

「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・物流体系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。

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、

- 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。
- 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。

の観点から、以下に述べるとおり、今後の物流政策の基本的な方向性等について整理したところである。このうち、①について、「中長期的な物流政策の基本的な方向性について」として第Ⅱ章で取り扱い、②、③、⑥、⑦、⑧について、「今後の物流政策の具体化に向けた取組について」として第Ⅲ章で取り扱うこととする。

なお、便宜上、第Ⅱ章・第Ⅲ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）

1-1. 物流に関する他の国の計画等との調和の必要性

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ある。

国土のあり方に関する国の方針として、「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。

また、「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。

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。

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。

また、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年から総合物流施策大綱が策定されてきているが、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。

物流は国民生活の基盤や我が国の経済成長を支える社会インフラとして重要な役割を担っているため、そのあり方については、このような国の全体的な計画・方針を踏まえて方向性を示す必要があり、これらの計画等と一体となった具体の取組を進めていくことが重要である。

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

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。

他方で、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・効率化が必要となっている。

1-3. 物流分野における労働力不足への対応

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。

こうした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・省労働力化が必要となっている。

1-4. 我が国物流業の国際競争力の強化

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。

また、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る必要がある。

1-5. 既存インフラストックの有効活用

我が国の経済再生と財政健全化の観点から、高速道路ネットワーク、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、道路を賢く使う取組の確実な推進、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ある。

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

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り、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となっている。

1-7. 災害対応力の強化等の安全・安心の確保

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となっている。

同時に、道路の防災・減災、耐震化を計画的に推進するほか、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る必要がある。

1-8. 地球環境問題への対応

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。

この先、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り、引き続き、地球環境問題への対応の観点から交通流対策やモーダルシフト等を着実に推進する必要がある。

1-9. 多様な関係者間の連携の促進

「Ⅰ. 物流を取り巻く社会経済状況の変化」で述べたとおり、人口減少や地球環境問題、災害リスクなどマーケットメカニズムでは対応することが困難な問題が顕在化している中では、多様な関係者の連携が課題解決に向けて非常に重要になってきている。

このため、1-1. 及び1-2. に掲げるような課題の解決については、個々の企業のみで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、自治体等の多様な関係者間の連携を促進し、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ある。

また、このような連携を広げ、取組を深化させるために、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ある。

例えば、物流事業者におけるKPI(Key Performance Indicator:重要業績評価指標)の導入促進により、物流事業者自らの事業の生産性、最適性等を定量的に明らかにすることによって、荷主と物流事業者が一体となった健全な物流効率化を図ることができる。また、物流事業者や荷主が保有する物流に関するデータを共有することにより、物流システム全体でのトータルの効率化が期待される場所である。

1-10. 国民各層の物流に関する理解と協力

上記のような、中長期的な物流政策の基本的な方向性を目指す上では、国民各層の物流に関する理解と協力が不可欠である。例えば、データの共有や、標準化された資機材の使用、宅配便の再配達への削減への協力、まちづくりの一環としての物流のあり方の検討等について、広く利用者も含めた国民各層の物流に対する理解と協力が、物流の効率化・高度化には欠かせない。

このため、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の解決に向け、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、物流事業者だけでなく、広く関係業界や一般国民の理解と協力を得ていくことを方針とすべきである。

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）

< i > モーダルシフトの更なる展開

【基本的な考え方】

トラックから、大量輸送が可能で二酸化炭素排出原単位が小さい大量輸送が可能な鉄道、船舶に輸送モードを転換する「モーダルシフト」については、これまでも様々な支援施策が進められてきたところであるが、さらなる地球環境問題対策の推進が求められると同時に、労働力不足対策、輸送モードの複線化の観点からも、モーダルシフトの更なる促進が必要となっている。また、モーダルシフトを進める上では、物流事業者や荷主等の多様な関係者間の連携を促すことが重要である。

(1) モーダルシフトの更なる促進の基本的な考え方

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

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。

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

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。

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

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ある。

2-4. モーダルシフトの担い手や関係者のあり方

モーダルシフトの推進には、一義的にはその担い手である貨物鉄道事業者や内航海運事業者等の積極的な体制整備と営業努力が求められるところである。したがって、それらの担い手が事業的的確な運営や競争力の強化によりモーダルシフトの担い手にふさわしい経営体力を備えるとともに、物流政策上も、モーダルシフトの社会的な意義や今後の更なる必要性も踏まえ、関係者のあり方も含め、中長期的な観点からの適切な政策展開を図ることが必要であることに留意する。

(2) 多様な関係者間の連携の促進

2-5. 関係者の合意形成や合意事項の実行の円滑化

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。また、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。

こうしたことから、荷主や物流事業者等の関係者の連携の促進が必要である。

< ii > 鉄道輸送の利用促進

【基本的な考え方】

< i >に掲げた、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は、鉄道輸送の更なる利便性の向上や、輸出入コンテナの取扱いの促進が必要となっている。

