

総合物流施策推進プログラムに掲げる取組に関する 実施状況の検証と同プログラムの見直しについて

平成27年12月24日

「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。以下「プログラム」という。)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、今般、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、前回の検証対象期間(平成26年6月までの期間をいう。以下同じ。)以降1年間における実施状況を検証する(今回の検証対象期間は、平成26年7月から平成27年8月末まで)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、公表することとする。

1. 取組の実施状況の検証結果概要

前回の検証対象期間以降の物流を取り巻く状況の変化も踏まえつつ、プログラムに掲げる取組に関する実施状況を検証した。この間、物流分野における労働力不足対策の推進、国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速及び物流システムの海外展開等、重要施策を強力に推進してきたところであり、各施策ともプログラムに従い、概ね着実に実施されていることを確認した。

その概要は別紙のとおりであり、詳細は「総合物流施策推進プログラムに掲げる取組に関する実施状況」のとおりである。

2. 総合物流施策推進プログラムの見直し

1. の検証結果及び前回の検証対象期間以降の物流を取り巻く状況の変化を踏まえ、プログラムに以下の施策を追加するなど、今後の取組強化に向けて所要の見直しを実施することとする。

追加する主な施策の例は、以下のとおりであり、改定後のプログラムは「総合物流施策推進プログラム(平成27年12月24日改定版)」のとおりである。

【プログラムに追加する主な施策の例】

①以下の取組を通じ、鉄道による貨物輸送を更に促進 【No.28、78】

イ、ハイキューブ(背高)コンテナに係る低床貨車の開発のための実用性等の検証

ロ、輸送障害に強い鉄道貨物輸送体系の構築に向けた取組

ハ、旅客鉄道を活用し貨物を運送する新たな物流システムの構築

②インターネット通販市場の拡大に伴い増加している宅配の再配達の削減に向けた取組を促進 【No.56】

- ③輸送拠点の併設又はトラック予約受付システムの導入による輸送と保管の連携した倉庫の整備の促進。物流施設のLED照明への転換及び燃料電池フォークリフト等の導入推進により低炭素化を促進 【No.88】
- ④内航海運事業者のグループ化や集約化による経営基盤強化の推進を図るため、類型化に資する優良事例の発掘や取組の具体化に向けた議論を加速化し、内航海運事業者の経営基盤を強化 【No.33】

3. 施策のさらなる強化について

総合物流施策大綱（2013-2017）及びプログラム策定以降も、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してきており、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。

また、本年2月に閣議決定された「交通政策基本計画」においても、過疎地物流の確保策、モーダルシフト等による物流の省労働力化等の物流施策について、取組内容を新たに検討することとされたところである。

このため、プログラムに新たな施策を追加する等、新たな政策課題への対応を盛り込むとともに、本年4月に国土交通省の交通政策審議会交通体系分科会に新たに物流部会を設置し、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会と合同で「今後の物流政策の基本的な方向性等について」の審議を行ってきた。

答申に向けた審議でも、物流分野の労働力不足の深刻化は、今後、我が国の物流が経済の成長や国民生活の向上のために必要な役割を果たしていく上で、大きなボトルネックとなることが懸念される極めて重大な構造的な問題であると指摘されており、物流が直面する労働力不足という危機への対応が喫緊の課題である。

このため、関係者の連携や先進的技術の活用により、①潜在的な輸送力を最大限に引き出すこと等による物流の生産性の大幅な向上を実現することや②就業環境の改善等を通じて物流産業や物流そのものが、より魅力的なものとなり、人を惹きつけ、未来に向けて持続的に発展していくものになっていくことが求められている。

以上のような状況を踏まえ、このような観点からの施策のさらなる強化のため、関係する府省・団体において、必要な制度改正を含め、取組の検討・実施に迅速かつ強力に取り組んでいく必要がある。

- 「総合物流施策大綱(2013-2017)」(平成25年6月25日閣議決定)に基づき、今後推進すべき具体的施策を取りまとめた「総合物流施策推進プログラム」(以下「プログラム」という。)については、「毎年度、官民協働で取組の実施状況の検証を行い、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。
- 昨年度に引き続き、平成27年度についても全127施策について取組の実施状況の検証を行い、各施策ともプログラムに従い、概ね着実に実施されていることを確認。
- 取組内容や工程に変更が必要な施策については、プログラムを改定し、最新(平成27年11月末時点)の状況を反映。

