

プログラム

第49回 九州運輸コロキアム

日 時 平成 25 年 10 月 17 日 (木) 13 : 30 ~ 15 : 30

会 場 ハイアット・リージェンシー・福岡 2 階 リージェンシー I

講 師 国土交通省 総合政策局 物流政策課
企画室長 佐藤 久泰 氏

テ ー マ 「総合物流施策大綱 (2013~2017) について」

主 催 公益財団法人 九州運輸振興センター

後 援 九州運輸局 JR九州

スケジュール

◎開 会

13 : 30

主催者挨拶 (公財)九州運輸振興センター
会 長 田 中 浩 二

13 : 35

来賓挨拶 九州運輸局
局 長 佐 藤 尚 之 様

◎基調報告

13 : 40

総合物流施策大綱 (2013~2017) について
国土交通省 総合政策局 物流政策課
企画室長 佐藤 久泰 氏

◎自由討論

15 : 10

自由討論

◎閉 会

15 : 30

閉 会

佐藤久泰 (さとう ながやす) 氏プロフィール

1970 年生 東京都出身 東京大学法学部 卒業

1993 年 4 月 北海道開発庁 入庁

その後、行政官長期在外研究員 (英国エディンバラ大学大学院)、北海道庁総務課法規係長、国土交通省北海道局企画課アイヌ施策室課長補佐、総合政策局交通計画課専門官、北海道局総務課課長補佐 (人事課併任)、同局参事官付計画推進企画官、北海道開発局開発監理部開発計画課開発企画官、北海道開発局釧路開発建設部次長などの要職を経た後

2011 年 4 月 北海道局予算課企画官

2012 年 5 月 総合政策局物流政策課物流環境政策室長

2013 年 7 月 " " 企画室長 現在に至る



総合物流施策大綱 (2013-2017) について

国土交通省 総合政策局 物流政策課

企画室長 佐藤 久 泰

日時 平成25年10月17日(木)
場所 ハイアット・リージェンシー・福岡

主 催 成 援
助 後

公益財団法人 九州運輸振興センター
日本財団
九州運輸局
JR九州

皆様こんにちは。国土交通省総合政策局物流政策課の佐藤と申します。本日はよろしくお願ひいたします。

九州は出張で10年ぶりということ、博多駅とその周辺、大きく変わっているということを肌身で感じた次第でございます。

本日は総合物流施策大綱についてご説明させていただきます。

総合物流施策というのは国における物流施策、物流政策の基本的な方向性を示していくもの、ということでございます。5年に1回策定しており、今回で5回目になります。基本的な政策の方向性ということでございますので、こと細かな施策について書かれているわけではございません。各省庁、国土交通省、荷主さんの関係で経済産業省、そして食料関係で農林水産省、税関の関係で財務省、それらをはじめとする関係省庁が一体となって、どのような方向を向いて取り組んでいくべきか、ということを考えて取りまとめたものでございます。全ての施策は、基本的にこの物流施策大綱の枠組みの中で進められていくというふうにご理解いただければと思います。

あらかじめお断りしておきますが、私共は国の立場で情報を得るために、事業者の皆様から色々と教えていただく中で作り上げております。従って皆様が私共の先生ということになるかと思っております。

1 はじめに

日本の物流政策の枠組み

先程も言いましたように、物流施策大綱に基づき関係省庁が進めていきます。そしてこれは政府における物流施策や物流行政の指針であり、簡単に言うと基本的な方向性ということですが、関係省庁は先ほど申し通ります。国土交通省の中でも私共のように物流事業者のオペレーションの部分で司るような部局と、道路局、港湾局といったインフラ整備を行うところなども一緒に取り組んでいます。

1997年、平成9年に物流施策大綱はスタートしたのですが、拓銀の破綻などがあって、日本経済としては良くない時期にあたりました。その時以来、4次にわたって大綱を策定してきましたが、毎回その時々課題、物流を取り巻く課題を踏まえて、その後の方向性というものを

まとめていくということです。

最初の頃は高コスト構造の是正ということで進んでいましたが、徐々にコストは低減してきたと認識しています。

その後国際競争が激しくなり、特に韓国、中国、これからASEANだと思いますが、そういうところとどのように競争していくのか、という課題が浮かび上がって来ました。このような時代の流れを踏まえて大綱を策定していくというものです。

今回の物流施策大綱は2013年6月25日に閣議決定し、2017年までの指針としてまとめています。冒頭申し上げました通り、基本的な方向性ということで、具体的な施策をこの中にこと細かに盛り込んでいくわけではありません。大綱を進めるための具体的な施策をプログラムとしてとりまとめています。このプログラムの中には工程表や数値目標等も盛り込んでいます。工程表を策定して淡々と施策を進めていくだけではなく、関係の団体の方々と実施状況を検証し、プログラムの内容は必要に応じて見直していくので、当然、毎年のように修正されていきます。

物流とは簡単にいえば経済、社会において必要不可欠な要素です。皆

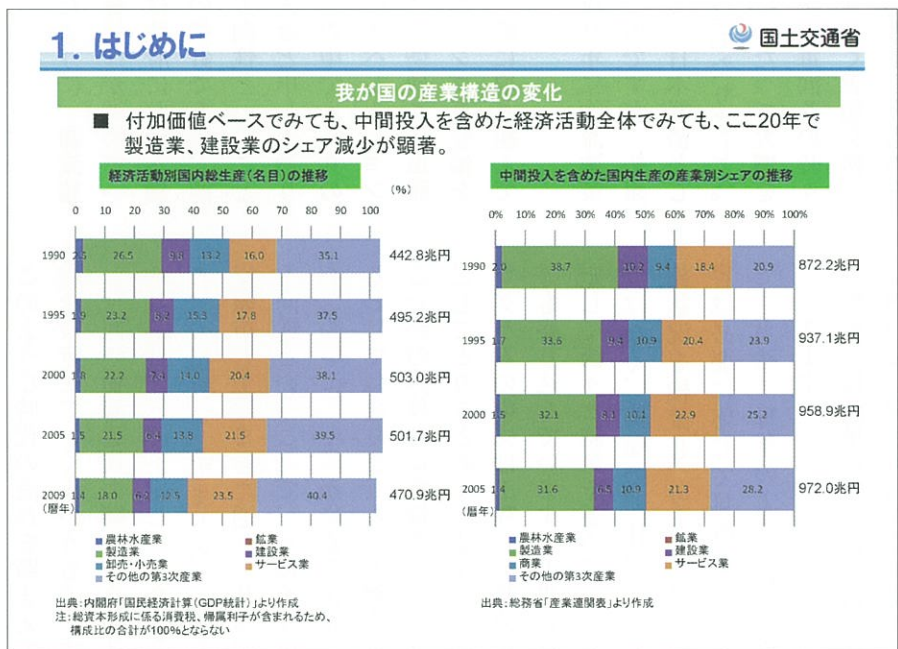
様のお手元にある物というのは、必ず生産者からメーカー、あるいは卸売、小売を渡って届けられたものです。物流と縁のない生活を送れる人は一人もいないといって過言ではないはずです。そして、その物の流れというものを支えているのが物流事業者の皆さんということになります。多様な担い手が関与しているプロセスですから、この効率化を進めて行くというのは日本にとって重要な課題であるということになります。特に、後ほど出てきますが、最近伸びてきている通販のコストのかなりの部分は物流ということになっていきます。その効率化をどうするかということは荷主さんにとっても、支えている物流事業者さんにとっても大きな問題となっています。

