

関係資料

平成16年2月12日

目次

1 . 『環境にやさしいライフスタイル実態調査』関係	
(1) 調査の概要	2
(2) 環境配慮型製品を積極的に購入する人の割合	3
(3) 環境保全に関する行動に積極的に参加したいと考える人の割合	6
(4) 余暇に自然とふれあう人の割合	7
2 . 環境効率性	
(1) 環境効率性の定義	9
(2) 環境効率性 (C O 2 排出量) の推移	10
(3) 地球温暖化対策推進大綱の概要と目標	11
(4) 家庭の環境効率性	
家庭の環境効率性の推移	14
C O 2 排出量	15
ごみの総排出量	16
水道使用量	17
3 . 『循環型社会形成推進基本計画』の数値目標	
(1) 資源生産性の推移	18
(2) 循環利用率の推移	19
(3) 最終処分量の推移	20
4 . 環境ビジネス関係	
(1) 環境ビジネスの市場規模・雇用規模の予測	21
(2) 「530万人雇用創出プログラム」(概要)	22
5 . 人口と経済	
(1) 世界の経済成長と人口見通し	23
(2) 日本の人口見通し	24
(3) 東アジア地域の2020年のGDP	25
(4) 日本経済の展望	26
6 . トピックス	
(1) モーダルシフト	27
(2) 水素エネルギー	32

1.(1)「環境にやさしいライフスタイル実態調査」の概要

目的

環境基本計画に掲げる「国民の取組」の状況等を把握し、環境基本計画の効果的实施を図るための基礎資料を得ることを目的に実施している。

過去に5回(平成7・8・9・13・14年度)実施し、今後も国民が環境問題にどのような意識を持ち、どのような行動をしているかを定期的に調査していく予定である。

実施状況

全国20歳以上の男女3,000人(平成8年度のみ4,000人)を無作為抽出し、郵送によりアンケート調査を実施している。

回答率は、30～40%台で推移している。

(過去の回答率)

平成7年度	33.4%	平成13年度	41.6%
平成8年度	30.5%	平成14年度	40.4%
平成9年度	32.3%		

1.(2)環境配慮型製品を積極的に購入する人の割合

(「環境にやさしいライフスタイル実態調査」結果より)

「物を買うときは環境への影響を考えてから選択している」人の割合
(「いつも行っている」+「だいたい行っている」)

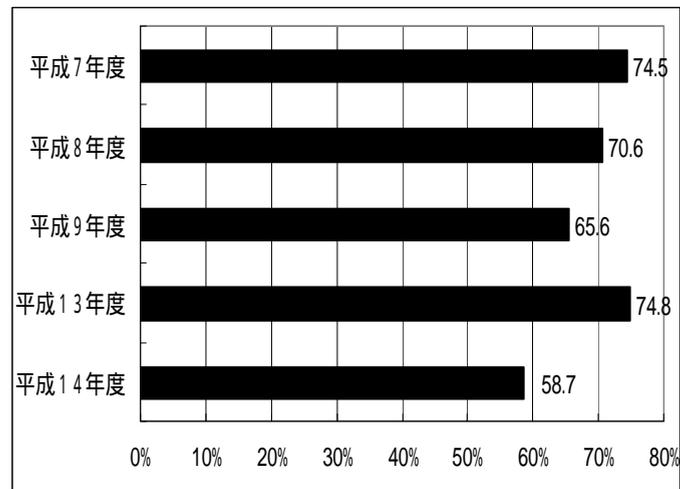
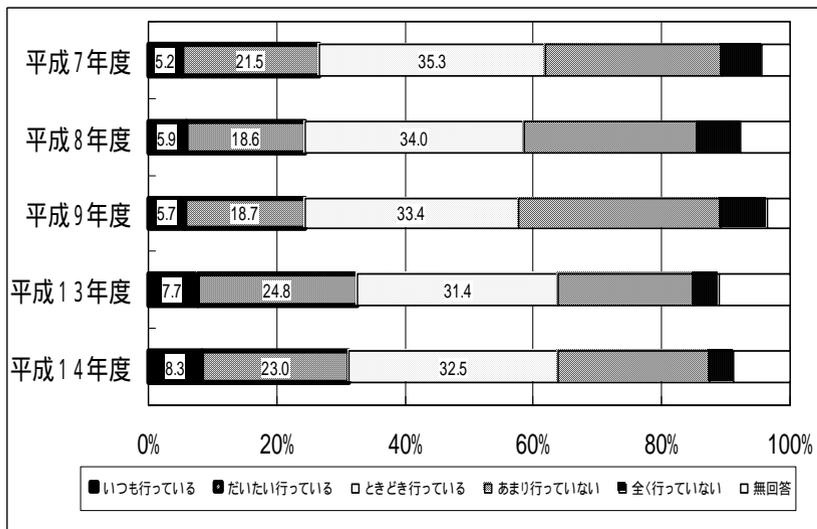
平成7年度 26.7% 平成14年度 31.3%

「あまり行っていない」「全く行っていない」と答えた人のうち今後はもっと行いたいと答えている人の割合

平成7年度 74.5% 平成14年度 58.7%

物を買うときは環境への影響を考えてから選択している

「あまり行っていない」「全く行っていない」と答えた人のうち「今後はもっと行いたい」と答えた人の割合



(参考)再生紙などのリサイクル商品を購入している人の割合

(「環境にやさしいライフスタイル実態調査」結果より)

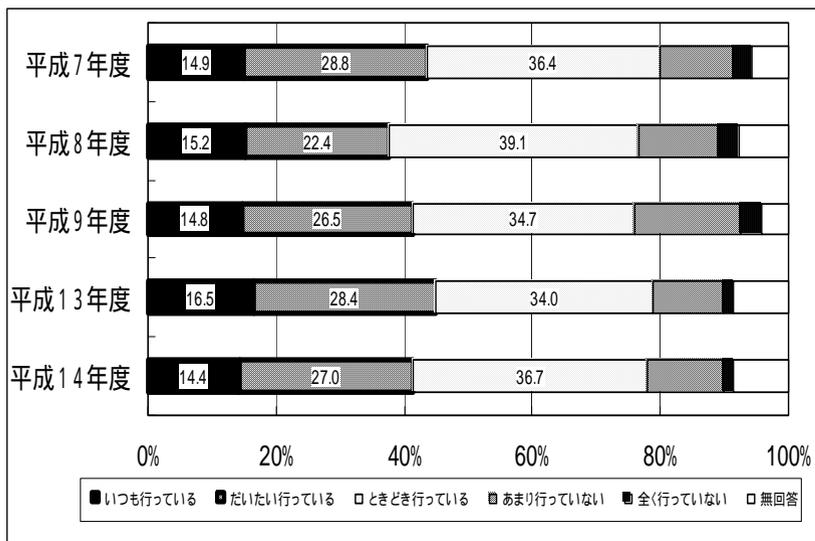
「再生紙などのリサイクル商品を購入している」人の割合(「いつも行っている」+「だいたい行っている」)

平成7年度 43.7% 平成14年度 41.4%

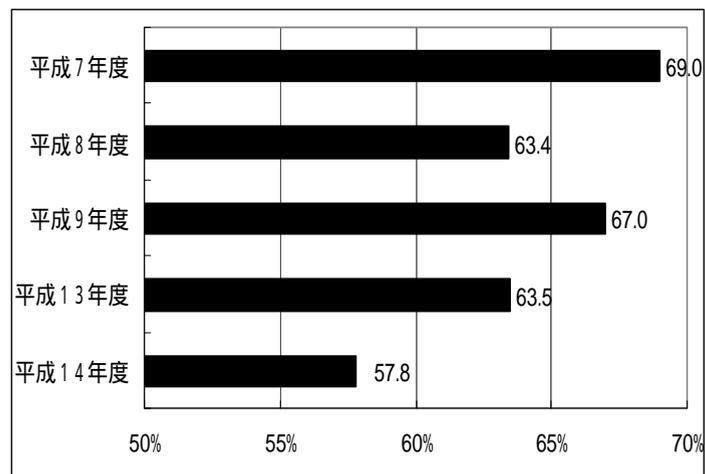
「あまり行っていない」「全く行っていない」と答えた人のうち今後はもっと行いたいと答えている人の割合

平成7年度 69.0% 平成14年度 57.8%

再生紙などのリサイクル商品を購入している



「あまり行っていない」「全く行っていない」と答えた人のうち「今後はもっと行いたい」と答えた人の割合



(参考) エコマーク等のついた商品を購入することを心がけている人の割合

(「環境にやさしいライフスタイル実態調査」結果より)

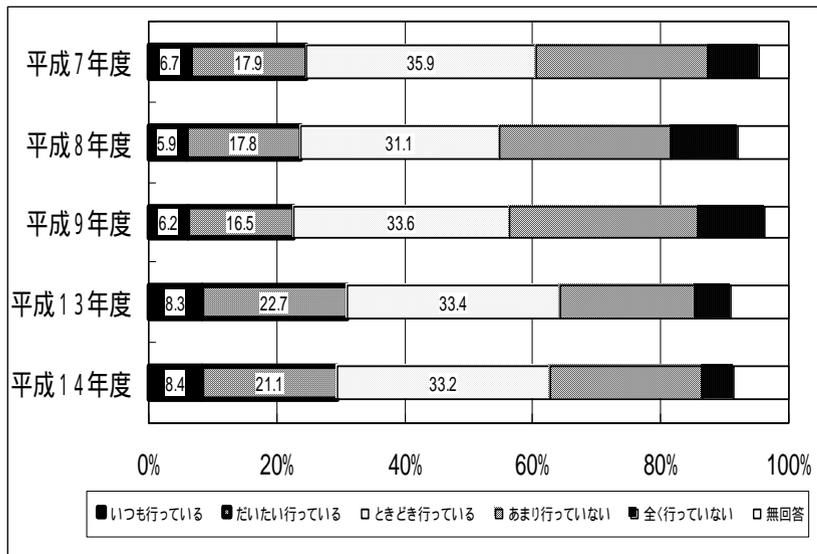
「地球にやさしいエコマーク等のついた商品を購入することを心がけている」人の割合(「いつも行っている」+「だいたい行っている」)

平成7年度 24.6% 平成14年度 29.5%

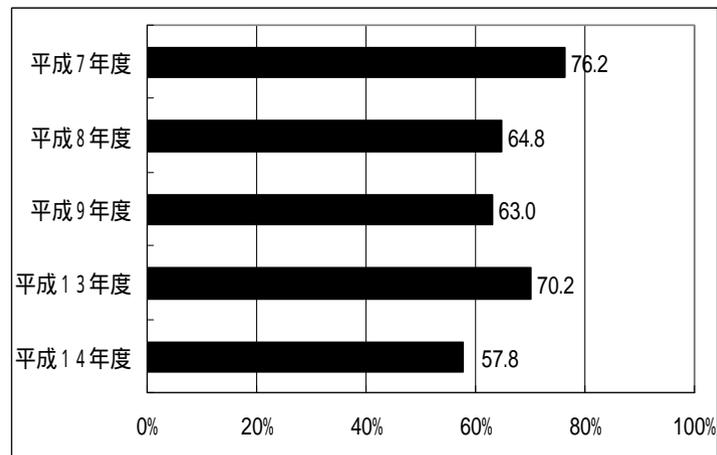
「あまり行っていない」「全く行っていない」と答えた人のうち今後はもっと行いたいと答えている人の割合

