



新ふじのくに物流ビジョン

2018年3月
静岡県

目 次

・ビジョン策定にあたって	1
（１）ビジョン策定の趣旨	
（２）ビジョンの構成と計画期間	
・静岡県の物流環境	3
・物流を取り巻く課題	4
（１）国内貨物量の低下	
（２）物流業界の労働生産性の向上	
（３）人手不足への対応	
（４）過疎地域等における物流網の確保	
（５）災害時における物資輸送体制の構築	
（６）地球温暖化など環境への対応	
・社会情勢の変化	8
（１）技術革新の進展	
（２）中部横断自動車道の開通など交通インフラの充実	
・10年後の目指す姿	11
・目指す姿の実現に向けた「目標」と「戦略」	12
＜目指す姿を実現するための「目標」＞	13
目標　　県内産業の競争力強化	
目標　　環境負荷の軽減	
目標　　暮らしを支える物流の維持・確保	
目標　　災害に強い地域の実現	
＜目標を達成するための「戦略」＞	15
戦略1　物流機能の高度化と立地の促進	
戦略2　地域の未来を拓く物流システムの構築	
戦略3　物流サービスを高めるインフラの充実と活用促進	
・取組計画2018-2021	17
・推進体制	31
参考　これまでの取組	32
用語集	33
資料編	36

ビジョン策定にあたって



(1) ビジョン策定の趣旨

2012年（平成24年）3月、本県は県内産業の発展や県民生活の向上を図る上で物流が果たす役割の重要性に着目し、新産業の創出と地域経済の活性化を目的とする「ふじのくに戦略物流ビジョン」を策定しました。

2015年（平成27年）3月には、前期取組に対する評価を踏まえて、重点的に取り組む政策課題を掲げた「ふじのくに戦略物流ビジョン後期計画」を策定し、県・市町、業界団体等によるプロジェクトチームを編成するなど、官民が連携して取組を推進してまいりました。

また、本県では新東名高速道路開通を契機に、物流施設等の新規進出用地を内陸・高台部に新たに切り拓き、財政・金融支援のほか、高規格幹線道路のICやスマートICと工業団地等を結ぶ道路を整備するなど、物流機能の集積に向けた取組を進めています。

近年、宅配便取扱個数や再配達増加による配送効率の低下や、企業間物流における軒先での待機や手荷役発生による長時間労働が顕在化するなど、物流業界の労働環境は過酷さを増しています。2017年度（平成29年度）に標準貨物自動車運送約款が改正され、適正料金・運賃の収受や労働環境改善に向けた取組が進められていますが、宅配便などの需要に対してトラックドライバーが不足しており、物流サービスの低下が懸念されています。

EC市場の拡大等により、物流に対する需要は引き続き増加する見込みであり、人工知能（AI）やIoT（Internet of Things）等の革新的技術を活用して人手不足の解消や生産性向上を図り、新たな物流サービスを提供することで増加する需要を取り込むなど、時流的確にとらえて対応していく必要があります。

こうした物流を取り巻く課題に加え、人口減少社会の到来や技術革新の進展といった環境の変化を踏まえた上で、10年後の目指す姿やビジョンを実現するための戦略を定めた「新ふじのくに物流ビジョン」を策定し、県内産業と県民生活を支える効果的かつ安定的なロジスティクス^{*1}を確立するための取組を推進します。

(2) ビジョンの構成と計画期間

新ビジョンは、技術革新の進展などにより物流を取り巻く状況が劇的に変貌を遂げると予想される 10 年後の将来像（目指す姿）を掲げ、目指す姿を実現するための目標と戦略を定めた「基本構想」と、ビジョンの実現に向けて的確かつ迅速な対応を図るための「取組計画」で構成します。

取組計画は、「静岡県の新ビジョン 富国有徳の美しい“ふじのくに”の人づくり・富づくり」に合わせて2018年度(平成30年度)から4年間の計画(取組計画 2018-2021)を策定し、取組を推進します。

なお、人工知能や自動運転等の技術が急速に進展することが予測されることから、毎年度、取組の進捗状況や技術革新の動向や物流を取り巻く情勢の変化を踏まえながら、早期に具現化すべき取組を追加するなど、必要に応じて内容の見直しを行います。



・静岡県の物流環境

物流の大動脈である東名・新東名高速道路が東西に並走する本県は、首都圏・中京圏との貨物流動比率が発貨物・着貨物ともに約7割¹を占めています。

また、本県は、港湾と陸路の接続環境が良好であることや大都市圏のほぼ中央に位置することから、RORO船^{*2}を活用したモーダルシフト^{*3}やトラック輸送の中継輸送拠点を設ける動きも見られます。

交通インフラの整備や物流施設立地に対する支援制度の創設等により、IC付近にマルチテナント型物流施設^{*4}が立地するなど、本県における物流施設の立地に向けた投資が増加しています。

さらに、県では、災害時に防災拠点となる流通業務団地の整備や、想定される最大クラスの津波に対応した物流拠点を清水港に整備するなど、安心して企業活動を営むことができるよう防災・減災対策に重点を置いた物流環境の整備も進めています。

県内の主要港湾である清水港、御前崎港、田子の浦港は、一体的かつ広域的視点で相互補完・機能分担することで利用価値を高めており、清水港は2016年度（平成28年度）実績で、外航コンテナ航路数及び外航運航便数が過去最大を更新しました。

富士山静岡空港についても、2016年度（平成28年度）の航空貨物取扱量（国内貨物）が472.3トンで開港以来最高²となるなど、陸・海・空の交通ネットワークによる物流環境は年々向上しています。



IC付近に新設された物流拠点



最大クラスの津波に対応した物流拠点の整備

1（参考）資料編 貨物輸送量等の動向（都市圏別・都道府県別）

2（参考）資料編 交通ネットワークの状況（空港）

物流を取り巻く課題

(1) 国内貨物量の低下

サービス産業の進展による産業構造の変化や、製品の軽量化などにより、国内貨物輸送量は年々減少傾向（図1）にあります。

一方、アジア各国の人口の伸び率は上昇傾向（図2）にあり、アジア地域の消費市場をターゲットとした輸出拡大や、生産拠点的海外移転が続くと予想されます。製造業の一部には国内回帰の動きもありますが、生産能力の増強よりも、マザー工場³⁵の設置等、技術開発機能の高度化に向けた拠点集約が中心となっています。

今後、少子高齢化の進行により、消費を中心とした国内市場が縮小することも懸念され、国内貨物輸送量の減少傾向が続くものと考えられます。

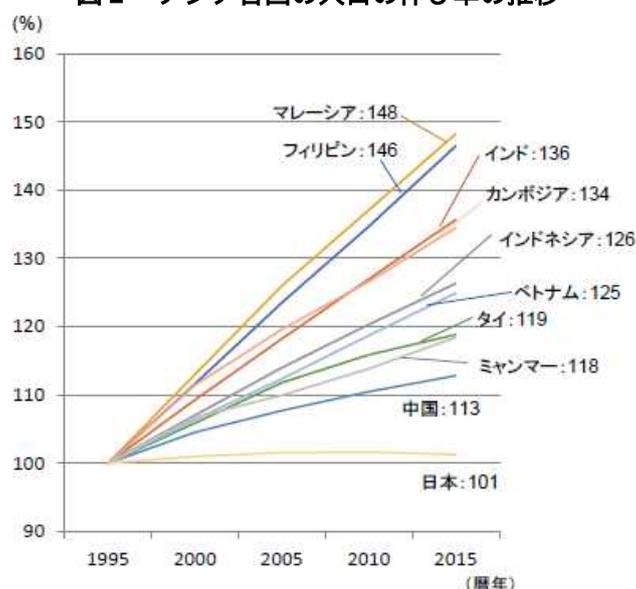
また、ガソリン車やディーゼル車といった内燃機関車からモーターを動力源とする電気自動車（EV）への世界的なシフトが予測されています。

電気自動車はガソリン車と比べて他業種からの参入障壁が低い上、ガソリン車の部品点数を3万点とした場合、約11,100点（約4割）の部品が不要又は減少となり、約2,100点の部品が増加する³との試算もあり、自動車産業における高度なサプライチェーン³⁶が様変わりする可能性があります。

図1 国内貨物輸送量の推移（トン）



図2 アジア各国の人口の伸び率の推移



(注) 1995年の人口を基準(100%)として指数化
(出典) 国連経済社会局「World Population Prospects」

出典：国土交通省「物流を取り巻く現状について」より抜粋

3 経済産業省「素形材産業ビジョン追補版」(平成22年6月)

(2) 物流業界の労働生産性の向上

1990年（平成2年）の物流二法⁴⁷の制定及び2003年（平成15年）の貨物自動車運送事業法の改正により、貨物自動車運送事業への参入規制や運賃・料金規制等が緩和されると、運送事業者が急増し、運賃設定の自由化に伴う価格競争が激化しました。

物流はコストで削減すべきとの意識が根強く、取引上、荷主が強い立場にあることから、運送事業者は取引を中止されることを恐れて、適正運賃・料金の収受について荷主と交渉することが難しく、長時間に及ぶ荷待ちや荷役作業のサービス化が常態化していました。



適正な運賃や料金の未収受は、トラックドライバーの低賃金化や長時間労働⁴を招く要因でもあり、労働生産性の向上が課題となっています。

(3) 人手不足への対応

通信販売の伸びに伴い、宅配便の取扱個数は2016年度に40億1,861万個⁵となり、前年度比で7.3%増加し、過去最高を更新しました。

想定を超える宅配荷物、再配達の急増により配送効率が著しく低下して配送遅延を招いたことから、宅配ドライバーの長時間労働や人手不足が顕在化しました。

再配達の削減に向けて、宅配ロッカーの設置や早朝・夜間宅配サービスの提供など、人々のライフスタイルを尊重した多様な受取方法の提案や普及に向けた取組が進んでいますが、それらの利用率の向上が課題となっています。

本県ではトラックドライバーのうち41歳以上が70%以上を占めています⁶。募集しても応募がないため、高齢者の再雇用で人材を確保しているケースもあり、トラックドライバーの高齢化が一層進むことが予想されています。

また、「トラックドライバーが不足している」と回答した事業者の約30%が「荷受けを断っている」と回答しており、物流の停滞が懸念されています。

2017年上半期の人手不足による倒産は、運輸・通信業で7件（前年同期比133.3%）⁷に増加するなど人手不足が経営課題となっており、人材の確保が喫緊の課題となっています。

4（参考）資料編 経営環境（トラックドライバーの労働環境）

5（内訳）トラック運送：39億7,780万個、航空等利用貨物：4,081万個

6（一社）静岡県トラック協会「ドライバーの雇用状況調査結果」（平成29年7月調査）

7 帝国データバンク「人手不足に対する企業の動向調査」（2017年2月21日発表）

(4) 過疎地域等における物流網の確保

人口減少や高齢化が進行している過疎地域等では、流通機能や交通の弱体化とともに、食料品等の日常の買い物が困難又は不便な状況に置かれている買い物弱者が増加しています。

一方、エレベーターのない中層階に住む高齢者が買い物に不便を感じるなど、過疎地域以外でも買い物弱者は存在します。

営利企業やNPO法人、地域住民による組織等が買い物弱者対策として移動販売等に取り組んでいますが、利用者数や売上げが伸びず、補助金による補填や自己負担により取組を継続している例や、取組を終了した例もあり、過疎地域等の人々の安全・安心な生活を支えるための物流網の確保が課題となっています。



(5) 災害時における物資輸送体制の構築

東日本大震災などの大規模災害時は、被災地から離れた地域であっても日用品等が手に入りにくくなり、また、部品が調達できず製造ラインを休止するなど、人々の生活や経済活動に大きな影響を及ぼしました。

また、近年、全国各地で地震災害や豪雨災害が頻発しており、災害はどの地域でも発生しうる状況といえます。

熊本地震において初めて実施されたプッシュ型支援^{*8}では、広域物資輸送拠点^{*9}の耐震性や緊急物資の荷捌き、配送体制の構築において多くの課題が浮き彫りとなりました。

2013年3月に内閣府が公表した「南海トラフ巨大地震の被害想定(第二次報告)」では、本県で最大120万人の避難者が発生すると推計されております。

多数の被災者に対し、命をつなぐ緊急物資を迅速に避難所等まで配送するための対策を講じる必要があります。



(6) 地球温暖化など環境への対応

温室効果ガス排出削減目標の5年ごとの提出・更新を義務付けたパリ協定が2015年に締結され、日本は2030年度までに2013年度比26.0%の温室効果ガス削減を掲げました。その達成に向けて、温室効果ガスのうち約9割を占める二酸化炭素の更なる排出削減が求められています。

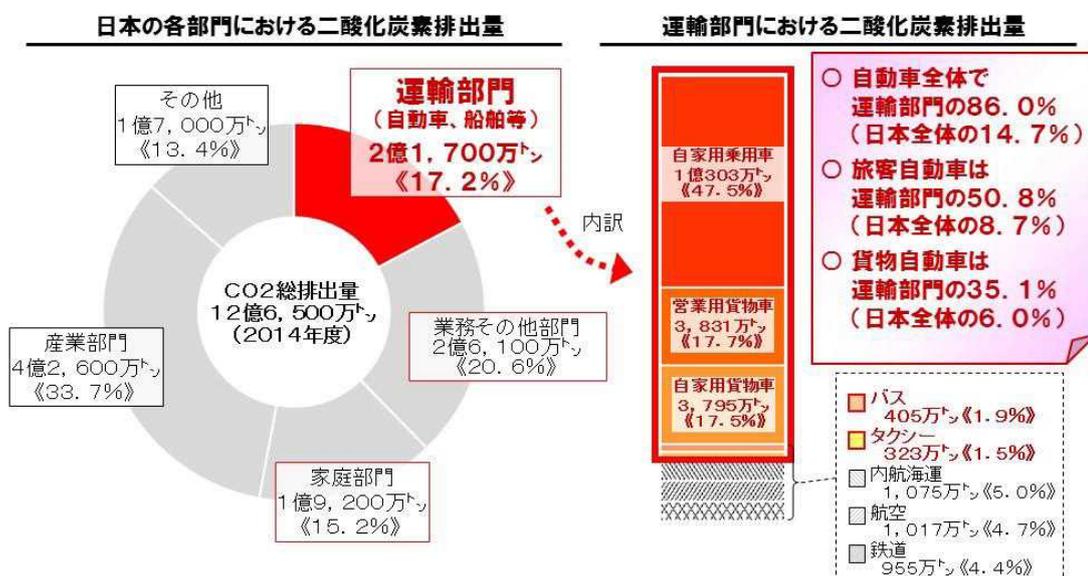
日本の二酸化炭素排出量のうち運輸部門からの排出量は17.2%であり、そのうち貨物自動車は排出する二酸化炭素排出量は35.1%を占めています。(図3)