問題を考える上で、物流における現況はどのようになっているのか。まずアジアにおいて国際的な分業が一層進んでいるということですが、企業が生産活動というのは国境にとらわれなくなりました。一番番したところで調達や生産を行う、さらに販売を行うということになっていきます。昔に比べてボーダレスな状態が一層進んでいて、企業が国家や地域の制約を超え、自分たちの最も効率的と思われる場所に生産拠点を移しています。アジアの中で早くから発展を遂げてきた日本は、結果として人件費を始めとして高コストになっていきます。この先、他のアジアの国々が成長していくということになると、企業は韓国、中国、ASEANなどに展開していった日本から離れていってしまう。それを産業空洞化と呼んでいます。これを防いで地域の活力を維持、増進していくために何をすべきかが、喫緊の課題になっています。

1990年から2009年までの産業構造の変化を見てみます。(資料1) 付加価値ベースでも、中間投入を含めた経済活動全体でも、製造業、建設業のシェア減少が顕著です。これがここ20年の大きな動きだと思えます。付加価値ベースで1990年にはおよそ26・5%が製造業によって生じた付加価値ということでしたが、20年経った2009年には18%にまで落ち込んでいます。同様に建設業においても、1990年は9・8%だった付加価値が、現在は6・2%までに減っています。これは付加価値で見ただけですが、物流はそもそも付加価値だけではなく、中間投入も含めた経済全体で見るということが必要です。

そういう、中間投入を含めた国内生産全体を見てみると、例えば1990年、付加価値でいうと440兆円ほどですが、中間投入を含めると実はその倍くらいの金額が日本国内で動いていたことになります。製造業をみると、実は付加価値ベースよりも大きく4割近くを占めています。それが、2005年になると、31・6%まで減少しています。直近のデータが手元にありませんが、さらに減少していると思われる。建設業についても10・2%が6・5%というように、この二つの業種での減少が顕著です。こういうことを踏まえて今後どのように対応してゆくのを考えていかねばなりません。物流分野においても、グローバル・サプライチェーンへの深化の対応、地球環境問題への対応、安全安心の確保等に官民あげて取り組むことが肝要になってきます。

今回の大綱では前回と比べて大きな違いがあります。それは、前回の大綱が出来てから後に東日本大震災が起こったということです。これは社会全般、そしてもちろん物流に



とつても非常に大きな打撃を与えました。我々もこれを受けて新しい施策の展開を急がなければならなくなりました。内容については後ほどご説明しますが、東日本大震災において、主要物流網の啓開活動、支援物資物流を支える諸活動を契機として、日本を支える物流とその担い手というのが注目されるようになりました。その注目にさらに応えていくような強い物流になっていかなければいけない、そのためにもこの施策をしっかりと整備していきたいと思えます。

2 現下の諸問題

グローバル・サプライチェーンの深刻化と物流の構造変化

まず、グローバル・サプライチェーンの動きの深化についてです。福岡県で例えても、九州圏内だけで成り立っている産業というのは減少しています。九州は韓国や中国にも近く、ある意味こういうグローバル・サプライチェーンの動きを最も肌で感じられる地域ではないかと思えます。こういう動きが益々深化して海外との熾烈な競争に、さらされているわけです。海外生産、とり

わけアジア域内の調達生産、販売網の拡大を進めています。特にこの販売網の拡大ということが今、大きな要素になってきているのではないかと思います。今までですと、国際分業ということ、中国で物をつくって日本で消費していましたが、これからは中国やマレーシアで物をつくって、タイで消費する、日本から見ると第三国間でのやり取りが行われる、という構造がどんどん深まって行くのではないかと思います。

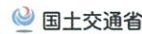
世界の貿易額でいうと、世界全体では1990年から2011年にかけて5・3倍の伸びを示しています。これに対してアジアとその他地域では8・0倍の伸びです。アジアと北米や欧州を除いたその他地域とのやり取りだと13・7倍。このように今まで中心だった北米や欧州に比べて、アジアとその他地域が大きくなりシエラを占めるようになりました。これに比べて北米と欧州の貿易のやり取りは2・9倍位で、謂わば成熟した状態と言っているのかもしれない。2013年の東アジア地域におけるサプライチェーンの実態ですが、多くの中間財（部品）が我が国や韓国やASEANなどから中国に流れ込んでいます。そして中国で組み立てられた完成品がEUや北米等

に流れていくということ。さらにASEANへの投資の度合い、中間財の度合いが増えていっていると思います。この先ASEANから中国やNAFTA、中国へ流れるものがこれからも増えるだろうと思えます。この辺は会場にいる皆様が、日々取引をされている中で痛切に感じておられるかもしれません。

これが物流にどういう影響を与えるかということ。先ほどの海外への進出、我が国への企業の進出に併せて、物流企業もアジア諸国への展開が進んでいることが見てとれます。（資料2）我が国の物流の海外展開状況・予定の主な事例では、日本通運さんが上海に引越し会社を設立、三井倉庫さんが同じく上海で通販物流サービスを展

開。近鉄エクスプレスさんがムンバイに倉庫を新設、伊藤忠ロジスティクスさんがインドで合弁会社を設立。また、住友倉庫さんがホーチミンに会社を、山九さんがダナンに事務所をそれぞれ設立しています。このように中国からASEAN、インドで、様々な物流企業が海外展開を

2. 現下の諸課題



我が国の物流企業の海外展開

■ アジアへの我が国の物流企業の事業展開（現地法人等の設置、物流施設の拡充など）が進んでいる。



資料2

Nは2015年に域内統合を果たすということになっているので、この先ASEANの物流を日系企業がいかにかに押さえるかということが重要な課題となつてきます。その辺を見越してさらに多くの企業が進出を計画しているのではと思われま

こうして海外展開をしている物流企業さんを支えていくというの重要だと思つていますが、それと同時に、日本に残る産業が国内に製造拠点を引き続き残せるようにしていくことが不可欠だと思います。このためには国際・国内両面から物流関係施策を講じていくということが重要だと思つています。今回の大綱ではアジアを一つの物流圏（アジア物流圏）と捉え、日本の質の高い物流システムを展開することにより、アジア物流圏全体の効率化を進める必要があると思つています。国内の産業を下支えし、海外への、特にアジアへの展開を進めるため、物流の効率化を考えていかなければいけないということです。

物流事業者のアジアへの進出というところで少しみてみたいと思つています。1998年と2012年を比較すると中国へとASEANへの進出はトータルで2.4倍の伸びです。これだけ進出しているというこ

とですが、一方で、進出国で様々な問題が見えてきています。一つは通関時間が長いということ。それから国境で荷物の積み替えが必要になる場合などでは、陸路で行つても途中で降ろして積み替える必要が出てきたりします。また港湾処理能力が限界に達して貨物がオーバーフローする。ASEANなどでは、道路とインフラの未整備ということがあります。それから何よりも海外に進出した企業が頭を悩ませているのが、外資規制、それから現地法人や支店の開設にかかる手続きが国によつても違う、また慣習の違いなどもありま

す。余分なりドタイムが発生したり、荷痛みが発生したりします。他にもASEANに進出した事業者さんたちがネットワークを築いてますが、ネットワークの拡大を制約されるというような課題も出てきています。これらは物流事業者さんだけで対処しても解決できる話というわけではありません。やはり相手国の政府が動いてくれないと進捗しませんので、政府間対話で以て各国と粘り強く交渉していきたいと思つています。

北米や南米、欧州といった長距離輸送において、スケールメリットの

観点からコンテナ船、ばら積みバルクの貨物船等の大型化が進んでいきます。それに併せて大水深のコンテナやばら積み貨物のターミナルの整備が進展しています。

深刻な問題なのは北米や欧州などを結んでいる東西の航路、国際基幹航路で我が国への寄港便数がどんどん減つてきているということです。釜山や上海はじめ、アジアの他の港湾の急速な進展によつて日本の港湾の取り扱い荷物が伸びないという状況となつています。これの維持拡大というのが日本にとっては極めて重要だということなのです。基幹航路が我が国の港を経由しないことになると、例えば博多港から釜山や上海に一旦荷物を出して、そこで積み替えて基幹航路に乗せるということになり、その分コストが高む。皆様がよくお分かりのことと思つますが、そういう状況がどんどん進んでいきますので、それをなんとかくい止めなくてはいけないと思つています。

