

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

平成 25 年 4 月 30 日

目次

1. 総合物流施策大綱策定の意義	1
2. 物流を取り巻く現状と課題	2
(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	2
① 我が国産業の海外展開の一層の進展とアジアにおける物流の状況	2
② 国際物流の結節点となる港湾・空港をめぐる状況	3
③ 国外・国内一体のシームレスな物流を支えるインフラ等をめぐる状況	4
④ 我が国経済社会の構造変化と物流事業をめぐる状況	5
(2) 地球温暖化など環境問題の状況	6
(3) 安全・安心な物流をめぐる状況	7
① 大規模自然災害と物流をめぐる状況	7
② 物流における安全・安心をめぐる状況	8
3. 今後の物流施策の方向性と取組	9
(1) 今後の物流施策の方向性	9
(2) 今後の取組	10
① 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組	10
【 我が国物流システムの国際展開の促進 】	10
【 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等 】	10
【 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善 】	12
【 国民生活の維持・発展を支える物流 】	13
【 物流を支える人材の確保・育成 】	13
② さらに環境負荷の低減に向けた取組	14
③ 安全・安心の確保に向けた取組	15
【 物流における災害対策 】	15
【 社会資本の適切な維持管理・利用 】	16
【 セキュリティ確保と物流効率化の両立 】	16
【 輸送の安全、保安の確保 】	16
4. 新しい大綱の効果的な実施に向けた方策	18

1. 総合物流施策大綱策定の意義

物流は、農業・水産業等の生産者、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、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である。

物流の効率化は、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、一般国民、ひいては我が国全体にとって重要な課題である。現在、アジアにおいて、企業が国境にとらわれず適地で調達・生産・販売を行う国際的な分業が一層発達し、企業が国家・地域の制約を超えて生産拠点を決定するようになっている中で、我が国が産業空洞化を防ぎ、国内各地域の活力を維持・増進していくために、産業競争力の強化が喫緊の課題となっている。

また、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支えていくことが不可欠であり、新しい総合物流施策大綱（以下「大綱」という。）によって今後の物流施策の指針を示し、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ことが必要である。

さらに、東日本大震災における被災地への主要物流網の啓開（大規模災害発生後、早急に復旧や救援のためのルートを切り開くこと）に係る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である。

2. 物流を取り巻く現状と課題

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挙げてきた。

これまでの大綱については、サプライチェーンのグローバル化が年々進むにもかかわらず、物流サービスの国際競争力強化の視点が弱かったとの指摘があるほか、施策の内容が現状の課題に対する解決策が中心となり、将来に対するある種の見通しを持って示されていないために、施策を実行していく際の優先順位の考え方がはっきりしておらず、多数の施策が掲げられている中で重点的に取り組む事項が明確ではないとの指摘もある。また、我が国経済が熾烈な国際競争に適切に対応していくためには、国がスピード感を持って施策を展開することが必要との指摘もある。

これらの指摘も踏まえつつ、以下に掲げるような我が国を取り巻く情勢の変化に適切に対応していくことが必要である。

(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

① 我が国産業の海外展開の一層の進展とアジアにおける物流の状況

アジア諸国の経済成長と競争力強化を背景に、我が国企業の海外展開が一層進展し、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している。海外との熾烈な競争にさらされている中、我が国産業は、付加価値の高い分野を国内に残しつつも、海外生産を増加させ、日本を含めたアジア域内の調達・生産・販売網の拡大を進めている。こうした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現地法人の設置、物流施設の拡充などの海外展開が進展している。この動きは、2008年のリーマンショック以降、特に加速している。

サプライチェーンがグローバル化している現状を踏まえつつ、雇用創出や地域活性化の観点から、我が国に残る産業が国内に製造拠点を引き続き残せるようにしていくことが不可欠であり、このため、事業環境整備の一

環として、国際・国内両面から物流関係施策を講じていくことが必要である。

国際面では、海外の生産拠点及び物流企業の円滑な事業活動を支え、我が国の産業拠点を軸とする効率性の高いサプライチェーンを構築していくことが必要である。そのために、アジア諸国における外資規制、複雑な通関手続、物流機材の規格の不統一、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である。アジアを一つの物流圏（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進める必要がある。

