

今後の物流施策の在り方

- 新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえて -

施策の効果等

新総合物流施策大綱とは

「総合物流施策大綱」(平成9年閣議決定)以降の状況を踏まえ、関係省庁が連携して総合的な物流施策を推進するため、平成13年7月に閣議決定

目標年次 平成17暦年(2005年)

目標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

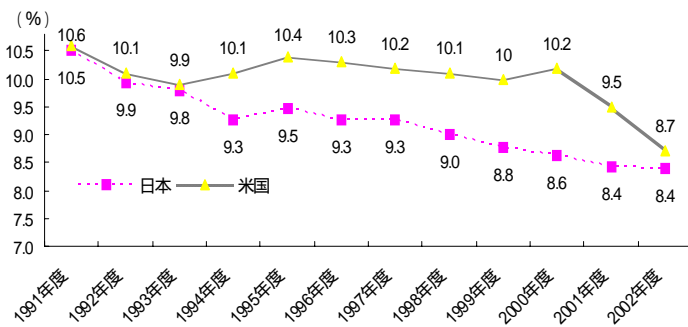
目標2 環境負荷を低減させる物流体系の構築と循環型社会への貢献

【評価の視点】

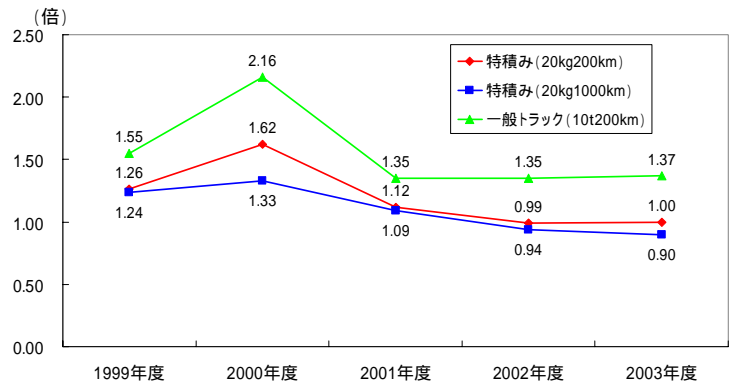
・新総合物流施策大綱に掲げる目標はどの程度達成されているか。

新総合物流施策大綱に基づく取組の成果

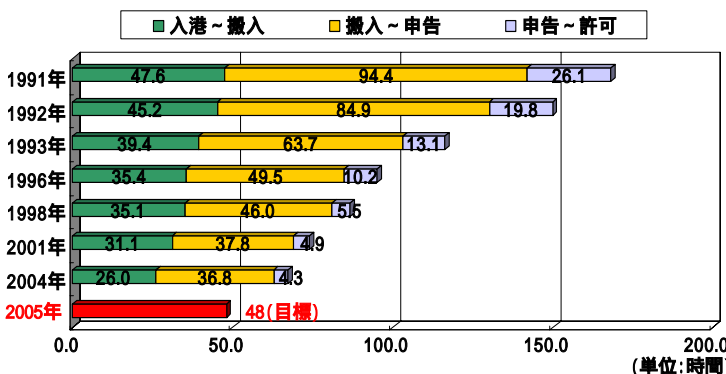
GDP対総物流コスト比率は低下傾向にあり、アメリカと比較しても低コスト化が図られている。



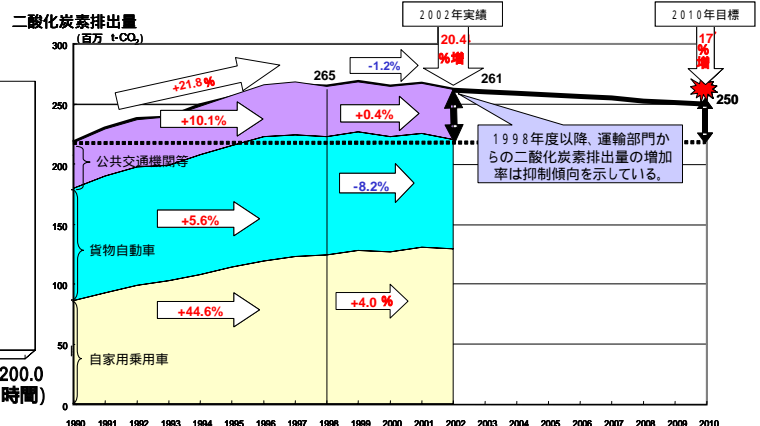
内外価格差については、道路貨物に係る特積みのみをみると、アメリカと同程度の水準に近づいている。



輸入コンテナ貨物のリードタイムについては、関係省庁の取組のもと、所要時間の大幅な短縮が図られている。



地球温暖化問題への対応については、各種施策の効果が現れはじめ、運輸部門からのCO2排出量は抑制傾向にある。



主な課題

我が国企業の生産拠点の海外シフト等による経済のグローバル化など、経済社会の変化に対する物流の対応が必要

京都議定書の発効による実効性ある二酸化炭素の排出削減など、環境問題への対応が必要

同時多発テロ以降の物流セキュリティ強化の要請、大規模災害時等におけるリダンダンシーの確保への対応が必要

国際競争力の確保、地球環境問題への対応などに向けた個別主体(行政機関、民間)による取組の限界

今後の対応方針

変化する経済社会や物流を取り巻く課題に適確に対応した物流の在り方とその意義を明確にし、これを踏まえた中長期的な物流施策や物流行政の目標を示す必要がある

各主体ごとの取組に加えて、相互の連携・協働による取組の拡大・強化が必要である

次期大綱を策定