

国際物流の取組について

令和2年4月

北陸信越運輸局交通政策部

目次

- 令和2年度 政府予算・税制改正等の概要
- シベリア鉄道による貨物輸送パイロット事業
について【結果概要】

- 総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)に掲げられた「強い物流」を構築するため、物流の生産性向上に向けて示された視点(①繋がる、②見える、③支える、④備える、⑤革命的に変化する、⑥育てる)を踏まえ、多様な施策を推進する。
- 物流分野における労働力不足、地球温暖化等の課題に的確に対応し、物流の効率化を図るため、物流総合効率化法に関連する税制を延長する。

1. <繋がる>サプライチェーン全体の効率化・付加価値の創造

(1) 連携・協働による物流の効率化・低炭素化

<補助金・調査>

- ◆物流生産性向上の推進【拡充】〔50百万円〕
(物流総合効率化支援事業、物流生産性向上促進調査事業)
- ◆物流の生産性向上〔令和元年度補正予算・100百万円〕
(東京オリンピック・パラリンピック競技大会期間中の交通量抑制・分散、食品流通の合理化等に向けた実証事業)



(2) アジアを中心とした物流のシームレス化・高付加価値化

<調査>

- ◆アジアを中心とした質の高い物流システムの構築・国際標準化の推進〔17百万円〕
(シームレスな国際物流システムの構築、物流システムの国際標準化による海外展開の推進)
 - ◆パイロット輸送や政策対話による物流産業の海外展開支援〔1,773百万円の内数〕
(政策対話、物流パイロット事業の実施)
- <補助金>
- ◆ICT等を活用した多言語対応等による観光地の「まちあるき」の満足度向上(手ぶら観光)〔2,535百万円の内数〕
 - ◆公共交通利用環境の革新等(手ぶら観光)〔4,400百万円の内数〕



2. <見える>物流の効率化を通じた働き方改革の実現

<補助金>

- ◆スワップボディコンテナ車両の導入支援〔782百万円の内数〕

3. <支える>インフラの機能強化による物流の効率化

<補助金>

- ◆連結トラックの導入支援〔782百万円の内数〕

<財政融資>

- 財政融資を活用した物流効率化の支援(財政融資 500百万円)

4. <備える>災害リスク・地球環境問題への対応

(1) 災害リスクに備える

<調査>

- ◆災害に強い物流システムの構築〔11百万円〕

(2) 地球環境問題に備える

<補助金>

- ◆冷凍冷蔵倉庫への省エネ型自然冷媒機器の導入支援〔7,300百万円の内数〕
- ◆自立型ゼロエネルギー倉庫モデルの導入支援【新規】〔782百万円の内数〕



5. <革命的に変化する>新技術の活用による「物流革命」

<補助金>

- ◆過疎地域等における無人航空機を活用した物流の実用化【新規】〔782百万円の内数〕

<参考>

- ◆サプライチェーンの最適化に向けた物流・商流データ基盤の構築等(戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)「スマート物流サービス」)〔28,000百万円の内数〕

6. <育てる>人材の確保・育成

<調査>

- ◆物流分野における高度人材の育成手法の開発〔10百万円〕

<税制改正>

- 物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した

事業用資産に係る特例措置の延長

{【国税】所得税・法人税／【地方税】固定資産税・都市計画税}

令和元年度シベリア鉄道による日露欧間貨物輸送の実証事業の結果

国土交通省では、現在、ロシア運輸省及びロシア鉄道と協力し、海上輸送、航空輸送に続く第3の輸送手段の選択肢として、シベリア鉄道の利用拡大に取り組んでいます。

令和元年度は、シベリア鉄道を用いた日欧間の貨物輸送実証事業4件を実施し、その輸送結果を取りまとめました。

<背景・経緯>

[1] 国土交通省では、シベリア鉄道の利便性向上を通じて、海上輸送、航空輸送に並ぶ、第3の輸送手段の選択肢となるよう、ロシア運輸省及びロシア鉄道と協力し、シベリア鉄道の利用拡大に向けた取組を実施しているところです。

[2] 平成30（2018）年度には、日本－モスクワ間でシベリア鉄道を用いた貨物輸送の実証事業を行い、利用促進に向けた課題を現場レベルで検証するとともに、その結果を日露間・日欧間の貨物輸送に関わる幅広い荷主企業等に情報共有してきました。