平成7年度 69.0% 平成14年度 57.8%

再生紙などのリサイクル商品を購入している



「あまり行っていない」「全く行っていない」と答えた人のうち「今後はもっと行いたい」と答えた人の割合



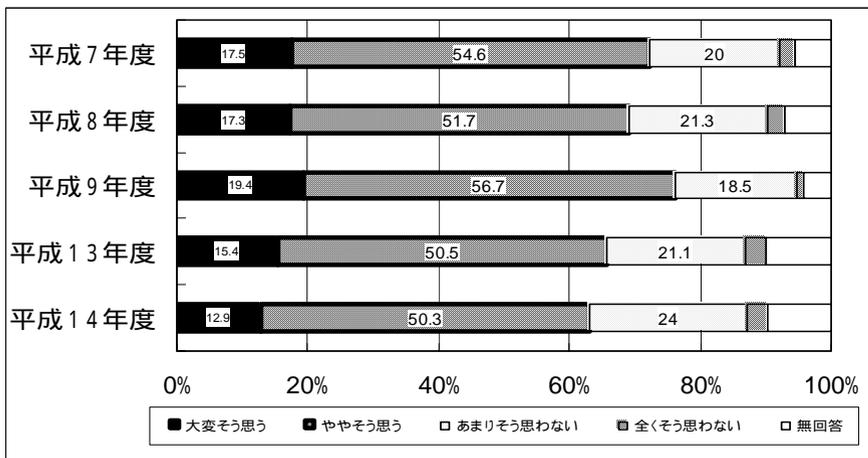
1.(3) 環境保全に関する行動に積極的に参加したいと考える人の割合

(「環境にやさしいライフスタイル実態調査」結果より)

「環境保全に関する行動に積極的に参加したいと考える」人の割合(「大変そう思う」+「ややそう思う」)

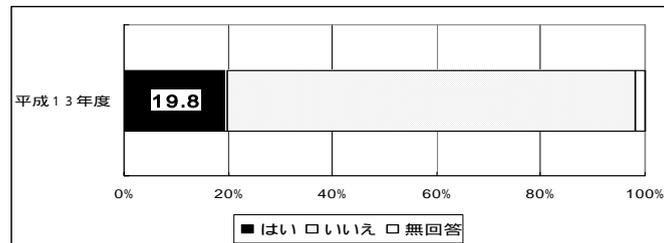
平成7年度 72.1% 平成14年度 63.2%

環境保全に関する行動に積極的に参加したい



(参考) 実際の参加状況に関連する結果

環境保護団体(環境NGOなど)や地域の団体(自治会など)の環境保全に関する活動等に参加したり、接したりしたことがありますか



1.(4)余暇に自然とふれあう人の割合

(「環境にやさしいライフスタイル実態調査」結果より)

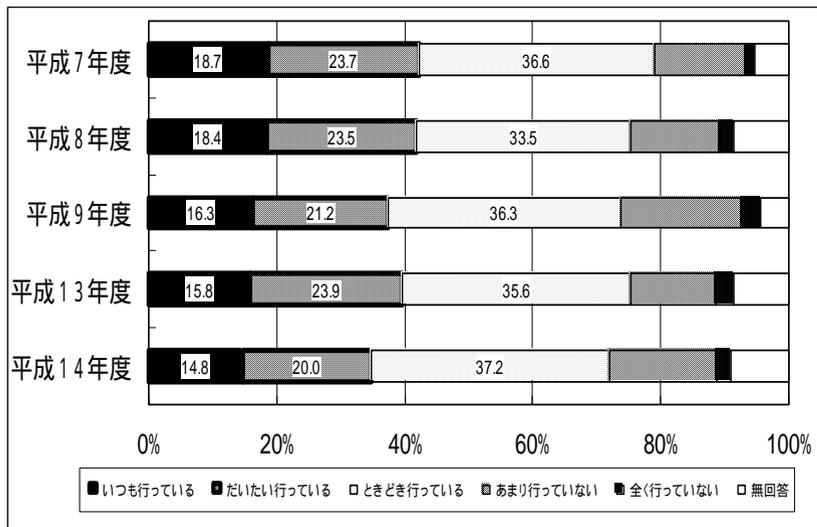
「余暇には、自然とふれあうように心がけている」人の割合(「いつも行っている」+「だいたい行っている」)

平成7年度 42.4% 平成14年度 34.8%

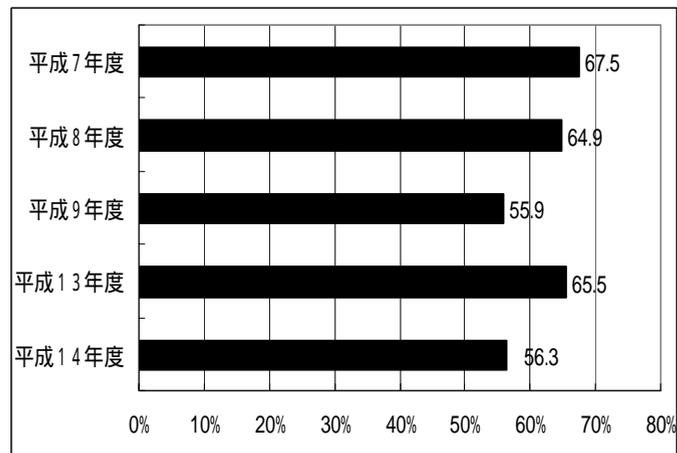
「あまり行っていない」「全く行っていない」と答えた人のうち今後はもっと行いたいと答えている人の割合

平成7年度 67.5% 平成14年度 56.3%

余暇には、自然とふれあうように心がけている



「あまり行っていない」「全く行っていない」と答えた人のうち「今後はもっと行いたい」と答えた人の割合



(参考) 余暇時間における自然とのふれあい

(平成9年度「環境にやさしいライフスタイル実態調査」結果より)

1年間に以下のような活動を(1)どの位行いましたか。

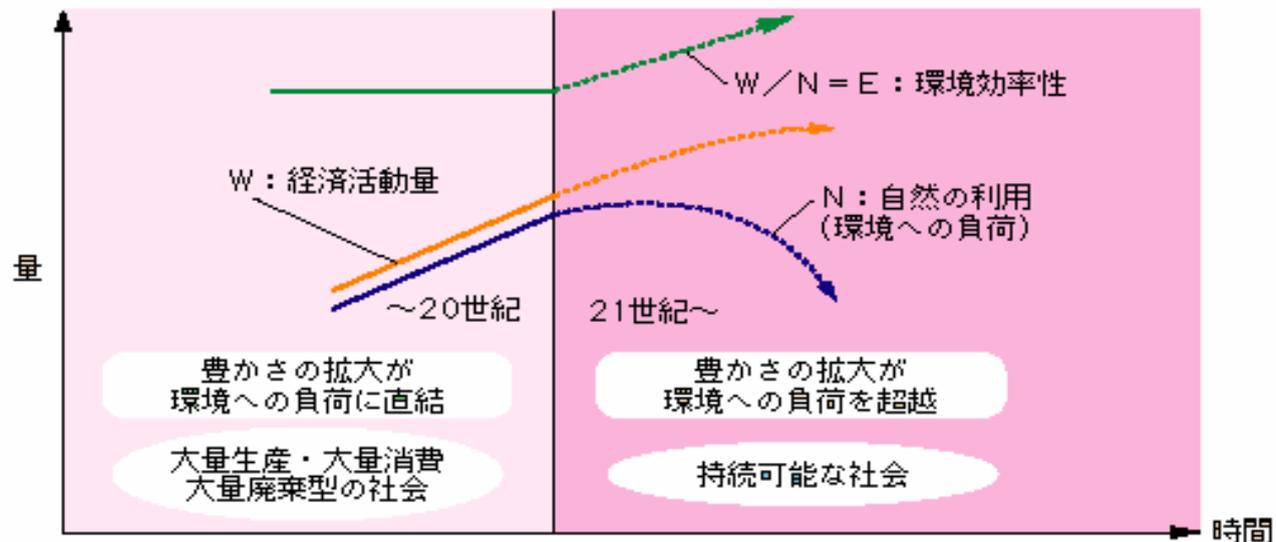
また、行った方は、それらの活動に際して、(2)主として宿泊を伴いましたか。

	行った頻度 (%)									宿泊を伴ったか (%)		
	行わなかった	年に 1～4日	年に 5～9日	年に 10～19日 (月1回)	年に 20～39日 (月2～3回)	年に 40～99日 (週1回)	年に 100～199日 (週2～3回)	年に 200日以上 (週4日以上)	無回答	主として宿泊 した	主として宿泊 しなかった	無回答
自然風景や動植物などの写生・写真撮影、生け花や染色、俳句、木工などの趣味	48.6	11.5	6.7	8.8	8.0	4.3	2.4	2.0	7.9	7.8	46.9	45.3
バードウォッチング、昆虫・動植物・岩石の採集など自然の観察や採集	64.5	12.2	4.9	3.9	1.8	2.0	0.5	0.9	9.4	11.1	49.4	39.5
田植えや稲刈り、菜園づくり、森林での下刈りや間伐などの農林漁業体験	60.2	8.0	3.3	4.8	4.9	4.1	3.3	3.9	7.5	3.5	44.2	52.2
自然風景の観賞	29.3	31.3	11.1	8.8	4.1	2.0	1.2	3.1	9.1	15.9	41.6	42.4

