

# 「今後の物流政策の基本的な方向性等について」(答申)のポイント

「危機を乗り越え、自ら変わる、日本を変える～「物流生産性革命」と「未来に輝く物流への進化」へ協同～」

## 直面する課題等

○ 物流を取り巻く変化への対応の必要性

### ◆人口減少・少子高齢化・労働力不足

→ 物流分野は中高年層への依存度が高く、人口減少・少子高齢化に伴い深刻な人手不足に陥るおそれ。  
(トラック事業では就業者の約4割が50歳以上)  
→ 過疎地等では、配送効率が大幅に低下。

### ◆貨物の小口化・多頻度化と顧客ニーズの多様化

→ 近年、貨物の小口化が進行するとともに、件数ベースでの物流量が増加傾向。  
→ またEC市場の拡大を背景に宅配貨物も急増しており、配送時間帯の指定等顧客ニーズが多様化。

### ◆労働法制の見直し及び生産性向上に向けた動き

→ 月60時間超えの時間外労働に対する割増賃金率の引き上げを中小企業にも適用する法案が閣議決定。  
→ 政府において、運送業等の生産性向上に向けた取組が本格化。

### ◆1億総活躍社会の実現に向けた動き

→ 戦後最大のGDP600兆円の実現等の目標が掲げられた。

### ◆技術革新

→ あらゆるものがインターネットに接続するIoT時代が到来し、「第四次産業革命」への動きが活発化。

### ◆国際競争の激化

→ 海外との熾烈な競争の下、アジアの物流需要の成長を取り込み、アジア物流圏全体の効率化を進めていく必要。

### ◆地球環境問題・エネルギー制約

→ 地球温暖化対策やエネルギーセキュリティの観点から物流分野の温室効果ガス排出量の削減は重要な課題。  
(国内CO<sub>2</sub>排出量の17%は運輸部門)

### ◆災害リスクの高まり

→ 首都直下地震や南海トラフ地震の30年以内発生確率は70%。自然災害による物流網の寸断は、資源・エネルギーや食料等の供給停止等地域経済に大きな影響。

○ 諸計画の承継と深化の必要性

○ 物流の将来像と中長期物流政策の確立の必要性

## 将来の物流が果たすべき役割

人口減少下においても、

① 持続的な経済成長と② 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る

## 物流の将来像

多様な関係者との連携・協力を進めることや、先進的な技術を活用することにより、

- 事業の省力化・効率化を進めるなど時代を先取り
- 自らが新たな価値・新たなサービスを次々と生み出し、新たな市場の開拓等を行う
- 本業を通じた社会貢献により社会における物流の存在価値を更に向上させ、魅力的な物流へと進化

国内外の経済活動の仕組みや人々のライフスタイルを変化させ、未来を創っていく産業として、社会の期待に応え続ける存在へ

## 物流生産性革命の実現

潜在的輸送力等の発揮  
～究極的に効率化された物流～

- (1) モーダルシフトの更なる推進
- (2) トラック輸送の更なる効率化
- (3) 物流ネットワークの拠点高度化
- (4) 港湾・鉄道等既存インフラのストック効果の一層の発現
- (5) 過疎地等における物流ネットワークの構築
- (6) 物流の高度情報化・自動化