近年は、必要なものを必要なときに、必要な量だけ届けるジャストインタイム方式などによる多頻度小口輸送が増加⁸し、輸送効率が低下しています。

また、宅配の再配達による二酸化炭素排出量は年間42万トン⁹とも言われており、宅配の再配達の増加は人手不足という課題のみならず、二酸化炭素排出量削減においても課題となっています。

物流の効率化などによる地球温暖化対策を着実に進め、豊かで持続可能な社会の実現に向けて取り組むことが求められています。

図3 運輸部門における二酸化炭素排出量(内訳)



※ 電気事業者の発電の伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量(はそれぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分)
 ※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
 ※ 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(1990～2014年度)確報値」より国土交通省環境政策課作成

出典：国土交通省「現行の物流施策大綱策定後の状況変化と主な取組」より抜粋

8 (参考)資料編 市場動向(小口・多頻度化)

9 国土交通省「宅配の再配達の削減に向けた取組方法の多様化の促進等に関する検討会」報告書

社会情勢の変化

(1) 技術革新の進展

新技術の活用に向けた取組が世界規模で本格化しています。

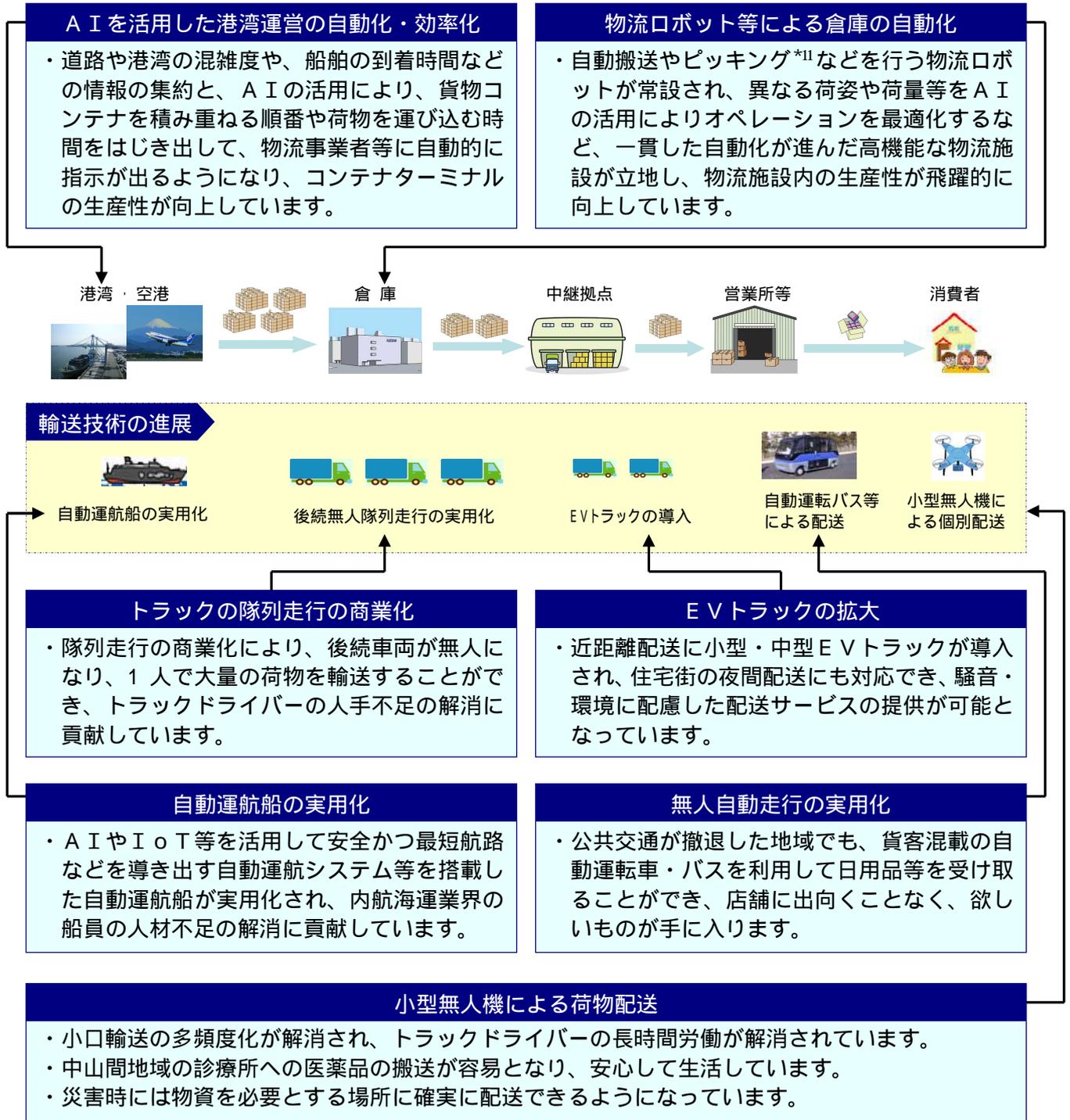
物流分野においても、革新的技術を活用した新たなサービスの創出や、物流の視点から豊かな暮らしを実現する社会システムづくりに取り組んでいく必要があります。

< 国等による技術革新を活用した取組のロードマップ >

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度～
隊列走行	高速道路における大規模実証実験 限定地域の公道における無人自動走行の実証実験の実施		トラック隊列走行 東京 大阪間で事業化予定	
	後続有人隊列実証実験		後続有人隊列システムの実証	新東名での後続無人隊列走行の実現 高速道路の走行距離、走行可能範囲の拡大
自動運転	道の駅 地域での実証を実施	モデル地域での実証を実施	民間による地域にあわせたシステム 拡張・改善、自治体との協力体制の構築	無人自動走行による移動サービスの実現
連結トラック	連続全長 25m のダブル連結トラックの実証実験		本格導入に向けた取組の推進	
	ダブル連結トラック導入を可能とする規制緩和や特車通行許可にかかる審査期間の短縮			
小型無人機 (ドローン)	私有地における荷物配送	離島や山間部等における荷物配送	都市部における荷物配送の実証実験	都市を含む地域における荷物配送
自動運航船	船舶設備等のデータ伝送にかかる国際規格を策定		自動運航船の実用化 (2025年ごろ)	
コンテナターミナルの生産性向上	荷役機械の遠隔操作化に関する実証事業、ICT ^{*10} 活用によるゲート処理の自動化に関する実証事業		荷役機械の遠隔操作化やゲート処理自動化の導入促進	
	AI や IoT 等を活用したコンテナターミナルの更なる生産性向上			
準天頂衛星	準天頂衛星 4 機体制を確立		「みちびき 3 号機による測位補強サービス開始 (2020年度～)	
5G (第5世代移動通信システム)	交通分野等での具体的な利活用を想定した総合的な実証実験 国際標準化活動への参画、電波利用環境の整備		5G の社会実装	
ロボット化	人工知能を組み込んだロボットの開発技術の実用化 (2020年度をめどに)			

(参考) 未来投資戦略 2017 (中短期工程表)、小型無人機にかかる環境整備に向けた官民協議会資料 (2017.5 月) 第 13 回物流小委員会資料

＜ 技術革新の進展による 10 年後の物流の予想図 ＞



(2) 中部横断自動車道の開通など交通インフラの充実

本県の物流を支えている高規格幹線道路のうち新東名高速道路については、圏央道（首都圏中央連絡自動車道）と接続する海老名南ジャンクションから御殿場ジャンクション間が2020年度までに開通する予定です。

また、中部横断自動車道は2019年度、伊豆縦貫自動車道の一部区間である天城北道路や、三遠南信自動車道の一部区間である佐久間道路はともに2018年度に開通する見込みです。

強靱な東西軸（東名・新東名高速道路）に新たな南北軸が加わることにより、本県の高規格幹線道路のネットワークは飛躍的に向上することが期待されています。

一般道路に迂回していたトラックやコンテナ車両が、高規格幹線道路を利用することにより輸送時間が短縮されるほか、より大型の車両での輸送が可能になるなど、物流の効率化にも寄与すると考えられます。

そして、2016年10月に週3便で運航を開始したRORO船（清水 - 大分航路）は、2018年3月からデイリー運航となり、併せて週1便で清水 - 常陸那珂の新規航路が開設します。

東名・新東名高速道路の東西軸と中部横断自動車道の南北軸のクロスポイントに近接する清水港は、清水港新興津地区国際海上コンテナターミナルの整備が進んでおり、世界とつながる外航航路に加えて、RORO船による、北海道から九州までの海上ルートが形成されつつあることから、国内外につながる交通ネットワークの要衝として更なる発展が期待されています。



10年後の目指す姿

長い歴史の中で繁栄を築いた都市は、物資輸送に有利な水辺に面していたといわれています。日本においても物資を運ぶために鉄道が敷設されるなど、産業振興のための物資輸送、つまり「モノの交通」が中心でした¹⁰。

近年では、通勤客や観光客など人を輸送する視点からの「ヒトの交通」が主となり、モノの移動・流れは人々には見えにくい状況が続いていました。しかし、宅配便の配送遅延などにより物流危機が伝えられると、物流の重要性が再び人々に認識されるようになりました。

現在、物流業界の労働環境改善や人材確保を目指し、適正運賃・料金の収受に向けて荷主の理解を高める取組を促進する一方で、消費者は送料無料サービスを利用することが多いことから、送料等の物流コストを認識しづらい状況に置かれています。

円滑な物流を維持するためには、荷主と消費者が、物流が果たす社会的役割や物流が抱える課題、物流サービスの対価を支払う必要性を認識することが重要です。そして、荷主が送料無料サービスを提供する場合は、消費者に対して荷主が送料を負担していることを伝えるなど、物流に対する理解を深めていく必要があります。

また、期日指定や温度管理による商品の品質保持など、物流に求められる機能は年々増加しています。県民の豊かな暮らしの実現に向けて、経済活動と日常生活を支える物流が途切れることがないように、物流の「省力化」と「機能強化」に取り組んでいく必要があります。

目指す姿

未来型物流システムの構築による豊かな暮らしの実現

近年、AIやIoTなどの技術が急速に進展しています。

10年後は、後続無人隊列走行や無人自動走行、無人小型機（ドローン）による荷物配送などが実用化され、輸送手段の飛躍的な進展による無人化や、準天頂衛星^{*12}や第5世代移動通信システム（5G）^{*13}などの情報通信技術の活用により自動化が進むなど、現在の物流の姿とは全く違う姿に変貌する可能性があります。

本県は、これらの革新的技術を活用することによって、生産年齢人口の減少等がもたらす課題を克服し、いつでもどこでもいかなる状況下においても、迅速かつ効率的にモノが届く最適なロジスティクスの構築に取り組むことにより、豊かな暮らしの実現を目指します。

¹⁰ 参考文献：苦瀬博仁「江戸から平成まで ロジスティクスの歴史物語」（2016年）

・目指す姿の実現に向けた「目標」と「戦略」

10年後の本県の目指す姿「未来型物流システムの構築による豊かな暮らしの実現」に向けて、4つの目標を定め、これらの目標を達成するための3つの戦略を掲げて取り組みます。

目標 県内産業の競争力強化

目標 環境負荷の軽減

目標 暮らしを支える物流の維持・確保

目標 災害に強い地域の実現

戦略 1

物流機能の高度化と
立地の促進



物流機能の効率化・最適化の促進
物流の機能強化に資する投資の促進
環境負荷の少ない持続可能な物流の構築
物流を担う人材の確保・育成

戦略 2

地域の未来を拓く
物流システムの構築



人口減少社会に対応した物流システムの
導入
災害に強い物流システムの構築

戦略 3

物流サービスを高める
インフラの充実と
活用促進



陸・海・空の交通ネットワークの
一層の充実（道路・港湾・空港）

目指す姿を実現するための「目標」

目標

県内産業の競争力強化

県内企業にとって、顧客に求められるタイミングで、品質を損なうことなくモノを届けることが企業の競争力の差別化につながります。効率的なロジスティクスを実現することで、県内企業の業績向上に貢献するとともに、本県への立地・定着を目指します。

そして、物流業界の体質改善を図ることにより人手不足などの課題を克服し、物流を力強く支える業界への転換を目指します。

10年後の望ましい将来像

- ・ AIを搭載した物流ロボットが普及し、ピッキングなどが完全自動化された物流施設の立地や、企業におけるIoTやビッグデータ等の活用による無駄のないロジスティクスの実現など、物流機能の高度化により県内産業の競争力が向上しています。
- ・ 技術革新を活かした自動化・効率化により、質の高い雇用と所得を創出する物流業界が展開しています。

目標

環境負荷の軽減

パリ協定を受け、日本では2030年度までに2013年度比26.0%の温室効果ガス削減を掲げたことから、物流分野においても目標達成に向けて取組を強化する必要があります。

本県は自動車輸送の割合が、全国の88.8%に比べ93.6%¹¹と高いという特徴があります。

このため、トラックのEV化や域内輸送の効率化による二酸化炭素排出削減等、物流分野において環境負荷の軽減を目指します。

10年後の望ましい将来像

- ・ トラックのEV化や、長距離輸送におけるモーダルシフトが進み、二酸化炭素の排出の少ない輸送手段へ転換しています。
- ・ トラックや船舶へのIoTやAI、日本版GPSの活用等により渋滞が解消されるなど、効率的な物流による二酸化炭素の排出削減が進んでいます。

11 (参考)資料編 貨物輸送量等の動向(輸送機関構成比)

目標

暮らしを支える物流の維持・確保

人口減少や少子高齢化の進展に伴い、小規模な集落では、地元の商店が後継者不足や採算性の問題から廃業するなど、流通機能や地域交通が弱体化することに伴い、食料品等の日常の買い物が困難又は不便な状況に置かれる買い物弱者が急増しています。

買い物環境の悪化による生活の質の低下は、人口流出を招きます。県民が豊かな生活を営むことができるように、地域の実情に応じたアプローチにより、生活に必要な物流網の維持・確保を目指します。

10年後の望ましい将来像

- ・人口減少や高齢化が進む中でも、流通機能が弱体化することなく、日々の暮らしに必要なモノの流れが確保され、豊かな生活を営んでいます。

目標

災害に強い地域の実現

災害時に備え、緊急物資の効率的な配送や物資の確保（備蓄）に取り組むことは地方公共団体の責務です。

これまで本県では、主に緊急輸送路である道路が使用可能であることを前提とした配送体制を構築してきましたが、南海トラフ巨大地震では、道路や橋梁の損壊により避難所への配送が遅延することも想定されます。

