

# 物流をめぐる状況

～物流の現状及び物流政策の取組状況等～

国土交通省

平成27年4月30日

## 1. 物流の現状等

(1) 物流の現状について

(2) 各種計画等における物流政策の位置づけ

## 2. 物流政策の取組状況について

(1) 広域的・体系的な物流ネットワークの構築

(2) 地域内の物流ネットワークの構築

(3) 物流施設の高度化・効率化

(4) 物流業の海外展開

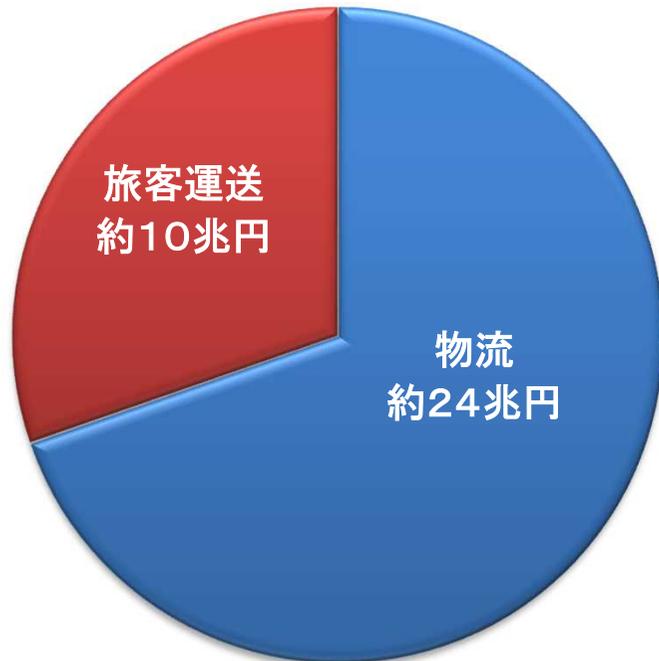
(5) 物流における新たな展開等

# 1. 物流の現状等

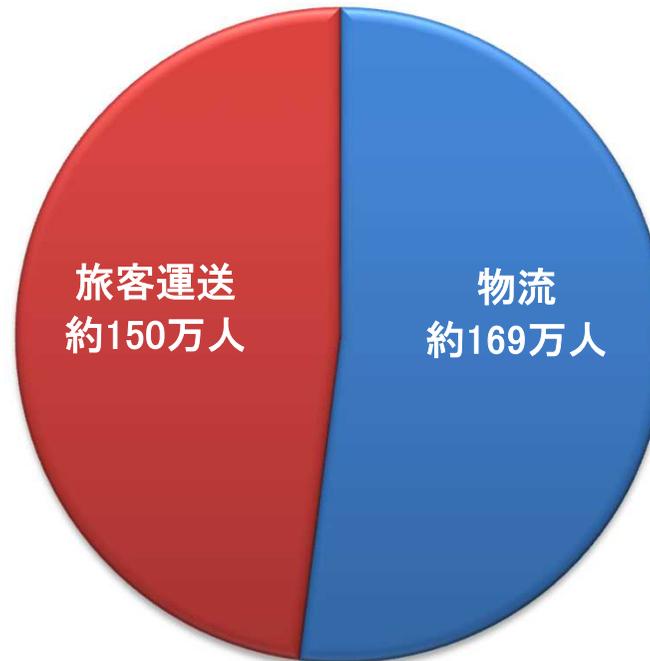
## (1) 物流の現状について

○運輸業界は約34兆円産業。うち、物流業界は約24兆円を占める一大産業。  
物流業界は、日本国GDP総額の約5%、全産業就業者数の約3%を占めている。

営業収入 <2012年度>



労働就業者 <2012年度>



物流事業者の種類

トラック運送事業	(62,936者)
JR貨物	(1者)
内航海運業	(3,707者)
外航海運業	(197者)
港湾運送業	(884者)
航空貨物運送事業	(21者)
鉄道利用運送事業	(1,047者)
外航利用運送事業	(769者)
航空利用運送事業	(182者)
倉庫業	(6,059者)
トラックターミナル業	(16者)

## 運輸業界の総額: 約34兆円

※物流業界(約24兆円)は日本国GDP総額(約473兆円)の約5%

【参考】

- ・鉄鋼業: 約16兆円
- ・旅行業: 約6兆円

## 運輸業界の総就業者数: 約320万人

※物流業界(約169万人)は全産業就業者数(約6300万人)の約3%

- 【注】
- 1 営業収入・就業者数ともに推計値。
  - 2 旅客運送の営業収入については、一部中小事業者を除く。
  - 3 旅客運送の労働就業者については、総務省「労働力調査」における運輸業への就業者数から推計。
  - 4 法人企業統計調査結果(財務省 平成24年度)、一般社団法人日本旅行業協会資料等を参照。

# 物流業の概要(2)

○物流は、生産者、メーカー、卸売、小売、消費者、物流事業者と多様な担い手が関与するプロセスであり、経済社会にとって不可欠な構成要素。

	営業収入(円)	事業者(者)	従業員(人)	中小企業率
トラック運送事業	14兆3,685億	62,936	144万	99.9%
JR貨物	1,312億	1	6,000	0.0%
内航海運業	8,998億	3,707	2万	99.6%
外航海運業	4兆3,337億	197	7,000	55.7%
港湾運送業	1兆942億	884	5万2,000	88.7%
航空貨物運送事業	2,684億	21	3万4,000	23.8%
鉄道利用運送事業	2,529億	1047	6,000	86.1%
外航利用運送事業	3,185億	769	4,000	73.7%
航空利用運送事業	5,564億	182	1万5,000	61.5%
倉庫業	1兆7,608億	6,059	10万5,000	91.3%
トラックターミナル業	286億	16	500	93.8%
<b>合計</b>	<b>約24兆</b>	<b>—</b>	<b>約169万</b>	<b>—</b>

※ 国土交通省統計資料より、国土交通省総合政策局物流政策課作成。

※ データは平成24年度のもの(一部例外、推計値有り)。この他に内航利用運送事業者、自動車利用運送事業者が存在。

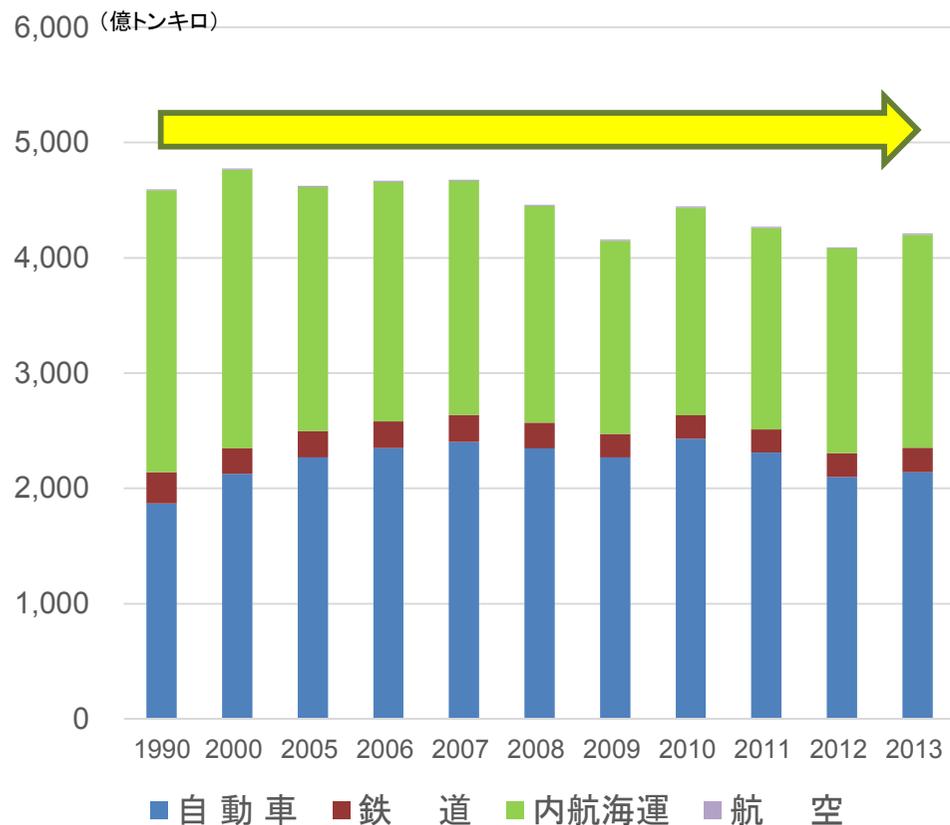
※ 一部の業種については、報告提出事業者のみの合計の数値。

※ 全就業者数は総務省「労働力調査(平成25年)」の数値

※ 旅客分野は乗合バス事業、貸切バス事業、タクシー事業、JR旅客会社、大手民鉄、地域鉄道、旅客船事業、旅客船事業のうち長距離フェリー、航空運送事業(主要十一事業者の収支状況を基に算出)の合計(国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課資料より)。

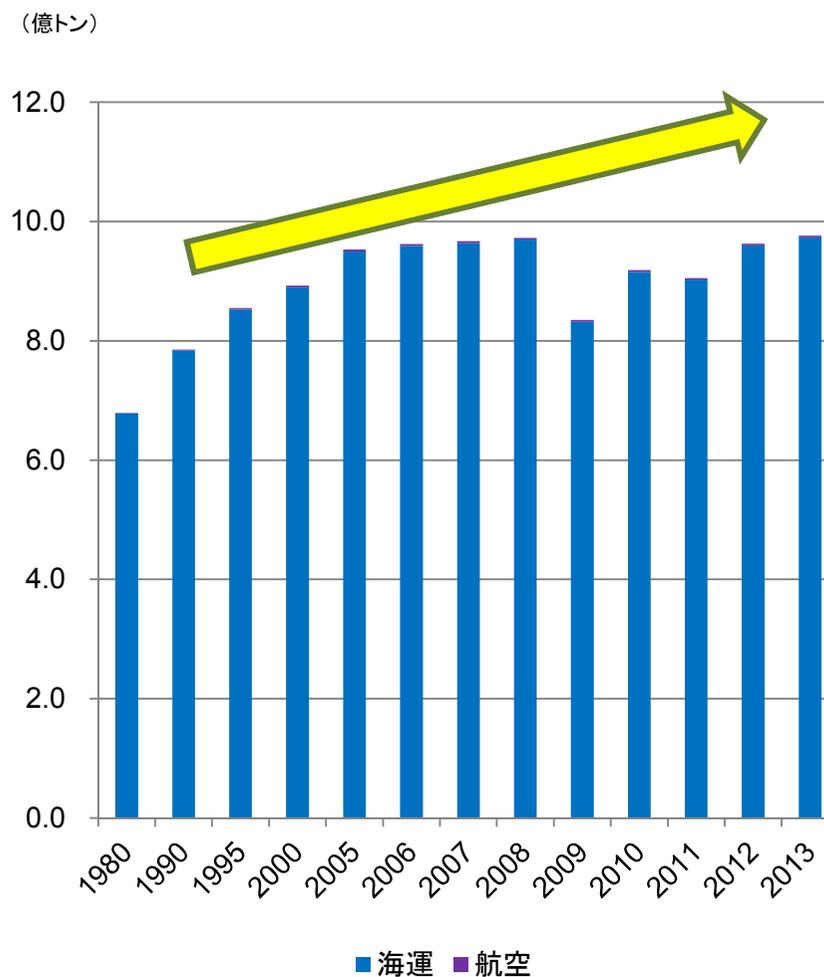
○国内貨物輸送量は、トンキロベースで概ね横ばいとなっている。  
 ○国際貨物輸送量は、トンベースで、リーマンショック後に減少がみられるものの、長期的には増加傾向。

【国内貨物輸送量(トンキロ)】



出典:国土交通省「自動車輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「内航船舶輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」より作成

【国際貨物輸送量(トン)】

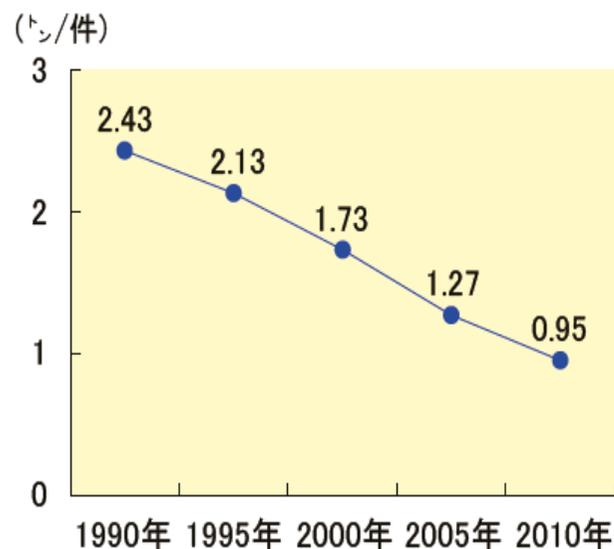


出典:国土交通省海事局資料及び航空局資料により作成

○貨物1件当たりの貨物量(流動ロット)は減少し、貨物の小口化は更に進行している。  
 ○小口貨物の増加(0.1トン未満が75.1%)により、件数ベースの物流量は増加している。

