

「今後の物流政策の基本的な方向性等について」
に関する物流小委員会・物流サービス小委員会における
審議の中間取りまとめ

平成27年8月

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会物流小委員会
交通政策審議会交通体系分科会物流部会物流サービス小委員会

目 次

はじめに	P1
I. 物流を取り巻く社会経済状況の変化	P3
II. 今後の物流政策の具体化に向けた取組について	P6
4. 大都市の活力を物流面から更に高める観点からの施策のあり方(検討の視点④関係)	P6
5. 過疎地等における持続可能な物流ネットワークの構築に向けた施策のあり方(検討の視点⑤関係)	P9
9. その他	P12
III. 今後の進め方に関する留意点	P13

はじめに

これまで、物流政策については、総合物流施策大綱に基づき、関係省庁の連携の下、関係施策の推進が図られてきており、「国土のグランドデザイン2050」、「国土形成計画」、「社会資本整備重点計画」、「交通政策基本計画」等の国の計画・方針と一体となって取組を進めてきたところである。

先般、今後の物流政策の基本的な方向性等の検討のために、平成27年4月に、交通政策審議会交通体系分科会に「物流部会」が設置されるとともに、同年4月30日には社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会と交通政策審議会交通体系分科会物流部会の合同会議での検討が開始された。この中で、それぞれの部会の下に設置する小委員会において、具体の検討を進めることとされたところである。

今後の物流政策の基本的な方向性等を検討するに当たり、本年4月30日の合同部会では、以下の「検討の視点」が示された。

- ①「国土のグランドデザイン2050」、「社会資本整備重点計画」、「交通政策基本計画」等を踏まえ、中長期的な物流政策をどのように進めるべきか。
- ②モーダルシフトの更なる展開やトラック輸送の更なる効率化に向けて、どのような施策を講じるべきか。
- ③国際コンテナ戦略港湾（京浜港、阪神港）、貨物鉄道等の既存インフラ施策とソフト施策との連携を通じたストック効果の一層の発現の観点からの物流の高度化・効率化に向けて、どのような施策を講じるべきか。
- ④大都市の活力を物流面から更に高める観点から、どのような施策を講じるべきか。
- ⑤過疎地等における持続可能な物流ネットワークの構築に向けて、どのような施策を講じるべきか。
- ⑥物流施設の機能強化や災害対応力向上に向けて、どのような施策を講じるべきか。
- ⑦物流分野での先進的技術の導入・活用に向けて、どのような施策を講じるべきか。
- ⑧物流事業者の国際競争力の強化に向けて、どのような施策を講じるべきか。

このうち、本小委員会においては、主に④及び⑤について検討を進めるべきとされたところであり、本中間取りまとめは、これまでの本小委員会での

検討を踏まえ、今後具体化すべき施策等について中間的に整理したものである。

なお、便宜上、各項目に付した番号は、当該検討の視点に付した番号に合わせたものとしている。

本委員会としては、引き続き、各「検討の視点」について議論を深めるとともに、各業界団体等から回答された意見を踏まえ、新たに追加すべきと考えられる論点も随時検討の対象に追加する。この際、今後の小委員会の議論においてその検討の進め方を含め、論点全体を整理しながら議論を深めることとする。

I. 物流を取り巻く社会経済状況の変化

(1)人口減少・少子高齢化の進行

我が国は、全国的に本格的な人口減少社会を迎え、特に地方においては人口減少の進行が著しくなっている。また、総人口の減少と同時に、高齢化も未曾有のスピードで進んでおり、生産年齢人口は2030年には現在の約8割、2060年には現在の半分近くまで減少するおそれがある。

近年、物流分野における労働力不足が顕在化しており、少子化に伴う労働力人口の減少により、中長期的には、人材の確保がより困難になっていく可能性がある。特に、中高年層への依存が強いトラック運転者や内航船員については、これら中高年層の退職に伴い、今後、深刻な人手不足に陥るおそれもある。

また、過疎地や離島等の条件不利地域においては、人口減少により人口が薄く分散する状況が広がると、これらの地域における宅配便の配送効率が大幅に低下し、日用品の入手にも支障を来す可能性がある。今後、過疎化や高齢化の更なる進行が見込まれることを踏まえると、地域に必要な物流サービスを持続的に確保していくためには、個々の物流事業者による取組だけでは不十分であり、自治体の主体的な関与の下、地域の関係者が連携し、必要な施策を講じることが求められている。