陸路が途絶した状況でも、迅速に緊急物資を輸送する配送体制を構築するなど、あらゆる想定に基づき、全体最適の視点で課題を解消し、円滑な緊急物資の配送体制の構築に取り組み、「災害に強い静岡県」を実現します。

10年後の望ましい将来像

- ・大規模災害時において陸路が途絶した状況でも、生活や医療に必要な物資が確実に人々に届くようになっています。

目標を達成するための「戦略」

4つの目標を達成するために、将来を見通した長期的な視点（概ね10年間を展望）で取り組むべき戦略を定めて取り組みます。

戦略 1

物流機能の高度化と立地の促進

次世代自動車（自動運転化）、ロボット等、物流の効率化に活用可能な分野の研究開発や事業化等を支援し、その技術の県内産業への導入・活用を促進するなど、物流の効率化や生産性向上に向けた環境整備に取り組みます。

ロジスティクスの最適化による高付加価値化（物流の質の向上）や県内企業の業績向上を図るため、企業の要望に対応した用地整備や設備投資に対する優遇制度などを打ち出して高規格幹線道路周辺地域等への物流拠点の立地を促進するなど、物流機能を高める取組を推進します。

運輸部門における二酸化炭素排出量の削減に向けて、次世代自動車や環境対応車の普及に向けた取組やトラック輸送の効率化等を促進します。

AIやIoT、ビッグデータ等を物流の生産性向上に活用可能な高度人材や、新規就業者など多様な人材が活躍できる業界への転換を目指し、物流業界と連携して商慣習の改善や労働環境改善等に取り組み、物流を担う人材の適材適所に向けた取組を促進します。

< 戦略の柱 >

- 物流機能の効率化・最適化の促進
- 物流の機能強化に資する投資の促進
- 環境負荷の少ない持続可能な物流の構築
- 物流を担う人材の確保・育成

戦略 2

地域の未来を拓く物流システムの構築

人口減少下でも人々の生活に不可欠な物流網を維持するため、官民が連携して地域の実情やニーズに応じて自動運転等の新技術を活用したモノの流れを創出するなど、省力化・効率化されたモノの配送システムの構築を目指します。

災害時に陸路が途絶した場合を想定して、避難所又は孤立した地域への緊急物資輸送についてドローン等を活用した輸送体制を構築するなど、今後、発生が想定される南海トラフ巨大地震などの大規模災害時において、緊急物資を迅速かつ確実に届けるための体制を構築します。

また、交通基盤の耐震対策を進め、災害時におけるサプライチェーンの強化を図ります。

< 戦略の柱 >

人口減少社会に対応した物流システムの導入
災害に強い物流システムの構築

戦略 3

物流サービスを高めるインフラの充実と活用促進

隊列走行や自動運転走行、連結トラックの社会実装に必要な道路施設の整備をはじめ、物流を支える道路ネットワークの充実を図ります。

港湾荷役機械や設備の高度化等による物流効率化や、高規格幹線道路の充実を契機とした新たな貨物の創貨に努め、県内港湾の利用促進に取り組みます。

新規路線の就航・増便及びLCC^{*14}の貨物取扱いに向けた働きかけなどの輸送地域及び輸送量拡大に向けた取組や、航空機材のベリ一部^{*15}を効率的に活用した航空貨物の利用を促進します。

< 戦略の柱 >

陸・海・空の交通ネットワークの一層の充実
(道路・港湾・空港)

取組計画 2018-2021

目指す姿の実現に向けて、当初4年間（2018～2021年度）に取り組む施策や、戦略ごとの数値目標を盛り込む「取組計画 2018 - 2021」を策定し、目標の実現に向けて取り組みます。

戦略 1

物流機能の高度化と立地の促進

【数値目標】

指 標	現状値	目標値
複数の物流事業者が連携して行う輸送の合理化及び流通業務の省力化に資する取組件数 （物流効率化法に基づく計画認定数 （県内累計））	（2016.10～2017.12） 累計 3 件	（2018～2021 年） 累計 4 件
機能向上に向けた新規物流施設の整備件数 （国及び県の助成制度等を利用して建設された物流施設件数）	（2014～2017 年度） 累計 40 件	（2018～2021 年度） 累計 40 件
県内の運輸部門における二酸化炭素排出量の削減率	（2015 年度（速報値）） H17 比 17.5%	（2020 年度） H17 比 18.2%
運輸業の就業者数	（2014 年度） 103,487 人	（2021 年度） 概ね現状維持
（一社）静岡県トラック協会における物流効率の向上に資する専門研修の修了者	（2017 年度） 0 名	（2021 年度） 累計 100 名

物流機能の効率化・最適化の促進

県内企業における I T 等を活用した生産性向上や、物流の効率化に活用可能な革新的技術の研究開発や事業化など、物流の効率化・高度化に向けた取組を支援します。

【 取組内容と主な施策 】

物流の効率化や生産性向上に向けた取組の促進

- ・ 県制度融資を通じた資金調達支援などにより、県内企業の物流の効率化や高度化に向けた取組を促進します。
- ・ 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（物流総合効率化法）の支援措置の紹介や相談対応により、同法に基づく総合効率化計画^{*16}認定を推進することにより、輸送網の合理化や流通業務の総合化、効率化に向けた取組を促進します。
- ・ 中小零細運送事業者でも利用可能で、実車率・実働率等の向上が期待できる求荷求車情報システムの活用による積載効率の向上等、効率的な輸送に向けた取組を促進します。

革新的技術の導入・活用の促進

- ・ 倉庫のピッキング等、業務の効率化による負担軽減等に活用が想定されるロボット分野に関する研究開発や事業化を支援します。
- ・ 物流の効率化・省力化に活用可能な E V 化、自動運転化等に関する研究開発や事業化を支援します。
- ・ 実証実験が始まった隊列走行の社会実装に向けた取組の動向把握に努め、必要な対応策を検討します。
- ・ 静岡県 I o T 活用研究会において、I o T 活用・導入に向けた課題を解決する取組や具体的な活用事例の創出・提示等を行うことにより、中小企業の I o T 利活用を促進します。

物流拠点施設の集約化の促進

- ・ 中小企業共同流通業務総合効率化事業^{*17}の計画認定に向けた相談対応などにより、物流拠点施設の集約化に向けた取り組みを促進します。
- ・ 中小企業者が集団化して倉庫団地等の団地や共同施設を設置する事業について資金貸付するなど、集団化に向けた取組を支援します。

物流産業における下請取引適正化の推進

- ・ 健全な経営環境の確保に向けて、下請取引適正化講習会を県内 3 地域で各 1 回開催するとともに、苦情相談や月 1 回弁護士による法律相談会を実施します。

物流の機能強化に資する投資の促進

物流関連企業の集積に必要な事業用地の創出や整備を行い、立地支援策を打ち出し、本県のものづくり産業や農林水産物の高付加価値化に寄与する広域物流拠点の立地を促進します。

【 取組内容と主な施策 】

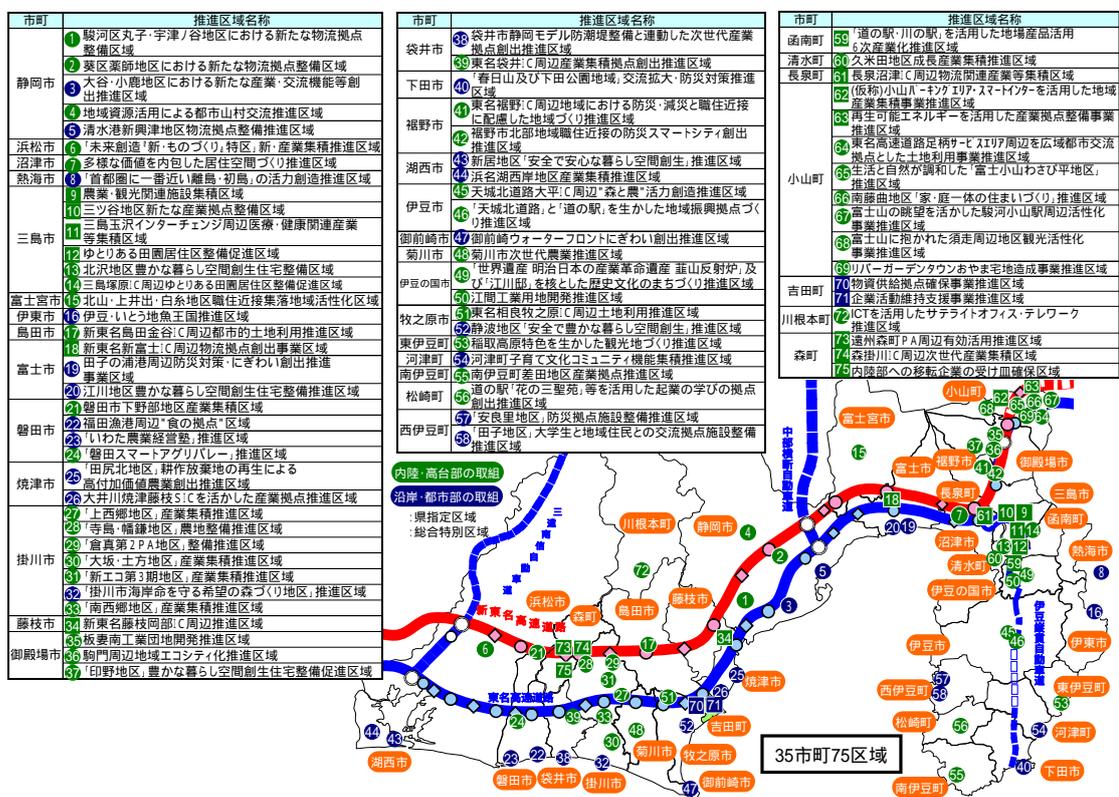
高機能な物流施設の立地支援

- 流通加工の機能を有する物流施設など、生産性の高い高機能な設備投資等を行う事業者に対する助成により、本県産業の高付加価値化につながる物流拠点の集積を図ります。

“ふじのくに”のフロンティアを拓く取組による広域物流拠点の立地促進

- 総合特別区域法における金融支援（総合特区利子補給金）を活用し、物流施設の立地を促進します。
- 工業用地安定供給補助制度により、「ふじのくにフロンティア推進区域」における事業用地開発に関連して公共施設を整備する市町への財政支援を行い、物流の事業用地の供給を促進します。

ふじのくにフロンティア推進区域



ネオ・フード・ロジスティクスパーク構想の推進

- ・ ネオ・フード・ロジスティクスパーク構想を推進することにより、静岡市清水区において、構想の核となる食品系の広域物流施設の立地を促進します。

事業用地の整備

- ・ オーダーメイド方式、セミ・オーダーメイド方式^{*18}による工業用地等の整備に取り組むほか、「富士山麓フロンティアパーク小山（小山湯船原工業団地）」（レディーメイド方式^{*18}）の整備と企業誘致に取り組みます。

ネオ・フード・ロジスティクスパーク構想

新東名高速道路・東名高速道路（東西軸）と中部横断自動車道（南北軸）の結節点で、国際拠点港湾である清水港を有する静岡市清水区において、県境を越えて「モノと人が賑わう「食」をテーマとした地域づくり」を推進



環境負荷の少ない持続可能な物流の構築

次世代自動車・環境対応車の導入や効率的な物流による低炭素化の促進などにより、環境負荷の少ない物流を構築します。

【 取組内容と主な施策 】

環境対応車の導入やグリーン経営認証^{*19}による環境対策の促進

- ・（一社）静岡県トラック協会への運輸事業振興助成交付金を通じて、県内事業者への圧縮天然ガス車（CNG車）及びハイブリッド車の導入を支援します。
- ・（一社）静岡県トラック協会への運輸事業振興助成交付金を通じて、ドライブレコーダーの有効活用に関するフォロー講習の開催を支援します。
- ・（一社）静岡県トラック協会への運輸事業振興助成交付金を通じて、会員事業者のグリーン経営認証取得を支援します。

燃料電池自動車（FCV）や電気自動車（EV）の導入支援と普及に向けた環境整備

- ・ 水素ステーションの整備に対して助成し、燃料電池自動車（FCV）の普及を促進します。
- ・ 電気自動車（EV）の普及を図るため、EV用充電器の位置情報等を発信します。
- ・ EV化の動向や影響について、危機・機会の両面に関する情報共有を図り、研究開発への支援等に取り組みます。

事業者の自主的な温室効果ガス排出削減対策の促進

- ・ 専門家派遣等によるエコアクション21^{*20}の導入支援を通じ、物流事業者の環境に配慮した経営を促進します。
- ・ 一定台数以上の自動車（トラック100台以上、バス100台以上、タクシー150台以上）を使用する運輸事業者に対し、温室効果ガス排出削減計画書及び報告書の提出を義務付け、自主的な省エネ対策を促進します。

物流施設への太陽光発電等の導入促進

- ・ 環境負荷の少ない新エネルギーへの転換を図るため、物流施設に太陽光発電等を導入する中小企業等に対して、低利な融資制度により支援します。

モーダルシフトの促進

- ・ 荷主及び物流事業者に対して、二酸化炭素削減に繋がるRORO船の利用（陸上輸送から海上輸送への転換）を促します。

環境先進港湾の実現に向けた取組の促進

- ・ 港湾用地において再生可能エネルギー基地の運営を計画する事業者等との調整を行います。

物流を担う人材の確保・育成

物流を取り巻く情勢や技術革新の進展にも的確に対応可能な高度人材の確保・育成に向けた取組を推進するとともに、働きやすい環境づくりに向けて労働環境の改善に取り組みます。

【 取組内容と主な施策 】

物流業界団体等と連携した人材の確保、育成支援

- ・ 新卒者獲得に向けて、（一社）静岡県トラック協会や国等と連携して、高校生等を対象とした職場体験セミナーを実施します。
- ・ 中小企業等の採用活動支援やプロフェッショナル人材の中小企業等への紹介など総合的な支援を実施する「人材確保プラットフォーム」を構築し、物流業界の人材確保を支援します。
- ・ 中小企業の集団化や物流施設の集約化により生産性向上を図るとともに、働き方改革を進め、物流を担う人材の確保を促進します。

物流の革新を担う高度人材の育成

- ・ （一社）静岡県トラック協会への運輸事業振興助成交付金を通じて、事業者向け物流管理講座等の開催を支援します。
- ・ 物流企業の一層の発展を担う高度人材の確保・育成に向けて、AIやIoT、ロボット等の革新的技術の活用や物流システムのマネジメントなど、業界における求められる素質や技術・ノウハウ等の検討や研修等の開催を支援します。

