

2010年代に向けての物流戦略委員会
中間整理

この中間整理は、2010年代に向けての物流戦略委員会及び同委員会の3つのワーキンググループにおける検討の成果を中間的に整理するものであり、今後、さらに審議を進め、2009年6月までに最終的な報告をとりまとめることとする。

はじめに

物流は、企業の調達・生産・販売に至るプロセスを結ぶ戦略的な機能であり、また、国民生活にとっては、なくてはならないもの。資源・食糧の多くを海外に依存する我が国にとって、安全・安心の根幹にかかわる重要な分野。

物流は、荷主、物流事業者、施設管理者、行政機関、海外の国や企業など多様な関係者がかかわる分野。各種課題の解決のためには、関係者が密接に連携を図りながらそれぞれの役割を適切に遂行する不断の努力が必要。

2010年代に向けての物流戦略を策定するに当たっての基本的考え方として、我が国の企業の競争力と国としての競争力の強化を同時に推進することが重要。

1. 物流をめぐる環境の変化と課題

○グローバル化した市場経済において、内外の労働・資本・資源の賦存状況、各種社会インフラの整備水準や消費市場への近接性等に応じて企業が商品の開発・製造拠点の立地を戦略的に選択する時代。物流システムをある1つの企業の内部に限定することなく、複数の企業間で統合的に構築し、迅速な意思決定とその遂行を可能とすることで経営の成果を高めるサプライチェーン・マネジメント（SCM）が、日本国内にとどまらず、国境を越えて展開。とりわけ、多くの本邦企業が展開し、世界の生産拠点となったアジアにおいては、ますます本邦企業の立地が進んでいくものと見込まれる。しかしながら、現状ではアジア域内で円滑に物資を移動できないケースも散見され、物資の域内移動の円滑化を図ることが重要。また、資源・エネルギー等の安定的・効率的な輸送も必要。

- 日本発着の物流よりもアジア域内・アジアと欧米間の物流が増加する傾向にあるが、我が国の国際拠点港湾・空港は近隣諸国の主要港湾・空港に比べて相対的に地位が低下してきており、我が国に立地する企業の競争力を強化する観点から、国際拠点港湾・空港の機能強化が求められている。
- アジアをめぐる物流動向を踏まえると、物流事業については、我が国発着のみならず、アジア需要全般への積極的な取り組みが重要であり、日本の物流事業者も、三国間輸送を含め一層海外事業に取り組むことが重要。
- 消費者ニーズの多様化に伴い、少量多種の製品やサービスの多頻度の提供が求められ、輸送の低廉化・高度化が図られてきたが、地球温暖化対策の必要性の高まり、中長期的な原油価格の上昇傾向とともに、その見直しを迫られている。低炭素型物流システムに誘導するための関係者の協働とインセンティブの充実が必要。とりわけ、厳格に時間を守るなど、スペックの高い日本の物流システムについて、一層の低炭素化と必要なサービス水準の両立が重要。物流拠点の内外や都市内における円滑な物流システムの実現に向けた諸課題の解決、モーダルシフトを含めた輸送の効率化が必要。
- サプライチェーンが内外で広域的に展開される中で、ロジスティクスの脚が長くなることに伴い、管理が難しくなり、安全確実な輸送の実施が揺らぎつつある。
- 近年、テロ対策の一環として、輸送機関の保安対策や大量破壊兵器の持ち込みに対する監視の強化が行われてきており、効率的な物流との両立が大きな課題となっている。
- 少子高齢化に伴い、物流事業では、厳しい現場作業の担い手が減少し、労働力の確保・育成策が重要。労働環境の改善や地位の向上など幅広い支援が必要。
- 循環型社会の形成に当たり、静脈物流システムの形成が必要。

2. 基本的視点

以上の環境変化や課題を踏まえると、2010年代に向けての物流戦略は、グローバルに展開される調達・生産・販売に関し、迅速で効率的、かつ、安全・確実でセキュリティ・レベルの高い物流を確保すること及び物流からの環境負荷を最小化することであると考えられる。

