

国土交通省物流政策推進本部会合 (第1回)の開催について

総合政策局物流政策課 道路局企画課道路経済調査室

I はじめに

物流は、我が国の国民生活・国民経済を支える不可欠の基盤であり、これまで、政府は、総合的な物流施策に関する大綱を定め、その時々を経済社会の変化に的確に対応した物流の在り方とその意義を明確にしなが、所要の施策の推進を図ってきた。

これまで、様々な経済情勢等の変化、課題等を踏まえ、平成9年4月以降、4回にわたって総合物流施策大綱が策定されており、現在の大綱である「総合物流施策大綱(2009-2013)」(平成21年7月閣議決定。以下「現行大綱」という。)は、来年、その目標年次を迎えることとなる。

本報告は、こうした状況の下、物流施策の推進に中心的な役割を担う国土交通省において、その所掌事務に係る物流に関する施策を総合的かつ一体的に推進するため、7月23日に、「国土交通省物流政策推進本部」の第1回会合が開催されたことから、その概要等の紹介を行うものである。

II 国土交通省物流政策推進本部

1 国土交通省物流政策推進本部の設置の背景

現行大綱は、

- ① グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現
- ② 環境負荷の少ない物流の実現等
- ③ 安全・確実な物流の確保等

を目標とし、物流施策の総合的・一体的推進を図るために策定されたものであるが、その後、昨年3月に発生した東日本大震災や同10月ごろに発生したタイの洪水被害における物流の寸断等の状況変化が生じたところである。

例えば、東日本大震災の発生直後、我が国においては、地震等による直接的な被害、サプライチェーンの寸断といった間接的な影響などの課題に直面した。こうした状況は、各企業の努力によっておおむね回復を見せている(図1参照)一方、円高とともに東日本大震災を契機として、素材や部品の海外調達が進展している傾向もみられる(図2、3参照)。

そのため、我が国は、グローバルな市場の需要を的確に取り込むとともに、強靱なサプライチェーンを構築していくことが求められている。

このとき、物流政策は、企業のサプライチェーン構築の不可欠の基盤をなすものであり、そのための施策は多岐にわたることから、政府全体で取組を進めることが肝要であるが、その中でも、物流事業の監督、物流関係社会資本の整備・管理等、物流に関する多くの事務を所管する国土交通省は、その中心

