

総合物流施策大綱（2005-2009）

平成17年11月15日

閣議決定

目 次

はじめに	1
第 1 13年大綱に掲げた目標の達成状況と新たな総合物流施策大綱策定の必要性	1
1 13年大綱に掲げた目標の達成状況	1
「コストを含めて国際的に競争力のある水準の市場が構築されること」 について	1
「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を目指す こと」について	3
2 新たな総合物流施策大綱策定の必要性	4
第 2 今後推進すべき物流施策の基本的方向性	4
1 目標と視点	4
2 基本的方向性	4
スピーディ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	4
「グリーン物流」など効率的で環境にやさしい物流の実現	5
ディマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現	7
国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現	8
3 施策の推進体制のあり方	9
連携・協働の重要性	9
今後の推進体制	10

総合物流施策大綱（2005-2009）

はじめに

政府は、平成 13 年 7 月に「新総合物流施策大綱」（以下「13 年大綱」という。）を策定し、平成 17 年を目標年次として、物流分野において「コストを含めて国際的に競争力のある水準の市場が構築されること」と「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を目指すこと」の 2 つの目標を掲げて、総合的な物流施策を推進してきた。その結果、諸施策の効果が発揮されつつあるが、さらなる対応が必要な課題も多数残されている。

一方、13 年大綱策定以降の我が国をめぐる情勢は、経済社会システムの構造改革の進展、アジアにおける経済交流の深化、IT の急速な普及拡大、米国同時多発テロの発生を契機としたセキュリティ確保の要請、京都議定書発効による環境対策の充実強化の必要など、大きく変化しており、これらから生ずる課題への迅速かつ適確な対応が求められている。また、構造改革の進展に併せて、これまで以上に、関係者の連携・協働を深め、適時適切な施策を打ち出していく必要がある。

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005」においては、「グローバル化を乗り切る基盤をつくること」、「民需主導の経済成長を確実なものとする」となどの課題が示されている。これらの課題に対する物流の役割は極めて大きく、「基本方針 2005」の中でも、新たな「総合物流施策大綱」の策定の必要性が示されている。

このため、13 年大綱を見直し、新たな総合物流施策大綱を策定し、諸施策の総合的・一体的な推進を図る。

第 1 13 年大綱に掲げた目標の達成状況と新たな総合物流施策大綱策定の必要性

1 13 年大綱に掲げた目標の達成状況

13 年大綱は、物流分野において「コストを含めて国際的に競争力のある水準の市場が構築されること」と「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を目指すこと」の 2 つの目標を掲げたが、現時点において、その達成状況をみると、概ね以下のとおりである。

「コストを含めて国際的に競争力のある水準の市場が構築されること」について

世界経済のグローバル化が進展する中、国家として、国際競争力のある経済主体を育成し、それを支える経済社会システムを備えているか否かが国際経済社会の中における地位に決定的な意味を持つ時代であり、物流分野を含めて、我が国の経済社会システムを一層競争力のあるものにしていかなければならないとの認識から、この目標を掲げ、諸施策を進めてきた。

国際物流については、中枢・中核国際港湾や大都市圏拠点空港の整備、これら港湾・

空港へのアクセスの改善、輸出入等に係る手続の簡素化等により、リードタイムの短縮、利便性の向上等の改善が図られつつあり、物流コストについても、我が国の国内総生産に対する総物流コスト比率は、低下傾向を示し、米国をやや下回る水準となっている。しかしながら、我が国産業の国際競争力の強化、また、我が国への産業集積を図る産業立地競争力の向上の観点からは、さらなる改善努力が必要な状況にある。

国際水平分業の進展の影響等から、中国を始めとしたアジア地域は世界の生産拠点として、また、消費市場として地域発着の貨物需要が急増し、急速な経済発展を遂げており、さらに、主要港湾等の整備が進み、取扱能力やサービス水準が飛躍的に向上しつつあるため、主要港湾における取扱貨物量は急速に増加している。一方、我が国の港湾は、コスト・サービス面でアジア諸国の主要港湾に後れをとっていることから、従来、我が国主要港湾を発着し、または経由していた国際基幹航路は、貨物量の多いアジアの主要港湾と欧米の主要港湾を直接結ぶ傾向を強めている。そのため、我が国主要港湾においては、アジア主要港湾へのトランシップ貨物の増加等の現象を招き、港湾間競争の中で相対的地位が低下してきている。

