

# フ ロ グ ラ ム

## 第54回 九州運輸コロキアム

日 時 平成 27 年 5 月 26 日 (火) 13 : 30 ~ 15 : 30

会 場 ホテルセンターザ博多 3 階 花筐の間

講 師 国土交通省 大臣官房 参事官 (物流産業)  
坂 卷 健 太 氏

テ ー マ 物流を取り巻く環境と物流施策の展開

主 催 公益財団法人 九州運輸振興センター

後 援 九州運輸局 J R九州

### スケジュール

#### ◎開 会

13 : 30 主催者挨拶 (公財)九州運輸振興センター  
会 長 田 中 浩 二

13 : 35 来賓挨拶 九州運輸局  
局 長 竹 田 浩 三 様

#### ◎基調報告

13 : 40 テ ー マ 物流を取り巻く環境と物流施策の展開  
国土交通省 大臣官房 参事官 (物流産業)  
坂 卷 健 太 氏

#### ◎自由討論

15 : 10 自由討論

#### ◎閉 会

15 : 30 閉 会

### 坂 卷 健 太 (さかまき けんた) 氏プロフィール

1970 年生 愛知県出身 京都大学経済学部 卒業

1992 年 4 月 運輸省 入省

その後、運輸省港湾局監理課補佐官、国土庁大都市圏整備局計画課大深度地下利用  
企画室課長補佐、国土交通省総合政策局観光部旅行振興課課長補佐、在スペイン日  
本国大使館一等書記官、国土交通省中部地方整備局企画部環境調整官、新潟県産業  
労働観光部観光局長などの要職を経た後

2011 年 4 月 国土交通省総合政策局環境政策課地球環境政策室長

2012 年 4 月 海上保安庁第十管区海上保安本部総務部長

2014 年 7 月 国土交通大臣官房参事官 (物流産業) 現在に至る

## 物流を取り巻く環境と物流施策の展開



国土交通省 大臣官房 参事官 (物流産業)  
坂 卷 健 太

日 時 平成 27 年 5 月 26 日 (火)  
場 所 ホテルセントラーザ博多

主 催 (公財)九州運輸振興センター  
助 成 日本財団  
後 援 国土交通省九州運輸局 J R九州

皆様こんにちはは、国土交通省の坂巻と申します。

前職は南九州を管轄している第十管区海上保安本部の総務部長をしておりました。最近は十管区内でもクルーズ船が増えてきて、クルーズ船入港時の安全対策などを随分検討しております。

本日は物流に関する施策等をご紹介致しますが、まず最初に、私の所属している物流審議官部門に関してのお話をしたいと思います。

## ○物流審議官部門の施策推進体制

運輸省時代に物流担当の専門局の貨物流通局が一時期ありましたが、この度20数年ぶりに物流政策全般を担う組織が復活しました。(資料1)局長級の物流審議官の下に、全体の政策を担当している物流政策課と、国際関係を担当する国際物流課があり、私が担当する物流産業室では倉庫、冷蔵倉庫、トラックターミナルなどの物流施設関係や利用運送関係などを担っていますが、東日本大震災後は支援物資の輸送、サプライチェーンの維持など新しい課題に対応するため、今は物流産業プラス災害担当というような役割となっています。

このような体制のもと、陸海空のモード横断的な課題を中心に取り組んでいます。

ここに来る前、第50回九州運輸コロキアムの宿利元国土交通事務次官の講演録を読みました。その中で物流審議官部門の話もされていて、「物流モード毎の安全、輸送の秩序、業界の健全な発展などよりも、物流産業全体を大きく発展させるためにどういう貢献が出来るか」に的を絞ってやって頂きたい」と言われていました。今日はそのような視点に沿って進めて行ければと思います。

物流においては、民間事業者の皆様方の動きは非常に早くなっています。そこで公的機関としまして、なるべく邪魔をしない、その中で後押しできる部分や、皆様方が気づかない課題を考える、そこに我々の存在意義があるのではないかと思っています。

本日は、物流の現状と、政策課題への対応についてお話しいたします。

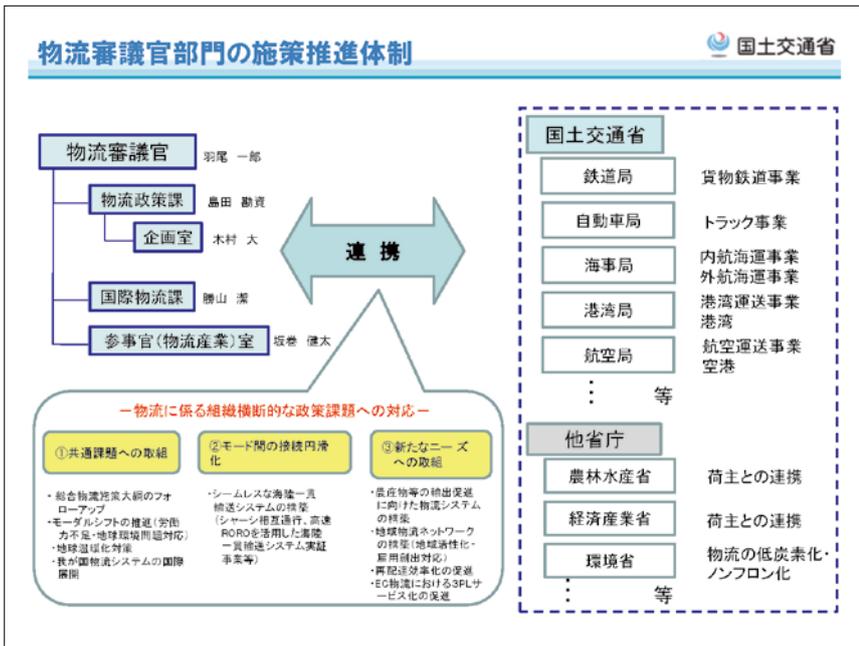
この1年、個別の課題が沢山出てきましたので、それらに対応して検討会を10以上立ち上げました。間口をぐんと広げたので、それらをもう