将来像の実現に向けた施策の進め方  
新たな連携の構築 先進的技術の活用

## 物流フロンティアへの挑戦

- (1) 都市内物流マネジメント
- (2) 消費者との対話を通じたライフスタイルの変革
- (3) 海外展開をはじめとする新たな市場の開拓等

## 未来へ続く魅力的な物流への進化

多様な人材が活躍できる  
環境の整備等

- (1) 就業環境の改善と定着率の向上
- (2) 業界イメージ・物流そのもののイメージの改善
- (3) 人材の確保・育成

## 社会への貢献

- (1) 地球環境対策への貢献
- (2) 災害対応力の強化等安全・安心の確保への貢献
- (3) 活力ある地域づくりへの貢献

# 物流生産性革命の実現に向けた主な施策例①

## 潜在的輸送力等の発揮～究極的に効率化された物流～

### (1) モーダルシフトの更なる推進

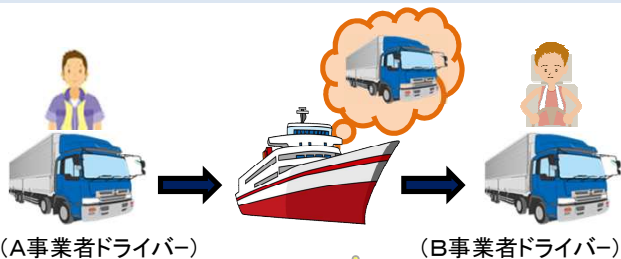
#### 関係者の合意形成や 合意事項の実行の円滑化

トラックドライバーが確保しにくい年末・GWに異業種の荷主企業が協力して貨物を確保し、臨時列車を運行



#### フェリーによる トラックの無人航走の促進

フェリーでトラック輸送をする際、ドライバーを乗船させず、トラックのみを輸送する(無人航走)



関係者連携で効率化

### (2) トラック輸送の更なる効率化

#### 道路を賢く使う取組の確実な推進 〈ITを活用した「賢い物流管理」〉

深刻なドライバー不足の進行  
(トラックドライバーの約4割が50歳以上)

老朽化する道路へのダメージが増大  
(過積載車両が約3割も増加)

#### ETC2.0で物流効率化

#### WIMで過積載の取締強化

ビッグデータを収集する

ETC2.0



荷重データを自動収集する

WIM

Weigh-in-motion (自動重量計測装置)

#### 主な取組

- (1) 特車通行許可の簡素化(特車ゴールド)
- (2) 車両運行管理支援サービス
- (3) 大型車誘導区間のラスト1マイルの追加



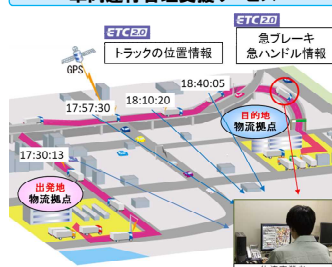
#### 主な取組

- (1) WIMの増設とイエローカードの見直し
- (2) 道路管理者ネットワークの構築
- (3) トラックと荷主情報のマッチング

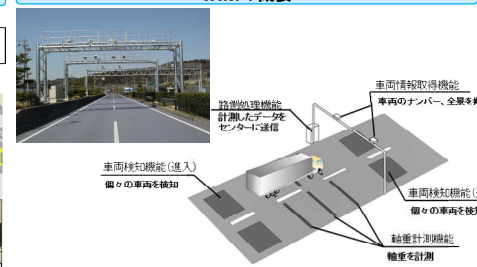
#### ETC2.0装着車の特車通行許可を簡素化



#### 車両運行管理支援サービス



#### WIMの概要



過積載を道路から撲滅 (当面の目標: 2020年度目途に半減)

