

## 關係業界団体等提出資料(提言部分抜粋)

## 1-1. 米国への円滑な貨物輸送体制の維持(保安制度対応)

2018年11月末に現行の米国との航空貨物保安制度(NCSP)相互承認が有効期限を迎えるにあたり、米国への輸出貨物取扱いの円滑化と物量の維持・拡大を図るべく、更新にあたっては現行スキームの継続及び追加要件の極小化をお願いしたい。また交渉過程では定航協への前広な情報共有をお願いしたい。

< 現行 > 相互承認  
～ 2018年11月末

< 新 > 相互承認  
2018年11月～

### 現行保安制度(主なポイント)

#### 【Known Shipper(KS)/Regulated Agent(RA)制度】

・特定航空貨物利用運送事業者(RA)、またはRAによって認証された特定荷主(KS)によって保安検査を実施し、航空機搭載まで一貫して貨物を保護する制度。

#### 【三国間輸送(繰越貨物取扱い)】

・発地国の保安制度に則り保安検査がなされた貨物については、経由地である日本にて、発地での保安検査証明証をもって、追加の保安検査不要とされている。

### 追加・変更が懸念される事項

#### KS/RA認証要件の強化

施設要件、検査手法、教育体制等が追加、変更になる可能性がある。要件を満たせず、航空会社上屋(搬入後)にて爆発物検査等を実施するケースが増えた場合、航空会社側での対応に限界がある。

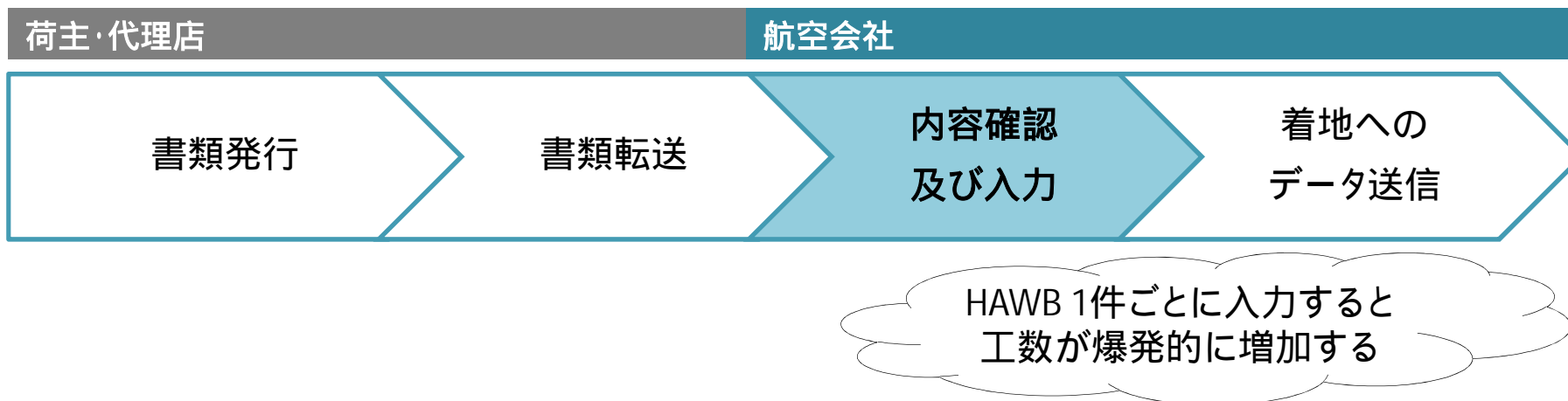
#### 三国間輸送要件の強化

NCSP未承認国(タイ、インド、インドネシア等)発、日本経由米国宛ての三国間輸送について、経由地日本での全量再スクリーニングが要件となる可能性があるとの情報がある。日本側で大幅に作業が増えることで日本発貨物の応需能力に影響を与える恐れがある。

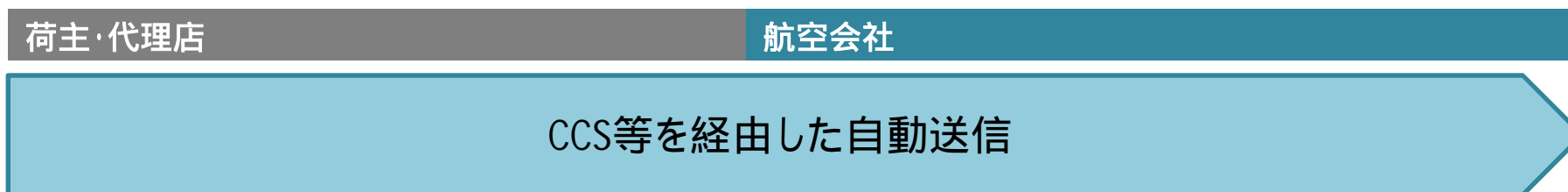
## 1-2. 税関事前情報制度拡充による影響の極小化

2018年度中に海外発日本宛貨物の税関事前情報報告制度が拡充されるとの情報がある。発地の航空会社(委託先)側にて追加となる膨大な情報を手入力できる人員・設備体制を整えることは極めて困難であり、荷主や貨物代理店から電子データで必要情報を入手できる体制の構築が急務である。

### 荷主・代理店から紙媒体でデータが提出される場合



### 荷主・代理店から電子媒体でデータが提出される場合



### 発地国荷主・代理店におけるデータ送信環境整備が急務

国/地域によってデータ送受信環境の整備状況は異なる。航空会社が電子媒体でデータを受領するためには、荷主・代理店側の設備要件及びCCS等のネットワーク環境整備が必要。航空会社で手入力となった場合、受託できる物量が減少し当該路線における物流に影響を及ぼす恐れがある。

## 2-1. 成田空港の活用

羽田空港の国際化が進む一方、現行物量の維持・向上のためには成田空港のより一層の活用が必須の課題である。アジアのハブとしての地位を確かなものとするためにも、効率的な運用が航空会社のみならず物流全体の課題である。

### 1. 運航禁止時間帯(カーフェュー)の緩和、廃止

航空貨物の特性を生かす深夜早朝出発を実現し、発着遅延時のカーフェュー明けの待ち時間の無駄をなくし、時間を求める航空貨物輸送をより効率化する。

### 2. 貨物地区の再配置と集約

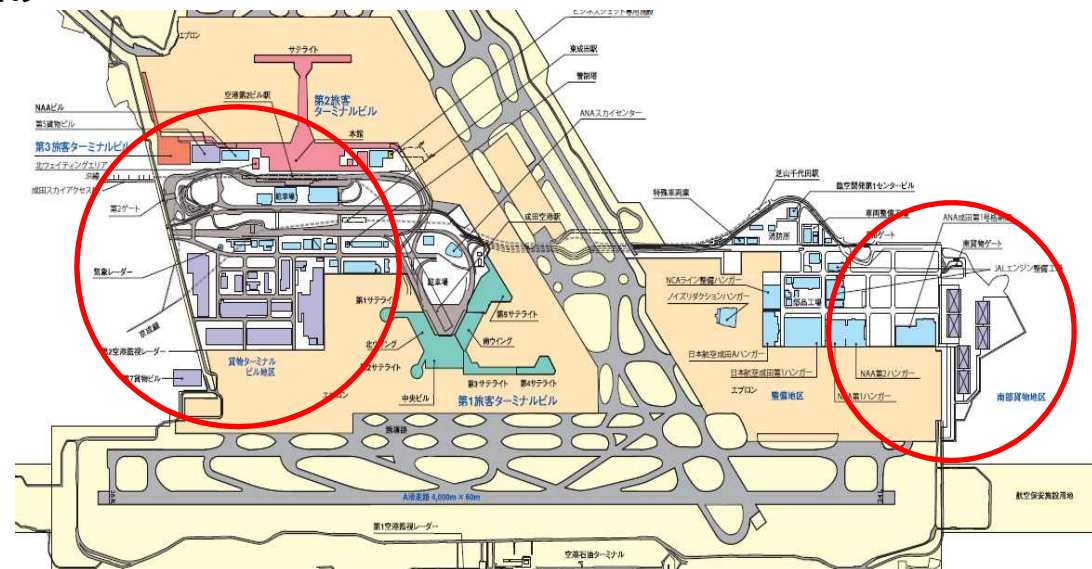
南北に分離している現行施設を検疫施設等とともに1箇所に集約し、空港内外の貨物導線を整備・効率化する。また、仕分け施設を要するeコマースにも対応可能な規模を準備することが必要と思慮する。

