

平成27年新春講演会～経済情勢と物流～プログラム

- ◎ 日 時 平成27年1月30日(金) 13:30～15:30
- ◎ 会 場 大分オアシスタワーホテル 3階 紅梅の間
大分市高砂町2-48 TEL 097-533-4411(代表)
- ◎ 主 催 公益財団法人九州運輸振興センター
公益社団法人大分県トラック協会
- ◎ 後 援 国土交通省九州運輸局 JR九州
- ◎ スケジュール
- | | | |
|-------------|-------|--|
| 13:30～13:40 | 主催者挨拶 | 公益財団法人九州運輸振興センター
会長 田中浩二
公益社団法人大分県トラック協会
会長 青木 建 |
| 13:40～13:45 | 来賓挨拶 | 九州運輸局
局長 竹田浩三様 |
| 13:45～14:35 | 講 演 | 日本銀行大分支店
支店長 秀島弘高氏
テ ー マ 「本年の経済見通し」 |
| 14:35～15:25 | 講 演 | 国土交通省総合政策局物流政策課
課長補佐 土居佳以氏
テ ー マ 「物流分野における労働力不足とモーダルシフトについて」 |
| 15:30 | 閉 会 | |

【講師プロフィール】

第 1 部

講 師 日本銀行大分支店
支店長 秀島弘高氏
テ ー マ 「本年の経済見通し」

【秀島弘高(ひでしま ひろたか)氏の略歴】

1966年生まれ 一橋大学経済学部卒業
1989年4月 日本銀行入行
その後、信用機構室調査役、国際決済銀行へ出向、金融市場局企画役、金融機構局企画役、金融機構局参事役、金融市場局総務課長等の要職を経て

2014年6月 大分支店長

現在に至る

第 2 部

講 師 国土交通省総合政策局物流政策課
課長補佐 土居佳以氏
テ ー マ 「物流分野における労働力不足と
モーダルシフトについて」

【土居佳以(どい けい)氏の略歴】

1984年生まれ 京都大学総合人間学部卒業
2007年4月 国土交通省入省(北海道局総務課)
その後、海事局外航課、土地・水資源局地価調査課企画係長、英国:ロンドン大学留学(公共政策論修士号取得)、国土交通省港湾局総務課専門官を経て

2014年7月 総合政策局物流政策課課長補佐

現在に至る

本年の経済見通し



日本銀行大分支店 支店長
秀島 弘高

日時 平成 27 年 1 月 30 日 (金)
場所 大分オアシスタワーホテル

主催 公益財団法人 九州運輸振興センター
公益社団法人 大分県トラック協会
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、本日はお招き頂きありがとうございます。

今日は、今年の経済見通しについてお話し致しますが、日銀と聞くと敷居が高いとか、何をやっているのかわからないということや皆さん言われます。そこで、テーマに入る前に、日銀も実は物流に関わっている、ということをご説明させて頂きたいと思えます。

中学や高校の社会科の教科書では日銀の役割は発券銀行、銀行の銀行、政府の銀行というように言われております。また、金融政策や金融システムの維持という仕事もありますが、これらの中の発券銀行という仕事の一部をご紹介します。

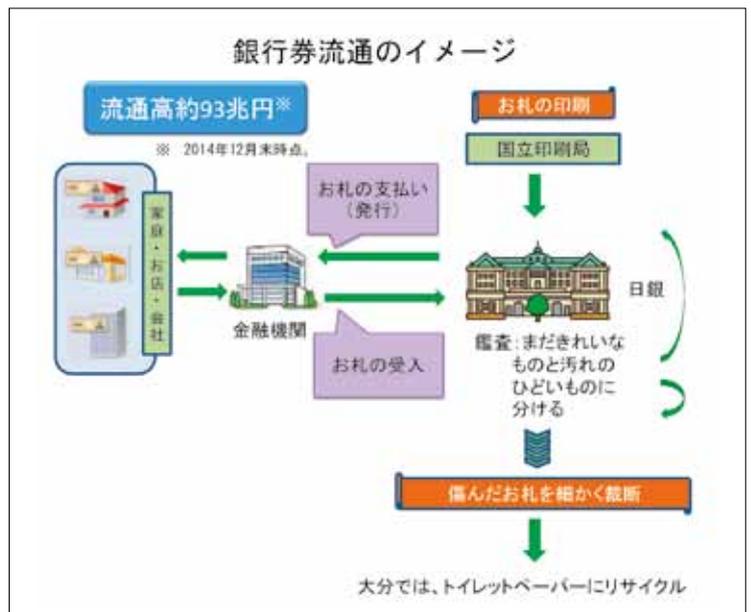
発券銀行ということで、日本銀行券、つまり紙幣を発行しているということ。日本銀行券は日銀で印刷しているわけではなく、財務省傘下の独立行政法人・国立印刷局が印刷をしています。銀行券を見ていただくと、中央の一番下に国立印刷局製造と書いてあります。このように印刷された紙幣を私達日銀は印刷局から買ってきているのです。それを

例えば大分銀行さんや豊和銀行さんが日銀にある当座

預金から引き出す際に払い出すわけです。そして各金融機関の ATM や窓口で紙幣が補てんされ、お客様が引き出すこととなります。(資料 1)

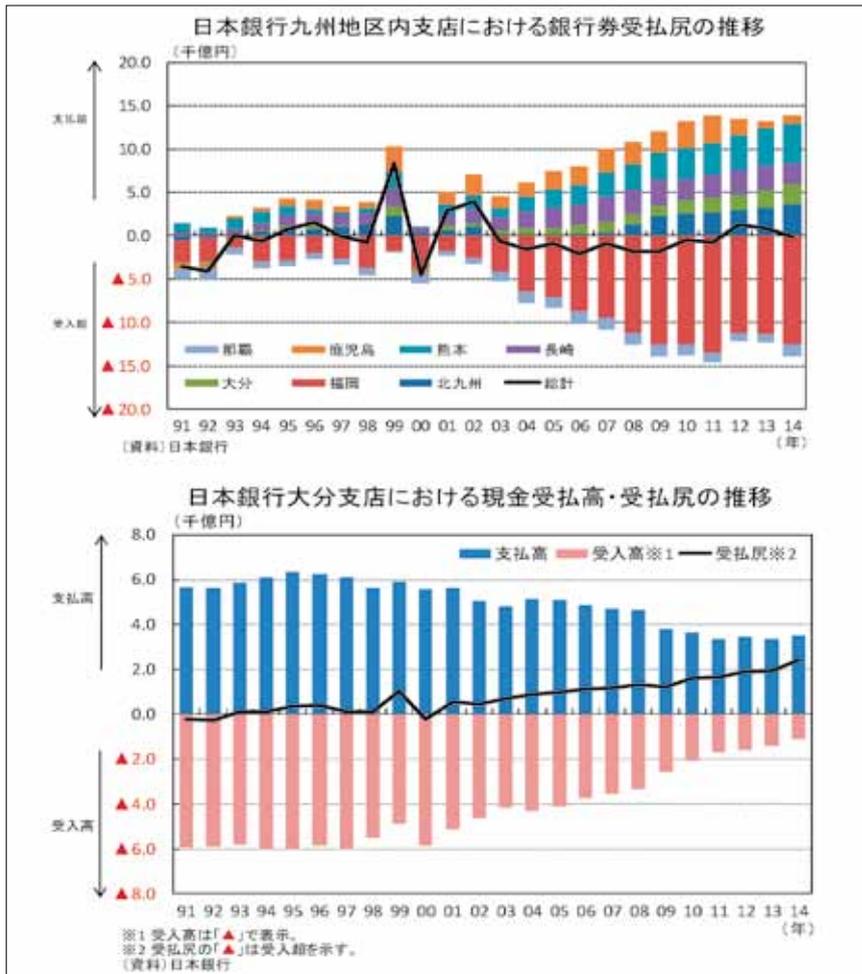
引き出されて流通した紙幣は使われ、また銀行に預けられ、再び日銀に戻っていく。日銀では戻ってきた

ものを、鑑査と言っているのですが、状態がよくまだ使えるものと、汚れがひどいものに分けれます。状態が良いものを「日銀封」(日銀として封をする)として、また支払いにあてます。それで汚れの酷いものは細かく裁断して、各々の場所ですりサイクルされることが多くなっています。ここ大分県ではトイレトペーパーに混ぜてリサイクルしています。だいたい 1 ロールに 2 ～ 3 枚分くらい入っているとされています。

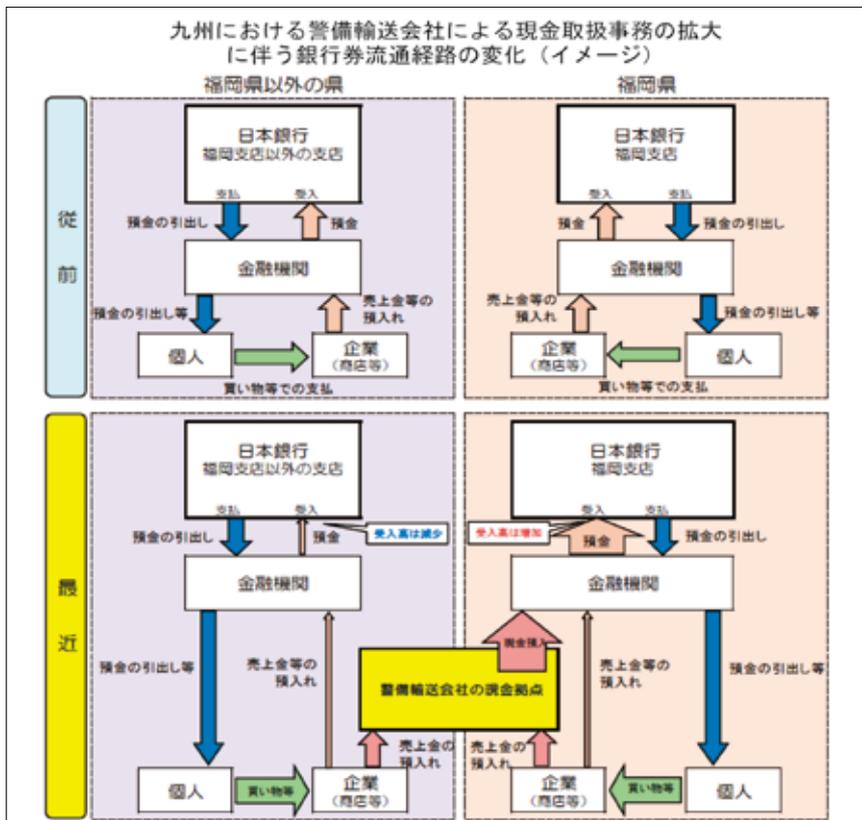


資料 1

印刷局から紙幣をかうと簡単に申し上げますが、全国で日銀の支店は 32ヶ所あります。九州では沖縄を入れて 7ヶ所あります。しかし、宮崎と佐賀はなく、一方、福岡県には福岡支店と北九州支店の 2ヶ所があります。全体でも 32 ですので、47 都道府県全てにあるわけではありません。ちなみに複数の支店があるのは北海道の 3ヶ所と、福岡県の 2ヶ所となっています。印刷局の工場ですが、東京と、小



資料 2



資料 3

田原、静岡、彦根の4ヶ所となっています。この4ヶ所から全国の32の日銀支店に輸送されることになりましたが、ここで物流が発生します。

最近、銀行券の受払いの構造に変化が生じてきています。受入れる銀行券と支払う銀行券の需要と供給が一致していればいいのですが、最近

は、受入れと支払いの両方が減少しているほか、需要と供給のバランスが崩れてきています。(資料2)

いくつかの要因が考えられますが、1つは、クレジットカードの普及によって銀行券が使われなくなっているということ。消費が盛り上がっていないということ、減ってきている面もあるのかもしれませんが。

大分県では、支払高の減り方よりも受入高の減りの方が大きくなっているため、総計として支払超になっています。以前なら、都市部から観光に来る方は都市部でお金を引き出して、大分に来てお金を使う、都市部から観光地にお金がおちるという傾向でした。最近はクレジットカードの普及やATMのネットワークの

