

「今後の物流政策の基本的な方向性等について」
に関する物流小委員会・物流サービス小委員会における審議の中間取りまとめ
(案)

はじめに

これまで、物流政策については、総合物流施策大綱に基づき、関係省庁の連携の下、関係施策の推進が図られてきており、「国土のグランドデザイン2050」「国土形成計画」「社会資本整備重点計画」「交通政策基本計画」等の国の計画・方針と一体となって取組を進めてきたところである。

先般、今後の物流政策の基本的な方向性等の検討のために、平成27年4月に、交通政策審議会交通体系分科会に「物流部会」が設置されるとともに、同年4月30日には社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会と交通政策審議会交通体系分科会物流部会の合同会議での検討が開始された。この中で、それぞれの部会の下に設置する小委員会において、具体的な検討を進めることとされたところである。

今後の物流政策の基本的な方向性等を検討するに当たり、本年4月30日の合同部会では、以下の「検討の視点」が示された。

- ①「国土のグランドデザイン2050」「社会資本整備重点計画」「交通政策基本計画」等を踏まえ、中長期的な物流政策をどのように進めるべきか。
- ②モーダルシフトの更なる展開やトラック輸送の更なる効率化に向けて、どのような施策を講じるべきか。
- ③国際コンテナ戦略港湾(京浜港、阪神港)、貨物鉄道等の既存インフラ施策とソフト施策との連携を通じたストック効果の一層の発現の観点から、物流の高度化・効率化に向けて、どのような施策を講じるべきか。
- ④大都市の活力を物流面からさらに高める観点から、どのような施策を講じるべきか。
- ⑤過疎地等における持続可能な物流ネットワークの構築に向けて、どのような施策を講じるべきか。
- ⑥物流施設の機能強化や災害対応力向上に向けて、どのような施策を講じるべきか。
- ⑦物流分野での先進的技術の導入・活用に向けて、どのような施策を講じるべきか。
- ⑧物流事業者の国際競争力の強化に向けて、どのような施策を講じるべきか。

このうち、本小委員会においては、主に④及び⑤について検討を進めるべきとされたところであるが、それぞれの項目について、本小委員会においてこれまでに実施したヒアリングや意見交換等の結果を踏まえ、以下のとおりこれまでの審議について中間的に取りまとめた。

なお、以下に掲げるものは、これまでの小委員会での検討を踏まえた現時点での検討の結果である。今後さらに、各業界団体等から回答された意見を踏まえ、新たに追加すべきと考えられる論点も随時検討の対象に追加するとともに、今後の小委員会等での議論においてその検討の進め方を含め、論点全体を整理しながら議論を深めることとする。

I. 物流を取り巻く社会経済状況の変化

(1) 人口減少・少子高齢化の進行

我が国は、全国的に本格的な人口減少社会を迎え、特に地方においては人口減少の進行が著しくなっている。また、総人口の減少と同時に、高齢化も未曾有のスピードで進んでおり、生産年齢人口は2030年には現在の約8割、2060年には現在の半分近くまで減少するおそれがある。

人口減少・少子高齢化の進行により、物流分野における労働力不足が一層深刻化することも懸念されることから、物流のさらなる効率化・省労働力化を進めることが重要である。また、中山間地等において、人口減少によって低密度に人口が分散する状況が拡がると、これらの地域における宅配便や日常の買い物等のサービスの維持が加速度的に困難になる可能性がある。

(2) 国際競争の激化と本邦企業のアジア域内での経済活動の活発化

グローバル化の進展に伴い、ヒト・モノ・カネ・ビジネスの国境を越えた動きが拡大している。物流に関しても、アジア諸国の経済成長と競争力強化を背景に、我が国企業の海外展開が一層進展し、国内外を一体的に捉え、調達・生産・販売を適地で行うグローバル・サプライチェーンの動きが深化している。海外との熾烈な競争にさらされている中、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、日本を含めたアジア域内の調達・生産・販売網の拡大を進めている。こうした我が国産業のアジア諸国への進出にあわせて、我が国の物流企業の海外展開も進展しているが、諸外国の物流事業者との競争は厳しい状況であり、我が国の質の高い物流システムを海外で拡げていくため、我が国物流事業者の国際競争力の強化が必要である。

(3) 情報通信技術 (ICT) 等の技術革新

近年のコンピュータの処理能力の飛躍的な発展等に伴うICTの急速な進化は、社会経済に多様な変化をもたらし、ICTの利用が企業活動や国民の生活に着実に普及してきている。

