

総合物流施策大綱(2021年度~2025年度)にみる 今後の物流施策の方向性と課題

わたなべ とおる
渡邊 徹

交通経済研究所研究員



はじめに

物流は豊かな国民生活や産業競争力、地方創生を支える重要な社会インフラである。したがって、経済の持続的成長と安定的な国民生活を維持する上で、物流の機能が途切れることなく十分に発揮されることが強く求められる。このため、政府は1997年から総合物流施策大綱(以下「大綱」という)を策定し、その時々々の社会経済情勢に即した物流の姿を明確にするとともに、中長期的な物流施策の方向性を提示してきた。

大綱はこれまで6次にわたり策定されてきたが、2017年に策定された第6次大綱(以下「2017年大綱」という)の計画期間は2020年度までであったことから、国土交通省は2020年7月に検討会を設置し、今後の物流施策のあり方を検討した。この結果、同年12月にポスト2017年大綱の策定に向けた提言がとりまとめられ、2021年6月に現行の第7次大綱(以下「2021年大綱」という)が閣議決定された。

そこで、本稿では先に閣議決定された2021年大綱をもとに、今後の物流施策の方向性と課題について検討したい。

1. 我が国物流を取り巻く課題

2021年大綱では今日の我が国物流の現状として、大きく以下の五つの課題が指摘されている(図1)。

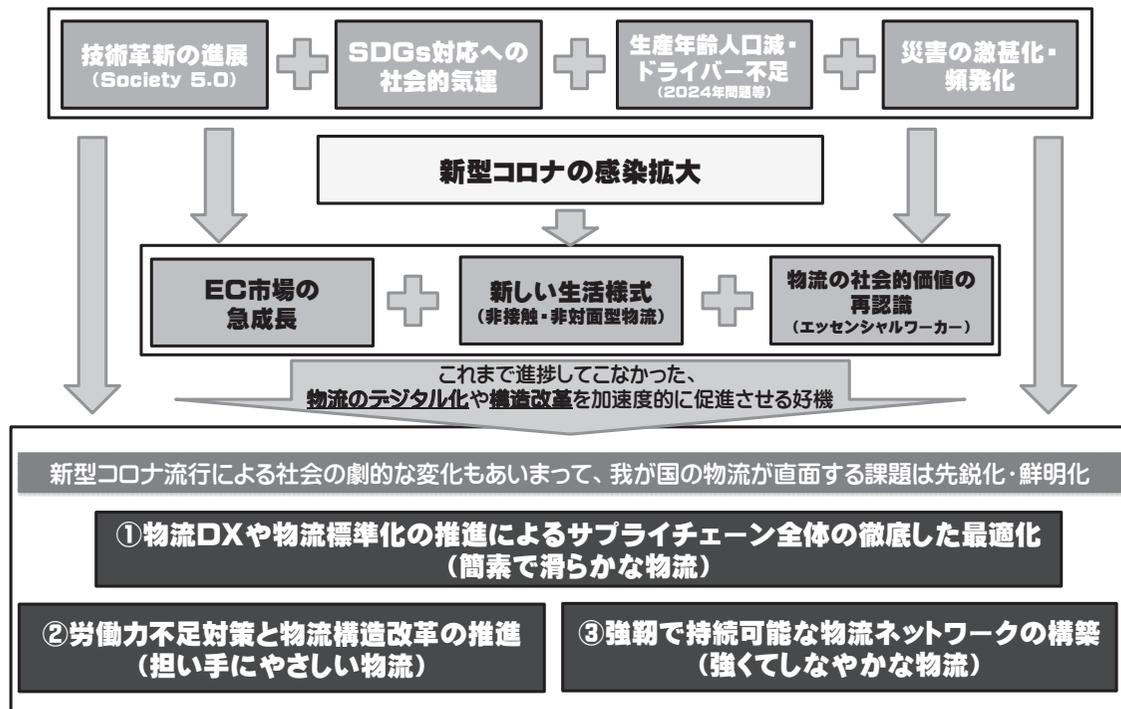
(1) 労働力不足

一つ目は労働力不足である。生産年齢人口の減少に伴い、労働力不足感は業界を問わず高まっているが、長時間労働・低賃金の傾向にある上、集配先で手荷役を求められることも少なくないなど肉体的にも厳しいトラック運送業界ではとりわけ顕著である。このほか、海運や倉庫でも労働力の確保が大きな課題となっている。

(2) 自然災害の激甚化・頻発化

二つ目は自然災害の激甚化・頻発化である。2018年7月の西日本豪雨により山陽本線が寸断され、9月の台風21号により関西国際空港貨物地区が浸水するなどして機能不全となり、物流に多大な影響を及ぼしたことは記憶に新しい。このように、近年自然災害が激甚化・頻発化しており、物流ネットワークの脅威となっている。