世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移ですが、1990年から2010年まで、全世界で取扱個数は2.2倍の伸びになっています。（資料3）それに対して日本のコンテナ取扱個数は、1.4倍し



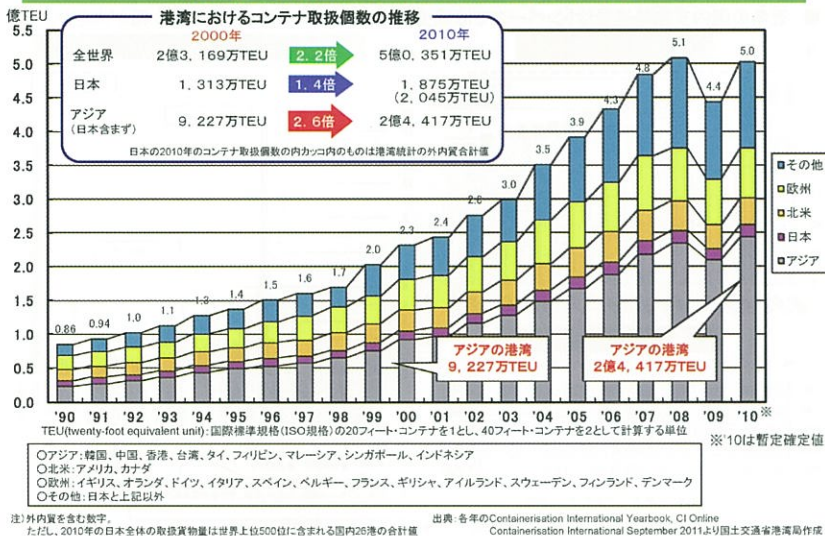
か伸びていません。ところが日本を含まないアジアで見ると2.6倍の伸びとなつています。基幹航路の寄港数を日本とアジアの主要国と比較すると、1995年から2012年まで、アジアの主要港である香港、シンガポール、上海、釜山の便数は概ね増加するか、あるいは横ばいといった傾向が見てとれます。（資料4）しかし日本に寄港する基幹航路の便数は年を追って減少していきま

ことが言えるかと思つています。基幹航路はどこを通っているのかというと香港、シンガポール、上海、釜山、4つの港の辺りを通り、欧州へ抜け

2. 現下の諸課題

国土交通省

世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

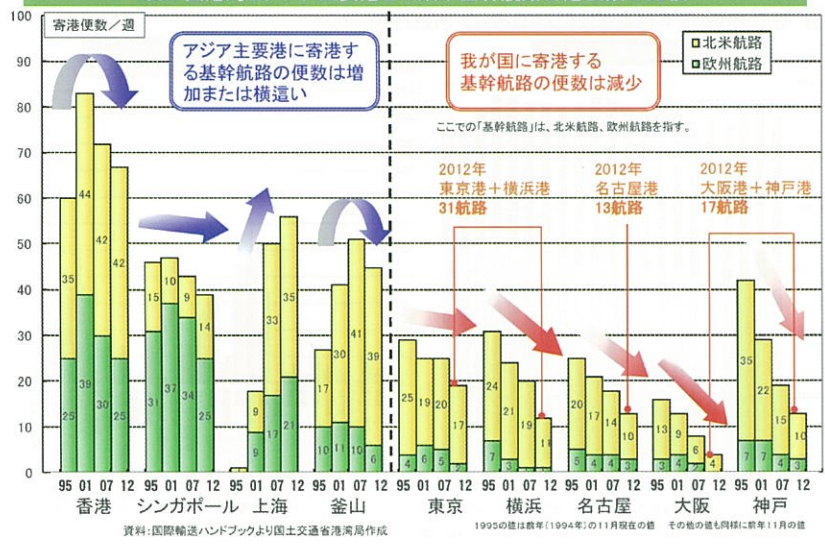


資料 3

2. 現下の諸課題

国土交通省

我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹航路寄港便数の比較



資料 4

たり、北米へ行ったりするわけです。昔は日本の京浜港や阪神港といった太平洋側に抜けて行くルートがあったのですが、今では対馬海峡を通過して津軽海峡へ抜けるという日本海側のルートが主流になっていいます。博多港という九州からすれば、日本海側を通った方がいいのではという考え方もあります

が、あくまで、国全体として見た時の効率について述べています。国内の物流についても触れたいと思います。港を中心とした国内外の一体的な物流が重要と言いましたが、その一体的な物流は、なんといってもリードタイムの短縮を図ることが必要になってきます。そのためには、高速道路の活用を促進した

いのですが、高速道路料金の問題もあり、なかなか活用されないという局面もみられます。その一方で、高速道路を走れば確実にリードタイムは縮まりますし、荷痛みなどの危険も少なくなる。国としては高速道路の活用促進をなんとか進めていきたいと思っています。また、港湾周辺における渋滞が恒

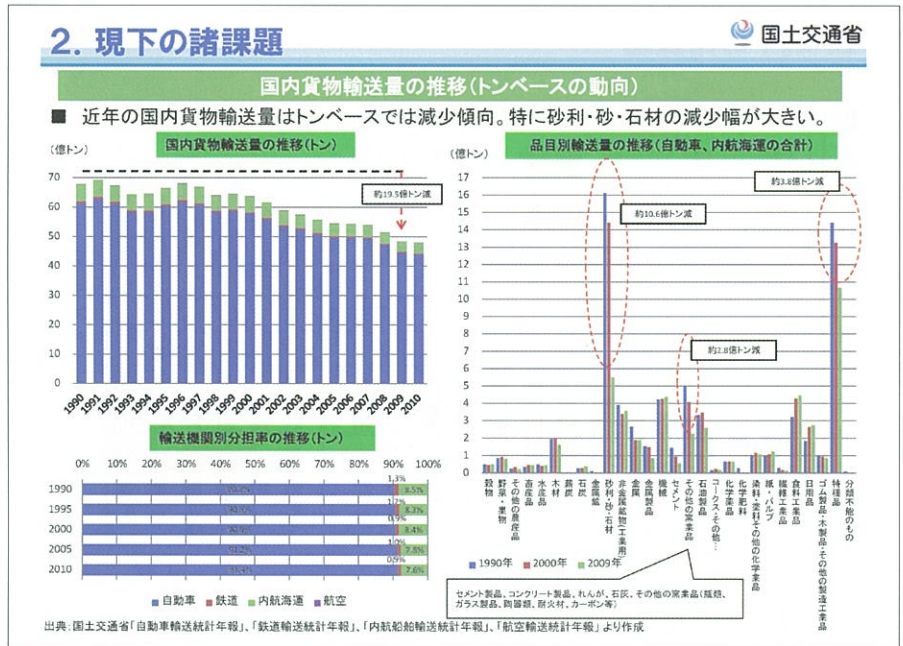
常的に発生しています。特に京浜港のあたりを中心として、東京港などでは、1〜2時間のコンテナヤード前における渋滞は当たり前。中には5、6時間の渋滞ということもあり、物流事業者さんにとっても、荷主さんにとっても非常に頭の痛い問題だろうと思います。高速道路に関するデータで、横浜港を例にとると、この国際海上コンテナ貨物では、関東の周辺から東北方面、それから関西、はては福岡県や北海道まで日本国中の広い範囲から荷物が集められ横浜港から発着するというものになっています。問題は、こういった荷物の中で、4割くらいが高速道路を利用していないことです。これは先ほど申した通り、おそらく料金の問題だと思えますが、何とか対策を打たねばと思っています。先ほど製造業や建設業のシェアの低下の話をしたが、国内の輸送がどのように変化していったかということをもう少し見ていきたいと思います。製造業や建設業のシェアが低下すると、当然輸送品目に変化していくということです。加えてネット通販が普及することによって、消費者物流分野が発展し、輸送単位が小口化していくという状況が進んでいます。

