



総合物流施策大綱に向けた要望について

- 1．自動車産業を取り巻く状況
- 2．災害復旧対応（BCP）
- 3．物流の生産性向上
- 4．環境への取組み
- 5．まとめ

2017年3月31日

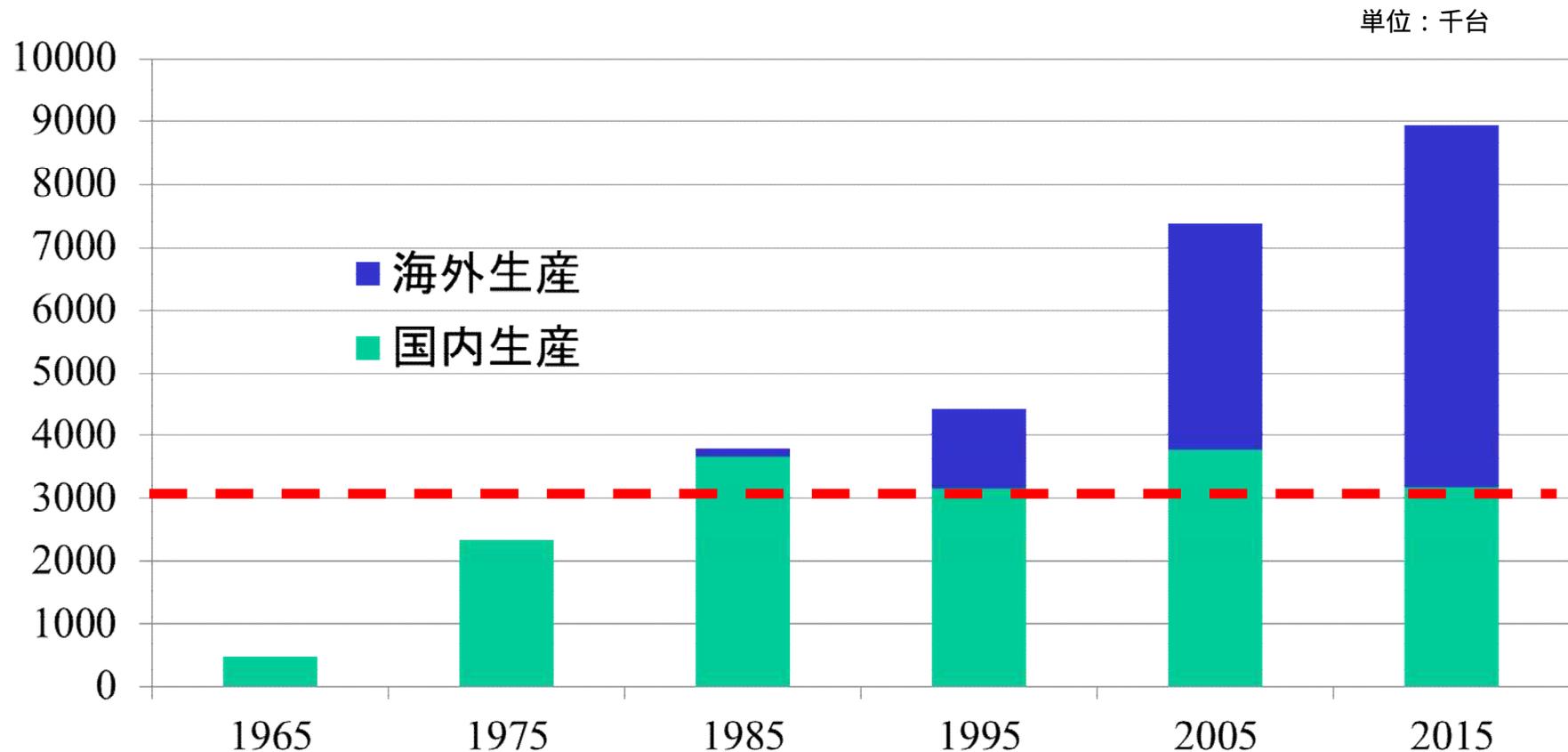
トヨタ自動車株式会社

