

事務局からの説明について

社会資本整備審議会・交通政策審議会答申について

社会資本整備重点計画、交通政策基本計画等に基づき、物流をめぐる諸課題への対応を検討するため、交通政策審議会交通体系分科会に「物流部会」を新設するとともに、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会と合同で審議し、平成27年12月に答申。

1. 諮問事項

今後の物流政策の基本的な方向性等について

2. 審議の経緯

- 平成27年4月30日に開催した両部会の第1回合同会議以降、計4回の部会・計11回の小委員会を合同開催。
- 同年9月25日に中間取りまとめを公表。同年12月25日に答申・公表。

3. 答申の概要

別添のとおり。

4. 構成員

順不同・敬称略。◎は部会長。

交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会			社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会		
学識経験者			学識経験者		
圓川 隆夫	東京工業大学名誉教授		朝倉 康夫	東京工業大学大学院教授	
大串 葉子	新潟大学准教授		◎家田 仁	東京大学・政策研究大学院大学教授	
苦瀬 博仁	流通経済大学教授		石田 東生	筑波大学教授	
小林 潔司	京都大学教授		大串 葉子	新潟大学准教授	
高岡 美佳	立教大学教授		太田 和博	専修大学教授	
西村 悦子	神戸大学准教授		久保田 尚	埼玉大学大学院教授	
根本 敏則	一橋大学教授		根本 敏則	一橋大学大学院教授	
◎野尻 俊明	流通経済大学学長		羽藤 英二	東京大学大学院教授	
羽藤 英二	東京大学教授		兵藤 哲朗	東京海洋大学教授	
二村 真理子	東京女子大学教授		屋井 鉄雄	東京工業大学大学院教授	
矢野 裕児	流通経済大学教授				
経済界					
上村 多恵子	京都経済同友会理事、京南倉庫社長				
マスコミ			マスコミほか		
永峰 好美	読売新聞東京本社編集委員		勝間 和代	経済評論家・中央大学ビジネススクール客員教授	
労働組合			草野 満代	キャスター	
住野 敏彦	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長				
コンサルタント					
岡田 孝	(株)日本総合研究所主席研究員 (計15名)				(計12名)

「今後の物流政策の基本的な方向性等について」(答申)のポイント

「危機を乗り越え、自ら変わる、日本を変える～「物流生産性革命」と「未来に輝く物流への進化」へ協同～」

直面する課題等

○ 物流を取り巻く変化への対応の必要性

◆人口減少・少子高齢化・労働力不足

→ 物流分野は中高年層への依存度が高く、人口減少・少子高齢化に伴い深刻な人手不足に陥るおそれ。
(トラック事業では就業者の約4割が50歳以上)
→ 過疎地等では、配送効率が大幅に低下。

◆貨物の小口化・多頻度化と顧客ニーズの多様化

→ 近年、貨物の小口化が進行するとともに、件数ベースでの物流量が増加傾向。
→ またEC市場の拡大を背景に宅配貨物も急増しており、配送時間帯の指定等顧客ニーズが多様化。

◆労働法制の見直し及び生産性向上に向けた動き

→ 月60時間超えの時間外労働に対する割増賃金率の引き上げを中小企業にも適用する法案が閣議決定。
→ 政府において、運送業等の生産性向上に向けた取組が本格化。

◆1億総活躍社会の実現に向けた動き

→ 戦後最大のGDP600兆円の実現等の目標が掲げられた。

◆技術革新

→ あらゆるものがインターネットに接続するIoT時代が到来し、「第四次産業革命」への動きが活発化。

◆国際競争の激化

→ 海外との熾烈な競争の下、アジアの物流需要の成長を取り込み、アジア物流圏全体の効率化を進めていく必要。

◆地球環境問題・エネルギー制約

→ 地球温暖化対策やエネルギーセキュリティの観点から物流分野の温室効果ガス排出量の削減は重要な課題。
(国内CO₂排出量の17%は運輸部門)

◆災害リスクの高まり

→ 首都直下地震や南海トラフ地震の30年以内発生確率は70%。自然災害による物流網の寸断は、資源・エネルギーや食料等の供給停止等地域経済に大きな影響。

○ 諸計画の承継と深化の必要性

○ 物流の将来像と中長期物流政策の確立の必要性

将来の物流が果たすべき役割

人口減少下においても、

① 持続的な経済成長と② 安全・安心で豊かな国民生活を支えていく役割が求められる

物流の将来像

多様な関係者との連携・協力を進めることや、先進的な技術を活用することにより、

- 事業の省力化・効率化を進めるなど時代を先取り
- 自らが新たな価値・新たなサービスを次々と生み出し、新たな市場の開拓等を行う
- 本業を通じた社会貢献により社会における物流の存在価値を更に向上させ、魅力的な物流へと進化

国内外の経済活動の仕組みや人々のライフスタイルを変化させ、未来を創っていく産業として、社会の期待に応え続ける存在へ

物流生産性革命の実現

潜在的輸送力等の発揮

～究極的に効率化された物流～

- (1) モーダルシフトの更なる推進
- (2) トラック輸送の更なる効率化
- (3) 物流ネットワークの拠点高度化
- (4) 港湾・鉄道等既存インフラのストック効果の一層の発現
- (5) 過疎地等における物流ネットワークの構築
- (6) 物流の高度情報化・自動化

物流フロンティアへの挑戦

- (1) 都市内物流マネジメント
- (2) 消費者との対話を通じたライフスタイルの変革
- (3) 海外展開をはじめとする新たな市場の開拓等

未来へ続く魅力的な物流への進化

多様な人材が活躍できる環境の整備等

- (1) 就業環境の改善と定着率の向上
- (2) 業界イメージ・物流そのもののイメージの改善
- (3) 人材の確保・育成

将来像の実現に向けた施策の進め方
新たな連携の構築 先進的技術の活用

社会への貢献

- (1) 地球環境対策への貢献
- (2) 災害対応力の強化等安全・安心の確保への貢献
- (3) 活力ある地域づくりへの貢献

潜在的輸送力等の発揮～究極的に効率化された物流～

(1) モーダルシフトの更なる推進

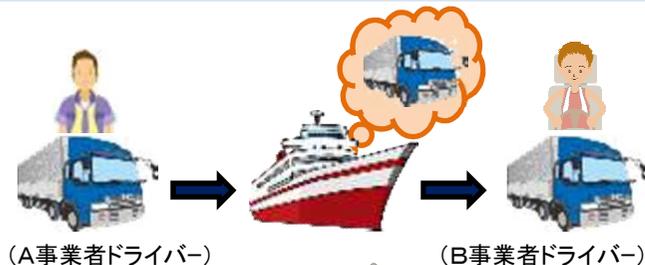
関係者の合意形成や 合意事項の実行の円滑化

トラックドライバーが確保しにくい年末・GWに異業種の荷主企業が協力して貨物を確保し、臨時列車を運行



フェリーによる トラックの無人航走の促進

フェリーでトラック輸送をする際、ドライバーを乗船させず、トラックのみを輸送する(無人航走)



関係者連携で効率化

(2) トラック輸送の更なる効率化

道路を賢く使う取組の確実な推進 ＜ITを活用した「賢い物流管理」＞

深刻なドライバー不足の進行
(トラックドライバーの約4割が50歳以上)

老朽化する道路へのダメージが増大
(過積載車両が約3割も増加)

ETC2.0で物流効率化

ビッグデータを収集する
ETC2.0

WIMで過積載の取締強化

荷重データを自動収集する
WIM
Weigh-in-motion (自動重量計測装置)