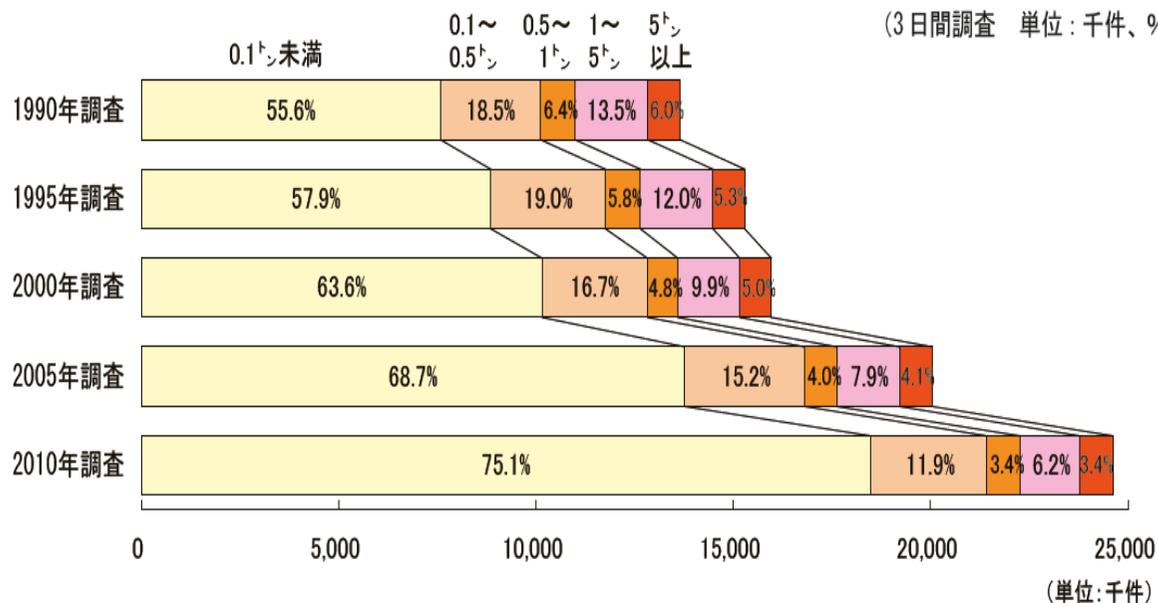
【流動ロットの推移】

(3日間調査 単位:トン/件)



【物流件数の推移(流動ロット規模別)】

(3日間調査 単位:千件、%)

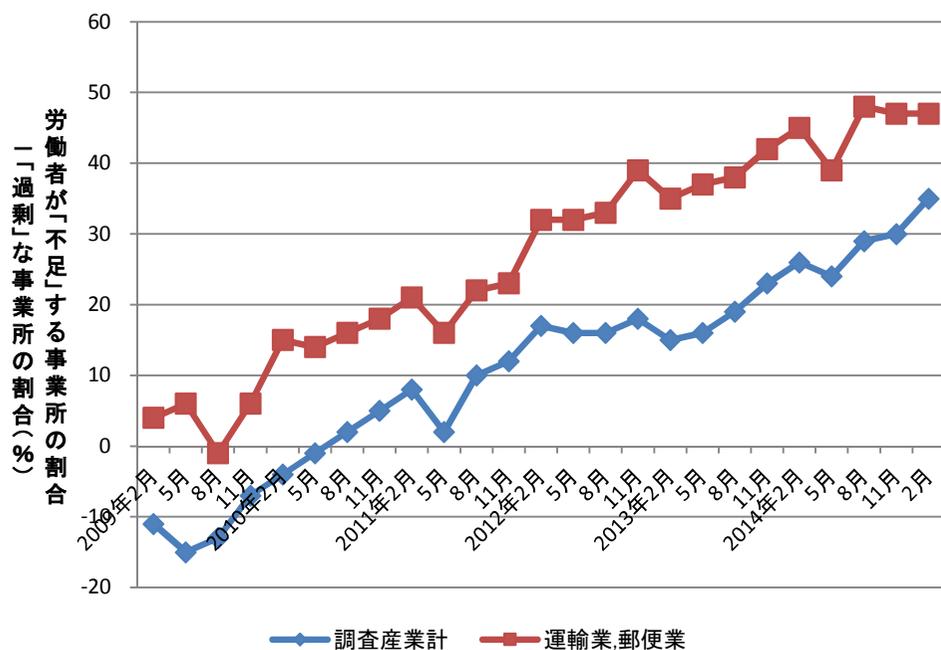


出典:国土交通省「全国貨物純流動調査(物流センサス)」(第9回調査)

# 物流産業における労働力不足

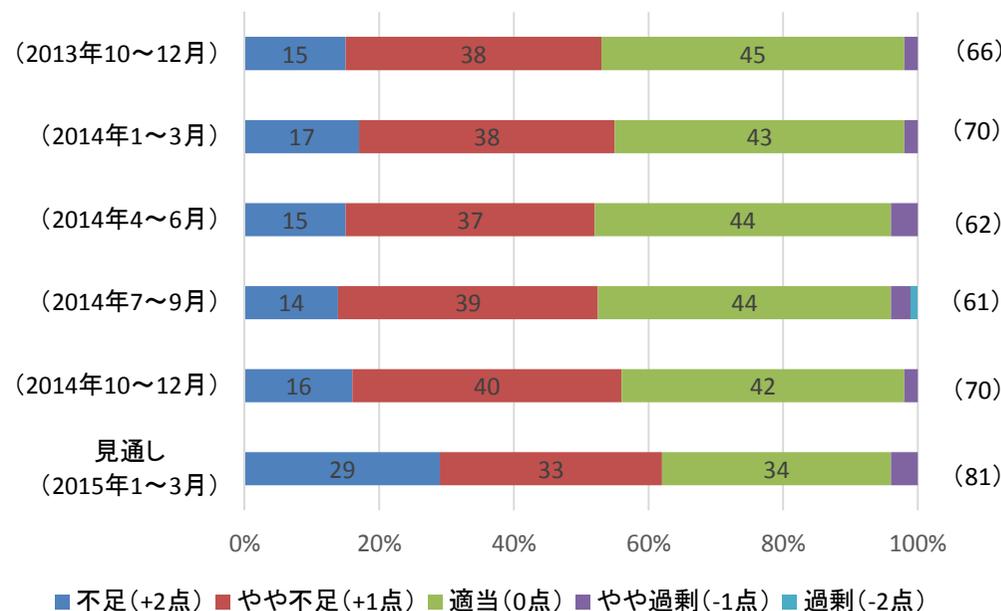
リーマンショック後の景気回復に伴い、運輸業・郵便業では労働者が不足していると考える事業所割合が増加しており、全産業に比べても一貫して多い。特にトラック運送業界においては、人手不足を感じている事業者が半数を超えているなど、人手不足感が強い。

### 常用労働者の過不足状況



出典：厚生労働省「労働経済動向調査」

### トラック運送業界の人手不足感



注：「業況判断指標」は、各設問の回答に対し、人手不足+1～+2、横ばい0点、人手過剰-1～-2の点数を与え、回答数で割った商を100倍して算出

出典：全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」

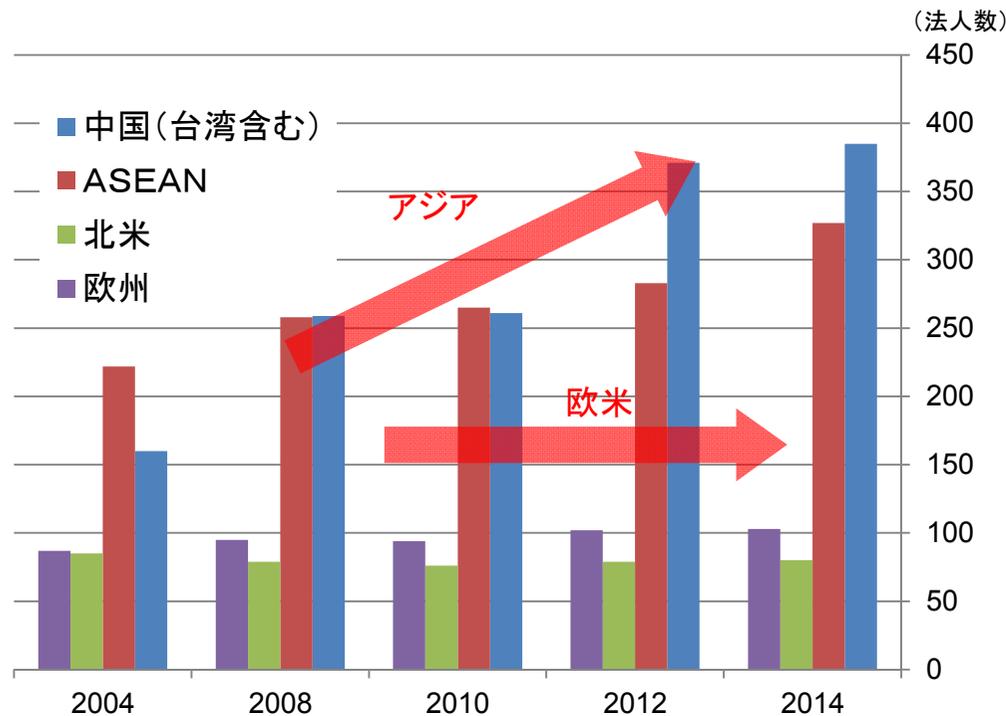
## 物流事業者の声

- 労働環境の厳しさ等により長距離ドライバーが集まりづらい傾向にあり、幹線輸送を受託する事業者が見つからない。
- 社員は全体的に高齢化が進んでいるが、いくら募集しても若い人に来てもらえない。
- 一社でやることには限界があるので、業界として関心喚起を含めて労働条件を改善しないと若い人が来ない。

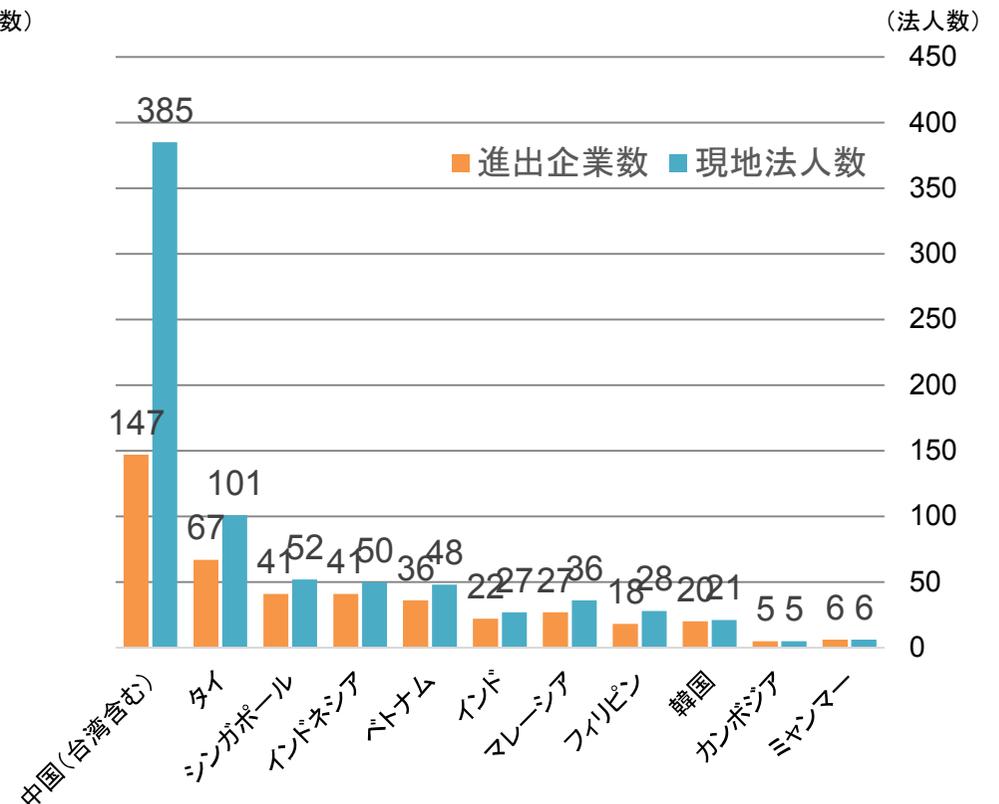
# 我が国物流事業者のアジア展開の状況

- 我が国の製造業等の海外展開に対応して、我が国の物流事業者の海外展開も拡大
- アジアを中心に我が国産業の海外進出が加速。中国に進出している日系物流事業者は10年で2.4倍、ASEANに進出している日系物流事業者は10年で1.5倍(2004→2014)

我が国物流事業者(フォワーダー)海外展開の状況



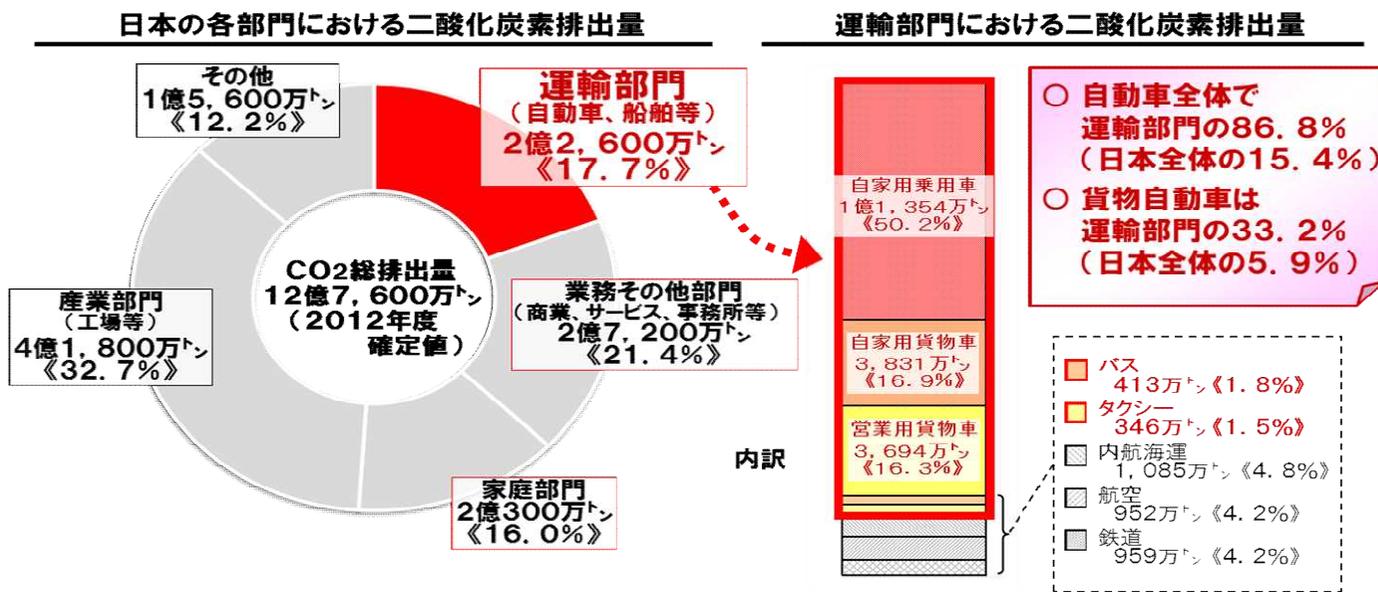
国別の我が国物流事業者の進出企業数(2014)



