

「働き方改革」と 物流生産性革命の展望

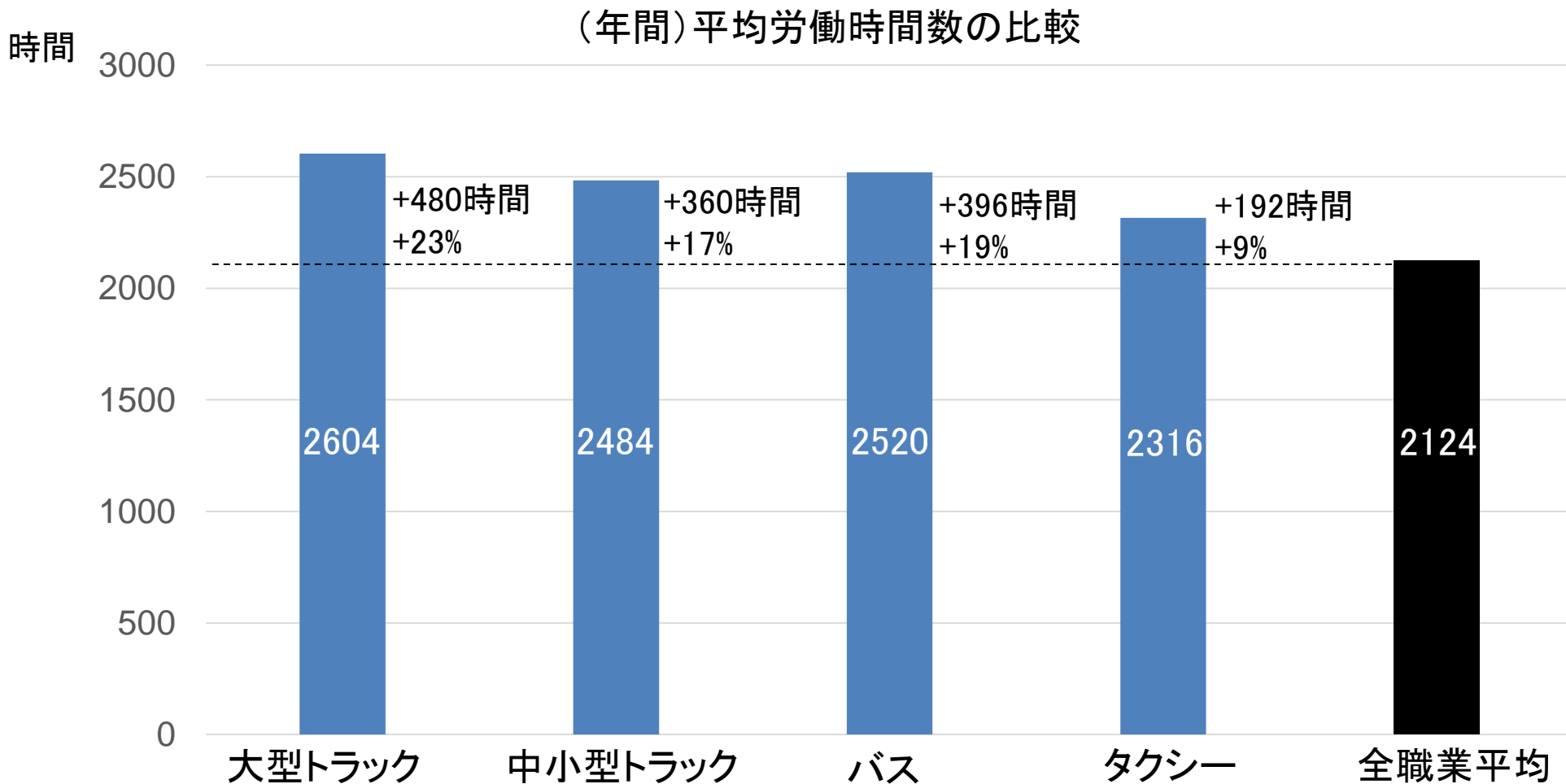
平成29年5月29日

自動車局総務課

企画室長 谷口 礼史

自動車運送事業の 「働き方改革」

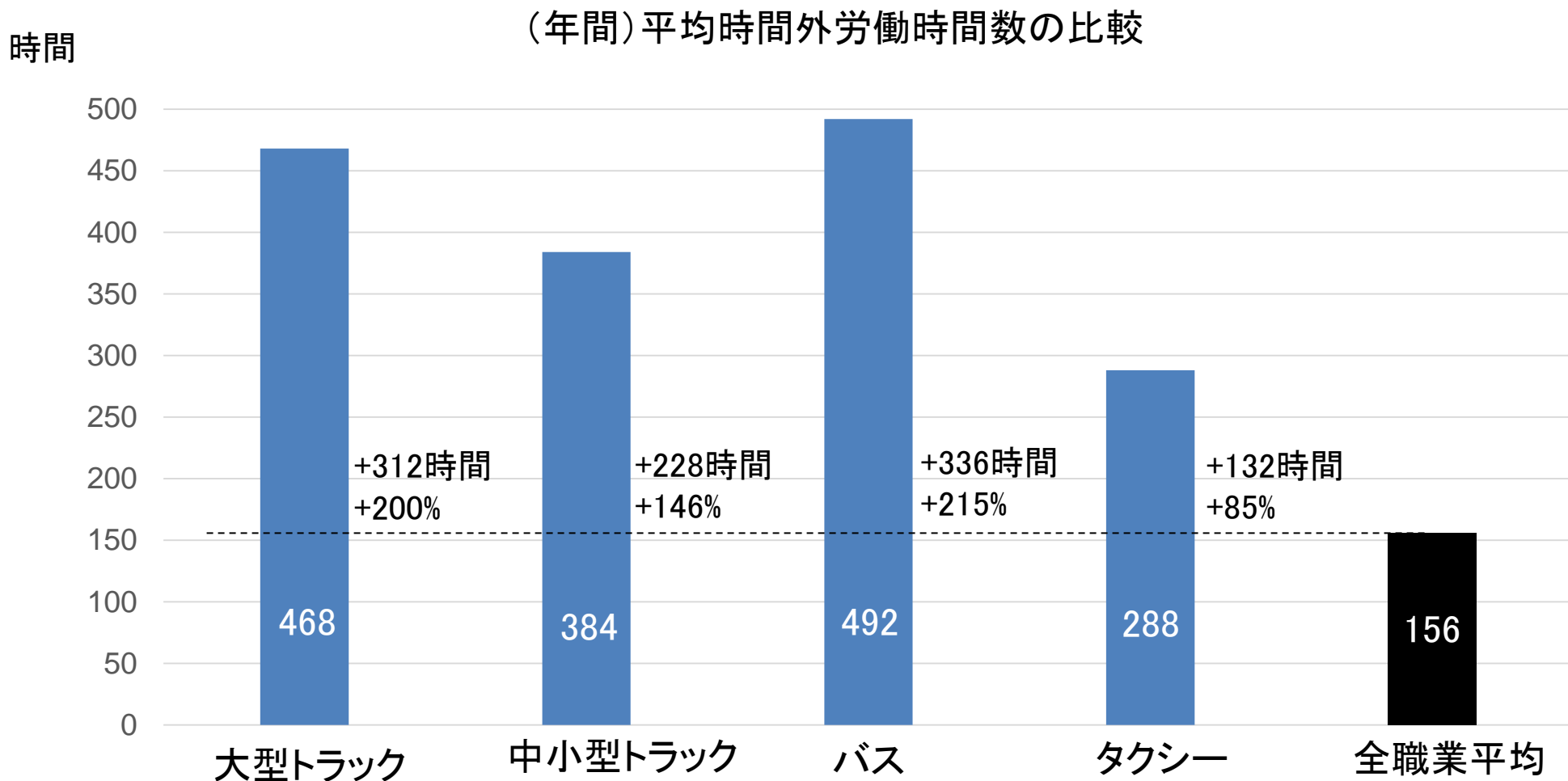
自動車の運転業務に係る平均労働時間は、全職業平均と比較して約1～2割長い。



注1)「大型トラック」、「中小型トラック」、「バス」及び「タクシー」はそれぞれ厚生労働省「平成28年賃金構造統計調査」における「営業用大型貨物自動車運転者」、「営業用普通・小型貨物自動車運転者」、「営業用バス運転者」及び「タクシー運転者」の数値。

