

物流政策懇談会論点整理（案）詳細版

論点

委員の意見

議論の進め方

我が国の産業構造、経済構造の変化を踏まえて物流政策の方向性を示すことが必要。

- ・今後、我が国の経済構造や産業構造がどのように変化するのかを想定し、その想定される未来社会に対しどのような物流施策をとっていくのかということを示す必要があるのではないかと。
- ・ETCについて当初消極的な意見もあったが、やはり燃費効率などの面で導入してよかったとの話を聞くというような例もあることから、何年先を見据えるのかにより、強く言える内容かどうかがあるため、何年先を見据えて議論するのかを示されたい。
- ・社会資本整備については、我が国の社会構造、産業構造を想定しながら計画的に進めていく必要があるのではないかと。
- ・官民の役割について考えていく中で、施策の方向性を示すというのは、国として非常に重要な役割である。標準化ひとつをとってみても、その標準を使っていけば大丈夫という安心感を与えることが非常に大事なことである。
- ・新総合物流施策大綱については、大綱に掲げられた施策の進捗程度によりグループピングした上で整理する必要があるのではないかと。

円滑な国際物流の実現

《国際物流への取組》

アジアにおける物流に対し戦略を持って取り組むべきではないか

- ・日本主導でアジア圏の物流効率化の取組を進めてほしい。
- ・アジア各国において高度な物流ロジスティクスニーズが高まりつつある中、我が国の物流システムや物流技術を取り入れようという動きが顕著であり、我が国主導でアジア域内全体の物流効率化を図っていく必要があるのではないかと。
- ・海外の大規模物流事業者が日本企業の買収にまで入っているという状況の中で、我が国の物流事業者の構造変化に危機感をもっているところである。
- ・中国では、物流を国家的戦略と位置づけて取り組んでいる。我が国においても、国家的戦略として物流に取り組んでいく必要があるのではないかと。
- ・東アジア共同体構想や自由貿易協定とリンクした形で国際物流のビジョンを描くべきであり、国際的な競争のもとで協調しながら、インターモーダル輸送を推進する必要があるのではないかと。

《インフラ整備・活用》
国際物流拠点の機能強化が必要なのではないか。

- ・我が国の物流インフラの整備については、欧米各国に立ち遅れているばかりでなく、近時はアジア各国にも追い抜かれるのではないかと危惧しているところである。
- ・釜山や上海においては低廉な物流用地を提供し、流通加工等の業務を日本からシフトさせることを目論んでいる。生産だけでなく物流の空洞化も懸念されるのではないか。
- ・スーパー中枢港湾やハブ空港等の港を核とした、国際港湾及び国際空港のロジスティクスハブの形成が必要ではないか。

主体間の連携・協働

《官民の連携》
官民の役割分担を整理し、連携を推進すべきではないか。

- ・官民の連携や役割分担を整理し、官民のパートナーシップを推進することが必要なのではないか（ベンチマーキングの仕組み等の整備）。

《事業者間の協働》
荷主、物流事業者に加え、バイヤーにも目を向けて物流効率化や商慣行に関する議論を進めるべきではないか。

- ・小口輸送、短時間輸送など我が国の商慣行は、バイヤー側の要求による結果ではないか。物流の効率化、合理化を考える上で、荷主と物流事業者に加え、バイヤーにも目を向けた議論を進めることはできないか。
- ・荷主・物流事業者が協力して、トラックの発着時間の適正化や安全運行に努めて、物流の安全性の確保等を推進していく必要があるのではないか。
- ・物流効率化を阻害するような商取引の慣行についても、改善を図っていく必要があるのではないか。

グリーン物流への取組

《グリーン物流パートナーシップ》
荷主・物流事業者が一体となった環境への取組を推進していく必要があるのではないか。

- ・物流についての官民パートナーシップを支援してもらいたい。
- ・グリーン物流パートナーシップ会議や物流拠点新法（仮称）等を活用した、荷主・物流事業者が一体となった環境への取組を推進していく必要があるのではないか。