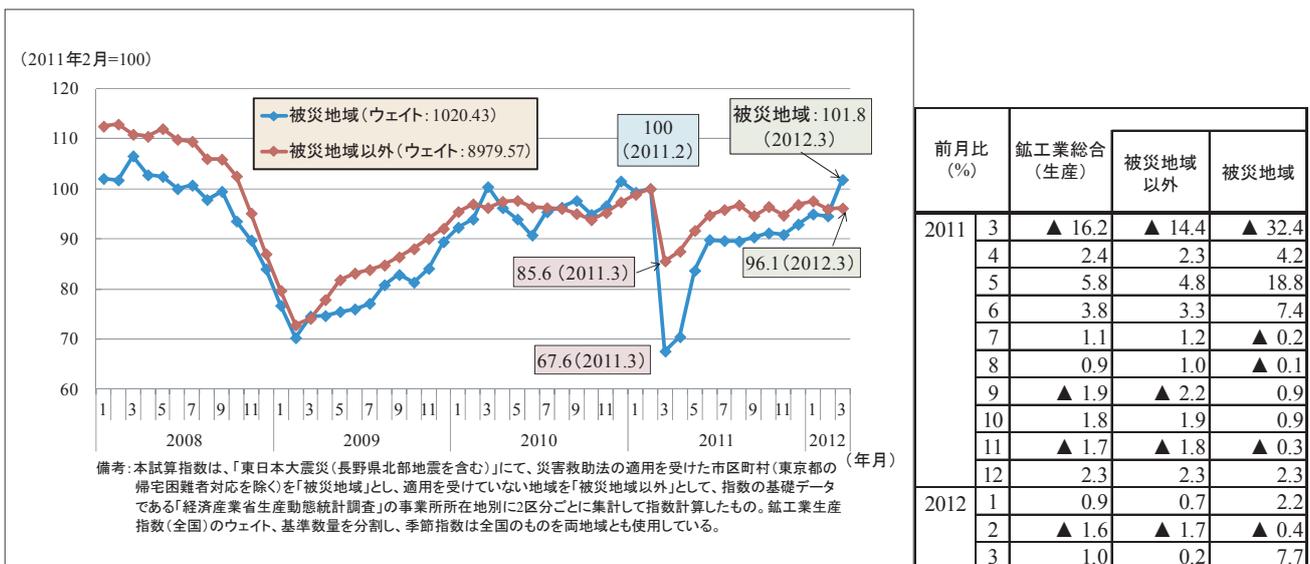
的な役割を担うことが求められているといえることができる。

そこで、その所掌事務に係る物流に関する施策を総合的かつ一体的に推進するため、国土交通大臣を本部長とする国土交通省物流政策推進本部を開催することとしたものである。

[国土交通省物流政策推進本部構成員]

本部長 国土交通大臣
 本部長代行 副大臣及び大臣政務官
 副本部長 事務次官、技監及び国土交通審議官
 本部長 官房長、大臣官房総括審議官、大臣官房技術総括審議官、大臣官房建設流通政策審議官、大臣官房危機管理・運輸安全政策審議官、大臣官房技術審議官、大臣官房総括監察官、総合政策局長、総合政策局情報政策本部長、国土政策局長、土地・建設産業局長、都市局長、水管理・国土保全局長、道路局長、住宅局長、鉄道局長、自動車局長、海事局長、港湾局長、航空局長、北海道局長、政策統括官、国際統括官、国土交通政策研究所長、国土技術政策総合研究所長、国土地理院長、観光庁長官、気象庁長官、運輸安全委員会事務局長及び海上保安庁長官

図1 震災に係る我が国の地域別工業指数（季節調整済み）の推移



(資料) 通商白書 2012

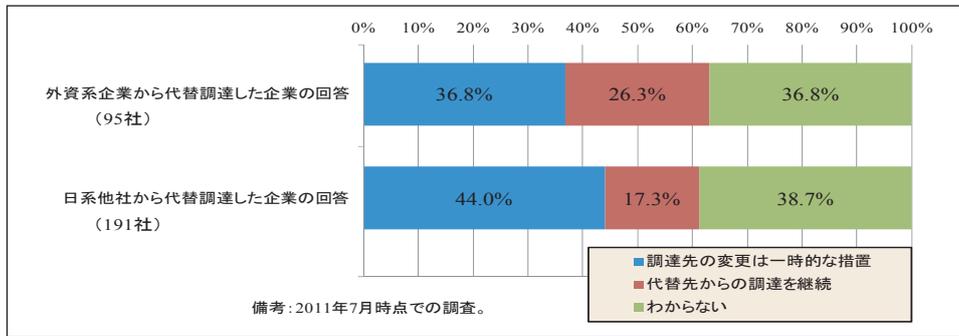
図2 我が国企業への震災の影響（代替調達の有無及び代替調達先等）

震災の影響について	企業数 (社)	割合 (%)	調達先の外資系企業 (国・地域別)	中国系	韓国系	欧米系	台湾系	その他	回答社数
回答社数	603	100.0	全体	31	29	26	21	12	79
震災により何らかの影響を受けた	530	87.9	化学	10	8	9	2	1	19
部品・材料の調達面で影響を受けた	422	70.0	電機・電子	8	3	4	8	3	17
調達先は変えなかった	212	35.2	自動車	4	8	6	2	2	16
日系他社から代替調達した	191	31.7							
外資系企業から代替調達した	95	15.8							

