

今後の物流施策の在り方

—新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえて—

平成17年3月

国土交通省

(評価書の要旨)

テーマ名	今後の物流施策の在り方 —新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえて—	担当課 (担当課長名)	春田政策統括官付政策調整官 福内 直之 道路局企画課長 宮田 年耕 大臣官房技術調査課長 北橋 建治 総合政策局総務課長 神谷 俊広 国土計画局総合計画課長 野田 順康 都市・地域整備局市街地整備課 竹内 直文 河川局河川計画課長 布村 明彦 住宅局建築指導課長 小川 富由 鉄道局業務課長 高田 順一 自動車交通局貨物課長 大黒 伊勢夫 海事局企画課長 西川 健 港湾局管理課長 長田 太 航空局監理部総務課長 榎野 龍二 北海道局参事官 恒松 浩 上野政策統括官付政策調整官 松浦 壽彦 海上保安庁総務部政務課長 大須賀 英郎 国土交通政策研究所総務課長 木村 裕子
評価の目的、 必要性	<p>我が国の物流システムは、経済発展の基礎をなすものとして国民生活と産業活動を支える役割を担ってきた。このため、政府は、平成13年7月6日に「新総合物流施策大綱」（以下「新大綱」という。）を閣議決定し、物流施策の優先度を明らかにした上で重点的かつ効率的に物流施策を展開するため、新大綱に基づき、関係省庁の連携の下で取組がなされてきたところである。</p> <p>新大綱においては、「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」という2つの目標を掲げており、これらの目標については、遅くとも平成17年ま</p>		

	<p>でに達成することを目指すこととしている。</p> <p>したがって、目標年次を迎えた今、当該目標の達成状況を把握するためには、新大綱に基づく施策を総合的に評価する必要がある。</p>
対象政策	<ul style="list-style-type: none"> 新大綱に基づき実施されてきた政策を対象とする
政策の目的	<ul style="list-style-type: none"> 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 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
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> 新総合物流施策大綱に掲げる目標はどの程度達成されているか
評価手法	<ul style="list-style-type: none"> 新大綱の2つの目標の達成状況及びこれら目標に関連する指標の進捗状況を検証
評価結果	<p>(1) 新大綱の目標の達成状況</p> <p>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」</p> <ul style="list-style-type: none"> 物流コストに関しては、我が国のGDPに対する総物流コスト比率は低下傾向にある。2002年度で日本8.4%、アメリカ8.7%と、我が国の方が低い水準にある。 道路貨物の輸送に係る内外価格差をみると、アメリカとの価格差は縮まりつつある。2003年度で特積み貨物(20kg・200km)は1.00とアメリカと同水準に、特積み貨物(20kg・1,000km)は0.90とアメリカよりも安い水準にまで達している。 輸入コンテナ貨物のリードタイムについては、関係省庁の取組により大幅な時間短縮が図られている。貨物全体では、1998年の86.7時間から2004年には67.1時間(コンテナ貨物は54.9時間)と、着実な進展が見られる。 <p>②「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」</p> <ul style="list-style-type: none"> 二酸化炭素については、運輸部門全体での削減は見込みどおりには進んでいない状況である。京都議定書に定められた2010年の目標年に向けて、引き続き地球温暖化対策の推進を図っていく必要がある。 自動車から排出される窒素酸化物や粒子状物質については、自動車Nox・PM法による措置に加え、首都圏におけるディーゼル車の規制を行っており、一定の大気環境の改善が見られた。今後とも、走行速度の向上等によるトラック等からの排出ガスの削減や沿道環境の改善に取り組む必要がある。 物流関連社会資本等の整備の進展による交通モード間の接続の改善や、サプライチェーンマネジメントの進歩等により物流の高度化が実現しているが、一方で、行き過ぎた多頻度小口輸送や時間指定配送等の商慣行の改善が引き続き課題となっている。 <p>(2) 指標の進捗状況</p> <p>①パレタイズ可能貨物のパレタイズ比率 目標：平成17年までに約9割 ⇒ 平成13年度：74.6%</p> <p>②標準パレット率 目標：平成17年までに欧州並 ⇒ 平成13年度：56%</p> <p>③複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルへ陸上交通を用いて半日以内で往復できる地域の人口ベースの比率 目標：21世紀初頭までに約9割 ⇒ 平成15年度：79%</p> <p>④自動車専用道路等の10分から10分以内に到達可能となる拠点的な空港及び港湾の割合 目標：平成19年度までに68% ⇒ 平成15年度：61%</p>

	<p>⑤三大都市圏における車両の平均走行速度 目標：21世紀初頭までに25 km/h ⇒ 大綱策定当時：21 km/h</p> <p>⑥トラックの積載効率 目標：21世紀初頭までに50%以上 ⇒ 平成14年：42.8%</p> <p>⑦輸入コンテナ貨物について、入港から貨物がコンテナヤードを出ることが可能となるまでに必要な時間 目標：平成17年度までに2日程度 ⇒ (全貨物) 平成16年：2.8日 (コンテナ) 平成16年：2.3日</p> <p>⑧モーダルシフト化率 目標：平成22年までに50% ⇒ 平成13年：38.6%</p>
<p>政策への反映の方向</p>	<p>(1) 次期総合物流施策大綱の策定</p> <ul style="list-style-type: none"> 物流の在り方とその意義を明確にし、これを踏まえた中長期的な物流施策や物流行政の指針を体系的に示すとともに、各主体相互の連携・協働による取組を拡大・強化するために、次期大綱を策定。 <p>(2) 物流施策の進捗を評価する指標の在り方</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後推進すべき重点施策を方向付けるとともに、施策効果や施策の進捗状況の適確な把握に資するような指標を策定。
<p>第三者の知見活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> 今後の物流施策の中期的なあり方を検討するため、学識経験者、事業者などからなる「物流政策懇談会」を経済産業省と共同で設置しており、同懇談会の意見を参考にした。 <p>(委員)</p> <p>荒木 勉 上智大学経済学部教授</p> <p>上村 多恵子 京都経済同友会常任幹事</p> <p>岡部 正彦 社団法人日本物流団体連合会副会長</p> <p>重松 健 株式会社三越取締役常務執行役員商品本部長</p> <p>杉山 武彦 国立大学法人一橋大学長</p> <p>関山 哲司 株式会社日立物流執行役員ロジスティクスソリューション総括本部システム事業開発本部長</p> <p>谷口 栄一 国立大学法人京都大学大学院工学研究科教授</p> <p>廣田 正 株式会社菱食代表取締役会長</p> <p>増井 忠幸 武蔵工業大学環境情報学部教授</p> <p>松田 英三 読売新聞社論説委員</p> <p>松本 忠雄 社団法人日本経済団体連合会輸送委員会物流効率化に関するWG座長</p> <p>*開催状況：平成16年11月から平成17年3月までに4回</p> <ul style="list-style-type: none"> 評価にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載。）
<p>実施時期</p>	<p>平成16年度</p>

