

---

# 総合物流施策大綱(2005-2009) について

---

平成18年3月17日

国土交通省政策統括官付

# 1. 総合物流施策大綱（2005-2009）とは

## (1) 総合物流施策大綱（2005-2009）とは

「総合物流施策大綱(2005-2009)」(以下「大綱」という。)は、平成13年に閣議決定された「新総合物流施策大綱」以降の我が国をめぐる情勢の変化とこれらから生ずる諸課題へ迅速かつ適確に対応するため、諸施策の総合的・一体的な推進を図ることを目的に策定されたもの。

13年大綱策定以降の我が国をめぐる情勢の変化

- ・ アジアにおける経済交流の深化
- ・ 京都議定書発効による環境対策の充実強化の必要
- ・ 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 など

### < 参考 > 大綱の策定経緯

平成9年 4月2日	総合物流施策大綱 閣議決定
平成13年 7月6日	新総合物流施策大綱 閣議決定
平成17年 11月15日	総合物流施策大綱(2005-2009) 閣議決定



## 2. 近年の物流をめぐる情勢の変化 - 東アジア域内物流の「準国内化」 -

我が国の主要貿易相手国

輸出入総額  
110.3兆円

輸出 61.2兆円  
(+12.1%)

アメリカ	13.7兆円	(+2.4%)
中国	11.8兆円	(+17.2%)
EU	9.5兆円	(+10.0%)
ASEAN	7.9兆円	(+11.5%)

輸入 49.2兆円  
(+10.9%)

中国	10.4兆円	(+16.7%)
ASEAN	7.3兆円	(+7.6%)
アメリカ	6.8兆円	(-0.9%)
EU	6.2兆円	(+8.0%)

< 輸出入総額 >

中国	22.2兆円
アメリカ	20.5兆円
EU	15.7兆円
ASEAN	15.2兆円

( )内は対前年度比(%)

