

# 物流をめぐる状況について(参考資料⑤)

## ～物流の現状及び物流政策の取組状況等～

### 2. 物流政策の取組状況について

#### (4) 物流業の海外展開

#### (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
- ・自治体における物流への取組
- ・物流分野における新技術活用の動向
- ・手ぶら観光の推進

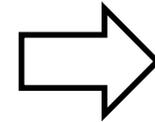
## 2. 物流政策の取組状況について

### (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

先駆的な取組みの支援

現地人材育成事業

物流関連インフラの整備

物流機材の標準化等

- ・各種経済連携協定における協議
- ・物流政策対話の実施

- ・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

- ・物流マネジメント、物流技術に関する人材育成

- ・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)

- ・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

# アジア物流パイロット事業の推進

- 我が国は、これまでも主にハード面を中心に、アジアにおける国際物流システムの中核となる物流インフラの整備に貢献してきた。
- 今後は、ハードの管理・運用等のソフト面で、質の高い我が国物流事業者のビジネスモデルを官民が一体となって、戦略的に展開することが必要。

## <パイロットプロジェクトのイメージ>

**海**

ASEAN域内における海陸一貫輸送の迅速化

**【課題】**

インドネシアーASEAN大陸諸国間を結ぶ海陸の輸送ネットワークにおけるリードタイムの短縮へのニーズの高まり

**【対策】**

高度な輸送ニーズに対応できるRORO船を活用した海陸一貫輸送による迅速で効率的な我が国物流システムの展開を図る

**【効果】**

- ① リードタイムの短縮(荷物を車両ごと搬出入)
- ② クレーン等の整備なしに就航可能(港の柔軟な活用)



より迅速・効率的な輸送を実現

**鉄**

ミャンマー内陸輸送の貨物鉄道へのモーダルシフト

**【課題】**

ミャンマーの港湾と内陸主要都市間において効率的な輸送システムの欠如(現行はトラック)

(増大する輸送需要への対応)

**【対策】**

トラック輸送を海上コンテナ鉄道輸送へシフトさせ、より効率的で環境に優しい我が国物流システムの展開を図る

**【効果】**

- ① 大量一括輸送の実現
- ② 大幅な輸送コスト削減
- ③ CO<sub>2</sub>削減



**陸**

メコン域内クロスボーダー輸送の円滑化

**【課題】**

メコン域内の国境における煩雑な通関手続き等

**【対策】**

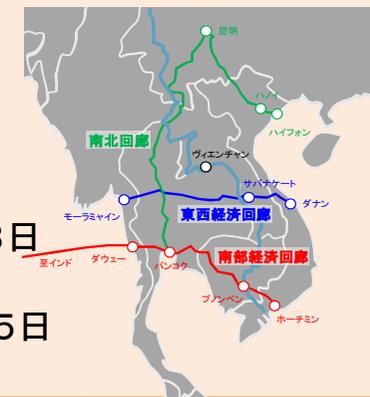
同域内物流の要であるラオスを中心にクロスボーダー輸送の実証等により、我が国物流事業者によるクロスボーダー輸送の活性化を図る

**【効果】**

リードタイムの短縮

海上輸送 10~13日

陸上輸送 最短2.5日



パイロット事業の実施を通じて、我が国の質の高い物流システムを相手国にアピールするとともに支障となる課題の調整のため、**政府レベルでの働きかけを加速**

# ASEANとの連携・協力

## 政策間対話・ 物流人材育成

### 政策対話・ワークショップ

#### 政策対話

物流の課題に対する相互理解を目的とした日本とASEAN各国との間の二国間による政府間対話。



#### ワークショップ

対象国の現地物流事業者の技能向上を目的に講義や実演会を実施。



#### <開催実績>

平成25年度: タイ、インドネシア  
平成26年度: ミャンマー、ベトナム

## 現地物流人材育成

### 物流人材育成事業

ASEAN地域の物流市場の将来を担う人材が、日本の質の高い物流システムを効果的に理解できるよう、日本の物流専門家による実習・実技訓練を実施。

これにより、日系物流事業者による優秀な現地人材の確保を支援。

(具体的な取組み)

- 物流マネジメント研修  
(ホーチミン交通大学)
- 物流技術系研修  
(ハノイ交通技術大学)



<荷役等のデモンストレーション>

## グリーン物流の普及・浸透

### <グリーン物流> 日ASEANグリーン物流専門家会合

ASEAN戦略的交通計画2011-2015(ブルネイ・アクションプラン)におけるグリーン物流の取組みを促進するため、ASEAN側からの支援要請に基づき、日・ASEANグリーン物流専門家会合を開催(クアラルンプール)。