具体的には、各種の経済活動が分散立地したときに相互間の「ものの移動と情報伝達」のために発生する費用（サービスリンク・コスト）の低減を通

じ、我が国に産業の中核機能を確保しつつ、部品製造や製品組立等の立地をアジア等に戦略的に展開しやすくすることが企業の国際競争力強化につながる。このような我が国産業の立地の国際展開を支えるロジスティクス機能は、物資の移動を可能な限り市場動向に同期化させることで物流そのものの量や在庫を縮減する効果があるほか、我が国を含む消費者の多様なニーズに対応して良質で低廉な商品・サービスが提供される基盤となる。このため、国際拠点港湾・空港の機能強化や国内外の物流ネットワークの拡充・円滑化をはじめ、コストの縮減やリードタイムの短縮など一層の対応が必要とされている課題について重点的に取り組むことが必要である。また、我が国物流事業者は一定程度質の高い物流システムを形成しており、「日本ブランド」とも呼ぶことのできる我が国の誇る質の高い物流の普及・拡大が期待される。

次に、安全・確実な輸送の確保は物流に欠かすことのできない重要な要因であり、輸送の手配と実施の連携強化や優良事業者の認定・監督のあり方について、必要に応じて新しい対応が求められている。また、近年、テロ対策が国際物流に求められてきており、物流効率化を確保しつつ、セキュリティの向上を図ることが必要である。セキュリティは輸送の保安や国の安全保障に関わる課題であり、諸外国との連携・調整、官民間・関係省庁間等の連携が重要である。また、セキュリティの分野では、ICTをはじめとする各種技術の活用が期待され、日本の誇るセキュリティ技術の開発を引き出すとともに、先端技術を世界に向けて発信していくことも重要である。

また、物流はエネルギー起源のCO₂をはじめ、各種の環境負荷を社会にもたらしている。近年、国内貨物輸送からのCO₂排出量は低減する傾向にあるが、今後はサプライチェーン全体からの環境負荷を低減していくことが求められる。このため、内外で環境にやさしい物流の一層の展開を図ることにより、我が国が国際社会において環境面で果たすべき役割を積極的に担うことが重要であるが、これは、物流の担い手のみならず、消費者を含めた物流の利用者の責務でもあると考えられる。また、静脈物流に関しては、臨海部などの適切な場所に再利用・最終処分場の立地を集約することなどを含め、物流面での環境負荷低減のための工夫が求められる。低炭素型社会の構築は、我が国をめぐる環境負荷の低減に資するのみならず、中長期的にはさまざまな省エネ・環境技術の開発・応用を誘発することを通じて、我が国産業の国際競争力強化につながることも期待される。

このように、2010年代の物流戦略を展望する場合、下記の2つの基本的視点が重要であると考えられる。

- 1) 国際・国内一体となった質の高い物流の確保
 - 内外における迅速で効率的な物流の確保
 - 安全・確実でセキュリティ・レベルの高い物流と効率化の両立
 - 物流の効率化に向けた各種インフラ整備の推進
- 2) グリーン物流の深化
 - 環境負荷低減に資する効率的な物流システム構築のための協働
 - 効率的な物流システム構築に誘導するためのインセンティブ強化

3. 新たな施策の方向

前述のように、中長期的な環境の変化と課題に対応して日本の誇る質の高いロジスティクスの展開とグリーン物流の深化を同時に推進することが必要となる。この場合、荷主・物流事業者などの民間部門、施設の整備・管理者、行政機関など多様な関係者がビジョンを共有するとともに、「目標設定・実施・評価・反映（PDCA）」方式により、中間目標（マイルストーン）を重視しながら、以下の施策を中心に取り組むことが必要である。各種施策を展開する際、関係者間で受益と負担のあり方を含めた調整が必要となるケースもあり、特定の分野にしわ寄せがいくことのないよう、当事者間の連携・協働を一層重視する必要がある。また、多くの日本企業が展開するアジア等においても、海外の国や企業との連携を深めながら、パートナーシップの輪を広げていくことが必要である。

1) 多様な関係者の協働による質の高い国際物流の確保

荷主、物流事業者、施設管理者、行政機関、海外の国や企業など多様な関係者が連携して、物流の効率化を一層推進するとともに、国際物流におけるボトルネックを解消し、物流の円滑化・効率化に取り組んでいく。また、安全・確実でセキュリティ・レベルの高い物流と効率化の両立に向け内外における関係者間の協調を図る。

