

「今後の物流政策の基本的な方向性等について(中間取りまとめ)」に向けた論点整理
(物流小委員会・物流体系小委員会関係分)
(案)

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①、②、③、⑥、⑦、⑧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、以下の論点が挙げられるのではないかと。

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論点を列挙したものである。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。

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。

【論点1-1】物流に関する他の国の計画との調和の必要性の視点

→中長期的な視点で物流政策を捉え、進むべき方向性を示す上では、「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・方針を踏まえ、これらの計画等を具体化し、連携・整合を図ることが重要であり、さらに、具体の事業・施策の推進に当たっては、これらと一体となって取組を進めていくことが重要ではないか。

参考1. 国土のグランドデザイン2050

「国土のグランドデザイン2050」(平成26年7月公表)においては、「対流促進型国土」「多様性と連携」「コンパクトシティ+ネットワーク」といった、今後の国土づくりの理念・考え方が示された。

参考2. 国土形成計画

「国土のグランドデザイン2050」等を踏まえ、平成27年夏頃に新たな「国土形成計画(全国計画)」が策定される予定であるが、平成27年3月の中間とりまとめにおいて、国土の基本構造として重層的かつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」により「対流促進型国土」の形成を図ることが示された。具体的な方向性としては、「ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土」「安全・安心と経済成長を支える国土の管理と国土基盤」「国土づくりを支える参画と連携」といった柱が打ち出されている。

参考3. 社会資本整備重点計画

現在審議中の第4次社会資本整備重点計画(素案)においては、社会資本整備が直面する4つの構造的課題(加速するインフラ老朽化、脆弱国土(切迫する巨大地震、激甚化する気象災害)、人口減少に伴う地方の疲弊、激化する国際競争)に対応し、社会資本のストック効果が最大限発揮されるよう、既存施設に係る戦略的メンテナンスと有効活用(賢く使う取組)に重点的に取り組むとともに、社会資本整備の目的、役割に応じて、「安全安心インフラ」、「生活インフラ」、「成長インフラ」について、優先度や時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図ること等が示されている。

また、社会資本整備重点計画に基づく事業・施策の推進にあたっては、「国土のグランドデザイン2050」の具体化に向け、国土形成計画と調和を図るとともに、交通政策基本計画と「車の両輪」として連携・整合を図り、相互の取組の相乗効果が図れるよう一体的に実行できるようにしていくことが重要である、としている。

参考4. 交通政策基本計画

交通政策基本法に基づき策定された「交通政策基本計画」(平成27年2月閣議決定)においては、2020年までを視野に、

- ・「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」
- ・「成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築」
- ・「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」

という全体の基本方針の下に各種の講ずべき施策が示されているところである。

この中で、物流に関しては、「過疎地物流の確保策」「国際コンテナ戦略港湾政策の深化」「三大都市圏環状道路や港湾へのアクセス道路等の重点的な整備」「国際海上物流システムの改善」「国内外一体となったシームレスな物流の推進」「鉄道による貨物輸送の拡大」「我が国の規格、基準、システム等の国際標準化」「(海外進出に当たって)現地の有能な人材の確保・育成」「災害に強い物流システムの実現」「輸送を支える技能者、技術者の確保や労働条件・職場環境の改善」「交通関連事業の人材確保に向けた若年層、女性、高齢者の活用方策の検討」「モーダルシフト等による物流の省労働力化」「荷主と物流事業者の連携強化によるトラック輸送の効率化」「更なるモーダルシフトの推進や輸送の省エネ化など、環境に優しいグリーン物流の実現方策の検討」といった具体的な取組が位置づけられているところである。

参考5. 総合物流施策大綱

政府全体で物流政策の総合的・一体的な推進を図るための中期ビジョンとして1997年から策定されてきている総合物流施策大綱の第5次大綱である「総合物流施策大綱(2013-2017)」においては、「産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組」「さらなる環境負荷の低減に向けた取組」「安全・安心の確保に向けた取組」の三本の柱に沿って、推進すべき具体的施策を示しているところである。

