

テーマ	環境の変化	検討の視点	備考
グローバル経済の潮流と物流	<p>・グローバル化した市場経済において、商品の開発・製造拠点の立地は、内外の労働・資本・資源の賦存状況、各種社会インフラの整備水準や消費市場への近接性などに応じて企業が戦略的に選択する時代になっている。また、消費者ニーズの多様化に伴い、少量多種の製品やサービスの提供が求められるようになったが、消費者の多様性に対する嗜好が都市集積や産業クラスターの形成につながっているとされる。さらに、北米、欧州、東アジアなどにおいて広域経済圏の形成が進展するに至った。このほか、EPA、FTAの進展も、貿易の促進に寄与している。</p>	<p>・グローバル化した市場経済の今後の潮流はどのように変化すると見込まれるか。東アジア経済圏における日本の役割はいかにあるべきか。物流についてはどうか。</p>	
	<p>・物流システムをある1つの企業の内部に限定することなく、複数の企業間で統合的な物流システムを構築し、経営の成果を高めるサプライ・チェーン・マネジメント(SCM)が、日本国内にとどまらず、国境を越えて展開されてきている。とりわけ、多くの本邦企業が展開し、世界の生産拠点となった東アジアにおいては、物資の域内移動をそれぞれの国内における物流と同水準にシームレス化することは、SCMの展開による我が国企業の競争力向上のみならず、東アジア、さらには世界経済成長のカギを握ると考えられる。</p>	<p>・SCMを展開するためには、低廉な輸送コストとともに輸送システムの質や信頼性が重要と考えられ、我が国として、東アジアにおける輸送インフラや人材育成にどのように貢献できるか。                  ・日本の物流事業者も、一層海外事業に取り組むことが重要ではないか。                  ・陸上、海上、航空輸送との連携等による総合的・複合的かつ高度な物流サービスへのニーズは充足されているか。                  ・国としてどのような役割が求められるか。シームレス化をどのように加速させるのか。</p>	
	<p>・世界的に進展する輸送分野のインフラ整備・規制緩和、関税の引き下げなどに伴い、輸送の低廉化・高度化が図られ、柔軟で効率性の高い開発・製造システムが築かれてきたが、原油・資源高時代の到来とともに、その見直しが迫られている。原油価格は一時期ほどの高水準ではないものの、依然として5年前の2～3倍の水準にあるほか、輸送機器にも値上げの波が及びつつある。足下では、米国の金融不安や景気低迷がアジア・欧州にも及んできており、世界の開発・製造システムとこれを支える物流も変革の荒波にさらされていると言える。</p>	<p>・原油・資源高の到来とともに、輸送の低廉化・高度化のための取組を見直す必要はないか。                  ・景気後退期に入ったとされる今の時期こそ、物流の生産性を向上させ、競争力を強化するチャンスと捉えるべきではないか。                  ・最近の原油・資源高には、中国・インドなどの巨大国家の発展が背景にあるとみられ、我が国としてはこのよううねりのなかで埋没しないよう、これら新興国やロシア・ブラジルなどの資源国家の活力を取り込んでいくことが必要と考えられるが、物流面ではどのような戦略が考えられるか。</p>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 燃油費の高騰は輸送原価の上昇を招き、運賃に転嫁できずに経営危機に直面する物流事業者が増えている。まずは適切な価格転嫁が必要と考えられるが、このような対応により問題がすべて解決されるわけではない。輸送費の上昇は資源高とあいまって商品価格に影響を及ぼし、結果として消費の減退、荷動きの減少という形で物流事業にも影響が及ぶこととなる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 低炭素型物流システムとSCMを支える柔軟な輸送方式の両立を図るため、荷主と物流事業の一層の連携をどのように促進できるか。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ グローバルな政策課題である地球温暖化対策については、物流においても必要な対応が求められている。このため、燃油費高騰対策にも資する物流効率化の重要性が一層増してきている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 低炭素型物流システムに誘導するためのインセンティブをどのように充実・前倒しすべきか。</li> <li>・ 排出量取引、CO2の見える化などに、どのように取り組むか。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者ニーズの高度化に対応しつつ、物流システムの高度化を低廉なコストで実現することが重要であり、日本の物流事業者の競争力強化が課題となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ これまで3PL等により物流システムの高度化を図ってきたが、さらに今後どのように物流システムの高度化を低廉なコストで実現していくか。</li> <li>・ 抜本的な生産性の向上を図るための具体的な方策は何か。</li> </ul>	
我が国をめぐる物流のあり方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国単位で見ると我が国は米国に次ぐ経済規模を誇っているが、少子高齢化の進行、都市部への人口集積と地方における過疎化の進行、製造拠点の海外展開が、物流の需給両面に影響を及ぼし始めている。製造拠点の海外展開は、企業が競争力を維持強化し、グローバル競争の中で勝ち残るためには不可避であり、今後も世界経済の変化や為替レートの変動により、立地の見直しを迫られる環境にさらされていることに留意が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経済の高度化や少子化に伴い、物流事業では、厳しい現場作業の担い手が減少し、労働力の確保が困難になってきているが、どのような対応が必要か。</li> <li>・ 近年、一部高付加価値製品に係る製造拠点の国内回帰が見られるが、今後はどのような方向で進むと考えられるか。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ アジア地域の経済発展等に伴って、国際海上コンテナ貨物輸送量が増大し、北米・欧州基幹航路においては船舶の大型化が進展している。加えて、大型コンテナ船の寄港地集約が進む中、我が国への基幹航路便数の減少や海外諸港で積み替えられるトランシップ貨物が増大している。また、地域の港湾においては中国・韓国等アジア地域とのダイレクト航路が増大している。さらに、港湾におけるリードタイムの短縮等港湾サービスの一層の向上が重要な課題となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 我が国の産業の国際競争力強化のため、国際海上コンテナ物流ネットワークの結節点となる港湾が担うべき機能や役割分担はどのようにあるべきか。基幹航路が維持できず、トランシップ貨物が増大することによるデメリットをどのように考え、どのように対応すべきか。港湾サービスの向上のため、24時間サービス化等にどのように取り組むべきか。</li> </ul>	