商慣習の改善に向けた労働環境改善への取組

- ・ 国や業界団体、荷主、運送事業者と連携して適正料金・賃金の收受等の商慣習や長時間労働の是正や業務の効率化を進めるなど、労働環境の改善に取り組みます。

【 数 値 目 標 】

指 標	現状値	目標値
買い物支援サービス創出に取り組む過疎市町数	(2017年度) 7市町	(2021年度) 全9市町
緊急輸送路等にある橋梁の耐震化率	(2016年度) 63%	(2022年度末) 100%
ドローンの活用に向けて民間との協定を締結した市町数	(2017年度) 7市町	(2021年度) 全35市町

人口減少社会に対応した物流システムの導入

過疎地域等において、日々の暮らしに必要なモノの流れを維持するため、食料品等配送システムの構築に向けた取組を推進します。

【 取組内容と主な施策 】

新技術や規制緩和を活用した配送体制の構築促進

- ・ 過疎対策推進研究会^{*21}を通じて、新技術や規制緩和（貨客混載^{*22}等）を活用した生活支援サービスの取組事例について情報を共有し、地域のニーズに合った取組を検討します。
- ・ 県内で展開される予約型地域バスを活用した貨客混載による実証実験や、ドローンを活用した医薬品の配送などの取組について先進的事例として情報発信するなど、取組の拡大に向けて取り組みます。

生活支援サービス事業の支援

- ・ 伊豆漁業協同組合の移動販売事業をはじめ、各地域で行う生活に必要な流通サービスを確保するための具体的な取組を支援します。

災害に強い物流システムの構築

円滑な緊急物資輸送体制の構築に向けて緊急物資輸送拠点の機能強化や配送の効率化に取り組むとともに、緊急輸送路をはじめとする交通基盤の耐震化や情報システムの強化などに取り組みます。

【 取組内容と主な施策 】

緊急物資輸送拠点の機能強化、配送の効率化

- ・ 被災等により広域物資輸送拠点の開設が困難な場合に広域物資輸送拠点の機能を補完する代替拠点の確保に取り組みます。
- ・ 大規模災害時の物資輸送等における富士山静岡空港の活用方法を具体化します。
- ・ 円滑な緊急物資輸送体制の構築に向けて、国、市町、物流業者等と連携して、緊急物資の受け入れ、荷さばき、配送にかかる物資訓練を実施します。

革新的技術を活用した物資等の配送体制の構築

- ・ 災害時におけるドローンの活用に向けて、技術動向などの情報収集や実証実験等を実施します。

災害に対応する物流情報システム等の整備への支援

- ・ (一社)静岡県トラック協会への運輸事業振興助成交付金を通じて、大規模災害時における災害対応職員の出勤確認のシステム整備及び災害対応用の衛星携帯電話整備等の支援を行います。

防災拠点における緊急物資の備蓄

- ・ 大規模災害時に非常持ち出しが困難な被災住民等が発生することを想定し、市町における緊急物資の備蓄を促進するため、市町に対して財政支援をします。

交通基盤の耐震対策の推進

- ・ 橋梁の耐震化や清水港及び御前崎港の防波堤改良を行い、災害リスクの軽減を図ります。

県内企業の事業継続計画（BCP）策定支援

- ・ 商工団体等と連携し、事業所における事業継続計画（BCP）の普及啓発に取り組めます。
- ・ 専門家の派遣、指導者の養成、静岡県BCP研究会による先進情報等の提供により、BCPの策定・運用を支援します。
- ・ BCPの実行性を高めるため、企業立地補助制度や県制度融資により県内企業の事業継続の取組を支援します。

静岡県の広域物資輸送拠点及び代替拠点（候補）

	広域物資輸送拠点	搬送先市町	代替施設の選定状況
賀茂	(株)テクノワン資材倉庫 (下田市)	下田市、東伊豆町、河津町、南伊豆町、松崎町、西伊豆町	-
東部	キラメッセぬまづ (沼津市)	沼津市	西濃運輸(株)沼津TT
	愛鷹広域公園 (沼津市)	熱海市、三島市、伊東市、御殿場市、裾野市、伊豆市、伊豆の国市、函南町、清水町、長泉町	
	富士市産業交流展示場 (ふじさんめッセ：富士市)	富士市、富士宮市	
中部	ツインメッセ静岡 (静岡市)	静岡市	県営草薙総合運動場 静岡市物流団地
	JA大井川集出荷場 (藤枝市)	島田市、焼津市、藤枝市、牧之原市、吉田町、川根本町	藤枝中央青果市場
西部	小笠山総合運動公園 (エコパ：袋井市)	磐田市、掛川市、袋井市、御前崎市、菊川市、森町	JA遠州中央 園芸流通センター外4施設
	浜松市総合産業展示館 (浜松市)	浜松市、湖西市	浜北総合体育館、西濃運輸(株)浜松TT
全県	(全県の広域物資輸送拠点の代替拠点)		静岡空港 (大規模な広域防災拠点)

(参考)南海トラフ地震における静岡県広域受援計画 資料編(平成29年12月)

【 数 値 目 標 】

指 標	現状値	目標値
高規格幹線道路の供用率 (延長)	(2016年度) 78.5% (359.6km)	(2021年度) 87.2% (399.8km)
主要渋滞箇所のうち、予定して いる対策を実施した割合 (箇所数)	(2016年度) 37.5% (18箇所)	(2021年度) 100% (48箇所)
清水港のコンテナ船欧州・北米 航路における発着便数	(2017年度) 3.5便/週	(2021年度) 3.5便/週
富士山静岡空港の航空貨物取扱量	(2016年度) 609トン	運営権者の事業計画に 基づき設定

陸・海・空の交通ネットワークの一層の充実（道路）

中部横断自動車道をはじめとする高規格幹線道路の整備や高規格幹線道路と接続するアクセス道路の整備などに取り組みます。

【 取組内容と主な施策 】

新技術導入にかかる道路インフラの整備

- ・ 高速道路における隊列走行や自動運転の社会実装に向けた動向を踏まえて、必要なインフラ整備を検討します。

物流を支える高規格幹線道路等の整備促進

- ・ 中部横断自動車道をはじめ、本県物流の基幹を担う高規格幹線道路の整備を促進するため、隣接県や市町等関係機関と連携して、国や中日本高速道路株式会社に事業推進の働き掛けを行います。
- ・ インターチェンジ間隔の短縮により、高規格幹線道路の利便性向上を図るため、各市町、国、中日本高速道路株式会社等で組織する地区協議会に参画するなど、スマートインターチェンジの整備促進に取り組みます。
- ・ 高規格幹線道路へのアクセス向上のため、国道469号御殿場バイパス、県道仁杉柴怒田線、県道焼津森線等の幹線道路整備を推進します。
- ・ 港湾と高規格幹線道路のアクセス向上のため、国道1号静清バイパスや国道473号金谷相良道路 等の整備を推進します。

道路輸送の機能強化・機能確保

- ・ 地域の主要な渋滞箇所における渋滞対策を推進します。
- ・ 国や関係機関と連携し、特殊車両通行許可の迅速化を推進します。
- ・ 橋梁やトンネル等道路施設の長寿命化を推進します。

貨物駅の効果的な配置の促進

- ・ 沼津駅付近連続立体交差事業（沼津市原における新貨物ターミナル整備事業）を推進します。【～2022年度】

陸・海・空の交通ネットワークの一層の充実（港湾）

船舶の大型化や湾内機能の再編・集約、港湾荷役機械や設備の高度化等による物流効率化、モーダルシフト等の取組への支援等を進めるなど、県内港湾の利用促進に取り組みます。

【 取組内容と主な施策 】

港湾の機能強化

- ・ 清水港新興津地区国際海上コンテナターミナルの機能強化のため、船舶の大型化に対応した荷役機械を整備します。
- ・ 田子の浦港国際物流ターミナルの老朽化による機能低下を防ぐため、荷役機械の延命化を推進します。【～2019年度】
- ・ 清水港と田子の浦港の連携によるバルク拠点港の形成に向け、清水港富士見5号岸壁の増深改良を実施します。
- ・ 物流経路に乗って侵入する可能性のある特定外来生物（ヒアリ、アカカミアリ等）の侵入・定着を防止するため、関係機関・施設管理者等と連携し、水際対策や流通段階における対策を強化します。

清水港 高度物流エリアの創出



清水港新興津地区国際海上コンテナターミナル直背部に、中部横断自動車道建設工事で発生した建設発生土を用いて盛土を行い、レベル2津波にも浸水しない物流用地（約 6.1ha）を造成し、平成29年12月、民間物流事業者への分譲を決定した。

災害に強く、多機能かつ効率的な流通加工及び集荷配送機能等を備えた高度ロジスティクス施設の建設・供用が期待される。

ポータルマーケティング活動の推進

- ・ 荷主や物流事業者等へのヒアリングを通じて、貨物の流れの実情を把握・分析し、効果的な利用促進の施策を立案します。
- ・ 県内港湾と富士山静岡空港との連携により、高付加価値貨物輸送の需要創出に取り組みます。
- ・ 中部横断自動車道を利用した貨物需要を開拓するため、山梨・長野方面の荷主や物流事業者等への訪問により、清水港の利活用を促進します。
- ・ 官民連携により設立した「静岡県RORO船利用促進協議会」の活動により、RORO船の利用促進に取り組みます。
- ・ 広報活動により浜松内陸コンテナ基地の活用を促進し、清水港や御前崎港等における輸出入の拡大を図ります。
- ・ 入港料、岸壁使用料、ガントリークレーン使用料等の港湾使用料等の減免の実施により、定期コンテナ航路の新規就航、維持を図ります。

陸・海・空の交通ネットワークの一層の充実（空港）

鮮度や品質の保持を可能とする質の高い航空輸送サービスの提供や、就航機材を最大限に活用した効率的な貨物輸送により、富士山静岡空港の航空貨物の需要を創出します。

【 取組内容と主な施策 】

航空貨物の利用促進

- ・ 航空貨物輸送量や輸送可能地域の拡大に向け、新規路線の就航・増便及びLCCの貨物取扱いについて航空会社に対して働き掛けを行います。
- ・ 県内発着貨物の需要開拓のため、国内外の就航先でのエアポートセールスや中部横断自動車道開通を見据えた山梨県等の荷主企業への働き掛けなどを行います。
- ・ 静岡県産品の輸出拡大の取組を促進するため、県内荷主や商社、空港運営事業者等と連携して効率的な輸送モデルを構築します。
- ・ 小型機材に適した輸送容器等の導入に向けた取組を推進します。
- ・ 物流経路に乗って侵入する可能性のある特定外来生物（ヒアリ、アカカミアリ等）の侵入・定着を防止するため、関係機関・施設管理者等と連携し、水際対策や流通段階における対策を強化します。

数値目標一覧

	指 標	基準値	目標値
【戦略1】 物流機能の 高度化と 立地の促進	複数の事業者が連携して行う 輸送の合理化や流通業務の省 力化の取組件数 (物流効率化法に基づく計画認 定数(県内累計))	(2016.10~2017.12) 累計3件	(2018~2021年) 累計4件
	機能向上に向けた新規物流 施設の整備件数 (国及び県の助成制度等を利用 して建設された物流施設件数)	(2014~2017年度) 累計40件	(2018~2021年度) 累計40件
	県内の運輸部門における 二酸化炭素排出量の削減率	(2015年度(速報値)) H17比 17.5%	(2020年度) H17比 18.2%
	運輸業の就業者数	(2014年度) 103,487人	(2021年度) 概ね現状維持
	(一社)静岡県トラック協会 における物流効率の向上に資 する専門研修の修了者	(2017年度) 0名	(2021年度) 累計100名
【戦略2】 地域の未来 を拓く物流 システムの 構築	買い物支援サービス創出に 取り組む過疎市町数	(2017年度) 7市町	(2021年度) 全9市町
	緊急輸送路等にある橋梁の 耐震化率	(2016年度) 63%	(2022年度末) 100%
	ドローンの活用に向けて民間 との協定を締結した市町数	(2017年度) 7市町	(2021年度) 全35市町
【戦略3】 物流サービ スを高める インフラの 充実と活用 促進	高規格幹線道路の供用率 (延長)	(2016年度) 78.5%(359.6km)	(2021年度) 87.2%(399.8km)
	主要渋滞箇所のうち、予定し ている対策を実施した割合 (箇所数)	(2016年度) 37.5%(18箇所)	(2021年度) 100%(48箇所)
	清水港のコンテナ船欧州・ 北米航路における発着便数	(2017年度) 3.5便/週	(2021年度) 3.5便/週
	富士山静岡空港の航空貨物 取扱量	(2016年度) 609トン	運営権者の事業計画 に基づき設定

2019年度から運営を行う予定の運営権者の決定後、当該運営権者の事業計画に基づき設定

推進体制

本ビジョンを推進するため、意思決定機関として「静岡県物流ビジョン推進本部会議」を設置し、必要に応じて有識者や物流業界団体等から意見聴取を行うなど、物流施策の総合的な企画・調整を行います。

施策の推進については、推進本部の下部組織として幹事会を設置し、必要に応じてプロジェクトチーム等を編成するなど、部局横断・官民連携で取組を推進します。

「新ふじのくに物流ビジョン」の推進体制

本部会議

- < 本部長 > 副知事
- < 本部員 > 各部局部長代理 等

物流施策の総合的な企画・調整

本部会議の開催

情報共有

有識者等からの
意見聴取

物流業界団体等との
意見交換

意見等を施策に反映

幹事会

物流業務所管課及び各部局政策担当課

物流施策の推進

(新規又は重点的に取り組む物流施策については、必要に応じてプロジェクトチーム等を編成)

(参考) これまでの取組

<平成24年3月> 「ふじのくに戦略物流ビジョン」策定

ビジョンの計画期間：8年（平成24～31年度）
平成24～26年度までの3年間の短期取組を推進

目標 【地域を豊かにする】

『魅力ある地域づくりと豊かな
県民生活の実現』

戦略1

『地域の活力を高め、豊かな暮らしを支える
物流システムの構築』

南海トラフ巨大地震など災害に強い物流機能の確保
地域を支える効果的な物流システムの構築
生活環境と物流機能が調和したまちづくり
内陸における物流機能を活かした新たな地域づくり