(1) 更なる利便性の向上

2-6. 輸送障害時の運用改善

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。

このため、「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ある。

- 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

2-7. 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

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ある。

(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)

2-8. これまでの検討を踏まえた更なる検討

「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ある。

2-8-1. 低床貨車の着実な実用化

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。

このため、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ある。

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

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引き続き行う。

< iii > 海上輸送の利用促進関係

【基本的な考え方】

< i >に掲げた、地球環境問題への取組等の観点から、荷主の船舶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は、船舶輸送の更なる利便性の向上、海上輸送のメリットについての荷主へのPRの促進が必要となっている。

(1) 更なる利便性の向上

2-9. 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

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必要がある。

2-10. フェリーによるトラックの無人航送の促進

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る必要がある。

2-11. 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

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必要がある。

(2) 荷主へのPRの強化

2-12. 海上輸送のメリットについての荷主へのPRの強化

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。

このため、海上輸送のメリットについて荷主へのPRを強化する必要がある。

<iv>トラック輸送の効率化

【基本的な考え方】

道路を賢く使う取組の確実な推進や、モーダルシフトの促進と併せ、トラック輸送について共同運行により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の観点から必要である。

2-13. 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

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。

このため、次のような取組を含め、共同運行の取組を促進する必要がある。

- 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

2-14. 道路を賢く使う取組の確実な推進

貨物輸送の約9割を担い、我が国の経済・社会の大動脈である道路が、その役割・機能を高めていくためには、トラック輸送が抱えるドライバー不足等の課題への対処という観点も含め、トラック輸送効率化に資する取組を強化していく必要がある。

(道路を賢く使う取組の確実な推進)

- ・ 現在、道路交通の走行時間の約4割が渋滞により損失している状況にある。輸送時間を短縮し、トラック輸送を効率化していくためには、道路を賢く使う取組を確実に推進し、高速道路の交通量の分担率を少なくとも欧米並みにする等、適切に引き上げることにより、生活道路も含め道路ネットワーク全体の最適利用の実現を図るべきである。

(ETC2.0の活用)

- ・ 本格的な導入が開始されたETC2.0を、物流事業者におけるトラックの運行管理や、事業者間共通のプラットフォームにしたコンテナラウンドユースのマッチングに活用するなど、情報セキュリティを確保した上で、物流システム全体としての最適化を支援していくことを検討する必要がある。その際、物流事業者からも品目や重量等の貨物データが道路管理者側にフィードバックされるシステムを構築し、社会的に有効に使われるものとする必要もある。

(大型車の適正な通行)

- ・ 0.3%の重量超過車両が道路橋に与える影響は全交通の約9割を占め、道路を劣化させる主要因となっている。このため、これまで実施してきた大型車の適正通行を促進する取組に加え、適正利用者に対しては、ETC2.0装着車への特車通行許可の

簡素化を行うとともに、大型車誘導区間の改善を進め、将来的には、諸外国の例を参考として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取組を進めていく必要がある。一方、過積載等の違反者に対しては、動的荷重計測(Weigh-in-motion)による自動取締りの強化、違反車両への高速道路割引停止措置の統一化などの更なる厳罰化を行い、更なるメリハリのきいた取組を進めていく必要がある。

なお、本年7月の国土幹線道路部会の中間答申にも示されているが、今後の維持修繕・更新のための財源確保について、一般道路における大型車対距離課金の導入など、幹線道路の将来の維持管理費のあり方などについて、諸外国における事例も参考に、広く意見を聴取しつつ、税金による負担との関係も含め、これまで以上の課題認識をもって検討すべきである。

(先進的・先端的な取組への挑戦)

- ・ 上記のETC2.0を活用した取組の充実に加え、更なる革新的な技術の積極的な導入を進めることにより、道路が国内外の物流を含め経済・社会システムのイノベーションを創出し、我が国が道路を賢く使う世界のトップランナーとなる、という意気込みを持ち、先進的・先端的な取組に挑戦すべきである。

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)

< i > 鉄道貨物輸送の機能強化

【基本的な考え方】

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。こうしたことから、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、輸送障害時の運用改善のようなソフト施策と、31フィートコンテナの取扱駅拡大、低床貨車の着実な実用化、オンドックレール等による貨物駅と港湾の結節の強化といった設備面の拡充の組み合わせが必要である。

(1) 運用面での改善

3-1. 輸送障害時の運用改善【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ある。

- 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

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【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ある。

3-3. 低床貨車の着実な実用化【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。

このため、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ある。

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【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に向けた検討を引き続き行う。

< ii > 海上輸送の機能強化

【基本的な考え方】

国際コンテナ戦略港湾等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、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、小口輸送や小口混載輸送等の多様なサービス展開といった取り組みの促進が必要である。