少し体系的に整理し、中長期的な方向性も検討していこうというところが、今年の大きなテーマとなっています。

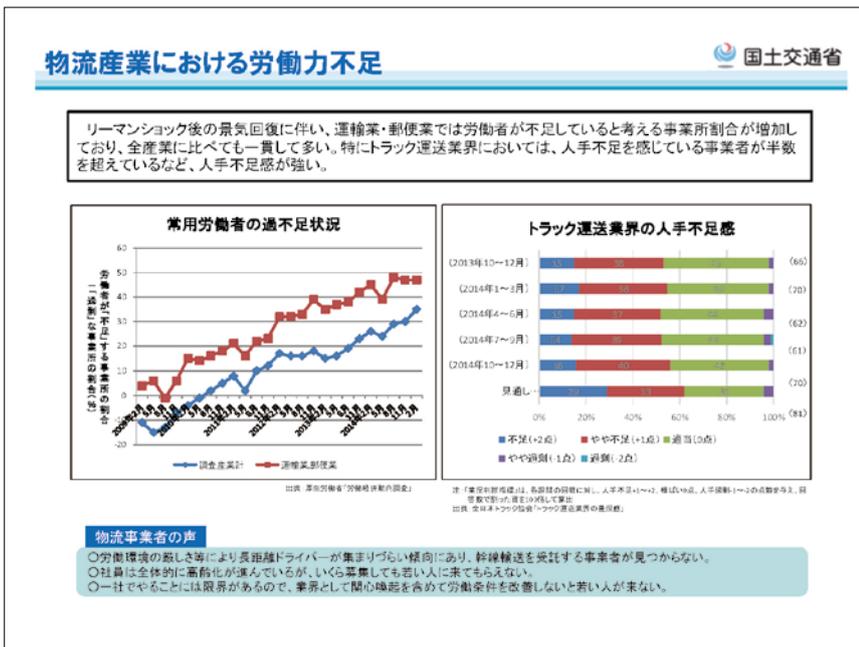
## 1 物流の現状

物流は、我が国の経済や国民生活を支える重要な役割を担っていることは言うまでもありませんが、産業としても貢献しているということをきちんと数字で説明することが大切だと思います。

運輸業界において、営業収入は旅客運送の10兆円に対して、物流産業は倍以上の24兆円、労働就業者は169万人となっています。業種別ではトラックが群を抜いて14兆円、従業員数も144万人となっています。私の担当する倉庫は、従業者数は少ないのではと思っていたところ、10万人位いらっしゃる。最近では倉庫内で流通加工などもやっているの、パートの方も含めて地元の雇用に相当貢献しているということです。このような状況の中、これまで物流に関する議員連盟には、トラックや海事、港湾等がありました。倉庫も応援しようということ、昨年2014年の11月、自民党



資料 1



資料 2

内に物流倉庫振興推進議員連盟が設立されました。

次に、国内・国際貨物量ですが、国内トンキロベースでは横ばいになっていきます。国際はリーマンショックで落ち込みましたが、現況では増加基調にあるということです。また1件当たりの貨物量は減少して、貨物の小口化と少量多頻度化という流れになっています。イ

ンターネットの普及で通販の物流が非常に増えて、これに関する物流施設も増えているようです。そう考えると、トンキロでは横ばいですが、トラフィックとしての流動は増えているのではないかと思います。

労働力不足関係では、2014年3月、消費税の引き上げ前は特にドライバー不足が叫ばれていました。同年1〜3月のトラック業界の人手

不足感では「不足」と「やや不足」の二つ合わせると55%でした。(資料2) 消費税引き上げ後少し落ち着きましたが、本年2015年2月の調査では、人手不足感が消費税引き上げ前よりも高くなっています。加えて言われているのが、ドライバーの高齢化です。トラックドライバー、内航の船員の方もそうですが、この20年で高齢化が進んでいて、退職時期

をこれから向かえる40〜50代が多く、若年層が少ないという深刻な構造的問題を抱えています。このような問題は待ったなしというところに差し掛かっています。

このように今後の物流の課題は小口化・多頻度化を踏まえて、物流の高度化を推進していくということ、それを労働力不足の中でやっていかなければならないという難しいものです。

次に国際展開ですが、アジアへの企業進出、中国ではここ10年で2.4倍、ASEANでは1.5倍となっています。最近ではASEANへの進出が増えています。この先も日本企業の進出に対応して、物流事業者の海外展開も拡大していくと思われれます。

地球規模での課題としては、環境問題があります。CO<sub>2</sub>に関しては震災の後、原発が止まって火力発電のシェアが増え、日本もなかなか目標達成が難しい、減らせないと議論もありました。CO<sub>2</sub>全体の排出量の中で2割位が運輸部門からの排出となっています。自動車全体で運輸部門の約9割を占めています。貨物自動車は運輸部門の約3割ですので、日本全体でも5〜6%

シエアになります。

COP、気候変動枠組条約締約国会議が毎年開催されていますが、今年12月にパリで、2020年以降の枠組みが議論されます。(資料3) 97年の京都議定書では日本の目標値を90年比でマイナス6%としましたが、目標期間は2012年まででした。その後2020年までは、各国が独自で決めてよかったです。2020年以降は、各国同じ土俵で新しい枠組みを定めていくことになっています。今、2020年以降の日本の目標を決めなくてはいけないということ、これから、日本の約束草案を出していくことになるかと思えます。電源構成をどうするかでCO<sub>2</sub>の排出量が変わってきます。また各運輸部門、サービス部門、製造業それぞれでどれだけ減らすことができるのか。現時点での案では、電源に関して、原発は20%とされています。2030年、日本全体のCO<sub>2</sub>の削減目標が2013年比で26%減、運輸関係では若干多くて28%くらいでしょうか。これは経済産業省と環境省がざっくり出した数字で、これを裏付けする政府の行動計画、どういう施策で何ト減らすのかという作業が平行して

