

# 最近の物流政策について

---

国土交通省 総合政策局  
物流政策課  
令和3年9月

## 1. 最近の物流の状況

## 2. 総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)の概要

# 1. 最近の物流の状況

- 2020年4～5月の企業間の物流については、工場などでの生産活動状況を反映して、素材や部品等の需要が減少し、海外からの原材料等の輸入も減少したことから低調な荷動きとなったが、本年同時期においては復調傾向がみられる。
- 宅配便については、通販需要等の拡大により、取扱量の増加傾向がみられた。
- 国際物流については、各国の生産活動、消費の減少に伴い貿易貨物が大幅に減少したが、2021年3月からは回復傾向がみられる。
- 企業間物流の低調な荷動きを受け、トラックドライバーの人手不足感が一服している。
- 貨物自動車運送事業については、複数の事業者から事業廃止・休止の届出が出されている。

## ○貨物動向

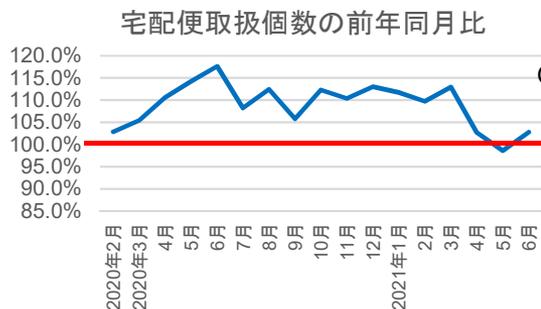
【国内貨物】	前年同月比					2019年度比(累計)
	2020年4月	2020年5月	2021年5月	2021年6月	2021年7月	
・トラック主要24社(重量トン)(%)	▲4.5	▲9.2	+9.2	+7.2		▲0.5(※1)
・鉄道貨物(重量トン)(%)	▲9.7	▲14.9	+8.2	+9.1	+4.4	▲8.6(※2)
・内航海運:貨物船(重量トン)(%)	▲19.3	▲26.1	+27.7	+13.4		▲6.8(※3)
・油送船(重量トン)(%)	▲12.6	▲18.2	+14.7	+17.3		▲6.8(※3)

【国際貨物】	前年同月比						
	2020年4月	2020年5月	2021年6月	2021年7月	2021年8月		
・価額ベース(円)(%)	輸出	▲21.9	▲28.3	+48.6	+37.0	+26.2	▲8.4(※2)
	輸入	▲7.0	▲25.9	+32.7	+28.5	+44.7	▲11.6(※2)

(出典) トラック主要24社…交通経済統計調査室「トラック輸送情報」  
 鉄道貨物…JR貨物公表資料 内航海運…内航総連公表資料 国際貨物価額ベース…財務省「貿易統計」より、それぞれ国土交通省作成  
 (※1) 2020年度の累計による比較 (※2) 2020年度累計値は速報値による。  
 (※3) 5月～翌年4月までの累計による比較

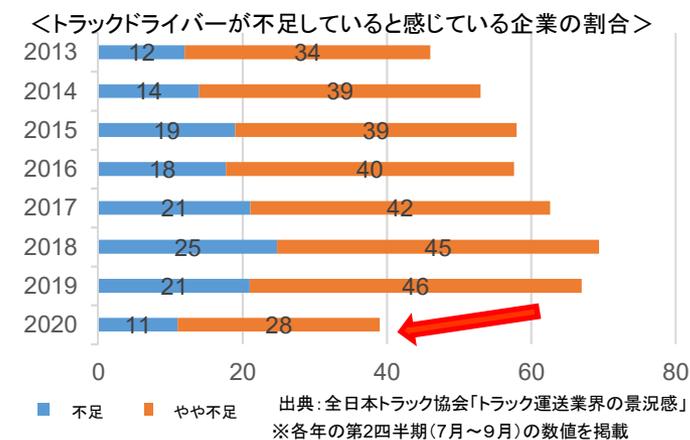
## ○宅配便取扱個数



○2020年度の宅配便取扱個数は2019年度比で11.6%増加

(出典) 交通経済統計調査室「トラック輸送情報」より、物流政策課作成

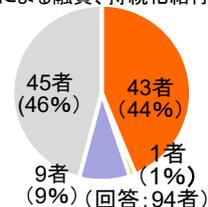
## ○トラックドライバー不足の状況



## ○貨物自動車運送業に係る支援の活用状況(8月末時点)

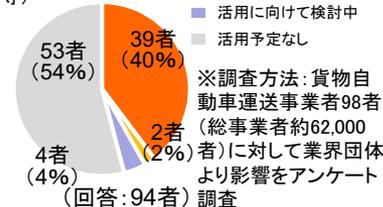
### 【資金繰り支援】

(政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等)



### 【雇用調整助成金】

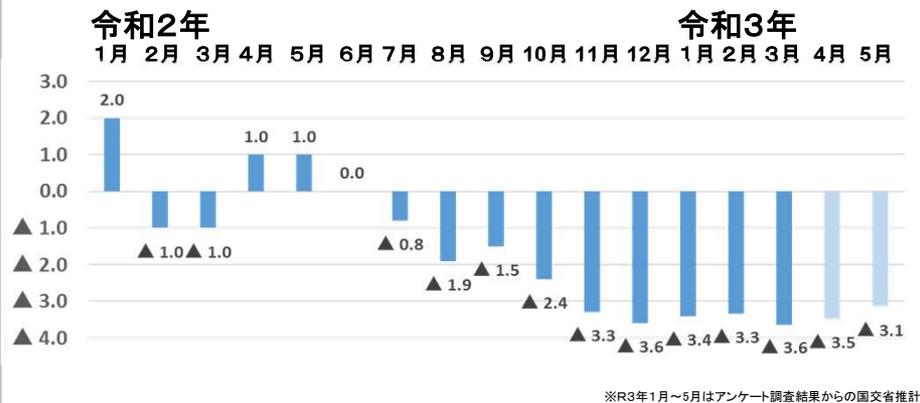
給付済  
 申請済(未給付)  
 活用に向けて検討中  
 活用予定なし



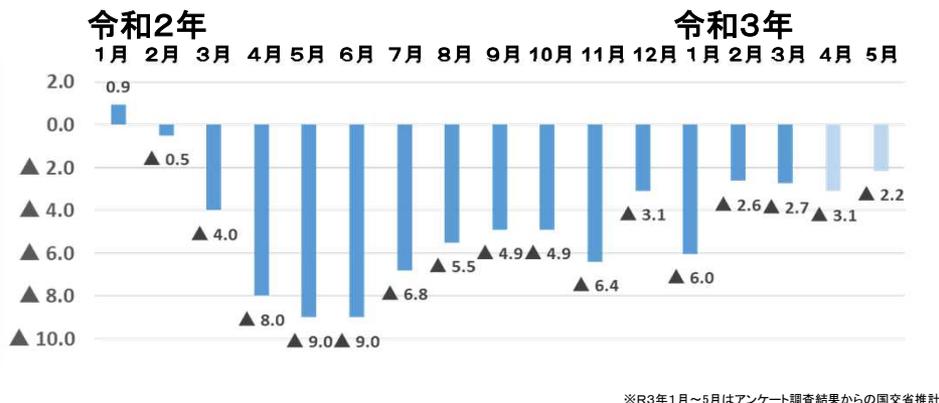
※調査方法: 貨物自動車運送事業者98者(総事業者約62,000者)に対して業界団体より影響をアンケート調査

- 保管残高の減少傾向は継続しており、おおよそ3%減で推移している。
- 入出庫量の減少傾向は継続しているものの、減少幅は縮小している。
- 売上金額が減少する事業者が過半数近くとなっており、長期化に伴う影響が顕在化している。
- 約12%の事業者は、半年の内に資金繰りが厳しくなると答えている。

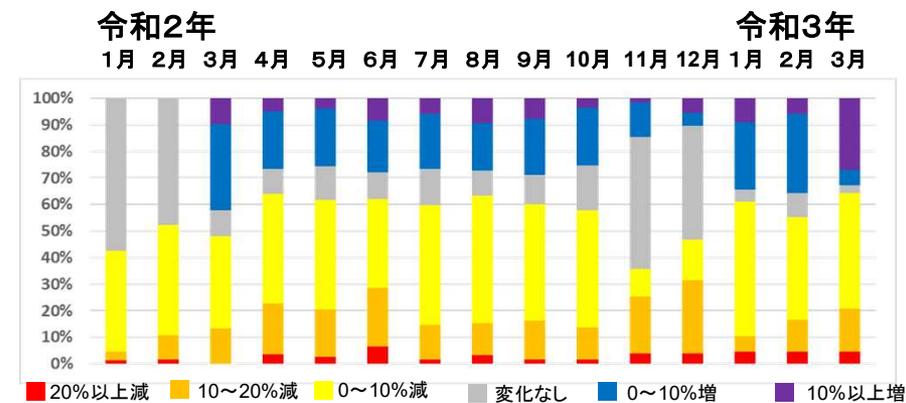
## ○保管残高(2019年同月比、R3年4月以降は見込み)



