最近の物流施策について

総合政策局物流政策課長
平澤　崇裕

1. 物流関係予算と関係施策の概要
2. 持続可能な物流の実現に向けて
3. 再配達の削減
4. 物流標準化の取り組み
5. ドローンの社会実装に向けて
6. 国際物流の多元化・強靭化に向けて

1. 物流関係予算と関係施策の概要

2. 持続可能な物流の実現に向けて

3. 再配達の削減

4. 物流標準化の取り組み

5. ドローンの社会実装に向けて

6. 国際物流の多元化・強靭化に向けて

物流関係　令和５年度当初予算（案）、令和４年度第二次補正予算

国土交通省

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

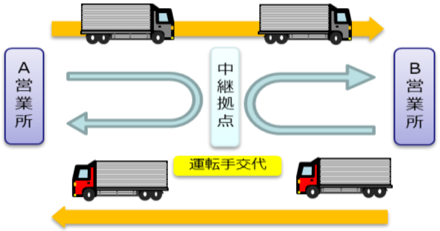
➢ **物流DX・GXに資する車両・設備等の整備に対する財政投融資の活用** 当

➢ **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）

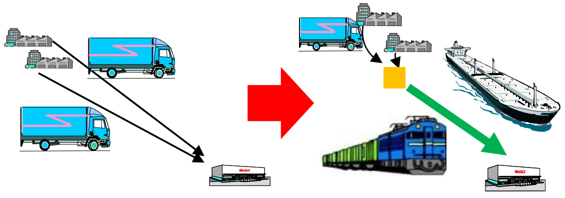
【担い手にやさしい物流】

○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）



運転手交代による中継輸送
（総合効率化の例）



モーダルシフト

➢ **物流生産性向上の推進**
－モーダルシフト等の導入支援(再掲) 当 補
－コンテナ専用トラック等の導入支援 補
－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**
－非常用電源設備の導入促進 当 補
－災害時を想定した物資輸送訓練 当

➢ **物流脱炭素化の促進** 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・強靭化に向けた調査 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

令和４年度補正予算
１，４７０百万円
（令和3年度補正予算105百万円）

- ●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

➢ 物流脱炭素化の促進

物流施設への再エネ施設・設備等の一体的導入を支援

電力共有

再エネ施設（自家発電）

蓄電池 ※2

バイオマス
風力発電
太陽光
水素
プラント

再エネ
電力購入

創る

太陽光発電
（倉庫屋上等に設置）

蓄電

定置用/EV充電用

溜める

蓄電電力
EV車
充電利用

EV充電設備 ※2

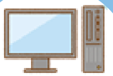
急速充電
スタンド

EV
トラック

EVバス

電気
自動車

地域資源として活用



※1

エネルギーマネジメント
システム

蓄電電力
倉庫内作業利用

物流施設

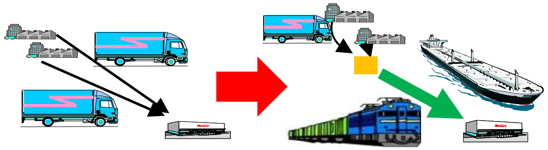
使う

※1 再エネ電力購入、自家発電力の供給サイドと倉庫内作業、EV車充電等の需要サイドの需給バランスのベストミックスを実現

※2 非常時に災害拠点の非常用電源として活用可能、地域のEV車に開放

➢ 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の導入支援

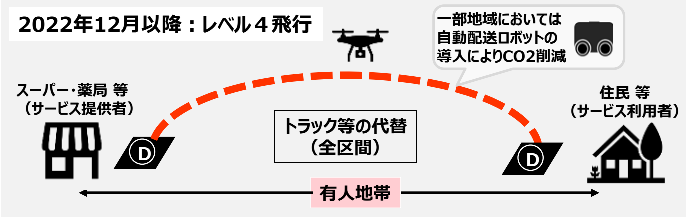
◆物流効率化に向けた実態調査

➢ 非常用電源設備の導入促進（新規）

○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

レベル４飛行※3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

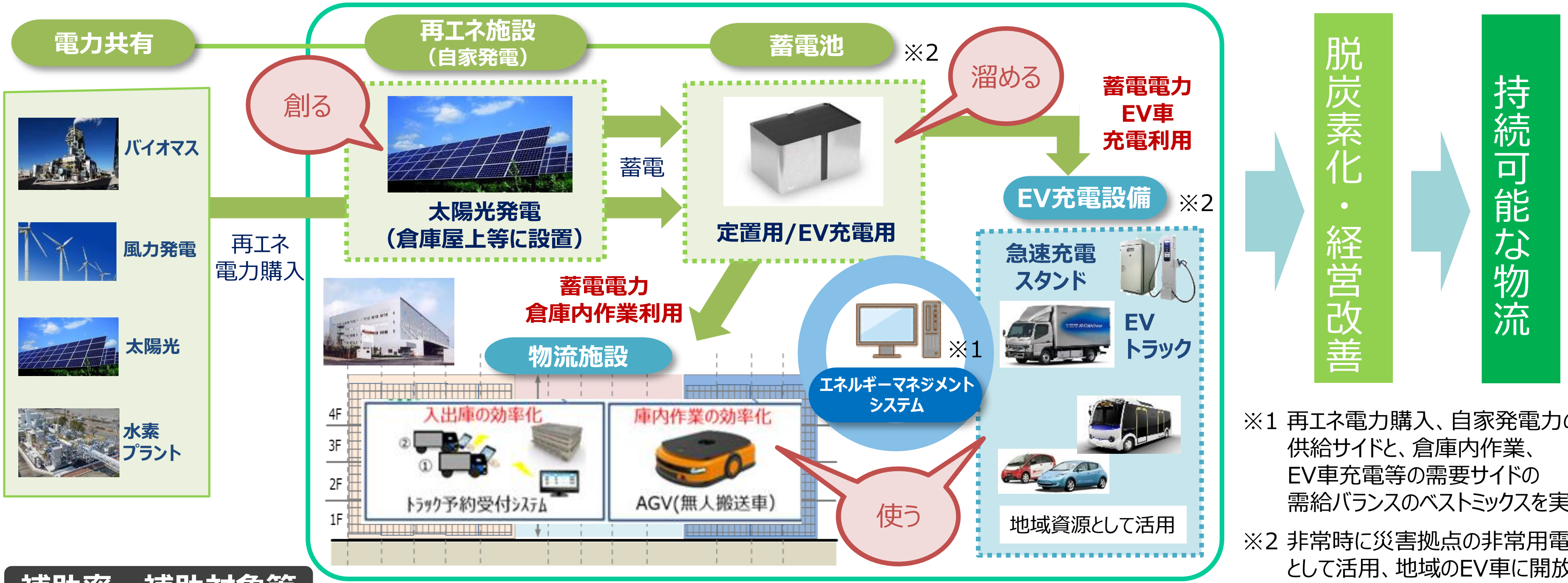
- ◆ パレット共同回収システムの構築に向けた調査・実証
- ◆ 物流事業者間のデジタル化の推進に向けた調査・実証

