

Grow

No. 100

2022
June



C O N T E N T S

会報100号にあたって	1
論説.....	2
物流業界30年の歩みと課題 矢野 裕児 流通経済大学 教授	
第20回物流連懇談会を開催	6
成田国際空港株式会社 代表取締役社長 田村 明比古氏を迎えて 成田空港の現状とこれから～航空貨物を中心として～	
基本政策委員会.....	11
講演会「カーボンニュートラルとロジスティクス改革について」	
人材育成・広報委員会	12
コロナ禍における大学生向け「インターンシップ」、「業界研究セミナー」の開催 「第9回物流業界インターンシップ東京」「第3回物流業界インターンシップ大阪」 開催のお知らせ	
物流環境対策委員会.....	14
シンポジウム開催等を新規検討	
第9回「モーダルシフト最優良事業者賞(大賞)」募集のお知らせ ..	15
国際業務委員会.....	16
グローバル・バリュー・チェーン、国際物流等幅広い内容を説明 講演 グローバル・バリュー・チェーンから日本の貿易と港湾政策を考える	
経営効率化委員会.....	21
物流標準化調査、ダイバーシティ推進WT(女性活躍)活動について経過報告 ヒアリング調査結果を踏まえて中間報告、今後の活動に向けて 物流事業者における女性の活躍推進に向けて	
物流連 令和4年度事業計画の概要	24
会員企業をたずねる～女性の力、女性の声	26
SBSフレック株式会社 長澤 めぐみさん	
令和4年度物流連 大学寄附講座スタート.....	28
2021年度版「数字でみる物流」のご案内／.....	25
最近の活動状況／編集後記	



第20回物流連懇談会を開催



物流事業者における女性の活躍推進に向けて



令和4年度物流連 大学寄附講座スタート

会報100号にあたって



一般社団法人 日本物流団体連合会会長
池田 純一郎

安定・安全な 持続可能な物流を目指して

いつも「Grow」をご愛読いただきまして、誠にありがとうございます。

本誌は時宜に応じた産官学の有識者からの論説として、また会員の皆様の情報交換の場として、平成3年12月に創刊され、30年を超える歳月を経て今回で創刊100号を迎える運びとなりました。これもひとえに皆様の温かいご支援並びにご指導のたまものと、心から感謝しております。

創刊号を振り返りますと、労働力不足、環境問題、安全問題など、今なお物流業界を取り巻く重要なテーマが取り上げられておりました。これらの課題を解決していくには分野ごとの個別の対応では不十分であり、各分野が結集し、一元的な取り組みをすることがぜひとも必要であり、物流連としては今後も国や関係業界と連携してこれらの取り組みにまい進していく所存です。

今回、創刊100号記念として、物流分野の研究で第一人者である流通経済大学・流通情報学部教授の矢野裕児先生の特別寄稿を掲載しております。

「安定・安全な持続可能な物流」を実現するため、さらなる誌面の充実を目指し、皆様のお役に立てるよう一層努力してまいります。

引き続き皆様の温かいご支援を賜りますよう、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。



国交省臣官房公共交通・物流政策審議官
寺田 吉道

緊密な連携・協力により さまざまな課題に対応

日頃より、物流行政に多大なご支援とご協力を賜り、誠に有難うございます。また、貴連合会の会報「Grow」がこのたび100号を迎えられたことを心よりお慶び申し上げます。

皆様もご承知の通り、物流業界は、人手不足やカーボンニュートラルへの対応など、さまざまな課題に直面しています。こうした課題に対応していくためには、物流に関わる全ての関係者の方々が緊密に連携・協力して必要な取り組みを進めていくことが不可欠だと思われまます。貴連合会におかれては、日頃より、陸海空全般の物流全般にわたって施策の推進にご尽力いただいております。また、会報「Grow」はそうした活動や物流関係の最新の動向・議論の発信や普及啓発に大きく貢献していただいております。関係者の皆様のご尽力にあらためて敬意を表します。

国土交通省としても、物流を取り巻くさまざまな課題に対応すべく、昨年閣議決定した総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)に基づき、物流DXや物流標準化等の取り組みをさらに進めてまいります。貴連合会におかれましても、引き続きのご理解とご協力を賜れば幸いです。

100号発刊を機に、貴連合会および会報「Grow」がますます充実、発展され、我が国の物流にさらに大きく貢献されることを心から祈念申し上げます。

論説

第20回

このコーナーでは、各界の有識者の方々に、物流についてさまざまな角度から解説していただきます。

物流業界30年の歩みと課題

矢野 裕児
流通経済大学 教授



I. 30年の経済、社会変化

物流団体連合会は1991年7月8日に、「陸・海・空の物流事業者が広く結束し、物流業に係わる横断的課題について施策を確立し、これを推進すること等により物流業の健全な発達に資することを目的」として設立された。1991年といえば、1980年代後半からのバブル経済が崩壊した年でもある。その後の約10年間は経済の停滞期が続き、失われた10年ともいわれる。2000年代に入って銀行の不良債権問題などが解決したものの、その後も経済成長は低迷が続いた。同時に、生産拠点を中心として、人件費が安い海外へ移転する「産業の空洞化」が進展する時期でもある。2008年のリーマンショックは、経済に大きな影響を与えたが、その後の回復傾向、さらに2010年代に入るとデフレ経済からの脱却を目指した、大幅な金融緩和などの成長戦略により、株価は上昇したものの、2010年代の日本の経済成長率は1.1%/年となっている。

この30年間は、情報通信技術が大きく発展した時期でもある。1990年代初頭からパソコンの利用者が拡大していくが、特にWindows95により、企業、家庭に広く普及していく。移動通信については、1990年代初めは固定電話であったのが、1994年頃から携帯電話利用が急増し、2000年には両者の加入者数は逆転する。さらに、2007年にiPhone、2008年にAndroid端末が発売され、それ以降、スマートフォンが急拡大する。インターネットについても1990年代後半から2000年代前半に急拡大し、人口普及率は8割に達している。このように情報化社会、情報社会、高度情報化社会と移り変わり、さらにSociety4.0からSociety5.0への転換が議論されて

いる。このような情報化の進展は、経済

構造、さらに我々の生活行動自体を変えてしまうのと同時に、物流システムにも大きな変化をもたらし、高度化の進展に大きく寄与することとなった。

また、阪神・淡路大震災、東日本大震災、熊本地震などの大規模災害が発生し、さらに新型コロナウイルス感染拡大などは、物流が経済、産業、生活を支えていること、物流の重要性を広く社会に認識されることにもつながった。

II. 大きく変貌した物流

物流連が設立されてからの30年、物流は大きく変貌してきた。1991年というのは、重要な意味を持っている。1991年当時の国内貨物輸送量はトンベースで、69.2億トンであり、それまで拡大し続けてきた貨物輸送量のピークとなる年である。その後減少傾向を続け2001年は61.6億トン、2011年は49.0億トンとなり、その後はほぼ横ばいで推移している。同様にトンキロベースでも、1991年当時の5,599億トンキロをピークに減少傾向となり、2001年は4,801億トンキロ、2011年は4,270億トンキロとなり、その後はほぼ横ばいで推移している。すなわち、従来の貨物輸送量拡大のなかでの物流業界の発展から、貨物輸送量減少のなかでの物流業界の進化という転換期でもあったのである。

このような量的な変化と同時に、質的な変化も顕著となった時期である。特に大きく進んだのが小口多頻度化である。貨物1流動あたりの重量が0.1トン未満の比率が1990年は55.6%であったのが、2000年には63.6%、2010年には75.1%、2015年には

79.2%と大幅に増えている。平均も1990年は2.43トンであったのが、2000年には1.73トン、2010年には0.95トン、2015年は0.98トンとなっている。同時に時間指定が増える傾向もみられる。時間単位での指定が、件数ベースで1995年は8.6%であったのが、2000年は10.8%、2005年は10.1%、2010年、2015年は11.7%、午前午後で指定が、1995年は16.8%であったのが、2000年は20.1%、2005年は22.3%、2010年は32.1%と増え続け、2015年は26.2%となっている。特に卸売業、小売業、飲食店向けでの比率が高くなっている。加工食品業界においても、翌日配送が広まったのは、1990年代半ばとされている。このように、小口多頻度化、厳しい時間指定、短いリードタイムといったサービス水準を要求されることが多くなり、それに対応した物流システムが構築されてきたのであり、それを支える物流情報ネットワークが欠かせなかったといえる。

トラック輸送については、1991年当時は2,837億トンキロであったが、2007年の3,533億トンキロにまで拡大し、その後減少傾向に転じた。1991年当時は、営業用比率が72.0%であったが、その後自営転換が進み、現在は87.2%になっている。このように営業用貨物車の取扱量は、2007年まで拡大し、その後減少に転じる。1990年に施行された物流二法により、トラック運送業界は大きく変化することとなる。新規参入が増え、トラック運送事業者数は1991年度は4.1万であったのが、その後1997年度に5万を超え、2004年度には6万を超えている。2011年度の6.3万をピークに若干減少している。このように事業者が急増したために、事業者間の競争が激しくなったといえる。宅配便の取り扱い個数も、1991年度は11.9億個であったが、2020年度には47.8億個にまで拡大している。物流は、一般の人からみると、従来は縁遠いものであったが、宅配便によって、生活に欠かせないサービスとして認識され、定着してきた。

国際関係では、グローバル化が急激に進展した。国境の垣根がなくなり、物が自由に動き、世界中から部品、原材料を調達し、さらに生産するといったことが当たり前となった。国際貨物輸送量が増大し、国際海上コンテナ取扱量は継続的に拡大傾向にある。しかしながら現在、新型コロナウイルス

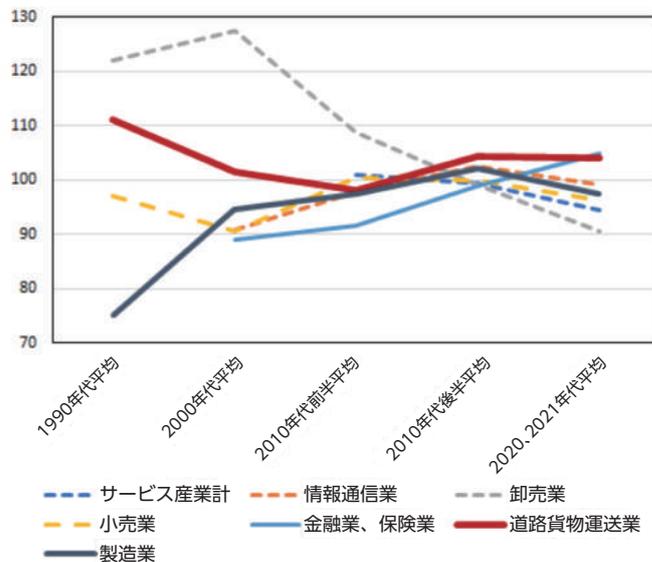
感染拡大、ウクライナ問題などにより、グローバル化の見直し、サプライチェーンの再構築が課題となっている。

Ⅲ. 生産性からみた物流の30年

製造業に比べて、サービス業の生産性が低いことがよく指摘されるが、そのなかでも物流業の生産性が低いといわれている。物流業ということでは比較できないため、運輸・郵便業で名目労働生産性水準をみると、全産業に比べて、運輸・郵便業は就業1時間あたりが0.77倍、就業者1人あたりが0.89倍と低くなっている。特に就業1時間あたりが低いということは、長時間労働の傾向が強いといえる。製造業と比べた場合、就業1時間あたりが0.63倍、就業者1人あたりが0.65倍となっている。さらに諸外国と比べても低い傾向にあり、アメリカと比べると、日本は0.43倍となっており、経年的にも他の国が上昇するなか、減少している。