空港について見ると、荷主企業の在庫削減を始めとするサプライチェーンマネジメント¹（SCM）への意識の高まり、消費者ニーズの高度化等から、航空利用が拡大し、空港での貨物取扱量は大きく増加しているものの、施設使用料金、貨物施設の使い勝手等の面において、改善を望む声がある。

また、国際物流を支えるのに不可欠な国内物流ネットワークにおいては、一部に大型車対応が進んでいない道路や深刻な渋滞が発生する区間など、インフラにおけるボトルネックが存在している。

こうした状況への対応策として、指定特定重要港湾（スーパー中核港湾）としての京浜港、名古屋港・四日市港、大阪港・神戸港の重点的整備及び運営の効率化、大都市圏拠点空港としての成田国際空港、東京国際空港（羽田空港）、関西国際空港、中部国際空港の機能拡充、また、国際海上交通簡易化条約（FAL 条約）の締結を契機とした輸出入及び港湾手続の簡素化・標準化・電子化、国際物流関係特区の活用等の構造改革を推進している。さらに、物流ニーズの高度化・多様化に対応して、事業者の創意工夫を活かした多様なサービスの創出や迅速な事業展開が可能となるよう、貨物運送に係る事業の参入規制や運賃規制等の緩和を行うとともに、大型車の通行に対応した道路の整備及びその通行に係る規制の緩和、交通流の円滑化対策等を行った。

また、国際競争力の強化を図る多くの企業が、国際水平分業などグローバル化を進め、アジアなどの国際市場と国内市場とを一体化させた経営戦略を展開していることに鑑み、このような創意工夫に基づく企業活動を下支えする物流の面においても、国際物流と国内物流を一体的にとらえて、スピーディでシームレスかつ低廉な物流システムを構築していく必要がある。このため、主要港湾・空港の機能向上に加えて、主要港湾・空港や物流拠点へのアクセスの改善、大都市における環状道路の整備、大型

¹ サプライチェーンマネジメント：商品供給に関するすべての企業連鎖を統合管理し、その全体最適化を図ること。原材料調達から生産、販売までを一貫したシステムとしてとらえ、消費者の購買情報を関係者が共有し、在庫の削減、リードタイムの短縮、適時・適量の商品供給等の実現を目指すこと。

車の通行可能な道路の拡大、貨物の積替え拠点である物流施設におけるロジスティクス機能²の高度化、都市内交通の円滑化など、貨物の一連の流れを踏まえた横断的な取組を、関係者が連携・協働して推進していく必要がある。

「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を目指すこと」について

経済社会の持続的発展を図るためには、経済効率性の追求だけでなく、環境問題への対応が重要であり、地球温暖化、地域における大気汚染、循環資源の活用等の課題解決に向けて、物流分野としても積極的に対応していく必要があるとの認識から、この目標を掲げ、環境にやさしい物流体系の構築に向けた諸施策を進めてきた。

運輸部門の貨物自動車からの二酸化炭素(CO₂)の排出量については、自家用トラックから効率の良い営業用トラックへの輸送の転換、低公害車の導入、モーダルシフト、ITの活用による物流システムの全体最適化の進展等により、減少傾向に転じ、平成14年には、京都議定書に基づく削減目標の基準年(平成2年)における排出量を下回る水準となっている。また、窒素酸化物(NO_x)や粒子状物質(PM)についても、自動車排出ガス規制の相次ぐ強化、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」による規制、首都圏及び近畿圏の地方公共団体によるディーゼル車の乗入れ規制等により、二酸化窒素や浮遊粒子状物質の環境基準を達成していない測定局が都市部を中心に依然存在しているものの、全般的に改善傾向が見られるようになった。また、CO₂排出量の抑制に関しては、旅客輸送分野を含む運輸部門全体では、見込みどおりに進んでおらず、京都議定書に基づく削減目標の確実な達成のためには、従来からの取組に加え、物流分野においては、荷主企業と物流事業者との連携・協働を図ること、さらに国民や関係団体の理解と協力を得ていくことなど、民間の創意工夫を最大限に発揮できる環境を整備し、取組の裾野を広げる新たな手法を導入していく必要がある。

