

資料 1

滋賀のモノづくりを支える物流の基本的な方向性等について
(案)

<目 次>

はじめに	1
I “物流”を巡る動向	1
II 本県物流の課題とニーズ（～事業者・団体等ヒアリング結果から～）	5
III 本県における課題やニーズに対応していく取組の方向性	8
おわりに	16

はじめに

昨今の人口減少と少子高齢化を背景として、全国的に生産年齢人口が減少しつつある中、トラックドライバーにおいては若年労働者の人材確保が難しく、高齢化の進展等により人材不足が顕在化するなど、物流についての様々な課題が生じてきている。

本県においても同様の状況にあり、2016年に実施したヒアリング調査では、トラックドライバー不足に起因する諸問題についての意見が寄せられた。

そこで、「滋賀のモノづくりを支える物流研究会」では、2017年3月の第1回会議以降、本県の実情および特性を踏まえながら、5回にわたって会議を開催し、研究を行ってきた。

ここでは、ヒアリング調査での物流関係事業者等の意見やこれまでの研究会での意見等から、モノづくりのさらなる発展に向けた物流の基本的な方向性等について整理する。

I “物流”を巡る動向

1 国内の動向

国内における物流の現状は、国の総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）にも示されているとおり、2011年を境とする人口減少局面や少子高齢化の進展に加え、共働き世帯や単身世帯の増加といった社会構造が変化中、通信販売の急速な利用拡大に伴う宅配便取扱個数が急増している。また、モノづくりの現場では在庫量の削減、輸送の少量多頻度化および時間指定が進むなど時間的制約が厳しくなり業務が複雑化するなど、物流に要求される機能に変化が生じている。

(1) 貨物動向

(i) 国内貨物

第10回全国貨物純流動調査（物流センサス2015）をみると、全国貨物純流動量（年間出荷量）は25億3千万トン（約693万トン/日）で、2010年調査に比べ2.4%の減少となり、1975年調査と同水準になっている。1970年から2015年に至る間で最も年間出荷量が多かった1990年の36億1千万トンから30.0%減少しており、長期的には減少傾向にある。

しかし、物流件数は増加し続けており、貨物一件あたりに運ばれる貨物量の平均が1トン未満であるなど少量多頻度化していることがみてとれる。

品類別にみると、最も年間出荷量が多いのは化学工業品であり、鉱産品、金属機械工業品が続く、これら3品類で全体の73.6%を占める。産業業種別にみると、最も多く出荷しているのは製造業であり、以下、卸売業、鉱業、倉庫業の順となっている。

国土交通省の資料から輸送モード別にみると、近年の国内貨物のモード別輸送トンキロは自動車約50%を占め、内航海運が約40%、鉄道が約5%となっており、第10回全国貨物純流動調査（物流センサス2015）では、重量ベースでトラックが約75%と大半を占め、海運が約17%、鉄道が1%強となっている。このことから、国内貨物はトラックによる陸運が中心を担っていると言える。

(ii) 国際貨物

全国輸出入コンテナ貨物流動調査(2013年)をみると、国際海上コンテナの輸出入貨物量は輸出・輸入ともに2008年の前回調査から30%以上の大幅な増加となり、長期的にみて増加傾向にある。相手地域をみると、輸出・輸入ともに韓国や中国などの東アジアが最も多く、次いで、その他のアジア、北アメリカとなっている。国においては、京浜港および阪神港を国際コンテナ戦略港湾に選定し、大型化が進むコンテナ船に対応するため、大水深化を図るなどのインフラ整備を進めている。

(2) 運送機関

国内貨物の中心であるトラック運送業は、1990年のトラック運送事業者の参入を免許制から許可制とする規制緩和により当時4万程度の事業者数が1.5倍の約6万強まで大幅に増加し、中小零細事業所が99.6%を占め、多層構造となっている中、過当競争の状態となっている。

また、トラック運送業は典型的な労働集約型産業であり、少子高齢化の進展や労働待遇の課題などによるトラックドライバー不足が大きな課題となってきている。特に、全国におけるトラックドライバーの年齢構成は、全産業の年齢階級別労働力人口の変化に比べ、29歳以下の比率が急激に低下すると同時に50歳以上の比率が増加しており、高齢化のスピードが非常に速く、高齢者層の退職により今後さらに労働力不足が深刻化すると予想されている中、若年者の確保が喫緊の課題となっている。

近年、こうしたトラックドライバー不足をはじめ、二酸化炭素排出量削減の社会的要請を背景に鉄道や船舶へのモーダルシフトが見られる中で、鉄道輸送を担うJR貨物は、2017年3月期に部門別収益の公表以来、初めて鉄道事業の営業黒字を達成したものの、その規模はまだ小さい状況である。また、基幹的輸送インフラであり、モーダルシフトの受皿として重要な役割を担っている海運においては、長期的に輸送需要が低下傾向にあり、世界的なアライアンスが進む中で国内の大手船社のコンテナ部門合併など国際競争力を高めることが急務となっている。

(3) 物流施設

物流施設については、近年、EC(イーコマース)の進展などにより首都圏・近畿圏といった都市部において、その立地ニーズが急増している。敷地面積規模の大きい物流施設や賃貸型の物流施設の立地が増加傾向にあり、その整備手法も開発主体が不動産業者によるものや資金調達方法が証券化を利用したものなど多様化している。

また、物流施設に求められる機能が、保管型の倉庫のみならず、集配送や流通加工も含めたものとなっており、施設の多機能化が進んでいる。

(4) 国の物流施策

こうした物流を取り巻く環境の変化に対応するための国における主な動きとして、

- ① まず、物流分野における労働力不足や少量多頻度輸送の進展等を背景に、流通業務の省力化、トラックドライバー不足の解消および環境負荷低減を推進するため、2016年に流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(いわゆる「物流総合効率化法」)につ

