

物流戦略委員会最終取りまとめ 概要

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るとともに、安全・安心の根幹にかかわる国民生活にとって不可欠な分野。

物流をめぐる中長期的な環境の変化と課題

1) 経済と物流のトレンド

経済成長の著しい地域が欧米や我が国からNIEs、ASEAN、BRICsへと拡がり、経済のグローバル化がますます進展。サプライチェーンの構築が国境を越えて進展。我が国の製造業は海外企業との連携も含めて、世界規模で適切な生産活動を展開。経済危機により、物流にも未曾有の影響が発生したが、以下の課題は不変。

2) 物流をめぐる主な課題

本邦企業の立地が進んでいくものと見込まれるアジア域内における物資の円滑化が重要。地球温暖化対策の必要性の高まり等により、少量多種の製品・サービスの多頻度の提供の見直しが必要。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。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課題。テロ対策等と効率的な物流の両立が課題。新たな技術の開発・物流への応用も必要。少子高齢化に伴い、物流事業の担い手の確保が課題。

基本的視点

物流は多様な関係者が関わる分野であり、関係者が密接に連携し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は、我が国の企業の競争力と国としての競争力を同時に強化することが必要。併せて、環境負荷が少なく、国民にとって安全・安心な物流を提供することも重要。

1) 経済構造の一層のグローバル化への対応

サービスリンク・コスト¹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重要。東アジア経済圏の発展に伴い、我が国をめぐる物流の一層のコスト削減と高いサービスレベルの確保が課題。国際拠点港湾・空港の機能強化等が必要。物流事業について、アジア需要全般への積極的な取組みが重要。三国間輸送を含め一層海外事業に取り組むことが重要。

2) 環境負荷の少ない物流の実現

サプライチェーン全体からの環境負荷低減が必要。静脈物流に関して、臨海部などにおける最終処分場等の立地の集約等も重要。

3) 安全・確実でセキュリティ・レベルの高い物流の確保等

物流効率化を確保しつつ、安全・確実な輸送の確保、セキュリティの向上が必要。燃費の向上等の取組みが重要。また、革新的技術による輸送・保管等のシステムの開発も期待される。労働力の確保・育成策、労働環境の改善等のため対策も必要。

新たな施策の方向

日本の誇る質の高いロジスティクスの展開と環境負荷の少ない物流の実現を同時に推進することが必要。PDCA²方式により、中間目標(マイルストーン)を重視しながら施策を展開。その際、受益と負担の調整など、当事者間の連携・協働が一層必要。海外の国や企業との連携も必要。国際規格に適合した物流システムの構築が必要。経済状況に対応した政策対応が期待される。

(1) サービスリンク・コスト: 多国間にまたがって分断された中間財の生産工程と最終財の生産工程を接続させるためのコスト。
(2) PDCA: 目標設定(Plan) 実施(Do) 評価(Check) 反映(Action)の一連のサイクルのこと。
(3) インタ外輸送: 航空機へ搭載する貨物を荷主又はフォワーダー(利用運送事業者)施設からULD(United Load Device、航空貨物運送用パレット)単位に梱包された状態で運搬し積み込むこと。また、航空機から荷下ろしされた貨物をULD単位に梱包されたままフォワーダー又は荷主の施設へ引き渡すこと。
(4) 3PL(Third Party Logistics): 荷主企業に代わって、最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築について包括的に受託し、実行すること。
(5) BCP: 不測の事態が発生した場合に、中核となる事業の継続又は早期復旧を可能とするために、平常時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための方法、手段等を取り決めておく計画。

物流戦略委員会最終取りまとめ 概要

新たな施策の方向

1) 国際・国内一体となった物流環境の改善

- 「パートナーシップ」による国際物流の円滑化・効率化
- ・内外を通じたシームレスな物流の確保
 - ・成田・羽田の物流円滑化

国際輸送機能の充実

- ・航空貨物ネットワークの拡充
- ・航空貨物輸送におけるインタクト輸送³の活用
- ・コンテナ物流の総合的集中改革プログラムの推進
- ・安定的な国際海上輸送の確保
- ・物流資材の標準化