今後の物流施策の在り方

—新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえて—

目 次

I. 評価の目的、必要性

II. 評価結果

1 新大綱の実施状況

(1) 新大綱の目標の達成状況

(2) 指標の進捗状況

2 今後の物流施策の在り方

(1) 大綱策定（改訂）の意義

(2) 経済社会の変化と物流を取り巻く社会的課題

(3) 物流に係るハード・ソフトのインフラ整備における課題

III. 施策への反映の方向

〔参考〕 第三者の知見の活用

I. 評価の目的、必要性

我が国の物流システムは、経済発展の基礎をなすものとして国民生活と産業活動を支える役割を担ってきた。このため、政府は、平成13年7月6日に「新総合物流施策大綱」（以下「新大綱」という。）を閣議決定し、物流施策の優先度を明らかにした上で重点的かつ効率的に物流施策を展開するため、新大綱に基づき、関係省庁の連携の下で取組がなされてきたところである。

新大綱においては、国際的に遜色のない水準のサービスを目指す姿勢から、「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」を目標として、総合的な施策の推進を目指している。また、環境問題の深刻化を始めとする社会的課題への対応や豊かな国民生活の実現が強く求められていることを踏まえ、物流の利便性及び効率性の向上等に加え、「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」としている。

これらの目標については、遅くとも平成17年までに達成することを目指すこととしており、目標年次を迎えた今、当該目標の達成状況を把握するためには、新大綱に基づく政策を総合的に評価する必要がある。

このことから、これらの目標の達成状況を検証するとともに、これら目標に関連する指標の進捗状況を検証する。

なお、検証に当たって、近時の世界経済のグローバル化の一層の進展、消費者・荷主ニーズの多様化・高度化等の物流を取り巻く状況の変化を踏まえ、今後の物流施策の中期的な在り方を検討するため、昨年11月に設置した「物流政策懇談会」での指摘や意見を参考にした。

II 評価結果

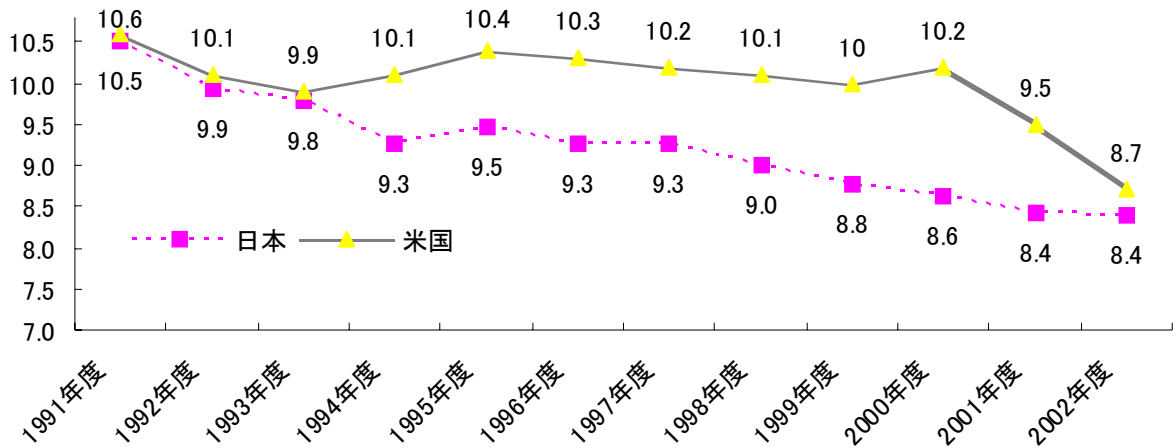
1 新大綱の実施状況

(1) 新大綱の目標の達成状況

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」

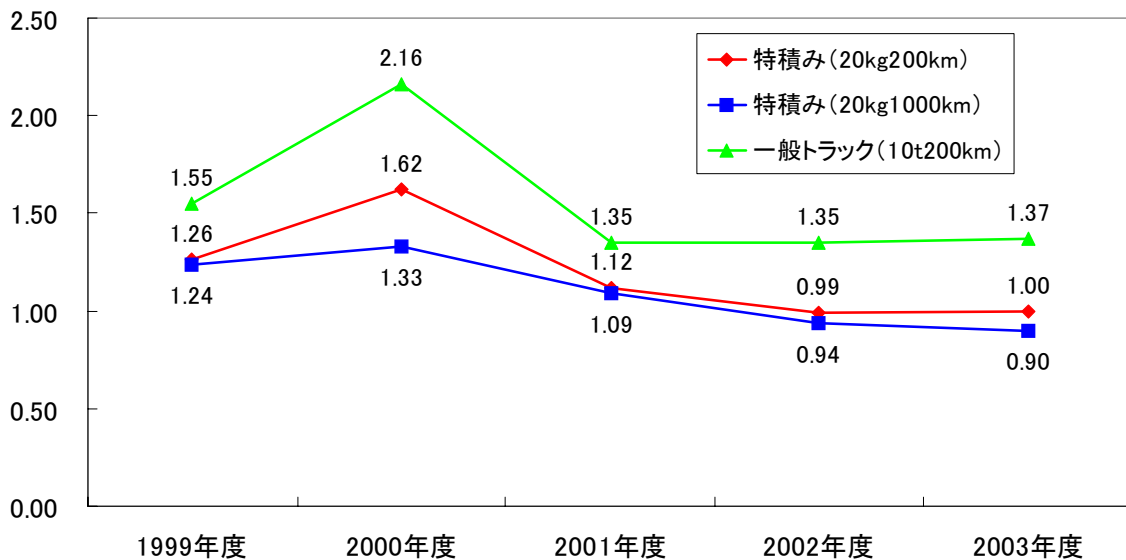
新大綱においては、国際的な競争が従来以上に激化している中で、アジア太平洋地域において先進的な国際港湾等の整備も進み、我が国と比べコンテナ貨物の取扱いを大きく伸ばしているとの危機意識の下、我が国の国際競争力を一層向上させ、経済の持続的発展をもたらすため、「コストを含めて国際的に競争力のある水準の市場が構築されること」を大きな目標として掲げ、関連施策を実施してきた。