注2)年間労働時間数は、「平成28年賃金構造統計調査」の「所定内実労働時間数」及び「超過勤務労働時間数」の和を年間に換算。

自動車の運転業務に係る平均時間外労働時間は、全職業平均と比較して約2～3倍の長さ。

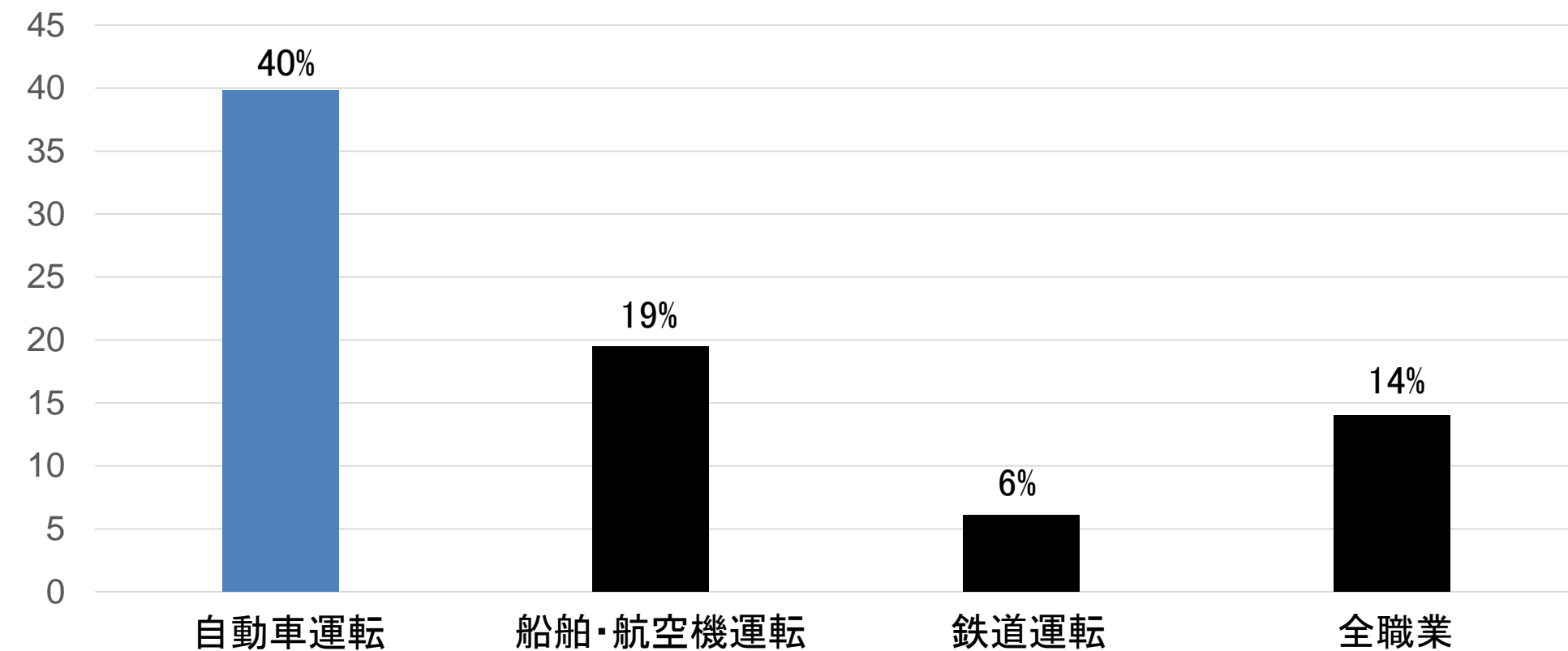


注1)「大型トラック」、「中小型トラック」、「バス」及び「タクシー」はそれぞれ厚生労働「平成28年賃金構造統計調査」における「営業用大型貨物自動車運転者」、「営業用普通・小型貨物自動車運転者」、「営業用バス運転者」及び「タクシー運転者」の数値。

注2)年間時間外労働時間数は、「平成28年賃金構造統計調査」の「超過勤務労働時間数」を年間に換算。

自動車の運転業務の従事者のうち、**週間就業時間が60時間を超える者（月80時間の時間外労働時間に相当）**の割合は、**約4割**であり、**全職業平均の約3倍**。

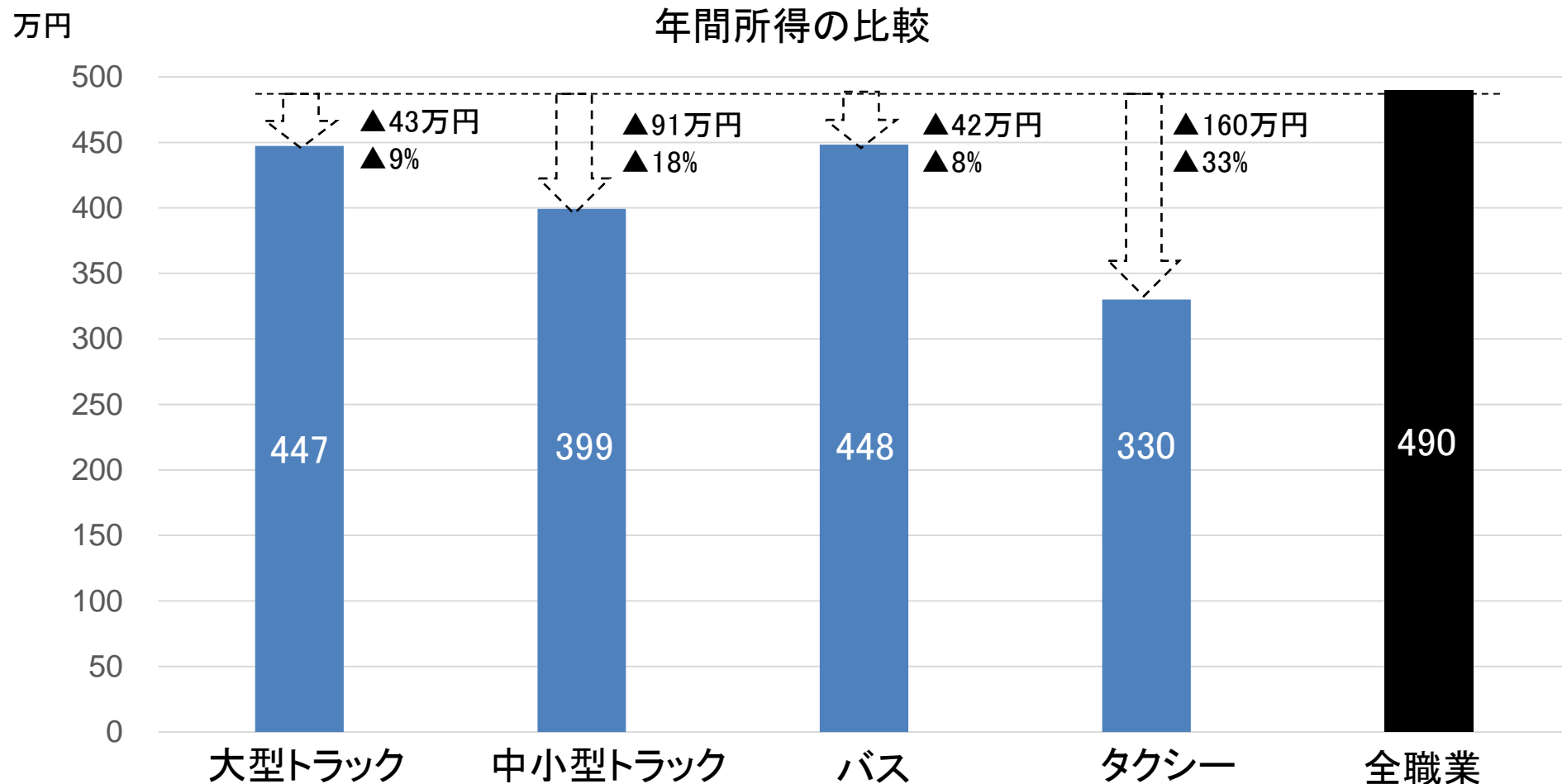
週間就業時間が60時間を超える者（月80時間の時間外労働時間に相当）の割合の比較



注1)「自動車運転」、「船舶・航空機運転」及び「鉄道運転」はそれぞれ総務省「平成24年就業構造基本調査」における「自動車運転従事者」、「船舶・航空機運転従事者」、「鉄道運転従事者」の「正規の職員・従業員」の数値のうち、年間200日以上労働している者の数値。

