

平成 25 年 3 月 18 日

新しい総合物流施策大綱の策定に向けた
有識者検討委員会提言骨子案

1. 総合物流施策大綱策定の意義

(1) 物流施策の意義

- ① 物流は、産業競争力の強化や豊かな国民生活の実現を支える、経済社会にとって不可欠の構成要素。
- ② 物流は、生産者、メーカー、卸売、小売、消費者、物流事業者と多様な担い手が関与するプロセスであり、その効率化は、物流に直接携わる関係者にとってはもちろんのこと、企業経営者、一般国民、ひいては我が国全体にとって重要な課題。
- ③ 物流施策の本旨は、環境負荷の低減、安全・安心の確保等の課題に適切に対応しつつ物流の効率化を図ることにより、我が国経済社会の発展に寄与すること。

(2) 総合物流施策大綱の意義

- ① 総合物流施策大綱は、我が国が直面する諸課題を踏まえ、政府における物流施策や物流行政の指針を示し、関係省庁の連携により施策の総合的・一体的な推進を図るために策定されるもの。
- ② 大綱は、1997 年以降、4 次にわたり策定されてきており、輸出入・港湾関連手続の簡素化・シングルウィンドウ化、我が国の国際物流を支える主要港湾の機能強化、大都市圏拠点空港の物流機能強化、国際海上コンテナ積載車両の通行支障区間の順次解消、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の制定、グリーン物流パートナーシップ会議を通じた低炭素型の物流の普及・拡大など、我が国の物流の効率化に一定の成果をあげてきた。その一方で、我が国を取り巻く情勢の変化に応じ、これまでの取組の見直しを適宜行いつつ、2. に掲げるような課題に対応していくことが必要である。

(3) 新しい大綱を策定する意義

- ① 現在、我が国経済は、中国、韓国等との間で熾烈な競争にさらされており、産業競争力の強化が喫緊の課題。
- ② 物流分野においても、グローバル・サプライチェーンの深化への対応、地球環境問題への対応、安全・安心の確保への対応等、現下の諸問題への対応に官民を挙げて取り組み、産業競争力の強化を下支えしていくことが不可欠。
- ③ 新しい大綱は、そのための物流分野における政府の施策推進の指針として、重点的に取り組むべき施策の方向性を示すとともに、関係主体の役割分担の在り方を示すために策定すべきもの。
- ④ 東日本大震災における被災地への主要物流網の啓開活動や支援物資物流を支える諸活動を契機として、我が国経済社会を支える物流とその担い手が注目されるようになった。新しい大綱の策定は、国民各層の物流に対する認識を深め、物流施策への理解と協力を求めていく上で極めて重要。

2. 物流を取り巻く現状と課題

(1) グローバル・サプライチェーンの深化と物流の構造変化

[グローバル・サプライチェーンの深化関係]

- ① アジア諸国の急激な経済成長を背景に、国内外を一体的に捉え、調達・生産・販売を適地で行うグローバル・サプライチェーンの動きが深化。日系企業による海外生産が増加しているほか、日本を含めたアジア域内の調達・生産・販売網の拡大が進展。
- ② 金額ベースでみると、我が国の貿易量は対アジア圏を中心におおむね増加傾向。
- ③ 中国など近隣諸国との間でRORO船等による海上輸送が実施され、海上輸送の新たな展開として注目されるようになってきている。
- ④ 製造業、流通業等我が国産業のアジア諸国への進出にあわせて、我が国の物流企業の海外展開（現地法人の設置、物流施設の拡充）が進展。この動きは、2008年のリーマンショック以降、特に加速。
- ⑤ アジアに展開した我が国産業及び物流企業の円滑な事業活動を支えていくには、アジア諸国における外資規制、複雑な通関手続、インフラ及び港湾関連手続システムの未整備などの物流における諸課題を解決していくことが必要。アジアをひとつの物流圏（アジア物流圏）と捉え、我が国の質の高い物流システムを展開すること等により、アジア物流圏全体の効率化を強力に進める必要。
- ⑥ 企業の立地環境向上と我が国経済の国際競争力強化のため、2011年3月に港湾法等を改正し、京浜港・阪神港を国際戦略港湾に指定、港湾運営の民営化を推進するとともに、ハブ機能強化のためのコンテナターミナル整備など、ハード・ソフト一体となった施策を集中して実施している。
- ⑦ 世界では、スケールメリットの観点から、コンテナ船やばら積み貨物船等の大型化が進展しており、大水深のコンテナターミナルやばら積み貨物を取り扱うターミナルの整備が進展。我が国産業の国際競争力を強化するため、港湾インフラの拡充を進めることが必要。
- ⑧ 我が国港湾の国際基幹航路の寄港便数の維持・拡大は、我が国がグローバル・サプライチェーンの中核を担う上で不可欠であることから、さらに施策を強化することが必要。
- ⑨ 我が国の主要な港湾の周辺では、国際海上コンテナを輸送するトラック