## ○入出庫量(2019年同月比・R3年4月以降は見込み)

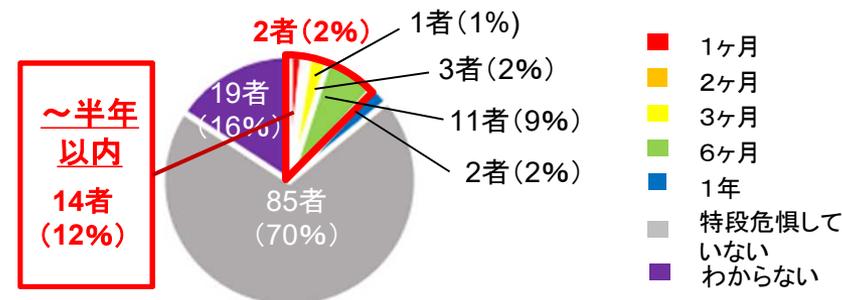


## ○売上金額(2019年同月比)



## ○資金繰り状況

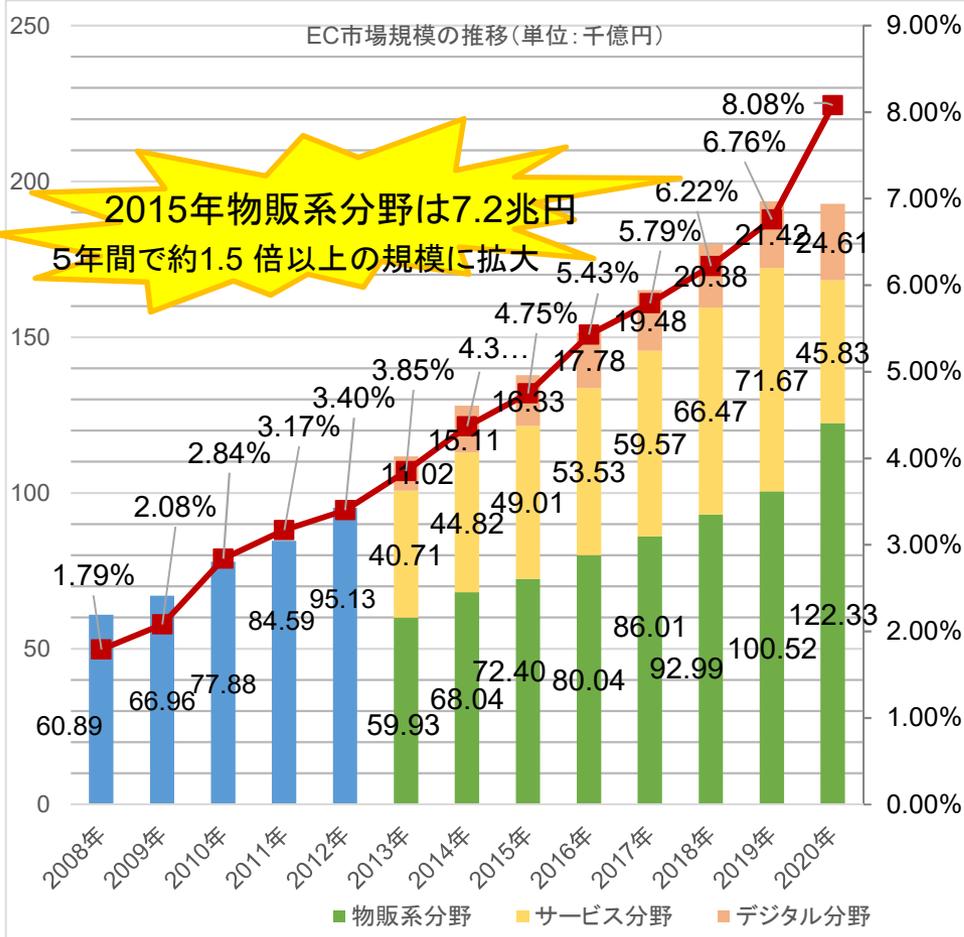
【3月の状況が続いた場合、資金繰りが何ヶ月もつか】



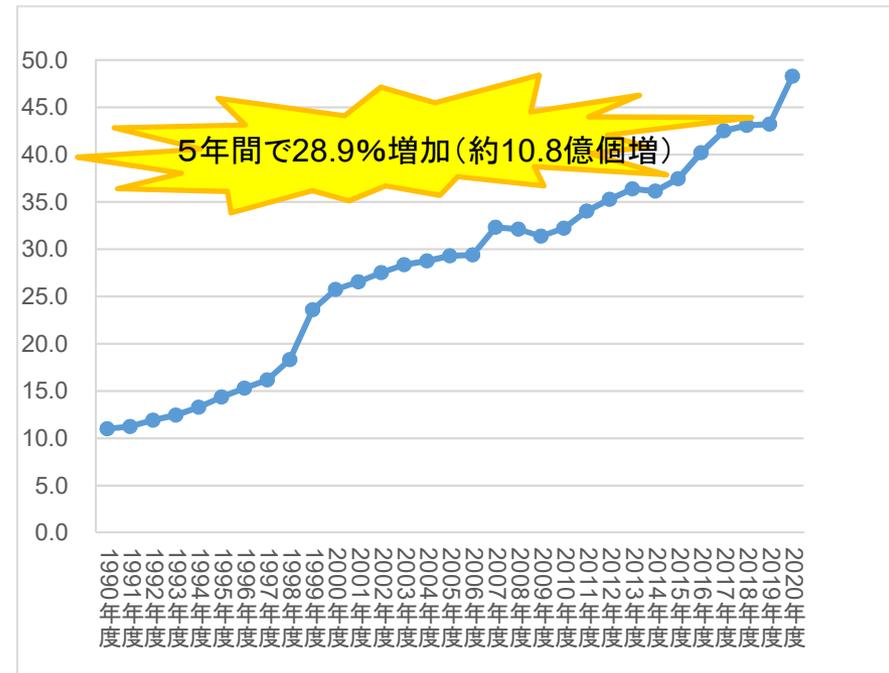
(回答: 121者)

- 電子商取引(EC)市場は、2020年には全体で19兆円規模、物販系分野で12.2兆円規模まで拡大。
- EC市場規模の拡大に伴い、宅配便の取扱件数は5年間で約10.8億個(+28.9%)増加。

### 【EC市場規模の推移】



### 【宅配便取扱実績の推移】



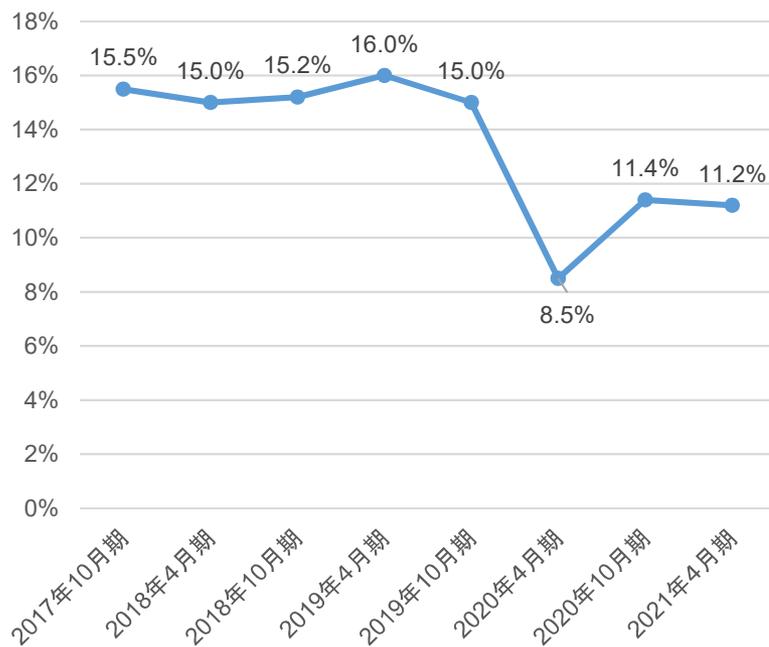
**2020年度取扱個数 48.3億個**  
**11.7%増加(前年比)**

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

出典: 国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」  
 注: 2007年度から郵便事業(株)の取扱個数も計上している。

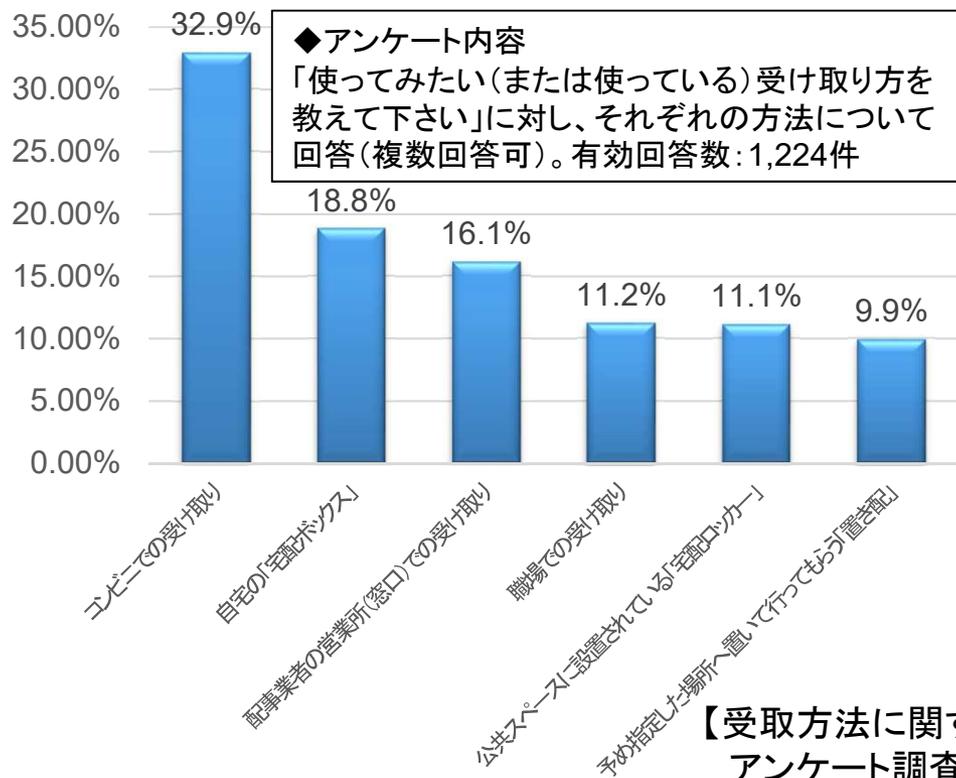
# 宅配便の再配達の発生と削減

- 電子商取引(EC)市場の拡大に伴う宅配便の取扱件数の増加とともに、宅配便の再配達が全体の約15~16%程度発生。
- 2020年10月期調査では、前年同月(約15.0%)と比べて約3.6%ポイント減となり、これは新型コロナウイルスの感染拡大を契機としてテレワークなど「新しい生活様式」が普及したことによる在宅時間の増加や、宅配ボックスや置き配の活用など多様な受取方法が広まりつつあること等が影響したものと考えられる。なお、今回の調査結果は同年4月(約8.5%)と比べて約2.9%ポイント増となったが、外出自粛要請等の影響があった4月と比べて在宅時間が減少したこと等が影響したと考えられる。
- 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。



【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)



【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)

# コンテナ不足問題に関する情報共有会合

- ・ 農林水産省及び経済産業省と共同で、コンテナ不足問題の関係者による情報共有のための会合をWEB会議形式で開催。
- ・ 本会合では、関係者間で現在の状況・取組内容等の情報共有を行うとともに、関係者がそれぞれの取組を連携して実施していくことの重要性が確認された。

## 概要

- ・ 日時: 令和3年4月23日(金)14:00 ~ 16:00
- ・ 参加者: 荷主、船社及び物流事業者等の関係団体、  
野村総合研究所、国土交通省、農林水産省、経済産業省
- ・ 発表
  - 総括的な状況説明(野村総合研究所)
  - 政府における取組(国土交通省)
  - 民間における取組(関係団体)
- ・ 会議資料:
- ・ 報道発表(以下URL)において公開  
[https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01\\_hh\\_000553.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000553.html)

## 主な議論

- ・ 船舶の入港が不安定な状況下におけるデマレッジやフリータイムの適切かつ柔軟な運用
- ・ 検疫官等の土日祝日の稼働の可能性
- ・ 海上コンテナ運賃の高騰の影響を受ける農産物の輸出事業者に対する補助
- ・ 海上コンテナ運賃に係るマーケットの状況
- ・ 航空輸送に係る情報共有の機会の設定
- ・ コンテナ不足問題のボトルネックの特定と改善に向けた重点的な取組
- ・ 米国西岸港における待機船の状況

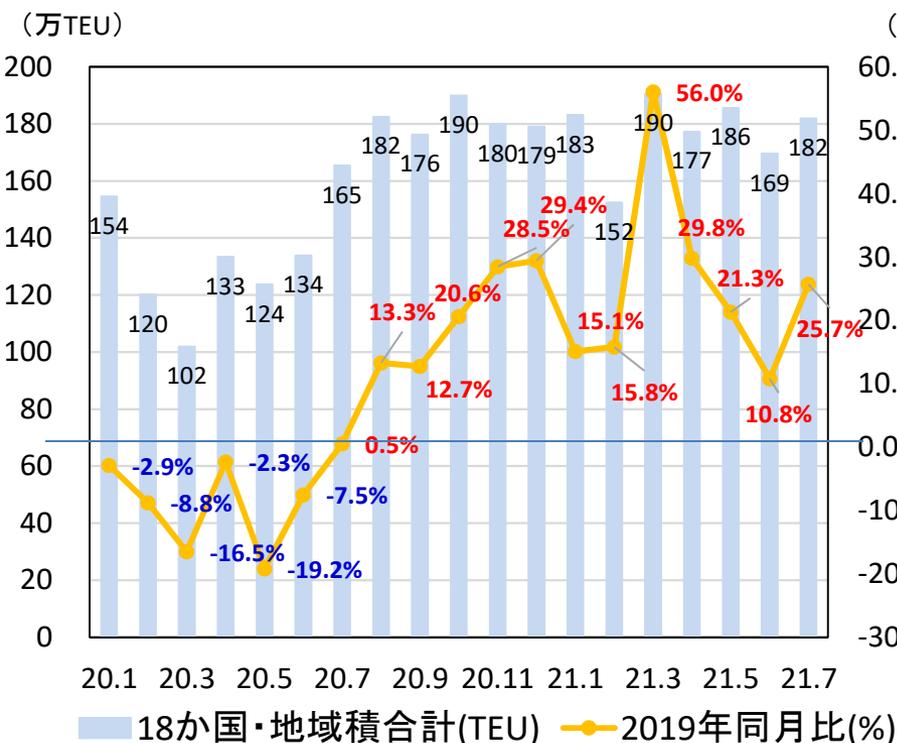
## 会合後の取組

- ・ 北米西岸港及びアジア主要港について、混雑状況や要因、政府や港湾管理者などの対応等について把握するための調査を実施し、令和3年5月17日及び7月27日に関係団体に調査結果の概要を共有。
- ・ 第8回日中韓物流大臣会合(令和3年8月20日開催)の共同声明において、急激な輸送需要の増加等がコンテナ・船腹不足を引き起こしたことを確認。  
コンテナ・船腹不足問題を含め物流の強靱性を阻害する問題に関連する物流政策の経験及びベストプラクティスを共有することを合意。
- ・ 引き続き、関係者のニーズや海外港湾の調査結果等を踏まえ、必要な取組を検討・実施。