また、画一的な料金設定や物流拠点までのアクセスなどの問題により高速道路等の既存ストックが十分に活用されていない地域や非効率な物流が行われている地域などでは、中・長距離交通が市街地に流入して混雑を悪化させ、また都市内物流に支障を来し、CO₂、NO_x、PM等の排出量の増大につながっている。これらに対しては、高速道路等の活用方策、効果的な渋滞対策、交通需要の管理、新たな排出ガス低減技術の開発等により、一層の改善努力が求められている。

さらに、相次ぐリサイクル関係法の施行等により、循環資源活用のための静脈物流が注目されており、海運、鉄道を利用した循環資源の広域的輸送、港湾周辺にリサイクル施設を集積させた総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)の整備等が実施されている。今後、こうした輸送需要の増加が予想されるが、適正な処理・輸送を確保し

² ロジスティクス機能：軍隊での兵站補給に由来するが、調達、生産、販売等に係る物流活動全般を統合管理し、その全体最適化を図ること。倉庫や物流センターにおいても、保管のみならず、荷捌き、流通加工、在庫管理等のサービスを提供し、荷主ニーズの高度化に対応すること。

た効率的な静脈物流システムの構築を推進していく必要がある。

2 新たな総合物流施策大綱策定の必要性

これまで、総合的な物流施策に関する大綱は、その時々 of 経済社会の変化に適確に対応した物流のあり方とその意義を明確にし、省庁間の連携を図りながら中長期的な物流施策や物流行政の指針を体系的にわかりやすく提示することを目的として策定してきた。今後の物流施策の展開に当たっては、行政内部での省庁間連携や地方公共団体との連携をさらに強化することに加えて、官民連携や民間の業種を超えた連携、さらには、広く国民の理解と協力を得ていくことが重要である。こうした連携・協働による広範な施策の推進の拠り所として、また、国民への情報発信と啓発を担うものとして、大綱が果たすべき役割への要請は強まっている。

13 年大綱は、平成 17 年が目標年次となっているが、この間の様々な経済情勢等の変化や課題を踏まえて、新たな総合物流施策大綱を策定し、今後の物流施策や物流行政の指針と関係者間の連携の枠組みを示す必要がある。

第2 今後推進すべき物流施策の基本的方向性

1 目標と視点

13 年大綱を策定して以降の施策の進捗状況、経済社会の変化や構造改革の進展、物流を取り巻く新たな課題への対応の必要性を踏まえ、今後、

スピーディ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、

「グリーン物流」など効率的で環境にやさしい物流の実現、

ダイヤモンドサイドを重視した効率的物流システムの実現、

国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現

を目標とし、平成 21 年（2009 年）を目標年次として、物流施策の総合的・一体的推進を図ることとする。

その際、物流関連社会資本の整備に当たっては、我が国財政の厳しい現況を踏まえ、事業評価の厳格な実施、コスト縮減・事業の迅速化等により、重点的、効果的かつ効率的に実施するとともに、既存社会資本の有効活用を進めることが重要である。

2 基本的方向性

スピーディ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

経済のグローバル化が進み、企業の調達・生産・販売活動が国境を越えて広く展開されている。特に、中国を始めとしたアジア地域は、生産拠点や消費市場として急速な経済発展を遂げており、我が国からも多数の企業がアジア地域に進出している。こうした動きを象徴するように、平成 16 年、中国は、米国を抜いて我が国最大の貿易相

手国となったが、我が国とアジア地域の経済交流は、今後ますます拡大し、相互依存関係が深まることが予想される。

こうした動きの中で、企業は、例えば、主要部品を我が国からアジア地域に輸出し、これと現地で調達した部品とを組み合わせることで最終商品化し、これを我が国に輸入して販売するというように、調達、製造、販売の面で国際・国内の区別なく我が国を含めたアジア市場を一体的にとらえ、最適地での生産や販売を目指しており、また、極力無駄な在庫を持たないSCMの徹底をグローバル規模で進めている。

