

「今後の物流政策の基本的な方向性等について」  
に関する物流小委員会・物流体系小委員会における審議の  
中間取りまとめ

平成27年8月

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会物流小委員会  
交通政策審議会交通体系分科会物流部会物流体系小委員会



## 目次

はじめに	P1
I. 物流を取り巻く社会経済状況の変化	P3
II. 物流政策の基本的な方向性について	P6
1. 「国土のグランドデザイン2050」、「社会資本整備重点計画」、「交通政策基本計画」等を踏まえた、中長期的な物流政策の進め方(検討の視点①関係)	P6
III. 今後の物流政策の具体化に向けた取組について	P13
2. モーダルシフトの更なる展開やトラック輸送の更なる効率化に向けた施策のあり方(検討の視点②関係)	P13
3. 国際コンテナ戦略港湾(京浜港、阪神港)、貨物鉄道等の既存インフラ施策とソフト施策との連携を通じたストック効果の一層の発現の観点からの物流の高度化・効率化に向けた施策のあり方(検討の視点③関係)	P19
6. 物流施設の機能強化や災害対応力向上に向けた施策のあり方(検討の視点⑥関係)	P22
7. 物流分野での先進的技術の導入・活用に向けた施策のあり方(検討の視点⑦関係)	P24
8. 物流事業者の国際競争力の強化に向けた施策のあり方(検討の視点⑧関係)	P25
9. その他	P26
IV. 今後の進め方に関する留意点	P27

## はじめに

これまで、物流政策については、総合物流施策大綱に基づき、関係省庁の連携の下、関係施策の推進が図られてきており、「国土のグランドデザイン2050」、「国土形成計画」、「社会資本整備重点計画」、「交通政策基本計画」等の国の計画・方針と一体となって取組を進めてきたところである。

先般、今後の物流政策の基本的な方向性等の検討のために、平成27年4月に、交通政策審議会交通体系分科会に「物流部会」が設置されるとともに、同年4月30日には社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会と交通政策審議会交通体系分科会物流部会の合同会議での検討が開始された。この中で、それぞれの部会の下に設置する小委員会において、具体の検討を進めることとされたところである。

今後の物流政策の基本的な方向性等を検討するに当たり、本年4月30日の合同部会では、以下の「検討の視点」が示された。

- ①「国土のグランドデザイン2050」、「社会資本整備重点計画」、「交通政策基本計画」等を踏まえ、中長期的な物流政策をどのように進めるべきか。
- ②モーダルシフトの更なる展開やトラック輸送の更なる効率化に向けて、どのような施策を講じるべきか。
- ③国際コンテナ戦略港湾（京浜港、阪神港）、貨物鉄道等の既存インフラ施策とソフト施策との連携を通じたストック効果の一層の発現の観点からの物流の高度化・効率化に向けて、どのような施策を講じるべきか。
- ④大都市の活力を物流面から更に高める観点から、どのような施策を講じるべきか。
- ⑤過疎地等における持続可能な物流ネットワークの構築に向けて、どのような施策を講じるべきか。
- ⑥物流施設の機能強化や災害対応力向上に向けて、どのような施策を講じるべきか。
- ⑦物流分野での先進的技術の導入・活用に向けて、どのような施策を講じるべきか。
- ⑧物流事業者の国際競争力の強化に向けて、どのような施策を講じるべきか。

このうち、本小委員会においては、主に①、②、③、⑥、⑦、⑧について検討を進めるべきとされたところであるが、本小委員会ではこれまでに、主

として、中長期的な物流政策の方向性（①）、モーダルシフトの更なる展開やトラック輸送の更なる効率化に向けた施策（②）、ストック効果の一層の発現の観点から取り組む施策（③）、物流施設の機能強化や災害対応力向上に向けた施策（⑥）に関して、検討を行ってきた。

本中間取りまとめは、これまでの本小委員会での検討を踏まえ、今後具体化すべき施策等について中間的に整理したものである。

また、本中間取りまとめにおいては、施策の検討の前提である「物流を取り巻く社会経済状況の変化」を第Ⅰ章で取り扱うほか、「検討の視点」①について、「物流政策の基本的な方向性について」として第Ⅱ章で取り扱い、「検討の視点」②、③、⑥、⑦、⑧について、「今後の物流政策の具体化に向けた取組について」として第Ⅲ章で取り扱うこととする。

なお、便宜上、第Ⅱ章・第Ⅲ章における項目等に付した番号は、当該検討の視点に付した番号に合わせたものとしている。

本委員会としては、引き続き、先進的技術の導入・活用に向けた施策（⑦）、物流事業者の国際競争力の強化に向けた施策（⑧）を含め、各「検討の視点」について議論を深めるとともに、各業界団体等から回答された意見を踏まえ、新たに追加すべきと考えられる論点も随時検討の対象に追加する。この際、今後の小委員会等での議論においてその検討の進め方を含め、論点全体を整理しながら議論を深めることとする。

## **I. 物流を取り巻く社会経済状況の変化**

### **(1) 人口減少・少子高齢化の進行**

我が国は、全国的に本格的な人口減少社会を迎え、特に地方においては人口減少の進行が著しくなっている。また、総人口の減少と同時に、高齢化も未曾有のスピードで進んでおり、生産年齢人口は2030年には現在の約8割、2060年には現在の半分近くまで減少するおそれがある。

近年、物流分野における労働力不足が顕在化しており、少子化に伴う労働力人口の減少により、中長期的には、人材の確保がより困難になっていく可能性がある。特に、中高年層への依存が強いトラック運転者や内航船員については、これら中高年層の退職に伴い、今後、深刻な人手不足に陥るおそれもある。

また、過疎地や離島等の条件不利地域においては、人口減少により人口が薄く分散する状況が拡がると、これらの地域における宅配便の配送効率が大幅に低下し、日用品の入手にも支障を来す可能性がある。今後、過疎化や高齢化の更なる進行が見込まれることを踏まえると、地域に必要な物流サービスを持続的に確保していくためには、個々の物流事業者による取組だけでは不十分であり、自治体の主体的な関与の下、地域の関係者が連携し、必要な施策を講じることが求められている。

