

物流をめぐる状況について(参考資料①)

～物流の現状及び物流政策の取組状況等～

1. 物流の現状等について
 - (1) 物流を取り巻く社会経済情勢
 - (2) 物流の現状について
 - (3) 各種計画等における物流政策の位置づけ

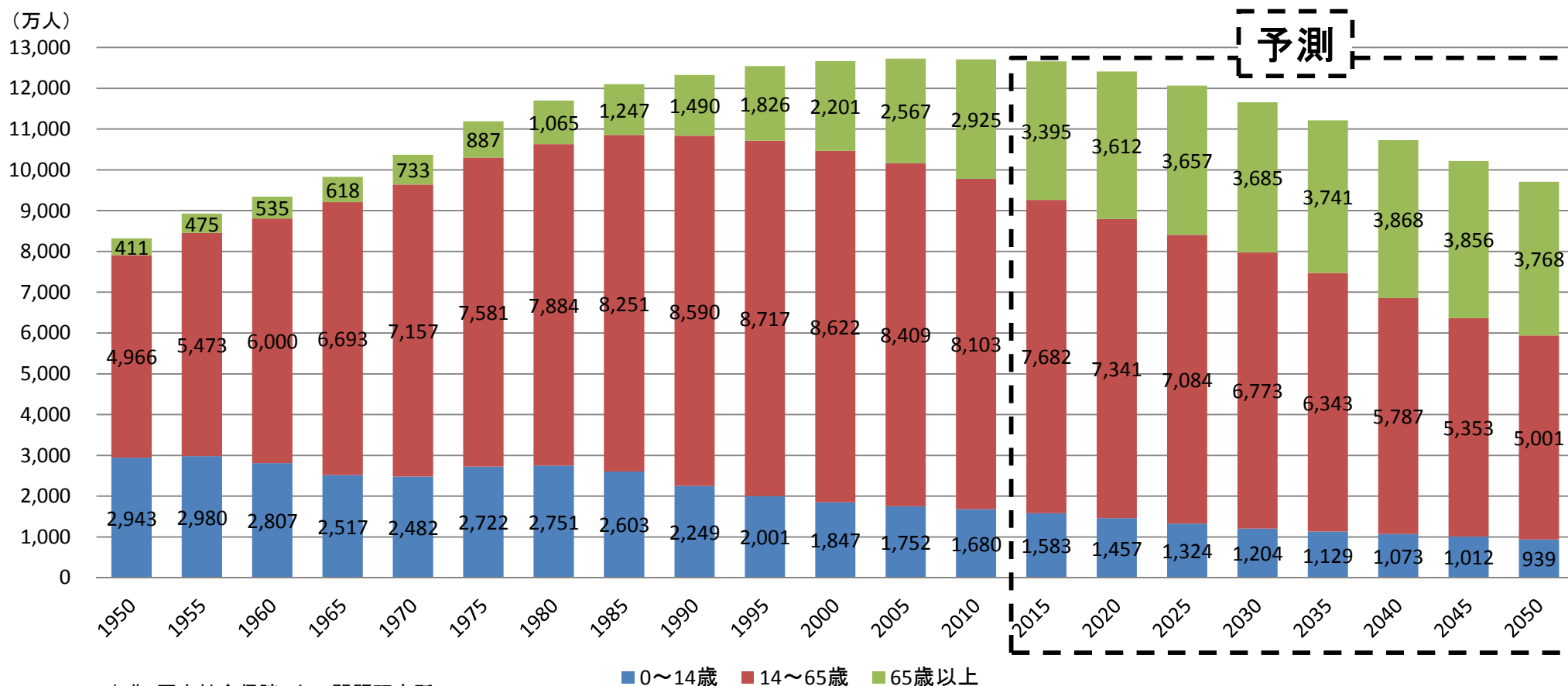
1. 物流の現状等

(1) 物流を取り巻く社会経済情勢

急速に進む人口減少

○日本の総人口はこれまで増加してきたが、2005年頃を境に減少局面となり、2045年には1億人程度となる見通し。
 ○少子高齢化の進行により、2050年には総人口の約40%が65歳以上になる見通しであり、生産年齢人口は2010年比約3,000万人減となる見通し。

【我が国の人口推移と将来予測】

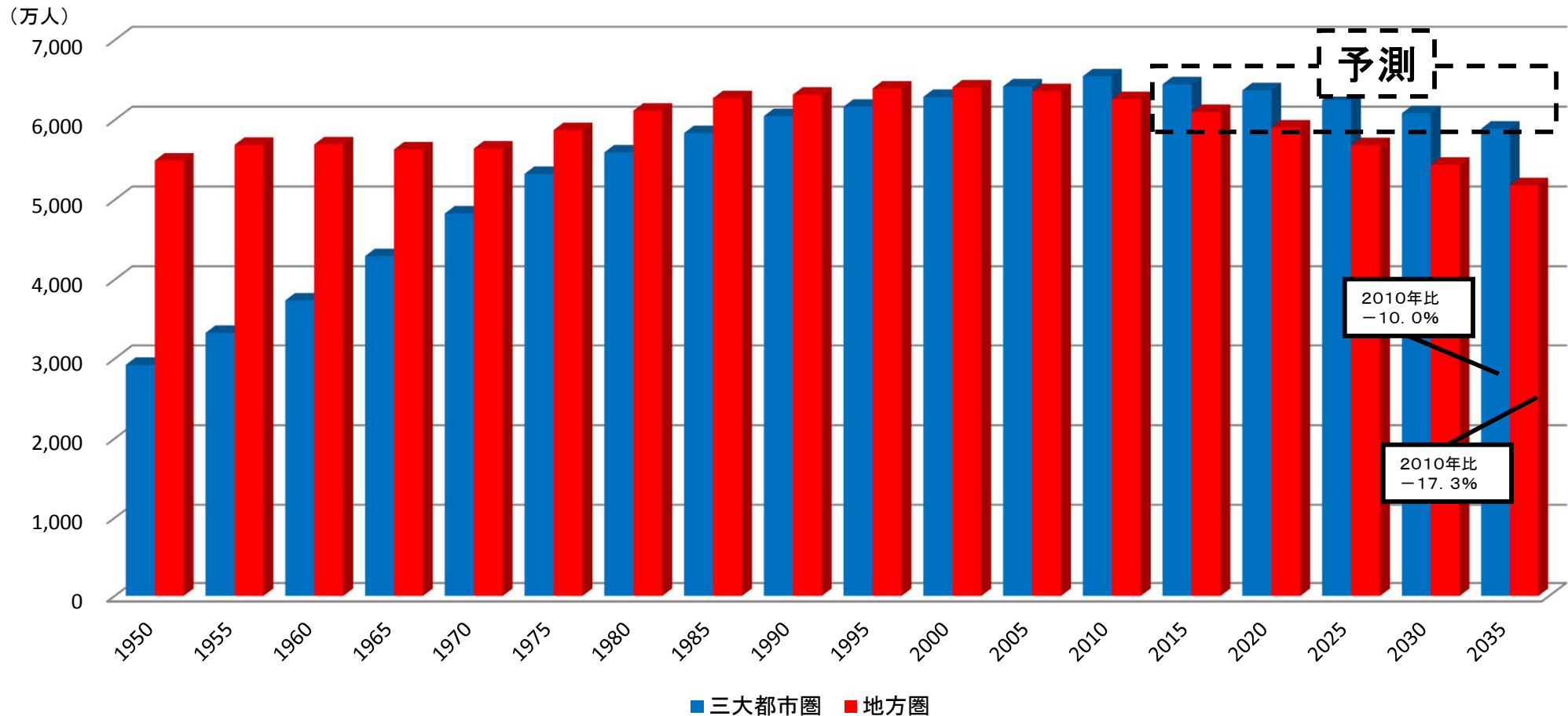


出典：国立社会保障・人口問題研究所

1950年から2010年までの人口推移は、「人口統計資料集2012 年齢(3区分)別人口及び増加率：1884~2010年」

2015年から2050年までの人口予測は、「日本の将来推計人口(平成24年1月推計) 総人口, 年齢3区分(0~14歳, 15~64歳, 65歳以上)別人口及び年齢構造係数：出生中位(死亡中位)推計」

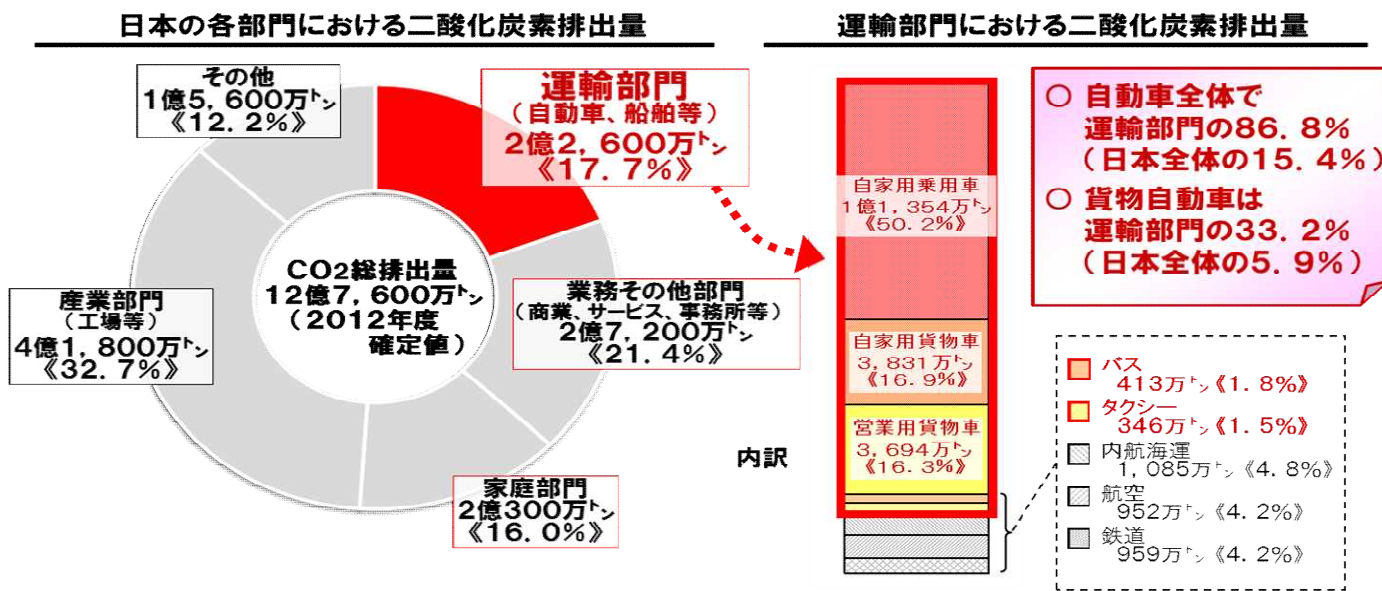
○地方においては、都市部に比べて人口減少が顕著。



出典：1950年から2005年までの人口推移は、国立社会保障・人口問題研究所「人口統計資料集2012 都道府県別人口：1920～2005年」
 2010年の人口は、総務省「平成22年国勢調査 都道府県・市町村別統計表」
 2015年から2035年までの人口予測は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来推計人口(平成19年5月推計)について」
 注：地域区分は以下のとおり
 三大都市圏：東京圏(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)、名古屋圏(岐阜県、愛知県、三重県)、大阪圏(京都府、大阪府、兵庫県、奈良県)
 地方圏：三大都市圏以外の地域

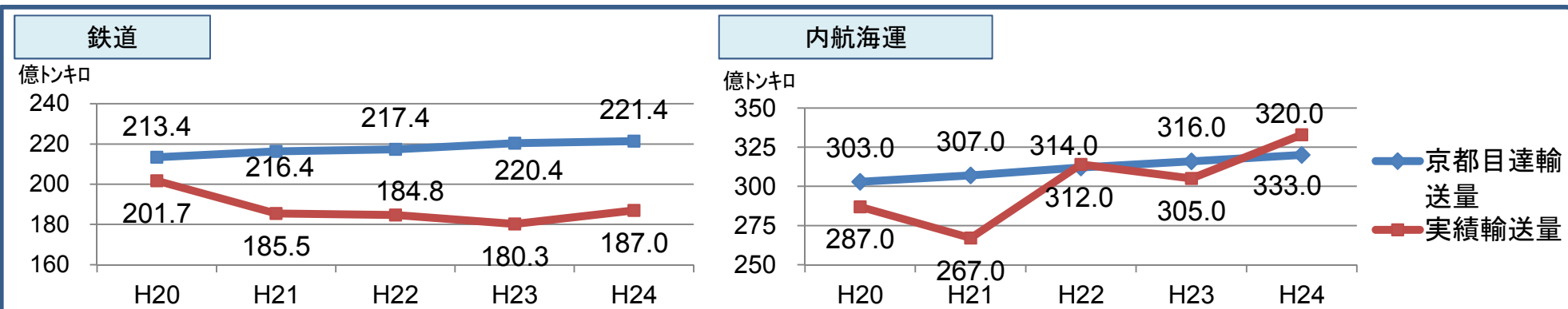
地球環境問題への対応

- 日本のCO2排出量のうち、運輸部門からの排出量は17.7%。
- 自動車全体では運輸部門の86.8%(日本全体の15.4%)、貨物自動車に限ると運輸部門の33.2% (日本全体の5.9%)を排出。
- 鉄道輸送においては京都議定書目標達成計画を達成していない(内航海運は平成24年に目標達成)。