さらに図-1は、代表的業種の労働生産性指数(2015年を100)について、1990年代、2000年代、2010年代前半(2010~2014年)、2010年代後半(2015~2019年)、2020、2021年の指数平均をまとめたものである。製造業は1990年代平均が75.1だったのに対して、2000年代、2010年代前半、後半と生産性が確実に上昇してきたことがわかる。ただし、2010

図-1 労働生産性指数の推移(2015年を100)



出典：(公財) 日本生産性本部「生産性統計」より作成

年代においては伸び率が下がっている。サービス業においては、情報通信業、金融業、保険業が着実に上昇してきている一方で、他の業種においては下降傾向も多くみられ、卸売業が顕著である。小売業については、もともと労働生産性が低いが、ほぼ横ばいで推移している。道路貨物運送業の労働生産性は、1990年代平均が111.2だったのに対して、2000年代平均は101.5、2010年代前半は98.2と下降し続けてきたが、その後2010年代後半は104.3、2020、2021年は104.2と上昇している。1995年が116.9と最も高く、その後下降し続け2009年が最も低く91.0となっている。このように、製造業が常に生産性向上がみられるのに対して、道路貨物運送業は2010年代前半までは大きく下降した。最近では、運賃上昇などもあり、上昇傾向にあるものの、生産性が低迷していることは間違いなく、大きな課題といえる。

Ⅳ. 就業者数推移とルーティン化からみた物流の30年

現在、物流危機といわれるように、道路貨物運送業等における労働力不足、ドライバー不足が深刻化している。ドライバー不足の問題は、短期的な需給バランスによるものではなく、物流業が抱える構造的なものであり、中長期的な問題である。道路貨物運送業での労働力不足問題は近年になって初めて顕在化したものではなく、1960年代、1970年代初頭の高度経済成長期、さらには1980年代後半のバブル景気の時代にも起きていた問題である。

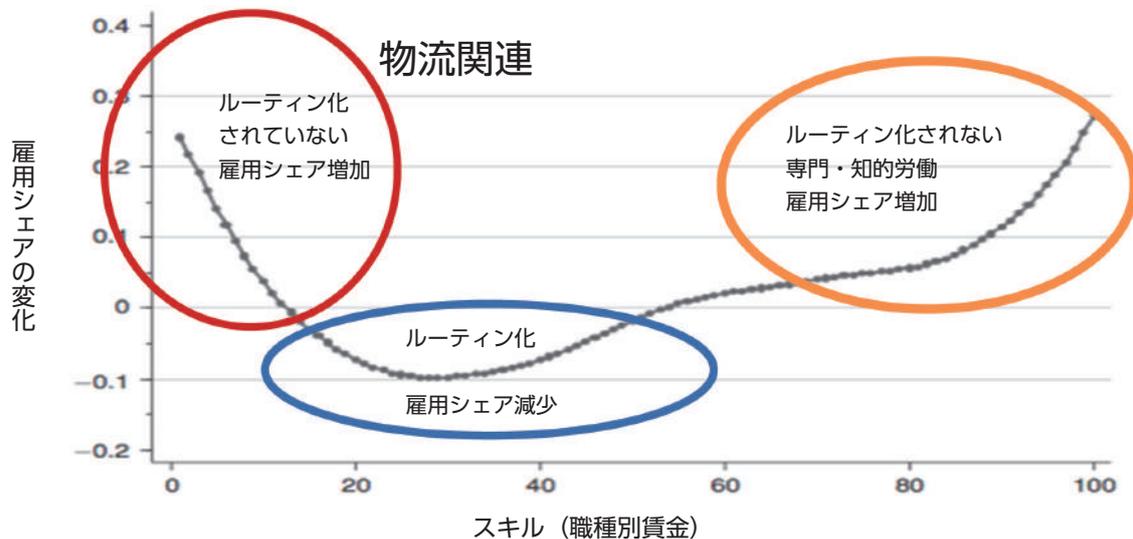
道路貨物運送業の就業者数は、1960年は33.8万人であったのが、1970年には86.3万人、1980年に106.7万人、1990年には147.9万人、1995年には169.3万人と他産業を上回る高い伸びを示してきた。製造業は1990年、全就業者数は1995年をピークに減少に転じているなか、道路貨物運送業は、伸び率は低くなっているものの2000年、2005年までは増加となっている。2005年の176.5万人をピークに、2010年は162.0万人で8.2%減少、2015年は160.0万人で1.3%減少となっている。このように道路貨物運送業は、就業者が着実に増えてきたのにもかかわらず、

景気拡大等の貨物需要増加に対して、労働力確保が間に合わないということから、労働力不足の問題がこれまで何度も発生してきたのである。

多くの業種において、有効求人倍率の上昇が大きな問題となっているが、全職業計と、自動車運転の職業の求人数、求職者数の動向には大きな差異がある。近年、全職業計の求人数が非常多くなっているのに対して、自動車運転の職業の求人数はそこまでは増加していない。一方求職者数は、全職業計が1995年を若干上回って推移しているのに対して、自動車運転の職業は、2016年以降は1995年の約半分にまで減少している。このように、全職業計は求人数の増加により有効求人倍率が増加している傾向が強いのにに対して、自動車運転の職業の場合、求人数の増加より、求職者数の大幅な減少が有効求人倍率に影響している。さらに、自動車運転の職業の求職者は高齢化が急速に進展しており、50代以上が67.4%となっている。このように若い人を中心として魅力が少ない職種となっており、労働環境改善などにより労働力確保が急務となっている。

物流業界は、就業者を多く確保してきたのにもかかわらず、労働力不足に陥っているという実態がある。今後、従来の労働集約型から、いかに脱却していくかが重要である。これまでもさまざまな業種、職種で、業務改革が行われ、その雇用が少なくなるということが発生してきた。例えば、情報システムの導入によって、その職種の雇用シェアが減少し、人がいらなくなることが起きてきた。その際、雇用が減る大きな要因となるのが、その仕事がルーティンタスクであるかどうかである。そういう流れの中で、今後、ルーティン化した仕事は、AI等に任せ、人間は専門・知的労働、創造性がある、より高度な仕事を担うべきという議論がなされる。ただし、図-2のように、ルーティン化していない仕事というのは、二極化しており、高度なものだけではなく、比較的低賃金の仕事についても、雇用シェアは増加し、人は減っていないという実態がある。そして、物流関連の仕事の多くは、ルーティン化しておらず、雇用は減らないという構造が続いてきた。物流業界においては、仕事のルーティン化をいかにし

図-2 雇用の二極化



出典:Autor and Dorn、慶応義塾大学山本勲 資料をもとに作成

ていくか、標準化と合わせて議論していく必要がある。

V. まとめ

企業の物流システムは、個別管理の段階→物流システム化の段階→ロジスティクスの段階→SCMの段階で発展してきたといわれる。1991年は、ロジスティクスの考え方が浸透する最初の時期である。SCMについても2000年代から広く使われていくこととなる。このような状況は日経新聞記事の検索数においても確認できる。1990年代初頭からロジスティクスという言葉がみられるようになり、2010年代には多く使われている。SCMについても2000年代から多く使われるようになり、2010年代に定着したとみられる。このことは、当然、企業経営の中でロジスティクス、SCMの考え方が定着してきたことを意味するはずである。実際に、先進的な企業においては、戦略的に取り組みが進んでいるが、その一方で、依然として物流部門はコストセンターとしてしかみられないことが多く、高度化が立ち遅れている企業が多いという課題がある。また、3PLという言葉も1990年代後半から使われ、広く浸透した

のは2000年代後半である。従来の物流事業者は、需要変動あるいは緊急の受発注、さらに作業工程などがずれたときに、その場その場でどれだけ対応できるかの現場力が重要とされてきた。近年は、現場力と同時に、改革提案力を問われることが多くなり、物流事業者のシステム構築力が要求されることとなり、そのための人材育成等が課題となっている。

この30年間、物流は大きな変革を遂げてきた。その一方で現在、人手不足、労働環境の改善、環境問題、災害時対応、持続可能なサービス提供、エネルギー問題など、さまざまな課題に直面している。狭い意味の企業経営の視点だけでなく、さまざまな社会課題に対応することが求められている。そしてそのためには、物流業界だけでなく、荷主企業、さらには政府、消費者などと連携して、社会全体で物流、ロジスティクス改革に取り組むことが必要となっている。物流が経済、あるいは我々の生活を支えているという認識は、高まってきているものの、まだまだ物流の位置づけは低いといわざるを得ない。改革にあたって、物流の位置づけを高めていくことが欠かせないのであり、このことは、日本物流団体連合会の重要な使命といえる。

第20回 物流連懇談会を開催

成田空港の現状とこれから ～航空貨物を中心として～

4月14日(木)、東京都千代田区の学士会館において、第20回「物流連懇談会」を開催しました。

物流連懇談会は、物流業界の幅広い会員の参加を得て、会員への情報提供、会員相互の情報交換・交流のために行っています。今回は、成田国際空港株式会社の代表取締役社長である田村明比古氏から、「成田空港の現状とこれから～航空貨物を中心として～」と題する講演を行いました。



1 成田空港の現状 (新型コロナの影響)

旅客の輸送量は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、2年前の2020年2月、3月あたりから大きく落ち込みました。今回は全世界規模で長期にわたり影響が続いています。

成田空港も2020年4月、5月に国際線旅客数が大きく落ち込み、2019年同月比で2%、つまりマイナス98%という状況になりました。少しずつ戻っていますが、いまだ10%は回復していません。国内線旅客数も同じように落ち、一番の底は2020年5月で、2019年同月比で6%と、マイナス94%になりました。その時々の感染状況や緊急事態宣言やまん延防止等重点措置の影響を受け上がり下がりしていますが、大体6、7割まで回復してきている感があります。



それに対し国際航空貨物は、最初は少し下がりがけたのですが、旅客便が大きく減ったことで貨物専用機による輸送や旅客機を貨物機に転用した輸送が増えました。2019年度比でみると、発着回数で2倍、貨物取扱量だと約2～3割増しで推移しています。

また、旅客ターミナルのスペースを検疫に提供し、水際対策強化に対し全面的に協力しており、お客様、従業員の安全確保のため、徹底した感染対策も講じています。2021年7月から導入した「Face Express」という非接触型の搭乗手続きシステムが感染対策にも有効となっています。

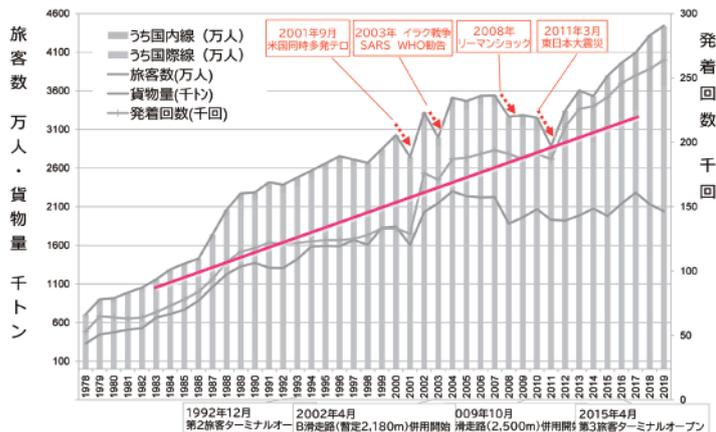
2 ポストコロナ時代の航空

成田空港の国際旅客数の推移は、米国同時多発テロ、イラン・イラク戦争、SARS、リーマンショック、東日本大震災と、その時々のイベントで影響を受けてきました。ただ、大きなトレンドで見ますと、右肩上がり

◆ 成田空港の国際線航空貨物の推移



◆ 成田空港の運用実績 (開港～ 2019年度まで)



伸びてきており、イベントのたびに力強く需要が回復してきています。セグメントごとに濃淡はありますが、コロナ後も需要は回復してくると私どもは確信しています。

観光需要は回復すると多くの関係者は見ている一方で、ビジネス需要は100%元には戻らないのではないかという関係者も結構多いです。この2年の間に、オンラインコミュニケーションが有用であることが一般的になってきましたが、ビジネス出張が完全には元に戻らないかもしれないという見方もある一方で、すっかりなくなるわけでもないと考えています。私自身、最近、国際会議に出席したなかで、トップ同士、カウンターパートとの face to face でのコミュニケーションによる情報量の多さや有用性を再認識したところでした。