更なる革新的な技術の積極導入により道路を賢く使う世界のトップランナーへ

賢く使って生産性向上

# 物流生産性革命の実現に向けた主な施策例②

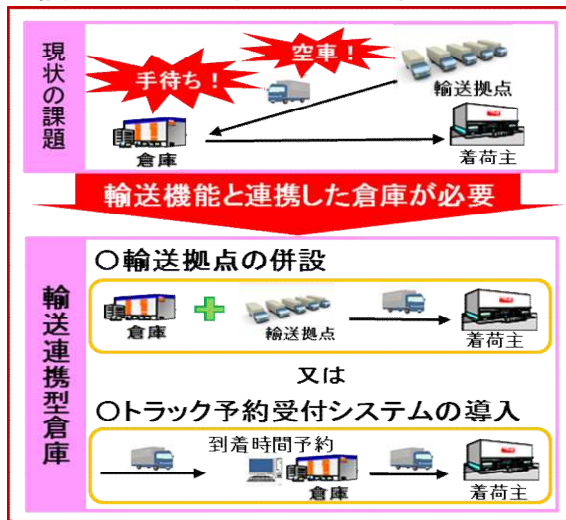
## 潜在的輸送力等の発揮～究極的に効率化された物流～

### (3) 物流ネットワークの拠点高度化

#### 物流事業の生産性向上に資する物流施設の整備促進

トラックドライバー不足の中、空車回送や手待ち時間の無駄が発生。

＜輸送と保管の連携が図られた倉庫のイメージ＞



輸送拠点の併設及びトラック予約システムを備えることで空車や手待ち時間を解消する。これにより、

- ①輸送フローの効率化
- ②生産性の向上を実現する。

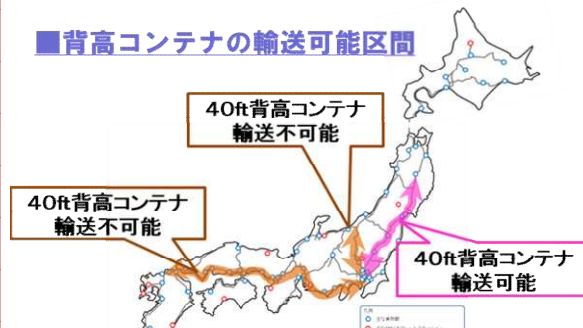
面で効果を発揮する物流施設

### (4) 港湾・鉄道等既存インフラのストック効果の一層の発現

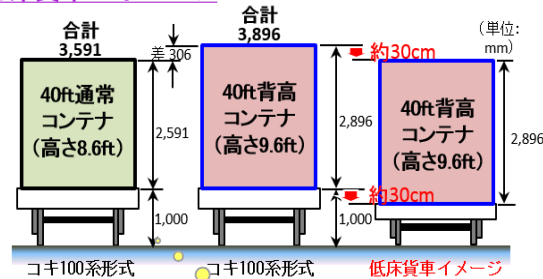
#### 低床貨車の実用化による背高海上コンテナの鉄道輸送可能区間の拡大

国際海上輸送で主流となっている40フィート背高海上コンテナを鉄道輸送する場合、トンネル等の高さ制約があり、多くの線区では輸送できない。