拡大により、都市部を出る時にはお金をおろさずに、観光地に来てからお金をおろして使う、そして余った分を都市部に持って帰るといった傾向があるのではないのでしょうか。

また、福岡の受入れが大幅に増えています。九州全体でみれば概ね受入れと支払いはバランスしています。福岡以外の県から福岡に買い物

に行く人が増え、お金も流れていて、福岡以外の支店で払いが増え、福岡で受入れが増えている状況となっています。

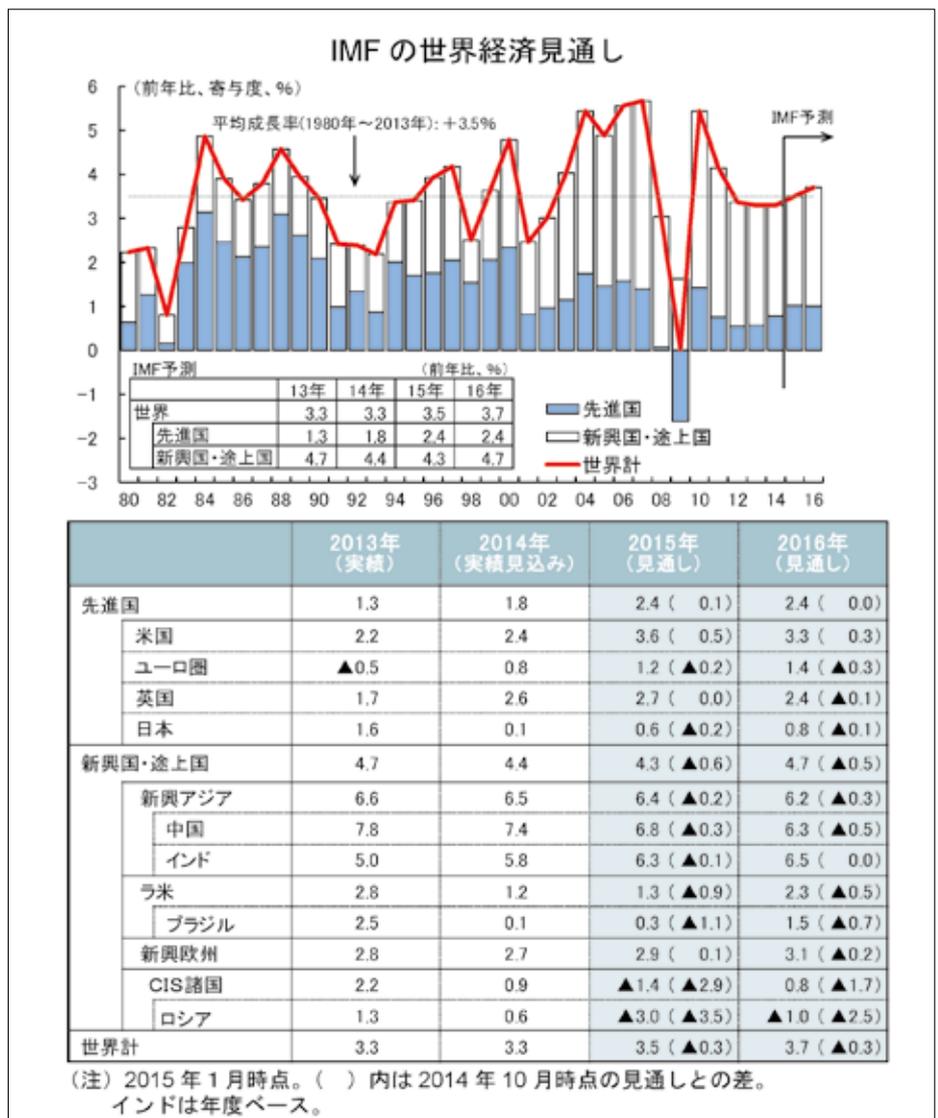
さらに大きな影響がある要因として、ここ最近現金の流通パターンが変わってきています。(資料3)以前は基本的に日銀から金融機関がお金を引き出し、顧客がそれを引出し使い、それが金融機関に戻り、また日銀に戻ってくるという流れで、各都道府県単位で完結していました。しかし最近では警備輸送会社に現金の輸送を委託することが増えてきました。警備会社の現金拠点が福岡周辺に集中していることもあって、福岡に現金が集まる流れができていますと思われまます。

鹿児島支店も、九州の福岡以外の支店と同じように払い超幅が増えていきましたが、2012年には大幅に払い超幅が減りました。2011年に警備会社の現金拠点が鹿児島にもでき、その関係で鹿児島支店に戻って行くお金が増えたということだと思います。九州全域のお金が福岡周辺と鹿児島に集められ、そこから日銀福岡支店と鹿児島支店に持ち込まれるという流れができています。

それではこのように福岡以外の支店の払いが増える、戻ってくるお金が減っていることへの対策です。

大分支店でも支払いに充てられる現金が減っていくというところで、受入れて鑑査前の現金や鑑査をし終わった現金のいずれかを日銀福岡支店から大分支店の方に持ってきています。需給のバランスが悪くなっている部分を日銀の中の輸送・物流によつて何とか補っている、ということなんです。

警備輸送会社が集めて、例えば大分県から福岡県に持って行って銀行券を、私達日銀の方でコストをかけて大分に戻ってきている。ある意味、国民経済的には無駄なことをやっているのかもしれませんが、私達としては経済界の自然の流れの中



資料 4

で生じていることに、きちんと対応

していかなければと思っています。

このように日銀も物流と大きく係っています。また、経済の変化に対応して日銀の役目をこれからもきちんと遂行したいと思っています。

それでは本題の方に入りたいと

思います。

今年の経済見通しということでお話しさせていただきます。

まず世界経済見通しで、IMF、国際通貨基金が2015年1月20日に発表したものです。(資料4) 2013年、2014年と2年続け世界全体で3・3%の経済成長となっ

ています。大きな成長ではありませんが、悪くない数字で、2015年は3・5%、2016年は3・7%と緩やかな成長率で伸びていくという予想となっています。IMFはこの世界経済見通しを3か月に1回出して、前回2014年10月の見通しとの差は、2015年、2016年ともに0・3%ポイントずつ引き下げと、下方修正されています。

この原因は新興国・途上国の下げ幅が大きくなっていることにあります。2015年で下げ幅が大きいのはロシアのマイナス3・5%ポイントで、これは原油安により産油国の経済は足を引っ張られるだろうということとです。CIS諸国全体では2・9%ポイントの下げ幅となっています。

先進国については、アメリカが上方修正されています。2015年は0・5%ポイント上方修正されて3・6%、2016年も0・3%ポイント上方修正されて3・3%ということになっています。アメリカを中心におそらく今年、来年は良くなっていくと思われます。ユーロ圏も足元の物価上昇率はマイナスとなっていて、ギリシャ情勢等予断を

許しませんが、2014年の0・8%から2015年が1・2%、2016年は1・4%ということと、緩やかながらも改善に向かうという見通しとなっています。

このように先進国が引っ張る形で、その効果が途上国にも及んでいくというのがIMFの見通しとなっています。

さて、日本経済に関しての見通しについてお話し致します。

日銀の政策委員会は2015年1月21日に展望レポートの中間評価を出しています。(資料5) 日銀では毎年10月と4月に、この先の経済と物価の見通しを出しています。その3ヶ月後の1月と7月に、展望レポートで出した予想を変える必要があるかどうかを点検することになっています。結果、年に4回、3ヶ月ごとに経済見通しを出しているということです。4月と10月はかなり詳しく出して、なぜこのような数字になったのかを解説する裏付けの詳しい説明文も出ますが、1月と7月は数値だけが公表されます。

1月21日の中間評価では、201

5年度の物価見通しが、3ヶ月前の2014年10月はプラス1・7%となっていました。プラス1・0%となり、0・7%ポイント大きく引き下げられています。この主因は原油価格の下落ということですが、2016年度では前回プラス2・1%だったのがプラス2・2%と引き上げられています。今回、公表された

見通しでは原油価格についてどういふ想定を置いているのかを明示するとともに、これをベースに予想を立てているというのが1つの特徴となっています。原油価格1バレル55ドルを出発点に、見通し期間の終盤にかけて70ドル程度に緩やかに上昇していくと想定しています。この55ドルというのは、現価格ですと40ド

展望レポートの中間評価 (2015年1月21日)

▽2014~2016年度の政策委員の大勢見通し

—対前年度比、%。なお、< >内は政策委員見通しの中央値。

	実質GDP	消費者物価指数 (除く生鮮食品)	消費税率引き上げの 影響を除くケース
2014年度	-0.6~-0.4 <-0.5>	+2.9~+3.2 <+2.9>	+0.9~+1.2 <+0.9>
10月時点の見通し	+0.2~+0.7 <+0.5>	+3.1~+3.4 <+3.2>	+1.1~+1.4 <+1.2>
2015年度	+1.8~+2.3 <+2.1>	+0.4~+1.3 <+1.0>	
10月時点の見通し	+1.2~+1.7 <+1.5>	+1.8~+2.6 <+2.4>	+1.1~+1.9 <+1.7>
2016年度	+1.5~+1.7 <+1.6>	+1.5~+2.3 <+2.2>	
10月時点の見通し	+1.0~+1.4 <+1.2>	+1.9~+3.0 <+2.8>	+1.2~+2.3 <+2.1>

- (注1) 「大勢見通し」は、各政策委員が最も蓋然性の高いと考える見通しの数値について、最大値と最小値を1個ずつ除いて、幅で示したものであり、その幅は、予測誤差などを踏まえた見通しの上限・下限を意味しない。
- (注2) 各政策委員は、既に決定した政策を前提として、また先行きの政策運営については市場の織り込みを参考にして、上記の見通しを作成している。
- (注3) 原油価格(ドバイ)については、1バレル55ドルを出発点に、見通し期間の終盤にかけて70ドル程度に緩やかに上昇していくと想定している。その場合の消費者物価指数(除く生鮮食品)におけるエネルギー価格の寄与度は、2015年度で-0.7~-0.8%ポイント程度、2016年度で+0.1~+0.2%ポイント程度と試算される。
- (注4) 今回の見通しでは、消費税率について、既に実施済みの8%への引き上げに加え、2017年4月に10%に引き上げられることを前提としている。消費者物価の見通しについて、各政策委員は、消費税率引き上げの直接的な影響を除いた計数を作成している。
- (注5) 消費税率引き上げの直接的な影響を含む消費者物価の見通しは、税率引き上げが現行の課税品目すべてにフル転嫁されることを前提に、物価の押し上げ寄与を機械的に計算したうえで(2014年度: +2.0%ポイント)、これを上記の政策委員の見通しに足し上げたものである。10月時点の見通しでは、既に実施済みの8%への引き上げに加え、2015年10月に10%に引き上げられることを前提に、物価の押し上げ寄与を政策委員の見通しに足し上げていた(2014年度: +2.0%ポイント、2015年度: +0.7%ポイント、2016年度: +0.7%ポイント)。

ル台に下がっている状況ですので、
 どのようなかという疑問も聞かれてい
 ます。この公表がされた時の総裁の
 記者会見でも、楽観的すぎませんか
 という質問が出ていました。

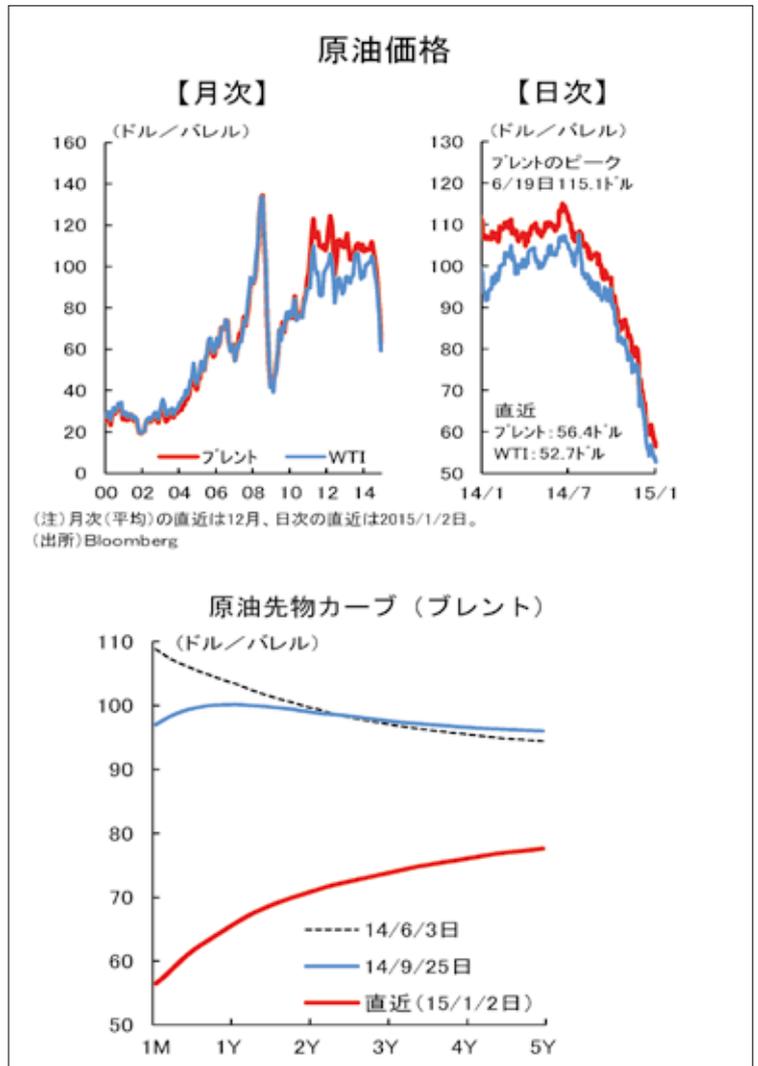
ではこの55ドルをどのように出し
 たかという点、12月の頭から、この
 決定をした直前の1月中旬までの間
 の原油価格の平均値ということであ
 ります。この先70ドルに上がっていくと
 いうのは、原油の先物価格を参考に
 緩やかに上昇していく、少なくとも
 市場参加者は緩やかな上昇を見込ん
 でいるということのようです。一
 応、客観的なものを基に恣意的にな
 らないよう設定していることになり
 ます。55ドルから出発させて70ド
 ルに緩やかに上昇していくという
 ことを前提に機械的に計算すると
 その影響は、2015年度で消費
 者物価指数を0.7%、0.8%
 ポイント引き下げること、
 今回0.7%のポイント引き下げ
 となりました。

実質GDPでは、2014年度に
 関しては、前回はプラス0.5%と
 いうプラス成長を予想しましたが、
 今回はマイナス0.5%ということ
 で、マイナス成長という予想になっ