2. 環境効率性

(1) 環境効率性 (eco-efficiency) の定義

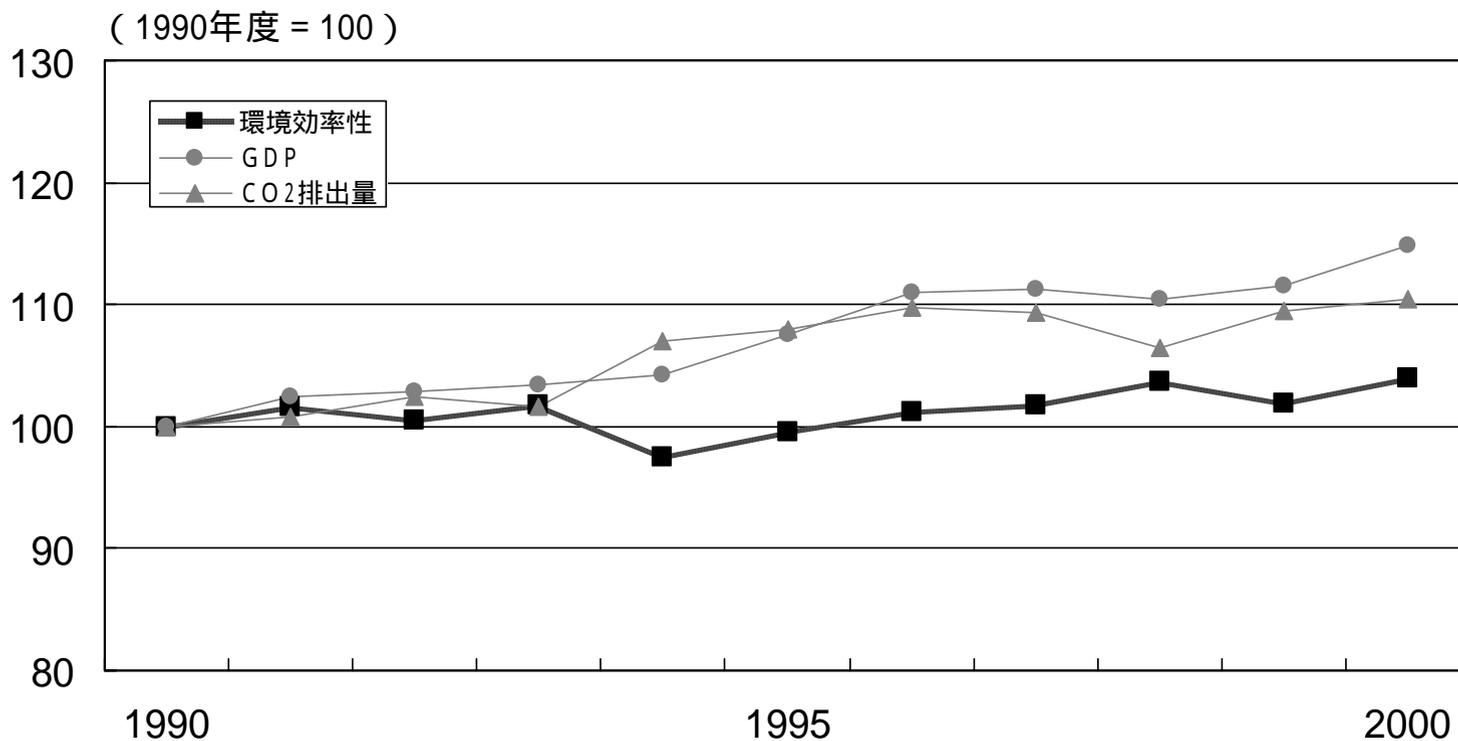
環境効率性 = 経済活動量 ÷ エネルギー消費量・環境負荷量。持続可能な社会を実現するためには、環境効率性 = 環境負荷1単位あたりの経済活動量を高めていく必要がある。



資料：EEA（欧州環境庁）資料より環境省作成

2.(2) 環境効率性(CO2排出量)の推移

$$\text{環境効率性 (CO}_2\text{排出量)} = \frac{\text{実質GDP}}{\text{CO}_2\text{排出量 (全部門)}}$$



出典：内閣府『国民経済計算年報』、国立環境研究所地球環境研究センターGIOデータより環境省作成

2.(3)地球温暖化対策推進大綱の概要と目標

1. 基本的考え方

- 温暖化対策への取組が、経済活性化や雇用創出などにもつながるよう、技術革新や経済界の創意工夫を活かし、環境と経済の両立に資するような仕組みの整備・構築を図る。(「環境と経済の両立」)
- 節目節目(2004年、2007年)に対策の進捗状況について評価・見直しを行い、段階的に必要な対策を講じていく。(「ステップ・バイ・ステップのアプローチ」)
- 京都議定書の目標達成は決して容易ではなく、国、地方公共団体、事業者、国民といったすべての主体がそれぞれの役割に応じて総力を挙げて取り組むことが不可欠である。かかる観点から、引き続き事業者の自主的取組の推進を図るとともに、特に、民生・運輸部門の対策を強力に進める。(「各界各層が一体となった取組の推進」)
- 米国や開発途上国を含む全ての国が参加する共通のルールが構築されるよう、引き続き最大限の努力を傾けていく。(「地球温暖化対策の国際的連携の確保」)

2. 新大綱のポイント

- 我が国における京都議定書の約束(1990年比▲6%削減)を履行するための具体的裏付けのある対策の全体像を明らかにする。政府を挙げて100種類を超える個々の対策・施策のパッケージをとりまとめたもの。地球温暖化対策推進法改正案(今国会提出予定)に規定する京都議定書目標達成計画は、新大綱を基礎として策定することとしている。

○▲6%削減約束については、当面、下記の①～⑤の目標により達成していく。その際、①～⑤の目標のうち、第1約束期間において、目標の達成が十分に見込まれる場合については、こうした見込みに甘んじることなく、引き続き着実に対策を推進するとともに、今後一層の排出削減を進めるものとする。なお、国としての京都議定書上の約束達成義務及び京都メカニズムが国内対策に対して補足的であるとする原則を踏まえ、国際的動向を考慮しつつ、京都メカニズムの活用について検討する。

○地球温暖化対策推進本部は、2004年、2007年に本大綱の内容の評価・見直しを行う。この際、本大綱の前提とした各種経済フレーム等についても必要に応じて総合的に評価・見直しを行った上で、柔軟に対策・施策の見直しを行う。

○本大綱については、これまでの関係審議会等におけるパブリックコメントや審議の結果等を踏まえつつ、「関係審議会合同会議」での意見聴取を踏まえ、その策定作業を行ったところであるが、京都議定書目標達成計画の策定に当たっては、本大綱を基礎としつつ、さらに国民各界各層の意見を幅広く聴くものとする。

3. 温室効果ガスその他区分ごとの対策（例）

① エネルギー起源二酸化炭素（±0.0%）

※1990年度と同水準に抑制することを目指す

	産業部門	民生部門	運輸部門
省エネ 22 百万 t-CO ₂ の追加対策	<ul style="list-style-type: none"> 自主行動計画の着実な実施とフォローアップ（経団連自主行動計画は±0%以下に抑制を目標） 高性能ボイラーや高性能レーザーなどの技術開発及び普及 高性能工業炉の導入促進 	<ul style="list-style-type: none"> 省エネ法の改正により、大規模オフィスビル等についても、大規模工場に準ずるエネルギー管理の仕組みを導入 従来対象となっていなかったガス機器等をトップランナー適用機器として拡大追加 高効率給湯器の普及促進 家庭・業務用エネルギーマネジメントシステムの普及促進 	<ul style="list-style-type: none"> トップランナー基準適合車の加速的導入、クリーンエネルギー自動車を含む低公害車の開発・普及の加速等 高度道路交通システム（ITS）の推進等の交通流対策 海運へのE-fuel等物流の効率化 公共交通機関の利用促進
新エネ 34 百万 t-CO ₂ の追加対策	<ul style="list-style-type: none"> バイオマス、蓄氷の新エネ法への位置づけ 電気事業者による新エネルギー等の利用に関する特別措置法制定の提案 太陽光発電、太陽熱利用、風力発電、廃棄物発電、バイオマスエネルギー等の導入補助の推進 燃料電池、太陽光発電、バイオマスエネルギー等の技術開発・実証試験等の強化 		
燃料転換等 18 百万 t-CO ₂ の追加対策	<ul style="list-style-type: none"> 老朽石炭火力発電の天然ガスへの転換支援 産業用ボイラー等の燃料転換支援 天然ガスパイプラインにかかる安全基準の整備 		
原子力の推進	安全性の確保を大前提とした原子力の推進 核燃料サイクル施設等の立地に係る電源立地地域振興策の推進		
(注)	約 462 百万 t-CO ₂ (▲7%)	約 260 百万 t-CO ₂ (▲2%)	約 250 百万 t-CO ₂ (+17%)

(注) () 内は、1990年度の各部門別の排出量からの削減割合。

※部門毎の排出削減目標量については、様々な条件や前提の下に達成することができる旨と試算される目安として設定するもの。

※対策の評価は、エネルギー需給構造全体の観点に立って一定の幅をもって行うべきもの。

※事業者等による京都メカニズムの活用も認められており、自らの削減をより費用効果的に達成するために活用されることが期待。

②非エネルギー起源二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素（▲0.5%）

※0.5%分の削減を達成することを目標

非エネルギー起源 二酸化炭素	農産物処理法、リサイクル関連法による農産物の減量化、木材・木質材 料の利用拡大、農地における緑肥栽培、たい肥還元等の促進
メタン	食品リサイクル法等による農産物の直接埋立の削減 沼種の管理の改善 農業部門からの排出削減技術開発
一酸化二窒素	下水道施設計画などによる下水汚泥の燃焼の高度化

③革新的技術開発及び国民各界各層の更なる地球温暖化防止活動の推進

（▲2.0%）

※2.0%分の削減を達成することを目標

革新的技術開発	省エネ型新製鉄プロセス、省エネ型新規化学プロ セス、自動車軽量化用材料開発、省消費電力型電 子機器、省電力損失送配電システム等の研究開発 を実施
国民各界各層の更なる地球温暖化 防止活動の推進	白熱灯の電球形蛍光灯への取り換え、夜間屋外照 明の上方光束のカット、冷蔵庫の効率的使用、節 水シャワーヘッドの導入、事務所の一旦消灯、無 駄なコピーの削減等

④代替フロン等3ガス（HFC、PFC、SF6）（+2.0%）

※自然体でプラス5%をプラス2%程度の影響に止めることを目標

産業界の行動計画のフォローアップ 新規代替物質の開発 低コストかつコンパクトなフロン再利用・分解技術の開発 家電リサイクル法、フロン回収破壊法の適切な運用
--

⑤吸収量の確保（▲3.9%）

※COP7で合意された▲3.9%程度の吸収量の確保を目標

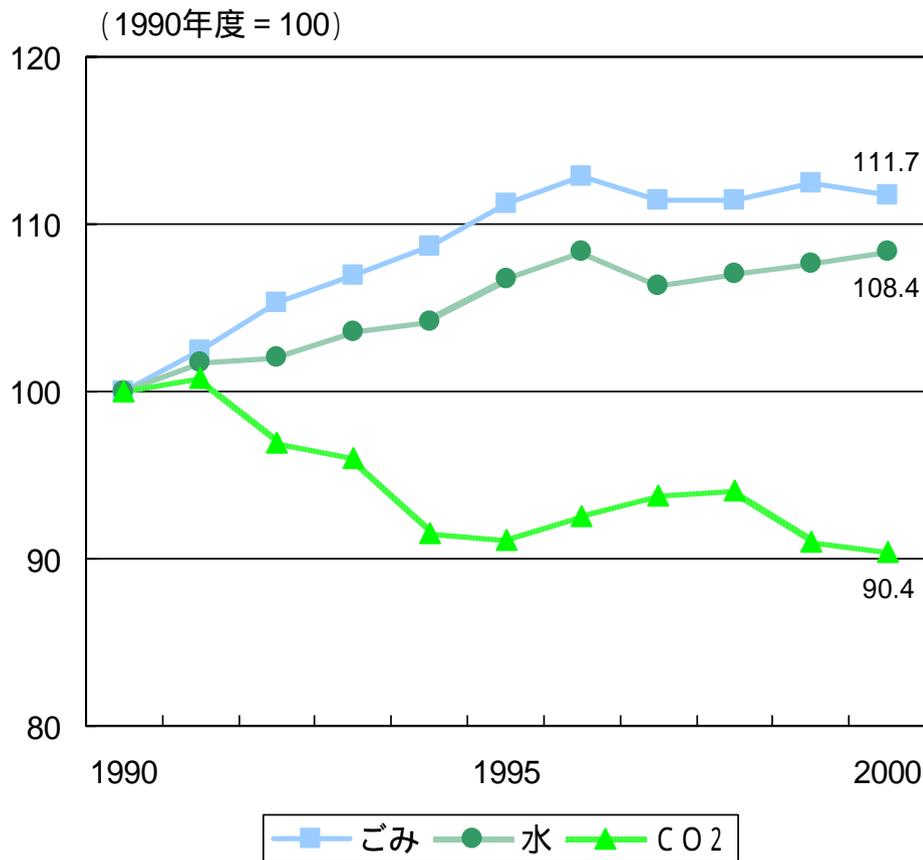
植栽、下刈、間伐等の健全な森林の整備、木材・木質バイオマス利用の促進、都市緑化等の推進