【論点1-2】サービス水準に対するさらなる高度化・効率化ニーズの高まりへの対応の視点

- ・グローバル競争の激化を背景に、物流においては、輸送品質の更なる向上や輸送に付随した新たな付加価値の提供等が求められている。
 - ・また、インターネット通販の拡大を背景として、配送時間帯や受け取り場所の指定等に関して、消費者のニーズがますます多様化している。
 - ・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交通や環境への影響を和らげ、まちの魅力を高めるような意識を持った地域もみられるところである。
- こうした国内外、産業界及び消費者からのニーズに応えるべく、さらなる物流の高度化・効率化が必要なのではないか。

【論点1-3】物流分野における労働力不足への対応の視点

- ・昨今、物流分野においては、労働力不足を訴える業界の声が大きくなるとともに、将来的な物流の維持・確保に対する懸念が顕著になってきている。
- ・このため、将来にわたっての物流機能の安定的な確保に向けて、短期的な需給ギャップ

の改善の観点のみならず、今後、確実に進む中高年層の大量退職を踏まえた、中長期的・構造的な観点からも所要の対策を講じることが必要となっている。

→物流分野の労働力不足に対応するため、物流業における就業環境の向上や、更なる物流の効率化・省労働力化が必要なのではないか。

【論点1-4】我が国物流業の国際競争力の強化の視点

・我が国産業のアジア諸国における事業活動はますます活発になっており、また、経済成長を背景として、アジアにおける貨物量は引き続き増大の傾向にある。

→我が国産業の国際展開を物流面から支援し、我が国物流事業者の成長につなげるため、我が国物流事業者の国際競争力を強化し、海外展開の拡大を促進する必要があるのではないか。

→我が国物流ネットワークの国際競争力強化を通じた我が国の立地競争力強化に向け、物流インフラの整備を推進すべきではないか。

【論点1-5】既存インフラストックの有効活用の視点

・我が国の経済再生と財政健全化の観点から、首都圏三環状道路、国際コンテナ戦略港湾、鉄道施設等の既存のインフラを有効に活用することが求められている。

→既存のソフト施策に加え、高速道路の沿線や臨海部への物流施設の立地促進、コンテナのラウンドユース、更なるモーダルシフトの促進等により、インフラのストック効果を最大限発揮することが必要ではないか。

→道路を賢く使う取組を推進すべきではないか。

【論点1-6】少子高齢化による地方部での配送効率の悪化への対応の視点

・人口減少・少子高齢化を背景として、過疎地や離島等の条件不利地域においては、宅配などの輸送サービスの効率低下が深刻な問題となりつつある。

→過疎地等における物流ネットワークの維持に向けて、地域における関係者の連携の促進や物流の効率化が必要なのではないか。

【論点1-7】災害対応力の強化等の安全・安心の確保の視点

→巨大地震、土砂災害、水害等の災害への対応を強化するため、東日本大震災の経験も踏まえ、支援物資の円滑な輸送の確保に向け、災害の発生に即応した輸送体制の構築や広域拠点となる物流施設の機能強化を図るなど、災害に強い物流システムの構築が必要なのではないか。

→道路の防災・減災、耐震化を計画的に推進すべきではないか。

→道路構造物の老朽化への的確な対応と貨物車の適正な道路利用を推進すべきではないか。

【論点1-8】地球環境問題への対応の視点

・地球環境問題に関しては、従来から、モーダルシフト推進によるCO2削減やグリーン物流パートナーシップ会議を通じたグリーン物流の普及促進等の取組を進めてきたところ

である。

- ・ 国連気候変動枠組条約第19回締約国会議(COP19)(2013年10月開催)決定により、2015年12月に開催予定のCOP21に先立って7月末に国連事務局へ提出することとなっている「約束草案」においては、2030年度における温室効果ガス削減目標が設定される予定である。
- 引き続き、地球環境問題への対応の観点からモーダルシフトを着実に推進する必要があるのではないか。

【論点1-9】多様な主体間の連携の促進の視点

- 上記論点1-2から論点1-8に掲げるような課題の解決については、個々の企業のみ
の取組では限界があることから、これまでどおり、企業間の競争による創意工夫や切磋
琢磨による物流サービスの向上を前提としつつも、社会的な課題に関しては、荷主、物
流事業者、自治体等の多様な主体間の連携を促進し、社会システムとしての物流システ
ムの効率化を進めるべきではないか。
- 企業間の「競争」を前提としつつ、いかに「連携」を図っていくべきか。
- このような連携を広げ、取組を深化させるためには、関係者間での合意形成やその実施
を円滑化するための施策(データ、輸送用資機材等の標準化等)を講じていくことが重要
ではないか。

