

強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築 — 総合物流施策大綱(2013-2017) —

政策の効果等

評価の目的・必要性

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平成25年6月25日に閣議決定された「総合物流施策大綱(2013-2017)」(以下「25年大綱」という。))が、今般、目標年次としている2017年を迎えた。

また、25年大綱策定後、我が国の物流をめぐる環境は、人口減少・少子高齢化に伴う労働力不足の顕在化や情報通信技術(ICT)等の技術革新等、様々な変化が生じている。

このような状況を踏まえ、本政策レビューでは、25年大綱に基づく「総合物流施策推進プログラム」(平成25年9月20日総合物流施策推進会議決定)の総合的な評価を行い、物流を取り巻く状況変化を踏まえた評価結果の考察と今後の物流政策の基本的方向性を提示する。

対象政策・政策の目的

25年大綱に基づき、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ことを目的として取りまとめた「総合物流施策推進プログラム」を評価の対象とする。

評価の視点・評価の手法

■視点

- ・「総合物流施策推進プログラム」に盛り込まれている施策のうち、他省庁が実施の中心となるものを除外した施策の進捗状況
- ・25年大綱策定後の物流を取り巻く状況変化

■手法

「総合物流施策推進プログラム」に盛り込まれている各施策の目標達成状況を評価したうえで、評価結果について物流を取り巻く状況変化を踏まえて考察を行い、物流政策における課題を整理する。

評価結果

【各施策の目標達成状況】

「総合物流施策推進プログラム」に盛り込まれている128施策のうち、他省庁が実施の中心となるものを除外した107施策(目標数127)について進捗状況を確認した。

127目標のうち、約46%については、目標を達成し、約43%については、今後の達成見込みがある一方で、約9%については、今後の達成見込みがない状況である。

また、評価を通じて、「定量的なアウトカム指標の設定」や「プログラム期間中に目標年次が到達しない目標の解消」といった問題点が挙げられており、新たなプログラム策定の際は、このような問題点に対して工夫が必要と考えられる。

【評価結果の考察と今後の物流施策の基本的方向性】

本政策レビューでは、評価結果(目標達成状況)について、下記の物流を取り巻く状況変化を踏まえて考察するとともに、物流政策における課題を整理し、今後の物流政策の基本的方向性を示した。(課題及び対応方針は次頁参照)

- | | |
|---------------------------------------|---------------------|
| ① ASEAN等のアジア諸国との関係の深化 | ④ ハードインフラの整備の進展 |
| ② 人口減少・少子高齢化の進展に伴う労働力不足の顕在化とトラック産業の課題 | ⑤ IoT、BD、AI等の新技術の登場 |
| ③ 社会構造の変化と物流に要求される機能の変化 | ⑥ 地球環境問題への対応 |
| | ⑦ 震災等の自然災害への対応 |

主な課題	今後の対応方針
<p>①ASEAN等のアジア諸国との関係の深化</p> <p>アジア諸国の消費市場としての成長や我が国産業のアジア地域の生産拠点拡大に伴って、グローバルなサプライチェーンの円滑化・効率化を一層推進することが求められている。</p>	<p>我が国の高品質なコールドチェーン物流サービス等の国際標準化を一層推進する。このためには、物流事業者及び政府向けのガイドラインの作成や小口保冷輸送サービスに関するPAS規格の普及及びISO化に向けた取組等の検討が必要。</p>
<p>②人口減少・少子高齢化の進展に伴う労働力不足の顕在化とトラック産業の課題</p> <p>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おり、トラック産業において取引環境・労働条件を改善し、その担い手を確保することが課題となっている。</p>	<p>トラック事業の経営環境改善や女性運転手の確保等を引き続き推進するとともに、「働き方改革」の一環として、新技術の活用等による荷待ち・荷役時間の短縮、再配達削減、中継輸送方式の普及等のトラック運送業の労働環境改善、多様な人材の確保・育成等の取組を一層推進する。</p>
<p>③社会構造の変化と物流に要求される機能の変化</p> <p>近年、消費者のライフスタイルの変化等に応じて、物流に対するニーズも大きく変わってきており、輸送の小口・多頻度化による輸送効率の低下が懸念されている。さらに、物流に付随するサービスの範囲が拡大しており、複雑化するニーズへの的確な対応が課題となっている。</p>	<p>荷主、物流事業者等の様々な関係者が連携・協働して物流の効率化及び付加価値の向上を図るため、物流総合効率化法の枠組みの活用や、官民による検討の場を通じ、データや荷姿などに関する事業者間での共通ルールの設定や全体での標準化の促進等の取組を推進する。</p>
<p>④ハードインフラの整備の進展</p> <p>三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路網等の整備等、物流を支えるハードインフラの整備を着実に進めてきており、今後は、更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、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。</p>	<p>ピンポイント渋滞対策の強化等の道路輸送の機能強化や国際コンテナ戦略港湾での大水深コンテナターミナルの整備等による海上輸送の機能強化等を図るとともに、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等によるモーダルコネクットの強化を図る。</p>
<p>⑤IoT、BD、AI等の新技術の登場</p> <p>第4次産業革命時代に入り、データの活用等による大幅な生産性向上が期待される状況となっている中、物流分野における課題解決のために、新技術の活用が重要となっている。</p>	<p>トラックの隊列走行の実現やドローンの活用等、新技術を活用することにより、サプライチェーン全体の効率性・生産性向上を図るとともに、物流における人手不足等の課題解決を図る。</p>
<p>⑥地球環境問題への対応</p> <p>物流分野におけるCO₂排出量は減少傾向であるが、国際約束を遵守しつつ、我が国経済の成長を持続させるためには、その基盤となる物流が環境面においても持続可能である必要があり、地球温暖化対策を着実に進めることが重要である。</p>	<p>「地球温暖化対策計画」に掲げる我が国の温室効果ガス削減目標の達成のために、再配達削減、モーダルシフトの推進、自動車の単体対策、鉄道・船舶・航空・物流施設における低炭素化の推進等を行う。</p>
<p>⑦震災等の自然災害への対応</p> <p>熊本地震への対応では、支援物資輸送を担う多様な関係者の役割分担が明確でなかったことや、輸送拠点から避難所等に至るラストマイルの輸送の混乱が生じたこと等の課題が顕在化した。</p>	<p>緊急物資の輸送・保管に関して地方自治体と物流事業者等間での輸送協定等の締結促進、物流事業者によるBCPの策定促進を行い、輸送拠点から避難所に至るラストマイルの着実な輸送を含めた支援物資輸送の円滑化等を図る。</p>