

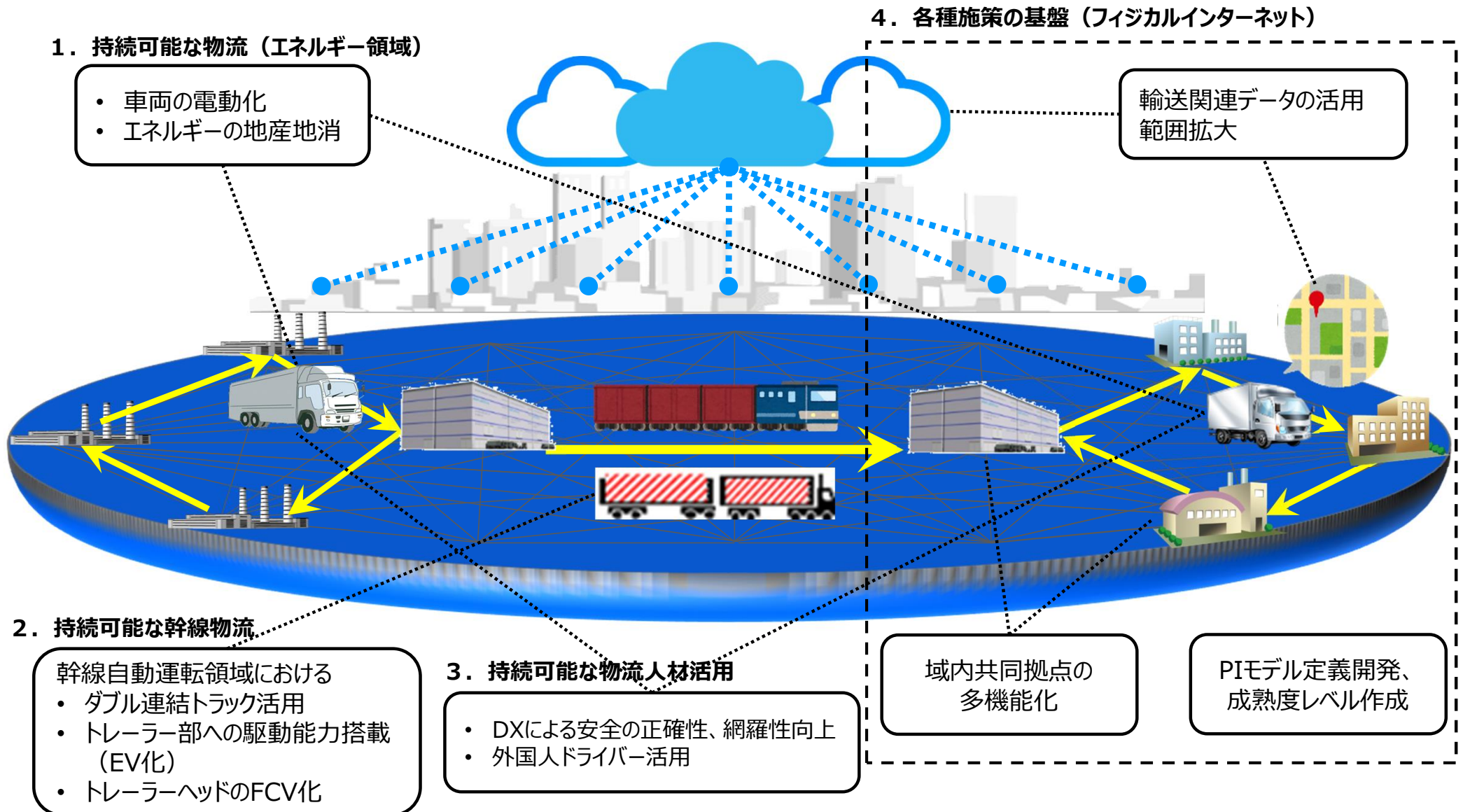
第3回 2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会 資料

