

最近の物流政策の動向について

大臣官房参事官（物流産業）

勘場 庸資

令和5年2月9日

1. 国の取組

物流関係 令和5年度当初予算案、令和4年度第2次補正予算

- 2024年問題等の担い手不足、カーボンニュートラルへの対応、災害の激甚化・頻発化、新型コロナの感染拡大等物流が直面する課題は先鋭化・鮮明化。
- **総合物流施策大綱**で位置づけられた3本の柱に基づき、以下の取組を推進。
- また、物流施設の自動化に必要な施設の整備、EV車両の大規模導入、再生可能エネルギー関係施設の整備等の取組に対して、財政投融資を活用した支援を可能とすることで、物流DX・GXの推進を図る。

【簡素で滑らかな物流】

○物流DXや標準化の推進

(当初 82百万円の内数等 補正 1470百万円の内数)



ドローン物流



自動倉庫型
ピッキングシステム

➤ 物流生産性向上の推進

- ー モーダルシフト等の導入支援 ☐ 当 ☐ 補
- ー 物流の標準化・デジタル化の推進 ☐ 当 ☐ 補
- ー ドローン物流の社会実装の推進 ☐ 補
- ー 倉庫シェアシステムの連携推進 ☐ 当

➤ 物流DX・GXに資する車両・設備等の整備に対する財政投融資の活用 ☐ 当

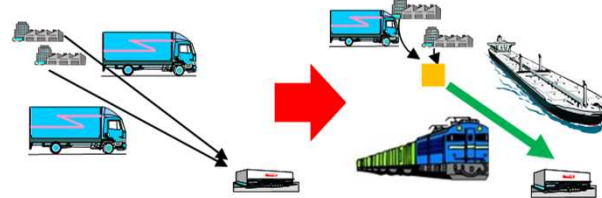
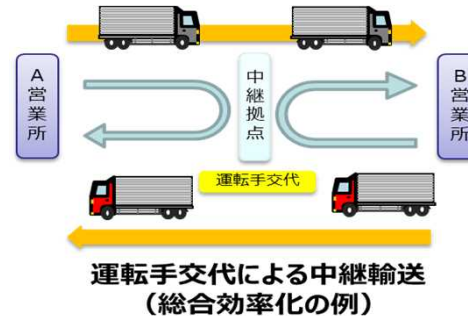
➤ 関連事項

- サプライチェーン全体の新技術導入 ☐ 当
(資源エネルギー庁連携施策)

【担い手にやさしい物流】

○2024年問題等への対応 ・物流効率化の推進

(当初 82百万円の内数等 補正 1270百万円の内数)



➤ 物流生産性向上の推進

- ー モーダルシフト等の導入支援(再掲) ☐ 当 ☐ 補
- ー コンテナ専用トラックの導入支援 ☐ 補
- ー 物流効率化に向けた実態調査 ☐ 補

➤ 物流DX・GXに資する車両・設備等の整備に対する財政投融資の活用(再掲) ☐ 当

【強くてしなやかな物流】

○災害・環境対策、 国際競争力の強化

(当初 40百万円等 補正 1270百万円の内数)



非常用電源設備



➤ 物流施設の災害対応能力の強化等

- ー 非常用電源設備の導入促進 ☐ 当 ☐ 補
- ー 災害時を想定した物資輸送訓練 ☐ 当

➤ 流通業務の脱炭素化の促進 ☐ 補

➤ アジアの物流シームレス化・国際標準化 ☐ 当

➤ 物流DX・GXに資する車両・設備等の整備に対する財政投融資の活用(再掲) ☐ 当

➤ 関連事項

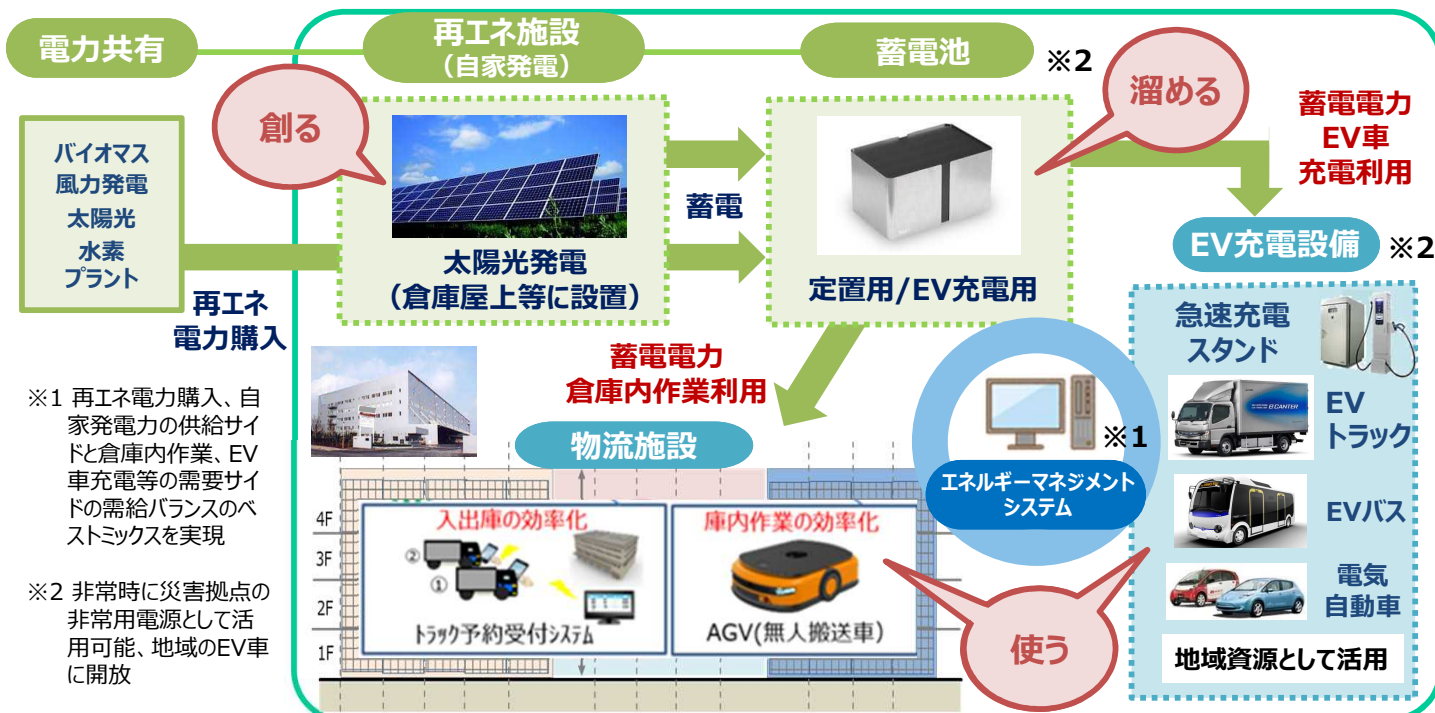
- 冷蔵倉庫の脱フロン化促進 (環境省連携施策) ☐ 当
- ゼロエネルギー倉庫の推進 (環境省連携施策) ☐ 当
- 物流事業者等の海外展開支援 ☐ 当
(国際政策課・海外プロジェクト推進課連携施策)
- 国際物流の多元化・強靱化に向けた調査 ☐ 当 ☐ 補
(国際政策課・海外プロジェクト推進課連携施策)

物流関係予算等について(総合経済対策・令和4年度第2次補正予算案)

- 2024年問題等の担い手不足、カーボンニュートラルへの対応、災害の激甚化・頻発化等物流が直面する課題は先鋭化・鮮明化。
- 物流GX、物流DX、災害対策を推進するため、総合政策局の物流対策予算を計上。

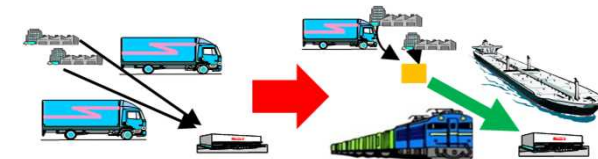
○物流GX、災害対策の推進 12.7億円

➤ 流通業務の脱炭素化の促進 物流施設への再エネ施設・設備等の一体的導入を支援



➤ モーダルシフト等物流効率化の推進

◆ モーダルシフト等の導入支援



◆ コンテナ専用トラック等導入支援



◆ 物流効率化に向けた実態調査

➤ 非常用電源設備の導入促進

○物流DXや標準化の推進 2億円

➤ ドローン物流の社会実装の推進

※3

レベル4 飛行に対応したドローン物流に関する調査・実証



※3 有人地帯における補助者なしでの目視外飛行

➤ 物流の標準化・デジタル化の推進

- ◆ パレット共同回収システムの構築に向けた調査・実証
- ◆ 物流事業者間のデジタル化の推進に向けた調査・実証

○ (非予算事業) トラック運送事業、内航海運業及び倉庫業に係る燃料等の価格上昇分を反映した適正な料金収受に関する周知等の実施

物流分野の労働力不足に対応するとともに、温室効果ガスの排出量を削減しカーボンニュートラルを推進するため、物流総合効率化法の枠組みの下、トラック輸送から、よりCO₂排出量の少ない大量輸送機関である鉄道・船舶輸送への転換(モーダルシフト)等を荷主・物流事業者を中心とする多様・広範な関係者の連携のもとに推進する(グリーン物流の推進)。また、省人化・自動化の取組を進めることで、物流DXを推進し、さらに物流効率化を加速させることとする。

総合物流施策大綱において、物流DXや物流効率化の更なる推進を図っていくこととしていることも踏まえ、モーダルシフト等の物流効率化を図る取組において、「協議会の開催等、物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の策定のための調査事業に要する経費」や「認定を受けた総合効率化計画に基づき実施するモーダルシフト及び幹線輸送の集約化の初年度の運行経費」に対して支援を行うとともに、継続して省人化・自動化に資する機器の導入や、過疎地域における共同配送・貨客混載の取組に対して支援を行う。

支援対象となる取組		計画策定経費補助	運行経費補助
大量輸送機関への転換	モーダルシフト	補助率:定額 上限200万円 ※1	補助率:1/2以内 上限500万円 ※2
	幹線輸送の集約化		
トラック輸送の効率化	共同配送		補助率:1/2以内 上限500万円 ※2 (過疎地域のみ)
	貨客混載		
	その他のCO ₂ 排出量の削減に資する取組		対象外

過疎地域のラストワンマイル配送の効率化の取組の促進

物流分野における担い手不足が深刻化する中、過疎地域における物流機能の維持はユニバーサルサービスの観点から非常に重要な課題である。このため、**過疎地域において実施される共同配送や貨客混載といった物流効率化の取組についても、運行経費補助の対象**とすることで、過疎地域における物流効率化の取組を促進する。

- ・路線バスや鉄道等を活用した貨客混載
- ・複数の宅配事業者の荷物を拠点で集約し、共同配送

省人化・自動化への転換・促進を支援

上記※1、※2の経費補助に該当する取組のうち、**省人化・自動化**に資する機器の導入等を計画したり、実際に当該機器を用いて運行する場合には、**補助額上限の引き上げ等**を行う。

計画策定経費補助

省人化・自動化に資する機器の導入等を計画した場合

省人化・自動化機器導入
上限300万円
(補助率:1/2以内)

計画策定経費補助
上限200万円
(補助率:定額)

上限総額
500万円

運行経費補助

省人化・自動化に資する機器を用いて運行した場合

省人化・自動化機器導入
上限500万円
(補助率:2/3以内)

運行経費補助
上限500万円
(補助率:1/2以内)

上限総額
1,000万円

省人化・自動化機器の導入例

- ・荷物の保管場所から荷さばき場までの無人搬送車での移動
- ・ピッキングロボットや無人フォークリフトを使用したパレット、コンテナ等への荷物の積み付け

無人搬送車

ピッキングロボット

無人フォークリフト

～ 取組実施に向けた主な流れ ～

1 協議会の立ち上げ

・物流事業者、荷主等の関係者による物流効率化に向けた意思共有

2 協議会の開催

・関係者の参集、輸送条件に係る情報やモーダルシフト等の実現に向けた課題の共有及び調整、CO₂排出量削減効果の試算 等

計画策定経費補助

3 総合効率化計画の策定

・協議会の検討結果に基づく総合効率化計画の策定

4 計画の認定・実施準備

5 運行開始

運行経費補助

5

- 製品のラインナップが揃い、普及段階にある事業用の電動車（HV、EV、FCV）について普及段階と車両価格に応じ、購入補助を行うことにより導入を集中的に支援する。

・運輸部門のCO2排出量の9割を占める自動車の中でも、走行距離が長く1台当たりの排出量が多いバス、トラック、タクシーの事業用自動車について、電動化を推進することが重要。

	市場導入の初期段階で 価格が高く積極的な支援が必要な車種	車種ラインナップが充実し 通常車両との価格差が低減している 車種	通常車両との価格差がさらに低減し 本格的普及の初期段階にある車種
対象 車種	 EVバス （路線）  EVバス （小型）  FCV トラック	 EV 軽トラック  EV 小型トラック  EV タクシー	 HV トラック  HVバス （路線）
補助率：HVは、通常車両との差額の1/3 EVは、車両価格の1/3（バス）、1/4（トラック・タクシー）、急速充電器は1/2（充電装置のみの場合1/4） FCVは、車両価格の2/3			

事業用自動車における電動車の集中導入を促進するとともに、
自動車メーカーによる開発を促進

運送事業者において、電動車の集中導入が促進されるとともに、併せて充電設備の
設置が進むことにより電動車の導入環境が整備され、事業用の電動車の市場が創
出されるとともに、自動車運送事業におけるCO2削減が進む。

AI・IoT等を活用した更なる輸送効率化推進事業費補助金

資源エネルギー庁省エネルギー・
新エネルギー部省エネルギー課

令和5年度予算案額 **62 億円 (62 億円)**

事業の内容

事業目的

運輸部門の最終エネルギー消費量は全体の約2割で産業部門に次いで多く、当該部門の省エネルギー対策を進めることが重要です。物流全体の効率化を図る実証事業や、運輸部門におけるエネルギー消費の約3割を占めるトラック輸送をはじめとした貨物輸送等の省エネ化のための実証事業を行い、その成果を展開することで、効果的な省エネ対策の普及を図ることを目的とします。

事業概要

- (1) 新技術を用いたサプライチェーン全体の輸送効率化推進事業
発荷主・輸送事業者・着荷主等が連携計画を策定し、物流システムの標準化・共通化、AIやIoT等の新技術の導入により、サプライチェーン全体の効率化を図ることを支援します。
- (2) トラック輸送の省エネ化推進事業
車両動態管理システムや予約受付システム等のAI・IoTツールを活用したトラック事業者と荷主等の連携による省エネ効果の実証を支援します。
- (3) 内航船の革新的運航効率化実証事業
内航船を対象に、革新的省エネルギー技術や作業効率改善技術の導入による省エネ効果の実証を支援します。
- (4) ビッグデータを活用した使用過程車の省エネ性能維持推進事業
使用過程車の省エネ性能を適切に維持するため、自動車の不具合等の発生傾向をあらかじめ把握できる環境整備の推進を支援します。

事業スキーム (対象者、対象行為、補助率等)



成果目標

令和3年度から令和5年度までの3年間の事業であり、令和12年度(2030年度)までに、本事業及びその波及効果によって、運輸部門におけるエネルギー消費量を原油換算で年間約625.2万kl削減すること等を目指します。

物流施設における非常用電源設備の導入推進事業

事業概要

- 災害対応能力の強化を図るため、非常用電源設備の導入支援を行い、物流拠点において**電源・通信機能を維持し、迅速かつ円滑な物資輸送体制を確保**する。

背景・経緯

- 営業倉庫等の物流施設においては、災害対策基本法に基づく防災基本計画においても災害時の物資拠点としての役割が期待されており、**国民の安定的な生活の確保と社会の安定の維持に不可欠なサービス**として事業の継続が不可欠。
- 近年の災害時（平成30年台風第21号や令和元年台風第15号）において、物流施設で停電等が生じており、それによって**物流の現場に混乱が発生**。

総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）（令和3年6月15日閣議決定）
 III 3（1）③物流拠点と既存インフラとのアクセス強化や物流拠点の防災対策（略）災害発生時においても生活必需品等の物資供給を途絶させないよう、（略）、**物流拠点の防災対策を充実させるほか、（略）防災設備を備えた物流施設の整備を推進**する。

必要性・課題

- **災害が激甚・頻発化**している中、災害時や電力不足時においても、物流拠点において電源・通信機能を維持し、**迅速かつ円滑な物資輸送体制を確保**することが必要。
- 一方、非常用電源設備は、**導入費用の高さや費用対効果**を考慮すると、自助努力で導入することは企業にとって**大きな負担**となっている。



台風15号により倒壊した鉄塔

実施内容

物流施設において、非常用電源を導入する場合に補助を行う。

【補助率】

1 / 2 以内

【補助対象者】

倉庫事業者
 貨物利用運送事業者
 トラックターミナル事業者

【補助対象施設】

- ・民間物資拠点である営業倉庫
- ・重要空港周辺の航空上屋
- ・トラックターミナル

【補助対象設備】

非常用電源設備



<非常用電源設備>

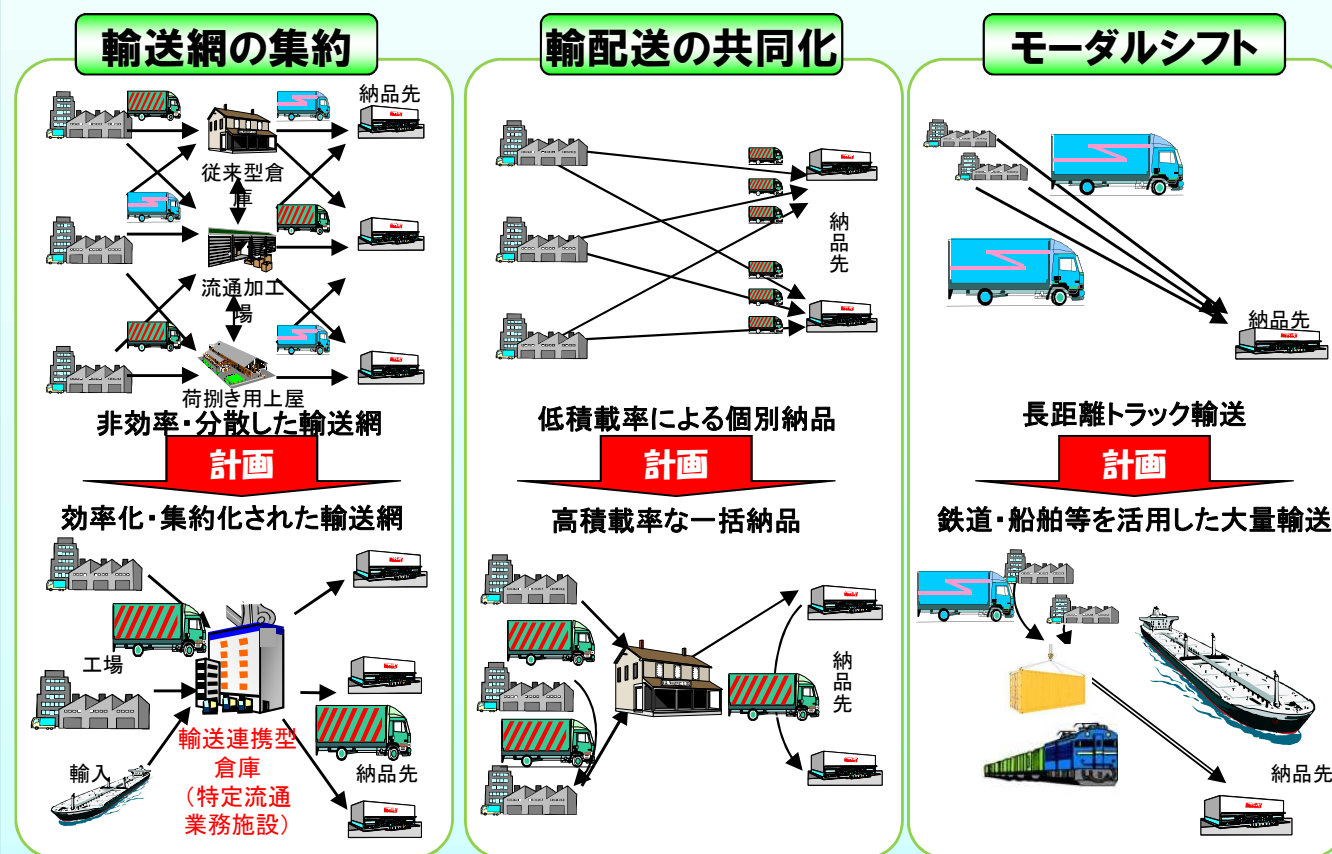
目的

- ・我が国産業の国際競争力の強化
- ・消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多頻度化等への対応
- ・環境負荷の低減
- ・流通業務に必要な労働力の確保

