

資料3

第3回日中韓物流大臣会合について

平成22年6月 中国運輸局

第3回日中韓物流大臣会合の概要

- 北東アジアにおける(1)シームレス物流システムの実現、(2)環境にやさしい物流システムの構築、(3)安全かつ効率的な物流の両立の3大目標にもとづき、12の「行動計画」の成果について確認し、今後の取組の方針について合意する共同声明に採択した。次回(第4回)は、韓国で開催。
- 日中韓三国間協力ビジョン2020(骨子)(日中韓首脳会議成果文書 平成22年5月30日)においても、「日中韓物流大臣会合」や二国間政策対話を最大限活用し、北東アジアにおける運輸・物流ネットワークを発展する」ことを確認。

開催経緯

第1回日中韓物流大臣会合(2006年9月:ソウル)

- ・枠組みの決定
- ・12項目の行動計画の決定

第2回日中韓物流大臣会合(2008年5月:岡山)

- ・日中韓物流協力の3大目標の策定
- ・12項目の行動計画の進捗状況の確認



※左から局国際合作司長、冬柴国交相(当時)、鄭鍾煥国土海洋部長官

日中韓物流協力の3大目標

- ①シームレス物流システムの実現
- ②環境にやさしい物流の構築
- ③安全かつ効率的な物流の両立

開催概要

- ・開催日:2010年5月13日
- ・開催地:中華人民共和国四川省成都市
- ・参加者:
 - (日本)三日月大造大臣政務官、
染矢政策統括官、山縣参事官 他
 - (中国)李盛林(リ・セイリン)交通運輸部長、
局成志(ジィ・チェンジー)国際合作司長 他
 - (韓国)鄭鍾煥(チョン・ジョンファン)国土海洋部長官、
金光在(キム・クァンジ)交通部物流政策局長 他



※左から三日月政務官 李交通運輸部長、鄭鍾煥国土海洋部長官

3国間連携の重要性等

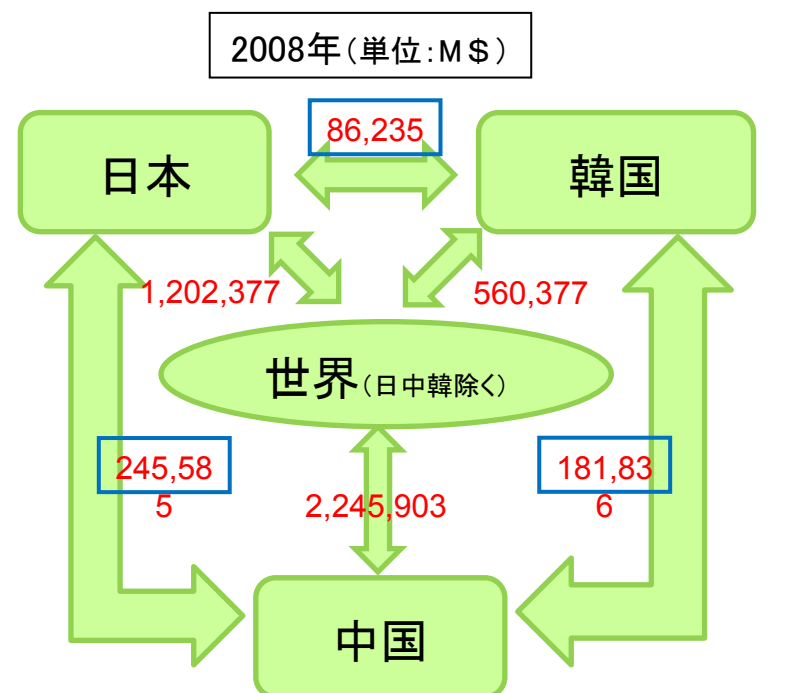
- 日中韓3国におけるGDPは合計で約10.2兆ドル(2008年)であり、世界全体の16.7%を占める。
- 日中韓3国が関係する貿易額は約4.5兆ドル(2008年)であり、世界全体の13.7%を占める。
- そのうち、日中韓3国内における貿易額(下図青枠囲いの総計)は約5100億ドル(2008年)であり、2006年と比較し、約33%増加しているところ。

日中韓のGDP

	Year 2006	Year 2007	Year 2008
CHINA	2,780B\$ (5.7%)	3,460B\$ (6.3%)	4,327B\$ (7.1%)
JAPAN	4,363B\$ (8.9%)	4,380B\$ (7.9%)	4,911B\$ (8.1%)
KOREA	952B\$ (1.9%)	1,049B\$ (1.9%)	929B\$ (1.5%)
C-J-K TOTAL	8,094B\$ (16.5%)	8,890B\$ (16.1%)	10,167B\$ (16.7%)
WORLD TOTAL	49,178 B\$	55,277B\$	60,820B\$

(出展)United Nation 「National Accounts Main Aggregates Database」

日中韓に関する貿易額



世界: 32,980,450

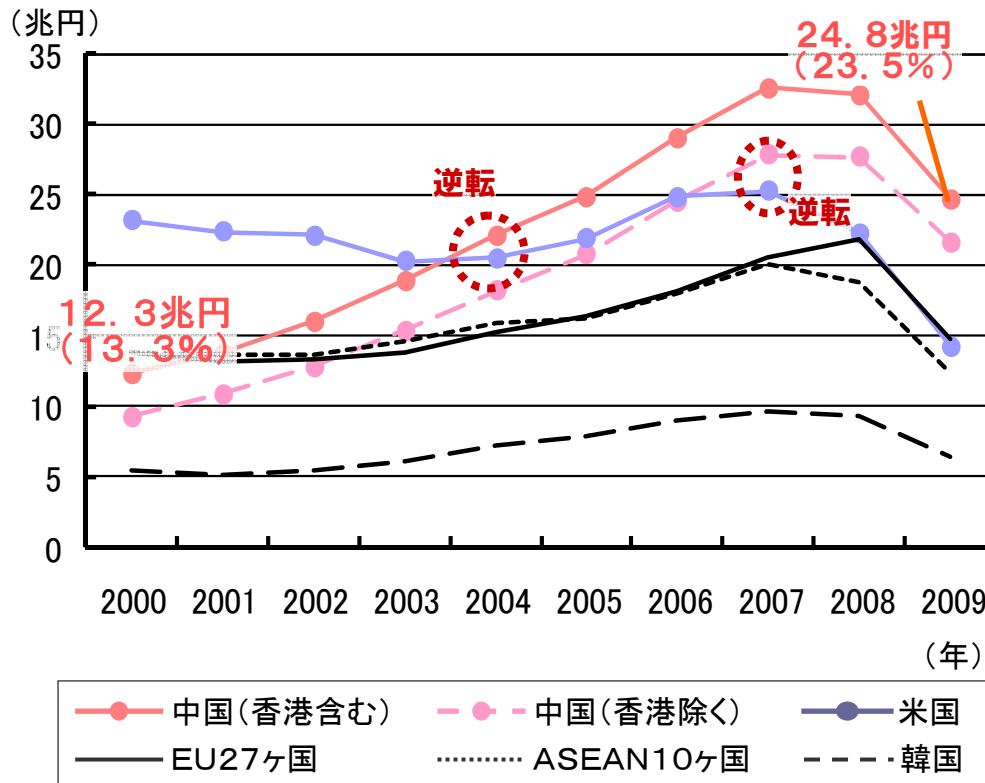
3国関係: 4,522,313(13.7%) 域内: 513,656(1.6%)

(出典)Direction of Trade Stastics June 2009(IMF)及び台湾貿易統計より
(独)日本貿易振興機構(JETRO)作成

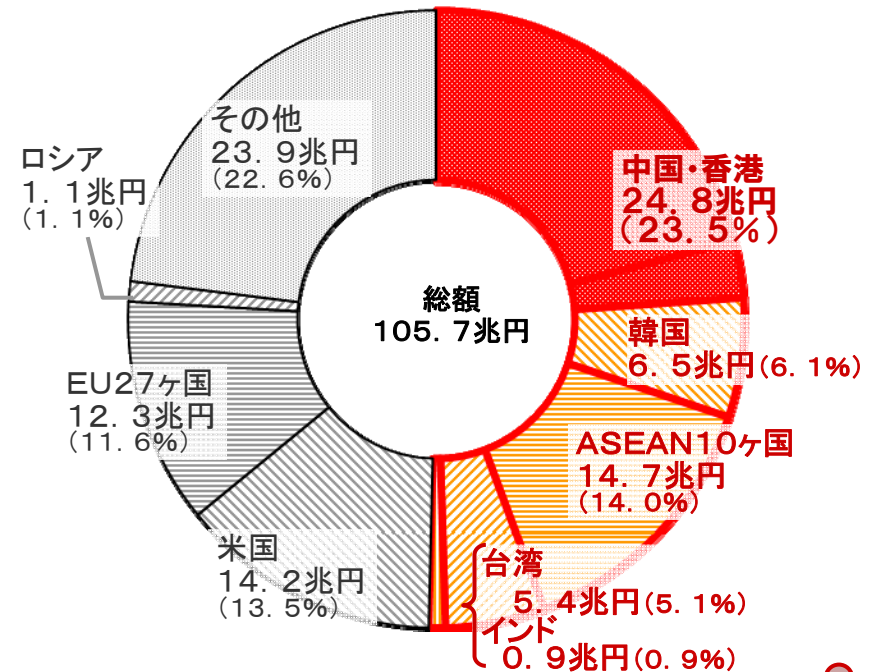
日本の貿易相手国について

- **ここ10年で中国(香港を含む)との貿易額が増加**(2000年から2009年で貿易額は約**2.0倍**)。2004年以降は、**米国を逆転し貿易相手国トップ**に躍進。**2007年以降**は香港を除いた**中国単独でも米国を上回りトップ**。2008年の世界的な金融危機以降も、依然トップを維持。
- 2009年の貿易額の内訳は、**主な東アジア地域(中国、韓国、ASEAN等)で52.3兆円(49.5%)**。