【論点1-10】その他の視点

- 論点1-1から論点1-9の他に、中長期的な物流政策の方向性を描く上で考慮すべき
視点はあるか。例えば、その中で、物流における安全の確保・向上、データ活用、先進的
な技術の導入・活用等について、どのように考え、位置づけるべきか。
- 物流の公共性や社会的意義を適切に認識した上で、物流を取り巻く諸課題をどのよう
に捉え、どのように解決していくか。そのような視点を大事にしながら、中長期的に、物流全
体として総合的に政策展開力を強化し、社会全体に物流が貢献していくためには、どの
ような方針を掲げるべきか。

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。

< i >モーダルシフトの更なる展開関係

(1)モーダルシフトの更なる促進の基本的な考え方関係

【論点2-1】地球環境問題への取組の観点からのモーダルシフトの更なる促進の視点

→我が国のCO₂排出量のうち、運輸部門からの排出量が17.1%(2013年度)に上ることや、「交通政策基本計画」において示されたモーダルシフトに関する取組及び数値指標を踏まえ、引き続き、地球環境問題への対応の観点からモーダルシフトを着実に推進する必要があるのではないか。

【論点2-2】トラックドライバー不足対応の観点からのモーダルシフトの更なる促進の視点

→大量輸送機関である鉄道・船舶の利用は、トラックドライバー不足対策にも資するため、持続可能な物流ネットワークの確保につながり、荷主にとってもモーダルシフトをする動機となることから、これまで以上に、荷主と連携したモーダルシフトの促進が求められるのではないか。

【論点2-3】災害発生時等の事業継続・貨物量の波動対応のための輸送モードの複線化の観点からのモーダルシフトの更なる促進の視点

→荷主企業の災害発生時等の事業継続や、貨物量の波動対応のための輸送モードの複線化の観点からも、モーダルシフトを促進していくべきではないか。

【論点2-4】その他の視点

→上記論点2-1から論点2-3の視点の他に、モーダルシフトの担い手や関係者のあり方を含め、中長期的な物流政策展開の面から認識を深めるべき観点はあるか。

(2)多様な主体間の連携の促進関係

【論点2-5】関係者の合意形成や合意事項の実行の円滑化の視点

- ・鉄道や船舶による貨物輸送を促進するためには、帰り荷の確保や積載率の向上に向けた、異業種間の混載の取組を促進することが有効だと考えられる。
 - ・この際、貨物の種類の違いによる臭いの移りの問題や、荷崩れ防止等が課題であり、きめ細やかな調整が必要である。
 - ・鉄道や船舶による貨物輸送の利用を促進する上では、リードタイムや発着時刻等に関する荷主のニーズを満たすことが重要だと考えられる。
- 荷主や物流事業者等の関係者の連携を促進するべきではないか。

< ii >鉄道輸送の利用促進関係

(1) 更なる利便性の向上関係

【論点2-6】輸送障害時の運用改善の視点

- ・荷主がモーダルシフトを検討する上で、輸送障害時の対応が主要な懸念点となっている。
- 「モーダルシフト促進のための貨物鉄道の輸送障害時の代替輸送に係る諸課題に関する検討会」報告書で指摘された次に掲げる取組等を含め、関係者が連携し、輸送障害時の運用の改善を加速するべきではないか。
 - a. 迂回輸送列車の増発等のための迂回ルート等のシミュレーション、多線区に対応できる機関車の増備、運転士の配置・運用改善 等
 - b. トラック、船舶を活用した代替輸送体制の拡充
 - c. トップリフターの増備の促進等大型コンテナ等のコンテナの途中駅での取り下ろし体制の整備
 - d. 荷主の立場に立った輸送障害時における情報提供の対応の改善
 - e. 鉄道施設管理者との連携の強化
 - f. 輸送障害対策等に対する国の支援等のあり方