### 3. 空港利用・施設費用の低減

アジアの貨物ハブとしての地位を確かなものとするために、着陸料や上屋施設利用料などの料金を近隣競争国との比較に照らし、競争力のあるコスト体制を実現する。

### 4. モーダル連携の推進

輸送モード間の連携促進のため、各モードに共通のユニットデバイス規格を研究する。またその助成。

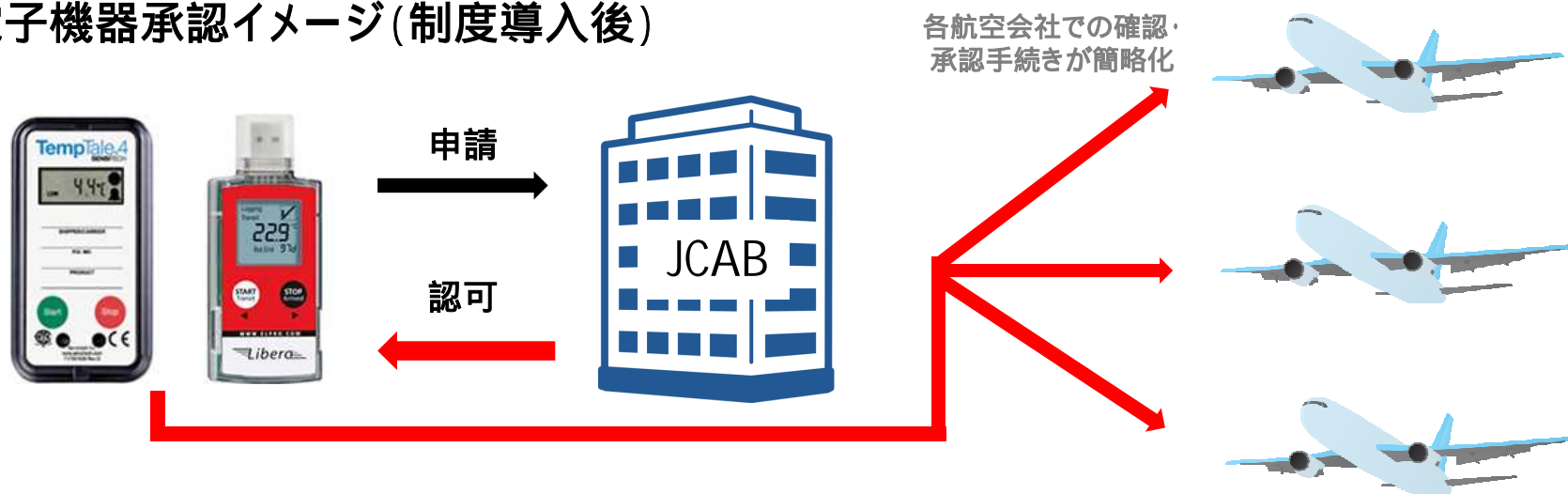


\* 出典 : NAA [http://www.naa.jp/jp/airport/about\\_layout.html](http://www.naa.jp/jp/airport/about_layout.html)

## 3-1. 輸送データ蓄積による貨物輸送品質の向上

医薬品や生鮮品の航空輸送を含めたシームレスな高品質輸送の実現においては、実輸送における温湿度や衝撃データの蓄積が必要であるが、計測に使用する電子機器の安全性確認は各航空会社に委ねられており、承認に多くのコストと時間が割かれている状況にある。FAAやEASA同様、航空局にて個々の電子機器を認可する制度を導入して頂きたい。

### 電子機器承認イメージ(制度導入後)



### 輸送データ蓄積による輸送品質向上の波及効果

#### < 国産医薬品、生鮮品の安全性向上、製品競争力の強化 >

発地工場からエンドユーザーまでのシームレスな温度・品質管理が可能になることで、日本製品の海外での競争力強化が期待できる。

#### < 本邦航空会社の選好性向上 >

航空局での認可制度が導入され、新規の電子機器の安全性確認及び承認までの時間が縮小されることにより、製薬会社等の輸送案件において、外国航空会社に比して本邦航空会社の選好性向上が期待できる。

## 3-2. 温度輸送に関する環境整備の促進

我が国の農林水産業の輸出力強化・促進、あるいは医薬品や化学品、医療機器等の先端ニーズへ対応するためには温度管理の可能な物流施設を空港近接に設置し、国際競争力のある物流拠点として整備する必要がある。また、保冷用の輸送器材について、利用事業者を増やし利用を促す観点からも空港外の持ち出しに関する規制を緩和していただきたい。

空港における低温/定温保管施設など、本邦事業者の輸送品質が向上する施設の整備

農水産業の輸出力強化戦略  
(輸出額1兆円目標)

医薬品保冷輸送マーケット拡大  
(新興国市場拡大等)

温度管理品の輸送品質・競争力の向上

- ✓ 主要輸出ゲートウェイ(成田空港等)における高度温度管理施設の整備
- ✓ IATA CEIV PHARMA\*など国際的な認証取得を伴った空港全体の機能強化  
ブリュッセル国際空港の先進事例

\*IATAによる医薬品輸送の品質認証プログラム

温度管理輸送器材に関する規制緩和

航空各社では高性能かつ安価に温度管理輸送が可能な保冷材利用型の商品を開発

\*保冷箱。保冷剤のイメージ



【現状】保冷材等については内貨として都度通関が必要となり、国内生産拠点からの直接出荷が困難

保冷箱・保冷剤についてULDと同様の取扱い\*をお願いしたい

\*「国際輸送に使用される航空貨物用輸送器具の取扱いについて」(財関第747号 平23.6.30)に準じた取扱い



# 4-1. 運送状電子化(e-AWB)、ペーパーレス化(e-Freight)促進

他国との比較において極端に遅れている本邦航空貨物業界の電子化やペーパーレス化を推進し、効率化を促進する取り組みに協力をお願いしたい。業界全体に対する普及活動を主導いただくことに加えて、現状紙による提出が義務付けられている関連書類の電子化について、規制の緩和をお願いしたい。

## 他国に比べて遅れている日本市場の運送状電子化(eAWB)

国際航空運送協会 (IATA) は2017年末時点での実施率目標値を62%と設定  
日本の実施率(2016年)は28.6%(件数ベースで世界11位)

Top-10 airports of origin (ranking by e-AWB volume)

Rank (previous)	Airport	e-AWB penetration (previous)	e-AWB penetration (current)
1 (1)	HKG - Hong Kong Int'l, Hong Kong, HK	71.0%	69.4%
2 (2)	PVG - Pudong, Shanghai, CN	48.6%	53.0%
3 (3)	SIN - Changi, Singapore, SG	74.3%	70.7%
4 (5)	TPE - Chiang Kai Shek, Taipei, TW	62.1%	68.4%
5 (4)	ICN - Incheon International, Seoul, KR	48.7%	45.5%
6 (7)	DXB - Dubai, Dubai, AE	89.7%	91.0%
7 (6)	AMS - Schiphol Airport, Amsterdam, NL	55.9%	55.6%
8 (8)	FRA - Frankfurt Int'l, Frankfurt, DE	33.7%	33.2%
9 (10)	LHR - Heathrow, London, GB	36.8%	36.4%
10 (9)	CDG - Charles De Gaulle, Paris, FR	48.4%	47.0%

