

# 物流の生産性向上を目指して

---

国土交通省 総合政策局 物流政策課長

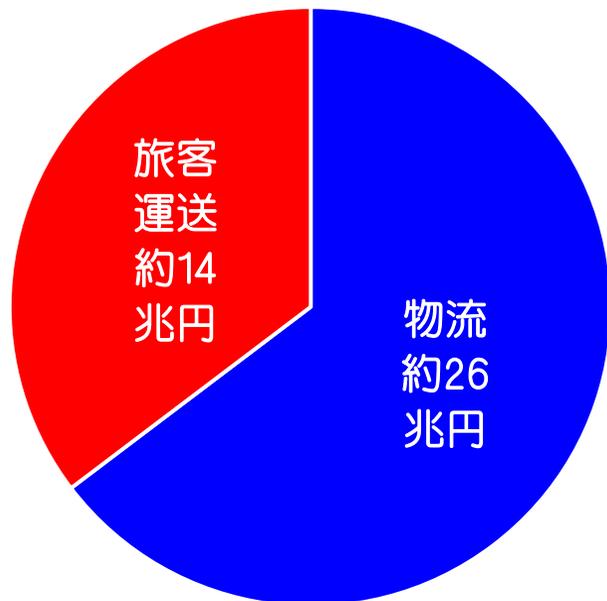
山田 輝希

平成31年2月19日

# 物流業界の規模

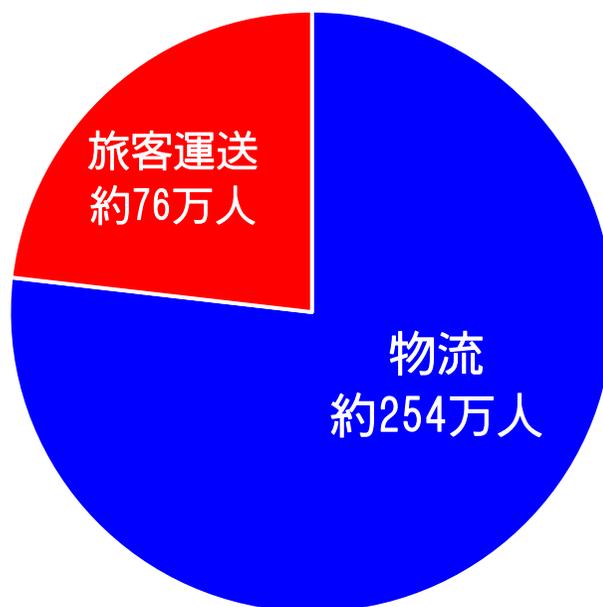
運輸業界は約40兆円産業。うち、物流業界は約26兆円を占める一大産業。  
 物流業界は、全産業就業者数の約4%を占めている。

営業収入 <2016年度>



**運輸業界の総額: 約40兆円**

労働就業者 <2017年>



**運輸業界の総就業者数: 約330万人**

※物流業界(約254万人)は全産業就業者数(約6566万人)の約4%

物流事業者の種類

- トラック運送事業 (62,276者)
- JR貨物 (1者)
- 内航海運業 (3,466者)
- 外航海運業 (194者)
- 港湾運送業 (865者)
- 航空貨物運送事業 (22者)
- 鉄道利用運送事業 (1,095者)
- 外航利用運送事業(989者)
- 航空利用運送事業(195者)
- 倉庫業(6,036者)
- トラックターミナル業(16者)

<2016年度>

【注】

- 1 営業収入は2016年度事業実績報告書(一部2015年度事業実績報告書)等から、国土交通省物流政策課作成。
- 2 労働就業者数は、総務省「労働力調査」2017年(水運業は「物流」に算入。)から国土交通省物流政策課作成。
- 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。

# 各物流業界の概要

区分	営業収入(億円)	事業者数	従業員数(千人)	中小企業率
トラック運送業	145,449	62,176	1,880	99.9%
JR貨物	1,363	1	6	—
内航海運業	8,370	3,510	68	99.6%
外航海運業	47,561	194	7	53.3%
港湾運送業	10,736	868	51	88.5%
航空貨物運送事業	3,028	21	35	23.8%
鉄道利用運送事業	2,970	1,090	7	87.2%
外航利用運送事業	4,625	911	5	78.8%
航空利用運送事業	4,975	195	13	66.0%
倉庫業	16,587	6,037	89	91.7%
トラックターミナル業	283	16	0.6	93.8%
計	235,947	—	2,162	—

※ 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27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。

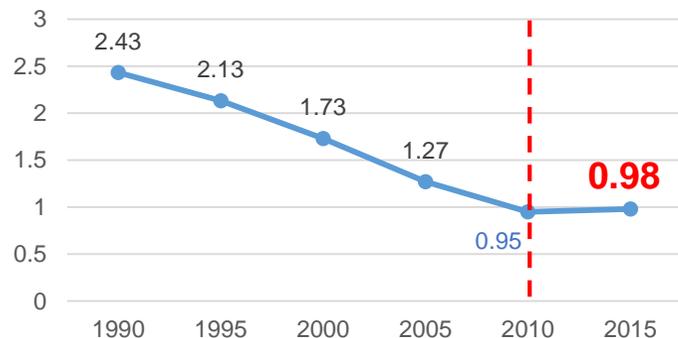
※ 一部の業種については、報告提出事業者のみの合計の数値。

# 直近の物流の変化

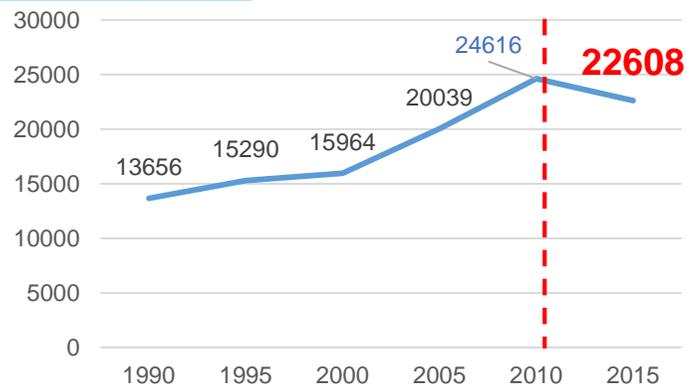
## ①小口多頻度化の動き

	平成2年度	平成22年度	平成27年度
貨物1件あたりの 貨物量	2.43トン/件	0.95トン/件 <0.39倍>	<b>0.98トン /件</b>
物流件数の推移 (3日間調査)	13,656千件	24,616千件 <1.80倍>	<b>22,608 千件</b>

### 貨物一件あたりの貨物量の推移



### 物流件数の推移

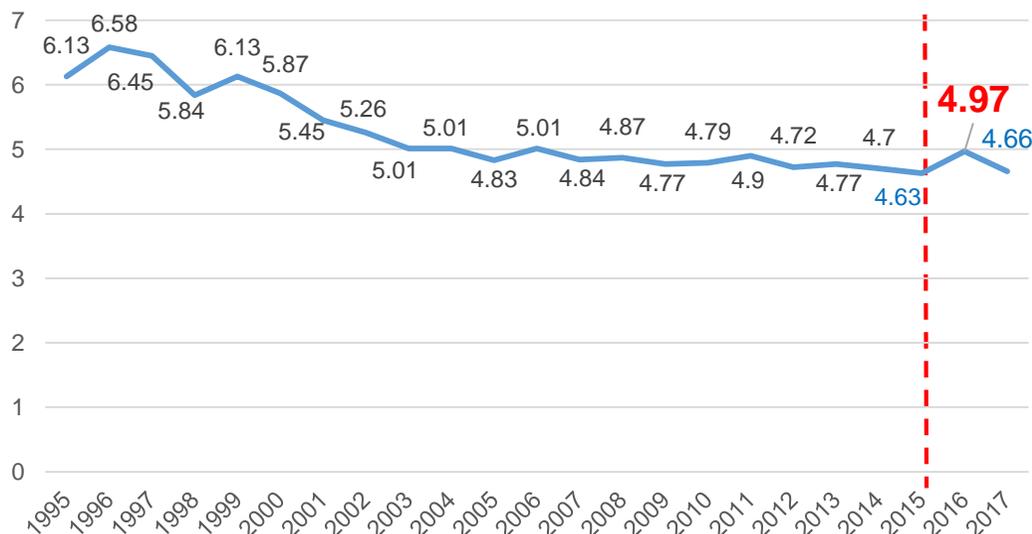


※ 出典:国土交通省  
「全国貨物純流動調査  
(物流センサス)」

## ②売上高物流コスト比率の動き

	平成7年度	平成27年度	平成29年度
売上高物流コスト 比率(全業種) <sup>(※1)</sup>	6.13%	4.63% <0.76倍>	<b>4.66%</b>
名目国内総生産 (GDP) <sup>(※2)</sup>	516.7兆円	532.1兆円 <1.03倍>	<b>548.7兆円</b>

### 売上高物流コスト比率の推移(全産業)



cf, 米国約8%、中国約16%、韓国約12%

※計算方法が異なるため単純比較できない (※3)