さらに、今まで主力だった米国、欧州との間の国際物流に比べ、アジア地域との間の物流は、距離的にみても国内物流と大差のない圏域で行われていることから、国内輸送体系の効率化等により、一層スピーディでシームレスかつ低廉な物流が求められている。アジア域内物流が準国内物流化する中で、船舶の運航スケジュールが日数単位から時間単位となり、定時制を確保する必要性、戸口から戸口まで積替えなしで一貫輸送する必要性、ジャストインタイムに対応して多頻度・小ロットで輸送する必要性、トータル物流コストやリードタイムに占める国内区間の比重が高まる傾向の中で、国内の物流コストやリードタイムをさらに縮減する必要性がそれぞれ高まっている。

このような国際物流ニーズの高度化・多様化に対応し、我が国の国際競争力の強化を図るためには、国際拠点港湾・空港の機能向上、国際・国内の輸送モードの有機的連携による円滑な物流ネットワークの構築、物流拠点施設におけるロジスティクス機能の高度化、輸出入・港湾手続等のワンストップサービス³・シングルウィンドウ化⁴と民間物流業務の電子化の促進といったハード・ソフトにわたる諸施策を、総合的・一体的に推進していく必要がある。

以上のような視点に基づき、スピーディ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を目指す必要がある。

「グリーン物流」など効率的で環境にやさしい物流の実現

京都議定書が発効しCO₂の排出削減目標の確実な達成が求められているなど、国民や企業、消費者の間で地球環境問題に対する関心が高まっており、物流についても、環境負荷の小さい社会の実現を目指すため、物流に関わる様々な関係者が連携してこれらの問題に適切に対応することが求められている。

一方、企業がより社会的責任(CSR⁵)を果たしていこうとする見地から、ISO 14001の取得などに見られるように環境配慮型経営に力を入れ、自社の取組を「環境報告書」等の年報で公表する企業が近年増加しており、企業の環境配慮に向けた真摯な経営姿

³ ワンストップサービス：複数の手続を一つの窓口（システム）から行うことを可能とするもの。

⁴ シングルウィンドウ化：複数の手続を一回の入力・送信で行うことを可能とするもの。これにより、共通入力項目の重複入力を排除することが可能となる。

⁵ CSR：企業の社会的責任。企業が社会の中で持続的に存在・発展していくためには、利益の追求だけでなく、法令遵守（コンプライアンス）、安全の確保、環境保全への配慮、地域貢献など、社会から期待される役割と責任を果たしていくべきであるとの考え方。

勢が市場や消費者から高く評価され、企業価値の向上や資金調達面でのメリットにつながる状況も生じつつある。今後、環境改善貢献企業に対する表彰、消費者への情報提供の充実、社会的責任投資（SRI⁶）の普及等により、こうした流れを加速し、企業の物流活動による環境負荷低減に向けた取組の拡大を図る必要がある。

企業のこうした物流活動による CO₂ 排出の削減に向けては、個別事業者単独の取組に頼るのではなく、荷主企業、物流事業者、経済団体、行政等の関係者が互いに連携・協働して創意工夫を活かした取組を推進し、中小企業の対応を含め、裾野を全国に広げていくことが有効である。とりわけ、荷主企業と物流事業者のパートナーシップによる自家用トラックから営業用トラックへの輸送の転換、モーダルシフトの促進、輸配送の共同化、物流拠点の高度化・効率化、サードパーティロジスティクス⁷（3PL）の効果的活用等モデル的な事業の取組に対しては、平成 17 年 4 月に発足した「グリーン物流パートナーシップ会議」⁸を活用し、事業者の連携・協働による先進的な取組への支援や標準的な CO₂ 排出量算定手法の策定等を通じて、企業や消費者の理解と協力のもと国民的な運動を展開していく必要がある。

また、これらの動きとあいまって、自動車による貨物輸送から CO₂ 排出量の少ない鉄道・内航海運による輸送への転換を促進するため、鉄道・内航海運の機能向上等を図る必要がある。

