

有識者検討会提言からの変更点一覧

該当箇所	有識者検討会提言	総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)本文	修正理由
I(2)②1段落目	また、地球温暖化の進行に伴い、風水害や土砂災害が激甚化・頻発化している。	また、 近年、気候変動の影響により気象災害が激甚化・頻発化している。	表現の適正化
I(2)④2段落目	2015年に策定されたパリ協定では、世界共通の長期目標として、産業革命前からの気温上昇を2℃未満に抑制することなどが定められた。我が国においても、2030年度に温室効果ガス排出量を2013年度比で26%削減する中期目標を掲げており、さらに令和2年第203回国会(臨時会)の総理大臣所信表明演説において、「2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする」ことが表明されるなど、カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向け、さらなる取組の強化が求められている。	2015年に 採択 されたパリ協定では、世界共通の長期目標として、産業革命前からの気温上昇を2℃未満に抑制することなどが定められた。我が国においても、 令和2年第203回国会(臨時会)の総理大臣所信表明演説において、「2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする」ことが表明された。さらに、2021年4月には、2030年度に温室効果ガス排出量を2013年度比で46%削減することを目指し、さらに50%の高みに向けて挑戦を続けていくことを表明するなど、カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向け、さらなる取組の強化が求められている。	時点修正 表現の適正化
I(2)⑤1段落目	新型コロナウイルス感染症は世界で猛威を振るっており、感染者数は1億3千万人、死者数は290万人を上回っているほか、我が国でも感染者数が50万人を上回るなど、その脅威が継続している。	新型コロナウイルス感染症は世界で猛威を振るっており、我が国でも 全国に感染が広がる など、その脅威が継続している。	閣議決定文書となることを踏まえ、日々変動する数値を落とす形で修正
I(2)⑤3段落目	我が国においても幅広い産業に影響が広がり、2020年4-6月期の実質GDP成長率は、前期比で年率28.1%減となる一方、7-9月期は年率22.9%増、10-12月期は年率11.7%増となるなど経済は大きく変動している。	我が国においても幅広い産業に影響が広がり、2020年4-6月期の実質GDP成長率は、前期比で年率 28.6%減 となる一方、7-9月期は年率22.9%増となり、 2021年1-3月期には再び下方に転じる¹ など経済は大きく変動している。 ¹2021年1-3月期四半期別GDP速報 1次速報値(内閣府)	時点修正 データの出典を明示
I(3)5段落目	今般の新型コロナウイルス感染症の流行による劇的な社会環境の変化は、これまで進捗しなかった物流のデジタル化や、物流業界における構造改革を加速度的に促進させる誘因となる可能性があり、これらを一気に呵成に進めるまたとない好機と捉えるべきである。	今般の新型コロナウイルス感染症の流行による劇的な社会環境の変化は、これまで進捗しなかった物流のデジタル化や、物流業界における構造改革を加速度的に促進させる誘因となる可能性があり、これらを一気に呵成に進めるまたとない 好機である。	表現の適正化
II(1) 冒頭の一文	本節では、2020年の新型コロナウイルス感染症の流行以前までの状況を概観する。	本節では、2020年の新型コロナウイルス感染症の流行以前までの状況 等 を概観する。	表現の適正化

II(1)3)1段落目	2019年の我が国と中国との貿易額は1999年比で4倍以上に増加しており、我が国の貿易額は、中国、韓国、ASEANで約4割を占めている。	2020年の我が国と中国との貿易額は1999年比で4倍以上に増加しており、我が国の貿易額は、中国、韓国、ASEANで 4割以上 を占めている。	時点修正
II(1)3)2段落目	世界の港湾におけるコンテナ取扱個数も2018年までは増加基調であるが、	世界の港湾におけるコンテナ取扱個数も 2019年 までは増加基調であるが、	時点修正
II(1)3)4段落目	我が国の農林水産物・食品の輸出拡大は、…輸出額は2019年に9,121億円であり、7年連続で過去最高を更新し、アジアへの輸出額が全体の74%を占めている。	我が国の農林水産物・食品の輸出拡大は、…輸出額は 2020年 に 9,217億円 であり、 8年 連続で過去最高を更新し、アジアへの輸出額が全体の 75% を占めている。	時点修正
II(1)3)5段落目	ジェトロ	独立行政法人日本貿易振興機構(ジェトロ)	表現の適正化
II(1)3)最終段落	—	また、2021年3月に発生したスエズ運河におけるコンテナ船の座礁事案においては、同運河の通航が6日間にわたり不通となり、安定的な国際物流の実現のため、多様な輸送手段・輸送ルートを確認しておくことの重要性が改めて認識されたところである。	提言以降の事象を踏まえて加筆
II(1)4)2段落目	また、自動運転については、高速道路でのトラック隊列走行の実現に向けて、2018年1月より新東名高速道路等において公道実証実験を実施している。	また、自動運転については、高速道路でのトラック隊列走行 技術の実証実験 を実施してきたところであるが、 2021年2月には新東名高速道路の一部区間において後続車の運転席を実際に無人とした状態でのトラックの後続車無人隊列走行技術を実現した。	施策の進捗に合わせた修正
II(2)①1段落目	同法に基づく取組の認定件数は2016年10月から2020年11月末までの間に236件に上っている。	同法に基づく取組の認定件数は2016年10月から 2021年3月末 までの間に 255件 に上っている。	時点修正
II(2)①2段落目	こうした取組の効果もあり、モーダルシフトに関しては、海運によるモーダルシフト貨物の輸送量が2018年度で351億トンキロ(2015年度比11億トンキロ増)に達するなど、一定の成果が上がっている。	こうした取組の効果もあり、モーダルシフトに関しては、海運によるモーダルシフト貨物の輸送量が 2019年度 で 358億トンキロ (2015年度比 18億トンキロ 増)に達するなど、一定の成果が上がっている。	時点修正

