

総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）と 新たな総合物流施策推進プログラム

英 浩道
HANABUSA, Hiromichi

国土交通省総合政策局物流政策課長

1—はじめに

我が国の物流を取り巻く状況に様々な変化が生じている中で、政府の物流行政の方向性を示し、関係省庁の連携によって総合的・一体的な施策の推進を図るものとして、「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」（以下「本大綱」という。）が平成29年7月28日に閣議決定された。

また、本年1月には本大綱で示された視点に沿って具体的な施策を取りまとめた総合物流施策推進プログラム（以下「プログラム」という。）を策定した。

政府において初めて「総合物流施策大綱」が策定されたのは、今からおよそ20年前の1997年である。当時は、物流コストが産業立地の阻害要因とならないよう物流効率化を追求することが大きなテーマであり、これはその後の5次に渡る大綱においても引き継がれてきた。これに比べると、第6次となる本大綱は、現在の社会情勢を踏まえ、「働き方改革」による生産性の向上と物流自体の価値の創出を強く意識した内容となっている。

本稿では、物流を取り巻く状況変化を概観するとともに、本大綱の概要及びプログラムで取りまとめた具体的施策の一部を紹介する。

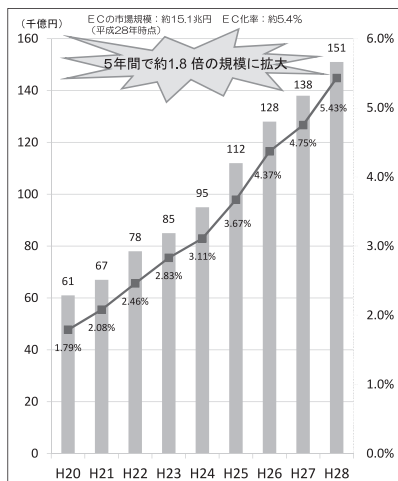
2—物流を取り巻く状況変化

2011年を境に我が国の人口は減少に転じており、今後もさらなる少子高齢化の進展、生産年齢人口の減少が見込まれる。現時点でも、既にトラックドライバーの高齢化や労働力不足が深刻化しているが、今後、物流の現場を支える労働力にさらなる影響が生じるおそれがある。

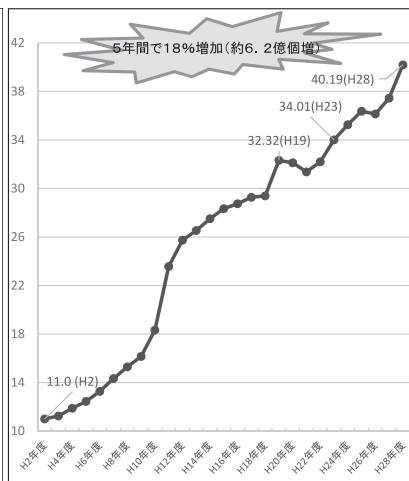
一方、通信販売の利用の一般化により宅配便取扱量が急増するなど、消費者のライフスタイルの変化に応じて、物流に対するニーズも大きく変わってきている。宅配便に関する平成26年のサンプル調査では約2割が再配達となっており（図—1）、今後通信販売の利用がさらに拡大した場合、輸送の小口・多頻度化による輸送効率の低下や需要集中期の対応が一層困難になることが懸念される。さらに、時間指定、代金収受、荷物の配送先での附帯作業など、物流に附帯するサービスの範囲が拡大しており、現状のままでは複雑化するニーズに的確に対応できなくなるのではないかと「物流危機」が指摘される状況となっている。

また、ハードインフラに関しては、三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路網や空港・港湾へのアクセス道路等の整備が進められ、トラック輸送の効率化等が図られてき