ています。しかし2
 015年度は前回プ
 ラス1.5%が、今
 回はプラス2.1%
 ということで上方修
 正されています。2
 016年もプラス
 1.2%からプラス
 1.6%となり、同
 じく上方修正され
 ています。この要因と
 して、1つは原油価
 格の下落によるプ
 ラスの効果がありま
 す。2つ目は、前回
 の予想を立てた10月
 末に日銀が追加の金
 融緩和を決定、その後円安が進んで
 いますので、円安による景気刺激効
 果。それから三つ目は、政府による
 経済対策、補正予算決定のプラスの
 効果。4つ目は消費増税の先送り
 によるプラス。これら4つの要因で
 上方修正されているということによ
 りです。ちなみに消費増税の先送
 りということ、2017年の4月
 に消費税率が引き上げられるという
 ことになっていますので、2016
 年度末、すなわち2017年の3月

にかけて駆け込み需要もあるかと思
 います。2016年度の最後の方で
 多少、景気を押し上げる効果もある
 でしょうということで、その面から
 も2016年度は上方修正というこ
 となのかなと思っています。

下落が始まってなく、100ドルを
 超えていたわけで、この状態から緩
 やかに下落していくだろうという予
 想が先物市場においてはなされてい
 たと思います。9月25日時点では1
 00ドルを割った状態で緩やかに下
 がっていく、ないし横ばいくらいと
 いう見通しでした。それが1月頭の
 時点で60ドルを割って50ドル台に下
 がっていますが、そこから先行きに
 かけて緩やかに上昇していくだろう
 ということです。先ほどもお話しし





したが、1年先、2年先、3年先ですが、55ドルくらいから、先行きにかけて2年間で70ドルくらいまで上がっていくだろうというような先物カーブになっています。ちなみに、その後、さらに原油価格が下落していますが、引き続き先行きにかけて緩やかに上昇していくというような予想になっています。こちら辺はなかなか私も専門ではないのでよくわからないところで、おそらくこの40ドル台の値段になってきますと、採算に合わないようなシェールオイルの油田などもあると伺っており、そ

ういうところでは掘削の稼働率も低下しているというような話も聞かれます。一方で、OPEC諸国では自国のシェアはあまり落とすたくないというところで減産はしにくく、原油価格の上昇を押さえる要因と、そろそろ反発してもおかしくないような要因が両方向で引つ張り合っているところではないかと思えます。実際はどうなるのか不透明なところですが、急激に反発するようなことはないかと、一方でこれ以上下がる下がるっていくという感じでもなさそうだとというのが個人的な見解です。

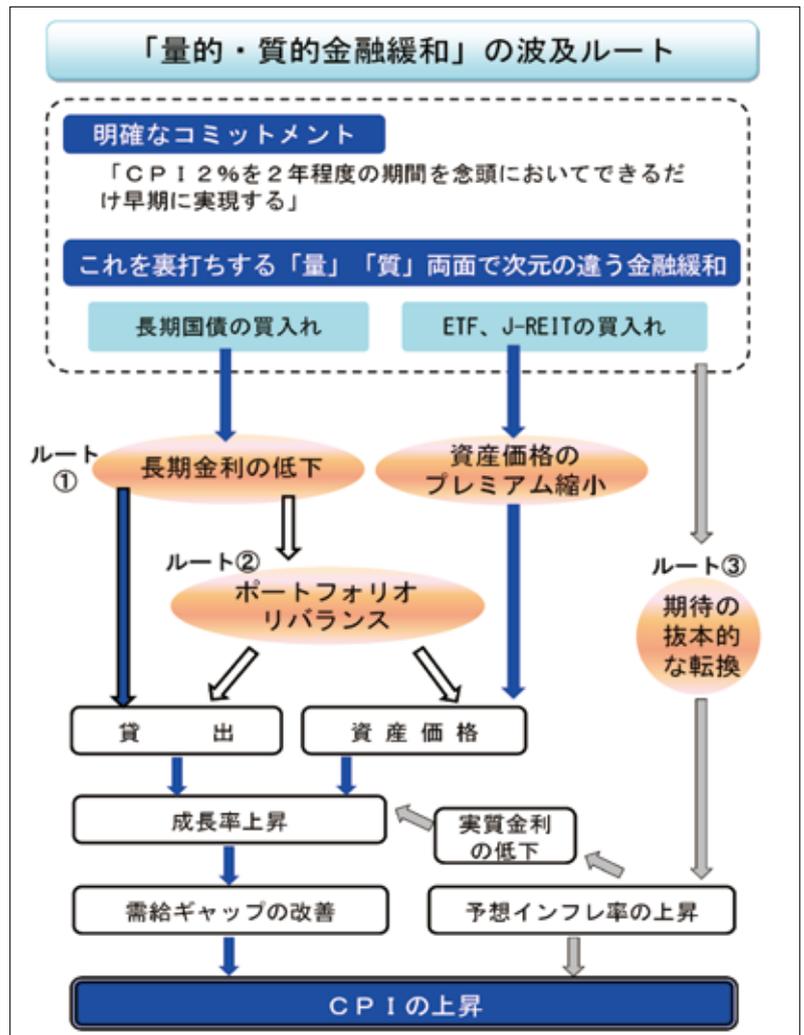
それでは日銀としてこれまでの間、どういうことをやろうとしていたのか。そもそも今の日銀の量的・質的金融緩和というのは2013年4月4日に導入されて、2年間をかけて2%の物価目標を達成させるというものです。その為にマネタリーベースを2倍にして、国債保有額も平均残存期間を2倍以上にするという政策が打ち出されたところです。この量的・質的金融緩和の拡大というのには、マネタリーベースの増加ペースを80兆円に拡大するということです。このために国債の保有額も

年間で30兆円の増額とする。さらに買入れる国債の平均残存期間は、それまで7年と言っていたものを、プラス3で年10年にする。それから株式を裏付け資産とする投資信託をETF、不動産を裏付けとする投資信託をJ-REITと言いますが、これらを日銀は買入れています。その買入れのペースを3倍にするということです。

先ほど見ていただいた1月21日の物価と経済の見通しの修正に応じて、追加緩和をなぜもう1度しなかったのかと質問をされることがあります。去年の10月にこの量的・質的金融緩和の拡大をしたのは原油価格が下がっていたからではないのか、それなら、今はさらに原油価格が下がっているわけですから、もう1度緩和をするべきなんじゃないかということになります。しかし10月の時点での追加緩和の趣旨としては、これまで着実に進んできたデフレマインドの転換が遅延するリスクを未然に防いで、好転している期待形成のモメンタムを維持するというものでした。つまり、原油価格が下がったから追加緩和をしたのではなくて、原油価格が下がったことを受

けて、転換が進んでいたデフレマインドの遅延を未然に防ぐ、好転している期待形成のモメンタムを維持するための量的・質的緩和の拡大でした。今の時点では2014年の10月末に日銀が追加緩和をした、ということ、2%緩和について日銀が本気で取り組んでいると理解して頂いていると思いますし、労使間の交渉が進んで組合側からはベースアップの要求が出され、企業によっては既に受け入れるような表明をしているところもあります。そういう観点から見ても、デフレマインドはだいぶなくなってきたいるんじゃないかと思えます。皆様の業界の方でも色々な価格が上昇してきていて、デフレに戻ってしまうのではないかという感じはあまりないのではないかと思えます。そういう観点から、今回は追加的な緩和が必要ということは考えられなかったということです。原油価格の下落そのものに対応したわけではないということです。

この量的・質的金融緩和、それから拡大はどういうことを狙って、どのように物価を上げていくのか。その波及ルートには、長期国債の買入れや先ほどのETF、J-REIT



資料 7

Tの買入れがあります。(資料7)
長期金利が下がることで貸し出しが増える、あるいは金融機関は国債を持つていても儲からないということ、他の資産を持つようになると、他の資産としては貸し出しというのもあるでしょうし、それ以外の資産、株式などもある。それからETFやJ-REITを日銀が買入れますので、この経路を通じても資産価格が上昇する。資産価格が上昇するとい

うことで経済活動が活発になり、成長率が上昇する。成長率が上昇して、需給ギャップが改善し物価上昇が見込める。これがルート1、ルート2と言われているところですが、もう1つが期待の抜本的な転換ということで、10月の追加の時にはこのルート維持するというのが大切なメッセージだったのでとは思いますが、そもそも物価が上がるのではな

いかという予想を経済主体が持つこと、実質金利が下がると、成長を促すということもあるでしょうし、予想インフレ率の上昇が直接、物価の上昇に結びつくということもあるのではないかと思います。ここでひとつ申し上げておきたいのが、このルートの中に為替レートのルートがないということです。日銀の金融緩和というのは、為替を円安化して輸入物価を上げること、物価を上げようとしているのではないかと、という評価を頂くことがあります。それはある意味ではコストプッシュインフレということで、成長率に対してはマイナスということになるわけです。日銀としては何があっても物価が上がればよいというように考えているわけではなくて、景気が良くなることで需給ギャップが改善して物価が上がるということを目指しています。為替

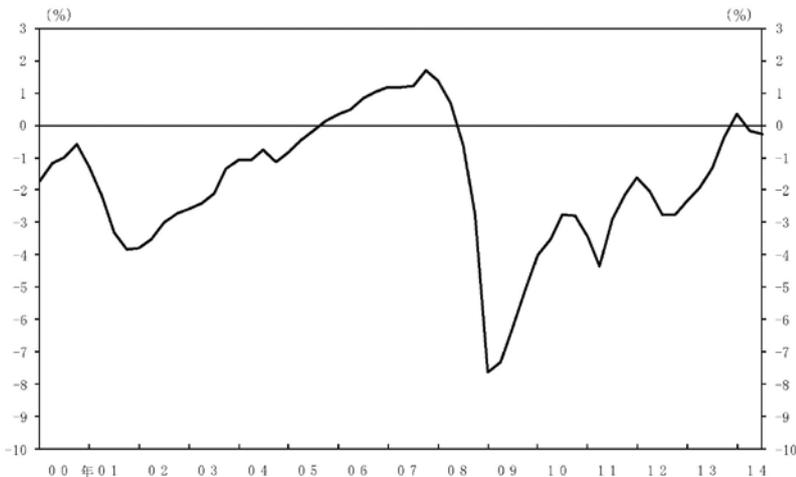
レートを通じた政策波及ルートというのは、想定されていないことなのですが、その点がマスコミの方々を中心になかなか理解されないところじゃないかと思えます。

では実際に長期金利は下がっているのか、貸出は増えているのか、それぞれのルートがどうなっているのかですが、長期金利は着実に下がっています。貸出しの方は3%程度ですが、これも伸びています。

それから株式市場、資産価格の動向ですが、確実に上昇しています。成長率、景気は実際どうなのか、というところですが、2014年の4〜6月以降、GDPの伸びが多少弱くなっているところが気になるところです。前期比年率で見ると、2014年の1〜3月は5.8%、消費増税前の駆け込みで多少伸びたのですが、その次の4〜6月はマイナス6.7%。ある意味では、ここまでは想定範囲内です。7〜9月は、なんとかプラスに転じてくれたのかと思っていたのですが、マイナスの1.9%。11月に公表された第1次の速報でマイナス1.6%で、12月に公表された改訂値でも下方修正され、少し弱いということが認識されたところです。

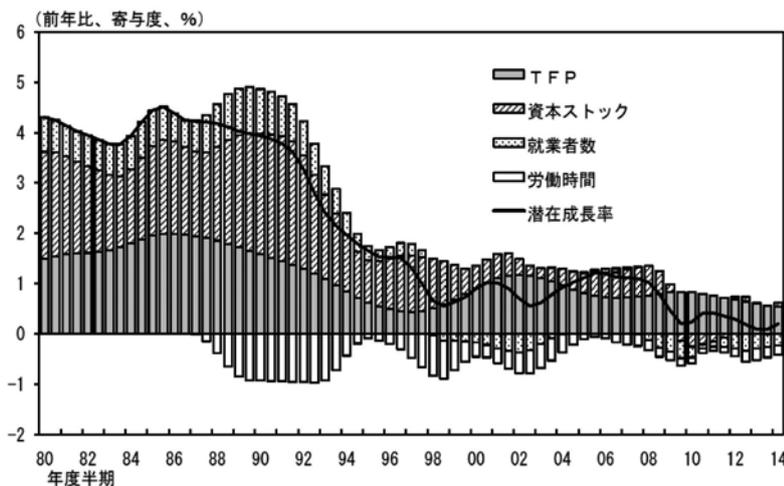
需給ギャップと潜在成長率

(1) 需給ギャップ



(注) 日本銀行調査統計局の試算値。具体的な計測方法については、日銀レビュー「GDPギャップと潜在成長率の新推計」(2006年5月)を参照(下の図表も同じ)。

(2) 潜在成長率



(注) 2014年度上半期は、2014/2Qの値。
 (資料) 内閣府「国民経済計算」、日本銀行「全国企業短期経済観測調査」、総務省「労働力調査」、厚生労働省「毎月勤労統計」「職業安定業務統計」、経済産業省「鉱工業指数統計」等

資料 8

需給ギャップと潜在成長率ですが、多少足元のところで GDP の伸び率が弱くなっていますので、縮小ペースが鈍化している面はあると思います。(資料 8) しかし、長い目で見れば需給ギャップは着実に縮小してきていて、物価は上がりやすい状態になってきていると思います。

予想物価上昇率ですが、家計、エコノミスト、市場参加者、それぞれに対して物価上昇率の予想をアンケート調査しています。どの指標を見ても、その時によって多少振れはありますが、そこそこの時期よりは上昇しているという状況です。さて、実際の物価上昇率はどう

なっているのかということですが、ちょうど今朝(1月30日)に、12月分の消費者物価指数が公表されました。総務省が公表しています消費税率の上昇も含めた物価上昇率ですが、11月が全国、ここ大分市共にプラス 2・5%ということでした。この数字は、2014年12月分はそれぞれ 2・7%という