◆ 成田空港を取り巻く外部環境の変化



サステナビリティ経営の推進ということで、航空分野でコロナに次いで非常に大きな問題になっているのが脱炭素化です。

社会経済、環境、技術など外的要因は変わっていますが、航空業界にとっては「CORSIA の導入、SAF の普

及」が大きな課題となります。CORSIAとはICAO(国際民間航空機関)が決めた炭素排出量をどのように減らしていくかという目標です。SAFは持続可能な代替航空燃料です。現在の世界全体における炭素排出量に占める国際航空の割合は1.8%で、決して大きな割合でもありませんが、空港会社として対応できる部分は非常に限られています。というのは、航空分野の排出量の7～8割は航空機の運航に関わるものだからです。当社としては、ターミナルビル内の脱炭素化や特殊車両の電動化など、自分たちでできることを推進していますが、当面は代替燃料をどうやって増やしていくかが非常に大きな課題になっています。今の代替燃料であるバイオ燃料は、将来水素や電気の航空機が出てきたとしてもシェアは高いだろうと予測されています。

◆ サステナブルNRT2050におけるCO₂削減目標

2050年度目標 (長期)

- NAAグループが排出するCO₂をネットゼロに
- 成田空港から排出されるCO₂を50%削減 (※)

2030年度目標 (中期)

- NAAグループが排出するCO₂を30%削減 (※)
- 成田空港から排出されるCO₂を発着回数1回あたり30%削減
- NAAの「ネクストアクション」を設定
- 更なる機能強化における環境負荷低減の取り組みを推進



当社は、グループ全体として2050年度に排出するCO₂を、オフセットに頼らずにネットゼロにするという高い目標を立てています。2030年度の目標は30%ですが、国が46%という目標を立てる前に作ったので、これから具体的な施策とともに引き上げを図るべく検討を進めています。

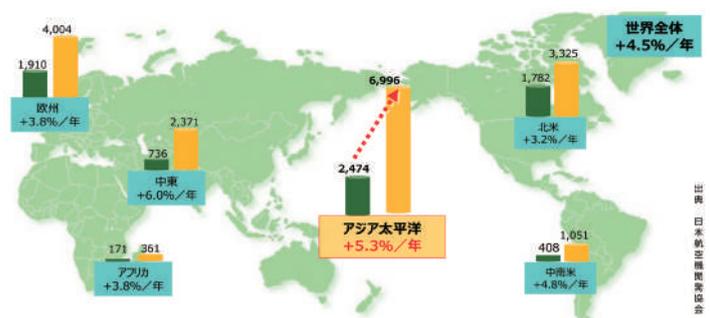
目標達成に向けた取り組みですが、新しい滑走路ができますと、3本の滑走路の使い分けにより地上走行距離の短縮を図ることができ、低炭素化につながります。さらに航空会社をはじめとするステークホルダーの皆様と推進する次世代型航空機の受け入れ体制の整備、GSE車両のゼロ・カーボン化、代替燃料の導入促進があります。当社はパイプラインを所有して航空機燃料を千葉港から運び提供する事業もやっていますので、SAFについても貢献できると考えています。

もう一つの大きな課題は就労環境の改善です。世界的にも、物流関係も同じだと思いますが、景気が回復

してきた際にどうやって人材を確保していくのかは非常に大きな課題になっていると思います。空港の現場はえてして3K現場になりがちですが、優秀な人材を継続して確保していくためにも、就労環境を向上させなければなりません。併せて、新しい技術を導入して省人化、省力化を図ることも重要になっています。

3 更なる機能強化

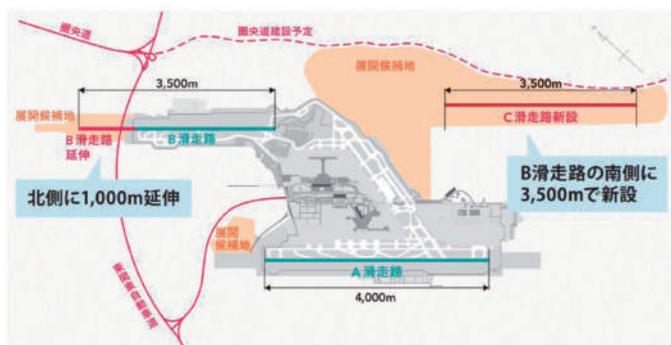
◆ 世界の航空旅客輸送量予測 (2018年～37年)



今後20年、アジアの旅客流動は年間5%強の伸びを予想

アジア各国をはじめ世界の途上国、新興国の中間層の人口が非常に増えてきているのは大きなトレンドとして変わっていません。アジア太平洋地域は、今でも世界最大の航空市場になっていますが、水際対策が緩めばさらに伸びてくると予測されていますし、近隣各国とも非常に大きな施設整備計画を推進しています。すでに北京には新空港が開港していますし、香港、シンガポール、仁川、上海なども大きなプロジェクトが進行しています。

◆ 更なる機能強化



年間発着枠の増加
30万回→50万回

滑走路の延伸・新設
B滑走路延伸: +1000m
C滑走路新設: 3500m

運用時間延長
6時～24時 (2019Wから)
5時～24時30分 (C滑走路供用時)

我が国としても、国また首都圏の国際競争力を維持していくために、首都圏空港の機能強化が非常に重要であると認識しています。羽田では夕方に限り都心上空ルートを飛ぶことにより発着回数を増やしていますが、さらに増やそうとすると住民の方の理解や巨額の騒音対策費が必要となります。

その需要増を取り込む余地があるのが成田で、滑走路を1本増やし、また延伸することで、現在34万回の発着容量を50万回まで拡大する予定です。2本目のB滑走路は1,000m北側に延伸して3,500mにします。さらに3,500mのC滑走路を新設して3本で運用していきます。風向きによって振り分けることでターミナルに近いところに飛行機が降りてこられるようになります。また、新滑走路供用開始に併せ、現在の6時から24時の運用時間を5時から24時30分まで、さらに悪天候など出発空港の事情で遅れる場合にも、25時まで離着陸可能となります。これらにより、1時間あたりの発着回数も増加することから、特に国際線で航空会社からの要望が高い夕方の時間帯の需要に対応できるようになります。

また、中国や東南アジア、インドなどには、首都以外にも人口1,000万人の都市や、未就航の都市も多くあります。従来の一般的機材は航続距離が短く、主要都市にノンストップで届きませんでした。新型機材においては航続距離が伸びたため、こうした需要も今後を取り込む余地があります。

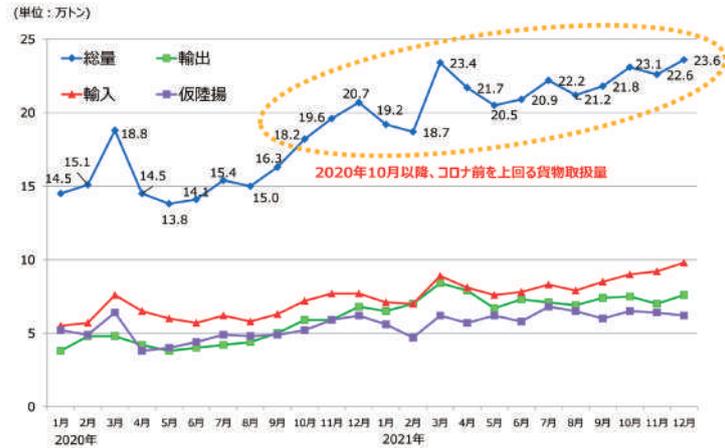
さらに、世界的にLCCが高成長してきており、東南アジアや南アジアではすでに5割を超えてきていますが、北東アジアはまだ低く、特に関東のシェアは1割程度です。関空では36%ですので、首都圏においてシェアを拡大する余地もあるだろうと考えています。

4 貨物事業の現状と今後

4-1 貨物事業の現状

コロナが始まってから旅客便が極端に減ったことで旅客便ベリースペースが激減したほか、当初は医療物資不足や巣ごもり需要に関連した輸送が増加しました。その後、アメリカや中国から経済が回復し始めると、海上コンテナの不足や港湾混雑などの海運の混乱から、海上貨物の航空輸送へのシフト、所謂「船落ち」が発生する状況になってきました。

◆ 成田空港貨物取扱量推移 (2020～2021年)



コロナ発生初期には、一時的に貨物取扱量も落ち込みましたが、2020年10月にはコロナ前を上回り、その後は開港以来最大の貨物取扱量を記録しています。コロナ以前の貨物取扱量のピークは2004年でしたが、2021年には27年ぶりに新記録となる年間約260万トンを計上しました。

これは、前述した海上輸送の混乱により船落ちが発生したこと、旅客便が激減し、旅客便ベリースペースがなくなったことから、貨物専用機による輸送や旅客機を貨物機に転用した輸送を実施したこと、さらにその際、就航拠点を集約した方がコストも安くなるなどのことなどが要因となっています。もともと成田は羽田などと比べて圧倒的にフォワーダー施設が集約されている他、老朽化してはいますが上屋面積もはるかに大きく、また上屋を運営している事業者数も多いことから、事業者間での競争原理が働いていることもプラス要因になっています。

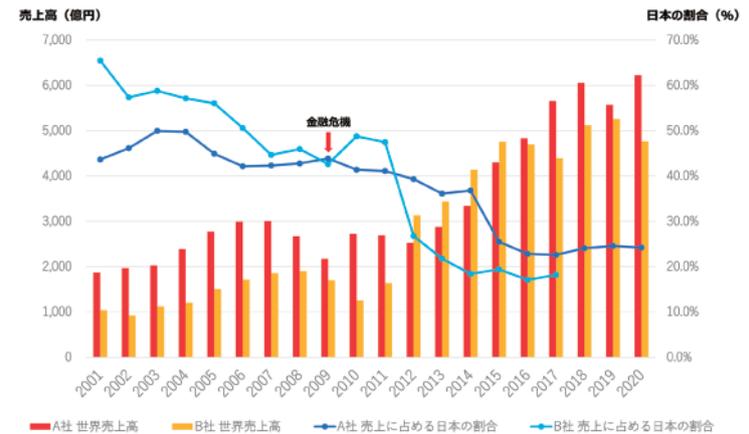
コロナ禍における特徴的な荷動きとして、まずは2020年4月から5月頃にマスクが大量に輸入された他、テレワーク需要からノートパソコンの輸入が大きく増加しました。2021年2月12日にはファイザーのワクチンが成田に到着し、ベルギーから輸入される医薬品の量が非常に多くなりました。さらに世界的な半導体不足による半導体製造装置の輸出が増加したほか、通販需要や脱プラスチックの流れから2021年はクラフト紙の輸入量が前年比で65倍になりました。

成田ではトラック等も相当混雑しており、事業者の皆様にご負担をおかけすることもありました。その対応として、貨物地区の構内動線を変更し、臨時車両待機スペースを整備して上屋前でトラックの渋滞が生じな

いようにしています。2021年12月から、臨時のULD、航空専用のコンテナの置き場を整備して貨物の滞留への対応も行っています。貨物地区構内の混雑対応については、事業者の皆様と検討を進めており、2022年度末頃を目途にトラックドックマネジメントシステムの導入を考えています。