制度の概要

二以上の者が連携して、流通業務の総合化(輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。)及び効率化(輸送の合理化)を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資するもの(流通業務総合効率化事業)を認定し、認定された事業に対して支援を行う。

支援対象となる流通業務総合効率化事業の例



支援措置

- 事業の立ち上げ・実施の促進**
 - ・計画策定経費・運行経費の補助
 - ・事業開始に当たっての、倉庫業、貨物自動車運送事業等の許可等のみなし
- 必要な施設・設備等への支援**
 - ・輸送連携型倉庫への税制特例
 - 法人税:割増償却8%(5年間)
 - 固定資産税:課税標準 1/2(5年間)等
 - ・施設の立地規制に関する配慮
 - 市街化調整区域の開発許可に係る配慮
- 金融支援**
 - ・信用保険制度の限度額の拡充
 - ・長期低利子貸付制度
 - ・長期無利子貸付制度 (主に中小企業向け)

大臣認定

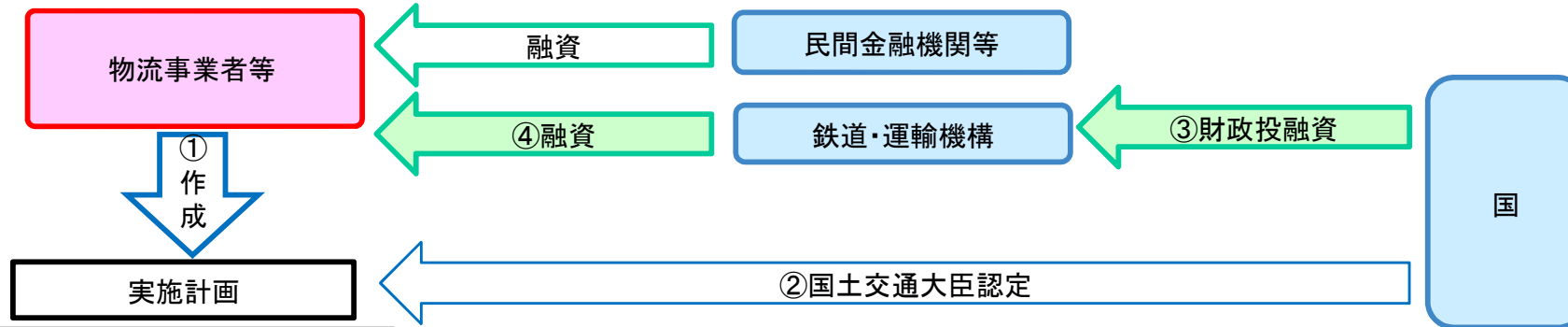
【目的】

- 我が国産業の国際競争力の強化、消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多様化等への対応、環境負荷の低減及び流通業務に必要な労働力の確保を図る。

【制度の概要】

- 二以上の者が連携して、流通業務の総合化（輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。）及び効率化（輸送の合理化）を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資するもの（流通業務総合効率化事業）を認定し、認定された事業の実施主体に対する鉄道・運輸機構の融資を通じて支援する。

○物流総合効率化法に基づく財政投融资支援スキーム



現在の支援対象事業

- 輸送モードの結節を行う機能等を有する一定規模の物流拠点施設を整備する事業
- ・幹線輸送と都市内輸送を結節する自動車ターミナル等の広域物流拠点
 - ・幹線輸送を効率化するための中継輸送の物流拠点



追加予定の支援対象事業

- 物流のDX・GXによる効率化、生産性向上及び環境負荷の低減を図る事業

- ・物流DX：物流施設の自動化に必要な施設の導入
- ・物流GX：EV車両、再生可能エネルギー関係施設の導入 等

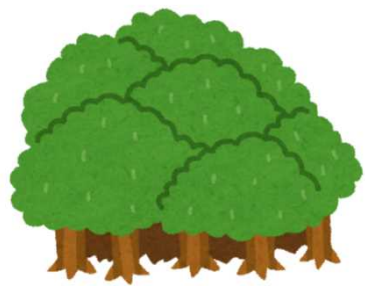


物流分野における労働力不足が深刻化する中、2以上の者の連携により物流の省力化・効率化を図り、また環境負荷低減にもつながる優良な取り組みを多数認定。
(平成28年10月～令和4年3月末の間で、「312件」の総合効率化計画を認定)

類型別	優良な取り組みを認定
項目	件数
モーダルシフト	104
輸配送の共同化	23
輸送網の集約	192
その他 (3企業間の一貫輸送1件、業務の平準化2件、 中継輸送2件、高速バス貨客混載1件、村営バス(自家用有償旅客運送)貨客混載1件、路線バス貨客混載3件、空コンテナの回送距離削減2件、積み置きによる効率化1件)	13

(注)複数の類型に該当する取り組みは類型毎に集計

CO2削減量

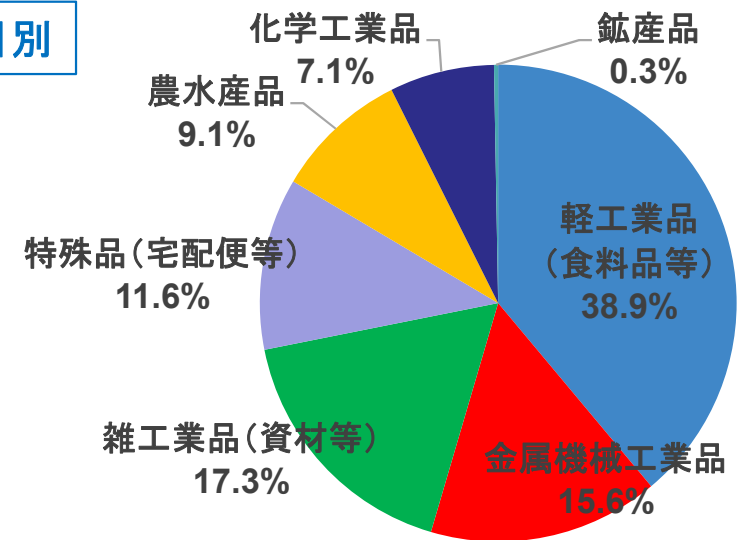


約▲11.8万t-CO₂/ 年
約1,340万本のスギの二酸化炭素吸収量に相当
(このスギの本数を面積に換算すると、約133.99km²)

出典) 林野庁HP計算式より物流政策課作成

主要取扱品目別

様々な品目で幅広く認定



省力化量

・トラックドライバーの運転時間の削減

約▲273万時間/年*の省力化に相当

・荷待ち時間の削減

約▲49万時間/年*の省力化に相当

「トラック予約受付システム」を125件導入

トラックドライバーが到着時刻を予約 ⇒ トラックの到着時間が平準化され、荷待ち時間が削減される

約1,524人のトラックドライバーに相当する労働力の確保

出典) 賃金構造基本統計調査(厚生労働省)より 物流政策課作成

トラック、内航貨物船、機械装置等に係る中小企業投資促進税制の延長 (所得税・法人税・法人住民税・事業税)

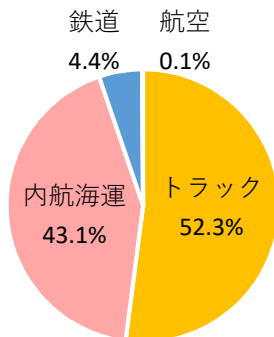
中小企業者がトラック、内航貨物船、機械装置等を取得した場合における特例措置を延長する。

施策の背景

- トラック事業者、内航海運事業者等は、国内貨物輸送の大半を担うなど、我が国の国民生活及び産業活動において重要な役割を果たしている。
- 一方で、その大半を投資余力の小さい中小企業者が占めており、その経営基盤の強化や生産性の向上を図るため、設備投資の促進を図ることが重要。

【令和3年度実績】

[国内貨物輸送量]
(トンキロベース)



	トラック事業	内航海運事業
事業者数	63,215者 (国土交通省調べ)	2,822事業者 (国土交通省調べ)
従業員数	201万人 (総務省「労働力調査」)	6.3万人 (国土交通省調べ)
中小企業の割合	97.4% (国土交通省調べ)	99.7% (国土交通省調べ)
営業利益率(平均)※ (営業利益/売上高)	▲2.1% (全日本トラック協会推計)	1.0% (国土交通省推計)

※参考: 全産業平均3.2%(令和2年度実績・経済産業省「企業活動基本調査」)

政策の目標

経営基盤が脆弱な中小のトラック事業者、
内航海運事業者等の設備投資を促進



- ・国民生活及び産業活動を支えるサービスの安定的な供給の確保や、そのコスト削減及び生産性向上に寄与
- ・幅広い関連業界への経済波及効果を通じて、日本経済の活性化に寄与

要望の結果

特例措置の内容

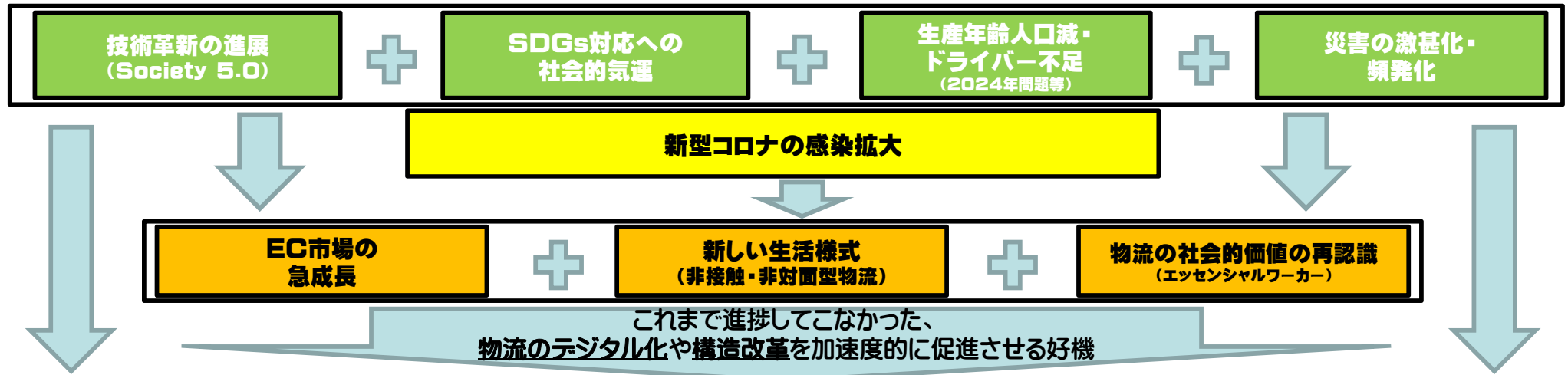
【所得税・法人税等】 取得価額(内航船舶は取得価額の75%)の30%の特別償却又は7%の税額控除
(対象設備:トラック車両、内航貨物船、機械装置等)

結果

現行の特例措置を2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)延長する。

2. 最近の物流政策

総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)概要



新型コロナ流行による社会の劇的な変化もあいまって、我が国の物流が直面する課題は先鋭化・鮮明化

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 (簡素で滑らかな物流)

- (1) 物流デジタル化の強力な推進
- (2) 労働力不足や非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の取組の推進(倉庫等の物流施設へのロボット等の導入支援等)
- (3) 物流標準化の取組の加速
- (4) 物流・商流データ基盤等
- (5) 高度物流人材の育成・確保

③強靱で持続可能な物流ネットワークの構築 (強くてしなやかな物流)

- (1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築
- (2) 我が国産業の国際競争力や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築
- (3) 地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築(カーボンニュートラルの実現等)

②労働力不足対策と物流構造改革の推進 (担い手にやさしい物流)

- (1) トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備
- (2) 内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組の推進
- (3) 労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進
- (4) 農林水産物・食品等の流通合理化
- (5) 過疎地域におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保
- (6) 新たな労働力の確保に向けた対策
- (7) 物流に関する広報の強化



2. 最近の物流政策

**(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
(簡素で滑らかな物流)**

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(簡素で滑らかな物流)

(1) 物流デジタル化の強力な推進

手続書面の電子化の徹底、サイバーポートの推進による港湾物流の生産性向上、データ基盤の整備、特殊車両通行手続の迅速化、ICTを活用した点呼の推進 等

■ ICTを活用した点呼の推進

現状：原則対面



運転者

運行管理者

ICT活用

遠隔点呼



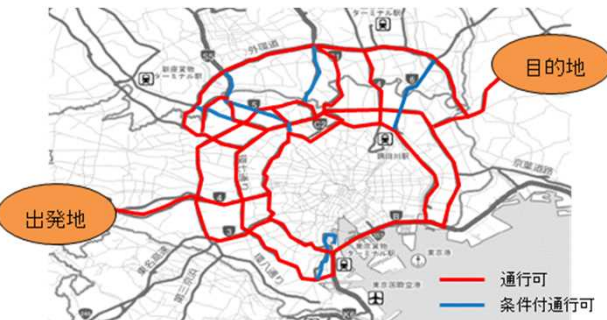
インターネット

点呼

点呼支援機器

自動点呼ロボット等

■ 特殊車両通行手続の迅速化 (※)



目的地

出発地

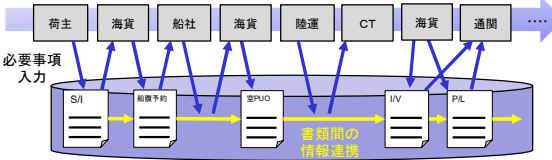
通行可

条件付通行可

通行可能な経路の通知イメージ(ウェブ上で即時に地図表示)

(※) 特殊車両が即時にウェブ上で確認した通行可能経路を通行できる新たな通行制度による手続の迅速化

■ サイバーポートの推進による港湾物流の生産性向上



荷主

海貨

船社

海貨

陸運

CT

海貨

通関

必要事項入力

S/I

船積予約

密PUO

IV

P/L

民間事業者間の港湾物流手続を電子化

<主なKPI>

- ・サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な港湾関係者数 【約650者(2025年度)】

(2) 労働力不足や非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の取組の推進

倉庫等の物流施設へのロボット等の導入支援、隊列走行・自動運転の実現に向けた取組の推進 等

■ サプライチェーン全体の最適化を見据えたデジタル化

- 1) 連携計画策定
- 2) 物流全体効率化システム導入
- 3) AI・IoT等活用新技術導入



サプライチェーン全体の効率化

RFID等の活用

「モノ、取引の動き」の見える化

小売店・消費者

配送

物流拠点

荷卸

幹線輸送

港・貨物駅・メーカー工場等

出入庫の効率化

トラック予約受付システム

庫内作業の効率化

AGV(無人搬送車)

配送作業の効率化

無人配送ロボット

自動運転配送

■ 倉庫等の物流施設における自動化・機械化



■ トラック隊列走行／自動化



■ 自動運航船



<主なKPI>

- ・物流総合効率化法による総合効率化計画の認定件数(輸送網の集約等) 【141件(2020年度)→330件(2025年度)】

<主なKPI> (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(簡素で滑らかな物流))

- ・物流業務の自動化・機械化やデジタル化に向けた取組に着手している物流事業者の割合 【100%(2025年度)】
- ・物流業務の自動化・機械化やデジタル化により、物流DXを実現している物流事業者*の割合 【70%(2025年度)】

(※物流業務の自動化・機械化やデジタル化により、従来のオペレーションの改善や働き方改革などの効果を定量的に得ている事業者をいう。)

- ・物流業務の自動化・機械化やデジタル化に向けて、荷主と連携した取組を行っている物流事業者の割合 【50%(2025年度)】

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(簡素で滑らかな物流)

(3) 物流標準化の取組の加速

加工食品分野における標準化推進体制の整備と
周辺分野への展開、業種ごとの物流の標準化の推進 等

■モノ・データ・業務プロセス等の標準化の推進

伝票の標準化

○ 荷主等の事業者ごとに伝票がバラバラであり、記載項目も異なるため、荷積み、荷卸し時に非効率

伝票種類、記載項目がバラバラ → 統一伝票
検品・事務作業の効率化

外装の標準化

○ 様々な商品サイズ・形状により、パレット等への積載効率が低下するなど非効率

様々なサイズ → 標準化されたサイズ
荷役作業の効率化、積載効率、保管効率の向上

受け渡しデータの標準化

○ 物流事業者と荷主の間などで商品データが標準化された仕様で共有されていないことから納品時の賞味期限確認等の検品において非効率

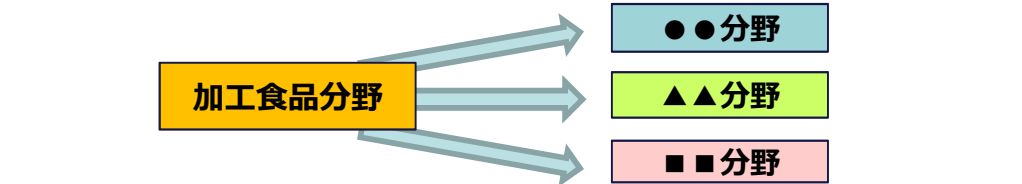
データ連携 → データの連携
検品・荷卸し作業の効率化

パレットの標準化

○ 様々なパレットサイズにより、積替え作業の発生や積載効率が低下するなど非効率

様々なパレットサイズ → 標準化されたパレットサイズ
積替え作業発生 2~3時間/10車 → 出庫基地 一貫パレチゼーションの実現
荷役作業の効率化、トラックへの積載効率の向上

■加工食品分野をプロトタイプとした業種分野ごとの標準化の推進



<主なKPI>
・業種分野別の物流標準化に関するアクションプラン・ガイドライン等策定数
【3件(2021年度~2025年度)】

(5) 高度物流人材の育成・確保

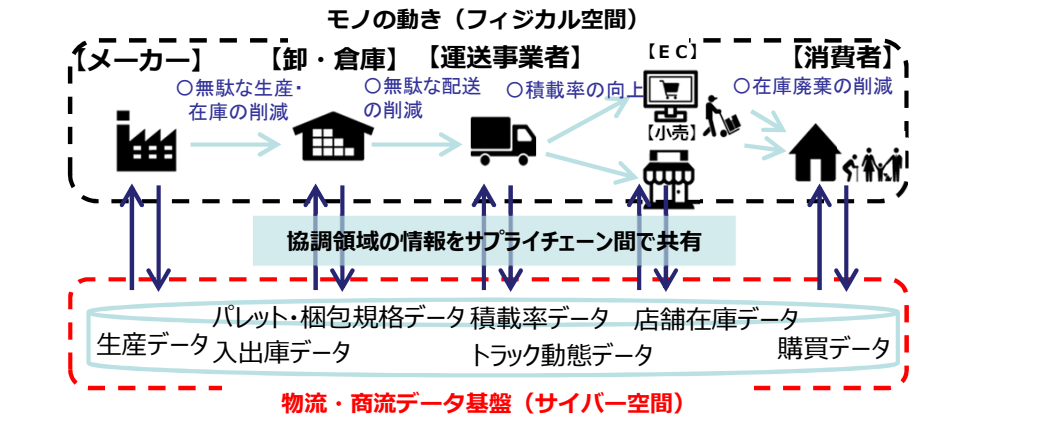
物流DXを推進する人材に求められるスキルの
明確化・発信、学習機会の提供 等

<主なKPI>
・大学・大学院に開講された物流・サプライチェーンマネジメント分野を取り扱う産学連携の寄附講座数
【50講座(2021~2025年度)】

(4) 物流・商流データ基盤の構築等

物流・商流データ基盤の構築と社会実装の推進、物流MaaSの推進 等

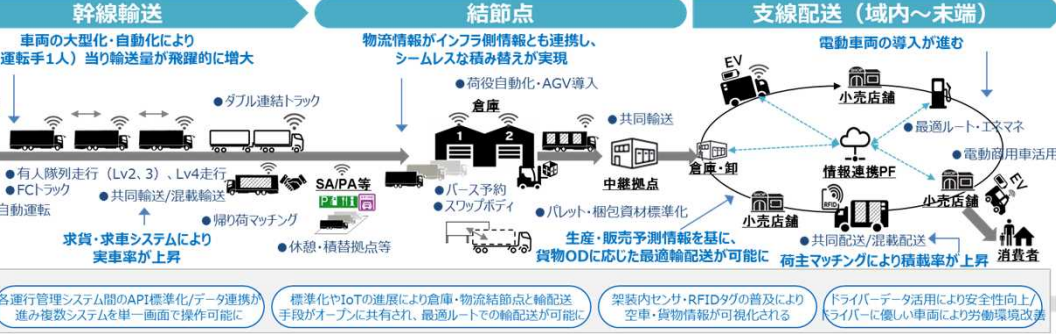
■ 物流・商流データ基盤(※1)の構築と社会実装の推進



(※1) SIP「スマート物流サービス」プロジェクト(内閣府戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)第2期において実施)において構築を目指している「物流・商流データ基盤」を指す。