【主な施策の進捗状況】(平成26年7月以降)

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

(1) 物流分野における労働力不足対策の推進

- 平成27年3月に「新規就業の促進と定着率の向上」と「物流の効率化・省力化」に関する施策を取りまとめた「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」を策定し、公表。

(2) 過疎地等における輸送網確保

- 平成26年10月から「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」を開催し、過疎地域の事業者とNPO等の協働による宅配サービスの維持・改善や買い物弱者支援等に役立つ新たな物流システムのあり方を検討。平成27年3月に貨客混載の導入や自家用自動車の活用、地域関係者の協議スキームの検討、モデル事業の実施等を内容とする報告書を取りまとめ、公表。また、モデル事業の対象地域を公募し、5地域を選定。

(3) トラック運送業における手待ち時間の改善等

- 平成27年2月に「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」を改訂し、手待ち時間に係る商習慣の改善を図るため新たに項目を追加して、着荷主側での手待ち時間の改善等について追記。

I. 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概要

(4) トラック運転手の確保・育成

- 平成27年5月に「トラックドライバーの人材確保・育成に関する国土交通省・厚生労働省連絡会議」を開催し、関係省庁と連携したトラックドライバーの人材確保・育成に向けた対応策をとりまとめ、公表。

(5) 効率的な道路ネットワークの整備等

- 三大都市圏環状道路については、平成26年度末時点で整備率68%（平成23年度末時点では整備率56%）となるなど、着実に整備を実施。
- 平成26年10月から、大型車の通行を誘導すべき区間（「大型車誘導区間」）の運用を開始し、「特殊車両の通行許可」について、「大型車誘導区間」のみを通行する場合は、国が一元的に審査を実施し、許可までの期間を短縮（20日→3日）。
- 平成27年6月から、道路通行に係る重量規制見直しを実施し、バン型等のセミトレーラ連結車の駆動軸重の制限を、国際海上コンテナセミトレーラ連結車と同等の11.5トンに緩和。

(6) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速

- 平成27年4月に横浜港南本牧ふ頭において、水深18mのコンテナターミナルを供用開始するなど、平成28年度までに大水深コンテナターミナルを12バースとするよう整備を推進。
- 阪神港においては、平成26年10月に特例港湾運営会社が経営統合し阪神国際港湾株式会社が設立され、同年12月に同社へ国が出資を実施したことにより、国、港湾管理者、民間の協働体制を構築。
- 港湾運営会社が実施する集貨事業に対する支援等、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策を推進。

(7) コンテナターミナルのゲート前渋滞解消等

- ゲートオープン時間の20:00までの延長を、5港13ターミナルで継続。
- 平成26年10月から、阪神港の概ね全てのターミナルにおいて、早朝（7:30～8:30）及び昼休み時間帯（11:30～13:00）にゲートオープン時間を拡大する渋滞対策事業を実施。

I. 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概要

(8) コンテナラウンドユースの更なる促進

- 平成26年11月から「**コンテナラウンドユース推進協議会設立準備委員会**」を開催し、取組の現状、課題等を整理し、課題解決の方策について議論をするとともに、コンテナラウンドユースの取組を普及、啓発するための方策、情報発信の方策の検討、官民連携した今後のさらなる取組(推進協議会の設立)に向けた課題、方策の整理を行った。
- 平成27年3月に「**コンテナラウンドユースフォーラム**」を開催し、取組に関する基調講演や事例発表、パネルディスカッション等を通じてコンテナラウンドユースの取組を促進した。