2.(4) 家庭における環境効率性 推移 (CO2排出、ごみ、水)

$$\text{CO}_2\text{指標} = \frac{\text{実質家計消費}}{\text{CO}_2\text{排出量 (家庭運輸部門、家庭部門)}}$$

$$\text{ごみ指標} = \frac{\text{実質家計消費}}{\text{ごみの総排出量 (一般廃棄物排出量)}}$$

$$\text{水指標} = \frac{\text{実質家計消費}}{\text{生活水使用量 (有効水量ベース)}}$$



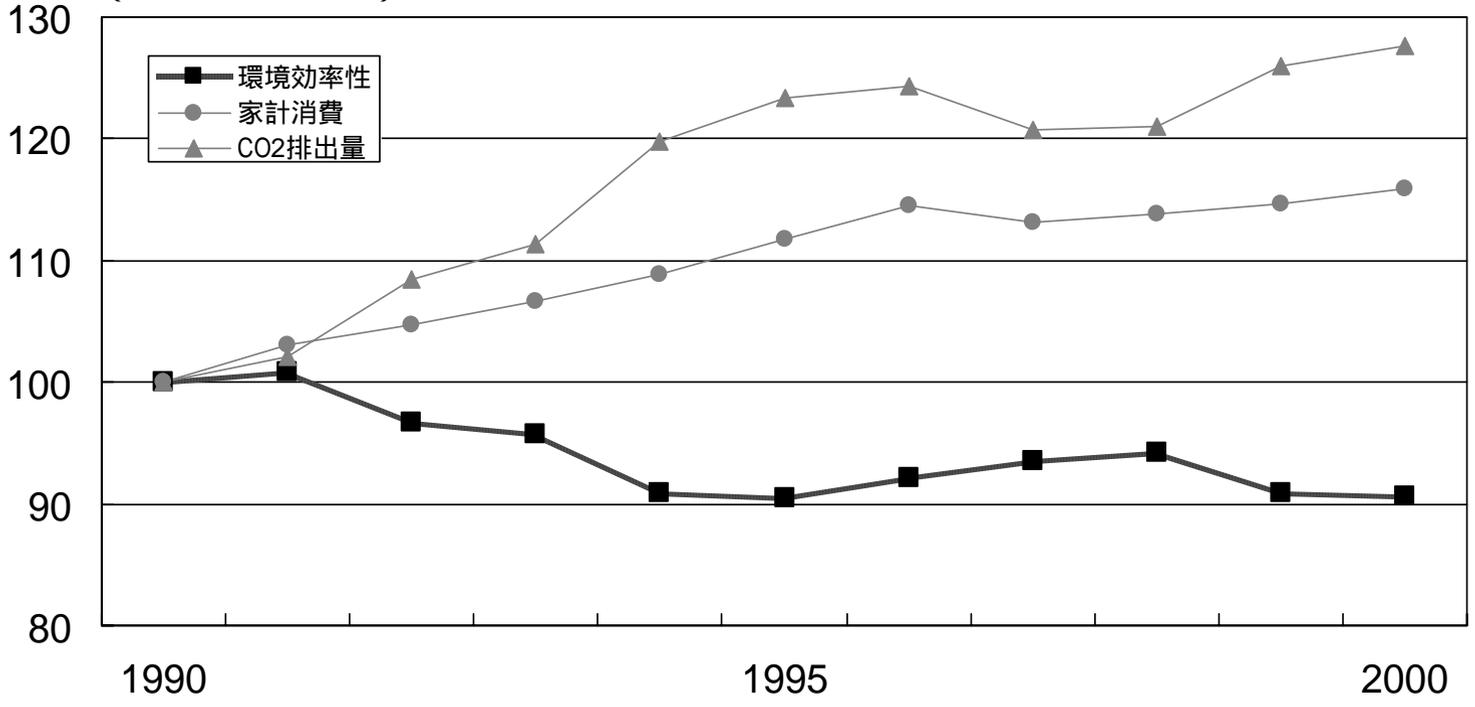
出典：内閣府『国民経済計算年報』、国土交通省『日本の水資源』、環境省『日本の廃棄物処理』等より環境省作成

2.(4) CO2排出量

$$\text{環境効率性 (CO}_2\text{排出量)} = \frac{\text{実質家計最終消費}}{\text{CO}_2\text{排出量 (家庭部門、運輸部門(家庭))注}}$$

(1990年度 = 100)