併せて、道路交通の円滑化を確保し、自動車による貨物輸送がもたらす環境負荷を低減するとともに、家庭や企業への輸送に係る都市内物流の効率性を改善するため、環状道路の整備やボトルネックとなっている踏切の改良、ITS を活用した道路交通情報の提供、多様で弾力的な料金施策などを活用し、貨物自動車をより望ましい経路、時間帯に誘導するなどハード・ソフト一体となった貨物交通のマネジメント策が必要である。

さらに、物流活動を効率的に行うためには、適切に物流拠点の配置を行うとともに、その拠点となる地区において、住宅施設や商業施設等の多様な都市機能の混在を防止し、物流業務施設等の集約的な立地誘導を図っていくことが必要である。特に、中心市街地を始めとする都市内においては、道路上での荷捌き等が交通渋滞等を引き起こしており、都市内交通の円滑化や、歩行者の安全等を確保するために、きめ細かな交通規制の実施、荷捌き施設等の整備により、無秩序な荷捌きによる交通渋滞を解消していくことが重要である。

加えて、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」等を活用し、港湾、高

⁶ SRI：社会的責任投資。株式、社債の購入などの投資活動に当たって、企業の社会的責任の実践状況に着目し、これを十分に果たしている企業に投資を行うこと。

⁷ サードパーティロジスティクス：荷主企業に代わって、最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築の提案を行い、かつ、それを包括的に受託し、実行すること。荷主でもない、単なる運送事業者でもない、第三者として、アウトソーシング化の流れの中で物流部門を代行し、高度の物流サービスを提供すること。

⁸ グリーン物流パートナーシップ会議：物流部門での CO₂ の一層の削減を図るため、荷主企業と物流事業者の連携・協働により、モーダルシフト、輸送の共同化、3PL、物流拠点の再編合理化、エコドライブ等、施策の幅を広げ、中小企業を含めた裾野の広い取組拡大を図るため、平成 17 年 4 月に正式発足した会議体。現在、荷主企業、物流事業者、地方公共団体、シンクタンク、有識者など 2,300 を超える会員登録がある。同会議の下に、「事業調整・評価ワーキンググループ（WG）」、「CO₂ 排出量算定 WG」、「広報企画 WG」を設置し、本格的活動を推進。

速道路等の交通インフラ周辺に高度のロジスティクス機能を有する物流施設の設置を促進し、既存の交通インフラとの有機的連携を図りながら、効率的で環境負荷の小さい物流システムの構築を目指す必要がある。

このほか、効率的で環境負荷の小さい物流の実現に貢献する技術の開発・活用や IT の活用を進める必要がある。

これらの施策は、効率的で環境にやさしい物流の実現に役立つだけでなく、前述の国際・国内一体となった物流の実現のためにも重要な施策として、強力に推進する必要がある。

これらの施策に加えて、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」(省エネ法)の改正に基づく一定規模以上の輸送事業者や荷主に対する省エネルギー計画の策定、エネルギー使用量の報告義務付け等の対策や、「地球温暖化対策の推進に関する法律」の改正に基づく一定規模以上の輸送事業者や荷主の温室効果ガス排出量の報告・公表等の対策により、物流分野におけるエネルギーの使用の合理化や温室効果ガス排出量削減への取組の促進を図る必要がある。

また、循環型社会の形成に向けて、適正な処理・輸送を確保した効率的な静脈物流システムの構築を推進していく必要がある。

以上のような視点に基づき、「グリーン物流」など効率的で環境にやさしい物流の実現を目指す必要がある。

ディマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現

近年のデフレ経済の下における、消費者のニーズの高度化や価格設定に対する厳しい要請を受けた企業側での商品の品揃えや価格の低廉化への取組が進む中で、物流に対しては、必要な商品を必要な時に必要な分量だけ供給することが求められるようになってきている。

メーカーや流通業においては、EDI⁹や電子タグを始めとする情報技術を駆使して、売れ筋商品情報を関係者間で共有し、これを生産・流通計画に迅速に反映することにより、過剰な生産及び在庫並びに店頭での欠品をなくして、顧客満足度と経営効率の向上を目指している。