# コンテナ輸送の需給逼迫問題について①

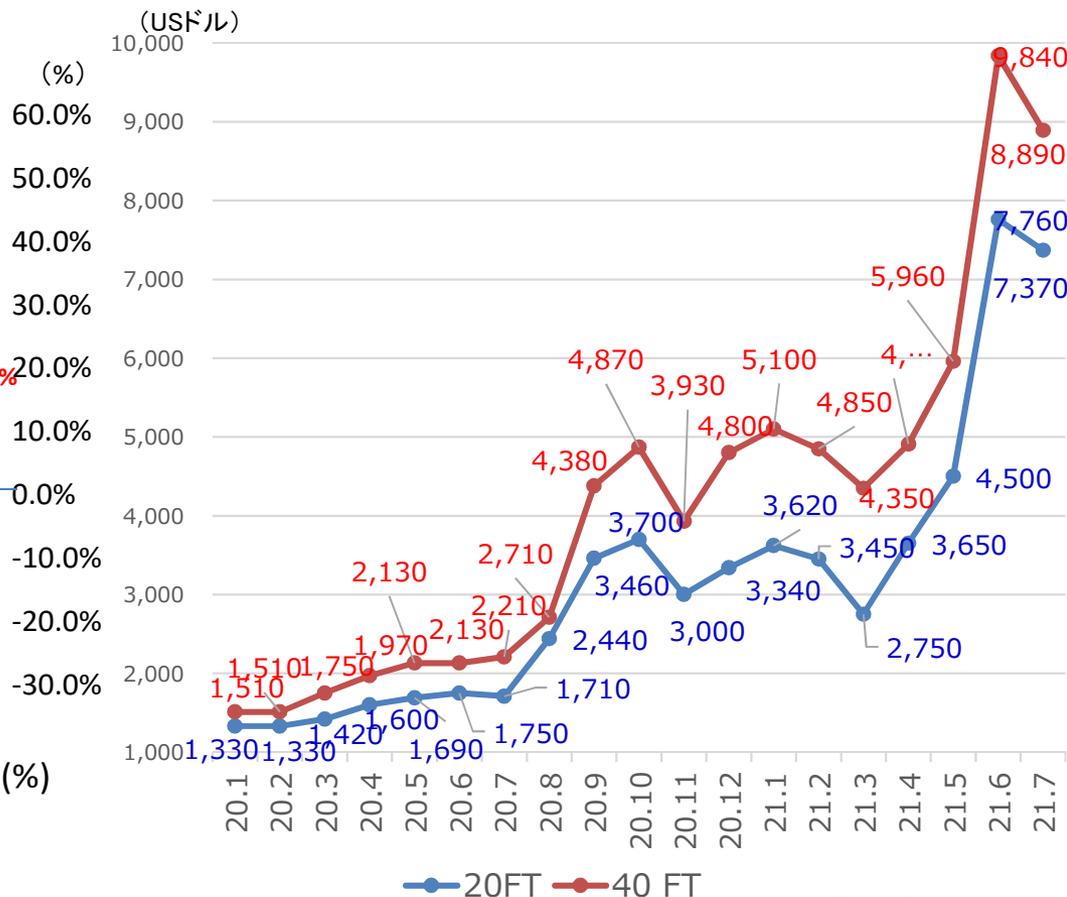
- 米国向けコンテナ荷動き量は、2020年前半はコロナ等の影響により低迷。同年後半は北米の巣ごもり需要等の影響により、急速に回復。
- 北米向けコンテナ運賃も、荷動き量の増加に併せて、同様に上昇。

米国航路(アジア18か国⇒米国)月別荷動き量の推移



出典：日本海事センター

北米航路(横浜⇒ロサンゼルス)コンテナ運賃動向

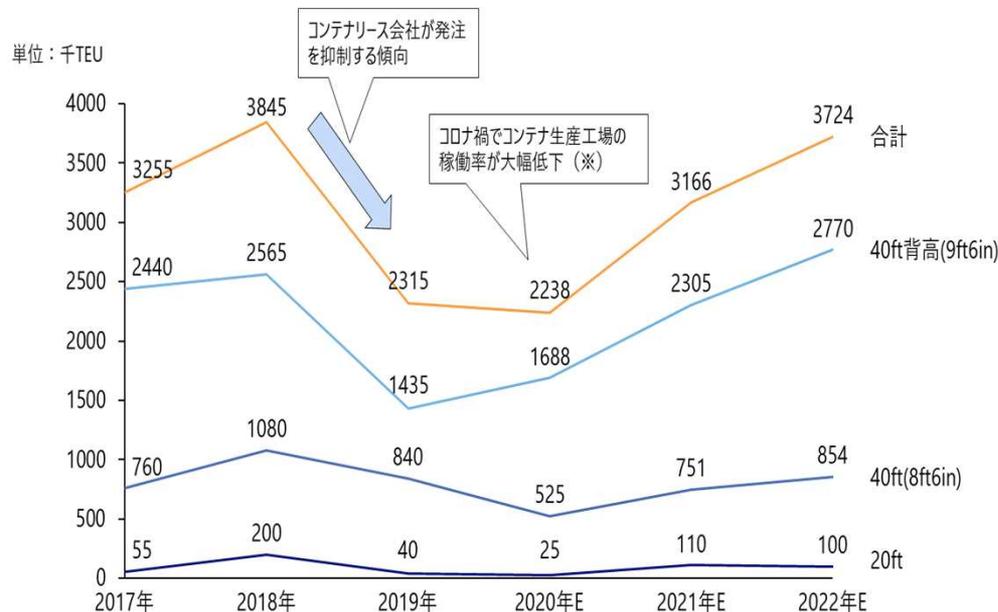


出典：日本海事センター

# コンテナ輸送の需給逼迫問題について②

- 2019年～2020年前半にかけて、米中貿易摩擦やコロナによる先行き懸念の影響等により、中国におけるコンテナ製造量が低下。(現在は、船社は追加のコンテナを調達できている状況。)
- 北米航路、特に北米西海岸の港湾において、取扱い可能な量を超える荷動き量の増加により、トラック・鉄道などの内陸輸送に混雑が発生し、貨物が滞留。結果、滞船が継続・悪化し、船舶の運航に遅延が生じている。

## コンテナ生産量の推移



出所) 世界のコンテナ輸送と就航状況 2020年版 (日本郵船株式会社 調査グループ)

注) 世界のコンテナ生産の約98%を占める中国工場が、数週間に不稼働になった影響で、2020年1-6月期のコンテナ生産量は前年同期比36%減の110万TEUまで落ち込んだ。

出典：野村総合研究所調査資料

## ロサンゼルス港の滞船状況



— 沖待ちしているコンテナ船 — 着岸中のコンテナ船

出典：LA港管理者HP

## **2. 総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)** **の概要**

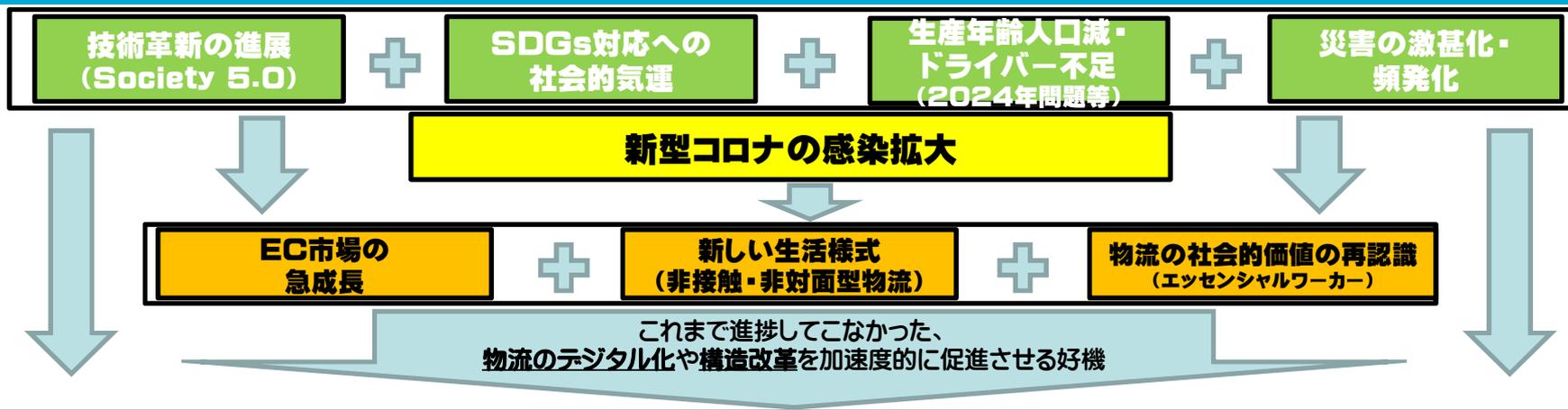
国交省HP>政策情報・分野別一覧>物流  
>総合物流施策大綱

「総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)」

※農林水産省及び経済産業省HPにも掲載



# 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
- (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

## 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

## 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)

## ○数値目標の設定

大綱に位置付けた各施策の進捗を客観的に管理・検証すべく、  
KPIをはじめ可能な限り定量的な数値を把握する

## ○経済産業省、及び農林水産省との強力な連携

物流にとって主要なプレイヤーである製造業や農林水産業を所掌する  
経済産業省、農林水産省とも強力に連携し、物流施策を総合的に推進する

## ○産官学一体となった推進体制を構築

有識者や関係事業者等を交えた政策評価の場を設け、定期的に開催し、  
施策の進捗管理や検証を行う

物流における標準化

ソフトの標準化  
(伝票データ等)

業務プロセスの標準化

ハードの標準化  
(外装・パレット等)

標準化を促進

物流DXを促進

## 物流DX

機械化・デジタル化を通じて物流のこれまでのあり方を変革すること  
(物流DXにより、他産業に対する物流の優位性を高めるとともに、我が国産業の国際競争力の強化につなげる)

- ◆既存のオペレーション改善・働き方改革を実現
- ◆物流システムの規格化などを通じ物流産業のビジネスモデルそのものを革新

サプライチェーン全体での機械化・デジタル化により、情報・コスト等を「見える化」、作業プロセスを単純化・定常化

### 物流分野の機械化(主要な取組例)

#### 幹線輸送の自動化・機械化



トラック隊列走行／自動化



自動運航船

#### ラストワンマイル 配送の効率化



ドローン配送

#### 庫内作業の自動化・機械化



自動配送ロボ

### 物流のデジタル化(主要な取組例)

- ・手続きの電子化(運送状やその收受の電子化、特車通行手続の迅速化等)による業務の効率化
- ・点呼や配車管理のデジタル化による業務の効率化
- ・荷物とトラック・倉庫のマッチングシステムの活用による物流リソースの活用の最大化