II (2)①4段落目	こうした取組もあり、アジアにおける我が国物流事業者の海外倉庫の延床面積は、2019年度が2017年度比で13.2%増となっているほか、本年5月には日本の主導により小口保冷配送サービスに関する国際規格(ISO23412)が、…	こうした取組もあり、アジアにおける我が国物流事業者の海外倉庫の延床面積は、 2020年度 が2017年度比で 20.6% 増となっているほか、 2020年 5月には日本の主導により小口保冷配送サービスに関する国際規格(ISO23412)が、…	時点修正等
II (2)③1段落目	三大都市圏環状道路等を中心とする根幹的な交通ネットワークの整備が推進され、三大都市圏環状道路整備率は2019年度に82%に達するなど、着実に進捗している。	三大都市圏環状道路等を中心とする根幹的な交通ネットワークの整備が推進され、三大都市圏環状道路整備率は 2020年度 に 83% に達するなど、着実に進捗している。	時点修正
II (2)③2段落目	また、国際コンテナ戦略港湾の整備が推進され、欧州基幹航路の拡大(2016年度週2便→2018年度週3回)や北米基幹航路の維持(2018年度においてデイリー寄航を確保)が図られている。	また、国際コンテナ戦略港湾 政策 が推進され、欧州基幹航路の拡大(2016年度週2便→ 2020年度週3便)や北米基幹航路の維持(2020年度 において デイリー寄港 を確保)が図られている。	時点修正等
II (2)④1段落目	BCP策定割合は大企業で62.5%、中堅企業で62.3%であり、より一層の取組が求められる状況となっている。	BCP策定割合は大企業で 68% 、中堅企業で 50% であり、より一層の取組が求められる状況となっている。	時点修正
II (2)④2段落目	2016年10月から2020年11月末までの間に、モーダルシフトは89件、共同輸配送は20件が認定されている。	2016年10月から 2021年3月末 までの間に、モーダルシフトは 90件 、共同輸配送は 21件 が認定されている。	時点修正
II (2)④2段落目	こうした取組もあり、運輸部門におけるエネルギー起源CO2の排出量は、2018年度で203百万tと、2015年度比で6百万tの減少となっている。	こうした取組もあり、運輸部門におけるエネルギー起源CO2の排出量は、 2019年度 で 206百万t と、2015年度比で 11百万t の減少となっている。	時点修正等
II (2)⑤1段落目	…また、本線合流部での安全対策や隊列形成・分離スペースの確保など、新東名・新名神高速道路を中心に隊列走行の実現に向けたインフラ側からの支援策についても検討が進められている。また、港湾については、…	…また、本線合流部での安全対策や隊列形成・分離スペースの確保など、新東名・新名神高速道路を中心に隊列走行の実現に向けたインフラ側からの支援策についても検討が進められている。 港湾 については、…	繰返しを避けるための修正