いて、2者以上が連携した物流効率化の取組を幅広く支援する内容に改正された。

- ② 次に、2017年に総物流施策大綱（2017年度-2020年度）が閣議決定され、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示された。今般、各府省庁が取り組む具体的な施策等を総合的に推進するための総物流施策推進プログラムが策定されたところである。
- ③ また、2015年からトラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会および地方協議会が開催され、全国47都道府県においてトラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、トラック運送業における取引環境の改善および長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備等に取り組んでいる。
- ④ その他、貨物のセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された事業者が税関手続の緩和・簡素化を受けることができるAEO事業者制度やAEO事業者が輸出入貨物についての申告をいずれの税関官署でも行うことが可能となる輸出入申告官署の自由化などが進められている。

2 本県における物流の動向

(1) 貨物動向

(i) 国内貨物

第10回全国貨物純流動調査（物流センサス2015）をみると、全国の貨物の年間出荷量は1990年調査以降減少傾向にある中、本県の貨物の年間出荷量も1995年をピークに減少しており、2015年においては1995年の4413万トンに比べて3分の2程度になっている。

重量ベースでの年間出荷量は2836万トンで全国30位、年間入荷量は2850万トンで全国26位となっており、それぞれ全国平均の半分程度で全国の1%程度となっている。

産業業種別にみると、製造業が年間出荷量・入荷量ともに7割以上を占め、うち品別では、年間出荷量で化学工業品、金属機械工業品、軽工業品の順に多く、年間入荷量で化学工業品、鉱産品、金属機械工業品の順に多い。これらは全体の年間出荷量・入荷量とともに全国の1%程度と少ない中で、約5%から約7%と比較的高い割合となっている。

(ii) 国際貨物

全国輸出入コンテナ貨物流動調査（2013年）をみると、全国の国際海上コンテナの輸出入貨物量は輸出および輸入ともに増加傾向にある中、本県の輸出入貨物量は、輸出が減少傾向で輸入が増加傾向となっており、それぞれの貨物量はともに全国の2%程度となっている。仕出施設別にみると、輸出においては工場が76.6%と全体の4分の3を占め、荷主の自家倉庫の16.3%と合わせると約9割を占める一方、業者倉庫は5.5%にとどまっている。輸入においては工場および業者倉庫がともに3割以上を占めており、双方において工場の比率が高い。

本県からの輸出入貨物量を港別にみると、輸出に係る船積港別貨物量では名古屋港、神戸港、大阪港の順に多く、輸入に係る船卸港別貨物量では、大阪港、名古屋港、神戸港の順となっている。相手地域をみると、輸出では韓国、中国、アメリカ、台湾、香港の順に多く、輸入では中国、台湾、韓国、アメリカ、タイの順に多い。他にベトナム、シンガポ

ール、マレーシア、インドネシアといったアジア地域の国が多い。

(2) 運送機関

本県の貨物の年間出荷量に占める代表輸送機関では営業用トラックが79%と約8割を占めており、全国平均の55%を大きく上回っている。自家用トラックは全国と同様に減少傾向にあるものの、営業用トラックと合わせたトラック輸送は年間出荷量の約99%を占めており、鉄道や海運は1%未満と利用が極めて少ない状況にある。なお、近畿府県において営業用トラックの割合が高い地域は、滋賀県や大阪府となっている。

国内貨物における輸送距離は、本県の輸送主体であるトラックにおいては100km以内が約64%を占め、関西を中心とした比較的近距离の輸送の割合が最も高い。次に301kmから500kmの範囲が約13%を占め、関東や九州向けの長距離輸送も一定の輸送量がある。鉄道においては北海道や東北、九州南部、海運では関東以北や四国、九州と長距離輸送がほとんどを占める。

(3) 物流施設等

本県における倉庫等の物流施設は、滋賀県倉庫協会¹の会員80社における所管面積の合計が近畿運輸局管内において大阪府に次ぐ約86万㎡となっており、また、大阪税関より保税蔵置場として指定された倉庫(17社、20施設)を含め、琵琶湖を取り囲む形で営業倉庫が各地域に立地している。

内陸コンテナターミナルの設置状況をみると、2016年9月末まで野洲市において運営されてきた「阪神インランドコンテナデポ」が甲賀市に移転し、蔵置面積約3000㎡の新たな拠点として阪神港における国際コンテナ戦略港湾施策の要に位置付けられている。他に近隣では京都市伏見区において蔵置面積約5200㎡の民間内陸コンテナターミナルがあり、県内輸入事業者もパートナー企業としてコンテナラウンドユース事業を2015年から実施している。

なお、JR貨物の取扱駅は県内になく、京都貨物および岐阜貨物ターミナルが利用されている。

¹ 倉庫業の健全な発達を促進するため、事業の適正な運営と業界の秩序を確立し、あわせて会員の親睦を図ることを目的とする任意団体。

Ⅱ 本県物流の課題とニーズ(～事業者・団体等ヒアリング結果から～)

本県の製造業にとって極めて重要な社会インフラである“物流”を巡る環境が大きく変わってきている中で、県内の荷主企業（製造業）および物流関係事業者の現状、課題やニーズを把握するため、県では2016年5月から12月にかけて、荷主企業（製造業）、運送事業者、倉庫事業者および物流関係団体等の計41社・団体を対象にヒアリング調査を実施した。その結果を集約すると次のとおりである。

1 本県における物流の強み

(1) 地理的条件

本県は、本州のほぼまんなかに位置し、近畿圏、中部圏、北陸圏の3つの経済圏の結節点という地理的優位性がある中、製造品出荷に利便性の高い高速道路による広域交通アクセスが良く、半径100km圏内で阪神港や名古屋港、関西国際空港や中部国際空港などの主要な国際港湾や国際空港に繋がっているなど物流環境の恵まれた地域である。また、関東・九州間といった長距離輸送における中継点としての機能の可能性も有している。

(2) 製造業の集積

本県は、県内総生産に占める製造業の割合が35.4%で全国1位となっているモノづくり県であり、グローバル企業のマザー工場等の主要拠点が多く立地している。

平成27年工業統計調査（従業者4人以上）の製造品出荷額等を4業種分類の構成で見ると、加工組立型が52.2%と過半数を占め、次いで、基礎素材型16.9%、地方資源型16.6%、雑貨型14.3%となっている。