#### ■背高コンテナの輸送可能区間



#### ■低床貨車のイメージ



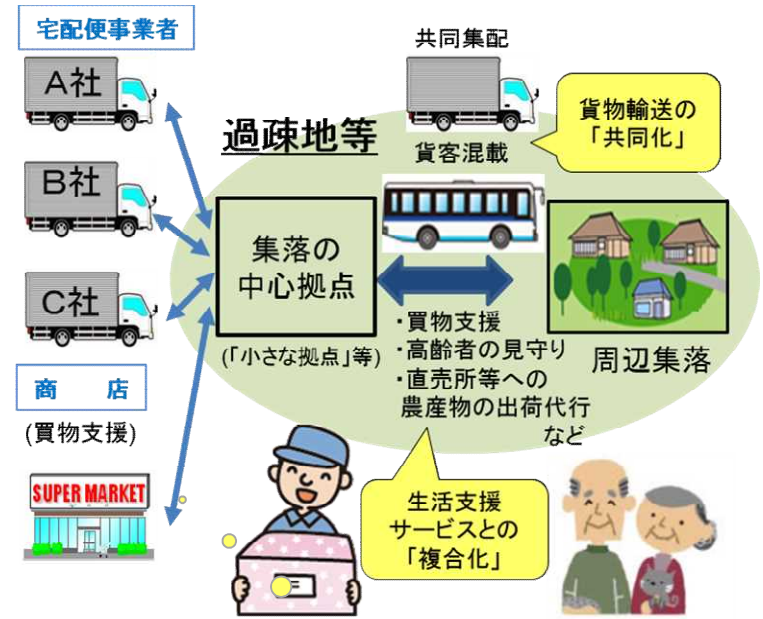
既存ストックの有効活用

### (5) 過疎地等における物流ネットワークの構築

#### 公共交通事業者の輸送力を活用した貨客混載等サービスの共同化・複合化

過疎化が進みつつある地域では、人口が薄く分散し、宅配便の配送効率が大幅に低下する一方、トラックドライバー不足に伴い、物流ネットワークの維持が課題。

＜過疎地等における共同輸送のイメージ＞



サービスの共同化・複合化で地域を支える

潜在的輸送力等の発揮  
～究極的に効率化された物流～

物流フロンティアへの挑戦

## (6) 物流の高度情報化・自動化

## (1) 都市内物流のマネジメント

自動運転技術の実用化に向けた検討  
無人航空機の物流への活用

物流を考慮した  
建築物の設計・運用

都市鉄道等の旅客鉄道の輸送力  
を活用した貨物輸送の促進

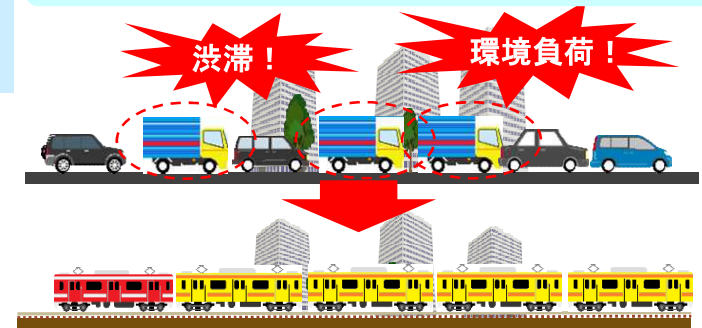
トラックドライバー不足が深刻化する中、  
省力化にも資する自動隊列走行の早期実現  
に向けた検討の加速化。

ある自治体の条例では、荷捌き駐車施設の  
はり下高さは3.0m以上とされるなど、  
高層ビル等の建築物の設計や運用が必ずし  
も物流を考慮したものとはなっていない

