

運輸政策トピックス	強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築について	
	加藤由起夫 KATO, Yukio	国土交通省大臣官房物流審議官

1——はじめに

本年7月の組織改編により、省横断的な物流政策の推進体制の強化を図るため、大臣官房物流審議官を新設するとともに、国際物流政策の推進体制の強化を図るため、総合政策局に国際物流課を新設した。これにより、物流部門の組織は、物流政策課、国際物流課、参事官(物流産業)室の2課1参事官体制に拡充された。

新生物流部門の長として、国土交通省の物流政策をとりまとめ、国内外の物流をめぐる状況の変化を的確にとらえながら、一元的かつ総合的に物流政策を推進していくため、全力を挙げて取り組んでいく所存である。

本稿では、新体制において取り組む今後の物流政策を紹介することとしたい。

2——「総合物流施策大綱(2013－2017)」について

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、平成9年4月に5年計画として閣議決定されて以来、様々な経済情勢等の変化や課題等を踏まえ、4回にわたって策定されてきたところである。

先般、「総合物流施策大綱(2009－2013)」が目標年次を迎えたことを受け、本年6月25日、政府において、新たな「総合物流施策大綱(2013－2017)」(以下「本大綱」という。)を閣議決定した。

本大綱の策定に際しては、有識者検討委員会の提言や荷主、物流事業者の団体からのヒアリング等、広く皆様の御意見を伺いながら、関係省庁と協力してとりまとめたところである。まずは、本大綱の策定過程と概要を紹介することとしたい。

2.1 本大綱の策定までの経過

本大綱の策定に当たって、物流の現場等に精通した有識者の知見を尊重することが望ましいと考えたことから、国土交通省及び経済産業省において、24名の有識者により構成される「新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員

会」(以下「委員会」という。)を開催した。

委員会は、昨年11月から本年4月まで7回にわたって開催し、各委員の専門的見地から、闊達な意見交換が行われた。また、委員会の議論に資するよう、委員会と並行して、物流関係事業者団体14団体及び荷主関係事業者団体7団体の計21団体に対して、委員の参画を得ながらヒアリングを実施し、その結果を委員会に報告した。

最終的に、4月30日に開催した第7回委員会において提言がとりまとめられ、5月1日に公表した。

この場を借りて、委員長として提言のとりまとめを主導頂いた杉山武彦成城大学教授を始めとする委員の方々及びヒアリングに御協力頂いた各団体の関係者の方々に対し、改めて厚く御礼申し上げる次第である。

2.2 本大綱の概要について

本大綱は、前記の委員会の提言を最大限尊重し、策定した。主な内容は、図－1のとおりである。

まず、我が国の物流を取り巻く課題として、

- ・企業の海外展開が進展する中、国際面では我が国の質の高い物流システムを海外展開すること、国内面では立地競争力を高める取組が必要であること
- ・東日本大震災後のエネルギー需給の逼迫等も踏まえ、引き続き、物流分野での環境負荷の低減・エネルギー使用量の削減を図る必要があること
- ・東日本大震災の経験等を踏まえ、物流の安全確保の取組が必要であること

の3点を掲げた。

これら課題を踏まえた今後の物流施策の方向性として、「強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築」を目標に掲げており、具体的には、

- ①産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現として、
 - ・アジア各国との政策対話を通じた我が国物流システムの海外展開
 - ・港湾機能の強化等、我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラの整備

総合物流施策大綱(2013-2017)について

総合物流施策大綱について

政府における物流施策や物流行政の指針を示し、関係省庁が連携して総合的・一体的な物流施策の推進を図るものとして、「総合物流施策大綱(2013-2017)」を2013年6月25日に閣議決定。

【これまでの総合物流施策大綱】

- 1) 総合物流施策大綱(1997-2001)、1997年4月閣議決定
- 2) 新総合物流施策大綱(2001-2005)、2001年7月閣議決定
- 3) 総合物流施策大綱(2005-2009)、2005年11月閣議決定
- 4) 総合物流施策大綱(2009-2013)、2009年7月閣議決定

物流を取り巻く現状・課題

(1) グローバル・サプライチェーンの深化と物流の構造変化

- 我が国産業は、付加価値の高い分野を国内に残しつつも、海外生産を増加させており、アジア域内の調達・生産・販売網を拡大。
→ 我が国の物流システムを海外展開する一方、立地競争力強化に資する取組が必要。

(2) 地球温暖化など環境問題の状況

- 東日本大震災後、エネルギー需給が逼迫する中、エネルギー使用量の削減は、エネルギーセキュリティの観点からも重要。

(3) 安全・安心な物流をめぐる状況

- 東日本大震災の経験を踏まえた取組の強化を各分野において進めることが重要。
- 社会資本の老朽化への対応や、国内物流の安全確保、海賊対策等の国際物流の安全確保の継続等が重要。