※民間企業の取組の例

- ・トラック予約システム導入による手待ち時間の削減
- ・SIP物流(物流・商流データ基盤)やサイバーポートの構築により、サプライチェーン上の様々なデータを蓄積・共有・活用し、物流を効率化
- ・AIを活用したオペレーションの効率化  
(「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組や、AIを活用した配送業務支援等)



AIを活用した配送ルートの自動作成

相互に連携

# 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)

## <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)】

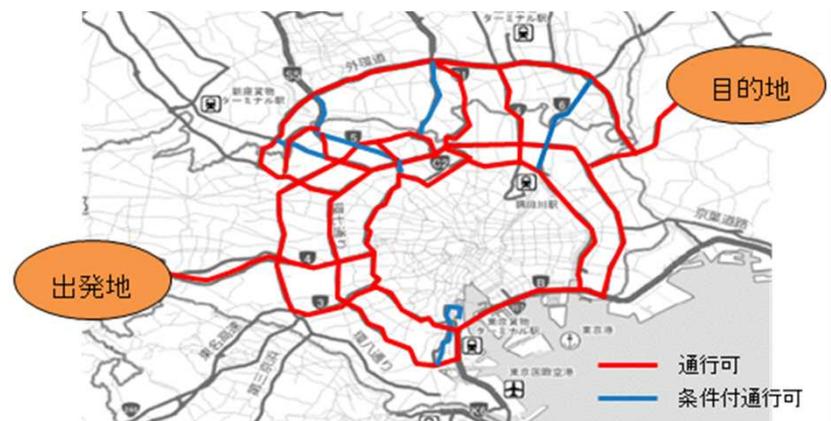
## (1) 物流デジタル化の強力な推進

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

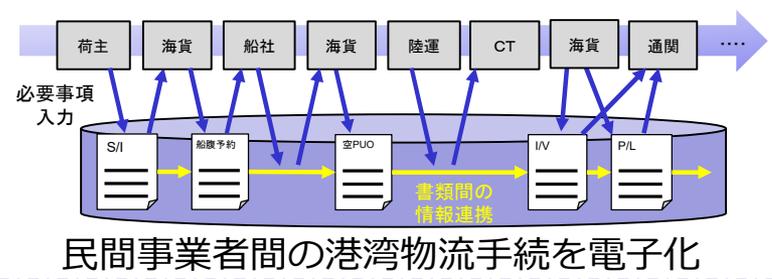
### ■ ICTを活用した点呼の推進



### ■ 特殊車両通行手続の迅速化 (※)



### ■ サイバーポートの推進による港湾物流の生産性向上



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

## <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)】

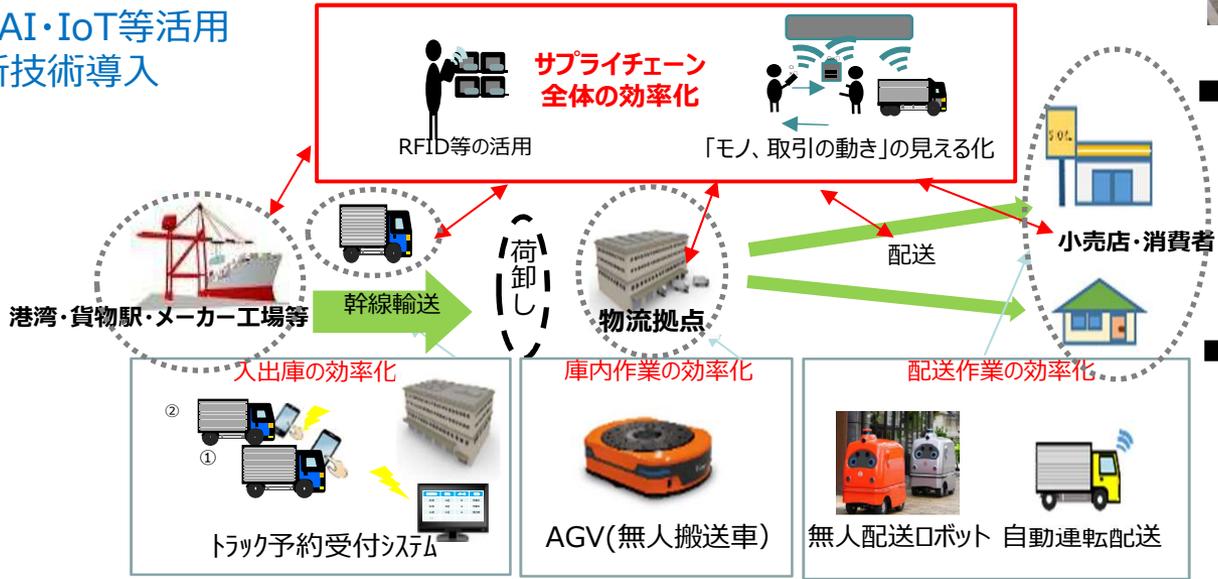
# 1: 物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化(簡素で滑らかな物流)

(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



## ■ 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)】

# 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、荷卸し時において非効率

伝票種類、記載項目がバラバラ → 記載項目等を標準伝票に統一

**伝票の種類、記載項目がバラバラ → 記載項目等を標準伝票に統一**  
**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

○ 物流事業者と着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

データ連携なし → データの連携

**検品・荷卸し作業の効率化**

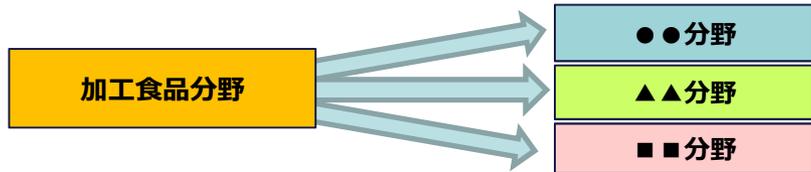
#### パレットの標準化

○ 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

**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

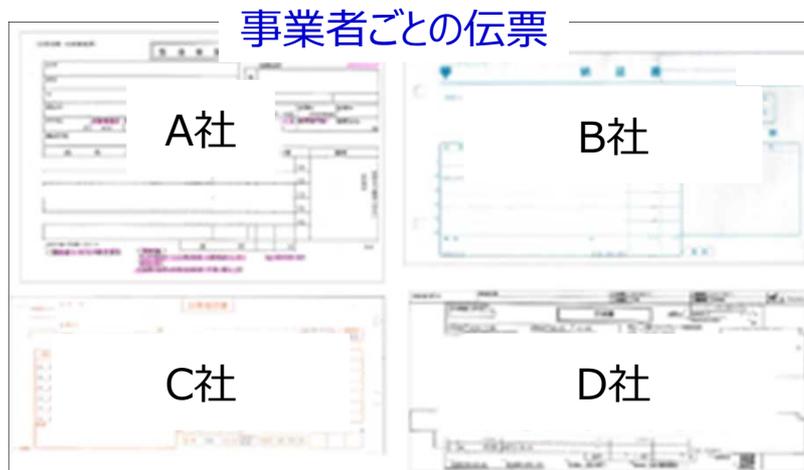


<主なKPI> ・業種分野別の物流標準化に関するアクションプラン・ガイドライン等策定数 【3件(2021年度~2025年度)】

# 物流標準化の現状(納品伝票、外装設計)

## ●納品伝票

- 共同配送を実施している物流事業者においては一部、標準化が成されているが、業界全体としては印字する媒体・項目・位置等がメーカーにより異なっている。
- 複数の荷主を扱う物流事業者においては、印刷・仕分け時の事務作業の手間、また納品先においても作業効率の低下等につながっている。



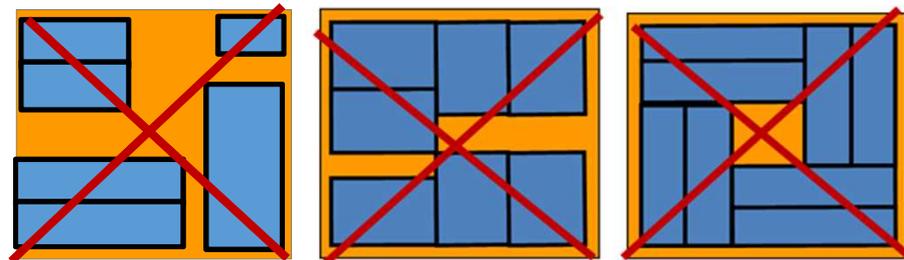
### 統一伝票 (一例)



## ●外装設計

- 商品ごとにサイズが異なっており、その結果、積み合わせ時のパレットへの積載効率が低く、輸配送効率や保管効率が大きく損なわれている場合が多くみられる。
- 「ミシン目」「PPバンド結束」「シュリンク包装」「形状が多角形」など、ロボットアーム等の自動化機器に適さない外装設計も存在している。

### パレットへの積載効率等を損なう外装設計



<T11型パレット積載イメージ>

### 高い積載率等を実現する外装設計 (Design For Logistics)



## ●パレット

- 業界単位あるいは同一業界内において様々なサイズ・仕様のパレットが使用されている状況。
- パレットのサイズ・仕様等の違いにより、トラック等への積載効率および倉庫での保管効率の低下、積み替え作業の発生、自動化機器の導入阻害、着荷主側での管理コストの増加等が生じている。

業界	主に使用されているパレット平面寸法		
加工食品	1,100×1,100mm		
日用品	1,100×1,100mm		
農産品	1,100×1,100mm		
即席麺	1,200×1,000mm		
冷凍・冷蔵倉庫	1,200×1,000mm	1,100×1,100mm	
酒類	1,100×900mm		
清涼飲料	1,100×900mm	1,100×1,100mm	
家電	1,300×1,100mm	1,400×1,100mm	1,100×1,100mm
⋮			
その他	個社固有サイズ		

※日本パレットレンタル(株)提供情報に基づき作成



## 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。

### ●対象となる議題・テーマ

ハード・ソフト含むすべての物流各項目

### ●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1回 パレット標準化推進分科会 (令和3年9月7日)

- ・第1回懇談会での議論を受けて、懇談会の下に設置・開催（4か月に1回程度の頻度で開催予定。）

### ●今後の予定

同懇談会は年1～2回の開催予定。  
個別のテーマは分科会にて議論。

### 「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)
荒木 秀夫	S Gホールディングス株式会社 代表取締役社長
栗島 聡	公益社団法人経済同友会 幹事
内田 富雄	一般財団法人日本規格協会 業務執行理事
金子 千久	全国農業協同組合連合会 参事
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
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 勝則	一般社団法人日本経済団体連合会 専務理事
根本 敏則	敬愛大学経済学部 教授
橋爪 茂久	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
二村 真理子	東京女子大学現代教養学部 教授
堀切 智	日本通運株式会社 代表取締役副社長
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
渡邊 健二	一般社団法人日本物流団体連合会 会長
太田 豊彦	農林水産省 食料産業局長
畠山 陽二郎	経済産業省 商務・サービスグループ審議官
久保田 雅晴	国土交通省 総合政策局 公共交通・物流政策審議官
荻川 直也	国土交通省 自動車局長

※名簿は令和3年6月17日時点

## 総合物流施策大綱

### 物流にかかる規格の標準化

#### 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、納品伝票、コード体系・物流用語等) の規格にかかる標準化

**進め方** : 特定の標準化項目 (例: パレット規格等) を取り上げて、順次、実行に結び付く標準化の方向性 (標準規格 / 民間・行政での具体的な推進手法等) につき議論・検討。詳細の検討にあたっては懇談会 (年 1 ~ 2 回) の下に分科会を設置する等で対応。

**構成員** : 行政、物流団体、主要物流事業者、学識経験者、経済団体、荷主系団体等



連携協力

検討結果の業界への共有

検討結果の業界への共有

先例としての知見の提供

先例としての知見の提供

**【ソフトの標準化】**  
◆SIPスマート物流サービス  
・物流・商流データ基盤を活用したデータ連携・標準化による物流効率化

基盤の利活用を通じた物流情報の標準化

先例としての知見の提供

#### 業種分野ごとの物流標準化の取組

・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、納品伝票、コード体系・物流用語等) の規格にかかる標準化