注2)一ヶ月を4週間、法定労働時間を週40時間と仮定した場合、週間就業時間が60時間を超える者は、月80時間の時間外労働に相当する。

自動車の運転業務の従事者の所得は、労働時間が長いにも関わらず、全職業平均と比較して約1割～3割低い。

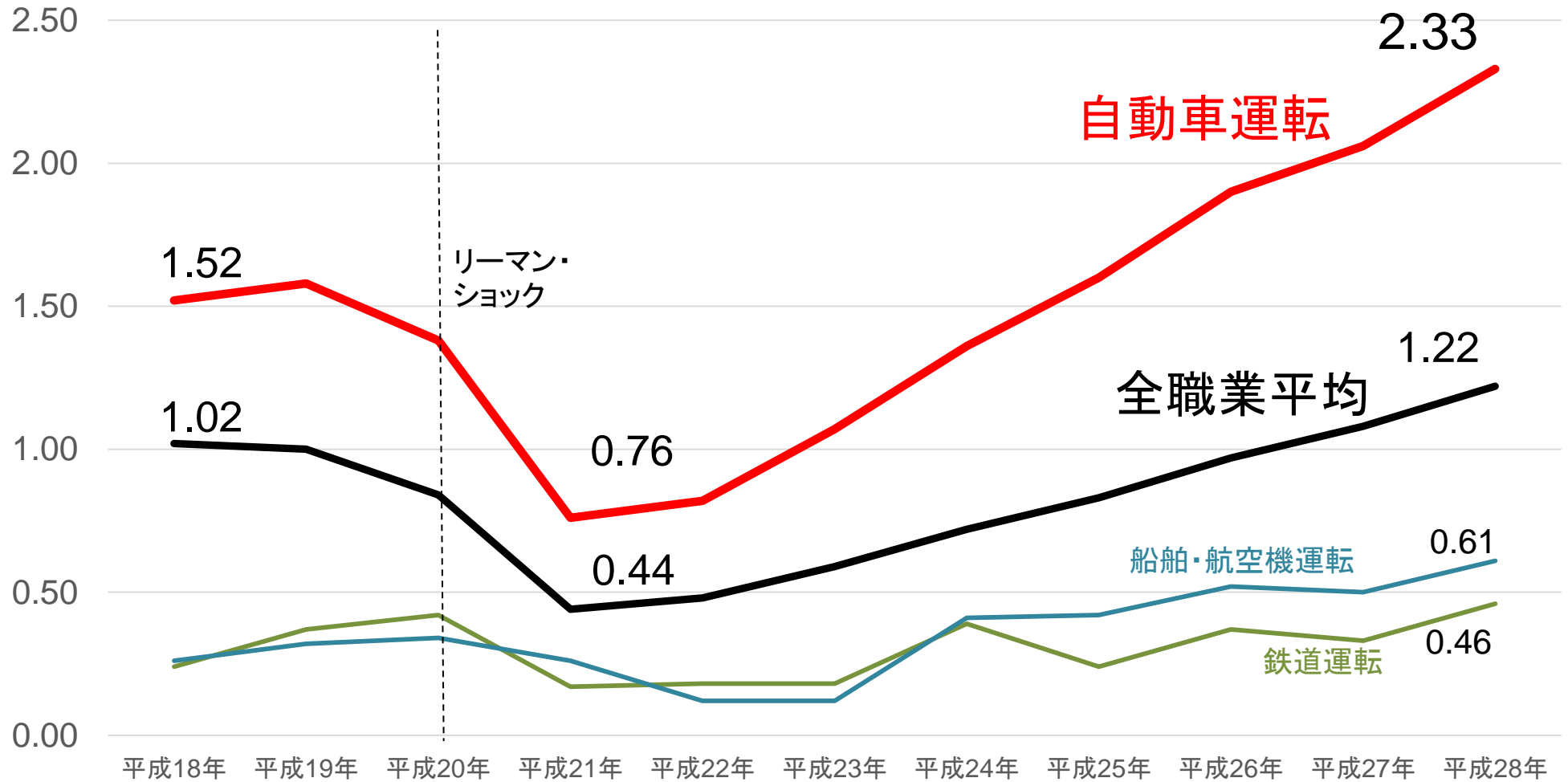


注1)「大型トラック」、「中小型トラック」、「バス」及び「タクシー」はそれぞれ「平成28年賃金構造統計調査」における「営業用大型貨物自動車運転者」、「営業用普通・小型貨物自動車運転者」、「営業用バス運転者」及び「タクシー運転者」の数値。

注2)年間所得は、「平成28年賃金構造統計調査」の「きまって支給する現金給与額」の年間換算に「年間賞与その他特別給与額」を加えたもの。

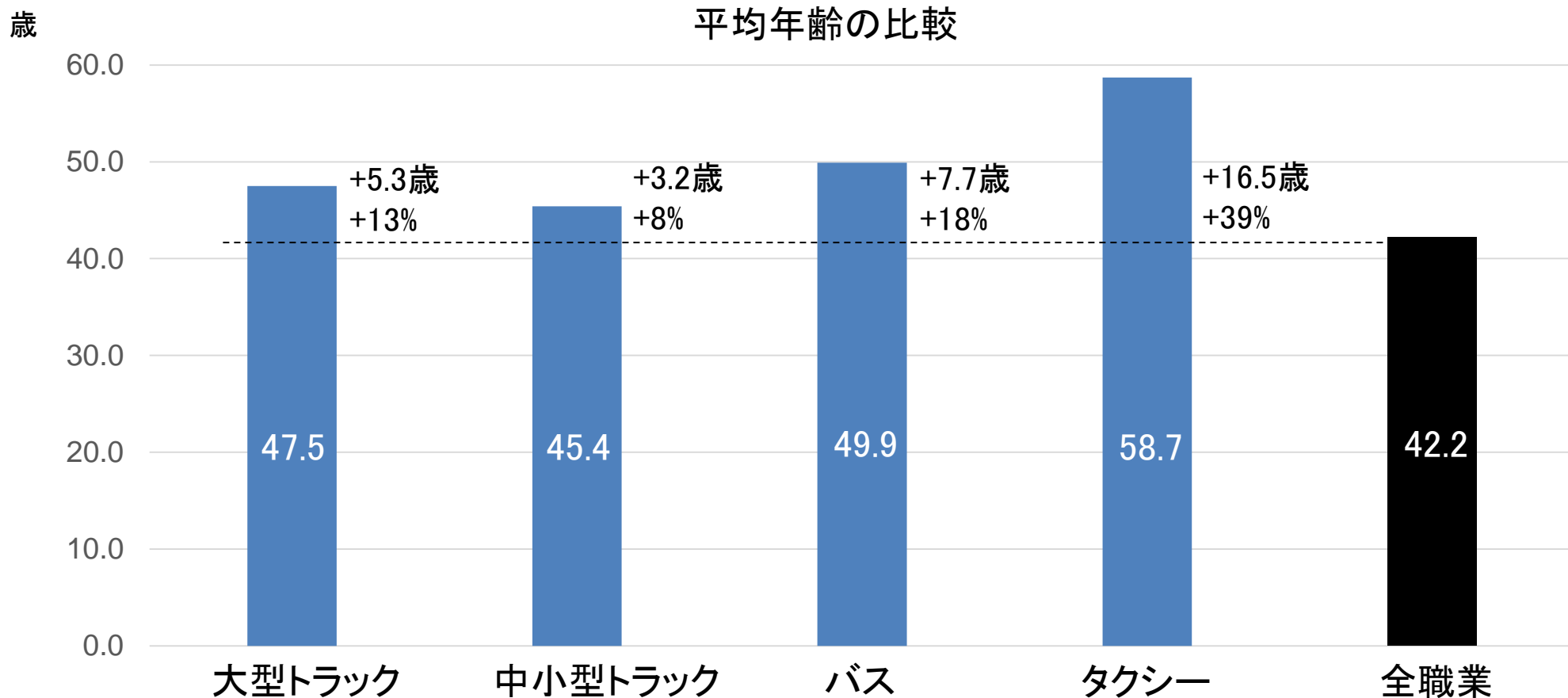
自動車の運転業務の**人手不足が年々深刻化**しており、**有効求人倍率は全職業平均の約2倍**。

有効求人倍率(常用パート含む。)の推移



注)「自動車運転」、「船舶・航空機運転」及び「鉄道運転」は、厚生労働省「一般職業紹介状況」の「自動車運転の職業」、「船舶・航空機運転の職業」及び「鉄道運転の職業」の数値。

- ・自動車の運転業務の従事者の平均年齢は、全職業平均と比較して約3～17歳高い。
- ・若者の雇用の促進が課題。



働き方改革をめぐる政府の動き

- 平成28年9月27日に第1回働き方改革実現会議を開催。安倍総理、関係大臣に加えて、労使双方の代表等の有識者議員による議論を実施。平成29年3月28日に働き方改革実行計画を取りまとめ、公表。今後、厚生労働省労働政策審議会での審議を経た上で、国会に労働基準法改正法案等の関連法案を提出する予定。

8月3日
第3次安倍第2次改造内閣発足、
働き方改革担当大臣を新設



最大のチャレンジは
「働き方改革」。

9月2日
内閣官房に働き方改革実現推進室を設置



世の中から「非正規」という言葉を一扫
していく。そして、長時間労働を自慢す
る社会を変えていく。

9月27日
第1回働き方改革実現会議を開催



大切なことは、スピードと実行。
もはや先送りは許されない。必ず
やり遂げるという強い意志をもっ
て取り組んでいく。

働き方改革実現会議 構成員

- 議長 安倍晋三 内閣総理大臣
- 議長代理 加藤勝信 働き方改革担当大臣
- 構成員 塩崎恭久 厚生労働大臣
- 麻生太郎 副総理 兼 財務大臣
- 菅 義偉 官房長官
- 石原伸晃 経済再生担当大臣 兼 内閣府特命担当大臣(経済財政政策)
- 松野博一 文部科学大臣
- 世耕弘成 経済産業大臣
- 石井啓一 国土交通大臣