2000年～2009年の相手国別貿易額の推移



2009年の貿易額内訳

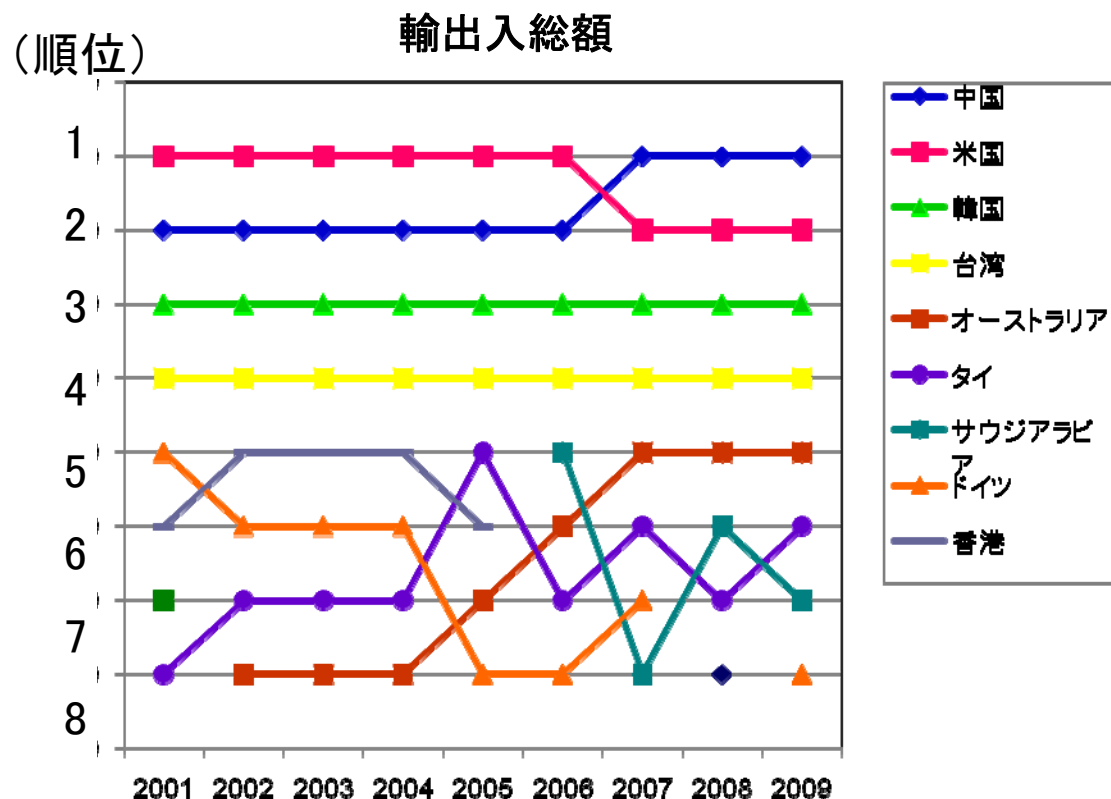


主な東アジア地域で52.3兆円(49.5%)

※ 財務省「貿易統計」より作成。
 ※ 「中国」は中国及びマカオの合計値。香港は含まない。

日本の貿易相手国について

- 我が国の貿易相手国の順位を見ると、上位4カ国は概ね中国、米国、韓国、台湾が占めている。
- 2007年以降、輸出入総額は米国を抜いて中国が1位となっている。
- 韓国は2001年以降、中国、米国に次いで3位となっている。



(出典)財務省「貿易統計」から作成

注1:順位は金額ベース

注2:凡例の順序は2009年の順位に基づく

注3:「中国」は中国及びマカオの合計値。香港は含まない

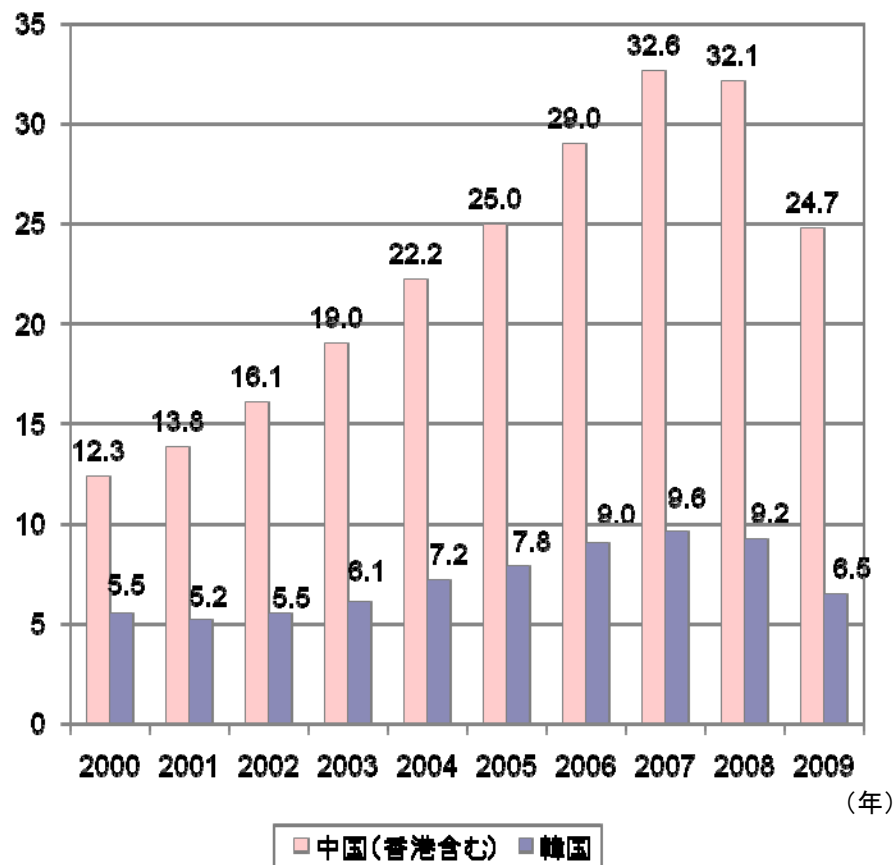
上位5カ国輸出入額 (2009年)

輸出入計	1	中国	21.7	兆円
	2	米国	14.2	兆円
	3	韓国	6.5	兆円
	4	台湾	5.4	兆円
	5	豪州	4.4	兆円
輸出	1	中国	10.3	兆円
	1	米国	8.7	兆円
	3	韓国	4.4	兆円
	4	台湾	3.4	兆円
	5	香港	3.0	兆円
輸入	1	中国	11.4	兆円
	2	米国	5.5	兆円
	3	サウジ	2.7	兆円
	4	豪州	3.2	兆円
	5	UAE	2.1	兆円
	7	韓国	2.1	兆円

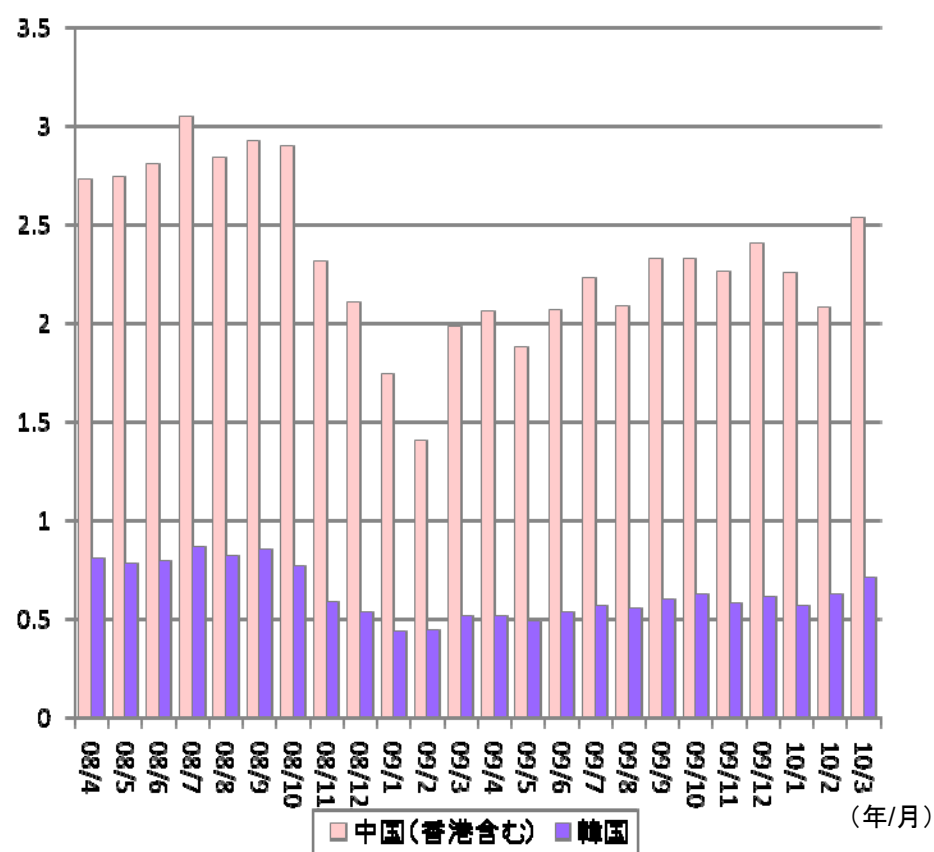
日本と中国・韓国との貿易額の推移

- 日本の貿易額については、2007年まで堅調に増加していたが、08年の世界的金融危機以降、急激に減少し、09年初頭には08年ピーク時から半分以下に減少。
- ここに来て回復の兆しが見られており、本格的な回復が期待されている。