備考：2011年7月時点での調査。部品・材料の調達面で影響を受けた企業の対応策及び調達先の外資系企業の国・地域については、複数回答可。

(資料) 通商白書 2012

図3 我が国企業の代替調達先への今後の対応



(資料) 通商白書 2012

2 国土交通省物流政策推進本部の当面の課題

(1) 物流をめぐる情勢等

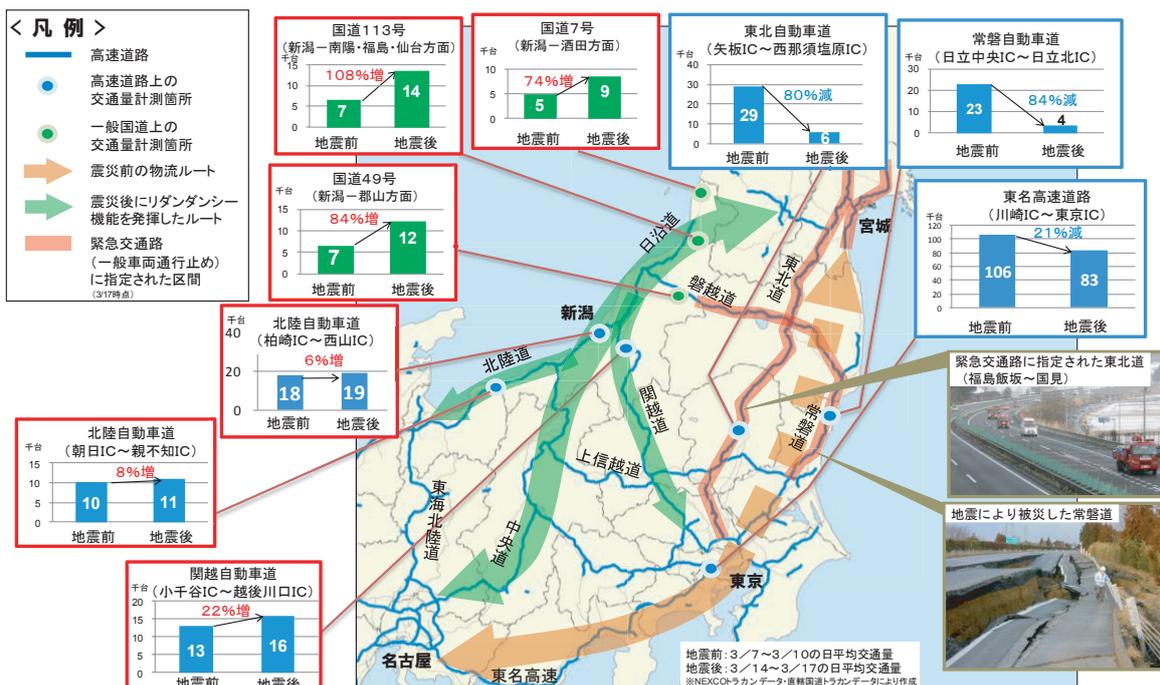
現行大綱の掲げる目標は、今なお、物流施策における重要課題であり、引き続き、目標達成に向け、着実な諸施策の推進が必要であるが、今般、物流を取り巻く情勢には変化が見られるに至っている。

まず、サプライチェーンのグローバル化に関して言えば、我が国の諸産業のアジア諸国への進出に併せて、我が国の物流企業の海外進出傾向が増している状況にあり、進出先において独自の事業展開を図る事例もでてきている。我が国の物流企業が、そのサービス水準等に係る優位性を活かし、グローバルに事業展開することができるようにしていくことによって、グローバル・サプライチェーンの深化に対応していくことが求められている。

また、低炭素・循環型社会の実現に向けては、東日本大震災を契機としたエネルギー・環境政策の見直しに向けた、物流全体としての対応はもちろんのこと、まちづくりと一体となった低炭素物流システムの構築などが特に重要となっている。

安全・安心な物流の確保に向けては、東日本大震災等の大規模自然災害による物流の寸断による影響に鑑み、災害に強い物流網の構築や緊急時の支援物資の物流の確保に向けたシステムの構築等が求められている (図4 参照)。

図4 広域的な道路ネットワークが多重化されていることによる効果 (東日本大震災への対応の例)