成田空港: 第13位 (29.8%)  
関西空港: 第21位 (28.1%)

Top-10 airlines (ranking by e-AWB volume)

Rank (previous)	Airline	e-AWB penetration (previous)	e-AWB penetration (current)
1 (1)	CXG - Cathay Pacific Group	82.0%	79.3%
2 (2)	AKG - Air France - KLM Group	63.3%	63.4%
3 (4)	EK - Emirates	39.1%	39.9%
4 (3)	SQ - SIA Cargo	73.0%	73.2%
5 (5)	QR - Qatar Airways	73.6%	73.5%
6 (6)	KE - Korean Air	53.2%	50.6%
7 (7)	LH - Lufthansa Cargo	41.0%	39.5%
8 (8)	CI - China Airlines	63.9%	63.9%
9 (9)	IAG - International Airline Group	49.6%	48.4%
10 (10)	DL - Delta Air Lines	72.6%	72.4%

ANA: 第32位 (18.0%)  
NCA: 第41位 (8.4%)  
JAL: 第44位 (4.3%)

\* 出展: IATA e-AWB international monthly report 2016/12

## 国交省「安全確認書類」、税関「貨物引渡書」の電子化

航空会社、フォワーダーそれぞれに電子化が進まない理由があるが、税関書類やRA書類を紙ベースで提出しなければならない点は大きな障壁のひとつである。

電子的な提出を可能とすることで、すべての貨物関連書類のペーパーレス化を促進する効果が期待できる。

# 長距離フェリー協会提言事項

## 政策提言

### 1. モーダルシフトの推進

- ①一括検索システムの構築（モーダルシフト船の運航情報の発信）
- ②海運モーダルシフト推進協議会（仮称）の設置  
（国土交通省、海運事業者、荷主、利用運送事業者、港湾管理者等によるモーダルシフトを推進する上での課題の抽出、検討、展開等）
- ③エコシッピング・モーダルシフト優良事業者表彰の拡大
- ④海運モーダルシフトの「見える化」の推進  
（DVD制作、シンポジウムの開催ほか）

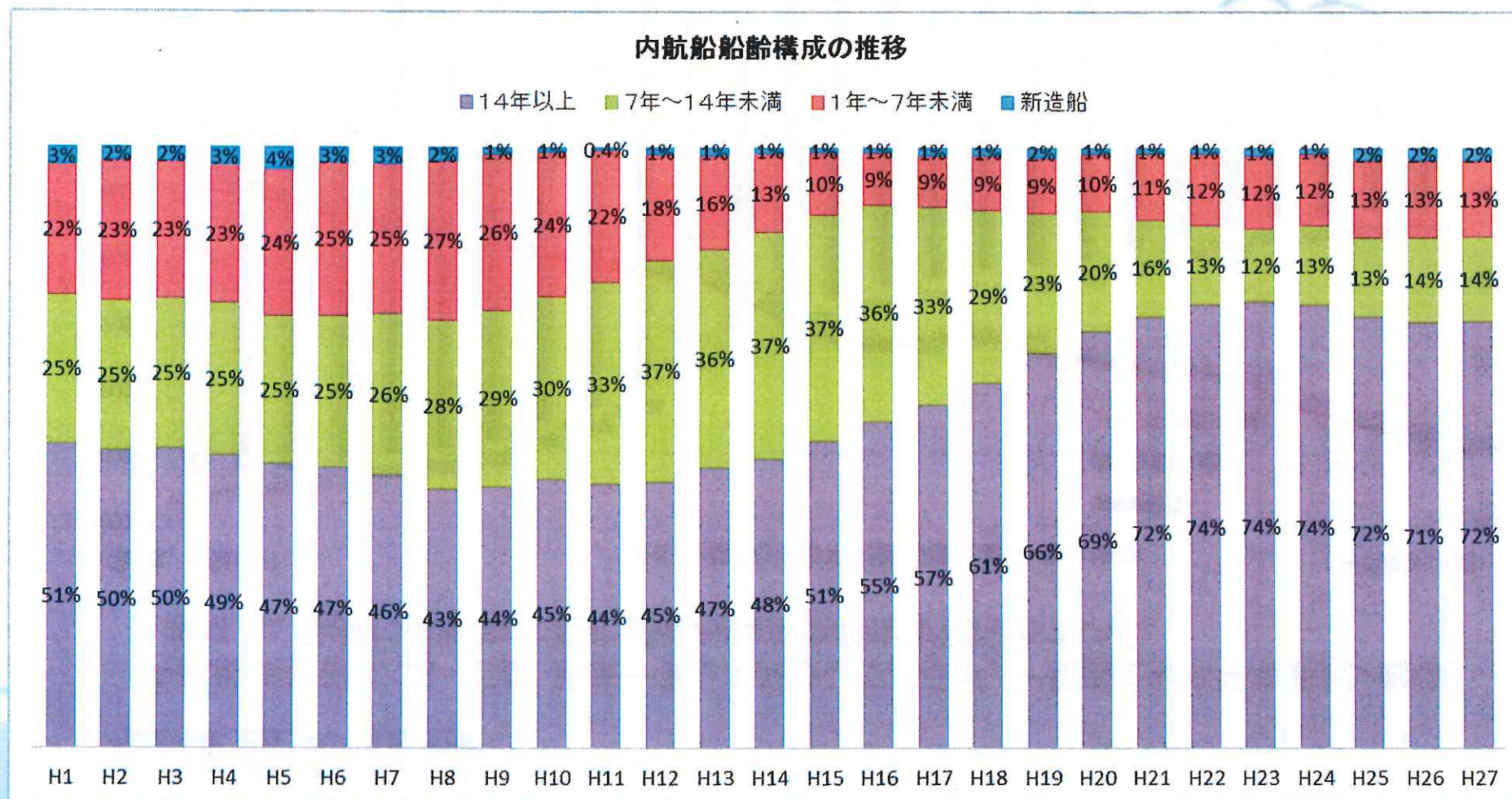
### 2. 要望事項

- ①税制、船舶共有制度による省エネ対応型船舶への代替建造に対する支援
- ②物流効率化（無人航送の促進等）に資するモーダルシフト促進事業に対する補助制度の拡充
- ③フェリー乗組員（機関部及び事務部）定員の削減  
（船の生産性向上、衛星ブロードバンド装備の船上IoT時代に対応、電子制御主機関にも対応）
- ④船舶の大型化等に対応した港湾整備（—9 m、全長220 m～240 m岸壁）
- ⑤南海トラフ、首都直下型大地震に備えた、フェリーふ頭の耐震化
- ⑥効率的荷役のためのフリーヤードの高度情報化（位置情報、積み卸し情報）