主な取組

- (1) 特車通行許可の簡素化(特車ゴールド)
- (2) 車両運行管理支援サービス
- (3) 大型車誘導区間のラスト1マイルの追加

主な取組

- (1) WIMの増設とイエローカードの見直し
- (2) 道路管理者ネットワークの構築
- (3) トラックと荷主情報のマッチング



ETC2.0装着車の特車通行許可を簡素化

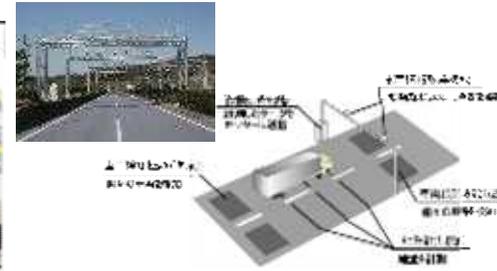


複数経路をまとめて1つの申請に簡素化 等

車両運行管理支援サービス



WIMの概要



過積載を道路から撲滅 (当面の目標:2020年度目途に半減)

更なる革新的な技術の積極導入により道路を賢く使う世界のトップランナーへ

賢く使って生産性向上

潜在的輸送力等の発揮～究極的に効率化された物流～

(3) 物流ネットワークの拠点高度化

物流事業の生産性向上に資する物流施設の整備促進

トラックドライバー不足の中、空車回送や手待ち時間の無駄が発生。

＜輸送と保管の連携が図られた倉庫のイメージ＞



輸送拠点の併設及びトラック予約システムを備えることで空車や手待ち時間を解消する。これにより、

- ① 輸送フローの効率化
- ② 生産性の向上を実現する。

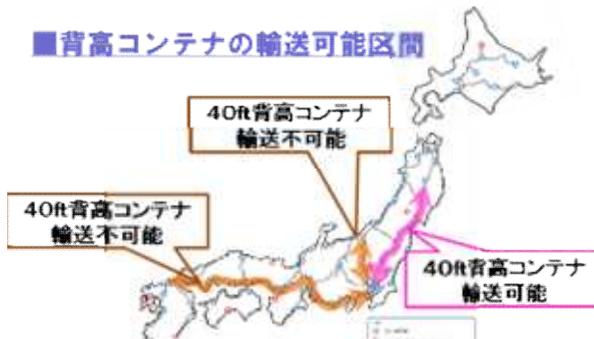
面で効果を発揮する物流施設

(4) 港湾・鉄道等既存インフラのストック効果の一層の発現

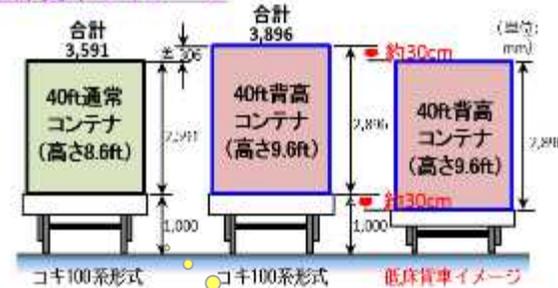
低床貨車の実用化による背高海上コンテナの鉄道輸送可能区間の拡大

国際海上輸送で主流となっている40フィート背高海上コンテナを鉄道輸送する場合、トンネル等の高さ制約があり、多くの線区では輸送できない。

■ 背高コンテナの輸送可能区間



■ 低床貨車のイメージ



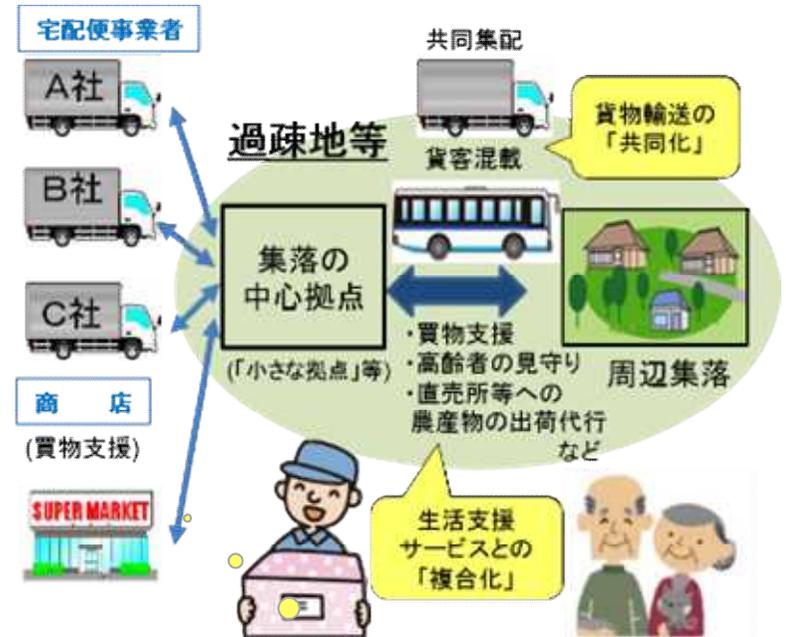
既存ストックの有効活用

(5) 過疎地等における物流ネットワークの構築

公共交通事業者の輸送力を活用した貨客混載等サービスの共同化・複合化

過疎化が進みつつある地域では、人口が薄く分散し、宅配便の配送効率が大幅に低下する一方、トラックドライバー不足に伴い、物流ネットワークの維持が課題。

＜過疎地等における共同輸送のイメージ＞



サービスの共同化・複合化で地域を支える

潜在的輸送力等の発揮
～究極的に効率化された物流～

物流フロンティアへの挑戦

(6) 物流の高度情報化・自動化

(1) 都市内物流のマネジメント

自動運転技術の実用化に向けた検討
無人航空機の物流への活用

物流を考慮した
建築物の設計・運用

都市鉄道等の旅客鉄道の輸送力を
活用した貨物輸送の促進

トラックドライバー不足が深刻化する中、
省力化にも資する自動隊列走行の早期実現
に向けた検討の加速化。

ある自治体の条例では、荷捌き駐車施設の
はり下高さは3.0m以上とされるなど、
高層ビル等の建築物の設計や運用が必ずし
も物流を考慮したものとはなっていない

トラックドライバー不足が深刻化する中、都市部で
は渋滞に伴う遅配や環境負荷が発生。

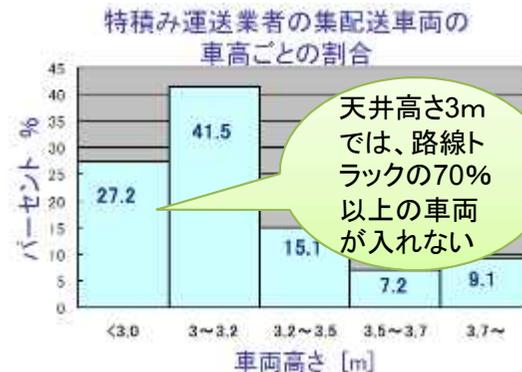


国立研究開発法人新エネルギー・
産業技術総合開発機構Webページより

課題整理等を進め、無人航空機の物流への
活用に向けた取組を進める



離島や過疎地等における貨物輸送への活用や
大規模災害発生時等の非常時への活用等
が期待される。



※(一社)全国物流ネットワーク協会の調査結果



トラックの代わりに都市鉄道等
の旅客鉄道を貨物輸送に利用
する。これにより、

- ①CO2の排出量削減
- ②トラックドライバー不足対策
- ③定時性・スピード性に優れた
貨物輸送
を実現する。

先進的技術で課題を解決

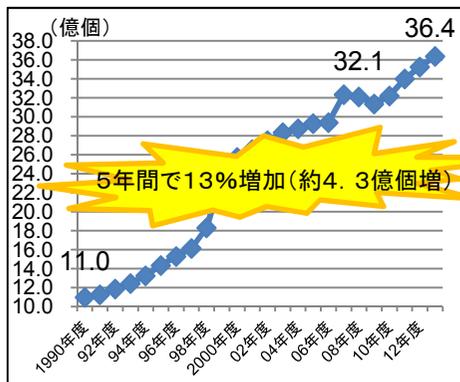
都市内物流のマネジメント

物流フロンティアへの挑戦

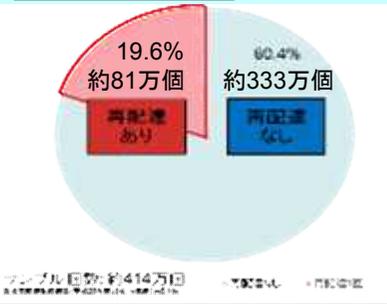
(2)消費者との対話を通じた ライフスタイルの変革

宅配便の再配達削減

【宅配便取扱実績の推移】



トラックドライバー不足の中、増加が続く宅配便の約2割で再配達が発生。



出典:国土交通省「平成25年度宅配便等取扱個数の調査」
注:2007年度から郵便事業(株)の取扱個数も計上。

再配達による社会的損失の発生

トラックドライバーの労働時間増

