

委員プレゼンテーションにおける 主なご提言等抜粋

日本通運(株) 秋田委員プレゼンテーション
主なご提言等抜粋

- **トラック近距離輸送**

運行時間削減による運行回数の増加

I T 技術の活用、インフラ整備、しくみづくり

運転業務以外の作業時間削減

デジタコを活用した作業時間の把握

積込、取卸、手待の見える化

運送事業者、荷主 協働しての改善取組み

手荷役から機械荷役へ

パレットの活用により荷役時間の短縮

パレット管理のしくみづくり

集荷配達作業の効率化

都市部における貨物用駐車スペース確保、トラックの進入可能な建物設備

運転時間削減

E T C 2.0を活用した改善

渋滞を避ける走行経路案内

空いている道への誘導

渋滞原因となる交差点の把握

交差点改良の優先順位

港湾エリア(特に京浜港)の待ち時間解消

待ち時間解消のためのしくみづくり

運行回数の増加

- **トラック長距離輸送**

運行時間削減による運転者負担軽減 : IT技術の活用、インフラ整備、規制の見直し

モーダルシフト : 代替モードの課題

省力化への新技術実用化（隊列走行等）の期待

運転業務以外の作業時間削減

運転時間削減

「トラック近距離輸送」と共通

走行速度の見直し

大型トラックの最高速度80km/h 100km/h

（考えられる効果）到達時間の短縮

速度が異なる車種混在状態から等速度状態による混雑緩和

道路構造令では第1種第1級の設計速度は120km/h

最高速度を引き上げる動きがあり、大型トラックと他車種との速度差が広がる

- **トラック長距離**

運行時間削減による運転者負担軽減 : IT技術の活用、インフラ整備、規制の見直し

モーダルシフト : 代替モードの課題

省力化への新技術実用化（隊列走行等）の期待

鉄道

主にトラック輸送からの切り替えに取組み

長距離輸送からの切替が多いが、中距離輸送からの切替事例も発生（大阪 金沢 飲料輸送）

課題

コンテナ取扱駅のORS化 ORSの廃止

主要駅の駅設備・容量の制約 貨物列車増・大型コンテナ取扱増が難しい

東海道線・山陽線の輸送力、気象異常時の対応、並行在来線の第三セクター化

コンテナの高さ制限（低いトンネルの存在）、全貨物駅の取付道路を大型車誘導区間に

船

主にトラック輸送からの切り替えに取組み

フェリー、RORO船を利用したシャーシ輸送化

課題

リードタイム、特殊車両通行許可手続き等の簡素化

● トラック長距離

運行時間削減による運転者負担軽減 : IT技術の活用、インフラ整備、規制の見直し

モーダルシフト : 代替モードの課題

省力化への新技術実用化（隊列走行等）の期待

実用化に向けた課題整理

トラックの機能・性能・安全性等の技術確立

電子連結、複数のトラックが協調して走行できる技術

同じ10トン車でも積載している貨物の重量はそれぞれ異なる

運転者の負担が現状より大きくなる

運転者および高速道路を走行する他車の安全が確保されること

道路インフラ整備の必要性

専用走行レーン、専用休憩（駐車）スペース、専用の流入路・流出路

ターミナル等諸施設整備の必要性

隊列走行の起点・終点におけるトラックの組成と解放ができる施設（スペース）

運行のしくみづくり

法令関係整備、運行トラックの集約（積載貨物の集約）、運転者の管理

- 災害支援物資輸送において特に留意すべき点

- | | |
|-----------------|--|
| 支援物資の被災地直送の回避 | ▶ 土地勘の無い大型車両が被災地へ大量に流入し、被災地で混乱や道路渋滞が発生 |
| 多方面からの個別指示の回避 | ▶ 各省庁から物流事業者に対する多数の指示や質問があり、作業が混乱・停滞 |
| バラ積みによる輸送の禁止 | ▶ 支援物資の積み換え・仕分け作業で、大きな労力と時間のロスが発生 |
| 集積所からの勝手な持出し禁止 | ▶ 物資輸送トラックの長時間待機や、在庫差異が発生 |
| SNS や報道の拡大解釈の回避 | ▶ SNS や報道の「 が足りない」という情報により過剰物資が被災地へ直送 |