行われます。我々運輸分野、そして物流分野もその中で貢献をしていかなくはないけません。

そして災害対策。首都直下と南海トラフ巨大地震の対応が急務ですが、南海トラフでは、たとえば日向灘沖で津波の想定高が30m位になると言われています。現在、各自治体とも連携して政府全体で防災計画を作りつつありますので、その中で物流をどうするかということも協議していきたいと思えます。

## 2 政策課題と検討体制

多くの検討課題がある中で、とにかく全部勉強会をやるということになり、先ほど申し上げたように17の検討会を立ち上げました。2013年から2017年までの物流施策大綱について、取組むプログラムを検討していくのが物流施策推進会議で、毎年フォーアツプしていきます。

物流政策アドバイザリー会議では、モータルシフトをはじめ様々なテーマを話し合っています。物流問題調査検討会は先ほど申し上げました労働力不足問題への対応を検討し、プランを策定しています。

こういった大きな課題に加え、テーマ別にいろいろな課題を検討しています。「物流の高度化・効率化」として、国際戦略港湾への集貨・創貨、他にも物流の経営指標KPI(Key Performance Indicators)に関する検討会、農産物の輸出促進などがあります。

「持続可能な物流ネットワークの構築」では、モータルシフトの促進や荷物の共同配送、マッチングの促進、過疎地での物流のあり方などがあります。災害の関係では、災害に強い物流システム、そういったところもやっています。

「新たなニーズの創出」では、手ぶら観光を、共通ロゴマーク作成等により促進していこうというものです。外国の方は荷物を預ける習慣がないことも多く、荷物を持つて観光しています。そこで国土交通省の認定ロゴマークを掲示して、駅で預かるとか、駅から空港に送るとか、そういういったサービスを安心して使って頂けないかということ、検討を行っています。他にも、物流に関する最新の技術動向に関する課題などがあります。

このような中、交通政策審議会交



通体系分科会物流部会が、今年の4月30日に発足しました。自動車なら自動車、海運なら海運の部会はありませんでしたが、物流としてトータルで審議をする場が国土交通省発足以来存在しませんでした。座長は流通経済大学学長の野尻先生です。中長期的な物流政策の方向性を年内にとりまとめる予定です。予算ですとか制度面の改正が必要であれば、来年度予算に反映させる、あるいは来年度通常国会で法改正をすることも視野に、いま急ピッチで協議しています。これまでも様々な課題につき検討を進めてきましたが、こういったものを体系的に反映させることが重

要だと考えています。  
 検討の柱は、大きく5つあって、広域的な物流ネットワークの構築、地域内物流ネットワークの構築、物流の施設の高度化・効率化、国際展開、そして物流における新たな展開です。

### 3 物流政策の取り組み状況

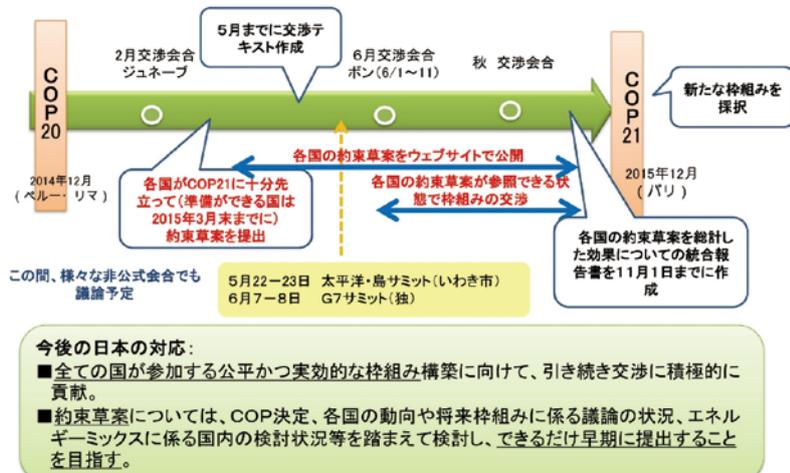
#### (1) 広域的・体系的な物流ネットワークの構築

ネットワークの関係では、モーダルシフト、つまり、トラックから鉄道、内航へのシフト。運輸省時代から30年位かけて取り組んでいます。が、なかなか進んでいないということもあります。(資料4) 先ほども

申し上げましたが、ここに来て、トラックドライバーの労働力不足が顕著になってきました。大量輸送機関である鉄道や船舶へのモーダルシフトにより、労働力不足対策にもなるので、上手くお互いを補完できるような観点で取組んでいこうと考えているところです。

鉄道貨物のシェアは、貨物輸送量(トンキロ) 全体の5%弱で横ばい。

## 2020年以降の枠組み合意に向けた道筋(COP21)



資料3

## モーダルシフトの推進

CO2排出削減効果が高く、労働力不足対策にも資するモーダルシフト(トラック輸送から海運・鉄道輸送への転換)を物流事業者と荷主等との連携のもとに推進していく必要がある。

モーダルシフトとは 幹線輸送においてトラック輸送からCO2排出原単位の小さい、大量輸送が可能な鉄道、海運に輸送モードを転換すること。



- モーダルシフト推進施策
- 運行経費補助
    - 荷主企業と物流事業者が協力して行うモーダルシフトの取組に対し、初年度の運行経費の一部を補助
  - 31フィートコンテナ導入補助
    - JR貨物及び利用運送事業者が、10トントラックと同じサイズのコンテナ(31フィートコンテナ)を導入する際に、経費の一部を補助(環境省連携事業)
  - シャシー等設備導入経費補助
    - 中距離、長距離輸送のモーダルシフトを促進するため必要となる設備導入経費の一部を補助(環境省連携事業)
- モーダルシフトの主な課題
- ① 両端の集配輸送との連携
  - ② スピード・柔軟性改善(トラックとの比較)
  - ③ 輸送時の振動による荷痛みのおそれ改善
  - ④ 積載効率の改善
  - ⑤ 災害時の安定輸送の確保
  - ⑥ 輸出入コンテナの取扱い促進

