

「新しい資本主義と地方創生を支えるための物流改革」

—物流を取り巻く諸課題への対応—

(中間とりまとめ案)

物流は、我が国の国民生活や経済活動、地方創生を支える重要な社会インフラであり、我が国経済の力強い成長や、より豊かな国民生活の実現等のため、その機能を十分に発揮させていく必要がある。

一方、物流分野においては、人手不足や労働生産性の低さといった課題に対応するため、デジタルトランスフォーメーションの推進や働き方改革の推進が求められているほか、カーボンニュートラルへの対応にも迫られている。

そのような中、新型コロナウイルス感染症の流行拡大による海上物流の混乱や、ロシアによるウクライナ侵攻などの影響による燃料・物価価格の高騰により、物流関係者は大きな影響を受けており、先行き不透明な状況が続いている。

こうした社会経済情勢のなか、物流が直面する様々な喫緊の課題に迅速に対応し、物流がその機能を十分に発揮し続けることができるよう、以下に掲げるような対策について、令和4年度の骨太の方針及び成長戦略においてもしっかりと位置付け、必要な予算を確保して、強力に推進していくべきである。

1. 物流・商流におけるDXや標準化の促進

物流や商流におけるDXや標準化を推進し、サプライチェーン全体の効率化を図るため、以下の対策が必要である。

(1) デジタル化や自動化・機械化の更なる推進

物流業務の自動化・機械化を推進するため、物流用ロボットの導入や事業者間のデータ連携等に対する支援を行うこと。また、従来アナログな手法が主流となってきた物流関連の各種手続きのデジタル化の推進を図ること。

(2) 輸送機関の技術開発の促進（自動運転、自動運航船等）

高速道路でのレベル4自動運転トラックやそれらを活用した高度物流シス

1 テムの実現に向けた取組の継続的な推進を図るほか、自動運航船の実用化に
2 に向けた技術開発・調査等を進めること。

3 4 **(3) 物流標準化・パレット化に向けた取組の推進**

5 物流業務の共同化や企業間のデータ連携による効率化等を推進するため、
6 外装、パレット、コードなど、物流を構成する各種要素の標準化を推進する
7 こと。さらに、パレット化については、荷役作業の効率化等を図るべく、関
8 係者が連携し、優先して取組を推進すること。

9 10 **(4) 港湾での非接触・非対面やデジタル化の推進**

11 民間事業者間の物流手続等を電子化する「サイバーポート」の取組や、良
12 好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するための「ヒトを支援するAI
13 ターミナル」の各種取組を推進すること。

14 15 **2. 物流分野における担い手の確保と物流構造改革の推進**

16 物流業界の構造的な課題を解決し、物流分野における労働力不足に対応する
17 ため、以下の対策が必要である。

18 19 **(1) 更なる物流効率化の推進**

20 複数事業者による共同輸配送の推進等により積載効率の向上を図るほか、
21 一度に大量の物を輸送できる鉄道や船舶へのモーダルシフトの推進も含め、
22 モード間の連携の強化により、更なる物流効率化を推進すること。

23 24 **(2) フィジカルインターネット・ロードマップに基づく取組の推進**

25 フィジカルインターネット・ロードマップに基づき、業界別アクションプ
26 ランの策定・推進や、電子タグや物流ロボット等を活用した輸配送・物流拠
27 点の自動化・デジタル化等に取り組むこと。

1 (3) **トラック事業や海事産業における働き方改革・生産性向上の推進**

2 2024年度からのトラックドライバーへの時間外労働時間の上限規制の適
3 用も見据え、ホワイト物流推進運動や中継輸送等の新たな輸送形態の浸透促
4 進、デジタル技術の活用促進等によりトラック業界の働き方改革を進めると
5 ともに、多様な人材の活躍を促進すること。

6 また、船舶管理の効率化とコスト低減に資する船舶管理業について、サー
7 ビス向上の取組の見える化等により、活用促進を図るとともに、船員関係の
8 行政手続きのデジタル化を推進すること。

9 10 (4) **適正な取引環境の整備**

11 荷待ち時間の削減等の商慣習の見直しや、内航海運業に関する契約の見え
12 る化の促進に加え、物流の各分野（貨物自動車運送事業、内航海運業、倉庫
13 業等）において、燃料費・電気料金を含む適正な運賃・料金収受が可能とな
14 るよう、引き続き荷主等への周知及び法令に基づく働きかけ等を徹底するこ
15 と。

