

1. 東北の主要経済指標

項目	基準	単位	青森	岩手	宮城	秋田	山形	福島	東北	全国	資料		
総面積	H28.10.1	k m ²	9,646	15,275	* 7,282	11,638	* 9,323	13,784	66,947	17.7%	377,971	①	
耕地面積	H28.7.15	h a	152,300	150,800	128,500	149,000	119,400	143,200	843,200	18.9%	4,471,000	②	
人口	H29.1.1	千人	1,324	1,277	2,319	1,029	1,118	1,939	9,079	7.1%	127,907	③	
産業別就業人口	H24.10.1	千人	643	644	1,124	504	573	931	4,419	7.1%	62,018	④	
第一次産業	H24.10.1	千人	85	67	51	47	57	65	372	15.1%	2,457		
第二次産業	H24.10.1	千人	134	164	275	124	166	289	1,152	7.3%	15,767		
第三次産業	H24.10.1	千人	424	413	798	333	350	577	2,895	6.6%	43,794		
産業別県内総生産	H26年度	億円	44,289	46,470	88,958	34,586	37,546	73,999	325,848	6.3%	5,142,963	⑤	
第一次産業	H26年度	億円	1,710	1,431	961	962	1,291	988	7,343	14.3%	51,408		
第二次産業	H26年度	億円	9,742	13,230	23,532	6,994	9,649	25,732	88,879	7.1%	1,248,180		
第三次産業	H26年度	億円	32,962	31,287	64,243	26,619	26,239	46,648	227,998	6.0%	3,802,397		
一人当り県民所得	H26年度	千円	2,405	2,716	2,807	2,467	2,589	2,861	2,641	86.4%	3,057		
製造品出荷額等	H27年	億円	17,084	23,765	40,255	12,310	25,560	49,248	168,222	5.4%	3,139,360	⑥	
卸売業販売額	H26年	億円	17,592	16,053	76,815	10,248	12,175	22,572	155,455	4.4%	3,566,516	⑦	
小売業販売額	H26年	億円	12,350	12,504	23,627	10,507	11,425	19,414	89,828	7.4%	1,347,054		
大型小売店販売額	H28年	億円	1,684	1,337	4,145	1,204	1,505	2,527	12,588	6.4%	195,979	⑧	
高速自動車国道	H28.4末	k m	100.0	299.2	179.2	203.2	162.7	394.1	1,338.4	15.3%	8775.7	⑨	
自動車保有台数	総数	H28.3.31	台	1,005,726	1,027,54	1,698,137	816,253	934,909	1,658,894	7,141,467	8.8%	81,260,206	⑩
	貨物車	H28.3.31	台	216,430	229,800	303,808	176,652	190,359	337,836	1,454,885	10.1%	14,451,394	
空港数	H29.4.1	港	2	1	1	2	2	1	9	9.3%	97		
重要港湾数 (うち国際拠点/戦略港湾数)	H29.4.1	港	3 (0)	4 (0)	1 (1)	3 (0)	1 (0)	2 (0)	14 (1)	11.2% (4.3%)	125 (23)		

(注) 1. 東北欄の%は対全国比 2. *は境界未確定県 3. 産業別就業人口は「分類不能産業人口」も含むため、第一次～第三次産業人口の合計と一致しない
4. 産業別県内総生産額は、「控除額」等の関係で第一次～第三次産業の合計額とは一致しない 5. 一人当り県民所得の東北及び全国の額はそれぞれの平均値

資料:① 全国都道府県市区町村別面積調 ② 平成28年耕地面積 ③ 住民基本台帳人口要覧 ④ 平成24年就業構造基本調査(5年毎) ⑤ 県民経済計算年報 ⑥ 工業統計調査
⑦ 商業統計調査 ⑧ 商業販売統計年報 ⑨⑩ 国土交通省

2. 一般トラックターミナルの現況

(平成29年3月末現在)

県名	事業者名	名称	所在地	使用バース数 / 設置バース数	発着回数(平成27年度)	
					発	着
岩手	岩手トラックターミナル(株)	岩手トラックターミナル	紫波郡矢巾町	50/84	13,003	13,645
宮城	(株)仙台トラックターミナル	仙台トラックターミナル	仙台市宮城野区	50/80	12,236	9,216
	東北高速道路ターミナル(株)	仙台南トラックターミナル	名取市	16/40	4,374	23,592
福島	東北高速道路ターミナル(株)	郡山トラックターミナル	郡山市	45/45	8,719	19,302

* 青森、秋田、山形には設置されていない。

3. 中 小 企 業 施 策

(1) 全国中小企業団体中央会及び東北の中小企業団体中央会

① 全国中小企業団体中央会 (URL : <http://www.chuokai.or.jp/>)

〒104-0033

東京都中央区新川1-26-19 全中・全味ビル

TEL 03-3523-4901

FAX 03-3523-4909

② 東北の中小企業団体中央会

青森県中小企業団体中央会

〒030-0802

青森市本町2-9-17 青森県中小企業会館

TEL 017-777-2325

FAX 017-773-5582

岩手県中小企業団体中央会

〒020-0878

盛岡市肴町4-5 岩手酒類卸(株)ビル2階

TEL 019-624-1363

FAX 019-624-1266

宮城県中小企業団体中央会

〒980-0011

仙台市青葉区上杉1-14-2 宮城県商工振興センター

TEL 022-222-5560

FAX 022-222-5557

秋田県中小企業団体中央会

〒010-0923

秋田市旭北錦町1-47 秋田県商工会館

TEL 018-863-8701

FAX 018-865-1009

山形県中小企業団体中央会

〒990-8580

山形市城南町1-1-1 霞城セントラル

TEL 023-647-0360

FAX 023-647-0362

福島県中小企業団体中央会

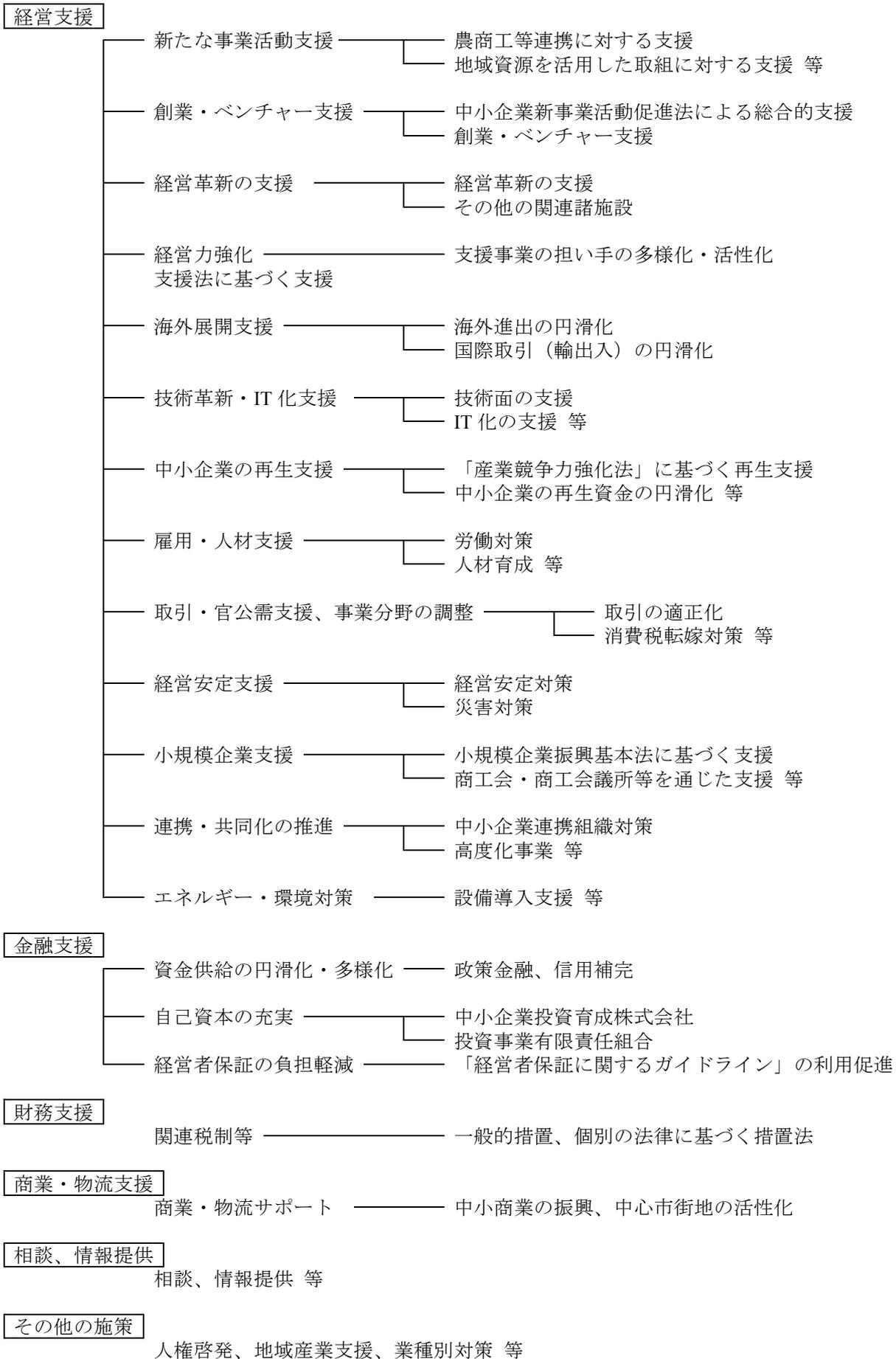
〒960-8053

福島市三河南町1-20 コラッセふくしま

TEL 024-536-1261

FAX 024-536-1217

(2) 中小企業施策の体系図



4. 関連主要税制の概要

(1) 国 税

(平成29年10月1日現在)

項 目	制 度 の 概 要	期 限
<p>(租税特別措置法)</p> <p>1. 倉庫用建物等の割増償却</p> <p>法 第15条、第48条、第68条の36</p> <p>令 第8条、第29条の6 第39条の65</p>	<p>物資の流通の拠点区域（道路法第3条第1号に掲げる高速自動車国道等とそれ以外の道路とを連結する施設（以下「高速自動車国道等のインターチェンジ」という。）からの距離が5km以内の区域又は特定臨港地区（関税法第2条第1項第11号に規定する開港のうち、28港の特定の臨港地区内）において、倉庫用建物等（流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号。以下「物流総合効率化法」という。）に基づく特定流通業務施設であるものに限る。）を取得又は建設し、倉庫業の用に供した場合、事業の用に供した日以降5年間、普通償却限度額の10/100の割増償却が認められる。</p> <p>【要件】</p> <p>1. 多階建の普通倉庫のうち次の要件を満たすもの（耐火建築物に限る）</p> <p>(1) 物流総合効率化法第4条第1項の認定を受けた特定総合効率化計画に記載された同法第2条第1項第3号に規定する特定流通業務施設に該当するもの</p> <p>(2) 高速自動車国道等のインターチェンジからの距離が5km以内の区域又は特定臨港地区に立地するもの</p> <p>(3) 床面積が6,000㎡以上であるもの</p> <p>(4) 主要構造物である柱・はりが鉄骨造、鉄筋コンクリート造又は鉄骨鉄筋コンクリート造であるもの</p> <p>(5) 大型車対応荷さばき・転回場（特定流通業務施設に設けられた貨物の搬出入場所であって、その前面に奥行15m以上の空地が設けられているもの）を有するもの</p> <p>(6) 全面バース（特定流通業務施設の1の階のいずれかの外壁面に技術的に可能な範囲で設けられている貨物の搬出入場所であって、当該貨物の搬出入場所から奥行き5m以上の荷さばきの用に供する空間が設けられているもの）を有するもの</p> <p>(7) 最大積載荷重が2トン以上のエレベーターを有するもの（ランプウェイ構造を有する場合は除く）</p> <p>(8) 到着時刻表示装置（貨物の搬出入等情報管理システムを使用して提供した特定流通業務施設へのトラックの到着予定時刻を表示する装置）又は、トラック営業所等（貨物自動車運送事業の営業所及び自動車車庫）のいずれかを有するもの</p> <p>(9) 流通加工の用に供する設備を有するもの</p> <p>(10) データ交換システム、貨物保管場所管理システム、非常用データ保有システム（非常用データ保有機能、非常用通信機能及び非常用電源機能）を有するもの</p>	<p>H30.3.31</p> <p>(改正物流効率化法施行日(H28.10.1)から施行)</p>

項 目	制 度 の 概 要	期 限
	<p>(11) 保管場所免震装置、保管棚制震装置、保管棚固定装置、貨物落下防止装置、パレット連結装置、貨物・パレット一体包装装置のうちいずれかを有するもの</p> <p>2. 平屋建の普通倉庫のうち次の要件を満たすもの（耐火建築物又は準耐火建築物に該当するもの）</p> <p>(1) 床面積が3,000㎡以上であるもの</p> <p>(2) 上記1.の(1), (2), (4), (5), (6), (8), (9), (10), (11)に該当するもの</p> <p>3. 冷蔵倉庫にあたっては次の要件を満たすもの（耐火建築物又は準耐火建築物に該当するもの）</p> <p>(1) 容積が6,000㎡以上であるもの</p> <p>(2) 強制送風式冷蔵装置を有するもの</p> <p>(3) 上記1.の(1), (2), (4), (5), (6), (8), (9), (10), (11)に該当するもの</p> <p>4. 貯蔵槽倉庫にあたっては次の要件を満たすもの（耐火建築物又は準耐火建築物に該当するもの）</p> <p>(1) 特定臨港地区に立地するもの</p> <p>(2) 容積が6,000㎡以上であるもの</p> <p>(3) 搬入用自動運搬装置（貯蔵槽倉庫内に貨物の搬入を連続して自動的に行う装置）を有するもの</p> <p>(4) 搬出用自動運搬装置（貯蔵槽倉庫内から貨物の搬出を連続して自動的に行う装置）を有するもの</p> <p>(5) 到着時刻表示装置、トラック営業所等又は特定搬出用自動運搬装置（貯蔵槽倉庫から加工施設に貨物の搬出を連続して自動的に行う装置）のいずれかを有するもの</p> <p>(6) くん蒸ガス循環装置を有するもの</p> <p>(7) 一定のくん蒸ガス保有力を維持できること</p> <p>(8) 上記1.の(1), (4), (5), (9), (10)に該当するもの</p> <p>【特例の内容】</p> <p>適用の時期：事業の用に供した日以降5年間</p> <p>普通償却制度の10/100の割増償却</p>	
<p>2. 特定の事業用資産の買換えの場合の課税の特例</p> <p>法 第37条、第65条の7、</p>	<p>特定の資産を譲渡し、その譲渡した年度において、それぞれの譲渡資産に対応する買換資産を取得し、取得の日から1年以内に倉庫業の用に供したとき、又は供する見込みであるときは、個人にあつては譲渡所得を減額し、法人にあつては、買換資産</p>	<p>(所得税)</p> <p>H32. 3. 31</p> <p>(法人税)</p> <p>H32. 3. 31</p>

項 目	制 度 の 概 要	期 限
第65条の8、第68条の78、第68条の79 令 第25条、第25条の2、第39条の7 則 第18条の5 第22条の7	について圧縮限度額（譲渡益の80%）の範囲内で、その帳簿価格を減額して損金算入（圧縮記帳）が認められる。 【対象地域】 1. 既成市街地等の内から外への買換え等 2. 長期所有資産から国内の資産への買換え	
3. 特定の事業用資産を交換した場合の課税の特例 法 第37条の4、第65条の9、第68条の80 令 第25条の3、第39条の7	特定の資産の買換えに代えて資産を交換した場合には、その交換は買換えしたものとみなして、特定資産の買換えの特例（圧縮記帳）が認められる。	（所得税・法人税） H29. 3. 31 （長期資産の交換については H26. 12. 31）
4. エネルギー環境負荷低減推進設備等を取得した場合の特別償却又は税額控除 法 第10条の2 第42条の5 第68条の10 令 第5条の4 第27条の5 則 第5条の7 第20条の2	エネルギー環境負荷低減推進設備等を取得し、事業の用に供した場合、取得価額の30/100の特別償却又は7/100の税額控除（税額の20/100を限度が認められる（税額控除は資本金3,000万円以下の場合適用）） 【対象設備等】 1. 新エネルギー利用設備等（6設備） 太陽光、風力、中小水力発電設備等 2. 二酸化炭素排出抑制設備等（4設備） コンバインドサイクル 発電ガスタービン等	H26. 3. 31
5. 中小企業者等が機械等を取得した場合の特別償却又は税額控除（中小企業投資促進税制） 法 第10条の3 第42条の6 第68条の11 令 第5条の5 第27条の6	対象設備を取得した場合に取得価額の30%の特別償却又は7%の税額控除の選択適用（税額控除は資本金3,000万円以下の法人、個人事業主のみ）が認められる。 【対象設備等】 1. 機械及び装置で、1台又は1基の取得価額が160万円以上のもの 2. 測定工具及び検査工具で、1台又は1基の取得価額が120万円以上のもの（事業年度の取得価格の合計額が120万円以上のものを含む） 3. 一定のソフトウェアでその取得価額が70万円以上のもの	H31. 3. 31