(兆円)



(兆円)



(出典)財務省「貿易統計」より作成

日中韓物流協力の12の行動計画

行動計画			
1	物流分野の制度や仕組みに関する不備の改善と海外に進出する上での問題の解決	シームレス物流	WG1(韓国)
2	北東アジアにおけるシームレス物流システムの実現に向けた環境整備	シームレス物流	WG3(日本)
3	3国における連結された物流情報ネットワークの構築に向けた努力	シームレス物流	WG2(中国)
4	北東アジアにおける物流に関する情報の交換	シームレス物流	WG2(中国)
5	物流設備の標準化	シームレス物流	WG3(日本)
6	緊密な港湾協力の促進	共通・その他	—
7	物流セキュリティと物流効率化の両立に向けた施策	安全	WG1(韓国)
8	相互の意見交換、協力、共同研究の促進	共通・その他	WG1(韓国)
9	北東アジア港湾局長会議やその他の会合から報告された物流分野における協議成果の共有	共通・その他	—
10	環境にやさしい物流政策の構築	環境	WG3(日本)
11	3PLビジネス促進のための環境整備	環境	WG3(日本)
12	将来のアセアンとの協力の促進	共通・その他	WG1(韓国)

北東アジアにおけるシームレス物流の環境整備 <行動計画2>

国際複合一貫輸送は、3国間の国際物流において重要な役割を担っている。我々は、3国における国際海上輸送と国内輸送の接続を円滑化するため、**シャーシの相互通行を含めた総合的なアプローチでシームレス物流の実現に努力する。**

我々は、中韓間の海陸一貫輸送の協力の進展に満足した。

我々は、シームレス物流の実現に寄与することになり得る、**3国及び他の近隣諸国間の水陸一貫輸送のパイロットプロジェクトの実施の可能性を検討するためのワーキンググループの設置に合意した。**

ORORO船/フェリー:

- シャーシ貨物(コンテナ等を積載)、コンテナ貨物、
- 特殊トレーラー、活魚トラック
- 完成自動車、建設機械(Heavy Vehicle) 等を輸送。



RORO 船

シャーシ



○検討結果

- ・シャーシの相互通行について、法令の相違点は多岐にわたり、**慎重な対応が必要である。**
- ・青島～仁川でシャーシの相互通行のパイロットプロジェクトを実施。(現在は、中止。)

○今後の方向性

1. 中韓間において、シャーシ相互通行を推進していくことを合意する海陸一貫輸送運輸協定書及び議定書に仮調印済み。本年度中の締結を目指す。
2. 日中韓3国にてワーキンググループを設置し、水陸一貫輸送のパイロットプロジェクト実施の可能性を検討
3. 日中韓で、国際RORO船を活用し、貨物追跡の実証実験や、Sea & Railの共同研究

3国における連結された物流情報ネットワークの構築に向けた努力 <行動計画3>

我々は、**3国の物流関連情報を共有**するため、物流情報の情報交換の仕組みや標準化の研究により、**インターネットによる物流情報システムを構築**する。

我々は、3国間の情報システムの連結を促進し、国際貨物情報マネージメントに関する共同研究を行うため、**北東アジア物流情報サービスネットワーク協議会を設立**する。

我々は、行動計画3を担当する既存のワーキンググループに、可能な限り早く当ネットワーク協議会の設立に向けた具体的な計画を検討し、作成することを委任する。更に、航空貨物輸送に関する情報や統計の交換の促進に努める。

日本における主な物流情報システム

1. COLINS (10年4月19日スタート)
 - ・コンテナターミナルにおける、海貨業者・運送事業者等に対するWEBサービスにより情報提供サービス
2. NACCS
 - ・港湾手続きに対応。また、その他の手続きも含めシングルウィンドウを形成。(EDI)
3. その他
(民間事業者による物流情報システム)
 - ・大手の物流事業者のほとんどが、自社の物流情報システムを持っており、貨物の追跡や在庫管理を実施
 - ・貨物追跡の正確性や国を跨いだ情報連携等に課題

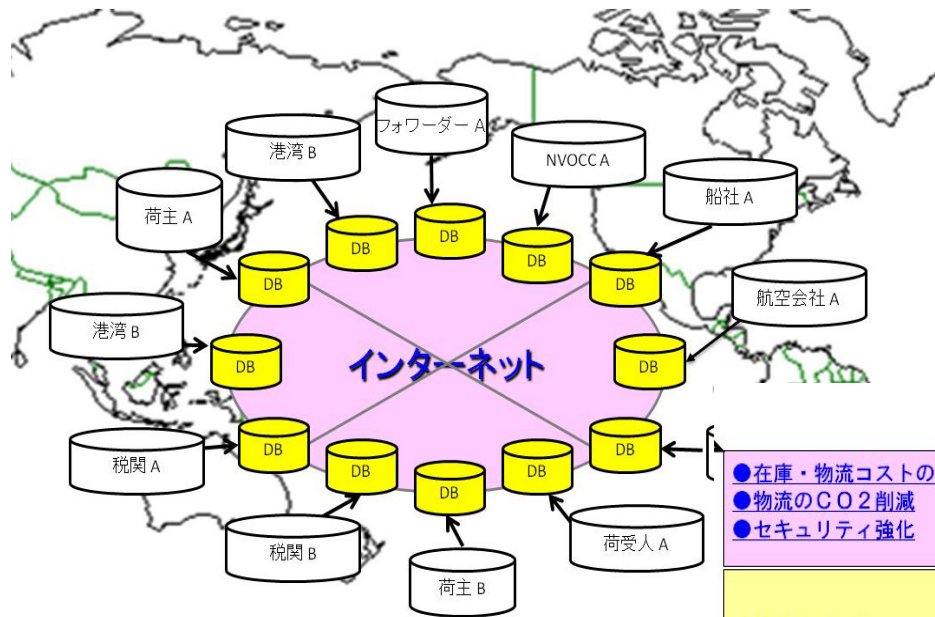
韓国における主な物流情報システム

1. SP-IDC
 - ・申告システムに関するサービス提供
 - ・港湾におけるコンテナ情報の提供
 - ・統計情報
 2. その他物流情報 (GCTS, PORT-MIS)
 3. 通関手続き等の情報システム
- ※1. 2は、国土海洋部所管の情報システム

中国における主な物流情報システム

1. LOG-INK
 - ・陸上も含めた貨物管理や在庫管理を支援する情報システム
 - ・民間の商取引の電子化も支援。
 - ・交通運輸部の支援により、浙江省の物流システムと他省
 - ・市の物流システム等を連結する計画。(約15省市の一部のシステムと連結)。一部の機能のみで進めながら、開発中
2. 通関手続き等の情報サービスは別システム。

3国における連結された物流情報ネットワークの構築に向けた努力 <行動計画3>



3国の(或いはグローバルで)
物流情報システムが相互運用

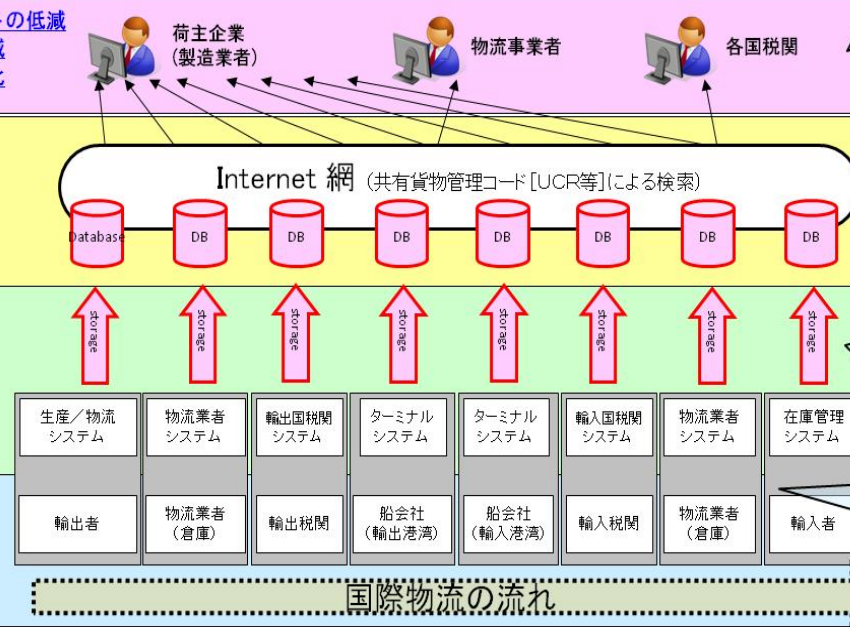
グローバルの物流情報の可視化

サプライチェーンの構築

- 在庫・物流コストの低減
- 物流のCO2削減
- セキュリティ強化

インターネット
上での貨物動静
情報の共有

情報とコードの
標準化/標準化
されたインター
フェース



普遍的な貨物管理コードを使用して、インターネットを通して共有可能な最小限のデータを共有する。

システムの直接的な統合ではなく、標準化されたデータの出力形式を通して共有可能なデータを交換する。

自動認識 (標準化されたRFID等を利用)

