

国際物流戦略チームを取り巻く最近の動きについて

国際物流戦略チームを取り巻く最近の動きについて

1. 全般の動き

- ＜「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【2015年12月】＞2
 - ・社会資本整備審議会及び交通政策審議会が、「物流の目指すべき将来像」の確立とそれに向けた政策内容と具体的方策を中心に議論を行い、審議結果を答申として取りまとめ
- ＜改正物流総合効率化法案の閣議決定【2015年2月】＞3
 - ・人手不足が懸念される物流の更なる総合化・効率化を図るために物流事業者や荷主などの関係者が連携して取り組むモーダルシフト、共同配送等を後押しすることを内容とした「改正物流総合効率化法案(流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の一部を改正

2. 各分野の動き

- (1)「大阪湾港湾の基本構想～スマートベイの実現を目指して～」の策定について4
- (2)「西日本国際コンテナ戦略港湾政策推進協議会」について5
- (3)国際コンテナ戦略港湾への「集貨」6
- (4)国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」(特定用途港湾施設整備事業)7
- (5)国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」8
- (6)日本海側拠点港湾の機能別拠点化9
- (7)関西国際空港のコンセッションの進展について ...10
- (8)大型車誘導区間のラスト1マイルの追加 ...12
- (9)国土交通省物流審議部門 平成28年度予算案(一般会計・エネ特)・税制改正案の概要 ...13
- (10)未来へ続く魅力的な物流への進化に向けた施策例 ...15
- (11)自動車運送事業等の現状 ...16
- (12)トラック・バス運転者の年齢構成比の推移 ...17
- (13)農商工連携等によるグローバルバリューチェーン構築事業 ...18
- (14)次世代物流システム構築事業費補助金 ...19
- (15)平成27年度 次世代物流システム構築事業(事例紹介) ...20
- (16)国連気候変動枠組条約第21回締約国会議(COP21)「パリ協定」の採択 ...22

「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【2015年12月】

「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CO₂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

改正物流総合効率化法案の閣議決定【2015年2月】

1. 背景

トラックドライバーの約3割が50歳以上であるとともに、ネット通販の進展等による小口貨物の増加に伴い、トラックの積載率が5割を切っており、このまま放置すれば、今後、深刻な人手不足に陥り、物流機能にも支障が生じるおそれがあります。

こうした中、物流がその機能を最大限に発揮し、我が国産業の持続的成長と豊かな国民生活を支えていく上では、物流事業者や荷主などの関係者が連携して物流ネットワーク全体の総合化・効率化を更に進め、省力化も図っていくことが必要です。

そこで、平成17年の制定以降、倉庫等の物流施設の整備を中核として流通業務を総合的・効率的に進める事業を支援してきた物流総合効率化法（流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律）について、人手不足への対応を図るため、効率化支援方を「施設整備」によるものから「連携」によるものへ転換することとし、2以上の者の連携を前提に、支援の裾野を広げ、モーダルシフト（トラックから鉄道・船舶への輸送手段の転換）や共同配送をはじめとした多様な取組みを後押しできるようにするための改正を行うこととしました。

2. 改正物流総合効率化法案の概要

（1）法目的の追加

流通業務に必要な労働力の確保に支障が生じつつあることへの対応を図るものである旨を法の目的として追加します。

（2）支援対象の拡大等（流通業務総合効率化事業の要件の変更）

支援の対象となる流通業務総合効率化事業について、一定の規模及び機能を有する物流施設を中核とすることを必須とせず、2以上の者が連携して行うことを前提に、多様な取組みへと対象を拡大します。

（3）ワンストップ手続きの拡充

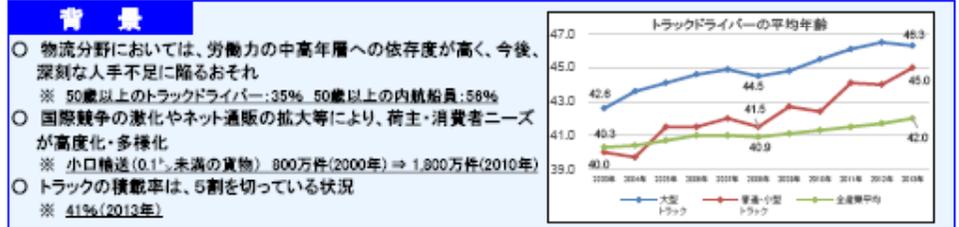
国の認定を受けた事業のうち、海上運送法、鉄道事業法等の許可等を受けなければならないものについては、これらの関係法律の許可等を受けたものとみなす等、行政手続きの特例を追加します。

●流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の一部を改正する法律案

（物流総合効率化法の一部改正）

<予算関連法律案>

最近における物資の流通をめぐる経済的社会的事情の変化を踏まえ、流通業務総合効率化事業について2以上の者が連携して行うものに限ることとともに、総合効率化計画が主務大臣の認定を受けた場合における同事業の実施に関し、海上運送法等の特例を追加する等の措置を講ずる。



改正案の概要

- 物流分野の労働力不足への対応を強力に推進し、流通業務の省力化を図るため、2以上の者の連携を前提に、多様な取組みへと対象を拡大。

①モーダルシフト推進事業
 鉄道・船舶も活用した効率的な輸送手段の選択を推進
 ⇒ 2020年度までに34億トンキロ分を転換
 ○ 交通政策基本計画におけるモーダルシフトに関する目標
 貨物鉄道(2012年度 187億トンキロ⇒2020年度 221億トンキロ)
 内航海道(2012年度 333億トンキロ⇒2020年度 387億トンキロ)
 ⇒ より少ない人員での大量輸送を実現

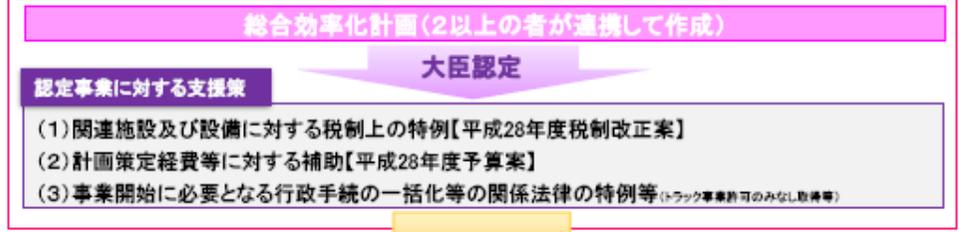
②地域内配送共同化事業
 積載率や運行頻度の改善により、無駄のない配送を実現
 ⇒ 2020年度までにモデル的な取組を100事例創出
 ⇒ 荷主や地域も巻き込んで、貨物混載・積み荷確保等の共同輸送を加速し積載率を向上

③輸送網集約事業
 (輸送機能と保管機能の連携)
 流通加工も行う総合物流保管施設にトラック営業所の併設、予約システムの導入等の輸送円滑化措置を講じ、待機時間のないトラック輸送を実現
 ⇒ 年間30事例を創出(2020年度までに100事例)
 ⇒ 現在45%のトラックが1時間以上の手待ち時間となっている現状を改善

○ 省力化された効率的な物流の実現
 ⇒ 潜在的輸送力を活用し、多様なニーズに応える究極的に効率化した物流を実現

○ トラックドライバー不足の解消
 ⇒ 就業環境の改善等による人材確保と併せ、省力化により物流機能を維持

○ CO₂排出量の大幅な削減
 ⇒ 社会への貢献度の高い物流の実現



我が国の経済活動及び国民生活を支える流通業務の生産性を向上

「大阪湾港湾の基本構想 ～スマートベイの実現を目指して～」の策定について

大阪湾港湾と取り巻く背景

平成17年の前基本構想「関西シリコンベイ構想」策定から10年、平成21年のベイエリアのあるべき姿を示した「グリーンベイ・大阪湾」策定から6年が経過し、その間**様々な社会情勢が変化**してきた。例えば、

- 人口減少、高齢化の急激な進行、これに伴う労働人口の減少
- 大阪湾港湾に立地する産業構造の転換
- 東アジア、東南アジア諸国の経済成長に伴う世界的な物流システムの変化
- 世界的なクルーズ需要の拡大
- ICTの進展と拡大
- 広域処分場の受入完了に伴う次期処分場整備の要望
- 頻発する自然災害 等