項 目	制 度 の 概 要	期 限
	<ul style="list-style-type: none"> • ディーゼル車 [ハイブリッド車含む] <ul style="list-style-type: none"> 中量車：平成21年排ガス規制 NOx 及びPM10%以上低減 又は平成30年排ガス規制適合かつ平成27年度重量 車燃費基準+15%達成車 重量車：平成21年排ガス規制 NOx 及びPM10%以上低減 又は平成28年排ガス規制適合かつ平成27年度重量 車燃費基準+15%達成車 <p style="text-align: right;">→免税</p> • ガソリン車・LPG車 [ハイブリッド車含む] <ul style="list-style-type: none"> 乗用車：☆☆☆☆かつ平成32年度燃費基準+20%達成車 軽量車：☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+20%達成車 中量車：☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+10%達成車 ☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+15%達成車 • ディーゼル車 [ハイブリッド車含む] <ul style="list-style-type: none"> 中量車：平成21年排ガス規制 NOx 及びPM10%以上低減 又は平成30年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費 基準+10%達成車 平成21年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準 +15%達成車 重量車：平成21年排ガス規制 NOx 及びPM10%以上低減 又は平成28年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費 基準+10%達成車 <p style="text-align: right;">→75%軽減</p> • ガソリン車・LPG車 [ハイブリッド車含む] <ul style="list-style-type: none"> 乗用車：☆☆☆☆かつ平成32年度燃費基準達成車+10%達 成車 軽量車：☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+15%達成車 中量車：☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+5%達成車 ☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+10%達成車 • ディーゼル車 [ハイブリッド車含む] <ul style="list-style-type: none"> 中量車：平成21年排ガス規制 NOx 及びPM10%以上低減 又は平成30年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費 基準+5%達成車 平成21年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準 +10%達成車 重量車：平成21年排ガス規制 NOx 及びPM10%以上低減 又は平成28年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費 基準+5%達成車 <p style="text-align: right;">→50%軽減</p> 	

項 目	制 度 の 概 要	期 限
	<ul style="list-style-type: none"> ・ガソリン車・LPG車 [ハイブリッド車含む] <ul style="list-style-type: none"> 乗用車・軽量車：☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+10%達成車又は平成32年度燃費基準達成車 中量車：☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準達成車 ☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+5%達成車 ・ディーゼル車 [ハイブリッド車含む] <ul style="list-style-type: none"> 中量車：平成21年排ガス規制 NOx 及びPM10%以上低減 又は平成30年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準達成車 平成21年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準+5%達成車 重量車：平成21年排ガス規制 NOx 及びPM10%以上低減 又は平成28年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準達成車 →25%軽減 <p>(2) 免税対象車の継続検査等の場合</p> <p>< 免税 ></p> <p>平成27年4月1日以降に新車に係る新規検査を受けた免税対象車が、新車新規検査による車検証の有効期間が満了する日から起算して15日を経過する日までの間に、継続検査等（新車新規検査後、最初に受けるものに限る）を受ける場合（新車新規検査による車検証の記載事項について車両構造等の変更がない場合に限る。）</p> <p>(注)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗用車：人の運送の用に供するもので乗車定員が10人以下のもの ・軽量車：車両総重量2.5 t以下のバス・トラック ・中量車：車両総重量2.5 t超3.5 t以下のバス・トラック ・重量車：車両総重量3.5 t超のバス・トラック ・☆☆☆☆：排出ガスを平成17年基準に比べ75%以上低減した自動車又は平成30年排ガス規制50%低減 ・☆☆☆：排出ガスを平成17年基準に比べ50%以上低減した自動車又は平成30年排ガス規制25%低減 	

(2) 地方税

項 目	制 度 の 概 要	期 限
<p>(地方税法)</p> <p>1. 固定資産税及び都市 計画税</p> <p>法附則 第15条① 令附則 第11条①～③ 則附則 第6条①～⑨</p>	<p>流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号。以下「物流総合効率化法」という。）第4条第1項に規定する総合効率化事業者が総合効率化計画に基づき実施する流通業務総合効率化事業により取得した流通機能の高度化及び流通業務の省力化に寄与する倉庫及びこれらに附属する機械設備については、課税標準の特例が認められる。</p> <p>【要件】</p> <p>1. 普通倉庫（1類倉庫）であるもの</p> <p>(1) 物流総合効率化法第5条第2項に規定する認定総合効率化計画に記載された同法第2条第1項第3号に規定する特定流業務施設に該当するものであるもの</p> <p>(2) 物資の流通の拠点となる区域（道路法第3条第1号に掲げる高速自動車国道とそれ以外の道路とを連結する施設（インターチェンジ）からの距離が5km以内の区域又は臨港地区（関税法第2条第1項第11号に規定する開港である臨港地区）に立地するもの</p> <p>(3) 床面積が平屋建にあつて3,000㎡以上、多階建にあつては6,000㎡以上であるもの</p> <p>(4) 主要構造物である柱・はりが鉄骨造（肉厚が3mm以上の骨格材を用いているもの）、鉄筋コンクリート造又は鉄骨鉄筋コンクリート造であるもの</p> <p>(5) 倉庫の1の階のいずれかの外壁面に貨物の搬出入場所が技術的に可能な範囲で設けられているもの</p> <p>(6) 貨物の搬出入場所から奥行5m以上の荷さばきの用に供する空間が倉庫内に設けられているもの</p> <p>(7) 貨物の搬出入場所の前面に奥行15m以上の空地が設けられているもの</p> <p>(8) 到着時刻表示装置（貨物の搬出入等情報管理システムを使用して提供した特定流通業務施設へのトラックの到着予定時刻を表示する装置）又はトラック営業所等（貨物自動車運送事業の営業所及び自動車車庫）のいずれかを有するもの</p> <p>(9) 流通加工の用に供する空間を有するもの</p> <p>(10) データ交換システム、貨物保管場所管理システムを有するもの</p> <p>2. 冷蔵倉庫であるもの</p> <p>(1) 容積が6,000㎡以上であるもの</p> <p>(2) 強制送風式冷蔵装置（冷却された空気を供給することで氷点下の室温を保持する冷却能力を有する装置）を有するもの</p>	<p>H30.3.31</p> <p>（改正物流効率化法施行日（H28.10.1）から施行）</p>

項 目	制 度 の 概 要	期 限
	<p>(3) 上記1. の(1), (2), (4), (5), (6), (7), (8), (9), (10)に該当しているもの</p> <p>3. 貯蔵槽倉庫であるもの</p> <p>(1) 臨港地区に立地するもの</p> <p>(2) 容積が6,000m³以上であるもの</p> <p>(3) 搬入用自動運搬装置（貯蔵槽倉庫内に貨物の搬入を連続して自動的に行う装置）を有するもの</p> <p>(4) 搬出用自動運搬装置（貯蔵槽倉庫内から貨物の搬出を連続して自動的に行う装置）を有するもの（特定搬出用自動運搬装置が設けられている場合を除く）</p> <p>(5) 到着時刻表示装置（貨物の搬出入等情報管理システムを使用して提供した特定流通業務施設へのトラックの到着予定時刻を表示する装置）、トラック営業所等（貨物自動車運送事業の営業所及び自動車車庫）又は特定搬出用自動運搬装置（貯蔵槽倉庫内から加工施設に貨物の搬出を連続して自動的に行う装置）のいずれかを有するもの</p> <p>(6) 上記1. の(1), (4), (7), (10)に該当しているもの</p> <p>【特例の内容】</p> <p>適用期間：5年間</p> <p>1類倉庫、冷蔵倉庫及び貯蔵槽倉庫：課税標準の1／2</p> <p>附属機械設備：課税標準の3／4</p> <p>※附属機械設備：到着時刻表示装置、特定搬出用自動運搬装置（貯蔵槽倉庫の場合）</p>	
<p>2. 固定資産税 地方税法 法 第348条④</p> <p>法 第349条の3④ 令 第52条の2の2</p>	<p>特別法等による特例措置</p> <p>1. 中小企業等協同組合等各種の特別法によって設立された特定の組合やその連合会等が所有し、使用する事務所及び倉庫に対しては非課税</p> <p>2. 中小企業高度化資金の貸付を受けた共同利用施設で1基の取得価格が330万円以上の機械及び装置で、取得合計額が500万円以上の場合、3年度分課税標準の1/2</p>	
<p>3. 特別土地保有税 地方税法 法 第586条②一の六 令 第54条の13の19 則 第16条の5の21 法 第586条</p>	<p>以下の用に供する土地については非課税</p> <p>1. 民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法及び輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法を廃止する法律による廃止前のF A Z法に規定する輸入促進地域内の特定集積地区に立地する輸入関連事業者が輸入貨物加工事業の用に供する施設用地</p>	<p>土地の流動化・有効利用を促進する観点から、平成15年度以降、当分の間課税停止</p>

項 目	制 度 の 概 要		期 限										
<p>法 第586条②十六 令 第54条の24 則 第16条の13</p> <p>法 第586条②二十六 令 第54条の31</p>	<p>2. 独立行政法人中小企業基盤整備機構法に基づき都道府県又は機構から資金の貸付等を受け、中小企業の集積の活性化に寄与する事業を実施する場合における当該事業の用に供する土地</p> <p>3. 流市法に規定する流通業務地区内の施設用地（道路貨物運送業、倉庫業については、流通業務地区外の施設用地も含む。）</p> <p>(1) トラックターミナル、鉄道の貨物駅その他貨物の積卸しのための施設</p> <p>(2) 倉庫、野積場若しくは貯蔵槽又は貯水場</p> <p>(3) 上屋又は荷捌場</p> <p>(4) 道路貨物運送業、貨物運送取扱業、倉庫業の用に供する事務所以外の施設</p> <p>(5) 上記に掲げる施設に付帯する駐車場又は車庫</p> <p>4. 港湾法第二条第五項に規定する港湾施設のうち同項第一号から第九号の二までに掲げる荷捌き施設等（同項第八号に掲げる保管施設にあっては、同法第三十九条第一項第一号又は第五号に掲げる商港区又は漁港区内に設置されるものに限る。）の土地又はその取得</p>		<p>—</p> <p>—</p> <p>—</p>										
<p>4. 事業所税</p> <p>地方税法 法 第701条の34③十八</p> <p>法 第701条の34③十九</p> <p>法 第701条の34③二一</p> <p>法 第701条の34③二二</p>	<p>1. 非課税となる施設</p> <p>(1) 中小企業の新たな事業活動の促進に関する法律の承認経営基盤強化計画に基づいて事業の用に供する施設</p> <p>(2) 独立行政法人中小企業基盤整備機構法の中小企業の集積の活性化等に寄与する施設</p> <p>(3) 一般貨物自動車運送事業、貨物運送取扱事業のうち鉄道運送事業者の行う貨物運送に係るもの、第二種利用運送事業者のうち航空運送事業者の行う貨物運送に係るものが本来事業の用に供する事務所以外の施設</p> <p>(4) トラックターミナルの用に供する事務所以外の施設</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="927 1249 1091 1339">資 産 割 (1㎡:600)</th> <th data-bbox="1091 1249 1257 1339">従 業 者 割 (0.25/100)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="927 1339 1091 1473">非課税</td> <td data-bbox="1091 1339 1257 1473">非課税</td> </tr> <tr> <td data-bbox="927 1473 1091 1608">非課税</td> <td data-bbox="1091 1473 1257 1608">非課税</td> </tr> <tr> <td data-bbox="927 1608 1091 1944">非課税</td> <td data-bbox="1091 1608 1257 1944">非課税</td> </tr> <tr> <td data-bbox="927 1944 1091 2069">非課税</td> <td data-bbox="1091 1944 1257 2069">非課税</td> </tr> </tbody> </table>	資 産 割 (1㎡:600)	従 業 者 割 (0.25/100)	非課税	<p>—</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>—</p>							
資 産 割 (1㎡:600)	従 業 者 割 (0.25/100)												
非課税	非課税												
非課税	非課税												
非課税	非課税												
非課税	非課税												

項 目	制 度 の 概 要		期 限																				
法 第701条の34⑤ 法 第701条の41①十八 法 第701条の41①十一 法 第701条の41①十四 法 第701条の41①十一 法 第701条の41①十七 法 第701条の41①一 自治省税務局市町村税課 課長通知第31号 (H5. 4. 1)	(5) 港湾運送事業者がその本来の事業の用に供する労働者詰所、現場事務所 2. 課税標準の特例 (1) 倉庫 ① 流通業務地区内 ② 臨港地区内 ③ その他地区 (2) 港湾運送事業用の上屋 ① 臨港地区 ② その他地区 (3) 流市法に基づく流通業務地区内に設置される施設 (4) 中小企業協同組合等がその本来の事業の用に供する施設 3. 課税免除 倉庫業者又は港湾運送事業者がその本来の事業の用に供する倉庫又は上屋で、指定都市等の区域内に有するこれらの施設に係る事業所の床面積の合計面積が倉庫又は上屋のそれぞれについて3万㎡未満であるもの	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="927 232 1091 277">資 産 割</th> <th data-bbox="1091 232 1254 277">従 業 者 割</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="927 277 1091 456"></td> <td data-bbox="1091 277 1254 456">非課税</td> </tr> <tr> <td data-bbox="927 456 1091 501">3 / 4</td> <td data-bbox="1091 456 1254 501">1 / 2</td> </tr> <tr> <td data-bbox="927 501 1091 546">3 / 4</td> <td data-bbox="1091 501 1254 546">1 / 2</td> </tr> <tr> <td data-bbox="927 546 1091 591">3 / 4</td> <td data-bbox="1091 546 1254 591"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="927 591 1091 636"></td> <td data-bbox="1091 591 1254 636"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="927 636 1091 680">3 / 4</td> <td data-bbox="1091 636 1254 680">1 / 2</td> </tr> <tr> <td data-bbox="927 680 1091 725">1 / 2</td> <td data-bbox="1091 680 1254 725"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="927 725 1091 770">1 / 2</td> <td data-bbox="1091 725 1254 770">1 / 2</td> </tr> <tr> <td data-bbox="927 770 1091 815">1 / 2</td> <td data-bbox="1091 770 1254 815">1 / 2</td> </tr> </tbody> </table>	資 産 割	従 業 者 割		非課税	3 / 4	1 / 2	3 / 4	1 / 2	3 / 4				3 / 4	1 / 2	1 / 2		1 / 2	1 / 2	1 / 2	1 / 2	— ・左記に標記されている割合は税の対象となる面積又は金額から該当する割合を控除するものである。 — ・平成12年度税制改正において、地方分権推進計画に基づく減免通知の見直しにより、地方分権一括法の施行後も認められる関与として助言通知となるよう改められている。
資 産 割	従 業 者 割																						
	非課税																						
3 / 4	1 / 2																						
3 / 4	1 / 2																						
3 / 4																							
3 / 4	1 / 2																						
1 / 2																							
1 / 2	1 / 2																						
1 / 2	1 / 2																						
5. 軽油引取税 法附則 第12条の2の7①五 総務省自治税務局 都道府県税課 事務次官通知第17号 (H15. 4. 1)	1. 課税免除 次の事業の用に供するフォークリフト等の機械で道路運送車両法の登録を受けていないもの (1) 港湾運送事業の用に供するブルドーザー等の機械 (2) 倉庫業の用に供するフォークリフト等の機械 (3) 駅の構内における貨物利用運送事業又は鉄道貨物積卸業の用に供するフォークリフト等の機械 2. 運輸事業振興助成交付金制度 昭和51年度税制改正において、軽油引取税が30%引き上げられたのに伴い、その影響の大きいトラック運送事業（鉄道貨物利用運送事業を含む）に対し、引上げ分の1/2に相当する額をトラックステーションの整備等に充てるため、運輸事業振興助成交付金として各都道府県トラック協会及びバス協会に交付している。	H30. 3. 31 税制抜本改革時までの間																					

