

## 일본, 종합 물류 시책 대강 (2005~2009)

일본 정부는 지난 2001년 7월에 「신종합 물류 시책 대강」(이하 「01년 대강」이라고 한다.)을 책정하고 2005년을 목표로 「코스트를 포함한 국제경쟁력이 있는 수준의 시장을 구축」과「환경부하를 저감시키는 물류체계의 구축과 순환형 사회로의 공헌」등의 2개 목표를 내걸고, 종합적인 물류 시책을 추진해 왔다. 그 결과, 시책의 효과가 발휘되고는 있지만, 새로운 대응이 필요로 하는 과제도 도출되었다.

한편, 01년 대강 책정 이후, 일본을 둘러싼 정세는 경제사회 시스템에 대한 구조개혁의 진전, 아시아에 있어서의 경제 교류의 심화, IT의 급속한 보급 확대, 미국 9.11 테러에 따른 시큐리티의 강화, 교도의정서 발효에 따른 환경대책의 강화요구 등이 크게 변화하면서, 이들로부터 발생하는 문제에 대해 신속하고 확실한 대응이 요구되었다.

또, 구조개혁의 진전과 더불어 관계자의 제휴·협동을 지금보다 더 활발히 하면서 동시에 적시 적절한 시책을 추진해 갈 필요가 대두되어 왔다.

「경제 재정 운영과 구조개혁에 관한 기본방침 2005」에 대해서는 「글로벌화를 극복할 수 있는 기반확립」과 「민간 주도의 경제성장」등의 과제가 제시되었다. 이들 문제에 대해서 물류의 역할은 지극히 클 뿐만 아니라, 「기본방침 2005」에서도 새로운 「종합 물류 시책 대강」의 책정의 필요성을 요구하였다.

이에 「01년 대강」을 재검토하여 새로운 종합 물류 시책 대강을 책정하고, 제시책에 대해 종합적이고 일체적인 추진을 목표로 하였다.

### 【 제1장 「01년 대강」의 목표 달성 현황과 새로운 종합물류 시책대강 책정의 필요성 】

#### 1. 「01년 대강」의 목표 달성 현황

「01년 대강」은 물류 분야에 있어 「코스트를 포함한 국제경쟁력이 있는 수준의 시장을 구축」과「환경부하를 저감시키는 물류체계의 구축과 순환형 사회로의 공헌」등의 2개 목표를 내걸었지만, 현시점에 있어서 달성상황을 보면 대체로 목표치에 미달하고 있다.

##### (1) 「코스트를 포함한 국제경쟁력이 있는 수준의 시장을 구축」에 대해서

세계경제의 글로벌화가 진전되는 가운데 국가로서 국제 경쟁력이 있는 경제 주체를 육성하고, 이를 지원하는 경제사회시스템을 갖추고 있는지 아닌지가 국제 경제사회의 지위에 결정적인 의미를 가지는 시대다. 물류분야를 포함하여 일본의 경제사회시스템을 한층 더 경쟁력이 있는 것으로 해 나가지 않으면 안 된다는 인식하에 이러한 목표를 내걸어 정책을 추진해 왔다.

국제 물류는 핵심 국제항만이나 대도시권 거점공항의 정비, 이들 항만·공항의 액세스 개선, 수출입 등과 관련되는 수속의 간소화 등으로 리드타임의 단축, 편리성 향상 등의 개선이 이루어져, 일본 국내총생산에 대한 물류코스트 비율은 점점 감소하는 경향을 나타내고 미국보다 약간 하회하는 수준이 되었다.

그렇지만, 일본산업의 국제경쟁력 강화, 일본 산업 집적을 도모하는 산업 입지 경쟁력 강화의 관점에서 는 새로운 개선 노력이 필요한 상황에 있다.

국제 수평분업의 진전 등으로 중국을 시작으로 한 아시아 지역은 세계의 생산거점, 또는 소비 시장으로서

지역 발착의 화물 수요 급증으로 급속한 경제발전을 이루는 한편, 주요 항만 등은 시설의 재정비로, 취급 능력이나 서비스 수준이 비약적인 향상과 함께 취급 화물량도 급속히 증가하고 있다.

