

(別紙)

高コスト構造是正・活性化のための行動計画

1. 高コスト構造・活性化阻害の現状

物流は広く国民生活と産業活動を支える不可欠な基盤となっており、物流の国民生活や産業活動に及ぼす影響は無視できないものがある。近年、急速に円高が進行し、内外価格差の問題が従来にも増して注目を集めている中、流通における構造的変化に対応する物流の変化が求められているところであり、真に豊かな国民生活の実現と我が国産業の国際競争力の保持のため、情報システムの一層の活用を図りつつ、物流コスト低減のための施策を総合的に講じていくことが喫緊の国民的課題となっている。一方、物流をめぐる制約要因の顕在化に対応するため、物流の一層の効率化を図る必要がある。

さらに、経済活動が国境を越えてよりグローバルに展開し、アジア諸国の工業化が進展していく中で、我が国の物流は、アジア諸国との激しい競争にさらされている。

2. 高コスト構造・活性化阻害の要因

- (1) 物流分野においても、各輸送機関毎に、各事業法等による経済的規制や社会的規制がある。また、物流関連施設についても、施設毎に技術上の基準等の策定に関わる規制があるが、一部の規制が活性化等の支障になっているとの指摘もある。
- (2) 近年、消費者の志向や企業の在庫圧縮の要請に対応するため、多頻度小口配送、リードタイムの短縮、配達時間の指定等きめ細かなサービスが提供されているが、物流業者が、これらのサービスを提供する上で実際にかかったコストを正当に評価されないケースが少なくないとの指摘もある。
- (3) 大量の貨物を輸送する場合、トラック輸送は海運・鉄道に比べて労働者一人当たりの貨物量が少ない。また近年、幹線道路において道路交通混雑が悪化しており、幹線輸送におけるトラック輸送への集中が、物流をめぐる制約要因を深刻化する一因となっているとの指摘もある。
- (4) 我が国は、複合一貫輸送を推進するための内貿ターミナル等や営業倉庫（特に流通型倉庫）、トラックターミナル等の物流拠点の整備が未だ十分とはいえず、効率的な物流体系を構築するうえで支障となっているといわれている。また、近年急増する製品・半製品輸入の海上輸送コスト削減のためには、港湾において大型のコンテナ船に対応した大水深で、高規格なターミナルを整備するとともに、臨港地区において輸入の増大に対応した物流拠点を整備していくことが不可欠であるが、アジア主要港においては水深15m級の大水深コンテナターミナルが整備されているのに対し、我が国の場合、こうした国際的な競争力を持った港湾施設に対する重点を置いた投資が十分行われてきたとは言いがたい。
- (5) 人件費や燃料費、物流関連施設の建設費負担や使用料等が米国に対して割高となっている。

3. 目標

(1) 目標

規制緩和の推進、商慣行の是正、中長距離の幹線輸送における鉄道・海運の積極的な活用を通じた適切な輸送機関の選択の促進による複合一貫輸送の推進、物流コストの低減や輸入貨物の国内輸送の円滑化等に資する物流拠点の整備、積合わせ輸送等の推進による積載効率の向上等を推進することにより、物流コストの低減を図る。

- ・コンテナターミナル等の基盤整備により、コンテナの輸出入に係る陸上輸送コストの1割削減を目指す。
- ・複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルからの陸上輸送の半日往復圏の割合について、現在の約70%から約80%を目指す。
- ・荷主・貨物運送取扱事業者が鉄道事業者と連携し、鉄道貨物におけるパレタイズ貨物について、2割程度を目指す。
- ・けん引重量1,200トン以上の列車本数の倍増を促進する。
- ・RORO船(注)、コンテナ船(モーダルシフト対象船種)の船腹量が、従来の伸びを下回らない水準で増加するよう目指す。
- ・臨港地区を除く営業倉庫に占める流通型倉庫の割合について、2割程度を目指す。

(注) RORO(Roll On Roll Off)船：クレーンを使わず、貨物をトラックやトレーラーシャーシごと積み込む方式の貨物船

(2) 点検指標

- ・輸送機関別国内貨物輸送量
- ・トラックの積載効率
- ・パレットデポの計画的整備(パレットサービスセンターの推移)

4. 具体的な対応策

(1) 規制緩和の推進

物流コスト低減の観点から、規制緩和を推進し、物流業の負担を軽減するとともに、事業者の創意により利用者の多様なニーズ等に応じた運輸サービスの提供が行われるような環境を整備する(具体的な規制緩和策については、トラック、内航海運、鉄道貨物参照)。

(2) 商慣行

個々の事業者において物流コストを的確に把握するとともに、契約の中で物流コスト負担の適正化、明確化を図るよう努める。また取引関係の簡素化等を図るよう努める。

(3) 物流効率化に不可欠な複合一貫輸送の推進

- ① 内航海運のモーダルシフト対象船種の寄港地に係る制限を直ちに緩和するとともに、すみやかに船腹調整事業の対象外とする。

- ② 一貫パレチゼーション推進施設・機器の整備、物流機器の標準化等複合一貫輸送体制を整備する。

(4) 効率的な物流体系の構築に資する物流拠点の整備

- ① 流通型倉庫、一般トラクターミナル等物流効率化推進のための拠点を整備する。
- ② 国際海上コンテナターミナルの政策的な配置を行うとともに、臨港地区において輸入の増大に対応した物流施設を整備する。
- ③ 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル等の港湾施設の計画的な整備を行う。
- ④ JR貨物の鉄道施設等の整備を推進する。