■ 物流MaaS(※2)の推進

(※2) 複数の商用車メーカーのトラック車両データを共通的な仕組みで連携させ協調して取り組むべき課題に活用する等、物流分野における新しいモビリティサービス



<主なKPI>
・物流・商流データ基盤を活用したビジネスモデルの社会実装件数
【3件(2021年度~2025年度)】

物流標準化の取組

業種分野横断的な物流標準化の取組

・官民物流標準化懇談会

議題：ハード・ソフト含むすべての物流各項目（パレット・外装サイズ、外装表示、伝票、データ・物流用語等）の業種分野横断的な標準化

パレット

- パレット標準化推進分科会 中間とりまとめ(令和4年6月27日公表)
- ・パレット標準化推進分科会

日本物流団体連合会・
物流標準化調査小委員会

【ソフトの標準化】SIPスマート物流サービス

- 物流標準ガイドライン -ver.1.0- (令和3年10月15日公表)

連携
協力

業種分野ごとの物流標準化の取組

加工食品分野

- 加工食品分野における物流標準化アクションプラン (令和2年3月27日公表)
- ・加工食品分野における物流標準化研究会
- ・加工食品分野における物流標準化アクションプラン フォローアップ会

青果物分野

- 青果物流通標準化ガイドライン骨子 (令和4年4月15日公表)
- ・青果物流通標準化検討会

紙加工品分野

- 紙加工品（衛生用品分野）におけるアクションプラン (令和4年4月18日公表)
- ・紙加工品（衛生用品分野）物流研究会

菓子（スナック・米菓）分野

- 菓子物流（スナック・米菓系）におけるパレット標準化ガイドライン (令和4年5月20日公表)
- ・菓子パレット標準化促進協議会

※令和4年7月28日時点

物流標準化の推進に向けた施策：官民物流標準化懇談会

概要

令和3年6月15日に閣議決定された新しい総合物流施策大綱では、取り組むべき大きな柱のひとつとして「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（簡素で滑らかな物流の実現）」を提言。

物流DXの推進のためには、その大前提として、物流を構成するソフト・ハードの各種要素の標準化が必要不可欠。長年の課題であった物流標準化を実現するため、長期的視点でその課題や推進方策を議論・検討するため「官民物流標準化懇談会」を設置・開催。

●第1回 官民物流標準化懇談会（令和3年6月17日）

- ・物流標準化の重要性や意義、検討すべき課題や、議論にあたって留意すべき観点等について確認。
- ・懇談会の下に個別の標準化テーマごとの分科会を設け、専門家の意見等も聞きながら標準化の方策について検討を進めていくことを決定。
- ・具体的には、まずは先行的に物流機器（パレット等）の標準化について検討する分科会の設置・開催を決定。

●第2回 官民物流標準化懇談会（令和4年7月28日）

- ・物流をとりまく全ての関係者に向けて、物流標準化の必要性和取組を呼び掛け。
- ・「パレット標準化推進分科会」中間とりまとめを受けた今後の対応や、その他の物流標準化の取組について議論・検討・発信。

●パレット標準化推進分科会

※第1回懇談会での議論を受けて、懇談会の下に設置・開催

第1回：令和3年9月7日

第2回：令和4年1月18日

第3回：令和4年3月1日

第4回：令和4年5月12日

中間とりまとめ公表：令和4年6月27日

「官民物流標準化懇談会」構成員（五十音順、敬称略）

荒木 毅	日本商工会議所 社会資本整備専門委員会委員長 （富良野商工会議所会頭）
池田 潤一郎	一般社団法人日本物流団体連合会 会長
岩村 有広	一般社団法人日本経済団体連合会 常務理事
内田 富雄	一般財団法人日本規格協会 業務執行理事
神林 幸宏	全国農業協同組合連合会 常務理事
栗島 聡	公益社団法人経済同友会 幹事
神宮司 孝	株式会社日立物流 代表執行役副社長
高岡 美佳	立教大学経営学部 教授
寺田 大泉	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 専務理事
長尾 裕	ヤマトホールディングス株式会社 代表取締役社長 社長執行役員
根本 敏則	敬愛大学経済学部 教授
二村 真理子	東京女子大学現代教養学部 教授
堀切 智	NIPPON EXPRESS ホールディングス株式会社 代表取締役副社長 副社長執行役員
松本 秀一	S Gホールディングス株式会社 代表取締役
馬渡 雅敏	公益社団法人全日本トラック協会 副会長
味水 佑毅	流通経済大学流通情報学部 教授
米田 浩	一般社団法人日本倉庫協会 理事長
高橋 孝雄	農林水産省 大臣官房総括審議官（新事業・食品産業）
茂木 正	経済産業省 商務・サービスグループ審議官
堀内 丈太郎	国土交通省 自動車局長
鶴田 浩久	国土交通省 公共交通・物流政策審議官

※名簿は令和4年7月28日時点

官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 中間とりまとめ（概要）

○背景（物流の担い手不足や物流の重要性の再認識）

- ・厳しい労働環境（手荷役等の附帯作業・長時間労働）
- ・2024年にドライバーへの罰則付き時間外労働規制適用
- ・バラ積み・バラ卸し、パレット化荷物の積み替えの発生
→労働力不足深刻化・物流機能が維持できなくなるおそれ
- ・新型コロナ流行による物流の重要性の再確認
- ・SDGs達成に向けた機運の高まり
→荷主・物流事業者等の関係者が連携して強力に推進する必要性

○パレット標準化の定義等

「標準規格のパレットを標準化された方法で運用すること（ユニットロード化・一貫パレチゼーション）を通じ、パレット化可能なすべての荷物の効率的な輸送・保管を実現する」

対象範囲：国内物流※／工場等の施設～卸売業等の物流施設等（※国際的にはエリアによって標準サイズが異なり、国際間での一貫化は課題も多いため、足元の国内課題に早急に取り組む。）

○関係者の責務（適切かつ公平な受益者負担）

- ◆発荷主：取引環境改善・標準パレット導入・パレット前提の営業等
- ◆着荷主：パレット納品導入やこれを前提にした発注・パレット管理等
- ◆物流事業者：情報発信・提案・適正な対価の提示等
- ◆パレットレンタル事業者・パレットメーカー：パレットの適切な利用拡大・循環システム構築に向けた取組等
- ◆行政・物流団体・経済団体等が連携、パレット標準化の必要性等発信

○パレット標準化の効果（今後、定量的効果の発信を目指す）

- ・労働環境改善（荷役の負担・時間軽減）
- ・物流効率化（共同輸配送の促進、DX・機械化の促進）
- ・付加価値の創出（トレーサビリティの確保等）
- ・物流機能の維持・強靱化
- ・環境負荷低減
→パレット標準化の効果は荷主を含めた各関係者に還元される

実態把握を進め、規格・運用の標準化を検討。特に、2024年に向けバラ積み解消が急務のため、規格の議論を一部前倒し。

これからパレット化を図る事業者推奨する規格（平面サイズ）：1100mm×1100mm(※)

※国内で最も生産・利用（全生産数量中約32%、JISのサイズ中約66%(令和4年5月時点)）。最多規格の利用割合が増えることで、積み替え削減、積み付け・保管効率向上、機械化促進、コスト面でのスケールメリットが期待。

※業種分野の状況、商品特性等によっては、上記推奨規格の採用が困難な場合や、異なる規格の採用がより合理的な場合もある。

<今後の検討> パレット利用実態の把握を進め、パレット化実施済みの事業者も含めたパレット標準化に向けて、**規格（高さ・強度等）・運用（循環システム実現等）**の両面で引き続き検討。

「物流標準ガイドライン-ver.1.0-」について

■ 策定の目的

- 「物流標準ガイドライン」の主な目的は、物流・商流データ基盤内で取り扱うデータの標準形式を規定することである。
- SIPスマート物流サービスでは、データ基盤に導入する「要素基礎技術」の一つとして「個別管理データを抽出し変換する技術（物流・商流データ基盤への提供データを独自形式から標準形式へ自動変換）」を開発するとともに、より幅広いデータ連携等を可能とするためのガイドラインを策定・公表している。

■ 構成

- 「物流XML/EDI標準（日本物流団体連合会）」や「UN/CEFACT」「ISO」「GS1」など、物流分野の国内標準、グローバルなコード体系をベースに規定

物流業務プロセス標準

物流業務におけるデータ交換の標準的手順を規定。集荷、配達、入庫、出庫などのプロセス単位に、誰が、誰に対し、どの情報を、どの順序で受け渡すのかについて記載。（例：「入庫プロセス」では、寄託者Aが倉庫事業者に対し、「入庫予定情報」を送信。倉庫事業者は入庫作業後に、「入庫報告情報」を、寄託者Aに送信 等）

物流メッセージ標準

物流業務におけるデータ交換の際に必要なデータ項目や、データ項目の定義、値の型（属性と最大桁数）等を記載。（例：「入庫予定情報」には、「入庫予定日」「貨物明細」「荷届先」等の情報を含め、「入庫予定日」の値の型はX(8)とする 等）

物流共有マスタ標準

物流・商流データ基盤において、利用するマスタデータ項目（事業所情報、車輛情報、商品情報、輸送容器情報）を定義。

コード標準

メッセージやマスタで利用する日付表現や場所コード、企業コード、商品コード、出荷梱包コード等の桁数や構造を規定。

- 「物流標準ガイドライン」掲載先：
SIP2期「スマート物流サービス」サイト
<https://www.pari.go.jp/sip/htdocs/doc/standard/standard%20guidelines%20v1.0.pdf>



- システム構築にあたっては、物流標準ガイドラインへの準拠をご検討ください。
開発・改修・運用に関するお問い合わせは、スマート物流サービス標準化検討WG（事務局：(株)野村総合研究所）までお願いいたします。
メールアドレス：sip-wgx@nri.co.jp

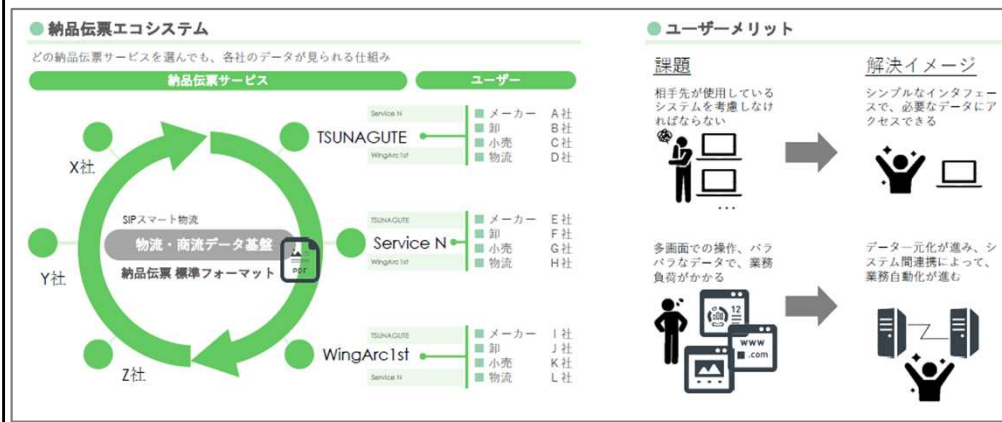
	必須	推奨	業界により推奨
When	ISO 8601-1:2019【ISO】 JIS X 0301【JIS】	-	-
Where	郵便番号コード【日本郵便】	位置情報コード【SIPスマート物流サービス】 UN/LOCODE(港及び地名コード)【UN/CEFACT】 GLN(企業・事業所識別コード)【GS1】	-
What	自動車登録番号【国土交通省】	GTIN(商品識別コード)【GS1】 SGTIN(商品用の個別識別コード)【GS1】 GRAI(リターナブル資産識別コード)【GS1】 SSCC(出荷梱包シリアル番号)【GS1】 コンテナ番号:ISO6346【ISO】 空輸貨物用機材識別番号(専用コンテナ・パレット):ULD No.【航空キャリア】 船舶識別番号:IMOナンバー【IMO】 航空会社コード:IATA No.【IATA】、ICAO No.【ICAO】	医薬品及び医療機器の商品マスタとして保有・活用されているMEDISのコード
Who	法人番号【国税庁】	基本GLN【GS1】	業界VANとして保有・活用するFINET、プラネット、MD-Net、MDBで利用される取引先コード

加工食品分野における物流標準化アクションプラン フォローアップ会

- 令和3年6月3日、第1回「加工食品分野における物流標準化アクションプラン フォローアップ会」を開催。
- 令和2年3月の同アクションプラン策定後、約1年間の各項目の進捗状況を共有。アクションプラン策定時の参画企業に加え、周辺他分野より、約40の企業・団体がオブザーバーとして出席。
- 今後も定期的に開催し、情報共有・方針の検討を行うことで、加工食品分野内外における標準化を推進する。

納品伝票

複数システムベンダーによる伝票電子化システム間の相互連携の取り組み



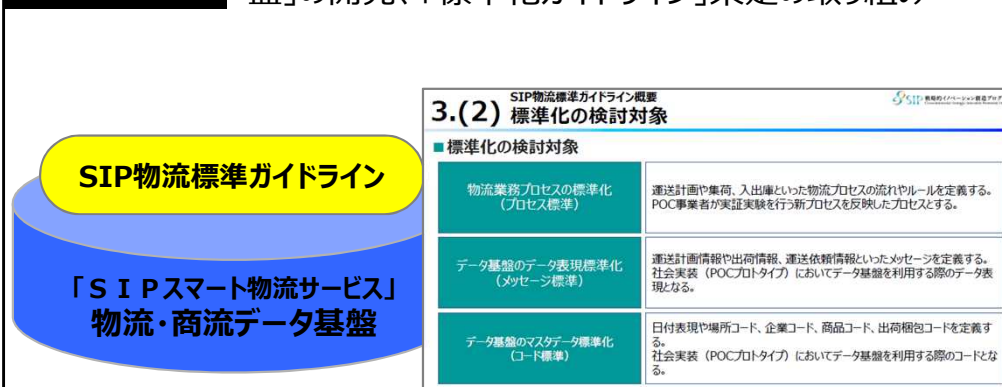
外装サイズ

加工食品分野における外装サイズ標準化協議会による「外装サイズ標準化ガイドライン」策定の取り組み

- 本ガイドラインの概要
- 本ガイドラインの対象者
 - 本ガイドラインを活用して外装サイズの標準化に取り組む対象者は下記のとおり。
 - a) 加工食品製造業者 b) 卸・小売業者 c) 物流事業者 (倉庫事業者・トラック運送事業者)
 - ガイドラインの対象者が使用するパレットの平面サイズ
 - 本ガイドラインは、1100×1100mm (T11型) パレットを対象とする。
 - 包装貨物を積み付ける最大平面寸法
 - 流通過程における湿気や圧縮荷重の影響によって包装貨物が膨張しても1100mmを超えないように40mmのクリアランスを考慮し、1060mm×1060mmとする。
 - パレタイズ貨物の全高
 - 大型トラック荷台に二段積み可能な1300mm以下が望ましい。
 - 外装サイズの標準寸法
 - 1100mm×1100mmの平面寸法に対して90%以上の平面積載率になるように設定、L×W×H: 265mm×210mm×210mmを基本とする。
 - 外装箱の最大重量
 - 労働安全衛生法における「満18歳以上の女性の継続作業」の上限値を参考として、20kgとする。
 - 卸・小売業者におけるパレット単位の発注
 - 付帯作業の軽減や、複数商品の積み合わせなどにより、10t車満載で輸送可能な輸送ロットの確保などが期待できることから、卸・小売業者との連携によるパレット単位の発注についても記載

データ

SIPスマート物流サービスによる「物流・商流データ基盤」の開発、「標準化ガイドライン」策定の取り組み



外装表示

GS1 Japanによる「ケース単位への日付情報等のバーコード表示ガイドライン」策定の取り組み

2. ガイドラインのポイント

④文字表示のガイドラインと、段ボールへの表示例

「製・配・販連携協議会 商品段ボールへの日付情報等の表示にかかるガイドライン」(2013年)を再掲

1. 文字の表示位置
ITF-14は印刷されている面と同一面の無地スペース (図例4参照)
2. 文字の大きさ、種類
32ポイント以上の角や斜体フォント
3. 文字の表示方法
 - 賞味期限 (消費期限、有効期限、使用期限) を年月日表示する商品:
「賞味期限」(消費期限) (有効期限) (使用期限) の文字の後に年 (西暦4桁) 月 (2桁) 日 (2桁) を斜線で区切って表示
【表示例】
賞味期限 2020.03.29
 - 賞味期限を日数表示する商品:
「賞味期限」の文字の後に年 (西暦4桁) 月 (2桁) 日 (2桁) を斜線で区切って表示
【表示例】
賞味期限 2020.10



青果物流通標準化ガイドライン骨子

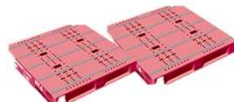
- 農林水産省では、令和3年9月、青果物流通の標準化に向けて、荷主団体、卸売団体、物流事業者等から構成される「青果物流通標準化検討会」を設置。
- 検討項目ごとに分科会を設けて議論を行い、令和4年4月に中間的な取りまとめとしてガイドライン骨子を策定した。

ガイドライン骨子の概要

○ パレット循環体制

1. サイズ・材質・仕様

- ・原則1,100mm×1,100mm（11型）
- ・プラスチック製を推奨
- ・仕様については検討を続ける



2. 運用

- ・パレットの利用から回収までの運用は、レンタルを基本とする
- ・適切なパレット管理が不可欠であることがすべての青果物流通業者の共通認識となるよう、意識の醸成に努める
- ・パレット情報の情報共有システムの構築・導入を推進する

○ コード・情報

1. 納品伝票の電子化

- ・標準化の対象は送り状、売買仕切書を優先し、電子化を目指す
- ・送り状・売買仕切書の標準的な記載項目を提示



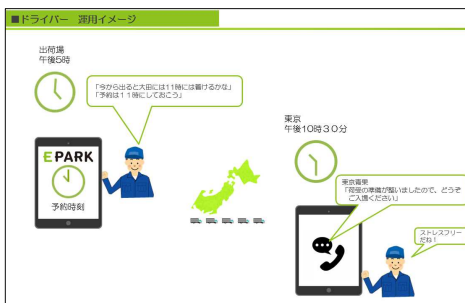
2. コード体系・物流用語の標準化

- ・情報伝達においては、
- ・青果物標準品名コード（ベジフルコード）
- ・県連、JA、市場の事業者コードを用いる
- ・物流用語については検討を続ける

○ 場内物流

1. トラック予約システム

- ・荷下ろし待ち時間削減のため、トラック予約システムの導入を推進



2. 場内物流改善体制の構築

- ・開設者を中心に、卸売業者、仲卸業者等が構成員となり、場内物流改善のための体制を構築
- ・市場内のパレット管理、荷下ろし等の秩序形成、法令遵守に取り組む

○ 外装サイズ

1. 包装貨物を積み付ける最大平面寸法

- ・最大1,100mm×1,100mmとし、オーバーハングしないよう積み付ける

3. 荷崩れ防止

- ・シュリンク包装を紐状にして用いるなど、湿気による品質劣化を回避する方法とする

2. 最大総重量

- ・プラスチックパレットの耐荷重を踏まえ、1tとする

4. 外装サイズの寸法

- ・品目ごとに標準となる段ボールサイズを順次設定
- ・設定された品目について導入産地を拡大
- ・その他の品目でも取組が進むよう、外装サイズ標準化の検討手順をマニュアル化する