- 「パートナーシップ」による国際物流の円滑化・効率化
 - ・ 国際複合一貫輸送の推進等物流のシームレス化
 - ・ アジア等における物流基盤の改善（ハード・ソフトの両面）
 - ・ 航空貨物ネットワークの拡充
 - ・ 成田・羽田の物流円滑化
 - ・ 各種手続を含む簡易化・電子化の促進

○安全・確実でセキュリティ・レベルの高い物流と効率化の両立

- ・航空輸送などの保安対策の徹底、安全な輸送のための手配と実施の連携強化
- ・主要な海上輸送路の安全確保（マラッカ・シンガポール海峡の航行の安全の確保、ソマリア周辺海域における日本関係船舶の安全確保）
- ・大量破壊兵器の持ち込みに対する国際的な監視強化への対応

2) 国際拠点港湾・空港の整備・管理運営の効率化

ロジスティクス機能を担う国際拠点港湾・空港については、迅速で低廉な物流を確保するために、港湾・空港の選択と集中を進め、ハード・ソフト両面において以下の取組みを進める。

○港湾を核としたシームレス物流網の形成

- ・スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化（次世代高規格コンテナターミナルの整備、夜間早朝利用の推進、内航フィーダー・鉄道輸送の充実等）
- ・バルク貨物等輸送の効率化
- ・港湾手続の効率化等港湾サービスの高度化や港湾行政の広域連携の推進

○大都市圏拠点空港の物流機能の強化

- ・首都圏空港の物流機能拡充
- ・関西国際空港の国際物流ハブ機能の強化
- ・中部国際空港の利活用の推進

3) 国内外の物流ネットワークの拡充・円滑化

物流の円滑化・効率化を図るため、国内外の物流ネットワークを形成する各種インフラの整備を推進するとともに、輸送モードの有機的連携によって、物流結節点と消費地・工場等を円滑に結ぶ物流ネットワークの構築に向けて、道路、鉄道、海運について、以下の取組みを進める。

○道路

- ・都市圏の環状道路等幹線道路ネットワークの整備、拠点的な空港・港湾へのアクセス向上、国際標準コンテナ車の通行支障区間の早期解消

○鉄道

- ・輸送力増強（インフラ整備や輸送機材強化・更新等）、駅設備の近代化（E&S化^{*}等）、積載率の向上

^{*}E&S：Effective & Speedy（着発線荷役）の略。貨物駅でコンテナを本線上の列車から積み卸しする方式。

○海運

- ・RORO船、内航コンテナ船、カーフェリーの競争力強化（内航フィーダー輸送の充実等）

○国際海上コンテナ輸送

- ・ロットの大きさに応じたコンテナ輸送の検討（長大コンテナに関する輸送ニーズの把握、12フィートコンテナの近距離国際物流での活用）

4）環境面で持続可能な物流システムの構築

輸送機関の低炭素化に加え、荷主、物流事業者、行政機関、地域住民、消費者等が連携して、低炭素型の物流システムの構築を推進する。

○輸送モードごとの総合的な対策や単体対策

- ・クール SHIPPING（海運分野の低炭素化）の推進
- ・低公害車、スーパーエコシップ（SES）等省エネ船舶の普及促進、船舶の代替建造・改良・改造、省エネに向けた運行（運航）の効率化、省エネ型機関車等

○モーダルシフトを含めた輸送の効率化

- ・荷主と物流事業者との連携による物流システムの改善（利用運送事業者の協力、発荷主・着荷主の双方の理解、輸送品質向上の工夫、地域におけるルール形成、物流総合効率化法の活用等、JR貨物・内航海運（RORO船等）・カーフェリーの輸送力の更なる活用、輸送障害時対応等）
- ・積替拠点における物流の効率化（貨物駅のE&S化等）
- ・幹線物流全般にわたる輸配送の効率化、環境負荷軽減に資する物流施設の整備（高速道路IC周辺、臨港地区、鉄道貨物駅周辺等に立地を促進）、自営転換の推進
- ・省エネ法の特定荷主及び特定運送事業者の支援並びに省エネ法スキームの活用等
- ・輸送モード間の公平な競争条件の確保