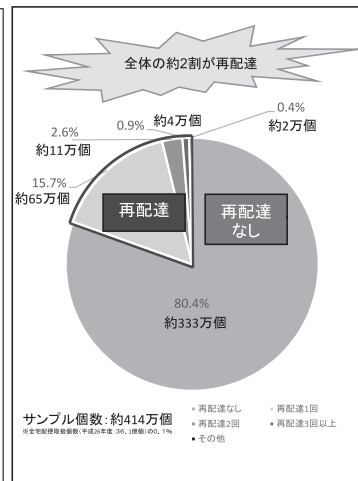
【EC市場規模の推移】



【宅配便取扱実績の推移】



【配達完了までに要した再配達回数】



■図—1 宅配の再配達削減について

た。今後は、さらなる既存インフラのストック効果の最大化を図るとともに、物流の生産性向上を実現するため、インフラ間を繋ぐモーダルコネクットの強化を促進することが重要となっている。

さらに、南海トラフ地震、首都直下地震等の大規模自然災害の高いリスクへの迅速な対応や地球環境問題への対応、今後加速度的に増加する老朽化したハードインフラへの対応が喫緊の課題となっている。また、海外では、ASEAN等のアジア諸国において高い経済成長が続いており、これらの諸国との間で生産活動のみならず物流面でも関わりを深めることで、その成長を我が国に取り込んでいくことが重要となっている。

このように、物流を取り巻く状況や物流に要求される機能が大きく変化している中、安全性の確保を大前提としつつ、物流が我が国の経済成長と国民生活を支える社会インフラとしての機能を今後も持続的に発揮できるようにすることが課題となっている。

3—総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)の概要と推進すべき具体的施策

上記のような物流を取り巻く状況の変化や新たな課題に的確に対応していくためには、物流における生産性の大幅な向上を図り、効率的・持続的・安定的に機能を発揮する「強い物流」を戦略的に実現していく必要がある。本大綱では、今後進めていくべき施策の方向性を6つの視点から整理している(図—2)。以下、本大綱に示された6つの視点の概要と、それに基づいてプログラムで取りまとめた具体的施策の一部を紹介する。

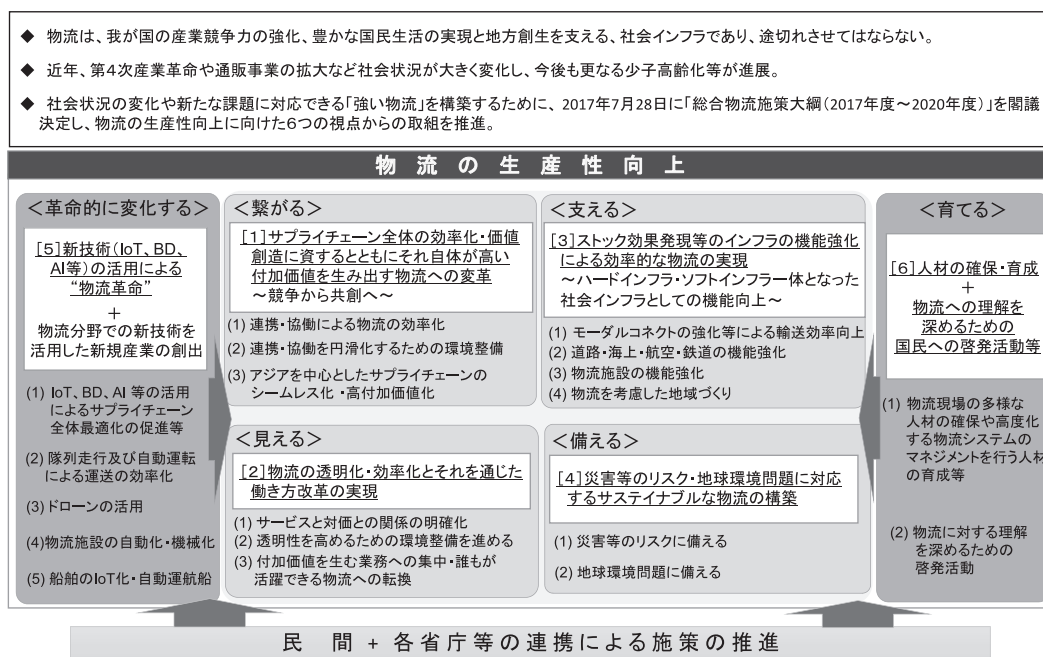
(1) サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革(=繋がる)～競争から共創へ～
1つ目の視点は、「繋がる」と題したように、運送事業者間あ