目標 【産業を強くする】

『「ものづくり」と「ものづかい」
の促進による県内産業の発展』

戦略2

『特色ある本県産業の発展を促進する物流機能の
強化』

農林水産物を活かした産業を支える物流機能の強化
ものづくり産業の高付加価値化を支える物流機能の強化
次世代を拓く物流産業の育成

目標 【交通基盤を活用する】

『陸・海・空の交通基盤を活かし
た物流立国“ふじのくに”の形成』

戦略3

『陸・海・空の交通ネットワークの活用促進』

陸・海・空の交通ネットワークの一層の充実
国際物流の促進
広域物流の促進

目標 【環境を大切にする】

『環境負荷の少ない資源循環型
社会の実現』

戦略4

『環境と調和した物流の促進』

環境負荷の低減に資する物流の促進
循環型社会の形成をサポートする静脈物流の促進

<平成27年3月> 「ふじのくに戦略物流ビジョン 後期計画」策定

計画期間：平成27～29年度（総合計画に合わせて2年間前倒しで取組を推進）
4つの目標、4つの戦略を踏襲
3つの重点取組を設定し、4つのプロジェクトチームを編成し取組を強化

- ・「防災先進県」を支える物流システムの確立
P T : 防災先進県プロジェクトチーム
- ・人口減少社会に対する物流の視点からの取組
P T : 生活支援プロジェクトチーム
P T : 人材確保・育成プロジェクトチーム
- ・中部横断自動車道を活かした物流機能の強化と産業の振興
P T : 港湾・空港物流プロジェクトチーム

用 語 集

頁	用 語	説 明
P1	1) ロジスティクス	一般に企業の物流活動は、原材料の部品の「調達物流」、工場内の「製造物流」、製品を販売する「販売物流」に分かれているが、こうした物流の各パーツを統合し、調達・製造・販売のモノの流れを一元的に管理しようとする事。
P3	2) RORO船	RO/RO(ロールオン・ロールオフ)方式が行える設備を有する船舶のことをいう。RO/RO方式とは、自動車、トレーラー、フォークリフトなどの車両がそのまま艀内に出入りして行う荷役方式のこと。
	3) モーダルシフト	貨物輸送でいわれるモーダルシフトとは、広い意味で輸送方法を変更することをいう。主として、幹線貨物輸送をトラックから鉄道又は海運へ転換して、より省力化・省エネ・低公害の貨物輸送の実現を目指している。
	4) マルチテナント型物流施設	物流施設の開発や管理運営手法のひとつで、複数のテナントの入居を想定して設計・施工した物流施設。基本的には後から賃貸契約するテナントを募集する汎用性のある物流施設である。
P4	5) マザー工場	競争力向上の母体となる工場を指すことが多く、海外進出における生産システムや生産技術のモデルとなる拠点のほか、最新鋭の生産施設を持つ拠点、高付加価値の製品を生産する拠点などを指すこともある。
	6) サプライチェーン	企業活動として、生産するための原材料・部品の調達から生産された商品が卸売業などを通じて消費者まで届く製品の全体的な一連の流れのこと。
P5	7) 物流二法	1990年に施行された貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱事業法(2002年に貨物利用運送事業法に改称)を物流二法と呼ぶ。従来の法律(旧道路運送法)より、新規参入促進、運賃設定自由化、積合わせ輸送自由化など、規制を緩和したことが特徴。
P6	8) プッシュ型支援	国(内閣府)が、被災府県からの具体的な要請を待たないで、避難所避難者が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もの。

	9) 広域物資輸送拠点	国等から供給される物資を県が受け入れ、各市町が設置する地域内輸送拠点や避難所に向けて、物資を送り出すために設置する拠点
P 8	10) I C T	Information and Communication Technology の略。情報・通信に関連する技術一般の総称。
P 9	11) ピッキング	倉庫内や物流センターで保管している商品の中から、顧客から注文のあった商品を取り出す作業のこと。
P 11	12) 準天頂衛星	日本のほぼ真上(準天頂)に留まるような軌道にある衛星。日本の測位衛星「みちびき」は2017年10月までに4機打ち上げられ、うち3機が交代で日本の真上付近に留まるようになっており、提供される位置情報の誤差は数cm程度と測位情報が向上している。 2023年度を目途に7基体制にする計画であり、正確な位置情報を活用した自動運転をはじめとする新たなサービスの提供が期待されている。
	13) 第5世代移動通信システム(5G)	現在の4Gよりも最大100倍ともいわれる「超高速通信」や、通信のやり取りの際のタイムラグがほとんどなくなる「低遅延機能」、IoT社会を支える「多数同時接続」の機能を備え、これらを効率的に運用するために回線を分割して混信の防止を図ることを目指した通信システム。自動運転への応用などが期待されている。
P 16	14) L C C	Low Cost Carrier の略で、効率的な運営により低価格で簡素化された運航輸送サービスを提供する航空会社のこと。
	15) ベリー部	旅客機の客室の床下、航空機の胴体腹部に設けられた貨物室。航空貨物には、旅客機のベリー部による輸送とフレーターと呼ばれる貨物専用機による輸送がある。
P 18	16) 物流効率化計画	物流総合効率化法に基づき、流通業務(輸送、保管、荷さばき、流通加工)を一体的に実施するとともに、輸送網の集約、モーダルシフト、輸配送の共同化等の輸送の合理化により流通業務を効率化し、物資の流通に伴う環境負荷の低減及び流通業務の効率化を図る事業を国土交通省が認定するもの。認定を受けることで、営業倉庫に対する法人税や固定資産税、都市計画税の減免や、モーダルシフト等の取組に対する計画策定経費や運航経費等の補助等の支援制度の活用が可能となる。

P 18	17) 中小企業共同流通業務総合効率化事業	物流総合効率化法における物流効率化計画のうち、特に中小企業組合若しくは構成員の多数が中小企業者である任意グループが実施するもの。
P 19	18) オーダーメイド方式、レディーメイド方式、セミ・オーダーメイド方式	進出企業が確定してから造成事業に着手するオーダーメイド方式、用地を先行して造成することをレディーメイド方式、進出企業が確定しない区画があっても市町が買い取りを保証することで早期の事業着手を可能とするセミ・オーダーメイド方式がある。
P 20	19) グリーン経営認証	国土交通省所管の外郭団体である交通エコロジー・モビリティ財団が認証機関となり、推進マニュアルに基づき、一定レベル以上の環境負荷の少ない事業経営を行う運輸事業者を対象に、審査のうえ認証・登録を行うもの。
	20) エコアクション 21	中小事業者などに対して、「環境への取り組みを効果的・効率的に行うシステムを構築・運用・維持し、環境への目標を持ち、行動し、結果を取りまとめ、評価し、報告する」ための方法として、環境省が策定したガイドラインに基づく認証・登録制度。一般財団法人持続性推進機構（エコアクション 21 中央事務局）が認証登録を行っている。
P 22	21) 過疎対策推進研究会	過疎地域における課題の解決を図るため、過疎地域自立促進特別措置法第 2 条又は 33 条第 2 項で規定される県内市町と県を構成員として設置された研究会。平成 29 年 4 月 1 日現在、9 市町が構成員となっている。
	22) 貨客混載	路線バス等で貨物と旅客を一緒に運ぶ形態のこと。2017 年 9 月からは規制緩和により、一定の条件下で路線バスでの貨客混載の重量制限が撤廃されたほか、過疎地域ではタクシー事業者などが一般貨物自動車運送事業の許可を取得することで荷物の運搬が可能となった。

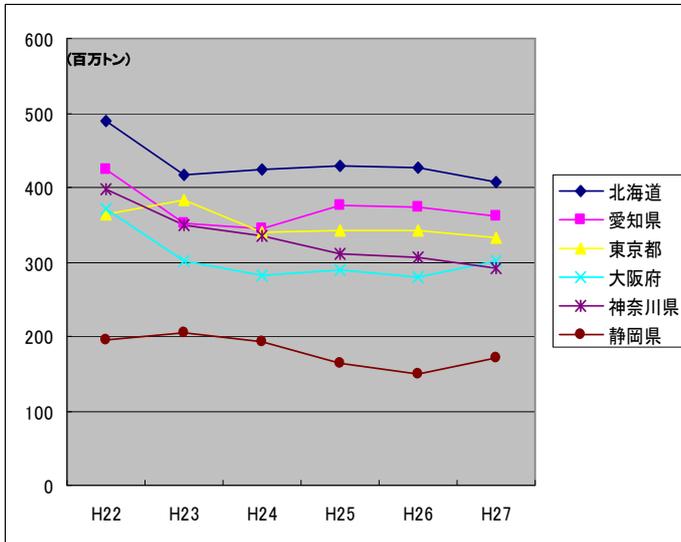
資料編

① 貨物輸送量等の動向(経年推移)

・静岡県の貨物輸送量

平成21年度:全国11位 → 平成24年度:全国10位 → 平成27年度:全国11位

＜貨物輸送量の経年推移＞



	H21	H24	H27
1	北海道	北海道	北海道
2	愛知県	愛知県	愛知県
3	大阪府	東京都	東京都
4	東京都	神奈川県	大阪府
5	神奈川県	千葉県	神奈川県
6	兵庫県	大阪府	千葉県
7	千葉県	福岡県	福岡県
8	埼玉県	埼玉県	埼玉県
9	福岡県	兵庫県	兵庫県
10	茨城県	静岡県	茨城県
静岡県	11位	10位	11位

資料:貨物地域流動調査(国土交通省)

① 貨物輸送量等の動向(全国シェア)

＜静岡県の貨物輸送量、全国シェアの経年推移＞

(単位:百万トン)

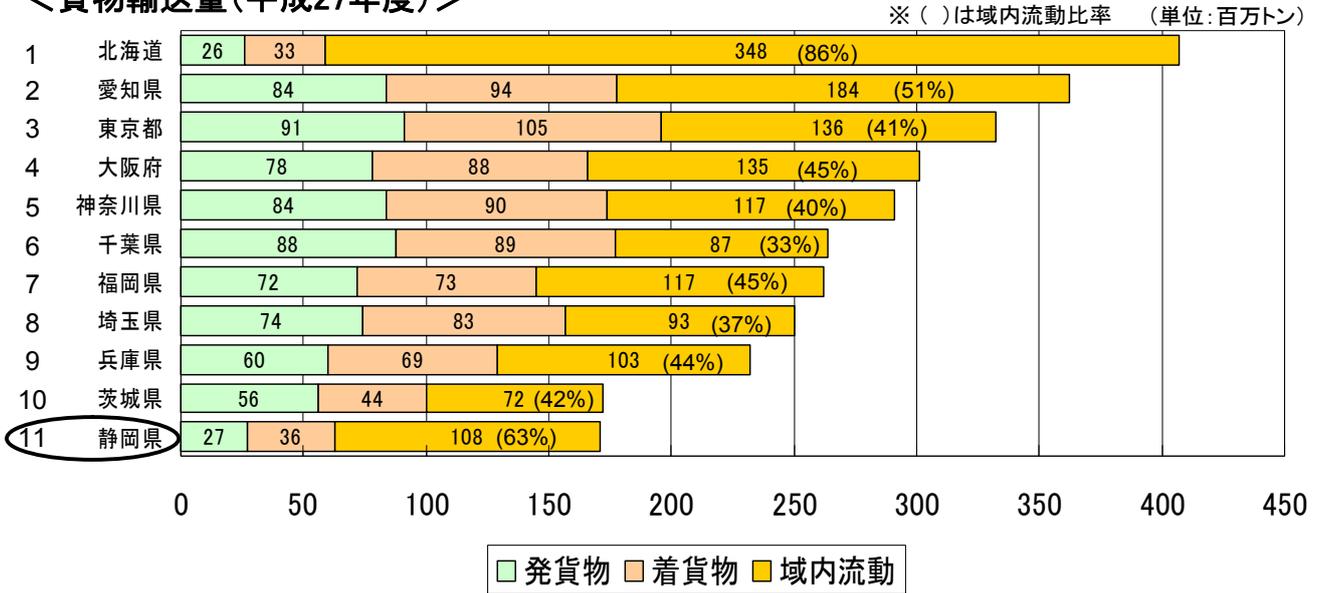
区分	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
全国輸送量	4,953	5,105	5,017	4,905	4,895	4,865	4,828
静岡県発貨物	44	39	33	31	27	23	27
静岡県着貨物	49	46	46	41	37	35	36
静岡県域内流動	108	111	125	121	101	91	108
域内流動比率	54%	57%	61%	63%	61%	61%	63%
静岡県輸送量	201	196	204	194	165	149	171
静岡県シェア	4.1%	3.8%	4.1%	3.9%	3.4%	3.1%	3.6%

資料:貨物地域流動調査(国土交通省)

① 貨物輸送量等の動向(平成27年度)

- ・平成27年度における静岡県の貨物輸送量は、1億7,100万トン(全国11位)
- ・全国上位の他都道府県の中でも、域内流動比率が高い(63%)
(全国平均は52%)

<貨物輸送量(平成27年度)>



資料: 貨物地域流動調査(平成27年度)(国土交通省)

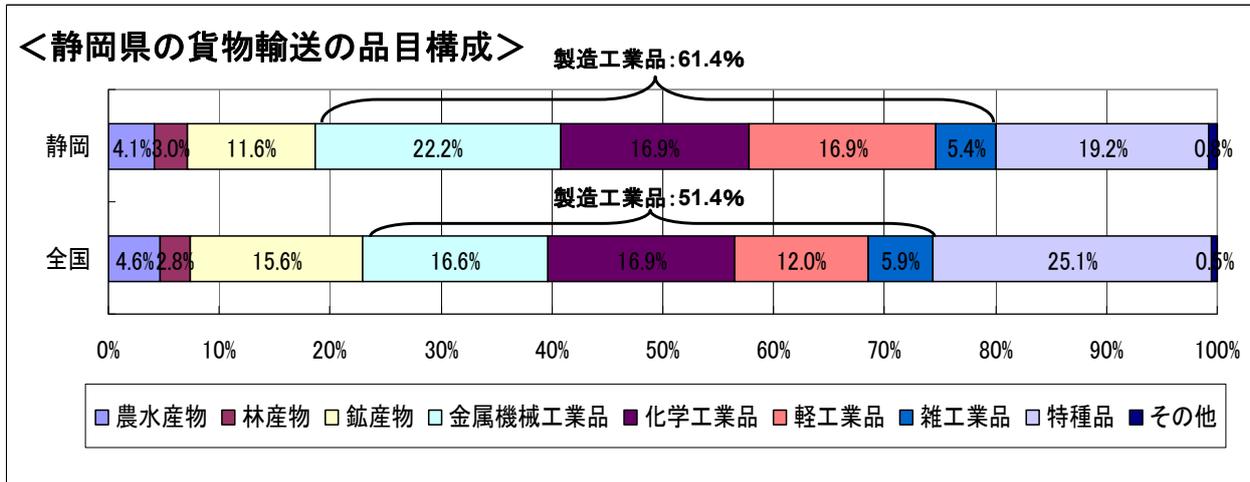
① 貨物輸送量等の動向(品目構成)