### **(2) 国際競争の激化と本邦企業のアジア域内での経済活動の活発化**

海外との熾烈な競争の下で、我が国製造業は、生産拠点の立地の最適化を図っており、付加価値の高い分野を国内に残しつつも、海外生産を増加させ、日本を含めたアジア域内での調達・生産・販売網の拡大を進めている。また、我が国の流通業等も、経済成長が著しいアジア市場を取り込むため、アジア各国への進出を拡大している。このような我が国製造業、流通業等の海外展開の進展に伴うボーダレスなグローバル・サプライチェーンが深化しており、我が国の物流事業者が、これら企業に対し質の高い物流サービスを提供することを通じて、我が国製造業、流通業等の海外展開を支えていくことが重要となっている。

また、これに加え、中長期的には人口減少等により我が国の国内貨物輸送量の減少も見込まれる中で、急速に拡大しているアジアの物流需要の成長を取り込み、物流事業者自らの成長につなげていくことも重要となっている。

さらには、我が国の質の高い物流システムを展開することなどにより、ア

ジア全体の経済成長にも貢献していくことが重要となっている。

これらの目的の下に、我が国物流事業者の国際競争力を高め、日系企業の物流需要及びそれ以外の現地の物流需要を獲得し、物流ネットワークの強化を図り、アジア物流圏全体の効率化を進めていく必要がある。

### (3) 情報通信技術(ICT)等の技術革新

近年のコンピュータの処理能力の飛躍的な発展等に伴うICTの急速な進化は、社会経済に多様な変化をもたらし、ICTの利用が企業活動や国民の生活に着実に普及してきている。また、あらゆるものがインターネットに接続するIoT (Internet of Things) 時代の到来により、様々な産業分野において「第四次産業革命」とも呼ぶべき大変革に向けた動きが活発になっており、物流分野についても、このような動きへの対応を迫られている。

このような技術革新は、物流分野が抱える様々な課題の解決につながるとともに、物流を含む我が国経済社会全体の生産性を大幅に向上させる可能性を秘めており、IoTやビッグデータ、ITS (高度道路情報システム)、鮮度保持技術、自動走行システム、パワーアシストスーツ、小型無人機等の最新技術を活用して、さらなる物流の効率化、高度化につなげていくことが重要である。また、これらの技術を最大限に活用するための環境を整えることが求められている。

### (4) 災害リスクの高まり

首都直下地震や南海トラフ地震の30年以内の発生確率は70%と予測されているところであり、また、2014年8月の広島における土砂災害に象徴される局地的大雨や巨大台風による被害が頻発するなど、我が国では災害のリスクが常に高い状況にある。

物流については、東日本大震災をきっかけに、資源・エネルギー・原材料・食料等の生産活動や国民生活に必要な物資の供給活動の停止が発生するなど、自然災害による物流網の寸断がサプライチェーンと地域経済に与える影響が明らかとなった。物流は支援物資輸送を担うなど被災後の復旧・復興に欠かせない重要インフラであるため、常に被災時のオペレーションを想定して備えておくことが必要である。

## (5)地球環境問題とエネルギー制約

我が国のCO<sub>2</sub>排出量のうち、運輸部門からの排出量は17.1%（2013年度）であり、CO<sub>2</sub>排出の一大セクターとなっている。我が国の物流分野においては、「京都議定書目標達成計画」（2005年4月28日閣議決定）の下、交通流対策やモーダルシフトを始め各種の環境負荷低減対策を講じた結果、2011年度において、基準年（1990年度）比でマイナス17.1%の大幅なCO<sub>2</sub>排出量削減が達成されたところである。

しかしながら、今後のアジアを始めとする各国の経済成長等に伴って、世界的なエネルギー消費量の増加が見込まれ、世界全体のCO<sub>2</sub>排出量の大幅削減は、引き続き重要な課題である。

加えて、我が国では、東日本大震災後、化石燃料に対する依存度が上昇傾向にあり、物流分野のエネルギー使用量の削減は、CO<sub>2</sub>削減の観点のみならず、エネルギーセキュリティの観点からも、より一層重要な課題となっている。



## II. 物流政策の基本的な方向性について

### 1. 「国土のグランドデザイン2050」、「社会資本整備重点計画」、「交通政策基本計画」等を踏まえた、中長期的な物流政策の進め方(検討の視点①関係)

#### < i > 物流政策全体に共通する基本的な考え方

##### 1-1. 物流に関する国の他の計画等との調和の必要性

中長期的な視点で物流政策を捉え、進むべき方向性を示す上では、「国土のグランドデザイン2050」、「国土形成計画」、「社会資本整備重点計画」、「交通政策基本計画」等の国の計画・方針を踏まえ、これらの計画等を具体化し、連携・整合を図ることが重要であり、さらに、具体の事業・施策の推進に当たっては、これらと一体となって取組を進めていくことが重要である。

国土のあり方に関する国の方針として、「国土のグランドデザイン2050」（平成26年7月公表）においては、「対流促進型国土」、「多様性と連携」、「コンパクト+ネットワーク」といった、今後の国土づくりの理念・考え方が示された。

また、「国土のグランドデザイン2050」等を踏まえ、平成27年8月に新たな「国土形成計画（全国計画）」が策定され、国土の基本構造として重層的かつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」により「対流促進型国土」の形成を図ることが示された。具体的な方向性としては、「ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土」、「安全・安心と経済成長を支える国土の管理と国土基盤」、「国土づくりを支える参画と連携」といった柱が打ち出されている。

現在審議中の第4次社会資本整備重点計画（原案）においては、社会資本整備が直面する4つの構造的課題（加速するインフラ老朽化、脆弱国土（切迫する巨大地震、激甚化する気象災害）、人口減少に伴う地方の疲弊、激化する国際競争）に対応し、社会資本のストック効果が最大限発揮されるよう、既存施設に係る戦略的メンテナンスと有効活用（賢く使う取組）に重点的に取り組むとともに、社会資本整備の目的、役割に応じて、「安全安心インフラ」、「生活インフラ」、「成長インフラ」について、優先度や時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図ること等が示されている。