注: エネルギー起源のCO2排出量

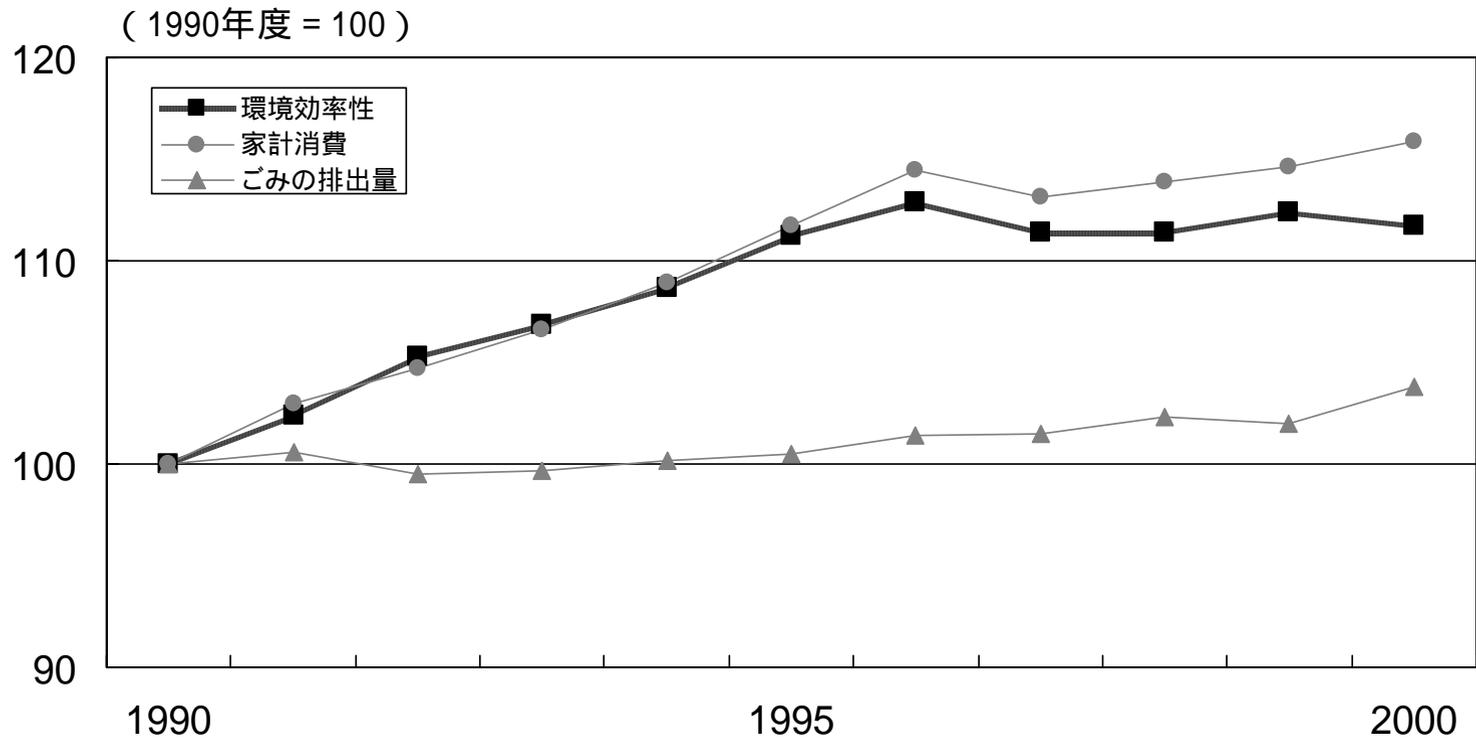


出典: 内閣府『国民経済計算年報』、国立環境研究所地球環境研究センターG10データより環境省作成

2.(4) ごみの総排出量

$$\text{環境効率性(ごみの総排出量)} = \frac{\text{実質家計最終消費}}{\text{ごみの総排出量(一般廃棄物排出量)}}$$

一般廃棄物排出量:事業系一般廃棄物を含む

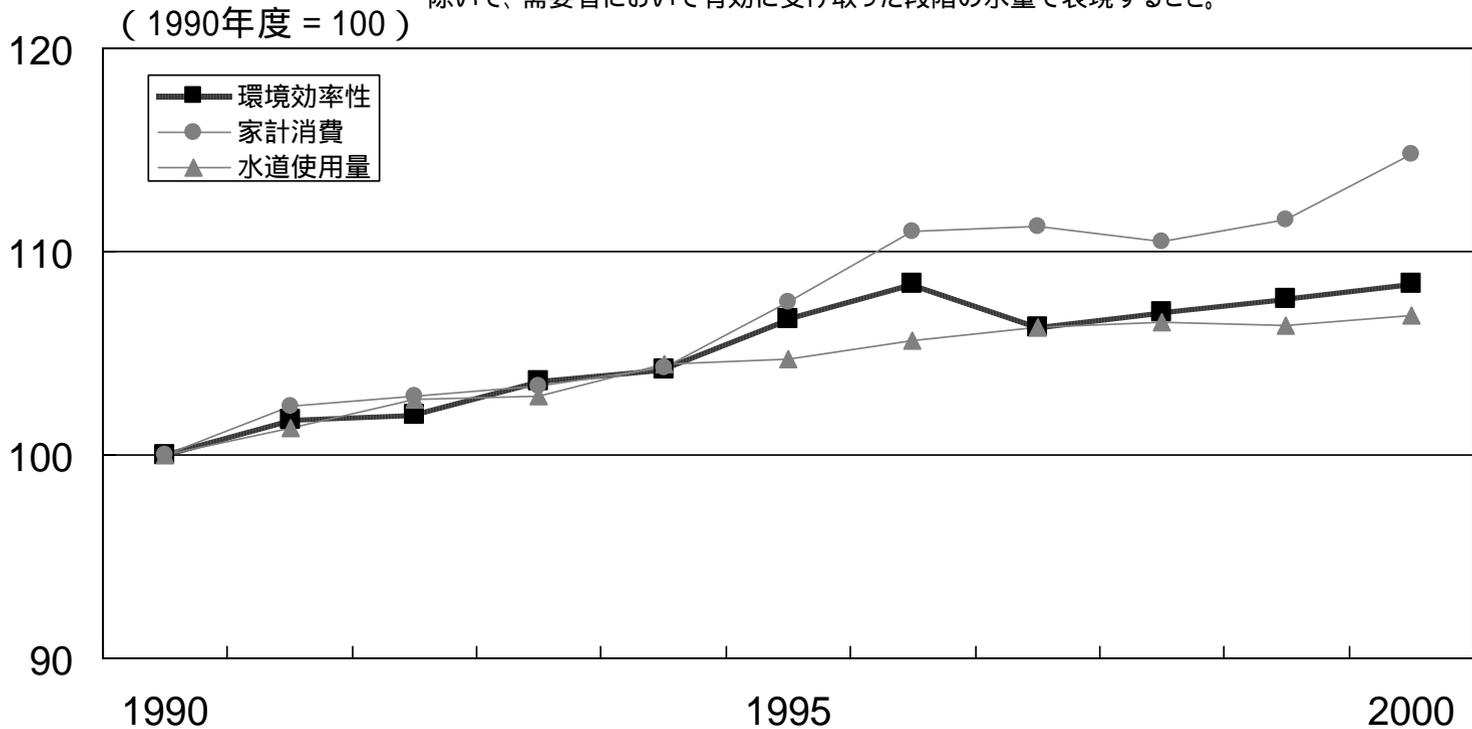


出典: 内閣府『国民経済計算年報』、環境省『日本の廃棄物処理』より環境省作成

2.(4) 水道使用量

$$\text{環境効率性(水道使用量)} = \frac{\text{実質家計最終消費}}{\text{水道使用量(有効水量ベース)}}$$

有効水量ベース:水量について言及する場合、水道による給水のうち、漏水等によるロスを除いて、需要者において有効に受け取った段階の水量で表現すること。

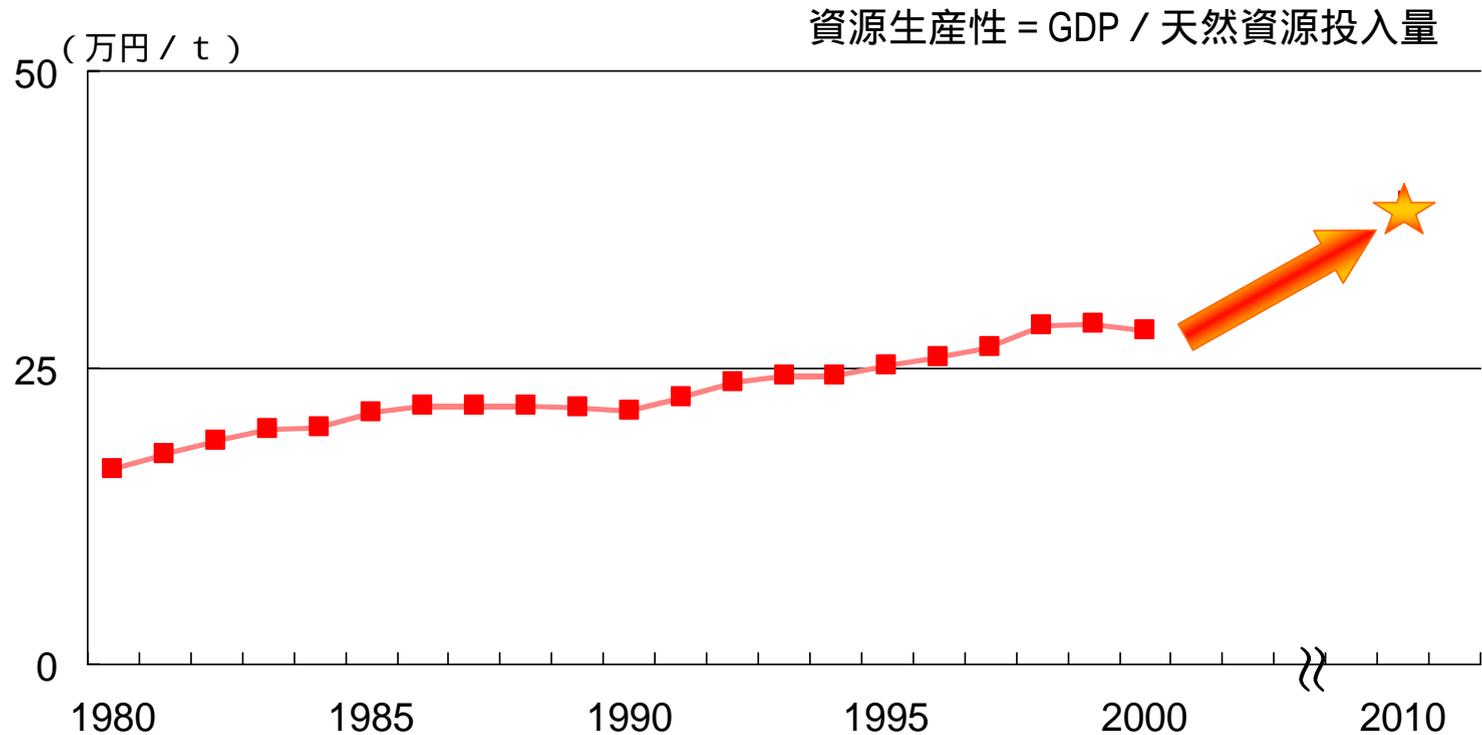


出典:内閣府『国民経済計算年報』、国土交通省『日本の水資源』より環境省作成

3. 『循環型社会形成推進基本計画の数値目標』

(1) 資源生産性の推移

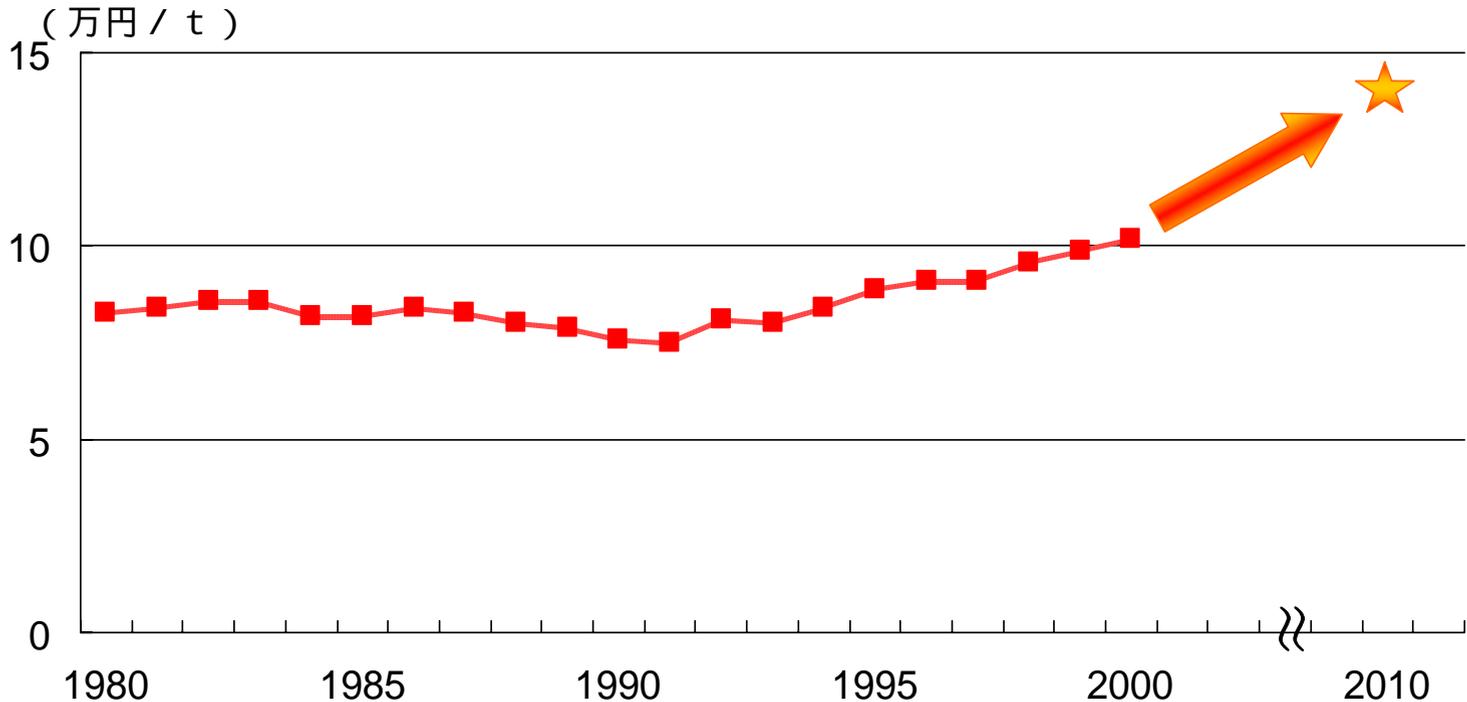
資源生産性を平成22年度において約39万円/トンとすることを目標とします。
(平成2年度《約21万円/トン》から概ね倍増、平成12年度《約28万円/トン》
から概ね4割向上)