るいは荷主との連携と協働等による、効率的で価値ある物流の構築である。これには、海外との連結性の強化も含まれる。

前述のように物流を取り巻く状況や物流に要求される機能が大きく変化している中、今後、さらに社会構造の変化が進むことを考えると、単独の事業者での対応では限界がある。共同物流の実施や輸配送上必要となる情報を事業者間で適切に共有・活用するなど、荷主、物流事業者等の様々な関係者が相互に理解しつつ連携・協働して、物流の効率化及び付加価値の向上を図ることが必要である。

このための具体的な施策として、物流総合効率化法に基づく総合物流効率化計画の策定支援、認定計画に基づく運行経費支援により、モーダルシフト、共同輸配送や輸送網の集約など先進的な取組を促進する。また、平成30年度税制改正において2年間延長が認められた、認定計画に基づき認定事業者が取得した事業用資産に係る特例措置の活用を通じて、輸送網の集約を後押しする。さらに、物流の非効率の大きな要因となっている波動に着目し、実態を調査するとともに、こうした波動の平準化を含めた事業者間の連携による物流効率化を促進するため、荷姿等の標準化に向けた検討も行う。

また、アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化も重要な取組である。ASEAN地域における連結性強化に向けたインフラ整備等、物流の円滑化に資する取組を積極的に行っていく。具体的な施策として、昨年2月に英国規格協会(BSI)より発行された、我が国のサービスをベースにした、世界初の小口保冷輸送サービスの規格(PAS1018)の普及を図るとともに、より上位の国際規格であるISO化を目指す。また、ASEAN地域において我が国の高品質なコールドチェーン物流サービスを普及させるため、昨年立ち上げた日ASEANコールドチェーン物流プロジェクトにおいて、ASEAN



■図—2 総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)の概要

地域の物流事業者及び政府向けのガイドラインの策定等に取り組む。併せて、物流政策対話や物流パイロット事業、人材育成スキーム等の様々な政策手段を活用し、包括的にASEAN地域への海外展開支援を進める。この他、「農林水産物の輸出力強化戦略」(平成28年5月19日農林水産省・地域の活力創造本部取りまとめ)等に基づき農林水産物・食品の物流効率化、輸出促進を図る。

(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(=見える)

2つ目の視点は、「見える」と題したように、透明化と効率化による働き方改革の実現とこれによる多様な人材が働きやすい環境づくりである。

現在、「働き方改革」が政府全体の重要課題となっているが、特に物流分野においても、商習慣改革や労働者の働きやすい環境づくりを推進する必要がある。トラック運送業は、契約に含まれていない附帯業務の実施を断りづらいといった商習慣等の課題により、他産業と比べて長時間労働・低賃金の傾向が強くなっており、これらの労働条件を改善し、その担い手を確保することは重要な課題である。そのため、「働き方改革実行計画」に基づき、平成29年6月に設置した「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において取りまとめた「直ちにに取り組む施策」を推進し、サービス内容の可視化とそれぞれの対価の関係の明確化等を図るとともに、平成30年春頃を目処に政府としての行動計画を策定・公表する。また、その他の具体的な施策として、スワップボディコンテナ車両の導入等による輸送と荷役の分離や、物流総合効率化法の枠組み等を活用したトラック予約受付システムの導入支援による荷待ち時間の削減等を推進するとともに、宅配ボックスの導入や宅配システムのネット

