

新しい大綱に関する意見

(一社) 日本マテリアルフロー研究センター

1、新型コロナウイルス感染症の影響を克服しながら物流機能を確保することが必要であり、どのように取り組むか、ということについて

○ウイズ/ポストコロナ時代の物流は、対面型を避ける、接触を最小化することなどに配慮したものにする必要がある。そのために、一層の機械化、省人化、無人化の推進が不可避である。これは、物流における労働力不足対策、労働環境の改善、生産性向上とも軌を一にするものであるため、積極的に進める必要がある。

そのためには、我が国の優れた物流自動化に関する機器の普及を進め、システム化することが重要である。すなわち、単に機器の性能のみならず、運用ソフトを含めた評価が必要であり、手作業を伴わない優れた省力型ロジスティクスチェーンの認定制度、自動化機器を備えた物流施設の認定制度、これらの普及支援措置、標準化などを進めることが望ましい。

○貨物の集配時における感染リスクの低減のため、非対面型の荷物の受け取りの拡充、受け取り時の押印やサインの省略、それに代わる仕組みの設定が必要である。

○医薬品の配送に関し、非接触、短時間納品の仕組みづくりと通い箱の消毒体制は重要である。また、遠隔診療に伴う患者宅への医薬品配送を確保することは重要である。

○多くの人々が働く物流センター内の感染リスク対策は重要である。ソーシャルディスタンスを確保しながらの作業では生産性確保の面で限界があり、マテハン機器の利用による省人化、機械化の促進、エリア限定の作業方法などにより感染被害の拡大を抑え込むことが必要である。

2、AI、IoT、デジタル化、ロボット、自動運転等の最新技術を活用した業務効率化による生産性向上という課題にどう取り組むか、ということについて

○最新技術を活用した新たなシステムを提案する小規模な事業者が活発に活動しているものの、注目されないまま市場から消えていくものは多いと考えられる。先進的なものを掬い上げ、社会実験に結びつける導入施策の検討が望ましいと考えられる。

○自動化を進めていくために、RFID、SENSOR、LPWA等の技術の適用、機器の開発、効率の高い充電技術等による安定的な省電気エネルギーの確保が重要である。

○物流現場には、デジタル化されていない部分、自動化されておらず人手に頼っている部分が多く残されており、運行管理者の点呼のIT化、運転日報のデジタル化、手書き送り状のデジタル化、荷積み荷下ろし業務の自動化などの課題がある。このような機

器、システムの導入を促進するため、開発投資促進税制の導入が必要だと考える。さらに、関係する中小企業なども含めた対応が必要であり、投資回収の難しいこれらの企業に対する補助制度も検討頂きたい。

○データ標準化による作業の標準化と効率化を図ることが重要であり、メーカー、卸、医療機関の在庫の平準化、月初の波動の平準化が業務効率を向上させることにつながる。

3、物流情報のデジタル化・データ化及びそれを可能とする物流の標準化という課題にいかに取り組むかということについて

○物流の機械化、省人化が求められている。また、データの電子化やそれをベースにしたシェアリングやマッチングがあわせて要請されている。それを推進するためには、その前提となる物流機器の標準化やデータの標準化が一層重要となると考えられる。

単に一作業現場における機械化にとどまらず、省人化効果をもたらすために、ぜひとも一貫輸送を通じた標準化を大きなメルクマールとして推進していただきたい。そのために、省力型ロジスティクスチェーンの認定制度を定義し、それを推進するための施策を講じることをご検討いただきたい。

○一貫輸送型の標準化が進まず、省力化の面で問題があるとされる分野、例えばトラックドライバーが忌避したがる輸送分野などには、荷主勧告制度の適用など、単なる指導ベースではない措置の導入を検討していただくのが良いと考える。

○業界ごとに暗黙知となっている SLA(Service Level Agreement)を明文化するとともに、医薬品における GDP (Good Distribution Practice) のようなルール化を進めることは効果があると考えられる。

○データの標準化に関しては、国際的に採用されている EDI の採用普及、また、データ規格の変換機能を活用することを、国家プロジェクトである SIP 事業を通じて進めるべきである。また、各企業はそれぞれの閉ざされた ERP を持っているが、オープンプラットフォームと連携することを通じ、標準化を進めることが効果的だと考える。

○当センターは、サプライチェーン情報バンク構想を提案し、その効果も具体的に明示している。このような情報バンクを我が国の社会的な装置として位置づけ、導入することが重要だと考えるが、民間企業の発意に任せるのでは、進まない。例えば、当センターが提案するだけでは、仕組みの安定性や、データ管理の適正性に関係者が信頼を置くことが難しいからである。その実現のためには、国が積極的にかかわって、制度の信頼性を担保しつつ進めることが不可避であると考え。大綱において、国が推進すべき重要なプロジェクトとして位置づけていただきたい。

