

最近の物流政策の概要

国土交通省 総合政策局 物流政策課
平澤 崇裕

1. 我が国の物流を取り巻く状況

2. 物流政策の概要

(1) 簡素で滑らかな物流

(物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化)

(2) 担い手にやさしい物流

(労働力不足対策と物流構造改革の推進)

(3) 強くてしなやかな物流

(強靱で持続可能な物流ネットワークの構築)

3. 物流の革新に向けて

1. 我が国の物流を取り巻く状況

2. 物流政策の概要

(1) 簡素で滑らかな物流

(物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化)

(2) 担い手にやさしい物流

(労働力不足対策と物流構造改革の推進)

(3) 強くてしなやかな物流

(強靱で持続可能な物流ネットワークの構築)

3. 物流の革新に向けて

物流業界の規模（令和2年度）

- 物流業界の主要な業種の営業収入の合計は約28兆円。従業員数は約229万人。
 【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	62,844	1,970	99%
JR貨物	1,520	1	5	-
内航海運業	8,664	3,353	68	99%
外航海運業	24,357	190	6.6	85%
港湾運送業	10,095	858	51	89%
航空貨物運送事業	4,020	22	48	64%
鉄道利用運送事業	3,018	1,155	8	86%
外航利用運送事業	3,693	1,136	5	89%
航空利用運送事業	7,169	202	15	72%
倉庫業	25,000	6,732	12.5	91%
トラックターミナル業	291	16	0.5	94%
計	281,403	-	2,290	-

