

総合物流施策大綱 (2017年度～2020年度) について

国土交通省 総合政策局物流政策課／道路局企画課道路経済調査室

1 はじめに

我が国の物流を取り巻く状況に様々な変化が生じている中で、政府の物流行政の方向性を示し、関係省庁の連携によって総合的・一体的な施策の推進を図るものとして、「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」（以下「本大綱」という。）が平成29年7月28日に閣議決定された。

政府において初めて「総合物流施策大綱」が策定されたのは、今から丁度20年前の1997年である。当時は、物流コストが産業立地の阻害要因とならないよう物流効率化を追求することが大きなテーマであり、これはその後の5次に渡る大綱においても引き継がれてきた。これに比べると、第6次となる本大綱は、現在の社会情勢を踏まえ、「働き方改革」による生産性の向上と物流自体の価値の創出を強く意識した内容となっている。本稿では、物流を取り巻く状況の変化と新しい大綱の概要を紹介する。

また、本大綱の策定にあたり、27名の有識者により構成される「総合物流施策大綱に関する有識者検討会」よりご提言をいただいている（図1）。本稿をお借りして、委員の方々及び検討会と並行して実施したヒアリングにご協力いただいた各団体・企業の皆様に、改めて御礼を申し上げる次第である。

図1 「総合物流施策大綱に関する有識者検討会」について

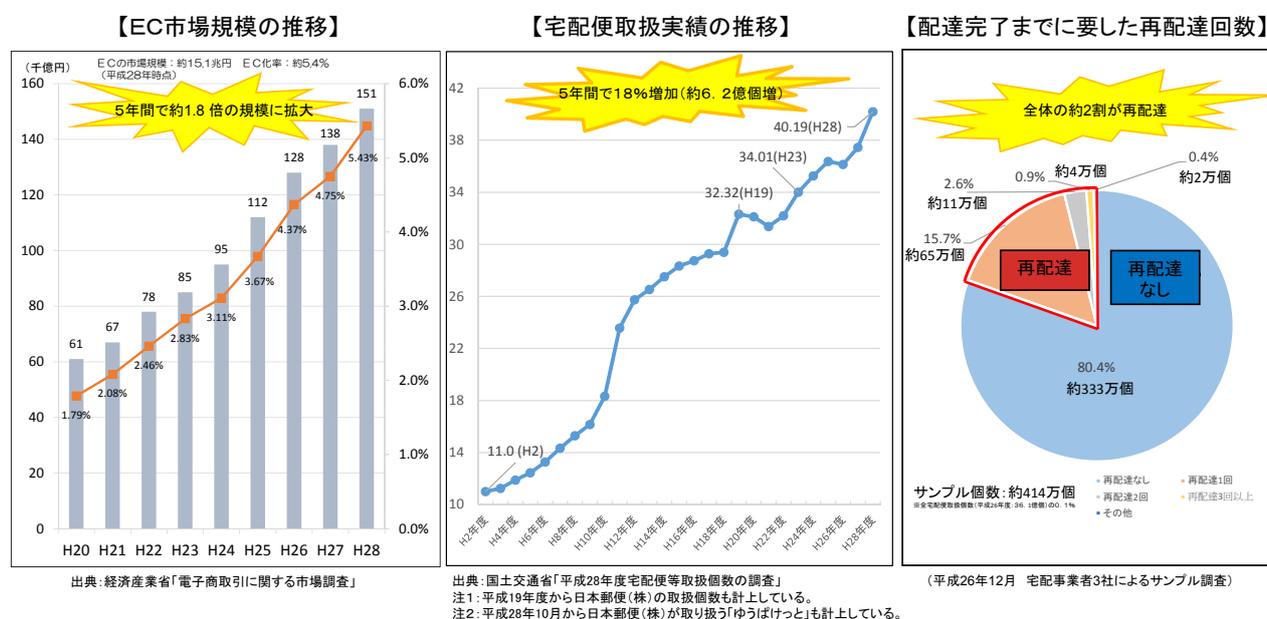
構成員	開催経緯
座長：野尻 俊明 流通経済大学学長	○第1回検討会 2月16日(木)
座長代理：根本 敏則 敬愛大学教授	○業界団体等ヒアリング 2月～3月中旬頃
委員：秋田 進 日本通運株式会社取締役常務執行役員	○第2回検討会 3月22日(水)
一柳 尚成 トヨタ自動車株式会社物流管理部部長	・業界団体等ヒアリングの結果について
上村 多恵子 京都経済同友会理事	・委員からのプレゼンテーション①
内田 明美子 株式会社湯浅コンサルティング	○第3回検討会 3月31日(金)
圓川 隆夫 職業能力開発総合大学校長	・業界団体ヒアリングの結果について
苦瀬 博仁 流通経済大学教授	・委員からのプレゼンテーション②
小林 友二 日本経済団体連合会運輸委員会物流部会長 (旭化成株式会社取締役)	○第4回検討会 4月20日(木)
坂本 隆志 味の素物流株式会社取締役常務執行役員	・提言の骨子(案)について
佐藤 修司 日本ロジスティクスシステム協会JLS総合研究所長	○第5回検討会 5月18日(木)
神宮司 孝 株式会社日立物流執行役専務取締役	・提言の骨子について
高松 伸幸 全日本交通運輸産業労働組合協議会事務局長	○第6回検討会 6月1日(木)
竹林 幹雄 神戸大学大学院教授	・有識者検討会提言(素案)について
永峰 好美 読売新聞東京本社編集委員	○第7回検討会 6月15日(木)
新田 秀一 花王株式会社SCM部門ロジスティクスセンターセンター長	・有識者検討会提言(案)について
波多江 淳治 九州農産物通商株式会社代表取締役	○提言とりまとめ 6月27日(火)
羽津 元之 株式会社ニチレイロジグループ本社執行役員海外事業推進部長	※検討会提言をもとに、政府内で大綱案を 検討し、平成29年7月28日閣議決定
原田 昌彦 三菱UFJリサーチ&コンサルティング上席主任研究員	
樋口 恵一 川崎陸送株式会社代表取締役社長	
一柳 創 大和証券株式会社企業調査部副部長シニアアナリスト	
兵藤 哲朗 東京海洋大学教授	
藤倉 泰徳 株式会社藤倉運輸代表取締役	
二村 真理子 東京女子大学教授	
増井 忠幸 東京都市大学名誉教授	
村上 敏夫 日本物流団体連合会理事・事務局長	
山口 緑 イオングローバルSCM株式会社代表取締役社長	