4-2 物流を取り巻くトレンド

◆ 大手フォワーダーの売上推移

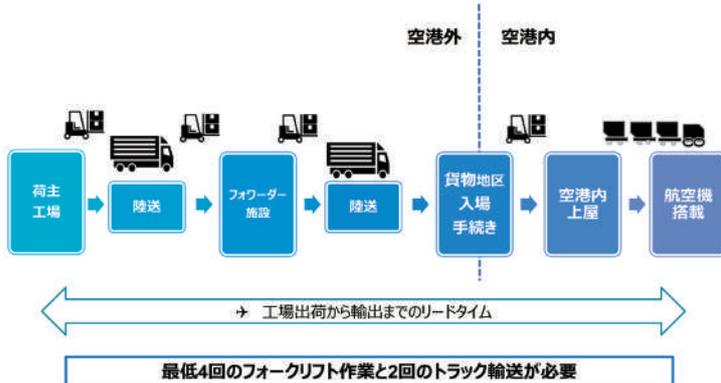


本港の大手フォワーダー2社の国際貨物の売上推移によると、世界的に業績は伸びていますが、日本発着の貨物が売上に占めるシェアはどんどん低下しています。世界の物量は航空輸送も海上輸送も増えていくと予測されており、三国間のトランジット需要をいかに取り込んでいくのかが非常に重要になっていきます。過去、日本の港湾は世界のトレンドについていけず地位を低下させてしまった経験があります。一方、経済規模や国として小さいシンガポールや韓国などは、国策としてトランシップ需要を獲得し、港湾の地位を高めています。ハブ港湾がある国の方が物流コストは安いという研究結果もありますので、空港も港湾の教訓を学んでいかなければいけないと思っています。

また、日本は地政学的に見て、いざというときの西側諸国の重要な橋頭保という位置づけであることは今後も変わらないと考えています。これまでよりもさらに一歩進んで、空港をトランジット需要も取り込める体制にしていくべきではないかと思っています。さらに越境Eコマースの増加に伴い、国際宅配便や国際郵便の需要も伸びています。こうした業界に中国の宅配大手や、AmazonのようなEC事業者が自社で輸送手段を保有し参入する例も出てきています。

4-3 空港に求められる貨物機能の高度化

◆ 輸出航空貨物のフロー



航空貨物はまずフォワーダー施設に持ち込まれた後、輸出の通関、検量、爆発物の検査、ラベル張りといった事前作業を経てエアラインの上屋に持ち込まれますので、これら施設間の移動における効率化が非常に大きい課題です。

空港アクセスに関しても、ルクセンブルクのフィンデル空港やベルギーのリージュ空港などは貨物地区と欧州自動車道が直結していますが、成田は貨物地区が分散している上にフォワーダー施設が立地する工業団地とも離れているなど、航空物流機能が分散しています。ここを効率化していくことで、物流を最適化できる余地があるのではと考えています。

また、成田は貨物のスタンバイに使用できる駐機場周りのスペースが非常に狭いのですが、こうした点も今後施設を考えるとときの重要なポイントだと思います。荷主様のサステナビリティの対応を容易にしていくためにも、貨物鉄道輸送との連携や共同輸配送への対応なども非常に重要です。総合保税地域を活用した需要の取り込みということも当然ありえますし、千葉ニュータウンあたりに非常に先進的な物流施設などができていますが、我々も考えていく必要があるかと思っています。

人手不足や環境にしっかりと対応して持続可能な物流体制を構築し、成田空港そして我が国の貿易の持続可能な成長を実現していくべきだと考えます。

5 『新しい成田空港』構想の必要性

これからの我が国の空港を考える上で、「さらなる自動化」、「Multi-user Terminal Building」としてユニバーサルデザインを推進した利用者にやさしい空港、そしてサステナビリティへの対応、さらには新しい旅客体

◆ これからの航空のキーワード

① 更なる自動化



② Multi-user Terminal Building



③ SDGs (持続可能な開発目標)



④ 新しい旅客体験



験を提供できるようなターミナル、といったことが今後のキーワードとして挙げられます。

また、成田ではアクセスの問題が長年の懸案になっています。道路の方は、2～3年後に圏央道のミッシングリンクがつながりますので北関東エリアからのアクセスが、併せて東関東道も完成しますので、茨城から北のほうのアクセスも良くなります。残る千葉県内のミッシングリンクをうまく改善していければ、道路交通網はかなり良くなってくると思います。一方、鉄道は成田空港近くのJRも京成も単線になっており、これについて検討を進めているところです。貨物地区は機能を高度化していく必要があります。

このように航空市場はこの50年で大きく変化をしています。近年の台風災害やコロナに対応する際、ターミナルは機能的かつ柔軟に、部分的に開け閉めして、危機に対応できるようにする重要性を痛感しました。近隣国の空港は機能がどんどん強化されていますので、旅客施設の再構築、貨物機能の高度化、アクセスの改善、特に貨物については空港周辺地域の物流機能と一体的に発展していくということも重要であろうかと思っています。この『新しい成田空港』構想について社内の検討を進めている状況です。

講演会「カーボンニュートラルとロジスティクス改革について」

第30回基本政策委員会を開催

3月22日(火)、全日通震が関ビル(東京都千代田区震が関)において第30回基本政策委員会(委員長:長谷川伸一物流連理事長)を開催しました。

委員会に先立ち、流通経済大学流通情報学部教授の矢野裕児氏による「カーボンニュートラルとロジスティクス改革について」と題した講演が対面、オンライン視聴と併用で行われ、会員団体・企業から約100名の参加がありました。

荷主企業を巻き込んだサプライチェーン全体の最適化を目指す

講演会では、菅前政権が掲げた「2050年カーボンニュートラル宣言」に触れ、2030年の運輸部門の温室効果ガス排出量の中期目標(削減率47%)が物流事業者にとっていかに厳しい目標であるのかを解説。すでにトラック輸送の効率化による削減目標はほとんどやりつくされた感がある中で、荷主企業に求められる省エネにおける事業者クラス分け評価制度がさらに深度化することを踏まえて、物流事業者が荷主企業に新たに提案をしていく好機であることを論じました。



講演する矢野教授



講演する高田物流政策課長

今後、物流事業者が目指すべきカーボンニュートラルとロジスティクス改革とは、物流業者だけでなく、荷主企業を巻き込んだサプライチェーン全体の最適化を目指すものでなければならないと指摘し、荷主企業がこれまで要請してきた短いリードタイム、多品種小ロット、時間指定などの様々な商慣習の抜本的な見直しにスポットが当たる予測を解説しました。

講演に続き質疑応答では、エネルギー使用量を算出する根拠となっているトンキロ法の改正の課題に関する質問や要望に対して、矢野教授からの丁寧な回答があり、予定時間を超過する熱気あふれる講演会となりました。

次期事業計画について議論

委員会では、長谷川委員長の挨拶の後、国土交通省総合政策局物流政策課長の高田公生氏から「最近の物流政策について」という演題で、最近の国土交通省における物流政策への取り組み状況について説明があり、活発な意見交換が行われました。続いて、物流連の令和4年度事業計画案について伊勢川

事務局長から具体的活動の説明がなされ、質疑応答が行われました。各委員からも当連合会の物流業界の認知度を向上させるための物流業界研究セミナーの取り組みや物流標準化に向けた国土交通省との連携等への期待や質問が相次ぎ、来年度以降の当連合会の活動に対して貴重な意見が寄せられました。その後、物流連の今後の主な活動について説明を行い閉会しました。

コロナ禍における大学生向け「インターンシップ」、 「業界研究セミナー」の開催

令和3年度 第2回人材育成・広報委員会

ヒューマンファクターについて 講演会を開催

3月11日(金)、全日通震が関ビル(千代田区霞が関)において、令和3年度第2回人材育成・広報委員会(委員長:堀切智氏 NIPPON EXPRESSホールディングス(株)代表取締役副社長副社長執行役員 兼 日本通運(株)代表取締役副社長副社長執行役員)を開催しました。

委員会に先立ち、西日本旅客鉄道(株)常務技術理事安全研究所長の河合篤氏による「ヒューマンファクターの理解と安全性の向上」と題した講演が対面、オンライン視聴と併用で行われ、合わせて会員団体、企業から76名の参加がありました。

講演会では、ヒューマンエラーは人間が本来持っている脳内のプログラムの特性と、作業環境や作業内容が上手く合わなくなった結果として起こるものと考えられ、「安全」を高めるうえで注目すべき人間の特性について詳しく説明されました。また、①個人レベルの課題、②インターフェイスにおける課題、③グループ・組織の課題、④トラブル発生時の課題から見た取り組み事例を交えて具体的な説明が行われたほか、3段階の安全対策として、再発防止対策、リスク・マネジメント、レジリエンス・エンジニアリングが示され、参加者は興味深く耳を傾けました。



講演する河合篤氏



挨拶する堀切委員長



委員会会議全景

活動報告および次年度の活動計画

委員会では、冒頭、挨拶に立った堀切委員長より、「今年度は、コロナ禍の対応で企業活動に大きな影響を受けた状況であった。その中で、物流事業者が国民生活を支える社会のインフラとして、モノの流れを止めてはいけないという強い使命感のもと、感染症への対策と事業の両立に懸命に努力をしてきた。そして、その覚悟は社会に評価をされ、エッセンシャルワーカーとして物流事業に対する認知度や評価は高まったのではないかと。私たちが目指している物流業界を等身大で見えていただくことに少し近づいた1年であったかと思う。当委員会の活動としては、大変な好機である。コロナ禍により、活動に制約は生じているが、オンライン方式を活用して多くの学生と接点を持つことができおり、物流企業の人材確保に資する活動になっているのではないかと感じている」旨の発言がありました。

議事では、事務局から令和3年度の活動報告および令和4年度の活動計画について、説明が行われました。令和4年度では、「物流業界インターンシップ」、「物流業界研究セミナー」の開催や、大学と共同で実施する「大学寄附講座」「大学学内セミナー」、さらに「物流業のイメージアップ・発信に向けた取り組み」等についての方針が説明され、承認されました。

「第9回物流業界インターンシップ東京」 「第3回物流業界インターンシップ大阪」 開催のお知らせ

物流連では前年度に引き続き、大学生を対象に物流業を横断的に見学・体験してもらうプログラムとして、業界をあげて取り組む「第9回物流業界インターンシップ東京」と「第3回物流業界インターンシップ大阪」を会員企業と共同で開催します。

実施期間は8月下旬から9月中旬にて予定しており、初日の集合研修は会場（東京・大阪）を使用での開催と、別日にてオンライン機能を使用したウェブによる開催も予定しております。こちらは両方の参加、もしくはどちらか一方の参加でも可能としていきます。

それぞれの初日では、学生は各企業のブースを訪問して様々な業種の説明を聞くことのできる「業界研究セミナー」へ参加することで、物流の幅広い基礎知識を習得していただいた上で、その日の最後に企業訪問期間に参加したい企業を学生に選択していただきます。また、講演会や会員企業の若手社員による

アドバイスや体験談等を視聴できるプログラムも予定しています。

その後の企業訪問期間では、学生は各企業の事業所等を訪問、またはオンラインにて、普段は目にすることのできない物流現場の最前線を実際に見学・体験やグループワークなど、物流業の理解をさらに深める機会を提供します。そして、物流の今を、現場を肌で実感していただきます。

令和4年度物流業界インターンシップを開催するにあたり参加企業を募集します。

お問い合わせ先

一般社団法人 日本物流団体連合会
物流業界インターンシップ 事務局 原まで
電話: (03) 3593 - 0139
e-mail: seminar@butsuryu.or.jp

前年度の様子



セミナー会場全体風景



長谷川理事長開会挨拶



伊勢川事務局長講演会



みつけ隊パネルディスカッション

シンポジウム開催等を新規検討

令和3年度 第2回物流環境対策委員会

オンライン講演会に多数の参加者

3月16日(水)、全日通電が関ビル(千代田区霞が関)において、令和3年度第2回物流環境対策委員会(委員長:日本貨物鉄道株式会社 取締役兼常務執行役員 経営統括本部長 犬飼新氏)を開催しました。