○都市内物流の効率化

- ・ 商店街や商業施設・ビルなどが集積する地域における、関係者の協働・連携に基づいた都市内物流の効率化に向けた取組みの促進（荷捌きスペースの確保、共同集配、地域毎の事情に応じた支援メニュー、物流総合効率化法の活用、都市部における施設の設計・配置における物流への配慮など、物流システムのトータルな視点での改善）
- ・ 都市圏における輸配送の効率化、環境負荷軽減に資する物流施設の整備（高速道路 IC 周辺、臨港地区、鉄道貨物駅周辺等に立地を促進）、自営転換の推進

○CO₂ 排出量の「見える化」、経済手法の活用の検討、環境負荷軽減に資する取引条件の改善

○グリーン物流の国際展開（日中韓等）

○静脈物流システムの形成

- ・ 循環型社会の形成を促進するため、海上輸送による効率的な静脈物流ネットワークを構築するとともに、臨海部におけるリサイクル産業の拠点化を推進

5) その他

円滑かつ確実な物流を支えていくために、以下の取組みも重要。

○技術開発と応用

○人材育成・確保と労働環境の整備

4. 今後の検討の進め方

上記 3. で示された施策を中心に、課題・問題点をクリアしながら、具体的な解決策の策定を目指して、2009 年 6 月の最終報告に向けて議論を深めていくこととする。

2010年代に向けての物流戦略委員会 開催経緯
(2008年12月12日まで)

2010年代に向けての物流戦略委員会

第1回委員会 2008年 9月26日
第2回委員会 11月14日
第3回委員会 12月12日

第1ワーキンググループ（モーダルシフト・都市内物流）

第1回WG 2008年10月31日
第2回WG 11月13日
第3回WG 12月 4日（中間整理：別紙1）

第2ワーキンググループ（成田・羽田）

第1回WG 2008年10月17日
第2回WG 12月 3日（中間整理：別紙2）

第3ワーキンググループ（国際物流）

第1回WG 2008年11月28日

2010年代に向けての物流戦略委員会

委員等名簿

【委員（50音順・敬称略）】

	内田明美子	（株）湯浅コンサルティング コンサルタント
	加藤 一誠	日本大学教授
	上崎 正則	時事通信社編集局内政部長
	苦瀬 博仁	東京海洋大学教授
	黒田 勝彦	神戸大学名誉教授・神戸市立工業高等専門学校校長
委員長	杉山 武彦	一橋大学長
	谷口 栄一	京都大学大学院教授
	寺島 実郎	（株）三井物産戦略研究所所長・（財）日本総合研究所会長
委員長代理	野尻 俊明	流通経済大学教授
	屋井 鉄雄	東京工業大学教授

【産業界委員（50音順・敬称略）】

	伊丹 英彦	（株）日本航空インターナショナル貨物郵便本部 品質企画部長
	井上 洋	（社）日本経済団体連合会産業第一本部長
	井本 隆之	井本商運（株）代表取締役社長
	栗原 洋幸	（社）全国通運連盟業務部長
	小牧 哲夫	（株）日新 執行役員アジア統括兼営業推進部担当兼国際営業第一部長
	園田 裕一	（社）日本船主協会常務理事・企画部長
	高松 孝行	トヨタ自動車（株）物流企画部主査
	高山 哲郎	住友商事（株）金融・物流総括部貿易手続円滑化担当部長
	辰巳 順	オーシャントランス（株）取締役営業企画部長兼東京港事務所長
	名村 悦郎	（社）日本港運協会業務部長
	樋口 恵一	川崎陸送（株）取締役社長
	平山 芳昭	（社）日本物流団体連合会理事長
	福本 正憲	富士通（株）グローバルビジネス本部 兼パブリックリレーションズ本部部長
	藤居 憲二	日本通運（株）航空事業部長
	正木 裕二	（株）東芝 生産企画部生産企画担当参事
	村山 洋一	日本貨物鉄道（株）常務取締役経営企画部長
	森川 剛吉	（株）住友倉庫 執行役員業務部長
	山室 達雄	（株）ニチレイロジグループ本社 取締役常務執行役員経営企画部長 兼海外事業推進部長