ことでしたので、さらに一段下がったということですが。

日銀で試算した消費税率の影響ですが、全国ベースで言えば 2%ぐらいが消費税率の引き上げの影響となっています。大分市で言えば 2・1%ぐらいで、これを引けば 2014年の11月が全国が 0・7、大分市が 0・6ということでしたが、これが同年12月は、全国が 0・5、大分が 0・4ということで、プラス幅が一段と縮小してきました。原油価格が下落していますので、おそらく 2015年の夏場にかけてこの消費者物価上昇率が、0%に近づいて行く状況になっていくことが予想されています。場合によってはマイナスになることがあるかもしれません。

先ほどの日銀の予想では、GDP の成長率が高まる、むしろ景気はよくなる、一方で物価はそれほど上がらないということです。これは一般の消費者や国民全体からすれば、むしろ望ましい状態と言えるのではないかと思います。その上で 2015年度が物価上昇率平均 1%という数字を達成するためには、年度後半には 2%に近い数字が出てこないという平均で 1%ということにはなりません。

ん。ですから平均で1%というのは割と強気の予想なのかと個人的には思っています。(資料9)

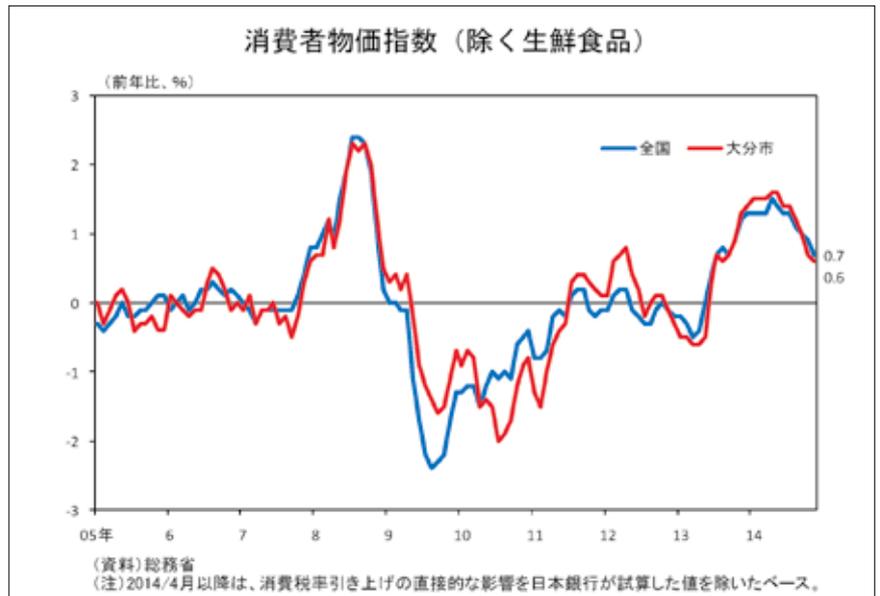
先ほど為替レートの為替の円安を通じて物価上昇を目指しているわけではないということを申し上げます。参考までに過去の円安局面で、必ずしも物価が上がっていないとい

うことを示しているグラフです。(資料10) 2000年から2002年にかけての円安局面では、物価は下がっていました。このように必ずしも為替レートを通じて物価は上昇しているとは限りません。

大分県、九州・沖縄および全国の景気表現の変化についてですが、日

本経済がアベノミクスでよくなっている面はあるにしても、なかなか地方でその影響は感じられません。日銀として九州全体の景気、大分県の景気、そして全国の景気をどのように見ているかということも簡単に説明します。全国に関しては、2014年4月段階で、「消費税率の引き上げの影響による振れを伴いつつ

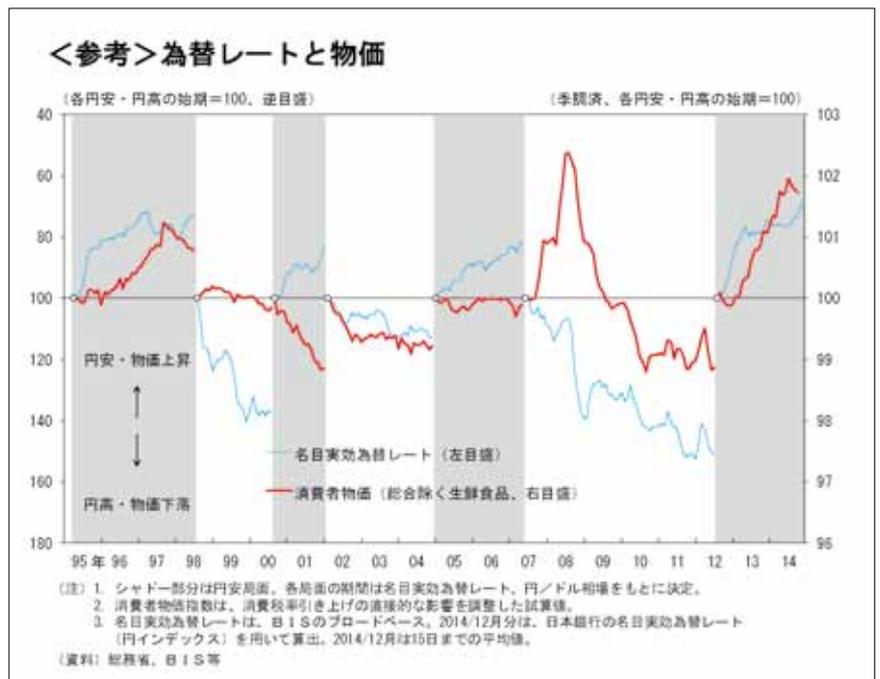
も、基調的には緩やかな回復が続いています」としていました。「基調的には緩やかな回復」というところがキーワードです。2015年の1月までずっとこの状態が続いていますが、消費税の影響で駆け込み需要、その反動などいろいろありました。九州全体についても「緩やかな回復」となっています。



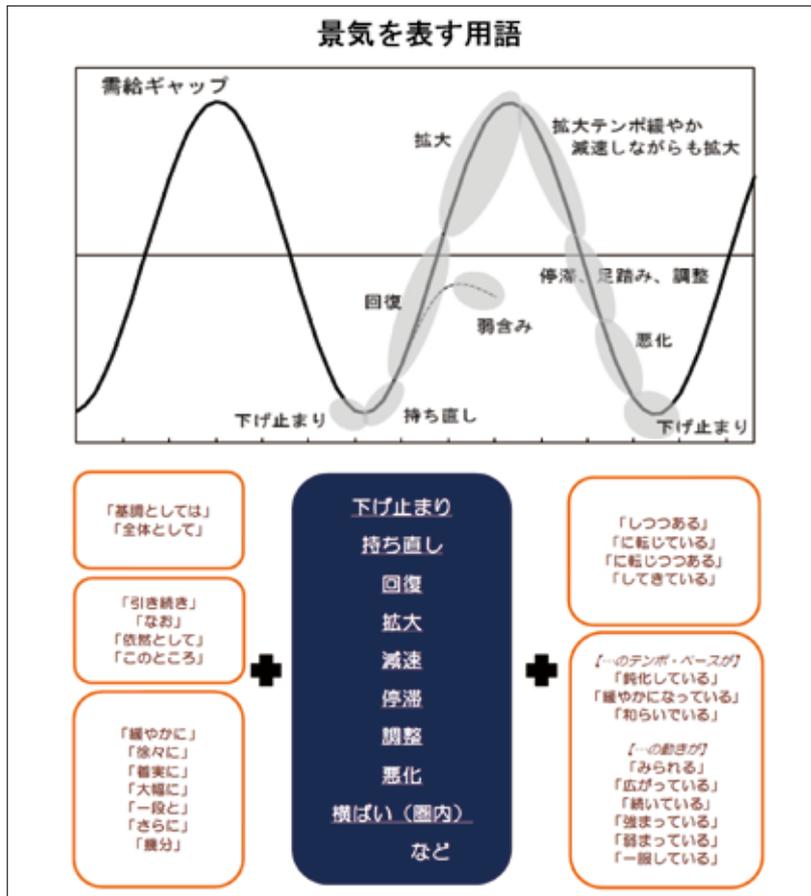
消費税の影響を含む総務省公表ベース (前年比)

総務省公表ベース			消費税率引き上げの直接的影響(日銀試算)		
	全国	大分市		全国	大分市
4月	+3.2%	+3.4%	4月	+1.7%	+1.8%
5月	+3.4%	+3.7%	5月	+2.0%	+2.1%
6月	+3.3%	+3.5%	6月	+2.0%	+2.1%
7月	+3.3%	+3.5%	7月	+2.0%	+2.1%
8月	+3.1%	+3.3%	8月	+2.0%	+2.1%
9月	+3.0%	+3.1%	9月	+2.0%	+2.1%
10月	+2.9%	+2.8%	10月	+2.0%	+2.1%
11月	+2.7%	+2.7%	11月	+2.0%	+2.1%

資料 9



資料 10



資料 11

それに対して大分県についてどのように見ているかという点、2014年の5月段階では、基調としては緩やかに持ち直しの動きが広がっている、と言っています。全国及び九州が回復と言っているのに対して、大分は持ち直し、と言っています。回復と持ち直しの違いがわかりにくくと思いますが、日銀では景気を表わす用語を使い分けています。(資

料11) 景気が良くなって再び悪くなるというサイクルの中で、悪くなり切ったところが下げ止まりです。そこから持ち直し、回復、拡大、減速しながらも拡大、停滞、足踏み、調整、悪化、下げ止まりというサイクルで景気を表わす用語を使っています。全国と九州は回復と言っています。そして大分は持ち直し、ということですのでその段階が回復より少し弱

い、ということですが。それから九州全般では回復が続いている、と言っています。大分県で見ると持ち直しと言っても、「持ち直しの動きが広がっている」ということで、まだほんとうに持ち直しているところまでいっていません。2014年の5月、8月は同じように判断していたのですが、11月の時点で、持ち直しの動きに一服感がみられるということになりました。

このように大分にはアベノミクスもまだまだ届いていないと、日銀大分支店の方でも感じているところだと思います。そういう意味では皆さんの感触とあまり違和感がないのではないのでしょうか。

では、大分県の弱さの背景として、どのようなものがあるのか。生産に関して全国は少し戻ってきているのですが、大分県はまだ、戻ってきていない状態です。(資料12) 輸出も全国では多少回復もしてきているのですが、前年比マイナスからなかなか抜け出せないでいる、二期連続のマイナスとなっています。設備投資で見ても全国では、2014年度に関して前年比5・5%のプラ



ス。しかも前回の調査に比べて1・2%の上方修正されているということで、かなり積極的な企業の設備投資スタンスが見られるのですが、大分県に関しては、残念ながら全産業で見てもマイナス2・3%、前回調査対比でマイナス1・9%の下方修正となっています。(資料13)

ただそういう中で面白い材料がないかというところ、そういうわけでもなく、有効求人倍率では着実に1に近づいてきていて、雇用・所得環境は改善してきていると思います。

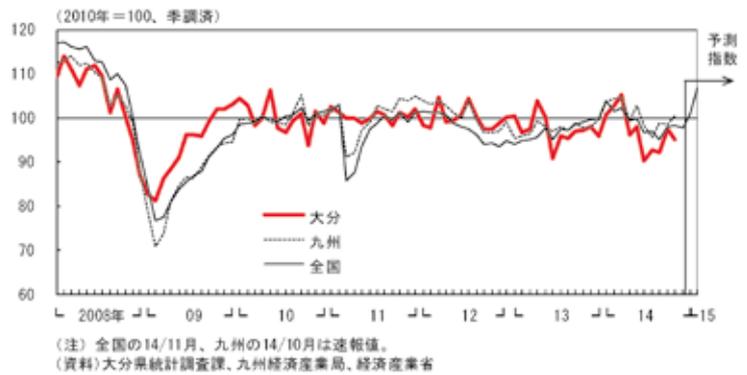
2週間前に東京の本店で支店長会議がありました。そこでの報告についての感想を一言だけ申し上げると、全国的に企業部門、企業セクター全体は好調となっていて、もちろん業種や地域によっても差はあるのですが、日本全体にしてみると収益が上向き、設備投資にも積極的、そして賃上げにも割と前向きで雇

用・所得環境は改善してきています。その割に消費が少し弱いという感じでしょうか。そういう中で全国のGDPは先ほどご覧いただきましたように来年度、2015年度はプラスということ、しかもそれが上落修正されているので、原油価格の下落を受けて、消費にもプラスになるのではと思っています。そういう中

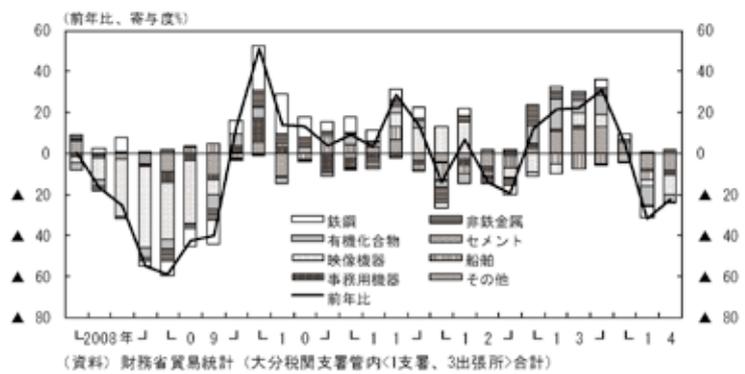
で大分県の経済ですが、春から夏にかけて、様々なイベントがありますので、大分県も消費は活発化するのではないかと思います。足元は少し弱いのですが、先行きに関しては明るい材料が待ち受けているのと、私個人としては非常に楽しみにしているところです。