物流コストに関しては、我が国のGDPに対する総物流コスト比率は低下傾向を示しており、アメリカと比較しても我が国の方が低い水準を示している。また、道路貨物の輸送に係る内外価格差についても、アメリカとの価格差は縮まりつつあり、中でも、特積み貨物20kgを200km運ぶ短距離輸送の場合はアメリカと同水準に、特積み貨物20kgを1,000km運ぶ長距離輸送の場合はアメリカよりも安い水準にまで達している。



GDP対総物流コスト比率

資料：日本ロジスティクスシステム協会資料



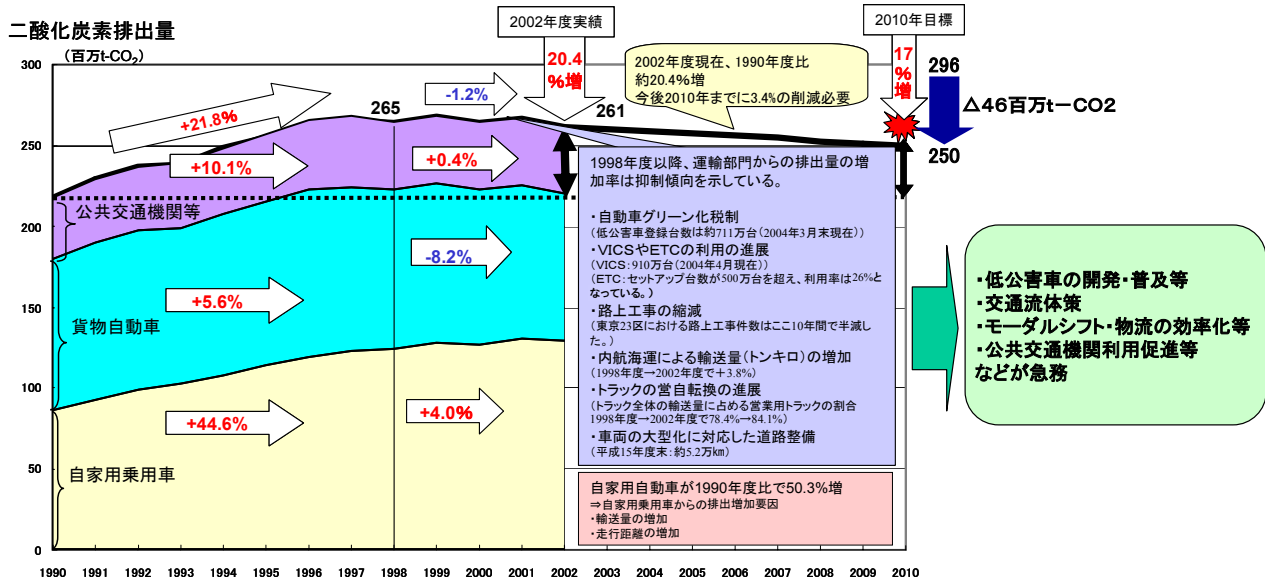
道路貨物の輸送に係る内外価格差（対アメリカ）

資料：経済産業省「産業の中間投入にかかわる内外価格調査」

②「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」

新大綱においては、環境問題の深刻化をはじめとする社会的課題への対応や豊かな国民生活の実現が強く求められていることを踏まえ、「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」を大きな目標として掲げ、IT技術を活用した物流の効率化、渋滞対策、公害車の普及・開発支援、モーダルシフトなどを推進してきた。

しかしながら、CO2については、運輸部門全体での削減は見込みどおりには進んでおらず、本年2月に発効された京都議定書において定められたCO2削減目標の達成を確実にするための実効性のある行動が求められている。このため地球温暖化対策の推進に向けて物流部門としても一層推進する必要がある。



※ 所要の社会資本整備が行われない場合、二酸化炭素排出量は想定よりもさらに増加する。

地球温暖化対策の現状

資料：国土交通省資料

また、自動車から排出される窒素酸化物 (NO_x) や粒子状物質 (PM) については、自動車NO_x・PM法による措置に加え、首都圏等においてディーゼル車の規制を行っており、一定の大気環境の改善が見られたところであるが、今後とも、走行速度の向上等によるトラック等からの排出ガスの削減や沿道環境の改善に取り組む必要がある。