【行政側出席者】

田中 万平	財務省関税局監視課長
齋藤 和久	財務省関税局税関調査室長
高橋 直人	経済産業省商務流通グループ流通政策課長
井手 憲文	国土交通省政策統括官
山口 勝弘	国土交通省政策統括官付参事官（物流政策）
田中 照久	国土交通省政策統括官付参事官（物流施設）
志村 務	国土交通省政策統括官付参事官（複合物流）
藤田 礼子	国土交通省総合政策局環境政策課地球環境政策室長
阪井 清志	国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市計画調査室長
森 昌文	国土交通省道路局企画課道路経済調査室長
平垣内久隆	国土交通省大臣官房参事官（鉄道局）
一見 勝之	国土交通省自動車交通局貨物課長
山本 知孝	国土交通省海事局総務課企画室長
重田 雅史	国土交通省海事局内航課長
下司 弘之	国土交通省港湾局計画課企画室長
若林 陽介	国土交通省港湾局港湾経済課長
田村 幸士	国土交通省航空局航空事業課航空物流室長

第1ワーキンググループ（モーダルシフト・都市内物流）

委員等名簿

【委員（50音順・敬称略）】

青木 克生	(株)セブンイレブン・ジャパン物流管理本部物流部 アシスタント総括マネジャー
飯田 聡	日本貨物鉄道(株)総合企画本部投資計画室室長
内田明美子	(株)湯浅コンサルティングコンサルタント
興村 徹	日本通運(株)業務部専任部長
委員長 苦瀬 博仁	東京海洋大学海洋工学部教授
清水 啓紀	金沢市都市政策局交通政策部長
高松 孝行	トヨタ自動車(株)物流企画部主査
谷口 栄一	京都大学大学院工学研究科教授
恒吉 正浩	味の素(株)食品カンパニー物流企画部企画グループ長
富岡 伸之	豊田通商(株)物流業務部部長補
外山 幸平	井本商運(株)取締役営業部長
中田 哲也	全国農業協同組合連合会（JA全農） 園芸農産部園芸流通課課長
別所 恭一	佐川急便(株)理事
北条 英	(社)日本ロジスティクスシステム協会主任研究員
松永 正大	東京路線トラック協議会常務理事
水口 雅晴	大手町・丸の内・有楽町地区再開発計画推進協議会 まちづくり検討会コアスタッフ
山田 義人	協同組合元町SS会事務局長

【行政側出席者】

高橋 直人	経済産業省商務流通グループ流通政策課長
山口 勝弘	国土交通省政策統括官付参事官（物流政策）
田中 照久	国土交通省政策統括官付参事官（物流施設）
志村 務	国土交通省政策統括官付参事官（複合物流）
藤田 礼子	国土交通省総合政策局環境政策課地球環境対策室長
阪井 清志	国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市計画調査室長
森 昌文	国土交通省道路局企画課道路経済調査室長
一見 勝之	国土交通省自動車交通局貨物課長
平垣内久隆	国土交通省大臣官房参事官（鉄道局）
山本 知孝	国土交通省海事局総務課企画室長
重田 雅史	国土交通省海事局内航課長
下司 弘之	国土交通省港湾局計画課企画室長
増田 直樹	国土交通省関東運輸局交通環境部長

第2ワーキンググループ

(成田・羽田物流円滑化ワーキングチーム)

委員等名簿

【委員（50音順・敬称略）】

青柳達雄	郵船航空サービス株式会社営業総括部長
青柳 務	東京国際エアカーゴターミナル株式会社常務取締役兼運営本部長
太田 誠	社団法人日本経済団体連合会産業第一本部国土グループ長
小倉重夫	成田国際空港株式会社空港施設事業本部貨物事業部 計画グループマネージャー
加藤一誠	日本大学経済学部教授
清水良浩	全日本空輸株式会社貨物本部貨物事業戦略部主席部員
高橋 武	社団法人航空貨物運送協会事務局長
高山哲郎	社団法人日本貿易会物流委員会貿易手続効率化小委員会副委員長
土屋昌彦	全日本空輸株式会社貨物本部サービス企画部主席部員
戸祭 晃	株式会社近鉄エクスプレスフォワーディング営業部次長
中村栄一	日本通運株式会社航空事業部専任部長
土方 卓	日本貨物航空株式会社管理本部経営企画部 経営企画チームチームリーダー（兼）社長室マネージャー
兵藤哲朗	東京海洋大学海洋工学部教授
松崎宏則	社団法人全日本トラック協会企画部長
松永正大	東京路線トラック協会常務理事
森本義規	株式会社日本航空インターナショナル貨物郵便本部企画マーケティング部 企画グループグループ長
座長 屋井鉄雄	東京工業大学教授
若宮正吾	株式会社日本航空インターナショナル貨物郵便本部品質企画部 企画グループグループ長
綿引正明	関東トラック協会専務理事