また、社会資本整備重点計画に基づく事業・施策の推進にあたっては、

「国土のグランドデザイン2050」の具体化に向け、国土形成計画と調和を図るとともに、交通政策基本計画と「車の両輪」として連携・整合を図り、相互の取組の相乗効果が図れるよう一体的に実行できるようにしていくことが重要である、としている。

交通政策基本法に基づき策定された「交通政策基本計画」（平成27年2月閣議決定）においては、2020年までを視野に、

- ・「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」
- ・「成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築」
- ・「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」

という全体の基本方針の下に各種の講ずべき施策が示されているところである。

この中で、物流に関しては、「過疎地物流の確保策」、「国際コンテナ戦略港湾政策の深化」、「三大都市圏環状道路や港湾へのアクセス道路等の重点的な整備」、「国際海上物流システムの改善」、「国内外一体となったシームレスな物流の推進」、「鉄道による貨物輸送の拡大」、「我が国の規格、基準、システム等の国際標準化」、「(海外進出に当たって) 現地の有能な人材の確保・育成」、「災害に強い物流システムの実現」、「輸送を支える技能者、技術者の確保や労働条件・職場環境の改善」、「交通関連事業の人材確保に向けた若年層、女性、高齢者の活用方策の検討」、「モーダルシフト等による物流の省労働力化」、「荷主と物流事業者の連携強化によるトラック輸送の効率化」、「更なるモーダルシフトの推進や輸送の省エネ化など、環境に優しいグリーン物流の実現方策の検討」といった具体的な取組が位置づけられているところである。

また、政府全体で物流政策の総合的・一体的な推進を図るための中期ビジョンとして1997年から総合物流施策大綱が策定されてきているが、第5次大綱である「総合物流施策大綱（2013－2017）」においては、「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」、「さらなる環境負荷の低減に向けた取組」、「安全・安心の確保に向けた取組」の三本の柱に沿って、推進すべき具体的施策を示しているところである。

物流は国民生活の基盤や我が国の経済成長を支える社会インフラとして重要な役割を担っているため、そのあり方については、このような国の全体的な計画・方針を踏まえて方向性を示す必要があり、これらの計画等と一体となった具体の取組を進めていくことが重要である。

## 1-2. 新たな連携で課題解決力を強める

### ① 物流分野におけるパートナーシップの構築

物流は、これまで物流事業者を始めとする民間事業者のマーケットにおける自由な競争を通じて資源配分の最適化を図ってきたところであるが、「I. 物流を取り巻く社会経済状況の変化」で述べたとおり、人口減少や地球環境問題、災害リスクなど、単にマーケットメカニズムに委ねるのみでは対応することが困難な問題が近年は顕在化している。

これまでも、こうした社会的課題に対応するため、例えばグリーン物流パートナーシップ表彰等の制度を設けて解決に向けた取組を個々に進めてきたところであるが、こうした施策をその他の社会的課題についても従来以上に強力に進めることが社会的な要請となってきている。

すなわち、公共セクターと民間セクター間、民間相互間、国と地方間のような多様な関係者の間で、新たにパートナーシップを構築し、適切な役割分担の下で、課題解決に向けて連携して取組を進めることが極めて重要になってきている。この場合、課題解決に当たって生じるリスクについても、関係者間で適切に分担する必要があることにも留意しなければならない。

課題の解決については、これまでどおり、企業間の競争による創意工夫や切磋琢磨による物流サービスの向上を前提としつつ、同時に、人口減少や地球環境問題を始めとする社会的な課題に関しては、国や自治体、荷主、物流事業者等の多様な関係者の間で新たな連携を構築し、社会システムとしての物流システムの更なる効率化、最適化を進めるべきである。

### ② 連携促進の方策～物流事業の「見える化」や協議の場作り～

このような連携を広げ、取組を深化させるためには、関係者間での合意形成やその実施を円滑化するための施策（データ、輸送用資機材等の標準化等）を講じていくことが重要である。

例えば、物流事業者におけるKPI (Key Performance Indicator:重要業績評価指標)の導入促進により、物流事業者自らの事業の生産性、最適性等を定量的に明らかにすることによって、荷主と物流事業者が一体となった健全な物流効率化を図ることができる。また、国や自治体、物流事業者、荷主が保有する物流に関するデータを共有することにより、物流システム全体でのトータルの効率化が期待されるところである。

また、関係する主体間の連携を促すための場を公共セクターと民間セクターとが協力して積極的に提供していくことも求められている。

### **③. 企業や国民の物流に関する理解と協力**

物流政策を推進していく上では、企業や国民の物流に関する理解と協力が不可欠である。

例えばデータの共有や、標準化された資機材の使用、宅配便の再配達削減、まちづくりの一環としての物流のあり方の検討等について、荷主や物流事業者のみならず広く利用者も含めた企業や国民の物流に対する理解と協力が、物流に係る社会的な非効率や外部不経済を軽減し、物流を効率化・高度化する上では欠かせない。

このため、物流の公共性や社会的意義を適切に認識した上で、物流を取り巻く諸課題の解決に向け、物流全体として総合的に政策展開力を強化し、社会全体に物流が貢献していくために、物流事業者だけでなく、広く関係業界や一般国民の理解と協力を得ていくことを方針とすべきである。

## **1-3. 潜在的輸送力を最大限に引き出す**

### **① 社会資本のストック効果の最大化**

我が国の経済再生と財政健全化の観点から、高速道路ネットワーク、国際コンテナ戦略港湾、鉄道ネットワーク等の既存のインフラを有効に活用することが求められており、中でも賢く使う取組が重要となっている。

国際コンテナ戦略港湾における「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の取組等の既存のソフト施策に加え、道路を賢く使う取組の確実な推進、高速道路の沿線や臨海部への物流施設の立地促進、コンテナのラウンドユース、更なるモーダルシフトの促進等により、インフラのストック効果を最大限発揮することが必要である。

### **② 我が国物流システムの更なる高度化**

グローバル競争の激化、消費者ニーズの高度化、我が国産業の成長の必要性等は今後とも進展すると見られ、これらに対応した物流の高度化、付加価値向上等への要請はますます強まっている。