《既存政策の発展》

モーダルシフトの促進に向け規制緩和等を講じていく必要があるのではないか。

トラックの積載効率を上げるための具体的取組を促進すべきではないか。

社会経済的な仕組みの普及を推進する必要があるのではないか。

《新技術への対応》

CNG大型車の開発・普及の促進を図るべきではないか。

・モーダルシフトの促進に向け、達成状況が芳しくない距離帯のモーダルシフト化率の向上に向けた施策や、航送用トレーラー・鉄道集配用トレーラーに対する規制緩和等を講じていく必要があるのではないか。

・物流の効率化を進める上では、トラックの積載効率を上げることが必要。そのためには、積載効率の高いトラックに対する優遇措置や、営自転換を促進する施策を推進するべきではないか。

・効率的かつ環境にやさしい物流システムを構築するため、SRIファンド、ISO9000や14000シリーズ、グリーン経営認証制度などの社会経済的な仕組みの普及を推進する必要があるのではないか。

・小型・中型車に比べて技術開発が遅れているCNG大型車両の開発・普及や、充填スタンド等のCNGインフラの整備の促進を図るべきではないか。

高度物流拠点の整備・活用

《物流拠点の立地最適化》

荷主の戦略的なSCMに対応できる高度ロジスティックハブを形成する必要があるのではないかな。

・高規格道路やスーパー中枢港湾の整備と連動した形での拠点空港や拠点港湾における物流用の施設や用地の整備を進めるべきではないか（成田空港など）。

・高速道路におけるSA・PA、インターチェンジ周辺において、荷主の戦略的なSCMに対応できる保管施設や、配送、積み替え、集配、加工等ができる高度ロジスティックハブを形成する必要があるのではないかな。

・企業の海外進出が進み、地方の工業団地の需要が低下している。こういった中、過疎地域の雇用創出の観点からも、地方への物流施設の立地を検討していくことが必要なのではないかな。

・物流効率化新法案は有効なのではないかと考える。

《物流拠点関係規制の改革》

物流施設については、その最適配置に対する支援策、規制の見直しが必要なのではないかな。

・物流施設については、輸出入拠点、在庫型拠点、通過仕分型拠点等の機能別に区分し、その最適配置に対する支援策、立地・建築制限の見直しが必要ではないかな。

・物流施設の最大保管効率化を目指したときに消防法との関連で規制を受けることがあるが、緩和ができないかな。

交通基盤の整備・活用

《総論》

必要な社会資本は計画的かつ早急に整備すべきではないか。

《貨物自動車交通の円滑性向上》

貨物車に対して弾力的な料金施策を実施すべきではないか。

貨物車の通行規制に関し、有効な施策を検討すべきではないか。

旅行時間情報と交通情報を共有する官民のプラットフォームを形成すべきではないか。

[料金関係]

[交通関連規制関係]

[その他]

- ・国益あるいは産業競争力強化のために必要な物流インフラは早急に整備すべきではないか（例：中国の高速道路整備は、2003年で4500km伸び、総延長で30000km弱と日本の4倍に達している。）。
- ・社会資本整備には、時代を先取りした計画的整備が不可欠ではないか。

- ・積み合わせ貨物車の交通は、一種の公共交通であるとの観点から、路線バス並みの高速道路割引率を適用すべきではないか。
- ・地方都市への搬送コスト低減のため、高速料金の割引制度を導入すべきではないか。
- ・コンテナの大型化等に伴い、鉄道集配用トレーラ、航送用トレーラの連結総重量許可規制の緩和（36トン→44トン）や、通行許可条件の緩和を進めるべきではないか。
- ・積載効率を上げるために、積載効率の高い貨物車に対して、荷捌き駐車場の優先利用や流入規制のある地区への特別な流入許可を与えるなどの施策が有効ではないか。
- ・民間会社が持っているトラック交通による旅行時間情報と公的機関が持っている交通情報をお互いに共有できるようなプラットフォームを作るべきではないか。

《都市内物流》

ハード、ソフト一体となった都市内物流施策を
地方自治体等の関係機関と物流事業者とが連携し
て推進すべきではないか。

まちづくりや建築の面においても都市内物流に
対する配慮を深めるべきではないか。

《マルチモーダルネットワークの構築》

[道路関係]