資料4

500 km以上、かつモーダルシフトの対象となる品目の貨物輸送で見ても、2000年から2010年の間に、内航はシェアを10%から15%に引き上げているのに対し、鉄道は9%から10%とほとんど変わりません。このような状況の下、モーダルシフトの推進ということで、初めて取り組む荷主企業さんへの経費の補助。JR貨物及び利用運送事業者が10トントラックと同サイズの31フィートコンテナを導入する際の補助などを行っています。

輸出用コンテナについては、輸出用コンテナの9割以上がトレーラーでの国内輸送となっており、なんとか鉄道輸送にシフトできないのかという話です。40フィートの海上コンテナでも、今は背の高いハイキューブのコンテナというのが主流になりつつあります。しかしこれが鉄道トンネルの高さの関係で、現在は東京から東北方面にしか運ばれません。西日本方面は、トンネルの高さの制限があり通れません。コンテナが高いなら載せる台車を低くすればいいのではないかと、低床の貨車を作った、トンネルのサイズに合わせようということ、2年位かけて、低床貨車の開発・実用化をしていこうと考え

ています。  
2014年の10月、静岡県の由比でがけ崩れが発生し、東海道線が不通となり、JRの貨物輸送が10日間ストップしました。トラックなどで代替輸送はしましたが、九州などの宅配便の取扱い受付が九州発、東京発両方とも結局、3、4日止まってしまいました。数字でみると日本の鉄道輸送貨物の半分が、この区間を

通っていて、トラックの代替輸送でも2割位しかカバーできませんでした。そこで輸送障害時の対応に関する検討会を立ち上げました。迂回ルートを予め設定しておく、また、機関車、運転手の準備も必要である、こういった対応策をきちんとシミュレーションしようというものです。今年の夏前には結論を出したいと思っています。

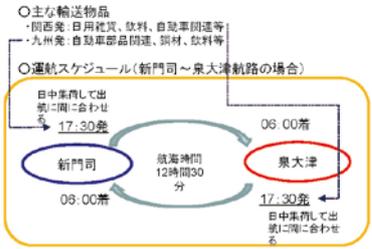
内航に関しては、阪神〜九州間では、夕方発翌日早朝着というダイヤが荷主のニーズに合致して、本航路では利用が増えています。(資料5)  
農産品の輸出促進では、ロットの確保に向けた集約をするため関係事業者間のマッチングシステムを構築して、海外販路拡大を進めようというものです。そのためには輸送時の荷物の品質維持も重要となり、輸出

先の港に着いてからの温度管理などが必要となってきます。  
農産品の目標額は2020年に1兆円規模を想定しています。2012年から見てみましても順調に増えていて、水産物、加工品に加え、林産物も入っています。(資料6)  
物流ネットワークの強化では道路整備も必要となってきます。首都圏はかなり進んでいますし、九州では東九州自動車道路も全面開通までもう少しというところでしょうか。東北では秋田県の大館市、ちようど青森市と盛岡市そして秋田市の中間に位置する交通の要衝で、2014年に開通し、高速道路のネットワークが広がりました。これにより成熟前のバナナを輸入して、大館センターで熟成後、青森など主要商圏に2時間以内で輸送が可能となり、これは「バナナ革命」と言われる事例です。これにより求人倍率が倍増しているということです。  
「大型車誘導区間」の運用は2014年10月に開始しました。道路の通行に際して一般的制限値(長さ12m等)を超える車両が通行するには通行許可が必要となり、この許可は20日くらいかかります。しかし「大型車誘導区間」のみを通るので

## 船舶へのモーダルシフトの定着例(阪九フェリー線、新門司〜阪神航路)

国土交通省

阪神〜九州間においては、夕方発翌日早朝着というダイヤが荷主のニーズに合致したことから、陸送の方が所要時間は短いものの本航路が利用されている。



○運航船舶

	総トン数	旅客定員	積載可能車数(台)	備考
やまと	13,355	657	138	228 新門司〜泉大津
つばし	13,355	657	138	228 新門司〜泉大津
いずみ	15,897	643	188	278 新門司〜泉大津
フェリーシップ	15,188	810	77	218 新門司〜神戸
フェリーオほう	15,188	810	77	218 新門司〜神戸

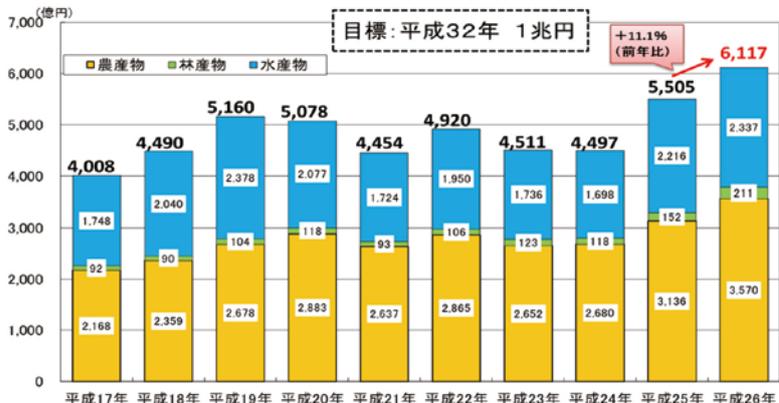
※新門司〜泉大津航路: 毎日双方方向から1便(2隻)  
新門司〜神戸航路: 毎日双方方向から1便(2隻)