한편, 일본 항만은 코스트·서비스면에서 아시아 각국의 주요항만에 뒤처지고 있다. 종래에는 일본 주요항만을 발착 또는 경유하고 있던 국제 기간 항로는 화물량이 많은 아시아의 주요 항만과 구미의 주요 항만을 직접 연결하는 경향이 강해졌다. 이 때문에 일본의 주요항만은 아시아 주요 항만과의 환적화물 증가 등의 현상을 불러왔으나, 항만간의 경쟁으로 상대적 지위가 저하되고 있다.

공항을 보면 화주기업의 재고 감소를 위주로 하는 SCM의 의식 고양, 소비자 요구의 고급화 등으로 항공이용이 확대되어 공항에서의 화물 취급량은 크게 증가하고 있지만, 시설 사용요금, 화물 시설의 이용 편리성면에서 개선을 바라는 소리가 높아지고 있다.

또, 국제 물류를 지원하는데 불가결한 국내 물류 네트워크는 일부지역이 대형차를 고려하지 못한 좁은 도로나 심각한 정체가 발생하는 구간 등이 있어 인프라에 있어서의 보틀넥이 존재하고 있다.

이러한 상황의 대응책으로 특정 중요 항만(슈퍼 중추항만)으로서의 케이칭(京浜)항, 나고야(名古屋)항, 요카이치(四日市)항, 오사카(大阪)항, 코베(神戸)항의 중점적 정비 및 운영의 효율화, 대도시권 거점 공항으로서 나리타(成田) 국제 공항, 도쿄(東京)국제공항(하네다(羽田) 공항), 간사이(關西)국제공항, 주부(中部) 국



제 공항의 기능 확충, 또 국제해상교통간이화조약(FAL 조약)의 체결을 계기로 한 수출입 및 항만 수속의 간소화·표준화·전자화, 국제 물류 관계특구의 활용 등의 구조개혁을 추진하고 있다.

게다가 물류 서비스 요구의 고도화·다양화에 대응하고 사업자의 능력을 활용한 다양한 서비스 창출과 사업 전개가 신속하게 가능해지도록, 화물 운송과 관련된 시장참여의 제한이나 운임 규제 등을 완화하고, 동시에 대형차의 통행에 맞춰 도로 확장, 통행과 관련된 규제완화, 교통흐름의 원활화를 위한 대책 등을 실시했다.

또, 국제 경쟁력 강화를 도모하는 많은 기업이 국제수평분업 등 글로벌화를 진행하기 위해 아시아 등 국제 시장과 일본내 시장을 일체화한 경영전략을 전개하고 있는 것을 보면 기업활동의 하한선을 유지하는 물류에 있어서도 국제 물류와 국내 물류를 일체적으로 파악하여 빠르고 저렴한 물류 시스템을 구축해 나갈 필요가 있다.

이를 위해 주요 항만·공항의 기능을 향상하고, 주요항만·공항이나 물류거점의 액세스의 개선, 대도시의 도로 정비, 대형차의 통행 가능한 도로 확대, 화물의 환적거점으로 있는 물류시설에 대한 로지스틱스 기능의 고도화, 도시내 교통의 원활화 등 화물의 일련의 흐름을 밟는 횡단적인 구조를 물류 관계자가 제휴·협동해 추진해 갈 필요가 있다.

## (2)「환경부하를 저감시키는 물류체계 구축과 순환형 사회로의 공헌」에 대해서

경제사회의 지속적 발전을 도모하기 위해서는 경제효율성의 추구뿐만 아니라, 환경 문제의 대응도 중요하다. 지구온난화, 대기오염, 순환 자원의 활용 등 여러가지 문제를 해결하기 위해서는 물류분야에서도 적극적으로 대응해 나갈 필요가 있다는 인식하에 목표를 설정과 환경에 좋은 물류체계의 구축을 위한 시책을 진행시켜 왔다.

운수부문인 트럭의 이산화탄소(CO<sub>2</sub>) 배출량은 자가

용 트럭을 효율이 좋은 영업용 트럭으로 수송을 유도하고, 저공해차량의 도입, 모달시프트, IT를 활용한 물류 시스템의 최적화 등으로 감소되면서, 2002년에는 교토 의정서에서 제시하는 삭감 목표의 기준년인 1990년의 배출량보다 밑도는 수준이 되었다.