○サプライチェーンの川上から川下までを通じたセキュリティ確保の仕組み作りを進めて頂きたい。企業 1 社ではなしえないため、政府の主導の下で進めて頂くのが適当

だと考えられる。(電子機器・半導体では SEMI(Semiconductor Equipment and Materials International) がトレースすべき項目の制定等トレーサビリティ規格を定めている。北米では官民が連携して取り組んでいるように見受けられる。)

4、人口減少と少子高齢化の進展により、担い手不足は深刻化する中、物流の小口多頻度化は進む。物流リソースを最大限活用するためにどのような対策が必要かということについて

○2024 年問題を含め、担い手不足がますます深刻化する中で、強靱で持続性のある物流を構築するためには、物流の労働環境の改善や、労働力確保に関する制度改革、構造改革が必要である。生産性の低さの裏側にある現場作業の要請といった商慣習は、当事者間における支配と従属という関係が根拠となっていることが多いと考えられる。物流現場管理の適正化のためには、独禁法に定める支配的地位の乱用を防止するという考え方を踏まえつつ、改善指導の強化、適切な勧告制度の適用を考えていただきたい。

○物流サービスは、社会のインフラともいえる基礎的な、汎用的なサービスであることにかんがみ、外国人を含めて、有効な労働力の活用や能力向上に当たるべきである。特定技能の分野として、物流作業を位置づける方向で検討いただきたい。

○物流リソースを最大限活用するため、幹線輸送における集約拠点の共同化、地域エリアの共同配送は必要不可欠である。そのための環境整備を行う必要がある。特に需要が集中しないエリアの配送には、ギグワーカーの活用等働き手の多様化もご検討いただきたい。

○省力化のために必要となるロボットなどの先進型の機器の投資促進のための措置を検討していただきたい。

○消費者の理解を得つつ小口多頻度配送のコスト負担の適正化が必要である。送料無料という表示は改め、例えば、送料は売主負担という表示に改める必要がある。

5、物流は社会のインフラであり、緊急時においてもサプライチェーンを支える使命がある。ハード・ソフトの物流ネットワークを一層強靱化するためには何が必要かということについて。

○新型コロナウイルス感染症により、感染地域における生産活動が低迷したこと、国際航空輸送量が激減したことなどにより、物資の供給が不安定となった。このため、サプライチェーンの見直しが強く認識されている。

感染症による経済の低迷が予想以上に長期化していることにかんがみ、国内に生産拠点や物流拠点を回帰し、あるいは増強させたいとする企業がある。国際的なリスクに対応するための、サプライチェーンの見直しに関し、投資促進のための租税特別措置の検

討をお願いしたい。

○最近の災害の多発、また近い将来太平洋側に大きな地震災害が予測されていることにかんがみ、サプライチェーンの強靱化が必要である。そのためには、災害時に被災者の生活を支援するための物資の流通を確保する観点から、関係する荷主の意見、要望を聞くことが不可避である。

当センターの会員企業からは、太平洋側の大規模な災害が発生した場合には、太平洋側の基幹的な交通路、物流基地、産業基盤・都市基盤が被災し、日本全体の物流が機能不全に陥る可能性があり、これを回避するために、日本海側にある物流ネットワークを、緊急時に活用できるように、平常時から、一定割合を日本海側の拠点を通じたにより国内各地に届けることに備えておくことを求めたいという意見がある。

このような観点から、日本海側の港湾、高速道路その他のハードの機能の再確認や、平常時に荷主や運送業者により一定の輸送を毎年実験的に行わせる制度の定着が求められる。

○デジタルシフトが急速に進んでいることを背景に、リスクヘッジのために分散化を図る企業があるように考えられる。集約型から多機能・分散型の倉庫・物流システムに移行することなどが見込まれ、物流ネットワークを持続させるための新たな共同配送スキーム構築が必要である。また、過疎地域などにおいて、貨客混載の活用、自家用自動車の活用などの既存リソースの活用、自動運転車や飛行ロボット（ドローン）による配送の試行も重要である。

○機械化、自動化が進む倉庫において、免震化が重要である。免震倉庫の投資促進のため、税制面での優遇措置や容積率規制の面で優遇措置を検討していただきたい。また、マテハンシステムは、自動化のために欠かせない機器であるが、地震で作動不可能になるリスクがある。耐震性に優れた機器の開発製造、利用の促進策を進める必要がある。

6、現行制度について、物流の生産性を向上させるうえで制約となっている点に関する改善について。

○物流に活用されずデッドストックとなっている床を最大限営業倉庫に利用できるようにするための環境整備が必要である。例えば、営業倉庫には、建築基準法で定められる基準に上乗せされた厳格な基準が適用され、コスト増の要因となっている。建築基準法では、隣接する敷地境界との距離が一定程度確保されていれば、延焼の恐れがないものとして、耐火・防火仕様にする必要はない。外壁耐火・防火設備要件の緩和を検討していただきたい。また、倉庫業法では、火を使用しない事務所・荷受け室・休憩室でも防火用の区画が必要とされているがその見直しをお願いしたい。住居専用地域におけるラストワンタッチ拠点（倉庫）、インター周辺の調整区域でのディストリビューションセンター、トラックターミナルなどの物流施設建設に関し、開発制限の緩和を検討