これらの情勢変化に対し、さらに概ね10年後においても**社会、経済、環境、防災など様々な面からの要請等に応えられる港湾の実現**に向け、大阪湾港湾にとって今後新たな方向性を打ち出す必要が生じた。

大阪湾港湾の基本構想の構成

I. はじめに

1. 新たな大阪湾港湾の基本構想の策定にあたって
2. 大阪湾を取り巻く情勢の変化
3. 「スマートベイ構想」の基本的な考え方



II. 大阪湾を取り巻く現状と課題

1. 産業・貿易・物流
2. 文化・交流・くらし
3. 環境・エネルギー
4. 安全・安心



III. 未来の大阪湾港湾 ～スマートベイの実現を目指して～

1. 大阪湾の目指すべき将来像
2. スマートベイの実現に向けた取組
 - (1) 持続的な発展を支える社会を構築するための取組 (Sustainable Development)
 - (2) 世界とつながるための取組 (Market Globalization)
 - (3) 最先端をリードするための取組 (Advanced Technology and Society)
 - (4) 成熟した地域社会を切り拓くための取組 (Regional Cultivation)
 - (5) 伝統を活かし育むための取組 (Traditional Industry and Culture)
3. スマートベイの実現に向けて

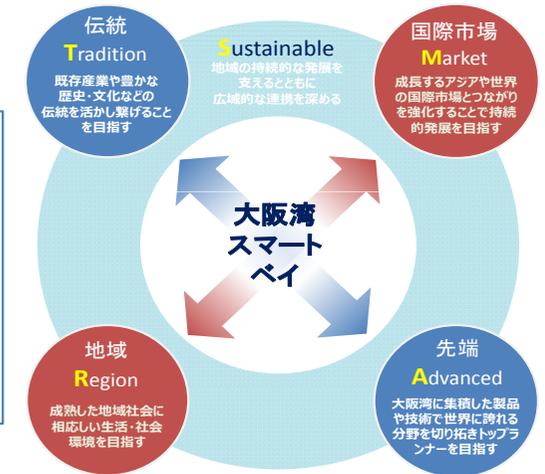
なぜスマートベイなのか？

世の中の潮流からみたスマート化の進展

- ICTの進展により、様々なものが連携・補完し、全体的に最適となる周辺環境と調和した持続的な発展を可能となった
- 「かしこく」、「無駄なく」、「洗練された」、「連携」等いわゆる「**スマート**」が時代を拓くキーワードに

大阪湾を取り巻く現状と課題の整理から、課題解決に向けて導かれる方向性のキーワードとして

- 持 続 (Sustainable)
- 国 際 市 場 (Market)
- 先 端 (Advance)
- 地 域 (Region)
- 伝 統 (Tradition)



スマートベイ実現のための主な取組事例

持続的な発展を支える社会を構築するための取組 (Sustainable Development)

- 経済活動を支えるためのさらなるインフラの充実
- 持続的な発展を支える循環型社会の形成に向けた取組の深化
- 自然災害に対する地域の安全・安心施策の推進

世界とつながるための取組 (Market Globalization)

- 成長著しいアジア諸国とのシームレス化
- 貿易構造の変化に適切に対応した施設の高度化
- クルーズ振興にむけた受入環境の向上

最先端をリードするための取組 (Advanced Technology and Society)

- 国際標準の港湾サービスの充実による港湾の国際競争力強化
- 新興経済国市場への展開を意識した産業支援のための物流システムの構築
- 世界的な低炭素社会実現の動きに対応するためのICT等の技術の活用

成熟した地域社会を切り拓くための取組 (Regional Cultivation)

- 成熟社会に即して既存ストックを「賢く使う」
- 多様な主体の連携に基づいた海域環境の改善・創生
- 地域間連携の強化

伝統を活かし育むための取組 (Traditional Industry and Culture)

- 大阪湾の伝統的産業の持続的な発展への支援
- 多様な文化や伝統の次世代継承と、魅力的な地域づくりへの貢献
- みなとに対する認知度や親しみを深める取組の推進

「西日本国際コンテナ戦略港湾政策推進協議会」について

目的

西日本地域の各港の関係者が情報共有及び意見交換を行い、西日本全体の効率的で安定的な国際海上コンテナ物流を実現させるとともに、国際コンテナ戦略港湾政策を推進することを目的とする。

構成員

国土交通省港湾局国際コンテナ戦略港湾政策推進室 阪神強化・対策班
（近畿・北陸・中国・四国・九州の各地方整備局（5局））
阪神港及び西日本地域において国際海上コンテナを取り扱う港の港湾管理者（34管理者）
特定港湾運営会社（阪神国際港湾株式会社）

取組概要

協議会は、毎年度2回程度開催

- ①西日本国際海上コンテナの流動状況（阪神港フィーダー含む）に関する情報共有
- ②西日本国際海上コンテナ物流に関する課題・取組みに関する情報共有及び意見交換
- ③西日本地域の各港における効率的で安定的な国際海上コンテナ物流の方策及び阪神港フィーダー利用促進策に関する情報共有及び意見交換

期待される効果

- 基幹航路の維持・拡大、物流コストの低減
- 西日本地域の各港の効率的で安定的な国際海上コンテナ物流を実現

協議会の開催状況

- 設立会議及び第1回協議会を平成27年9月3日に開催

【内容】

- ・協議会の設立について認められた。
- ・「西日本のコンテナ流動」について、情報共有及び意見交換を行った。 等

- 第2回協議会を平成28年1月27日に開催

【内容】

- ・「西日本のコンテナ流動」について、情報共有及び意見交換を行った。
- ・「インセンティブ施策の情報共有」、「内航船社（フェリー・RORO含む）アンケートの実施」、「協議会名義の活用」について、意見交換を行うとともに、今後協議会の活動として取り組んでいくことを確認した。 等



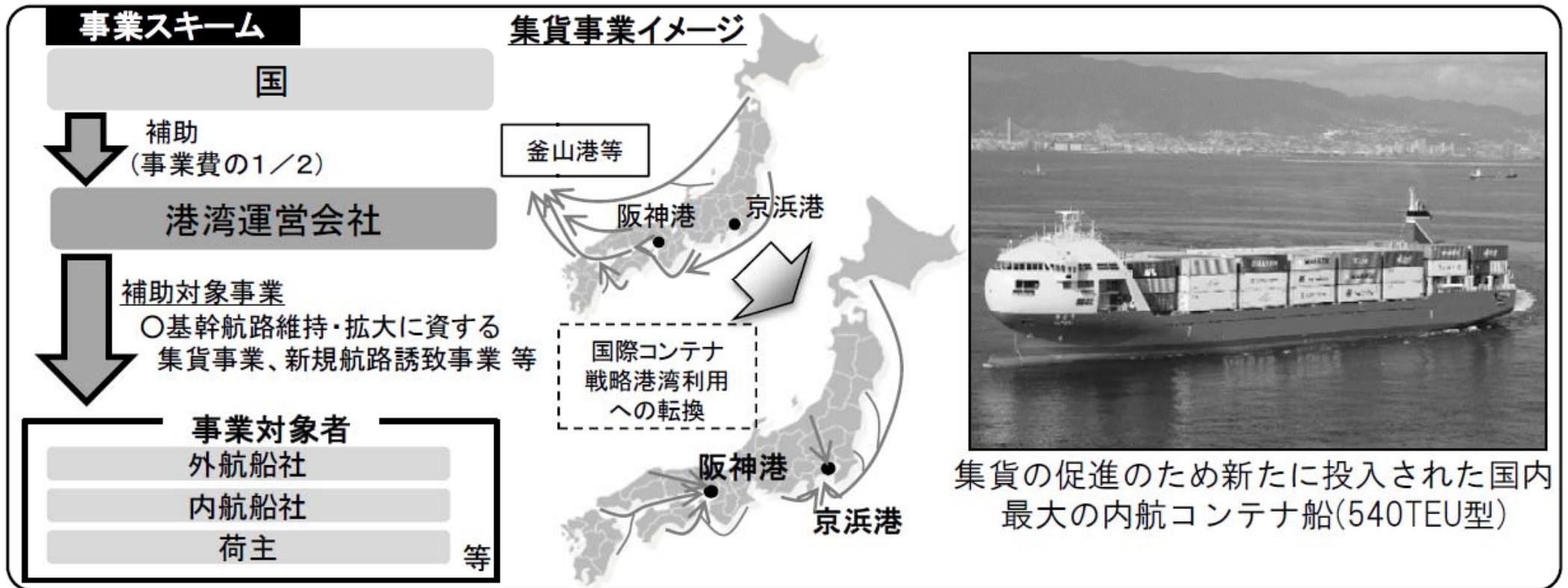
第2回協議会の様子

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

■ 国際戦略港湾競争力強化対策事業

国際コンテナ戦略港湾において、経営統合した港湾運営会社が基幹航路の維持・拡大に必要なコンテナ貨物の集貨や渋滞対策のために実施する事業に対し、港湾管理者とも連携しつつ支援を行う。