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)

青果物分野における物流標準化の取組 (青果物流通標準化検討会)

〇〇分野における物流標準化取組

標準化による更なる生産性向上・労働時間改善

商慣習等見直しによる標準化推進

#### トラックドライバーの働き方改革

- ◆ホワイト物流推進運動
- ◆標準貨物自動車運送約款等の改正 等

#### 業種分野ごとの生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会

- ・受発注条件の見直し
- ・荷待ち時間の削減
- ・荷役時間の削減
- ・付帯作業時間の削減 等

#### 加工食品物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会

酒・飲料

建設資材物流における...懇談会

紙・パルプ物流における...懇談会

- 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

### 納品伝票エコシステム

どの納品伝票サービスを選んでも、各社のデータが見られる仕組み



### ユーザーメリット



## 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み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膨れしても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。
- **パレタイズド貨物の全高**
  - ▶ 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口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

### SIP物流標準ガイドライン

### 「SIPスマート物流サービス」物流・商流データ基盤

SIP物流標準ガイドライン概要

### 3.(2) 標準化の検討対象

標準化の検討対象	
物流業務プロセスの標準化 (プロセス標準)	運送計画や集荷、入庫といった物流プロセスの流れやルールを定義する。POC事業者が実証実験を行う新プロセスを反映したプロセスとする。
データ基盤のデータ表現標準化 (メタデータ標準)	運送計画情報や出荷情報、運送依頼情報といったメタデータを定義する。社会実装 (POCプロトタイプ) においてデータ基盤を利用する際のデータ表現となる。
データ基盤のメタデータ標準化 (コード標準)	日付表現や場所コード、企業コード、商品コード、出荷梱包コードを定義する。社会実装 (POCプロトタイプ) においてデータ基盤を利用する際のコードとなる。

## 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

- 文字の表示位置  
ITF シンボルが印刷されている面(前面)の右下隅(原則)
- 文字の大きさ、種類  
32ポイント以上の見やすいフォント
- 文字の表示方法
  - 賞味期限 (納賞明、有効期限、使用期限) を年月日表示する場合は:  
【賞味期限】(日賞明)、「有効期限」(使用期限)の文字を縦に(西暦4桁)月(2桁)日(2桁)を半角で区切って表示
  - 賞味期限を点線表示する場合は:  
【賞味期限】の文字を縦に(西暦4桁)月(2桁)日(2桁)を半角で区切って表示

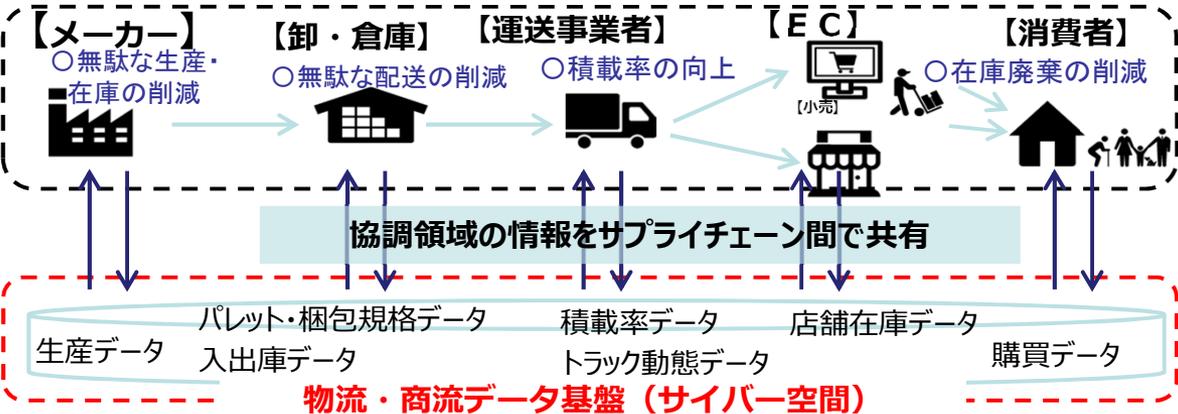


# 1: 物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化(簡素で滑らかな物流)

## (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

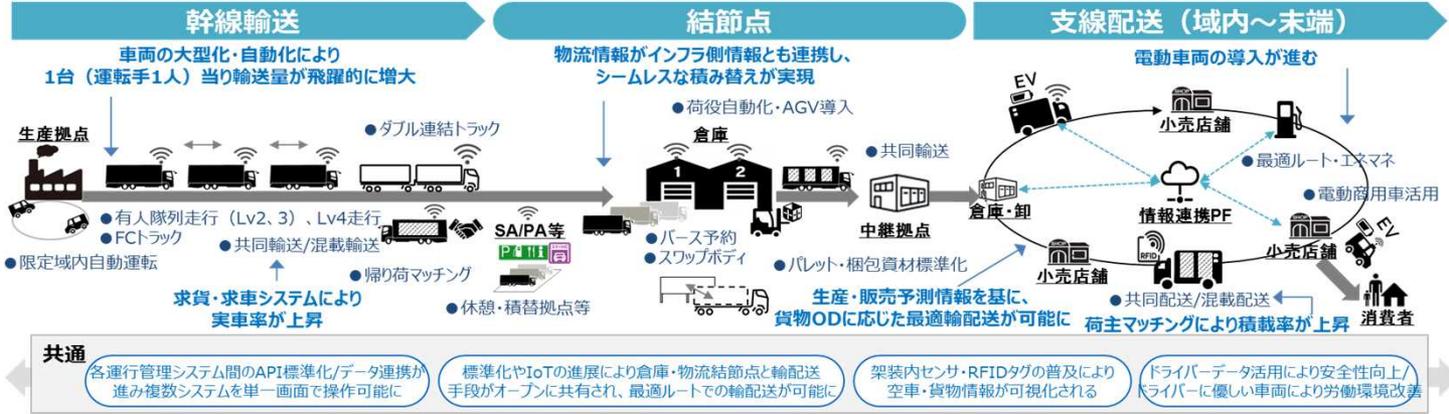
### ■ 物流・商流データ基盤 (※1) の構築と社会実装の推進 モノの動き (フィジカル空間)



(※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)】

## (5) 高度物流人材の育成・確保

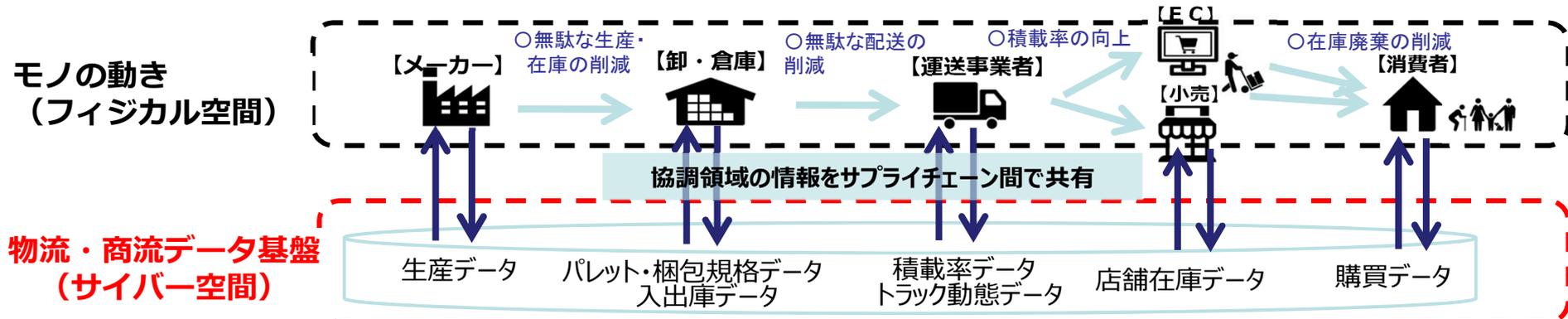
物流DXを推進する人材に求められるスキルの明確化・発信、学習機会の提供 等

### <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)】

## コンセプト

○「モノの動き（物流）」と「商品情報（商流）」を見える化し、個社・業界の垣根を越えてデータを蓄積・解析・共有する「物流・商流データ基盤」を構築する。これにより、トラック積載率の向上や無駄な配送の削減等を実現し、生産性の向上に貢献する。



## 研究開発のプロセス

例：異なる企業・業種における同一エリア内の配送計画、配送能力の情報 ⇒ 個社、業種の垣根を超えた共同配送、共同保管の実現  
受発注情報・商品在庫状況のリアルタイム情報 ⇒ 適正在庫数の算出による欠品防止やフードロス削減の実現

～FY 2020

2021

2022

2023以降

### 研究開発項目 (A)

#### 要素基礎技術の開発

①アクセス権限コントロール技術、②非改ざん性担保技術、③個別管理データ抽出・変換技術、④入出力高速処理、⑤他プラットフォーム連携技術

### 商慣習・規格化の検討

### 4業種等の社会実装の検討

日用消費財/ドラッグストア・コンビニ等/  
医薬品医療機器等/地域物流

### 4業種以外の新たな業種の検討

### 研究開発項目 (B)

#### データ収集技術の開発

(商品情報の見える化技術、荷役情報の見える化技術、輸送情報の見える化技術)

Phase.1

Phase.2

Phase.3

社会実装

データ蓄積

AIによる蓄積ビッグデータの活用等

各モデルの実装

実装準備

# 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（平成30年）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

## ■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)

## 「標準貨物自動車運送約款」の改正



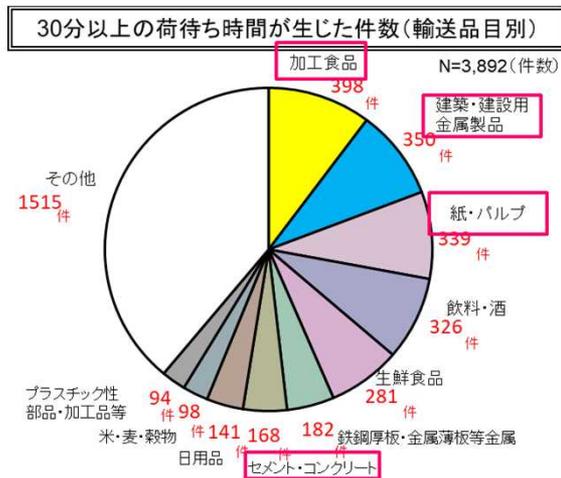
⇒運賃と料金の区別を明確化、「待機時間料」等を料金として規定、**付帯作業の内容を明確化**

## 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

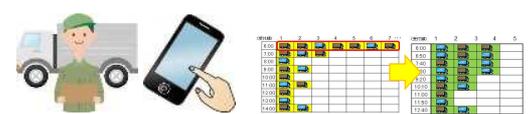
## 荷待ち件数が多い荷種の商慣習の見直し



⇒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

## ■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】

# 「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」の概要

ー長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセルー

～「運び方改革」と3 A（安全・安心・安定）労働の実現に向けた88施策～

2018.5.30

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決定

自動車の運転業務への罰則付きの時間外労働の上限規制の導入（※）（2024年4月予定）に向け、政府を挙げて以下の取組を強力に推進。

「★」を付した施策は、「直ちに取り組む施策」（2017年8月）以降の追加施策

## I. 長時間労働是正の環境整備

### （1）労働生産性の向上

#### ① 輸送効率の向上【警・農・経・国・環】

- ・輸送分野別の取組の強化★
- ・長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し
- ・トラック予約受付システムの導入促進（荷待ち時間短縮）
- ・機械荷役への転換促進（荷役時間短縮）
- ・高速道路の有効活用（走行時間短縮）
- ・宅配ボックスの普及促進（再配達削減）
- ・ダブル連結トラックの導入促進（車両の大型化）