(9) 輸出入・港湾関連情報処理システム(NACCS)の利便性向上・活用促進

- 平成26年7月に秋田港、11月に細島港、平成27年5月に東京港(大井3/4号)、横浜港(本牧D-5)、平成27年6月に長崎港で**NACCS**を活用した**コンテナ搬出入手続きの電子化**を開始。平成27年9月現在で**9港15ターミナル(平成26年6月時点で6港10ターミナル)**の電子化を実施。
- 平成26年11月から**医薬品等輸出入手続き**をNACCS業務に追加。
- 平成25年10月に導入したNACCSを利用した通関関係書類の提出に関して、平成27年1月からオーストラリア協定等に基づく**EPA税率(EPA締約国間のみ適用される低い関税率)**適用に係る**原産品申告書等を電磁的記録により提出**することを可能とした。

※NACCS...入出港する船舶・航空機及び輸出入される貨物について、税関その他の関係行政機関に対する手続き及び関連する民間業務をオンラインで処理するシステム

(10) 首都圏空港の機能強化

- 羽田・成田両空港での**空港処理能力75万回化**を平成27年3月に達成。
- 成田空港においては、**物流施設の機能向上**を目的に、平成29年3月の完成を目指し、平成27年12月に**貨物上屋の改修工事**に着手。

I. 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概要

(11) 物流システムの海外展開等

- 平成26年8月に日中韓物流大臣会合を開催し、**シャーシの相互通行に係るパイロット事業の拡大、NEAL-NET(船舶コンテナの位置情報システム)の構築・拡大等**について合意。合意事項について、専門家会合等を通じて、日中韓三国で連携しつつ取組。
- 物流政策対話として、平成26年12月にベトナム、平成27年1月にミャンマー、11月にラオス及びカンボジアと政府間協議を実施。また、**アジア物流パイロット事業**として、平成26年度に**ミャンマーにおける鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトに係る実証実験等3件実施**したほか、平成27年3月には**ベトナムの2大学と連携し、物流人材育成事業**を実施。

(12) 「手ぶら観光」の推進

- 平成26年12月から「**手ぶら観光促進協議会**」を開催し、「手ぶら観光」サービス拠点を平易に表示するための共通ロゴマークの公募・選考等を実施。平成27年7月から、**全国47カウンターで共通ロゴ、マークの使用を開始**。日本政府観光局(JNTO)HPへの**関連情報の掲載**、PRパンフレットの国内観光案内所・JNTO海外事務所での配布等による周知を実施。

(13) 農林水産物・食品輸出拡大のための物流改善

- 農林水産物・食品の輸出拡大を物流面において支援するため、輸送時の荷痛みが少なく鮮度が保持される**高品質な物流**や**貨物の集約による効率的な物流の促進**等について、平成26年6月より**関係省庁連携のもと、輸出戦略実行委員会物流部会において継続して検討**を実施中。

(14) 物流KPIの導入促進

- 荷役稼働率等の**物流事業者自らが業務効率を客観的に図る指標の導入**状況の実態把握、導入に係る諸課題の検討を行い、**物流事業者が活用できる「KPI導入の手引き」**をとりまとめ、平成27年7月に公表。

1. 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概要

2. さらなる環境負荷の低減に向けた取組

(15) モーダルシフトの促進

- 平成27年2月から「**モーダルシフト促進のための貨物鉄道の輸送障害時の代替輸送に係る諸課題に関する検討会**」を開催し、同年6月に**迂回輸送列車の増発、トラック・船舶を活用した代替輸送体制の拡充等の課題及び対応方策等についての報告書**をとりまとめ、公表。
- 平成26年12月から「**輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送促進に向けた調査会**」を開催し、**ショートドレージの効率化や40フィート背高コンテナ(ハイキューブコンテナ)に対応した低床貨車の検討等**を内容とする報告書を取りまとめ、平成27年3月に公表。これを受け、平成27年7月から**低床貨車の開発・試験的導入**を行い、**その実用性を検証**する取組を開始。