委員会に先立ち、物流分野における環境対策への取り組みに関するオンライン講演会が開催され、第8回モーダルシフト最優良事業者賞(大賞)を受賞した鈴与株式会社運輸事業部長兼鈴与カーゴネット株式会社取締役営業本部長の澤入哲雄氏、および鈴与カーゴネット株式会社取締役フェリー輸送事業本部長の亀井遊太氏より、受賞事例と合わせ、鈴与グループでの環境対策について紹介されました。同グループが強みとするスイッチ(中継)輸送、フェリー輸送の特長や、同グループにおけるSDGs活動のテーマとして「共生」についても説明があり、関東圏外からも含めて68名が参加し、多くの質問も寄せられました。



講演する澤入氏



講演する亀井氏



挨拶する犬飼委員長



講演会全景

令和4年度の活動計画について審議

引き続き開催された委員会では、冒頭、長谷川理事長、犬飼委員長の挨拶に続き、令和3年度の活動報告および令和4年度の活動計画(案)について審議されました。

まず、令和3年度の活動報告については、第22回物流環境大賞・第8回モーダルシフト優良事業者表彰・第20回グリーン物流パートナーシップ会議の表彰結果が報告され、表彰案件の更なる普及啓発を進めるため大賞受賞企業による講演会を開催したほか、新たな取り組みとして、昨年11月より「物流分野における低炭素・脱炭素化推進に向けた情報交換会」を立ち上げたことが説明されました。

続いて、令和4年度の活動計画(案)については、各種表彰制度では、第23回物流環境大賞・第9回モーダルシフト優良事業者表彰・第21回グリーン物流パートナーシップ会議を継続実施し、受賞事例は講演会等でさらなる普及・促進に努めること、また、物流分野における低炭素・脱炭素化推進に向けた情報交換会については、引き続き国・産業界・有識者等による講演、参加企業・団体から各社の取り組みについてプレゼンテーションを行うほか、国や有識者らも交えたシンポジウム等の開催を新たに検討することが提案され、活動計画案は原案通り承認されました。

次回の委員会は本年9月頃の開催を予定しています。

「モーダルシフト最優良事業者賞(大賞)」 募集のお知らせ

～モーダルシフト取り組み優良事業者公表・表彰制度について～

日本物流団体連合会では、7月1日より、第9回「モーダルシフト最優良事業者賞(大賞)」の募集を開始します。

これは、モーダルシフト促進に関し、物流事業者の自主的な取り組みの推奨や、意識の高揚を図るため、平成15年度より継続してきた「モーダルシフト取り組み優良事業者公表制度」を、より広く社会に発信していくことを目指し、平成26年度より“表彰”を主軸とした制度へ改

定したものです。

近年の労働力不足の深刻化に鑑み、環境負荷軽減のみならず輸送の効率化の観点も含めて多角的に評価し、表彰いたします。また、表彰対象とならなかった応募事業者も、表彰基準に該当する場合は優良事業者として認定・公表いたしますので、広く物流事業者各社のご応募をお待ちしております。

公募要項は、下記のとおりです。

当表彰制度は物流事業者を対象としたもので、最優良事業者賞(大賞)の他にも表彰基準ごとに複数の部門賞を設けています。公募要項と申請書等は、当連合会のホームページ(<http://www.butsuryu.or.jp/public/shift>)より、ダウンロードできます。

なお、今冬募集開始予定の「第24回物流環境大賞」と同時に応募も可能です。

公表・表彰基準

次の基準に適合したモーダルシフト案件を実現した物流事業者を、モーダルシフト優良事業者として、部門ごとに公表・表彰を行います。

◎モーダルシフト最優良事業者賞(大賞)

全ての応募案件の中で、最も秀逸な成果を達成したとして、委員会にて選定された事業者

○モーダルシフト取り組み優良事業者賞

1. 実行部門 令和3年(暦年、事業年度いずれも可)の全社的な幹線輸送量の合計における評価対象比率(総輸送重量に対する鉄道・海運の輸送重量)が40%以上の事業者
2. 改善部門 1の実績が前年実績を1%以上上回った事業者
3. 新規開拓部門 モーダルシフトの新規案件を1件以上実施し、応募時点でモーダルシフトの輸送開始から3か月以上継続して現在も当該案件の輸送を行っている事業者
4. 有効活用部門 これまでに幹線輸送におけるモーダルシフトによって著しい環境負荷低減、または輸送の効率化・省人化を実現し、現在も継続して当該案件の輸送を行っている事業者。なお、過去に当制度において表彰を受けた案件は対象としない

スケジュール

- ◆令和4年9月30日 応募受付締切
- ◆令和4年10月中旬 選定委員会にて表彰案件選定
- ◆令和4年11月下旬 公表・表彰予定

提出先・
問い合わせ先

〒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
(一社)日本物流団体連合会 モーダルシフト優良事業者公表・表彰制度事務局
電話 (03)3593-0139 FAX (03)3593-0138
ホームページ <http://www.butsuryu.or.jp/public/shift>

グローバル・バリュー・チェーン、国際物流等 幅広い内容を説明

令和3年度 第2回国際業務委員会を開催

グローバル・バリュー・チェーンの 講演を開催

3月18日(金)、今年度第2回となる国際業務委員会を千代田区霞が関の全日通霞が関ビルにて開催しました。

当委員会は、物流事業の海外進出に関する課題について官民連携して検討する会合で、国土交通省や会員企業から42人(内Web参加26名)が参加しました。

委員会は二部構成で開催され、第一部は東京大学川崎智也氏から、「グローバル・バリュー・チェーンから日本の貿易と港湾政策を考える」と題し講演が行われました。

講演ではグローバル・バリュー・チェーンとは、サプライチェーンが「モノと情報の流れ」であることに対し、バリュー・チェーンは「モノが作られるプロセス」での、「価値創造・分配の生産・消費のネットワーク」であり、全世界の貿易量の推移や国際輸送費用の推移、スマイルカーブの説明等を例に挙げ解説がなされました。



講演される東京大学川崎智也氏



国際業務委員会原田委員長

また、1990年代以降、日本の生産拠点がアジア周辺国へシフトし、国際基幹航路の日本への直接寄港が減少していることに関し、貨物輸送におけるリードタイムの延長、価格交渉力の低下等、日本企業にとって懸念される点についても示唆されました。

国際物流について討議

第二部国際業務委員会では、冒頭、原田委員長より、国際海上コンテナの逼迫問題について、臨時船の増便などの対策で、米国西海岸での沖待ち船は減少している一方、ロシア・ウクライナによる新たな問題が発生しており、引き続き、「物流を止めない」という命題の下努力を続けている、と挨拶されました。

次に、国土交通省大臣官房大坪参事官(国際物流)から「最近の国土交通省の国際物流政策の取り組み」と題し、ASEANコールドチェーンに関する取り組み、国際海上コンテナ輸送の需要逼迫への対応や、ウクライナ情勢悪化に伴う国際物流への影響など幅広い取り組みに関し説明がなされました。

最後に、事務局から令和3年度の活動報告および令和4年度の活動計画(案)について説明が行われました。令和4年度は、バングラデシュを対象国とし、海外物流実態調査を実施することが提起され承認されました。

講演

グローバル・バリュー・チェーンから日本の貿易と港湾政策を考える

第2回国際業務委員会



東京大学大学院工学系研究科
システム創成学専攻
講師工学博士
川崎 智也氏

1 4つの研究テーマ

まず、私が普段行っている4つの研究テーマについて説明します。

1つ目の「サプライチェーン・シミュレーションモデル」は、東京首都圏レベルの規模を対象に、倉庫機能を考慮してトラックのミクロな動きと在庫状況を再現するモデルとなっています。このシミュレーターが完成すれば倉庫や道路建設や混雑緩和などの効果をシミュレーションできるようになります。

2つ目は「物流センシング」と呼んでいるものです。皆様のほうがご存じだと思いますが、物流とは実態がよく分かりづらいものです。どのゾーンからどれくらい貨物が出入りしているか、またはどのゾーンに運ばれているかといったことを衛星データなども用いながら機械学習などの手法を用いて高精度に推定しています。

3つ目は「技術革新と物流システム」です。例えばEVトラックや隊列走行、ダブル連結トラックなど、新技術が導入された場合の物流システムに与える影響をシミュレーションしています。

そして4つ目が「グローバル・バリュー・チェーン」です。まだ始めたばかりですが、大事な概念だと思っていますので、今後しっかり取り組もうと考えております。

2 バリューチェーンとは

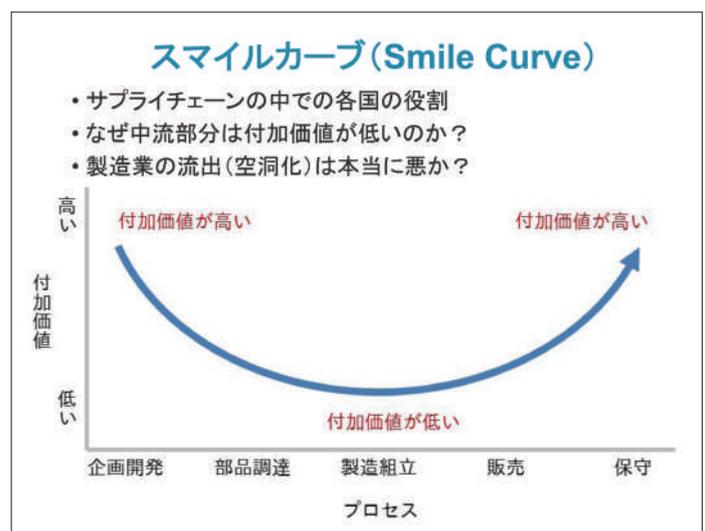
バリューチェーンについての話をするにあたり、知っておかなければならないこととして、生産工程の中で生まれた価値の流れがあります。ジェトロ・

アジア経済研究所の猪俣先生が著書の中で、グローバルバリューチェーンとは「価値創出・分配の生産・消費のネットワーク」と定義しています。少し分かりにくいのですが、付加価値のつながりであるということです。

バリューチェーンは、決して新しい考え方ではなく、国際分業体制が高度に発達してきているわけですが、それを支えているのは海上輸送をはじめとする物流です。

これまで貿易と言えば量で語られることも多かったと思いますが、これから、特に日本においては、よりバリューチェーンを意識してさまざまな物流関連政策を考えていくべきではないかと思っています。

世界の貿易量の推移を見ると年々上昇しています。途上国をはじめ世界各国の経済力の上昇が主な理由です。国際分業体制が確立されてきて、新興国に移転しているのが分かると思います。また、米国を例に出しますが、世界の実行関税率も減少しており、国際分業体制がより確立しやすい環境に



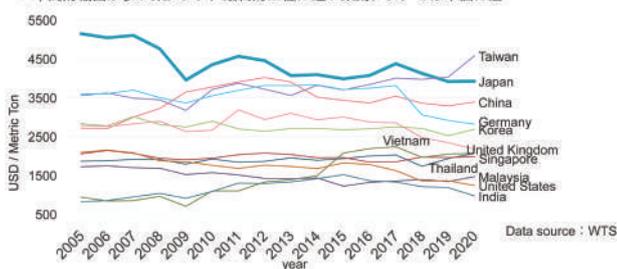
なっています。国際輸送費用も船主さんをはじめとする関係各所の努力で減少しています。物流だけではなく通信費なども減少していますので、海外でのビジネスがやりやすくなってきています。スマイルカーブ (P19) は、バリューチェーンを考える上でよく出てくる図です。縦軸が付加価値で横軸が各工程になっています。企画開発などは付加価値が高く、サプライチェーンでいうと上流にあたります。部品調達は中間財を担当するところで、企画開発よりは少し下がりますが、それなりに付加価値があります。製造組立部門は相対的に低くなり、ここは中国や東南アジアが担当しています。販売や保守は付加価値が高いと言われていて

ます。バリューチェーンの発展による影響として、例えば、一部の開発途上国でのサプライチェーンの低付加価値領域への閉じ込めによる経済発展の限界があります。日本の企業などが東南アジアなどに低付加価値部分を移転させたことにより、各国は低所得国から中所得国へ経済発展してきましたが、中所得よりなかなか上にはいけないというジレンマに直面します。これは中所得国の罫と言われていて

