

物流の現状と支援制度

平成30年1月24日

四国運輸局 交通政策部 環境・物流課

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
- (2) 隊列走行及び自動運転による運送の効率化
- (3) ドローンの活用
- (4) 物流施設の自動化・機械化
- (5) 船舶のIoT化・自動運航船

<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
- (2) 連携・協働を円滑化するための環境整備
- (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

<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
- (2) 透明性を高めるための環境整備を進める
- (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

<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
- (2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化
- (3) 物流施設の機能強化
- (4) 物流を考慮した地域づくり

<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
- (2) 地球環境問題に備える

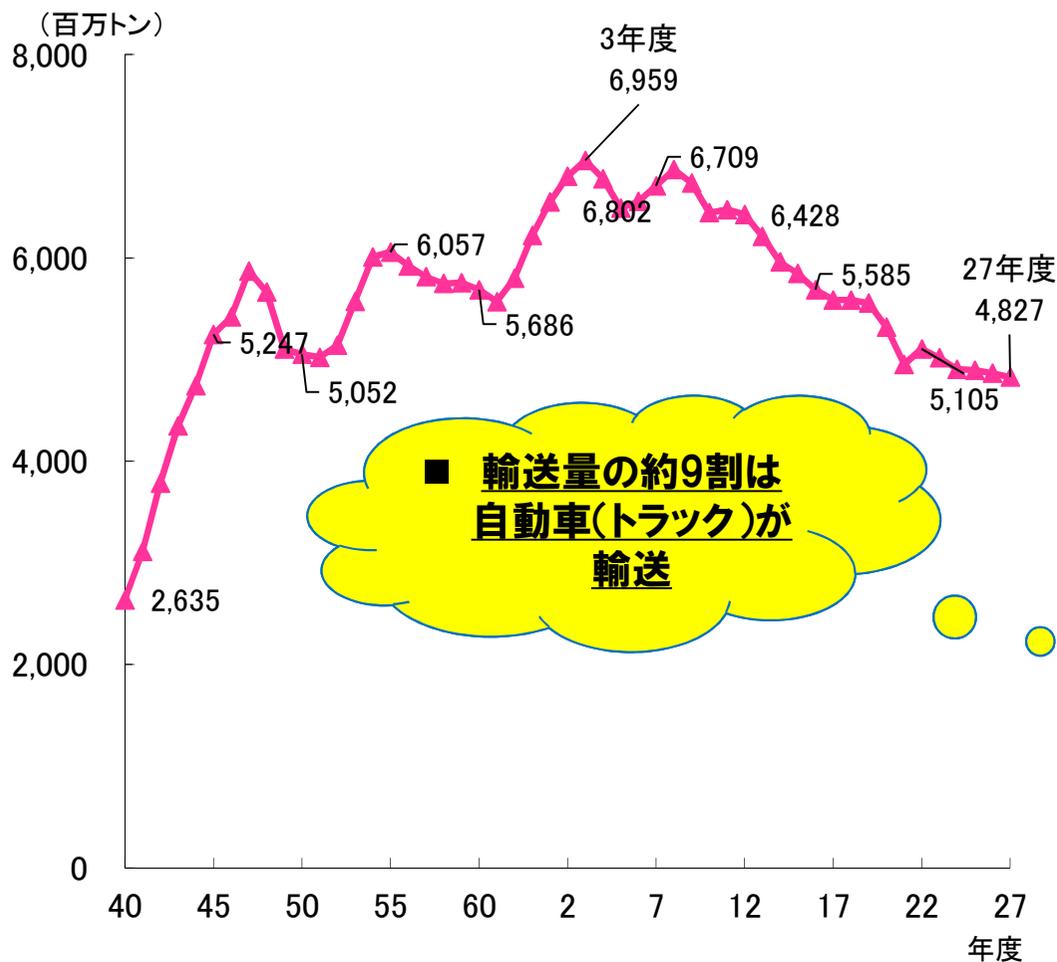
<育てる>

[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
- (2) 物流に対する理解を深めるための啓発活動

民間 + 各省庁等の連携による施策の推進

(1) 貨物輸送量の推移



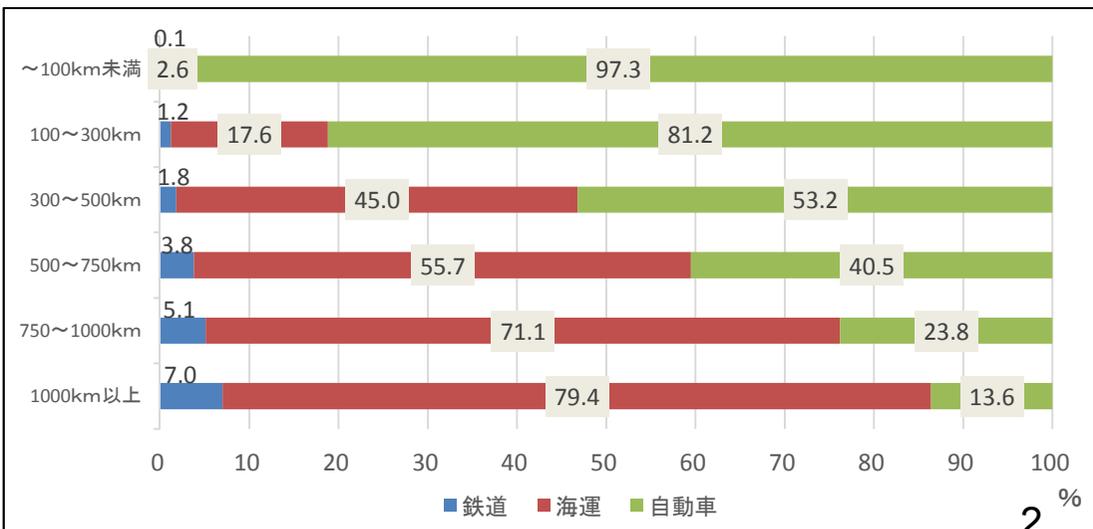
- ・H27年度の国内の貨物輸送量は48億2,772万トン
 鉄道 3千57万トン(0.6%) 自動車 42億8900万トン(88.8%)
 海運 5億815万トン(10.5%)
- ・距離帯別輸送機関の分担率
 100km未満 自動車97.3%、海運2.6%、鉄道0.1%
 500km以上～750km未満 自動車40.5%、海運55.7%、鉄道3.8%
 1000km以上 自動車13.6%、海運79.4%、鉄道7%

(2) 輸送機関別の貨物輸送量・シェアの推移

単位:千トン

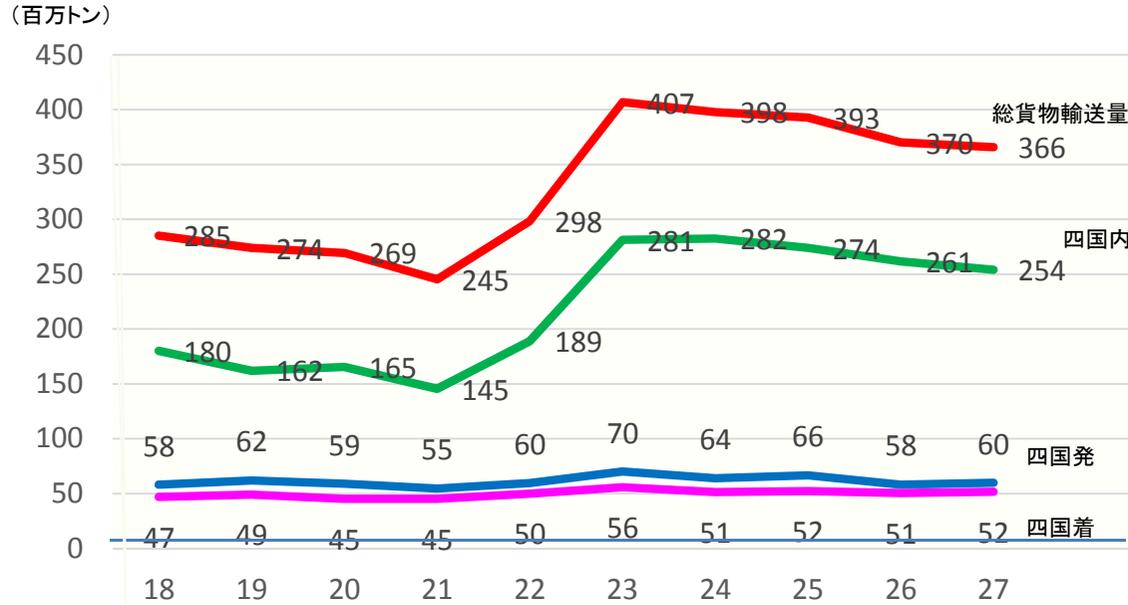
機関	鉄道	自動車	海運	合計
40	198,918	2,193,195	242,812	2,634,925
45	197,324	4,626,069	423,232	5,246,625
50	141,863	4,392,859	517,380	5,052,102
55	121,170	5,317,950	617,679	6,056,799
60	68,552	5,067,897	549,302	5,685,751
2	58,400	6,113,566	630,528	6,802,494
7	51,456	6,016,571	641,407	6,709,434
12	39,620	5,773,619	614,596	6,427,835
17	36,864	4,965,954	581,916	5,584,734
18	36,371	4,961,325	586,946	5,584,642
19	35,958	4,932,539	586,585	5,554,082
20	32,850	4,718,318	569,179	5,320,347
21	30,849	4,454,028	468,256	4,953,133
22	30,790	4,582,124	492,190	5,105,104
23	29,649	4,496,954	490,782	5,017,385
24	29,787	4,365,932	509,504	4,905,224
25	30,799	4,345,753	517,990	4,894,542
26	30,094	4,315,836	518,726	4,864,655
27	30,565	4,289,000	508,153	4,827,718

