

I. 大綱策定(改訂)の意義

(1) 基本的考え方

委員からの意見

- ・物流の効率化を検討するに当たっては、以下のような消費者利益の増大について注意を払う必要がある。
 - ①消費者の選択範囲の拡大
 - ②消費対象となる財の価格低下

- ・物流政策については、以下のようなビジョンを持つ必要がある。
 - ①国際的な競争のもとで協調しながら、インターモーダル輸送を推進。
 - ②効率的かつ環境にやさしい物流システムの構築を目指す。

↓

公民の連携、情報通信技術の活用などにより効率性と環境負荷の低減を両立。

I. 大綱策定(改訂)の意義

(2) 大綱の意義

指針の提示

○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

○施策の体系化により、個別施策の方向性と役割を明確化。

省庁間の連携 ・ 主体的な取組の促進

○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。

I. 大綱策定(改訂)の意義

(3) 見直しの必要性

新総合物流施策大綱

関係省庁が連携して総合的な物流施策を推進するため、平成13年7月に閣議決定 ⇒ **目標年次
平成17歴年(2005年)**

現大綱策定以降、産業構造、経済構造等が変化

⇒ これらを踏まえて物流政策の方向性を示すことが必要。

国際競争力の確保、地球環境問題への対応などに向けた個別主体（行政機関、民間）による取組の限界

⇒ これら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。

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

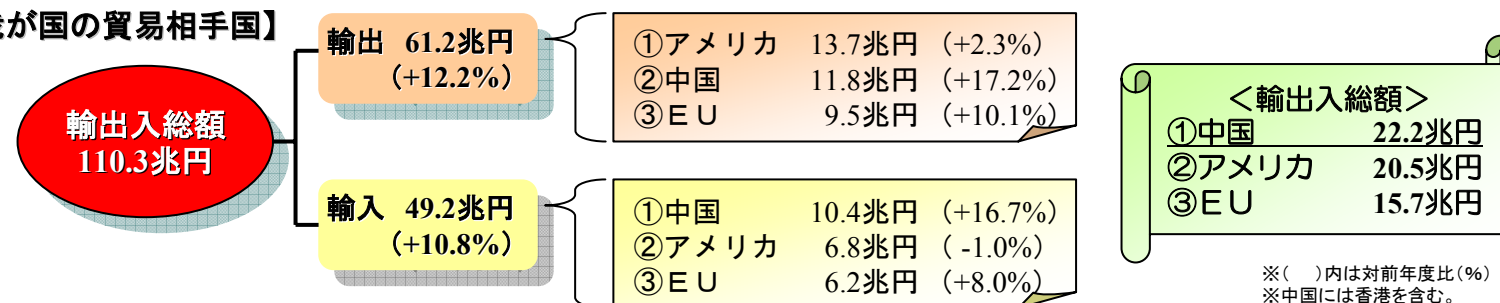
(1) グローバル化の進展

東アジアとの関係の深化

○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。

【2004年 我が国の貿易相手国】



各国協調した対応

○WTO、FTA、物流セキュリティ、地球環境問題などが世界的課題になっており、各国協調した対応が求められている。

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

(2) 企業行動の変化

競争の熾烈化

○景気の低迷が長引く中、各企業は経費の節減や消費者の低価格志向への対応など厳しい競争環境。

企業の構造改革の進展

○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。

買い手の影響力

○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ィマンド・サイドにも着目した物流システムが要求される。