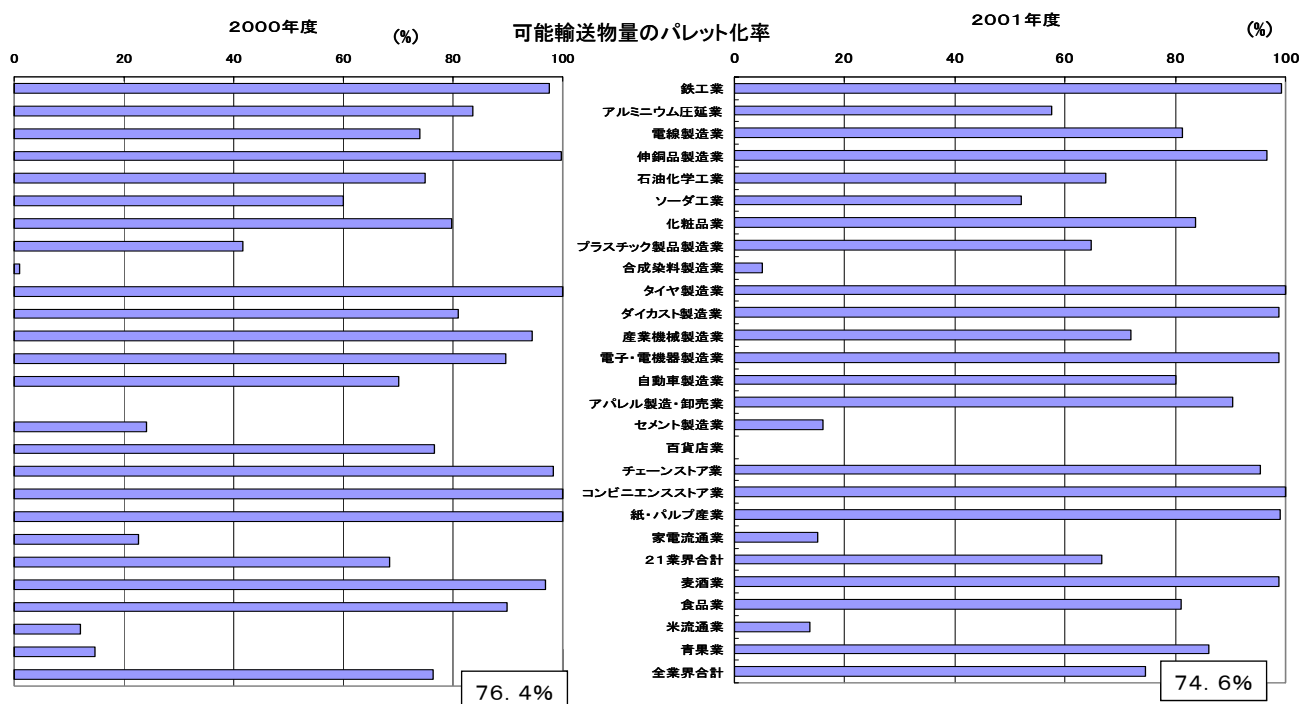
さらに、近年、道路、港湾、空港等の物流関連社会資本等の整備が進むことによる交通モード間の接続の改善や、SCM (サプライチェーンマネジメント) の進歩などにより物流の高度化が実現しているが、一方で、行き過ぎた多頻度小口輸送や時間指定配送等の商慣行の改善が引き続き課題となっている。

(2) 指標の進捗状況

①パレタイズ可能貨物のパレタイズ比率

目標：平成17年までに約9割 ⇒ 平成13年度：74.6%

鉄工業やタイヤ製造業のようにパレット化率がほぼ100%に近い業種がある一方、合成染料製造業のようにパレット化が進んでいない業種があるなど、業種によってパレット化率の差が大きい（経済産業省関係）。



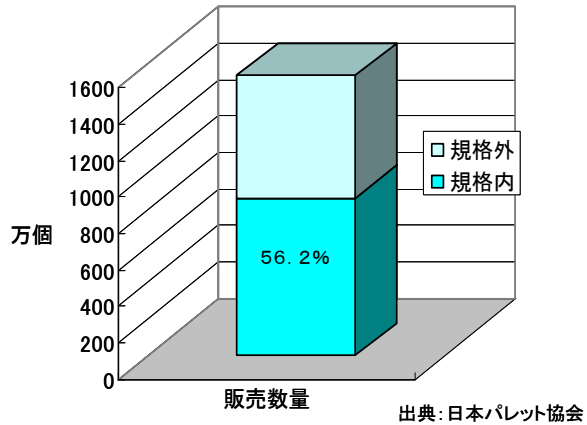
資料：日本パレット協会

②標準パレット率

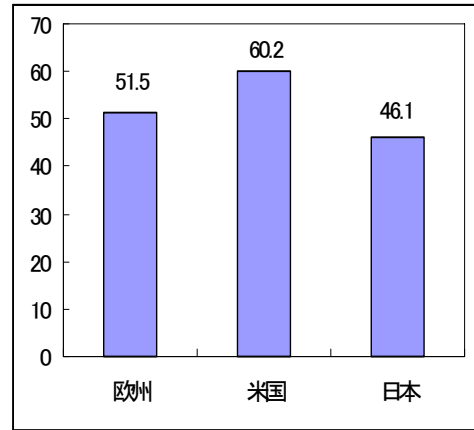
目標：平成 17 年までに欧米並 ⇒ 平成 13 年度：56%

国内販売において、パレット全体では標準パレット化率は56%である。ただし、木製平パレットについて標準パレット化率を欧米と比較すると低い水準にある（経済産業省関係）。

JIS規格全パレット生産販売数量(2001年)



木製平パレットの規格寸法の販売比率



(参考) 標準パレットの寸法

日本 (mm) : 1100×1100、800×1200、1000×1200 他5種

欧州 (mm) : 1000×1200、800×1200

米国 (in) : 48×40、42×42、48×42 他7種

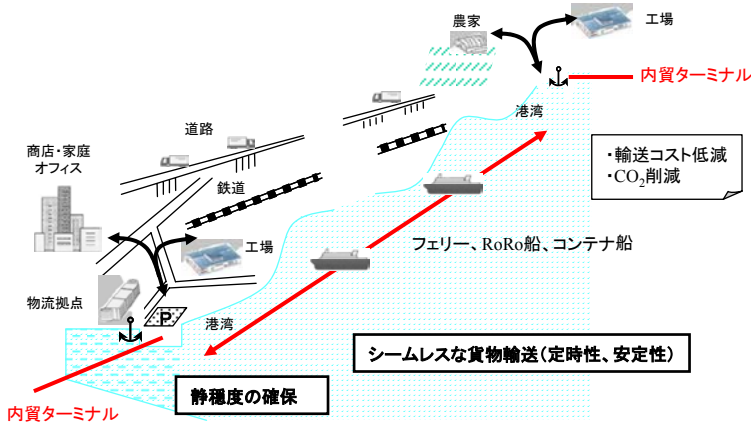
③複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルへ陸上交通を用いて半日以内で往復できる地域の人口ベースでの比率

目標：21世紀初頭までに約9割 ⇒ 平成15年度：79%

21世紀初頭までに約9割という目標に対し、段階的な目標として、平成18年度までに80%を目指すこととしている。このため、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備するとともに、陸上輸送とのアクセスの更なる向上等を図っており、平成15年度で79%となっている。

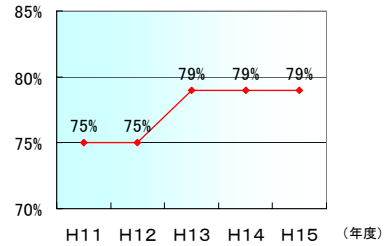
RORO船等の輸送貨物量が増加基調にある中、これらの貨物の定時性の確保が重要であり、結節点となる港湾の機能向上のための取組が引き続き必要である。