物流管理部長 一柳 尚成

1 . 自動車産業を取り巻く状況

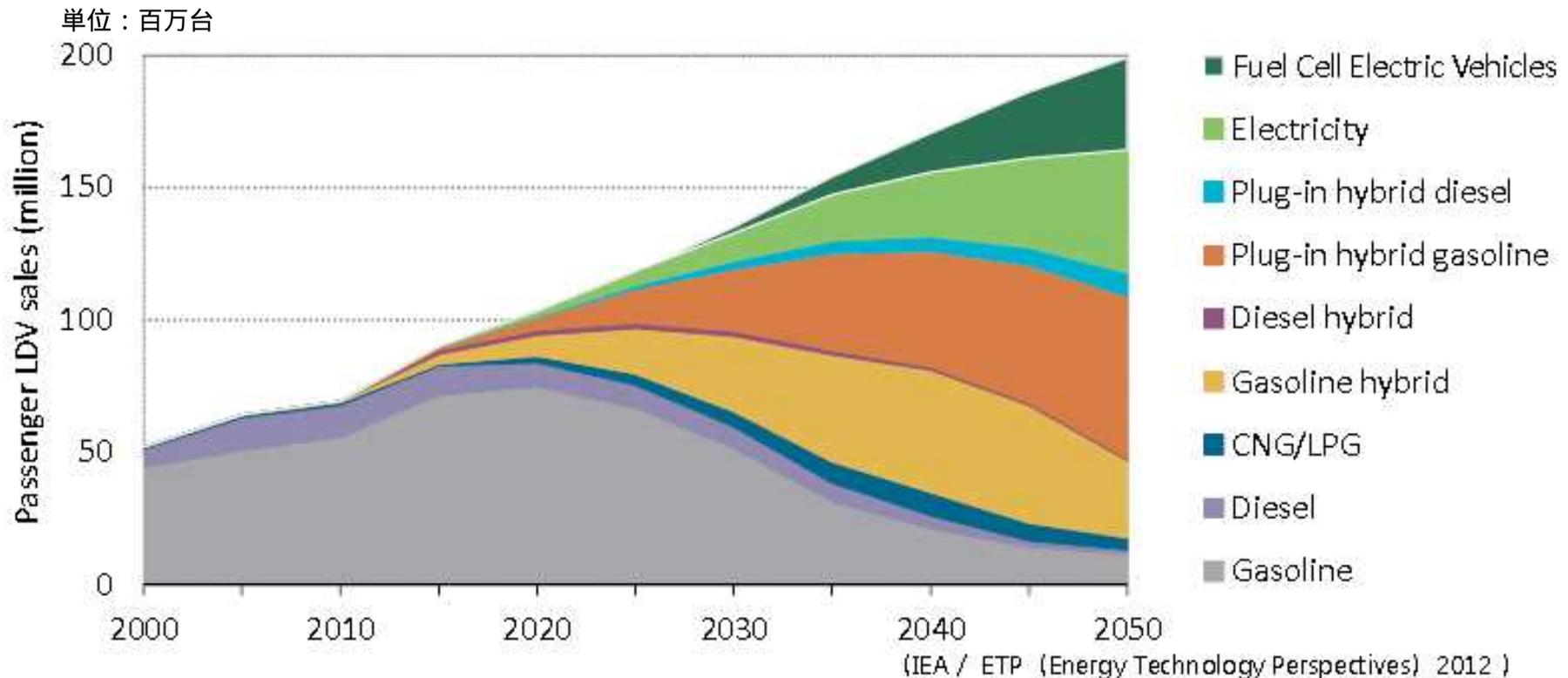
国内産業の競争力・雇用の維持

国内市場の成熟、海外市場の伸長への生産シフトの環境下でもものづくり競争力確保のため、トヨタは国内生産300万台を維持