<p>・航空物流は、日本発着貨物を上回るペースで、中国をはじめとするアジア発着貨物が増大している等、東アジア地域において急速に拡大している。韓国、シンガポール、香港に加え、上海などで大規模空港の整備が進むとともに、欧米インテグレーターの中国シフトも加速している。</p>	<p>・高付加価値化する我が国の国際物流を支える航空貨物は、主に成田、関空、中部の3空港で担われているが、2010年の羽田空港国際化によりどのような変化が見込まれ、物流分野にはどのような対応が求められているか。我が国空港の国際競争力の向上のためにはどのような工夫が必要か。</p> <p>・今後急速な増大が見込まれるアジア発着の航空貨物需要を積極的に取り込んでいくべきではないか。</p>	
<p>・消費地である大都市と生産地である地方部との円滑な輸送を確保するためには、インフラの整備や既存のインフラの使いやすさを高めることが求められている。また、都市内における貨物車輸送においては、生活道路や通学路などへの貨物車の流入が見られ、安全性や生活環境の維持の点で課題となっている。</p>	<p>・生産地と消費地との間の円滑な輸送を確保するために、国内の物流ネットワークはいかにあるべきか。また、都市内における安全で効率性の高い貨物車交通の実現を目指すためには、どのような方策が考えられるか。</p>	
<p>・物流サービスの水準はコストと裏腹の関係にある。消費者に価格を転嫁しにくい昨今の情勢で、輸送価格を上昇させないためには、積載率の向上、効率的な輸送機関の活用などに取り組む必要がある。その場合、少量多頻度輸送、厳格な時間指定、繊細な梱包要件など荷主側が要請するサービスレベルの見直しが不可欠となる。このため、荷主と物流事業のパートナーシップを一層強化することが必要と考えられる。</p>	<p>・サービスレベルの調整は基本的には“B to B”の世界で調整が進められるものであるが、当事者のみでは対応困難なケースもあり、関係者が協議することが必要ではないか。また、中小企業については特に配慮が必要ではないか。</p> <p>・特に、厳格に時間を守るなど、スペックの高い日本の物流システムについて、どのように低コスト化しつつ必要な機能を残していくか。</p>	

<p>・CO2排出量の削減と燃油費高騰対策の双方に有効な物流効率化の方策として、自動車から鉄道・海運へのモーダルシフト、自動車輸送の積載率向上、輸送機器の省エネルギー化などに不断の努力が必要であり、これらの取組みを加速・前倒しすることが必要になっている。</p>	<p>・これらの取組みを加速・前倒しするため、直ちに講じることのできる措置にはどのようなものがあるか。          ・多様な関係者が連携する場の設定が必要ではないか。</p>	
<p>・大都市では日常的に交通混雑による輸送効率の低下が起きている。大都市のある駅前商業地域では、1日に輸配送のために流入するトラックは2,000台を超えるという状況にあり、地域を来訪する人々の回遊性やまちの賑わいに影響を及ぼしかねない事態を招いている。</p>	<p>・駅前商業地区などには、物販や飲食など多種多様な店舗が出店しているが、街路における混雑を回避するため、物流事業、地元商店街、行政機関、警察などの関係者が協議・連携を深めるにはどのような方策が考えられるか。</p>	
<p>・地方部では過疎化の進行が輸送密度の低下につながるという、空間的な問題が顕在化している。もとより、このような問題は物流にとどまらず、公共交通の維持、ライフラインや各種福祉サービスの確保などにおいても生じており、定住地域のあり方が今後の国土形成の大きな課題となっている。</p>	<p>・地方部で宅配サービスを維持するためにはどのような配慮が必要か。物流との関係では、定住地域の再編はどうあるべきか。また、陸海空の国内物流ネットワークはどうあるべきか。</p>	
<p>・循環型社会の形成を推進するに当たり、環境負荷の少ない静脈物流システムの形成が望まれている。</p>	<p>・港湾における静脈物流拠点の形成や鉄道等による効率的な廃棄物輸送を促す必要があるのではないか。</p>	