また、国内の面では、円高や法人税高、エネルギー価格の高騰が指摘されるなど我が国を取り巻く事業環境が厳しくなっている中では、日本経済の基盤を担う素材産業も含め、製造拠点の更なる海外移転を余儀なくされるおそれもある。こうした事態を防ぐためには我が国の立地競争力を高めていくことが必須であると考えられ、その一環として、立地競争力強化に寄与すると考えられる物流インフラの整備や有効活用に関する取組等を一層進めていく必要がある。

② 国際物流の結節点となる港湾・空港をめぐる状況

企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化するため、国際コンテナ戦略港湾である阪神港・京浜港において、港湾運営の民営化が推進されるとともに、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が集中して実施されている。

世界では、北米、南米、欧州等とアジアとの間の輸送のような長距離輸送を中心に、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している。

我が国港湾へ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、更に施策を強化することが必要である。

また、アジア域内輸送においては、輸送量の増大に対応するため、コンテナ輸送網が発達するとともに、小ロット多頻度輸送等に対応するためのRORO船やフェリーを用いた海陸一貫輸送が進展している。我が国産業

の国際競争力を強化するため、こうした実情に応じた港湾インフラの拡充を進めることが必要である。

我が国の国際物流において、金額ベースで4分の1を占める航空貨物輸送については、首都圏空港や関西国際空港の物流機能強化等が図られるとともに、オープンスカイの推進等を通じて航空貨物ネットワークの拡充が進められているところである。

一方で、我が国航空貨物の需要は近年減少傾向にあり、今後、減便、機材の小型化等による航空物流の利便性の低下が懸念される。このため、今後成長が著しいアジア等との航空ネットワークの拡充、輸出入手続の円滑化等を推進し、航空物流の利便性向上を図ることにより、我が国産業の国際競争力を強化する必要がある。

③ 国外・国内一体のシームレスな物流を支えるインフラ等をめぐる状況

貨物輸送の8割以上を担う貨物車による輸送の効率化・円滑化を図るため、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始めとする高規格幹線道路網等のネットワーク整備などが進められてきたほか、ETC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、ITS（高度道路交通システム）の推進が図られてきたところである。また、貨物鉄道の輸送力増強に向けたインフラ整備等が順次進められてきたところである。

我が国を含めたアジア各国において企業によるグローバル・サプライチェーンの動きが深化する中で、我が国国内の生産拠点と近隣諸国との間で製品を効率的かつ適時に一貫輸送するニーズが高まっている。国外・国内一体的な物流のリードタイム短縮に向けて、生産拠点と枢要な港湾とを連結する高速道路の活用促進を図ることが必要である。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、一層の取組が必要である。また、近隣諸国とのシャーシの相互通行など効率的な国内・国際海陸一貫輸送の推進が必要である。

また、我が国の主要な港湾の周辺では、国際海上コンテナ輸送車両の渋滞が恒常的に発生しており、早急な対策が必要である。

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始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。

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である。また、産業基礎物資の約 8 割を輸送する内航海運においては、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て、船舶の代替建造等の取組を推進することが必要である。

④ 我が国経済社会の構造変化と物流事業をめぐる状況

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である。

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にある。また、物流事業者の大半は中小規模である中で、ますますの役割の発揮に向けた環境整備も必要である。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、対策が急務となっている。適正な在庫管理を伴わない受発注や短い納期、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、古くて新しい課題である。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 K P I（重要業績評価指標）の設定、Q C（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にある。

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がある。

国民生活の向上とあいまって、消費者ニーズの多様化を意識した企業の活動に応え得る質の高い物流が発展してきた一方で、限られた時間内での小売店への納品、取引慣行等による返品・廃棄処分など、物流の効率低下をもたらす状況の改善が課題となっている。また、送料無料と銘打った商品の販売が広く行われ、消費者が物流コストを正しく認識しづらい状況にある。