資料 5

## 農林水産物・食品の輸出額の推移

国土交通省

近年の輸出は、円高や平成23年3月の原発事故の影響などにより、落ち込みが生じていたが、平成26年は、昭和30年に輸出額の統計を取り始めて以来の最高値となった。



資料 6

### 地域の持続可能な物流ネットワークの構築

国土交通省

少子高齢化等を背景として過疎化が進みつつある地域では物流の効率が低下する一方、車を運転しない者の増加に伴い日用品の宅配などの生活支援サービス等のニーズは高まっている。  
過疎地等における事業者とNPO等の協働による宅配サービスの維持・改善や買い物難民支援等にも役立つ新たな輸送システムを、自治体と連携しつつ構築するため、モデル事業を実施し、オペレーション上の課題や対応策等について検討を行う。

【地域の活動拠点(小さな拠点)におけるモデル事業の実施について】

【モデル事業における役割分担】

【主な検討項目】

- ・地域での意見集約における課題
- ・NPOに求められる能力(輸送能力、荷扱い等の品質、賠償能力等)
- ・物流事業者、NPO、自治体等の関係者の役割分担のあり方
- ・公共交通を活用した貨客混載の導入や自家用自動車の活用

【現在の取組み】

- ・平成26年10月より、学識経験者、物流事業者、地方自治体、NPO等からなる「地域を支える物流システムのあり方に関する検討会」を開催(平成28年10月、12月、2月、3月の計4回開催。)
- ・3月31日(火)に報告書を発表済み。
- ・平成27年度予算において、モデル事業を実施。(41百万円の内訳)

資料 7

### 物流の観点からの建築物の課題(例)

国土交通省

○ 例えば以下のような、効率的な集配が難しい大規模施設が存在。  
○ 東京オリンピック・パラリンピックに向け、今後、大規模施設の建設が増加することが見込まれることから、関係者に対し、物流に配慮した設計・運営を促していくことが望まれる。

#### ①天井の高さ不足

屋内駐車場の天井が低く、トラックが駐車できないケースがある。

【物流事業者の声】

紐トラックに積み替えて何度も往復しなくてはならない...

離れた駐車場で往復するので大変...

#### ②駐車スペースの不足

多くのトラックが納品・集荷に訪れるにもかかわらず、トラック用の駐車庫がない、又は収容台数が不足し、駐車できないケースがある。

【物流事業者の声】

空くまで待機するしかない...

配達業者間で場所取りのいざこざが絶えない...

#### ③エレベーターの不足

荷役に利用できるエレベーターの稼働能力(大きさ・速度)が不足し、積込時間が長くなるケースがある。

#### ④動線の段差・傾斜

駐車場から最終届け先フロアまでの動線に段差があったり、スロープの傾斜が急なため、貨物の合車への積み替えが発生するケースがある。

#### ⑤運営面の問題

納品先施設に物流担当の窓口が存在せず、使用可能な車両サイズ、納品可能時間帯、搬入経路等の事前確認や調整ができないケースがある。

駐車スペースが不足しているため、駐車場利用時間の予約制度の導入を要望しているが、実現していないケースがある。

(出典)「建築物における物流効率化の手引」(平成25年3月東京圏地域局)、(一社)日本物流団体連合会の調査結果等より国土交通省総合政策局物流政策課作成。

資料 8

や、活動拠点とする。この拠点から物流商品や域内からの商品を集荷して、活動拠点とする。この拠点からや、廃校の小学校などに、地域外からの物流商品や域内からの商品を集荷して、活動拠点とする。この拠点から

ら末端の集配は物流事業者とNPOなどの協働で実施する等様々な手法を検討していく必要があります。今年にはモデル事業を全国10カ所位で実施したいと思っています。(資料7)

このような取組みは高知県等が進んでいるようです。自治体からの補助金もあり、買い物支援サービスとして物流業者が地元商店から配送依頼を受けて宅配しますが、高齢者等の見守りなど、物流プラスアルファということも行っている例もあります。

逆に都市部では、配送車両による渋滞、混雑の解消が求められています。地域の共同配送の例では、東京の吉祥寺商店街があります。荷物搬入に伴う、配送業者車両の通行や路上駐車、路上荷さばきを削減するために、共同集配センターを設置して、そこに集約した荷物を台車で配送する。これによって、歩行者の安全が確保され、またCO<sub>2</sub>低減のも繋がりました。

また、大型商業施設の地下駐車場なども天井が低いケースが結構あり、4トン車が入れないなんてこともあります。国交省としても天井の高さ、駐車スペース、エレベーターや動線の傾斜など、物流に配慮した

あれば、国が一括して審査を行うことで、3日程度に短縮できるようになりました。また、国交省では、そもそもその通行車両の基準、長さや軸重などを緩和して物流の効率化に取り組んでいます。

(2) 地域内の物流ネットワークの構築

インターネットの普及に伴い電子

商取引(EC)市場、いわゆる通販取引が拡大し、宅配便の取扱量が増加しています。ここでの問題は再配達で、約2割の貨物が再配達となっている、それだけ無駄が出ているということ、再配達率の検討委員会も立ち上げます。消費者の生活スタイルの変化に合わせた配達の仕事、通知のあり方、受け取り方等が大きなテーマです。コンビニでの受け取り

や鉄道の駅にロッカーを据える等受け取る場所を広げることも視野に入れています。

少子高齢化等により、過疎地では、日用品の宅配のニーズも高まっています。宅配各社さんが各々配達するのではなく、例えば道の駅や廃校の小学校などに、地域外からの物流商品や域内からの商品を集荷して、活動拠点とする。この拠点から

建築物の設計指針も必要だと考えています。(資料8)