していただきたい。

○建築基準法の容積率規制において、ラック式倉庫（立体自動倉庫）は、高さが5メートルごとに仮想の床があるものとして規制が行われているため、5メートルを超えない機器を導入せざるを得ず、より効率的な大型のラックの導入が進まない。開発されている機器の現状を見て、これを10メートルに改めるなどの見直しをお願いしたい。

○宅配において不在再配達による効率低下が著しい。それを解消するために、荷受人情報をデータベース化し、配達効率を向上させることが考えられる。個人情報護法との調和を図り、これを可能とする方途をご検討いただきたい。

○トラックドライバーは、ラストワンマイル輸送を担う貴重な人材であり、その能力を発揮させて多様なサービスに従事させることが、地域のサービス向上や当該ドライバーの定着に役立つものと考えられる。現在は様々な法律上の制約がありこのような活動を行うことが難しい。包括的な立場を与えることをご検討いただきたい。例：洗濯物の受取・引き渡し（クリーニング業法上営業者としての規制を受けることがある。）引っ越しの延長で行う不用品の処分（リサイクル品の集荷配達であっても産業廃棄物として事業許可を求められる。）引っ越しの延長で行う家事代行サービス（介護保険法のサービスとの線引きが問題になる。）見守りにおける健康状態の把握や安否確認（医師法、探偵業法との関係が問題になる。）過疎地域における貨物自動車による旅客輸送

○運行管理者による対面点呼制度は、深夜・早朝の運行管理者確保に負担となっている。IT点呼やウェアラブルデバイスの活用による代替点呼などを検討していただきたい。

○高速道路による夜間料金割引は、トラックの夜間利用集中を招いていて、効率性を損ねている面があるのではないかと考える。

7、現行の制度に基づく様々なロジスティクスの改善を促進する補助制度、租税の特別措置制度の改善について

○ラストワンマイル、ラストワンタッチを支える中小型物流施設の重要性にかんがみ、その建設促進のために賃貸施設を含め新築、大規模修繕に関する税制優遇措置を検討していただきたい（取得税、登録免許税、固定資産税）

○幹線輸送と域内輸送のハブ&スポークのオープン化による共同輸送の取り組み 高速道路のインターチェンジ周辺において、中小物流業者が利用できる公共トラックターミナルの整備を進め、積載率の向上や生産性の向上を図る取り組みをご検討いただきたい。

○システム化・機械化を支援する補助制度に関し、その条件に標準化を採用しているもの、共同使用を条件としているものを優先するなど、より効果の大きなものを推進する工夫をお願いしたい。

8、その他新しい大綱において取り上げ、推進してほしい施策について

○物流活動に関するデータの収集と集積

物流・ロジスティクスは近年高度な成長を遂げているが、国の指定統計で公表される統計情報は、実態の変化に必ずしも対応できていない。統計は継続性が重要ではあるが、既存の統計で把握できないものについては、新たな統計や調査を実施することが必要だと考えられる。具体的には次のようなテーマがある。

・物流センターの実態把握

倉庫統計は営業倉庫を対象とするが、実態としていわゆる倉庫・物流センターの多くは営業倉庫の登録を行っていない。そのため、倉庫や物流センターの立地動向、規模、設備等については、包括的なデータが存在しない。

・マテハン等の物流自動化機器、情報システム等の実態把握

生産性を高め人手不足を解消するうえで、物流現場への自動化機器、情報システム等の導入への期待が高まっている。しかし、機械統計等の既存統計では分類上、物流関連のものを分離することが難しく、実態が明らかではない。業界団体の組織率の低い分野（例えば、WMS や TMS など情報システム関連）では信頼性の高い情報が入手困難である。

・シェアリング・ロジスティクス等の実態把握

ウーバー等の、いわゆるシェアリングエコノミーとして括られる事業は、物流の一つの分野として確立されつつある。このうち、軽貨物配送といった業法の許認可が必要な事業は実態把握が可能だが、ウーバーイーツや、Amazon のデリバリープロバイダーなどは、業法の認可が不要な自転車配送の業者などが担っており実態が不透明である。これらの分野は、コロナ禍で今後重要性が高まるラストマイル配送の主たる担い手となる可能性があるが、労働基準法を順守させることなど検討すべきテーマは少なくない。まずは産業としての実態把握が必要だと考えられる。

○医薬品サプライチェーンの共同化（水平統合、垂直統合）などをすすめ、流通在庫の削減や効率化を高めることは重要な検討課題であると考えられる。