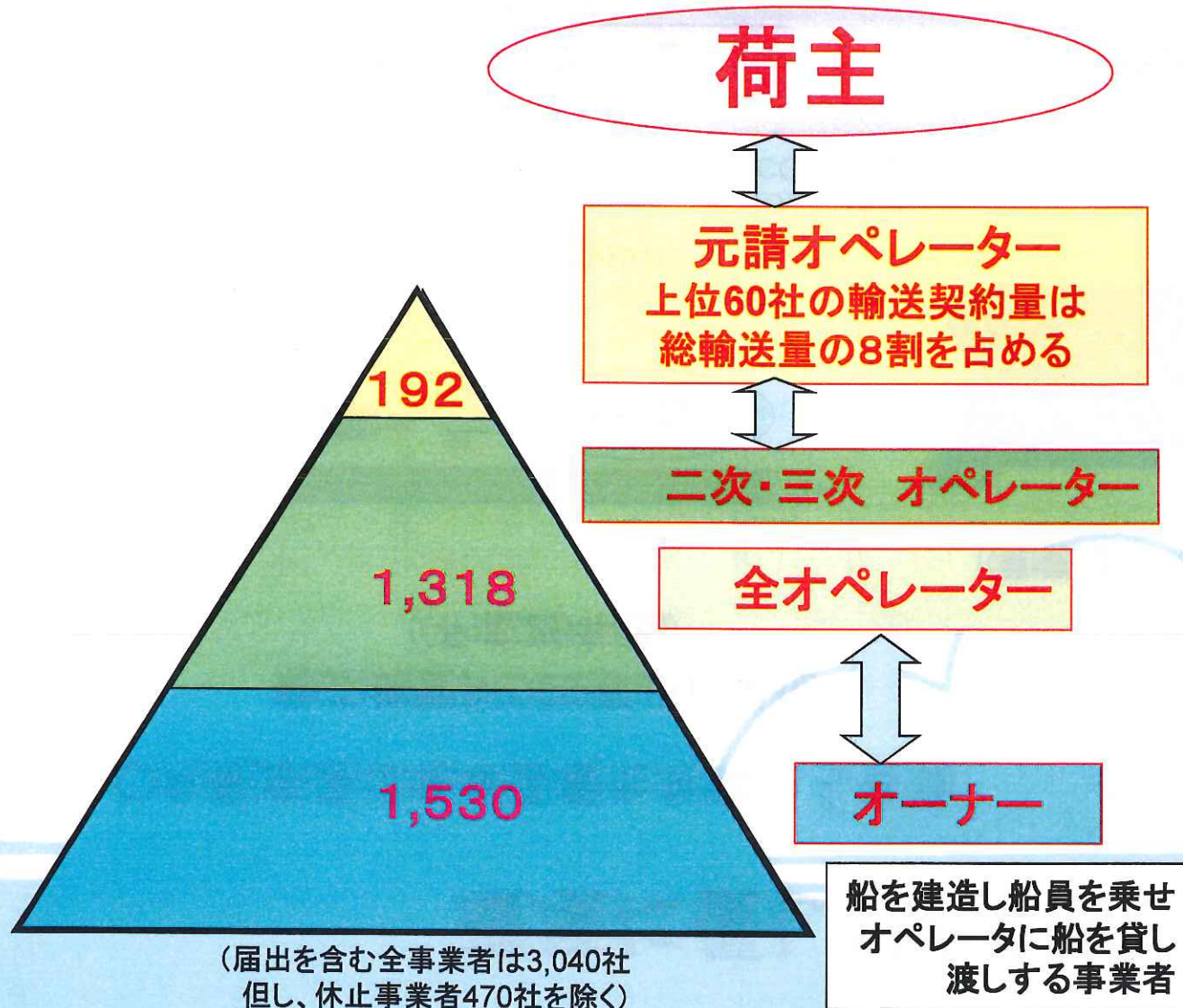
# 内航船の老齡化

船舶の代替建造(新造船の建造)が進まないため、船齡14年以上の法定耐用年数を超える老朽船が全体の72%に達し、安全性や輸送効率の低下が危惧されます。  
代替建造を促進するために、税制面での対策が必要





# 内航業界の構造



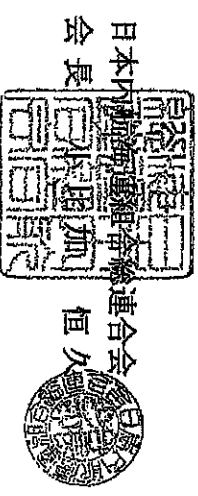
内航海運事業者は、小規模事業者が主体で後継者の確保が難しくなっている。

登録貸渡事業者の大半が中小零細船主

平成28年3月31日現在

内航総連第45号  
平成29年1月27日

国土交通省海事局長  
羽尾 一郎 殿



### SOx規制強化に伴う諸問題への要望について

時下ますます清栄のこととお慶び申し上げます。日頃より弊会の運営にご高配賜り、厚く御礼申しあげます。

さて、2020年より開始されるSOx規制（燃料油中の硫黄分0.5%以下）の強化について、内航貨物船業界の抱える懸案事項及び要望事項を取り纏めましたので、ご配慮をよろしくお願い申し上げます。

#### 記

#### 1. 懸案事項

- 1) 2020年より、規制適合油の安定供給の確保。
- 2) 規制適合油の価格。
  - 3) 規制適合油使用時の諸問題。
    - ・ 低硫黄、低粘度、低密度等に伴う潤滑性能低下による機関トラブルや出力低下による燃料消費の増大等。
    - ・ 低粘度対策としての燃料冷却装置の搭載、粘度向上添加剤の使用等の必要性。
    - ・ 大型機関における低硫黄A重油使用に伴う課題の有無。
- 4) 燃料タンク残油を規制適合油へ切り換えるタイミング及び方策。

## 2. 要望事項

- 1) どのような種類（低硫黄A重油、低硫黄C重油、ブレンド油等）の規制適合油が供給されるのか、ご教示をお願いいたします。
- 2) 規制適合油の安定供給の確保をお願いいたします。
- 3) 供給される規制適合油の品質（密度、動粘度、流動点、着火指数 等）の確保をお願いいたします。
- 4) 規制適合油の価格上昇への対応。  
運航経費の約4割を占める燃料油費用の増加は、事業者（オペレーター）にとり大きな問題であり、燃料油費用の増加分が適正に転嫁できるよう、荷主団体への働きかけ等環境整備をお願いいたします。
- 5) 規制適合油使用に伴う追加設備・措置の必要性等の詳細な情報の早期開示及び支援をお願いいたします。
- 6) 大型船等について、スクラバー設置で対応することとした場合の支援をお願いいたします。
- 7) 規制強化に伴う諸問題について意見・情報交換を行うため、燃料油の供給サイトも含めた関係者による連絡会等の設置をお願いいたします。
- 8) 今後の議論の中で新たな課題が生じた場合には、迅速な対応、適切なご指導をお願いいたします。

以上

## 国際競争条件の均衡化

### トン数標準税制 (= 船舶の運航トン数を基に法人税額を算出する制度)

**2009.4 適用開始:** 日本船舶を対象に導入

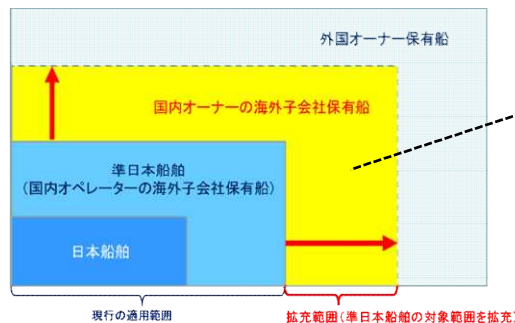
**2013.4 拡充:** 準日本船舶 (= 一定条件を満たすトン数税制適用事業者の海外子会社保有船) を対象に追加 (適用上限は450隻)

【トン数税制の各国比較】

	オランダ 	ノルウェー 	ドイツ 	イギリス 
導入年	1996年	1996年	1999年	2000年
適用対象船舶 (全運航船に占める 適用可能割合)	全運航船 (ほぼ100%)	全運航船 (ほぼ100%)	全運航船 (ほぼ100%)	全運航船 (ほぼ100%)
	デンマーク 	フランス 	韓国 	日本 
導入年	2001年	2003年	2005年	2008年
適用対象船舶 (全運航船に占める 適用可能割合)	全運航船 (ほぼ100%)	全運航船 (ほぼ100%)	全運航船 (ほぼ100%)	日本・準日本船舶のみ (17.6%)

**2018.4 更なる拡充:** 準日本船舶に一定条件を満たした国内船主の海外子会社保有船 (見込み) を追加

【拡充のイメージ】



まずは...  
・日本船舶・準日本船舶  
の増加を目指す



引き続き諸外国との国際条件の均衡化に向けた  
環境整備をお願いしたい!