※1 出典:JILS「2017年度物流コスト調査報告書」

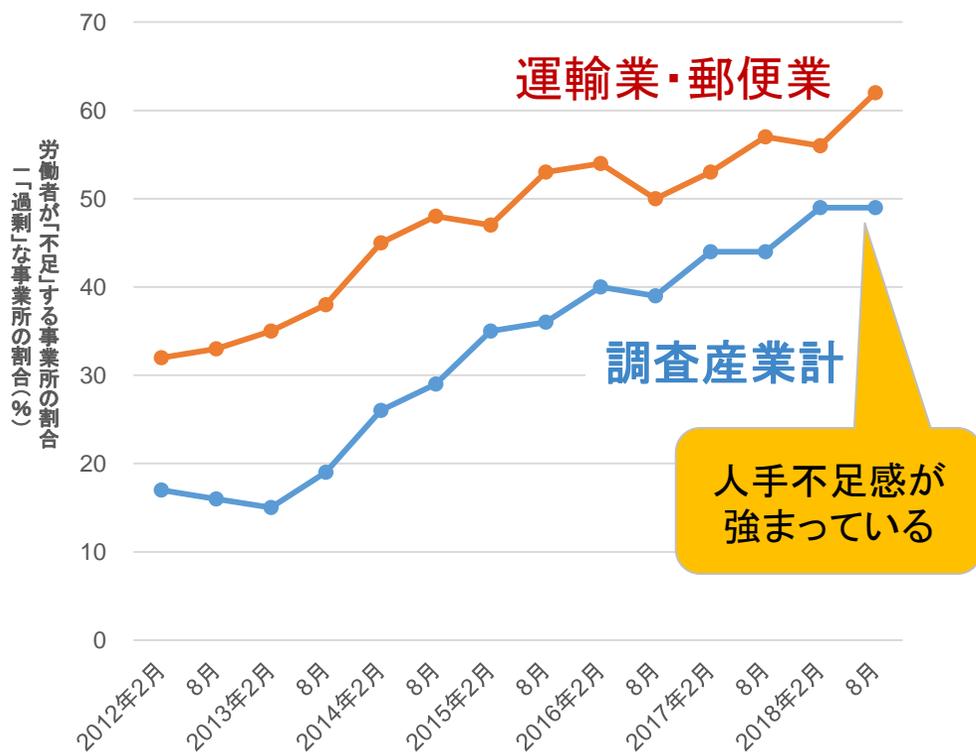
※2 出典:内閣府「国民経済計算(GDP統計)」

※3 出典:JILS「2015年度物流コスト調査報告書」

# 労働力不足の顕在化

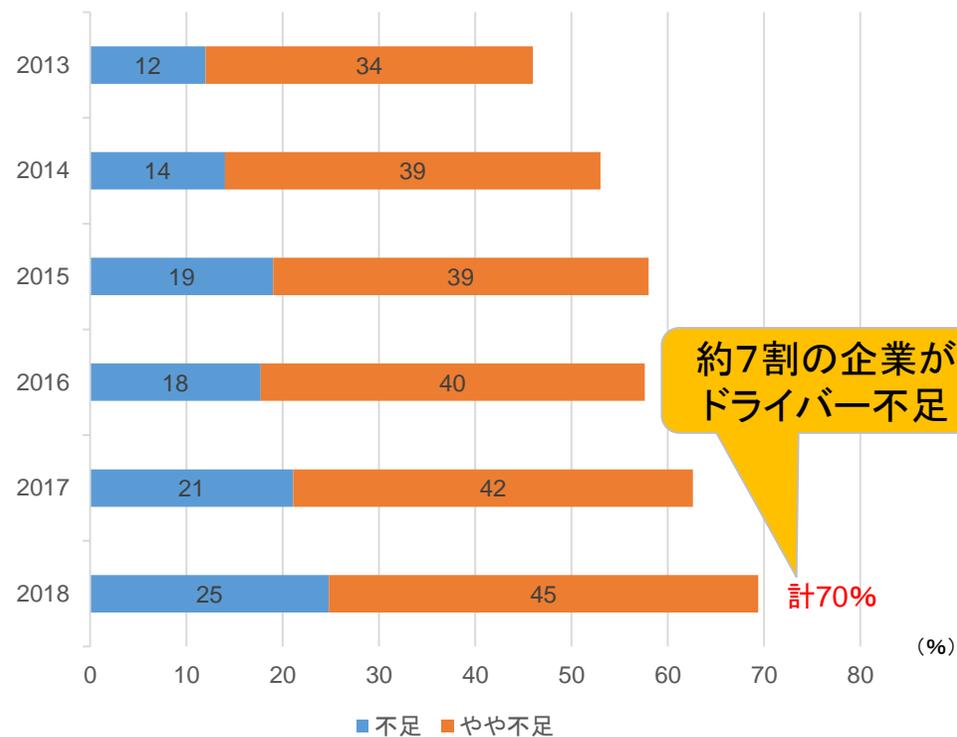
- 物流分野における**労働力不足が近年顕在化**。
- トラックドライバーが不足していると感じている企業は増加傾向。**2018年は約70%の企業が「不足」又は「やや不足」と回答**。

＜常用労働者の過不足状況＞



出典：厚生労働省「労働力経済動向調査」

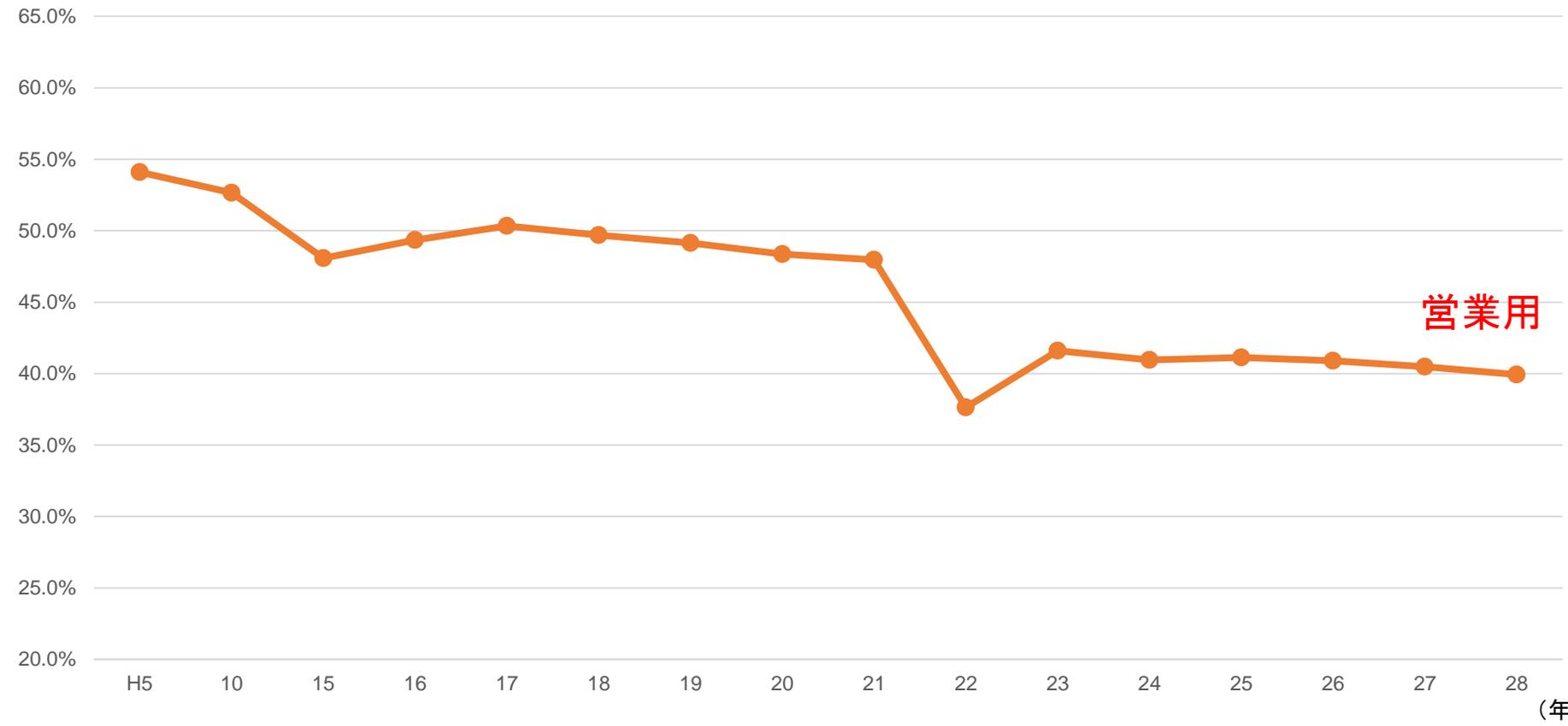
＜トラックドライバーが不足していると感じている企業の割合＞



出典：全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」  
 ※各年の第2四半期(7月～9月)の数値を掲載

■ 営業用トラックの積載効率は直近では約40%まで低下している。

## トラックの積載効率の推移



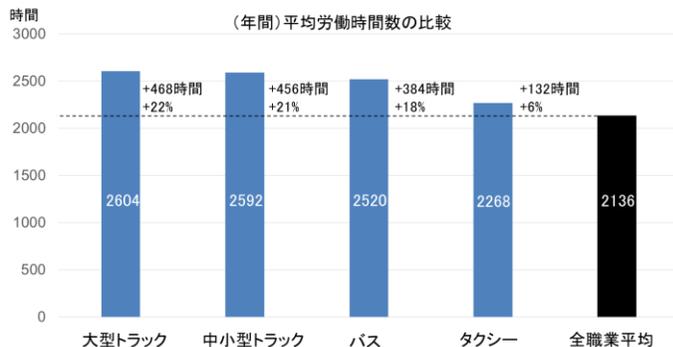
※1 「自動車統計輸送年報」国土交通省総合政策局情報政策本部より作成  
なお、平成22年度から、自家用貨物自動車のうち軽自動車を調査対象から除外する等調査方法を変更しているため、平成21年度以前と連続しない。