今後も、専門家会合の継続的開催等を通じ、ASEANにおけるグリーン物流の促進を図るため、共通の目標及び取組みについて議論。



## **(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**
- ・自治体における物流への取組**
- ・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。

# 「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」の概要(1)

【定性的目標】 人材の確保・育成や物流の効率化・省力化を進め、国民生活や産業活動に必要な物流機能を安定的に確保する。

## 1. 新規就業の促進と定着率の向上

### (1) 就業環境の改善

#### 【趣旨】

労働者の待遇の改善や労働負荷の軽減等を進め、新規就業の促進や定着率の向上を図るため、運賃の適正收受の取組に加え、手荷役や長い手待ち時間の削減等により、女性や高齢者等にとっても働きやすい就業環境の実現を図る。

#### 【施策の例】

- トラック運転者の賃金等の待遇の改善に向けた運賃・料金の適正收受等の促進
- 荷役及び手待ち時間に係る商慣行等の見直し



ガイドラインの普及やセミナーの開催を通じ、契約の書面化を進めるとともに、買ったときや不当な代金減額等の問題となる取引の解消、手待ち時間の短縮、契約に基づかない附帯作業の改善等を促進する。

- 中継輸送の導入促進に向けた運行管理制度等のあり方の検討

ITを活用した中継輸送に対応した運行管理制度等のあり方を検討する。



### (2) 業界イメージの改善

#### 【趣旨】

国民生活や産業活動を支える社会インフラとしての物流が果たす社会的意義に対する国民の理解を増進するとともに、根強い「3K」労働との先入観を払拭して、ポジティブな側面を含む現代の物流に対する正しいイメージの醸成を図る必要がある。このため、ホームページの充実や各種イベント、教育現場との連携等を進める。

#### 【施策の例】

- 業界研究セミナー、合同インターンシップの開催



(H27.1.17業界研究セミナー-物流連主催、国交省後援)

参加した学生の約93%が、「物流業界への興味が増した」と回答

- 教育現場との連携

物流業の社会的意義について、災害時の支援物資輸送の取組などをPRする。



東日本大震災の際、県からの要請を受けた岩手県トラック協会が支援物資輸送に貢献。

### (3) 人材の確保・育成

#### 【趣旨】

新規雇用・資格取得等に対する助成制度や退職自衛官の活用等に関する情報提供を行うこと等を通じ、各事業者における必要な人材の確保・育成を支援する。

- 【施策の例】 ○人材の確保に係る支援制度の周知の強化

## 【関連数値目標】

- ①道路運送事業等に従事する女性トラック運転者数 <2013年度 約20,000人 → 2017年度 約30,000人>
- ②トラック事業の運送引受時における運送契約に関する重要事項の書面化普及率 <2013年度 40%程度 → 2017年度 65%程度>
- ③高齢船員の退職に見合う船員採用者数の水準(1事業者平均)<2011年度 1.83人 → 毎年度 1.83人以上を維持>

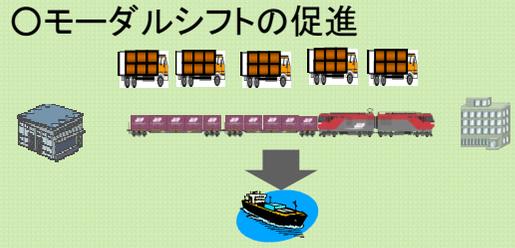
# 「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」の概要(2)

## 2. 物流の効率化・省力化

### (1) 大量輸送機関の活用

**【趣旨】**  
 中長期的に労働力人口の減少が見込まれる中で、大量輸送機関である鉄道や船舶による貨物輸送の促進が重要性を増していることから、モーダルシフト促進施策の強化を行う。

**【施策の例】**



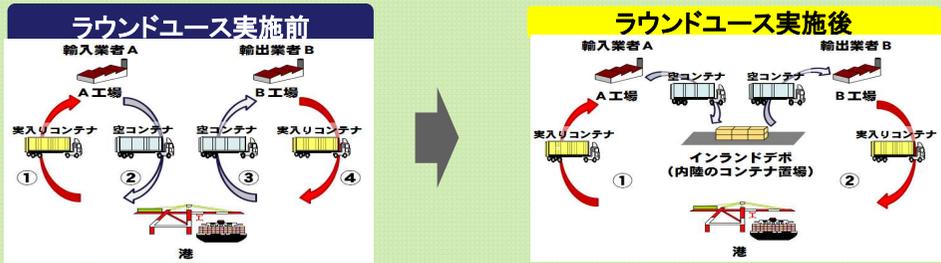
- ・運行経費、設備導入経費補助
  - ・荷主や消費者への普及・啓発
  - ・鉄道による国際海上コンテナ輸送の促進等
- により、モーダルシフト促進施策を総合的に展開する。