3.(2) 循環利用率の推移

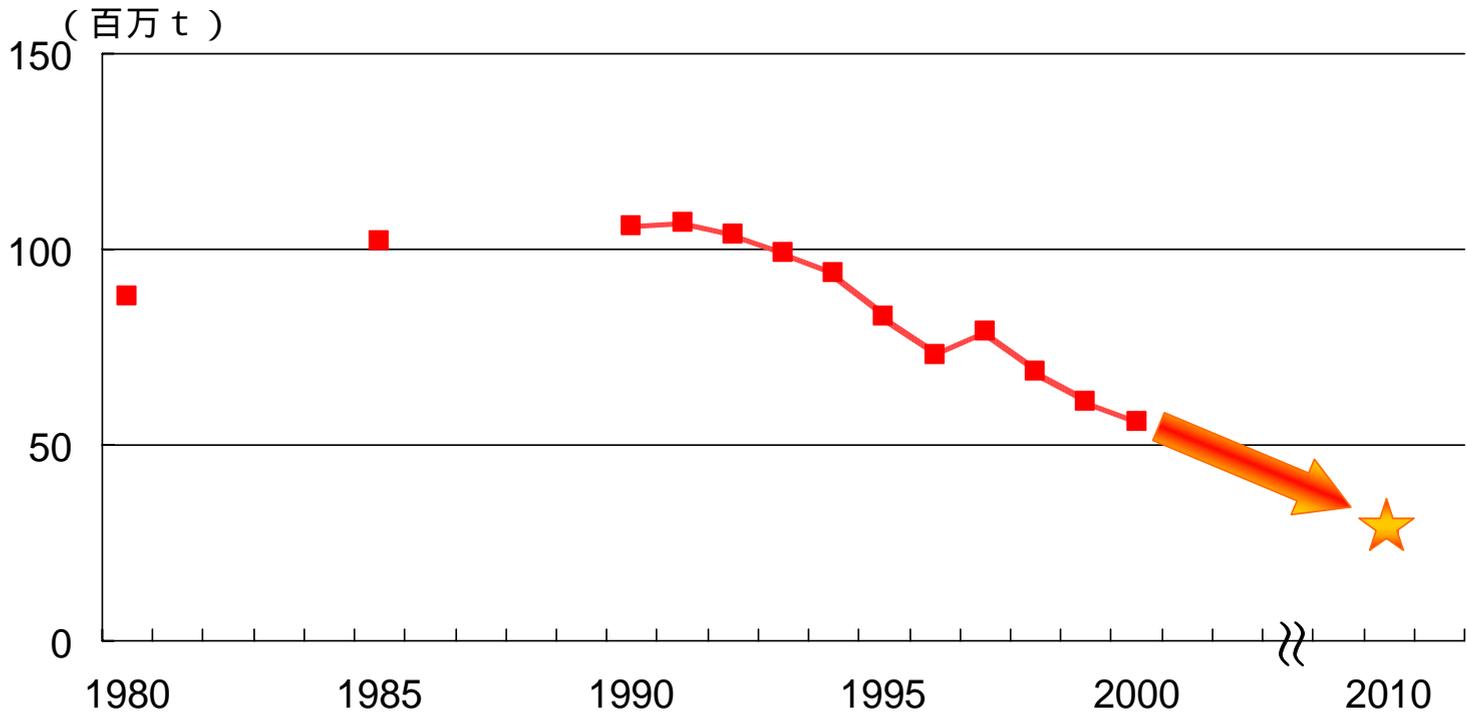
循環利用率を平成22年において、約14%とすることを目標とします。
(平成2年度《約8%》から概ね8割向上、平成12年度《10%》から概ね4割向上)

循環利用率 = 循環利用量 / (循環利用量 + 天然資源等投入量)



3.(3) 最終処分量の推移

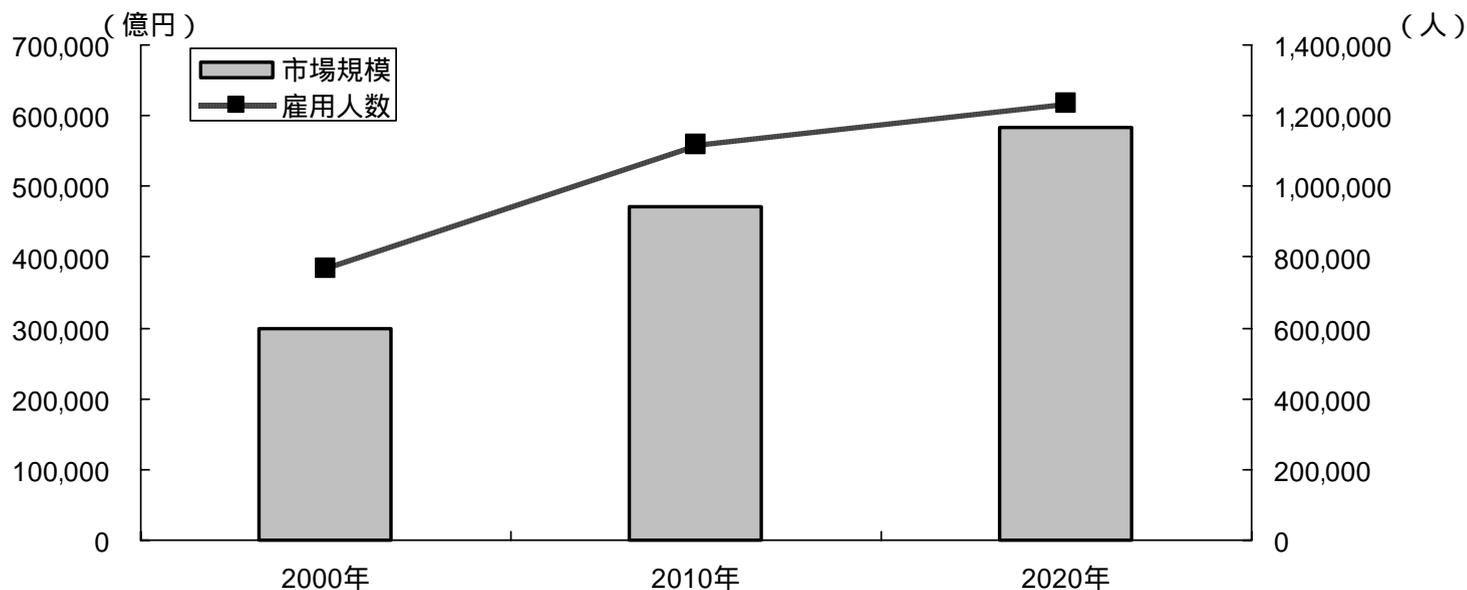
最終処分量を平成22年において、約28百万トンとすることを目標とします。
(平成2年度《約110百万トン》から概ね75%減、平成12年度《約56百万トン》から概ね半減)



4. 環境ビジネス関係 (1) 市場規模・雇用規模の予測

環境省の推計によれば、環境ビジネスの市場規模は平成22年には47兆円(平成12年の30兆円の約1.6倍)に達する。

OECDの分類に基づく環境ビジネスの市場規模・雇用規模推計(15年5月)



	調査年	2000年(平成12年)	2010年(平成22年)	2020年(平成32年)
市場規模(億円)	平成14年	299,444	472,266	583,762
雇用人数(人)	平成14年	768,595	1,119,343	1,236,439

