



総論 物流政策最新事情

総合政策局 物流政策課・国際物流課・大臣官房参事官(物流産業)

国際化・環境配慮・災害対策を柱に しなやかで効率的な物流を目指して

「総合物流施策大綱」の 実現に向けて組織を充実

「経済の血流」と言われ、経済社会を支える重要な産業の一つである「物流」。近年、国内の産業競争力を強化する観点から物流の効率化が課題になっており、また、企業の海外展開に伴い、国際間の物流は急速にニーズが高まっています。さらに、東日本大震災の経験を活かした災害対策や地球温暖化に伴う環境問題への配慮など、物流に対する新しい対応策が求められています。

そうした現状・課題を踏まえ、平成25年6月25日、政府における物流施策や物流行政の指針を示し、関係省庁が連携して総合的・一体的な物流施策の推進を図る「総合物流施策大綱（2013―2017）」を閣議決定しました。「強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築」を目標に掲げ、国際化・環境対策・災害対策を三本柱としています。また、その強力な



RORO 船からシャーシを搬出。近海航路の輸送手段として主流になりつつある。

国際化はアジアに重点 シームレスな物流連携へ

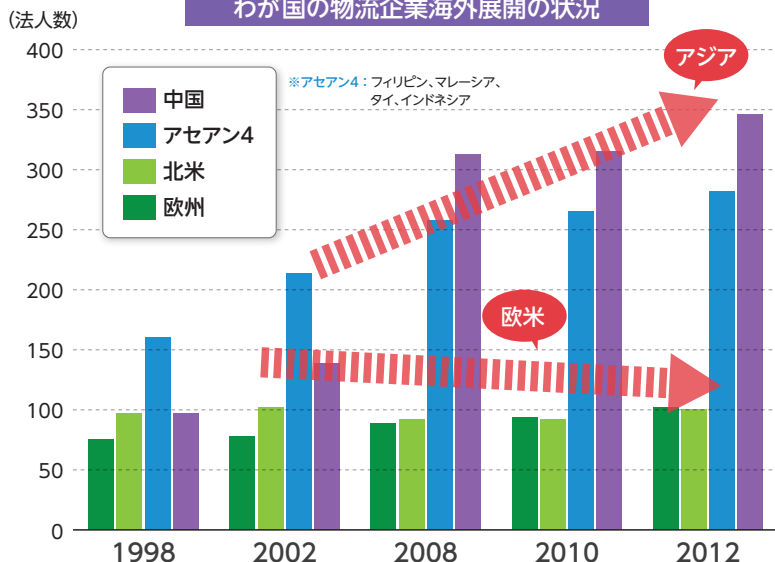
国外の物流システムの構築も大きな課題です。とりわけ高い経済成長率が続くアジアでは貿易額が急速に拡大

推進役として国土交通省では、物流専門の局長級ポストである「物流審議官」を新設。併せて、国際物流政策の推進体制を強化するため「国際物流課」も設置し、緊密な部局連携による施策の強化を目指しています。今後は関係省庁による推進会議を開催し、PDCA (Plan・Do・Check・Act) による進捗確認を行う予定です。

し、国際分業の進展によりグローバル・サプライチェーンも深化しています。わが国産業の国際競争力を維持・向上させていくためには、成長するアジアマーケットを取り込むことが重要です。日本の企業がアジアにおいて効率的に事業を展開していくためには、日本で提供されているような質の高い物流システムの構築が欠かせません。しかし、日本の物流企業がアジア地域に進出するにあたっては、相手国の物流インフラの問題に加え、規制・煩雑な手続きなどの障害が多く、制約のある中で活動せざるを得ない状況にあります。

