

物流政策懇談会報告に盛り込むべき事項（委員意見からの抽出）

I. 大綱策定（改訂）の意義

（１）基本的考え方

（２）大綱の意義

- ・ 経済社会の変化に的確に対応した物流のあり方とその意義を明確にし、これを踏まえた中期的な物流行政の指針を提示する必要がある。
- ・ 施策の体系化により、個別施策の方向性と役割を分かりやすく提示する必要がある。
- ・ 省庁間の連携を図るとともに、物流事業者、荷主企業、消費者、政府がそれぞれの立場で物流の課題に対応する必要がある。
- ・ 環境負荷の低減、安全の確保などに関する国民、企業の主体的取組を促す必要がある。

（３）見直しの必要性

- ・ 現大綱（平成 13 年閣議決定）策定以降の産業構造、経済構造等の変化を踏まえて、物流政策の方向性を示すことが必要である。
- ・ 国際競争力の確保、地球環境問題への対応など、個別主体（行政機関、民間）による取組に加えて、各主体間の連携・協働の強化による方策の提示が必要である。

II. 経済社会の変化と物流を取り巻く社会的課題

1 経済社会の変化

（１）グローバル化の進展

- ・ 我が国の貿易相手国として中国がアメリカを抜いて１位になるなど、東アジアとの交流が増加。水平分業の進展、市場の拡大など相互依存の関係が深まりを見せる一方で、競争関係が激化している。
- ・ WTO、FTA、物流セキュリティ、地球環境問題などが世界的な課題になっており、各国協調した対応が求められている。

（２）企業行動の変化

- ・ 景気の低迷が長引く中、各企業は経費の削減や消費者の低価格志向への対応など厳しい競争環境に置かれている。
- ・ そのため、企業の構造改革（リストラ）が進展し、中核事業分野への経営資源の集中とその他の分野のアウトソーシング、SCM（サプライチェーンマネジメント）等のロジスティクスの重視傾向が見られる。

- ・ また、多頻度小口輸送の進展や消費者の嗜好を踏まえた買い手が商品流通に大きな影響力を持つようになるなど、サプライ・サイドだけでなくデマンド・サイドにも着目した物流システムが求められている。
- ・ コンプライアンス、環境問題への取組など企業の社会的責任（CSR）を重視した傾向も見られる。

（３）消費行動の変化

- ・ 国民が直接メーカーに対し、通販や直販などを行う「B to C」や、ネットオークションなど「C to C」のような取引が増大している。
- ・ コンビニエンスストアやインターネットの普及により、国民の生活様式が変化し、それに応じた物流が求められている。

（４）IT社会の進展

- ・ 生産活動から消費活動に至るまで、IT技術の活用が進んでいる。
- ・ VICSが急速に普及しているほか、ETCの利用率が30%を超えたことにより、料金所等における渋滞緩和効果が発現し、多様で弾力的な料金施策の実施が可能になった。
- ・ 個人情報保護など情報セキュリティへの対応が求められている。

2 物流を取り巻く社会的課題

（１）環境問題

① 地球温暖化

本年２月に京都議定書が発効し、二酸化炭素など温室効果ガスの排出抑制が急務となっている。

② 大気汚染防止

特に都市部において、自動車から排出される窒素酸化物（NO_x）や粒子状物質（PM）等の大気汚染物質による環境問題が深刻な状況にある。

③ 省エネ／省資源／循環型社会

- ・ 限られた資源の有効活用を促進するため、物流分野においても省エネルギー化・省資源化が求められている。
- ・ 循環型社会の実現に向けたリサイクル資源の効率的な環流ルートの形成に向けた環境の整備が求められている。

（２）安心・安全の確保

① 物流セキュリティ確保

- ・ 同時多発テロ以降、米国をはじめ各所で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、厳格な手続によるリードタイムの拡大など物流の効率化の阻害要因ともなっている。

② 輸送機関に関する安全性

- ・ 厳しい競争環境の中、JIT等輸送ニーズの高度化が進み、輸送の安全

の確保が課題となっている。

③ 食の安心・安全の確保

- ・ 牛海綿状脳症（ＢＳＥ）問題等を契機として、食の安心・安全への消費者ニーズが高まっている。

④ 大規模災害等への備え（リダンダンシー）

- ・ 大規模災害等に対応したライフライン、物流経路のリダンダンシーの確保や、被災時の早期復旧に向けた取組が求められている。
- ・ 武力攻撃事態等に対応した輸送体制について整備が求められている。