の渋滞が恒常的に発生しており、ボトルネックとなっていることから、早急な対策が必要。

- ⑩ 我が国の産業競争力の強化や経済成長に資する大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路網等のネットワーク整備などを進めてきたほか、E T Cの導入により渋滞解消や道路利用者の交通利便性向上に寄与するなど、I T S（高度道路交通システム）の推進を図ってきたところ。
- ⑪ 国外・国内一体的な物流網を強化するには、港湾間をつなぐ内航海運、生産拠点と枢要な港湾とを連結する高速道路・鉄道の活用促進を図ることが必要。例えば、国際海上コンテナ積載車両は高速道路の利用率が低く、一層の取組が必要。
- ⑫ 我が国物流インフラの利用コストについて、国際的に見て高い傾向があるのではないかと指摘がある一方、利用コスト低減の視点のみならず、受益と負担との関係をはじめ他の要素を総合的に考慮し、我が国社会経済全体の問題として捉えるべきとの指摘もある。

[我が国経済社会と物流の構造変化関係]

- ① 我が国経済における製造業や建設業のシェアが低下し、主な輸送品目に変化が見られることとあわせ、ネット通販の普及など消費者物流分野の発展などを受け、輸送単位の小口化が進んでいる。こうした中で、国内貨物輸送量は、トンベースで減少しているのに対し、トンキロベースではほぼ横ばいの状況。
- ② 人口減少・少子高齢化の進展などにより、日用品等の買い物に支障のある者への対応が必要になっているほか、過疎地、離島などの条件不利地域に係る輸送網の維持が課題。生活者・消費者が生活に必要な物資を安定的かつ効率的に調達できるよう、物流の効率化を図っていくことが必要。
- ③ 東京都の臨海部に立地する物流施設の約半数が築 30 年以上経過しているなど、老朽化した物流施設の迅速な更新と機能強化が必要。また、内航海運においては、船舶の代替建造が鈍化し、船舶の老齢化が進行しているなど、効率的かつ安定的な海上輸送体制の確保に向けた取組を推進することが必要。
- ④ 物流事業者の大半が中小規模であり、また、トラックドライバーにおいては、若年の従事者が急速に減少。また、内航船員の高齢化が進んでいる状況。

- ⑤ 諸外国と比較して高度な物流サービスが求められる一方で、物流に関する我が国社会全体の認識は低い状況。こうした中で、運賃・料金に反映されない手待ち時間、契約外の付帯作業など、物流事業者の負担の増加が指摘され、対策が急務。他方、物流事業者側も、業務に関する基礎的データの収集・分析やKPI（重要業績評価指標）の設定、QC（品質管理）サークル活動など業務改善の取組が、ものづくりの現場と比較して進んでいない状況。
- ⑥ 多頻度少量注文、短納期、梱包規格の不統一など物流の現場レベルでの効率を低下させる事象の改善は、半世紀前から続く、古くて新しい課題。抜本的な物流効率化のためには、サプライチェーンを構成するメーカー・卸・小売と物流事業者が連携し、生産・調達・在庫管理まで含めた物流全体の効率化を進める必要。
- ⑦ 他国がロジスティクスに係る高度な人材の育成に力を注ぐ中、我が国における人材の育成は十分ではない状況。将来的に、我が国の物流事業者の競争力に悪影響の懸念。

