白書）

国際幹線航路のうち、浅瀬等の存在により湾内航行に支障のある箇所改良等を行うとともに、航路標識の整備や船舶航行規制の見直し等を行うことにより、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上交通環境の整備を行った。

⑥ 港湾ロジスティクス・ハブの形成（H17～18 白書）

経済のグローバル化に対応するため、高度荷さばき施設等の整備を推進し、国際物流と国内物流の結節点として、コンテナターミナルと近接した港湾ロジスティクス・ハブの形成を推進した。

c. 国際競争力の強化に向けた航空物流機能の高度化（H17～20 白書）

一層の拡大が見込まれる国内外の航空貨物需要に対応し、我が国の国際競争力の強化及び利用者利便の向上を図るため、①成田・羽田の一体的運用による首都圏における 24 時間貨物ハブ空港機能の実現、②完全 24 時間運用を活かした、関西国際空港の物流機能強化、③国内・国際間の継越、総合保税地域等の物流利便に優れる中部国際空港の利用促進、④地方空港を活用した多様な航空物流ネットワークの構築、⑤多様化かつ高度化するニーズに対応した航空物流の新たな展開等の課題について、重点的に取り組んだ。

各大都市圏拠点空港における取組みとしては、成田国際空港では、平行滑走路の 2,500m 化、貨物機用ローディングエプロン（注）といった施設の整備等を推進した。また、東京国際空港（羽田）では、4 本目の滑走路、国際貨物ターミナル等の整備を含む再拡張事業を推進した。さらに、関西国際空港では、平成 19 年 8 月 2 日の供用開始を予定している 2 本目の滑走路の整備、貨物上屋等の物流施設の拡充を推進した。また、平成 19 年 7 月には国土交通省航空局に航空物流室が設置され、航空会社、航空フォワーダー、荷主等との緊密な連携を図りつつ、航空物流施策を一体的・戦略的に推進した。

さらに、航空物流施策を総合的かつ戦略的に推進するため、「我が国航空物流のグランドデザイン」の策定・実現に向けて、荷主企業、航空フォワーダー、航空会社等の参画の下、平成 20 年 4 月より「航空物流に関する懇談会」を開催した。20 年 7 月には、①アジアの成長と活力の取り込み、②航空貨物の輸送プロセスの効率化・円滑化の促進、③航空輸送の特長を活かした多様な物流サービスの実現、④戦略的な空港の物流機能の強化を基本骨格とする中間報告をとりまとめ、今後施策の更なる充実・具体化を図ることとした。

d. 物流における情報化の推進（H17～20 白書）

物流分野では、取引の効率化、渋滞の回避、物流に関係する行政手続の最適化等、多様な側面において ICT の導入を的確に推進することが重要であり、例えば、輸出入及び港湾関連の行政手続については、シングルウィンドウシステムの改修、その業務・システムの最適化計画の策定等を行ってきたが、今後最適化計画に従い、より利便性の高い電子申請システムの構築を図ることとした。

国土交通省をはじめとした関係府省庁において、アジア・ゲートウェイ構想「貿易手続改革プログラム」等に位置付けられた「次世代シングルウィンドウ」を構築し、平成 20 年 10 月より稼働開始した。引き続き、港湾管理者手続の統一化・簡素化を進め、次世代シングルウィンドウへの機能を追加する予定とした。

e. 国際物流機能強化に資するその他の施策（H17～20 白書）

アジア域内での経済交流が進むにつれ、国際物流と国内の陸・海・空の各輸送モードが有機的に結びついた効率的な物流ネットワークの形成が急がれている。このため、国際標準コンテナ車が重要な港湾等と大規模物流拠点とを支障なく通行できる幹線道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク）の構築を推進し、既供用のネットワーク上に存在する国際コンテナ通行支障区間については、橋梁補強や現道拡幅、バイパス整備等の対策を実施し、10 年間でおおむね解消を図ることとした。また、拠点的な空港・港湾と高規格幹線道路等とを結ぶアクセス道路についても重点的かつ効果的に整備するなど、物流の円滑化に資する道路整備を推進した。

さらに、鉄道貨物輸送力増強により海上輸送と鉄道輸送の組み合わせた Sea & Rail サービス等東アジアとの国際物流の増加等への対応を図るほか、鉄道積替施設の整備の促進やスーパー中核港湾における内航フィーダー輸送の利用促進等国際複合一貫輸送の促進を図った。

（５）総合物流施策大綱(2009-2013)の閣議決定（H21 白書）（再掲）

「総合物流施策大綱（2005-2009）」により、総合的な物流施策を推進してきたが、その後、経済構造の一層のグローバル化、地球温暖化対策の必要性の増大、貨物セキュリティ確保の要請の高まり等、物流をめぐる環境には様々な変化が生じた。これらから生ずる課題に迅速かつ的確に対応するため、政府は平成 21 年 7 月に「総合物流施策大綱(2009-2013)」を閣議決定した。大綱では、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の 3 点を施策の基本的方向性として、物流施策を総合的・一体的に推進していくこととしており、この大綱に基づき、アジア各国における広域的な物流環境の改善や物流事業者、荷主、地方公共団体等、多様な関係者の連携による物流の低炭素化の促進等を図ることとした。

（６）大綱(2009-2013)のもとでの具体的施策（国際物流）（H21～24 白書）

総合物流施策大綱等に基づき、国際物流施策の総合的かつ戦略的な推進を図った。「国際物流戦略チーム」の活動を継続し、また、海外では、インドにおける物流のボトルネック調査を行うなど、物流事業の環境改善に向けて取り組んだ。

a. 国際海上輸送網の基盤の強化（H21～24 白書）

経済のグローバル化が進展する中、世界的な海上輸送量は年々増加してきており、大量一括輸送による海上輸送の効率化の観点から、コンテナ及びバルク貨物輸送船舶の大型化が進展した。

このような状況において、コンテナについてはアジア各国の主要港は順調に取扱貨物量を増やすなか、我が国港湾との国際競争はますます激化し、バルク貨物については近隣諸国の急激な経済発展を受け、資源・エネルギー・食糧等の獲得競争も起こりつつあった。

このため、世界最高水準のサービスレベルと十分な能力の港湾サービスを早期に提供するために、更なる「選択」と「集中」による港湾の国際競争力の強化の観点から、国土交通省成長戦略会議の下に平成21年12月に設置した「国際コンテナ戦略港湾検討委員会」及び「国際バルク戦略港湾検討委員会」において、関係者を交えた検討を行った。

このような状況を踏まえ、我が国の経済活動や国民生活を支える物流の効率化を進め、企業の国内立地環境の競争力を高めることで、我が国の産業競争力の強化と経済再生を実現するため、欧米基幹航路の寄港の維持・拡大や基幹的な資源・エネルギー等の輸入効率化・安定化に向けた取組みを行った。また、このような取組みとともに、引き続き、国際・国内一体となった効率的な海上輸送ネットワークを実現するための取組みを推進するとともに、施策の更なる充実・深化を図ることとした。

b. スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化（H21 白書）（略）

c. 国際コンテナ戦略港湾の選択と集中（H22～24 白書）

平成16年度に開始したスーパー中枢港湾プロジェクトは、アジアの主要港をしのぐコスト・サービス水準の実現を目標に、官民一体で展開し、22年度までに、港湾コストは2割弱の低減、リードタイムも1日を達成するなど、一定の成果を収めつつあった。一方、基幹航路寄港回数については、なお減少傾向にあり、我が国産業の国際競争力への影響が懸念される状況にあった。また、釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化する中、世界各地との間で、国民生活や産業活動に必要な物資や製品を低コストでスピーディーかつ確実に輸送できるネットワークを構築することが必要不可欠であり、アジア諸国・世界の成長を取り込み、我が国の成長に結びつけていくことが求められた。

これらを踏まえ、「選択と集中」の考え方の下、22年8月、国際コンテナ戦略港湾検討委員会において、我が国と北米・欧州等を結ぶ国際基幹航路を維持・拡大させることとし、国際コンテナ戦略港湾に阪神港及び京浜港を選定した。両港においては、コンテナターミナル等のインフラ整備、貨物集約、港湾運営の民営化等のハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施、その機能強化を図った。

また、港湾の種類について国際戦略港湾及び国際拠点港湾を追加するなどの見直しを行い、これらの港湾において国土交通大臣が行う港湾工事の範囲及びその費用に係る国の負担割合を定めるとともに、コンテナ埠頭等を一体的に運営する港湾運営会社の創設等を規定した改正「港湾法」が23年12月に施行された。同法に基づき、24年10月に阪神港において、同年12月に横浜港において、それぞれ特例港湾運営会社が指定された。

d. 国際バルク戦略港湾の選択と集中（H22～24 白書）

資源、エネルギー、食糧等の世界的な獲得競争が進む中、海上輸送の世界においても、一括大量輸送によるスケールメリットを追求する観点から、輸送船舶の大型化が進展していた。一方、我が国では、港湾施設の多くが世界的な船舶の大型化に対応できていない、輸入企業間の連携を促す制度的枠組みが用意されていないなどの課題を抱えていた。

これらの課題に対応し、アジアの主要港湾と比べて遜色のない物流コスト・サービスを実現することにより、我が国の産業の競争力強化や国民生活の向上に不可欠な資源、エネルギー、食糧等の安定的かつ安価な供給を実現することが求められていた。

このため、対象品目（穀物、鉄鉱石、石炭）を取り扱う港湾の「選択と集中」により、大型船舶

の活用、輸入の効率化のための企業連携の促進等を進め、港湾の国際競争力の強化を図ることとし、具体的には、平成 27 年までに現在、主力となっている輸送船舶の満載での入港に対応すること、32 年までにパナマ運河の拡張等を見据え登場する最大級の輸送船舶の満載での入港に対応することを目標として設定した。

平成 23 年 5 月、国際バルク戦略港湾として、穀物については 5 港（釧路港、鹿島港、名古屋港、水島港、志布志港）、鉄鉱石については 3 港（木更津港、水島港、福山港）、石炭については 3 港（徳山下松港、宇部港、小名浜港）を選定した。

e. 日本海側拠点港の形成（H22～24 白書）

中国・韓国・ロシアなど日本海周辺の対岸諸国は近年著しい経済発展を遂げており、我が国との経済関係が今後益々深まっていく中で、対岸諸国の経済発展等を我が国の成長に取り込みつつ、日本海側各港湾の役割の明確化と港湾間の連携を図ることにより、日本海側港湾全体の国際競争力を強化し、日本海側地域の経済発展に貢献することを目的に日本海側拠点港の形成を図ることとした。また、東日本大震災を踏まえ、太平洋側港湾の代替機能の確保により災害に強い物流ネットワークを構築するとともに、防災機能の確保を図ることとした。

「日本海側拠点港の形成に関する検討委員会」の検討結果を踏まえ、平成 23 年 11 月、機能別に日本海側拠点港を選定した。今後も継続的に委員会を開催し、港湾管理者から提出された計画書に記載された計画の進捗状況等についてフォローアップを行っていくこととした。

f. 海上交通環境の整備（H21～24 白書）

国際幹線航路のうち、浅瀬等の存在により、湾内航行に支障のある箇所の改良等を行うとともに、航路標識の整備等を行うことにより、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上交通環境の整備を行った。

g. 国際港湾の機能向上（H21～24 白書）

時間的、距離的に国内物流と大差ない対東アジア物流において、高度化・多様化するニーズに対応し、迅速かつ低廉な物流体系を構築するため、ユニットロードターミナルの機能強化や貨物積替円滑化施設等の整備を進めた。

国土交通省を始めとした関係府省庁において、アジア・ゲートウェイ構想「貿易手続改革プログラム」等に位置付けられた「次世代シングルウィンドウ」について、港湾管理者手続の統一化・簡素化を進め、平成 21 年 10 月より新たに 11 手続を電子申請可能な手続として機能追加した。平成 22 年 2 月には空港入出港手続を追加するなど、より利便性の高い電子申請システムの構築に取り組んだ

h. 国際競争力の強化に向けた航空物流機能の高度化（H21～24 白書）

近隣アジア諸国の空港が、アジアの成長に伴うアジア発着貨物量の増大によってその取扱量を大きく拡大させる中で、我が国の空港においても、日本発着貨物はもとより、今後大きな伸びが期待されるアジア発着貨物を積極的に取り込むことが期待された。

このため、首都圏空港の物流機能拡充、関西国際空港の国際物流機能の強化、中部国際空港の利活用の推進や輸送プロセスの円滑化に向けた取組み等を進めた。

i. 物流上重要な道路ネットワークの戦略的整備・活用（H21～25 白書）

アジア域内での経済交流が進むにつれ、国際物流と国内の陸・海・空の各輸送モードが有機的

に結びついた効率的な物流ネットワークの形成が急がれていた。このため、国際標準コンテナ車が重要な港湾等と大規模物流拠点を積み替えなく通行可能な幹線道路ネットワークの整備を推進した。具体的には、国際コンテナ通行支障区間について、国際標準コンテナ車の通行に必要な耐荷力や空間を確保するため、橋梁補強、現道拡幅、バイパス整備等の対策を実施し、早期解消を図るとともに、物流活動の中核となる拠点的な空港・港湾から高速道路等を結ぶアクセス道路についても重点的かつ効果的に整備するなど、国際物流に対応した道路網の構築を推進した。また、スマート IC の整備を進めるなど、既存の道路ネットワークの有効活用・機能強化を図った。

j. 国際物流機能強化に資するその他の施策（H21～24 白書）

韓国・中国との間のシャーシ（動力を持たない被牽引車両）の相互通行の実現や海上輸送と鉄道輸送を組み合わせた Sea & Rail の活用を促進し、東アジアの貨物需要の増大等に対応するほか、国際コンテナ戦略港湾等における鉄道積替施設の整備や内航フィーダー輸送の利用促進等複合一貫輸送の促進を図った。

（7）総合物流施策大綱（2013-2017）の閣議決定（H25 白書）

グローバル・サプライチェーンの深化や地球温暖化対策及び安全・安心の確保の必要性の高まり等の物流を取り巻く情勢に迅速かつ的確に対応するため、平成 25 年 6 月に「総合物流施策大綱（2013-2017）」が閣議決定され、大綱に基づき、官民で連携しながら物流施策を総合的・一体的に進められた。また、25 年 7 月には、我が国産業の国際競争力の強化に資する効率的な物流システムの構築を国内外で実現し、省横断的な物流施策の推進体制を強化するため、「物流審議官」及び「国際物流課」が設置された。