3. 安全・安心の確保に向けた取組

(16) 災害に強い物流システムの構築

- 平成26年7月から「**首都直下地震道路啓開計画検討協議会**」を開催して検討を進め、平成27年2月に「**首都直下地震道路啓開計画(初版)**」を策定。
- 「**国土強靱化アクションプラン2014**」において重要業績指標(KPI)の一つに設定された「**国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画**」(港湾BCP)が策定されている割合」を確実に達成するため、平成27年3月に「**港湾の事業継続計画(港湾BCP)策定ガイドライン**」を策定し、実効性のある港湾BCP策定と継続的な取組を促進。
- 平成26年7月から「**災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会**」を開催し、平成27年3月に**平時事業からの離脱を円滑化する具体的方策及び船舶の活用に関する実務手順を定めたマニュアル例・ガイドライン**を策定するとともに、**活用可能な船舶を迅速に選定するプログラム**を構築。
- 平成26年8月から「**荷主と物流事業者が連携したBCP策定促進に関する検討会**」を開催し、「**荷主と物流事業者が連携したBCP策定のためのガイドライン**」、「**荷主及び物流事業者のベストプラクティス集**」及び「**荷主と物流事業者が連携したBCP訓練マニュアル**」をとりまとめ、平成27年3月に公表。

II. 総合物流施策推進プログラムの見直し

【プログラムに追加する主な施策の例】

(1) 鉄道による貨物輸送の更なる促進

- ハイキューブコンテナについて、トンネルの高さ等の制約に対応する**低床化した貨車の開発・試験的導入**を行い、鉄道輸送を可能とするための**実用性等の検証**を行う。
- 鉄道による貨物輸送への転換(モーダルシフト)に際して課題となっている、輸送障害発生時の代替性の確保について、**輸送障害に強い鉄道貨物輸送体系の構築**に向けた取組を促進する。
- 都市鉄道や地方鉄道等の旅客鉄道を活用して貨物を輸送する新たな物流システムを構築**し、従来はトラックによる輸送に限られていた区間についても、鉄道の活用を促進する。

(2) インターネット通販市場の拡大に伴う宅配の再配達増加への対応

- 「**宅配の再配達の削減に向けた受取方法の多様化の促進に関する検討会**」について、平成27年10月に報告書を公表し、同報告書を踏まえ**宅配の再配達の削減に向けた取組を促進**する。

(3) 物流施設の効率化・低炭素化の促進

- 輸送拠点の併設**又は**トラック予約受付システムの導入**により輸送と保管の連携が図られた**倉庫の整備を促進**し、空車の回送や手待ち時間を削減する。
- 水銀に関する水俣条約の発効等により高圧水銀ランプの製造等が原則中止となることから、高圧水銀ランプが多用されている**物流施設のLED照明への転換を推進**する。また、温室効果ガスを削減するため、**燃料電池フォークリフト等の導入を促進**する。

(4) 内航海運事業者の経営基盤の強化

- 船舶管理会社の活用を含む**内航海運事業者のグループ化や集約化による経営基盤強化の推進**を図るため、類型化に資する優良事例の発掘や取組の具体化に向けた議論を加速する。

Ⅲ. 施策のさらなる強化について

- 総合物流施策大綱(2013-2017)及びプログラム策定以降も、**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してきており、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。**
- また、本年2月に閣議決定された「**交通政策基本計画**」においても、**過疎地物流の確保策、モーダルシフト等による物流の省労働力化等の物流施策について、取組内容を新たに検討することとされたところである。**
- このため、プログラムに新たな施策を追加する等、**新たな政策課題への対応を盛り込むとともに、本年4月に国土交通省の交通政策審議会交通体系分科会に新たに物流部会を設置し、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会と合同で「今後の物流政策の基本的な方向性等について」の審議を行ってきた。**
- **答申に向けた審議でも、物流分野の労働力不足の深刻化は、今後、我が国の物流が経済の成長や国民生活の向上のために必要な役割を果たしていく上で、大きなボトルネックとなることが懸念される極めて重大な構造的な問題**であると指摘されており、**物流が直面する労働力不足という危機への対応が喫緊の課題である。**
- このため、関係者の連携や先進的技術の活用により、①潜在的な輸送力を最大限に引き出すこと等による**物流の生産性の大幅な向上を実現することや②就業環境の改善等を通じて物流産業や物流そのものが、より魅力的なものとなり、人を惹きつけ、未来に向けて持続的に発展していくもの**に変わっていくことが求められている。
- 以上のような状況を踏まえ、**このような観点からの施策のさらなる強化のため、関係する府省・団体において、必要な制度改正を含め、取組の検討・実施に迅速かつ強力に取り組んでいく必要がある。**