

2025年7月28日(月)

2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会

日本物流団体連合会 説明資料



一般社団法人日本物流団体連合会
Japan Association for Logistics and Transport

理事長 河田 守弘

I.「輸送力不足への対応」 ① ～処遇改善へのアプローチ～

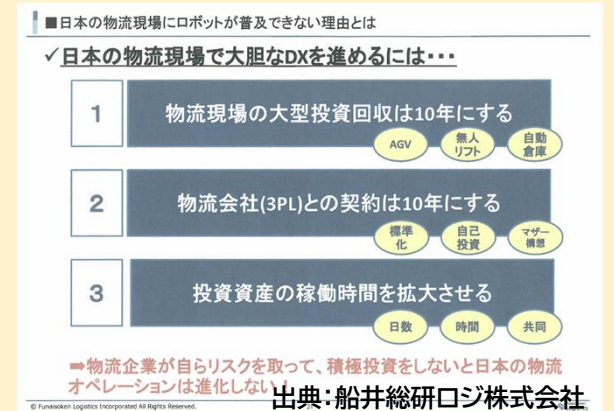
1) 一連の制度改革に対する周知、遵守確保の徹底

- ・ 物流改正法から改正トラック事業法に至る一連の立法によって、長時間労働の改善、賃金水準の上昇・安定化を担保する制度的な仕組みが整い、今後5年間は大きな変革期に
- ・ 制度改革に対する周知を徹底し、新たな仕組みに対するコンプライアンスを確保することが重要
- ・ 改正トラック事業法については、すべての当事者が相互の立場を理解した上で準備が進められるよう、できるだけ早期に具体的運用が示されることが望まれる
- ・ 倉庫、内航等、他の物流分野においても、標準原価制度に準じた考え方が応用できないか、検討が必要



2) 徹底したDX化の推進

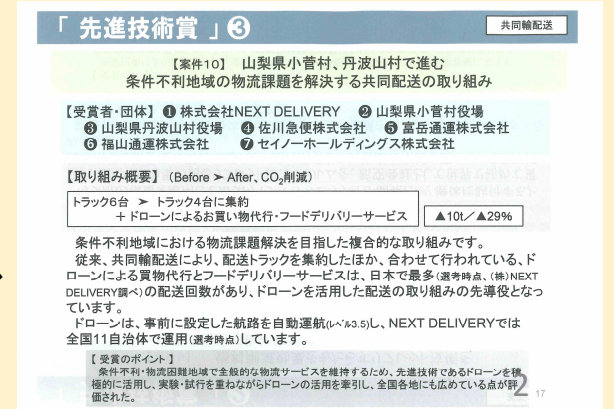
- ・ 輸送力不足に対応するための制度改革が、厳格かつ不可逆な流れであることが共通認識となって初めて、「腹をくくった」大胆なDX化が可能となる
- ・ 今回の制度改革は、実運送体制管理簿の作成、適正原価に基づく運賃設定等、IT化に踏み切る好機にもなりうる
- ・ 小規模・短期的な対応でなく、10年程度のサイクルを見越した大胆な投資を可能とするような環境醸成を
- ・ 点検・日常点呼のIT化等、安全担保措置についても、機械化、自動化が見込まれる分野については、積極的に制度反映を



3) 自動運転による物流の効率化

- ・ 幹線輸送領域においては、自動運転の実用化に向け、貨物の規格化・標準化、ラストマイルとの円滑な接続、鉄道・海運を含む既存幹線物流システムとの効果的な連携、といった諸課題についての継続した検討が必要
- ・ 輸送力不足の影響を最も強く受けることが懸念される過疎地、離島、中山間地における輸送を補うためにも、共同輸配送の促進に加え、これらの地域における自動配送ロボット、ドローン輸送の活用を優先度を上げて取り組む必要がある

ドローンを活用した条件不利地域での共同輸送の取り組み例(本年度物流環境大賞「先進技術賞」受賞)



I.「輸送力不足への対応」 ② ～新しいモーダルシフトの推進～

1) 鉄道輸送の利用促進、モーダルコンビネーションの推進

・鉄道利用の更なる促進

従来からの、貨物駅整備、31ft大型コンテナの導入などに対する支援に加え、今後はGX移行債の活用など社会インフラ関係予算のバランスの最適化を図りつつ、将来の交通インフラ体系も見据えた抜本的な施策の検討をお願いしたい。具体的には、以下のような事業に対する支援を要望

- 荷主のニーズに応じて輸送力を拡大するための、主要幹線の施設整備や輸送機材に対する支援
- 貨物駅を活用したクロスドック機能の拡充やオンドックレール等、各輸送モードをシームレスにつなぐ結節点の整備に対する支援
- 鉄道の輸送力確保に不可欠な利用運送事業者の集配機能の強化(緊締車等の輸送機材やドライバーの確保など)に対する支援