国内の貨物輸送量について、トンベースでの推移では、1990年から2010年にかけて、減少傾向が続いています。(資料5) 輸送機関としてトラック、内航海運、鉄道、航空がありますが、9割がトラックで運ばれていてこれはそれほど変化はありませんが輸送量そのものは約20億トン減少しているということ

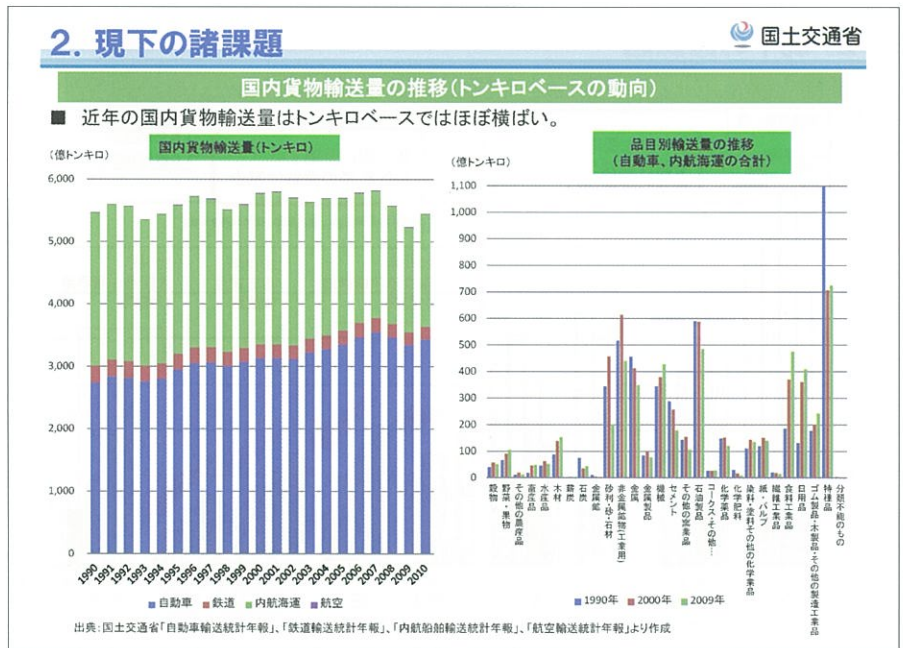
です。この減少は具体的に何が減っているかというところ20億トンのうち10億トンは砂利・砂・石材の減少です。つまり、公共事業の材料の輸送が減っているということになります。次に減っているのは4億トン弱の特種品で、廃棄物です。これも建設業、建設関連に伴って出てくるものです。これらの減少がそのまま国内貨物の

トンベースの輸送量の減少に繋がっているということになります。ここはなかなか、一般の消費者の目からは見えなところですが、大きな部分だということになります。次にトンキロベースでみると、実は貨物輸送量はそんなに減少していません。(資料6) トンベースで減少してトンキロベースで減少しない

という事は、つまり、一個当たりの貨物の輸送距離が伸びているということになるわけです。これは、荷主さんが製造拠点や流通の拠点を国内で集約化したため、輸送の距離が伸びたといった状況ではないでしょうか。ただしここでは、トラックによる輸送というのが年々伸びていて、内航海運による輸送というのが段々減っているという状況です。品目別の輸送量の推移ということ、自動車と内航海運の推移を分析しました。分析で何を比較するかというと、今のトンキロと、GDPとの関係を見てみました。(資料7) 当然GDP、言い換えると経済が発展すれば貨物量は増えると考えられますが、先ほどトンベースで見ました通り、減っているわけです。バブル以降、経済は低成長だと言われていますが、それでもGDPベースで見るとそれなりに増えている、低成長ですが増えているという状況なのです。経済はそれなりに伸びているのに減るというのはどういうことなのか、先ほど言いましたように公共事業が減っているからだと思います。



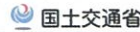
資料5



資料6

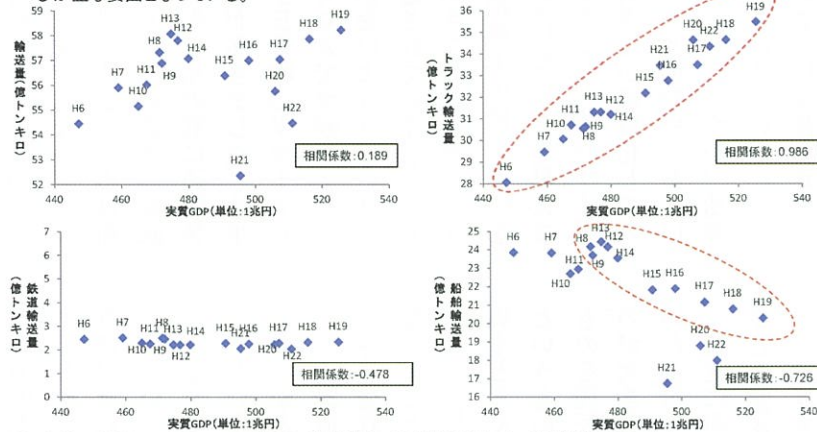
という事は、つまり、一個当たりの貨物の輸送距離が伸びているということになるわけです。これは、荷主さんが製造拠点や流通の拠点を国内で集約化したため、輸送の距離が伸びたといった状況ではないでしょうか。ただしここでは、トラックによる輸送というのが年々伸びていて、内航海運による輸送というのが段々減っているという状況です。品目別の輸送量の推移ということ、自動車と内航海運の推移を分析しました。分析で何を比較するかというと、今のトンキロと、GDPとの関係を見てみました。(資料7) 当然GDP、言い換えると経済が発展すれば貨物量は増えると考えられますが、先ほどトンベースで見ました通り、減っているわけです。バブル以降、経済は低成長だと言われていますが、それでもGDPベースで見るとそれなりに増えている、低成長ですが増えているという状況なのです。経済はそれなりに伸びているのに減るというのはどういうことなのか、先ほど言いましたように公共事業が減っているからだと思います。

2. 現下の諸課題



国内貨物輸送量(トンキロ)と実質GDPとの関係

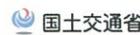
- 平成13～19年の船舶輸送量の減少は、「非鉄金属(工業用)」、「金属」、「石油製品」など製造業関連の品目が主な要因となっている。
- トラック輸送量は、GDPの成長に比例して増加傾向を示している。「食料工業品」、「日用品」などの伸びが主な要因となっている。



出典: 内閣府「国民経済計算(GDP統計)」、国土交通省「自動車輸送統計年報」、「内航船舶輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」より作成