3国の物流関連情報を共有するため、物流情報の情報交換の仕組みや標準化の研究により、インターネットによる物流情報システムを構築する。

物流設備の標準化 <行動計画5>

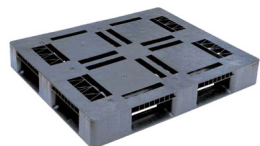
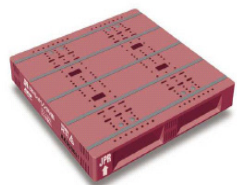
我々は、物流資材の標準化は北東アジアにおけるシームレス物流に寄与するとの共通認識を有した。我々は、**1100mm×1100mmと1000×1200mmを複合一貫輸送用パレットサイズの国家規格として制定した取組の評価を行った。**

今後は、**標準化されたパレットの更なる普及**に向けた協力を進める。

また、我々は標準化された20ftと40ftコンテナの普及に向けて更に努力する。さらに、比較的小さなサイズの貨物を輸送する際の12ftコンテナの有用性を考慮し、12ftコンテナの普及の可能性を探求する。

○パレットサイズの標準化

- ・日本・韓国はT11パレットが主流。(約35%)
- ・韓国も、T11パレットが主流。(約32%)
- ・中国は、サイズがバラバラ。
- ・ISOでは、T11や1000mm×1200mmも含め、6種類のパレットサイズを標準サイズとして規定



1100×1100mm (T11)パレット 1000×1200mm

ト



パレットを使った荷役

○12ftコンテナの普及

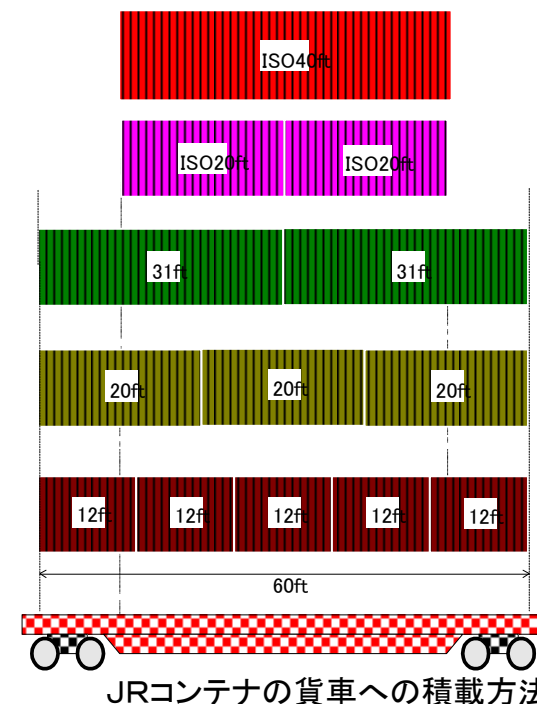
- ・多頻度/小ロット輸送への対応
- ・12ftコンテナは、日本の鉄道輸送に対応したサイズ。
- ・近年は、韓国・中国に向けた国際輸送にも利用



12ftコンテナ



12ftコンテナを使った国際輸送



物流設備の標準化 <行動計画5>

○パレットサイズの標準化

- 現状において様々なサイズのパレットが利用されているが、サイズを標準化することにより、物流システムが効率化。
- 日中韓物流大臣会合における取り組みに基づき、日中韓で、**1100×1100mm**、**1200×1000mm**で国家規格化が実現。
- 今後は標準化されたパレットの普及を促進し、日中韓からアジア諸国へと標準化の拡大、パレットのリターナブル化を目指す。

ISOで規格化されているパレットサイズ

サイズ	備考
800×1200mm	主に欧州諸国で使用
1000×1200mm	アジア・欧州で使用
1140×1140mm	主に欧州の化学工業界で使用
1219×1016mm	北米圏で最も多く使用
1067×1067mm	北米圏及び豪州で使用されている正方形寸法
1100×1100mm	アジア圏で使用される寸法として規定

日中韓で標準規格化されたパレットサイズ

	国家規格	時期	サイズ
日本	JIS Z0601	2001年	1100×1100mm
中国	GB/T 2934-2007	2008年	1100×1100mm 1200×1000mm
韓国	KS A 2175-2008	2008年	1100×1100mm 1200×1000mm



- ①標準化されたパレットの普及促進
- ②日中韓の域内輸送におけるパレットを使った一貫輸送の促進
- ③アジア諸国におけるパレットサイズの標準化の促進

○12ftコンテナの普及

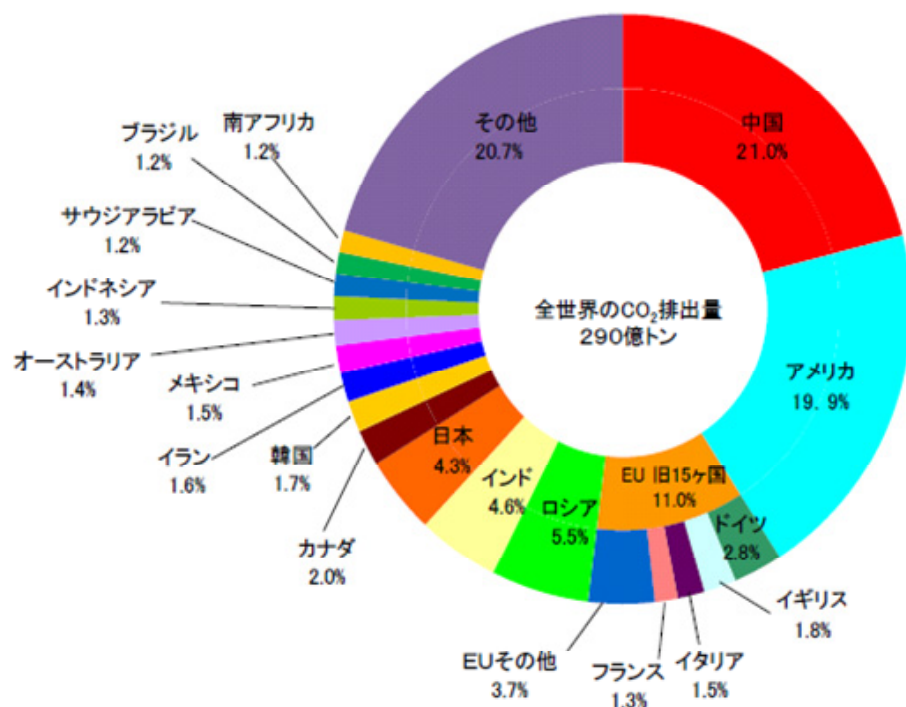
- 12ftコンテナは、多頻度/小ロット輸送への対応、Sea & Railによる環境に配慮した輸送への対応といった特徴。
- 12ftコンテナを国際輸送において普及するために、以下の課題の改善を3国間で検討

- 1) 12ftコンテナに関する認知の課題
- 2) 通関の課題
- 3) 設備の課題(ISOコンテナと12ftコンテナの設備の互換性)
- 4) 片荷輸送・輸送頻度

グリーン物流政策の構築 <行動計画10>

我々は、環境にやさしい物流の構築のための施策を推進してきた。
 地球温暖化がグローバルな主要課題であるとの認識のもと、**物流分野の活動による温室効果ガスの排出削減に向けて一層の努力**をすることを約束する。
 また、目標達成のため、グリーン物流の推進に向け、特に**自動車交通分野や海上交通/港湾分野における協力を強化**することとする。

世界の国別CO2排出量(2007年)



●運輸部門のCO2排出量の割合

日本:19%、韓国:約20%、中国:約7.4%

※中国は、公共分野のエネルギー消費に占める比率

●国内輸送シェア (トンキロ)

	日本	韓国
自動車	61%	75%
内航海運	35%	18%
鉄道	4%	7%

グリーン物流政策の構築 <行動計画10>

日本における主なグリーン物流施策

1. 自動車交通分野
 - ・自動車グリーン税制
 - ・トップランナー基準による燃費改善
2. 海上交通・港湾分野
 - ・共有建造制度による環境負荷低減に資する船舶の普及促進
 - ・船舶の陸上電力供給 ・荷役機械の省エネ化
3. 鉄道分野
 - ・輸送力増強に向けたインフラ整備の推進
4. 総合的な対策
 - ・2005年に「グリーン物流パートナーシップ会議」によるCO2削減に向けての支援を実施。
 - ・省エネルギー法の改正

韓国における主なグリーン物流施策

1. 自動車交通分野
 - ・インランドデポの整備促進 ・LNG貨物車用燃料供給施設の整備
 2. 海上交通・港湾分野
 - ・内航海運の港湾使用料の減免や燃料に対する支援の拡大
 - ・荷役機械の電化の推進
 3. 鉄道分野
 - ・輸送力増強に向けたインフラ整備を推進
 4. 総合的な対策
 - ・2010年からグリーン物流認定制度を施行し、鉄道と内航海運へのモーダルシフト推進のために、荷主及び輸送事業者向けの補助制度を導入するとともに、官民による諮問機関を設立し、優良事業者に対する補助を実施する予定
- (内航海運輸送シェア 19%(2007) → 25%(2020))

中国における主なグリーン物流施策

1. 自動車交通分野
 - 貨物自動車に関する燃費規制の整備
 - エコドライブの促進
 - 物流効率化や物流情報システムに関する研究
 - 低公害車および電気自動車の導入
2. 海上交通・港湾分野
3. 鉄道分野
 - ・輸送力増強に向けたインフラ整備の推進