(資料) 国土交通省

(2) 今後の取組の視点

こうした昨今の情勢等に鑑み、それぞれの課題に対応するため、国土交通省としても、既に対応を順次進めつつあるところである。以下に主なものを掲げる。

まず、グローバル・サプライチェーンの深化に対応する観点からは、

- 北東アジア物流情報サービスネットワークの構築
- 国際複合一貫輸送等に係る各国制度の調和の実現（パレット等物流関連機器の標準化の推進等）
- 我が国物流企業の海外進出支援に向けた産業界等との連携
- 航空物流の拠点空港における国際競争力の強化
- 国際コンテナ戦略港湾政策の推進による基幹航路のコンテナ船の我が国への寄港の維持・拡大、国際バルク戦略港湾における主力輸送船舶の満載での入港に対応等、総合的な対策の実施
- 主要な空港、港湾へのアクセスの向上、物流拠点の整備促進
- 大都市圏環状道路の整備などの抜本的対策の推進（図5参照）、渋滞ボトルネック箇所への集中的対策の実施
- 橋梁補強、バイパス整備等による国際海上コンテナ積載車輛の通行支障区間の解消等（図6参照）

といった諸施策を実施し、アジア諸国をはじめ、増大するグローバル需要を取り込み、我が国の経済活動を支える物流の国際競争力を強化することとしている。

低炭素・循環型社会を一層推進する観点からは、

- 環境省等と連携し共同輸配送を促進、モーダルシフト等の推進、物流の総合効率化の推進、物流施設の再生可能エネルギー導入、ゼロエミッションポート施策の推進、リサイクルポート施策の推進
- 交通流の円滑化を図るため、ネットワーク整備などを行うとともにITSを推進（図7参照）

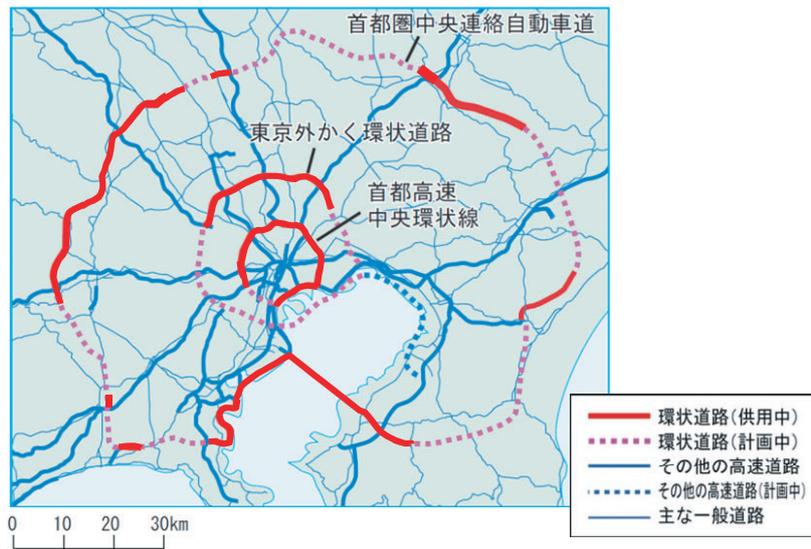
といった諸施策を実施し、「ポスト京都議定書」への対応や、東日本大震災を契機としたエネルギー・環境政策の抜本的な見直しを踏まえ、低炭素・循環型社会実現のための一層の取組を進めることとしている。

安全・安心な物流の確保を実現する観点からは、

- 支援物資に係る円滑な物流システムの構築（民間物資拠点の活用、官民の連携・協力体制の構築等）（図8参照）、サプライチェーンの早期復旧を確保するための災害に強い物流施設整備の推進、事業継続体制の構築
- 災害に強い交通網の構築の推進（道路ネットワークの弱点解消に向けたミッシングリンクの解消、各モード間のアクセス性の改善、大規模地震・津波の発生時における拠点等への道路や航路の啓開等）
- トン数標準税制の拡充、準日本船舶の認定制度の実施等を通じた日本商船隊による安定輸送の確保に向けた取組の推進
- 引き続き多発し、発生海域も拡大する海賊事案への適切な対応
- 運輸安全マネジメントの強化等による運輸の安全確保のさらなる推進
- 国際物流のセキュリティ水準向上のための取組の推進