道路と空港・港湾との連携、ＩＣと生産地・消
費地を結ぶ道路整備などを推進すべきではない
か。

都市圏の渋滞問題の解消を図るべきではない
か。

大型車の走行可能区間を一層増加させるべきで
はないか。

・物流の関連として、まちのあり方や交通のあり方を考える上で、交通規制、車両の通行規制、駐車の問題などがキーポイントになるのではないか。

・駐車場、荷捌き施設の確保、地域内共同配送、都市内や周辺の道路整備による人流と物流の棲み分けなど、効率的で環境と調和のとれた物流を推進すべきではないか。

・地方自治体や警察など関係主体と物流事業者等が一体になった物流施設の整備や都市内物流円滑化を推進すべきではないか。

・都市内のビルにおいて、物流に対応できていないものが多い（高さ制限のためにトラックが進入できない、貨物用エレベータの不足等）。ビルの設計時に物流のことを考慮することを推進すべきではないか。

・道路、鉄道、港湾及び空港の４つのモードを一気通貫で考えるモーダルネットワーク、モーダルオーソリティーの発想が必要ではないか。

- 港湾、空港等にアクセスする高速道路の整備や、港湾、空港等に近接する場所へのＩＣの整備の推進を図るべきではないか。

- 空港・港湾とＩＣを結ぶ空港・港湾内やその周辺の道路整備を推進すべきではないか。また、貨物駅へのアクセス道路の整備も加えて考えるべきでは

- ＩＣと生産地・消費地を結ぶ道路整備の推進を図るべきではないか。

- 物流車の大型化を進めるために、大型車が通行できない、あるいは通行が困難な道路の箇所を削減すべきではないか。

- ３大都市圏における渋滞問題については相変わらず深刻。首都圏三環状道路等の環状道路の整備、高速道路合流点の整備を急ぐべきではないか。

- トラックルート、トラックレーンの設置などの交通規制に関する新しい施策を盛り込むべきではないか。

- 空港、港湾と高速道路を直結する道路を建設できるような特別な予算措置を創設すべきではないか（ＩＣ等から１０分以内では不十分）。

[鉄道関係]

**積極的な鉄道インフラ整備が必要ではないか。
港湾貨物の鉄道への積み替え利便性の向上を図
るべきではないか。**

[港湾関係及び空港関係]

**国際港湾・国際空港のロジスティクスハブの形
成を推進すべきではないか。**

**空港・港湾における国際輸送と国内輸送との間
の円滑性を向上すべきではないか。**

[行政組織関係]

各省横断的な行政組織を設けるべき。

- 積極的な鉄道インフラ整備が必要ではないか（コンテナの大型化・嵩高化に対応した線路改良、トータルリードタイム短縮のためのE & S駅の整備及び国際海上コンテナの鉄道輸送に対応した駅施設や車両の整備）

- 鉄道輸送力のキャパシティが限界に近い中、例えば東海道貨物新幹線の敷設のようなものまで考えて本気で取り組むのか、それとも企業努力の可能な範囲でおさめるのか、そういった方向性も議論していく必要があるのではないか。

- 港湾の背後まで鉄道を引き込むなどして、積み替えなしで港湾から貨物を鉄道輸送できるようなオンドック方式の検討を行うべきではないか。

- スーパー中枢港湾の整備促進なども含め、国際港湾・国際空港のロジスティクスハブの形成が不可欠ではないか（海外との物流のゲートウェイとなる国際港湾や国際空港などにおいて、クロスドック機能、コンソリデーション機能、VMIセンターといった機能を備えたロジスティックハブが従来以上に必要。支援制度などを考えるべき。）。また、港湾と国内の諸地域との道路、鉄道及び内航海運の整備を推進すべきではないか。