（8）大綱(2013-2017)のもとでの具体的施策（国際物流）（H25～28 白書）

グローバル・サプライチェーンの深化に対応するため、我が国物流システムの海外展開の推進等の国際物流機能強化に向けた取組みを進めた。

a. 我が国物流システムの海外展開の推進

サプライチェーンのグローバル化が深化する中、我が国産業の国際競争力を維持・向上させていくためには、成長するアジア市場の取り込みが不可欠であり、その基盤となる質の高い国際物流システムの構築が求められていた。また、我が国産業のアジア展開を支える我が国物流事業者にとっても、アジア市場の取り込みは急務となっていた。

しかしながら、効率的で環境面でも優れるなど質の高い我が国物流システムをアジア地域へ展開するに当たっては、相手国の制度上・慣習上等の課題が存在していた。このため、官民連携により、高度な輸送ニーズに対応できる RORO 船を活用した海陸一貫輸送の実証事業の実施や政府レベルでの政策対話等を通じて、我が国物流システムの海外展開の環境整備等を図った。

b. 国際海上貨物輸送ネットワークの機能強化（H25～28 白書）

経済のグローバル化が進展する中、世界的な海上輸送量は年々増加してきており、大量一括輸送による海上輸送の効率化の観点から、コンテナ及びバルク貨物輸送船舶の大型化が進展していた。このような状況において、コンテナについてはアジア各国の主要港が順調に取扱貨物量を増やし、寄港地の集約により日本へ寄港する国際基幹航路の便数が減少した。また、バルク貨物注については大型船への対応が遅れており、相対的に不利な事業環境による国内立地産業の競争力低下等が懸念された。

このような状況を踏まえ、我が国の経済活動や国民生活を支える物流の効率化を進め、企業の国内立地環境を改善することで、我が国の産業競争力の強化と経済再生を実現するため、国際基幹航路の寄港の維持・拡大や基幹的な資源・エネルギー等の輸入効率化・安定化に向けた取組みを行った。また、このような取組みとともに、引き続き、国際・国内一体となった効率的な海上輸送ネットワークを実現するための取組みを推進するとともに、施策の更なる充実・深化を図ることとした。

c. 国際コンテナ戦略港湾の機能強化（H25～28 白書）

我が国の産業活動や国民生活を物流面から支えるためには、国際海上コンテナ物流において我が国と北米・欧州等を結ぶ国際基幹航路を安定的に維持し拡大していくことが必要とされた。

このため平成 22 年 8 月、阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾として選定し、大水深岸壁の整備や「民」の視点を活かした効率的な港湾運営等、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施した。港湾運営の面では、東京港、川崎港、横浜港、大阪港、神戸港において特例港湾運営会社を指定した。

一方、欧州航路アライアンスの再編（G6 アライアンス）やメガキャリアによる新たなアライアンスの出現（P3 ネットワーク）、さらにはトリプル E（18,000TEU 級）に代表される超巨大コンテナ船の就航により、国際基幹航路の寄港地絞り込みや貨物の囲い込み等、我が国の海運・港湾を取り巻く状況は猛烈なスピードで変化し、そして厳しさを増していた。

このような状況を踏まえ、25 年 7 月から「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を開催し、26 年 1 月に、戦略港湾への広域からの貨物集約等による「集貨」、戦略港湾背後への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化や港湾運営会社に対する国の出資制度の創設等による「競争力強化」の 3 本柱からなる「最終とりまとめ」を公表した。

同委員会の議論を踏まえ、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対して政府出資を可能にするとともに、無利子貸付制度の対象施設に国際コンテナ戦略港湾の埠頭近傍の流通加工機能を伴う倉庫を追加すること等を内容とする「港湾法の一部を改正する法律」が 26 年 4 月に成立した。阪神港においては、国も出資した阪神国際港湾株式会社による集貨事業に対して国費による支援を講じた結果、西日本諸港からの国際フィーダー航路の寄港便数が 68 便/週から 99 便/週へ約 5 割増加し、28 年の神戸港のコンテナ貨物取扱量が阪神・淡路大震災以降で 2 年連続過去最高を記録するなど成果が現れ始めた。

京浜港においても、国も出資した横浜川崎国際港湾株式会社による集貨事業が開始され、29 年 4 月に横浜港における北米基幹航路の新規開設が実現するなど成果が現れ始めた。

他方、28 年 8 月の韓進海運の経営破綻、同年 10 月の邦船三社の定期コンテナ船事業統合の発表など、海運情勢は厳しさを増しており、こうした中、これまでの取組みを強化するため、今後はアジアからの広域集貨にも取り組み、国際基幹航路の維持・拡大を更に強力に進めていく必要があるとされた。

d. 資源・エネルギー等の安定的かつ効率的な海上輸送ネットワークの形成（H25～28 白書）

世界的に資源、エネルギー等の需給が逼迫する中、これらの物資のほぼ 100%を輸入に依存する我が国において、その安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国産業の国際競争力の強化、雇用と所得の維持・創出を図ることは重要な課題の一つとなっていた。

このため、大型船に対応した港湾機能の拠点的確保や企業間連携の促進等により、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの形成を図ることとし、これに資するものとして、石炭等のばら積み貨物の輸入拠点として、国土交通大臣が特定貨物輸入拠点

港湾を指定するとともに、当該港湾に対する支援措置等を規定した改正港湾法及び関係政省令が25年12月1日に施行された。これを受け、同年12月19日に国際バルク戦略港湾の一つとして選定されていた小名浜港を全国初の特定貨物輸入拠点港湾（石炭）に指定した。また、徳山下松港においても、28年度より水深18mの国際物流ターミナルの整備に着手した。

穀物を取扱う輸入拠点として、釧路港では、26年度より水深14mの国際物流ターミナルの整備に着手し、28年2月に特定貨物輸入拠点港湾の指定をした。

e. 日本海側港湾の機能別の拠点化（H25～28 白書）

経済成長著しい対岸諸国と地理的に近接する日本海側港湾において、既存ストックを活用しつつ、伸ばすべき機能の選択と施策の集中及び港湾間の連携を通じて、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れるとともに、東日本大震災を踏まえた災害に強い物流ネットワークの構築にも資することを目指し、平成23年11月に日本海側拠点港を選定した。今後は港湾管理者が策定した計画の進捗状況等についてフォローアップを行っていくこととした。

f. 総合的物流情報プラットフォームの構築（H26～28 白書）

システム運営の効率化及び利用者の利便性の向上を図るため、貿易に係るあらゆる手続き処理機能（NACCS）とコンテナ物流情報提供機能（Colins）を統合した総合的物流情報プラットフォームの構築に向けた取組みを進めた。

g. 国際港湾の機能向上（H25～28 白書）

時間的、距離的に国内物流と大差ない対東アジア物流において、高度化・多様化するニーズに対応し、迅速かつ低廉な物流体系を構築するため、ユニットロードターミナル注の機能強化や貨物積替円滑化施設等の整備を進めた。さらに、コンテナ貨物やバルク貨物の増加に対応するため、国際海上輸送ネットワークや地域の拠点となる港湾において、国際海上コンテナターミナルや国際物流ターミナルの整備を行うとともに、ICT化の推進等利便性向上に向けた取組みを推進した。

h. 海上交通環境の整備（H25～28 白書）

国際幹線航路のうち、浅瀬等の存在により、湾内航行に支障のある箇所の改良等を行うとともに、航路標識の整備等を行うことにより、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上交通環境の整備を行った。

i. LNG バンカリング拠点の形成

平成28年10月に国際海事機関（IMO）において一般海域におけるSOx規制が2020年から強化されることが決まるなど、排出ガスのクリーンなLNG（液化天然ガス）を燃料とする船舶の増加が見込まれ、LNG バンカリング（燃料供給）拠点の有無が港湾の国際競争力を左右する状況となった。我が国は世界最大のLNG輸入国であり、LNG基地が近接して立地する横浜港をモデルケースとして、LNG バンカリング拠点の整備方策に関する検討会を28年6月に設置し、同年12月に取りまとめを行った。引き続き、検討結果等を踏まえながら、シンガポール港と連携しつつ、我が国がアジア地域において先導的にLNG バンカリング拠点を形成し、我が国港湾へのコンテナ航路等の寄港増を図るとした。

j. 国際競争力の強化に向けた航空物流機能の高度化

我が国の国際航空貨物輸送が、国内企業の海外移転及び近年の欧州債務危機等の影響により伸

び悩んでいる状況にあることを踏まえ、今後も伸びが期待されるアジア発着貨物を積極的に取り込むため、首都圏空港の更なる容量拡大、機能強化、関西国際空港・中部国際空港等の我が国拠点空港の貨物ハブ化推進や輸送プロセスの円滑化に向けた取組み等を進めた。

k. 物流上重要な道路ネットワークの戦略的整備・活用（H25～28 白書）

国内輸送の約 8 割を担う貨物自動車による輸送における効率的な物流ネットワークの構築は極めて重要であり、三大都市圏環状道路や空港・港湾へのアクセス道路等の整備を進めた。また、平成 25 年 6 月の道路法等の改正に基づき、それらの根幹的な道路網を中心に「大型車両の通行を誘導すべき道路」に指定し、当該道路を通行する大型車両の通行許可手続を迅速化するとともに、通行支障区間の計画的な解消を図ることとした。加えて、スマート IC の整備を進めるなど、既存の道路ネットワークの有効活用・機能強化を図った。

平成 28 年度には、地域高規格道路の IC へのアクセス道路の整備を支援する新たな個別補助制度を創設し、大型車を望ましい経路へ誘導する「大型車誘導区間」に国際戦略・拠点港湾とのラスト 1 マイルを追加した。また、ETC2.0 搭載車への特車通行許可の簡素化や ETC2.0 車両運行管理支援サービスの実証実験等の、ETC2.0 を活用した取組みを推進した。さらに、トラック輸送の省人化を促進し、生産性向上を図るため、一台で大型トラック 2 台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の実証実験を平成 28 年 11 月より新東名を中心とするフィールドで開始した。加えて、スマート IC の整備を進めるなど、既存の道路ネットワークの有効活用・機能強化を図った。

l. 国際物流機能強化に資するその他の施策（H25～28 白書）

国際物流と国内の陸・海・空の各輸送モードが有機的に結びついた物流ネットワークの形成が急がれる中、韓国・中国との間のシャーシ（動力を持たない被牽引車両）の相互通行の実現や海上輸送と鉄道輸送を組み合わせた Sea & Rail の活用を促進した。

大都市圏における国際物流の結節地域である国際港湾等周辺において、国際コンテナに対応した物流拠点の整備・再整備を推進することにより、大規模災害時における防災機能の向上や都市環境の改善とあわせて国際競争力の強化を図った。

m. 農林水産物・食品の輸出促進に向けた物流の改善（H27,28 白書）

我が国の農林水産物・食品の輸出額は、平成 28 年に 7,503 億円となり、過去最高値を更新した。農林水産物・食品の輸出額を 31 年に 1 兆円とする政府目標の達成に向けて、輸送中の荷傷みを防ぎ鮮度を維持する技術・機材等の普及促進や、異なる品目の貨物を積み合わせて大量輸送する取組みの拡大等、クール宅配便サービスの国際標準化に向けた取組みの推進等により、農林水産物・食品の品質維持やコスト競争力の強化を図る取組みを推進した。

（9）「総合物流施策大綱（2017-2020）」の閣議決定（H29 白書）（再掲）

我が国の物流サービスは、トラック輸送を主体として、定時性、安全性、荷主のオーダーに徹底的に応じるサービス等、質の高い水準となっており、製造業のジャスト・イン・タイムを支え、流通業の発展、宅配サービス等による国民生活の利便性の向上に貢献してきた。一方で、近年、人口減少・少子高齢化の進行、情報通信技術（ICT）等の革新、災害リスクの高まり、貨物の小口化・多頻度化の一層の進行と顧客ニーズの多様化等、物流を巡る社会経済情勢は大きく変化していた。さらに、物流分野においては、特に労働力不足が顕在化し課題となっており、トラックドライバーの高齢化が進行していたほか、中長期的には人材の確保が更に困難になる可能性があり、

早急に対策を講じる必要があると考えられた。

このような状況を踏まえ、平成 28 年 4 月に国土交通省生産性革命本部において、生産性革命プロジェクトの 1 つに採択された「物流生産性革命」プロジェクトの推進に取り組んだ。関係者が連携した物流の総合化及び効率化に関する幅広い取組みを支援することを旨として、28 年に改正された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成 17 年法律第 85 号）」（改正物流総合効率化法）に基づき共同輸配送、モーダルシフト、トラック予約受付システム等を導入した倉庫への輸送網の集約等を内容とする総合効率化計画の認定を進めているほか、宅配便の再配達削減、物流システムの国際標準化の推進等の物流事業の効率化及び高付加価値化に資する取組みを推進することで、物流事業の労働生産性を 2020 年度までに 2 割程度向上させることが目標とされた。

こうした「物流生産性革命」の取組みを政府全体の取組みとして改めて位置づけ、関係省庁の連携の下で推進していくために、29 年 7 月に「総合物流施策大綱（2017 年度～2020 年度）」を閣議決定した。大綱では、物流を取り巻く社会構造が変化する中で、我が国の経済成長と国民生活を支える社会インフラとしての機能を持続的に果たす「強い物流」を実現するため、働き方改革や新技術の活用等の新しい視点を取り込んだ 6 つの視点から今後の物流施策の方向性を示した。

また、30 年 1 月には本大綱で示された方向性に基づいて「総合物流施策推進プログラム」を策定し、具体的な施策を政府が一体となって計画的に実施することとした。

（参考）新たな「総合物流施策大綱（2017 年度～2021 年度）」について～「強い物流」の実現に向けて～

平成 29 年 7 月、新たに「総合物流施策大綱（2017 年度～2020 年度）」を閣議決定しました。平成 9 年に初めて策定した「総合物流施策大綱」から一貫して目指していた「高品質で低コストの物流」は、我が国における経済成長を後押ししてきましたが、一方で物流分野における労働力の高齢化や人手不足等、物流の持続性・安定性の課題が顕在化するようになりました。また、EC 市場の急速な拡大等による輸送の小口多頻度化や、厳しい時間的制約の中で複雑化するニーズに対応するため、物流の生産性を向上させることが急務となっています。