物流システムの更なる高度化・効率化、物流事業者による事業運営の効率性・生産性向上や競争力・持続可能性の強化等に向けた取組を強化することにより、インフラストックの有効活用とあわせて潜在的な輸送力を最大限引き出す必要がある。

#### **1-4. 将来の物流のあるべき姿を見据えた骨太で中長期的な物流政策の確立**

上記のような点に加え、さらに、将来の社会経済情勢の変化を見据え、その中で物流がどのような役割を果たし、社会に貢献していくか、物流システムとしてどのように発展を遂げていくか、という点も含め、骨太で中長期的な視点に立った物流政策の確立が求められており、今後、年内に予定されている答申に向けて、更に検討を深めていくことが必要である。

### **< ii > 社会経済情勢の変化への当面の対応方針**

#### **1-5. 荷主・消費者ニーズの高度化・多様化への対応**

グローバル競争の激化を背景に、物流においては、輸送品質の更なる向上や輸送に付随した新たな付加価値の提供等が求められている。また、インターネット通販の拡大を背景として、貨物の小口化が進行し、件数ベースでの物流量が増加する中、配送時間帯や受取場所の指定等に関して、消費者のニーズがますます多様化している。

他方で、物流活動が集中する大都市の駅周辺や商業地域においては、物流活動による周辺の交通や環境への影響を和らげ、まちの魅力を高めるような意識を持った地域もみられるところである。

こうした国内外、産業界及び消費者からのニーズに応えるべく、物流の更なる高度化・効率化が必要となっている。

#### **1-6. 物流分野における労働力不足への対応**

昨今、物流分野においては、労働力不足を訴える業界の声が大きくなるとともに、将来的な物流の維持・確保に対する懸念が顕著になってきている。物流分野における労働力不足が、経済活動のボトルネックとなるような状況を回避する必要がある、将来にわたって国民生活や産業活動に必要な物流機能を安定的に確保するため、短期的な需給ギャップの改善の観点のみならず、今後、確実に進む中高年層の大量退職を踏まえた中長期的・構造的な観点からも、所要の対策を講じることが必要となっている。

このため、若年労働者に対し、これまで以上に積極的に物流分野への就労を促すほか、女性・高齢者の活用や既従事労働者の定着率向上に努めることが必要であるとともに、就業先としての魅力を向上させることが必要不可欠である。そのためには、労働条件や就業環境の改善を進めるとともに、就業先としての物流の認知度やイメージの向上のための取組を行うことが必要である。また、物流現場を支える人材の確保・育成

を図っていくことが必要である。

さらに、限られた人手を効率的に活用する観点から、輸送力を最大限に活用し、物流の効率化・省力化を進めることが求められる。

### **1-7. 我が国物流事業者の国際競争力の強化**

我が国産業のアジア諸国における事業活動はますます活発になっており、また、経済成長を背景として、アジアにおける貨物量は引き続き増大の傾向にある。

我が国産業の国際展開を物流面から支援し、我が国物流事業者の成長につなげるため、我が国物流事業者の国際競争力を強化し、アジア物流圏への事業展開の拡大を促進する必要がある。

また、我が国物流ネットワークの国際競争力強化を通じた我が国の立地競争力強化に向け、物流インフラの整備を推進する必要がある。

### **1-8. 少子高齢化による地方部での配送効率の悪化への対応**

人口減少・少子高齢化を背景として、過疎地等においては、宅配などの輸送サービスの効率性の低下が深刻な問題となりつつあり、過疎地等における物流ネットワークの維持に向けて、地域における関係者の連携の促進や物流の効率化が必要となっている。このような取組を進めるためには、自治体が主体となって、地域関係者の合意形成等に積極的に取り組むことが求められる。

### **1-9. 災害対応力の強化等の安全・安心の確保**

巨大地震、土砂災害、水害等の災害への対応を強化するため、東日本大震災の経験も踏まえ、支援物資の円滑な輸送の確保に向け、災害の発生に即応した輸送体制の構築や広域拠点となる物流施設の機能強化を図るなど、災害に強い物流システムの構築が必要となっている。

また、災害時の企業活動の継続性の確保の観点から、日頃から調達等に係る輸送モードの複線化を図ることも重要である。

同時に、道路の防災・減災、耐震化を計画的に推進するほか、道路構造物の老朽化への的確な対応と大型車の適正な道路利用を推進する必要がある。

## 1-10. 地球環境問題への対応

地球環境問題に関しては、従来から、モーダルシフト推進によるCO<sub>2</sub>削減やグリーン物流パートナーシップ会議を通じたグリーン物流の普及促進等の取組を進めてきたところである。

この先、国連気候変動枠組条約第19回締約国会議（COP19）（2013年10月開催）決定により、2015年12月に開催予定のCOP21に先立って7月に国連事務局へ提出された「日本の約束草案」においては、2030年度における温室効果ガス削減目標が設定されたところであり、引き続き、地球環境問題への対応の観点から交通流対策やモーダルシフト等を着実に推進する必要がある。

### **Ⅲ. 今後の物流政策の具体化に向けた取組について**

以下では、検討の視点に沿って、基本的な考え方及び具体化に向けた取組について述べる。

具体化に向けた取組については、今後早急に実施することが期待される。

なお、取組の中には、その実施・実現の段階までに、より長い期間の検討を要すると考えられるものも含まれているため、取組の時間軸を明らかにする観点から、中長期的・将来的な実現に向けた検討を要するものについては、その旨を記載することとする。もちろん、このような中長期的・将来的な実現に向けた検討を要するものについても、可能な限り早期の実現を図るため、速やかに検討に着手し、その具体化を図るべきである。

#### **2. モーダルシフトの更なる展開やトラック輸送の更なる効率化に向けた施策のあり方(検討の視点②関係)**

#### **＜ⅰ＞モーダルシフトの更なる展開**

##### **【基本的な考え方】**

トラックから、大量輸送が可能で二酸化炭素排出原単位が小さい鉄道、船舶に輸送モードを転換する「モーダルシフト」については、これまでも様々な支援施策が進められてきたところであるが、更なる地球環境問題対策の推進が求められると同時に、トラックドライバー不足対策、輸送モードの複線化の観点からも、モーダルシフトの更なる促進が必要となっている。また、モーダルシフトを進める上では、物流事業者や荷主等の多様な関係者間の連携を促すことが重要である。