項 目	制 度 の 概 要	期 限
<p>6. 自動車税</p> <p>地方税法 法 第147条</p> <p>法附則 第12条の3</p>	<p>1. 営業用自動車の税率の軽減 トラック（最大積載量4～5トン） 営業用：18,500円（自家用：25,500円）</p> <p>2. 自動車税のグリーン化</p> <p>〈軽課〉適用期間中に新車新規登録を受けた場合に、新車新規登録の翌年度分の自動車税を環境性能に応じて軽課</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 電気自動車（燃料電池自動車を含む） ・ 天然ガス自動車（平成21年排ガス規制 NOx10%以上低減） ・ プラグインハイブリッド自動車 ・ クリーンディーゼル乗用車 ・ ガソリン車・LPG車 [ハイブリッド車含む] (☆☆☆☆かつ平成32年度燃費基準+30%達成車) →概ね75%軽課 ・ ガソリン車・LPG車 [ハイブリッド車含む] (☆☆☆☆かつ平成32年度燃費基準+10%達成車) →概ね50%軽課 <p>〈重課〉新車新規登録から11年あるいは13年を超える場合に、それぞれ経過した年度の翌年度以降の自動車税を重課</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 11年超のディーゼル車、13年超のガソリン車・LPG車 (バス、トラックを除く) →概ね15%重課 ・ バス、トラックの場合 →概ね10%重課 <p>※電気自動車(燃料電池車を含む)、天然ガス自動車、プラグインハイブリッド自動車、ガソリンハイブリッド自動車、メタノール自動車、一般乗合バス、被けん引自動車については適用対象外</p>	<p>—</p> <p>H31. 3. 31</p> <p>H31. 3. 31</p>
<p>7. 自動車取得税</p> <p>地方税法 法第119条</p> <p>法附則 第12条の2の2① 第12条の2の2 ②③⑤⑥⑧</p>	<p>1. 営業用自動車の税率の軽減 自家用自動車（軽自動車を除く）3% 営業用自動車及び軽自動車 2%</p> <p>2. 自動車取得税の時限的減免 [エコカー減税] (新車を取得する場合) 環境性能に優れた自動車について減免</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 電気自動車 ・ 燃料電池自動車 ・ 天然ガス自動車（平成21年排ガス規制 NOx10%以上低減又は平成30年排ガス規制適合） ・ プラグインハイブリッド自動車 	<p>当分の間</p> <p>H31. 3. 31</p>

項 目	制 度 の 概 要	期 限
	<ul style="list-style-type: none"> ・クリーンディーゼル乗用車 ・ガソリン車・LPG車 [ハイブリッド車含む] <ul style="list-style-type: none"> 乗用車：☆☆☆☆かつ平成32年度燃費基準+30%達成車 軽量車：☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+25%達成車 中量車：☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+15%達成車 ・ディーゼル車 [ハイブリッド車含む] <ul style="list-style-type: none"> 中量車：平成21年排ガス規制 NOx 及びPM10%以上低減 又は平成30年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準+15%達成車 重量車：平成21年排ガス規制 NOx 及びPM10%以上低減 又は平成28年排ガス規制適合かつ平成27年度重量車燃費基準+15%達成車 <p style="text-align: right;">→免税</p> ・ガソリン車 [ハイブリッド車含む] <ul style="list-style-type: none"> 軽量車：☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+20%達成車 <p style="text-align: right;">→80%軽減</p> ・ガソリン車 [ハイブリッド車含む] <ul style="list-style-type: none"> 中量車：☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+10%達成車 ☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+15%達成車 ・ディーゼル車 [ハイブリッド車含む] <ul style="list-style-type: none"> 中量車：平成21年排ガス規制 NOx 及びPM10%以上低減 又は平成30年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準+10%達成車 平成21年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準+15%達成車 重量車：平成21年排ガス規制 NOx 及びPM10%以上低減 又は平成28年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準+10%達成車 <p style="text-align: right;">→75%軽減</p> ・ガソリン車・LPG車 [ハイブリッド車含む] <ul style="list-style-type: none"> 乗用車：☆☆☆☆かつ平成32年度燃費基準+20%達成車 軽量車：☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+15%達成車 <p style="text-align: right;">→60%軽減</p> ・ガソリン車 [ハイブリッド車含む] <ul style="list-style-type: none"> 中量車：☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+5%達成車 ☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+10%達成車 	

項 目	制 度 の 概 要	期 限
地方税法 法附則 第12条の2の3	<p> ・ディーゼル車 [ハイブリッド車含む] 中量車：平成21年排ガス規制 NOx 及びPM10%以上低減 又は平成30年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費 基準+5%達成車 平成21年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準 +10%達成車 重量車：平成21年排ガス規制 NOx 及びPM10%以上低減 又は平成28年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費 基準+5%達成車 →50%軽減 </p> <p> ・ガソリン車・LPG車 [ハイブリッド車含む] 乗用車：☆☆☆☆かつ平成32年度燃費基準+10%達成車 ・ガソリン車 [ハイブリッド車含む] 軽量車：☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+10%達成車 →40%軽減 </p> <p> ・ガソリン車 [ハイブリッド車含む] 中量車：☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準達成車 ☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+5%達成車 </p> <p> ・ディーゼル車 [ハイブリッド車含む] 中量車：平成21年排ガス規制 NOx 及びPM10%以上低減 又は平成30年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費 基準達成車 平成21年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準 +5%達成車 重量車：平成21年排ガス規制 NOx 及びPM10%以上低減 又は平成28年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費 基準達成車 →25%軽減 </p> <p> ・ガソリン車・LPG車 [ハイブリッド車含む] 乗用車・軽量車 ☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+10%達成車又は平成 32年度燃費基準達成車 →20%軽減 </p> <p> 3. 免税点に係る特例 50万円（本則15万円） </p>	H30.3.31

項 目	制 度 の 概 要	期 限
法附則 第12条の2の5 ① ② ③ ④ ⑤	4. 課税標準の特例 (1) 低公害車 [中古車特例] (新車購入時以外の取得をする場合) ① 第一種環境対応車→取得価格から45万円を控除 ② 第二種環境対応車→取得価格から35万円を控除 ③ 第三種環境対応車→取得価格から25万円を控除 ④ 第四種環境対応車→取得価格から15万円を控除 ⑤ 第五種環境対応車→取得価格から5万円を控除 ※ 第一種環境対応車 ・電気自動車 ・燃料電池自動車 ・天然ガス自動車 (平成21年排ガス規制 NOx10%以上低減) ・プラグインハイブリッド自動車 ・クリーンディーゼル乗用車 (平成21年排ガス規制適合車) ・ガソリン車・LPG車 [ハイブリッド車含む] 乗用車：☆☆☆☆かつ平成32年度燃費基準+30%達成車 (JC08モードによる燃費値を算定していない自動車については、平成22年度燃費基準+95%達成車) 軽量車：☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+25%達成車 (JC08モードによる燃費値を算定していない自動車については、平成22年度燃費基準+57%達成車) 中量車：☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+15%達成車 ・ディーゼル車 [ハイブリッド車のみ] 重量車：平成21年排ガス規制 NOx 及びPM10%以上低減かつ平成27年度重量車燃費基準+15%達成車 ※ 第二種環境対応車 ・ガソリン車 [ハイブリッド車含む] 軽量車：☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+20%達成車 (JC08モードによる燃費値を算定していない自動車については、平成22年度燃費基準+50%達成車) 中量車：☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+10%達成車 ☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+15%達成車 ・ディーゼル車 [ハイブリッド車のみ] 重量車：平成21年排ガス平成21年排ガス規制 NOx 及びPM10%以上低減かつ平成27年度重量車燃費基準+10%達成車	H31.3.31

項 目	制 度 の 概 要	期 限
	<p>平成21年排ガス規制適合かつ平成27年度重量車 燃費基準+15%達成車</p> <p>※ 第三種環境対応車</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ガソリン車・LPG車 [ハイブリッド車含む] <ul style="list-style-type: none"> 乗用車：☆☆☆☆かつ平成32年度燃費基準+20%達成車 (JC08モードによる燃費値を算定していない自動車については、平成22年度燃費基準+80%達成車) 軽量車：☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+15%達成車 (JC08モードによる燃費値を算定していない自動車については、平成22年度燃費基準+44%達成車) 中量車：☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+5%達成車 ☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+10%達成車 ・ディーゼル車 [ハイブリッド車のみ] <ul style="list-style-type: none"> 重量車：平成21年排ガス規制 NOx 及びPM10%以上低減 かつ平成27年度重量車燃費基準+5%達成車 平成21年排ガス規制適合かつ平成27年度重量車度 燃費基準+10%達成車 <p>※ 第四種環境対応車</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ガソリン車 ・LPG車 [ハイブリッド車含む] <ul style="list-style-type: none"> 乗用車：☆☆☆☆かつ平成32年度燃費基準+10%達成車 (JC08モードによる燃費値を算定していない自動車につ いては、平成22年度燃費基準+65%達成車) 軽量車：☆☆☆☆かつ平成32年度燃費基準+10%達成車 (JC08モードによる燃費値を算定していない自動車につ いては、平成22年度燃費基準+38%達成車) 中量車：☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準達成車 ☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+5%達成車 ・ディーゼル車 [ハイブリッド車のみ] <ul style="list-style-type: none"> 重量車：平成21年排ガス規制 NOx 及びPM10%以上低減 かつ平成27年度重量車燃費基準達成車 平成21年排ガス規制適合かつ平成27年度重量車度 燃費基準+5%達成車 <p>※ 第五種環境対応車</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ガソリン車・LPG車 [ハイブリッド車含む] <ul style="list-style-type: none"> 乗用車：☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+10%達成又は 平成32年度燃費基準達成車(JC08モードによる 燃費値を算定していない自動車については、平成 22年度燃費基準+38%又は+50%達成車) 軽量車：☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+5%達成又は 平成32年度燃費基準達成車(JC08モードによる燃 	

項 目	制 度 の 概 要	期 限
<p>法附則 第12条の2の4 ⑨⑩⑪⑫</p>	<p>費値を算定していない自動車については、平成22年度燃費基準+32%達成車)</p> <p>(2) 衝突被害軽減ブレーキ及び車両安定性制御装置搭載車 (A S V減税)</p> <p>衝突被害軽減ブレーキ及び車両安定性制御装置の装着車について、1 装置装着の場合取得価額から350万円を控除。両装置装着の場合、取得価額から525万円を控除。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両総重量5 t 超12 t 以下の立席なしのバス ・車両総重量3.5 t 超22 t 以下トラック(車両総重量20 t 超22 t 以下のトラック→平成28年11月1日以降は両装置装着車に限り取得価額から350万円を控除。) <p>衝突被害軽減ブレーキ及び車両安定制御装置搭載車について、取得価額から350万円を控除。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両総重量20 t 超22 t 以下のトラック <p>※平成29年4月1日から平成30年10月31日までに取得されるものに限る。</p> <p>衝突被害軽減ブレーキ装着車について、取得価額から350万円を控除。</p> <p>車線逸脱警報装置装着車について、取得価額から175万円を控除。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両総重量12 t 超の立席なしのバス ・車両総重量 5 t 以下の立席なしのバス 	<p>H31. 3. 31</p>

参照：(一社) 日本物流団体連合会「数字で見る物流」(2017年度)

5. 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律関連

I. 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律概要

(平成17年10月1日施行)

1. 趣旨

流通業務の総合的かつ効率的な実施が我が国の国際競争力の強化及び環境負荷の低減に資することに鑑み、高速自動車国道、港湾等の社会資本の近傍に立地する流通業務施設を利用して行う流通業務総合効率化事業について、倉庫業の登録等に係る申請手続の免除、中小企業信用保険の付保限度額と同額別枠化、食品流通構造改善促進機構による債務保証等所要の措置を講ずる。

2. 概要

(1) 基本方針の策定

主務大臣は、高速自動車国道、港湾等の近傍に立地する等の要件を満たす流通業務施設（特定流通業務施設）を中核として、輸送、保管等の一体的な実施により流通業務の総合化を図るとともに、輸送網の集約、配送の共同化等による流通業務の効率化を図る事業であって、物資の流通に伴う環境への負荷の低減に資するもの（流通業務総合効率化事業）の実施に関し、基本的な方針を定める。

(2) 総合効率化計画の認定

流通業務総合効率化事業を実施しようとする者は、流通業務総合効率化事業についての計画（総合効率化計画）を作成し、これを主務大臣に提出して、その総合効率化計画が基本方針等に照らして適当である旨の認定を受けることができる。

(3) 流通業務総合効率化事業促進のための措置

① 物資関係事業に係る許可等の特例

倉庫業、貨物利用運送事業、貨物自動車運送事業などの登録等に関しては、総合効率化計画の認定を受けた事業者には登録等の届出をしたものとする。

② 港湾法の特例

総合効率化計画の実施に必要な特定流通業務施設の整備に係る港湾管理者への届出については、港湾管理者が指定する港湾流通拠点地区においては、総合効率化計画の認定をもって当該届出をしたものとする。

③ 流通業務施設整備等に係る資金調達の支援の特例

認定を受けた総合効率化計画（認定総合効率化計画）に沿って中小企業者が実施する流通業務総合効率化事業に必要な資金の調達等について、中小企業信用保険の拡充を通じた中小企業者による資金調達の円滑化など。また、食品事業者等が実施する流通業務総合効率化事業に対して、食品流通構造改善促進法の特例による食品生産事業者等への債務保証等を内容とした支援を実施する。

④ 土地利用規制（都市計画法、工場立地法等）適用上の配慮

特定流通業務施設の整備が円滑に行われるよう、国の行政機関の長又は都道府県知事は都市計画法等の規定による処分及び工場立地法に規定する事務の実施に関して配慮する。

Ⅱ．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概要

(平成 28 年法律第 36 号：H28.10.1 施行)

1．支援対象事業

本法律における支援の対象事業は流通業務総合効率化事業である。

流通業務総合効率化事業とは「二以上の者が連携して、輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うことにより流通業務の総合化を図るとともに、輸送網の集約、効率性の高い輸送手段の選択、配送の合理化その他の輸送の合理化を行うことによる流通業務の効率化を図る事業（当該事業の用に供する特定流通業務施設の整備を行う業務を含む）であって、物資の流通に伴う環境への負荷の低減に資するとともに、流通業務の省力化を伴うもの」である。

ここでいう特定流通業務施設とは、「トラックターミナル、卸売市場、倉庫又は上屋であって、高速自動車国道、鉄道の貨物駅、港湾、漁港、空港その他の物資の流通を結節する機能を有する社会資本等の近傍に立地し、物資の搬入及び搬出の円滑化を図るための情報処理システムその他の輸送の合理化を図るための設備並びに流通加工の用に供する設備を有するもの」である。

2．基本方針の策定

主務大臣は、流通業務の総合化・効率化に関する基本的なビジョンを基本方針として定め、これを公表することとしている。この基本方針には、本法の支援事業である流通業務総合効率化事業について、備えるべき効率化等の内容や実施方法といった事項が盛り込まれ、事業者が計画を作成するに当たってのガイドラインとしての役割を果たすものとなる。

3．総合効率化計画の作成

流通業務総合効率化事業を実施しようとする者は、総合効率化計画を主務大臣に提出し、その内容が適当である旨の認定を受けることができる。この計画には、当該事業の目標のほか、物流拠点の集約化や輸配送の共同化、モーダルシフトの実施といった物流の総合化・効率化の内容、実施時期、必要な資金の額と調達方法等の事項を記載する必要がある、その他必要に応じて特定流通業務施設の整備の内容等を記載することとなる。

4．総合効率化計画の認定

総合効率化計画の提出を受けた主務大臣は、当該計画が、基本方針に適合していること、事業の遂行が確実であると認められること、特定流通業務施設を整備する場合にはその立地、規模、構造及び設備が省令で定める基準に適合すること等の要件を満たす場合には、これを認定することとなる。また、総合効率化計画に従って行われる事業の中に、倉庫業、貨物利用運送事業及び貨物自動車運送事業等が含まれる場合には、これらの事業についての事業許可基準などを満たしていることも併せて確認する。

すなわち、認定に当たっては、総合効率化計画が第 1 に基本方針や施設の基準に適合するなど政策的に誘導すべき基準を満たしていることと、第 2 に事業許可などの基準を満たしていることの 2 つの側面から審査が行われることとなる。

5．認定事業に対する支援

本法では、総合効率化計画の認定を受けた事業者に対して、次の支援措置を講ずることとしている。

(1) 事業許認可等の一括取得

流通業務総合効率化事業として倉庫業や貨物自動車運送事業等を一体的に行う場合には、その事業を開始するに当たり各事業法における手続き（営業許可の取得や事業計画の変更認可など）が必要になる。

これらの手続きは本来各事業法に則って個別に行うものであるが、複数の物流関係事業を営もうとする者がこれらの手続きを効率化計画の認定の申請とは別に行うのは、当該申請内容が効率化計

画の内容と重複することもあり、煩雑である。

このため、総合効率化計画の実施に必要な第一種貨物利用運送事業の登録、第二種貨物利用運送の事業の許可、一般貨物自動車運送事業の許可、一般旅客定期航路事業の許可、鉄道事業の許可、軌道事業の特許、トラックターミナル事業の許可、倉庫事業の登録といった許認可等については、総合効率化計画の認定をもってこれらを受けたものとみなすこととする。

本法における物流関係事業法の許認可等についての特例は、重複する手続きを一括化することにより事業者の負担を軽減し、流通業務の一体的実施を支援することを目的としたものである。

(2) 特定流通業務施設整備に対する支援

流通業務総合効率化事業を実施する際には、社会資本と連携した物流拠点施設を整備することもでき、本法では次の支援措置を用意している。

① 物流拠点施設（特定流通業務施設）に関する税制特例（税法で規定）

2004年度末の「税制改正大綱」において、倉庫用建物に対する税制が本法と連動して重点化され、本法で認定された総合効率化計画に係る倉庫用建物について、割増償却（10%割増）及び固定資産税の課税標準の特例（当初5年間1/2）が受けられることとなった。