II(2)⑤1段落目「ヒトを支援するAIターミナル」の注釈追記	-	AI等を活用し、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を実現するコンテナターミナル	定義の明確化
II(2)⑤1段落目	また、港湾については、コンテナターミナルの生産性向上と良好な労働環境の創出に向け、2018年度から、新・港湾情報システムCOMPASをはじめとする「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組が推進されてきた。	港湾については、コンテナターミナルの良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するため、2018年度から、新・港湾情報システムCOMPASをはじめとする「ヒトを支援するAIターミナル ⁴ 」の各種取組が推進されてきた。 ⁴ AI等を活用し、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を実現するコンテナターミナル	表現の適正化等
II(2)⑤2段落目	各地で多様な実証事業が進められている。	各地で多様な実証事業が進められているほか、物流分野におけるドローンの利活用促進のためのガイドラインの策定も進められている。	施策の進捗に合わせた修正
II(2)⑥2段落目	国内及び海外の高等教育機関や企業・団体における物流教育についての調査が行われている。	国内及び海外の高等教育機関や企業・団体における物流教育についての調査が行われた。	時点修正
II(3)2段落目下	2015年度 2,000円/時 → 2018年度 2,625円/時 (参考:全産業(2018年度) 3,602円/時)	2015年度 2,496円/時 → 2018年度 2,569円/時 (参考:全産業(2018年度) 3,695円/時)	計算方法の見直し等による修正
II(3)2段落目下関連の注釈(全産業の労働生産性関連)	-	物流業と全産業とでは労働生産性の算出に用いているデータの出典等が異なることから、単純比較はできない点に留意が必要。	データに関する留意点の明示
II(3)2段落目下関連の注釈(全産業の労働生産性関連)	2017年度の労働生産性は、2,263円/人・時として既に公表されているが、これは中小企業実態基本調査において、トラックの付加価値額のうち労務費が他の年度と比較して突出して高くなっていることが要因であるほか、算出結果に大手の数値は反映されていない。一方、全日本トラック協会が公表している経営分析報告書が、1者平均の労務費が、2017年度含め現大綱期間中毎年度緩やかに増加していることとの相違に鑑みると、生産性に関する統計手法については検証が必要である。	全日本トラック協会保有データ、倉庫事業経営指標(国土交通省)、内航海運業事業概況報告書(国土交通省)、JR貨物決算報告書(JR貨物)、毎月勤労統計(厚生労働省)、賃金構造基本統計調査(厚生労働省)、船員労働統計調査(国土交通省)、労働力調査(総務省)、JR貨物資料及び日本内航海運組合総連合会資料より国土交通省において算出((付加価値額)÷(就業者数×一人当たり労働時間))	データの出典を明示

II (3)2段落目下関連の注釈(トラックの積載効率関連)	自動車輸送統計年報(国土交通省)より国土交通省において算出(輸送トンキロ/能力トンキロ(いずれも空車時のデータを含む。))	自動車輸送統計年報(国土交通省)より国土交通省において算出(輸送トンキロ/能力トンキロ(空車時のデータを含む。))	表現の適正化
II (3)6段落目下	貨物自動車運転手:2015年 1.72倍 → 2019年 2.82倍 (参考) 全産業:2015年 1.11倍 → 2019年 1.42倍	貨物自動車運転手:2015年度 1.72倍 → 2020年度 1.94倍 (参考) 全産業:2015年度 1.11倍 → 2020年度 1.01倍	時点修正
II (4)2段落目	一方で、BtoC物流は、巣ごもり消費の拡大等の影響によりEC市場の規模がさらに拡大し、宅配便の取扱個数は対前年比で概ね10%増加した。	一方で、BtoC物流は、巣ごもり消費の拡大等の影響によりEC市場の規模がさらに拡大し、2020年度の宅配便取扱個数は対前年比で概ね10~20%増加した。	表現の適正化
II (4)3段落目	現場の物流従事者は、新型コロナウイルス感染症の流行下でも継続してサービスを提供し、人々の生活や経済活動等を支える「エッセンシャルワーカー」として、改めて認識されている。	現場の物流従事者は、新型コロナウイルス感染症の流行下でも継続してサービスを提供し、人々の生活や経済活動等を支える「エッセンシャルワーカー」として、改めて認識されており、 そのご貢献に対して敬意と謝意を表す。	エッセンシャルワーカーへの謝意を明記するための修正
II (4)6段落目	—	さらに、世界的なロックダウン等により国際貿易が一時的に縮小した後、急速に輸送需要が回復したことや、海外主要港における滞船などから、世界的に海上コンテナ輸送力及び空コンテナの不足による需給の逼迫が生じており、その影響の長期化が懸念されている。	提言以降の事象を踏まえて加筆
II (5)9段落目	新たな総合物流施策大綱の下では、そうした課題に対応した施策に重点的に取り組むべきである。 これを敷衍すれば、今後の物流施策は、大きく下記の①~③の3つの観点に分類した上で、取り組むべき施策を整理することが適当である。	本大綱の下では、そうした課題に対応した施策に重点的に取り組むべく、今後の物流が目指すべき方向性を下記の①~③の3つの観点とし、関連する施策を強力に推進していく。	提言を大綱とするに当たって修正
II (5)10段落目	「簡素で滑らかな物流」、「担い手にやさしい物流」、「強くてしなやかな物流」の実現に向けた施策を推進していくことを、新しい総合物流施策大綱が目指す方向性とすべきである。	「簡素で滑らかな物流」、「担い手にやさしい物流」、「強くてしなやかな物流」の実現に向けた施策を 推進していく。	提言を大綱とするに当たって修正
II (5)11段落目	あらゆる関係者が一致協力して各種の取組を推進することが期待される。	あらゆる関係者が一致協力して各種の取組を 推進していく必要がある。	提言を大綱とするに当たって修正