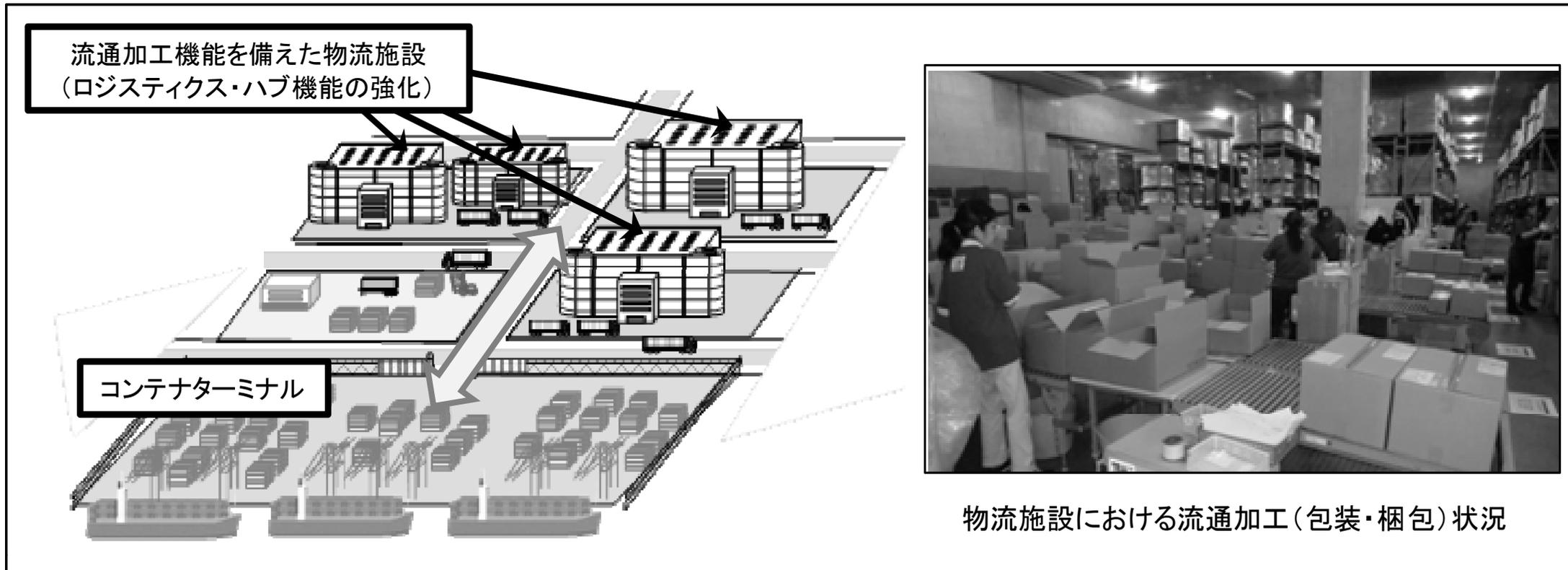
具体的には、港湾運営会社が事業内容や事業期間等を記載した国際戦略港湾競争力強化基本計画を策定し、国の認定を受けた上で、各事業を実施する。



国際戦略港湾競争力強化対策事業のスキーム

国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」 (特定用途港湾施設整備事業)

国際コンテナ戦略港湾において、コンテナ貨物需要の創出に資する流通加工機能を備えた物流施設のふ頭近傍への誘致・集積により、ロジスティクス・ハブ機能の強化を図るため、流通加工機能を備えた荷さばき施設(上屋)又は保管施設(倉庫)を整備する民間事業者に対して無利子貸付を行う。



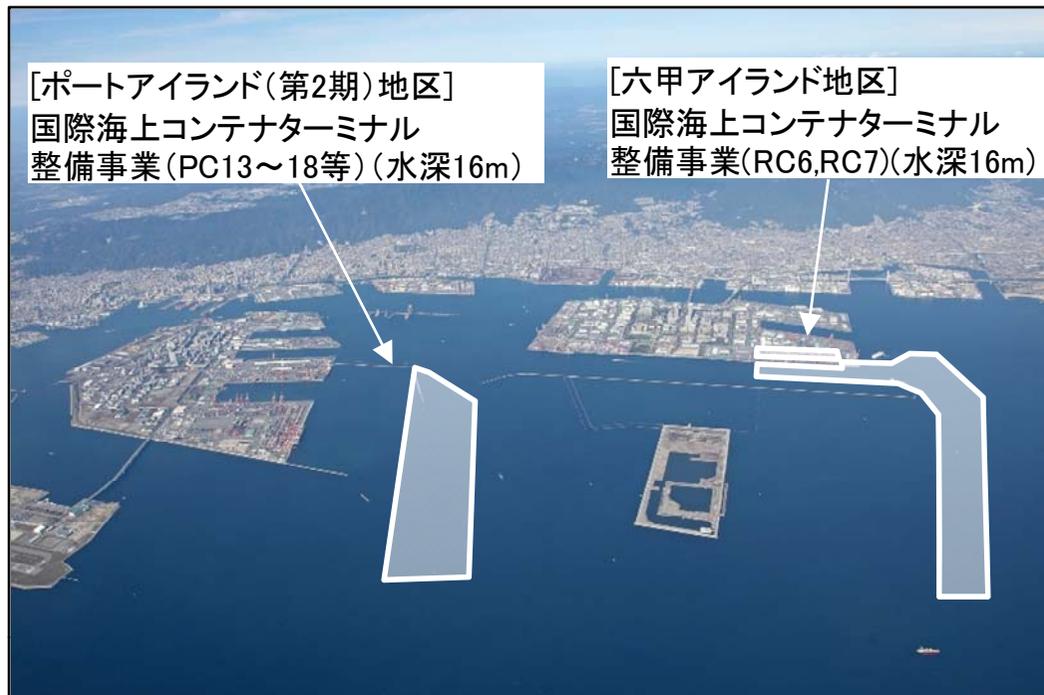
【国際コンテナ戦略港湾における創貨のイメージ】

国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

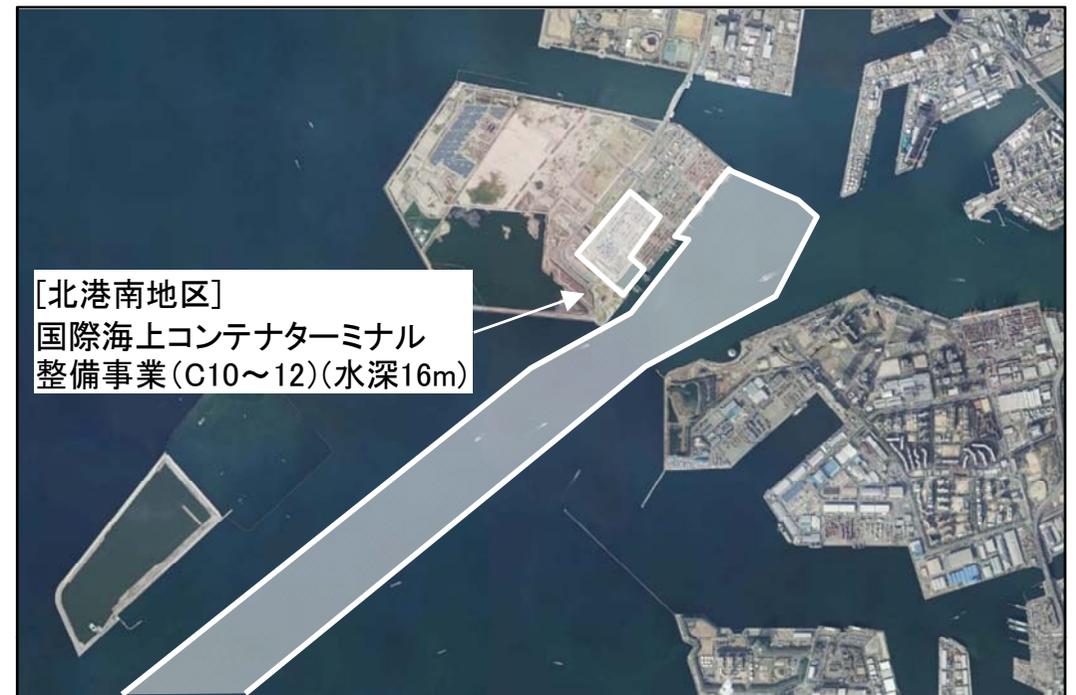
■神戸港・大阪港 国際海上コンテナターミナル整備事業

スケールメリット追求のためコンテナ船の大型化がますます進展する中、欧州航路においては14,000TEU超クラスが、北米航路においては、8,000TEU～10,000TEUクラスが主流となっている。