또, 질소산화물(NOx)나 입자상물질(PM : particulate matters)에 대해서도 자동차 배출 가스 규제에 따라 순차적으로 강화되었다. 즉 「자동차로부터 배출되는 질소산화물 및 입자상물질의 특정 지역에서의 총량기준 삭감 등에 관한 특별 조치법」에 의한 규제, 수도권 및 주변권의 지방공공단체의 디젤차 운행 규제 등으로 이산화질소나 부유입자상물질이 환경 규제기준을 달성하지 못한 지역이 중소도시지역을 중심으로 여전히 존재하고 있지만, 전반적으로 개선되어지고 있다.

또, CO<sub>2</sub>배출량의 억제에 관해서는 여객 수송 분야를 포함한 운수 부문의 경우, 예상대로에 진행되지 않았다. 따라서 교토 의정서에 근거한 삭감 목표의 확실한 달성을 위해서는 기존의 방식에서 한 걸음 더 나아가, 물류분야의 화주 기업과 물류사업자간의 제휴·협동을 도모, 나아가 국민이나 관계 단체의 이해와 협력을 얻는 것 등 민간부분이 능력을 최대한 발휘할 수 있는 환경으로 정비하고, 이러한 취지에 대해 널리 알리는 새로운 방법을 도입해 나갈 필요가 제시되었다.

획일적인 요금 설정이나 물류거점까지의 액세스 등에 따른 문제로 고속도로 등의 기존 시설이 충분히 활용되어 있지 않은 지역이나, 비효율적인 물류를 하고 있는 지역은 증장거리 난교통이 도심 시가지로 유입되어 교통 혼잡을 악화시키고 또 도심내 물류에도 지장을 초래해, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM 등의 배출량의 증대로 연결되어 왔다. 이들에 대해서는 고속도로의 활용 대책, 효과적인 정체해소 대책, 교통 수요의 관리, 새로운 배출 가스 저감 기술의 개발 등을 통한 한층 더 개선의 노력이 요구되고 있다.

나아가, 계속해서 리사이클 관계법의 시행 등으로 순환자원 활용을 위한 정맥 물류가 주목받아 오고 있다.

해운, 철도를 이용한 순환 자원의 광역적 수송, 항만 주변에 리사이클 시설을 집적한 종합 정맥 물류 거점항(리사이클 포트)의 정비 등이 실시 되고 있다. 향후, 이러한 운송수송 수요의 증가는 예상되지만, 적정한 처리·수송을 확보한 효율적인 정맥 물류 시스템의 구축을 추진해 갈 필요가 있다.

## 2. 새로운 종합 물류 시책 대강 책정의 필요성

이제까지 종합적인 물류 시책에 관한 대강은 그때그때의 경제사회의 변화에 적절하게 대응한 물류의 본연의 자세와 그 의의를 명확하게 하고 정부 부처간의 제휴를 도모하면서 중장기적인 물류 시책이나 물류행정의 지침을 체계적으로 알기 쉽게 제시하는 수준에서 책정해 왔다.

향후의 물류 시책의 전개에 있어서는 행정 내부의 부처간 제휴나 지방공공단체와의 제휴를 한층 더 강화하고, 민관 제휴나 이종 업종간의 제휴, 넓게는 국민의 이해와 협력을 얻는 것을 중요하게 보고 있다.

이러한 제휴·협동에 의한 광범위한 시책의 추진 의지로서 국민에게 정보제공과 계발을 담당하는 것으로 물류대강이 완수해야 할 역할의 요구는 더욱 강해지고 있다.

「01년 대강」은 2005년을 목표로 하고 있지만, 최근 여러가지 경제정세 등의 변화나 과제를 근거로 새로운 종합 물류 시책 대강을 책정하고 향후의 물류 시책이나 물류행정의 지침과 관계자간의 제휴를 골자를 나타낼 필요가 대두되었다.