本県は地理的に内陸にあることから、高度経済成長期を通じて輸送機械や電気機械を中心とした内陸型の加工組立型業種が集積してきており、原材料の入荷および製品の出荷による安定した貨物量がある。

2 本県における物流の課題

(1) 物流事業者が抱える課題

各事業者や団体を対象とするヒアリング調査から浮かび上がった本県における物流の課題は次のとおりである。

(運送事業者)

本県におけるトラック運送事業者は、国土交通省の2017年12月の集計において、県内本社528社を含めた821社があり、その9割以上が中小零細事業者で、多層構造となっている。

荷主からの運賃の値下げ要請があり、簡単には運賃の引上げが見込めない一方で、安全や労働に関する基準を満たすための対策が求められている。

こうした構造的課題を抱える中で、従業員の待遇改善は難しく、厚生労働省の賃金構造基本統計調査では、全国におけるトラックドライバーの平均年間所得額が全産業平均と比

較して大型トラックのドライバーで約1割、中小型トラックのドライバーで約2割低くなっており、本県においても全国同様の状況にあるものと思われる。

(倉庫事業者)

県内の倉庫事業者は製造業を中心に取引しており、製造業が増産傾向にあることから業況は良く、満庫状態で設備投資も活発に行われている。ただし、保管のみでは経営が厳しい面があり、配送機能併設型の倉庫が多い。県内倉庫には、製造拠点に近い門前倉庫としての機能のほか、BCP対応としての補完機能、共配機能などがあり、保管型倉庫と出荷型倉庫の二つの役割が求められている。

(i) 人材不足

運送事業者におけるトラックドライバーの人材不足については、全国的に深刻な状況にあるが、県内も同様の傾向にあり、2017年10月での県内の有効求人倍率が1.33倍である中、貨物自動車運転手の有効求人倍率は2.14倍に達している。また、ドライバーの高齢化が進展しており、若年者ドライバーを確保・育成する必要がある。

倉庫事業者においても、運送事業者と同様に人材不足となっており、効率的な業務により時間外勤務を短縮するなど労働環境を改善していく必要がある。

(ii) 非効率な運送

モノづくりの現場におけるリードタイムの短縮化が進むとともに、荷主企業からの到着時間指定が増加する中で、運送事業者では少量運送などの実車率の低い非効率な運送を余儀なくされている。

(2) 荷主企業が抱える課題

荷主企業は、国内外での競争の中で、常に物流コストを含めたコスト削減を迫られており、運送ルートを選択や実車率の向上といった効率化に注力している。こうした中、高齢化等による運送事業者の廃業が続いており、今後のドライバー不足等による運送コストの上昇を懸念する声があるとともに、特に長距離運送を必要とする荷主企業にあっては、ドライバー不足や連続運転時間管理等の観点からトラックを確保できないケースや年末などのピーク時輸送に支障を来すケースが発生しており、今後の安定的な運送確保に対する懸念が強まっている。

そのほか、仕向地先のタイトなスケジュールによる時間指定が増加していること等に起因し、トラックを早めに到着させざるを得ないことによる待ち時間の増加や通関の事務処理の負担について課題として挙げる意見がある。

(3) 物流環境における課題

ヒアリング調査では、荷主企業から幹線道路の渋滞や高速道路を降りてからの一般道路の混雑などについて指摘があり、渋滞の緩和対策やルートを選択肢が増えるような道路網の整備が求められている。また、降雪時に発生する大渋滞や除雪対応についても指摘がある。

さらに、物流事業者から物流施設の立地について、現在、県の都市計画法に基づく開発許可制度の取扱基準の提案基準 14 では、市街化調整区域であっても、指定インターチェンジの出入口で一般道路と接する地点から 2 k m以内であれば可能としているところであるが、当該区域内には適当な用地が少なく、基準の緩和を求める声がある。

3 事業者間連携（共同物流）に係るニーズ

（1）荷主企業間の連携

ドライバー不足によるトラックの確保困難や今後の物流コスト上昇リスクへの対応として、荷主企業間の連携への関心が高まっており、他社との共同運送などに向けた情報交換等の機会を求める荷主企業が多い。特に、本県はトラック運送が物流の主体であることから、荷主企業においては、大型トラック等での共同運送等の可能性に関心が集まっている。

また、そうした情報交換の場は特定の企業の呼びかけでは実現が難しいことから、県が呼びかけることを期待する意見が挙がっている。

（2）荷主企業と物流事業者間の連携

荷主企業と物流事業者間での意見・情報交換の場の設定を求める意見も多くみられる。荷主企業からは出荷型倉庫の見学を希望する声や、物流事業者が有するリソースへの関心が高く、積極的な提案を期待する声もある。

4 その他

大手企業において取組が始まっている鉄道へのモーダルシフトについては、採算性から 500 k m以上の遠距離での活用が見込まれるものの、県内の流動量をみると長距離運送の貨物は少なく、リードタイムへの対応、天候等による遅延リスク、コンテナ容量の不適合や振動等の問題から活用に制約がある点を指摘する声がある。

コンテナラウンドユースについては、コストメリットが見込めれば利用を検討する声もあるが、輸入と輸出の貨物量のアンバランスや船社との契約の問題などマッチングの課題を指摘する声がある。

インランドコンテナデポ等については、平成 26 年滋賀県貿易実態調査においてインランド・デポおよびインランド・ポートの必要性について聞いたところ、366 事業者から回答があった中で、必要とするが 23、必要としないが 105、無回答が 238 となっている。必要としない理由については「港湾での通関手続きの方が便利」との回答が最も多くなっており、港湾に近い本県の地理的特性からその必要性を感じさせる声は少なく、新たな国際物流拠点を設けるよりも既存の物流ストックを十分に活かした効率化・高度化を考えることが重要である。