(3) 27年度距離帯別輸送機関別分担率(シェア)



四国貨物輸送の動向

(1)貨物輸送量の推移(四国)



(2)輸送機関別の貨物輸送量・シェアの推移

単位:千トン

年度	機関		自動車		海運		合計
	鉄 道	シェア	自動車	シェア	海 運	シェア	
18	874	0.3	217,718	76.5	66,147	23.2	284,739
19	876	0.3	204,816	74.8	68,145	24.9	273,838
20	861	0.3	204,633	76.0	63,869	23.7	269,361
21	785	0.3	189,992	77.4	54,542	22.2	245,320
22	803	0.3	238,223	79.9	59,242	19.9	298,268
23	805	0.2	344,958	84.8	61,041	15.0	406,805
24	802	0.2	335,604	84.4	61,407	15.4	397,814
25	821	0.2	329,808	84.0	62,029	15.8	392,656
26	853	0.2	306,947	82.9	62,399	16.9	370,198
27	920	0.3	304,910	83.4	59,788	16.4	365,620

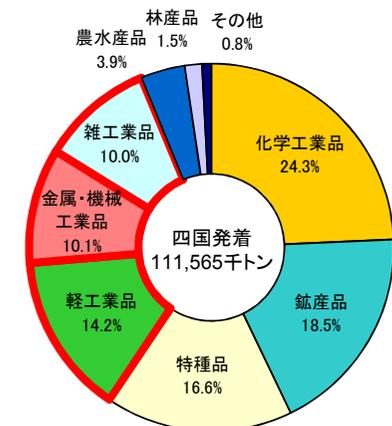
(2)四国発着貨物輸送量地域別の推移(シェア)

単位:千トン

地域	四国発	四国着	年度										27シェア															
			18	19	20	21	22	23	24	25	26	27																
北海道	442	252	694	414	213	627	390	325	632	373	259	632	334	253	587	555	277	832	330	252	680	262	447	648	272	487	0.4	
	1,003	357	1,360	703	494	1,197	967	261	1,228	744	457	1,201	597	252	849	1,392	497	1,914	1,689	1,053	1,223	1,042	695	528	1,042	665	377	0.9
	15,346	5,579	20,925	17,017	4,602	21,619	14,997	4,419	19,255	13,901	5,354	18,221	13,340	4,881	18,221	14,900	4,806	19,706	14,257	16,517	22,641	19,169	14,061	5,108	14,841	5,543	20,384	18.3
東北	1,371	372	1,743	1,486	267	1,753	1,679	821	2,500	1,071	270	1,341	1,647	369	2,016	2,116	921	3,037	2,719	1,957	1,375	939	436	1,171	829	2,000	1.8	
	5,846	5,441	11,287	6,909	5,460	12,369	6,554	5,097	11,651	4,938	4,176	9,114	8,840	7,341	16,181	9,616	9,428	19,044	16,130	13,282	13,512	6,978	6,534	7,552	6,870	14,422	12.9	
	19,148	14,843	33,991	20,141	17,575	37,716	18,594	15,349	33,943	17,555	12,995	35,210	16,411	12,995	29,406	23,089	15,485	38,574	20,353	23,080	39,719	35,741	19,576	16,165	18,896	16,630	35,526	31.8
近畿	7,197	14,468	21,665	7,775	14,855	22,630	7,425	13,126	19,914	8,478	11,436	10,018	8,478	10,219	18,112	9,464	17,269	9,289	16,143	9,289	21,421	8,084	13,337	9,344	14,244	23,588	21.1	
	7,722	5,584	13,306	7,954	5,784	13,738	8,220	5,641	13,861	5,615	7,595	5,493	8,366	6,124	13,859	8,854	6,351	14,978	8,547	6,400	15,610	7,501	8,109	7,236	6,879	14,115	12.7	
	58,075	46,896	104,971	62,399	49,250	111,649	58,826	45,039	103,865	52,675	52,676	99,877	56,680	55,675	109,356	69,986	51,334	125,661	63,983	66,453	108,699	58,096	50,603	59,978	51,587	111,565	100.0	
九州	58,075	46,896	104,971	62,399	49,250	111,649	58,826	45,039	103,865	52,675	52,676	99,877	56,680	55,675	109,356	69,986	51,334	125,661	63,983	66,453	108,699	58,096	50,603	59,978	51,587	111,565	100.0	
	46,896	49,250	104,971	58,826	45,039	103,865	52,675	52,676	99,877	56,680	55,675	109,356	69,986	51,334	125,661	63,983	66,453	108,699	58,096	50,603	108,699	58,096	50,603	59,978	51,587	111,565	100.0	
	46,896	49,250	104,971	58,826	45,039	103,865	52,675	52,676	99,877	56,680	55,675	109,356	69,986	51,334	125,661	63,983	66,453	108,699	58,096	50,603	108,699	58,096	50,603	59,978	51,587	111,565	100.0	

四国発着貨物のうち輸送量が多い品目は

- 1.化学工業品
2,713万トン(24.3%)
- 2.鉱産品2,069万トン(18.5%)
- 3.特種品1,851万トン(16.6%)

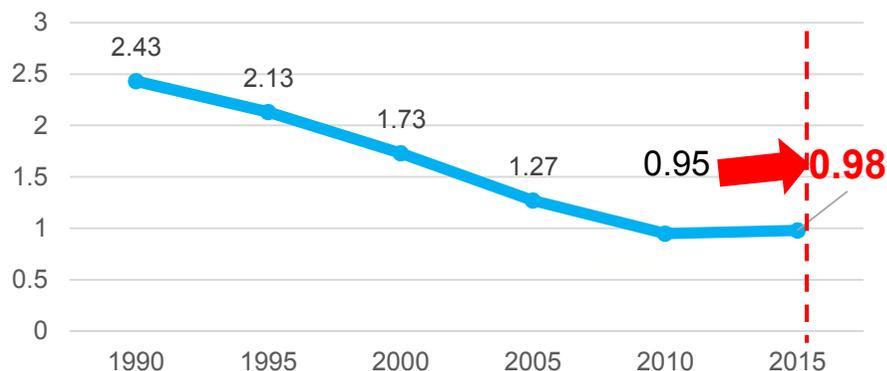


① 小口多頻度化の動き

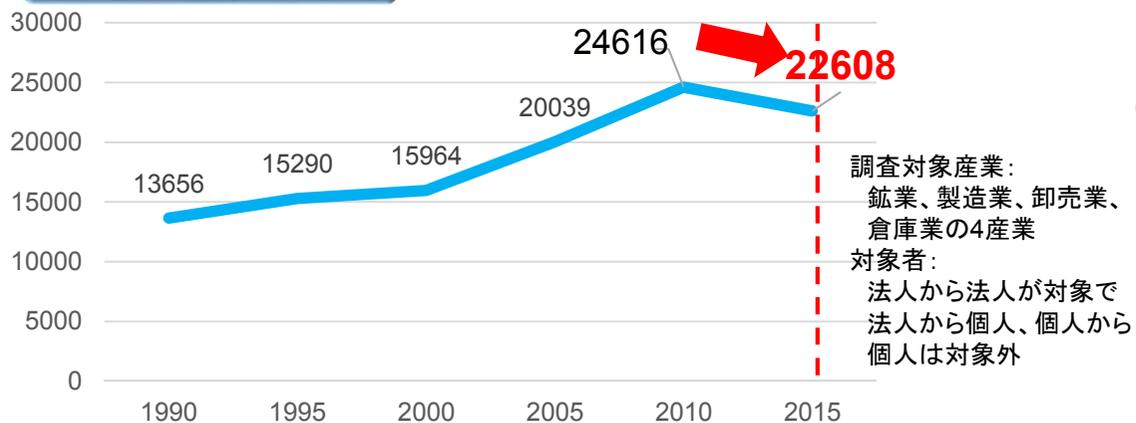
※ 出典:国土交通省
「全国貨物純流動調査
(物流センサス)」

	1990	2010	2015
貨物1件あたりの 貨物量	2.43トン/件	0.95トン/件	0.98トン/件 <0.4倍>
物流件数の推移 ⁽³⁾ 日間調査)	13,656千件	24,616千件	22,608千件 <1.65倍>