### (3) 物流施設の高度化・効率化

10年前に物流総合効率化法という法律を作りました。簡単に言いますと、倉庫の大型化をして、単に保管するだけの倉庫ではなく流通加工などの付加価値を高める施設を整備し、物流施設を高度化させていこうというものです。10年間で認定施設は250を超えました。最初は利用が少なかったのですが、2014年は全国で36件あり、過去最高水準でした。高度化ニーズが顕在化するとともに、自治体も施設誘致に熱心になってきたようです。昔は倉庫、物流施設と言うと迷惑施設のように言われてきましたが、流通加工をすれば地元の雇用促進にもなります。最近、都心部では大きな施設が建つとパートの人材も取り合いになっており、物流面での立地条件と共に、通勤の交通条件も考慮し、パートをいかに集めるかも考えなければならぬようです。

ります。大型施設を整備し、配送網を集約すると車両台数で7割弱減ったような事例もあります。

最近では、賃貸型の大型物流施設も増えてきています。このような施設は10年位前から増えてきて、大きい物件は、5階建、延べ床面積10万平米位の規模で、ワンフロアごとに分割して貸せるようなものです。首都圏から増えていって、現在は大阪や名古屋辺りにも増えてきています。最初は外資系のプロロジスやGLPなどでしたが、今は外資系だけではなく、大和ハウス、野村不動産、三井不動産などが参入してきていますし、日本生命が大阪に作るという話も出てきています。通販物流の配送センターなどのニーズに対応して建設が進んでいます。

0年代から政府主導でフロンに切り替えるということになりました。しかしここに来て、また元に戻せと言うことで非常に辛い状況であり、昨年から冷蔵倉庫業者等に対して補助を行っています。

物流拠点の低炭素化については、LEDとか太陽光発電設備を導入して、物流施設内の省エネ化を進めます。(資料9) 庫内の作業は電動フォークリフトを使用しているケースが多いと思いますが、これを水素の燃料電池にできないかということに勉強を始めています。最近水素社会などと言われていて、いろいろな実験を各地で行っているようで、北九州市だったでしょうか、水素のフォークリフトを試験的に導入したという話も聞きました。製鉄所の副産物として生じる水素の活用や、下水処理から出る汚泥からメタンガスが出て、それを分解すると水素になるということ、様々な発生源があります。このようにしてできた水素をフォークリフトの電源にできないか、環境省などいろいろなどところで研究されています。電気フォークリフトだと充電に6時間くらいかかるようですが、水素ですと充電に5分位だということ効率がいい。また、



冷蔵倉庫内では低温となりますので電気のバッテリーではあまり出力が上がらず、効率が悪くなるそうです。それが燃料電池になるとそこまで落ちないということ。アメリカの倉庫ではすでに結構使われているようですが、安全基準や供給施設をどうするかなど課題もあります。

災害の関係では、東日本大震災から非常に意識も高まって、物流施設への免震・耐震装置の導入などのニーズが増えています。ソフト面では事業継続計画(BCP)をまず策定しなければなりません。大企業などは7割が策定済みですが、中小だと4割で、物流だともう少し低い

国土交通省

低炭素価値向上に向けた二酸化炭素排出抑制対策事業(物流拠点の低炭素化促進事業)  
(平成27年度環境省連携事業)

**物流拠点の低炭素化促進事業**

- 物流の中核となる施設(営業用倉庫、公共トラックターミナル)における、低炭素化に資する設備の導入(ハード面)と省エネ化又は物流業務の効率化等を図るための取組(ソフト面)の一体的実施による低炭素化を支援

【補助対象者】  
物流事業者(倉庫事業者、トラックターミナル事業者) 【補助割合】1/2(一部1/3)

【補助対象設備】  
物流施設低炭素化促進取組計画に取組したCO<sub>2</sub>削減を達成するために必要な設備  
・ 太陽光発電システム及び蓄電池(発電不可)  
・ 現在使用しているものに比べて省エネ効果が高い設備(電気(ハイブリッド)フォークリフト、防熱設備、責任器、自動仕分装置、自動搬送装置、差圧型建構遮熱装置、自然気保冷装置、電動式窓幕制御装置等)

事業イメージ

省エネ設備の導入による電力消費量削減 + 物流業務の効率化による電力消費量削減 = CO<sub>2</sub>排出量削減

資料 9

国土交通省

**災害に強い物流システムの構築**

東日本大震災時の支援物資物流の流れにおいて発生した問題点

各地(国等の確保した支援物資) → 幹線輸送 → 1次集積地(県管理) → 地域内輸送 → 2次集積地(市町村管理) → 配送 → 避難所等

・ 物資拠点の不足 ・ 物流ノウハウの欠如 ・ オペレーションの継続

支援物資物流における輸送や在庫管理等の実務を円滑に行うためには、これらの業務に精通した民間物流事業者のノウハウや施設を活用することが不可欠であることが顕在化

**主な取り組み内容**

- 民間物資拠点のリストアップ(全国)  
支援物資の広域的な受け入れ拠点(広域物資拠点)としての活用を想定する民間物流施設(民間物資拠点)を、全国で1169施設リストアップ
- 官民の協力協定の締結促進(全国)  
都道府県と物流事業者団体との間の輸送・保管・積卸派遣に関する協力協定の締結を促進  

輸送協定(トラック協会)	38	46
保管協定(倉庫協会)	9	31
専門家派遣協定(上記2協会)	18	55

(平成27年2月28日時点)
- 非常用電源・非常用通信設備の導入支援  
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を支援  
【平成23年度補正: 約3.8億円  
平成24年度補正: 約2.2億円  
平成25年度補正: 約1.4億円  
平成26年度補正: 約2.2億円】
- 多様な輸送手段を活用した災害時支援物資輸送協議会  
災害時にトラックだけでなく、船舶、鉄道等も活用した支援物資輸送を実施できるよう、関係者による連携体制を構築  
【平成26年度: 関東ブロック、平成27年度: 中部ブロック、平成28年度以降も順次実施】

民間物資拠点数

ブロック	拠点数	ブロック	拠点数
北海道	176	近畿	143
東北	117	中国	41
北陸信越	84	四国	34
関東	255	九州	137
中部	212	沖縄	8
		総計	1293

補助金活用実績(平成26年度は3/31時点)