中国には香港を含む。

ASEANはインドネシア、フィリピン、ベトナム、タイ、ミャンマー、マレーシア、カンボジア、ラオス、シンガポール、ブルネイの10カ国。

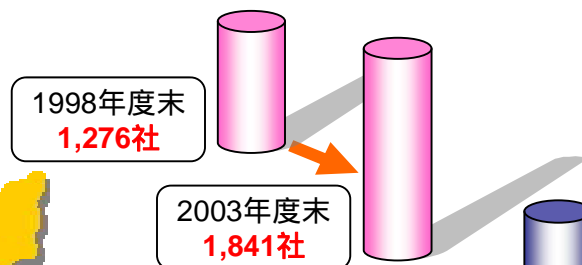
出典：2004年「貿易統計」財務省

## 2. 近年の物流をめぐる情勢の変化 - 東アジア域内物流の「準国内化」 -

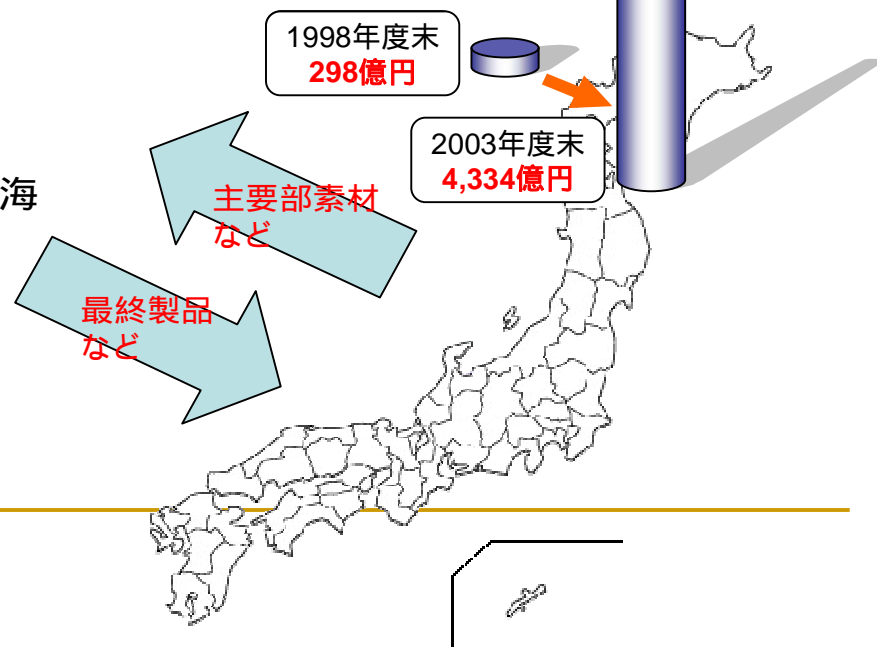
### 東アジアとの相互依存関係の深化



### 【現地法人数（製造業）】



### 【現地法人経常利益（製造業）】



## 2. 近年の物流をめぐる情勢の変化 - 東アジア域内物流の「準国内化」 -

### 日中水平分業の進展

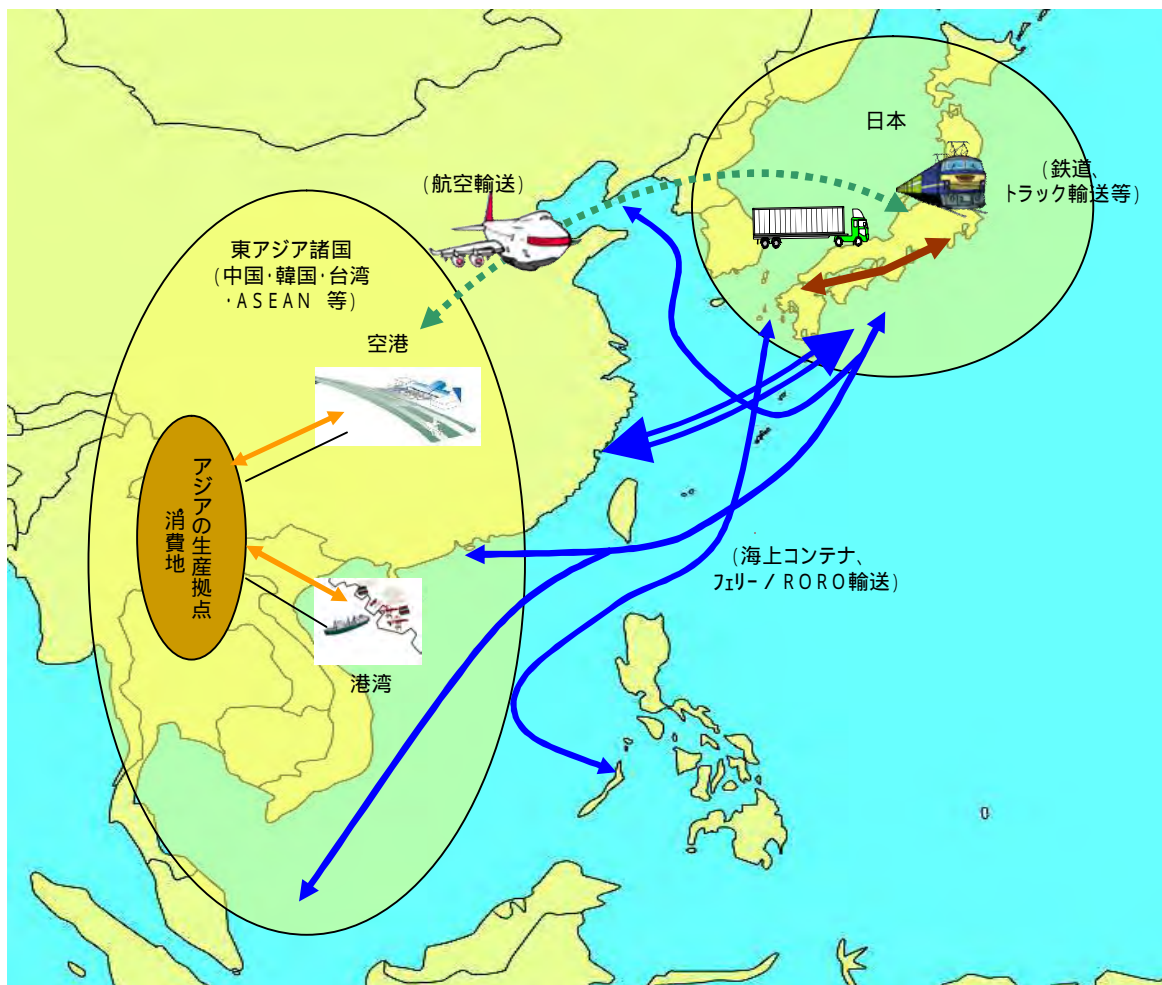


■家電は ソニー・コンピュータエンタテインメントはゲーム機「プレイステーション2」の組み立てをすべて中国の製造請負工場に委託。米国のほか日本や欧州に出荷している。二〇〇〇年の発売当初は日本で生産していたが、〇三年夏までに全量を中国に移管し、集中生産でコストを下げている。心臓部の半導体は現在も日本で生産し、

「プレステ2」は全量 中国で組み込んでいる。船井電機はDVD（デジタル多用用途ディスク）プレーヤーとテレビを主力拠点の中国でそれぞれ年一千万台以上生産。ほぼ全量を北米に輸出、主に米小売り最大手のウォルマート・ストアーズで売っている。いずれの製品も米国では台数ベースでシェア首位で、電機各社の米国戦略は中国抜きには語れない。

## 2. 近年の物流をめぐる情勢の変化 - 東アジア域内物流の「準国内化」 -

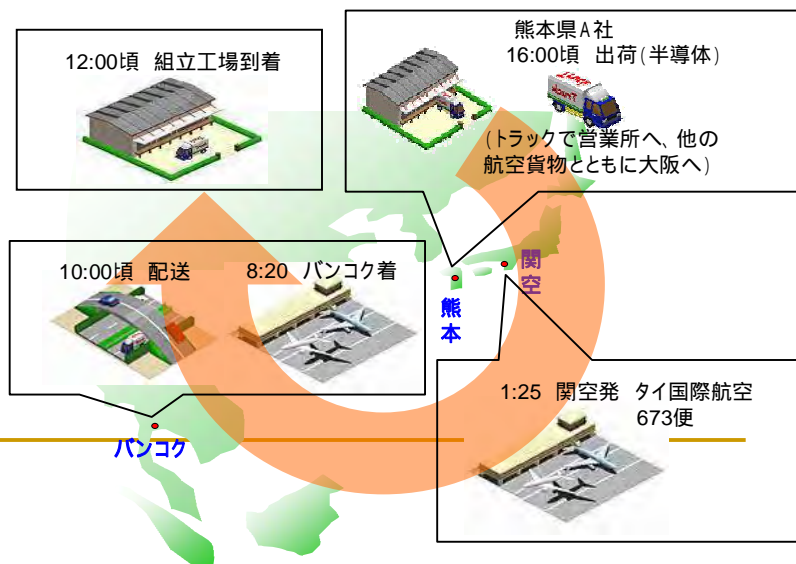
### 東アジアの効率的な物流システムのイメージ



フェリー・RORO船による輸送距離と所要時間

	距離	所要時間
上海-博多	907km	26.5時間
釜山-博多	222km	6時間
博多-東京	1,138km	33時間
東京-苫小牧	1,046km	20時間