## 【 제2장 향후 추진해야 할 물류 시책의 기본적 방향성 】

### 1. 목표와 시점

「01년 대강」을 책정한 이후 시책의 진척 상황, 경제사회의 변화나 구조개혁의 진전, 물류를 둘러싸는 새로운 과제에 대한 대응의 필요성을 근거로 향후,

- (1) 빠르고 신속한 저렴한 국내·외 일체가 된 물류의 실현
- (2) 「그린 물류」등 효율적으로 환경에 대응한 물류의 실현
- (3) 수요자측면을 증시한 효율적 물류 시스템의 실현
- (4) 국민 생활의 안전·안심을 지지하는 물류 시스템의 실현

등을 목표로, 2009년까지 물류 시책의 종합적·일체적 추진을 도모하기로 했다.

이와 함께, 물류 관련 사회자본의 정비에 대해서는 일본 재정의 어려운 현황을 근거로 사업 평가의 엄격한 실시, 코스트 감축·사업의 신속화 등에 의한 중점적, 효과적 및 효율적으로 실시하는 것과 동시에 기존 사회자본의 유효한 활용을 진행시키는 것이 중요하다.

## 2. 기본적 방향성

- (1) 빠르고 신속한 저렴한 국내·외 일체가 된 물류의 실현

경제의 글로벌화가 진행되면서 기업의 조달·생산·판매 활동이 국경을 넘어 폭넓게 전개되고 있다. 특히, 중국을 시작으로 한 아시아 지역은 생산거점과 소비시장으로서 급속한 경제발전을 이루고 있으며, 일본의 다수 기업도 아시아 지역에 진출하고 있다. 이러한 움직임이 상징하듯이, 2004년 중국이 미국을 제치고 일본의 최대 교역국이 되었다. 일본과 아시아지역의 경제교류는 향후 더욱 더 확대되고 상호 의존관계가 깊어질 것으로 예상된다.

이러한 움직임 가운데에서도 기업은 예를 들면, 주요 부품을 일본에서 아시아 지역에 수출하고 이 부품을 현지에서 조달한 부품과 조합해 최종 상품화하여 다시 일본으로 수입해 판매하는 것과 같이, 조달, 제조, 판매의 각 분야에서 국내·외의 구별 없이 일본을 포함한 아시아 시장을 하나로 보고, 최적지에서 생산이나 판매를 목표로 하고 있다. 또 필요 없는 재고를 보유하지 않기 위해 SCM을 국제적 규모로 진



행하고 있다.

게다가 지금까지 주력이었던 미국, 유럽간의 국제 물류에 비교해, 아시아 지역과의 물류는 거리적으로 봐도 국내 물류와 큰 차이가 없는 권역으로 행해지고 있으며, 국내 수송 체계의 효율화 등에 의해 한층 빠르고 신속한 저렴한 국내·외 일체가 된 물류가 요구되고 있다.

아시아 지역내 물류가 국내 물류화 되어가는 가운데 ①선박의 운항 스케줄이 일수 단위에서 시간단위로 되어 정시제를 확보할 필요성 ②항구에서 항구까지의 환적없이 일관수송 할 필요성 ③JIT(Just In Time)에 대응한 다빈도·소량화로 수송할 필요성 ④도탈 물류코스트나 리드 타임에서 차지하는 국내 구간의 비중이 높아지는 가운데 국내 물류 코스트나 리드타임을 한층 더 감소할 필요성이 각각 대두되고 있다.

이러한 국제 물류 요구의 고도화·다양화에 대응하고 일본의 국제 경쟁력 강화를 도모하기 위해서는 국제 거점 항만·공항의 기능 향상, 국내·외 수송 모드의 유기적 제휴에 따른 원활한 물류 네트워크의 구축, 물류거점시설에 있어 로지스틱스 기능의 고도화, 수출입·항만 수속 등의 원스톱 서비스·싱글윈도우(single window:여러번의 수속절차를 한번의 입력 및 송신으로 가능화 한 것)화와 민간 물류업무의 전자화 촉진이라고 하는 제시책을 종합적·일체적으로 추진해 갈 필요가 있다.

이상과 같은 관점에서 신속하고 저렴한 국내·외 일체가 된 물류의 실현을 목표로 할 필요가 있다.