物流脱炭素化促進事業（流通業務の脱炭素化促進事業費補助金）

物流施設（倉庫、トラックターミナル等）の敷地、上屋等を活用して太陽光発電等の再エネ関係施設を整備し、施設、EVトラック等に対して一体的かつ効率的にエネルギー供給を行うことにより脱炭素化を図る事業に対して支援する

支援スキーム（イメージ）

物流施設への再エネ施設・設備等の一体的導入を支援



※1 再エネ電力購入、自家発電力の供給サイドと、倉庫内作業、EV車充電等の需要サイドの需給バランスのベストミックスを実現

※2 非常時に災害拠点の非常用電源として活用、地域のEV車に開放

補助率・補助対象等

【補助率】
　１／２以内

【補助対象者】
・倉庫事業者　・貨物運送事業者　・貨物利用運送事業者　・トラックターミナル事業者等

【補助対象施設】
・営業倉庫
・貨物(利用)運送事業者の集配施設等

【補助対象設備等】
・再エネ発電施設（太陽光発電）・蓄電池　・エネルギーマネジメントシステム　・EV充電設備　・EVトラック等車両、
・先進的取組に必要な機器類（トラック予約受付システム、無人搬送機、無人フォークリフト等）

【補助要件】①再エネ電力の購入、または、再エネ発電施設（新設／既設）の導入、
及び、②蓄電池、充電設備、エネルギーマネージメントシステム、EVトラック等車両の内、いずれか２つ以上を導入する一体的な取組であること

モーダルシフト推進に向けたコンテナ専用トラック等導入支援

国土交通省

事業目的

コンテナ専用トラック等の導入を支援することで、**ドライバーの労働時間、作業負担を削減**するとともに、トラック長距離輸送から**鉄道や船舶へのモーダルシフトを推進し、担い手不足への対応と環境負荷低減を同時に実現**する。

事業内容

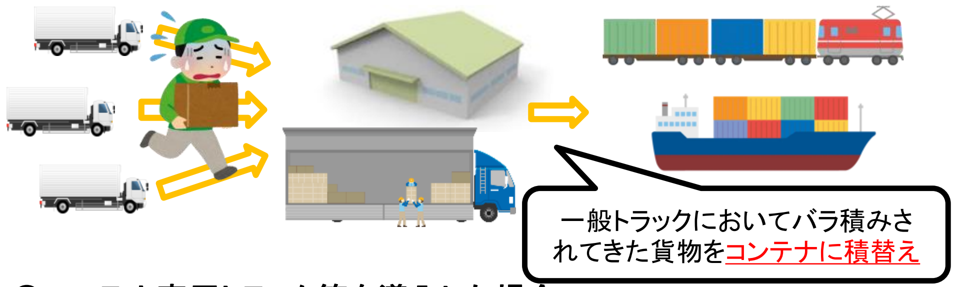
- 2024年問題を目前に控える中、貨物駅・港湾においてトラックからコンテナへの積替え作業が行われており、**積替えに時間を要するとともに、ドライバーの作業負担が恒常的に生じている。**
- また、2050年のカーボンニュートラルの実現のため、**運輸部門においてもCO_2排出削減が求められている**ところ、CO_2排出量の少ない大量輸送機関である鉄道・船舶への転換（**モーダルシフト**）が必要になっている。
- このため、**コンテナ専用トラック等の導入に補助を行う**ことで同車両を普及させ、積替え作業を無くすことで**ドライバーの労働時間と作業負担を削減**するとともに、トラック長距離輸送を大量輸送機関へ転換させて**担い手不足への対応と環境負荷低減を同時に実現**する。

コンテナ専用トラック等のイメージ

コンテナ専用トラック等導入のメリット

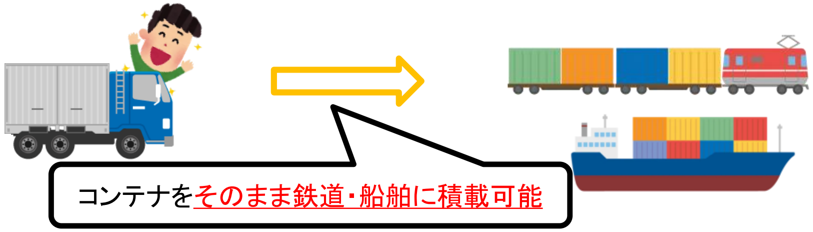
○コンテナ専用トラック等を導入しない場合

貨物駅・港湾の発着時にコンテナの積替え作業が必要であり、これにより作業時間、作業負担が生じている



○コンテナ専用トラック等を導入した場合

貨物駅・港湾のコンテナの積替え作業が不要となり、ドライバーの労働時間、作業負担が軽減されるとともに、鉄道・船舶の利用が促進され、担い手不足への対応と環境負荷低減を同時に実現



【補助率】1／２以内

【補助対象事業者】貨物鉄道又は内航船舶を利用して運送する貨物の集配を行う第二種貨物利用運送事業者等

【補助対象】コンテナ専用トラック等の導入に要する費用

物流施設の災害対応能力の強化等

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】
・営業倉庫
・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（発電設備又は蓄電池）