※2 積載効率＝輸送トンキロ／能力トンキロ

# 自動車運送事業の働き方をめぐる状況

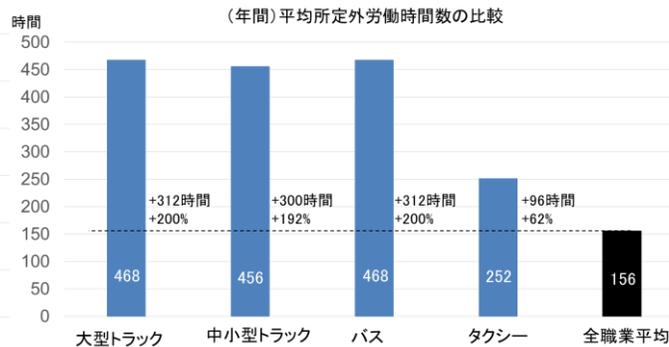
## ①労働時間

全職業平均より  
約1~2割長い。



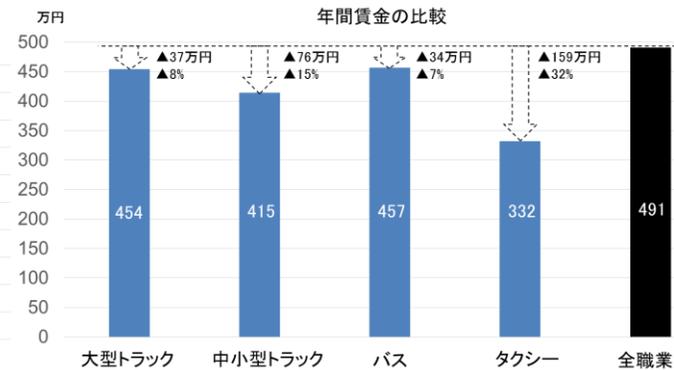
## ②所定外労働時間

全職業平均の  
約2~3倍の長さ。



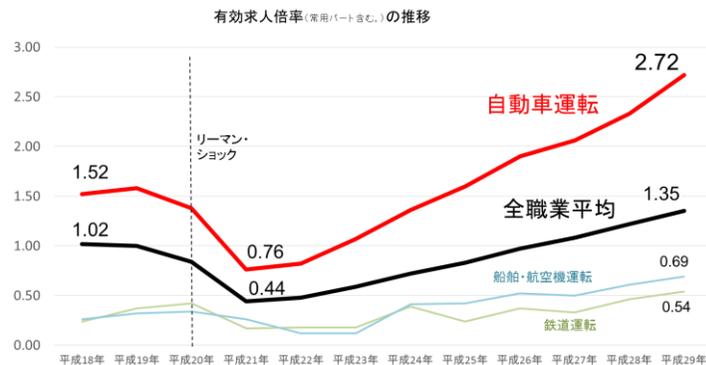
## ③年間賃金

長い労働時間にも関わらず、約1割~3割低い。



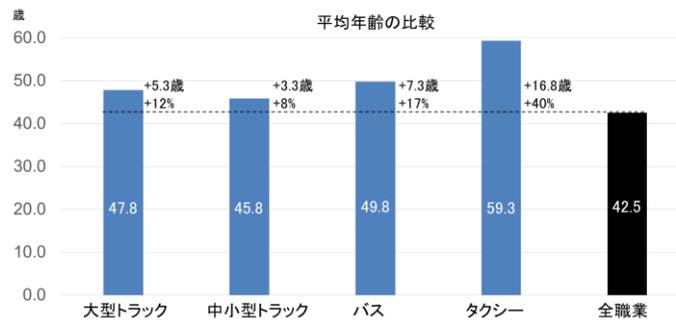
## ④人手不足

人手不足が年々深刻化。  
有効求人倍率は全職業平均の約2倍。



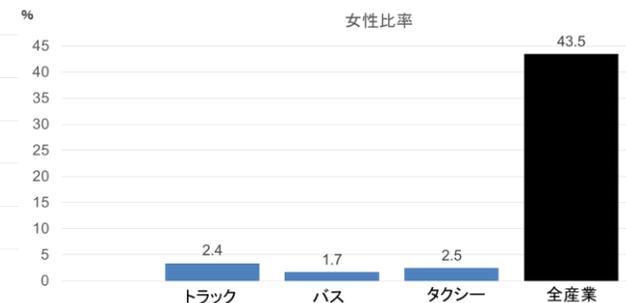
## ⑤高齢化

全職業平均より  
平均年齢が  
約3~17歳高い。



## ⑥女性比率

女性比率は全職業平均の1割未満と低い。



# 新たな総合物流施策大綱と施策例

# 総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)の概要(平成29年7月28日閣議決定)

- ◆ 物流は、我が国の産業競争力の強化、豊かな国民生活の実現と地方創生を支える、社会インフラであり、途切れさせてはならない。
- ◆ 近年、第4次産業革命や通販事業の拡大など社会状況が大きく変化し、今後も更なる少子高齢化等が進展。
- ◆ 社会状況の変化や新たな課題に対応できる「強い物流」を構築するために、2017年7月28日に「総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)」を閣議決定し、物流の生産性向上に向けた6つの視点からの取組を推進。

## 民間 + 各省庁等の連携による施策の推進

### <革命的に変化する>

[5] 新技術 (IoT、BD、AI等) の活用による  
“物流革命”

＋  
物流分野での新技術を活用した新規産業の創出

- (1) IoT、BD、AI等の活用によるサプライチェーン全体最適化の促進等
- (2) 隊列走行及び自動運転による運送の効率化
- (3) ドローンの活用
- (4) 物流施設の自動化・機械化
- (5) 船舶のIoT化・自動運航船

### <繋がる>

[1] サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革  
～競争から共創へ～

- (1) 連携・協働による物流の効率化
- (2) 連携・協働を円滑化するための環境整備**
- (3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化

### <見える>

[2] 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現

- (1) サービスと対価との関係の明確化
- (2) 透明性を高めるための環境整備を進める
- (3) 付加価値を生む業務への集中・誰もが活躍できる物流への転換

### <支える>

[3] スtock効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現  
～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～

- (1) モーダルコネクットの強化等による輸送効率向上
- (2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化
- (3) 物流施設の機能強化
- (4) 物流を考慮した地域づくり

### <備える>

[4] 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

- (1) 災害等のリスクに備える
- (2) 地球環境問題に備える

### <育てる>

[6] 人材の確保・育成  
＋  
物流への理解を深めるための国民への啓発活動等

- (1) 物流現場の多様な人材の確保や高度化する物流システムのマネジメントを行う人材の育成等
- (2) 物流に対する理解を深めるための啓発活動

物流事業の労働生産性を将来的に全産業平均並みに引き上げることを目指して、2020年度までに2割程度向上(総合物流施策推進プログラムより)

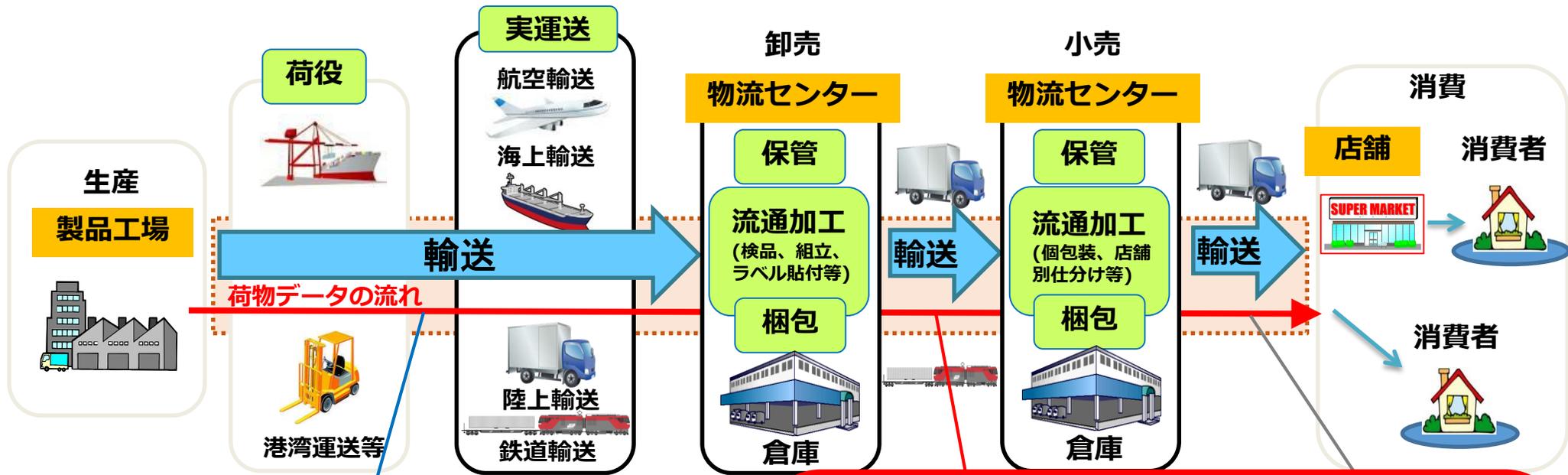
**【1】サプライチェーン全体の効率化・価値創造に  
資するとともにそれ自体が高い付加価値を  
生み出す物流への変革**