(2) 「그린 물류」등 효율적으로 환경에 대응한 물류의 실현

교토 의정서가 발효하고 CO<sub>2</sub>의 배출감소 목표에 대한 확실한 달성이 요구되면서 국민, 기업 및 소비자들에게 지구 환경 문제에 대한 관심이 높아지고 있다. 물류에 대해서도 환경 부하가 적은 사회실현을 목표로 하기 위해서 물류와 관련된 여러 관계자들이 제휴하고 이러한 문제에 적절히 대응하는 것이 요구되어지고 있다.

한편, 기업이 보다 사회적 책임을 완수해 가는 견해로 ISO 14001의 취득 등에 볼 수 있다. 환경배려형 경영에 관심을 가지고 자사의 취지를 「환경보고서」 등의 연보를 통해 공표하는 기업이 최근 증가하는 한편, 기업의 환경배려를 위한 진솔한 경영노력이 시장이나 소비자로부터 높이 평가받으면서 기업가치의 향상이나 자금 조달면에서 유리하게 작용되기도 한다.

향후, 환경 개선에 공헌한 기업에 대해서는 표창, 소비자에게 정보 제공, 사회적 책임 투자(SRI)의 보급 등으로 이러한 흐름을 가속하여 기업의 물류 활동에 의한 환경 부하 저감에 대한 저변 확대를 도모할 필요가 있다.

기업의 이러한 물류 활동으로 CO<sub>2</sub>배출 감소는 개별 사업자만의 의지로 되는 것이 아니라, 하주 기업, 물류 사업자, 경제단체, 행정기관 등의 관계자가 서로 제휴·협동하여 그 취지를 추진하고, 중소기업을 포함한 전분야로 확대해 가는 것이 중요하다.

특히, 하주 기업과 물류 사업자의 파트너십에 의해



자가용 트럭을 영업용 트럭으로 수송의 전환, 모달 시프트의 촉진, 수배송의 공동화, 물류 거점의 고도화·효율화, 3자물류(3PL)의 효과적 활용 등 모범적인 사업에 대해서는 2005년 4 월에 발족한 「그린물류파트너십 단체」을 활용하고, 사업자간의 제휴·협동에 의한 선진화의 지원이나 표준적인 CO<sub>2</sub>배출량 산정 방법의 책정 등을 통해, 기업이나 소비자의 이해와 협력을 구하는 등 국민적인 운동을 전개해 갈 필요가 있다.

또, 이러한 움직임과 함께 자동차에 의한 화물 수송을 CO<sub>2</sub>배출량이 적은 철도·내항 해운에 의한 수송으로 전환을 촉진하기 위해서 철도·내항 해운의 기능향상 등을 꾀할 필요가 있다.

아울러, 도로교통의 원활화를 확보하고, 자동차 화물 수송이 가져오는 환경 부하를 저감하면서 가정이나 기업의 수송과 관련된 도시내 물류의 효율성을 개선하기 위해서는 도로 정비나 보틀넥의 원인이 되고 있는 건물목의 개량, ITS를 활용한 도로교통 정보의 제공, 다양하고 탄력적인 요금 시책 등을 활용하여 화물 자동차를 보다 바람직한 경로, 시간대로 유도하는 등의 화물교통의 메니지먼트 대책이 필요하다.

게다가 물류 활동을 효율적으로 실시하기 위해서는 적절히 물류 거점의 배치를 실시하는 것과 동시에, 그 거점이 되는 지역은 주택 시설이나 상업 시설 등 다양한 도시 기능의 혼재를 방지하고, 물류 업무시설 등의 집약적인 입지 유도를 도모하는 것이 필요하다.

특히, 도심 시가지를 시작으로 하는 도심권에 있어서는 도로상에서의 화물 처리가 교통혼잡 등을 유발하고 있어 시내 교통의 원활화나 보행자의 안전등을 확보하기 위해서는 치밀한 교통 규제 실시, 화물 처리 시설 등의 정비로 무질서한 화물처리로 인한 교통정체를 해소하는 것이 중요하다.

더하여 「유통 업무의 종합화 및 효율화의 촉진에 관한 법률」등을 활용해, 항만, 고속도로 등의 교통 인프라 주변에 물류시설을 설치하여, 기존의 교통 인프라와 유기적 제휴를 도모하면서 효율적으로 환경 부하

가 적은 물류 시스템을 구축 할 필요가 있다.

