

I. 物流に関する経済の動向	1
1. 輸出入額の推移	1
2. 地域別輸出入額の推移	2
(1) 地域別輸出額の推移	2
(2) 地域別輸入額の推移	3
II. 国内物流の動向	5
1. 国内貨物輸送の動向	5
(1) 国内貨物輸送量の推移（トンベース）	5
(2) 国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）	7
(3) 主要品目別輸送量（平成28年度）	9
(4) 距離帯別輸送機関分担率	10
距離帯別輸送機関分担率（平成19年度）	10
距離帯別輸送機関分担率（平成28年度）	11
2. 貨物純流動の状況（第10回 全国貨物純流動調査（物流センサス））	12
(1) 全国貨物純流動調査（物流センサス）について	12
① 全国貨物純流動調査の概要	12
② 総流動量と純流動量との違い	13
(2) 全国貨物純流動量の推移	14
① 産業別年間出荷量の推移	14
② 品類別年間出荷量の推移	15
③ 都道府県別年間出荷量の推移	16
(3) 代表輸送機関別シェアの推移	17
(4) 流動ロット	18
① 品類別にみた流動ロット構成の推移	18
② 代表輸送機関別にみた流動ロット	19
III. 国際物流の動向	20
1. 国際貨物輸送の動向	20
(1) 国際貨物輸送量の推移（トンベース）	20
(2) 国際貨物輸送量の推移（金額ベース）	21
(3) 港湾・空港別貿易額ランキング（2017年）	22
2. 国際海上貨物輸送の動向	23
(1) わが国商船隊による外航貨物輸送の推移	23

(2) 主要品目別外航貨物輸送量の推移	24
(3) 三大湾の港湾取扱貨物量の推移	26
(4) 港湾別外貿コンテナ取扱貨物量及び取扱個数ランキング	28
① 2017年（速報値）	28
② 2016年	30
(5) 世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング	34
(6) コンテナ化率の推移	36
3. 国際航空貨物輸送の動向	37
(1) 国際航空貨物輸送量の推移（トンベース、トンキロベース）	37
(2) 主要品目別国際航空貨物輸送量の推移（金額ベース）	38
(3) 方面別国際航空貨物輸送量の推移	40
(4) 地域別国際航空貨物取扱量の推移	41
(5) 世界の空港別国際貨物取扱量ランキング（2016年）	41
IV. 輸送機関別輸送動向	42
1. トラック	42
(1) トラック輸送量の推移（トンベース、トンキロベース）	42
(2) 主要品目別トラック輸送量の推移	43
(3) トラック事業者数の推移	44
(4) トラック事業者の規模	45
(5) トラック事業の営業収入の推移	46
(6) トラック車両数の推移	47
(7) トラックの走行キロ当たり原価の推移	48
(8) 営業用トラックと自家用トラックの比較（平成28年度）	49
(9) トラック積載効率の推移	50
(10) トラック輸送量における営業用分担率の推移	51
(11) トラック輸送原単位表（平成28年度）	52
2. 鉄道	54
(1) 鉄道貨物輸送量・営業収入の推移	54
(2) JR貨物主要品目別輸送量の推移	56
(3) JR貨物経営成績の推移	57
(4) JR貨物新規投入車両等の推移	58
(5) JR貨物のコンテナ分担率の推移（トンキロベース）	59

(6) JR貨物ダイヤ改正内容比較	60
3. 海運	62
(1) 内航海運	62
① 内航貨物輸送量の推移（トンベース、トンキロベース）	62
② 主要品目別内航貨物輸送量の推移（トンベース、トンキロベース）	63
③ 内航船腹量の推移（隻数、総トン）	64
④ 長距離フェリーの航路の輸送量の推移	66
⑤ 内航海運事業者数の推移	68
⑥ 内航海運業の資本金別登録事業者数	68
⑦ 船種別船令構成の推移	69
(2) 外航海運	70
① 我が国商船隊による外航貨物輸送量の推移	70
② 主要品目別外航貨物輸送量の推移（トンベース、金額ベース）	72
③ 日本商船船腹量の推移（隻数、総トン）	74
(3) 港湾運送	76
① 港湾輸送量の推移	76
② 輸移出入別船舶積卸量（全国・5大港・運輸局別）（平成28年度）	77
③ 品目別船舶積卸量の推移	78
④ 港湾別港湾運送事業許可数及び事業者数（平成28年度）	80
4. 航空	81
(1) 国内線	81
① 国内定期航空貨物輸送量の推移	81
② 国内定期路線別航空貨物輸送量（上位30路線）	82
(2) 国際線	83
① 国際航空貨物輸送量の推移（トンベース、トンキロベース）	83
② 主要品目別国際貨物輸送量の推移（金額ベース）	84
③ 方面別国際航空貨物輸送量の推移	85
V. 貨物流通施設の動向	86
1. 倉庫	86
(1) 営業倉庫の分類	86
(2) 営業倉庫の概要（平成28年度）	87

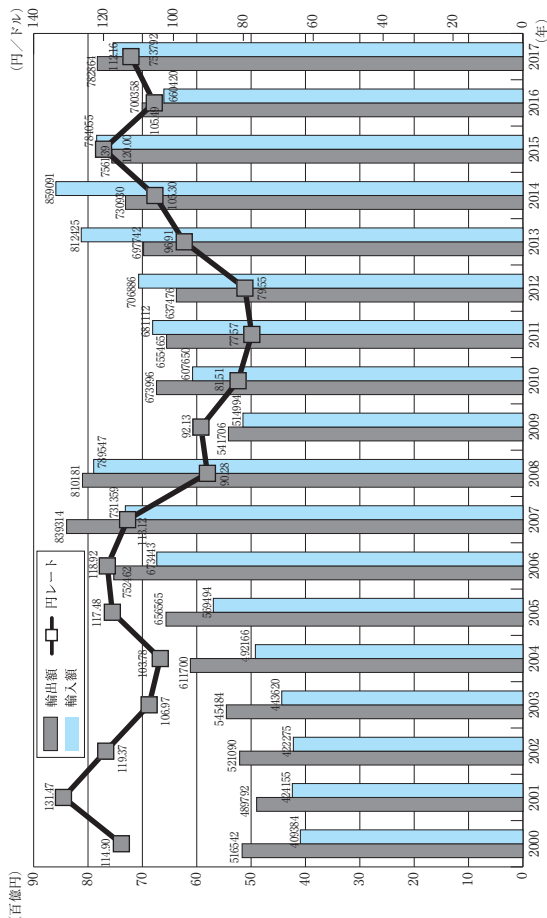
(3) 普通倉庫事業者数・所管面（容）積の推移	88
(4) 普通倉庫入庫量・平均月末在庫量・回転数の推移	89
(5) 普通倉庫（1～3類倉庫）品目別構成比（入庫量・平均月末在庫量）...	89
(6) 冷蔵倉庫の事業者数・所管容積・入庫量・平均月末在庫量・年間 回転数の推移	90
(7) 冷蔵倉庫品目別構成比（入庫量・平均月末在庫量）	90
2. 倉庫事業経営指標（概況）	91
3. トラックターミナル	109
(1) 一般トラックターミナル分布図	109
(2) 一般トラックターミナル一覧表	110
Ⅵ. 貨物利用運送事業の動向	112
1. 貨物利用運送事業者数の推移	112
2. 鉄道利用運送事業	113
3. 外航海運利用運送事業	113
(1) 国際複合輸送貨物取扱実績の推移	113
(2) 仕向地別取扱量の推移	114
4. 国内航空利用運送事業	115
5. 国際航空利用運送事業	116
Ⅶ. 消費者物流の動向	117
1. 国内宅配便事業	117
(1) 宅配便・郵便小包取扱量の推移（個数ベース）	117
(2) 宅配便名別取扱量（平成28年度）（個数ベース）	118
(3) 仕向地別・仕立地別国内航空宅配便事業取扱量の推移（個数ベース）	120
2. 国際宅配便事業	121
(1) 国際宅配便取扱量の推移（件数ベース、トンベース）	121
(2) 仕向地別国際航空宅配便事業取扱量の推移（輸出）（個数ベース、 トンベース）	122
(3) 仕向地別国際航空宅配便事業取扱量の推移（輸入）（個数ベース、 トンベース）	123
Ⅷ. 物流における環境に関する動向	124
1. エネルギー消費量	124

(1) 部門別エネルギー消費量	124
(2) 輸送機関別エネルギー消費量の推移	125
(3) 輸送機関別エネルギー消費原単位の推移	125
2. 二酸化炭素排出量	126
(1) 部門別二酸化炭素排出量（平成28年度）.....	126
(2) 部門別二酸化炭素排出量の推移	127
(3) 輸送機関別二酸化炭素排出量（平成28年度）.....	128
(4) 輸送機関別二酸化炭素排出量の推移	129
(5) 輸送機関別二酸化炭素排出原単位（平成28年度）.....	130
Ⅸ. 物流企業対策	131
1. 物流業の概要（平成28年度）.....	131
2. 中小企業施策	132
中小企業施策の体系図.....	132
3. 主要税制の概要（平成30年度）.....	134
(1) 国税	134
(2) 地方税	147
4. 物流業に従事する労働者の労働時間の現状と法制度	168
(1) 年間総労働時間の現状（平成29年）.....	168
(2) 労働時間に関する法制度の概要	168
参考	169
・ 総合物流施策大綱（2017年度-2020年度）.....	169
・ 総合物流施策推進プログラム.....	211
・ 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律について.....	257
・ 流通業務市街地の整備に関する法律について.....	263
・ 地方運輸局一覧.....	266

<MEMO欄>

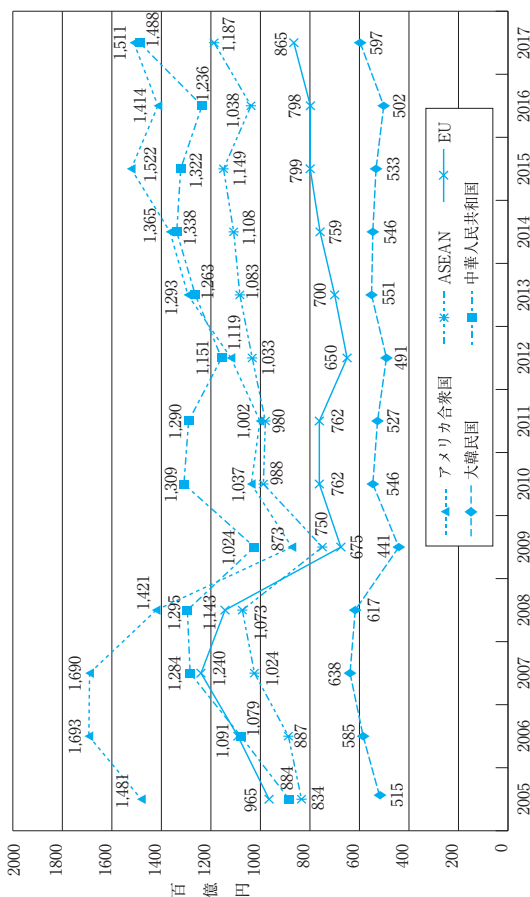
I. 物流に関する経済の動向

1. 輸出入額の推移



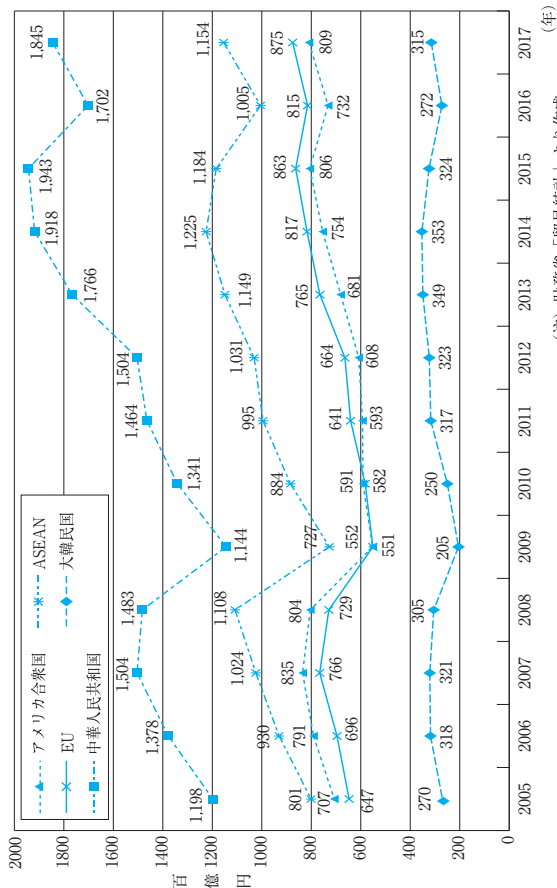
2. 地域別輸出入額の推移

(1) 地域別輸出入額の推移



(注) 財務省「貿易統計」より作成。

(2) 地域別輸入額の推移



(注) 財務省「貿易統計」より作成。

(年)

<MEMO欄>

国内物流の動向

年度	合 計	自 動 車		鉄 道		内航海運		航 空	
	千トン	千トン	分担率	千トン	分担率	千トン	分担率	千トン	分担率
昭40	2,616,397	2,193,195	83.8	243,524	9.3	179,645	6.9	33	0.0
45	5,253,192	4,626,069	88.1	250,360	4.8	376,647	7.2	116	0.0
50	5,025,721	4,392,859	87.4	180,616	3.6	452,054	9.0	192	0.0
55	5,981,364	5,317,950	88.9	162,827	2.7	500,258	8.4	329	0.0
60	5,597,256	5,048,048	90.2	96,285	1.7	452,385	8.1	538	0.0
平5	6,229,923	5,620,964	90.2	79,259	1.3	528,841	8.5	859	0.0
6	6,255,399	5,619,777	89.8	78,948	1.3	555,764	8.9	910	0.0
7	6,463,091	5,836,657	90.3	76,932	1.2	548,542	8.5	960	0.0
8	6,639,355	6,017,886	90.6	73,558	1.1	546,909	8.2	1,002	0.0
9	6,536,129	5,924,450	90.6	69,228	1.1	541,437	8.3	1,014	0.0
10	6,286,872	5,708,841	90.8	60,369	1.0	516,647	8.2	1,015	0.0
11	6,371,191	5,788,483	90.9	58,685	0.9	522,602	8.2	1,061	0.0
12	6,326,801	5,729,403	90.6	59,274	0.9	537,021	8.5	1,103	0.0
13	6,132,503	5,552,753	90.5	58,668	1.0	520,067	8.5	1,015	0.0
14	5,887,054	5,332,210	90.6	56,592	1.0	497,251	8.4	1,001	0.0
15	5,746,351	5,246,172	91.3	53,602	0.9	445,544	7.8	1,033	0.0
16	5,601,156	5,107,620	91.2	52,219	0.9	440,252	7.9	1,065	0.0
17	5,496,194	5,016,530	91.3	52,473	1.0	426,145	7.8	1,082	0.0
18	5,498,052	5,028,437	91.5	51,872	0.9	416,644	7.6	1,099	0.0
19	5,474,032	5,012,343	91.6	50,850	0.9	409,694	7.5	1,145	0.0
20	5,223,449	4,797,445	91.8	46,225	0.9	378,705	7.3	1,074	0.0
21	4,911,627	4,535,177	92.3	43,251	0.9	332,175	6.8	1,024	0.0
22	4,891,561	4,480,195	91.6	43,628	0.9	366,734	7.5	1,004	0.0
23	4,898,724	4,496,954	91.8	39,827	0.8	360,983	7.4	960	0.0
24	4,775,232	4,365,927	91.4	42,340	0.9	365,992	7.7	973	0.0
25	4,769,192	4,345,753	91.1	44,101	0.9	378,334	7.9	1,004	0.0
26	4,729,581	4,315,836	91.3	43,424	0.9	369,302	7.8	1,019	0.0
27	4,698,710	4,289,000	91.3	43,210	0.9	365,486	7.8	1,014	0.0
28	4,787,788	4,378,209	91.4	44,089	0.9	364,485	7.6	1,005	0.0

資料：総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成。

(注) 1 昭和62年度より、自動車には軽自動車を加えたので、昭和61年度以前と連続しない。

2 平成6年度の自動車の数値には、平成7年1月～3月の兵庫県の数値を含まない。

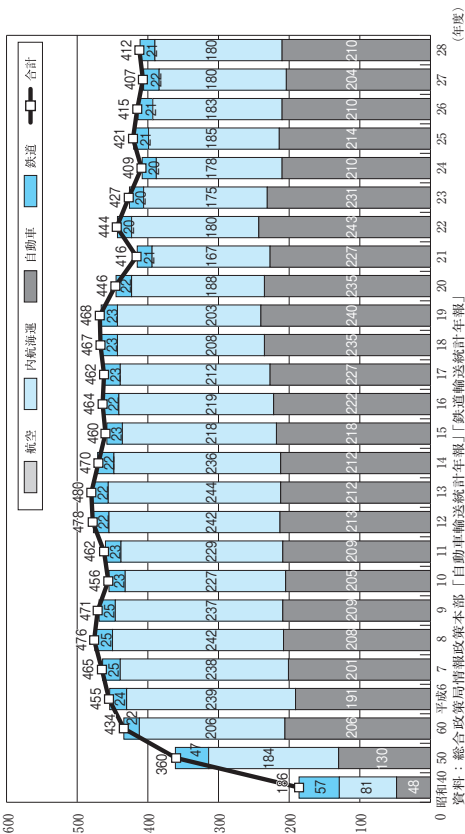
3 鉄道は、有貨のみである。

4 国内航空（定期のみ）の輸送量には、超過手荷物・郵便物を含む。

5 自動車に関しては、平成22年10月の調査方法の変更に伴い、平成22年9月以前の統計数値について、時系列上の連続性の担保の観点から、自動車輸送統計年報で定める接続係数を用いて再計算したものを使用している。なお、上記には東日本大震災に伴い、平成23年3月及び4月の北海道運輸局、東北運輸局の数値を含まない。

(2) 国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）

（10億トンキロ）



(年度)

資料：総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航海運輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成。

(注) 1 昭和62年度より、自動車には軽自動車を加えたので、昭和61年度以前と連続しない。

2 平成6年度の自動車の数値には、平成7年1～3月の兵庫県の数値を含まない。

3 国内航空（定期のみ）の輸送量には、超過手荷物・郵便物を含む。

4 鉄道の、有貨のみである。

5 系列上の連続性の担保の観点から、自動車輸送統計年報で定める接続係数を用いて再計算したものを使用している。なお、上記には東日本大震災に伴い、平成23年3月及び4月の北海道運輸局、東北運輸局の数値を含まない。

国内物流の動向

年度	合 計	自 動 車		鉄 道		内航海運		航 空	
	百万ト ンキロ	百万ト ンキロ	分担 率	百万ト ンキロ	分担 率	百万ト ンキロ	分担 率	百万 トン キロ	分担 率
昭40	185,726	48,392	26.1	56,678	30.5	80,635	43.4	21	0.0
45	350,264	135,916	38.8	63,031	18.0	151,243	43.2	74	0.0
50	360,490	129,701	36.0	47,058	13.1	183,579	50.9	152	0.0
55	438,792	178,901	40.8	37,428	8.5	222,173	50.6	290	0.1
60	434,160	205,941	47.4	21,919	5.0	205,818	47.4	482	0.1
平5	447,860	188,084	42.0	25,433	5.7	233,526	52.1	817	0.2
6	455,148	191,244	42.0	24,493	5.4	238,540	52.4	871	0.2
7	465,190	200,835	43.2	25,101	5.4	238,330	51.2	924	0.2
8	476,001	208,315	43.8	24,968	5.2	241,756	50.8	962	0.2
9	471,272	208,655	44.3	24,618	5.2	237,018	50.3	981	0.2
10	455,590	204,705	44.9	22,920	5.0	226,980	49.8	985	0.2
11	462,035	209,023	45.2	22,541	4.9	229,432	49.7	1,039	0.2
12	477,513	212,631	44.5	22,136	4.6	241,671	50.6	1,075	0.2
13	480,119	212,481	44.3	22,193	4.6	244,451	50.9	994	0.2
14	470,480	211,776	45.0	22,131	4.7	235,582	50.1	991	0.2
15	460,258	218,246	47.4	22,794	5.0	218,191	47.4	1,027	0.2
16	464,475	222,108	47.8	22,476	4.8	218,833	47.1	1,058	0.2
17	462,360	226,896	49.1	22,813	4.9	211,576	45.8	1,075	0.2
18	466,998	234,863	50.3	23,192	5.0	207,849	44.5	1,094	0.2
19	467,718	240,277	51.4	23,334	5.0	202,962	43.4	1,145	0.2
20	446,036	234,843	52.7	22,256	5.0	187,859	42.1	1,078	0.2
21	415,727	226,807	54.6	20,562	4.9	167,315	40.2	1,043	0.3
22	444,478	243,150	54.7	20,398	4.6	179,898	40.5	1,032	0.2
23	426,951	231,061	54.1	19,998	4.7	174,900	41.0	992	0.2
24	409,225	209,956	51.3	20,471	5.0	177,791	43.4	1,007	0.2
25	421,072	214,092	50.8	21,071	5.0	184,860	43.9	1,049	0.2
26	415,207	210,008	50.6	21,029	5.1	183,120	44.1	1,050	0.3
27	407,272	204,316	50.2	21,519	5.3	180,381	44.3	1,056	0.3
28	413,076	210,316	50.9	21,265	5.1	180,438	43.7	1,057	0.3

資料：総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」

「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成。

(注) 1 昭和62年度より、自動車には軽自動車を加えたので、昭和61年度以前と連続しない。

2 平成6年度の自動車の数値には、平成7年1月～3月の兵庫県の数値を含まない。

3 鉄道は、有貨のみである。

4 国内航空（定期のみ）の輸送量には、超過手荷物・郵便物を含む。

5 自動車に関しては、平成22年10月の調査方法の変更に伴い、平成22年9月以前の統計数値について、時系列上の連続性の担保の観点から、自動車輸送統計年報で定める接続係数を用いて再計算したものを使用している。なお、上記には東日本大震災に伴い、平成23年3月及び4月の北海道運輸局、東北運輸局の数値を含まない。

輸送機関	合 計		J R 貨 物		自 動 車		内 航 海 運			
	トン数	対前年度比(%)	トン数	対前年度比(%)	営業用	対前年度比(%)	自家用	対前年度比(%)	トン数	対前年度比(%)
品目合計	4751459	107.7	8765	101.2	3019328	103.5	1358881	99.0	364485	99.7
殺 物	46361	124.5	-	-	31049	119.7	12802	145.3	2510	100.9
木 材	137748	104.9	-	-	89145	114.9	47054	90.6	1549	90.1
金属鉱	12332	113.3	199	111.2	9978	126.0	307	29.1	2748	108.9
石 炭	38137	124.0	140	96.6	23606	137.2	120	50.8	14271	108.4
砂利・砂・石材	570098	104.9	-	-	201328	105.1	347969	105.7	20801	91.3
工業用非金属鉱物	120338	101.6	-	-	29203	80.3	20924	162.2	70211	101.6
金 属	242395	108.5	29	90.6	162629	106.2	37238	127.5	42499	103.2
(鉄 鋼)	-	-	29	90.6	141428	105.2	30506	125.7	40781	102.9
金属製品	117449	90.7	-	-	78713	89.7	38387	92.8	349	93.6
機 械	204351	92.7	894	104.8	124678	95.7	70040	87.1	8739	100.0
窯業品	315106	90.8	795	106.4	128286	85.9	148671	93.4	37354	99.4
(セメント)	83775	95.8	795	106.4	34434	83.7	13612	130.5	34934	99.5
石油製品	218551	95.5	5944	102.6	97982	103.4	35454	84.3	79171	91.9
化学薬品	59463	98.6	146	100.7	32147	91.2	3965	101.6	23205	110.6
化学肥料	13458	115.2	-	-	10063	132.8	2705	81.2	690	89.7
紙・パルプ	135537	112.8	-	-	119375	119.6	14437	78.3	1725	93.3
纖維工業品	16496	96.1	-	-	11647	95.1	4849	98.6	-	-
食料工業品	254965	107.7	-	-	228465	111.0	25294	85.6	1206	97.9
日用品	295937	112.3	-	-	281503	124.6	14434	102.9	-	-
特種品	1166874	98.9	-	-	719630	95.7	425524	99.6	21720	108.8
(廃棄物)	-	-	-	-	67551	84.4	158812	89.8	3408	115.6

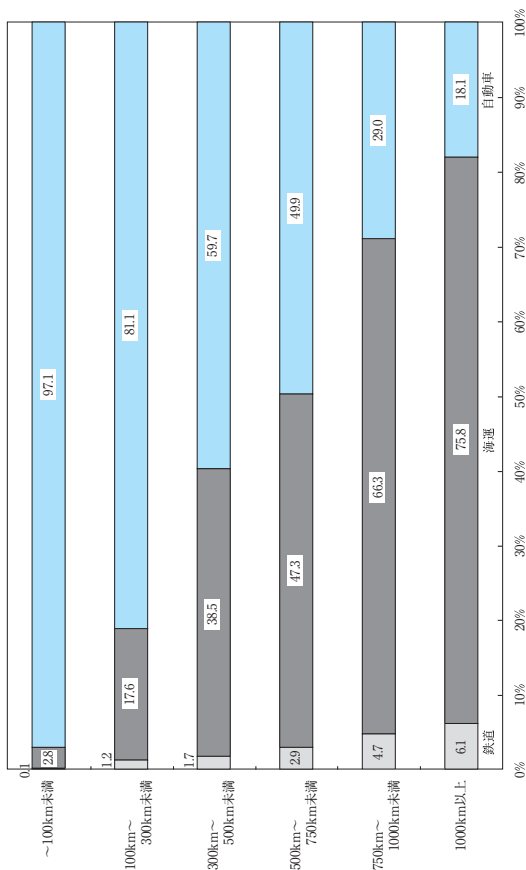
(注) 1 国土交通省総合政策局情報政策本部資料、「自動車輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」及び鉄道局監修「鉄道統計年報」及び鉄道局資料による。

2 主要品目のみであるので合計とは一致しない。

3 IR貨物は、有賃の車扱のみである。

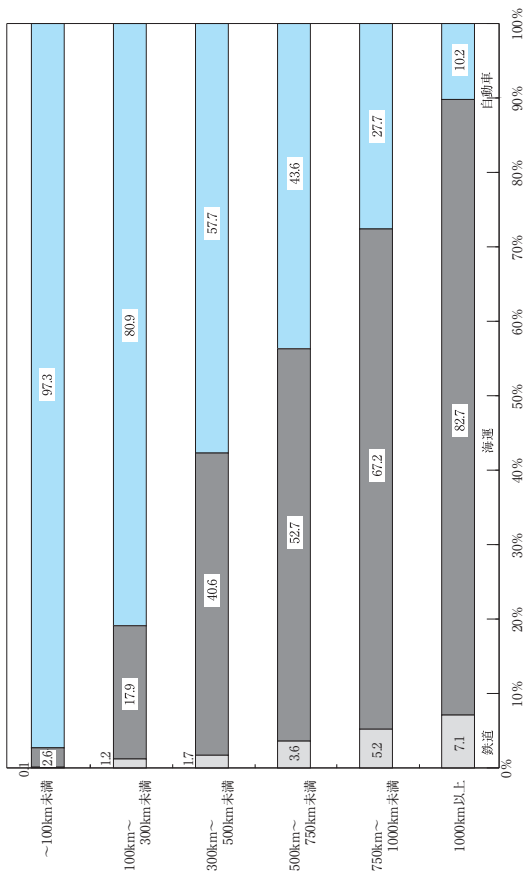
特種品：金屬屑、動植物性飼料、その他の合計。

(4) 距離帯別輸送機関分担率
距離帯別輸送機関分担率（平成19年度）



資料：国土交通省総合政策局情報政策本部「貨物・旅客地域流動調査・分析資料」より作成

距離帯別輸送機関分担率（平成28年度）



2. 貨物純流動の状況(第10回全国貨物純流動調査(物流センサス))

(1) 全国貨物純流動調査(物流センサス)について

①全国貨物純流動調査の概要

○全国貨物純流動調査は、貨物そのものに着目し、貨物の出発点から到着点までの動きを一区切りの流動として、メーカーや商店など貨物を出荷する側からとらえた統計である。

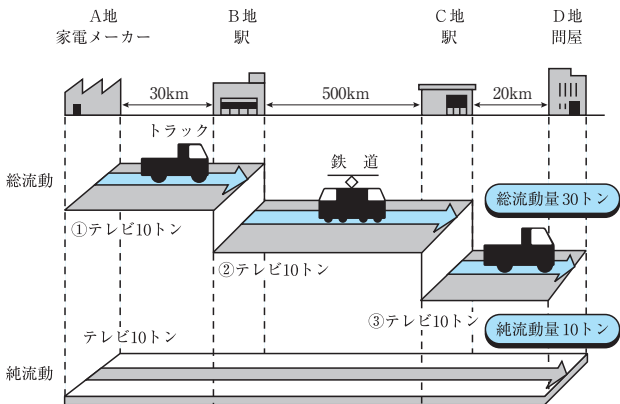
○昭和45年の第一回調査以来5年おきに実施しており、ここでは平成27年の第10回調査の結果を掲載する。

○第10回全国貨物純流動調査は「年間輸送傾向調査(年間調査)」と「3日間流動調査(3日間調査)」の2種類の調査を実施している。このうち、「年間調査」は平成26年4月～平成27年3月までの平成26年度における貨物の出入荷概要を調査したものである。一方、「3日間調査」は平成27年10月20日～22日の3日間における貨物の詳細な流動実態を調査したものである。

○本調査は標本調査であり回答の得られた約2万件のデータから全国約60万件の数値を推計している。

(標本の抽出、母集団推計は業種・地域・規模等別に実施)

②総流動量と純流動量との違い



(例) 総流動……トラック10 t，鉄道10 t，トラック10 t の合計 30 t の総流動
 純流動……メーカーから問屋まで10 t の純流動

○総流動統計では、A地からD地までのテレビ10トンの流動は、

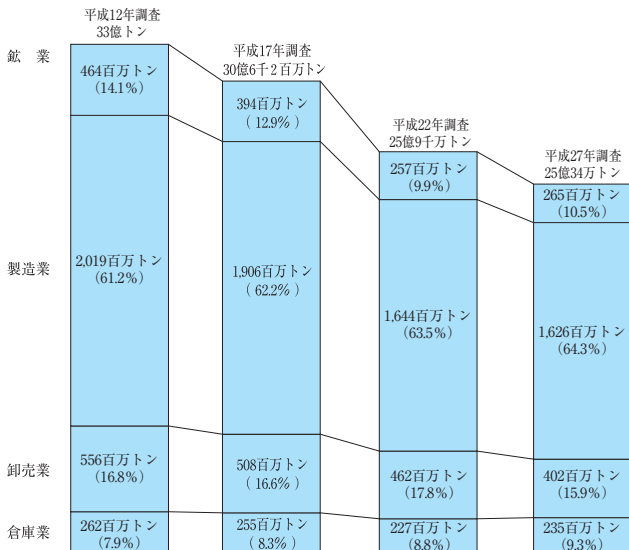
- ①A地からB地までのトラックによる10トンの流動
 - ②B地からC地までの鉄道による10トンの流動
 - ③C地からD地までのトラックによる10トンの流動
- として表され、「合計30トンの総流動量」となる。

○純流動統計では、「A地からD地までのテレビ10トンの流動」としてそのまま表される。なお、全国貨物純流動調査においては、その輸送経路（中継地点及び手段）をあわせて把握している。

(2) 全国貨物純流動量の推移

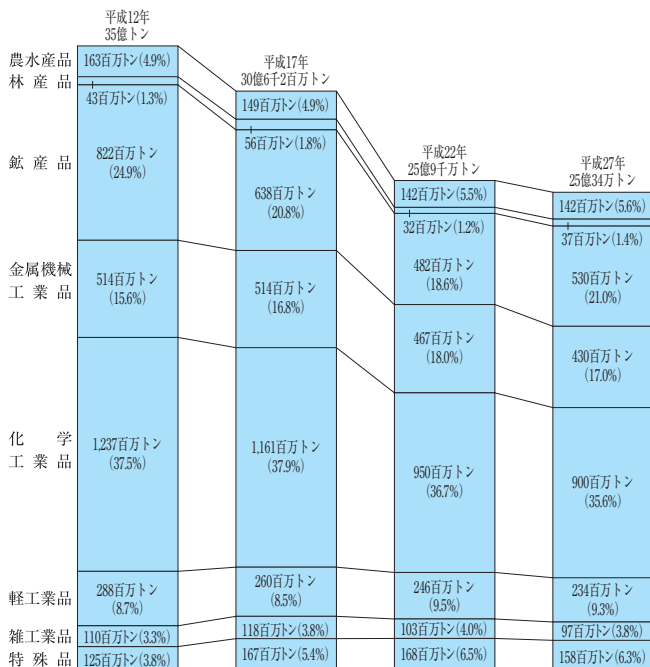
① 産業別年間出荷量の推移

○ 「年間調査」による。



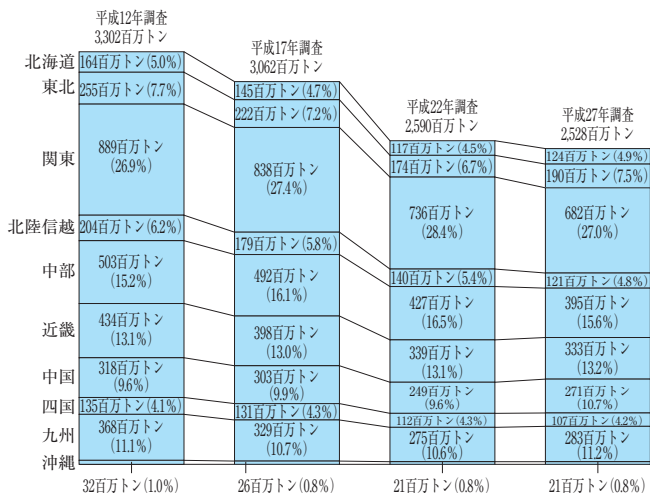
② 品類別年間出荷量の推移

- 「年間調査」による。
- 化学工業品、鉱産品、金属機械工業品で年間総出荷量の73.6%を占める。



③ 都道府県別年間出荷量の推移

- 「年間調査」による。
- 年間出荷量を発都道府県別にみると、愛知県が最も出荷量が多く全国の7.5%を占め、以下、千葉県、神奈川県、大阪府、北海道、福岡県、兵庫県、茨城県、東京都、岡山県の順である。この上位10都道府県で全国の50.3%を占める。
- 年間出荷量の発地域（全国を10ブロックに分割）の構成をみると、関東が最も多く27.0%を占め、以下、中部（15.6%）、近畿（13.2%）、九州（11.2%）、中国（10.7%）の順となっている。



北海道：北海道

東北：青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島

関東：茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨

北陸信越：新潟、富山、石川、長野

中部：福井、岐阜、静岡、愛知、三重

近畿：滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山

中国：鳥取、島根、岡山、広島、山口

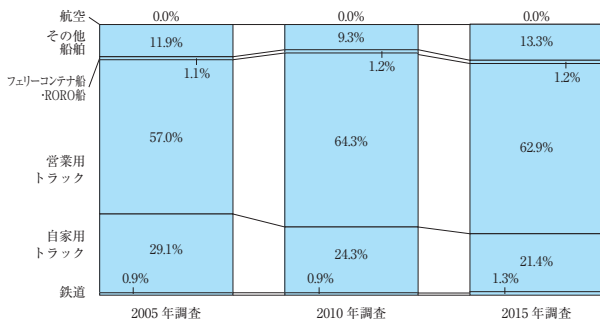
四国：徳島、香川、愛媛、高知

九州：福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島

沖縄：沖縄

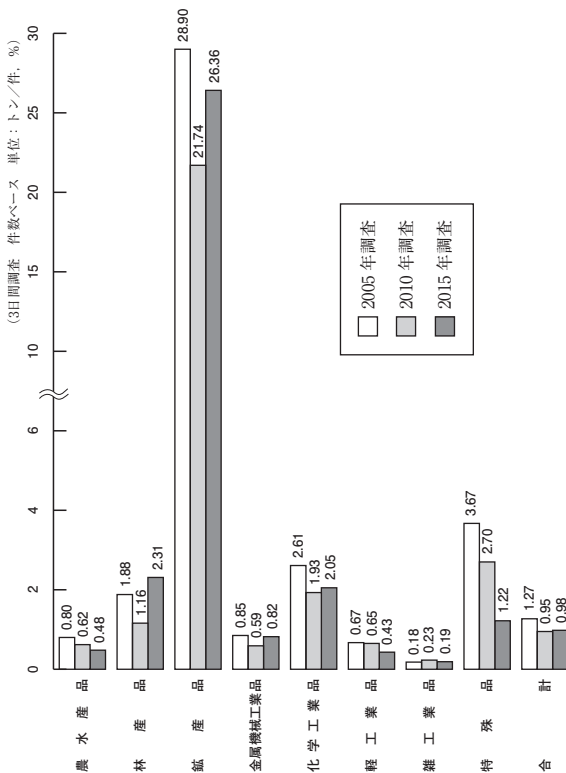
(3) 代表輸送機関別シェアの推移

(3日間調査：重量ベース)



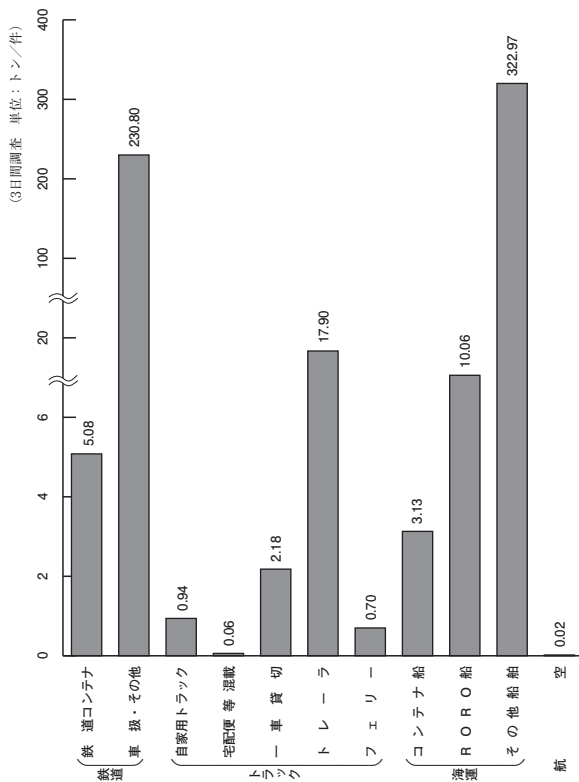
(4) 流動ロット

① 品類別にみた流動ロット構成の推移



注) 2005年、2010年調査の特殊品は排出物を含む。

② 代表輸送機関別にみた流動ロット



Ⅲ. 国際物流の動向

1. 国際貨物輸送の動向

(1) 国際貨物輸送量の推移（トンベース）

(単位：千トン)

年度 項目		平成 22	23	24	25	26	27	28
海 輸 輸	運	915,449	902,516	960,111	973,390	958,587	946,713	935,219
	出	156,408	149,802	161,071	167,315	163,215	168,977	167,661
	入	759,041	752,714	799,040	806,075	795,372	777,736	767,559
航 輸 輸	空	3,023	2,882	2,824	2,934	3263	3113	3,494
	出	1,418	1,296	1,237	1,299	1543	1457	1,678
	入	1,606	1,585	1,587	1,635	1720	1656	1,817
合	計	918,472	905,398	962,935	976,324	961,850	949,826	938,713
我が国商船隊による貨物輸送量		819,075	966,697	1,001,130	1,026,983	1,035,239	1,056,144	1,018,441
	出	44,758	51,863	50,414	52,001	58,431	60,802	65,911
	入	465,898	535,977	530,855	540,872	535,244	544,702	513,114
	三 国 間	308,419	378,857	419,861	434,111	441,563	450,639	439,416
我が国商船隊による積取比率(%)								
	出	28.6	34.6	31.3	31.1	35.8	36.0	39.3
		(0.8)	(0.9)	(0.8)	(0.8)	(0.9)	(0.8)	(1.0)
	入	61.4	71.2	66.4	67.1	67.3	70.0	66.9
		(5.6)	(10.0)	(10.3)	(10.8)	(11.5)	(13.4)	(14.6)
我が国航空企業による貨物輸送量		1,254.2	1,072.5	1,145.9	1,238.6	1,422.0	1,386.1	1,566.7
	出	550.6	468.6	495.3	544.4	640.6	651.5	751.2
	入	648.3	563.7	601.4	652.8	727.4	734.6	815.4
	三 国 間	55.3	40.2	49.2	41.4	54.0	35.4	26.6
我が国航空企業による積取比率(%)								
	出	38.8	36.1	40.0	41.9	41.5	44.7	45.6
	入	40.4	35.6	37.9	39.9	42.3	44.4	44.9

(注) 1 国土交通省海事局資料及び航空局資料により作成。

2 我が国商船隊（外国用船を含む。）による積取比率欄の（ ）内は内訳で日本船だけのものである。

3 我が国航空企業による貨物輸送量は、貨物のみ（他に超過手荷物と郵便がある。）であり、三国間輸送を含む。

(2) 国際貨物輸送量の推移 (金額ベース)

<輸 出>

(単位:十億円)

年 度	航 空	海 運	計
	(%)	(%)	
昭 55	2,507 (8)	27,552(92)	30,059
60	4,331(11)	36,400(89)	40,731
平 17	20,763(30)	47,527(70)	68,290
18	23,154(30)	54,307(70)	77,461
19	24,338(29)	60,775(71)	85,113
20	18,690(26)	52,455(74)	71,145
21	17,144(29)	41,863(71)	59,007
22	18,879(28)	48,910(72)	67,789
23	17,284(26)	48,004(74)	65,288
24	15,907(25)	48,033(75)	63,940
25	17,753(25)	53,104(75)	70,857
26	19,853(27)	54,814(73)	74,667
27	20,487(28)	53,630(72)	74,117
28	20,799(29)	50,723(71)	71,522

<輸 入>

年 度	航 空	海 運	計
	(%)	(%)	
昭 55	2,761 (9)	28,716(91)	31,477
60	4,127(14)	24,953(86)	29,080
平 17	16,082(27)	44,429(73)	60,511
18	17,640(26)	50,807(74)	68,447
19	17,880(24)	57,078(76)	74,958
20	15,138(21)	56,734(79)	71,872
21	13,313(25)	40,508(75)	53,821
22	14,537(23)	47,920(77)	62,457
23	14,544(21)	55,167(79)	69,711
24	15,458(21)	56,640(79)	72,098
25	18,163(21)	66,453(79)	84,613
26	18,794(22)	65,001(78)	83,795
27	20,357(27)	54,853(73)	75,210
28	19,003(28)	48,546(72)	67,549

<合 計>

年 度	航 空	海 運	計
	(%)	(%)	
昭 55	5,268 (9)	56,268(91)	61,536
60	8,458(12)	61,353(88)	69,811
平 17	36,844(29)	91,957(71)	128,801
18	40,794(28)	105,114(72)	145,908
19	42,218(26)	117,853(74)	160,071
20	33,828(24)	109,189(76)	143,017
21	30,457(27)	82,371(73)	112,828
22	33,417(26)	96,829(74)	130,246
23	31,828(24)	103,171(76)	134,999
24	31,365(23)	104,673(77)	136,038
25	35,913(23)	119,557(77)	155,470
26	38,647(24)	119,815(76)	158,462
27	40,844(27)	108,483(73)	149,327
28	39,802(29)	99,269(71)	139,071

(注)「外国貿易概況」(財)日本関税協会より作成。

(3) 港湾・空港別貿易額ランキング (2017年)

(単位：億円)

順位	港湾・空港名	総貿易額	全国比			
			輸出額	輸入額	輸出額	輸入額
1 (1)	成田国際空港※	265,629	131,169	8.5	134,460	9.1
2 (3)	名古屋	166,078	117,421	7.6	48,656	3.3
3 (2)	京 浜【東京】	175,632	58,621	3.8	117,011	7.9
4 (4)	京 浜【横浜】	113,108	71,772	4.6	41,336	2.8
5 (6)	阪 神【神戸】	88,673	56,317	3.6	32,356	2.2
6 (5)	関西国際空港	100,743	61,111	3.9	39,632	2.7
7 (7)	阪 神【大阪】	84,295	36,742	2.4	47,553	3.2
8 ()	東京国際空港	42,871	21,002	1.4	21,869	1.5
9 (8)	千葉	41,016	7,871	0.5	33,145	2.2
10 (9)	三河	32,835	25,716	1.7	7,120	0.5
	全 国	3,033,108	1,550,091		1,483,016	