### (2) オペレーションの効率化

**【趣旨】**  
 トラック輸送の効率化を図るため、共同輸配送や、過疎地等における「小さな拠点」を活用した宅配便の共同配送、国際海上コンテナのコンテナラウンドユースの促進等により、オペレーションの合理化を図る。

**【施策の例】**

○国際海上コンテナのラウンドユースの促進



**【関連数値目標】**

- ①大量輸送機関の輸送量  
 鉄道による貨物輸送トンキロ <2012年度 187.0億トンキロ → 2017年度 210.8億トンキロ>  
 内航海運による貨物輸送トンキロ <2012年度 333.0億トンキロ → 2017年度 354.5億トンキロ>
- ②荷主におけるモーダルシフトの取組率 <2012年度 31.3% → 2017年度 40%以上>
- ③JR貨物の100系コンテナ貨車(高さ8ft6inの国際海上コンテナ輸送に対応)保有割合 <2013年度 74.5% → 2017年度 89.1%>
- ④荷主における共同輸配送の取組率 <2012年度 30.8%程度 → 2017年度 40%以上>

### (3) 物流に配慮した建築物の設計・運用

**【趣旨】**  
 既存の建築物の設計・運用において物流の効率化を阻害している要因を整理し、物流に配慮した建築物の設計や運用を関係者に促す。

**【施策の例】**

○物流に配慮した建築物の設計・運用の促進



- <具体的な課題の例>
- ・建物内駐車場の高さ不足
  - ・荷捌き場・駐車場のスペース不足
  - ・貨物用エレベーターの不足
  - ・建物内の搬出入経路が不明確 等

**【写真】**  
 ビル内の駐車場に入れず、周辺の道路上で荷捌きを行っている様子。

### (4) 輸送能力の向上

**【趣旨】**  
 トラックや船舶の大型化等を進めることにより、輸送効率の向上を図る。

**【施策の例】**

○船舶の大型化の促進



平均的な総トン数以上のモーダルシフト船の建造を促進し、輸送効率を向上

# 茨城県総合物流計画（茨城県／平成23年10月改定）

茨城県では平成14年より北関東自動車道や常陸那珂港の活用を意識した総合物流計画を策定。平成23年の改定では、効率的で環境にやさしい首都圏物流の構築と、さらなる企業立地や産業活性化を促進を目指す取組を推進するため、「首都圏における物流の再編」「安全・確実、効率的な物流の推進」「環境負荷の少ない物流の実現」の3つを目標とし取組を推進。

## ○策定の趣旨

近年、輸送時間の短縮やコスト削減、地球温暖化対策等の面から、茨城県の広域交通ネットワークのメリットを生かした企業立地が進展。

茨城県の物流ネットワークの早期整備と利用促進に取り組むことにより、この流れを加速し、首都圏全体の環境負荷の少ない物流への再編を促すとともに、同県へのさらなる企業立地等を促進するため策定。

## ○現状の課題

### 物流を取り巻く状況

- グローバル化の中、国際競争力の強化等物流の高度化・効率化が要請されており、戦略港湾への選択と集中が進む
- 物流分野においても、環境負荷の一層の低減が求められている
- 東日本大震災では、サプライチェーンの寸断など課題が示される

### 茨城県における物流の現状と課題

#### 1. 同県の物流概況と企業立地動向

- 同県の貨物輸送量は横ばい、県内重要港湾は伸び
- 交通インフラ整備、企業誘致等により、工場立地が進む

#### 2. 物流を支える広域交通基盤の構成等

- 茨城空港開港、北関東道の開通など物流環境は変化
- 震災により被災した交通インフラの復旧・復興が必要

#### 3. 物流の課題

- ボトルネックの解消等物流インフラの整備と、それを活用する物流関連企業等の誘致により物流の活性化が必要
- 競争力強化のための物流効率化・高度情報化が必要
- 環境に優しい物流体系や、災害に備えた物流体制が必要