基幹航路に就航する大型船の入港を可能とするため、国際コンテナ戦略港湾「阪神港」において、国際標準の水深、広さを有する大水深コンテナターミナル等の整備を推進する。



神戸港実施中プロジェクト（平成27年度）

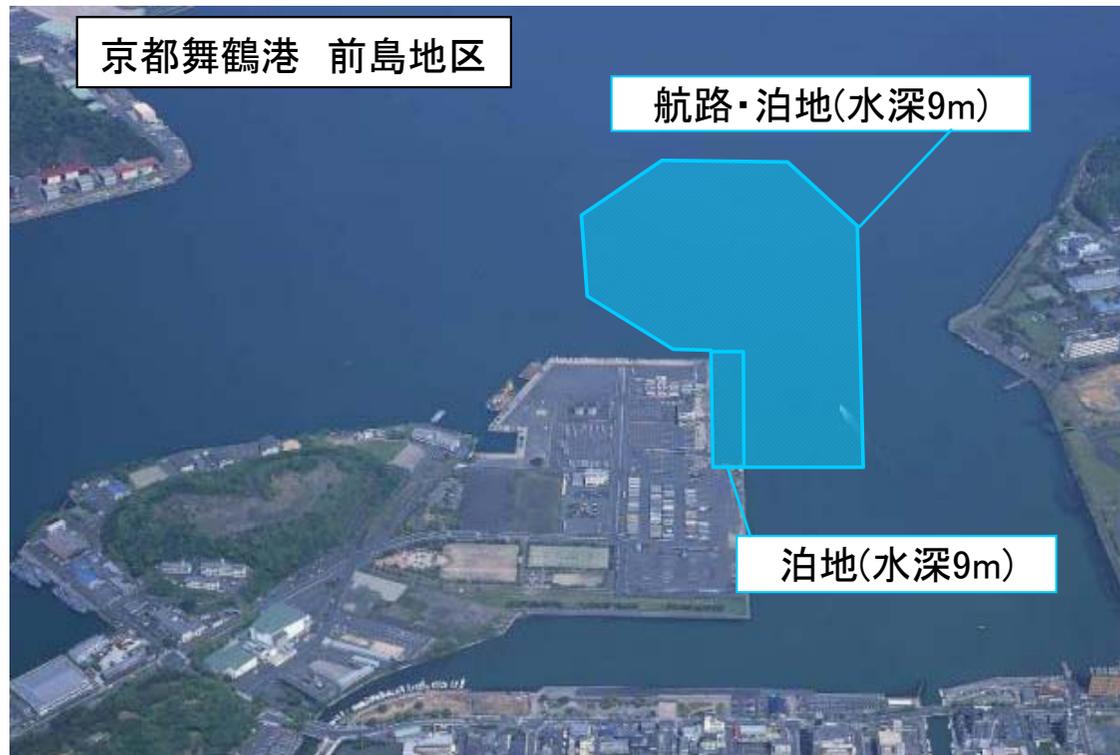


大阪港実施中プロジェクト（平成27年度）

日本海側港湾の機能別拠点化

■舞鶴港 複合一貫輸送ターミナル(改良)事業

日本海側拠点港である「京都舞鶴港」の前島地区において、国内定期フェリーの大型化に対応するため、既存の複合一貫輸送ターミナルを水深9mに増深改良し、地域間交流の拡大、物流コストの削減、環境負荷の低減等を図る。



関西国際空港のコンセッションの進展について

コンセッションスキームについて

[役割]

[コンセッションスキーム]

運営権
取得者
(投資家等)

関西エアポート株式会社
公共施設等運営権を取得し、**両空港の運営**を実施
(運営期間：2016年4月～60年3月の44年間)

着陸料・商業売上
等の運営収入

運営権の設定

運営権対価

空港
管理者

新関西国際空港株式会社 (国出資100%)

- ◇ 関西国際空港の滑走等の空港資産の所有
- ◇ 伊丹空港の土地・滑走等の空港資産の所有



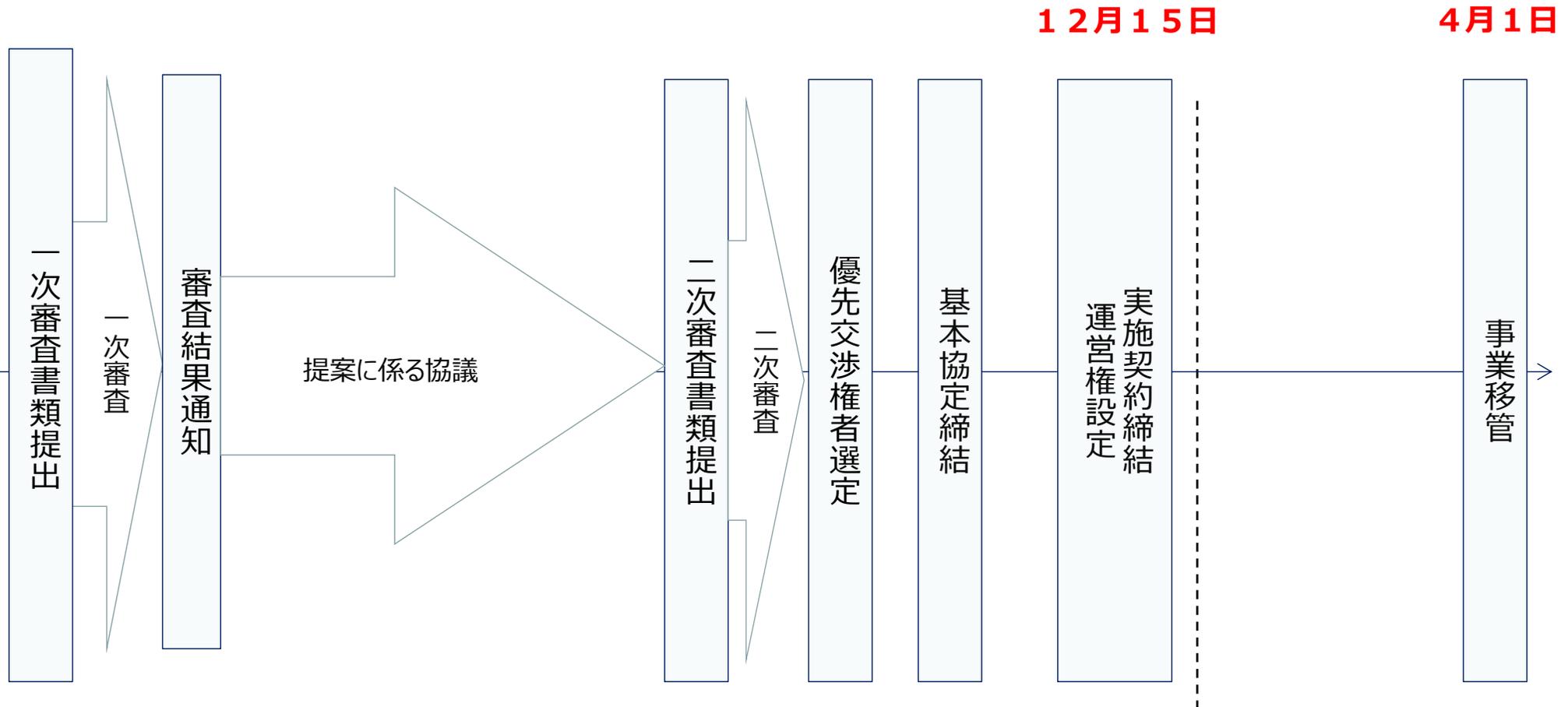
- 関空の国際拠点空港としての再生・強化、関西全体の航空輸送需要の拡大
- 関空債務の早期の確実な返済