#### **(1)モーダルシフトの更なる促進の基本的な考え方**

##### **2-1. 地球環境問題への取組の観点からのモーダルシフトの更なる促進**

我が国のCO<sub>2</sub>排出量のうち、運輸部門からの排出量が17.1%（2013年度）に上ることや、「交通政策基本計画」において示されたモーダルシフトに関する取組及び数値指標を踏まえ、引き続き、地球環境問題への対応の観点からモーダルシフトを着実に推進する必要がある。

##### **2-2. トラックドライバー不足対応の観点からのモーダルシフトの更なる促進**

大量輸送機関である鉄道・船舶の利用は、トラックドライバー不足対策にも資するため、持続可能な物流ネットワークの確保につながり、荷



主にとってもモーダルシフトをする動機となることから、これまで以上に、荷主と連携したモーダルシフトの促進が求められる。

### **2-3. 災害発生時等の事業継続・貨物量の波動対応のための輸送モードの複線化の観点からのモーダルシフトの更なる促進**

荷主企業の災害発生時等の事業継続や、貨物量の波動対応のための輸送モードの複線化の観点から、モーダルシフトを促進していくべきである。

### **2-4. モーダルシフトの担い手や関係者のあり方**

モーダルシフトの推進には、一義的にはその担い手である貨物鉄道事業者や内航海運事業者等の積極的な体制整備と営業努力が求められるところである。したがって、それらの担い手が事業の的確な運営や競争力の強化によりモーダルシフトの担い手にふさわしい経営体力を備えるとともに、物流政策上も、モーダルシフトの社会的な意義や今後の更なる必要性も踏まえ、関係者のあり方も含め、中長期的な観点からの適切な政策展開を図ることが必要であることに留意する。

## **(2) 多様な関係者間の連携の促進**

### **2-5. 関係者の合意形成や合意事項の実行の円滑化**

鉄道や船舶による貨物輸送を促進するためには、帰り荷の確保や積載率の向上に向けた、異業種間の混載の取組を促進することが有効だと考えられる。

この際、貨物の種類の違いによる臭いの移りの問題や、荷崩れ防止等が課題であり、きめ細やかな調整が必要である。また、鉄道や船舶による貨物輸送の利用を促進する上では、リードタイムや発着時刻等に関する荷主のニーズを満たすことが重要だと考えられる。

こうしたことから、荷主や物流事業者等の関係者の連携の促進が必要である。

## **< ii > 鉄道輸送の利用促進**

### **【基本的な考え方】**

< i >に掲げた、地球環境問題への取組等の観点から、荷主の鉄道輸送への関心が高まっていると考えられるが、鉄道輸送の利用を更に促進するためには、鉄道輸送の更なる利便性の向上や、輸出入コンテナの取扱いの促進が必要となっている。

## **(1)更なる利便性の向上**

### **2-6. 輸送障害時の運用改善**

荷主がモーダルシフトを検討する上で、輸送障害時の対応が主要な懸念点となっている。

このため、「モーダルシフト促進のための貨物鉄道の輸送障害時の代替輸送に係る諸課題に関する検討会」報告書（平成27年6月）で指摘された次に掲げる取組等を含め、関係者が連携し、輸送障害時の運用の改善を加速するべきである。

- a. 迂回輸送列車の増発等のための迂回ルート等のシミュレーション、多線区に対応できる機関車の増備、運転士の配置・運用改善等
- b. トラック、船舶を活用した代替輸送体制の拡充
- c. トップリフターの増備の促進等大型コンテナ等のコンテナの途中駅での取り下ろし体制の整備
- d. 荷主の立場に立った輸送障害時における情報提供の対応の改善
- e. 鉄道施設管理者との連携の強化
- f. 輸送障害対策等に対する国の支援等のあり方

### **2-7. 大型コンテナの取扱駅拡大に向けた設備・機器等の整備促進**

大型コンテナの取扱駅の拡大に向け、トップリフターや荷役スペースの整備を促進するべきである。

## **(2)輸出入コンテナの取扱いの促進(国際コンテナ戦略港湾との連携)**

### **2-8. これまでの検討を踏まえた更なる検討**

「輸出入コンテナ貨物における鉄道輸送促進に関する調査会」報告書（平成27年3月）で指摘された事項を踏まえ、以下の視点を含め、国際海上コンテナの鉄道輸送の促進に向けた更なる検討が必要である。

#### **2-8-1. 低床貨車の着実な実用化**

I S O規格の40フィート背高コンテナを鉄道で輸送するためにはトンネルの高さの制約等の解消が必要である。

このため、今後実証実験が行われる予定の低床貨車について、着実な実用化を行い、背高海上コンテナの鉄道輸送可能区間の拡大を図ることが必要である。

## 2-8-2. オンドックレール等による貨物駅と港湾の結節の強化

ショートドレージの効率化に加え、港湾のコンテナターミナルと貨物鉄道の連携（オンドックレール等）など、貨物駅と港湾の結節の強化に向けた検討を、中長期的な課題として、引き続き行う。

### **< iii > 海上輸送の利用促進関係**

#### **【基本的な考え方】**

< i >に掲げた、地球環境問題への取組等の観点から、荷主の船舶輸送への関心が高まっていると考えられるが、海上輸送の利用を更に促進するためには、海上輸送の更なる利便性の向上、海上輸送のメリットについての荷主へのPRの促進が必要となっている。

#### **(1) 更なる利便性の向上**

##### 2-9. コンテナターミナルにおける外内貿コンテナの一体的取扱いの促進

コンテナターミナルにおける外内貿コンテナの一体的取扱いを進めることにより、国際フィーダー航路の更なる充実を図る必要がある。

##### 2-10. フェリーによるトラックの無人航送の促進

トラックドライバー不足への対応及びモーダルシフトの促進のため、フェリーによるトラックの無人航送を促進する必要がある。

##### 2-11. 海上輸送における多様なサービスの展開による利用促進

小口輸送や小口混載輸送へ対応した輸送形態、ISO規格（20ft、40ft）の国際海上コンテナの国内輸送における活用など、海上輸送での柔軟な対応及び更なる創意工夫を通じたモーダルシフトを促進する必要がある。