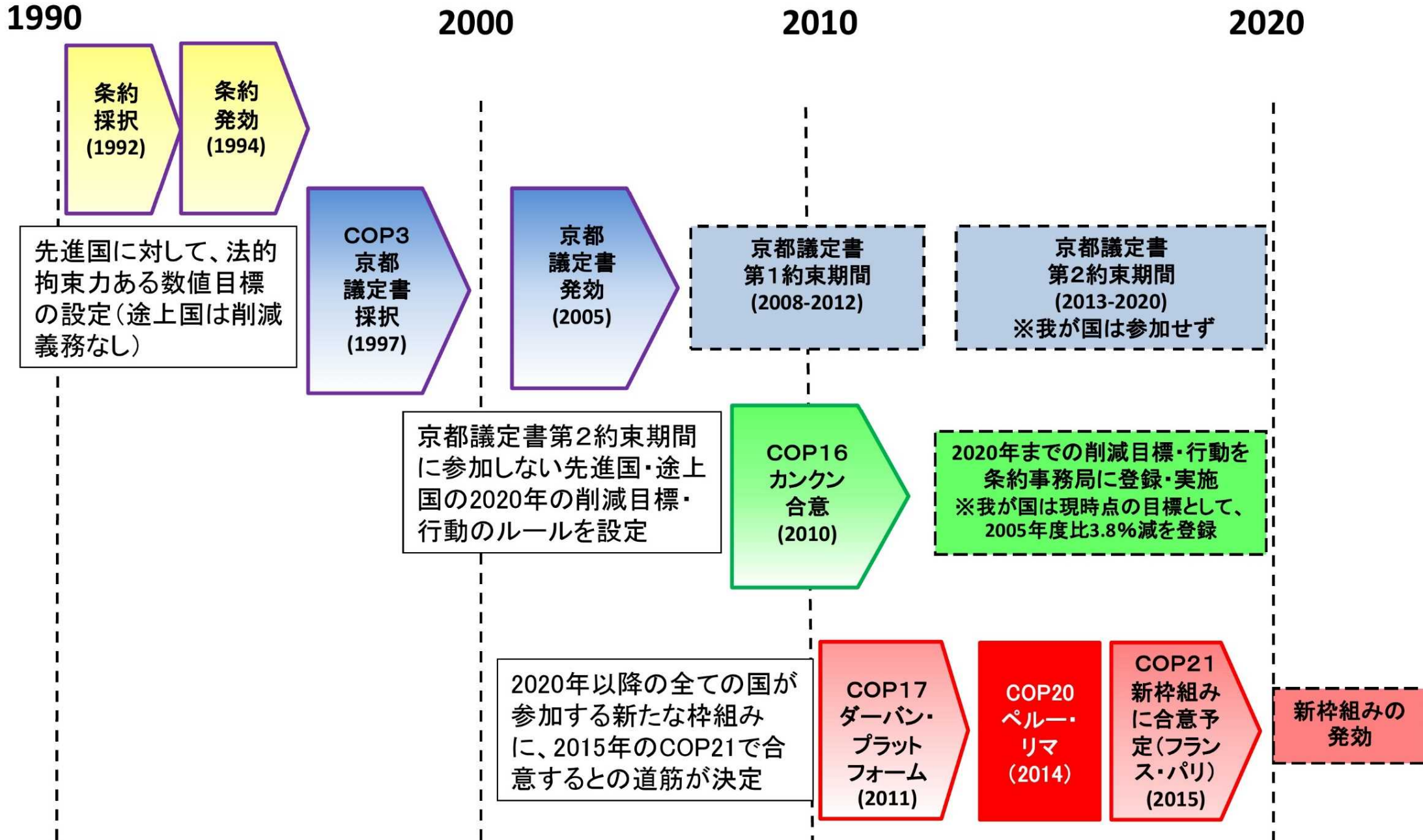


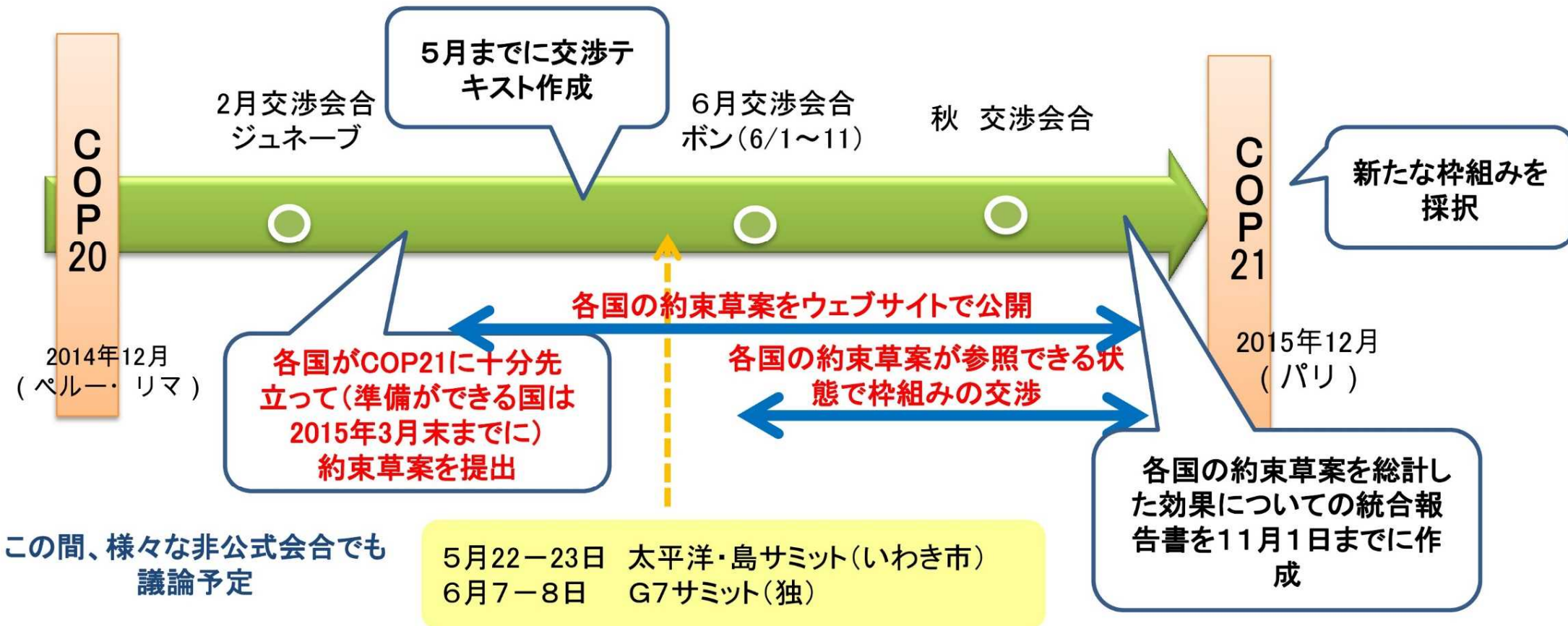
※ 電気事業者の発電の伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量はそれぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本国温室効果ガスインベントリ報告書」より国土交通省環境政策課作成

京都議定書目標達成計画における鉄道・内航海運の輸送量目標と実績(H20-H24)



気候変動に関する国際交渉の経緯





今後の日本の対応:

- 全ての国が参加する公平かつ実効的な枠組み構築に向けて、引き続き交渉に積極的に貢献。
- 約束草案については、COP決定、各国の動向や将来枠組みに係る議論の状況、エネルギーミックスに係る国内の検討状況等を踏まえて検討し、できるだけ早期に提出することを目指す。

首都直下地震、南海トラフ巨大地震の切迫

- 首都直下地震(M7クラス)の発生確率は、30年以内に70%程度
- 南海トラフ地震(M8~9クラス)の発生確率は、30年以内に70%程度

首都直下地震

- ・南関東では、1885年以降、M7程度の地震が5回発生(※)
 - ・平均発生頻度は23.8年と推定され、今後30年以内に地震が発生する確率は70%程度と予想される
 - ・次の地震の規模はM6.7~M7.2程度と推定される。
- ※1894年明治東京地震(M7.0)、1895年茨城県南部の地震(M7.2)、1921年茨城県南部の地震(M7.0)、1922年浦賀水道付近の地震(M6.8)、1987年千葉県東方沖(M6.7)

○将来の地震発生の可能性

地震の規模 : M6.7~7.2程度
 地震発生確率: 30年以内に、70%程度
 平均発生間隔: 23.8年

○被害想定(主なもの)

- 地震の揺れによる被害
 - ・全壊家屋: 約17万5千棟
 - ・建物倒壊による死者: 最大 約1万1千人
 - ・揺れによる建物被害に伴う要救援者: 最大 約7万2千人
- 市街地火災の多発と延焼
 - ・焼失: 最大 約41万2千棟
- 死者数: 最大約2.3万人
- インフラ・ライフライン等の被害
 - ・電力: 被災直後は都区部の約5割が停電
 - ・道路: 都区部の一般道の復旧には1か月以上を要する見込み
 - ・鉄道: 地下鉄は1週間、私鉄・在来線は1か月程度、運行停止する可能性 等
- 経済的被害
 - ・建物等の直接被害: 約47兆円、生産・サービス低下: 約48兆円

南海トラフ地震

- ・南海トラフでは約100~200年の間隔で大地震が発生
- ・前回の昭和東南海地震(1944年)、昭和南海地震(1946年)の発生から70年近くが経過し、次の大地震発生の可能性が高まっている。
- ・過去の南海トラフで発生した大地震は多様性があり、次の地震の震源域の広がりや正確に予測することは困難なため、南海トラフ全体を1つの領域として考え、評価した。

○将来の地震発生の可能性

地震の規模 : M8~9クラス
 地震発生確率: 30年以内に、70%程度
 平均発生間隔: 88.2年

○被害想定(主なもの)

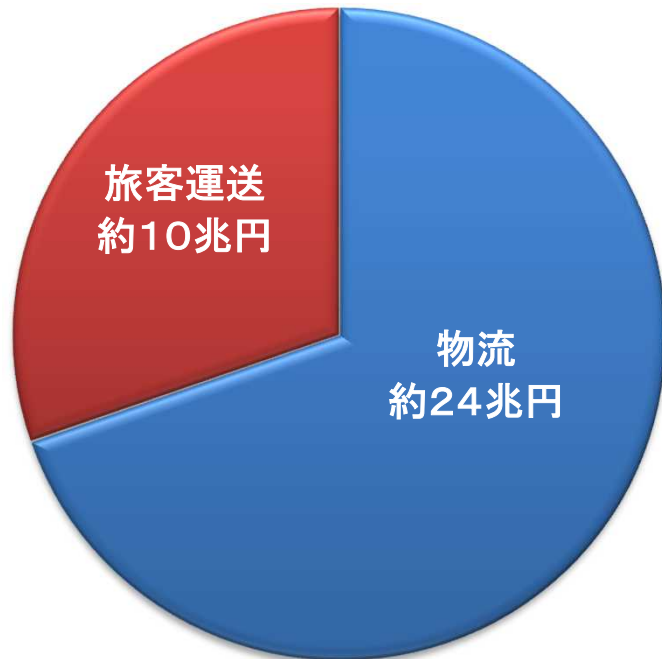
- 地震の揺れによる被害
 - ・揺れによる全壊家屋数: 約62万7千棟(基本ケース)
 - ・液状化による全壊家屋数: 約11万5千棟(基本ケース)
- 地震火災による焼失
 - ・焼失数: 約31万棟(冬・夕・風速8m/sのケース)
- 死者数: 最大約32.3万人
- インフラ・ライフライン等の被害
 - ・電力: 被災直後で最大約2710万軒が停電
 - ・道路: 道路施設被害(路面損傷、沈下、法面崩壊、橋梁損傷等)は約3万~3万1千箇所発生(基本ケース)
 - ・鉄道: 鉄道施設被害(線路変状、路盤陥没等)は約1万3千箇所発生(基本ケース) 等
- 経済的被害
 - ・資産等への被害【被災地】: 97.6兆円(基本ケース)
 - ・経済活動への影響【全国】: 35.1兆円(基本ケース)

資料: 地震発生確率は地震調査研究推進本部ウェブサイト(地震調査研究推進本部地震調査委員会が公表した評価)による。
 被害想定は、首都直下地震対策検討WG最終報告(平成25年12月)、南海トラフ巨大地震対策検討WG最終報告(平成25年5月)による。