(2)国際競争の激化と本邦企業のアジア域内での経済活動の活発化

海外との熾烈な競争の下で、我が国製造業は、生産拠点の立地の最適化を図っており、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での調達・生産・販売網の拡大を進めている。また、我が国の流通業等も、経済成長が著しいアジア市場を取り込むため、アジア各国への進出を拡大している。このような我が国製造業、流通業等の海外展開の進展に伴うボーダレスなグローバル・サプライチェーンが深化しており、我が国の物流事業者が、これら企業に対し質の高い物流サービスを提供することを通じて、我が国製造業、流通業等の海外展開を支えていくことが重要となっている。

また、これに加え、中長期的には人口減少等により我が国の国内貨物輸送量の減少も見込まれる中で、急速に拡大しているアジアの物流需要の成長を取り込み、物流事業者自らの成長につなげていくことも重要となっている。

さらには、我が国の質の高い物流システムを展開することなどにより、ア

ジア全体の経済成長にも貢献していくことが重要となっている。

これらの目的の下に、我が国物流事業者の国際競争力を高め、日系企業の物流需要及びそれ以外の現地の物流需要を獲得し、物流ネットワークの強化を図り、アジア物流圏全体の効率化を進めていく必要がある。

(3)情報通信技術(ICT)等の技術革新

近年のコンピュータの処理能力の飛躍的な発展等に伴うICTの急速な進化は、社会経済に多様な変化をもたらし、ICTの利用が企業活動や国民の生活に着実に普及してきている。また、あらゆるものがインターネットに接続するIoT（Internet of Things）時代の到来により、様々な産業分野において「第四次産業革命」とも呼ぶべき大変革に向けた動きが活発になっており、物流分野についても、このような動きへの対応を迫られている。

このような技術革新は、物流分野が抱える様々な課題の解決につながるとともに、物流を含む我が国経済社会全体の生産性を大幅に向上させる可能性を秘めており、IoTやビッグデータ、ITS（高度道路情報システム）、鮮度保持技術、自動走行システム、パワーアシストスーツ、小型無人機等の最新技術を活用して、さらなる物流の効率化、高度化につなげていくことが重要である。また、これらの技術を最大限に活用するための環境を整えることが求められている。

(4)災害リスクの高まり

首都直下地震や南海トラフ地震の30年以内の発生確率は70%と予測されているところであり、また、2014年8月の広島における土砂災害に象徴される局地的大雨や巨大台風による被害が頻発するなど、我が国では災害のリスクが常に高い状況にある。

物流については、東日本大震災をきっかけに、資源・エネルギー・原材料・食料等の生産活動や国民生活に必要な物資の供給活動の停止が発生するなど、自然災害による物流網の寸断が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。物流は支援物資輸送を担うなど被災後の復旧・復興に欠かせない重要インフラであるため、常に被災時のオペレーションを想定して備えておくことが必要である。

(5)地球環境問題とエネルギー制約

我が国のCO₂排出量のうち、運輸部門からの排出量は17.1%（2013年度）であり、CO₂排出の一大セクターとなっている。我が国の物流分野においては、「京都議定書目標達成計画」（2005年4月28日閣議決定）の下、交通流対策やモーダルシフトを始め各種の環境負荷低減対策を講じた結果、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ところである。

しかしながら、今後のアジアを始めとする各国の経済成長等に伴って、世界的なエネルギー消費量の増加が見込まれ、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、我が国では、東日本大震災後、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の削減は、CO₂削減の観点のみならず、エネルギーセキュリティの観点からも、より一層重要な課題となっている。

Ⅱ. 今後の物流政策の具体化に向けた取組について

以下では、検討の視点に沿って、基本的な考え方及び具体化に向けた取組について述べる。

具体化に向けた取組については、今後早急に実施することが期待される。

4. 大都市の活力を物流面から更に高める観点からの施策のあり方(検討の視点④関係)

< i > 都市内物流のマネジメント

【基本的な考え方】

物流活動が周辺交通や環境に与える影響をできる限り抑制し、まちの魅力を高めるため、物流施設と住宅との混在防止を図るべく、これらの計画的な立地を通じた都市機能の適正配置を推進するのはもちろんのこと、地域内のオフィスビルや住宅等への必要な物流を円滑かつ効率的に確保する観点から、各地域の特性に応じて都市内物流のマネジメントを行う必要がある。この場合、物流事業者、荷主等の地域の関係者が主体となった取組が重要であり、都市内物流のあり方や取組の進め方等に関する合意形成を図り、確実かつ持続的にこれを実現していくことが求められる。

