

第2章 総合物流施策大綱

1. 総合物流施策大綱の意義

社会全体を考慮した物流の効率化やロジスティックスの促進は、当然国の生産性に影響を与えることとなろう。そうだとすれば、物流に関する諸課題に対して政府レベルとしても取り組むことが重要となる。そこで関係省庁が問題意識と目標を共有し、連携して施策を講じることによって課題に取り組むべきであると考えられる。このような目的のもと、日本の物流に関する政府の対応策として、1997年に最初の「物流施策大綱」が設置され、その後2001年に「新物流施策大綱」が設けられた。さらには2005年に「総合物流施策大綱(2005-2009)」、2009年に「総合物流施策大綱(2009-2013)」という、5年目標での施策が策定された。それぞれの大綱で掲げている目標は異なり、最近2つの大綱の概要は以下の通りである。

2. 総合物流施策大綱(2005-2009)

総合物流施策大綱(2005-2009)では、スピーディでシームレスかつ低廉な国際・国内一体となった物流の実現、「グリーン物流」など効率的で環境にやさしい物流の実現、ディマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現、国民生活の安全・安心を支える物流システムの実現、という4つの目標が掲げられた。“アジアにおける経済交流の深化、ITの急速な普及拡大、米国同時多発テロの発生を契機としたセキュリティ確保の要請、京都議定書¹発効による環境対策の充実強化の必要”など、2005年までに日本をめぐる情勢は大きく変化しており、これらの変化から生ずる課題へ対応することをにらんだ目標であることがうかがえる。また経済社会システムの構造改革の進展が著しい時期でもあったため、従来以上に関係者の連携・協働を深め、適時適切な施策を打ち出していく必要があるとされた(図1-2-1)。

¹ 1997年の気候変動枠組み条約第3回締約国会議で採択された、CO2など温室効果ガス排出量の削減計画。2005年発効。

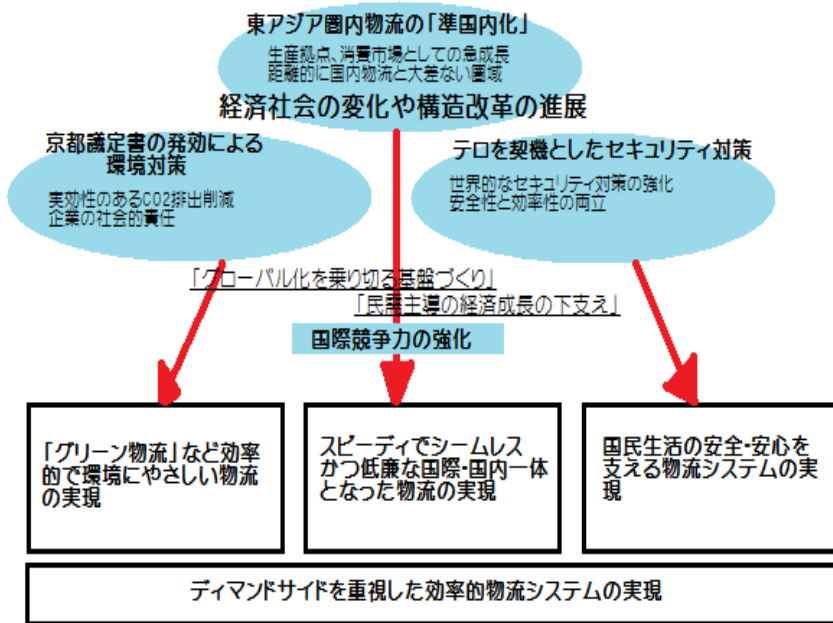


図 1-2-1 総合物流施策大綱(2005-2009)の概要

(国土交通省のHPより作成)

具体的な施策として、 に対して国際拠点港湾・空港の機能向上、陸海空の輸送モードの有機的な連携による円滑な物流ネットワークの構築、国際物流におけるロジスティクス機能の高度化など、 に対して鉄道・内航海運の機能向上、貨物自動車の効率化による環境負荷の低減など、 に対して流通システムの標準化など、 に対して交通安全の確保などが挙げられている。

これらの施策のもとで、物流関係者たる企業や関係省庁などが連携・協働しながら取組の効果を最大化するよう努力する。政府は適宜指標を用いて施策の進展状況を把握し、フォローアップを行い、その結果を踏まえて施策の見直しや拡充強化をフィードバックするのである。

3. 総合物流施策大綱(2009-2013)

総合物流施策大綱(2005-2009)策定以降、経済構造のさらなるグローバル化、京都議定書第一約束期間の開始を契機とした地球温暖化対策の必要性の増大、貨物セキュリティ確保の要請の高まりといったさまざまな変化が生じており、

2008年のリーマン・ショックを発端とする世界的経済危機の影響にも留意しながら、新たな課題への的確な対応が求められることとなった。そのような背景も考慮しつつ、総合物流施策大綱(2009-2013)においては総合物流施策大綱(2005-2009)で掲げた目標のフィードバックを踏まえ、次の3本の柱を設定している。すなわち、柱1:グローバル・サプライチェーン²を支える効率的物流の実現、柱2:環境負荷の少ない物流の実現、柱3:安全・確実な物流の確保、である(図1-2-2)。