年間約1.8億時間、年間9万人(トラックドライバーの約1割)に相当する労働力が再配達で消費

再配達の削減に向けた具体策

1. 消費者と宅配事業者・通販事業者との間のコミュニケーションの強化
2. 消費者の受取への積極的参加の推進のための環境整備
3. 受取方法の更なる多様化・利便性向上等の新たな取組の促進
4. 既存の枠組みを超えた関係者間の連携の促進 等

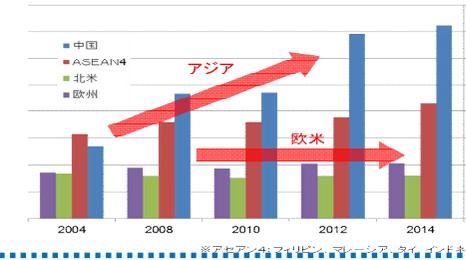
回避可能な再配達を削減

(3)海外展開をはじめとする 新たな市場の開拓等

アジア諸国等における 物流環境の改善

我が国物流事業者の海外展開が進む一方、進出先地域においてハード・ソフト両面における課題に直面しており、物流環境の改善が必要。

【アジア進出が続く物流事業者】



アジア等において、我が国物流事業者による先駆的な取組の実証的な実施を通じ、課題を抽出。政府間対話等を通じて、その改善を図る。



我が国物流システムの
アジア展開

農林水産物・食品の 輸出拡大

輸出拡大に当たっては、航空輸送中心の生鮮品について、海上大量輸送を可能とすることが課題。

主な生鮮品の輸出に係る輸送機関別分担率 (出典:貿易統計を基に作成)

品名	航空輸送 (%)	海上輸送 (%)
まぐろ(鮮魚・冷蔵)	100.0%	0.0%
いちご	99.3%	0.7%
ぶどう	70.1%	29.9%
もも	66.9%	33.1%
メロン	55.1%	44.9%
まぐろ(冷凍)	4.9%	95.1%
りんご	0.1%	99.9%
ながいも	0.0%	100.0%

【海上コンテナにおける鮮度保持輸送技術の例】

エチレングスの分解・除去による鮮度保持

青果物から発生するエチレングス(青果物の成熟・老化を促進させる)を分解・除去することにより鮮度を保持。



輸出拡大を物流面から支える

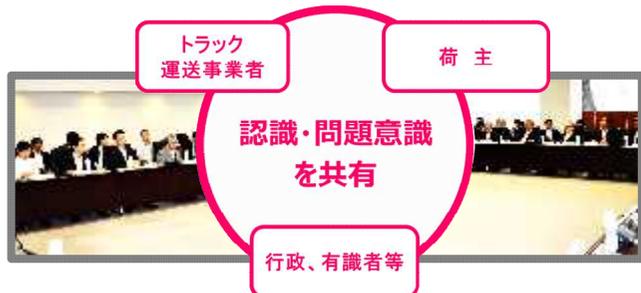
多様な人材が活躍できる環境の整備等

(1) 就業環境の改善と定着率の向上

労働者の待遇の改善

取引環境・長時間労働の改善に向けて、荷主、事業者等からなる協議会を設置し、課題抽出を行い対策を実施。
(厚生労働省及び経済産業省と連携)

	道路貨物運送業 (大型)	道路貨物運送業 (中小型)	全産業
所得額	422 万円	375 万円	480 万円
労働時間	2592 時間	2580 時間	2124 時間



○書面化の必要性・効果

- 書面化は必要: 7割以上
- 改善された事項:
 - 収受する運賃が明確になった (56%)
 - 附帯業務内容が明確になった (41.4%)

非効率な商慣習の見直し

(2) 業界イメージ・物流そのもののイメージの改善

正しい物流イメージの醸成と若年労働者の就業促進

「3K労働」との先入観を払拭するため、就職活動を控える学生等を対象に、物流事業を広く理解してもらい、物流事業の魅力伝える場を設ける。



物流研究セミナーの様子

物流事業の魅力を発信

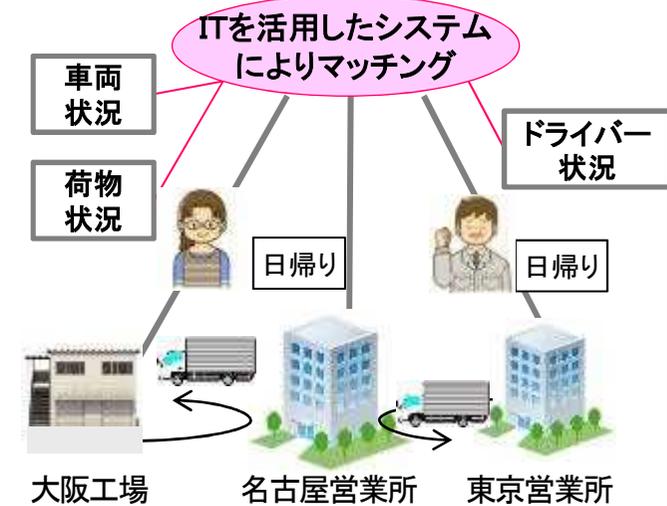
(3) 人材の確保・育成

中継輸送の導入促進によるトラックドライバーの就業環境の改善

生産年齢人口が減少していく中、ドライバー不足を解消するためには、これまでは物流への就業が少ない女性等の活用が必要。

中継輸送のイメージ 複数人で仕事を分担する働き方へ

●その日の内に帰ることができるため、長時間労働の解消や女性・若年層等の新規就労・定着促進が期待される。



多様な人材の活躍を実現

社会への貢献

(1) 地球環境対策への貢献

地球環境問題に配慮した 物流施設の整備・機材の導入

地球温暖化防止のためには、エネルギー起源による温室効果ガスを削減するとともに、フロン類についても削減することが必要。

●ノンフロン冷媒への転換促進

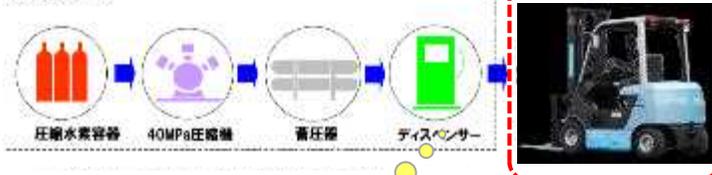


外観

空気冷凍システム

●水素フォークリフト等の導入支援

水素供給の流れ



グリーン物流の普及促進

(2) 災害対応力の強化等 安全・安心の確保への貢献

物流施設における災害対応力の強化

大規模災害時に国民生活や経済活動を速やかに復旧させるためには、支援物資輸送体制の確立が必要。



国土交通省(地方運輸局、地方整備局)、自治体、物流事業者、物流事業者団体等から構成される協議会を開催し、多様な輸送手段を活用した支援物資輸送に関する広域連携体制を構築