(有識者)

- 生稲晃子 女優
- 岩村正彦 東京大学大学院法学政治学研究科教授
- 大村功作 全国中小企業団体中央会会長
- 岡崎瑞穂 株式会社オーザック専務取締役
- 金丸恭文 フューチャー株式会社代表取締役会長兼社長グループCEO
- 神津里季生 日本労働組合総連合会会長
- 榊原定征 日本経済団体連合会会長
- 白河桃子 相模女子大学客員教授、少子化ジャーナリスト
- 新屋和代 株式会社りそなホールディングス執行役 人材サービス部長
- 高橋 進 株式会社日本総合研究所理事長
- 武田洋子 株式会社三菱総合研究所政策・経済研究センター副センター長 チーフエコノミスト
- 田中弘樹 株式会社イトーヨーカ堂 人事室 総括マネジャー
- 樋口美雄 慶應義塾大学商学部教授
- 水町勇一郎 東京大学社会科学研究所教授
- 三村明夫 日本商工会議所会頭

平成29年	実施内容
2月14日	<p><u>第7回働き方改革実現会議</u> 「現在、……③自動車の運転業務等については、厚生労働大臣告示の適用除外となっている。これらの取扱いについて、実態を踏まえて対応のあり方を検討する」(資料2「時間外労働の上限規制について(事務局案)」p4)</p>
2月17日	<p><u>トラックドライバーと国土交通大臣による意見交換会</u></p>
3月7日	<p><u>国土交通大臣と自動車運送事業者団体との意見交換会</u> <small>(全日本トラック協会／日本バス協会／全国ハイヤー・タクシー連合会の会長、労務委員長、理事長等が出席)</small></p>
3月17日	<p><u>第9回働き方改革実現会議</u> 総理発言「業界の担い手を確保するためにも、長年の慣行を破り、猶予期間を設けた上で、かつ、実態に即した形で時間外労働規制を適用する方向にしたいと思います。……荷主……の協力を含めて全政府的なバックアップが必要となりますので、関係大臣、産業界の全面的な協力をお願いしたいと思います」</p>
3月23日	<p><u>自動車運送事業関係団体の石井国土交通大臣訪問</u> 関係団体からの対応方針の表明・要望書の提出</p>
3月28日	<p><u>第10回働き方改革実現会議</u> 「働き方改革実行計画」策定・公表</p>

1. 労働基準法での原則的な労働時間の上限：**1日8時間・1週40時間【法定労働時間】**
2. 自動車運転業務については、荷待ち、客待ち時間等業界の実態に応じて、一般労働者とは異なる労働時間や運転時間、休息期間など特別の規制が設けられている。
(自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)平成元年労働省告示第7号)
3. 改善基準告示に基づき長時間労働を延長する場合は、**労使協定(36協定)の締結・届出**が必要

改善基準告示

	トラック	バス	タクシー(日勤)
拘束時間 (労働時間と休憩時間)	○1日当たり13時間以内 (延長する場合でも16時間まで) ○1ヶ月当たり293時間以内	○1日当たり13時間以内 (延長する場合でも16時間まで) ○4週間を平均した1週間当たりの拘束時間は65時間まで	○1日当たり13時間以内 (延長する場合でも16時間まで) ○1ヶ月当たり299時間以内
休息期間	○勤務終了後、 <u>8時間以上</u>	○勤務終了後、 <u>8時間以上</u>	○勤務終了後、 <u>8時間以上</u>
運転時間	○2日を平均して1日当たり9時間を超えないこと	○2日を平均して1日当たり9時間を超えないこと	○規定なし
連続運転時間	○ <u>4時間を超えないこと</u>	○ <u>4時間を超えないこと</u>	○規定なし
休日労働の限度	○休日労働は2週間に1回まで	○休日労働は2週間に1回まで	○休日労働は2週間に1回まで

自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

- 今般、総理、関係閣僚及び有識者から構成される「働き方改革実現会議」において、「働き方改革実行計画」が策定され(平成29年3月28日)、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行の5年後に、年960時間(=月平均80時間以内)の上限規制を適用することとなった。
- 自動車の運転業務についての見直しにあたってのポイントは以下のとおり。
 - ①十分な猶予期間の設定 ②段階的实施(年960時間以内の規制で適用開始。将来的には一般則の適用を目指す。)
 - ③長時間労働を是正するための環境整備を強力に推進

	現行規制	見直しの内容「働き方改革実行計画」(平成29年3月28日決定)
原則	≪労働基準法で法定≫ (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定を結んだ場合、協定で定めた時間まで時間外労働可能 (3) <u>災害復旧や大雪時の除雪など、避けることができない事由により臨時の必要がある場合には、労働時間の延長が可能</u> (労基法33条)	≪同左≫
36協定の限度	≪厚生労働大臣告示：強制力なし≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・ただし、臨時的で特別な事情がある場合、延長に上限なし(年6か月まで)(特別条項) (2) ・自動車の運転業務は、(1)の適用を除外 ・別途、改善基準告示により、拘束時間等の上限を規定(貨物自動車運送事業法、道路運送法に基づく行政処分の対象)	≪労働基準法改正により法定：罰則付き≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・特別条項でも上回ることの出来ない年間労働時間を設定 ① 年720時間(月平均60時間) ② 年720時間の範囲内で、 <u>一時的に事務量が増加する場合にも上回ることの出来ない上限を設定</u> a. 2～6ヶ月の平均でいずれも80時間以内 b. 単月100時間未満 c. 原則(月45時間)を上回る月は年6回を上限 (2) 自動車の運転業務の取り扱い ・施行後5年間 現行制度を適用(改善基準告示により指導、違反があれば処分) ・ 施行後5年以降 年960時間 (月平均80時間) ・将来的には、一般則の適用を目指す

ポイント1

ポイント2

ポイント3

※関係省庁横断的な検討の場を設け、生産性の向上、多様な人材の確保・育成等の長時間労働是正の環境整備のための行動計画を策定・実施12

4. 罰則付き時間外労働の上限規制の導入など長時間労働の是正

(現行の適用除外等の取扱)

現行制度で適用除外となっているものの取り扱いについては、働く人の視点に立って働き方改革を進める方向性を共有したうえで、実態を踏まえて対応の在り方を検討する必要がある。

自動車の運転業務については、現行制度では限度基準告示の適用除外とされている。その特殊性を踏まえ、拘束時間の上限を定めた「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」で自動車運送事業者への監督を行っているが、限度基準告示の適用対象となっている他業種と比べて長時間労働が認められている。

これに対し、今回は、罰則付きの時間外労働規制の適用除外とせず、改正法の一般則の施行期日の5年後に、年960時間(=月平均80時間)以内の規制を適用することとし、かつ、将来的には一般則の適用を目指す旨の規定を設けることとする。

5年後の施行に向けて、荷主を含めた関係者で構成する協議会で労働時間の短縮策を検討するなど、長時間労働を是正するための環境整備を強力に推進する。

4. 罰則付き時間外労働の上限規制の導入など長時間労働の是正

(続き)

(取引条件改善など業種ごとの取組の推進)

取引関係の弱い中小企業等は、発注企業からの短納期要請や、顧客からの要求などに応えようとして長時間労働になりがちである。商慣習の見直しや取引条件の適正化を、一層強力に推進する。

自動車運送事業については、関係省庁横断的な検討の場を設け、ITの活用等による生産性の向上、多様な人材の確保・育成等の長時間労働を是正するための環境を整備するための関連制度の見直しや支援措置を行うこととし、行動計画を策定・実施する。

特にトラック運送事業においては、事業者、荷主、関係団体等が参画して実施中の実証事業を踏まえてガイドラインを策定するとともに、関係省庁と連携して、①下請取引の改善等取引条件を適正化する措置、②複数のドライバーが輸送行程を分担することで短時間勤務を可能にする等生産性向上に向けた措置や③荷待ち時間の削減等に対する荷主の協力を確保するために必要な措置、支援策を実施する。