貸付 ↑ ↓ 地代

関空土地保有会社
(連結会社)

関西国際空港のコンセッションの進展について

コンセッションのスケジュール



契約の相手方

関西エアポート株式会社(オリックス、ヴァンシコンソーシアムが設立した特別目的会社)

国土交通省物流審議部門

平成28年度予算案(一般会計・エネ特)・税制改正案の概要

I. エネルギー対策特別会計(環境省連携施策)

ポイント

総額約113億円

※一部、他省庁分を含む。

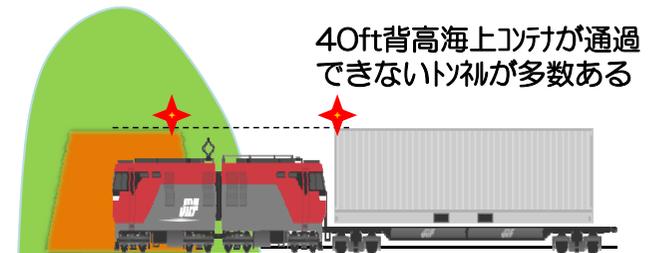
- 物流分野の省エネ・CO2削減の強化のため、
 - 新たな事業枠の創設** → 「物流分野におけるCO2削減対策促進事業」枠を創設
 - 予算額の**規模拡大** → (1)の新たな事業枠の規模を大幅に拡大し、**37億円**を獲得
 - 新規施策の実施** → ①都市鉄道等の旅客鉄道を利用した新たな物流システム構築
②燃料電池フォークリフトの普及促進 等の新規施策を実施
- 脱フロン化促進のため、
冷蔵倉庫における「省エネ型自然冷媒機器」導入を更に促進するため、平成27年度63.84億円(他と合算した内数)の規模を、平成28年度は、**75億円**(同左)に拡大。

6 鉄道による国際海上コンテナ輸送に対応した低床貨車の試作・調査(調査費)(継続)

既存の貨車より300mm低床化したコンテナ貨車を試作・運用し、40フィート背高コンテナを鉄道輸送する実証実験を行う。

H27年度
40億円の内数

H28年度内示
31.5億円の内数



2. 物流倉庫における脱フロン化促進

○ 冷蔵倉庫における脱フロン設備の導入促進(継続)

冷蔵倉庫への、省エネ型自然冷媒機器の導入の支援を行う。

H27年度
63.84億円の内数

H28年度内示
75億円の内数



省エネ型自然冷媒機器

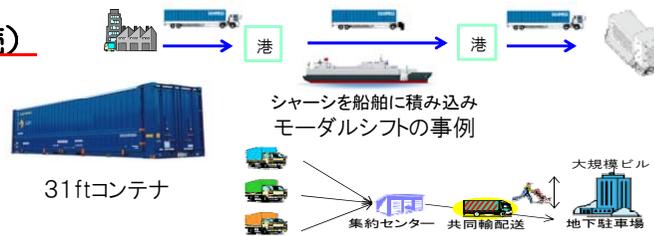
1. 物流分野の省エネ・CO2削減の強化

物流分野におけるCO2削減対策促進事業(新規)

H28年度内示 37億円(新規)

1 モーダルシフト・共同輸配送の促進(継続)

- ①鉄道・海上輸送への転換促進事業
シャーシ、コンテナ等の購入補助
- ②31フィートコンテナ導入促進事業(鉄道局と共同)
- ③共同輸配送促進事業
集約センター、車両等の購入補助

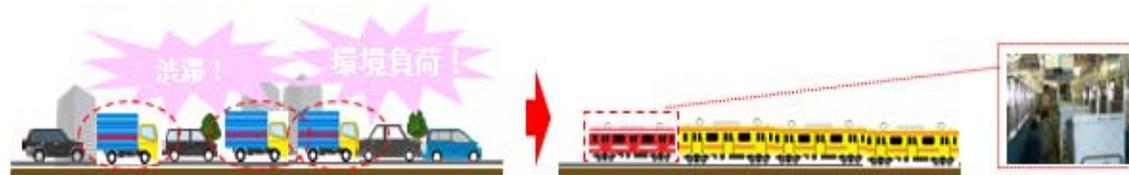


2 物流拠点の低炭素化促進(継続)

物流の中核となる倉庫等における物流設備等の低炭素化を促進する。
(補助対象設備:高天井LED、自動化保管装置、防熱設備、垂直型連続運搬装置 等)

3 都市鉄道等の旅客鉄道を利用した新たな物流システム構築【新規】

地方や都市内で短距離輸送の大部分を占めるトラック輸送について、地方閑散線区や地下鉄等の旅客鉄道の余剰輸送力を活用したモーダルシフトを促進する。改造車両・搬送装置等の導入経費の補助を行う。



4 燃料電池フォークリフトの普及促進【新規】

倉庫等において、既に水素の供給体制が整っているか又はそれが見込まれる事業者に対して、燃料電池フォークリフト等の普及を図る。(航空局と共同)



5 災害等非常時にも効果的な港湾地域低炭素化推進事業(継続)(港湾局事業)

国土交通省物流審議部門 平成28年度予算案(一般会計・エネ特)・税制改正案の概要

Ⅱ. 一般会計

1 新たな連携による物流の効率化の計画的推進(拡充)

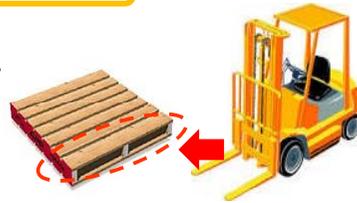
H28年度内示 38百万円

- ①物流事業者、荷主企業等により構成される協議会によるモーダルシフト、共同輸配送等に係る事業計画の策定 経費の一部を補助する。(計画の策定経費を補助メニューに追加)
- ②上記①の事業計画に基づく運行経費の一部を補助する。

2 国際物流のシームレス化(継続)

H28年度内示 16百万円

- ①北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)の拡充 対象港湾の拡大、ASEAN諸国、EU等への展開に向けた検討を行う。
- ②物流機材のリターナブルユース・標準化の促進 パレット等の国際的な繰り返し利用や標準化に向けた検討を行う。



3 物流分野の重要な共通課題への対応(新規)

H28年度内示 67百万円の内数

交通政策基本計画に基づき、物流の省労働力化や人材の確保・育成等の物流分野の重要な共通課題の解決に向けた検討を実施する。

4 災害に強い物流システムの構築(継続)

H28年度内示 11百万円

広域的な支援物資輸送体制の確保に向け、自治体・物流関係者等による協議会を開催し、広域的な連携体制の構築のための検討・調整を行う。

Ⅲ. 税制改正

【新たな物流効率化のための計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置の創設等】

物流分野における労働力不足、より一層の地球温暖化対策の必要性等、昨今の物流をめぐる社会情勢の変化に対応するため、認定事業者が新たな物流効率化のための計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置を創設するなど、「物流総合効率化法の改正を前提に」(与党税制改正大綱)、以下の税制特例を設ける。

○輸送と保管の連携が図られた倉庫の整備促進

現状の課題

倉庫 ← 手待ち! → 空車! → 輸送拠点 → 着荷主

輸送連携型生倉庫

○輸送拠点の併設

倉庫 + 輸送拠点 → 着荷主

又は

○トラック予約受付システムの導入

到着時間予約 → 倉庫 → 着荷主

輸送拠点の併設、又は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。

【特例内容】

- 倉庫事業者が所有する倉庫(施設及び附属設備)
- ・所得税・法人税: 割増償却を、5年間10%
- ・固定資産税等: 課税標準を、5年間1/2等
- ・適用期限: 平成30年3月31日

○都市鉄道等の旅客鉄道を利用した新たな物流システム構築

渋滞! 環境負荷!

渋滞! 環境負荷!