■今後の方向性

- 物流分野の活動による温室効果ガスの排出削減に向けて一層の努力をすることを約束する。
- また、目標達成のため、グリーン物流の推進に向け、特に自動車交通分野や海上交通/港湾分野における協力を強化することとする。

その他合意事項(1)

(1) シームレス物流システムの実現

- ・行動計画1: 物流企業の国際活動を支援するための**投資ガイドブック**の作成
- ・行動計画1: 3国間の**リターナブルパレットシステムの実現**に向けた努力

(2) 環境にやさしい物流の構築

- ・行動計画4, 8, 10: 北東アジアにおける物流計画、グリーン物流、先進的な物流技術及びサプライチェーンマネジメントに関する共同研究や意見交換を強化
- ・行動計画11: **3PLの協力**について、政府及び民間事業者のレベルでの協力を深化

(3) 安全かつ効率的な物流の両立

- ・行動計画7: 3国間における**貨物追跡システム**や**物流情報全体の可視化**に向けた**標準システムの構築**

(4) その他

- ・行動計画6, 9: 北東アジア港湾局長会議からの報告の承認
- ・行動計画12: **アセアンとの物流に関する協力**について共同で検討し、特に**ユニットロードシステムの訓練プログラムの実施**と、アセアン+3(日中韓)交通大臣会合の枠組み構築の可能性を探究
- ・**国際海上コンテナを運搬するトレーラーによる事故の防止**のための協力を推進。
- ・物流分野の政策、技術等に関する情報を共有するため、人材支援による長期研修プログラムの仕組みを構築

その他合意事項(2)

○ 物流発展フォーラムの実施

・第3回日中韓物流大臣会合と共に開催予定であった民間企業向け物流フォーラムを、「日中韓物流発展フォーラム」を2010年秋に杭州にて実施することで合意。

・想定テーマ。

- 第1部 日中韓シームレス物流体系の構築(日中韓物流体系構築の意義、政策等)
- 第2部 区域友好型物流の発展(東北アジア区域の物流計画の展開／グリーン物流等)
- 第3部 物流の安全性と高い効果のバランスの実現(標準化と情報共通化／快速通関等)
(北東アジア物流情報サービスネットワーク協議会の設立等含む。)

○ 次回の大臣会合

・次回の大臣会合を韓国で開催することに合意。

参考資料：我が国の取組み

港湾・海上交通分野(スーパー中樞港湾プロジェクト)

国土交通省の成長戦略「海洋分野」

貿易手続や物流管理の情報化(シングルウィンドウの構築)

物流資材(12FTコンテナの使用によるSEA&RAILサービス)

物流資材(パレット)

物流部門のCO2排出量

グリーン物流パートナーシップ会議

セキュリティの強化と効率化の両立

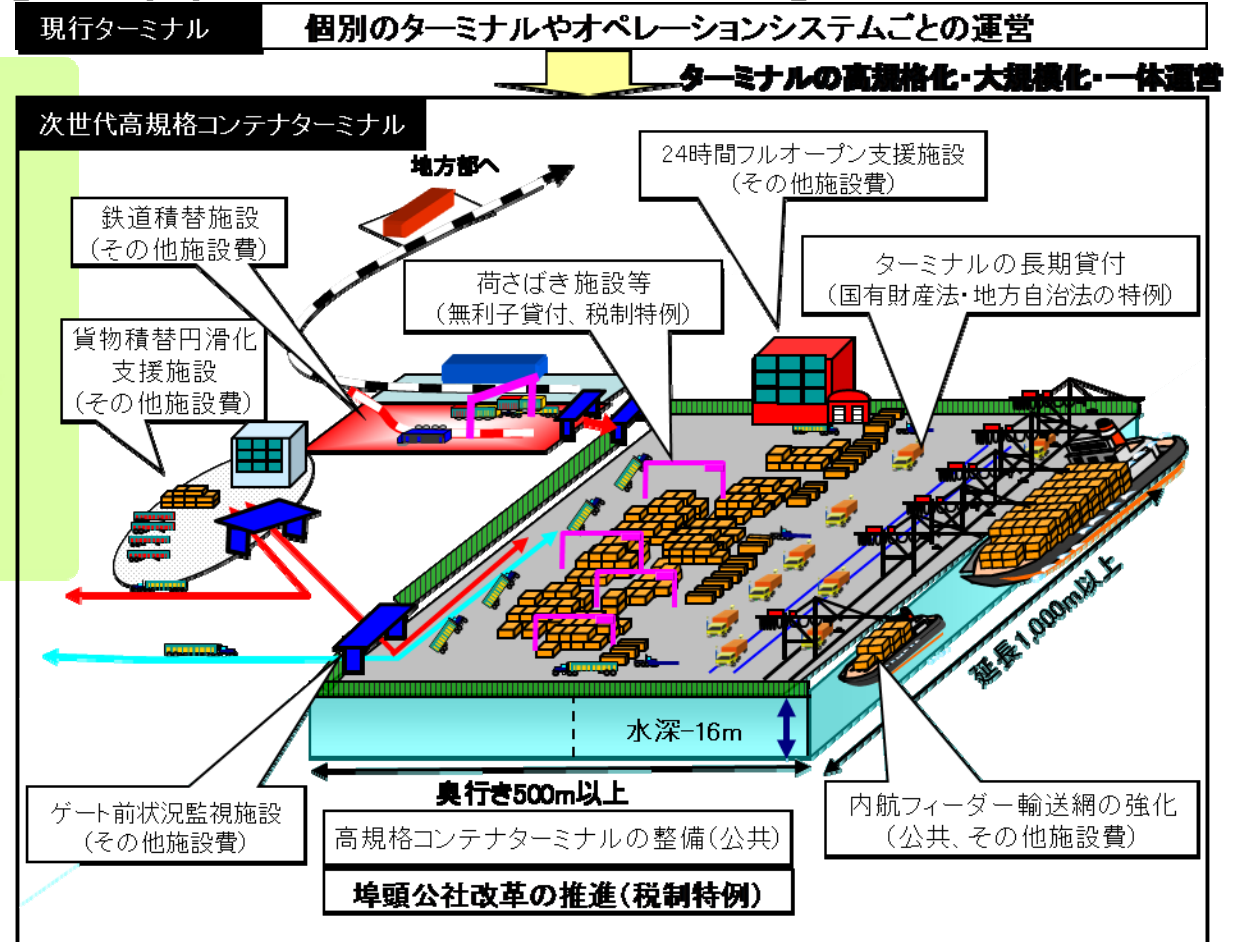
我が国のAEO制度

国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案

港湾・海上交通分野(スーパー中枢港湾プロジェクト)

- アジア主要港を凌ぐ我が国港湾のコスト・サービス水準の実現により、国際競争力の強化を図るため、官民連携のもとで、ハードとソフトが一体となった総合的な施策を強力に推進。
- 目標としては、平成22年度(2010年度)までにアジアの主要港を凌ぐコスト・サービスを実現。また、**港湾コスト**は、釜山港・高雄港並みになる**約3割低減**、**リードタイム**は現状3~4日をシンガポール港並みの**1日程度**に短縮。

【次世代高規格コンテナターミナルの形成イメージ】



三大湾で取り組み
(平成16年度～)

- 京浜港(東京港、横浜港)
- 伊勢湾(名古屋港、四日市港)
- 阪神港(大阪港、神戸港)

国土交通省の成長戦略「海洋分野」

I 港湾力の発揮

1. 産業の競争力強化に向けた港湾の「選択」と「集中」

- 「選択」と「集中」に基づいた国際コンテナ戦略港湾・国際バルク戦略港湾の選定。
- 大型化が進むコンテナ船、バルク貨物輸送船舶に対応し、アジア主要国と遜色のないコスト・サービスを実現。

2. 選定された国際コンテナ戦略港湾への貨物集約のための総合対策

- 「民」の視点による戦略的経営の実現等により公設民営化等を通じ、港湾コストの低減等を図る。
- 海運・トラック・鉄道によるフィーダー網の抜本的強化に向けた施策に取り組む。
- シングルウィンドウの普及・利用促進や「コンテナ物流情報サービス(Colins)」の構築など港湾のIT化を進め、荷主サービスの向上を図る。

3. 旅客が安全で快適に利用可能な賑わいある港湾空間の形成

- 諸手続等の見直し等により乗船客の安全で快適な港湾利用を実現。
- 爆発的に成長するアジアのクルーズ需要を日本の観光業・海運業等の成長戦略として取り込む。

II 海運力の発揮

1. 日本籍船を中核とする日本商船隊の国際競争力強化

- 外航海運税制の戦略的見直し等による日本商船隊の競争条件の均衡化。
- 日本籍船に係る船舶設備・船員の資格に関する手続きの見直し。

2. 「海洋立国日本」を支える船員(海技者)の確保・育成

- 日本人船員の雇用の促進を推進するための効果的なインセンティブの付与。
- 船員という職業の意義や魅力についての認知度向上等。

III 造船力の強化並びに海洋分野への展開

- 技術開発・普及と国際ルールの策定をパッケージで進めることにより造船業の国際競争力強化を図る。
- EEZの管理・開発利用に向けて、その基盤として貢献しうる造船技術の一層の高度化、海洋産業の育成に向けた官民連携に取り組む。

世界の成長の取り込み、利用者利便性の向上を通じた我が国の成長を実現

貿易手続や物流管理の情報化(シングルウィンドウの構築)