以上の点に留意し「部分最適」・「ボトルネック」を排除する

**必要な「モノ」を、必要な「時」に、
必要な「場所」へ、必要な「量」だけ「澁みなく」届ける**

**物資の調達から最終避難所への配送までの全体を俯瞰し、
「全体最適による災害支援ロジスティクス」を早期に構築する**

(株)日立物流 神宮司委員プレゼンテーション
主なご提言等抜粋

物流効率化法に係る税制特例

現状	課題
<p>1. 物流効率化法の認定を受けた「特定流通業務施設」に対する税制上の特例措置</p> <p>国 税：割増償却 5年間10%</p> <p>地方税：固定資産税 建物 1/2 (5年間) 機械設備・システム 3/4 (5年間)</p> <p>対象が 営業倉庫 + 自家倉庫 + 新設増設に限定。</p> <p>2. 細かな要件が多く、使いにくいものとなっている</p> <p>国税：トラック予約システム、防火構造等が必要</p> <p>国税・地方税共通：高速IC等から5km以内、6,000㎡ (平屋建1類倉庫3,000㎡)以上等</p> <p>これらの中には、不可欠な要件もあると考えられるが、例えば国税の「防火構造」のように物流の生産性向上とは無関係の要件もある。</p>	<p>1. 営業倉庫への限定</p> <p>TC、XD等の通過型の物流センターは、「保管」を目的としておらず営業倉庫ではないものが多いが、生産性向上の取組みは営業倉庫でない限り、税制特例の対象とならない。</p> <p>2. 自家倉庫への限定</p> <p>ディベロッパーによるマルチの物流センター開発が盛んになるなど、物流センターは近年多様化が進んでいる。賃借倉庫における生産性向上も重要課題となっているが、<u>自家倉庫以外の取組みは税制特例の対象とならない。</u></p> <p>3. 新設増設への限定</p> <p>既存の物流センターにおける生産性向上への取組みは重要であり、IoT、ビッグデータ等を活用した自動化・ロボット化の推進等、多額な初期投資を必要とする場合も多い。<u>しかし、倉庫の新設増設に伴う取組みでない限り、税制特例の対象とならない。</u></p>