出典：財務省「貿易統計(2017年)」より国土交通省総合政策局物流政策課作成
() 内は2015年の順位

(注)：港湾・空港名は関税法施行令に定める開港・税関空港名である。

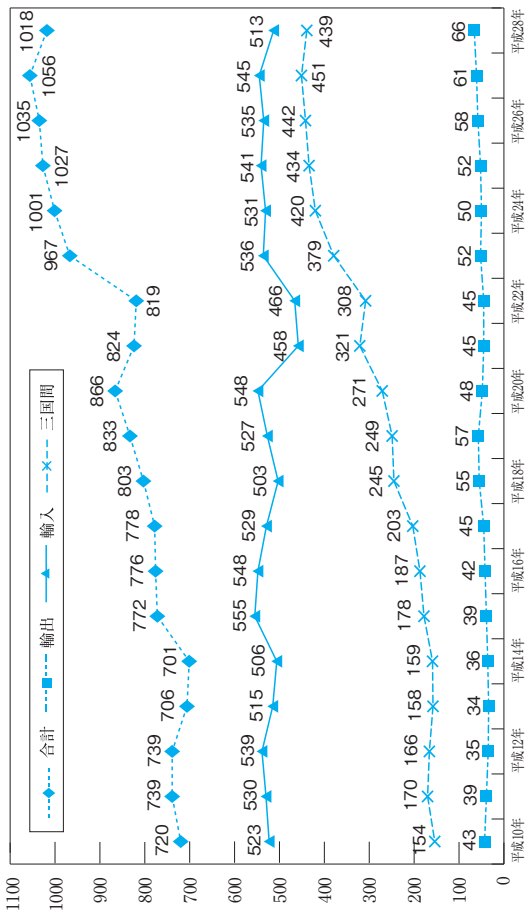
【 】内は税関官署名である。

※成田税関支署、成田南部航空貨物出張所、東京航空貨物出張所を合計し成田国際空港とする。

2. 国際海上貨物輸送の動向

(1) わが国商船隊による外航貨物輸送の推移

(百万トン)



(注) 1、国土交通省海事局外航課調べ。

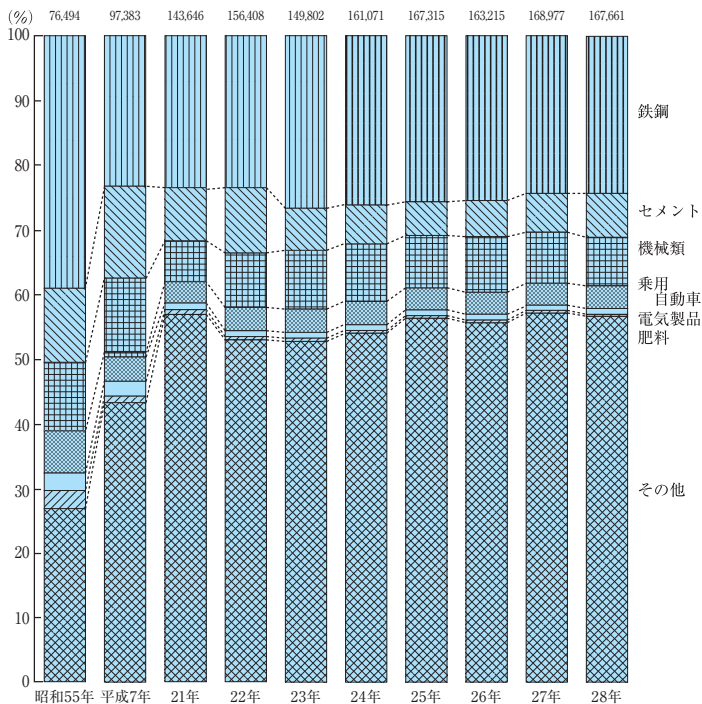
2、外国用船による輸送量を含む。

3、三国間とは本邦以外の諸港間の輸送をいう。

4、平成12年以降は暦年(1月～12月)の数値である。

(2) 主要品目別外航貨物輸送量の推移

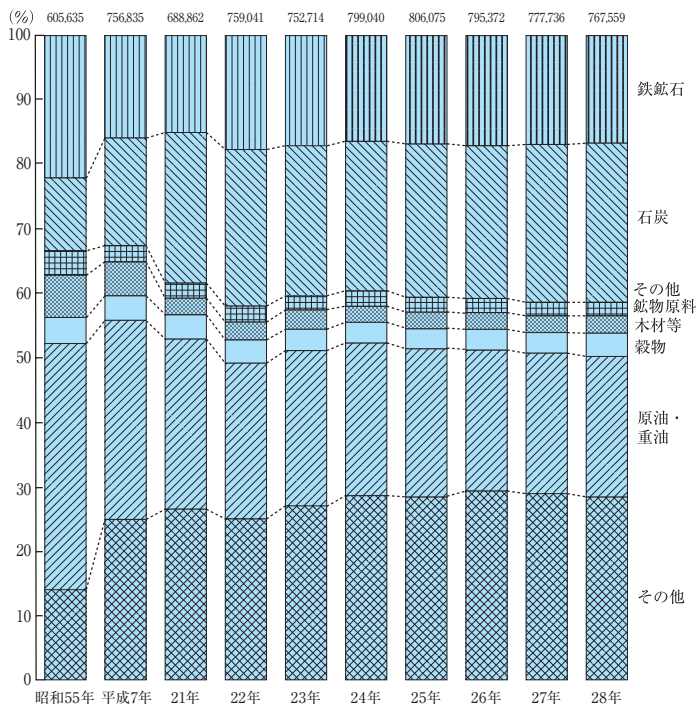
(輸出)



(注) 1 国土交通省海事局資料により作成

2 図上の数字は輸出総量（単位：千トン）である。

(輸入)



(注) 1 国土交通省海事局資料により作成

2 図上の数字は輸入総量(単位:千トン)である。

(3) 三大湾の港湾取扱貨物量の推移

(単位：万トン、%)

暦年・種別	湾	三大湾		東京湾		伊勢湾		大阪湾	
		貨物量	全国比	貨物量	全国比	貨物量	全国比	貨物量	全国比
1950	合 計	3,578	29.9	1,514	12.7	520	4.4	1,543	12.9
1960	合 計	16,450	36.1	7,841	17.2	2,849	6.3	5,760	12.6
1970	合 計	70,620	37.6	31,532	20.0	11,180	6.0	21,908	11.7
1980	合 計	100,386	34.3	50,184	17.2	17,415	6.0	32,787	11.2
1990	合 計	116,669	35.9	58,505	18.0	21,073	6.5	37,091	11.4
2000	合 計	107,255	33.8	54,858	17.3	26,310	8.3	26,088	8.2
2008	合 計	117,987	37.5	56,990	18.1	33,622	10.7	27,374	8.7
2009	合 計	97,247	36.9	48,680	18.5	25,914	9.8	22,654	8.6
2010	合 計	106,052	37.8	52,818	18.8	28,690	10.2	24,543	8.7
2011	合 計	105,654	37.9	52,110	18.7	28,654	10.3	24,891	8.9
2012	合 計	108,255	38.0	52,006	18.2	30,718	10.8	25,531	9.0
2013	合 計	109,561	37.8	53,057	18.3	31,060	10.7	25,445	8.8
2014	合 計	110,822	38.5	53,637	18.6	31,115	10.8	26,071	9.1
2015	合 計	107,790	38.4	52,002	18.5	30,310	10.8	25,478	9.1
2016	外 貨	106,082	38.1	50,424	18.1	29,479	10.6	26,179	9.4
	うち輸入コンテナ	62,205	50.2	31,051	25.1	19,478	15.7	11,676	9.4
	輸出	20,313	80.8	8,425	33.5	5,074	20.2	6,815	27.1
	うち輸出コンテナ	17,244	60.1	6,787	23.7	6,702	23.4	3,753	13.1
	入	7,955	79.3	2,811	28.0	2,512	25.0	2,631	26.2
	うち輸入コンテナ	44,962	47.2	24,264	25.5	12,775	13.4	7,922	8.3
	内 航	12,359	81.9	5,614	37.2	2,562	17.0	4,184	27.7
	内 航 フ ェ リ ー	43,877	28.4	19,373	12.6	10,000	6.5	14,503	9.4
		8,478	15.2	1,066	1.9	412	0.7	7,001	12.5

出典：「港湾統計（年報）」より国土交通省港湾局作成

(注) 1. 東京湾は、千葉港、木更津港、東京港、川崎港、横浜港、横須賀港の6港。

2. 伊勢湾は、名古屋港、衣浦港、三河港、四日市港、津松坂港の5港。

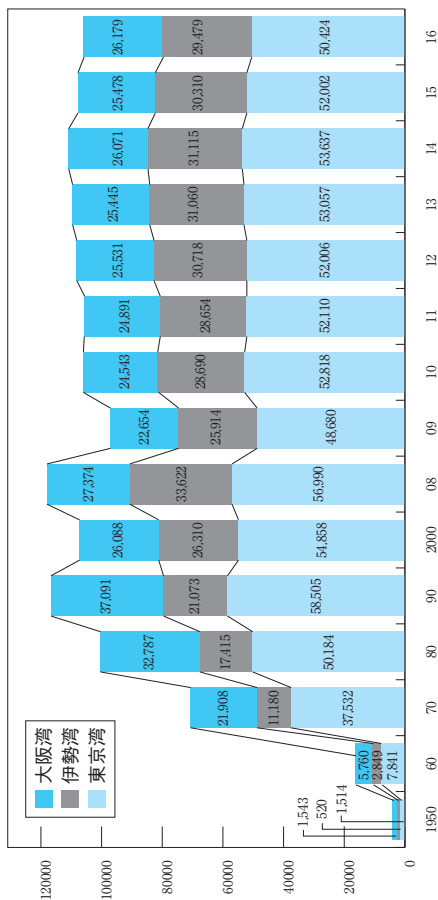
3. 大阪湾は、大阪港、堺港、泉北港、阪南港、神戸港、尼崎西宮芦屋港の5港。

4. 輪出及び輸入貨物は、外航フェリーによる貨物を含む。

5. 内航は、内航フェリーによる貨物を除く。

●三大湾の港湾取扱貨物量の推移

(万トン)



出典：「港湾統計（年報）」より国土交通省港湾局作成

(注) 1. 東京湾は、千葉港、木更津港、東京港、川崎港、横浜港、横須賀港の6港。

2. 伊勢湾は、名古屋港、衣浦港、三河港、四日市港、津松坂港の5港。

3. 大阪湾は、大阪港、堺北港、阪南港、神戸港、尼崎西宮芦屋港の5港。

(4) 港湾別外貿コンテナ取扱貨物量及び取扱個数ランキング

① 2017年（速報値）

●外貿コンテナ取扱個数

（単位：千TEU）

順位	都道府県名	港 湾 名	合 計	輸 出	輸 入
1	東京都	東京湾	4,500	2,075	2,425
2	神奈川県	横浜	2,621	1,401	1,220
3	千葉県	東京湾	2,588	1,350	1,238
4	兵庫県	神戸	2,218	1,185	1,033
5	大阪府	大阪湾	2,049	938	1,111
6	福岡県	博多	848	409	439
7	静岡県	清水	474	242	232
8	北海道	小樽	452	233	219
9	三重県	四日市	219	104	115
10	広島県	広島	196	106	90
11	新潟県	新潟	164	85	79
12	宮城県	仙台	162	79	83
13	岡山県	岡山	161	83	78
14	神奈川	横浜	129	68	61
15	沖縄県	那覇	98	44	54
16	愛媛県	三島	80	38	42
17	鹿児島県	志布志	79	38	41
18	鹿儿岛	志布志	77	37	40
19	富山県	伏木	75	37	38
20	秋田県	秋田	72	38	34
21	山口県	徳山	71	49	22
22	広島県	福山	70	33	37
23	石川県	金沢	64	32	32
24	佐賀県	伊万里	56	28	28
25	山梨県	下関	53	26	27
26	北海	石狩湾	50	25	25
27	千葉	千葉	47	27	20
28	山形	酒田	41	22	19
29	福島	郡山	39	20	19
30	鳥取	境	38	21	17
31	愛知	三河	37	18	19
32	香川	高松	33	17	16
33	山口	岩国	32	21	11
34	愛媛	松山	31	17	14
35	愛媛	今治	29	15	14

(単位：千TEU)

順位	都道府県名			港 湾 名			合 計	輸 出	輸 入
36	新潟県	新潟県	新潟県	直江津	津		29	14	15
37	福島県	福島県	福島県	小名浜	浜		28	15	13
38	青森県	青森県	青森県	八戸	戸		26	14	12
39	大分県	大分県	大分県	大分	分		26	15	11
40	山口県	山口県	山口県	三田尻	中関		26	15	11
41	大阪府	大阪府	大阪府	堺	泉	北	25	11	14
42	宮崎県	宮崎県	宮崎県	細川	島		24	13	11
43	北海道	北海道	北海道	釧路	路		23	11	12
44	熊本県	熊本県	熊本県	八代	代		20	10	10
45	静岡県	静岡県	静岡県	御前	崎		20	12	8
46	東京都	東京都	東京都	舞鶴	鶴		19	10	9
47	鹿児島県	鹿児島県	鹿児島県	川内	内		17	9	8
48	福岡県	福岡県	福岡県	三池	池		17	9	8
49	徳島県	徳島県	徳島県	徳島	小松島		17	8	9
50	茨城県	茨城県	茨城県	茨城	城		16	7	9
51	北海道	北海道	北海道	小樽	樽		13	6	7
52	高知県	高知県	高知県	高知	知		13	6	7
53	熊本市	熊本市	熊本市	熊本市	本崎		10	5	5
54	長崎県	長崎県	長崎県	長崎	崎		8	4	4
55	和歌山県	和歌山県	和歌山県	和歌山	下津		6	3	3
56	茨城県	茨城県	茨城県	鹿嶋	島		5	3	2
57	山口県	山口県	山口県	宇部	部		4	2	2
58	北海道	北海道	北海道	函館	館		4	2	2
59	北根島	北根島	北根島	根田	田		4	2	2
60	広島県	広島県	広島県	大田	竹		3	2	1
61	北海道	北海道	北海道	室蘭	蘭		3	3	0
62	宮崎県	宮崎県	宮崎県	油津	津		2	1	1
63	鹿児島県	鹿児島県	鹿児島県	鹿島	児		2	1	1
64	沖縄県	沖縄県	沖縄県	石垣	垣		1	1	0
65	岩手県	岩手県	岩手県	釜石	石		0	0	0
	全 国			計			18,364	9,175	9,189

資料：港湾管理者調べをもとに国土交通省港湾局作成。

(注) コンテナ個数は、実入りコンテナと空コンテナを合計した値である。

② 2016年

●外貿コンテナ取扱貨物量

(単位：千トン)

順位	都道府県名		港 湾 名		合 計	輸 出	輸 入
1	愛知	県	名古屋	屋	47,164	23,185	23,979
2	東京	都	東京	京	46,178	12,773	33,405
3	兵庫	県	神戸	戸	38,259	18,510	19,749
4	奈良	県	大阪	阪	36,372	14,779	21,592
5	大阪	府	大阪	阪	29,835	7,791	22,044
6	福岡	県	博多	多	13,566	4,880	8,686
7	福岡	県	北九州	州	7,369	3,478	3,891
8	静岡	県	清水	水	5,384	3,723	1,661
9	三重	県	四日市	市	3,328	1,834	1,494
10	新潟	県	新潟	潟	2,468	753	1,714
11	宮城	県	仙台	釜	2,369	865	1,505
12	北海道	道	苫小牧	牧	1,940	643	1,298
13	岡山	県	水島	島	1,545	694	851
14	広島	県	広島	島	1,286	432	854
15	神奈川	県	川崎	崎	1,228	267	961
16	沖縄	県	那覇	覇	1,025	321	704
17	富山	県	伏木	山	1,015	387	628
18	山口	県	徳山	下	839	618	220
19	石川	県	金沢	沢	832	322	510
20	秋田	県	秋田	田	578	307	272
21	愛媛	県	三島	之江	577	196	381
22	青森	県	八戸	戸	518	228	289
23	千葉	県	千葉	葉	469	291	178
24	広島	県	福山	山	448	137	311
25	鹿児島	県	志布志	志	433	97	336
26	福井	県	敦賀	賀	356	135	221
27	北海道	道	石狩湾	湾	322	145	177
28	大分	県	大分	分	317	212	105
29	愛媛	県	松山	山	312	139	173
30	山口	県	岩国	国	304	211	94
31	鳥取	県	境	境	283	164	118
32	佐賀	県	伊万里	里	265	72	193
33	新潟	県	直江津	津	264	93	170
34	山形	県	酒田	田	262	147	115
35	香川	県	高松	松	257	104	153

(単位：千トン)

順位	都道府県名			港 湾 名	合 計	輸 出	輸 入
36	愛知	知	県	三河	246	104	142
37	愛媛	媛	県	今治	245	111	135
38	京都	都	府	舞鶴	232	97	135
39	静岡	岡	県	御前崎	225	208	17
40	宮崎	崎	県	細島	218	136	82
41	北海道	海	道	釧路	199	100	100
42	高知	知	県	高知	190	57	133
43	北海	海	道	小樽	184	10	173
44	福島	島	県	小名浜	180	48	132
45	徳島	島	県	小松島	177	37	139
46	山口	口	県	三田尻	146	83	63
47	熊本	本	県	八代	146	60	85
48	熊本	本	県	熊本	139	60	80
49	茨城	城	県	茨城	131	39	92
50	鹿児島	児島	県	川内	112	43	70
51	和歌山	山	県	和歌山下	73	12	61
52	山口	口	県	宇部	61	33	28
53	大阪	阪	府	堺泉	56	11	45
54	大広	島	県	大北	51	25	26
55	福岡	岡	県	三池	42	8	35
56	長崎	崎	県	長崎	41	8	33
57	北海	海	道	室蘭	40	30	10
58	山口	口	県	下関	39	13	26
59	北海	海	道	函館	39	21	18
60	島根	根	県	浜田	39	10	28
61	宮崎	崎	県	油津	27	10	16
62	鹿児島	児島	県	鹿児	26	24	2
63	茨城	城	県	鹿島	17	10	7
	全			国計	251,287	100,344	150,943

資料：国土交通省総合政策局「港湾統計（年報）2016年」をもとに国土交通省港湾局作成

② 2016年

●外貿コンテナ取扱個数

(単位: 千TEU)

順位	都道府県名	港 湾 名	合 計		
				輸 出	輸 入
1	東京都	東京湾	4,251	1,981	2,270
2	神奈川県	横浜	2,562	1,348	1,214
3	愛知県	名古屋	2,492	1,296	1,195
4	兵庫県	神戸	2,157	1,150	1,007
5	大阪府	大阪	1,952	889	1,063
6	福岡県	博多	843	407	437
7	福岡県	北九州	449	230	219
8	静岡県	清水	445	228	217
9	北海道	苫小牧	201	96	105
10	三重県	四日市	179	98	82
11	宮城県	仙台	156	78	78
12	新潟県	新潟	156	75	81
13	広島県	広島	153	77	76
14	岡山県	水戸	117	62	55
15	神奈川	川崎	84	40	44
16	沖縄県	那覇	78	38	40
17	秋田県	秋田	77	40	37
18	愛媛県	三島川之江	72	34	38
19	富山県	伏木	70	35	35
20	鹿児島	志布志	70	35	35
21	広島県	福山	69	33	36
22	山口県	徳山下	63	41	21
23	石川県	金沢	61	31	30
24	山梨県	下関	54	27	27
25	佐賀県	伊万里	51	25	27
26	北海道	石狩湾	51	25	25
27	千葉県	千葉	47	28	18
28	福島県	郡山	42	21	21
29	鳥取県	境	37	19	18
30	愛知県	三河	37	18	19
31	山形県	酒田	32	18	14
32	香川県	高松	32	16	16
33	大分県	大分	30	17	14
34	愛媛県	今治	30	15	15
35	福岡県	小名浜	29	15	14

(単位：千TEU)

順位	都道府県名			港 湾 名	合 計		
						輸 出	輸 入
36	新潟県	潟 湾	津 山	江 湾	29	14	15
37	山形県	口 湾	国 津	松 湾	28	14	14
38	山口県	口 湾	細 田	岩 湾	28	17	10
39	宮崎県	口 湾	中 関	細 田	26	14	12
40	山形県	口 湾	三 田	三 田	26	16	10
41	青森県	森 湾	八 戸	八 戸	25	13	11
42	北海道	海 湾	釧 路	釧 路	24	12	12
43	熊本県	本 湾	八 代	八 代	19	9	10
44	大阪府	阪 湾	泉 小	泉 小	19	9	10
45	徳島県	徳 島	松 島	松 島	17	9	9
46	福岡県	岡 湾	三 池	三 池	16	8	8
47	茨城県	城 湾	茨 城	茨 城	16	7	9
48	京都府	都 湾	舞 鶴	舞 鶴	15	7	7
49	北海道	海 湾	小 樽	小 樽	14	7	7
50	鹿児島県	児 島	川 内	川 内	13	7	7
51	静岡県	岡 湾	御 崎	御 崎	13	8	5
52	高知県	知 湾	高 知	高 知	13	6	6
53	長崎県	崎 湾	長 崎	長 崎	8	4	4
54	熊本県	本 湾	熊 本	熊 本	7	4	4
55	和歌山県	歌 山	和 歌 山	和 歌 山	6	3	3
56	山口県	口 湾	宇 部	宇 部	5	3	3
57	鹿児島県	児 島	鹿 児	鹿 児	5	2	3
58	北海道	海 湾	函 館	函 館	5	3	2
59	北根島	根 湾	浜 田	浜 田	4	2	2
60	広島県	島 湾	大 竹	大 竹	4	2	2
61	北海道	室 湾	室 蘭	室 蘭	3	2	1
62	宮崎県	崎 湾	油 津	油 津	3	1	2
63	茨城県	城 湾	鹿 島	鹿 島	3	1	1
64	沖縄県	縄 湾	石 垣	石 垣	1	1	0
	全 国			計	17,620	8,791	8,829

資料：国土交通省総合政策局「港湾統計（年報）2016年」をもとに国土交通省港湾局作成。

（注）コンテナ個数は、実入りコンテナと空コンテナを合計した値である。

(5) 世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング

(単位：TEU)

順位	2013年	2014年	2015年
1	上海 (中国)	上海 (中国)	上海 (中国)
2	シンガポール	シンガポール	シンガポール
3	深圳 (中国)	深圳 (中国)	深圳 (中国)
4	香港 (中国)	香港 (中国)	寧波 (中国)
5	釜山 (韓国)	寧波 (中国)	香港 (中国)
6	寧波 (中国)	釜山 (韓国)	釜山 (韓国)
7	青島 (中国)	広州 (中国)	青島 (中国)
8	広州 (中国)	青島 (中国)	広州 (中国)
9	ドバイ (アラブ首長国連邦)	ドバイ (アラブ首長国連邦)	ドバイ (アラブ首長国連邦)
10	天津 (中国)	天津 (中国)	天津 (中国)
11	ロッテルダム (オランダ)	ロッテルダム (オランダ)	ロッテルダム (オランダ)
12	ポーツケラン (マレーシア)	ポーツケラン (マレーシア)	ポーツケラン (マレーシア)
13	高雄 (台湾)	高雄 (台湾)	高雄 (台湾)
14	大連 (中国)	大連 (中国)	アントワープ (ベルギー)
15	ハンブルグ (ドイツ)	ハンブルグ (ドイツ)	大連 (中国)
	東京 (28)	東京 (29)	東京 (31)
	横浜 (48)	横浜 (52)	横浜 (46)
	名古屋 (51)	名古屋 (56)	神戸 (48)
	神戸 (56)	神戸 (59)	名古屋 (51)
	大阪 (60)	大阪 (62)	大阪 (66)

(単位：TEU)

順位	2016年	取扱量	2017年(速報値)	取扱量
1	上海(中国)	37,133,000	上海(中国)	40,230,000
2	シンガポール	30,903,600	シンガポール	33,670,000
3	深圳(中国)	23,979,300	深圳(中国)	25,210,000
4	寧波-舟山(中国)	22,826,000	寧波-舟山(中国)	24,610,000
5	香港(中国)	19,813,000	香港(中国)	20,760,000
6	釜山(中国)	19,460,000	釜山(韓国)	20,470,000
7	広州(中国)	18,857,700	広州(中国)	20,370,000
8	青島(中国)	18,010,000	青島(中国)	18,300,000
9	ロサンゼルス/ロングビーチ(米国)	15,630,000	ロサンゼルス/ロングビーチ(米国)	16,890,000
10	ドバイ(アラブ首長国連邦)	14,772,000	ドバイ(アラブ首長国連邦)	15,370,000
11	天津(中国)	14,520,000	天津(中国)	15,070,000
12	ポートケラン(マレーシア)	13,169,577	ロッテルダム(オランダ)	13,730,000
13	ロッテルダム(オランダ)	12,385,168	ポートケラン(マレーシア)	11,980,000
14	高雄(台湾)	10,464,860	アムステルダム(ベルギー)	10,450,000
15	アムステルダム(ベルギー)	10,037,341	厦門(中国)	10,380,000
	…	…	…	…
	京浜【東京】(29)	4,700,000	京浜【東京】(28)	5,049,240
	…	…	…	…
	阪神【神戸】(50)	2,801,160	京浜【横浜】(53)	2,926,698
	…	…	…	…
	京浜【横浜】(53)	2,780,628	阪神【神戸】(54)	2,924,179
	…	…	…	…
	名古屋(56)	2,658,481	名古屋(60)	2,784,109
	…	…	…	…
	阪神【大阪】(71)	1,952,372	阪神【大阪】(72)	2,300,000
	…	…	…	…

出典：Alphalinerデータ、及び国内各港湾管理者調べを基に国土交通省港湾局作成

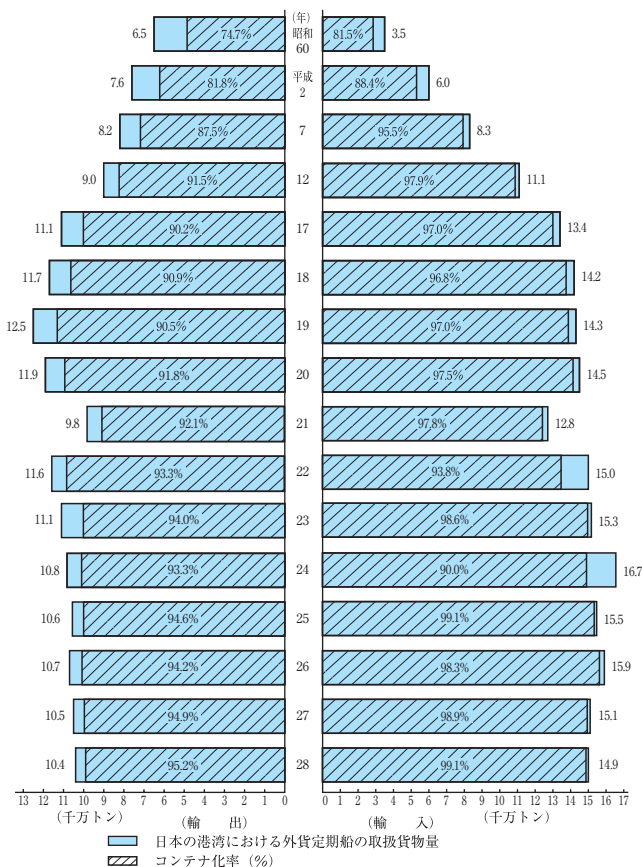
(注) 1. 出賃と入賃(輪移出入)を合計した値である。

2. 実入りコンテナと空コンテナを合計した値である。

3. トランシッピング貨物を含む。

4. () 内は16位以下の順位である。

(6) コンテナ化率の推移

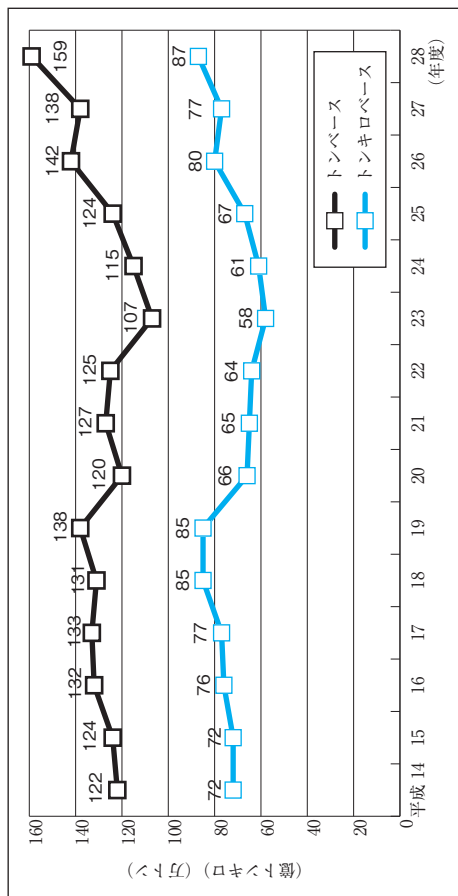


(注) 港湾局計画課資料により作成。

3. 国際航空貨物輸送の動向

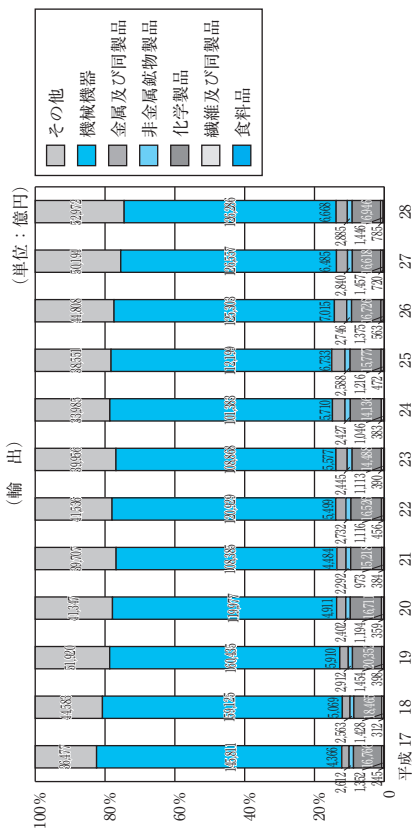
(1) 国際航空貨物輸送量の推移（トンベース、トンキロベース）

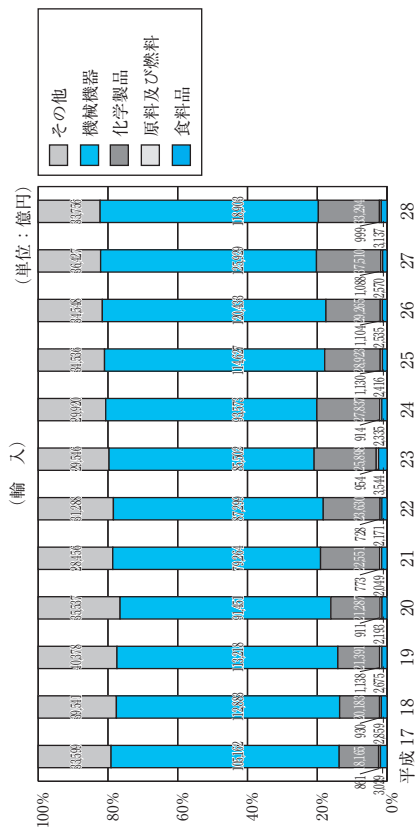
平成28年度の国際定期航空貨物輸送実績は、159万3,272トン、87億7,731万トンキロで、対前年度比それぞれ14.9%増、12.4%増の輸送量であった。



(注) 1 「航空輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報管理部より作成。
2 本邦航空運送事業者のうち、国際航空運送事業者による輸送量。

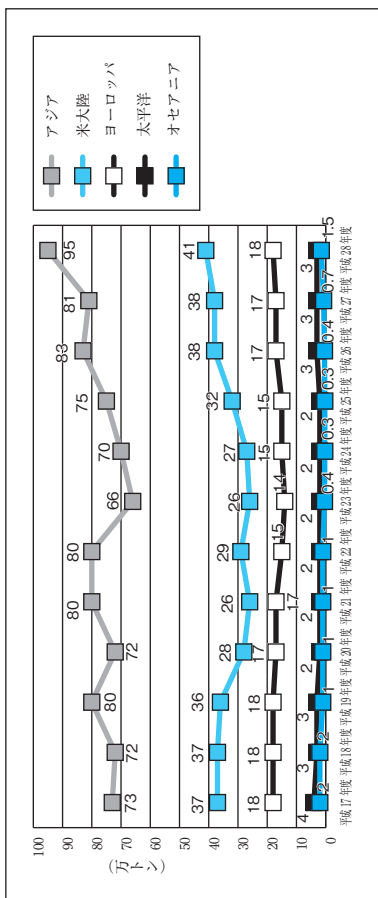
(2) 主要品目別国際航空貨物輸送量の推移 (金額ベース)





参照元＝「外国貿易概況」●空港貨物主要商品別輸出入額 (P108)

(3) 方面別国際航空貨物輸送量の推移



※参照元＝航空統計輸送年報、第6表国際航空方面別輸送実績

(注) 1 「航空輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報管理部より作成。

2 本邦航空運送事業者のうち、国際航空運送事業者による輸送量。

(注) 1 アジアとは、中国、韓国、香港、台湾、タイ、インド等の路線

2 米大陸とは、西海岸、東海岸、内陸部、アラスカ、カナダ、ブラジル等の路線

3 太平洋とは、ハワイ、グアム等の路線

4 ヨーロッパとは、英国、ドイツ、ロシア等の路線

5 オセアニアとは、オーストラリア、ニュージーランド等の路線

(4) 地域別国際航空貨物取扱量の推移

年度	地域	東京	大阪	名古屋	福岡	その他	合計
		貨物量 (トン)	貨物量 (トン)	貨物量 (トン)	貨物量 (トン)	貨物量 (トン)	貨物量 (トン)
平14		1,997,509	685,552	94,156	61,660	35,211	2,874,088
15		2,117,870	710,795	82,906	54,974	35,137	3,001,682
16		2,264,187	785,045	104,658	65,430	40,477	3,259,797
17		2,117,161	748,562	219,382	62,995	37,115	3,185,215
18		2,141,083	720,267	223,637	58,305	31,134	3,174,426
19		2,130,107	753,907	188,769	56,577	22,784	3,152,144
20		1,793,847	621,632	114,793	44,679	18,612	2,593,563
22		2,041,723	700,511	110,901	52,062	118,271	3,023,468
23		1,949,155	664,570	113,036	48,354	106,666	2,881,781
24		1,941,766	626,663	103,752	45,157	106,574	2,823,912
25		2,007,180	633,140	132,671	49,269	111,963	2,934,223
26		2,225,954	698,686	153,140	49,764	135,584	3,263,128
27		2,152,209	650,887	138,119	49,947	122,540	3,113,002
28		2,429,074	721,211	154,596	59,993	129,388	3,494,262

- (注) 1 国土交通省航空局資料により作成
 2 東京の貨物取扱量は、成田国際空港及び東京国際空港の合算値である。
 3 大阪の貨物取扱量は、関西国際空港及び大阪国際空港の合算値である。
 4 その他とは、東京、大阪、名古屋、福岡以外の空港の合計値である。

(5) 世界の空港別国際貨物取扱量ランキング (2016年)

(単位：トン)

空港名	取扱量
香港	4,615,241
上海 浦東	3,440,280
ソウル インチョン	2,714,341
ドバイ	2,592,454
アンカレッジ	2,542,526
成田	2,165,427
パリ シャルル・ド・ゴール	2,135,172
ドイツ フランクフルト	2,113,594
台湾 桃園	2,097,228
シンガポール チャンギ	2,006,300

- (注) 1 「ACIWorldwideAirportTrafficReport」により作成
 2 アンカレッジはトランシット貨物を含む

IV. 輸送機関別輸送動向

1. トラック

(1) トラック輸送量の推移(トンベース、トンキロベース)

区分 年度	トン数 (千トン)	指数 (トン)	トンキロ (億トンキロ)	指数 (トンキロ数)
昭和40	664,227	27	224	12
50	1,251,482	52	692	36
60	1,891,937	78	1,373	71
平成 8	2,764,245	114	2,328	120
9	2,760,452	114	2,361	122
10	2,731,587	113	2,351	121
11	2,857,581	118	2,451	126
12	2,916,222	121	2,550	132
13	2,881,753	119	2,592	134
14	2,813,389	116	2,618	135
15	2,826,770	117	2,738	141
16	2,815,502	117	2,816	145
17	2,840,686	118	2,902	150
18	2,881,688	119	3,015	156
19	2,908,987	120	3,095	160
20	2,788,513	115	3,021	156
21	2,666,521	110	2,925	151
22	3,100,862	128	2,230	115
23	3,133,872	130	2,311	119
24	2,988,696	124	1,799	93
25	2,967,945	123	1,844	95
26	2,912,691	121	1,807	93
27	2,895,374	121	1,756	93
28	2,999,112	124	1,804	93

- (注) 1 「自動車輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報政策本部より作成。
 なお、平成22年度から、自家用貨物自動車のうち軽自動車を調査対象から除外する等調査方法が変更された。
 2 指数は、平成2年を基準年(指数:100)とする。
 3 営業トラック(軽自動車を除く。)のみ。

(2) 主要品目別トラック輸送量の推移

(単位：千トン)

	平成 20年度	平成 21年度	平成 22年度	平成 23年度	平成 24年度	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度
品 目 名	合計	合計	合計	合計	合計	合計	合計	合計	合計
品 目 合 計	4,718,318	4,454,028	4,213,306	4,496,954	4,365,927	4,345,753	4,315,836	4,289,000	4,378,209
穀 物	45,951	45,534	41,218	44,930	43,617	37,998	40,824	34,746	43,851
木 材	165,694	158,278	137,914	151,090	145,802	132,274	129,790	129,544	136,200
金 属 鉱	5,796	2,793	3,813	8,015	17,224	10,760	12,191	8,974	10,285
石 炭	16,793	26,741	33,743	10,712	37,233	18,595	29,166	17,436	23,726
砂利・砂・石材	556,040	530,626	565,545	629,433	570,182	594,427	600,012	520,781	549,297
工業用非金属鉱物	329,962	292,312	163,303	52,006	57,535	61,108	58,308	49,268	50,127
金 属	155,283	149,210	220,774	231,741	210,560	211,115	195,031	182,303	199,867
(鉄 鋼)	118,605	114,960	189,290	204,028	182,387	181,796	168,444	158,726	171,934
金 属 製 品	99,013	85,614	122,720	163,218	148,102	151,689	159,060	129,144	117,099
機 械	451,223	430,020	380,564	282,612	305,318	272,540	277,847	210,764	357,171
窯 業 品	303,626	247,001	296,231	315,430	346,160	354,857	337,466	308,504	276,957
(セ メ ン ト)	39,743	23,322	44,754	61,675	75,967	67,451	66,665	51,554	48,046
石 油 製 品	183,331	169,225	198,901	161,944	191,254	179,957	208,158	136,798	133,346
化 学 薬 品	40,257	48,774	46,043	37,818	38,550	40,369	34,962	39,153	36,113
化 学 肥 料	1,128	2,037	7,772	13,680	14,716	11,675	13,306	10,909	12,769
紙・パルプ	118,995	118,943	122,394	124,159	132,478	134,564	111,311	118,275	133,812
繊維工業品	15,456	12,220	18,551	28,272	16,631	17,286	24,175	17,169	16,497
食料工業品	463,188	443,650	430,069	374,671	365,733	349,229	369,706	235,416	253,759
日用品	288,063	272,131	294,572	291,046	239,114	235,731	224,821	239,923	295,937
特 種 品	1,109,531	1,049,430	1,129,179	1,188,600	1,093,056	1,199,164	1,161,462	1,179,515	1,145,154
(廃 棄 物)	523,342	478,143	438,314	500,959	474,377	495,719	447,887	256,966	226,363

(注) 1 「自動車輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報政策本部より作成。

なお、平成22年度から、自家用貨物自動車のうち軽自動車を調査対象から除外する等調査方法が変更された。

2 営業用と自家用の合計（軽自動車による輸送量を含む）。

3 主要品目のみであるので合計とは一致しない。

4 特種品には「くずもの」「動植物性飼料」「廃棄物」「輸送用容器」「取り合せ品」を含む。

(3) トラック事業者数の推移

年度	一般トラック事業者数			特定トラック事業者数	計
	特積	一般 (特積・霊柩を除く)	霊柩		
昭50	379	28,253	1,387	1,127	31,146
60	337	33,201	1,714	1,342	36,594
平 9	279	45,959	3,081	1,162	50,481
10	276	47,437	3,292	1,114	52,119
11	275	49,148	3,490	1,106	54,019
12	272	50,401	3,655	1,099	55,427
13	268	51,732	3,795	1,076	56,871
14	276	52,948	3,852	1,070	58,146
15	280	54,224	4,031	994	59,529
16	283	55,678	4,140	940	61,041
17	279	56,695	4,211	871	62,056
18	282	57,167	4,312	806	62,567
19	292	57,672	4,397	761	63,122
20	300	57,457	4,424	711	62,892
21	299	57,276	4,480	657	62,712
22	292	57,537	4,535	625	62,989
23	290	57,600	4,594	598	63,082
24	280	57,446	4,623	567	62,936
25	276	57,439	4,660	530	62,905
26	280	57,217	4,657	483	62,637
27	286	56,722	4,705	463	62,176
28	291	56,881	4,673	431	62,276

(注) 1 国土交通省自動車局貨物課調べ。

2 平成元年以前は、路線トラック（特積に相当）と区域トラック（一般（特積を除く。）に相当）であった。

(4) トラック事業者の規模

トラック事業者の99.9%は中小企業者であり、きわめて零細性が強い。

(平成29年3月末現在)

特 積 ト ラ ッ ク								
車両数規模別			従業員数規模別			資本金規模別		
区分	事業者数	構成比	区分	事業者数	構成比	区分	事業者数	構成比
合 計	291	(%)	合 計	291	(%)	合 計	291	(%)
～10両	10	3.4	～10人	9	3.1	～100万円	0	0.0
～20両	4	1.4	～20人	3	1.0	～300万円	1	0.3
～30両	10	3.4	～30人	4	1.4	～500万円	4	1.4
～50両	26	8.9	～50人	21	7.2	～1,000万円	50	17.2
～100両	59	20.3	～100人	50	17.2	～3,000万円	73	25.1
～200両	77	26.5	～200人	64	22.0	～5,000万円	48	16.5
～500両	62	21.3	～300人	41	14.1	～1億円	68	23.4
501両～	43	14.8	～1,000人	62	21.3	～3億円	11	3.8
			1,001人～	37	12.7	3億円～ その他	36	12.4
							0	0.0

従業員数300人超かつ資本金3億円超の事業者数………30社

一 般 ト ラ ッ ク								
車両数規模別			従業員数規模別			資本金規模別		
区分	事業者数	構成比	区分	事業者数	構成比	区分	事業者数	構成比
合 計	56,881	(%)	合 計	56,881	(%)	合 計	56,881	(%)
～10両	29,530	51.9	～10人	26,215	46.1	～100万円	1,997	3.5
～20両	12,845	22.6	～20人	14,096	24.8	～300万円	8,710	15.3
～30両	5,908	10.4	～30人	6,496	11.4	～500万円	6,629	11.7
～50両	4,634	8.1	～50人	4,948	8.7	～1,000万円	19,339	34.0
～100両	2,886	5.1	～100人	3,476	6.1	～3,000万円	14,034	24.7
～200両	821	1.4	～200人	1,252	2.2	～5,000万円	2,373	4.2
～500両	207	0.4	～300人	239	0.4	～1億円	1,026	1.8
501両～	50	0.1	～1,000人	124	0.2	～3億円	241	4.2
			1,001人～	35	0.1	3億円～ その他	201	0.4
							2,331	4.1

従業員数300人超かつ資本金3億円超の事業者数………50社

(注) 国土交通省自動車局貨物課調べ。

(5) トラック事業の営業収入の推移

(単位：億円)

年 度	トラック事業の営業収入
昭和55	50,266
60	72,521
平成 2	104,214
7	120,571
8	119,061
9	121,586
10	117,728
11	113,484
12	113,332
13	110,754
14	114,818
15	122,075
16	130,717
17	136,046
18	142,989
19	141,605
20	130,073
21	113,367
22	122,437
23	148,555
24	143,685
25	156,126
26	145,449
27	158,986

(注)国土交通省自動車局貨物課調べ。

(6) トラック車両数の推移

年度	一般トラック 車両数			特定トラック 車両数	計
	特 積 (運行車のみ)	一般 (特積(運行車)・ 霊柩を除く)	霊柩		
平 9	26,311	1,295,058	8,844	10,100	1,340,313
10	21,738	1,260,934	9,410	9,035	1,301,117
11	20,538	1,266,558	10,122	8,689	1,305,907
12	37,249	1,276,059	10,643	8,344	1,332,295
13	35,857	1,288,774	11,091	7,753	1,343,475
14	38,757	1,261,329	11,595	7,786	1,319,467
15	24,757	1,290,876	12,017	7,034	1,334,684
16	15,398	1,320,875	12,569	6,574	1,355,416
17	15,709	1,340,805	12,534	5,944	1,374,992
18	15,554	1,352,992	13,396	5,507	1,387,449
19	15,876	1,357,537	13,636	5,366	1,392,415
20	13,826	1,337,183	13,774	4,830	1,369,613
21	13,554	1,318,616	13,879	4,363	1,350,412
22	13,639	1,307,857	14,121	4,099	1,339,716
23	13,570	1,301,913	14,354	3,943	1,333,780
24	14,213	1,306,561	14,777	3,972	1,339,523
25	15,424	1,317,551	14,909	3,865	1,351,749
26	12,899	1,326,678	14,942	3,709	1,358,228
27	12,645	1,342,419	15,287	3,425	1,373,776
28	12,244	1,318,474	15,604	3,360	1,349,862

(注) 1 国土交通省自動車局貨物課調べ。

2 特種(殊)車、軽自動車を除く。

(7) トラックの走行キロ当たり原価の推移

(単位：円)