貨物一件あたりの貨物量の推移



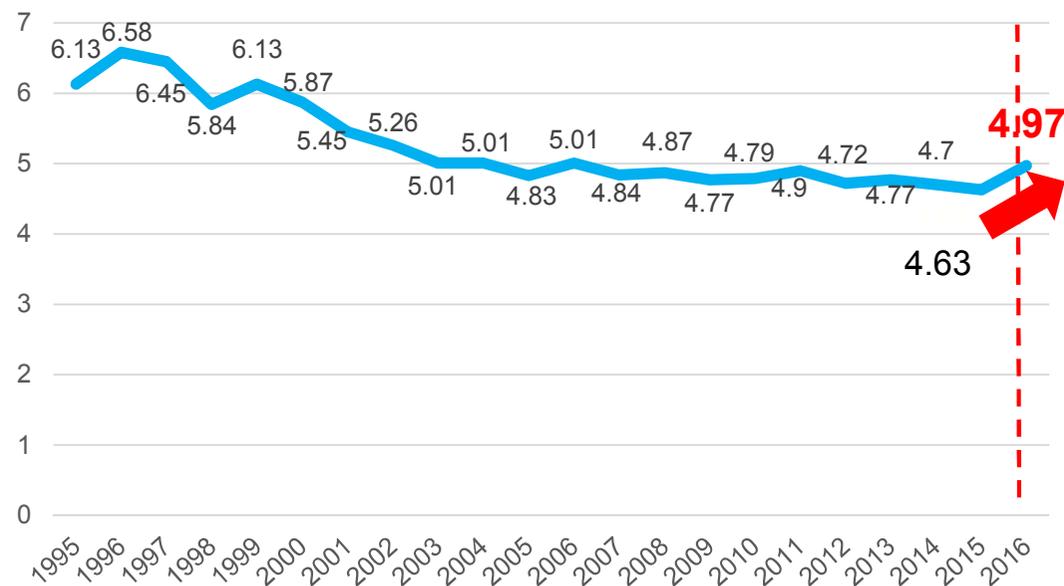
物流件数の推移



② 売上高物流コスト比率の動き

	1995	2015	2016
売上高物流コスト 比率(全業種) ^(※1)	6.13%	4.63%	4.97% <0.81倍>
名目国内総生産 (GDP) ^(※2)	516.7兆円	532.1兆円	538.0兆円 <1.04倍>

売上高物流コスト比率の推移(全産業)

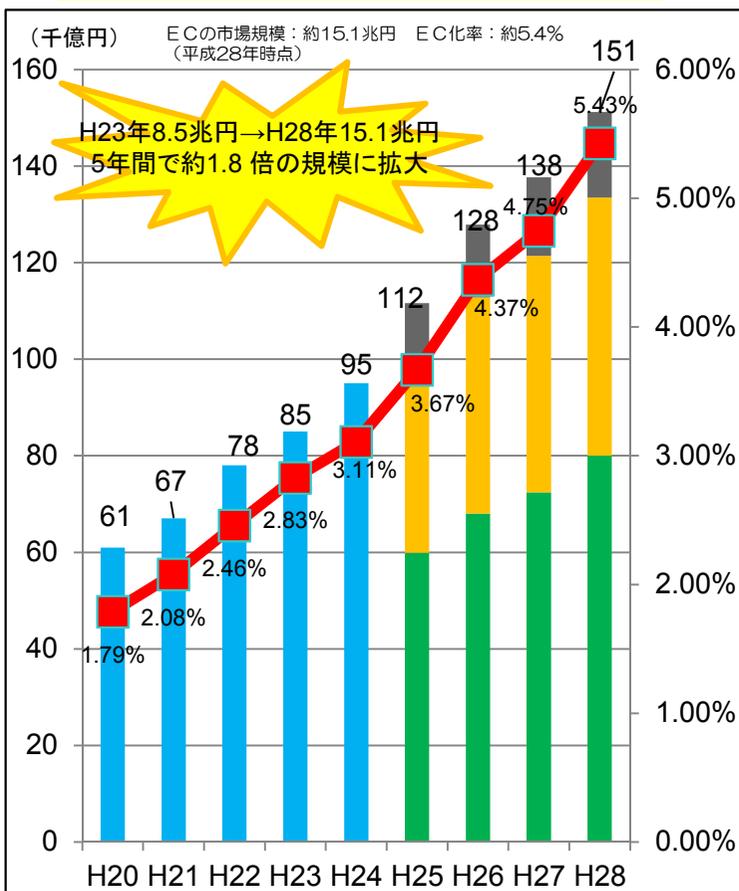


cf, 米国約8%、中国約16%、韓国約12%
※計算方法が異なるため単純比較できない(※3)

※1 出典:JILS「2016年度物流コスト調査報告書」
※2 出典:内閣府「国民経済計算(GDP統計)」
※3 出典:JILS「2015年度物流コスト調査報告書」

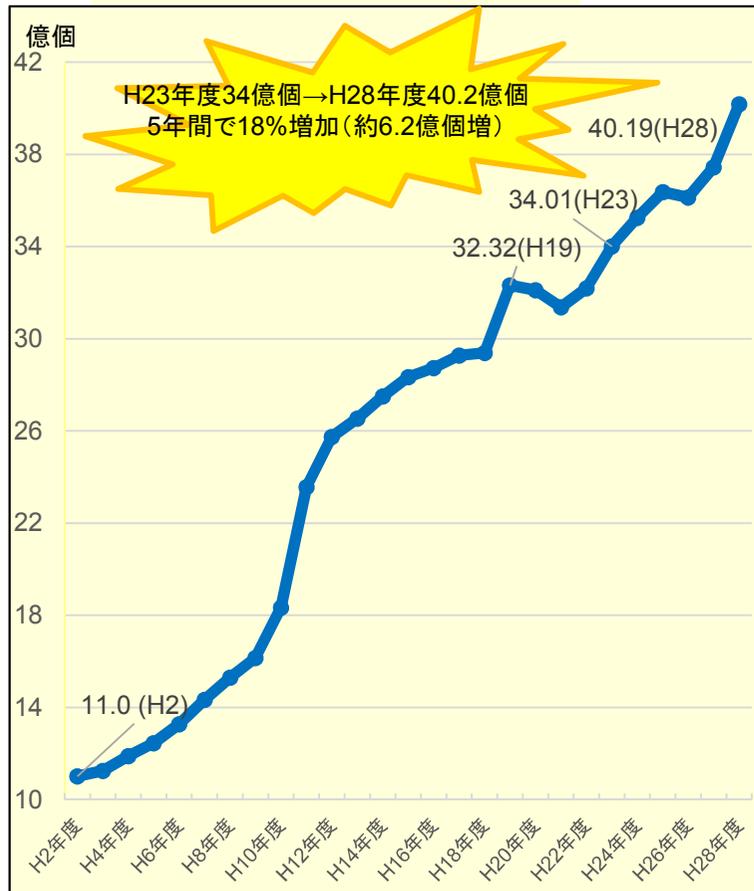
- 消費者の生活スタイルの変化に合わせ発展してきた電子商取引(EC)市場の拡大に伴う宅配便の取扱件数の増加とともに、配達時間が指定されている場合を含め、宅配貨物不在再配達は全体の約2割発生している。
- 物流分野における労働力不足が懸念される中、今後もEC市場の拡大が見込まれることから、再配達を削減し、物流を効率化することが必要となっている。

【EC市場規模の推移】(BtoC)



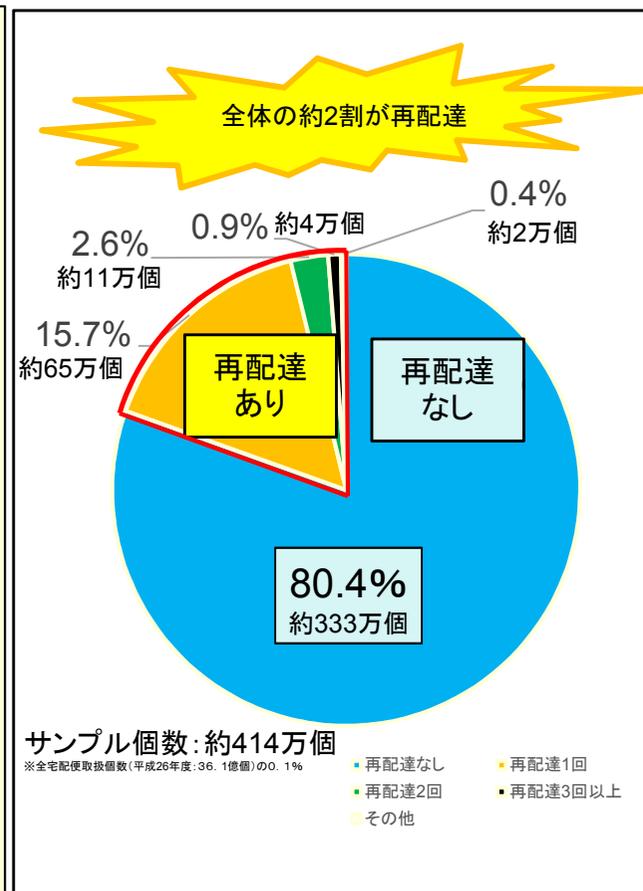
■ 物取系分野 ■ サービス分野 ■ デジタル分野
出典：経済産業省「電子商取引に関する市場調査」
分野ごとの数値は25年から調査開始