【出典】JIFFA「我が国フォワーダーの海外進出状況と外国フォワーダーの日本進出状況」より国土交通省国際物流課作成

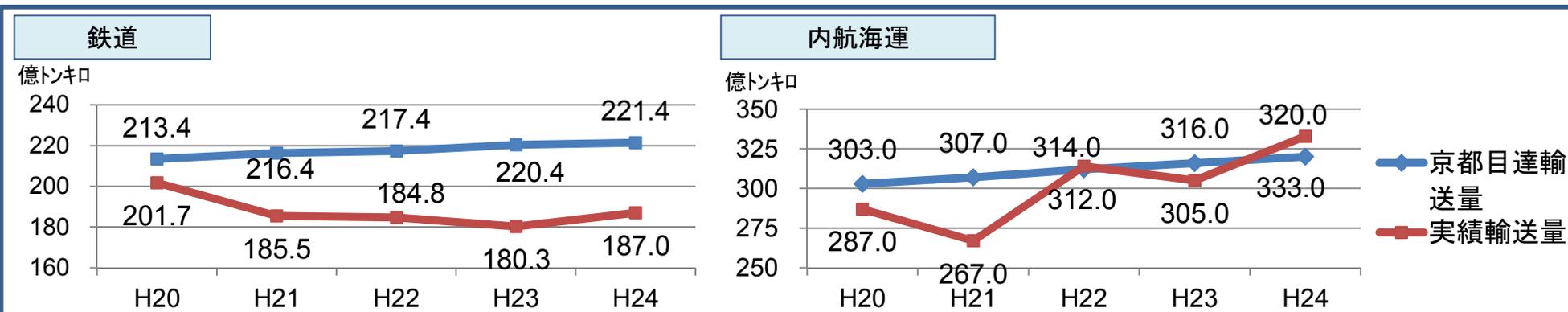
# 地球環境問題への対応

- 日本のCO2排出量のうち、運輸部門からの排出量は17.7%。
- 自動車全体では運輸部門の86.8%（日本全体の15.4%）、貨物自動車に限ると運輸部門の33.2%（日本全体の5.9%）を排出。
- 鉄道輸送においては京都議定書目標達成計画を達成していない（内航海運は平成24年に目標達成）。



※ 電気事業者の発電の伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量はそれぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分  
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本国温室効果ガスインベントリ報告書」より国土交通省環境政策課作成

## 京都議定書目標達成計画における鉄道・内航海運の輸送量目標と実績 (H20-H24)



## (2) 各種計画等における物流政策の位置づけ

# 「国土のグランドデザイン2050」の実現

## 長期的な国土づくりの指針 国土形成計画

- ・国土の利用、整備及び保全を推進するための総合的かつ基本的な計画(国土形成計画法)
- ・計画期間:平成27年から概ね10年間<計画案>
- ・社会資本整備、交通政策を含めた国土全体についての総合的かつ基本的な計画

調和を図る

調和を図る

国土審議会において、  
改定に向けて検討中

## 中期的な社会資本整備の具体的指針 社会資本整備重点計画

- ・社会資本に関する計画であって、計画期間における社会資本整備事業の実施に関する重点目標や計画期間において効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要等を定めたもの(社会資本整備重点計画法)
- ・計画期間:平成24(2012)～28(2016)年度<現行計画>
- ・道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜地、海岸が主な対象

## 中期的な交通政策の具体的指針 交通政策基本計画

- ・交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための、交通に関する施策に関する基本的な計画であって、基本的な方針、目標を定めたもの(交通政策基本法)
- ・計画期間:平成26(2014)～32(2020)年度
- ・徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が対象

社会資本整備審議会・交通政策審議会において、改定に向けて検討中

「車の両輪」として  
連携・整合を図る

平成27年2月13日 閣議決定

# 国土のグランドデザイン2050における物流施策の位置付け

- 急速に進む人口減少や巨大災害の切迫等、国土形成計画(平成20年閣議決定)策定後の国土を巡る大きな状況の変化や危機感を共有しつつ、2050年を見据えた、国土づくりの理念や考え方を示すものとして、平成26年7月4日に**国土のグランドデザイン2050**を取りまとめ、公表。
- キーワードは**コンパクト+ネットワーク**。地域構造をこうした考え方で作り上げ、**国全体の生産性を高める国土構造**にしていくことが今後の鍵。
- 本グランドデザインの内容も踏まえて、直ちに**国土形成計画(全国計画及び広域地方計画)の見直し**に着手。

## 時代の潮流と課題 (物流関係部分抜粋)

- 都市間競争の激化などグローバル化の進展  
→物流の機能の向上、より高い生産性を実現できる基盤の充実、世界規模での物流構造の大変動への的確な対応

## 基本的考え方 (物流関係部分抜粋)

- 多様性と連携による国土・地域づくり  
→地域間相互の人・モノ・情報の交流の活発化に必要な地域の多様性、対流の加速に必要な物理的なネットワークや情報ネットワークの高機能化

## 基本戦略 (物流関係部分抜粋)

- 「小さな拠点」と、高次地方都市連合等の構築  
→地方公共団体・物流事業者・コンビニ等と連携した配達サービスの確保、「未来型小さな拠点」のための環境整備
- 攻めのコンパクト・新産業連合・価値創造の場づくり  
→農林水産物・食品の輸出拡大、立地・投資環境の向上に資する物流の効率化及び機能強化、効率的な生産・輸出を実現する仕組みの構築
- スーパー・メガリージョンと新たなリンクの形成  
→2つの国際戦略港湾、世界から人・モノ・カネ・情報を引き付け世界を先導していく世界最大のスーパー・メガリージョンの形成
- 日本海・太平洋2面活用型国土と圏域間対流の促進  
→日本海側の活用、北極海航路、シベリアランドブリッジ、パナマ運河再拡張、日本海側と太平洋側の2面のフル活用による世界との結びつき強化
- 国の光を觀せる観光立国の実現  
→国内において外国人旅行者が移動・滞在しやすい環境の整備
- インフラを賢く使う  
→道路における既存ネットワークの最適利用、港湾におけるITの活用等によるコンテナ物流情報の関係者間での共有、埠頭周辺における渋滞対策

## 具体的推進方策例 (物流関係部分抜粋)

- 高密度移動社会の実現  
→国際コンテナ物流ネットワーク、グローバルサプライチェーン、産業活動と国民生活を支える効率的な物流、災害に強い物流ネットワークの構築等、高速道路等の整備の推進等
- スーパー・メガリージョンと新たなリンクの形成  
→国際戦略港湾等を通じた世界とのシームレスなつながり及び成長の取り込み
- 災害に強い国土づくり  
→災害発生時における行政界を越えた広域的な連携

# 「新たな国土形成計画(全国計画)中間とりまとめ」(平成27年3月)における物流に関する方向性

## 第1章 国土に係る状況の変化と国土づくりの目標

国土づくりの目標: ①安全で、豊かさを実感することのできる国 ②経済成長を続ける活力ある国 ③国際社会の中で存在感を発揮する国

## 第2章 国土の基本構想

第1節 「対流促進型国土」の形成: 「対流」こそが日本の活力の源泉

第3節 東京一極集中の是正と東京圏の位置付け

第2節 重層的かつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」

第4節 地域別整備の方向

## 第3章 国土の基本構想実現のための具体的方向性

### 第1節 ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土

#### (1) 個性ある地方の創生

- ・目指すべき姿: (a)地域住民が「豊かさ」を実感、(b)地域が自立的、(c)地域が安定的で持続的
- ・地域構造の将来像(小さな拠点の形成、コンパクトシティの形成、地域間連携)
- ・魅力ある「しごと」の創出(地域資源の活用、農林水産業の6次産業化、観光振興、産学官金の連携、イノベーション拠点の形成、地域消費型産業の生産性向上等)
- ・「人の対流」の推進と国民生活(地方移住、二地域居住、二地域生活・就労等)

#### (2) 活力ある大都市圏の整備

- ・大都市圏の個性と連携による新たな価値の創造(「創造の場」としての機能の向上、東京オリンピック・パラリンピックを契機とした水素社会等の最先端技術の導入等)
- ・安全・安心な大都市圏の形成(防災・減殺対策、地域包括ケアのまちづくり等)
- ・安心して子どもを産み育てるための環境整備(子育てに適したまちづくりの推進等)

#### (3) グローバルな活躍の拡大

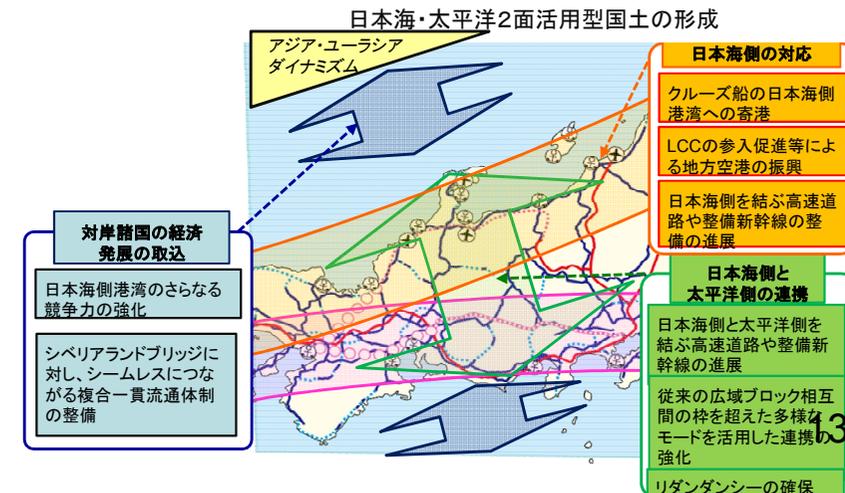
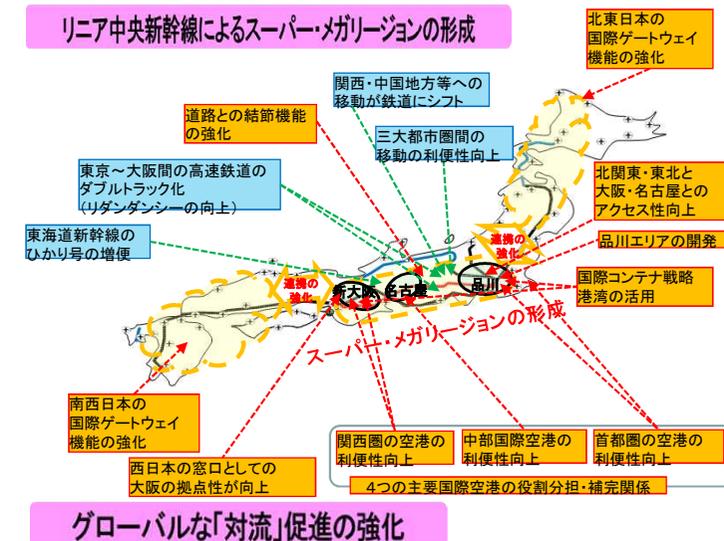
- ・世界に活動の場を拡げ、成長力を高める(企業の国際競争力強化、技術力強化等)
- ・グローバルな「対流」促進の強化(空港、港湾の機能強化、国際競争力を有する物流網の構築、日本海・太平洋2面活用型国土等)
  - 九州及び日本海側のゲートウェイ機能の強化
  - 日本海側と太平洋側を結ぶネットワークの形成 等
- ・リニア中央新幹線によるスーパー・メガリージョンの形成
  - 九州におけるアジアゲートウェイ機能とスーパー・メガリージョンとの連携 等
- ・観光立国のさらなる展開(2020年を大きな通過点としつつ、その後の長期を見通した戦略的な取組の推進等)

### 第2節 安全・安心と経済成長を支える国土の管理と国土基盤

- 交通、エネルギー、ライフラインの多重性・代替性を広域的に確保
- 低炭素社会の構築に向けた取組等

### 第3節 国土づくりを支える参画と連携

### 第4節 横断的な視点



(注)「新たな国土形成計画(全国計画)中間とりまとめ」より総合政策局物流政策課作成



# 交通政策基本法・交通政策基本計画における物流施策の位置付け

- 交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定める基本法制として、平成25年11月27日に**交通政策基本法**が成立し、同年12月4日に公布・施行（平成25年法律第92号）。
- 同法第15条に基づき、政府全体で交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通政策審議会・社会資本整備審議会（計画部会・小委員会）の答申を踏まえ、平成27年2月13日に「**交通政策基本計画**」を閣議決定。（計画期間：平成26年度～平成32年度）
- 交通政策基本計画の構成は、交通に関する施策の「基本的方針」、計画期間内に目指すべき「目標」、目標の各々について取り組むべき「施策」の3層構造となっており、関係者の責務・役割や連携・協働等についても、施策の推進に当たって「留意すべき事項」として整理。