(5) 積み合わせ輸送の推進等

- ① 地域内物流の効率化を図る共同集配システムを整備する。
- ② 幹線物流の効率化を図るトラックの共同運行を促進する。
- ③ 自家用トラックで輸送することが非効率な場合には、効率の良い営業用トラックへの転換を促す。

(6) 物流における情報化等の推進

- ① EDI(Electronic Data Interchange)の物流分野への導入を推進する。
- ② トラックにおける情報システム化を推進する。
- ③ 高度化する荷主ニーズに対応するため、物流拠点における在庫管理、荷物追跡システム等の情報システム化を推進する。
- ④ 物流拠点における荷捌き等の機械化を推進する。

物流（トラック）

1. 高コスト構造・活性化阻害の現状

国土条件の違い等から、純粋に運賃格差を比較することは困難であるが、例えば日米のトラック運賃について、運賃収入を輸送トンキロで割った数値で比較してみると、日本は、アメリカの1.3倍になっている。また、1回の輸送にかかる費用で比較してみると、日本の一般的な輸送形態である小口・近距離輸送の分野においては日本の方が安く、大口・長距離輸送の分野ではアメリカの方が安い傾向にある。

2. 高コスト構造・活性化阻害の要因

- (1) トラックの営業区域に係る規制、車両総重量20トンを超える大型トラックの道路通行許可、特殊車両通行許可限度等がコスト増加要因になっているとの見解もある。
- (2) 近年、消費者の志向や企業の在庫圧縮の要請に対応するため、多頻度小口配送、リードタイムの短縮、配達時間の指定等きめ細かなサービスが提供されているが、物流業者が、これらのサービスを提供する上で実際にかかったコストを正当に評価されないケースが少なくないとの指摘もある。
- (3) 例えば、アメリカに比べて我が国の道路は、地形的制約や設備基準等のため、施設の構造・規格が小さくなっており、輸送ロットの拡大が可能な超大型トレーラー等を導入することが制約され、生産性向上を妨げる要因となっている。
また、高地価に加え、地震等自然条件や地形的制約等により建設工事費が高く、道路、トラックターミナル等の物流関連施設の建設費負担や使用料が高くなっていることがコスト上昇の一要因になっている。
- (4) トラックのコストのうち、人件費の占める割合は4割以上と高く、人件費の水増しの差がそのままコストの差として表れやすくなっている。

3. 目標

- (1) 目標
規制緩和による競争の促進、商慣行の是正、共同配送の推進、情報化、物流拠点の整備等により、輸送効率の向上を図る。
- (2) 点検指標
 - ・新規参入者数
 - ・営業区域の拡大状況
 - ・営業区域拡大の申請者数
 - ・実働率
 - ・積載効率
 - ・物的労働生産性（輸送量（トン）／従業員数。以下同じ）（営業用トラック）
 - ・最低保有台数の地方運輸局間の格差

- ・自家用トラックと営業用トラックの輸送分担率（トンキロ）
- ・物流上重要な路線について車両総重量25トンの大型トラックまたはトレーラーの通行に対応した道路の整備状況
- ・車両の大型化（20トン以上の車両割合）
- ・トラックターミナル数
- ・情報ネットワークの整備
- ・幹線運行の共同化の進捗状況

4. 具体的な対応策

- (1) 規制緩和等
 - ・経営実態等に対応して、営業区域の拡大を更に進める。
 - ・最低保有台数の地方運輸局間の格差を基本的に緩和する方向で見直しを行う（7年度以降9年度まで）。
 - ・トラックターミナル事業及び専用トラックターミナルに係る規制について平成7年末まで所要の検討を行い、その緩和を図る（8年度目途）。
 - ・事業用自動車についてメンテナンスリース（車両の購入費、税金、保険料の負担と点検整備等をリース会社が行う形態のリース）を認めるとともに、事業開始後3年を経過しなければファイナンスリース（車両の購入費、税金、保険料をリース会社が負担する形態のリース）による車両の使用を認めないとする規制を緩和する（7年度）。
 - ・道路整備状況に応じ、高速自動車国道等における特殊車両の通行許可の限度重量の引上げを行う（9年度末目途）。
- (2) 商慣行
 - ・多頻度小口配送、リードタイムの短縮等の高度な物流サービスについてはコストを的確に把握し、例えば調達頻度、調達ロット等につき標準となる取引形態を明らかにする等、契約の中で物流コスト負担の適正化、明確化を図るよう努める。
- (3) 社会資本の整備
 - ・物流上重要な路線について車両総重量25トンの大型トラックまたはトレーラーの通行に対応した道路の整備を図る。
 - ・トラックターミナルの整備を図る。
- (4) 輸送効率化への支援
 - ・多頻度小口配送等への対応として、営業用トラックの積合せ輸送やメーカー、卸売業者、小売業者間等の共同集配を推進するとともに、受発注の高頻度化を実現するための物流情報システム化、高頻度の配送を効率的に実現するためのピッキングの自動化等物流システムの高度化等の推進を図る。
 - ・トラックの幹線運行の共同化を図る。
 - ・一貫パレチゼーションの推進により、物流の効率化、省力化を図る。