といった諸施策を実施し、物流システム全体の安全・安心を確保するための取組を進めることとしている。

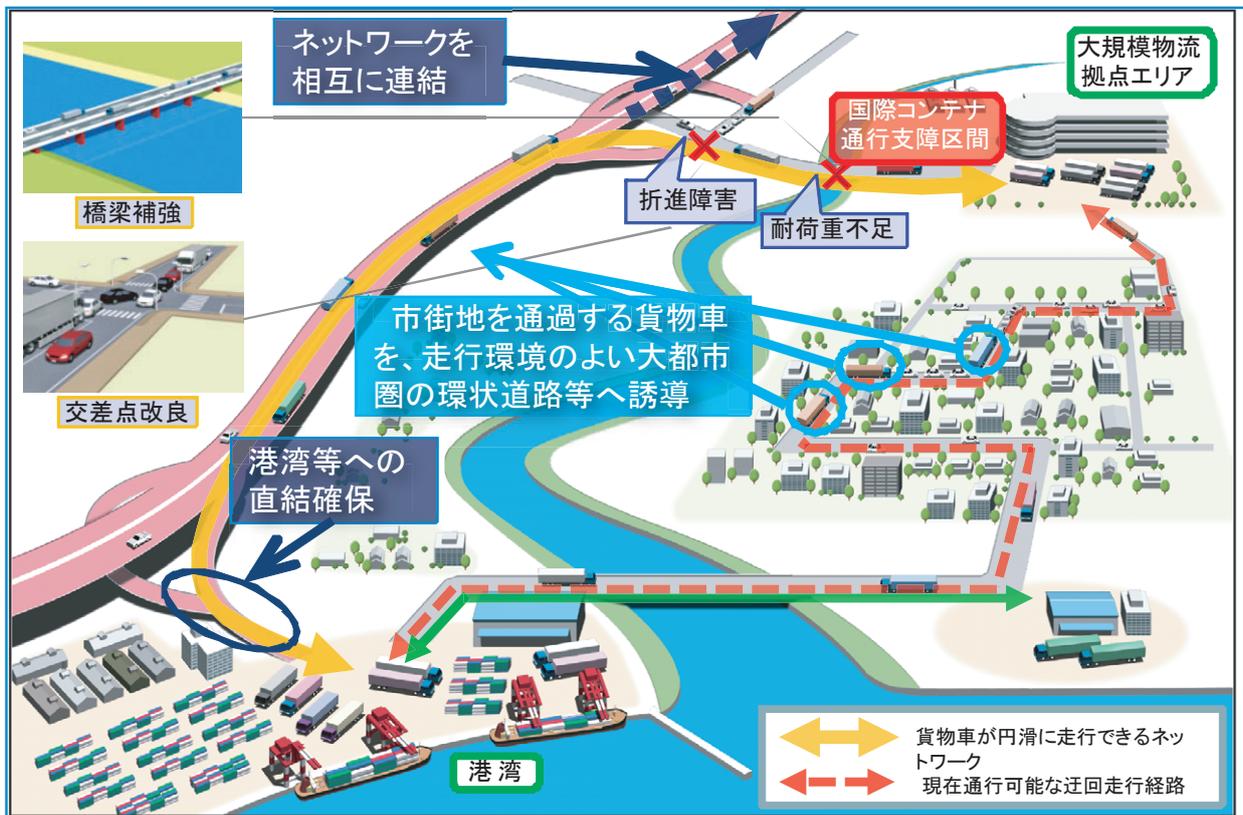
図5 首都圏の環状道路の整備状況と諸外国との比較



都市名	計画延長	供用延長	整備率	備考
東京	525km	251km	48%	2012年4月現在
北京	433km	433km	100%	2009年9月12日完成
ソウル	168km	168km	100%	2007年12月28日完成
パリ	313km	272km	87%	2011年1月現在
ワシントンDC	103km	103km	100%	1998年完成
ロンドン	188km	188km	100%	1986年完成
ベルリン	223km	217km	97%	2009年1月現在

(資料) 国土交通省

図6 国際競争力の維持に資する道路ネットワーク (イメージ)