## ○茨城県物流の基本方向

### 【基本テーマ】

### 首都圏における環境にやさしい物流ネットワークの形成

#### 目標1

首都圏における物流の再編

#### 目標2

安全・確実、効率的な物流の推進

#### 目標3

環境負荷の少ない物流の実現

【目標実現に向けた物流施策】…各目標に対して39の具体的施策を掲げる

【重点戦略】…特に重点的・優先的に取り組む施策群を提示

#### 戦略1: 効率的で環境にやさしい東西物流の構築

重点施策: 港湾施設の早期復旧、物流ボトルネックの解消に向けた北関東関連道路等の整備促進 等

#### 戦略2: 首都圏の一翼を担う生産・物流機能の集積

重点施策: 圏央道の早期開通、物流企業の立地を促進する物流総合効率化法の活用 等

#### 戦略3: 新たな国際物流の展開

重点施策: 農林水産物・食品等の積極的な輸出など戦略的な販路拡大の推進、鹿島港国際バルク戦略港湾育成プログラムの推進 等

計画期間: 平成23年度から平成27年度(5年間)

推進体制:

- 国、県、市町村及び物流事業者等関係者の連携・協働
- 茨城県物流推進連絡会議による各種取組や目標の進行管理
- 企業誘致やポートセールス、物流セミナーの開催などを通じ、本県物流の優位性等を積極的にPR

静岡県がおかれた地理的優位性を活かし、物流の視点から新産業の創出と地域経済の活性化を図ることを目的とし、「戦略物流推進本部」において策定。「地域」「産業」「交通」「環境」の4分野において目標を定めて戦略を示すとともに、官民連携でのビジョン推進を掲げている。

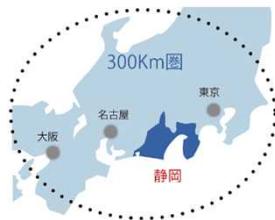
## ○策定の趣旨

静岡県は三大都市圏のほぼ中間に位置し、陸・海・空の交通ネットワークを有効に活用できる地政学的に恵まれた位置にある。

この優位性を活かし、県内産業の発展や県民生活の向上を図る上での物流の役割の重要性に着目し、物流の視点から新たな産業の創出と地域経済の活性化を目的とする本ビジョンを策定。

## ○物流における静岡県の優位性

＜日本の中心に位置する静岡県＞



### 1. 恵まれた地理的条件

日本三大マーケットにアクセス至便  
北陸圏も新たな市場に

### 2. 充実した陸・海・空の交通ネットワーク

新国土軸となる新東名高速道路が開通  
世界へ繋がる充実した航路網を持つ駿河港  
静岡の新たな空の物流拠点“富士山静岡空港”

### 3. 全国屈指の「ものづくり」県

多彩な分野で全国トップクラスの産業集積  
産学官連携で新産業の創出を支援 / 企業の進出もバックアップ

### 4. 高品質な農林水産物と6次産業化

静岡県は「食の王国」、「食の都」づくりを推進

### 5. 災害に強い防災先進県

災害に強い交通ネットワーク  
災害時の代替機能の確保

### 6. 内陸のフロンティアを拓く

新東名高速道路など内陸部の新たな国土軸として注目

## ○静岡県の目指す戦略物流

目標Ⅰ 魅力ある地域づくりと豊かな県民生活の実現【地域を豊かにする】

戦略1 地域の活力を高め、豊かな暮らしを支える物流システムの構築

1. 東海地震など災害に強い物流機能の確保
2. 地域を支える効果的な物流システムの構築
3. 生活環境と物流機能が調和したまちづくり
4. 内陸における物流機能を活かした新たな地域づくり

目標Ⅱ 「ものづくり」と「ものづかい」の促進による県内産業の発展【産業を強くする】

戦略2 特色ある本県産業の発展を促進する物流機能の強化

1. 農林水産物を活かした産業を支える物流機能の強化
2. ものづくり産業の高付加価値化を支える物流機能の強化
3. 次代を拓く物流産業の育成

目標Ⅲ 陸・海・空の交通基盤を活かした物流立国“ふじのくに”の形成【交通基盤を活用する】

戦略3 陸・海・空の交通ネットワークの活用促進

1. 陸・海・空の交通ネットワークの一層の充実
2. 国際物流の促進
3. 広域物流の促進

目標Ⅳ 環境負荷の少ない資源循環型社会の実現【環境を大切に】

戦略4 環境と調和した物流の促進

1. 環境負荷の低減に資する物流の促進
2. 循環型社会の形成をサポートする静脈物流の促進

計画期間：「静岡県総合計画」の計画年次である平成31年度まで  
推進体制：

- 民間事業者との連携 / 国・市町との連携 / 各種計画との連携 によるビジョンを推進
- 行政が連携して施設・技術・制度のインフラを整備し、民間事業者との連携と支援を実施