区分 年度	一 般 ト ラ ッ ク				
	合 計	営 業 費			営 業 外 費 用
		小 計	人 件 費	そ の 他	
平 5	388.16	380.59	173.88	206.71	7.57
6	380.01	372.84	167.66	205.18	7.17
7	433.69	427.76	180.55	247.21	5.93
8	437.65	432.19	180.63	251.56	5.45
9	446.70	441.25	183.24	258.01	5.45
10	410.32	403.36	166.97	236.39	6.96
11	441.56	436.56	174.32	262.24	5.00
12	469.12	464.46	180.65	283.81	4.66
13	443.62	439.24	171.82	267.42	4.38
14	451.22	447.37	168.71	278.66	3.85
15	448.81	445.32	161.12	284.20	3.49
16	481.09	477.79	163.11	314.68	3.30
17	437.40	434.07	149.97	284.10	3.33
18	477.74	474.68	157.60	317.08	3.05
19	490.49	487.32	159.37	327.95	3.17
20	519.37	515.83	170.22	345.61	3.54
21	466.74	463.62	160.53	303.10	3.12
22	500.33	497.54	160.61	336.93	2.79
23	508.93	506.24	159.91	346.33	2.69
24	490.75	488.27	159.25	329.02	2.48
25	501.07	498.66	161.85	336.81	2.40
26	523.08	520.76	156.39	364.37	2.33
27	518.40	516.27	158.44	357.83	2.13

(注)「自動車運送事業経営指標」国土交通省自動車局による。

(8) 営業用トラックと自家用トラックの比較（平成28年度）

営業用トラックと自家用トラックを比較したものが下表である。営業用トラックの輸送効率は自家用に比して高い。

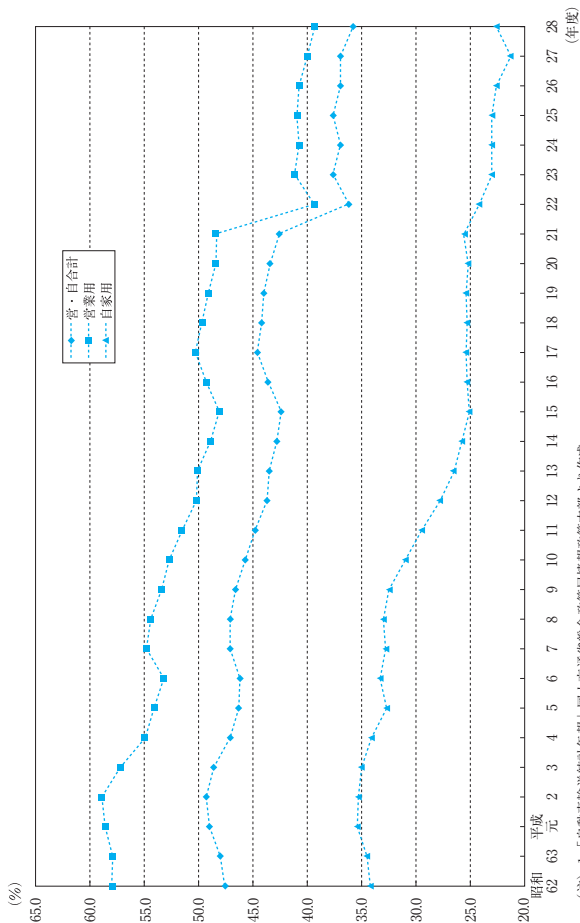
項目	営業用	自家用
車 両 数	1,113千両 (18.5%)	4,917千両 (81.5%)
輸 送 ト ン 数	2,999百万トン (68.8%)	1,359百万トン (31.2%)
輸 送 ト ン キ ロ	1,804億トンキロ (85.9%)	295億トンキロ (14.1%)
実働1日1車当たり走行キロ	200.7km	116.9km
トン当たり平均輸送キロ	59.2km	23.0km

(注) 1 「自動車保有車両数」自動車検査登録情報協会、「自動車輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報政策本部より作成。なお、自動車輸送統計年報については、平成22年度から、自家用貨物自動車のうち軽自動車を調査対象から除外する等調査方法が変更された。

2 () 内の数字は営業用、自家用それぞれの割合である。

3 軽自動車を除く。

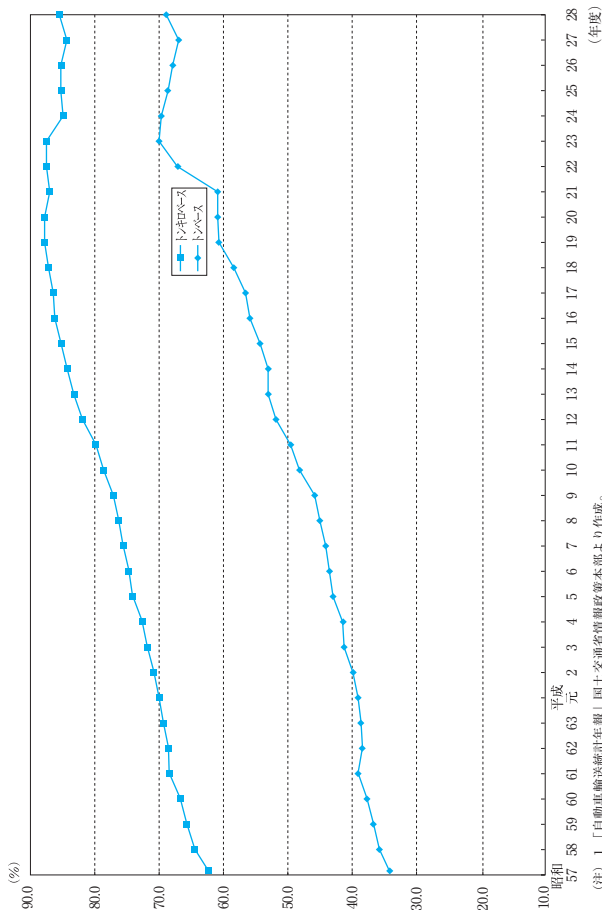
(9) トラック積載効率の推移



(注) 1 「自動車輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報政策本部より作成。
 なお、平成22年度から、軽自動車のうち軽自動車用貨物自動車から除外する等調査方法を変更しているため、平成21年度以前と連続しない。

2 積載効率 = 輸送トンキロ / 能力トンキロ

(10) トラック輸送量における営業用分担率の推移



(注) 1 「自動車輸送統計年報」国土交通省情報政策本部より作成。
 なお、平成22年度から、自家用貨物自動車のうち軽自動車を調査対象から除外する等調査方法が変更された。
 2 軽自動車を含む。

(11) トラック輸送原単位表(平成28年度)

項 目	単位	営業用		自家用	
		普通車	小型車	普通車	小型車
1 トン当たり平均輸送キロ	km	59.15	26.41	23.04	18.72
実働1日1車当たり走行キロ	km	200.66	101.27	116.85	170.77
実働1日1車当たり輸送トン数	t	11.46	1.40	6.32	0.74
実働1日1車当たり輸送回数	回	3.09	2.54	2.37	1.76
実 働 率	%	67.33	55.20	27.98	18.72
実 車 率	%	66.34	68.00	43.76	21.83

(注)「自動車輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報政策本部より作成。
 なお、平成22年度から、自家用貨物自動車のうち軽自動車を調査対象から除外する等調査方法が変更された。

<MEMO欄>

2. 鉄 道

(1) 鉄道貨物輸送量・営業収入の推移

(ア) JR貨物

年 度		昭和 50	60	平成 7	12	23	24	25	26	27	28
項 目											
コ ン テ ナ	輸 送 量	ト ン 数 (百万トン) 指 数	12	12	21	21	20	21	21	22	22
			100	100	175	175	167	175	175	183	183
	指 数	ト ン キ ロ (億トンキロ) 指 数	94	107	192	185	180	187	193	199	197
			100	114	204	197	191	199	205	212	210
	収 入 指	入 円 指 数	573	701	1,202	1,049	992	1,013	1,042	1,093	1,092
			100	122	210	183	173	177	182	191	191
車 扱	輸 送 量	ト ン 数 (百万トン) 指 数	130	56	31	19	10	9	9	9	9
			100	43	24	15	8	7	7	7	7
	指 数	ト ン キ ロ (億トンキロ) 指 数	372	109	55	34	18	15	14	13	13
			100	29	15	9	5	4	3	3	3
	収 入 指	入 円 指 数	1,734	1,081	509	266	137	111	102	91	95
			100	62	29	15	8	6	5	5	5
計	輸 送 量	ト ン 数 (百万トン) 指 数	142	69	52	40	30	30	30	31	31
			100	49	37	28	21	21	21	22	22
	指 数	ト ン キ ロ (億トンキロ) 指 数	466	216	247	219	199	202	207	212	210
			100	46	53	47	43	43	44	45	45
	収 入 指	入 円 指 数	2,307	1,781	1,711	1,315	1,129	1,124	1,144	1,184	1,187
			100	77	74	57	49	49	50	51	51

(注) 1 日本国有鉄道資料(昭和50～60年度)、日本貨物鉄道株資料(平成7年～27年度)により作成。

2 下段は指数(昭和50年=100)である。

3 単位未満四捨五入

輸送機関別輸送動向(鉄道)

(イ) 民営鉄道

年 度 項 目		昭和 60	平成 7	12	22	23	24	25	26	27	
コ ン テ ナ	輸 送 量	ト ン 数 (千 トン) 指 数	443 28	1,562 100	2,189 140	2,687 172	2,260 145	2,668 170	2,713 174	2,682 172	2,676 171
		ト ン キ ロ (千トンキロ) 指 数		15,432 100	17,366 113	24,767 160	24,623 160	24,505 159	24,672 160	24,282 157	24,185 157
	収 入 指	(百 万 円) 数	359 27	1,340 100	1,666 124	2,041 152	1,713 128	1,972 147	2,026 151	2,008 150	2,060 154
車 扱	輸 送 量	ト ン 数 (千 トン) 指 数	30,346 122	24,809 100	17,465 70	10,158 41	9,864 40	9,883 40	10,661 43	10,649 43	9,970 40
		ト ン キ ロ (千トンキロ) 指 数		383,374 100	262,771 69	140,794 37	124,186 32	142,267 37	146,221 38	158,189 41	145,834 38
	収 入 指	(百 万 円) 数	19,874 151	13,157 100	8,235 63	4,331 33	3,867 29	4,289 33	4,542 35	4,445 34	4,312 33
計	輸 送 量	ト ン 数 (千 トン) 指 数	30,789 121	25,489 100	19,654 77	12,845 50	12,125 48	12,552 49	13,375 52	13,331 52	12,646 50
		ト ン キ ロ (千トンキロ) 指 数	509,170 128	398,806 100	280,137 70	165,563 42	148,810 37	166,773 42	170,893 43	182,471 46	170,019 43
	収 入 指	(百 万 円) 数	20,226 105	14,967 100	9,901 66	6,372 43	5,581 37	6,262 42	6,569 44	6,453 43	6,372 43

(注) 1 「鉄道輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報管理部及び「鉄道統計年報」国土交通省鉄道局より作成。
2 下段は、指数（平成7年度＝100）である。

(2) J R 貨物主要品目別輸送量の推移

(単位：万トン・単位未満四捨五入)

品 目	年 度	平成 7	12	21	22	23	24	25	26	27	28
石 油		1,189	994	723	719	714	643	639	581	579	594
石 灰 石		448	71	67	61	62	64	68	65	63	65
セ メ ン ト		579	258	62	67	61	69	77	78	75	80
石 炭		65	28	16	16	18	16	17	17	14	14
化 学 肥 料		0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
化 学 薬 品		129	66	14	16	11	15	14	14	14	15
鉱 石 類		25	21	18	19	17	18	19	19	18	20
紙		144	86	24	19	13	—	—	—	—	—
米		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
飼 料		0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
鉄 鋼		11	2	—	—	—	—	—	—	—	—
酒 類		0	0	—	—	—	—	—	—	—	—
木 材		29	17	—	—	—	—	—	—	—	—
自 動 車 類		54	—	0	0	0	0	0	0	0	—
バ ル ブ		6	2	—	—	—	—	—	—	—	—
砂 利 ・ 砂		7	0	4	4	2	—	—	—	—	—
果 物 類		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
鮮 魚 ・ 冷 凍 魚		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
そ の 他		463	397	141	130	124	122	115	103	103	107
車 扱 計		3,152	1,943	1,070	1,051	1,022	947	949	877	866	895
コ ン テ ナ 計		2,058	2,068	2,036	2,048	1,962	2,052	2,152	2,154	2,212	2,199
合 計		5,210	4,011	3,106	3,099	2,984	2,999	3,101	3,031	3,078	3,094

(注) 1 日本貨物鉄道(株)資料により作成。

2 コンテナ、車扱の計が合計とは一致しないのは、端数処理(四捨五入)による。

(3) JR貨物経営成績の推移

(単位：億円)(単位未満切捨)

年度 項目	昭和 62年度 決算	平成 10年度 決算	11年度 決算	12年度 決算	13年度 決算	14年度 決算	15年度 決算	16年度 決算	17年度 決算	18年度 決算
経常損益の部 (営業損益の部)										
営業収益	1,727	1,737	1,644	1,602	1,607	1,574	1,657	1,616	1,647	1,637
営業費	1,615	1,779	1,647	1,598	1,581	1,547	1,618	1,582	1,612	1,600
営業利益	111	△ 41	△ 3	4	25	26	38	34	35	36
(営業外損益の部)										
営業外収益	12	20	8	5	4	4	9	6	5	6
営業外費用	64	51	42	36	27	25	28	27	26	28
経常利益	59	△ 72	△ 37	△ 26	2	5	19	13	14	15

年度 項目	19年度 決算	20年度 決算	21年度 決算	22年度 決算	23年度 決算	24年度 決算	25年度 決算	26年度 決算	27年度 決算	28年度 決算
経常損益の部 (営業損益の部)										
営業収益	1,671	1,615	1,522	1,536	1,529	1,498	1,524	1,518	1,555	1,546
営業費	1,634	1,626	1,537	1,499	1,493	1,461	1,459	1,466	1,470	1,437
営業利益	37	△ 11	△ 15	37	36	37	64	52	85	109
(営業外損益の部)										
営業外収益	7	10	5	8	6	5	6	13	4	7
営業外費用	32	35	37	41	41	38	36	33	30	27
経常利益	12	△ 36	△ 46	3	1	4	34	32	59	88

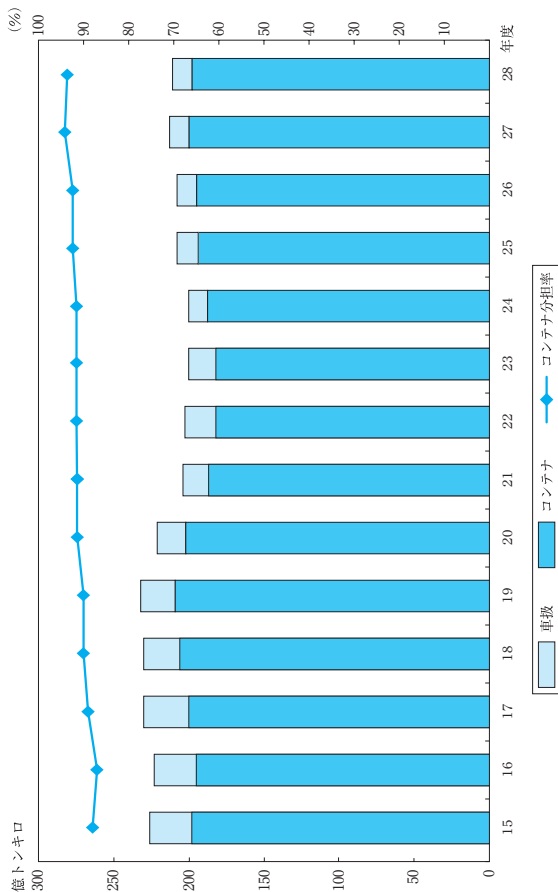
(注) 日本貨物鉄道(株)資料により作成。

(4) JR貨物新規投入車両数等の推移

	S 62年度	H 23年度	H 24年度	H 25年度	H 26年度	H 27年度	H 28年度
機関車	—	6	13	14	12	24	8
貨車	4	170	252	178	178	209	413
コンテナ	3,021	3,204	3,326	5,335	3,821	4,064	4,064

(注) 日本貨物鉄道(株)資料による。

(5) JR貨物のコンテナ分担率の推移(トンキロベース)



(6) J R 貨物ダイヤ改正内容比較

単位	時期	昭和 61. 11 改 正	63. 3 改 正	平成 元. 3 改 正	2. 3 改 正	3. 3 改 正	4. 3 改 正	5. 3 改 正	6. 12 改 正	8. 3 改 正	9. 3 改 正
貨物取扱駅	駅	304	364	366	364	360	360	356	353	353	351
貨物列車本数	本	846	836	864	889	910	906	884	889	798	798
貨物列車 設定キロ	千km	209	222	234	251	254	254	252	252	244	242

単位	時期	平成 10. 10 改 正	12. 3 改 正	14. 3 改 正	15. 10 改 正	16. 3 改 正	17. 3 改 正	18. 3 改 正	19. 3 改 正	20. 3 改 正	21. 3 改 正
貨物取扱駅	駅	343	324	314	308	306	305	303	263	263	259
貨物列車本数	本	744	737	713	692	683	672	633	622	599	590
貨物列車 設定キロ	千km	237	234	234	225	225	226	221	216	219	221

単位	時期	平成 22. 3 改 正	23. 3 改 正	24. 3 改 正	25. 3 改 正	26. 3 改 正	27. 3 改 正	28. 3 改 正	29. 3 改 正
貨物取扱駅	駅	256	253	253	254	252	245	248	243
貨物列車本数	本	581	563	514	494	487	477	478	456
貨物列車 設定キロ	千km	219	216	210	198	195	194	192	191

(注)日本貨物鉄道(株)資料により作成。

<MEMO欄>

3. 海 運

(1) 内航海運

① 内航貨物輸送量の推移(トンベース、トンキロベース)

区分 年度	トン数 (千トン)	指数 (トン)	トンキロ (百万トンキロ)	指数 (トンキロ)
昭和40	179,645	100	80,635	100
50	452,054	252	183,579	228
60	452,385	252	205,818	255
平成 5	528,841	294	233,526	290
14	497,251	277	235,582	292
15	445,544	248	218,191	271
16	440,252	245	218,833	271
17	426,145	237	211,576	262
18	416,644	232	207,849	258
19	409,694	228	202,962	252
20	378,705	211	187,859	233
21	332,175	185	167,315	207
22	366,734	204	179,898	223
23	360,983	201	174,900	217
24	365,992	204	177,791	220
25	378,334	211	184,860	229
26	369,302	206	183,120	227
27	365,486	203	180,381	224
28	364,485	203	180,438	224

(注) 1. 国土交通省「内航船舶輸送統計年表」より作成。

2. 昭和40年度を基準年(指数:100)とする。

輸送機関別輸送動向(海運)

② 主要品目別内航貨物輸送量の推移(トンベース、トンキロベース)

輸送トン数(千トン)

品 目	平成 19年度	平成 20年度	平成 21年度	平成 22年度	平成 23年度	平成 24年度	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度
石 炭	10,981	9,675	8,042	12,068	12,486	12,637	14,160	13,895	13,165	14,271
鉄 鋼	51,698	46,069	39,056	45,447	41,703	41,043	42,116	41,593	39,621	40,781
石 灰 石	36,761	33,759	28,482	32,417	33,030	33,645	35,807	34,848	34,241	32,827
砂 利・砂・石材	36,402	23,430	18,597	21,360	18,877	18,653	20,308	21,750	22,787	20,801
セ メ ン ト	40,811	38,837	31,832	34,085	33,760	35,873	38,891	37,000	35,110	34,934
石 油 製 品	106,216	99,201	89,604	88,944	90,725	92,640	89,209	86,850	86,141	79,171
そ の 他	136,822	127,736	116,562	132,413	130,402	131,501	137,843	133,366	134,417	141,698
合 計	409,694	378,705	332,175	366,734	360,983	365,992	378,334	369,302	365,486	364,485

輸送トンキロ(百万トンキロ)

品 目	平成 19年度	平成 20年度	平成 21年度	平成 22年度	平成 23年度	平成 24年度	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度
石 炭	3,497	3,373	3,132	2,567	2,880	2,831	2,803	2,423	2,142	2,199
鉄 鋼	36,179	23,671	19,747	23,012	20,841	20,556	21,523	20,965	19,047	19,570
石 灰 石	13,864	12,736	10,390	12,764	13,183	13,168	14,200	13,833	13,631	12,213
砂 利・砂・石材	6,046	5,639	4,519	5,549	4,925	5,580	6,429	7,006	6,153	5,840
セ メ ン ト	30,873	19,718	16,449	16,831	17,532	18,640	19,912	18,676	17,750	17,641
石 油 製 品	47,646	44,005	41,564	41,359	40,166	40,160	39,286	42,011	42,280	39,767
そ の 他	84,857	78,717	71,514	77,816	75,373	76,856	80,707	78,206	79,377	83,207
合 計	202,962	187,859	167,315	179,898	174,900	177,791	184,859	183,120	180,380	180,438

出所：国土交通省「内航船舶輸送統計年報」による。

(注) 単位未満の端数については四捨五入したため、合計と内計とは一致しない場合がある。

③ 内航船腹量の推移(隻数、総トン)

年 度	貨 物 船			土・砂利・ 石材専用船		セメント 専用船	
	西暦	隻数	総トン	隻数	総トン	隻数	総トン
平成13年度	2001	4,110	1,555,867	998	744,316	185	446,150
平成14年度	2002	3,879	1,534,105	921	713,877	177	437,473
平成15年度	2003	3,813	1,580,139	809	593,626	167	428,374
平成16年度	2004	3,769	1,555,443	731	497,790	164	408,812
平成17年度	2005	3,764	1,572,143	661	425,943	156	399,385
平成18年度	2006	3,775	1,723,862	617	383,069	153	394,584
平成19年度	2007	3,767	1,729,578	561	344,917	154	394,713
平成20年度	2008	3,697	1,745,958	517	313,929	155	396,586
平成21年度	2009	3,596	1,711,142	481	277,814	150	393,443
平成22年度	2010	3,547	1,699,440	438	261,441	141	368,331
平成23年度	2011	3,482	1,723,289	408	249,206	140	369,200
平成24年度	2012	3,463	1,725,280	387	239,254	139	360,879
平成25年度	2013	3,445	1,746,235	374	231,178	141	384,561
平成26年度	2014	3,449	1,780,643	367	229,077	144	404,204
平成27年度	2015	3,438	1,819,421	353	222,536	145	414,547
平成28年度	2016	3,460	1,868,740	350	223,184	140	394,740

(注) 1. 各年度末現在

2. 国土交通省海事局資料により作成

自動車専用船		油送船		特殊タンク船		合 計	
隻数	総トン	隻数	総トン	隻数	総トン	隻数	総トン
53	207,540	1,251	778,551	421	222,116	7,018	3,954,540
49	197,871	1,166	746,911	401	210,357	6,593	3,840,594
45	182,528	1,145	732,011	385	207,272	6,364	3,723,950
44	178,960	1,141	733,754	378	209,983	6,254	3,584,742
40	163,868	1,128	743,095	368	207,071	6,117	3,511,505
36	150,228	1,114	748,373	361	206,805	6,056	3,606,920
33	142,687	1,089	772,106	352	202,456	5,956	3,586,456
30	130,271	1,065	774,146	345	204,706	5,809	3,565,594
23	104,809	1,028	778,642	331	199,491	5,609	3,465,341
22	103,582	991	746,044	330	207,819	5,469	3,386,657
20	96,168	985	852,769	322	211,121	5,357	3,501,753
20	96,168	980	938,733	313	206,033	5,302	3,566,347
18	91,851	971	956,359	300	198,841	5,249	3,609,025
18	88,678	961	983,285	296	200,382	5,235	3,686,269
16	73,162	942	977,179	289	197,678	5,183	3,704,523
16	72,884	940	944,100	290	196,607	5,196	3,700,255

3. 内外航併用船及び港運併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰にかかわる石油製品用認可船を除く。

④ 長距離フェリーの航路の輸送量の推移

区 分			24年度	25年度
航路	航路距離	数離数	25年4月1日現在 11航路 8,420km 35隻	26年4月1日現在 11航路 8,420km 35隻
区 分			輸送実績	輸送実績
自動車航送台数	普通トラック他		1,130 757	1,189 763
	計		1,887	1,952
	8トントラック換算計		1,450	1,506
自動車航送台キロ	普通トラック他		730 473	820 517
	計		1,203	1,337
	8トントラック換算計		931	1,036
旅客	輸送人員		2,187 1,224,488	2,262 1,372,758

(注) 1 国土交通省海事局調べ。

2 8トントラック換算は、乗用車2.5台を1台としたものである。

26年度	27年度	28年度
27年4月1日 現在 11航路 8,341km 35隻	28年4月1日 現在 11航路 8,341km 35隻	29年4月1日 現在 11航路 8,341km 35隻
輸送実績	輸送実績	輸送実績
千台 1,165 710	千台 1,162 732	千台 1,227 741
1,875	1,894	1,968
1,459	1,466	1,535
百万台キロ 741 437	百万台キロ 735 450	百万台キロ 779 454
1,178	1,185	1,233
922	922	968
千人 2,144 1,188,495 千人キロ	千人 2,374 1,307,666 千人キロ	千人 2,354 1,296,824 千人キロ

⑤ 内航海運事業者数の推移

業種		年度別	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
許可事業者	運送業		664	652	647	641	637	633
	貸渡業		1,567	1,513	1,450	1,395	1,344	1,317
	休止等事業者数		217	215	233	222	237	228
	計		2,448	2,380	2,330	2,258	2,218	2,178
	(実事業者数)		{2,231}	{2,165}	{2,097}	{2,036}	{1,981}	{1,950}
届出事業者	運送業		889	899	888	877	873	871
	貸渡業		208	183	180	185	186	183
	休止等事業者数		243	245	243	235	233	234
	計		1,340	1,327	1,311	1,297	1,292	1,288
	(実事業者数)		{1,097}	{1,082}	{1,068}	{1,062}	{1,059}	{1,054}
合計	運送業		1,553	1,551	1,535	1,518	1,510	1,504
	貸渡業		1,775	1,696	1,630	1,580	1,530	1,500
	休止等事業者数		460	460	476	457	470	462
	計		3,788	3,707	3,641	3,555	3,510	3,466
	(実事業者数)		{3,328}	{3,247}	{3,165}	{3,098}	{3,040}	{3,004}

(注) 1 国土交通省海事局資料により作成

2 許可事業者(平成17年度より登録)とは、総トン数100トン以上又は長さ30m以上の船舶により、内航運送業又は内航船舶貸渡業を営む事業者をいい、届出事業者とは、許可事業者以外の内航海運業者をいう。

3 {} 内は休止等事業者を除いた実海運事業者である。

⑥ 内航海運業の資本金別登録事業者数

区 分		個人	1,000万円未満	1,000万円以上5,000万円未満	5,000万円以上3億円未満	3億円以上5億円未満	5億円以上	計
運送業	事業者数	20	113	323	104	25	48	633
	構成比(%)	3.2	17.9	51.0	16.4	3.9	7.6	100
船舶貸渡業	事業者数	108	515	592	60	22	20	1317
	構成比(%)	8.2	39.1	45.0	4.6	1.7	1.5	100

(注) 1 国土交通省海事局資料により作成

(注) 2 2017年3月31日現在

(注) 3 休止等事業者を除く

⑦ 船種別船令構成の推移

(単位：千総トン)

船種	年月日 船令区分	8. 3. 31		13. 3. 31		27. 3. 31		28. 3. 31		29. 3. 31	
		総トン	構成比	総トン	構成比	総トン	構成比	総トン	構成比	総トン	構成比
貨物船	合計	2,309	100.0	2,257	100.0	2,098	100.0	2,116	100.0	2,165	100.0
	(0～7年未満)	863	37.4	730	32.3	380	18.1	423	20.0	470	21.7
	(7～14年未満)	722	31.3	946	41.9	559	26.6	542	25.6	477	22.0
	(14年以上)	724	31.3	581	25.7	1,159	55.3	1,151	54.4	1,218	56.2
セメント専用船	合計	441	100.0	151	100.0	404	100.0	415	100.0	395	100.0
	(0～7年未満)	139	31.5	18	26.2	82	20.3	106	25.6	107	27.0
	(7～14年未満)	106	24.0	63	36.1	47	11.6	40	9.6	40	10.1
	(14年以上)	196	44.5	70	37.7	275	68.1	269	64.8	248	62.9
油送船	合計	1,016	100.0	798	100.0	983	100.0	977	100.0	944	100.0
	(0～7年未満)	536	52.8	198	24.8	452	46.0	401	41.0	338	35.8
	(7～14年未満)	329	32.3	495	62.0	249	25.3	284	29.1	286	30.3
	(14年以上)	151	14.9	105	13.2	282	28.7	292	29.9	319	33.8
タンク特殊船	合計	265	100.0	227	100.0	201	100.0	197	100.0	197	100.0
	(0～7年未満)	95	35.9	69	30.4	56	29.1	55	28.0	49	25.0
	(7～14年未満)	82	30.9	80	35.2	42	18.5	45	22.7	49	24.9
	(14年以上)	88	33.2	78	34.4	103	52.4	97	49.3	98	50.1
合計	合計	4,031	100.0	3,733	100.0	3,686	100.0	3,704	100.0	3,700	100.0
	(0～7年未満)	1,633	40.5	1,115	29.9	970	26.3	985	26.6	964	26.1
	(7～14年未満)	1,239	30.7	1,684	45.1	897	24.3	910	24.6	852	23.0
	(14年以上)	1,159	28.8	934	25.0	1,819	49.4	1,809	48.8	1,884	50.9

(注) 1 国土交通省海事局資料により作成。

2 船齢不詳の船舶を除く。

3 貨物船には自動車専用船及び土・砂利・石材専用船を含む。

(2) 外航海運

① 我が国商船隊による外航貨物輸送量の推移

年 度	合 計	輸 出				計
		計	一般貨物船		油送船	
			定 期	不定期		
昭40	134,512	10,213	6,368	3,446	400	118,144
45	364,688	22,364	9,887	12,311	166	310,010
50	526,982	34,074	10,116	23,136	822	415,567
55	540,552	40,884	12,257	27,572	1,054	425,138
60	546,156	42,842	10,528	30,339	1,975	400,697
平11	739,234	39,164	10,650	22,679	5,835	530,412
12	739,337	34,950	11,257	19,557	4,146	538,875
13	706,463	33,764	9,802	19,595	4,366	514,588
14	701,092	36,356	10,948	21,094	4,313	506,015
15	772,057	38,869	11,497	21,941	5,431	554,937
16	776,099	41,971	12,846	24,115	5,010	547,602
17	777,869	45,403	15,390	22,642	7,371	529,239
18	803,051	54,697	14,830	33,426	6,440	503,152
19	833,217	56,702	14,348	36,247	6,107	527,467
20	866,453	47,781	12,717	27,829	7,235	547,888
21	823,851	44,963	10,936	25,073	8,954	457,996
22	819,075	44,758	11,320	26,576	6,862	465,898
23	966,697	51,863	12,891	30,414	8,558	535,977
24	1,001,130	50,414	11,089	33,931	5,394	530,855
25	1,026,983	52,001	10,154	34,130	7,717	540,872
26	1,035,239	58,431	12,789	37,361	8,282	535,244
27	1,056,144	60,802	16,583	38,339	5,881	544,702
28	1,018,441	65,911	12,971	43,515	9,425	513,114

- (注) 1 国土交通省海事局外航課調べ。
 2 外国用船による輸送量を含む。
 3 三国間とは本邦以外の諸港間の輸送をいう。

輸送機関別輸送動向(海運)

(単位：千トン)

輸 入			三 国 間			
一般貨物船		油送船	計	一般貨物船		油送船
定 期	不定期			定 期	不定期	
9,057	50,508	68,581	6,153	1,199	1,195	3,759
10,919	155,370	143,721	32,314	2,136	11,674	18,504
7,505	210,144	197,918	77,341	1,618	25,135	50,588
7,391	224,277	193,469	74,530	3,015	42,756	28,760
8,475	229,874	162,348	102,618	5,187	62,943	34,487
11,925	317,511	200,976	169,748	24,320	88,792	56,636
11,362	337,189	190,324	165,542	26,286	86,471	52,785
11,153	324,699	178,731	158,116	27,593	82,718	47,805
11,765	318,002	176,249	158,721	33,756	75,978	48,987
12,124	359,788	183,025	178,251	38,479	84,393	55,379
13,426	350,836	183,340	186,526	42,269	89,003	55,255
16,256	339,119	173,863	203,225	55,876	93,913	53,425
18,291	333,937	150,924	245,203	79,949	109,077	56,177
18,324	322,063	187,080	249,048	81,924	117,901	49,223
21,173	350,791	175,924	270,784	87,797	131,314	51,673
13,426	292,415	147,778	320,892	91,342	168,206	61,344
19,565	298,379	147,954	308,419	115,716	148,553	44,150
21,068	333,820	181,089	378,857	105,353	206,489	67,015
23,878	331,218	175,759	419,861	122,695	239,462	57,703
22,135	356,644	162,093	434,111	122,021	263,259	48,831
28,579	351,107	155,558	441,563	135,109	268,515	37,939
28,782	360,070	155,850	450,639	125,769	291,354	33,516
28,645	342,018	142,451	439,416	123,198	277,285	38,934

4 平成12年以降は暦年（1月～12月）の数値である。

5 端数処理のため末尾の数字が合わない場合がある。

輸送機関別輸送動向(海運)

② 主要品目別外航貨物輸送量の推移(トンベース、金額ベース)

		平成20年		平成21年		平成22年		平成23年	
		数量(千トン)	金額(億円)	数量(千トン)	金額(億円)	数量(千トン)	金額(億円)	数量(千トン)	金額(億円)
	輸 入 出 合 計	970,091	1,139,660	832,508	719,866	915,449	845,198	902,516	911,406
輸出	総 計	153,918	548,427	143,646	355,753	156,408	438,135	149,802	434,010
	鉄 鋼	36,701	42,915	33,261	26,933	42,031	34,813	39,923	34,802
	セ メ ン ト	10,921	357	10,709	344	10,297	294	9,787	266
	機 械 類	15,971	171,061	10,029	106,607	13,310	140,738	13,623	148,026
	乗 用 自 動 車	8,335	119,387	4,352	57,928	5,762	78,875	5,347	69,302
	電 気 製 品	1,634	48,224	1,244	34,573	1,398	40,118	1,379	40,313
	プラスチック	5,966	19,215	6,099	15,773	6,038	17,476	6,014	18,723
	肥 料	791	231	656	90	852	126	794	160
	そ の 他	73,599	147,037	77,296	113,505	76,720	125,695	72,935	122,418
輸入	総 計	816,173	591,234	688,862	364,113	759,041	407,063	752,714	477,396
	乾 貨 物 計	507,300	349,921	410,306	243,429	471,440	255,488	456,934	285,261
	鉄 鉱 石	140,351	13,683	105,471	8,110	134,317	13,566	128,399	17,079
	石 炭	191,671	30,505	161,811	20,569	184,560	21,107	175,239	24,592
	燐 鉱 石	776	288	479	205	310	61	502	104
	塩 塩	9,013	438	7,545	532	7,567	536	7,036	381
	銅 鉱	4,941	10,392	4,776	7,678	5,355	10,579	4,387	9,168
	ニ ッ ケ ル 鉱	4,142	494	3,586	210	4,519	326	3,653	283
	ボーキサイト	2,073	138	1,175	77	1,158	83	992	63
	木 材	7,900	3,898	6,129	2,585	7,128	3,000	7,383	3,154
	パ ル プ	2,013	1,580	1,687	966	1,839	1,297	1,912	1,312
	チ ッ プ	14,722	3,039	10,478	1,979	12,118	2,194	11,787	2,120
	小 麦	5,781	3,393	4,703	1,351	5,476	1,460	6,214	2,158
	米	597	430	671	587	664	453	742	466
	大 麦・裸 麦	1,295	601	1,391	275	1,418	295	1,313	353
	とうもろこし	16,460	5,776	16,294	3,517	16,188	3,463	15,285	4,264
	大 豆	3,711	2,448	3,390	1,633	3,456	1,606	2,831	1,443
	機 械 機 器	6,291	70,779	4,532	48,751	4,795	49,336	6,369	63,075
	そ の 他	95,563	202,039	76,188	144,402	80,572	146,126	82,890	155,246
	液 体 貨 物 計	312,643	243,759	278,536	120,686	287,601	151,575	295,780	192,135
	原 油	205,055	162,620	179,991	75,638	181,358	94,013	176,503	114,041
	L N G	69,263	46,525	64,552	28,272	70,008	34,718	78,532	47,872
	L P G	13,657	12,076	12,248	5,916	12,144	7,796	12,474	8,915
	重 油	5,941	4,572	2,625	1,080	2,867	1,385	5,180	3,290
	そ の 他	18,727	17,966	19,140	9,780	21,224	13,663	23,091	18,017

(注) 1. 数量は財務省貿易統計をもとに国土交通省海事局で重量に換算したもの。

金額は財務省貿易統計による。

2. 航空貨物及び輸出入船舶を除く。

3. 端数処理のため末尾の数字が合わない場合がある。

輸送機関別輸送動向(海運)

平成24年		平成25年		平成26年		平成27年		平成28年	
数量(千トン)	金額(億円)	数量(千トン)	金額(億円)	数量(千トン)	金額(億円)	数量(千トン)	金額(億円)	数量(千トン)	金額(億円)
960,111	1,029,352	973,390	1,158,346	958,587	1,208,794	946,713	1,121,048	935,219	967,491
161,071	476,855	167,315	523,498	163,215	540,229	168,977	545,750	167,661	498,370
42,104	34,804	43,059	37,761	41,689	39,395	41,263	36,501	40,818	28,261
9,730	292	8,767	330	9,085	383	10,196	479	11,551	425
14,353	167,749	13,614	176,205	13,963	183,420	13,268	182,847	12,633	169,328
5,799	77,568	5,728	89,266	5,597	93,619	5,722	104,007	5,796	99,688
1,503	47,784	1,491	51,066	1,514	52,292	1,433	52,130	1,462	48,571
5,731	17,609	5,754	19,374	5,823	20,565	6,075	20,881	6,095	19,324
711	156	712	148	648	120	607	136	457	107
81,140	130,893	88,190	149,348	84,896	150,435	90,413	148,770	88,849	132,666
799,040	552,497	806,075	634,848	795,372	668,565	777,736	575,298	767,559	469,121
487,156	335,530	498,426	385,182	499,081	414,587	488,980	414,585	486,252	366,445
131,097	15,262	135,820	16,804	136,379	16,836	130,955	11,243	130,018	8,014
185,152	23,206	191,544	23,073	188,409	20,855	190,644	19,743	189,732	16,652
379	85	363	90	313	75	293	77	244	53
8,027	668	7,780	468	7,009	454	7,115	482	7,320	448
5,136	9,170	4,992	10,046	5,084	10,458	4,816	9,460	5,142	8,281
4,685	276	4,963	315	4,612	395	4,395	357	3,748	200
736	55	536	48	233	30	38	15	35	10
7,257	3,230	8,227	4,586	7,156	4,298	6,460	3,951	6,854	3,667
1,858	1,149	1,777	1,349	1,783	1,495	1,715	1,595	1,660	1,283
11,136	2,022	11,015	2,180	11,656	2,396	11,904	2,687	11,900	2,325
5,970	1,720	6,199	2,222	5,759	2,085	5,531	2,000	5,447	1,480
630	373	692	480	669	464	688	614	686	478
1,319	329	1,324	429	1,241	382	1,111	354	1,162	284
14,891	4,090	14,401	4,636	15,035	4,084	14,708	3,916	15,342	3,331
2,727	1,445	2,762	1,838	2,828	1,939	3,243	2,062	3,131	1,660
7,756	80,705	7,805	99,660	8,222	111,700	7,633	114,796	7,634	103,968
98,400	191,745	98,226	216,960	102,693	236,641	97,732	241,234	96,200	214,312
311,884	216,967	307,650	249,666	296,291	253,978	288,755	160,713	281,306	102,676
180,147	122,441	178,861	142,448	168,783	138,708	164,743	81,546	164,262	55,171
87,314	60,637	87,491	70,590	88,506	78,509	85,044	55,141	83,340	32,816
13,200	10,217	12,120	10,722	11,669	10,864	10,986	6,506	10,900	4,474
9,072	6,176	6,906	5,115	5,415	4,242	4,987	2,535	2,854	967
22,151	17,496	22,272	20,791	21,917	21,655	22,995	14,985	19,949	9,248

輸送機関別輸送動向(海運)

③ 日本商船船腹量の推移(隻数、総トン)

年	貨物船		客船		油送船		合計	
	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン
平成元	5,845	17,134	688	1,283	1,244	7,951	7,777	26,367
2	5,745	16,240	714	1,360	1,209	7,586	7,668	25,186
3	5,694	16,045	710	1,451	1,164	7,245	7,568	24,741
4	5,572	15,193	704	1,521	1,135	7,022	7,411	23,736
5	5,474	14,651	706	1,564	1,143	7,380	7,323	23,595
6	5,351	13,522	694	1,598	1,120	6,768	7,165	21,888
7	5,186	11,330	664	1,579	1,100	6,121	6,950	19,030
8	5,107	10,476	654	1,564	1,063	5,805	6,824	17,845
9	5,055	10,310	653	1,577	1,048	5,695	6,756	17,582
10	4,952	9,731	640	1,597	943	5,525	6,535	16,853
11	4,658	9,161	604	1,520	878	5,517	6,140	16,198
12	4,505	8,946	560	1,421	815	4,507	5,880	14,874
13	4,403	8,761	557	1,418	773	3,340	5,733	13,519
14	4,206	8,235	540	1,389	727	3,331	5,473	12,955
15	3,969	8,086	538	1,374	697	3,119	5,204	12,579
16	3,766	8,068	528	1,373	674	2,617	4,968	12,058
17	3,676	7,925	501	1,291	671	2,620	4,848	11,836
18	3,593	7,931	487	1,265	656	2,338	4,736	11,535
19	3,501	7,896	474	1,187	647	2,355	4,622	11,439
20	3,479	8,475	452	1,116	640	2,086	4,571	11,677
21	3,405	9,308	440	1,100	627	2,276	4,472	12,684
22	3,242	9,839	414	1,055	599	2,970	4,255	13,864
23	3,179	10,728	403	1,010	582	3,628	4,164	15,366
24	3,142	11,808	398	1,048	585	3,686	4,125	16,542
25	3,062	12,847	390	1,056	577	3,525	4,029	17,428
26	3,052	14,791	388	1,038	575	3,377	4,015	19,206
27	3,055	15,428	377	1,019	574	3,719	4,006	20,166
28	3,061	16,581	375	1,042	563	3,856	3,999	21,479

(注) 1 (社)日本船主協会資料より作成。

2 百総トン以上の鋼船で、漁船・官庁船・その他特殊船を含まない。
ただし内航定期交通船を含む。

3 毎年6月30日現在の数値である。

<MEMO欄>

(3) 港湾運送

① 港湾運送量の推移

(単位：百万トン)

年	港湾取扱貨物量		港湾運送量							
			船舶積卸量		はしけ運送量		沿岸荷役量		いかだ運送量	
	全国 (10年=100)	5大港 (10年=100)	全国 (10年=100)	5大港 (10年=100)	全国 (10年=100)	5大港 (10年=100)	全国 (10年=100)	5大港 (10年=100)	全国 (10年=100)	5大港 (10年=100)
9	3,465 (109)	902 (113)	1,160 (107)	503 (105)	17 (121)	11 (122)	812 (106)	363 (105)	7 (140)	2 (100)
10	3,165 (100)	797 (100)	1,088 (100)	477 (100)	14 (100)	9 (100)	767 (100)	347 (100)	5 (100)	2 (100)
11	3,087 (98)	767 (96)	1,136 (104)	500 (105)	13 (93)	8 (89)	803 (105)	364 (105)	5 (100)	2 (100)
12	3,178 (100)	808 (101)	1,195 (110)	525 (110)	13 (93)	7 (78)	831 (108)	373 (107)	4 (80)	1 (50)
13	3,094 (98)	780 (98)	1,167 (107)	509 (107)	11 (79)	7 (78)	807 (105)	358 (103)	3 (60)	1 (50)
14	3,067 (97)	778 (98)	1,232 (113)	543 (114)	11 (79)	7 (78)	847 (110)	380 (110)	3 (60)	1 (50)
15	3,100 (98)	815 (102)	1,280 (118)	569 (119)	11 (79)	7 (78)	870 (113)	389 (112)	2 (40)	1 (50)
16	3,150 (100)	849 (107)	1,342 (123)	604 (127)	11 (79)	7 (78)	900 (117)	406 (117)	3 (60)	1 (50)
17	3,174 (100)	874 (110)	1,353 (124)	616 (129)	12 (86)	7 (78)	913 (119)	408 (118)	2 (40)	1 (50)
18	3,201 (101)	913 (115)	1,411 (130)	656 (138)	13 (93)	9 (100)	949 (124)	431 (124)	2 (40)	1 (50)
19	3,215 (102)	928 (116)	1,463 (134)	677 (142)	16 (114)	11 (122)	976 (127)	440 (127)	1 (20)	1 (50)
20	3,146 (99)	917 (115)	1,359 (125)	628 (132)	16 (114)	11 (122)	899 (117)	408 (118)	1 (20)	1 (50)
21	2,636 (83)	750 (94)	1,234 (113)	576 (121)	15 (107)	11 (122)	826 (108)	383 (110)	0 (0)	0 (0)
22	2,808 (89)	823 (103)	1,389 (128)	661 (139)	17 (121)	12 (133)	923 (120)	434 (125)	1 (20)	0 (0)
23	2,784 (88)	826 (104)	1,383 (127)	668 (140)	16 (114)	11 (122)	920 (120)	449 (129)	1 (20)	0 (0)
24	2,852 (90)	842 (106)	1,407 (129)	676 (142)	16 (114)	11 (122)	927 (121)	442 (127)	0 (0)	0 (0)
25	2,900 (92)	856 (107)	1,443 (133)	683 (143)	17 (121)	11 (122)	966 (126)	459 (132)	0 (0)	0 (0)
26	2,881 (91)	856 (107)	1,438 (132)	685 (144)	16 (114)	11 (122)	953 (124)	454 (131)	0 (0)	0 (0)
27	2,810 (89)	836 (105)	1,399 (129)	659 (138)	15 (107)	10 (111)	928 (121)	437 (126)	0 (0)	0 (0)
28	2,782 (88)	827 (104)	1,411 (130)	663 (139)	15 (107)	9 (100)	938 (122)	439 (127)	0 (0)	0 (0)