図1 2021年大綱の概要



出所：国土交通省

(3) 地球環境問題への対応

三つ目は地球環境問題への対応である。たとえば、CO₂ については排出抑制に向けた産官学にわたるさまざまな取り組みの結果、貨物輸送に由来する排出量は1990年代後半以降減少傾向にあるが、2019年度時点で我が国における総排出量の6.8%を占めている。2030年度の温室効果ガス排出量を2013年度比46%削減するという目標、また2050年までにカーボンニュートラルを実現するという目標に向け、さらなる取り組みの強化が求められている。

(4) 新技術の導入

四つ目は新技術の導入である。デジタル化が遅れているとされる我が国物流でも、近年ドローンや自動運転の本格導入に向けた取り組みなどが進展している。しかし、世界ではフィジカルインターネット¹⁾やデジタルツイン²⁾といった新たな概念が台頭している。引き続き、最先端の技術や概念の動向を注視し、積極的に導入することが求められる。

(5) コロナの感染拡大

最後は新型コロナウイルス感染症の拡大である。

- 1) 各種インターフェイスの標準化により、貨物情報や車両、施設などの物流リソース情報を企業や業界の垣根を越えて共有し、物流の効率化を図ろうとする考え方。
- 2) 現実世界のさまざまな情報をリアルタイムに収集し、現実世界とまったく同じ状況・状態を仮想空間上に再現し、高度なシミュレーションを行う技術。

EC（電子商取引）市場の急成長などを背景に、荷主のニーズに的確に対応できなくなる物流危機が懸念される中、いわゆる巣ごもり消費等で急増した宅配便輸送需要への対応を求められている。買い物では通販の利用も推奨されている新しい生活様式の下、こうした傾向は継続することが想定され、物流を支える現場の負荷低減、あるいは非接触・非対面型物流といった新たなニーズへの対応のため、これまで進展をみなかったデジタル化や物流業界の構造改革が急務となっている。

2. 2021 年大綱の概要

(1) 今後の物流施策の方向性

上記の課題に対応するため、2021 年大綱では今後の物流施策の方向性として以下の三つが示されている。

①簡素で滑らかな物流

一つ目は「物流 DX や物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（簡素で滑らかな物流）」である。物流は非定型的な運送が多いこともあり、これまで機械化・デジタル化が進展しなかった。また、その前提となる標準化についても、費用負担や商慣習がネックとなり進展をみなかった。しかし、一層深刻化する労働力不足や非接触・非対面型物流といった新たなニーズに対応する上で、機械化・デジタル化・標準化はきわめて有用である。このため、機械化・デジタル化・標準化や高度物流人材の育成・確保等により、従来の物流業界のビジネスモデルを変革する物流 DX の推進などが掲げられている。

②担い手にやさしい物流

二つ目は「時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策と物流構造改革の推進（担い手にやさしい物流）」である。働き方改革の一環と

して、2024 年度からトラック運転者に対しても時間外労働の上限規制が罰則つきで適用されることとなっており、物流危機の懸念が強まっている。したがって、前述した DX や標準化を通じた生産性向上とともに、物流の担い手がゆとりを持って働ける魅力的な産業への転換が求められる。このため、労働環境の改善や新たな労働力の確保に向け、荷主を含む関係者全体で取り組むことなどが掲げられている。

③強くてしなやかな物流

三つ目は「強靱で持続可能な物流ネットワークの構築（強くてしなやかな物流）」である。昨今頻発している大規模自然災害やコロナの影響でサプライチェーンが途絶したことを受け、物流ネットワークの強靱性・持続可能性の確保が喫緊の課題となっている。このため、物流インフラの耐震化・老朽化対策、有事の際の関係者間での連絡体制や調整スキームの構築、あるいは地球環境の持続可能性に資する物流ネットワークの構築といった、将来も見据えたハード・ソフト両面にわたる取り組みなどが掲げられている。

(2) 施策の推進体制

従前の大綱では、閣議決定後に各省庁の関係局長などからなる会議体が別途プログラムを策定し、この中で具体的施策と数値目標が設定、推進されてきた。しかし、今日の我が国物流が直面している課題は、既述のように荷主を含む関係者全体で取り組む必要があること、またコロナの影響もあり、以前にも増して重点的・集中的に取り組む必要があることを踏まえ、2021 年大綱では大綱の中で具体的施策及び KPI（代表的な指標）が設定され、関係事業者等を交えて定期的に各施策の進捗をフォローアップすることとされている。