【宅配便取扱実績の推移】



出典：国土交通省「平成28年度宅配便等取扱個数の調査」
注1：平成19年度から日本郵便(株)の取扱個数も計上している。
注2：平成28年10月から日本郵便(株)が取り扱う「ゆうぱけっと」も計上している。

【配達完了までに要した再配達回数】



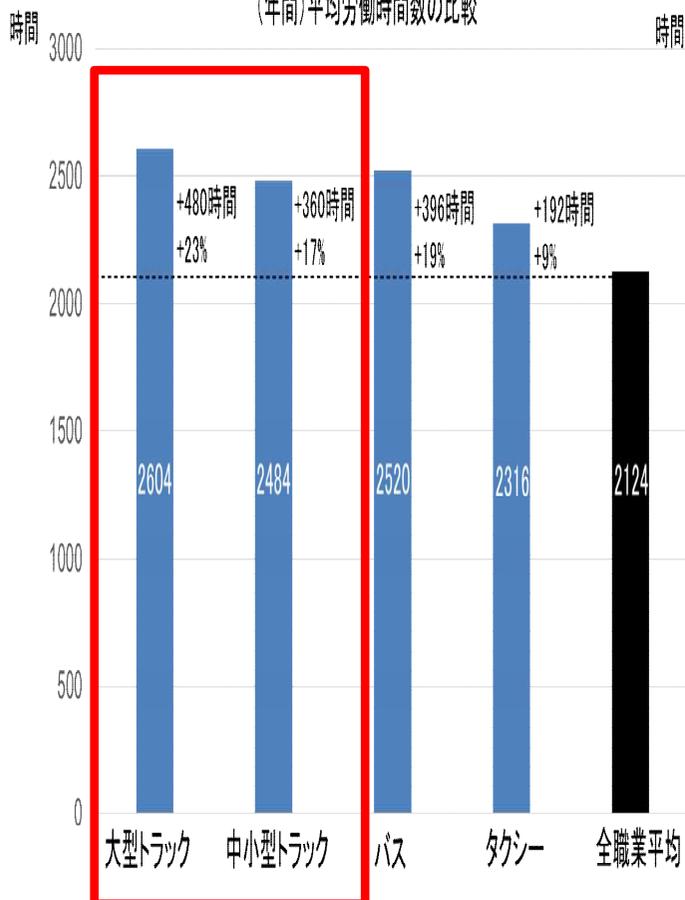
(平成26年12月 宅配事業者3社によるサンプル調査)