3 輸出入単価からグローバル・バリュー・チェーンを見る

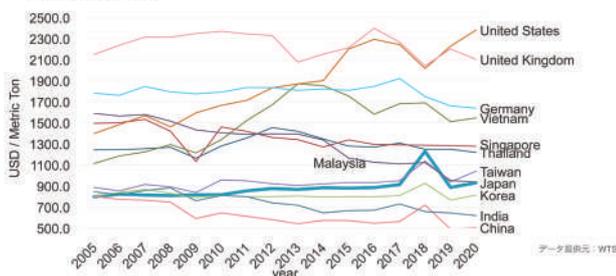
国別貨物重量あたりの輸出額推移

- 日本は比較的高いが、長期的には減少傾向
- 東アジアのほうが東南アジアより高い
- 中間財輸出が多い東アジア、最終財工程に近い東南アジアでは単価に差



国別貨物重量あたりの輸入額推移

- 日本は低めに位置
- 輸出の並びと逆転



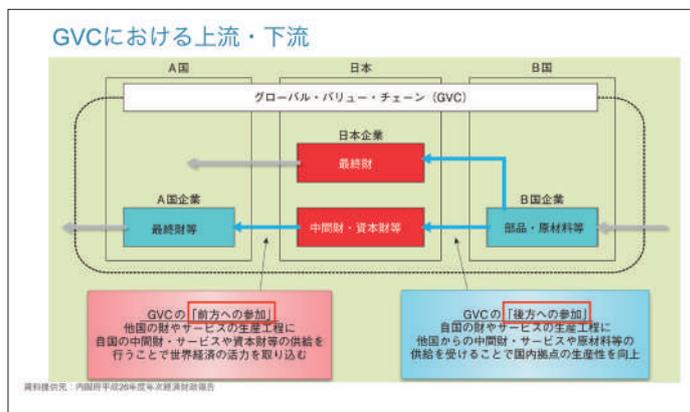
国別貨物重量あたりの輸出額推移のグラフは、単純に輸出額の推移をグラフ化したもので、海上輸送だけを対象としています。

これを見ると、日本はほかの国に比べて高いといえますが、少し右肩下がりになってきているのが気になります。台湾は上がってきていて、2019年には日本を超えています。気になるのは中国です。リーマンショックも関係なく上昇しており、日本に近づいてきたのですが、最近少しずつ下がってきています。この理由がまだ分かっていません。東南アジアは低いところに位置していますが、少しずつ上がってきています。

輸入額推移についてみると、日本は比較的価値の低いものを輸入して高いものを出しているということが分かります。

4 国別グローバル・バリュー・チェーンの位置と参加率

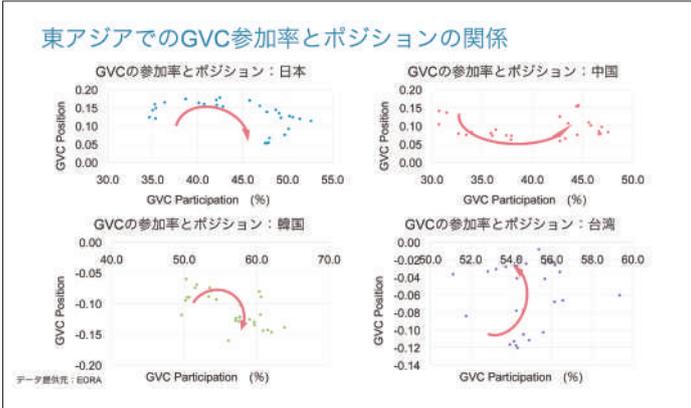
4-1 国別貨物重要あたりの輸入額推移



バリューチェーンにおける上流と下流について、A国、日本、B国の3カ国でのモノの流れの例を見ると、日本は中間財を担当しており、B国から部品と原材料等を輸入し、それを加工して中間財にしてA国へ持って行き最終財にする流れとなっています。日本に着目すると、B国から日本への矢印、つまりB国で付けられた付加価値の移動をグローバル・バリュー・チェーンの後方参加と言います。日本で中間財を作りA国に出すときは前方参加と言います。単純に前方参加の額の方が後方参加より大きくなってくれたほうがいいわけで、前方参加の価値を高くすることが重要になってきます。

4-2 グローバル・バリュー・チェーンにおける参加率とポジションの定義

東アジアでのGVC参加率とポジションの関係



バリューチェーンにおいて、どれだけ参加していて、サプライチェーン上のどの位置にあるかを出す指標がParticipationとPositionです。

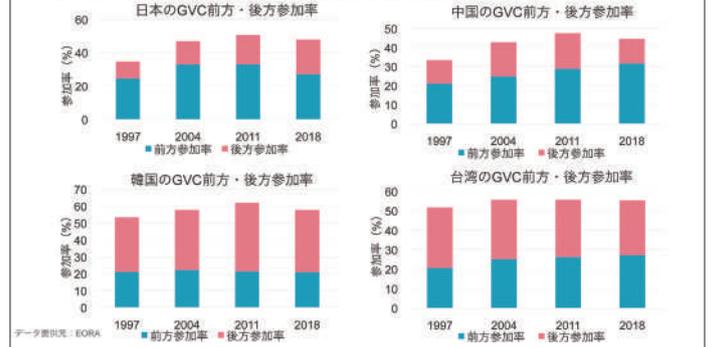
図は東アジアでの参加率とポジションの関係です。横軸のParticipationが高ければ高いほどグローバル・バリュー・チェーンに参加しており、縦軸のPositionが高ければ高いほどサプライチェーンの上、つまり付加価値が高い上流に位置していることとなります。

日本は上の方できれいな曲線を描くことができます。Participationは上昇傾向にあり、国際分業体制が進んでいると言えそうです。Positionを見てみると、途中までは前方参加が増えており好ましい状態にあると思いますが、最近少し落ち気味になってきています。韓国は日本と産業構造が似ており、結果もかなり似ています。中国はParticipationが上がっており、Positionはいったん下がりますが上昇に転じています。中国は2000年代前半に飛躍的な経済発展を遂げましたが、労働集約的に低付加価値部分を担当していたため少し下がっています。その後付加価値を上げる努力をし、現在は結構望ましい状態にあると言えます。台湾は結構ぶれていますが、Positionは明らかに上がってきています。ただ、値で見ると0より下が多いので、依然として後方参加が多いと言えます。

4-3 東アジアでの前方参加・後方参加の度合い

日本は前方参加のほうが多いですが、少しずつ後方参加の比率が高くなっていることが気になります。これは先ほどの図と整合性がとれていて、徐々に後方参加率が高くなっています。つまり上流部分の高付加価値部分以外のところも増えてきているということです。韓国に関しては後方が多く、縦

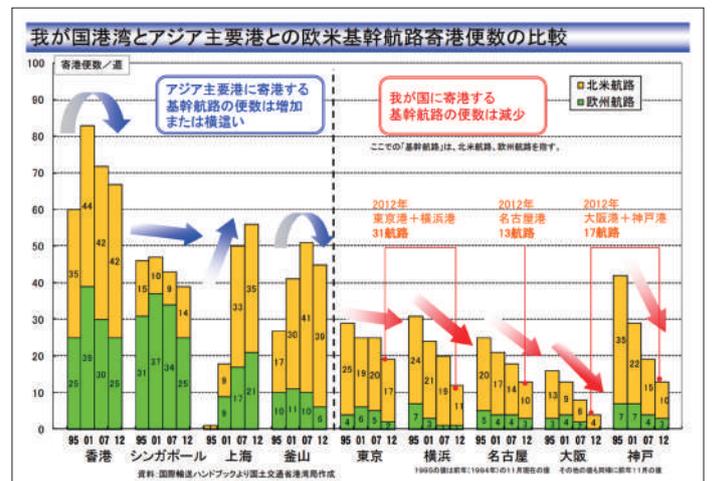
東アジアでの前方参加・後方参加の度合い



軸のPositionでいうと負の部分が多くなっています。台湾も同様です。中国は前方参加率の領域がどんどん上がってきていて、望ましい変化をしています。

5 港湾政策への示唆

5-1 我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹航路寄港便数の比較

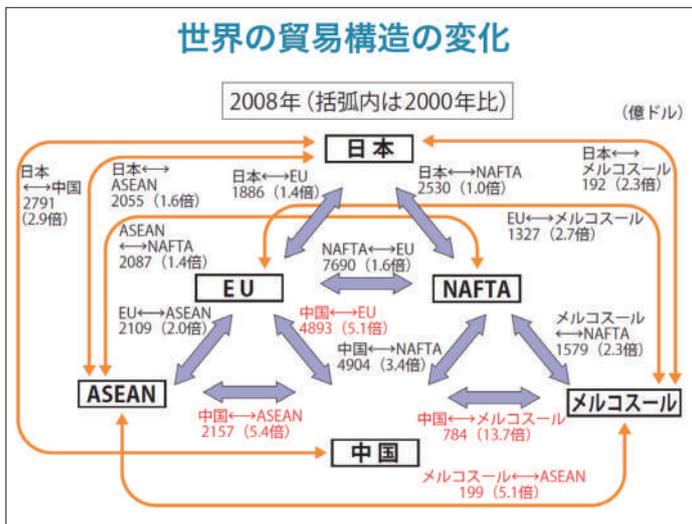
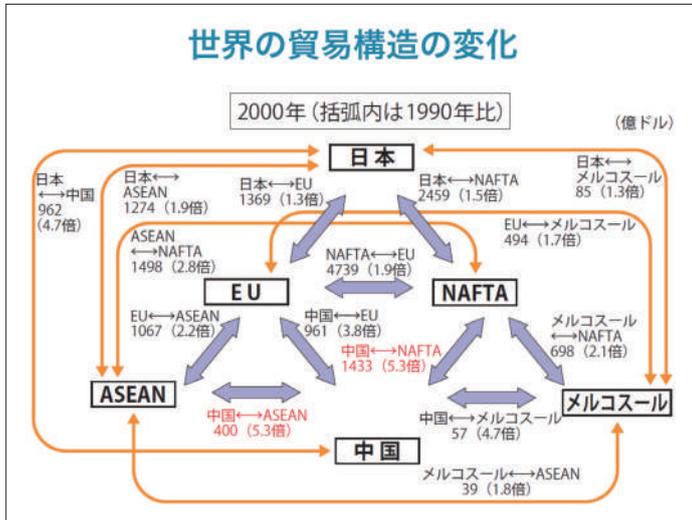


皆さんもご存じの通り、日本に寄港する基幹航路の便数は減ってきています。貿易港が変化してきていますし、物流は需要があれば発生する派生需要なので、減るのは当然だと思います。これを何とか食い止めようということで、「国際コンテナ戦略港湾政策」などに取り組んでおり、東京港や阪神港の国際港湾運営会社をつくるなど対策を行っています。

我が国の貿易概況は構造的な変化があり、一昔前までは最終財メインだったところがいまは中間

財メインになっており、その行先はどうしてもアジア中心のため、アジア航路が大事になってきています。

5-2 世界の貿易構造の変化

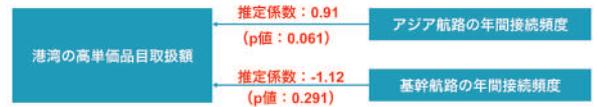


30年前はNAFTA - EU間が一番多く、その次が日本とNAFTA、日本とEUとなっており、北米、欧州、日本の三角関係が非常に重要でしたが、最近注目すべきは中国の台頭です。港湾政策などの問題ではなく産業構造の変化によるもので当然なことと思います。

2000年には1990年比で中国とNAFTA、ASEANの額が増えてきています。2008年には2000年比で中国がさらに伸びてきており、日本と北米間では変化がありません。