2 物流を取り巻く状況変化

2011年を境に我が国の人口は減少に転じており、今後もさらなる少子高齢化の進展、生産年齢人口の減少が見込まれる。現時点でも、既にトラックドライバーの高齢化や労働力不足が深刻化しているが、今後、物流の現場を支える労働力にさらなる影響が生じるおそれがある。

一方、通信販売の利用の一般化により宅配便取扱量が急増するなど、消費者のライフスタイルの変化に応じて、物流に対するニーズも大きく変わってきている。宅配便に関する平成26年のサンプル調査では約2割が再配達となっており（図2）、労働力・環境面での社会的コストが増加している中、通信販売の利用はさらに広がるのが予想され、需要集中期の対応が一層困難になることが懸念される。さらに、時間指定、代金收受、荷物の配送先での付帯作業など、物流に付帯するサービスの範囲が拡大しており、現状のままでは複雑化するニーズに的確に対応できなくなるのではないかと「物流危機」が指摘される状況となっている。

図2 宅配の再配達削減について



また、ハードインフラに関しては、三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路網や空港・港湾へのアクセス道路等の整備が進められ、トラック輸送の効率化等が図られてきた。今後は、さらなる既存インフラのストック効果の最大化を図るとともに、物流の生産性向上を実現するため、インフラ間を繋ぐモーダルコネクットの強化を促進することが重要となっている。

