

物流政策懇談会報告の取りまとめに当たって
(案)

平成13年の新総合物流施策大綱（現大綱）の策定以降、この間にアジアにおける経済交流の深化、ITの急速な普及、米国・同時多発テロの発生、京都議定書の発効等による環境問題への意識の高まりなど、政府や経済界の予想を上回るスピードで我が国を取り巻く環境が変化している。

こうした経済社会情勢の変化を踏まえ、今後の物流政策の中期的なあり方について検討するため、経済産業省及び国土交通省が共同で設置した「物流政策懇談会」において議論を行い、今般、物流を取り巻く現状と課題や今後とるべき施策の方向性について報告をとりまとめた。

物流政策懇談会では、様々な面から検証・検討を行ったが、基本的な認識として確認された点は、以下のとおりである。

第一に、最近の国際物流については、我が国の産業の生産拠点、流通拠点、販売拠点等がアジアに、特に中国中心にシフトする動きが急速に進み、我が国とこれら海外の拠点との間を、主要な部素材を我が国で生産し東アジアで最終製品にして更に我が国に輸入して販売するというように、調達、製造、販売の面で有機的・一体的な運営が進むと同時に、企業において極力無駄な在庫を持たない物流管理の徹底が進み、国際物流においてこのようなニーズの変化に対応していくことが求められるようになってきている。また、東アジアとの間の物流は距離的にみても我が国の国内物流と大差のない圏域で行われていることから、従来の米国、欧州との間の国際物流に比べ、国内輸送体系の効率化などにより一層迅速で低廉な物流が求められている。

例えば、戸口から戸口までの物流コストのうち割高な国内物流コストをより抑制することや時間・コストに加えて輸送品質を高めるためにも積み替え無しで一貫した輸送を求める荷主の要請に対応すること、船舶の運航スケジュールが日数単位ではなく時間単位で対応することなどに迫られている。

このような国際物流のニーズに対して、ハード・ソフトにわたる政策を講ずる必要がある。

第二に、近年のデフレ経済の下で、消費者のニーズの高度化や価格設定に対する厳しい要請を受けて、企業の側で商品の品揃えや価格の低廉化への取組が進む中で、物流に対して必要な商品を必要な時に必要な分量を配送することが求められるようになってきている。製造の現場においても、製品の販売状況に応じて売れ筋商品を必要な量だけ生産するという需要が高まっており、物流がこれ

らのサプライ・サイドからディマンド・サイド重視に変化した要請に応じてジャストインタイムの物流管理、輸配送等の対応を行うことが求められている。

この点に関連して、少量多頻度輸送のあり方についても議論になったが、このようなニーズをどう受け止めるのかということも含め、関係者で十分考える必要のあるテーマであろう。

第三に、国民や消費者の間で地球環境問題、交通の安全、食の安心等に対する関心が高まっており、物流に対してもこれらの問題に適切に対応することが求められている。

地球環境問題に対しては、CO₂の排出削減に向けて、荷主を含め物流関係者が協働した取組を行うことが必要であり、そのための活動を推進する仕組みが重要である。また、これらの問題に取り組むにあたっては関係企業が課題解決のため社会的責任を発揮することが必要であるが、このような取組に併せて物流の最終的な利用者である国民に対して物流の取組を理解してもらうことが重要である。

例えば、都市内物流においては、交通混雑や環境問題について広く地域の関係者の理解と協力の下に、輸配送の共同化、荷捌き施設や駐車帯の設置等の対策を推進することが必要である。

このような取組を進めるためにも、物流の課題や取組施策について幅広く利用者や国民に対して理解を求めることが必要である。また、環境問題等への対応について施策の取組を行う場合に利用者、国民への負担のあり方についても検討する必要がある。

今後の物流政策のあり方を「大綱」により具体的に示すことは、行政内部での省庁間連携や地方公共団体との連携の拠り所となるほか、企業や国民による主体的な取組を促し、官民連携や民間レベルでの相互連携の輪を拡げ、効率的で環境にやさしい物流の実現に寄与するものとする。

今後、政府による物流政策の大綱が、以上の点を踏まえて策定されることを期待する。

平成17年3月25日
物流政策懇談会