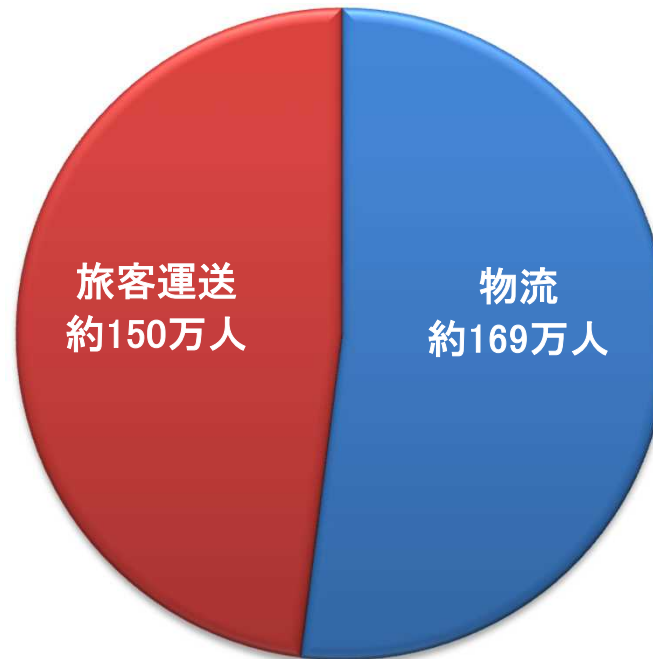
(2)物流の現状等について

○運輸業界は約34兆円産業。うち、物流業界は約24兆円を占める一大産業。
物流業界は、日本国GDP総額の約5%、全産業就業者数の約3%を占めている。

営業収入 <2012年度>



労働就業者 <2012年度>



物流事業者の種類

トラック運送事業	(62,936者)
JR貨物	(1者)
内航海運業	(3,707者)
外航海運業	(197者)
港湾運送業	(884者)
航空貨物運送事業	(21者)
鉄道利用運送事業	(1047者)
外航利用運送事業	(769者)
航空利用運送事業	(182者)
倉庫業	(6,059者)
トラックターミナル業	(16者)

運輸業界の総額: 約34兆円

※物流業界(約24兆円)は日本国GDP総額(約473兆円)の約5%

【参考】

- ・鉄鋼業: 約16兆円
- ・旅行業: 約6兆円

運輸業界の総就業者数: 約320万人

※物流業界(約169万人)は全産業就業者数(約6300万人)の約3%

- 【注】
- 1 営業収入・就業者数ともに推計値。
 - 2 旅客運送の営業収入については、一部中小事業者を除く。
 - 3 旅客運送の労働就業者については、総務省「労働力調査」における運輸業への就業者数から推計。
 - 4 法人企業統計調査結果(財務省 平成24年度)、一般社団法人日本旅行業協会資料等を参照。

物流業の概要(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、経済社会にとって不可欠な構成要素。

	営業収入(円)	事業者(者)	従業員(人)	中小企業率
トラック運送事業	14兆3,685億	62,936	144万	99.9%
JR貨物	1,312億	1	6,000	0.0%
内航海運業	8,998億	3,707	2万	99.6%
外航海運業	4兆3,337億	197	7,000	55.7%
港湾運送業	1兆942億	884	5万2,000	88.7%
航空貨物運送事業	2,684億	21	3万4,000	23.8%
鉄道利用運送事業	2,529億	1047	6,000	86.1%
外航利用運送事業	3,185億	769	4,000	73.7%
航空利用運送事業	5,564億	182	1万5,000	61.5%
倉庫業	1兆7,608億	6,059	10万5,000	91.3%
トラックターミナル業	286億	16	500	93.8%
合計	約24兆	—	約169万	—

※ 国土交通省統計資料より、国土交通省総合政策局物流政策課作成。

※ データは平成24年度のもの(一部例外、推計値有り)。この他に内航利用運送事業者、自動車利用運送事業者が存在。

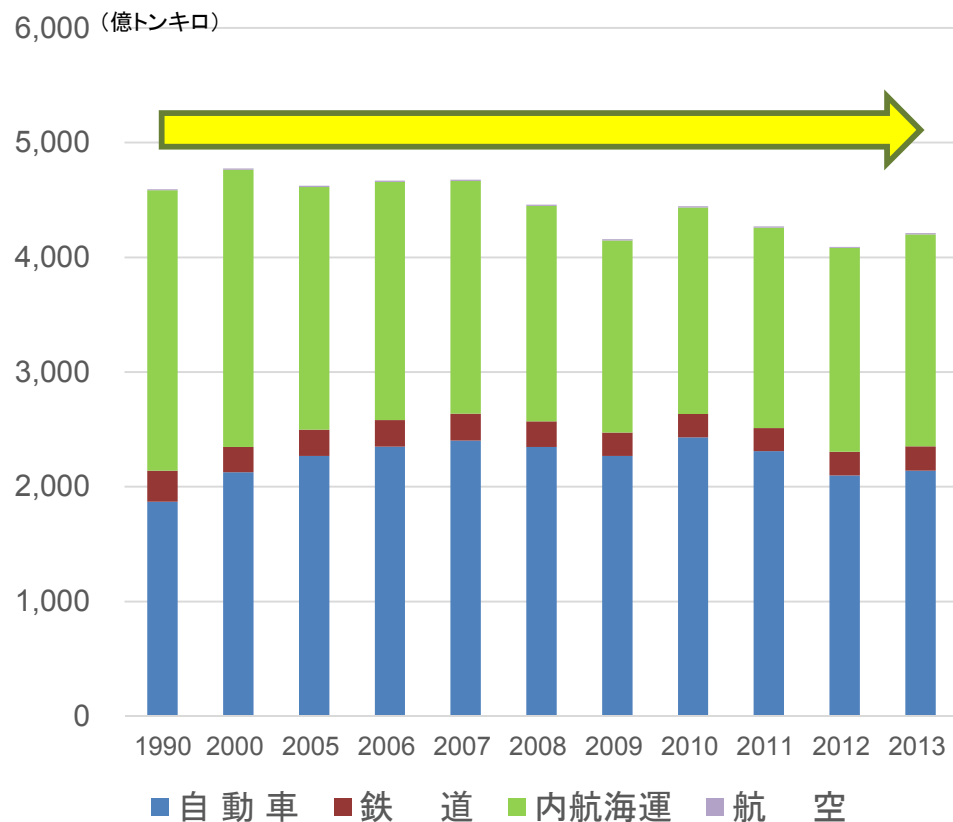
※ 一部の業種については、報告提出事業者のみの合計の数値。

※ 全就業者数は総務省「労働力調査(平成25年)」の数値

※ 旅客分野は乗合バス事業、貸切バス事業、タクシー事業、JR旅客会社、大手民鉄、地域鉄道、旅客船事業、旅客船事業のうち長距離フェリー、航空運送事業(主要十一事業者の収支状況を基に算出)の合計(国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課資料より)。

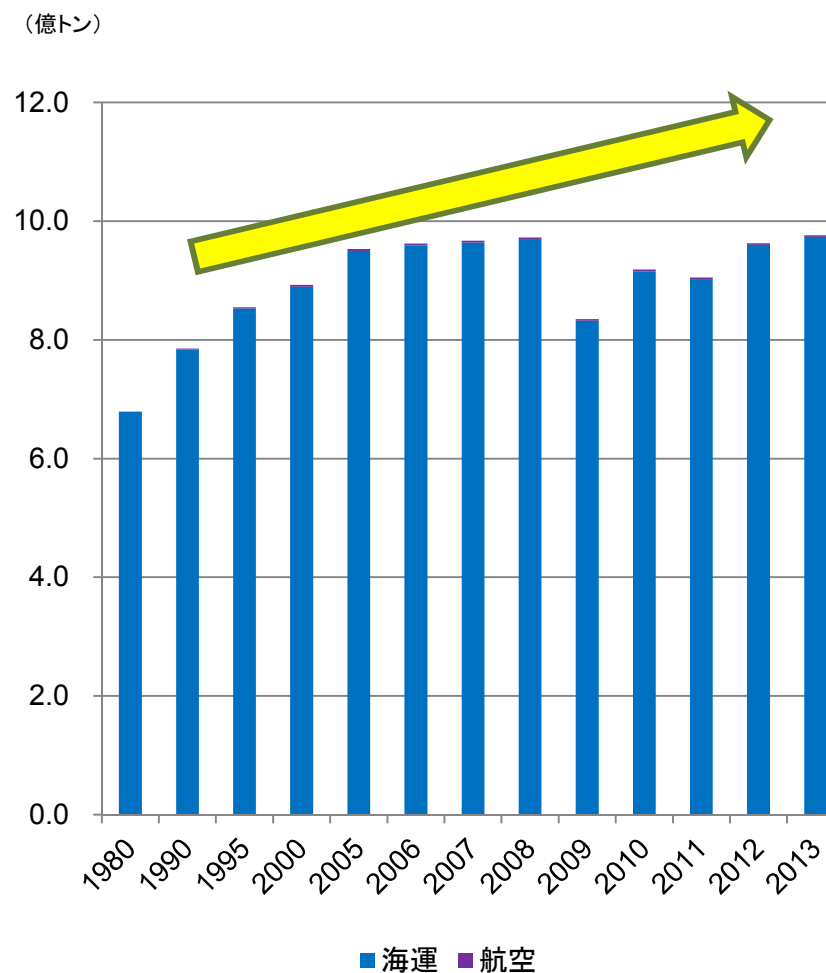
- 国内貨物輸送量は、トンキロベースで概ね横ばいとなっている。
- 国際貨物輸送量は、トンベースで、リーマンショック後に減少がみられるものの、長期的には増加傾向。

【国内貨物輸送量(トンキロ)】



出典:国土交通省「自動車輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「内航船舶輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」より作成

【国際貨物輸送量(トン)】

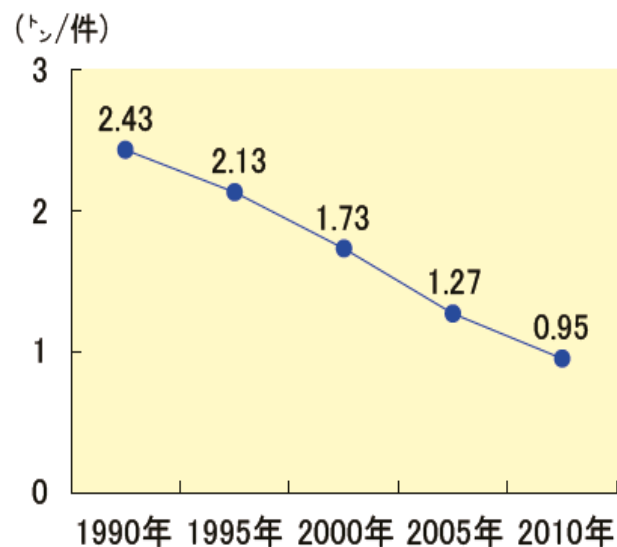


出典:国土交通省海事局資料及び航空局資料により作成

○貨物1件当たりの貨物量(流動ロット)は減少し、貨物の小口化は更に進行している。
 ○小口貨物の増加(0.1トン未満が75.1%)により、件数ベースの物流量は増加している。

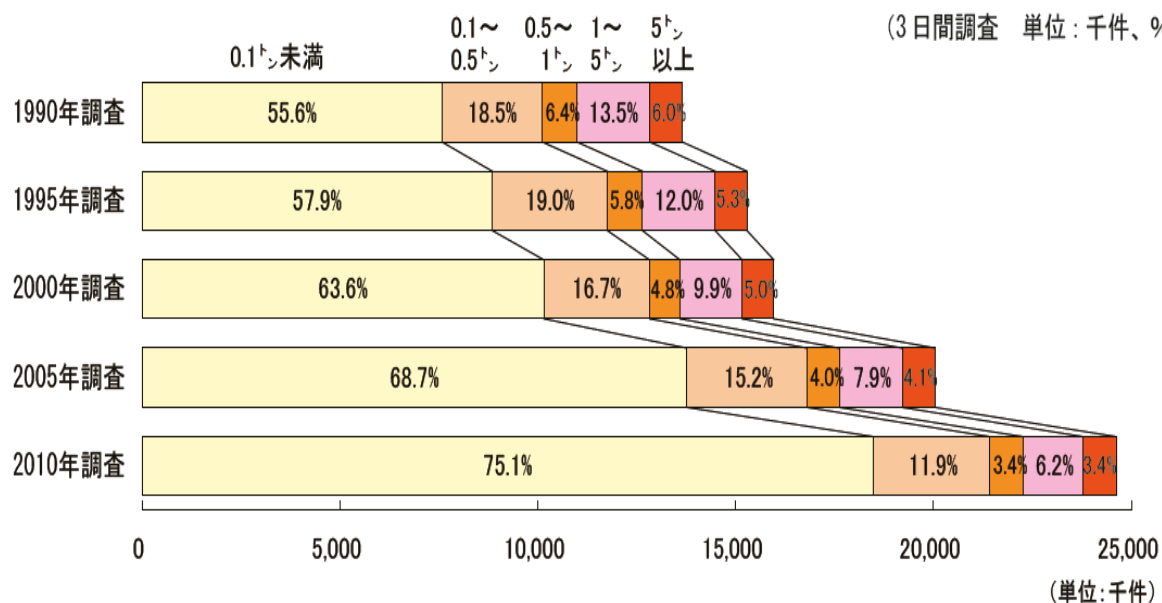
【流動ロットの推移】

(3日間調査 単位:トン/件)