次世代自動車普及

2050年には全世界販売の大半が次世代自動車との予測
(HV/FCV/EV)
次世代自動車の開発競争激化、投資増加

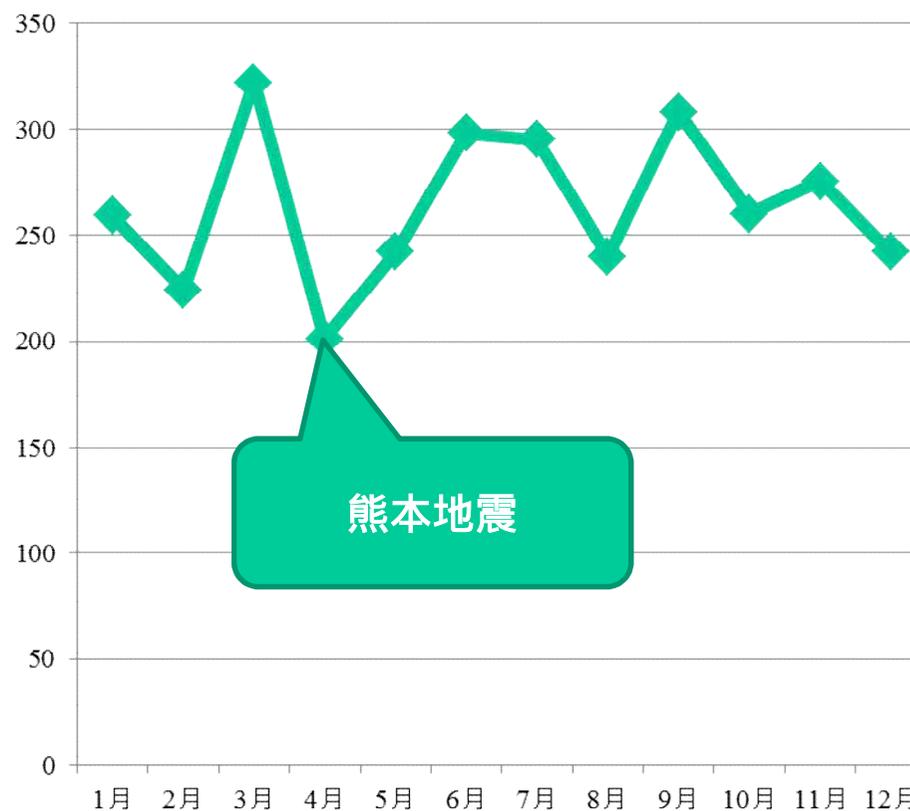
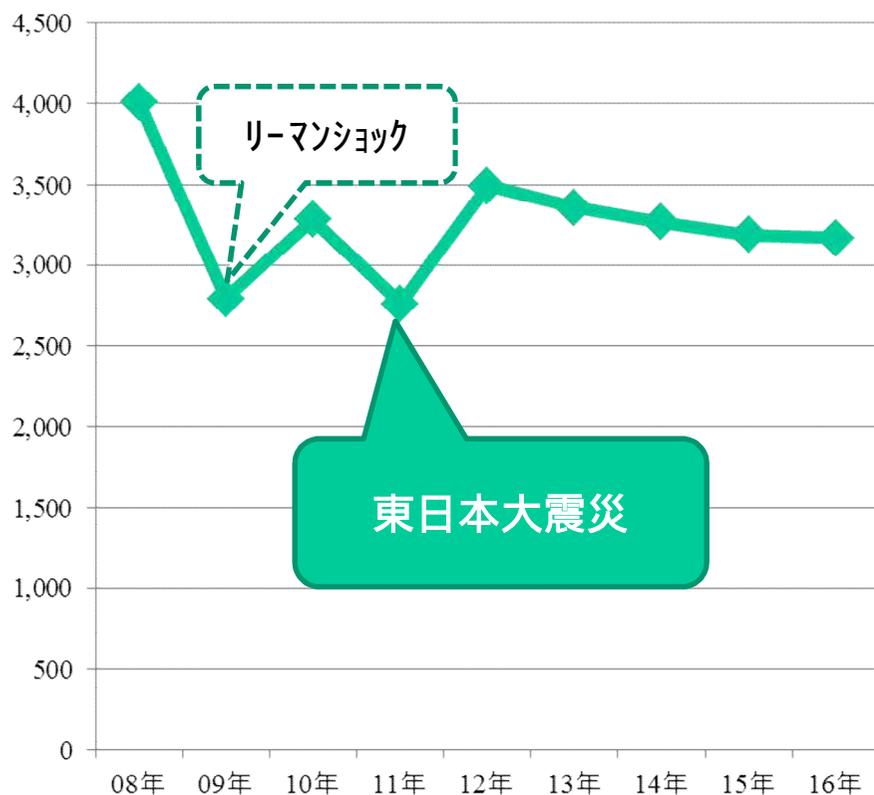


