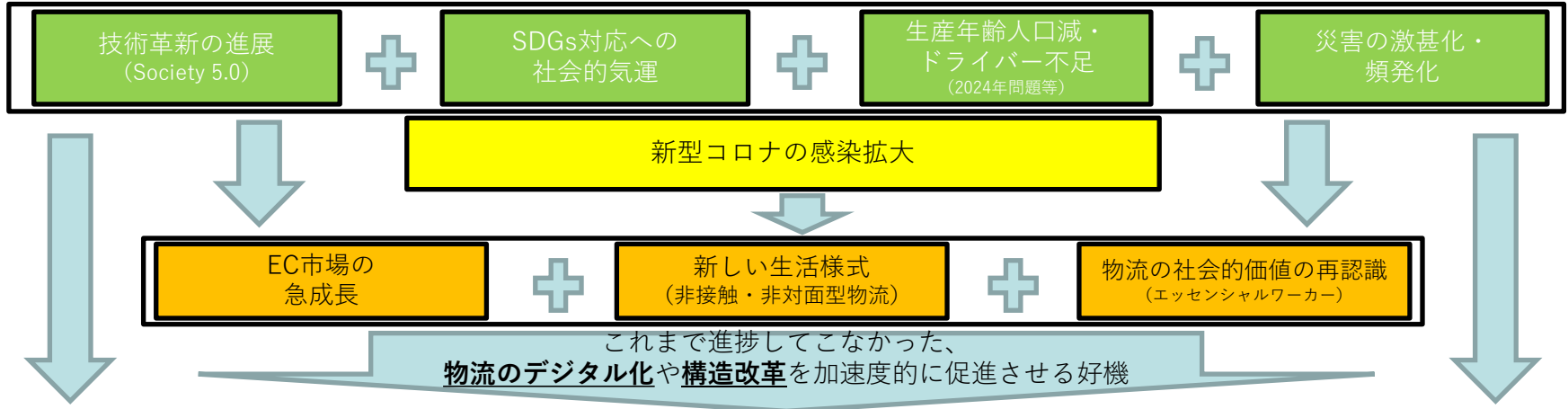


# (資料10) 総合物流施策大綱とスマート物流サービスの連携



新型コロナウイルス流行による社会の劇的な変化もあいまって、我が国の物流が直面する課題は先鋭化・鮮明化

①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）

- (1) 物流デジタル化の強力な推進
- (2) 労働力不足や非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の取組の推進
- (3) 物流標準化の取組の加速
- (4) **物流・商流データ基盤等**
- (5) 高度物流人材の育成・確保

**スマート物流サービス  
連携領域**

②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）

- (1)トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備
- (2)内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組の推進
- (3)労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進
- (4)農林水産物・食品等の流通合理化
- (5)過疎地域におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保
- (6)新たな労働力の確保に向けた対策
- (7)物流に関する広報の強化

③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）

- (1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築
- (2) 我が国産業の国際競争力や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築
- (3) 地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築（カーボンニュートラルの実現等）

**総合物流施策大綱  
(2021年6月15日閣議決定)**

出典：国土交通省総合政策局資料

# (資料11) フィジカルインターネット・ロードマップとスマート物流サービスの連携

| 項目                    | 年度   | ～2025  | 2026～2030  | 2031～2035   | 2036～2040 |
|-----------------------|--|--|--|---|-----------|
|                       | 現状   | 準備期  | 離陸期  | 加速期   | 完成期       |
| ガバナンス                 | 事業者ごとや業界ごとに様々なルールが相互に調整されずに存在  | 物流スポット市場の発達<br>2024年トラックドライバーの時間外労働上限規制                    | 計画的な物流調整/利益・費用のシェアリングルールの確立<br>業界内・地域内   | 業界間・地域間・国際間   |           |
| 物流・商流データプラットフォーム (PF) | 各種PFの萌芽。複数のPF間の相互接続性・業務連続性の確保が課題。  | 各種PFビジネスの発達  | PF間の自律調整<br>各種PFとの連携   | 物流・商流を超えた多様なデータの業種横断プラットフォーム  |           |
| 水平連携 標準化・シェアリング       | 各種要素の非統一と起因し、物流現場の負担が発生。モノ・データ・業務プロセスの標準化に連携して取り組むことが必要。                     | 物流EDI標準の普及<br>パレットの標準化<br>PIコンテナの標準化                       | 企業・業種の壁を越えた物流機能・データのシェアリング<br>業界内・地域内  | 業界間・地域間・国際間   |           |
| 垂直統合 BtoBtoCのSCM      | ロジスティクス・SCMを経営戦略としていない。物流を外部化してしまっており、物流とのデータ連携ができておらず、物流の制約を踏まえた全体最適を実現できず。 | 標準化・商慣行是正等 (業種別アクションプラン)<br>例) 加工食品、スーパーマーケット等、百貨店、建材・住宅設備 | SCM/ロジスティクスを基軸とする経営戦略への転換<br>基幹系システムの刷新/DX<br>ライフサイクルサポート  | デマンドウェブ (BtoB/BtoC)<br>消費者情報・需要予測を起点に、製造拠点の配置も含め、サプライチェーン全体を最適化。トラックなどの輸送機器や倉庫などの物流拠点のみならず、製造拠点の一部もシェア。 |           |
| 物流拠点 自動化・機械化          | 自動化機器の普及促進と、業務プロセス革新による生産性向上が課題。   | パレチゼーションの徹底  | 物流DX実現に向けた集中投資期間<br>ロボットフレンドリーな環境構築・各種標準化<br>中継輸送の普及 (ルーラーシェアリング)<br>物流MaaS (トラックデータ連携・積替拠点自動化等) | 装置産業化の進展<br>完全自動化の実現<br>2030年度 物流ロボティクス市場規模 1,509.9億円 (2020年度の約8倍)<br>出典: 実務経済研究所                       |           |
| 輸送機器 自動化・機械化          | 実証段階であり、本格的な導入・サービス化には至っていない。他方、ドライバーの人手不足問題は深刻化                             | 後継車有人隊列走行システム・高速道路での後継車無人隊列走行システムの商業化<br>出典: 国土交通省・国土院     | 限定地域での無人自動運転移動サービス<br>出典: 国土交通省・国土院  | 自動配送ロボットによる配送の実現<br>フロント物流の社会実装の推進<br>出典: 国土交通省・国土院   |           |

スマート物流サービス連携領域

## フィジカルインターネット ゴールイメージ

- ① 効率性 (世界で最も効率的な物流)**
  - ・リソースの最大限の活用による、究極の物流効率化
  - ・カーボンニュートラル (2050)
  - ・廃棄ロス・ゼロ
  - ・消費地生産の拡大
- ② 強靭性 (世界で最も止まらない物流)**
  - ・生産拠点・輸送手段・経路・保管の選択枝の多様化
  - ・企業間・地域間の密接な協力・連携
  - ・迅速な情報収集・共有
- ③ 良質な雇用の確保 (成長産業としての物流)**
  - ・物流に従事する労働者の適正な労働環境
  - ・物流関連機器・サービス等の新産業創造・雇用創出
  - ・中小事業者が物流の「規模の経済」を享受し成長
  - ・ビジネスモデルの国際展開
- ④ ユニバーサル・サービス (社会インフラとしての物流)**
  - ・開放的・中立的なデータプラットフォーム
  - ・買い物弱者の解消
  - ・地域間格差の解消

出典：フィジカルインターネット・ロードマップ  
フィジカルインターネット実現会議2022年3月策定