Ⅲ 本県における課題やニーズに対応していく取組の方向性

1 「滋賀のモノづくりを支える物流研究会」の設置

2016年のヒアリング調査結果から県内におけるモノづくりを支える物流の課題等を整理し、県の実情および特性を踏まえ、モノづくりのさらなる発展に向けた物流の基本的な方向性等についての研究を行うため、2017年3月に学識経験者、物流関係団体、荷主企業、国の関係機関、県関係課で構成する「滋賀のモノづくりを支える物流研究会」を設置した。

研究会では計5回にわたって会議を開催し、本県における物流の現状と課題等から論点を整理したうえで、具体的な取組に向けて意見交換を行った。

2 研究の基本方向

本研究会においては、本県の実情および特性を踏まえながら、以下の2点を基本方向とした。

◆県内のモノづくり企業にとって滋賀であれば物流についての心配はいらないという環境づくり、イメージの発信を通じて企業の立地や定着につなげる。

県内の荷主企業や物流関係事業者の協働・連携により、安定した物流環境を確保することで、本県での立地および操業上の安心感を向上し、モノづくり企業の立地や定着、再投資の促進を図っていく必要がある。

さらに、このような取組を発信しながら、「滋賀では物流の心配はいらない」といったブランド化まで環境を高めていくことが望まれる。

◆物流業務の効率化・高度化により地域の物流ストックを活かした「地産地送」を推進する。

本県における約900か所のトラック運送事業所および琵琶湖の周囲に点在する約80か所の倉庫は運用次第ではさらなる効用が期待できる状況にあり、こうした既存の物流ストックのポテンシャルを十分に引き出し、滋賀の荷主企業がつくったものを滋賀の運送事業者が運ぶという「地産地送」を推進する必要がある。

3 研究にあたっての3つの論点

事業者・関係団体のヒアリング調査の結果を踏まえ、以下の3つを論点として、意見交換を進めた。

(1) ドライバー人材不足への対応

少子高齢化による労働力人口の減少、景気の回復基調による産業界全体での雇用環境の改善、荷役業務量の増加等による厳しい労働条件などにより、トラックドライバー不足が深刻化しており、労働集約型産業である物流業界の人材確保に対する危機感が高まってい

る。一般財団法人日本立地センターの調査²によると、国内事業の不安要因は、「人材不足」が群を抜いて多くなっており、こうした不安要因を抱える中での課題として「人材の確保・育成」、「従業員の高齢化」の二つを挙げる事業者が多い。こうした課題等に関連して今後の事業活動において強化する内容では「人材の確保・育成」が最も多く、地方自治体に求める立地条件の強化対策でも「人材確保・育成の支援」が最も多くなっている。人材不足への対応については、短期的にはトラックドライバーの人材育成・確保、長期的には労働待遇等の改善など物流業界の魅力向上に向けた構造的課題への取組が必要である。

〔若年労働者等の人材確保〕

急激な高齢化に直面している物流業界においては、若年労働者等を確保し、育成していくことが急務である。こうしたことから、国においては準中型免許制度が創設され、併せて労働環境の改善が進められているところであり、運送事業者側には労働待遇の改善や休暇の取得促進などを図り、職場の魅力づくりに努めることで、若年者や女性に魅力的な仕事と認識され、就職先として選ばれる可能性を高めていくことが必要とされている。

また、行政においても地域経済を支える物流が人材不足で停滞しないよう職業訓練事業やハローワーク等と連携した職業紹介により人材確保をサポートしていく必要がある。

こうした中で、一般社団法人滋賀県トラック協会³においては、高校卒業後、ドライバーとなった若者を主人公として、この業界を選んだことの良さを伝える自主制作ドラマのYouTubeでの公開やDVDの配布を行うとともに、県内高校での出前講座を行い、トラック業界の魅力や仕事のやりがい、達成感を説明するキャリア教育を行うなど、若年者に業界の魅力を感じてもらえるよう精力的な活動が行われている。個々の事業者においても、事業者負担でドライバーの10tトラック免許取得を進めている事例もあり、こうした若年者等の確保に向けた取組の充実が求められる。

〔ドライバーの質の向上・育成〕

ドライバーの確保とともに、物流業務の効率化等を考える上ではドライバーの質の向上も重要である。今後、効率的な物流手法等について提案できる人材の育成が求められる中で、運送事業者においては研修制度を備えるなど人材育成に注力し、荷主もそのためのコストを適正な運賃により負担する必要がある。

人材の育成にあたっては、外部のサポートを活用しながら進めることも有効であり、国の人材開発支援助成金制度⁴などの支援情報を共有していく必要がある。

〔労働環境の改善（長時間労働の解消、労災リスクの軽減、運賃の適正化等）〕

労働環境の改善を進めることは、女性や高齢者を含めた多様な人材の活躍を呼び込むなど、人材確保はもとより、定着にも資するものである。事業者においては、機械の導入な

² 「平成28年度新規事業所立地計画に関する動向調査」(一財)日本立地センター)の企業アンケートのうち物流企業に対する結果を抽出(回答数588社)。対象は、道路貨物運送業・運輸に付帯するサービス業・倉庫業・卸売業で全国約4000社

³ 貨物自動車運送事業及び貨物利用運送事業の適正な運営並びに公正な競争を確保することによって事業の健全な発達を促進し、公共の福祉に寄与すると共に、会員の社会的、経済的地位の向上を図り、併せて会員相互の連絡協力を緊密にすることを目的とする一般社団法人。

⁴ 雇用する労働者のキャリア形成を効果的に促進するため、職務に関連した専門的な知識及び技能の普及に対して助成する制度(旧キャリア形成促進助成金制度)

どで積極的に軽労化、効率化を図るとともに、離職率が高いと言われる物流業界において、達成感ややりがいを感じられ、連帯感が醸成されるなど従業員が働き続けたいと思える職場環境づくりを進める必要がある。

また、こうした労働環境の改善を図るためには、荷主企業に手待ち時間等の削減や適正な運賃について理解を求める必要がある。

労働環境の改善は全国規模で取り組むべき問題であることから、その改善に向けては、国における「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」や「トラック運送業の生産性向上協議会⁵」において生産性の向上や運賃の適正化についての議論が進められており、地方協議会の状況を把握するなど、その動きを注視していく必要がある。