3. 求められる荷主の意識改革と行動変容

(1) 四半世紀越しの課題

2021年大綱で示された今後の物流施策の三つの方向性は、1997年に策定された第1次大綱(以下「1997年大綱」という)で「標準化」「商慣行の改善」「エネルギー・環境問題」としてすでに示され、その後に策定された大綱でも一貫して引き継がれてきたものである。この意味するところは、少なくとも1997年大綱から足かけ四半世紀にわたり標準化や商慣行の改善、エネルギー・環境問題を我が国物流を取り巻く課題として大綱に位置づけ、施策に取り組んできた結果、たとえば2020年3月に加工食品分野において物流標準化アクションプランが策定され、具体的な取り組みが進められていたり、2017年8月に標準貨物運送約款が改正され、附帯作業に係る料金を適正に収受できる環境が整備されたり、環境負荷の低減に資する取り組みが進展し、2019年度の運輸部門におけるCO₂排出量は2015年度比約1,100万t減少したりと、一定の成果はみられるものの、依然として解決に至っていないということである。

(2) 課題の解決を阻んできた要因は何か？

課題の解決を阻んできた要因は多様であるが、筆者は物流が時代の変化に適合できなかったことが最大の要因と考える。池田ほか(2021)も述べている通り、我が国の物流事業者は荷主ごとに異なるニーズにきめ細かく対応した、いわばテーラーメイドの物流を提供することで発展してきた。しかし、1990年代半ばをピークに生産年齢人口は減少局面に転じ、豊富な労働力を前提とするテーラーメイド物流の提供は長期的にみて持続可

能でなくなった。

かかる状況で、物流はテーラーメイドから定型化されたものへと転換し、労働生産性を向上させる必要があった。ところが、1990年のいわゆる物流二法の制定に端を発する一連の規制緩和により、トラック運送事業者の小規模化・多層化が一段と進展し、荷主に対する立場が弱くなったことも相まって、荷主は以前と同様の物流を期待し、物流事業者もこれに応えてきた。これでは標準化や商慣行の改善は望むべくもなく、荷主の過大な期待に物流事業者が疲弊する中、エネルギー・環境問題に対応することも困難である。

(3) 荷主の意識改革と行動変容を促せるか？

2021年大綱は、DXや標準化の推進により物流の生産性を向上させるとともに、担い手がゆとりを持って働ける魅力的な産業に生まれ変わることを目指している。そこで、国土交通省は2021年6月に官民物流標準化懇談会を設置し、個社や業界、官民の垣根を越え、長期的視点から物流標準化について検討を行い、関係者に具体的な取り組みを促すこととした。物流標準化をめぐるっては、関係者の間で総論賛成・各論反対の状況にあるとして、懇談会では今後分科会を設置し、パレットを手始めに規格の統一化などについて検討することとしている。しかし、これまで製販の論理が優先された結果、標準化をはじめとする物流の効率化が進展をみなかった経緯に照らすと、そもそも標準化に対する荷主の理解は十分か疑問なしとはしない。

この点、物流標準化のトップランナーである加工食品業界は、自らを「物流事業者に敬遠される業界」と認識し、抜本的な対策を講じなければ早晚物流が立ち行かなくなるという強い危機感を原動力として標準化に取り組んでいる。「宅配クラ

イシス」や「引越難民」といった形で物流危機が顕在化している今日、物流が機能不全を来す恐れがあるのは加工食品業界に限られない。消費者を含むすべての物流利用者が加工食品業界と同様の危機感を持ち、主体的に標準化に取り組み、あるいは協力できるか、2021年大綱の真価が問われる。

おわりに

我が国物流において、標準化や商慣行の改善などは長年の課題であるが、コロナの感染拡大に起因する宅配便輸送需要の急増や非接触・非対面型物流といった新たなニーズへの対応の必要もあり、解決の重要性がこれまでになく高まっている。このため、2021年大綱では三つの方向性の下に多岐にわたる施策が掲げられているが、実効ならしめるには消費者を含むすべての物流利用者の理解と協力が不可欠である。この点、先述した懇談会には物流事業者や関係各省のほか、いわゆる経済三団体なども出席し、物流事業者と荷主が課題を共有し、解決に向けて具体的な検討を行っている。また、コロナの感染が拡大する中であっても、エッセンシャルワーカーとして平時と変わらぬ物流を提供し続ける人々の姿を目の当たりにし、消費者も物流の存在や重要性を再認識した。

この機を逸することなく、まさにオールジャパン体制で2021年大綱に掲げられた施策を推進し、課題の解決に結びつけなければならない。

【参考文献】

- 池田潤一郎ほか（2021）「物流標準化への期待と課題」『運輸と経済』第81巻第10号，pp.5-12，交通経済研究所
- 加工食品分野における物流標準化研究会（2020）「加工食品分野における物流標準化に関する議論の整理～加工食品分野における物流標準化アクションプラン～」
- 齊藤実（2020）「物流危機の発生と物流商慣行の変容」『経済貿易研究』第46号，pp.1-19，神奈川大学経済貿易研究所
- 堀尾仁（2021）「加工食品分野における物流標準化の取り組み」『運輸と経済』第81巻第10号，pp.26-32，交通経済研究所

【参考ウェブサイト】（2021年9月1日閲覧）

- 国土交通省
www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000180.html
www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000202.html