

關係業界団体等提出資料(追加分)
(提言部分抜粋)

平成 29 年 3 月

新しい総合物流施策大綱に向けた課題と提言(メモ)

1. 港湾運送業について

(港湾運送業の概要説明、業界の現状など。)

2. 港湾運送業における課題

- ・港湾運送業では、貨物量の多寡が業務量の多寡に直結するため、日本の港湾における取扱貨物量を増加させることが重要。
- ・アジア主要港に寄港する国際基幹航路の便数は増加又は横這いである一方、日本に寄港する国際基幹航路の便数は減少している。
- ・国際基幹航路の直接寄港が減少すると、海上輸送コストが高騰し、日本の港湾における取扱貨物量が減少する可能性がある。

3. 政策提言

- ・国はこれまで、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱からなる国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んできた。
- ・その結果、神戸港では平成 28 年のコンテナ貨物取扱個数が阪神・淡路大震災以降で過去最高を記録し、横浜港では本年 4 月から北米基幹航路が新規開設されるなど、具体的な成果が現れている。
- ・今後も、「集貨」「創貨」「競争力強化」各施策をより一層促進していくことが必要。
- ・「集貨」については、経済成長著しい東南アジア諸国と北米間を輸送されるコンテナ貨物を日本でのトランシッパ貨物として取り込むための支援(海外集貨)を講じ、日本の国際基幹航路の維持・拡大を図ることが必要。
- ・「創貨」については、港湾背後地への物流施設等の立地を促進し、港湾エリアにおける物流ハブ機能の更なる強化が必要であり、高度な流通加工機能を付与したロジスティクス・ハブの形成を図ることが必要。

- ・「競争力強化」については、世界最大級のコンテナ船入港に対応した大水深コンテナターミナルの整備等を引き続き推進することが必要。
- ・また、コンテナ船の航路網を維持・拡大するための施策として、世界最大のLNG輸入国であるという我が国の強みを活かし、LNGバングラディッシュ(船舶への燃料供給)拠点の形成等も有効。

トラック運送業界は、今後も我が国経済の持続的成長と安全・安心で豊かな国民生活を支えていく役割が求められている。そのため、2017年に策定される次期総合物流施策大綱において、トラック運送業界としては以下の施策が必要である。

適正取引推進のための施策

荷待ち時間の削減等長時間労働の抑制や適切な運賃・料金の支払い、無償の附帯作業の要求等商習慣の見直し等適正取引推進のため、荷主に対する指導の徹底
運賃・料金区分の明確化と適切に収受できる仕組みの導入
責任や業務の明確化等適正取引推進のため、契約書面化の普及・定着
公正な競争環境の確保のため、事業用自動車の要件強化等参入規制の強化及び不適正事業者への指導強化
物流子会社を含む第一種利用運送事業(自動車)専業者に対する安全管理義務規定の設定等規制の強化
多層構造の弊害の是正

輸送の効率化推進のための施策

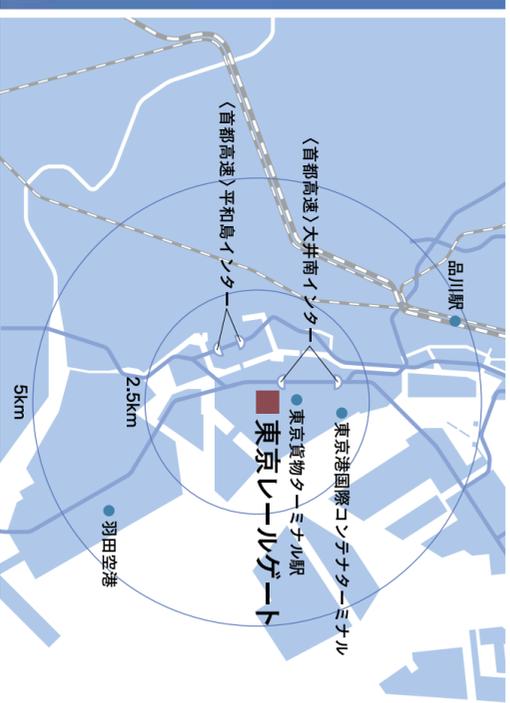
高速道路料金の大口・多頻度割引最大50%の継続
交通安全確保のため暫定2車線区間の4車線化の推進
生産性向上のためネットワークの整備及び渋滞対策の促進
SA・PA、道の駅における駐車スペースの活用
物流施設等との直結を含めたスマートIC事業の活用及び「中継輸送」の実現に向けた取り組みの推進
ドライバー不足に対応するため、トレーラ化やダブル連結トラックの導入推進及び自動運転、隊列走行の実現に向けた支援の強化



モーダルシフトへ、高まる時代の要請に応じて、私たちは国内最大規模の物流拠点を東京で始動させます。その名は〈東京レールゲート〉。立地は東京貨物ターミナル駅構内。首都高速「大井南IC」・「平和島IC」から約2km、東京港国際コンテナターミナルから約2km、羽田空港国内貨物地区から約3kmと、まさに陸海空の結節点となる優れたアクセスを約束。新たな時代のニーズに応える輸送のベストミックスを可能にします。ビジネスを加速させる物流改革。その扉を開くのは〈東京レールゲート〉です。

