

事業者団体等ヒアリング 主な意見（中間報告）

		業界の現状・課題	政策提言
実 運 送	定期航空協会	・完成品の製造が海外移転し、日本発の航空貨物は季節変動が小さくなった ・米国との航空貨物保安制度相互承認の見直しや、税関事前情報制度拡充による影響を懸念 ・成田空港の一層の活用と効率的な運用が大きな課題 ・高品質輸送のために必要な電子機器の安全性確認やペーパーレス化の部分で日本は遅れている	・税関事前情報報告制度やペーパーレス化において荷主の協力を仰げるようにして欲しい ・成田空港の運航禁止時間帯の緩和、貨物地区の集約、利用費用等の低減、モーダル連携が必要 ・航空局が貨物室持込み可能な温度ロガー等の電子機器を統一的に認可する制度を導入して欲しい ・空港付近に温度管理可能な物流施設を整備してほしい ・通関の中で保冷器材を ULD と一体のものとして取り扱ってほしい。
	一般社団法人 日本長距離フ ェリー協会	・燃料高騰の収まりを受け、平成 30 年までに 8 社 35 隻のうち 17 隻をリプレイス予定 ・フェリーは、荷役が早く、安定性があり品質が良いと利用者から満足してもらっている ・積載車両は、有人トラックとヘッドレスシャーシが半々。コンテナオンシャーシを推進したい ・フェリーは人と機材を一緒に運べるため、災害時にも物資輸送や広域応援部隊輸送に貢献できる ・環境問題について 2020 年から SO x 規制が強化される予定であり、これに対する対応が必要	・モーダルシフト推進のため、荷主への情報提供システムの構築や補助制度の拡充が必要 ・フェリーの IoT 化により生産性を向上させるとともに、乗組員定員を削減することができないか ・船舶大型化に対応した港湾整備、埠頭の耐震化、フェリーヤードの高度情報化も図られるとよい ・SOx 規制に対して適合燃料油の安定供給、品質確保、価格の抑制等をお願いしたい
	日本内航海運 組合総連合会	・内航海運は産業基礎物資の輸送が中心であり、荷主の海外移転や合併等の影響を受けやすい ・船員の高齢化（55 歳以上が 4 割超）と、船舶の老齢化（72%が法定耐用年数を超える）が課題 ・少数、大企業である特定の荷主への専属化・系列化が進んでおり、また、内航海運事業者のほとんどは中小零細企業であり、経営基盤が脆弱である ・環境問題について 2020 年から SO x 規制が強化される予定であり、これに対する対応が必要	・技術革新が進んでおり、これらの活用により船の運航や荷役に係る効率化を図ることが必要 ・船員育成には時間もコストもかかるので、国を挙げて海洋国として船員を育成することが必要 ・モーダルシフトは、荷主・国民も巻き込んでムーブメントを起こすべく政策面での支援が必要 ・零細事業者は船員確保、船の管理も難しく、船舶管理会社の実効的活用に向けた環境整備が必要 ・SOx 規制に対して適合燃料油の安定供給、品質確保、価格の抑制等をお願いしたい
	一般社団法人 日本船主協会	・世界の海上輸送は過去 30 年で 3 倍以上になっている中、我が国商船隊の輸送量の割合は概ね 10% ・島国の我が国では外航海運はインフラの中のインフラ。東日本大震災の際にも邦船社は輸送を継続 ・2020 年以降、SO x の排出規制が強化される。また、欧州などで地域的な環境規制の導入を検討 ・コンテナ船の大型化は進みつつあるが、世界の港湾の設備が十分でなく一定程度で止まると予想	・トン数標準税制について、引き続き諸外国との競争条件の均衡化に向けた環境整備をして欲しい ・新たな脅威海域における海賊対策や、マ・シ海峡等の海域での船舶交通の安全対策も必要 ・SOx 規制に対して適合燃料油の安定供給、品質確保、不公平な規制逃れの防止等をお願いしたい ・いざという時に日本の船会社しか頼れないことから、引き続き、税制等によって支援してほしい