災害の影響を受けやすい国内生産

トヨタは東海地区をベースとしており南海トラフ地震がいつ発生しても おかしくない状況の中、事業継続（BCP）が課題

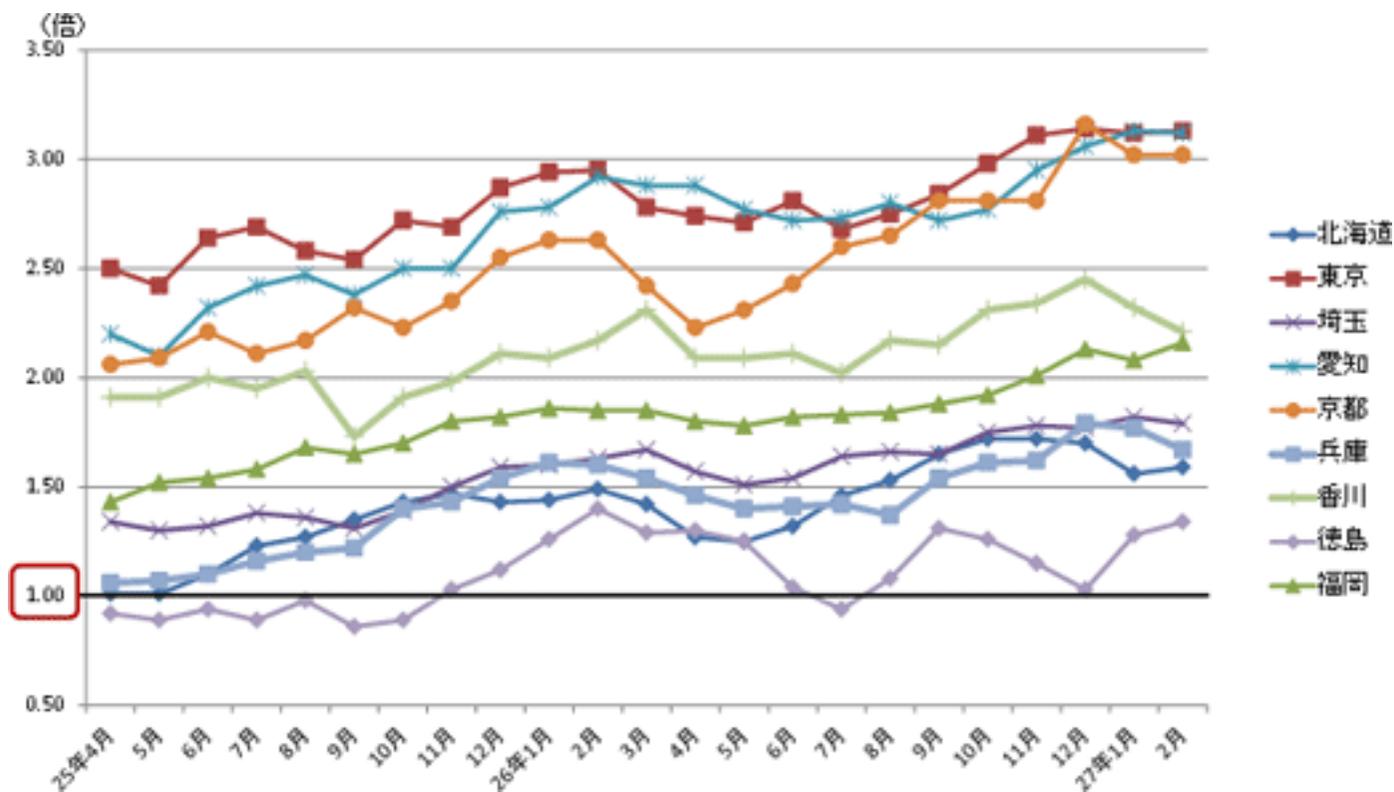
トヨタの国内生産台数（左：08～16年、右：16年月別）

単位：千台



労働力不足の物流への影響

トラックドライバー不足は、完成車・部品の輸送にも影響
足元でも需要期の輸送能力確保が厳しくなっている



「自動車運転の職業」の有効求人倍率推移（日通総合研究所レポートより）