Ⅲ 冒頭の段落	2. (5)で示した方向性を踏まえ、今後の取り組むべき施策を下記のとおり提言する。	Ⅱ. (5)で示した方向性を踏まえ、今後の取り組むべき施策を下記のとおり示す。	提言を大綱とするに当たって修正
Ⅲ 1 (1) ① 3段落目	また、特に現状、紙やFAX等によるやりとりの多い港湾物流手続について電子的に取り扱うことを標準とする「港湾関連データ連携基盤」などの取組を推進し、効率的な業務環境を実現することを目指す	また、特に現状、紙、電話、メール等で行われている民間事業者間の港湾物流手続を電子化する「サイバーポート」の取組を推進し、業務を効率化し、港湾物流全体の生産性向上を図る。	施策の進捗に合わせた修正表現の適正化
Ⅲ 1 (1) ① 3段落目「サイバーポート」の注釈追記	-	民間事業者間の港湾物流手続(港湾物流分野)、港湾管理者の行政手続(港湾管理分野)及び港湾の計画から維持管理までのインフラ情報(港湾インフラ分野)を電子化し、これらをデータ連携により一体的に取り扱うデータプラットフォーム(令和3年4月1日から、港湾物流分野の第一次運用を開始)	定義の明確化
Ⅲ 1 (2) ② 表題	物流施設における自動化・機械化の導入に向けた取組	倉庫等の物流施設における自動化・機械化の導入に向けた取組	例示の追記
Ⅲ 1 (2) ②	国は「自立型ゼロエネルギー倉庫モデル促進事業」など導入支援策を講じているところであるが、こうした支援をさらに強化する。	国は「自立型ゼロエネルギー倉庫モデル促進事業」など導入支援策を講じているところであるが、改正物流総合効率化法のスキームの活用も念頭にこうした支援をさらに強化する。	施策の明確化
Ⅲ 1 (2) ③ <航空分野の取組>	空港における地上支援業務の自動化・効率化に向け、2025年までに空港制限区域内における車両に係るレベル4無人自動運転を導入する。	空港における地上支援業務の自動化・効率化に向け、2025年までに空港制限区域内における車両に係るレベル4無人自動運転の導入を目指す。	表現の適正化
Ⅲ 1 (2) ④ 3段落目	ドローン物流については、現在、国や地方自治体の支援などにより離島や山間部等の過疎地域等において配送の実用化に向けた実証実験が行われており、今後、持続可能な事業形態を整理し、具体的な配送ビジネスの社会実装につなげていく。	ドローン物流については、現状、国や地方自治体の支援などにより離島や山間部等の過疎地域等において配送の実用化に向けた実証実験が行われており、その結果等を踏まえ、持続可能な事業形態等を整理の上でガイドラインとしてとりまとめ、具体的な配送ビジネスの社会実装につなげていく。	曖昧さ排除のための修正時点修正
Ⅲ 1 (2) ④ 4段落目	自動配送ロボットについては、海外と比較して配送での活用に向けた取組は遅れており、今後、社会的受容性を確保しながら、持続的なサービス提供を可能とする必要がある。現在、原動機付自転車等として、道路使用許可を受けて実証実験を実施しているところであり、引き続き「遠隔監視・操作」型の公道走行実証などを実施しながら、必要な制度整備も含め、社会実装に向けた取組を加速させる。	自動配送ロボットについては、米国、中国等と比較して配送での活用に向けた取組は遅れており、今後、社会的受容性を確保しながら、持続的なサービス提供を可能とする必要がある。現在、「遠隔監視・操作」型の低速・小型の自動配送ロボットについては、道路交通法上の車両区分は原動機付自転車等とされ、道路使用許可を受けて歩道等における実証実験を実施しているところであり、引き続き、公道走行実証などを実施しながら、必要な制度整備を行う。また、自動配送ロボットを用いたサービスが可能となるよう、社会実装に向けた取組を加速させる。	表現の適正化等