資料：国土交通省港湾局港湾経済課調べ

(注) 1 港湾取扱貨物量は、国土交通省総合政策局情報政策課「港湾統計」(港湾取扱貨物量等の現況)による。その調査対象港湾(平成28年)は、694港である。5大港は、東京、横浜、川崎、名古屋、大阪、堺泉北、神戸、下関、北九州港の合計とした。

2 港湾運送量の全国欄は、指定港湾(港湾運送事業法適用対象港湾、平成28年度末93港)の実績である。

輸送機関別輸送動向(海運)

② 輸移出入別船舶積卸量(全国・5大港・運輸局別)(平成28年度)
(単位:千トン)

区分 港名		外 貿			内 貿			計
		輸 入	輸 出	小 計	移 入	移 出	小 計	
京 浜	東 京	69,758	63,542	133,300	6,218	3,564	9,783	143,082
	川 崎	16,035	6,609	22,644	2,289	2,312	4,602	27,245
	横 浜	44,835	56,314	101,148	6,668	1,526	8,194	109,343
	小 計	130,627	126,464	257,092	15,176	7,403	22,579	279,671
名 古 屋		64,690	65,465	130,155	10,421	11,957	22,377	152,532
大 阪		42,523	34,687	77,209	9,881	6,217	16,098	93,307
神 戸		37,051	37,737	74,788	6,831	7,232	14,063	88,851
関 門		22,916	12,353	35,269	7,184	6,563	13,747	49,016
計 5 港		297,806	276,707	574,513	49,493	39,371	88,864	663,377
計 88 港		341,875	128,426	470,302	131,454	146,147	277,602	747,903
全 国 93 港		639,681	405,133	1,044,814	180,947	185,518	366,466	1,411,280
北 海 道		19,868	4,177	24,045	25,785	24,954	50,739	74,785
東 北		25,948	7,189	33,137	11,022	9,035	20,057	53,194
北 陸 信 越		14,348	5,830	20,178	1,030	502	1,532	21,710
関 東		195,656	138,968	334,624	40,080	27,879	67,959	402,583
中 部		101,296	87,228	188,524	21,293	21,509	42,801	231,326
近 畿		59,372	37,131	96,502	12,293	8,580	20,873	117,375
神 戸		57,219	41,900	99,119	17,176	18,145	35,321	134,440
中 国		77,429	30,161	107,590	16,788	28,749	45,537	153,126
四 国		12,259	3,211	15,470	3,529	6,238	9,767	25,237
九 州		75,148	48,331	123,479	24,573	34,562	59,135	182,614
沖 縄		1,139	1,007	2,146	7,379	5,364	12,743	14,889

(注) 1 国土交通省港湾局資料により作成。

2 端数処理のため一部合計値が一致しない箇所がある。

輸送機関別輸送動向(海運)

③ 品目別船舶積卸量の推移(全国)

(単位:百万トン)

品目 年度	コンテナ	自動車	石炭	金属鉱	鉄鋼	穀物 (撤)	砂利・砂・ 石材	金属くず	石炭製品	原塩	その他	計
13	410	129	135	136	123	35	10	9	9	8	162	1,167
14	443	144	142	142	128	34	9	11	10	9	161	1,232
15	471	152	149	143	131	34	9	12	10	8	160	1,280
16	504	158	160	145	137	33	10	12	11	9	164	1,342
17	519	167	153	143	136	33	10	11	10	9	162	1,353
18	557	181	153	147	141	32	10	13	10	8	161	1,411
19	574	194	161	153	146	31	14	13	10	8	159	1,463
20	540	168	157	142	129	29	15	12	9	8	151	1,359
21	505	144	142	129	111	29	14	12	9	8	133	1,234
22	580	159	160	147	131	29	11	11	10	7	143	1,389
23	590	163	159	143	121	28	11	11	10	7	141	1,383
24	593	177	160	148	122	28	11	11	11	7	139	1,407
25	604	182	165	154	125	27	12	11	12	7	143	1,443
26	603	178	164	155	126	27	11	11	13	7	142	1,438
27	586	179	165	148	117	26	11	9	13	7	138	1,399
28	604	178	166	146	115	25	11	11	11	7	138	1,411
合												
計												

輸送機関別輸送動向(海運)

③ 品目別船舶積卸量の推移(5大港)

(単位:百万トン)

品目 年度	コンテナ	自動車	石炭	金属鉱	鉄鋼	穀物 (撤)	砂利・砂・ 石材	金属くず	石炭製品	原塩	その他	計
13	322	42	22	28	38	11	2	1	2	2	38	509
14	345	49	24	29	39	11	2	2	3	2	39	543
15	365	53	26	28	39	11	2	2	3	2	38	569
16	393	58	27	26	40	11	2	2	3	2	41	604
17	404	62	26	26	40	11	2	2	3	2	39	616
18	435	71	24	25	43	10	2	2	3	1	40	656
19	450	78	24	27	45	9	2	2	1	1	39	677
20	423	65	23	26	40	9	1	2	1	1	36	628
21	391	55	24	26	34	8	1	2	1	1	32	576
22	452	64	27	28	41	9	1	2	2	1	34	661
23	462	65	27	28	37	8	1	2	2	1	35	668
24	464	73	27	27	19	9	1	2	2	1	52	676
25	468	76	27	28	36	8	1	2	2	1	36	683
26	465	76	28	28	38	8	1	2	2	1	37	685
27	451	73	27	27	34	8	1	2	2	1	34	659
28	460	69	27	27	33	8	1	2	2	1	33	663
5大港												
合計												

輸送機関別輸送動向(海運)

④ 港湾別港湾運送事業許可数及び事業者数(平成28年度)

(検数・鑑定・検量事業を除く)

(平成29年3月末日現在)

業種			5 大 港						その他 港	合計
			京浜	名古屋	大阪	神戸	関門	小計		
許 可 数	一般港湾運送事業	無限定・条件なし	37	12	24	16	11	100	181	281
		海 貨	37	6	29	23	1	96	0	96
		新 海 貨	22	5	2	13	0	42	3	45
		い か だ	0	0	2	0	0	2	1	3
		そ の 他	15	8	15	7	5	50	119	169
	小 計		111	31	72	59	17	290	304	594
	単 独 事 業	港湾荷役事業	113	37	81	57	34	322	598	920
		うち船内	19	2	5	2	2	30	142	172
		うち沿岸	61	23	60	40	13	197	308	505
		うち一貫	33	12	16	15	19	95	148	243
		はしけ運送事業	43	4	31	13	7	98	47	145
		いかだ運送事業	3	1	2	1	2	9	29	38
	小 計		159	42	114	71	43	429	674	1,103
	合 計		270	73	186	130	60	719	978	1,697
	事業者数(支店算入)		214	51	145	102	45	557	610	1,167
	純事業者数									865

資料：国土交通省港湾局港湾経済課調べ。

(注) 事業者数の支店算入とは各事業者の支店を含み、純事業者数とは、支店を除いたものである。

4. 航 空

(1) 国内線

① 国内定期航空貨物輸送量の推移

平成28年度の国内定期航空輸送の貨物重量は、90万9,405トン、9億5,964万トンキロで、対前年度比それぞれ0.9%減、0.1%増であった。また、幹線・ローカル線別では、トンベースが幹線で67万5,144トン、対前年度比0.6%減、ローカル線で23万4,261トン、対前年度比1.9%減、トンキロベースが幹線で7億4,506万トンキロ、対前年度比0.8%増、ローカル線で2億1,457万トンキロ、対前年度比2.3%減であった。

年 度	トン(単位：トン)				トンキロ(単位：万トンキロ)			
	幹線	ローカル線	全輸送量	指数	幹線	ローカル線	全輸送量	指数
平成15	539,380	321,964	861,344	100	56,794	28,388	85,181	100
平成16	547,416	331,714	879,130	102	57,492	29,429	86,921	102
平成17	556,729	332,878	889,607	103	58,055	29,683	87,737	103
平成18	563,694	370,421	934,114	108	58,514	33,786	92,300	108
平成19	587,949	363,670	951,618	110	61,674	32,988	94,662	111
平成20	621,749	374,140	995,889	116	66,614	34,064	100,678	118
平成21	620,581	339,027	959,608	111	67,255	30,768	98,023	115
平成22	646,382	294,725	941,107	109	70,513	26,563	97,076	114
平成23	642,231	253,530	895,761	104	70,510	22,396	92,906	109
平成24	650,202	255,287	905,489	105	71,746	22,816	94,562	111
平成25	673,343	261,218	934,561	109	73,128	23,525	96,652	113
平成26	673,862	254,895	928,757	108	72,828	23,147	95,974	113
平成27	679,189	238,844	918,033	107	73,905	21,970	95,875	113
平成28	675,144	234,261	909,405	106	74,506	21,457	95,964	113

- (注) 1. 「航空輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報管理部より作成。
 2. 「幹線」とは、札幌、東京、成田、大阪、関西、福岡、那覇の各空港を相互に結ぶ路線をいい、「ローカル線」とは、これ以外の各路線をいう。
 3. 平成15年度を基準年(指数=100)とする。

輸送機関別輸送動向(航空)

② 国内定期路線別航空貨物輸送量(上位30路線)

順位	路線別	平成28年度		平成27年度		貨物重量 H28/H27 (%)
		貨物重量 (キロ)	貨物トンキロ メートル	貨物重量 (キロ)	貨物トンキロ メートル	
1(1)	東京(羽田) - 新千歳	172,902,718	154,575,031	183,387,800	163,948,691	94.3%
2(2)	東京(羽田) - 福岡	162,546,292	169,210,694	164,511,217	171,256,174	98.8%
3(3)	東京(羽田) - 沖縄(那覇)	132,769,631	223,982,373	134,194,306	226,385,794	98.9%
4(4)	東京(羽田) - 大阪	75,435,825	38,774,015	77,654,871	39,914,606	97.1%
5(6)	大阪 - 沖縄(那覇)	32,787,829	42,755,327	27,876,310	36,350,710	117.6%
6(5)	関西 - 沖縄(那覇)	25,782,129	32,511,265	30,576,076	38,556,429	84.3%
7(7)	東京(羽田) - 鹿児島	23,139,194	25,707,642	22,923,104	25,467,568	100.9%
8(9)	福岡 - 沖縄(那覇)	19,535,096	19,691,380	19,509,025	19,665,100	100.1%
9(8)	中部 - 沖縄(那覇)	17,623,479	25,906,512	19,667,285	28,910,909	89.6%
10(11)	東京(羽田) - 広島	15,319,862	12,102,695	15,204,902	12,011,874	100.8%
11(10)	東京(羽田) - 熊本	14,881,645	16,161,467	15,233,416	16,543,488	97.7%
12(12)	沖縄(那覇) - 石垣	14,105,676	6,657,877	14,477,949	6,833,589	97.4%
13(13)	沖縄(那覇) - 宮古島	13,573,534	4,777,881	12,851,220	4,523,627	105.6%
14(36)	東京(成田) - 沖縄(那覇)	12,877,051	24,298,996	2,507,726	4,732,080	513.5%
15(14)	東京(羽田) - 長崎	11,547,043	13,198,271	12,417,047	14,192,682	93.0%
16(15)	東京(羽田) - 関西	9,376,725	6,357,418	9,480,296	6,427,645	98.9%
17(16)	大阪 - 新千歳	8,983,099	10,429,375	8,853,504	10,278,916	101.5%
18(17)	東京(羽田) - 函館	7,416,019	5,828,987	7,984,649	6,275,933	92.9%
19(19)	東京(成田) - 松山	7,214,527	6,197,280	7,293,591	6,265,193	98.9%
20(18)	東京(羽田) - 大分	7,201,652	6,683,134	7,833,721	7,269,684	91.9%
21(20)	東京(羽田) - 宮崎	6,525,238	6,675,319	7,005,289	7,166,413	93.1%
22(32)	東京(成田) - 関西	5,938,914	4,466,065	3,473,014	2,611,707	171.0%
23(29)	東京(羽田) - 北九州	5,790,246	5,547,053	3,859,650	3,697,546	150.0%
24(21)	中部 - 新千歳	5,432,834	5,889,191	6,494,484	7,040,025	83.7%
25(23)	東京(羽田) - 旭川	5,325,305	5,602,221	5,464,237	5,748,371	97.5%
26(25)	福岡 - 新千歳	4,800,253	7,747,607	5,068,182	8,180,044	94.7%
27(24)	東京(羽田) - 高松	4,714,160	3,351,764	5,413,462	3,848,969	87.1%
28(26)	東京(羽田) - 佐賀	4,305,106	4,864,770	4,716,034	5,329,119	91.3%
29(22)	東京(成田) - 中部	4,115,847	2,057,936	5,805,617	2,902,822	70.9%
30(28)	大阪 - 福岡	3,875,104	2,239,809	4,065,976	2,350,133	95.3%

(注) 1. 順位中の()は前年度順位

(2) 国際線

① 国際航空貨物輸送量の推移(トンベース、トンキロベース)

平成28年度の国際定期航空貨物輸送実績は159万3,272トン、87億7,731万トンキロで、対前年度比それぞれ14.9%増、12.4%増の輸送量であった。

年 度	トンベース(トン)		トンキロベース (万トンキロ)	
		指数		指数
平成15年度	1,237,008	100	718,672	100
平成16年度	1,323,451	107	761,615	106
平成17年度	1,325,408	107	772,905	108
平成18年度	1,310,415	106	851,682	119
平成19年度	1,376,071	111	850,186	118
平成20年度	1,201,880	97	657,952	92
平成21年度	1,265,614	102	645,093	90
平成22年度	1,254,224	101	636,830	89
平成23年度	1,072,517	87	575,642	80
平成24年度	1,145,862	93	612,478	85
平成25年度	1,238,564	100	674,940	94
平成26年度	1,421,979	115	799,618	111
平成27年度	1,386,118	112	780,736	109
平成28年度	1,593,272	129	877,731	123

- (注) 1. 「航空輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報管理部より作成。
 2. 本邦航空運送事業者のうち、国際航空運送事業者による輸送量。
 3. 平成15年度を基準年(指数:100)とする。

② 主要品目別国際貨物輸送量の推移(金額ベース)

<輸出>

(単位:億円)

項目	年度	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年
食料品	品	245	312	398	359	384	456	390	383	472	563	720	785
繊維及び同製品	品	1,352	1,428	1,454	1,194	973	1,116	1,113	1,046	1,216	1,375	1,457	1,446
化学製品	品	16,766	18,465	20,352	16,711	15,218	16,526	14,488	14,136	15,777	16,726	16,618	16,946
非金属鉱物製品	品	2,612	2,563	2,912	2,402	2,292	2,732	2,445	2,427	2,588	2,746	2,840	2,885
金属及び同製品	品	4,366	5,069	5,910	4,911	4,484	5,499	5,577	5,710	6,733	7,015	6,485	6,667
機械	器	145,811	159,125	160,435	119,977	108,385	120,929	108,868	101,383	112,199	125,303	126,557	126,286
その他	他	36,477	44,583	51,920	41,347	39,707	41,536	39,956	33,985	38,551	44,808	50,194	52,972
計		307,629	231,544	243,381	186,902	171,443	188,794	172,837	159,070	177,536	198,536	204,871	207,987

<輸入>

(単位:億円)

項目	年度	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年
食料品	品	3,029	2,859	2,675	2,193	2,049	2,171	3,544	2,335	2,416	2,535	2,570	3,137
原料及び燃料	料	861	930	1,138	911	773	728	954	914	1,130	1,104	1,088	949
化学製品	品	18,165	20,183	21,391	21,287	22,551	23,630	25,898	27,837	28,923	29,265	37,510	33,294
機械	器	105,162	112,883	113,218	91,451	79,264	87,299	85,502	93,573	114,628	120,433	125,929	118,903
その他	他	33,599	39,541	40,378	35,537	28,456	31,288	29,546	29,920	34,516	34,548	36,427	33,756
計		160,816	176,396	178,799	151,379	133,094	145,356	145,444	154,579	181,613	187,885	203,524	190,039

(注)「外国貿易概況」(財)日本関税協会より作成。

③ 方面別国際航空貨物輸送量の推移

(単位：トン)

方 面	年 度	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年
ア ジ ア	ア	725,210	718,858	797,291	719,042	803,718	795,742	658,125	703,761	745,347	832,466	807,038	950,388
(中 国)		233,024	238,638	290,341	270,999	290,950	244,360	186,588	199,097	232,569	255,068	251,095	336,115
(韓 国)		58,510	46,476	62,106	42,358	59,369	64,968	50,493	57,716	58,083	54,981	48,383	50,080
(台 湾)		80,314	84,818	80,705	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(そ の 他 ア ジ ア)		353,362	349,926	364,140	405,685	453,399	486,414	421,044	446,948	454,695	522,417	507,559	564,193
米 大 陸	陸	370,468	373,018	358,808	282,818	264,295	286,867	255,342	273,250	315,782	384,028	378,012	415,574
(北 米)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(南 米)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
太 平 洋	洋	37,007	27,326	25,649	19,815	21,765	20,420	18,562	18,759	22,994	30,261	27,223	32,610
ヨ ー ロ ッ パ	バ	177,226	175,890	184,932	172,015	168,389	145,074	136,601	146,713	151,125	171,433	166,640	179,683
オ セ ア ニ ア	ア	15,497	15,323	9,391	8,191	7,447	6,120	3,886	3,379	3,315	3,792	7,205	15,017
合 計		1,325,408	1,310,415	1,376,071	1,201,381	1,265,614	1,254,223	1,072,517	1,145,862	1,238,564	1,421,979	1,386,118	1,593,272

(注) 1. 「航空輸送統計年報」 国土交通省総合政策局情報管理部より作成。

2. 本邦航空運送事業者のうち、国際航空運送事業者による輸送量。

3. () 内は各地域内での内数

4. アジアとは、中国、韓国、香港、台湾、タイ、インド等の路線

5. 米大陸とは、西海岸、東海岸、内陸部、アラスカ、カナダ、ブラジル等の路線

6. 太平洋とは、ハワイ、グアム等の路線

7. ヨーロッパとは、英国、ドイツ、ロシア等の路線

8. オセアニアとは、オーストラリア、ニュージーランド等の路線

V. 貨物流通施設の動向

1. 倉庫

(1) 営業倉庫の分類

- | | | |
|--|---|---|
| 普通倉庫 | { | 1 類 倉 庫……危険物等を除き，とくに保管物品の制限のない倉庫〔建屋〕 |
| | | 2 類 倉 庫……防火性能を有せず，保管物品に制限のある倉庫〔建屋〕 |
| | | 3 類 倉 庫……防火性能，防湿性能，遮熱性能等を有せず，保管物品に制限のある倉庫〔建屋〕 |
| | | 野 積 倉 庫……製材，かわら等を野積みで保管する倉庫〔整地〕 |
| | | 貯蔵槽倉庫……穀物等のバラ貨物や液体を保管する倉庫〔サイロ，タンク〕 |
| | | 危険品倉庫……石油，化学薬品等危険物を保管する倉庫〔建屋，タンク〕 |
| 冷 蔵 倉 庫……冷凍水産物，食肉等+10℃以下で保管することが適当な物品を保管する倉庫 | | |
| C ₃ 級+10℃以下-2℃未満，C ₂ 級-2℃以下-10℃未満，C ₁ 級-10℃以下-20℃未満，F ₁ 級-20℃以下-30℃未満，F ₂ 級-30℃以下-40℃未満，F ₃ 級-40℃以下-50℃未満，F ₄ 級-50℃以下 | | |
| 水 面 倉 庫……原木を水面において保管する倉庫 | | |
| トランクルーム……上記のうち，消費者の物品を保管する倉庫 | | |

(2) 営業倉庫の概要 (平成28年度)

倉庫類別	区分	事業者数	所管面(容)積	入庫量	平均月末在庫量	年間 回転数
普通倉庫	1～3類倉庫	4,758社	47,746千 ² m	179,153千トン	29,813千トン	6.01回
	野積倉庫	201社	3,710千 ² m	27,748千トン	4,441千トン	6.25回
	貯蔵槽倉庫	111社	10,521千 ³ m	26,258千トン	3,449千トン	7.61回
	危険品建屋	227社	525千 ² m	10,776千トン	4,961千トン	2.17回
冷蔵倉庫	タンク	44社	9,152千 ³ m			
	冷蔵倉庫	1,174社	31,930千 ³ m	23,084千トン	3,424千トン	6.74回
水面倉庫	水面倉庫	6社	491千 ² m	132千 ³ m	39千 ³ m	3.38回

- (注) 1 国土交通省総合政策局物流政策課(物流産業室)調べ。
 2 事業者数及び所管面(容)積は、平成28年度末現在。
 3 年間回転数＝入庫量÷平均月末在庫量。
 4 普通倉庫の総事業者数は5,068社である。

(3) 普通倉庫事業者数・所管面(容)積の推移

区分 年度	事業者数		所管面(容)積				危険品倉庫					
	対前年度比 (%)	1～3類倉庫 面積 (千㎡)	対前年度比 (%)	野積倉庫 面積 (千㎡)	対前年度比 (%)	貯蔵槽倉庫 容積 (千㎡)	対前年度比 (%)	建面積 (千㎡)	対前年度比 (%)	容積 (千㎡)	タレント 倉庫 容積 (千㎡)	対前年度比 (%)
昭和45	1,856	108.7	12,492	114.4	1,929	96.1	2,314	111.2	43	87.9	81	403.0
50	2,326	104.4	17,504	106.1	3,540	107.6	4,011	105.8	116	118.3	430	157.0
55	2,495	100.9	20,229	102.5	3,471	95.1	6,291	109.2	165	108.1	543	102.6
60	2,651	100.8	21,737	101.9	3,739	97.3	7,320	99.0	216	101.9	16,019	126.5
平10	3,795	101.8	36,424	103.4	4,442	99.7	10,364	100.0	343	111.4	47,896	99.9
11	3,826	100.8	37,073	101.8	4,393	98.9	10,476	101.1	355	103.5	47,903	100.0
12	3,852	100.7	37,419	100.9	4,184	95.2	10,496	100.2	362	102.0	47,876	99.9
13	3,843	99.8	37,111	99.2	4,199	100.4	10,576	100.8	401	110.8	47,828	99.9
14	3,842	100.0	37,444	100.9	4,021	95.8	10,664	100.8	406	101.2	47,748	99.8
15	3,902	101.6	37,274	99.5	3,870	96.2	10,548	98.9	373	91.9	7,869	16.5
16	3,961	103.0	35,737	95.8	3,890	100.5	10,615	100.6	367	98.3	8,734	110.9
17	4,026	102.2	36,197	115.5	4,117	105.8	9,073	85.5	416	113.4	9,658	110.6
18	3,873	101.0	37,976	105.0	4,084	99.0	9,259	102.0	409	98.0	5,871	61.0
19	4,223	102.2	38,672	101.8	4,326	105.9	9,274	100.2	421	102.9	9,115	155.3
20	4,453	105.4	37,923	98.1	4,131	95.5	8,985	96.9	394	93.6	9,254	101.5
21	4,555	102.3	38,388	101.2	3,977	96.3	8,883	98.9	377	95.7	9,083	98.2
22	4,637	101.8	40,425	105.3	4,049	101.8	9,616	108.3	477	126.5	9,765	107.5
23	4,725	101.9	34,471	85.3	3,708	91.6	7,509	78.1	420	88.1	5,255	53.8
24	4,886	103.4	41,171	119.4	3,609	97.3	10,539	140.4	466	111.0	9,960	189.5
25	4,798	98.2	38,453	93.4	3,891	107.8	8,322	79.0	470	100.9	8,545	85.8
26	4,849	101.1	38,792	99.8	3,269	84.0	8,037	96.6	464	98.7	9,365	109.6
27	4,884	100.7	46,178	119.0	4,338	132.7	10,693	133.0	517	111.4	10,869	116.1
28	5,068	103.7	47,746	103.4	3,710	85.5	10,521	98.4	525	101.5	9,152	84.2

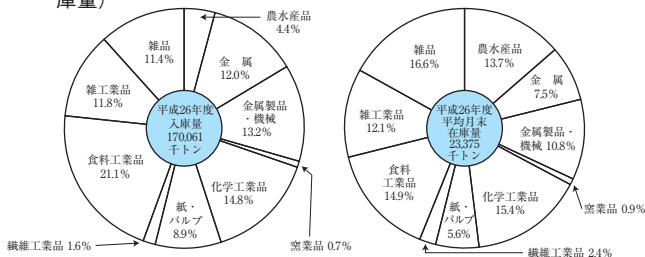
(注) 1 国土交通省総合政策局物流政策課(物流産業室)調べ。
2 各年度末現在。

(4) 普通倉庫入庫量・平均月末在庫量・回転数の推移

区分 年度	入 庫 量			平均月末在庫量			年 間 回 転 数	
	普 通 倉 庫 (A) (千トン)	う ち 1～3類 倉庫(B) (千トン)	対前年 度 比 (%)	普 通 倉 庫 (C) (千トン)	う ち 1～3類 倉庫(D) (千トン)	対前年 度 比 (%)	A/C (回)	1～3 類倉庫 B/D (回)
昭55	151,231	116,551	101.2	25,380	20,540	109.2	5.96	5.67
60	183,993	134,276	102.8	35,503	18,779	104.6	5.18	7.15
平15	237,197	168,181	98.1	59,480	23,450	98.4	3.99	7.17
16	243,764	169,268	100.6	36,202	23,451	100.0	6.73	7.21
17	276,304	199,698	118.0	38,610	25,453	108.5	7.16	7.85
18	236,048	170,726	86.0	36,027	23,563	93.0	7.00	7.00
19	228,472	163,464	95.7	30,595	21,387	90.8	7.47	7.43
20	218,110	152,282	93.2	35,477	22,711	106.2	6.15	6.71
21	204,354	147,828	97.1	34,240	22,147	97.5	5.97	6.67
22	226,593	165,857	112.2	33,765	21,742	98.2	6.71	7.63
23	206,118	150,049	90.5	28,523	19,615	90.2	7.23	7.65
24	231,628	167,101	111.4	34,693	23,548	120.1	6.68	7.10
25	228,973	167,426	100.2	35,283	23,696	100.6	6.49	7.07
26	227,952	168,123	100.4	35,549	23,622	99.7	6.41	7.12
27	252,598	189,033	112.4	39,788	26,056	110.3	6.35	7.25
28	243,935	179,153	94.7	42,664	29,813	114.4	5.72	6.01

(注) 国土交通省総合政策局物流政策課（物流産業室）調べ。

(5) 普通倉庫（1～3類倉庫）品目別構成比（入庫量・平均月末在庫量）



(注) 国土交通省総合政策局物流政策課（物流産業室）調べ。

(6) 冷蔵倉庫の事業者数・所管容積・入庫量・平均月末在庫量・年間回転数の推移

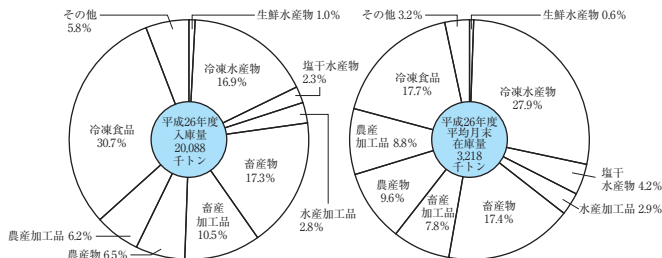
区分 年度	事業者数	対前年度 比 (%)	所管容積 (千m ³)	対前年度 比 (%)	入庫量 (千トン)	対前年度 比 (%)	平均 月末 在庫量 (千トン)	対前年度 比 (%)	年間 回転数
昭55	1,314	97.8	14,183	106.0	8,683	98.2	1,686	94.4	5.15
60	1,241	99.4	15,025	102.2	11,083	103.8	2,026	103.5	5.47
平15	1,169	99.8	28,532	99.3	20,031	95.5	3,256	98.3	6.15
16	1,188	101.0	28,103	98.5	19,652	98.1	3,102	95.3	6.34
17	1,165	96.8	27,379	97.4	24,279	123.5	3,789	122.1	6.40
18	1,151	100.0	27,518	100.4	20,662	85.1	3,227	85.2	6.40
19	1,166	101.3	25,144	91.0	17,787	86.0	2,827	88.0	5.00
20	1,148	98.5	26,840	106.7	18,911	106.3	2,945	104.2	6.42
21	1,148	100.0	29,214	108.4	18,327	104.0	3,003	103.6	6.10
22	1,144	99.7	29,338	100.4	18,999	103.7	2,890	96.2	6.57
23	1,168	102.1	31,213	106.4	19,897	104.7	3,142	108.7	6.33
24	1,164	99.7	30,647	98.2	20,101	101.0	3,251	103.5	6.18
25	1,177	101.1	27,546	89.9	21,234	105.6	3,294	101.3	6.45
26	1,181	100.3	27,244	98.9	21,208	99.9	3,351	101.7	6.33
27	1,147	97.1	31,046	114.0	23,383	110.3	3,705	110.6	6.31
28	1,174	102.3	31,930	102.8	23,084	98.9	3,424	92.4	6.74

(注) 1 国土交通省総合政策局物流政策課（物流産業室）調べ。

2 事業者数及び所管面（容）積は各年度末現在。

3 年間回転数＝入庫量÷平均月末在庫量。

(7) 冷蔵倉庫品目別構成比（入庫量・平均月末在庫量）



(注) 国土交通省総合政策局物流政策課（物流産業室）調べ。

平成30年3月6日

総合政策局物流政策課物流産業室

平成28年度 倉庫事業経営指標(概況)

I 調査の概要

1. 調査の目的

この調査は、主要倉庫事業者の財務・経営・原価等の実態を把握することにより、倉庫業における企業経営の指針を明らかにするとともに、倉庫業の健全な発展と経営の合理化に資するため、毎年継続して行っているものである。(※)

2. 調査対象事業者

- (1) この調査は、倉庫の種類及び規模別に任意抽出した者を対象としているが、当概況の普通倉庫業及び冷蔵倉庫業の集計結果については、倉庫の種類別単位で計上している。

倉庫の種類	普通倉庫			冷蔵倉庫			貯蔵槽倉庫	鉄鋼専用倉庫	木材専用倉庫	合計
	規模	大	中	小	大	中	小			
事業者数	46	65	20	69	18	5	20	16	4	263

- (2) この調査は、所管面(容)積ベースで普通倉庫の約2割、冷蔵倉庫の約4割をカバーしている。

- 普通倉庫：調査対象事業者136社／全体4,884社
調査対象所管面積812万6千㎡／全体4,858万3千㎡
- 冷蔵倉庫：調査対象事業者96社／全体1,147社
調査対象所管容積1,362万1千㎡／全体3,568万1千㎡

- (3) 28年度の調査票回収率は以下のとおりとなっている。

- 普通倉庫：調査対象事業者131社／調査票発出事業者136社(回収率…96.3%)
- 冷蔵倉庫：調査対象事業者92社／調査票発出事業者96社(回収率…95.8%)
- その他倉庫：調査対象事業者40社／調査票発出事業者41社(回収率…97.6%)
- 合計：調査対象事業者263社／調査票発出事業者273社(回収率…96.3%)

※当該調査においては昭和44年度より毎年継続して実施してきたが、平成22年度の調査については東日本大震災の影響等により中止した。

なお、平成23年度より調査を再開したものの調査対象事業者については例年よりも絞ったため平成21年度以前の数字との継続性が無いものもあるので、平成21年度以前の数字は参考として併記している。

(注) 端数処理のため合計値が一致しない箇所がある。

Ⅱ 調査結果の概要

1. 普通倉庫

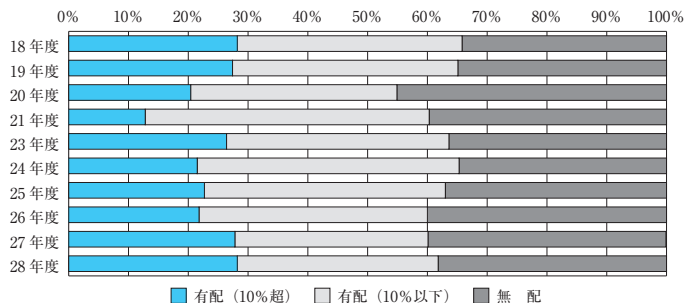
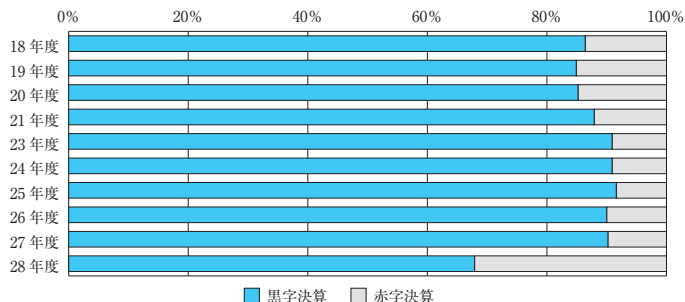
(1) 経営状況

普通倉庫事業者133社のうち黒字決算は89社（全体の67.9%）となり、前年度に比べて黒字決算事業者の比率は約68%と大きく落ち込んでいる。

○経営状況の推移

（単位：%）

区 分	18年度	19年度	20年度	21年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
黒字決算	86.4	84.9	85.2	87.9	90.9	90.9	91.6	90.0	90.2	67.9
赤字決算	13.6	15.1	14.8	12.1	9.1	9.1	8.4	10.0	9.8	32.1
有配(10%超)	28.2	27.4	20.4	12.8	26.4	21.5	22.7	21.8	27.8	28.2
有配(10%以下)	37.6	37.7	34.5	47.5	37.2	43.8	40.3	38.2	32.3	33.6
無 配	34.2	34.9	45.1	39.7	36.4	34.7	37.0	40.0	39.8	38.2



(2) 事業別営業収益構成（1社平均）

28年度の事業別営業収益の構成をみると、全営業収益77億1,916万6千円のうち、普通倉庫業17億7,278万7千円（23.0%）、貨物自動車運送事業6億1,654万5千円（8.0%）、貨物利用運送事業18億3,971万2千円（23.8%）、港湾運送事業11億2,399万1千円（14.6%）、不動産賃貸業7億4,464万1千円（9.6%）等となっており、貨物自動車運送事業の割合が前年度に比べて大きく落ち込んでいる。

○会社全体における事業別営業収益構成の推移（1社平均）

（単位：千円、%）

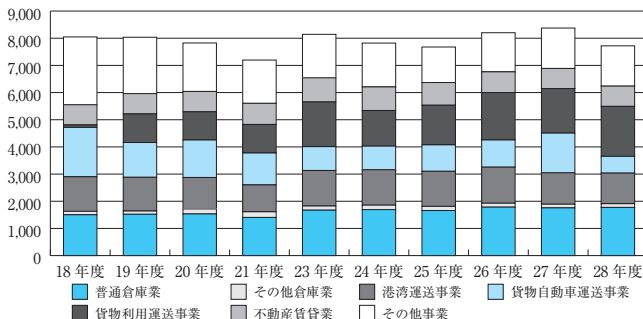
区分	18年度	19年度	20年度	21年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
普通倉庫業	1,502,442 (18.7)	1,520,040 (18.9)	1,531,967 (19.6)	1,404,194 (19.5)	1,671,653 (20.5)	1,693,351 (21.6)	1,659,250 (21.6)	1,783,434 (21.7)	1,755,794 (21.0)	1,772,787 (23.0)
その他倉庫業	125,848 (1.6)	119,882 (1.5)	185,057 (2.4)	208,170 (2.9)	152,702 (1.9)	162,605 (2.1)	151,686 (2.0)	143,891 (1.8)	133,754 (1.6)	138,258 (1.8)
港湾運送事業	1,273,380 (15.8)	1,242,433 (15.5)	1,158,022 (14.8)	990,027 (13.8)	1,308,301 (16.1)	1,303,047 (16.7)	1,290,745 (16.8)	1,326,713 (16.2)	1,159,190 (13.8)	1,123,991 (14.6)
貨物自動車運送事業	1,815,928 (22.6)	1,279,650 (15.9)	1,379,070 (17.6)	1,173,585 (16.3)	877,311 (10.8)	870,463 (11.1)	974,163 (12.7)	1,001,296 (12.2)	1,458,377 (17.4)	616,545 (8.0)
貨物利用運送事業	93,679 (1.2)	1,051,814 (13.1)	1,039,403 (13.3)	1,051,207 (14.6)	1,644,454 (20.2)	1,312,170 (16.8)	1,457,632 (19.0)	1,744,652 (21.3)	1,640,229 (19.6)	1,839,712 (23.8)
不動産賃貸業	741,652 (9.2)	747,424 (9.3)	748,187 (9.6)	776,550 (10.8)	888,818 (10.9)	867,124 (11.1)	835,235 (10.9)	762,692 (9.3)	741,316 (8.9)	744,641 (9.6)
その他事業	2,494,824 (31.0)	2,075,165 (25.8)	1,784,022 (22.8)	1,592,236 (22.1)	1,599,912 (19.6)	1,614,022 (20.6)	1,307,980 (17.0)	1,438,509 (17.5)	1,486,594 (17.7)	1,483,232 (19.2)
営業収益	8,047,754 (100.0)	8,036,408 (100.0)	7,825,728 (100.0)	7,195,968 (100.0)	8,143,150 (100.0)	7,822,782 (100.0)	7,676,693 (100.0)	8,201,187 (100.0)	8,375,253 (100.0)	7,719,166 (100.0)

※1「貨物利用運送事業」の数値のうち、18年度は鉄道貨物利用運送事業のみの数値。

※2（ ）内は営業収益に占める割合。

※3「その他事業」とは、内航海運業、不動産販売業、通関業等。

（単位：百万円）



(3) 収支状況（1社平均）

28年度の倉庫部門における営業収益は17億7,278万7千円、営業費用は17億2,642万9千円となり、営業損益は4,635万8千円となった。

また、経常収益は18億1,597万6千円、経常費用は17億4,283万9千円、経常損益は7,313万7千円となり、経常収支率は104.2%と、18年度以降黒字を維持している。

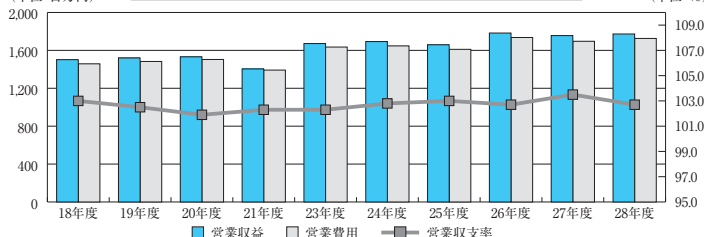
○普通倉庫業（保管＋荷役）における収支状況の推移（1社平均）（単位：千円、%）

区分	18年度	19年度	20年度	21年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
営業収益	1,502,442	1,520,040	1,531,967	1,404,194	1,671,653	1,693,351	1,659,250	1,783,434	1,755,794	1,772,787
営業外収益	23,992	26,161	27,598	23,011	29,391	32,320	39,869	54,017	55,793	43,189
経常収益	1,526,434	1,546,201	1,559,565	1,427,205	1,701,045	1,725,671	1,699,119	1,837,451	1,811,587	1,815,976
営業費用	1,458,372	1,482,884	1,503,685	1,391,647	1,634,535	1,647,191	1,611,310	1,736,042	1,696,467	1,726,429
営業外費用	29,584	31,231	32,159	26,163	25,939	25,717	20,717	22,448	20,947	16,409
経常費用	1,487,956	1,514,116	1,535,843	1,417,809	1,660,473	1,672,909	1,632,027	1,758,490	1,717,413	1,742,839
営業損益	44,071	37,156	28,282	12,547	37,119	46,160	47,940	47,392	59,327	46,358
経常損益	38,478	32,086	23,721	9,396	40,572	52,762	67,092	78,961	94,174	73,137
営業収支率	103.0	102.5	101.9	100.9	102.3	102.8	103.0	102.7	103.5	102.7
経常収支率	102.6	102.1	101.5	100.7	102.4	103.2	104.1	104.5	105.5	104.2

(単位:百万円)

普通倉庫業（保管＋荷役）における営業収益・営業費用・営業収支率の推移

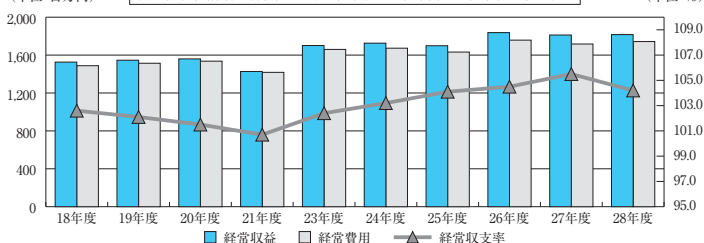
(単位:%)



(単位:百万円)

普通倉庫業（保管＋荷役）における経常収益・経常費用・経常収支率の推移

(単位:%)



貨物流通施設の動向

倉庫部門のうち、保管部門における営業収益は10億2,328万9千円、営業費用は9億5,562万1千円となり、営業損益は6,766万8千円となった。

また、経常収益は10億4,900万4千円、経常費用は9億6,663万2千円となり、経常損益は8,237万1千円となった。経常収支率は108.5%となった。

○普通倉庫業（保管）における収支状況の推移（1社平均）

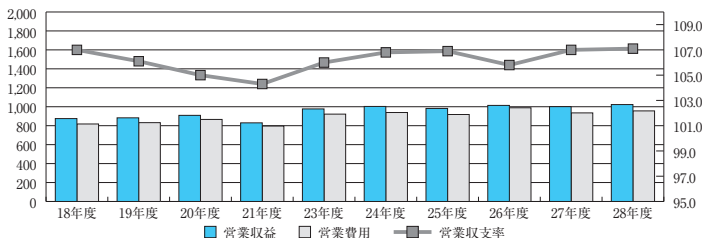
（単位：千円、%）

区分	18年度	19年度	20年度	21年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
営業収益	875,002	882,500	908,626	830,249	977,308	1,002,794	981,809	1,013,733	1,001,255	1,023,289
営業外収益	15,127	16,116	16,553	14,223	17,324	19,024	24,000	30,906	30,858	25,715
経常収益	890,129	898,616	925,179	844,472	994,632	1,021,818	1,005,810	1,044,639	1,032,113	1,049,004
営業費用	817,715	832,064	865,715	796,250	922,310	938,871	918,202	958,525	935,417	955,621
営業外費用	19,168	20,269	21,572	16,964	17,197	16,739	13,555	14,870	14,504	11,012
経常費用	836,883	852,333	887,286	813,214	939,507	955,610	931,757	973,396	949,922	966,632
営業損益	57,287	50,436	42,911	33,999	54,998	63,924	63,607	55,208	65,837	67,668
経常損益	53,247	46,284	37,892	31,258	55,125	66,209	74,052	71,243	82,191	82,371
営業収支率	107.0	106.1	105.0	104.3	106.0	106.8	106.9	105.8	107.0	107.1
経常収支率	106.4	105.4	104.3	103.8	105.9	106.9	107.9	107.3	108.7	108.5