- ・静岡県の貨物輸送量に占める製造工業品の割合は61.4%(全国:51.4%)
- ・静岡着貨物は金属・機械工業品(輸送機械等)が多く、静岡発貨物は軽工業品(紙パルプ・繊維工業、食料工業品等)が多い

<府県相互間輸送品目(平成27年度)>

	着貨物	発貨物
1	金属・機械工業品	軽工業品
2	化学工業品	金属・機械工業品
3	軽工業品	特種品

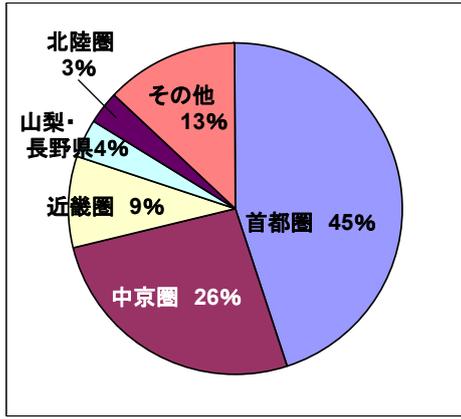
<静岡県の貨物輸送の品目構成>



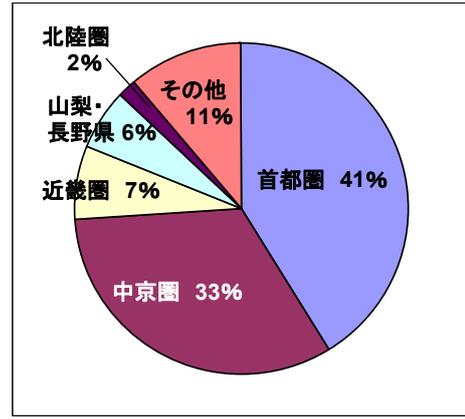
資料: 貨物地域流動調査(国土交通省)

① 貨物輸送量等の動向(都市圏別・都道府県別)

＜静岡県発貨物の状況(平成27年度)＞



＜静岡県着貨物の状況(平成27年度)＞



＜発貨物(静岡県→他地域)＞

静岡発	H24	H25	H26	H27
1	愛知県	愛知県	愛知県	愛知県
2	神奈川県	神奈川県	神奈川県	神奈川県
3	山梨県	東京都	東京都	埼玉県
4	東京都	山梨県	大阪府	東京都
5	香川県	大阪府	埼玉県	大阪府
6	埼玉県	埼玉県	宮城県	山梨県

＜着貨物(他地域→静岡県)＞

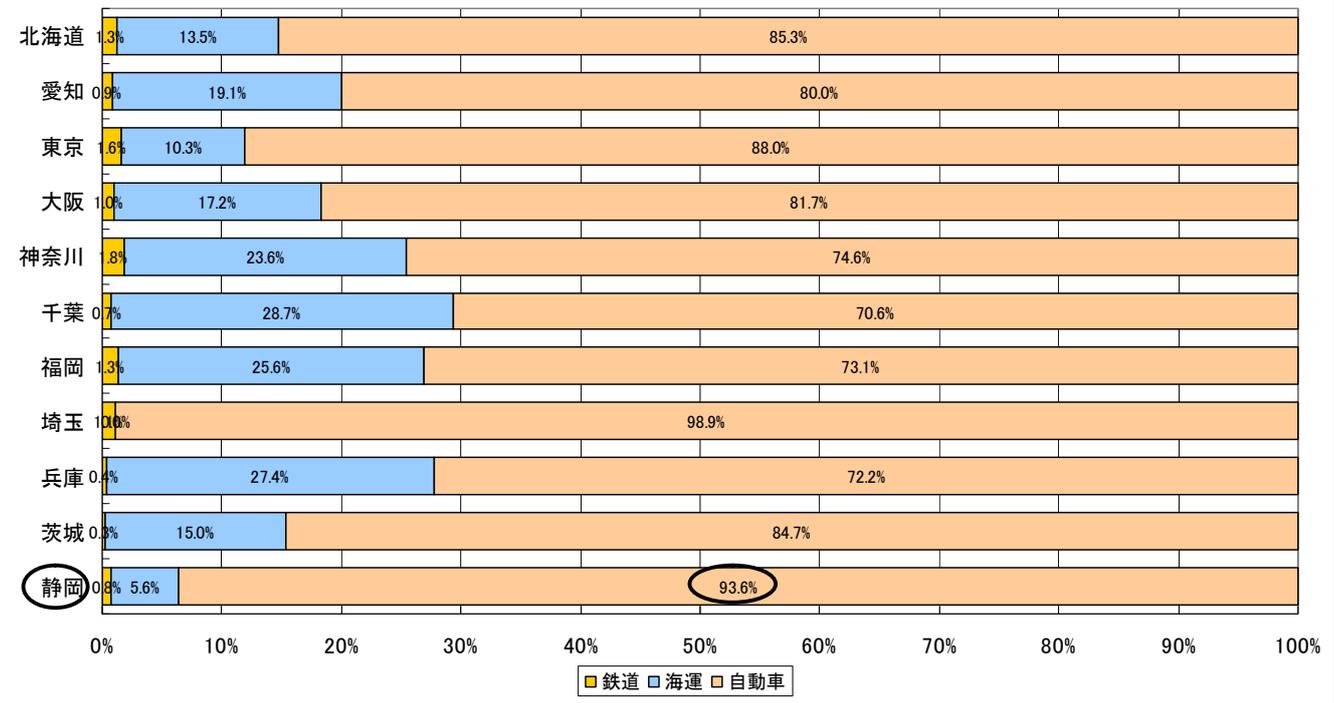
静岡着	H24	H25	H26	H27
1	愛知県	愛知県	愛知県	愛知県
2	神奈川県	神奈川県	神奈川県	神奈川県
3	山梨県	三重県	三重県	千葉県
4	千葉県	千葉県	千葉県	三重県
5	三重県	東京都	東京都	山梨県
6	埼玉県	山梨県	山梨県	東京都

資料: 貨物地域流動調査(国土交通省)

① 貨物輸送量等の動向(輸送機関構成比)

- ・貨物輸送の機関構成は、全国的に 鉄道 < 海運 < 自動車
- ・本県は、他都道府県と比較して自動車による輸送割合が高い(93.6%)

＜貨物輸送の機関構成＞

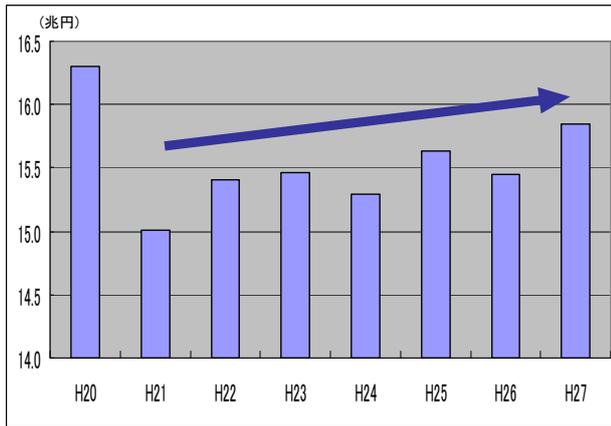


資料: 貨物地域流動調査(国土交通省)

② 県内経済動向や海外展開の状況(県内総生産(名目))

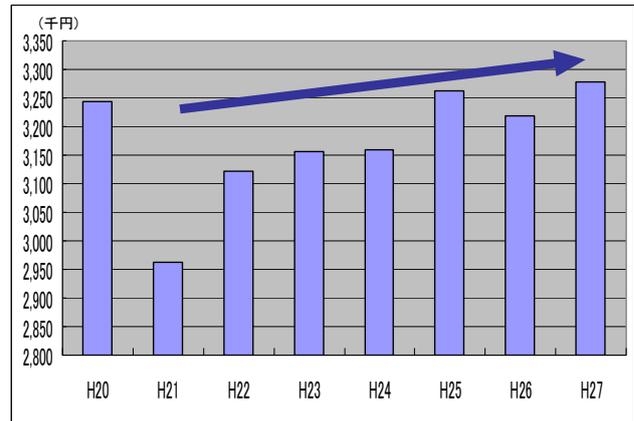
- ・平成27年度県内総生産(名目)(速報値)は15.8兆円、国内総生産(名目)(速報値)500兆円の3.2%
- ・平成20～26年度県内総生産(名目):**全国第10位**から変動なし
- ・一人あたり県民所得は、平成24年度:3,160千円 → 平成27年度:3,288千円

<県内総生産(名目)の経年推移>



資料:県民経済計算(平成27年度は速報値)

<一人あたり県民所得の経年推移>



資料:県民経済計算(平成27年度は速報値)

② 県内経済動向や海外展開の状況(製造品出荷額等)

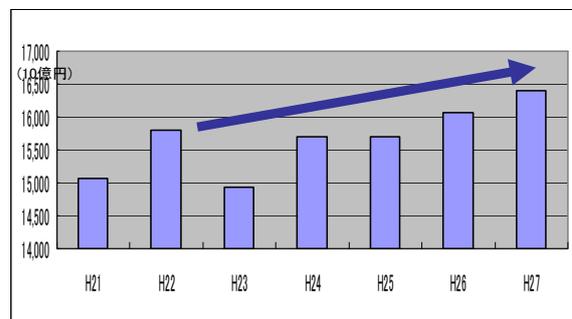
- ・静岡県の平成27年製造品出荷額等は、16兆4,125億円で**全国4位(構成比5.2%)**
- ・平成27年度の県民総生産(名目)第2次産業の構成比:**39.3%**(近年は40%前後で推移)

<静岡県の製造品出荷額等の全国順位>



資料:工業統計調査(平成27年)(経済産業省)

<静岡県の製造品出荷額等の経年推移>



資料:工業統計調査(経済産業省)

<静岡県の製造品出荷額等の経年推移と全国シェア> (単位:10億円)

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
全国	265,259	289,108	284,969	288,728	292,092	305,140	313,936
静岡県	15,051	15,793	14,950	15,708	15,699	16,051	16,413
シェア	5.7%	5.5%	5.2%	5.4%	5.4%	5.3%	5.2%

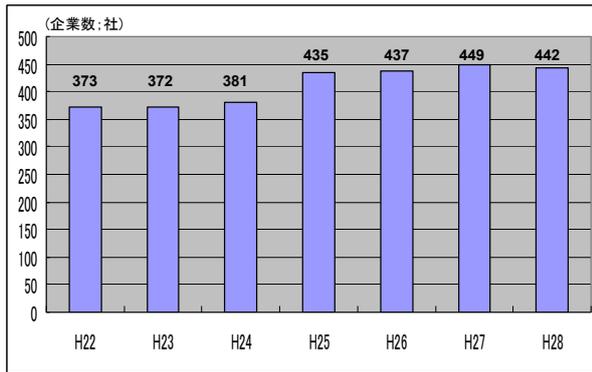
資料:工業統計調査(経済産業省)

<産業別構成比> (単位:10億円)

	H27
県内総生産(名目)	15,843
第1次産業	167(1.1)
第2次産業	6,220(39.3)
第3次産業	9,316(58.8)

② 県内経済動向や海外展開の状況(県内企業の海外展開)

＜海外展開企業数の年別推移＞



＜海外展開企業(製造業)の推移＞

(単位:社)

	H24	H28
食料品製造業	23	22
繊維製造業	8	8
木材・紙・パルプ製造業	7	9
化学製造業	5	9
鉄鋼製造業	2	7
非鉄金属製造業	13	10
一般機械器具製造業	41	44
電気機械器具製造業	38	38
輸送用機械器具製造業	74	100
精密機械器具製造業	10	11
石油・石炭製品製造業	0	1
その他製造業	71	75
製造業以外	89	108

＜海外展開企業における製造業の構成比＞

	海外展開企業数	うち製造業	構成比
H24	381社	292社	76.6%
H28	442社	334社	75.6%

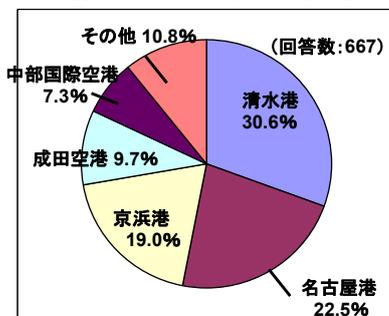
※地域ごとの企業数を合算しているため、複数の地域へ展開している企業を重複カウント

資料: 静岡県内企業海外展開状況調査報告書

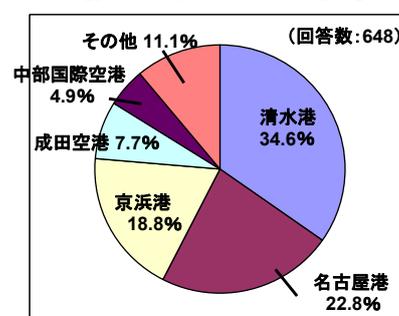
② 県内経済動向や海外展開の状況(県内企業の利用港湾等)

- ・1か月あたりの1社平均の輸出入量は、20フィートコンテナ換算で輸出が26.22本、輸入が31.71本で、「輸出 < 輸入」
- ・輸出は「輸送用機械器具製造業」が、輸入は「運輸・通信・電気・ガス・熱供給業」が全体の平均を押し上げている
- ・輸出入ともに清水港等の利用港湾の選定理由は「港までの交通アクセス・陸送費」が最も多い

＜輸出に利用する港湾＞



＜輸入に利用する港湾＞



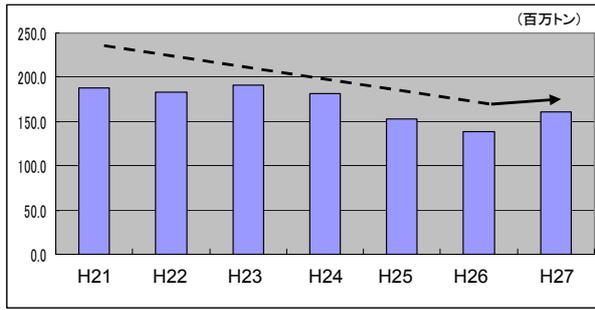
本社所在地(回答数)	利用港湾	
東部地区(144)	京浜港(34.7%)	清水港(32.6%)
中部地区(208)	清水港(41.3%)	京浜港(20.7%)
西部地区(315)	名古屋港(38.7%)	清水港(22.5%)

