

総合物流施策大綱について

平成28年12月22日

国土交通省物流政策推進本部

1. 総合物流施策大綱について

- 総合物流施策大綱は、政府における物流施策や物流行政の指針を示し、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ものとして、1997年4月に5年計画として閣議決定。これまで、様々な経済情勢等の変化や課題等を踏まえ、5回にわたって策定。

【これまでの総合物流施策大綱】

- 1) 総合物流施策大綱(1997-2001)、1997年4月閣議決定
- 2) 新総合物流施策大綱(2001-2005)、2001年7月閣議決定
- 3) 総合物流施策大綱(2005-2009)、2005年11月閣議決定
- 4) 総合物流施策大綱(2009-2013)、2009年7月閣議決定
- 5) 総合物流施策大綱(2013-2017)、2013年7月閣議決定

2. 現在の「総合物流施策大綱(2013-2017)」 (平成25年7月閣議決定)について

- 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現

…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のアジア展開、船舶の大型化に対応した港湾機能の強化、港湾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、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 等

- 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、荷主・鉄道事業者の連携による輸配送共同化の促進 等

- 安全・安心の確保に向けた取組

…道路、港湾等の地震・津波対策の推進、応急復旧計画の事前準備、支援物資オペレーションにおける連携体制の整備、適正な道路利用の促進、AEO事業者の輸出入手続簡素化の推進、運行管理制度の徹底 等 1

H25.7 総合物流施策大綱(2013-2017)策定

<社会の状況>

H26.2~3 消費税増税前の駆け込み需要によりトラックドライバー不足が顕在化

H27 物販系EC市場の市場規模が7兆円を突破(H21の約2倍に)

H27.8 ドイツで「インダストリー4.0実現戦略」が策定

H27.10~12 労働力が不足と考える事業者が約60%に達する(※)

H27.10 圏央道埼玉県内全通により東名・中央・関越・東北道を直結

H27.12 ASEAN経済共同体(10カ国・経済規模約300兆円)発足

H28.2 新東名(浜松いなさ-豊田東)開通

H28.4 首都圏の高速道路に新たな料金体系を導入

H28.4 熊本地震 発災

H28.11 パリ協定 発効

<行政の状況>

H26.7 国土のグランドデザイン2050 策定

H27.2 交通政策基本計画 策定

H27.8 国土形成計画 策定

H27.9 社会資本整備重点計画 策定

H27.12 物流政策の基本的方向性等
について
(社会資本整備審議会・交通政策審議会 答申)

H28.3 国土交通省生産性革命本部発足

H28.4 熊本地震に伴う支援物資輸送

新産業構造ビジョン 中間整理

H28.5 農林水産物の輸出力強化戦略 策定

H28.10 改正物流総合効率化法 施行

次期総合物流施策大綱(2017-2021)

<1>人口減少と少子高齢化

・2026年までに日本の人口は1億2000万人を割り込む(2016年比▲600万人)、2024年に高齢化率は30%を超過。



＜対応の方向性1＞
生産性の向上と人材の確保

<2>IoTや自動運転技術の進化

・IoTが流通・小売・物流分野に付加する経済価値は2013年～2023年までの10年間で約2.3兆ドル(グローバルベース)



＜対応の方向性2＞
IoTや自動運転技術等を
活用した生産性向上

<3>EC市場の更なる拡大

・物販系EC市場は2010年から2014年まで毎年前年比10%以上増、2015年は約7%増にとどまったが引き続き拡大傾向



＜対応の方向性3＞
多様化する市場に対応した
生産性向上

<4>アジアの成長

・ASEAN10の名目GDPは2025年頃には倍増(2015年比・4兆ドル超※)し、日本を追い越す。



＜対応の方向性4＞
・我が国企業の海外展開に
資する物流体系を構築
・我が国物流システムの海外展開

※(出典)三菱総研「内外経済の中長期展望」・
国際機関日本・アセアンセンター「ASEAN情報マップ」

<5>地震・台風災害等のリスク

・M7.0クラスの首都直下型地震の発生確率は今後30年で約70%



＜対応の方向性5＞
物流ネットワークの強靱化

<6>パリ協定の発効等

・日本は2030年までに2013年比26.0%の温室効果ガス削減を約束
・運輸部門で6200万tのCO₂削減が必要



＜対応の方向性6＞
企業間連携や技術の活用による
環境対策

安心安全の確保や、環境問題等の社会的課題の解決に加えて、物流生産性革命の実行が重要。

生産性向上=

業務効率改善

×

付加価値向上

繋がる

- 輸送・保管だけでなく、製造や販売とも繋がる
→ 製造・販売まで含む全体の最適化
- インフラ機能が繋がる
→ 道路・港湾等のボトルネック解消や接続性の強化
- 物流関係者間の情報が繋がる
→ 物流施設の荷受予約システム導入
- 海外の物流活動と繋がる
→ パレット等の資機材の標準化

代替する

- 物流拠点における人手の代替
→ パレット利用等による荷役機械化
- 熟練工の作業代替
→ ウェアラブル端末による作業補助
- 輸送に係る人手の代替
→ ダブル連結トラックや隊列走行
- 輸送モードの代替
→ モーダルシフト

創造する

- アジアのコールドチェーン市場の開拓
→ クール宅配便の国際標準化
- 鮮度を保持した農産品輸送
→ 最新の鮮度保持輸送技術
- モノの価値を増加させる
→ 物流施設における高度流通加工
- きめ細かい個別の顧客ニーズに対応
→ オンデマンド宅配便の実現

次期総合物流施策大綱の策定について

- 現在の総合物流施策大綱は平成29年に目標年次を迎えることから、次期大綱の策定に向けて検討を開始する必要がある。
- 有識者からなる検討会議を立ち上げ、その提言を受け、政府として新しい総合物流施策大綱を策定。

12月末

国土交通省物流政策推進本部開催