紙加工品(衛生用品分野)におけるアクションプラン

アクションプランの概要

【パレタイズの必要性と Design for Logistics の重要性】

- ・パレタイズは単にトラックドライバーの長時間労働の改善のみならず、発荷主から着荷主まで一貫したパレチゼーションによって積替え作業が不要になるなど、サプライチェーン全体の生産性の向上を図ることができるメリットがある
- ・DFLとは物流の生産性向上を目的として製品の設計等を行うことを指し、パレットへの積み付け効率を考慮した製品・外装サイズの見直しを行い最適化することで、パレタイズによる積載率の低下を最大限抑制することが可能となる

【民間の取組み】

- ・衛生用品分野におけるパレットサイズは11型（1,100mm×1,100mm）とする
- ・荷量の多い品目（SKU）については、2023 年度までのパレタイズを目指し、その他の品目についても順次パレタイズを実施していく
- ・T11型を活用する上で積載効率の低下を最大限抑えるため、外装サイズの最適化（DFL：Design For Logistics）を進める

【行政の支援】

- ・物流総合効率化法の枠組みに基づく支援・表彰制度の活用・周知PR

【推進体制】

- ・行政の旗振りの下、関係者によるフォローアップを行い、取組を推進する

【紙加工品(衛生用品分野)物流研究会 構成員】

矢野 裕児 流通経済大学 教授
 笠原 謙一 花王株式会社 SCM部門ロジスティクスセンター需給計画グループ 部長
 安間 修三 大王製紙株式会社 グローバルロジスティクス本部H&PC SCM部 部長
 桑原 雄一 大王製紙株式会社 グローバルロジスティクス本部H&PC SCM部 係長
 鈴木 智之 白十字株式会社 営業本部 業務管理部 執行役員部長
 新井 重晃 白十字物流株式会社 管理部 次長
 森川 将名 P&Gジャパン合同会社 生産統括本部物流部 物流業務改善 シニアマネージャー
 塩出佐知子 P&Gジャパン合同会社 政府渉外 ディレクター
 塩見 和弘 ユニ・チャームプロダクツ株式会社 Global SC統括本部 Logistics部 部長
 前田 健一 ユニ・チャームプロダクツ株式会社 Global SC統括本部 Logistics部物流企画G マネージャー
 中川原 聡 ユニ・チャームプロダクツ株式会社 Global SC統括本部 Logistics部 物流企画G 流通協働プロジェクトリーダー
 影山 喜一 株式会社リブドゥコーポレーション SCMロジスティクス本部 本部長
 高橋 紳哉 一般社団法人日本衛生材料工業連合会 専務理事
 大原 康一 株式会社あらた ロジスティクス本部物流企画部 部長
 久保田 博 株式会社あらた ロジスティクス本部物流企画部 統括マネージャー
 佐塚 大介 株式会社PALTAC 営業本部 物流担当副本部長
 樽岡 義幸 株式会社PALTAC 物流本部 副本部長
 山田 悦朗 全国化粧品日用品卸連合会 専務理事
 箱守 直人 全国化粧品日用品卸連合会 常務理事
 新井 健文 日本パレットレンタル株式会社 執行役員 事業開発部長
 永井 浩一 日本パレットレンタル株式会社 JPR総合研究所 主席研究員
 岩西 慶太 ユーピーアール株式会社 物流営業部 執行役員
 石川 雄一 ユーピーアール株式会社 物流営業部物流ソリューション営業グループ グループ長
 久川 敏也 ダイオーロジスティクス株式会社 専務取締役
 佐藤 仁 ダイオーロジスティクス株式会社 東日本輸送部 部長
 仲井 一明 トランコム株式会社 営業推進グループ マネージャー
 長井 優子 トランコム株式会社 営業推進グループ 主任
 星野 治彦 公益社団法人全日本トラック協会 企画部 部長
 松原 哲也 厚生労働省 労働基準局 労働条件政策課長
 中野 剛志 経済産業省 商務・サービスグループ 消費・流通政策課長
 高田 公生 国土交通省 総合政策局 物流政策課長
 紺野 博行 国土交通省 大臣官房参事官(物流産業)
 日野 祥英 国土交通省 自動車局 貨物課長

※順不同、敬称略
 ※下線は座長

工程表

	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度～
T11型パレット によるパレタイ ズの導入	荷量の多い品目(SKU) のパレタイズの検討・導入		その他の品目(SKU) のパレタイズの検討・導入	
DFLの促進	DFLを踏まえた外装サイズの見直し			
推進体制	行政の旗振り・構成員の参画によるフォローアップ・検討体制			

菓子物流(スナック・米菓系)におけるパレット標準化ガイドライン

ガイドラインの概要

【基本的な考え方】

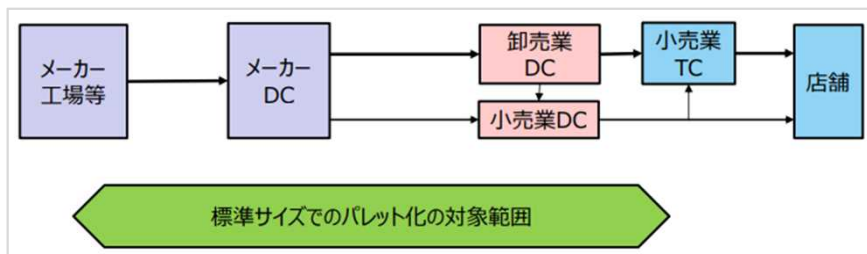
- 菓子(スナック・米菓系)では、軽量で多品目という商品特性のため、輸配送において手積み手卸しが行われていることが多く、“持続可能な菓子物流の実現”に向けて、物流の省力化・効率化方策の1つとして、業界全体でパレット利用を拡大していくことが重要である。

【パレット標準化のあり方】

- パレットの平面サイズ : 11型(1,100×1,100)を推奨サイズとし、12型(1,200×1,000)の取扱いは継続検討とする。
- パレットの材質 : 菓子という商品特性上、品質管理が特に重要であることから、プラスチック製を推奨する。
- パレット荷姿の高さ基準 : 1段1,300mm以下(パレット高さを含む)と設定する。
1,300mmは上限値であり、この範囲内で各社の事情に合わせた数値を設定して構わない

【対象範囲】

- 菓子物流におけるパレット化の対象は、メーカー工場等(生産拠点)→メーカーDC(物流拠点)→卸売業・小売業のDC(物流拠点：在庫型)およびTC(物流拠点・通過型)までであり、卸売業・小売業のDC/TCから店舗までは対象外と想定している。



菓子パレット標準化促進協議会 構成員

＜メーカー＞

江崎グリコ(株)、亀田製菓(株)、カルビー(株)、(株)栗山米菓、
(株)湖池屋、日清シスコ(株)、(株)ブルボン、ぼんち(株)

＜卸売業＞

コンフェックス(株)、(株)山星屋、三菱食品(株)

＜物流事業者＞

トランコム(株)、丸紅ロジスティクス(株)、(株)合通カシロジ、
ダイセーロジ(株)、新潟輸送(株)

＜パレットレンタル事業者＞

三甲リース(株)、日本パレットレンタル(株)、ユーピーアール(株)

＜オプザーバ＞

国土交通省(物流政策課・貨物課)、農林水産省、
経済産業省/日清食品ホールディングス(株)

※下線2社が事務局

今後の検討事項

【パレット共同回収・共同利用のあり方】

- 一貫パレチゼーションに向けた共同回収・共同利用のあり方
- レンタルパレットの活用方法

【パレット利用拡大に向けた取組】

- 商慣習の見直し(発注単位の拡大、リードタイム延長、納品期限緩和)
- 待機時間・作業時間の削減(予約システム等を活用した納品スケジュールの適正化、伝票電子化・検品レス、附帯作業の削減)
- 外装サイズの標準化

2. 最近の物流政策

(2) 労働力不足対策と物流構造改革の推進(担い手にやさしい物流)

2:労働力不足対策と物流構造改革の推進（担い手にやさしい物流）

(1)トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備

商慣習の見直し、標準的な運賃の浸透、荷待ち時間の削減
ダブル連結トラック等の活用支援 等

■トラックドライバーの働き方改革等の推進

改正貨物自動車運送事業法の取組の浸透等

- 【改正の概要】
- 1. 規制の適正化
 - 2. 事業者が遵守すべき事項の明確化
 - 3. 荷主対策の深度化
 - 4. 標準的な運賃の告示制度の導入

⇒標準的な運賃の浸透を図り、ドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を改善し、持続的な事業環境を実現
⇒コンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であるということについて理解を求めるための働きかけを実施

国民運動の展開



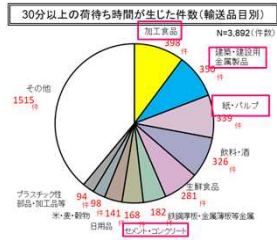
⇒国民運動として、荷主、一般国民向けに輸送の効率化等と呼びかけ

「標準貨物自動車運送約款」の改正



⇒運賃と料金の区別を明確化、「待機時間料」等を料金として規定、付帯作業の内容を明確化

荷待ち件数が多い荷種の商慣習の見直し



⇒輸送品目別にガイドラインを作成し、リードタイム延長など商慣習の改善を促進

■ダブル連結トラック等の活用支援

ダブル連結トラック: 1台で2台分の輸送が可能



特車許可基準の車両長を緩和(2019年1月～)
(21mから最大で25mへの緩和)

■デジタル機器等の活用による荷待ち時間の削減

トラックドライバーが到着時刻を予約
⇒トラックの到着時間が平準化され、荷待ち時間が削減



＜トラック予約受付システム＞

- ＜主なKPI＞
- ・トラックドライバーの①年間所得額平均/②平均労働時間に関する目標
 - 【①年間所得額平均を全産業平均まで引き上げる②平均労働時間を全産業平均まで引き下げる】

(2)内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組の推進

船員の確保・育成、働き方改革の推進、
内航海運の運航・経営効率化 等

■船員の労務管理体制に係る見直し
＜新たな船員の労務管理スキームイメージ＞



■船舶管理業の登録制度の創設

＜船舶管理業のイメージ＞



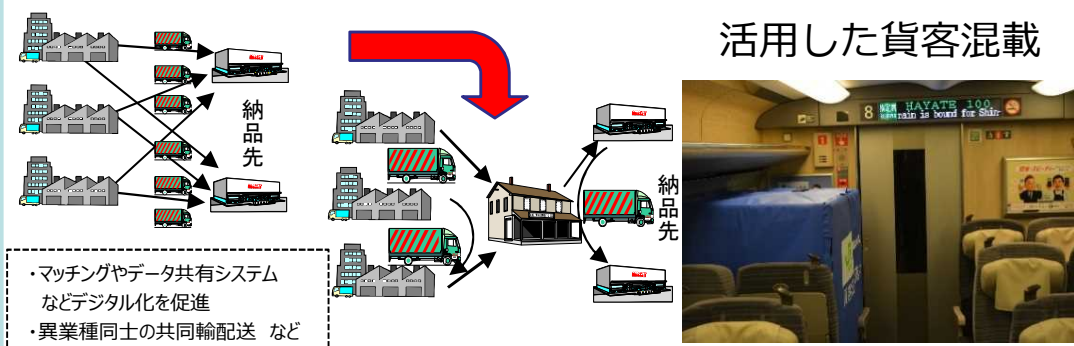
- ＜主なKPI＞
- ・船員1人・1時間当たりの輸送量 【4,019トンキロ(2018年)→4,919トンキロ(2025年)】

2:労働力不足対策と物流構造改革の推進（担い手にやさしい物流）

(3)労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進

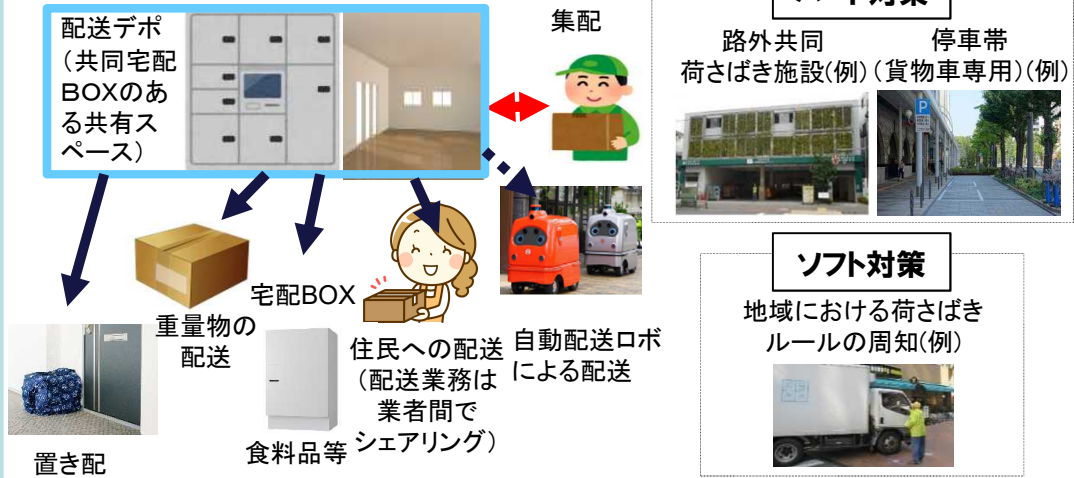
共同輸配送のさらなる展開、倉庫シェアリングの推進、再配達削減、ラストワンマイル配送円滑化の推進 等

■ 共同輸配送のさらなる展開 ■ 新幹線等を



■ 再配達削減

【配送実証の取組】



- <主なKPI>
- ・物流業の労働生産性【2025年度までに2018年度比で2割程度向上させる】
 - ・トラックの積載効率【37.7%（2019年度）→50%（2025年度）】
 - ・宅配便の再配達率【10%程度（2020年度）→7.5%程度（2025年度）】

(4)農林水産物・食品等の流通合理化

ストックポイント等の流通拠点の整備、卸売市場等における自動化・省人化、標準化やパレット化の促進 等

■ 共同物流拠点の整備



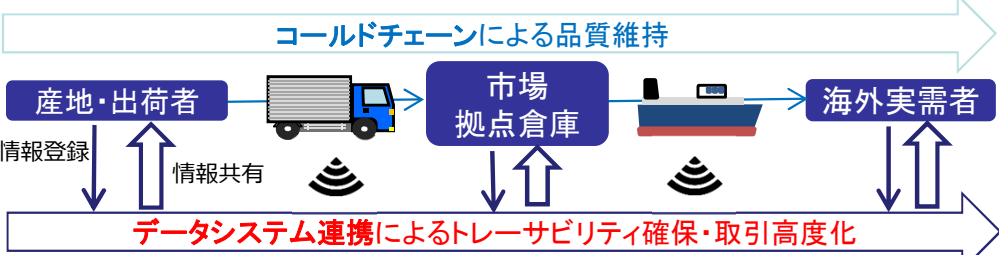
■ 自動化・省人化、標準化・パレット化

AI・ICTによるリモート商品管理・マッチング、AGVによる自動搬送

パレット化による効率化



■ データ連携システムの構築



- <主なKPI>
- ・物流効率化に取り組む事業者数（物流総合効率化法の総合効率化計画又は食品等流通法の食品等流通合理化計画の認定件数）【64件（2020年度）→200件（2025年度）】

2:労働力不足対策と物流構造改革の推進（担い手にやさしい物流）

(5)過疎地域におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保

貨客混載や共同配送の推進、ドローン物流の社会実装化 等

■ 路線バス、コミュニティバス等を活用した貨客混載



■ ドローン物流



■ 道の駅等を拠点とした自動運転サービス



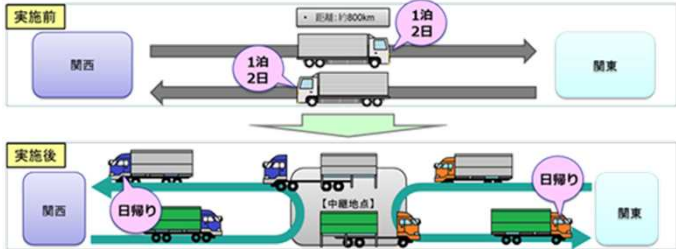
＜主なKPI＞
・物流総合効率化法による総合効率化計画の認定件数（過疎地域）
【14件（2020年度）→100件（2025年度）】

(6)新たな労働力の確保に向けた対策

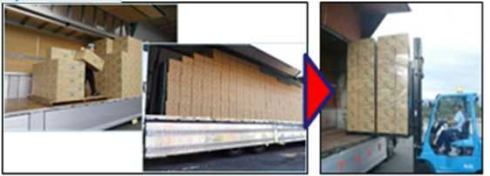
女性、高齢者、外国人等の多様な人材が活躍できる職場環境の整備、オペレーションの定型化・標準化 等

■ 中継輸送の普及、パレット物流の促進

【中継輸送による日帰り運行の実現】



【手積みからパレット物流への転換】



- 船員の働き方改革
- トラックドライバー等への外国人の活用に関する議論
- 物流DXの推進によるオペレーションの定型化・標準化を通じた多様な人材の確保・育成

＜主なKPI＞
・トラック運転に従事する若年層の割合
【トラック運転に従事する若年層（15歳～29歳）の割合を全産業の割合まで引き上げる。（2025年度）】

(7)物流に関する広報の強化

物流危機の現状や持続可能な物流の確保の重要性に関する社会の共通認識を高めるための広報活動の強化

＜主なKPI＞
・物流のおかれている現状や課題に対して問題意識を持っている消費者の割合 【100%（2025年度）】
・「担い手にやさしい物流」を実践している消費者の割合 【80%（2025年度）】

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（議員立法）の概要（平成30年法律第96号）

改正の目的

- トラック運送業の健全な発達を図るため、**規制を適正化**
- 時間外労働規制の適用（令和6年4月）を見据え、**緊急に運転者の労働条件を改善**

改正の概要

1. 規制の適正化

参入要件を厳格化（欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等）

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

定期的な車両の点検・整備の実施や**社会保険料の納付**等の義務づけ

3. 荷主対策の深度化

【時間外労働規制が適用されるまで（令和6年3月）の時限措置】

トラック事業者の法令遵守に係る**荷主の配慮義務**や、**国土交通大臣による荷主への働きかけ**の規定を新設

4. 標準的な運賃

【時間外労働規制が適用されるまで（令和6年3月）の時限措置】

運転者の労働条件を改善し、**持続的に事業を運営**するための参考指標として「**標準的な運賃**」の制度を導入

荷主対策の深度化

貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていること
を疑う相当な理由がある場合

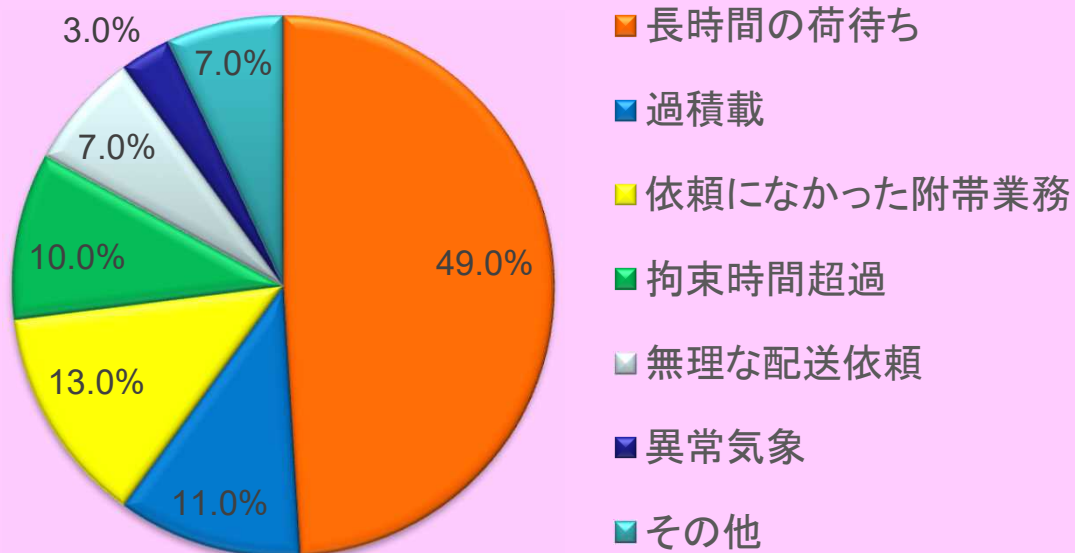
要 請

要請してもなお改善
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為に独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