（２）地球温暖化など環境問題の状況

- ① 京都議定書目標達成計画の下、我が国の物流分野は、基準年度（1990年度）比でマイナス16.4%のCO₂排出量削減を達成したものの、世界全体のCO₂排出量の大幅削減は、引き続き、人類全体の重要課題。
- ② 我が国においては、東日本大震災後、エネルギー需給が逼迫する中で、化石燃料に対する依存度が上昇傾向にあり、CO₂削減に向けた対策は、エネルギーセキュリティの観点からも、より一層重要。
- ③ 機関投資家が設立したCDP（カーボン・ディスクロージャ・プロジェクト）など、環境負荷低減を企業評価の要素として取り入れる国際的な動きが出てきており、国際展開する我が国企業にとっても、サプライチェーンの低炭素化を含め、環境問題への対応が重要となっている。
- ④ NO_x（窒素酸化物）やPM（粒子状物質）など物流に起因する排出ガスについては、各種対策が進められてきたが、引き続き環境負荷の低減に向けて取組を進めることが必要。

（３）安全・安心な物流をめぐる状況

〔大規模自然災害と物流〕

- ① 東日本大震災においては、主要道路・航路の迅速な啓開活動等が進められた。この経験を踏まえ、現在、東海・東南海・南海地震の発生が懸念されるエリアでの道路啓開・航路啓開の事前計画の作成等が進められている。
- ② 東日本大震災をきっかけに取引先の変更や取引の停止が発生するなど、自然災害による物流網の寸断がグローバル・サプライチェーンと地域経済に与える影響が明らかとなった。また、東日本大震災直後の支援物資物流をめぐり、物資拠点として想定していた公共施設の被災等による拠点数不足、関係者の物流ノウハウの欠如による効率低下、広域連携体制が不十分なことによるオペレーションの錯綜などの支障が発生した。こうした問題に適切に対応するため、事前の体制づくりが極めて重要。
- ③ 東日本大震災時においては、被災地への緊急物資や支援要員の輸送で船舶が活躍した一方で、概ね定期航路による輸送に限定されたという教訓があり、船舶をより効果的に活用するための環境整備の必要性が明らかとなった。
- ④ 多くの物流事業者においては、荷主や元請事業者との関係で自社の保有する自動車の配車に制約を受けるなどの事情を抱えており、物流網の早期回復には荷主、元請事業者など関係者の理解と協力が必要であることが明らかとなった。

[物流における安全・安心]

- ① 今後 20 年の間に、築後 50 年以上経過する橋梁が 6 割を超えることとなるなど、急速に進行する社会資本の老朽化への的確な対応が必要。
- ② 高速ツアーバスの事故を教訓として、公共交通の輸送の安全確保が喫緊の課題となる中、物流分野においても輸送の安全確保への対応が求められている状況。
- ③ 海賊、国際テロ等の脅威に対し、物流分野においても引き続き適切な対応が必要。

3. 今後の物流施策が目指すべき方向性と取組

(1) 現状と課題を踏まえ、物流施策が目指すべき方向性

- ① 2. で掲げた現状と課題を踏まえ、グローバル・サプライチェーンの深化への対応、地球環境問題への対応、安全・安心の確保等、現下の諸課題への対応に官民挙げて取り組み、産業競争力強化を下支えしていくことが必要。
- ② このため、新しい大綱では、今後の物流施策が目指すべき方向性として、
「国内外でムダ、ムラ、ムリのない全体最適な物流の実現」
を目標に掲げ、荷主、物流事業者、行政、国民各層が連携・協働し取組を進めていくべき。

(2) 目標達成のための取組

〈グローバル・サプライチェーンの深化と物流の構造変化関係〉

- ① 我が国物流システムの国際展開関係
 - (ア) アジア物流圏の海上運送を効率化するため、ハード・ソフト両面からRORO船等による輸送網及び輸送拠点の強化を重点的に実施
 - (イ) アジア物流圏における海陸一貫輸送の効率化のため、シャーシの相互通行等を推進
 - (ウ) 鉄道を活用したコンテナの国際・国内一貫輸送の推進
 - (エ) アジア各国との政府レベルでの政策対話を通じ、相手国の物流に関する制度の改善や、我が国の物流システム導入を働きかけ
 - (オ) 国際海上コンテナなど国際規格の輸送機材の利用を促進するためのハード・ソフトの対策
 - (カ) 日本とアジア各国との間での輸送における特殊車両の通行許可手続の一元化などについて検討
- ② 物流の一層の効率化関係
 - 【物流ネットワークを形成するインフラの整備、有効活用等】
 - (ア) 国際的なイコールフットィングの観点からの港湾整備の推進と