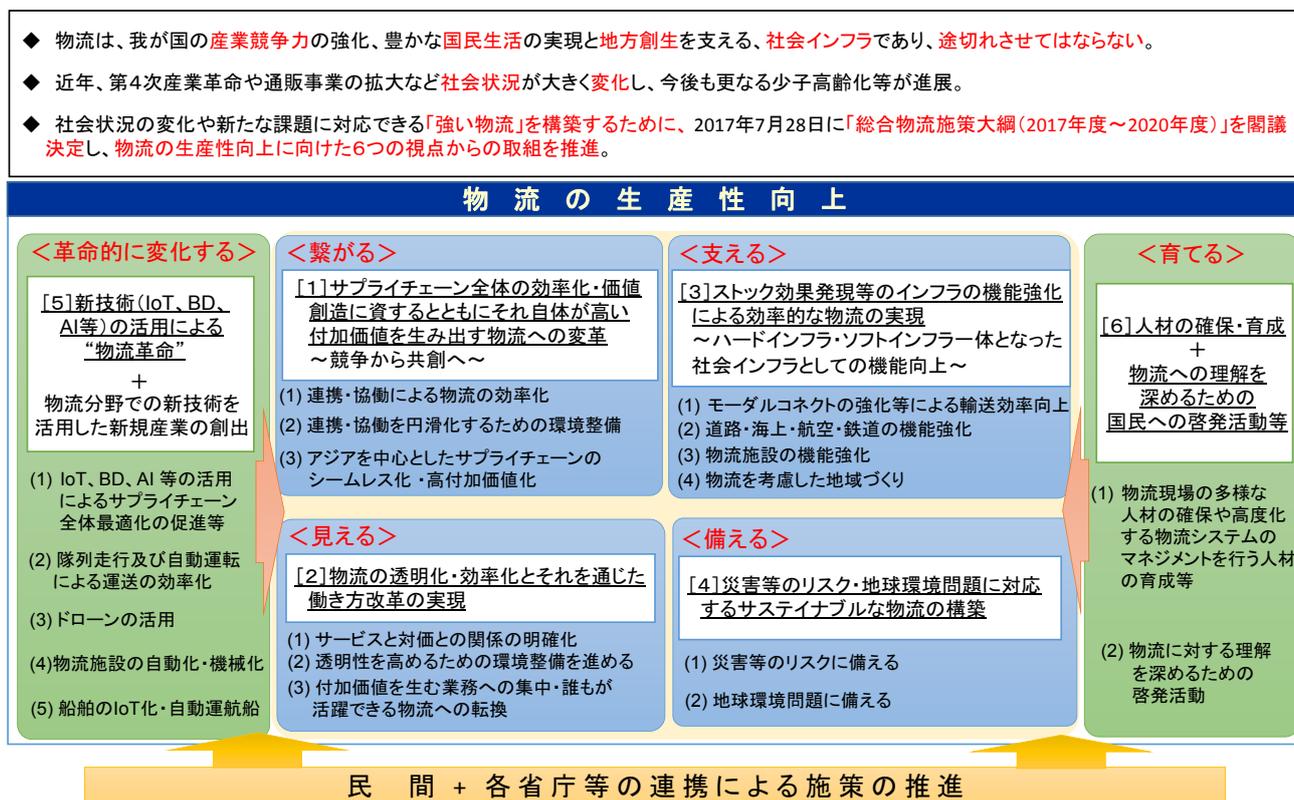
さらに、南海トラフ地震、首都直下地震等の大規模自然災害の高いリスクへの迅速な対応や地球環境問題への対応、今後加速度的に増加する老朽化したハードインフラへの対応が喫緊の課題となっている。また、海外では、ASEAN等のアジア諸国において高い経済成長が続いており、これらの諸国との間で生産活動のみならず物流面でも関わりを深めることで、その成長を我が国に取り込んでいくことが重要となっている。

このように、物流を取り巻く状況や物流に要求される機能が大きく変化している中、安全性の確保を大前提としつつ、物流が我が国の経済成長と国民生活を支える社会インフラとしての機能を今後も持続的に発揮できるようにすることが課題となっている。

3 総物流施策大綱（2017年度～2020年度）の概要

上記のような物流を取り巻く状況の変化や新たな課題に的確に対応していくためには、物流における生産性の大幅な向上を図り、効率的・持続的・安定的に機能を発揮する「強い物流」を戦略的に実現していく必要がある。本大綱では、今後進めていくべき施策の方向性を6つの視点から整理している(図3)。以下、6つの視点と、それに基づいて本大綱に記載された施策の方向性を紹介する。