物流を持続可能とするための施策について

2025年7月10日
ヤマト運輸株式会社
取締役会長 小菅 泰治

持続的な物流に向けた施策の全体像

持続的な物流の実現に向け、様々な領域における施策が必要



1. 持続可能な物流（エネルギー領域）

課題

国・関係省庁

脱炭素先行地域の拡大に向け、**モデルとなる新たな施策を構築**する必要がある。

地域・自治体

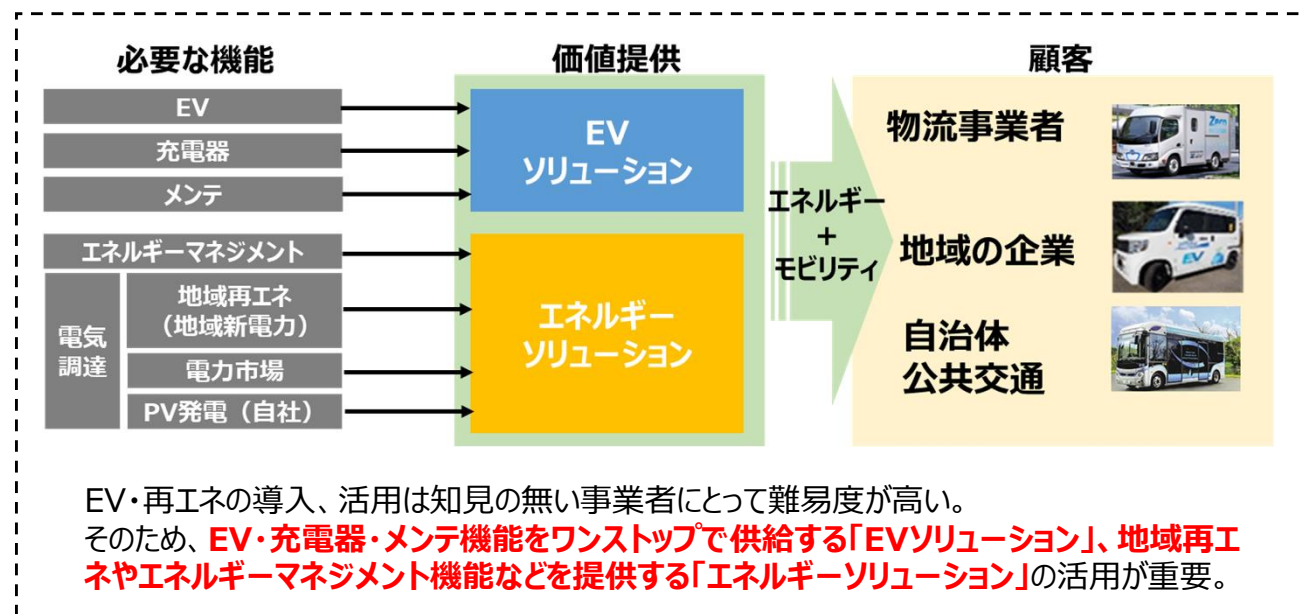
地域内で発電した再エネを最大活用するため、**域内の電力需要を拡大**しなければならない。

トラックユーザー

脱炭素推進に向けて**車両の電動化が必要だが、EV導入・運用の知見が不足**。

解決策：「車両電動化＋地域再エネ」モデル

- ・ 地域内の電力需要拡大、トラックユーザーの脱炭素推進に向けて、**EVの導入**を推進。
- ・ EV充電に必要な電力は地域内で発電された再エネを最大限活用。域内における**エネルギーの地産地消**を実現。
- ・ **「車両電動化＋地域再エネ」の取組みをモデル化**し、脱炭素先行地域等の枠組みを通じて日本全国に水平展開。



⇒本モデルについて、物流事業者から他業種への広がりを期待

要望

- ・ EV充電に用いる地産地消再エネに対する助成
- ・ 物流電動化、地産地消再エネに係る投資への補助
- ・ 再生可能エネルギーの託送電に係る手続きの簡素化

2. 持続的な幹線物流

課題

- ・ 物流業界における人手不足への対応に向けては、**幹線領域における早期自動運転化**が重要。
- ・ 自動運転車両は現行車両より価格高騰が想定される。事業性担保の観点から、**台当たり輸送能力の強化**が必要。
- ・ 社会的な環境要請への対応として**車両の脱炭素化**が必要。



解決策：自動運転におけるダブル連結トラックの活用、トレーラー部への駆動装置搭載

- ・ 車両価格の高い自動運転車両の活用に向けては、**ダブル連結トラック/トレーラーを活用**することで輸送能力を強化することが重要。
- ・ 「自動運転かつダブル連結」の早期実現に向けては、トレーラーヘッドだけではなく**トレーラー部への駆動能力搭載（EV化）**が必要。
- ・ 幹線物流における脱炭素対応として、**トレーラーヘッドのFCV（燃料電池自動車）化**が必要。

Before



- × 人手不足により幹線輸送網の維持が困難
（内燃機関車1台にドライバー1人）
- × 脱炭素対応も必要

After



- ・ 自動運転による省人化
- ・ ダブル連結トラックによる輸送能力強化
- ・ トレーラー部へ必要馬力を分散し、トレーラーヘッド高馬力化を抑制
- ・ FCV化による脱炭素対応