【論点2-7】大型コンテナの取扱駅拡大に向けた設備・機器等の整備促進の視点

- 大型コンテナの取扱駅の拡大に向け、トップリフターや荷役スペースの整備を促進するべきではないか。

(2) 輸出入コンテナの取扱いの促進(国際コンテナ戦略港湾との連携)関係

【論点2-8】これまでの検討を踏まえた更なる検討の視点

- 「輸出入コンテナ貨物における鉄道輸送促進に関する調査会」報告書で指摘された事項を踏まえ、以下の視点を含め、国際海上コンテナの鉄道輸送の促進に向けた更なる検討が必要ではないか。

【論点2-8-1】低床貨車の着実な実用化の視点

- ・ISO規格の40フィート背高コンテナを鉄道で輸送するためにはトンネルの高さ制限等の解消が必要である。
- 今後実証実験が行われる予定の低床貨車について、着実な実用化が必要ではないか。

【論点2-8-2】オンドックレール等による貨物駅と港湾の結節の強化の視点

- ショートドレージの効率化に加え、港湾のコンテナターミナルと貨物鉄道の連携(オンドックレール等)など、貨物駅と港湾の結節の強化に向けた検討を促進すべきではないか。

(3) その他

【論点2-9】その他の視点

- 地球環境問題への取組等の観点から、荷主の鉄道輸送への関心が高まっていると考えられるが、鉄道輸送の利用を更に促進するために、上記論点2-6から論点2-8の

視点を含め、どのように政策を進めるべきか。

＜iii＞海上輸送の利用促進関係

(1) 更なる利便性の向上関係

【論点2-10】外貿コンテナターミナルにおける外内貿コンテナの一体的取扱いの促進の視点

→外貿コンテナターミナルにおける外内貿コンテナの一体的取扱いを進めることにより、国際フィーダー航路の更なる充実を図るべきではないか。

【論点2-11】フェリーによるトラックの無人航送の促進の視点

→トラックドライバー不足への対応及びモーダルシフトの促進のため、フェリーによるトラックの無人航送を促進すべきではないか。

【論点2-12】海上輸送における多様なサービスの展開による利用促進の視点

→小口輸送や小口混載輸送へ対応した輸送形態、ISO規格(20ft、40ft)の国際海上コンテナの国内輸送における活用など、海上輸送での柔軟な対応及びさらなる創意工夫を通じたモーダルシフトを促進するべきではないか。

(2) 荷主へのPRの強化関係

【論点2-13】海上輸送のメリットについての荷主へのPRの強化の視点

・海上輸送には、定時性や輸送品質の高さ等のメリットがあるにも関わらず、こうした点について荷主に広く認識されていないと考えられる。
→海上輸送のメリットについて荷主へのPRを強化すべきではないか。

(3) その他

【論点2-14】その他の視点

→地球環境問題への取組等の観点から、荷主の海上輸送への関心が高まっていると考えられるが、海上輸送の利用を更に促進するために、上記論点2-10から論点2-13の視点を含め、どのように政策を進めるべきか。

＜iv＞トラック輸送の効率化関係

【論点2-15】幹線でのトラック輸送についての事業者間の共同運行の取組促進の視点

・幹線でのトラックの輸送について、物流の効率化やトラックドライバー不足対策の観点から、事業者間での共同運行の取組を促進するべきだと考えられる。
→次のような取組を含め、共同運行の取組を促進するべきではないか。
a. 事業者間での幹線輸送における中継輸送
b. 幹線輸送における複数社による共同運行
c. 車両の大型化
d. データ、ITシステム、資機材の標準化

【論点2-16】大型車の適正な通行の視点

→大型車の通行を望ましい経路へ誘導し、適正な道路利用を促進し、道路の老朽化対策を図る大型車誘導区間について、効果検証を行い改善を図るべきではないか。また、大型車誘導区間について、ETC2.0装着車への特車通行許可手続きの簡素化や将来的には諸外国を参考に重量規制の見直しを検討するなど、効率的な輸送に資する環境整備を検討すべきではないか。

【論点2-17】その他の視点

→モーダルシフトの促進と併せ、トラック輸送について更なる効率化を図ることが、地球環境問題への取組及びトラックドライバー不足への対応等の観点から必要だと考えられるが、上記論点2-15及び論点2-16の視点を含め、どのように政策を進めるべきか。