さらに、国土交通省においては、生産性向上革命プロジェクト⁶の一つである「物流生産性革命～効率的で高付加価値なスマート物流の実現～」等を通じて、物流事業者の労働生産性を2割程度向上させることを目標に取組が進められており、こうした取組についても常に情報を収集し、国の施策を積極的に活用していく必要がある。

[業界イメージの向上]

業界イメージを向上していくためには、労働環境や労働待遇の改善とともに、物流が住民生活や産業を支える重要な社会インフラであることが社会に広く理解され、消費者が物流の果たす役割や機能を身近に感じる必要がある。

こうした中で、一般社団法人滋賀県トラック協会では、「滋賀にキラリ輝く七つ星事業」として、交通安全フェア、交通安全キャラバン、湖岸道路清掃活動、「トラックの日」記念植樹事業、県との災害時における物資等の輸送に関する協定の締結、ラッピングトラックによる周知広報、ドラマDVDの自主制作等に取り組んでいる。

また、滋賀県倉庫協会では、県内高校生や教職員向けの倉庫見学会の開催、日本倉庫時報への倉庫見学会等の記事掲載、県との災害時における物資の保管等に関する協定の締結や被災地への支援物資提供などの震災支援活動を行っている。

各関係団体においては、これまでから多様な社会貢献事業等の取組を通じて物流が住民生活や産業を支える社会インフラであることを広くアピールしているところであるが、地方自治体や荷主企業等においても取組の周知・広報や協力を通じて、これまで以上に団体行事へ積極的に関わっていくなど、物流が身近な存在として社会に認識されるよう努める必要がある。

(2) 物流業務の効率化・高度化

物流の効率化や高度化は、労働力人口が減少していく中で安定した物流環境を確保するために必要な取組であり、効率化等により労働者の待遇改善等が図られ、物流業界の就業先としての魅力の向上、人材の確保にも資するものである。

特に内陸型のモノづくり県である本県では、部品・原料の入荷や製造品の出荷等において、トラック運送が県内外の仕入先や仕向先と県内製造拠点を結ぶ重要な役割を担ってお

⁵ 第2回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会から同時開催。

⁶ 社会全体の生産性向上につながるストック効果の高い社会資本の整備・活用や関連産業の生産性向上、新市場の開拓を支える取組を加速化するため、2016年3月に設置された「国土交通省生産性革命本部」において選定

り、将来にわたって安定した物流環境を確保し、県内のモノづくり企業が安心して操業できる環境を提供するためには、地域の物流ストックを活かし、実車率の向上等をはじめとする運送の効率化・高度化に向けた仕組みづくり等を図っていく必要がある。

[荷主企業、運送事業者、倉庫事業者間での情報共有化、ネットワークの構築]

荷主企業においては、各社共通に物流コストやトラック等の確保の課題を有しており、共同配送やコンテナラウンドユースなどの実現に向けた情報やアイデアを求めているが、企業間の横のつながりがないため、多様な企業等が参画する意見交換の場を必要としている。こうした意見交換の場をプラットフォームとして構築することで、荷主企業、運送事業者や倉庫事業者が課題やニーズを出し合い、荷主企業同士や荷主企業と運送事業者や倉庫事業者とのコラボレーションにつながる可能性が高まる。

荷主企業がこうした場へ参加するためには、社内の他部署との連携が一つの壁となっており、その壁を乗り越えて物流効率化を進める体制を構築できる企業が他社との連携を検討していくことができる。

荷主企業は各社特有の多種多様な物流を展開しており、国内運送や輸出入の仕向先や仕入先、食品、化学品や機械部品などの製品種別により異なる運送手段、特殊車両を含む貨物トラックの種類、保管倉庫等の有無など業種・業態で対策・対応が異なるものの、多岐に亘る取扱荷物、輸配送ルート、荷物量、荷姿などから、自社の運送形態と類似する荷物を扱う荷主企業や運送事業者の情報があれば共同配送などの取組の可能性を検討していくことができる。

なお、経済産業省においては「荷主連携による物流高度化ガイドライン⁷」を作成しており、共同運送等の取組に向けた支援を行っている。

[求荷求車システムの限界]

物流関係事業者の情報共有に向けた取組として、従来の電子ネットワークによる求荷求車システムが考えられる。多数の企業が参加する場合には、機械化された自動システムが効率が良い反面、こうした顔の見えないシステムは、善意の企業ばかりが参加するとは限らず、条件の悪い荷物の情報が出回るなど悪用されるリスクもある。

また、阪神港を中心とする国際物流における広域連携を通じた国際競争力の強化を目的とする国際物流戦略チームにおいて、効率良く情報交換するために、広く事業者が参加するウェブサイトを運営する手法を採用しているが、周知の難しさなどにより利用実績が大きくは伸びていない。

[顔の見える情報交換・意見交換の場の設定とニーズマッチングに向けたコーディネート]

荷主企業における物流部門同士の意見交換の場への参加ニーズは高く、また、こうした場は中立的立場である行政から呼びかけることが望まれる。

物流業務の効率化・高度化に資する共同運送等の取組を進めるためには、複数事業者間のマッチングに向けて、荷主企業や運送事業者等のニーズや課題について丁寧に掘り起こ

⁷「荷主連携による物流高度化ガイドライン～わが国の持続可能な物流に向けて～」(2016.9.7 経済産業省商務流通保安グループ物流企画室)