**営業倉庫・自家倉庫以外の物流センターへの制度適用の拡充
倉庫の新増設を伴わない生産性向上投資への制度適用の拡充**

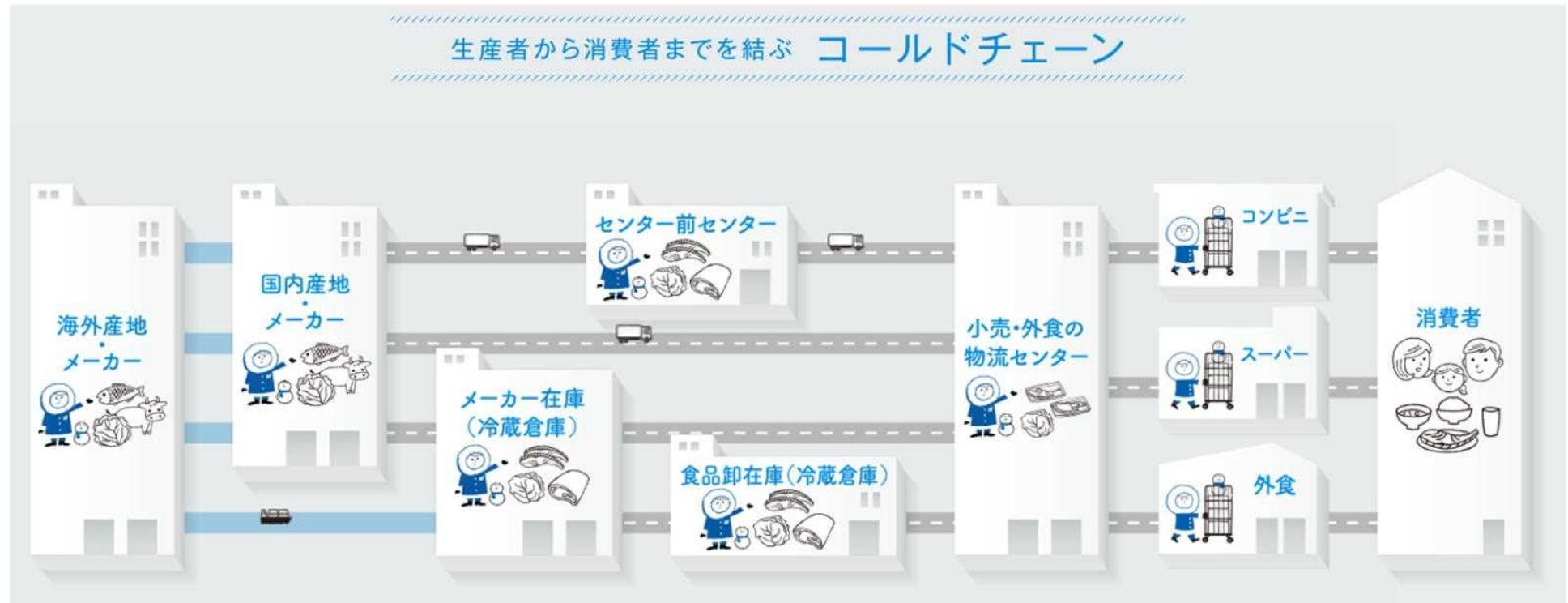
地球温暖化防止に資する設備等の取得支援（エネルギー特別会計）

支援項目	内容	予算額
冷凍冷蔵倉庫への省エネ型自然冷媒機器の導入費補助	導入経費の1/2以内	6,300百万円の内数
鉄道・海上輸送へのモーダルシフトに必要な機器	導入経費の1/2以内	地球温暖化防止 対策全体で 3,700百万円
倉庫への新型電動フォークリフト導入支援	エンジン車との差額の1/3以内	
共同輸配送に係る設備の導入支援	機材導入費等の1/2以内	

物流生産性向上と地球温暖化防止の双方に資する事案については、今後支援対象を拡大し、物流生産性向上に最大限に活用すべき制度

(株)ニチレイロジグループ 羽津委員プレゼンテーション
主なご提言等抜粋

当社のビジネス：コールドチェーン



コールドチェーンとはその名の通り、発地から着地まで保管・積替え・輸送など全ての工程が途切れることなく管理された温度下で行われる物流です。

コールドチェーンは、食の安全を守り、食の流通を支える、私たちの生活に不可欠なインフラとなっています。

川崎陸送(株) 樋口委員プレゼンテーション
主なご提言等抜粋

受付予約システムでトラックの待機時間を削減しよう！



川崎陸送株式会社

情報が先に分かると
「予定」「予測」できる

ブラック倉庫 =
集荷・配車拒否

明日は3時以降の入庫
が多そうだ。

繁忙期に出荷量が増える

明日午後一番で
ハイ替しておこう

車両を集めたい

6時半には帰れるな

あの倉庫だけは
勘弁して欲しい

キャパシティーを無視した営業優先のビジネススタイル

ドライバー不足、長時間労働の抜本解決へ

日本物流団体連合会 村上委員プレゼンテーション
主なご提言等抜粋

(1) 「改正物流総合効率化法」精神の浸透(参考資料)

- 平成28年10月施行「改正・物流総合効率化法」適用事例の増殖
- 荷主/物流事業者の“Win-Winベース協業取組み”推進(商習慣の見直し)
- GLP会議等を通じた「物流効率化/環境配慮」事例の増殖