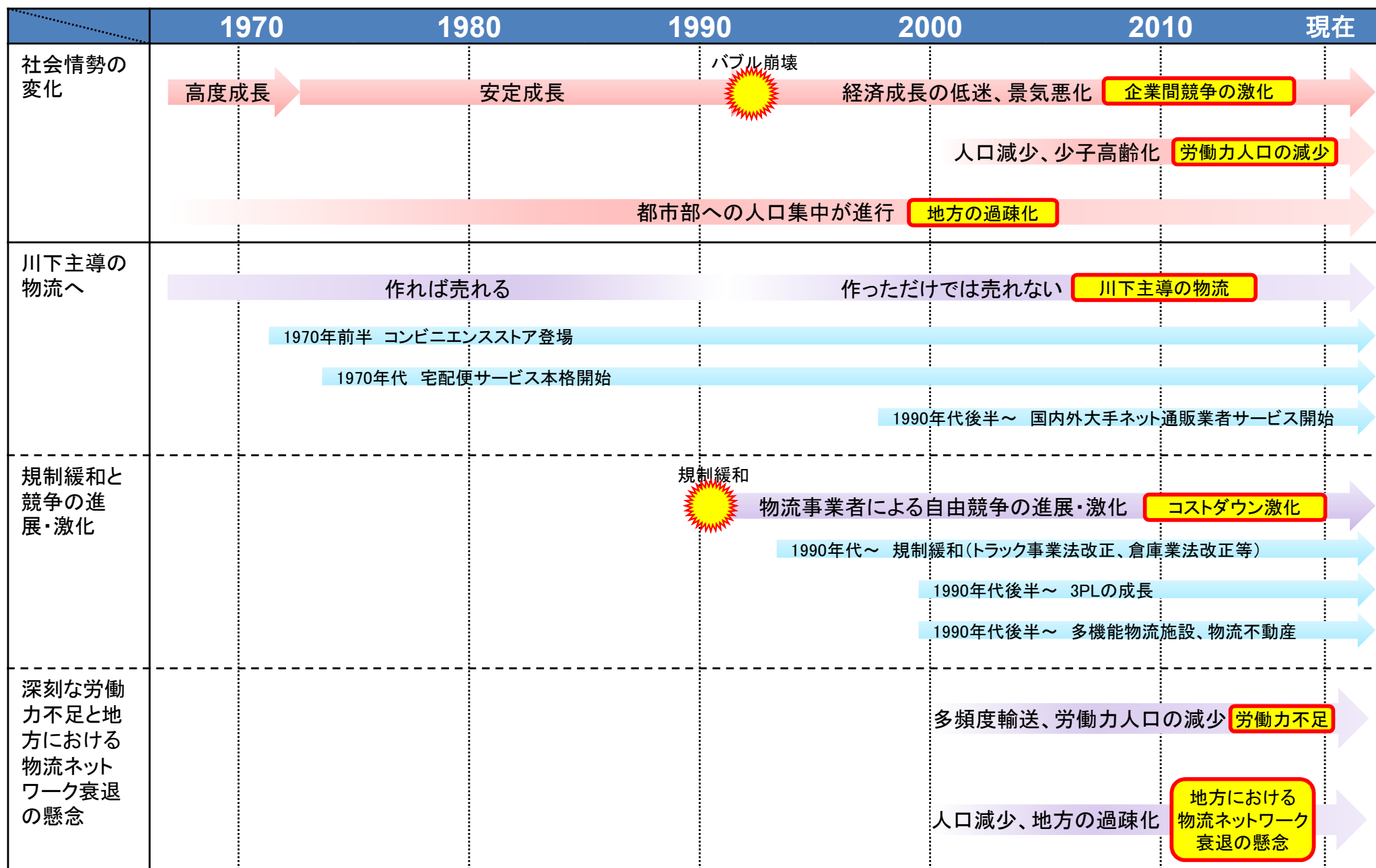
【物流件数の推移(流動ロット規模別)】

(3日間調査 単位:千件、%)



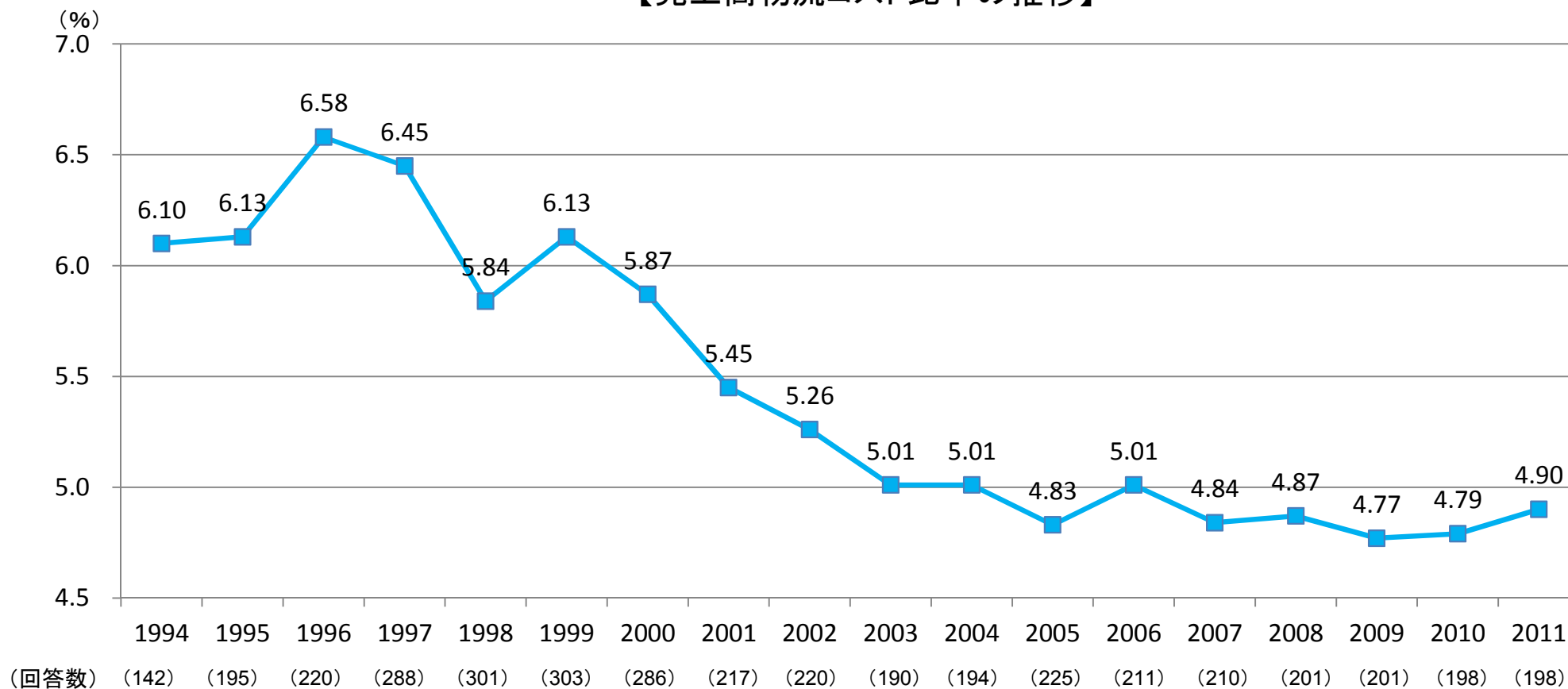
出典:国土交通省「全国貨物純流動調査(物流センサス)」(第9回調査)

国内物流をめぐる環境の変化



○売上高物流コスト比率は、2000年代前半まで低下傾向の後、近年は概ね5%弱の水準で推移している。

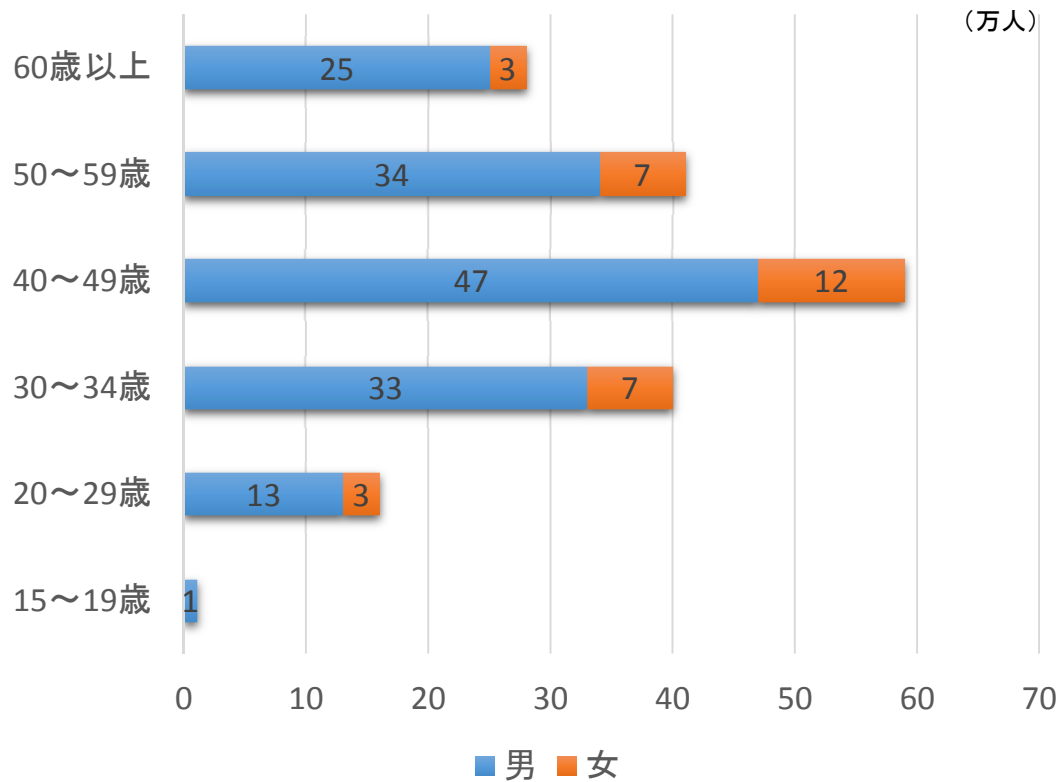
【売上高物流コスト比率の推移】



出典：JILS「2011年度物流コスト調査報告書(概要版)」

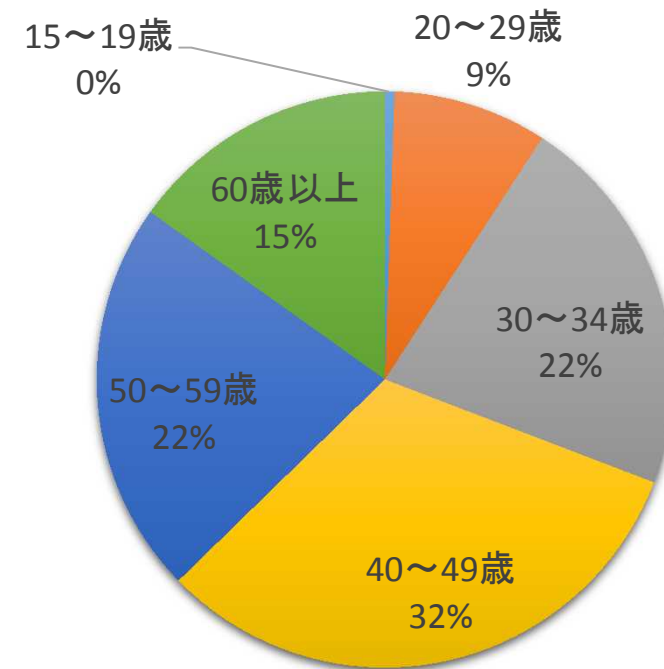
○トラック業界の就業者は、各年齢層とも女性比率が低い。
○また、高齢化が進み、50歳以上の就業者が1/3以上(2014年)を占めている。

【トラック業界の男女別就業者数】



総務省「労働力調査」(2014年)

【トラック業界の年齢構成】

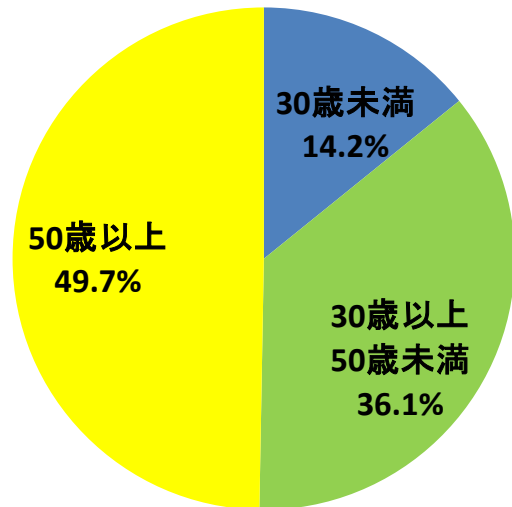


総務省「労働力調査」(2014年)

- 内航船員は高齢化が進み、50歳以上が約50%、うち60歳以上が約20%を占めている。
- 一方、内航船員への新規就業者は近年増加傾向にあり、若年船員の割合も増加している。

内航船員の年齢構成比

**50歳以上の割合
約50%**
(うち60歳以上が約20%)



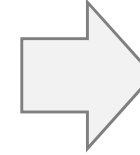
(平成25年10月現在)

内航海運（旅客・貨物）への新規就業者

※港湾タグへの就業者含む

平成21年

509人



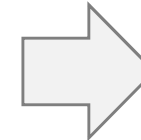
平成25年

655人

30歳以下の内航船員数と割合

平成21年

3,480人
(11.9%)



