

総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)と 総合物流施策推進プログラムについて

これまでの物流政策(総合物流施策大綱とは)

- 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。

1997—2001

目標と視点(第二次橋本内閣)

- (1) アジア太平洋地域で もっとも **利便性** が高く魅力的なサービス
- (2) 産業立地競争力の障害要因とならない **物流コスト**
- (3) **環境** 負荷の低減

2001—2005

目標と視点(第一次小泉内閣)

- (1) **コスト** を含めて国際的に競争力のある水準の物流市場の構築
- (2) **環境** 負荷を低減させる物流体系の構築と **循環型** 社会への貢献

2005—2009

目標と視点(第三次小泉内閣)

- (1) **スピーディー** で **シームレス** かつ **低廉** な国際・国内一体となった物流の実現
- (2) 「**グリーン** 物流」など効率的で環境にやさしい物流の実現
- (3) 国民生活の **安全・安心** を支える物流システムの実現
- (4) デマンドサイドを重視した **効率的** 物流システムの実現

2009—2013

目標と視点(麻生内閣)

- (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

2013—2017

目標と視点(第二次安倍内閣)

- 「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～」
- (1) 産業活動と国民生活を支える **効率的** な物流の実現
 - (2) さらに **環境** 負荷の低減に向けた取組
 - (3) **安全・安心** の確保に向けた取組

○構造改革

高品質で低コストの物流を目指す

- ・規制政策
- ・公共事業見直し 等

○社会的課題への積極的対応

総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)の概要

- ◆ 物流は、我が国の産業競争力の強化、豊かな国民生活の実現と地方創生を支える、社会インフラであり、途切れさせてはならない。
- ◆ 近年、第4次産業革命や通販事業の拡大など社会状況が大きく変化し、今後も更なる少子高齢化等が進展。
- ◆ 社会状況の変化や新たな課題に対応できる「強い物流」を構築するために、2017年7月28日に「総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)」を閣議決定し、物流の生産性向上に向けた6つの視点からの取組を推進。

物流の生産性向上

<革命的に変化する>

[5] 新技術(IoT、BD、AI等)の活用による
“物流革命”

+

物流分野での新技術を活用した新規産業の創出

- (1) IoT、BD、AI等の活用によるサプライチェーン全体最適化の促進等
- (2) 隊列走行及び自動運転による運送の効率化
- (3) ドローンの活用
- (4) 物流施設の自動化・機械化
- (5) 船舶のIoT化・自動運航船

<繋がる>

[1] サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革
～競争から共創へ～

- (1) 連携・協働による物流の効率化
- (2) 連携・協働を円滑化するための環境整備
- (3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化

<見える>

[2] 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現

- (1) サービスと対価との関係の明確化
- (2) 透明性を高めるための環境整備を進める
- (3) 付加価値を生む業務への集中・誰もが活躍できる物流への転換

<支える>

[3] ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現
～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～

- (1) モーダルコネクットの強化等による輸送効率向上
- (2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化
- (3) 物流施設の機能強化
- (4) 物流を考慮した地域づくり

<備える>

[4] 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

- (1) 災害等のリスクに備える
- (2) 地球環境問題に備える

<育てる>

[6] 人材の確保・育成
+
物流への理解を深めるための
国民への啓発活動等

- (1) 物流現場の多様な人材の確保や高度化する物流システムのマネジメントを行う人材の育成等
- (2) 物流に対する理解を深めるための啓発活動

民間 + 各省庁等の連携による施策の推進

総合物流施策推進プログラム(概要)

【総合物流施策推進プログラムについて】

- 総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)(平成29年7月28日閣議決定)に基づき、**今後推進すべき具体的な物流施策をとりまとめた施策集**
- **総合物流施策推進会議(関係局長等)**により構成)により決定

【プログラムの内容】

- 大綱に基づいて**今後推進すべき具体的施策**
- 各視点・各施策の**目標・指標**、目標の達成に向けて各年度に実施すべき施策をまとめた**工程表**
- 必要に応じてプログラムを見直すなど、**PDCA方式により進捗管理を適切に実施**
- 総合物流施策大綱に基づき、**関係省庁の連携**により**99施策**を強力に推進(うち**68施策**は**新規追加・拡充施策**)

関係省庁

国土交通省 経済産業省 環境省 農林水産省 警察庁 公正取引委員会 総務省 財務省 厚生労働省

【本文例】

○質の高い我が国物流システムの海外展開支援

我が国物流システムの国際標準化を推進するため、経済成長により潜在的需要が高まっているASEAN地域の政府と共同で質の高いコールドチェーン物流サービスに関する物流事業者及び政府向けのガイドラインを作成するとともに、小口保冷輸送サービスに関するPAS規格の普及及びISO化に向けて取り組む。また、新興国等において物流パイロット事業を実施し、抽出された課題について政策対話等を通じて相手国に改善を働きかけるとともに、ワークショップを通じて人材育成等を図るほか、官民ファンドを積極的に活用し、我が国物流システムの海外展開を支援する。