●非常用電源設備・非常用通信設備の導入

広域物資拠点として選定された民間物流施設に対して、非常用電源設備・非常用通信設備の導入



支援物資の円滑な供給を確保

人口減少が見込まれ労働力不足が顕在化しつつある中、我が国産業の持続的成長と豊かな国民生活を支えていくことが、物流に強く求められている。

多様な関係者の連携により物流ネットワーク全体の省力化・効率化をさらに進める枠組みが必要

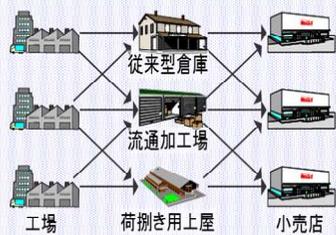
主務大臣による基本方針策定と「総合効率化計画」の認定

総合効率化計画の作成(事業者)

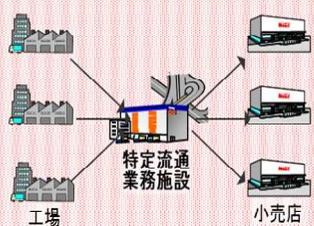
現行

大規模で高機能な倉庫が必須

非効率な物流



効率的な物流



対象を拡充・再編

改正案

二以上の者の連携を前提に、輸送の効率化や共同化、輸送と保管の連携など、様々な取り組みを対象にできるよう、枠組みを柔軟化

【例えば】

モーダルシフト

大量輸送が可能で
 環境負荷の少ない
 鉄道・船舶も活用
 した輸送

異業種の複数荷主が連携して必要な貨物量を確保し、貨物列車を運行



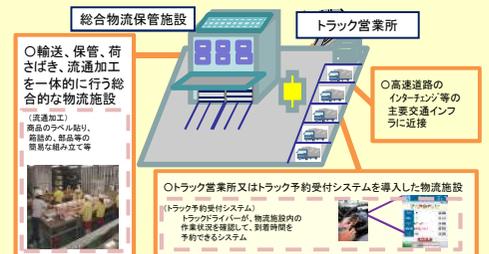
地域内配送共同化

他社との混載や運行頻度の改善等、各社それぞれで行っていた輸送の共同化により、過疎地域内のムダのない配送を実現



輸送機能と保管機能の連携

総合物流保管施設に
 トラック営業所併設、
 予約システム導入等
 の輸送円滑化措置を
 講じ、待機時間のない
 トラック輸送を実現



支援措置

- H28予算案
 【一般会計：(38百万円)】
 ○モーダルシフト等推進事業
 ・計画策定経費補助
 ・モーダルシフト等運行経費補助
 【エネルギー対策特別会計(37億円)】
 ○物流分野におけるCO2削減対策促進事業
 ・シャーシ・コンテナ、共同輸送用車両等の購入補助
- 税制上の特例
 ※税制大綱において、物流総合効率化法の改正を前提に次の措置を講じることとされている。
 ① 輸送連携型倉庫の建物整備
 (所得・法人税5年間 割増償却10%)
 (固定資産・都市計画税 5年間 倉庫:1/2 付属設備:3/4)
 ② 旅客鉄道による貨物輸送
 貨物用車両、貨物搬送装置
 (固定資産税5年間 2/3等)
- 立地規制に関する配慮
 ・市街化調整区域の開発許可の配慮等
- 中小企業者に対する支援
 ・中小企業信用保証協会による債務保証の上限の引き上げ等
- 食品生産業者等に対する支援
 ・食品流通構造改善促進機構による債務保証等
- 事業開始における手続簡素化
 ・新規路線での貨物鉄道の運行、カーフェリーの航路新設の許可みなし
 ・自社貨物に加えて、他社の貨物の輸送も請け負う場合のトラック事業の許可みなし
 ・過疎地等の地域内配送の共同化のための軽トラック事業の届出みなし
 ・自家用倉庫を輸送連携型倉庫に改修して他業者に供用する際の倉庫業の登録みなし等

平成28年度予算案・税制改正案について

I. エネルギー対策特別会計概算要求(環境省連携施策)

ポイント

総額約113億円 ※一部、他省庁分を含む。

- 物流分野の省エネ・CO2削減の強化のため、
 - 新たな事業枠の創設** → 「物流分野におけるCO2削減対策促進事業」枠を創設
 - 予算額の**規模拡大** → (1)の新たな事業枠の規模を大幅に拡大し、**37億円**を獲得
 - 新規施策の実施** → ①都市鉄道等の旅客鉄道を利用した新たな物流システム構築
②燃料電池フォークリフトの普及促進 等の新規施策を実施
- 脱フロン化促進のため、
冷蔵倉庫における「省エネ型自然冷媒機器」導入を更に促進するため、平成27年度63.84億円(他と合算した内数)の規模を、平成28年度は、**75億円**(同左)に拡大。

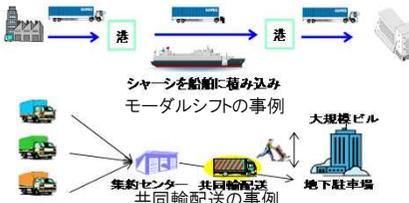
1. 物流分野の省エネ・CO2削減の強化

物流分野におけるCO2削減対策促進事業(新規)

37億円(新規)

1 モーダルシフト・共同輸配送の促進(継続)

- ①鉄道・海上輸送への転換促進事業
シャーシ、コンテナ等の購入補助
- ②31フィートコンテナ導入促進事業(鉄道局と共同) 31ftコンテナ
- ③共同輸配送促進事業
集約センター、車両等の購入補助

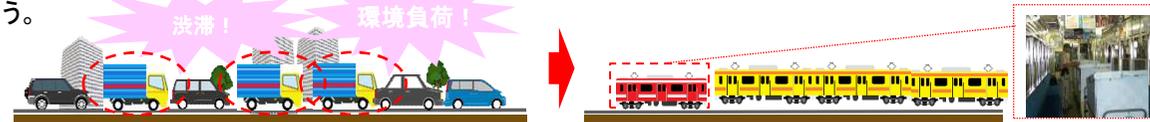


2 物流拠点の低炭素化促進(継続)

物流の中核となる倉庫等における物流設備等の低炭素化を促進する。
(補助対象設備: 高天井LED、自動化保管装置、防熱設備、垂直型連続運搬装置 等)

3 都市鉄道等の旅客鉄道を利用した新たな物流システム構築【新規】

地方や都市内で短距離輸送の大部分を占めるトラック輸送について、地方閑散線区や地下鉄等の旅客鉄道の余剰輸送力を活用したモーダルシフトを促進する。改造車両・搬送装置等の導入経費の補助を行う。



4 燃料電池フォークリフトの普及促進【新規】

倉庫等において、既に水素の供給体制が整っているか又はそれが見込まれる事業者に対して、燃料電池フォークリフト等の普及を図る。(航空局と共同)



5 災害等非常時にも効果的な港湾地域低炭素化推進事業(継続)(港湾局事業)

6 鉄道による国際海上コンテナ輸送に対応した低床貨車の試作・調査(調査費)(継続)