本大綱では、我が国の経済成長と国民生活を持続的に支える「強い物流」を実現するため、働き方改革や新技術の活用等、6 つの視点から、今後の物流施策の方向性を示しています。

- ① 「サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革」（＝繋がる）～競争から共創へ～
- ② 「物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現」（＝見える）
- ③ 「ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現」（＝支える）～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～
- ④ 「災害等のリスク・地球環境問題に対応するサステナブルな物流の構築」（＝備える）
- ⑤ 「新技術（IoT、ビッグデータ、AI 等）の活用による“物流革命”」（＝革命的に変化する）
- ⑥ 「人材の確保・育成、物流への理解を深めるための国民への啓発活動等」（＝育てる）

（10）大綱（2017-2021）のもとでの具体的施策（国際物流）（H29～R1 白書）

引き続き、グローバル・サプライチェーンの深化に対応するため、我が国物流システムの海外展開の推進等の国際物流機能強化に向けた取組みを進めている。

1) 我が国物流システムの海外展開の推進（H29～R1 白書）

質の高い我が国物流システムのアジア地域への展開に向け、物流パイロット事業、政府間での

政策対話、物流関連インフラ整備支援、人材育成事業、物流システムの国際標準化等を通じ、官民連携により我が国物流システムの海外展開に向けた環境整備を図った。

2) 国際海上貨物輸送ネットワークの機能強化 (H29～RI 白書)

引き続き、我が国の経済活動や国民生活を支える物流の効率化を進め、企業の国内立地環境を改善することで、我が国の産業競争力の強化と経済再生を実現するため、国際基幹航路の寄港の維持・拡大や主要な資源・エネルギー等の輸入の効率化・安定化に向けた取組みを行った。

また、このような取組みとともに、引き続き、国際・国内一体となった効率的な海上輸送ネットワークを実現するための取組みを推進するとともに、施策の更なる充実・深化を図ることとした。

a. 国際コンテナ戦略港湾の機能強化

平成 22 年 8 月に、阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾として選定し、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施してきた。

阪神港においては、国も出資した阪神国際港湾株式会社による集貨事業に対して国費による支援を講じた結果、西日本諸港からの国際フィーダー航路の寄港便数が 68 便/週から 101 便/週へ約 5 割増加し、29 年の神戸港のコンテナ貨物取扱量が過去最高を記録するなど成果が現れた。

京浜港においても、国も出資した横浜川崎国際港湾株式会社による集貨事業が開始され、東日本諸港からの国際フィーダー航路の寄港便数が 33 便/週から 48 便/週へ約 5 割増加し、29 年 4 月に横浜港における北米基幹航路の新規開設が実現するなど成果が現れた。

今後は、AI、IoT、自動化技術を組み合わせ、世界最高水準の生産性を有し、労働環境の良いコンテナターミナル(「AI ターミナル」)の実現にも取り組み、国際基幹航路の維持・拡大を更に強力に進めていくこととした。

b. LNG バンカリング拠点の形成

我が国は世界最大の LNG 輸入国であり、港湾に LNG 基地を多数有しているなど既存インフラが充実していることを踏まえ、世界最大の重油バンカリング港を有するシンガポールと連携し、国際的なネットワークの構築を推進するため、29 年 4 月に署名した覚書に基づき、同年 8 月に日・シンガポール共同調査を開始した。引き続き、シンガポールと連携しつつ、我が国がアジア地域において先導的に LNG バンカリング拠点を形成し、我が国港湾へのコンテナ航路等の寄港増を図るとした。

c. 資源・エネルギー等の安定的かつ効率的な海上輸送ネットワークの形成

石炭を取扱う輸入拠点として小名浜港及び徳山下松港、穀物を取扱う輸入拠点として釧路港、水島港及び志布志港において港湾整備を進め、バルク戦略港湾に関する民間投資の動きも活性化した。今後も、大型船による効率的な輸送と企業間連携による共同輸送を通じ、生産性の飛躍的な向上と我が国の産業競争力の強化を図ることとした。

d. 日本海側港湾の機能別の拠点化(※前期とほぼ同内容)

経済成長著しい対岸諸国と地理的に近接する日本海側港湾において、既存ストックを活用しつつ、伸ばすべき機能の選択と施策の集中及び港湾間の連携を通じて、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れるとともに、東日本大震災を踏まえた災害に強い物流ネットワークの構築にも資することを目指し、港湾管理者が策定した計画に基づき、平成 23 年 11 月に日本海側拠点港を選定した。引き続き、進捗状況等についてフォローアップを行った。

e. 国際港湾の機能向上（※前期とほぼ同内容）

国際海上輸送ネットワークや地域の拠点となる港湾において、地域の基幹産業の競争力強化等のため、国際物流ターミナル等の整備を行うとともに、ICT 化の推進等利便性向上に向けた取組みを推進した。さらに、時間的、距離的に国内物流と大差ない対東アジア物流において、高度化・多様化するニーズに対応し、迅速かつ低廉な物流体系を構築するため、ユニットロードターミナル注の機能強化や貨物積替円滑化施設等の整備を進めた。

f. 海上交通環境の整備（※前期とほぼ同内容）

国際幹線航路のうち、浅瀬等の存在により、湾内航行に支障のある箇所の改良等を行うとともに、航路標識の整備等を行うことにより、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上交通環境の整備を行った。

g. 国際競争力の強化に向けた航空物流機能の高度化

引き続き、今後も伸びが期待されるアジア発着貨物を積極的に取り込むため、首都圏空港の機能強化、関西国際空港・中部国際空港等の我が国拠点空港の貨物ハブ化推進や輸送プロセスの円滑化に向けた取組み等を進めた。

h. 農林水産物・食品の輸出促進に向けた物流の改善

我が国の農林水産物・食品の輸出額は、平成 29 年に 8,071 億円となり、5 年連続で増加した。引き続き、農林水産物・食品の輸出額を 31 年に 1 兆円とする政府目標の達成に向けて、輸送中の荷傷みを防ぎ鮮度を維持する技術・機材等の普及促進、地方産地からの航空輸送ニーズに対応した新型航空保冷コンテナの研究開発、コールドチェーン物流サービスの国際標準化に向けた取組みを推進した。

i. 物流上重要な道路ネットワークの戦略的整備・活用

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、平成 30 年 3 月に道路法等を改正し、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、トラックの大型化に対応した道路構造の強化や災害時の道路の啓開・復旧の迅速化等の機能強化を図るとともに重点支援を実施する「重要物流道路制度」を創設した。また、ETC2.0 搭載車への特車通行許可の簡素化や ETC2.0 車両運行管理支援サービス等の、ETC2.0 を活用した取組みを推進した。

さらに、トラック輸送の省人化を促進し、生産性向上を図るため、一台で大型トラック 2 台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の実証実験を 28 年 11 月より新東名を中心とするフィールドで推進し、平成 30 年度の本格導入を目指した。加えて、高速道路と民間施設を直結する民間施設直結スマート IC 制度の活用を推進するとともに、引き続き、スマート IC の整備を進めるなど、既存の道路ネットワークの有効活用・機能強化を図った。

j. 国際物流機能強化に資するその他の施策

大都市圏における国際物流の結節地域である国際港湾等周辺及び物流・産業の拠点である港湾において物流拠点及び物流施設の整備・再整備を推進することにより、大規模災害時における防災機能の向上を図りつつ、都市環境の改善とあわせた国際競争力の強化及び効率的な物流網の形成を図ることとした。

2. 4 個別トピックス

2. 4. 1 国際静脈物流の展開

(1) 国際静脈物流システムの構築（H14～17 白書）

増加しつつある鉄くず等の循環資源について、バーゼル条約等を遵守しつつ、その有効活用を図ることによりグローバルな視点からの循環型社会の構築に寄与するため、国内の静脈物流システムとも連携を図りながら、循環資源の輸出ターミナルの拠点化・大型化・情報ネットワーク化等による効率的な国際静脈物流システムの構築に向けた調査実施等の取組みを進めた。

(2) 国際循環資源物流システムの構築（H18～20 白書）

鉄くず等の循環資源が原材料として世界的に注目される中、有害廃棄物の国境を越える移動及びその処分の規制に関するバーゼル条約等を遵守しつつ、地球規模で有効活用することが重要と考えられた。このため、国内の循環資源物流とも連携を図りながら、効率的な国際循環資源物流の構築に向けたハード・ソフト両面での取組みを進めた。

3. 国際物流（インフラ整備）

3. 1 貿易構造の転換と製品輸入増大（昭和終期～平成元年）

（1）港湾における製品輸入体制の整備（HI 年白書）

昭和の終期から平成初期にかけて（注：HI 白書原文「近年」）、国内産業構造の変化、N I E s の工業生産力の増大、農産物輸入自由化の進展等、我が国を取り巻く貿易環境は急速に変化し、その結果、輸出中心であった我が国において輸出が伸び悩む一方、製品や農産物を中心とした輸入が急増した。

五大港（京浜、名古屋、大阪、神戸、関門の各港）について輸出入貨物量の増減を対比すれば、輸出貨物が昭和 62 年度には対前年比で約 3 % 増であるのに対し、輸入貨物量は同年度に約 12 % の伸びを見せた。中でも実入コンテナの輸入貨物量は約 20 % も上昇し、製品・農産物輸入の急増ぶりを示した。N I E s の工業力の一層の進展、農産物に対する消費者ニーズの多様化等を考えると、我が国の製品・農産物輸入は、更なる増大が想定される状況にあった。

以上のような貿易構造の変化に対応するため、港湾においても従来の輸出振興を基本とした港湾整備に代わって、輸入中心型の貨物流通施設の整備を推進していくことが重要な課題となった。輸出製品と異なり輸入製品は、食料品・医薬品のように防塵・定温保管等の品質管理を必要とすること、市場との関係等から保管期間が長く在庫管理を要すること、食品衛生法上のラベル貼り等流通加工を必要とすること、少量多品種出庫のためきめ細かな在庫管理を要すること、農産物については、燻蒸・定温保管を要すること等の特徴があり、従来の単なる荷捌き施設では十分に対応できない。このため、製品輸入に必要なサービス等（デバンニング・保管・品質管理・流通加工・検疫等）を一括して行うとともに、商品展示・販売等の商品流通と結びついたサービスの場を提供する「総合輸入ターミナル」を主要貿易港に整備することが必要となり、その第一号として東京港青梅地区において整備が進められた。また、出荷元の外国港湾から総合輸入ターミナル、港湾業者等までをネットワーク化することにより貨物動静情報等を的確に利用者に伝達する「港湾貨物情報システム」の構築が急がれた。

上述のように、平成元年時点で、我が国の港湾において取扱う輸出入コンテナ貨物は年率 10 % を超える高水準で増加を続けていた。これらの貨物の多くは依然として東京湾、伊勢湾、大阪湾の三大湾の諸港において取扱われていたが、三大湾以外の港湾における輸出入コンテナ貨物の取扱いは着実に増加しており、昭和 63 年度には全国の 8 % 程度を担うに至った。また、コンテナ定期船の寄港する港湾は昭和 63 年に新たに金沢港を加え、全国で 19 港となった。コンテナ貨物量の増大とともに、パナマ運河を通行できないような大型のコンテナ船が就航するなど、主要な航路におけるコンテナ船の大型化が急速に進展する中、平成元年度は、三大湾においては東京港、名古屋港等 5 港において大型のコンテナターミナルの整備を、また、三大港以外においては博多港、那覇港においてコンテナターミナルの整備を実施した。

（2）航空貨物増大への対応（HI 白書）

我が国の航空貨物量も同時期、他の輸送機関による貨物量が伸び悩む中、著しい伸びを示し、昭和 63 年度には国際貨物量が約 140 万トン（対前年度比 14.8 % 増）、国内航空貨物量が約 62 万トン（同 8.0 % 増）となった。特に、国際航空貨物については、円高による産業構造の変化に伴い昭和 61 年度以降輸入が上回り、グルメブームの影響もあり輸入貨物の約 4 割は、魚介類等の生鮮食品が占めた。

一方で、国際航空貨物の国内流動状況として、新東京国際空港の取引貨物量が全国の 8 割以上を占めている極端な一極集中構造となっており、新東京国際空港等において、貨物量の増加に伴い貨物取扱施設の狭隘化が顕著となった。このような状況の下、新東京国際空港内貨物取引地区

及び空港外貨物取引施設である東京エアカーゴシティターミナル（TACT）において、緊急対策として既存上屋の処理能力の向上等が図られたが、将来的にも国際航空貨物の高い伸びが想定されることから、関係者により中長期的対策について検討が進められ、新東京国際空港の施設整備の推進、同空港への一極集中構造の改善等が必要であるとされた。

計画的な空港整備を推進するため、運輸省は昭和 42 年度以来「空港整備五箇年計画」を策定してきており、61 年 11 月 28 日には、関西国際空港の整備、新東京国際空港の整備及び東京国際空港の沖合展開の三大プロジェクトの推進、一般空港の整備、環境対策並びに航空保安施設の整備を内容とする第 5 次空港整備五箇年計画（計画期間 61 年度～平成 2 年度、総事業費 1 兆 9,200 億円（対前回計画比 12.3%増）を策定し、空港整備を進めた（平成元年度末までの進捗率見込 81.7%）。