東京レールゲート

TOKYO RAIL GATE



モーダルシフトの未来を拓く。



※本報掲載の図は予定案です。G1は、用地15.5万㎡/敷地 2000㎡/1棟(約1.2万㎡)、計画総面積(別名)は掲載後に1.5万㎡/予定G2を約1棟、G3を複数棟としたもので詳細は後述となります。

JR貨物提案事項

陸海空・物流ジャンクション〈東京レールゲート〉始動。

全国に鉄道ネットワークを持つJR貨物が提供する、
貨物鉄道に直結する国内最大規模の物流拠点。

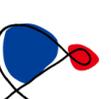
中長距離・大量一括輸送による効率化、環境負荷低減、トラックドライバー不足対策といった鉄道貨物ならではのメリットを最大限に活かす物流サービス。そう考えたJR貨物の答えが、東京貨物ターミナル駅に直結したアクセスの〈東京レールゲート〉です。この他に顔を見ない物流拠点は、立地の利便性のみならず、Bコーパスへの対応や冷凍冷蔵倉庫機能をはじめとする最新設備を計画。物流のこれからを、こころから支えます。

全国に先進的物流施設を展開する三井不動産との連携により、
物流の新たな価値の創出へ。

〈東京レールゲート〉は、JR貨物と三井不動産との共同事業として始動しました。三井不動産のロジスティクス事業は、「ともに、つなぐ。ともに、うみだす。」をコンセプトに、お客さまとともに新たな価値を生み出していきます。物流とは、あらゆるビジネスとつながり、その根幹を支え、さまざまな価値をはこび、そこからまた新しい価値を創り出すこと。〈東京レールゲート〉は、その中核を目指します。



www.jfrfreight.co.jp



www.mitsufudosan.co.jp

Ⅲ.政策提言

1. 非常事態を想定した官民一体となったBCPの策定

- ① 震災時における港湾、道路情報の一元化
- ② どの船会社にも使用可能なSOCの備蓄

2. モーダルシフトの更なる推進への施設拡充

- ① 海上コンテナの鉄道輸送インフラの整備
 - ・40'並びに背高コンテナ(9'6")への対応
 - ・輸送力増強・コスト削減のため長大化
700~1000m列車化
- ② オンドック・レールの敷設
- ③ 内航・外航接続の簡素化(利用ターミナル近接化)
- ④ 近海RORO船を利用した海陸一貫輸送の時間短縮のため、日中韓シャーシの相互通行の拡充

III.政策提言

3.トラックドライバー不足の解消並びに港頭地域の 車両混雑の緩和

ハード・ソフト面でのインフラ整備の推進

- ・コンテナ搬出入事前予約制度の拡充
- ・空コンテナプールとCYの完全分離
- ・CYの24時間ゲートオープン化
- ・海上コンテナの共有化(船会社間での融通、
コンテナ・ラウンド輸送の拡充)
- ・コンテナシャーシの共有化(第三者によるリース、
事業者間で融通)

Ⅲ.政策提言

4.安全輸送の推進(コンテナ・トラックの事故撲滅)

- ①重量規制に対応できるインフラ整備の推進
 - ・港頭地域CYへのコンテナ・スケールの設置
(輸出・輸入コンテナの検量)
 - ・主要道路へのウェイ・ステーションの設置(秤量所)
- ②「道の駅」の活用
 - ・海上コンテナ用車両の駐車スペースを付帯設置
 - ・ドライバーの待機、休息等

政策提言(その1)

1. 一般トラックターミナルは、供用開始から40年以上経過したものが多く、施設の老朽化が進み、建替えや大規模補修等が必要となっております。物流ニーズの変化に対応した施設の高機能化も必要ですが、小規模事業者が多数であり、資金確保が重要な課題です。株主を含めた各企業が、まず、尽力すべき問題ではありますが、事業の公共性から使用料金を低廉に抑えていることも考慮し、国等による投資負担の軽減策（固定資産税の軽減措置等）についてご検討頂きたい。

自動車ターミナル法の施行から50年経過、トラックターミナル施設の老朽化

事業は、土地取得・施設整備に多額の先行投資が必要

しかし、事業の公共性から使用料金が低廉で、固定資産税等の負担も大

投資効率が極めて低く、投下資本の回収に長期間を要する

(参考) 売上高に対する固定資産税及び都市計画税の占める割合は、各社の単純平均で11%

政策提言(その2)

2. 一般トラックターミナルは、多数のトラックが利用することを前提とした荷捌き施設等を有しているため、災害発生時の支援物資輸送等の拠点として優位です。このため、国土交通省の民間物資拠点へのリストアップ（8箇所）や地方自治体の広域輸送基地指定（6箇所）や施設使用等に関する協定の締結（3社）も行われています。