② 立地規制に関する配慮

特定流通業務施設が市街化調整区域に立地する場合、当該施設の整備に当たっては都市計画法に基づく開発許可が必要となるが、認定を受けた総合効率化計画に係る特定流通業務施設については、その整備が円滑に行われるよう許可処分に当たって配慮がなされることとなっている。

(3) 中小企業者等に対する支援措置

流通業務総合効率化事業の実施には多額の資金が必要であり、中小企業者など資金力・信用力が比較的小さい事業者にとっては、流通業務総合効率化事業を実施することが困難となることも想定される。このため、本法では中小企業者に対する資金面での支援措置として次の特例を用意している。

① 中小企業信用保険法及び中小企業投資育成株式会社法の特例

認定を受けた総合効率化計画に従って中小企業者が実施する流通業務総合効率化事業に必要な資金の調達に関して、信用保険の付保限度額の同額別枠化、保険料率の引き下げ等を行うほか、中小企業育成株式会社による投資の対象となる株式会社の資本金要件を緩和する。

② 食品流通構造改善促進法の特例

認定を受けた総合効率化計画に従って食品生産業者等が実施する流通業務総合効率化事業に対し、食品流通構造改善促進機構が借入金の債務保証、特定流通業務施設の受託整備等を行うこととする。

(4) その他

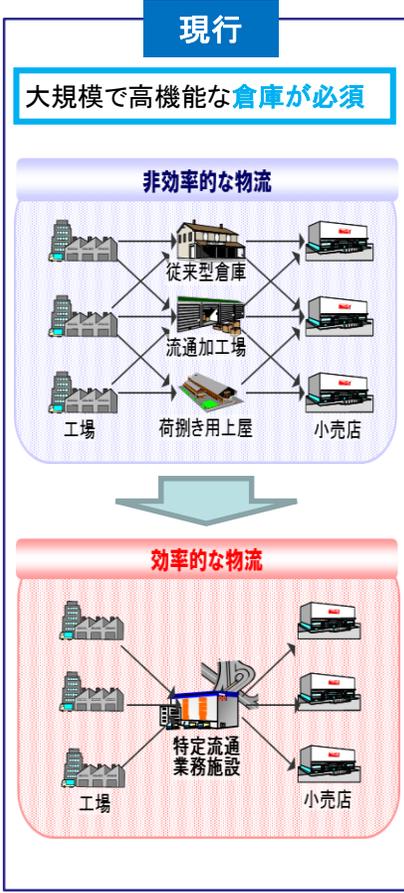
上記の支援措置の他、流通業務総合効率化事業の認定を受けることによる補助等の予算措置や、独立行政法人中小企業基盤整備機構による高度化融資等を受けることも可能。

人口減少が見込まれ労働力不足が顕在化しつつある中、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ことが、物流に強く求められている。

多様な関係者の連携により物流ネットワーク全体の省力化・効率化をさらに進める枠組みが必要

主務大臣による基本方針策定と「総合効率化計画」の認定

総合効率化計画の作成(事業者)



対象を拡充・再編

二以上の者の連携を前提に、輸送の効率化や共同化、輸送と保管の連携など、様々な取組みを対象にできるよう、枠組みを柔軟化

【例えば】

モーダルシフト

大量輸送が可能で
環境負荷の少ない
鉄道・船舶も活用
した輸送

異業種の複数荷主が連携して必要な貨物量を確認し、貨物列車を運行



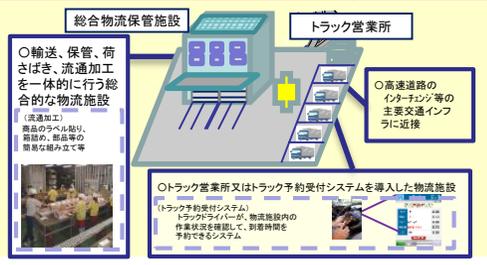
地域内配送共同化

他社との混載や運行頻度の改善等、各社それぞれで行っていた輸送の共同化により、過疎地域内のムダのない配送を実現



輸送機能と保管機能の連携

総合物流保管施設に
トラック営業所併設、
予約システム導入等
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



支援措置

- H28予算
 【一般会計:(38百万円)】
 ○モーダルシフト等推進事業
 ・計画策定経費補助
 ・モーダルシフト等運行経費補助
 【エネルギー対策特別会計(37億円)】
 ○物流分野におけるCO2削減対策促進事業
 ・シャーシ・コンテナ、共同輸送用車両等の購入補助
- 税制上の特例
 ※税制大綱において、物流総合効率化法の改正を前提に次の措置を講ずることとされている。
 ① 輸送連携型倉庫の建物整備 (所得・法人税 5年間 割増償却10%) (固定資産・都市計画税 5年間 倉庫:1/2 付属設備:3/4)
 ② 旅客鉄道による貨物輸送 貨物用車両、貨物搬送装置 (固定資産税 5年間 2/3 等)
- 立地規制に関する配慮
 ・市街化調整区域の開発許可の配慮等
- 中小企業者に対する支援
 ・中小企業信用保証協会による債務保証の上限の引き上げ等
- 食品生産業者等に対する支援
 ・食品流通構造改善促進機構による債務保証等
- 事業開始における手続簡素化
 ・新規路線での貨物鉄道の運行、カーフェリーの航路新設の許可みなし
 ・自社貨物に加えて、他社の貨物の輸送も請け負う場合のトラック事業の許可みなし
 ・過疎地等の地域内配送の共同化のための軽トラック事業の届出みなし
 ・自家用倉庫を輸送連携型倉庫に改修して他業者に供用する際の倉庫業の登録みなし等

6. 総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)の概要

- ◆ 物流は、我が国の産業競争力の強化、豊かな国民生活の実現と地方創生を支える、社会インフラであり、途切れさせてはならない。
- ◆ 近年、第4次産業革命や通販事業の拡大など社会状況が大きく変化し、今後も更なる少子高齢化等が進展。
- ◆ 社会状況の変化や新たな課題に対応できる「強い物流」を構築するために、2017年7月28日に「総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)」を閣議決定し、物流の生産性向上に向けた6つの視点からの取組を推進。

物流の生産性向上

<革命的に変化する>

[5]新技術(IoT、BD、AI等)の活用による“物流革命”
+
物流分野での新技術を活用した新規産業の創出

- (1) IoT、BD、AI等の活用によるサプライチェーン全体最適化の促進等
気象データのAI解析による需要予測の製・配・販での共有、RFIDの活用によるサプライチェーン全体の最適化と在庫日数や輸送コストの削減等
- (2) 隊列走行及び自動運転による運送の効率化
世界に先駆けた自動運転の社会実装。特に、後続車無人の隊列走行については、社会実装を目指し、必要な技術開発、社会的受容性や事業面を検討
- (3) ドローンの活用
荷物配送を本格化させるための取組を実施
- (4) 物流施設の自動化・機械化
ロボット機器の導入を通じて、庫内作業の省人化、現場作業の負担軽減
- (5) 船舶のIoT化・自動運航船
IoT等の活用による陸上からのリアルタイムでの船舶の機器監視等

<繋がる>

[1]サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革 ～競争から共創へ～

- (1) 連携・協働による物流の効率化
①事業者間の連携による物流量変動(ムラ)の緩和、②荷物情報をあらかじめ受け取ることによる荷受け作業の効率化等、③共同物流による積載率の向上・モーダルシフト
- (2) 連携・協働を円滑化するための環境整備
①事業者間のデータの標準化等、②パレット使用の標準化、③RFID利用の拡大
- (3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化
①越境通行の促進、NACCSの海外での活用等、②我が国物流システムの国際標準化、③農水産品の物流効率化・輸出促進に資する物流面での取組等

<見える>

[2]物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現

- (1) サービスと対価との関係の明確化
コストの「見える化」: 運送(運賃)と運送以外(料金)の区分の推進等
- (2) 透明性を高めるための環境整備を進める
契約の書面化、多重下請構造の是正を通じた取引の透明化等
- (3) 付加価値を生む業務への集中・誰もが活躍できる物流への転換
①トラック予約受付システム等の活用による荷待ち時間の短縮、②宅配便の再配達削減、③中継輸送方式の導入等による働きやすい環境整備等

<支える>

[3]ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現
～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～

- (1) モーダルコネクットの強化等による輸送効率向上
空港、港湾等と高速道路のアクセス強化、高速道路と物流施設の直結の促進等
- (2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化
①道路輸送の機能強化(ピンポイント渋滞対策の強化、人・物の平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するための基幹となる道路ネットワークの構築等)②海上輸送の機能強化(国際コンテナ戦略港湾での大水深コンテナターミナルの整備、AIの活用によるコンテナターミナル運営の生産性向上等)等
- (3) 物流施設の機能強化
物効法の枠組みを活用した効果的な立地への物流施設の誘導等
- (4) 物流を考慮した地域づくり
①地域における荷さばきルールの策定促進等、②自動運転サービスを含む、道の駅等の小さな拠点を核とした新たな輸送システムの構築

<備える>

[4]災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

- (1) 災害等のリスクに備える
①災害に強い物流システムの構築(ラストマイルも含めた支援物資輸送の実現、コンビニ等の流通チャネルを活用した物資の供給等)、②インフラの機能確保等のための老朽化対策(予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施等)、③セキュリティ対応等(海賊対策、マ・シ海峡等の船舶交通安全対策)、④大規模イベント時等における対応
- (2) 地球環境問題に備える
①省エネ法の活用によるサプライチェーン全体における環境負荷低減、②船舶に係るSOx規制強化に対応するためのLNGバンカリング拠点の整備等 等

<育てる>

[6]人材の確保・育成
+
物流への理解を深めるための国民への啓発活動等

- (1) 物流現場の多様な人材の確保や高度化する物流システムのマネジメントを行う人材の育成等
①国内の物流現場の多様な人材の確保に資する働き方改革等の実施、②我が国企業の海外展開に資するよう現地人材の育成、③高度化する物流システム・マネジメントを設計・管理する人材の育成

- (2) 物流に対する理解を深めるための啓発活動
国民が、物流の一利用者として適切な選択が可能となるよう、物流の社会的な役割、物流の抱える課題等について理解を深めるための啓発活動等

6. 総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）本文

総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）について

〔平成29年7月28日〕
閣 議 決 定

総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）を別紙のとおり定める。

目次

I. 総合物流施策大綱策定の意義

- (1) 物流が果たす社会インフラとしての役割..... 1
- (2) 5次にわたる総合物流施策大綱について..... 1
- (3) 物流を取り巻く社会構造の変化、ライフスタイルの変化等..... 1
- (4) 輸送ニーズに対応できない事態の発生、人口減少社会への対応等、
従来と異なる状況に入りつつある物流..... 2
- (5) 今後の社会構造やニーズの変化に対応できる物流..... 2
- (6) 「強い物流」の実現..... 3
- (7) 関係者間の連携の必要性と大綱の果たす役割..... 3

II. 現状と課題

- (1) 社会構造の変化と物流に要求される機能の変化..... 4
- (2) ASEAN 等のアジア諸国との関係の深化..... 5
- (3) 商慣習改革と働きやすい環境づくり..... 6
- (4) ハードインフラの整備の進展とストック効果の最大化等 7
- (5) 安定的な輸送機能等（「ソフトインフラ」）の確保（各輸送モード等の強化
と連携の強化）..... 8
- (6) 震災等の自然災害への対応..... 9
- (7) セキュリティ等への対応..... 10
- (8) 地球環境問題への対応..... 11
- (9) IoT、BD、AI 等の新技術の登場..... 12
- (10) 物流を担う人材の確保・育成、物流の社会的役割等に対する認知度の向上. 12

III. 今後の物流施策の方向性と取組

- 1. サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い
付加価値を生み出す物流への変革（＝繋がる）～競争から共創へ～..... 14
 - (1) 連携・協働による物流の効率化..... 15
 - (2) 連携・協働を円滑化するための環境整備（スマートサプライチェーンの
構築に資する環境整備）..... 16
 - (3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化.. 17

2. 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現(=見える).....	18
(1) サービスと対価との関係の明確化を図る.....	18
(2) 透明性を高めるための環境整備を進める.....	18
(3) 付加価値を生む業務への集中・誰もが活躍できる物流への転換.....	19
3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現 (=支える)～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとし ての機能向上～.....	19
(1) モーダルコネクトの強化等による輸送効率向上.....	20
(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化.....	20
(3) 物流施設の機能強化.....	23
(4) 物流を考慮した地域づくり.....	23
4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応するサステイナブルな物流の構築 (=備える).....	24
(1) 災害等のリスクに備える.....	24
(2) 地球環境問題に備える.....	28
5. 新技術 (IoT、BD、AI 等) の活用による“物流革命” (=革命的に変化する).....	30
(1) IoT、BD、AI 等の活用によるサプライチェーン全体の最適化.....	30
(2) 隊列走行及び自動運転による運送の飛躍的な効率化.....	31
(3) ドローンの物流への導入による空の産業革命.....	31
(4) 物流施設での革新的な生産性向上と省力化.....	32
(5) 船舶の IoT 化・自動運航船.....	32
6. 人材の確保・育成、物流への理解を深めるための国民への啓発活動等 (=育てる).....	32
(1) 物流現場の多様な人材の確保や高度化する物流システムのマネジメント を行う人材の育成等.....	33
(2) 物流に対する理解を深めるための啓発活動.....	34
<u>IV. 今後の推進体制</u>	35

I. 総合物流施策大綱策定の意義

(1) 物流が果たす社会インフラとしての役割

我が国の生産活動と国民生活は、膨大な量の物資が、必要な場所に必要とされるタイミングで輸送されることで維持されている。例えば、海外から原油が輸送されることで、車が動き、電力が供給され、製品の製造が可能となっており、また、流通加工を行う物流施設と配送網が一体的に機能することで、カット野菜のような加工された生鮮食料品を街なかで購入することが可能となっている。

物流は、一般消費者からは見えにくい活動であるが、産業基幹物資から、機械製品、建設資材、衣類、医薬品、生鮮食料品、日用品、廃棄物などに至るまで、様々な物資が、道路、海上、航空、鉄道を通じ、また、各地の物流施設等での保管や流通加工のプロセスを経て、日々、届けられている。

このように、物流は、我が国の産業競争力の強化、豊かな国民生活の実現や地方創生を支える社会インフラとなっており、決して途切れさせてはならない。

この物流の「社会インフラ」としての機能は、①輸送機能等（輸送機能、保管機能、流通加工機能等）がいわば「ソフトインフラ」ともいふべき役割を担い、②道路・港湾等の施設等の「ハードインフラ」がそれを支えることによって形成されており、双方が一体となってその機能が発揮されている。

(2) 5次にわたる総合物流施策大綱について

これまで、政府において5次にわたり総合物流施策大綱（以下「大綱」という。）を策定し、様々な施策を推進してきた。現行の大綱においては、グローバル・サプライチェーンの深化に対応した「国内外でムリ・ムダ・ムラのない全体最適な物流の実現」を目指して、我が国物流システムのアジアへの展開、立地競争力強化に向けたハードインフラの整備活用、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号。以下「物流総合効率化法」という。）の改正等に基づく荷主、物流事業者等の連携による物流効率化等を進め、一定の成果を上げてきた。

(3) 物流を取り巻く社会構造の変化、ライフスタイルの変化等

2011年を境に我が国の人口は減少に転じており、今後更なる少子高齢化の進展、生産年齢人口の減少が見込まれる。既にトラックドライバーの高齢化や労働力不足が深刻化しているが、今後、現場を支える労働力に更に影響が生じるおそれがあり、また、過疎地等の需要が少ない地域では、荷量の減少により地域

への配送や地域内の配送に支障が生じる可能性がある。

また、通信販売の利用が一般的となり宅配便取扱量が急増するなど消費者のライフスタイルは大きく変化しており、物流に対するニーズも大きく変わってきている。将来この傾向はさらに進むことが予想され、それに伴って、輸送の小口化・多頻度化による輸送効率の低下が懸念される。

さらに、南海トラフ地震、首都直下地震等の大規模自然災害の高いリスクへの迅速な対応や、今後加速度的に増加する老朽化したハードインフラへの対応が喫緊の課題となっている。

一方、海外に目を転じると、ASEAN 等のアジア諸国において高い経済成長が続いており、アジア諸国において生産活動のみならず物流面で我が国が寄与するとともに、その成長を我が国に取り込むことの重要性が高まっている。

(4) 輸送ニーズに対応できない事態の発生、人口減少社会への対応等、従来と異なる状況に入りつつある物流

通信販売の伸びに伴い宅配便取扱数が急増している中、年末のピーク期に遅配が発生するなど、企業間輸送も含めて特定期間に需要が集中する場合に輸送ニーズに対応できないような、これまでに見られなかった状況が生じている。また、時間的な制約が厳しくなる一方で、時間指定、代金収受、届け先での附帯作業などの物流に附帯するサービスの範囲は拡大している。今後、更に物流に対するニーズが変化し、複雑化することが予想される中、現状のままでは、ニーズに的確に対応できなくなるのではないかとの観点から、物流危機の懸念も持たれる状況となっている。