（単位：百万円）

普通倉庫業（保管）における営業収益・営業費用・営業収支率の推移

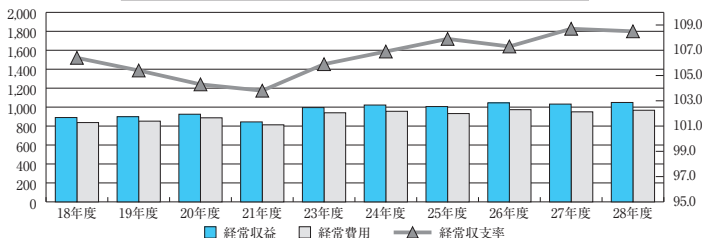
（単位：%）



（単位：百万円）

普通倉庫業（保管）における経常収益・経常費用・経常収支率の推移

（単位：%）



貨物流通施設の動向

倉庫部門のうち、荷役部門における営業収益は7億4,949万8千円、営業費用は7億7,080万9千円となり、営業損益は△2千131万1千円となった。

また、経常収益は7億6,697万3千円、経常費用は7億7,620万6千円となり、経常損益は△923万4千円となった。経常収支率は98.8%となった。

○普通倉庫業（荷役）における収支状況の推移（1社平均）

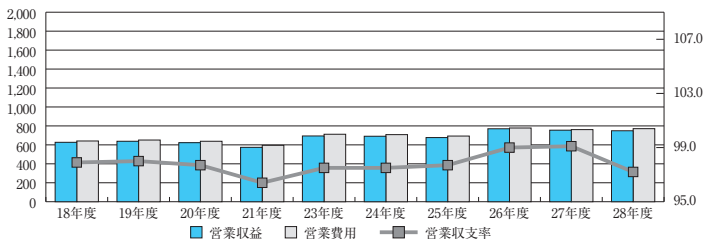
（単位：千円、%）

区分	18年度	19年度	20年度	21年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
営業収益	627,440	637,540	623,341	573,945	694,345	690,557	677,441	769,700	754,539	749,498
営業外収益	8,864	10,045	11,045	8,788	12,067	13,296	15,869	23,111	24,935	17,475
経常収益	636,304	647,585	634,386	582,733	706,412	703,852	693,309	792,812	779,474	766,973
営業費用	640,657	650,820	637,970	595,396	712,224	708,320	693,107	777,517	761,049	770,809
営業外費用	10,416	10,963	10,587	9,199	8,742	8,979	7,162	7,577	6,442	5,398
経常費用	651,073	661,783	648,557	604,595	720,966	717,299	700,269	785,094	767,492	776,206
営業損益	-13,216	-13,280	-14,629	-21,452	-17,879	-17,764	-15,666	-7,816	-6,511	-21,311
経常損益	-14,769	-14,198	-14,171	-21,862	-14,554	-13,446	-6,960	7,717	11,983	-9,234
営業収支率	97.9	98.0	97.7	96.4	97.5	97.7	99.0	101.0	101.6	97.2
経常収支率	97.7	97.9	97.8	96.4	98.0	98.1	99.0	101.0	101.6	98.8

（単位：百万円）

普通倉庫業（荷役）における営業収益・営業費用・営業収支率の推移

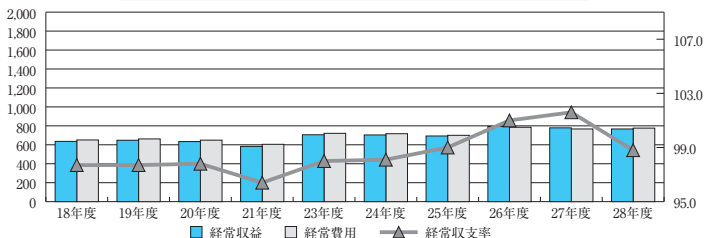
（単位：%）



（単位：百万円）

普通倉庫業（荷役）における経常収益・経常費用・経常収支率の推移

（単位：%）



(4) 経常収支率の推移

過去10年の経常収支率の推移をみると、普通倉庫部門全体では18年度の102.6%と比較して1.6ポイント増加しており、昨年度の値から1.3ポイントの減少となった。

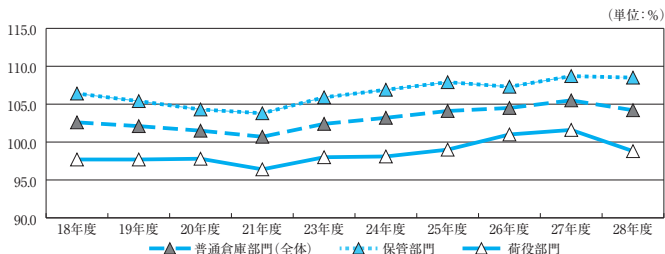
保管部門については、過去最高値であった27年度の108.7%と比較して0.2ポイントの減少となった。

荷役部門については、過去最高値であった27年度の101.6%と比較して2.8ポイントの減少となった。

○普通倉庫業における経常収支率の推移

(単位：%)

区 分	18年度	19年度	20年度	21年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
普通倉庫部門(全体)	102.6	102.1	101.5	100.7	102.4	103.2	104.1	104.5	105.5	104.2
(うち保管部門)	106.4	105.4	104.3	103.8	105.9	106.9	107.9	107.3	108.7	108.5
(うち荷役部門)	97.7	97.9	97.8	96.4	98.0	98.1	99.0	101.0	101.6	98.8



(5) 主要原価構成（1社平均）

28年度の経常費用17億4,283万9千円の主要原価構成割合については、人件費22.2%、請負費用27.3%、派遣費用2.1%、減価償却費7.4%、賃借料12.4%、営業外費用0.9%となっている。

主要原価構成割合のうち人件費の占める割合が増加傾向にあり、外部に支払う請負費用と派遣費用の占める割合も約3割となっている。

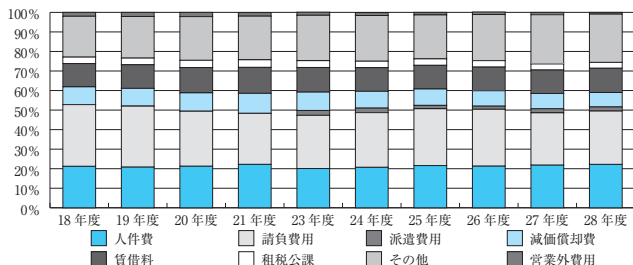
○普通倉庫業における主要原価構成の推移（1社平均）

（単位：千円、%）

区分	18年度	19年度	20年度	21年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
人件費	315,784 (21.2)	315,662 (20.8)	317,192 (20.7)	307,199 (21.7)	334,514 (20.1)	346,784 (20.7)	353,239 (21.6)	373,779 (21.3)	374,535 (21.8)	386,154 (22.2)
請負費用	469,599 (31.6)	472,985 (31.2)	420,604 (27.4)	362,241 (25.5)	451,319 (27.2)	469,166 (28.0)	474,569 (29.1)	511,195 (29.1)	460,878 (26.8)	475,270 (27.3)
派遣費用	-	-	-	-	-	37,971 (2.3)	27,821 (1.7)	28,082 (1.6)	35,476 (2.1)	35,764 (2.1)
減価償却費	135,248 (9.1)	137,522 (9.1)	140,785 (9.2)	141,151 (10.0)	155,367 (9.4)	143,117 (8.6)	137,738 (8.4)	139,005 (7.9)	133,317 (7.8)	129,693 (7.4)
賃借料	177,734 (11.9)	182,680 (12.1)	193,335 (12.6)	183,996 (13.0)	208,619 (12.6)	203,154 (12.1)	197,071 (12.1)	212,294 (12.1)	205,812 (12.0)	216,787 (12.4)
租税公課	48,774 (3.3)	51,121 (3.4)	55,717 (3.6)	54,380 (3.8)	58,166 (3.5)	54,925 (3.3)	53,319 (3.3)	57,525 (3.3)	52,894 (3.1)	53,025 (3.0)
その他	311,234 (20.9)	322,914 (21.3)	334,725 (21.8)	309,224 (21.8)	385,466 (23.2)	392,073 (23.4)	367,554 (22.5)	414,163 (23.6)	433,553 (25.2)	429,737 (24.7)
営業外費用	29,584 (2.0)	31,231 (2.1)	32,159 (2.1)	26,163 (1.8)	25,939 (1.6)	25,717 (1.5)	20,717 (1.3)	22,448 (1.3)	20,947 (1.2)	16,409 (0.9)
（うち金融費用）	22,410 (1.5)	23,230 (1.5)	24,311 (1.6)	20,979 (1.5)	21,153 (1.3)	23,803 (1.4)	17,766 (1.1)	17,176 (1.0)	14,889 (0.9)	13,526 (0.8)
費用総計	1,487,956 (100.0)	1,514,116 (100.0)	1,535,843 (100.0)	1,417,809 (100.0)	1,660,473 (100.0)	1,672,909 (100.0)	1,632,027 (100.0)	1,758,490 (100.0)	1,717,413 (100.0)	1,742,839 (100.0)

※1 20年度より「下請費用」を「請負費用」に改め、「派遣費用」を追加した。14年度から19年度までの数値は、「下請費用」の数値。

※2 「その他」とは、水道光熱費、通信費、消耗品費、交際費、旅費等。



(6) 入庫量・保管残高・所管面積・従業員数（1社平均）

28年度の入庫量は23万5,908トン、出庫量は23万6,557トンとなった。

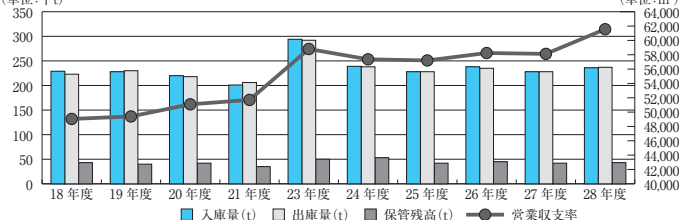
一方、保管残高は4万2,799トンとなった。所管面積は6万1,562㎡となり、従業員数は181人となった。

○普通倉庫業における入庫量・保管残高・所管面積・従業員数の推移（1社平均）

区分	18年度	19年度	20年度	21年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
入庫量(t)	228,545	227,921	220,252	200,527	294,468	238,565	227,748	237,804	227,759	235,908
出庫量(t)	223,183	230,218	217,858	205,873	292,022	238,194	228,290	234,644	227,827	236,557
保管残高(t)	42,613	39,703	41,984	34,798	50,020	53,438	41,696	45,441	42,261	42,799
所管面積(㎡)	49,047	49,395	51,087	51,704	58,803	57,366	57,205	58,244	58,122	61,562
従業員数(人)	92	95	99	100	103	103	98	101	173	181

(単位:千t)

(単位:㎡)



(7) 生産性（従業員1人あたり）

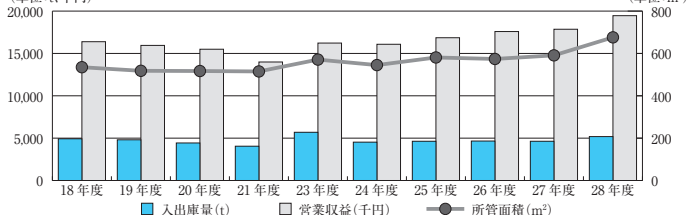
28年度の従業員1人あたりの入出庫量は5,186トン、営業収益は1,946万円となった。所管面積は、676㎡となった。

○普通倉庫業における従業員1人あたりの生産性（入出庫・営業収益・所管面積）

区分	18年度	19年度	20年度	21年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
入出庫量(t)	4,927	4,807	4,432	4,049	5,693	4,528	4,633	4,659	4,633	5,186
営業収益(千円)	16,387	15,950	15,498	13,991	16,226	16,083	16,856	17,587	17,857	19,460
所管面積(㎡)	535	518	517	515	571	545	581	574	591	676

(単位:t,千円)

(単位:㎡)



2. 冷蔵倉庫

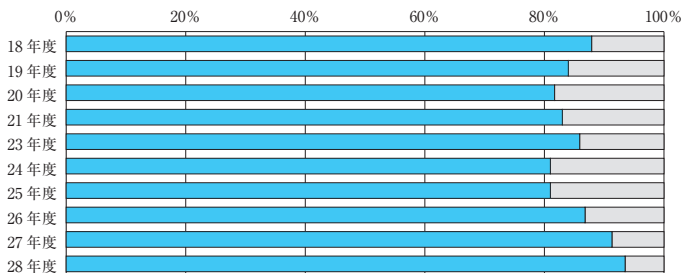
(1) 経営状況

冷蔵倉庫事業者92社のうち黒字決算は86社（全体の93.5%）となり、14年度以降黒字決算事業者の比率は80%以上で推移している。

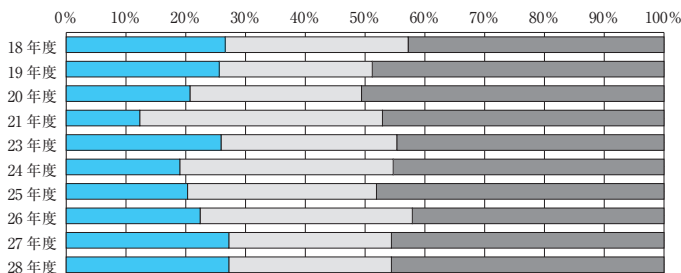
○経営状況の推移

（単位：%）

区 分	18年度	19年度	20年度	21年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
黒 字 決 算	87.9	84.0	81.7	83.0	85.9	81.0	81.0	86.8	91.3	93.5
赤 字 決 算	12.1	16.0	18.3	17.0	14.1	19.0	19.0	13.2	8.7	6.5
有配(10%超)	26.6	25.6	20.7	12.3	25.9	19.0	20.3	22.4	27.2	27.2
有配(10%以下)	30.6	25.6	28.7	40.6	29.4	35.7	31.6	35.5	27.2	27.2
無 配	42.7	48.8	50.4	47.2	44.7	45.2	48.1	42.1	45.7	45.7



■ 黒字決算 ■ 赤字決算



■ 有配 (10%超) ■ 有配 (10%以下) ■ 無 配

(2) 事業別営業収益構成（1社平均）

28年度の事業別営業収益の構成をみると、全営業収益66億9千806万6千円のうち、冷蔵倉庫業20億2,526万8千円（30.2%）、食品事業29億5,239万1千円（44.1%）、貨物利用運送事業8億9,591万円（13.4%）、凍結・製氷業6,268万8千円（0.9%）、不動産賃貸業5,849万円（0.9%）等となっている。

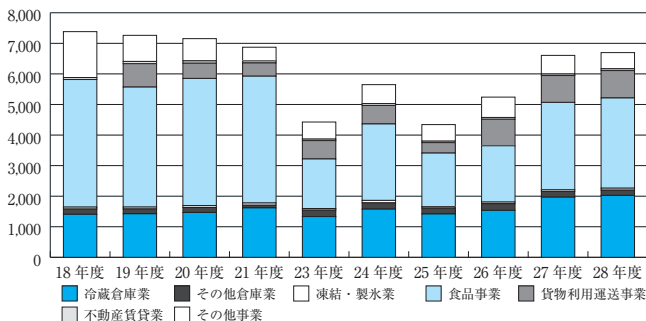
○会社全体における事業別営業収益構成の推移（1社平均）

（単位：千円、%）

区分	18年度	19年度	20年度	21年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
冷蔵倉庫業	1,406,448 (19.0)	1,424,054 (19.6)	1,466,670 (20.5)	1,617,038 (23.5)	1,332,537 (30.1)	1,576,440 (27.9)	1,418,056 (32.7)	1,535,374 (29.3)	1,966,826 (29.8)	2,025,268 (30.2)
その他倉庫業	174,407 (2.4)	159,136 (2.2)	163,671 (2.3)	86,939 (1.3)	211,813 (4.8)	204,936 (3.6)	193,019 (4.4)	218,648 (4.2)	192,203 (2.9)	173,164 (2.6)
凍結・製氷業	62,217 (0.8)	59,729 (0.8)	60,237 (0.8)	71,689 (1.0)	51,619 (1.2)	80,798 (1.4)	46,663 (1.1)	52,504 (1.0)	54,854 (0.8)	62,688 (0.9)
食品事業	4,173,956 (56.5)	3,925,515 (54.1)	4,161,342 (58.2)	4,148,655 (60.4)	1,620,130 (36.6)	2,501,071 (44.3)	1,751,595 (40.3)	1,841,746 (35.1)	2,853,545 (43.2)	2,952,391 (44.1)
貨物利用運送事業	-	-	-	-	601,497 (13.6)	606,415 (10.7)	341,873 (7.9)	868,473 (16.6)	877,718 (13.3)	895,910 (13.4)
不動産賃貸業	63,818 (0.9)	73,056 (1.0)	76,469 (1.1)	67,364 (1.0)	48,950 (1.1)	62,050 (1.1)	48,116 (1.1)	58,460 (1.1)	50,652 (0.8)	58,490 (0.9)
その他事業	1,503,137 (20.4)	853,634 (11.8)	728,482 (10.2)	446,944 (6.5)	559,480 (12.6)	618,258 (10.9)	542,252 (12.5)	666,114 (12.7)	609,324 (9.2)	530,155 (7.9)
営業収益	7,383,983 (100.0)	7,261,342 (100.0)	7,154,751 (100.0)	6,872,453 (100.0)	4,426,026 (100.0)	5,649,967 (100.0)	4,341,573 (100.0)	5,241,319 (100.0)	6,605,123 (100.0)	6,698,066 (100.0)

※（ ）内は営業収益に占める割合。※「その他事業」とは、港湾運送事業、通関業等。

（単位：百万円）



(3) 収支状況（1社平均）

28年度の倉庫部門における営業収益は20億2,526万8千円、営業費用は18億3,550万1千円となり、営業損益は1億8,976万6千円となった。

また、経常収益は20億4,212万2千円、経常費用は18億5,655万円、経常損益は1億8,557万2千円となり、経常収支率は110.0%と、12年度以降黒字を維持している。

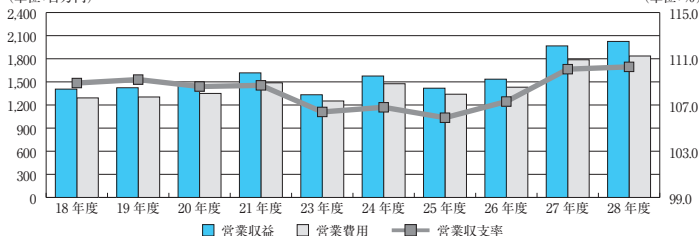
○冷蔵倉庫業（保管＋荷役）における収支状況の推移（1社平均）（単位：千円、%）

区分	18年度	19年度	20年度	21年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
営業収益	1,406,448	1,423,986	1,466,670	1,617,038	1,332,537	1,576,440	1,418,056	1,535,374	1,966,826	2,025,268
営業外収益	20,645	13,727	16,161	17,229	14,737	16,711	21,653	39,433	20,849	16,855
経常収益	1,427,093	1,437,713	1,482,831	1,634,268	1,347,274	1,593,152	1,439,709	1,574,807	1,987,676	2,042,122
営業費用	1,291,792	1,303,725	1,350,025	1,487,939	1,251,928	1,476,134	1,339,612	1,430,908	1,786,846	1,835,501
営業外費用	31,753	30,480	35,574	33,409	24,644	29,537	23,769	26,308	28,497	21,049
経常費用	1,323,545	1,334,205	1,385,598	1,521,348	1,276,571	1,505,671	1,363,381	1,457,216	1,815,343	1,856,550
営業損益	114,656	120,261	116,646	129,099	80,609	100,307	78,444	104,466	179,980	189,766
経常損益	103,548	103,508	97,233	112,920	70,703	87,481	76,328	117,590	172,332	185,572
営業収支率	108.9	109.2	108.6	108.7	106.4	106.8	105.9	107.3	110.1	110.3
経常収支率	107.8	107.8	107.0	107.4	105.5	105.8	105.6	108.1	109.5	110.0

(単位:百万円)

冷蔵倉庫業（保管＋荷役）における営業収益・営業費用・営業収支率の推移

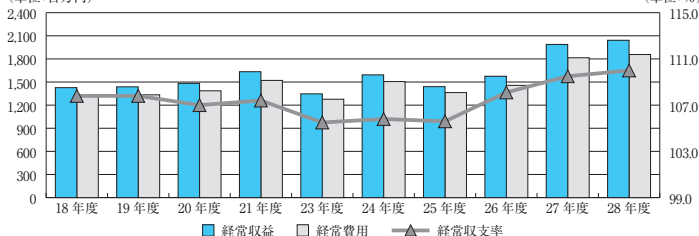
(単位:%)



(単位:百万円)

冷蔵倉庫業（保管＋荷役）における経常収益・経常費用・経常収支率の推移

(単位:%)



貨物流通施設の動向

倉庫部門のうち、保管部門における営業収益は13億5,282万6千円、営業費用は11億9,960万3千円となり、営業損益は1億5,322万3千円となった。

また、経常収益は13億6,572万9千円、経常費用は12億1,520万6千円となり、経常損益は1億5,052万3千円となった。経常収支率は112.4%となった。

○冷蔵倉庫業（保管）における収支状況の推移（1社平均）

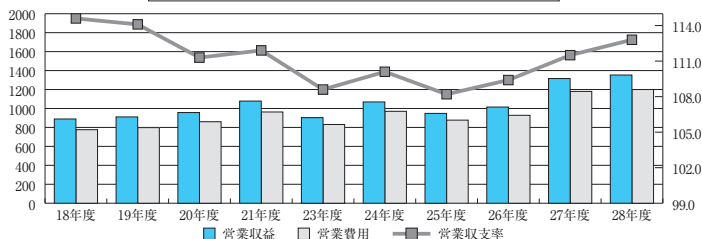
（単位：千円、%）

区分	18年度	19年度	20年度	21年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
営業収益	889,001	911,172	957,182	1,077,812	902,570	1,068,805	948,231	1,015,488	1,315,682	1,352,826
営業外収益	15,279	9,647	11,781	12,482	11,047	12,045	15,138	29,073	15,366	12,903
経常収益	904,280	920,819	968,963	1,090,294	913,617	1,080,850	963,369	1,044,561	1,331,047	1,365,729
営業費用	776,080	798,294	859,876	963,489	831,174	970,356	876,608	928,052	1,180,156	1,199,603
営業外費用	24,366	23,418	26,262	25,086	20,603	24,070	19,657	21,673	22,509	15,603
経常費用	800,446	821,712	886,138	988,575	851,777	994,427	896,264	949,725	1,202,664	1,215,206
営業損益	112,921	112,878	97,306	114,323	71,396	98,449	71,623	87,436	135,526	153,223
経常損益	103,834	99,107	82,824	101,718	61,840	86,423	67,104	94,836	128,383	150,523
営業収支率	114.6	114.1	111.3	111.9	108.6	110.1	108.2	109.4	111.5	112.8
経常収支率	113.0	112.1	109.3	110.3	107.3	108.7	107.5	110.0	110.7	112.4

（単位：百万円）

冷蔵倉庫業（保管）における営業収益・営業費用・営業収支率の推移

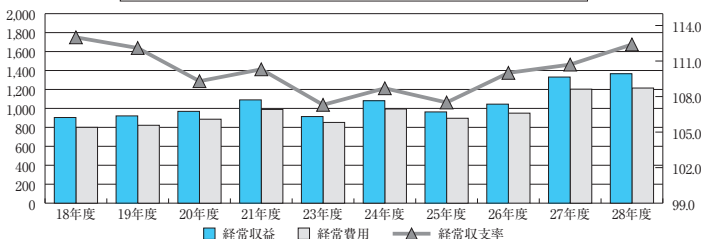
（単位：%）



（単位：百万円）

冷蔵倉庫業（保管）における経常収益・経常費用・経常収支率の推移

（単位：%）



貨物流通施設の動向

倉庫部門のうち、荷役部門における営業収益は6億7,244万1千円、営業費用は6億3,589万8千円となり、営業損益は3,654万3千円となった。

また、経常収益は6億7,639万3千円、経常費用は6億4,134万4千円となり、経常損益は3,505万円、経常収支率は105.5%となった。

○冷蔵倉庫業（荷役）における収支状況の推移（1社平均）

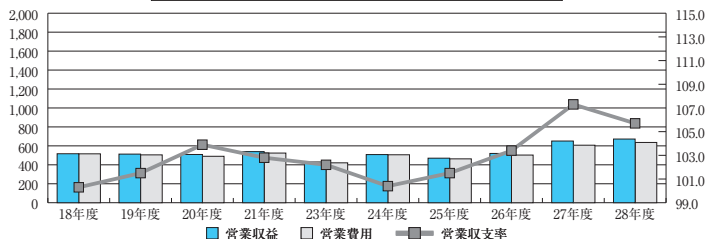
（単位：千円、%）

区分	18年度	19年度	20年度	21年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
営業収益	517,447	512,814	509,488	539,227	429,966	507,635	469,825	519,886	651,145	672,441
営業外収益	5,366	4,080	4,381	4,747	3,691	4,667	6,516	10,359	5,484	3,952
経常収益	522,813	516,894	513,869	543,974	433,657	512,302	476,341	530,246	656,628	676,393
営業費用	515,712	505,431	490,148	524,451	420,754	505,778	463,004	502,856	606,690	635,898
営業外費用	7,386	7,062	9,312	8,322	4,041	5,467	4,113	4,635	5,989	5,446
経常費用	523,098	512,493	499,460	532,773	424,795	511,245	467,117	507,491	612,679	641,344
営業損益	1,735	7,383	19,340	14,776	9,213	1,858	6,821	17,030	44,454	36,543
経常損益	-286	4,401	14,409	11,201	8,862	1,058	9,224	22,754	43,949	35,050
営業収支率	100.3	101.5	103.9	102.8	102.2	100.4	101.5	103.4	107.3	105.7
経常収支率	99.9	100.9	102.9	102.1	102.1	100.2	102.0	104.5	107.2	105.5

（単位：百万円）

冷蔵倉庫業（荷役）における営業収益・営業費用・営業収支率の推移

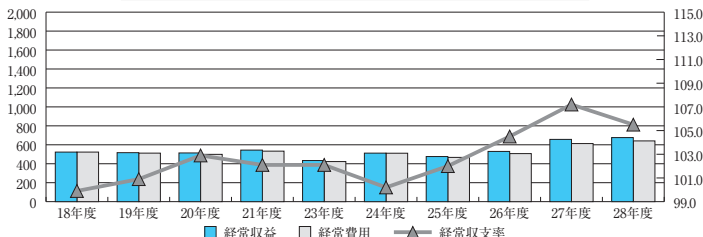
（単位：%）



（単位：百万円）

冷蔵倉庫業（荷役）における経常収益・経常費用・経常収支率の推移

（単位：%）



(4) 経常収支率の推移

過去10年の経常収支率の推移をみると、冷蔵倉庫部門全体では18年度の107.8%と比較して2.2ポイントの増加となり、過去10年で最高値となった。

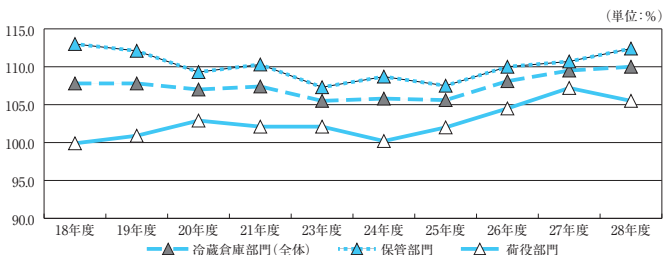
保管部門については、最高値となった18年度の113.0%と比較すると0.6ポイントの減少となった。

荷役部門については、105.5%と昨年最高値から1.7ポイントの減少となった。

○冷蔵倉庫業における経常収支率の推移

(単位：%)

区 分	18年度	19年度	20年度	21年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
冷蔵倉庫部門(全体)	107.8	107.8	107.0	107.4	105.5	105.8	105.6	108.1	109.5	110.0
(うち保管部門)	113.0	112.1	109.3	110.3	107.3	108.7	107.5	110.0	110.7	112.4
(うち荷役部門)	99.9	100.9	102.9	102.1	102.1	100.2	102.0	104.5	107.2	105.5



(5) 主要原価構成（1社平均）

28年度の経常費用18億5,655万円の主要原価構成割合については、人件費23.0%、請負費用21.5%、派遣費用1.1%、減価償却費9.3%、賃借料10.4%、営業外費用1.1%等となっている。

外部に支払う請負費用と派遣費用の占める割合は約2割となっている。

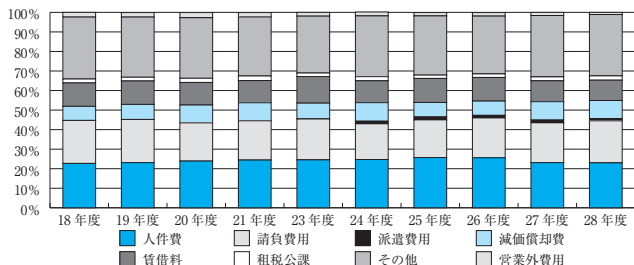
○冷蔵倉庫業における主要原価構成の推移（1社平均）

（単位：千円、%）

区分	18年度	19年度	20年度	21年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
人件費	301,049 (22.7)	307,560 (23.1)	326,461 (23.6)	365,986 (24.1)	309,026 (24.2)	371,292 (24.7)	350,970 (25.7)	373,639 (25.6)	419,490 (23.1)	427,012 (23.0)
請負費用	291,789 (22.0)	295,075 (22.1)	267,341 (19.3)	301,929 (19.8)	262,412 (20.6)	275,360 (18.3)	263,264 (19.3)	297,620 (20.4)	370,453 (20.4)	399,333 (21.5)
派遣費用	-	-	-	-	-	18,834 (1.3)	19,946 (1.5)	18,984 (1.3)	24,804 (1.4)	20,568 (1.1)
減価償却費	94,797 (7.2)	103,214 (7.7)	124,815 (9.0)	137,811 (9.1)	101,955 (8.0)	142,524 (9.5)	101,387 (7.4)	106,919 (7.3)	171,335 (9.4)	173,505 (9.3)
賃借料	158,861 (12.0)	160,500 (12.0)	158,454 (11.4)	170,411 (11.2)	171,430 (13.4)	168,202 (11.2)	167,040 (12.3)	176,119 (12.1)	193,959 (10.7)	192,500 (10.4)
租税公課	26,322 (2.0)	25,910 (1.9)	28,494 (2.1)	35,632 (2.3)	23,395 (1.8)	30,993 (2.1)	23,342 (1.7)	26,063 (1.8)	36,513 (2.0)	40,206 (2.2)
その他	419,002 (31.7)	411,476 (30.8)	424,676 (30.6)	453,350 (29.8)	366,820 (28.7)	468,929 (31.1)	413,663 (30.3)	431,564 (29.6)	570,294 (31.4)	582,377 (31.4)
営業外費用	31,724 (2.4)	30,469 (2.3)	35,574 (2.6)	33,409 (2.2)	24,644 (1.9)	29,537 (2.0)	23,769 (1.7)	26,308 (1.8)	28,497 (1.6)	21,049 (1.1)
（うち金融費用）	25,225 (1.9)	25,802 (1.9)	24,197 (1.7)	23,932 (1.6)	18,245 (1.4)	21,453 (1.4)	18,056 (1.3)	19,196 (1.3)	19,808 (1.1)	12,437 (0.7)
費用総計	1,323,545 (100.0)	1,334,205 (100.0)	1,385,598 (100.0)	1,521,348 (100.0)	1,276,571 (100.0)	1,505,671 (100.0)	1,363,381 (100.0)	1,457,216 (100.0)	1,815,343 (100.0)	1,856,550 (100.0)

※1 20年度より「下請費用」を「請負費用」に改め、「派遣費用」を追加した。16年度から19年度までの数値は「下請費用」の数値。

※2 「その他」とは、水道光熱費、通信費、消耗品費、交際費、旅費等。



(6) 入庫量・保管残高・所管容積・従業員数（1社平均）

28年度の入庫量は12万3,772トン、出庫量は12万4,542トンとなった。

また、保管残高は2万1,715トンとなった。

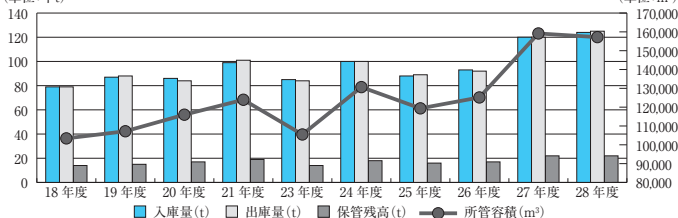
所管容積は15万7,210m³となり、従業員数は121人となった。

○冷蔵倉庫業における入庫量・保管残高・所管容積・従業員数の推移（1社平均）

区分	18年度	19年度	20年度	21年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
入庫量(t)	78,538	87,392	86,125	98,981	84,844	99,614	88,452	93,031	120,284	123,772
出庫量(t)	79,124	88,410	84,436	100,912	83,732	99,692	89,328	91,682	120,475	124,542
保管残高(t)	14,347	15,195	16,710	19,241	14,489	18,257	15,786	16,989	21,839	21,715
所管容積(m ³)	103,408	107,197	115,996	123,930	105,486	130,656	119,363	125,157	159,153	157,210
従業員数(人)	84	84	81	103	84	83	82	81	119	121

(単位:千t)

(単位:m³)



(7) 生産性（従業員1人あたり）

28年度の従業員1人あたりの入出庫量は2,626トン、営業収益は2,141万6千円となった。

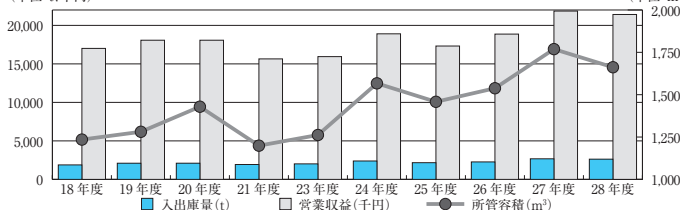
所管容積は1,662m³となった。

○冷蔵倉庫業における従業員1人あたりの生産性（入出庫量・営業収益・所管容積）

区分	18年度	19年度	20年度	21年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
入出庫量(t)	1,882	2,100	2,102	1,934	2,017	2,390	2,171	2,270	2,676	2,626
営業収益(千円)	17,011	18,074	18,074	15,649	15,944	18,905	17,320	18,869	21,861	21,416
所管容積(m ³)	1,235	1,281	1,429	1,199	1,262	1,567	1,458	1,538	1,769	1,662

(単位:t,千円)

(単位:m³)



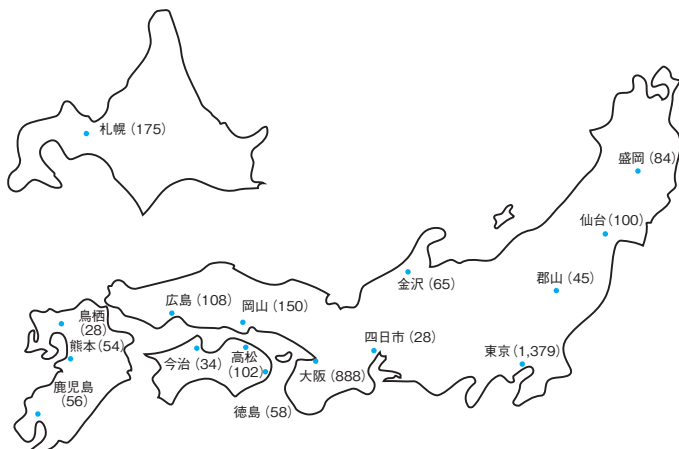
<MEMO欄>

3. トラックターミナル

(1) 一般トラックターミナル分布図

() 内はバース数

(平成30年3月末現在)



貨物流通施設の動向

(2) 一般トラックターミナル一覧表

(平成30年3月末現在)

事業者名	ターミナル名	バース数	供用開始 年月日	出 資 者 (数字は%)	資本金 (百万円)
北海道トラック ターミナル(株)	札幌トラック ターミナル	175	昭和 46.09.27	北海道(10.0) (株)日本政策投資銀行(23.3) 札幌市(16.7) 民間(50.0)	300
岩手トラック ターミナル(株)	岩手トラック ターミナル	84	49.09.01	(株)日本政策投資銀行(21.1) 民間(69.5) 盛岡市(6.1) 矢巾町(3.3)	360
(株)仙台トラック ターミナル	仙台トラック ターミナル	80	37.11.19	宮城県(5.1) 仙台市(5.1) 民間(89.8)	175
東北高速道路 ターミナル(株)	郡山トラック ターミナル	45	51.08.01	宮城県(3.9) 福島県(4.9) 日本自動車ターミナル(株)(10.9) 東日本高速道路(株)(26.6) (一財)道路厚生会(19.9) 民間(33.8)	1,083
	仙台南トラック ターミナル	20	54.04.01		
日本自動車 ターミナル(株)	京浜トラック ターミナル	382	43.06.14	東京都(43.3) (株)日本政策投資銀行(6.0) 民間(50.7)	12,230
	板橋トラック ターミナル	320	45.10.26		
	足立トラック ターミナル	320	52.04.01		
	葛西トラック ターミナル	357	58.04.01		
(株)三 徳	四日市トラック ターミナル	28	62.04.01	民間(100)	15
北陸高速道路 ターミナル(株)	金沢トラック ターミナル	65	52.12.01	石川県(7.0) 日本自動車ターミナル(株)(14.1) 中日本高速道路(株)(24.5) (一財)道路厚生会(13.8) 民間(40.6)	100
泉北高速 鉄道(株)	東大阪トラック ターミナル	346	43.02.15	民間(100)	4,000
	北大阪トラック ターミナル	378	49.03.01		

貨物流通施設の動向

事業者名	ターミナル名	バース数	供用開始 年月日	出 資 者 (数字は%)	資本金 (百万円)
(株) 大 阪 港 トランスポート シ ス テ ム	大阪南港トラッ ク ター ミ ナ ル	164	51.10.04	大阪市 (69.6) 民間 (30.4)	5,000
岡山県トラッ ク ター ミ ナ ル (株)	岡山県トラッ ク ター ミ ナ ル	150	50.04.03	民間 (100)	440
広 島 市 流 通 セ ン タ ー (株)	広島市西部トラ ックターミナル	108	52.04.01	広島市 (70.0) 民間 (30.0)	1,000
徳島県トラッ ク ター ミ ナ ル (株)	徳島県トラッ ク ター ミ ナ ル	58	45.05.25	民間 (100)	79
四国トラッ ク ター ミ ナ ル (株)	四国トラッ ク ター ミ ナ ル	102	46.08.11	民間 (100)	230
(協) 今治流通 セ ン タ ー	天保山トラッ ク ター ミ ナ ル	34	49.08.17	民間 (100)	120
九州高速道路 ターミナル(株)	鳥栖トラッ ク ター ミ ナ ル	28	56.04.29	熊本県 (5.1) 佐賀県 (5.6) 日本自動車ターミナル(株) (21.5) 西日本高速道路(株) (22.3) 民間 (45.5)	100
	熊本トラッ ク ター ミ ナ ル	54	51.06.24		
鹿児島県共同 トラッ ク ター ミ ナ ル (株)	鹿児島臨海 トラッ ク ター ミ ナ ル	56	52.11.21	鹿児島県 (10.0) 鹿児島市 (2.0) 民間 (88.0)	500
16 社	22 箇所	3,354			

(注) 1 国土交通省総合政策局物流政策課(物流産業室)調べ。
2 出資者における()は、出資比率である。

VI. 貨物利用運送事業の動向

1. 貨物利用運送事業者数の推移

年度	鉄 道	航 空		自 動 車	内 航	外 航
	利用	国際 (一般混載)	国内 (一般混載)	利用	利用	利用
平19	960	89	61	20,369	1,865	569
20	961	99	66	20,846	1,874	596
21	967	100	59	21,375	1,914	631
22	1,008	106	64	21,929	1,978	686
23	1,040	113	65	22,394	2,037	729
24	1,047	116	66	22,841	2,027	769
25	1,064	129	67	23,287	2,091	825
26	1,074	130	68	23,543	2,165	869
27	1,090	127	68	23,841	2,221	911
28	1,095	128	67	24,253	2,288	989

- (注) 1 国土交通省総合政策局物流政策課物流産業室調べ。
 2 自動車の利用運送事業者数は、平成15年の法改正により実運送と利用運送の兼業事業者は除かれ、利用運送専業事業者のみとなった。
 3 各年度末の数である。

(参考) 貨物運送取扱事業法施行以前の利用運送事業者数等の推移

種別 \ 年度別	昭和 55	58	59	60	61	62	63	平成 元
通 運 事 業	975	938	890	866	766	747	746	747
自動車運送取扱事業	8,683	11,067	12,168	13,341	13,977	14,977	16,593	18,403
内航運送取扱事業	1,480	1,504	1,517	1,525	1,570	1,595	1,616	1,641
利用航空運送事業(国内)	35	38	38	40	41	41	41	41
利用航空運送事業(国際)	8	12	13	14	15	16	17	20
海上運送取扱事業(外航)	562	600	609	661	684	704	705	773

(注) 各年度末(但し、外航関係は年度初)の数である。

2. 鉄道利用運送事業

事業・扱種別取扱量（平成28年度）

（単位：千トン）

扱 別	事 業 の 種 別		
	第一種利用運送事業	第二種利用運送事業	合 計
車 扱	4,861	36	4,897
コンテナ扱	5,747	34,337	40,084
混載荷物扱	27	74	102
手小荷物扱	0	0	0
合 計	10,635	34,447	45,082

- （注） 1 国土交通省総合政策局物流政策課物流産業室調べ。
 2 事業概況報告書提出企業の集計による。28年度532事業者。

3. 外航海運利用運送事業

（1）国際複合輸送貨物取扱実績の推移

（単位：千トン）

年度	20	21	22	23	24	25	26	27	28
輸 出	(25,510) 28,667	(23,377) 26,247	(28,611) 31,606	(30,711) 33,582	(30,313) 33,576	(31,177) 34,566	(36,901) 40,401	(35,235) 38,926	(35,782) 40,395
輸 入	(40,116) 44,067	(39,855) 43,366	(48,061) 52,273	(51,652) 55,487	(56,013) 59,855	(59,207) 63,113	(63,168) 67,011	(62,908) 67,087	(67,006) 71,779
合 計	(65,627) 72,734	(63,232) 69,613	(76,672) 83,879	(82,363) 89,069	(86,326) 93,431	(90,384) 97,679	(100,069) 107,412	(98,143) 106,013	(102,788) 112,174

- （注） 1 国際フレイトフォワーダーズ協会（JIFFA）調べ。
 2 集計事業者数は J I F F A 会員480社（平成28年度）。
 3 シベリアランドブリッジ経由の貨物は除く。
 4 （ ）内は F C L （3.(2)注1で説明）貨物で内数である。

(2) 仕向地別取扱量の推移

(単位：トン)

仕向地 年度	北 米	中南米	ヨーロッパ	アジア	豪 州	アフリカ	合 計
F C L	22年度	2,616,809	648,246	2,353,651	13,978,368	296,528	20,097,541
	23年度	2,861,579	585,385	2,445,246	15,593,580	293,673	21,972,320
	24年度	3,294,849	353,204	2,143,929	13,553,927	708,767	20,201,614
	25年度	3,463,982	410,129	2,316,411	15,218,604	826,052	22,402,476
	26年度	1,899,969	339,445	1,214,967	8,205,763	773,887	12,603,092
	27年度	3,914,007	598,806	2,599,114	16,201,503	903,904	25,611,100
	28年度	3,817,023	864,601	2,683,353	18,643,330	838,776	28,170,618
L C L	22年度	1,240,474	154,481	986,983	8,442,689	295,004	11,209,272
	23年度	679,448	132,869	579,701	5,500,073	208,784	7,179,826
	24年度	1,434,333	85,804	471,348	3,766,345	427,552	6,226,164
	25年度	714,551	129,895	531,884	6,432,699	340,602	8,193,361
	26年度	2,280,541	114,667	473,007	4,875,415	1,257,606	4,560,491
	27年度	1,429,306	330,324	836,263	7,161,448	1,398,302	73,665
	28年度	1,193,826	586,891	841,632	11,629,152	274,520	110,927
合 計	22年度	3,857,283	802,728	3,340,635	22,421,057	591,532	293,578
	23年度	3,541,027	718,254	3,024,947	21,093,653	502,457	271,809
	24年度	4,729,182	439,008	2,615,277	17,320,272	1,136,319	187,720
	25年度	4,178,533	540,024	2,848,295	21,651,303	1,166,654	211,028
	26年度	4,180,510	454,112	1,687,974	13,081,178	2,031,493	4,729,552
	27年度	5,343,313	929,130	3,435,377	23,362,951	2,302,206	1,467,431
	28年度	5,010,849	1,451,491	3,524,985	30,272,482	1,113,296	1,434,462

(注) 1 F C L : コンテナ 1 個を単位として運送される大口貨物

2 L C L : コンテナ 1 個を満載するにたらない小口貨物

3 事業概況報告書提出企業の集計による。

(22年度 256 23年度 277 24年度 219 25年度 256 26年度 236 27年度 320 28年度 383)

4. 国内航空利用運送事業

取扱量の推移

区分 年度	航空利用運送事業	
	集 計 事業者数	取扱重量 (千トン)
10	51	757
11	44	748
12	59	797
13	55	655
14	41	639
15	42	738
16	49	769
17	54	765
18	30	772
19	33	789
20	48	798
21	33	401
22	48	863
23	55	826
24	54	999
25	55	981
26	35	438
27	59	801
28	75	1,212

5. 国際航空利用運送事業

取扱量の推移（国際航空利用運送事業：仕向地別）

（単位：トン）

仕向地 年度	北 米	中南米	ヨーロッパ	アジア	豪 州	アフリカ	合 計
平成11年度	293,922	7,129	230,249	441,951	13,287	3,886	990,424
12	298,149	8,178	242,990	509,511	14,350	3,296	1,076,474
13	225,053	8,827	192,386	428,606	11,624	3,349	869,845
14	260,259	9,004	191,883	497,800	11,969	3,190	974,105
15	251,049	13,294	220,912	564,220	12,646	3,617	1,065,738
16	339,725	22,106	271,060	676,806	17,232	4,909	1,331,838
17	294,332	12,330	254,079	690,220	20,421	4,924	1,276,306
18	252,863	17,288	237,939	584,752	15,172	5,619	1,113,633
19	244,078	17,614	245,777	663,745	17,706	5,960	1,194,880
20	249,002	16,022	215,056	611,404	13,735	7,048	1,112,267
21	109,779	8,290	128,695	378,431	9,685	3,338	638,219
22	168,817	11,464	185,515	601,429	13,436	9,207	989,779
23	176,007	18,027	197,760	637,035	11,981	11,003	1,051,812
24	143,015	15,418	121,241	551,881	11,228	5,716	848,499
25	154,560	21,019	158,973	578,110	12,710	7,672	933,044
26	126,386	12,624	86,201	291,123	7,020	3,999	527,353
27	184,440	19,661	175,545	623,977	12,840	7,286	1,023,748
28	187,873	18,092	193,407	801,986	13,163	6,775	1,221,296
	(15.4%)	(1.5%)	(15.8%)	(65.7%)	(1.1%)	(0.6%)	(100.0%)