## 基本的方針、目標と講ずべき施策（物流関係部分抜粋）

### 基本的方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

- 自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する  
→ 過疎地物流ネットワークの維持

### 基本的方針B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

- 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する  
→ 航空物流の機能強化、国際コンテナ戦略港湾の機能強化・周辺の渋滞対策、三大都市圏環状道路等の整備等  
→ 国際海上コンテナ輸送の内航活用促進、Sea&Railやコンテナラウンドユースの推進、農林水産物・食品の輸出拡大に向けた物流改善  
→ シャーシ相互通行実現、RORO船等を活用した海陸複合一貫輸送、NEAL-NET※のASEAN諸国等への拡大、パレット等物流機材のリターナブルユース
- 地域間のヒト・モノの流動を拡大する  
→ 鉄道による貨物輸送の拡大
- 訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める  
→ 訪日外国人旅行者の「手ぶら観光」の促進
- 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する  
→ インフラシステム輸出戦略の推進、JOIN※の活用、我が国の規格・基準・システム等の国際標準化の推進、現地の有能な人材の確保・育成

※北東アジア物流情報サービスネットワーク

※株式会社海外交通・都市開発事業支援機構

### 基本的方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

- 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする  
→ 円滑な支援物資輸送の確保、災害に強い物流システムの実現
- 交通を担う人材を確保し、育てる  
→ 輸送を支える技能者・技術者の確保、労働条件・職場環境の改善、若年層・女性・高齢者の活用、モーダルシフト等による物流の省労働力化

## 施策の推進に当たって特に留意すべき事項（物流関係部分抜粋）

- 国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する  
→ 物流政策の積極的PRなど国民に対する理解の増進等

(注)「交通政策基本計画」より総合政策局物流政策課作成

# 総合物流施策大綱(2013-2017)

- 物流は、**産業競争力の強化**や**豊かな国民生活の実現**を支える、経済社会にとって不可欠の構成要素。関係省庁の連携及び荷主、物流事業者等の適切な役割分担の下、官民を挙げて**物流の効率化**に取り組むことが必要。
- このため、物流に関連する12府省庁等で構成する「総合物流施策推進会議」において関係施策の連携を図るとともに、**政府全体で物流施策の総合的・一体的な推進を図るための中期ビジョン**として、1997年(H9年)から「総合物流施策大綱」を策定してきている。(現行の第5次大綱は2013年6月25日に閣議決定)
- 本大綱に基づき今後推進すべき具体的施策を「プログラム」として取りまとめており、毎年その実施状況を検証(2014年は12月25日に検証実施)。

強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築をめざし、国内外でムリ・ムダ・ムラのない全体最適な物流を実現する。

## (1) 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現

- 我が国物流システムのアジア物流圏への展開
  - 政策対話推進、パレット等の資機材の標準化、北東アジアのコンテナ所在情報の共有)のアジア展開等
- 立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等
  - 国際コンテナ戦略港湾の機能強化・周辺の渋滞対策、高規格幹線道路網等の整備、ITSの推進、シャーン相互通行実現、
  - 国際海上コンテナの鉄道輸送推進
- 関係者の連携による物流効率化等
  - 荷主と物流事業者のパートナーシップ強化、運送契約の書面化、輸送コストの明確化
- 国民生活の維持・発展を支える
  - 過疎地物流ネットワークの維持
- 人材の確保・育成

## (2) さらなる環境負荷の低減に向けた取組

- 鉄道・内航海運の輸送力強化とモーダルシフトの推進、トラック・船舶・鉄道等の省エネ化等
- 荷主・物流事業者の連携による輸配送共同化の促進

## (3) 安全・安心の確保に向けた取組

- 物流における災害対策
  - 道路、港湾等の地震・津波対策の推進・復旧計画等の事前準備、支援物資オペレーションの連携体制整備等
- 社会資本の適切な維持管理・利用
  - 大型コンテナ積載車両の通行経路誘導等
- セキュリティ確保と物流効率化の両立
  - AEO事業者の輸出入手続簡素化等
- 輸送の安全、保安の確保
  - 運行管理制度の徹底・監査の充実、海賊対策の一層の強化等

## 2. 物流政策の取組状況について

### (1) 広域的・体系的な物流ネットワークの構築

- モーダルシフトの推進
- 国際コンテナ戦略港湾政策の推進
- コンテナラウンドユースの取組
- 農産物等の輸出促進に向けた物流システムの構築
- 物流ネットワークの強化
- 車両の大型化への対応

(大型車誘導区間・特殊車両通行許可基準の見直し)

# モーダルシフトの推進

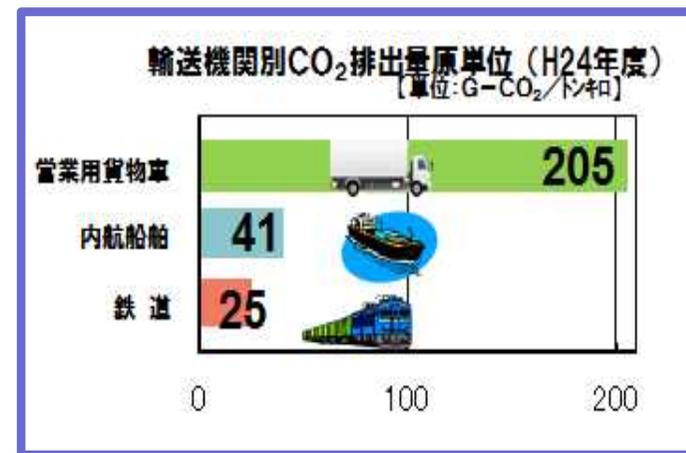
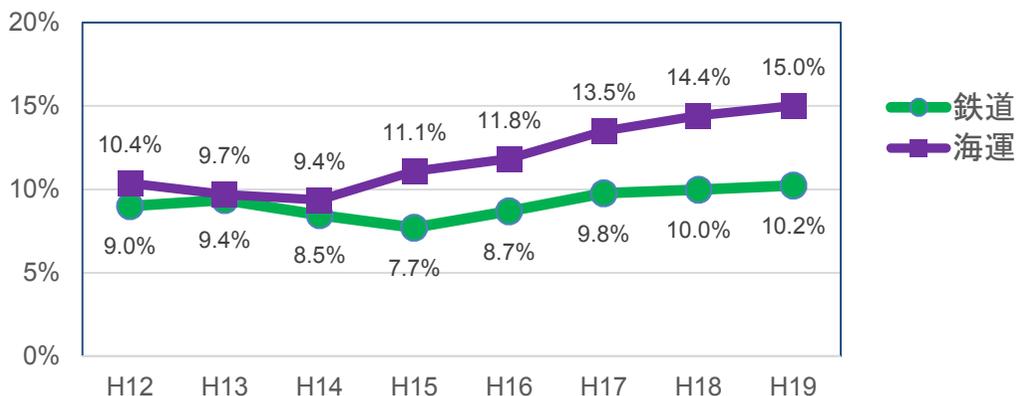
CO2排出削減効果が高く、労働力不足対策にも資するモーダルシフト(トラック輸送から海運・鉄道輸送への転換)を物流事業者と荷主等との連携のもとに推進していく必要がある。

## モーダルシフトとは

幹線輸送においてトラック輸送からCO2排出原単位の小さい、大量輸送が可能な鉄道、海運に輸送モードを転換すること。

内航海運の輸送量をモーダルシフト対象貨物(雑貨)に絞り、500km以上の輸送距離帯で分担率を見ると長距離帯では鉄道は10%程度、内航海運は15%程度のシェアとなる。

【500km以上】鉄道・内航海運(雑貨)輸送量 分担率推移  
(内航は雑貨に限定)(航空貨物除く)



■内航海運輸送量: 貨物地域流動調査の距離帯別の輸送量に、内航船舶輸送統計上での各年度の雑貨割合を乗じ、500km以上の雑貨相当量を試算した数値を利用  
■分担率=(各モード補正後輸送量)/(鉄道+内航海運(雑貨補正分)+自動車輸送量)

## モーダルシフト推進施策

### 運行経費補助

■ 荷主企業と物流事業者が協力して行うモーダルシフトの取組に対し、初年度の運行経費の一部を補助

### 31フィートコンテナ導入補助

■ JR貨物及び利用運送事業者が、10トントラックと同じサイズのコンテナ(31フィートコンテナ)を導入する際に、経費の一部を補助(環境省連携事業)

### シャーシ等設備購入経費補助

■ 中距離、長距離輸送のモーダルシフトを促進するため必要となる設備導入経費の一部を補助(環境省連携事業)

## モーダルシフトの主な課題

- ① 両端の集配輸送との連携
- ② スピード・柔軟性改善(トラックとの比較)
- ③ 輸送時の振動による荷痛みのおそれ改善
- ④ 積載効率の改善
- ⑤ 災害時の安定輸送の確保
- ⑥ 輸出入コンテナの取り扱い促進

# 国際コンテナ戦略港湾政策の概要

## 政策目的

政策目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すること

- 国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化 ⇒ 雇用と所得の維持・創出

※国際基幹航路の我が国への直接寄港が少なくなると、本来最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るというサービス水準の直接の低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシップを経るルートを選択せざるを得なくなり、我が国立地企業が直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失い、海外トランシップルートの料金高騰等立地環境の悪化を招く。また、積み替え時の積み残し等による遅延リスク、荷傷みのリスク等も懸念される。

## 政策目標

平成26年から、概ね5年以内

国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。また、アフリカ、南米、中東・インドといった、現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致も進める。

平成26年から、概ね10年以内

国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面・多頻度の直航サービスを充実する。

## 主な施策

### 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援
- 国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化のための実証



### 国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

- 国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援



### 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化
- 国際コンテナ戦略港湾のコスト削減、利便性向上のための取組の推進
- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資

# コンテナラウンドユースの概要

## ○コンテナラウンドユースとは

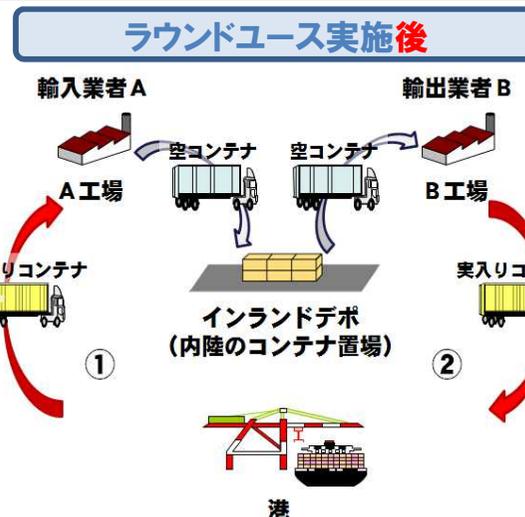
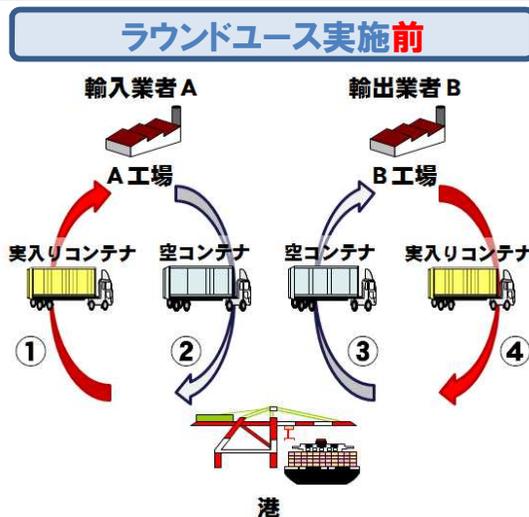
往路及び復路のいずれかが空となる海上コンテナのトラック輸送において、内陸コンテナターミナルの活用等によりコンテナの往復利用(ラウンドユース)を行うもの。

物流の効率化及び二酸化炭素の排出量削減を図る取組であり、物流業界の労働力不足対策にも資するもの。



港湾の渋滞問題(イメージ)

空コンテナの回送が発生  
→港湾ゲート前の渋滞の一因  
→ドライバー不足に拍車



インランドデポ(イメージ)

空コンテナの回送の削減  
→港湾ゲート前の渋滞対策  
→ドライバー不足対策

## ○コンテナラウンドユースの位置付け

### ○総合物流施策大綱(2013-2017)(平成25年6月閣議決定)

(1)産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

【我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等】

グローバル・サプライチェーンの一端を担う我が国物流ネットワークの国際競争力を強化するため、物流インフラの整備や運営効率化を図るとともに、国際物流に不可欠な物流インフラ・物流システムの整備・充実を推進する。

1) (略)インランドデポでのコンテナラウンドユース等を活用した広域からの貨物集約(中略)の促進を図る。

### ○総合物流施策推進プログラム(平成25年9月総合物流施策推進会議決定)

1. 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

(2)我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

1)港を核とした国際物流網の強化

イ)インランドデポ等によるコンテナラウンドユースの促進

インランドデポ等の活用により、内陸地におけるコンテナラウンドユースの環境整備を行う。

### ○交通政策基本計画(平成27年2月閣議決定)

第2章 基本的方針、目標と講ずべき施策

基本的方針B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

目標① 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

[港湾・海運]

<これまでの取組を更に推進していくもの>

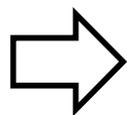
○物流面で我が国の産業競争力の強化を図るため、(中略)コンテナラウンドユースの促進により、国際海上物流システムの改善を図る。

# 農産品の輸出促進に向けた取組

## 政府の取組

○「日本再興戦略」改訂2014(H26.6.24閣議決定)