이외에도, 효율적으로 환경부하가 적은 물류 실현에 공헌하는 기술의 개발·활용이나 IT의 활용을 추진할 필요가 있다.

이러한 시책은 효율적으로 환경에 좋은 물류의 실현에 도움이 될 뿐만 아니라, 앞서말한 국내·외 일체가 되는 물류 네트워크 실현을 위해서도 중요한 시책으로서 강력하게 추진할 필요가 있다.

이들 시책은 「에너지사용의 합리화에 관한 법률」(에너지 절약법)의 개정에 기초하여 일정 규모이상의 수송 사업자나 화주기업에 대한 에너지 절약 계획의 책정, 에너지 사용량의 보고의무 부여 등의 대책, 「지구온난화 대책의 추진에 관한 법률」의 개정에 기초한 일정규모 이상의 수송 사업자나 화주기업의 온실 효과 가스 배출량의 보고·공표 등에 의해 물류분야에 있어서 에너지의 사용 합리화나 온실 효과 가스 배출량 삭감 촉진을 유도할 필요가 있다.

또, 순환형 사회의 형성을 위해서는 적정한 처리·수송을 확보한 효율적인 정맥 물류 시스템의 구축을 추진해 갈 필요가 있다.

이상과 같은 시점에서 「그린 물류」등 효율적으로 환경에 좋은 물류의 실현을 목표로 할 필요가 있다.

### (3) 수요자측면을 중시한 효율적 물류 시스템의 실현

최근 디스플레이션 경제하에서의 소비자는 기업에게 상품의 다양화, 가격의 저렴화 등의 요구가 높아지고 있다. 이러한 가운데 물류에서는 소비자나 기업에게 필요한 상품을 필요한 때에 필요한 분량만 공급하도록 요구되어지고 있다.

제조회사나 유통업은 EDI나 전자태그를 사용하는 정보기술을 이용하여 판매상품 정보를 관계자끼리 공유하여 이를 생산·유통 계획에 신속히 반영함으로써 과도한 생산 및 재고를 방지하고 매장에서는 다양한 상품을 구비함으로써 고객만족과 경영효율의 향상을 목표로 하고 있다.

게다가, 인터넷 보급으로 소비자가 제조회사에 직접

주문하는 통신판매나 직접판매의 거래가 증가하고 각각의 소비자 의향을 중시한 마케팅의 비중이 높아지고 있다. 이러한, 공급자측면으로부터 수요자측면으로 변화가 중시되고 있는 기업의 경영전략에 대응해 물류시스템도 JIT방식에 대응한 물류관리나 수배송, 다빈도·소량운송 등의 대응이 요구되어지고 있다.

이러한 다양한 요구를 수용하여 교통정체나 환경문제의 심각화를 초래하지 않는 효율적인 물류시스템을 구축하기 위해서는 물류현장 뿐만 아니라, 여러 물류 관계자들과 관련한 비용분담의 방법이나 경제사회 전체에 부여하는 영향을 근거로 물류시스템의 개혁을 추진해 나갈 필요가 있다.

또, 소자녀·고령화로 생산연령 인구의 감소로 앞으로 물류 담당자의 인력부족이 우려된다든지, 기계화·자동화·정보화 등으로 효율적 물류 시스템의 도입에 대해서 초기에 대응해 갈 필요가 있다.

게다가 소비재 유통은 상품 정보를 업종·업계의 틀을 넘어 기업간의 데이터 공유 및 교환 등을 위한 유통 시스템의 표준화를 추진하여, 고객입장에서의 효율적인 유통구조 구축을 실현, 관련 업계의 발전과 소비자 이익의 증진을 도모하는 것이 필요하다.

이상과 같이 수요자측면을 중시한 효율적 물류 시스템의 실현을 목표로 할 필요가 있다.

### (4) 국민 생활의 안전·안심을 지지하는 물류 시스템의 실현

미국의 9.11 테러이후, 미국은 미국향 수출화물에 대해 화물 정보의 사전 제출을 의무화하고 수출입 사업자나 물류 사업자에 대한 시큐리티 대책의 철저를 요구하고 있으며, 유럽연합(EU), 국제민간항공기관(ICAO), 국제해사기구(IMO), 세계관세기구(WCO) 등도 물류 시큐리티 강화를 추진하고 있다.