（注）1 事業概況報告書提出企業の集計による。（28年度122社）

2 国際宅配便及び外国人事業者含む。

VII. 消費者物流の動向

1. 国内宅配便事業

(1) 宅配便・郵便小包取扱量の推移（個数ベース）

宅配便取扱量の推移

（単位：百万個、％）

	平成 24年度	25 年 度		26 年 度		27 年 度		28 年 度		
	取扱 個数	取扱 個数	対前年 度 比	取扱 個数	対前年 度 比	取扱 個数	対前年 度 比	取扱 個数	対前年 度 比	構成比
宅 配 便 合 計	3,526	3,637	103.1	3,614	99.4	3,745	103.6	4,019 (3,908)	107.3 (104.4)	100.0
ト ラ ッ ク	3,486	3,595	103.1	3,570	99.3	3,704	103.8	3,978 (3,867)	107.4 (104.4)	99.0 (99.0)
航空等利用運送	40	42	104.0	44	105.0	40	92.6	41	100.9	1.0 (1.0)

郵便小包取扱量の推移（参考）

（単位：万個、％）

	平成 24年度	25 年 度		26 年 度		27 年 度		28 年 度		
	取扱 個数	取扱 個数	対前年 度 比	取扱 個数	対前年 度 比	取扱 個数	対前年 度 比	取扱 個数	対前年 度 比	構成比
一 般 小 包	38,330	42,844	112.1	48,504	113.2	51,302	105.8	63,242 (52,172)	123.3 (101.7)	15.1 (12.8)
冊 子 小 包	287,215	332,421	107.2	336,194	101.1	353,940	105.3	356,285	100.7	84.9 (87.2)
計	325,545	375,265	107.7	384,698	102.5	405,242	105.3	419,527 (408,457)	103.5 (100.8)	100.0

（注）1 日本郵便(株)統計データより作成。

2 平成28年10月より日本郵便(株)が取扱う「ゆうパケット」を宅配便取扱個数に含めて集計しており、表中括弧内はゆうパケットを除いた宅配便の取扱個数及び対前年度比の数値。

(2) 宅配便名別取扱量（平成28年度）（個数ベース）

トラック

宅 配 便 名	取扱事業者	取扱個数 (千個)	対前年度比 (%)	構 成 比 (%)
宅 急 便	ヤマト運輸(株)	1,867,563	107.9	46.9 (48.3)
飛脚宅配便	佐川急便(株)	1,218,215	101.7	30.6 (31.5)
ゆうパック	日本郵便(株)	632,421 (521,720)	123.3 (101.7)	15.9 (13.5)
カンガルー便	西濃運輸(株) 他19社	129,558	97.1	3.3 (3.4)
フクッー宅配便	福山通運(株) 他21社	122,295	101.5	3.1 (3.2)
そ の 他	(16 便)	7,743	96.5	0.2 (0.2)
合 計	(21 便)	3,977,795 (3,867,094)	107.4 (104.4)	100.0

- (注) 1. 本表は、宅配便名ごとに、その便名で運送を行う各事業者の取扱個数を集計したものである。
2. 宅配便としてカウントする貨物は、特別積合せ貨物運送又はこれに準ずる貨物の運送であって、重量30kg以下の一口一個の貨物を特別な名称を付して運送した貨物とした。
3. 日本郵便(株)については、航空等利用運送事業に係る宅配便も含めトラック運送として集計している。
4. 平成28年10月より日本郵便(株)が取扱う「ゆうパケット」を宅配便取扱個数に含めて集計しており、表中括弧内はゆうパケットを除いた宅配便の取扱個数及び対前年度比の数値。

航空等利用運送

宅 配 便 名	取扱事業者	取扱個数 (千個)	対前年度比 (%)	構 成 比 (%)
飛 脚 航 空 便	佐 川 急 便 (株)	7,932	100.2	19.4
宅 急 便	ヤマト運輸(株) ほか2社	6,931	103.7	17.0
フクッー航空便	福 山 通 運 (株) ほか1社	639	96.2	1.6
ス ー パ ー ペ リ カ ン 便	日 本 通 運 (株) ほか1社	428	89.4	1.0
そ の 他	93 便	24,882	100.6	61.0
合 計	97 便	40,812	100.9	100.0

(注 1) 本表は、同一便名ごとに、その便名を扱っている各事業者の取扱実績を集計したものである。

(注 2) 日本郵便(株)については、航空等利用運送事業に係る宅配便も含めトラック運送として集計している。

消費者物流の動向

(3) 仕向地別・仕立地別国内航空宅配便事業取扱量の推移（個数ベース）

（単位：個）

仕向地帯		北海道	東北	関東 甲信越	中部 北陸	関西	中国	四国	九州	沖縄	合計
北海道	27年度	38,215	64,526	422,444	82,994	99,091	27,118	12,753	50,327	16,366	813,834
	28年度	38,714	69,072	485,528	100,384	119,050	36,629	16,282	57,144	23,194	945,997
東 北	27年度	25,767	9	4,560	2,648	17,441	8,786	3,289	21,702	19,636	103,838
	28年度	36,013	675	8,903	4,612	20,026	9,872	3,463	24,113	28,666	136,343
関東・ 甲信越	27年度	814,724	12,277	9,658	6,750	189,451	407,069	212,346	1,366,402	1,592,724	4,611,401
	28年度	410,733	15,649	55,715	19,623	61,154	135,581	71,081	565,694	292,215	1,627,445
中部・ 北 陸	27年度	130,795	3,709	1,327	13	745	16,454	7,415	75,826	166,306	402,590
	28年度	122,911	12,390	83,722	2,478	1,835	472	160	7,793	92,580	324,341
関 西	27年度	422,392	74,025	192,853	767	1,545	1,956	2,044	176,228	492,715	1,364,525
	28年度	82,807	5,594	45,554	3,741	4,515	583	148	12,367	77,756	233,065
中 国	27年度	95,459	9,693	81,453	569	461	0	5	940	64,305	252,885
	28年度	119,689	30,166	621,115	61,698	34,788	1,725	2,526	21,713	333,246	1,226,666
四 国	27年度	6,874	4,529	39,810	2,911	43	7	1	880	20,642	75,697
	28年度	506,350	2,150	254	1,644	153,417	280,319	149,584	840,444	1,467,288	3,401,450
九 州	27年度	113,920	33,197	1,098,755	72,562	45,855	2,151	2,373	26,304	387,718	1,782,835
	28年度	381,267	52,208	372,325	1,332	9,012	1,843	439	147,955	467,831	1,434,212
沖 縄	27年度	126,896	183,209	2,028,692	462,221	668,724	171,302	76,002	520,605	597,352	4,835,003
	28年度	137,370	189,724	2,162,516	513,274	723,877	211,814	89,824	548,700	638,329	5,215,428
合 計	27年度	1,775,042	385,174	3,879,552	631,435	1,023,356	634,843	316,228	2,239,214	3,357,764	14,242,608
	28年度	1,835,854	377,628	3,835,632	708,786	1,127,674	678,838	333,507	2,225,923	3,421,105	14,544,947

（注）事業概況報告書提出企業の集計による。

（27年度：34事業者）
（28年度：26事業者）

2. 国際宅配便事業

(1) 国際宅配便取扱量の推移 (件数ベース、トンベース)

年度	件数(千件)	対前年伸び率(%)	重量(トン)	対前年伸び率(%)
昭63	6,993 { クーリエ SP }	26.9	10,605 { クーリエ SP }	39.7
平5	8,357 { クーリエ SP }	△0.1	13,936 { クーリエ SP }	4.8
10	9,015 { クーリエ SP }	△8.9	21,079 { クーリエ SP }	△1.5
23	14,511 { クーリエ SP }	2.9	85,310 { クーリエ SP }	4.1
24	13,911 { クーリエ SP }	△4.1	109,494 { クーリエ SP }	28.3
25	14,402 { クーリエ SP }	3.5	100,332 { クーリエ SP }	△8.4
26	13,723 { クーリエ SP }	△4.7	100,697 { クーリエ SP }	0.4
27	14,239 { クーリエ SP }	3.8	105,433 { クーリエ SP }	4.7
28	15,948 { クーリエ SP }	12.0	123,503 { クーリエ SP }	17.1

(注) 1 国土交通省総合政策局物流政策課物流産業室調べ。

2 クーリエとは、契約書、船積書類、業務用資料等の書類を対象とするサービス。

3 SPとは、スモール・パッケージのことで、商品サンプル、機械部品等の小型・軽量の貨物を扱うサービス。

(2) 仕向地別国際航空宅配便事業取扱量の推移 (輸出) (件数ベース、トンベース)

クーリエ

(単位: 千件、トン)

年	北 米		中 南 米		ヨーロッパ		アジア		豪 州		アフリカ		合 計	
	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量
平成19年度	803	2,198	205	408	1,203	3,407	3,683	11,788	163	464	111	202	6,168	18,467
20	714	1,874	184	335	1,035	2,745	3,483	11,304	138	404	130	237	5,529	16,706
21	512	1,310	145	240	797	1,969	2,868	8,854	66	290	90	127	4,476	12,790
22	510	1,246	143	238	773	1,906	2,738	8,487	65	282	87	121	4,316	12,280
23	471	1,195	136	231	720	1,836	2,673	8,355	54	276	83	113	4,137	12,006
24	388	296	148	92	587	430	2,754	2,216	98	72	267	170	4,242	3,276
25	365	280	193	120	561	401	2,804	2,277	83	60	283	181	4,289	3,319
26	327	246	193	112	508	351	2,693	2,012	54	39	284	167	4,059	2,927
27	309	266	202	112	490	347	2,675	2,615	52	39	255	152	3,982	3,530
28	302	203	200	93	477	297	2,596	1,442	51	33	228	121	3,853	2,190
(28年度構成比(%))	(7.8)	(9.3)	(5.2)	(4.3)	(12.4)	(13.6)	(67.4)	(65.8)	(1.3)	(1.5)	(5.9)	(5.5)	(100)	(100)

スモールパッケージ

(単位: 千件、トン)

年	北 米		中 南 米		ヨーロッパ		アジア		豪 州		アフリカ		合 計	
	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量
平成19年度	918	9,079	163	655	1,124	5,886	4,854	30,243	143	902	80	284	7,282	47,050
20	969	8,720	189	757	1,278	6,616	6,729	39,979	168	982	108	397	7,535	47,854
21	726	6,856	131	577	924	5,252	4,508	28,601	122	734	68	250	6,478	42,270
22	296	6,835	133	565	901	5,065	3,804	27,303	123	692	66	237	5,321	40,697
23	286	6,862	130	556	878	5,290	4,375	28,787	120	697	61	218	5,851	42,410
24	494	10,506	49	754	488	7,417	3,608	48,238	95	1,313	128	1,518	4,862	69,746
25	624	9,331	64	896	562	7,275	3,728	42,689	180	1,134	138	1,116	5,296	62,441
26	591	11,264	68	980	517	5,700	3,734	43,013	76	808	130	1,152	5,116	62,917
27	655	10,637	78	977	546	6,131	3,938	43,227	81	869	110	1,113	5,407	62,954
28	852	10,373	84	933	671	8,959	4,468	45,856	107	1,128	81	1,013	6,263	68,262
(28年度構成比(%))	(13.6)	(15.2)	(1.3)	(1.4)	(10.7)	(13.1)	(71.3)	(67.2)	(1.7)	(1.7)	(1.3)	(1.5)	(100)	(100)

(注) 1 事業概況報告書提出企業の集計による。

2 クーリエとは、契約書、船積書類、業務用資料等の書類を対象とするサービスである。

3 スモール・パッケージとは、商品サンプル、機械部品等の小型・軽量の貨物を扱うサービスである。

(3) 仕向地別国際航空宅配事業取扱量の推移 (輸入) (件数ベース、トンベース)

クーリエ

(単位：千件、トン)

年	北 米		中南米		ヨーロッパ		アジア		豪 州		アフリカ		合 計	
	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量
平成19年度	241	1,017	40	36	378	286	1,181	2,061	51	85	9	8	1,901	3,492
20	388	2,754	65	61	443	619	2,747	3,730	69	63	26	37	1,952	4,459
21	201	671	32	47	213	147	1,112	1,761	26	11	9	5	1,592	2,641
22	199	622	29	47	211	140	1,063	1,630	26	10	9	5	1,537	2,455
23	190	510	32	14	197	128	1,077	1,581	22	8	7	3	1,524	2,244
24	155	395	26	11	168	89	741	1,872	51	16	6	3	1,147	2,386
25	146	438	26	10	169	80	757	277	14	6	4	2	1,116	813
26	122	416	17	6	118	52	577	243	1	1	2	1	837	719
27	113	130	16	6	126	99	542	197	1	1	2	1	801	434
28	113	68	21	11	158	92	649	414	8	2	3	1	952	589
(28年度構成比(%))	(11.9)	(11.5)	(2.2)	(1.9)	(16.6)	(15.6)	(68.2)	(70.4)	(0.8)	(0.4)	(0.3)	(0.2)	(100)	(100)

スモールパッケージ

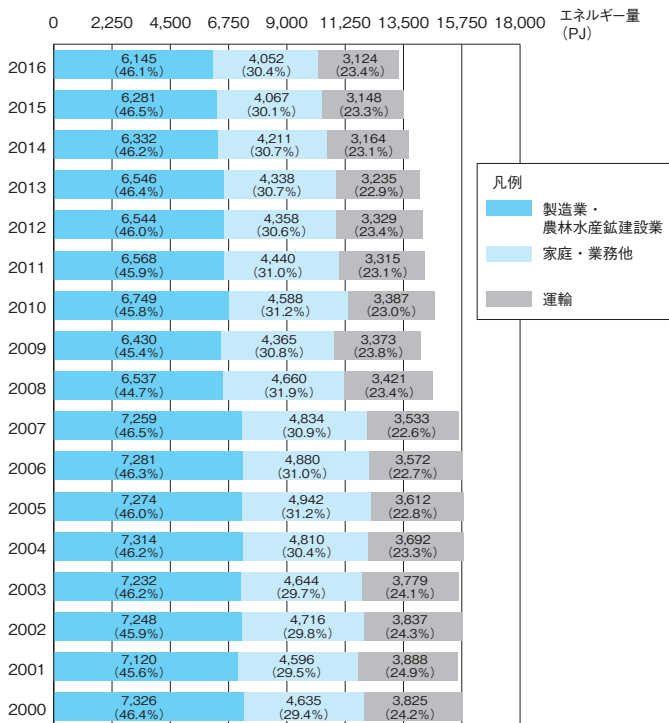
(単位：千件、トン)

年	北 米		中南米		ヨーロッパ		アジア		豪 州		アフリカ		合 計	
	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量
平成19年度	579	5,402	8	71	289	3,594	1,349	11,944	13	199	3	18	2,241	21,228
20	661	7,009	24	162	451	3,467	4,879	37,911	38	345	7	38	2,676	22,898
21	622	4,836	14	186	378	3,587	1,922	17,812	32	290	3	26	2,971	26,738
22	622	4,830	14	185	377	3,580	1,884	17,616	32	289	3	26	2,931	26,528
23	626	4,969	13	169	374	3,465	1,952	19,799	29	226	3	22	2,999	28,650
24	716	5,042	25	207	415	3,918	2,462	24,339	39	554	3	26	3,660	34,086
25	626	4,493	15	225	414	3,221	2,627	25,588	11	143	8	89	3,710	33,759
26	644	4,392	10	181	320	3,140	2,740	26,372	3	42	1	5	3,718	34,132
27	607	4,777	9	190	335	3,537	3,095	29,957	3	51	1	3	4,050	38,515
28	656	4,938	11	145	496	6,100	3,706	41,091	9	140	2	48	4,880	52,463
(28年度構成比(%))	(13.5)	(9.4)	(0.2)	(0.3)	(10.2)	(11.6)	(75.9)	(78.3)	(0.2)	(0.3)	(0.0)	(0.1)	(100)	(100)

VIII. 物流における環境に関する動向

1. エネルギー消費量

(1) 部門別エネルギー消費量



出典：「総合エネルギー統計（2016年度版）」

(2) 輸送機関別エネルギー消費量の推移

(単位：TJ(10¹²J))

輸送機関 \ 年度	平成 23	24	25	26	27	28
鉄 道	8,673	8,684	8,665	8,503	8,160	7,699
営業用自動車	622,360	587,996	581,323	618,074	616,378	616,954
自家用自動車	526,361	540,546	547,675	550,529	543,232	528,999
自動車（計）	1,148,721	1,128,542	1,128,998	1,168,604	1,159,610	1,145,953
内 航 海 運	96,978	99,474	96,858	99,577	96,694	102,813
航空(国内線)	20,726	20,743	20,824	20,532	20,169	20,696
総 消 費 量	1,275,097	1,257,444	1,255,345	1,297,216	1,284,632	1,277,161
旅客・貨物計	3,314,717	3,368,630	3,325,168	3,397,205	3,357,498	3,208,855

(3) 輸送機関別エネルギー消費原単位の推移

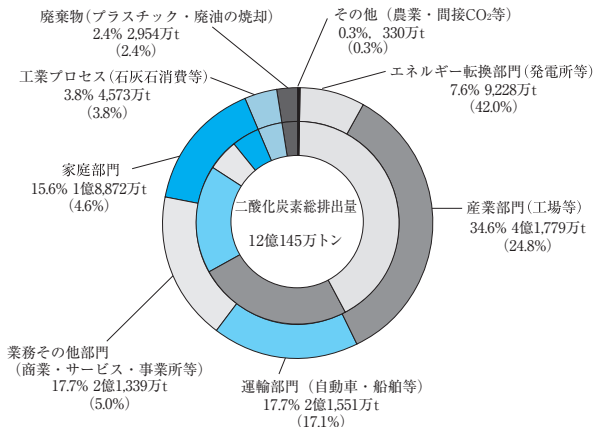
(単位：KJ(10³J) / トンキロ)

輸送機関 \ 年度	平成 23	24	25	26	27	28
鉄 道	433.6	427.4	414.5	404.3	379.2	362.1
営業用自動車	3,074.3	3,260.6	3,145.0	3,411.8	3,502.5	3,412.1
自家用自動車	11,932.0	11,597.9	18,722.6	19,038.8	19,171.7	17,930.3
自動車（計）	4,159.4	4,436.8	5,273.4	5,564.5	5,675.6	5,448.8
内 航 海 運	554.5	559.5	524.0	543.8	536.1	569.8
航空(国内線)	20,862.7	20,381.2	18,931.2	19,554.4	19,099.1	19,579.9
平 均	3,279.9	3,234.5	2,982.1	3,124.3	3,154.2	3,091.8

(注) 国土交通省「自動車輸送統計年報」、「内航船舶輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」、「鉄道統計年報」、海事局資料

2. 二酸化炭素排出量

(1) 部門別二酸化炭素排出量（平成28年度）



- (注) 1 (国立研究開発法人 国立環境研究所 温室効果ガスインベントリオフィス)「日本の温室効果ガス排出量データ(1990～2016年度)確報値」による。
- 2 内側の円は各部門の直接の排出量(下段カッコ内の割合)である。
- 3 外側の円は、電気事業者の発電に伴う排出量及び熱供給事業者の熱発生に伴う排出量を、電力消費量及び熱消費量に応じて最終需要部門に配分した後の排出量(上段の割合および排出量)である。

(2) 部門別二酸化炭素排出量の推移

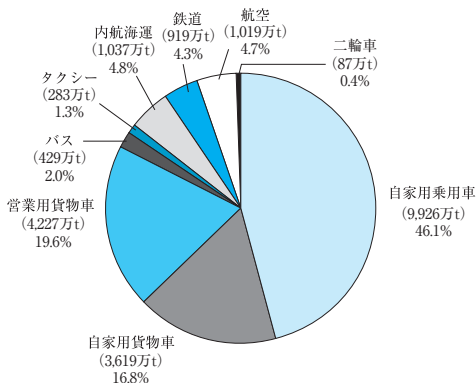
(単位：100万トン)

排出源	平成21年度	22	23	24	25	26	27	28
エネルギー転換部門	98.1 (8.4)	97.9 (8.1)	99.6 (7.9)	101.8 (7.8)	100.2 (7.6)	95.4 (7.5)	92.6 (7.6)	92.6 (7.7)
産業部門	402.1 (34.6)	431.2 (35.5)	445.6 (35.3)	457.9 (35.1)	467.0 (35.5)	449.8 (35.5)	432.7 (35.3)	417.7 (34.6)
運輸部門	228.2 (19.6)	228.7 (18.8)	225.1 (17.8)	226.6 (17.4)	224.0 (17.0)	218.8 (17.3)	217.5 (17.7)	215.4 (17.9)
業務その他部門	191.9 (16.5)	200.6 (16.5)	223.8 (17.7)	232.2 (17.8)	239.2 (18.2)	231.1 (18.3)	217.9 (17.8)	214.2 (17.8)
家庭部門	165.2 (14.2)	176.9 (14.6)	191.9 (15.2)	206.1 (15.8)	205.0 (15.6)	191.9 (15.2)	186.9 (15.2)	187.9 (15.6)
工業プロセス	45.2 (3.9)	46.3 (3.8)	46.2 (3.7)	46.3 (3.5)	48.0 (3.7)	47.4 (3.7)	46.1 (3.8)	45.7 (3.8)
廃棄物	28.2 (2.4)	28.7 (2.4)	28.0 (2.2)	29.8 (2.3)	29.4 (2.2)	28.5 (2.3)	28.8 (2.4)	29.5 (2.4)
その他	3.7 (0.3)	3.6 (0.3)	3.5 (0.3)	3.5 (0.3)	3.5 (0.3)	3.4 (0.3)	3.3 (0.3)	3.3 (0.3)
合 計	1163	1214	1264	1304	1316	1266	1226	1206

(注) 1 (国立研究開発法人 国立環境研究所 温室効果ガスインベントリオフィス)「日本の温室効果ガス排出量データ(1990～2016年度)確報値」による。

2 括弧内は当該部門の排出量の全体に占める割合(%)。

(3) 輸送機関別二酸化炭素排出量（平成28年度）



(注) 1 (国立研究開発法人 国立環境研究所 温室効果ガスインベントリオフィス)「日本の温室効果ガス排出量データ(1990～2016年度)確報値」による。

(4) 輸送機関別二酸化炭素排出量の推移

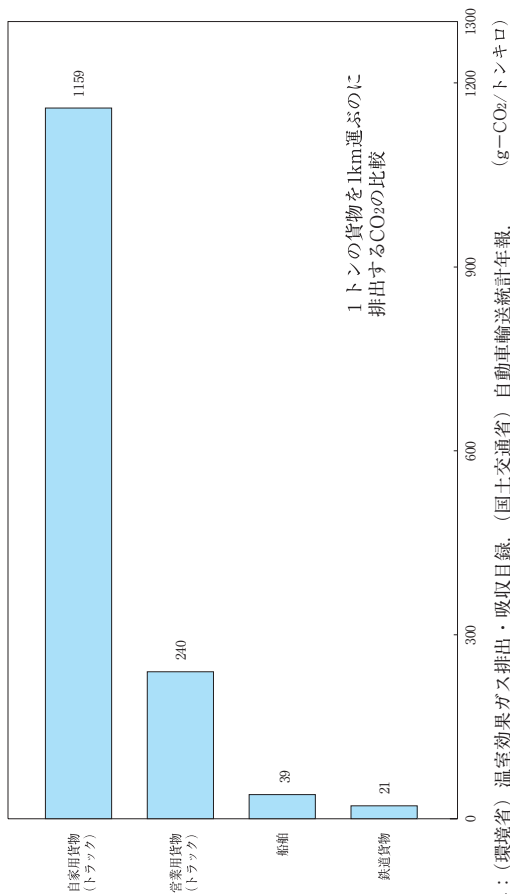
(単位：千トン)

排出源	平成 21	22	23	24	25	26	27	28
自家用乗用車	108,466 (47.5)	108,481 (47.4)	107,540 (47.8)	107,928 (47.6)	104,457 (46.6)	99,743 (45.6)	99,497 (45.8)	99,258 (46.1)
自家用貨物車	37,965 (16.6)	37,417 (16.4)	36,364 (16.2)	37,181 (16.4)	37,748 (16.9)	37,579 (17.2)	37,256 (17.1)	36,191 (16.8)
営業用貨物車	44,877 (19.7)	46,227 (20.2)	44,307 (19.7)	43,176 (19.1)	42,532 (19.0)	42,677 (19.5)	42,558 (19.6)	42,265 (19.6)
バス	4,384 (1.9)	4,568 (2.0)	4,444 (2.0)	4,513 (2.0)	4,504 (2.0)	4,455 (2.0)	4,386 (2.0)	4,292 (2.0)
タクシー	4,113 (1.8)	3,882 (1.7)	3,638 (1.6)	3,500 (1.5)	3,348 (1.5)	3,216 (1.5)	3,066 (1.4)	2,827 (1.3)
二輪車	895 (0.4)	869 (0.4)	839 (0.4)	846 (0.4)	837 (0.4)	848 (0.4)	868 (0.4)	865 (0.4)
内航海運	10,111 (4.4)	10,419 (4.6)	10,151 (4.5)	10,512 (4.6)	10,687 (4.8)	10,638 (4.9)	10,427 (4.8)	10,374 (4.8)
鉄道	7,622 (3.3)	7,625 (3.3)	8,785 (3.9)	9,450 (4.2)	9,758 (4.4)	9,429 (4.3)	9,337 (4.3)	9,189 (4.3)
航空	9,781 (4.3)	9,193 (4.0)	9,001 (4.0)	9,524 (4.2)	10,149 (4.5)	10,173 (4.7)	10,067 (4.6)	10,186 (4.7)
合計	228,213	228,679	225,071	226,631	224,021	218,757	217,462	215,447

(注) 1 (国立研究開発法人 国立環境研究所 温室効果ガスインベントリオフィス)「日本の温室効果ガス排出量データ(1990～2016年度)確報値」による。

2 括弧内は当該輸送機関の排出量の輸送部門全体に占める割合(%)。

(5) 輸送機関別二酸化炭素排出原単位 (平成28年度)



出典：(環境省) 温室効果ガス排出・吸収目録、(国土交通省) 自動車輸送統計年報、
(同) 鉄道輸送統計年報、(同) 内航船舶輸送統計年報による。
※自動車の輸送量は推計値を使用しています。

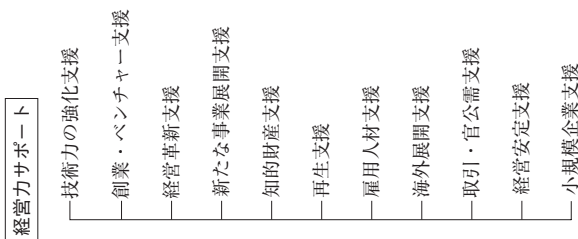
Ⅷ. 物流企業対策

1. 物流業の概要（平成28年度）

区 分	営業収入	事業者数	従業員数	中小企業の割合	備 考
トラック運送事業	15兆8,986億円	62,276	187万人	99.9%	国土交通省自動車局貨物調査調べ 営業収入は平成27年度の値
J R 貨 物	1,369億円	1	6千人	—	
内 航 海 運 業	8,867億円	3,466	6万6千人	99.6%	営業収入は平成28年度の報告書提出事業者687者分
外 航 海 運 業	4兆7,561億円	194	7千人	53.3%	営業収入・従業員数・中小企業の割合は 報告書提出事業者169者分
港 湾 運 送 業	1兆748億円	865	5万1千人	88.4%	検数・鑑定・検量事業者を除く 営業収入・従業員数は報告書提出事業者712者分
航空貨物運送事業	2,837億円	22	3万8千人	22.7%	
鉄道利用運送事業	3,045億円	1,095	7千人	88.7%	営業収入・従業員数・中小企業の割合は 報告書提出事業者488者分
外航利用運送事業	3,714億円	989	5千人	80.1%	営業収入・従業員数・中小企業の割合は 報告書提出事業者327者分
航空利用運送事業	4,667億円	195	1万2千人	68.2%	営業収入・従業員数・中小企業の割合は 報告書提出事業者132者分
倉 庫 業	1兆6,749億円	6,036	9万4千人	91.8%	営業収入・従業員数は推計値
トラックターミナル業	291億円	16	0.6千人	93.8%	営業収入は兼業事業を含む

2. 中小企業施策

中小企業施策の体系図



金融サポート

財務サポート

税制
—
会計
—
事業承継

商業・地域サポート

分野別サポート

相談・情報提供

出典：「中小企業施策利用ガイドブック（平成30年度）」より作成。

3. 主要税制の概要（平成30年度） （1）国税

（平成30年10月1日現在）

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
（租税特別措置法） 1. 倉庫用建築物等の割増償却	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5 km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。 【要件】 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） (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	S49	H32.3.31（改正物流効率化法施行日（H28.10.1）から施行）	租税特別措置法第15条、第48条、第68条の36、租税特別措置法施行令第8条、第29条の6、第39条の65	

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
	定流通業務施設に該当するものであるもの (2) 高速自動車国道等のインターチェンジからの距離が5 km以内の区域又は特定臨港地区に立地するもの (3) 床面積が6,000m²以上であるもの (4) 主要構造部である柱・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 (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、その前面に奥行き15m以上の空地が設けられているもの）を有するもの (6) 高規格バース（特定流通業務施設の1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 (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（ランブウェイ構造を有する場合は除く） (8) 到着時刻表示装置（特定流通業務施設における貨物の搬出入等の情報を管理するシステム）を使用して、当該特定流通業務施設に該当するものであるもの				

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
	務施設へのトラックの到着予定時刻を表示する装置)を有するもの (9) 流通加工の用に供する設備を有するもの (10) データ交換システム、貨物保管場所管理システム、非常用データ保存システム(非常用データ保存機能、非常用通信機能及び非常用電源機能)を有するもの (11) 保管場所免震装置、保管柵制震装置、保管柵固定装置、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 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) (1) 床面積が3,000m²以上であるもの (2) 上記1.の (1), (2), (4), (5), (6), (8), (9), (10), (11) に該当するもの 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) (1) 容積が6,000m³以上であるもの (2) 強制送風式冷蔵装置を有するもの (3) 上記1.の (1), (2), (4), (5), (6), (8), (9), (10), (11) に該当するもの 4. 貯蔵槽倉庫にあたっては次の要件を満たすもの				

項 目	制 度 の 概 要	創 設 期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
	すもの（耐火建築物又は準耐火建築物に該当するもの） (1) 特定臨港地区に立地するもの (2) 容積が$6,000\text{m}^3$以上であるもの (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 (4) 搬出用自動運搬装置（貯蔵槽倉庫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 (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 (6) くん蒸ガス循環装置を有するもの (7) 一定のくん蒸ガス保有力を維持できること (8) 上記1.の (1), (4), (5), (9), (10) に該当するもの 【特例の内容】 適用期間：事業の用に供した日以降5年間 普通償却制度の10/100の割増償却			

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
2. 特定の事業用資産の買換えの場合の課税の特例	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え資産を取得し、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、個人にあっては譲渡所得を減額し、法人にあっては、買換え資産について圧縮限度額(譲渡益の80%)の範囲内で、その帳簿価額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	S45	(所得税) H32.3.31 (法人税) H32.3.31	租税特別措置法第37条、第65条の7、第65条の8、第68条の78、第68条の79 租税特別措置法施行令第25条、第25条の2、第39条の7 租税特別措置法施行規則第18条の5、第22条の7	
3. 特定の事業用資産を交換した場合の課税の特例	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。	S45	(所得税) (法人税) H32.3.31	租税特別措置法第37条の4、第65条の9、第68条の80 租税特別措置法施行令第25条の3、第39条の7	
4. 中小企業者等が機械等を取得し	対象設備を取得等した場合に、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300万円以下の法人、	H10	H31.3.31	租税特別措置法第10条の3、第42条の6、第68条の	

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
た場合の特 別償却又は 税額控除 (中小企業 投資促進税制)	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（事業年度の取得価額の合計額が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（事業年度の取得価額の合計額が70万円以上のものを含む） 4. 普通貨物自動車で、車両総重量が3.5トン以上のもの 5. 内航船舶（取得価額の75%が対象）			11 租税特別措置法 施行令 第5条の5、第27 条の6、第39条の 41 租税特別措置法 施行規則 第5条の8、第20条 の3	
5. 中小企業 等の貸倒引 当金の特例	資本金1億円以下の協同組合等が売掛金等を貸倒れ見込額として、損金計上する場合、10/100の割増し繰入れが認められる。	S41	H31.3.31 までに開 始する事 業年度	租税特別措置法 第57条の9、第68 条の59 租税特別措置法 施行令 第33条の9	
6. 自動車重 量税	1. 税率の特例 自動車運送事業用又は第二種貨物利用運送事業用車両の軽減税率 (18年経過車両) (13年超18年未満経過車両)	S49 H22 H24	-	租税特別措置法 第90条の11 第90条の11の2 第90条の11の3	

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
	2. 自動車重量税の免税等 (1) 新車を取得する場合（エコカー減税） 環境性能に優れた自動車について減免 ・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 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] 乗用車 ☆☆☆☆平成21年度燃費基準+40%達成車 軽量車 ☆☆☆☆平成27年度燃費基準+25%達成車 中量車 ☆☆☆☆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] 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	H21	31.4.30	租税特別措置法第90条の12	

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
	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 → 免税 ・ガソリン車・LPG車[ハイブリッド車含む] 乗用車 (平成29年度) ☆☆☆☆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] 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年度重量車燃費基準+10%達成車				

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
	・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 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〕 中量車 平成21年排ガス規制NO_x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NO_x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+5%達成車 →50%軽減 ・ガソリン車・LPG車〔ハイブリッド車含む〕				

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
	乗用車 ☆☆☆☆かつ平成32年度燃費基準達成車 軽量車 ☆☆☆☆かつ平成27年度+5%の達成車 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] 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年度重量車燃費基準+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年度重量車燃費基準達成車 → 25%軽減 (2) 免税対象車の継続検査等の場合 <免税> 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				

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
	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。) (注)・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 ・乗用車：☆☆☆☆かつ平成32年度燃料基準+5%達成車 ・軽量車：車両総重量2.5t以下のバス・トラック ・中量車：車両総重量2.5t超3.5t以下のバス・トラック ・重量車：車両総重量3.5t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				
	4. 衝突被害軽減制御装置及び車両安定性制御装置、車線逸脱警報装置を装着した乗合自動車等に係る自動車重量税の特例(ASV減税) ①車両安定性制御装置、衝突被害軽減ブレー	H24		租税特別措置法90条の14	
			31.10.31		

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
	キ又は車線逸脱警報装置のいずれか2つ以上の装置を装備した場合75%軽減 ・車両総重量5t以下の立席なしのバス（衝突被害軽減ブレーキと車線逸脱警報装置の2装置） ・車両総重量5t超12t以下の立席なしのバス ・車両総重量3.5t超8t以下のトラック ・車両総重量8t超20t以下のトラック ②車両安定性制御装置、衝突被害軽減ブレーキのいずれも装備した場合、50%軽減 ・車両総重量20t超22t以下のトラック ③車両安定性制御装置、衝突被害軽減ブレーキのいずれか1つの装置を装備した場合、50%軽減 ※①の適用がある場合を除く ・車両総重量5t以下の立席なしのバス ※衝突被害軽減ブレーキのみ ・車両総重量5t超12t以下の立席なしのバス ・車両総重量3.5t超8t以下のトラック ・車両総重量8t超20t以下のトラック ④車線逸脱警報装置を装備した場合、25%軽減 ※①、②の適用がある場合を除く ・立席なしのバス		(31.10.31) 30.10.31 31.10.31 (30.10.31) 31.10.31		

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
	・車両総重量3.5t超8t以下のトラック ・車両総重量8t超20t以下のトラック ・車両総重量20t超22t以下のトラック ⑤車両安定性制御装置、衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置の3つの装置を装備した場合、50%軽減 ※平成31年11月1日～ ・車両総重量5t以下の立席なしのバス ※衝突被害軽減ブレーキと車線逸脱警報装置の2装置 ・車両総重量5t超12t以下の立席なしのバス ・車両総重量3.5t超8t以下のトラック ・車両総重量8t超20t以下のトラック ※平成30年11月1日～		(30.10.31) (32.10.31) 33.4.30		
(地価税法) 地価税の非課税措置	次に掲げる土地等については地価税が課されない（平成10年より当分の間課税停止）。 1. 一般貨物自動車運送事業、貨物軽自動車運送事業、第二種利用運送事業に直接必要な施設又は設備の用に供されている土地等 2. 一般自動車ターミナルの施設又は設備の用に供されている土地等 3. 港湾施設（臨港地区外にある港湾運送事業者の荷さばき場を含む）、営業倉庫の用に供されている土地等	H3	-	地価税法第6条 別表1 租税特別措置法 第71条	

(2) 地方税

(平成30年10月1日現在)

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
(地方税) 1. 固定資産 税及び都市 計画税	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。 【要 件】 1. 普通倉庫(1類倉庫)であるもの (1) 物流総合効率化法律第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通業務施設に該当するものであるもの (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等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港の臨港地区)に立地するもの (3) 床面積が平屋建にあって3,000m²以上、	H8	H32.3.31 (改正物流効率化法施行日(H28.10.1)から施行)	地方税法附則第15条①、地方税法施行令附則第11条①～③、地方税法施行規則第6条①～⑨	

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
	多階建にあっては$6,000\text{m}^2$以上であるもの (4) 主要構造部が鉄骨造（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 (5) 倉庫の一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 (6) 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倉庫内に設けられているもの (7) 貨物の搬出入場所の前面に奥行き15m以上の空地が設けられているもの (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用に供する営業所等及び自動車車庫）のいずれかを有するもの (9) 流通加工の用に供する空間を有しているもの (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 2. 冷蔵倉庫であるもの				

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
	(1) 容積が6,000m³以上であるもの (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 (3) 上記1.の (1), (2), (4), (5), (6), (7), (8), (9), (10) に該当しているもの 3. 貯蔵槽倉庫であるもの (1) 臨港地区に立地するもの (2) 容積が6,000m³以上であるもの (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 (4) 搬出用自動運搬装置（貯蔵槽倉庫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） (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用に供する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 (6) 上記1. の (1), (4), (7), (10) に				

項目	制度の概要	創設	期限	主な関係条文	備考
	該当しているもの 【特例の内容】 適用期間：5年間 1 類倉庫、冷蔵倉庫及び貯蔵槽倉庫：課税標準の $1/2$ 附属機械設備：課税標準の $3/4$ ※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）				
2. 固定資産税	特別法等による特例措置 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 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 $1/2$	S32 S51	- -	地方税法 第348条④ 地方税法 第349条の3④ 地方税法施行令 第52条の2の2	
3. 特別土地保有税	以下の用に供する土地については非課税 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 FAZ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	H8	-	地方税法第586 条②一の六 地方税法施行令 第54条の13の19. 地方税法施行規 則第16条の5の21 地方税法第586条	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

項目	制度の概要	創設	期限	主な関係条文	備考
	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 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、流通業務地区外の施設用地も含む。） (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 (2) 倉庫、野積場若しくは貯蔵槽又は貯水場 (3) 上屋又は荷捌場 (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 (5) 上記に掲げる施設に付帯する駐車場又は車庫 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つては、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	S48	-	地方税法 第586条②十六 地方税法施行令 第54条の24 地方税法施行規則第16条の13 地方税法第586条②二十六 地方税法施行令第54条の31	税停止

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
4. 事業所税	1. 非課税となる施設 (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	従業者割 (0.25/100) 非課税	-	地方税法 第701条の34③ 十八	
	(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	非課税	-	地方税法 第701条の34③ 十九	
	(3) 一般貨物自動車運送事業、貨物運送取扱事業者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事業の用に供する事務所以 外の施設	非課税	-	地方税法 第701条の34③ 二十一	
	(4) トラクタターミナルの用に供する事務所以 外の施設	非課税	-	地方税法 第701条の34③ 二十二	
	(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	非課税	-	地方税法 第701条の34⑤	

項 目	制 度 の 概 要			創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
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業者がその本来の事	資産割	従業者割					・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。
		3/4	1/2	S50	-	地方税法 第701条の41① 十八	
	3/4	1/2	S50	-	地方税法 第701条の41① 十一		
	3/4		S50	-	地方税法 第701条の41① 十四		
	3/4	1/2	S50		地方税法 第701条の41① 十一		
	1/2		S50		地方税法 第701条の41① 十七		
	1/2	1/2	S50		地方税法 第701条の41① 一		
				S50	-	自治省税務局市 町村税課長通	
				S50		・平成12年度税制 改正において地方	

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
5. 軽油引取 税	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 m^2 未満であるもの			知第31号(H54L)	分権推進計画に基づき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。
	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とため、運輸事業振興助成交付	S54	H33.3.31	地方税法附則 第12条の2の7① 五	
		S51	税制抜本 改革時ま での間	総務省自治税務 局都道府県税課 事務次官通知第 17号 (H154L)	

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
6. 自動車税	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。 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） 2. 自動車税のグリーン化 ＜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減 ・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%軽減 ・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%軽減 ＜重課＞ 新車新規登録から11年あるいは13年を超え	S29 H13	－ 31.3.31 31.3.31	地方税法 第147条 地方税法附則 第12条の3	

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
	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・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） ・バス、トラックの場合 → 概ね15%重課 → 概ね10%重課 ※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、被けん引自動車は、適用対象外				
7. 自動車取得税	2. 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% 3. 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 ・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	S49	- 当分の間 31.3.31	地方税法 第119条 地方税法附則 第12条の2の2① 地方税法附則 第12条の2の2② ③⑤⑥⑧	

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
	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〕 乗用車 ☆☆☆☆かつ平成32年度燃費基準+40% 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〕 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 → 免税 ・ガソリン自動車〔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 軽量車				

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
	☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+20%達成車 → 80%軽減 ・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+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] 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年度重量車燃費基準+10%達成車 → 75%軽減 ・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+20%達成車 軽量車				

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
	☆☆☆かつ平成27年度燃費基準+15%達成車 → 60%軽減 ・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+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] 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年度重量車燃費基準+5%達成車 → 50%軽減 ・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%				

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
	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 ・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 ・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 重量車燃費基準+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年度重量車燃費基準達成車 → 25%軽減 ・ガソリン車・LPG車 [ハイブリッド車含む] 乗用車 ☆☆☆☆かつ平成32年度燃費基準達成車				

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
	軽量車 ☆☆☆☆かつ平成27年度+5%達成車 ☆☆☆☆に係る特例 4. 免税点（本則15万円） 5. 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） 第一種環境対応車→取得価額から45万円を 控除 第二種環境対応車→取得価額から35万円を 控除 第三種環境対応車→取得価額から25万円を 控除 第四種環境対応車→取得価額から15万円を 控除 第五種環境対応車→取得価額から 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 ス規制適合乗用車）	S49 H11	30.3.31 31.3.31	地方税法附則 第12条の2の3 地方税法附則 第12条の2の4 ① ② ③ ④ ⑤	

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
	・ 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+40% 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 ・ デイゼル車〔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〕 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+20%				

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
	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 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 ※第三種環境対応車 ・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+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				

項目	制度の概要	創設	期限	主な関係条文	備考
	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] 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年度重量車燃費基準 + 10% 達成車 ※第四種環境対応車 ・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 + 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				

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
	☆☆☆☆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] 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年度重量車燃費基準+5%達成車 ※第五種環境対応車 ・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%達成車又は平成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+32%達成車)				
	(3) 衝突被害軽減ブレーキ及び車両安定性制御装置、車線逸脱警報装置を装着した乗合自動車等に係る自動車取得税の特例 (ASV	H24		地方税法附則 第12条の2の4⑨ ⑩⑪⑫⑬	

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
	減税) ⑨車両安定性制御装置、衝突被害軽減ブレーキ又は車線逸脱警報装置のいずれか2つ以上の装置を装備した場合、取得価額から525万円を控除 ・車両総重量5t以下の立席なしのバス ※衝突被害軽減ブレーキと車線逸脱警報装置の2装置 ・車両総重量5t超12t以下の立席なしのバス ・車両総重量3.5t超8t以下のトラック ・車両総重量8t超20t以下のトラック		31.3.31		
	⑩車両安定性制御装置、衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置の3つの装置を装備した場合、取得価額から350万円を控除 ※平成30年11月1日から ・車両総重量8t超20t以下のトラック		31.3.31	(30)10.31	
	⑪車両安定性制御装置、衝突被害軽減ブレーキの2つの装置を装備した場合、取得価額から350万円を控除 ・車両総重量20t超22t以下のトラック※車線逸脱警報装置を装備しても同様		30.10.31		
	⑫車両安定性制御装置、衝突被害軽減ブレーキのいずれか1つの装置を装備した場合、		31.3.31		

項 目	制 度 の 概 要	創 設	期 限	主 な 関 係 条 文	備 考
	取得価額から350万円を控除 ・車両総重量5t以下の立席なしのバス ※ 衝突被害軽減ブレーキのみ ・車両総重量5t超12t以下の立席なしのバス ・車両総重量3.5t超8t以下のトラック ・車両総重量8t超20t以下のトラック ⑬車線逸脱警報装置を装備した場合、取得価額から175万円を控除 ・立席なしのバス ・車両総重量3.5t超8t以下のトラック ・車両総重量8t超20t以下のトラック ・車両総重量20t超22t以下のトラック		(30.10.31) 31.3.31 (30.10.31)		

