

【議題（3）手待ち時間解消への対策について】

○新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会提言 （平成25年4月30日）（抜粋）

1. 総合物流施策大綱策定の意義

物流は、農業・水産業等の生産者、メーカー、卸売、小売、消費者、物流事業者と多様な担い手が関与するプロセスであり、産業競争力の強化や豊かな国民生活の実現を支える、経済社会にとって不可欠の構成要素である。

物流の効率化は、物流に直接携わる関係者にとってはもちろんのこと、企業、一般国民、ひいては我が国全体にとって重要な課題である。現在、アジアにおいて、企業が国境にとらわれず適地で調達・生産・販売を行う国際的な分業が一層発達し、企業が国家・地域の制約を超えて生産拠点を決定するようになっている中で、我が国が産業空洞化を防ぎ、国内各地域の活力を維持・増進していくために、産業競争力の強化が喫緊の課題となっている。

また、物流分野においても、グローバル・サプライチェーンの深化への対応、地球環境問題への対応、安全・安心の確保への対応等、現下の諸問題への対応に官民を挙げて取り組み、産業競争力の強化を支えていくことが不可欠であり、新しい総合物流施策大綱（以下「大綱」という。）によって今後の物流施策の指針を示し、関係省庁の連携により施策の総合的・一体的な推進を図ることが必要である。

さらに、東日本大震災における被災地への主要物流網の啓開（大規模災害発生後、早急に復旧や救援のためのルートを切り開くこと）に係る活動や支援物資物流を支える諸活動を契機として、我が国経済社会を支える物流とその担い手が注目されるようになった。

新しい大綱の策定は、国民各層の物流に対する認識を深め、物流施策への理解と協力を求めていく上で極めて重要である。

2. 物流を取り巻く現状と課題

（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

③ 国外・国内一体のシームレスな物流を支えるインフラ等をめぐる状況 ～（略）～

我が国を含めたアジア各国において企業によるグローバル・サプライチェーンの動きが深化する中で、我が国国内の生産拠点と近隣諸国との間で製品を効率的かつ適時に一貫輸送するニーズが高まっている。国外・国内一体的な物流のリードタイム短縮に向けて、生産拠点と枢要な港湾とを連

結する高速道路の活用促進を図ることが必要である。例えば、国際海上コンテナ積載車両は高速道路の利用率が低く、一層の取組が必要である。また、近隣諸国とのシャーシの相互通行など効率的な国内・国際海陸一貫輸送の推進が必要である。

また、我が国の主要な港湾の周辺では、国際海上コンテナ輸送車両の渋滞が恒常的に発生しており、早急な対策が必要である。

～（略）～

④ 我が国経済社会の構造変化と物流事業をめぐる状況

我が国経済における製造業や建設業のシェアが低下し、主な輸送品目に変化が見られることとあわせ、ネット通販の普及など消費者物流分野の発展などを受け、輸送単位の小口化が進んでいる。こうした中で、国内貨物輸送量は、トンベースで減少しているのに対し、トンキロベースではほぼ横ばいの状況である。

諸外国と比較して高度な物流サービスが求められる一方で、物流に関する我が国社会全体の認識は低い状況にある。また、物流事業者の大半は中小規模である中で、ますますの役割の発揮に向けた環境整備も必要である。運賃・料金に反映されない手待ち時間、契約外の付帯作業など、物流事業者の負担の増加が指摘され、対策が急務となっている。適正な在庫管理を伴わない受発注や短い納期、梱包規格の不統一など物流の現場レベルでの効率を低下させる事象の改善は、半世紀前から続く、古くて新しい課題である。～（略）～

都市部においては、複合ビルなどの貨物発着量に応じた適切な荷さばきスペースの確保により物流の非効率を改善することが必要となっている。

～（略）～

他国がロジスティクス機能（調達・生産・販売等に係る物流活動全般の統合管理により全体最適化を図ること）に係る高度な人材の育成に力を注ぐ中、我が国における人材の育成は十分ではない状況にあり、将来的に、我が国の国際競争力に悪影響を及ぼす懸念がある。また、トラック運転者においては、若年の従事者が急速に減少しており、内航船員の高齢化も進んでいる状況にあることから、人材の育成・確保や、国民各層に対する物流に関する知識の普及啓発とともに、新たなサービスの開発など事業者自身による物流事業の魅力の向上につながる取組を通じ、重要な社会インフラの一つとしての地位を確立し、将来にわたり持続可能な事業の発展を図ることが課題となっている。

～（略）～

3. 今後の物流施策の方向性と取組

(1) 今後の物流施策の方向性

2. で掲げた現状と課題を踏まえ、グローバル・サプライチェーンの深化への対応、地球温暖化など環境問題への対応、安全・安心の確保等、現下の諸課題への対応に官民を挙げて取り組み、産業競争力の強化を支えていくことが必要である。