トラックドライバー不足が深刻化する中、都市部で  
は渋滞に伴う遅配や環境負荷が発生。



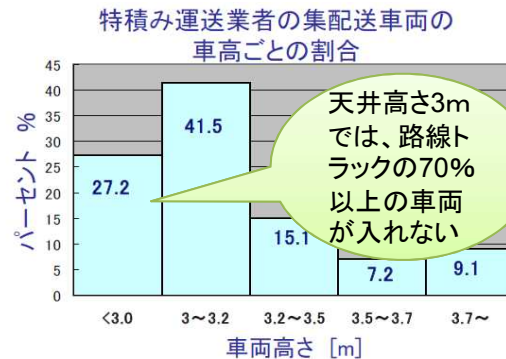
国立研究開発法人新エネルギー・  
産業技術総合開発機構Webページより



課題整理等を進め、無人航空機の物流への  
活用に向けた取組を進める



離島や過疎地等における  
貨物輸送への活用や  
大規模災害発生時等  
の非常時への活用等  
が期待される。



※(一社)全国物流ネットワーク協会の調査結果

建物の設計段階から物流事業者が  
参画し、館内物流を新たな仕事へ



トラックの代わりに都市鉄道等  
の旅客鉄道を貨物輸送に利用  
する。これにより、

- ①CO2の排出量削減
- ②トラックドライバー不足対策
- ③定時性・スピード性に優れた  
貨物輸送  
を実現する。

先進的技術で課題を解決

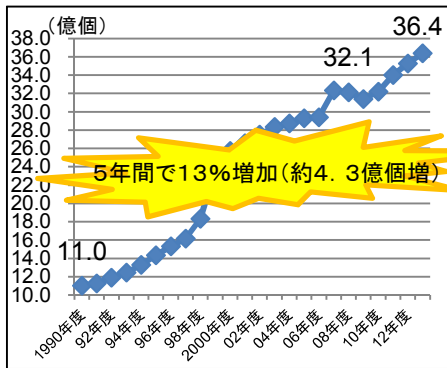
都市内物流のマネジメント

## 物流フロンティアへの挑戦

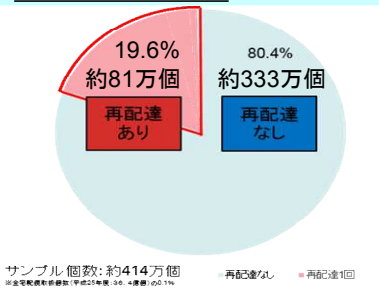
### (2) 消費者との対話を通じた ライフスタイルの変革

#### 宅配便の再配達削減

【宅配便取扱実績の推移】



トラックドライバー不足の中、増加が続く宅配便の約2割で再配達が発生。



出典：国土交通省「平成25年度宅配便等取扱個数の調査」  
注：2007年度から郵便事業(株)の取扱個数も計上。

#### 再配達による社会的損失の発生

#### トラックドライバーの労働時間増

年間約1.8億時間、年間9万人(トラックドライバーの約1割)に相当する労働力が再配達で消費

#### 再配達削減に向けた具体策

1. 消費者と宅配事業者・通販事業者との間のコミュニケーションの強化
2. 消費者の受取への積極的参加の推進のための環境整備
3. 受取方法の更なる多様化・利便性向上等の新たな取組の促進
4. 既存の枠組みを超えた関係者間の連携の促進 等

回避可能な再配達を削減

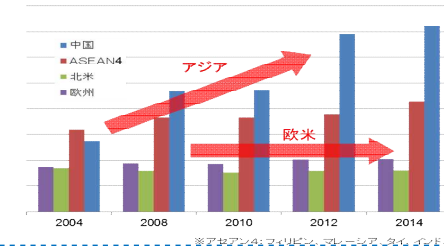
### (3) 海外展開をはじめとする 新たな市場の開拓等

#### アジア諸国等における 物流環境の改善

#### 農林水産物・食品の 輸出拡大

我が国物流事業者の海外展開が進む一方、進出先地域においてハード・ソフト両面における課題に直面しており、物流環境の改善が必要。

#### 【アジア進出が続く物流事業者】



輸出拡大に当たっては、航空輸送中心の生鮮品について、海上大量輸送を可能とすることが課題。

品名	航空輸送 (%)	海上輸送 (%)
まぐろ(鮮魚・冷蔵)	100.0%	0.0%
いちご	99.3%	0.7%
ぶどう	70.1%	29.9%
もも	66.9%	33.1%
メロン	55.1%	44.9%
まぐろ(冷凍)	4.9%	95.1%
りんご	0.1%	99.9%
ながいも	0.0%	100.0%

アジア等において、我が国物流事業者による先駆的な取組の実証的な実施を通じ、課題を抽出。政府間対話等を通じて、その改善を図る。

(例) メコン地域での共同集配

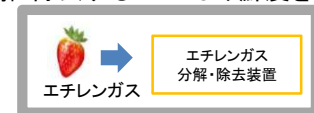


我が国物流システムの  
アジア展開

#### 【海上コンテナにおける鮮度保持輸送技術の例】

エチレングスの分解・除去による鮮度保持

青果物から発生するエチレングス(青果物の成熟・老化を促進させる)を分解・除去することにより鮮度を保持。



輸出拡大を物流面から支える

# 未来へ続く魅力的な物流への進化に向けた主な施策例①

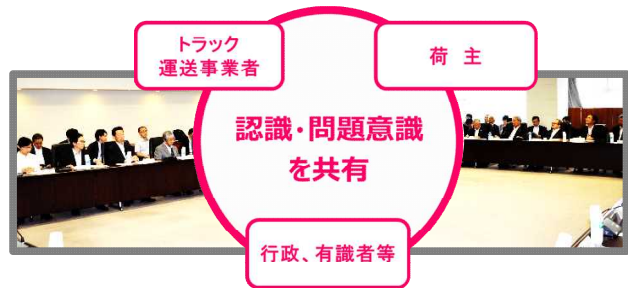
## 多様な人材が活躍できる環境の整備等

### (1) 就業環境の改善と定着率の向上

#### 労働者の待遇の改善

取引環境・長時間労働の改善に向けて、荷主、事業者等からなる協議会を設置し、課題抽出を行い対策を実施。  
(厚生労働省及び経済産業省と連携)

	道路貨物運送業 (大型)	道路貨物運送業 (中小型)	全産業
所得額	422 万円	375 万円	480 万円
労働時間	2592 時間	2580 時間	2124 時間



