

各論点の詳細

(凡例)

ゴシック体：委員からの意見

明朝体：事務局が加えた部分

【テーマ 1】

グローバル・サプライチェーンの深化と物流の構造変化について

① 産業競争力強化に向けた物流の一層の効率化

(1) 物流コストの一層の低減

(物流コストの一層の低減と、そのあり方)

1. 我が国の製造業は、中国、韓国、台湾勢との熾烈な競争にさらされている。国際競争力強化のため、企業の物流コスト低減に資する施策を重点的に推進するべきではないか。
2. 過剰な物流サービスが当然とされる社会的風潮の中、物流関係企業の業績は厳しくなっている状況。また、物流事業者の大半は中小規模。サプライチェーンの持続的な発展のため、物流事業の現状を踏まえて施策を推進する必要があるのではないか。
3. トラックの手待ち時間、ドライバーによる荷役がコストとして認識されていない。物流事業における実際の業務内容や所要時間に照らし、コスト構造の内容を透明化・明確化し、効率化の方策を荷主と物流事業者が丁寧に議論することが必要ではないか。
4. 物流の効率化を図るためには、物流事業者に対する支払いの削減に焦点を当てるばかりでなく、物流システム全体を通じて無駄をなくすることが重要ではないか。
5. 日本国内で作り出す荷物の総量が減少すると、グローバルな視点での物流の効率性が低下することから、国内産業による生産の強化が必要ではないか。
6. 日本の物流インフラの利用コストは、国際的に見て高い傾向にあり、産業競争力強化の観点からは、政策的に引き下げる必要があるのでは

ないか。

7. 高速道路料金の割引に関しては、一方で渋滞の課題や財源の問題などがある。物流コスト低減の観点からだけでなく、総合的に検討を進めるべきではないか。

(2) 産業競争力強化に向けたインフラの整備と活用

(我が国産業の国際競争力強化に向けた港湾の機能強化)

8. 原燃料輸入、製品輸出におけるコスト削減のため、港湾インフラの拡充が不可欠。中国では大型公共港湾の整備が進められており、国際的なイコルフットィングの観点から、我が国においても同様の港湾整備が必要ではないか。
9. 企業にとってインフラ整備は莫大な投資であり、私有岸壁、荷役機械などの整備に対する公的支援の拡充を行うべきではないか。
10. コンテナ輸送に関しては、国際基幹航路の維持・拡大の観点から、京浜港・阪神港において、ハード・ソフト一体となった施策を集中して実施する必要があるのではないか。
11. 高機能かつ効率的な使いやすい港湾を目指し、コンテナターミナルの一体的な運営の促進や、背後への流通加工機能等の集約、港湾物流に係る各種サービスの顧客満足度向上などに努めるべきではないか。

(地域と産業を支える国内交通ネットワークの整備)

12. リードタイムを短縮し、物流を効率化するには、生産拠点と港とを結ぶ高速道路の活用が重要であり、代替性の確保などのための道路ネットワークの早期整備が必要ではないか。
13. 地域内の物流量が圧倒的に多い現状を踏まえると、三大都市圏環状道路整備など地域内・都市内における道路整備や渋滞対策が必要なのではないか。
14. 長距離の大量輸送において優位性のある鉄道貨物、内航海運の活用を促進するとともに、輸送力強化のための基盤を整備するべきではないか。

(既存インフラの機能向上)

15. 港湾周辺の渋滞が激しく、効率化の障害となっている。渋滞解消の

ため、追加負担がない形でのコンテナターミナルゲートオープン時間の延長、周辺アクセス道路の整備やゲート出入手続きの集中化・効率化を行うべきではないか。

16. 港湾の待ち時間解消に関しては、後背地の整備が必要ではないか。また、利用できるターミナルが船社ごとに定まっており、隣のターミナルが空いているのに使用できないなど非効率な事例がみられることから、改善が必要ではないか。
17. 既存の道路網を一層効果的に活用するため、I T S の推進を図るとともに、スマートインターチェンジの整備を推進することが必要ではないか。

(制度の運用改善、規制緩和等による物流効率化)

18. 潮位利用入港の弾力性拡大や夜間入出港の拡大など、現行制度の運用改善を促進するべきではないか。
19. A E O 事業者における輸出入手続きの一層の簡素化等を進めるべきではないか。
20. 港湾や空港における物流の国際標準化について検討を進めるべきではないか。