5-3 回帰分析の結果

回帰分析の結果



- アジア航路の年間接続頻度は高単価品輸出に正の影響
- 基幹航路の年間接続頻度は高単価品輸出に影響はない
- GVC的観点からは、アジア航路の頻度を増やし、基幹航路を無理に増やす必要はないことが示唆される

データ提供元: Datamyne, UN-Comtrade, MDS

回帰分析の結果は、アジアと北米、欧州の港湾を対象に、港湾における高付加価値品目の取り扱い額はどのような要因に影響されるかを分析したものです。アジア航路の年間接続頻度と基幹航路の年間接続頻度については、p値は小さければ小さいほど数値が信用できると解釈でき、結果も0.061と10%有意水準を満足しています。アジア航路を増やすと港湾の高付加価値品目の取り扱いが増えるかと言うと、推定係数0.91、p値は0.061となりますから増えると言えます。それに対し基幹航路は推定係数が-1.12と負の値です。では基幹航路を増やすと港湾における高付加価値品目の取り扱いが減るかと言うと、p値が0.291と大きいので、基幹航路の年間接続頻度は港湾の高付加価値品目取扱額に影響しないということが言えると思います。アジア航路の年間接続頻度は高付加価値品輸出に正の影響がありますが、基幹航路のほうは影響がないという結果でした。

貿易を考える上でバリューチェーンは一つのアイデアであって、決して新しい概念ではありませんが、港湾政策を考える上でそれほど注目されてこなかったと思います。ただ、日本は最終財をつくる国から中間財をつくる国にシフトしてきていますので、なおさらバリューチェーンを考慮して施策等を考えていく必要があると思います。世界において、より付加価値の高いものを扱うことが増えるに従い、高度な物流サービスを受けたいという要求も増えていきます。付加価値があるから需要が増えてきており、さらに効率化されると、高付加価値商品を扱う機会もさらに増えると思います。

物流標準化調査、ダイバーシティ推進WT (女性活躍)活動について経過報告

令和3年度 第2回経営効率化委員会を開催

委員会に先立ち2つの講演

3月3日(木)、本年度第2回経営効率化委員会(委員長:外山俊明氏 全日本空輸(株)取締役常務執行役員)を開催し、これに先立ち開催されたオンライン講演会には46名が参加しました。

講演の第一部では、(株)Mujin営業本部長海野義郎氏より、物流センターにおける重筋作業をロボットに置き換える同社の独自技術や今後のトレンドについて説明がありました。続いて、第二部では中小企業庁事業環境部企画課課長補佐の柴田和也氏より、新型コロナウイルスによる影響が長引くなか、企業の大小に関わらずパートナーシップを構築する取り組みが進展していること等の紹介がありました。

物流標準化調査

引き続き行われた委員会では、はじめに、物流標準化調査小委員会の進捗状況について事務局から説明が行われました。アンケートの結果、物流施設で使用されるパレットは、T11型が最も多く70%弱を占めること、パレット貨物率は50～60%程度と確認されたことなど、実態の定量化が進んだことに加えて一貫パレチゼーションの阻害要因等の検討状況について解説がありました。



外山委員長

ダイバーシティ推進WT(女性活躍)

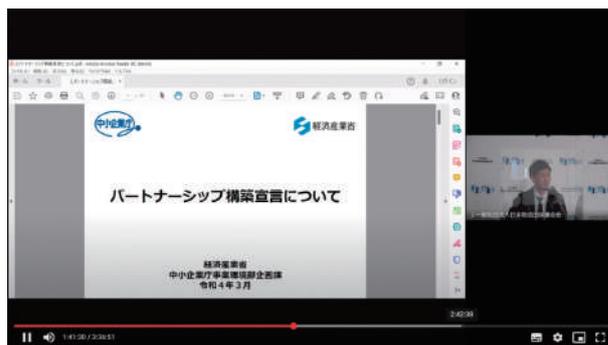
続いて、新たに立ち上げられたダイバーシティ推進WT(女性活躍推進)の活動状況について事務局から説明が行われました。

WTメンバーからは、働き方改革に取り組むなか、無意識の偏見(=アンコンシャス・バイアス)が、職場で声を上げにくい少数派の障害となっていないかなどの問題提起や、昨年11月に実施された会員アンケート結果(速報値)から、管理職に占める女性比率は5.6%と、5年前と比べて1.1ポイント改善がみられたことなどの説明がありました。

最後に、事務局から令和4年度活動計画案について、継続案件のほか、新たに高齢者の活躍推進に関する調査検討を行うこと、物流事業の安全に関する講演会を開催すること等の案が示され、これらについて了承されました。



講演① (株)Mujin 海野義郎氏



講演② 中小企業庁 柴田和也氏

ヒアリング調査結果を踏まえて中間報告、今後の活動に向けて

第4回物流標準化調査小委員会を開催

ヒアリング調査結果と中間報告について

3月30日(水)、第4回物流標準化調査小委員会(座長:東京女子大学 二村真理子教授)を開催、国土交通省を含む委員13名が出席しました。

はじめに、本年1月に実施したヒアリング調査結果に関して、日用品・加工食品・家電業界など、物流施設における取扱量が多い業種を中心に計9社に実施したもので、荷主側も空パレット流出の対策に取り組み始めているものの、一貫パレチゼーション推進には業種別の温度差がみられ、2024年問題の運搬なくなるリスク分析まで至っていないことなど説明がありました。

本年度調査の中間報告については、4月中旬を目処に公開される予定です。

パレット標準化推進分科会の進捗状況

続いて、3月初旬に開催された第3回パレット標準化推進分科会における論点について国土交通省 総合政策局 物流政策課 高田公生課長より情報共有が行われました。

現在、「これからパレット化を行う事業者」に対して推奨すべき規格について、先行して議論を進めており、第3回会合の場では、T11型・12型の2種類を候補対象として議論・検討を進めるとともに、今後は、T11型を中心に推奨すべきという意見も踏まえつつ、利用実態等も考慮しながら、今夏頃を目途にして具体的な推奨案をとりまとめる予定である旨の説明がありました。

令和4年度活動予定について

次に、令和4年度活動予定案について2024年以降に起こりうるリスクの定量的な分析を行うこと、パレット標準化の推進循環スキームを活用した場合の効果のシミュレーション分析を行うことなどの事務局案が説明されました。

これらについて、委員の間からは、時間外労働の規制が厳しくなるのであれば、運送の両端にかかる荷役の効率化が焦点となるが、パレット化を進めることにより新たに発生する費用の懸念があること、パレット循環の自社システム構築に取り組み始めたことなどの意見が寄せられました。

また、パレット化推進によって得られる便益や効果を料金体系で明らかにしていくなど荷主と物流事業者が互いにWIN&WINと感じられる効果を示していくことが近道ではないかとの意見や、脱炭素効果の視点も含め荷主・メーカーと共に取り組むことが得策ではないかなど効果を測定する基準そのものの捉え方について新たな考え方も示されました。

最後に、二村座長より、2024年問題を目前に控え物流業界として決定打が打ち出せていない中、T11型を軸に12型を含めたパレット標準化の議論が確実に進んできていること、またそれ以外のサイズに関してもパレット循環ループを構築していくことは、最優先すべき事項の一つであり、今後の検討においても、全体的な議論から個別の課題にも光が当たるよう取り組んでいきたいとの考え方が示されました。



二村座長



委員会風景



国土交通省 高田課長

物流事業者における 女性の活躍推進に向けて

第4回ダイバーシティ推進ワーキングチームを開催

物流連では、4月15日（金）、第4回ダイバーシティ推進ワーキングチーム「女性活躍推進」（座長：東京女子大学 二村真理子教授）を全日通霞が関ビル会議室において、16名の参加者（内オンライン参加11名）を得てオンライン併用で開催しました。

サステナブル経営についての講演

伊勢川事務局長の挨拶の後、ヤマト運輸株式会社執行役員サステナビリティ推進担当の秋山佳子氏から「サステナブル経営と多様性」と題し、ダイバーシティ経営の背景、メリット、人事施策例等を交えた講演が行われました。

取り組み事例を共有し、 理解を深める

続いて、ワーキングチームメンバー社より、各社の取り組み事例共有発表を行いました。全16社およ

び1団体の発表予定で、今回（第4回）は8社および1団体が発表し、次回（第5回）は、8社が行う予定です。

今回の発表では、介護・育児休業制度、育児時短勤務とフレックス制度、時間有給休暇制度、結婚・出産・育児・配偶者の転勤による退職者の再雇用制度、配偶者海外転勤休職制度、女性キャリア支援・女性役職者・女性役職者上長研修等各社それぞれの取り組みについて紹介されました。質疑においては、それぞれの制度の実際のやり方について、理解を深めるものが多く出ました。

最後に、二村座長より、「今回の事例共有発表において、女性のキャリアアップ研修、管理職研修等、キーワードとなるものがあつた。意識を変えて行くには、トップダウンだけでなく、時間も必要です」とのまとめがありました。

次回開催は6月8日（水）を予定しています。



講演をする秋山佳子氏



発表の様子

令和4年度事業計画の概要

1 基本政策委員会

◎官民連携、物流業界全体での情報共有と取り組みの強化 社会インフラとしての物流機能強化

- ①生産性革命を念頭においた官民連携の強化
- ②物流関係諸団体との情報共有及び連携強化
- ③①②を通じた物流業界全体で取り組むべき課題の抽出
- ④総合物流施策大綱の推進に向けた協力・連携
- ⑤物流連活動の今後の方針に関する審議

2 人材育成・広報委員会

◎物流業界を等身大で見て頂くための施策実行・発信力強化

- ①「物流業界インターンシップ」を東京及び大阪で開催(Webも活用)
- ②「物流業界研究セミナー」を東京、大阪及びWebで開催
- ③大学寄附講座の実施
- ④大学学内セミナーへの講師派遣
- ⑤物流業のイメージアップ・発信力強化に向けた取り組み
- ⑥「物流見学ネットワーク」及び「物流学習」の拡充

3 国際業務委員会

◎我が国物流企業の国際展開に資するための施策実行

- ①海外物流事情実態調査:バングラデシュ
- ②「海外物流戦略ワーキングチーム」の活動の充実
- ③コールドチェーン物流サービス規格の普及等に向けた取り組み
- ④国土交通省が行う「物流政策対話」等への参加

4 物流環境対策委員会

◎環境負荷低減への取り組みを奨励

- ①「物流環境大賞表彰」(第23回)の実施
- ②「モーダルシフト優良事業者公表・表彰」(第9回)の実施
- ③「グリーン物流パートナーシップ会議」(第21回)への継続参加
- ④「物流分野における低炭素・脱炭素化推進に向けた情報交換会」の活動の充実
講演・事例発表等に加え、シンポジウムの開催等も検討
- ⑤ 物流環境大賞、モーダルシフト表彰等を受けた優良事例の普及

5 経営効率化委員会

◎労働力不足対策/物流の生産性向上を目指した取り組み

- ① 国等と連携して、物流標準化の推進に向けた調査検討を継続
- ②「労働力不足」・「働き方改革」に対応したダイバーシティの推進
 - a. 女性の活躍推進に関する調査検討を継続
 - b. 高齢者の活躍推進に関する調査検討を開始
 - c. 外国人材活用の検討を継続
- ③「先進技術の活用」、「物流デジタル化」等に関する検討
- ④ 物流事業の安全に関する講演会等の開催
- ⑤「官民物流標準化推進懇談会」及び「パレット標準化推進分科会」へ参画
- ⑥ トラック輸送の取引環境・労働時間改善等を目指す「ホワイト物流」推進へ参画

6 その他

- ① 会員への情報提供拡充(会報、物流連懇談会、講演会、ホームページの会員専用ページの充実、物流連のご案内、メールマガジンの発信、物流施設見学会等)
- ② 出版事業(「数字でみる物流」の発行)
- ③ 物流実務研修講座の開催
- ④ 内閣官房内閣サイバーセキュリティセンター(NISC)における物流業界幹事
- ⑤ 物流EDI事業(物流EDI標準JTRN/物流XML/EDI標準等における業界間整合)