厳しさを増す環境への取組み

地球温暖化対策計画（閣議決定案）の概要（16/5内閣官房 環境省 経済産業省）より

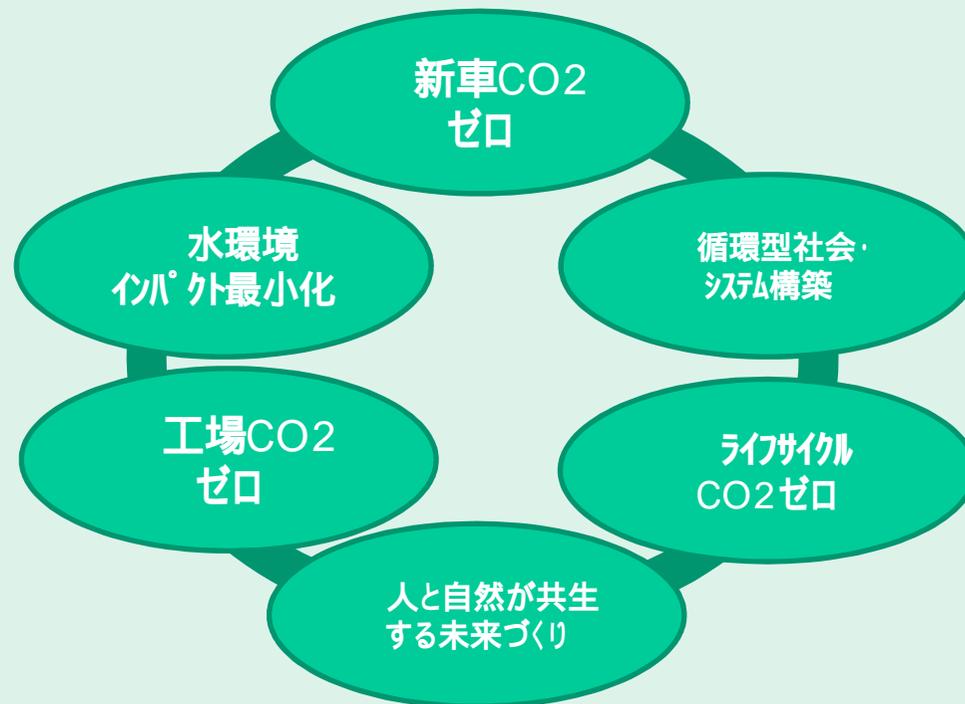
我が国の地球温暖化対策の目指す方向

中期目標（2030年度削減目標）：2013年度比26.0%減

長期的な目標：2050年までに80%の温室効果ガスの排出削減を目指す

「トヨタ環境チャレンジ2050」
2015年10月に公表

物流面でも画期的な
CO2排出削減に
取り組む



2 . 災害復旧対応 (BCP)

