

5・5 総合物流施策大綱

5・5・1 総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)

わが国政府は、日本の物流コスト削減や効率性・利便性等の向上を目指し、1997年以降、5カ年間の「総合物流施策大綱」を取り纏めている。

2020年7月、国交省は、新型コロナウイルス感染症の拡大等の環境変化を踏まえた次期総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)策定に向けた提言を得ることを目的として、「2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会」を設置、以降7回の会議を開催し、同年12月に提言を取りまとめ公表した。

当協会は、8月に開催された業界団体ヒアリングに中島孝副会長(港湾委員長)が出席し、外航海運の状況等について説明した。その結果、提言の中に外航海運に関して、厳しい経営環境にあることやゼロエミッション船について記述されたほか、各種港湾整備を推進していく旨が記載された。

その後、次期総合物流施策大綱は、6月15日に閣議決定の上、発表され、外航海運の関連では以下記載が盛り込まれた。

総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)案における外航海運関連の記載(抜粋)

II. 物流を取り巻く現状・課題と今後の物流施策の方向性(5頁～6頁)

3) 国際物流を取り巻く環境の変化

このように貿易全体は増加基調であり、世界の港湾におけるコンテナ取扱個数も2019年までは増加基調であるが、一方で、外航海運における船腹需給は供給過多の状態であり、近年も国際運賃市況は低位の水準にある。加えて、世界の海上荷動量が拡大傾向にある中、我が国の外航海運の輸送比率は減少傾向にあり、我が国海運企業は厳しい経営環境に置かれている。また、北米・欧州等と直接接続する国際基幹航路が日本の港湾に寄港することは、我が国に立地する企業の国際物流に係るコストとリードタイム等の観点に加え、我が国の経済安全保障上も重要である。しかしながら、アジア諸港におけるコンテナ取扱量の急増、スケールメリットを追求するためのコンテナ船のさらなる大型化や、船社間のアライアンスの再編等により寄港地の絞り込みが進展しており、我が国にとって厳しい状況が続いている。

……また、2021年3月に発生したスエズ運河におけるコンテナ船の座礁事案においては、同運河の通航が6日間にわたり不通となり、安定的な国際物流の実現のため、多様な輸送手段・輸送ルートを確認しておくことの重要性が改めて認識されたところである。

III. 今後取り組むべき施策(16頁)

1: 物流DX や物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化(簡素で滑らかな物流の実現)

(2) 労働力不足や非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の取組の推進
＜海運分野の取組＞

AI、IoT等の先進技術の船舶への活用を促進することにより、①陸上からの船舶の常時状態監視、機関故障等の予防保全、不具合発生時の迅速な復旧支援、②気象、海象等の周辺情報に基づく最適な航路、速力等の自動設定等を実現し、より安全かつ効率的な船舶の

航行を実現する。また、こうした先進技術を組み合わせた次世代技術開発を推進することにより、海難事故の減少や船員の労働環境の改善等を目的として、2025年までの自動運航船の実用化を目指す。さらに、実船を用いた自動運航技術の実証結果等を踏まえ、国内向けガイドラインの策定を進めるとともに、国際海事機関(IMO)において国際ルールの策定を主導する。

3: 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築(31頁)

(強くしてしなやかな物流の実現)

(1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築

④ 物流を支えるインフラや各輸送モードの安全性の確保

< 輸送の安全確保等 >

海運の分野では近年の我が国周辺海域における情勢変化を踏まえ、経済安全保障の早期確立のため、各種税制の実施等を通じて、日本商船隊の国際競争力強化及び安定的な海上輸送の確保に向けた取組を推進する。また、海上輸送全般における安全の確保に加え、海賊発生海域における海賊対策や、マラッカ・シンガポール海峡等の海域における船舶交通の安全対策を講じること等により、国際物流の安全確保に係る対応を強化する。

また、近年の台風等の異常気象の激甚化・頻発化の傾向を踏まえ、東京湾等の船舶がふくそうする海域に大型台風等の接近が予想される場合、一定の船舶に対し湾外等の安全な海域への避難等を促し、船舶交通の安全確保を図る。

(2) 我が国産業の国際競争力強化や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築

① 産業の国際競争力に資する道路・港湾等のインフラ整備の強化

多核連携型の国づくりや安定した物流の確保を可能とする速達性やアクセス性が確保された道路ネットワークを構築するため、重要物流道路について計画路線を含めて指定し、重点的に整備・機能強化を加速する。