青森県では、東日本大震災の経験を通じ、海上アプローチの良さと物流拠点としてのポテンシャルという大きな強みを持っていることを認識。青森県復興ビジョンにおいて、創造的復興に向けた取組の一つとして「北東北の物流拠点機能の強化」が位置づけられ、復興調整費を用いた調査事業を踏まえ「青森県ロジスティクス推進懇話会」において策定された。

## ○戦略の趣旨

製品の高付加価値化や市場開拓などの事業活動を一層充実させるには、時間、距離、コスト、情報の壁を乗り越え、消費市場と生産市場が円滑につながる環境づくりが不可欠。

そのためのロジスティクス基盤を中長期的な視野の下に育成・整備し、国内・世界との経済交流の拡大をめざす。

## ○戦略策定の背景

### ◆青森県の物流史

- ・縄文文化の発達を支えた海上交易 / 中世の十三湊、江戸時代の北前船寄港地など環日本海物流に重要な役割。
- ・青函連絡船、フェリーが北海道・本州間物流の大動脈として機能。

### ◆東日本大震災で再認識した物流機能

- ・被災した八戸港は、いち早く機能の復旧が図られ、青森港や大間港等と連携し、東北への物流供給基地となった。
- ・本県の港湾は、全方位的な海上アプローチの良さから、国内におけるサプライチェーン寸断へのリスクヘッジを担える大きなポテンシャルを有していることが浮き彫りとなった。

### ◆グローバル物流環境の変化

- ・津軽海峡には北米とアジアの間の国際貨物のうち約3割が集中。将来的には北極海航路の実現可能性が見込まれている。
- ・津軽海峡は、欧州や北米とアジアをつなぐゲートウェイとなる可能性を秘めている。

## 戦略の全体像



## 戦略の将来像

### 【将来像(2030年のめざす姿)】

- 北東アジアにおけるグローバル物流拠点化
- 視点1 アグリビジネスを支えるロジスティクス拠点
- 視点2 国際的な動脈物流と直結したグローバル・ロジスティクス拠点
- 視点3 食料・資源・エネルギーに関するロジスティクス拠点



計画期間:「青森県基本計画未来を変える挑戦」に合わせ  
 平成26年度から平成30年度までの5年間  
 推進体制:国、北海道、東北等との連携推進や津軽海峡  
 エリアの重要性の国に対する働きかけ 等を示す

# 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



- 2011年、全国の高速道路上を中心に、路側機約1,600箇所の整備が完了し、世界初の路車間通信サービス開始。
- 道路に設置された「路側機」と自動車に搭載された「対応カーナビ」との高速・大容量通信を実現。
- 2015年より、全国の直轄道路にプローブデータを収集する路側機を設置。

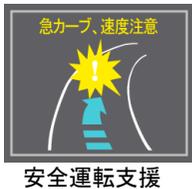
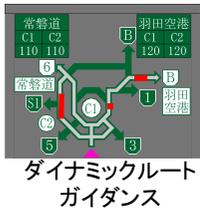
## 路車間通信のイメージ