このため、大規模地震等災害発生時における支援物資輸送等のトラック輸送を確保する観点から、

災害時、緊急時におけるトラック輸送活動を支えるため、一般トラックターミナルの敷地内にある給油施設への優先的な燃料供給についてご検討いただきたい。

同様に、需給逼迫による電力制限実施の際、一般トラックターミナルが実施対象とならないようご検討いただきたい。

被災地域の一般トラックターミナルは、緊急支援物資の受入・仕分の拠点

その他の地域の一般トラックターミナルは、支援物資や復興資材の発送拠点・中継拠点としての役割

災害時及び緊急時における施設利用者である運送事業者の輸送活動を支えることは、一般トラックターミナルの公共性から責務と考える

政策提言(その3)

3 . 特積み事業者の荷扱場利用の縮小等があった場合に、空いた荷扱場を必要とする他の事業者（業種は問わない）に貸与したり、トラックターミナル内の保管庫（倉庫）等を特積み事業者以外の事業者（同上）に貸与するケースが考えられます。こうしたトラックターミナル事業を維持、継続するために必要な経営施策を、円滑に実施することができるように、引き続き、自動車ターミナル法の運用をお願いしたい。

また、一部会員企業では、物流ニーズの変化等に対応し、トラックターミナルの生産性向上を図るため、従来の荷扱場の他、広範な物流需要を対象とし、利用する事業者の業種は問わない高機能型物流施設（配送センター等）の建設を進めております。こうしたトラックターミナルの高機能化等を促進する経営施策が円滑に行えるように、都市計画等が見直されるようお願い致したい。

政策提言(その3)

参考

第8版 都市計画運用指針(抄)

H. 流通業務団地

1. 流通業務団地の都市計画の考え方

流通業務市街地は、「流通業務施設の整備に関する基本方針」(流通業務市街地の整備に関する法律第3条の2)に基づき定められる地域地区である「流通業務地区」及び都市施設である「流通業務団地」により構成される。

流通業務地区は、当該都市における流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図るため、流通業務市街地として整備すべき地域について、都市計画に定めるものであり、地区内では、流通業務に関連する施設以外の設置が規制される。

この流通業務地区内で、その中核として特に一体的・計画的に整備すべき区域として、流通業務団地に係る都市計画が定められる。

なお、既に流通業務団地の都市計画が指定されている区域において、近年の物流に係る業態の多様化、展示場等流通業務を支援する施設のニーズの発生等の状況の変化に対応しつつ、物流効率化に向けて、流通業務市街地の整備及び円滑な機能更新を計画的に促進するため必要がある場合については、流通業務団地に関する都市計画の変更を機動的に行うことが望ましい。

政策提言(その4)

- 4 . **トラック隊列走行等の技術革新が一般トラックターミナルに与えるインパクトについて、当協会でも調査等を実施しています。今後、トラック隊列走行等の実現に関し、トラックターミナル事業者の知見、ノウハウ等が活用されるとすれば、物理的、経営的な制約はありますが、民間企業として適切に対処したいと考えております。このため、トラック隊列走行等の技術革新の状況や物流に与える影響等について、国の積極的な情報発信をお願い致します。**

外国人技能実習制度の物流分野職種拡大に向けた提言

平成 29 年 3 月 17 日

一般社団法人 日本生産技能労務協会
物流部会

一般社団法人日本生産技能労務協会（JSLA）は、製造請負・派遣業で働く労働者の雇用の安定、労働環境の改善及び技能の養成を図り、業界の健全な発展、併せて日本のものづくりの発展に資することを目的として活動してまいりました。

物流部会は同協会の物流分野の人材サービス企業が集結し、物流人材サービス業界における共通課題の解決および人材育成に向けて尽力することを通じ、我が国の物流の発展に寄与するものと確信し、活動しております。

日本の製造業のアジア圏への海外進出に伴い、日系物流企業も海外進出を果たし、現時点ではアジア圏におけるサプライチェーンが進展し、その高度化が求められ、また、越境 E C の発展に伴い消費者物流におきましても、日本的な利便性が求められております。

従いまして、日本で培われた、顧客視点のきめの細かい日本品質の物流サービスを展開するうえで、日系現地法人やアジア圏物流企業では日本の技能・技術・知識を所持したりリーダー人材が渴望されていますが、物流人材の教育体制の整備が追いついていない現状があり、我が国の優れた物流品質を現地展開するためには、人材の育成は喫緊の課題となっております。

外国人技能実習制度は我が国で培われた優れた技能・技術・知識を開発途上国等へ移転することにより国際貢献を行う趣旨の制度ですが、物流業界では「工業包装」を除いて技能実習 2 号に移行可能な職種・作業として認可されていません。

2016 年 11 月に公布された技能実習法では監督機能強化とともに、優良な実習実施者であることや、優良な運用を前提に技能実習制度の拡充の意図が盛り込まれています。

海外展開している日系現地法人および各国の物流企業に対し、リーダー人材の育成を通じて、関係諸国の発展を志向し、国際貢献に寄与することを目指すため、物流分野での職種拡大に向けた取り組みを行っていくことが必要であると考えます。

以上