少し駆け足となりましたが、私らの説明は以上とさせていただきます。どうもありがとうございました。

1. 鉱工業生産指数



2. 輸出



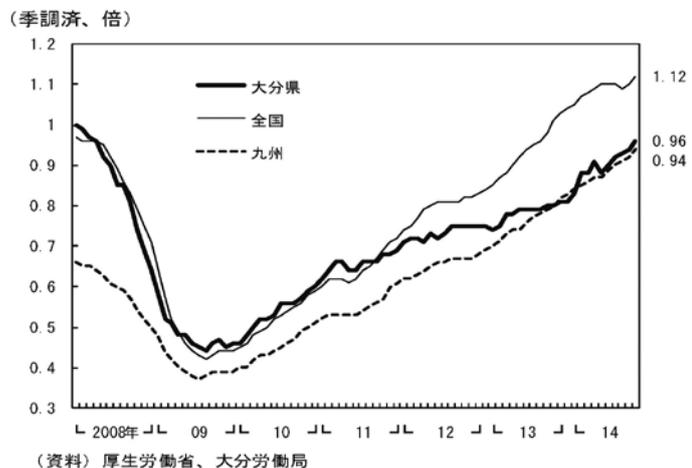
資料 12

3. 設備投資

	13年度 (実績)	14年度 (計画)		上期		下期	
		修正率	修正率	修正率	修正率		
製 造 業	▲ 24.1	▲ 3.4	▲ 5.0	▲ 5.8	▲ 9.2	▲ 1.2	▲ 0.9
非 製 造 業	29.4	▲ 1.0	1.8	9.5	▲ 1.2	▲ 9.1	4.7
全 産 業	▲ 5.9	▲ 2.3	▲ 1.9	1.0	▲ 5.5	▲ 5.1	1.7
(参考) 全国<全規模・全産業>	5.6	5.5	1.2	3.8	▲ 6.3	6.8	8.1

(前年度比・%)

4. 雇用(有効求人倍率)



資料 13

物流分野における労働力不足と モーダルシフトについて



国土交通省総合政策局
物流政策課 課長補佐
土居佳以

日時 平成 27 年 1 月 30 日 (金)
場所 大分オアシスタワーホテル

主催 公益財団法人九州運輸振興センター
公益社団法人大分県トラック協会
助成 日本財団
後援 国土交通省九州運輸局 J R九州

皆さんこんにちは。国土交通省総合政策局物流政策課の土居と申します。本日はこのような機会を与えて頂き感謝しております。

まず始めに、私が働いております物流審議官部門という部門について、少しお話をさせて頂きます。

国土交通省は各種の物流の輸送モード、トラックをはじめ、鉄道、海運、そして航空、倉庫業、港湾などの輸送交通インフラを所管しています。物流審議官部門は、その政策に横串を通すような機能を果たしている、物流政策の調整・連携、各部署の調整・連携を担う他、国土交通省以外の経済産業省や環境省などの他省庁との連携も担っているところ です。物流は幅広い分野にまたがる課題ですので、2013年、国土交通省に物流審議官というポストが新設され、物流政策の総合調整機能が強化されました。

物流政策において、今一番の課題は労働力不足による諸問題です。本日は物流分野における労働力不足にスポットを当てるとともに、モーダルシフトも関連付けて、お話しさせて頂きたいと思えます。

労働力不足というのは、モーダル

シフトはじめ物流の効率化を促す物流のありかたを変えるような、重要な問題だと認識しています。国の施策としてどのようなことを考えているか、総論的なお話になつてしまっているのですが、紹介していきたいと思えます。

講演の流れとして、まず今の物流を取り巻く現状についてお話をした後、物流分野における労働力不足の現状についてお話ししたいと思います。その後、物流分野における労働力不足問題への対応としまして、3つの柱に分けてご説明致します。1つ目の柱は新規就業促進の取組みについて、2つ目に労働力減少に伴う物流の効率化・省力化について、3つ目に今回のテーマであるモーダルシフトについてです。これは30年来ずっと継続している、トラックから海運や鉄道などへの大量輸送機関への輸送のシフトの取組です。これまでは地球温暖化問題が大目的でやってきたものですが、こういった大量輸送機関を活用することが労働力不足問題にも寄与するとして、改めて注目を浴びているところです。

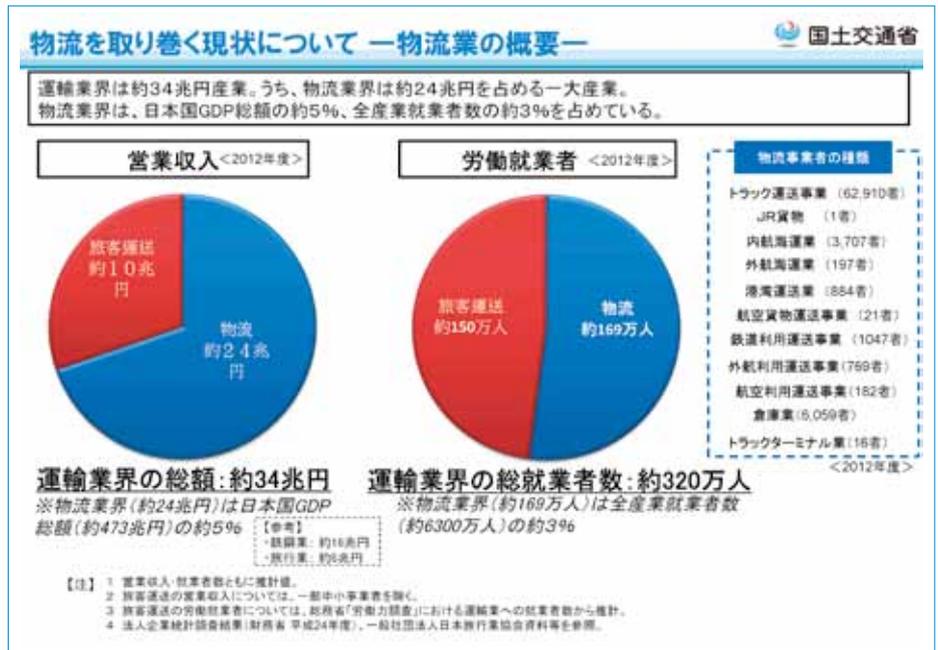
それでは、本日のテーマに入りたいと思えます。

1 物流を取り巻く現状

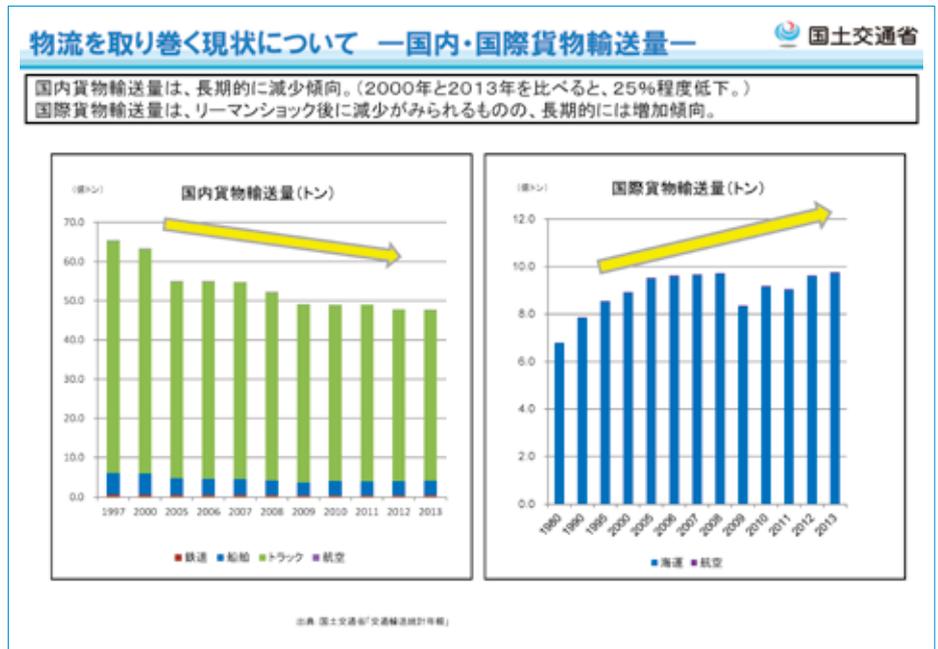
運輸業界は約34兆円産業となつていて、うち物流業界は24兆円、旅客運送が10兆円で、物流が運輸業界において一大産業であるということがわかります。また、これが日本のGDPの約5%を占めていて、物流が経済活動を支えるインフラであることはもちろんのこと、それ自体が一つの大きな産業であると言えます。労働就業者の数でも、約170万人と、全産業の約3%を占めています。(資料1)

内訳ではトラック運送事業者が営業収入14兆円超、従業員数144万人と大きなウェイトを占めています。特筆すべきは中小企業率で、一部航空輸送など例外もありますが、概して中小企業率が高い産業であるということが言えると思えます。輸送量については、国内貨物輸送量が長期的に減少傾向で、2000年と2013年では、25%程度低下しています。要因としてはいろいろ考えられると思いますが、やはり少子高齢化による貨物需要の減少などがあるとあります。

それに対して国際貨物輸送量は、リーマンショック以降に一時ガクッ



資料 1



資料 2

と下がっていますが、長期的には増加傾向であると言えます。(資料2) 一方で、物流の中身のあり方を見ると、貨物1流動当たりの重量が0.1トン未満、一番小さなロットなのですが、このウェイトが1990年以降どんどん増えている、小口化が進行しています。小口化が進行して

いる分、多頻度輸送になっていて、その要因としては、近年のネット通販増加により宅配のニーズが多くなっていることが考えられます。ラストワンマイルと言われますが、最後の数キロメートルの輸送において、事業者の負担が増しているのではないかと思います。

物流業界は極めて重要な産業です。旅客運送の方が一般の皆様の方に触れがちなかもしれませんが、規模が旅客運送の2・4倍もあります。先ほども言いましたが、GDPの3%も占めています。このように重要な物流業界について、今直面する課題として厳しい経営

でも宅配のネットワークを維持して欲しいなど、多様な課題と直面しています。 こういった課題を踏まえ、物流政策の今後の方向性としては、まず、経済の発展を支え、様々なニーズに応える物流の実現ということがあり

環境があります。 物流をめぐる課題としては、メーカー等の荷主の海外移転に伴う輸送・保管需要の減少があります。生産拠点が海外に移転してしまつて、荷物の量が減少するというものです。 また、人口減少・高齢化に伴う輸送・保管需要の減少です。そして、本日の講演のテーマでもある労働力不足、さらにそれに伴う諸コストの上昇、人件費などの上昇といった課題があります。 ここまでは業界内の課題ですが、外的要求水準の高まりもあります。荷主さんからのコスト削減要求、輸送品質の向上要求や即日配送要求などいろいろあることがあると思います。それから強まる社会的な要請への対応。災害時にも途切れない物流にして欲しい、環境負荷軽減、事故を起こさないように安全対策をして欲しい、過疎地など条件不利地域でも宅配のネットワークを維持して欲しいなど、多様な課題と直面しています。

また、人口減少・高齢化に伴う輸送・保管需要の減少です。そして、本日の講演のテーマでもある労働力不足、さらにそれに伴う諸コストの上昇、人件費などの上昇といった課題があります。 ここまでは業界内の課題ですが、外的要求水準の高まりもあります。荷主さんからのコスト削減要求、輸送品質の向上要求や即日配送要求などいろいろあることがあると思います。それから強まる社会的な要請への対応。災害時にも途切れない物流にして欲しい、環境負荷軽減、事故を起こさないように安全対策をして欲しい、過疎地など条件不利地域でも宅配のネットワークを維持して欲しいなど、多様な課題と直面しています。

また、人口減少・高齢化に伴う輸送・保管需要の減少です。そして、本日の講演のテーマでもある労働力不足、さらにそれに伴う諸コストの上昇、人件費などの上昇といった課題があります。 ここまでは業界内の課題ですが、外的要求水準の高まりもあります。荷主さんからのコスト削減要求、輸送品質の向上要求や即日配送要求などいろいろあることがあると思います。それから強まる社会的な要請への対応。災害時にも途切れない物流にして欲しい、環境負荷軽減、事故を起こさないように安全対策をして欲しい、過疎地など条件不利地域でも宅配のネットワークを維持して欲しいなど、多様な課題と直面しています。

ます。物流の高度化と効率化は長らく取組んでいることですが、これらの取組を強化していくことが重要となっています。

次に今日の講演のテーマでもある、労働力不足対応・高齢化対応としまして、後ほど詳しくお話ししますが、生産性の向上、労働条件の改善、さらにイメージアップにより身近に感じる物流業界にすることが大事です。今年初めて日本物流団体連合会さん主催で、各業種の物流業界団体に集まって頂き、合同のインターンシップをしたり、つい先日には学生さんを集めて合同の企業説明会をしたりしています。学生さんからも非常に好評で、物流の社会的意義が良くわかりました、というような感想を頂いています。こういった取組みによって、若い人たちにも身近に感じてもらえる物流業界にしていくことが重要になってきます。