Ⅲ1(2)⑤	このため、国が中心となり、中小事業者による物流DXの先進的取組やその効果等を整理した事例を公表するとともに、	このため、中小事業者による物流DXの先進的取組やその効果等を整理した事例を公表するとともに、	政府決定文書であることを踏まえ表現を適正化
Ⅲ1(4)③	現状、紙やFAX等で行われている民間事業者間の港湾物流手続を電子化することで業務を効率化する「港湾関連データ連携基盤」を整備し、同基盤の利便性向上と利用促進を図るため、「ヒトを支援するAIターミナル」との連携を推進するほか、NACCS等他のシステムとの連携について検討する。	現状、紙、電話、メール等で行われている民間事業者間の港湾物流手続を電子化することで業務を効率化する「サイバーポート」を整備し、その利便性向上と利用促進を図るため、「ヒトを支援するAIターミナル」との連携を推進するほか、NACCS等他のシステムとの連携をさらに強化する。	表現の適正化等
Ⅲ2 5段落目	革新的な工夫により物流の生産性を引き上げなければならない。	革新的な工夫により物流の生産性を引き上げなければならない。さらに、自動化やデジタル化等の取組を通じて、車両の集中や庫内作業の遅れ等により発生する荷待ち時間を削減し、サプライチェーン上の無駄をなくしていくことも必要である。	施策の必要性を追記
Ⅲ2(1)②(ii)	国土交通省が関係省庁と連携し、	関係省庁が連携し、	政府決定文書であることを踏まえ表現を適正化
Ⅲ2(1)④	トラックドライバーの労働力不足対策等の観点から、輸送網の集約化やトラック予約システムの導入による荷待ち時間の緩和が図られている生産性の高い物流施設について、改正物流総合効率化法のスキーム等を活用しながらさらに整備を促進する。この際、同法の活用状況や物流を取り巻く環境の変化等を踏まえつつ、さらなる生産性向上が図られるよう取組を推進する。	トラックドライバーの労働力不足対策等の観点から、輸送網の集約化やトラック予約システムをはじめとしたデジタル機器等の導入による荷待ち時間の削減が図られている生産性の高い物流施設について、改正物流総合効率化法のスキーム等を活用しながらさらに整備を促進する。この際、同法の活用状況や物流を取り巻く環境の変化等を踏まえつつ、倉庫等の物流施設自体の高度化を図るなどさらなる生産性向上が図られるよう取組を推進する。	施策内容を踏まえた表現の適正化
Ⅲ2(3)①4段落目	さらに、積載効率の向上に当たっては、荷姿・荷物荷重によっては車両の寸法や軸重の制限によって向上が図れない事例も考えられ、必要な規制緩和を進めることも重要である。	さらに、積載効率の向上に当たっては、荷姿・荷物荷重によっては車両の寸法や重量の制限によって向上が図れない事例も考えられ、必要な措置の検討を進める。	施策内容を踏まえた表現の適正化
Ⅲ2(5)1段落目	その際、コミュニティバス等を活用した貨客混載による配送や複数の配送事業者による共同配送など、過疎地域における効率的な配送を推進するほか、	その際、コミュニティバス、デマンドタクシー等を活用した貨客混載による配送や複数の配送事業者による共同配送など、過疎地域における効率的な配送を推進するほか、	表現の適正化

Ⅲ2(5)2段落目	また、離島や山間部等におけるトラックや船舶の代替配送手段として、ドローン物流の社会実装に向けた取組が進められている。今後は、医薬品や農作物の輸送、買い物支援など具体的な用途を念頭に置きながら実証を進めるとともに、運航コストの低減を含めた経済合理性や社会受容性の確保等の課題の解決策の検討・整理を行い、実証の成果を社会に示すことで近い将来の社会実装を確実なものとする。	また、離島や山間部等におけるトラックや船舶の代替配送手段として、ドローン物流の社会実装に向けた取組が進められている。今後は、医薬品や農作物の輸送、買い物支援など具体的な用途を念頭に置きながら実証を進めるとともに、運航コストの低減を含めた経済合理性や社会受容性の確保等の課題の解決策の検討・整理を行い、 ドローンの利活用促進のためのガイドラインを策定し 、実証の成果を社会に示すことで近い将来の社会実装を確実なものとする。	施策の進捗に合わせた修正
Ⅲ3(1)①<スマート貨物ターミナルの推進>	ポストコロナにおける鉄道物流の生産性・付加価値の向上を図るため、新技術の積極的な導入を促進し、貨物駅の効率化・省力化及び、安全性向上を図り、物流全体の効率化を実現する。	新技術の積極的な導入により、貨物駅の効率化、省力化及び安全性向上を図り、 ポストコロナにおける鉄道物流の生産性及び付加価値の向上を促進 する。	表現の適正化
Ⅲ3(1)②4段落目	加えて、大規模災害発生後に鉄道の迂回輸送及びトラック代行等を迅速かつ円滑に推進することとし、特にトラック代行へ迅速かつ円滑に移行するため、…	加えて、大規模災害発生後に鉄道の迂回輸送及びトラック代行等を迅速 かつ円滑に促進 することとし、特にトラック代行へ迅速 かつ円滑 に移行するため、…	表現の適正化
Ⅲ3(1)②5段落目	また、空港は、緊急物資等の輸送拠点になることから、自然災害発生後、できるだけ速やかに機能を確保するため、空港全体としての機能保持や早期復旧に向けた関係機関の役割分担等を明確化した空港BCP(「A2-BCP」)に基づき、空港関係者やアクセス事業者等と連携し、災害時の対応を行うとともに、訓練の実施等による対応計画の実効性の強化に努める。	また、空港は、緊急物資等の輸送拠点となることから、自然災害発生後、できるだけ速やかに機能を確保するため、空港全体としての機能保持 及び 早期復旧に向けた 目標時間 や関係機関の役割分担等を明確化した 空港における事業継続計画「A2-BCP」 に基づき、空港関係者やアクセス事業者等と連携し、 自然災害時の対応 を行うとともに、訓練の実施等による 事業継続計画 の実効性の強化に努める。	表現の適正化
Ⅲ3(1)②最終段落	さらに、陸海空の輸送モードが連携した物資輸送シミュレータをクラウドに実装し、時々刻々と変わる物資需要量・インフラ復旧状況等のビッグデータを関係機関が共有することで、最適な輸送ルートを提案できる「緊急支援物資輸送プラットフォーム」を構築するとともに、官民が連携し、物資輸送に係る訓練・演習を継続的に行うことで、緊急支援物資を確実に被災地域まで輸送する実効性のある	さらに、陸海空の輸送モードが連携した物資輸送シミュレータをクラウドに実装 することで 、時々刻々と変わる物資需要量・インフラ復旧状況等のビッグデータを 基にした 最適な輸送ルートを提案・ 情報共有 できる「緊急支援物資輸送プラットフォーム」を構築するとともに、官民が連携し、物資輸送に係る訓練・演習を継続的に行うことで、緊急支援物資を確実に被災地域まで輸送する実効性のある	表現の適正化
Ⅲ3(1)④<インフラの老朽化対策>2段落目	…さらに、データの利活用や新技術による維持管理の効率化・高度化を図る。	… その際、全国の港湾施設に係る老朽化データなど、様々なインフラ情報を一元管理するシステム(サイバーポート(港湾インフラ))を構築し、各施設の老朽化の推移を精緻に把握することにより、我が国の港湾全体の老朽化対策費用を見通すとともに、当該見通しを踏まえて事業量を管理することにより、将来にわたる港湾整備費用を平準化する。あわせてコスト縮減効果が見込まれる新技術の活用等を後押しし、維持管理の効率化・高度化を図る。	表現の適正化