○農林水産業・地域の活力創造プラン(H26.6.24改訂 本部決定) ※本部:農林水産業・地域の活力創造本部

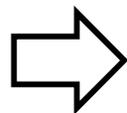


『2020年までに農林水産物・食品の輸出額を1兆円に倍増させ、その実績を基に、新たに2030年に5兆円の実現を目指す目標を掲げ、具体策を検討』

## 検討項目

農林水産物・食品の輸出拡大を推進するため、物流部会において以下の検討を実施。

- 国内荷量の集約によるロットの確保
- 共同輸配送等による効率的な輸送ルートの確保
- 輸送時の品質の維持
- 海外マーケットの開拓

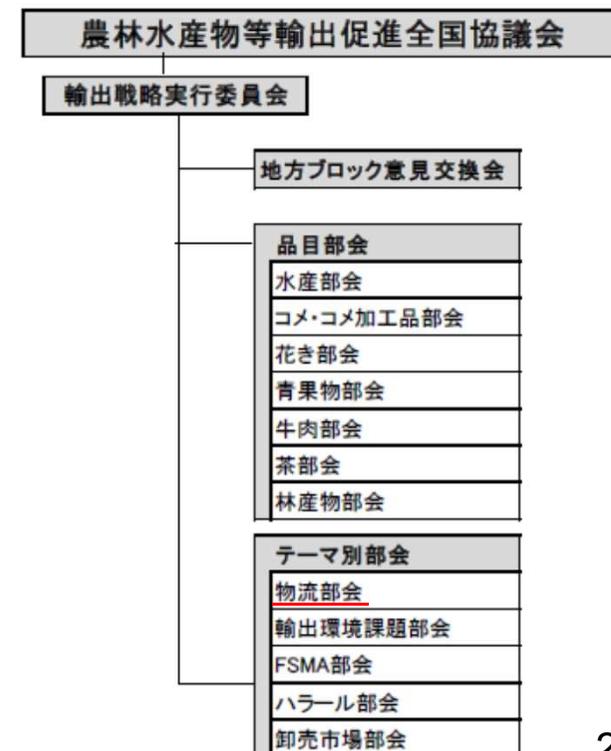


平成26年度においては、農林水産物・食品の輸出に係る関係事業者間(生産事業者、輸出事業者、物流事業者等)の情報共有に有益なマッチングシステムの構築とともに海外販路拡大に向けた検討を実施。

## 委員

学識経験者、日本貿易振興機構、日本経済団体連合会、日本物流団体連合会、全国農業協同組合連合会、物流事業者、農林水産物・食品関連事業者

## 輸出戦略実行委員会構成



# 物流ネットワークの強化①

- 環状道路の整備により、沿線に物流施設や工場が立地する等、民間の投資を喚起
- 運送時間の短縮や物流の効率化等により企業進出が加速し、雇用の促進など、地域の発展に寄与することが期待される

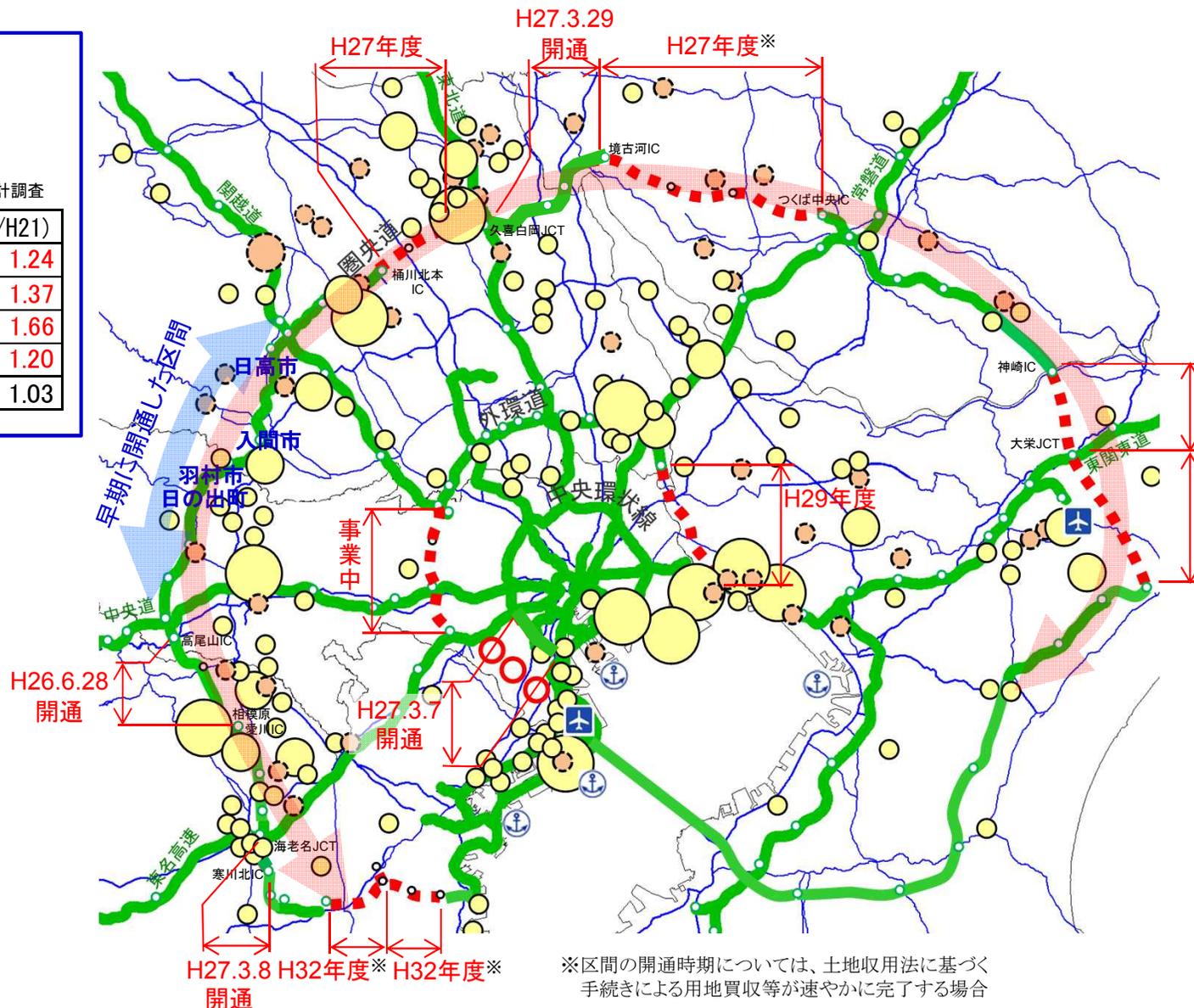
## 【圏央道の早期に開通した区間】

・平成19年に全通した関越道～中央道間では既にストック効果が発現

製造品出荷額（億円）

出典：工業統計調査

市町村名	H21	→	H24	(H24/H21)
日高市	1,271	→	1,579	1.24
入間市	2,823	→	3,872	1.37
羽村市	3,823	→	6,350	1.66
日の出町	529	→	637	1.20
埼玉県+東京都	197,983	→	203,373	1.03



**道路**

- 高速道路
- - - 高速道路(事業中)
- 直轄国道
- 一般国道

**企業立地件数**

- 立地済み ○ 1~2件
- 立地予定 ○ 3~4件
- (H26年9月時点) ○ 5件以上

※区間の開通時期については、土地収用法に基づく手続きによる用地買収等が速やかに完了する場合

出典) 国土交通省調べ(平成7年以降の物流施設、工業団地、工場の立地を抽出)

# 物流ネットワークの強化②

○ネットワーク重心で発生している企業立地ラッシュ

大館市は青森市・盛岡市・秋田市につながる  
高速道路ネットワークの重心に位置する

物流の具体例

事例① : バナナ等果物

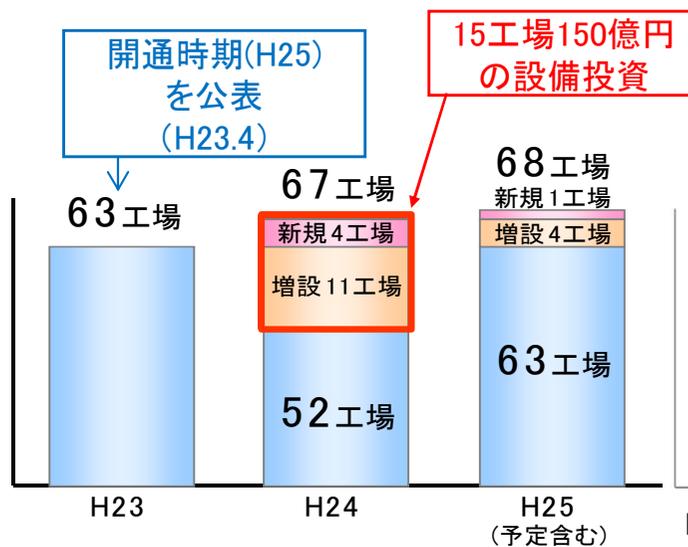
事例② : 人工透析器

高速道路が開通  
(H25.11)

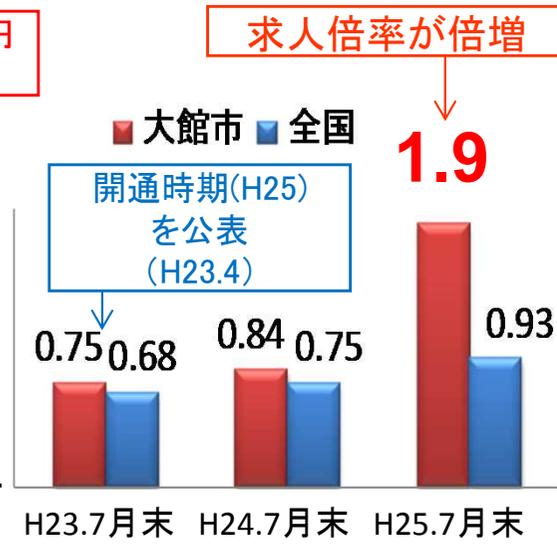
日本海

太平洋

関東・関西の  
医療機関

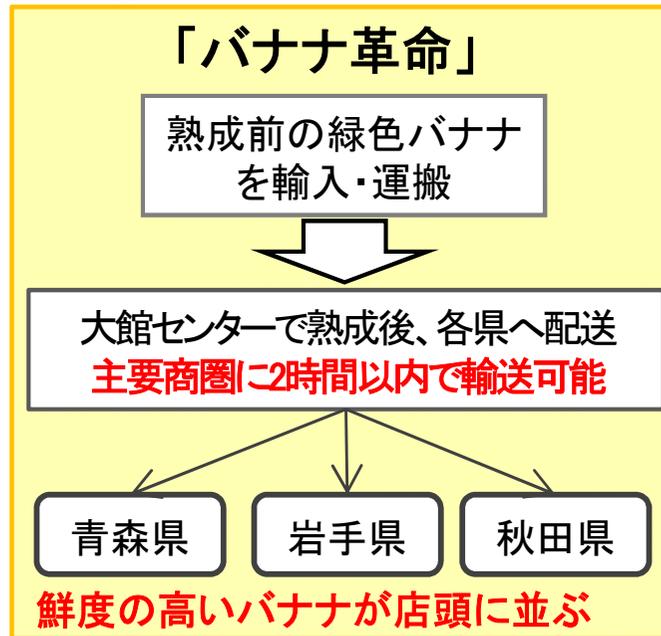


【大館市の主な工場数の推移】



【高卒者の求人倍率の推移】

事例①



事例②



# 大型車誘導区間について

- 道路の老朽化への対応として、適正な道路利用を促進するため、「大型車誘導区間」の運用を平成26年10月より開始
- 一定の大型車両に係る「特殊車両の通行許可」※について、大型車誘導区間のみを通行する場合、国が一元的に審査を行うことで、許可までの期間を短縮
- これにより、重要な物流拠点間を発着する大型車両の通行のシフトを図る

## 効果

- 許可までの期間を短縮することで、望ましい経路へ通行を誘導

20日程度



3日程度

(※申請書類に不備がない場合)

## 今後について

- 道路ネットワークや大型車両の通行状況等を踏まえ、必要に応じ追加指定を実施し、充実を図る

※ 道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の通行に際し、一般的制限値(長さ12m等)を超える車両(特殊車両)について、道路管理者の許可を受けることが必要とされるもの。

例：東京都区部周辺

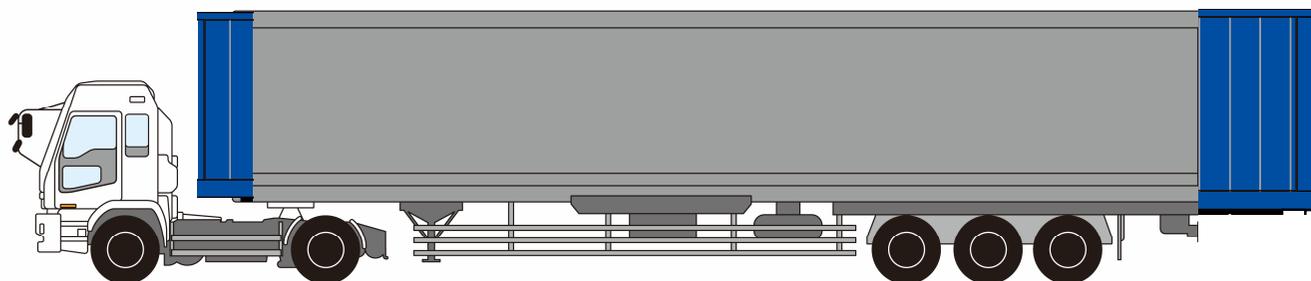


# 特殊車両通行許可基準の見直し(長さ)

- コンテナ車を始めとするバン型等のセミトレーラ連結車の車両長の制限を条件付※1で緩和  
 【H27年3月改正】

## 緩和の内容

**車両長の制限を現行の17mから18mに引き上げ**



車両長17m → 18m(+1m)

(バン型等セミトレーラの制限値)