図3 総物流施策大綱(2017年度～2020年度)の概要



(1) サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革（＝繋がる）～競争から共創へ～

1つ目の視点は、「繋がる」と題したように、運送事業者間あるいは荷主との連携と協働等による、効率的で価値ある物流の構築である。これには、海外との連結の強化も含まれる。

前述のように物流を取り巻く状況や物流に要求される機能が大きく変化している中、今後、さらに社会構造の変化が進むことを考えると、単独の事業者での対応では限界がある。共同物流の実施や輸配送上必要となる情報を事業者間で適切に共有・活用するなど、荷主、物流事業者等の様々な関係者が相互に理解しつつ連携・協働して、物流の効率化及び付加価値の向上を図ることが必要である。また、荷主や物流事業者間の連携を図るうえで、データや荷姿などの事業者間の相違が相互連携の障害となりにかねないことから、事業者間での共通ルールの設定や全体での標準化を進める必要がある。このため、今後、昨年改正された物流効率化法による支援やデータ・システム仕様の標準化等に係る官民での検討の場の設置等により、関係者間の連携・協働による物流効率化を促進していく。

また、アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化も重要な取組である。ASEAN 地域における連結性強化に向けたインフラ整備等、物流の円滑化に資する取組を積極的に行っ

ていくほか、我が国の高品質なコールドチェーン等の国際標準化や、農林水産物・食品の物流効率化、輸出促進を図る。

(2) 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現（＝見える）

2つ目の視点は、「見える」と題したように、透明化と効率化による働き方改革の実現とこれによる多様な人材が働きやすい環境づくりである。

現在、「働き方改革」が政府全体の重要課題となっているが、特に物流分野においても、商習慣改革や労働者の働きやすい環境づくりを推進する必要がある。トラック運送業は、契約に含まれていない附帯業務の実施を断りづらいといった商習慣等の課題により、他産業と比べて長時間労働・低賃金の傾向が強くなっており、これらの労働条件を改善し、その担い手を確保することは重要な課題である。そのため、法令遵守のもと、これまでの取引慣行を見直し、サービス内容の可視化とそれぞれの対価の関係を明確化するとともに、荷待ち時間や荷役時間の短縮、宅配便の再配達削減、中継輸送方式の導入等により、多様な人材が活躍できる働きやすい環境づくりを後押ししていく。

(3) ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現（＝支える）～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～

3つ目の視点は、「支える」と題したとおり、ハードインフラとソフトインフラ（輸送機能等）の双方により発揮される社会インフラとしての物流の機能向上である。

利便性、迅速性、安全性、効率性等を兼ね備えた物流を実現するためには、物流インフラを、道路・港湾等の施設等のハードインフラと、輸送機能等のいわばソフトインフラを一体として広域的な視点で捉え、効率化・高度化を図ることが重要である。このため、空港、港湾、鉄道駅等との拠点と高速道路のアクセスの強化や高速道路と施設の直結の促進により、各輸送モード間の連携「モーダルコネクト」を強化し、ハードインフラとソフトインフラが一体的に機能を発揮して、スムーズにモノを移動させることが可能となるよう、輸送効率向上を図る。