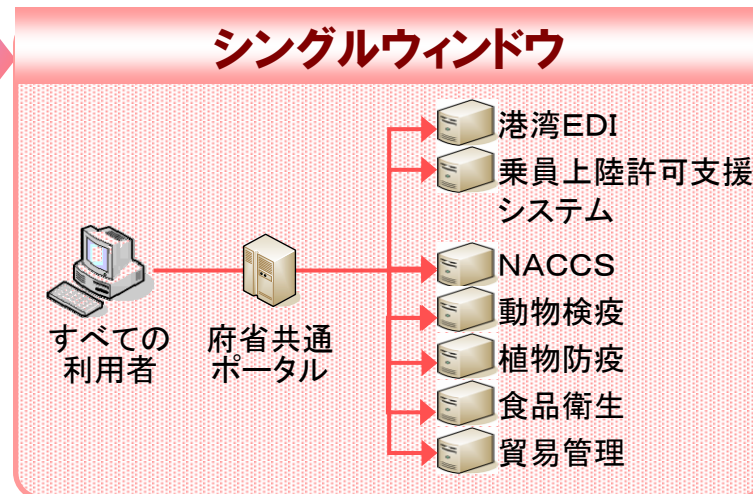
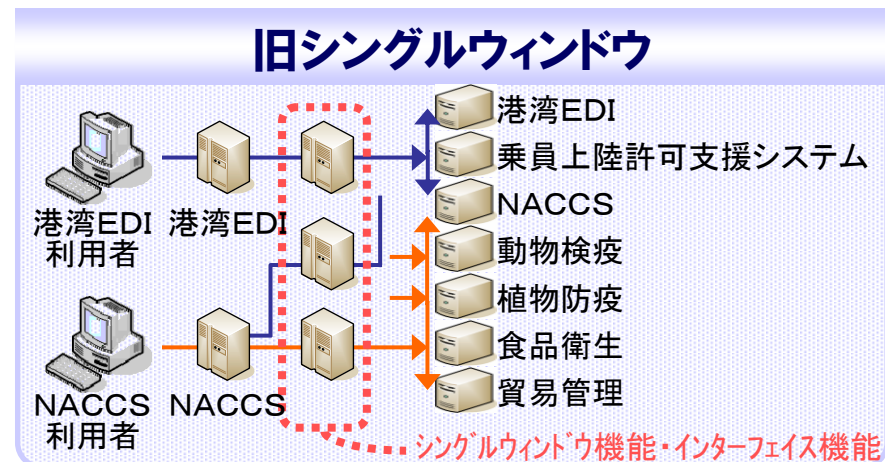
- 2008年10月にシングルウィンドウ(府省共通ポータル)が稼働。
- 2010年4月にはコンテナ物流情報サービス(COLINS)が始動。

業界からの要望

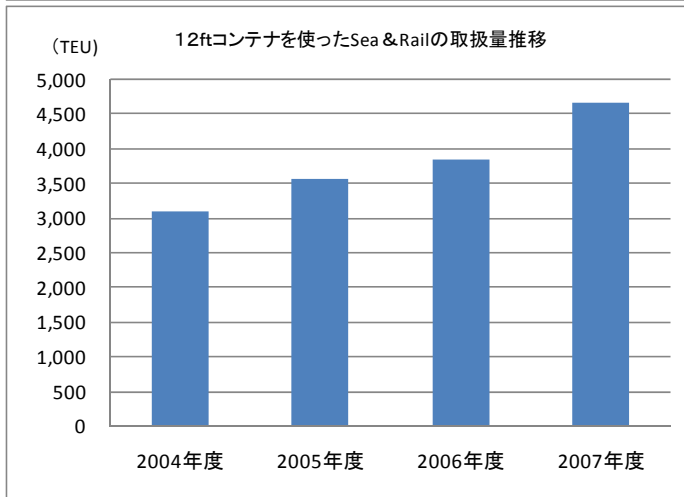
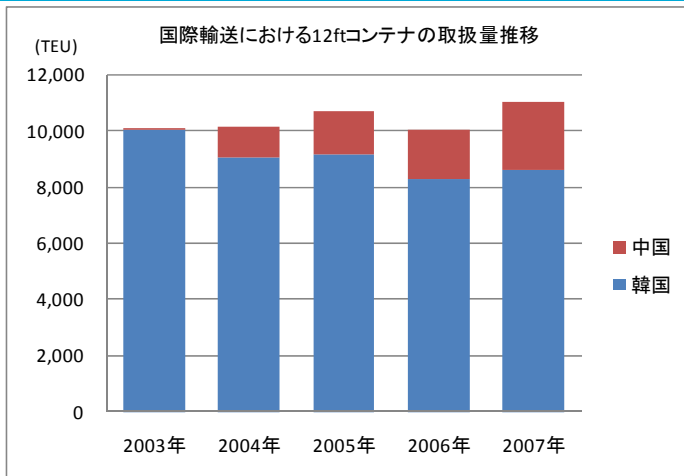
- 港湾手続関連の申請書類・項目の削減・廃止
→ 徹底的な見直しを行い、申請書類・項目を簡素化
- ワンストップサービス(シングルウィンドウ化)の徹底
→ 一回の入力・送信で手続が完了するシステムへ改善
- 港湾手続の統一化・簡素化
→ 各港湾管理者独自の手続について統一化・簡素化し、
シングルウィンドウに取り込む
- NACCSと関係省庁のシステム統合の検討
→ 一体的な運用による利便性向上

日本における主な物流情報システム

1. COLINS (10年4月19日スタート)
 - ・ コンテナターミナルにおける、海貨業者・運送事業者等に対するWEBサービスにより情報提供サービス
2. NACCS
 - ・ 港湾手続きに対応。また、その他の手続きも含めシングルウィンドウを形成。(EDI)
3. その他(民間事業者による物流情報システム)
 - ・ 大手の物流事業者のほとんどが、自社の物流情報システムを持っており、貨物の追跡や在庫管理を実施
 - ・ 貨物追跡の正確性や国を跨いだ情報連携等に課題



物流資材(12ftコンテナの使用によるSea&Railサービス)



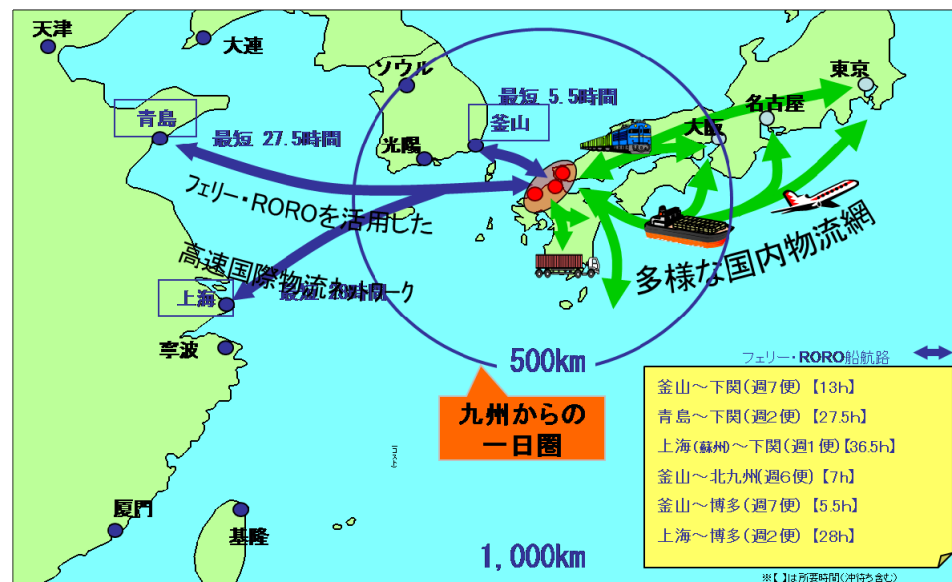
12ftコンテナを使った国際輸送



12ftコンテナ

- ・12ftコンテナ輸送量は急速に増加している
 - 12ftコンテナが占める割合(TEU)は、博多-上海航路で10%、下関-青島航路で2.5%、下関-釜山航路で10%
- ・12ftコンテナを用いて輸出入される主な品物:
 - 日本からの輸出: 電子部品、自動車部品
 - 中国、韓国からの輸入: 家電、自動車部品、食料、衣類

- ・12ftコンテナの特徴
 - (1)多頻度/小ロット輸送への対応
 - ・北東アジアにおいては、電子部品のような比較的サイズの小さい貨物を多頻度でスピーディーに輸送する需要が増加。
 - ・12ftコンテナ利用が日韓、日中輸送において徐々に広まる。
 - ・RORO船・フェリーによる輸送が多い。
 - (2)Sea & Railによる環境に配慮した輸送への対応
 - ・12ftコンテナは、日本の鉄道輸送に適したサイズ
 - ・Sea & Railによる国際輸送において、利用が拡大



物流資材(パレット)

- 現状において様々なサイズのパレットが利用されているが、サイズを標準化することにより、効率的な物流システムの構築が必要。
- 日中韓物流大臣会合における取り組みに基づき、日中韓で、1100×1100mm、1200×1000mmで標準規格化が実現。
- 今後は標準化されたパレットの普及を促進し、日中韓からアジア諸国へと標準化の拡大、パレットのリターナブル化を目指す。

<ISOで標準化されたパレットサイズ(2003年)>

サイズ	備考
800×1200mm	主に欧州諸国で使用
1000×1200mm	アジア・欧州で使用
1140×1140mm	主に欧州の化学工業界で使用
1219×1016mm	北米圏で最も多く使用
1067×1067mm	北米圏及び豪州で使用されている正方形寸法
1100×1100mm	アジア圏で使用される寸法として規定

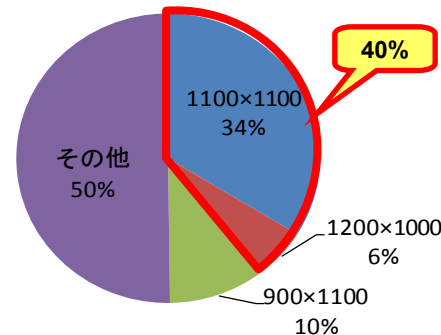
日中韓においては...