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。

【特例内容】

- ・固定資産税
 - ①貨物用鉄道車両の課税標準を、5年間2/3※(※中小鉄軌道事業者は5年間3/5)
 - ②貨物搬送装置の課税標準を、5年間3/5
- ・適用期限: 平成30年3月31日

未来へ続く魅力的な物流への進化に向けた施策例

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

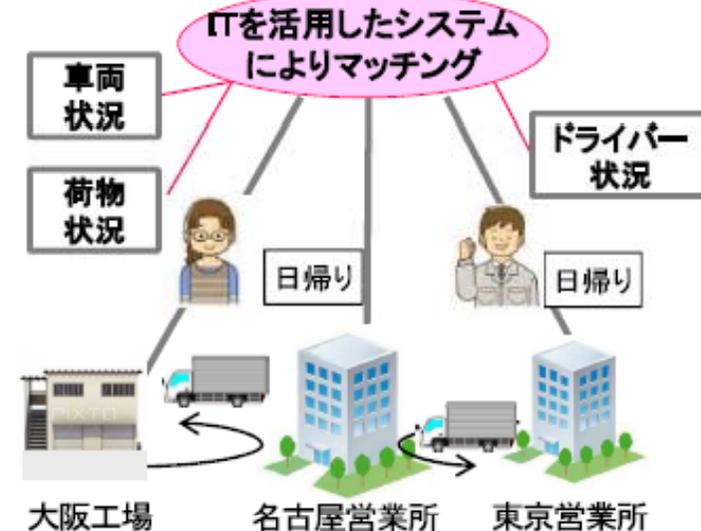
(3) 人材の確保・育成

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

自動車運送事業等の現状

- ▶ 女性比率が**わずか2%程度**であり、**女性は殆ど皆無**と**いい状況**。
- ▶ 平均年齢が高いたけでなく、40歳未満の**若い運転者が少ない**ことが問題。例えば、40歳未満の運転者の割合は**大型トラックで1/4、バスで1/5**にとどまる。
- ▶ 労働時間が全産業と比較して**1~2割長い**一方で、年間所得は**1~4割低い**。



⇒ 労働条件が悪く、**女性や若者の新規就労が少ない**中で、既に就労している**中高年男性が運転者を続けて**業界を支えているという状態。

⇒ こうした状態が続けば、**現役世代が引退した後、深刻な労働力不足**に陥るおそれ。

		トラック	バス	タクシー	自動車整備	全産業平均
就業構造	運転者・整備要員数	※A 84万人	※C 13万人	※D 34万人	※E 40万人	-
	(女性比率)	※A 2.4%	※C 1.4%	※D 2.3%	※2 ※F 2.1%	※A 42.8% <
	平均年齢	※1 ※B 46.2歳	※B 48.3歳	※B 58.3歳	※E 43.5歳	※B 42.0歳 >
	労働時間	※1 ※B 220時間	※B 209時間	※B 196時間	※B 192時間	※B 177時間 >
	年間所得額	※1 ※B 418万円	※B 440万円	※B 297万円	※B 419万円	※B 469万円 <

【要 因】

- 深夜・早朝や休日などの**不規則**な就業形態
- 長距離トラック・バスの**長時間**拘束
- 荷役作業や整備などの**力仕事**
- 賃金低下**による魅力低下
- 大型・中型・二種免許取得に運転経歴が必要なため、高校新卒者よりも即戦力となる**中途採用を重視**
- 経営者が女性・若者を労働力とみておらず、**リクルート・労働環境の整備を怠ってきたこと**

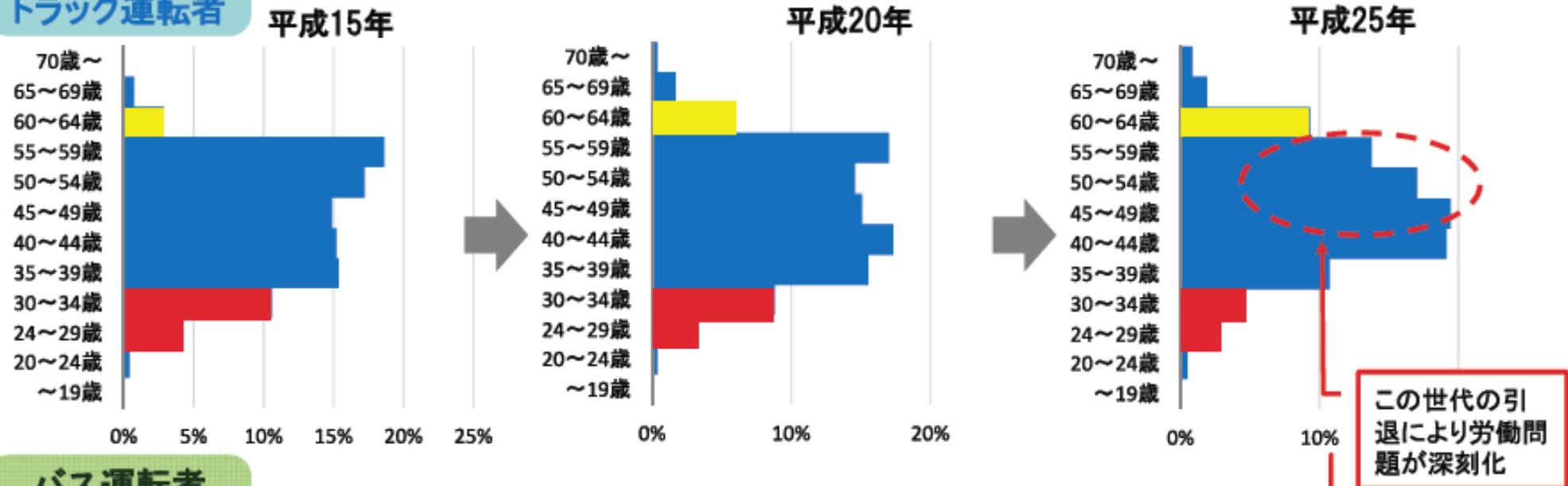
※1 大型トラック運転者。
 ※2 自動車整備専門学校の入学者に占める女性割合。

(出典) ※A 総務省統計局「労働力調査」、 ※B 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、
 ※C 日本バス協会「日本のバス事業」、 ※D 全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」、
 ※E 日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」、
 ※F 全国自動車大学校・整備専門学校協会資料

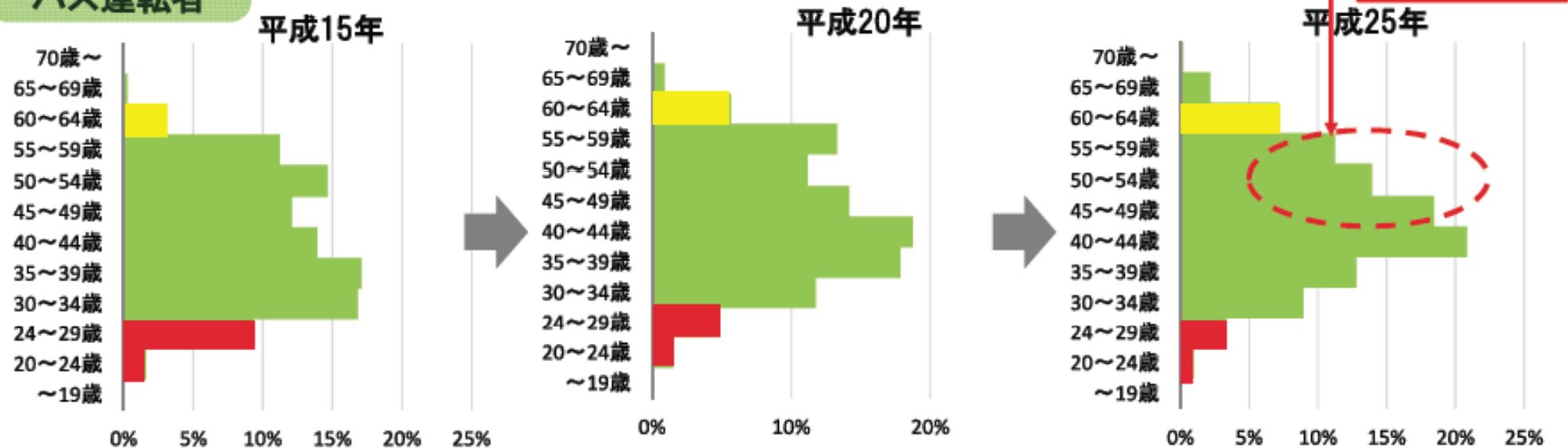
トラック・バス運転者の年齢構成比の推移

トラック、バスともに、若者(赤色)が減少し、高齢者(黄色)が増加。若者の新規参入が少なく、現役運転者が高齢化していく構造。このままでは、**現役世代が引退した後、深刻な労働力不足に陥るおそれ。**