4. 物流業に従事する労働者の労働時間の現状と法制度

(1) 年間総労働時間の現状（平成29年）

（単位：一人当たり 時間）

分 類	年間総労働時間	所定内労働時間	所定外労働時間
全 産 業 計	1,783	1,631	152
運 輸 業、郵 便 業	2,046	1,764	282
鉄 道 業	1,948	1,724	223
道 路 旅 客 運 送 業	2,143	1,853	290
道 路 貨 物 運 送 業	2,263	1,883	380
製 造 業	1,975	1,765	210
建 設 業	2,102	1,873	229
金 融・保 険 業	1,780	1,622	157

（注）1 「毎月勤労統計調査全国調査結果原表（平成29年平均確報）」（厚生労働省）より作成。

2 事業所規模30人以上。

(2) 労働時間に関する法制度の概要

労働基準法では、使用者は、1週間について40時間、1日について8時間を超えて労働させてはならないとしている。また、時間外・休日に労働させる場合には、使用者は、労使協定（36協定）を締結し、所轄労働基準監督署長に届け出なければならないとしている。

貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者については、労働基準法に加え、「自動車運転者の労働時間の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）が適用され、使用者は、休憩時間を含む拘束時間の上限（1日原則13時間、1箇月293時間等）や、休息期間の確保（勤務終了後、継続8時間以上付与）等の規制を遵守しなければならない。

なお、働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号）により、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者をはじめとする自動車の運転の業務については、平成36年4月1日より、時間外労働を年間960時間以内とする上限規制が適用されることとなっている。

総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）

I. 総合物流施策大綱策定の意義

〔平成29年7月28日〕
閣 議 決 定

（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」ともいうべき役割を担い、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「国内外でミリ・ムダ・ムラのない全体最適物流の実現」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和大綱の果たす役割

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靱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靱さを備えるのと

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ことが必要である。

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らるとともに、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係る者全員が、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が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、「農林水産業の輸出力強化戦略」(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わせてい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、北極海の水水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な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サステナブルな物流の構築(= 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靱さを備える。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、効率的かつサステイナブル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・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行う。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るため、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。

用 語 解 説

【 ア 行 】

○アシストスーツ

個人の身体能力の補助又は増強を行うことによって、必要な動作をするために使用者を物理的に支援するロボット。

○インランドデポ

港湾、空港以外の内陸部にある貿易貨物輸送基地。貨物の集配、通関業務、保管等が行われる。多くの貿易貨物がコンテナ化されている現在、主としてコンテナの集配、コンテナへの荷詰め・取り出し、空コンテナの一時保管等が行われる。

【 カ 行 】

○貨客混載

貨物と旅客を同じ車両で輸送すること。公共交通機関の活用により、貨物輸送の効率化等が期待される。

○コンテナラウンドユース

輸入時に使用したコンテナを港頭地区における船社が指定する場所へ返却せず、輸出時に再利用する方法。輸送コストの低減とCO₂排出削減が期待される。

【 サ 行 】

○ストック効果

整備された社会資本が機能することで、整備直後から継続的かつ中長期にわたって得られる効果。

○ストックマネジメント

既存のインフラ（ストック）について、施設等の機能診断に基づく機能保全対策を通じて、有効活用や長寿命化を図り、ライフサイクルコストを低減するための技術体系及び管理手法の総称。

○セキュリティ・コンプライアンス・プログラム

貨物・輸送手段のテロ行為利用の防止等を目的として、一定のセキュリティ要件を満たしていると認定した事業者には貿易円滑化措置等を提供する、事業者認定制度の総称。

○船舶管理会社

内航海運業者との船舶管理契約に基づき、「船員配乗・雇用管理」業務、「船舶保守管理」業務及び「船舶運航実施管理」業務の3つの業務を受託する会社。

【タ行】

○隊列走行

複数のトラックを電子的に連結し、隊列を組んで走行させる技術。先頭車両の運転操作のみで複数の後続車両を運行することが可能となることから、輸送の効率化が期待される。

○ダブル連結トラック

トラックとトレーラーを物理的に連結し、1台で通常的大型トラック2台分の輸送が可能なトラック。トラック輸送の省人化を促進する。

○小さな拠点

小学校区等複数の集落を包含する地域において、生活サービス機能や地域活動の拠点を歩いて動ける範囲に集め利便性を高めるとともに、周辺集落とコミュニティバス等の交通ネットワークでつなぐ地域の拠点。

○デザイン・フォー・ロジスティクス

サプライチェーンマネジメントの最適化を図り、経済的な包装や、輸送に適した製品設計を行うという考え方。

○動的荷重計測装置(WIM)

走行中の車両の重量等を自動的に計測できる装置。Weight-In-Motionの略でWIMとも呼ばれる。

○特車許可

特殊車両通行許可制度。車両の構造が特殊である車両、あるいは積載する貨物が特殊な車両で、幅、長さ、高さ及び総重量のいずれかが一般的制限値を超える場合、道路管理者が通行を許可する制度。

○トン数標準税制

対外船舶運航事業者が、「日本船舶・船員確保計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合に、日本船舶等に係る利益について、船舶のトン数に応じたみなし利益課税の選択が可能となる制度。

【ハ行】

○パリ協定

国連気候変動枠組条約第21回締約国会議(COP21)において採択された2020年以降の温室効果ガス排出削減等のための新たな国際枠組み。今世紀後半に温室効果ガスの人為的な排出量と吸収源による除去量との均衡を達成することによって、地球の平均気温の上昇を2℃より十分下方に抑えるとともに、1.5℃に抑える努力を追求するこ

などを目的としている。協定は2016年11月に発効し、我が国も締約国となっている。

○フェリーヤード

フェリーターミナルの施設の一つで、フェリーに積み卸しするシャーシ等を蔵置する場所。

○プッシュ型支援による物資輸送

国が被災都道府県からの具体的な要請を待たないで、避難所避難者への支援を中心に必要不可欠と見込まれる物資を調達し、被災地に物資を緊急輸送すること。

○ベリースペース

旅客機等の床下に設けられた貨物を積み込むスペース。旅客機で貨物輸送を実施する場合、乗客の手荷物と併せて、貨物もこのスペースに積み込まれる。

【 ヤ 行 】

○ユニットロード

複数の貨物を、機械や器具によって荷役を行ったり、輸送するのに適した単位にまとめたもの。代表的なものにパレタイズ貨物やコンテナ貨物等がある。

○ユニットロードターミナル

物流の迅速性・効率性を向上させるため、貨物をシャーシやコンテナ等にまとめて（ユニット化）積み卸しする輸送体系に対応したターミナル。

【 ラ 行 】

○ラストマイル

輸送過程における末端部分の輸送のこと。宅配便では最寄りの集配センター等から個人宅まで、災害時の支援物資輸送においては地域内輸送拠点等から各避難所までの末端輸送を指す。

○流通加工

品物の流通過程において、顧客の要望に応じて検品、値札付け、包装などを行う加工作業。

【 英 数 字 】

○AEO (Authorized Economic Operator) 制度

国際貿易におけるセキュリティ確保と円滑化の両立を図るため、貨物のセキュリティ管理を含む法令遵守の体制が整備された事業者（輸出者、輸入者、倉庫業者、通関業者、運送者、製造者）に対して、税関長があらかじめ承認又は認定を行い、当該事業者が迅速化・簡素化された税関手続を利用することを認める制度。

○AI (Artificial Intelligence)

「人工知能」とも訳され、知的な機械、特に、知的なコンピュータプログラムを作る科学と技術のことをさす。

○BCP (Business Continuity Plan)

事業継続計画の略称。災害時に特定された重要業務が中断しないこと、また万一事業活動が中断した場合に目標復旧時間内に重要な機能を再開させ、業務中断に伴う顧客取引の競合他社への流出、マーケットシェアの低下、企業評価の低下などから企業を守るための経営戦略。

○BD (Big Data)

ビッグデータの略称。利用者が急激に拡大しているソーシャルメディア内のテキストデータ、携帯電話・スマートフォンに組み込まれたGPS（全地球測位システム）から発生する位置情報、時々刻々と生成されるセンサーデータなど、ボリュームが膨大であると共に、構造が複雑化することで、従来の技術では管理や処理が困難なデータ群。

○Connected Logistics

サプライチェーンに参画する荷主や物流事業者等が、効率的で付加価値の高い全体最適なサプライチェーンを構築・運用する上で必要不可欠な物流情報や業務の仕組みを連携し、協働を図るため、個々のロジスティクスを繋げること。

○CRE (Corporate Real Estate)戦略

企業不動産戦略の略称。CREについて、「企業価値向上」の観点から、経営戦略的視点に立って見直しを行い、不動産の価値を最大限引き出すことで、生産性の向上を図ろうとする考え方。

○ETC (Electronic Toll Collection System) 2.0

従来の自動料金収受だけでなく、渋滞回避や安全運転支援等の情報提供サービスに加え、路側機を通して収集される経路情報を活用した新たなサービスを受けられるシステム。

○HCFC (HydroChloroFluoroCarbon)

ハイドロクロロフルオロカーボンの略称。他のフロン類に比べるとオゾン層破壊効果が比較的小さいことから広く普及してきたが、オゾン層破壊効果が依然としてあることから、モントリオール議定書において全廃の対象として定められている。

○HFC (HydroFluoroCarbon)

ハイドロフルオロカーボンの略称。オゾン層破壊効果が全くないことからHCFCな

どの代替品として普及しているが、温室効果が大いことから、2016年のモントリオール議定書改正において新たに削減対象となった。

○ICT (Information and Communication Technology)

情報通信技術の略称。

○IoT (Internet Of Things)

「モノのインターネット」と呼ばれる。自動車、家電、ロボット、施設などあらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやり取りをすることで、モノのデータ化やそれに基づく自動化等が進展し、新たな付加価値を生み出す。

○KS/RA (Known Shipper / Regulated Agent) 制度

航空機に搭載する航空貨物について、ICAO国際標準等に基づき、高いセキュリティ・レベルを維持しつつ、物流の円滑化を図るため、荷主から航空機搭載まで一貫して航空貨物を保護する制度。この制度において、航空貨物等について適切な保安対策を講じていると認められた特定航空貨物利用運送事業者等（RA：国が認定）及び特定荷主（KS：RAが認定）が一貫して貨物を航空運送事業者に搬入する場合、KSが爆発物検査を行い出荷した貨物は、その後爆発物検査を受けることなく航空機に搭載することが認められている。

○NACCS (Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System)

輸出入・港湾関連情報処理システムの略称。税関手続全般に加え、輸出入に関連する食品衛生・動植物検疫手続、貿易管理手続及び港湾・空港に関連する入出港手続等の行政手続並びに輸送、保管等の輸出入に関連する民間業務を電子的に処理する官民共用システム。

○NO_x

窒素酸化物の総称。燃料を高温で燃やすことで発生し、大気汚染を引き起こす。光化学スモッグや酸性雨の原因となるほか、地球温暖化の要因にもなる。

○RFID (Radio Frequency Identifier)

誘導電磁界または電波によって、非接触で半導体メモリのデータを読み出し、書き込みのために近距離通信を行うものの総称。無線を利用した自動認識技術の1つ。

○RORO (Roll-on/Roll-off) 船

貨物をトラック、トレーラーに積載したまま岸壁から船舶に積み込み、又は船舶から岸壁に積み卸す荷役が可能な船舶。

○SO_x

硫黄酸化物の総称。石油や石炭などの化石燃料が燃焼する際に発生し、大気汚染を引き起こす。気管支炎やぜん息の原因となるほか、酸性雨の原因にもなる。

総合物流施策推進プログラム

〔平成30年1月〕
総合物流施策推進会議

第1章 総合物流施策推進プログラムの策定方針

平成29年7月28日に、「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」（以下単に「大綱」という。）が閣議決定され、今後の政府における物流施策や物流行政の指針が示されたところである。大綱においては、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」の実現に向けて、各府省庁において推進すべき取組の方向性として、6つの視点が示されている。政府が一体となって具体的な施策を計画的に実施していくためには、これらの視点ごとに、目標年次である2020年度までの毎年度に、各府省庁が取り組むべき具体的な施策等を取りまとめ、各施策を総合的に推進する必要がある。

（6つの視点）

- 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）

また、各施策の予定する効果が適切に発揮されるよう、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が重要である。具体的には、各府省庁において毎年度実施すべき施策を取りまとめ（Plan）、プログラムに基づき計画的に各施策を実施し（Do）、客観的な指標等を活用して各施策の進捗状況をフォローアップし（Check）、当該フォローアップの結果を踏まえてプログラムを必要に応じて見

直す（Act）というPDCAサイクルを実施していく必要がある。

以上を踏まえ、「総合物流施策推進プログラム」（以下「本プログラム」という。）を以下の方針に基づき策定する。

（１）本プログラムの構成

大綱においては、6つの視点から今後推進すべき取組が示されたところであるが、本プログラムにおいては、6つの視点ごとに、各府省において今後推進すべき具体的施策をとりまとめる。また、各具体的施策については、客観的なデータに基づき把握可能なものについてはできる限り、その達成状況を定量的に測定するための指標を設定するほか、目標の達成に向けて各府省庁において各年度に実施すべき施策を明らかにするための工程表をとりまとめる。これらを踏まえ、PDCA方式により各視点、各施策の進捗管理を行うことで、大綱に基づく取組の予定する効果が発揮されるようにしていく。

また、本プログラムに基づく施策のうち、本プログラムから新たに実施する施策を「新規」施策、総合物流施策大綱（2013-2017）に基づく総合物流施策推進プログラム（平成28年12月26日改定版）の施策から実施内容を拡充した施策を「拡充」施策、同プログラムに引き続き継続して実施する施策の内容を「継続」施策として整理してとりまとめる。

（２）本プログラムの進捗管理

本プログラムの内容については、毎年度、官民協働で取組の実施状況の検証を行い、その結果を公表するとともに、必要に応じて見直すなど、PDCA方式により進捗管理を適切に行うこととする。

【参考：新規／拡充／継続別施策件数】

新規施策	30 施策
拡充施策	38 施策
継続施策	31 施策
合計	99 施策

第2章 今後推進すべき具体的施策

【目標】

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、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。このため、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することで、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割程度向上させる。

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～

- 荷主、物流事業者などの事業者間の連携・協働の促進、RFID利用拡大等による連携・協働を円滑化するための環境整備により、貨物の積載効率の向上やモーダルシフトの促進による内航海運・鉄道の輸送量の向上等を図ることで、サプライチェーン全体の効率化を実現する。
- 我が国の高品質なコールドチェーン物流サービス等の国際標準化や農林水産物・食品の輸出促進に資する物流面での取組等の推進により、質の高い我が国物流システムの海外展開の促進や我が国農林水産物・食品の輸出促進等を図ることで、高い付加価値を生み出す物流への変革を実現する。

【主な指標】

- 輸送モード別積載効率

【トラック：2016年度 39.9% → 2020年度 50%】

- 海運によるモーダルシフト貨物の輸送量

【2015年度 340億トﾝ和 → 2020年度 367億トﾝ和】

- 鉄道によるモーダルシフト貨物の輸送量

【2016年度 197億トﾝ和 → 2020年度 221億トﾝ和】

- コンビニの取扱商品への電子タグの貼付数

【2016年度 0 個／年 → 2025年度 推計1,000億個／年※】

※コンビニの全ての取扱商品への貼付

- アジアにおける我が国物流事業者の海外倉庫の延床面積

【2020年度までに2017年度比2割増】

- 農林水産物・食品の輸出額

【2016年 7,502 億円 → 2019年 1 兆円】

(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

ア) 事業者間連携等による物流生産性向上の推進【新規】

トラックドライバーの不足や輸送の多頻度化・小口化等の課題に対応し、物流生産性向上を推進するため、物流事業者や荷主等の連携による物量の平準化、荷姿やデータ仕様の標準化等を行うことにより、積載効率の向上や事業者間連携の円滑化等を図る。【国土交通省】

[1] 輸送モード別積載効率

【トラック：2016年度	39.9%	→	2020年度	50%
【鉄 道：2016年度	74.7%	→	2020年度	80%
【内航海運：2015年度	42.6%	→	2025年度	44.5%

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

ア) 事業者間連携等による物流生産性向上の推進【新規】(再掲)

トラックドライバーの不足や輸送の多頻度化・小口化等の課題に対応し、物流生産性向上を推進するため、物流事業者や荷主等の連携による物量の平準化、荷姿やデータ仕様の標準化等を行うことにより、積載効率の向上や事業者間連携の円滑化等を図る。【国土交通省】

[1] 輸送モード別積載効率

【トラック：2016年度	39.9%	→	2020年度	50%
【鉄 道：2016年度	74.7%	→	2020年度	80%
【内航海運：2015年度	42.6%	→	2025年度	44.5%

イ) 輸送と荷役の連携の推進【拡充】

複数の物流事業者及び物流施設が荷物情報を共有できるバース予約調整システムの導入を促進するとともに、物流総合効率化法の活用により物流施設におけるトラック予約受付システムの導入を促進することで、関係者間の連携・協働を推進し、荷待ち時間・荷役時間の削減等を図る。【国土交通省・環境省】

[2] 物流総合効率化法による認定件数（輸送網の集約）

【2016年度 8件 → 2020年度 150件】

ウ) フードチェーンにおける商慣習見直しの促進【継続】

個社での解決が難しいフードチェーン全体での非効率を改善するため、製・配・販連携協議会や商慣習検討WTにおいて、賞味期限の延長と賞味期限の年月表示化、納品期限の緩和を一体的に推進する。【農林水産省・経済産業省】

[3] 食品循環資源の再生利用等実施率

【食品製造業：2015年度 95% → 2019年度 95%】

【食品卸売業：2015年度 60% → 2019年度 70%】

【食品小売業：2015年度 47% → 2019年度 55%】

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

ア) 共同輸配送の促進【拡充】

物流総合効率化法の枠組みにおいて、流通業務（輸送、保管、荷さばき及び流通加工）を一体的に実施し、輸配送の共同化により流通業務の効率化を図る事業に対する計画の認定を行うとともに、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・改修の支援など、共同輸配送促進のための支援を実施することにより、輸配送の共同化を推進する。

また、グリーン物流パートナーシップ優良表彰を通じて、荷主と物流事業者等が連携して実施した優れた取組に対して表彰を行い、普及啓発を行う。【国土交通省・経済産業省・環境省・農林水産省】

[1] 輸送モード別積載効率

【トラック：2016年度 39.9% → 2020年度 50%】

[4] 物流総合効率化法による認定件数（輸配送の共同化）

【2016年度 3件 → 2020年度 100件】

イ) モーダルシフト促進のための各種取組の推進【拡充】

物流総合効率化法の枠組みにおいて、流通業務（輸送、保管、荷さばき及び流通加工）を一体的に実施し、モーダルシフトにより流通業務の効率化を図る事業に対する計画の認定を行うとともに、モーダルシフト促進のための支援を実施することにより、モーダルシフトを推進する。

また、グリーン物流パートナーシップ優良表彰を通じて、荷主と物流事業者等が連携して実施した優れた取組に対して表彰を行い、普及啓発を行う。【国土交通省・経済産業省・環境省・農林水産省】

海運へのモーダルシフトの更なる推進を図るため、RORO船・コンテナ船・フェリー事業者のほか、利用運送事業者、荷主企業、トラック事業者、行政等から成る「海運モーダルシフト推進協議会」を設置し、連携の強化、具体的な取組の推進等を実施する。

また、海運モーダルシフトに特に貢献する取組や、先進的な取組等を行った荷主企業・物流事業者等への新たな表彰制度（「海運モーダルシフト大賞」(仮称)）を創設し、モーダルシフトに係る優良事例を全国に共有・展開する。

さらに、RORO船・コンテナ船・フェリーに係る航路・ダイヤ・運賃・空き状況等の情報を集約し、利用運送事業者や荷主企業等が利用出来る情報検索システムを構築する。【国土交通省】

環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進のため、老朽機関車・貨車の取替について、鉄道・運輸機構の行う無利子貸付や税制特例を活用し、設備投資を推進する。

また、J R 貨物が利用運送事業者や荷主企業と共同で貨物鉄道輸送を活用した物流効率化に取り組む「ソリューション活動」を強化し、最適なサービスの提供に取り組む。

さらに、輸送障害に強い鉄道貨物輸送体系の構築について関係者が連携して取り組む。

加えて、一般消費者を含めた環境にやさしい鉄道貨物輸送の認知度向上を図るエコレールマークの制度を通じて、モーダルシフトを推進する。【国土交通省】

[5] 海運によるモーダルシフト貨物の輸送量

【2015年度 340億トン⇩ → 2020年度 367億トン⇩】

[6] 鉄道によるモーダルシフト貨物の輸送量

【2016年度 197億トン⇩ → 2020年度 221億トン⇩】

[7] 貨物鉄道の老朽機関車・貨車における新製車両への更新率

【機関車：2016年度 67% → 2019年度 88%】

【貨 車：2016年度 94% → 2019年度 100%】

(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

ア) 事業者間連携等による物流生産性向上の推進【新規】（再掲）

トラックドライバーの不足や輸送の多頻度化・小口化等の課題に対応し、物流生産性向上を推進するため、物流事業者や荷主等の連携による物量の平準化、荷姿やデータ仕様の標準化等を行うことにより、積載効率の向上や事業者間連携の円滑化等を図る。【国土交通省】

[1] 輸送モード別積載効率

【トラック：2016年度 39.9% → 2020年度 50%】

【鉄 道：2016年度 74.7% → 2020年度 80%】

【内航海運：2015年度 42.6% → 2025年度 44.5%】

イ) NACCSを活用したコンテナ搬出入手続の電子化の普及促進【継続】

現在、コンテナヤード（CY）搬出入関連業務については、事前の事業者間の手続がそれぞれ異なる通信手段・書式により行われているところであり、また、ゲート等における手続が電子化されていないため、事務処理の煩雑化を招いているところである。このため、NACCSを活用したCY搬出入手続の電子化の普及を図り、事務処理の効率化及び迅速化を図る。【国土交通省】

2) バ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

ア) 事業者間連携等による物流生産性向上の推進【新規】（再掲）

トラックドライバーの不足や輸送の多頻度化・小口化等の課題に対応

し、物流生産性向上を推進するため、物流事業者や荷主等の連携による物の平準化、荷姿やデータ仕様の標準化等を行うことにより、積載効率の向上や事業者間連携の円滑化等を図る。【国土交通省】

[1] 輸送モード別積載効率

【トラック：2016年度	39.9%	→	2020年度	50%
【鉄 道：2016年度	74.7%	→	2020年度	80%
【内航海運：2015年度	42.6%	→	2025年度	44.5%

イ) パレット化等による機械荷役への転換促進【新規】

「働き方改革実行計画」に基づき2017年6月に設置された「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において取りまとめられた「直ちに取り組む施策」のうち「パレット化等による機械荷役への転換促進」について、トラックドライバーの長時間労働の削減及び荷役負担の軽減を図るため、パレット化等による手荷役から機械荷役への転換を促進する。【国土交通省】

ウ) 農林水産物・食品の物流効率化・高度化の促進【新規】

農産品物流対策関係省庁連絡会議にパレット部会を設置し、農産品物流におけるパレット管理ルールの検討・策定や、パレットの標準化・規格統一に向けた取組を行う方向で検討する。

また、農林水産物・食品の物流におけるトラック輸送等への負荷を軽減し、物流の効率化・高度化を図るため、生産者や流通事業者による一貫パレチゼーションの取組や、ICTを活用したトラック予約受付システムの導入等を促進するほか、新たな船舶輸送体制の構築や台車の統一等、新たな流通技術・方式の活用を促進する。【農林水産省】

[8] 効率化等の取組における手待ち・荷役作業等の削減率

【2017年度	0%	→	2020年度	▲30%
---------	----	---	--------	------

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

ア) サプライチェーン全体の効率化のためのRFID利用の拡大【新規】

2025年までにコンビニの全ての取扱商品に電子タグを貼付すること（推計1,000億枚／年）等、商品の個品管理の実現を目指す。【経済産業省】

〔9〕 コンビニ取扱商品への電子タグ貼付数

〔2016年 0 個 → 2025年 推計1,000億個／年※〕

※コンビニの全ての取扱商品への貼付

イ) 電子タグシステム（RFID）の使用環境の多様化への対応【新規】

現在、空中線電力が1 Wの高出力型パッシブ系電子タグシステムについては、他の無線局への影響を考慮し、工場等の一の構内においてのみ使用が可能となっている。一方、諸外国においては、安価な計測システムとしてマラソンでのタイム測定システム等、広く屋外でも利用されている。

このため、このような使用環境の多様化への対応等について他の無線システムへの影響を確認した上で、検討を進める。【総務省】

(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

ア) アジア諸国等における物流のシームレス化の推進【拡充】

日中韓物流大臣会合の枠組みにおいて、物流資機材の国際的なリターナブルユースに関する専門家会合を立ち上げ、日中韓及びASEAN諸国における物流資機材の標準化・リターナブル化を推進する。また、港湾におけるコンテナに係る物流情報について、荷主・物流事業者がタイムリーかつ効率的に把握可能なシステムである北東アジア物流情報サービスネットワーク（NEAL-NET）の日中韓における対象港湾の更なる拡大、ASEAN地域等への展開を図る。また、他の輸送モードに係る貨物情報の共有について協議する。【国土交通省】

〔10〕 港湾物流情報システムを相互連携している国数

〔2016年度 2 カ国 → 2020年度 5 カ国〕

イ) 港湾関連産業の海外展開支援【継続】

質の高いインフラ技術を有する我が国の港湾関連産業（港湾物流・イン

フラ関連産業)の海外展開への支援、港湾技術基準の国際展開の推進及びASEAN諸国を対象とした我が国主導による港湾関連手続きの電子化(港湾EDIの導入)の推進を行うことにより、効率的な国際物流ネットワークの構築や日本企業の国際競争力強化を図る。【国土交通省】

ウ) NACCSの海外での活用等によるASEAN諸国における輸出入に関する手続きの近代化・効率化【継続】

近年、日本企業がASEAN諸国を中心にサプライチェーンを高度化・緻密化させている現状を踏まえ、税関分野の技術支援等を通じて、途上国税関の通関手続きを改善するとともに、我が国のNACCSをベースとしたシステムの海外展開による、物流の効率的な処理、通関・貿易コストの削減を図り、ASEAN地域における切れ目のない物流の実現を目指す。【財務省】

2) 質の高い我が国物流システムの海外展開支援

ア) 質の高い我が国物流システムの海外展開支援【拡充】

我が国物流システムの国際標準化を推進するため、経済成長により潜在的需要が高まっているASEAN地域の政府と共同で質の高いコールドチェーン物流サービスに関する物流事業者及び政府向けのガイドラインを作成するとともに、小口保冷輸送サービスに関するPAS規格の普及及びISO化に向けて取り組む。また、新興国等において物流パイロット事業を実施し、抽出された課題について政策対話等を通じて相手国に改善を働きかけるとともに、ワークショップを通じて人材育成等を図るほか、官民ファンドを積極的に活用し、我が国物流システムの海外展開を支援する。【国土交通省】

[11] アジアにおける我が国物流事業者の海外倉庫の延床面積
【2020年度までに2017年度比2割増】

[12] 日本の小口保冷輸送サービスをベースとした国際規格の認証取得
社数

【2016年度 一社 → 2020年度 30社】

イ) 港湾関連産業の海外展開支援【継続】(再掲)

質の高いインフラ技術を有する我が国の港湾関連産業（港湾物流・インフラ関連産業）の海外展開への支援、港湾技術基準の国際展開の推進及びASEAN諸国を対象とした我が国主導による港湾関連手続きの電子化（港湾EDIの導入）の推進を行うことにより、効率的な国際物流ネットワークの構築や日本企業の国際競争力強化を図る。【国土交通省】

ウ) 手ぶら観光の普及促進【継続】

訪日外国人旅行者への「手ぶら観光」の普及促進を通じて、安全で確実な日本の宅配サービスを世界へアピールし、我が国の物流事業者の海外進出を支援する。【国土交通省】

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

ア) 農林水産物・食品の物流効率化・高度化の促進【新規】(再掲)

農産品物流対策関係省庁連絡会議にパレット部会を設置し、農産品物流におけるパレット管理ルール検討・策定や、パレットの標準化・規格統一に向けた取組を行う方向で検討する。

また、農林水産物・食品の物流におけるトラック輸送等への負荷を軽減し、物流の効率化・高度化を図るため、生産者や流通事業者による一貫パレチゼーションの取組や、ICTを活用したトラック予約受付システムの導入等を促進するほか、新たな船舶輸送体制の構築や台車の統一等、新たな流通技術・方式の活用を促進する。【農林水産省】

[8] 効率化等の取組における手待ち・荷役作業等の削減率

【2017年度 0% → 2020年度 ▲30%】

イ) 卸売市場施設等整備の推進（共同配送等物流効率化及び輸出促進に必要な施設整備）【拡充】

効率的な物流を実現するために、生産者、流通業者、加工業者等がネットワークを構築して取り組む共同物流拠点施設の整備及び卸売市場が輸出拡大計画を作成して取り組む輸出促進に必要な卸売市場施設の整備を支援する。【農林水産省】

[13] 共同物流拠点施設の整備の実施数

【2017年度 0件 → 2020年度 3件】

[14] 農林水産物・食品の輸出額

【2016年 7,502 億円 → 2019年 1兆円】

ウ) 輸出促進に資する物流面での取組の推進【拡充】

「農林水産業の輸出力強化戦略」(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、農林水産物・食品輸出額の2019年1兆円達成に向けて、輸送中の荷傷みを防ぎ鮮度を維持する技術・機材等の普及促進や、異なる品目の貨物を積み合わせて大量輸送する取組の拡大、輸出拠点の機能向上、我が国物流システムの国際標準化に向けた取組の推進等、農林水産物・食品の輸出における物流の改善について取組を進める。【国土交通省】

[14] 農林水産物・食品の輸出額

【2016年 7,502 億円 → 2019年 1兆円】

エ) 新型航空保冷コンテナの研究開発【新規】

交通運輸技術開発推進制度において、温度可変機能等を有するLD-3型保冷コンテナ及びB737型機に搭載可能な小型保冷コンテナを研究開発することで、地方産地から海外までの一貫した高品質なコールドチェーン物流の提供を可能とし、農林水産物・食品の輸出拡大を図る。【国土交通省】

[14] 農林水産物・食品の輸出額

【2016年 7,502 億円 → 2019年 1兆円】

オ) 農水産物の輸出力強化のための港湾機能の強化【新規】

農水産物の輸出に戦略的に取り組む港湾において、農水産物の輸出力強化のために必要となる冷凍・冷蔵コンテナの電源供給設備や屋根付き岸壁の整備に対して支援を行う。【国土交通省】

[14] 農林水産物・食品の輸出額

【2016年 7,502 億円 → 2019年 1 兆円】

カ) 北海道産食品の輸出拡大に向けた環境整備【新規】

北海道産食品に係る輸出品目の裾野拡大等を促進するため、中小口貨物の輸出に関わる生産者、物流事業者、商社等が輸出リスク等に関する情報を共有し得るプラットフォームの構築・強化を図る。【国土交通省】

〔15〕道産食品輸出額

【2016年度 702億円 → 2025年度 1,500億円】

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）

○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整備するため、「働き方改革実行計画」に基づき2017年6月に設置された「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において取りまとめられた「直ちに取り組む施策」を推進するとともに、2018年春頃を目処に政府としての行動計画を策定・公表する。

【主な指標】

○トラック運送事業における契約内容の書面化率

【2017年度 約50% → 2020年度 60%】

○宅配便の再配達率

【2017年度 16%程度 → 2020年度 13%程度】

○トラック運転に従事する女性労働者数

【2016年度 約2万人 → 2020年度 約4万人】

ア) 自動車運送事業の働き方改革の推進【新規】

「働き方改革実行計画」に基づき2017年6月に設置された「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において、関係省庁横断的な検討を行い、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に関する行動計画を策定・実施する。

同年8月28日に、2017・2018年度に取り組む施策などを盛り込んだ「直ちに取り組む施策」が取りまとめられたところであり、今後、さらに検討

を進め、2018年春頃を目処に政府としての行動計画を策定・公表することとする。【国土交通省】

(1) サービスと対価との関係の明確化を図る

ア) 適正な運賃・料金収受を含めた取引環境の適正化【拡充】

「働き方改革実行計画」に基づき2017年6月に設置された「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において取りまとめられた「直ちにに取り組む施策」のうち「適正な運賃・料金収受を含めた取引環境の適正化」について、トラック運送事業者が運送以外の役務の対価を、運賃とは別建てで収受できるよう標準貨物自動車運送約款等を2017年8月に改正し、同年11月に施行したところであり、引き続きトラック運送事業者及び荷主側に対して、制度内容を浸透させる取組を実施する。【国土交通省・経済産業省・農林水産省】

(2) 透明性を高めるための環境整備を進める

ア) 長時間労働を是正するためのガイドラインの作成【拡充】

「働き方改革実行計画」に基づき2017年6月に設置された「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において取りまとめられた「直ちにに取り組む施策」のうち「長時間労働を是正するためのガイドラインの作成」について、事業者・荷主・関係団体等が参画して、2016・2017年度に実施中の実証事業を踏まえ、ガイドラインを策定する。【国土交通省】

イ) 元請への働きかけ【拡充】

「働き方改革実行計画」に基づき2017年6月に設置された「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において取りまとめられた「直ちにに取り組む施策」のうち「元請への働きかけ」について、下請法の運用基準の改正内容を盛り込み8月に改訂した「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」を周知するとともに、不適切な取引事例をまとめたリーフレットを各都道府県単位で実施するセミナー等で周知する。【国土交通省】

[16] トラック運送事業における契約内容の書面化率

【2017年度 約50% → 2020年度 60%】

ウ) 物流に係る取引の適正化【継続】

独占禁止法（物流特殊指定）及び下請法の周知及び執行を通じ、取引の適正化を推進するとともに、その実施に必要な体制整備に努める。【公正取引委員会】

(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) 荷待ち時間や荷役時間の短縮による稼働率向上

ア) 荷待ち時間・荷役時間短縮のための各種取組の推進【拡充】（一部再掲）

物流総合効率化法の活用により、物流施設におけるトラック予約受付システムの導入を促進するほか、ETC2.0等を活用した運行管理システムの導入を図る。また、複数の物流事業者及び物流施設が荷物情報を共有できるパース予約調整システムや、輸送業務と荷役業務の分離に資するスワップボディコンテナ車両の導入を促進することで、荷待ち時間・荷役時間の削減を図る。【国土交通省・環境省】

[2] 物流総合効率化法による認定件数（輸送網の集約）

【2016年度 8件 → 2020年度 150件】

イ) 農林水産物・食品の物流効率化・高度化の促進【新規】（再掲）

農産品物流対策関係省庁連絡会議にパレット部会を設置し、農産品物流におけるパレット管理ルールの検討・策定や、パレットの標準化・規格統一に向けた取組を行う方向で検討する。

また、農林水産物・食品の物流におけるトラック輸送等への負荷を軽減し、物流の効率化・高度化を図るため、生産者や流通事業者による一貫パレチゼーションの取組や、ICTを活用したトラック予約受付システムの導入等を促進するほか、新たな船舶輸送体制の構築や台車の統一等、新たな流通技術・方式の活用を促進する。【農林水産省】

[8] 効率化等の取組における手待ち・荷役作業等の削減率

【2017年度 0% → 2020年度 ▲30%】

2) 宅配便の再配達削減

ア) 宅配事業の効率化の推進【拡充】

宅配便再配達削減に向けた国民運動を展開し、消費者を含めた関係者に対して普及・啓発を行うとともに、宅配ボックスの設置を促進することにより、受取方法の多様化や受取への消費者の積極的参加を推進する。

また、物流事業者、荷主、国からなる協議会を設置し、将来の宅配の全体像やその中における宅配ボックス利用拡大に向けた課題整理・普及促進方を議論し、宅配事業の効率化に向けた道筋を立てる。【国土交通省・経済産業省・環境省】

[17] 宅配便の再配達率

【2017年度 16%程度 → 2020年度 13%程度】

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

ア) パレット化等による機械荷役への転換促進【新規】(再掲)

「働き方改革実行計画」に基づき2017年6月に設置された「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において取りまとめられた「直ちにに取り組む施策」のうち「パレット化等による機械荷役への転換促進」について、トラックドライバーの長時間労働の削減及び荷役負担の軽減を図るため、パレット化等による手荷役から機械荷役への転換を促進する。

【国土交通省】

イ) 中継輸送の普及・拡大に向けた検討【拡充】

「働き方改革実行計画」に基づき2017年6月に設置された「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において取りまとめられた「直ちにに取り組む施策」のうち「中継輸送の普及・拡大に向けた検討」について、複数のドライバーが輸送行程を分担することにより短時間勤務を可能にするため、中継輸送の普及拡大に向けた課題・解決策について検討する。【国土交通省】

【18】トラック運転に従事する女性労働者数

【2016年度 約2万人 → 2020年度 約4万人】

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、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、輸送モード間の連携「モーダルコネクト」を強化することで、物流ネットワークの強化を図る。
- 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の両立を図るため、大規模建築物に係る物流の円滑化、きめ細かな駐車規制等によるより良好な駐車秩序の確立、貨客混載も含めた共同輸配送の促進等により、物流を考慮した地域作りを進める。

【主な指標】

○三大都市圏環状道路整備率

【2016年度 74% → 2020年度 80%】

○国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数

①北米基幹航路【2016年度 デイリー寄港

→ 2018年度 デイリー寄港の維持・拡大】

②欧州基幹航路【2016年度 週2便 → 2018年度 週3便】

（1）モーダルコネクトの強化等による輸送効率向上

ア）モーダルコネクトの強化【拡充】

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の促進、フェリーやRORO船等が利用するユニットロードターミナルの整備等により、輸送モード間の連携「モーダルコネクト」を強化する。【国土交通省】

（2）道路・海上・航空・鉄道の機能強化

1）道路輸送の機能強化

ア）道路を賢く使う取組の推進【新規】

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。【国土交通省】

イ) 物流ネットワークの強化【拡充】

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。

平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等を確保するため、主要な拠点へのアクセス強化とあわせ、基幹となるネットワークに対し、経済や生活を安定的に支える機能強化や重点支援・投資を行う。具体的には、広範で複雑な現在のネットワークや拠点の絞り込み等を行いながら、基幹となるネットワークを計画路線も含めて構築し、基幹となるネットワークに対して、災害時の道路の啓開・復旧の迅速化、トラックの大型化に対応した道路構造の強化等を図るとともに、重点支援・投資を展開する。また、空港・港湾・鉄道貨物駅など主要な物流拠点へのアクセスについて、地域高規格道路の見直し等を行いながら強化する。【国土交通省】

[19] 三大都市圏環状道路整備率

【2016年度 74% → 2020年度 80%】

[20] 道路による都市間速達性の確保率

【2015年度 53% → 2020年度 55%】

[21] 国際海上コンテナ車（40ft背高）の特車通行許可必要台数

【2016年度 約30万台 → 2026年度 概ね半減】

ウ) トラック輸送の効率化【拡充】（一部再掲）

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。【国土交通省・環境省】

〔21〕 国際海上コンテナ車（40ft背高）の特車通行許可必要台数

【2016年度 約30万台 → 2026年度 概ね半減】

2) 海上輸送の機能強化

ア) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速【拡充】

コンテナ船の大型化や船社間の連携による基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化する中、我が国に寄港する基幹航路の維持・拡大を図るため、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめ（平成26年1月）」に基づき、国内外の貨物を集約する「集貨」、港湾背後への産業集積により貨物を創出する「創貨」、大水深コンテナターミナルの整備等による「競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、ハード・ソフト一体の国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速する。さらに、「競争力強化」の施策の一つとして、AI、IoT、自働化技術の組み合わせによる、世界最高水準の生産性を有し労働環境の良いコンテナターミナル（「AIターミナル」）の実現を推進する。【国土交通省】

〔22〕 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数

①北米基幹航路【2016年度 デイリー寄港

→ 2018年度 デイリー寄港の維持・拡大】

②欧州基幹航路【2016年度 週2便 → 2018年度 週3便】

イ) 国際バルク戦略港湾政策の推進【継続】

我が国は、資源・エネルギー等のほぼ100%を海外からの輸入に依存している。近年、近隣国の輸入量急増により資源獲得競争は激化し、ばら積み貨物船の大型化が世界的に進展している中、我が国では大型船に対応できる港湾は限定的である。

こうしたことから、効率的な海上輸送網の形成を図るため、資源・エネルギー等の輸入拠点となる港湾における大型船が入港できる岸壁等の整備を推進するとともに、企業間連携による大型船での共同輸送を促進する。

【国土交通省】

〔23〕 海上貨物輸送コスト低減効果（対2013年度総運輸コスト）

【2015年度 1.4% → 2020年度 約5%】

ウ) 港湾における物流機能の強化【拡充】

海上輸送網の拠点として機能する港湾の機能強化を図り、産業物流の効率化及び企業活動の活性化を促進することによって、国際競争力の強化を図る。

また、フェリーやRORO船等が利用するユニットロードターミナルの整備を通じて、海上輸送ネットワークの形成を図るとともに、物流の効率化を推進する。【国土交通省】

エ) リサイクルポート施策の推進【継続】

循環資源の広域流動の拠点となる港湾をリサイクルポートに指定し、循環資源を取り扱うための施設の確保や官民連携による取り組みを促進することで、海上輸送による静脈物流ネットワークを構築する。【国土交通省・環境省】

オ) 安定的な国際海上輸送の確保【継続】

安定的な国際海上輸送の確保を図るため、「日本船舶・船員確保計画」の認定を受けた外航船舶運航事業者に対するトン数標準税制の適用等の支援を通じ、日本商船隊の国際競争力の向上並びに、経済安全保障の確立に必要な日本船舶等の確保を図る。【国土交通省】

[24] 外航海運事業者が運航する日本船舶の隻数

【2012年度 150隻 → 2017年度 262隻】

カ) 北極海航路の利活用に向けた環境整備の推進【新規】

「北極海航路に係る官民連携協議会」を通じ、海運事業者・荷主等への情報共有等を図る。【国土交通省】

キ) 「内航未来創造プラン」の推進【新規】

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)に基づき、船舶管理会社の活用促

進、荷主企業・内航海運事業者等間の連携による取組強化、モーダルシフト推進等の内航海運事業者の事業基盤の強化、IoT技術を活用した船舶の開発・普及、鉄道・運輸機構による船舶共有建造制度による円滑な代替建造の支援、船舶の省エネ化・省CO2化の促進等の先進的な船舶等の開発・普及及び船員教育体制の見直し、魅力ある職場づくり等による船員への就業・定着の推進、船員配乗のあり方の検討等の働き方改革による生産性向上等の船員の安定的・効果的な確保・育成に取り組む。【国土交通省】

[1] 輸送モード別積載効率

【内航海運：2015年度 42.6% → 2025年度 44.5%】

[5] 海運によるモーダルシフト貨物の輸送量

【2015年度 340億トンキロ → 2020年度 367億トンキロ】

[25] 産業基礎物資の国内需要量に対する輸送量の割合

【2015年度 102% → 2025年度 105%】

[26] 内航貨物船の平均総トン数

【2015年度 715トン → 2025年度 858トン】

[27] 内航船員1人・1時間あたりの輸送量

【2015年度 3,882トンキロ → 2025年度 4,542トンキロ】

3) 航空輸送の機能強化

ア) 首都圏空港（東京国際空港・成田国際空港）の機能強化【継続】

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催や、我が国の国際競争力強化等を見据え、首都圏空港については、羽田空港の飛行経路の見直し、成田空港の高速離脱誘導路の整備等により、2020年までに両空港の空港処理能力をそれぞれ約4万回拡大するための取組を推進する。

また、24時間国際線が就航する羽田空港では、国内最大のビジネス拠点かつ一大消費地である都心への近接性等の優位性を活かし、発着枠の拡大に伴い増大が見込まれる国際航空物流に対応できるよう事業者と協力しながら施設整備等に取り組む。

国際航空貨物の大宗を担う成田空港については、滑走路増設・夜間飛行制限の緩和といった更なる機能強化に係る議論や圏央道の整備を踏まえつつ、更なる貨物の取り込みに向けた利用促進策や将来の貨物需要に応えるための方策等を検討する。【国土交通省】

[28] 首都圏空港の空港処理能力

【2016年度 74.7万回 → 2020年度 74.7万回 + 最大7.9万回】

イ) 関西国際空港における貨物ハブ空港戦略の推進【継続】

関西国際空港については、航空貨物の国際ネットワークにおける拠点空港化・中継空港化を実現するため、空港運営権者においては、貨物便着陸料割引制度の活用、フォワーダー等関連事業者と連携し、物流の高品質化などにより、医薬品や日本産生鮮食品など航空貨物需要を拡大・創出する取組を推進する。【国土交通省】

ウ) 中部国際空港の利活用の促進【拡充】

ものづくりの一大拠点である中部圏の国際拠点空港として、周辺地域で生産される航空機関連部品等の大型国際航空貨物の輸送円滑化のため、シー&エアー輸送を推進するとともに、貨物便着陸料割引制度の活用および空港ターミナルを利用した情報収集・商談の場の提供・空港のストック効果の更なる向上等、関係者による一層の連携を図りつつ、地域一体による総合的な利用促進策の展開を図る。【国土交通省】