※1.条件

申請経路内の交差点の交差角90°以内 かつ

全長17.5mまで リアオーバーハング※2  $3.2\text{m} \leq L \leq 4.2\text{m}$

全長18.0mまで リアオーバーハング※2  $3.8\text{m} \leq L \leq 4.2\text{m}$

※2.リアオーバーハングとは、後軸の旋回中心から車両後端まで。

## 緩和の効果

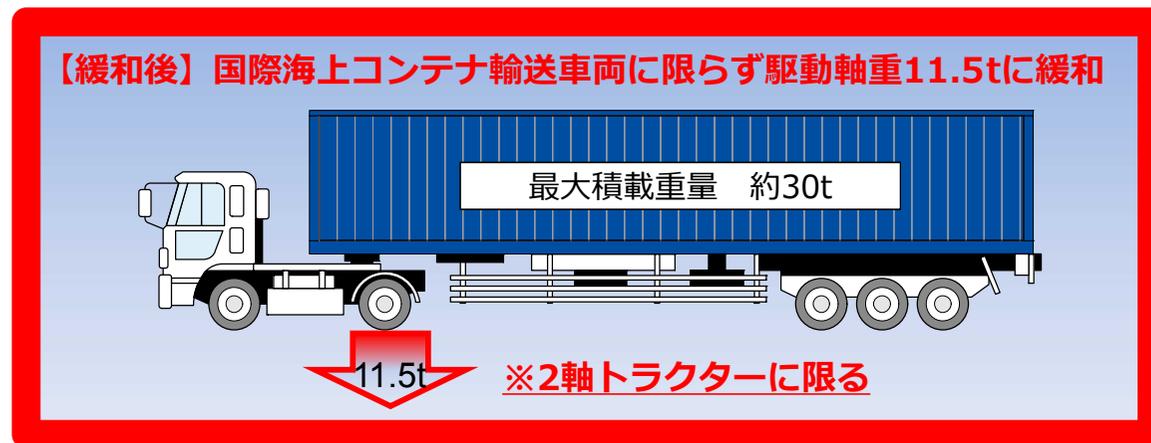
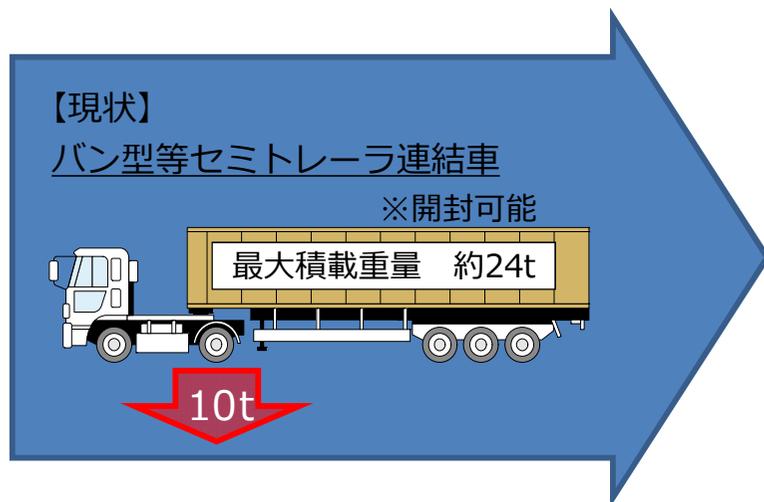
40フィートコンテナより大きな45フィートコンテナが積載しやすくなる

# 特殊車両通行許可基準の見直し(軸重)

- 国際海上コンテナ輸送車両に限り許可されていた駆動軸重をバン型等セミトレーラ連結車にも同等の緩和 【H27年3月改正】

## 緩和の内容

**駆動軸重の制限を現行の10tから11.5tに引き上げ**



※車両制限令第3条第2項に規定されるバン型、タンク型、幌型、コンテナ又は自動車運搬用の連結車の5車種に、あおり型、スタンション型、船底型の連結車を加えた8車種が対象

※エアサスペンションを装着する車両など、今回の緩和により道路運送車両法の保安基準適合となる車両が対象

## 緩和の効果

最大積載重量が国際海上コンテナ輸送車両と同等の**約30tまで積載できる**

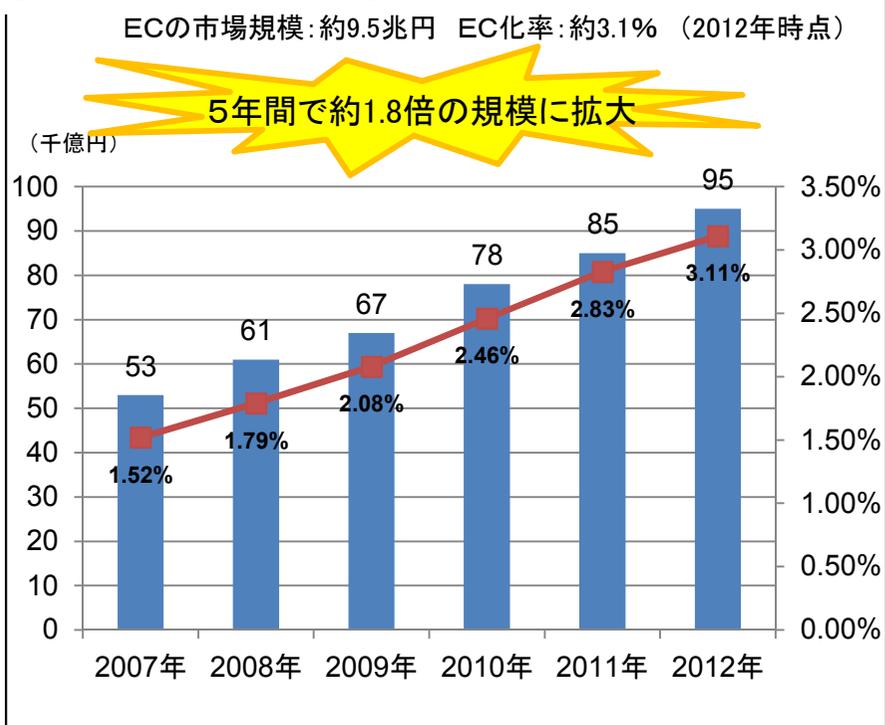
## **(2)地域内の物流ネットワークの構築**

- ・宅配便の再配達削減**
- ・地域の持続可能な物流ネットワークの構築**
- ・地域における共同配送の取組**
- ・物流に配慮した建築物の設計・運用**

# 宅配便の再配達削減

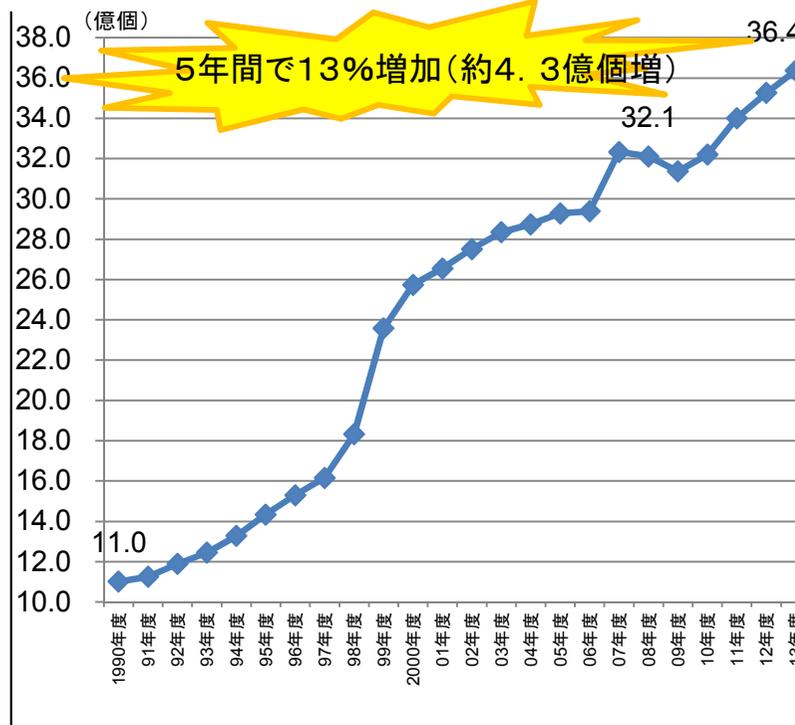
- 消費者の生活スタイルの変化に合わせ発展してきた電子商取引（EC）市場の拡大に伴う宅配便の取扱件数の増加とともに、配達時間が指定されている場合を含め、宅配貨物の不在再配達も増加している。
- 物流分野における労働力不足が懸念される中、今後もEC市場の拡大が見込まれることから、再配達を削減し、物流を効率化することが必要となっている。

## 【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。

## 【物流事業者の声】

再配達の回数  
全体平均 2.2回  
(ヒアリング結果)

To Bの再配達率は小さいため、To Cだけでは、再配達率は2.2回より大きい。

## 平成27年度 調査内容

- 再配達となる消費者行動パターンの把握  
モニタリングにより性別、年齢、世帯状況、時間指定有無、再配達回数などを把握
- 再配達の傾向分析、消費者行動パターンに即した対応方策の検討
- 労働力の負荷軽減効果の試算

## H28年度以降

- 調査結果の活用
  - ・対応方策の試験的实施
  - ・フォローアップ

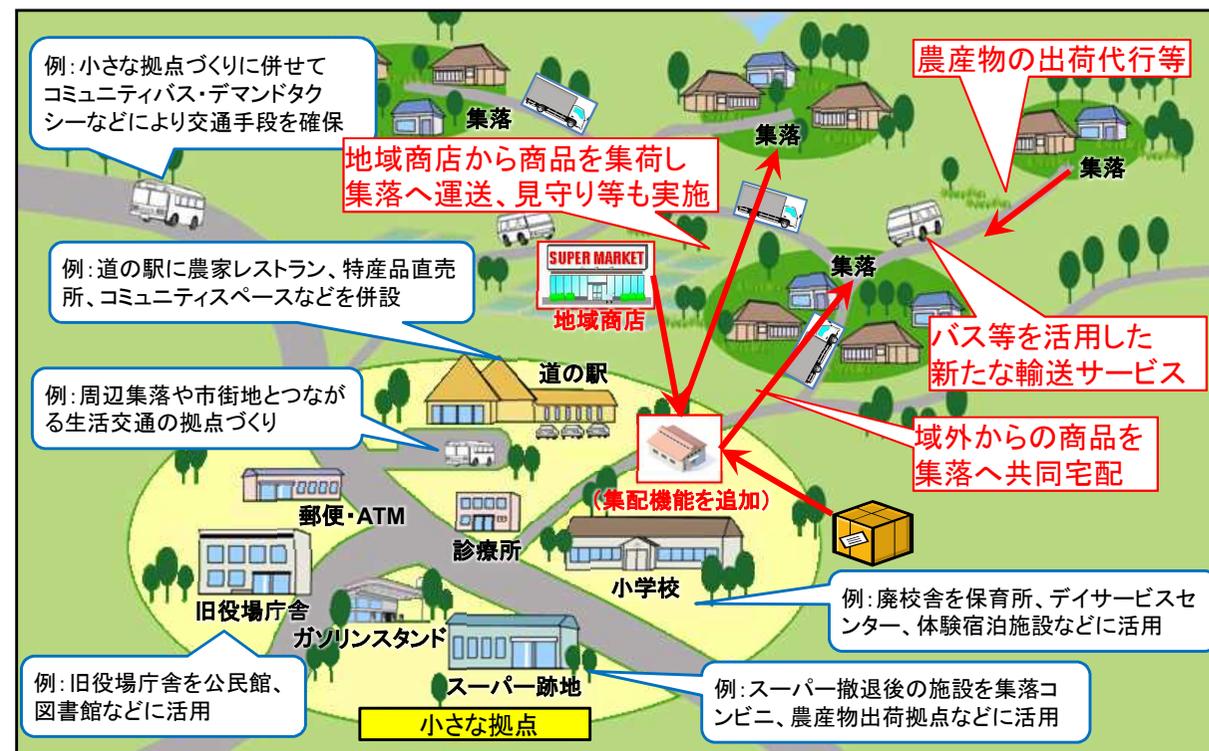
# 地域の持続可能な物流ネットワークの構築

少子高齢化等を背景として過疎化が進みつつある地域では物流の効率が低下する一方、車を運転しない者の増加に伴い日用品の宅配などの生活支援サービス等のニーズは高まっている。

過疎地等における事業者とNPO等の協働による宅配サービスの維持・改善や買い物難民支援等にも役立つ新たな輸送システムを、自治体と連携しつつ構築するため、モデル事業を実施し、オペレーション上の課題や対応策等について検討を行う。

## 【地域の活動拠点(小さな拠点)におけるモデル事業の実施について】

## 【モデル事業における役割分担】



## 【主な検討項目】

- ・地域での意見集約における課題
- ・NPOに求められる能力(輸送能力、荷扱い等の品質、賠償能力等)
- ・物流事業者、NPO、荷主、自治体等の関係者の役割分担のあり方
- ・公共交通を活用した貨客混載の導入や自家用自動車の活用

## 【現在の取組み】

- ・平成26年10月より、学識経験者、物流事業者、地方自治体、NPO等からなる「地域を支える物流システムのあり方に関する検討会」を開催(平成26年10月、12月、2月、3月の計4回開催。)
- 3月31日(火)に報告書を発表済み。
- ・平成27年度予算において、モデル事業を実施。(41百万円の内数)

- 過疎や高齢化が進展していることから、今後、過疎地等における持続可能な物流サービス・生活支援サービスの提供、地域経済の活性化を実現するための取組がその重要性を増している。
- このため、「小さな拠点」を核とした新たな共同配送スキームの構築及び公共交通を活用した貨客混載の導入や自家用自動車の活用により、物流の効率化、生活支援サービスの維持・向上、地域経済の循環促進を実現する必要がある。
- また、これらを進めるための地域における関係者からなる協議スキームを検討する必要がある。
- 今後、モデル事業を実施し、実効性の検証や施策の普及を図る。また、必要に応じ、交通政策審議会交通体系分科会において、同審議会陸上交通分科会自動車部会との連携を行いつつ貨客混載や自家用自動車による有償貨物運送に関する制度的課題の検討を継続・深化する。

# 物流の観点からの建築物の課題(例)

- 例えば以下のような、効率的な集配が難しい大規模施設が存在。
- 東京オリンピック・パラリンピックに向け、今後、大規模施設の建設が増加することが見込まれることから、関係者に対し、物流に配慮した設計・運営を促していくことが望まれる。

## ①天井の高さ不足

**屋内駐車場の天井が低く、トラックが駐車できない**ケースがある。

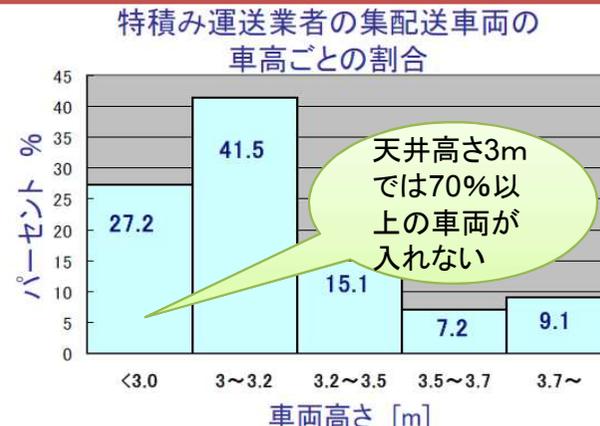
【物流事業者の声】

軽トラックに積み替えて何度も往復しなくてはならない...