【行政側出席者】

田中万平	財務省関税局監視課長
齋藤和久	財務省関税局税関調査室長
森 昌文	国土交通省道路局企画課道路経済調査室長
一見勝之	国土交通省自動車交通局貨物課長
田村幸士	国土交通省航空局監理部航空事業課航空物流室長
藤井直樹	国土交通省航空局空港部首都圏空港課長
志村 務	国土交通省政策統括官付参事官（複合物流担当）
横山晴生	国土交通省関東地方整備局企画部長
増田直樹	国土交通省関東運輸局交通環境部長

第3ワーキンググループ（国際物流）

委員等名簿

【委員（50音順・敬称略）】

	飯塚 裕	日本貨物鉄道(株)ロジスティクス本部副本部長 兼環境事業部長兼国際物流開発部長
	大橋 弘	東京大学大学院准教授
	栗本 聡	三井物産(株)ロジスティクスマネジメント部物流総括室室長
	黒田 勝彦	神戸大学名誉教授・神戸市立工業高等専門学校校長
	小牧 哲夫	(株)日新 執行役員アジア統括兼営業推進部担当 兼国際営業第一部長
	園田 裕一	(社)日本船主協会常務理事・企画部長
	谷口 栄一	京都大学大学院教授
	寺島 実郎	(株)三井物産戦略研究所所長・(財)日本総合研究所会長
	名村 悦郎	(社)日本港運協会業務部長
座長	野尻 俊明	流通経済大学教授
	樋口 恵一	川崎陸送(株)取締役社長
	平山 芳昭	(社)日本物流団体連合会理事長
	福本 正憲	富士通(株)グローバルビジネス本部 兼パブリックリレーションズ本部部長
	正木 裕二	(株)東芝 生産企画部生産企画担当参事

【行政側出席者】

	齋藤 和久	財務省関税局税関調査室長
	高橋 直人	経済産業省商務流通グループ流通政策課長
	森 昌文	国土交通省道路局企画課道路経済調査室長
	平垣内久隆	国土交通省大臣官房参事官（鉄道局）
	一見 勝之	国土交通省自動車交通局貨物課長
	山本 知孝	国土交通省海事局総務課企画室長
	下司 弘之	国土交通省港湾局計画課企画室長
	若林 陽介	国土交通省港湾局港湾経済課長
	山口 勝弘	国土交通省政策統括官付参事官（物流政策）
	志村 務	国土交通省政策統括官付参事官（複合物流）

第1ワーキンググループ（モーダルシフト・都市内物流）
中間整理

1. 背景

本ワーキンググループは、2010年代に向けての物流戦略の取りまとめに資するため、モーダルシフトを含めた輸送の効率化（幹線物流）及び都市内物流など国内物流に焦点を当て集中的に審議を進めてきた。審議に当たっては、物流を取り巻くマクロ的な環境変化、物流における課題及び施策の現状などを踏まえ、課題解決に向けた方策について検討している。なお、幹線物流、都市内物流以外の視点については、今後更に審議を進めていく予定である。

2. 検討の方向性

1) 物流を取り巻く現状への対応

物流は、地球温暖化問題、労働人口の減少、燃料など物価の大幅な変動といった環境変化に対応することが求められており、物流の担い手である事業者が、低コスト、高い輸送品質、短いリードタイム、異常時の円滑な対応など利用者ニーズに対応した高度な物流を実現していくため、政策面においては、インフラ整備などハード面における対策、システムや制度などソフト面における対策を講じていくことが必要である。

2) 環境配慮型かつ効率的な物流の実現に向けた課題と検討の方向性

環境に配慮しつつ物流の効率化を実現するためには、省エネルギー、省力化による労働環境改善、物流事業者や荷主など物流に参加する主体の適切な役割分担、インフラの整備及び使いやすさの向上などの方向での取組みが重要と考えられる。物流の態様は貨物によって様々であるが、国内物流に関しては大きくモーダルシフトを含めた輸送の効率化（幹線物流）と都市内物流に分けて考えることができる。さらに、幹線物流・都市内物流といった観点とは別に、物流事業者側からは見えにくいサプライチェーン全体に係る効率化という観点も考慮することが必要である。