[29] 空港ターミナルを利用した小規模事業者間の国際航空貨物輸送取引

【2016年度 0組 → 2020年度 10組】

エ) 地方空港における機能強化【拡充】

地方空港のゲートウェイ機能強化のため、那覇空港・福岡空港の滑走路増設事業を実施する。【国土交通省】

[30] 滑走路増設を図った後の滑走路処理能力

【那覇空港：2016年度 13.5万回/年 → 2020年度 18.5万回/年】

【福岡空港：2016年度 16.4万回/年 →

2025年度 18.8万回/年～21.1万回/年※】

※今後の需要動向を踏まえ、地元の理解を得た上で増枠を検討。

オ) 農林水産物・食品を輸出するための航空輸送力の確保【新規】

アジアを中心に拡大する世界の食市場を我が国に取り込んでいくため、政府全体で農林水産物・食品の輸出力強化に取り組んでいるところである。特に地方空港において、就航機材の小型化による貨物輸送スペースの減少が進んでいることから、より一層の航空輸送力の確保を図るため、LCC等の小型機を活用しつつ、地方空港から輸出拠点空港を経て、農林水産物・食品を輸出するための効果的な一貫輸送モデルを確立する。
【国土交通省】

[31] 農林水産物・食品を輸出するための効果的な一貫輸送モデルの計画数

【2016年度 0 計画 → 2020年度 2 計画】

4) 鉄道輸送の機能強化

ア) 鉄道貨物輸送の輸送力強化のための基盤整備等【継続】

安全・安心及び効率的な輸送の推進のため、輸送機材強化・更新等による輸送能力の拡大、20ftコンテナ、31ftコンテナ、40ftコンテナ等の大型コンテナ取扱駅の拡充及び鉄道貨物駅のE&S（着発線荷役方式）化、入換の効率化等、駅設備の近代化を推進する。

また、IT-FRENS（貨物列車の予約の管理と申込の最適化を行うシステム）を活用し、個々の荷主の需要に応じた輸送枠調整を行うこと等で積載率の向上を図る。【国土交通省】

[1] 輸送モード別積載効率

【鉄 道：2016年度 74.7% → 2020年度 80%】

[7] 貨物鉄道の老朽機関車・貨車における新製車両への更新率

【機関車：2016年度 67% → 2019年度 88%】

【貨 車：2016年度 94% → 2019年度 100%】

イ) 鉄道貨物輸送サービスの向上の推進【継続】（一部再掲）

鉄道貨物輸送サービスの改善のため、低温物流における鮮度保持コンテナの導入の促進や、輸送障害時においてIT-FRENS（貨物列車の予約の管理と申込の最適化を行うシステム）を通じて、利用運送事業者に対し、遅延した列車の到着予定時刻を素早く情報提供する体制の構築を図る。

【国土交通省・環境省】

[1] 輸送モード別積載効率

【鉄 道：2016年度 74.7% → 2020年度 80%】

ウ) J R 貨物の経営安定化に向けた支援【継続】

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定を活用した無利子貸付（2011年度から2017年度まで700億円分）や税制特例を活用し、老朽化した機関車・貨車の更新投資を促進するなど、J R 貨物の経営安定化に向けた支援策を講ずる。【国土交通省】

[7] 貨物鉄道の老朽機関車・貨車における新製車両への更新率

【機関車：2016年度 67% → 2019年度 88%】

【貨 車：2016年度 94% → 2019年度 100%】

(3) 物流施設の機能強化

ア) 物流施設を核とした物流の円滑化等の促進【拡充】（一部再掲）

物流総合効率化法の枠組みを活用し、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、物流施設におけるトラック予約受付システムの導入等の物流事業者間の連携や高機能化を促進する等、物流の円滑化に向けた取組を実施する。また、複数の物流事業者及び物流施設が荷物情報を共有できるパス予約調整システムや、輸送業務と荷役業務の分離に資するスワップボディコンテナ車両の導入を促進することで、荷待ち時間・荷役時間の削減等を図る。【国土交通省・環境省】

[2] 物流総合効率化法による認定件数（輸送網の集約）

【2016年度 8件 → 2020年度 150件】

イ) 物流施設での革新的な生産性向上と省力化【新規】

次世代の人工知能・ロボット技術の開発を、産学官連携で実施し、人工知能技術とロボット要素技術の融合を図ることにより、ひいては物流過程

での生産性向上にも資する研究開発を行う。【経済産業省】

ウ) 不定形貨物の荷役作業の自動化・機械化の促進【新規】

積付けや積卸し等の荷役作業の自動化・機械化が難しい不定形貨物を取り扱う物流施設等において、限られた人材を効率的に活用し生産性の向上を図るため、物流事業者の導入ニーズの把握や課題整理を行うとともに、物流事業者等と連携・協働による検討・実証等を実施し、不定形貨物の荷役作業の自動化・機械化を促進する。【国土交通省】

エ) 物流拠点の整備推進【継続】

土地区画整理事業および流通業務市街地の整備に関する法律（昭和41年法律第110号）による流通業務団地造成事業等により物流拠点の整備を推進する。【国土交通省】

[32] 土地区画整理事業等により整備された物流拠点の地区数
【2016年度 80地区 → 2020年度 93地区】

オ) 臨海部の物流施設の更新・高機能化の推進【継続】

大都市の経済活動を活性化し、我が国における大都市の国際競争力を強化するため、特定都市再生緊急整備地域を核とする大都市圏における国際物流の結節地域である国際港湾周辺において、大規模流通業務拠点の整備・再整備へ支援を行う。【国土交通省】

[32] 土地区画整理事業等により整備された物流拠点の地区数
【2016年度 80地区 → 2020年度 93地区】

カ) 港湾に立地する老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化の促進【新規】

港湾における防災機能の向上及び効率的な物流網の形成を図ることを目的として、港湾に立地する老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化に対する支援を行う。【国土交通省】

キ)卸売市場施設整備の推進(品質・衛生管理高度化及び物流効率化) 【継続】

卸売市場が経営展望に即して取り組むコールドチェーンやHACCP等品質・衛生管理高度化、物流効率化のための卸売市場施設の整備を支援する。 【農林水産省】

[33] 品質・衛生管理高度化及び物流効率化のための施設の整備の実施数
【2017年度 5件 → 2020年度 13件】

ク)都道府県が策定する広域的地域活性化基盤整備計画に基づく事業等の支援【新規】

産業・物流に係る拠点施設における広域的な経済活動を促進するため、複数都道府県が連携して策定する広域的地域活性化基盤整備計画に基づく同施設周辺の社会資本整備事業等の支援を行う。 【国土交通省】

ケ)CRE戦略に基づいた資産活用の促進【新規】

倉庫業者が多様化・高度化する荷主ニーズに弾力的に対応し、最適な物流サービスを提供できるようにするため、倉庫業法における各種手続きの見直し等を図り、CRE戦略に基づく資産活用を促進する。【国土交通省】

(4) 物流を考慮した地域づくり

1) 都市機能の一つとして物流をビルトインする

ア)都市中心部等における物流の円滑化【新規】(一部再掲)

大規模建築物が物流を考慮した設計となるよう、「物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～」(平成29年3月物流を考慮した建築物の設計・運用検討会とりまとめ)を周知し、その活用を促進する。併せて、物流総合効率化法の活用等により、共同輸配送等の取組を促進することで、集配作業の効率化、都市中心部や住宅地への流入抑制等を図る。 【国土交通省・経済産業省・農林水産省】

[1] 輸送モード別積載効率

【トラック：2016年度 39.9% → 2020年度 50%】

[4] 物流総合効率化法による認定件数（輸配送の共同化）

【2016年度 3件 → 2020年度 100件】

イ) 荷さばき駐車施設の整備促進【継続】

荷さばき駐車施設の共用化などの先進事例についての周知を図るほか、一定規模以上の建築物については、駐車場法に基づき、荷さばき駐車施設の設置を義務付ける条例を地域の実情に合わせて制定するよう、地方公共団体に対して会議等を通じて働きかけを行い、地域の需要やまちづくり計画等と整合した荷さばき駐車施設の整備を促進する。【国土交通省】

ウ) より良好な駐車秩序の確立【継続】

交通渋滞の緩和や環境負荷の低減を図るため、きめ細かな駐車規制、違法駐車取締り等ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進する。【警察庁】

2) 地域における人口減少、高齢化に対応する

ア) 共同輸配送の促進【拡充】（再掲）

物流総合効率化法の枠組みにおいて、流通業務（輸送、保管、荷さばき及び流通加工）を一体的に実施し、輸配送の共同化により流通業務の効率化を図る事業に対する計画の認定を行うとともに、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・改修の支援など、共同輸配送促進のための支援を実施することにより、輸配送の共同化を推進する。

また、グリーン物流パートナーシップ優良表彰を通じて、荷主と物流事業者等が連携して実施した優れた取組に対して表彰を行い、普及啓発を行う。【国土交通省・経済産業省・環境省・農林水産省】

[1] 輸送モード別積載効率

【トラック：2016年度 39.9% → 2020年度 50%】

[4] 物流総合効率化法による認定件数（輸配送の共同化）

【2016年度 3件 → 2020年度 100件】

イ) 貨客混載の推進【拡充】(一部再掲)

物流総合効率化法の枠組みにおいて、流通業務（輸送、保管、荷さばき及び流通加工）を一体的に実施し、モーダルシフト等により流通業務の効率化を図る事業に対する計画の認定を行うとともに、搬送装置、車両改造等の支援など、貨客混載促進のための支援を実施することにより、貨客混載を推進する。

また、グリーン物流パートナーシップ優良表彰を通じて、荷主と物流事業者等が連携して実施した優れた取組に対して表彰を行い、普及啓発を行う。【国土交通省・経済産業省・環境省・農林水産省】

ウ) 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス【新規】

高齢化が進行する中山間地域において、人流・物流を確保するため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスを路車連携で社会実験・実装を推進する。【国土交通省】

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）

○物流事業者によるBCPの策定促進や、各インフラの防災・減災・老朽化対策の推進等により、災害が発生した場合における、緊急物資等の被災者への確実な輸送や生産活動の継続など災害等のリスク等に的確に対応する。

○サプライチェーン全体での環境負荷の低減の観点から、物流の効率化・モーダルシフトを推進し、あわせて自動車の単体対策、鉄道・船舶・航空・物流施設における低炭素化を促進すること等により、地球温暖化対策計画（平成28年5月13日閣議決定）に掲げる我が国の温室効果ガス削減目標の達成を目指す。

【主な指標】

○大企業及び中堅企業の物流事業者におけるBCPの策定割合

【2015年度 大企業：63.0%、中堅企業：44.4%】

→ 2020年度 大企業：ほぼ100%、中堅企業：50%】

○エネルギー起源CO₂の排出量（運輸部門）

【2015年度 213百万t → 2030年度 163百万t】

(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

ア) ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築【拡充】

過去の災害時における支援物資輸送事例を踏まえ、ラストマイルを中心に訓練等を実施し、関係主体の役割分担等を整理することで、ラストマイルも含めて円滑な支援物資輸送を実現するための体制の構築を図る。また、地方自治体と物流事業者との輸送協定や保管協定の締結の促進等により各地域における支援物資輸送体制の確立を図る。【国土交通省】

[34] 地域防災計画における民間物資拠点の規定率

【2016年度 62% → 2020年度 100%】

イ) エネルギーセキュリティの推進のための燃料多様化に資する天然ガス自動車の普及に向けた天然ガスをステーションの更新増強への支援【新規】

2021年度までに普及が想定される大型天然ガストラック1,700台へのガス供給量6,800万m³を賄うため、90ヶ所程度の天然ガスをステーションの更新増強を通じて、天然ガストラックによる災害時の物資輸送の強靱化および環境調和性の向上を支援する。【経済産業省】

[35] 天然ガスをステーションの更新増強への支援数

【2021年度までに90ヶ所程度更新増強】

ウ) 道路の防災・減災対策【拡充】

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、道路の啓開・復旧の迅速化を図る。【国土交通省】

[36] 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率

【2016年度 77% → 2020年度 81%】

[37] 道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率

【2016年度 68% → 2020年度 75%】

エ) 港湾の防災・減災対策【拡充】

大規模地震が発生した際にも港湾機能を維持するために、耐震強化岸壁の整備、大規模津波に対しても減災機能を発揮する「粘り強い構造」の防波堤の整備や民間事業者等が所有するコンビナートの護岸等の耐震改修の促進等、港湾施設や海岸保全施設の地震・津波対策に取り組む。

また、港湾BCPの実効性の向上のための適切な見直し、広域的な港湾間の連携による広域BCPの策定や基幹的広域防災拠点の運用体制の強化等により、広域的な連携も含めて早期の災害時の港湾機能の回復を図るとともに、訓練等を通じた啓開・復旧・港湾施設の利用調整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。

さらに、港湾の堤外地において、関係行政機関や民間企業等の連携による高潮対策を推進する。【国土交通省】

[38] 南海トラフ巨大地震・首都直下地震等の大規模地震が想定されている地域等における河川・海岸堤防等の整備率（計画高までの整備と耐震化）

【2016年 約46% → 2020年 約69%】

[39] 災害時における海上からの緊急物資等の輸送体制がハード・ソフト一体として構築されている港湾（重要港湾以上）の割合

【2016年 79% → 2020年 80%】

[40] 港湾BCPが策定された国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾において、関係機関と連携した訓練の実施割合

【2016年 39% → 2020年 100%】

オ) 災害発生後の地域水産業の早期回復のための拠点の確保【拡充】

漁港漁場整備長期計画に基づき、水産物の流通拠点となる漁港等において、主要施設の耐震・耐津波機能診断に基づく対策工事を実施する。あわせて、災害発生後、直ちに水産業の再開に必要な陸揚げ・流通機能等を回復できるよう、事業継続計画等を策定する。【農林水産省】

[41] 水産物の流通拠点となる漁港のうち、災害発生時における水産業

の早期回復体制が構築された漁港の割合

【2016年度 0% → 2021年度 おおむね30%】

カ) 海上交通の防災・減災対策【拡充】

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に、海上物流の拠点である東京湾において一元的な海上交通管制を構築し、2018年1月から湾内の船舶交通の一体的な把握と船舶への情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海上交通管制の機能向上等を推進するとともに、海上交通の防災対策として、航路標識の耐震・耐波浪補強等の整備を実施する。【国土交通省】

[42] 海上交通管制の一元化実施海域

【2016年度 0箇所 → 2020年度 1箇所】

[43] 航路標識の耐震補強、耐波浪補強の整備率

【2016年度 81% → 2020年度 100%】

キ) 物流事業者における災害対応力の強化【継続】

物流総合効率化法の活用により災害に強い民間物流施設の整備を促進する。また、物流事業者等を対象とした、災害時における物流に関する知識を習得するための災害物流研修の実施や「荷主と物流事業者の連携したBCP策定のためのガイドライン」の活用等により、物流事業者におけるBCP策定等を促進する。【国土交通省】

[44] 大企業及び中堅企業の物流事業者におけるBCPの策定割合

【2015年度 大企業：63.0%、中堅企業：44.4%

→ 2020年度 大企業：ほぼ100%、中堅企業：50%】

ク) 貨物鉄道事業者におけるBCPの深度化の促進等【拡充】

貨物鉄道事業者におけるBCPの深度化を促進する。

また、荷主企業に対し物流業務の「分散化・複線化」によるリダンダンシー確保の観点から、JR貨物や物流事業者団体を通じて鉄道利用の提案に取り組む。【国土交通省】

ケ) 卸売市場施設整備の推進（卸売市場機能維持のための防災対応）【継続】

卸売市場の既存施設の地震による災害の未然防止や被害の軽減のための建築物の耐震改修の促進に関する法律（平成7年法律第123号）に基づく都道府県耐震改修促進計画に即した耐震化及び被災時における卸売市場業務継続に必要な防災対応のための卸売市場施設の整備を支援する。【農林水産省】

[45] 防災対応施設の整備の実施数

【2017年度 1件 → 2020年度 3件】

コ) コンビニエンスストア等を活用した緊急物資等の円滑な輸送・供給 【新規】

コンビニエンスストア等を災害対策基本法（昭和36年法律第223号）に基づく指定公共機関として指定し、当該制度の適切な運用を図ることにより、既存の流通チャネルの機能を活用した緊急物資等の円滑な輸送・供給を実現する。【経済産業省】

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

ア) 道路の老朽化対策【拡充】

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。【国土交通省】

[46] 個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の策定・実施率

【道路（橋 梁）：2016年度 65% → 2020年度 100%】

【道路（トンネル）：2016年度 26% → 2020年度 100%】

イ）港湾施設の老朽化対策の推進【継続】

港湾の施設単位毎に作成する維持管理計画により計画的な点検を実施するとともに、港湾単位で作成する予防保全計画に基づいて、戦略的なストックマネジメントによる老朽化対策を推進する。また、各種研修や相談窓口等を通じ、地方公共団体等への技術的支援を実施する。【国土交通省】

〔47〕 個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の策定・実施率
【港湾：2016年度 99% → 2017年度 100%】

ウ）漁港の老朽化対策【新規】

漁港漁場整備長期計画に基づき、漁港施設において、その管理者等が策定した機能保全計画に基づき、老朽化に対する予防保全のための対策を戦略的に実施していくとともに、老朽化が著しい重要な施設については緊急的に老朽化対策等を行う。【農林水産省】

〔48〕 老朽化に対して施設の安全性が確保された漁港の割合
【2016年度 66% → 2021年度 概ね100%】

エ）物流施設の老朽化対策【新規】

老朽化した物流施設について、物流総合効率化法の枠組みを活用し、災害に強く、環境に配慮した、高機能な物流施設への更新を促進する。【国土交通省】

〔2〕 物流総合効率化法による認定件数（輸送網の集約）
【2016年度 8件 → 2020年度 150件】

3) セキュリティ対応等

ア）KS/RA制度の効率的実施【拡充】

KS/RA（特定荷主／特定航空貨物利用運送事業者等）制度の効率的実

施について、引き続き荷主や物流事業者団体との意見交換を実施するとともに、国際民間航空機関（ICAO）など国際機関や米国など関係国における動向も注視しつつ、AEO制度との調和も含め、安全性に配慮することを前提に、より効率的な検査制度のあり方を検討する。

また、KSやRAの保安体制に対する国等の関与を強化・明確化することを検討し、KS/RA制度における航空保安の確実な実施を推進する。【国土交通省】

【49】 KS/RA制度に基づき運送される航空貨物に起因する航空機爆破テロの件数

【2016年度 0件 → 2020年度 0件】

イ) ソマリア周辺海域の海賊対策【継続】

凶悪な海賊行為が発生する海域であるソマリア周辺海域において、国民生活に不可欠な物資を輸送する日本船舶の安全を確保するため、当該海域を航行する日本船舶において小銃を所持した民間武装警備員による警備を行うことを可能とする船舶警備特措法を適切に運用する。

また、ソマリア周辺海域沿岸国の海上保安機関に対して、法執行能力向上支援等を実施する。【国土交通省】

【50】 ソマリア周辺海域における日本船舶の海賊被害件数

【2016年度 0件 → 毎年度 0件】

【51】 ソマリア周辺海域派遣捜査隊の派遣回数

【毎年 3回】

【52】 ソマリア周辺海域沿岸国海上保安機関に対する研修実施回数

【毎年 2回】

ウ) マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策【継続】

マラッカ・シンガポール海峡の航行安全を確保するため、同海峡に設置されている航行援助施設の代替に係る事前調査を実施するとともに、沿岸3国（インドネシア、マレーシア及びシンガポール）の航行援助施設維持管理能力の向上等を図るためのキャパシティービルディング事業を実施する。【国土交通省】

[53] マラッカ・シンガポール海峡における航路閉塞を伴う大規模海難の発生数

【2016年度 0件 → 毎年度 0件】

エ)国際港湾施設におけるセキュリティの確保と効率的な物流の実現【継続】

国際港湾施設の保安の確保のために平成26年7月1日から完全義務化した3点確認を円滑かつ確実に行うための出入管理情報システムについて、国内の国際コンテナターミナル等への導入を推進するとともに、同システムの効果的な運用に必要な不可欠なPS（Port Security）カードの普及を促進する。【国土交通省】

[54] 出入管理情報システム導入施設におけるPSカード使用率

【毎年 95%以上】

4) 大規模イベント時等における対応

ア) 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会における対応 【新規】（一部再掲）

大会期間中等の物流に関して、大会の円滑な運営と市民生活や経済活動の安定の両立を図ることを基本として、東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会、関係省庁、関係業界団体等と連携して検討する。

また、大会期間中等の輸送量の抑制を図るため、宅配便の再配達削減、共同輸配送の促進等による輸送の大口化・集約化を推進するとともに、関係業界団体への呼びかけ等により、在庫と多頻度輸送の見直しを促進する。【国土交通省・経済産業省・環境省・農林水産省】

[1] 輸送モード別積載効率

【トラック：2016年度 39.9% → 2020年度 50%】

[4] 物流総合効率化法による認定件数（輸配送の共同化）

【2016年度 3件 → 2020年度 100件】

[17] 宅配便の再配達率

【2017年度 16%程度 → 2020年度 13%程度】

(2) 地球環境問題に備える

ア) 物流分野におけるCO2削減対策【拡充】(一部再掲)

効率的かつ低炭素な輸送モード等への転換を図るため、トラック輸送の効率化に資する車両等の導入、モーダルシフトの促進、低炭素型保冷用コンテナ等の導入を支援する。さらに、事業者連携による低炭素な輸送システムの構築を図るため、IoTを活用した物流低炭素型輸送システムの構築、バス、鉄道等における貨客混載への取組、宅配便の再配達削減に向けた取組等を支援する。これにより、低炭素型で持続可能な物流システムの構築を図る。【国土交通省・環境省】

[1] 輸送モード別積載効率

【鉄 道：2016年度 74.7% → 2020年度 80%】

[5] 海運によるモーダルシフト貨物の輸送量

【2015年度 340億トン⇩ → 2020年度 367億トン⇩】

[6] 鉄道によるモーダルシフト貨物の輸送量

【2016年度 197億トン⇩ → 2020年度 221億トン⇩】

[17] 宅配便の再配達率

【2017年度 16%程度 → 2020年度 13%程度】

1) サプライチェーン全体における環境負荷低減の取組

ア) 輸送部門の省エネに係る省エネ法活用の検討【拡充】

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。【経済産業省】

イ) モーダルシフト促進のための各種取組の推進【拡充】(再掲)

物流総合効率化法の枠組みにおいて、流通業務（輸送、保管、荷さばき及び流通加工）を一体的に実施し、モーダルシフトにより流通業務の効率化を図る事業に対する計画の認定を行うとともに、モーダルシフト促進のための支援を実施することにより、モーダルシフトを推進する。

また、グリーン物流パートナーシップ優良表彰を通じて、荷主と物流事業者等が連携して実施した優れた取組に対して表彰を行い、普及啓発を行

う。【国土交通省・経済産業省・環境省・農林水産省】

海運へのモーダルシフトの更なる推進を図るため、RORO船・コンテナ船・フェリー事業者のほか、利用運送事業者、荷主企業、トラック事業者、行政等から成る「海運モーダルシフト推進協議会」を設置し、連携の強化、具体的な取組の推進等を実施する。

また、海運モーダルシフトに特に貢献する取組や、先進的な取組等を行った荷主企業・物流事業者等への新たな表彰制度（「海運モーダルシフト大賞」(仮称)）を創設し、モーダルシフトに係る優良事例を全国に共有・展開する。

さらに、RORO船・コンテナ船・フェリーに係る航路・ダイヤ・運賃・空き状況等の情報を集約し、利用運送事業者や荷主企業等が利用出来る情報検索システムを構築する。【国土交通省】

環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進のため、老朽機関車・貨車の取替について、鉄道・運輸機構の行う無利子貸付や税制特例を活用し、設備投資を推進する。

また、J R貨物が利用運送事業者や荷主企業と共同で貨物鉄道輸送を活用した物流効率化に取り組む「ソリューション活動」を強化し、最適なサービスの提供に取り組む。

さらに、輸送障害に強い鉄道貨物輸送体系の構築について関係者が連携して取り組む。

加えて、一般消費者を含めた環境にやさしい鉄道貨物輸送の認知度向上を図るエコレールマークの制度を通じて、モーダルシフトを推進する。
【国土交通省】

[5] 海運によるモーダルシフト貨物の輸送量

【2015年度 340億トンキロ → 2020年度 367億トンキロ】

[6] 鉄道によるモーダルシフト貨物の輸送量

【2016年度 197億トンキロ → 2020年度 221億トンキロ】

[7] 貨物鉄道の老朽機関車・貨車における新製車両への更新率

【機関車：2016年度 67% → 2019年度 88%】

【貨 車：2016年度 94% → 2019年度 100%】

ウ) 共同輸配送の促進【拡充】(再掲)

物流総合効率化法の枠組みにおいて、流通業務（輸送、保管、荷さばき及び流通加工）を一体的に実施し、輸配送の共同化により流通業務の効率化を図る事業に対する計画の認定を行うとともに、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・改修の支援など、共同輸配送促進のための支援を実施することにより、輸配送の共同化を推進する。

また、グリーン物流パートナーシップ優良表彰を通じて、荷主と物流事業者等が連携して実施した優れた取組に対して表彰を行い、普及啓発を行う。【国土交通省・経済産業省・環境省・農林水産省】

[1] 輸送モード別積載効率

【トラック：2016年度 39.9% → 2020年度 50%】

[4] 物流総合効率化法による認定件数（輸配送の共同化）

【2016年度 3件 → 2020年度 100件】

エ) 物流施設を核とした環境負荷低減の促進【継続】

物流総合効率化法の活用により輸送フロー全体の低炭素化に資する物流施設の整備を促進する。また、冷凍冷蔵倉庫への省エネ型自然冷媒機器の導入を支援するとともに、物流施設の更なる環境負荷低減に向けた検討等を行う。【国土交通省・環境省】

[55] 自然冷媒機器累積導入数（冷凍冷蔵倉庫以外も含む）

【2015年度 530件 → 2020年度 3,100件】

オ) 港湾における総合的低炭素化施策の推進【継続】

海上輸送と陸上輸送の結節点である港湾において、港湾活動に伴う温室効果ガス排出量の削減を図るため、省エネルギー設備等の導入支援や再生可能エネルギーの導入円滑化及び利活用等の推進、CO₂吸収に資する港湾緑地の整備や藻場等の造成等に取り組む。【国土交通省・環境省】

2) 輸送モードの省エネ化・低公害化

ア) トラック輸送の省エネ化・低公害化【継続】

トラック事業者等にCNGトラック、ハイブリッドトラック、電気自動

車等の環境性能の優れた車両に対する導入支援やエコドライブの普及・推進等を行うことにより、地球温暖化対策、大気環境等の改善等を図る。
【国土交通省・環境省】

イ) 鉄道貨物輸送の更なる省エネ化【継続】(一部再掲)

省エネ効果が認められる新型貨車や鮮度保持コンテナの導入費用の補助を利用することで、環境に優しい鉄道貨物輸送の更なる省エネ化を推進する。
【国土交通省・環境省】

ウ) 渋滞対策【拡充】

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。
【国土交通省】

[19] 三大都市圏環状道路整備率

【2016年度 74% → 2020年度 80%】

[20] 道路による都市間速達性の確保率

【2015年度 53% → 2020年度 55%】

エ) 交通流対策の推進【継続】

交通の円滑化及び環境負荷の低減を図るため、信号制御の改良等の対策を講じる。また、VICSの普及、新交通管理システム(UTMS)の整備を推進するとともに、高度な道路交通情報の提供、経路誘導等に取り組むなどITSを推進する。さらに、信号機の改良や交通管制システムの高度化等の交通安全施設等の整備を推進する。
【警察庁】

[56] 信号制御の改良による通過時間の短縮

【2014年度 0千人・時間/年 →

2020年度 約5千万人・時間/年】

[57] 信号制御の改良によるCO₂の排出抑止量

【2014年度 0 t-CO₂/年 →

2020年度 約10万 t-CO₂/年】

オ) 船舶の省エネ対策【拡充】

内航海運における省エネ対策を推進することを目的として、革新的省エネルギー技術（ハード対策）と運航・配船の効率化等（ソフト対策）を組み合わせた船舶の導入を目指した実証を行う。

また、船舶の企画・設計段階で革新的省エネ技術（ハード対策）と運航・配船の効率化等（ソフト対策）の効果を「見える化」する内航船「省エネ格付け」制度の構築により、省エネ・省CO₂装置の導入・普及を促進する。

外航海運におけるCO₂排出削減対策として、具体的な削減目標等を盛り込んだ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に向けた議論を我が国が主導することにより、優れた省エネ技術を有する我が国海事産業の国際競争力向上を図るとともに外航海運のCO₂排出削減を図っていく。また、2019年1月から開始される燃料消費実績報告制度（実運航での燃費の「見える化」）の着実な実施に努める。【国土交通省・経済産業省】

カ) LNGバンカリング拠点の形成促進【新規】

船舶の排出ガスに対する国際的な規制が2020年から強化される中、環境負荷の小さいLNGを燃料とするLNG燃料船の増加が見込まれている。

我が国は、世界最大のLNG輸入国であり、港湾に近接してLNG基地を多数有しているなど既存インフラが充実していることを踏まえ、世界最大の重油バンカリング港が位置するシンガポール港と連携し、国際的なネットワークの構築を推進するとともに、LNGバンカリング拠点として必要な施設整備に対する支援制度の創設を通じて、我が国港湾においてLNGバンカリング拠点を形成し、我が国港湾の国際競争力の強化を図る。【国土交通省】

キ) 船舶からの排出ガスに関する SO_x規制への対応【新規】

海事業界との「燃料油環境規制対応方策検討会議」及び石油業界も含めたオールジャパンの「燃料油環境規制対応連絡調整会議」を立ち上げ、事業者が円滑に対応できるよう、2020年以降の燃料油の需給見通し、低硫黄燃料油の品質確保、排ガス洗浄装置（スクラバー）設置に伴う技術的課題などの調査・検討や各種情報共有に取り組む。【国土交通省】

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）

○近年の物流分野においては、積極的な設備投資により資本装備率※が上昇傾向にあるが、IoT、BD、AI等の新技術の活用は、物流生産性の向上を図る上で有効な手段であることから、これら新技術の積極活用により“物流革命”を目指す必要がある。このため、RFID等の早期普及、隊列走行・自動走行、ドローン、自動運航船等の物流分野における早期社会実装を目指す。

※総資本（機械装置等）を労働力で除した指標。

（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

ア）国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速【拡充】（再掲）

コンテナ船の大型化や船社間の連携による基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化する中、我が国に寄港する基幹航路の維持・拡大を図るため、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめ（平成26年1月）」に基づき、国内外の貨物を集約する「集貨」、港湾背後への産業集積により貨物を創出する「創貨」、大水深コンテナターミナルの整備等による「競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、ハード・ソフト一体の国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速する。さらに、「競争力強化」の施策の一つとして、AI、IoT、自動化技術の組み合わせによる、世界最高水準の生産性を有し労働環境の良いコンテナターミナル（「AIターミナル」）の実現を推進する。【国土交通省】

[22] 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数

①北米基幹航路【2016年度 デイリー寄港

→ 2018年度 デイリー寄港の維持・拡大】

②欧州基幹航路【2016年度 週2便 → 2018年度 週3便】

イ）新型航空保冷コンテナの研究開発【新規】（再掲）

交通運輸技術開発推進制度において、温度可変機能等を有するLD-3型保冷コンテナ及びB737型機に搭載可能な小型保冷コンテナを研究開発することで、地方産地から海外までの一貫した高品質なコールドチェーン物流の提供を可能とし、農林水産物・食品の輸出拡大を図る。【国土交通省】

[14] 農林水産物・食品の輸出額

【2016年 7,502 億円 → 2019年 1 兆円】

(2) 隊列走行及び自動運転による運送の飛躍的な効率化

ア) 隊列走行及び自動運転による運送の飛躍的な効率化【新規】

高速道路でのトラック隊列走行を早ければ2022年に商業化することを目指し、2020年に高速道路（新東名）での後続無人での隊列走行を実現するため、2017年度中に後続車有人システム、2018年度に後続車無人システムの公道実証を開始する。

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。【国土交通省・経済産業省】

(3) ドローンの物流への導入による空の産業革命

ア) 小型無人機の物流事業への活用【拡充】

2018年には山間部などニーズの見込まれる地域で、小型無人機を使用した荷物配送を本格化させるため、目視外飛行に求められる機体の性能、飛行させる者及び安全を確保するための体制に係る要件について関係省庁が連携し、2017年度末までにこれらの要件をとりまとめるとともに、この結果を航空法に基づく許可・承認の審査要領に反映する。

また、性能評価基準の策定、運航管理システム及び衝突回避技術等の開発や国際標準化を進めるとともに、安全な離着陸を可能とする物流用ドローンポートシステムを開発し過疎地域等での荷物配送モデルの検討・実証等を進める。【国土交通省・経済産業省・環境省】

(4) 物流施設での革新的な生産性向上と省力化

ア) 物流施設での革新的な生産性向上と省力化【新規】(再掲)

次世代の人工知能・ロボット技術の開発を、産学官連携で実施し、人工知能技術とロボット要素技術の融合を図ることにより、ひいては物流過程での生産性向上にも資する研究開発を行う。【経済産業省】

イ) 不定形貨物の荷役作業の自動化・機械化の促進【新規】(再掲)

積付けや積卸し等の荷役作業の自動化・機械化が難しい不定形貨物を取り扱う物流施設等において、限られた人材を効率的に活用し生産性の向上を図るため、物流事業者の導入ニーズの把握や課題整理を行うとともに、物流事業者等と連携・協働による検討・実証等を実施し、不定形貨物の荷役作業の自動化・機械化を促進する。【国土交通省】

(5) 船舶のIoT化・自動運航船

ア) IoT技術を活用した船舶の開発・普及【新規】

国際的な安全要件策定と技術開発・普及促進を一体的に推進する観点から、IoTやビッグデータ等の先進的な技術を活用した船舶・船用機器の研究開発を推進するとともに、IMO（国際海事機関）における自動運航船舶の船舶設備等についての安全要件に関する議論を主導する。【国土交通省】

[58] 先進船舶※の導入隻数

※先進船舶：IoTやビッグデータを活用した安全性の高い船舶「IoT活用船」や液化天然ガス等の環境に優しい代替燃料に対応した「代替燃料船」

【2016年 0隻 → 2025年 250隻】

イ) 高精度測位技術を活用した自動離着岸システムに関する技術開発【新規】

海上交通システムに高精度の位置測位技術（準天頂衛星等）を適用し、信頼性の高い船舶位置情報の取得を可能とするための技術開発を行うとともに、これにより開発される船舶搭載機器と自動操船技術（操船装置及び操船指令装置）とのインターフェースの検討を行う。【国土交通省】

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）

- 現場を支える人材の確保・育成に加え、物流に関する高度な資格の取得促進等により、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。
- 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、教育の機会等を通じた啓発活動を行う。

【主な指標】

○トラック運転に従事する女性労働者数

【2016年度 約2万人 → 2020年度 約4万人】

○物流に関する高度な資格の取得者数

【2013年度～2016年度 4,247人 →

2017年度～2020年度 4,700人】

(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

ア) 中継輸送の普及・拡大に向けた検討【拡充】(再掲)

「働き方改革実行計画」に基づき2017年6月に設置された「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において取りまとめられた「直ちにに取り組む施策」のうち「中継輸送の普及・拡大に向けた検討」について、複数のドライバーが輸送行程を分担することにより短時間勤務を可能にするため、中継輸送の普及拡大に向けた課題・解決策について検討する。【国土交通省】

【18】トラック運転に従事する女性労働者数

【2016年度 約2万人 → 2020年度 約4万人】

イ) 船員の安定的・効果的な確保・育成【拡充】(一部再掲)

海運の安定輸送を支える船員の安定的・効果的な確保・育成のため、事業者の計画的な雇用及び教育訓練への支援や、官労使による船員のキャリア形成訓練等を実施する。

また、「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)に基づき、船員の安定的・効果的な確保・育成に向けた具体的施策として、船員教育体制の見直し、魅力ある職場づくり等による船員への就業・定着の推進、船員配乗のあり方の検討等の働き方改革による生産性向上に取り組む。【国土交通省】

[27] 内航船員1人・1時間あたりの輸送量

【2015年度 3,882トン/人 → 2025年度 4,542トン/人】

[59] 海運業（外航及び内航）における船員採用者数の水準

【毎年度 1事業者あたり年間平均261人】

ウ) アジア諸国における人材育成支援【継続】（一部再掲）

ASEAN地域において、政府レベルでのワークショップや日ASEAN統合基金（JAIF）でベトナムに創設されたメコン地域物流訓練センターのプログラムを通じて人材育成等を図るとともに、民間企業と連携して物流分野における人材育成支援事業を実施することにより、同地域の経済成長への貢献と、我が国産業の海外展開の支援を図る。【国土交通省】

エ) 高度物流人材の育成【拡充】

大学での物流に関する専門的な教育体制のあり方等について、関係者等から広く意見を聴取しつつ検討する。また、事業主による企業内訓練等の実施の支援により、従業員の人材育成の取組を促進するとともに、物流に関する資格について周知を図る。加えて、民間団体が実施するセミナー等に講師を派遣する等の支援を行う。【国土交通省・経済産業省・厚生労働省】

[60] 物流に関する高度な資格の取得者数

【2013年度～2016年度 4,247人 →

2017年度～2020年度 4,700人】

（2）物流に対する理解を深めるための啓発活動

ア) 物流に対する理解を深めるための啓発活動【拡充】

国土交通省が行う事業や施策について、国民各層からの要望に応じて職員が出向き、説明や意見交換を行う「出前講座」において、物流をテーマとした講座の充実を図る。また、大学における寄付講座等への協力や自治体職員、事業者等を対象とした物流研修等の取組を実施する。加えて、宅配便再配達削減に向けた国民運動「COOL CHOICE」の展開等により、国民一人一人の物流の社会的役割や物流が抱える課題に対する理解が深ま

るよう、消費者を含めた関係者に対して啓発活動を行う。

さらに、教育等の機会を通じた理解の増進を図るため、学習指導要領に即して、出版社へ教科書・教材における物流関連記述等の充実に向けた働きかけを行っていくほか、民間団体等と連携し、物流の現場見学会等の充実を図る。【国土交通省・経済産業省・環境省】

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律について

(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（平成28年法律第36号による改正を踏まえている。）

1 法律の概要

(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る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等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こと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に事業許可等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（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の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。

イ 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。

ロ 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に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。

イ 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、中小企業投資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。

ロ 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。

荷主・物流事業者の連携による物流効率化

物流総合効率化法の概要

H28.10.1 改正法施行

目的

- ・流通業務に必要な労働力の確保
- ・環境負荷の低減

制度の概要

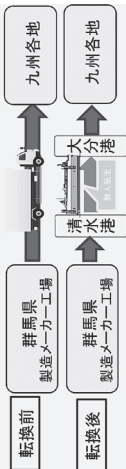
二以上の者が連携して、流通業務の総合化（輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。）及び効率化を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化（トラック運転時間の短縮や、待ち時間の削減等）に資する事業計画を認定し、認定された事業に対して支援を行う。

主な支援措置

- ① 事業の立ち上げ・実施の促進
 - ・計画策定経費・運行経費の補助 等
- ② 必要な施設・設備等への支援
 - ・輸送連携型倉庫（トラック予約受付システム等を備えた倉庫）への税制特例
 - 法人税：利増償却10%（5年間）
 - 固定資産税：課税標準1/2（5年間）等
 - ・施設の立地規制に関する配慮 等
 - 市街地調整区域の開発許可に係る配慮

物流総合効率化法の認定事例

＜事例1＞幹線輸送の一部を海上輸送によって実施する

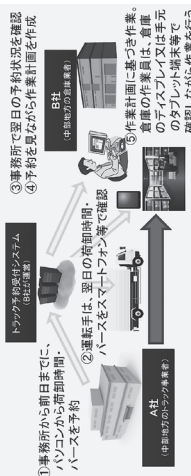


○ドライバーク運転時間の短縮 2,976時間/年（67%削減）

※ 運転時間の短縮は、泊まりでの運行の減少等につながる。

○CO₂削減割合：78%

＜事例2＞トラック予約受付システムを倉庫に導入し、トラックの待ち時間を大幅に削減するとともに、倉庫内作業も効率化



○トラック予約受付システムを導入し、効率的な荷受け作業を実施することにより、待ち時間を80%削減

○CO₂削減割合：22.9%

流通業務市街地の整備に関する法律について

1. 目的

都市内においては物流関連施設の立地の増大・広域化、及び物流関連自動車交通の増大により、流通機能の低下や交通混雑の悪化を招いている現状にある。このため、広域的な物流拠点である流通業務市街地を整備し、流通業務施設の集約化を促進することにより、流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図り、もって都市機能の維持・増進に寄与することを目的とする。

2. 対象都市の要件

以下の要件のいずれかに該当する都市が対象となる。（都道府県知事が定める「基本方針」において具体的な都市を定める。）

- (1) 相当の流通業務施設の立地により流通機能の低下及び自動車交通の渋滞を来している都市であって、流通業務市街地を整備することが相当であると認められるものであること。
- (2) 高速自動車国道その他の高速輸送に係る施設の整備の状況、土地利用の動向等からみて相当数の流通業務施設の立地が見込まれ、これにより流通機能の低下及び自動車交通の渋滞を来すおそれがあると認められる都市であって、流通業務市街地を整備することが相当であると認められるものであること。

3. 制度の概要

【対象都市】

- ①流通機能の低下及び自動車交通の渋滞を来している都市
- ②流通機能の低下及び自動車交通の渋滞を来すおそれのある都市

**【基本指針の策定】（主務大臣）**

流通業務施設の整備に関し、全国共通の基本的事項を定める

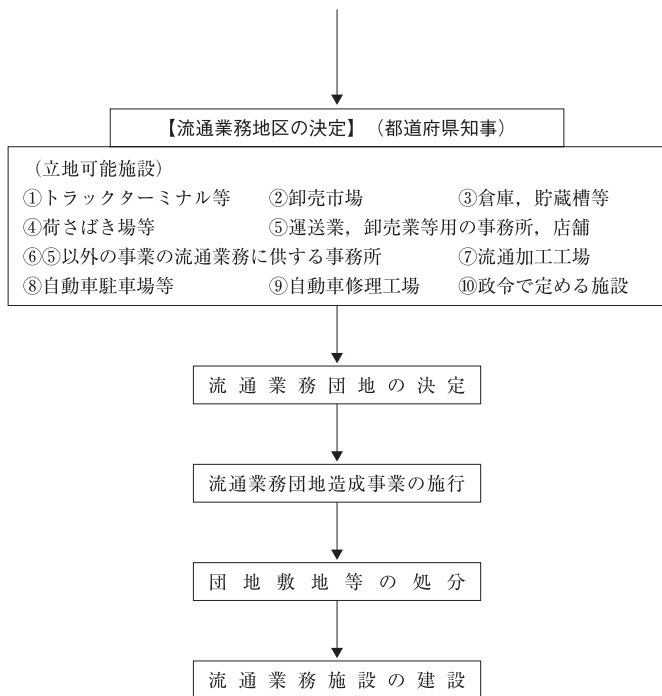
**【基本方針の策定】（都道府県知事）**

都市ごとに流通業務施設の整備に関する基本的な事項を定める

- ①流通業務市街地を整備すべき都市に関する事項
- ②流通業務施設の機能及び立地に関する基本的事項
- ③流通業務地区の数、位置、規模及び機能に関する基本的事項
- ④流通業務地区内の流通業務施設の種類、規模及び機能に関する基本的事項
- ⑤流通業務施設の整備に際し配慮すべき事項

（主務大臣への協議）





・地方運輸局一覧

地方運輸局	庁舎名	〒	住 所	T E L
北海道運輸局		060-0042	札幌市中央区大通西10 (札幌第二合同庁舎)	011(290)2711
東北運輸局		983-8537	仙台市宮城野区鉄砲町1 (仙台第四合同庁舎)	022(299)8851
関東運輸局		231-8433	横浜市中区北仲通5-57 (横浜第二合同庁舎)	045(211)7204
北陸信越運輸局		950-8537	新潟市中央区美咲町1-2-1 (新潟美咲合同庁舎2号館)	025(244)6111
中部運輸局		460-8528	名古屋市中区三の丸2-2-1 (名古屋合同庁舎第一号館)	052(952)8002
近畿運輸局		540-8558	大阪市中央区大手前4-1-76 (大阪合同庁舎第四号館)	06(6949)6404
神戸運輸監理部		650-0042	神戸市中央区波止場町1-1 (神戸第二地方合同庁舎)	078(321)3141
中国運輸局		730-8544	広島市中区上八丁堀6-30 (広島合同庁舎第四号館)	082(228)3434
四国運輸局	松島町庁舎	760-0068	高松市松島町1-17-33 (高松第二地方合同庁舎)	087(835)6351
	朝日町庁舎	760-0064	高松市朝日新町1-30 (高松港湾合同庁舎)	087(825)1171
九州運輸局		812-0013	福岡市博多区博多駅東2-11-1 (福岡合同庁舎新館)	092(472)2312

<MEMO欄>

数字でみる物流 2018年度版

2018年12月

定価 本体860円＋消費税

発行所 一般社団法人 日本物流団体連合会

〒100-0013

東京都千代田区霞が関3-3-3(全日通霞が関ビル5階)

電 話 (03)3593-0139(代)

F A X (03)3593-0138