都市部においては、複合ビルなどの貨物発着量に応じた適切な荷さばきスペースの確保により物流の非効率を改善することが必要となっている。

人口減少・少子高齢化の進展、地域構造の変化などに伴い、過疎地だけでなく都市部においても、食料品等の日常の買い物が困難な状況に置かれる者への対応が必要となっているほか、中山間地域、離島などの条件不利地域に係る輸送網の維持が課題である。高齢者の多い地域などにおいて、地方自治体と物流事業者が連携し、買い物支援や高齢者の見守りなど地域の維持・活性化に向けた取組を行う例が出てきており、物流事業者が地域に持つネットワークをいかした取組の促進が期待される。

他国がロジスティクス機能（調達・生産・販売等に係る物流活動全般の統合管理により全体最適化を図ること）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にあり、将来的に、我が国の国際競争力に悪影響を及ぼす懸念がある。また、トラック運転者においては、若年の従事者が急速に減少しており、内航船員の高齢化も進んでいる状況にあることから、人材の育成・確保や、国民各層に対する物流に関する知識の普及啓発とともに、新たなサービスの開発など事業者自身による物流事業の魅力の向上につながる取組を通じ、重要な社会インフラの一つとしての地位を確立し、将来にわたり持続可能な事業の発展を図ることが課題となっている。

（２）地球温暖化など環境問題の状況

京都議定書目標達成計画の下、我が国の物流分野は、自動車単体対策、道路の交通流対策、モーダルシフト、トラック輸送の効率化等が推進され、2011年度において、基準年（1990年度）比でマイナス17.1%の大幅なCO₂排出量削減が達成された。

今後アジアをはじめとする世界各国の経済成長等に伴いエネルギー消費量の増加が見込まれる中で、世界全体のCO₂排出量の大幅削減は、引き続き重要な課題である。加えて、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、物流分野のエネルギー使用量を削減するということは、CO₂削減の観点に加え、エネルギーセキュリティの観点からも、より一層重要となっている。

医薬品、冷凍食品など定温・低温による輸送・保管へのニーズが高まって

いる中、冷蔵・冷凍倉庫において用いられるHFC（ハイドロクロロフルオロカーボン）冷媒は「オゾン層を破壊する物質に関するモントリオール議定書」に基づき原則 2020 年に生産輸入が全廃されることとなっており、HFC（ハイドロフルオロカーボン）冷媒は高い温室効果があり京都議定書の排出削減対象物質であるため、温室効果の低い代替冷媒への更新が急務となっている。

多くの機関投資家や企業が参画する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。

今後とも、鉄道、内航海運といった大量輸送モードへの転換を図るモーダルシフトの促進を含め、荷主・物流事業者の連携により物流の低炭素化に向けた取組を一層進めていく必要がある。

NO_x（窒素酸化物）やPM（粒子状物質）等の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である。

我が国の質の高い物流システムをアジア物流圏に展開することにより、経済成長著しいアジア地域における物流の効率化が図られるだけでなく、物流分野での環境負荷低減にも貢献することが期待される。

（3）安全・安心な物流をめぐる状況

① 大規模自然災害と物流をめぐる状況

東日本大震災においては、主要道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の事前計画の作成等が進められている。また、港湾においては、航路啓開が実施されたが、岸壁の被災に加え、ふ頭用地の被災、上屋の倒壊、荷役機械の流出など港湾機能を回復させるために様々な課題が存在した。そのため、現在災害発生時に関係者が連携して的確な対応を行うための震後行動計画の策定等が進められている。

東日本大震災をきっかけに資源・エネルギー・原材料等の生産活動に必要な物資の供給停止や取引先の変更、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る

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となっている。

東日本大震災においては、被災地への緊急物資や支援要員の輸送等で船舶や鉄道が活躍した。その一方で、定期航路事業者については通常航路における救援活動を中心とするにとどまっていたなどの課題もあり、船舶をより効果的に活用するための環境整備が必要である。