会員企業をたずねる

女性の力、女性の声

このコーナーは、会員企業をたずね、物流業界で働く女性社員に業務内容や、職場の取り組み、個人の抱負などを語ってもらうコーナーです。



第32回

SBSフレック株式会社

管理本部サポート部

マネジャー

長澤 めぐみさん

PROFILE

短大卒業後、雪印乳業(株)(当時)に入社。転職を経て2008年フーズレック(株)(現SBSフレック)に入社し、親会社であるSBSホールディングス(株)に出向。2013年出向解除となりフーズレック人事総務部(現サポート部)に着任。同年4月担当課長、2017年課長に昇進。2020年採用チーム、2022年4月現職の総務チームに。東京都出身。

管理職の使命は人材育成

— 御社に入社された経緯を教えてください。

当社の前身は雪印物流で、私が新卒で入社した雪印乳業(当時)の子会社でした。その当社(当時のフーズレック)に転職したのは、フーズレックの役員になられていた雪印乳業時代の先輩から誘われたのがきっかけです。その当時、親会社であるSBSホールディングスではグループ各社の内部統制を推進中で、フーズレックを担当するスタッフとして声をかけていただきました。そのため、入社後すぐにホールディングスの監査部に出向となりました。初めて踏み入れる監査の世界はまさに未知なる世界でしたが、プロによる業務は大変勉強になりましたし、現場に足を運ぶことで物流という仕事に対する理解を深めることができたのは大きな収穫だったと思います。

— その後の経歴と、現在の業務について教えてください。

出向から戻り総務や秘書業務を担当した後、2020年に採用担当となりました。初めて明確な数値目標(採用人数)があったことでこれまでに経験したことのない達成感を得ることができました。職歴の中で一番経験が長い秘書や総務の仕事は目標を数値

化しにくい業務のため、明確な目標を持つことの重要性を実感できましたし、マネジメントの上でも良い経験になりました。この春、新入社員が入社したのと同時に部内異動となり、現在は総務全般、秘書業務、外部団体等の窓口等を担当しています。

— 管理職になって意識の変化などはありましたか。

出向から戻った2013年の4月に担当課長になりました。管理職になると全員が受講する研修で、「管理職の仕事は部下の育成」と教わり、管理職の責務に気付かされました。それからは、まわりのメンバー皆が気持ちよく働けるよう、自分のことだけではなく全体のことを考えるようになりました。

仕事は思いやりの積み重ね

— どんなことにやりがいを感じますか。

仕事は思いやりの積み重ねだと思っており、相手の立場になって考えるということを心がけていますが、忙しさにかまけて忘れがちになることも。そんなとき、就活生たちから「やりがいは何ですか?」と聞かれ、その気持ちを思い出すことができました。もともと雪印乳業に入社したのは、生活に欠かせない食品を扱う仕事を通し、人々のお役に立ちた

いと考えたからです。「震災やコロナで物流の重要性を知った」「人々の生活を守っている物流業界で働きたい」といった声を聞き、とてもうれしく思ったのと同時に、人の役に立つ仕事のやりがいをあらためて感じました。

——今後の抱負を教えてください。

当社グループでは中期事業ビジョンのエンゲージメントの一つとして、「ワンフレック」をキーワードに、当社とグループ会社のフレックネット・日ノ丸急送が車の両輪のように機能する一体運営を目指しています。そのためにもグループ内のより密接なコミュニケーションが重要になるため、私たちも総務として皆さんをサポートし、当社の発展に貢献できればと考えています。また、今年2月、当社グループや社員、物流に関すること、全国各地の地域情報を紹介するサイト「ヒトノわ」を開設しました。グループ内のコミュニケーション深耕や活性化を目的としています。「ヒトノわ」のスタートメンバーとしてこの活動をさらに有効なものに発展させていきたいと考えています。

——物流業界で働く女性の皆さんにメッセージをお願いします。

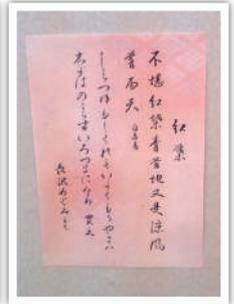
以前と違い、最近は仕事をする上で性別を意識することが少なくなってきています。採用活動中も以前に比べ女性の志望者が増え、物流にネガティブなイメージを抱く人が少なくなってきたと感じていました。こうした環境や人々の意識の変化は今後ますます大きくなってくるはずです。今まさに変化し



物流連インターンシップ会社説明会で学生に説明する長澤さん



2023年新卒採用会社説明動画にも登場



スポーツジム、韓国語、フラワーアレンジメント、書道等、オフタイムは多彩な趣味でリフレッシュ。過去には簿記2級やファイナンシャルプランナー2級の資格取得も



◀人と物流をつなぐ「ヒトノわ」

ている時代の中で、自分自身はどうすべきか、いかに成長していくべきかを考えながら挑戦をしてほしいと思っています。

——ありがとうございました。

会社概要

SBSフレック株式会社

本社住所：東京都新宿区西新宿 8-17-1 住友不動産新宿グランドタワー 25F
 創業：1956年6月14日
 設立：1999年10月1日
 代表者：代表取締役社長 加藤 元
 資本金：2億1,895万円
 社員数：253名（うち正社員176名、2022年3月末現在）
 事業所数：70事業所（2022年3月末現在）

【事業概要】

1956年雪印運輸(株)として創立。1999年関西雪印物流(株)、北海道雪印物流(株)、東北雪印物流(株)、東海雪印物流(株)と合併し雪印物流(株)に改称。2004年同社株式を雪印乳業(株)より(株)エスピーエスへ譲渡、フーズレック(株)に社名変更。2013年SBSフレック(株)に社名変更。「持続可能な“食のインフラ”を担う事で社会に貢献します」「SBSグループにおける「食品物流」の主翼を担い、グループの成長に貢献します」をグループミッションに掲げ、高品質な物流サービスの提供、新たなサービス領域の拡大に取り組んでいる。



6月に稼働開始した阿見第二物流センター

令和4年度物流連 大学寄附講座スタート

青山学院大学経営学部において春学期の 大学寄附講座始まる

今年度は3大学(青学大、法政大、横国大)で開講



青山学院大学講義風景

物流連は、春学期の寄附講座を4月11日(月)から青山学院大学経営学部で開講しました。

昨年度3大学(青学大、都立大、横国大)での寄附講座はコロナ禍の影響でオンライン開催中心の講義でしたが、今年度は3大学(青学大、法政大、横国大)で開講できることとなり、青学大では久しぶりの対面での開講となりました。

青山学院大学経営学部における寄附講座は楠由記子教授がコーディネーターを務め、「現代の物流機能と経営」の講座名で開講しました。4月11日(月)第1回目の講義では、当連合会の伊勢川光事務局長が講師を務め、物流の構成要素や物流発展の推移、国際物流の動向について「物流総論」をテーマに解説し、併せて物流の重要性と物流企業の魅力とやりがいを伝えました。今後もテーマごとに各企業から業界を代表する講師が計14回の講義を行います(受講登録学生 200名、定員200名)。

青学大の講義教室ではコロナ対策としてマスク着用等の対策が取られ、講義の運営に

ついては、今後の新型コロナウイルス感染拡大等の状況により対面・オンライン併用またはオンラインだけの授業へ移行するなど柔軟に対応していくこととします。

平成7年度より開講している本寄附講座を受講した学生は、約14,400名となり、講師自らの体験を踏まえた講義は大学・学生にも好評で、10月からは秋学期の開講が法政大学経営学部、横浜国立大学経営学部でも予定されています。



物流連 伊勢川事務局長



青山学院大学 楠教授

2021年度版「数字でみる物流」発刊のご案内

2021年度版「数字でみる物流」概要

A6版 ポケットサイズ

2021年12月刊

定価860円+消費税(送料別)

I.物流に関する経済の動向 II.国内物流の動向
III.国際物流の動向 IV.輸送機関別輸送動向
V.貨物流通施設の動向 VI.貨物利用運送事業の動向
VII.消費者物流の動向 VIII.物流における環境に関する動向
IX.物流企業対策 その他「総合物流施策大綱」等参考資料



当連合会 最近の活動状況

2022年

- | | | |
|----|-----|--------------------|
| 3月 | 16日 | 第2回物流環境対策委員会 |
| 3月 | 18日 | 第2回国際業務委員会 |
| 3月 | 22日 | 第30回基本政策委員会 |
| 3月 | 24日 | 第5回物流いいところみつけ隊全体会合 |
| 3月 | 30日 | 第4回物流標準化調査小委員会 |
| 4月 | 11日 | 青山学院大学寄付講座スタート |
| 4月 | 14日 | 第20回物流連懇談会 |
| 4月 | 15日 | 第4回女性活躍推進WT |
| 5月 | 26日 | 第5回物流標準化調査小委員会 |
| 6月 | 8日 | 第5回女性活躍推進WT |

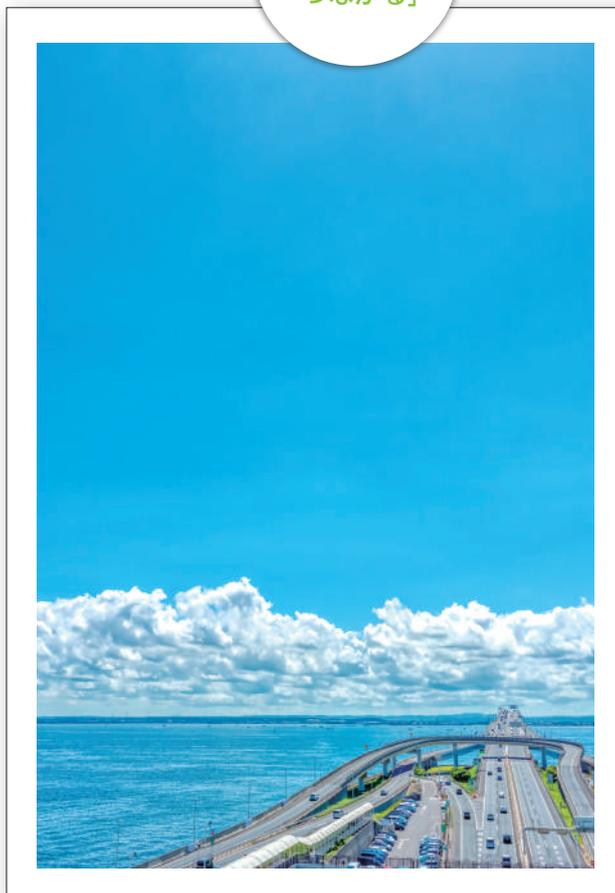
編集後記

春夏秋冬に加えて、日本には梅雨の季節があり五季とする人もいます。梅雨の終わりは水害も多いですが、農作物や夏の水不足には恵みの雨です。(I)

実は3月初旬、妻がコロナ陽性で一家全員、十数日間隔離生活を送りました。幸い軽症で少し熱が出ただけで済みましたが、テレワークで仕事をしつつ、未就学児2人と家に長時間こもりっきりはなかなか大変でした。もう二度と経験したくないですね。(Y)

表紙の写真

テーマ
「明日に
つながる」



東京湾の海上と海面下を進む

東京湾アクアライン・東京湾アクアライン連絡道は、神奈川県川崎市から千葉県木更津市までをほぼ一直線に結び、東京湾の中央部を横断する総延長15.1kmの高速道路。このうち、川崎側約9.5km区間に東京湾アクアトンネル、木更津側の約4.4 km区間に東京湾アクアブリッジがある。トンネルと橋が直結される場所には人工島の海ほたるパーキングエリアが設けられており、アクアトンネル内は一般国道の中でも日本一標高が低い位置(海面下60m)を通過している。