

## 物流政策懇談会 報告書（案）

## [全体構成]

## I 総合物流施策大綱策定（改定）の意義

- ① 物流についての基本的考え方
- ② 大綱の意義
- ③ 見直しの必要性

## II 経済社会の変化と物流を取り巻く社会的課題

## 1 経済社会の変化

- ① グローバル化の進展
- ② 企業行動の変化
- ③ 消費行動の変化
- ④ IT 社会の進展

## 2 物流を取り巻く社会的課題

- ① 環境問題
- ② 安全・安心の確保
- ③ 少子・高齢化社会への備え

## III 物流に係るハード・ソフトのインフラ整備における課題

## 1 物流関連社会資本の整備と管理

- ① インフラにおけるボトルネック
- ② 各モード間を横断的につなぐネットワークの不足
- ③ 既存インフラの有効活用

## 2 制度や商慣行のボトルネック

## 3 標準化・情報化による物流効率化

## 4 多様な物流サービスに対応できる人材育成

## IV 今後推進すべき施策の方向性

## 1 国際物流

- ① 国際拠点港湾・空港の整備
- ② 国際拠点港湾・空港におけるロジスティクス機能の強化
- ③ 国内外の物流ネットワークの効率化に向けた輸送体系の整備

## 2 効率的で環境負荷の小さい物流

- ① グリーン物流の推進
- ② 貨物交通のマネジメント

- ③ 情報化・標準化の推進
- ④ 物流を支える人材の育成

### 3 国民生活を支える物流

## V 物流施策の進捗を評価する指標のあり方

## VI 官官・官民・民民の連携・協働の重要性

(参考) 具体的に推進すべき施策の例示

## I 総合物流施策大綱策定（改定）の意義

### ① 物流についての基本的考え方

我が国経済社会の発展や豊かな国民生活を確保していく上で、物流の果たす役割は極めて大きい。

近年、世界経済・社会が急速なグローバル化を遂げ、特に東アジアの経済圏の存在が我が国にとってひととき大きなものになっている。我が国の国際競争力を維持強化し、東アジア等の経済圏において活力ある日本を築くためには、国際的な競争のもとで協調しながら、各交通モードが連携した円滑かつ効率的な物流システムを構築していくことが、喫緊の課題である。

さらに、地球温暖化等の環境問題、セキュリティや安全・安心の確保等への新たな対応が求められている。今後は、効率的かつ環境に優しい物流システムの構築を目指し、荷主企業と物流企業等とのパートナーシップの強化など官官・官民・民民の一層の連携・協働や情報通信技術の活用などにより、物流の効率化と各種の社会的要請を両立させつつ、施策の総合的推進を図る必要がある。

物流の効率化等を推進するに当たっては、エンドユーザーである消費者の立場に配慮し、品揃えやサービスの多様化、価格の低廉化といった形で、消費者利益の増大につなげていく必要がある。

### ② 大綱の意義

総合物流施策大綱は、経済社会の変化に適確に対応した物流のあり方とその意義を明確にし、これを踏まえた中長期的な物流施策や物流行政の指針を体系的に分かりやすく提示するものである。

今後の物流施策の展開に当たっては、行政内部での省庁間連携や地方公共団体との連携が必要であり、また、官民連携や民間の業種を超えた連携、さらには、広く国民の理解と協力を得ていくことが重要である。連携・協働による広範な施策展開の拠り所として、また、国民への情報発信と啓発を担うものとして、大綱の果たす役割には、大きなものがある。

### ③ 見直しの必要性

平成 13 年 7 月に現在の大綱が策定されたが、平成 17 年が目標年次となっており、また、この間、経済社会も変化し、物流を取り巻く新たな課題も生じていることから、こうした変化や施策の進捗状況を踏まえて、新たな大綱を策定し、今後の物流施策や物流行政の指針を示す必要がある。

## Ⅱ 経済社会の変化と物流を取り巻く社会的課題

### 1 経済社会の変化

#### ① グローバル化の進展

経済のグローバル化が進み、企業の調達・生産・販売活動が国境を超えて広く展開されている。特に、中国を始めアジア地域は、世界の生産拠点として、また、大消費市場として急成長を遂げており、我が国からも多数の企業が現地に進出している。こうした動きを象徴するように、昨年、中国は、米国を抜いて我が国最大の貿易相手国となったが、我が国とアジア地域の経済交流は、今後ますます拡大し、相互依存関係が深まることが予想される。