南海トラフ地震の影響（トヨタ推定）

南海トラフ地震が発生した場合、トヨタや仕入先の多くが被災し甚大な影響を及ぼす見込み（数百万台規模？）

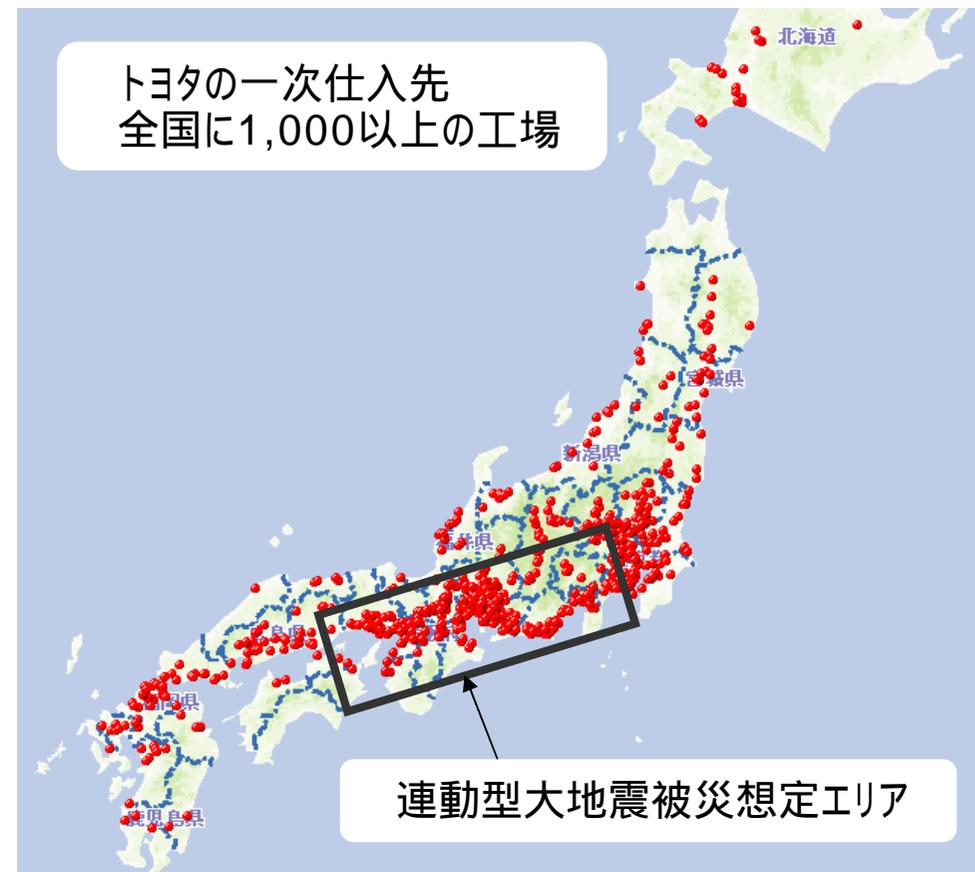
	被災の影響		減産 日数	影響台数
	トヨタ	仕入先		
東日本大震災	被災軽微	多くのTier2以降が被災	数ヶ月	数十万台
阪神淡路大震災	被災なし	一部が被災	数日	数万台
熊本地震	被災なし	一部が被災	数日	数万台
南海トラフ地震	中部・関西の多くの拠点が被災		数ヶ月以上？	数百万台規模？

トヨタは南海トラフ（連動型）地震の被災想定エリアに
1次仕入先の工場全国1,000以上のうち、約600工場が立地
被災から完全復旧までには相当の期間を要すると想定

人道支援（人命第一、救援）、被災地
（地域）の早期復旧を最優先

補給部品、海外生産用部品および
優先車種から順次生産・出荷
を再開

生産場所・輸出入港の
東海から他地域への
迅速な移行が必要



< 物流面でお願いしたいこと >

港湾・空港の復旧目途情報のタイムリーな提供

- ・段階的な復旧計画・実行に資する情報提供

震災発生後、大型特殊車両が通行可能な代替物流ルートの確保 / 公開

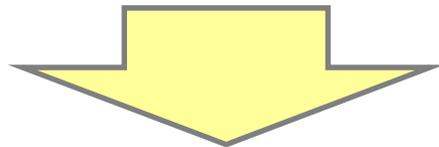
- ・特認許可までの期間短縮（現状：3か月～ 数日へ）
- ・大型車誘導区間の対象拡大
（現状：特殊車両通行路の8割カバー）
（現状：フルトレ19m 25mへ）