荷主起因の違反原因行為の割合



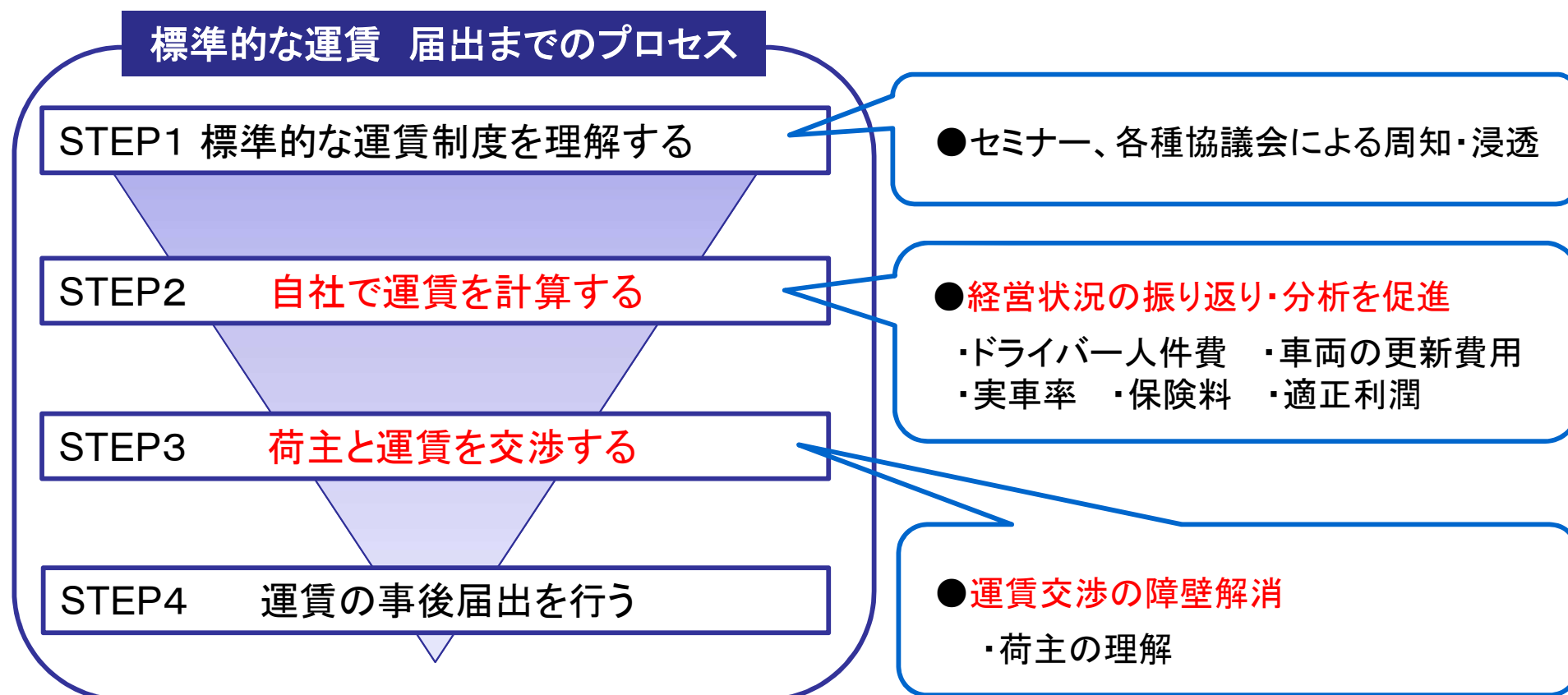
「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要 請	1
働きかけ	62

※令和4年8月24日現在

標準的な運賃

- 平成30年改正後の貨物自動車運送事業法に基づき、**運賃交渉力の弱い運送事業者の適正な運賃収受を支援すること**を目的に、令和2年4月「標準的な運賃」を告示。
- 「標準的な運賃」では、**運転者について全産業並みの給与、車両の更新期間5年**、一般的な利潤（自己資本金の10%）などの経営改善につながる前提を置いて、参考となる運賃を示している。
- 運送事業者が**自己の経営状況を踏まえて運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むことが肝要**。



※標準的な運賃の届出率 49.2%（令和4年7月末時点）

「ホワイト物流」推進運動 ～ ホワイト物流推進運動の概要 ～

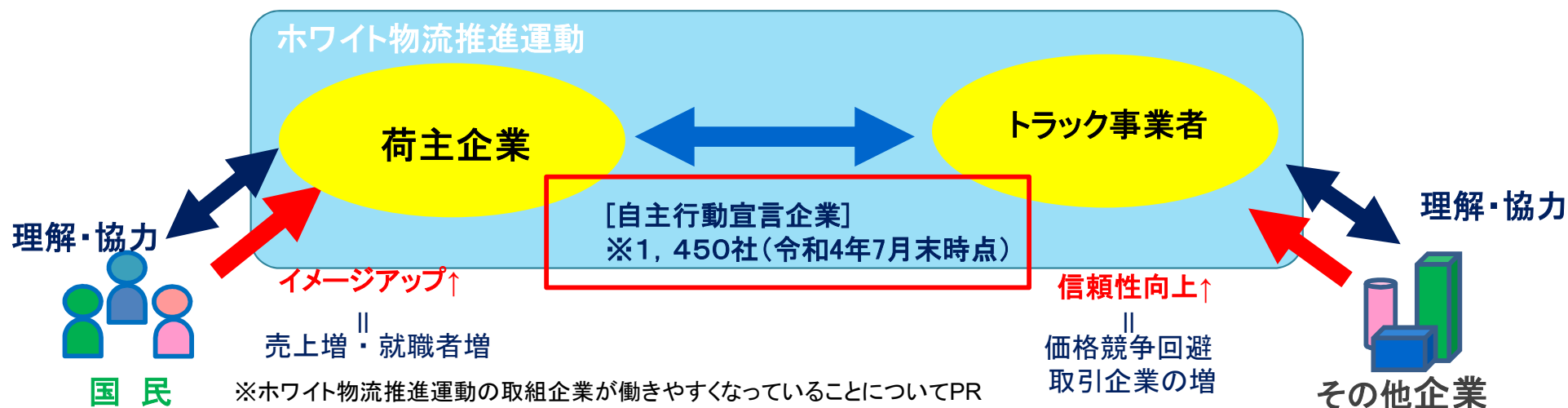
- 国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するため、若者、女性、高齢者も含めた全ての人にとって魅力ある「よりホワイト」な職場づくりを行う取組。

※トラックドライバーのうち、10代・20代は約10%、65歳以上は約9%、女性は約3%

- 荷主企業、トラック事業者など、関係者が連携して当該取組を強力に推進。

〔平成30年 5月30日
「ホワイト物流」推進運動を重点施策とする「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議政府行動計画」が決定〕

推進運動のイメージ



宣言内容

【必須項目】

- ・取組方針
- ・法令遵守への配慮
- ・契約内容の明確化・遵守

【推奨項目】 ※企業の判断で複数項目から選択

- | | | |
|----------------|---|-------------------|
| A. 運送内容の見直し | } | (宣言が多い上位3項目) |
| B. 運送契約の方法 | | |
| C. 運送契約の相手方の選定 | | |
| D. 安全の確保 | | |
| | | ・物流の改善提案と協力 |
| | | ・異常気象時等の運行の中止・中断等 |
| | | ・パレット等の活用 |

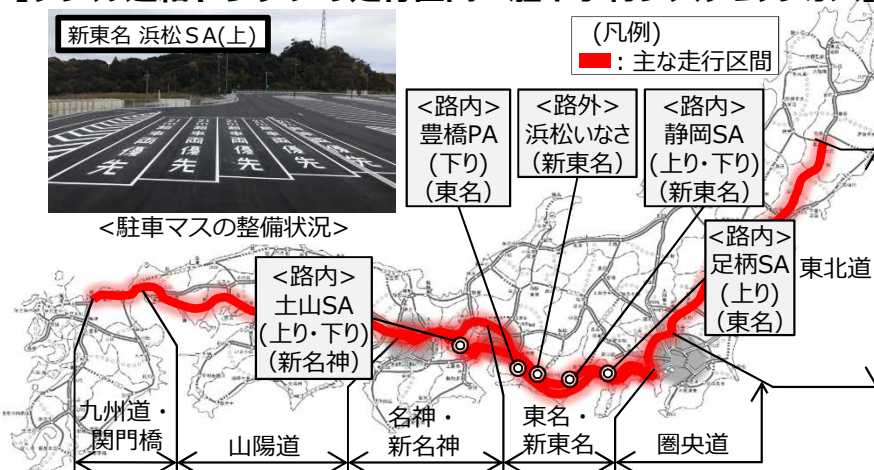
ダブル連結トラックの利用促進

○ 深刻なドライバー不足が進行するトラック輸送の省人化を図るため、1台で通常的大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の利用を促進します。

<背景/データ>

- ・国内貨物輸送の約8割がトラック輸送
- ・深刻なトラックドライバー不足が進行（約4割が50歳以上）
- ・平成31年1月より、特車許可基準の車両長を緩和し、新東名を中心にダブル連結トラックを本格導入
- ・平成31年4月より、複数の物流事業者による共同輸送を本格的に開始
- ・令和元年8月より、物流事業者のニーズを踏まえ、東北道や山陽道など、対象路線を拡充
- ・特殊車両通行許可台数は、令和元年5月時点と比較し約10倍に増加
運行企業6社、許可台数14台 ⇒ 運行企業13社、許可台数205台
（令和元年5月時点）（令和4年6月時点）

【ダブル連結トラックの走行区間・駐車予約システムの導入】



- 物流生産性向上や、ダブル連結トラックの幹線物流での普及促進を図るため、SA・PAにおける駐車マスの整備等を推進（運行路線の東北道、新東名、山陽道等で整備）
- ダブル連結トラックの休憩スペースの確保のため、運行便数が多く、休憩ニーズが高い箇所では駐車予約システムの実証実験を実施

【ダブル連結トラックによる省人化】



ダブル連結トラック：
1台で2台分の輸送が可能

特車許可基準の車両長について、21mから最大で25mへ緩和

<路内駐車場(足柄SA、静岡SA、土山SA)>



- ・令和3年4月から足柄SA(上り)運用開始
- ・令和3年7月から静岡SA(上下)運用開始
- ・令和3年10月から土山SA(上下)運用開始

<浜松いなさIC路外駐車場>



- ・令和3年4月から運用開始

2. 最近の物流政策

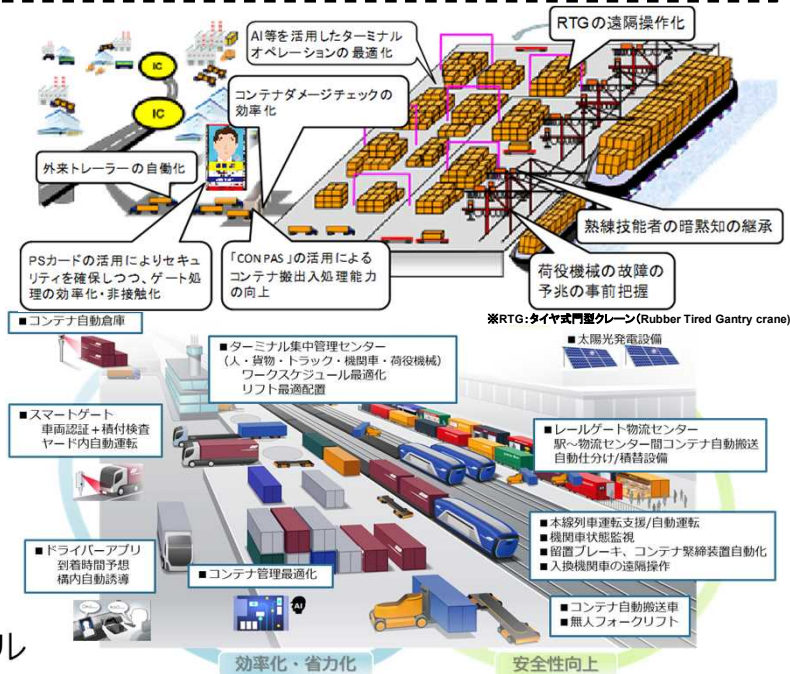
(3) 強靱で持続可能な物流ネットワークの構築(強くてしなやかな物流)

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（強くてしなやかな物流）

(1)感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築

災害発生時の基幹的海上交通ネットワーク機能の維持、
「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組の推進、
自動運転・隊列走行を見据えた道路整備 等

■ 「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組の推進



■ スマート貨物ターミナル

■ 自動運転・隊列走行を見据えた道路整備

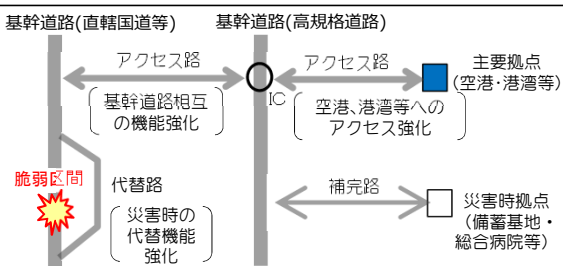
■ 各輸送モードにおける輸送の安全確保

<主なKPI>
・道路による都市間速達性の確保率【57%（2019年度）→63%（2025年度）】
・港湾の耐災害性強化対策（地震対策）
（大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワーク（約400ネットワーク）のうち、発災時に使用可能なものの割合）
【33%（2020年）→47%（2025年）】

(2)我が国産業の国際競争力強化や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築

重要物流道路の拡充等トラックの大型化に対応した道路機能強化、
国際コンテナ戦略港湾政策の推進、農林水産物・食品の輸出拡大、
物流事業者の海外展開支援 等

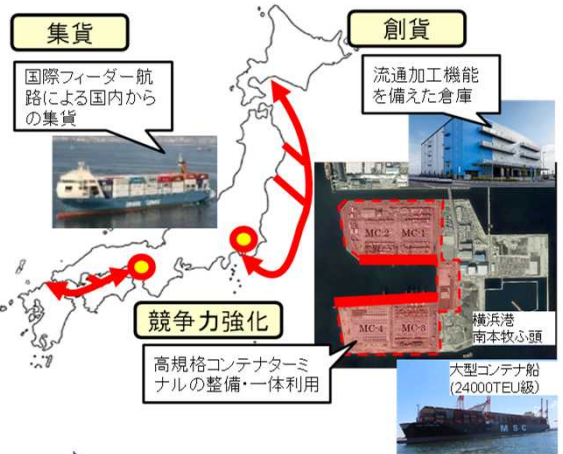
■ 重要物流道路ネットワーク



■ 農林水産物・食品の輸出拡大

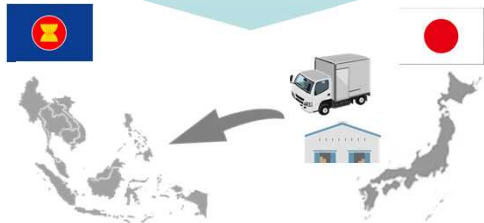


■ 国際コンテナ戦略港湾政策の推進



■ 物流事業者の海外展開支援

- ・日本式コールドチェーン物流サービスを基にした国際標準の普及
- ・規制・インフラ等の改善に向けた働きかけ
- ・官民ファンドの活用



国際基幹航路の維持・増加

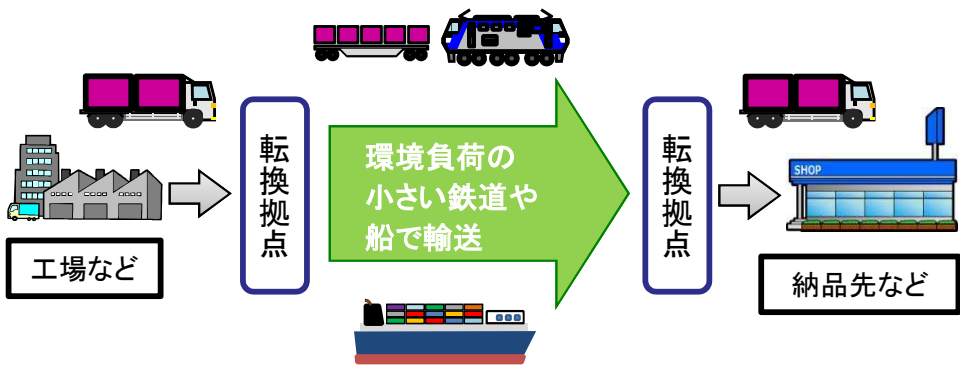
<主なKPI>
・我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保
【京浜港 週27万TEU(欧州:週2便、北米:デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州:3方面・週12便)
阪神港 週10万TEU(欧州:週1便、北米:デイリー寄港、アフリカ・豪州:2方面・週5便)（2019年7月）
→京浜港 週27万TEU以上(欧州:週2便、北米:デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州:3方面・週12便)
阪神港 週10万TEU以上(欧州:週1便、北米:デイリー寄港、アフリカ・豪州:2方面・週5便)（2023年度）】
・アジアにおける我が国物流事業者の海外倉庫の延床面積【2025年度までに2020年度比27%増】

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（強くてしなやかな物流）

(3)地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築

モーダルシフトのさらなる推進、荷主連携による物流の効率化、各輸送モード等の低炭素化・脱炭素化の促進 等

■ モーダルシフトのさらなる推進



■ 航空分野における脱炭素化



■ 次世代自動車等の普及促進



■ ゼロエミッション船の商業運航の早期実現



■ 倉庫の低炭素化の推進



■ カーボンニュートラルポートの形成



<主なKPI>
・一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者の省エネ改善率（特定貨物輸送事業者（鉄道300両～、トラック200台～、船舶2万総トン～）及び特定航空輸送事業者（9000トン～））
【毎年度 直近5年間の改善率の年平均－1%】
・モーダルシフトに関する指標
①鉄道による貨物輸送トンキロ【184億トンキロ（2019年度）→209億トンキロ（2025年度）】 ②海運による貨物輸送トンキロ【358億トンキロ（2019年度）→389億トンキロ（2025年度）】

3(1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築 道路ネットワークの構築・機能強化 ～新広域道路交通計画を踏まえた整備～

■ 人流・物流の円滑化や活性化により、生産性向上や地域活性化等を図るため、各地域で策定した新広域道路交通計画を踏まえ、道路ネットワークの調査や整備を行い機能強化を推進します。

【新広域道路交通計画を踏まえた整備】

＜背景／データ＞

- ・一極集中型から多極型の経済社会への転換※¹が求められている
- ・エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの不足が顕在化するなど、物流の生産性向上が急務
- ・道路の整備効果について、貨物輸送やモビリティの変化等を踏まえ、実態に即した評価が必要