3. 1. 2 輸入拡大に対応した第 8 次港湾、第 6 次空港五箇年計画下での国際物流インフラの整備（平成初期；H2～7）

（1）第 8 次港湾整備五箇年計画に基づく港湾の整備（H4 白書）

我が国を取り巻く貿易環境の著しい変化の中、港湾においては、コンテナ貨物を中心に製品、農産物等の輸入貨物が急速に増大しており、これに対応した物流施設の整備が求められた。航空貨物については、輸入貨物の約 9 割が新東京国際空港及び大阪国際空港に集中し、航空貨物の増加による貨物取扱施設の狭隘化、混雑化が発生しており、輸入貨物取扱能力の一層の拡充を図ることが必要となった。また、日米構造問題協議や、平成 4 年 1 月のブッシュ米大統領訪日の際決定されたグローバルパートナーシップ行動計画等における指摘を受け、我が国が国際経済の発展に貢献していくために、輸入関連インフラの整備を促進し、さらなる輸入の拡大を図ることが要請された。このため、製品等の輸入の急増と今後の一層の輸入促進の要請に対応した港湾、空港等の輸入関連インフラの整備を促進し、輸入貨物の円滑な流通を確保することが緊急の課題となった。

このため、運輸省では、港湾については、平成 2 年 4 月に発表された、新たな長期港湾整備政策「豊かなウォーターフロントをめざして」において、輸入促進のための港湾の整備を政策の重点として掲げ、さらに 3 年 11 月に閣議決定された第 8 次港湾整備五箇年計画に基づき、外貿コンテナターミナル、大型多目的外貿ターミナルに重点を置いた港湾整備を推進するとともに、主要な港湾において、NTT 株の売却益による無利子貸付け、課税の特例措置、財政投融资等により、総合輸入ターミナルの整備を支援した。4 年 6 月には大阪港において大阪港総合流通センターが完成し、その他東京港、名古屋港等においてもその整備が進められた。

（2）第 6 次空港整備五箇年計画に基づく空港の整備（H4、7 白書）

空港については、3 年 11 月に閣議決定された第 6 次空港整備五箇年計画に基づき、新東京国際空港及び 6 年夏頃の開港を予定している関西国際空港の整備を推進するとともに、新東京国際空港への貨物の一極集中を緩和し国際貨物流動の円滑化を推進するため、国内での中継機能の拠点として地方空港の活用を図っていくこととした。

平成 6 年 9 月 4 日には、構想から四半世紀、工事に着手してから 7 年余りの歳月をかけ、関西国際空港が開港を迎えた。わが国の国際空港としては、昭和 53 年新東京国際空港の開港以来 16 年ぶりとなり、近畿圏の航空需要の増大に対処するとともに 24 時間運用可能であることから、夜間の輸送が多い貨物便の増加が見込まれ物流の効率化が図られる等様々な効果が期待された。平成 7 年時点の関西国際空港の利用状況は開港後 1 年間で航空旅客数 1,589 万人、同航空貨物量 46 万トンであり、また、平成 7 年夏季ダイヤ（8 月）の段階で、海外 25 ケ国 2 地域 52 都市

(468 便／週)、国内線も国内 28 空港 (82 便／日) と結ばれた。

(3) 「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法 (FAZ 法)」に基づく輸入促進地域の整備 (H4、7 白書)

このような輸入関連インフラの整備推進に加え、一層の輸入拡大を図るため、4 年 7 月 16 日に施行された「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」に基づき、港湾又は空港及びその周辺に輸入促進地域を設け、当該地域における輸入の促進に寄与する事業を支援し、輸入貨物の円滑な流通を図ることとした。同法に基づく地域輸入促進計画として、5 年 3 月に大阪府、大阪市、神戸市、愛媛県、北九州市及び長崎県の計画が運輸大臣、通商産業大臣等の主務大臣により承認された。以降、承認された計画に基づく輸入促進地域 (フォーリン・アクセス・ゾーン: FAZ) の物流施設等の整備により、輸入貨物の円滑な流通が確保され、輸入の促進に寄与することが期待された。さらに、国際空港周辺、中枢・中核国際港湾、輸入促進地域等において、総合輸入ターミナル等の物流拠点の整備を進めるほか、金融上の支援措置、固定資産税の特例措置等により輸入拡大に対応する臨港倉庫、港湾上屋等の整備の促進を図られた。

4 年 7 月に施行された同法に基づき、港湾又は空港及びその周辺地域に輸入促進地域 (フォーリン・アクセス・ゾーン=FAZ) を設け、当該地域における輸入促進に寄与する事業を支援し、輸入貨物の円滑な流通が図られ、平成 7 年度時点で 18 地域の地域輸入促進計画が承認された。さらに、FAZ の一層の整備を推進するため、7 月 11 日に、同法の 10 年間延長、FAZ 内の特定集積地区における輸入貨物流通促進事業等に対する支援等を内容とする改正が行われた。

3. 1. 3 第 9 次港湾、第 7 次空港五箇年計画下での輸入関連インフラの整備の継続 (平成初期～中期; H8～14)

(1) 国際輸送の状況 (H8 白書)

欧州経済、米国経済の景気拡大のテンポに減速がみられるが、アジア諸国の経済が総じて好調を持続しているなかで、平成 7 年の世界の海上荷動き量の合計は、トンベースで 46 億 7,800 万トン、対前年比 (以下同じ。) 3.8% 増、トンマイルベースで 20 兆 1,900 億トンマイル、3.0% 増となり、いずれも過去最高となった。こうした中、同年の我が国の海上貿易量 (トンベース) は輸出入合計で、3.1% 増 (6 年は 4.1% 増) の 8 億 5,422 万トンとなり、増加を続けた。平成 7 年度の国際航空貨物輸送量 (継越貨物を除く。) は、輸出、輸入ともに 6 年度的大幅な伸びに比べ、伸び率は鈍化してはいるものの、依然として順調な伸びとなっており、輸出は、アジア地域との取扱いが増え続けたことなどにより、トンベースで対前年度比 (以下同じ。) 11.5% 増の 68 万トン、輸入は日本の製造業の海外生産の拡大もあって製品、半製品の輸入が急増したことなどから、14.5% 増の 113 万トンとなった。

(2) 第 9 次港湾整備五箇年計画の決定 (H8 白書)

運輸省では、港湾整備における課題に的確に対応していくため、平成 7 年 6 月に発表した長期港湾政策「大交流時代を支える港湾」や 8 年 11 月に告示された新たな「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」を踏まえ、現在策定中の第 9 次港湾整備五箇年計画 (8～12 年度) の推進等に積極的に取り組んでいくこととした。

港湾整備五箇年計画の根拠法たる港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律は、平成 8 年 5 月 31 日に公布・施行された。本法が制定された昭和 36 年当時は、我が国の高度経済成長期であったことから、港湾整備事業の実施を促進する目的を「経済基盤の強化を図り」「もって国民経済の健全な発展に寄与」と規定していた。しかし最近では、港湾に求められる役割が質的に大きく変

化してきており、今回の改正では、目的に「良好な港湾環境の形成を通じて周辺的生活環境の保全に資すること」、「国民生活の向上に寄与すること」を追加し、さらに配慮事項として、港湾整備五箇年計画の「実施の目標と量を定めるに当たっては、効率的な国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となるべき港湾の適正な配置等我が国の港湾整備における課題に的確に対応するため、港湾整備事業における投資の重点化を図ることができるよう留意しなければならないこと」を追加した。

8年3月5日、第9次港湾整備五箇年計画の計画期間及び投資規模が閣議了解された。同五箇年計画においては、港湾整備に求められる下記のような緊急の課題に対応していくため、閣議決定において事業の目標及び量が定められた。

- ①国際競争力を有する物流ネットワークの形成のための大水深コンテナターミナル等の整備
- ②信頼性の高い空間の創出のため阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた港湾の防災機能の向上
- ③活力に満ちた地域づくりの推進のための廃棄物海面処分場や親水緑地等の整備

上記の課題に対応するため、第9次港湾整備五箇年計画を策定し、以下の施策を着実に実施することにより、課題の解決を図っていくこととされた。

a. 国際競争力の強化

中枢国際港湾（三大湾及び北部九州の4地域の港湾）において水深15m級の大水深コンテナターミナルを2000年までに香港、シンガポール並に整備するとともに、中枢国際港湾におけるコンテナターミナルの大水深（水深14m以上）比率を現状の約2割から国際水準並の約5割まで向上させる。

b. 物流コストの削減

日本の物流コストを削減し、日本経済の健全な発展を促すとともに、成長著しい東アジア等との海運ネットワークの形成を図るため、地域の中核となる港湾にコンテナターミナルを拠点的に配置する。これにより、コンテナの輸出入にかかる陸上輸送コストは2000年において約1割削減される。

平成8年度は、国際海上コンテナターミナルの整備を名古屋港等17港で、多目的国際ターミナルの整備を石巻港等79港で実施しているほか、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備を博多港等19港で実施した。また、平成8年4月15日には、(財)神戸港埠頭公社が神戸港ポートアイランド地区において5年から建設を進めていた我が国初の水深15mの大水深コンテナターミナル2バースが供用を開始した。当時、輸送効率の向上を目指したコンテナ船の大型化は著しく、水深15mの大水深高規格のコンテナターミナルの整備が我が国港湾の国際競争力強化のため急がれていたところであり、神戸港の復興にも大きく貢献するものと期待された。

（3）第7次空港整備五箇年計画の決定（H8白書）

8年度を初年度とする第7次空港整備五箇年計画については、7年3月に航空審議会に「今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策」について諮問を行い、8月に航空審議会空港・航空保安施設整備部会において「第7次空港整備五箇年計画の基本的考え方」（中間とりまとめ）がとりまとめられた。中間とりまとめの内容は、以下のとおりである。

- ①我が国が経済的・社会的に今後とも安定した発展を持続し、国際社会に一定の地位を確保していくためには、航空需要に対応した空港の整備とりわけネットワークの拠点となる国際ハブ空港や国内拠点空港の整備を時機を失うことなく進め、空港がそのボトルネックとならないよう努めることが喫緊の課題となっており、大都市圏における拠点空港の整備を最優先課題として推進する。具体的には、新東京国際空港の整備及び東京国際空港の沖合展開事業を引き続き推進するほか、関西国際空港の全体構想のうち2期事業について上下主体分離方式により着手し、また、中

部新国際空港については、総合的な調査検討を進めその事業の推進を図るとともに、首都圏空港については、総合的な調査検討を進めその事業着手をめざす。

②地域拠点空港については、近中距離の国際路線を中心とした国際ネットワーク及び国内ネットワークの形成及び強化を図るための所要の整備を進め、地方空港の新設及び滑走路の延長については、継続事業を中心として整備を進めることとし、これに加えて、需要への対応を基本としつつ、既存空港の高質化等を進める。

平成8年12月には、8年度から12年度までの5年間を計画期間とする第7次空港整備5箇年計画（投資規模3兆6,000億円、対前計画比13%増）が閣議決定された。

同計画においては、空港の整備を我が国における経済的・社会的発展を持続するための一つの条件として捉え、航空ネットワークの拠点となる大都市圏における拠点空港の整備を最優先課題として推進することとしていた。

（４）アジア経済・通貨危機の影響による国際貿易の低迷への対応（H10 白書）

平成9年（1997年）7月に発生したアジア諸国における経済・通貨危機や、同年以降に相次いだ我が国金融機関の相次ぐ経営破綻の影響等により、家計及び企業の景況感は悪化し、個人消費及び企業の設備投資は低調が続いた。家計及び企業の景況感は悪化し、個人消費及び企業の設備投資は低調が続いた。加えて、公共投資の抑制等もあり、平成9年度の実質経済成長率はマイナス0.7%と第1次石油危機後の昭和49年度以来23年ぶりで、かつ、戦後最大のマイナス成長となった。また、完全失業率も平成10年度に入ってから4%台で推移するなど、これまでにない高さに上昇するなど、景気は低迷状態が長引き、極めて厳しい状況にあった。

こうした経済状況を反映し、輸送動向も航空の一部を除き軒並み減少傾向にあり、運輸企業も厳しい経営環境下にあった。国際貨物輸送については、円安傾向及び国内消費の低迷により輸入は低調が続いており、増加していた輸出もアジア諸国の経済危機により10年に入り減少した。

政府は、10年4月に総事業費16兆円超の過去最大規模の「総合経済対策」を決定し、さらに、一刻も早い景気回復を図るため、11年度に向け切れ目なく施策を実行できるように、第3次補正予算を編成することとし、また、6兆円を相当程度上回る恒久的な減税を実施した。運輸省としても、「総合経済対策」の一環として、10年度当初予算の前倒し執行を図るほか、第1次補正予算に基づき、成田、羽田等の大都市圏拠点空港の整備、横浜港等の中枢国際港湾及び塩釜港等中核港湾の整備等を推進し、内需拡大とこれによる景気回復に資することとした。

（５）国際港湾インフラの整備

a. 国際海上コンテナターミナルの拠点的整備（H12 白書）

基幹航路に就航する大型コンテナ船の我が国の港湾への寄港を可能とすることによるスケールメリットを活かした物流コストの削減を図るため、水深15m級の大水深コンテナターミナルの拠点的整備を3大湾（東京湾、伊勢湾、大阪湾）及び北部九州の中枢国際港湾において緊急実施しており、平成12年度中に14バースが供用された（要事実確認）。

また、3大湾への長距離陸上輸送を強いられている地方圏を発着とする貨物の物流コストの低減を図るため、一定量の国際海上コンテナ貨物の集積が期待できる全国8地域の中核国際港湾において、水深14m級を中心とした国際海上コンテナターミナルの拠点的な整備が進められた。

b. 多目的国際ターミナルの整備（H12 白書）

外貿貨物量の85%は、工業原材料や飼肥料、エネルギー資源等のバラ貨物を中心としたコンテナ以外の貨物が占めている。これらの貨物は重量や容積が大きく陸上輸送コストがかさむこと

から、地域の輸送需要や隣接港湾間の距離等を勘案し、多様な荷姿の外貨貨物を取り扱う多目的国際ターミナルの拠点的な整備が進められた。

これにより、輸送船舶の大型化にも対応しつつ陸上輸送距離の短縮も可能になる等、輸送コストの削減が図られた。

c. 総合輸入ターミナル等の整備（H12 白書）

増大する輸入貨物に対応するとともに、物流コストの削減を図るため、中枢・中核国際港湾や輸入促進地域（FAZ）等において、保管・荷さばき・流通加工を効率的に行う機能に加え、展示・販売機能や情報処理機能等の複合的かつ高度で効率的な機能を有する総合輸入ターミナル等の整備を進める必要があった。