- 韓国船や中国船による日本の地方港～釜山ハブ～中国各港のペンデュラム（振り子）航路への就航増加への対応が必要ではないか。

- 航空貨物需要の増大に応えるべく、成田並行滑走路の延長、羽田第4滑走路の早期整備を推進すべきではないか。

- 港湾・空港の貨物を内航海運や国内航空を利用してスムーズに運ぶためのハードやソフトの整備を推進すべきではないか。

- ロジスティクスネットワーク局、ロジスティクスオーソリティー局等の名称で、各省横断の部局が必要ではないか。

情報化・標準化の推進

《ＩＣタグ等の標準化の推進》

・ＩＣタグ、ＥＤＩ、ユニットロード化等の標準化が必要。

《ＩＴＳ（高度道路交通システム）の推進、新展開》

ＩＴＳの利用促進、トラックへの応用等による交通環境等の改善を図るべきではないか。

ＥＴＣやスマートプレートを民間にも開放すべきではないか。

ＩＴＳを活用した配車配送計画が実行できるようにすべきではないか。

・ＲＦＩＤのように、各省庁が別々の標準をとっていることで、業界が困っているという話を聞く。国は省庁間の協調を進めてもらいたい。

・ＩＣタグの精度向上や低コスト化が求められる中、その負担が物流事業者にしわ寄せされないように、技術開発と普及を推進してもらいたい。

・ＩＴ化は検品時間の削減などに寄与している。

・ＥＴＣは長期的にコスト削減につながる。

・ＩＴＳを包含した「総合物流情報提供システム」を構築すべきではないか

- ＩＴＳは道路交通に限定されているが、全輸送モードに共通的な総合物流情報プラットフォームを構築し、荷主や物流事業者を提供する。

- 「トラックＩＴＳ（全日本トラック協会）」等を参考に、トラックが利用しやすいＩＴＳの開発を希望する。

・ＩＴＳの利用促進による交通環境の改善を図るべきではないか。

- 現在、各種道路情報の提供が少ないのではないかと（道路渋滞、気象等の現状だけでなく予測情報まで）。

- 渋滞の緩和等の交通環境の改善のために、省庁を超えた情報提供体制の構築などが必要ではないか。

・ＥＴＣ（ＤＳＲＣ）やスマートプレートの多目的活用（民間事業者への開放）、大型車ＡＳＶの開発や普及（導入に対する補助や支援も含む）等を推進すべきではないか。

- ＥＴＣやスマートプレート技術を民間に開放することで、車両の位置管理、入構管理等に活用でき、物流の効率化に寄与。

- 大型車両のＡＳＶはまだ普及開発が進んでおらず、交通事故防止を推進するためにも、ＡＳＶの普及開発が不可欠。

・車種別にトラック専用のデジタル道路地図を公的資金で作成すべきではないか。

・ＩＴＳの発展によってトラック交通の効率性を高めるとともに環境への負荷を軽減することが可能になる。ＶＩＣＳなどの所要時間情報を活用した高度配車配送計画によって輸送コスト削減とともに、ＣＯ２及びＮＯｘの排出量を削減することが可能にできることから、ＩＣＴ（情報通信技術）やＩＴＳをロジスティクスに十分活用できるような施策を推進すべきではないか。

- ＶＩＣＳの旅行時間情報が得られるリンクをもっと増やすべきではないか。

- ＩＴＳを活用した配車配送計画が実行できるよう、交通情報を物流事業者が利用しやすい形で提供すべきではないか。

3 P L等の高度な物流ビジネス環境の構築

《3 P Lの推進》

物流事業には多層多重な人材育成が必要なのではないか。

人口減少が予想される中、労働集約産業である物流業は省労働力的な体質に転換していく必要があるのではないか。

- ・物流事業には多層多重な人材育成が必要である一方で、マネジメントから最前線の現場に至るまでのどの階層においても、人材育成が不十分な状況にある。
- ・現場の実態としては、3 P Lの育成に追いついていない。
- ・荷主主導ではなく、物流事業者のビジネスとして成功させたい。
- ・我が国の人口減少が予想される中、労働集約産業である物流業が今後どうなっていくか、中長期的に見て大変心配されるところである。物流分野において、できるだけ省労働力的な体質に転換していく必要があるのではないか。

その他

- ・国はシステムや制度等の仕掛けを作ると同時に、これらを省庁で協力して維持していく仕組みづくりにも力を入れてもらいたい。
- ・災害時のロジスティクスについて、地下鉄や河川舟運の利用も考慮して事前に計画を立てておくことが必要ではないか。