今後の物流施策の方向性と取組及び推進体制

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～

【今後の方向性と取組】

I 産業活動と国民生活を 支える効率的な物流の実現	● 我が国物流システムのアジア物流圏への展開 ・アジア各国との政策対話による海外展開の環境整備 ・NEAL-NET(北東アジア物流情報サービスネットワーク)のアジア展開 ● 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等 ・船舶の大型化に対応した港湾機能の強化 ・港湾のコンテナターミナル周辺の渋滞対策 ・国際海上コンテナ積載車両の通行支障解消 ・シャーシの相互通行の実現、国際コンテナの鉄道輸送の推進 ● 関係者の連携による物流効率化等 ・荷主と物流事業者のパートナーシップ強化 ・運送契約の書面化、輸送コストの明確化 ・物流人材育成、3PL事業の育成・振興
II さらなる環境負荷の低減に向けた取組	・鉄道・内航海運の輸送力強化とモーダルシフトの推進、トラック・船舶・鉄道等の省エネ化等 ・荷主・物流事業者の連携による輸配送共同化の促進
III 安全・安心の確保に向けた取組	● 物流における災害対策 ・道路、港湾等の地震・津波対策の推進、道路啓開・航路啓開等の応急復旧計画等の事前準備等 ・支援物資オペレーションに物流事業者のノウハウや施設を活用するための連携体制の整備 ● 社会資本の適切な維持管理・利用 ・貨物車が通行すべき経路を指定し、望ましい経路を貨物車が通行するよう誘導しつつ、適正な道路利用を促進 ● セキュリティ確保と物流効率化の両立 ・AEO事業者の輸出入手続簡素化の推進 ● 輸送の安全、保安の確保 ・運行管理制度の徹底、監査の充実等 ・海賊対策の一層の強化
【今後の推進体制】 ● 関係省庁による推進会議の開催 ● 毎年度、PDCA方式により進捗管理	● 中長期的な見通しを持ちつつ、目標を設定し、工程表を作成

■図—1 物流施策大綱(2013-2017)の概要

・荷主と物流事業者のパートナーシップ強化等、関係者の連携等

②さらなる環境負荷の低減に向けた取組として、

・モーダルシフトの推進、トラック・船舶等の省エネ化等

③安心・安全の確保に向けた取組として

・支援物資物流における物流事業者のノウハウ等の活用のための連携体制整備

・社会資本の適切な維持管理・利用等

を盛り込んだ。

さらに、本大綱に基づく今後推進すべき具体的な物流施策を「総合物流施策推進プログラム」(以下「本プログラム」という。)としてとりまとめ、本年9月20日に公表したところである。本プログラムについては、毎年度、PDCA(目標設定・実施・評価・反映)方式により、各施策の実施状況をフォローアップし、しっかりと進捗管理を行い、各施策を確実に推進していくこととしている。

3——今後の物流施策について

前述したとおり、本大綱及びそれに基づく本プログラムにおける物流施策をメリハリをつけて、関係省庁とともに着実に実施することによって、強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築を行うことが重要である。このような問題意識の下、産業競争力を強化し、日本経済の再生を図るために、物流の機能強化及び効率化を強力に推進していきたい。

3.1 重点分野について

特に、下記の5分野について、重点的に取り組むこととしている。

(1)我が国の立地競争力回復に向けた国際物流網の再構築(日本の立地企業を元気にするための港と物流の総合的“カイゼン”)

コンテナ船の更なる大型化や国際基幹航路の再編等、海

運・港湾を取り巻く情勢が変化している中で、我が国の産業競争力の強化、ひいては国民の雇用と所得の維持・創出を図ることが必要である。

このため、国際コンテナ戦略港湾への「集貨」、「創貨」、「競争力強化」を3本柱として、ハード・ソフト一体的な国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速させることにより、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図る。

(2) 我が国産業のアジア展開を支える国際物流システムの構築(アジア物流圏の要衝に我が国物流システムを展開促進)

近年のアジア諸国の経済成長や競争力強化を背景に、我が国荷主企業及び物流事業者の海外展開が進展している。更に2015年のASEAN経済共同体発足に伴い、アジアにおける経済活動が一層活性化することが想定される。

他国の取組に遅れることなく、我が国物流システムの速やかな普及・浸透を図るため、官民が一体となって戦略的に取組を実施する。

(3) 災害に対する我が国の物流システムの強靱化

東日本大震災をきっかけに、自然災害による物流網の寸断がグローバル・サプライチェーンと地域経済に与える影響が明らかとなった。また、東日本大震災直後の支援物資物流において、物資拠点として想定していた公共施設の被災等による拠点数不足、関係者の物流ノウハウの欠如による効率低下、広域連携体制が不十分なことによるオペレーションの錯綜等の支障が発生した。