物流分野においても、こうしたICTの進歩や、ITS (高度道路情報システム)、鮮度保持技術、自動走行システム、パワーアシストスーツ、小型無人機等の最新技術を活用して、さらなる物流の効率化、高度化につなげていくことが重要である。

(4) 災害リスクの高まり

首都直下地震や南海トラフ地震の30年以内の発生確率は70%と予測されているところであり、また、2014年8月の広島における土砂災害に象徴される局地的大雨や巨大台風による被害が頻発するなど、我が国では災害のリスクが常に高い状況にある。

物流については、東日本大震災をきっかけに、資源・エネルギー・原材料・食料等の生産活動

や国民生活に必要な物資の供給活動の停止が発生するなど、自然災害による物流網の寸断が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。物流は支援物資輸送を担うなど被災後の復旧・復興に欠かせない重要インフラであるため、常に被災時のオペレーションを想定して備えておくことが必要である。

(5) 地球環境問題とエネルギー制約

我が国のCO₂排出量のうち、運輸部門からの排出量は17.1%（2013年度）であり、CO₂排出の一大セクターとなっている。我が国の物流分野においては、「京都議定書目標達成計画」（2005年4月28日閣議決定）の下、交通流対策やモーダルシフトをはじめ各種の環境負荷低減対策を講じた結果、2011年度において、基準年（1990年度）比でマイナス17.1%の大幅なCO₂排出量削減が達成されたところである。

しかしながら、今後のアジアをはじめとする各国の経済成長等に伴って、世界的なエネルギー消費量の増加が見込まれ、世界全体のCO₂排出量の大幅削減は、引き続き重要な課題である。

加えて、我が国では、東日本大震災後、化石燃料に対する依存度が上昇傾向にあり、物流分野のエネルギー使用量の削減は、CO₂削減の観点のみならず、エネルギーセキュリティの観点からも、より一層重要となっている。

こうした物流を取り巻く社会経済状況の変化を踏まえ、「はじめに」において述べたとおり、本小委員会報告案においては、

- ④大都市の活力を物流面からさらに高める観点から、どのような施策を講じるべきか。
- ⑤過疎地等における持続可能な物流ネットワークの構築に向けて、どのような施策を講じるべきか。

の観点から、以下に述べるとおり、今後の物流政策の具体化に向けた取組等について整理したところである。

なお、便宜上、第二章・第三章における項目等に付した番号は、当該検討の視点に付した番号に合わせたものとしている。

Ⅱ. 中長期的な物流政策の基本的な方向性について

1. 「国土のグランドデザイン2050」「社会資本整備重点計画」「交通政策基本計画」等を踏まえた、中長期的な物流政策の進め方（検討の視点①関係）

※物流小委員会・物流体系小委員会において審議中

Ⅲ. 今後の物流政策の具体化に向けた取組について

2. モーダルシフトの更なる展開やトラック輸送の更なる効率化に向けた施策のあり方（検討の視点②関係）

※物流小委員会・物流体系小委員会において審議中

3. 国際コンテナ戦略港湾（京浜港、阪神港）、貨物鉄道等の既存インフラ施策とソフト施策との連携を通じたストック効果の一層の発現の観点から、物流の高度化・効率化に向けた施策のあり方（検討の視点③関係）

※物流小委員会・物流体系小委員会において審議中

4. 大都市の活力を物流面からさらに高める観点からの施策のあり方（検討の視点④関係）

< i > 都市内物流のマネジメント

【基本的な考え方】

物流活動が集中する、大都市の駅周辺や商業地域においては、物流活動による周辺の交通や環境への影響が大きいと考えられるため、まちの魅力を高める観点からも、物流に関するエリアマネジメントの促進、物流に配慮した建築物の設計・運用、宅配便の再配達削減による都市内における物流効率化の推進が必要である。

4-1. 物流に関するエリアマネジメントの促進

安全で回遊性の高い歩行空間や良好な景観の創出等によりまちの魅力を高めるため、都市内物流について、地域における共同配送、荷捌き施設の共用化、地域における荷捌き等の物流ルールの策定・合意形成等の取組を促進する必要がある。

その際には、

- a. 取組を進める主体
- b. 取組を進める地域の範囲
- c. 地域の物流ルールの具体的内容

を十分に検討することが重要である。

4-2. 物流に配慮した建築物の設計・運用

高層ビル等の大規模建築物の設計や運用が必ずしも物流に配慮したものとはなっておらず、必要な人数や時間、肉体的な負担が増加し、物流の効率化・円滑化の阻害要因となっているとの指摘がある。