・「在来線の自然災害に対する強靱化」による安定した輸送サービスの提供

自然災害の多頻度化・激甚化に伴う、長期間にわたる鉄道ネットワーク寸断により、貨物鉄道に対する信頼が大きく揺らいでいる。代行トラックの駐車場確保を念頭においた貨物駅の整備、船舶の共同保有、既存の輸送手段を活用するフェーズフリーの取組等の事業者の努力に加え、予防保全としての在来線強靱化が極めて重要

豪雨対策の推進に対する補助に加え、国土強靱化予算等を活用した線路設備等の強化に対する予防保全策への更なる支援を要望

2) 内航海運、中長距離フェリーの利用促進

・船員の確保・育成に資する取組の着実な実施

「海技人材の確保のありかたに関する検討会中間とりまとめ」に基づく、陸上からの転職者等を念頭に置いた養成ルートの強化、幅広く転職者を呼び込むための船員職業安定制度の見直しなど、施策の着実な実施を要望

・内航海運業界の取引環境改善・生産性向上への対応

価格転嫁・取引適正化、新造船建造等に向けた荷主の理解のための対話促進、取引ガイドライン改訂等に対する国の関与を要望

・カーボンニュートラルやモーダルシフト推進への対応

労働環境の改善・省力化に資する環境性能に優れた船舶や、船型大型化を含めた輸送効率の高い船舶の建造、港湾整備が重要

3) 航空貨物輸送の利用促進

・定期旅客便の空きスペース活用による航空へのモーダルシフトを促進

していくためには、これまで航空を利用していなかった荷主への航空輸送の有用性の理解浸透を図っていくことが重要。

現在、国として設定している助成「新モーダルシフト実証輸送事業」の継続的な実施による支援をお願いしたい。

- ・モーダルシフトでは地方発の農水産品も重要な対象となるため、航空輸送でのコールドチェーン整備が今後の課題となる。航空会社による、保冷輸送器材の開発やニーズがある地方空港での保冷施設の導入、共同配送の促進といった取り組みに対する支援を要望



(参考)航空輸送用保冷器材の例

I.「輸送力不足への対応」 ③ ～行動変容の促進その他の施策～

1) 輸送と保管の連携の効率化

- ・「中継輸送」は、運転者交代で済むものと、積替え・荷姿変換を伴うものを区別して促進策の検討を。前者はリードタイム延長等輸送条件変更が主要対策だが、後者はそのための施設が必須。高速連結点等の利便地における、パブリックな施設整備、運営が必要
- ・ダブル連結トラック等車両大型化に対応した拠点も、倉庫集積地近隣等の適地を選択した上でパブリックな整備、運営を

2) 外国人活用に向けた取り組み

- ・特定技能制度の対象となった自動車運送業分野について、採用・育成に関する標準化が望まれる。
- ・倉庫管理が対象分野に追加されることを期待

3) 荷主企業、消費者の行動変容の促進

- ・荷主企業内の物流部門(あるいは物流子会社)での課題認識は相当程度進んでいるが、企業文化のレベルまで深化した変容のためには、息の長い取り組みの継続が必要
- ・CLOだけでなく、広く社内全体で物流をめぐる課題認識が進むよう、高度人材育成プログラムに対する官民の継続した支援が重要
- ・荷主企業と運送事業者が連携して課題解決に取り組んでいる事例を、積極的に情報収集・共有し、優先的に顕彰する仕組みづくり
- ・荷主企業のScope 3(輸送分野)におけるCO2削減に寄与するものとして、Jクレジット等を通じてモーダルシフトに経済的インセンティブを与える工夫を
- ・消費者の行動変容においても、荷主の行動変容と同様、継続的かつ地道な取り組みが必要

(左)リカレント教育プログラムとの連携 (右)意見広告の例



4) 物流業界のイメージ向上

- ・様々なメディア(国作成のアニメ動画等)を活用し、広い世代に向け、「物流＝生産機能のコスト要因、縁の下の力持ち」といったイメージを払拭するための努力を継続していく必要
- ・物流分野での人材確保・定着を考える際は、運転等現場職員だけでなく、マネジメントを担う職員も含めて対策を
- ・そのためには、採用段階での業界魅力発信、徹底的なDXを加速する(職場のイメージを変革する)ことも重要

(左)大学寄附講座の様子 (右)大学生を対象とした業界研究セミナーの案内



Ⅱ.「国際競争力の強化」 ① ～外航海運の競争力強化～

1) 世界で地政学リスクが高まる中、サプライチェーン維持に不可欠な航行安全の確保

- ・ 中東・ウクライナ等で紛争や緊張が続く中、シーレーンやチョークポイントにおける商船の自由かつ平和な航行の確保は必要不可欠
- ・ 海賊発生海域における海賊対策の維持・継続

2) シームレスな国際海上物流に不可欠な「海運自由の原則」の確保

- ・ シームレス・効率的な国際海上物流を阻害する、行き過ぎた自国籍船・建造船保護などの措置が米国を含む各国で取られないよう、我が国政府による多国間・二国間の一層の関係醸成等を通じた、海運会社の公正で自由な競争に係る「海運自由の原則」の確保