トラック運転者



バス運転者



農商工連携等によるグローバルバリューチェーン構築事業

平成27年度補正予算案額 **10.0億円**

事業の内容

事業目的・概要

- 我が国の農林水産物・食品の新たな市場開拓を促進するため、商工業の技術・ノウハウ等を農業に活用する農商工連携を通じ、農業生産（植物工場含む）、加工、流通、販売まで一貫したバリューチェーンの構築を支援します。
- 具体的には、
民間事業者等からなる共同事業体による、海外需要の創出・拡大を目指すための、先端技術を活用した農業生産・加工・流通・販売の一貫したバリューチェーンの構築
(例：植物工場のみで栽培できる高付加価値野菜の「生産」、長期間鮮度保持するための「加工包装」・特殊コンテナでの混載による効率的な「流通」、大ロット・高付加価値品の提供による「販路開拓」を組み合わせたバリューチェーン等)を行う事業に補助を行います。
併せて、事業成果の幅広い普及を行います。

成果目標

- 本事業を通じて、平成32年までに農林水産物・食品の輸出額を1兆円とする。

条件（対象者、対象行為、補助率等）



事業イメージ

生産・加工・流通・販売が連携した効率的なバリューチェーンの構築



実証により各段階での課題を解決し、強固なバリューチェーンを構築。

- (例)
- ・植物工場によるこれまでにない高付加価値野菜の生産
 - ・新技術を活用した加工・包装・貯蔵方法による鮮度保持
 - ・新技術を導入した鮮度保持コンテナによる流通方法確立
 - ・大ロット、高付加価値品の提供による新市場の創出・拡大など

次世代物流システム構築事業費補助金

平成28年度予算案額 **1.4億円 (3.2億円)**

事業の内容

事業目的・概要

- 人手不足、貨物輸送の少量多頻度化等を背景に、物流コストが上昇している中、我が国のサプライチェーンの高度化を図るためには、物流環境を改善していくことが必要です。
- 荷主と連携して省エネルギーに資する物流効率化を進めるとともに、非効率な物流慣行を改善することにより、持続可能な物流モデルを構築します。

成果目標

- 本事業の成果の横展開等を通じて、物流効率化による運輸部門の二酸化炭素排出量を平成32年度（2020年度）において年間26万トン程度削減することを目指します。

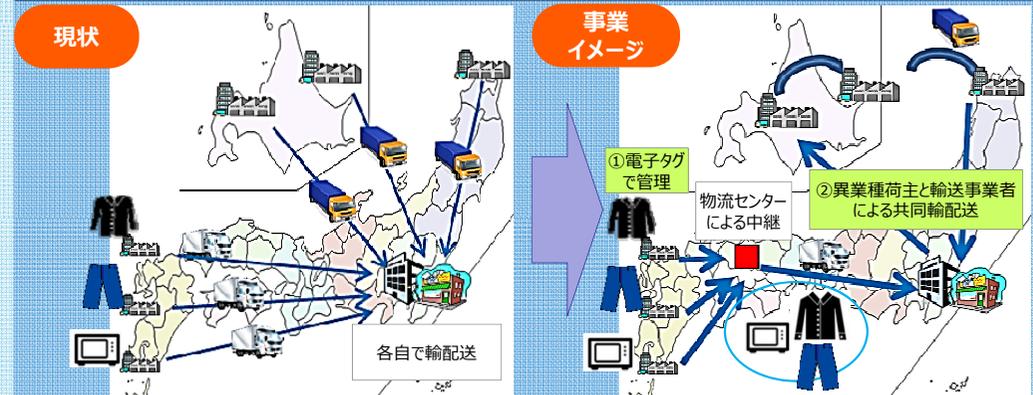
条件（対象者、対象行為、補助率等）



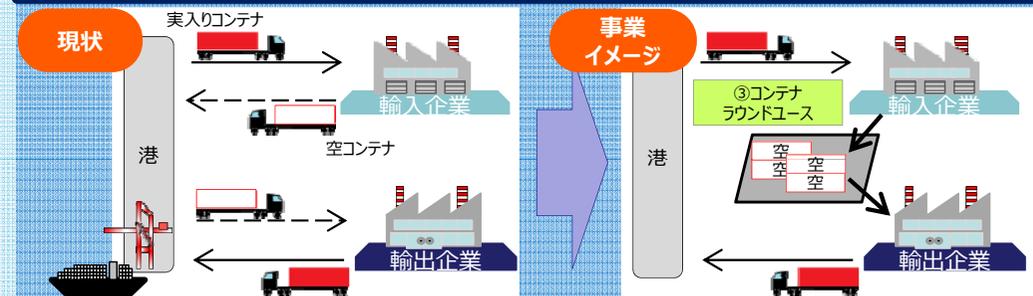
事業イメージ

- 荷主と物流事業者が連携して行う以下のような取組により、物流効率化、生産性向上、商慣行改善、省エネルギー化、CO2排出削減を実現します。
 - ① 需要予測や電子タグを用いた在庫管理により、返品を削減する取組
 - ② 異業種荷主と輸送事業者による共同輸配送の取組や、物流センターの高度化・多機能化により、輸送コスト・荷待ち時間を削減する取組
 - ③ 複数輸入事業社・複数輸出事業社によるコンテナラウンドユース（空輸送を削減するため、輸入用として使用した海上コンテナを内陸で空にした後に港に回送せずに、近隣の事業者が輸出用として使用する輸送）の取組

① 電子タグを用いた在庫管理 ② 異業種荷主と輸送事業者による共同輸配送の取組



③ コンテナラウンドユースの取組



平成27年度 次世代物流システム構築事業（事例紹介）

荷主と物流事業者における共通KPIによる業務改善モデル構築での省エネルギー化(CO2削減)

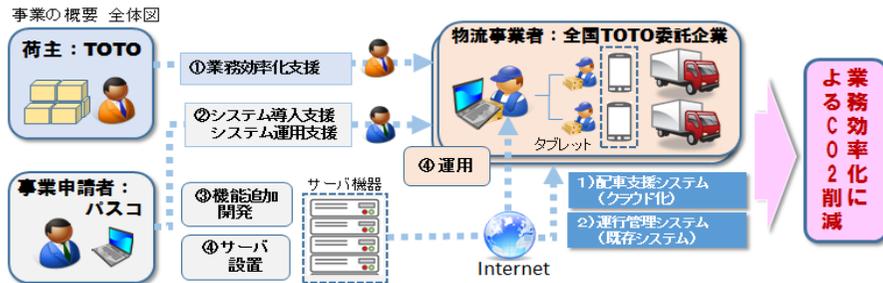
補助事業者：株式会社パスコ

事業の概要

事業のポイント

- (1) 事業の全体図
本事業は、荷主であるTOTO社とその物流事業者を運用メンバーとして構成し弊社が提供するサービスにより配送業務の効率化によるCO2削減を目的とする事業です。

- (2) 事業の概要
- ①業務効率化支援 → 【TOTO・物流事業者・パスコ】
 - ②システム導入・運用支援 → 【パスコ(導入立上げ支援)】
 - ③機能追加開発 → 【パスコ】
 - ・既存配送計画支援システムクラウド化
 - ・受発注システムI/F機能
 - ④サーバ設置・運用



物流事業者への情報化ツール導入による業務効率化を図り、共通KPI設定による省エネルギー対策(CO2削減)、業務改善の活性化を進めることを目的とします。

- ①新たな物流体系の構築
荷主による物流事業者への積極的業務改善支援により三者一体となった健全な効率化を図る新たな物流体系を構築します。
- ②省エネルギー効果、二酸化炭素排出量削減効果
省エネ効果、CO2削減を図るには、何が必要なのか共通KPIを明確にしてCO2排出量を1企業当たり、5%削減することを目標とします。
- ③荷主企業・物流事業者との連携
・TOTO社と同関連事業者 約20社中、2社67台で始め、関連事業者に拡大します。
・平行してTOTO社以外の荷主と物流事業者へも本事業を拡大します。