＜非常用電源設備＞

※詳細については交付要綱等をご確認ください。

物流総合効率化法の支援枠組み

国土交通省

令和5年度財政投融資　20億円

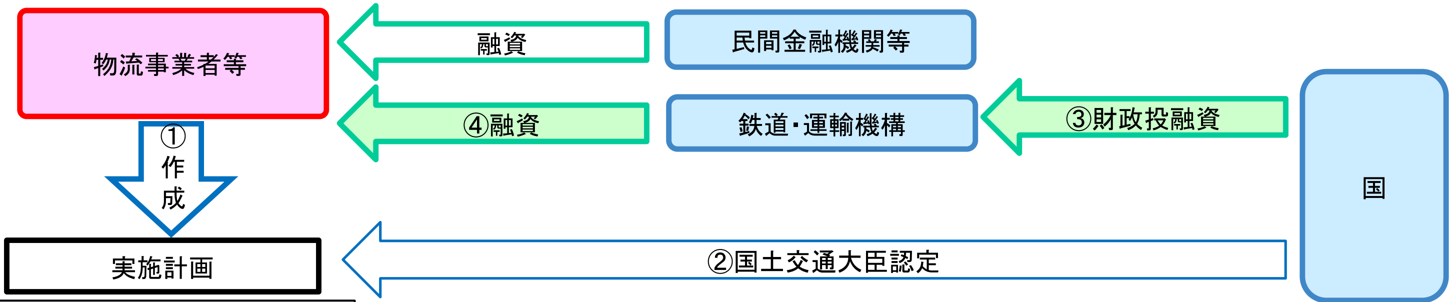
【目的】

〇　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】

〇　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。

〇物流総合効率化法に基づく財政投融資支援スキーム



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

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

EVトラック

太陽光パネル

無人搬送車

立体自動倉庫

充電設備

蓄電池

ピッキングロボット

令和5年度予算案(物流関係主要事項)総括表

○予算案（物流関係主要事項）総額　**2兆6181億円の内数**

1．簡素で滑らかな物流	**107億円の内数**
（1）自動化・機械化の推進	93億円の内数
（2）物流デジタル化の強力な推進	13億円の内数
（3）標準化の推進	0.8億円の内数
2．担い手にやさしい物流	**186億円の内数**
（1）運輸事業者の働き方改革・物流構造改革	1.9億円の内数
（2）農林水産物・食品等の流通合理化	184億円の内数
3．強くてしなやかな物流	**2兆5,888億円の内数**
（1）強靱で持続可能なネットワークの構築	3,906億円の内数
（2）地球環境の持続可能性の確保	229億円の内数
（3）国際競争力強化	2兆1,753億円の内数

※合計は総額とは一致しない

1. 物流関係予算と関係施策の概要

2. 持続可能な物流の実現に向けて

3. 再配達の削減

4. 物流標準化の取り組み

5. ドローンの社会実装に向けて

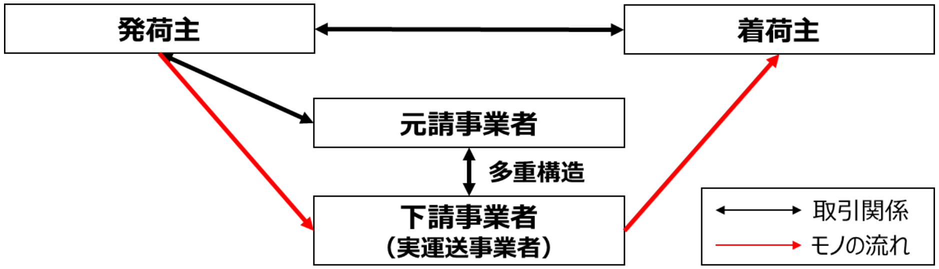
6. 国際物流の多元化・強靱化に向けて

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。
- 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ＮＸ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

持続可能な物流の実現に向けた検討会　中間とりまとめ（概要）

○　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：経産省 国交省 農水省)
○　同検討会では、2月８日に概要以下の**中間とりまとめ**を公表。今後、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】

○　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

○　物流に係る広報の推進
○　物流改善の取組が評価される仕組み
○　経営者層の意識改革を促す措置
○　消費者に求められる役割

2.物流プロセスの課題の解決

○　労働時間削減に資する措置
　（待機時間、荷役時間等の削減）
○　物流の平準化を図る措置
　（納品回数減少、リードタイム延長等）
○　運賃の適正収受に資する措置
　（契約条件明確化、多重下請の是正等）
○　物流コスト可視化
○　荷主への働きかけ、標準的な運賃に係るトラック法の延長等所要の対応
○　トラックドライバーの賃金水準向上

3.物流標準化･効率化推進

○　省力化・自動化の推進
○　デジタル技術を活用した共同輸配送・帰り荷確保等
○　物流の平準化を図る措置（再掲）
○　官民連携による物流標準化の推進
○　物流拠点のネットワークの形成等
○　モーダルシフト推進
○　車両・施設等の省エネ化・脱炭素化の推進
○　その他生産性向上を図るための措置

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、**業界団体等（発荷主事業者、物流事業者、着荷主事業者）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

業界団体ヒアリングの趣旨・目的

- 「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の中間取りまとめにおいて、「経営者層の意識改革を促す措置」「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」「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」について、既存法令を参考に検討すべきであるとしている。
- 別分野の既存法令として、エネルギー政策の観点からの規制（エネルギー使用の合理化等に関する法律。以下「省エネ法」）では、荷主や輸送事業者に対して計画の作成や取組の報告を求める手法が法体系として確立しているため、その手法を参考として例示しつつ、物流政策の新規立法措置を行うことを念頭に検討する。検討材料として考えられるものを例示し、業界団体等へのヒアリング等を通じて、最終取りまとめ（令和5年夏頃）までに具体化していく。
- 現在、本検討会のオブザーバー団体に対して本資料を展開し、事務局において業界団体への個別ヒアリングを行った上で、必要に応じて、本検討会においてもご発表いただき、議論を行う。

【資料構成】

① 発荷主に対する措置

② 着荷主に対する措置

③ 物流事業者に対する措置

発荷主事業者に対する措置（１）

- 「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」に関し、省エネ法を参考として、引き渡す貨物の量が一定規模以上の発荷主事業者に対して中長期計画の作成・提出と報告義務を設けることが考えられる。

	【参考】省エネ法（荷主）	新規措置案
発荷主事業者に対する措置	① 政府は、荷主の省エネの判断基準を提示 ※エネルギー消費原単位を中長期的にみて年平均1%以上低減させることを目標とする ② 政府は、特定荷主（輸送量が一定規模以上）を指定 ③ 特定荷主による省エネの中長期計画の作成と政府への提出義務（定期） ④ 特定荷主による省エネの取組状況の政府への報告義務（毎年度） ⑤ 取組が判断基準に照らして著しく不十分な特定荷主に対する政府の勧告・命令	① 政府は、発荷主事業者の物流生産性向上（物流負荷軽減）の判断基準を提示 ② 政府は、特定発荷主事業者（輸送量が一定規模以上）を指定 ③ 特定発荷主事業者による物流生産性向上の中長期計画の作成と政府への提出義務（定期） ④ 特定発荷主事業者による物流生産性向上の取組状況の政府への報告義務（毎年度） ⑤ 取組が判断基準に照らして著しく不十分な特定発荷主事業者に対する政府の勧告・命令

発荷主事業者に対する措置（２）

- 「経営者層の意識改革を促す措置」について、省エネ法のエネルギー管理統括者（工場等を対象）を参考として、発荷主事業者に物流管理統括者（役員クラス）の選任を義務づけることが考えられる。これにより、発荷主事業者の経営者層を含めた物流生産性向上の意識醸成を図る。