3) 日本の経済安全保障を担う基幹インフラである、我が国海外航海運等の国際競争力強化・海事クラスターの強靱化

- ・ 四面環海の我が国において、国民生活・経済に不可欠な物資の安定輸送を担うことのできる日本の海運会社が生き残り続けられるよう、税制・船籍等、海運関連諸制度に係る他国とのイコールフットINGの促進
- ・ 我が国経済安全保障の観点から、海運・造船を含む海事クラスターの強靱化

4) 国際海運のGHGゼロ規制枠組み合意を踏まえた、我が国海外航海運業の低・脱炭素化の促進

- ・ 我が国海外航海運が、国際海運業界におけるカーボンニュートラルの潮流から取り残されることのないよう、高額なゼロエミッション船導入・普及に向けた後押し
- ・ ゼロエミ船対応船員の確保・育成、国内港湾における新燃料供給網の整備に係る支援

5) 船員不足の改善、海上物流効率化に資する海運DXの推進

- ・ 自動運航船の実用化、DXによる船舶の安全運航、船内労働環境の改善に向けた支援
- ・ 情報通信技術・ビッグデータ等を活用した運航・荷役効率化システム等普及の後押し

6) 次世代の我が国海事産業を担う優秀な人材の確保・育成

- ・ 時代の変化を踏まえた、海技教育機構などの海事教育機関に係る諸施策の着実な実行と教育資源の充実

7) 他国港湾から取り残されない、我が国港湾のDX化・GX化

- ・ サイバーポートのさらなる活用等による貿易DXの推進、港湾ユーザーや荷主のニーズも踏まえたカーボンニュートラルポート形成促進



Ⅱ.「国際競争力の強化」 ② ～国際航空輸送の競争力強化～

課題認識

国家経済安全保障を支える航空貨物輸送

次世代半導体の量産(政府の骨太方針2025)、農産品や食品の輸出(地方創成2.0)、バイオ・医薬品等の輸送、増加する国際EC、ワクチン輸送等、国家戦略に係る物資の大宗を航空が担っており、その役割は今後さらに高まると予測

近隣ハブ空港に対する競争力の確保

仁川(韓国)や桃園(台湾)は、規模、利便性などの強みを活かし、自国の輸出入貨物だけでなく、日本を含む周辺国からの三国間貨物の取り込みを拡大して「国際貨物ハブ空港」としての地位を確立しつつある。

航空貨物は単なる貿易手段の一つではなく、日本の経済発展と国際競争力を維持・向上させるための重要な役割を担っていることを認識し、航空貨物の発展に向けた具体的な施策を講じる必要がある。

【ACI 国際貨物重量ランキング】※CY2024実績

順位	空港名	重量(万トン)
1	香港(HKG)	490
2	上海(PVG)	302
3	仁川(ICN)	291
4	台北(TPE)	227
5	シンガポール(SIN)	199
6	成田(NRT)	195
TOP20 ランク外	羽田(HND)	70
成田+羽田		265

※(東アジア・東南アジア地域限定)

首都圏空港(成田・羽田)強化の重要性

経済安全保障を確保し、日本経済の国際競争力を高めるには、航空貨物輸送のネットワークを維持・拡大し、特に、航空輸送の特性である迅速性と効率性を最大限に活用できる首都圏(成田・羽田)空港の強化が不可欠。首都圏空港の整備については、東アジアのハブ空港としての競争力強化、日本経済発展への寄与という方向性を明確にすべき。

目指すべき方向性

我が国の航空サプライチェーンを強靱化し、国際ハブ空港としての機能強化を図るために、「首都圏空港(成田・羽田)の一体的運用による航空物流の迅速性・効率性向上」ならびに「三国間貨物取り込みや海運連携、臨空物流の開発強化による利用者の利便性向上」を実現し、日本経済の発展に貢献する。

実現のための方策

1)施設改革：成田・羽田の機能強化

- ・近隣諸国に劣後しない利用コストの実現
- ・成田-羽田空港間転送の時間短縮(羽田空港ランプ内への貨物動線短縮化)

* 貨物上屋の通過を省略することで時間短縮、効率性向上につながる。

2)制度・運用改革

- ・成田-羽田を一つの空港として扱うことによる行政手続きの簡易化・輸送の迅速性向上
- ・行政手続きのシンプル化・デジタル化による負担軽減およびNACCSシステム運用性の向上

3)DX改革

- ・成田空港-羽田空港間(双方向)のトラック輸送の自動化
- ・あらゆる物流事業者が情報連携できる物流プラットフォームの構築 (NACCS、サイバーポートの情報連携、ONE Record 活用)

*ONE Record: IATAが主導する物流に係る情報連携標準の新規格。あらゆる貨物情報のデジタル化を目的としている。