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。

② 物流における安全・安心をめぐる状況

今後 20 年の間に、築後 50 年以上経過する岸壁は約 5 割、橋梁は約 7 割にまで達することとなるなど、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である。

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。

ソマリア沖等における海賊からの襲撃に備えるため、主要海運国は自国籍船に民間武装警備員を乗船させるなど対策を強化している。また、米国への旅客便貨物の 100%スクリーニング、海外主要港湾における生体認証などの高度な出入管理の導入等、国際的なテロに対するセキュリティ強化が進んでいる。我が国においても、国際物流における一層のセキュリティ確保と円滑化の両立のため、国際標準にのっとった A E O (Authorized Economic Operator) 制度等が導入されているところである。

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であるとともに、経済安全保障の観点から国際海上輸送の中核を担う日本船舶等の確保を引き続き図っていく必要がある。

3. 今後の物流施策の方向性と取組

(1) 今後の物流施策の方向性

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、地球温暖化など環境問題への対応、安全・安心の確保等、現下の諸課題への対応に官民を挙げて取り組み、産業競争力の強化を支えていくことが必要である。

このような認識の下、本委員会においては、

- ・ 産業空洞化など我が国経済の現状に対する危機感を持って、立地競争力強化を支える物流システムを構築することが不可欠である
 - ・ 質の高い我が国物流システムの展開によりアジア物流圏の効率化を図り、アジアに進出した我が国産業の活動を支えるとともに、我が国物流企業の活躍の場を広げることが必要である
 - ・ 産業活動と国民生活を物流面で支えていくため、ムリ・ムダ・ムラの排除等を通じ、荷主・物流事業者・行政が各々一層の効率化に取り組むだけでなく、お互いの連携・協働が必要である
 - ・ アジアをはじめとする今後の経済成長に伴うエネルギー消費量の増加と、東日本大震災後のエネルギー需給逼迫の中で、我が国物流システムのさらなる効率化と環境負荷の一層の低減を図ることが必要である
 - ・ 東日本大震災の経験を通じ、物流の安全・安心に対する日頃からの備えが、国民生活及びサプライチェーンの維持にとって不可欠であり、緊急時の備えも含めた効率的で安全・安心な物流システムの構築が必要である
- といった議論がなされたところである。

これらを踏まえ、本委員会では、今後の物流施策が目指すべき方向性として、

「強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築 ～国内外でムリ・ムダ・ムラのない全体最適な物流の実現～」

を目標に掲げ、国は、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とともに、荷主、物流事業者等の関係者が適切な役割分担の下、連携・協働して取組を進めることを促していくことが必要であると考えます。

(2) 今後の取組

① 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

【我が国物流システムの国際展開の促進】

我が国の質の高い物流システムをアジアに展開することにより、我が国から進出している産業の国際競争力を支え、強化するとともに、アジア物流圏全体の物流の質を高め、アジアの経済成長に貢献する。

- 1) 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、パレット等物流機材の標準化、我が国の物流システム導入を働きかける等、我が国物流システムの海外展開の環境整備を図る。
- 2) 港湾、道路等の物流インフラの輸出拡大、我が国物流事業者によるRORO船等によるアジア海上輸送網の構築や港湾施設運営への参画、低温管理や危険物等に対応した質の高い物流拠点施設の展開に対する支援等、我が国物流システムの海外展開に対する支援を行う。
- 3) 日中韓で構築しつつある港湾情報を中核とするNEAL-NET（北東アジア物流情報サービスネットワーク）をアジア地域等に展開することにより、貨物動静の可視化を推進し、アジア地域等における物流の効率化に寄与する。

【我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等】

グローバル・サプライチェーンの一端を担う我が国物流ネットワークの国際競争力を強化するため、物流インフラの整備や運営効率化を図るとともに、国際物流に不可欠な物流インフラ・物流システムの整備・充実を推進する。