	【参考】省エネ法（工場等）	新規措置案
発荷主事業者に対する措置	① 特定事業者は、中長期的な計画の作成事務、エネルギーの使用の合理化に関し、エネルギーを消費する設備の維持、エネルギーの使用の方法の改善及び監視その他経済産業省令で定める業務を統括管理する者（エネルギー管理統括者）を選任 ② エネルギー管理統括者は、特定事業者が行う事業の実施を統括管理する者をもつて充てなければならない。（＝役員） ③ 特定事業者は、エネルギー管理統括者の選任又は解任について経済産業大臣に届け出なければならない。	① 特定発荷主事業者は、中長期的な計画の作成事務、物流生産性向上に関し、物流管理統括者を選任 ② 物流管理統括者は、事業実施を統括管理する者をもって充てなければならない。（＝役員） ③ 物流管理統括者の選任・解任について、発荷主事業所管大臣に届出。

発荷主事業者に対する物流生産性向上の判断基準のイメージ

- 発荷主事業者の判断基準については、大臣告示として作成・公表。
- 発荷主事業者の業種ごとに取り組むことが可能な内容が異なるため、取り組むべき内容については、業種別基準の作成を可能とするなど、業種固有の事情に配慮する必要がある。

記載事項（イメージ）

１．取組方針の作成及びその効果等の把握
（１）取組方針の策定
（２）社内体制の構築
（３）物流に関する実態把握

２．物流生産性向上の目標及び計画的に取り組むべき措置
（１）目標の設定
（２）輸送の効率化に資する措置
　①納品回数の削減
　②積載効率の向上（輸送ロットの拡大等）
　③商取引における物流コストの可視化　等
（３）労働時間の削減に資する措置（物流供給の確保に資する措置）
　①荷積みに係る待機時間の削減（バース予約システムの導入等）
　②荷積みに係る附帯作業時間の削減（標準パレットの活用等）
（４）運賃の適正収受に資する措置
　①運送契約における運賃・料金の明確化
　②運送契約における契約条件（附帯作業等）の明確化

着荷主事業者に対する措置（１）

- 「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」に関し、省エネ法を参考として、受け取る貨物の量が一定規模以上の着荷主事業者に対して中長期計画の作成・提出と報告義務を設けることが考えられる。

	【参考】省エネ法（荷主）	新規措置案
着荷主事業者に対する措置	① 政府は、荷主の省エネの判断基準を提示 ※エネルギー消費原単位を中長期的にみて年平均1%以上低減させることを目標とする ② 政府は、特定荷主（輸送量が一定規模以上）を指定 ③ 特定荷主による省エネの中長期計画の作成と政府への提出義務（定期） ④ 特定荷主による省エネの取組状況の政府への報告義務（毎年度） ⑤ 取組が判断基準に照らして著しく不十分な特定荷主に対する政府の勧告・命令	① 政府は、着荷主事業者の物流生産性向上（物流負荷軽減）の判断基準を提示 ② 政府は、特定着荷主事業者（輸送量が一定規模以上）を指定 ③ 特定着荷主事業者による物流生産性向上の中長期計画の作成と政府への提出義務（定期） ④ 特定着荷主事業者による物流生産性向上の取組状況の政府への報告義務（毎年度） ⑤ 取組が判断基準に照らして著しく不十分な特定着荷主事業者に対する政府の勧告・命令

着荷主事業者に対する措置（２）

- 「経営者層の意識改革を促す措置」について、省エネ法のエネルギー管理統括者（工場等を対象）を参考として、着荷主事業者に物流管理統括者（役員クラス）の選任を義務づけることが考えられる。これにより、着荷主事業者の経営者層を含めた物流生産性向上の意識醸成を図る。

	【参考】省エネ法（工場等）	新規措置案
着荷主事業者に対する措置	①　特定事業者は、中長期的な計画の作成事務、エネルギーの使用の合理化に関し、エネルギーを消費する設備の維持、エネルギーの使用の方法の改善及び監視その他経済産業省令で定める業務を統括管理する者（エネルギー管理統括者）を選任 ②　エネルギー管理統括者は、特定事業者が行う事業の実施を統括管理する者をもつて充てなければならない。（＝役員） ③　特定事業者は、エネルギー管理統括者の選任又は解任について経済産業大臣に届け出なければならない。	①　特定着荷主事業者は、中長期的な計画の作成事務、物流生産性向上に関し、物流管理統括者を選任 ②　物流管理統括者は、事業実施を統括管理する者をもって充てなければならない。（＝役員） ③　物流管理統括者の選任・解任について、着荷主事業所管大臣に届出。

着荷主事業者に対する物流生産性向上の判断基準のイメージ

- 着荷主事業者の判断基準については、大臣告示として作成・公表。
- 着荷主事業者の業種ごとに取り組むことが可能な内容が異なるため、取り組むべき内容については、業種別基準の作成を可能とするなど、業種固有の事情に配慮する必要がある。

記載事項（イメージ）

１．取組方針の作成及びその効果等の把握
（１）取組方針の策定
（２）社内体制の構築
（３）物流に関する実態把握

２．物流生産性向上の目標及び計画的に取り組むべき措置
（１）目標の設定
（２）輸送の効率化に資する措置
①納品リードタイムの延長
②積載効率の向上（発注ロットの拡大等）
③商取引における物流コストの可視化　等
（３）労働時間の削減に資する措置（物流供給の確保に資する措置）
①荷降ろしに係る待機時間の削減（バース予約システムの導入等）
②荷降ろしに係る附帯作業時間の削減（標準パレットの活用等）
（４）運賃の適正収受に資する措置
①運送契約における運賃・料金の明確化
②運送契約における契約条件（附帯作業等）の明確化

物流事業者に対する措置

- 「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」に関し、省エネ法を参考として、一定規模以上の物流事業者に対して中長期計画の作成・提出と報告義務を設けることが考えられる。
- 「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」については、多重下請の現状を調査した上で検討する。

	【参考】省エネ法（貨物輸送事業者）	新規措置案
物流事業者に対する措置	① 政府は、貨物輸送事業者の省エネの判断基準を提示 ② 政府は、特定貨物輸送事業者（輸送能力が一定規模以上）を指定 ③ 特定貨物輸送事業者による省エネの中長期計画の作成と政府への提出義務（定期） ④ 特定貨物輸送事業者による省エネの取組状況の政府への報告義務（毎年度） ⑤ 取組が判断基準に照らして著しく不十分な特定貨物輸送事業者に対する政府の勧告・命令	① 政府は、物流事業者の物流生産性向上（物流負荷軽減）の判断基準を提示 ② 政府は、特定物流事業者（一定規模以上）を指定 ③ 特定物流事業者による物流生産性向上の中長期計画の作成と政府への提出義務（定期） ④ 特定物流事業者による物流生産性向上の取組状況の政府への報告義務（毎年度） ⑤ 取組が判断基準に照らして著しく不十分な特定物流事業者に対する政府の勧告・命令

