

I. 現在の総合物流施策大綱(2009-2013)に対する評価

評価できる点	不十分な点
<ul style="list-style-type: none"> ・定性的な目標(※)は産業界の取り組みの方向性と概ね一致。 ※1. グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現 2. 環境負荷の少ない物流の実現等 3. 安全・確実な物流の確保等 ・国内の物流インフラ整備や貿易手続きの円滑化は一定程度前進。 ・責任が明確化されている(責任所管省が明記)。 	<ul style="list-style-type: none"> ・内容が総花的になってしまい、重点的に取り組むべき事項が不明確。 ・定量的な目標(水準・時期)が設定されていない。 ・進捗を評価する仕組みが具体的な行動として見えてこない。 ・結果として、大綱(推進プログラム)で掲げつつ未実現の事項が散見。

II. 産業界が望む次期大綱策定の基本的な考え方

(1) グランドデザインとの整合性の確保

(大前提)

- ✓ 今後策定される国の成長戦略などを参考に、国として目指すべき方向性を共有化し、その方向性と整合的な物流施策大綱を策定

- ① **わが国産業の国際競争力強化を目標とし、産業政策と一体的な物流施策を推進**
- ② 各物流セクターの部分最適(利益最大化)行動のバランスをとり、**国全体としての利益最大化を図る**

(留意点)

- ① 各施策を実施した場合の効果、将来像を可能な限り定量的に提示(企業が前向きに国内生産・投資を行える、わかりやすい計画)
- ② 優先順位づけの考え方など、論点となるべき所を予め議論することも重要

(2) PDCAの着実な実施

- ① 中長期的に取り組む事項と短期間で集中的に取り組む事項を分け、「いつまでに何を」実施するか可能な限り期限を区切り、数値目標を設定(従来どおり担当省庁は明記)
- ② 目標の達成状況について定期的に進捗を評価し、適宜見直すことができる仕組みを導入

	第一次 97-01	第二次 01-05	第三次 05-09	第四次 09-13
数値目標	○	○	○	△
目標達成時期	○	○	○	△
責任所管省	×	×	○	○
フォローアップ公表	×	○	○	×

III. 産業の国際競争力強化の観点から重視すべき施策

(1) 大綱の計画期間(5年)で集中的に取り組むべき施策

○競争力(イコールフットイング)の確保、物流コスト削減、サプライチェーン効率化(シームレス)の観点が重要

- ① 物流インフラが有機的に連携するための施策、既存インフラの機能向上(稼働率・効率性向上、付加価値の向上)
 - ・国際コンテナ・バルク戦略港湾政策の推進(港湾整備、内航フィーダーの拡充等)、空港・港湾の稼働率向上・コスト低減、三環状道路の整備促進、港湾周辺の渋滞緩和、国際海上コンテナ一貫輸送のための鉄道インフラ整備、国際フェリー・RORO船を活用した海陸一貫輸送の強化 等
- ② 貿易円滑化への取り組み
 - ・通関手続きの更なる簡素化、AEO制度の更なる拡充、電子化・ペーパーレス化の推進、セキュリティ基準の国際標準への対応 等
- ③ 物流に関わる規制改革・税制措置の推進
 - ・シャーシの相互乗り入れ、トン数標準税制の拡充、進出先国企業とのイコールフットイングの確保(規制・税制・貿易手続き) 等

(2) 今後の環境変化を見据えて中長期的な観点で戦略的に取り組むべき施策

○一定のシナリオの下で産業構造の将来像を想定し、その際に必要となる施策に重点的に取り組む(対症療法的施策からの脱却)

- ① アジア諸国との更なる貿易量拡大を前提とした、物流インフラ・システムの国を挙げた海外展開促進(パッケージ型インフラ輸出拡大)
- ② シェールガス革命の影響などを踏まえ、将来のエネルギー政策を見据えた港湾および関連施設の整備
- ③ 経済連携協定の拡大による物流の変化に対応した諸施策の検討
- ④ 高齢社会、人口減少、厳しい財政事情、産業構造の変化等を見据えた交通・物流インフラのあり方の検討(既存インフラの取捨選択も含め) 等

(3) 安全・安心・確実のための施策

- ① 国内の物流関連施設の老朽化対策と戦略的な維持・管理の追求
 - ・重要物流インフラの老朽化・地震・津波対策 等
- ② 人材の育成と価値向上、高齢化への対応
 - ・物流事業従事者(トラックドライバー、船員、倉庫作業員)の高齢化対策 等
- ③ 安全な通商路の確保(ホルムズ海峡、インド洋(ソマリア海賊)、マラッカ海峡、南シナ海、スエズ運河など)、新たな航路の開発
- ④ 環境への配慮

IV. おわりに

- ✓ 国民の理解の醸成 ⇒ 各施策の目的と効果(生活への貢献度)に関する政府広報等の充実