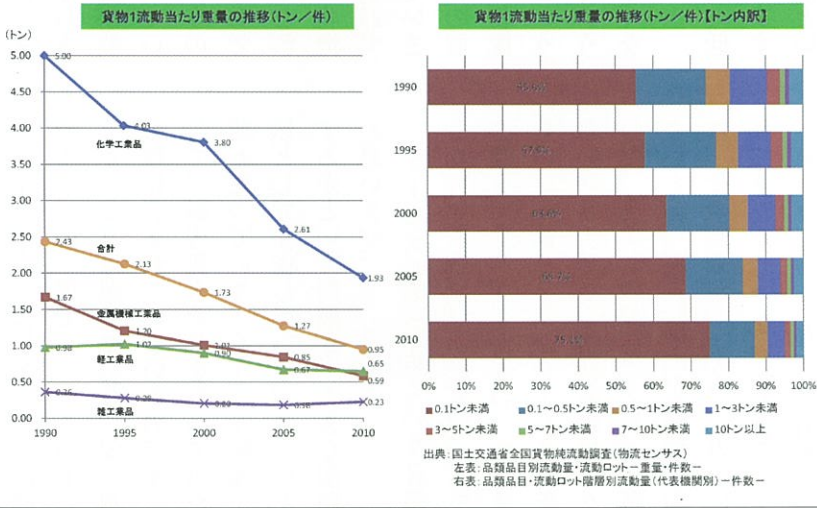
資料 7

2. 現下の諸課題



少量多頻度輸送の進展～1件当たりの流動ロットの推移

- 貨物1流動当たりの重量は減少しており、貨物1流動当たり重量0.1トン未満の割合が増加している。



資料 8

りと違いが見えてきます。トラックの輸送量ではGDPが増えれば増えるほど、確実に増えてくる。トラックというのはいま20年、GDPが増えれば増えるほど輸送も増えるという関係になっています。これに比べてまして船舶はトラックと全く逆の傾向が見えてきます。GDPが上がっているにも係らず減少しています。

これは輸送品目の違いで、トラックの方は食料工業品や日用品の伸びによってトンキロベースが伸びている。これに対して船舶というのは、非鉄金属とか金属、石油製品といったものの減少が主な要因で、これはやはり製造品関連の品目が落ちているからです。バブル以降、2000年以降だと思えますが、日本か

らどんどん製造業のメーカーが海外に出ていき、メーカー関連の物資の輸送が減っているということが原因だと思われまます。ちなみに、鉄道輸送というのはGDPがどうであってほしいという変数ではない数値を示していますが、これは景気の変動を受けていないということではありませ

シヨックの時にガタツと下がったりということもあります。あくまで大きな数字で見た時の輸送量なので、小さな数字で見れば、もう少し変動が出るかもしれません。比較的固定された荷主さん方が輸送手段としているということではないかと考えられます。

1件当たりの流動ロットの推移ですが、貨物1流動当たりの輸送量が小口化しています。(資料8) 金属機械、化学工業品といった色々な工業品や種類別に分けていますが、すべて減少傾向を示しています。その背景にはジャストインタイムで少量で届ける、さらには在庫管理が進んでいる、そういうことがあるのだろ

うと思っています。それから、重量(トン)の内訳ですが、1990年頃では0.1トン未満の輸送が5.6%でしたが、今や75%を占めるまでになっています。どんどん流動ロットは小さくなっている、それだけ少量多頻度の輸送が伸展しているということなんです。しかしトラック全体の積載効率は落ちてきています。営業トラックで1990年から2009年までの20年間で約10%減少、家用トラックについても10%くらい落ちてきて、近年は横ばい状態が続いています。ちなみに営業用ト

トラックは20年間でトラック輸送の中で7割近くを占めていたものが、ここ最近では9割近までになっています。荷主さんの外注化というのは相当程度進んでいると思います。余談になりますが、先日私の家に通販事業者から、荷物が届きました。仕事の為に買ったJ R貨物のフォークリフトのおもちゃなんです、大きな箱の中に、動かないような下の台紙にビニールで固定されていました。大きな箱の中に小さなおもちゃ、こういったことが積載率の低下につながっているのではないかと思えます。しかし、他方この箱のサイズは、通販事業者さんが標準化している、それは作業の効率、あるいは輸送についてもそうですが、効率は非常に上がっているということになります。このように少量多頻度輸送になっていきますが、積載率は落ちている、今後輸送効率を上昇させる政策において、色々な問題を抱えているといことです。昔に比べれば高度な物流サービスになっていますが、この高度化というのは今後益々求められていくでしょう。

日本において物流に対しての認識は非常に低い状況だと思います。端的なのは、これも通販の例ですが送料無料ということを謳っている業者

さんがおられます。消費者にとつては魅力的な響きで、お徳感があります。しかし物流事業者の皆様からみれば、それはあり得ない、物流が関わっている限りコストがかかっているはずだ、なぜ無料などというのか、という忸怩たる思いをお持ちではないかと思えます。ここが、これからの物流の効率化、この先の物流業界の発展を考えていく上で極めて難しいことではないかと思つてます。つまり、国全体、社会全体の認識をどうやって上げていくか、物流というものの実態、健全な姿というものを国民に理解していただくというかと思つています。

物流に関する社会全体の認識の低さとも関連してくるかと思つてますが、物流事業者さんの負担増加というの指摘されています。例えば運賃や料金が反映されない手待ち時間。トラック事業者さんが倉庫に納品に行く、倉庫の方からまだちょっと入れないから待つてと、1時間2時間当たり前のように待たされるが多々あると聞きます。また契約外の付帯作業、これは、本来の契約ならば、トラックは届け先に行き荷下ろしをすればよかったものが、倉庫内のどこに積んで、という

ことが発生したりする。トラックのドライバーさんにしてみれば顧客サービスの一環でしているのでしょうが、これは運賃や料金、要は契約の中に含まれていないものです。そして、顧客側もそれをやって当たり前と思つている、そういう風潮が厳然として存在している。ここをどうするかという問題が、大きな課題だと思つてます。

サービス価格指数という日銀がとつている統計があります。トラック運送ではバブルが終わった直後ぐらい、1992年から1993年ぐらいがサービス価格指数のピークでした。実はこの直前にトラック事業というのは事業参入が規制緩和され、その効果がちょうどこの年に表れてきたんじゃないかと思つてます。1997年、消費税率引き上げ、物流施策大綱もこの時期に1回目を作成し始めました。この後ずっと下がって2005年を底として、現在サービス価格自体は横ばいかほんの少し上がり気味程度という状況です。

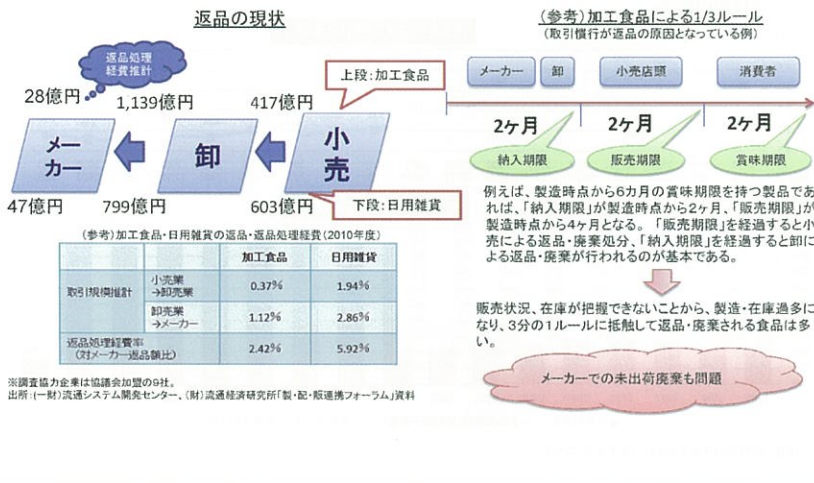
背景に何かあるかということですが、まず燃油価格の高騰、軽油の価格がちょうど2005年を境に上がつてきています。またトラック事業者間の競争の激化があります。全



国のトラック運送事業の利益率ですが、2007年以降、毎年度赤字が続いていきます。トラック事業者さんが赤字を出し続けて、どうやって経営しておられるのか心配になるくらい状況です。皆様、経営の多角化など通じて何とかのいでおられるのだと思つてますが、正直なところ、物流を支えている事業者さんのご苦労は限界まで来ているのではないのでしょうか。それから適正な在庫管理を伴わない受発注、これは実は50年くらい前から言われ続けているものです。さらに短い納期や梱包規格の不統一などが現場での効率化を低下させている要因です。これらの