物流事業者に対する物流生産性向上の判断基準のイメージ

- 物流事業者の判断基準については、大臣告示として作成・公表。

記載事項（イメージ）

１．取組方針の作成及びその効果等の把握
（１）取組方針の策定
（２）社内体制の構築
（３）物流に関する実態把握

２．物流生産性向上の目標及び計画的に取り組むべき措置
（１）目標の設定
（２）輸送の効率化に資する措置
　①積載効率の向上（共同配送等）
　②運行数の削減（輸送ロットの拡大等）
　③物流コストの可視化
（３）労働時間の削減に資する措置
　①拘束時間の削減（中継輸送の推進、テールゲートリフターの導入等）
　②システムの導入（動態管理システム、配車計画システム、デジタコ等）
（４）運賃の適正収受に資する措置
　①運送契約における運賃・料金の明確化（書面化、コスト構造の把握）
　②運送契約における契約条件（附帯作業等）の明確化
　③ドライバーの賃金改善

主なヒアリング事項

- 主なヒアリング事項としては、主に以下の事項を想定。
- このほか、各業界における物流改善に向けた取組等についても合わせてヒアリングを行う。

１．「検討素案」について

「（１）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」及び「（２）経営者層の意識改革を促す措置」の導入を検討しております。当該検討に当たりまして、

①着荷主としての調達物流（部品、原材料等の調達・商品の仕入れに係る物流）、

②発荷主としての販売物流（商品等の販売に係る物流）

のそれぞれについて、貴業界の実態を踏まえて留意すべき事項（リードタイム延長、パレット化、荷待ち時間削減、附帯作業の削減等が困難な事由等）についてご教示ください。

２．物流標準化・効率化の推進に向けた環境整備について

物流標準化・効率化に向けた環境整備のために推進すべき設備投資（機器導入、バース予約システムの導入等）や、物流効率化に向けた取組に当たって課題となっている制度があればご教示ください。

３．その他、物流効率化に関するご意見・ご要望について

上記のほか、検討会における議論内容に関わらず、物流効率化に関連するご意見・ご要望があればご教示ください。

1. 物流関係予算と関係施策の概要
2. 持続可能な物流の実現に向けて
3. 再配達の削減
4. 物流標準化の取り組み
5. ドローンの社会実装に向けて
6. 国際物流の多元化・強靭化に向けて

2024年問題に向けた広報（第１弾）について

国土交通省

トラックドライバーの時間外労働時間規制は2024年4月から開始。**物流の「2024年問題」まで残り１年**となるのを機に、**本年4月を「再配達削減PR月間」とし、国土交通省・経済産業省は**、宅配便・EC（eコマース）・通販の**事業者とともに、国民に対し、**広報を強力に実施

政府広報

・3月29日（水）
18：30～19：00

・BSテレ東『ビビるとさくらとトモに深掘り！知るトビラ』『サキドリ情報便！』のコーナー（約４分間）での紹介

・有識者インタビューや省庁からのコメントにより、国民に対して再配達削減を訴えかけ

再配達削減PR月間

・4月1日（土）から1か月間を「再配達削減PR月間」に設定し、国民への再配達削減の呼びかけを実施
・**3月14日（火）の大臣会見で冒頭発言**いただいた

○国土交通省・経済産業省の取組

・プレス・SNSによる広報（3月14日（火））
・参加事業者のリストと取組内容をHPに掲載

○宅配便・EC（eコマース）・通販の事業者の取組（例）

・自社のHPやSNSを通じ、国民に対し再配達削減を呼びかけ※
・自社HPに国土交通省・経済産業省が提供するバナーを掲載

（※呼びかける内容）
・時間帯指定の活用
・各事業者の提供しているコミュニケーション・ツール等（メール・アプリ等）の活用
・コンビニ受取や駅の宅配ロッカー、置き配など、多様な受取方法の活用
・発送時に送付先の在宅時間を確認

宅配便を利用するときのアクション

再配達の削減に向け、生活者も荷物を送る立場・受け取る立場としてできることがあります。
宅配便を利用するときのアクションをご紹介します。

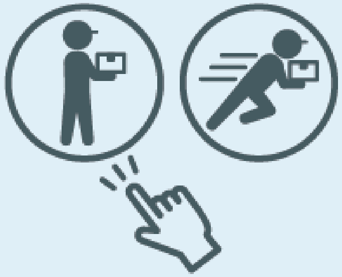
宅配便を利用するときのアクション

自分が1回で受け取れる日時・場所を指定しよう

配送状況の通知アプリを活用しよう

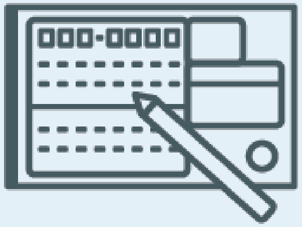
まとめ買いで配送回数を減らそう

急ぎ便は状況に応じて使い分けよう

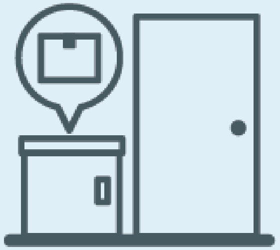


相手が1回で受け取れる日時・場所を指定しよう

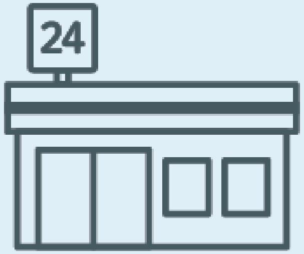
送り先の住所は正しく記載しよう



宅配ボックス・置き配を活用しよう



コンビニ受取りを活用しよう



街なかにある宅配ロッカーを活用しよう

1. 物流関係予算と関係施策の概要

2. 持続可能な物流の実現に向けて

3. 再配達の削減

4. 物流標準化の取り組み

5. ドローンの社会実装に向けて

6. 国際物流の多元化・強靭化に向けて

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

●物流情報標準ガイドライン -ver.2.0１-（令和５年２月２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

：

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と取組を呼び掛け。
- 「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
第５回：令和４年１０月２８日
第６回：令和５年１月１９日
第７回：令和５年３月１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	ＳＧ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）

パレット標準化推進分科会
令和４年６月

○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・強靭化
・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に推奨する規格（平面サイズ）：1100㎜×1100㎜(※)

※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。

パレット標準化推進分科会の議論における「規格」と「運用」整理案

関係図（チャート）

- パレット規格
  - 平面サイズ
  - 仕様
    - 物理的なスペック
      「厚さ（高さ）」「材質」「強度」「両面／片面の別」
      「二方差し／四方差しの別」「けたの位置」等
    - 機能的なスペック
      「電子タグ・バーコードの有無」等
- パレット運用
  - 調達形態　・・・パレットの調達形態（レンタル・自社所有（自社利用のみ／共同利用）等）
  - 運用ルール
    - パレット循環スキーム
      「管理運営組織」「管理システム」「洗浄・補修・交換・仕分け」
      「返却・回収」等
    - 更なる効率的なパレット運用のために考慮すべき事項
      「パレット輸送を考慮した受発注」「積みつけの高さ等利用上の留意点」等