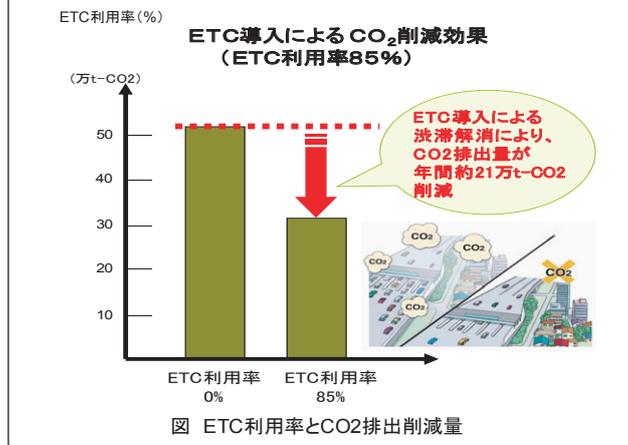


(資料) 国土交通省

図7 ITSの効果(ETCの例)

ETC

- 全国の高速道路の渋滞の約3割を占めていた料金所渋滞が概ね解消
- また、CO₂排出量を年間約21万トン削減



(資料) 国土交通省

図8 支援物資に係る円滑な物流システムの構築

災害に強い物流システム協議会 とりまとめ概要(H24年3月9日)

東日本大震災時の状況

未曾有の大災害により、支援物資物流全体に支障が発生

支障が生じた主な要因

物資拠点

物資拠点として想定していた公共施設が、被災や避難所等への転用で使用できず、民間施設を活用して対応したが、絶対的な拠点数が不足

物流ノウハウ

自治体職員等が中心となって支援物資物流に対応したが、物流業務(在庫管理や仕分け等)に精通した者がいなかったことにより、全体としての効率が低下

オペレーション

広域災害時を見据えた情報収集・管理体制が明確に定められておらず、物資搬入の調整窓口が混乱する等、指揮系統が錯綜

結果、支援物資が各避難所まで円滑に届かない混乱が発生

支援物資物流における輸送や在庫管理等の業務を円滑に行うためには、これらの業務に精通した民間物流事業者のノウハウや施設を活用することが不可欠であることが顕在化

広域ブロック単位で協議会を設置、今後の支援物資物流のあり方についてとりまとめ

協議会におけるとりまとめ内容

- 民間物資拠点のリストアップ
- 官民の連携、協力体制の構築
- 官民の協力協定の締結・充実の推進

(資料) 国土交通省

(3) 新たな総合物流施策大綱の策定に向けた検討の着手

物流システムは、荷主、物流事業者、施設管理者、行政機関、地域住民、消費者、海外の国や企業

等、多様な関係者の関与によって成立するため、物流に関する課題の解決のためには、多様な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ことが強く望まれるものである。

そのため、(2)において掲げたような施策を関係する部局で逐次実施するのみならず、現行大綱の目標年次が迫っていることも踏まえ、物流施策を引き続き強力で推進するための基本指針として、新たな総合物流施策大綱を策定することが必要であると考えられる。

そこで、先般の国土交通省物流政策推進本部においては、今後、関係省庁と連携・協働し、有識者からなる検討会議を立ち上げ、新たな総合物流施策大綱策定に向けた検討を進めることが了承されたところである。

これからのスケジュールとしては、本年度末を目途に、検討会議からの提言を頂戴し、当該提言を踏まえ、関係府省庁との調整を経た上で、平成25年の夏ごろに新たな総合物流施策大綱を立案・策定する見込みである。

なお、検討会議の運営に当たっては、その検討の進捗に応じ、国土交通省物流政策推進本部に状況を報告するなど、相互の有機的な連携の確保に意を用いていく予定である。

Ⅲ おわりに

物流施策の推進に当たっては、その性質上、経済活動全般や企業活動にとっての物流の果たす役割が関係者に広く認識されていることが極めて重要である。

これまでの総合物流施策大綱に基づく施策の推進に当たっては、その都度、地域レベルでの体制の構築を含め、関係者相互の連絡・連携を円滑にするための工夫をしてきたところであるが、施策の進捗状況等が多様な関係者に対して十分に普及・啓発されるには、なお改善の余地があるとの指摘もある。

そのため、国民各位への施策の意義や必要性の一層の周知を図るための環境整備を含め、的確な物流施策の推進に努めてまいり所存である。

引き続き、関係者各位の御理解・御協力をよろしくお願いしたい。