[3] さらに、令和元（2019）年度は、輸送区間を日欧間に拡大して貨物輸送の実証事業4案件を実施し、その成果を検証しました。

<結果（概要）>

・実施した4案件の実証事業で確認された結果概要は以下の通りです。

[1] コストについては、いずれも海上輸送比で1.5倍程度またはそれ以上と、やや割高になりました。

[2] 手続きについては、一部貨物に関してロシア側の規則の不透明さから、積出し港でコンテナへの積み込み直しが発生しました。

[3] 輸送品質については、概ね良好でした。一部貨物に関して継続的な軽度の揺れや、突発的な衝撃が記録されましたが、精密機器輸送をはじめ輸送貨物そのものへの影響は確認されませんでした。

[4] リードタイム、通関手続きについては、本パイロット輸送の範囲では大きな問題は確認されませんでした。

・株式会社東洋トランス（富山港発）の実証事業に関する詳細は次頁以降を参照ください。

危険品輸送 (輸出/西向き)

輸送日数

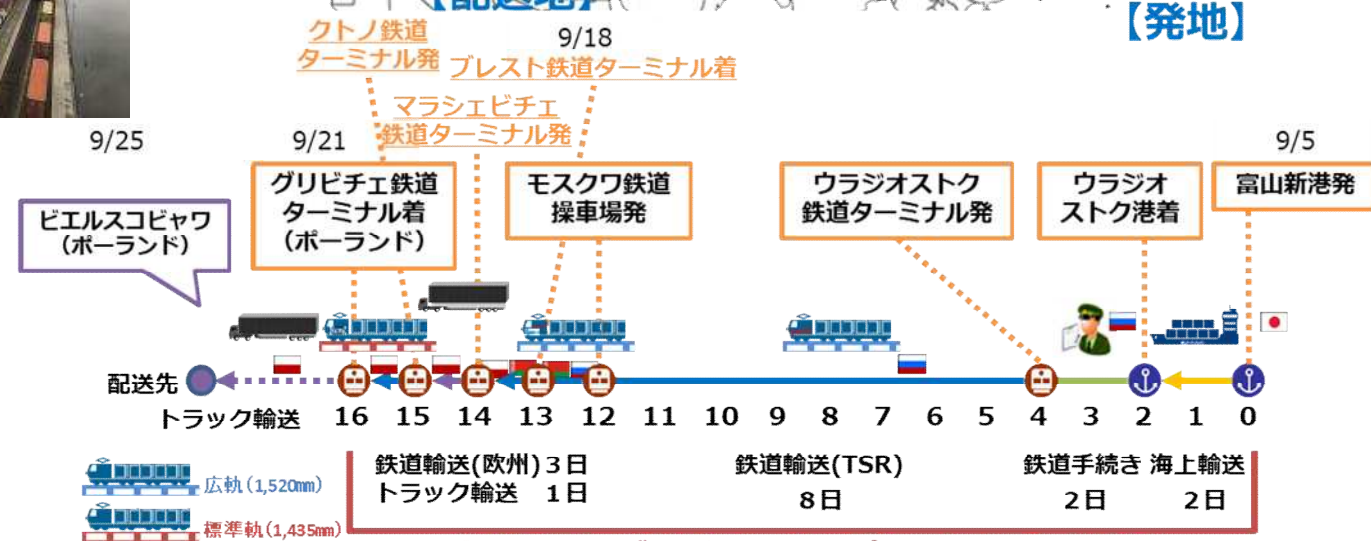
PCC クトノ鉄道ターミナル



PCCグリビチエ鉄道ターミナル



ウラジオストク商業港



富山新港～グリビチエ駅 (ポーランド) : 16日

※ 予定していたマラシエピチエ・クトノ間の鉄道輸送は、列車スケジュールに間に合わなかったためトラック輸送に変更された。

危険品輸送 (輸出/西向き)

検証結果①

1. 輸送コスト

- シベリア鉄道を利用した輸送コストは、海上ルート (名古屋港～グダニスク港(ポーランド)～ビエルスコビャワ(ポーランド)) に対して1.5倍程度 (欧州国内陸上輸送費用を含む) となった。

2. リードタイム

- シベリア鉄道を利用した輸送日数は16日 (配送先まで19日、名古屋出しの場合でも24日を想定) と、海上ルート (名古屋～配送先: 約50～55日) に対して 半分以下のリードタイム を実現。