(2) C(国民一人ひとり)への提言 未来に向けて

- 既にライフラインに組み込まれている日本版「宅配サービス」品質維持の必要性
- 宅配再配達率20%(7.4億個/年)を「ゼロ」にすることの意味→提言の切り口として
 - * 労働生産性2割向上、 * 年間CO2排出量41万トン超の削減、
 - * トラック運転手9万人超/年の労働力(労働時間1.8億時間のムダ)救済



- * 社会として、“日常的に「物流」に配慮する生活習慣(ライフスタイル)”の実現
 - 街づくり(コンパクトシティ/大規模建築物/災害時用備蓄/道路環境等々)
 - “物流は産業・生活の血液である”ことの周知・啓発
 - “送料無料”表記を許さない社会へ
 - 物流教育の充実(長期的課題として...)
 - ・ 大学に物流学部設置(参考資料) /小中高教科書への記載機会の増加等

イオングローバルSCM(株) 山口委員プレゼンテーション
主なご提言等抜粋

物流効率化推進への提言

提言	内容
長距離幹線輸送のためのインフラ整備	・鉄道輸送枠の拡大 / 船舶輸送枠の拡大
港湾・コンテナヤードのインフラ整備	・現状の17時クローズ、週末クローズの時間拡大 (特に東京港でコンテナピックアップ渋滞緩和)
業種を超えた情報プラットフォームの構築	・商品情報の同期化による検品業務の削除
協業・効率化を推進する取引の奨励	・FGPの取引により輸送の効率化を推進
	・メニュープライシングの導入奨励
効率化・省人化・無人化への支援	・自動運転、隊列走行の早期実用化への補助
	・補助金/インセンティブの交付 (新技術開発・導入への補助/インセンティブ) (省人化システム導入への補助)

トヨタ自動車(株) 一柳委員プレゼンテーション
主なご提言等抜粋

【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

味の素物流(株) 坂本委員プレゼンテーション
主なご提言等抜粋

・物流効率化推進

- 1 . パレット化の推進
- 2 . 中・長距離輸送における多温度帯ネットワークの構築

・モーダルシフト推進

< インフラ整備（提言） >

- 1 . 鉄道：鉄道輸送ダイヤの増便、貨物駅の拡充
- 2 . 海上：内航航路の新設、寄港便数の増便

・中継輸送の拡充

< インフラ整備（提言） >

- 1 . 高速道路：上下共用サービスエリアの拡大

< 規制緩和（提言） >

- 1 . 最高速度（高速道路）、積載重量の緩和
- 2 . 特殊車両通行許可制度の簡素化
（車両制限令・道路交通法・保安基準）

JILS総合研究所 佐藤委員プレゼンテーション
主なご提言等抜粋

新・総合物流施策大綱への期待

一社単独型物流終焉への対応

- ・共同化、連携(標準化:伝票、荷姿、庭先条件等)

社会的問題への対応

- ・待機時間、手荷役、女性・高齢者の雇用、
環境負荷削減等

将来の物流への対応

- ・IoT、ビッグデータ、AI、ロボット化・自動化
- ・オープン化、シェアリング、マッチング

花王(株) 新田委員プレゼンテーション
主なご提言等抜粋



課題と要望



機能要素	課題	活動 / 対応	要望
輸配送	ドライバー不足 長時間勤務（待機時間） 小口納品化多頻度 物流安全確保 環境負荷低減	結合輸送 / 中継輸送 共同輸送 モーダルシフト 荷姿ユニット化（まとめ発注） 動態管理システム導入	空車情報の 可視化、共有 鉄道、港湾の インフラ整備
保管	保管スペース確保 倉庫の大型化集約化 倉庫建設（用地規制） //（建築許可長期化）	賃借倉庫の確保 用地の探索	道路 / 用地整備 優遇措置
荷役	作業員不足 バラ出荷増加 短納期（当日納品増加） 小口納品化多頻度	自動ピッキング 女性、シニア活用	技術開発支援 （ロボット、 自動搬送、 パワーツ）
情報管理 （含トレーサビリティ）	A S Nの活用 （積荷情報の受け渡し） 品質保証	物流資材のスマート化 庫内一車両との情報連携	標準化 コンソーシアム 車載機器の 一元化
危機管理	リスクマネジメント B C P	企業連携による被災地救援 非被災地域への製品供給	支援アイテム・ 数量の決定ス キーム