④ 法改正による時間外労働の上限規制の導入（その3）

【働く人の視点に立った課題】

自動車運送事業者において、担い手が不足しており、少ない労働者に負担がかかっている。

建設業における長時間労働については、発注者との取引環境もその要因にあるため、関係者を含めた業界全体としての環境整備が必要。

・産業別年間総実労働時間（2016年）

運輸業	2,054時間
建設業	2,056時間

トラック運送事業者は荷主と比べて立場が弱く、荷待ち時間の負担等を強いられている。

・1運行あたり平均1時間45分の荷待ち時間が発生している（2015年度）

【具体的な施策】

（長時間労働の是正に向けた業種ごとの取組等）

- ・自動車運送事業については、以下の取組を実施する。
 - ① 関係省庁横断的な検討の場を設け、ITの活用等による生産性の向上、多様な人材の確保・育成等の長時間労働を是正するための環境を整備するための関連制度の見直しや支援措置を行うこととし、行動計画を策定・実施する。
 - ② 無人自動走行による移動サービスやトラックの隊列走行等の実現に向けた実証実験・社会実装等を推進するなど、クルマのICT革命や物流生産性革命を推進する。
- ・また、特にトラック運送事業において以下の取組を実施する。
 - ① トラック運送事業者、荷主、関係団体、関係省庁等が参画する協議会等において、実施中の実証事業を踏まえて、2017年度～2018年度にかけてガイドラインを策定する。
 - ② 関係省庁と連携して、①下請取引の改善等取引条件を適正化する措置、②複数のドライバーが輸送行程を分担することで短時間勤務を可能にする等生産性向上に向けた措置や③荷待ち時間の削減等に対する荷主の協力を確保するために必要な措置、支援策を実施する。
- ・建設業については、以下の取組を実施する。
 - ① 適正な工期設定や適切な賃金水準の確保、週休2日の推進等の休日確保など、民間も含めた発注者の理解と協力が不可欠であることから、発注者を含めた関係者で構成する協議会を設置するとともに、制度的な対応を含め、時間外労働規制の適用に向けた必要な環境整備を進め、あわせて業界等の取組に対し支援措置を実施する。
 - ② 技術者・技能労働者の確保・育成やその活躍を図るため制度的な対応を含めた取組を行うとともに、施工時期の平準化やICTを全面的に活用したi-Constructionの取組、書類の簡素化、中小建設企業への支援等により生産性の向上を進める。

施策	年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度以降	指標
【自動車運送事業】	行動計画の策定		行動計画に基づき、関連制度の見直しや支援措置を実施										現在適用除外となっている事業・業務についても、時間外労働を抑制する法的枠組を構築する。
	無人自動走行機能の様々な類型毎の実証			民間での事業化に向けた準備									
【トラック運送事業】	荷主と連携した協議会パイロット事業の実施、ガイドラインの策定・普及等												
	荷主や関係省庁等が参加する協議会等において、荷待ち時間の削減等に対する荷主の協力を確保するために必要な措置を検討												
長時間労働の是正に向けた業種ごとの取組等	中継輸送の普及促進等、生産性向上のための措置の検討・創設												
	適正な工期設定等に向けた環境整備の方策の検討・推進 ・受発注者等からなる協議組織の設置 ・取引条件の改善に向けた取組 ・週休2日工事の実施 等												
	・施工時期の平準化、ICT土工の推進並びにICT活用工種の拡大(i-Constructionの推進)、書類の簡素化 ・技術者等を確保・育成、効率的な活用を図るための取組の検討・実施 等												
【建設業】													

「物流生産性革命」の推進

物流生産性革命～効率的で高付加価値なスマート物流の実現～

- ・近年の我が国の物流は、トラック積載率が41%に低下するなど様々な非効率が発生。**生産性を向上**させ、将来の**労働力不足を克服**し、**経済成長に貢献**していくことが必要。
- ・そのため、①荷主協調のトラック業務改革、物流システムの国際標準化推進など「**成長加速物流**」、②受け取りやすい宅配便など「**暮らし向上物流**」を推進。物流事業の**労働生産性を2割程度向上**させる。

我が国の物流を取り巻く現状

- トラックの輸送能力の**約6割**は未使用



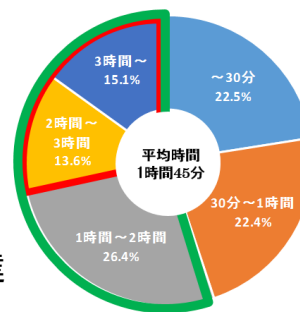
(出典)国土交通省「自動車輸送統計年報」

- 1運行で**2時間弱**の手待ち時間が発生

- 約4割**の荷役業務で対価が支払われていない

- 宅配便の**約2割**は再配達

1運行あたりの手待ち時間の分布



- 天井高さ3mでは、**70%以上**の路線トラックが屋内駐車場に入れない

- アジア等の新興国では高品質なコールドチェーン等が**構築されていない**国が存在

業務効率の改善と付加価値の向上により、物流の大幅なスマート化を図る「物流生産性革命」を断行

(1) 移動時間・待ち時間のムダ、スペースのムダ等の様々なムダを大幅に効率化し、生産性を向上。

→我が国産業と経済の成長を加速化(「**成長加速物流**」)

<施策例>

- ・荷主も**参画する協議会**でトラック業務の課題抽出、対策実施
- ・中継輸送を含む**共同輸配送**や、**手待ち時間の削減**を支援
- ・**物流を考慮した建築物**の設計・運用の促進
- ・我が国物流システムの**国際標準化の推進**
- ・港湾におけるゲートの**受付自動化の推進**、海上交通管制の**一元化**等

(2) 連携と先進技術で、利便性も生産性も向上。
→国民の暮らしを便利に(「**暮らし向上物流**」)

<施策例>

- ・オープン型宅配ロッカーの導入促進等による**宅配便再配達**の削減
- ・**ドローンによる荷物配送**のための環境整備
- ・**手ぶら観光**の促進



物流事業の労働生産性を将来的に**全産業平均並み**に引き上げることを目指して、**2020年度までに2割程度向上**

28年度に行った取組の概要

改正物流総合効率化法の施行 効率化

認定事例①

宅配便の一括配送による効率化・省力化

認定事例②

同業他社(アサヒ・キリン)の連携による中距離の共同モーダルシフト

認定事例③

航空機関連部材パーツセンター新設に伴う輸送網集約事業

小型無人機による荷物配送の実現

効率化

- 自律かつ安全に離着陸や荷物の取卸しを可能とする**物流用ドローンポートシステムの研究開発**に着手。

- 平成29年3月、伊那市において**道の駅から高齢者住宅までドローンによる荷物輸送実験**等を実施。

物流システムの国際標準化の推進 高付加価値化

- 経済産業省、宅配便事業者等を含む官民連絡検討会で国際標準化に向けた議論を実施。
- 平成29年2月、英国規格協会より**世界初の保冷宅配便サービスの国際規格(PAS規格)**が発行。

世界で初めて保冷宅配便サービスに関する国際規格発行



bsi.

トラック業務改革

効率化+高付加価値化

トラック運送業の生産性向上・労働環境改善を促進するため、ハンドブック等を策定

「価格交渉ノウハウ・ハンドブック」

「荷主向けリーフレット」

29年度に行う取組の概要

コンテナターミナルの高度化

効率化

コンテナターミナルにおける荷役能力を向上させつつ将来の労働者人口減少や高齢化への対応を図るため、荷役機械の遠隔操作化の導入等について実証事業を行う(※平成28年度からの継続)

管理棟からRTGを遠隔操作

RTG

【紙の搬出入票による受付】

車両判別装置

ターミナルゲート

【情報技術を活用した自動受付】

情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化実証事業の例

RTG (タイヤ式門型クレーン)の遠隔操作化の導入に向けた実証事業

荷役能力及び搬出入処理能力の向上を目指す

フェリー等の利用情報の一括検索システムの構築

効率化

フェリー・RORO船等の運行ダイヤ等の利用情報をわかりやすく提供するシステムの構築のための実証実験を行う。

特定の少数の荷主等に固定化(1対1)

情報の集約化・オープン化

船会社全体と運送会社・荷主全体での合理的なマッチングへ

海運業界

運送業界・荷主

新規荷主等

会社	航路	運出	運入
A社	東京	08:00	○
B社	博多	08:00	○
C社	東京	08:30	○
	大分	08:30	○
	東京	08:00	○
	鹿児島	08:00	△

(例)東京から九州方面の航路の検索

平成32年度までにモーダルシフト貨物の海上輸送量を367億トンキロとする

高度な鮮度保持輸送技術の普及

高付加価値化

農林水産物・食品の鮮度を保持するコンテナを普及させることにより、積載率の向上や海上・鉄道輸送へのモーダルシフトを促進。また、輸出力強化に資する技術開発に係る取組を進める。