## 航行の安全(海賊問題)

### 海賊発生の現状

#### ソマリア沖・アデン湾

2011年をピークにソマリア・アデン湾における海賊発生件数は減少し、近年はほぼ抑止されている。これは、わが国をはじめ各国の海賊対処活動ならびに民間武装ガードの利用による自衛活動の成果と言える。



#### 新たな脅威(海域)

- アフリカ・ギニア湾： ナイジェリア沖を中心にハイジャック等は頻発
- スールー海： フィリピン、ボルネオ島に挟まれる海域で、テロ組織アブ・サヤフによる乗組員誘拐事件が増加している。

## 航行の安全(安全対策)

マラッカ・シンガポール海峡等の船舶交通が輻輳する海域における安全対策が必要である。



## 環境規制への対応

2015年12月の気候変動枠組条約第21回締約国会議(COP21)にて、合意されたパリ協定に基づき、海運業界でも、国際海事機関(IMO)においてGHG(GREEN HOUSE GAS)削減対策の議論が本格化することから、海運業界にとって合理的な規制となるよう働きかける必要がある。

2020年以降、一般海域において、船舶が使用する燃料(重油)に含まれる硫黄分の排出規制が強化されることから、適合燃料油の安定供給、燃料油の品質確保、公平な競争環境の構築(規制逃れ防止)等に適切に対応していく必要がある。

国際的に合意された環境規制(GHG、SO<sub>x</sub>、シップリサイクル等)に拠らず、一方的に地域規制を導入し、あるいは導入しようとする動きが、欧州(EU)ほかにある。このような独自の規制は、ダブルスタンダードとなり、船舶の円滑な運航を著しく阻害するおそれがあることから、国際社会(業界)が調整して正していく必要がある。

## 4-1. 物流効率化に向けた阻害要因

国内において、より効率的な物流システムを確立するため、各種規制の見直し、並びに環境整備をお願いしたい。

### 1. 自動車運転免許の規制緩和

- 現行案通りの「準中型免許」が新設されると、軽車両以外の集配車両に普通免許で乗務できなくなり、「普通免許」を持たない若者が増えている状況と合わせ、セールスドライバーの確保が困難になることが予想されるため、制限の見直しをしていただきたい。

### 2. 高速道路の速度規制緩和

- 高速バスと同レベルに速度規制緩和されると、トラック 1 台あたりの生産性が高まり、輸送力の確保につながるため、緩和していただきたい。

### 3. フルトレーラーが使用できる環境整備

- トラック 1 運行（1 人）あたりの輸送量を増やすため、特殊車両通行許可と幹線道路における大型車両乗り入れ禁止区間を緩和していただきたい。

### 4. 高速道路における隊列走行の実現

- 大量輸送と機動性を兼ね備えた「隊列走行（自動運転）」の実現することで、ドライバー不足の解消や輸送コストの抑制が図れるよう、各省庁の全面的協力を仰ぎたい。

### 5. モーダルシフト・エアーの活用

- 鉄道輸送が使用できる環境を整備していただきたい。  
「鉄道ダイヤと当社タイムスケジュールの不一致」や「輸送障害（遅延）頻度と発生時の対応問題」  
「新幹線ルート of 深夜時間帯の活用（規制緩和）」を行っていただくことで活用の幅が広がる。

### 6. 駐車違反基準の緩和

- 荷捌き場や駐車場が不足する中、5分以内で荷物の積み下ろしを行うのは困難な場合が多く、その対応のために追加コスト負担を余儀なくされているため、駐車「5分以内」の時間制限を緩和していただきたい。

### 7. 信書便法の明確化と緩和

- 信書領域の明確化および緩和として、参入条件を緩和していただき、誰が見てもわかる基準に改めるとともに、利用者への罰則規定を廃止していただきたい。

## III 政策提言

・物流を取り巻く状況には厳しいものがあり、生産性の向上と利用者利便の向上のためには、事業者や利用者のみならず、官民が連携して取り組むことが重要との認識であり、政府においても、引き続き、各方面からの環境整備やご支援等をお願いします。

### 1 再配達削減

・インターネット通販の拡大を背景に増加している荷物の再配達削減に向けて、「はこぽす」等の宅配ロッカーや、大型受箱の普及についての環境整備や支援

### 2 モーダルシフトの推進等

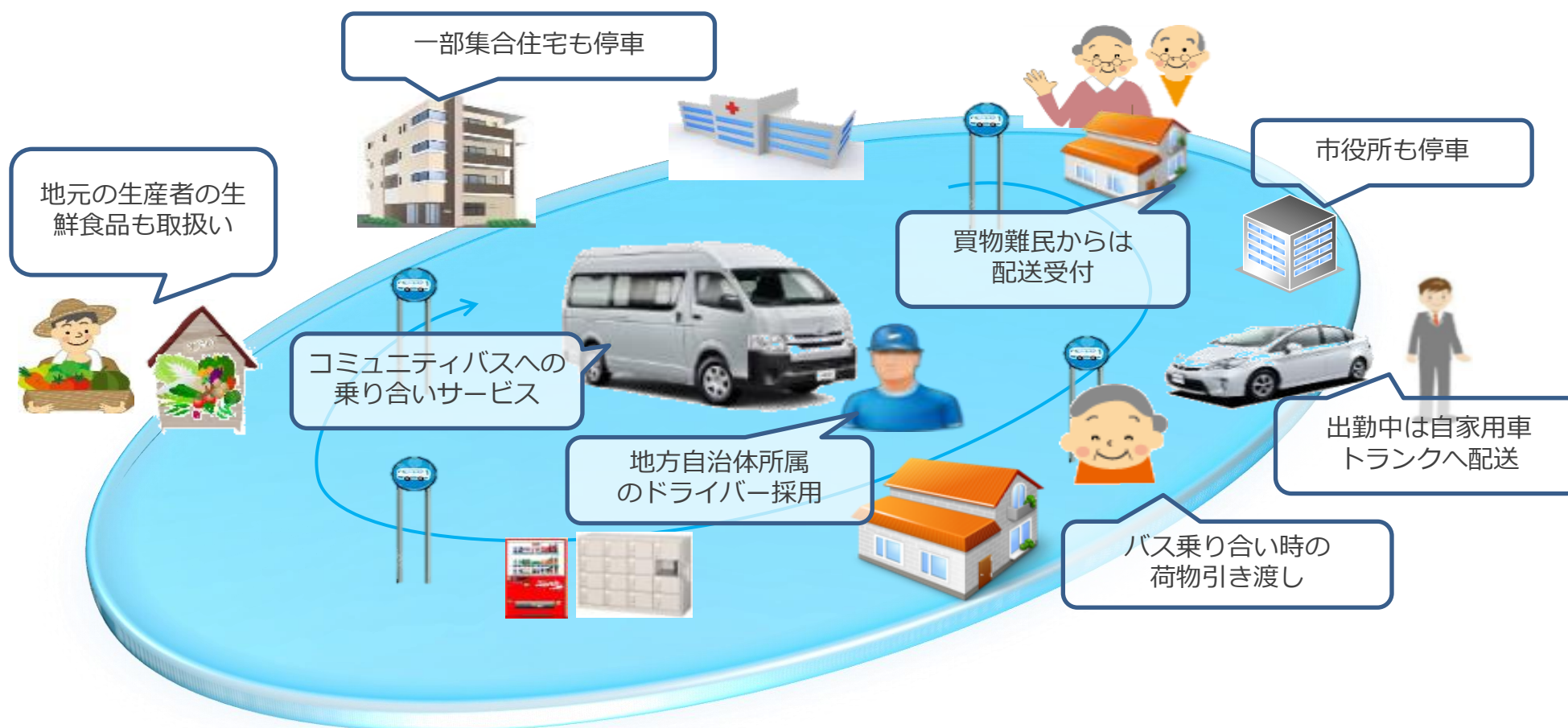
・物流生産性の向上を目的としてモーダルシフトの推進を図るため、各種輸送モードによる運送を柔軟に行うことができるような環境整備や支援  
・物流分野におけるドローンの有効活用に向けて、必要となる環境整備や支援