Ⅲ3(1)④<輸送の安全確保等>4段落目	-	また、近年の台風等の異常気象の激甚化・頻発化の傾向を踏まえ、東京湾等の船舶がふくそうする海域に大型台風等の接近が予想される場合、一定の船舶に対し湾外等の安全な海域への避難等を促し、船舶交通の安全確保を図る。	施策の進捗に合わせた修正
Ⅲ3(2)①3段落目	そのため、国際コンテナ戦略港湾において…国際コンテナ戦略港湾政策を推進するとともに、国も出資した港湾運営会社による一体的かつ効率的な港湾運営を推進する。	そのため、国際コンテナ戦略港湾において…国際コンテナ戦略港湾政策を推進するとともに、 港湾運営会社の運営開始から一定期間経過したことを踏まえ、港湾運営の効率化や生産性の向上等の実績を検証しつつ、国による出資の成果を総括したうえで、経営目標にかかる測定指標の再設定等の必要な見直しを行う。	表現の適正化
Ⅲ3(2)②	農林水産省と国土交通省との連携の下、港湾や空港の具体的な利活用等の方策や…	関係省庁 の連携の下、港湾や空港の具体的な利活用等の方策や…	政府決定文書であることを踏まえ表現を適正化
Ⅲ3(2)④タイトル	国際物流のシームレス化・多元化の推進、コールドチェーン物流サービスの国際標準化を含む物流事業者の海外展開支援	国際物流のシームレス化・ 強靱化 の推進、コールドチェーン物流サービスの国際標準化を含む物流事業者の海外展開 支援等	提言以降の事象を踏まえて修正
Ⅲ3(2)④2段落目	また、新型コロナウイルス感染症の流行によりグローバルサプライチェーンの脆弱性が顕在化し、サプライチェーンの多元化が求められている。この観点から、ASEANにおいて輸送の複線化・効率化に資する実証輸送を実施し、サプライチェーンの基盤となる柔軟かつ強靱な物流を構築するとともに、日欧EPAの発効により貨物量が増加する日欧間貨物輸送においても、海上輸送・航空輸送に続く第三の輸送手段の選択肢として、シベリア鉄道の利用促進に向けた取組を実施し、強靱なサプライチェーンの構築を図る。	また、新型コロナウイルス感染症の流行及びそれに伴う 世界的な海上コンテナ輸送の需給逼迫や、スエズ運河におけるコンテナ船の座礁事故 によりグローバルサプライチェーンの脆弱性が顕在化し、サプライチェーンの 強靱化 が求められている。この観点から、ASEANにおいて輸送の複線化・効率化に資する実証輸送を実施し、サプライチェーンの基盤となる柔軟かつ強靱な物流を構築するとともに、日欧EPAの発効により貨物量が増加する日欧間貨物輸送においても、海上輸送・航空輸送に続く第三の輸送手段の 選択肢として、シベリア鉄道の利用促進に向けた取組を実施する等、強靱なサプライチェーンの構築を図る。	提言以降の事象を踏まえて加筆・修正
Ⅲ3(2)④3段落目	-	さらに、「南回り航路」に比べて短く、海上輸送ルートにおける 新たな選択肢として期待されている北極海航路 について、 利用動向等に関する情報収集や産学官による協議会での情報共有を図る等、利活用に向けた環境整備を進める。	施策の進捗に合わせた修正
Ⅲ3(3)	モーダルシフトの推進などさらなる物流の効率化、	鉄道や海運へのモーダルシフトの推進など更なる 物流の効率化、	表現の適正化