荷主指摘

海上ルートと比較して、輸送日数は約半分に短縮できることが判明したが、増加する輸送コストは、まだ通常出荷に運用できる水準ではない。(海上輸送ルートの1.2倍以下ならば検討の余地あり)

写真: 富山新港での本船荷役



3. 危険品輸送の実施および手続きの確認

○必要書類

- インボイス・パッキングリスト (英語、露語訳) の他に、危険品明細書、危険物事前連絡書、SDS (MSDS) (化学物質等安全データシート) (英語、露語訳)、パッキング写真 を船会社経由でロシア鉄道に提出 (本件は船社経由で鉄道輸送のブッキングを実施)
- 危険品ラベル (UNラベル class 9) の表示

写真: UNラベル



危険品輸送 (輸出/西向き)

検証結果③

4. 輸送環境品質 (温湿度、振動・衝撃等)

【温湿度変化】

- 本輸送の輸送品目においては問題なし。

	最低	最高	平均
温度	3.2℃	29.5℃	14.3℃
湿度	60%	71%	63%

使用計測機器:

・G-MEN DR 20

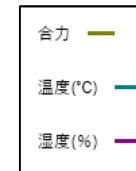
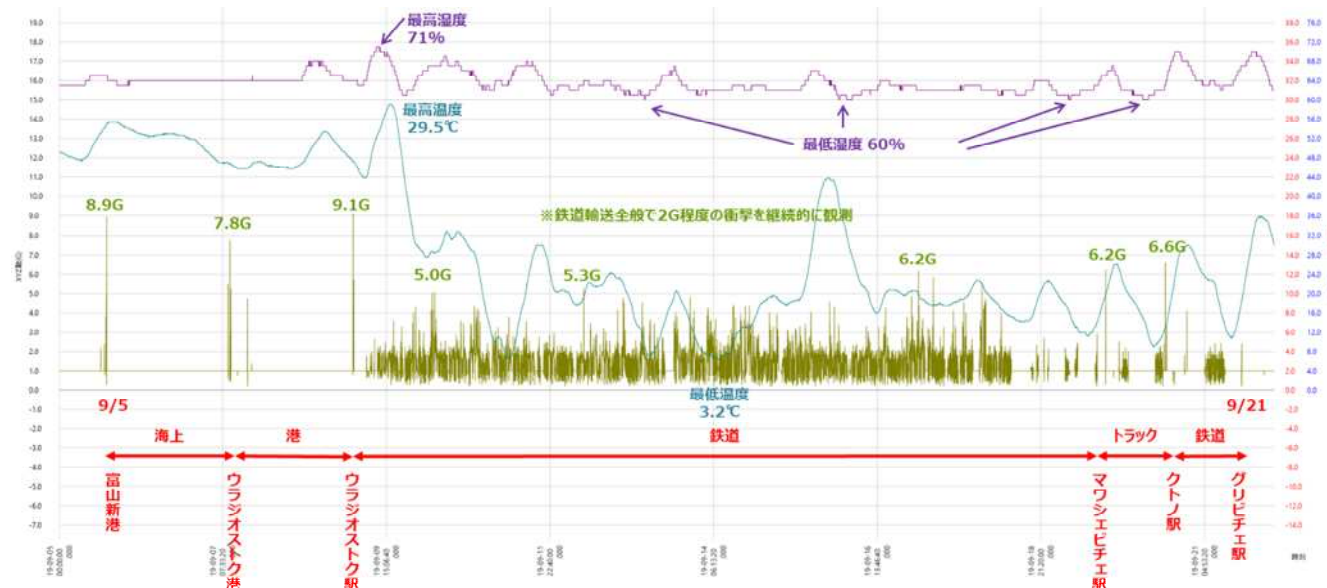


・G-MEN DR100



【輸送後の貨物の状態】

- 商品への軽度の擦れダメージ、および2段積みパレットのズレや隣接パレットとの接触による、外装への重度のダメージを確認したが、荷受人の検品の結果、包装を交換することにより販売に影響なしと判断された。



▲トレース画面 (イメージ)

5. 貨物位置情報の取得

- 船社が提供するWeb上のトレース画面、および欧州側鉄道オペレーターへの問い合わせによる情報入手は可能。