既存の貨車より300mm低床化したコンテナ貨車を試作・運用し、40ftフィート背高コンテナを鉄道輸送する実証実験を行う。

31.5億円の内数



2. 物流倉庫における脱フロン化促進

○ 冷蔵倉庫における脱フロン設備の導入促進(継続)

冷蔵倉庫への、省エネ型自然冷媒機器の導入の支援を行う。

75億円の内数



省エネ型自然冷媒機器

Ⅱ. 一般会計

1 新たな連携による物流の効率化の計画的推進(拡充)

38百万円

- ①物流事業者、荷主企業等により構成される協議会によるモーダルシフト、共同輸配送等に係る事業計画の策定経費の一部を補助する。(計画の策定経費を補助メニューに追加)
- ②上記①の事業計画に基づく運行経費の一部を補助する。

2 国際物流のシームレス化(継続)

16百万円

- ①北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)の拡充対象港湾の拡大、ASEAN諸国、EU等への展開に向けた検討を行う。
- ②物流機材のリターナブルユース・標準化の促進
パレット等の国際的な繰り返し利用や標準化に向けた検討を行う。



3 物流分野の重要な共通課題への対応(新規)

67百万円の内数

交通政策基本計画に基づき、物流の省労働力化や人材の確保・育成等の物流分野の重要な共通課題の解決に向けた検討を実施する。

4 災害に強い物流システムの構築(継続)

11百万円

広域的な支援物資輸送体制の確保に向け、自治体・物流関係者等による協議会を開催し、広域的な連携体制の構築のための検討・調整を行う。

新たな物流効率化のための計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置の創設等 (所得税・法人税・固定資産税・都市計画税)

物流分野における労働力不足、より一層の地球温暖化対策の必要性等、昨今の物流をめぐる社会情勢の変化に対応するため、認定事業者が新たな物流効率化のための計画に基づき取得した以下の事業用資産に係る特例措置を創設するなど、所要の見直しを行う。

施策の背景

現行の枠組み

【目的】物流の総合化(輸送・保管・荷捌き・流通加工を一体的に実施)に伴う物流の効率化(輸送網の集約化等)促進



【物流総合効率化法の政策のイメージ】

従前の環境対策に加え、昨今の物流をめぐる社会情勢(労働力不足等)の変化への対応の必要性

現行の枠組みに加え、新たに創設する枠組み

【目的】輸送フローの効率化及びモーダルシフトの一層の促進による物流の効率化

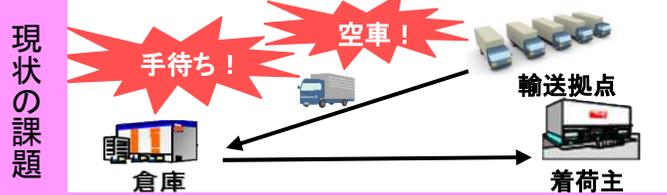
新たな物流効率化のための計画に対する支援制度の創設

複数の事業者が共同で物流の効率化に資する計画を作成し、それに基づき事業を行う場合、所要の支援措置を講ずるものとする。

要望の結果

物流総合効率化法改正を前提に、以下の税制特例を設ける。

○輸送と保管の連携が図られた倉庫の整備促進



輸送拠点の併設、又はトラック予約システムを備えることで空車や手待ち時間を解消する。これにより、
①輸送フローの効率化
②生産性の向上
を実現する。

輸送連携型倉庫

○輸送拠点の併設



又は

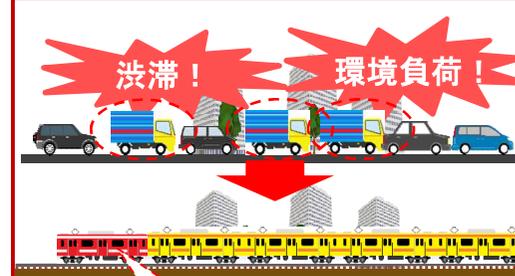
○トラック予約受付システムの導入



【特例内容】

○倉庫事業者が所有する倉庫(施設及び附属設備)
・所得税・法人税
割増償却を5年間10%
・固定資産税等
課税標準を5年間1/2等
・適用期限
平成30年3月31日

○都市鉄道等の旅客鉄道を利用した新たな物流システム構築



トラックの代わりに都市鉄道等の旅客鉄道を貨物輸送に利用する。これにより、
①CO₂の排出量削減
②トラックドライバー不足対策
③定時性・スピード性に優れた貨物輸送を実現する。

【特例内容】

・固定資産税
①貨物用鉄道車両の課税標準を、5年間2/3※
(※中小鉄軌道事業者は5年間3/5)
②貨物搬送装置の課税標準を、5年間3/5
・適用期限
平成30年3月31日

最近の施策の取組状況について

- ①国土交通省生産性革命プロジェクトの推進
- ②貨物鉄道の輸送障害対策
- ③宅配の再配達削減
- ④「手ぶら観光」の推進
- ⑤物流における無人航空機の活用
- ⑥日ASEAN物流政策対話・ワークショップ
- ⑦物流パイロット事業の実施
- ⑧アセアン地域における物流人材育成支援事業

ねらい

我が国は人口減少時代を迎えているが、これまで成長を支えてきた労働者が減少しても、トラックの積載率が5割を切る状況や道路移動時間の約4割が渋滞損失である状況の改善など、労働者の減少を上回る生産性を向上させることで、経済成長の実現が可能。

そのため、本年を「**生産性革命元年**」とし、省を挙げて**生産性革命に取り組む**。

経済成長 ← 生産性 + 労働者等

労働者の減少を上回る生産性の上昇が必要

3つの切り口

「**社会のベース**」の生産性を
高めるプロジェクト

「**産業別**」の生産性を
高めるプロジェクト

「**未来型**」投資・新技術で
生産性を高めるプロジェクト

プロジェクトの候補例

(1) **「社会のベース」**の生産性を高めるプロジェクト

- ピンポイント渋滞対策 ～渋滞解消で労働力の創出～
- 渋滞をなくす賢い料金
- クルーズ船需要の取込み

(2) **「産業別」**の生産性を高めるプロジェクト

- 本格的なi-Constructionへの転換
- オールジャパンで取り組む「物流生産性革命」の推進
- 新たな住宅循環システムの構築と住生活産業の成長

(3) **「未来型」**投資・新技術で生産性を高めるプロジェクト

- 急所を特定する科学的な道路交通安全対策
- 自動運転技術、ドローンの活用

- 平成26年10月6日、台風18号の影響により由比～興津間で崖崩れが発生し、東海道線が10月16日早朝まで10日間の不通となった。その際、荷主等により代替手段が手配されたが、ドライバー不足等によりトラックの手配が難しく、一部影響が生じた場合もあった。
- このため、関係者からなる「モーダルシフト促進のための貨物鉄道の輸送障害時の代替輸送に係る諸課題に関する検討会」を平成27年2月から設置し、6月に課題の対応方策等について取りまとめを行った。