○各地域で策定した「新広域道路交通計画」※²を踏まえ、重要物流道路の個別補助制度も活用しつつ、計画的に道路ネットワークの調査や整備を行い機能強化を推進

- ・道路による都市間速達性の確保率 (R1→R7) : 57% ⇒ 63%
- ・三大都市圏環状道路整備率 (R2→R7) : 83% ⇒ 89%

○重要物流道路において、国際海上コンテナ車(40ft背高)の特殊車両通行許可不要区間を拡大※³

○重要物流道路のパフォーマンス指標※⁴に基づき、通行支障箇所解消等を効果的・効率的に推進

○モビリティの変化等を踏まえ、道路整備による多様な効果を把握・評価する手法の研究を実施

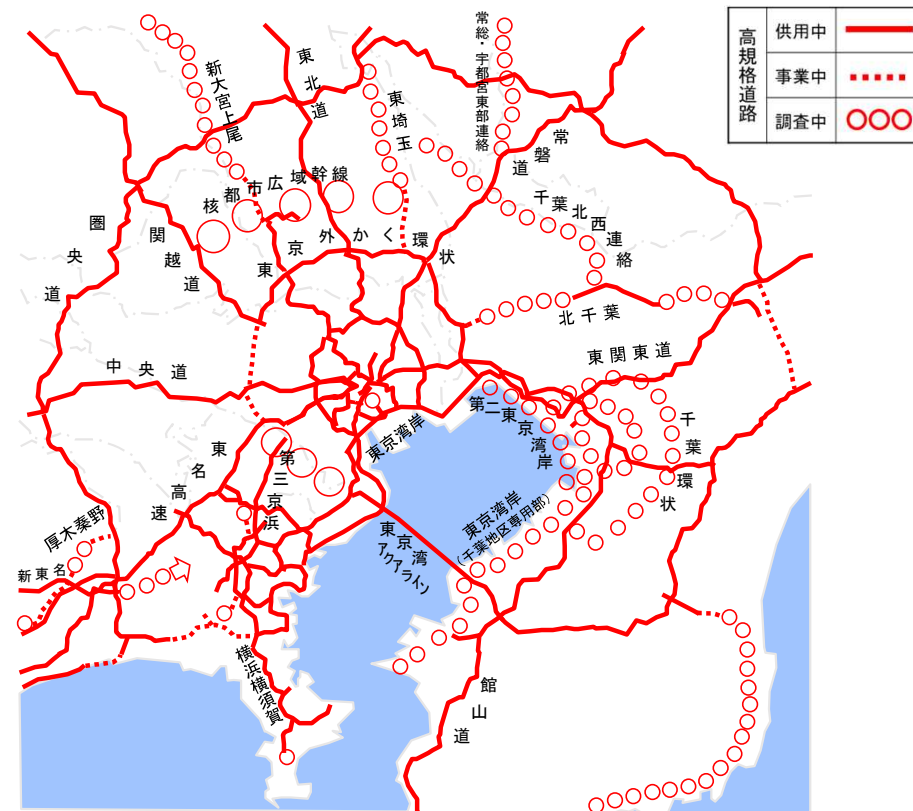
※¹: 新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画(令和4年6月7日閣議決定)

※²: 広域道路ネットワーク計画、交通・防災拠点計画、ICT交通マネジメント計画から構成
都道府県・政令市版及びブロック版(地方整備局等策定)を令和3年7月までに策定済

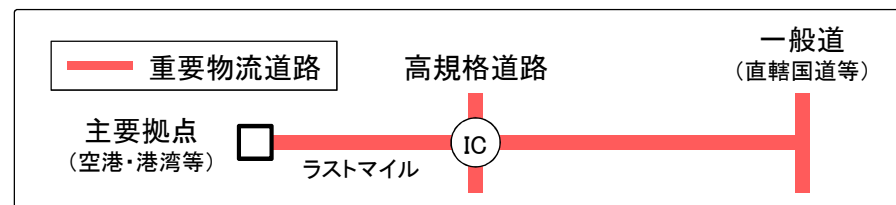
※³: 国際海上コンテナ車(40ft背高)の通行許可不要区間を約31,300km指定済(R4年7月時点)

※⁴: 重要物流道路が提供するサービス(物流、渋滞、安全、老朽化等)を評価するための指標

【首都圏の高規格道路(新広域道路交通計画)】



【重要物流道路ネットワークのイメージ】



「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめの概要

社会課題の解決に貢献する公的輸送手段として、期待が高まる

- ① カーボンニュートラル実現に貢献
- ② トラックドライバー不足への対応
- ③ 公的ミッションを背負う貨物鉄道輸送の唯一無二の担い手としての期待

(参考) 政府目標：2025年度に209億トンキロ（総合物流施策大綱）、
2030年度に256.4億トンキロ（地球温暖化対策計画）

輸送トンキロは横ばいまたは減少傾向、期待に応えられていない

① 伸び悩む輸送トンキロ・分担率

貨物鉄道輸送	2015	2016	2017	2018	2019
輸送トンキロ（億トンキロ）	200	197	200	177	184
分担率(%)	5.3	5.1	5.2	4.7	4.9

② 脆弱さが解消されない経営基盤

- ✓ JR貨物は、「経営自立化のための鉄道部門の収支改善」と「輸送量・輸送機関別分担率の拡大による社会貢献」が必須
- ✓ 今後、JR貨物においてKGI/KPIを設定し、国と共に達成状況を確認、公表
- ✓ 3つの視点に沿って、14の課題と今後の取組の方向性を整理

① 貨物鉄道の輸送モードとしての競争力強化に向けた課題

- 課題1 既存の輸送力を徹底的に活用した潜在的な輸送ニーズの取り込み
 - ブロクトレインの設定などにより積載率を向上
- 課題2 これまで限定的な扱いとなってきた貨物への対応
 - 低温コンテナ、31ftコンテナの導入拡大等
- 課題3 国際海上コンテナの海陸一貫輸送への対応
 - 低床貨車を活用した実証実験を実施しつつ、荷主やニーズを開拓
- 課題4 災害時をはじめとする輸送障害への対策強化
 - 輸送障害の発生抑制、代行輸送の拠点駅の機能強化、代行輸送力の強化
- 課題5 災害等輸送障害発生時の対応力強化
 - 荷主へのわかりやすい情報発信、迅速な代行輸送の立ち上げ
- 課題6 公共インフラとしての新たな社会的要請への対応
 - 新エネルギー輸送や自衛隊物資輸送への対応
- 課題7 全国一元的な貨物鉄道輸送サービスの維持・発展に係る費用負担のあり方
 - 持続可能な貨物鉄道輸送サービスの提供に向けた多角的な検討
- 課題8 新幹線による貨物輸送の拡大に向けた検討の具体化
 - 貨物新幹線の導入可能性に関する検討に着手

② 貨物鉄道と他モードの連携に向けた課題

- 課題9 誰でもいつでも利用できる体制づくり
 - 物流Maas等へ積極的に参画
- 課題10 パレチゼーションの推進
 - 貨物駅のパレットデポ化、標準パレットを使いやすい仕組みづくり
- 課題11 貨物駅の高度利用・貨物鉄道のスマート化の推進
 - レールゲートの整備など駅機能の強化

③ 社会・荷主の意識改革に向けた課題

- 課題12 貨物鉄道輸送の特性に関する認知度の向上
 - 社会、荷主への周知、広報強化
- 課題13 エコレールマークの価値向上・改善
 - エコレールマーク取得のインセンティブ向上
- 課題14 貨物鉄道輸送の利用を促す新たな制度の必要性
 - 荷主への経済的インセンティブに資する、より正確なCO2排出量の算定手法の構築

持続可能な物流の実現に向けた検討会について

人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働時間規制（物流の「2024年問題」）、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響を踏まえ、**着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとする**ための検討会を開催。（事務局：経産省・国交省・農水省）

■論点

1. 労働時間規制による物流への影響
2. 物流の危機的状況に対する消費者や荷主企業の理解が不十分
3. 非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化
（発荷主～物流事業者、元請事業者～下請事業者、発荷主～着荷主）



4. 着荷主の協力の重要性
5. 物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進に向けた環境整備

■スケジュール（想定）

- ・ 2022年9月に第1回を開催。
- ・ 2023年2月に中間とりまとめ。（予定）
- ・ 2023年夏頃に最終とりまとめ。（予定）

＜委員＞ ◎は座長

大島 弘明	株式会社N X総合研究所 取締役
小野塚征志	株式会社ローランド・ベルガーパートナー
北川 寛樹	アクセンチュア株式会社 製造・流通本部 マネジング・ディレクター
河野 康子	一般財団法人日本消費者協会理事
首藤 若菜	立教大学 経済学部 教授
高岡 美佳	立教大学 経営学部 教授
◎根本 敏則	敬愛大学 経済学部 教授
二村真理子	東京女子大学 現代教養学部 教授
北條 英	公益社団法人日本ロジスティクス システム協会 理事
矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部 教授

＜事務局＞

経済産業省	商務・サービスグループ物流企画室
国土交通省	総合政策局 物流政策課
国土交通省	自動車局 貨物課
農林水産省	大臣官房新事業・食品産業部食品流通課

人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働時間規制（「2024年問題」）、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響を踏まえ、**着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとする**ため、2022年9月から検討会を開催。（事務局：国交省 経産省 農水省）
2023年1月17日に中間とりまとめ案を議論し、2月に公表、その後、2023年夏頃に最終とりまとめ予定。

【労働時間規制等による物流への影響】

- 具体的な対応を行わなかった場合には、2024年度には約14%（4億トン相当）の輸送能力が不足する可能性。
- その後もドライバー数減少が見込まれ、2030年度には約34%（9億トン相当）の輸送能力が不足する可能性。

【基本的な考え方について】

- これまで策定してきたガイドライン等について、インセンティブ等を打ち出して有効に機能するようにするとともに、類似の法令等を参考に、規制的措置等、より実効性のある措置も検討すべき。
- その検討に当たっては、物流事業者が提供価値に応じた適正対価を収受するとともに、物流事業者、荷主、経済社会の「三方良し」を目指す。

【最終とりまとめに向けて検討する事項】

1. 荷主企業や消費者の意識改革について

- ・ 物流に係る広報の推進
- ・ 経営者層の意識改革を促す措置の検討 等

2. 物流プロセスの課題の解決に向けて

- ・ 待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置（荷主規制等）の検討
- ・ 契約条件の明確化、多重下請構造の是正等の運賃の適正収受に資する措置の検討 等

3. 物流標準化・効率化の推進に向けた環境整備

- ・ 官民連携による物流標準化の推進
- ・ 省エネ化・脱炭素化の推進に向けた環境整備 等

今後の検討の進め方について

- 今後の検討に当たっては、中間とりまとめを元に、事務局において講ずべき措置や施策の具体化を進める。この際、企業規模や輸送物資の特性等により、物流実務は大きく異なっているため、荷主業界団体等へのヒアリングを通じ、業種ごとの特性等、実態をよく踏まえた施策とすることが重要であり、業界団体・有識者等へのヒアリングを通じて措置・施策をより精緻化していく。
- ヒアリングの際には、既存法令を参考に、検討材料として考えられるものを例示する。
【検討材料として例示する内容】
省エネ法を参考に、発荷主事業者、物流事業者、着荷主事業者に対し、
 - ① 政府が物流生産性向上に係る判断基準を提示、
 - ② 一定規模以上の事業者に対して、中長期計画の作成・提出と報告を義務付け、
 - ③ 取組が著しく不十分な事業者に対し、政府の勧告・命令等

（検討スケジュール）

令和5年2月～4月 業界団体等へのヒアリング

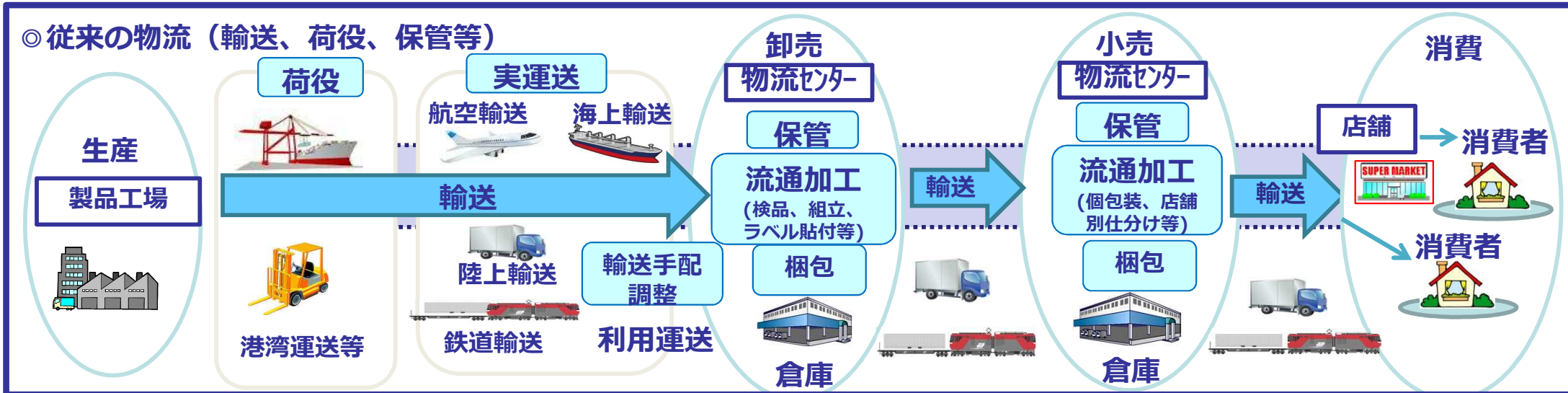
令和5年夏頃 最終とりまとめ

参考. 我が国を取り巻く物流の現状

拡大する物流の機能

- 現代の物流は、荷主ニーズ等により、IT技術の進歩等と相まって、従来の物流（輸送、荷役、保管等）の枠を超えて、生産や販売等、他の産業と一体となって発展。

◎ 従来の物流（輸送、荷役、保管等）



・ 3 P L (Third Party Logistics) による効率的な物流サービスの提供

荷主企業に代わって効率的な物流の企画立案等を行い、個別の物流サービスだけでなく、生産・運送・保管・販売等を一貫して請け負う 3 P L 事業者が増加。

・ 物流施設における機能の拡大等

物流施設に対する荷主ニーズの高度化に伴い、流通加工機能、クロスドッキングの物流センター等、単なる保管にとどまらず、幅広い機能を有する物流施設が増加。

・ S C M (Supply Chain Management) の進展

原材料調達～生産～販売を一体と見なし、消費者購買情報の共有、在庫の削減、リードタイムの短縮、適時・適量の商品供給等を行い、企業連鎖を統合管理し、その全体最適化を図る S C M が、現在、国内外を問わずグローバル規模で進んでいる。

・ E C 市場の発展に伴う附帯機能の拡大

E C 市場の発展により BtoC (通販等)、CtoC (ネットオークション等) などの消費者への直接配送が増加。商品の流通加工、取引・決済代行等、物流における附帯機能が拡大。

- 物流業界の主要な業種の営業収入の合計は約29兆円。従業員数は約226万人。
【参考】全産業の売上高（営業収入）は約1,362兆円（物流は2%）、就業者数は約6,676万人（物流は3%）。

区分	営業収入（億円）	事業者数	従業員数（千人）	中小企業率
トラック運送業 （青ナンバー）	193,576	62,559 （他に軽貨物 176,859）	1,940	99%
JR貨物	1,610	1	5	-
内航海運業	8,604	3,376	69	99%
外航海運業	32,494	190	7	59%
港湾運送業	9,784	859	51	88%
航空貨物運送事業	2,719	22	42	50%
鉄道利用運送事業	3,311	1,140	8	86%
外航利用運送事業	3,797	1,105	5	81%
航空利用運送事業	6,397	203	14	69%
倉庫業	23,202	6,382	115	91%
トラックターミナル業	319	16	0.5	94%
計	285,813	-	2,257	-

※ 国土交通省統計資料より、国土交通省総合政策局物流政策課作成。

※ データは令和元年度のもの（一部例外、推計値有り）。この他に内航利用運送事業者、自動車利用運送事業者が存在。

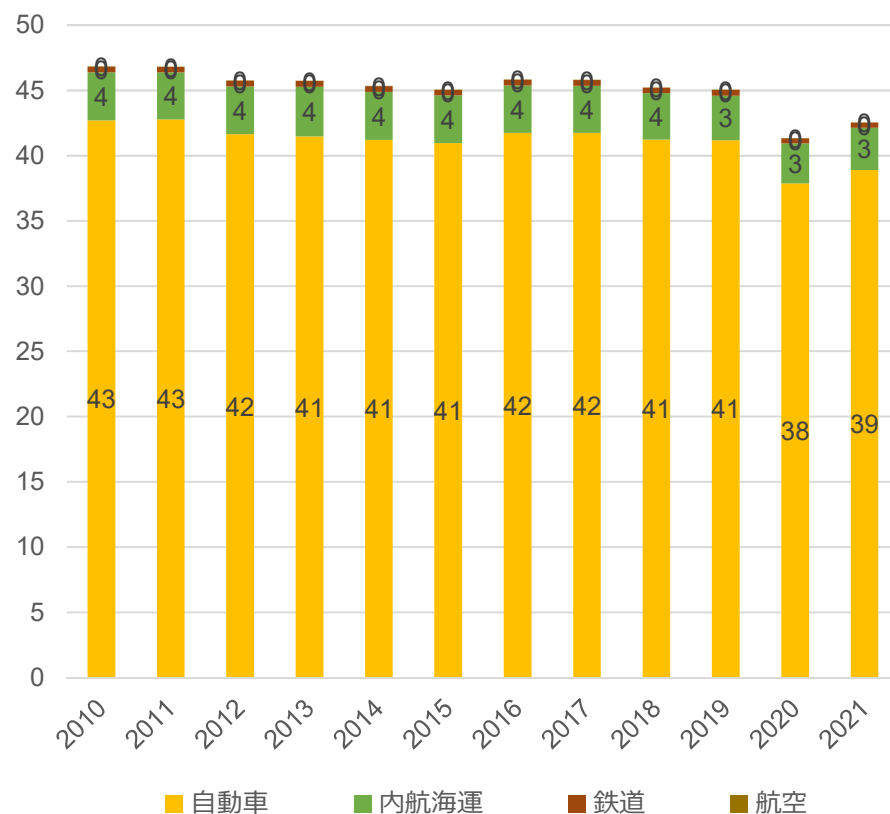
※ 一部の業種については、報告提出事業者のみの合計の数値。

※ 全産業の売上高（営業収入）は財務総合政策研究所「年次別法人企業統計調査（令和2年度）、就業者数は総務省「労働力調査」2020年より。

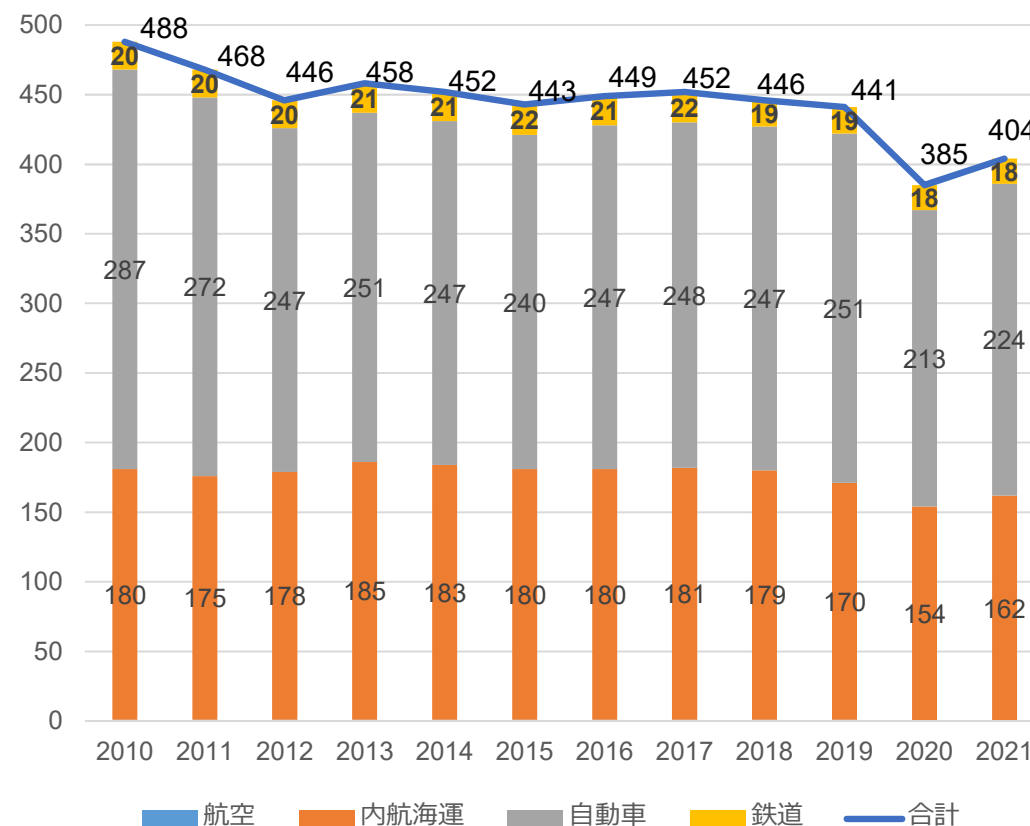
国内貨物輸送量の推移

- 国内貨物輸送量は輸送重量（トンベース）では、国内貨物輸送量は、ほぼ横ばいで推移していたが、2020年度は大幅に減少。
- 国内貨物のモード別輸送（トンキロベース）は、**自動車**が約 5 割、**内航海運**が約 4 割を占め、鉄道の占める割合は全体の 5 %程度。