### 国際的なジャストインタイムの要請 (航空輸送活用の事例)

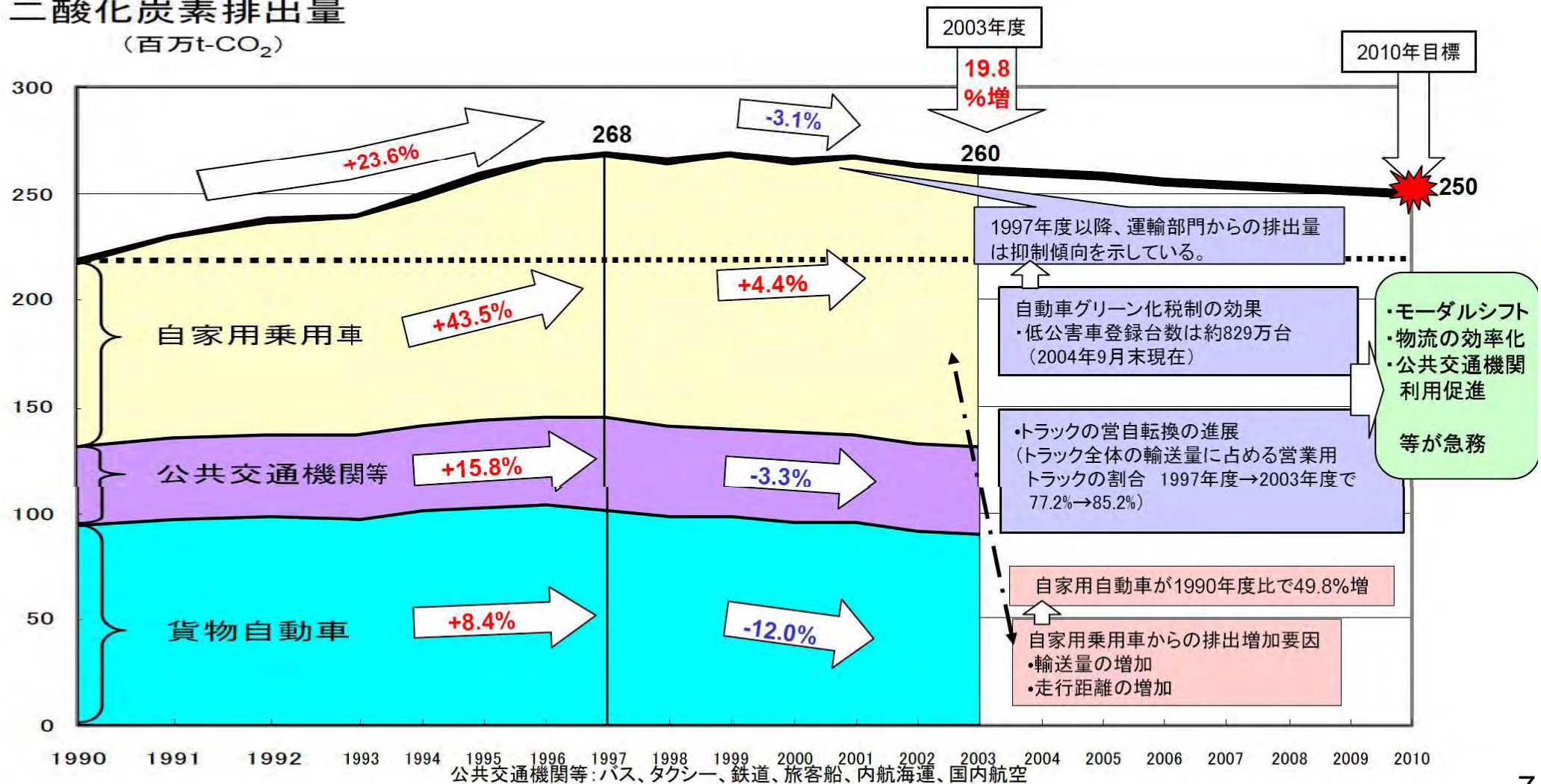


## 2. 近年の物流をめぐる情勢の変化

### - 京都議定書の発効による環境対策 -

#### 地球温暖化問題

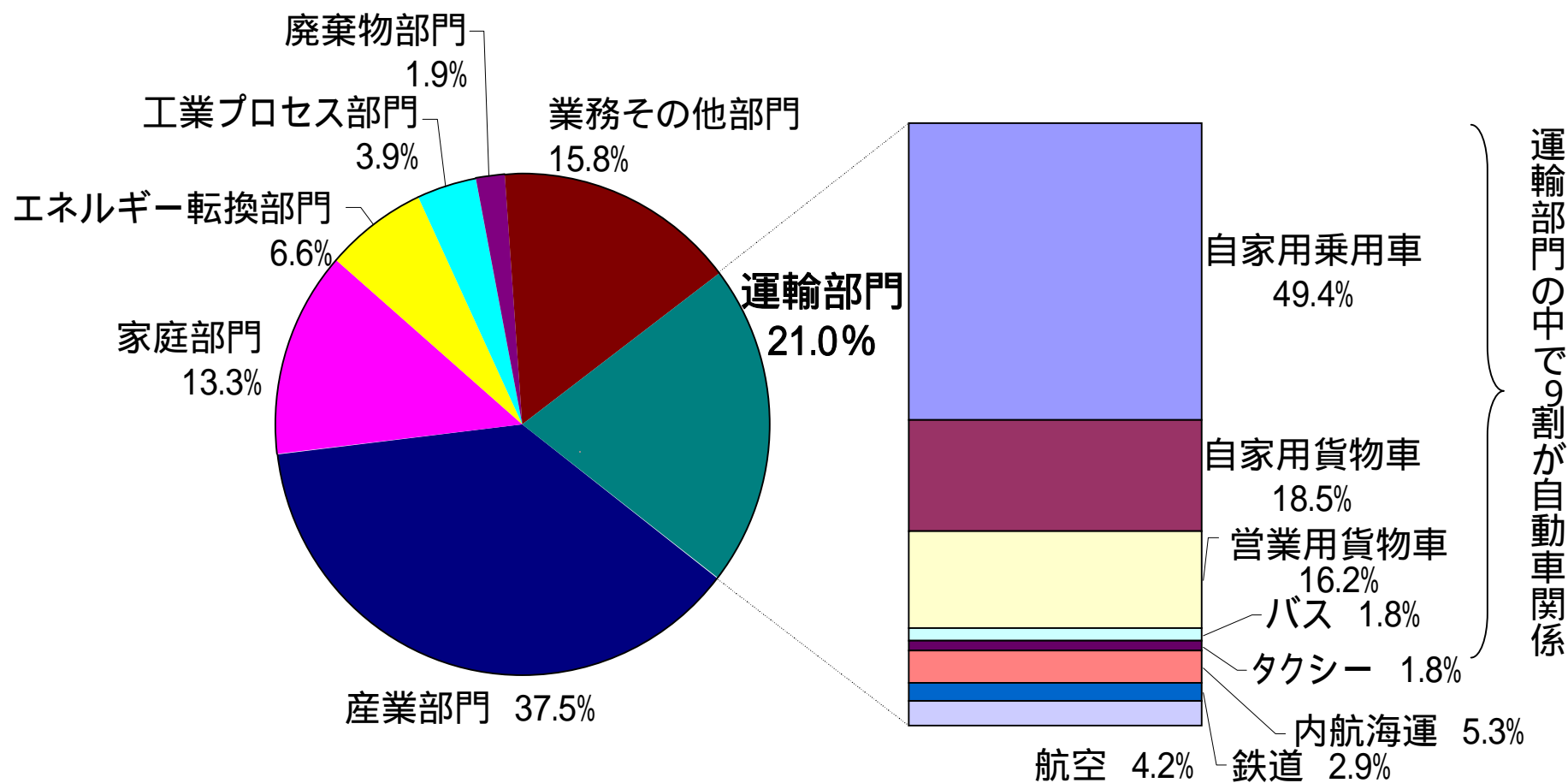
二酸化炭素排出量  
(百万t-CO<sub>2</sub>)