さらには、インターネットの普及により、消費者がメーカーに直接注文する通信販売や直販といった取引が増加し、個々の消費者の意向を重視したマーケティングの比重が増している。

こうした、サプライサイドからディマンドサイド重視に変化した企業の経営姿勢に応じて、物流システムについても、ジャストインタイムに対応した物流管理や輸配送、多頻度少量輸送等の対応が求められている。このようなニーズの高度化を受け止め、交通渋滞や環境問題の深刻化を招来しないような効率的物流システムを構築するため、

⁹ EDI：電子データ交換 (Electronic Data Interchange)。企業間の電子的な商取引を実現するための手段であり、企業間でオンラインにより、共通フォーマットの取引データを交換すること。これにより受発注情報を伝票に書き写すことなく、そのまま利用できる。

物流の現場にとどまらず、広く関係者間において、コスト分担のあり方や経済社会全体に与える影響を踏まえて、物流システムの改革を図って行く必要がある。

また、少子・高齢化の進展による生産年齢人口の減少により、物流の担い手の将来的不足が懸念されることから、機械化・自動化・情報化等による省力型の効率的物流システムの導入等について、早期に対応していく必要がある。

さらに、消費財流通においては、業種・業界等の枠を超えた商品情報の企業間での共有データ交換などの流通システムの標準化を推進することにより、顧客視点での効率的な流通の仕組み作りを実現し、関連業界の発展と消費者利益の増進を図ることも必要である。

以上のような視点に基づき、ダイヤモンドサイドを重視した効率的物流システムの実現を目指す必要がある。

国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現

米国同時多発テロ以降、米国においては、米国向け輸出貨物について貨物情報の事前提出を義務付け、また、輸出入事業者や物流事業者に対するセキュリティ対策の徹底を求める措置等を実施しており、欧州連合（EU）や国際民間航空機関（ICAO）、国際海事機構（IMO）、世界税関機構（WCO）等においても、物流セキュリティ強化に向けた取組が行われている。一方で、セキュリティ確保のための厳格な手続により、リードタイムやコストが増大し、物流効率化の阻害要因になる面がある。我が国としては、関係7省庁と関係21団体が連携して、平成17年3月にセキュリティの確保と物流効率化の両立を目指した施策パッケージをとりまとめたところであるが、今後、我が国への輸入貨物の事前情報収集体制、関係事業者のセキュリティガイドラインの策定などの検討及び具体化を進め、各国や国際機関とも協調しながら、実効性のあるセキュリティ対策を実施していく必要がある。

また、トラック運送事業者を始め輸送事業者は、厳しい経営環境の下で、ジャストインタイムといった物流ニーズの高度化への対応が求められ、時間厳守の要請との関係で、労務管理や、交通事故防止等の輸送の安全確保が課題となっている。

さらに、大規模災害が発生した場合の国民生活の維持、ジャストインタイムの要請の下での生産体制等の産業活動への影響から、災害に強い交通網の確保、災害時の道路、鉄道、港湾等の早期復旧に向けた体制整備等が求められている。

加えて、牛海綿状脳症（BSE）問題などを契機として、食の安全・安心への消費者の関心が高まっており、食品の生産・流通履歴を追跡・遡及できる仕組み（トレーサビリティ・システム）の普及、電子タグ等を活用した消費者への食品の生産・流通履歴情報のわかりやすい提供、流通過程における温度管理の徹底等が求められている。

また、物流分野におけるIT利用の進展や依存度の増大に対し、情報セキュリティ対策の強化も求められている。

以上のような視点に基づき、国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現を目指す必要がある。

3 施策の推進体制のあり方

連携・協働の重要性

物流というものが民間企業及び消費者全体による経済活動があって初めて成り立つものであることから、それぞれの主体が果たすべき役割を担っていくことが重要である。

これを踏まえ、物流施策の推進に当たっては、経済活動全般や企業活動にとっての物流の果たす役割の重要性を関係者が広く認識し、物流施策の改善に向けて積極的に提案しながら、それぞれの主体の取組が最大限効果を発揮できるよう連携・協働を深めながら取り組むことが重要である。