2. 現下の諸課題

(1) グローバル・サプライチェーンの深化と物流の構造変化



資料9

事象はと50年経っても、60年経っても、つまり前のオリンピックの頃から何も変わっていない古くて新しい課題なのです。

そして、消費者ニーズの多様化に限られた時間内での小売店への納品、これはスーパーなどが典型例だと思います。住宅地の近くにあるスーパーですと、地域と真夜中2時

とか3時には車を走らせないといい協定があったりします。仕方なく5時6時から納品を開始して、スーパー開店の9時に1時間前には終了しなくてははいけません。このような大量な日配品の輸送では、多くのトラックが短時間に集中することにより、効率が落ちてきます。また返品、廃棄処分などといった問題もあります。

その返品、廃棄の問題の現状です。(資料9) どのメーカーさんも大きな関心をもっておられるのですが、経済産業省と関係業者で立ち上げた「製・配・販連携フォーラム」というものがあります。製造と卸と小売りが一緒になつて、返品とか廃棄の問題をなくしていこうという取組です。そこで調査したところによると、

返品だけで1千億以上の無駄が出ているということです。ここを減らすことができれば、何も物流業者の皆様にコスト削減を迫らずとも、物流の効率化を図れるのではと思えるほどの数字です。それから、日本では加工食品による3分の1ルールというのがあります。例えば賞味期限6カ月の食べ物があったとしまして、メーカーから小売店に卸していいのは製造時点から2ヶ月、小売店は残り4ヶ月を販売期限とします。販売期限を経過すると小売による返品・廃棄が行われます。当然、納入期限を経過すると卸による返品・廃棄が行われます。販売状況、在庫が把握できなければ、製造や在庫が多くなり、3分の1ルールが適用されて、多くの商品が返品や廃棄となります。聞くところでは1990年頃から広まるようになった商慣行で、どこに取り決めがあるわけでもないのですが、食品関係の物流をやっておられる方には有名な話ではないかと思えます。この3分の1ルールというのを見直そうという動きも出ています。

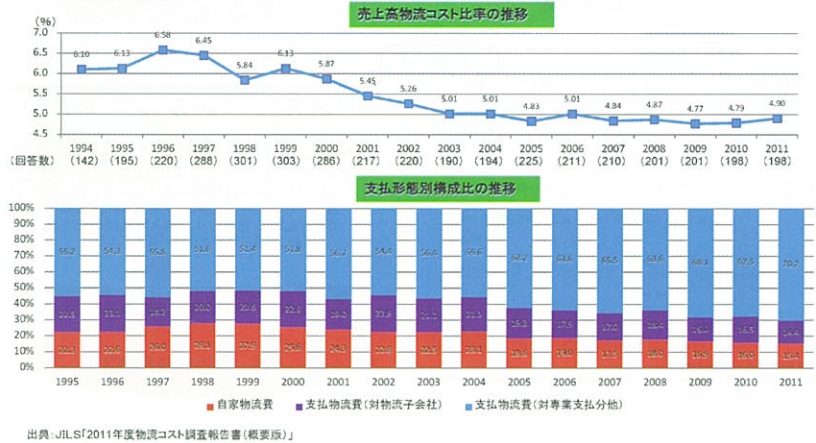
いくためには業者間の連携が重要になってきます。今回の大綱でも特に重きを置いています。本日は物流事業者さんの御出席が中心かと思えますので、付け加えておきますと、この大綱を作るにあたって、有識者の委員会を何度も開きました。その委員会でも、物流事業者に対するコスト削減の要求だけではなくて、荷主自体がもっと物流の効率化を進めなくてははいけないと言う委員の方もいれば、荷主側の関係の委員の皆様からは、いやそれよりも、国内の製造を残すためにはなんとか物流のコストを下げてくれ、という方もいて荷主側の委員と物流側の委員の意見が噛み合わないというか、鋭く対立するような場面も見られました。こういうこともあって、連携の重要性をうたいました。

荷主側から見た売上高に比較してどれくらいの物流コストがあるのかということですが、1994年が6%位、ここ5、6年は5%を切るくらいにまでなっています。これは平均をとっているのですが、業種によっては色々な数値が出てくるとは思いますが、以前に比べると物流コストの効率化が進んでいるということとです。それでもさらに物流の効率化を進めなければならないというこ

2. 現下の諸課題

企業の物流コストの推移

- 売上高物流コスト比率は、2000年代前半まで低下傾向の後、近年はおおむね5%弱の水準で推移。
- 支払形態別の物流コスト構成比をみると、自家物流費が減少し、子会社以外の物流事業者への支払いが増加の傾向。



資料 10

とになりますと、今までとは違う取り組みを考えねばなりません。そこで、出てくるのが先ほど申しただような返品の問題とか廃棄物とか、在庫管理の問題、ということになります。

それから支払形態別の物流コスト構成比ですが、荷主さんから物流事業者に払われているのか、それとも

進めています、それでも日本で勝んじていくには苦しいという状況になっています。

物流の効率化というのを進めると、どうしても置いていかれる存在となるのが過疎地の方や、高齢者の方々です。過疎地の物流の問題というのもだいたい皆様ご承知のこととは思いますが、都市部においても例

荷主さんの系列の物流子会社に充てられているのか、それとも自分で物流を賄っているのかというものです。(資料10) 昔に比べて外注支払が多くなり、物流子会社への支払いが減っています。これは專業のところを外注するという傾向が増えているということです。このように荷主さん方はそれぞれ自分達でできる効率化を

えば日常の買い物が困難になっているという方が大勢おられます。高度成長期にニュータウンなどを各地に作りました。そこに入居された方々はだいたい同じく若い年代なので、高齢化も同じように進み、同じように日常の買い物が困難になる。そういうところの買い物の対策が問題になっています。

岩手県の西和賀町では社会福祉協議会さんと物流事業者のヤマト運輸さんと、高齢者の買い物注文と高齢者の見守りを組み合わせたサービスを行っています。買い物の注文自体は社会福祉協議会が受けて物流事業者が配送します。そして、配送先の高齢者のお宅には、呼び出しボタンがあり、ボタンを押すと物流コールセンターに繋がります。物流事業者は高齢者からの相談に合わせ、関係機関に取り次ぎます。これは物流事業者が地域に築いたネットワークを活用して、自治体の行政サービスと連携しながら行っている好例だと思います。

人材不足の問題ですが、これは深刻だと思えます。物流にあつては高度な人材、例えば調達・生産・販売等において、荷主さんの物流改革に自ら提案して出ていくような、そういう高度な人材の育成というのも日

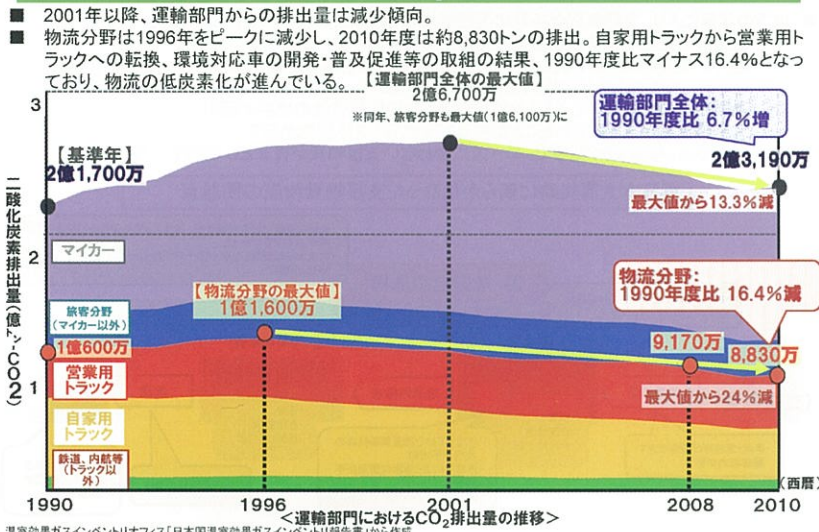
本ではあまり進んでいません。そもそも物流を専門とする大学というのがほとんどありませんし、物流を学んだ学生であつても、企業でそのスキルを理由に採用されることもないというのが現状です。もう一つ、現場において大きな問題になっているのは、トラックや内航船の若年層の減少と急速な高齢化といった問題です。トラックドライバーでは29歳以下が圧倒的に、そして急速に減っています。内航海運については、40歳以上が非常に多くなっています。日々の物流を支える基礎的な問題としての人材の不足ということが、これから益々深刻になってくるでしょう。