事業の省エネ/CO2削減効果

事業のスケジュール

①申請する事業の効果

- <前提>
- ・本事業は、地方の輸送事業者へ展開するため、CO2排出量削減は2014年度の福岡県の試行実績を参考に、1ターミナルあたり5%(82t/月)の削減が見込まれることを想定しました。
 - ・本事業に賛同を頂いているTOTO社 配送委託先の2社の導入を想定しております。

ターミナル数	CO2削減見込み
3箇所	246(t-CO2/月)

②当該事業が申請者全体もしくは申請者が想定する事業領域全体に広がった場合に期待される効果

- <前提>
- ・①と同様にCO2排出量削減は2014年度の福岡県の試行実績を参考に、1ターミナルあたり5%(82t/月)の削減が見込まれることを想定しました。
 - ・TOTO社と他荷主の配送委託先の輸送ターミナルの導入見込みを想定しております。

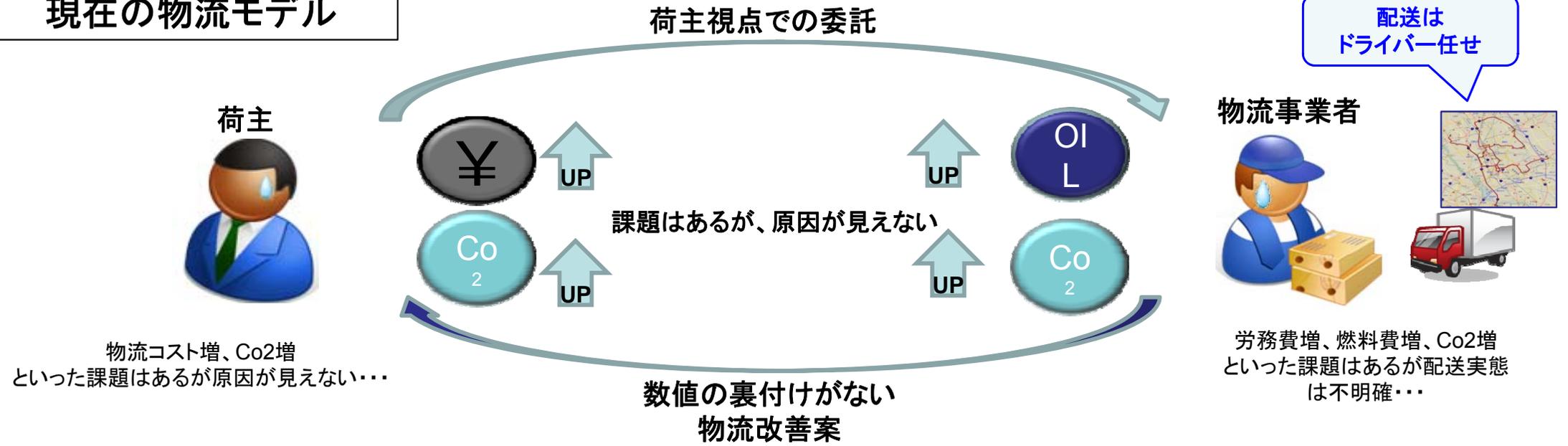
ターミナル数	CO2削減見込み
50箇所	4,100(t-CO2/月)

全体スケジュール

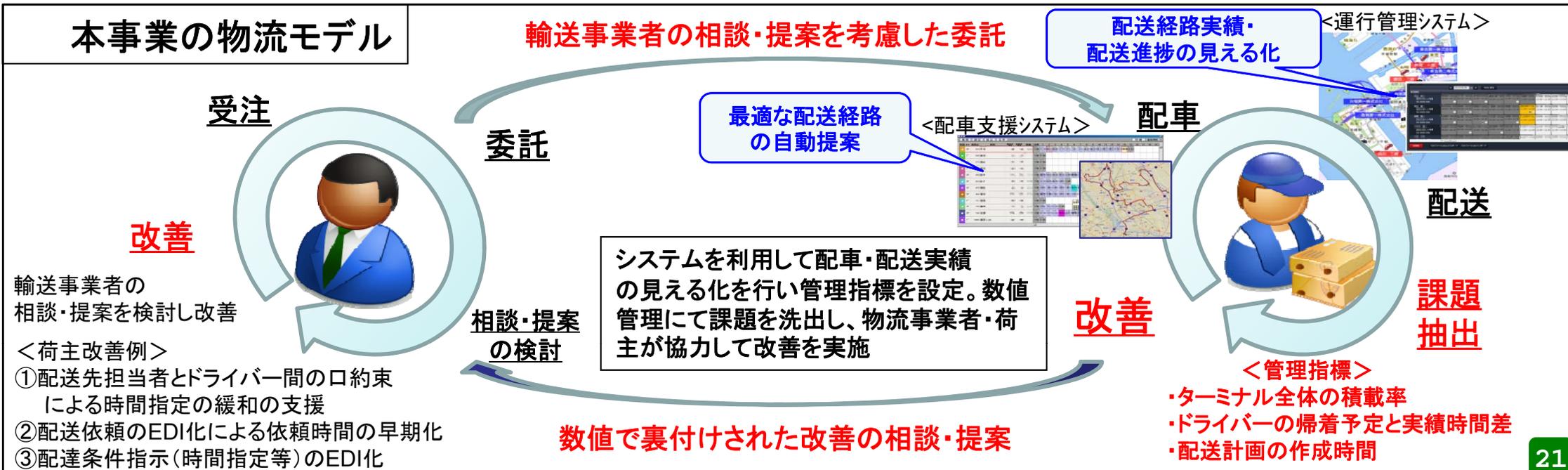
	2013年度												
	9月	10月	11月	12月	運用開始			2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	
クラウドサービス事業の対応 (パスコ社)	設計	開発		テスト	運用			普及促進					
本事業参加申込物流事業者への対応 (双葉運輸社・セダロシステクス社)				テスト運用	配送改善推進								
TOTO社委託物流事業者への対応 (約20社)	ヒアリング	シミュレーション及び普及促進		テスト運用	配送改善推進								
TOTO社の対応					配送改善支援								

平成27年度 次世代物流システム構築事業（事例紹介）

現在の物流モデル



本事業の物流モデル



国連気候変動枠組条約第21回締約国会議（COP21） 「パリ協定」の採択

目的	・ 平均気温上昇を産業革命前から2℃より十分低く保つ。1.5℃以下に抑える努力を追求
緩和	・ 今世紀後半に温室効果ガスの排出と吸収のバランスを達成するため、世界排出ピークをできるだけ早期に。 ・ 各国は、緩和約束(目標)を作成、提出、維持。約束の目的を達成するための国内対策を実施する義務。約束を5年ごとに提出。約束は従来より前進を示す。 ・ 先進国は経済全体の絶対量目標で主導。途上国は経済全体目標への移行を奨励。 ・ 全ての国が長期の温室効果ガス低排出開発戦略を策定・提出するよう努める。
市場メカニズム	・ 国際的に移転される緩和成果を目標達成へ活用する(市場メカニズム)場合、持続可能な開発の促進、環境十全性・透明性の確保、強固な計算方法の適用。
適応	・ 適応能力を拡充し、強靭性を強化し、脆弱性を低減させる世界的な目標を設定。 ・ 各国は適応計画プロセス・行動を実施。適応報告書を提出・定期的に更新。
ロス&ダメージ	・ ロス&ダメージに関し、ワルシャワ国際メカニズムも含め、理解・行動・支援。
資金	・ 先進国は、既存義務の継続として途上国を支援。他国の自主的支援を奨励。 ・ 先進国は広範な資金手段を通じ資金動員を主導。従来より前進を示す。 ※COP決定で、先進国は2025年を通じて既存の全体動員目標を続けることを意図すること、2025年に先立ち1000億ドルを下限として新しい定量全体目標を設定することを決定。
技術	・ 技術開発・移転の行動を強化するための技術枠組みを構築。
能力開発	・ 協定の実施を支援する条約下の組織的措置により、能力開発の取組を拡充。
透明性	・ 行動と支援を対象とし、強化され、柔軟性が組み込まれた透明性枠組みを構築。 ・ 各国は共通の方法で情報を提供し、専門家の検討(レビュー)等を受ける。
全体進捗確認	・ 協定の目的・長期目標のため5年毎に協定の全体実施状況を確認(ストックテック)。各国の活動に活用。
その他	・ 実施促進・遵守推進のメカニズムを構築。 ・ 発効要件：55カ国以上かつ世界排出総量の55%以上の排出量の国の締結