パレット標準化推進分科会　今後のスケジュール

物流情報標準ガイドライン（概要）

■策定の背景・目的

- 物流業界では、書面手続や対人・対面によるプロセスの多さ、トラック積載効率の低迷等が大きな課題となっている。また、各企業個別にデジタル化を図った結果、相互に円滑な情報の受け渡しがしにくく、サプライチェーン全体としての効率性が損なわれている。
- 解決策の1つであるデジタル技術の活用、データの可視化・連携のためには、その前提として情報に関する標準化が必要であり、「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」でも、物流・商流データ基盤の構築等をはじめとした標準化の推進の重要性が盛り込まれている。
- 本ガイドラインは、広範囲でのデータ連携などによる物流の効率化・生産性向上のために必要なメッセージやデータ項目の標準形式を定めるものである。

■構成

- 「物流XML/EDI標準」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 （物流業務プロセスの標準化）	物流業務におけるデータ交換の標準的手順を規定。運送計画や集荷、入出庫、配達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 （物流情報標準メッセージレイアウト）	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）等を定義。（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」の値の型は英数型の8桁とする 等）
物流共有マスタ標準 （物流情報標準共有マスタ）	各業界PF（業界ごとの利用モデル）が共通マスタとして使用する事業所情報、車輌情報、商品情報、輸送容器情報について、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）等を定義。（例：「車輌マスタ」には、「自動車登録番号」「車輌種別」「最大積載量」等の情報を含め、「自動車登録番号」の値の型は文字型の24桁とする 等）
コード標準化に対する方針	物流情報標準メッセージレイアウトおよび物流情報標準共有マスタで使用する日付表現や場所コード、企業コード、商品コード、出荷梱包コード等について、必須コードと推奨コードを規定。

	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で使用される取引先コード

●「物流情報標準ガイドライン」掲載先：
https://www.lisc.or.jp

●システム構築にあたっては、物流情報標準ガイドラインへの準拠をご検討ください。

●物流情報標準ガイドラインに関するお問合せは、上記ガイドライン掲載サイト内の問合せ先をご参照ください。

物流情報標準ガイドラインの準拠企業（準備中企業を含む）

WareX
Gaussy株式会社

Hacologi
中西金属工業株式会社

telesa-delivery
株式会社TSUNAGUTE

桃太郎便
AZ-COM
株式会社丸和運輸機関

物流情報標準ガイドライン

ロジックス
ascend株式会社

SmartBarcode®
特許取得済
株式会社LOZI

DoCoMAP
株式会社ドコマップジャパン

物流系SPを中心にデータ基盤外でも普及拡大中

1. 物流関係予算と関係施策の概要
2. 持続可能な物流の実現に向けて
3. 再配達の削減
4. 物流標準化の取り組み
5. ドローンの社会実装に向けて
6. 国際物流の多元化・強靭化に向けて

ドローンを活用した荷物等配送に関するガイドラインの改定について

国土交通省

○「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.3.0」では、ドローン物流の社会実装をより一層推進していくため、レベル3飛行によるドローン物流サービスにこれから着手する主体を対象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するとともに、参考となり得る取組等を事例集として取りまとめている。
○ 2022年12月にはレベル4飛行が解禁することから、これまで対象としていたレベル3飛行に加えて、<u>レベル4飛行によるドローン物流を対象にガイドラインの改定を行う。</u>

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 課題解決方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）

事例集

1. 物流関係予算と関係施策の概要
2. 持続可能な物流の実現に向けて
3. 再配達の削減
4. 物流標準化の取り組み
5. ドローンの社会実装に向けて

6. 国際物流の多元化・強靱化に向けて

国際物流を巡るリスク要因（2020年以降）

2020年

◆ 国際海上コンテナ輸送の需給逼迫（2020年後半～）

- 新規コンテナ生産が低迷したことに加え、2020年7月以降、巣ごもり需要の拡大に伴いアジア発北米向け等のコンテナ荷動き量が急増した結果、北米西岸（ロサンゼルス港・ロングビーチ港）を中心とする港湾混雑等により、コンテナ船の慢性的な運航遅延が発生
- 世界的に海上コンテナ輸送スペースが不足し、運賃の高騰が発生
- 北米西岸労使交渉の影響を懸念し、輸送ルートを変更したこと等により、北米東岸等においても港湾混雑が発生

2021年

◆ スエズ運河における大型コンテナ船の座礁事故（2021年3月）

- スエズ運河の通航が6日間にわたり不通となり、喜望峰周りの代替航路への変更を余儀なくされた結果、運航時間や消費燃料が大幅に増加

◆ 上海浦東空港における貨物取扱い遅延（2021年8月～11月）

- 中国当局の指示により上海浦東空港における防疫措置が大幅に強化
- 人員体制の逼迫により貨物の搭降載作業効率が著しく低下し、貨物の滞留や新規受付停止、貨物便のキャンセル等が発生

◆ カナダ西部における集中豪雨（2021年11月）

- ブリティッシュコロンビア州における洪水や土砂崩れの影響で、約1ヶ月にわたりバンクーバー港発着の鉄道貨物輸送に支障

2022年

◆ ロシアによるウクライナ侵攻（2022年2月～）

- 欧州向けの航空輸送について、ロシア上空を通過しない迂回ルートでの運航に伴い、運航時間や運航経費が増加
- ロシア・ウクライナ向けの海上輸送について、貨物の引受けを原則停止
- シベリア鉄道を利用したロシア・欧州向け輸送について、事実上の利用停止
- 制裁措置等により原油価格が高騰し、物流コストも上昇

◆ 上海のロックダウン（2022年3月末～5月末）

- 市内での感染拡大を受けた外出禁止措置等により、工場の稼働停止やサプライチェーンの混乱など、経済活動にも大きな影響
- トラックの市外への通行が制限されたことで貨物の集配に影響が出たほか、上海港や上海浦東空港の貨物取扱能力も大幅に低下
- 日系企業も、原材料の調達や生産活動に支障を生じ、一部メーカーは操業を停止

◆ 欧州港湾におけるストライキ（2022年6月～）

- ハンブルク港、リバプール港等において、港湾労働者が賃金の引き上げを求めるストライキが頻発
- 港湾混雑によりヤードの稼働率及び処理能力の低下、貨物の滞留等が発生