**～競争から共創へ～**

**<繋がる>**

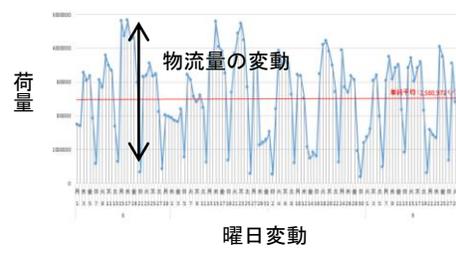
# 連携・協働による物流の効率化と連携・協働を円滑化するための環境整備

○ 荷主、物流事業者等の物流に関係する者全員による、調達物流の改善、物流と製造の一体化等も含めた製・配・販全体としての効率化と付加価値の向上を図るため、改正物流効率化法による支援、官民での検討の場の設置。

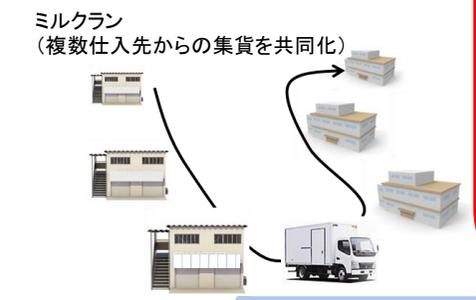


## ムラ、ムダをなくす、モード間の連携・協働で輸送の効率化

○ 曜日等の物流量の変動について、商習慣の見直し等による波動の平準化



○ 共同物流による積載率向上、倉庫や車両の稼働率向上



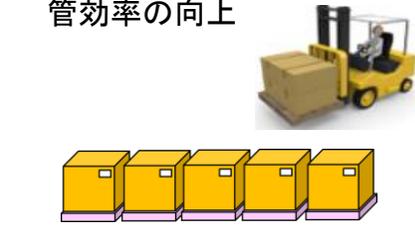
## データの標準化

○ 事業者間で受け渡す荷物データの標準化により連携を円滑化



## ユニットロードの標準化

○ パレット使用の促進等荷姿の標準化により、荷役作業の効率化や積載・保管効率の向上



トラックの積載効率 : 39.9%(2016年度) ⇒ 50%(2020年度)

# 物流総合効率化法(流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律)の概要

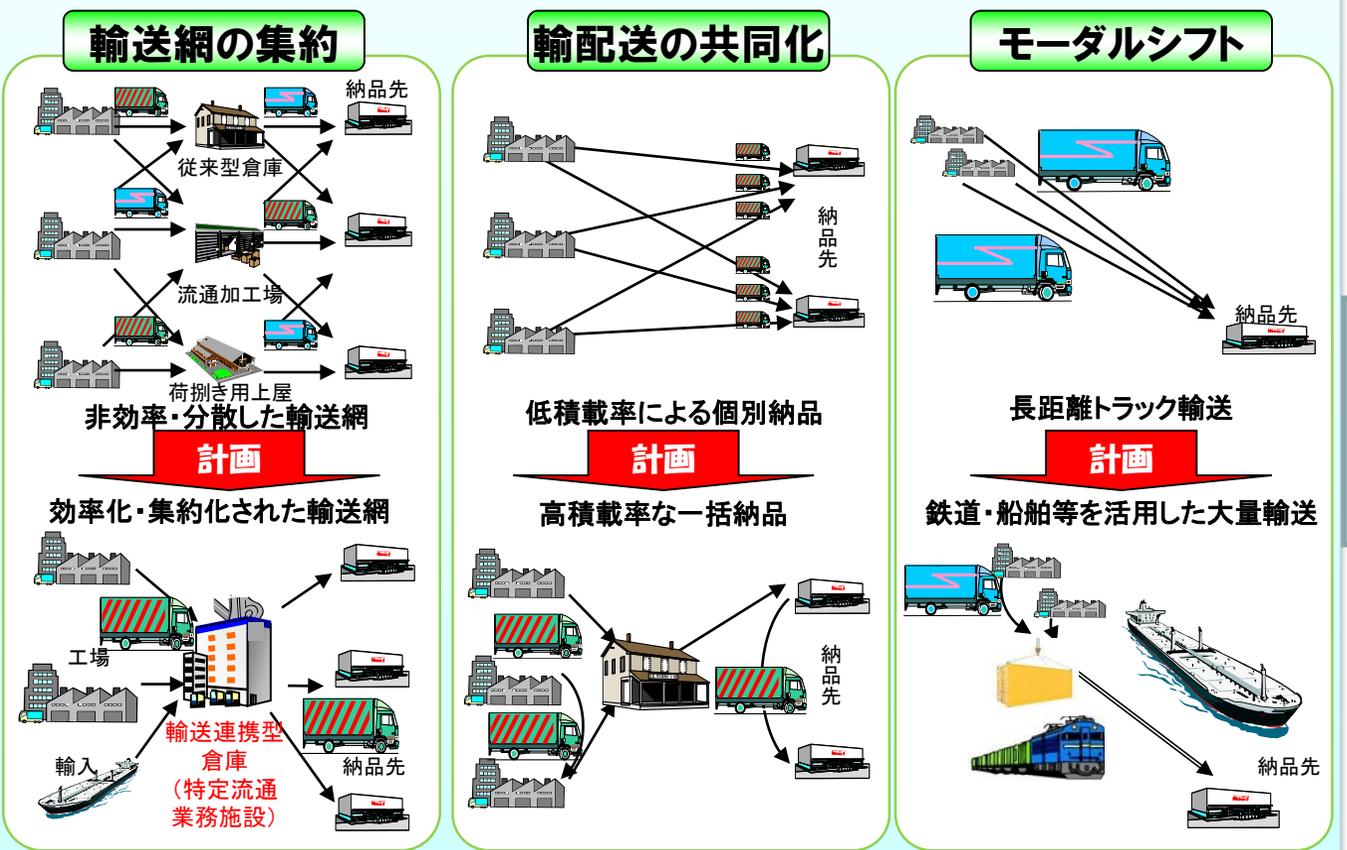
## 目的

- ・我が国産業の国際競争力の強化
- ・消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多頻度化等への対応
- ・環境負荷の低減
- ・流通業務に必要な労働力の確保

## 制度の概要

二以上の者が連携して、流通業務の**総合化**(輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。)及び**効率化**(輸送の合理化)を図る事業であって、**環境負荷の低減**及び**省力化**に資するもの(流通業務総合効率化事業)を認定し、認定された事業に対して**支援を行う**。

## 支援対象となる物流総合効率化事業の例



## 支援措置

- ① **事業の立ち上げ・実施の促進**
  - ・計画策定経費・運行経費の**補助**
  - ・事業開始に当たっての、倉庫業、貨物自動車運送事業等の**許可等のみなし**
- ② **必要な施設・設備等への支援**
  - ・輸送連携型倉庫への**税制特例**
    - 法人税: 割増償却10%(5年間)
    - 固定資産税: 課税標準 1/2(5年間)等
  - ・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
  - ・旅客鉄道を活用した貨物輸送への**税制特例**(貨物用車両・搬送装置)
    - 固定資産税: 課税標準2/3(5年間)等
- ③ **中小企業者等に対する支援**
  - ・信用保険制度の限度額の拡充
  - ・長期無利子貸付制度 等

大臣認定

# 平成30年12月末までに認定した総合効率化計画の実績と効果

物流分野における労働力不足が深刻化する中、2以上の者の連携により物流の省力化・効率化を図り、また環境負荷低減にもつながる優良な取り組みを多数認定。  
 (平成28年10月～平成30年12月の間で、「**123件**」の総合効率化計画を認定)

## 類型別

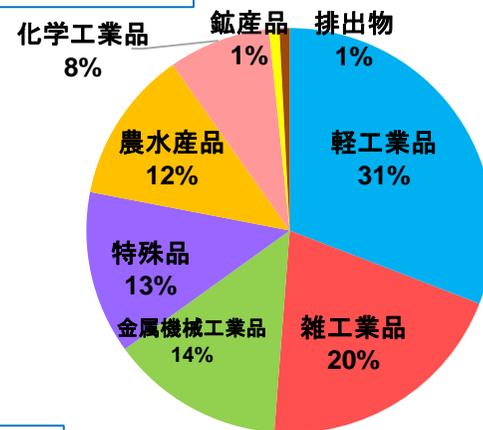
優良な取り組みを認定

項目	件数
モーダルシフト	57
輸配送の共同化	11
輸送網の集約	65
その他(業務の平準化)	1

注) 複数の累計に該当する取組は類型毎に集計

## 主要取扱品目別

様々な品目で幅広く認定



## 省力化量

▲74万時間/年の省力化に相当

約359人のトラックドライバーに相当する労働力の確保

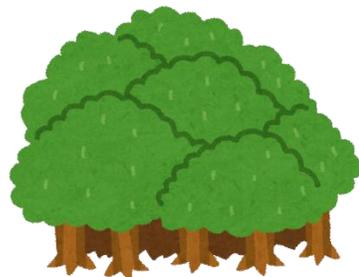


出典) 毎月勤労調査(厚生労働省)より 物流政策課作成

## CO<sub>2</sub>削減量

▲5.7万t-CO<sub>2</sub>/年

約647万本のスギの二酸化炭素吸収量に相当  
 (このスギの本数を面積に換算すると、約64.7km<sup>2</sup>=浜名湖(64.92km<sup>2</sup>)の面積に匹敵)