## 2. 近年の物流をめぐる情勢の変化 - 京都議定書の発効による環境対策 -

### 運輸部門における二酸化炭素排出量



詳しくは <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kankyuu/index.html>

## 2. 近年の物流をめぐる情勢の変化 - テロを契機としたセキュリティ対策 -

### 米国のセキュリティ・プログラム

- ・ 米国における国際海上コンテナ輸入に対するセキュリティ対策  
大量破壊兵器(核兵器、炭疽菌等)がコンテナで持ち込まれるリスク大  
開封検査、X線透視検査には限界があるため、徹底した情報管理によりハイリスク・コンテナを特定し、疑わしい貨物への集中検査によるセキュリティ強化とローリスク・コンテナの優先的取扱による効率化の同時達成を目指している

#### 輸出側

##### CSI (Container Security Initiative)

- ・ 対米輸出の多い世界の主要港(第1段階で20港)が対象(ロッテルダム、シンガポールなど)
- ・ 米・税関職員を派遣し、現地税関と協力して危険性の高いコンテナ等を特定
- ・ 我が国では、東京、横浜、名古屋、神戸が対象港。2003年3月より横浜港にて試行開始。2004年8月、4港で導入済。

##### 事前申告ルール(通商法改正)

- ・ 2003.2より米国向け船舶に対して船積24h前の積荷目録(マニフェスト)提出を義務付け
- ・ 2004年12月までに順次対象拡大済  
鉄道:到着2h前 / 航空:到着4h前 / 自動車:到着30分~1h前

ACE  
新情報処理  
システム

#### 米国側(輸入側)

##### C - TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism)

- ・ 事業者(輸入者、船会社、通関事業者、倉庫業者、製造者等)が自社のセキュリティ強化プログラムを作成し、米・関税局の承認を受けて参加者とする措置(2002.4~)。
- ・ 参加者には、ACE稼働後、迅速な通関、低い検査率、電子手続による関税納付などの便宜付与。
- ・ 現在、法制化を含め対策強化方策を検討中。

OSC  
電子タグ等  
実証実験

### 新たな国際動向

#### 1 米国

- C - TPATの新基準(自主的取組 強制化の方向)
- ACE開発スケジュールの遅延(2010年頃か)
- 電子タグによる管理システムの国際標準化

#### 2 EU

EU関税法(Customs Code)を改正しサプライチェーン・セキュリティ強化プログラムを規定

(2005.2)

- 貨物マニフェスト事前申告ルール
- オーソライズド・エコノミック・オペレーター
- EU加盟国の税関間での電子的情報共有

#### 3 WCO

国際貿易の安全確保及び円滑化のための基準の枠組み

(2005.6)

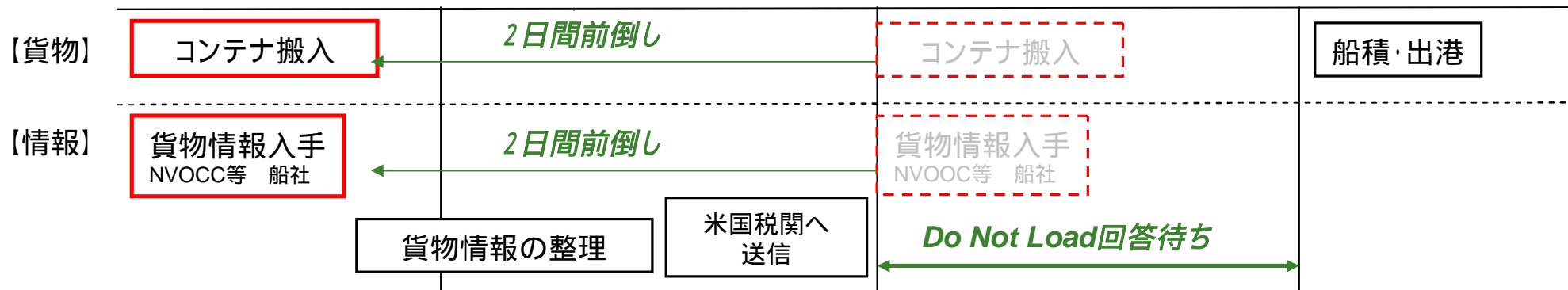
- 事前電子マニフェスト情報の国際標準化
- ハイリスクコンテナのターゲティング
- 輸出国によるハイリスク・コンテナの検査
- 税関と民間のパートナーシップにより享受しうるベネフィットの明確化

## 2. 近年の物流をめぐる情勢の変化 - テロを契機としたセキュリティ対策 -

### セキュリティ対策の影響



### 現在 (2002.12以降)



### 3. 今後推進すべき物流施策の基本的方向性

#### 東アジア域内物流の「準国内化」

- 生産拠点、消費市場として急成長
- 距離的に国内物流と大差のない圏域

#### 13年大綱の策定以降の 経済社会の変化や構造改革の進展

#### 京都議定書の発効 による環境対策

- 実効性あるCO2排出削減
- 企業の社会的責任

#### テロを契機とした セキュリティ対策

- 世界的なセキュリティ対策の強化
- 安全性と効率性の両立

#### 「グローバル化を乗り切る基盤づくり」

#### 「民需主導の経済成長の下支え」

(cf. 「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」)

#### 国際競争力の強化

「グリーン物流」など効率的で  
環境にやさしい物流の実現

スピーディでシームレスかつ低廉な  
国際・国内一体となった物流の実現

国民生活の安全・安心を  
支える物流システムの実現

ディマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現

# 3. 今後推進すべき物流施策の基本的方向性

## 1 国際物流・国内物流の一体的展開

### (1) 国際拠点港湾・空港の機能向上

#### 国際基幹航路確保のためのスーパー中枢港湾プロジェクトの推進

大型コンテナ船が就航する基幹航路確保のために必要となる大規模コンテナターミナルの効率的・一体的な運営を行うメガターミナル・オペレーターの育成や近隣港湾同士の機能分担・相互連携等を図る。