ICTを活用した物流の円滑化・効率化

- ・各種情報の有効活用
- ・各種手続を含む簡易化・電子化の促進
- ・国際海上コンテナ貨物におけるセキュリティの確保と効率的な物流の両立

輸入に関する国際物流の安定的な供給と品質の向上

2) 国際拠点港湾・空港の整備・管理運営の効率化

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
- ・大型船舶に対応した産業港湾インフラの刷新
- ・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

国際複合一貫輸送網の構築

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

大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、国際物流に対応した道路網の拡充に向けた国際コンテナ通行支障区間の早期解消

鉄道の輸送力増強、駅設備の近代化、積載率の向上

RORO船、内航コンテナ船、フェリーの競争力強化

ロットの大きさに応じたコンテナ輸送の検討

ロジスティクスハブの形成

4) 環境面で持続可能な物流システムの構築

輸送モードごとの総合的な対策

- ・クール SHIPPING (海運分野の低炭素化)の推進
- ・トラック輸送の総合的な対策
- ・既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化
- ・ITS(高度道路交通システム)の推進

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
- ・積替拠点における物流の効率化
- ・幹線物流全般・都市圏における輸配送の効率化、3PL⁴の推進、環境負荷軽減に資する物流施設の整備
- ・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

低環境負荷の港湾・物流システムの構築

都市内物流の効率化

- ・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
- ・交通円滑化の推進
- ・より良好な駐車秩序の確立

地域住民を含めた関係者との協働、消費者の理解の増進

サプライチェーン全体にかかる環境対策

グリーン物流の国際的連携(日中韓等)

静脈物流システムの形成

5) 安全・確実でセキュリティ・レベルの高い物流の確保等

安全・確実でセキュリティ・レベルの高い物流の確保

- ・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
- ・国際港湾施設におけるセキュリティの確保と効率的な物流の実現
- ・安全で効率的な海上交通の実現
- ・物流関係官民の共同によるBCP(Business Continuity Plan)⁵策定と運用

技術開発と応用

人材育成・確保と労働環境の整備

物流に係る取引の適正化

物流に係る統計データの蓄積

物流施策の推進体制

関係省庁・荷主企業・物流事業者による官民協議体で連携して施策の推進を図り、PDCA方式によるフォローアップを行う。また、各地方の実務者による国際物流戦略チームにおいて、物流の効率化方策の検討を進める。

経済構造の一層のグローバル化への対応

1. 内外を通じたドア・ツー・ドアでの迅速・低廉で質の高い国際物流が必要。関係者のパートナーシップ強化による取組みが重要。

現状では貨物の流れの詳細が十分に把握できておらず、具体的な課題の抽出とそれへの対応が不十分。

既に課題が明らかなものについては、具体的な解決策をまとめて実行していくことが必要。

国際複合一貫輸送による実際のものの流れを詳細にモニターし、具体的な課題の抽出・検討・対応のPDCA方式の取組みを推進。

成田・羽田両空港の有機的連携方策を推進。特に、両空港間の効率的な輸送体制の構築等に重点的に取り組む。

2. 世界の製造拠点となったアジアを面としてとらえ、広域的な物流環境の改善が必要。

これまで、アジア諸国における物流関係者の能力向上への支援という間接的なアプローチが中心。より直接的な取組みが必要。

アジア諸国との二国間の政策対話を開始し、相手国における物流環境改善を直接支援。その際、上記のモニター調査のデータを有効に活用。

3. 国際拠点港湾・空港の整備・管理運営の効率化が必要。

アジアの主要港を凌ぐコスト(3割削減)、リードタイム(1日程度への短縮)を目標として、スーパー中枢港湾プロジェクトを推進。また、パナマ運河の拡張等を視野に資源エネルギー輸送の船舶大型化への対応も急務。

スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化、大型船舶に対応した産業港湾インフラの刷新を図る。

経済構造の高度化に対応し、高付加価値製品の輸送に適した航空の輸送力やそれを支える空港処理容量の拡大が急務。また、空港を核とした物流の活性化も重要な課題。

成田北伸・羽田再拡張等による物流機能拡充を推進。関空の完全24時間空港の特性を最大限活かすための深夜貨物便適合貨物の発掘、大阪ベイエリア等との連携方策を積極的に検討するなど、国際物流ハブ機能の強化を図る。中部の利活用を推進。