このような認識の下、本委員会においては、

- ・ 産業空洞化など我が国経済の現状に対する危機感を持って、立地競争力強化を支える物流システムを構築することが不可欠である
 - ・ 質の高い我が国物流システムの展開によりアジア物流圏の効率化を図り、アジアに進出した我が国産業の活動を支えるとともに、我が国物流企業の活躍の場を広げることが必要である
 - ・ 産業活動と国民生活を物流面で支えていくため、ムリ・ムダ・ムラの排除等を通じ、荷主・物流事業者・行政が各々一層の効率化に取り組むだけでなく、お互いの連携・協働が必要である
 - ・ アジアをはじめとする今後の経済成長に伴うエネルギー消費量の増加と、東日本大震災後のエネルギー需給逼迫の中で、我が国物流システムのさらなる効率化と環境負荷の一層の低減を図ることが必要である
 - ・ 東日本大震災の経験を通じ、物流の安全・安心に対する日頃からの備えが、国民生活及びサプライチェーンの維持にとって不可欠であり、緊急時の備えも含めた効率的で安全・安心な物流システムの構築が必要である
- といった議論がなされたところである。

これらを踏まえ、本委員会では、今後の物流施策が目指すべき方向性として、

「強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築 ～国内外でムリ・ムダ・ムラのない全体最適な物流の実現～」

を目標に掲げ、国は、関係省庁の連携により施策の総合的・一体的な推進を図るとともに、荷主、物流事業者等の関係者が適切な役割分担の下、連携・協働して取組を進めることを促していくことが必要であると考えます。

(2) 今後の取組

① 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

～ (略) ～

【 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等 】

～ (略) ～

2) コンテナターミナルの容量拡大・処理能力向上、コンテナ搬出入予約制の導入等ITの活用、コンテナラウンドユースの促進等によりコンテナターミナル周辺における渋滞解消対策を総合的に推進するとともに、ニーズを踏まえたコンテナターミナルゲートオープン時間の延長について商慣行やサプライチェーンの状況も踏まえて検討する。

～ (略) ～

5) 三大都市圏環状道路を始めとする高規格幹線道路網の整備とともに、国際海上コンテナ積載車両の通行支障区間の解消、港湾等へのアクセス道路の整備、ITSの推進による交通流の円滑化、スマートインターチェンジの整備等の既存の高速道路ネットワークの有効活用の推進等を図る。

～ (略) ～

【 荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善 】

荷主間、荷主と物流事業者間の連携強化、商慣行の改善等を総合的に実施することにより、我が国物流システム全体の効率化を推進するとともに、併せて規制の見直しを含めた物流事業の構造改善を図る。

1) 適正な在庫管理を伴わない受発注や短い納期、梱包規格の不統一等の物流現場レベルの効率低下を招く事象の改善に向けたメーカー・卸売・小売と物流事業者による協議を促進するとともに、運送契約の書面化を通じた業務範囲、責任、運送条件、待機料金等これまであいまいであった責任やコストを明確化し是正を行う。また、異業種間を含めた共同輸送等を推進する。

2) 貨物自動車運送事業法上の貨物の運送を委託する者に対する勧告制度の運用の強化や、独占禁止法上の物流特殊指定及び下請代金支払遅延等防止法に関する取組等、物流に係る非効率を招く慣行の是正に向けた行政による取組を推進する。

～ (略) ～

■「新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会」提言について

強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築

～国内外でムリ・ムダ・ムラのない全体最適な物流の実現～

【今後の方向性と取組】

I 産業活動と 国民生活を 支える効率的な物 流の実現

- 我が国物流システムのアジア物流圏への展開
 - ・アジア各国との政策対話による海外展開の環境整備
 - ・NEAL-NET(北東アジア物流情報サービスネットワーク)のアジア展開
- 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等
 - ・船舶の大型化に対応した港湾機能の強化
 - ・港湾のコンテナターミナル周辺の渋滞対策
 - ・国際海上コンテナ積載車両の通行支障解消
 - ・シャーシの相互通行の実現、国際コンテナの鉄道輸送の推進
- 関係者の連携による物流効率化等
 - ・荷主と物流事業者のパートナーシップ強化
 - ・運送契約の書面化、輸送コストの明確化
 - ・物流人材育成、3PL事業の育成・振興

II さらなる環境負荷 の低減に向けた 取組

- 鉄道・内航海運の輸送力強化とモーダルシフトの推進、トラック・船舶・鉄道等の省エネ化等
- 荷主・物流事業者の連携による輸配送共同化の促進

III 安全・安心の確保 に向けた取組

- 物流における災害対策
 - ・道路、港湾等の地震・津波対策の推進、道路啓開・航路啓開等の応急復旧計画等の事前準備等
 - ・支援物資オペレーションに物流事業者のノウハウや施設を活用するための連携体制の整備
- 社会資本の適切な維持管理・利用
 - ・貨物車が通行すべき経路を指定し、望ましい経路を貨物車が通行するよう誘導しつつ、適正な道路利用を促進
- セキュリティ確保と物流効率化の両立
 - ・AEO事業者の輸出入手続簡素化の推進
- 輸送の安全、保安の確保
 - ・運行管理制度の徹底、監査の充実等
 - ・海賊対策の一層の強化

【大綱の効果的な実施に向けた方策】

- 関係省庁による推進会議の開催
- 中長期的な見通しを持ちつつ、目標を設定し、工程表を作成
- 毎年度、PDCA方式により進捗管理