企業の社会的責任

○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)の重視傾向。

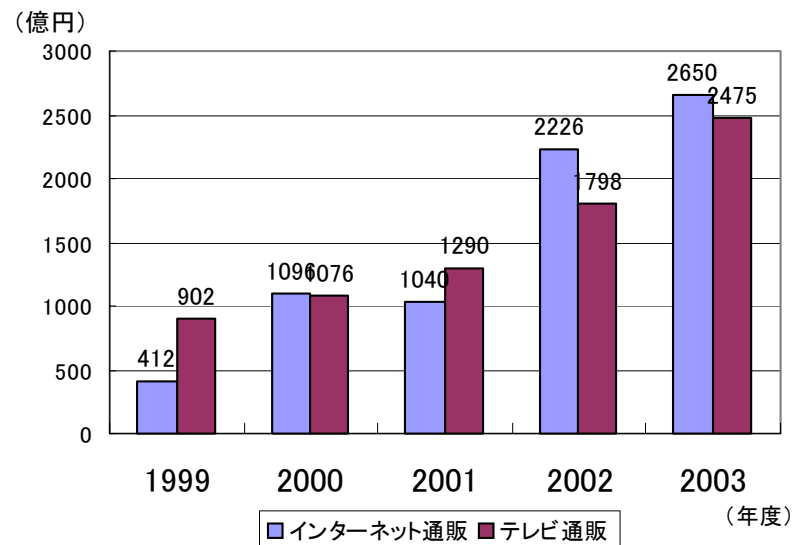
Ⅱ. 経済社会の変化と物流を取り巻く社会的課題

1 経済社会の変化

(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きている。

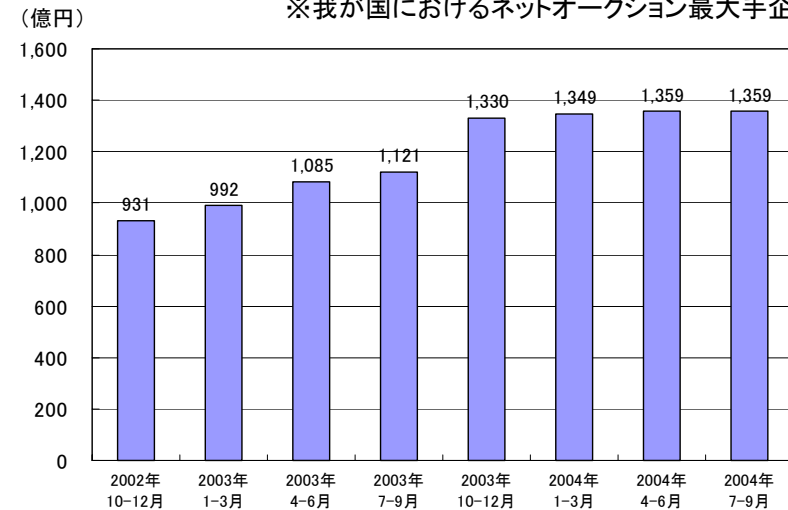
＜(社)日本通信販売協会会員社の各通販市場規模の推移＞



出典) 日本通信販売協会 通信販売企業実態調査報告書

＜A社※のネットオークションにおける取扱高の推移(四半期ベース)＞

※我が国におけるネットオークション最大手企業



出典) A社決算資料

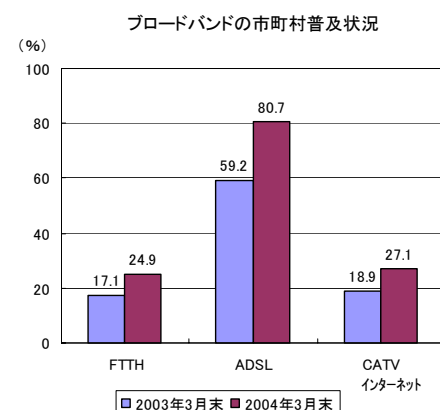
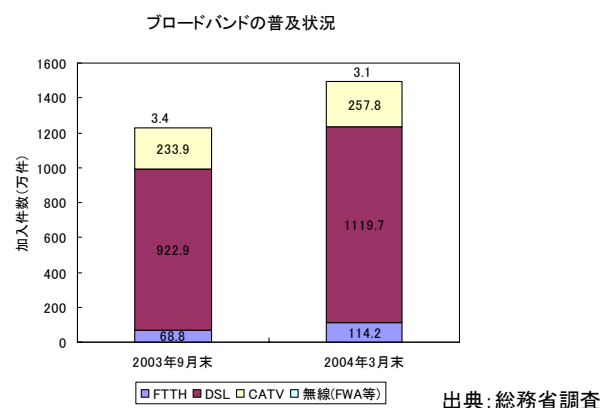
○コンビニエンスストアやインターネットの普及により、国民の生活様式が変化し、それに応じた物流が求められている。