また、建築物内での円滑で効率的な物流の確保等を十分に考慮した建築物の設計・運用、宅配便の再配達削減等による都市内物流の効率化を推進する必要がある。

なお、大都市における取組を検討するに当たっては、当該地域に係る物資流動調査等の各種調査結果を十分に活用することが重要である。

4-1. 物流に関するエリアマネジメントの促進

物流活動が集中する大都市の駅周辺等の商業地域等においては、物流活動による周辺交通や環境への影響が大きいと考えられる。このような中心市街地等の人流と物流が一定程度錯綜する地域や物流が集中する地域等において、路上荷捌きを減らし、周辺交通や環境への影響をできる限り抑制するとともに、安全で回遊性の高い歩行空間や良好な景観の創出等によりまちの魅力を高める必要がある。

このため、地域における共同配送、荷捌き施設の共用化、地域における荷捌き等の物流ルール策定・合意形成等の取組を促進する必要がある。

その際には、

- a. 取組を進める主体

- b. 取組を進める地域の範囲
 - c. 地域の物流ルールの具体的内容
- を十分に検討することが重要である。

4-2. 物流を考慮した建築物の設計・運用

高層ビル等の大規模建築物の設計や運用が必ずしも物流を考慮したものとはなっておらず、必要な人数や時間、肉体的な負担が増加し、物流の効率化・円滑化の阻害要因となっているとの指摘がある。

既に工業製品の設計の分野では、サプライチェーンマネジメントの最適化を図り、経済的な包装や、輸送に適した製品設計を行うデザイン・フォー・ロジスティクス（DFL）という考え方が重視されるようになってきている。建築物に関しても、建築物内へのスムーズな貨物の搬入や屋内移動の確保等が図られるよう、例えば次のような取組を含め、円滑で効率的な物流の確保を考慮した設計や運用を促進する必要がある。

- a. 大規模建築物の設計(ハード)と運用(ソフト)一体での物流の最適化の検討
- b. 大規模建築物の設計段階及び工事段階での、荷捌き施設のあり方や荷捌きルール等に関する物流事業者の参画と助言
- c. 高層ビル等における館内物流全体の最適化のための、宅配便以外の物流を含む物流全体に係る入館管理、荷捌き駐車場、荷捌きスペース、貨物用エレベーター等の一括管理の実施や、費用負担についての関係者間での調整

4-3. 宅配便の再配達削減

インターネット通販の利用増などを背景に宅配便取扱量が急増しており、再配達の回数も多くなっている。

こうしたことから、地球温暖化対策やトラックドライバー不足対策、利用者利便の向上のため、受取方法の多様化や消費者への通知等について、宅配便事業者等の関係者の連携の下で、共同での取組を進める必要がある。

これについては、現在開催中の「宅配の再配達削減に向けた受取方法の多様化等の促進に関する検討会」での内容を踏まえ、本年秋以降に検討を深めることとする。

< ii > 都市鉄道等の旅客鉄道による貨物輸送

【基本的な考え方】

トラックドライバー不足への対策として、都市鉄道等の旅客鉄道の輸送力を活用した貨物輸送が有効だと考えられるため、こうした取組を促進するための施策が必要である。

4-4. 都市鉄道等の旅客鉄道の輸送力を活用した貨物輸送の促進

地球温暖化対策、トラックドライバー不足対策等の観点から、トラック輸送の効率化を進めるため、都市鉄道等の旅客鉄道の空きスペースや空き時間帯等の輸送力を活用した貨物輸送の促進に向けた検討が必要である。

< iii > 地域の関係者の合意形成・実行の促進

【基本的な考え方】

上記< i >< ii >に掲げた取組は、多様な関係者間での合意を形成した上で、関係者の連携の下で進める必要があるため、こうした関係者の合意形成や実行の円滑化に向けた施策の検討が必要である。

4-5. 関係者の合意形成や合意事項の実行の円滑化

関係者の連携と役割分担、費用負担のあり方等についての協議や合意形成を実現し、地域の特徴に応じた効果的な取組を可能とするため、多様な関係者間での合意形成や合意事項の実行を円滑化するための施策を講じる必要がある。