高速・大容量  
通信



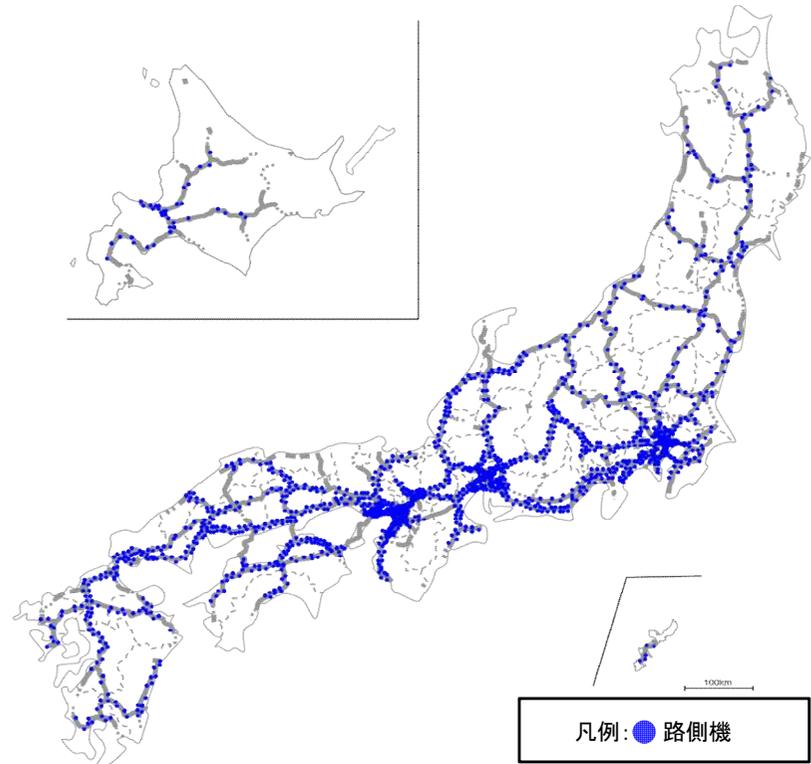
## 情報提供



## プローブデータの 収集

- ・速度情報
- ・経路情報 など

## 路側機の設置箇所(高速道路)



- ・都市間高速道路については、JCT(約90箇所)の手前も含め、おおむね10~15kmおきに設置。
- ・都市内高速道路については、約4kmおきに設置。

# 自動運転への対応状況

自動運転の分類	自動車メーカーの開発状況	現行法令における取扱い
運転支援型自動運転: 緊急時は運転者が操作 (運転者がいることを前提とした自動運転)	運転支援の高度化を目指す	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特別な手続きなく、公道走行が可能(※1)</li> </ul>
完全自動運転: 緊急時もシステムが操作 (運転者が不要な自動運転)	当面目標とはしておらず、試験走行の予定もない	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転者がいることを前提とした現行の自動車の概念を変えるもの</li> <li>・今後、技術の進展に伴い相応しい制度のあり方について検討の必要あり</li> </ul>

## 国際的な取組み

- ・国連の「自動運転分科会」において、英国との共同議長として完全自動運転も含め国際基準づくりをリード
- ・当面、自動運転技術の導入に障壁となっている国際基準の改正を提案中(※2)

## 国内における取組み

- ・2014年6月、自動走行がSIP(戦略的イノベーション創造プログラム)のテーマとして選定され、通信技術を利用した自動運転の実用化を目指すことが決定
- ・2020年の東京オリパラを一里塚に自動運転を実用化すべく、関係省庁連携して技術開発等を推進

(※1)トヨタ、ホンダ、日産等の公道走行試験車(車線変更支援システム等を搭載)にナンバー交付済。

(※2)国連規則では時速10km以上での自動操舵は禁止。

(平成25年10月)



(平成25年7月)



(平成25年9月)



(参考)

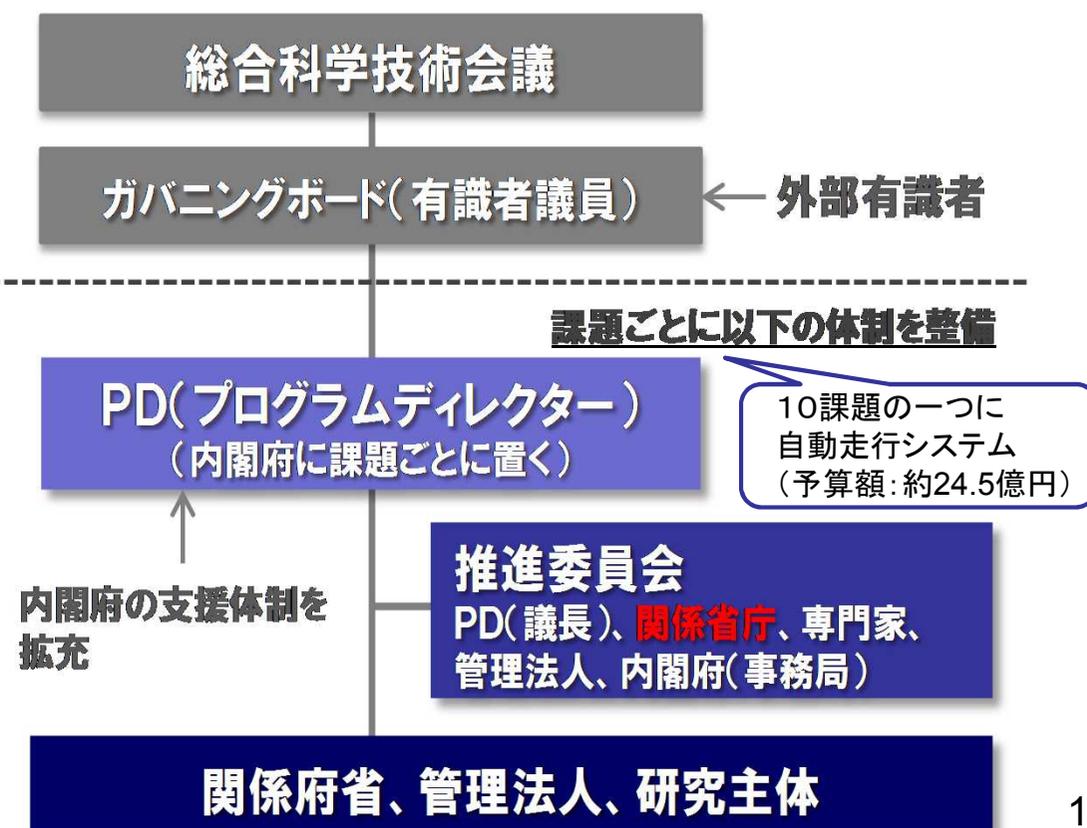
1. 道路交通条約(1949年ジュネーブ条約)では、①車両には運転者がいなければならない、②運転者は適切かつ慎重な方法で運転しなければならない、と規定されている。
2. 米国のグーグルカーについては、特別な訓練を受けた運転者が運転席にいないことを条件に、いくつかの州で試験走行が認められているものであり、無人運転は認められていない。
3. 米国運輸省道路交通安全局(NHTSA)は、現時点では、無人運転技術は存在していないとし、無人運転に関する基準策定も時期尚早としている。(平成25年5月公表)