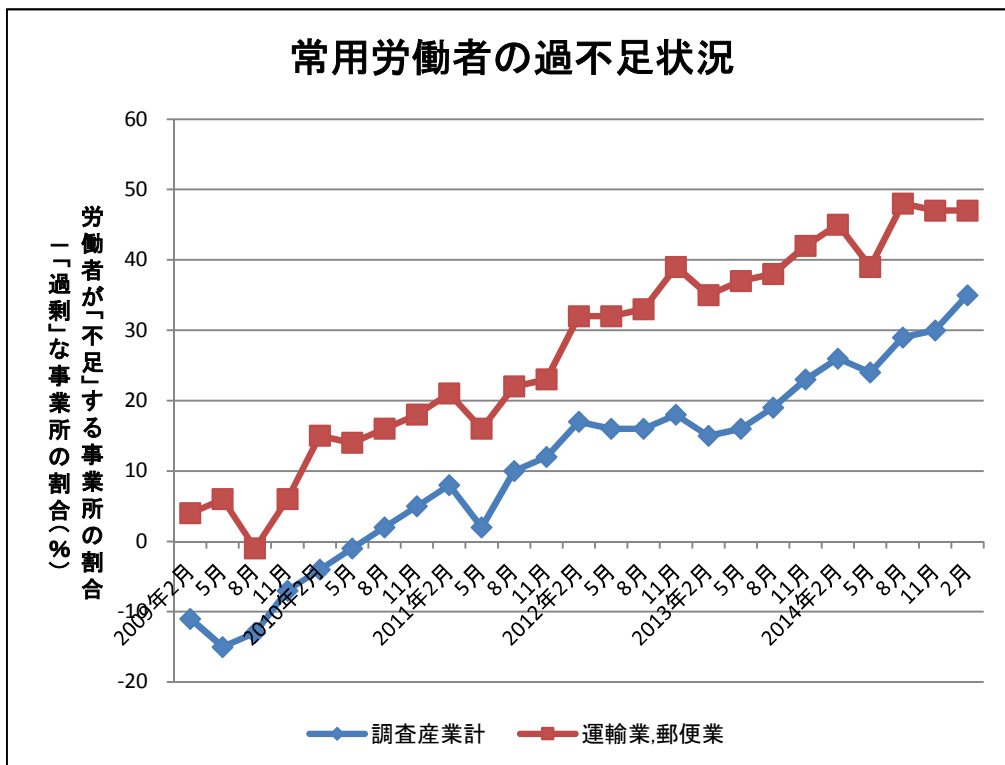
平成25年

3,813人
(14.2%)

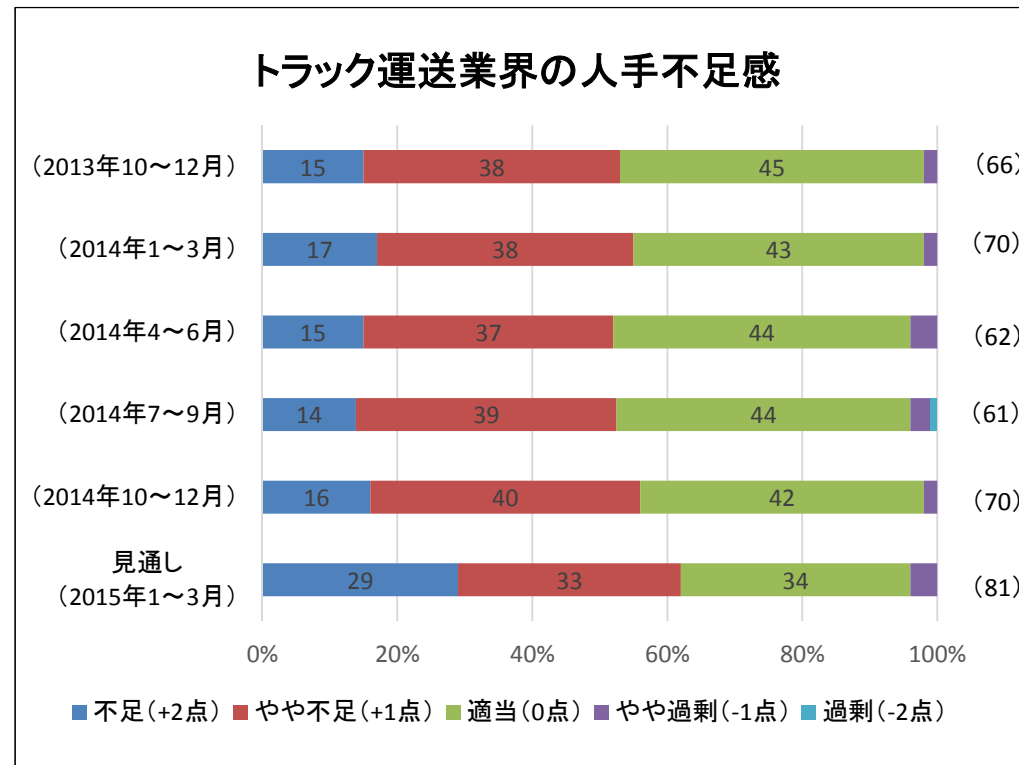
(時点は各年10月現在)

物流産業における労働力不足

リーマンショック後の景気回復に伴い、運輸業・郵便業では労働者が不足していると考える事業所割合が増加しており、全産業に比べても一貫して多い。特にトラック運送業界においては、人手不足を感じている事業者が半数を超えているなど、人手不足感が強い。



出典：厚生労働省「労働経済動向調査」



注：「業況判断指標」は、各設問の回答に対し、人手不足+1～+2、横ばい0点、人手過剰-1～-2の点数を与え、回答数で割った商を100倍して算出
出典：全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」

物流事業者の声

- 労働環境の厳しさ等により長距離ドライバーが集まりづらい傾向にあり、幹線輸送を受託する事業者が見つからない。
- 社員は全体的に高齢化が進んでいるが、いくら募集しても若い人に来てもらえない。
- 一社でやることには限界があるので、業界として関心喚起を含めて労働条件を改善しないと若い人が来ない。

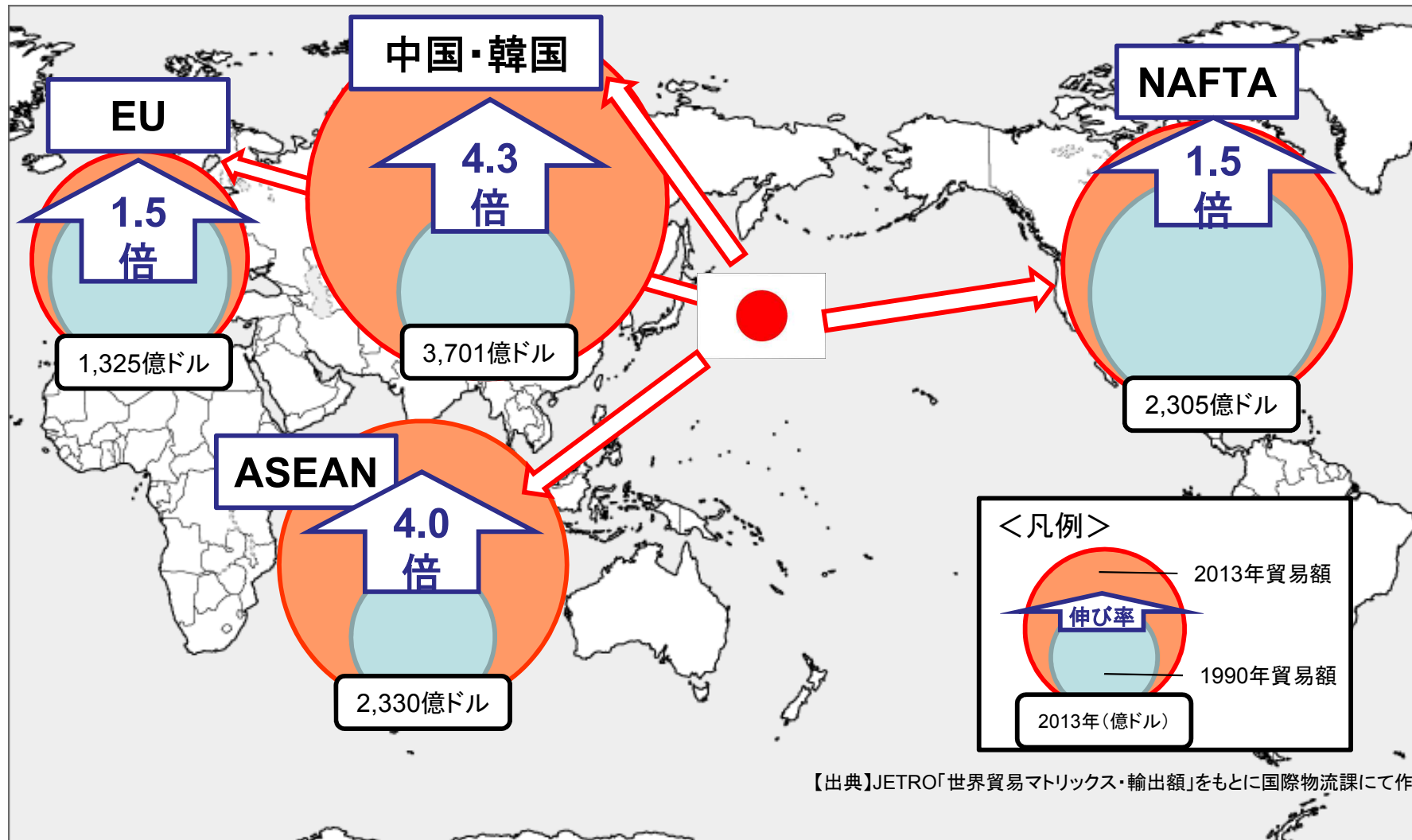
国際物流をめぐる環境の変化

	1970	1980	1990	2000	2010	現在
社会事象	1973 第1次 オイルショック	1979 第2次 オイルショック 1981 対米自動車輸出 自主規制開始	1985 プラザ合意 1990～1991 バブル崩壊	1990 湾岸戦争 1997 アジア 通貨危機 1998 山一証券破綻	2008 リーマンショック	2011 東日本大震災 タイ洪水
為替動向 (対ドル)	1973 変動相場制 への移行	急速な円高進行 254.1円 → 202.8円 (85.1) (85.12)	円高 ピーク 79.8円 (95.4.19)	円安 ピーク 144.8円 (98.8)	円高 ピーク 75.3円 (11.10.31)	101.8円 (2014年2月末)
貿易構造	典型的な加工貿易 (原材料を輸入し、完成品を輸出)	海外生産の拡大 (北米での自動車の現地生産の拡大等)	海外生産の拡大 (アジアでの国際分業の進展、 中間財を輸入し、完成品を輸出)	海外生産の拡大 (グローバルな国際分業の深化、 完成品の海外生産も)	海外生産の拡大 (アジア等の新興市場獲得)	
我が国物流 事業者の海外展開		欧米等を中心に「国際化」の進展	荷主企業における国際分業の進展にあわせたアジア進出の急速な拡大	三国間輸送や現地の物流ニーズに 対応するためのアジアへの進出の拡大		
物流に関わる 経営管理の 視点の変遷	物流効率化の追求 輸送や保管といった個々の活動の効率化	ロジスティクス・マネジメント への視点の拡大 企業内での物流全体の最適化	サプライチェーンマネジメント への関心の高まり サプライチェーン全体での物流の最適化	リダンダンシーやBCP への関心の高まり		

(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」(2012年3月)等より国土交通省物流政策課作成

- 世界全体の貿易額が増大する中、特にアジアを中心とした貿易額は急速に拡大
- アジア域内での国際分業が進展し、サプライチェーンのグローバル化が深化

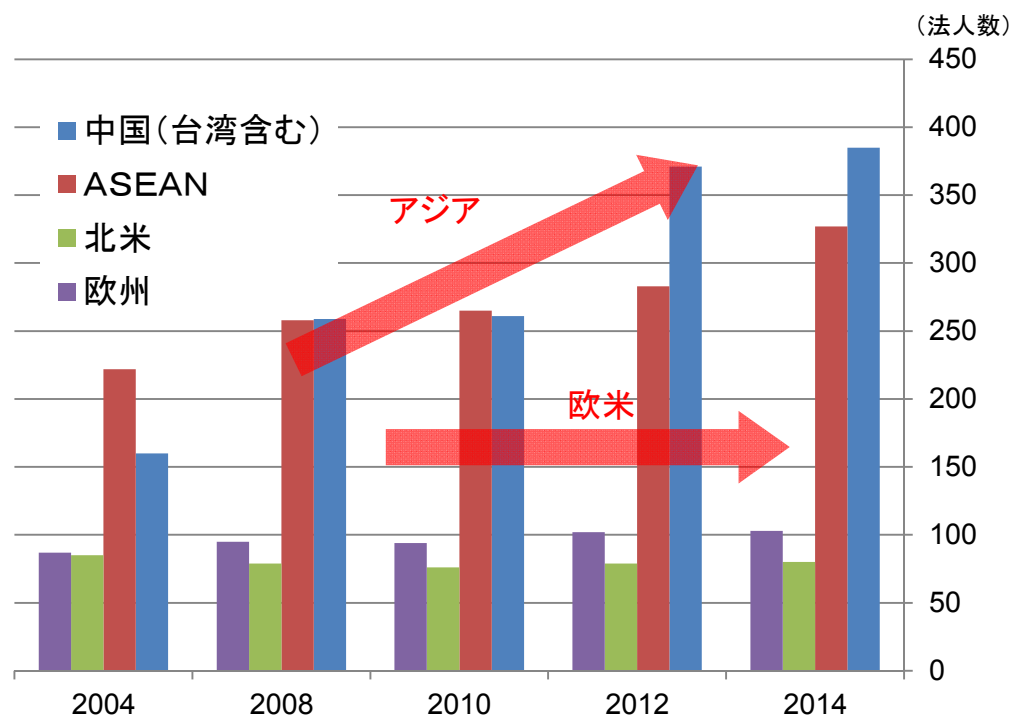
<各地域と日本との貿易額> (1990年→2013年)