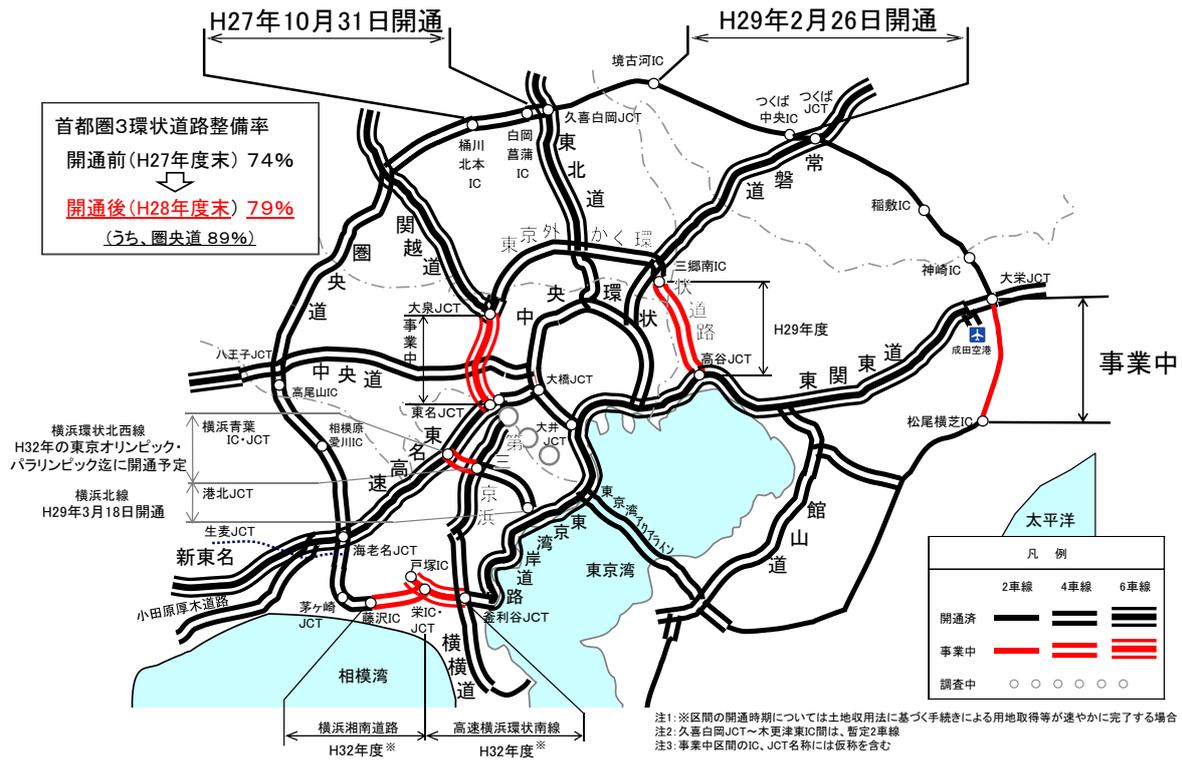
また、各輸送モードに係るインフラや物流施設の整備についても、ハード・ソフト一体で進める必要がある。道路については、ピンポイント渋滞対策の強化、三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路網の整備（図4）や暫定2車線区間の4車線化を進めるほか、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するための基幹となる道路ネットワークの構築やダブル連結トラックの早期導入及び幹線物流での普及の促進を図る。また、国際コンテナ戦略港湾での大水深コンテナターミナルの整備等による海上輸送の機能強化、物流効率化法の枠組み等を活用した物流施設の機能強化等を促進する。そのほか、都市内における物流や、地域における物流については、それぞれの特性に配慮しつつ、広域的な視点からの物流マネジメントの取組を推進する。

(4) 災害等のリスク・地球環境問題に対する持続可能な物流の構築（＝備える）

4つ目の視点は、「備える」と題したとおり、様々なリスクに対する強靱さや環境面での持続可能性を確保することである。

都直下地震や南海トラフ地震等、我が国の災害のリスクが高い状況を踏まえ、物流においても災害等へのリスクに対する強靱さを備えておかなければならない。そのためには災害に強い物流システムの構築が重要であり、緊急物資の輸送や保管に関して地方自治体と物流事業者等との間での輸送協定や保管協定の締結の促進等を図るほか、官民連携による支援物資輸送の改善、道路・港湾等における防災・減

図4 首都圏環状道路の整備



災対策を引き続き進めていく。さらに、ハードインフラの老朽化やテロ対策等のリスク、大規模なイベントの際のような通常と異なった状況に対して的確に対応していく。

また、環境面において、パリ協定等、国際約束に対応して我が国の温室効果ガス削減目標を達成しつつ経済成長と国民生活を支えるため、物流分野においてもサプライチェーン全体の環境負荷の低減が必要である。再配達削減、モーダルシフトの推進や、自動車の単体対策、鉄道・船舶・航空・物流施設における低炭素化の促進等を通じて地球環境問題へ着実に対応する。