#### ② 潜在需要の喚起による収入増加【国】

- ・インバウンド需要の取り込み★
- ・タクシーの配車アプリを活用した新サービス導入

#### ③ 運転以外の業務も効率化【国】

- ・IT点呼の更なる導入拡大★

### （2）多様な人材の確保・育成

#### ① 働きやすい環境の整備【厚・農・国】

- ・女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討★
- ・中継輸送の普及促進（泊まり勤務を日帰り勤務に）
- ・機械荷役への転換促進（力仕事からの解放）（再掲）

#### ② 運転者の確保【警・厚・国】

- ・第二種免許制度の在り方についての検討
- ・大型一種免許取得の職業訓練の実施

### （3）取引環境の適正化

#### ① 荷主・元請等の協力の確保【厚・農・経・国】

- ・「ホワイト物流」実現国民運動（仮称）の推進★
- ・輸送分野別の取組の強化★（再掲）
- ・引越運送における人手不足対策の推進★

#### ② 運賃・料金の適正収受【国】

- ・標準運送約款の改正趣旨の浸透促進★
- ・トラック事業者・荷主のコスト構成等への共通理解の形成促進★

## II. 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

①「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の実現支援【国】  
事業者団体による取組を支援

② ホワイト経営の「見える化」【国】  
ホワイト経営に取り組む事業者の  
認証制度の創設

③ 労働時間管理の適正化の促進【国】  
ICTを活用した運行管理の普及方策の  
検討・実施★

④ 行政処分の強化【国】  
新処分基準による行政処分の実施

※2024年4月1日から、自動車運送事業の時間外労働の上限が年960時間（＝月平均80時間）以内

改正の目的

【公布日：平成30年12月14日】

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、令和6年度から時間外労働の限度時間が設定される(=働き方改革法施行)こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

改正の概要

1. 規制の適正化

① 欠格期間の延長等

- 法令に違反した者等の参入の厳格化
  - ・欠格期間の延長(2年⇒5年)
  - ・処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
  - ・密接関係者(親会社等)が許可の取消処分を受けた者の参入制限 等

② 許可の際の基準の明確化

- 以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化
- ・安全性確保(車両の点検・整備の確実な実施等)
  - ・事業の継続遂行のための計画(十分な広さの車庫等)
  - ・事業の継続遂行のための経済的基礎(資金) 等

③ 約款の認可基準の明確化

- 荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化
- 原則として運賃と料金とを分別して収受  
(許可後、継続的なルール遵守)  
=「運賃」:運送の対価 「料金」:運送以外のサービス等

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等

② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- ・車庫の整備・管理
- ・健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

3. 荷主対策の深度化

※「荷主」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難(例:過労運転、過積載等)  
→ 荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施

① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

② 荷主勧告制度(既存)の強化

- ・制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- ・荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設【令和5年度末までの時限措置】

- (1)トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場  
→ ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有  
② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ
- (2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合  
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請
- (3) 要請をしてもなお改善されない場合  
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、勧告+公表

荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合 → 公正取引委員会への通知

4. 標準的な運賃の告示制度の導入

【令和5年度末までの時限措置】

- 【背景】 荷主への交渉力が弱い等  
→ 必要なコストに見合った対価を収受しにくい  
→ 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない



標準的な運賃の告示制度の導入

法令遵守して運営する際の参考となる運賃が効果的  
(労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため)  
国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

# 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)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

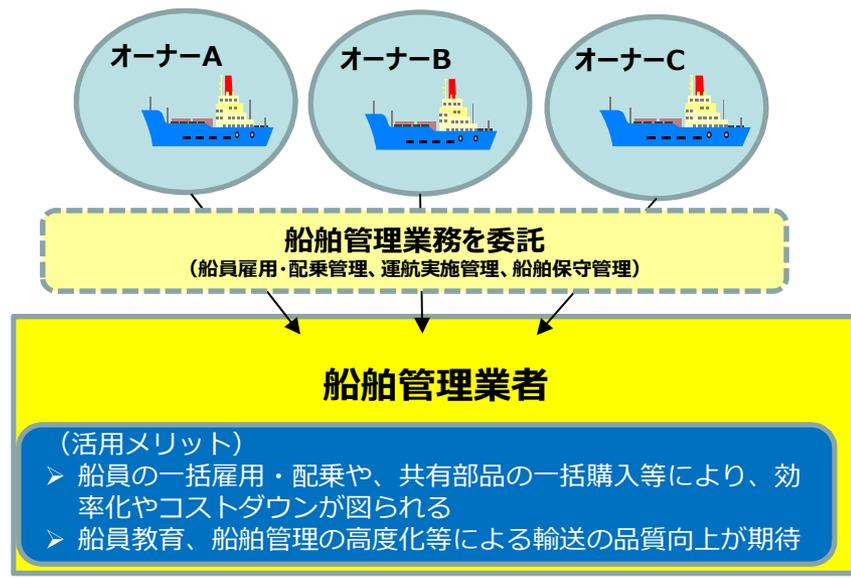
■ 船員の労務管理体制に係る見直し

＜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＞



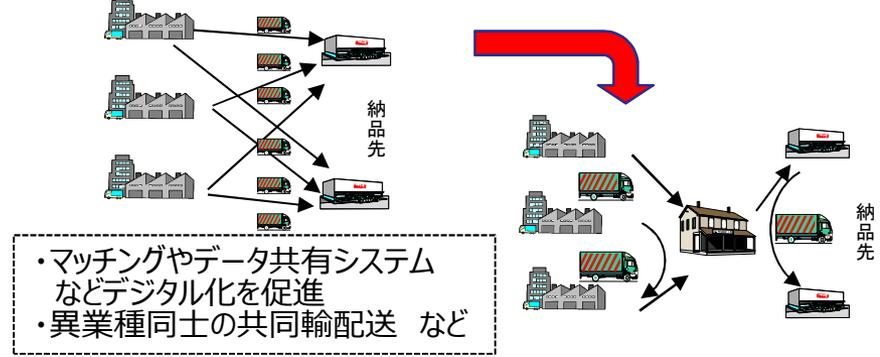
＜主なKPI＞  
・船員1人・1時間当たりの輸送量【4,019トンキロ(2018年)→4,919トンキロ(2025年)】

# 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

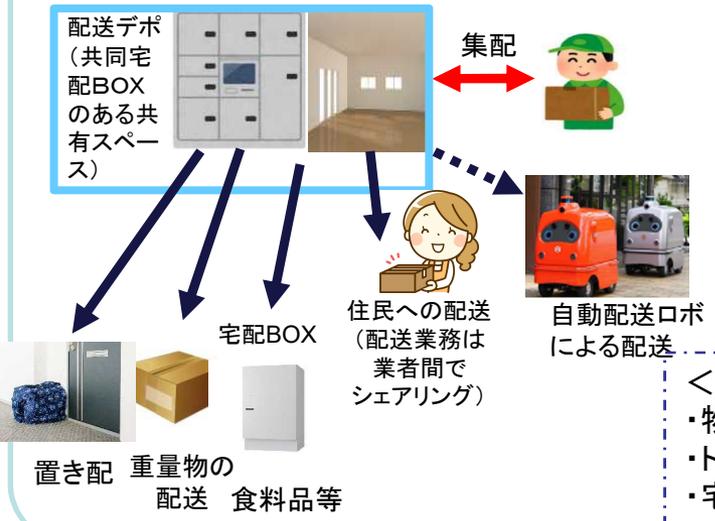


### 新幹線等を活用した貨客混載



### 再配達の削減

【配送実証の取組】



### 路上荷さばき対策

#### ハード対策



#### ソフト対策



#### <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)】

# 物流総合効率化法(流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律)の概要

## 目的

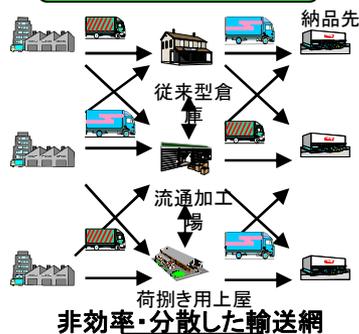
- ・我が国産業の国際競争力の強化
- ・消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多頻度化等への対応
- ・環境負荷の低減
- ・流通業務に必要な労働力の確保

## 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。

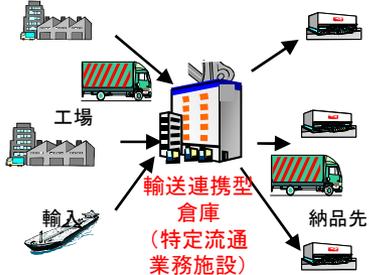
## 支援対象となる流通業務総合効率化事業の例

### 輸送網の集約

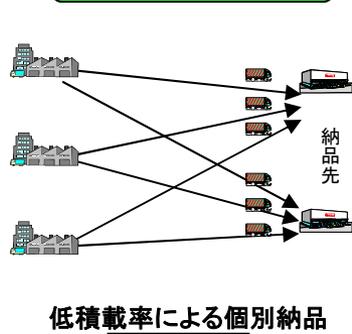


計画

効率化・集約化された輸送網

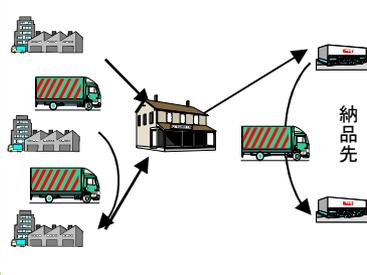


### 輸配送の共同化

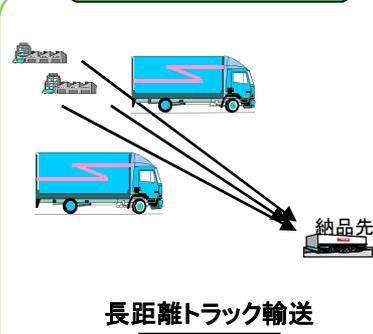


計画

高積載率一括納品

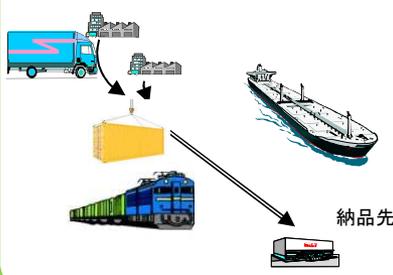


### モーダルシフト



計画

鉄道・船舶等を活用した大量輸送



大臣認定

## 支援措置

- ① 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
- ② 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10%(5年間)
    - 固定資産税:課税標準1/2(5年間)等
  - ・旅客鉄道を活用した貨物輸送への税制特例(貨物用車両・搬送装置)
    - 固定資産税:課税標準2/3(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
- ③ 金融支援
  - ・信用保険制度の限度額の拡充
  - ・長期無利子貸付制度(主に中小企業向け)
- ④ 財政融資
  - ・長期低利子貸付制度

