

# 物流革命の推進と日本全域への波及について

【担当省庁】経済産業省、国土交通省、環境省

EC取引の拡大等による輸送の小口化・多頻度化、生産年齢人口の減少によるドライバー不足等で危機的状況に陥っている物流システムが、我が国の産業振興上のボトルネックとなっており、POSTコロナを見据え、高度に自動化された新しい基幹物流を構築し、その効果を全国へ波及させることが最重要課題となっている。

そのため、国の総合物流施策大綱に位置付けられた、物流DXなどによるサプライチェーンの最適化、物流構造改革の推進などを強力に推し進めるとともに、基幹物流と各地域の配送網が複合的に接続された強靱性や持続可能性を持つ物流ネットワークの構築に取り組むことが不可欠である。

- 道路交通法及び関係法令の改正を踏まえ、高速道路における運転者なしでの自動運転（レベル4）の実現に向けた実証実験の加速化及び完全商用化の早期実現を図りたい。
- 京都府南部地域において、民間主導で新名神高速道路に隣接し「次世代基幹物流施設」が開発予定であるが、このような高度に自動化された基幹物流施設を生かすための高速道路による広域幹線物流の整備を強力に推し進められたい。
- 京都府では、広域幹線物流や京都舞鶴港と連携した北部物流拠点の形成を計画しているが、均衡ある発展を目指し、リダンダンシーを確保する観点からも、日本海側の港湾を意識した物流拠点やネットワークの構築を推進されたい。
- 海運や航空分野も含めたマルチチャネルによる持続可能な広域物流ネットワークの構築を推進するとともに、配送量の増大と集約化等により周辺のCO2排出が増大する基幹物流施設における低炭素化支援制度を創設するなど、物流拠点における低炭素化・脱炭素化を総合的に支援する枠組みを創設されたい。

## ■総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）〔国土交通省、経済産業省他〕〈抜粋〉

- 【1】物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化
- 【2】時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進
- 【3】強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築

京都府 の担当課	政策企画部 地域政策室(075-414-4527) 商工労働観光部 産業立地課(075-414-4881)
-------------	--

■京都府における物流拠点形成に向けた取組状況

【1】「次世代基幹物流施設」開発計画の概要（A街区）

- ①所在地：京都府城陽市東部丘陵地青谷先行整備地区
- ②アクセス：新名神高速道路宇治田原IC（仮称）そば
- ③面積等：敷地面積 約12万㎡、延床面積 約28万㎡
- ④竣工時期：令和8（2026）年（予定）

【2】「次世代基幹物流施設」開発計画の概要（B街区）

- ①所在地：京都府城陽市東部丘陵地青谷先行整備地区
- ②アクセス：新名神高速道路宇治田原IC（仮称）そば
- ③面積等：敷地面積 約8万㎡、延床面積 約19万㎡
- ④竣工時期：未定

【3】京都府の将来に必要な広域道路ネットワーク

～京都府域新広域道路交通計画より（令和3年3月）～