#### 東アジアSCMの形成

東アジアとの円滑な国際水平分業の維持発展を支えるシームレスな物流の形成を図るため、国際コンテナ、フェリー・ROROターミナルの整備・改良や小口貨物の積替円滑化を支援する施設の整備を図る。

#### 大都市圏拠点空港の整備・活用

急増する航空貨物需要や翌日配達ニーズに対応するため、24時間空港の整備・活用、深夜早朝時間帯における国際貨物便の充実、羽田空港の活用等を図る。

### (2) 国内外の物流ネットワークの構築

国際標準コンテナ車が、国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点とを積み替えなく走行できる道路ネットワークを戦略的に構築するとともに、内航海運、鉄道輸送等との円滑なネットワークを構築する。

### (3) 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

高度化・多様化する荷主ニーズに対応するとともに、物流インフラの運用効率を改善してその機能を最大限発揮させるため、在庫管理、流通加工等の高度なサービスを提供するロジスティクス・ハブの整備を促進する。

# 3. 今後推進すべき物流施策の基本的方向性 - スーパー中枢港湾プロジェクトの推進 -

目標：概ね3～5年でアジア諸国の主要港湾をしのぐコスト・サービスの向上。  
 港湾コストは、釜山港・高雄港並みに約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。

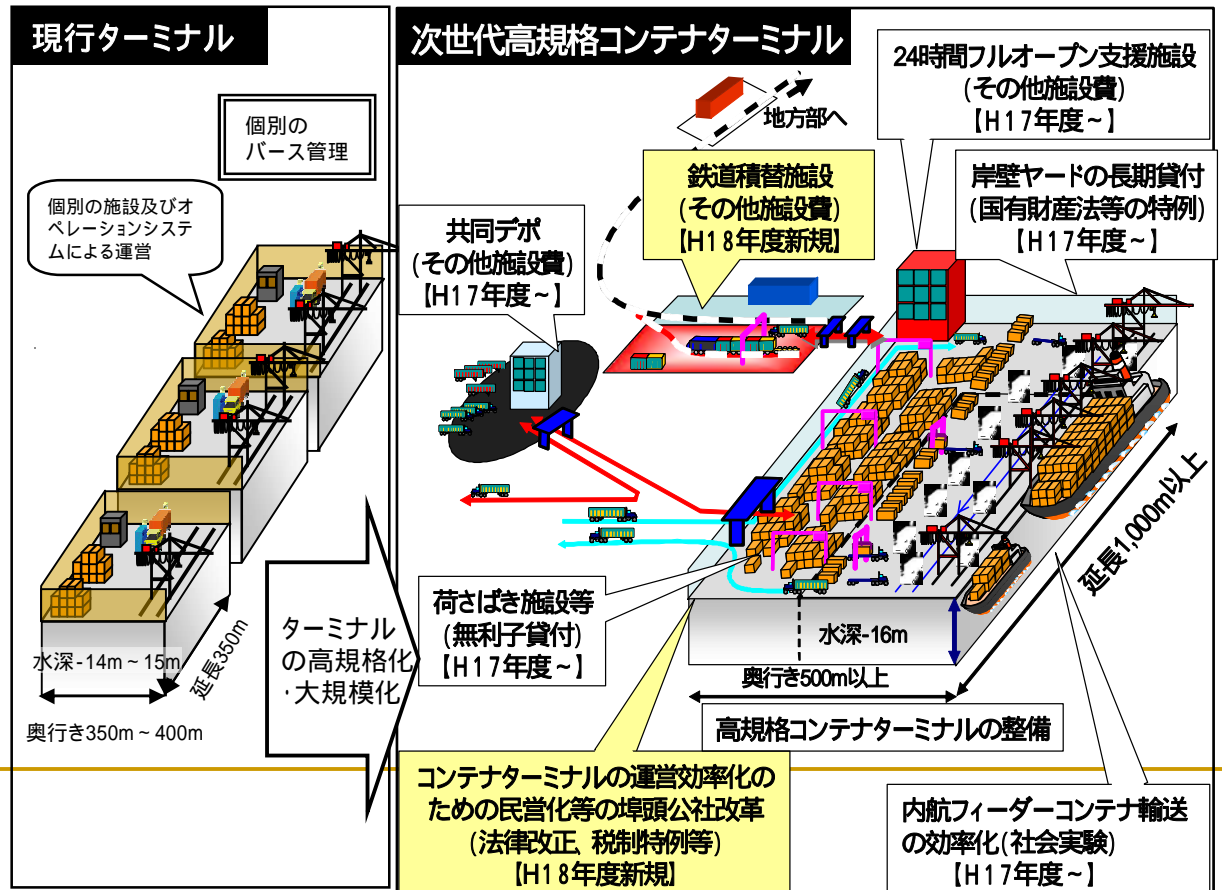
平成18年度予算額: 385億円  
 (前年度比1.36)

平成16年度(7月23日)  
 スーパー中枢港湾の指定  
 (京浜港、伊勢湾(名古屋港・四日市港)及び阪神港)

平成17年度  
 コンテナターミナルの一体運営環境の整備  
 ・特定国際コンテナ埠頭運営事業の推進支援制度の創設(港湾法改正)  
 ・港湾機能高度化に資する補助制度の創設  
 大型コンテナ船に対応した高規格コンテナターミナルの整備  
 指定特定重要港湾の指定  
 特定国際コンテナ埠頭の運営者認定

平成18年度  
 港湾全体のコスト・サービスの向上  
 ・埠頭公社の改革によるターミナルの管理運営効率化【H18年度新規】  
 ・新たなターミナルオペレーターの設立によるコストサービスの競争促進  
 ・内航・道路・鉄道等マルチモーダル物流ネットワークの整備(鉄道積替施設【H18年度新規】)

## 次世代高規格コンテナターミナル形成支援事業



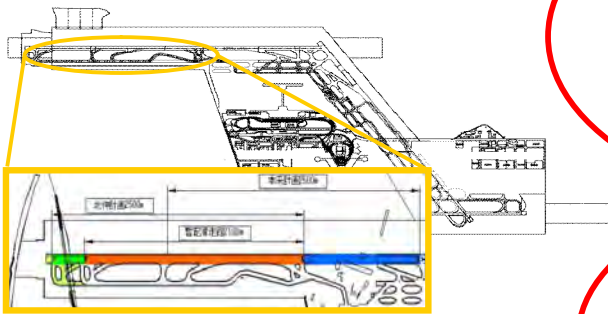
### 3. 今後推進すべき物流施策の基本的方向性 - 大都市圏拠点空港の整備・活用 -