(5) 今後の社会構造やニーズの変化に対応できる物流

我が国の通信販売の利用率は、欧米と比較すると低く、今後、利用率が上がり個人向け輸送ニーズが増加した場合には、ピーク時等の対応が更に困難となるおそれがある。また、今後、高齢者等の買い物ニーズへの効果的な対応について検討する必要性が生じる可能性がある。さらに、大規模なイベントの開催時や高度な温度管理、セキュリティへの対応など、より高度な機能が求められることとなる可能性もある。

一方で、我が国は、世界に先駆けて人口減少社会を迎えており、今後、生産年齢人口の減少が続き、物流を取り巻く環境についても、これまでとは異なるものとなっていく。

このような状況において、物流が安全性を十全に確保しつつ、途切れること

なくその機能を発揮し、多様なニーズに的確に対応して経済活動及び国民生活を支えていくことは、国家的な課題となっている。

(6) 「強い物流」の実現

これまでと同様に安全の確保を大前提としつつ、人口減少の進展等前述のように変化する状況に的確に対応していくためには、物流の生産性の大幅な向上を図ることにより、ニーズ等の変化に的確に対応し、効率的・持続的・安定的に機能を発揮する「強い物流」を戦略的に実現していく必要がある。

そのためには、以下の6つの視点からの取組が重要な役割を果たすものであり、具体的には、①～④の取組を、⑤・⑥の要素を活用しながら、推進する必要がある。

- ①「サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革」（＝繋がる）～競争から共創へ～
- ②「物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現」（＝見える）
- ③「ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現」（＝支える）～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～
- ④「災害等のリスク・地球環境問題に対応するサステイナブルな物流の構築」（＝備える）
- ⑤「新技術（IoT、BD、AI等）の活用による“物流革命”」（＝革命的に変化する）
- ⑥「人材の確保・育成、物流への理解を深めるための国民への啓発活動等」（＝育てる）

(7) 関係者間の連携の必要性と大綱の果たす役割

個々の事業者がそれぞれ効率化と工夫をしながら対応するだけでは限界があり、今後、「強い物流」を実現していくためには、一般消費者も含めて物流に関係する者が他の関係者の制約や課題を相互に理解した上で連携して解決を図ることが必要不可欠となる。

新しい大綱を定め、中長期的な視点に立ち物流に関する方向性を示すことにより、官民が連携して、将来の我が国の発展と国民生活を支える物流を作り上げるとともに、関係省庁が連携して施策の総合的・一体的な推進を図る必要がある。

新しい大綱の策定は、物流に関する課題について関係者全体で共通認識を持ち、コミュニケーションの密度を上げるとともに、相互に連携して解決を図る上で、重要な役割を果たすものとなる。

II. 現状と課題

(1) 社会構造の変化と物流に要求される機能の変化

2011 年を境に我が国の人口は減少に転じており、高齢化の進展に加えて、共働き世帯や単身世帯の増加といった社会構造の変化が生じている。

また、通信販売の急速な利用拡大やネットを利用した個人間売買の増加に伴って宅配便取扱個数が急増しており、コンビニエンスストアや都市型小型スーパー等の出店が拡大するなど、消費者の購買スタイルも変化している。

さらに、在庫量の削減と輸送の小口多頻度化や時間指定が進むとともに、複数箇所に分散する保管機能の集約や流通加工の一体的な実施を図る物流施設が増加しており、業務の複合化・高度化や施設の大型化が進んでいる。また、年間約 38 億個に達する宅配便の約 2 割が再配達となり労働力・環境の面での社会的コストが増加する状況も発生している。加えて、時間的制約が厳しくなり業務が複雑化する中、通常と異なる事態が発生した場合に対応できる余裕が少なくなっている。

今後、さらに社会構造の変化が進むことを考えると、単独の事業者での対応では限界があり、様々な関係者が連携して取り組んでいかなければ、物流の持続的な機能の発揮が困難となる。

例えば、伝票や電子データ形式等が事業者によって違うこと等により相互に円滑な情報等の受渡ししがしにくい、手荷役の混在や事業者間での荷姿の違いにより統一的な荷扱いがしにくい、等の要因によって全体としての効率性が損なわれる事態が生じている。

また、第 4 次産業革命時代に入り、データの活用等による大幅な生産性向上が期待される状況となっているが、データが製造、物流、販売等の垣根を越えて総合的に活用されることで、更なる相乗効果が発揮され、それによりサプライチェーン全体の効率性・生産性向上が期待される。

また、物流は、月、曜日、時間帯等による需要の差が大きく、ピーク需要に対応して設備・人員を用意するとオフピーク時の稼働率が下がり効率性が損なわれることとなる。生産活動等に波動があることから需要にピークが存在すること自体は避けられない面があるものの、効率性を向上させる上では物流のピークとオフピークとの差を極力小さくしていくことが有効である。また、積載効率も向上させる必要があるが、単独の事業者での取組には限界がある。

加えて、2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会のような大規模

なイベントの開催等に伴い生じる通常と異なるニーズにも的確に対応していく必要がある。

今後、個々の事業者の取組に加えて、事業者間で連携して輸配送の効率化やピークの平準化等の対応を行い、これらのムラやムダを減らすことにより、サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革を図る必要がある。

(2) ASEAN 等のアジア諸国との関係の深化

ASEAN 域内総生産は、2010 年から 5 年間で 1.2 倍（年率 8%の伸び）、またアジア全体でも年率 7%の伸びとなるなど、アジア諸国の経済成長は引き続き堅調となっている。また、世界全体の貿易量に占めるアジア地域の貿易額の割合も 16.8%から 18.2%となり、その存在感が着実に増している。

我が国産業は、これまで、安価で豊富な労働力を有するアジア諸国への生産拠点の移転を積極的に進めてきており、現地法人数も引き続き大幅に増加している。このようなアジア地域の生産拠点の拡大に伴って、我が国産業のサプライチェーンのグローバル化も加速しており、グローバルなサプライチェーンの円滑化・効率化を一層推進することが求められている。また、ASEAN 主要 6 か国の中間層は、2030 年には 1.3 億世帯（2014 年時点で 0.8 億世帯）へ大幅な拡大が見込まれるなど、アジア諸国は今後、経済発展に伴って消費市場としても急速に発展していくことが予想されている。

また、所得水準の上昇に伴って EC（電子商取引）が普及する等の消費形態の高度化が進むにつれ、今後アジア諸国では宅配便サービスやコールドチェーン物流等の高付加価値な物流の需要が高まることが予想され、我が国の農林水産物・食品等の輸出拡大も期待されている。我が国物流業も自らの強みをいかし、このようなアジア諸国の需要をしっかりと取り込み、自らの成長へとつなげていくことが求められている。

今後、我が国がアジア諸国とともに発展していく上では、①アジア地域を中心とした物流網のより一層の円滑化・効率化、②我が国物流業のアジア地域への積極的な海外展開、③我が国の特色ある農林水産物・食品等の輸出や海外展開を下支えすることにより、アジア諸国の成長の果実を享受できるよう取り組んでいくことが必要となっている。

(3) 商慣習改革と働きやすい環境づくり

トラック運送業は、他産業と比べて長時間労働・低賃金の傾向が強いが、背景として、①荷主と比べて立場が弱く、長時間の荷待ち時間が慣習化している、②電話や口頭での運送依頼が多く契約書面化が進んでいない、③階層構造が複雑なため契約内容が末端まで伝わりにくいこと等から、現場では、契約に含まれていない附帯業務の実施を断りにくい、また荷主がその事情を把握しきれていないといった、商慣習上の課題がある。

また、商品代金が運送費込みの価格で決められ、運送コストを実質的には発荷主が負担することが慣習化している面もあり、着荷主が運送コストを認識しにくい構造となっている。

商品の運送について、元請の運送事業者から下請の運送事業者に対して運送が委託されることも多い。この場合、実際の運送は下請の運送事業者によって行われ、荷物が実際に届く着荷主の倉庫においては、①着荷主側の準備が整っていないことによるトラックの順番待ちが発生する、②荷卸しを早く開始できるようにトラックが契約到着時刻より早く到着する、等により長時間の荷待ちが発生する事態も生じている。また、下請の運送事業者が、着荷主等から現場で附帯作業を指示される事態も生じている。

しかしながら、附帯作業のコストの扱いが契約上不明確であったり、着荷主の負担とならない契約構造となっていると、着荷主がコストを認識しにくい。

このような状況においては、実際に運送を行う事業者の長時間労働や契約条件の改善を図るために、元請の事業者や発荷主が交渉を行おうとするインセンティブが小さく、改善に向けた取組が進みにくいといった課題が存在している。

今後、物流がその役割を継続的に果たす上で、重要な役割を担うトラック輸送について、労働条件を改善し、その担い手を確保することは重要な課題となる。そのためには、荷主や消費者の理解を得ながら、①着荷主を含む関係者が一体となって長時間労働等の改善に向けた取組を促進すること、②運送とそれ以外のサービスとの区分を明確化し、それぞれのサービスに見合った対価の収受を契約時に書面により確認すること、③下請多層構造の改善、関係府省等と連携した適正取引の一層の促進、荷待ち時間の短縮等の取組を図ることも必要となる。

また、女性や若者など幅広い人材の確保に向けて、運行形態の見直しや荷役の分離等のドライバーの負担を軽減するための方策を講じ、働きやすい環境づくりを推進する必要がある。

なお、事業者側でも、時間コスト、サービスコスト等も含め、コストを踏まえた適切な価格設定を行うことにより、効率的な運送を実現するための環境を整える必要がある。

(4) ハードインフラの整備の進展とストック効果の最大化等

① ハードインフラの整備の進展

国内貨物輸送において重要な役割を担うトラック輸送の効率化に資するよう、三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路網や空港・港湾へのアクセス道路等の整備を進めてきたほか、貨物鉄道の輸送力増強に向けたハードインフラの整備、コンテナ船の大型化に対応するための港湾整備、我が国拠点空港の貨物ハブ化など物流を支えるハードインフラの整備を着実に進めてきた。

② ハードインフラのストック効果最大化

2015年9月に、物流を支えるハードインフラを含む社会資本のストック効果の最大化を図ることを基本理念とする第4次社会資本整備重点計画を閣議決定し、厳しい財政制約条件の下、「賢く投資・賢く使う」インフラマネジメント戦略へ転換し、既存の社会資本を知恵と工夫により最大限活用する取組を進めることとした。

今後は、更なる既存ハードインフラのストック効果の最大化を図るとともに、潜在的な輸送力を最大限活用することにより、モノがスムーズに流れ、隅々まで行き渡るようにしていく必要がある。物流の更なる生産性向上を実現するためには、道路、港湾等のハードインフラの機能強化はもとより、インフラ間を繋ぐモーダルコネクットの強化を促進することが重要であり、さらには、物流とまちづくりの調和などを進めていくことが必要となっている。

③ 老朽化の進行

我が国では、高度経済成長期以降に集中的に整備したインフラが今後一斉に老朽化し、今後20年間で、建設後50年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなるものと見込まれている。

また、今後、人口減少や少子高齢化に伴い財政状況がより一層厳しくなるものと予測されているが、維持管理・更新費は、2013年度には約3.6兆円、20年後には、約4.6～5.5兆円となり、現状の約3～5割高くなると推計されている。

国土交通省では、2013年を「メンテナンス元年」として、老朽化対策を進

展させてきた。同年 11 月にはインフラ長寿命化基本計画を策定し、2014 年 5 月に策定した国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）を皮切りに、関係省庁において行動計画の策定を進めている。また、地方自治体等においても 2016 年度までの行動計画の策定が進められている。これらの計画の実行により、既存の社会資本の安全確保とメンテナンスに係るトータルコストの縮減・平準化を両立できるよう、戦略的なメンテナンスと更新を徹底する必要がある。

(5) 安定的な輸送機能等（「ソフトインフラ」）の確保（各輸送モード等の強化と連携の強化）

① 各輸送モードにおける安定輸送等の確保

我が国の物流は、トラック、鉄道、内航海運、航空といった多様な輸送モード等がそれぞれの特性をいかしながら、重要な役割を果たしている。トラックドライバー不足への対応や、輸送効率の向上、さらに環境負荷の低減を目指す上では、トラック、鉄道、内航海運、航空が、それぞれの特性をいかしながら適切な役割分担を図り、鉄道、内航海運を活用したモーダルシフトの推進も含め、モード間の連携を強化していくことが重要となる。

外航海運は、四面を海に囲まれた我が国において、経済活動や国民生活を支える重要な基盤であり、その安定的な輸送の確保が不可欠である。特に、近年の我が国の周辺海域における情勢変化を踏まえれば、経済安全保障の早期確立のため、我が国の管轄権が排他的に及ぶ日本船舶を中核とした日本商船隊による安定的な国際海上輸送を確保することが重要である。

内航海運は、国内貨物輸送、とりわけ産業基礎物資輸送において重要な役割を担う、我が国の経済活動や国民生活を支える基幹的輸送インフラであり、モーダルシフトの受け皿としても重要な役割を担っている。一方で、長期的に輸送需要は低下傾向にあるところ、99.6%が経営基盤の脆弱な中小企業であり、また、寡占化された荷主企業への専属化・系列化が固定化している業界構造にあるため、自らの努力のみでは輸送需要を増加させることが難しい状況にある。さらに、船齢が法定耐用年数（14 年）以上の船舶が全体の 7 割を占め、50 歳以上の船員の割合が 5 割を超えるという船舶と船員の「2 つの高齢化」などが構造的課題となっている。

航空輸送については、2008 年以降の世界的な景気後退を受けて国際貨物輸送量が大きく減少したが、近年緩やかな回復傾向にあり、拠点空港の物流

機能の強化が求められる一方、小型機材を活用した LCC (Low Cost Carrier) の就航拡大等に伴って旅客機による貨物輸送スペース (ベリースペース) の減少が懸念されている。

鉄道輸送については、コンテナ列車の定時運行率は高い水準を維持しているものの、輸送能力、運行ダイヤ、輸送障害時の対応等が荷主の主要な懸念点となっている。

物流施設については、業務の複合化・高度化や施設の大型化が進むとともにいわゆる物流不動産のような形態による施設の整備も増加している。

各輸送モード等が、安全・良質なサービスを持続的に提供して我が国の社会経済を支え続けていくためには、これらの課題に対応して安定的輸送の確保と生産性向上の実現を図る必要がある。

② 地域を支える物流

我が国が本格的な人口減少社会を迎えるにあたっては、公共交通と同様、過疎地等の地域の物流システムの維持が課題となる。また、幹線輸送については同一区間でも方向別で荷量のアンバランスが存在することが多く、今後、更に拡大するおそれがある。こうしたアンバランスは区間によって状況が異なることから、幹線物流の機能確保と効率化を検討するに当たっては広域的な視点から捉える必要がある。

(6) 震災等の自然災害への対応

首都直下地震や南海トラフ地震の 30 年以内の発生確率は 70%程度と予測されている。また、平成 27 年 9 月関東・東北豪雨や平成 26 年 8 月豪雨による広島における土砂災害に象徴されるように雨の降り方が局地化、集中化、激甚化しており、水害や土砂災害についても頻繁に発生している。このように、我が国が災害のリスクが高い状況にあることを踏まえ、物流は、災害等へのリスクに対する強靭さを備えておかなければならない。

東日本大震災では、資源、原材料、食料等の生産活動や国民生活に必要な物資の供給が停止するなど、自然災害における物流ネットワークの寸断によるサプライチェーンと地域経済に与える影響の大きさが明らかとなった。被災地への支援物資輸送等、被災後の一刻も早い復旧・復興に欠かせない重要な役割を物流が担っており、物流ネットワーク全体で災害に対する強靭さを備えるとともに、ハードインフラの防災・減災対策や機能強化を図る必要がある。

また、東日本大震災等の震災や水害等を踏まえ、被災地において必要となる

緊急物資の輸送や保管に関して、地方自治体と物流事業者等との間での輸送協定や保管協定等の締結などの対策を講じてきた。平成 28 年（2016 年）熊本地震（以下「熊本地震」という。）では、初めて本格的にプッシュ型支援による物資輸送を実施したが、この際、民間事業者の管理する物流施設 2 カ所を活用し、災害発生時の物資輸送における民間物流施設の活用の有用性や民間事業者の協力の必要性を再認識することとなった。

一方、支援物資輸送を担う国、物流事業者、地方自治体、NPO 等の多様な関係者の役割分担が明確でなかったことや、物資の輸送状況に関して情報共有が不十分であったこと、輸送拠点から避難所等に至るラストマイルの輸送の混乱が生じたこと等の課題が顕在化したところであり、災害発生時において全体として統制の取れた物流システムを構築することが必要である。

また、被災地やその周辺において営業可能なスーパーやコンビニエンスストア等への食料品や日用品の配送等は、緊急物資輸送という側面も有するものであり、道路等の利用制限や渋滞等が発生する状況においても円滑に実施されることが必要である。