Ⅲ3(3)②	2018年度の輸送量当たりのCO2排出量(トンキロベース)は、鉄道がトラックの約11分の1、船舶が約6分の1であり、	2019年度の輸送量当たりのCO2排出量(トンキロベース)は、鉄道がトラックの約13分の1、船舶が約5分の1であり、	時点更新
Ⅲ3(3)③4段落目	港湾については、国際物流の結節点となり、産業拠点となる国際港湾において、次世代エネルギー利活用の需要を一体的に創出するとともに、港湾機能の高度化や臨海部における環境に配慮した産業の集積を通じて、カーボンニュートラルポートの形成を図る。具体的には、水素・アンモニア等の輸出入・配送等の拠点となる港湾整備や、港湾荷役機械や港湾に出入りするトラック等への燃料電池導入等に資する取組を推進する。	我が国の輸出入の99.6%が経由する国際物流拠点であり、我が国のCO2の排出量の約6割を占める発電、鉄鋼、化学工業等の産業の多くが立地する港湾において、港湾機能の高度化等を通じて、カーボンニュートラルポート(CNP)を形成し、我が国の脱炭素社会の実現への貢献を図る。具体的には、大量かつ安定・安価な水素・燃料アンモニア等の輸入を可能とする港湾の施設の規模・配置等について検討するとともに、停泊中船舶への陸上電力供給の導入による船舶のアイドリングストップの促進、非常時にも活用可能な自立型水素等電源の導入促進、港湾荷役機械や港湾に出入りする大型車両等への燃料電池導入の促進等の取組を推進する。	施策の進捗に合わせた修正
Ⅲ3(3)③5段落目	航空については、CO2の排出物基準の導入による環境性能に優れた航空機材の普及及び航空交通システムの高度化や、空港施設の低炭素化の促進、代替航空燃料の普及を図り、航空分野の低炭素化を促進する。	航空分野の脱炭素化に向けて、①機材・装備品等への新技術導入、②管制の高度化による運航方式の改善、③持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進、④空港の施設・車両のCO2排出削減等の取組を加速するとともに、空港を再エネ拠点化する方策を検討し官民連携の取組の促進を図る。	施策の進捗に合わせた修正
Ⅲ3(3)③6段落目	倉庫については、自動化機器の導入に伴って庫内作業を省人化することにより、照明や空調のエネルギー消費の削減を図る取組や、自然冷媒への転換に向けた取組を推進する。	倉庫については、自動化機器の導入に伴って庫内作業を省人化することにより、照明や空調のエネルギー消費の削減を図る取組を推進する。また、冷凍冷蔵倉庫における省エネ型自然冷媒機器への転換等を引き続き積極的に支援する。	表現の適正化

<p>Ⅲ 4</p>	<p>—</p>	<p>4: 代表的な指標 (KPI) について</p> <p>上記1～3で位置づけた施策については、国のみならず、物流事業者、荷主、一般消費者等すべてのステークホルダーの連携、協働による継続的な取組により、適切に推進し、成果を得てこそ初めて本大綱の目的が全うされるものである。その際、これらの施策の推進によってどの程度本大綱で掲げた様々な目的が達成されているかを定量的に把握するための指標を設定し、それを各ステークホルダーが定期的に確認しながら、施策の調整等を図ることが重要である。このため、大綱の代表的な指標 (KPI) を、別表の通り設定する。</p>	<p>わかりやすさの確保のため追加</p>
<p>Ⅳ (1)</p>	<p>政府が策定する新しい総合物流施策大綱には、本検討会で提言した内容を最大限反映することが求められるが、コロナ禍で先の見通しが不透明な中であり、今後の社会情勢や物流を取り巻く環境の変化によっては、本提言に盛り込まれていない内容についても、時宜に応じて反映することが望ましい。</p> <p>また、大綱の期間については、社会資本整備や交通政策の分野で講じられる施策や目標との整合を図る観点から、社会資本整備重点計画や交通政策基本計画と同じ期間とすることが望ましい。</p> <p>なお、新しい大綱の策定後、その期間内に物流を取り巻く状況などが大きく変化した場合には、必要に応じて大綱の見直しを行うことが適当である。</p>	<p>本大綱は、AI、IoT等の新技術の進展、国際情勢の変化、新型コロナウイルス感染症の流行等物流を取り巻く環境が大きく変化していることに鑑み、また、社会資本整備や交通政策の分野で講じられる施策や目標との整合を図る観点から、社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)や交通政策基本計画(令和3年5月28日閣議決定)と同じく、計画期間は2025年度までとする。なお、我が国経済社会と物流を取り巻く状況等が計画期間内に大きく変化した場合には、必要に応じて大綱の見直しを行うこととする。</p>	<p>提言を大綱とするに当たって修正</p>