航空需要の増大に対応した航空サービスの拡大に向け、大都市圏拠点空港の整備による空港容量の拡大・国際拠点空港としての機能強化を図る。

平成18年度においては、羽田空港再拡張事業の本格化に伴い対前年度比で大幅な歳出増加が必要。  
(参考：平成18年度 羽田再拡張事業予算 1,624億円)

#### 成田国際空港

・北伸による平行滑走路の2,500m化の推進



#### 東京国際空港

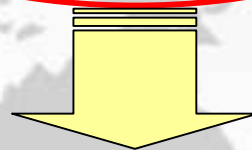
・再拡張事業の着実な推進  
・PFI手法を導入し、国際線貨物ターミナル地区を整備  
・深夜早朝時間帯における貨物専用便の就航を図る。



#### 24時間空港の整備・活用

関空では、貨物週間便数137便のうち約2割の22便が深夜・早朝便  
中部では、貨物週間便数38.5便のうち約3割の13便が深夜・早朝便

#### 大都市圏の空港容量の確保 国際拠点としての機能強化



#### 我が国の経済社会の活性化 国際競争力の向上

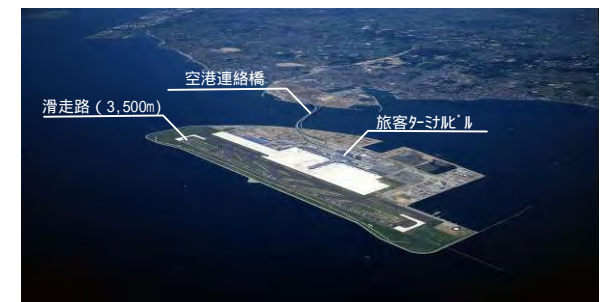
#### 関西国際空港

・二期事業について、2007年限定供用に向けた整備を推進。  
(2本目の滑走路供用により、メンテナンスによる滑走路の閉鎖を解消し、真の24時間空港を実現)  
・増大する国際航空貨物を効率的に取り扱うため、各種上屋を整備



#### 中部国際空港

・需要に対応した貨物上屋の拡充の検討。  
・総合保税地域の活用

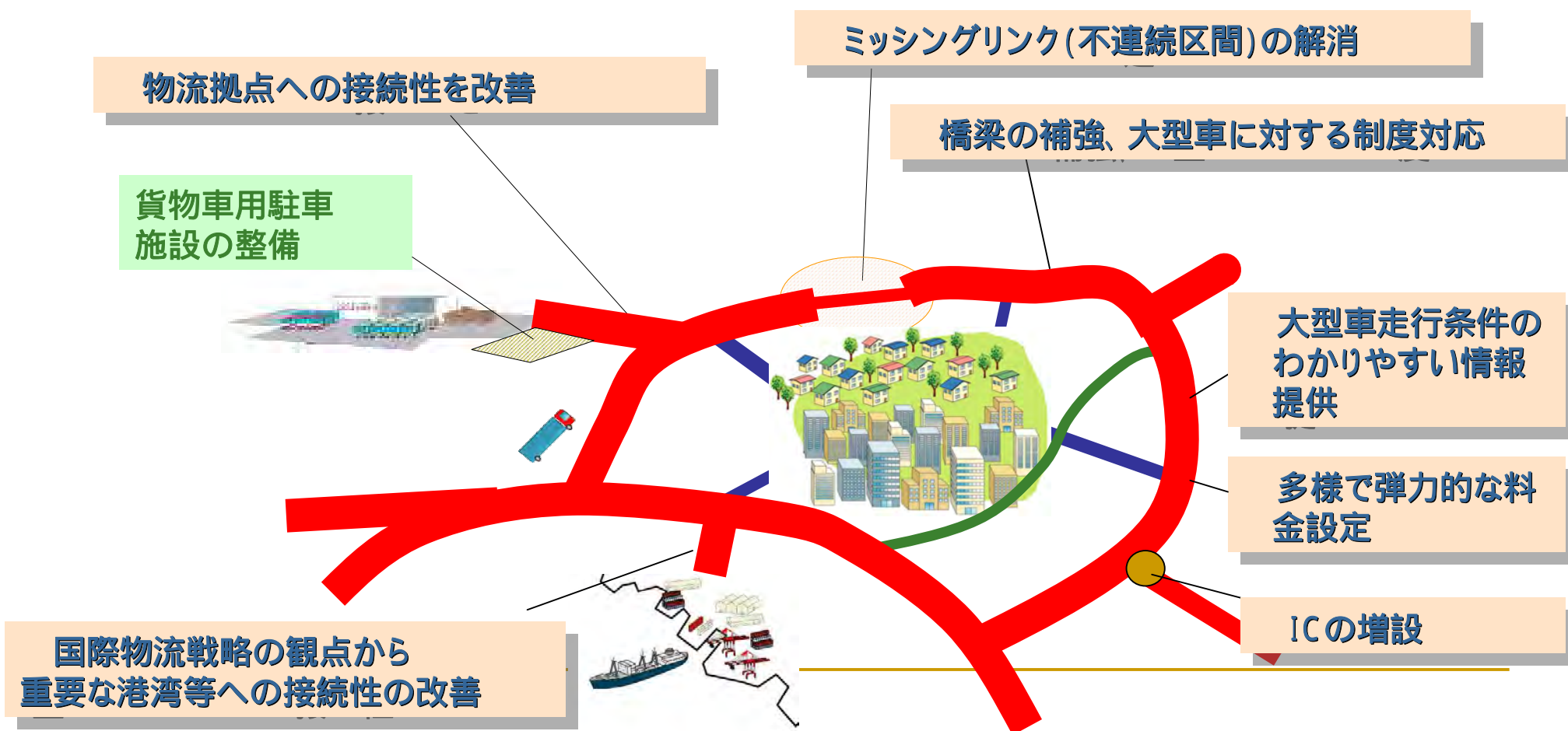


### 3. 今後推進すべき物流施策の基本的方向性

#### - 国内外の物流ネットワークの構築 -

国際物流基幹ネットワーク（仮称）の構築

フル積載国際海上背高コンテナが、国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点とを積み替えなくドア・トゥ・ドアで走行できる道路ネットワークを戦略的に構築