さらに、災害発生時においては、被災地以外の地域で買い置き等の行動が生じると、被災地で必要となる物資の提供に影響が生じる可能性がある。加えて、災害によりサプライチェーンが寸断されるような場合には、復旧状況を踏まえつつ経済活動への影響の最小化を図る取組も必要となる。このため、復旧状況等が刻々と変化するなかでも、復旧目処など様々な情報が一元的に提供されることが重要となる。また、平時から関係者間の連携が図られていることも重要となる。

(7) セキュリティ等への対応

我が国では、金額ベースで約 84 兆円の物資を輸入に依存しているが、ヨーロッパとアジアとを結ぶルートにあるソマリア沖・アデン湾などの広い範囲において海賊被害が発生している。これまでも国際社会とも連携して対策が講じられてきたが、依然として脅威が存在している。

また、輸入原油の約 8 割が通過するマラッカ・シンガポール海峡については、船舶交通が輻輳する海域となっており、海峡自体が狭隘であるとともに浅瀬、岩礁、沈船等が点在することから国際社会や沿岸国とも連携して航行安全の確保を図る必要がある。

また、我が国から航空貨物として輸出される物品は、金額ベースで約 20 兆円

に達している。航空貨物輸送は、速達性が要求される付加価値の高い貨物を輸送するものとなっているが、テロ等への対応が世界的に強化される状況にあることを踏まえ、セキュリティの確保と輸送の速達性・効率性とを両立させるよう取り組んでいく必要がある。

(8) 地球環境問題への対応

2020年以降の温室効果ガス削減等のための新たな国際枠組みであるパリ協定が2016年11月に発効した。我が国は2030年度までに26%減（2013年度比）とする削減目標を2015年7月に国連に提出しており、この目標の達成等に向けて取組を行うこととしている。運輸分野は、我が国全体のCO₂排出量（電熱配分後）の2割弱を占めているが、中でもトラックについては、我が国全体の約6%（営業用・自家用計）となっている。

また、モントリオール議定書において冷蔵・冷凍倉庫等で使用される冷媒であるHCFCの生産・輸入が原則2020年に全廃、HFCについても2036年まで段階的に85%を削減することとなっているため、温室効果の低い自然冷媒への更新が急務となっている。

国際約束を遵守しつつ、我が国経済の成長を持続させるためにはその基盤となる物流が環境面においても持続可能である必要があり、地球温暖化対策を着実に進めることが重要である。このため、引き続き、自動車、船舶等の省エネ性能の向上、運行・運航の効率化を進めるとともに、トラックに比べ単位輸送当たりのCO₂排出量が少ない鉄道や船舶へのモーダルシフトを図ることが重要である。

国際海運分野のCO₂排出量については、今後大きく増大することが見込まれているが、国際海事機関（IMO）における温室効果ガス削減戦略の策定や燃費規制の段階的強化等の温暖化対策に関する議論を我が国が主導することが重要である。

また、船舶の燃料油に含まれる硫黄分濃度規制については、2020年から世界一律で強化される予定となっており、当該規制に円滑に対応できるよう取り組む必要がある。

さらに、排気ガスのクリーンな代替燃料であるLNGの供給・利用に関しては、我が国が世界最大のLNG輸入国であるという強みをいかしてLNGバンカリング（船舶への燃料供給）拠点の整備を進めるとともに、LNG燃料船の普及に向けた取組を実施する必要がある。

(9) IoT、BD、AI等の新技術の登場

IoT、BD、AI等の利用については、コンピューターの処理能力の向上、無線通信によるインターネット等への接続の普及等によって、より低コストで高度な情報処理が可能となっている。IoT、BD、AI等を活用して物流分野における膨大なデータを収集・解析することにより、飛躍的な物流の効率化とサプライチェーン全体の最適化を図ることが可能となっており、物流分野に革命的な変化をもたらすものである。

例えば、トラック輸送、海上輸送、物流施設内の作業等について人手不足が更に課題となっていく状況において、これらの新しい技術を活用して、トラックの隊列走行や自動運転化、ドローン配送、船舶の自動運航化・遠隔集中監視、物流施設での自動化・機械化等を進めることが、こうした課題の解決を図るために必要である。

また、物流分野におけるこれらの技術の活用が、国際的に競争力を有する新しいビジネスの創出にも資する可能性がある。

(10) 物流を担う人材の確保・育成、物流の社会的役割等に対する認知度の向上

① 物流を担う人材の強化

物流分野においては、物流現場での人材と、物流やサプライチェーンを管理する人材の両方が必要であり、それぞれ、現場で必要とされる技能等の習熟のための検定や、物流の適切な管理に資する民間資格等が活用されて、人材の育成について継続して取り組まれてきた。

物流現場の人材については、大型トラックをはじめとするトラックドライバー不足や物流施設における作業員不足が生じており、また、トラックドライバーや内航船員については他産業に比して高齢化が進んでいる。今後、新技術の活用により自動化・省力化等が可能な領域が広がることが期待されるが、熟練したドライバー等の大量退職や、生産年齢人口の減少に伴う人材確保が困難になることへの対応が引き続き必要となる。

また、物流管理を行う人材については、サプライチェーンのグローバル化が進展する中で、IoT、BD、AI等の新技術の活用等も含め、全体の視点から物流の効率化と高付加価値化を図るための提案を行い、関係者間の連携を進めることができる人材、また海外進出した物流企業の現地のマネジメント人材等が必要となる。

② 物流の社会的役割等に対する認知度の向上

物流は、我が国の生産活動・国民生活を支える重要な社会インフラとなっており、多くの民間事業者のサービスが複合的に提供されることによって成立している。営業収入の規模は約 25 兆円にも及び、就業者数も全産業の約 4% を占めている。しかしながら、消費者が途中過程を目にする機会は少なく、宅配便のような消費者向けのサービスであっても途中過程は十分に知られていない。また、送料無料と銘打った商品の販売が広く行われ、消費者が物流コストを正しく認識しづらいものとなっている面もある。

物流危機が懸念される状況を踏まえて、経営者や国民の物流に対する関心が最近高まりつつある。このような状況において、物流が果たしている社会的な役割等について、荷主や一般消費者に広く理解されることを通じて、その役割にふさわしい評価が行われることを目指し、社会全体で持続可能で効率的な「強い物流」を実現していく必要がある。

以上のように、物流を取り巻く環境や物流に要求される機能は大きく変化してきており、今後、少子高齢化が進むなかで更なる変化に的確に対応しつつ、我が国の経済成長と国民生活を支える社会インフラとしての機能を持続的に果たしていくためには、その大前提として安全の確保を図りつつ、更なる効率化と高付加価値化を図る必要があるが、個別の努力・対応では限界が生じている。

今後は、物流事業者のみならず、消費者、荷主、地方自治体、国等も含め幅広い関係者の間において、物流の機能、特性、制約等に関する理解が進み、連携して取組を行っていくことにより、これからの物流に対する新しいニーズに応え、我が国の経済成長と国民生活を持続的に支える「強い物流」を構築していく必要がある。

Ⅲ. 今後の物流施策の方向性と取組

今後、少子高齢化の進展など社会構造が変化していく中、我が国が競争力を強化し持続的に成長していくためには、我が国の経済活動と国民生活を支える社会インフラたる物流がその機能を十分に発揮していく必要がある。

そのためには、物流の生産性向上を図り、物流について、①変化に的確に対応してニーズに応えるとともに、人材、設備等の資源をムダなく活用して効率化を図り、新たな価値を創造することにより高付加価値化を図ること、②途切れることなくその機能を発揮するために、サービスが持続的・安定的に提供される環境を整備すること、③荷物がスムーズに流れ、我が国の隅々まで行き渡るようにハードインフラとソフトインフラ（輸送機能等）との双方により発揮される社会インフラとしての機能向上を図ること、④様々なリスクに対する強靱さや環境面での持続可能性を確保すること、が重要となる。また、これらを実現する上で新技術の活用と人材育成等は重要な鍵となるものである。

Ⅱ. で述べた諸課題を乗り越えて、将来のニーズに応えうる「強い物流」を実現していくために、上記の目指すべき方向性の下、以下の6つの視点からの取組を推進する。

1. サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革（＝繋がる）～競争から共創へ～

今後の我が国の経済成長と国民生活を支えていく「強い物流」を構築するためには、サプライチェーン全体の効率化や価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革を図る必要がある。すなわち、①今後の社会構造の変化やニーズの変化に的確に対応するとともに、②人材や設備等の資源を最大限活用してムダのない構造を構築し、③第4次産業革命への対応も含め「高い付加価値を生み出す物流」へと変革することが必要である。

この「高い付加価値を生み出す物流」とは、基本となる運送機能に加えて、温度管理や時間指定といった付加価値を提供し、また、流通加工等の消費者にとって利便性を高める機能を提供するものであり、物流も含めたサプライチェーン全体の付加価値を高めることで実現していくことが必要となる。しかしながら、関係者が各々単体としての最適化を図る行動を取るだけでは、非効率性が他の関係者に移転される等のひずみが残ることとなり、全体の視点での最適な物流とはならない。このため、荷主、物流事業者等の物流に関係する者全員が、

相互に理解しつつ連携して、調達物流の改善、物流と製造との一体化等も含め製・配・販全体としての効率化と付加価値の向上を図ることを促進していく。また、データや荷姿などが事業者ごとに異なることにより統一的な対応ができないことからスケールメリットを享受できず高コスト構造となっている面があり、加えて、相互連携を図る際に障害となることから、事業者間での共通ルール化や全体での標準化を進める。

また、その際には、RFIDの利用や、IoT、BD、AI等の新技術によるデータの活用は、①物流ニーズの的確な把握や、より一層的確で効率的な物流の確保、②製造、販売分野との相乗効果を生み出す価値創造型の物流の構築等（Connected Logistics）の観点から、物流分野において革命的な変化をもたらし、サプライチェーン全体の最適化を進める有効な手段となるものであり、価値創造に資するとともに、物流自体が有する付加価値の増大につながることを期待されることから積極的な活用を促進していく。

(1) 連携・協働による物流の効率化

① 荷主、物流事業者など事業者間の連携・協働により物流のムラをなくす

物流量の変動が発生する要因やそれを緩和するための効果的な手法等について分析を行い、これらの取組を促進するための環境整備を進める。

② 荷主、物流事業者など事業者間の連携・協働により物流のムダをなくす

(i) 荷姿や荷量等の荷物に関する情報をあらかじめ受け取り事前に準備することによる荷受側の作業効率化、(ii) 倉庫等での荷卸し時間をあらかじめ調整することによる荷待ち時間の削減、(iii) 需要予測等のデータの共有によるサプライチェーン全体でのムダの削減等、情報共有・活用等を通じた関係者間の連携・協働を促進する。

③ 共同物流により積載等のムダをなくす・輸送モード間の連携・協働（モーダルシフト）で効率的に輸送する

(i) 複数の事業者が連携・協働して共同物流を実施することによって、積載率の向上、倉庫や車両の稼働率の向上、コスト削減等を図り、物流効率化を推進するとともに、(ii) 道路ネットワークとの連携を高めつつ輸送効率に優れる鉄道又は船舶による輸送の活用を促進することによってドライバー等の人材、車両設備等の能力を最大限活用し、物流全体としての生産性向上を図る。

そのために、輸配送上必要となる情報を複数の事業者間で適切に共有・活用することで効果的な連携を促進する。

(2) 連携・協働を円滑化するための環境整備（スマートサプライチェーンの構築に資する環境整備）

① 荷主、物流事業者など事業者間の連携・協働を円滑化するためのデータ・システム仕様の標準化等

荷物管理システムのデータ形式や仕様が違うため輸配送情報や在庫情報、輸出入情報等を電子的に相互利用しにくいなどの要因により、物流の効率性が損なわれている面がある。事業者間でのデータの標準化や共有化、システム仕様の標準化、重複入力項目の削減等によりデータの受渡しの円滑化・迅速化と受渡しコストの低減を促進することについては、連携の円滑化やデータ活用等を通じて、高付加価値で無駄がなく最適化されたサプライチェーンに資するものとなることから官民の枠組みで検討を行う。ただし、この際には、強固な情報セキュリティが確保されることが必要となる。

② パレット使用等のユニットロードの標準化による荷役効率化・トラック稼働率の向上

荷役時間の短縮は、トラックの稼働率の向上等により物流の効率化に資するものとなる。機械荷役が可能となるようパレット化を促進するとともに、運搬容器等の形状や印字位置等の標準化等に関して、デザイン・フォー・ロジスティクスの観点も踏まえて、官民の枠組みで検討を行う。

③ サプライチェーン全体の効率化のための RFID 利用の拡大

RFID は、多数の商品の一括読取処理が可能であることに加え、大容量の情報の蓄積や書換え及び個体識別も可能であるといった特性を有しており、その活用により、荷役時間等の大幅な短縮、トレーサビリティの確保等が可能となる。今後、RFID が更に普及し、そこから得られる情報をサプライチェーン全体で共有することが可能になれば、製・配・販の全体において飛躍的な効率化が可能となる。このように、RFID は、物流面においても、全体の視点での効率化・最適化の実現と付加価値の向上に大きな潜在力を有している。RFID の普及については、コストや電波利用面での課題、実装コスト負担の仕組みづくり、金属や水による読取障害等の課題を克服する必要があるが、「コンビニ電子タグ 1000 億枚宣言」等、様々な業態において導入が図られるよう取組を進める。さらに、個別企業の活用を越えてサプライチェーンを構成する主体間での情報活用を円滑にするため、RFID 内の情報やその読取りに関し、標準的・統一的な方法を用いることに

より、共通のプラットフォームを作ることを推進する。これにより、物流・流通全体で無駄な輸送を省くことなど、より付加価値の高いサービスの実現が可能になる。

(3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化

① アジア諸国等における物流のシームレス化の推進

我が国産業の効率的なサプライチェーンの構築には、アジア諸国等における我が国産業の生産拠点及び物流業の円滑な事業活動を支え、シームレスな物流を実現することが必要である。このため、ASEAN 地域における連結性強化に向けたインフラ整備、NACCS の海外での活用等による輸出入に関する手続きの近代化・効率化、越境通行の促進、パレット等の標準化・リターナブル化された物流資機材の国際的な利用促進等、物流の円滑化に資する取組を積極的に行っていく。

② 質の高い我が国物流システムの海外展開支援

日本の「強みのある技術・ノウハウ」を最大限にいかして、アジアの膨大な物流需要を積極的に取り込み、我が国の物流業の力強い成長へとつなげるとともに、アジア諸国の社会や経済の発展に貢献する。そのため、我が国の高品質なコールドチェーン物流サービス等を国際標準化し、アジア諸国等において普及を図るとともに、外資規制の緩和に向けた働きかけや官民ファンドの活用により、質の高い我が国物流システムのソフト面・ハード面での展開を支援する。

③ 農林水産物・食品の物流効率化及び輸出促進に資する物流面での取組

農林水産物・食品の物流については、生産、出荷、流通、販売に携わる各関係者が物流関係者と緊密に連携するとともに、各関係者が負担と受益を分かち合いながら、パレット化、共同輸送、モーダルシフト等による合理化・効率化を図ることで、持続可能な物流が実現されるよう、関係省庁で連携して各業界の取組を後押しする。また、輸出促進に資するよう、「農林水産物の輸出力強化戦略」（平成 28 年 5 月 19 日農林水産業・地域の活力創造本部取りまとめ）及び「農林水産物輸出インフラ整備プログラム」（平成 28 年 11 月 29 日農林水産業・地域の活力創造本部決定）に基づき、関係省庁で連携して品質を守りながら、より多く、より安く運ぶための物流拠点の整備や物流の高度化、最適化、コスト低減等の推進を図る。

2. 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現（＝見える）

物流が途切れることなく社会インフラたる機能を果たすためには、物流業界が安定的にサービスを提供できる適切な競争環境を整備するとともに、付加価値の高いサービスを提供するために人材を継続的に育成することが必要となる。

そのため、法令遵守の下、これまでの取引慣行を見直し、サービス内容の可視化とそれぞれの対価との関係を明確化し、健全な市場メカニズムが機能する環境を整えるとともに、人材の確保、定着、育成につながる働きやすい環境をつくっていく。

なお、これらの取組を進めるにあたっては、①物流が社会インフラとしての役割を安定的・持続的に果たすことの重要性、②従前のままでは物流が役割を果たせなくなるおそれがあること、について関係者間で共通認識を形成していくとともに、利用する側も含めて関係者間での連携・協働が必要であるとの意識改革を進めていくことが重要となる。

(1) サービスと対価との関係の明確化を図る

物流業界においても、荷待ち、積込み・取卸し、附帯業務等のコストを踏まえた形でサービスと価格が適切に設定され、かつ荷主のニーズに応じて様々なサービスを選択できるよう、健全な市場メカニズムを機能させる必要がある。このため、官民を挙げて、荷待ち、積込み・取卸し、附帯業務等のコストが取引価格にて適正に反映されるよう取組を推進する。サービス提供にあたっては、必要なコストの「見える化」を図り、運送に対する対価（運賃）と運送以外の部分（荷待ち、積込み・取卸し、附帯業務等）に対する対価（料金）を区分して収受する取組を推進する。