出典) 林野庁HP計算式より物流政策課作成

## 荷待ち時間の削減

「トラック予約受付システム」を39件導入

トラックドライバーが到着時刻を予約

⇒ トラックの到着時間が平準化され、荷待ち時間が削減される



【事業概要】同業他社(アサヒ・麒麟)の連携による中距離の共同モーダルシフト

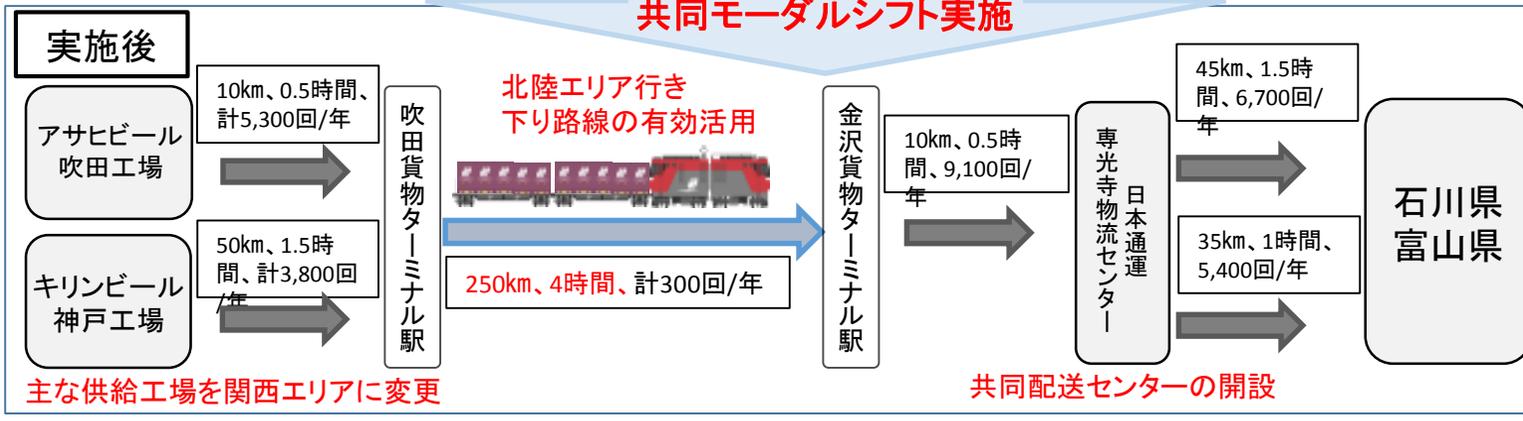
平成29年1月16日 認定

**実施事業者**

日本通運株式会社 / アサヒビール株式会社  
 麒麟ビール株式会社 / 日本貨物鉄道株式会社

**事業内容**

北陸エリアへの飲料輸送について、同業他社(アサヒビール・麒麟ビール)が連携して、トラック輸送から、鉄道貨物の利用率が低い下り路線の輸送力を活用した共同モーダルシフトを実施する。



**(参考)各種報道**

同業他社の連携はインパクト大 新聞やTVニュースでも大きく報道

日経新聞 H29.1.20 日刊

**特徴**

- 同業他社の連携による共同モーダルシフト
- 大きなシェアを占める企業の協同による啓発性
- 鉄道貨物の利用率の低い下り路線の輸送力の有効活用

**効果**

- CO2排出削減量 2,700t-CO2/年 (56%削減)
- ドライバー運転時間省力化 20,000時間/年 (35%削減)

# 【事業概要】4社の連携による共同モーダルシフト事業

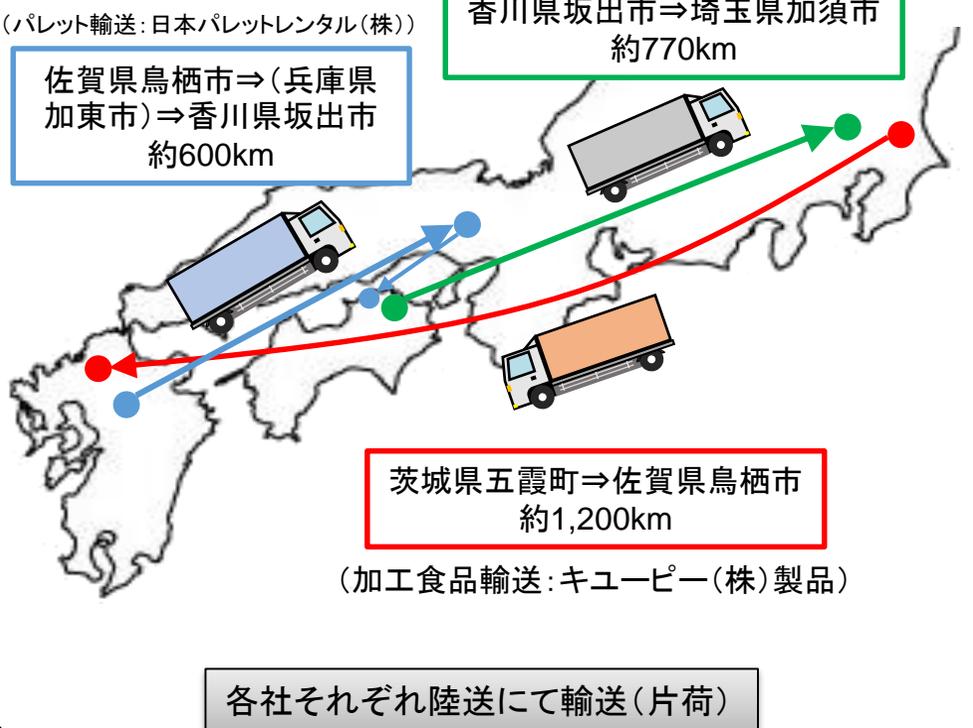
## 実施主体

関光汽船(株)、(株)キューソー流通システム、日本パレットレンタル(株)、ライオン流通サービス(株)

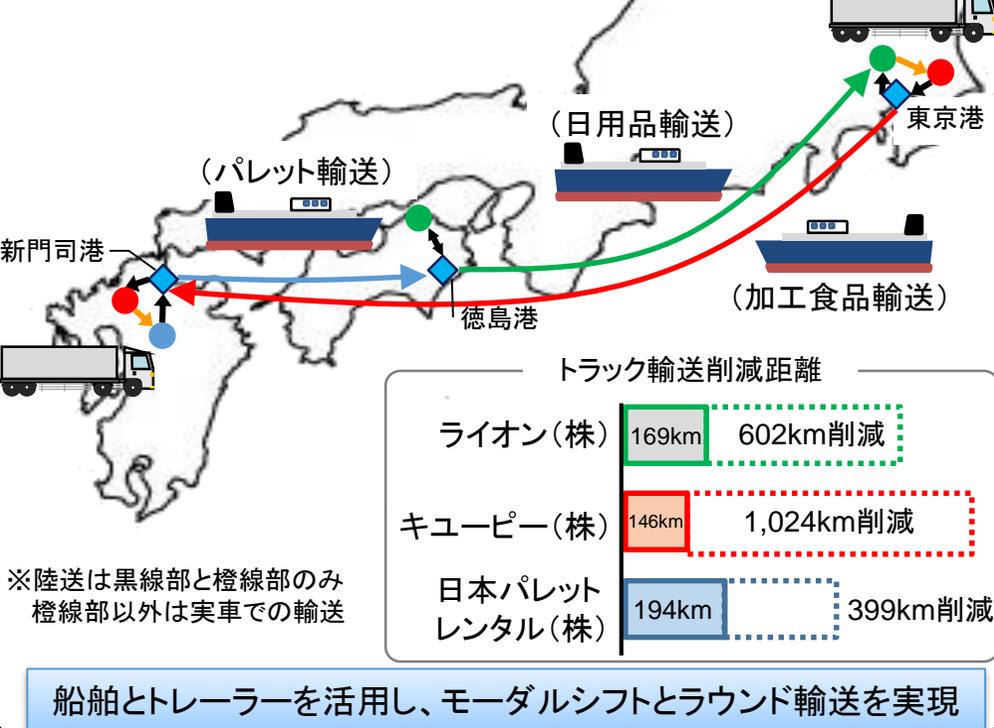
## 事業内容

関東・四国・九州間を結ぶ製品等の輸送について、トレーラーの固定利用や出荷量の平準化、出荷日の固定等により、船舶による無人航送への転換(モーダルシフト)ならびに、高い実車率による輸送の効率化を実施する。

## 計画前



## 計画後



## 特徴

- 異業種の荷主3社の連携による共同モーダルシフト(無人航送)
- 総輸送距離2,811km中、空車は14kmのみ(実車率99.5%)