このため、港湾の利用の高度化を図るための施設等に対して、「民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法（民活法）」等に基づき資金の融通や税制上の特例措置等の支援が行われた。

平成12年7月には、新たに北九州港において小倉国際流通センターが供用開始され、同時点で、全国15港で総合輸入ターミナルが供用された。

d. 海上ハイウェイネットワークの構築（H13 白書）

グローバル化の進展により地球規模での競争が激化する中で、製造業の水平分業の進展、アジア諸国の経済力の向上等から、荷動きがアジア各地に分散する傾向がみられた。こうした状況の下、日本の国際物流の大宗を占める海上輸送の現実をみると、コンテナ船の大型化が進展する中で日本の港湾の大水深化が立ち遅れていた。また、ソフト面も含めた海上輸送サービスについては、定時性、高速性、高度情報化への対応などの点で不十分であり、上記のニーズに対応できない状況であった。これらの結果、アジアに就航する欧米のコンテナ航路の日本への寄港割合は減少している反面、アジアの主要港湾は、自国発着貨物以外のいわゆる中継貿易（トランシップ）も含めて取扱量を拡大させ、サービス水準を向上させていた。

アジア諸国等との相互依存関係が深まる中で、従来の国内・国際物流の垣根も相対化されてきており、かつて国内諸地域間でやり取りされていた工業関連物資、暮らしの消費物資の輸送がアジア諸国との間でやり取りされるなど対アジア輸送は準国内輸送とみなせるような状況となっていた。このため、国内から海外までの一貫したドア・ツー・ドアの物流サービスのスピーディーな展開がますます重要になってきていた。これらアジアにおける物流の変化の中で、日本が国際競争力を維持・向上させるためには、多頻度・高速化やコスト削減等荷主の高度なニーズに対応した効率的な物流サービスの提供が可能となるような基盤整備が必要であった。

特に、IT革命進展や船舶の高速化に加え、海上運送の規制緩和による競争原理の導入、さらには東京湾口航路整備事業の漁業補償の解決等により、海上輸送を取り巻く環境を大幅に改善できる可能性が高まった。そこで、ハード施策とソフト施策を有機的に組み合わせることにより、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上交通環境として海上ハイウェイネットワークを構築、具体的には、以下の施策を推進していくこととした。

1) 湾口の国際幹線航路の整備

座礁をもたらす危険のある浅瀬等の存在により船舶航行のボトルネックとなる湾口の国際幹線航路において、浅瀬を撤去することなどにより、航行の安全確保を図るとともに、ボトルネックの解消による船舶航行の高速化を図る。特に首都圏の経済活動と国民生活を支える東京湾の安定的な海上輸送を支えるため、東京湾口航路等の整備に重点化する。

2) 湾内航行のノンストップ化

IT を利用した新しい海上交通システムの整備により湾内航行のノンストップ化を図る。特に、14 年度以降段階的に義務化されることとなる自動船舶識別システム(AIS (注 2))を活用した船舶の運航支援の高度化と管制の効率化について検討する。

3) 中枢・中核国際港湾の整備

国際海運ネットワークの拠点となる中枢国際港湾やこれを補完する地域の中核となる中核国際港湾等において、コスト・サービスともに国際水準を視野に置きつつ、国際的な社会資本として大水深コンテナターミナル等の整備を図る。

これらに加え、4) 港湾諸手続のワンストップサービス化、5) 港湾の 24 時間フルオープン化等港湾荷役の効率化・サービス向上の推進にも取り組んでいく。

4) 港湾の 24 時間フルオープン化等港湾荷役の効率化・サービス向上の推進

平成 12 年 11 月の港湾運送事業の規制緩和の実施を受け、13 年 4 月には港運労使間で、日曜荷役の恒久的実施、祝日の平日並み夜間荷役の実施、コンテナターミナルのゲートの昼休みのオープン・終了時間の延長及び年末年始休暇の短縮(従来の 12 月 31 日～1 月 4 日を 1 月 1 日～1 月 3 日に短縮)について合意がなされた。

国土交通省においては、港湾の 24 時間フルオープン化の早期実現を図るため、官民の関係者による検討委員会を設置し、諸課題についての検討を実施中であり、この検討の成果も踏まえつつ、その後も鋭意労使間協議が行われた結果、11 月末には、荷役作業については元日を除く 364 日 24 時間実施すること、ゲート作業については土・日及び祝日についても平日と同様に 8 時半から 20 時まで実施することについて合意された。

5) 各種手続の電子化、ワンストップサービス化 (シングルウィンドウ化)

アジア諸国を含め海外主要港においては、船舶の入出港時に必要な港湾所手続の EDI 化が急速に進展する中、我が国では 13 年度中に通関情報処理システム(Sea-NACCS)と港湾 EDI システムの接続を行い。さらに、14 年中には、これらのシステムに乗員上陸許可支援システム(仮称)が連携される予定であった。また、関係府省と連携して港湾関連手続の見直し、システムの開発等を行い、15 年度のできるだけ早い時期に各システムの連携によるシングルウィンドウ化を目指すとした。

(6) 港湾諸手続きの情報化 (H10 白書)

我が国の港湾諸手続は申請書類が多岐にわたるうえ、複数の省庁に書類を持参しなければならないため、手続の簡素化・情報化が強く求められていた。このため、平成 9 年度に港湾局・海上保安庁・主要 8 大港(東京港・川崎港・横浜港・名古屋港・大阪港・神戸港・下関港・北九州港)が共同で、港湾諸手続の情報化に関する基本方針を策定した。

平成 10 年度においては、港湾諸手続を電子情報処理(EDI)化するためのシステム構築に向けて、設計・開発等を実施することとしており、6 月 10 日に行われた第 1 回港湾 EDI 開発会議において、具体的な調査内容及び体制が承認され、システム構築に着手した。

(7) 国際航空インフラの整備 (H12 白書)

a. 新東京国際空港平行滑走路工事着手

新東京国際空港(成田空港)は、34ヶ国1地域51社(12年10月1日現在)が乗り入れており、平成11年度における年間航空機発着回数は13万3000回、年間旅客数は2,596万人、年間取扱航空貨物量は183万トンに上っていたが、現在供用中の滑走路1本による運用では、既に乗入れている航空会社からの強い増便要請や33ヶ国からの新規乗り入れ要請に対応できない状況にあった。

増大する首都圏の国際航空需要に対応するためには、新東京国際空港の平行滑走路等の早期完成が、国民的な緊急課題であるとともに、国際社会に対する我が国の責務でもあるとし、運輸省は、平成11年5月に、本来の2,500mの平行滑走路の早期完成を目指しつつ、暫定的措置として既に取得済の用地を活用して14年初夏のワールドカップ開催に間に合うよう延長約2,200mの平行滑走路を建設・供用するという新たな方針を発表した。そして、地域の理解を頂き、航空法の手続を経て、11年12月3日に工事に着手した。工事完成予定は13年11月、供用開始は14年5月との予定とされた。

b. 関西国際空港2期事業着工

関西国際空港への乗り入れ便数は、国際線を中心に大きく伸びており、大阪国際空港（伊丹）においては、開港前の6年8月時点で28便／日の国際線が就航していたが、関西国際空港開港時には48便／日まで増加し、12年8月現在の国際線認可便数は93便／日となっていた。11年度の運営実績では、国際旅客数が約1,183万人、国際貨物取扱量が約78万トンと、共に過去最高を記録しており、大阪国際空港の5年度実績に比べ、国際旅客数で約2.2倍、国際貨物取扱量で約3倍となった。

このような状況の中、関西国際空港は1期施設の能力増強のための所要の整備が図られたとしても、現状の1本の滑走路による運用では、21世紀初頭には処理能力の限界に達すると予測された。このため、8年度から平行滑走路等を整備する2期事業に着手しており、環境影響評価、漁業補償交渉妥結、航空法に基づく飛行場施設変更許可及び公有水面埋立法に基づく埋立免許等の所要の手続きを経て、11年7月の現地着工に至った。

2期事業は、既存の空港島の沖合に新たに約540haの空港島を造成し、4,000mの平行滑走路及び関連諸施設を整備するもので、総事業費は1兆5,600億円を予定していた。19年の平行滑走路供用開始を目標としており、2期事業が概成する23年には、1期施設と合わせて年間離着陸回数約23万回に対応可能な施設となることを予定していた。

c. 中部国際空港着工

平成12年8月1日早朝、17年3月の開港をめざし、中部国際空港の護岸築造工事が開始された。同月19日には、愛知県常滑市内において、中部国際空港起工式が開催され、森田運輸大臣をはじめ、地元3県1市の首長や地元関係者らによる鍬入れが行われた。

中部国際空港は、現名古屋空港がその処理能力の限界に近い状況にあることから、中部圏の航空需要の増大に対応するために必要となるものであり、17年の開港を目指し10年度から第1種空港として事業着手した。

その計画内容は、名古屋市の南概ね35kmの常滑沖海上に、滑走路3,500m1本、面積約470haの空港を整備するもので、総事業費は7,680億円とされた。

事業主体については、民間の資金や経営能力を活用し、効率的な空港の建設・運営を行うため、10年5月に地元地方公共団体と経済界によって設立された中部国際空港株式会社（中部会社）を、同年7月に運輸大臣が空港の設置管理者として指定した。

3. 1. 4 国際競争力強化に向けた第1次社会資本整備重点計画下での輸入関連インフラの整備の継続（H15～19）

（1）五箇年計画から社会資本整備重点計画へ（H14、15 白書）

国土交通関係の公共事業関係長期計画については、平成14年度と15年度に10本のうち9本が終了する状況であった。長期計画については、それまでも、社会資本の整備目標を明確にし、

計画的に整備を進める上で大きな役割を果たしてきたものの、分野別、地域別に見ると、その整備水準は依然として立ち遅れており、引き続き計画的かつ着実に整備を進める必要がある一方で、予算配分を硬直化させている、事業間の連携が不十分である、予算の量的確保に重点が置かれすぎているなど、様々な指摘がなされていた。

国土交通省は、計画改定を機に、警察庁及び農林水産省とともに計画全般の見直しを行い、社会資本整備の重点化・効率化、事業間の連携強化を図るため、14、15年度を期限とする国土交通関係の長期計画を一本に統合して、内容について見直しを行うとともに、従来の緊急措置法に基づく体系を見直し、必要な法整備を行うため、上記両省庁とともに「社会資本整備重点計画法案」及び「社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律案」を第156回国会に提出し、平成15年3月に成立した。

これに基づき、国土交通省は、警察庁及び農林水産省とともに社会資本整備に関する長期計画全般の見直しを行い、その内容について抜本的な改革を行うとともに、従来の事業分野別の緊急措置法に基づく体系を改め、9本の長期計画を一本化して新たに「社会資本整備重点計画」を定めることとした。

社会資本整備重点計画では、国際競争力を高めるための施策として、国際的な玄関口となる国際拠点空港や国際港湾の整備を推進するとし、国際拠点空港については、首都圏において新東京国際空港の平行滑走路等の早期整備を図るとともに、関西圏において関西国際空港二期事業等の整備を着実に推進すること、中部圏においては、中部国際空港の所要の整備を着実に推進すること、併せて、空域・航空路の容量を拡大する次世代航空保安システムの導入を進めること、国際港湾については、ターミナル経営環境の改善によるコスト・サービス競争力の確保、船舶輸送の動向に対応したコンテナターミナルの整備や背後とのアクセス性の向上を図る臨港交通施設の整備等を推進するとともに、港湾諸手続のワンストップサービス化・港湾の24時間フルオープン化を推進することにより国際競争力の強化に努める。さらに国際海上交通のサービス向上を目指し、国際幹線航路の整備や次世代型航行支援システムの整備など港湾と航路標識の連携した整備等を推進すること、国際的な玄関口となる空港や港湾と都市とのアクセスを円滑にする道路、鉄道等を整備することなどが重点目標として記載された。(白書に記載なし、計画本文より)

(2) 国際輸送の状況 (H15 白書)

平成14年(2002年)の世界の海上輸送量は、トンベースで55億トン(前年比0.7%増)、トンマイルベースで23兆2,510億トンマイル(前年比微増)となり、トンベース、トンマイルベースとも、過去最高を記録した。

そのうち、我が国の海上貿易量は、8億8,553万トン(前年比0.6%増)であり、世界の海上輸送量の16.0%を占めた。シェアは年々微減傾向にあるものの、世界の海上荷動き量における我が国のシェアは、依然として大きな割合を占めていた。

国際航空旅客輸送については、テロ、SARS等の影響により一時的な需要の低迷も見られたものの、14年時点では回復基調にあり、引き続き発展が見込まれていた。また、国際航空貨物輸送も基本的に堅調に推移していた。国際旅客の大半が航空輸送によって担われ、国際貨物に占める航空輸送の重要性も増してきていることから、国際航空ネットワークの拡充は不可欠であり、従来より国際空港の整備や新規航空協定の締結等を通じて着実にその推進が図られてきた。しかしながら、大都市圏における国際拠点空港の整備水準は不十分で、各航空会社や諸外国からの増便要請や新規乗り入れ要請に十分対応できない状況にあり、このままの状態が続けば、国際交流機能の障害によって我が国の経済活動の中心である大都市圏の国際競争力が損なわれる懸念が生じていた。21世紀において我が国が地球規模化した社会の中で確固たる地位を確保するためには、

大都市圏の国際拠点空港機能の強化が切実な課題となっていた。

(3) 国際港湾インフラの整備 (H15 白書)

a. 海上ハイウェイネットワークの構築 (既出)

アジア諸国の経済力の向上、国際的な水平分業の進展により、アジア諸国との相互依存関係が強まる中で、対アジア輸送の重要性が相対的に増大した。また、在庫コストの削減等新たな企業ニーズに応えるため、物流サービスの多頻度かつ迅速な展開がますます重要となった。

しかしながら、我が国の海上輸送の現状をみると、アジアの主要港が中継コンテナを積極的に取り込むことによりコンテナ取扱量を飛躍的に増加させている中で、大型コンテナ船に対応するための岸壁の大水深化の遅れ、港湾サービスの競争力の低下等により、欧米との長距離幹線航路(基幹航路)の日本への寄港数は減少傾向にあった。