# 戦略的イノベーション創造プログラム (SIP)

## 戦略的イノベーション創造プログラム (SIP) とは

- 日本再興戦略(平成25年6月14日閣議決定)、科学技術イノベーション総合戦略(平成25年6月7日閣議決定)に基づき、総合科学技術・イノベーション会議が府省・分野の枠を超え、基礎研究から実用化・事業化まで見据えた研究開発を推進すべく創設されたプログラム。(事務局:内閣府)
- 府省・分野横断的な取組として10テーマが選定されており、その一つに自動走行システムがある。
- 渡邊PD(トヨタ顧問)のもと、国土交通省も車両側からの自動走行システムの実現と普及のための施策等を検討・実施しているところ。

レベル	実現が見込まれる技術	市場化期待時期
レベル2	・追従・追尾システム	2010年代半ば
	・衝突回避のためのステアリング	
	・複数レーンでの自動走行等	2017年
レベル3	・自動合流等	2020年代前半
レベル4	・完全自動走行	2020年代後半以降



# 無人機に係る最近の政府内の動き

## ○ 日本経済再生本部決定「ロボット新戦略」への記述

内閣に設置された日本経済再生本部が本年2月10日にロボット新戦略を決定。無人機に係る記述は次のとおり。

### 第2部 アクションプランー五カ年計画

#### 第1章 分野横断的事項

#### 第6節 ロボット規制改革の実行

#### (2) 規制・制度改革の課題と2020年に向けたアクションプラン

#### ① ロボットを効果的に活用するための規制緩和及び新たな法体系・利用環境の整備

#### (オ) 無人飛行型ロボット関係法令(航空法等)

災害現場を始めとして、無人飛行型ロボット(UAV)への期待は高く、今後その普及が見込まれる。しかし、こうしたロボットに関する具体的な運用ルールは明確になっていない。そのため、今後いわゆる小型無人機については、運用実態の把握を進め、公的な機関が関与するルールの必要性や関係法令等も含め、検討を進めていく。