### 3 労働力不足対策

・若年層や女性の活躍促進に向けて、3 Kと言われるような業界イメージの抜本的な改善や、労働力不足の現状についての荷主の理解など、必要となる環境整備や支援

宅配便取扱量の増加の背景にはネットショップによる通販の市場拡大が影響しています。宅配便を社会の重要なインフラとして持続可能な事業にするためには、共配による輸送効率化の検討を進める必要があります。又、過疎地においては、地域住民の動線（コミュニティバスによる移動）と宅配荷物の配達業務を合わせることで、地方行政の負担を最小化することが可能です。又、地域事業によるサービス構築により雇用が生まれ地域活性化にも繋がります。

## 「旅客×宅配」による地域密着宅配プラットフォームの推進



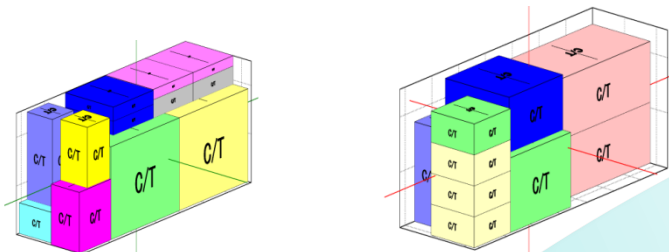
新規事業による雇用創出（地域活性化）

宅配便取扱量の増加への対応、および過疎地などの地域活性化に向けサービス提供

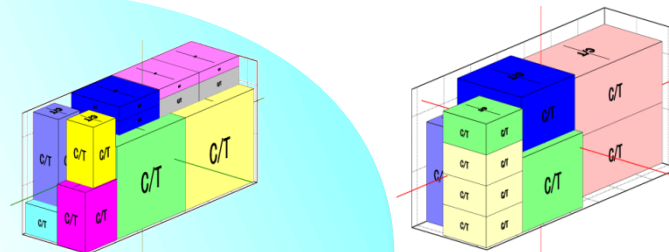


物流は社会・経済を支える重要な役割を果たしておりますが、物流に対するニーズの多様化、労働人口の減少といった環境変化により、物流の生産性向上は重要な課題となっております。しかしながら労働集約産業の典型である物流現場においては機械化が遅れており、IoT・AI・ロボット等の革新技术を未活用領域である荷役作業に拡大していかなければ課題解決に至りません。

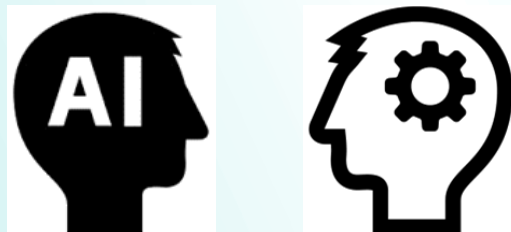
積付最適化計算



荷降ろし最適化計算



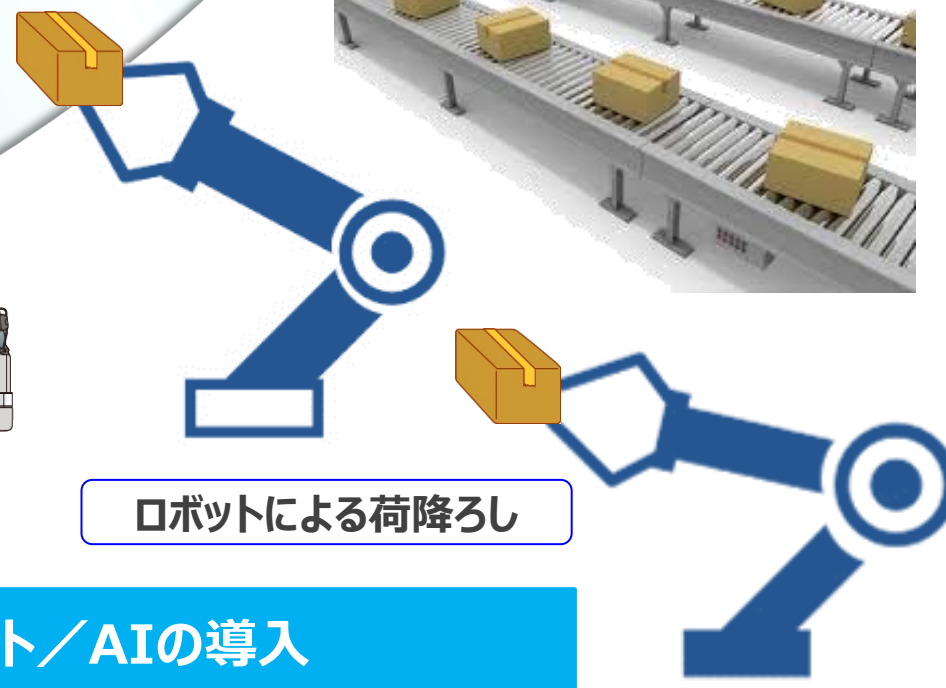
画像識別による自動仕分け



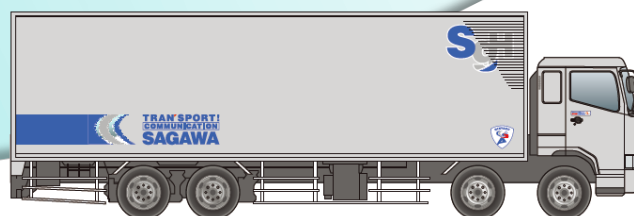
荷室空間の画像認識



ロボットによる積付け



ロボットによる荷降ろし



省力化・自動化・無人化を目指したロボット/AIの導入

ロボット未活用領域である「荷役作業の自動積付け・荷降ろし」への挑戦



物流業界全体の共通課題であるドライバー不足や物流の効率化等の課題に加え、省エネ推進への観点から「隊列走行のプラットフォーム」を物流業界全体で構築し隊列走行の実用化を提案していく。

## 1. 物流業界の課題を解決する

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 少子高齢化による人手不足</li> <li>◆ 物流コストの上昇</li> <li>◆ 省エネ、CO<sub>2</sub>の削減</li> <li>◆ 物流の効率化</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ ドライバーの負担軽減と労働力の確保</li> <li>◆ 1人あたりの輸送量向上</li> <li>◆ CO<sub>2</sub>の排出削減にも貢献</li> <li>◆ 共同配送（貨物混載・共通プラットフォーム）による効率化</li> </ul> |
|---|--|

## 2. 隊列走行実現の課題

- ◆ 技術的な安全性・信頼性の確保
- ◆ 事業環境インフラと法の整備が必要（新たなルール化）
- ◆ ドライバーとシステムの責任範囲の明確化
- ◆ ニーズや事業化の規模等を踏まえた事業採算性の整理