●複合一貫輸送のイメージ図



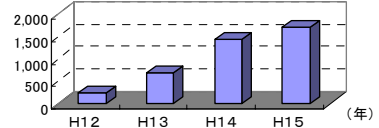
* RORO船: roll on roll off shipの略。
貨物をトラックやフォークリフトで積み卸す(水平荷役方式)のために、船尾や船側にゲートを有する船舶。

人口カバー率の推移(平成11年度～15年度)



●常陸那珂港における複合一貫輸送の推移

RORO船による食料工業品・紙・パルプ・野菜・果物等の輸送トン数が順調に増加している。



RORO船等による輸送トン数の推移

資料：国土交通省資料

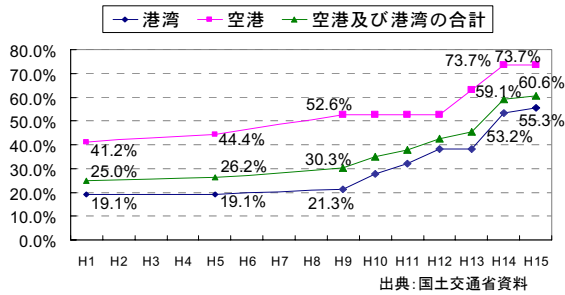
④自動車専用道路等のICから10分以内に到達可能となる拠点的な空港及び港湾の割合

目標：平成19年度までに68% ⇒ 平成15年度：61%

我が国の拠点的な空港・港湾へのアクセスについては、10分以内のアクセスの割合を6年間で倍増させるなど、急速に向上させてきたところである。

アクセスが倍増したのとほぼ同じ期間に訪日外国人旅行者数は約1.3倍、輸出入コンテナ貨物量（重量）は1.4倍に拡大するなど、空港・港湾アクセス率の向上が国際競争力強化と国際・地域間交流の促進に貢献している。

拠点的な空港・港湾への道路アクセス率（全国）



【平成13年度から平成15年度までにアクセスを達成した空港・港湾】
(達成した箇所の一部)

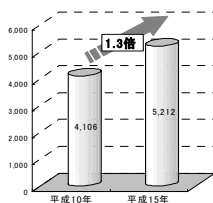
空港・港湾の名称	達成年度	アクセス時間	アクセス時間
		達成前(分)	達成後(分)
函館港	H14	12	6
青森港	H15	13	10
名古屋港	H14	30	直結
秋田空港	H13	19	7
名古屋空港	H14	13	7

アクセス時間：各地方整備局等による試算

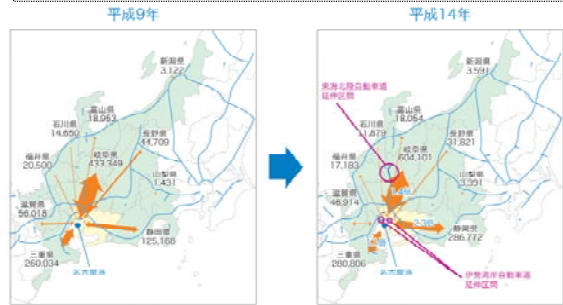
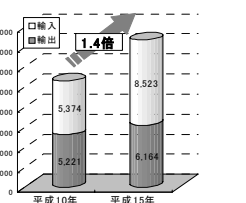
【アクセスの向上による効果(名古屋港の例)】

名古屋港は中部圏経済を支える物流基盤であるが、伊勢湾岸自動車道の整備の進展や、東海北陸自動車道の延伸に伴い、その利便性が向上し、岐阜県、静岡県、三重県等からの貨物取扱量が大幅に増加した。

訪日外国人旅行者数(千人)



輸出入コンテナ貨物量(千トン)



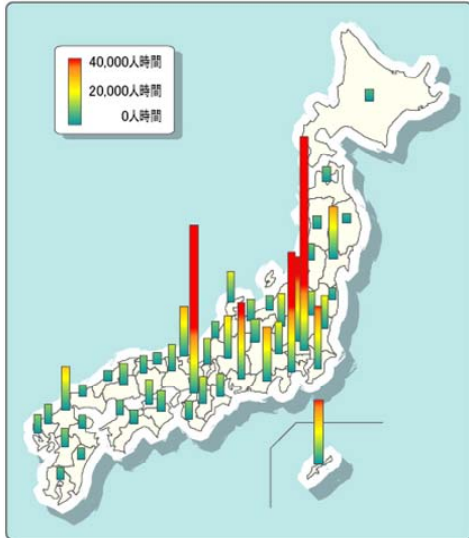
出典：港湾統計(陸上出入貨物調査)

⑤三大都市圏における車両の平均走行速度

目標：21世紀初頭までに25 km/h ⇒ 大綱策定当時：21 km/h

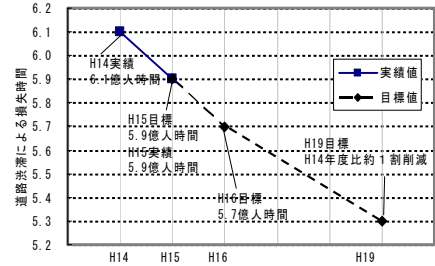
三大都市圏における車両の平均走行速度の向上については、都市圏などにおいて集中的に発生する渋滞の緩和に向けた取組を効率的・効果的に推進することが効果的である。渋滞モニタリング区間（毎年度実測を行う区間）における渋滞状況は、6.1億人時間／年（平成14年度）から5.9億人時間／年（平成15年度）に改善しており、引き続き渋滞の激しい箇所集中的に対応する。