このため、次のような取組を含め、物流に配慮した建築物の設計や運用を促進する必要がある。

- a. 大規模建築物の設計(ハード)と運用(ソフト)一体での物流の最適化の検討
- b. 大規模建築物の設計段階及び工事段階での、荷捌き施設のあり方や荷捌きルール等に関する物流事業者の参画と助言
- c. 高層ビル等における館内物流全体の最適化のための、宅配便以外の物流を含む物流全体に係る入館管理、荷捌き駐車場、荷捌きスペース、貨物用エレベーター等の一括管理の実施や、費用負担についての関係者間での調整

4-3. 宅配便の再配達削減

インターネット通販の利用増などを背景に宅配便取扱量が急増しており、再配達の回数も多くなっている。

こうしたことから、労働力不足への対応や利用者利便の向上のため、受取方法の多様化

や消費者への通知等の関係者連携の上での共同の取組を進める必要がある。

4-4. 地域内外の関係者や国民の物流に関する理解と協力

上記のような取組を進める上では、まちの景観、建物側のニーズ、消費者利便等と、物流の効率性、物流事業者のニーズ、物流従事者の負担をうまく調和させ、バランスをとる観点から、広く地域内外の関係者や国民の物流に関する理解を高めることが重要である。

< ii > 鉄道による貨物輸送

【基本的な考え方】

トラックドライバー不足への対策として、都市内の旅客鉄道の空きスペースを活用した貨物輸送が有効だと考えられるため、こうした取組を促進するための施策が必要である。

4-5. 鉄道の輸送力を活用した貨物輸送の促進

地球温暖化対策、トラックドライバー不足対策等の観点から、都市内のトラック輸送の効率化を進めるため、都市における鉄道の輸送力を活用した貨物輸送の促進に向けた検討が必要である。

< iii > 地域の関係者の合意形成・実行の促進

【基本的な考え方】

上記< i > < ii >に掲げた取組は、多様な関係者間での合意を形成した上で、関係者の連携の下で進める必要があるため、こうした関係者の合意形成や実行の円滑化に向けた施策の検討が必要である。

4-6. 関係者の合意形成や合意事項の実行の円滑化

多様な関係者間での合意の形成や合意事項の実行は必ずしも容易ではない。このため、地域において形成された合意を維持するための仕組みの構築の検討も視野に入れつつ、都市内物流の効率化・円滑化を促進する観点から、関係者の合意形成や合意事項の実行を円滑化するための施策を講じる必要がある。

5. 過疎地等における持続可能な物流ネットワークの構築に向けた施策のあり方（検討の視点⑤関係）

< i >「地域を支える持続可能な物流システムのあり方に関する検討会」報告書で指摘された事項も踏まえた検討の深掘り

【基本的な考え方】

過疎地等の条件不利地域においては、貨物の集配効率が都市部と比べ著しく低く、ドライバー等の労働力不足を背景に、今後の物流ネットワークの維持が困難になることが見込まれるところである。このため、行政として、物流サービスの質及び生産性の地域間での差異が生じつつある中で、持続可能な物流ネットワークの維持・確保に向けて、以下に掲げる観点で、地域における新たな輸送システムの構築や、公共交通を活用した貨客混載等の取組を促進する必要がある。

また、このような取組を進めるためには、地域の関係者がまとまった上で、どのような物流サービスのあり方が望ましいかについて合意形成を図り、一体となって実行に移す必要がある。このような地域の自主的な取組を促進するためには、地域の関係者の合意形成・実行に関する体制の整備やその円滑化が求められる。

(1) 持続可能な物流ネットワークの維持・確保に向けた地域における取組の促進

5-1. 「小さな拠点」を核とした新たな輸送システムの構築

持続可能な物流ネットワークを確保し、個別訪問サービスの効率的・効果的な提供や、農産物等の地域産品の出荷促進等による地域経済の循環促進にも資するような、「小さな拠点」を核とした貨物輸送の共同化及び生活支援サービスとの複合化による新たな輸送システムの構築を促進する必要がある。

5-2. 公共交通を活用した貨客混載及び自家用自動車等を活用した有償貨物運送

物流ネットワークの維持が懸念される離島、過疎地等の条件不利地域に関して、公共交通を活用した貨客混載及び自家用自動車等を活用した有償貨物運送を可能とする、以下の(ア)、(イ)のような観点からどのように施策を講じるべきか検討を進める必要がある。