離れた駐車場から台車で往復するので大変....



東京都駐車場条例では、荷捌き駐車施設のはり下高さは3.0m以上とされている。



※(一社)全国物流ネットワーク協会の調査結果

## ②駐車スペースの不足

多くのトラックが納品・集荷に訪れるにもかかわらず、**トラック用の駐車場がないか、又は収容台数が不足し、駐車できない**ケースがある。

【物流事業者の声】

空くまで待機するしかない...

配達業者間で場所取りのいざこざが絶えない...

## ③エレベータの不足

荷役に利用できる**エレベータの処理能力(大きさ・基数)が不足し、待ち時間が長くなる**ケースがある。



## ④動線の段差・傾斜

駐車場から最終届け先フロアまでの**動線に段差があったり、スロープの傾斜が急なため、貨物の台車への積み替えが発生**するケースがある。



## ⑤運営面の問題

**納品先施設に物流担当の窓口が存在せず、使用可能な車両サイズ、納品可能時間帯、搬入経路等の事前確認や調整ができない**ケースがある。

駐車スペースが不足しているため、**駐車場利用時間の予約制度の導入を要望しているが、実現していない**ケースがある。

# 地域における共同配送の例 (グリーン物流優良事業者表彰平成26年度 経済産業大臣表彰事例)

## 吉祥寺方式による物流対策事業

### 事業者 (◎：代表者)

吉祥寺活性化協議会◎、コラボデリバリー株式会社、タイムズ24株式会社、株式会社アトレ、豊橋創造大学、武蔵野市

### 事業概要

本事業は、吉祥寺商店街を「安全で歩いて楽しいまち」とすることを目指し、常態化していた配送業者車両の通行、路上駐車、路上荷さばき作業を削減するため、商店会が中心となって以下4つの取組を実施。路上駐車や路上荷さばきの削減に成功し、二酸化炭素の低減も実現。まちの景観や歩行者の快適性も向上。

- ① 共同集配送事業  
共同集配送センターを設置し、そこに集約した荷物を台車で配達。
- ② 「きっちり・すっきり・吉祥寺」推進活動  
荷さばきルール徹底週間を定期的に設けPRチラシの配布や声かけを実施。
- ③ 荷さばきカード事業  
タイムズ24と連携し、荷さばき車両が駐車場を割引料金で利用。
- ④ 大規模店舗による荷さばき改善事業  
アトレ吉祥寺も荷さばきバースの増設などで荷さばき改善に協力。

### 本取組のポイント

- 「安全で歩いて楽しいまち」という目標達成に向けて、商店街の多岐に亘る関係者が協力して、各種取組を長期にわたって継続的に実施している。
- 全国の商店街への展開・応用可能性が高く、モデルケースになる取組。

◎ CO<sub>2</sub>排出削減量 32.0トン (32.0トン → 0トン)

◎ CO<sub>2</sub>排出削減率 100.0%



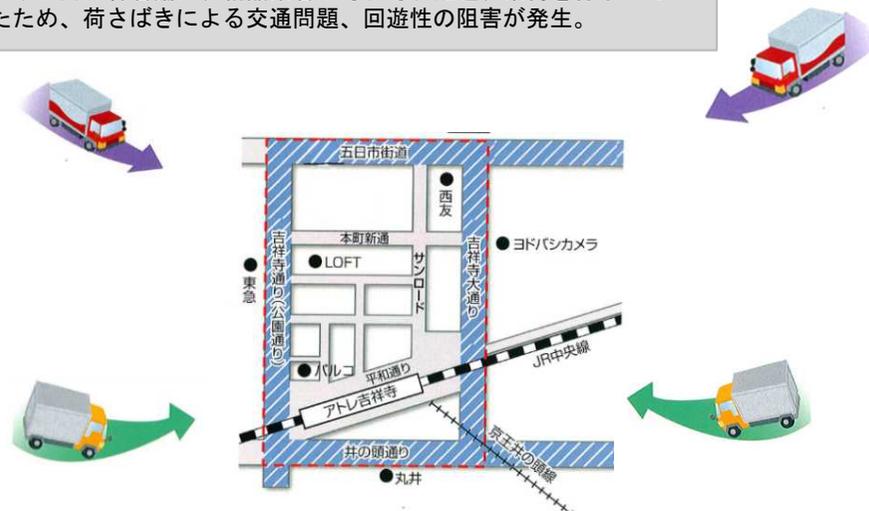
共同集配送センター



商店街の各店舗への配送の様子

### 実施前

エリア内の各店舗に、納品業者がそれぞれ配達、集荷を行っていたため、荷さばきによる交通問題、回遊性の阻害が発生。



### 実施後



共同集配送場に集約して納品することで、商店街地区の荷さばき駐車車両を削減。納品業者各社の荷物を取りまとめて配達することで、まちなかの台車が減少。

- (3) 物流施設の高度化・効率化**
- ・物流施設の高度化・効率化**
- ・災害に強い物流システムの構築**

# 物流総合効率化法に基づく倉庫の高度化・効率化の促進

我が国産業の国際競争力の強化、消費者の需要の高度化・多様化、ドライバー不足等の物流を取り巻く課題への対応の重要性が増大していることに鑑み、流通業務の総合化及び効率化を促進し、物流改革の推進等を図る。

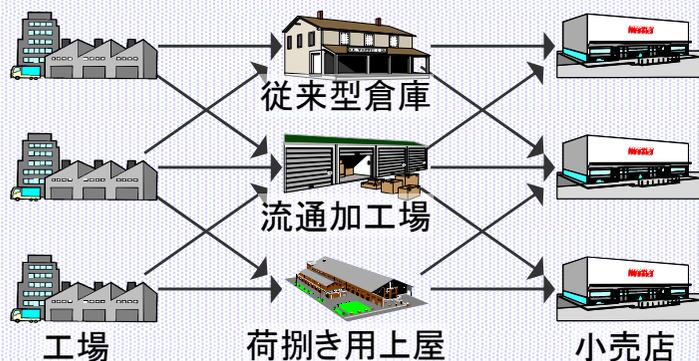
## 政策目的

- 国際競争力の強化
- 環境負荷(CO<sub>2</sub>排出量)の低減
- 地域の活性化

## 近年の物流を取り巻く課題

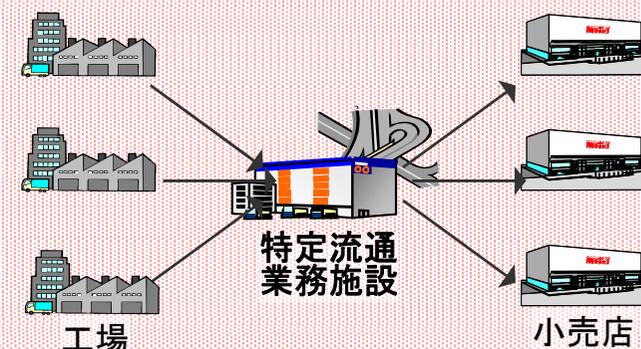
- トラック運転手の不足、燃料費高騰
- 災害時の物流機能の維持

### 非効率な物流



物流網全体の総合化・効率化を促進

### 効率的な物流



## 支援措置

### 物流事業の総合的実施の促進

- 事業許可等の一括取得  
倉庫業、貨物自動車運送事業等の許可等のみなし

### 社会資本と連携した物流拠点施設の整備

- 営業倉庫に関する税制特例  
法人税: 割増償却制度 10%(5年間)  
固定資産税: 課税標準の特例 1/2(5年間)
- 施設の立地規制に関する配慮  
市街化調整区域の開発許可に係る配慮

### 中小企業者等に対する支援

- 資金面等の支援  
中小企業信用保険の限度額の拡充  
長期無利子貸付制度 等

# 大型物流施設の立地動向

○近年、沿岸部や内陸の高速道路(圏央道)等の周辺への大型物流施設の立地が進展。



No.	物件名	事業者	所在地	竣工	延床面積(m <sup>2</sup> )
1	ロジポート燻本	ラサール不動産投資顧問/三菱地所	神奈川県相模原市緑区	2015.01	156,589
2	ランドポート厚木II	野村不動産/野村不動産投資顧問	神奈川県厚木市	2015.01	38,660
3	グッドマン市川	グッドマンジャパン	千葉県市川市	2015.04	75,579
4	GLP綾瀬	グローバルロジスティックプロパティーズ	神奈川県綾瀬市	2015.04	68,642
5	GLP座間	グローバルロジスティックプロパティーズ	神奈川県座間市	2015.07	131,913
6	新木場物流センター	IKインベストメントスリー	東京都江東区	2015.08	46,370
7	GLP八千代	グローバルロジスティックプロパティーズ	千葉県八千代市	2015.10	71,610
8	MFLP日野	三井不動産	東京都日野市	2015.10	212,760
9	レッドウッド生麦物流センター	レッドウッドグループ	神奈川県横浜市長見区	2015.10	62,300
10	レッドウッド佐倉	レッドウッドグループ	千葉県佐倉市	2015.11	85,437
11	GLP狭山日高I	グローバルロジスティックプロパティーズ	埼玉県狭山日高市	2015.12	41,818
12	本牧物流施設開発事業	三菱商事都市開発	神奈川県横浜市中区	2015.12	70,639
13	プロロジスパーク吉見	プロロジス	埼玉県比企郡吉見町	2016.01	108,653
14	ランドポート柏沼南I	野村不動産	千葉県柏市	2016.02	49,524
15	グッドマンビジネスパーク千葉イースト	グッドマンジャパン	千葉県印西市	2016.03	133,443
16	ランドポート柏沼南II	野村不動産	千葉県柏市	2016.04	55,703
17	守谷ロジスティクスセンター	オリックス不動産	茨城県常総市	2016.04	47,818
18	プロロジスパーク習志野5	プロロジス	千葉県習志野市	2016.春	64,600
19	プロロジスパーク千葉ニュータウン	プロロジス	千葉県印西市	2016.春	127,523
20	GLP厚木I	グローバルロジスティックプロパティーズ	神奈川県愛甲郡愛川町	2016.06	89,104
21	ロジクエア久喜	シーアールイー	埼玉県久喜市	2016.夏	43,800
22	MFLP船橋	三井不動産	千葉県船橋市	2016.夏	198,136
23	GLP狭山日高II	グローバルロジスティックプロパティーズ	埼玉県日高市	2016.09	85,539
24	ランドポート八王子II	野村不動産	東京都八王子市	2016.09	36,453
25	物流ビル 新B棟	東京流通センター	東京都大田区	2017.夏	170,000

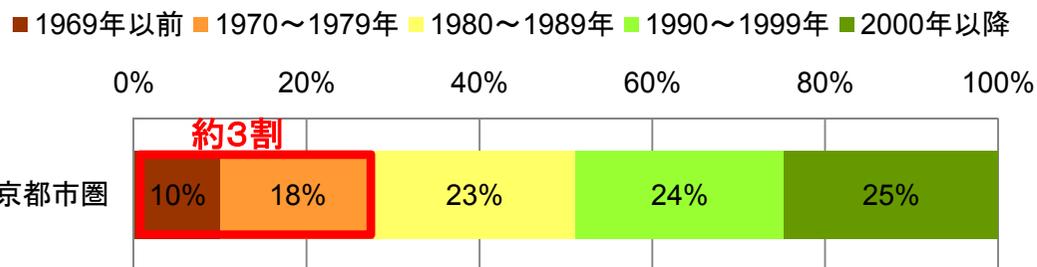
資料: CBRE, Japan Industrial & Logistics Marketview Q4 2014