	ヤマト運輸株 式会社	・EC 市場が拡大に伴い、宅配ボックスの数も不足しており、集配センターから届け先への配達がボトルネックに。またコストをかけてサービスを提供している部分是对価を頂けるよう努力したい。 ・機械化について言えば、オペレーション全体を機械化・自動化していかないと効率は上がらない ・駐車禁止区域ではその場での取卸ししか許されないため、荷物を着荷主の玄関先まで運べない	・①普通免許で運転出来る車両の上限拡大、②高速道路の速度規制を高速バス並みに、③特車通行許可と幹線における大型車両乗り入れ禁止区間の緩和、④隊列走行の実現への各省庁の全面的協力、⑤鉄道ダイヤ改善等によるモーダルシフト推進、⑥駐車違反基準（駐車 5 分以内）の緩和、⑦信書便法の明確化と緩和を要望 ・駐車の取り締まりを重点的に行う地区では、荷さばき場や駐車場の整備をしっかりと行ってほしい。
	日本郵便株式 会社	・近年の人件費単価の上昇等により、労働集約的なコスト構造である当社には厳しい状況 ・他を効率化しても、最終エンドの配達で再配達等の非効率が生じると、全体として効率化できない ・過疎化が進展する中でも、郵便・貯金・保険のユニバーサルサービスを維持する必要がある ・鉄道貨物は大量輸送が魅力だが、スペースの確保、サービスレベルの維持、価格面で課題がある ・郵便は災害時も避難先を把握し届ける。緊急支援物資の輸送に当該情報を活用するには課題がある	・オープン型の宅配ロッカーの設置や受取拠点の拡大に対する環境整備や支援 ・モーダルシフトの推進のため、各種モードによる運送を柔軟に行うことができる環境の整備 ・業界イメージ（3 K）の抜本的な改善や労働力不足について、荷主の理解を得るための支援 ・過疎地でも郵便局を維持するため、高齢者向けサービス等の事業化により、プラスの収益を確保する必要があるが、当社だけでは限界があるため、地元商店街や福祉関係などの協力が不可欠
	佐川急便株式 会社	・近い将来、社会インフラとしての宅配便のサービス品質の維持が困難となってくる。特に過疎地での宅配は非効率が多く、同じく課題のある旅客とも共同して地域密着型の宅配を行う必要がある ・荷役のロボット化や隊列走行の実用化に向けた物流拠点の整備も課題	・総労働時間の短縮支援 ・採用や教育活動に対する支援 ・旅客事業と宅配便配送の共用 ・共同配送のための IT システム開発投資支援 ・ロボット導入による生産性向上の実現のための支援

			・ 隊列走行実現に向けた事業環境インフラと法の整備 ・ 新規建造物に対する物流導線・接車バース等を考慮した助言
利 用 運 送	公益社団法人 全国通運連盟	・ 集配ドライバーが不足し、輸送を断ることもある ・ 31ft コンテナは大型トラックとサイズ感が同じで使い勝手はよいため当団体としても支援を実施 ・ 近年、大規模な輸送障害が増加。トラックによる代行輸送も毎年増加傾向にある ・ コンテナへの荷役は手荷役が多い、また待ち時間も長く非効率が発生している	・ 輸送障害への対応の観点も含め、31ft コンテナに対応した貨物駅の整備が必要 ・ 技術革新の観点から、駅構内のコンテナ荷役の自動化や、貨車の電源確保にも取り組んで欲しい ・ パレット化の推進や、効率的な集荷作業が出来る仕組み、附帯作業の有料化等の改善が必要 ・ 鉄道貨物のニーズは高まっており、列車の確保や、貨車積載重量の拡大も可能としてほしい
	一般社団法人 航空貨物運送 協会	・ 国際航空貨物の重量はリーマンショックにより大幅に減少し、以前の水準に回復していない ・ KS/RA 制度についてはよりよい制度のための議論が必要。検査費用の荷主への転嫁も課題がある ・ 羽田着の国際貨物のうち半分が成田への転送貨物だが、ULD をブレイクして仕分けする必要がある ・ 成田空港周辺ではフォワーダーの施設が分散しており、混雑による動線確保が課題	・ KS/RA 制度は、KS を国又は国の代行機関が確定し、非特定荷主の爆発物検査は国等の公的主体が行う制度としてほしい。検査機器についても支援を。AEO 制度との重複については是正すべき ・ 羽田着貨物をブレイクする上屋や、空港及び周辺の交通円滑化の整備促進が必要 ・ 農産物輸出のため、検疫機能を備えた定温・冷蔵倉庫があればスムーズになるのではないかと