3 . 物流の生産性向上

労働力・ドライバー不足に対し、物流生産性向上で対応

- ・フルトレーラー導入（1運行当たりの積載量向上）
- ・ミルクラン導入（混載によるトラック積載率向上）
- ・ドライバー荷役分離（トラック回転率向上） などに取り組み

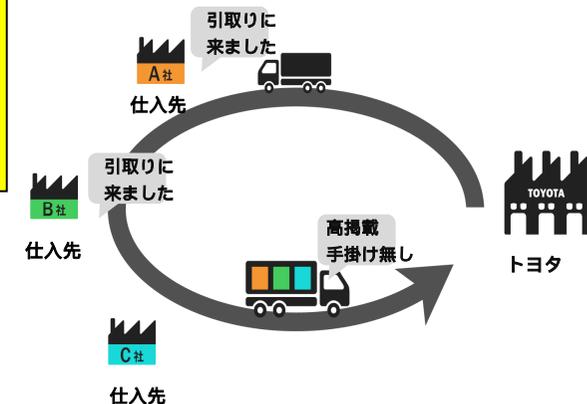
更なる効率化に向けて下記を検討



輸送機材の更なる大型化
IoTによる情報のリアルタイム化・共有化
自動化技術の導入検討

例) 隊列走行/自動運転、自動搬送、荷役ロボットなど

ミルクランの取組み



< 物流面でお願いしたいこと >

輸送トラックの更なる規制緩和

- ・重量規制、全長規制の緩和

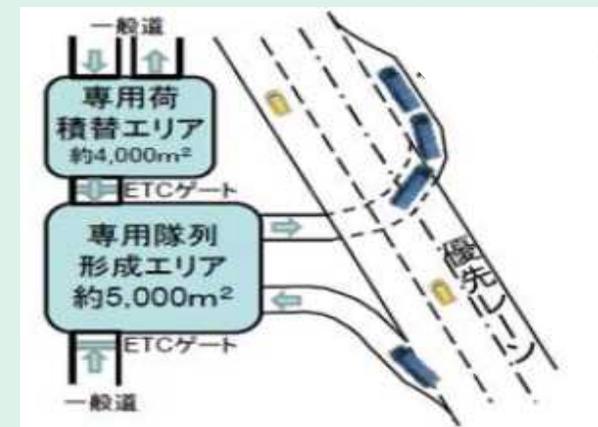
I o T 活用を促進する共通データ基盤整備

- ・各社のシステムからのデータを共通化・標準化し、共有する情報プラットフォームを構築することで、既存データを有効かつスピーディに活用し、生産性向上を推進
- ・データ共通化や情報プラットフォーム構築への促進施策