16 17 **3. 物流ネットワークの強靱性・持続性の確保**

18 サプライチェーンを支える物流ネットワークの強靱性・持続可能性の確保を
19 図るため、以下の対策が必要である。

20 21 (1) **物流インフラの整備**

22 道路、港湾、鉄道等の物流を支える各種インフラについて、その機能の維
23 持・拡充を図るとともに、災害への備えの強化を図ること。

24 25 (2) **鉄道物流の機能強化**

26 国際海上コンテナの一貫輸送や新幹線による新たな物流サービスの提供、貨物
27 駅の高度利用等を含めユーザーから見た使い勝手の徹底的な改善、潜在ニーズ
28 の掘り起こしを通じ、物流の諸課題の解決を図る重要な輸送モードとして、貨
29 物鉄道の特性を十分に活かした役割を発揮させること。

1 (3) カーボンニュートラルの実現に向けた取組強化

2 カーボンニュートラルの実現に向け、次世代自動車の導入補助のほか、グ
3 リーンイノベーション基金等を活用して、電動車の利用促進に向けた実証や
4 ゼロエミッション船等の開発・導入等を推進すること。

5 また、持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進や空港の脱炭素化に加え、港
6 湾・臨海部において、水素・燃料アンモニア等の受入環境の整備、港湾・臨
7 海部の脱炭素化等を図るカーボンニュートラルポートの形成を推進すること。

8 更に、事業者におけるCO2排出量の見える化・削減に向けた取組等地球温
9 暖化対策を推進すること。

11 (4) 安定的な国際物流の確保

12 北米西岸の港湾混雑等による海上コンテナ輸送の遅延や海上運賃の高騰、
13 昨今のウクライナ情勢による国際物流への影響等を踏まえ、引き続き国内関
14 係事業者及び海外政府機関とも連携し、安定的な国際物流の確保に努めるこ
15 と。

17 4. 地方の物流の強化

18 地方創生を支える観点から、地方における物流機能の確保・拡充のため、以
19 下の対策が必要である。

21 (1) 農林水産物・食品等の流通合理化と輸出促進

22 青果物等の物流について、パレットなどの物流標準化を推進し、データ連
23 携システムによる業務の自動化・省力化や卸売市場等の物流施設の機能を強
24 化すること。

25 また、産地と港湾が連携した輸出促進のため、温度・衛生管理が可能な荷
26 さばき施設の整備への支援等を行うこと。

28 (2) 「デジタル田園都市国家構想」の実現に向けた取組の推進

29 ドローン物流サービスの実用化に向け、ドローンの導入支援等により社会

1 実装を引き続き推進すること。

2 また、自動配送ロボットの社会実装を加速化するため、地方自治体等に対
3 する情報発信を強化し、導入コスト低減に資する技術開発等を推進すること。

4

5

6 物流を取り巻く各種課題に対応していくためには、物流事業者のみならず、
7 荷主等を含め、物流に携わる関係者が連携して対応していく必要がある。こ
8 のため、上記の施策の推進に当たっては、物流事業者を所管する国土交通省
9 と荷主業界を所管する経済産業省及び農林水産省との間で密に連携を図ること
10 が重要である。加えて、適正な取引環境の整備の関係では、独占禁止法を
11 所管する公正取引委員会の協力も得て施策を推進していくべきである。

12 また、物流業界は、貨物自動車運送事業者、内航海運業者などの実運送を
13 担当する事業者のほか、拠点を提供する倉庫事業者等、荷主からの依頼を受
14 けて輸送の手配を行う利用運送事業者など、多様な関係者により構成されて
15 いるところ、物流業界内での連携強化を図り、物流業界全体として、物流D
16 X・物流標準化や更なる物流効率化等に取り組んで行くことも極めて重要で
17 ある。

18 さらに、物流業界からは大型庇に係る部分の建ぺい率及び容積率の不算入
19 や再生可能エネルギー発電促進賦課金に関する要望等も受けた。これらも含
20 め、物流の効率化や強靱性・持続可能性の確保に資する必要な規制・制度の
21 見直しなども、引き続き検討すべきである。

22 また、近年、過疎地域等における物流網の維持や、物流施設の誘致などの
23 観点で、物流への関心を有している地方公共団体も増えているところ、こう
24 した機運を更に高めていくとともに、地方公共団体の理解も得ながら、新型
25 コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の物流分野への活用等も進め
26 ていくべきである。