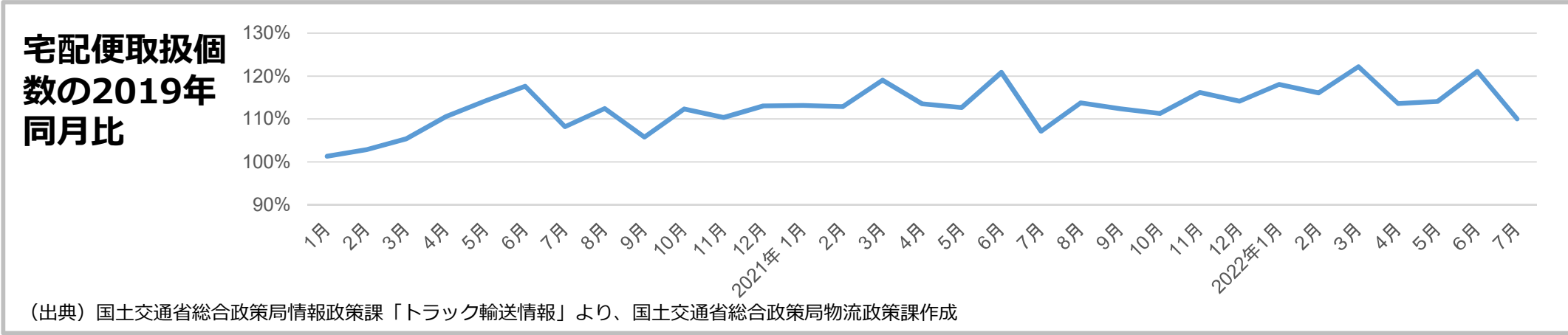
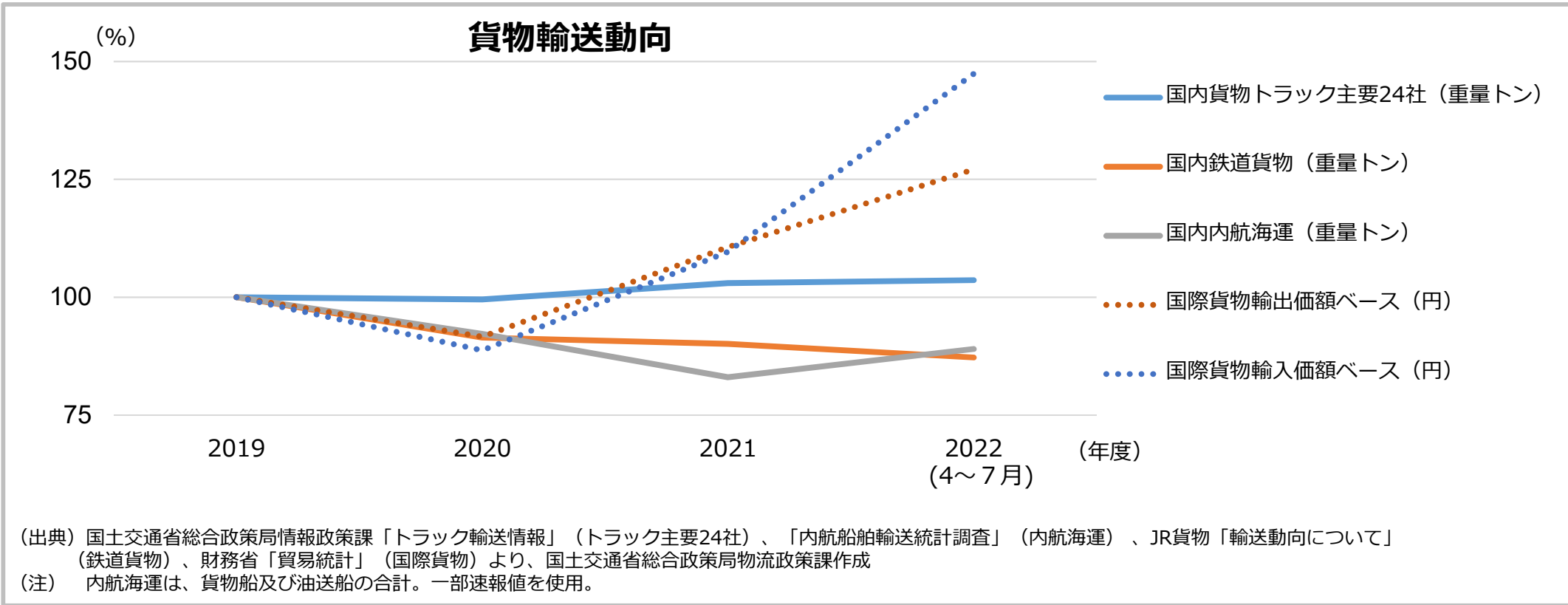
(億トン) 国内貨物輸送量の推移（トンベース）



(十億トンキロ) 国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）



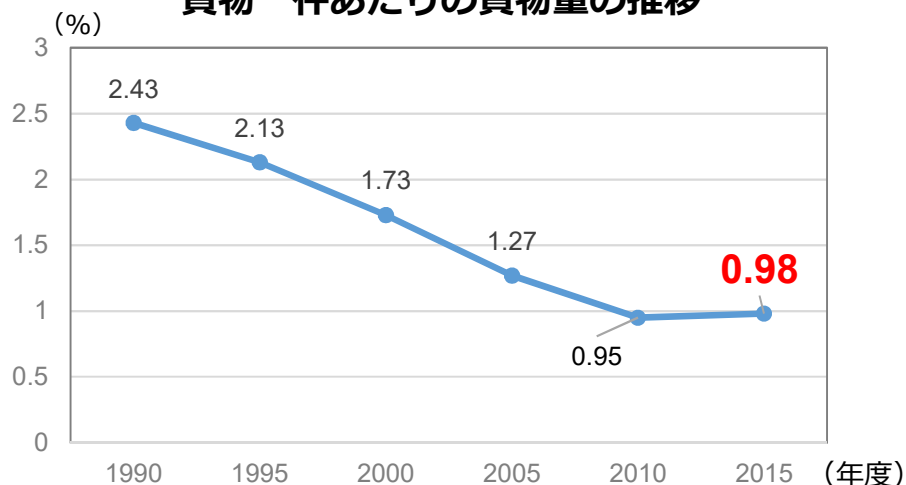
- BtoB貨物については、経済の停滞等を受け、一時大幅に貨物量が減少。
- 宅配便については、通販需要等の拡大により、取扱量の増加傾向。



直近の物流の変化（BtoB物流）

- 貨物 1 件あたりの貨物量が直近の20年で半減する一方、物流件数はほぼ倍増。物流の小口多頻度化が急速に進行。
- 荷主企業から見た売上高物流コスト比率は上昇傾向にあり、JILSの物流コスト調査では、2021年度は5.7%と過去20年で最大。

貨物一件あたりの貨物量の推移

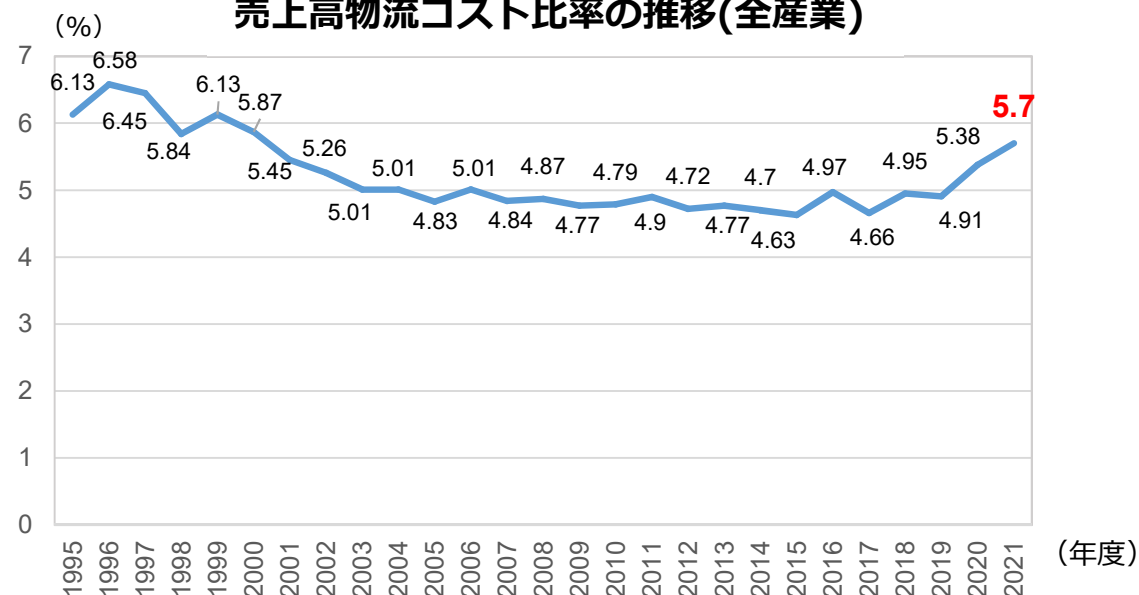


物流件数の推移



(出典) 国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）」

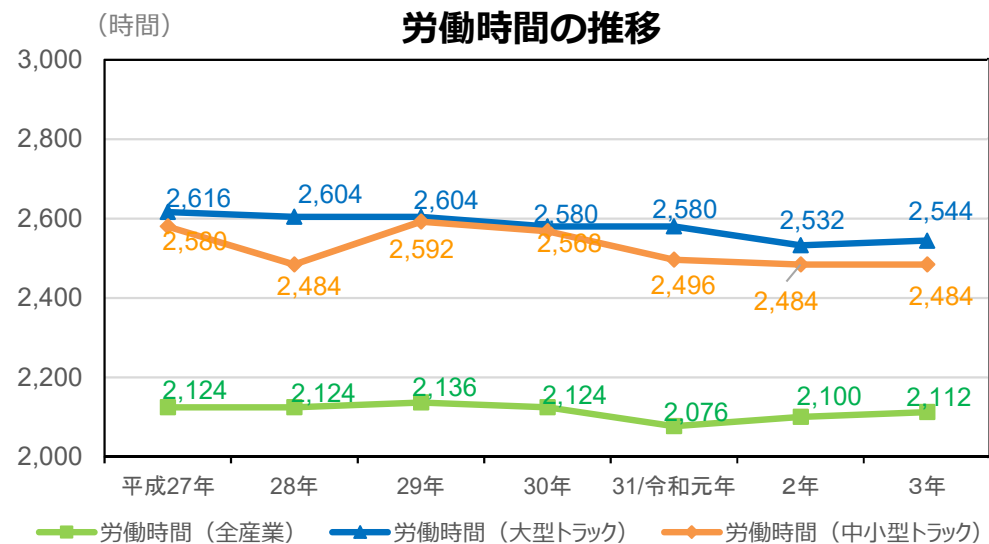
売上高物流コスト比率の推移(全産業)



(出典) J I L S 「2021年度物流コスト調査報告書」

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

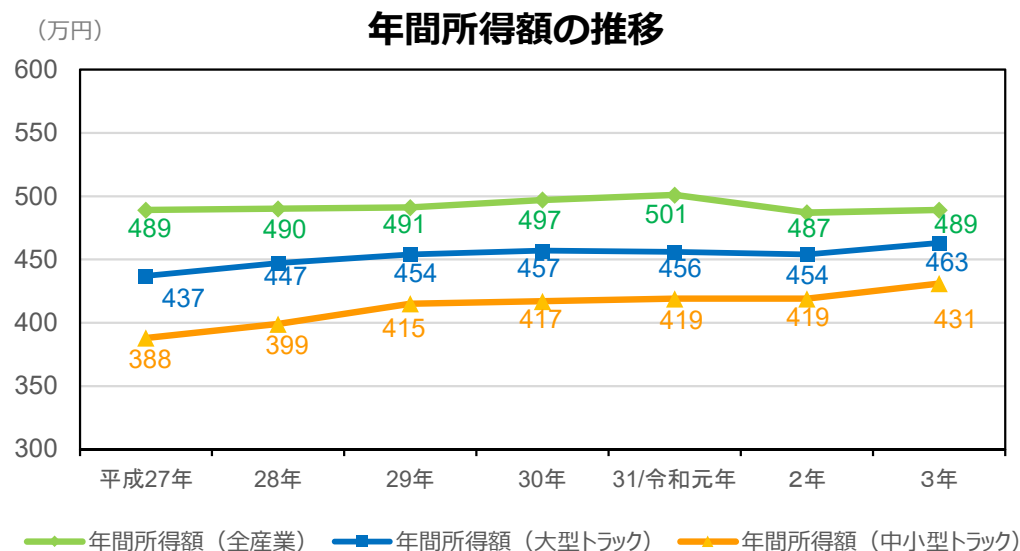
- 労働時間は、全職業平均より2割長い。
- 年間賃金は、全産業平均より5～10%低い。
- 人手不足は、全職業平均より2倍高い。
- 年齢構成は、全産業平均より若年層と高齢層の割合が低く、中年層の割合が高い。



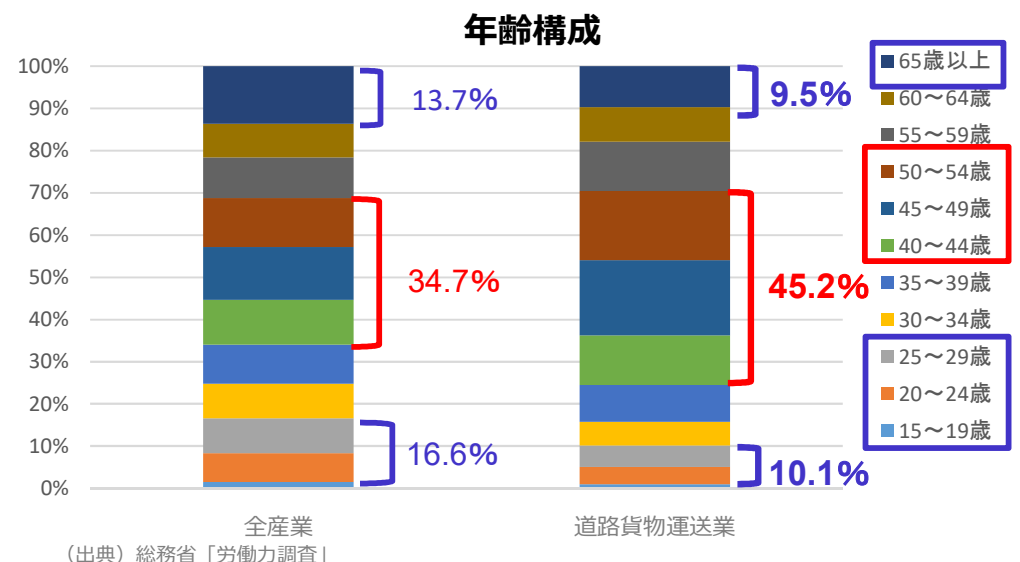
(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」



(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より国土交通省作成



(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省自動車局にて作成



自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

【現行制度】

3 6 協定の限度

«厚生労働大臣告示：**強制力なし**»

- ・ 自動車の運転業務は、一般則（※）の適用を除外
- ・ 別途、改善基準告示により、拘束時間等の上限を規定

（※）

- ・ 原則、月 4 5 時間 かつ 年 3 6 0 時間
- ・ ただし、臨時的で特別な事情がある場合、延長に上限なし（年 6 か月まで）（特別条項）



【2024年4月以降】

3 6 協定の限度

«労働基準法改正により法定：**罰則付き**»

- ・ 自動車の運転業務の取り扱いについては、**年 9 6 0 時間（月平均 8 0 時間）**
- ・ 将来的には、**一般則（※）の適用**を目指す

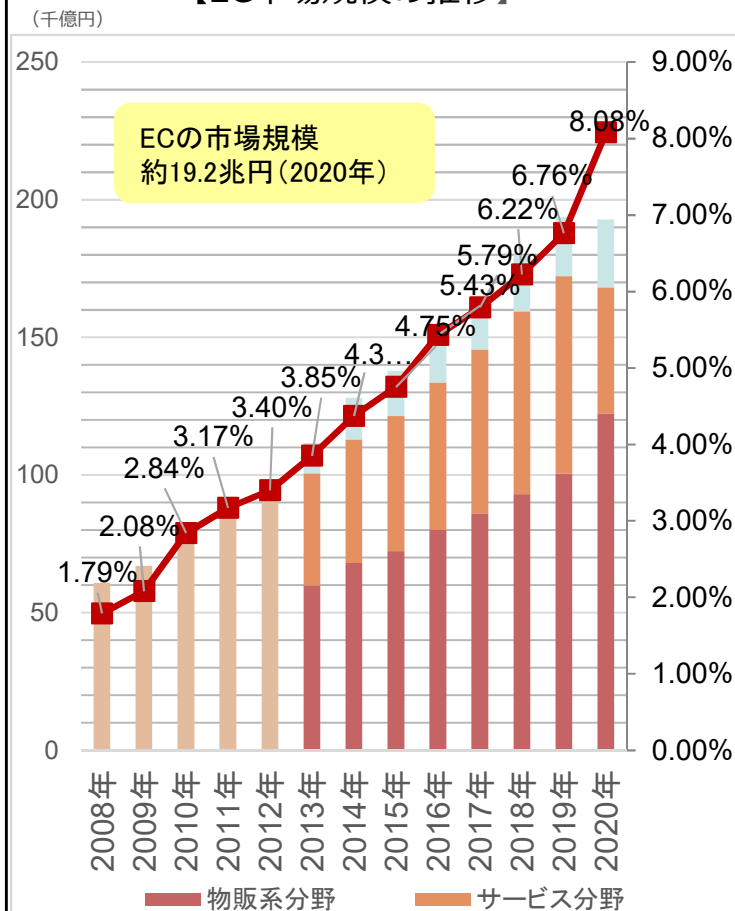
（※）

- ・ 原則、月 4 5 時間 かつ 年 3 6 0 時間
- ・ 特別条項でも上回ることの出来ない年間労働時間を設定
 - ① 年 7 2 0 時間（月平均 6 0 時間）
 - ② 年 7 2 0 時間の範囲内で、一時的に事務量が増加する場合にも上回ることの出来ない上限を設定

生産性向上の必要性(再配達)

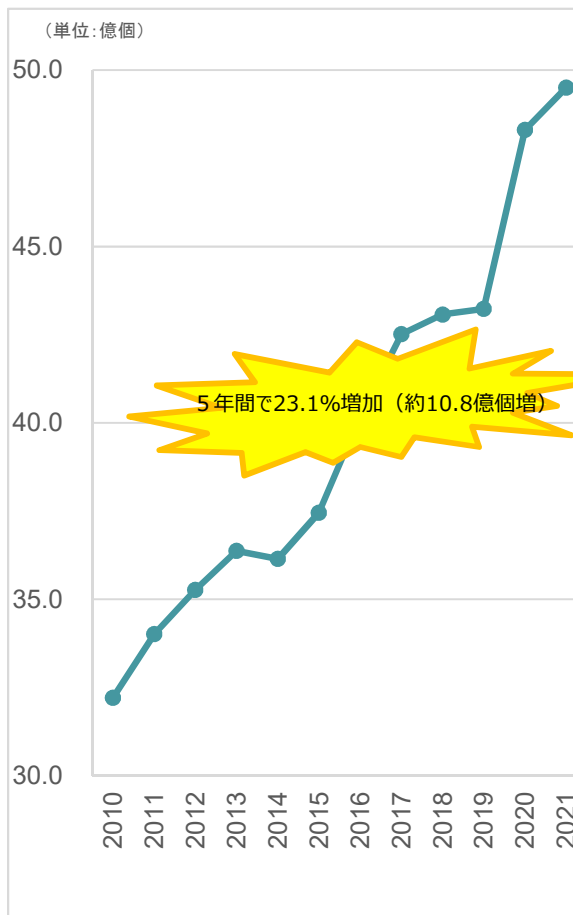
- 宅配貨物の不在再配達は新型コロナウイルスの感染拡大前においては全体の約15～16%程度発生。
- 新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出自粛要請等から宅配便利用者の在宅時間が増加し、1回での受け取りが増えてはいるものの、物流分野における労働力不足が懸念される中、今後もEC市場の拡大が見込まれることから、再配達を削減し、物流を効率化することが必要となっている。