# 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）

## (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

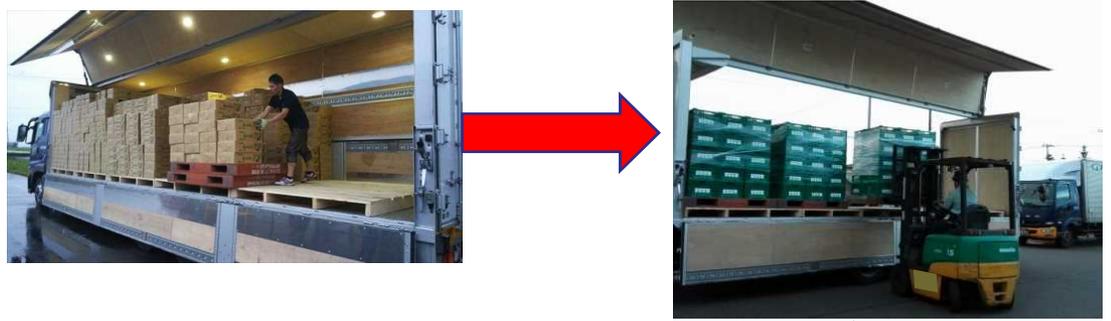


### ■ 自動化・省人化、標準化・パレット化

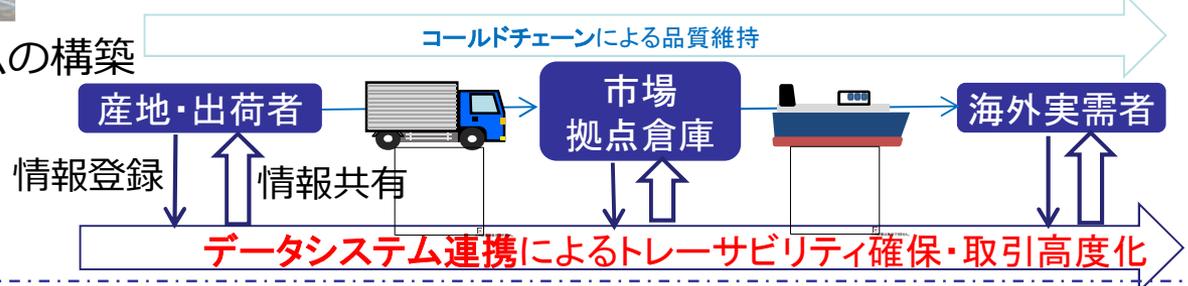
AI・ICTによるリモート商品管理・マッチング、AGVによる自動搬送



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）

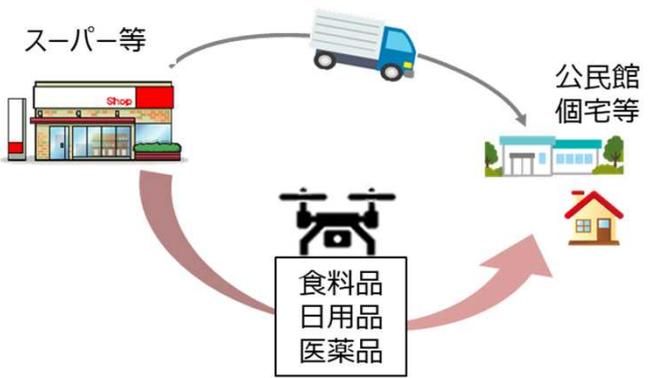
## (5)過疎地域におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保

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

### ■ ドローン物流



### 過疎地・離島物流



### ■ 路線バス、コミュニティバス等を活用した貨客混載



### ■ 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)】

# ドローンの社会実装の基本コンセプト

- 国土交通省は、地域と連携し、**具体的用途を念頭に置いたドローンの実証実験を支援**する。
- これにより、**実用化に向けた課題整理・解決策の検討**を行うとともに、その**効果を社会に示し、ドローンの社会実装を確実なものとする**。

**買物難民が急増**  
10年で約4割増加

(注) 店舗まで500m以上かつ自動車利用困難な75歳以上高齢者

**在宅医療ニーズが急拡大**  
12年で約3倍

(注) 在宅医療を受けた推計外来患者数

**ドライバー不足が深刻化**  
6年で約5割増加

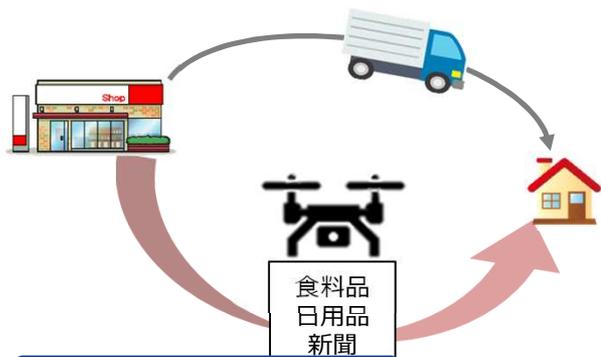
(注) トラックドライバーが不足していると感じている企業の割合

**ドライバーが高齢化**  
50歳以上が42%

(注) トラック業界の年齢構成

## ドローンの社会実装による地域課題の解決

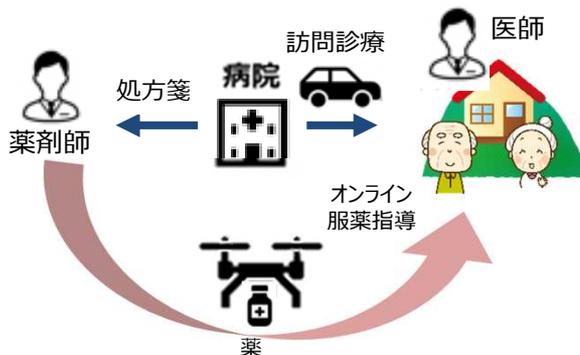
### ① 過疎地・離島物流



ユースケース毎の課題  
(例)

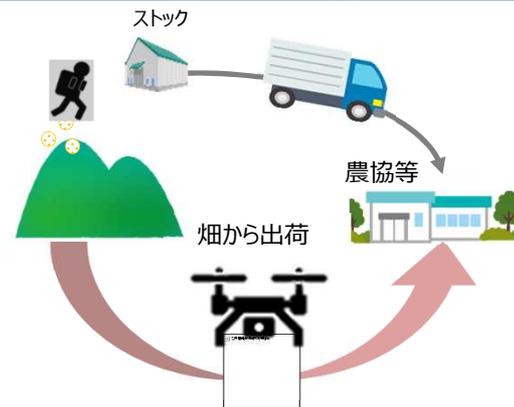
- ・配送物資の注文方法と集荷スキーム
- ・長距離輸送 等

### ② 医薬品物流



- ・病院、薬局等との連携
- ・オンライン服薬指導の活用 等

### ③ 農作物物流



- ・農協等との連携
- ・重量物の積載 等

共通課題 (例)

稼働率の向上、飛行ルート・離着陸場所の確保、第三者上空や道路上空の飛行ルール 等

実証実験の結果を踏まえ、**社会実装を推進するためガイドラインの普及**を促進する。

# ドローンを活用した荷物等配送に関するガイドラインVer.2.0(構成)

- ドローン物流の社会実装をより一層推進していくためには、ドローン物流に関する課題を抽出・分析し、その解決策や持続可能な事業形態を整理することが必要。
- このため、ドローン物流サービスにこれから着手する主体を対象とすることを念頭においた手引きとして、導入方法や配送手段などに関する具体的な手続きを整理。 ([https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01\\_hh\\_000563.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000563.html))
- 本ガイドラインは、レベル3飛行によりドローン物流事業を計画する者を対象。

## 第1部 社会実装編

### 第1章 利用者視点を踏まえた事業コンセプトの構築

- 1.1 ドローンを活用した荷物等配送サービス提供の流れ
- 1.2 地域が抱える課題の整理
- 1.3 課題解決策としてのドローンの有効性の確認
- 1.4 活用方策の具体化
  - ・活用方策の具体化、事業コンセプトの構築、事業形態毎の課題

### 第2章 検討・実施体制の整備

- 2.1 サービス利用者の明確化
  - ・サービスの対象となる利用者やそのニーズを特定
- 2.2 サービス提供体制の構築
  - ・運航に関する業務を行う者(運航事業者、物流事業者 等)、荷物等を提供する者(商店、薬局 等)、配送先における配達人等
- 2.3 地元地方公共団体、住民の理解と協力の確保
  - ・社会受容性の醸成
- 2.4 プロジェクトマネージャーの選定
  - ・多くの関係者の利害等を取りまとめ、事業を円滑に推進
  - プロジェクトマネージャーを中心とする体制の重要性

### 第3章 サービス内容、採算性確保

- 3.1 ユースケースに応じた機材の選定
  - ・回転翼型、固定翼型、VTOL型
- 3.2 離着陸場所、飛行ルート及び運航頻度
  - ・電波状況の調査、地図には現れない送電線や鉄塔の有無 等
- 3.3 利用者インターフェイス
  - ・利用者が利用しやすい注文、受付方法の検討
- 3.4 荷物等の管理・配送
  - ・過積載の防止、適切な温度管理、荷物の受取方法 等
- 3.5 保険への加入
  - ・保険期間、保険金額、事故発生時の対応
- 3.6 収支改善方策の検討
  - ・省人化、収入増加(稼働率向上、帰り荷の確保)、支援措置

### 第4章 安全の確保

- 4.1 飛行マニュアルの整備
  - ・航空局標準マニュアルを参照(ドローンの点検・整備の方法 等)
- 4.2 離着陸場所、飛行ルート
  - ・落下リスクの小さい場所の選定
- 4.3 運航管理手法
  - ・他の有人機・無人機や気象等のモニタリング、飛行前における運航判断、操縦方法、第三者の立入管理
- 4.4 安全対策、事故時の対処方針
  - ・責任者の選任と連絡体制、対処方法を記載したマニュアルの整備など

### 第5章 PDCAサイクルによる事業継続性の確保

## 第2部 法令編(航空法に基づく安全の確保 その他関係法令 等)

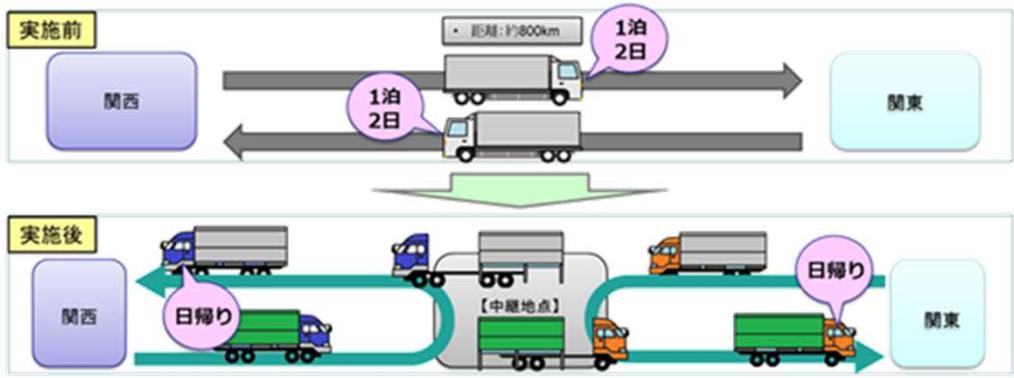
# 2:労働力不足対策と物流構造改革の推進（担い手にやさしい物流）

## (6)新たな労働力の確保に向けた対策

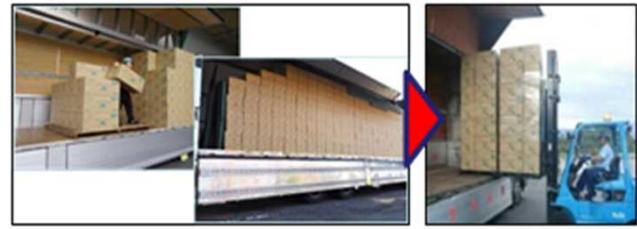
女性、高齢者、外国人等の多様な人材が活躍できる職場環境の整備、オペレーションの定型化・標準化等

### ■ 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

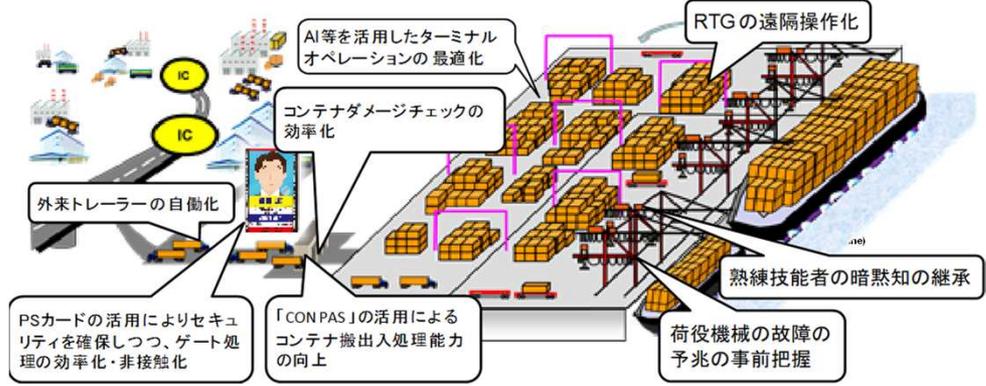
＜主なKPI＞  
・物流のおかれている現状や課題に対して問題意識を持っている消費者の割合 【100%(2025年度)】  
・「担い手にやさしい物流」を実践している消費者の割合 【80%(2025年度)】