また、地球環境問題への対応、テロ対策等のセキュリティの確保、自由貿易協定（FTA）の締結を契機とする貿易取引の自由化といった動きが世界的な広がりを見せており、各国の協調した対応が求められている。

#### ② 企業行動の変化

景気の低迷が長引く中で、企業は、経費の削減や消費者の低価格志向への対応等で、厳しい経営環境下にある。構造改革（リストラ）が進められ、中核事業分野への経営資源の集中と周辺業務のアウトソーシング、サプライチェーンマネジメント（SCM）の徹底による経営効率の向上等の動きが顕著となった。

また、消費者の嗜好を踏まえたバイヤー（買い手）が商品流通に大きな影響を持つようになる等、供給側だけでなく、需要側にも着目した物流システムが求められている。

さらに、CSR（企業の社会的責任）重視の傾向の中で、コンプライアンス（法令遵守）はもちろん、環境問題、安全確保等の取組が求められている。

#### ③ 消費行動の変化

消費者ニーズが高度化・多様化し、コンビニエンスストアやインターネットの普及により、消費者の生活様式も変化し、これに対応した物流システムが求められている。特に、消費者がメーカーに直接注文する通信販売や直販等の「B to C」やネットオークション等の「C to C」といった取引が増加している。

#### ④ IT社会の進展

生産、流通、消費など多方面で在庫管理の徹底等の要請が高まる中で、

IT（情報技術）の活用が進んでいる。

道路交通の面でも VICS（道路交通情報システム）や ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）の普及により、渋滞の緩和、多様で弾力的な料金設定が可能となった。

一方、個人情報保護等の情報セキュリティへの対応が求められている。

## 2 物流を取り巻く社会的課題

### ① 環境問題

本年2月に京都議定書が発効し、CO<sub>2</sub>等の温室効果ガスの排出抑制が急務となっている。

また、都市部を中心に、自動車から排出されるNO<sub>x</sub>（窒素酸化物）やPM（粒子状物質）等による大気汚染が深刻な状況にある。

さらに、限られた資源の有効活用を図るため、省エネルギー化、省資源化が推進され、循環型社会実現に向けたリサイクル資源の効率的な環流ルートの形成が求められている。

### ② 安全・安心の確保

米国同時多発テロ以降、米国を始め主要国や国際機関で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、リードタイムやコストが増大し、物流効率化の阻害要因になっている。

また、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（JIT）といった物流ニーズの高度化への対応が求められ、輸送の安全確保が課題となっている。