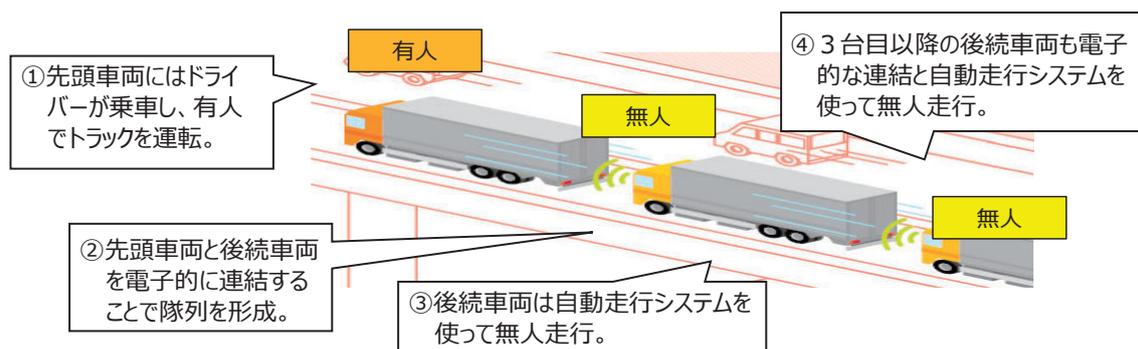
以上の4つの視点は、それぞれが物流の生産性向上を図るうえで必要な取組であるが、これらを効果的に実施していくうえで有効な手段として、以下2つの視点が重要な鍵となる。

(5) 新技術 (IoT、BD、AI 等) の活用による“物流革命” (=革命的に変化する)

5つ目の視点は、新技術の活用による「物流革命」である。

今後、人材不足がさらに課題となる中で、IoT、BD (ビッグデータ)、AI 等の新技術の活用は、効率性の飛躍的な向上やサプライチェーンの最適化をもたらすものであり、新たな高い付加価値を生み出すうえで重要な取組となる。例えば、トラックの隊列走行 (図5) や自動運転化、ドローン配送、船舶の自動運航化・遠隔集中監視等、輸送の飛躍的な効率化・高付加価値化の観点から大きな可能性を有している。また、物流施設においても、自動搬送、ピッキング等のロボット機器の導入等、新技術を活用した施設内の自動化・機械化により、生産性向上及び省人化を図ることとしている。これらの取組を進めるうえで必要な仕組みの導入やインフラ面等の事業環境整備等を進め、新技術の積極的活用により「物流革命」を目指していく。

図5 トラックの隊列走行の実現イメージ



(6) 人材の確保・育成、物流への理解を深めるための国民への啓発活動等（＝育てる）

最後の視点は、人材の確保・育成及び物流への理解を深めるための国民への啓発である。

物流がその機能を果たしていくためには、現場を支える人材に加え、関係者間の連携を促進し物流の効率化・高付加価値化を図ることのできる提案力のある人材の確保・育成が必要不可欠である。こうした人材の重要性についての産業界での認識が高まるとともに、大学での物流に関する専門的な教育の充実が進むよう、関係者間での取組の促進等を図る。また、持続的で効率的な物流の提供の観点から、荷主でもある消費者に対して、物流の果たしている役割や特性が理解され、利用されるよう、啓発活動を行うことも重要となる。

4 今後の推進体制

以上のような本大綱で示された方向性に基づいて、政府が一体となって物流施策を計画的に実施していくため、具体的な施策を取りまとめた総合物流施策推進プログラムを本年中を目途に策定する予定である。同プログラムについてPDCA方式により進捗管理を行うとともに、施策の検証を通して必要な修正を行い、施策の効果が発揮されるよう取組を進めていく。

5 おわりに

物流は、生産の現場から消費者に至るまで、官民の様々な主体が関わる活動である。このため、物流の改善には、一般消費者も含めて物流に関係する者が他の関係者の制約や課題を相互に理解したうえで、連携して解決を図ることが必要不可欠となる。本大綱を契機として、関係者間の連携を一層深め、今後とも、本大綱が目指す「強い物流」の実現に向けて取組を進めて参りたい。