- 私有岸壁、荷役機械等の整備に対する公的支援の拡充
- (イ) 国際コンテナ戦略港湾における内航フィーダー輸送等を活用した広域からの貨物集約、コンテナターミナルの一体的運営の促進、後背地への流通加工機能の集約、港湾物流に係る各種サービスの満足度向上に係る取組の推進
 - (ウ) コンテナ搬出入予約制の導入、コンテナラウンドユースの促進、コンテナターミナルの新設・拡張等国際コンテナ物流渋滞解消対策の推進
 - (エ) ニーズを踏まえたうえで、コンテナターミナルゲートオープン時間の延長について、商慣行やサプライチェーンの状況も踏まえて検討
 - (オ) N E A L－N E T（北東アジア物流情報サービスネットワーク）など日本を含むアジア諸国間の貨物の動静の可視化の一層の推進
 - (カ) 潮位利用入港の弾力的な運用の促進
 - (キ) A E O（Authorized Economic Operator）事業者における輸出入手続の簡素化の推進
 - (ク) 輸出入・港湾関連情報処理システム（N A C C S）等が所有する貨物情報についての物流関係者間での利用促進
 - (ケ) 物流効率化を実現するため、三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路網の整備、港湾等へのアクセス道路の整備等を推進するとともに、渋滞対策を推進
 - (コ) I T Sの推進による交通流の円滑化等の実現
 - (サ) スマートインターチェンジの整備による既存の高速道路ネットワークの有効活用の推進
 - (シ) 航空ネットワークの拡充に資する首都圏空港等拠点空港の機能強化、オープンスカイの戦略的な推進、様々な需要に柔軟に対応するチャーターの活用促進
 - (ス) 鉄道、内航海運の活用促進と輸送力強化のための基盤整備等の推進
 - (セ) 東京湾岸等の臨海部に立地する物流施設の更新・機能強化の推進
 - (ソ) 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の活用等による物流施設の再配置の促進
 - (タ) 資源の有効活用を促進するための静脈物流拠点の整備、関連する

制度の改善等

【荷主・物流事業者による効率化の取組等】

- (ア) サプライチェーン・マネジメントのための荷主間及び荷主と物流事業者間のパートナーシップ強化
- (イ) 荷主に代わってサプライチェーン全体の効率化を進める 3 P L（サード・パーティ・ロジスティクス）事業者の育成
- (ウ) 安定的で安価な原材料輸入の実現のための複数荷主間でのばら積み貨物の共同配船等の促進
- (エ) 物流事業者による輸送コスト原価の明確化
- (オ) 運送契約の書面化を通じた業務範囲、責任、運送条件等の内容明確化
- (カ) 貨物自動車運送事業法上の貨物の運送を委託する者に対する勧告制度の運用の強化、独占禁止法上の物流特殊指定及び下請代金支払遅延等防止法に関する取組の強化
- (キ) 車両の大型化に向けた環境整備、燃費の向上、安全性優良事業所（Gマーク）の認定取得促進、原価管理の徹底等を通じた経営基盤強化及び経営効率改善の促進
- (ク) 荷役稼働率（貨物のハンドリング回数）など基礎的なデータの収集と分析、これに基づく目標設定と改善策の実施など、データに基づく事業効率化の推進
- (ケ) Q Cサークル活動等による物流事業者の現場レベルでの自発的な業務改善の推進
- (コ) 複数の事業者による事業の共同化など、物流事業全体での効率性向上の促進
- (サ) 老齢船から環境性能の高い船舶等への代替建造促進、船舶管理会社を活用したグループ化の促進

③ 生活者・消費者の利便性向上関係

- (ア) 消費者が正しくモノの流れを認知し、選択を行うことができるよう、見える化を推進
- (イ) いわゆる「買い物弱者問題」への対応や、人口減少・高齢化の進展下での条件不利地域での物流サービス確保に関する取組の推進