# 3. 今後推進すべき物流施策の基本的方向性

## 2 効率的で環境負荷の小さい物流

### (1) グリーン物流の推進

#### グリーン物流パートナーシップ会議の活用

運輸分野におけるCO2削減目標の達成に向けて、荷主・物流事業者が一体となった取組を促進する。具体的には、「グリーン物流パートナーシップ会議」を活用し、モーダルシフト、低公害車の導入、物流拠点の再編・合理化、3PL(サードパーティロジスティクス)の促進、エコドライブの促進等による裾野の広い活動を展開する。

#### エネルギーの使用の合理化

物流分野におけるエネルギー使用の合理化を一層進め、CO2排出量の抑制を図るため、省エネ法に基づき、一定規模以上の輸送事業者、荷主に対し、省エネルギー計画の策定、エネルギー使用量の報告の義務付け等の措置を講ずる。

#### 静脈物流の効率化等の推進

循環型社会形成を図るため、リサイクルポートにおける保管施設等の整備拡充を支援し、効率的な静脈物流システムの構築を推進する。

### (2) 貨物交通のマネジメントの推進

環境に優しく効率的な物流を実現するため、弾力的な料金施策等による適切な経路・時間帯への誘導を図るとともに、交通渋滞の緩和や環境負荷の軽減を図るため、ハード・ソフト一体となった駐車対策等を地域の関係者との連携により推進する。

### (3) 情報化・標準化の推進

迅速で効率的なサプライチェーンマネジメントを実現するため、EDI(電子データ交換)、電子タグ、パレット等の標準化や普及を図るとともに、交通の円滑化や環境負荷の軽減を図るため、ITS(高度道路交通システム)の高度利用を促進する。

### (4) 物流効率化を支える人材の育成等

3PL事業の促進のため、提案営業力、コンサルティング能力等を備えた人材の育成を図る。

### 3. 今後推進すべき物流施策の基本的方向性 - グリーン物流パートナーシップ会議の活用 -

荷主企業の積極的な参加による取組の裾野の拡大。  
荷主・物流事業者の協働によるCO2排出削減計画の策定。  
関係省庁の連携による積極的な支援。

#### グリーン物流パートナーシップ会議

JILS 日本物流団体連合会 経済産業省 国土交通省 日本経済団体連合会

荷主企業・流通事業者  
および各業界団体

物流事業者  
および事業者団体

監査法人等 シンクタンク 研究機関 研究者  
国の地方局 地方自治体 その他

#### グリーン物流モデル事業

補助金による支援  
(経済産業省 / 国土交通省)

#### CO2排出量算定手法の作成

多様な取組に応じた算定手法  
の策定と標準化

#### 普及・広報

優良事例の選出とPR  
普及拡大に向けた広報

トラック輸送効率化



荷主別ラックの活用とトラック大型化により多数荷主の幹線輸送を共同化

国際複合一貫輸送



フラットラックコンテナを活用しJRの12ft汎用コンテナによる国際一貫輸送を実施

複数荷主によるモーダルシフト



複数荷主の参加により大規模にモーダルシフトを実施

3PL事業による物流最適化



物流拠点整備により保管・輸配送を総合的に効率化し、物流システムを最適化

### 3. 今後推進すべき物流施策の基本的方向性 - エネルギーの使用の合理化に関する法律の改正 -

一定規模以上の輸送者、荷主に省エネ計画の作成、エネルギー消費量等の報告を義務づけ。  
企業に公共交通機関の利用推進等の努力義務。

平成18年4月1日施行

#### 改正概要

##### 輸送者の判断基準

省エネ目標

省エネ措置

- ・低公害車等の導入
- ・貨物積載効率の向上
- ・エコドライブの推進
- ・空輸送の縮減 等

貨物、旅客別、輸送機  
関別に作成

##### 荷主の判断基準

省エネ目標

省エネ措置

- ・モーダルシフト、営自転換
- ・共同発注等への取組 等

一定規模以上の輸送能力  
を有する輸送者

一定規模以上の貨物輸送を発注す  
る荷主

省エネ計画の作成

企業が公共交通機関の  
利用推進等の努力義務

省エネの取組が  
著しく遅れている  
場合

勧告、命令、罰則

主務大臣への報告

エネルギー使用量（原単位）  
省エネ措置の取組状況

### 3. 今後推進すべき物流施策の基本的方向性 - 物流効率化を支える人材の育成 -

荷主企業の本業集中と物流部門のアウトソーシングが進む中、物流事業者としては、荷主に効率的な物流システムを提案し、荷主に代わって輸送、流通加工、在庫管理等を包括的に行う3PL事業が今後の成長分野。このため、中小の物流事業者が3PLに進出することを促進する上で効果的な教育プログラムの開発、テキスト作成、研修の開催等の人材育成に必要な支援を実施（国土交通省が2003年に実施した事業者へのアンケート調査によれば、約7割の企業が3PLの展開にあたり「提案営業ができる人材が必要」と回答）。

#### ～3PL研修テキストの概要～

##### H16.3.31～ 3PL人材育成推進協議会

- 産官学からなる「3PL人材育成促進協議会」を立ち上げ、研修カリキュラム、テキスト等を作成

##### 1. 3PLとはなにか

- ✓ 3PL登場の背景・要因
- ✓ ロジスティクスとSCM等

##### 2. 3PLの動向

- ✓ 米国における3PL
- ✓ 3PLビジネスの条件・特徴
- ✓ 3PLに必要な人材・能力等

##### 3. 3PLに対する政策的支援

- ✓ 3PL事業の拡大にあたって必要な条件整備
- ✓ 3PL支援のための施策パッケージ
- ✓ 3PLの政策的意義等

#### ～3PL人材育成研修の実施～

##### H16.10.5～ 3PL人材育成研修

##### 概論編（1日）

- |         |                   |
|---------|-------------------|
| 定員・東京地区 | } 計2,304名<br>8回開催 |
| 名古屋地区   |                   |
| 大阪地区    |                   |
| 福岡地区    |                   |

##### 実務研修（1泊2日）

- |        |                |
|--------|----------------|
| 定員・各地区 | 計515名<br>12回開催 |
|--------|----------------|