そして輸送・保管需要の創出として、我が国物流事業者の海外展開への支援、農産物等の輸出促進のために、野菜の鮮度を保ちながら運ぶというような物流改善などがあります。

さらに、今日のテーマでもあるモデルシフトへの取組。これまで

も続けてきていることですが、新たなテコ入れが必要となっています。それから地方創生の政府の取組とも関連しますが、地域物流ネットワークの維持・改善。過疎地等においては宅配ネットワークの維持が問題となっていますので、NPOや地方の自治体などと連携して、新しい物流を構築していくことを検討しています。高齢者などの見守り支援等と提携したサービスを行うことも考えています。

また、災害に関しても、地震災害発生時などに物流事業者さんには支援助物資物流などで重要な役割を果たして頂いていますが、このような取組を支援する為に、非常用電源装置などに対する補助を行っています。さらに適正・安全な事業遂行の確保ということで、適切な監査等に取り組んでいきたいと思っています。

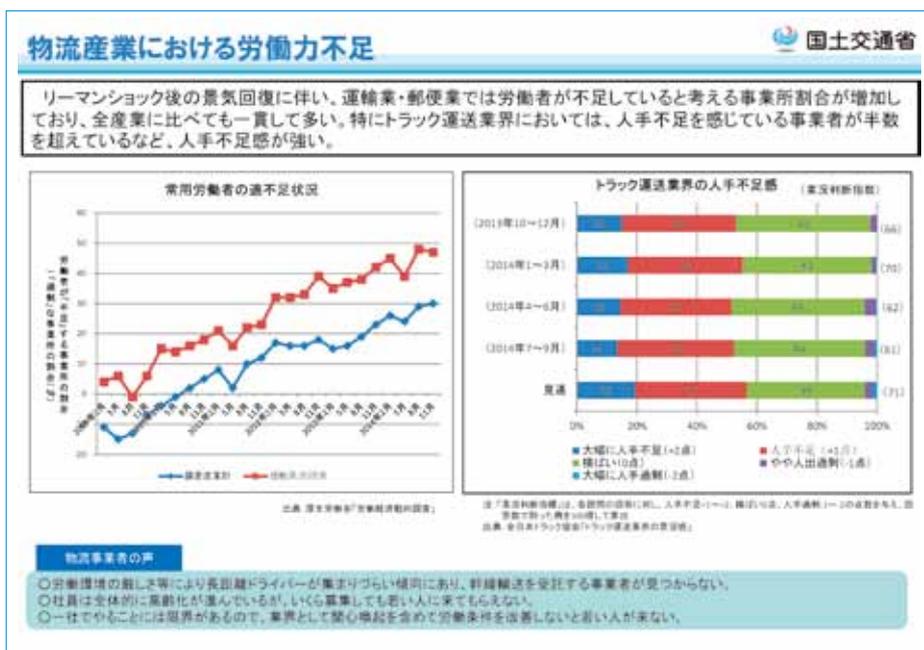
2 物流分野における労働力不足の現状

厚生労働省が行った「労働経済動向調査」によると、労働力不足を感じているのは全産業の中でも、運輸業、郵便業の事業者の割合が高く

なっています。(資料3) 特にトラック運送業界については、半数以上の事業者が、労働力、人手不足を感じているということです。全産業に関しての有効求人倍率では、平成20年のリーマンショックで一時的くと落ち込みましたが、少しずつ上昇してきています。平成25年12月を見ると、じりじりと有効求人数が上回って、この傾向がもっと顕著だったかと思えます。

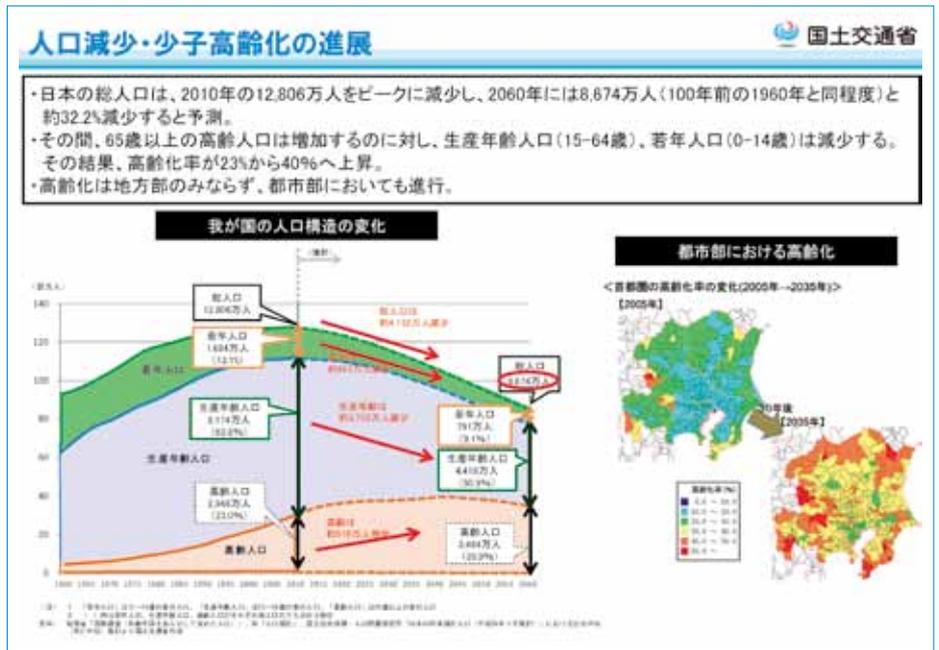
人口減少、少子高齢化では、日本の総人口は、2010年頃の1億3千万人をピークを境に減少し続けていて、2060年には8,674万人になるのではないかと予測されています。(資料4)

その間、65歳以上の高齢人口は

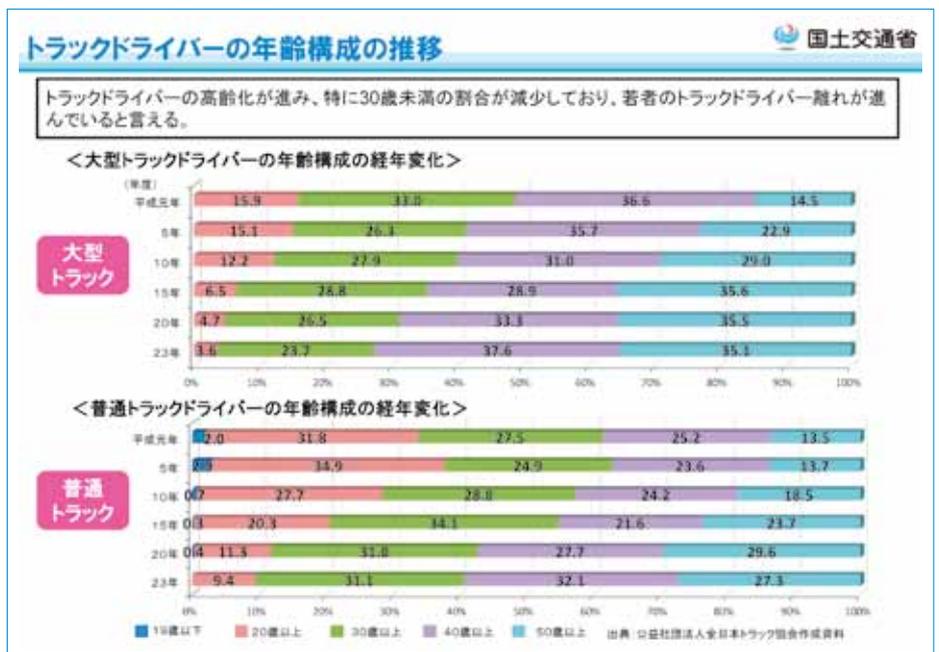


資料 3

増加するのに対し、生産年齢人口、若年人口は減少すると予測されます。その結果、高齢化率が23%から40%へ上昇、これは地方部のみならず都市部でも進行するということですが、この傾向をトラックドライバー年齢構成にあてはめてみると、大型ト



資料 4



資料 5

トラック、普通トラックともに、やはり若い人の割合がぐっと減ってきています。(資料5) 平成23年でみると大型トラックですと70%以上が4～50代、普通トラックですと、60%以上が4～50代ですので、高齢化が着実に進行しているということがわかります。このような状況をふま

え、政府においても、物流産業の労働力不足対策を成長戦略として打ち出しています。この成長戦略では、交通関連産業等における雇用管理改善、マッチング対策、人材育成など、若者をはじめとする人材の確保、育成対策を推進するとしています。いわゆる「骨

太の方針」では、人材不足が懸念される建設業、運輸業、造船業などの分野における人材確保・育成対策を総合的に推進するとされています。

まず、新規の就業促進に向けた施策として労働環境の整備、具体的には女性用トイレや更衣室の整備をす

3 物流分野における労働力不足問題への対応

ここでまず、物流産業における労働力不足に係る論点を整理して考えたいと思います。

1点目、物流は我が国の経済社会にとって不可欠な社会インフラ。社会基盤であり、円滑な物流の確保が不可欠であるため、労働力不足への対応が必要となってくるということ。

2点目に、労働力不足問題は、短期的な需給ギャップの改善の観点のみならず、今後確実に進む中高年齢の退職及び人口の減少を踏まえた、中長期的観点からの対策を講じる必要があるということ。

3点目として、このため、女性等にとつて魅力的な職場環境作り等により、物流分野への新規就業を促進することや、これと併せて、少ない人数でも持続可能となるための物流の効率化、省力化に取り組みが必要であり、これらの観点から、以下の施策を総合的に推進することが必要となつてきます。



ることによって、女性にとっても働きやすい職場にする。また、後ほど説明しますが、中継輸送の促進等により就業環境のあり方を改善していく、ということを考えています。

2 番目には業界イメージの改善。まだまだ物流業は3Kと表現されることもあると思いますが、そういったイメージを変えていこうということとです。パンフレットの作成、女性採用PRサイトのトラガールサイトというのをご存じかもしれませんが、学生用の合同インターンシップを開

催するなど業界のPRをしていくということを考えています。

3 番目に女性や若者等への積極的なアプローチとして、経営者等が女性の採用に取組むということを、メッセージとして発信することなどがあります。

4 番目に人材育成として、社員研修の充実や、船関係では船員養成支援など多くの取組が考えられます。

物流の効率化、省力化については、大量輸送機関の活用、本日のテーマのモーダルシフトや大型・高度化物流施設の整備などによる大量輸送の推進。コンテナラウンドユーザー（帰り荷の確保による空荷輸送の削減）の推進。また、増加する再配達の削減にも取組む必要があると考えています。

3 (1) 物流分野への就業促進による労働力不足対策

物流産業における労働力不足対策としては、物流審議官部門で、昨年の4月に物流問題調査検討会を設置しました。内航やトラック分野での輸送能力不足の懸念に対して、物流の実態を踏まえて検証しながら、行政と関係業界の代表者と認識の共有

を図りつつ、労働力不足の対応策について検討を行っているところであります。2014年12月1日の第4回検討会において、労働力不足対策アクションプラン策定に向けた中間整理を公表致しました。年度末にはアクションプランをとりまとめる予定となっております。

トラック運転手関係では、「自動車運送事業等における労働力確保対策について」が、2014年7月、国土交通省自動車局から公表されています。船員関係についても同年の4月に交通政策審議会海事分科会基本政策部会が設置されており、内航・外航船員さんの確保・育成について検討を進めているところです。

去年の7月公表の「トラック自動車運送事業等における労働力対策について」の概要をみると、トラック運送業界において人手不足感が増していることがわかります。就業者の労働環境、特に中小型のトラックの所得額について、建設業や全産業と比べても低く、その反面労働時間は長くなっています。平均年齢も全産業や建設業と比べて高い状況にあります。これについては、トラック業界の3Kイメージが一般に比べて強いことや、ドライバーのキャリア

アップイメージが描きにくいことがドライバー不足のひとつの要因と考えられます。そのための取組として業界イメージの改善とキャリアアッププランの提示の取組を進めているところです。また、これまで進まなかった若年層や未経験者の採用及び定着の促進、さらには経営者による戦略的なりクルートが実現するため支援が必要となってきます。これらの対策として、国土交通省のホームページ、全ト協ホームページなどのPRサイトを大幅刷新したり、経営者に対する啓発強化、学校教育の現場との連携強化、それから中型免許制度改正への積極的対応などを行うこととしています。

女性の進出状況ですが、ドライバーで見ると全産業や建設業と比べ、女性の割合が2・2%、全産業の42・8%と比べると非常に低くなっています。これに対して、まず経営者の意識改革に資する取組等が必須となってきます。国土交通省としましては、平成32年までに女性トラックドライバーの倍増を目標としています。

国土交通省の来年度予算では女性、若年層等の新規就労・定着を促進するための3本柱として、採用か

中型免許問題について

<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2トトラックの例>



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)

<貨物自動車に係る運転免許制度の在り方に関する有識者検討会(警察庁)>

- ▶ 中型免許制度導入後の安全面での効果検証を行うとともに、車両重量等に対応して必要とされる運転技能、諸外国の貨物自動車運転免許制度の動向等を把握
- ▶ 現在の貨物自動車に係る運転免許制度の課題を明らかにしつつ、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、報告書を策定予定
- ▶ 平成25年9月26日に第1回、12月17日に第2回、26年4月15日に第3回、6月10日に第4回、7月4日に第5回開催。7月10日に報告書を公表。

資料 6

中型免許問題について (免許制度の概要)

中型免許制度導入前

<車両総重量> 8トン 11トン

普通免許 (18歳以上) | 大型免許 (20歳以上、経験2年以上)

現行(平成19年6月2日施行)

<車両総重量> 5トン 11トン

普通免許 (18歳以上) | 中型免許 (20歳以上、経験2年以上) | 大型免許 (21歳以上、経験3年以上)