し、荷物量や運送条件等の詳細な運送情報を把握したうえで、連携に発展する可能性を探っていくコーディネートの役割が重要となる。

また、意見交換の場は適正な運賃の確保を前提として運送に困っている荷物への対応を目的とした場となるよう運営に十分注意する必要がある。

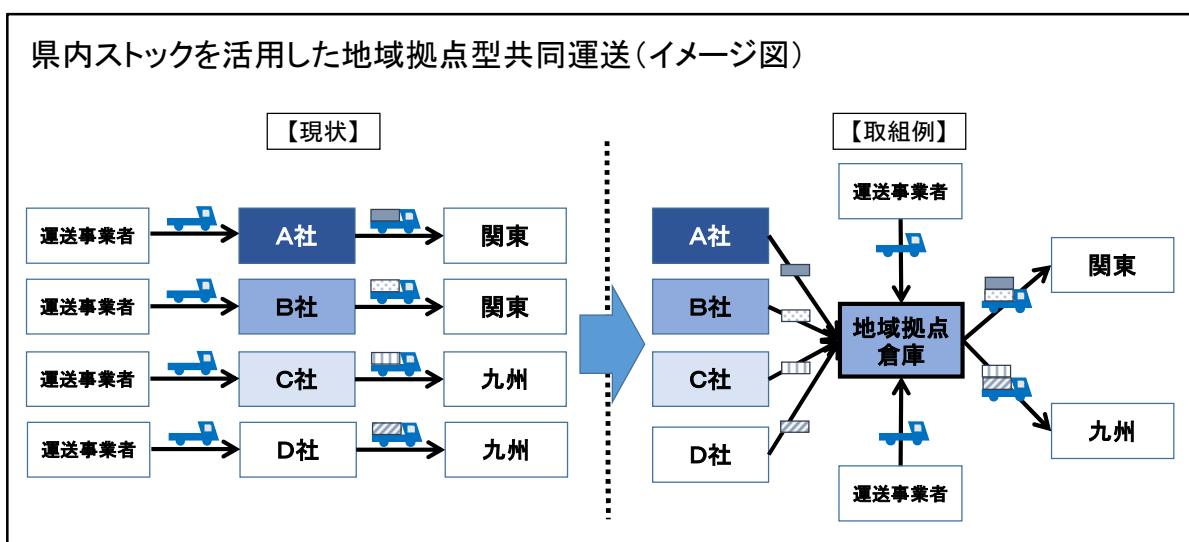
そのため、意見交換の場はフェイス・ツー・フェイスの形を取ることが望ましい。

[地域拠点型共同運送に向けた取組]

個々の事業者同士による共同化の発展型として、貸切車両や荷主企業の車両で運送を手配できない荷物が地域の拠点に集まり、仕向地別の混載トラックで運送する形が実現できれば、複数の事業者が一定の取引条件の下で随時活用できる利便性の高い共同運送となる。これは、コンテナフレートステーションへ小口荷物を集め、混載コンテナで運ぶという港におけるコンテナ運送の内陸版であり、運びきれない荷物を地域拠点に持ち込むとそこには運送できるトラックがあるという新たな物流モデルとなるものである。

このとき、荷主企業は自社へトラックを呼ぶのではなく、拠点へ荷物を運ぶ必要があるが、荷物単位の運賃は貸切運賃と比べてコスト的なメリットがあり、実車率の高い混載運送の運賃総額は貸切運賃に比べて高くなることから運送事業者にもメリットがある。

地域拠点では、倉庫事業者の拠点機能と運送事業者の配車機能が融合し、荷物と情報の双方が集まることから、車両も確保しやすくなるものと考えられる。本県には、琵琶湖を取り囲む形で倉庫が立地しており、こうしたストックを有効に活用することにより、物流業務の効率化・高度化に向けた滋賀ならではの目指すべき取組の一つの姿として、実現可能性を探っていくことを提案する。



(3) 物流環境の整備

[物流環境に資する道路事業の取組]

本県は、高速道路など広域幹線道路の整備が早くから進み、優位性がある一方、一般道路での渋滞等の課題が指摘されている。

物流環境の改善のためには、高速道路へのアクセス強化とともに、一般道路における渋

滞対策、有効な迂回ルートの整備などが求められており、こうしたニーズを道路整備に繋げるため、物流環境改善に関する意見を関係者間で情報共有し、企業ヒアリングなどを行い、国への要望や県の道路施策に活用していくことが重要である。

[土地利用規制の弾力的運用]

本県では、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図る必要から、市街化区域と市街化調整区域とを区分した都市計画区域を定め、市街化調整区域における土地利用を規制しているが、大規模な流通業務施設の開発行為許可については、提案基準によりインターチェンジの出入口で一般道路と接する地点より 2k m以内において、一般貨物自動車運送事業のうち特別積合せ貨物運送に該当しないものであっても流通業務施設について土地利用規制の弾力的運用を図っている。

従前より物流業界から開発許可制度の弾力的運用として、指定インターチェンジの拡大および指定インターチェンジにおける緩和区域の拡大が求められているが、市街化調整区域は主に建築物の建築を目的として行う土地の区画形質の変更である開発行為を原則禁止としている区域であり、市街化を抑制すべき区域である市街化調整区域の趣旨や市町の土地利用計画との整合等から弾力的運用の区域の拡大は容易ではない。

全国 47 都道府県のうち、ホームページ等で確認できた 37 府県においては、物流総合効率化法に基づく特定流通業務施設の場合、高速自動車国道等のインターチェンジの出入口で一般道路と接する地点から 5k m以内としているケースが多いことに対し、その他の大規模な流通業務施設の場合は 1k m以内としているケースが多い。本県では対象施設を特定流通業務施設に限定せず大規模な流通業務施設とし、対象区域を指定インターチェンジの出入口で一般道路と接する地点から 2k m以内としており、他府県との比較において弾力的な運用と言える。

また、流通業務施設の土地利用規制に関する弾力的運用ではないが、地域経済牽引事業の促進による地域の成長発展の基盤強化に関する法律に基づき、2017 年 12 月に関連する提案基準の改定があったところであり、関係部局間の連携によりこうした動きについて引き続き情報共有していく必要がある。

4 新たな具体的取組の提案

労働力人口が減少していく中であっても将来のモノづくりを支える安定した物流環境を確保するためには、短期の取組と中長期の取組の双方が必要であるが、そのうち、たちまち有効と考えられる取組について、次のとおり提案する。

(1) 滋賀の産業を支える人づくり事業

本県では、基幹産業である製造業を支える物流において、労働待遇の課題から求人と求職の間のミスマッチによる恒常的な人手不足が生じており、特に若年者の就職が少ない状況にある。