①年間労働時間

大型T 2,604h/年
 中小型T 2,484h/年
 全職業平均 2,124h/年

全職業平均より約1~2割長い。

(年間)平均労働時間数の比較

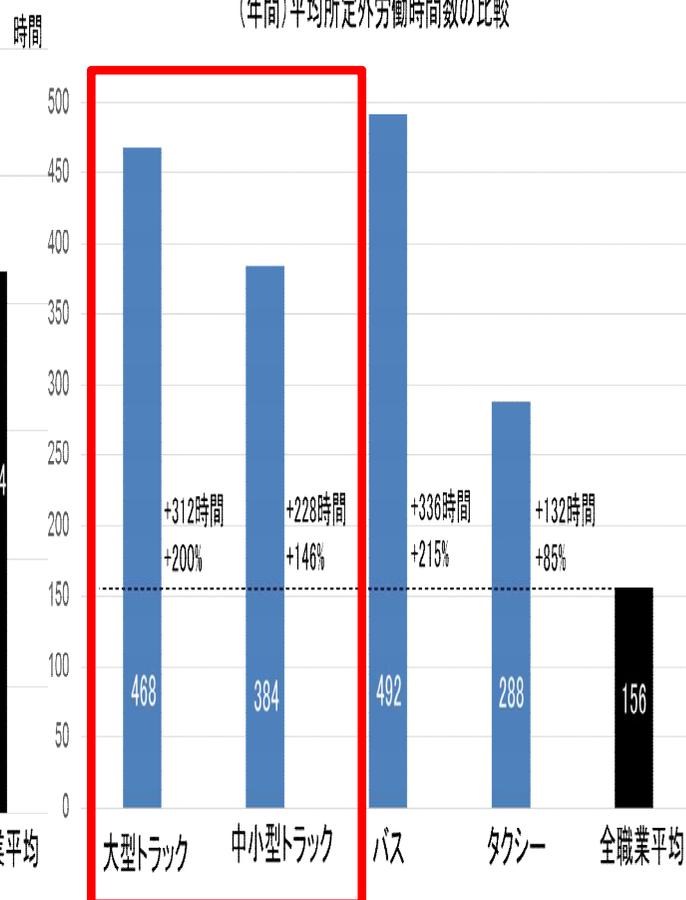


②年間所定外労働時間

大型T 468h/年
 中小型T 384h/年
 全職業平均 156h/年

全職業平均の約1.5~2倍の長さ。

(年間)平均所定外労働時間数の比較

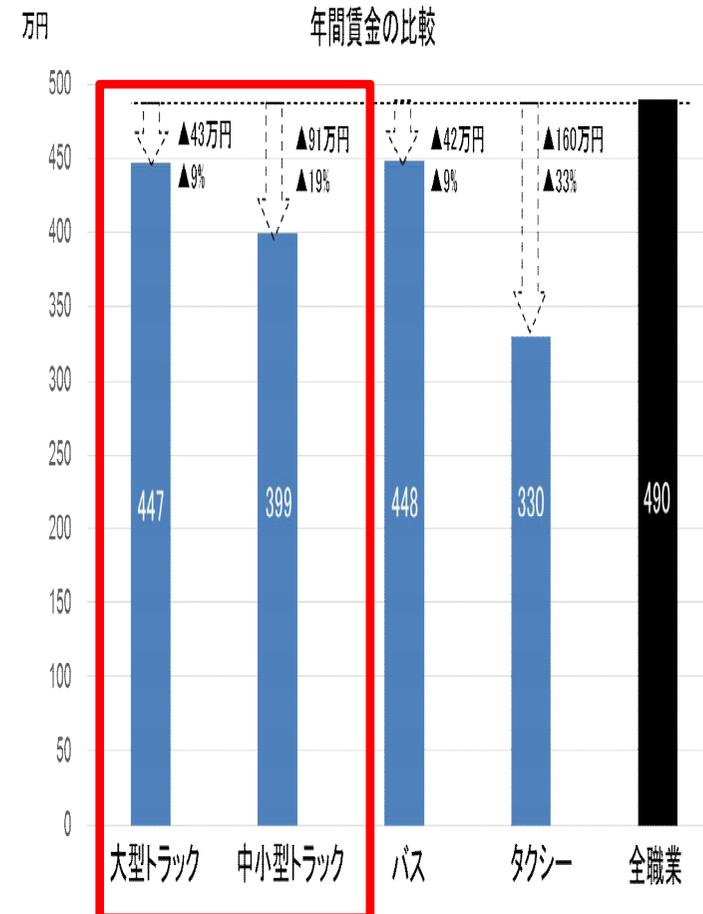


③年間賃金

大型T 447万円/年
 中小型T 399万円/年
 全職業平均 490万円/年

長い労働時間にも関わらず、約1~2割低い。

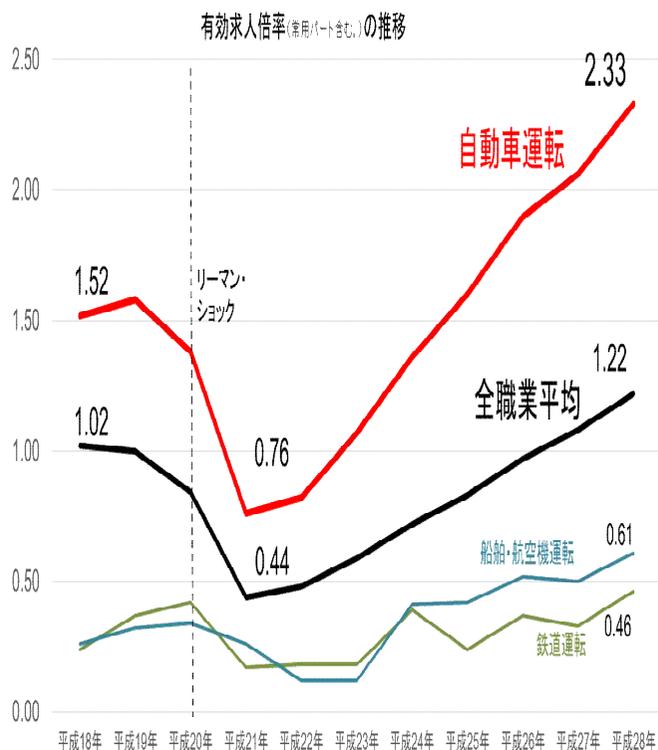
年間賃金の比較



④人手不足

有効求人倍率
自動車運転 **2.33倍**
全職業平均 1.22倍

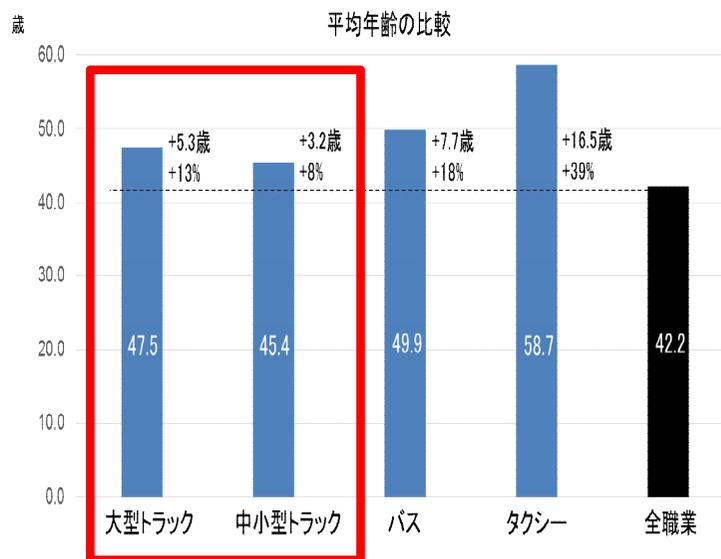
人手不足が年々深刻化。
有効求人倍率は全職業
平均の約2倍。



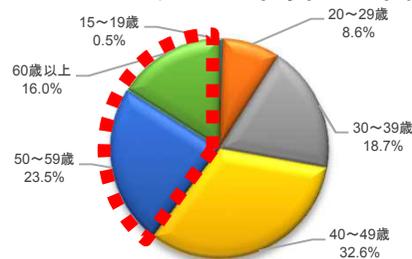
⑤高齢化

大型T **47.5歳**
中小型T **45.4歳**
全職業平均 42.2歳

全職業平均より
平均年齢が**約3~5歳高い**。



<トラック業界の年齢構成>



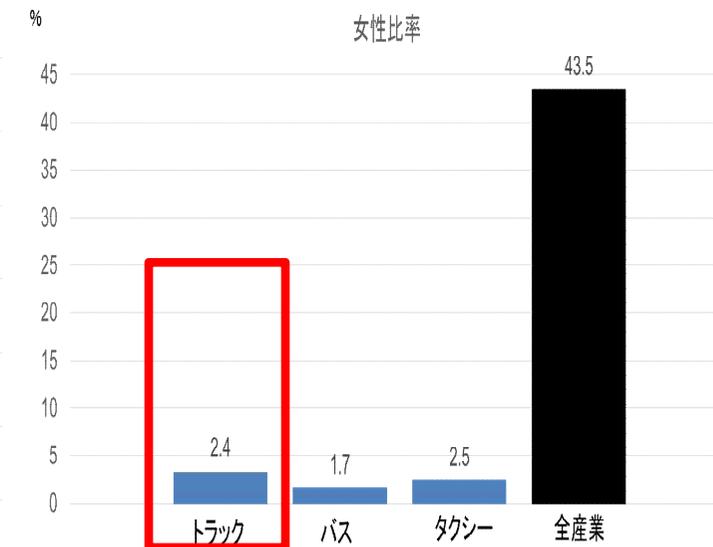
中高年層に大きく依存するトラック輸送

40歳以上 **73%**
50歳以上 **40%**
60歳以上 **16%**

⑥女性比率

トラック **2.4%**
全産業 43.5%

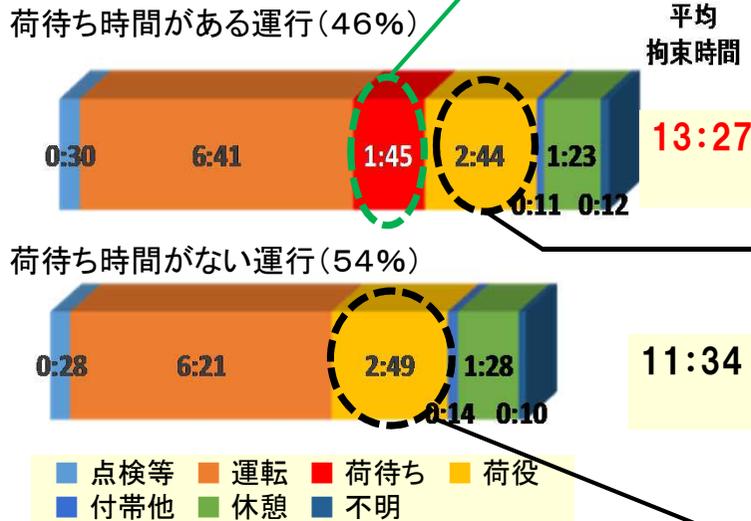
女性比率は全職業平均の1割未満
と低い。



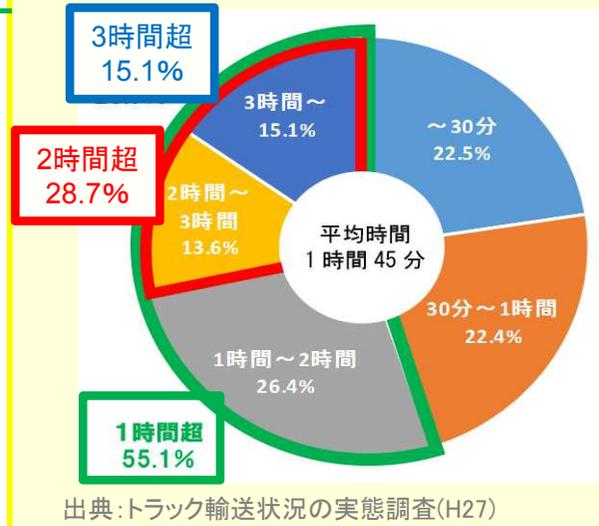
高齢層の退職を契機に更に
労働力不足が深刻化。

トラックドライバーの荷待ち時間・荷役時間

1運行の平均拘束時間とその内訳



1運行あたりの荷待ち時間の分布



手荷役の例



10トン車に、レタスのバラ積み1,200ケース分(1ケース7~10kg程度)のダンボールを、手積み・手卸している事例。

手荷役と機械荷役

手積み・手卸し

作業時間
2~3時間/車

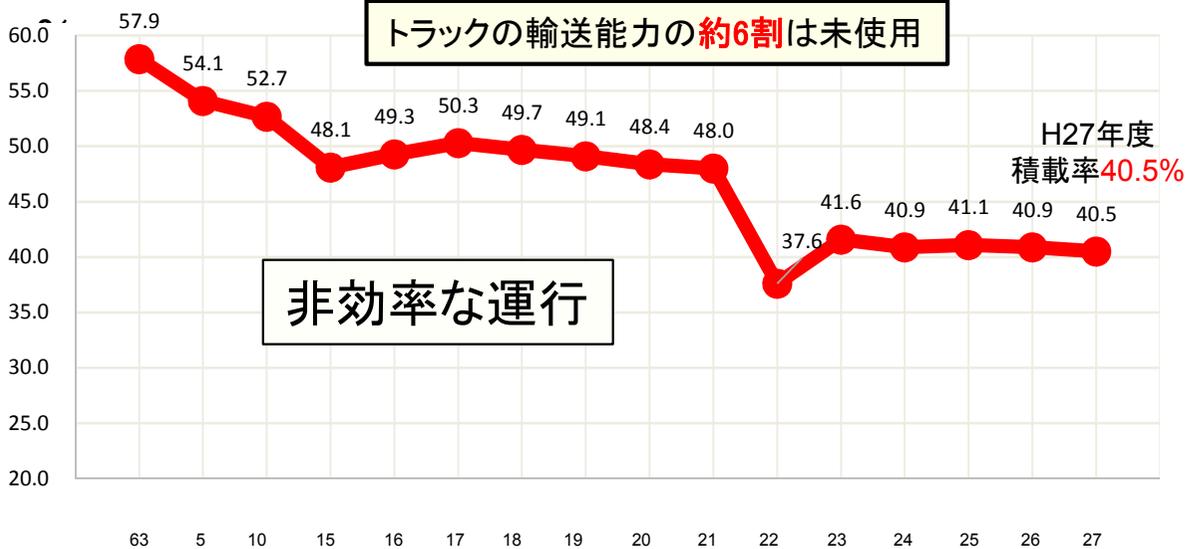


フォークリフトで荷積み・荷卸し

作業時間
20~40分/車

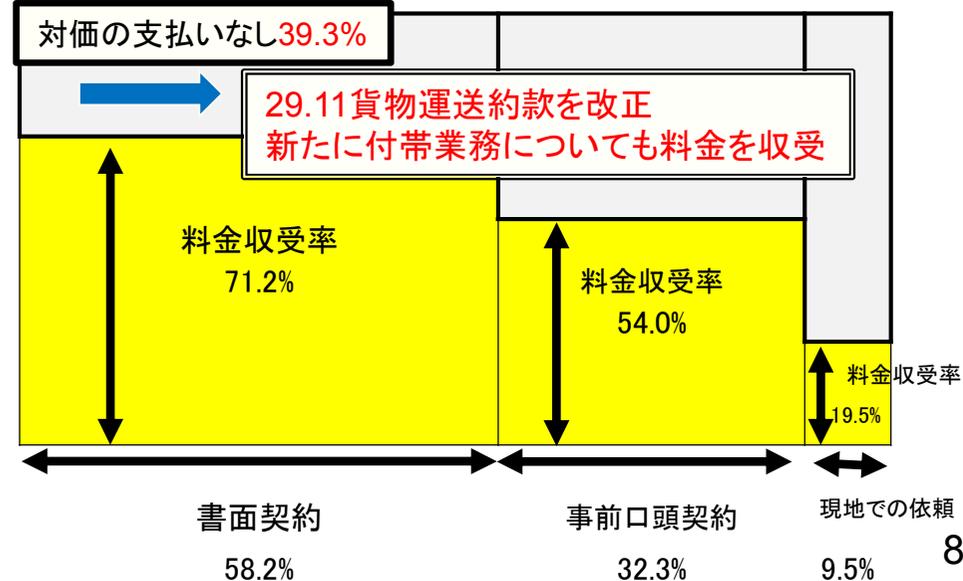


トラック積載率



荷役業務での対価

約4割の荷役業務で対価が支払われていない。



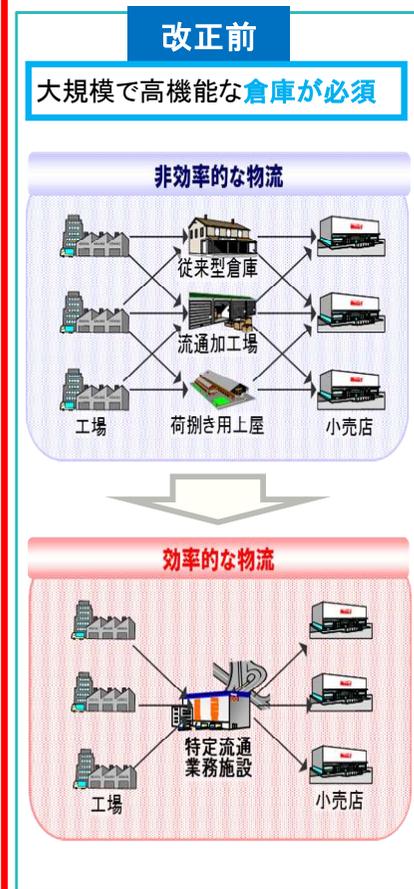