東海道線不通箇所・迂回ルート



【影響】

- JR貨物の輸送力の約半数が不通により影響。
- JR貨物による代替輸送の提供は、平時の輸送力の約2割。

【モーダルシフト促進のための貨物鉄道の輸送障害時の代替輸送に係る諸課題に関する検討会】

《第1回（H27.2.25）・第2回（H27.4.13）
第3回（H27.5.28）・第4回（H27.6.25）》

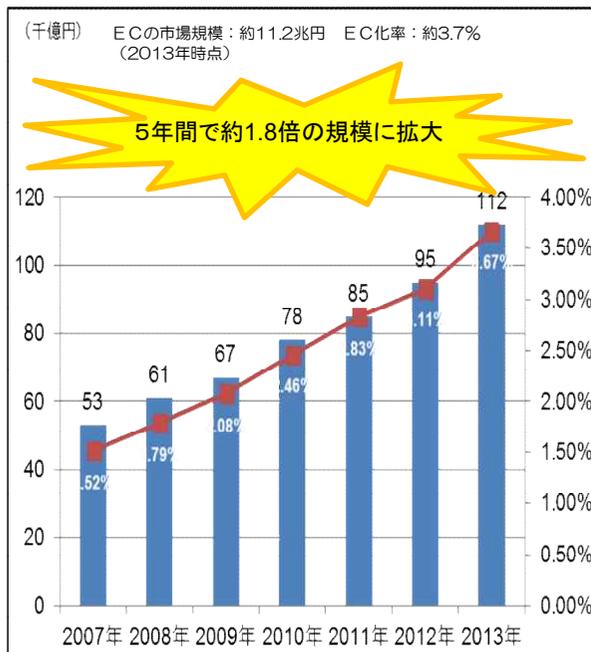
座長：杉山武彦（一財）運輸政策研究機構副会長・運輸政策研究所所長
委員：学識経験者、JR貨物、貨物鉄道利用者、利用運送事業者等
検討の経緯：第1、2回でまとめた課題に題する対応の方向性について第3回で検討し、第4回で関係者が連携した計画的な取組に基づく解決方策の整理を行い、報告書を取りまとめた。

【主な課題や対応方策等】～報告書のポイント～

- JR貨物における対応
迂回輸送列車の増発、リードタイム短縮、ルートの多重化、トラック等代行輸送体制の拡充、コンテナの途中駅での取り下ろし体制の整備、迅速かつ適切な情報提供の実施
- 鉄道利用運送事業者における対応
途中駅での取り扱いを可能とする体制の構築
- 荷主における対応
輸送障害を想定した体制の構築、着荷主側の協力
- 関係者間の連携（鉄道施設管理者、自治体、土地所有者等）
- 各種手続きの簡素化・迅速化等制度面の改善
- 輸送システムの共通化（コンテナ・シャーシの規格の統一等）

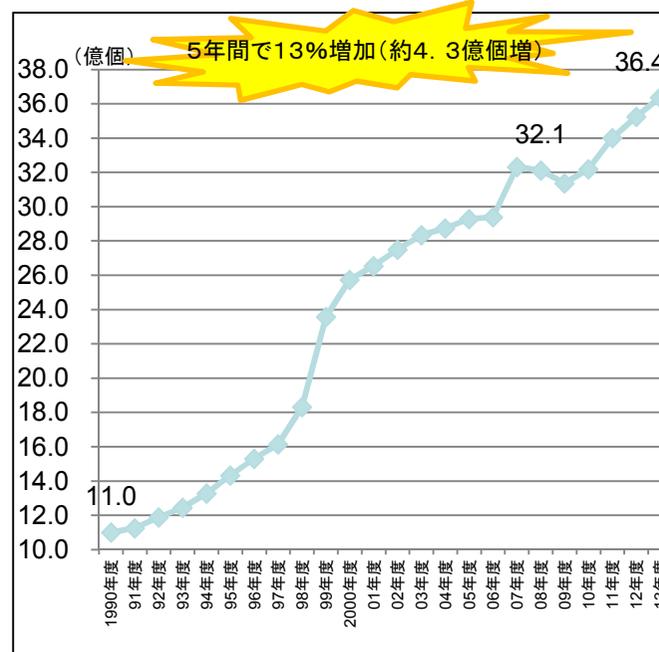
- 消費者の生活スタイルの変化に合わせ発展してきた電子商取引(EC)市場の拡大に伴う宅配便の取扱件数の増加とともに、配達時間が指定されている場合を含め、宅配貨物の不在再配達は全体の約2割発生している。
- 物流分野における労働力不足が懸念される中、今後もEC市場の拡大が見込まれることから、再配達を削減し、物流を効率化することが必要となっている。

【EC市場規模の推移】



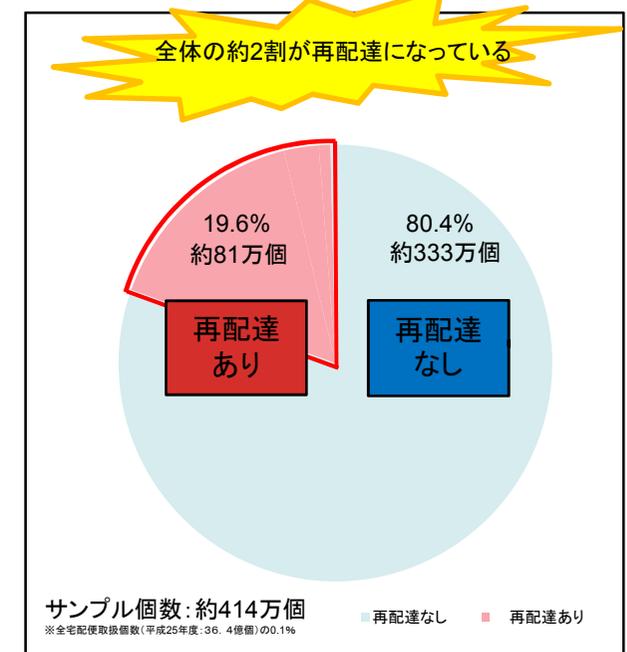
出典：経済産業省「電子商取引に関する市場調査」

【宅配便取扱実績の推移】



出典：国土交通省「平成25年度宅配便等取扱個数の調査」
注：2007年度から郵便事業(株)の取扱個数も計上している。

【再配達の発生割合】



(平成26年12月 宅配事業者3社によるサンプル調査)

宅配の再配達削減に向けた受取方法の多様化の促進等に関する検討会について

趣旨

- 電子商取引(EC)市場の拡大に伴い宅配便の取扱件数が増加するとともに、受取人の不在等による再配達が増加している現状を踏まえ、物流分野における二酸化炭素排出量を抑制するとともに、労働力不足に対応するため、再配達の削減を通じた物流の効率化を推進する必要がある。
- 一部の事業者による既存の対策に加え、再配達対策が更に推進されるよう、宅配事業者、通販会社等で構成される委員会を設置し、宅配の受取方法の多様化の促進等を通じた再配達の削減に向けた現状把握、要因分析を行うとともにこれらに基づき諸課題及び対応の方向性に関する検討を行った。

検討会内容

【第1回】 6月5日:

(内容)再配達の現状把握、
アンケート調査内容検討



【第2回】 8月25日:

(内容)アンケート回答の状況、社
会的損失の試算、論点等の整理



【第3回】 9月25日:

(内容)アンケート回答の結
果、報告書とりまとめ 等

委員

(有識者)

流通経済大学矢野教授(座長)、読売新聞東京本社永峰編集委員、八洲学園大学池内教授、早稲田大学研究戦略センター澤谷教授

(宅配事業者)

ヤマト運輸(株)、佐川急便(株)、日本郵便(株)

(通販会社)

アマゾンジャパン(株)、楽天(株)

(総合商社/コンビニ)

伊藤忠商事(株)、(株)ファミリーマート、三菱商事(株)、(株)ローソン、(株)セブン-イレブン・ジャパン

(ロッカー会社)

(株)フルタイムシステム、日本宅配システム(株)、(株)豊田自動織機

(自治体)

東京都環境局

(業界団体)

(一社)日本物流団体連合会、(公社)日本通信販売協会、(一社)日本民営鉄道協会、(一社)不動産協会、(一社)住宅生産団体連合会、(一社)日本フランチャイズチェーン協会

(行政)