(物流の見える化)

21. 物流の一部分だけでなく、全体の見える化を進める必要があるのではないか。例えば輸出入・港湾関連情報処理システム（N A C C S）が所有する貨物情報について、物流関係者による情報の利用を促進することにより、ターミナル周辺での渋滞緩和や業務の効率化、環境負荷低減につながるのではないか。
22. 我が国企業のサプライチェーン・マネジメントの高度化を推進する観点から、近隣諸国との海上コンテナ物流の可視化に向けた取組を進めていくべきではないか。

(物流施設の機能強化等)

23. 東京の臨海部に立地する物流施設の半分以上が築 30 年以上経過するなど、物流施設の老朽化が進行しているが、更新が進んでおらず、周辺の交通状況への影響や、変化する物流ニーズに十分対応できていない

などの問題が発生しており、その対策は喫緊の課題ではないか。

24. 三大都市圏環状道路等の整備の進展も踏まえつつ、物流総合効率化法等の活用により物流施設の再配置を促進していくことが必要ではないか。

(静脈物流の効率化)

25. 産業廃棄物等を減らすことで、企業の物流コストが低減する。需要に見合った生産・供給の促進が必要ではないか。また、廃棄物の資源としての有効活用を促進するために、拠点機能の確保や制度の改善を含め、静脈物流の効率化を図るべきではないか。

(3) アジア物流圏の輸送高速化と我が国物流企業の国際展開

(アジアを一体と捉えたシームレスな輸送の高速化)

26. アジアに進出した我が国製造業を物流面でサポートすることが重要。我が国を含むアジア諸国相互を結ぶ海上輸送を効率化・高速化するため、ハード・ソフト両面からRORO船等による輸送網、輸送拠点の強化を重点的に進めるべきではないか。
27. アジアとの自由貿易協定が結ばれる中で、アジアは一つの物流圏であり、国内輸送と同じものと捉えるべき。海上輸送と陸上輸送を一層効率化・高速化するため、シャーシの相互通行等を推進するべきではないか。
28. 海上コンテナなど国際規格の輸送機材が国内でも一層利用しやすくなるよう、ハード・ソフトの対策が必要ではないか。

(我が国物流企業の国際展開)

29. 日系物流企業がアジア各地に進出するようになっているが、それらの国では、厳しい外資規制、インフラの整備水準、通関手続き等法制度の状況、港湾関連手続システムの未整備など課題が多い。シームレスな物流のボトルネック解消とともに、我が国の物流企業がグローバルな競争を展開していくため、国の支援を強化すべきではないか。
30. アジア各国との政府レベルでの対応を通じ、相手国の物流に関する制度の改善や、我が国の物流システム導入の働きかけを行うことで、アジアに進出した我が国産業の国際競争力を強化するとともに、アジ

ア地域の物流の質を高め、この地域の経済成長に貢献することができるのではないか。

(4) 荷主と物流事業者のパートナーシップ強化

(荷主と物流事業者の連携、商慣行の是正)

31. 荷主との商慣行が制約要因となり、物流事業者単独での効率化には限界がある。今後一層の効率化を進めていくためには、荷主と物流事業者の適切な役割分担が重要ではないか。
32. 荷主による在庫バランスの見直しと、物流事業者による輸送形態の見直しを組み合わせ、双方の理解と協力で効率化と労働環境の改善を達成した例がある。荷主と物流事業者との連携を促進するべきではないか。

(物流事業の効率化)

33. 物流事業者の大半が中小規模であることを踏まえつつ、物流事業の効率化を一層進めるためには、車両の大型化、燃費の向上、安全性優良事業所の認定取得促進、原価管理の徹底などを通じ、経営基盤の強化と経営効率の改善を図っていくことが必要ではないか。
34. 個々の事業者による効率化とともに、複数の中小事業者による事業の共同化など、物流事業全体の効率化を図ることも重要ではないか。
35. 我が国では、資源・エネルギー等のばら積み貨物を輸入する個々の事業者の需要が小さいため、大型船舶を活用した大量一括輸送が進展していない。ばら積み貨物の安定的かつ安価な輸入を実現するためには、複数の荷主が連携した共同配船等を促進するべきではないか。

(5) 人材の確保・育成

(人材の確保・育成)