【国土交通省】

○アジアにおける我が国物流事業者の海外倉庫の延べ床面積

【2020年度までに2017年度比2割増】

○日本の小口保冷輸送サービスをベースとした国際規格の認証取得社数【2016年度 0社 ⇒ 2020年度 30社】

【工程表例】

1. サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革(=繋がる)～競争から共創へ～

	平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)	目標
(3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化	ア) 質の高い我が国物流システムの海外展開支援 国土交通省				我が国の高品質なコールドチェーン物流サービス等の国際標準化 アジア物流圏における我が国物流システムの拡大
	■ コールドチェーン物流サービスのアジア等における普及促進 コールドチェーン物流のガイドラインの策定 ASEANとの専門家会合の実施		ガイドラインの普及推進		
	■ 小口保冷輸送サービスの国際規格化の推進 小口保冷輸送サービスに関するPAS規格の普及・ISO化の推進				
	■ 物流パイロット事業の実施 物流パイロット事業の実施				
	■ 政策対話・ワークショップの実施 インドネシア(11月)、フィリピン(12月)との政策対話		毎年、ASEAN諸国と引き続き政策対話の実施		
■ 官民ファンドを通じた支援 官民ファンドを通じ、物流関連産業の海外展開を逐次支援					

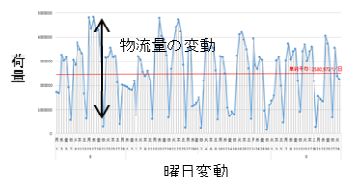
物流事業の労働生産性を将来的に**全産業平均並み**に引き上げることを目指して、**2020年度までに2割程度向上**

総合物流施策推進プログラム 新規・拡充施策例①

[1] サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革(=繋がる) ~競争から共創へ~

施策例

○在庫、多頻度輸送等の見直しにより、波動を抑制し、稼働率を向上



○我が国物流システムの国際標準化 ○サプライチェーン全体の効率化のためのRFID利用の拡大

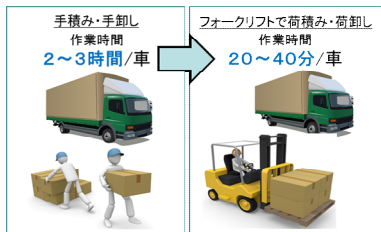


【世界初の保冷宅配便サービスに関する国際規格(PAS1018)】



RFIDリーダーから電波を発信し、電子タグから返ってくる電波を読み取る。
シール型の電子タグが貼られたおにぎり。これら2つは同じ高周波のRFIDタグでは識別できないが、RFIDであれば識別が可能。

○パレット化等による機械荷役への転換促進



○農林水産物・食品の輸出促進に資する物流面での取組

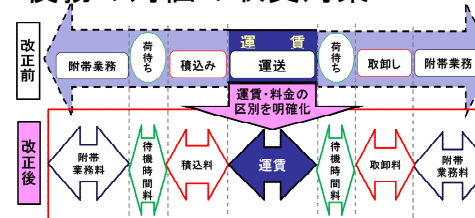


【新型航空保冷コンテナの開発】

[2] 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現(=見える)

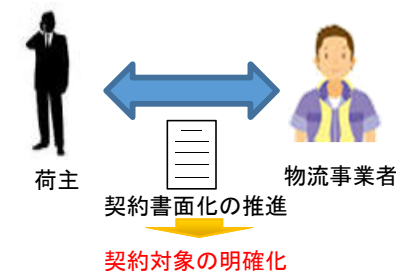
施策例

○荷役等の運送以外の役務の対価の收受対策



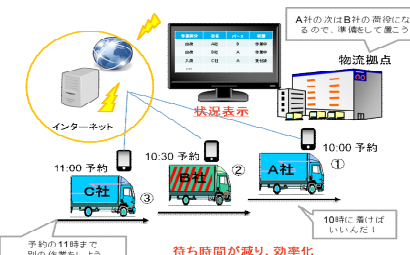
【標準運送約款の改正(イメージ)】

○契約書面化の推進



【契約対象の明確化】

○荷待ち時間・荷役時間の短縮による稼働率向上



【トラック予約受付システム】

○宅配便の再配達削減による宅配事業の効率化



【宅配ボックスの設置促進】



【啓発活動(COOL CHOICE)】



【スワップボディコンテナ車両】

上記施策に係る指標

- トラックの積載効率: 39.9%(2016) → **50%**
- コンビニの取扱商品への電子タグを貼付数
 - 個(2016) → **推計1,000億個/年(2025)** ※コンビニの全ての取扱商品への貼付
- 日本の小口保冷輸送サービスをベースとした国際規格の認証取得社数
 - 社(2016) → **30社**
- 農林水産物・食品の輸出額: 7,502 億円(2016) → **1兆円(2019)**