C案(4月開催の第3回検討会において提示)

<車両総重量> 3.5トン 7.5トン 11トン

普通免許 (18歳以上) | 新区分免許 (18歳以上、☆教習の時間、内容等を今後検討) | 中型免許 (20歳以上、経験2年以上) | 大型免許 (21歳以上、経験3年以上)

資料 7

ら定着まで一貫した取組、働き方を
変える抜本的な取組、自動車整備業
における外国人材活用の取組を挙げ
ています。

採用から定着まで一貫した取組で
は、女性・若年者雇用の先駆的モデ
ル事業等として、モデルケースを作
り、先進事例を収集・分析して、そ

れをガイドラインにまとめ、広く皆
さんに取組んでいただけるよう、普
及啓発等を実施すべく検討している
ところです。

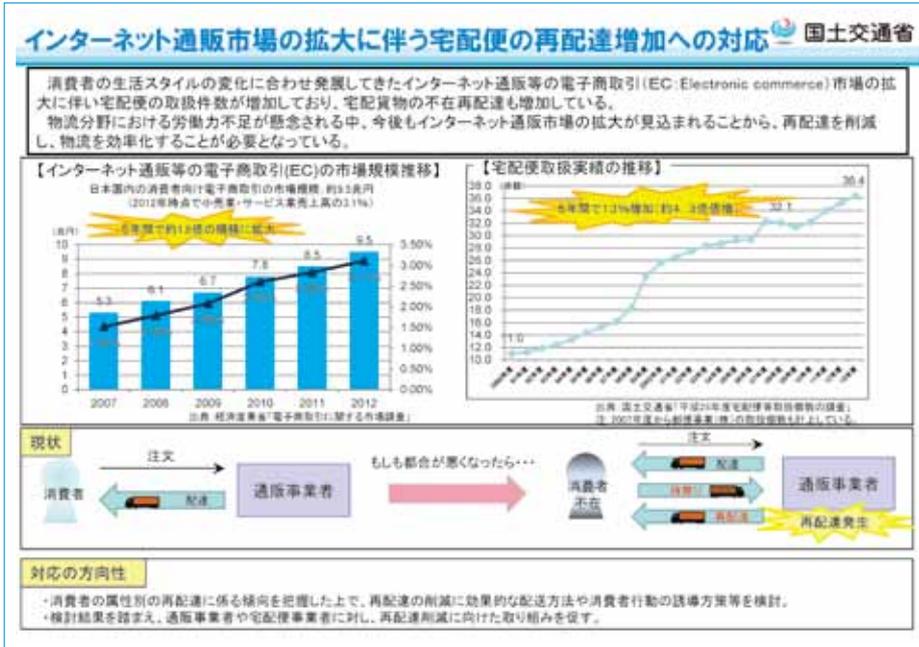
働き方を変える抜本的な取組とし
ては、IT等を活用した中継輸送実
証実験があります。例えば往復で2
日かかるところだと、帰宅できない

ので家庭を持つ女性には難しい就業
形態になっていきました。この働き方
を変えるため、中間地点で、一旦、
他の人にバトンタッチして、いわば
リレー方式で輸送をしていけば、日
帰りができる。このような輸送のあ
り方について検証していきます。

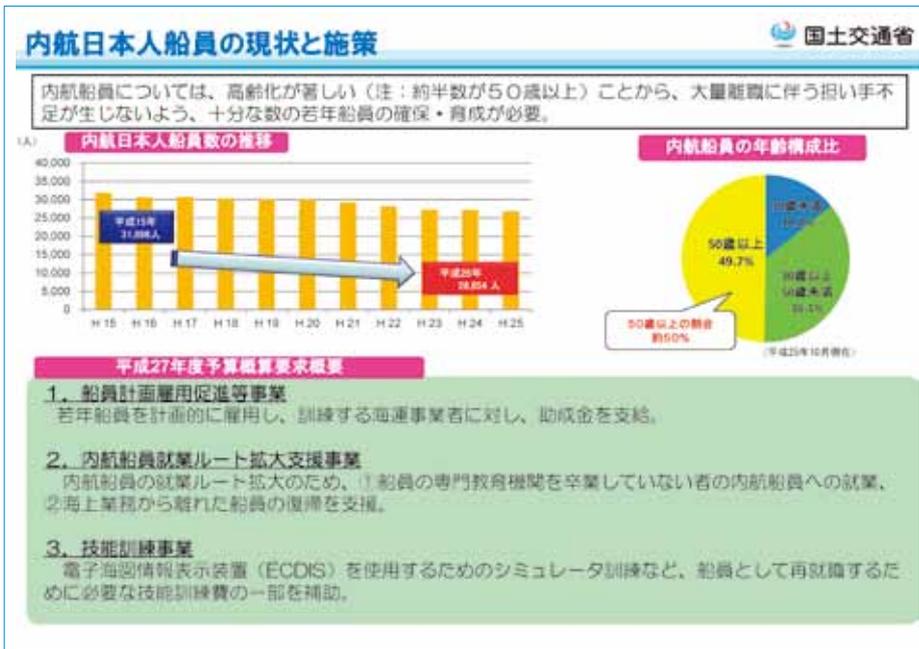
自動車整備事業における外国人材

活用の取組では、物流業からは少し
離れますが、外国人技能実習制度に
ついて円滑に進むようマニュアル作
成等の取組を行っています。

次に、中型免許問題についてで
す。(資料6・7)平成19年に「中
型免許」という区分が追加され、普
通免許で運転できるトラックの範囲
が縮小しました。一方で、域内輸送
を担う2トン小型車では、ハイブ
リッドトラックやCNGトラックの
台頭で、車両総重量が5トンを超え
る小型車が増加しています。現在、
普通免許を取得したものの、高卒直
後の若いドライバーには総重量5ト
ンを超えるトラックが運転できない
ようになっていて、ドライバーの勤
務や採用が制約されています。警察
庁において、このような運転免許の
あり方について有識者検討会で検討
し、昨年7月に報告書が出たところ
です。現在の貨物自動車に係る運転
免許制度の課題を明らかにしつつ、
安全で現況の実態に即した運転免許
制度の在り方について検討が行われ
ました。高校卒業直後のドライバー
でも5トン以上のトラックを運転で
きる新しい制度を策定しようという
流れになっています。具体的には、
現行の中型免許制度では20歳以上、



資料 8



資料 9

が、これがなかなか難しい問題と なっています。消費者の属性別の再配達にかかる傾向を把握した上で、 どうしたら再配達を削減できるの か、効果的な配達方法や消費者行動の誘導方策を今後、検討していきたいと考えています。

また、非常に深刻な問題として、 手待ち時間や付帯作業の問題があり ます。トラック運送業における下 請・荷主適正取引推進ガイドライン というものがありますが、ここに手 待ち時間の改善等に関する内容を盛り 込むというのが考えられています。 手待ち時間というのは、その受け 荷主さん、着荷主さんの元に着いて から、荷役を開始するまでにしば らく待機させられたり、並んだり 等、時間の拘束があるというもので す。日本路線トラック連盟さんのア ンケート結果によると、配達時に1 時間以上の手待ち時間があると回答 した方の割合が24・5%、集荷時に 1時間以上の手待ち時間があると回 答された人の割合が7・4%となっ ています。割合が最も高いのは配送 センターで、大規模な配送センター での1時間以上の手待ち時間がある と答えた方が45・2%となっています。こうした状況が、トラックドラ

経験2年以上という条件になってい ますが、新区分免許を作って、3・ 5トンから7・5トンまでのトラッ クを18歳以上でも運転できるように しようというものです。併せて教習 の時間や内容を今後検討するとい う ことになっていきます。今後、国会で 道交法の改正が出されると思います

が、自動車教習所の準備などもある ので、この新しい制度が導入される までには、もう少し時間がかかるか もしれません。

次に同じくトラック関係ですが、 インターネット通販市場が急激な勢 いで拡大していて、これに伴い宅配 便の個数が増えています。(資料8)

しかし、共働きの方などは、なか なか平日日中は在宅していません。そ こで再配達の問題が生じてきます。 宅配業者が配達に行っても、不在で 荷物を持帰ることになる、これが就 業環境・就業時間の負担を増してい ます。この再配達の削減というのが 労働力不足に資するかと考えています

イバターの就業意欲や労働環境を下げていると考えられます。手待ち時間の改善を促すためには、ガイドラインに、こういった手待ち時間が発生する商慣行は改めていくべきだということを明記するということも考えられています。この取組は自動車局で行っていますが、荷主だとか受け荷主、配送センターに浸透させていくことが重要かと考えています。

船員関係ですが、船員も同じく高齢化の問題を抱えています。長期的に見ても船員数は減少傾向となっています。(資料 9) 平成 25 年 10 月現在、50 歳以上の割合が 49・7%で約半分、30 歳未満では 14・2%となっています。これに対する施策として、まず船員計画雇用促進等事業では、船員を計画的に雇用促進するための助成金の支給。そして内航船員就業ルート拡大支援事業、これは内航船員さんの就業ルートを拡大するための支援。さらに技能訓練事業では、電子海図情報表示装置を使用するためのシミュレータ訓練などの経費を、一部補助するという取組を行っています。

最初の船員計画雇用促進等事業をもう少し詳しく説明しますと、平成 20 年の海上運送法の一部改正によ

り、内航船員、内航海運事業者が日本船舶・船員確保計画を作成できるという仕組みができました。この計画を認定してもらうためには、船員の経験がない者、船員教育機関を卒業した者以外の者等について、採用及び訓練を行う計画であること、また、訓練についても採用する者に応じて、資格取得のための訓練その他の必要な訓練を計画的に実施するものであること、という要件があります。国土交通大臣からこの計画が認定されると支援が受けられるというものです。

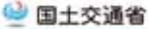
この支援には、船員計画雇用促進助成金(新人船員を試行雇用した時の助成)と、新規船員資格取得促進助成金(新人船員に必要な資格の取得費用の 1/2 を助成するもの)があります。これは従来どちらかを選択して助成を受けられるというものでしたが、平成 24 年以降は、零細な一杯船主がグループ化などを実施した場合、両方の措置が受けられるようになりました。

もう 1 つ、2015 年度から新しく始まる支援事業で、内航船員の就業ルートを拡大しようというものです。何年かかけて専門の教育機関を卒業しないと資格が取得できないと

いう状況を変えべく、新たに 6 級海技士という短期養成制度が新設されました。2・5ヶ月の座学教育と 2ヶ月の乗船実習で、この 6 級海技士の資格をとることができるといえるものです。この制度の拡大のための支援措置やこれに伴う事務処理システムプログラムの改修などを行うこととされています。

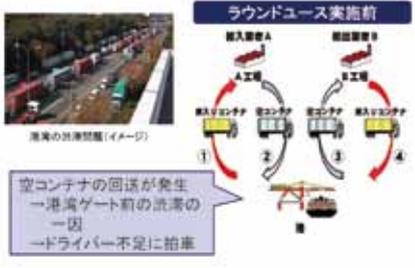
3 (2) 物流の効率化・省力化

まずコンテナラウンドユースの促進についてです。(資料 10) 特に京浜港などで、港湾周辺の道路の渋滞が問題になっていて、長い待ち時間や周辺の環境悪化への影響も問題になっています。これらの要因の 1 つ

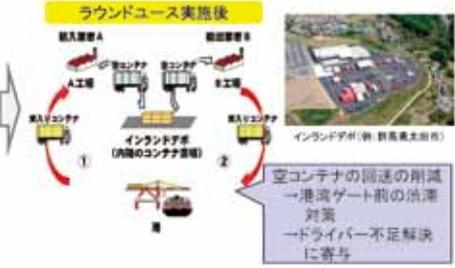
 国土交通省

コンテナラウンドユースの促進

○現在、輸出入コンテナ輸送では、空コンテナの回送が発生しており、非効率。内陸のコンテナ置場(インランドデポ)を活用し、海上コンテナを融通し合う仕組み(ラウンドユース)を構築することにより、物流の効率化(輸送コスト削減、港湾の渋滞緩和等)やこれを通じたドライバー不足の緩和を実現することが重要。