#### **(2) 荷主へのPRの強化**

##### 2-12. 海上輸送のメリットについての荷主へのPRの強化

海上輸送には、定時性や輸送品質の高さ等のメリットがあるにも関わらず、こうした点について荷主に広く認識されていないと考えられる。

このため、海上輸送のメリットについて、内航海運事業者等による荷主へのPRを強化する必要がある。

## ＜iv＞トラック輸送の効率化

### 【基本的な考え方】

道路を賢く使う取組の確実な推進や、モーダルシフトの促進と併せ、トラック輸送について共同運行により更なる効率化を図ることが、地球環境問題への取組及びトラックドライバー不足への対応の観点から必要である。

### 2-13. 幹線でのトラック輸送についての事業者間の共同運行の取組促進

幹線でのトラックの輸送について、物流の効率化やトラックドライバー不足対策の観点から、事業者間での共同運行の取組を促進すべきと考えられる。

このため、次のような取組を含め、貨物自動車運送事業者による共同運行の取組を促進する必要がある。

- a. 事業者間での幹線輸送における中継輸送
- b. 幹線輸送における複数事業者による共同運行
- c. 車両の大型化
- d. データ、ITシステム、資機材の標準化

### 2-14. 道路を賢く使う取組の確実な推進

貨物輸送の約9割を担い、我が国の経済・社会の大動脈である道路が、その役割・機能を高めていくためには、トラック輸送が抱えるドライバー不足等の課題への対処という観点も含め、トラック輸送効率化に資する取組を強化していく必要がある。

#### (道路を賢く使う取組の確実な推進)

現在、道路交通の走行時間の約4割が渋滞により損失している状況にある。輸送時間を短縮し、トラック輸送を効率化していくためには、道路を賢く使う取組を確実に推進し、高速道路の交通量の分担率を少なくとも欧米並みにする等、適切に引き上げることにより、道路ネットワーク全体の最適利用の実現を図るべきである。

#### (ETC2.0の活用)

本格的な導入が開始されたETC2.0を、物流事業者におけるトラックの運行管理や、事業者間共通のプラットフォームにした共同輸配送のマッチングに活用するなど、情報セキュリティを確保した上で、物流システム全体としての最適化を支援していくことを検討する必

要がある。その際、物流事業者からも品目や重量等の貨物データが道路管理者側にフィードバックされるシステムを構築し、社会的に有効に使われるものとするとも検討する必要がある。

### **(大型車の適正な通行)**

0.3%の重量超過車両が道路橋に与える影響は全交通の約9割を占め、道路を劣化させる主要因となっている。このため、これまで実施してきた大型車の適正通行を促進する取組に加え、適正利用者に対しては、ETC2.0装着車への特車通行許可の簡素化を行うとともに、大型車誘導区間の改善を進め、将来的には、諸外国の例を参考として重量規制の見直しを検討するなど、効率的な輸送に資する取組を進めていく必要がある。

一方、過積載等の違反者に対しては、動的荷重計測(Weigh-in-motion)による自動取締りの強化、違反車両への高速道路割引停止措置の統一化などの更なる厳罰化を行い、更なるメリハリの効いた取組を進めていく必要がある。

なお、本年7月の国土幹線道路部会の中間答申にも示されているが、今後の維持修繕・更新のための財源確保について、一般道路における大型車対距離課金の導入など、幹線道路の将来の維持管理費のあり方などについて、諸外国における事例も参考に、広く意見を聴取しつつ、税金による負担との関係も含め、これまで以上の課題認識をもって検討すべきである。

### **(先進的・先端的な取組への挑戦)**

上記のETC2.0を活用した取組の充実に加え、更なる革新的な技術の積極的な導入を進めることにより、道路が国内外の物流を含め経済・社会システムのイノベーションを創出し、我が国が道路を賢く使う世界のトップランナーとなる、という意気込みを持ち、先進的・先端的な取組に挑戦すべきである。

3. 国際コンテナ戦略港湾(京浜港、阪神港)、貨物鉄道等の既存インフラ施策とソフト施策との連携を通じたストック効果の一層の発現の観点からの物流の高度化・効率化に向けた施策のあり方(検討の視点③関係)

## ＜i＞鉄道貨物輸送の機能強化

### 【基本的な考え方】

貨物鉄道を利用した長距離の海上コンテナ輸送の取組が試みられるとともに、貨物駅付近への物流施設開発を積極化する動きが見られるなど、鉄道貨物駅の物流拠点としての重要性が増している。こうしたことから、貨物鉄道のストック効果を更に引き出し、物流の高度化・効率化につなげるため、輸送障害時の運用改善のようなソフト施策と、31フィートコンテナの取扱駅拡大、低床貨車の着実な実用化、オンドックレール等による貨物駅と港湾の結節の強化といった設備面の拡充の組み合わせが必要である。

### 3-1. 輸送障害時の運用改善

貨物鉄道においてより多くの貨物を取り扱い、更なるストック効果を発現させていくためには、荷主の主要な懸念点である輸送障害時の対応に関して、関係者が連携し、運用の改善を加速するべきである。(詳細については2-6参照)

### 3-2. 設備面の拡充

3-1で挙げた運用改善の取組とあわせ、以下のような設備の整備を促進することなどにより、貨物鉄道での貨物の取り扱いを増やし、更なるストック効果を発現していくことが必要である。(詳細については2-7及び2-8参照)

- a. 大型コンテナの取扱駅の拡大に向けたトップリフターや荷役スペースの整備
- b. ISO規格の40フィート背高コンテナの輸送に向けた低床貨車の着実な実用化
- c. オンドックレール等による貨物駅と港湾の結節の強化

## **< ii > 海上輸送の機能強化**

### **【基本的な考え方】**

国際コンテナ戦略港湾等のストック効果を更に引き出し、物流の高度化・効率化につなげるため、コンテナターミナルにおける外内貿コンテナの一体的取扱い、小口輸送や小口混載輸送等の多様なサービス展開といった取り組みの促進が必要である。