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

(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。



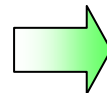
注)ブロードバンドサービスが少なくともその地域の一部エリアで提供されている市町村の割合
出典: 総務省調査

○OVICS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。

【ETC利用率の推移】

＜ H13.12全国展開後 ＞

約5万台／日
利用率0.9%



＜ H17.2.18～24 ＞

約222万台／日
利用率31.6%

○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。

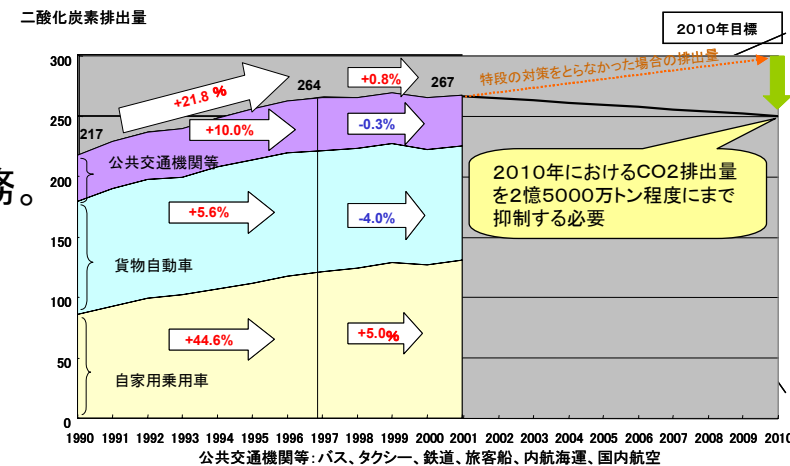
Ⅱ. 経済社会の変化と物流を取り巻く社会的課題

2 物流を取り巻く社会的課題

(1) 環境問題

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。



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。

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。

○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。

Ⅱ. 経済社会の変化と物流を取り巻く社会的課題

2 物流を取り巻く社会的課題

(2) 安心・安全の確保

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。
- 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。