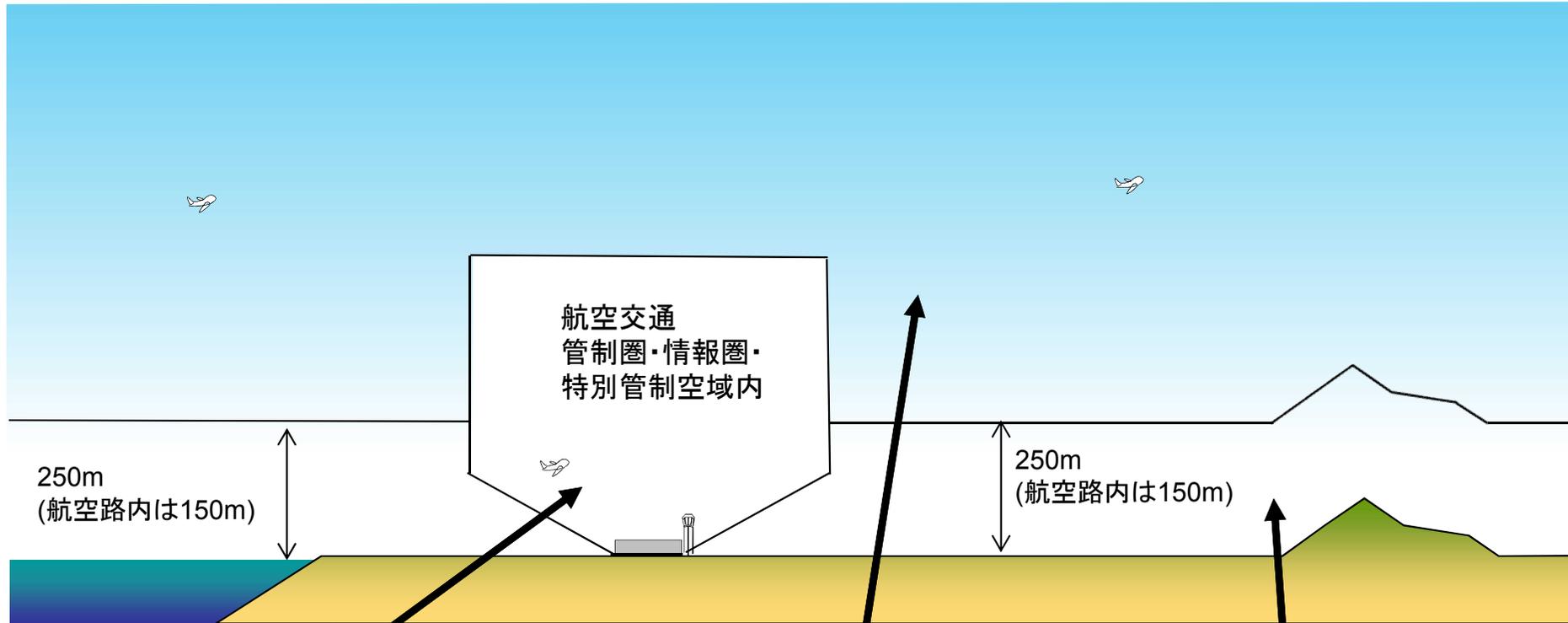
また、遠隔操縦により国際的にIFR(計器飛行方式)で飛行を行う無人機システム(大型無人機)については、国際民間航空機関(ICAO)での国際基準改定の検討に参画し、2019年以降に想定されている国際基準の改定を踏まえ国内ルール化を進める。

## ○ 内閣府「近未来技術実証特区におけるプロジェクト」への提案

内閣府地方創生推進室が本年1月15日から2月13日までかけて募集した「近未来技術実証特区におけるプロジェクト」への提案について、自動飛行分野に関し、20の自治体と43の民間等より、33件の提案があった。

## 航空法第99条の2(飛行に影響を及ぼすおそれのある行為)

(注:空域の形状はイメージ)



①許可されない限り、  
飛行は禁止。  
(航空法第99条の2第1項)

②予め通報することで、  
飛行が可能。  
(航空法第99条の2第2項)

③航空法上、  
規制はない。

# 手ぶら観光とは

訪日外国人旅行者が宅配サービス等を活用し、荷物を空港・駅・商業施設等の宅配カウンターで一時預かりし、空港・駅・ホテルへ配送する等の「手ぶら観光」サービスを促進する。これにより、以下の効果が見込まれる。

- 訪日外国人旅行者が大きな荷物を持って移動する負担の軽減
- 観光地におけるコインロッカーや移動交通機関における荷物置き場等の不足への対応
- 安全で確実な日本の優れた宅配サービスを世界へアピール(ショーケース化)

2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催までに、訪日外国人旅行者が「手ぶら観光」出来る環境整備を実現！

## 手ぶら観光のイメージ



大きな荷物を持って  
日本国内を移動...

手ぶら

快適な日本観光！



宅配サービス等を活用し、スーツケースや  
免税店等で購入したお土産品等を

- ・空港・駅・ホテル等の宅配カウンターで一時預かり
- ・次の目的地の空港・駅・ホテル等へ配送

## 効果

- 世界最高水準の宅配サービスでのおもてなし
- コインロッカーや列車内荷物置き場不足への対応  
(特に、オリンピック・パラリンピック開催時)
- 国内旅行の快適性・利便性向上
- 訪日リピーターの増加

# 「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。