- 1) 国際コンテナ戦略港湾におけるコンテナターミナルの大水深化等、船舶の大型化に対応した港湾機能の強化を推進するとともに、海運によるフィーダー輸送等を活用した広域からの貨物集約、特例港湾運営会社の経営統合等による港湾の効率的かつ一体的な運営の促進を図る。また、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等を行うことにより、港湾インフラの効率を高め、国際競争力を強化する。
- 2) コンテナターミナルの容量拡大・処理能力向上、コンテナ搬出入予約制の導入等ITの活用、コンテナラウンドユースの促進等によりコンテナターミナル周辺における渋滞解消対策を総合的に推進するとともに、

- ニーズを踏まえた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する。
- 3) 安定的かつ安価な資源・エネルギー等の輸入を実現し、我が国産業の国際競争力を支えるため、国際的なイコールフットィングの観点からこれらの輸送船舶の大型化に対応した港湾施設を整備するとともに、岸壁、荷役機械等の整備に対する支援の拡充等を図る。さらに、潮位差利用による入出港の弾力化や夜間入港の制約要因の解消に向けた検討を促進する。
 - 4) 輸出入・港湾関連情報処理システム（NACCS）への港湾情報システム（Colins）機能の反映や、これらが有する貨物情報の充実・活用促進、港湾情報以外への拡張の推進を図り、NACCSを国際物流情報基盤の中核システムに育成する。
 - 5) 三大都市圏環状道路を始めとする高規格幹線道路網の整備とともに、国際海上コンテナ積載車両の通行支障区間の解消、港湾等へのアクセス道路の整備、ITSの推進による交通流の円滑化、スマートインターチェンジの整備等の既存の高速道路ネットワークの有効活用の推進等を図る。
 - 6) 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等の航空物流の利便性向上を図る。
 - 7) 韓国・中国との間のシャーシの相互通行の実現、国際コンテナの鉄道輸送の推進、特殊車両の通行許可手続の円滑化に向けた検討等を通じ、効率的な国内・国際複合一貫輸送を実現する。
 - 8) アジア物流圏の海上運送を効率化するため、ハード・ソフト両面から海陸一貫輸送ネットワークやコンテナ輸送ネットワーク及びそれらの輸送拠点の強化を推進する。
 - 9) 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を推進する。
 - 10) 資源の有効活用を促進するための静脈物流拠点を整備し、関連する制度の改善等を行う。
 - 11) 貿易円滑化の観点から、貿易に関連する省庁への手続・民間の貿易取引における手続を含む通関関係書類の電子化・ペーパーレス化を促進する。

【 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善 】

荷主間、荷主と物流事業者間の連携強化、商慣行の改善等を総合的に実施することにより、我が国物流システム全体の効率化を推進するとともに、併せて規制の見直しを含めた物流事業の構造改善を図る。

- 1) 適正な在庫管理を伴わない受発注や短い納期、梱包規格の不統一等の物流現場レベルの効率低下を招く事象の改善に向けたメーカー・卸売・小売と物流事業者による協議を促進するとともに、運送契約の書面化を通じた業務範囲、責任、運送条件、待機料金等これまであいまいであった責任やコストを明確化し是正を行う。また、異業種間を含めた共同輸送等を推進する。
- 2) 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や、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等、物流に係る非効率を招く慣行の是正に向けた行政による取組を推進する。
- 3) 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及びこれに基づく効率化に向けた改善や、QCサークル活動等による物流事業者の現場レベルでの業務改善、輸送コスト原価の明確化や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、機関車・貨車の更新支援、内航船舶の代替建造促進、船舶管理会社を活用したグループ化の促進等、物流事業における効率化の取組を強化し、構造改善を推進する。
- 4) 貨物鉄道における輸送品質の向上や輸送障害時の対応など鉄道輸送サービスの改善を推進するとともに、31ft コンテナの導入促進等により貨物鉄道の利用促進を図る。
- 5) 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3PL（サード・パーティ・ロジスティクス）事業者の育成・振興をさらに促進するとともに、3PL事業者による積極的な物流効率化の提案を促し、荷主における物流効率化の進展を図る。
- 6) 東京湾等の臨海部の物流施設の更新・機能強化の推進、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律による物流施設の高速道路や港湾等の周辺への立地の促進、トラックターミナルの高機能化の促進など、物流施設のハード面での整備・改善を促進するとともに、施設の形態や二