また、三大都市圏環状道路等の根幹的な道路網の整備を引き続き推進するほか、高速道路の暫定2車線区間の4車線化等の機能強化やトラックの大型化に対応するための機能強化の検討を進める。

北米・欧州等と直接接続する国際基幹航路が日本の港湾に寄港することは、我が国に立地する企業の国際物流に係るコストとリードタイム等の観点から重要である。しかし、アジア諸港におけるコンテナ取扱量の急増、スケールメリットを追求するためのコンテナ船のさらなる大型化や、船社間のアライアンスの再編等により寄港地の絞り込みが進展しており、我が国にとって厳しい状況が続いている。そのため、国際コンテナ戦略港湾において、我が国への国際基幹航路の寄港回数の維持・増加を図り、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに貢献することを政策目標として、国内及び東南アジア等から国際コンテナ戦略港湾でトランシップする貨物の集貨のためのフィーダー航路網の充実及び国際コンテナ戦略港湾の積替機能強化による「集貨」、港湾背後における貨物の創出による「創貨」、ヒトを支援するAIターミナルの実現による良好な労働環境と世界最高水準の生産性の創出や、大水深コンテナターミナルの機能強化等による「競争力強化」の3本柱からなる国際コンテナ戦略港湾政策を推進するとともに、港湾運営会社の運営開始から一定

期間経過したことを踏まえ、港湾運営の効率化や生産性の向上等の実績を検証しつつ、国による出資の成果を総括したうえで、経営目標にかかる測定指標の再設定等の必要な見直しを行う。また、穀物等を安定的かつ安価に輸入するため、国際バルク戦略港湾において、船舶の大型化に対応した港湾施設を整備するとともに、企業間連携による大型船を活用した効率的な輸送ネットワークの構築に取り組む。

3: 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築(32頁)

(強くしてしなやかな物流の実現)

(2) 我が国産業の国際競争力強化や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築

④ 国際物流のシームレス化・強靱化の推進、コールドチェーン物流サービスの国際標準化を含む物流事業者の海外展開支援等

また、新型コロナウイルス感染症の流行及びそれに伴う世界的な海上コンテナ輸送の需給逼迫や、スエズ運河におけるコンテナ船の座礁事故によりグローバルサプライチェーンの脆弱性が顕在化し、サプライチェーンの強靱化が求められている。この観点から、ASEAN において輸送の複線化・効率化に資する実証輸送を実施し、サプライチェーンの基盤となる柔軟かつ強靱な物流を構築するとともに、日欧EPA の発効により貨物量が増加する日欧間貨物輸送においても、海上輸送・航空輸送に続く第三の輸送手段の選択肢として、シベリア鉄道の利用促進に向けた取組を実施する等、強靱なサプライチェーンの構築を図る。

さらに、「南回り航路」に比べて短く、海上輸送ルートにおける新たな選択肢として期待されている北極海航路について、利用動向等に関する情報収集や産学官による協議会での情報共有を図る等、利活用に向けた環境整備を進める。

(3) 地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築(34頁)

③ 新技術等を活用した物流の低炭素化・脱炭素化

…また、外航海運の CO2削減対策については、我が国が取りまとめた「国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ」に基づき、ゼロエミッション船の商業運航の早期実現を目指し、低・脱炭素技術の開発・普及を加速させる。また、IMO を通じて、就航済船舶への新たな燃費規制や水素・アンモニア燃料船の安全基準整備等、CO2削減対策に関するルール策定を主導することにより、外航海運の脱炭素化を促進する。

我が国の輸出入の 99.6%が経由する国際物流拠点であり、我が国の CO2 の排出量の約6割を占める発電、鉄鋼、化学工業等の産業の多くが立地する港湾において、港湾機能の高度化等を通じて、カーボンニュートラルポート(CNP)を形成し、我が国の脱炭素社会の実現への貢献を図る。

具体的には、大量かつ安定・安価な水素・燃料アンモニア等の輸入を可能とする港湾の施設の規模・配置等について検討するとともに、停泊中船舶への陸上電力供給の導入による船舶のアイドリングストップの促進、非常時にも活用可能な自立型水素等電源の導入促進、港湾荷役機械や港湾に出入りする大型車両等への燃料電池導入の促進等の取組を推進する