（３）少子高齢化社会への備え

① 労働力問題

- ・ 少子高齢化等によりトラックをはじめとする物流の担い手の将来的な不足が懸念されている。

② 人口構造の変化等にとともなう物流構造の変化

- ・ 我が国の人口が減少する一方、東アジア経済圏の深まりや情報技術の発達により、これまでの物流の質・量・経路が変化する可能性がある。

③ 投資余力の縮小

- ・ 少子高齢化社会の到来により経済力の低下が予想される中、事業の重点化、効率化が求められている。

Ⅲ 物流に係るハード・ソフトのインフラ整備における課題

（１）制度や商慣行のボトルネック

- ・ 主な港湾・空港のＣＩＱ等において、深夜時間帯や土休日における業務処理ニーズへの対応が図られていない。
- ・ 返品制、多頻度小口輸送、過度の時間指定納品等が低積載率でのトラック輸送を増やし、物流コストを増大させると共に交通渋滞やＣＯ₂排出増等の環境問題を招いている。

（２）物流関連社会資本の整備と管理

① インフラにおけるボトルネック

- ・ アジアの主要港に比べ、コスト・サービス水準が低いため、国際物流ネットワークの形成・国際物流拠点の機能強化が求められている。
- ・ 荷主の戦略的なＳＣＭに対応できる高度ロジスティクス・ハブが不十分である。
- ・ 港湾・空港における貨物の積み替えにあたり、横持ち輸送が生じるなど輸送の円滑性・効率性が不十分である。
- ・ 幹線を中心に鉄道インフラについての需要の逼迫感が強い。
- ・ 大型車対応が進んでいない道路があることにより、大型車の通行に際し車両の高さや重さに関する規制が生じている。
- ・ 都市内を中心に渋滞問題が深刻化している。

- ・ 規格の高い道路の利用率が低く、効率的利用が図られていない。
- ・ ミッシングリンクが存在する。
- ② 各モード間を横断的につなぐネットワークの不足
 - ・ 港湾・空港など物流拠点をつなぐネットワークが不足している。
- ③ 既存インフラの有効活用
 - ・ 財政上の制約から新規投資が抑制されることから、既存インフラの機能を最大限に引き出すことが求められている。
 - ・ ＩＣの間隔、料金への割高感により既存有料道路ネットワークの効果的な活用が進んでいない。
 - ・ 荷捌き駐車により交通環境、安全性に問題が生じている。
 - ・ 都市内物流に対応した形でのまちづくりや建築への配慮が不足している（ビル設計時の配慮）。

（３）標準化・情報化による物流効率化

- ・ 流通・物流に係る取引の電子化・オンライン化が十分に進んでいない。また、電子取引（ＥＤＩ）に用いられる商品コード、取引様式、技術規格等が企業ごとに異なることにより、全体効率性が阻害されている。
- ・ メーカー・卸・小売間のサプライチェーンにおいて、商品の需要動向に関する情報の共有が図られておらず、生産・出荷・在庫の無駄が生じている。

（４）多様な物流サービスに対応できる人材育成

- ・ サード・パーティ・ロジスティクス（３ＰＬ）など、高度化・多様化する物流に対応できる人材が不足している。

Ⅳ 具体的に進めるべき施策の例示

（１）国際物流

- ① 国際拠点港湾・空港の整備
 - ・ 国際海上コンテナ輸送の増大及び船舶の大型化等に対応して、国際海上コンテナターミナルの拠点的整備を中枢・中核国際港湾において推進する。
 - ・ 釜山港等のアジアの近隣コンテナハブ港との競争が可能なコスト、サービス水準を実現するため、京浜港、阪神港、伊勢湾においてスーパー中枢港湾プロジェクトを推進し、大規模コンテナターミナルを一体的・効率的に運営するメガ・ターミナルオペレーターを育成する。
 - ・ 航空貨物需要の増大に応えるべく、成田平行滑走路の延長、関空２期事業の着実な推進、羽田第４滑走路の早期整備など空港容量の拡大に向けた取組を推進する。
- ② 国際拠点港湾・空港におけるロジスティクス機能の強化
 - ・ 国内外の物流・流通ネットワークの結節点となる国際拠点港湾・空港、高速自動車国道のＩＣ等の隣接地域において、従来の物流機能だけでなく、

物の管理に係る新たな需要にきめ細かに対応できる流通加工、戦略的保管、通関・貿易業務などの機能を兼ね備えたロジスティクス・ハブ機能の高度化を推進する。

③ 国内外の物流ネットワークの効率化に向けた輸送体系の整備

- ・ 韓国、中国との国際水平分業等の経済活動の緊密化に対応し、従来の航空輸送、海上コンテナ輸送に加えて、国際フェリー輸送やR○ーR○船輸送の活用を図る。
- ・ 外航・内航船間での円滑な貨物移動を可能とする岸壁の配置や、外貿ターミナルでの内航フィーダー船荷役を可能とする岸壁を整備する。
- ・ 空港、港湾、鉄道貨物ターミナル等の拠点及び高規格幹線道路並びにこれらを接続する道路、鉄道の連携整備と機能向上により、スピードアップと乗り継ぎ、積み替えの円滑化を図る。
- ・ 海上コンテナ等を輸送する大型車が効率的に小さい環境負荷で走行するための道路ネットワークを戦略的に構築する。
- ・ 安全かつ効率的な国際物流の実現に向け、I Cタグ等のI Tを活用した取組を推進する。