このため、災害時にサプライチェーンを途絶させないように、輸送手段の代替性向上に向けた環境整備を図るとともに、荷主と連携した物流事業者の事業継続体制の確保を図る。

また、災害時、支援物資を避難者に確実かつ迅速に届けるため、国が主導して多様な輸送手段の活用を図る。

(4) 更なる環境負荷の低減に向けた取組

京都議定書目標達成計画(平成17年4月28日閣議決定)の下、我が国の物流分野はCO₂排出量削減に向けた取組を着実に推進してきたが、東日本大震災後、エネルギー需給が逼迫する中で、エネルギー使用量の削減が引き続き重要な課題となっている。

このため、物流分野での環境負荷の低減・エネルギー使用量の削減を図るよう、モードやエリア等シーンに応じてきめ細やかにグリーン物流を推進するとともに、荷主と物流事業者のパートナーシップを強化するなど、更なる環境負荷の低減を目指す。

(5) 物流を巡る環境変化に対応した物流産業の構造改革の促進～物流産業イノベーション～

物流事業者の大半は中小規模である中で、運賃・料金に反映

されない手待ち時間、契約外の付帯作業等、物流事業者の負担の増加が指摘され、対策が急務となっている。また、適正な在庫管理を伴わない受発注や短い納期、梱包規格の不統一等、物流の現場レベルでの効率を低下させる事象の改善が課題である。

このため、合理的な物流効率化の提案・実行により付加価値を競い合い、新たな物流需要を積極的に取り込む持続可能な産業構造への改革を促す諸施策を推進する。

3.2 平成26年度予算概算要求について

平成26年度予算概算要求は、大綱に加えて、本年6月に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針」及び「日本再興戦略」も踏まえながら、前述した5つの重点分野に沿って、戦略的に施策を実施していきたいとの考えの下に実施した。

具体的には、港を核とした国際コンテナ物流網の強化、物流政策対話及びアジア物流パイロット事業の推進、災害に強い広域物資拠点の整備促進、モーダルシフトの推進等に取り組んでいきたいと考えている。

このうち、本稿では特に重点的に推進する取組を以下2つ紹介する。

(1) 物流産業イノベーションの推進

我が国の経済成長を確実に実現するためには、産業活動と国民生活の基盤であって、我が国経済社会に不可欠な構成要素である物流を、官民一体となって強い産業構造に改革していくような物流産業イノベーションが必要であると考えている。以下の3つの取組を推進することで、物流産業を効率的で持続可能な構造へと改革していきたい(図―2参照)。

① 物流総合力の見える化の推進(物流KPIの導入促進)

物流業務の改善を荷主と物流事業者が一体となって推進できるよう、双方にとって必要な物流効率化のための指標(物流KPI)を設定し可視化することにより、健全な効率化を通じた物流産業の発展を促す。

② 北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)のASEAN諸国等への展開等の検討

国内外における物流情報のタイムリーな把握という荷主と物流事業者のニーズに応えるべく、日中韓で進めているNEAL-NETのASEAN諸国等への展開等の検討を行い、効率的で円滑な物流のための基盤整備を図る。

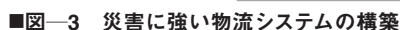
③ 電子商取引物流(EC物流)における3PLサービス化の推進

成長著しい電子商取引分野において中小物流事業者・荷主等が共通して活用可能なガイドラインを策定するとともに、共通プラットフォームの構築を検討し、中小物流事業者の電子商取引分野への進出を促す。

○我が国の経済成長を確実に実現していくためには、産業活動と国民生活の基盤であり、我が国経済社会にとって不可欠の構成要素である物流を強い産業構造に改革していくこと(物流産業イノベーション)が必要であるため、官民一体となって取組を推進する。



1. 東日本大震災時の支援物資物流の流れにおいて発生した問題点



今後想定される首都直下地震や南海トラフ巨大地震等の広域かつ大規模な地震が発生した場合、物流システムが寸断されると国民生活や経済活動へ甚大かつ広域的な影響が生じることが想定される。

そのため、物流事業者等多様な関係者から構成される協議会を開催し、災害時における鉄道、内航海運、トラック等の多様な輸送手段の活用について検討を行うとともに、想定シナリオに基づく訓練を行っていく。また、荷主と物流事業者が連携した災害時における代替輸送の確保を含む事業継続計画(BCP)の検討を行っていく(図—3参照)。

物流は、農業・水産業等の生産者、メーカー、卸売、小売、消費者、物流事業者と多様な担い手が関与するプロセスであり、産業競争力の強化や豊かな国民生活の実現を支える、経済社会にとって不可欠の構成要素である。

これまでも様々な取組が行われてきたところであるが、引き続き、重要課題が数多く存在している。新生物流部門の長として、横断的な物流政策を推進し、強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築を図るために、全力を挙げて取り組んでいく所存である。