1100 x 1100mm 及び **1200 x 1000mm**
で標準化が実現

日中韓で標準規格化パレットサイズ

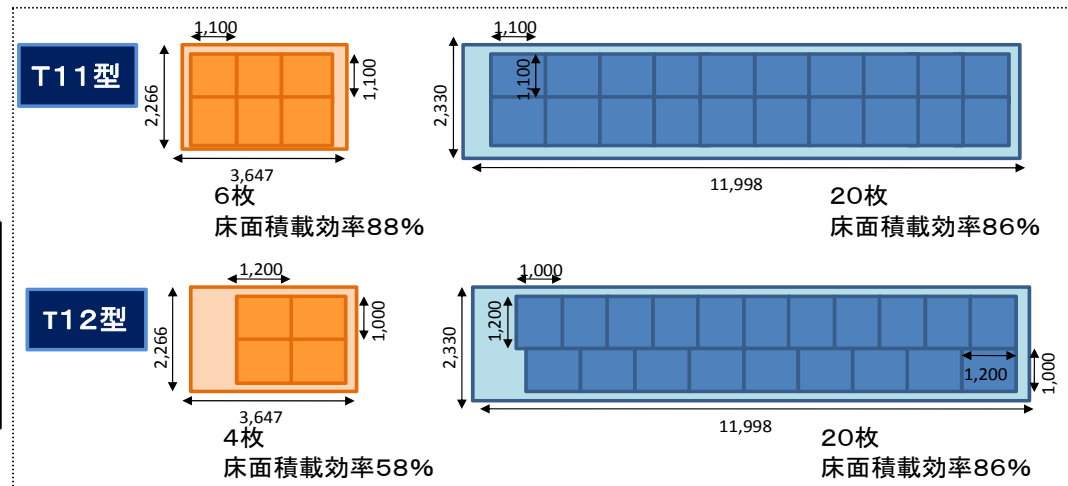
	国家規格	時期	サイズ
日本	JIS Z0601	2001年	1100×1100mm
中国	GB/T 2934-2007	2008年	1100×1100mm 1200×1000mm
韓国	KS A 2175-2008	2008年	1100×1100mm 1200×1000mm

日本におけるパレットサイズのシェア(出荷枚数)



※1100×1100mmパレット

韓国は、1100×1100mmが32%、1200×1000mmが17%であり、計49%。

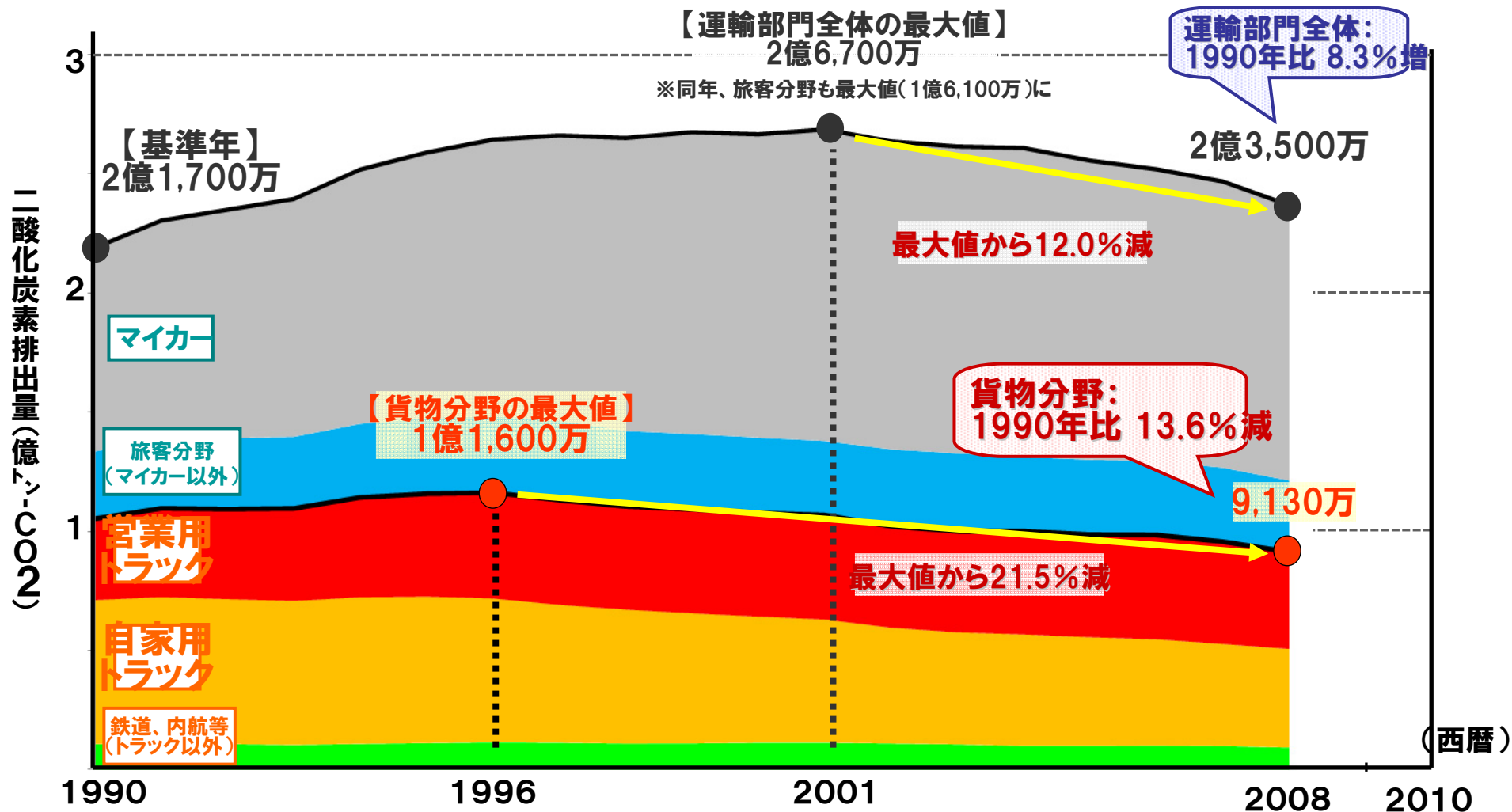


今後の課題

- ①標準化されたパレットの普及促進
- ②日中韓の域内輸送におけるパレットを使った一貫輸送の促進
- ③アジア諸国におけるパレットサイズの標準化の促進

物流部門のCO2排出量

- 2001年以降、**運輸部門からの排出量は減少傾向**。
- **貨物分野**は1996年をピークに減少し、**2008年は9,130万トン**(基準となる1990年比で**13.6%削減**)。トラックの大型化や自営転換等の取組が効果をあげている。



※ 旅客(マイカー以外)及び貨物(トラック以外)には、バス・タクシー・鉄道・船舶・航空が含まれる

※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本国温室効果ガスインベントリ報告書」及び環境省「温室効果ガス排出量速報値」より国土交通省 政策統括官付作成

環境にやさしい物流政策(グリーン物流パートナーシップ会議)

グリーン物流パートナーシップ会議(世話人:一橋大学 杉山学長)平成17年4月設立

主催:JILS・日本物流団体連合会・経済産業省・国土交通省
 協力:日本経済団体連合会

3,100超の企業・団体等が会員登録
 (H22.2現在)

会員 物流事業者・荷主企業・各業界団体・シンクタンク・研究機関・地方支分部局・地方自治体・個人 等

政策企画委員会

- グリーン物流パートナーシップ会議全体のマネジメント
- 企業啓発や広報戦略等に関する政策的な観点からの企画・立案

事業推進委員会

- ソフト支援事業・普及事業の選定(推進決定)、表彰案件の選定
- 推進決定事業のフォローアップを通じた政策提言

グリーン物流パートナーシップ会議の活動内容

■荷主・物流事業者の協働によるCO2排出削減プロジェクトへの支援

普及事業(設備導入補助)

◎CO2排出量削減を実証的に行う事業を支援

支援

トラック輸送効率化(共同輸配送等)



鉄道・海運へのモーダルシフト



拠点集約による物流効率化



■CO2排出量算定方法の標準化

- ・「ロジスティクス分野におけるCO2排出量算定方法共同ガイドライン」を作成。

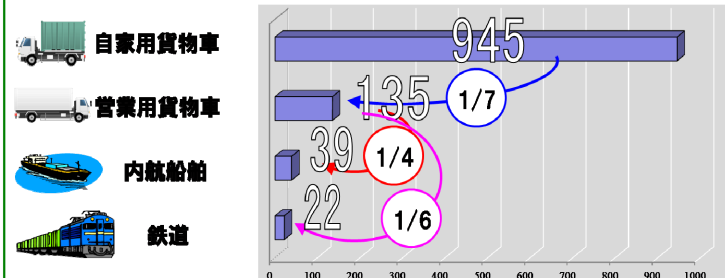
■グリーン物流の普及拡大に向けた広報・企画等

- ・ホームページの運営。
- ・シンボルマーク・ロゴマークの作成。
- ・「グリーン物流パートナーシップ会議」を開催、優良事例の紹介や優良事業者への表彰式を実施。