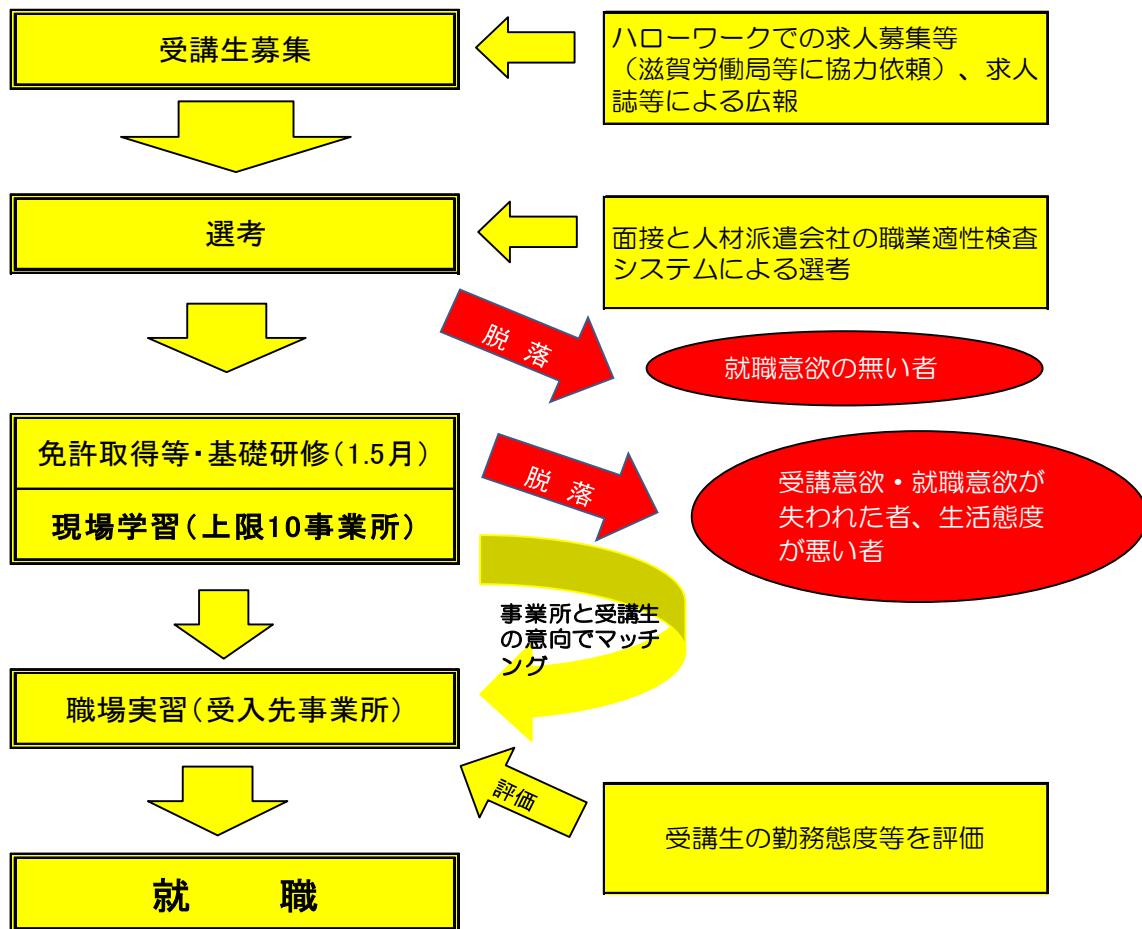
こうした中、県では、顕在化している人材不足の課題については速やかな対応が求められることから、一般社団法人滋賀県トラック協会や滋賀県倉庫協会等へのヒアリングおよび当研究会での意見を踏まえ、2017 年度下期から厚生労働省の委託事業である雇用型職業

訓練の「滋賀の産業を支える人づくり事業（地域創生人材育成事業）」の実施をスタートさせている。

受講を希望する概ね40歳代までの大型一種免許を取得可能な求職者に対して、3か月程度の訓練期間において物流分野の就職に必要な社会人基礎力および基礎知識を習得する訓練、現場での実践的能力を修得する職場実習の実施、大型自動車免許等の取得およびフォークリフト運転技能講習の受講支援、物流現場への就職マッチングを行うもので、雇成型訓練であることから訓練期間中は受託事業者から受講者に賃金を支給するものである。

運送業界における求人と求職のミスマッチの解消や相互理解の促進、社内での人材育成に経営資源を割けない中で実践的能力を身に付けた人材の確保などに有効な取組として、若年者の関心の高まりや就業数の増加が期待されることから、今後も引き続き関係者が連携し、受講生数および実習先の拡大や学習内容の充実を図っていく必要がある。

【滋賀の産業を支える人づくり事業（物流分野）のイメージ図】



(2) 滋賀のモノづくりを支える物流効率化に向けたプラットフォームの構築

(目的)

全国的なドライバー不足や少量多頻度輸送の増加により長距離運送等のトラックの確保が困難となっている中、季節変動等によるピーク時輸送や低い実車率などでトラックの確

保が困難である等の課題のある荷物や新規輸送需要への対応などを焦点とした荷主企業や物流関係事業者の意見交換やニーズマッチングの場としてのプラットフォームの構築を目的とする。

(参加の呼びかけ)

プラットフォームへ多数の事業者の参画を得るため、県、物流関係団体や経済団体がそれぞれのネットワークを活用して広報するとともに、関係事業者の交流や課題・ニーズを共有するセミナー等を開催して、荷主企業、運送事業者や倉庫事業者に参画を広く呼びかけることが有効と考える。

(ニーズのマッチング)