4. 国内外の物流ネットワークの拡充・円滑化が不可欠。

物流の効率化や産業立地等に資するサービスの高い交通ネットワークの構築が必要。

大都市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・港湾から高速道路等へのアクセス向上、国際コンテナ通行支障区間の早期解消を推進。

国際コンテナの内航フィーダー輸送機能が不十分。また、内航海運の効率化が進展せず。

スーパー中枢港湾プロジェクトの一環としてバージによるフィーダー輸送等のモデル事業を推進。内航海運・フェリー活性化対策を充実。

長大コンテナへの対応や国際コンテナの鉄道輸送との連携が不十分。

米国や中国で利用が増加している長大コンテナの国内輸送については、輸送ニーズを把握しつつ輸送手段のあり方を検討。また、近距離国際物流でニーズのある12ftコンテナによるSea & Rail等を日中韓で推進。背高コンテナに対応した貨車や設備の導入を促進。

環境負荷の少ない物流の実現

5. モーダルシフトなど幹線物流、積替拠点などを通じ、物流から排出されるCO₂排出量の削減が不可欠。

鉄道輸送を利用したくても主要幹線では輸送枠が不足している。コンテナ荷役のスピードアップや輸送障害時の体制整備も必要。

内航海運・フェリー等がモーダルシフトの受け皿として期待されながら、効率化が進んでいない。また、景気低迷や高速道路料金引下げ等の諸状況に鑑み、コスト競争力が低下している内航海運・フェリー業界については支援を行う必要がある。

荷主と物流事業者との連携が行われつつあるが、地域における関係者の協働は進みにくい。

「多様な関係者の連携による物流効率化推進事業」(新規)を活用し、物流拠点の内外や都市内など物流が輻輳した地域における地域の実情に応じた物流効率化の取り組みやモーダルシフトを支援。

企業が省エネに取り組むインセンティブ強化が不可欠。

特定荷主及び特定輸送事業者が報告すべき対象範囲を自社単独から連結決算ベースに拡大することを検討。

貨物列車長編成化による輸送力増強を図るため、東海道線・山陽線に続き、北部九州区間の整備を推進しているほか、新予約システムの定着・活用によりコンテナの輸送力を最大限活用。また、貨物駅の荷役方式の近代化(E&S化)や輸送障害時の対応体制の確保を推進。

共有建造制度を活用した環境性能の高い船舶への代替建造等の促進や、運航の効率化・高度化、サービス向上に向けた取り組みを支援。また、グループ化等の推進により、構造改善を推進。

6. 都市部における末端物流、都市圏における広域的な物流の両面において効率化を推進し、CO₂排出量の削減が必要。

商店街や商業施設・ビル等が集積する都市内物流及び複数の集配拠点への輸送を行う都市圏の広域的な輸配送の効率化に向けた取組みが不十分。

関係者でコンセンサスを形成し、都市内物流対策を創生するプロセスが重要である。さらに、物流総合効率化法における施設規模要件緩和による都市内の共同集配拠点に適用を拡大。

7. 輸送モードごとの総合的な対策が必要。

国際海運からのCO₂排出量削減に係る技術開発には大きな可能性があるが、国際標準がなく、日本がイニシアティブを発揮すべき。

貨物輸送からのCO₂排出量の9割を占めるトラック輸送の振興や効率化に総合的に取り組むべき。

国際海運からのCO₂排出量を大幅に削減する省エネ技術の開発・国際標準化を推進。

積載率の向上、低公害・低燃費トラックの開発・普及、エコドライブの普及を促進。

安全・確実でセキュリティ・レベルの高い物流の確保等

8. 物流の改善には、技術、人材、法令遵守、取引の適正化等、幅広い取組みが必要。

最近、ロジスティクスの脚が長くなり、安全確実な輸送の実施が揺らぎつつある。

利用運送事業者等の業務改善及びコンプライアンスを徹底。