さらに、大規模災害時の代替輸送（リダンダンシー）の確保、早期復旧に向けた体制整備等が求められている。

加えて、BSE（牛海綿状脳症）問題を契機として、食の安全・安心確保への消費者の関心が高まっている。

### ③ 少子・高齢化社会への備え

少子・高齢化による生産年齢人口の減少により、物流の担い手の将来的な不足が懸念され、機械化・自動化・情報化等による省力型物流システムへの移行が求められている。

また、我が国の人口が減少する一方、東アジア経済圏の深まりや情報技術の発達により、これまでの物流の質・量・経路が変化する可能性がある。

加えて、人口減少により、投資余力や経済力の低下が予想される中、イ

ンフラ整備に当たって、事業の重点化・効率化が求められている。

### Ⅲ 物流に係るハード・ソフトのインフラ整備における課題

#### 1 物流関連社会資本の整備と管理

##### ① インフラにおけるボトルネック

アジアの主要港に比べ、我が国港湾のコスト・サービス水準が低い。

港湾・空港における貨物の積替えに当たり、横持ち輸送が生じる等、輸送の円滑性・効率性が図られていない。

鉄道の輸送力が幹線区間において不足しており、貨車、コンテナ等の更新も遅れている。

大型車対応が進んでいない道路があること等により、大型車の通行に際し、車両の高さ、重量、長さについて制約を受けている。

都心部を中心に、交通渋滞が深刻化している。

規格の高い道路の利用率が低く、効率的な利用が図られていない。

大都市の環状道路などに未整備区間がある。

##### ② 各モード間を横断的につなぐネットワークの不足

港湾・空港・鉄道駅等の物流拠点をつなぐネットワークが十分でない。

##### ③ 既存インフラの有効活用

財政上の制約により新規投資が抑制されているが、既存インフラの機能を最大限に引き出す必要がある。

高速道路等に関し、インターチェンジの間隔、料金の割高感もあり、十分な利用が図られていない。

街づくりや都市開発に際し、円滑な物流の実現への配慮が十分でなく、集配車両の荷捌き駐車により交通環境の悪化、安全面での問題が生じている。

#### 2 制度や商慣行のボトルネック

主要港湾・空港の深夜や休日における貨物取扱い体制や CIQ（通関・出入国管理・検疫）体制が業務処理ニーズに対応しきれていない。

都市部での交通状況を勘案し、消費者のニーズに対応するため、積載の効率化を図りながら JIT 方式の輸送がとられている一方で、過度の多頻度小口輸送等が物流コストを押し上げ、積載効率を低下させ、交通渋滞や二酸化炭素の排出増を招いている場合もある。

安全対策の強化、IT 化や 3PL への対応など荷主ニーズに応じた物流サービ

スの高度化などに必要な費用について、合理的な分担関係になっていない。

### 3 標準化・情報化による物流効率化

流通・物流に係る企業間取引の電子化・オンライン化が進んでいない。また、電子商取引（EDI）に使用される商品コード、取引様式、技術規格等が企業間で共通化されていないため、全体効率性が阻害されている。

メーカー、卸、小売間の SCM 構築が遅れ、商品の需要動向についての情報共有が不十分なため、生産・出荷・在庫の無駄が生じている。

### 4 多様な物流サービスに対応できる人材育成

サードパーティロジスティクス（3PL）といった高度化・多様化する物流に対応できる人材が不足している。

## IV 今後推進すべき施策の方向性

### 1 国際物流

#### ① 国際拠点港湾・空港の整備

- ・ 我が国企業の国際競争力の維持・強化、より豊かな国民生活の実現を通じ、活力ある日本を築いていく上で、また、我が国の産業空洞化を回避し、産業立地の確保を図る上で、国際物流及びこれに接続する国内物流のトータルコスト、リードタイム、輸送品質を改善し、物流ニーズの高度化・多様化に適確に対応していく必要がある。
- ・ スーパー中枢港湾として京浜港・伊勢湾・阪神港の重点的整備を図り、コンテナターミナルの管理・運営の効率化、一体的管理を視野に入れた近隣港湾間の相互連携等を推進するとともに、24 時間フルオープンサービス、輸出入・港湾手続の簡素化・電子化等に先導的に取り組むことにより、アジア主要港を凌ぐコスト・サービスの実現を目指す必要がある。
- ・ 東アジアに近い北部九州・日本海側等の国際港湾において、コンテナ船や RORO 船、国際フェリーによる航路の充実が図れるよう、ターミナルの整備・改良や機能の高度化等を図る必要がある。
- ・ 大都市圏拠点空港（成田・関西・中部・羽田の各空港）の整備充実により、空港容量の拡大、貨物施設の増設や使い勝手の向上等を図る必要がある。

#### ② 国際拠点港湾・空港におけるロジスティクス機能の強化

- ・ 主要港湾・空港及びその周辺や高速道路の IC 等の周辺に、高度の

ロジスティクス機能（流通加工、在庫管理等）を備えた「ロジスティクス・ハブ」の形成を図る必要がある。

③ 国内外の物流ネットワークの効率化に向けた輸送体系の整備

- ・ 距離的に近いアジアとの経済活動が活発化していくことから、港湾・空港における貨物の滞留時間の短縮を始め、スピーディかつシームレスな物流システムを早期に実現していく必要がある。
- ・ 主要港湾・空港へのアクセス機能の向上、都市内の交通渋滞を緩和するための環状道路の整備、大型車の通行可能な道路拡大のための橋梁補強の推進等により、国内外の円滑な物流ネットワークの構築を進める必要がある。
- ・ 主要港湾における外航と内航輸送との接続を改善するとともに、主要港湾とその周辺にある鉄道駅、空港、トラックターミナルとのアクセスを容易にし、貨物特性や荷主ニーズに応じて、国内区間の最適な輸送システムが選択できるようにする必要がある。
- ・ 米国、EU や国際機関の動向を踏まえ、我が国としての物流セキュリティ確保策を検討・実施するとともに、物流の効率化との両立に配慮する必要がある。