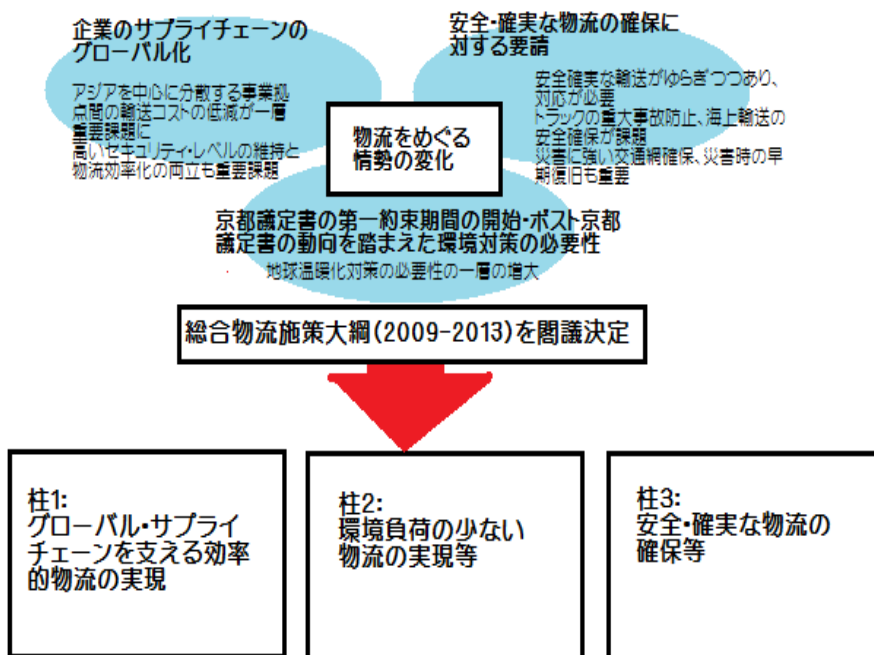


図 1-2-2 総合物流施策大綱(2009-2013)の概要

(国土交通省 HP より作成)

まず柱1について。総合物流施策大綱(2005-2009)の段階では、企業が、日本国内を含めたアジア市場を一体的にとらえてグローバル規模でのサプライチェーンマネジメント³の徹底を推進したり、国内輸送体系の効率化によっ

² 製造業において、原材料調達・生産管理・物流・販売までを一つの連続したシステムとして捉えたときの名称(『大辞林第二版』三省堂)。

³ サプライチェーンにおいて、取引先との受発注や社内部門の業務をコンピューターを使い統合管理する経営手法。資材や製品の最適管理を実現し、コスト削減を目的とする(『大

て、距離的にみても国内物流とそう大差ないアジア地域との物流の効率化を意図したりしている状況を考慮し、 という目標が掲げられた。総合物流施策大綱(2009-2013)の段階において、国際・国内を一体的にとらえた上で、日本企業が国際競争力を強化していくには、各国に分散する事業拠点間のサービリング・コスト⁴の低減が重要だと考える。さらに、日本国内に立地する企業のグローバル規模での取引拡大のために、あるいは少し視点を変えて、日本という国が事業活動を行う魅力的な拠点としてグローバルな企業に選ばれ続けるために、日本発着貨物や国内輸送貨物と輸送コストを低減するように、日本国内の物流環境も常に改善していかなくてはならない。またテロ対策などへの国際的な要請はますます強まっているので、セキュリティの強化と効率化の両立を図る必要がある。

次に柱2に関しては、それまでの諸施策が功を奏し、国内貨物輸送からのCO2 排出量は低減する傾向を示すに至った。しかし、京都議定書の第一約束期間⁵の開始やポスト京都議定書⁶の動向をにらんで、もう一步進んだ取り組みが必要となる。具体的には、都市内物流の効率化などによる環境負荷の小さい物流の実現、グローバル・サプライチェーン全体での環境負荷の低減などである。

最後に柱3だが、これは総合物流施策大綱(2005-2009)における を引継いだものだといえる。言うまでもなく、安全・確実な輸送の確保は物流に欠かすことのできない重要な要因である。輸送の手配と実施の連帯強化、荷主の協力や優良事業者の認定・監督などについてその充実と新たな対応が求められているため、コンプライアンスの徹底や、利用運送事業者と実運送事業者の連携の強化を進める必要があるのである。

辞林第二版』三省堂)。

⁴ 輸送コストや情報伝達コストを指す。

⁵ 京都議定書で定められた第一段階の目標期間のことで、2008年から2012年まで。第一段階としては、締約国の温室効果ガス総排出量を1990年比で最低でも5.2%削減しなければならないと規定されている。

⁶ 京都議定書の削減対象期間が終了する2012年以降、「第二約束期間」に当たる期間において、京都議定書を引継ぐ新たな枠組みのこと。