## 3. 隊列走行実用化のイメージ



## 5. 新しい総合物流施策大綱の策定に向けて

### 5-1. 貨物鉄道の輸送サービス向上のためのJR貨物に対する支援

- (1) 主要幹線における輸送力の増強
- (2) コンテナの大型化に対応した貨物駅整備
- (3) 輸送障害発生時の円滑な代替輸送のための貨物駅整備
- (4) 技術革新への支援
  - ・駅構内のコンテナ荷役の自動化
  - ・貨車の電源確保、積載可能重量拡大 等

### 5-2. 商慣行等の改善に向けた支援

- (1) パレット化の推進
- (2) 待ち時間の短縮、解消
- (3) 付帯作業の有料化

## 政策提言

### 1 航空保安・安全関係

#### ① KS／RA制度の改善

(イ) 国または国の代行機関によるKS確定制度の創設

(ロ) KS／RA制度とAEO制度の重複の是正

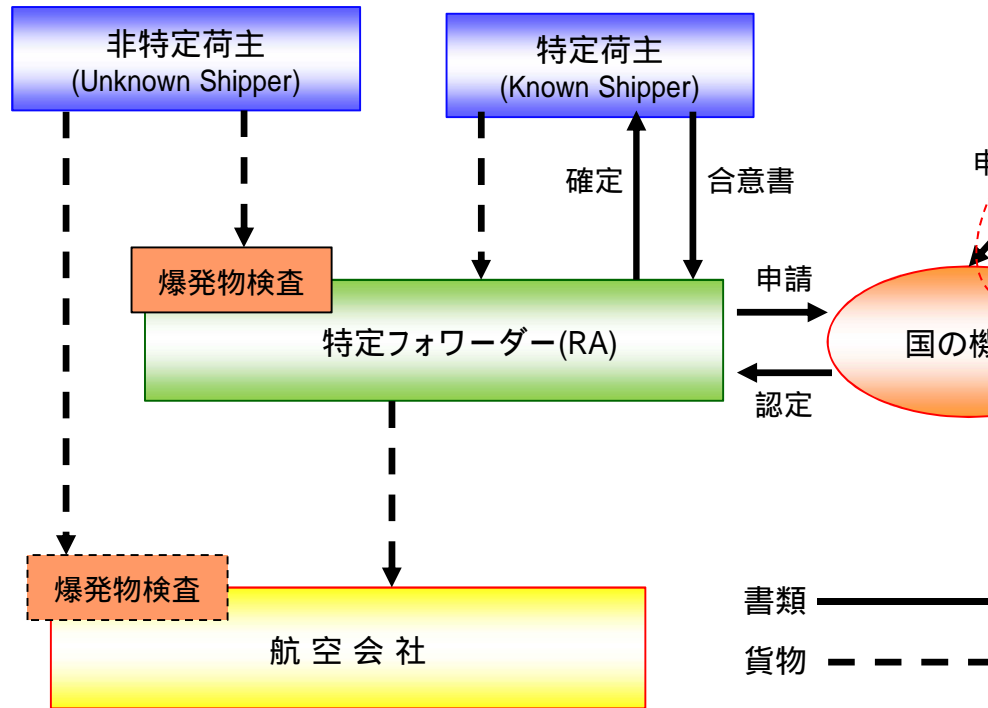
(ハ) 国等の公的主体による爆発物検査

(ニ) 三大空港における爆発物検査機器への補助等補助制度の拡充

② 航空保安・安全に係る国際的規制の強化によって円滑な航空貨物輸送が阻害されないような対策が必要(旧KS／RA制度の見直し等)

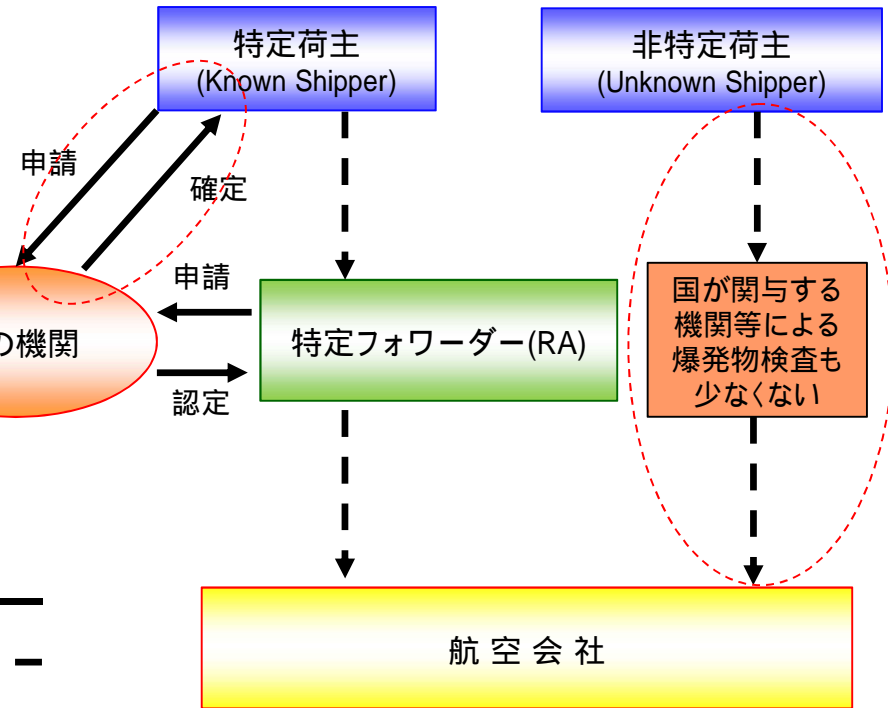
## \* KS/RA制度比較

### 日本(新制度)



【特徴】  
 \* RAは、国の機関によって認定。  
 \* KSは、RAと合意書を取り交わした後、RAによって認定。

### 欧米等の諸外国



【特徴】  
 \* RAは、国の機関によって認定。  
 \* KSは、国の機関によって認定。

## 2 航空貨物輸送の円滑化・効率化

- ① 他空港への転送貨物との仕分けの迅速化等による輸入貨物の引取りの遅延解消
- ② 空港内施設及び周辺施設間の交通の円滑化による貨物動線の確保
- ③ 農水産物に係る検疫機能及び定温・冷蔵倉庫等を備えた共同上屋の整備

# 1. 生産性の向上 -

---

## (1) 物流全体として、官民挙げての取り組みが必要

国による物流効率化に関する発荷主、着荷主、物流業者を網羅した協議の場の設定

### 予約風土の醸成

- ・ 物流業界に荷物の積込、積卸しに係る予約風土を醸成し、予約時間に従って作業することでトラックの待機等に要する時間を削減し、業務の生産性向上を図る。

### 納品施設における納品口の拡大

- ・ 公共施設や商業施設の殆どの納品口は小型車対応のため。



# 1. 生産性の向上 -

---

## (2) 倉庫の効率的な立地

### 市街化調整区域における営業倉庫の 開発許可について

- ・適切な立地への誘導のため、原則開発許可されるようにすることが適当である。

### 流通団地等での物効法認定倉庫建設の促進

- ・物効法の認定を受けた倉庫施設は、流通団地や工業団地等に立地する場合についても税制特例措置の対象に加える。  
また、物効法、税制特例措置に定める距離についても制限を緩和。

# 1. 生産性の向上 -

## (3) 保管効率、作業効率の向上

建築基準法に係る緩和措置(効率化設備の例)

大型庇及びランプウェイ等の導入促進を図るため、建築基準法の緩和措置。



トラックが上層階に接車できるようランプウェイを併設し効率化を図る。

雨天時荷さばき用大型庇(イメージ)