物 流 施 設	一般社団法人 日本倉庫協会	・ 今後も取扱量の減少が予見され、業務の効率化・生産性向上と多角化は収益を上げていく上で必要 ・ 営業倉庫は寄託者の貨物を毀損なく保管する責務があり、優良なサービスを提供していく必要がある ・ 安心安全な物流や、災害に強い物流についても大きな課題 ・ AI・IoT の活用に対する関心は高いが、具体的な取り組みは進んでいない ・ 建替には資金や用地が必要。中小企業の代替倉庫の確保、自社保有の土地の転がし型の再開発が困難	・ 生産性向上としては物流全体で取り組む必要があり、全体の協議会のようなものが必要 ・ 倉庫の効率的な立地、作業効率の向上のための市街化調整区域の開発許可等の検討が必要 ・ BCP 策定後の訓練や通信体制の確保、東日本大震災の教訓の引き継ぎも必要必要
	一般社団法人 日本冷蔵倉庫 協会	・ 冷蔵倉庫は主として食料・食品を冷凍・冷蔵で保管することで国民の食生活を支えている。 ・ フロン冷媒規制の強化を受け、自然冷媒の活用を進めることが必要 ・ 消費電力が大きいことから電気代値上げの影響が大きい。 ・ 初期投資の回収に 20 年かかり建替が難しく、平均築年数は 30 年以上で施設の老朽化が進んでいる	・ 食品の輸出入の円滑化のために港湾整備、通関手続きの簡素化等を進める必要がある ・ 効率化・老朽化への対応には投資が必要であるが、中小企業が多いことから予算補助、税制特例等の支援措置が必要。 ・ パレット標準化や手待ち時間の削減は、冷蔵倉庫だけでは難しく、他の物流業界や荷主等の関係者が集まって課題を話し合う場があればよい
物 流 関 連 産 業	マテリアルハ ンドリングメ ーカー	・ トラックドライバーの拘束時間の 2 割強は荷役が占めており、パレット化による荷役作業の効率化や自動化により生産性も向上し、女性や高齢者のドライバーも働きやすくなる。加工食品業界等で進みつつある ・ トラックドライバー同様、施設内作業の人手不足も顕著。自動倉庫、ピッキング等、自動化できるところから製品を提供しているが、パレット化等が進んでいないため、施設への入出荷での対応が遅れている ・ 発荷主、物流事業者、着荷主間のデータのやり取りが統一化されていない。データ形式の標準化を行った上で、IoT を活用した効率化・自動化が必要	・ インフラの発展、コストの明確化、技術発展を通じて日本の物流生産性向上を期待
荷 主 等	日本機械輸出 組合	・ ドライバー不足が懸念される中、東京港はゲート待ち時間の解消が見られず、効率的な貨物引取が行えていない ・ 他の先進諸国に比べ、輸出入等、港湾での貨物の取り扱い時間がかかる	・ IT インフラ一元化整備を進め貨物量に応じたターミナルのオペレーションの柔軟化を図るべき ・ 通関の申告官署自由化が今秋に始まることから、IT インフラの整備、内陸インランドデポ、鉄道等の活用により、物流オペレーションを港頭集中型から、内陸分散型への活用を図るべき
	自動車メーカ ー業界	・ 港湾の夜間ゲートオープンは、日中に比べ割高な面もあり結局あまり使われない ・ コンテナ輸送において重量規制や車軸のルールが国ごとに異なり、十分な積載率が確保できない ・ 東京港の渋滞による待ち時間が長い ・ 複数荷主が同じコンテナで共同輸送する場合、責任主体や費用分担を決める事等が容易ではない ・ 製品単体だけではなく、生産や物流面における環境対策も不可欠	・ 日韓間でシャーシ相互通行が可能となった為、乗せ換え時間の短縮等により輸送効率か向上した。日中間でもシャーシ相互通行が許可されることを期待 ・ 鉄道貨物輸送時に輸送障害が起こると、リカバリーに相当な時間がかかる。不具合時の対応改善が図られると良い ・ 東京港は IoT の活用等によりオペレーションの効率化が図られると良い ・ 物流業界全体の雇用者数減少や高齢化が進展しており、物流業界の魅力を高める必要がある