上記施策に係る指標

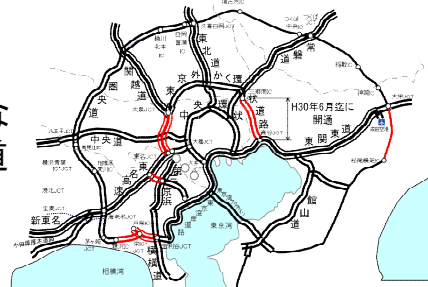
- トラック運送事業における契約内容の書面化率
 - 約50%(2017) → **60%**
- 宅配便の再配達率: 16%程度(2017) → **13%程度**
- 物流総合効率化法による認定件数(輸送網の集約): 8件(2016) → **150件**

総合物流施策推進プログラム 新規・拡充施策例②

[3]ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現(=支える)～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～

施策例

- モーダルコネクトの強化
- 平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するための基幹となる道路ネットワークの構築
- ダブル連結トラックの早期導入・幹線物流での普及

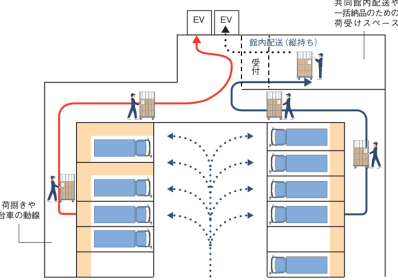


【三大都市圏環状道路の整備】



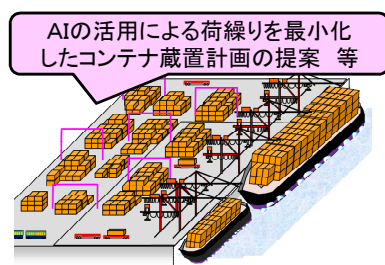
【ダブル連結トラック】

- 大規模建築物に係る物流の円滑化



【荷さばきスペース等の確保】

○AI、IoT、自動化技術の組み合わせによる、世界最高水準の生産性を有し労働環境の良いコンテナターミナル(「AIターミナル」)の実現



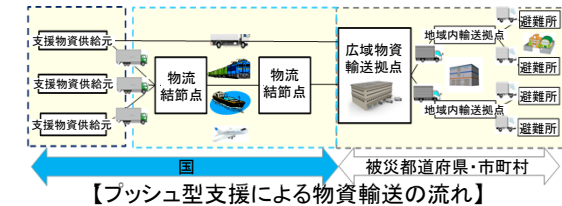
AIの活用による荷繰りを最小化したコンテナ蔵置計画の提案等

[4]災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築(=備える)

施策例

【災害リスクに備える】

- ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築
- コンビニ等の指定公共機関としての指定による緊急物資等の円滑な輸送・供給
- 道路・港湾等の防災・減災・老朽化対策



【プッシュ型支援による物資輸送の流れ】

災害応急対策(物資の緊急輸送)に使用するトラック等の車両を、「緊急通行車両」(災害発生直後から緊急通行路を通行することが認められる車両)として事前登録できる

「中央防災無線網」(首相官邸・中防衛庁・指定公共機関・都道府県・首都圏5政令市を結び、被害状況・対応状況の情報を共有する通信網)へのアクセスが可能となる。

災害復旧を進める際、環境影響評価法(環境アセス法)に基づき発生する各種義務が適用除外となる

トラックが被災地へと急行できるようになる

被害状況・対応状況等の情報を共有

早期復旧が容易

【コンビニ等の指定公共機関としての意義】

【地球環境問題に備える】

- 運航情報等一括情報検索システム等によるモーダルシフトの促進



【モーダルシフト船の運航情報等一括情報検索システム】

○LNGバンカリング拠点の形成促進



【LNGバンカリング拠点(イメージ)】

上記施策に係る指標

- 三大都市圏環状道路整備率: 74%(2016) → **80%**
- 国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車通行許可必要台数の削減 約30万台(2016) → **概ね半減(2026)**
- 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数
 - ①北米基幹航路: デイリー寄港(2016) → **デイリー寄港の維持・拡大(2018)**
 - ②欧州基幹航路: 週2便(2016) → **週3便(2018)**