【EC市場規模の推移】



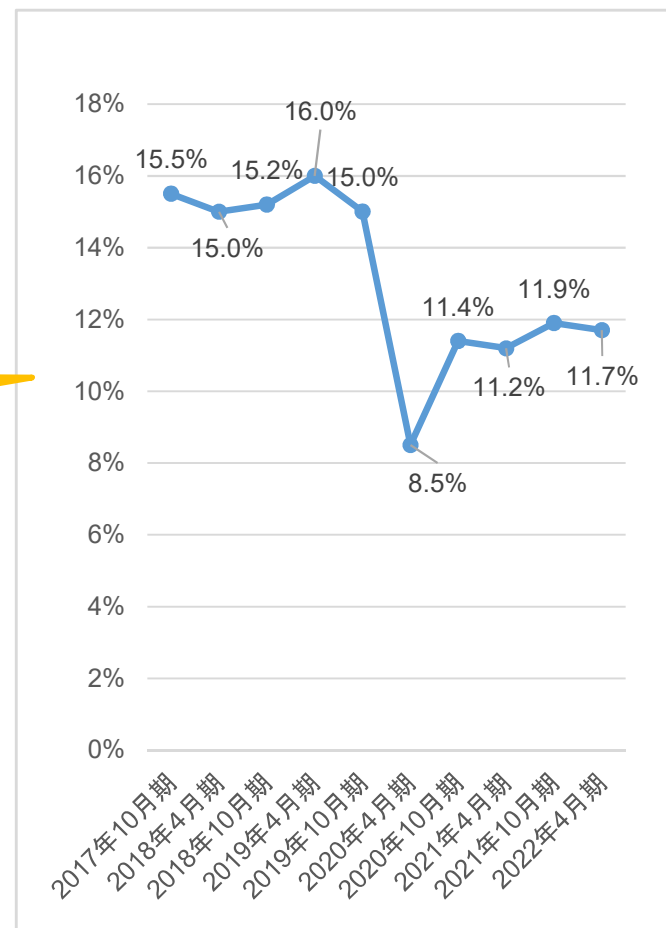
出典：経済産業省「電子商取引実態調査」
注：分野別規模は2013年度分から調査開始
EC化率＝物販系分野における電子商取引市場規模（推計値）/物販系分野における商取引市場規模（推計値）

【宅配便取扱実績の推移】



出典：国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」
注：2007年度より、ゆうパックの実績を調査対象に追加。
2016年度より、ゆうパケットの実績を調査対象に追加

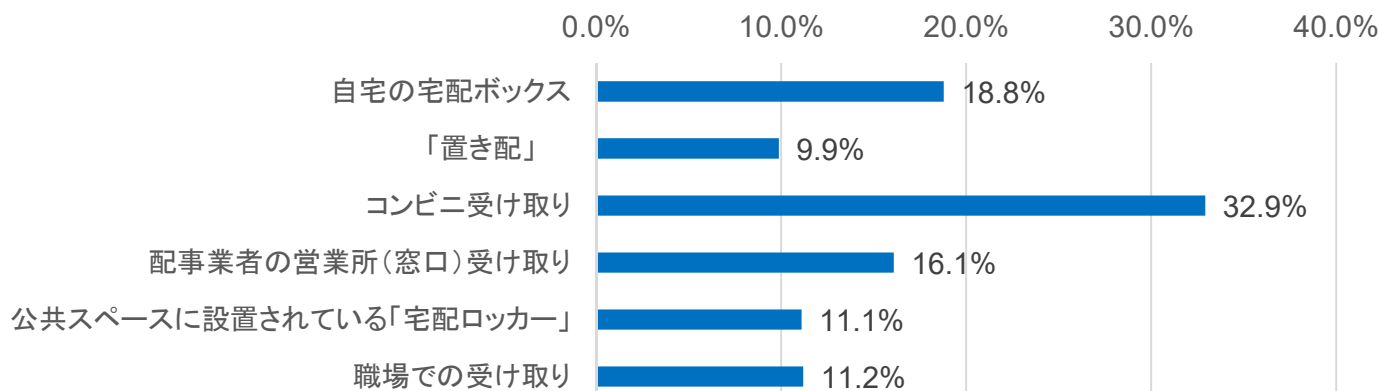
【再配達率の推移】



出典：国土交通省「宅配便再配達実態調査」
(2017年10月期～2021年4月期)

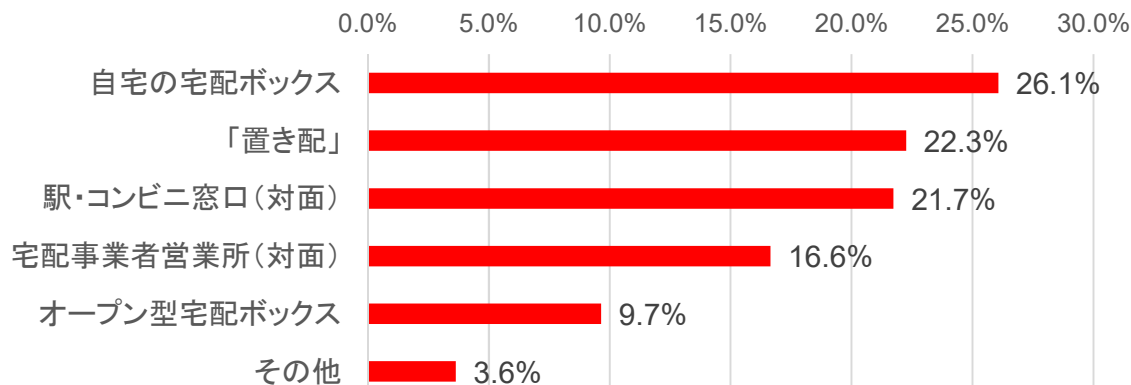
宅配便の再配達に関するアンケート調査

◆受取方法に関するアンケート調査 出典：国土交通行政インターネットモニターアンケート(2018年12月実施)
「使ってみたい(または使っている)受け取り方を教えてください」に対し、それぞれの方法について回答(複数回答可)。有効回答数：1,224件



◆2018年12月調査結果では、コンビニ受け取りを望む方が最も多く、次いで自宅の宅配ボックス、事業者の営業所(窓口)受け取りという結果であった。

◆受取方法に関するアンケート調査 出典：国土交通行政インターネットモニターアンケート(2022年1月実施)
「今後(も)利用したい宅配便の受取方法を教えてください」に対し、それぞれの方法について回答(複数回答可)。有効回答数：1,730件



◆2022年1月調査結果では、自宅の宅配ボックスを希望する方が最も多く、次いで、「置き配」、駅・コンビニ窓口という結果であった。

◆2018年度12月調査と比べると、自宅の宅配ボックス、「置き配」の割合が増え、駅・コンビニ窓口受け取りが減少している。

◆過去2回実施した宅配便の再配達に関するモニターアンケートにおいて、「消費者が望んでいる多様な受け取り方法」について、「自宅の宅配ボックス」、「置き配」といった受取方法を望む方が増加傾向にあることが分かる。
新型コロナウイルスの影響により、非接触・非対面型の受け取り方を望む声が高まってきていると考えられる。

地球温暖化対策計画の改定について

■ 地球温暖化対策推進法に基づく政府の総合計画

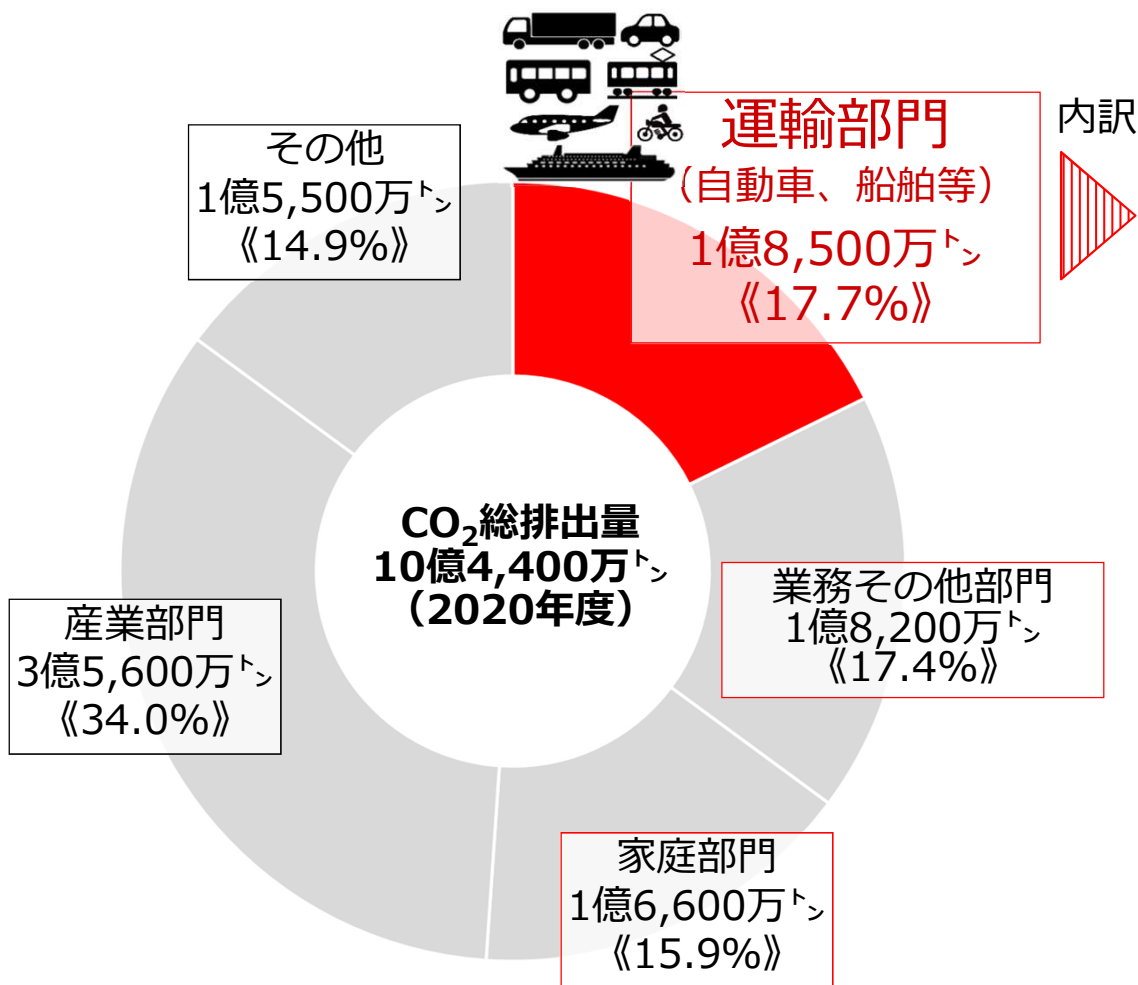
「2050年カーボンニュートラル」宣言、2030年度46%削減目標*等の実現に向け、計画を改定。

※我が国の中期目標として、2030年度において、温室効果ガスを2013年度から46%削減することを目指す。さらに、50%の高みに向け、挑戦を続けていく。

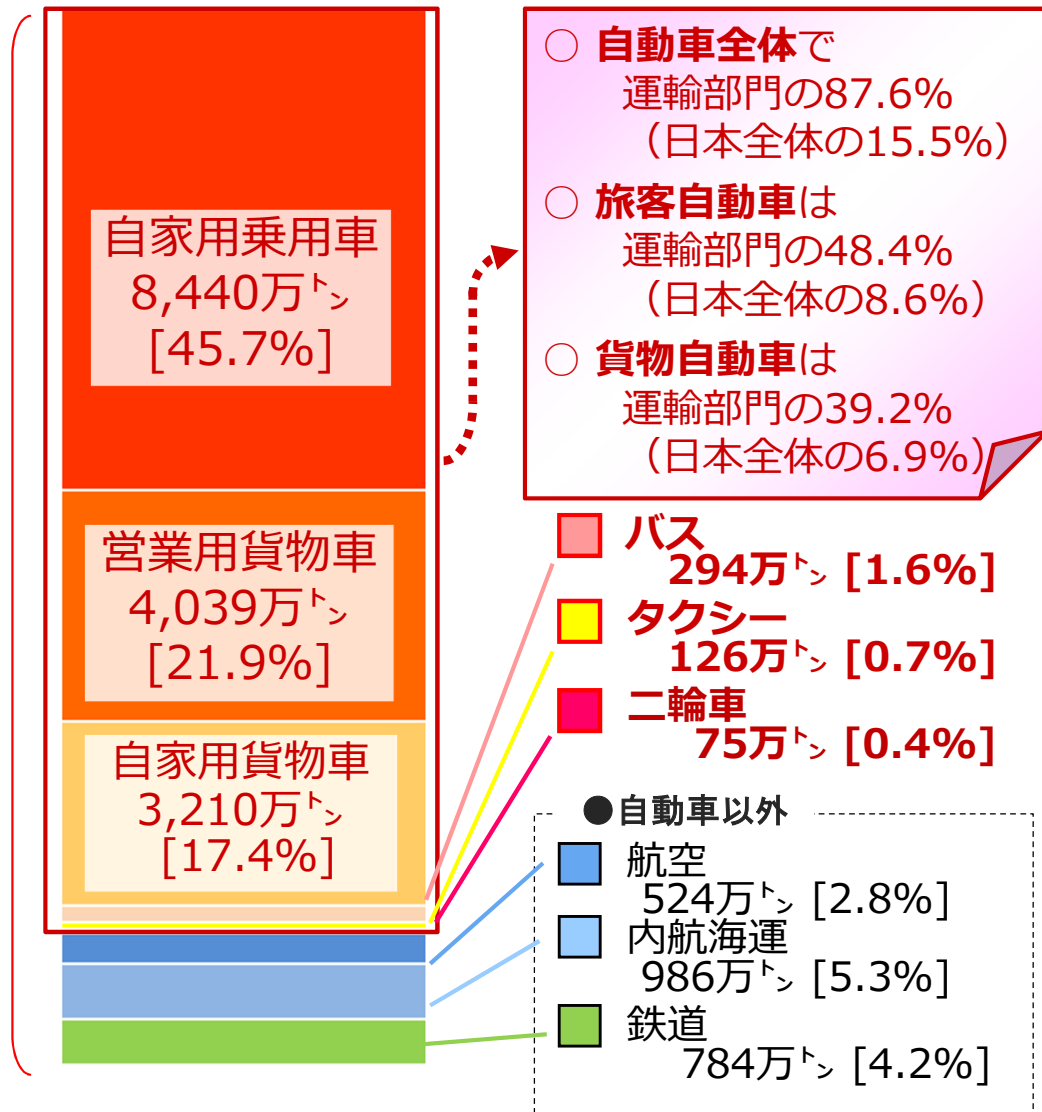
温室効果ガス排出量・吸収量 (単位：億t-CO ₂)		2013排出実績	2030排出量	削減率	従来目標
		14.08	7.60	▲46%	▲26%
エネルギー起源CO ₂		12.35	6.77	▲45%	▲25%
部門別	産業	4.63	2.89	▲38%	▲7%
	業務その他	2.38	1.16	▲51%	▲40%
	家庭	2.08	0.70	▲66%	▲39%
	運輸	2.24	1.46	▲35%	▲27%
	エネルギー転換	1.06	0.56	▲47%	▲27%
非エネルギー起源CO ₂ 、メタン、N ₂ O		1.34	1.15	▲14%	▲8%
HFC等4ガス（フロン類）		0.39	0.22	▲44%	▲25%
吸収源		-	▲0.48	-	(▲0.37億t-CO ₂)
二国間クレジット制度（JCM）		官民連携で2030年度までの累積で1億t-CO ₂ 程度の国際的な排出削減・吸収量を目指す。我が国として獲得したクレジットを我が国のNDC達成のために適切にカウントする。			-

運輸部門における二酸化炭素排出量

我が国の各部門におけるCO₂排出量



運輸部門におけるCO₂排出量



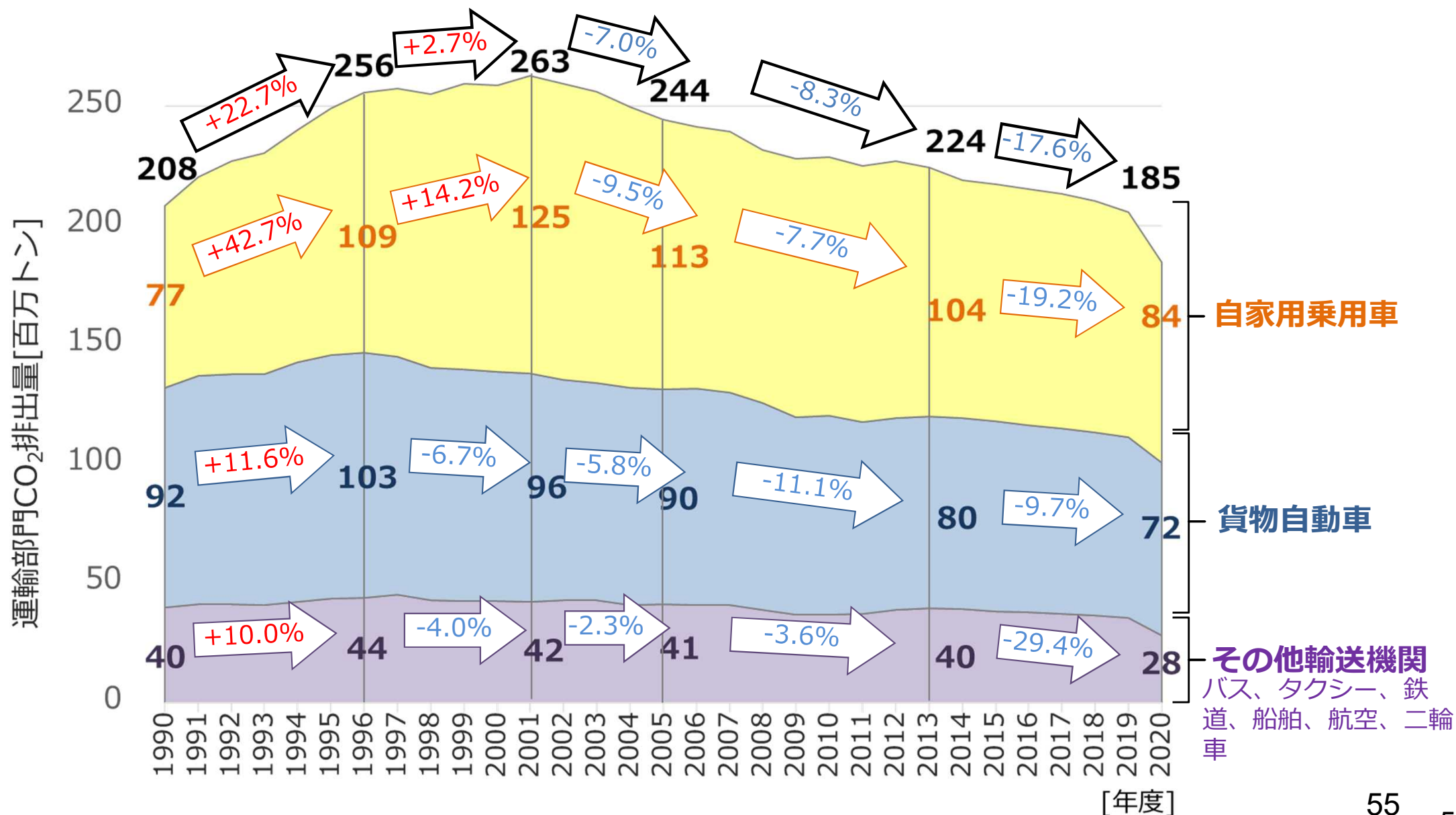
※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。

※ 電気事業者の発電に伴う排出量、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。

※ 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 (1990～2020年度) 確報値」より国交省環境政策課作成。

※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

運輸部門における二酸化炭素排出量の推移



④ エネルギー起源二酸化炭素のうち運輸部門の取組

(2030年度排出削減見込量と進捗状況の評価)