36. アメリカの大学でロジスティクスの学位を取得する中国人が増えており、近い将来、中国にロジスティクス面で凌駕されることが懸念される。物流に関する人材育成を早急に進めるべきではないか。
37. 全国一斉同日納品など、生産側や営業側の事情を優先した結果、納入先の受入能力を考慮しない画一的な配送となり、非効率になっている事例がみられる。物流の効率化を進めるためには、物流事業者のみ

ならず、荷主側の人材育成も必要ではないか。

38. トラックドライバーについて、若年層の人材不足が深刻となっている。現行の中型免許制度の見直しにより、新卒高校生のトラック業界への就職チャンスを増やすべきではないか。
39. 3PLなど付加価値の高い物流サービスを中小規模の物流事業者が担えるよう、人材育成を積極的に推進することで、物流産業全体の体質強化につながるのではないか。

(6) 官民の適切な役割分担、施策の効果的な推進など

(官民の適切な役割分担、施策の効果的な推進など)

40. 国が行うべきことと、民間の自主的な努力が前提で公共が側面支援を行うことになることとの仕分けが必要ではないか。
41. 施策の推進によって需要と供給のミスマッチが生じぬよう、「選択と集中」の考え方に加え、ビジネスやサプライチェーン、商慣行を踏まえた検討が必要ではないか。
42. TPPの動向と物流への影響について、今後注視が必要ではないか。

② 国民生活を支える物流の維持・発展

(生活者・消費者の利便性向上)

43. 生産から消費まで、消費者の手元にどう届くかというところまで考えないと、物流は完結しない。企業間(B to B)の物流を効率化する一方で、その先にいる生活者・消費者の利便性向上にもあわせて取り組むことが必要ではないか。
44. 消費者にとっては、配送を依頼した商品が現在どこにあるかなど、モノの流れが見えることで利便性が向上する。消費者の需要喚起につながり、経済の活性化に寄与することから、モノの流れの見える化を進めるべきではないか。

(買い物困難者問題への対応強化)

45. 流通機能や交通網の弱体化に伴い、都市部・地方部において食料品や日用品の買い物に不便を来す買い物困難者問題が広がっており、特に高齢者の日常生活に大きな影響を与えている。今後の少子高齢社会を見据え、対策の強化が必要ではないか。

(過疎地、離島等に係る物流サービスの確保)

46. 人口減少に伴い、過疎地、離島等の条件不利地域に係る物流サービスの確保が大きな課題となることから、ハード・ソフトを含めた取組の強化が必要ではないか。

【テーマ 2】

物流の低炭素化について

- 経済成長と両立する持続可能な低炭素型物流の構築
(効率化と低炭素化の両立)

47. 効率化と低炭素化の両立が重要ではないか。

(輸送機材等の低炭素化)

48. 我が国産業の高い技術力を活かして、トラックをはじめとする輸送機材の省エネ化、天然ガス等へのエネルギー源転換を促進するべきではないか。また、倉庫など物流施設の低炭素化、港湾・空港など物流拠点の低炭素化を進めるべきではないか。

(交通流対策とそれを支える道路機能の強化)

49. 道路ネットワークの構築は、効率化と低炭素化の双方に資するものであり、推進すべきではないか。また、官民間でITSを用いた情報共有が必要ではないか。
50. 効率化と環境負荷低減の両立には、車両の大型化が有効な対策。欧米に比べて日本は出遅れてしまった感がある。総重量制限の緩和とそのための道路構造の強化を進める必要があるのではないか。

(モーダルシフトの推進)

51. モーダルシフト等推進官民協議会が昨年とりまとめた対応策等を大綱に取り込み、着実な推進を図るべきではないか。
52. モーダルシフトの推進には、荷量の確保が重要な要素。我が国企業による国内生産の維持・拡大が求められるとともに、大量輸送モードは、特定荷主の専用に加え、幅広い荷主を集めて安定的に輸送できる

ようにしていくことが重要ではないか。

(共同輸配送の促進)

53. 積載率の低下傾向に歯止めをかけることが必要。荷主同士の連携や物流事業者同士の協力による輸配送の共同化を促進することが必要ではないか。また、低炭素まちづくり法により、共同輸配送に係る自治体の取組を促進することが必要ではないか。

(中小荷主対策、着荷主対策)

