

「総合物流施策大綱（2005－2009）」の概要

平成 17 年 10 月
国土交通省
経済産業省

第1 13年大綱に掲げた目標の達成状況と新たな総合物流施策大綱策定の必要性

政府は、平成 17 年までに「コストを含めて国際的に競争力のある水準の市場が構築されること」と「環境負荷を低減させる物流体系の構築と循環型社会への貢献を目指すこと」の達成を目指して、平成 13 年 7 月に「新総合物流施策大綱」（以下「13 年大綱」という。）を閣議決定した。

13 年大綱において掲げられた 2 つの目標の達成状況は以下のとおりであり、13 年大綱策定以降の我が国をめぐる情勢の変化とこれらから生ずる諸課題へ迅速かつ適確に対応するため、「総合物流施策大綱（2005－2009）」（以下「本大綱」という。）を策定し、今後の物流施策や物流行政の指針と関係者間の連携の枠組みを示す必要がある。

(1) コストを含めて国際的に競争力のある水準の市場が構築されること

- 物流インフラの整備・アクセスの改善、輸出入手続の簡素化等により、リードタイムの短縮、利便性の向上、物流コストの低下等の改善が図られつつあるが、我が国産業の国際競争力の強化・我が国への産業集積を図る産業立地競争力の向上の観点からは、さらなる改善努力が必要な状況にある。
- 港湾については、国際水平分業の進展の影響、アジア地域の主要港湾の整備の進展、取扱能力やサービス水準の向上等により、アジア地域の主要港湾の取扱貨物量は急速に増加している一方で、我が国の港湾はコスト・サービスでこれら港湾に後れをとっており、相対的地位が低下してきている。
- 空港については、航空利用の拡大により貨物取扱量が大きく増加している一方で、施設使用料金、貨物施設の使い勝手等の面において、改善を望む声がある。
- 国内物流ネットワークについては、一部に大型車対応が進んでいない道路や深刻な渋滞が発生する区間など、インフラにおけるボトルネックが存在している。
- こうした状況への対応策として、スーパー中枢港湾の重点的整備及び運営の効率化、大都市圏拠点空港の機能拡充、輸出入及び港湾手続の簡素化・標準化・電子化、物流関連規制の緩和等を行った。
- また、国際水平分業等の企業活動を下支えするために、国際物流と国内物流を一体的にとらえて、スピーディでシームレスかつ低廉な物流システムを構築していく必要があることから、主要港湾・空港の機能向上に加えて、主要な港湾・空港

や物流拠点へのアクセスの改善、大都市における環状道路の整備、大型車の通行可能な道路の拡大、物流施設におけるロジスティクス機能の高度化、都市内交通の円滑化等を、関係者が連携・協働して推進していく必要がある。

(2) 環境負荷を低減させる物流体系の構築と循環型社会への貢献を目指すこと

- トラックの自営転換、低公害車の導入、モーダルシフト等により、運輸部門の貨物自動車からの二酸化炭素（CO₂）の排出量は減少傾向に転じており、また、窒素酸化物（NO_x）や粒子状物質（PM）についても、排出ガス規制の強化等により、環境基準未達成測定局も都市部を中心に依然存在するものの、全般的には改善傾向が見られるようになった。
- 旅客輸送分野を含む運輸部門全体では、CO₂排出量の削減は見込みどおりに進んでおらず、京都議定書に基づく削減目標の確実な達成のためには、物流分野において民間の創意工夫を最大限に発揮できる環境を整備し、取組の裾野を広げる新たな手法を導入していく必要がある。
- また、高速道路等の既存ストックが十分に活用されていない地域や非効率な物流が行われている地域などでは、中・長距離交通が市街地に流入して混雑を悪化させ、CO₂、NO_x、PM等の排出量の増大につながっており、高速道路等の活用方策、効果的な渋滞対策等による一層の改善努力が求められている。
- さらに、循環資源活用のための静脈物流が注目されており、こうした輸送需要の増加が予想される中、適正な処理・輸送を確保した効率的な静脈物流システムの構築を推進していく必要がある。

第2 今後推進すべき物流施策の基本的方向性

1 目標と視点

経済社会の変化や構造改革の進展等を踏まえ、平成 21 年（2009 年）までに、以下の目標のもと物流施策の総合的・一体的推進を図る。

- (1) スピーディでシームレスかつ低廉な国際・国内一体となった物流の実現
- (2) 「グリーン物流」など効率的で環境にやさしい物流の実現
- (3) デイモンドサイドを重視した効率的物流システムの実現
- (4) 国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現