鮮度保持機能を有する保冷コンテナの例

鮮度保持機能を有する保冷コンテナの例

AC 3,000~7,000V
2mA~5mA

-2°C

絶縁調子

CAコンテナ

二酸化炭素 5%

酸素 90%

酸素濃度低下

鮮度保持コンテナの国内輸送において100個以上導入を目指す

再配達削減の削減

効率化+高付加価値化

宅配便の再配達削減のため、駅等の公共スペースへのオープン型宅配ボックス整備等に対する補助事業を実施。



補助制度により約500個のオープン型宅配ボックス導入を目指す

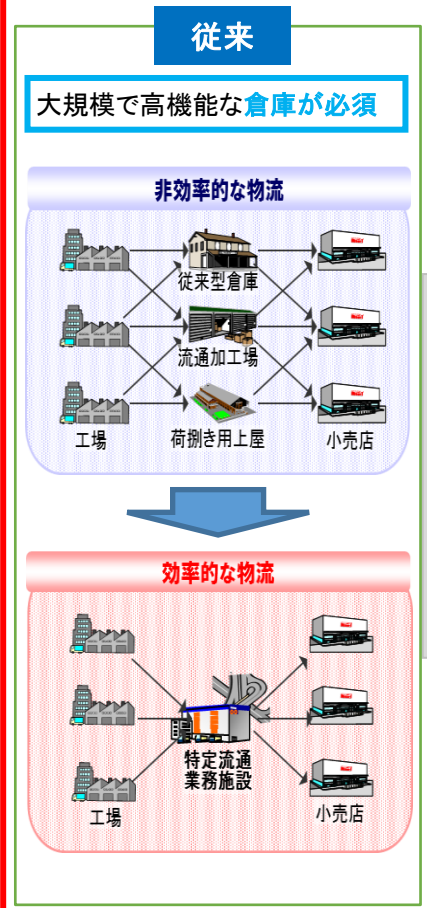
人口減少が見込まれ**労働力不足**が顕在化しつつある中、我が国産業の持続的成長と豊かな国民生活を支えていくことが、物流に強く求められている。

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)

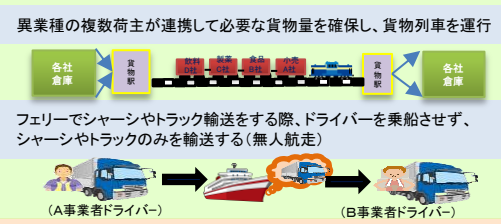
二以上の者の**連携**を前提に、輸送の効率化や共同化、輸送と保管の連携など、**様々な取組み**を対象にできるよう、**枠組みを柔軟化**



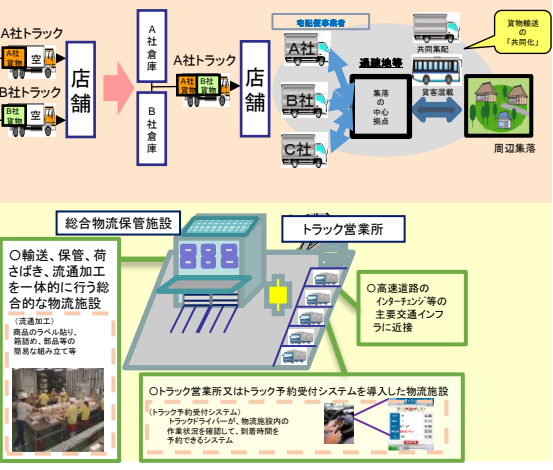
対象を**拡充・再編**

【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

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：(38億円)】
 ○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じることとされている。
 - 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)
 - 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

背景・趣旨（『デザイン・フォー・ロジスティクス(DFL)』の実現）

- これまで、商業施設等の建築物の計画にあたっては、人の移動の観点での検討が中心となり、屋内駐車場へトラックが入れない、荷役に利用できるエレベーターが不足するなど、円滑な物流の確保の観点から設計・運用を行うことが、必ずしも意識されてこなかった。
- 建築物へのスムーズな貨物の搬入や屋内移動の確保等を図るとともに、交通や環境へ与える影響を抑制し、良好な景観形成などまちづくりとの調和等の効果を期待し、今後の取組に向けたヒントとして、物流を考慮した建築物の設計・運用の手引きを策定。



地下駐車場の高さが1.8mのため、周辺にトラックが駐車して荷捌き

出典：東京都内における荷さばき駐車対策検討調査
(平成24年3月：首都圏公害防止トラック協議会)

物流を考慮した建築物の設計・運用検討会

平成28年11月～平成29年3月(全6回開催)

検討会構成員

【座長】

苦瀬 博仁 流通経済大学教授

○ 学識経験者

秋山 哲一 東洋大学教授(建築)
大沢 昌玄 日本大学教授(都市計画)

○ 民間・関係団体

三菱地所
日本百貨店協会
日本ショッピングセンター協会
東京建築士会
日本ロジスティクスシステム協会
日本物流団体連合会
全国物流ネットワーク協会
全日本トラック協会
日本自動車工業会

○ 行政

警察庁交通局交通規制課長
経済産業省情報政策局流通政策課長
国土交通省大臣官房物流審議官
" 総合政策局物流政策課長
" 土地・建設産業局不動産課長
" 都市局街路交通施設課長
" 道路局企画課道路経済調査室長
" 住宅局建築指導課長
" 自動車局貨物課長

手引きの概要

平成29年3月策定

(1) 対象

【参考としてもらうことを予定している関係者】

- ①建築物の開発・設計・管理に携わる方、②建築主、
- 【建築物】 ③物流事業者、④テナント、⑤地方自治体の関係者等
- 政令指定都市で屋内駐車場を設ける大規模な商業施設、オフィスビル
- ※ 店舗・事務所部分の床面積が2万㎡以上(事務所は1/2換算)の新築
- ※ 運用関係部分については、既設や小規模な建築物にも参考に

(2) 設計関係

○検討フロー(基本構想段階から管理段階までに考慮する事項等)

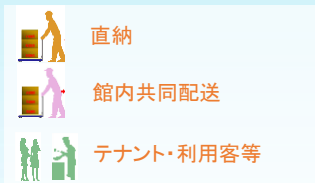
- ・基本構想段階から、館内物流について設計コンセプトを整理
- ・館内物流の運用面について物流事業者等の専門家と相談
- ※ 検討事項の例 ①用途別床面積から建築物内の発生物流量の推測、
②基本設計段階での荷捌き駐車場の位置、③荷捌きスペースの検討等

○設計上の考慮事項(駐車マスの大きさ、車路の高さ、荷捌きスペース、館内配送の共同化、館内動線、貨物用エレベーター、駐車マス数等)