マッチングには互いの課題やニーズ、情報を持ち寄る必要がある。そのため、プラットフォームへの参画を希望する事業者の基本情報の提供を求め、企業訪問・ヒアリングを実施し、提供された基本情報を整理・分析する。プラットフォーム参画企業の基本情報を匿名登録し、参画事業者へフィードバックするとともに、事業者間の協議に向けた支援を行う。こうした取組にあたっては、共同運送等のマッチングに専門的知識や経験・ノウハウのあるコーディネーターの役割が重要であり、コーディネーターの知見やノウハウを活用した分析に基づき、マッチングに向けた連携事業案を提案していくことが有効である。

また、登録情報を地域別、仕向地別、荷物の荷姿や性質別などの整理・分析を進める中で、より精度の高いマッチング機会として共同運送や実車率向上などのテーマ別部会を開催することにより、持ち寄られる詳細情報をもとにした共同物流についての協議が進み、具体の連携事業への取組のきっかけとなることが期待できる。

こうした取組を通じて事業者間における共同運送や実車率の向上の成功例を積み重ねていくことにより、参画事業者の関心の高まりとともに多数の事業者が共同利用する地域拠点型共同配送といった高度な共同物流の実現はもとより、さらなるニーズの掘り起こしが可能となれば、鉄道、海運へのモーダルシフトや県内物流ストックの活用を中心とするコンテナラウンドユースといった多様な手法による物流の効率化・高度化の実現可能性について検討が始まることが考えられる。

(運営にあたってのルールづくり)

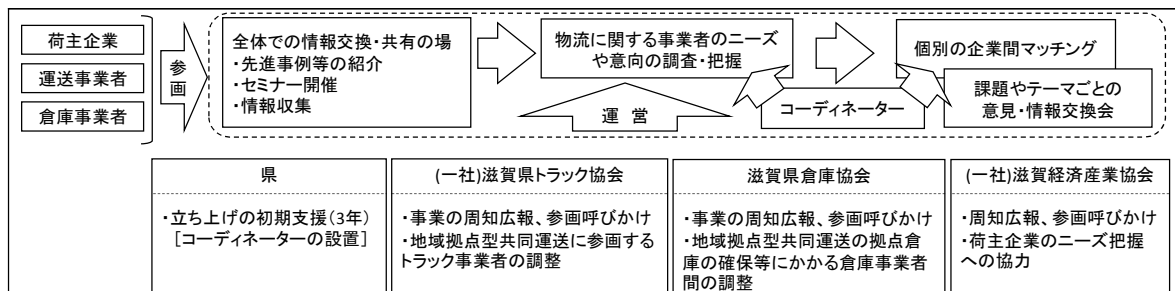
プラットフォームの運営にあたっては、物流業界の商習慣などに関する様々な課題が想定されることから、円滑な運営に向けて関係団体や事業者を対象とするヒアリングを重ね、予め考えうる課題を解消し、安心して事業者が参画できる環境を整備する必要がある。具体的には、意見交換の場取引契約のダンピング目的で参画することを抑制し、本来の目的から外れた利用を防止するためのルールを設けるなど、運送業界への悪影響が生じないよう配慮する必要がある。また、意見交換の場は、従来の荷主と運送事業者の力関係が働くことがないよう対等の関係での協議を基本とする必要がある。

参画する事業者に提供を求める基本情報の項目や量については、プラットフォームへの参画意欲が削がれることのないよう設定し、企業の秘匿情報は求めず、また、提供する情報については厳重に管理する必要がある。特に同業者の情報については項目ごとに提供の

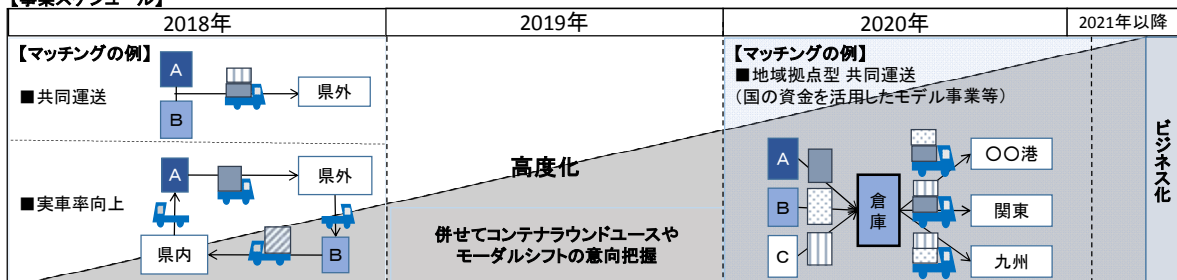
可否の判断が必要になることから、事前に各関係団体と調整する必要がある。各関係団体においては、情報共有にあたっての調整のほか、必要に応じて参画事業者間の調整を行うなどの役割を担うものとする。

参画事業者についても、荷主企業については手待ち時間の解消・短縮などトラックを待たせない効率的な物流への関心や理解がある企業に限定し、運送事業者や倉庫事業者については従業員の社会保険加入など適法な労働条件の規則を備え、働き方改革への取組意識がある事業者に限るなど、課題意識の高い事業者が集まる場として運営するためのルールを設けることも有効な対策と考える。

【滋賀のモノづくりを支える物流効率化に向けたプラットフォームのイメージ図】



【事業スケジュール】



こうした取組は、民間主導で進められることが望ましいが、事業の立ち上がりについては、産業基盤整備としての側面から県の役割を期待するものである。

なお、短期的取組であることから、物流の根本的課題解決に向けては国主導で進められている中長期的な取組について注視していくことが必要である。

おわりに

本県の物流を取り巻く環境の変化から生ずる課題やニーズに対応していくためには、個々の荷主企業、運送事業者や倉庫事業者、行政それぞれの取組のみでは限界もあることから、この研究会では物流に関わる関係者が一堂に会し、人材確保や物流業務の効率化・高度化について研究してきた。

地域の物流ストックを活かした「地産地送」を推進し、将来にわたって安定した物流環境を確保することは、モノづくり企業にとって安心して操業できる環境として、立地や再投資の呼び込み、定着に繋がるものである。

この研究会での議論が、県内の荷主企業、運送事業者や倉庫事業者、行政によって実践されるとともに、良好な関係の下にそれぞれにとって、より良い地域物流の環境が構築されていくことを期待したい。