(ア) 公共交通を活用した貨客混載

物流ネットワークの維持の観点から、バスや鉄道の輸送力を活用した貨物輸送をどのように促進するか検討を進める必要がある。

(イ) 自家用自動車等を活用した有償貨物運送

「地域公共交通活性化再生法」に基づくスキーム(地方公共団体が「地域公共交通網形成計画」に即した地域公共交通再編実施計画を作成し、国土交通大臣が認定し

た場合、認定を受けた当該計画に記載された地域公共交通再編事業に係る自家用有償旅客運送を行う者は、少量貨物運送が可能になる)等を踏まえ、地域における物流ネットワークをどのように維持・確保していくのか検討を進める必要がある。

例えば、一定の条件不利地域における宅配等のサービスとして、対象を居住者の食料品、日用品等の配達や農林水産物の出荷等の少量貨物の運送に限った上で、安全性の確保や当該地域に係る貨物自動車運送事業者の事業運営を妨げないなど一定の条件を満たした場合に、自家用有償旅客運送者の自家用自動車等を活用した有償での貨物の運送を認めるような施策を講じるべきか検討を進める必要がある。この場合、地域によっては、地元の貨物自動車運送事業者との連携を図ることで、より効果的な取組が可能となる場合があることに留意すべきである。

(2) 地域の関係者の合意形成・実行の促進関係

5-4. 地域の関係者の合意形成・実行に関する体制の整備

「小さな拠点」を核とした宅配貨物の輸送の共同化及び生活支援サービスとの複合化による新たな輸送システムの構築に当たっては、次のような取組を含め、体制の整備を行う必要がある。

- (ア) 関係者の連携と役割分担、費用負担のあり方等についての協議、合意形成を可能とし、自治体との連携の下で地域の特徴に応じた効果的な取組を実施するための、地域の主な関係者からなる協議会の設立及びこれを活用した取組
- (イ) 関係者の取組や合意形成を促す地域のリーダーの育成及び複数のサービスを複合化するにあたって求められる広範な業務知識の習得等の人材育成

5-5. 関係者の合意形成や合意事項の実行の円滑化

利害が異なる多様な関係者間での合意の形成や合意事項の実行を促進・円滑化するためには、上記5-4. (ア)の協議会での取組を促すための施策を講じる必要がある。

6. 物流施設の機能強化や災害対応力向上に向けた施策のあり方（検討の視点⑥関係）

※物流小委員会・物流体系小委員会において審議中

7. 物流分野での先進的技術の導入・活用に向けた施策のあり方（検討の視点⑦関係）

※物流小委員会・物流体系小委員会において審議中

8. 物流事業者の国際競争力の強化に向けた施策のあり方（検討の視点⑧関係）

※物流小委員会・物流体系小委員会において審議中

9. その他

本年4月30日の合同部会で示された「検討の視点」⑤、⑥以外に、例えば以下のような事項についても、論点として取り上げられた。

- a. 物流について消費者に身近な問題として理解してもらうにはどのような取組が有効だと考えられるか。また、教育の場で物流についてどのように取り扱うべきだと考えられるか。
- b. 多様な関係者間の連携の促進について、どのような進め方が考えられるか。
- c. トラック輸送の安全性を高める観点において、どのような取組が考えられるか。
- d. 超小型モビリティ(超小型EV等)について、どのような物流への活用可能性が考えられるか

IV. 今後の進め方に関する留意点

これまで述べたとおり、物流をめぐる諸課題及び今後講ずべき施策は様々であり、広範に渡るものになっている。これらについて検討・取組を進めていく際には、緊急性・重要性も勘案しつつ効果的に進めることが望まれる。

このため、具体的には、上記のうち、例えば、

- ・ 都市内での環境対策やトラックドライバー不足にも資する、鉄道の輸送力を活用した貨物輸送の促進（４－５．関係）
- ・ 地方部での配送効率の悪化への対応にも資する、公共交通を活用した貨客混載及び自家用自動車等を活用した有償貨物運送（５－２．関係）

等の喫緊の課題に関する事項については、可及的速やかに検討を進め、関係方面との調整を急ぐべきである。

その他の事項については、本年秋季以降、部会の了承を踏まえつつ、検討を深めることとする。また、検討の視点に関し、これまで本委員会で詳しく議論を行っていない事項についても、本年秋季以降に検討を深めることとする。