## 効果

- CO<sub>2</sub>排出削減量: 62.0%削減
- ドライバー運転時間省力化: 75.9%削減

【事業概要】 配送回数ならびに週内の物量平準化等による物流効率化の取り組み

平成30年8月30日 認定

実施事業者

日本マクドナルド(株)、HAVIサプライチェーン・ソリューションズ・ジャパン(同)、(株)富士エコー

事業内容

DC(配送拠点)から店舗への原材料の配送について、納品時間帯の分散等による配送回数の平準化、配送休日の設定、納品方法の変更等による物流効率化および労働環境向上の取り組み(働き方改革)

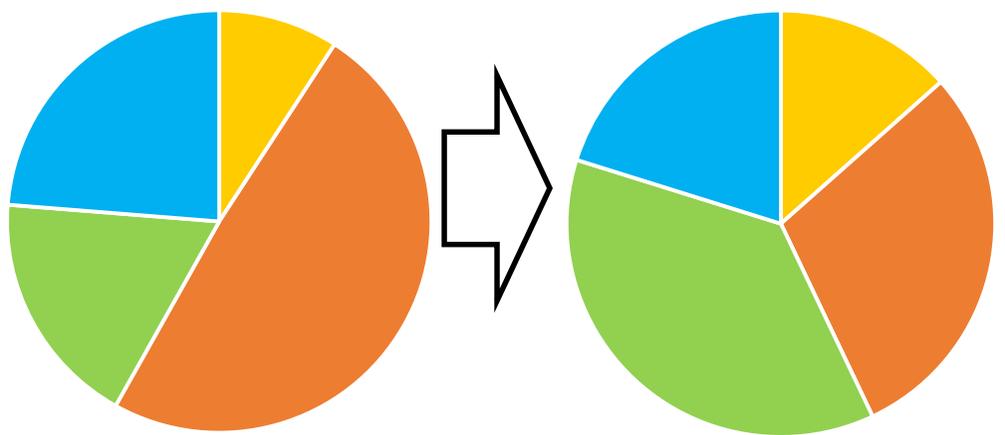
計画概要

1日の納品時間帯の平準化

午前への偏りを平準化し納品時間帯を分散⇒トラック稼働率増

現状

計画

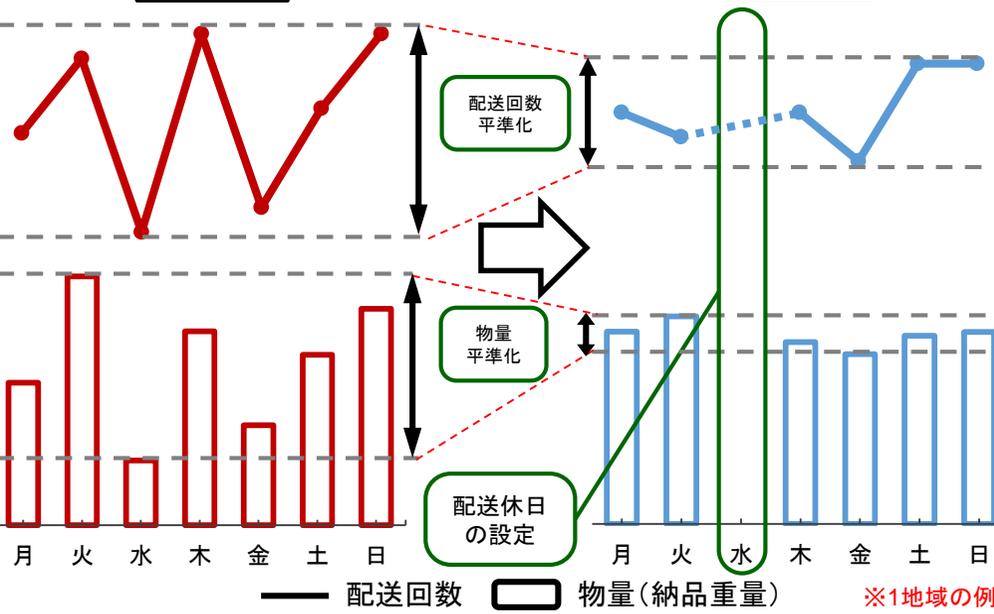


週における物量・配送回数の平準化

重量物を平日へ&配送休日の設定⇒平準化&働き方改革

現状

計画



特徴

- 納品時間帯の分散等による物流作業工数の平準化
- 配送休日の設定による倉庫作業ならびにトラックドライバーの労働環境の向上および物量の平準化
- 納品方法の変更による荷降ろし作業・時間の低減

効果

- CO<sub>2</sub>排出削減量 約126t-CO<sub>2</sub>/年
- ドライバー運転時間省力化 約25,000時間/年
- 配送休日の設定等による労働環境の向上

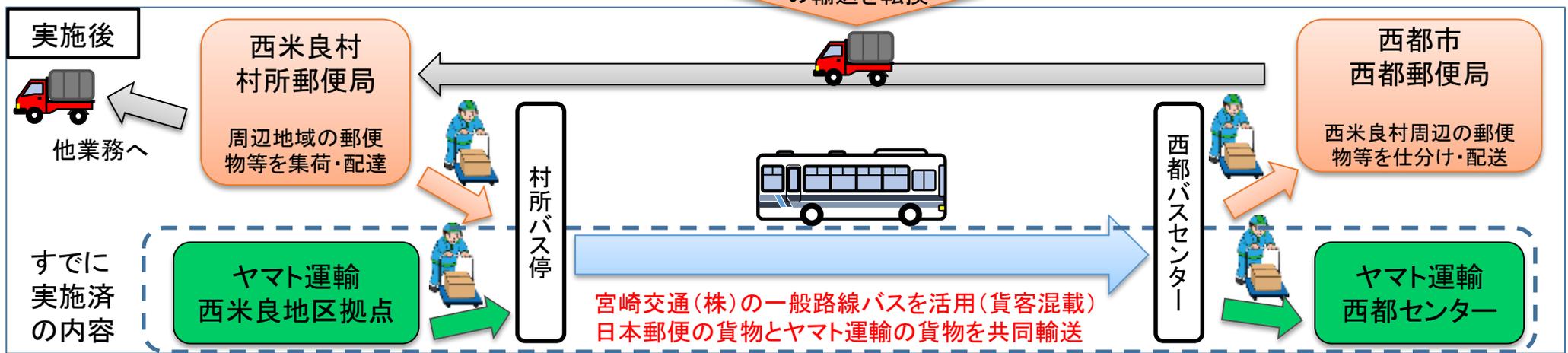
※ 数値は切り上げ・切り捨てにより端数処理

【事業概要】一般路線バス(宮崎交通 西都BC～村所線)を活用した貨客混載・共同輸送

平成30年2月20日 認定

**実施事業者**  
 宮崎交通(株)  
 日本郵便(株)  
 ヤマト運輸(株)

**事業内容**  
 日本郵便は、西米良村(にしめらそん)地域から出される郵便物等について、村所郵便局～西都郵便局間の輸送を軽貨物車を利用して一日3往復実施しているところ、そのうち片道1輸送について、既にヤマト運輸が実施している貨客混載バスの空きスペース等を活用し、村所バス停～西都バスセンター間について、貨客混載・共同輸送を実施する。



**特徴**

- 地方バス路線(ローカル路線で利用率の低い路線)の輸送力の有効活用
- 集荷・発送時間の関係で一部時間帯で2台必要だった集配車両を1台に削減
- 集荷締切時間の延長によるサービスレベルの向上

**効果**

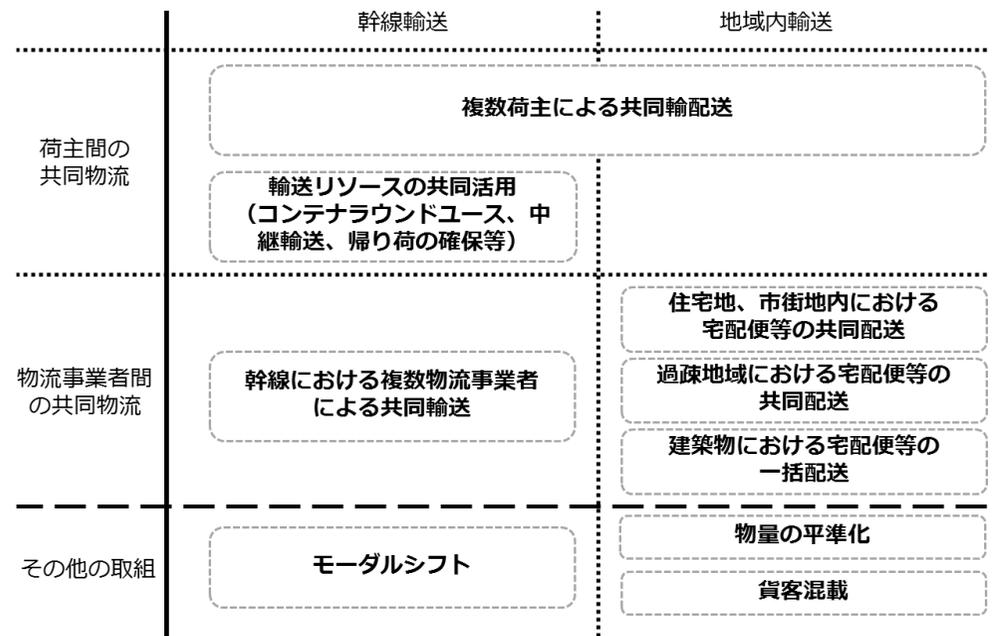
- CO<sub>2</sub>排出削減量 約12.7t-CO<sub>2</sub>/年(46.2%削減)
- 運転時間省力化 377.5時間/年(50%削減)
- 地方バス路線の経営改善(安定的な収入の確保)