※2015年2月17日公表

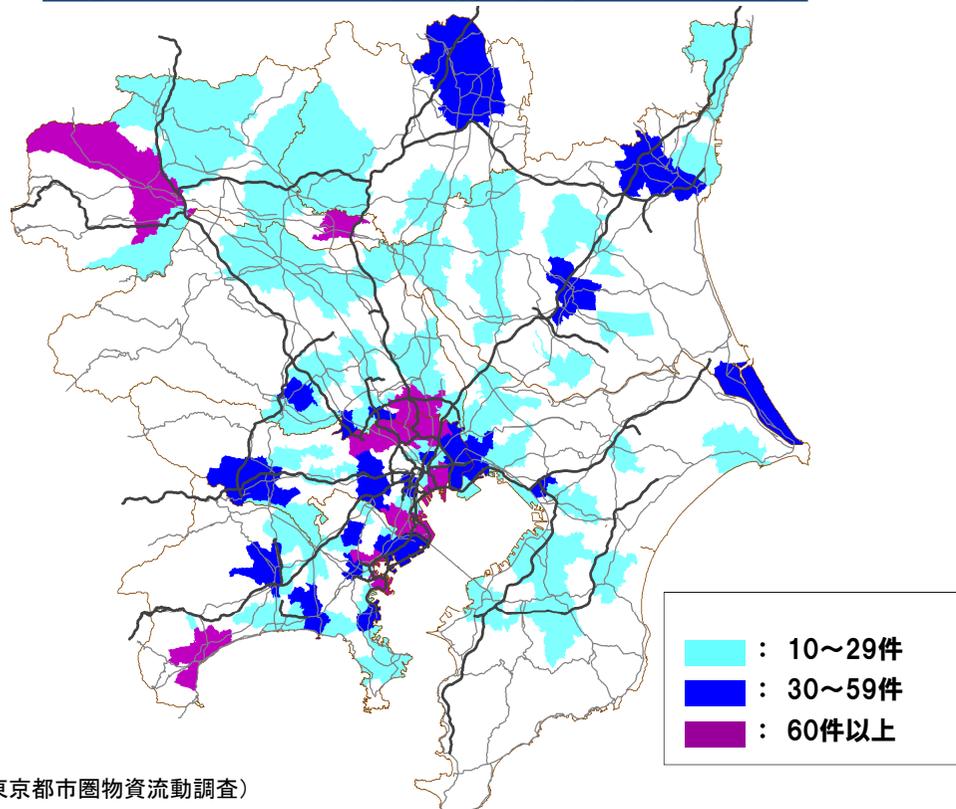
# 物流施設の老朽化の現況

○ 東京都市圏に立地する物流施設のうち、築30年以上経過した施設の割合は約3割で、特に東京都心に集中している。また、冷蔵倉庫については、約半数が築30年以上経過しており、東京都内では、より老朽化の傾向にある。

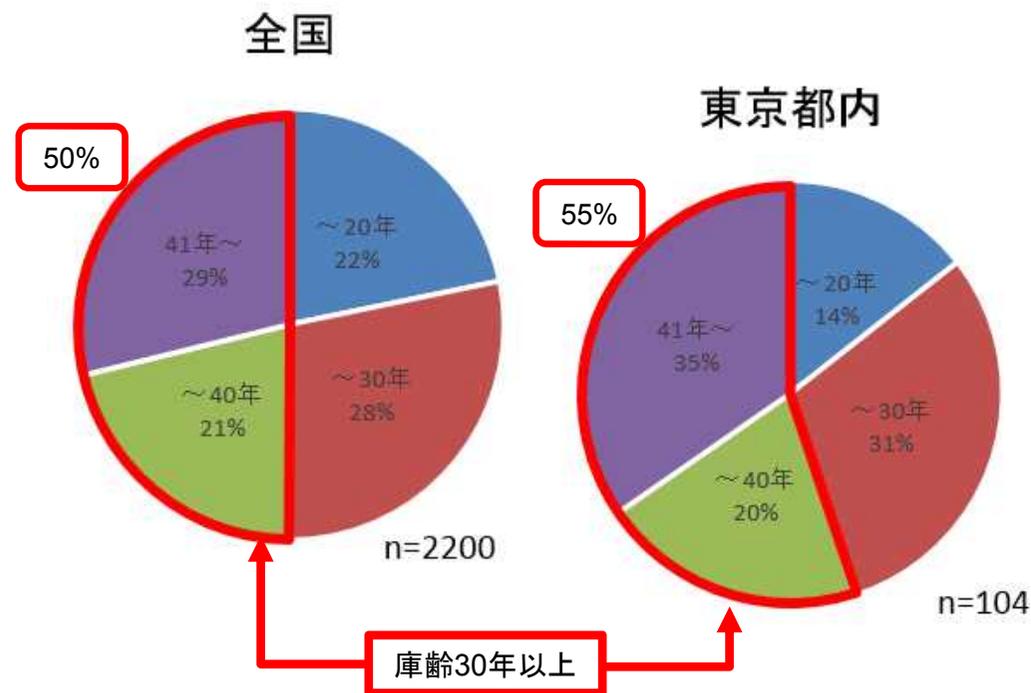
## 東京都市圏全体の物流施設建設年代の割合



## 建設年が1979年以前の物流施設の立地件数



## 営業冷蔵倉庫の庫齢分布



(データ: 日本冷蔵倉庫協会からの提供データに基づき作成)

# 災害に強い物流システムの構築

## 東日本大震災時の支援物資物流の流れにおいて発生した問題点



支援物資物流における輸送や在庫管理等の業務を円滑に行うためには、これらの業務に精通した民間物流事業者のノウハウや施設を活用することが不可欠であることが顕在化

### 主な取り組み内容

■ 全国各地域において、国土交通省が主催して地方自治体・民間物流事業者等が参画する協議会を開催する等し、以下をはじめとした取組を実施

#### ● 民間物資拠点のリストアップ(全国)

支援物資の広域的な受入拠点(広域物資拠点)としての活用を想定する民間物流施設(民間物資拠点)を、全国で1169施設リストアップ

#### ● 官民の協力協定の締結促進(全国)

都道府県と物流事業者団体との間の輸送・保管・職員派遣に関する協力協定の締結を促進

	【震災以前】	→	【平成27年2月28日時点】
・ 輸送協定(トラック協会)	38	→	46
・ 保管協定(倉庫協会)	9	→	31
・ 専門家派遣協定(上記2協会)	18	→	55

ブロック	拠点数	ブロック	拠点数
北海道	175	近畿	140
東北	117	中国	41
北陸信越	84	四国	34
関東	255	九州	137
中部	212	沖縄	8
		総計	1203

(平成27年2月28日時点)

#### ● 非常用電源・非常用通信設備の導入支援

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を支援

【平成23年度補正:約3.8億円  
平成24年度補正:約2.2億円  
平成25年度補正:約1.4億円  
平成26年度補正:約2.2億円】

#### ○ 補助金活用実績 (平成26年度は3/31時点)

地域	東北ブロック	関東ブロック	中部ブロック	近畿ブロック	中四国・九州ブロック	総計
平成23年度	0	36	9	12	2	59
平成24年度	4	7	7	2	1	21
平成25年度	0	3	4	4	2	13
平成26年度	4	0	1	0	1	6

#### ● 多様な輸送手段を活用した災害時支援物資輸送協議会

災害時にトラックだけでなく、船舶、鉄道等も活用した支援物資輸送を実施できるよう、関係者による連携体制を構築

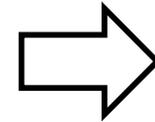
【平成26年度:関東ブロック、平成27年度:中部ブロック、平成28年度以降も順次実施】

## (4) 物流業の海外展開

# 我が国物流システムの海外展開に向けた取組

## 国際物流をめぐる状況

- 我が国産業のアジア諸国への事業拡大
- 経済成長を背景としたアジアにおける貨物量の増大



我が国物流事業者による海外展開

## 目指すべき方向

- 海外進出している我が国産業（製造業、流通業等）の国際競争力の強化
- アジアにおいて増大する物流需要の取込みによる日系物流事業者の成長を通じた我が国経済成長への貢献
- アジア物流圏の効率化を通じたアジアの経済成長への貢献

## 施策の方向性

- 我が国物流事業者による海外展開の促進に向けた環境整備  
（ハード・ソフト両面からのアプローチ）

## 具体的取組み

### 制度改善に向けた働きかけ

- ・各種経済連携協定における協議
- ・物流政策対話の実施

### 先駆的な取組みの支援

- ・鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフト
- ・国際RORO船（※）の活用
- ・クロスボーダー宅配（国境をまたぐ宅配）等

※ トラックが船内まで走行して貨物を積み込める船

### 現地人材育成事業

- ・物流マネジメント、物流技術に関する人材育成

### 物流関連インフラの整備

- ・コールドチェーン（低温流通システム）
- ・ロジスティックパーク（大規模物流拠点）

### 物流機材の標準化等

- ・パレット（※）の標準化
- ・NEAL-NET（北東アジア物流情報ネットワークシステム）

※ 貨物を載せるための平板な台

## **(5)物流における新たな展開等**

- ・物流分野における労働力不足への対策**
- ・物流分野における新技術活用の動向**
- ・手ぶら観光の推進**

# 「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」の策定について

## 策定の経緯

○平成25年度末、景気の回復や消費税率の引き上げに伴う駆け込み需要等により貨物量が増加し、トラック、内航海運等の輸送能力の不足を懸念する声があがった。

○このような状況を踏まえ、平成26年4月に物流問題調査検討会を立ち上げて対策の検討を進め、平成27年3月20日に「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」を策定・公表した。

### 【構成員】

座長：物流審議官  
メンバー：

総合政策局物流政策課長  
土地・建設産業局建設業課長  
道路局企画課道路経済調査室長  
鉄道局長  
鉄道局総務課貨物鉄道政策室長  
自動車局長  
自動車局貨物課長

海事局長  
海事局内航課長  
港湾局計画課企画室長  
一般社団法人日本物流団体連合会理事長  
日本貨物鉄道株式会社専務取締役  
公益社団法人全日本トラック協会理事長  
日本内航海運組合総連合会理事長

## アクションプランの概要

物流分野における労働力不足に対応するためには、短期的な需給ギャップの改善の観点のみならず、今後確実に進む中高年層の大量退職を踏まえた中長期的観点からの対策を講じる必要がある。このため、以下の2つの観点から、官民の関係者が講じべき具体的な施策46項目を総合的にとりまとめたもの。(平成27年度から29年度までの3カ年計画)

### 1. 新規就業の促進と定着率の向上 ～仕事満足度向上作戦～

これまでは物流分野への就業が少なかった女性や高齢者等の労働者層にも就業しやすい魅力的な就業環境の整備や業界イメージの改善、採用活動の強化等により、物流分野への新規就業を促進。

### 2. 物流の効率化・省力化 ～効率性向上作戦～

労働力人口の減少下においても必要な輸送能力を確保するため、大量輸送機関である鉄道・船舶の活用や、共同配送等のオペレーションの合理化、物流に配慮した建築物の設計・運用の促進等により、物流を効率化・省力化。

# 物流分野における新技術活用の動向

- 物流業の担い手不足が懸念される中、物流の効率化や労働者の負担軽減は急務。
- 国土交通省物流審議官部門では、「物流技術研究会」において最新の技術を取り上げ、ロボットやIT等の新技術の、物流への活用方策について研究中。

## 【自動運転・隊列走行】

- 前方の車両を自動で追尾する運転システム
- 高度運転支援技術により、ドライバーの負担軽減と労働力確保を実現
- CO<sub>2</sub>の排出削減にも貢献  
(将来的にはFCV(水素)トラックの開発も期待される)



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

## 【小型無人機(ドローン)】

- 人が搭乗していない航空機
- 軍用機として実用化  
農薬散布、報道、災害調査  
などで活用
- 離島への配送や過疎地での  
配送など、物流への応用が期待される
- 安全確保・悪用防止等が課題



既に活用されている分野も

## 【パワーアシストスーツ】

- 人の力を高める、装着型のロボット
- 重量物の持ち上げを補助し、腰の負担軽減
- 物流現場への導入により、女性の活躍促進・労働者の定着率の向上が期待される



例) 港湾運送事業を行っている  
(株)辰巳商会では、倉庫の現場にて試用



## 【物流施設の自動化】

- 物流センターでは各工程の自動化が進展
- 仕分けロボットの導入により、入荷から出荷まで全自動化される例も
- 3PL等で物流サービスのイノベーションを実現



例) ある医薬品卸売事業者は、物流センターを  
自動化させることにより50%の生産性向上を実現



# ”ETC2.0”の活用

○ “ETC2.0”では、ETC(料金収受)や渋滞回避、安全運転支援等の情報提供サービスに加え、ITSスポットを通して収集される経路情報を活用した新たなサービスを導入

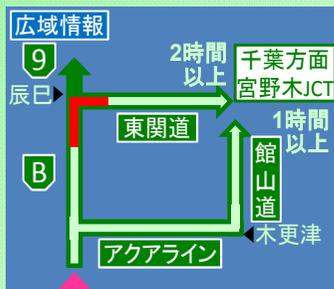
## “ETC2.0”

### 情報提供サービス ※1

#### 渋滞回避支援

広域な交通情報がリアルタイムに配信  
前方の渋滞状況も静止画でお知らせ

<簡易図形>



<静止画>



#### 安全運転支援

落下物や渋滞末尾情報、前方の静止画  
など危険事象に関する情報を提供

<簡易図形>



<静止画>



#### 災害時の支援

災害発生と同時に災害発生状況とあわせて、支援情報を提供

<簡易図形>



地震発生、通行止です。後方を確認しハザードランプをつけゆっくり左側に停車して下さい。

料金収受システムから  
運転支援システムへ



### 経路情報を活用したサービス(導入予定)

経路情報を活用することにより、  
・渋滞等を迂回する経路を走行したドライバーを優遇する措置  
・特車の経路確認と許可の弾力化  
・商用車の運行管理支援  
などのサービスを今後展開する予定

### 広がる民間サービス

その他、今後も順次新たなサービス追加を検討

- ・車両の出入管理※2
- ・民間駐車場決済※2
- ・ドライブスルー決済
- ・観光等の情報提供など



<駐車場決済イメージ>

※2 サービス実施中

※1 これまでITSスポットサービスとして呼ばれていたサービス

# 「手ぶら観光」の推進に向けた取組

○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。

## 【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・パンフレット等も作成中。

○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、昨年12月から3回開催。