### **3-3. コンテナターミナルにおける外内貿コンテナの一体的取扱いの促進**

コンテナターミナルにおける外内貿コンテナの一体的取扱いを進めることにより、国際フィーダー航路の更なる充実を図る必要がある。

### **3-4. 海上輸送における多様なサービスの展開による利用促進**

小口輸送や小口混載輸送へ対応した輸送形態、ISO規格（20ft、40ft）の国際海上コンテナの国内輸送における活用など、海上輸送での柔軟な対応及び更なる創意工夫を通じて海上輸送での貨物の取扱量の増加につなげていく必要がある。

## **< iii > コンテナラウンドユースの取組促進**

### **【基本的な考え方】**

往路又は復路のいずれかが空となる海上コンテナのトラック輸送において、内陸コンテナターミナルの活用等によりコンテナの往復利用（ラウンドユース）を行うことは、物流の効率化のみならず、二酸化炭素の排出量削減や労働力不足対策にも資することから、取組の促進が期待されることである。今後の取組促進のためには、関係者間の連携によるコンテナのマッチングの促進や、インランドデポの利活用等の促進が必要である。

### **3-5. 関係者の連携促進に向けた環境の整備**

コンテナラウンドユースの実施に当たっては、関係者間の連携が必須であるが、船会社、ドレイジ業者、荷主等関係者が多様であることから、マッチングのコーディネーター（調整役）が必要となる。

このため、マッチングが容易となるような場を設ける等、個々の企業の連携を促進する仕組みが必要である。その際、マッチング情報の共有化や標準化は重要であり、ETC2.0の活用、SNSの活用、その他の方策の検討を深めるとともに、関係情報の取扱いのあり方の検討も深める必要がある。

### **3-6. インランドデポの利活用等の促進**

コンテナラウンドユースを促進するために共同利用に供するインランドデポの機能の確保・充実、利活用促進を図る必要がある。

#### **<iv> 広域的な物流効率化**

##### **【基本的な考え方】**

物流ネットワークを広域的な視点から捉え、効率化・高度化していくためには、高速道路、国際コンテナ戦略港湾、国際拠点空港といった広域物流を支える主要インフラを活かし、物流拠点とこれら物流インフラとのアクセスの円滑化等を講じていくべきである。

### **3-7. 高速道路沿いの物流拠点の整備**

圏央道を始めとする高速道路のインターチェンジ近傍に整備されるインランドデポを含む物流拠点について、インフラのストック効果の発現にもつなげつつ、広域的な物流を効率化する観点から、適切に政策の対象として捉え、施策を講じる必要がある。

その際、物流拠点へのアクセス道路の整備はもとより、資金や用地の適切で円滑な確保、周辺地域との円滑な関係の確立等の観点からの検討も行う必要がある。

### **3-8. 国際コンテナ戦略港湾や国際拠点空港の周辺での物流の円滑化**

国際コンテナ戦略港湾や国際拠点空港と内陸部等の貨物の発着地との間の物流の円滑化・活発化を促進する施策を講じる必要がある。



## 6. 物流施設の機能強化や災害対応力向上に向けた施策のあり方(検討の視点⑥関係)

### 【基本的な考え方】

物流施設の機能強化や災害対応力向上に対応するため、これまでも、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」に基づき、立地要件や設備要件を満たす「特定流通業務施設」の立地促進を図ってきたところであるが、首都圏三環状道路の整備の進展等の中での物流拠点のあり方を念頭に置きつつ、トラックドライバー不足、地球環境問題への対応、災害リスクの高まり等の喫緊の課題への対応も必要となっている。

なお、物流施設という「点」の立地等のあり方を考える際には、道路等の主要インフラとの連携や輸送と保管の円滑な接続を進め、「面」としての広域的な物流ネットワーク全体の視点から検討することが必要である。

### (1) 物流施設の機能強化

#### 6-1. 物流事業の生産性向上に資するような物流施設の整備の促進

輸送過程で発生している荷待ち時間等を解消し、物流事業の生産性向上に資するような物流施設の整備の促進に係る施策の検討が必要である。

その際、例えば、貨物自動車運送事業者のトラックの運行拠点と大型倉庫を併設するなど物流拠点での保管等との円滑な接続を確保する取組の検討を行う必要がある。

### (2) 物流施設における地球環境問題対応

#### 6-2. 地球環境問題に配慮した物流施設の整備

地球環境問題に配慮した物流施設の整備を進め、物流施設に対する環境規制の強化に対応するため、物流施設におけるノンフロン冷媒への転換や、省エネ化に資する支援等を引き続き行う必要がある。

### (3) 物流施設と物流ネットワークを構成する道路の災害対応力の強化等

#### 6-3. 物流施設における災害対応力の強化

円滑な支援物資物流の確保に向け、広域物資拠点である物流施設における災害対応力を強化するため、各ブロックで国、自治体、物流事業者等を構成員とする協議会を開催し、関係者の連携体制の強化を図るとともに、災害時の物流機能維持に資する非常用設備の導入等を引き続き進める必要がある。

また、災害時の企業活動の継続を確保する観点からは、荷主と物流事業者とが連携した事業継続計画（BCP）の策定を促進すべきである。

#### **6-4. 物流施設の老朽化対策**

湾岸地区を中心とした物流施設の老朽化への対応に向けた取組を引き続き進める必要がある。

#### **6-5. 道路の防災対策、老朽化対応等**

物流ネットワーク全体の防災力の強化の観点から、道路の防災・減災、耐震化を計画的に推進する必要がある。また、道路構造物の老朽化への的確な対応と大型車の適正な道路利用を推進する必要がある。

## 7. 物流分野での先進的技術の導入・活用に向けた施策のあり方(検討の視点⑦関係)

### 【基本的な考え方】

物流の高度化・効率化や労働力不足対策、環境対策のためには、物流分野での先進的技術の導入・活用を積極的に進めるべきである。具体的には以下に掲げるような技術の活用が望まれる。