環境問題については、地球温暖化が一番重要な環境問題としてクローズアップされていますが、物流分野というのは、実は環境面では優等生なのです。(資料11) マイナス17・1%の削減というのでも達成していて、これは他の分野と比べても非常に大きな削減率だと思えます。物流部門が属している運輸部門でのCO₂排出量の推移ですが、1990年に2億1,700万トンだったものが、現在は2億3千万トン位で6・7%の増加を示しています。しかし物流分野は同じ2010

2. 現下の諸課題

国土交通省

運輸部門におけるCO₂排出量の推移

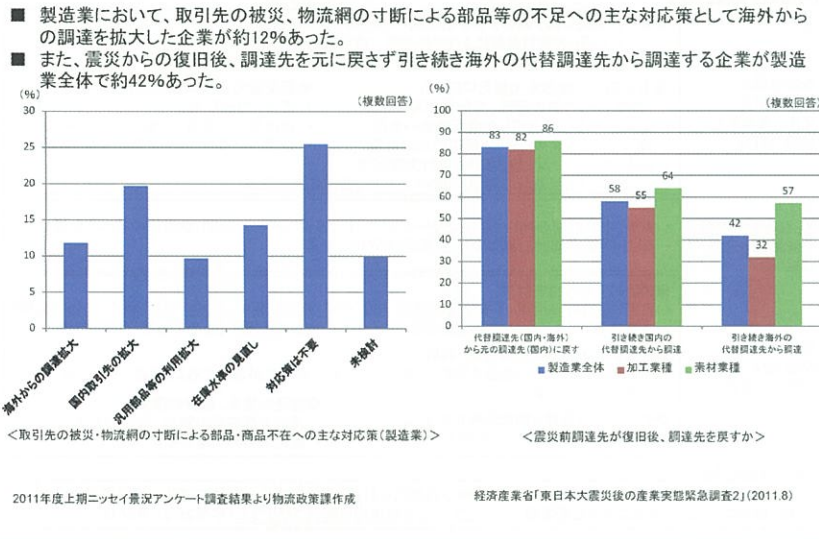


資料 11

2. 現下の諸課題

国土交通省

東日本大震災における企業への影響



資料 12

年にマイナス16・4%、さらに2011年ではマイナス17・1%で、大幅なCO₂排出量の減少が達成されています。しかし東日本大震災が起きて大きな問題となって出てきたのがエネルギー需給の問題です。原子力発電が止まっているので、どうしても化石燃料に依存しなければならぬという状況です。これはCO₂

の増加をまねくこととなります。全体のCO₂削減量を誰かがとなく減らさなければいけないというところで、物流もなお一層の努力が必要となってきます。東日本大震災をきっかけとした安全安心な物流についても触れています。自然災害の東日本大震災では物流網が寸断され、グローバル・サブ

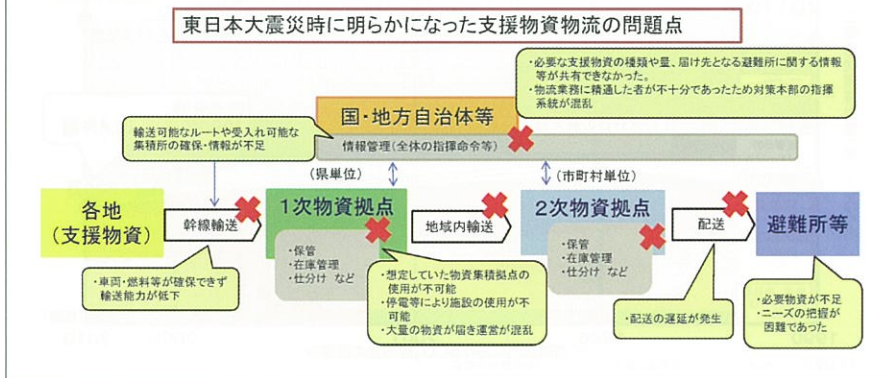
ライチェーンと地域経済に与える影響が明らかになりました。これはもう、皆さんご承知の通りだと思いますが、ここで一点、注意を喚起したいことがあります。製造業さんが震災を以てどういう対応をとったか。(資料12) 取引先が被災して取引先をどうしましたかという質問では、海外からの調達先拡大や国内取引先

の拡大をして、緊急避難的にサプライチェーンを確保したということがです。それから被災した取引先の企業が復旧した時に、取引を再開したのかという質問では(複数回答)、製造業全体で8割位は再開したということです。一方で調達先を国内の別の調達先に変えたというところが5/6割位、海外の調達先に変えたというのが3割/5割位という数字も出ています。サプライチェーンというのは一度壊れると元に戻りづらいということがわかりました。少し特殊な例ではありますが、震災前日本から高性能な部品を調達していた企業がありました。調達先が被災したので海外の調達先を探しましたが、高度な部品なので代わりが見つからない。仕方なく生産ラインと検討したところ、今まで使っていた高性能の部品でなくとも、海外でも作れる汎用品で充分だったということが判明しました。それで海外の調達先に代えてしまったということなんです。つらい経験でしたが、震災を教訓にしてこの先もサプライチェーンを維持し、日本の高度なモノづくりを支える、そして安全・安心な物流網を確保していきたいと思っています。

2. 現下の諸課題

東日本大震災時に明らかになった支援物資物流の問題点

- 以下の状況により、支援物資が各地の避難所まで円滑に届かない等混乱が生じた。
 - ・ 道路等の交通インフラの大規模な被災、燃料油の不足
 - ・ 地方公共団体において、支援物資の仕分けや在庫管理等の業務に精通した者が不十分であったため、円滑な輸送や物資集積拠点運営等に支障
 - ・ 通信手段の断絶により、被災地関係情報、物資関係情報の把握が困難
 - ・ 大量の物資が送り込まれたことから、物資集積拠点の機能が低下
 - ・ 避難生活が長期化する中で、ニーズに合わない支援物資が在庫として滞留等



資料 13

支援物資物流の関係では、自治体を中心に、専門知識のないまま支援物資をオペレーションしたため、効率低下したり、広域連携対策も十分でないというような問題が出ました。(資料13) 他にも色々な問題点がありますが、これからは支援物資物流に物流事業者がもっと関与していいということを取り組

んでいきます。高度成長期に整備したインフラの老朽化が急速に進んでいます。例えば一般国道23号線、木曾川大橋ですが、橋の上部に破断箇所が見つかりました。こういった問題が国道でさえ起こりますので、当然、財政の厳しい市町村の場合ももっと深刻になってくるということです。そうし

た中で、重量制限超過の車両が未だに3分の1位は見られるということ、老朽化の進んだ橋等を通すれば重大事故につながります。このような大型車の違反の取り締まりと、インフラ整備を早急に進めねばなりません。