要望

- ・ 駆動装置を有するトレーラーに関する保安基準の明確化
- ・ 幹線自動運転領域における、ダブル連結および駆動装置搭載型トレーラーの標準化

3. 持続的な物流人材活用

課題

物流人材不足の解消に向けて、「安全基盤領域」「ヒト領域」における施策が必要。

安全基盤領域

- どのような人材であっても輸送の安全を担保できる仕組みの必要性
- 車、ヒトのデータ活用

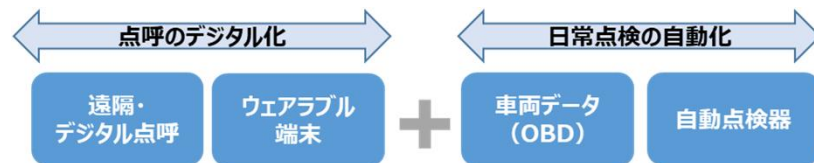
ヒト領域

- 外国人材を活用、教育するための仕組みづくり

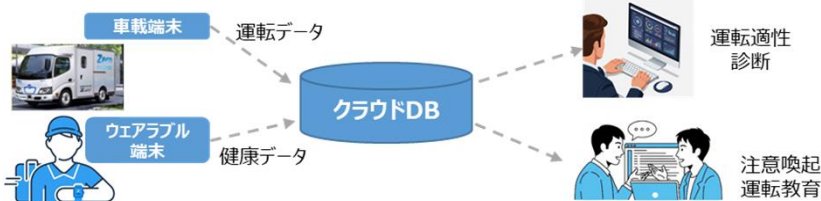
解決策：安全に関するDX化と外国人ドライバー活用基盤の構築

安全基盤領域

点呼・日常点検・稼働中の管理をデジタル化・自動化

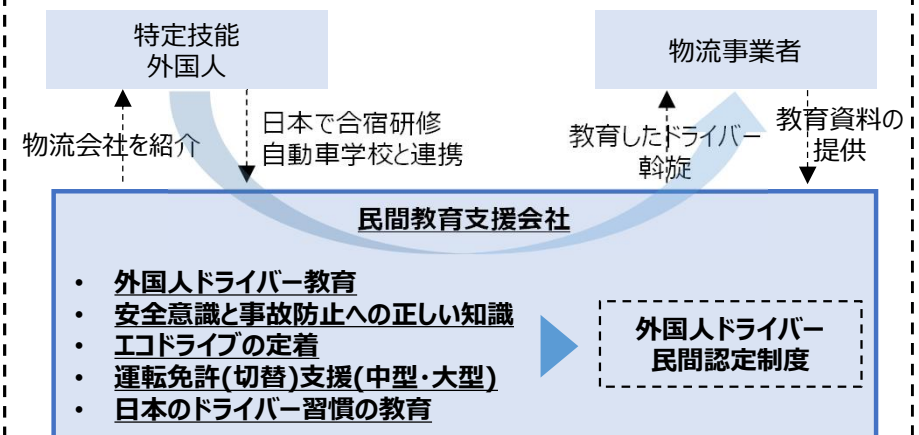


運転データ、健康データの活用



ヒト領域

特定技能外国人ドライバーの活躍に向けた民間認定制度



持続的な物流人材活用の実現

要望

- データや機器等を用いた点呼・日常点検の法的要件充足化
- 外国人ドライバーの採用、育成を支援する民間コンソーシアムへの助成

4. 各種施策の基盤（フィジカルインターネット）

課題

- ① フィジカルインターネット（PI）について様々な解釈が存在するため、実証実験を横並びで比較したり、「PIへの近さ」を評価することが容易ではない
- ② PIをさらに実現する上では、標準ガイドラインの適合に加えて発着荷主に関するデータも取り扱える必要がある
- ③ PIは域内集配網の維持に活用できるが、過疎地では集配拠点自体の維持が難しくなっている



①の解決策

- PIの取組みを評価するための評価軸や評価方法の検討。
 1. PI成熟度ロードマップ
 2. PIモデル定義開発
 3. 成熟度レベル作成
 4. 評価（レベル判断）制度開発
- 審査員選定・公募・審査によるPIアワードの実施。

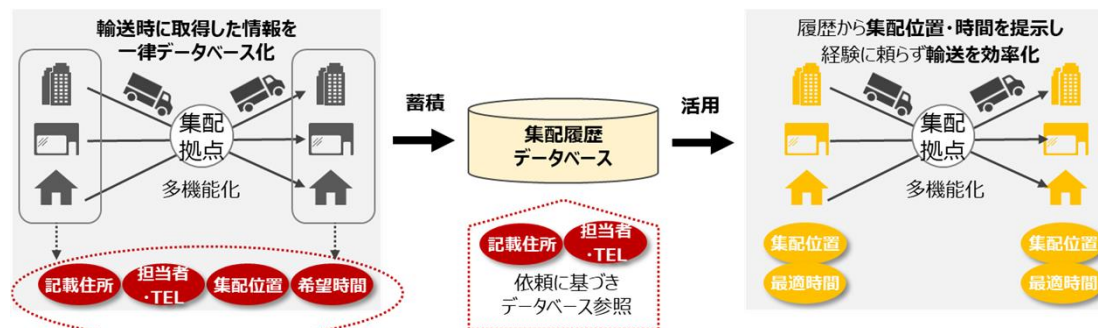
最終的には関連する研修事業や、海外とも連携しつつ国際的な標準やガイドライン等を推進。

①の要望

- 上記の評価方法構築の実行に対する支援・助成

②③の解決策

- ドライバーの経験や努力に依存せずとも、発荷主・着荷主の輸送に関わるデータを活用することにより顧客要望をデジタルで把握し、PIのさらなる高度化を実現。
- 並行して、過疎地では企業と自治体の連携により多機能化拠点を構築し、物流をはじめ複数事業者が共同利用することで拠点を維持する。



②③の要望

- 送り状に記載された情報を、集荷配達の高度化に活用できるための法制度整備
- 物流・小売・防災・コミュニティ機能など、官民連携型多機能集配拠点構築に向けた支援