그러나, 보완강화를 위해 엄격한 수속으로 리드 타임이나 코스트가 증가해 물류 효율화를 저해하는 요인이 되는 면도 있다.

일본으로서는 관련 7개 부처와 21개 관계단체가 제

휴하여, 2005년 3월에 시큐리티의 확보와 물류 효율화의 양립을 목표로 한 정책 패키지를 새로 구성하였으나, 향후에는 일본향으로의 수입 화물에 대한 사전 정보 수집 체제, 관계 사업자의 세큐리티 가이드라인의 책정 등의 검토 및 구체화하여 각국, 국제기관과의 협조아래 실효성이 있는 세큐리티 대책을 실시해 나갈 필요가 있다.

또, 트럭 운송사업자를 포함한 수송 사업자는 어려운 경영환경하에서 JIT방식이라고 하는 물류 요구에 대응하면서 시간엄수 요청 등의 관계로 노무관리나 교통사고 방지 등 수송의 안전 확보가 과제로 되고 있다.

게다가 대규모 재해가 발생한 경우, 국민 생활의 유지, JIT방식하에서의 생산체제 등의 산업활동의 영향에서부터 재해에 강한 교통망의 확보, 재해시 도로, 철도, 항만 등의 조기복구를 향한 체제 정비 등이 과제로 되고 있다.

그리고, 우해면상뇌증(BSE: 광우병) 문제 등을 계기로 음식의 안전·안심에 대한 소비자의 관심이 높아지고 있고, 식품의 생산·유통 이력을 추적·소급할 수 있는 트레이서빌리티(traceability)의 보급, 전자태그 등을 활용한 소비자의 식품의 생산·유통 이력 정보를 알기 쉽게 제공, 유통 과정에 있어서의 온도 관리의 철저 등이 요구되고 있다.

또, 물류분야의 IT이용의 발전이나 의존도의 증대에 대한 정보 시큐리티 대책 강화도 요구되고 있다.

이상과 같은 시점에 근거해, 국민 생활의 안전·안심을 지지하는 물류 시스템의 실현을 목표로 할 필요가 있다.

### 3. 정책 추진 체제에 대한 본연의 자세

#### (1) 제휴·협동의 중요성

물류는 민간기업 및 소비자 전체에 의해 경제활동이 있어야 비로소 성립되는 것으로, 각각의 주체가 완수해야 할 역할을 담당해 가는 것이 중요하다.

이를 근거로 물류 정책의 추진은 경제활동 전반이나 기업활동에 있어서 물류가 수행하는 역할의 중요성을 관계자가 폭 넓게 인식하고, 물류 정책의 개선을 위해 적극적으로 제안하면서, 각각의 주체가 최대한 효과를 발휘할 수 있도록 제휴·협동을 긴밀하게 취하는 것이 중요하다.

#### ① 국민의 이해와 협력

최근, 국민이나 소비자의 사이에서도 지구 환경보전, 교통의 안전, 음식의 안전·안심 확보 등에 대한 관심이 높아지고 있지만, 이것에 대응하기 위한 기업의 모달 시프트, 저공해차량의 도입, 공동 수배송 등의 취지 및 현황에 대해서 알기 쉽도록 정보제공을 실시하고, 취지에 대한 국민의 이해와 협력을 얻을 필요가 있다.

또 소비자가 환경 문제의 개선에 적극적으로 나서면서, 우선 스스로의 생활을 환경에 좋은 라이프스타일로 바꾸고, 기업의 환경 배려에 주목하여 상품이나 서비스의 구입, 주식투자 등에 관해서도 환경개선에 공헌한 기업을 응원하는 것이 그린 물류의 추진, 경제사회 전체를 그린화하는 큰 원동력이 되는 것이라고 본다.

#### ② 화주 기업과 물류 기업과의 제휴·협동

민간기업은 시장의 경쟁 환경아래, 사업능력을 발휘하여 고도화·다양화한 소비자 요구에 대응하는 동시에, 환경 문제나 안전 대책 등 사회적 과제에 적절히 대응해 나가는 것이 기대된다.