< 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の一部を改正する法律 (28年10月概要) >

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。

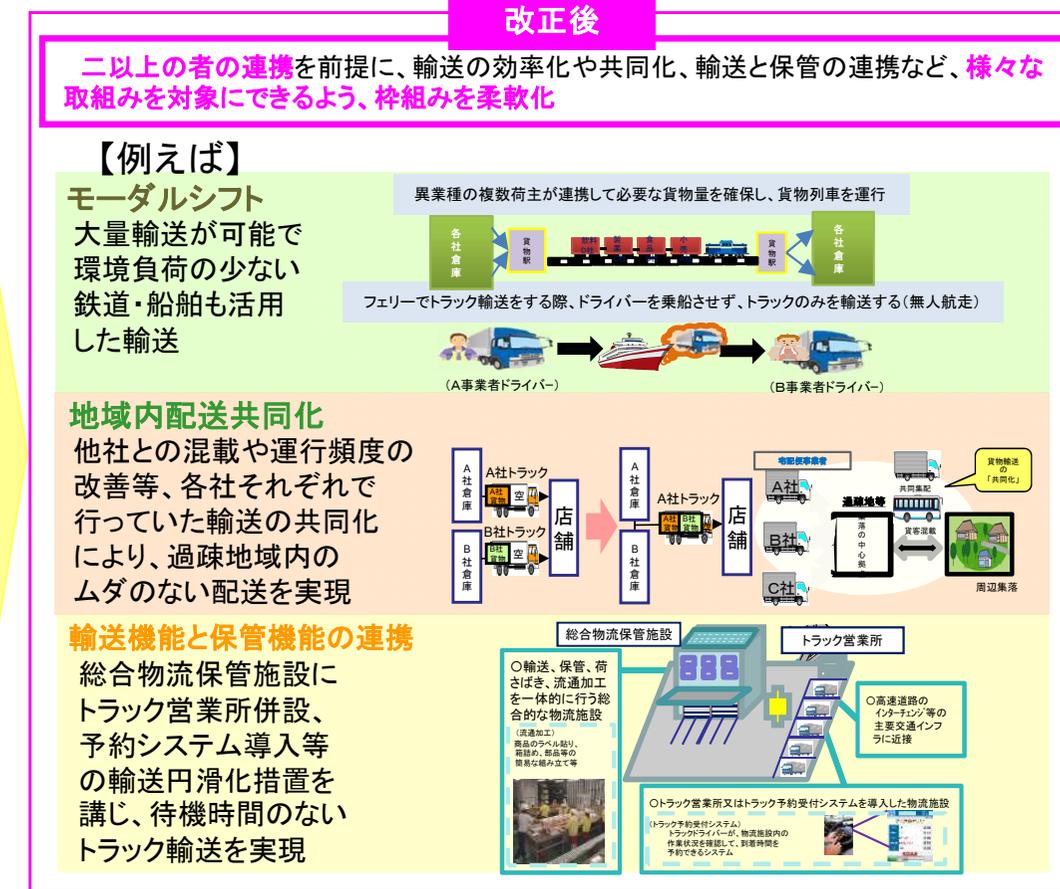
多様な関係者の**連携**により物流ネットワーク全体の**省力化・効率化**をさらに進める**枠組みが必要**

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**



支援措置

1. H29年度予算

- 【一般会計：(40百万円)】
- 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、共同輸配送用車両等の購入補助

2. 税制上の特例

- 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)

- #### 3. 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

物流分野における労働力不足が深刻化する中、2以上の者の連携により物流の省力化・効率化を図り、また環境負荷低減にもつながる優良な取組を多数認定。

(平成28年10月～平成29年12月の間で、「**63件**」の総合効率化計画を認定)

類型別

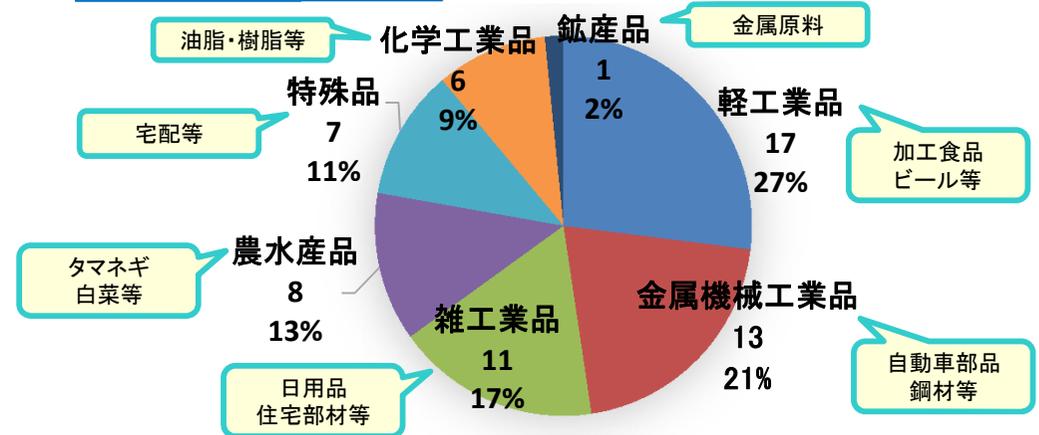
優良な取組を認定

項目	件数
輸送網の集約	31
輸配送の共同化	6
モーダルシフト	32

注) 複数の累計に該当する取組は類型毎に集計

主要取扱品目別

様々な品目で幅広く認定



省力化量

▲42万時間の省力化に相当

約200人のトラックドライバーに相当する労働力の確保



出典) 毎月勤労調査(厚生労働省)より 物流政策課作成

荷待ち時間の削減

「トラック予約受付システム」を**16件**導入

トラックドライバーが到着時刻を予約

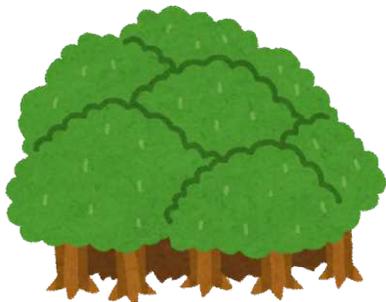
⇒ トラックの到着時間が平準化され、荷待ち時間が削減される



CO₂削減量

▲3万t-CO₂/年

約**341万本**のスギの二酸化炭素吸収量に相当
(このスギの本数を面積に換算すると、約34.1km²=杉並区の面積と同程度)



出典) 林野庁HP計算式より物流政策課作成

○モーダルシフト事例の分析

総合効率化計画のうち、「モーダルシフト」の取組は**32件**。このうち貨物鉄道への転換は19件(6割)で内航海運への転換は13件(4割)。鉄道輸送や海上輸送が競争力を発揮する長距離輸送(500km以上)だけでなく、それを下回る距離で取り組む事例が複数見られた。