(2) 透明性を高めるための環境整備を進める

契約書面化（電磁的方法を含む。）の推進や多重下請構造の是正を通じて、物流サービスに関する取引の透明性を高めることで、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和 22 年法律第 54 号）や下請代金支払遅延等防止法（昭和 31 年法律第 120 号）等の法令を遵守した適正な取引が徹底されるよう、環境整備を進める。これにより、(1) のサービスと対価との関係の明確化に向けた環境を整えるとともに、物流を担う全ての人々にとって働きやすい環境づくりも後押しする。

(3) 付加価値を生む業務への集中・誰もが活躍できる物流への転換

付加価値を生む業務の比率を高め、人材の定着率の向上を図り、多様な人材が活躍できる環境を整える。

① 荷待ち時間や荷役時間の短縮による稼働率向上

ドライバーを輸送業務に特化させるとともに、輸送の回転率を上昇させることにより、時間当たりの生産性や収益性を向上させる必要がある。このため、トラック予約受付システムや ETC2.0 等を活用した運行管理システムの導入、輸送業務と荷役業務との分離の促進や荷役の迅速化等を通じた荷待ち時間・荷役時間の短縮を促進する。また、そのためのノウハウについて、既存事例を取りまとめた手引き書等を活用して、その普及を図る。

② 宅配便の再配達削減

通信販売の増加に伴う宅配便の需要増に対応していく上では、再配達に伴い発生する労働力や環境の面での社会的コストの増加が大きな課題となる。宅配便サービスは日常生活を支える社会インフラとなっているが、持続的に利用可能なものとし、その生産性を向上させるために、消費者も含めた関係者間でのコミュニケーションの強化、地方部も含めた宅配ボックスの活用等による受取方法の多様化、受取への消費者の積極的参加の推進のための環境整備等の取組を行っていく。

③ 女性や若者をはじめ、誰もが活躍できる労働環境の整備

女性や若者等の多様な人材が物流分野で活躍できるよう、荷役の機械化等を通じた労働負荷の軽減、非熟練者の作業の容易化、長時間労働の抑制、幹線輸送における中継輸送方式の導入による日帰り勤務の実現等の働きやすい環境整備を図る。また、こうした取組により物流分野の就業先としての魅力向上を図る。

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

(=支える) ~ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上~

利便性、迅速性、安全性、効率性等を兼ね備えた物流を実現していくためには、物流インフラをハードインフラ・ソフトインフラ（輸送機能等）一体として広域的な視点で捉え、効率化・高度化を図ることが重要である。このため、道路・海上・航空・鉄道輸送に関するインフラや物流拠点の整備をハード・ソフト

一体で進めることはもとより、これらの間のアクセス等、結節点の効率化等を講じていく。加えて、トラック、鉄道、船舶といった各輸送モードの最適な選択を実現し、モーダルシフトに制約が生じないようにする上で、船舶等の輸送力の確保が図られることが重要となる。また、都市内における物流や、地域における物流については、それぞれの特性に配慮しつつ、広域的な視点からの物流マネジメントの取組を推進する。

(1) モーダルコネクットの強化等による輸送効率向上

環境負荷低減やトラックドライバー不足への対応のため、トラックから大量輸送が可能でCO₂排出原単位が小さい鉄道、船舶への転換(モーダルシフト)を図ることが重要となっている。近年は、距離に応じて、トラック、鉄道、船舶を使い分けたり、複数の輸送モードを組み合せたりする事例が増えてきている。また、災害時や輸送障害時の代替性を確保する観点からも、複数の輸送手段を確保しておくことの重要性が高まっている。このため、空港、港湾、鉄道駅等との拠点と高速道路のアクセスの強化や高速道路と施設の直結を促進するとともに、港湾におけるトラック輸送や鉄道輸送との円滑な連携のためのインフラ整備を進める。加えて、情報の相互利用等を促進する。こうした取組により、輸送モード間の連携「モーダルコネクット」を強化し、ハードインフラとソフトインフラとが一体的に機能を発揮して、スムーズにモノを移動させることが可能となる。

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

国内外のシームレスな輸送を実現し、我が国物流ネットワークの国際競争力を強化するため、ハードインフラとソフトインフラとが一体となって、物流の社会インフラとしての機能強化を図る。

① 道路輸送の機能強化

道路における移動時間の約4割が渋滞により損失していることを踏まえ、ETC2.0に加え、多様なセンサーやAI等をフルに活用することにより、効果的なピンポイント渋滞対策を強化するとともに、混雑状況に応じた戦略的な料金体系を検討する等道路を賢く使う取組を確実に推進する。

三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路網の整備や暫定2車線区間の4車線化等を推進する。

熊本地震における緊急輸送道路の被災状況等を踏まえ、広範で複雑な現在のネットワークや拠点の絞り込みを行い、人・物の平常時・災害時を問

わなない安定的な輸送を確保するための基幹となるネットワークを計画路線も含め指定し、これに対し、経済や生活を安定的に支えるための機能強化や重点支援・投資を展開する。基幹となるネットワークについては、災害時の代替路の啓開・復旧や大型車の通行許可の迅速化を図るとともに、人流・物流拠点へのラストマイルのアクセスや沿道利用のコントロール、トラックの大型化に対応した道路構造等の機能強化を図る。

省人化に資するよう1台で大型トラック2台分の輸送が可能なダブル連結トラックの早期導入及び幹線物流での普及を促進するとともに、SA・PAを活用した中継輸送や物流施設の直結など高速道路の幹線物流プラットフォームとしての機能を強化する。

また、特車許可基準の見直しや審査を迅速化し、輸送の機動性の強化を図る。

② 海上輸送の機能強化

(ア) 港湾施設の整備

国際コンテナ戦略港湾において、我が国への基幹航路の維持・拡大を図るため、国内各地及びアジア広域からの貨物の集約や港湾背後への産業集積による貨物の創出、国も出資した港湾運営会社による一体的かつ効率的な港湾運営、大水深コンテナターミナルの整備を推進する。

国際バルク戦略港湾において、資源、エネルギー、食糧等のバルク貨物を輸送する大型船が入港できるよう、拠点的な港湾整備を行い、国全体として安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を促進する。

その他の港湾においても、港湾機能を充実させ、フェリーやRORO船の就航など、国際海上航路の選択肢の多様化を図るほか、後背地への流通加工機能の集約化等により、国際競争力を強化する。

また、モーダルシフト需要を取り込むための内航船の大型化やフェリーやRORO船等の航路網の充実等に対応するとともに、内航輸送の効率化や静脈物流ネットワークの構築に寄与するため、岸壁等の施設整備やフェリーヤードの高度情報化、下船後の車両待機スペースの確保等の基盤整備等を通じた高規格なユニットロードターミナルの形成等を推進する。

(イ) 港湾物流の効率化

コンテナターミナルの容量拡大・処理能力向上に加え、IoTやAIの活用によるコンテナターミナル運営全体の生産性向上、インランドデポの

活用やコンテナラウンドユースの推進等により、コンテナターミナル周辺における渋滞解消等の港湾物流の効率化を推進するとともに、ニーズに応じたコンテナターミナルのゲートオープン時間の延長についてサプライチェーンの状況等も踏まえて検討する。

(ウ) 外航海運

近年の我が国周辺海域における情勢変化を踏まえ、経済安全保障の早期確立のため、トン数標準税制の実施等を通じて、日本船舶を中核とした日本商船隊による安定的な海上輸送の確保に向けた取組を推進する。

また、北極海の海氷面積の減少に伴い世界的に関心が高まっている北極海航路について、輸送ルートの多様化の観点も踏まえ、海運事業者等の利活用に向けた環境整備を推進する。

(エ) 内航海運

内航海運の安定的輸送の確保と生産性向上のため、「内航未来創造プラン～たくましく 日本を支え 進化する～」(平成29年6月内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会策定)に基づく施策の推進に取り組む。具体的には、(i)内航海運事業者の事業基盤の強化(船舶管理会社の活用促進による管理業務の集約化・効率化を図るための「国土交通大臣登録船舶管理事業者」(仮称)登録制度の創設や荷主・海運事業者間の連携強化のための「安定・効率輸送協議会」(仮称)の設置)、(ii)先進的な船舶等の開発・普及(省力化や安全性向上に資する自動運航船等のIoT技術を活用した船舶の開発・普及、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度の活用を通じた円滑な代替建造の促進等)、(iii)船員の安定的・効果的な確保・育成(船員教育体制の抜本的改革や、労働環境の優れた職場のPR等の魅力ある職場作り等による船員の就業・定着促進、船員配乗のあり方の検討等の働き方改革)を図る。

③ 航空輸送の機能強化

首都圏空港等拠点空港における機能強化、国際航空貨物の国内輸送の円滑化等による航空物流の利便性向上を図る。

また、使用機材の小型化の進展に対応し、ベリースペースを用いた航空輸送力の確保について検討する。

④ 鉄道輸送の機能強化

鉄道輸送について、幹線輸送の輸送力強化方策の検討を行う必要があ

る。これを踏まえて、大型コンテナの取扱いが可能な駅の拡大など輸送力強化のための基盤整備等を推進するとともに需要に応じたダイヤの見直しや輸送障害時の運用改善など鉄道輸送サービスの向上を推進し、貨物鉄道の利用促進を図る。

(3) 物流施設の機能強化

倉庫等の物流施設は、主として民間事業者によって設置されており、雇用創出効果のあるものであるが、①通信販売の急増や機能集約への対応、②効率化や複合化を図るための施設規模の拡大によって物流施設が必要とする人材が増加する一方、③人材供給能力を超えた郊外への立地の増加等により、庫内作業者をはじめとして人材需給にアンバランスが生じ、人材確保が難しくなっている。これを踏まえ、庫内作業の省力化や生産性向上に資する取組を促進する。

また、物流総合効率化法の枠組みも活用し、高速自動車国道のインターチェンジ周辺等、物流の結節点として効果的な立地への物流施設の誘導を促進するとともに、トラック予約受付システムの導入やトラック営業所の併設等の物流事業者間の連携を促進することにより、物流の円滑化を図る。併せて、老朽化した物流施設について、更新・高機能化を推進することによって、物流事業の生産性向上に資するような物流施設の整備を促進する。

また、物流施設の機能強化にあたっては、物流事業者が行う物流施設の複合化・多機能化や荷主の多様なニーズに対応した設備導入等、不動産価値最大化を目指す CRE 戦略に基づいた資産活用も有効であることから、こうした取組を促進する。

(4) 物流を考慮した地域づくり

都市機能、地域の生活を支える上で物流は必要不可欠となっている。住民等の利便性、道路交通の安全性や景観等と物流の効率性とを両立させていくために、既存ストックの有効活用の観点も踏まえ、物流を考慮した地域づくりを進める。

① 都市機能の一つとして物流をビルトインする

中心市街地や大規模建築物において、荷さばき場の整備等、物流を考慮したまちづくりが設計段階から検討されるようにするとともに、共同輸配送等の取組の促進による集配作業の効率化、都市中心部や住宅地への流入抑制等によって、安全性、景観等の環境面も含めて、都市機能と機能的か

つ効率的な物流との両立が図られるようにする。大規模建築物に係る物流の円滑化については、設計に関する参考事項等をまとめた手引き書を周知するとともに、その活用を促進する。

また、物流活動が周辺交通や環境へ与える影響を抑制するため、物流ニーズと物流事業者の負担を踏まえ、関係者の理解を得つつ、地域における荷さばきルールの策定促進や荷さばき場や駐車場の整備等の取組を進めていく。

なお、荷さばき場の整備等の促進に際しては、企業や地方自治体等が保有する不動産等の有効利用の可能性も含めて検討する。

② 地域における人口減少、高齢化に対応する

人口減少により地域の物流量が減少した場合、配送の小ロット化による物流の採算性が低下することが懸念され、また、超高齢化が進む中山間地域や離島等では日常生活に必要となる物品の配送手段の確保が課題となる。これらの課題に対応し、持続可能な物流を提供していくために、貨客混載も含めた共同輸配送の取組を進めるとともに、自動運転サービスも含め、道の駅等の小さな拠点を核とした新たな輸送システムの構築等を進めていく。

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築 (=備える)

災害等が発生した場合、緊急物資等の輸送により国民生活を支え、生産活動を継続するために、刻々と変化する状況への対応力と強靭さを備える。加えて、ハードインフラの老朽化や、テロ対策等の様々なリスクや、イベントの際のような通常と異なった状況に対して的確に対応する。

また、地球環境に関する国際約束に対応して我が国の温室効果ガス削減目標を達成しつつ、経済成長と国民生活を支えていくために、地球環境問題への着実な対応を実施する。

(1) 災害等のリスクに備える

災害発生後に支援物資を被災者に対して確実に届けるために、円滑な輸送を行うための体制を関係者間においてあらかじめ調整し、BCPを策定する等の事前準備を整えておくとともに、被災しても早期に復旧できるようインフラの機能強化を図る。

① 災害に強い物流システムの構築

東日本大震災や熊本地震等の過去の災害における教訓を踏まえ、災害発生時の物流を巡る混乱を抑制するとともに、官民の連携による支援物資輸送の改善を図るための取組を進める。

(ア) 円滑な支援物資輸送の実現を図るための取組

災害発生時に支援物資の輸送や物流施設における仕分けが必要となることを踏まえ、地方自治体と物流事業者との間での輸送協定や保管協定の締結の促進等を図るとともに、大規模災害発生時の支援物資輸送についての輸送の全体最適化を行い、ラストマイルの着実な輸送も含めた避難所への支援物資輸送の円滑化に向けた取組を行う。

加えて、災害発生後、刻々と変化する状況に迅速に対応して、地方自治体や事業者等が、適切な代替輸送ルートの検討等を効果的に行えるよう、道路・港湾・空港・鉄道の復旧状況や通行可能なルート等について迅速かつ一元的な情報提供を図る。また、災害発生時に緊急輸送に係る燃料等の確保に資する仕組みの構築を推進する。

(イ) 物流の社会インフラとしての機能確保等のための防災・減災対策

(a) 道路の防災・減災対策

緊急輸送道路等の耐震補強、代替性確保のためのミッシングリンクの整備、道路啓開計画の深化及び展開等を推進する。

また、迅速かつ確実な通行可否情報の収集・提供や保有資機材の情報共有等の仕組みを構築し、災害発生後の迅速な通行を確保するとともに、災害発生時の基幹となるネットワークについて、あらかじめ代替路を設定しておくとともに、啓開・復旧等の迅速化を図る。

(b) 港湾の防災・減災対策

大規模地震が発生した際にも港湾機能が維持されるよう、岸壁の耐震化、防波堤等の強靱化や航路機能の確保等の地震津波対策を推進するとともに、物流、産業、エネルギー供給拠点等の重要施設が隣接しているコンビナート港湾における地震・津波対策及び関係者間の連携を強化する。

また、港湾 BCP の適切な見直しや広域的な港湾間の連携による広域 BCP の策定等により、広域的な連携も含めて早期の港湾機能の回復が図られるようにするとともに、啓開・復旧等に係る施設管理者や民間事業者等の間の情報共有及び連携体制の強化を図る。

(c) 海上交通の防災・減災対策

津波等の大規模災害発生時における海上交通機能へのダメージを最小化するため、東京湾において複数の海上交通管制を一元化することによって、湾内の船舶交通を一体的に把握し、船舶への警報の伝達や避難海域の情報提供等を迅速確実に実施する。

また、その他の海域においても、安全・安心な海上交通を実現するため、航路標識の機能向上等の整備を推進する。

(ウ) サプライチェーンの維持のための取組

災害発生時に物流機能が維持されるよう、物流事業者等における BCP の策定や訓練の実施、特定流通業務施設の整備等を促進し、民間物流施設等の災害対応力を強化する。

また、コンビニエンスストア等の既存の流通チャネルが災害発生後も機能している場合には、これらの機能を活用して、水・食料品等の緊急性の高い物資を含めて、物資の輸送・供給が円滑に行われるよう配慮する。加えて、被災地及びその周辺地域における消費者への商品供給に関しても極力その機能が維持されるようにする。

被災後にできるだけ早く機能が回復されるよう、平時における取組をいかしつつ事業者間の協力・連携体制をあらかじめ構築しておくとともに、平時の製品供給・商品供給体制に戻るまでの間の流通の混乱を抑制する方策を検討する。

さらに、大規模災害発生時においては、被災地への物資輸送が優先的に実施できるよう、被災地以外の地域においては、物流負荷が発生しにくいような行動を取るよう消費者に協力の呼びかけを行う。

② 物流の社会インフラとしての機能確保のための老朽化対策

被災時においてもインフラの機能が損なわれず、物流に関してもその安全・安心の確保が図られるよう、適切な維持管理を行うとともに、適切な利用が行われるよう施策を講じる。