#### 7-1. 物流分野での先進的技術の導入・活用促進

物流の高度化・効率化や労働力不足対策、環境対策のためには、物流分野での先進的技術の導入・活用を積極的に進める必要があると考えられるが、具体的には以下に掲げるような技術の活用が望まれる。

- a. I T S の活用
- b. 自動運転、燃料電池等の技術の活用
- c. 就業環境の改善に向けたパワーアシストスーツの活用促進
- d. 物流に関する情報の標準化や見える化の促進（物流事業者の国際競争力の強化や生産性向上、荷主の理解促進等にどのようなつながるか。）

なお、I C タグについては、物流の効率化・見える化等に一定の効果があると考えられるものの、その普及に当たっては、導入に係るコストや関係者の理解等の課題の解決が必要となる。

また、ビッグデータ等の活用や物流の見える化を通じて、物流の効率化、全体最適化、物流事業者の経営基盤強化等を促す観点から、どのような施策が考えられるか、引き続き検討が必要である。

## 8. 物流事業者の国際競争力の強化に向けた施策のあり方(検討の視点⑧ 関係)

### 【基本的な考え方】

我が国産業のアジア諸国における事業活動を支え、経済成長を背景としたアジアにおける貨物量の増大を取り込む観点から、我が国物流事業者の海外展開の拡大が望まれる。そのためには、物流事業者の海外展開に向けた環境整備に加え、国際競争力の強化に向けた、人材育成、ITの活用、物流資機材の標準化等を促進する必要がある。

### 8-1. 物流事業者の海外展開に向けた環境整備及び国際競争力の強化

我が国産業のアジア諸国における事業活動を支え、経済成長を背景としたアジアにおける貨物量の増大を取り込む観点から、我が国物流事業者の海外展開の拡大が望まれる。

こうしたことから、我が国物流事業者が国際物流におけるトップランナーとしての位置づけを獲得していくという観点から、どのような施策を講じるべきか検討を進める必要がある。具体的には、物流事業者の海外展開に向けた環境整備に加え、国際競争力の強化に向けた、人材育成、ITの活用、物流資機材の標準化等を促進する必要がある。

### 8-2. 我が国物流ネットワークの国際競争力強化

国内外のよりシームレスな輸送を実現し、我が国物流ネットワークの国際競争力を強化するため、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や、空港・港湾等の交通拠点へのアクセス道路の整備など、物流インフラの整備を推進する必要がある。

また、これらのインフラの有効活用の観点から、物流事業者による事業運営の効率化や事業者間連携による物流システムの改善等に向けた対策を進める必要がある。

## 9. その他

本年4月30日の合同部会で示された「検討の視点」①～③及び⑥～⑧以外に、例えば以下のような事項についても、論点として取り上げられた。

- a. 物流について消費者に身近な問題として理解してもらうためにはどのような取組が有効だと考えられるか。また、教育の場で物流についてどのように取り扱うべきだと考えられるか。
- b. 多様な関係者間の連携の促進について、どのような進め方が考えられるか。
- c. トラック輸送の安全性を高める観点において、どのような取組が考えられるか。
- d. 航空物流の物流全体の中での位置付けや今後のあり方等について、どのように考えるか。

#### **IV. 今後の進め方に関する留意点**

これまで述べたとおり、物流をめぐる諸課題及び今後講ずべき施策は様々であり、広範にわたるものになっている。これらについて検討・取組を進めていく際には、緊急性・重要性も勘案しつつ効果的に進めることが望まれる。

このため、具体的には、上記のうち、

- ・貨物鉄道の輸送障害発生に備えた対応の強化・体制構築（2－6．関係）
- ・大型コンテナの取扱駅拡大に向けた設備等整備促進（2－7．関係）
- ・低床貨車の実用化による背高海上コンテナの鉄道輸送の促進（2－8－1．関係）
- ・物流事業の生産性向上に資するような物流施設の整備の促進（6－1．関係）
- ・非常用設備の導入等物流施設における災害対応力の強化（6－3．関係）

等の喫緊の課題に関する事項については、可及的速やかに検討を進め、関係方面との調整を急ぐべきである。

その他の事項については、本年秋以降、部会の中間取りまとめを踏まえつつ、検討を深めることとする。また、「検討の視点」に関係し、これまで本委員会で詳しく議論を行っていない事項についても、本年秋以降に検討を深めることとする。

(参考)

## 委員名簿

(50音順、敬称略)

◎委員長 ○委員長代理

### <社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会 物流小委員会>

あさくら やすお  
朝倉 康夫 東京工業大学大学院教授

おおぐし ようこ  
大串 葉子 新潟大学経済学部准教授

◎ねもと としのり  
◎根本 敏則 一橋大学大学院教授

はとう えいじ  
羽藤 英二 東京大学大学院教授

◎ひょうどう てつろう  
◎兵藤 哲朗 東京海洋大学教授

### <交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会 物流体系小委員会>

おかだ たかし  
岡田 孝 (株) 日本総合研究所主席研究員

◎こばやし きよし  
◎小林 潔司 京都大学経営管理大学院 経営研究センター長・教授

◎ねもと としのり  
◎根本 敏則 一橋大学大学院教授

はとう えいじ  
羽藤 英二 東京大学大学院教授

ふたむら まりこ  
二村 真理子 東京女子大学現代教養学部教授

## 物流小委員会・物流体系小委員会開催実績

第1回：平成27年5月29日（金）

○関係者ヒアリング

- ・トヨタ自動車株式会社
- ・イオングローバルSCM株式会社
- ・井本商運株式会社
- ・味の素株式会社
- ・全国物流ネットワーク協会

○意見交換

第2回：平成27年6月19日（金）

○関係者ヒアリング

- ・大和ハウス工業株式会社
- ・日本貨物鉄道株式会社
- ・日本通運株式会社
- ・埼玉県
- ・パナソニック株式会社

○意見交換

第3回：平成27年7月23日（木）

○関係者ヒアリング

- ・株式会社富士ロジテック
- ・株式会社白石倉庫

○報告（鉄道輸送の促進に向けた取組について）

○中間取りまとめに向けた論点整理案について

○意見交換

第4回：平成27年8月7日（金）

○小委員会における審議の中間取りまとめ案について

○意見交換