国民の理解と協力

近年、国民や消費者の間でも、地球環境保全、交通の安全、食の安全・安心確保等に対する関心が高まっているが、これらに対応するための企業のモーダルシフト、低公害車の導入、共同輸配送などの取組状況について、わかりやすい情報発信を行い、取組に対する国民の理解と協力を得ていく必要がある。

また、消費者が環境問題の改善に熱心な「グリーン・コンシューマー」となって、まず自らの生活を環境にやさしいライフスタイルに変えていくとともに、企業の環境配慮への取組に注目し、商品やサービスの購入、株式投資等に際して、環境改善貢献企業を応援することが、グリーン物流の推進、さらには経済社会全体をグリーン化していく大きな原動力になるものと考えられる。

荷主企業と物流企業との連携・協働

民間企業においては、市場の競争環境の下、創意工夫をこらした取組により、高度化・多様化した消費者ニーズに対応するとともに、環境問題や安全対策など社会的課題に適確に対応していくことが期待される。中でも、効率的で環境負荷の小さい物流システムの構築、過積載や過労運転を招来しない安全なトラック輸送の実現等のためには、物流の委託者である荷主企業と受託者である物流企業が相互に置かれた状況について認識を深め、改善に向けて知恵を出し合い、良きビジネスパートナーとして連携・協働していくことが重要である。

特に、荷主企業が経営のリストラを進める中で、自らの経営資源を本業に集中し、物流部門をアウトソーシングする傾向が見られるが、このような動きの中で、物流企業が荷主ニーズに応える効率的な物流システムを積極的に提案し、輸送のみならず、流通加工、在庫管理など包括的に業務を受託して、物流のトータルコストの低減や自らのビジネス機会の拡大につなげる 3PL の推進等を図る必要がある。

地域の関係者の連携・協働

国際物流と国内物流が一体となった効率的・総合的な物流体系を構築していくためには、地域ごとに、関係行政機関、荷主企業、物流事業者等の参画による協議の場を設け、主要港湾・空港・道路・鉄道等のアクセスも含めた効率化等の取組を進めるため、ボトルネックの抽出と、その解消のための具体策の検討を行い、地域からの知恵と工夫に富んだ実効性のある対策を講じていく必要がある。

都市内物流対策についても、広く地域の関係者の参画による協議の場を設け、「より良いまちづくり」の見地から、輸配送の共同化、荷捌き施設や駐車帯の設置、きめ細かな駐車規制、混雑時間帯を避けるための集配時間帯の設定等の対策を講じていく必要がある。特に、地方公共団体は、まちづくりなどの面で、物流施策との関係が密接であり、引き続き積極的な参画が必要である。これらの対策により、交通の安全の確保や混雑の緩和、環境問題の改善が図られることは、歩いて楽しいまちづくりにもつながり、中心市街地の活性化や都市観光の振興にも寄与することとなる。

今後の推進体制

国における推進体制

関係省庁の関係局長等による「総合物流施策推進会議」において、これまで以上に連携・協働して施策の総合的・一体的な推進を図ることとし、今後推進すべき具体的な物流施策についてとりまとめ、その実現に努めることとする。また、施策の進捗状況を「Plan Do Check - Action」方式により、毎年度フォローアップし、その結果を公表するとともに、施策の充実強化について協議のうえ、一層の推進を図る。

地域における推進体制

国の地方支分部局、地方公共団体、荷主企業、物流事業者等による地域の実情に応じた連絡体制の下、引き続き総合的な施策の推進を図る。

特に、国際物流については、主要港湾・空港を抱える地域において、国の地方支分部局、地方公共団体、経済団体、荷主企業、物流事業者等の実務者が連携した取組の強化が必要であり、これらの実務者により、国際物流及びこれと一体を成す国内物流の効率化方策を検討する「国際物流戦略チーム」を設置し、地域の実情を踏まえた施策の推進を図る。

また、都市内物流についても、「より良いまちづくり」の観点から、幅広い関係者による協議会を必要に応じて設置し、他の都市における先進事例を参考にしながら、施策の推進を図る。