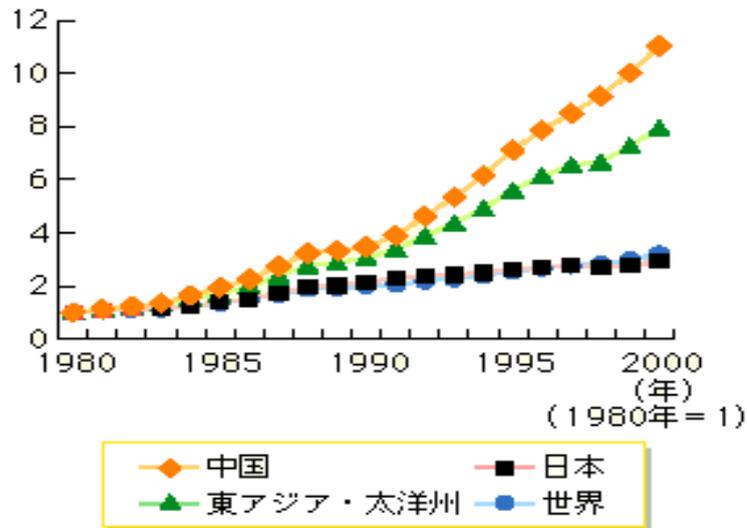
5. 人口と経済 (1) 世界経済の成長と人口の増加

【経済】近年は、東アジア・大洋州地域、特に中国の経済成長が著しい。

【人口】アジア・アフリカを中心に人口が増加。

2000年に61億人だったものが2020年には25%増の76億人になる見込み。
現在の社会経済システムのもとでは、環境上の制約に突き当たる可能性が高い。

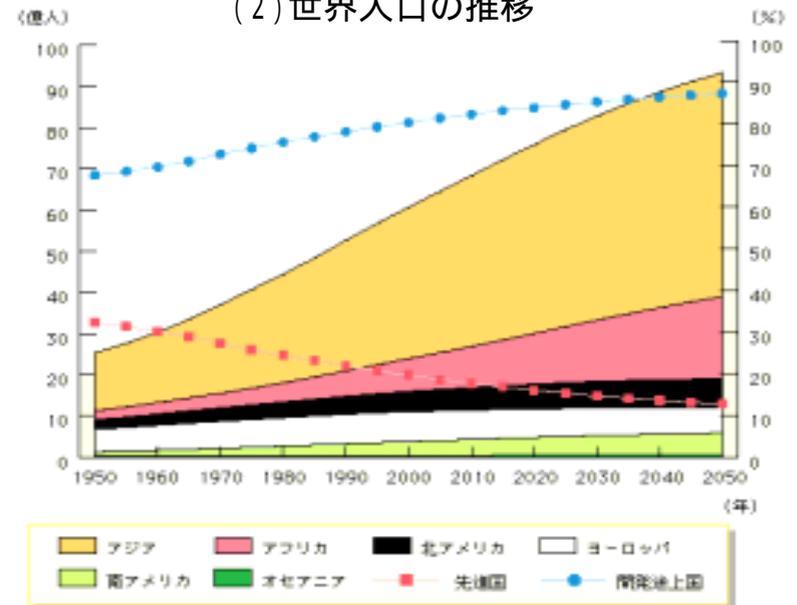
(1) 世界の地域別GDP成長推移



注：1980年を1とする。

資料：World Bank『World Development Indicators 2002』より環境省作成

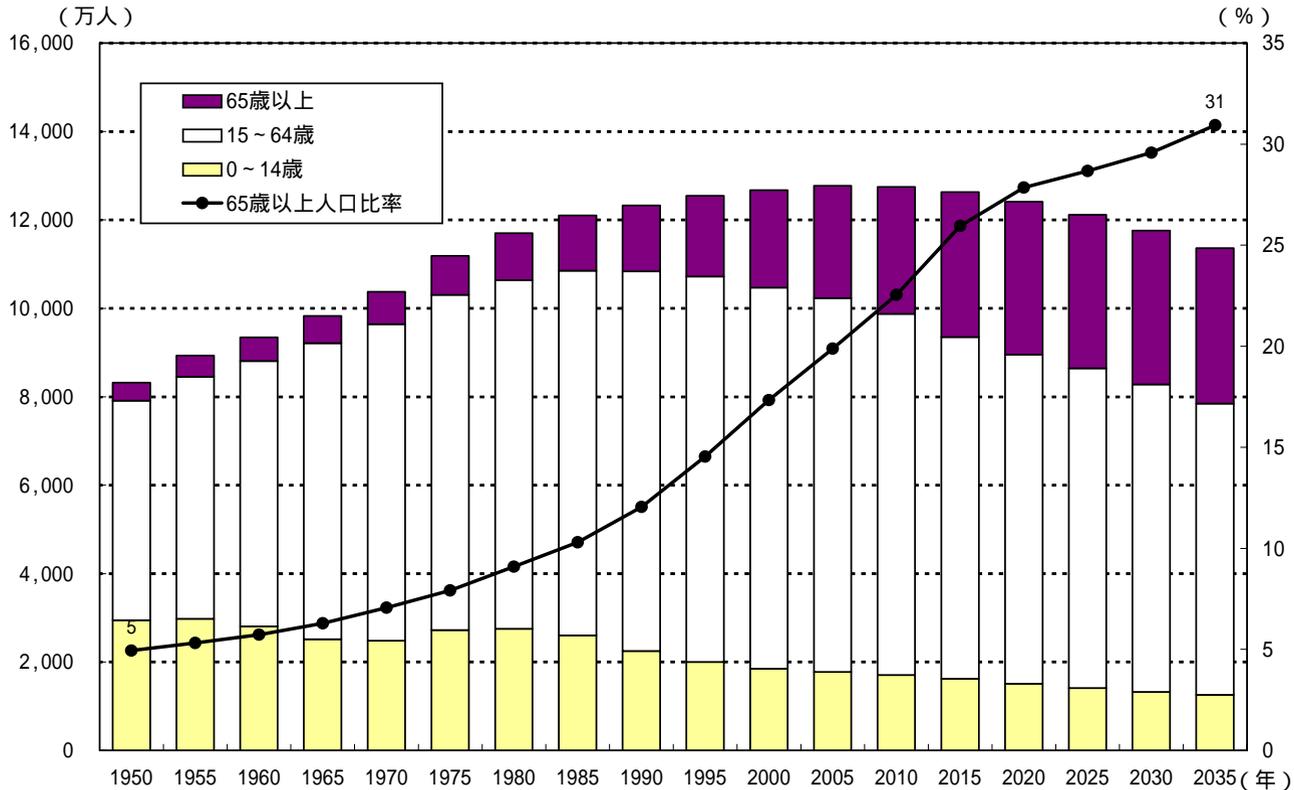
(2) 世界人口の推移



資料：経産省『世界の統計2003』より環境省作成

5.(2)日本の人口見通し

2025年の人口は、1985年頃とほぼ同程度の約1億2100万人になると推計されている。ただし、65歳以上人口比率は、85年に10%だったのが、29%に上昇すると見込まれている。

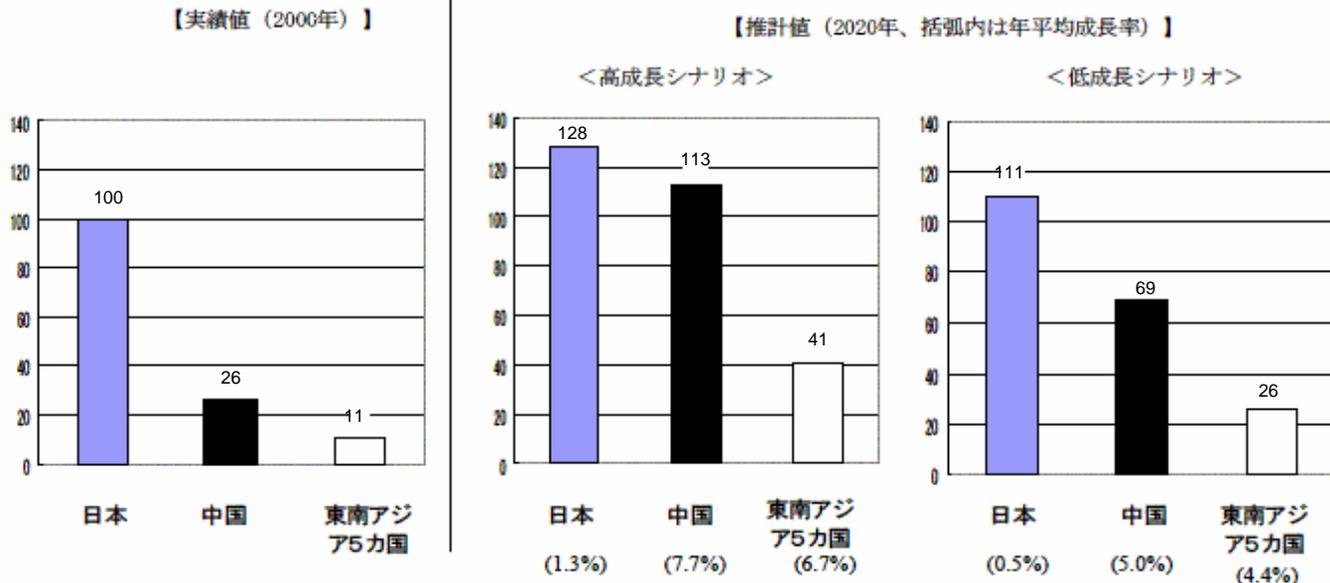


出典：総務省統計局『国勢調査報告』及び国立社会保障・人口問題研究所『日本の将来推計人口』（平成14年1月推計）による各年10月1日現在の推計人口（中位推計値）より環境省作成

5.(3) 東アジア地域の2020年のGDP

中国・東南アジア諸国の高い経済成長が予測されている。日本との相対関係も変化する。

東アジア地域の2020年のGDP(2000年の日本 = 100)



(出典) The World Bank “World Development Indicators 2002”、OECD編「2020年の世界経済」(1999年1月)及び内閣府「改革と展望－2002年度改定」参考資料(2003年1月)等をもとに国土交通省国土計画局作成。

(注) 1. 東南アジア5カ国の構成はインドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、シンガポール。また、中国には香港が含まれる。

2. 日本は内閣府資料等をもとに国土交通省国土計画局推計、他の国・地域はOECD資料を用いて作成した。OECD資料における仮定は以下のとおり。
 高成長シナリオ: 貿易・投資の自由化と国内の規制改革が持続的にさらに進展すると仮定 低成長シナリオ: それらがあまり進展しないものと仮定

構造改革と経済財政の中期展望-2003年度改定

平成16年1月19日
閣議決定

2. 中期的な経済財政運営の基本方針

(経済の展望)

デフレについては、上述のような政府・日本銀行一体となった取組を通じ、デフレ圧力は徐々に低下し、集中調整期間の後には消費者物価指数(全国、除く生鮮食品)がプラスとなり、他の物価指数も徐々にプラスになると見込まれることから、デフレ克服に向けた着実な進展が見込まれる。

・2004年度については、実質成長率は1.8%程度、名目成長率は0.5%程度となる見込みである。集中調整期間後については、実質成長率は1.5%程度あるいはそれ以上、名目成長率についても徐々に上昇し、2006年度以降は概ね2%程度あるいはそれ以上の成長経路を辿ると見込まれる。

参 考 資 料

(平成16年1月16日経済財政諮問会議提出)

本参考資料は、経済財政諮問会議における「構造改革と経済財政の中期展望—2003年度改定」の審議のための参考として、内閣府が作成し、経済財政諮問会議に提出するものである。従って、「構造改革と経済財政の中期展望—2003年度改定」を閣議決定する際にも閣議決定の対象となるものではない。なお、本参考資料の作成にあたっては「経済財政モデル」による試算を基礎とした。

【マクロ経済の姿】

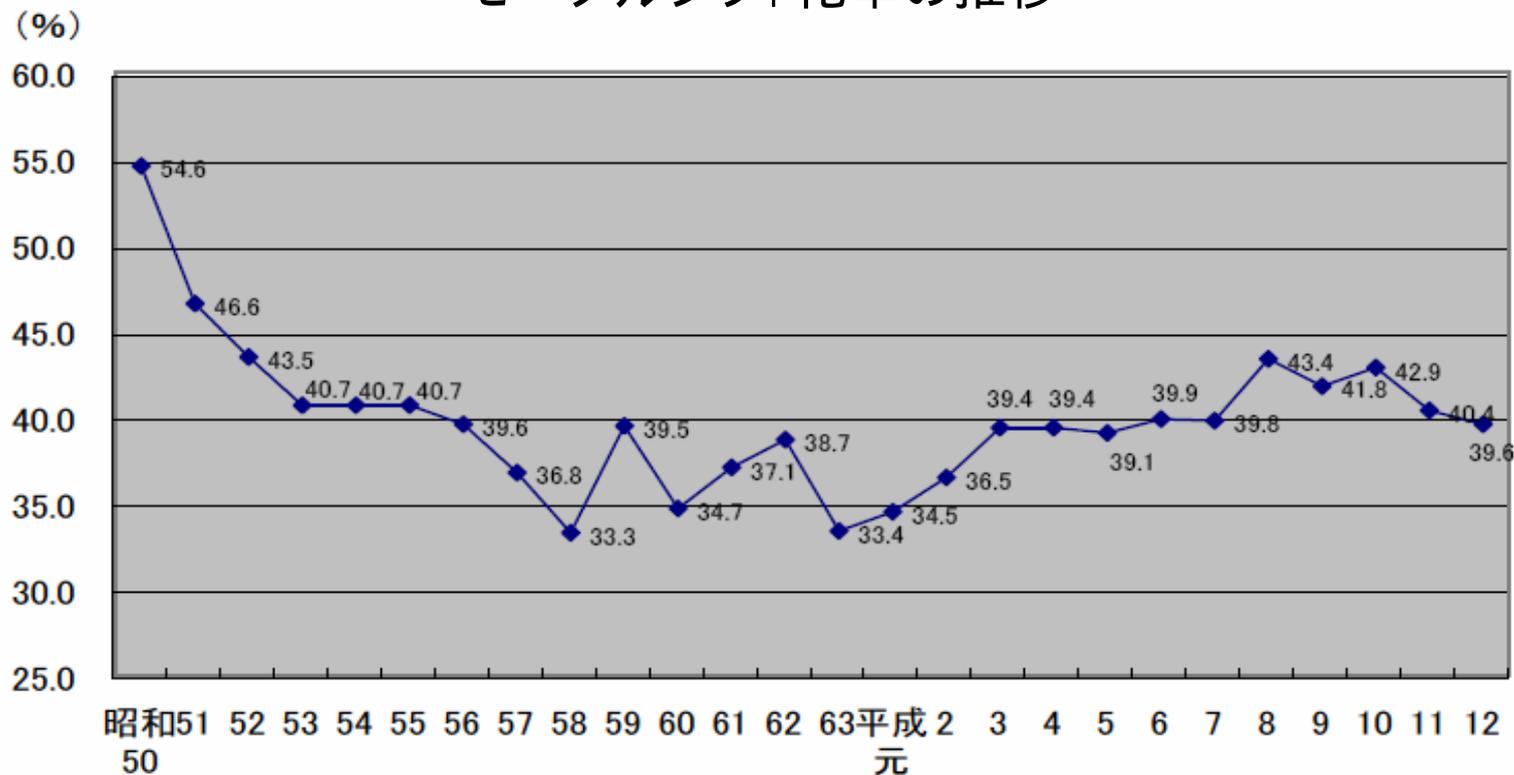
(%程度) [対GDP比、%程度]、米円程度

	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度
実質成長率	(2.0)	(1.8)	(2.0)	(2.0)	(2.1)	(2.1)
名目成長率	(0.1)	(0.5)	(1.4)	(2.1)	(2.5)	(2.9)
名目GDP	497.9	500.6	507.6	518.3	531.4	547.1
物価上昇率(消費者物価)	(▲0.2)	(▲0.2)	(0.5)	(1.2)	(1.5)	(1.9)
(国内企業物価)	(▲0.7)	(▲0.4)	(0.2)	(0.6)	(1.0)	(1.2)
(GDP「7」-カ)	(▲1.9)	(▲1.3)	(▲0.6)	(0.1)	(0.4)	(0.8)
安全失業率	(5.2)	(5.1)	(5.1)	(4.9)	(4.8)	(4.6)
名目長期金利	(1.1)	(1.3)	(1.5)	(1.8)	(2.3)	(2.0)
貯蓄投資差額						
一般政府	[▲8.1]	[▲7.4]	[▲6.8]	[▲6.0]	[▲5.5]	[▲5.1]
民間	[11.0]	[10.4]	[9.7]	[8.8]	[8.5]	[8.2]
海外	[▲2.9]	[▲3.0]	[▲2.9]	[▲2.0]	[▲2.9]	[▲3.1]