3. モーダルシフトを含めた輸送の効率化（幹線物流）に関する検討課題

幹線物流の多くは、一般に鉄道貨物駅、港湾、トラックターミナル、配送センター等の物流結節点を経由した長距離の輸送が行われている。環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道や海運については、その利点を生かすことのできる距離帯や区間・対象貨物について、可能な限り貨物輸送をトラックから転換を図ることが重要である。また、トラック輸送については、輸送効率の向上や自営転換が重要である。トラックから鉄道・海運へのモーダルシフトの推進に当たっては、鉄道・海運の輸送力の確保とともに、輸送コスト、輸送品質、リードタイム、輸送障害時対応（代替輸送体制の確保）などが課題となる。

幹線物流全般にわたり、物流結節点の集約・再配置、巡回集荷（ミルクラン）など物流結節点と末端との間の集配の効率化も重要である。また、複数荷主による共同輸送や往路と復路を組み合わせた輸送効率の向上に当たっては、関係者による幅広い連携が必要となるが、現状では、業種を超えた取組みや地域ごとの連携は必ずしも十分とは言えない。

4. 都市内物流に関する検討課題

都市内物流に関係する課題として、商店街や商業施設・ビル等が集積する都市部における末端物流のあり方と、複数の集配拠点への輸配送を行う都市圏における広域的な物流のあり方が挙げられる。

前者に関する課題の1つとして、貨物自動車の路上における荷捌きは、交通の渋滞や歩行者の安全な通行を阻害する一因となっている。都市内物流の課題は、地域によって様々であり、その解決策も多様であるため、その課題の解決に向けては、施設の設計・配置における物流への配慮、物流システムの改善、環境の改善等トータルな視点により取り組むことが必要である。また、取り組む主体としても、様々な関係者がトータルで連携して取り組むことが必要となることから、幅広い関係者（発荷主・着荷主、物流事業者、地域の行政機関・警察等）によるコンセンサスの形成と継続による地域の実情に合ったオーダーメイドの解決策の構築や荷捌きスペースの確保等が課題となる。

また、後者については、幹線道路ネットワーク等の効率的な整備を推進するとともに、配送センター等の物流施設の立地の適正化や積載率の向上等を促進し、都市圏における輸配送の効率化を推進することが課題である。

5. 課題解決に向けた方策

1) モーダルシフトを含めた輸送の効率化

① 荷主と物流事業者の連携による物流システムの改善

利用運送事業者の協力、発荷主・着荷主の双方の理解、輸送品質向上の工夫、地域におけるルール形成、物流総合効率化法の活用等、JR貨物・内航海運（RORO船等）・カーフェリーの輸送力の更なる活用、輸送障害時対応等

② 積替拠点における物流の効率化（貨物駅のE&S化等）

③ 幹線物流全般にわたる輸配送の効率化、環境負荷軽減に資する物流施設の整備（高速道路IC周辺、臨港地区、鉄道貨物駅周辺等に立地を促進）、自営転換の促進

④ 省エネ法の特定荷主及び特定輸送事業者の支援並びに省エネ法スキームの活用等

⑤ 輸送モード間の公平な競争条件の確保

2) 都市内物流の効率化

① 商店街や商業施設・ビルなどが集積する地域における、関係者の協働・連携に基づいた都市内物流の効率化に向けた取組の促進（荷捌きスペースの確保、共同集配、地域毎の事情に応じた支援メニュー、物流総合効率化法の活用等）

② 都市圏における輸配送の効率化、環境負荷軽減に資する物流施設の整備（高速道路IC周辺、臨港地区、鉄道貨物駅周辺等に立地を促進）、自営転換の促進

3) 国内外の物流ネットワークの拡充・円滑化

輸送モードの有機的連携によって、物流結節点と消費地・工場等を円滑に結ぶ物流ネットワークの構築に向けて、道路、鉄道、海運について、以下の取組みを進める。

○道路

- ・都市圏の環状道路等幹線道路ネットワークの整備、拠点的な空港・港湾へのアクセス向上、国際標準コンテナ車の通行支障区間の早期解消

○鉄道

- ・輸送力増強（インフラ整備や輸送機材強化・更新等）、駅設備の近代化（E&S化等）、積載率の向上

○海運

- ・ RORO 船、内航コンテナ船、カーフェリーの競争力強化（内航フィーダー輸送の充実等）

4) 輸送モードごとの総合的な対策や単体対策

海運分野における低炭素化の推進（クール SHIPPING）、低公害車、スーパーエコシップ（SES）等省エネ船舶の普及促進、船舶の代替建造・改良・改造、省エネに向けた運行（運航）の効率化、省エネ型機関車の導入促進等