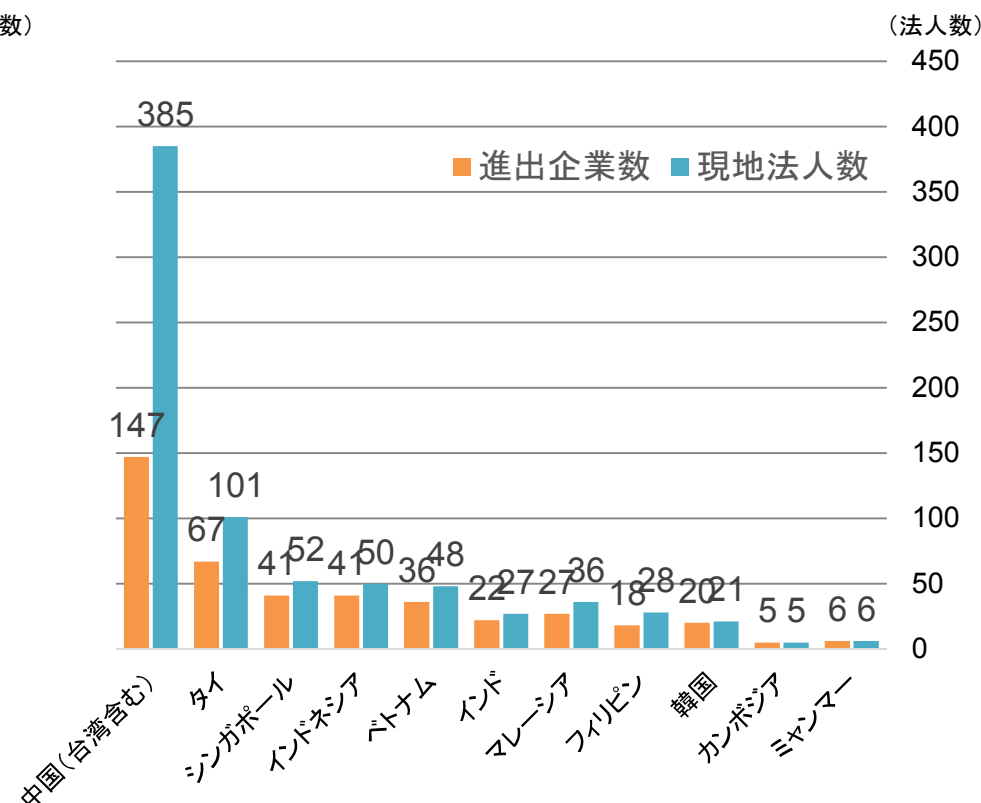
【出典】JETRO「世界貿易マトリックス・輸出額」をもとに国際物流課にて作成(2014)

- 我が国の製造業等の海外展開に対応して、我が国の物流事業者の海外展開も拡大
- アジアを中心に我が国産業の海外進出が加速。中国に進出している日系物流事業者は10年で2.4倍、ASEANに進出している日系物流事業者は10年で1.5倍(2004→2014)

我が国物流事業者(フォワーダー)海外展開の状況



国別の我が国物流事業者の進出企業数(2014)

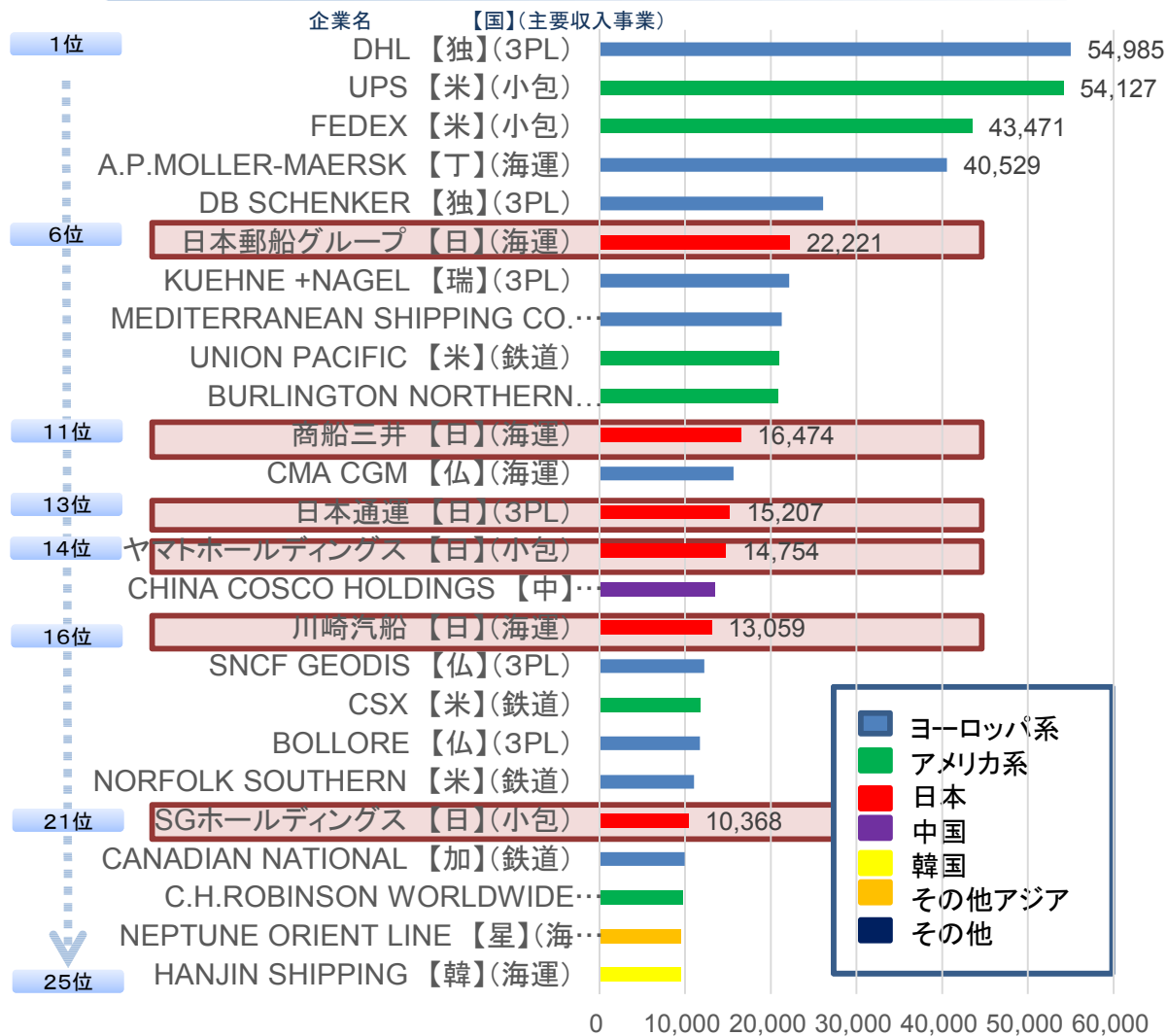


【出典】JIFFA「我が国フォワーダーの海外進出状況と外国フォワーダーの日本進出状況」より国土交通省国際物流課作成

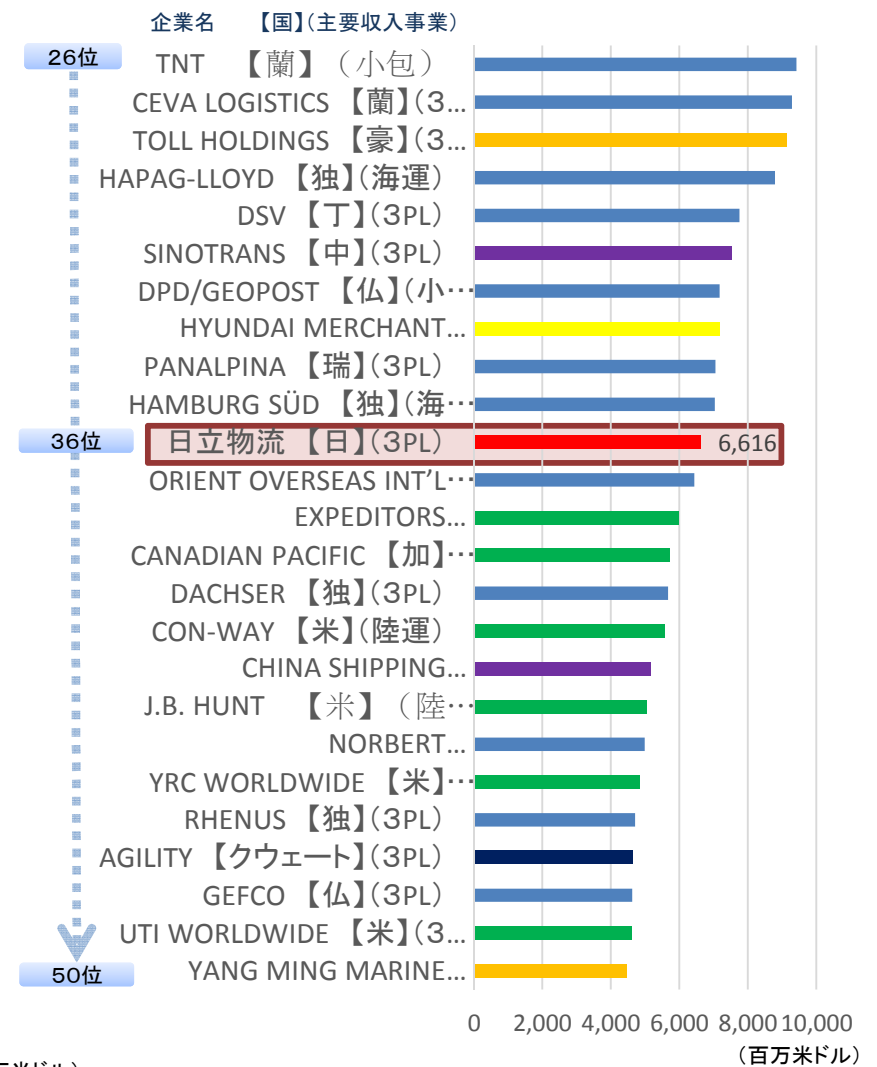
世界の物流事業者上位50社（2012年 総収入）

○ 世界の大手物流事業者の売上規模の上位は、欧米系物流事業者に占められている。

1位～25位



26位～50位



【出典】The Journal of Commerce (2013) "Top 50 Global Transportation and Logistics Companies"より国土交通省総合政策局国際物流課作成

(3) 各種計画等における物流政策の位置づけ

「国土のグランドデザイン2050」の実現

長期的な国土づくりの指針

国土形成計画

- ・国土の利用、整備及び保全を推進するための総合的かつ基本的な計画(国土形成計画法)
- ・計画期間:平成27年から概ね10年間<計画案>
- ・社会資本整備、交通政策を含めた国土全体についての総合的かつ基本的な計画

調和を図る

国土審議会において、
改定に向けて検討中

調和を図る

中期的な社会資本整備の具体的指針

社会資本整備重点計画

- ・社会資本に関する計画であって、計画期間における社会資本整備事業の実施に関する重点目標や計画期間において効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要等を定めたもの
(社会資本整備重点計画法)
- ・計画期間:平成24(2012)～28(2016)年度<現行計画>
- ・道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜地、海岸が主な対象

社会資本整備審議会・交通政策審議会において、改定に向けて検討中

中期的な交通政策の具体的指針

交通政策基本計画

- ・交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための、交通に関する施策に関する基本的な計画であって、基本的な方針、目標を定めたもの
(交通政策基本法)
- ・計画期間:平成26(2014)～32(2020)年度
- ・徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が対象

「車の両輪」として
連携・整合を図る

平成27年2月13日 閣議決定

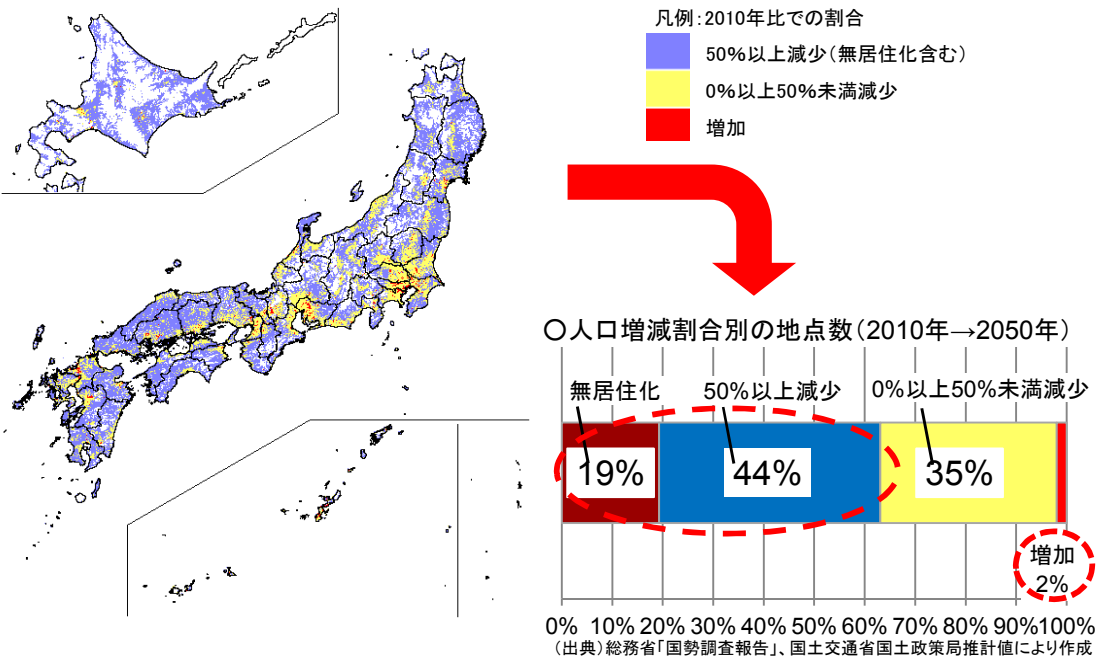
○ 「国土のグランドデザイン2050 ～対流促進型国土の形成～」は、本格的な人口減少社会の到来、巨大災害の切迫等に対する危機意識を共有しつつ、2050年を見据え、未来を切り開いていくための国土づくりの理念・考え方を示すもの。