2 効率的で環境負荷の小さい物流

① グリーン物流の推進

- ・ 「グリーン物流パートナーシップ会議」を活用し、荷主企業と物流企業の連携を深めながら、モーダルシフトはもちろん、低公害車の導入、物流拠点の再編・合理化、3PL の促進、エコドライブの推進等、施策の幅を拡げて、裾野の広い活動を展開する必要がある。
- ・ CSR の見地から環境経営を推進する企業が増加しつつあるが、こうした努力が市場や消費者から高く評価される仕組みを作り、一層の推進を図る必要がある。
- ・ 鉄道に関し、主要幹線区間の輸送力増強を図るとともに、内航輸送に関し、船舶の高速化・大型化や RORO 船、フェリーの運航に対応した港湾施設の機能強化を図る必要がある。
- ・ CNG 大型車、スーパーエコシップ等の新たな技術の導入による環境対策を推進する必要がある。
- ・ 再生資源の広域輸送の増加が予想されるが、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進める必要がある。



## ② 貨物交通のマネジメント

- ・ 都市内物流の改善により、交通渋滞の緩和や環境負荷の軽減などを図るため、「より良い街づくり」の見地から、地域の関係者の連携による取組が必要である。
- ・ 環境に優しく効率的なトラック輸送を実現するため、積載効率の低い輸送方法の見直し、弾力的な料金施策などによるトラックの適切な経路・時間帯への誘導等を行う必要がある。
- ・ 環状道路整備などにより、都市内などにおいて集中的に発生している渋滞を緩和する必要がある。
- ・ VICS、ETC 等の ITS（高度道路交通システム）を活用して、道路交通の円滑化や環境問題の改善を図る必要がある。

## ③ 情報化・標準化の推進

- ・ IT を駆使し、販売動向を迅速に生産・流通計画に反映させ、無駄な生産や過剰在庫を排するとともに、店頭での欠品をなくし、全体最適化を図る必要がある。
- ・ 物流 EDI（電子データ交換）、電子タグ、パレット等の標準化や規格統一を図ることにより、物流効率化を広く進める必要がある。

## ④ 物流を支える人材の育成

- ・ 3PL の促進のため、提案営業力やコンサルティング能力を備えた人材育成に力を入れる必要がある。

## 3 国民生活を支える物流

- ・ 今後とも事故防止のための輸送の安全確保策を検討・実施する必要がある。
- ・ 食の安全・安心の確保のため、食品等の生産・流通履歴を確認できるシステムづくりを検討する必要がある。
- ・ 災害に強いインフラづくり、リダンダンシーの確保、災害時の早期復旧に向けた体制整備等を進める必要がある。
- ・ 物流に対する国民への理解の促進を図る必要がある。

## V 物流施策の進捗を評価する指標のあり方

現大綱に示された指標は、指標が全体の平均値での評価のため、一部のケースで相当な改善がなされていても、数値上表われにくい場合がある。また、指標が施設整備の進捗度の評価にとどまり、施設整備により機能的にも十分な効

果が発揮されているかどうかの評価にまで至っていない場合がある。

これからは、それぞれの指標が今後推進すべき重点施策を方向付けるとともに、施策効果や施策の進捗状況の適確な把握に資する必要がある。

## VI 官官・官民・民民の連携・協働の重要性

上掲の物流施策の推進に当たっては、経済活動全般や企業活動にとっての物流の果たす役割の重要性を関係者が広く認識し、その改善に向けて積極的に提案し合い、連携・協働を深めながら実践していくことが重要である。

例えば、各港湾・空港とそのアクセスに関する問題の改善を図り、効率的なマルチモーダル物流体系を構築していくためには、各施設ごとに、地域の関係行政機関、事業者等をメンバーとする協議会を設置し、対策を講じていくことが有効であり、また、都市内物流対策についても、英国の物流連携協議会の事例を参考に、広く地域の関係者をメンバーとする協議会を設置し、より良い街づくりの見地から対策を講じていく必要がある。

(参考) 具体的に推進すべき施策の例示

別 紙