(2) 効率的で環境負荷の小さい物流

① グリーン物流の推進

- ・ グリーン物流パートナーシップ会議を活用した、荷主・物流事業者が一体となった環境への取組を推進する。
- ・ 鉄道貨物インフラの整備を引き続き進めるほか、貨物鉄道の用に供する新型高速車両の開発・導入を行い、従来の車両では実現できなかった新たなダイヤ設定を可能とすることにより、既存インフラの下で追加的な輸送力を創出する。
- ・ 国内海上輸送体系の強化とモーダルシフトの推進を図るため、船舶の大型化・高速化に対応するとともに、シームレスな複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備する。
- ・ 次世代内航船（スーパーエコシップ）、ノンバラスト船、超臨界水を活用した新型船用ディーゼルエンジン等の開発・普及や、CNG大型車の開発促進など、新技術の導入による環境対策を推進する。
- ・ リサイクルを促進し、循環型社会の構築を図るため、総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）の形成を推進する。

② 貨物交通のマネジメント

- ・ 環境に優しく効率的なトラック輸送の実現のため、弾力的な料金施策などにより、適切な経路・時間帯に誘導する。
- ・ 人流と物流のすみ分けにも配慮しつつ、車両の大型化に対応するための橋梁等の補強を進め、効率的、効果的に大型車の走行可能範囲を拡大する。
- ・ 三大都市圏環状道路の整備を推進するほか、渋滞損失時間の高い区間を把握し、効果的な渋滞対策を推進する。
- ・ 高速道路と鉄道貨物ターミナルや空港・港湾との直結、アクセス道路の機能向上の推進、高速道路の利用促進施策などにより貨物車自動車の市街地への環境負荷を最小化しつつ効率化を図る。

- ・ 荷捌き駐車帯の整備や効果的な車線運用などハード、ソフト一体となった駐車対策を推進する。
- ・ まちづくりや建築に当たって都市内物流へ配慮する。
- ・ ＩＴＳを活用した共同集配システムの高度化、貨物車運行管理を推進する。

③情報化・標準化の推進

- ・ インターネットＥＤＩ、ＩＣタグ等の物流に関わる情報基盤の構築のため、商品コード、取引様式、技術規格等との標準化を推進する。
- ・ パレット、通い箱等の規格の標準化とその普及を進め、ユニットロード化の推進を図る。
- ・ 官民の様々なＩＴＳサービスについて、車載器等の機能の検討等を通じ、事業者が利用可能な基盤づくりを推進するほか、サービスの高度化、システム連携による情報利用の円滑化等を推進する。
- ・ デジタル道路地図の高度化と並行して貨物車向けデジタル道路地図の作成を検討する。
- ・ 港湾物流に介在する各主体（荷主、船社、コンテナターミナル、海貨・通関、陸運）間の情報の電子化・共有化を促進するため、港湾物流情報プラットフォームを構築する。
- ・ 海上ハイウェイネットワークの構築に向けて、ＡＩＳ（船舶自動識別装置）を活用した次世代型航行支援システムの整備や航路標識の高機能・高規格化等を推進する。

④物流を支える人材の育成

- ・ 新たな物流サービスである３ＰＬの成長を支援するため、研修制度を充実するなど物流事業における多様な人材の育成を推進する。

（３）国民生活を支える物流

- ・ 事故防止等物流の安全問題へ対応するため、ＡＳＶ（先進安全自動車）技術等を活用した大型トラックの車両安全対策、先進安全航行支援システムの開発等を推進する。
- ・ 災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保する取組を重点的に推進する。
- ・ 食品のトレーサビリティの確保を図る。
- ・ 離島地域等船舶に物流を依存している地域の生活航路の確保を図る。

V 物流施策の進捗を評価する指標のあり方・方向性

① 現大綱における数値目標・指標

- ・ 現大綱に掲げられている８つの数値目標は、物流の一部を切り出した指標であるため、物流すべてを網羅的に示したものになっていない。
- ・ また、物流全体に対する効果が分かる指標とはなっていない。

- ・ 問題の所在と解決に直結する指標として必ずしも十分でない。
- ② 政策目標・指標のあり方
 - ・ 例えば、総合指標と個別指標を並列的に列挙するなど、総合的な政策体系とこれを示す数値目標が必要である。

VI 官官・官民・民民の連携・協働の重要性

- ・ 上記の課題に各主体の連携なくしては解決ができない。このため、行政、荷主、物流事業者、消費者のそれぞれの役割を明らかにし、連携の場づくりを行うことが必要である。
- ・ 効率的なマルチモーダル交通体系を構築するに当たっての各空港、港湾等の抱える課題を解決することを目的に、特定施設ごとで、地域の関係行政機関、事業者等を構成員とする非常設の会議を組織する。
- ・ 特に、都市内物流対策については、荷主、物流事業者、消費者（住民）、行政（道路管理者、交通管理者等）等を構成員として物流施策を推進できる仕組みを構築する（英国における Freight Quality Partnership を参考）。