2 基本的方向性

- (1) スピーディでシームレスかつ低廉な国際・国内一体となった物流の実現

- 中国を始めとしたアジア地域の急速な経済発展を受け、我が国とアジア地域の相互依存関係が深まることが予想されており、企業の国際水平分業体制や極力無駄な在庫を持たないサプライチェーンマネジメント（SCM）の徹底などがグローバル規模で進んでいる。
- また、アジア地域との間の物流は、距離的にみても国内物流と大差のない圏域で行われていることから、国内輸送体系の効率化等により、一層スピーディでシームレスかつ低廉な物流が求められている。
- このような国際物流ニーズの高度化・多様化に対応し、我が国の国際競争力の強化を図るためには、国際拠点港湾・空港の機能向上、国際・国内の輸送モードの有機的連携による円滑な物流ネットワークの構築、物流拠点施設におけるロジスティクス機能の高度化、輸出入・港湾手続等と民間物流業務の電子化促進などを推進していく必要がある。

(2) 「グリーン物流」など効率的で環境にやさしい物流の実現

- 京都議定書が発効し CO₂ の排出削減目標の確実な達成が求められているなど地球環境問題に対する関心が高まっており、物流についても、関係者の連携による取組や、環境配慮型経営など企業の社会的責任（CSR）を果たすための取組の拡大が求められている。
- 企業のこうした物流活動による CO₂ 排出の削減に向けては、個別事業者単独の取組に頼るのではなく、荷主企業、物流事業者等の関係者が連携・協働して創意工夫を活かした取組を促進し、国民的な運動を展開していく必要がある。
- また、自動車による貨物輸送がもたらす環境負荷を低減し、家庭や企業への輸送に係る都市内物流の効率性を改善するため、貨物自動車をより望ましい経路、時間帯に誘導するハード・ソフト一体となった貨物交通のマネジメント策が必要である。
- このほか、物流業務施設等の集約的な立地誘導、ロジスティクス・ハブ（高度なロジスティクス機能を有する物流施設）と既存の交通インフラとの有機的連携等により、効率的で環境負荷の小さい物流システムの構築を目指す必要がある。
- 加えて、循環型社会の形成に向けて、適正かつ効率的な静脈物流システムの構築を推進していく必要がある。

(3) デマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現

- 近年、消費者ニーズの高度化等を受けたジャストインタイムの要請、電子データ交換（EDI）や電子タグを始めとする情報技術を駆使した生産・在庫管理を通じた顧客満足度と経営効率の向上、インターネットを活用した通信販売や直販といった取引の増加など、サプライサイドからデマンドサイド重視に企業の経営姿勢が変化している。

- こうした変化に応じて、物流システムについても、ジャストインタイムに対応した物流管理や輸配送、多頻度少量輸送等の対応が求められており、このようなニーズの高度化を受け止めながら、交通渋滞や環境問題の深刻化を招来しないような効率的物流システムを構築していく必要がある。
- また、機械化・自動化・情報化等による省力型の効率的物流システムの導入や、業種・業界等の枠を超えた商品情報の企業間での共有データ交換などの流通システムの標準化を推進することにより、顧客視点での効率的な流通の仕組み作りを実現し、関連業界の発展と消費者利益の増進を図ることが必要である。

(4) 国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現

- 米国同時多発テロ以降、世界的に物流セキュリティ強化に向けた取組が行われている一方で、セキュリティ確保のための厳格な手続により物流効率化が阻害されないよう実効性のあるセキュリティ対策を実施していく必要がある。
- また、トラック運送事業者を始め輸送事業者は、厳しい経営環境の下で、ジャストインタイムといった物流ニーズの高度化への対応が求められ、時間厳守の要請との関係で労務管理や輸送の安全確保が課題となっている。
- このほか、災害に強い交通網の確保、災害時の道路、鉄道、港湾等の早期復旧に向けた体制整備や、牛海綿状脳症（BSE）問題などを契機とした食の安全・安心への対応などが求められている。

3 施策の推進体制のあり方

(1) 連携・協働の重要性

物流というものが民間企業及び消費者全体による経済活動があって初めて成り立つものであることから、それぞれの主体が果たすべき役割を担っていくことが重要である。

これを踏まえ、物流施策の推進に当たっては、国民の理解と協力を得ながら、荷主企業と物流企業、地域の関係者等のそれぞれの主体の取組が最大限効果を発揮できるよう連携・協働を深めながら取り組むことが重要である。

(2) 今後の推進体制

国においては、関係省庁がこれまで以上に連携・協働して施策の総合的・一体的な推進を図ることとし、今後推進すべき具体的な物流施策についてとりまとめ、その実現に努める。また、施策の進捗状況を「Plan - Do - Check - Action」方式によりフォローアップし、一層の推進を図る。

地域においては、国の地方支分部局、地方公共団体、荷主企業、物流事業者等による地域の実情に応じた連絡体制の下、引き続き総合的な施策の推進を図る。