輸送機関別CO2排出量

輸送機関別CO2排出量原単位(平成20年度)

単位:G-CO2/トンキロ



出典:(国土交通省)輸送機関別CO2排出量算定方法・概要目録、(国土交通省)自動車輸送統計年報、鉄道輸送統計年報、内航船舶輸送統計年報より作成

セキュリティの強化と効率化の両立

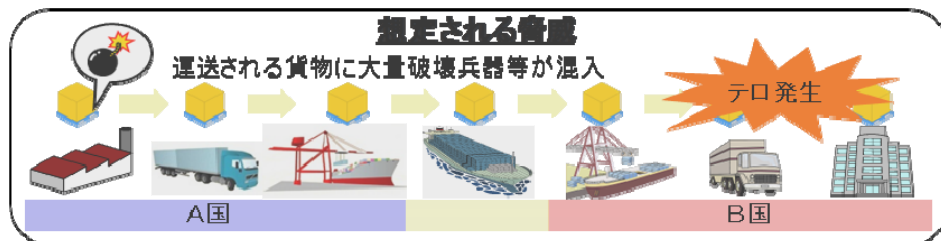
- 米国同時多発テロ以降、国際物流においても運送貨物に大量破壊兵器が混入されるなどのテロが懸念され、**セキュリティの強化が要請**されている。
- 一方、従来型の貨物検査などによる対応は、円滑な国際物流を阻害する恐れがあるため、**国際的にセキュリティと効率化の両立に向けた検討・取組みが行われている。**

セキュリティの強化と効率化の両立

米国同時多発テロ以降、国際物流にもセキュリティ強化の要請



想定される脅威



一方で、従来型の貨物検査等によるセキュリティの強化は、貨物の滞留、莫大な検査コストが発生し、円滑な物流を阻害

セキュリティの強化と効率化を両立する方策の必要性

- ・ 米国等の先進国では積極的な取組み
- ・ 世界税関機構(WCO)、国際海事機関(IMO)などで国際的な枠組を検討

国際機関における取組み



2005年6月
SAFE Framework of Standards (基準の枠組み)採択

国際貿易の安全確保と円滑化を両立させる方策について、税関当局に向けたガイドラインとしてとりまとめたもの。



- ・ 優良な事業者に対する優遇措置の明確化
- ・ 国際的に整合のとれたハイリスク貨物の選定
- ・ 輸出国による非破壊検査機器を使用した貨物検査

運送する貨物の観点からのセキュリティ確保
→ WCO が主に担当



IMO (国際海事機関)

SOLAS条約改正
(ISPSコードの策定)

船舶や港湾など、海上運送機能の観点から、セキュリティ確保に取り組んでいる。



ISO (国際標準化機構)

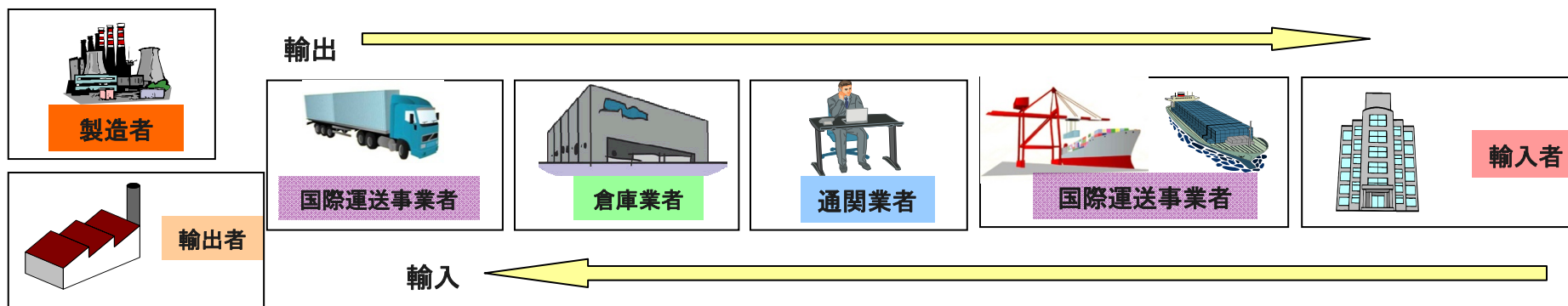
ISO28000シリーズの整備

事業者や施設に対してセキュリティ確保の取組を認証する制度を制定。

セキュリティ(我が国のAEO制度)

- 平成20年度の関税法改正により、新たに国際運送事業者、通関業者を主な対象とするAEO制度を創設。
(特定保税運送制度、認定通関業者制度)
- 既存のAEO制度である輸出者、輸入者、倉庫業者(保税蔵置場の被許可者) 向けの制度と合わせることでサプライチェーン全体をAEO認定事業者でカバーすることが可能となった。

サプライチェーンとAEO制度



	輸入者	輸出者	倉庫業者 (保税蔵置場の被許可者)	通関業者	国際運送事業者 (航空会社、船会社、フォワーダー トラック事業者、港湾運送事業者)	製造者
AEO制度	特例輸入申告制度	特定輸出申告制度	特定保税承認制度	認定通関業者制度	特定保税運送制度	認定製造者制度
開始時期	平成13年3月	平成18年3月	平成19年10月	平成20年4月		平成21年7月
主な優遇措置	・貨物到着前の輸入申告が可 ・納税申告前の貨物の引取が可	貨物を保税地域に搬入することなく、自社の倉庫等で輸出申告が可	・届出による新たな保税蔵置場の設置が可 ・許可手数料の軽減	特例委託輸入申告及び特例委託輸出申告を行うことが可	・保税地域間の運送が可 ・認定通関業者が扱う貨物を直接積込港まで運送が可 (特定委託輸出申告制度)	保税地域以外での輸出申告が可 (特定製造貨物輸出申告)
承認者数	73者	233者	76者	23者	1者	—

事故防止(国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案)

法律案の概要

1. コンテナ情報の伝達等

(輸入の場合)

- 受荷主は、外国の発荷主に対し、コンテナの重量・積付情報等を提供するよう依頼。
- コンテナの品目情報及び外国の発荷主から取得した重量・積付情報等を、受荷主は海貨事業者等に対し、海貨事業者等はトラック事業者に対し、トラック事業者は運転者に対し順次伝達。
- 受荷主は、重量情報が取得できなかった場合には、重量を測定し、結果を伝達するよう措置。

(輸出の場合)

- 発荷主は、コンテナの品目・重量・積付情報等を、運転者まで順次伝達。

2. 港湾における不適切状態にある輸入コンテナの発見・是正

- 受荷主は、トラック事業者から求めがあったときは、不適切コンテナの発見又は是正のために必要な措置を実施。
- 国土交通大臣は、不適切コンテナの発見又は是正のための指針を策定。
- 関係者は、港湾・埠頭ごとに不適切コンテナの発見・是正のための協議会を設置できる。

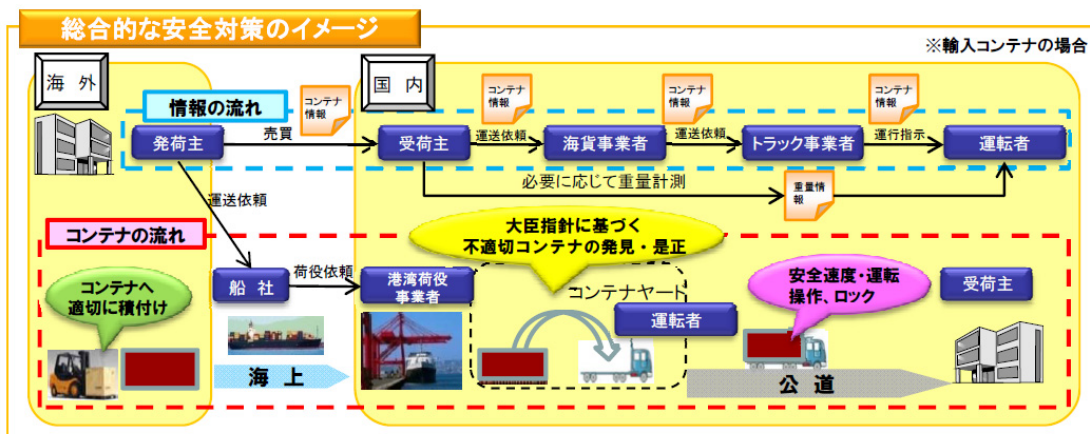
3. トラック事業者・運転者の遵守事項等

- トラック事業者は、不適切コンテナの運送を下命・容認してはならない。それを指示した荷主等には勧告。
- トラック事業者及び運転者は、コンテナ情報等を踏まえた安全運転、コンテナロックを実施。

※上記各項目は、内容に応じて順次施行。



コンテナ落下事故(H21.5)[名古屋市]



背景

コンテナトレーラーに係る事故が多数発生

	輸入コンテナ	輸出コンテナ	合計
平成18年	6	0	6
平成19年	3	5	8
平成20年	3	2	5
平成21年	5	3	8
合計	17	10	27

甚大な被害

死者 10名、重傷 8名

※事故種類が転覆・転落又は路外逸脱のもの

国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全を確保