

経済界として 次期総合物流施策大綱に望むこと

2025年8月21日

一般社団法人 日本経済団体連合会

ロジスティクス委員会

企画部会長 澤江 潔

目次



1. 商慣行の見直しに向けた経済界・消費者の意識改革



2. 新モーダルシフトの推進



3. 物流現場のスマート化



4. 国際競争力強化・成長戦略に資する施策



5. 分野横断的な政策の実効性を高める施策

1. 商慣行の見直しに向けた経済界・消費者の意識改革

指定時刻の分散化と柔軟化



【課題】ドライバーは指定時刻より前に届け先に到着/指定時刻は渋滞時間帯の朝一着に集中する傾向

⇒着荷主が指定時刻に幅を持たせる/トラック事業者は到着時刻の分散化に協力

大規模商業施設などへの配送



【課題】大規模商業施設やマンションなどでは、駐車場や施設内配送ルートの緩和が必要

⇒政府として建物の所有者・管理者に協力を呼びかけ

⇒駅ビルへの配送の場合には、鉄道配送（貨客混載）も有効

納品リードタイムの延長



【課題】物流のさらなる効率化

⇒納品リードタイム延長で帰り荷の確保や積載効率向上が必要

⇒リードタイムの延長は、鉄道や船へのモーダルシフト推進にも寄与

レンタルパレットの適切な契約



【課題】レンタルパレット活用時、着荷主とパレット事業者の間でレンタル契約が無いことが課題（ある事業者では、パレット回収拠点の86%で着荷主とのレンタル契約が未締結）

⇒パレット標準化推進分科会の最終とりまとめ内容の実現が必要

2. 新モーダルシフトの推進

鉄道貨物

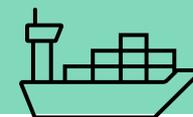


鉄道・内航
共通事項

- 環境負荷の低い輸送モードの活用を促すため、J-クレジット*等を用いて経済的メリットを提示することも必要

- 災害の激甚化に備えたの鉄道ネットワーク強靱化への財政的支援
- 機能維持・利用拡大に向けた車両や駅施設の整備／各モードと結節する貨物駅へのアクセス強化への支援

内航海運



- 担い手確保・育成・労働生産性向上
- 船舶の大型化/省エネ船/港湾機能強化に向けた支援
- トラックからトレーラー輸送への転換への後押し

トラック輸送



- 特車申請の更なる簡素化・迅速化
- ダブル連結トラック・自動運転トラックの実用化に向けたソフト（法整備など）とハード（車両開発など）の支援

航空貨物



- 旅客輸送の空きスペースを物流用に柔軟に活用
- コールドチェーンを支える機材・施設の導入に対する財政的支援

*エネルギー設備の導入や再生可能エネルギーの利用によるCO2等の排出削減量や、適切な森林管理によるCO2の吸収量を「クレジット」として国が認証する制度

3. 物流現場のスマート化

デジタル技術による効率化・スマート化

- ①トラック予約受付システム、②荷待ち・荷役時間の計測システム、③共同配送に係るマッチングシステムの導入費用の一部を補助
- ドライバーが荷主毎に複数システムを使い分ける手間を軽減するため、システム同士の連携を促すことも必要
- 共同配送システムについては、将来的にフィジカルインターネットを視野に入れた取り組みを期待
- 港湾DX・海運DXの推進に向けた後押し



積載効率・荷役作業の最適化

- バラ積みからパレット化の推進（1配送につき30分～1時間の短縮）
- パレット等の荷役機器の標準化の推進
- 荷役機器の導入/倉庫自動化への取り組みの後押し



4. 国際競争力強化・成長戦略に資する施策

- ◆ 近年、日本の物流拠点の国際的な地位が低下⇒貿易立国の危機
- ◆ 地理的優位性を活かして、アジア地域から南北アメリカ大陸向けの貨物を集約し、物流拠点のプレゼンスを高める成長戦略の立案と実行が急務

国際航空貨物

韓国・台湾などは、自国の輸出入に加えて中継輸送拠点のハブ空港としての機能を強化

- 成田の機能強化、首都圏ハブとしての成田・羽田一体運営による航空物流の迅速化・効率化向上が必要

東アジア・東南アジア地域の取り扱い重量
国際航空貨物ランキング (CY2024年実績)

2024	空港名	2024重量 (万トン)	三国間輸送重量(比率)
1	香港(HKG)	490	
2	上海(PVG)	302	
3	仁川(ICN)	291	仁川 117万トン(40.0%)
4	台北(TPE)	226	台北 112万トン(49.7%)
5	シンガポール(SIN)	199	
6	成田(NRT)	195	成田 72万トン(37.0%)

TOP20 ランク外	羽田(HND)	70	羽田 37万トン(52.8%)
---------------	---------	----	-----------------

成田+羽田 265 成田+羽田 109万トン(41.2%)

(出所) ACIランキング・各空港発表データ・財務省貿易統計を基にANA作成

- 成田-羽田間の貨物転送時間の削減/利用者の利便性向上/海運連携等に取り組むことが必要

国際海上輸送

港のコンテナ取扱個数順位の低下

【東京港：13位(1990)⇒46位(2022)】

⇒日本を經由しない大型船の直行航路が増加

台湾別コンテナ取扱個数順位
(2022年速報) 単位万TEU

	港名	取扱量
1 (1)	上海(中国)	4,730
2 (2)	シンガポール	3,729
3 (3)	寧波-舟山(中国)	3,335
4 (4)	深圳(中国)	3,004
5 (6)	青島(中国)	2,567
6 (5)	広州(中国)	2,486
7 (7)	釜山(韓国)	2,208
8 (8)	天津(中国)	2,102
9 (10)	ロサンゼルス/ロングビーチ(米国)	1,905
10 (9)	香港(中国)	1,669

46 (41)	東京	493
---------	----	-----

70 (72)	横浜	298
---------	----	-----

※TEU：国際標準規格の20ftコンテナを1とし、40ftコンテナを2として計算する単位。

(出所) 国交省港湾局 第7回 新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会

- 船舶の大型化に対応した港の選択的な整備
- 海運・造船を含む海事クラスターの国際競争力強化

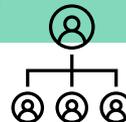
5. 分野横断的な政策の実効性を高める施策

多様な人材の活躍



- 物流業界の担い手不足の解消には、女性、高齢者、外国人などの多様な人材が物流業界で働くことを促すことが必要
- 力仕事の負担を軽減する荷役機器の導入や、デジタル技術を活用するなど、魅力的な職場環境への転換が不可欠

グループ企業内でのCLOの兼任



- 物流統括責任者CLOは、省エネ法のように*、希望すれば親会社がグループ会社のCLOを担い、グループ一体的に物流効率化に取り組める仕組みが必要

*省エネ法のエネルギー管理統括者は、認定管理統括事業者制度を活用すれば、グループ企業内での兼任が可能

物流関係の助成事業の公募期間延長



- 公募期間が1か月程度と短く、共同提案など関係者が多い場合は期間内の調整が困難な場合あり、十分な公募期間の設定が必要