ーズに応じた柔軟な利用等を促進していくためのソフト面での取組を進める。

- 7) 大型船を活用した安定的で安価な原材料輸入を実現するための複数荷主間でのばら積み貨物の共同配船等を促進する。
- 8) 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）の認定取得を促進する。

【 国民生活の維持・発展を支える物流 】

多様な消費者ニーズに応え得る質の高い物流の維持・発展を図りつつ、非効率な部分を改善していくとともに、人口減少・少子高齢化、地域構造の変化などによって生じた国民生活を支える物流をめぐる課題の解決を図る。

- 1) 消費者の「もったいない意識」を喚起しながら食品流通におけるいわゆる「3分の1ルール」の調査・検討を含めて、物流の効率低下につながる取引慣行を含めた物流の現状と課題の解決について、消費者の理解と協力を得ながら取組を促進する。
- 2) 都市部の複合ビル等において、貨物の発着量を踏まえた館内及び周辺の物流マネジメント等を促進する。
- 3) いわゆる「買い物弱者問題」への対応について、食品サプライチェーンの活用や異業種との連携など、買い物環境の改善に向けた地方自治体や民間事業者等の取組を支援するとともに、問題解決に向けた情報交流ネットワークを構築する。
- 4) 離島航路等の確保・維持を図るとともに、物流事業者が持つノウハウやネットワークを活かして条件不利地域等における輸送網の確保・維持が図られるよう、地方自治体と物流事業者との連携等を促進する。

【 物流を支える人材の確保・育成 】

物流の多様な現場を支える人材の確保を図るとともに、高度化した物流システムを支える人材を育成し、我が国物流の競争力強化を図る。

- 1) 職場環境を整備・改善し、物流の現場を支えるトラック運転者の確保を図る。また、安定的な海上輸送確保のため、若年の優秀な船員を確保・育成する。
- 2) 物流の現場において必要とされる様々な技術・技能の習熟度を認定す

る等資格制度を改善・充実させる。

- 3) 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を推進する。
- 4) 荷主側においても、物流に精通した人材の育成を推進する。
- 5) 国民各層の物流に対する認識を深めるため、物流に関する知識の普及啓発に取り組む。

② さらなる環境負荷の低減に向けた取組

物流に起因する環境負荷の低減の面からも物流の効率化を推進し、併せて省エネ・低燃費・低公害な自動車の導入等の対策を推進する。

- 1) エネルギーの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する。
- 2) 交通流円滑化に役立つ道路ネットワークの整備を推進するとともに、ITSを活用し、官民連携による貨物車交通のマネジメントを推進する。また、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、貨物車による一層効率的な輸送に資する環境を整備する。
- 3) モーダルシフトの一層の推進のため、モーダルシフト等推進官民協議会において取りまとめられた対応策を着実に実施する。また、鉄道、内航海運など大量輸送モードの輸送力を強化し、輸送事業者自身による幅広い荷主獲得のための取組を促進する。
- 4) 荷主間、物流事業者間、荷主と物流事業者間の連携、地方自治体による支援等により、輸配送の共同化を促進する。
- 5) 物流分野における主要なCO₂排出源であるトラックをはじめ、船舶、鉄道等各輸送モードの省エネ化、低公害化、天然ガス等へのエネルギー転換を促進する。また、倉庫等の物流施設、港湾・空港など物流拠点の低炭素化を推進する。さらに、荷主による省エネ対策の促進や少量多頻度輸送の増加抑制、自営転換の促進等とともに、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を図ることによって、更なる環境負荷の低減を目指す。
- 6) 倉庫等の物流施設において、自然冷媒を使用し、かつ、省エネ性能の高い冷凍・冷蔵・空調装置の導入を促進することにより、CO₂排出量