〈環境負荷の低減関係〉

- (ア) エネルギー使用の合理化に関する法律（省エネ法）による取組を促進するとともに、省エネ法の更なる活用について検討
- (イ) 交通流円滑化に役立つ道路ネットワークの整備推進
- (ウ) ITSを活用した官民連携による貨物車交通のマネジメントの推進
- (エ) 貨物車が通行するのに望ましい道路について、欧州等を参考としつつ、十分な道路構造の確保、それを踏まえた道路の通行に係る重量規制の見直し等を行うことによって、貨物車による輸送の一層の円滑化・効率化を確保
- (オ) モーダルシフト等推進官民協議会においてとりまとめられた対応策の着実な実施
- (カ) 鉄道、内航海運など大量輸送モードの輸送力強化と、輸送事業者自身による幅広い荷主獲得の取組促進
- (キ) 荷主間の連携、物流事業者間の協力、地方自治体による支援等による輸配送の共同化の促進
- (ク) トラック、船舶、鉄道車両等の省エネ化、低公害化、天然ガス等へのエネルギー転換の促進
- (ケ) 倉庫等の物流施設、港湾・空港など物流拠点の低炭素化の推進
- (コ) 荷主による省エネ対策の促進、少量多頻度輸送の増加抑制、自営転換の促進等
- (サ) 荷主と物流事業者の間のパートナーシップの更なる強化

〈物流における安全・安心の確保関係〉

- ① 災害時におけるサプライチェーンと国民生活の維持・確保関係
 - (ア) 道路、港湾、空港等における地震・津波対策の推進と道路啓開・航路啓開等の応急復旧計画等の事前準備
 - (イ) 太平洋側港湾の被災時における日本海側港湾の活用など、災害に強い海上輸送ネットワークの構築に向けた広域連携体制の確立
 - (ウ) 発災時に国・地方公共団体が輸送、仕分け、保管等のオペレーションを実施するために、支援物資の広域的な受入拠点として物流事業者の施設のリスト化を進めるとともに、地方公共団体と物流

事業者等との間の役割分担や発災時の体制等を規定した協力協定の締結を推進

- (エ) 災害時の支援物資の所在情報の捕捉
- (オ) 物流事業者の危機管理能力向上のためのBCP（業務継続計画）策定支援と実践的な訓練実施の促進
- (カ) 大規模災害時に、地方公共団体と事業者等が連携して緊急輸送活動等に船舶を活用するための環境整備を推進
- (キ) 食品等の物流の維持・早期回復に向けた事業者間の協力・連携体制の構築
- (ク) コンビナート港湾における地震・津波対策の推進と、関係者間の連携強化の推進
- (ケ) 非常時に物流機能を維持できるエネルギー供給の仕組みの構築推進
- (コ) 物流、産業、エネルギー供給上の重要な拠点が高密度に集積する三大湾における地震・津波対策の推進

② 社会資本の適切な維持管理・利用関係

- (ア) 40ft 背高コンテナの積載車両、45ft コンテナの積載車両等が通行すべき道路として高速道路等の一定のルートを指定すること等により、貨物車が通行するのに望ましい経路を利用するよう誘導しつつ、適正な道路利用を促進
- (イ) 特殊車両の通行許可に関し、個々の道路の区間の具体的な通行支障の状況に応じた条件付与についての検討の実施
- (ウ) 船舶の設備能力を踏まえ、港湾への夜間入港の在り方についての検討の実施

③ 輸送の安全関係

- (ア) トラック輸送における事故を防止するため、運行管理制度の徹底、監査の充実など輸送の安全確保への取組を推進
- (イ) 物流事業者による運輸安全マネジメントの継続的实施の推進
- (ウ) トン数標準税制の実施等を通じた日本商船隊による安定輸送の確保に向けた取組の推進
- (エ) 特定海域を中心とする海賊対策の一層の強化など、国際物流の安

全確保に係る対応を全般的に強化

- (オ) 円滑な物流を維持しつつセキュリティ強化に資する新K S／R A（特定荷主／特定航空貨物利用運送事業者等）制度を適切に運用

〈物流システムを支える人材の確保・育成関係〉

- (ア) 物流に精通した荷主側の人材の育成の推進
- (イ) 安定的な海上輸送確保のための、若年の優秀な船員の確保・育成
- (ウ) 物流の現場において必要とされる様々な技能の習熟度を認定する業界資格の充実
- (エ) 中小の物流事業者が高度なサービスを担えるようにするための人材育成
- (オ) 国民各層の物流に対する認識を深めるための、物流に関する知識の普及啓発

4. 施策の推進体制

- ① 関係省庁による推進会議を通じ、各省庁における関係施策の着実な実施を図るとともに、施策の総合的・一体的推進に向けた連携・協働を一層強めることが必要。
- ② 上記推進会議において、「目標設定・実施・評価・反映（PDCA）」方式により、実施状況を毎年度フォローアップし、必要に応じて大綱の改訂を行うことが必要。