#### ○書面化の必要性・効果

- 書面化は必要: 7割以上
- 改善された事項:
  - 収受する運賃が明確になった (56%)
  - 附帯業務内容が明確になった (41.4%)

**非効率な商慣習の見直し**

### (2) 業界イメージ・物流そのもののイメージの改善

#### 正しい物流イメージの醸成と若年労働者の就業促進

「3K労働」との先入観を払拭するため、就職活動を控える学生等を対象に、物流事業を広く理解してもらい、物流事業の魅力伝える場を設ける。



物流研究セミナーの様子

**物流事業の魅力を発信**

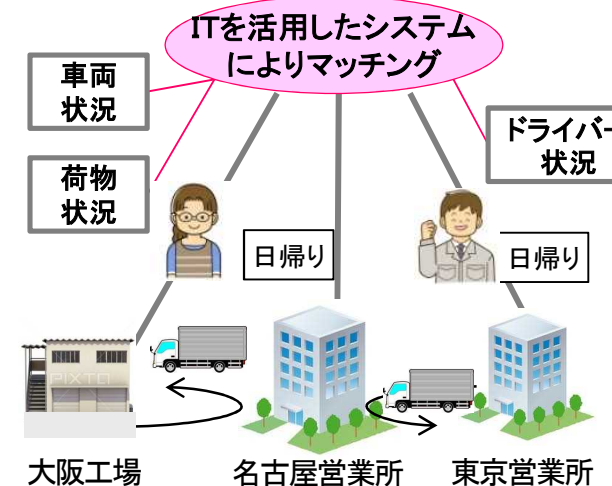
### (3) 人材の確保・育成

#### 中継輸送の導入促進によるトラックドライバーの就業環境の改善

生産年齢人口が減少していく中、ドライバー不足を解消するためには、これまでは物流への就業が少ない女性等の活用が必要。

中継輸送のイメージ 複数人で仕事を分担する働き方へ

●その日の内に帰ることができるため、長時間労働の解消や女性・若年層等の新規就労・定着促進が期待される。



**多様な人材の活躍を実現**

## 社会への貢献

### (1) 地球環境対策への貢献

#### 地球環境問題に配慮した 物流施設の整備・機材の導入

地球温暖化防止のためには、エネルギー起源による温室効果ガスを削減するとともに、フロン類についても削減することが必要。

#### ●ノンフロン冷媒への転換促進

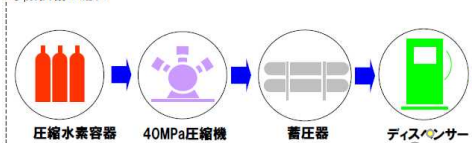


外観

空気冷凍システム

#### ●水素フォークリフト等の導入支援

水素供給の流れ



### グリーン物流の普及促進

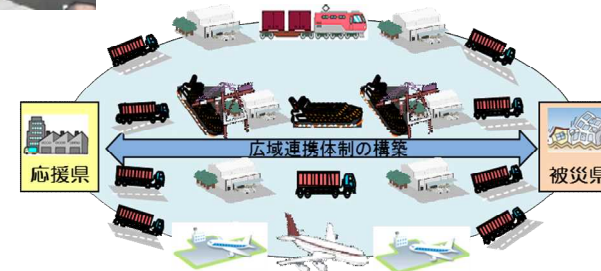
### (2) 災害対応力の強化等 安全・安心の確保への貢献

#### 物流施設における災害対応力の強化

大規模災害時に国民生活や経済活動を速やかに復旧させるためには、支援物資輸送体制の確立が必要。



国土交通省(地方運輸局、地方整備局)、自治体、物流事業者、物流事業者団体等から構成される協議会を開催し、多様な輸送手段を活用した支援物資輸送に関する広域連携体制を構築



#### ●非常用電源設備・非常用通信設備の導入

広域物資拠点として選定された民間物流施設に対して、非常用電源設備・非常用通信設備の導入



### 支援物資の円滑な供給を確保