2023年

【事業概要】国際物流の多元化・強靱化に向けた実証輸送

令和4年度補正予算

- ウクライナ情勢の影響や欧州港湾におけるストライキの頻発に加え、新型コロナウイルスの感染拡大による物流機能の停滞、北米港湾における海上コンテナ輸送の混乱や労使交渉の先行きが引き続き懸念される中、国際物流の多元化・強靱化を図る観点から、従来の輸送手段・ルートを代替又は補完する輸送手段・ルートについて実証輸送を実施し、その有効性を検証する。
- 実証輸送の参加事業者及び対象とする輸送手段・ルート等については、公募により選定する。

実 施 方 針

○公募期間　令和4年12月20日（火）～令和5年2月28日（火）

○対象事業者　日系荷主企業、日系物流事業者等

○実施条件　①令和5年3月中旬～7月に実施するものであること。

②欧州又は米国の都市を発地又は着地とするものであること。
（日本を発地、着地又は経由地とするものに限る。）

③従来の輸送手段・ルートを代替又は補完するものであること。

例：シベリア鉄道 ⇔ 日本～中欧班列～カスピ海～欧州ルート
太平洋航路 ⇔ 日本～メキシコ/カナダ/東海岸～米国ルート

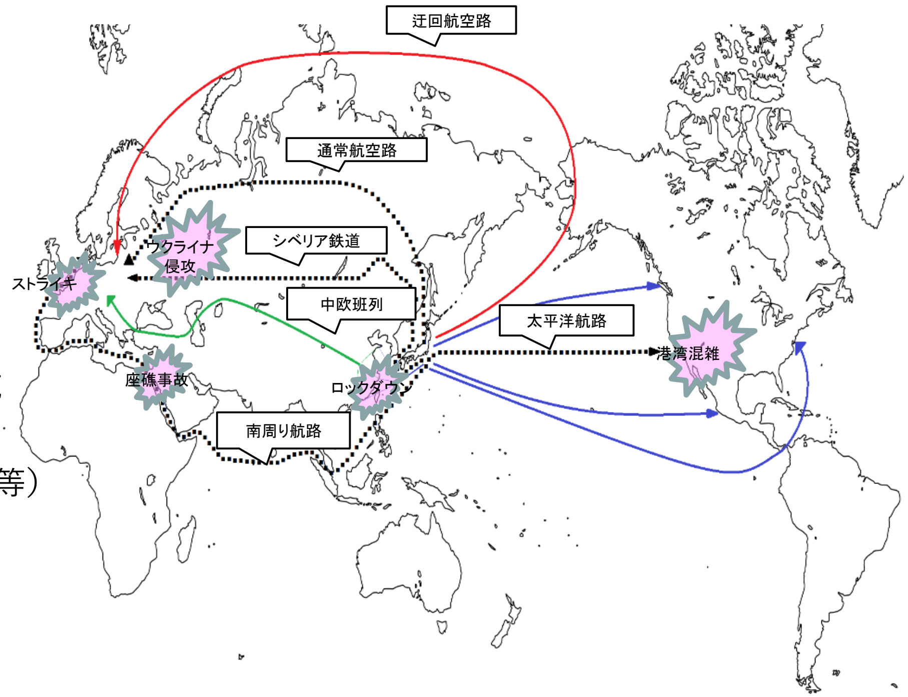
○選定方法　国土交通省において、以下の事項等について総合的に審査を実施

①実証輸送の必要性
（輸送手段・ルートとして一定の新規性があり、検証の必要性があること等）

②実証輸送の実現可能性
（関係者間で、貨種・貨物量や輸送ルート等の調整ができていること等）

③当該輸送手段・ルートの汎用性
（他の日系荷主企業・物流事業者等への展開可能性があること等）

○検証事項　輸送コスト、リードタイム 、輸送品質、輸送の際の手続き、トレーサビリティ等



留 意 事 項

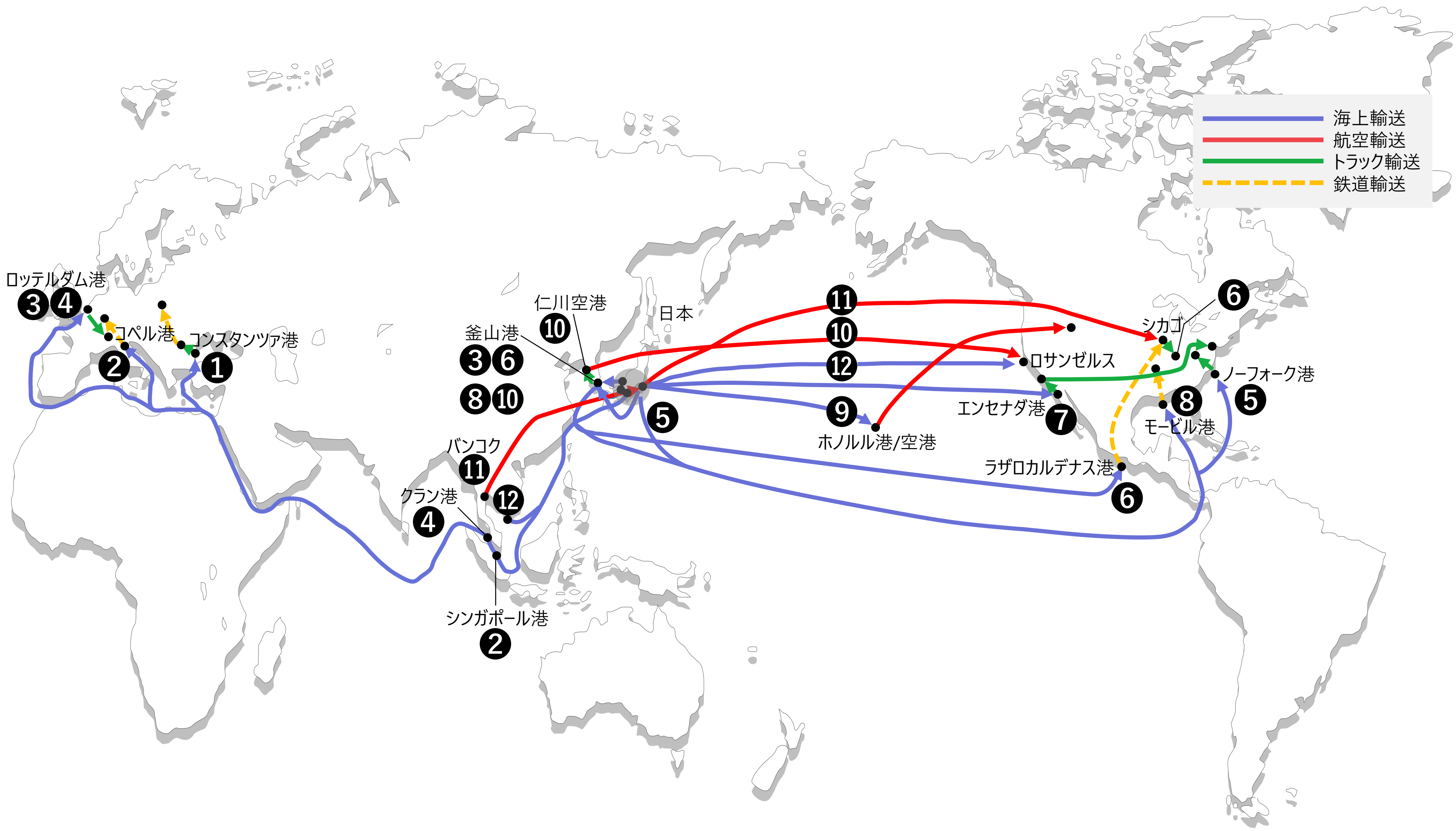
○実証輸送の実施に当たり、調査協力経費として、一輸送につき原則100万円を国費より支出。