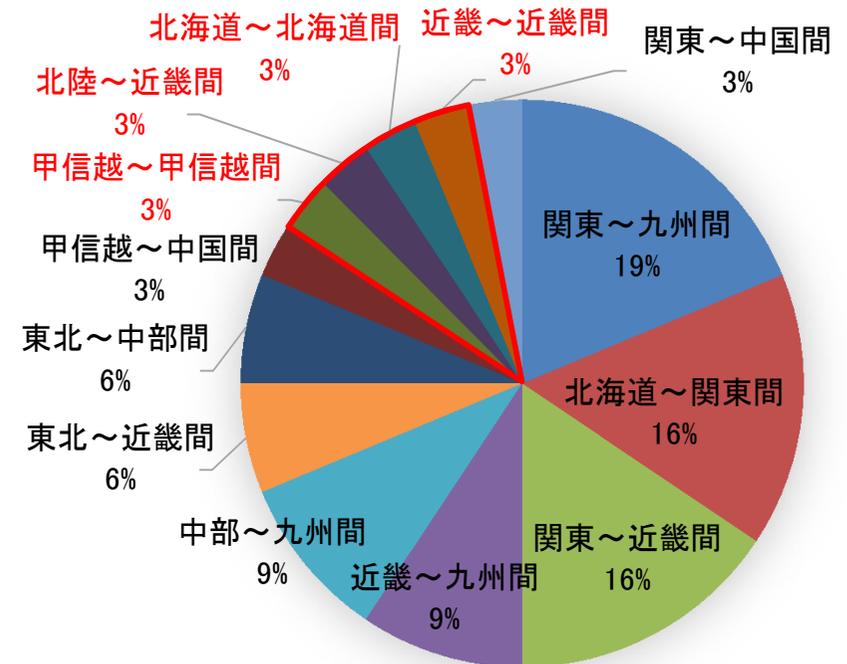
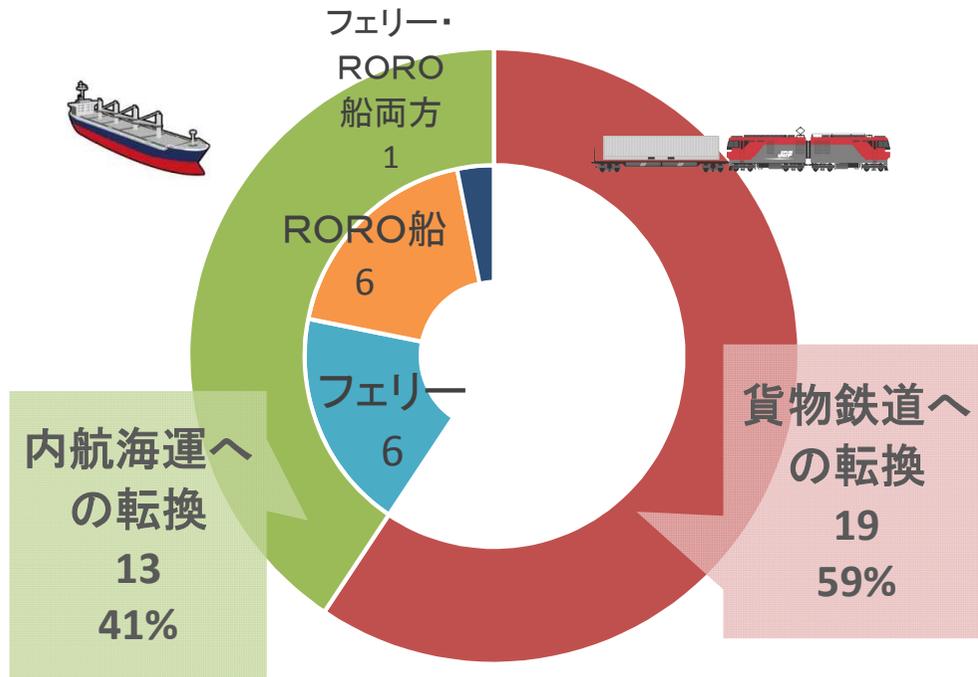
類型別

鉄道6割、内航船舶4割

発着ルート間

関東～九州間など長距離間の輸送が大
半を占める。

一方で、比較的短距離の事例も出現



改正物流総合効率化法施行後に、中・短距離間でのモーダルシフト事例が出てきた背景として、ドライバー不足のリスクへの対応とともに、2者以上の連携による取組を支援する物効法も後押しとなっているものと推測。

実施事業者

北尾運送(株)／日本貨物鉄道(株)
日本フレートライナー(株)
全国農業協同組合連合会長崎県本部

事業内容

長崎県内のJAから東京都大田市場へのトラックによる農産物(白菜、レタス、ブロッコリー等)の輸送について、31ftクールコンテナによる鉄道輸送に転換する。

実施前

長崎県内のJA



東京都大田市場

1260 km、16時間、計1040回/年



実施後

長崎県内のJA

186 km、2時間、計1040回/年

福岡貨物ターミナル駅



東京貨物ターミナル駅

2.2km、0.1時間、計1040回/年

東京都大田市場

1184km、19時間、計1040回/年

特徴

○トラックから31ftクールコンテナを利用した鉄道輸送へのモーダルシフト

効果

○ドライバー運転時間省力化 14,456時間/年(87%削減)
○CO2排出削減量 1,657 t-CO2/年(73%削減)

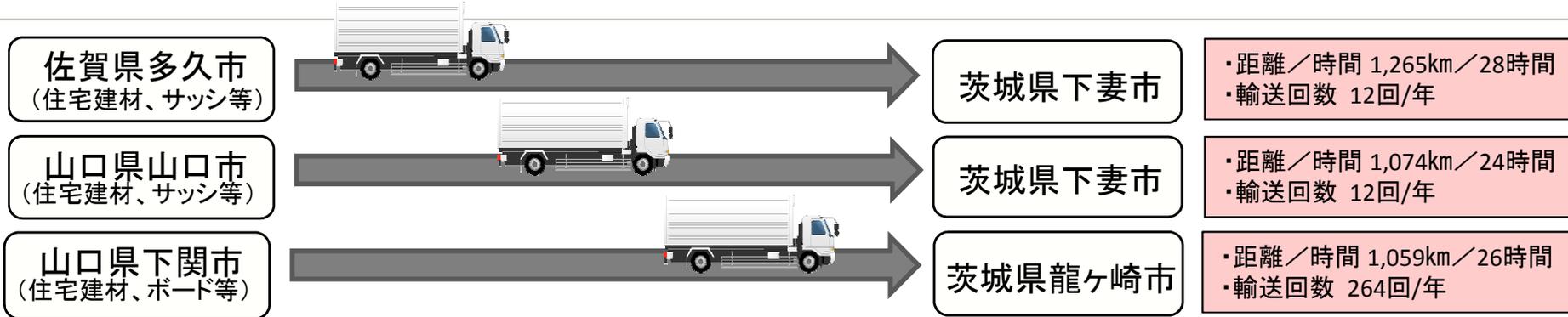
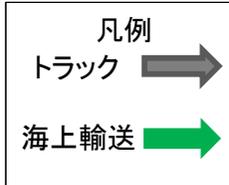
実施主体

オーシャントランス(株)
(株)NBSロジソル

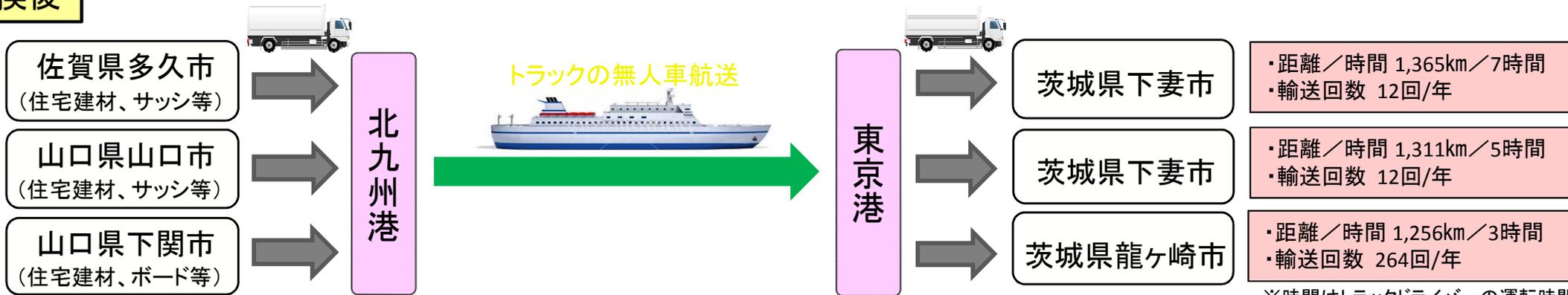
事業内容

佐賀県、山口県から茨城県への住宅建材等の輸送について、トラック輸送から、長距離フェリー航路(北九州⇄東京)を利用した海上輸送(無人車航送)に転換する。

転換前



転換後



特徴

○トラックから定期旅客フェリーを利用した海上輸送へのモーダルシフト

効果

○ドライバー運転時間省力化 6,690時間/年(89%削減)
○CO₂排出削減量 346t-CO₂/年(65%削減)

ヤマト運輸

【中山間地域における貨客混載】

○平成29年11月1日より、ヤマト運輸が徳島県井川町～祖谷地方（四国交通が運行）において、路線バス「つながる未来バス」を使用した宅配便の運送を開始。

運行距離 片道約46キロ

運行時間 片道約1時間半

1日1往復の運行便指定

積み込み車庫、積み降ろし停留所は指定

2台のバスを改造（予備車含む）

「つながる未来バス」貨客混載の概要



1. ヤマト運輸のドライバーがバス会社の車庫等で集荷した荷物を積み込む。
2. 路線バスが決められた積み降ろし停留所等まで輸送。
3. 送られてきた荷物をヤマト運輸のドライバーが積み降ろし、目的地に届ける。