上記施策に係る指標

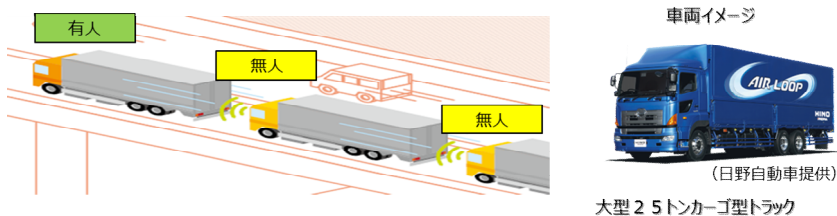
- 大企業及び中堅企業の物流事業者におけるBCPの策定割合
大企業 63.0% 中堅企業 44.4% (2015)
→ 大企業 **ほぼ100%** 中堅企業 **50%**
- 海運によるモーダルシフト貨物の輸送量: 340億トンキロ(2015) → **367億トンキロ**
- 鉄道によるモーダルシフト貨物の輸送量: 197億トンキロ(2016) → **221億トンキロ**

総合物流施策推進プログラム 新規・拡充施策例③

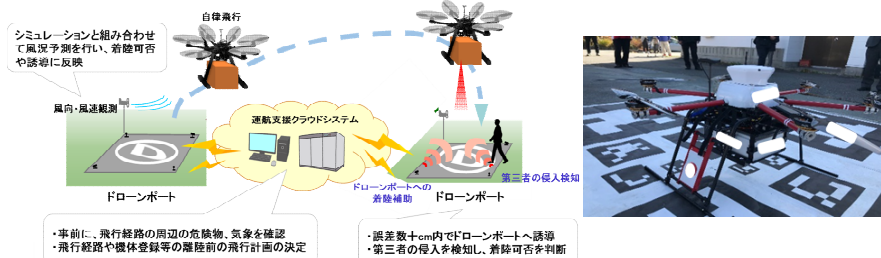
[5] 新技術 (IoT、BD、AI等) の活用による“物流革命”

施策例

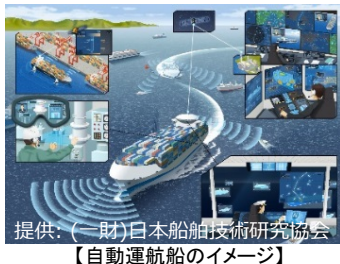
○ 隊列走行及び自動運転による運送の飛躍的な効率化



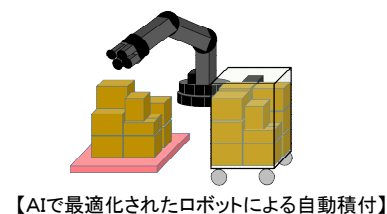
○ 小型無人機 (ドローン) の物流事業への活用



○ IoT技術を活用した船舶の開発・普及



○ 荷役の自動化・機械化



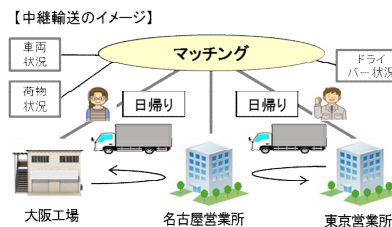
[6] 人材の確保・育成、物流への理解を深めるための国民への啓発活動等

施策例

○ 物流に関する資格の取得促進等による高度物流人材の育成



○ 中継輸送の普及・拡大



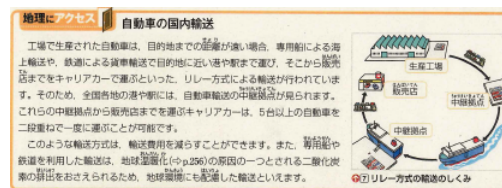
○ 我が国企業の海外展開に資する現地人材の育成



○ 船員の安定的・効果的な確保・育成



○ 教育等の機会を通じた物流への理解の増進



【教科書への掲載 (例: 東京書籍)】



上記施策に係る目標

- 2020年に**高速道路 (新東名)**での**後続無人隊列走行**を実現
- 2018年に**山間部などニーズの見込まれる地域**でドローンを使用した荷物配送を実現
- 2020年代には**人口密度の高い都市**でも安全な荷物配送を本格化
- 先進船舶の導入隻数: 0隻 (2016) → **250隻 (2025)**

上記施策に係る指標

- 物流に関する高度な資格の取得者数: 4,247人 (2013-2016) → **4,700人 (2017-2020)**
- トラック運転に従事する女性労働者数: 約2万人 (2016) → **約4万人**
- 海運業 (外航及び内航) における船員採用者数の水準
- **毎年度 1事業者あたり年間平均2.61人**