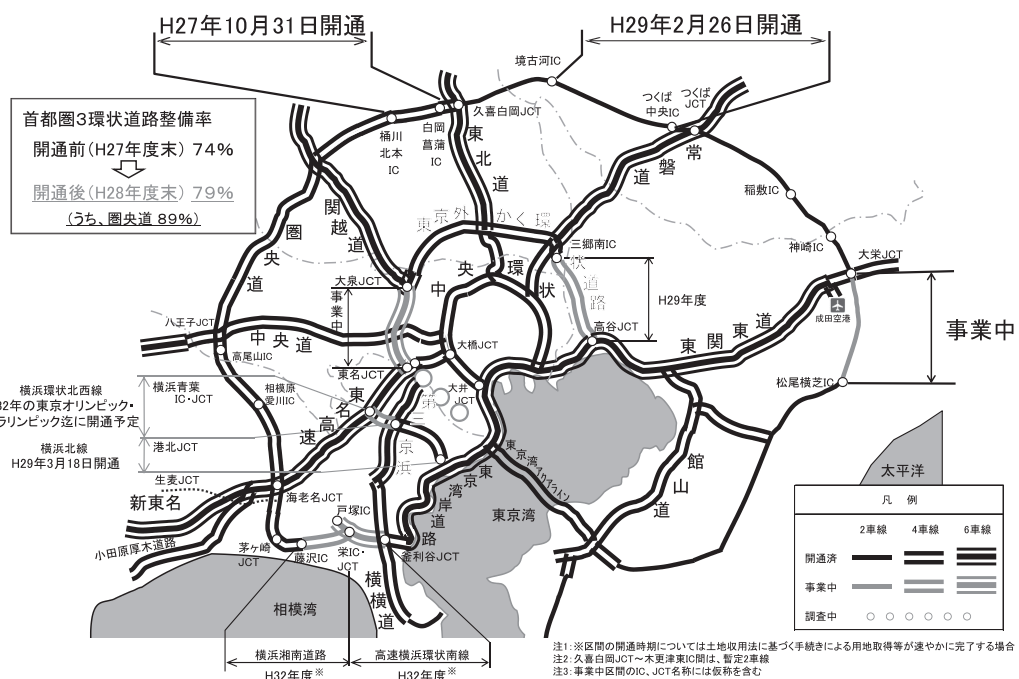
ワーク化等の推進により、宅配便の再配達を削減を図る。

(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(=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～

3つ目の視点は、「支える」と題したとおり、ハードインフラとソフトインフラ(輸送機能等)の双方により発揮される社会インフラとしての物流の機能向上である。

利便性、迅速性、安全性、効率性等を兼ね備えた物流を実現するためには、物流インフラを、道路・港湾等の施設等のハードインフラと、輸送機能等のいわばソフトインフラを一体として広域的な視点で捉え、効率化・高度化を図ることが重要である。このため、空港、港湾、鉄道駅等との拠点と高速道路のアクセスの強化や高速道路と施設の直結の促進により、各輸送モード間の連携「モーダルコネク」を強化し、ハードインフラとソフトインフラが一体的に機能を発揮して、スムーズにモノを移動させることが可能となるよう、輸送効率向上を図る。

また、各輸送モードに係るインフラや物流施設の整備についても、ハード・ソフト一体で進める必要がある。具体的な施策として、道路については、ピンポイント渋滞対策の強化、三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路網の整備(図-3)や暫定2車線区間の4車線化を進めるほか、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やダブル連結トラックの早期導入及び幹線物流での普及の促進を図る。また、国際コンテナ戦略港湾政策や「内航未来創造プラン」の推進等による海上輸送の機能強化、物流効率化法の枠組み等を活用した物流施設の機能強化等を促進する。そのほか、地域づくりにおいては、住



■図-3 首都圏環状道路の整備

民等の利便性、道路交通の安全性や景観等と物流との両立を図ることとしており、都市機能と物流の両立に関しては、昨年度末に策定した「物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～」の浸透に取り組み、物流総合効率化法の認定案件の形成等を通じて、大型商業施設等における館内配送の共同化等の物流効率化の取組の定着を図る。また、過疎地における物流の確保に関しては、鉄道、バス等の公共交通機関を活用した貨客混載の取組を支援し、輸送の効率化を図りつつ物流機能を維持する。

(4) 災害等のリスク・地球環境問題に対応するサステナブルな物流の構築（＝備える）

4つ目の視点は、「備える」と題したとおり、様々なリスクに対する強靱さや環境面での持続可能性を確保することである。

首都直下地震や南海トラフ地震等、我が国の災害のリスクが高い状況を踏まえ、物流においても災害等へのリスクに対する強靱さを備えておかなければならない。そのためには災害に強い物流システムの構築が重要であり、具体的な施策として、平成28年熊本地震においてラストマイルの輸送の混乱等の課題が顕在化したことを踏まえ、一次物資拠点から避難所までの支援物資輸送の実動訓練を行う等、ラストマイルも含めた円滑な支援物資輸送を実現するための体制の構築を図る。また、物流事業者によるBCPの策定促進、道路・港湾等における防災・減災対策を引き続き進めていく。さらに、ハードインフラの老朽化対策やセキュリティ対応を引き続き実施する。