国土交通省物流審議官部門、自動車局貨物課、経済産業省商務情報政策局商務流通保安グループ

宅配の再配達の削減に向けた受取方法の多様化の促進等に関する検討会報告書(概要)

- ・電子商取引の急速な発展に伴う**宅配便取扱個数の急増**(5年間で15%増)
- ・**トラックドライバー不足の顕在化**の中、**宅配便の約2割が再配達**となっている現状

再配達による社会的損失の発生

CO2排出量約42万トン増

- ・営業用トラックのCO2排出量の約1%
- ・JR山手線の内側の約2.5倍の面積の杉林の年間吸収量に相当

トラックドライバーの労働時間増

- ・年間約1.8億時間、年間9万人(トラックドライバーの約1割)に相当する労働力が再配達で消費

検討の基本的考え方

- 1) 電子商取引の急速な発展に支えられた宅配便サービスへの需要の増加に対応した**宅配の持続可能性**の必要性
- 2) 再配達による社会的損失の発生と**ドライバー不足対策**と**地球温暖化対策**の必要性
- 3) 受取方法の多様化等**消費者利便の向上**を通じた再配達の削減に効果的・効率的に取り組むための**関係者の連携**の必要性

再配達の削減に向けた具体策

1. 消費者と宅配事業者・通販事業者との間のコミュニケーションの強化

- ・配達日時の確認・通知の徹底
- ・配達日時指定の変更容易化
- ・配達日時指定の無料化
- ・配達時間の延長等

2. 消費者の受取への積極的参加の推進のための環境整備

- ・社会的損失の試算結果の理解促進
- ・ポイント制等のメリット付与

3. 受取方法の更なる多様化・利便性向上等の新たな取組の促進

- ・コンビニ受取の利便性向上
- ・宅配ボックスの普及
- ・鉄道駅等の活用

4. 既存の枠組みを超えた関係者間の連携の促進

- ・緩やかなコンソーシアムの枠組の活用
- ・既存の取組の相互利用

「手ぶら観光」の推進

○訪日外国人旅行者が鉄道等で大きな荷物を持ち運ぶ不便を解消するため、日本の優れた宅配サービスを活用し、**荷物**を空港・駅・商業施設等で**一時預かり**し、また、空港・駅・ホテル等へ**配送**するなどの「手ぶら観光」を物流審議官部門及び観光庁において促進中。

○「手ぶら観光」サービス拠点を分かりやすく明示するため、**共通ロゴマーク**を以下のとおり作成。平成27年6月24日より申請を受け付け、7月28日より使用を開始。

【共通ロゴマークの基本デザイン】



Japan.
Hands-Free
Travel



〈マークの意味合い〉

- 1 : 訪日外国人旅行者向けサービスであることを伝える(統一ブランドイメージ)。※桜マークとのバランスを考慮し赤色とした。
- 2 : 「手ぶら観光」の英語名称を添えてロゴの意味を明確化する
- 3 : 荷物の配送／預かりのサービス内容を伝える。

○また、「手ぶら観光」をPRするホームページ・パンフレット等も7月27日より運用開始。

○今後、これらを活用して、JNTO等を通じた周知、海外の旅行代理店・航空会社への商品組み込みの促進や宅配事業者・免税店におけるマークを活用した販売活動の推進、更なるサービス拡大に向けた宅配事業者等への働きかけ等を推進。

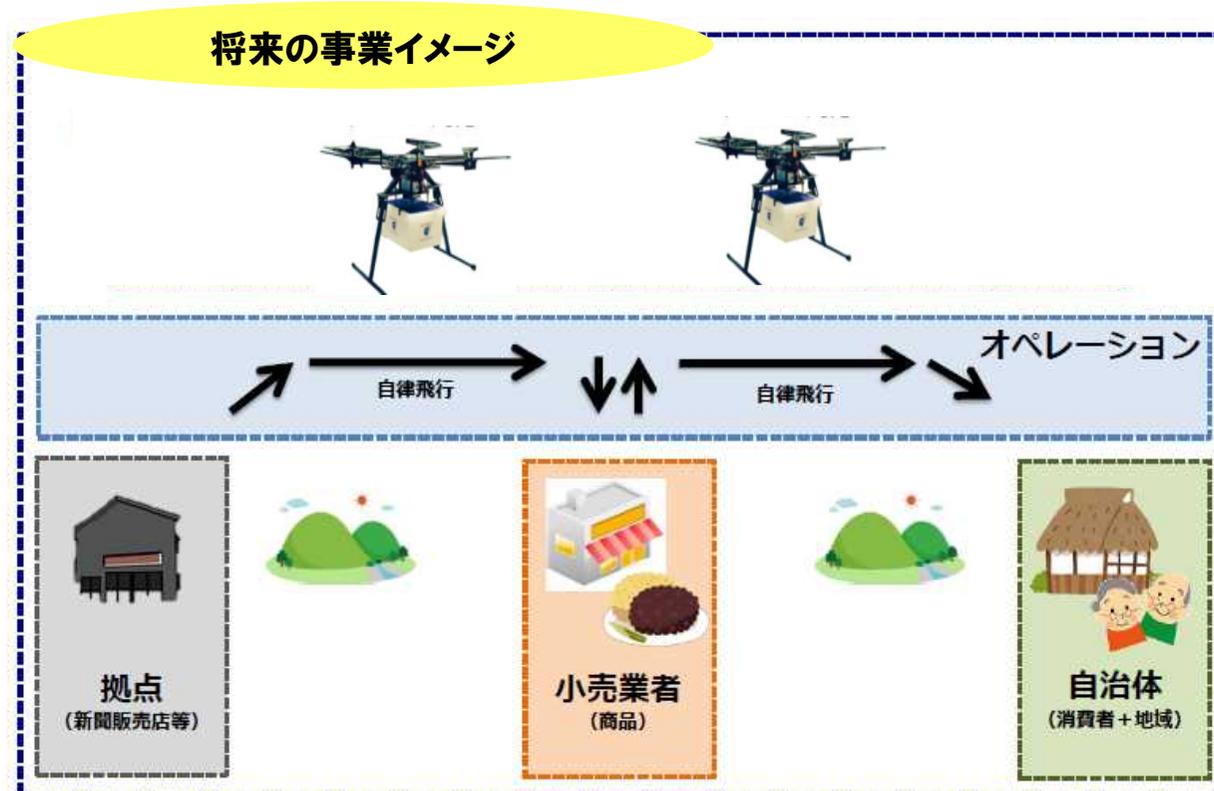
(参考)関係者の取組を強化するため、交通・観光関係の団体等からなる「手ぶら観光促進協議会」を設置し、平成26年12月から3回開催。

共通ロゴマーク使用の承認結果の概要(平成28年2月23日現在)