我が国港湾の国際競争力を回復させ、経済の活性化に資するためには、荷主の高度なニーズに対応した物流サービスの提供を可能とするための施策を総合的に展開していくことが必要である。このため、ハード及びソフトの施策を有機的に組み合わせた、船舶航行の安全性及び海上輸送の効率性が両立した海上交通環境としての海上ハイウェイネットワークの構築が引き続き推進された。

b. 国際幹線航路の整備

座礁をもたらす危険のある浅瀬等の存在により船舶航行のボトルネックとなっている国際幹線航路において、浅瀬を撤去すること等により、船舶航行の安全性及び安定性の確保並びに高速化を図った。特に、首都圏の経済活動のみならず国民生活を支える東京湾の海上輸送の安定化に資するため、東京湾口航路の整備を重点的に進めた。

c. 湾内航行のノンストップ化

新たな交通体系の検討による航行規制の効率化等のソフト施策及び AIS(船舶自動識別装置)を活用した次世代型航行支援システムの整備等のハード施策を有機的に組み合わせることにより湾内航行のノンストップ化を図った。

また、東京湾等の輻輳海域を航行する高速船の安全な高速航行を実現させるため、湾内高速航行を行う船舶に必要とされる操縦性能、推進性能(航走波)、装備及び運航体制に関して検討を行った。

d. 中枢・中核国際港湾等の整備

国際海上コンテナ輸送の増大及び船型の大型化に対応して、国際海上ネットワークの拠点となる中枢国際港湾(注 2)及びこれを補完する中核国際港湾(注 3)における国際海上コンテナターミナル、多目的国際ターミナル等の整備を進めることにより、国際水準の港湾コスト・サービスを実現する国際海上物流拠点の形成が進められた。

これらのターミナルにおいては、IT化等を進めることにより効率性の向上を図るとともに、外貿バースに隣接した内貿フィーダーバースの整備を行うことにより、内外貿貨物の積み替えの円滑化を図るほか、増大する輸入コンテナ貨物の流通加工ニーズに対応するための施設の立地を促進するとされた。

平成17年7月に改正された「港湾法」に基づき、京浜港、名古屋港及び四日市港、大阪港及び神戸港を指定特定重要港湾(スーパー中枢港湾)に指定するとともに、17年度から、特定国際コンテナ埠頭を運営する民間事業者(認定運営者)に対する岸壁及び背後ヤードの長期貸付制度や荷さ

ばき施設の整備にかかる無利子貸付制度を創設した。

さらに、埠頭公社の改革によるターミナルの管理運営効率化や内航海運・道路・鉄道等マルチモーダル物流ネットワークの整備等を通じて、スーパー中枢港湾全体の機能の高度化を図っていくとされた。

e. 港湾の24時間フルオープン化の推進

港湾の24時間フルオープン化については、平成13年11月末の港運労使間の合意により、
(ア)荷役作業については、1月1日を除き364日24時間実施する
(イ)ゲート作業については、土・日・祝日も平日と同様に8時30分～20時00分まで実施することが可能となった。

平成14年度には、国土交通省に、学識経験者、港運事業者、船社、荷主、港湾管理者、関係行政機関等関係者による港湾物流効率化推進調査委員会を設置するとともに、コンテナターミナルゲートの24時間フルオープン化の実現に向け、同年10月より横浜港において実証実験を実施した。こうした動きを受け、財務省関税局においては、平成14年10月より、国内主要7港において、税関の執務時間外における通関体制の試行が実施され、15年7月からは本格実施されることとなった。また、15年4月に認定された構造改革特別区域内では、臨時開庁手数料の半減などの施策が実施された。

f. スーパー中枢港湾プロジェクトの推進（H15、17白書）

アジア域内において港湾間競争が激しさを増す中で、我が国港湾は、相対的地位を低下させている。我が国港湾の競争力の低下は、コンテナ船基幹航路の寄港頻度の減少を招き、最終的には、我が国における産業立地の優位性を損なうこととなり、我が国の経済活性化に必要な産業競争力の回復等のため、経済活動を根底から支える港湾の国際競争力の重点的な強化が喫緊の課題となった。

こうした状況にかんがみ、平成14年11月の交通政策審議会答申「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」において、スーパー中枢港湾の育成が提案された。スーパー中枢港湾は、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等の施策を先導的・実験的に官民一体で展開することにより、アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を図るため、港湾コストの約3割低減及びリードタイム(コンテナ船の接岸から荷主による引取りが可能となるまでの時間)の1日程度への短縮(現状3～4日)を目標とするものである。

これを受けて、全国の港湾管理者からスーパー中枢港湾の候補の公募を行い、平成15年3月には、全国の港湾管理者からの応募に係る8地域(港)のうちからスーパー中枢港湾の候補として、東京港・横浜港、名古屋港、神戸・大阪港、北九州港及び博多港の5地域(港)を選定した。これらの候補が作成する「スーパー中枢港湾育成プログラム」のスーパー中枢港湾指定基準への適合性等を審査し、速やかにスーパー中枢港湾の指定を行うこととなった。

平成17年度には、平成17年7月に改正された「港湾法」に基づき、京浜港、名古屋港及び四日市港、大阪港及び神戸港を指定特定重要港湾(スーパー中枢港湾)に指定するとともに、17年度から、特定国際コンテナ埠頭を運営する民間事業者(認定運営者)に対する岸壁及び背後ヤードの長期貸付制度や荷さばき施設の整備にかかる無利子貸付制度を創設した。

以降は、埠頭公社の改革によるターミナルの管理運営効率化や内航海運・道路・鉄道等マルチモーダル物流ネットワークの整備等を通じて、スーパー中枢港湾全体の機能の高度化を図っていくこととされた。

g. 対東アジア物流への対応（H17 白書）

時間的、距離的に国内物流と大差ない圏域で行われている対東アジア物流については、高度化・多様化するニーズに対応するため、貨物の国際海上輸送と国内輸送との接続を円滑に行うための港湾施設や物流施設の整備を進め、スピーディーかつシームレスな物流ネットワークを構築することとされた。

h. 港湾ロジスティクス・ハブの形成（H17 白書）

経済のグローバル化に対応するため、高度荷さばき施設等の整備を推進し、国際物流と国内物流の結節点として、コンテナターミナルと近接した港湾ロジスティクス・ハブを形成することとされた。

i. スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化（H19 白書）

スーパー中枢港湾プロジェクトの推進に向けて、指定特定重要港湾（スーパー中枢港湾）を国土交通大臣が指定（京浜港、名古屋港及び四日市港、大阪港及び神戸港）し、民間事業者は大規模コンテナターミナルの運営事業の認定を受け、逐次運営を開始した。また、国は、次世代高規格コンテナターミナルの形成等ハード・ソフト一体となった総合的取組みを推進するとともに、多くの外貿コンテナ貨物を取り扱う外貿埠頭公社の株式会社化等により、スーパー中枢港湾全体の機能強化を図っていくこととした。

j. 臨海部の物流機能の強化（H19 白書）

臨海部への物流機能の集積により国際海上輸送の効率性を向上するため、埠頭近傍において荷捌き施設等を整備する民間事業者に対して支援を行った。

k. 東アジア物流の準国内輸送化への対応（H19 白書）

時間的、距離的に国内物流と大差ない対東アジア物流において、高度化・多様化するニーズに対応し、迅速かつ低廉な物流体系を構築するため、国際ユニットロードターミナルや小口貨物積替円滑化施設等の整備が進められた。

l. 国際港湾の機能向上（H19 白書）

国際海上コンテナ貨物やチップ、木材、石炭等バルク貨物の増加に対応するため、国際海上輸送ネットワークの拠点となる中枢・中核国際港湾や地域の拠点となる港湾において、国際海上コンテナターミナルや多目的国際ターミナルの整備を行うとともに、ICT 化の推進等利便性向上に向けた取組みが推進された。

m. 海上交通環境の整備（H19 白書）

国際幹線航路のうち、浅瀬等の存在により湾内航行に支障のある箇所の改良等を行うとともに、航路標識の整備や船舶航行規制の見直し等を行うことにより、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上交通環境の整備が行われた。

（４）国際競争力の強化に向けた航空物流機能の高度化（H16 白書）

一層の拡大が見込まれる国内外の航空貨物需要に対応し、我が国の国際競争力を強化するため、大都市圏拠点空港の整備(東京国際空港(羽田)再拡張事業、成田国際空港平行滑走路北伸、関西国

際空港二期事業)や既存ストックの有効活用等により、航空物流機能の高度化を推進することとされた。

各大都市圏拠点空港における空港整備以外の取組みとしては、成田国際空港では空港南部貨物地区に隣接するエプロンの貨物の積み卸しを可能とするための施設整備、関西国際空港では増大する国際航空貨物を効率的に取り扱うため、各種貨物上屋等を整備することによる国際物流拠点としての機能強化、中部国際空港では需要に対応した貨物上屋の拡充や総合保税地域を活かした物流機能の高度化の取組みが進められた。東京国際空港(羽田)については、平成 21 年中の再拡張事業完成後の国際旅客定期便のベリースペースの活用に加え、深夜早朝時間帯における国際貨物便の就航について、騒音問題に十分配慮しつつ実現を図ることとされた。

また、貨物量の増大とともに、荷主企業の SCM の進展により物流ニーズが高度化・多様化している中で、我が国の物流事業者が市場での競争の下で、ニーズに応えたサービスの安定的提供が可能となる国際物流環境の整備が必要となっており、国際旅客チャーターのベリースペースの活用を認めるなどの施策が推進された。

(5) その他の国際物流機能強化 (H15 白書)

国際物流機能を強化するためには、国内輸送部分を含めた全体としての所要時間の短縮が不可欠であり、特に、船舶が入港してから貨物がコンテナヤードを出ることが可能となるまでのリードタイムの短縮や海上・航空輸送と陸上輸送の連携の一層の円滑化を目指すことにより、国際的に魅力ある港湾・空港機能を提供していく必要があった。

リードタイムについては、政府全体での取組みにより確実に短縮されており、国土交通省としてもこの一環として、平成 15 年 7 月から港湾諸手続のワンストップサービス(シングルウィンドウ化)を開始したほか、港湾の 24 時間フルオープン化等の実現に努めた。

また、海上・航空輸送と陸上輸送をスムーズに接続するため、港湾・空港への連絡道路の整備を進めるとともに、物流拠点、重要港湾等を連絡する高速道路、一般国道等を中心に車両の大型化に対応した橋梁の補強等の整備を進め、海上コンテナを直接搭載するための車両の大型化への対応を図った。

(6) 「国際物流施策推進本部」の設置 (H17 白書)

国際物流施策の推進に当たっては、各種インフラ(社会基盤)の整備とソフト施策の有機的連携を図るとともに、物流の具体的ニーズに即した施策展開を図ることが重要である。このため、平成 17 年 2 月、国土交通省に「国際物流施策推進本部」を設置し、荷主企業や物流事業者等の意見も踏まえながら検討を進め、同年 4 月に「今後の国際物流施策の課題」、7 月には、「『今後の国際物流施策の課題』を受けての具体的施策の展開」を取りまとめ、国際物流施策の総合的・戦略的な推進を図った。

特に、地域ごとにボトルネックの抽出と、その解消のための具体策の検討を行い、地域からの知恵と工夫に富んだ実効性のある対策を講じていく必要があり、主要港湾・空港を抱える地域において、国の地方支分部局、地方公共団体、経済団体、荷主企業、物流事業者等をメンバーとし、国際物流及びこれと一体を成す国内物流の効率化方策を検討する「国際物流戦略チーム」を設置して、地域のニーズに応じた施策の推進を図っている。同チームは、関西地区では平成 17 年 6 月に、関東地区では同年 11 月に、北部九州地区では 18 年 1 月に、中部地区では同年 3 月に設置された。

3. 1. 5 第2次社会資本整備重点計画下での国際物流インフラの整備（平成後期：H20～24）

（1）第2次社会資本整備重点計画の策定（平成21年）（H20白書）

社会資本整備重点計画は、従来の9つの事業分野別の計画を一本化し、国民から見た成果目標を明示するとともに、社会資本整備の改革の方針を決定するなど、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ことを目的としており、第1次計画（計画期間は平成15年度から19年度）は15年に策定された。第2次計画（計画期間は20年度から24年度）は、社会資本整備審議会・交通政策審議会の提言、パブリックコメント、都道府県等の意見等を踏まえ、21年3月に閣議決定された。前計画からの主な改善ポイントは、「活力」の重視、ストック型社会への対応、「事業や施設間での連携による横断的指標」の充実等である。

計画では、引き続き交通ネットワークの充実による国際競争力の強化が重点目標の一つとされ、航空では、首都圏における、東京国際空港（羽田空港）再拡張事業及び成田国際空港北伸事業の早期整備、関西圏における、関西国際空港の二期事業の需要動向等を見ながらの推進、中部圏における中部国際空港の完全24時間化など空港機能の拡充に向けた努力、航空交通管理機能の高度化等の航空保安システムの整備等の推進が示された。また港湾では、我が国と北米・欧州とを結ぶ基幹航路の維持・確保を図るため、スーパー中樞港湾プロジェクトの充実・深化、スーパー中樞港湾において港湾コストの低減及びサービスの向上を図る取組等の推進、コンテナ貨物の陸上輸送に起因するゲート混雑の緩和、コンテナ貨物の迅速な搬出・積替、内航フィーダー航路の充実に必要な施設等の整備推進、北米・欧州とを結ぶ基幹航路における我が国のゲートウェイとしての機能強化、アジア地域との貿易に対応したダイレクト航路の充実、国際海上コンテナターミナルや多目的国際ターミナル等の整備推進、高性能なバルク貨物の荷さばき施設の整備や背後圏とのアクセスの充実が示された。また、臨海部に物流施設の集積を図ることによりコンテナターミナルの機能の一層の強化を図るため、大規模コンテナターミナルと一体的に高度で大規模な臨海部物流拠点を形成すること、貿易関連手続について、平成20年10月に稼働した「次世代シングルウィンドウ」への更なる一元化の推進のため、港湾関連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」への機能追加を図ることなども示された。（白書に記載なし、計画本文より）