4-6. 地域内外の関係者や国民の物流に関する理解と協力

上記のような取組を進める上では、まちの魅力の向上、建物側のニーズ、消費者利便等と、物流の効率性、物流事業者のニーズ、物流従事者の負担をうまく調和させ、バランスをとる観点から、広く地域内外の関係者や国民の物流に関する理解を高めることが重要である。

5. 過疎地等における持続可能な物流ネットワークの構築に向けた施策のあり方(検討の視点⑤関係)

< i >「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」報告書で指摘された事項も踏まえた検討の深掘り

【基本的な考え方】

過疎地等においては、貨物の集配効率が都市部と比べ著しく低く、ドライバー等の労働力不足を背景に、今後の物流ネットワークの維持が困難になることが見込まれるところである。このため、行政として、物流サービスの質及び生産性の地域間での差異が生じつつある中で、持続可能な物流ネットワークの維持・確保に向けて、以下に掲げる観点で、地域における新たな輸送システムの構築や、公共交通事業者の輸送力を活用した貨客混載等の取組を促進する必要がある。また、過疎地等の条件不利地域までの輸送についても、輸送効率が低く、対策が必要な区間を対象に、これに準じた取組を進める必要がある。

さらに、このような取組を進めるためには、地域の関係者がまとまった上で、どのような物流サービスのあり方が望ましいかについて合意形成を図り、一体となって実行に移す必要がある。このような地域の自主的な取組を促進するためには、地域の関係者の合意形成・実行に関する体制の整備やその円滑化が求められる。

(1) 持続可能な物流ネットワークの維持・確保に向けた地域における取組の促進

5-1. 「小さな拠点」を核とした新たな輸送システムの構築

持続可能な物流ネットワークを確保し、個別訪問サービスの効率的・効果的な提供を図ることが必要である。また、都市部から地方部への物流が大きな比重を占める中、農産物等の地域産品の出荷等の逆方向の物流を促進し、地域経済の循環促進を図ることも重要である。

このため、「小さな拠点」を核とした貨物輸送の共同化及び生活支援サービスとの複合化による新たな輸送システムの構築を促進する必要がある。

5-2. 公共交通事業者の輸送力を活用した貨客混載及び自家用自動車等を活用した有償貨物運送

物流ネットワークの維持が懸念される離島、過疎地等の条件不利地域においては、物流の効率性を高めるため、当該地域に係る様々な車両の運行をマッチングし、共同化・複合化することが重要であり、このような観点から、必要な環境整備を図っていく必要がある。

具体的には、例えば、公共交通事業者の輸送力を活用した貨客混載及び自家用自動車等を活用した有償貨物運送を可能とする、以下の(ア)、(イ)のような観点からどのように施策を講じるべきか等について、検討を進める必要がある。

(ア) 公共交通事業者の輸送力を活用した貨客混載

物流ネットワークの維持の観点から、バスや鉄道の輸送力を活用した貨物輸送をどのように促進するか検討を進める必要がある。

(イ) 自家用自動車等を活用した有償貨物運送

「地域公共交通活性化再生法」に基づくスキーム（地方公共団体が「地域公共交通網形成計画」に即した地域公共交通再編実施計画を作成し、国土交通大臣が認定した場合、認定を受けた当該計画に記載された地域公共交通再編事業に係る自家用有償旅客運送を行う者は、少量貨物運送が可能になる）等を踏まえ、地域における物流ネットワークをどのように維持・確保していくのか検討を進める必要がある。

例えば、一定の条件不利地域における宅配等のサービスとして、対象を居住者の食料品、日用品等の配達や農林水産物の出荷等の少量貨物の運送に限った上で、安全性の確保や当該地域に係る貨物自動車運送事業者の事業運営を妨げないなど一定の条件を満たした場合に、自家用有償旅客運送者の自家用自動車等を活用した有償での貨物の運送を認めるような施策を講じるべきか検討を進める必要がある。この場合、地域によっては、地元の貨物自動車運送事業者との連携を図ることで、より効果的な取組が可能となる場合があることに留意すべきである。

(2)地域の関係者の合意形成・実行の促進関係

5-3. 関係者の合意形成や合意事項の実行の円滑化

関係者の連携と役割分担、費用負担のあり方等についての協議や合意形成を促進し、自治体の主体的な関与の下、地域の関係者が連携し、地域の特徴に応じた効果的な取組を可能とする必要がある。