<p>IV(2)</p>	<p>新しい大綱は策定して終わりではない。当然ながら、そこで位置づけられる施策をその実施主体が適切に推進し、成果を得てこそ初めて大綱の目標が全うされるものである。その意味で大綱の推進体制を適切に構築、運営していくことは、大綱の目標達成を期する上で極めて重要である。</p> <p>これまでの大綱では、大綱を踏まえた「総合物流施策推進プログラム」を国が別に策定し、この中で各省庁が講ずる具体的な施策とそれに関連したKPIを設定し、これを国が毎年改定することによって、その推進が図られてきた。</p> <p>しかし、本提言で述べてきたとおり、物流が直面する課題は、国のみならず、物流事業者、荷主、一般消費者等すべてのステークホルダーの連携、協働による継続的な取組によってこそ解決が図られるものである。また、物流課題がこれまでも増して先鋭化、鮮明化した新しい大綱下では、取り組むべき課題を重点化し、集中してこれに取り組むことが求められる。</p> <p>このため、新しい大綱の推進体制としては、以下の方法によることを提案する。</p> <p>① 大綱の目標の達成状況を見極める上で真に重要な重点化されたKPIを設定し、これを大綱本体に位置づけること。あわせて、大綱においては、本提言で掲げた施策について、KPIとの関係性に留意し、できるだけその内容を具体化すること。</p> <p>② 大綱に位置付けられた施策やKPIの進捗について、有識者や関係事業者等を交えた政策評価の場を設けた上で、そこで客観的な視点で定期的にフォローアップを行うこと。</p> <p>政府においては、今後、上記①に基づきKPIを検討するとともに、施策の具体化を図り、これらを新しい大綱に位置付けることとされたい。また、大綱を策定した後には、②に基づき、適切な推進体制を構築することを強く希望する。なお、この体制については、実効性という観点からは、現時点では、本提言をとりまとめる立場であった本検討会の構成員を含めることがふさわしいと思料する。これにより、新しい大綱においては、その目指すべき目標とそれを実現するための施策の対応関係が明確化されるとともに、適切な推進体制のもと、大綱に位置付けられた各施策の実施主体等の明確化とその着実な推進が図られるものと期待する。</p>	<p>物流が直面する課題は、国のみならず、物流事業者、荷主、一般消費者等すべてのステークホルダーの連携、協働による継続的な取組によってこそ解決が図られるものである。また、物流課題がこれまでも増して先鋭化、鮮明化した本大綱下では、取り組むべき課題を重点化し、集中してこれに取り組むことが求められる。</p> <p>このため、有識者や関係事業者等を交えた政策評価の場を設け、これを定期的に開催することとする。ここで、本大綱に位置付けられた施策の進捗管理や検証を行い、各種の施策が本大綱に目的に沿った効果を発揮するよう、必要な調整を図ることとする。その際には、別表に掲げたKPIをはじめ可能な限り定量的な数値を把握しつつ、民間事業者の具体的な取組事例を取り上げながら、客観的な視点で運営する。</p>	<p>提言を大綱とするに当たって修正</p>
--------------	--	--	------------------------

IV(3)	<p>本提言において再三にわたって述べてきたとおり、コロナ禍を契機とした社会環境の激変や、それに適応した新たな物流への変革の要請から、これまで進捗してこなかった物流の構造改革や生産性向上に向けた取組を加速度的に促進させる大きな好機にある。このような現状においては、3. において提言した、「簡素で滑らかな物流」、「担い手にやさしい物流」、そして「強くてしなやかな物流」の実現に向け、取組をこれまで以上に強力に、一気呵成に推進する観点から、誰がどのようにして取組を進め、成果を得るのか、という施策の実行力がこれまでも増して問われている。</p> <p>新しい大綱においては、上で述べたとおり、国だけでなく多くの関係者を巻き込んだ持続的な推進体制を構築することとし、関係省庁のみならず、荷主・物流事業者等の民間の主体、さらには各省庁の地方支分部局や地方自治体などの公的主体も一体となって、責任と覚悟を持って物流施策を推進していくことを強く望むものである。</p>	<p>コロナ禍を契機とした社会環境の激変や、それに適応した新たな物流への変革の要請により、これまで進捗してこなかった物流の構造改革や生産性向上に向けた取組を加速度的に促進させる大きな好機がもたらされている。このような現状においては、II.(5)において目指すべき方向性として提示した、「簡素で滑らかな物流」、「担い手にやさしい物流」、そして「強くてしなやかな物流」の実現に向け、取組をこれまで以上に強力に、一気呵成に推進していく必要がある。</p> <p>このため、(2)で述べたとおり、国だけでなく多くの関係者を巻き込んだ持続的な推進体制を構築することとし、関係省庁のみならず、荷主・物流事業者等の民間の主体、さらには各省庁の地方支分部局や地方自治体などの公的主体も一体となって、責任と覚悟を持って物流施策を推進していくこととする。</p>	<p>提言を大綱とするに当たって修正</p>
別表	-	(新たに追加)	-

※その他表記揺れの修正を行った(「商慣習」「商習慣」のばらつきについて、前者に統一)

※その他形式面の時点修正を行なった(「現大綱」→「前大綱」等)

※その他通例の行政文書の作法に従った修正(法律は初出箇所法律番号を記載、副詞の「さらに」は漢字表記等)を行なった