【1km当たりの渋滞損失時間(都道府県別)】



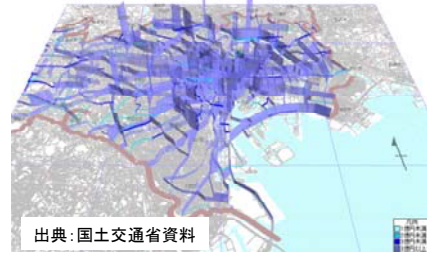
出典:国土交通省資料

【モニタリング区間における渋滞状況改善の推移】



出典:国土交通省資料

【渋滞の3Dマップ(東京23区)】



出典:国土交通省資料

※ 渋滞損失時間:渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差

⑥トラックの積載効率

目標：21世紀初頭までに50%以上 ⇒ 平成14年：42.8%

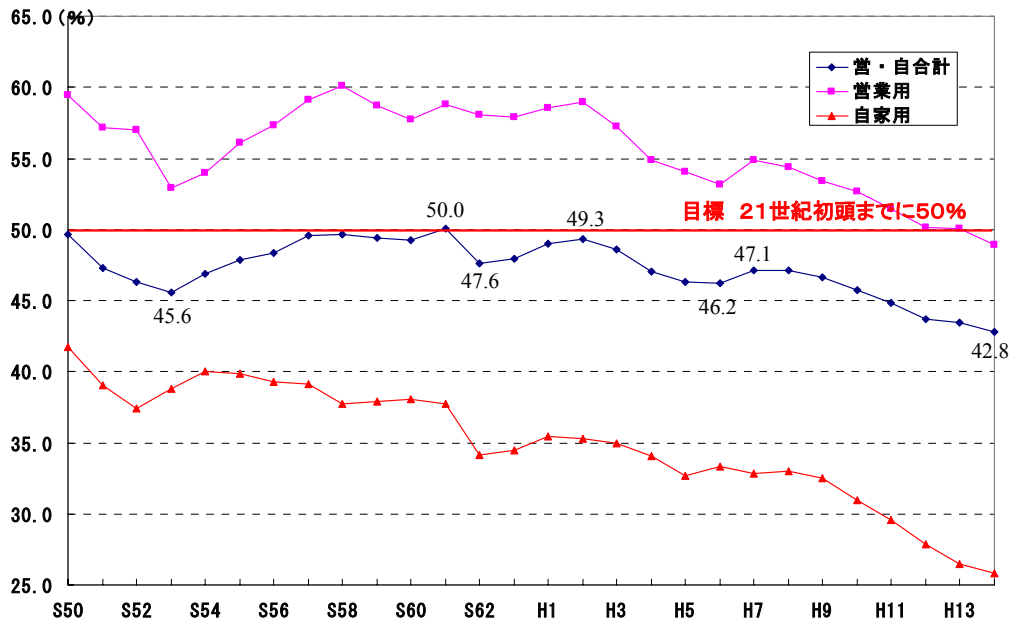
トラックの積載効率については、平成7年以降低下傾向にあり、平成14年で42.8%となっている。自家用トラックのみならず営業用トラックについても50%を割り込む状況である。

これは、物流に対する消費者・荷主の高いニーズに対応するため多頻度小口輸送が増加していることや、C to Cの進展などによるエンドユーザーへの直送の増加により、積載効率が低下しているものと考えられる。

トラックの積載効率の向上は、環境負荷を低減するとともに交通渋滞の緩和などに効果的であるととともに輸送のコスト削減にもつながるものであり、今後とも引き続き推進する必要がある。

そのためには、上記のような物流を取り巻く状況の変化を踏まえた上で、積載効率の向上が見込まれるものについて積載効率を高めるとともに、トラックの自営転換が進むような指標の在り方を検討する必要がある。

なお、検討にあたっては、片荷輸送とならざるを得ない輸送（例えば建設資材を輸送するダンプカー）を対象から除くなど、積載効率の改善の余地の少ない輸送についても留意する必要がある。