(3) 運用による物流の効率化

- ①館内配送の共同化、②納品時間の指定・調整、③一括納品等 21

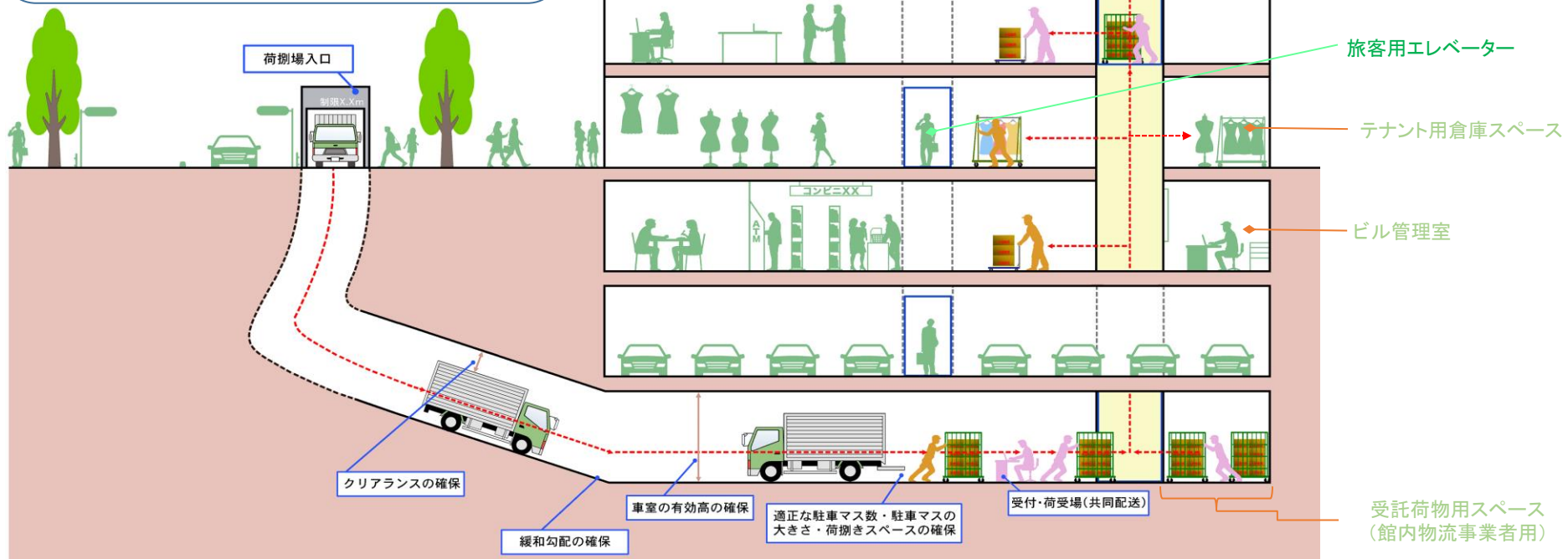
※ 人(テナント・利用客等)のゾーン・動線と、館内物流の動線とを極力分離



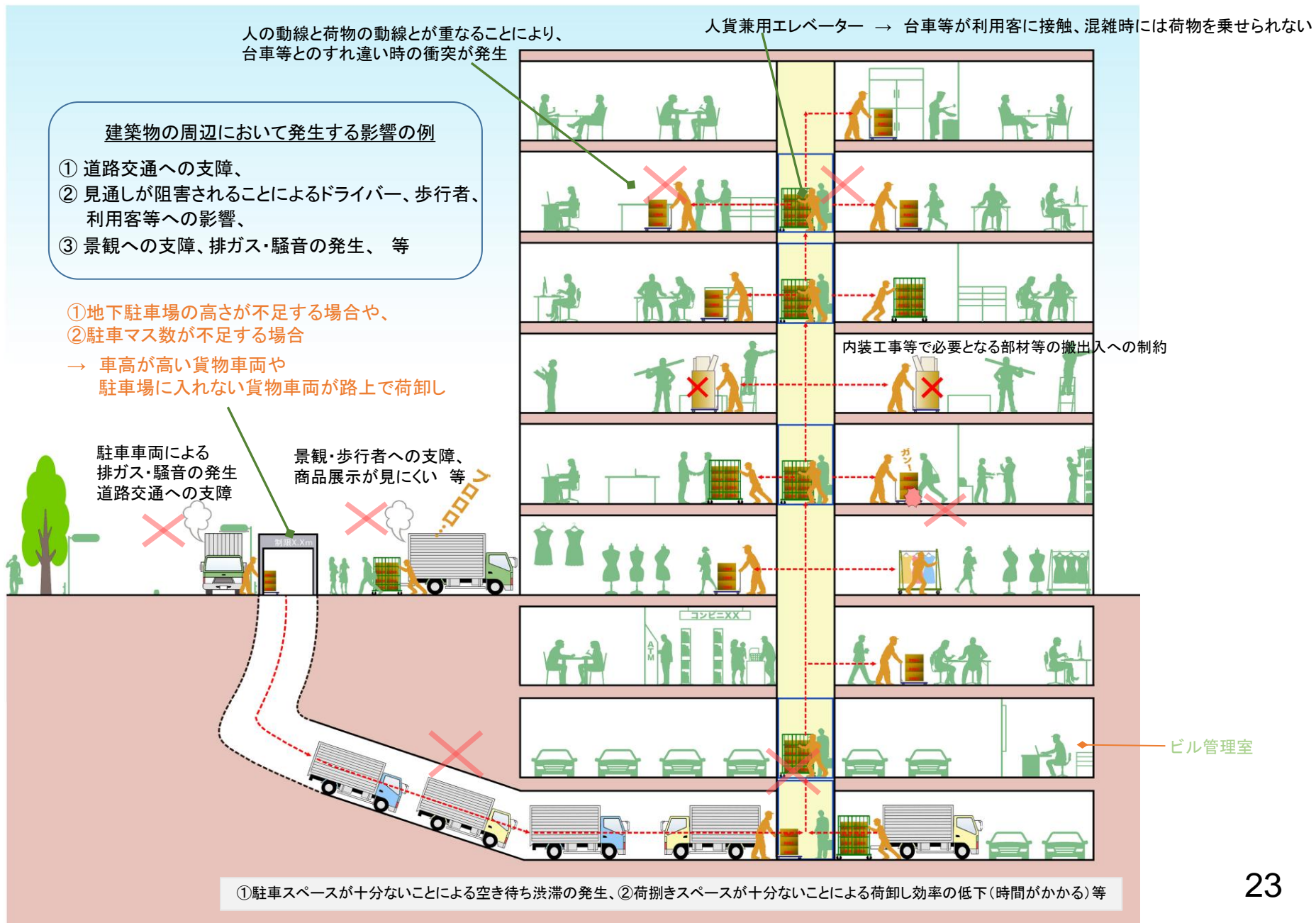
※ 飲食店の食材等は、直納によることも多い。

建築物の周辺において期待される効果

- ① 路上駐車等による道路交通への支障の防止、
- ② 路上駐車等により見通しが阻害されないことによるドライバー、歩行者、利用客等の安全性向上、
- ③ 良好な景観の形成による街づくりとの調和、等



※ 館内配送が共同化される場合:ドライバーの各階への荷物配送は不要(館内物流事業者がまとめて実施)。ただし、受託荷物を置くスペースの確保等が必要。



- ・電子商取引の急速な発展に伴う**宅配便取扱個数の急増**(H21~H26年の5年間で15%増)
- ・**トラックドライバー不足の顕在化**の中、**宅配便の約2割が再配達**となっている現状

再配達による社会的損失の発生

CO2排出量約42万トン増

- ・ 営業用トラックのCO2排出量の約1%
- ・ JR山手線の内側の約2.5倍の面積の杉林の年間吸収量に相当

トラックドライバーの労働時間増

- ・ 年間約1.8億時間、年間9万人(トラックドライバーの約1割)に相当する労働力が再配達で消費

検討の基本的考え方

- 1) 電子商取引の急速な発展に支えられた宅配便サービスへの需要の増加に対応した**宅配の持続可能性**の必要性
- 2) 再配達による社会的損失の発生と**ドライバー不足対策**と**地球温暖化対策**の必要性
- 3) 受取方法の多様化等**消費者利便の向上**を通じた再配達の削減に効果的・効率的に取り組むための**関係者の連携**の必要性

再配達の削減に向けた具体策

1. 消費者と宅配事業者・通販事業者との間のコミュニケーションの強化

- ・ 配達日時の確認・通知の徹底
- ・ 配達日時指定の変更容易化
- ・ 配達日時指定の無料化
- ・ 配達時間の延長等

2. 消費者の受取への積極的参加の推進のための環境整備

- ・ 社会的損失の試算結果の理解促進
- ・ ポイント制等のメリット付与

3. 受取方法の更なる多様化・利便性向上等の新たな取組の促進

- ・ コンビニ受取の利便性向上
- ・ 宅配ボックスの普及
- ・ 鉄道駅等の活用

4. 既存の枠組みを超えた関係者間の連携の促進

- ・ 緩やかなコンソーシアムの枠組の活用
- ・ 既存の取組の相互利用



物流分野におけるCO2削減対策促進事業のうち 宅配システムの低CO2化推進事業

平成29年度予算額
3,700百万円(3,700百万円)
うち500百万円(新規)

背景・目的

事業目的・概要等

- 電子商取引（EC）の急速な発展により、宅配便取扱個数が年々増加する一方で、約2割の荷物が再配達となっている。
- 今後、CO2排出量の増加やドライバー不足がいつそう深刻化することが想定されるため、自宅でなくとも商品を受け取ることができる宅配ボックス等の受取方法の多様化を促進することで、宅配便再配達の削減を図る。
- 特定の会社でなくとも利用できる「オープン型」の宅配ボックス整備等に対して補助を行い、それらを再配達の多い地域の駅・コンビニ等の公共スペースやオフィス、マンションへの集中的な面的設置を図る。これまで再配達に要していたトラック輸送の減少が実現する。

イメージ

○駅やコンビニ等の公共スペースやオフィス、マンション等に設置した「オープン型ロッカー」を利用して、希望の時間に荷物が受け取れる。



事業概要

- オープン型宅配ボックスの普及促進事業
 <補助対象設備> オープン型宅配ボックス、情報処理・配送管理システム 等

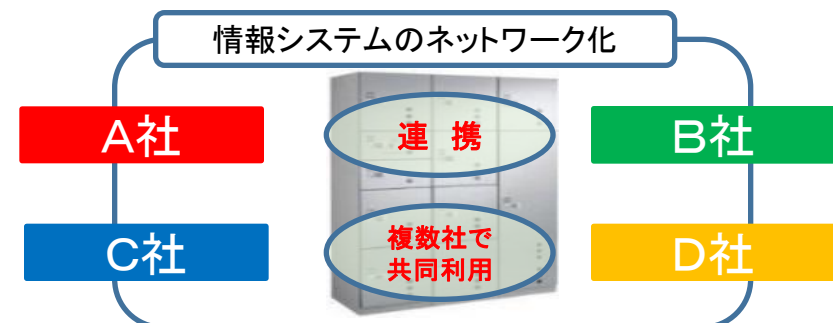
期待される効果

- 補助制度を通じて、今後、オープン型宅配ボックスの駅等公共的スペースへの設置や特定エリアへの集中的な設置を行う。また、これらの取組を物流業界だけでなく広く社会に対して周知徹底することで、一般消費者の認識の改善へつながり、不要な再配達の削減がさらに促進される効果が想定される。
- もって、CO2排出量の削減及び省エネルギーの推進に資する。