そこで、国土交通省では各国の制度改善に向けた政策対話と官民連携による日本の物流システム導入に向けたP

わが国の物流企業海外展開の状況



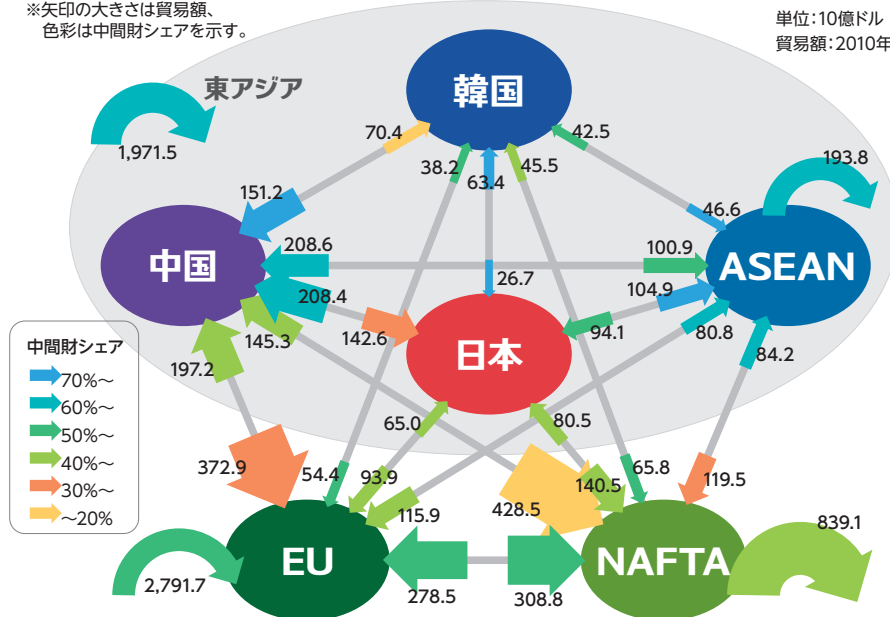
出典: JIFFA「我が国フォワーダーの海外進出状況と外国フォワーダーの日本進出状況」より国土交通省国際物流課作成

Rという両輪で、国際物流システム構築の支援を行っています。例えば、日中韓については、三国間の物流大臣会合に基づき、シャーシ[※]を相互通行さ

東アジアにおけるサプライチェーン実態

※矢印の大きさは貿易額、
色彩は中間財シェアを示す。

単位:10億ドル
貿易額:2010年



せるパイロットプロジェクトや港湾物流情報のネットワーク化(NEAL-Net)、パレット^{※2}の標準化などの取り組みを進めており、今後はASEANなどにも展開していく予定です。

また、ASEAN諸国については、平成27年の経済統合を見据え、日本が構築した物流システムの実証実験を現地でを行いながら、制度上の課題などについても話し合いを進めています。海

官民連携で災害に強い物流システムを構築

に囲まれた地域が多いこともあり、特に国際高速RORO船^{※3}を活用した海陸一貫輸送には大きな期待が集まっています。

柱の一つである「災害対策」では、東日本大震災時の聞き取りやデータ分析の結果、絶対的な物資拠点の不足に加え、物流ノウハウの欠

え、物流ノウハウの欠如や指揮系統・情報の錯綜^{※4}などの課題が顕在化したところであり、円滑な支援物資物流を確保するために、ノウハウや施設を保有する民間物流事業者との協力体制づくりが不可欠であることが分かりました。

このことから国土交通省では、地方自治体や民間物流事業者団体などが参画する協議会を主催し、さまざまな取り組みを行っています。例えば、支援物資の広域的な受け入れ拠

点として民間物流施設を募り、全国で934箇所を選定しました(平成25年3月現在)。加えて、災害発生時に備え、非常用の電源設備と通信設備設置のための補助金制度も整備しました。また都道府県と物流事業者団体との間で、支援物資の輸送協定に加え、物資の保管や物流専門家の派遣に関する協力協定の締結を促進しています。

ほかにも、各地域で取りまとめた知見をマニュアルなどにして発表するとともに、官民混合での災害物流に関する研修を開催するなど、多面的に災害に強い物流システムの構築を支援していきます。

物流効率化法の枠組みを利用し災害対策や環境への配慮を推進

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(物流効率化法)」による災害対策については、総合効率化計画^{※4}の認定要件に、取扱貨物に対する荷崩れ防止対策の実施や、非常時でも貨物情報を活用可能とするためのバックアップデータ保存システム設置などを盛り込みました。

物流効率化法は、社会資本と連携した効率的な物流拠点施設の整備を目的に、事業の計画認定や関連支援の措置などを定めたもので、総合化・効率化によるコスト削減だけでなく、環境



平成25年10月、3日間にわたり官民混合で災害物流に関する研修を初めて開催。

負荷低減や地域の活性化など多面的な効果が期待されています。現在までに197件(平成25年9月末現在)の総合効率化計画が認定を受け、そのいくつかは東日本大震災の際に物流拠点として大きな役割を果たしました。今回の認定要件追加により、さらに災害に強い物流の実現を目指します。

※1 シャーシ…動力を持たない被牽引車。
※2 パレット…物流で荷物を載せるための荷役台。
※3 RORO船…船の中にトラックやトレーラーなどが自走して乗り込み、貨物の積み降ろしが行える貨物船。クレーンを使用せずに済むため、迅速な積み下ろしができ、輸送期間の短縮が可能。
※4 総合効率化計画…倉庫などを中心として、輸送、保管、荷さばきや流通加工(梱包やラベル貼りなど)を一体的に実施するなどの流通業務の総合化や、輸送網の集約、配送の共同化など流通業務の効率化を図る事業の計画。