隊列走行の実現に向けたインフラ整備

- ・「隊列形成センター（仮称）」の設置促進

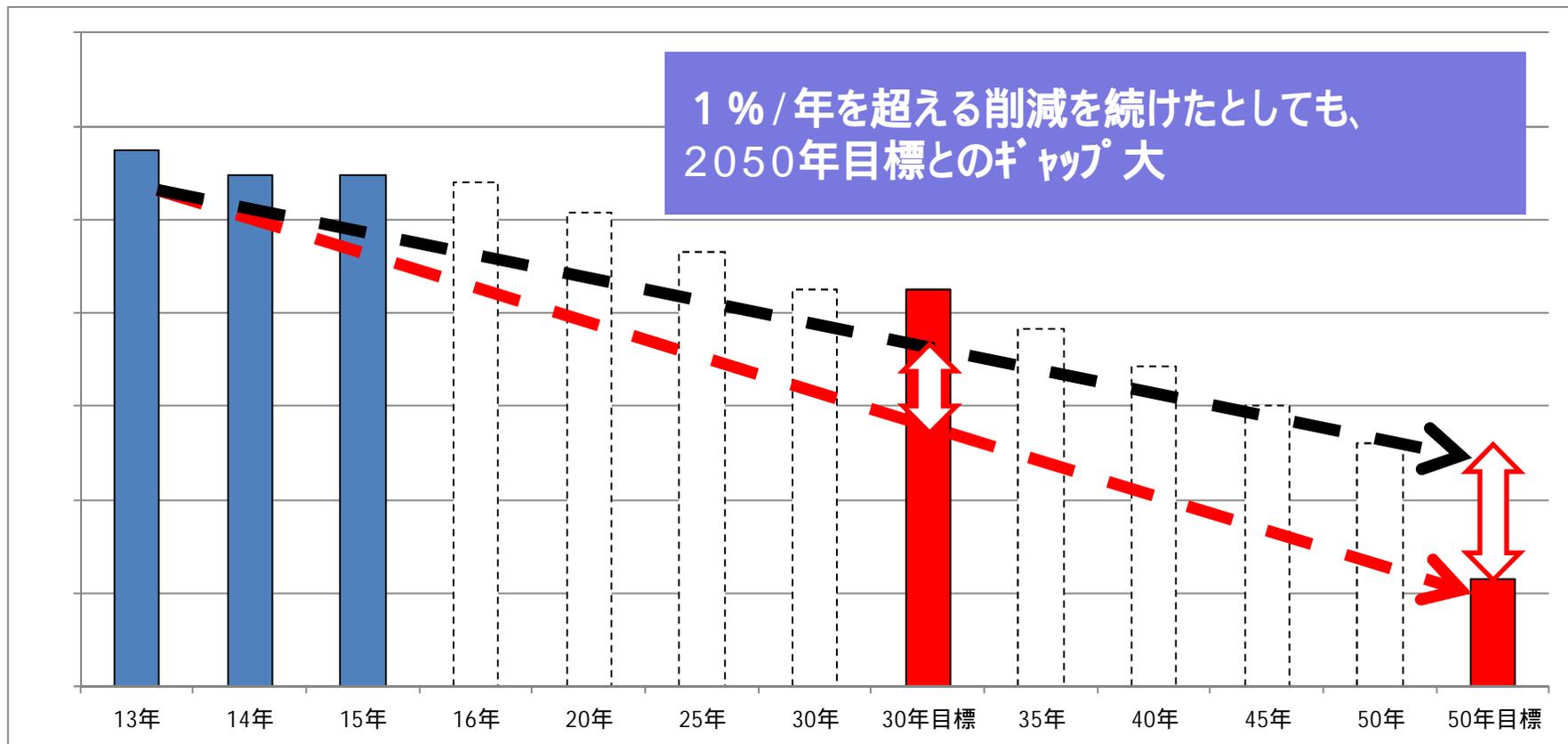
隊列形成センターの
イメージ図（トヨタ作成）



4 . 環境への取組み

2050年CO2排出量目標は非常に高いハードル 先を見据えた「仕込み」が必要

トヨタ自動車・物流部門のCO2排出量



物流ルート最適化、モーダルシフト、ミルクラン等
CO2排出削減に取り組む中

- ・発着地周りはトラック輸送が残る
- ・荷量変動の柔軟な吸収のためのトラック活用

CO2排出の少ない新たな輸送機材への切り替えを検討開始

例) HV/FCV/EVトラック・トレーラー、LNG燃料船



< 物流面でお願いしたいこと >

新たな輸送機材の普及促進策

LNGバンカリング拠点の整備
(将来的にはFC船用充填設備も)

商用車へのEV / FCV導入促進

- ・インセンティブ、グリーン表彰制度など普及に向けた促進施策
- ・水素ステーションの普及促進

5 . まとめ

【BCP】

港湾・空港の復旧目途情報のタイムリーな提供
大型特殊車両が通行可能な代替物流ルートの確保 / 公開

【生産性向上】

輸送トラックの更なる規制緩和
I o T活用を促進する共通データ基盤整備
隊列走行の実現に向けたインフラ整備

【環境】

新たな輸送機材の普及促進策
LNGバンカリング拠点の整備
商用車へのEV / FCV導入促進



ご清聴ありがとうございました