地域	東北ブロック	関東ブロック	中部ブロック	近畿ブロック	中国・九州ブロック	総計
平成23年度	0	36	9	12	2	59
平成24年度	4	7	7	2	1	21
平成25年度	0	3	4	4	2	13
平成26年度	4	0	1	0	1	6

資料 10

数字になっていきます。ただ、BCPを作れと言ってもいきなり完全なものを作るといいうのはハードルが高いので、まず、パーツパーツの行動マニュアルを作っていくことが肝心でしょう。

また、荷主だけ、物流業者だけでなく、荷主だけでなく、両者が連携して取り組むべき事項を考え、BCP等へ反映させる。さらに、BCPを作

るだけでは意味がありませんので、訓練によって実践力をつけて、これを通してBCPの内容の検証や見直しを行っていくことが重要になってきます。

他にも大きなポイントとなるのは燃料で、災害時にどう確保するか。我々政府としてもガソリンの確保は重要な課題です。

これらに関しては、「BCP策

定ガイド」、「ベストプラクティス集」、「連携訓練マニュアル」を策定しました。

被災地への支援物資輸送も大きな課題です。東日本大震災時に問題になったのは、支援物資が各地から来ても、物資拠点の不足や物資の保管・在庫管理など物流ノウハウが欠如していることでした。(資料10)

これらを円滑に行うには、物流業務

に精通した民間事業者の方の協力が必要となってきます。このために官民の協力協定の締結を促進していくことが重要です。

また、支援物資の受入拠点として民間の物流施設を全国で1169施設リストアップして、協力をお願いしています。

自治体と業界団体の協定は、輸送・保管・専門家派遣などを県単位で結んでもらおうというものです。

先ほどの支援物資拠点には、当然非常用電源や非常用通信設備が必要となってきます。これに対して補助金で支援させていただいておりますが、関東や近畿ブロックと違い、中部・九州ブロックでは比較的活用されていません。補助金が1/2で自己負担もありますが、是非ご利用いただければと思います。

さて、支援物資をどのように輸送するか、トラック、鉄道、船など多様な輸送手段があります。そこで関係者による協議会を開催して、課題を整理しプランを作成、それをもとに訓練を行うということで、2014年度は関東エリアで実施しました。今年度は中部ブロック、2016年以降も順次実施したいと考えております。

2014年8月19日、広島で土砂災害があり、最大時には2千人位が避難されましたが、発災から10日後に広島県から民間支援物資拠点開設の要請がありました。避難所に支援物資が次々にきて保管が難しくなってきたため、広島県倉庫協会と福山通運さんとで調整を行い、福山通運(株)広島流通センターを拠点として使わせて頂きました。飲料水を保

(4) 物流業の海外展開  
 現地の制度改善に向けた働きかけ

管して、そこから徐々に徐々に避難所に配送していきました。このように、地震以外にも様々な災害が起こります。協定を結んでいたのがスムーズに進みましたが、この先も官民の連携をさらに強めていく必要があると考えております。

現地人材の育成や物流関連のインフラ整備への支援を行い、日本企業の進出の下地を作るということに取り組んでいます。

2014年8月には、横浜で日中

トトラック輸送での長時間労働の抑制については、国土交通省と厚生労働省、そして荷主、物流事業者等による協議会を設置します。これは中央レベルに加え、47都道府県全部で地方協議会を作って改善に取り組もうというもので、今年の6～7月にも地方協議会を立ち上げる予定となっております。今年ドライバーの実態調査を行う予定で、2016年度から2年間は改善のための実証実

## 日中韓物流大臣会合について

国土交通省

第5回日中韓物流大臣会合を、平成26年8月25日に横浜市にて開催。

### 日中韓物流大臣会合について

日中韓三国の経済依存関係が緊密化し、日中韓三国間の物流が重要な役割を担うようになる中、日中韓三国間の円滑な物流の実現等に向け、日中韓が課題を解決し、協力を推進する枠組み。

以下のような取組を日中韓三国で実施し、物流のシームレス化等を推進

#### これまでの取組の拡大

1. 日韓で、シャープの相互通行を拡大
2. 標準化された物流機材（パレット）の普及促進
3. 日中韓で港湾におけるコンテナの位置情報を可視化するため

#### 新たな取組

1. 北極海航路開拓に係る協調の枠組みの構築
2. 海上輸送の安全確保に関する協力
3. 大気汚染物質の削減に向けた協力の体制（NEAL-NET（ニール・ネット））の対象港湾の拡大



資料 11

## 中型免許問題について

国土交通省

### <背景>

- ▶ 平成19年、「中型免許」が追加、普通免許で運転できる範囲が縮小。
- ▶ 域内輸送を担う小型車のうち、車両総重量が5トンを超えるものが増加。
- ▶ 普通免許しか取得できない高卒直後のドライバーの勤務や採用に制約。

### <普通免許で運転できない2tトラックの例>



車両重量: 3,220kg  
 最大積載量: 2,000kg  
 車両総重量: 5,385kg  
 (ハイブリッドトラック)



車両重量: 2,900kg  
 最大積載量: 2,000kg  
 車両総重量: 5,010kg  
 (CNGトラック)

### <警察庁における検討状況>

- ▶ 「貨物自動車に係る現在の貨物自動車に係る運転免許制度のあり方に関する有識者検討会」を平成25年9月～26年7月まで計5回開催し、より安全で、かつ、我が国国内で運転されている自動車の実態に即した運転免許制度の在り方について検討を行い、報告書を策定。
- ▶ 報告書の内容を踏まえ、車両総重量3.5t～7.5tの車両を18歳から運転することが可能となる「準中型自動車免許」の創設を含む道路交通法改正案を通常国会に提出。

資料 12

(5) 物流における新たな展開等  
 まず労働力不足への対応ですが、就業環境の改善やイメージアップで人材確保を図る。それだけではなく、大量輸送機関の活用やオペレーションの効率化等の業務効率化によって人手不足を補っていくことが求められています。