5 . (4) 日本経済の展望

6.トピックス (1) モーダルシフト

モーダルシフト化率の推移



(注) モーダルシフト化率とは、輸送距離500km以上の雑貨輸送量(産業基礎物資(鉄道にあっては車取扱物)を除く。)のうち、鉄道または海運により運ばれている輸送量の割合をいう。

「新総合物流施策大綱」の概要

平成13年7月
国土交通省
経 済 産 業 省

1 新大綱の策定について

(1) 新総合物流施策大綱とは

政府は、平成9年4月に、平成13年までにコストを含め国際的に遜色のない物流サービスを実現することを目指して具体的施策をまとめた「総合物流施策大綱」（平成9年大綱）を開議決定。

「新総合物流施策大綱」（新大綱）は、平成9年大綱の目標年の到来を迎えるに当たり、これまで実施してきた施策の成果を評価し、平成9年大綱策定以降の情勢変化等を踏まえて新たな目標を定め、その達成のための具体的施策をまとめるもの。

(2) 平成9年大綱の評価と新大綱の必要性

平成9年大綱の下で、以下の3つの目標実現に向けた諸施策が実施され、一定の効果を上げてきたものの、さらなる取組みが必要。

1 アジア太平洋地域で最も利便性が高く魅力的なサービス

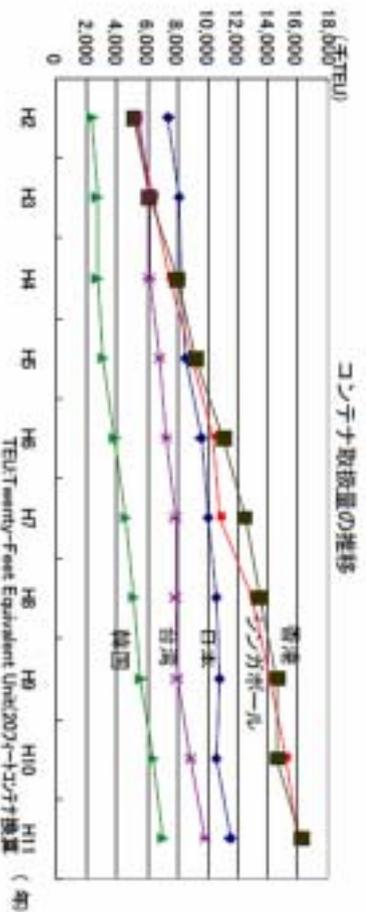
・各種インフラの整備、規制緩和の推進、貿易手続きの短縮化、標準化、情報化等による物流システムの高度化により、物流サービスの利便性の向上はみられる。

例：輸入手続全体に要する平均時間が約95時間(平成8年3月)

→約87時間(平成10年3月)

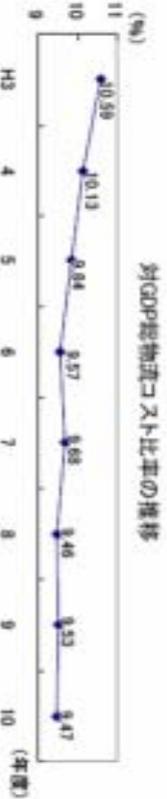
・しかし、アジア地域において先進的な国際港湾等の整備が進む中、我が国の国際港湾のコンテナ取扱量の伸びは低位。船舶の大型化への対応、港湾のフルオートン化、輸出入手続の電子化・ワンストップ化の実現等の必要性が指摘。

・グローバル化の一層の進展に対応していくため、より一層のハード・ソフト両面の改善が必要。



2 産業立地競争力の阻害要因とならない物流コスト

物流コストはわずかながら低下傾向にあり、米国と比較しても必ずしも高い水準にはないが、例えば、港湾関連のコストについては、アジアの先進港湾に比べれば高い水準にある。国際的な競争激化の中、引き続きコストの低減に努めていくことが重要。



3 エネルギー問題、環境問題及び交通安全等への対応

都市内交通の円滑化のためのインフラ整備や交通事故抑制策等を推進。

平成9年12月のCO₂削減に向けた京都議定書(COP3)の採択、平成12年6月に施行された循環型社会形成推進基本法に基づく循環型社会の構築といった新たな課題へ対応していくため、より一層の取組みが必要。

4 さらに、企業間での情報共有化が進んでいない現状を踏まえた情報通信技術の飛躍的進歩への対応、災害等の緊急時対策など国民生活を支える物流という観点からの取組みも必要。

II 新大綱のポイント

1 新大綱の目標と視点

(1) 目標

21世紀を迎えた我が国経済社会にふさわしい新たな物流システムの形成を目指し、遅くとも平成17年(2005年)までに、以下の目標の達成を目指す。

- ① コストを含めて国際的に競争力のある水準の物流市場の構築
- ② 環境負荷を低減させる物流体系の構築と循環型社会への貢献

(2) 施策推進の視点

- ア 各主体の適切な役割分担(政府・民間、国と地方公共団体)
- イ 公正かつ競争的な物流サービス市場の構築
- ウ 物流インフラの重点的・効率的な整備や既存インフラの有効活用

2 今後の施策の方向性

上記目標を達成するため、新大綱においては、我が国の物流システムが目指すべき以下の3つの方向性を明確化した上で、具体的な数値目標を設定。

(1) 国際競争力のある社会実現のための高度かつ全体効率的な物流システムの構築

① 高度かつ全体効率的な物流システムの構築

○共同化、情報化（3PL等）等の民間の取組みの促進。規制改革や行政手続の簡素化・効率化、技術開発等の推進。

○標準パレットによる一貫パレチゼーション（発送から到着まで積み替えを行わず同じパレットで一貫輸送する方式）を中心としたユニットロー下化の推進。

目標：平成17年までに、パレット輸送が可能な貨物のパレット化率を約9割とする（現在：77%）とともに、標準パレット比率を欧米並に引き上げ。
（現在：日本約4割 欧米約5～6割）

○地域間物流において、トラック、海運、鉄道等の競争と連携の下、利用者の自由な選択を通じて適切な役割分担がなされる交通体系を構築。そのため、連携事業の推進。

目標：21世紀初頭までに、複合一貫輸送へ対応した内貿ターミナルへ陸上交通を用いて半日以内で往復できる地域の人口ベースでの比率を約9割へ上昇させる。（現在：約8割）

目標：21世紀初頭までに、自動車専用道路等のICから10分以内到達可能な空港・港湾の割合を約9割にする。
（現在：空港46%、港湾32% 欧米約9割）

○都市内物流において、環状道路整備、随切改良等による交通容量拡大と、交通の需要面に働きかけ、需要の分散・調整を図る仕組みであるTDM施策（交通需要マネジメント）を推進。

目標：21世紀初頭までに、3大都市圏における人口集中地区の朝夕の平均走行速度を25キロメートル毎時に改善するとともに、トラック積載効率を50%まで引き上げる。
（現状：平均走行速度21キロメートル毎時 トラック積載効率約45%）

② 国際物流拠点の機能強化等

○国際港湾等の国際物流拠点やこれらへのアクセス、海上ハイウェイネットワーク、幹線道路ネットワーク等の重点的整備。

目標：21世紀初頭に、輸出入コンテナの陸上輸送費用を平成9年大綱策定当時の施設配置を前提とした場合と比較して約3割削減することを目指す（現状約1割削減）。

○港湾の 24 時間フルオープン化、輸出入・港湾手続きの電子化・ワンストップ化等を進め、国際港湾物流の効率を大幅に改善。

目標：平成 17 年度までに、船舶が入港してから貨物がコンテナを出ることが可能となるまでに必要な時間を 2 日程度へ短縮。（現状：3～4 日）

（2）社会的課題に対応した物流システムの構築

① 地球温暖化問題への対応

- 「京都議定書」のCO₂排出削減目標達成のための排出抑制策の強化。
- トラック等輸送機関の燃費の向上、車両大型化・共同化等によるトラック輸送の効率化及び鉄道・内航海運の活用（モーダルシフト）の推進。

目標：2010 年までに、長距離陸揚貨物送分野のモーダルシフト比率（全輸送機関に占める鉄道・内航海運の利用率）を 50 %に向上させる。（現状：約 43%）

② 大気汚染等の環境問題への対応

- 排出ガス規制の強化、低公害車の開発・普及、環状道路整備等の交通容量の拡充に加え、TDM施策等による都市内交通の円滑化
- 環状道路周辺等への物流拠点の立地促進
- 都市内におけるトラック通過交通需要の船舶・鉄道輸送への転換策の検討等

③ 循環型社会実現のための静脈物流システムの構築

- 鉄道、海運の活用を含め、循環型社会実現に貢献する効率的な物流システムの検討・具体化。
- 広域リサイクル施設等の整備に対応した港湾施設等の整備

④ 事故防止等物流の安全問題への対応

- トラックの速度抑制装置 (soekm/a) 整備の義務づけ、船舶海域における新しい通航方式の検討等、事故防止対策の強化や安全基準の適時適切な見直し。

（3）国民生活を支える物流システムの構築

- ① 物流事業規制の緩和後においても安定した物流サービスと消費者保護の確保。
- ② 街づくりにおける物流の円滑化への配慮（都市内建築物等への荷捌き施設の付置等）
- ③ 安定的な物流システムの構築
（既存インフラの耐震性等の向上、緊急時の代替手段・ルートの確保）

6. (2) 水素エネルギー