（2）重点計画下での港湾機能の強化（H20白書）

アジア諸国の経済成長や企業の国際分業の進展により、アジア地域を中心として国際海上コンテナ貨物の輸送量が大きく増加するとともに、アジア地域と欧米とを結ぶ基幹航路においては、船舶の大型化が進展しており、輸送効率の点から寄港地を集約する動きが進んだ。

我が国の国際海上コンテナ輸送の現状を見ると、アジア主要港と比較して割高な港湾コストや長いリードタイムもあって、基幹航路の寄港便数は減少し、さらに、アジア等の主要港で積み替えられて輸送されるトランシップ貨物が増加した。一方、企業のサプライチェーンマネジメントの高度化やジャスト・イン・タイム輸送等の多様な荷主ニーズに対応した海上輸送サービスが求められた。

また、平成20年4月には、交通政策審議会港湾分科会において「我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方」が答申され、港湾政策の基本となる方針がとりまとめられた。

このような状況を踏まえ、我が国産業の国際競争力強化とより豊かな国民生活の実現に向けて、国際・国内一体となった効率的かつ低負荷な海上輸送ネットワークを実現するために、以下の取組みが推進された。

a. スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化（表現変更）

スーパー中枢港湾プロジェクトは、欧米基幹航路の維持により、多頻度・多方向・ダイレクト・高質な航路サービスを提供するため、アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準を目標に、港湾コストの3割低減及びリードタイムの1日程度への短縮を目指すものであった。その推進に向けて、指定特定重要港湾（スーパー中枢港湾）を国土交通大臣が指定（京浜港、伊勢湾（名古屋港及び四日市港）、阪神港）し、民間事業者は大規模コンテナターミナルの運営事業の認定を受け、逐次運営を開始した。また、コンテナターミナルの機能を強化・補完する、高度で大規模な臨海部物流拠点の形成や、内航海運・鉄道等の国内輸送ネットワークとの円滑な接続等を推進するとともに、埠頭公社の株式会社化等により、スーパー中枢港湾全体の機能強化を図った。

b. 港湾手続の高度化（初出）

国土交通省をはじめとした関係府省庁において、アジア・ゲートウェイ構想「貿易手続改革プログラム」等に位置付けられた「次世代シングルウィンドウ」を構築し、平成20年10月より稼働開始した。引き続き、港湾管理者手続の統一化・簡素化を進め、次世代シングルウィンドウへの機能追加が予定された。

c. 国際港湾の機能向上（既出）

時間的、距離的に国内物流と大差ない対東アジア物流において、高度化・多様化するニーズに対応し、迅速かつ低廉な物流体系を構築するため、国際ユニットロードターミナルや小口貨物積替円滑化施設等の整備が進められた。さらに、国際海上コンテナ貨物やチップ、木材、石炭等バルク貨物の増加に対応するため、国際海上輸送ネットワークの拠点となる中枢・中核国際港湾や地域の拠点となる港湾において、国際海上コンテナターミナルや多目的国際ターミナルの整備を行うとともに、ICT化の推進等利便性向上に向けた取組みを推進した。

d. 海上交通環境の整備（既出）

国際幹線航路のうち、浅瀬等の存在により、湾内航行に支障のある箇所の改良等を行うとともに、航路標識の整備や船舶航行規制の見直し等を行うことにより、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上交通環境の整備を進めた。

（3）国土交通省成長戦略会議と港湾整備の選択と集中（H22、23 白書）

世界最高水準のサービスレベルと十分な能力の港湾サービスを早期に提供するために、国土交通省成長戦略会議の下で開催した「国際コンテナ戦略港湾検討委員会」及び「国際バルク戦略港湾検討委員会」において、更なる「選択と集中」による港湾の国際競争力の強化の観点から検討が行われるとともに、下記のような施策が実施された。

a. 国際コンテナ戦略港湾の選択と集中

平成16年度に開始したスーパー中枢港湾プロジェクトは、アジアの主要港をしのぐコスト・サービス水準の実現を目標に、官民一体で展開し、22年度までに、港湾コストは2割弱の低減、リードタイムも1日を達成するなど、一定の成果を収めつつあった。一方、基幹航路寄港回数については、なお減少傾向にあり、我が国産業の国際競争力への影響が懸念される状況にある。また、釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化する中、世界各地との間で、国民生活や産業活動に必要な物資や製品を低コストでスピーディーかつ確実に輸送できるネットワークを構築することが必要不可欠であり、アジア諸国・世界の成長を取り込み、我が国の成長

に結びつけていかなければならなかった。

これらを踏まえ、「選択と集中」の考え方の下、22 年 8 月、国際コンテナ戦略港湾検討委員会において、国際コンテナ戦略港湾に阪神港及び京浜港を選定した。今後は、ハブ機能を強化するためのインフラ整備と貨物集約等の総合的な対策を推進するとともに、民の視点を取り込んだ港湾の一体運営を図っていくこととされた。

b. 国際バルク戦略港湾の選択と集中

資源、エネルギー、食糧等の世界的な獲得競争が進む中、海上輸送の世界においても、一括大量輸送によるスケールメリットを追求する観点から、輸送船舶の大型化が進展している。一方、我が国では、港湾施設の多くが世界的な船舶の大型化に対応できていない、輸入企業間の連携を促す制度的枠組みが用意されていないなどの課題を抱えている。

これらの課題に対応し、アジアの主要港湾と比べて遜色のない物流コスト・サービスを実現することにより、我が国の産業の競争力強化や国民生活の向上に不可欠な資源、エネルギー、食糧等の安定的かつ安価な供給を実現することが求められている。

このため、対象品目（穀物、鉄鉱石、石炭）を取り扱う港湾の「選択と集中」により、大型船舶の活用、輸入の効率化のための企業連携の促進等を進め、港湾の国際競争力の強化を図ることとしている。具体的には、平成 27 年までに現在、主力となっている輸送船舶の満載での入港に対応すること、32 年までにパナマ運河の拡張等を見据え登場する最大級の輸送船舶の満載での入港に対応することが目標とされた。

平成 23 年 5 月、国際バルク戦略港湾として、穀物については 5 港（釧路港、鹿島港、名古屋港、水島港、志布志港）、鉄鉱石については 3 港（木更津港、水島港、福山港）、石炭については 3 港（徳山下松港、宇部港、小名浜港）を選定した。

以降、日本に入港している主力輸送船舶の満載での入港への対応等のため、大型船を活用した効率的なバルク貨物輸送ネットワークを構築するとともに、選定された各港において、輸入効率化のための企業連携の促進、大型船舶に対応した港湾機能の拠点的確保、「民」の視点での効率的な運営体制の確立等を進めることとされた。

c. 日本海側拠点港の形成

中国・韓国・ロシアなど日本海周辺の対岸諸国は近年著しい経済発展を遂げており、我が国との経済関係が今後益々深まっていく中で、対岸諸国の経済発展等を我が国の成長に取り込みつつ、日本海側各港湾の役割の明確化と港湾間の連携を図ることにより、日本海側港湾全体の国際競争力を強化し、日本海側地域の経済発展に貢献することを目的に日本海側拠点港の形成を図ることが求められた。また、東日本大震災を踏まえ、太平洋側港湾の代替機能の確保により災害に強い物流ネットワークを構築するとともに、防災機能の確保を図ることとされた。

既存ストックを活用しつつ、伸ばすべき機能の選択と施策の集中及び港湾間の連携を通じて、上記を実現することを目指し、平成 23 年 11 月に日本海側拠点港を選定した。以降、港湾管理者が策定した計画の進捗状況等についてフォローアップを行っていくこととされた。

（４）航空物流機能の高度化（H20 白書）

a. 我が国航空物流のグランドデザイン

我が国全体の国際競争力の維持・向上、航空物流産業の振興等の観点から、成田・羽田の一体的運用による首都圏空港の物流機能拡充、関西国際空港の国際物流ハブ機能の強化、中部国際空港の利活用の推進等について重点的な取組が進められた。

また、航空物流施策を総合的かつ戦略的に推進するため、「我が国航空物流のグランドデザイン」の策定・実現に向けて、荷主企業、航空フォワーダー、航空会社等の参画の下、平成 20 年 4 月より「航空物流に関する懇談会」が開催され、20 年 7 月には、①アジアの成長と活力の取り込み、②航空貨物の輸送プロセスの効率化・円滑化の促進、③航空輸送の特長を活かした多様な物流サービスの実現、④戦略的な空港の物流機能の強化を基本骨格とする中間報告をとりまとめ、今後施策の更なる充実・具体化を図ることとした。

b. 東京国際空港再拡張事業

東京国際空港（羽田）は、平成 20 年 12 月時点で全国 49 空港との間に、1 日約 420 往復のネットワークが形成され、国内線で年間約 6,100 万人（19 年度定期便実績）の人々が利用していた。このような中で、昭和 58 年度から平成 18 年度までに沖合展開事業を実施し、同空港の発着枠は拡大されてきたが、既にその能力の限界に達する中、さらに国内・国際航空需要の増大が見込まれ、首都圏空港として成田国際空港との一体的な活用が求められていた。

再拡張事業は、新たに 4 本目の滑走路等を整備し、年間の発着能力を増強することで、発着容量制約の解消、多様な路線網の形成、多頻度化による利用者利便の向上を図るとともに、国内・国際双方の需要の伸びを勘案し、国際定期便の就航を図るものであり、平成 16 年度から事業が進められた。このうち、滑走路整備事業については、19 年 3 月に本格工事に着手し、また、国際線地区整備事業（旅客ターミナル事業・貨物ターミナル事業・エプロン等事業）についても、PFI 手法を活用し、それぞれ 22 年 10 月末の供用に向け、着実に整備が推進された。

平成 22 年 10 月 21 日、新しい 4 本目の滑走路である D 滑走路及び国際線地区の各施設（旅客ターミナル、貨物ターミナル、エプロン）が供用開始され、発着枠が 30.3 万回から 37.1 万回（うち国際線は昼間・深夜早朝各 3 万回）に拡大した。同年 10 月 31 日からは、32 年ぶりに本格的な国際定期便が就航し、「24 時間国際拠点空港化」の第一歩を踏み出した。

c. 成田国際空港の整備

成田国際空港は、昭和 53 年の開港以来、日本の表玄関として重要な役割を果たしてきたが、現時点でその処理能力がほぼ限界に達しており、強い増便要請や新規乗り入れ要請に対応できない状況にあった。このため、平成 18 年 9 月、地元自治体等の理解を得た上で、使用機材の制限等がある暫定平行滑走路（2,180m）の北伸による 2,500m 化事業に着手し、22 年 3 月の供用開始を目指して整備が進められた。

21 年 10 月に北側への延伸により 2,500m 平行滑走路が供用開始し、22 年 3 月には発着枠が 20 万回から 22 万回に拡大した。また、旺盛な首都圏の国際航空需要に対応するために更なる発着枠の拡大が強く求められる中、22 年 10 月には発着枠の 30 万回への拡大に関する地元合意が実現した。

（5）国際物流機能強化に資するその他の施策（H20 白書）

アジア域内での経済交流が進むにつれ、国際物流と国内の陸・海・空の各輸送モードが有機的に結びついた効率的な物流ネットワークの形成が急がれた。このため、国際標準コンテナ車が重要な港湾等と大規模物流拠点を積み替えなく通行可能な幹線道路ネットワークの整備が推進された。

具体的には、国際コンテナ通行支障区間について、国際標準コンテナ車の通行に必要な耐荷力や空間を確保するため、橋梁補強、現道拡幅、バイパス整備等の対策を実施し、早期解消を図るとともに、物流活動の中核となる拠点的な空港・港湾から高速道路等を結ぶアクセス道路について

も重点的かつ効果的に整備するなど、国際物流に対応した道路網の構築を推進した。さらに、海上輸送と鉄道輸送を組み合わせた Sea&Rail や海上輸送と航空輸送を組み合わせた Sea&Air の活用を促進し、東アジアの貨物需要の増大等に対応するほか、スーパー中樞港湾等における鉄道積替施設の整備や内航フィーダー輸送の利用促進等国際複合一貫輸送の促進が図られた。

3. 1. 6 第3次社会資本整備重点計画下での国際物流インフラの整備(平成後期(H24~28))

(1) 第3次社会資本整備重点計画の策定(H25 白書)

平成24年8月に閣議決定した第3次社会資本整備重点計画(24~28年度)では、厳しい財政状況等、様々な課題に対応するため、中長期的な社会資本整備のあるべき姿を提示した上で、「選択と集中」の基準を踏まえた4つの重点目標(「大規模又は広域的な災害リスクの低減」、「我が国産業・経済の基盤・国際競争力の強化」、「持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現」、「社会資本の適確な維持管理・更新」)を設定し、真に必要な社会資本整備の着実な推進がうたわれた。

航空では、三大空港整備の継続とともに、首都圏空港を含めたオープンスカイ推進、東京・関西国際空港の、早期の事業運営権売却(コンセッション契約)が示された。港湾については、国際コンテナ戦略港湾(阪神港及び京浜港)において、釜山港等アジア諸港に比肩しうる仕様(水深・広さ)を有する高規格コンテナターミナルの整備、フィーダー輸送網強化による広域からの貨物集約、港湾運営会社による「民」の視点での港湾運営の効率化等が示された。(白書に記載なし、計画本文より)

(2) 国際海上貨物輸送ネットワークの機能強化(H25 白書)

経済のグローバル化が進展する中、世界的な海上輸送量は年々増加してきており、大量一括輸送による海上輸送の効率化の観点から、コンテナ及びバルク貨物輸送船舶の大型化が進展している。このような状況において、コンテナについてはアジア各国の主要港が順調に取扱貨物量を増やし、寄港地の集約により日本へ寄港する国際基幹航路の便数が減少している。また、バルク貨物注については大船への対応が遅れており、相対的に不利な事業環境による国内立地産業の競争力低下等が懸念された。

このような状況を踏まえ、我が国の経済活動や国民生活を支える物流の効率化を進め、企業の国内立地環境を改善することで、我が国の産業競争力の強化と経済再生を実現するため、国際基幹航路の港の維持・拡大や基幹的な資源・エネルギー等の輸入効率化・安定化に向けた取組みが進められた。