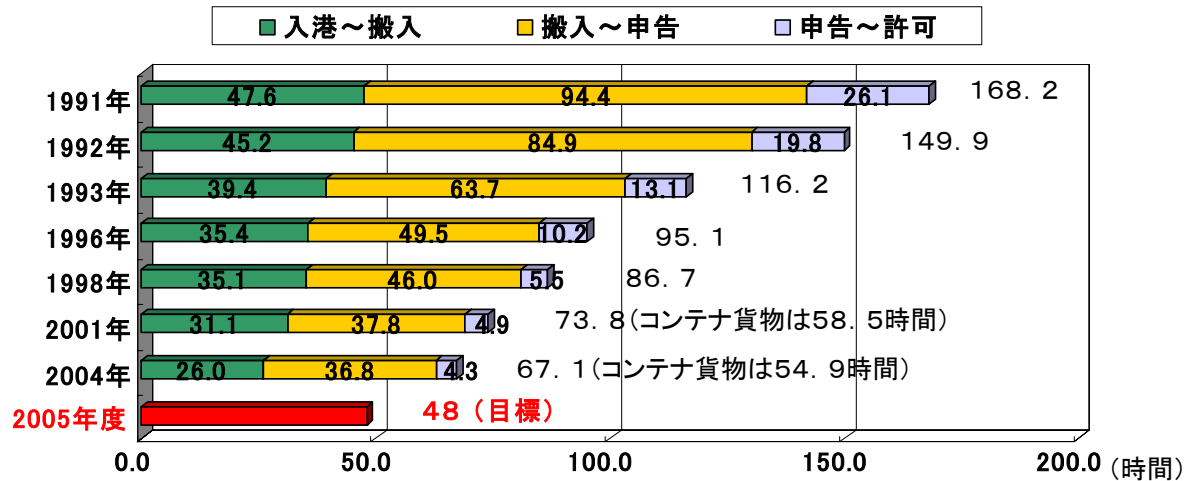


資料：「自動車輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報管理部

⑦輸入コンテナ貨物について、入港から貨物がコンテナヤードを出ることが可能となるまでに必要な時間

目標：平成 17 年度までに 2 日程度 ⇒ （全貨物） 平成 16 年：2.8 日
 （コンテナ） 平成 16 年：2.3 日

貨物全体では、1998年の86.7時間からから2004年には67.1時間（コンテナ貨物は54.9時間）と短縮しており、着実に進展がみられる（財務省関係）。



海上貨物の入港から許可までの所要時間の推移

資料：財務省資料より国土交通省作成

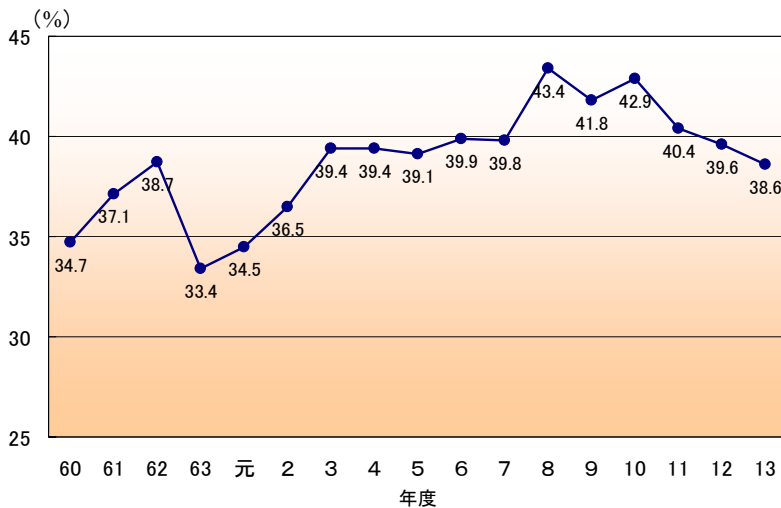
⑧モーダルシフト化率

目標：平成22年までに50% ⇒ 平成13年：38.6%

モーダルシフト化率（輸送距離500km以上の産業基礎物資以外の雑貨輸送量のうち、鉄道または海運（フェリーを含む）により運ばれている輸送量の割合）については、平成10年度以降低下傾向にあり、平成13年度で38.6%となっている。

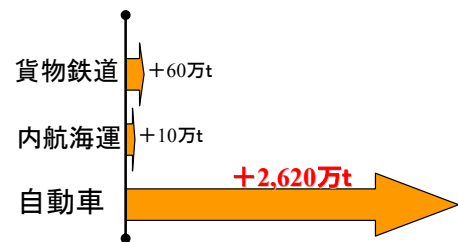
モーダルシフト化率の低下の一因として、モーダルシフト化率の算定対象貨物について、海運・鉄道による輸送量の伸び以上にトラックによる輸送量が伸びていることが挙げられる。その背景には、鉄道・海運による輸送よりも自動車による輸送の方がサービス水準が高いケースがあることや、モーダルシフトの担い手たる貨物鉄道の輸送力が逼迫していること等が考えられる。

環境負荷の低減を図る上で、今後ともモーダルシフトを推進していく必要があるが、国としてモーダルシフトを進めていく必要があるのはどのような区間におけるどのような貨物なのかといった戦略的な政策展開の下で、これに対応した形でモーダルシフト化率の算定対象貨物を絞り込むなど、更なる検討が必要である。



○モーダルシフト化率算定対象貨物の輸送量

	平成10年度	平成13年度
貨物鉄道	1,600万t	1,660万t
内航海運	4,080万t	4,090万t
自動車	7,560万t	10,180万t



資料：国土交通省資料

2 今後の物流施策の在り方（物流政策懇談会委員からの意見より）

（1）大綱策定（改訂）の意義

①物流についての基本的な考え方

- 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。
 - ・ 消費者の選択範囲の拡大
 - ・ 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。
 - ・ 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
 - ・ 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。

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。

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暦年(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。

（2）経済社会の変化と物流を取り巻く社会的課題

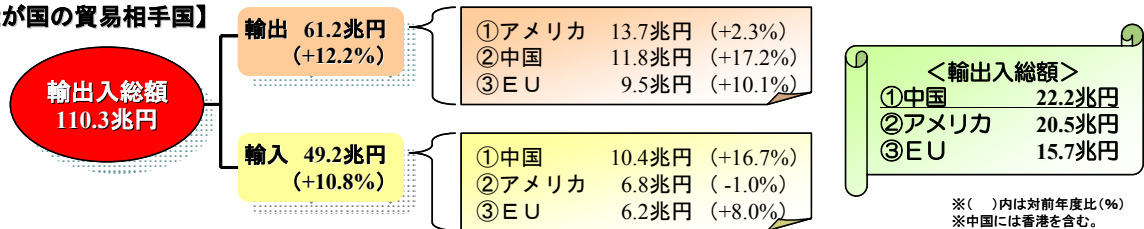
①経済社会の変化

ア 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。

イ 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等のロジスティクスの重視傾向。

買い手の影響

- 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。

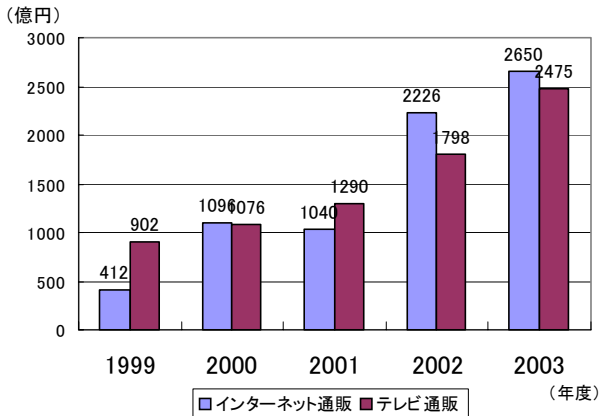
企業の社会的責任

- 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。

ウ 消費行動の変化

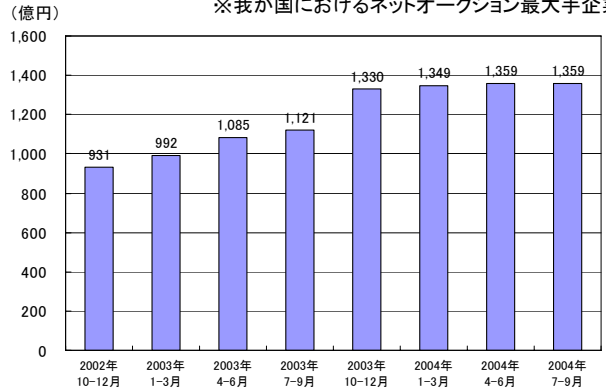
- 国民が直接メーカーに対し、通販や直販などを行う「B to C」や、ネットオークションなど「C to C」のような取引が増大してきている。