1. 高コスト構造・活性化阻害の現状

内航海運の運賃については各国とも基本的に自由運賃であり、その設定は季節、仕向方面、積荷などによって千差万別であり、客観的水準を把握し比較することは極めて困難であるが、日本銀行の「物価指数年報」によると、1985年を100とした場合の1994年の企業向けサービス価格の総平均は114.8であるのに対し、内航運賃は99.1と比較的低水準で推移している。

しかし、経済のボーダレス化に伴う荷主側の価格競争の激化等により、我が国の輸送シェア（トンキロベース）で約44%と国内物流の大動脈を担っている内航海運は、物流コストの削減に直結するため今後なお一層の効率化が強く求められている。

2. 高コスト構造・活性化阻害の要因

(1) 船腹調整事業は、一般的に競争制限的措置がもたらすと言われている経営合理化、運賃水準等の面における弊害は、同事業の弾力的運用等により比較的少なかったが、一方で同事業の下では、意欲的な者の事業規模の拡大や新規参入が制限されるため内航海運業の活性化等の支障になっているとの指摘もある。

(2) 荷主、元請の内航運送業者、内航船舶貸渡業者の関係につき大企業である荷主を中心とした縦の系列化が確立されていることもあり、取引関係において荷主優位性が強い市場になっている。この系列取引が内航海運における競争環境の阻害要因となっている面があるとの指摘もある。

用船市場においては、元請の内航運送業者から実際に運航を行う内航船舶貸渡業者に至るまでの間に多数の者が介在し取引関係が複雑化している場合がある。

また、荷主における出荷に係る季節波動の存在、往復貨物の確保が困難なこと、1回のロットが必ずしも大きくないこと等が、効率的な輸送の支障となっている。

コンテナターミナルの荷役サービスについては、日曜荷役の再開等改善が進められているが、その恒常化等が求められている。

(3) コンテナ等を取扱うには一定の面積を持ったヤード、荷捌き施設等を備えたターミナルの整備が不可欠であり、また、物流コスト削減のためには船舶の大型化が有効である。

主要港の港湾料金は、人件費、土地代を始めとする諸経費が割高である上に、さらに近年の円高の影響もあって諸外国の主要港に比べて高水準となっている。

3. 目標

(1) 目標

船舶の大型化、近代化、配船、船員配乗の共同化等を促進するとともに、複合一貫輸送に対応した内買ターミナル等の整備（複合一貫輸送に対応した内買ター

ミナルからの陸上輸送の半日往復圏の割合を現在の約70%から約80%に高める）を進めることにより、輸送効率の向上を図る。

(2) 点検指標

- ・船齢構成の推移
- ・船種別平均総トン数の推移
- ・RORO船、コンテナ船（モーダルシフト対象船種）の船腹量
- ・物的労働生産性

4. 具体的な対応策

(1) 規制緩和等

- ・現在の船腹調整事業の見直しについては、モーダルシフト対象船種を速やかに対象外とするとともに、内航海運業者による同事業への依存の計画的解消を図る。
- ・モーダルシフト対象船種の寄港地に係る制限及びセメント副原料であるフライアッシュ等の輸送にセメント専用船を使用する場合の制限を緩和したところである（7年11月）。
- ・長期積荷保証船については、日本内航海運組合総連合会と荷主団体との協議結果を踏まえ、船腹調整事業の弾力的運用を行う。

(2) 商慣行

- ・荷主 — 元請の内航運送業者 — 内航船舶貸渡業者という系列的な関係の見直しを行う。
- ・内航海運の用船市場における取引関係の簡素化等による運賃及び用船料に係るコスト負担の適正化を図る。
- ・荷主と荷受け側の間における商取引慣習の見直し等により、出荷波動の平準化、出荷ロットの大型化等を推進する。
- ・荷役サービスの向上に向けて、関係者の一層の取組を促す。

(3) 社会資本の整備等

- ・複合一貫輸送用施設、港湾等の整備の促進を行う。
- ・複合一貫輸送に対応した内買ターミナル等のバースの計画的な整備を行う。
- ・テクノスーパーライナーの実用化の動向を踏まえた港湾等の整備を図る。

(4) 輸送効率化への支援

- ・ハード面の施策として、船舶の大型化・近代化、荷役機器の近代化、全天候バースの整備等を推進する。なお、船舶の大型化については、少量多頻度のきめ細かな輸送サービスについても十分配慮しつつ推進していく必要がある。
- ・ソフト面の施策として、EDI等の情報システムの整備、配船、船員配乗の共同化等を進める。
- ・一貫パレチゼーションの推進により、物流の効率化、省力化を図る。