の削減と冷媒の脱フロン化を推進する。

③ 安全・安心の確保に向けた取組

【 物流における災害対策 】

災害時に支援物資を被災者に確実に届けるための体制・システム整備を行うとともに、被災しても早期に復旧できるよう施設の強化や計画策定・事前準備を行うことを推進する。また、被災地以外での流通等の支障を最小化するための取組についても併せて推進する。

- 1) 道路、港湾、空港、鉄道等における地震・津波対策を推進するとともに、道路啓開・航路啓開等の応急復旧計画等の事前準備、非常時に交通インフラ等の機能を早期に回復できる仕組み等の検討を進める。
- 2) 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、災害に強い輸送ネットワークの構築に向けた広域連携体制の確立を目指す。また、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する。
- 3) 災害時に支援物資の所在情報を捕捉して適時適切な供給を目指す。また、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際に必要となる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する。これらを含め、国・地方公共団体による支援物資のオペレーションに物流事業者のノウハウや施設を活用していく上で必要となる手順や連携体制の整備等を推進する。
- 4) 物流事業者の危機管理能力を向上させるため、BCP（業務継続計画）策定の支援を行うとともに、実践的な訓練の実施を促進する。
- 5) 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を推進する。
- 6) 大規模地震が発生した際にも港湾機能を維持するために航路機能の確保等の地震・津波対策を推進するとともに、物流、産業、エネルギー供給拠点等の重要施設が隣接しているコンビナート港湾における地震・津波対策と関係者間の連携強化を推進する。
- 7) 災害時にも消費者への円滑な食品供給を確保するため、食品の物流の維持・早期回復に向けた事業者間の協力・連携体制を構築する。

【 社会資本の適切な維持管理・利用 】

社会資本の安全・安心の確保のため、適切な維持管理を行うとともに、適切な利用が行われるよう施策を講ずる。

- 1) 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する。
- 2) 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を付与することについて検討する。

【 セキュリティ確保と物流効率化の両立 】

近年、国際物流に対するテロ対策の要請が高まっており、物流の効率化を確保しつつ、セキュリティの向上を図るための施策を講ずる。

- 1) AEO事業者における輸出入手続の簡素化を推進する。
- 2) 円滑な物流を維持しつつセキュリティ強化に資する新 KS/RA（特定荷主/特定航空貨物利用運送事業者等）制度については、新制度導入に伴う荷主や物流事業者における負担を踏まえて運用し、効率的な検査制度を目指す。

【 輸送の安全、保安の確保 】

物流における輸送の安全確保及び保安の確保を図り、安全、安心で信頼性の高い物流システムを構築する。

- 1) トラック輸送における事故を防止するため、先進安全自動車（ASV）技術等を活用した大型トラックの車両安全対策を実施するとともに、運行管理制度を徹底し監査を充実するなど、輸送の安全確保への取組を推進する。また、運輸事業者による運輸安全マネジメントの継続的实施を推進する。
- 2) 安全・安心な道路交通環境の実現に向けた交通安全施設等の整備を推進する。
- 3) トン数標準税制の実施等を通して日本商船隊による安定輸送の確保に向けた取組を推進する。
- 4) 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する。

- 5) 港湾施設の国際的な保安水準を確保しつつ、効率的な国際海上物流を確保するため、港湾施設の出入管理の高度化など港湾における保安対策を推進する。
- 6) 国際的な物流セキュリティ強化の観点から、平成 26 年 3 月施行予定の海上コンテナ貨物に係る出港前報告制度について、円滑に導入し適切に運用する。

4. 新しい大綱の効果的な実施に向けた方策

新しい大綱に基づく取組の実施に際しては、関係省庁による推進会議を通じ、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である。

物流施策と物流と関連する諸施策との整合性を図りつつ、上記推進会議において、中長期的な見通しを持ちつつ目標を設定し、また、その達成に向けた工程表を作成した上で、毎年度、官民協働で取組の実施状況の検証を行い、その結果を公表するとともに、必要に応じて見直すなど、PDCA方式により進捗管理を適切に行うことが必要である。

また、我が国経済社会と物流を取り巻く状況が大きく変化した場合には、必要に応じて大綱自体の改訂を行うことが必要である。