＜(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)＞



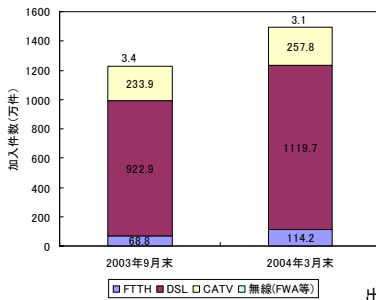
出典)A社決算資料

- 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。

エ IT社会の進展

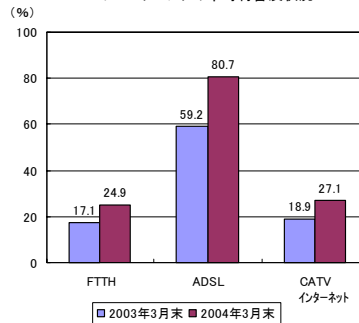
- 生産活動から消費活動に至るまで、IT技術の活用が進んでいる。

ブロードバンドの普及状況



出典:総務省調査

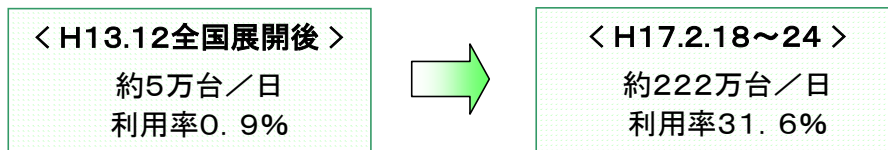
ブロードバンドの市町村普及状況



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

- 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。

【ETC利用率の推移】



※平成17年3月9日公表現在

- 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

ア 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 (NOx) 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。

イ 安全・安心の確保

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。

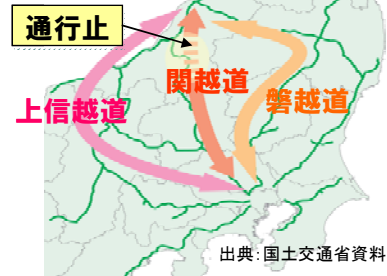
食の安心・安全の確保

- 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】



出典：国土交通省資料

ウ 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伴う物流構造の変化

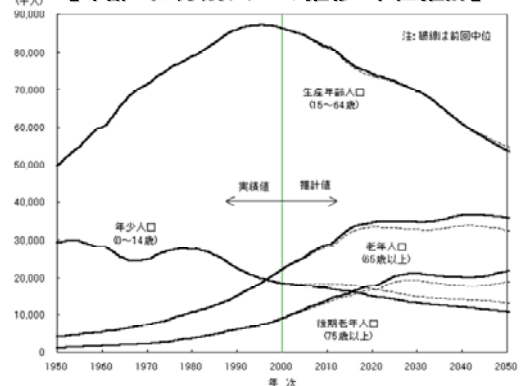
- 我が国の人口が減少する一方、東アジア経済圏の深まりや情報技術の発達により、これまでの物流の質・量・経路が変化する可能性。

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。

【年齢3区分別人口の推移：中位推計】



※ 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。

(3) 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

ア 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

イ 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。

ウ 既存インフラの有効活用

- 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

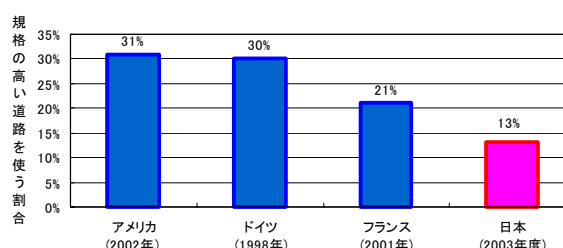
【平均IC間隔の国際比較】

- ◎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。

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。

Ⅲ 施策への反映の方向

1 次期総合物流施策大綱の策定

総合物流施策大綱は、経済社会の変化に適確に対応した物流の在り方とその意義を明確にし、これを踏まえた中長期的な物流施策や物流行政の指針を体系的に分かりやすく提示するものである。

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が必要であり、また、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。連携・協働による広範な施策展開の拠り所として、また、国民への情報発信と啓発を担うものとして、大綱の果たす役割には、大きなものがある。

平成13年7月に現在の新大綱が策定されたが、平成17年が目標年次となっており、また、この間、経済社会も変化し、物流を取り巻く新たな課題も生じていることから、こうした変化や施策の進捗状況を踏まえて、新たな大綱を策定し、今後の物流施策や物流行政の指針を示す必要がある。

2 物流施策の進捗を評価する指標の在り方

新大綱に掲げた指標は、指標が全体の平均値での評価のため、一部のケースで相当な改善がなされていても、数値上表われにくい場合がある。また、指標が施設整備の進捗度の評価にとどまり、施設整備により機能的にも十分な効果が発揮されているかどうかの評価にまで至っていない場合がある。

これからは、それぞれの指標が今後推進すべき重点施策を方向付けるとともに、施策効果や施策の進捗状況の適確な把握に資する必要がある。

〔第三者の知見の活用〕

「物流政策懇談会」

1 物流政策懇談会の目的

平成13年7月に策定された新総合物流施策大綱の目標年次が平成17年であることから、新総合物流施策大綱で目標として掲げた「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」「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」の達成状況を検証するとともに、最近の我が国物流を巡る諸課題と今後の対応の方向について検討し、今後の物流施策の中期的なあり方について提示することを目的とする。

※ この懇談会は、経済産業省大臣官房商務流通審議官並びに国土交通省道路局長及び政策統括官（貨物流通）の私的懇談会として設置したものである。

2 物流政策懇談会委員

荒木 勉	上智大学経済学部教授
上村 多恵子	京都経済同友会常任幹事
岡部 正彦	社団法人日本物流団体連合会副会長
重松 健	株式会社三越取締役常務執行役員銀座店長
杉山 武彦（座長）	国立大学法人一橋大学長
関山 哲司	株式会社日立物流執行役ロジスティクスソリューション 総括本部システム事業開発本部長
谷口 栄一	国立大学法人京都大学大学院工学研究科教授
廣田 正	株式会社菱食代表取締役会長
増井 忠幸	武蔵工業大学環境情報学部教授
松田 英三	読売新聞社論説委員
松本 忠雄	社団法人日本経済団体連合会輸送委員会物流効率化に関するWG座長

3 検討経緯

- 11月19日（金） 第1回会合
 ・今後の議論の進め方
 ・自由討論
 ・論点整理に向けた意見提出依頼 等
- 1月21日（金） 第2回会合
 ・第1回における議論及び提出意見等を踏まえた論点整理 等
- 3月4日（金） 第3回会合
 ・有識者による論点の提示 等
 （日鐵物流、豊田自動織機、全日本トラック協会からヒアリングを実施）
- 3月25日（金） 第4回会合
 ・報告書のとりまとめ 等