このため、

- (ア) 地域の多様な関係者から構成される協議会の設立や地域において形成された合意を維持するための仕組みの検討を進めるなど、関係者の合意形成や合意事項の実行を円滑化するための施策を講じる必要がある。
- (イ) 関係者の取組や合意形成を促す地域のリーダーの育成や、複数のサービスを複合化するにあたって求められる広範な業務知識の習得等の人材育成が過疎地等においては極めて重要であり、これらにも併せて取り組むことが必要である。

5-4. 地域内外の関係者や国民の物流に関する理解と協力

上記のような取組を進める上では、物流事業者や荷主のみならず、地域のNPOや地場の事業者、自治体、ひいては地域住民を含む国民の物流に関する理解を高めるとともに、これら関係者相互の理解を深めることが重要である。

9. その他

本年4月30日の合同部会で示された「検討の視点」④、⑤以外に、例えば以下のような事項についても、論点として取り上げられた。

- a. 物流について消費者に身近な問題として理解してもらうためにはどのような取組が有効だと考えられるか。また、教育の場で物流についてどのように取り扱うべきだと考えられるか。
- b. 多様な関係者間の連携の促進について、どのような進め方が考えられるか。
- c. トラック輸送の安全性を高める観点において、どのような取組が考えられるか。
- d. 超小型モビリティ（超小型EV等）について、どのような物流への活用可能性が考えられるか。
- e. 災害発生時に備えた食料品等の物資の供給や備蓄について、どのような取組が考えられるか。

Ⅲ. 今後の進め方に関する留意点

これまで述べたとおり、物流をめぐる諸課題及び今後講ずべき施策は様々であり、広範にわたるものになっている。これらについて検討・取組を進めていく際には、緊急性・重要性も勘案しつつ効果的に進めることが望まれる。

このため、具体的には、上記のうち、

- ・都市内での環境対策やトラックドライバー不足対策にも資する、都市鉄道等の旅客鉄道の輸送力を活用した貨物輸送の促進（４－４．関係）
- ・地方部での配送効率の悪化への対応にも資する、過疎地等における公共交通事業者の輸送力を活用した貨客混載及び自家用自動車等を活用した有償貨物運送（５－２．関係）

等の喫緊の課題に関する事項については、可及的速やかに検討を進め、関係方面との調整を急ぐべきである。

その他の事項については、本年秋以降、部会の中間取りまとめを踏まえつつ、検討を深めることとする。また、「検討の視点」に関係し、これまで本委員会で詳しく議論を行っていない事項についても、本年秋以降に検討を深めることとする。

(参考)

委員名簿

(50音順、敬称略)

◎委員長 ○委員長代理

<社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会 物流小委員会>

あさくら やすお
◎朝倉 康夫 東京工業大学大学院教授

おおぐし ようこ
大串 葉子 新潟大学経済学部准教授

ねもと としのり
◎根本 敏則 一橋大学大学院教授

はとう えいじ
羽藤 英二 東京大学大学院教授

ひょうどう てつろう
○兵藤 哲朗 東京海洋大学教授

<交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会 物流サービス小委員会>

えんかわ たかお
○圓川 隆夫 東京工業大学名誉教授

おおぐし ようこ
大串 葉子 新潟大学経済学部准教授

くせ ひろひと
◎苦瀬 博仁 流通経済大学流通情報学部教授

のじり としあき
野尻 俊明 流通経済大学学長

やの ゆうじ
矢野 裕児 流通経済大学流通情報学部教授

物流小委員会・物流サービス小委員会開催実績

第1回：平成27年6月8日（月）

○関係者ヒアリング

- ・高知県
- ・ヤマト運輸株式会社
- ・日本郵便株式会社

○意見交換

第2回：平成27年6月26日（金）

○関係者ヒアリング

- ・吉祥寺活性化協議会
- ・株式会社エックス都市研究所
- ・佐川急便株式会社

○報告（過疎地等における物流のあり方検討会報告の概要等について）

○意見交換

第3回：平成27年7月23日（木）

○中間取りまとめに向けた論点整理案について

○意見交換

第4回：平成27年8月10日（月）

○小委員会における審議の中間取りまとめ案について

○意見交換