	化学メーカー	・ 納品は朝時間帯の慣習があり、渋滞等の懸念により、ドライバーは指定時刻より早く工場付近で待	・ 各社の港湾設備は経年による腐食等が進んでおり、民間出資による維持を行っている。国として

	業界	機。また、トラックの待機場所が少なく、路肩で待機をすると近隣住民のクレーム等が問題 ・ 物流のサービスをきめ細かくしたことで、トラック不足等のしわ寄せがでている ・ ローリーでの運送は洗浄後でないと詰めないいで復路が空荷の状態。洗浄による復路利用の仕組みが出来れば良いが、具体的な取組はない	のインフラ整備を期待（公称水深が守られていない港湾では積荷の軽減等が発生）
	石油化学メーカー業界	・ 物流共同化の取組が他の業界と比べて遅れているものの、小口輸送の共同輸送等を一部実施 ・ 国際的には、トラック輸送において車上渡しが原則だが日本は過去の慣習により、明確な責任分担の取決めがないまま荷役作業を実施しているケースがある。納入先での荷役作業における責任分担範囲を明確にし、ドライバーの安全確保をはかる目的で荷役協定書の締結を推進している	・ 貨物線四日市駅のターミナルが狭い問題がある。また、米原駅には貨物駅がない。貨物ターミナルの更なる基盤整備が必要 ・ トラックの代替手段として、鉄道輸送を行うがオンレール以外の通運料金が高い。通運料金が適正化されれば、トラックからのモーダルシフトを更に推進できる
	コンビニエンスストア	・ 継続的にジャスト・イン・タイムを徹底し、時間的、空間的な無駄を排除し、（車両積載率向上及び庫内作業の稼働率を高め）無駄の削減を実施 ・ 一方、庫内作業員/ドライバー採用、定着が悪化し、物流現場の実態は生産性の低下及び単価の上昇により、全体的な物流コストは上昇 ・ 熊本地震では、店舗等の配送において高速道路の優先通行に配慮いただき大変助かった ・ 業界全体で5万店舗あるコンビニは、再配達等の問題を解決する宅配受取のインフラとしても貢献できる可能性はある ・ コンビニにおける商品単位の RFID 導入は、店舗検品、レジ業務、配送センターの出荷検品、仕分け、棚卸等の省人化につながるため、大いに期待	・ ビル内、駅構内等の店舗が増える中、駐車場や荷捌き場所確保が厳しい現実があり、実態にあった行政指導、規制をお願いしたい ・ 災害時におけるコンビニ配送車両の一般・高速道路の優先通行、避難所への配送等に関して交通ルールが明確になれば良い ・ RFID で省人化を実現するには、全ての商品に IC タグ添付が大前提になるため、現実的にはメーカー側のコスト負担を考慮し、IC タグ単価を 1 円以下に下げる行政側の政策に期待（RFID の低価格化に向けた対応は国としても進めて欲しい）
	アパレルメーカー	・ 全店舗商品に対して RFID を導入し店舗棚卸、レジ業務、センター内検品等の効率化を図っている ・ 他機器の周波数が重複したり、チャンネルの設定によって、RFID の読取り効率に影響する場合がある ・ 店舗、配送センター間の配送業務が今後、人手不足等により影響が出ることを懸念している	・ RFID のコードは独自コードを採用しているため、標準化への規制等があると厳しい
	全国農業協同組合連合会	・ 物流事業者の状況が厳しく、これまで行われていた複数集荷や、複数箇所への配送を断られている ・ 九州産農産物の輸送はほぼパレット化されておらず、98%が手積み手おろしとなっている。パレット化の試験を実施したところ、回収率が 70%と低く、返送コストや回収の手間も課題 ・ 輸送は中小の運送会社が多く、全国ネットでは無いため帰り荷の確保が難しい	・ 輸送力を確保するため、産地から納め先までの一貫したパレット化が必要であり、パレットは産地で負担し、軽減する待ち時間・手積み分を物流事業者が運賃から差し引く制度は作れないか ・ スtockポイント（配送センター）を関西・東京に設置し、関西の拠点の中継地点にすることで九州から東京へのツーマンでの輸送を解消するとともに配送を効率化できないか