業種	申請者	提供サービスの類型				設置箇所
		合計	配送及び一時預かり	配送のみ	一時預かりのみ	
物流事業者	(株)ケイティーシー	6	0	6	0	成田国際空港
	佐川急便(株)	3	3	0	0	東京スカイツリー、浅草雷門、東京駅
	(株)JALエービーシー	10	7	3	0	成田国際空港、東京国際空港、関西国際空港
	ヤマト運輸(株)	15	12	2	1	新千歳空港駅、長野駅、東京駅、新横浜駅、桜木町駅、難波駅、嵐山駅、中部国際空港、尾道港、パシフィコ横浜、銀座紺屋橋、金沢香林坊(兼六園周辺)、京都東山八坂通、奈良三条通(興福寺周辺)
	(株)グリーンポート・エージェンシー	6	2	4	0	成田国際空港
	コウノイケ・エアポートサービス(株)	2	1	1	0	関西国際空港
旅行者、鉄道・バス事業者	(株)JTB西日本	2	2	0	0	京都タワー、大丸心齋橋店
	(株)H.I.S	20	1	0	19	銀座コア営業所、渋谷ツーリストインフォメーションセンター、上野ツーリストインフォメーション、原宿ツーリストインフォメーションセンター、銀座本店、新宿本社、新宿三丁目本店、大阪ツーリストインフォメーションセンター、京都ツーリストインフォメーションセンター、奈良ツーリストインフォメーションセンター、神戸本店、天王寺MIO営業所、もりのみやキューズモール、姫路営業所、京橋駅前営業所、和歌山駅前営業所、京都ヨドバシ営業所、アスパア明石営業所、茨城営業所、梅田本店専門店フロア
	西日本旅客鉄道(株)	1	1	0	0	岡山駅
	大阪ターミナルビル(株)	1	0	1	0	大阪駅
	箱根登山バス(株)	1	1	0	0	箱根湯本駅
	函館タクシー(株)	2	2	0	0	函館空港、函館駅
	中国ジェイアールバス(株)	1	1	0	0	広島駅
	(株)三越伊勢丹ホールディングス	3	0	3	0	日本橋三越本店、銀座三越、伊勢丹新宿店
(株)Japan Duty Free Fa-So-La 三越伊勢丹	1	0	1	0	銀座三越	
流通事業者						※免税手続きと配送手続きが一括できるカウンターを設置。
地方自治体	石川県庁	1	0	1	0	金沢駅
その他	イチエイフーズ(株)	1	1	0	0	イチエイ総合ビル(大阪府浪速区)
	新宿プリンスホテル	1	0	1	0	新宿プリンスホテル
	(社)成田国際空港振興協会	1	0	0	1	成田国際空港
	(社)中津川観光協会	1	1	0	0	中津川市観光センター
	京王地下駐車場(株)	1	1	0	0	新宿駅
	久野島産業(株)	1	0	0	1	忠海港
合計		81	36	23	22	—

取組の背景・概要

- 11月5日の「第2回未来投資に向けた官民対話」における安倍総理大臣の「早ければ3年以内にドローンを使った荷物配送を可能とすることを目指す」とのご指示を踏まえ、国土交通省では、安全確保を前提とした物流への活用に向けて検討を開始した。
- 無人航空機は、過疎地や離島、都市部等での貨物輸送や災害発生時等非常時への活用等が見込まれているが、全国的な宅配事業での活用は、様々な課題が残されているため、まずは、地域や荷物を限定した上での活用を探っていく。
- そのため、先駆的事業者であるMIKAWAYA21(株)の協力を得て、2016年2月に徳島県那賀町において無人航空機による貨物輸送実験を実施したほか、マーケットニーズや自治体への活用意向の把握等により、事業化への課題整理分析等を進めていく。



- 物流審議官部門では、物流の課題に対する相互理解を目的とした日ASEAN各国との二国間による政府間対話、及び対象国の物流事業者の技能向上を目的としたワークショップを毎年開催。
- 今年度は、2015年10月にラオス及びカンボジアと、2016年2月にはマレーシアとの間で開催。

〈平成27年度物流政策対話概要〉

ラオス	カンボジア	マレーシア
<p>【主な議題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・両国の物流施策の現況及び課題について ・27年度実施予定の物流パイロット事業への協力要請 ・ラオスへの物流人材育成支援事業の展開 <p>【ワークショップ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流効率化とパレチゼーションについての紹介 ・物流人材育成支援モデル事業の実施 	<p>【主な議題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・両国の物流施策の現況及び課題について ・26年度実施した物流パイロット事業の結果概要の報告 ・カンボジアにおける物流効率化促進に向けた物流制度上の課題、物流マスタープラン策定等 ・北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)の紹介 <p>【ワークショップ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流効率化とパレチゼーションについての紹介 	<p>【主な議題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・両国の物流政策の現況及び課題について ・日本における貨物自動車運送事業の安全対策の紹介 ・北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)の紹介 ・我が国の経験を活かした国際標準の形成・導入について ・物流効率化とパレチゼーションについての紹介 

- 我が国は、これまでも主にハード面を中心に、アジアにおける国際物流システムの中核となる物流インフラの整備に貢献してきた。
- 今後は、ハードの管理・運用等のソフト面で、質の高い我が国物流事業者のビジネスモデルを官民が一体となって、戦略的に展開することが必要。

〈平成27年度物流パイロット事業案件概要〉

ラオスを中心とした陸上ハブ&スポーク物流	南部経済回廊を活用したタイ・ミャンマー間における越境物流システム	インドネシアにおけるRORO船を活用した海上輸送システムの近代化
<p>【背景】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・メコン地域において、「タイ+1」の動きとして、域内での生産分業が進展。特にラオスは、域内の中心に立地。 ・域内の生活水準の向上等に伴い、高付加価値、小型貨物の需要が増加 <p>【調査概要】</p> <p>ラオス・サバナケット経済特区をハブとする共同集荷・共同輸送による少量・多頻度な小口輸送網の構築に向けたトライアル輸送を実施。</p>	<p>【背景】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ミャンマー南東部のダウエー経済特区の開発により、タイ南部からミャンマー、インド、中東等を睨む産業拠点が形成される見込み ・タイ～ミャンマー間の物量増加に備え、既存のルート以外の開発が急務 <p>【調査概要】</p> <p>タイ～ミャンマー間における新たな物流ルートにおけるトライアル輸送と、両国国境を拠点とした総合物流サービスの実証を実施。</p>	<p>【背景】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・インドネシアは、数多くの島々からなる世界最大の島嶼国であり、ジャワ島とその他の島嶼地域を結ぶ効率的な海上物流網の構築、内航海運業の育成が急務 ・効率的で迅速な輸送が可能なRORO船は未普及 <p>【調査概要】</p> <p>ジャワ島とカリマンタン島間の国内航路において、RORO船を活用した海陸一貫のトライアル輸送を実施。</p>

 我が国の質の高い物流システムのアピールや、その展開にあたって支障となる課題の調整のため、物流政策対話等を活用し、**政府レベルでの働きかけ**

〈2015年1月ミャンマー物流政策対話〉
平成26年度に同国において実施したパイロット事業（貨物鉄道へのモーダルシフト促進調査）について、抽出された課題の解決に向けて議論

- アセアン地域では、経済発展に伴い物流需要が拡大する中、物流分野における人材の育成・確保が課題。
- 進出している日系物流事業者の経営においても、アセアン地域における優秀な現地人材の確保が課題。

➡ 日アセアン交通連携のもと、物流分野における人材育成支援事業を実施

- ベトナム・ホーチミン交通大学にて、**同大学の単位科目として**物流に関する集中講義を開講
日本の物流の専門家による実践的な講義・演習・スタディーツアーを通じて、物流実務の知識・ノウハウを提供

〈平成27年度 アセアン地域における物流人材育成事業概要〉

実施時期： 平成28年2月29日(月)から3月11日(金)の10日間
実施対象： ホーチミン交通大学 物流学専攻の大学3年生 約120名
実施内容：

【講義】

- ① 物流概論（サプライチェーンマネジメント、3PL 等）
- ② 物流オペレーション（顧客・品質・原価・工程管理等の物流実務）
- ③ 物流ネットワーク（物流施設、複合輸送、ECビジネス 等）

【演習】

講義内容に基づくケーススタディ

【スタディーツアー】

荷主企業、及び物流企業の現場視察

〈講義の様子〉



➡ アセアン地域における物流サービスの質の底上げを通じ、同地域の経済成長への貢献と、我が国産業の海外展開の支援を図る