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。

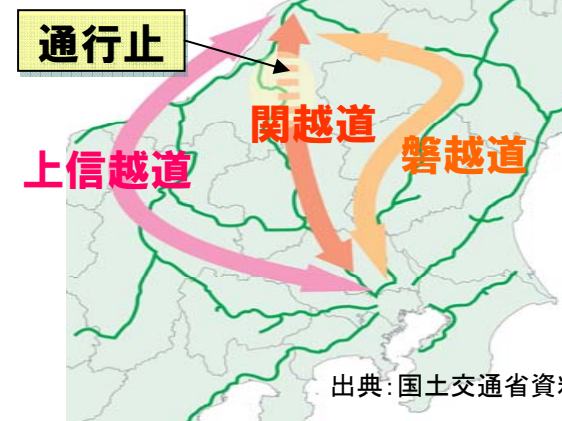
食の安心・安全の確保

- 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。

大規模災害等への備え

- 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。

【新潟県中越地震時の高速道路ネットワーク】



Ⅱ. 経済社会の変化と物流を取り巻く社会的課題

2 物流を取り巻く社会的課題

(3) 少子高齢化社会への備え

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。

人口構造の変化等に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。

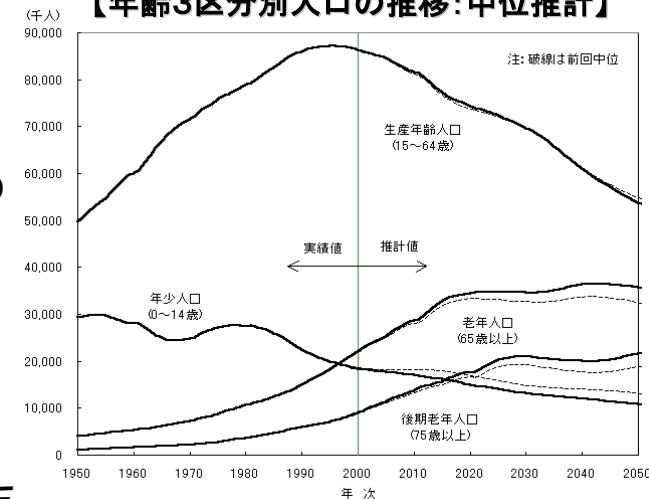
投資余力の縮小

○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。

※ GDPについては、依然として低成長の見通し。

※ 長期債務残高が2004年度末で540兆円を超えることが見込まれるなど、歳出改革の継続が必要な状況。

【年齢3区分別人口の推移：中位推計】



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

(2) 物流関連社会資本の整備と管理

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。

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る車両の高さ・重さ規制。
- 都市内を中心に渋滞問題が深刻化。
- 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。
- ミッシングリンクの存在。
※ 首都圏の環状道路が未整備であるなどミッシングリンクが存在

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

(2) 物流関連社会資本の整備と管理

各モード間を横断的につなぐネットワークの不足

○空港・港湾など物流拠点をつなぐネットワークの不足。

※ 欧米に比して、欧米が8～9割であるのに、拠点的な空港・港湾に対するIC等からの10分アクセス率は**61%**にとどまる。

既存インフラの有効活用の必要性

○財政制約による新規投資抑制。既存インフラの機能を最大限に引き出す必要。

○IC間隔、料金の割高感により既存有料道路ネットワークの効果的活用が進んでいない。

※ 我が国では20～30%は長距離トリップが存在するにもかかわらず、それを担うべき高速道路などの利用は13%程度と低い状態

【平均IC間隔の国際比較】

◎アメリカ： 5 km 〈無料〉

◎ドイツ： 7 km 〈無料〉

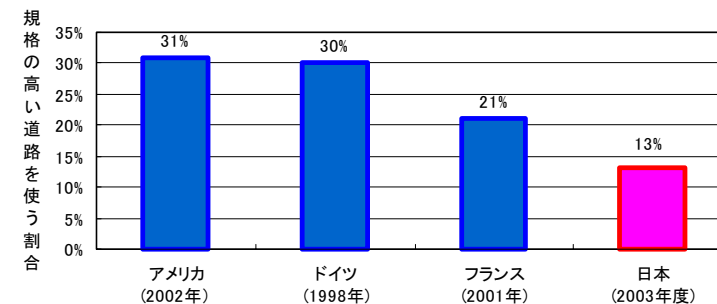
◎イギリス： 4 km 〈無料〉

◎日本： 10km 〈有料〉

※東北自動車道(仙台～盛岡)：12km

東名、名神高速道路(東京～彦根)：12km

※日本の値は、供用中の高速自動車国道全路線の平均IC間隔



○荷捌き駐車により交通環境、安全性に問題。

○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不足。

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

(3) 標準化・情報化による物流効率化

(4) 多様な物流サービスに対応できる人材育成

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。

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。

V. 政策目標・指標のあり方

【現大綱における課題点】

- 8つの数値目標が物流すべてを網羅しているわけではない。
- 物流全体に対する効果がわかる指標とはなっていない。
- 問題解決に直結する指標を選択しているか。



【指標選定の視点】

- 総合的な政策体系と数値目標の関連付けが必要。(何を評価するものなのか明確にする必要。)
- 総合指標と個別指標を並列的に列挙。