# 共同物流等の促進に向けた研究会

- 改正物流総合効率化法の施行から二年が経過し、共同モーダルシフト等の優れた取組が進められてきた一方、物流分野における労働者不足という課題が顕在化してきた今日では、共同物流等をこれまで以上に推し進め、物流の効率化を加速させることが必要である。
- このため、平成30年11月に「共同物流等の促進に向けた研究会」を設置し、共同物流等の優良事例や課題等の研究を行い、官民が進めるべき施策の方向性を検討する。

## 検討の方向性

- ◆ 共同物流等の取組を類型化。類型ごとに各取組について研究。
- ◆ 共同物流等を進める上でのコスト・商慣行等における障壁、促進に向けて国に期待される役割等を荷主・物流事業者等にヒアリングの上、整理。



## 有識者委員

- ・ 矢野 裕児【座長】  
流通経済大学 流通情報学部 教授
- ・ 納富 信  
早稲田大学 理工学術院 教授
- ・ 一柳 創  
大和証券株式会社 エクイティ調査部 チーフアナリスト
- ・ 二村 真理子  
東京女子大学 現代教養学部 教授
- ・ 北條 英  
公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 JILS総合研究所 ロジスティクス環境推進センター センター長

## 今後のスケジュール

- ・平成30年11月22日 第1回開催
- ・平成31年2月～5月 事業者にヒアリング(2~3回)
- ・平成31年6月頃 とりまとめ

## 【2】物流の透明化・効率化とそれを通じた 働き方改革の実現

<見える>

- ◆ 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、宅配便の再配達は全体の約2割発生している。
- ◆ 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。

## 【具体的な取組例】

- 宅配事業とEC事業の生産性向上連絡会の設置(経済産業省連携)

宅配事業者とEC事業者が互いの連携により再配達削減や配達方法の多様化など、宅配・EC事業双方のサービス・生産性向上を図るための議論を進めるため、平成30年5月に設置。同年11月に再配達削減に向けた取組事例をとりまとめ公表。

- <委員構成> ※法人等略語省略
- 物流事業者：佐川急便、日本郵便、丸和運輸機関、ヤマト運輸
  - EC事業者：アスクル、アマゾンジャパン、オルビス、スタートトゥデイ、千趣会、ファンケル、ヤフー、楽天、リンベル、(オブザーバー)日本通信販売協会
  - 行政：国土交通省、経済産業省、環境省

- 中央合同庁舎3号館への宅配ボックスの設置

オフィス受け取りや宅配ボックスの活用促進のためのPRとして、平成30年9月11日に、中央合同庁舎3号館にオープン型宅配ボックスを設置



- 受取方法の更なる多様化・利便性向上等の新たな取組(環境省事業(国土交通省連携))

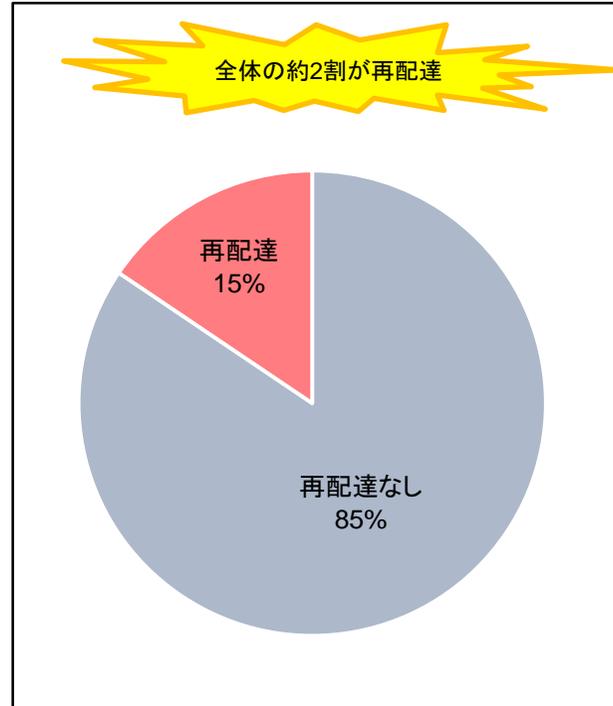
「物流分野におけるCO<sub>2</sub>削減対策促進事業」(平成30年度予算額：1,765百万円)の一部として、公共スペースに設置された宅配ボックスを複数の事業者が共同利用できるようにオープン化するための費用等の一部について補助

## 【宅配便取扱実績の推移】



出典:国土交通省「平成29年度宅配便等取扱個数の調査」  
 ※2007年度から日本郵便(株)の取扱個数も計上  
 ※2016年10月から日本郵便(株)が取り扱う「ゆうパケット」も計上

## 【宅配便再配達率】



出典:国土交通省「宅配便再配達実態調査」(2018年4月期)  
 ※調査対象期間:平成30年4月1日~30日  
 ※大手宅配事業者3社の合計値

**宅配便の再配達率：16%程度(2017年度) ⇒ 13%程度(2020年度)**

# 宅配事業とEC事業の生産性向上連絡会【概要】

- 宅配事業者とEC事業者が、互いの連携により再配達削減や配達方法の多様化など、宅配・EC事業双方のサービス・生産性向上を図ることを目的に、両者が連携した実現可能な解決策について、「意見交換」を行うため、平成30年5月に設置。
- 宅配事業者、EC事業者、行政の三者で構成。

## 開催期間

- 平成30年6月から同年10月まで4回にわたり開催し、以降定期的に開催予定

## 委員構成

<宅配事業者> 佐川急便(株)、日本郵便(株)、(株)丸和運輸機関、ヤマト運輸(株)

<EC事業者> アスクル(株)、アマゾンジャパン(同)、オルビス(株)、(株)スタートトゥデイ、(株)千趣会  
(株)ファンケル、ヤフー(株)、楽天(株)、リンベル(株)、[オグザバー](公社)日本通信販売協会

<行政> 国土交通省、経済産業省、環境省

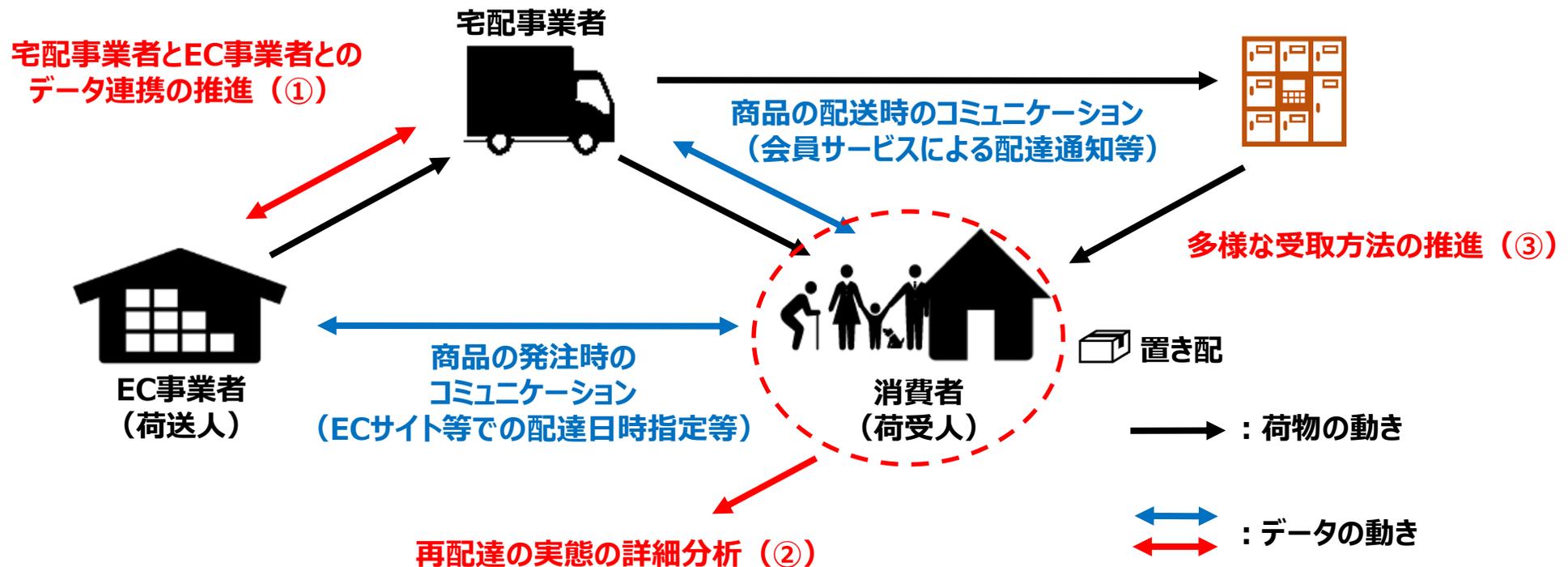
## テーマ・取組

- 各社の再配達削減に資する取組をまとめた「取組事例集」のとりまとめ、公表(10月頃予定)
- その他、宅配事業者・EC事業者双方の生産性向上やCO2削減に資する取り組みについて議論