5) その他

CO₂ 排出量の「見える化」、経済手法の活用検討、環境負荷軽減に資する取引条件の改善

第2ワーキンググループ
(成田・羽田物流円滑化ワーキングチーム)
中間整理

1. 背景

航空輸送は、我が国の経済発展を支える重要な物流上の役割を發揮してきており、今後も着実にその役割を果たしていくことが求められている。こうした中で、現下の国際航空物流を巡る状況は厳しいものがあるものの、2010年代を中長期的に見据え、成田国際空港の北伸事業及び羽田空港再拡張事業を着実に推進するとともに、成田・羽田両空港の一体的活用を通じた首都圏全体の物流機能の最大化・24時間化を実現していくことが必要である。

こうしたことから、両空港の円滑かつ効率的な物流の構築に向け、具体的な課題を抽出し、その解決方策について関係者間で検討を行うため、「成田・羽田物流円滑化ワーキングチーム」を設置した。これまで、成田・羽田両空港の物流面での役割、成田空港のボトルネック対策等について検討したところである。

なお、今後、本ワーキングチームにおいては、羽田空港のボトルネック対策等について更に検討を行う予定である。

2. 検討の方向性

我が国を取り巻くアジア諸国の空港・航空会社が航空貨物分野において台頭しつつある中で、我が国全体としての国際競争力を高めるとともに、高度化・多様化するニーズに柔軟に対応するため、戦略的な空港の物流機能の強化及び輸送プロセスの効率化・円滑化により、一層のリードタイム短縮、コスト削減、輸送品質の向上等を図っていくことが求められている。

このような状況を踏まえつつ、2010年代を中長期的に見据え、国際競争力の強化という観点から成田・羽田両空港の一体的活用を通じた首都圏における航空物流機能の最大化・24時間化に資するべく、空港内の混雑緩和、空港アクセスの改善、成田・羽田両空港の有機的連携を推進する。

3. 検討課題及び対応方策

本ワーキングチームにおいては、これまでの議論等を踏まえ、成田国際空港内の混雑緩和、成田国際空港へのアクセスの改善、成田・羽田両空港の有機的連携の3つの視点から、課題及び対応方策を以下のとおり整理した。

1) 成田国際空港内の混雑緩和

空港内の構内道路等におけるトラック等による交通混雑の緩和、安全性の確保等に向けた対策として、航空貨物輸送に係る情報システムの構築、空港ゲートの効率化・円滑化、関係者間の共通ルールの確立等に関する検討を推進すること。

2) 成田国際空港へのアクセス改善

荷主企業が多く立地する東京圏北部（埼玉県、茨城県南部）、北関東（群馬県、栃木県、茨城県）等から、確実かつ安定的な貨物輸送を行うため、成田国際空港へのアクセス強化に資する道路ネットワークの着実な整備とともに、空港周辺道路における朝夕の通勤車両等による道路混雑に起因する定時性の低下や安全性の確保に対応するため、ボトルネック箇所の改良や周辺交通環境の整備等について推進すること。

3) 成田・羽田両空港の有機的連携

2010年以降の両空港の一体的活用による首都圏全体の物流機能の最大化・24時間化を見据え、両空港間の効率的な横持ち輸送の構築、両空港への物流拠点ターミナル機能の整備等の有機的連携方策も視野に入れた検討を推進すること。

4. 検討に当たっての考慮事項

3. の対応方策を検討するに当たっては、速やかに対応すべき対策と今後の経済情勢等も踏まえつつ対応すべき対策、個別の企業が対応すべき対策、共同化して対応すべき対策と国・県等公的セクターにおいて対応すべき対策といった時間軸・役割分担に係る視点も考慮しつつ進めていくことが重要である。