事業スキーム

- 補助対象: 物流事業者、ロッカー設置者、ロッカー管理者(リース又は公共施設等の所有者)
- 補助割合: 1/2
- 実施期間: 平成29年度～平成33年度

○競合他社が、企業の枠を超えて連携を行い面的にオープン型ロッカーを設置、管理する場合などを支援対象とする。



1. 総合物流施策大綱について

- 総合物流施策大綱は、政府における物流施策や物流行政の指針を示し、関係省庁の連携により施策の総合的・一体的な推進を図るものとして、1997年4月に5年計画として閣議決定。これまで、様々な経済情勢等の変化や課題等を踏まえ、5回にわたって策定。

【これまでの総合物流施策大綱】

- 1) 総合物流施策大綱(1997-2001)、1997年4月閣議決定
- 2) 新総合物流施策大綱(2001-2005)、2001年7月閣議決定
- 3) 総合物流施策大綱(2005-2009)、2005年11月閣議決定
- 4) 総合物流施策大綱(2009-2013)、2009年7月閣議決定
- 5) 総合物流施策大綱(2013-2017)、2013年7月閣議決定

2. 現在の「総合物流施策大綱(2013-2017)」 (平成25年7月閣議決定)について

- 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現

…アジア各国との政策対話による海外展開の環境整備、NEAL-NETのアジア展開、船舶の大型化に対応した港湾機能の強化、港湾ターミナル周辺の渋滞対策、国際海上コンテナ積載車両の通行支障解消、シャーシの相互通行の実現、国際コンテナの鉄道輸送の推進、荷主と物流事業者のパートナーシップ強化、運送契約の書面化輸送コストの明確化、物流人材育成、3PL事業の育成・振興 等

- さらなる環境負荷の低減に向けた取組

…鉄道・内航海運の輸送力強化とモーダルシフトの推進、トラック・船舶・鉄道等の省エネ化、荷主・鉄道事業者の連携による輸配送共同化の促進 等

- 安全・安心の確保に向けた取組

…道路、港湾等の地震・津波対策の推進、応急復旧計画の事前準備、支援物資オペレーションにおける連携体制の整備、適正な道路利用の促進、AEO事業者の輸出入手続簡素化の推進、運行管理制度の徹底 等

H25.7 総合物流施策大綱(2013-2017)策定

<社会の状況>

H26.2~3 消費税増税前の駆け込み需要によりトラックドライバー不足が顕在化

H27 物販系EC市場の市場規模が7兆円を突破(H21の約2倍に)

H27.8 ドイツで「インダストリー4.0実現戦略」が策定

H27.10~12 労働力が不足と考える事業者が約60%に達する(※)

H27.10 圏央道埼玉県内全通により東名・中央・関越・東北道を直結

H27.12 ASEAN経済共同体(10カ国・経済規模約300兆円)発足

H28.2 新東名(浜松いなさ-豊田東)開通

H28.4 首都圏の高速道路に新たな料金体系を導入

H28.4 熊本地震 発災

H28.11 パリ協定 発効

<行政の状況>

H26.7 国土のグランドデザイン2050 策定

H27.2 交通政策基本計画 策定

H27.8 国土形成計画 策定

H27.9 社会資本整備重点計画 策定

H27.12 物流政策の基本的方向性等
について
(社会資本整備審議会・交通政策審議会 答申)

H28.3 国土交通省生産性革命本部発足

H28.4 熊本地震に伴う支援物資輸送

新産業構造ビジョン 中間整理

H28.5 農林水産物の輸出力強化戦略 策定

H28.10 改正物流総合効率化法 施行

次期総合物流施策大綱(2017-2021)

今後5～10年程度で発生する事柄と対応の方向性

<1>人口減少と少子高齢化

・2026年までに日本の人口は1億2000万人を割り込む(2016年比▲600万人)、2024年に高齢化率は30%を超過。



＜対応の方向性1＞
生産性の向上と人材の確保

<2>IoTや自動運転技術の進化

・IoTが流通・小売・物流分野に付加する経済価値は2013年～2023年までの10年間で約2.3兆ドル(グローバルベース)



＜対応の方向性2＞
IoTや自動運転技術等を
活用した生産性向上

<3>EC市場の更なる拡大

・物販系EC市場は2010年から2014年まで毎年前年比10%以上増、2015年は約7%増にとどまったが引き続き拡大傾向



＜対応の方向性3＞
多様化する市場に対応した
生産性向上

<4>アジアの成長

・ASEAN10の名目GDPは2025年頃には倍増(2015年比・4兆ドル超※)し、日本を追い越す。



＜対応の方向性4＞
・我が国企業の海外展開に
資する物流体系を構築
・我が国物流システムの海外展開

※(出典)三菱総研「内外経済の中長期展望」・
国際機関日本・アセアンセンター「ASEAN情報マップ」

<5>地震・台風災害等のリスク

・M7.0クラスの首都直下型地震の発生確率は今後30年で約70%



＜対応の方向性5＞
物流ネットワークの強靱化

<6>パリ協定の発効等

・日本は2030年までに2013年比26.0%の温室効果ガス削減を約束
・運輸部門で6200万tのCO₂削減が必要



＜対応の方向性6＞
企業間連携や技術の活用による
環境対策

- 現在の総合物流施策大綱は平成29年に目標年次を迎えることから、新しい大綱の策定に向けて検討を開始する必要がある。
- このため、本検討会において、新しい総合物流施策大綱の策定に向けて有識者からの提言を議論頂き、その提言を受け、政府として新しい総合物流施策大綱を策定する。

総合物流施策大綱に関する有識者検討会

第1回委員会 平成29年2月
(6回程度開催の見込み)

H29年6月 有識者検討会の提言

有識者検討会の提言を受け、関係省庁と協議し大綱案を策定

H29年夏頃 新しい総合物流施策大綱の閣議決定

総合物流施策大綱に関する有識者検討会 委員名簿

有識者委員

◎ 座長 ○ 座長代理

秋田 進	日本通運株式会社取締役執行役員	新田 秀一	花王株式会社SCM部門ロジスティクスセンターセンター長
一柳 尚成	トヨタ自動車株式会社物流管理部部長	○根本 敏則	一橋大学大学院教授
上村 多恵子	京都経済同友会理事	◎野尻 俊明	流通経済大学学長
内田 明美子	株式会社湯浅コンサルティング	波多江 淳治	九州農産物通商株式会社代表取締役
圓川 隆夫	職業能力開発総合大学校長	羽津 元之	株式会社ニチレイロジグループ 本社執行役員海外事業推進部長
苦瀬 博仁	流通経済大学教授	原田 昌彦	三菱UFJリサーチ&コンサルティング 上席主任研究員
小林 友二	日本経済団体連合会運輸委員会物流部会長（旭化成株式会社取締役）	樋口 恵一	川崎陸送株式会社代表取締役社長
坂本 隆志	味の素物流株式会社取締役常務執行役員	一柳 創	大和証券株式会社企業調査部副部長シニアアナリスト
佐藤 修司	日本ロジスティクスシステム協会JILS総合研究所長	兵藤 哲朗	東京海洋大学教授
神宮司 孝	株式会社日立物流執行役専務兼取締役	藤倉 泰徳	株式会社藤倉運輸代表取締役
高松 伸幸	全日本交通運輸産業労働組合協議会事務局長	二村 真理子	東京女子大学教授
竹林 幹雄	神戸大学大学院教授	増井 忠幸	東京都市大学名誉教授
永峰 好美	読売新聞東京本社編集委員	村上 敏夫	日本物流団体連合会理事・事務局長
		山口 緑	イオングローバルSCM株式会社代表取締役社長

骨子(案)概要

◆ 物流の生産性向上により、我が国の経済成長を支える「強い物流」を構築する。

- 「強い物流」： ① 変化への柔軟な対応力 + 限られた資源(人材・設備)を最大限活用する効率性(ムダのなさ)、
 ② 持続的・安定的なサービス提供(+働きやすい環境づくり)
 ③ モノがスムーズに流れ、隅々まで行き渡る
 ④ リスクに対する強靭さ + 環境面でも持続可能

さらに、これらを⑤新技術の活用によって効果的に実現し、⑥人材育成等 で横断的にサポート

物流の生産性向上

【提言5】
＜進化する＞

飛躍的な効率化
をもたらし
新技術等
(IoT、BD、AI等)
の活用

【提言1】＜繋がる＞

サプライチェーン全体の視点での
最適な物流の構築
(サプライチェーンを構成する関係者の連携)

【提言2】＜見える＞

物流の透明化・効率化と
それを通じた働き方改革の実現
(物流事業者・荷主、物流事業者間の連携)

【提言6】
＜育てる＞

人材の育成・
物流への
理解を深め
るための
国民への
啓発活動等

【提言3】＜支える＞

ストック効果発現等のインフラ機能
の向上による効率的な物流の実現
(ハード・ソフトの連携・インフラ同士の連携)

【提言4】＜備える＞

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