3-5. 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【再掲】

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必要がある。

3-6. 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【再掲】

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必要がある。

< iii > コンテナラウンドユースの取組促進

【基本的な考え方】

往路又は復路のいずれかが空となる海上コンテナのトラック輸送において、内陸コンテナターミナルの活用等によりコンテナの往復利用(ラウンドユース)を行うことは、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。今後の取組促進のためには、関係者間の連携によるコンテナのマッチングの促進や、インランドデポの利活用の促進が必要である。

3-7. 関係者の連携促進に向けた環境の整備

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。

このため、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が必要である。その際、マッチング情報の共有化や標準化は重要であり、ETC2.0の活用、SNSの活用、その他の方策の検討を深めるとともに、関係情報の取扱いのあり方の検討も深める必要がある。

3-8. インランドデポの利活用の促進

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必要がある。

<iv> 広域的な物流効率化

【基本的な考え方】

物流ネットワークを広域的な視点から捉え、効率化・高度化していくためには、高速道路、国際コンテナ戦略港湾、国際拠点空港といった広域物流を支える主要インフラを活かし、物流拠点とこれら物流インフラとのアクセスの円滑化等を講じていくべきである。

3-9. 高速道路沿いの物流拠点の整備

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、適切に政策の対象として捉え、施策を講じる必要がある。

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の検討も行う必要がある。

3-10. 国際コンテナ戦略港湾や国際拠点空港の周辺での物流の円滑化

国際コンテナ戦略港湾や国際拠点空港と内陸部等の貨物の発着地との間の物流の円滑化・活発化を促進する施策を講じる必要がある。

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）

※物流小委員会・物流サービス小委員会において審議中

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）

※物流小委員会・物流サービス小委員会において審議中

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）

【基本的な考え方】

物流施設の機能強化や災害対応力向上に対応するため、これまでも、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」に基づき、立地要件や設備要件を満たす「特定流通業務施設」の立地促進を図ってきたところであるが、首都圏三環状道路の整備の進展等の中での物流拠点のあり方を念頭に置きつつ、トラックドライバー不足、地球環境問題への対応、災害リスクの高まり等の喫緊の課題への対応も必要となっている。

なお、物流施設という「点」の立地等のあり方を考える際には、道路等の主要インフラとの連携や輸送と保管の円滑な接続を進め、「面」としての広域的な物流ネットワーク全体の視点から検討することが必要である。

(1) 物流施設の機能強化

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

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ある。

その際、例えば、トラック輸送と物流拠点での保管・流通加工等との円滑な接続を確保する取組の検討を行う必要がある。

(2) 物流施設における地球環境問題対応

6-2. 地球環境問題に配慮した物流施設の整備

地球環境問題に配慮した物流施設の整備を進め、物流施設に対する環境規制の強化に対応するため、物流施設におけるノンフロン冷媒への転換や、省エネ化に資する支援等を引き続き行う必要がある。

(3) 物流施設と物流ネットワークを構成する道路の災害対応力の強化等

6-3. 物流施設における災害対応力の強化

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等を引き続き進める必要がある。

6-4. 物流施設の老朽化対策

湾岸地区を中心とした物流施設の老朽化やへの対応に向けた取組を引き続き進める必要がある。

6-5. 道路の防災対策、老朽化対応等

物流ネットワーク全体の防災力の強化の観点から、道路の防災・減災、耐震化を計画的

に推進すべきである。また、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ある。

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）

【基本的な考え方】

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。具体的には以下に掲げるような技術の活用が望まれる。

7-1. 物流分野での先進的技術の導入・活用促進

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必要が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。

a. 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。）

なお、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。

また、ビッグ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、引き続き検討が必要である。

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）

【基本的な考え方】

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。そのためには、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必要がある。

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

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。

こうしたことから、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検討を進める必要がある。具体的には、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必要がある。

8-2. 我が国物流ネットワークの国際競争力強化

国内外のよりシームレスな輸送を実現し、我が国物流ネットワークの国際競争力を強化するため、三大都市圏環状道路を始めとする高規格幹線道路網の整備や、空港・港湾等の交通拠点へのアクセス道路の整備など、物流インフラの整備を推進する必要がある。

また、これらのインフラの有効活用の観点から、物流事業者による事業運営の効率化や事業者間連携による物流システムの改善等に向けた対策を進める必要がある。

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」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、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. 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。

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、

- ・ 早急な対応が求められる鉄道の輸送障害をはじめとする災害への備え
- ・ 更なる強化策に向けた検討が進みつつある地球環境問題への対応に資するモータルシフトの促進
- ・ 顕在化している労働力不足への対応にも資する物流事業の生産性向上

等の喫緊の課題に関する、例えば、以下のような事項については、早急な対応が求められる。これらについては、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。

2-6. (3-1. で再掲) 輸送障害時の運用改善

2-7. (3-2. で再掲) 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

2-8-1. (3-3. で再掲) 低床貨車の着実な実用化

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

6-3. 物流施設における災害対応力の強化

その他の事項については、本年秋以降、部会の上承を踏まえつつ、検討を深めることとする。また、検討の視点に関係し、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、本年秋以降に検討を深めることとする。