- ### 時代の潮流と課題
- ① 急激な人口減少、少子化
 - ② 異次元の高齢化の進展
 - ③ 都市間競争の激化などグローバル化の進展
 - ④ 巨大災害の切迫、インフラの老朽化
 - ⑤ 食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題
 - ⑥ ICTの劇的な進歩など技術革新の進展

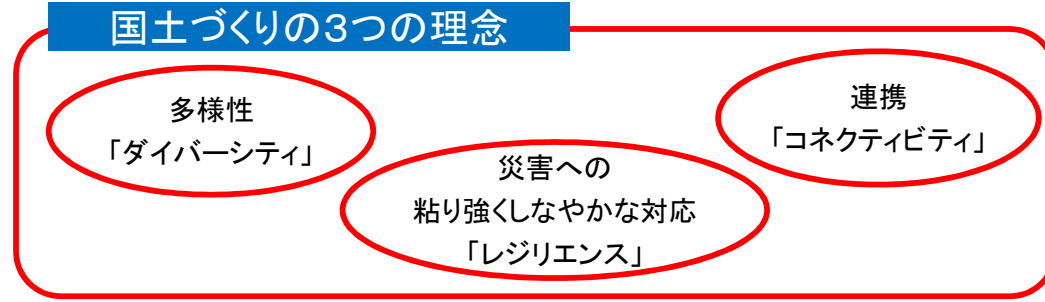
キーワードは**コンパクト+ネットワーク**

- ### コンパクト+ネットワークの意義・必要性
- ① 質の高いサービスを効率的に提供
 - ② 新たな価値創造
→ コンパクト+ネットワークにより、国全体の「生産性」を高める国土構造

【2010年を100とした場合の2050年の人口増減状況】



- ### 多様性と連携による国土・地域づくり
- ① 各地域が「多様性」を再構築し、自らの資源に磨きをかける
 - ② 複数の地域間の「連携」により、人・モノ・情報の交流を促進
- ・「多様性と連携」を支えるのがコンパクト+ネットワーク
 - ・コンパクト+ネットワークは、交通革命、新情報革命を取り込み、距離の制約を克服するとともに、実物空間と知識・情報空間を融合させる
 - ・交流は、それぞれの地域が多様であるほど活発化(→対流)
 - ・対流のエンジンは多様性(温度差(地域間の差異)がなければ対流は起こり得ない) → 常に多様性を生み出していく必要

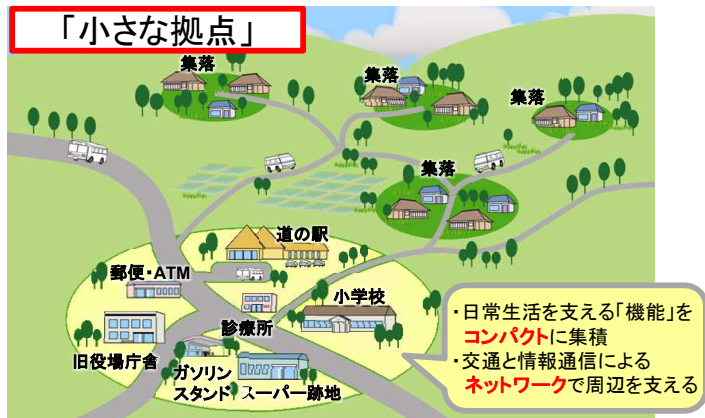


国土のグランドデザイン2050 ～対流促進型国土の形成②～

基本戦略

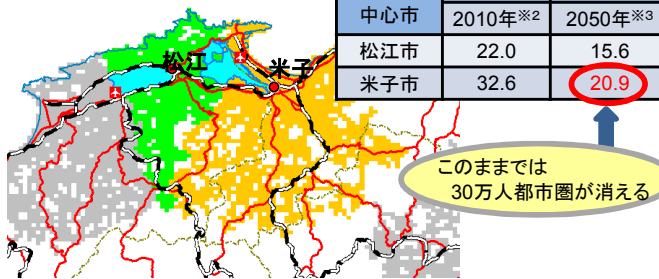
- (1) 「小さな拠点」と、高次地方都市連合等の構築
- (2) 攻めのコンパクト・新産業連合・価値創造の場づくり
- (3) スーパー・メガリージョンと新たなリンクの形成
- (4) 日本海・太平洋2面活用型国土と圏域間対流の促進
- (5) 国の光を觀せる観光立国の実現
- (6) 田舎暮らしの促進による地方への人の流れの創出
- (7) 子供から高齢者まで生き生きと暮らせるコミュニティの再構築
- (8) 美しく、災害に強い国土
- (9) インフラを賢く使う
- (10) 民間活力や技術革新を取り込む社会
- (11) 国土・地域の担い手づくり
- (12) 戦略的サブシステムの構築も含めたエネルギー制約・環境問題への対応

「小さな拠点」



高次地方都市連合

【高速道路を活用しない】

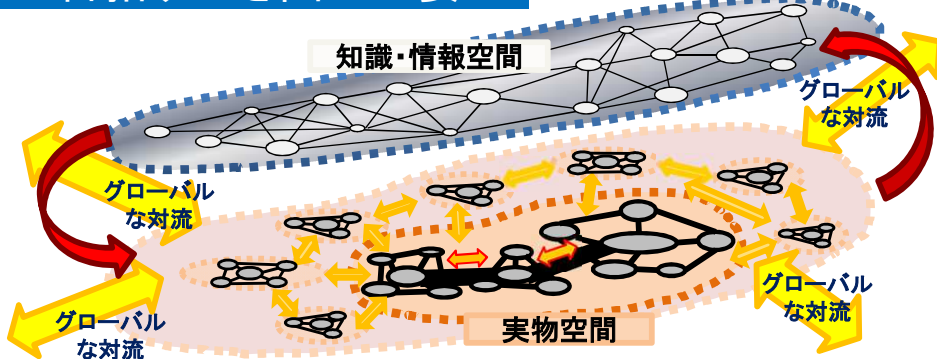


【高速道路を活用】



(※1) 2010年の人口10万人以上の市を中心市とし、自動車で60分以内の1kmメッシュを都市圏として設定。
(※2) 2010年の人口は総務省「国勢調査」による。(※3) 2050年の推計人口は国土交通省国土政策局のメッシュ推計人口による。

目指すべき国土の姿



- ・地球表面の**実物空間**(「2次元的空间」と**知識・情報空間**が融合した、**いわば「3次元的空间」**
- ・数多くの小さな対流が創発を生み出し、大きな対流へとつながっていく、**「対流促進型国土」**
- 大都市圏域と地方圏域
- ・**地方への人の流れを創出し、依然として進展する東京一極集中からの脱却**を図る

今後の進め方

・本グランドデザインも踏まえて、国土形成計画法に基づく「国土形成計画」(全国計画)の改定に向け、昨年9月に国土審議会に計画部会を設置して審議を進め、本年3月には中間とりまとめを行った。本年夏頃に最終とりまとめを行う予定。

国土のグランドデザイン2050における物流施策の位置付け

- 急速に進む人口減少や巨大災害の切迫等、国土形成計画(平成20年閣議決定)策定後の国土を巡る大きな状況の変化や危機感を共有しつつ、2050年を見据えた、国土づくりの理念や考え方を示すものとして、平成26年7月4日に**国土のグランドデザイン2050**を取りまとめ、公表。
- キーワードは**コンパクト+ネットワーク**。地域構造をこうした考え方で作り上げ、**国全体の生産性を高める国土構造**にしていくことが今後の鍵。
- 本グランドデザインの内容も踏まえて、直ちに**国土形成計画(全国計画及び広域地方計画)の見直し**に着手。

時代の潮流と課題 (物流関係部分抜粋)

- 都市間競争の激化などグローバル化の進展
→物流の機能の向上、より高い生産性を実現できる基盤の充実、世界規模での物流構造の大変動への的確な対応

基本的考え方 (物流関係部分抜粋)

- 多様性と連携による国土・地域づくり
→地域間相互の人・モノ・情報の交流の活発化に必要な地域の多様性、対流の加速に必要な物理的なネットワークや情報ネットワークの高機能化

基本戦略 (物流関係部分抜粋)

- 「小さな拠点」と、高次地方都市連合等の構築
→地方公共団体・物流事業者・コンビニ等と連携した配達サービスの確保、「未来型小さな拠点」のための環境整備
- 攻めのコンパクト・新産業連合・価値創造の場づくり
→農林水産物・食品の輸出拡大、立地・投資環境の向上に資する物流の効率化及び機能強化、効率的な生産・輸出を実現する仕組みの構築
- スーパー・メガリージョンと新たなリンクの形成
→2つの国際戦略港湾、世界から人・モノ・カネ・情報を引き付け世界を先導していく世界最大のスーパー・メガリージョンの形成
- 日本海・太平洋2面活用型国土と圏域間対流の促進
→日本海側の活用、北極海航路、シベリアランドブリッジ、パナマ運河再拡張、日本海側と太平洋側の2面のフル活用による世界との結びつき強化
- 国の光を觀せる観光立国の実現
→国内において外国人旅行者が移動・滞在しやすい環境の整備
- インフラを賢く使う
→道路における既存ネットワークの最適利用、港湾におけるITの活用等によるコンテナ物流情報の関係者間での共有、埠頭周辺における渋滞対策

具体的推進方策例 (物流関係部分抜粋)

- 高密度移動社会の実現
→国際コンテナ物流ネットワーク、グローバルサプライチェーン、産業活動と国民生活を支える効率的な物流、災害に強い物流ネットワークの構築等、高速道路等の整備の推進等
- スーパー・メガリージョンと新たなリンクの形成
→国際戦略港湾等を通じた世界とのシームレスなつながり及び成長の取り込み
- 災害に強い国土づくり
→災害発生時における行政界を越えた広域的な連携

「新たな国土形成計画(全国計画)中間とりまとめ」(平成27年3月)における物流に関する方向性

第1章 国土に係る状況の変化と国土づくりの目標

国土づくりの目標: ①安全で、豊かさを実感することのできる国 ②経済成長を続ける活力ある国 ③国際社会の中で存在感を発揮する国

第2章 国土の基本構想

第1節 「対流促進型国土」の形成: 「対流」こそが日本の活力の源泉

第3節 東京一極集中の是正と東京圏の位置付け

第2節 重層的かつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」

第4節 地域別整備の方向

第3章 国土の基本構想実現のための具体的方向性

第1節 ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土

(1) 個性ある地方の創生

- ・目指すべき姿: (a)地域住民が「豊かさ」を実感、(b)地域が自立的、(c)地域が安定的で持続的
- ・地域構造の将来像(小さな拠点の形成、コンパクトシティの形成、地域間連携)
- ・魅力ある「しごと」の創出(地域資源の活用、農林水産業の6次産業化、観光振興、産学官金の連携、イノベーション拠点の形成、地域消費型産業の生産性向上等)
- ・「人の対流」の推進と国民生活(地方移住、二地域居住、二地域生活・就労等)

(2) 活力ある大都市圏の整備

- ・大都市圏の個性と連携による新たな価値の創造(「創造の場」としての機能の向上、東京オリンピック・パラリンピックを契機とした水素社会等の最先端技術の導入等)
- ・安全・安心な大都市圏の形成(防災・減殺対策、地域包括ケアのまちづくり等)
- ・安心して子どもを産み育てるための環境整備(子育てに適したまちづくりの推進等)

(3) グローバルな活躍の拡大

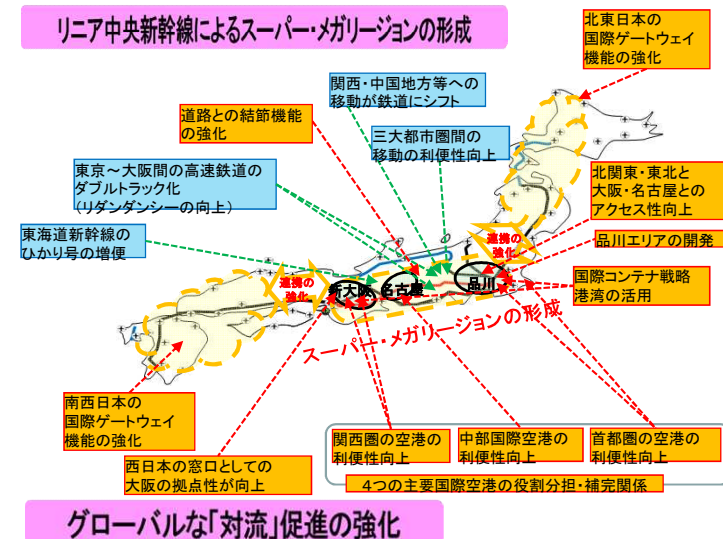
- ・世界に活動の場を拡げ、成長力を高める(企業の国際競争力強化、技術力強化等)
- ・グローバルな「対流」促進の強化(空港、港湾の機能強化、国際競争力を有する物流網の構築、日本海・太平洋2面活用型国土等)
 - 九州及び日本海側のゲートウェイ機能の強化
 - 日本海側と太平洋側を結ぶネットワークの形成 等
- ・リニア中央新幹線によるスーパー・メガリージョンの形成
 - 九州におけるアジアゲートウェイ機能とスーパー・メガリージョンとの連携 等
- ・観光立国のさらなる展開(2020年を大きな通過点としつつ、その後の長期を見通した戦略的な取組の推進等)