使用するトラック・バス車両と納入用専用BOX



佐川急便

【都市間バスを活用した貨客混載】

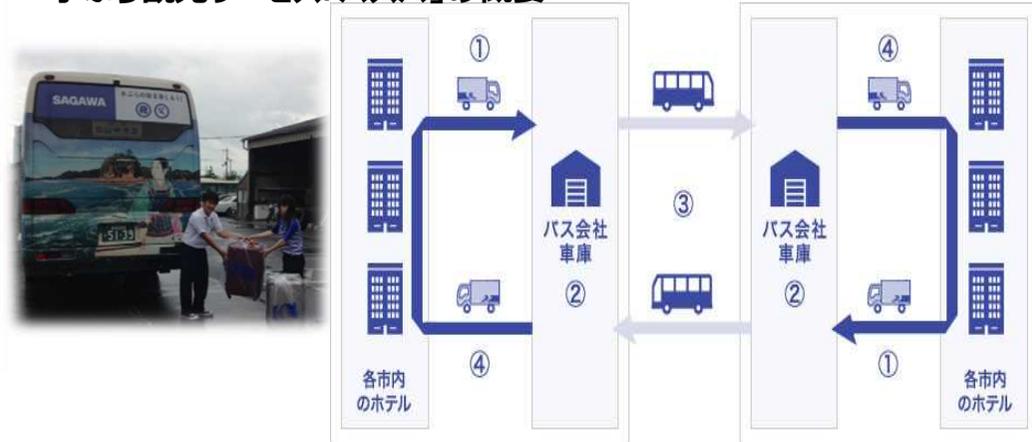
○平成29年9月8日より、佐川急便が愛媛県内を自転車でもぐる観光客を対象とした手ぶら観光サービス「バスパ」を県内路線バス3社と共同で開始。

愛媛県 東予地区 瀬戸内運輸

中予地区 伊予鉄道

南予地区 宇和島自動車

手ぶら観光サービス「バスパ」の概要



1. 佐川急便のドライバーが観光客がチェックアウト時にホテルで預けた荷物を集荷。
2. バス会社の車庫で、各都市間の路線バスの荷室に荷物を積み込む。
3. 路線バスが各都市間を輸送。
4. バス会社の車庫で、送られてきた荷物を佐川急便のドライバーが積み降ろし、各市内のホテルに届ける。

バス会社は、厳しい経営環境の中での収益向上、トラック会社は、ドライバーの運転時間の短縮、燃料費の削減、住民・観光客は生活サービス、利便性向上、路線の維持につながる。

物流分野の労働力不足に対応するとともに、温室効果ガスの排出量を削減するため、改正物流総合効率化法の枠組みの下、物流事業者と荷主等との連携により、トラック輸送からよりCO2排出量の少ない大量輸送機関である鉄道・船舶輸送への転換（モーダルシフト）等を推進する。

「モーダルシフト等推進事業」

モーダルシフト等の物流効率化を図る取組において、協議会の開催等、改正物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の策定のための調査事業に要する経費に対して支援を行う。

また、認定を受けた総合効率化計画に基づき実施するモーダルシフト及び幹線輸送の集約化について、初年度の運行経費に対する支援を行う。

事業区分		事業の概要	補助率
計画策定 経費補助	計画策定事業	改正物流総合効率化法4条第1項に規定する総合効率化計画の策定のための調査事業	定額
運行 経費補助	モーダルシフト 推進事業	認定総合効率化計画に基づく、トラック輸送から鉄道・船舶輸送への転換により、物流の効率化を図る事業	最大1/2
	幹線輸送集約化 推進事業	認定総合効率化計画に基づく、幹線トラック輸送の複数荷主の貨物を集約化し、物流の効率化を図る事業	

計画策定経費の支援を通じ、大きな効果が期待できるが実現が容易ではない「多様・広範な関係者による合意形成」等を促進。物流の効率化を通じ、労働力不足対策等にも貢献。

～ モーダルシフト等の実施に向けた主な流れ ～

- 協議会の立ち上げ
 - 物流事業者、荷主等の関係者による物流効率化に向けた意思共有
- 協議会の開催
 - 関係者の参集
 - 個々の貨物の輸送条件（ロット、荷姿、リードタイム等）に係る情報やモーダルシフト等の実現に向けた課題の共有及び調整
 - CO2排出量削減効果の試算 等
- 総合効率化計画の策定
 - 協議会の検討結果に基づく総合効率化計画の策定
- 計画の認定・実施準備
- 運行開始

計画策定経費補助

運行経費補助

（モーダルシフト・幹線輸送の集約化のみ）

～ 具体的な取組の例 ～

◆ 計画策定 地域内配送共同化

各社それぞれで行っていた配達の共同化により、ムダのない配送を実現



◆ 運行経費

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・船舶を活用した輸送

異業種の複数荷主が連携して必要な貨物量を確保し、貨物列車を運行



フェリーでシャーシやトラックの輸送をする際、ドライバーを乗船させず、シャーシやトラックのみを輸送する（無人航走）。



（A事業者ドライバー）

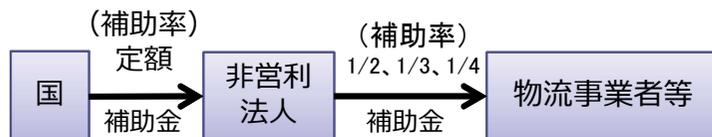
（B事業者ドライバー）

H30年度補助事業のスケジュール(想定)

- H29年12月末
政府予算案の決定
- H30年1～3月頃
交付規程・公募要領等、補助事業の詳細な制度設計の検討を開始
- H30年4月頃～1ヶ月程度
・公募開始
・各地で説明会を開催
- H30年6月下旬～7月上旬
補助事業の交付決定
- H30年7月下旬以降
必要に応じて2次公募を実施

事業スキーム

(1) 補助対象:



(2) 委託対象: 民間団体等

その他

改正物流総合効率化法による総合効率化計画の認定を受けている事業については、補助事業の採択の際の参考になっている。

事業内容

1. **鉄道への転換促進に係る設備の導入支援(継続)**
輸送能力の高い新型コンテナ貨車の導入経費の一部について支援
 - ・ 間接補助対象 : 貨物鉄道事業者
 - ・ 補助対象設備 : 新型コンテナ貨車



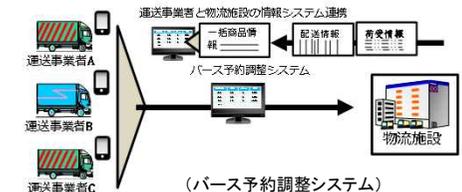
(新型コンテナ貨車)

2. **スワップボディコンテナ車両の導入支援(新規)**
スワップボディコンテナ車両を導入しようとする物流事業者等に対し、設備導入経費の一部について支援
 - ・ 間接補助対象 : 物流事業者 等
 - ・ 補助対象設備 : スワップボディコンテナ車両



(スワップボディコンテナ車両)

3. **バース予約調整システムの導入支援(新規)**
トラックの荷役順番や荷姿や荷量等の荷物情報を管理するバース予約調整システムの構築費用の一部について支援
 - ・ 間接補助対象 : 物流事業者、倉庫事業者 等
 - ・ 補助対象設備 : バース予約調整システムの構築費用
(複数の物流事業者・物流施設による荷物情報共有システムの構築・改修費を含む)



(バース予約調整システム)

4. **オープン型宅配ボックスを活用した再配達削減(一部新規)**
地方部における再配達削減のためのガイドライン策定及び公共スペースに設置された宅配ボックスをオープン化するための費用の一部について支援
 - ・ 間接補助対象 : 物流事業者 等
 - ・ 補助対象設備 : オープン型宅配ボックスの利用に係る情報処理システム、配送管理システム整備費用等



(オープン型宅配ボックスの例)

5. **連結トラックの導入支援(新規)**
連結トラックを導入しようとする物流事業者等に対し、設備導入経費の一部について補助
 - ・ 間接補助対象 : 物流事業者 等
 - ・ 補助対象機器 : 連結トラック(トラクター及びトレーラー)



(連結トラック(トラクター及びトレーラー))

6. **既存の旅客交通システムを活用した貨物輸送の導入支援(一部新規)**
トラック輸送から既存の旅客交通システムを用いた貨物輸送への転換を行う事業者に対して、輸送手段の切替えに必要な設備導入経費の一部について補助
 - ・ 間接補助対象 : 民間事業者等
 - ・ 補助対象機器 : 車両改造経費、輸送機材、荷役機器、保冷容器等

四国運輸局 交通政策部 環境・物流課

担当:久保田・松本・倉本 電話番号 087-802-6726

国土交通省 総合政策局

モーダルシフト 物流政策課 電話番号 03-5253-8799

特定流通業務施設 物流産業室 電話番号 03-5253-8298

物流効率化関係HP

<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/bukkouhou.html>