

I. 物流の重要性と直面する課題

1. 物流を介在させることなく、効率的で円滑な企業活動や満足度の高い暮らしをおくることは、今日的には事実上、困難
2. 物流は発・着荷主、物流事業者、複数の所管官庁等、多数の関係者による非常に複雑なプロセスでもって成立
3. 物流を取り巻く外部環境は大きく変化(右図)。経営環境は厳しさを増す状況
4. 物流業界が官民連携で課題の克服や新しい産業構造への適切かつ迅速な対応をとらなければ、わが国産業全体の競争力が弱体化するおそれ



II. 物流効率化への取組みの現状（物流事業者や製造業各社による物流効率化への取組みの事例）

とくに物流事業にとって喫緊の課題となっている担い手の確保・育成には、サプライチェーン全体として、各主体の連携の下、省人化・省力化による作業負担の軽減が不可欠（積載効率の向上、荷主間連携によるリードタイムの変更、輸送ルート・拠点の見直し、工場直送の拡大、倉庫内作業の自動化・ICT化・ロボット化等）

III. 目指すべき物流

1. これまで、物流事業者や荷主企業の物流部門は、取引先企業や消費者のニーズ・事業環境の変化への対応力の強化に最優先で注力。その一方で、荷主や消費者への提案力の向上については、取引関係や企業規模によっては十分に顧みられてこなかった側面もあるとの見方
2. 物流事業者が時代の新たな要請に確実に応える力を身に着けるには、変化への対応力のみならず、自らが広く社会に提案していく革新力を獲得することが必要。「未来を創る」物流を目指すためには、以下の3つの柱に同時に取り組まなければならない

① 官民一体で取り組む競争基盤としての物流の再構築

- 荷主企業と物流事業者一体となって関連する事業の将来ビジョンを共有し、真のビジネス・パートナーとして、互いに選ばれる存在となることが重要（「選ばれる荷主」「選ばれる物流事業者」）
- 他方、各社単独で進める物流効率化は限界を迎えつつあるとの声。また、各社単独では取組みが困難な各輸送モードの結節点の強化にも、官民が連携して重点的に取り組むことが求められる

② 収益性のある物流の確立

- 労働環境のさらなる改善による担い手の継続的な確保
- サプライチェーン・マネジメントの観点から、とりわけ、ICT技術を活用し、サプライチェーン全体で物流情報を共有・蓄積・解析することで、リードタイムの短縮や定時性向上による在庫削減等を可能にし、顧客価値の最大化やコストの最小化を含む全体最適の実現を目指す

③ 産業構造の高度化を支える物流への変革

IV. 官民一体で取り組む競争基盤としての物流の再構築

【1. 行政が主体となって取り組むべきもの】

- (1) 企業の競争力強化に資する社会資本整備の推進
 - ① 港湾：企業の競争力強化の観点から「選択と集中」を行ったうえでの港湾施設の整備（大深度化・強度の向上、ターミナル周辺整備、AEO制度の活用、動植物検疫の円滑化、インランドデポの活用、オンドックレール導入の検討）
 - ② 道路：大都市圏環状道路の未開通部分の整備の前倒し、東京港臨海道路南北線の早期整備、自動走行技術を活用したトラック隊列走行の実現に向けた整備、特殊車両通行許可制度の使い勝手の向上等
 - ③ 空港：首都圏空港（成田、羽田）におけるハード・ソフト両面の改善・拡充等（周辺環境との一体的整備、両空港間のアクセス改善、運航時間帯の緩和・飛行ルートの見直し）
 - ④ まちづくり：物流にもやさしい住環境の整備（まちづくりに係る協議の場への物流事業者の参加）
 - ⑤ その他民間施設の有効活用
- (2) セキュリティと物流効率化の両立に向けた取組みの強化
伝統的な水際管理からサプライチェーン全体の管理への移行等、国際的な動きを踏まえ、物流政策に係る所管官庁の連携の一層の促進
- (3) 人材確保・育成策の拡充
「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」の着実な実施、物流の政府の主要政策への位置づけ（国全体で戦略的に推進）

【2. 企業間・業界間の連携によって取り組むべきもの】

- (1) モーダルシフト
 - 主に、以下の3点を中心に、官民の連携による継続的な環境整備が不可欠
 - ① 自然災害や事故等による輸送障害時における万全な対策の確保
 - ② 担い手の確保・育成
 - ③ コンテナ規格の違い
- (2) 共同物流
 - 共同物流のパートナー企業を見つけられるような取組みの展開（必要な情報収集やマッチングの場の提供、地域内での業種業態別の物流ハブ拠点の創設）
- (3) コンテナラウンドユース
 - インランドデポを活用したコンテナのマッチング率の向上
 - 以下の点に関する関係者間の議論の下、各々が納得のいく形で推進（輸出入量の偏りの克服、国際的な取引の実情を配慮した上での検討、関連する法制度の見直し、コンテナの契約状況や利用のタイミングの調整、コンテナ管理・品質の維持、情報共有のあり方）
- (4) 循環型一貫パレチゼーション
 - ICTを活用した商品とパレットの一体的管理（パレット単位でのトレーサビリティの確保）により円滑な運用が可能となった共同利用・共同回収システムのさらなる活用、パレット規格の標準化への対応

V. 収益性のある物流の確立、産業構造の高度化を支える物流への変革

1. 「収益性のある物流」の実現には、産業界を挙げた取組みを通じて、物流事業における対価の適正収受を前提とした適切な競争環境を整備することが必要。とりわけ、契約書面化の徹底・遵守、輸送・付帯作業の区分の明確化、既存の物流設計の見直しを進めることが重要。発荷主のみならず、着荷主の前向きな対応をはじめ、関係者の連携による積極的な取組みを期待
2. IoT/ビッグデータ時代において、物流部門はサプライチェーン全体最適の実現を目指すトータル・コーディネーターとしての役割を期待。また、異なるサプライチェーン間でも物流データの活用が容易となるよう、官民一体となって、物流に係るデータ活用方法の標準化を検討していくことが必要。同時に、物流におけるICT投資への支援策の拡充が重要
3. 従来の「行き過ぎた顧客対応」ではないデマンドチェーン視点を加味した形でのロジスティクスの確立が重要。消費者、発・着荷主、さらには広く社会において物流への理解増進を図る取組みを推進