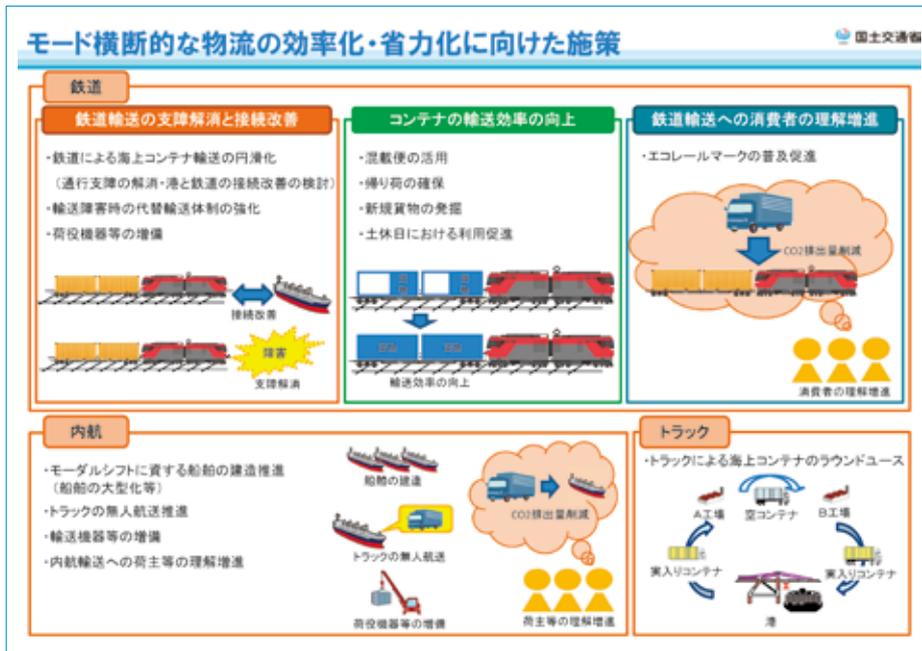
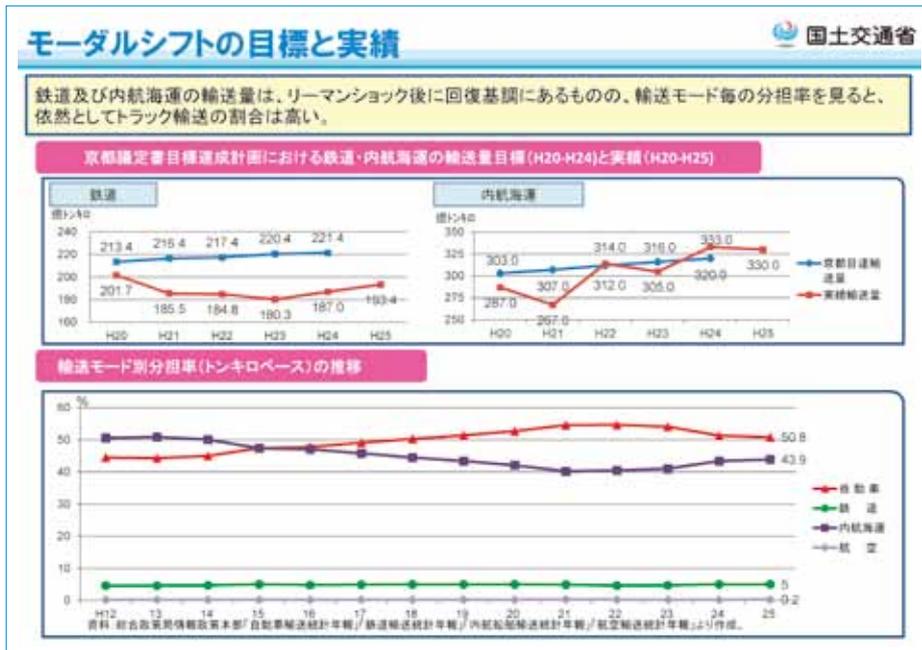
ラウンドユース実施前



ラウンドユース実施後

国際海上コンテナの流動状況の把握、ラウンドユース成立向上方策とその導入課題の検討等により、ラウンドユースの促進を図る。

として、輸出入輸送での、空コンテナ輸送が考えられます。港で輸入業者が実入りのコンテナを積み工場に持って行き、空になったコンテナをまた港に戻す。逆に輸出業者が輸出するときには、空コンテナを港から持って来て、実入りのコンテナを積んで、港へ持って行く、というよう



モーダルシフトを促進するための、モード横断的な物流の効率化・省力化に向けた施策として、鉄道輸送では、鉄道輸送自体の使い勝手を改善していくということが重要である。(資料12) 鉄道による海上コンテナ輸送を円滑化させるために通行

京都議定書の目標達成計画における目標と実績についてですが、輸送毎の分担率を見ると、割合の大きな順でいくとトラック輸送がトンキロベースで50・8%、内航海運で43・9%、鉄道は5%となっています。内航海運について補足しますと、石油や鉄鉱石など、もともとトラックで運ぶことが想定されないようなものが入っています。これを雑貨に限って、モーダルシフトが可能な同じベースで揃えてみると、ぐっと割合が減って15%程度になると思います。(資料11)

点施設には支援措置を設けています。支援措置には税制特例、施設の立地規制に関する配慮、中小企業等に対する資金面等の支援などがあり、これによって総合的に物流を効率化させていくというものです。

3(3) モーダルシフトの取組

に空コンテナ輸送が発生し、非効率のようになっていきます。ラウンドユースでは、内陸にあるインランドデポに輸入業者が空になったコンテナを置く、その空になったコンテナを輸出業者が持つて港に行けば、大きく見えて一回の往復で済むということになります。こうした輸送の効率化を通

じ、ドライバー不足の緩和や港湾ゲート前の渋滞緩和にも寄与するというものです。このラウンドユースの取組を進めるために、輸入業者と輸出業者のマッチング等が課題となつていますが、この検討を促進を図っていききたいと思います。倉庫に関しては、物流拠点を集約

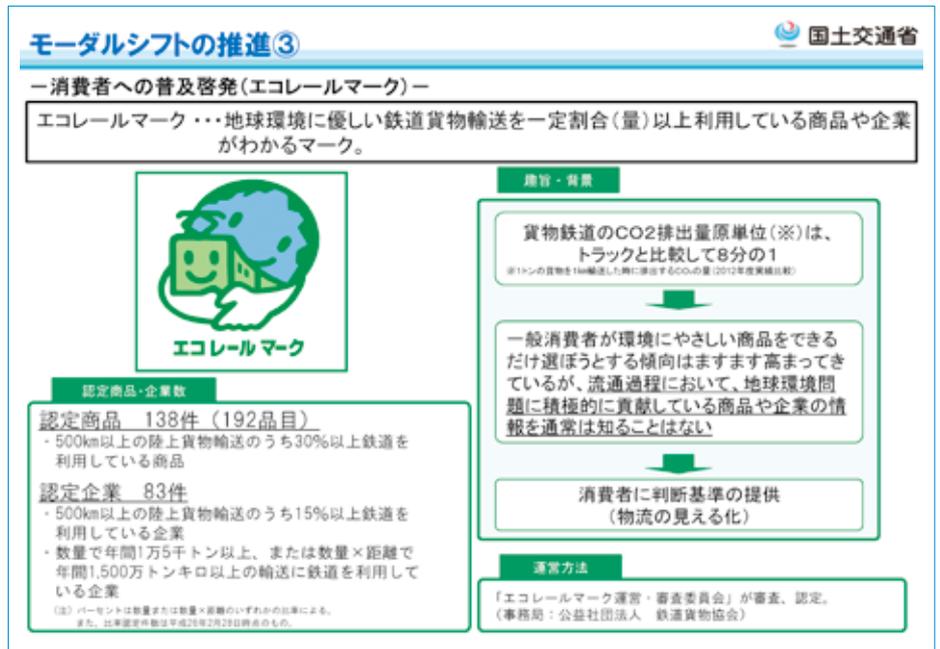
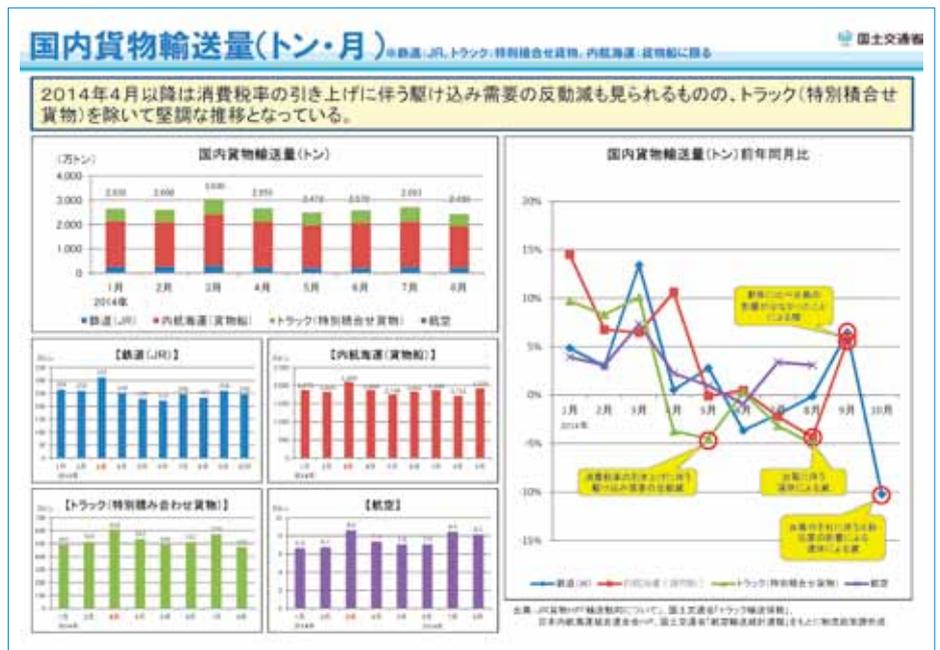
化、自動化していくという取組を行っています。総合効率化法の基本方針適合性の審査・認定を物流拠点施設において行っています。要件には規模、機能、立地や主要なインフラに近いとか、流通加工機能を備えているなどがありますが、これに合

支障を改善し、港と鉄道の接続を改善していく。また、災害などで輸送障害が起きた時に、代替輸送をどのように迅速に確保できるのか。荷役機器も不十分ですので、そういったものを増備していく必要があると思います。コンテナ輸送効率の向上としては、コンテナの中に空きスペースが

あるという状態を解消するために、複数荷主で混載便にする。また、関東から東北に向かう鉄道などでは、行きは鉄道などに荷物が積まれていても、帰りの荷物がなく、ということがあるので、帰り荷の確保の促進が重要です。また、同様に新規貨物の発掘や土日や休日における利用促

進におけるPRなど、荷主さんへの営業努力が必要になるかと思えます。他にも鉄道輸送の消費者への理解増進、鉄道輸送している企業は環境に優しいということをもっと積極的にPRしていく、ということが必要だと思えます。

内航に関しては、船舶自体の大型化、モーダルシフトに対応できる船舶の建造を推進するということや、主にフェリーを念頭においてですが、トラックの無人航送の推進が考えられます。これは、ドライバーさんは船に乗込まず、着港したところで別のドライバーが乗込む、そのような取組ができるのではと考えています。また、荷役機器等の増備、内航輸送への荷主さんへの理解増進、ということを考えています。



参考までに短期の国内輸送状況を紹介します(資料13)。2014年3月の輸送量が、いずれの輸送モードにおいてもピークになっていて、これは消費増税前の駆け込み需要だと思われれます。その後やはり、反動減が見られましたが、概して、今は堅調な推移となっています。鉄道輸送に関しては、2014年は特に台風の影響で一部区間運休などがあり、まだ復調しているとは言えない状況です。

一方で運賃についても、どの輸送モードでも、運賃が値上がりすると見込んでいる荷主さんが多いという状況で、この傾向がしばらく続くのではないかと思います。

モーダルシフトの推進施策です

が、まず運行経費補助というものが
あります。これは、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
の一部を補助するというものです。

次に鉄道に限ったものですが、J
R貨物と利用運送事業者が、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、経費の一部を補助するという制
度があります。

そしてシャーシ等の設備購入経
費補助ということで、船舶と鉄道、
両方を対象として、中距離、長距
離輸送のモーダルシフトを促進す
るため必要な設備導入経費の補助
をしています。

これから新しく始める取組もあ
ります。鉄道に特化した取組みで
すが、現在、輸出入のコンテナ貨
物の内、国内輸送の9割以上がト
レーラーに頼っていて、鉄道輸送
があまり活用されていないという
状況です。

その1つの課題として、40フィー
トの背高コンテナについて西日本や
北陸の方では、一部トンネルの高さ
が足りず、通行できないところがあ
ります。そこで車高を30cm低くした
コンテナ車（低床貨車）を開発し

て、低いトンネルにも対応できるよ
うに、実証実験しようということ考
えています。

モーダルシフト推進のための消費
者への普及啓発としては、モーダル
シフトに取組む荷主企業にエコレ
ルマークというものを認定していま
す。（資料14）認定を受けるために
は、商品では500km以上の陸上貨
物輸送のうち30%以上鉄道を利用し
ているもの、企業では500km以
上の陸上貨物輸送のうち15%以上
鉄道を利用している等の要件が必
要となります。エコレールマーク
を使うことによつて、消費者が、
この企業は環境に優しいというこ
とがわかるようにする取組みで、
「物流の見える化」を促進するもの
です。これは船舶についても同様
に、エコシッピングマークというもの
を認定しています。

次にグリーン物流パートナーシッ
プ会議についてですが、これは平成
17年から始まっています。国土交通
省、経済産業省、物流連、日本ロジ
ステイクスシステム協会の4者で主
催していて、毎年優良事業を表彰し
ています。2014年の国土交通大
臣表彰ではスカイリータウンで館
内配送をしている佐川急便（株）さ

んが表彰されています。

最後になりましたが、その他の取
組も少し紹介したいと思います。

総合施策物流大綱を5年ずつ閣議
決定していますが、直近の総合施策
物流大綱でも、3つの柱の1つがや
はり、モーダルシフトをはじめとし
た環境負荷の低減に向けた取組で
す。このように国土交通省各部門及
び関係省庁とが総合的な物流施策に
ついて継続的に推進し、毎年、この
推進状況をフォローアップするとい
うことになっています。

女性活躍に向けてということでは
昨年「全ての女性が輝く政策パッ
ケージ」というものが政府の、全
ての女性が輝く社会づくり本部に
おいて決定されました。その中
にはトラック業界で働く女性、トラ
ガールなどを希望する女性の就労
及び定着を支援するための取組も
あります。女性が働きやすい職場
環境の整備や関連する調査研究、
表彰、業務の魅力に関するPRな
どを継続していくということが明
記されています。

国土交通省では、日本の経済に
とつて重要な物流分野に関し、これ

からも様々な施策を推進していき
たいと思っています。

本日の講演は以上でございます。
ご清聴ありがとうございました。