그 중에서도, 효율적으로 환경 부하가 적은 물류 시



스택의 구축, 과적재나 과로 운전을 초래 하지 않는 안전한 트럭 수송의 실현 등을 위해서는 물류의 위탁자인 화주기업과 수탁자인 물류기업이 서로 놓여진 상황에 대해 깊이 인식하고 개선을 위한 지혜를 도출하여, 좋은 비즈니스 파트너로서 제휴·협동해 나가는 것이 중요하다.

특히, 화주 기업이 정리해고를 진행시키면서 스스로의 경영 자원을 본업에 집중하고, 물류 부문을 아웃소싱하는 경향을 볼 수 있다. 이러한 움직임 속에서도 물류 기업이 화주요구에 부응하는 효율적인 물류시스템을 적극적으로 제안하여 수송뿐만 아니라 유통가공, 재고관리 등 포괄적으로 업무를 수탁하고 물류의 토탈 코스트의 저감이나 스스로의 비즈니스 기회를 확대하는 3PL의 추진 등을 도모할 필요가 있다.

### ③ 지역 관계자의 제휴협동

국제 물류와 국내 물류가 일체된 효율적·종합적인 물류체계를 구축해 나가기 위해서는 지역마다 관계 행정기관, 화주기업, 물류 사업자 등이 참여할 수 있는 협의체를 구성하고, 주요 항만·공항·도로·철도 등의 액세스도 포함한 효율화 등을 진행시키기 위해서 보틀넥의 도출과 그 해소를 위한 구체적인 정책의 검토를 하여 지역으로부터의 경험과 지혜를 토대로 실효성 있는 대책을 강구해 갈 필요가 있다.

도시내 물류 대책도 넓게는 지역 관계자가 참여한 협의체 마련하고, 「좋은 마을 만들기」의 입장에서 수배송의 공동화, 화물 처리시설이나 주차장의 설치, 엄격한 주차규제, 혼잡 시간대를 피하기 위한 집배시간대의 설정 등의 대책을 강구해 갈 필요가 있다.

특히, 지방공공단체는 마을 만들기의 면에서 물류 정책과 관계가 밀접하여 지속적이고 적극적인 참여가 필요하다. 이러한 대책으로 교통안전의 확보나 혼잡의 완화, 환경문제의 개선이 이루어지는 것과 ‘걸어서 즐거운 마을 만들기’에도 연결되어 중심 시가지의 활성화나 도시 관광의 진흥에도 기여하게 된다.

## (2) 향후의 추진 체제

### ① 국가에 있어서의 추진 체제

관계 부처의 관계 국장 등에 의한 「종합 물류 정책 추진 회의」에 대해 제휴·협동하여 시책의 종합적·일체적인 추진을 도모하면서, 향후 추진해야 할 구체적인 물류 정책에 대해 정리하고 그 실현에 노력하기로 했다.

또, 시책의 진척 상황을 「Plan-Do-Check-Action」 방식에 의해, 매년마다 검토하고 그 결과를 공표하는 동시에 시책의 보완사항에 대해 협의 후, 좀 더 발전되게 정책 추진을 도모한다.

### ② 지역에 있어서의 추진 체제

지방 부처, 지방 공공단체, 화주 기업, 물류 사업자 등이 지역 실정에 맞는 연락체제하에서 계속적으로 종합적인 시책의 추진을 도모한다. 특히, 국제 물류에 대해서는 주요 항만·공항을 포함한 지역에 대해서 각국의 지방부처, 지방공공단체 경제단체, 화주 기업, 물류 사업자 등의 실무자가 제휴를 강화하고, 이러한 실무자에 의해, 국제 물류 및 이와 하나를 이룰 수 있는 국내물류의 효율화 방안을 검토하는 「국제 물류 전략팀」을 설치하여, 지역 실정을 포함한 시책을 추진한다.

또, 도시내 물류에 대해서도, 「보다 좋은 마을 만들기」의 관점에서 폭넓은 관계자에 의한 협의회를 필요에 따라 설치하고, 다른 도시에 있어서의 선진 사례를 참고로 하여 시책의 추진을 도모한다. **물류**