3. 今後の物流施策の方向性

強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築

～国内外でより・ムダ・ムラのない全体最適な物流の実現～

【今後の方向性と取組】

<p>I 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●我が国物流システムのアジア物流圏への展開 <ul style="list-style-type: none"> ・ アジア各国との政策対話による海外展開の環境整備 ・ NEAL-NET(北東アジア物流情報サービスネットワーク)のアジア展開 ●我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等 <ul style="list-style-type: none"> ・ 船舶の大型化に対応した港湾機能の強化 ・ 港湾のコンテナターミナル周辺の渋滞対策 ・ 国際海上コンテナ積載車両の通行支障解消 ・ シヤーンの相互通行の実現、国際コンテナの鉄道輸送の推進 ●関係者の連携による物流効率化等 <ul style="list-style-type: none"> ・ 荷主と物流事業者のパートナーシップ強化 ・ 運送契約の書面化、輸送コストの明確化 ・ 物流人材育成、3PL事業の育成・振興
<p>II さらなる環境負荷の低減に向けた取組</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道・内航海運の輸送力強化とモーダルシフトの推進、トラック・船舶・鉄道等の省エネ化等 ・ 荷主・物流事業者の連携による輸配送共同化の促進
<p>III 安全・安心の確保に向けた取組</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●物流における災害対策 <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路、港湾等の地震・津波対策の推進、道路啓閉・航路啓閉等の応急復旧計画等の事前準備等 ・ 支援物資オペレーションに物流事業者のノウハウや施設を活用するための連携体制の整備 ●社会資本の適切な維持管理・利用 <ul style="list-style-type: none"> ・ 貨物車が通行すべき経路を指定し、望ましい経路を貨物車が通行するよう誘導しつつ、適正な道路利用を促進 ●セキュリティ確保と物流効率化の両立 <ul style="list-style-type: none"> ・ AEO事業者の輸出入手続簡素化の推進 ●輸送の安全、保安の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行管理制度の徹底、監査の充実等 ・ 海賊対策の一層の強化

【今後の推進体制】

- 関係省庁による推進会議の開催
- 中長期的な見通しを持ちつつ、目標を設定し、工程表を作成
- 毎年度、PDCA方式により進捗管理
- 総合物流施策推進プログラム(平成25年9月20日)

資料 14

3. 今後の物流施策の方向性

物流についての課題を述べてきましたが、それらを踏まえて、今後の物流施策の方向性を示したものの、つまりこれが今後の物流施策大綱ということになります。(資料14)

グローバル化の関係、それから産業活動と国民生活を支える効率的な物流、環境負荷の低減、そして安全・安心への取り組み。強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築。例えば今日は触れませんが、荷主と物流事業者のパートナーシップの強化、海賊対策やAEO事業者さんの輸出入手続きの簡素化等、網羅的に触れています。具体的な取り組みとして3点ほど簡単にご説明いたします。

1点目、これは日中韓で行おうとしています、シャーシの相互通行です。(資料15) 皆様よくご存知かと思いますが、2012年、下関港と釜山港間をスタートして、2013年3月からはパイロットプロジェクトとして日韓間相互通行を行っています。今後シャーシの相互通行の本格実施に向けて両国で検討・協議中です。これを行いますと、今までリードタイムが7日だったものが4日に短縮できる、飛行機ですと3日

3. 今後の物流施策の方向性

国土交通省

日中韓のシャーシの相互通行による海陸一貫輸送の推進

○一方の国のシャーシが海上輸送を経て相手国の国内を通行することを相互に可能にすることにより、国境を越えた効率的でスピーディーな海陸一貫輸送を実現する取組。

効果

- 港湾における積替えを回避することで、貨物の荷痛みを防止
- 製造拠点まで貨物の積替えのない、迅速・効率的な輸送を実施

今後の取組

<日韓間>

- 現在、両国の関連法令を遵守した上で、パイロットプロジェクトを実施中。
- 今後、シャーシの相互通行の本格実施に向けて、両国で検討・協議。

<日中間>

- パイロットプロジェクトの実施可能性について両国で検討。

自動車部品、精密機器等の付加価値の高い貨物を航空に準ずるスピードで、比較的安価な輸送を実現
時間短縮：7日から4日に短縮（航空は3日）
 （釜山～下関間の航路を利用して韓国製自動車部品を日韓両国のシャーシで輸送するパイロットプロジェクトの場合）

ウイングシャーシ RORO船に積込まれるシャーシ

資料 15

3. 今後の物流施策の方向性

国土交通省

災害時の支援物資物流への民間物流事業者のノウハウ・施設の活用

東日本大震災時の支援物資物流の流れにおいて発生した問題点

・物資拠点の不足 ・物流ノウハウの欠如 ・オペレーションの錯綜

こうした経験を踏まえ、円滑な支援物資物流を確保するためには、民間物流事業者のノウハウ・施設の活用が不可欠との観点に立ち、各地方運輸局が主催して、地方自治体・県の倉庫協会やトラック協会等が参画する協議会等を開催し、次のような取組を実施

■民間物資拠点のリストアップの拡充

支援物資の広域的な受入拠点(広域物資拠点)としての活用を想定する民間物流施設(民間物資拠点)を、**全国934施設リストアップ**

〔各ブロックの民間物資拠点のリストアップ状況〕(平成25年3月時点) (※)これら施設を対象として**非常用電源設備、非常用通信設備の導入を支援**

運輸局	施設数	運輸局	施設数
北海道	88	近畿	108
東北	118	中国	36
北陸信越	82	四国	35
関東	262	九州	137
中部	65	沖縄	3
		合計	934

導入支援 非常用電源設備 非常用通信設備
 平成23年度補正: 約3.8億円
 平成24年度補正: 約2.2億円

■官民の協力協定の締結促進

都道府県と物流事業者団体との間の輸送・保管・職員派遣に関する協力協定の締結を促進。

【震災以前】 【平成25年3月時点】

輸送協定(トラック協会)	38	→	45	(これに加えて、1件が締結に向け協議中)
保管協定(倉庫協会)	9	→	14	(これに加えて、16件が締結に向け協議中)
専門家派遣協定(上記2協会)	18	→	29	(これに加えて、20件が締結に向け協議中)

資料 16

ですから、そんなに遜色ない時間で輸送できます。これは九州北部・山口ならではの取り組みだと思いが、この取り組みが可能な地域であれば、実施に向け進めていきたいと思えます。付随するいろいろな問題もありますが、非常に楽しみな取り組みです。

2点目、NEALINET、二ルネットと呼んでいるものです。これは「北東アジア物流情報サービスネットワーク」の頭文字をとったものです。日本のコリンズ(Collins)というネットワークサービスと、中韓にある同等の港湾の物流情報システムをそちらと結び、日中韓瞬時に把握できるようにするという

ものです。昨今、中国や韓国と外交関係で色々芳しくないお話が出ていますが、この分野におきましては中国、韓国共積極的に動いてくれていまして、日中韓で情報交換をしながら取り組みを進めているところから取り組みを進めていたが、日本場合はコリンズが行っていて、ここ

という情報システムに接続してあります。鉄道貨物を使うという場合、しかもそれを日通さんで運んでいるという場合にはトラックを含め、何がどこにあるのか一目でわかるようになっていきます。理想的にはそのようなシステムが色々なモードで広がっていくことが重要ではないかと思っています。

3点目、支援物資物流の問題です。(資料16) 物流事業者さん、特に倉庫事業者さんに市町村と連携してもらい、有事においてオペレーションに参画していただく。そのために3月時点、九州管内では民間物資拠点として137の施設をリストアップしています。また、補正予算でこれらの施設を対象に非常用電源設備、非常用通信設備の導入を支援していきます。

今日は物流を取り巻く現状と課題を中心に大まかにご説明いたしました。今後も国民生活に必要な物流の発展のため、大綱の施策を進めたいと思っています。

ご清聴ありがとうございました。