- ・「庇」や「ランプウェイ」等を建ぺい率、容積率から除外することが適当である。  
(例えば、雨天時荷さばき用の大型庇(上記イメージ)が設置できれば、荷役作業がより効率化し生産性向上につながる。)
- (多層階倉庫にランプウェイを設置して上層階に直接トラックが接車できれば、作業効率が高まり、生産性向上につながる。)

# 1. 生産性の向上 -

## 緑化関係及び駐車台数等の緩和について

- 建築基準法上の建ぺい率、容積率の適用にあたっては、緑化部分は敷地面積に含めることが適当である。
- 駐車台数の緩和措置が必要。
- 大型車出入りのため歩道の切り下げ幅の適正化（拡大）することが適当である。
- 太陽光発電設備を導入した場合、当該設備導入面積が緑化面積として加算することが適当である。



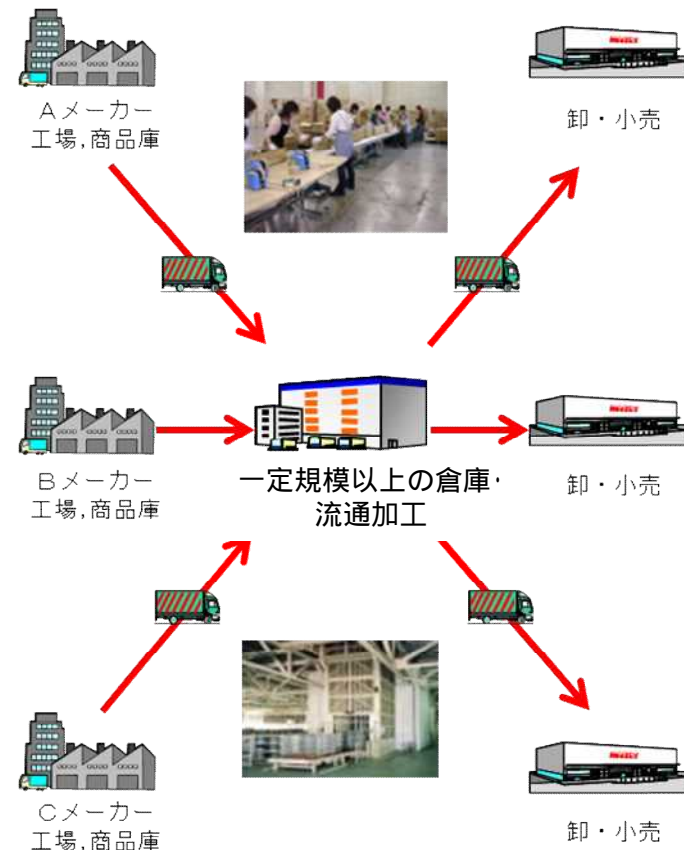
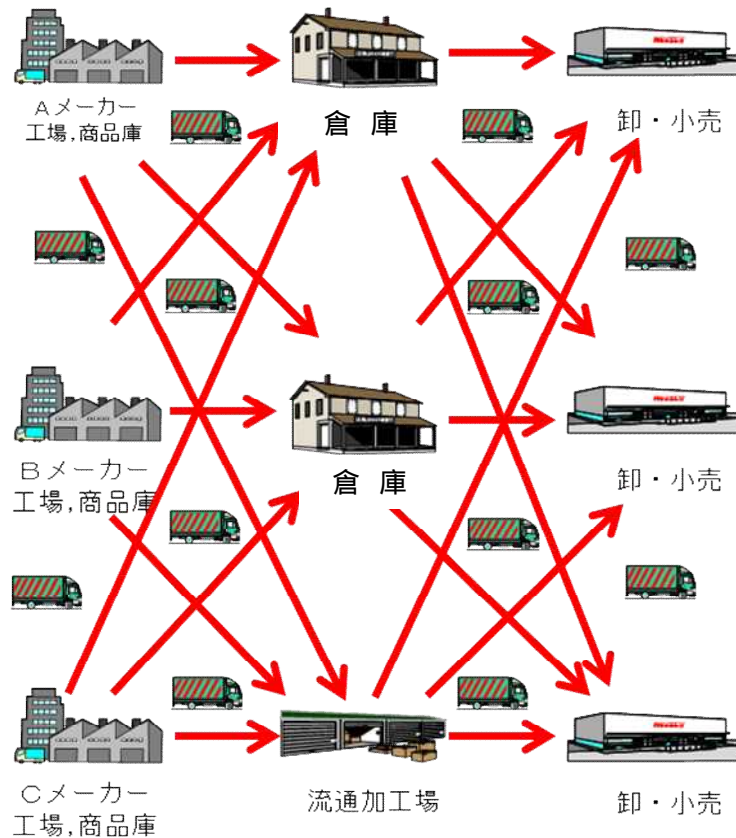
敷地内緑化及び駐車台数設置(イメージ)



倉庫の屋上に太陽光パネルを設置

# 1. 生産性の向上 - (参考)

- 一定規模以上の倉庫が輸送効率化につながる
- 流通加工を行うことにより一層の物流効率化を図る



## 2. 優良なサービスの提供

---

### 1. 安全・安心なサービスの提供のために

(1) 適切な施設基準の維持

(2) 未登録施設における倉庫業務の排除

(3) 国土交通省による営業倉庫及び優良営業倉庫の公表

### 2. ニーズに応じたサービスの提供のために

(1) 行政手続の簡素化

(2) 教育機関の創設の検討

## 3. 災害に強い物流

---

1. 自治体と物流事業者との有効な連携体制の構築  
訓練の実施、 通信体制の整備
2. 災害用設備に関する建築基準法の特例
  - ・屋上に非常用電源設備を設置した場合の高さ制限の緩和
3. 災害対策に関する議論の継続



# 冷蔵倉庫協会提言事項

に冷媒については、冷蔵倉庫施設のおよそ7割弱が、いまだにフロン冷媒であるR22を使用しており、2020年全廃に向けての対応が待ったなしの状況です。

さらには、冷蔵倉庫の築年数が平均で30年超となっており、設備の老朽化対策が足元の課題となっています。

加えて、最近のトラック運転手不足等による物流の停滞や現場労働力不足も大きな問題となりつつあります。

## 3. 物流大綱の策定に向けて（冷蔵倉庫業界からの提言）

上記現状と課題を踏まえ、以下のとおり提言いたします。

### （1）多面的・多元的な食料確保のための物流施策の実施

世界的な人口爆発に伴う食糧確保競争を有利に進めるためには、世界各地から多面的・多元的に食料を確保することが重要です。そのためには、港湾の高度化（主要港湾の規模の拡大や運用改善等）や、輸入手続きの柔軟化（検疫指定地域・出張エリアの拡大等）等が必要であると考えます。

### （2）冷蔵倉庫の効率化・省エネ化等

物流分野における労働力不足や環境への負荷の低減に対応するためには、冷蔵倉庫の効率化・省エネ化が重要です。一方で冷蔵倉庫業者の多くが中小企業であることから、予算補助、税制特例による効率化・省エネ化のための支援が必要となります。また、効率化に当たっては、荷主の協力も重要であり、荷主と物流事業者の連携の促進（関係者の意見交換の場の設定等）も必要であると考えます。

### （3）冷蔵倉庫の経営の安定化・円滑化（持続的な優良サービスの提供に向けて）

冷蔵倉庫は、食料サプライチェーンに不可欠であり、その経営の安定化・円滑化に当たり、冷蔵倉庫の建設用地の確保や倉庫業法の手続の簡素化等も必要であると考えます。また、物流コストへの社会的認識と合意形成を図ることも重要であり、小口・多頻度・ジャストイン物流の見直しやコスト負担の公正化に向けた取組を行っていくことが必要であると考えます。

以上