九州農産物通商(株) 波多江委員プレゼンテーション
主なご提言等抜粋

2 流通コストの低減に関する課題

エア便による輸送から海上コンテナによる輸送へ

- ・ 共同輸送システムの構築が必要

現状、各県がバラバラで量がまとまる機会が限定

海上コンテナの問題

- ・ 輸送に日数が必要

輸送に耐え得る農産物が商品となる

果実:リンゴ、みかん、柿等

野菜:甘藷、長芋、大根、人参、かぼちゃ等

【輸送日数】*博多港から仕向地

*香港:5日程度

*台湾:3日程度

*タイ:12日程度

+ 検疫等で日数が必要

- ・ 混載が難しい

農産物の種類によっては呼吸システムが異なる
そのため、温度・湿度も加味する必要あり。

- ・ 鮮度を保持するコンテナの開発・普及の遅れ

2 流通コストの低減に関する課題

コールドチェーン化に対応した港の施設整備

港や空港までの国内輸送に関する課題

- ・ 各県(産地)から直接仕入れを行う場合、港や空港までの輸送費が高く、輸出の障壁となっている
 - * 少量の場合、宅急便での対応となる等
- ・ 各県が持つ市場への輸送を活用した横持ち対応が困難
 - * 納品時間の問題(市場の納品時間とずれ)

課題と今後の方向性については、農林水産省の「農林水産等輸出力強化戦略」にて整理

(株)藤倉運輸 藤倉委員プレゼンテーション
主なご提言等抜粋

1：運転者の確保

- ◆ 運転者は、責任や技術が問われる技能職。運転者不足は、物流機能の低下に直結。
 - 採用・定着・育成といった人事管理と労働条件・作業環境といった労務管理の更なる推進が不可欠
 - 優秀な運転者の確保は、荷主企業の物流現場にも恩恵が波及。トラック事業者の運転者確保や教育に荷主企業とも連携・協力
 - 労働条件・環境等の改善は、現任運転者のみならず、若年者・女性・高齢者の活用対策
 - 社内表彰制度や中小・零細企業からのドライバーコンテストへの参加等運転者の“やる気”に繋がる評価制度の導入
 - トラック事業者のみならず荷主企業も含め、運転者に対して積極的な労いの声掛けや待遇・処遇等の改善
 - 若年層や女性ドライバーの雇用拡大・促進を長期的視点で行う

2：運送対価の収受

◆慣習による運賃設定から、運送原価+適正利益の運賃設定へ

- 実運送事業者の運賃収入は、運転者の労働環境や車両整備に直結。痛ましい事故を防止するには安全コストを確保できる水準以上の運賃収受が不可欠
- 荷主企業・元請け運送事業者・実運送事業者等関係者は、まずは実運送事業者が行う安全対策・環境対策や必要とする費用・原価を把握し、運賃交渉及び運賃設定を行うことが重要
- 荷主企業や元請け運送事業者における予算ありきの運賃設定ではなく、実運送事業者における費用・原価を踏まえた運賃設定が、トラック輸送の安全確保や労働環境の改善に必要