○実証輸送の進捗及び結果は、各参加事業者からアンケート、ヒアリング等によりご報告いただき、最終的には報告会、報告書等の形で公表予定。

【別添】令和4年度補正予算「国際物流の多元化・強靭化に向けた実証輸送」選定結果

国土交通省

方面	分類		輸送手段・ルート	背景・目的	貨物	主な参加事業者
欧州	Sea＆Rail型	❶	横浜港ー（海上）→ルーマニア・コンスタンツァ港ー（トラック）→ルーマニア主要貨物駅ー（鉄道）→チェコ又はポーランド（調整中）	ロシアのウクライナ侵攻や欧州主要港の混雑等に対するBCPとして、ルーマニアのコンスタンツァ港を荷揚地として欧州の鉄道網を利用する輸送ルートの可能性を検証し、将来的にはウクライナの復興支援も見据えつつ、欧州への安定的な物流網の確立を目指す。	住宅資材	株式会社東洋トランス
欧州	Sea＆Rail型	❷	名古屋港ー（海上）→シンガポール港ー（海上）→スロベニア・コペル港ー（鉄道）→ドイツ・デュイスブルク	海上コンテナ輸送の混乱や欧州主要港の混雑等に対するBCPとして、南欧のコペル港を荷揚地として鉄道を利用する輸送ルートの有効性を検証し、欧州への安定的な物流網の確立を目指す。	アパレル資材	YKK株式会社
欧州	海上シフト型	❸	金沢港ー（海上）→韓国・釜山港ー（海上）→オランダ・ロッテルダム港又はドイツ・ハンブルク港ー（トラック）→ドイツ・フランクフルト	近年の欧州向け航空運賃の高騰を受け、航空輸送の代替手段として、金沢港を活用した海上コンテナ輸送（定温管理）の可能性を検証し、北陸から欧州への安価で高質な輸送ルートの確立と食料品等の輸出拡大を目指す。	食料品、工芸品等	エージェクス合同会社 株式会社金沢港運
欧州	東南アジア中継型	❹	東京港ー（海上）→マレーシア・クラン港（保税蔵置）ー（海上）→オランダ・ロッテルダム港	海上コンテナ輸送の混乱等に対するBCPとして、日本と欧州の経路上に位置するマレーシアのクラン港を中継拠点とした輸送・保管サービスの有効性を検証し、欧州への安定的な物流網の確立を目指す。	化成品	山九株式会社
北米	北米東岸ルート	❺	横浜港ー（海上）→米国・ノーフォーク港ー（トラック）→米国・ポカ	北米主要港の混雑等に対するBCPとして、北米東岸のノーフォーク港を活用した輸送ルートの有効性を検証し、米国への安定的な物流網の確立を目指す。	自動車部品	ダイヤゼブラ電機株式会社
北米	メキシコ西岸ルート	❻	東京港ー（海上）→韓国・釜山港ー（海上）→メキシコ・ラザロカルデナス港ー（鉄道）→米国・シカゴー（トラック）→米国・メアリーズビル	北米主要港の混雑等に対するBCPとして、メキシコ西岸のラザロカルデナス港を活用した輸送ルートの有効性を検証し、米国への安定的な物流網の確立を目指す。	自動車部品	本田技研工業株式会社
北米	メキシコ西岸ルート	❼	横浜港ー（海上）→メキシコ・エンセナダ港ー（トラック）→メキシコ・ティファナー（トラック）→米国・ゴーシェン	北米主要港の混雑等に対するBCPとして、メキシコ西岸のエンセナダ港を活用した輸送ルートの有効性を検証し、米国への安定的な物流網の確立を目指す。	事務用品材料	三菱倉庫株式会社 コニカミノルタ株式会社
北米	メキシコ湾岸ルート	❽	名古屋港ー（海上）→韓国・釜山港ー（海上）→米国・モービル港ー（鉄道）→米国・メンフィス	北米主要港の混雑等に対するBCPとして、メキシコ湾岸のモービル港を活用した輸送ルートの有効性を検証し、米国への安定的な物流網の確立を目指す。	精密機器	ブラザーインターナショナル株式会社
北米	Sea&Air型	❾	京浜港ー（海上）→米国・ホノルル港ー（トラック）→米国・ホノルル空港ー（航空）→米国空港（調整中）	北米主要港の混雑等に対するBCPとして、ハワイを中継地として海上輸送と航空輸送を組み合わせた輸送ルートの有効性を検証し、米国への安定的な物流網の確立を目指す。	調整中	郵船ロジスティクス株式会社
北米	Sea&Air型	❿	東京港ー（海上）→韓国・釜山港ー（トラック）→韓国・仁川空港ー（航空）→米国・ロサンゼルス空港	北米主要港の混雑等に対するBCPとして、韓国を中継地として海上輸送と航空輸送を組み合わせた輸送ルートの有効性を検証し、米国への安定的な物流網の確立を目指す。	玩具等	JP トールロジスティクス株式会社
北米	日本中継型	⓫	タイ・バンコクー（航空）→東京（成田空港/羽田空港）（再混載）ー（航空）→米国・シカゴ空港	アジア発北米向け航空輸送の運賃高騰、スペース不足等に対するBCPとして、日本を中継地としたトランジット輸送の可能性を検証し、アジアから米国への安定的な物流網の構築を目指す。	混載	日本通運株式会社
北米	日本中継型	⓬	アジア（調整中）ー（海上）→東京港（再混載）ー（海上）→米国・ロサンゼルス港	アジア発北米向け海上輸送の運賃高騰、スペース不足等に対するBCPとして、日本を中継地としたトランシップ輸送の可能性を検証し、アジアから米国への安定的な物流網の構築を目指す。	混載	セイノーロジックス株式会社

【イメージ】国際物流の多元化・強靱化に向けた実証輸送の輸送手段・ルート

国土交通省