第2節 安全・安心と経済成長を支える国土の管理と国土基盤

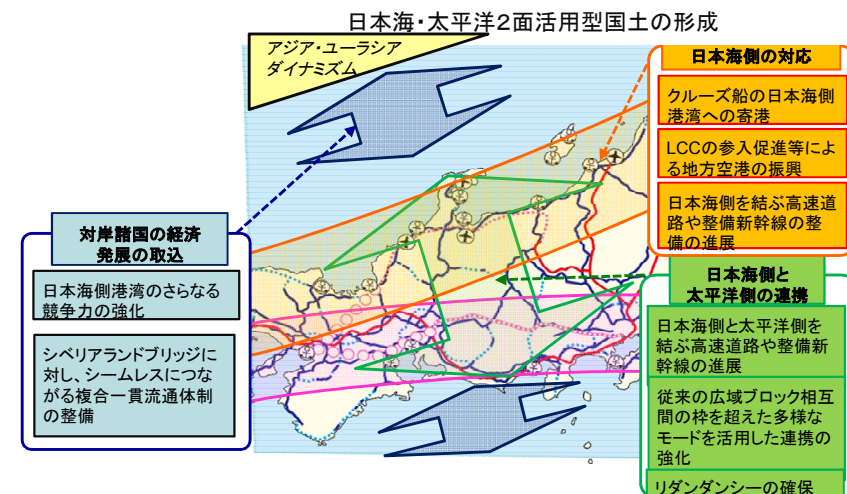
- 交通、エネルギー、ライフラインの多重性・代替性を広域的に確保
- 低炭素社会の構築に向けた取組等

第3節 国土づくりを支える参画と連携

第4節 横断的な視点



グローバルな「対流」促進の強化



(注)「新たな国土形成計画(全国計画)中間とりまとめ」より総合政策局物流政策課作成



交通政策基本法・交通政策基本計画における物流施策の位置付け

- 交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定める基本法制として、平成25年11月27日に**交通政策基本法**が成立し、同年12月4日に公布・施行(平成25年法律第92号)。
- 同法第15条に基づき、政府全体で交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通政策審議会・社会資本整備審議会(計画部会・小委員会)の答申を踏まえ、平成27年2月13日に「**交通政策基本計画**」を閣議決定。(計画期間:平成26年度～平成32年度)
- 交通政策基本計画の構成は、交通に関する施策の「基本的方針」、計画期間内に目指すべき「目標」、目標の各々について取り組むべき「施策」の3層構造となっており、関係者の責務・役割や連携・協働等についても、施策の推進に当たって「留意すべき事項」として整理。

基本的方針、目標と講ずべき施策 (物流関係部分抜粋)

基本的方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

- 自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する
→ 過疎地物流ネットワークの維持

基本的方針B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

- 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する
→ 航空物流の機能強化、国際コンテナ戦略港湾の機能強化・周辺の渋滞対策、三大都市圏環状道路等の整備等
→ 国際海上コンテナ輸送の内航活用促進、Sea&Railやコンテナラウンドユースの推進、農林水産物・食品の輸出拡大に向けた物流改善
→ シャーシ相互通行実現、RORO船等を活用した海陸複合一貫輸送、NEAL-NET※のASEAN諸国等への拡大、パレット等物流機材のリターナブルユース
- 地域間のヒト・モノの流動を拡大する
→ 鉄道による貨物輸送の拡大
- 訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める
→ 訪日外国人旅行者の「手ぶら観光」の促進
- 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する
→ インフラシステム輸出戦略の推進、JOIN※の活用、我が国の規格・基準・システム等の国際標準化の推進、現地の有能な人材の確保・育成

※北東アジア物流情報サービスネットワーク

※株式会社海外交通・都市開発事業支援機構

基本的方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

- 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする
→ 円滑な支援物資輸送の確保、災害に強い物流システムの実現
- 交通を担う人材を確保し、育てる
→ 輸送を支える技能者・技術者の確保、労働条件・職場環境の改善、若年層・女性・高齢者の活用、モーダルシフト等による物流の省労働力化

施策の推進に当たって特に留意すべき事項 (物流関係部分抜粋)

- 国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する
→ 物流政策の積極的PRなど国民に対する理解の増進等

(注)「交通政策基本計画」より総合政策局物流政策課作成

社会資本を巡る状況の変化と社会資本整備重点計画の見直し

- 現行の第三次社会資本整備重点計画(平成24～28年度)策定後における社会資本整備を巡る状況の変化を踏まえつつ、「国土のグランドデザイン2050」(平成26年7月)を具体化するため、社会資本整備重点計画を見直し。
- 国土形成計画の見直し時期(平成27年夏頃)を踏まえて作業を進める。

現行計画の期間中に新たな計画を策定する必要性

切迫する4つの危機と、現行計画策定後の状況変化

① 加速するインフラ老朽化

高度成長期以降に整備したインフラが今後一斉に老朽化

- ◆ H24.12に中央自動車道笹子トンネル事故が発生
- ◆ H25年を「メンテナンス元年」とするインフラ老朽化への戦略的対応の進展
(H25.11: 政府のインフラ長寿命化基本計画策定、
H26. 5: 国土省インフラ長寿命化計画(行動計画)策定)

② 切迫する巨大地震、激甚化する気象災害等

南海トラフ・首都直下地震は今後30年以内の発生確率が70%程度、
雨の降り方が局地化・集中化・激甚化

- ◆ 防災・減災、国土強靱化の取組が加速
(H26.4: 南海トラフ巨大地震対策計画、首都直下地震対策計画策定、
H26.6: 国土強靱化基本計画策定)
- ◆ 広島土砂災害(H26.8)等を踏まえ、雨の降り方が変化していることへの対応のための検討の進展

③ 人口減少に伴う地方の疲弊

2050年には人口が半分以下になる地域が6割以上、
生活の質が低下のおそれ

- ◆ 「国土のグランドデザイン2050」(H26.7)において、「コンパクト+ネットワーク」の基本コンセプトを提示
- ◆ 「まち・ひと・しごと創生」に向けた総合的対策の検討の進展

④ 激化する国際競争

グローバル化の更なる進展、
国際的なヒト・モノの流れのダイナミズムの変化

- ◆ 経済成長を支えるべく、2020年東京オリパラと、その後を見据えた競争力強化、地域経済の活性化に向けた戦略的対応の推進

中長期的な見通しを持った計画的な社会資本整備の必要性

○ 厳しい財政制約の下、今後メンテナンス費用が増加する見込み
(近い将来、メンテナンスコストは現在の最大約1.5倍に増える見込み)

- ◆ 社会資本整備を持続可能なものにするため、これまで以上に、中長期的な見通しを持った重点計画にする必要

インフラを支える現場の担い手・技能人材に係る課題

○ 生産年齢人口の減少、若手入職者の大幅な減少や高齢化により、
インフラを支える現場の担い手・技能人材の確保は、構造的課題

- ◆ 現場の担い手・技能人材の安定した確保・育成に向けた構造改革について、重点計画に明確に位置付ける必要

★ 中長期的な視点から、4つの危機を乗り越えるための戦略的な対応の深化が必要

総合物流施策大綱(2013-2017)

- 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。関係省庁の連携及び荷主、物流事業者等の適切な役割分担の下、官民を挙げて**物流の効率化**に取り組むことが必要。
- このため、物流に関連する12府省庁等で構成する「総合物流施策推進会議」において関係施策の連携を図るとともに、**政府全体で物流施策の総合的・一体的な推進を図るための中期ビジョン**として、1997年(H9年)から「総合物流施策大綱」を策定してきている。(現行の第5次大綱は2013年6月25日に閣議決定)
- 本大綱に基づき今後推進すべき具体的施策を「プログラム」として取りまとめており、毎年その実施状況を検証(2014年は12月25日に検証実施)。

強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築をめざし、国内外でムリ・ムダ・ムラのない全体最適な物流を実現する。

(1) 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現

- 我が国物流システムのアジア物流圏への展開
 - 政策対話推進、パレット等の資機材の標準化、北東アジアのコンテナ所在情報の共有)のアジア展開等
- 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
 - 国際コンテナ戦略港湾の機能強化・周辺の渋滞対策、高規格幹線道路網等の整備、ITSの推進、シャーン相互通行実現、
国際海上コンテナの鉄道輸送推進
- 関係者の連携による物流効率化等
 - 荷主と物流事業者のパートナーシップ強化、運送契約の書面化、輸送コストの明確化
- 国民生活の維持・発展を支える
 - 過疎地物流ネットワークの維持
- 人材の確保・育成

(2) さらなる環境負荷の低減に向けた取組

- 鉄道・内航海運の輸送力強化とモーダルシフトの推進、トラック・船舶・鉄道等の省エネ化等
- 荷主・物流事業者の連携による輸配送共同化の促進

(3) 安全・安心の確保に向けた取組

- 物流における災害対策
 - 道路、港湾等の地震・津波対策の推進・復旧計画等の事前準備、支援物資オペレーションの連携体制整備等
- 社会資本の適切な維持管理・利用
 - 大型コンテナ積載車両の通行経路誘導等
- セキュリティ確保と物流効率化の両立
 - AEO事業者の輸出入手続簡素化等
- 輸送の安全、保安の確保
 - 運行管理制度の徹底・監査の充実、海賊対策の一層の強化等

■「総合物流施策大綱(2013-2017)」(平成25年6月25日閣議決定)においては、同大綱に基づき策定された「総合物流施策推進プログラム」(平成25年9月20日総合物流施策推進会議決定)について、「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」こととされている。

■これに従い、平成26年12月、同プログラムに掲げられた全127施策について、以下のとおり、同大綱の策定後1年間における実施状況を検証するとともに、関係民間団体からの意見も踏まえ、同プログラムについて現時点での所要の見直しを行い、同月25日付けで公表したところ。

【主な施策の進捗状況】

総合物流施策大綱(2013-2017)の3本柱「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」、「2. さらなる環境負荷の低減に向けた取組」、「3. 安全・安心の確保に向けた取組」に沿って、例えば、**国際コンテナ戦略港湾政策に係る法制整備、過疎地等における宅配サービスの維持に向けた検討の実施、物流業界の労働力不足に対応した施策の検討の実施**等、施策の進捗状況を確認。(詳細は省略)

【プログラムに追加する主な施策の例】

(1) 物流の多様な現場を支える人材の確保・育成

○物流業界における労働力不足の状況を踏まえ、**物流政策アドバイザリー会議**や**物流問題調査検討会**を設置し、対応方策を検討(**今年度中にアクションプランを取りまとめ予定**)。

○あわせて、トラック運転手確保・育成のため、平成26年7月7日、中継輸送の導入や女性の活躍のための環境整備を始めとする制度改善に総合的に取り組むこととした「**自動車運送事業等の人材確保・育成対策**」を策定するなど、労働者の育成・確保を推進。

総合物流施策推進プログラムに掲げる取組の実施状況の検証結果について

(2) 我が国物流システムのアジア展開の促進

- 日中韓でのパレットのリターナブル利用の実証実験及びASEAN諸国との物流政策対話・物流パイロット事業の実施を含め、我が国物流システムの海外展開を促進。

(3) 過疎地等における輸送網確保

- 過疎地等における宅配サービスの維持のため、地域を支える持続可能な物流システムのあり方に関する検討会を設置（平成26年10月29日）し、共同輸配送、NPO等との連携、貨客混載等を検討。

(4) インターネット通販市場の拡大に伴う宅配便の再配達増加への対応

- インターネット通販市場の拡大に伴う宅配便再配達の増加懸念を踏まえ、再配達の削減に向けた取組を開始。

(5) 農林水産物・食品輸出の物流改善

- 農産物等輸出促進のため、関係省庁の連携により、複数事業者間の情報共有の仕組みの構築、海外販路拡大に向けた取組を開始。

【施策のさらなる強化について(概要)】

- 今後も、グローバル・サプライチェーンのさらなる深化、人口急減・超高齢化、労働力不足の顕在化など、物流を取り巻く状況は絶えず変化すると考えられ、物流分野においても、様々な施策を通じて経済社会の変革に適時適切に対応していくことが求められている。
- このため、引き続きプログラムの適時適切な見直し等を行いつつ、諸課題の解決に強力に取り組むとともに、加えて、その際には個々の荷主や物流事業者だけでなく、地方自治体、商工会等の地域主体など、多様な関係者が協力し、各主体の取組の連携を図ることにより、相互にWIN-WINの関係を築く仕組みを構築していくことが重要となっていることも踏まえ、このような観点からの施策のさらなる強化についても今後検討していく必要がある。