(ア) 道路の老朽化対策

予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施、新技術の導入等による長寿命化・コスト縮減など限られた財政資源の中で今後加速度的に増加する老朽化したハードインフラに対応するための取組を強化する。

道路の劣化の主な原因である過積載車両を撲滅するため、動的荷重計

測装置（WIM）による自動取締りの強化や荷主にも責任とコスト等を適切に分担させる仕組み等を検討する。

また、今後の維持修繕・更新について、諸外国の例も参考に、有料道路の償還終了後における料金徴収の継続や大型車対距離課金の導入など将来の負担のあり方などについて、広く意見を聴取しつつ、検討する。

(イ) 港湾の老朽化対策

今後、急速に老朽化の進行が見込まれる港湾施設について、将来にわたり機能を発揮できるよう予防保全型の維持管理を取り入れ、計画的かつ総合的な老朽化対策を推進する。

具体的には、維持管理計画に基づく計画的な点検と効率的な改良工事を行うことで個々の施設の延命化を図るとともに、機能が低下した施設の統廃合やスペックの見直し等を計画的に進め、より効率的なふ頭へ再編するなど、戦略的なストックマネジメントによる老朽化対策の取組を強化する。

(ウ) 保管等の機能を担う物流施設（倉庫等）の老朽化対策

近年、営業倉庫をはじめとして、老朽化した物流施設が増加している。物流施設は、民間事業者により運営されているものであるが、老朽化により、被災時における荷崩れや施設損傷・システム障害等による機能不全を引き起こし、流通の混乱を招くことが懸念される。そのため、高機能な施設や環境に配慮した施設への更新を促進するとともに、災害に強い施設とするための取組を促進する。

③ セキュリティ対応等

物流分野における施設や輸送の安全性の確保に加え、近年、国際物流に対するテロ対策の要請が高まっていることを踏まえ、物流の効率化とセキュリティ対応の両立を図るため、複数あるセキュリティ・コンプライアンス・プログラムの調和も視野に、関係者の理解と協力を得ながら施策を講じていく。

(ア) KS/RA 制度の効率的実施

KS/RA（特定荷主／特定航空貨物利用運送事業者等）制度については、荷主や物流事業者における負担を踏まえ、AEO 制度との調和も含め効率的な検査制度のあり方について検討する。

(イ) 海上輸送等における安全・保安対策

海上輸送全般における安全の確保に加え、海賊発生海域における海賊

対策や、マラッカ・シンガポール海峡等の海域における船舶交通の安全対策を講じること等により、国際物流の安全確保に係る対応を強化する。

港湾施設の国際的な保安水準を確保しつつ、効率的な国際海上物流を確保するため、港湾施設の出入管理の高度化など港湾における保安対策を推進する。

④ 大規模イベント時等における対応

大規模イベント等が行われる際には、通常と異なる需要の発生等により輸送の波動が拡大したり、交通規制等が実施されたりするなど通常時と異なる対応を求められる可能性が高い。このような状況においても、通常と異なる需要に的確に対応して輸送が行われるとともに、物流における負荷を極力無理のないものとするため、関係者全体で全体最適を図るべく対応を検討する。

(2) 地球環境問題に備える

我が国の温室効果ガス削減目標の達成等に向け、物流分野においてもサプライチェーン全体での環境負荷の低減の観点から、再配達など非効率となっている部分の削減、物流の効率化・モーダルシフトの推進や、自動車の単体対策、鉄道・船舶・航空・物流施設における低炭素化の促進等を通じて貢献する。このほか、大気汚染等による環境負荷の低減にも取り組んでいく。

① サプライチェーン全体における環境負荷低減の取組

荷主と物流事業者の連携による物流の効率化や輸送の結節点となる物流拠点の低炭素化等を通じて、サプライチェーン全体での環境負荷低減を図る。

(ア) 荷主における取組の促進

荷主による省エネ対策の促進や少量多頻度輸送の抑制等を図るため、エネルギーの使用の合理化等に関する法律（昭和54年法律第49号。以下「省エネ法」という。）による取組を促進するとともに、省エネ法の更なる活用について検討する。

(イ) 荷主・物流事業者間など関係者間の連携促進

荷主と物流事業者の間のパートナーシップの更なる強化等を図ることによって、モーダルシフトや共同物流を促進し、更なる環境負荷の低減を目指す。

物流分野について、物流総合効率化法の枠組みを活用して、関係者が

連携して行う、モーダルシフトや共同物流といった環境負荷の低減に資する取組の促進を図る。

加えて、海運分野においては、荷主・物流事業者と海運業者の連携強化のための「海運モーダルシフト推進協議会」（仮称）を新たに設置し、具体的な取組を推進するとともに、先進的なモーダルシフトの取組等に対する新たな表彰制度を創設し、優良事例を全国に共有・展開する。さらに、荷主等におけるモーダルシフトの検討を容易にするため、モーダルシフトに資するフェリー、RORO 船等の運航情報を一括して荷主等が利用できるシステムを構築する。

(ウ) 物流拠点の環境負荷の低減

倉庫等の物流施設、港湾・空港など物流拠点の低炭素化を推進するとともに、倉庫等の物流施設における自然冷媒への転換等を推進する。

② 輸送モードの省エネ化・低公害化

渋滞対策によるトラック輸送の低公害化を促進する。また、物流分野における主要な CO₂ 排出源であるトラックをはじめ、船舶、航空、鉄道の各輸送モードの省エネ化、低公害化を進め、天然ガスや水素等によるエネルギー転換を促進する。

(ア) 渋滞対策

環状道路やバイパスの整備を推進するとともに、ICT や AI 等を活用した交通マネジメントの強化、交通流を最適化する料金・課金施策の導入の検討、大型商業施設等による渋滞対策の強化、トラック等の道路利用者との連携強化など、生産性向上に資する渋滞対策を推進する。

(イ) 船舶の省エネ対策

内航海運における省エネ対策を推進するため、荷主との連携を考慮しつつ、省エネ船の普及に向けた取組を支援する。また、内航海運事業者の省エネ評価制度（内航船「省エネ格付け」制度）の構築・普及を推進することにより、省エネ船への積極的な投資を促す。

また、外航海運における CO₂ 排出削減対策として、IMO 温室効果ガス削減戦略の策定や燃費規制の段階的強化等、国際海運分野の温暖化対策に係わる議論を我が国が主導する。

(ウ) 船舶からの排出ガスに関する SO_x 規制

2020 年から強化される船舶燃料の硫黄分濃度規制について、NO_x や CO₂ 削減にも有効な代替燃料である LNG 燃料の供給に関し、世界最大の LNG

輸入国という強みをいかし、我が国港湾において LNG バンカリング拠点の整備を進めるとともに、LNG 燃料船の普及に向けた取組を実施する。

さらに、低硫黄燃料油の低廉化・供給コスト削減に向けた具体的対応策等を検討し、関係業界が円滑に対応できるよう、適切な取組を実施する。

5. 新技術（IoT、BD、AI 等）の活用による“物流革命”（＝革命的に変化する）

IoT、BD、AI 等の新技術によるデータの活用は、現在の物流の在り方を根底から覆し、革命的な変化をもたらすものである。こうした新技術の積極活用により“物流革命”を目指す必要がある。

物流分野では、配送先、荷量、品目、荷姿等が毎回異なることから、単純作業の反復ではなく状況に応じた的確な対応が必要となり、機械化・自動化が難しい面がある。しかしながら、今後、人材不足が更に課題となる中で、IoT、BD、AI 等の新技術によるデータの活用は、効率性の飛躍的な向上や、サプライチェーンの最適化をもたらすものであり、新たに高い付加価値を生み出す上で重要である。

また、IoT、BD、AI 等の新技術によるデータの活用は、1. ～ 4. を効果的に実施していく上で有効な手段となるものであり、こうした観点からも、これら新技術の有効活用が必要となる。このため、必要な仕組みの導入やインフラ面等の事業環境整備を進める。

また、物流分野において IoT、BD、AI 等の新技術を活用したシステムや機器の新規産業が創出され、成長することは、我が国の産業の国際競争力強化の観点からも重要であるとともに、そうした新規産業の海外展開が進むことが期待される。

（1）IoT、BD、AI 等の活用によるサプライチェーン全体の最適化

深刻な人材不足等、物流を巡る環境が危機的な状況にある中で、例えば 1. で述べた複数事業者の連携・共同物流の促進等、1. ～ 4. の実現を図る上で、IoT、BD、AI 等の新技術の横断的な活用を通じ、物流分野における膨大なデータを収集・解析することにより、飛躍的な効率性の向上とサプライチェーン全体での最適化を実現させる。

例えば、製・配・販の連携において、小売事業者が保有する膨大な販売デー

タのメーカー及び卸売事業者との共有、気象データ等をAI解析した需要予測の製・配・販での共有、RFIDの活用等により、サプライチェーン全体を最適化・効率化し、在庫日数、欠品件数や輸送コストを削減する。また、IoT技術の活用を通じて、荷主・物流事業者間、荷主間や物流事業者間において、荷物データやトラックの位置データ等を共有することで、より正確な需給のマッチングを図る。その結果、ピークの平準化、荷待ち時間の短縮、積載率の向上等が可能となる。さらに、港湾においてもIoTやAIを活用することで、ターミナル運営の効率化を図る。

なお、データの共有にあたっては、関係者間の信頼・信用の確保が重要である。

こうしたIoT、BD、AI等の新技術を横断的かつ効果的に活用し、物流の生産性を高めるとともに、CO₂の排出量を抑え、効率的かつ持続可能なサプライチェーンを構築する。

(2) 隊列走行及び自動運転による運送の飛躍的な効率化

新技術の活用については、幹線、ラストマイル等の輸送の飛躍的な効率化・高付加価値化の観点から大きな可能性を有しており、安全性を確保しつつ、少ないドライバーで荷物を効率的に運送できるようにするため、世界に先駆けた自動運転の社会実装を進める。

特に、ドライバー不足の解消が期待される後続車無人の隊列走行の商業化を目指して、高速道路での後続無人での隊列走行を実現させる。このため、後続車有人システム及び後続車無人システムの公道実証実験に向け、安全を確保する車間距離に関連した事項について検討し、具体的な走行場所や走行方法を確定した走行計画を整備する。あわせてダブル連結トラックの実験の状況も踏まえ、隊列走行に用いる技術や実証の成果や運用ルール等に応じ、インフラ面等の事業環境を検討する。

加えて、高速道路の料金施策など利用者がETC2.0のメリットを実感できる施策を推進し、ETC2.0等の装着によるコネクテッドカーとしてのトラックの早期普及を図るとともに、運行の安定性・効率性を高める先進的な車両技術の導入を促進する。

(3) ドローンの物流への導入による空の産業革命

ドローンの活用により、物流の効率化や省人化を目指し、取組を進める。具体的には、山間部等における荷物配送の本格化等を図るため、実証フィールド

の活用を通じて、機体の性能評価基準を策定し、複数の機体の同時活動を可能とする運航管理システム・衝突回避技術等の開発や国際標準化を進める。また、航空法に基づく許可・承認の制度等について、安全性を確保しつつ、補助者を配置しない目視外飛行等の実現に向け必要な仕組みを検討する。こうした取組に際しては、セキュリティの確保やプライバシー保護等のリスク対策の観点も考慮する。

(4) 物流施設での革新的な生産性向上と省力化

IoT、BD、AI の活用により、物流全体の効率化に資する物流施設の最適配置を進めるとともに、自動搬送、ピッキング等のロボット機器の導入を通じて流通加工や、検品も含めた庫内作業の省人化を促進する。トラックから倉庫への積込み・取卸し等を行う入出荷場等の輸送と現場との接点での作業や配送管理について、ロボットにより一貫した自動化が実現できるよう取組を進める。また、物資の形状等から自動化が困難な場合においても、例えば、現場作業の負担を軽減するためアシストスーツの軽量化等の性能向上を進めるなど、物流の現場で人による柔軟性と機械による効率性とをうまく組み合わせることにより、物流施設が果たす多様な機能が引き続き発揮されていくよう、IoT、BD、AI 等を活用した物流施設内の自動化・機械化による生産性の向上及び省力化を図る。

(5) 船舶の IoT 化・自動運航船

IoT 技術やビッグデータを活用することにより、①陸上からリアルタイムでの船舶の機器監視や不具合発生時の迅速なサポートの実施、②天候等の予測情報を活用した効率的なルートや航行速度の設定、③船舶が輻輳する航路における交通管制等により、効率的な船舶の航行を可能とする。また、自動運航船を社会に取り入れるため、研究開発や基準・ルールの整備などによる海上交通の高度化を進めるための取組を行う。

6. 人材の確保・育成、物流への理解を深めるための国民への啓発活動等 (=育てる)

物流がその機能を果たしていくためには、それを支える多種多様な人材が必要不可欠である。現場を支える人材の確保・育成に加え、関係者間の連携を促進

し物流の効率化・高付加価値化を図ることのできる提案力のある人材の確保・育成等を図る。

加えて、持続的で効率的な物流の提供の観点から、荷主でもある消費者に対して、物流の果たしている役割や特性が理解され、また利用されるよう、啓発活動を行う。

(1) 物流現場の多様な人材の確保や高度化する物流システムのマネジメントを行う人材の育成等

国内における物流現場の多様な人材の確保に資するよう働き方改革等を通じて環境を整備する。

トラック運送業については、荷主とトラック事業者が連携・協働した長時間労働改善の取組の支援などを通じて、働き方改革を推進し、労働条件の改善を図ることに加え、運行形態の見直しや荷役分離等のドライバーの負担を軽減するための方策を通じて女性や若者を含めた多様な人材が活躍できる環境整備を図る。

内航船員については、安定的な海上輸送確保のため、引き続き若年の優秀な船員の確保・育成策に取り組み、その主要な供給源である独立行政法人海技教育機構において、関係教育機関や関係団体等との連携のもと、質が高く、事業者ニーズにマッチした船員の養成に取り組み、教育内容の高度化を図る。併せて、船内居住環境・労働環境の向上を通じた若年船員の雇用促進による年齢構造の改善や働き方改革による生産性の向上のための取組等を行う。

また、アジア諸国における我が国企業の海外展開に資するよう現地の人材の育成等を図る。

高度化する物流システム・マネジメントを企画・設計・管理する人材の育成については、欧米企業ではサプライチェーンやロジスティクスのマネジメントを担当する役員（CSCO(Chief Supply Chain Officer)やCLO(Chief Logistics Officer))が置かれる例もあることを踏まえ、こうした人材の重要性についての産業界での認識が高まるとともに、大学での物流に関する専門的な教育の充実が進むよう、関係者間での取組を促進するとともに、事業主における従業員の人材育成の取組を促進し、加えて物流に関する資格制度について周知等を図る。この際、IoT、BD、AI等の新技術を活用して効率化等を図るために不可欠な情報技術分野の人材の育成も促進する。

(2) 物流に対する理解を深めるための啓発活動

①国民一人一人が、物流の利用者の一員として物流全体について配慮した上で行動を選択するよう、物流の社会的役割や物流が抱える課題に対する理解を深める、②物流業界の果たす役割に相応しい評価が行われるよう、物流サービスが提供する付加価値についての認識を高める、③物流が持続的にその機能を発揮できるよう、協力を得られる環境を作っていく、ことを目指して啓発活動に取り組む。例えば、民間団体と連携した現場見学の実施、物流の社会的役割や抱える課題等に対する理解を深めるためのコンテンツの作成や教育等の機会を通じた理解の増進を促進する。

こうした取組を通じて、国民が物流に対して親しみを持つことによって、物流分野を支える人材の裾野を広げる。

加えて、経済界や荷主に対して、サプライチェーン全体の効率化や物流の生産性向上の必要性等への理解を求めため、啓発活動等を行う。

我が国の経済活動と国民生活を支える社会インフラたる物流がその機能を十分に発揮していくため、これら6つの視点からの取組の推進を通じて、「強い物流」の構築を図っていく。

IV. 今後の推進体制

本大綱は、物流に対するニーズが変化・複雑化し、また他方で第4次産業革命とともにIoT、BD、AI等の新技術が登場するなど現在物流をとりまく環境が大きく変化していることに鑑み、また、交通政策基本計画（平成27年2月13日閣議決定）等の他の政府計画との整合性を考慮して、計画期間は2020年度までとする。さらに我が国経済社会と物流を取り巻く状況が計画期間内に大きく変化した場合には、必要に応じて本大綱の改定を行うこととする。

また、本大綱で示された方向性に基づいて具体的な施策を政府が一体となって計画的に実施していくため、総合物流施策推進プログラムを策定し、PDCA（Plan-Do-Check-Act）方式により進捗管理を行うとともに、施策の検証を通して必要な修正を行うことにより、予定する効果が発揮されるようにしていくこととする。

なお、物流施策の円滑な推進に当たっては、関係省庁や荷主、物流事業者といった民間との連携が重要となることはもちろんのこと、各省庁の地方支分部局や、地方自治体といった公的主体との連携を強化していくことも重要である。