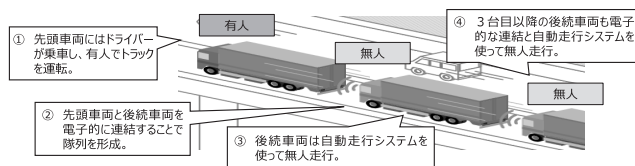
また、環境面において、パリ協定等、国際約束に対応して我が国の温室効果ガス削減目標を達成しつつ経済成長と国民生活を支えるため、物流分野においてもサプライチェーン全体の環境負荷の低減が必要である。このための具体的な施策として、宅配便の再配達削減、モーダルシフトの推進や、冷凍冷蔵倉庫における省エネ型自然冷媒器機の導入促進等による物流拠点の環境負荷の低減等を通じて地球環境問題へ着実に対応する。

以上の4つの視点は、それぞれが物流の生産性向上を図るうえで必要な取組であるが、これらを効果的に実施していくうえで有効な手段として、以下2つの視点が重要な鍵となる。

(5) 新技術（IoT, BD, AI等）の活用による「物流革命」（＝革命的に変化する）

5つ目の視点は、新技術の活用による「物流革命」である。

今後、人材不足がさらに課題となる中で、IoT, BD（ビッグデータ）、AI等の新技術の活用は、効率性の飛躍的な向上やサプライチェーンの最適化をもたらすものであり、新たな高い付加価値を生み出すうえで重要な取組となる。具体的な施策として、トラック隊列走行（図一4）の実現に向けた後続車有人システ



■図一4 トラックの隊列走行の実現イメージ

ム・無人システムの公道実証の実施、過疎地域等におけるドローンを活用した荷物配送の実現に向けた物流用ドローンポートシステムの開発、船舶の自動運航化や信頼性の高い船舶位置情報の取得を可能とするための技術開発等を図ることで、輸送の飛躍的な効率化・高付加価値化を目指す。また、物流施設においても、自動搬送、ピッキング等のロボット機器の導入等、新技術を活用した施設内の自動化・機械化により、生産性向上及び省人化を図ることとしている。これらの取組を進めるうえで必要な仕組みの導入やインフラ面等の事業環境整備等を進め、新技術の積極的活用により「物流革命」を目指していく。

(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（＝育てる）

最後の視点は、人材の確保・育成及び物流への理解を深めるための国民への啓発である。

物流がその機能を果たしていくためには、現場を支える人材に加え、関係者間の連携を促進し物流の効率化・高付加価値化を図ることのできる提案力のある人材の確保・育成が必要不可欠である。このための具体的な施策として、大学での物流に関する専門的な教育体制のあり方等について関係者等から広く意見を聴取しつつ検討するとともに、企業内訓練等の実施の支援による事業主による従業員の人材育成の取組促進や、物流に関する資格について周知を図る。また、持続的で効率的な物流の提供の観点から、荷主でもある消費者に対して、物流の果たしている役割や特性が理解され、利用されるよう、啓発活動を行うことも重要となる。物流業界と連携し、物流施設見学の実施など、教育等の機会を通じて物流への理解を推進するとともに、国民一人一人が物流の利用者として認識を高められるよう、例えば宅配便の再配達削減に向けたクールチョイスキャンペーンの取組に協力するなど、啓発に努める。

4—おわりに

物流は、生産の現場から消費者に至るまで、官民の様々な主体が関わる活動である。このため、物流の改善には、一般消費者も含めて物流に関係する者が他の関係者の制約や課題を相互に理解したうえで、連携して解決を図ることが必要不可欠となる。本大綱を契機として、関係者間の連携を一層深め、プログラムで取りまとめられた施策を総合的・一体的に推進することにより、本大綱が目指す「強い物流」の実現に努めて参りたい。