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。

< i > 鉄道貨物輸送の機能強化関係

(1) 運用面での改善関係

【論点3-1】輸送障害時の運用改善の視点【再掲】

- ・荷主がモーダルシフトを検討する上で、輸送障害時の対応が主要な懸念点である。
- 「モーダルシフト促進のための貨物鉄道の輸送障害時の代替輸送に係る諸課題に関する検討会」報告書で指摘された次に掲げる取組等を含め、関係者が連携し、輸送障害時の運用の改善を加速するべきではないか。
 - a.迂回輸送列車の増発等のための迂回ルート等のシミュレーション、多線区に対応できる機関車の増備、運転士の配置・運用改善 等
 - b.トラック、船舶を活用した代替輸送体制の拡充
 - c.トップリフターの増備の促進等大型コンテナ等のコンテナの途中駅での取り下ろし体制の整備
 - d.荷主の立場に立った輸送障害時における情報提供の対応の改善
 - e.鉄道施設管理者との連携の強化
 - f.輸送障害対策等に対する国の支援等のあり方

(2) 設備面での拡充関係

【論点3-2】大型コンテナの取扱駅拡大に向けた設備・機器等の整備促進の視点【再掲】

- 大型コンテナの取扱駅の拡大に向けたトップリフターや荷役スペースの整備を促進するべきではないか。

【論点3-3】低床貨車の着実な実用化の視点【再掲】

- ・ISO規格の40フィート背高コンテナを鉄道で輸送するためにはトンネルの高さ制限の解消が必要である。
- 今後実証実験が行われる予定の低床貨車について、着実な実用化が必要ではないか。

【論点3-4】オンドックレール等による貨物駅と港湾の結節の強化の視点【再掲】

- ショートドレージの効率化に加え、港湾のコンテナターミナルと貨物鉄道の連携(オンドックレール等)など、貨物駅と港湾の結節の強化しに向けた検討を促進すべきではないか。

(3) その他

【論点3-5】その他の視点

- ・貨物鉄道を利用した長距離の海上コンテナ輸送の取組が試みられるとともに、貨物駅付近への物流施設開発を積極化する動きが見られるなど、鉄道貨物駅の物流拠点としての重要性が増している。
- 貨物鉄道のストック効果を更に引き出し、物流の高度化・効率化につなげるため、上記論点3-1から論点3-4の視点を含め、どのように政策を進めるべきか。

＜ ii ＞コンテナラウンドユースの取組促進

(1)関係者連携による取組促進関係

【論点3-6】関係者の連携促進に向けた環境の整備の視点

- ・コンテナラウンドユースの実施に当たっては、関係者間の連携が必須であるが、船会社、ドレージ業者、荷主等関係者が多様であることから、マッチングのコーディネーター（調整役）が必要となる。
- マッチングが容易となるような場を設ける等、個々の企業の連携を促進する仕組みが必要なのではないか。
- ETC2.0を活用することにより、マッチング情報の共有化や標準化を進めるべきではないか。

【論点3-7】インランドデポの利活用の促進の視点

- コンテナラウンドユースを促進するために共同利用に供するインランドデポの利活用を促進するべきではないか。

(2)その他

【論点3-8】その他の視点

- コンテナラウンドユースは、物流の効率化のみならず、二酸化炭素の排出量削減や労働力不足対策にも資することから、取組の促進が期待される場所であるが上記論点3-6及び論点3-7の視点を含め、どのように政策を進めるべきか。

＜ iii ＞広域的な物流効率化関係

(1)広域物流を支える主要インフラを活かした物流効率化

【論点3-9】高速道路沿いの物流拠点の整備の視点

- 圏央道をはじめとする高速道路のインターチェンジ近傍に整備されるインランドデポを含む物流拠点について、インフラのストック効果の発現にもつなげつつ、広域的な物流を効率化する観点から、どのように政策の対象として捉え、どのような施策を講じるべきか。
- その際、資金や用地の適切で円滑な確保、周辺地域との円滑な関係の確立等の観点から、どのような点を考慮するか。