- 宅配・EC事業者双方のサービス・生産性の向上を目指し、今回、再配達削減に向けた事業者の取組事例集を取りまとめた。
- 今後、連絡会での議論を踏まえ、両者が連携した再配達削減の解決策の実現に向けて、事業者・関係団体・関係省庁が協力しながら、検討を進め、継続的な連携を推進していく。

### 【今後、対応を進めていく事項】

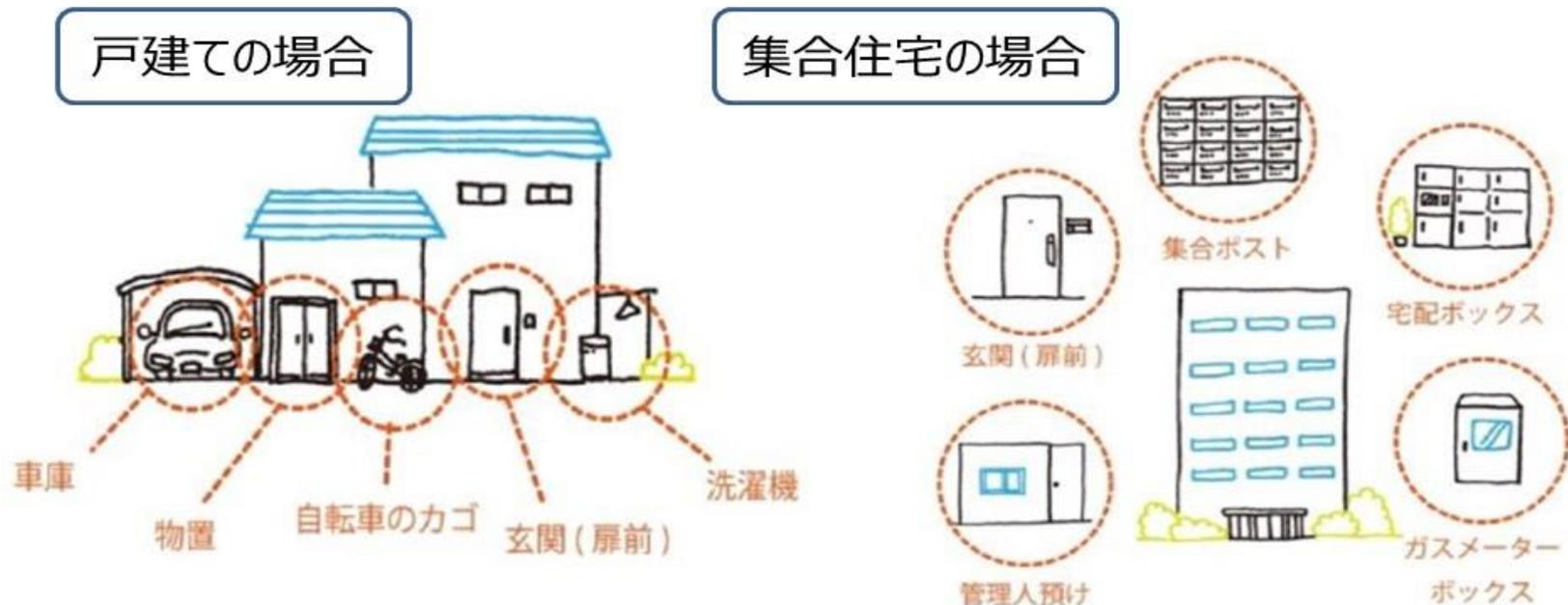
- ① 宅配事業者とEC事業者とのデータ連携の推進      ② 再配達の実態の詳細分析      ③ 多様な受取方法の推進



# 置き配の取組

- 消費者が指定する場所（玄関前等）へ配達するサービス
- 「共働きで不在」、「帰宅時間が読めない」、「諸事情により玄関で受け取れない」等荷物受取時における消費者の不便さを解消
- （1回で受取可能なため）再配達が必要となり、宅配事業者の配送効率も向上

## < 配達指定場所の例 >



※ 出典「宅配事業とEC事業の生産性向上連絡会～再配達削減に向けた取組事例～」

## 【5】新技術(IoT、BD、AI等)の活用による“物流革命”

<革命的に変化する>



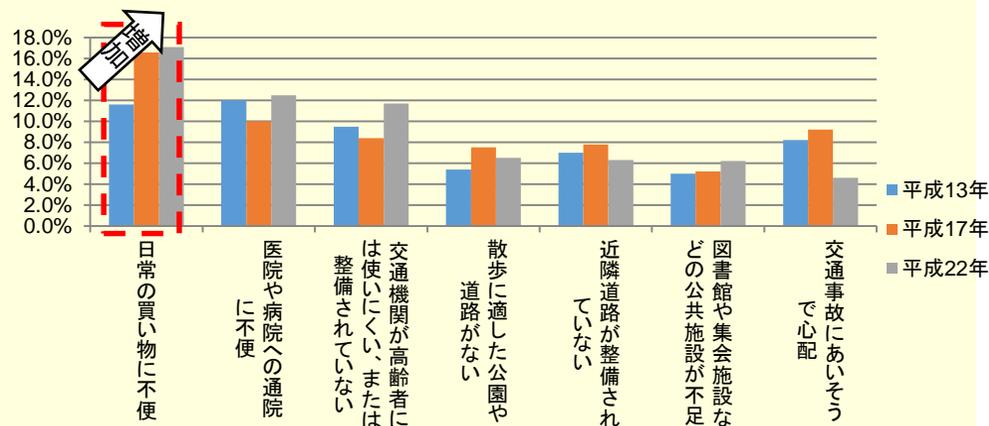
# ドローンの物流への活用

- 小型無人機(いわゆるドローン等)は、離島や過疎地・都市部等での貨物輸送や災害発生時の活用等が見込まれており、物流への活用についても注目されている。
- 「早ければ3年以内にドローンを使った荷物配送を可能とすることを目指す」との総理指示(「第2回未来投資に向けた官民対話」(平成27年11月5日))等を踏まえ、官民一体となり、物流への活用に向けた取組を推進している。
- 国土交通省では、平成28・29年度に物流用ドローンポートシステムを開発。さらに、平成30年度は、山間部等の過疎地域等における物流の課題解決に向け、無人航空機を活用した荷物配送を検討するため、全国5箇所(長野県白馬村、福島県南相馬市、福岡県福岡市、岡山県和気町、埼玉県秩父市)で検証実験を実施。

## 物流への活用例

- ① 離島や過疎地等の非人口密集地域における貨物配送
- ② 都市部における貨物配送
- ③ 災害発生時の活用
- ④ 倉庫内貨物配送

全国の高齢者に「地域の不便な点」を聞いたところ、「**日常の買物に不便**」という声が大い。  
出典: 経済産業省 買い物弱者対策支援について



出典: 内閣府「高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査結果」平成22年度

## 『未来投資戦略2018』

(平成30年6月15日閣議決定)

小型無人機について、本年度からの山間部等での荷物配送等の本格展開に向け、航空法に基づく許可・承認の審査要領の早期改訂等を行う。また、2020年代には都市部での荷物配送等を本格展開させるため、本年度から第三者上空飛行の要件の検討を開始するとともに、電波利用の在り方の検討や福島ロボットテストフィールドを活用した複数機体の運航管理と衝突回避の技術開発等を進める。

## 宅配サービスにおける過疎地域と都市部の輸送効率の比較(例)

(物流事業者A社実績/月間営業日)

地域	トラック走行距離	トラック台数合計	荷物個数	荷物1つあたりのトラック走行距離
過疎地域	約34万(km/月)	約100(台/月)	約30万(個/月)	約1.2(km/個)
都市部	約37万(km/月)	約350(台/月)	約160万(個/月)	約0.2(km/個)

約6倍

出典: A社実績データより作成

※過疎地域は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく地域から選定。

# 各地域における検証実験の概要

わけちょう

## 岡山県和気町

代表事業者名：(株)Future Dimension Drone Institute  
 特徴：・自動車+ドローンのハイブリッド配送  
 ・将来大型ドローンのみの配送が目標  
 実施期間：平成30年12月1日～15日



はくばむら

## 長野県白馬村

代表事業者名：(株)白馬館  
 特徴：・ヘリコプター輸送を代替  
 実施期間：平成30年10月22日～23日



みなみそうま

## 福島県南相馬市

代表事業者名：(株)自律制御システム研究所  
 特徴：・郵便局間配送 ※  
 実施期間：平成30年11月5日～6日



※郵便配送を模擬した飛行で実施

## 福岡県福岡市

代表事業者名：ANAホールディングス(株)  
 特徴：・船舶輸送を代替  
 実施期間：平成30年11月20日～21日



ちちぶ

## 埼玉県秩父市

代表事業者名：楽天(株)  
 特徴：・送電設備上空を空の道として利用  
 したドローンハイウェイを活用  
 実施期間：平成31年1月15日～25日



※ 2018年度から2022年度の5か年事業。2018年度は、平成29年度補正予算にて措置(22億円)

- 「モノの動き(物流)」と「商品情報(商流)」を見える化し、個社・業界の垣根を越えてデータを蓄積・解析・共有する「物流・商流データプラットフォーム」を構築する。これにより、トラック積載率の向上や再配達の削減等を実現し、生産性の向上に貢献する。
- プログラムディレクター(PD)：田中従雅 氏(ヤマトホールディングス(株) 執行役員)

【スマート物流サービスのコンセプト】