H17年度においても、引き続き研修内容を充実のうえ、実施。

- ・ 概論編 定員計600人 2回開催
- ・ 実務研修 定員計600人 12回開催
- ・ 補習・スキルアップ研修 9回開催

## 3. 今後推進すべき物流施策の基本的方向性

### 3 国民生活の安全・安心を支える物流

#### 物流セキュリティの確保

安全かつ効率的な国際物流の実現を図るため、物流セキュリティ関連情報の収集体制を強化するとともに、コンプライアンスの優れた輸出事業者に対する輸出通関制度を導入し、その厳正な運用を図る。また、電子タグ等のITを活用した国際海上コンテナの管理・輸送システムの実証実験を実施する。

#### 交通安全の確保

物流の安全問題へ対応するため、大型トラックの車両安全対策、先進安全航行支援システムの開発、事故再発防止策の徹底等を推進する。

#### 災害時の適確な対応

代替輸送(リダンダンシー)の確保、災害時の輸送の早期復旧に向けた体制整備等を推進するとともに、緊急事態発生時の救援物資の輸送体制及び必要な物流機能の確保を図る。

#### 消費者ニーズに応じた流通システム及び食の安全・信頼の確保

食品のリスク管理の強化や消費者が簡単に入手できる安全・安心情報の充実等を図るとともに、トレーサビリティ・システムの開発・導入を促進する。

### 3. 今後推進すべき物流施策の基本的方向性 - 物流セキュリティの確保 -

米国同時多発テロ等の発生

#### 米国のコンテナ・セキュリティ対策

- ・ 輸出国での船積24h前までに積荷目録を電子的に米国税関に提出することを義務付け(03.2~)
- ・ 輸出入事業者、物流事業者等が自主的にセキュリティ対策を徹底することを求め、その取組みを米国税関が認めた者には簡易迅速な対応等の便宜を図ることを約束(C-TPAT:2002.4~、便宜付与は不十分)

#### 米国の対策強化による我が国への影響

- ・ 船積港へのコンテナの持込時刻が早まり、物流コストの増加要因となっている  
(従来:入港1日前搬入 現在:3日前搬入)

EU、WCO(世界税関機構)など世界的に  
コンテナ・セキュリティ対策拡大の動き

IMO(国際海事機関)による船舶・港湾施設の  
保安対策の強化(改正SOLAS条約)

#### 政策群「安全かつ効率的な国際物流の実現」

#### 関係7省庁・関係21経済団体による施策パッケージとりまとめ(05年3月)

関係省庁:金融庁、総務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省  
関係団体:経団連、物流連、貿易会、船主協会、フォワーダー協会、倉庫協会など

#### < 主な施策 > (基本的に05年度中に具体化を予定)

- ・ 輸入貨物に関する事前情報収集体制整備の検討
- ・ 物流事業者等が取り組むべきセキュリティ対策のガイドライン策定
- ・ 船舶、港湾その他物流施設の保安措置の強化(拡充)
- ・ スーパー中枢港湾プロジェクト等の推進(拡充)
- ・ 電子シール・電子タグを活用したコンテナ管理のための実証実験実施
- ・ 民間事業者の電子化促進を支援(標準化、民間システム間の連携)
- ・ FAL条約の締結(2005年11月)と輸出入・港湾手続に関する業務・システム最適化計画の策定

など

#### 我が国のコンテナ・セキュリティ対策の強化 同時に物流効率化を実現

【輸出】対米輸出の際のコンテナヤードへの搬入締切時刻を、2006年までに入港**3日前から2日前**に短縮

【輸入】輸入者が迅速な引取を求めるコンテナ貨物については、入港からコンテナヤードを出ることが可能となるまでの時間を2007年までに**24時間以下**に短縮

官民の参加による推進協議会を設置し進捗状況を点検・評価  
(2005年8月9日に発足)

## 4. 施策の推進体制のあり方

### (1) 国における推進体制

関係省庁の関係局長等による「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のとりまとめ  
・PDCA方式によるフォローアップ  
を行い、連携・協働しながら施策の総合的・一体的な推進を図る。

#### PLAN : 総合物流施策推進会議において、今後推進すべき具体的施策をとりまとめ

##### 国際物流・国内物流の一体的展開

国際拠点港湾・空港の機能向上  
国内外の物流ネットワークの構築  
国際物流におけるロジスティクス機能の  
高度化

##### 効率的で環境負荷の小さい物流

グリーン物流の推進  
貨物交通のマネジメントの推進  
情報化・標準化の推進  
物流効率化を支える人材の育成等  
物流事業に関する施策のあり方の検討

##### 国民生活の安全・安心を支える物流

・物流セキュリティの確保  
・交通安全の確保  
・災害時の適確な対応  
・消費者ニーズに応じた流通システム及  
び食の安全・信頼の確保

#### DO : 物流関係者が連携・協働しながら、取組の効果が最大限発揮されるよう推進

##### 荷主企業と物流企業の連携・協働

…パートナーシップの構築による社会的課題への適確な対応

##### 地域の関係者の連携・協働

…関係行政機関、民間企業等の参画によるボトルネックの抽出と解消

##### 関係省庁の連携・協働

…物流システムの全体効率化に向けた施策の総合的・一体的な推進

#### CHECK : 指標を用いながら施策の進捗状況を把握し、フォローアップ

平成17年度末を目途に、指標ごとの目標設定を行うとともに、適宜指標を追加

#### ACTION : フォローアップ結果を踏まえ、施策の見直し・拡充強化等を検討

施策に  
フィードバック

## 4. 施策の推進体制のあり方

### (2) 地域における推進体制

国の地方支分部局、地方公共団体、荷主企業、物流事業者等による地域の実情に応じた連絡体制

地方総合物流施策推進会議  
地方版グリーン物流パートナーシップ会議 } 等を活用

特に、国際物流については、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、物流事業者等の実務者が連携した取組の強化が必要

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ため、「**国際物流戦略チーム**」を積極的に活用し、地域の実情を踏まえた物流施策の推進を図る

#### < 国際物流戦略チームの設置状況 >

- ・ 関 東：平成17年11月 設置
- ・ 近 畿：平成17年 4月 設置
- ・ 中 部：平成17年度中 設置予定
- ・ 北部九州：平成18年 1月 設置