【論点3-10】国際コンテナ戦略港湾や国際空港の周辺での物流の円滑化の視点

- 国際コンテナ戦略港湾や国際空港と内陸部等の貨物の発着地との間の物流の円滑化・活発化の観点から、どのような施策を講じるべきか。

(2)その他

【論点3-11】その他の視点

→広域的な視野で物流を捉え、物流ネットワークの効率化を図るためには、上記論点3-9及び論点3-10の視点を含め、どのように政策を進めるべきか。

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。

(1) 物流施設の機能強化関係

【論点6-1】物流事業の生産性向上に資するような物流施設の整備の促進の視点

→輸送過程で発生している荷待ち時間等を解消し、物流事業の生産性向上に資するような物流施設の整備の促進に係る施策の検討が必要ではないか。

(2) 物流施設の災害対応力の向上関係

【論点6-2】物流施設における災害対応力の強化の視点

→円滑な支援物資物流の確保に向け、広域物資拠点である物流施設における災害対応力を強化するため、各ブロックで国、自治体、物流事業者等を構成員とする協議会を開催し、関係者の連携体制の強化を図るとともに、災害時の物流機能維持に資する非常用設備の導入支援等を引き続き行う必要があるのではないか。

(3) 道路の安全・安心の確保の視点

【論点6-3】道路の防災対策、老朽化対応等の視点

→道路の防災・減災、耐震化を計画的に推進すべきではないか。
→道路構造物の老朽化への的確な対応と貨物車の適正な道路利用を推進すべきではないか。

(4) その他

【論点6-4】その他の視点

→これまでの、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」に基づく、3PLの推進や、「特定流通業務施設」の立地促進の取組に加え、首都圏三環状道路の整備の進展、トラックドライバー不足及び災害リスクの高まりを受け、上記論点6-1から論点6-3の視点を含め、どのように政策を進めるべきか。
→湾岸地区を中心とした物流施設の老朽化や、物流施設に対する環境規制の強化への対応のため、物流事業者はどのように取り組み、政策とし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。

【論点7-1】物流分野での先進的技術の導入・活用促進の視点

→物流の高度化・効率化や労働力不足対策のためには、物流分野での先進的技術の導入・活用を積極的に進めるべきであると考えられるが、具体的には以下に掲げるような技術の活用が望まれるのではないか。

a.ETC2.0等のITSの活用

b.自動運転等の技術の活用

c.就業環境の改善に向けたパワーアシストスーツの活用促進

d.物流に関する情報の標準化や見える化の促進(物流事業者の国際競争力の強化や生産性向上、荷主の理解促進等にどのようにつなげるか。)

→ICタグについては、物流の効率化・見える化等に一定の効果があると考えられるものの、その普及に当たっては、導入に係るコストや関係者の理解等の課題の解決が必要となると考えられるが、これについてどのように考えるか。

→ビックデータ等の活用や物流の見える化を通じて、物流の効率化、全体最適化、物流事業者の経営基盤強化等を促す観点から、どのような施策が考えられるか。

→情報化の推進に当たっては、サイバーセキュリティ等の観点も必要ではないか。

[参考]詳細については本年秋以降に検討を深める予定

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。

【論点8-1】物流事業者の海外展開に向けた環境整備及び国際競争力の強化の視点

- ・我が国産業のアジア諸国における事業活動を支え、経済成長を背景としたアジアにおける貨物量の増大を取り込む観点から、我が国物流事業者の海外展開の拡大が望まれる。
- 我が国物流事業者が国際物流におけるトップランナーとしての位置づけを獲得していくという観点から、どのような施策を講じるべきか。
- 物流事業者の海外展開に向けた環境整備に加え、国際競争力の強化に向けた、人材育成、ITの活用、物流資機材の標準化等を促進するべきではないか。

【論点8-2】我が国物流ネットワークの国際競争力強化の視点

- 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラの整備を推進すべきではないか。

[参考]詳細については本年秋以降に検討を深める予定

その他の検討の視点

【論点】他の検討すべき視点

→①～③及び⑥～⑧以外に、例えば以下のような事項についても検討課題として考えられるのではないか。

- 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. 多様な主体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. 航空物流の物流全体の中での位置付けや今後のあり方等について、どのように考えるか。