54. 省エネ法で規制の対象となっている特定荷主の貨物量が、全体の半分程度であることを踏まえ、中小荷主などその他の荷主に対する対策が必要ではないか。また、貨物の配送先(着荷主)の事情等により少量多頻度輸送が増加し、トラックの積載率低下を招いていることを踏まえ、着荷主対策が必要ではないか。

(自営転換の促進)

55. 貨物輸送量に比べてCO₂排出量の多い自家用トラックの削減と営業用トラックへの転換が急務ではないか。

(荷主と物流事業者のパートナーシップ強化)

56. 商品の原料や包装資材の物流拠点集約と、納入ルートの改善というように、荷主と物流事業者の取組を組み合わせることでCO₂削減を進めている。双方のパートナーシップを強化し、物流の低炭素化を促進すべきではないか。

【テーマ3】

強くしなやかで、安全・安心な物流の確保について

① 大規模自然災害等への備え

(強くしなやかな物流システムの構築)

57. 地震・津波に対して、国民の命と暮らしを守りつつ、地域経済の維持・継続の観点から極めて重要な物流機能を確保するため、道路・港湾・空港等における地震・津波対策を推進するとともに、発災後速や

かに物流機能を回復させるため、道路啓開・航路啓開などの応急復旧計画等を事前に準備しておくことによる、強くしなやかな物流システムの構築を図るべきではないか。

58. 物流、産業、エネルギー等の諸機能が高密度に集積する三大湾における地震・津波対策を推進すべきではないか。また、コンテナの地震・津波対策を着実に推進・支援していくとともに、各事業者及び各府省等における連携体制を強化していくべきではないか。
59. 被災時における我が国の経済活動への影響を最小限とするため、災害に強い海上輸送ネットワークの構築と広域連携体制の確立を図るべきではないか。例えば、太平洋側の港が大きく被災した場合に備えて、日本海側の港の整備が重要ではないか。
60. 東日本大震災を教訓に、非常時でも物流機能を維持できるエネルギー供給の仕組みの構築が必要ではないか。

(支援物資物流の円滑化)

61. 発災後の円滑な支援物資物流を確保するためには、国・地方公共団体が実施する輸送・仕分け・保管等のオペレーションへの物流事業者・団体の参画が不可欠。早期の段階からその能力を発揮することが可能となるよう、具体的な枠組みを国が主導してあらかじめ整備することが必要ではないか。

(実効性あるBCPの策定等)

62. 多くの物流事業者は、大規模災害が発生しても、荷主や元請け事業者との関係で、自社のトラックを自ら配車できないなどの事情を抱えており、BCPの策定が進んでいない。現場に適用可能な実践的なBCPの策定を支援する必要があるとともに、経営者と従業員が、日頃から実践的な訓練を行い、危機管理能力を高めておくことが必要ではないか。
63. 物流事業を担う人材は、支援物資物流とサプライチェーンの早期復旧に重要であり、その安全確保が重要ではないか。

(頻発する災害への対応)

64. 大規模自然災害だけではなく、台風等の頻発する災害に対するサー

ビス信頼性・回復性についても必要な対策を取る必要があるのではないか。

② 通常時からの安全の確保

(社会資本の適切な維持管理)

65. 先日的高速道路の事故にも見られるように、社会資本が老朽化しはじめている時期にさしかかっている。今後の社会資本の整備・維持管理のあり方について、国の明確な方針を示すことが望まれているのではないか。
66. 一定以上の重量や長さの車両が走行するには、道路をそれに見合うように作らなければならない、40ft 背高コンテナや 45ft コンテナの積載車両などが通行すべき道路として高速道路等の一定のルートを指定するなど、貨物車を誘導しつつ、適正な道路利用を促していくべきではないか。
67. 個々の道路の区間の具体的な通行支障の状況や船舶の設備能力等を踏まえ、特殊車両の通行条件の設定に関する運用、港湾への夜間入港のあり方などについての検討を行うことが必要ではないか。

(安全対策の強化)

68. トラックにカメラ付きの運行管理システムを装備することで、事故時の対応などにドライバーを支えることができるので、そのようなシステムの導入を標準化していくべきではないか。
69. 物流事業者による安全管理体制の構築と実施、監査、安全教育など、安全対策を総合的に進めるべきではないか。

③ 海賊・テロ対策

(国際物流の海賊・テロ対策の強化)

70. 国際的に海賊やテロの危機が高まる中で、国際物流の安全確保の取組強化が喫緊の課題ではないか。

<以上>