本社所在地(回答数)	利用港湾	
東部地区(129)	京浜港(34.9%)	清水港(34.1%)
中部地区(258)	清水港(43.0%)	京浜港(22.5%)
西部地区(261)	名古屋港(42.5%)	清水港(26.4%)

資料: 静岡県輸出入状況調査報告書

③ 交通ネットワークの状況(道路)

<静岡県の貨物輸送量(自動車)>



- ・自動車を輸送手段とした貨物輸送量は年々減少傾向が続いていたが、平成27年度に増加
- ・機関別輸送で自動車の占める割合は横ばい

下段は輸送量における自動車利用の構成比率(単位:百万トン)

区分	平成21年度	平成22年	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
輸送量(自動車)	188.4	182.8	191.5	181.4	153.1	137.8	160.5
	93.8%	93.3%	93.7%	93.7%	93.0%	92.4%	93.6%

資料:貨物地域流動調査(国土交通省)

<年間の渋滞回数>

- ・東名高速道路の渋滞回数が新東名開通前と比べて9割減少

	東名高速道路	新東名高速道路	計
平成23年	622回	—	622回
平成27年	18回	17回	35回

■富士川橋付近の状況



開通前



開通後

③ 交通ネットワークの状況(道路)

<高規格幹線道路と工業団地を結ぶ主な県の道路事業>

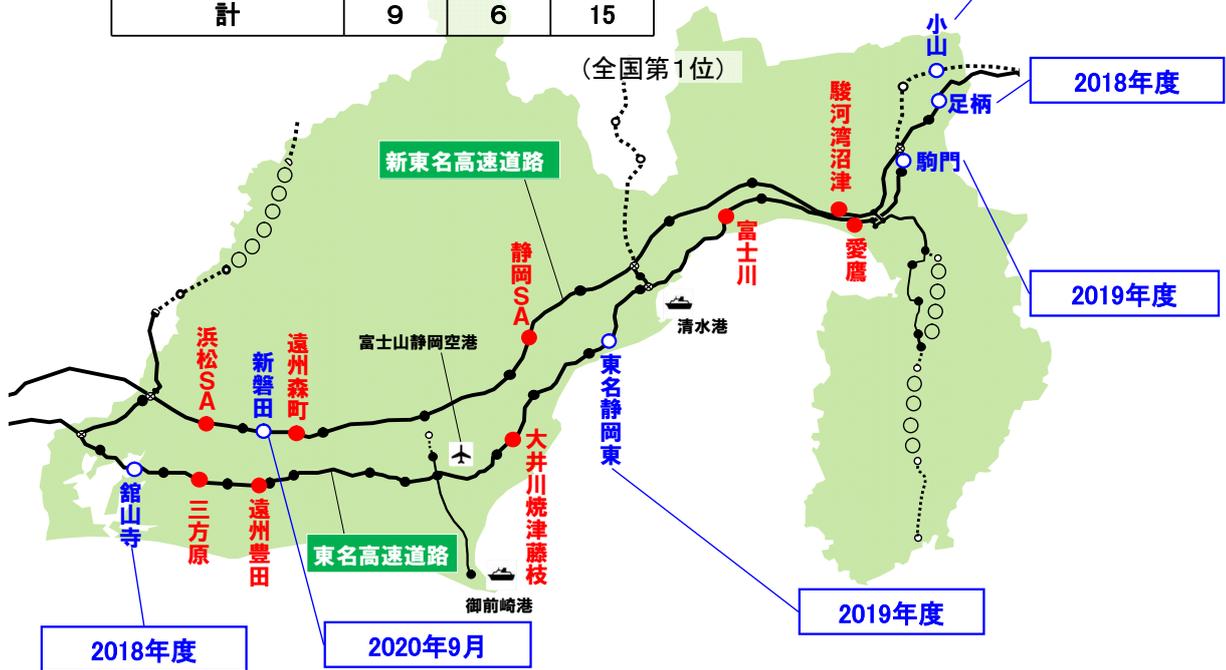


③ 交通ネットワークの状況(道路)

＜スマートインターチェンジの整備状況＞

※ 整備中のIC名称は仮称

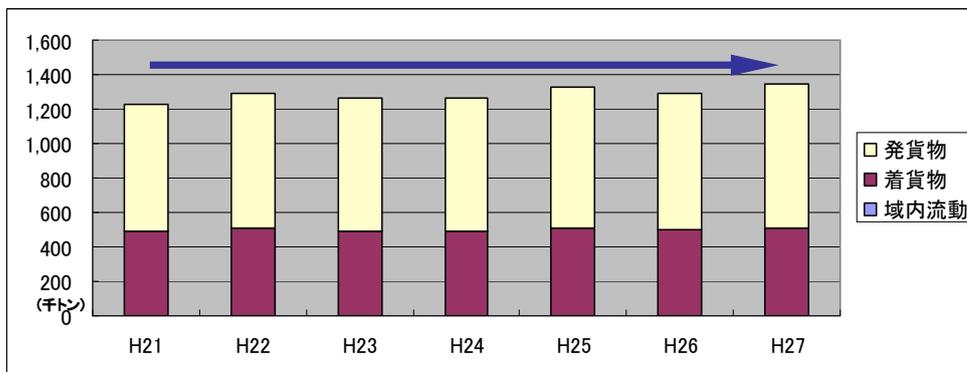
スマートIC箇所数	東名	新東名	計
供用済	5	4	9
整備中	4	2	6
計	9	6	15



③ 交通ネットワークの状況(鉄道)

- ・鉄道ネットワークを活用した平成27年度貨物輸送量は、約135万トンで全機関の0.8%
- ・平成21年度からほぼ横ばいではあるが、平成27年度貨物輸送量は平成21年度以降で最も多い

＜静岡県発着の鉄道貨物輸送量の推移＞



(単位: 千トン)

区分	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
域内流動	0.7	1.4	1.8	1.2	0.9	1.2	2.1
着貨物	490	504	488	493	508	503	508
発貨物	741	788	774	769	816	787	835
計	1,232	1,293	1,263	1,263	1,325	1,292	1,345

③ 交通ネットワークの状況(鉄道)

<県内鉄道貨物駅の機能>

駅名	大型コンテナの取扱い				産業廃棄物	
	20ft コンテナ	30ft コンテナ	20ft ISO規格 コンテナ	40ft ISO規格 コンテナ	産業 廃棄物	特別管理 産業廃棄物
沼津	●	●	●		●	
富士					●	
静岡貨物	●	●	●		●	●
西浜松	●	●	●		●	●

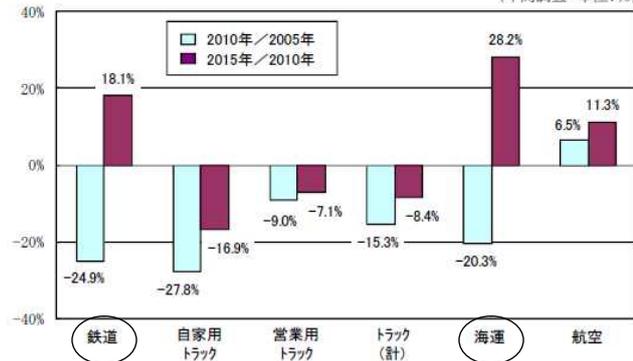
資料: JR貨物ホームページより作成

- ・静岡貨物、西浜松、沼津駅は大型コンテナの取扱いが可能
- ・20ftコンテナについては、ISO規格の海上コンテナの取扱いに対応
- ・静岡貨物駅には列車の発着線で直接コンテナを積み卸すことができる発着線荷役(E&S)方式が導入されており、到着からコンテナの受け渡しまでの時間の大幅な短縮が可能

- ・鉄道による出荷量は、2005年→2010年で20%以上減少していたが、2015年調査時においては、2010年調査時より**18.1%増加**
- ・海運についても、2010年→2015年で**28.2%増加**

<代表輸送機関別出荷量の増減率の推移>

(年間調査 単位:%)



資料: 物流センサス2015報告書

③ 交通ネットワークの状況(港湾)

- ・海運ネットワークを活用した平成27年度貨物輸送量は約966万トンで**全機関の5.6%**
- ・貨物量の8割以上は着貨物分(平成21年度:85.1% → 平成27年度:84.2%)
- ・品目別では着貨物の化学工業品が圧倒的に多く、着貨物量の約72%を占める

<貨物輸送量(海運)の推移>

(単位:千トン)

区分	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
域内流動	239	223	217	164	166	195	198
着貨物	9,623	9,989	9,808	9,134	8,583	8,331	8,133
発貨物	1,440	1,590	1,619	1,573	1,505	1,563	1,332
計	11,302	11,803	11,644	10,871	10,254	10,089	9,662

資料: 貨物地域流動調査(国土交通省)

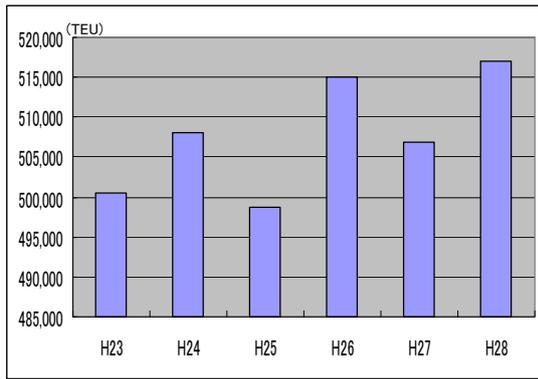
<府県相互間輸送品目(平成27年度)>

	着貨物	発貨物
1	化学工業品(585万トン)	特種品(59万トン)
2	金属・機械工業品(93万トン)	化学工業品(23万トン)
3	鉱産品(42万トン)	鉱産品(20万トン)

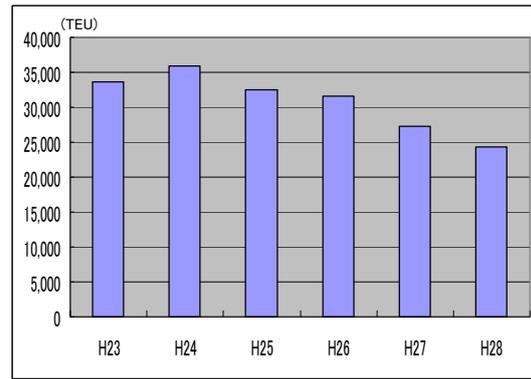
資料: 貨物地域流動調査(国土交通省)

③ 交通ネットワークの状況(港湾)

<コンテナ個数(外貿+内貿)の推移>

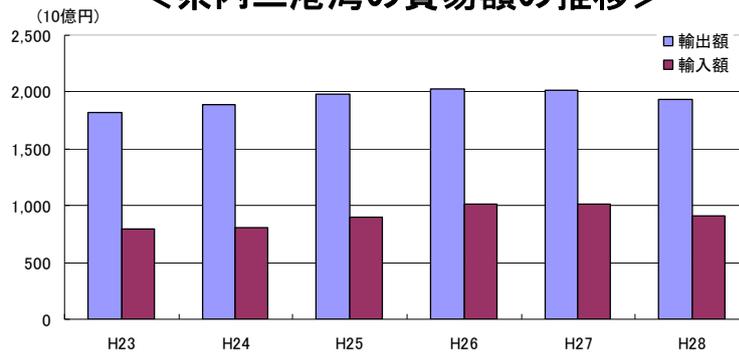


清水港



御前崎港

<県内三港湾の貿易額の推移>



③ 交通ネットワークの状況(空港)

・富士山静岡空港の航空貨物取扱量(国内貨物)が増加(H28:472.3トン 開港以来最高)

<富士山静岡空港の貨物取扱量の推移>

(単位:トン)

区分	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
国内貨物	86.0(※1)	167.2	376.7	363.7	361.3	350.7	372.3	472.3
国際貨物	—	33.8(※2)	124.7	220.7	254.7	320.7	343.6	136.7
計	86.0	201.0	501.4	584.4	616.0	671.4	715.9	609.0

※1 対象期間:H21.6月~H22.3月

※2 対象期間:H22.10月~H23.3月

資料:県空港利用促進課調査

<航空貨物の取扱事例>

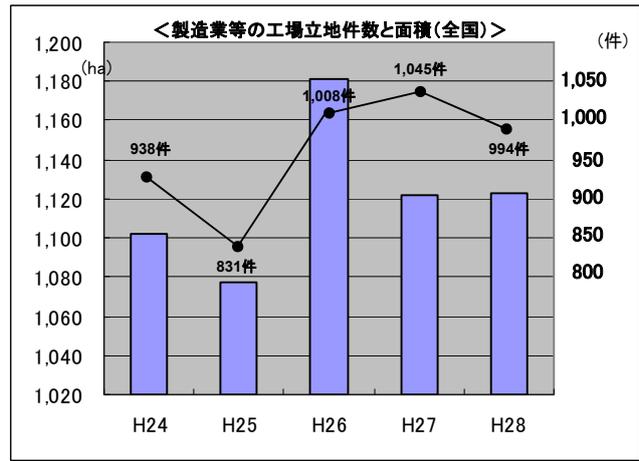
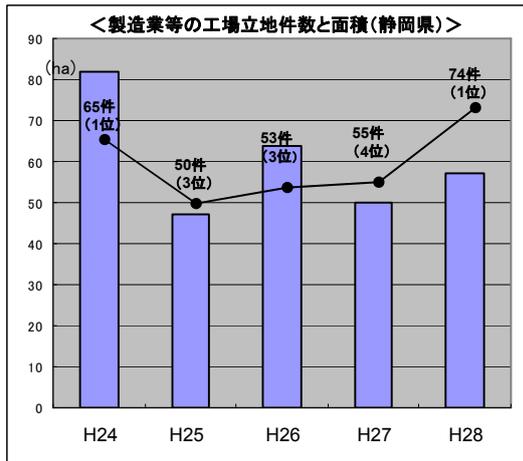
国内貨物	(静岡発札幌向け)医療用器具、競技用器具、生花 等 (静岡発沖縄向け)家電販促品、静岡県産いちご 等
国際貨物	(上海からの輸入)衣類、雑貨、機械部品 等 (台北からの輸入)胡蝶蘭の苗 等

資料:県空港利用促進課調査

④ 工場立地・倉庫の建築着工状況

・立地件数は全国的に新設が頭打ちの傾向があるものの、本県は高い伸び

＜工場立地件数・面積の推移＞



資料：工業立地動向調査（経済産業省）

＜物流施設への交付実績＞

区分	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
新規	2件	2件	5件	5件
地域	2件	3件	2件	4件
賃貸型	—	—	1件	—