韓三国の大臣会合を開催しました。(資料11) 2年毎の開催で2016年は中国開催となります。韓国とはシャープの相互通行をしています。が、今後は日中間のシャープも検討課題になってきます。今後も日中韓三国の円滑な物流の実現に向けて、お互いの課題を解決し協力を推進していく枠組みを作っていきたいと思っています。

「手ぶら観光」の推進に向けた取組



- 訪日外国人旅行者が鉄道等で大きな荷物を持ち運ぶ不便を解消するため、日本の優れた宅配サービスを活用し、荷物を空港・駅・商業施設等で一時預かりし、また、空港・駅・ホテル等へ配送するなどの「手ぶら観光」を物流審議官部門及び観光庁において促進中。
- 「手ぶら観光」サービス拠点を分かりやすく明示するため、共通ロゴマークを以下のとおり作成。



- また、「手ぶら観光」をPRするホームページ・パンフレット等も作成中。
  - 今後、これらを活用して、JNTO等を通じた周知、海外の旅行代理店・航空会社への商品組み込みの促進や宅配事業者・免税店におけるマークを活用した販売活動の推進、更なるサービス拡大に向けた宅配事業者等への働きかけ等を推進。
- (参考)関係者の取組を強化するため、交通・観光関係の団体等からなる「手ぶら観光促進協議会」を設置し、昨年12月から3回開催。

資料 13

間が必要と聞いています。物流関係の資格を保有する方が多い退職自衛官の物流業への再就職の円滑化への取組みも行います。50歳代半ばで退職する若年定年制の自衛官が年間約6千人、20歳代で退職する任期制自衛官は約3千人と多数にのぼります。このような退職自衛官の再就職につい

て、各県の業界団体で求人票のとりまとめを行えるようにいたしました。本年3月に国交省、防衛省から各事業者団体さんに提案をしましたので、そろそろ都道府県の方にも話が来ているのではないのでしょうか。このように、あらゆる手段を使って労働力不足対策に取り組んでいきます。物流分野への新技術活用については、今いろいろ騒がれています。ドローン、小型無人機やパワーアシストスーツ。こういったものの活用方策についても研究中です。最初に少しお話ししましたが、訪日外国人旅行者が宅配サービス等を活用し、荷物を空港・駅・商業施設等の宅配カウンターで預ける。そこからホテルへ運ぶ、空港に届けることもできる。大きな荷物を持って移動する負担を軽減することにより、快適な日本観光につながり、また安全で確実な宅配サービスを世界へアピールすることもできます。そのための取組みとして、共通ロゴマークを作りJNTO（国際観光振興機構）等を通じて周知を図っていきたいと思っています。（資料13）認定基準について、物流審議官部門と観光庁で検討しているところで、ま

なく公表し、認定事業者を募集する予定です。各都道府県も物流に熱心になってきています。茨城県では北関東自動車道や常陸那珂港の活用を意識した「総合物流計画」を策定しています。静岡県では地理的優位性を活かして、物流の視点から新産業の創出と地域経済の活性化を目的として、官民連携での「ふじのくに戦略物流ビジョン」を推進しています。他にも青森県では、海上アプローチの良さや物流拠点としてのポテンシャルという強みを認識し「青森県ロジスティクス戦略」を策定しています。このように各々の県で物流施設の誘致や物流のインフラの活用などの取り組みが顕著になっています。これまで色々と申し上げましたが、物流をめぐる環境は大きな変化の時をむかえています。これを踏まえ、物流審議官部門は、中長期的な物流政策の基本的な方向性を打ち出していきたいと考えております。まだまだお話ししたいことは沢山ありますが、本日の講演はここまでとしたいと思います。ご清聴ありがとうございました。

験を、都道府県ごとに2〜3カ所実施する予定です。皆様方にもご協力頂くことがあるかと思いますがよろしくお願ひします。免許の問題もあります。（資料12）今、国会で道路交通法が審議中ですが、準中型免許の導入が重要なポイントです。現在、普通免許では総重量5トンまでしか運転できません。しかし最近では保冷機能が付いたト

ラックなど、2トン車でも総重量が5トンを超えるものが多くなってきている一方、中型免許は20才まで取得できません。それでは高卒で入社し普通免許を取っても即戦力にはなりません。そこで18才でも取得できる準中型免許を新設し、総重量7・5トンまで運転できるようにしようというものです。実施時期ですが、教習所の関係もありますので、少し準備期

で、少し準備期間が必要と聞いています。物流関係の資格を保有する方が多い退職自衛官の物流業への再就職の円滑化への取組みも行います。50歳代半ばで退職する若年定年制の自衛官が年間約6千人、20歳代で退職する任期制自衛官は約3千人と多数にのぼります。このような退職自衛官の再就職につい

て、各県の業界団体で求人票のとりまとめを行えるようにいたしました。本年3月に国交省、防衛省から各事業者団体さんに提案をしましたので、そろそろ都道府県の方にも話が来ているのではないのでしょうか。このように、あらゆる手段を使って労働力不足対策に取り組んでいきます。物流分野への新技術活用については、今いろいろ騒がれています。ドローン、小型無人機やパワーアシストスーツ。こういったものの活用方策についても研究中です。最初に少しお話ししましたが、訪日外国人旅行者が宅配サービス等を活用し、荷物を空港・駅・商業施設等の宅配カウンターで預ける。そこからホテルへ運ぶ、空港に届けることもできる。大きな荷物を持って移動する負担を軽減することにより、快適な日本観光につながり、また安全で確実な宅配サービスを世界へアピールすることもできます。そのための取組みとして、共通ロゴマークを作りJNTO（国際観光振興機構）等を通じて周知を図っていきたいと思っています。（資料13）認定基準について、物流審議官部門と観光庁で検討しているところで、ま