運転者不足対策に重要な賃金アップをするためにも適正利潤の確保は必須

3 : 付帯作業の改善

- ◆ タダより高いものはない。付帯作業の内容や料金の明確化
 - 荷積みや荷降ろし等の付帯作業中に、労災事故や商品事故といったトラブルの多くが発生している
 - 付帯作業の内容や料金は、運送契約書や日々の運送依頼書等に未記載。責任や費用負担の所在が曖昧。運送契約書等にて付帯作業の内容や料金を明確にし、付帯作業は料金発生という意識作りが必要
 - 荷主・運転者による付帯作業の効率的な役割分担で、作業時間や労働時間の短縮（運ぶ人、降ろす人、片す人等）
 - 付帯作業にスポットを当てることで、荷主とトラック事業者の双方が、積み降ろしや荷役作業に対する正当な評価とムリ・ムダ・ムラの改善の動機付けに繋がる

4：物流の効率化

- ◆ 物流の効率化は、荷主企業とトラック事業者との連携が必須
 - 荷主企業とトラック事業者の両者にとって、物流の効率化と生産性向上は共通の課題であり、産業界にとって共通の利益
 - 便の統廃合、荷姿・積み方等の工夫、荷役用備品や施設等ハード面を見直し、手積みからパレット積みへの移行など工夫や改善により積載効率や作業効率の向上
 - 物流の効率化による労働負荷の低減や労働環境の改善は、女性や高齢者の雇用を拡大、新たな労働力確保や人材の有効活用に繋がる

5：入構管理の改善

- ◆ 手待ち時間の削減は、実態を反映した入構管理と待機中の運転者が一息付ける環境作り
 - 荷主先における入構管理や時間調整の機能不全は、積み降ろしの度に手待ち時間が発生
 - 時間指定など道路事情や実態と乖離した入構管理は、運転者の心理的・肉体的負担が増大し、過労事故の増加に直結
 - やむを得ない手待ち時間発生の際には、運転者が車両から離脱できるよう、順番連絡体制の構築（入番管理システム等）
 - 携帯電話等を活用したリアルタイムに実態を把握できる入構管理システムの開発・導入
 - 時間指定の分散化、荷捌き要員の増員、待機車両スペースの確保やスムーズに入構できる動線の確保

日本經濟団体連合会 小林委員
提出資料

「第3回 総合物流施策大綱に関する有識者検討会」提出コメント

2017年3月31日

経団連運輸委員会物流部会長 小林友二

前回及び本日の会議を所用により欠席することとなり、申し訳ございません。また、このたびは意見を提出する機会をいただき、感謝申しあげます。

経団連が2015年10月に取りまとめた物流に関する提言内容は、同年末の答申「今後の物流政策の基本的な方向性等について」に概ね反映いただいており、基本的な課題認識や取り組みの方向性を官民で共有できていると思っております。とりわけ、先般の物流総合効率化法の改正により、企業グループを超えた連携を後押しいただいていることは心強く、次期大綱においても、物効法による支援対象の拡充をはじめ、この流れを引き続き強化いただきたいと思います。

そのうえで、次の3点についても、次期大綱に盛り込んでいただければ幸いです。

1つ目は、「選択と集中」を行ったうえで港湾施設を整備することや、まちづくりの際には常に物流の視点を盛り込むよう関係者の連携を強化するなど、企業の競争力強化に資する社会資本の整備を推進することです。

2つ目は、収益性のある物流を確立しつつ、産業構造の高度化を支える物流への変革を図っていくことです。物流事業における対価の適正収受を前提とした適切な競争環境の整備に向けて、発・受け荷主と物流事業者双方の前向きな対応を促す施策を打ち出していただけられることを期待しております。また、ICT技術を活用し、サプライチェーン全体で最適化を図るためには、最終的には標準化を視野に、物流に関する様々なデータの取扱いを整理していく必要があるかと考えております。

最後に、最も難しい点となりますが、広く社会において物流への理解増進を図ることも重要です。次期大綱では、物流が抱える問題は社会全体の課題という観点から、「誰」が「何」に取り組むのか、少しでもわかりやすく示すことができればと思います。とりわけ、すでに顕在化している課題については、総合的な取り組みと確実なエンフォースメントを通じて成果が得られるよう、取組み状況を検証する方法の改善も含め、工夫の余地があると感じております。