# 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）

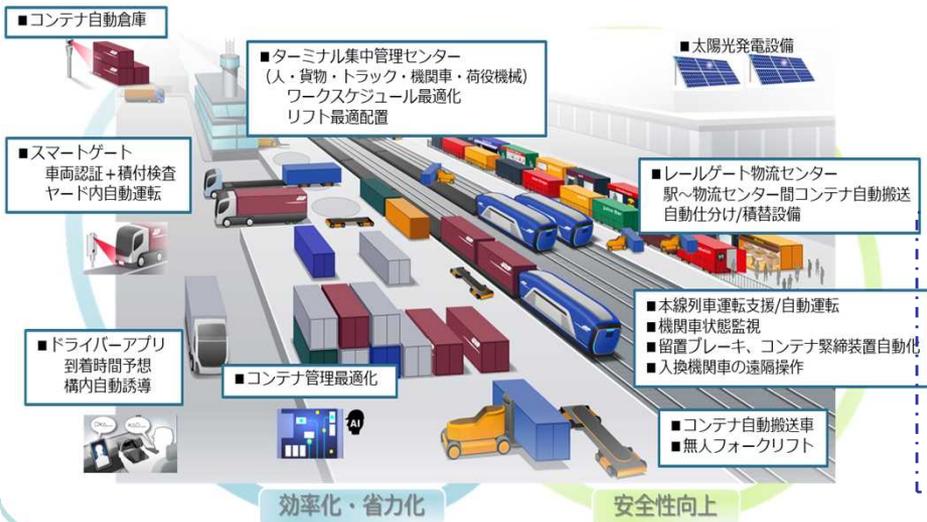
## (1)感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築

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

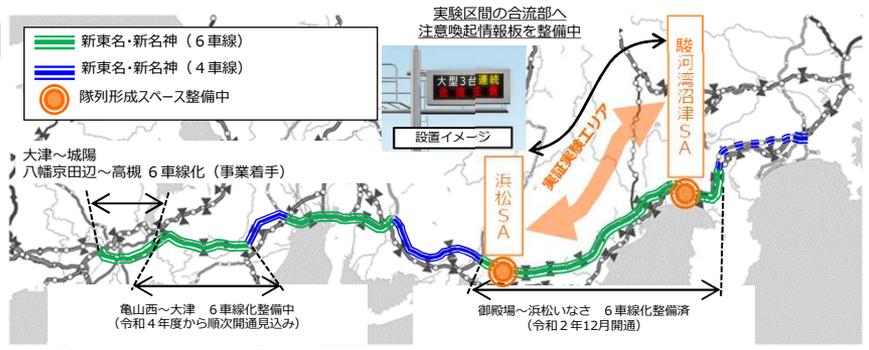
### ■ 「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組の推進



### ■ 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>

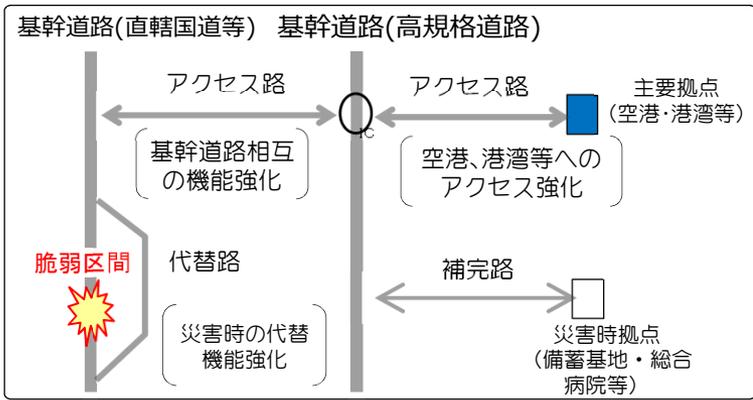
- 道路による都市間速達性の確保率 【57% (2019年度) → 63% (2025年度)】
- 港湾の耐災害性強化対策 (地震対策) (大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワーク (約400ネットワーク)のうち、発災時に使用可能なものの割合) 【33% (2020年) → 47% (2025年)】

# 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）

## (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



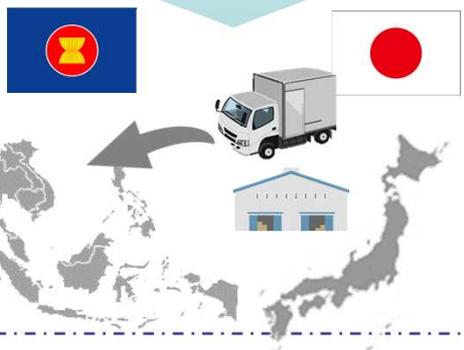
### ■ 農林水産物・食品の輸出拡大



輸出環境整備イメージ

### ■ 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



### ■ 国際コンテナ戦略港湾政策の推進

集貨

国際フィーダー航路による国内からの集貨

創貨

流通加工機能を備えた倉庫

競争力強化

高規格コンテナターミナルの整備・一体利用

横浜港 南本牧心頭

大型コンテナ船 (24000TEU級)



卸売市場コールドチェーン対応

#### <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】

### 国際基幹航路の維持・増加

# 日中韓物流大臣会合について

- 三国の経済相互依存関係が緊密化し、三国間の物流が重要な役割を担うようになる中、三国間の円滑な物流の実現等に向け、三国が課題を解決し、協力を推進する枠組。日本からは国土交通大臣、中国からは交通運輸部部長、韓国からは海洋水産部長官が出席し、毎会合において共同声明を発出。
- 新型コロナウイルスの拡大を受け、令和2年6月29日に第8回開催に先立つ特別セッション（テレビ会議）を開催し、感染症によるリスクを克服し物流の機能を確保するため、三国が連携して対応することを内容とする共同声明を公表。
- 令和3年8月20日に日本の主催で第8回日中韓物流大臣会合（テレビ会議）を開催、共同声明を採択。

## 共同声明に基づく取組例

1. 強靱な物流ネットワークの確保に向けた協力
2. 物流DXの推進
3. 輸送資材（パレット等）の標準化の推進
4. コールドチェーン物流分野の国際標準化に向けた協力
5. 三国で港湾におけるコンテナの位置情報を可視化するための仕組み「北東アジア物流情報サービスネットワーク」（略称：NEAL-NET（ニール・ネット））の対象港湾の拡大等
6. 物流資材のリターナブル利用の促進等による環境にやさしい物流の構築

三国で実施し、  
強靱で円滑かつ環境に  
やさしい物流を推進

## 開催実績

- 第1回開催：平成18年9月 場所：韓国（ソウル）  
 第2回開催：平成20年5月 場所：日本（岡山）  
 第3回開催：平成22年5月 場所：中国（成都）  
 第4回開催：平成24年7月 場所：韓国（釜山）  
 第5回開催：平成26年8月 場所：日本（横浜）  
 第6回開催：平成28年7月 場所：中国（杭州）  
 第7回開催：平成30年7月 場所：韓国（ソウル）  
 特別セッション：令和2年6月 場所：テレビ会議  
**第8回開催：令和3年8月 場所：テレビ会議**



第8回会合開催時（令和3年8月、テレビ会議）

## 大臣会合の概要

- 日 程 : 2021年8月20日(金) 14:00-15:30
- 形 式 : オンライン形式(テレビ会議システム:Zoom)
- 参加者 : (日本)赤羽 一嘉 国土交通大臣  
(中国)李 小鵬(リー・シャオペン)交通運輸部 部長  
(韓国)文 成赫(ムン・ソンヒョク)海洋水産部 長官  
(TCS※)道上 尚史 事務局長



※日中韓三国協力事務局とは、日中韓三国の平和、安定及び繁栄を促進するために設立された国際機関であり、三国間の様々な協議を推進し、三国協力事業を促進することを通じ、「未来志向」を基盤とした三国間の協力関係の更なる促進に寄与することを目的としている。

## 主な内容

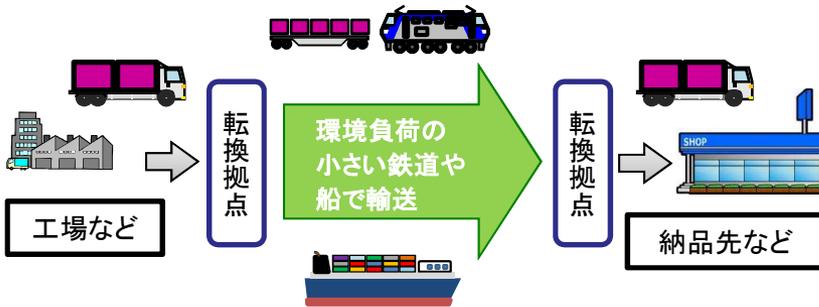
- 昨今の新型コロナウイルス感染症の拡大や世界的な気候変動などの物流への影響を踏まえ、今後の三国間の連携の方向性について意見交換を行い、以下の三点を目標とする「共同声明」を採択。
  1. 強靱な物流ネットワークの推進
  2. シームレス物流システムの実現
  3. 環境にやさしい物流の構築
- 新型コロナウイルス感染症等の世界的なリスクの発生時においても途切れることのない「強靱な物流」、物流DX(デジタル・トランスフォーメーション)等を通じた「シームレスな物流」、カーボンニュートラルをはじめとした近年の気候変動問題を踏まえた「環境にやさしい物流」について、三国間で連携し推進していくことを決議。

# 3: 強靭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)

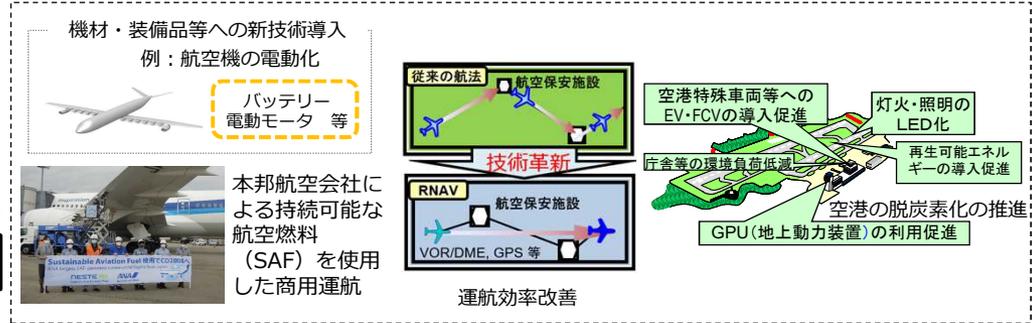
## (3) 地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築

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

水素燃料船



アンモニア燃料船



超高効率LNG+風力推進船



船上CO<sub>2</sub>回収船



### ■ 倉庫の低炭素化の推進

・冷凍冷蔵倉庫における省エネ型自然冷媒機器への転換



・庫内作業の省人化に伴う照明・空調のエネルギー消費削減及び再生設備によるエネルギー供給

有人区画 省人区画



照明無し状況で稼働する無人搬送車

### ■ 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)】

# 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（現行：平成28年5月策定）

「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 <sub>2</sub> )		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 <sub>2</sub>		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 <sub>2</sub> 、メタン、N <sub>2</sub> 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 <sub>2</sub> )
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 <sub>2</sub> 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。			-