α. 国際コンテナ戦略港湾の機能強化

我が国の産業活動や国民生活を物流面から支えるためには、国際海上コンテナ物流において我が国と北米・欧州等を結ぶ国際基幹航路を安定的に維持し拡大していくことが必要であった。

このため平成22年8月、阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾として選定し、大水深岸壁の整備や「民」の視点を活かした効率的な港湾運営等、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施してきた。港湾運営の面では、東京港、川崎港、横浜港、大阪港、神戸港において特例港湾運営会社を指定した。

一方、欧州航路アライアンスの再編(G6 アライアンス)やメガキャリアによる新たなアライアンスの出現(P3 ネットワーク)、さらにはトリプルE(18,000TEU級)に代表される超巨大コンテナ船の就航により、国際基幹航路の寄港地絞り込みや貨物の囲い込み等、我が国の海運・港湾を取り巻く状況は猛烈なスピードで変化し、そして厳しさを増している。

このような状況を踏まえ、25年7月から「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を開催し、

26 年 1 月に、戦略港湾への広域からの貨物集約等による「集貨」、戦略港湾背後への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化や港湾運営会社に対する国の出資制度の創設等による「競争力強化」の 3 本柱からなる「最終とりまとめ」を公表した。

同委員会の議論を踏まえ、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対して政府出資を可能にするとともに、無利子貸付制度の対象施設に国際コンテナ戦略港湾の埠頭近傍の流通加工機能を伴う倉庫を追加すること等を内容とする「港湾法の一部を改正する法律」が 26 年 4 月に成立した。これらの施策を総動員し、国際コンテナ戦略港湾政策の深化と、取組みの加速が図られた。

b. 資源・エネルギー等の安定的かつ効率的な海上輸送ネットワークの形成（特定貨物輸入拠点港湾の指定）

世界的に資源、エネルギー等の需給が逼迫する中、これらの物資のほぼ 100% を輸入に依存する我が国において、その安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国産業の国際競争力の強化、雇用と所得の維持・創出を図ることは重要な課題の一つとなった。

このため、大型船に対応した港湾機能の拠点的確保や企業間連携の促進等により、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの形成を図るとし、これに資するものとして、石炭等のばら積み貨物の輸入拠点として、国土交通大臣が特定貨物輸入拠点港湾を指定するとともに、当該港湾に対する支援措置等を規定した改正港湾法及び関係政省令が 25 年 12 月 1 日に施行された。これを受け、同年 12 月 19 日に国際バルク戦略港湾の一つとして選定されていた小名浜港を全国初の特定貨物輸入拠点港湾（石炭）に指定され、安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国の産業競争力の強化、雇用の創出や所得の海外流出の防止を図ることとされた。

c. 総合的物流情報プラットフォームの構築

システム運営の効率化及び利用者の利便性の向上を図るため、貿易に係るあらゆる手続き処理機能（NACCS）とコンテナ物流情報提供機能（Colins）を統合した総合的物流情報プラットフォームの構築に向けた取組みが進められた。

d. 国際港湾の機能向上

時間的、距離的に国内物流と大差ない対東アジア物流において、高度化・多様化するニーズに対応し、迅速かつ低廉な物流体系を構築するため、ユニットロードターミナル注の機能強化や貨物積替円滑化施設等の整備が進められた。さらに、コンテナ貨物やバルク貨物の増加に対応するため、国際海上輸送ネットワークや地域の拠点となる港湾において、国際海上コンテナターミナルや国際物流ターミナルの整備を行うとともに、ICT 化の推進等利便性向上に向けた取組みが推進された。

（3）国際航空インフラの整備（H25 白書）

a. 東京国際空港再拡張事業

東京国際空港（羽田）は、平成 16 年度より進められてきた再拡張事業の各施設が完成し、22 年 10 月 21 日、新しい 4 本目の滑走路である D 滑走路及び国際線地区の各施設（旅客ターミナル、貨物ターミナル、エプロン）が供用開始され、発着枠が 30.3 万回から 37.1 万回（うち国際線は昼間・深夜早朝各 3 万回）に拡大した。同年 10 月 31 日からは、32 年ぶりに本格的な国際定期便が就航し、「24 時間国際拠点空港化」の第一歩を踏み出した。

b. 航空物流機能の高度化

近隣アジア諸国の空港が、アジアの成長に伴うアジア発着貨物量の増大によって取扱量を大きく拡大させる中で、我が国の空港においても、日本発着貨物はもとより、今後大きな伸びが期待されるアジア発着貨物を積極的に取り込むことが期待された。

このため、首都圏空港の更なる容量拡大、機能強化、関西国際空港・中部国際空港等の我が国拠点空港の貨物ハブ化推進や輸送プロセスの円滑化に向けた取組み等が進められた。

（４）国際物流機能強化に資するその他の施策（Ｈ25 白書）

アジア域内での経済交流が進むにつれ、国際物流と国内の陸・海・空の各輸送モードが有機的に結びついた効率的な物流ネットワークの形成が急がれている。このため、国際標準コンテナ車が重要な港湾等と大規模物流拠点を積み替えなく通行可能な幹線道路ネットワークの整備が推進された。

具体的には、国際コンテナ通行支障区間について、国際標準コンテナ車の通行に必要な耐荷力や空間を確保するため、橋梁補強、現道拡幅、バイパス整備等の対策を実施し、早期解消を図るとともに、物流活動の中核となる拠点的な空港・港湾から高速道路等を結ぶアクセス道路についても重点的かつ効果的に整備するなど、国際物流に対応した道路網の構築が推進された。さらに、海上輸送と鉄道輸送を組み合わせた Sea & Rail の活用を促進し、東アジアの貨物需要の増大等に対応するほか、国際コンテナ戦略港湾等における鉄道積替施設の整備や内航フィーダー輸送の利用促進等複合一貫輸送の促進が図られた。（※H22 と同じ記載）

3. 1. 7 第4次社会資本整備重点計画下での国際輸送インフラの整備（平成後期（H29～））

（１）第4次社会資本整備重点計画の策定（H28 白書）

平成27年9月に第4次社会資本整備重点計画（27～32年度）が閣議決定された。同計画では、厳しい財政制約の下、①切迫する巨大地震や激甚化する気象災害、②加速するインフラ老朽化、③人口減少に伴う地方の疲弊、④激化する国際競争という4つの構造的課題に対応するため、社会資本のストック効果の最大化を図ることを基本理念とし、「既存施設の有効活用（賢く使う）」や「集約・再編」を進めながら、ストック効果の高い事業に「選択と集中」を徹底することとされた。中長期的な見通しを持った社会資本整備を進めていくため、4つの重点目標（「社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う」、「災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する」、「人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する」、「民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する」）と13の政策パッケージが設定された。国際物流に関する具体的な取組としては、三大空港の機能強化や、国際コンテナ戦略港湾（京浜港、阪神港）の大水深コンテナターミナル整備、基幹航路の維持拡大等が示された。

（２）国際海上貨物輸送ネットワークの機能強化（R1 白書）

経済のグローバル化が進展する中、世界的な海上輸送量は年々増加が続き、大量一括輸送による海上輸送の効率化の観点から、コンテナ及びバルク貨物輸送船舶の大型化が進展した。このような状況において、コンテナについてはアジア各国の主要港が順調に取扱貨物量を増やし、寄港地の集約により日本へ寄港する国際基幹航路の便数が減少した。また、バルク貨物については大型船への対応が遅れており、相対的に不利な事業環境による国内立地産業の競争力低下等が懸念された。

このような状況を踏まえ、我が国の経済活動や国民生活を支える物流の効率化を進め、企業の国内立地環境を改善することで、我が国の産業競争力の強化と経済再生を実現するため、国際基幹航路の寄港の維持・拡大や主要な資源・エネルギー等の輸入の効率化・安定化に向けた取組み

が進められた。併せて、国際・国内一体となった効率的な海上輸送ネットワークを実現するための取組みを推進するとともに、施策の更なる充実・深化が図られた。

a. 国際コンテナ戦略港湾の機能強化

我が国と北米・欧州等を結ぶ国際基幹航路を安定的に維持・拡大していくため、平成 22 年 8 月に、阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾として選定し、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施してきた。「集貨」については、港湾運営会社が実施する集貨事業に対して国が補助する「国際戦略港湾競争力強化対策事業」により、阪神港において、30 年の神戸港のコンテナ貨物取扱個数が過去最高を記録した。京浜港においては、29 年 4 月、30 年 8 月には、横浜港において、相次いで、北米航路が新規開設された。

「創貨」については、コンテナ貨物の需要創出に資する流通加工機能を備えた物流施設に対する無利子貸付制度が横浜港で活用されたほか、物流施設を再編・高度化する補助制度が神戸港で活用されている。

「競争力強化」については、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有する AI ターミナルの実現に向けた具体的な目標と工程を策定・公表するとともに、具体的な取組みとして、2016 年度から 2018 年度まで、情報通信技術を活用したゲート処理の迅速化及び荷役機械の遠隔操作化に係る実証事業を行い、新・港湾情報システム「CONPAS」を開発するとともに「遠隔操作 RTG の安全確保のためのモデル運用規程」を策定した。また、2018 年度から、AI 等を活用したターミナルオペレーションの効率化に関する実証事業を開始した。

国際コンテナ戦略港湾政策の開始以降 5 年が経過したことから、これまでの取組み状況についての総点検と、本政策の持続的発展に向けた主な取組みを 31 年 3 月に「最終とりまとめフォローアップ」としてとりまとめた。

b. LNG バンカリング拠点の形成

2020 年に始まる船舶の燃料油に含まれる硫黄分濃度の国際的な規制の強化により、LNG を燃料とする船舶の増大が見込まれていることから、2018 年度より、LNG バンカリング拠点を形成するために必要となる施設整備に対する補助制度（補助率 1/3）を創設した。2018 年 6 月には「伊勢湾・三河湾における事業」及び「東京湾における事業」の 2 事業を採択した。引き続き、環境負荷の少ない LNG 燃料船の普及を進めるとともに、我が国港湾へのコンテナ船等の寄港増を図るため、世界トップの重油バンカリング港であるシンガポール港との連携を進めつつ、周辺諸国に先駆けて 2020 年度までに我が国港湾において 2 箇所 LNG バンカリング拠点を形成するための支援を行うこととされた。

c. 資源・エネルギー等の安定的かつ効率的な海上輸送ネットワークの形成

平成 23 年 5 月に資源・エネルギー等のバルク貨物の海上輸送網の拠点となる港湾を国際バルク戦略港湾として 10 港選定し、輸入拠点としての機能強化を図り、企業間連携による効率的な輸送を促進するため、大型船が入港できる岸壁等の整備、荷さばき施設等に対する整備後の補助や税制特例措置によりハード・ソフト一体となった取組みを行ってきた。

平成 30 年度は、小名浜港、釧路港、徳山下松港、水島港及び志布志港の 5 港において岸壁等の整備を行い、31 年 3 月に釧路港国際物流ターミナルが供用を開始した。

また、国際バルク戦略港湾の供用を見据え、民間投資の動きも活性化した。

（３）航空ネットワークの拡充（ＲＩ 白書）

「明日の日本を支える観光ビジョン」における訪日外国人旅行者数を 2020 年に 4,000 万人、2030 年に 6,000 万人等の目標の達成、首都圏の国際競争力の強化、地方創生、2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催等の観点から、首都圏空港（東京国際空港（羽田空港）、成田国際空港（成田空港））の機能強化は必要不可欠であり、両空港を合わせて、ロンドン、ニューヨークに匹敵する世界最高水準の年間約 100 万回の発着容量とするための取組みが進められた。

具体的には、羽田空港について、飛行経路の見直し等により、令和 2 年までに発着容量を約 4 万回拡大する取組が進められ、必要な施設整備や騒音・落下物対策等を着実に進めるとともに、平成 30 年 12 月から 31 年 2 月にかけて、5 巡目となる住民説明会が開催された。

成田空港については、令和 2 年までの高速離脱誘導路の整備等による発着容量約 4 万回拡大に加え、2 年以降を見据え、第 3 滑走路の整備、夜間飛行制限の緩和等の更なる機能強化について、国、千葉県、周辺市町、空港会社からなる四者協議会の合意事項の着実な実施を図り、また、騒音・落下物対策や成田財特法による周辺地域の施設整備の促進を行い、更なる機能強化を進め、年間発着枠を 50 万回に拡大することとされた。

関西国際空港においては、平成 28 年 4 月から運営の民間委託を開始した。運営権者である関西エアポート（株）は、第 2 ターミナル（国際線）に続き第 1 ターミナルへも「スマートセキュリティ」導入や、ビジネスジェット専用施設の整備など、民間の創意工夫を活かした機能強化に取り組んでいる。30 年の旅客数は過去最多を更新し、国際線の外国人旅客数は開港以来初の 1,500 万人超を達成した。

中部国際空港においては、LCC の新規就航等に対応するため LCC 専用ターミナルの整備（31 年度上期供用開始予定）を進めたとともに、空港会社事業として同ターミナルに隣接した商業施設を 30 年 10 月 12 日に開業した。

国際航空貨物輸送については、今後も伸びが期待されるアジア発着貨物を積極的に取り込むため、首都圏空港の機能強化、関西国際空港・中部国際空港等の我が国拠点空港の貨物ハブ化推進や輸送プロセスの円滑化に向けた取組み等を進めている。

沖縄県と国内外とを結ぶ人流・物流の拠点として極めて重要な役割を果たしている那覇空港において、更なる沖縄振興を図るため、滑走路増設事業を引き続き実施された。福岡空港については、慢性的に発生しているピーク時の航空機混雑を抜本的に解消するため、滑走路増設事業を引き続き実施された。新千歳空港については、29 年 3 月下旬から 1 時間当たりの発着回数を 32 回から 42 回への拡大を実施した。加えて、国際線旅客の急速な拡大等に伴う施設の混雑を解消するとともに今後も見込まれる需要増に対応するため、国際線エプロンの拡張、誘導路の新設、国際線ターミナルビルの機能向上（CIQ 施設）に係る整備事業が実施された。その他の地方空港においても、航空機の増便や新規就航等に対応するため、エプロン拡張や CIQ 施設整備等を実施した。