新規：設備投資補助 / 地域：土地取得・雇用補助 / 賃貸：賃貸型物流施設補助

＜物流施設整備・建設に対する 利子補給金の状況＞

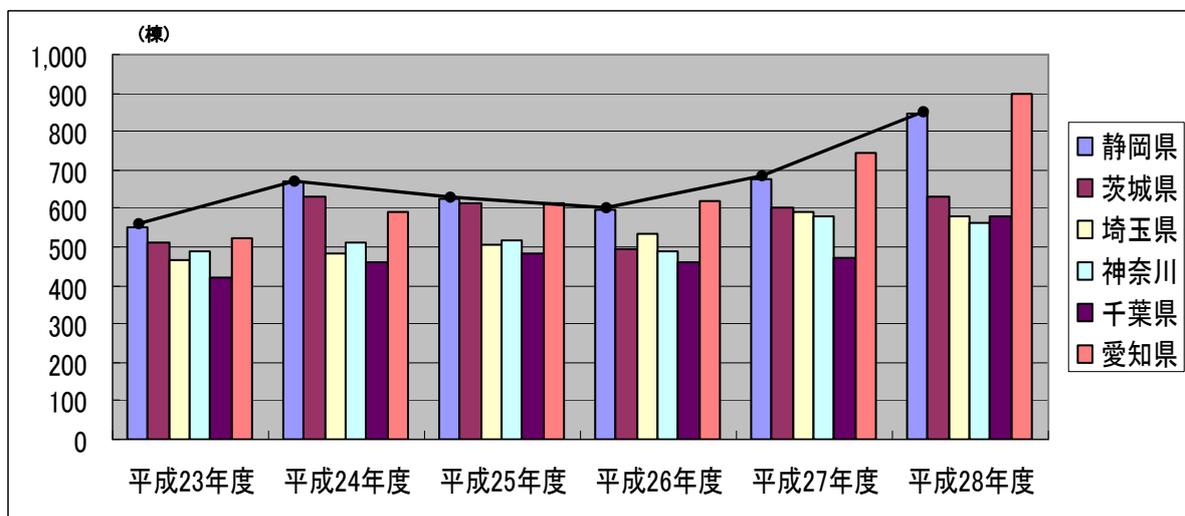
平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度
7件	6件	4件	2件	8件

※ 平成29年度はH29.12月末現在の適用件数

④ 工場立地・倉庫の建築着工状況

- ・全国的に近年、倉庫の建築着工が増加
- ・高規格幹線道路の開通前後に倉庫建築着工が増加傾向にある
- ・民間建築主による平成28年度の倉庫の着工床面積は850万㎡で、前年比7.3%増

＜倉庫の建築着工状況（平成23～28年度）＞



資料：建築着工統計（国土交通省）

④ 工場立地・倉庫の建築着工状況

＜倉庫の建築着工数＞

新東名高速道路
(静岡県内区間)開通
(平成24年4月)

圏央道開通
(埼玉県内区間)
(平成27年10月)

新東名高速道路
(浜松いなさJCT～
豊田東JCT)開通
(平成28年2月)

(単位:棟)

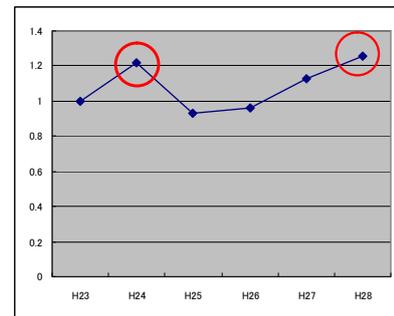
区分	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	計	28年度/23年度
静岡県	552	671 (前年比1.22倍)	625	599	674	846 (前年比1.26倍)	3,967	1.53
茨城県	510	629	616	493	601 (前年比1.22倍)	631	3,480	1.24
埼玉県	464	484	505	536	590	580	3,159	1.25
神奈川	489	513	518	487	579	561	3,147	1.15
千葉県	423	461	482	463	472	582	2,883	1.38
愛知県	523	592	614	617	745	896 (前年比1.2倍)	3,987	1.71
全国	12,569	13,881	14,299	13,844	14,426	15,209	84,228	1.21

資料: 建築着工統計(国土交通省)

＜静岡県の倉庫の建築着工 前年比率の推移＞

- 静岡県内における倉庫の建築着工数は、平成24年の新東名高速道路(静岡県内区間開通)時、平成28年の新東名高速道路(浜松いなさJCT～豊田東JCT)開通時に増加傾向が見られる

※ 愛知県においても、平成28年の新東名高速道路(浜松いなさJCT～豊田東JCT)開通時には増加傾向が見られる



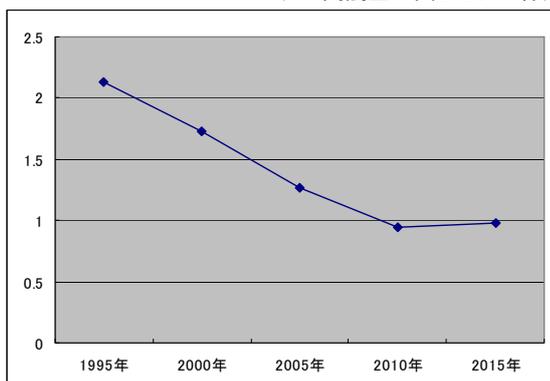
※平成23年度の建築着工数を1として、経年比較

⑤ 市場動向(小口・多頻度化)

- 出荷1件あたりの平均貨物量(平均流動ロット)は、2015年調査では0.98トンに減少
- 平均流動ロットは、2015年調査時に僅かに増加しているが、平均で1トン未満の小口化の傾向は改善していない
- 件数ベースで、0.1トン未満が2015年調査時には全体の79.2%まで増加(多頻度化)

＜平均流動ロットの推移＞

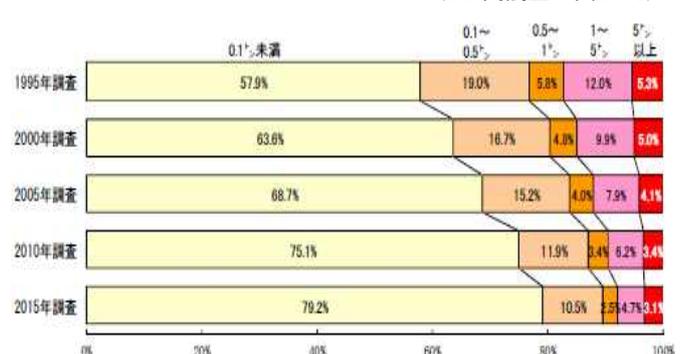
(3日間調査 単位:トン/件)



資料: 全国貨物純流動調査(物流センサス)(国土交通省)

＜流通ロット構成比の推移＞

(3日間調査 単位:%)



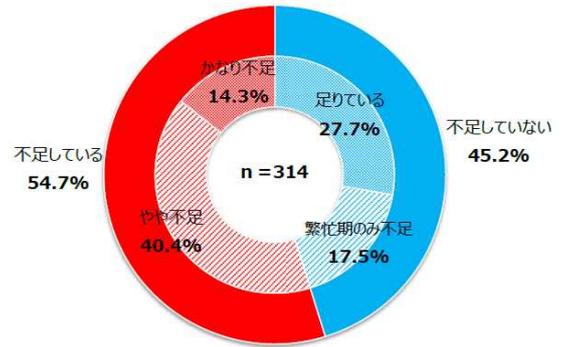
資料: 全国貨物純流動調査(物流センサス)(国土交通省)

⑥ 経営環境(トラックドライバー不足)

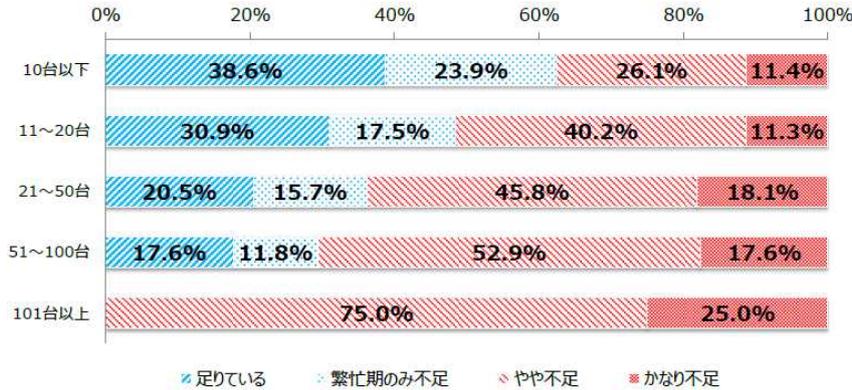
＜県内事業場における在職運転者数及び過不足感について＞ (平成29年7月静岡県トラック協会実施)

※ 全事業者1,351社のうち325社回答(回答率24.1%)

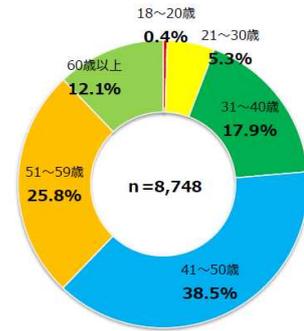
- ・県内事業者の14.3%がかなり不足している、40.4%がやや不足としており、54.7%の事業者が人手不足と回答
- ・保有車両規模が大きいほど、人手不足感が強い
- ・在職運転者のうち41歳以上が76.4%を占めており、30歳以下の若年層が5.7%で、今後一層の高齢化が懸念



＜保有車両規模別不足感＞



＜在職運転者数(年代別)＞

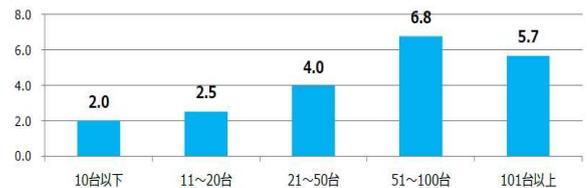


資料：静岡県トラック協会調査資料

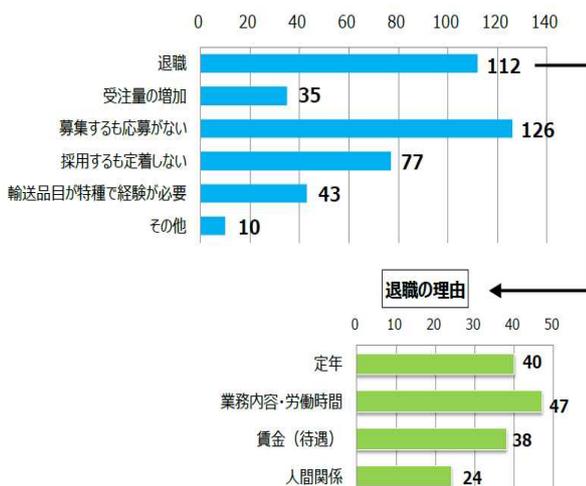
⑥ 経営環境(トラックドライバー不足)

- ・不足の理由は「募集するも応募がない」が一番多く、次に「退職」が続く(昨年は「募集するも応募がない」、「採用するも定着しない」の順に多い)
- ・不足対策として「待遇の改善(賃金引上げ等)」が急増。(昨年度は「備車・下請けの利用」が最多)

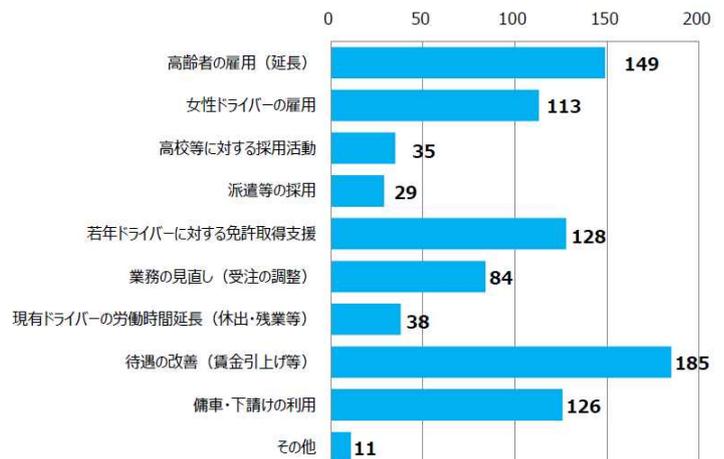
＜平均不足人数＞



＜不足の理由＞



＜ドライバー不足対策＞

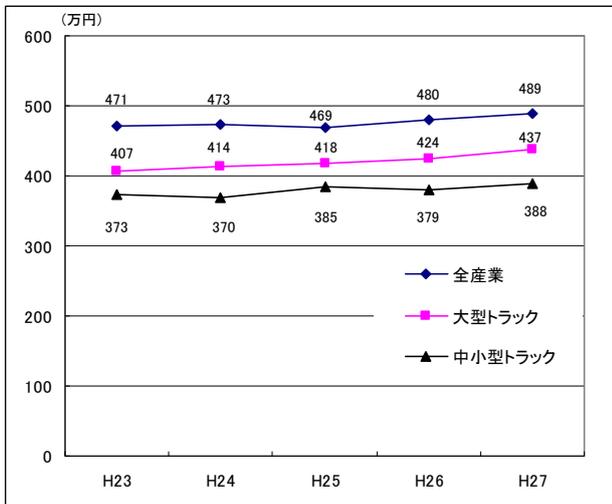


資料：静岡県トラック協会調査資料

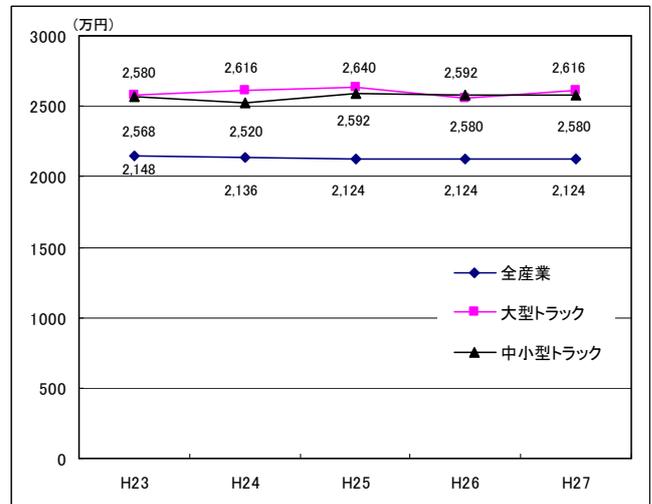
⑥ 経営環境(トラックドライバーの労働環境)

- ・トラックドライバーの年間所得額は、全産業平均と比較して大型トラック運転手で約1割、中小型トラックで約2割低い
- ・トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して約2割長い

＜年間所得額の推移＞



＜年間労働時間の推移＞



国土交通省物流政策課資料をもとに作成