※ 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。

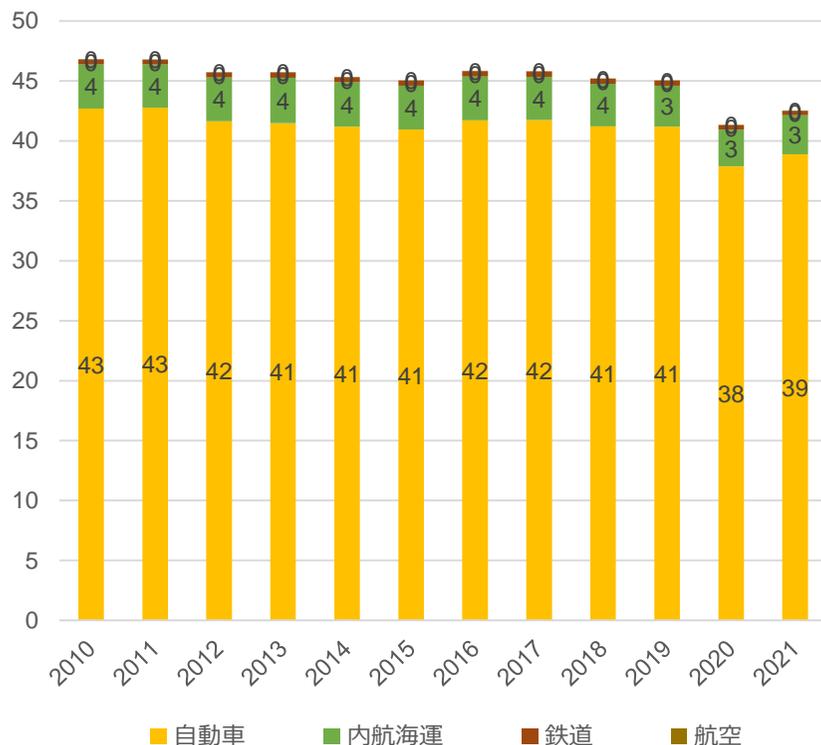
※ 一部の業種については、報告提出事業者のみの合計の数値。

※ 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。

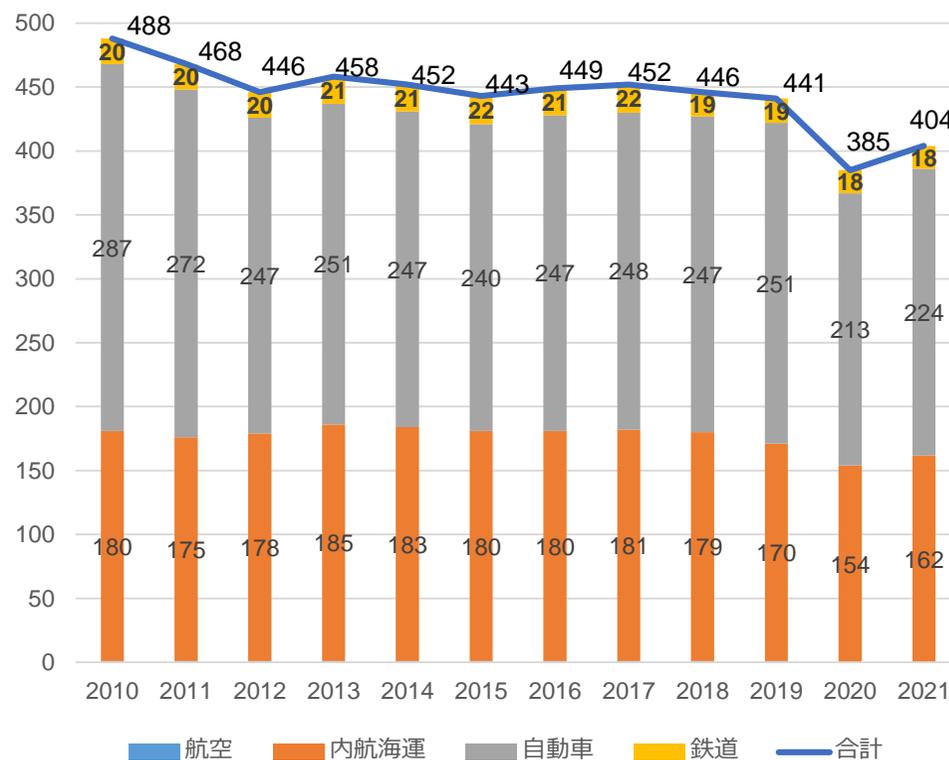
国内貨物輸送量の推移

- 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）

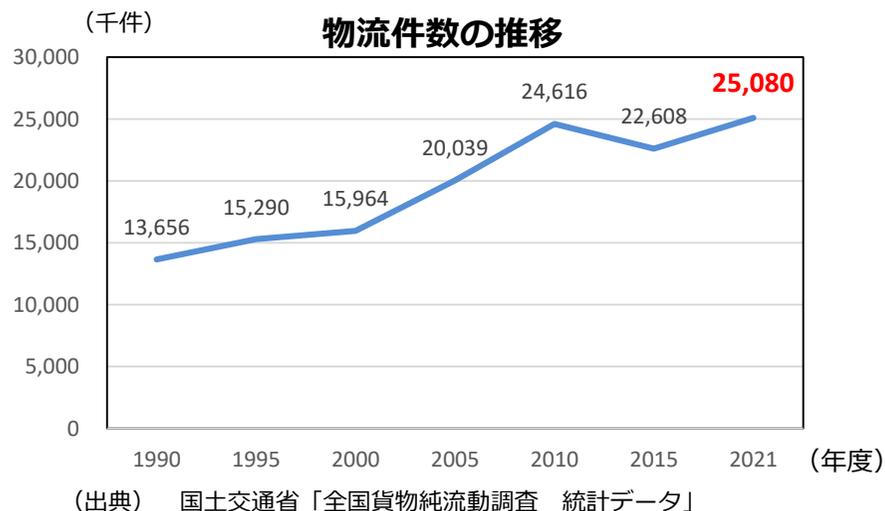
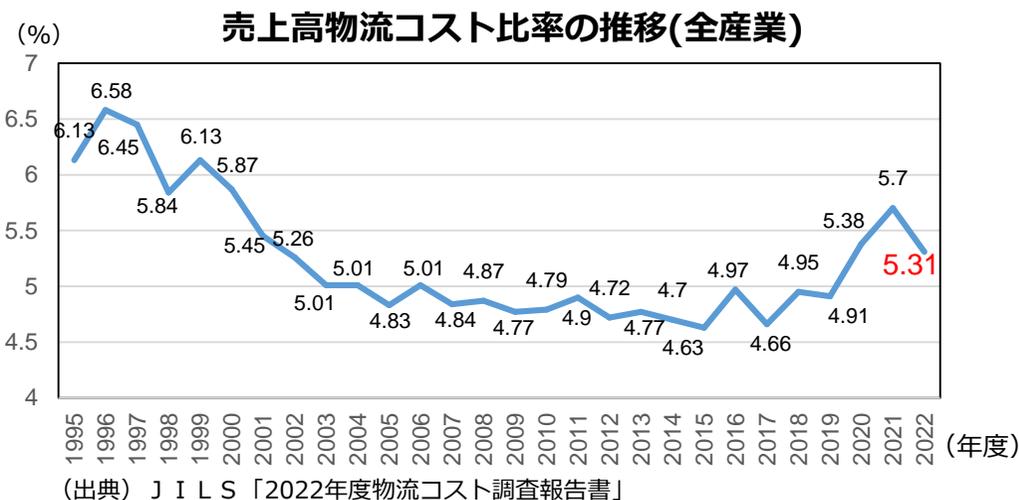
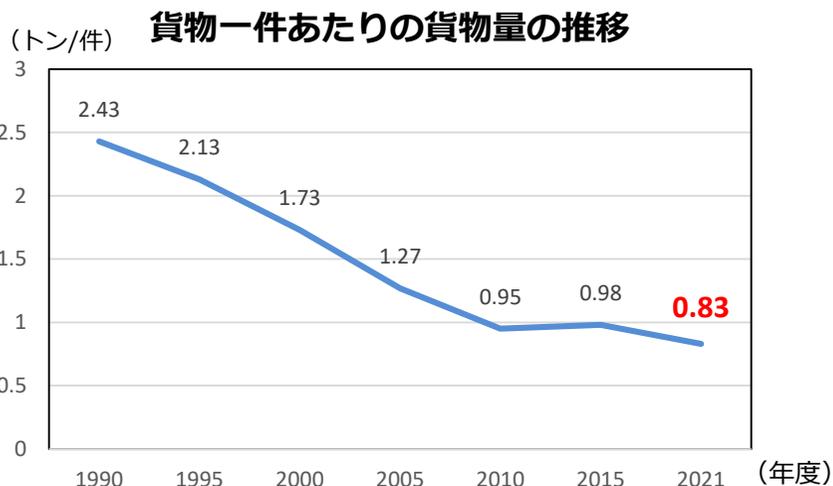


(十億トンキロ) 国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）



(出典) 国土交通省総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成。

- 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。

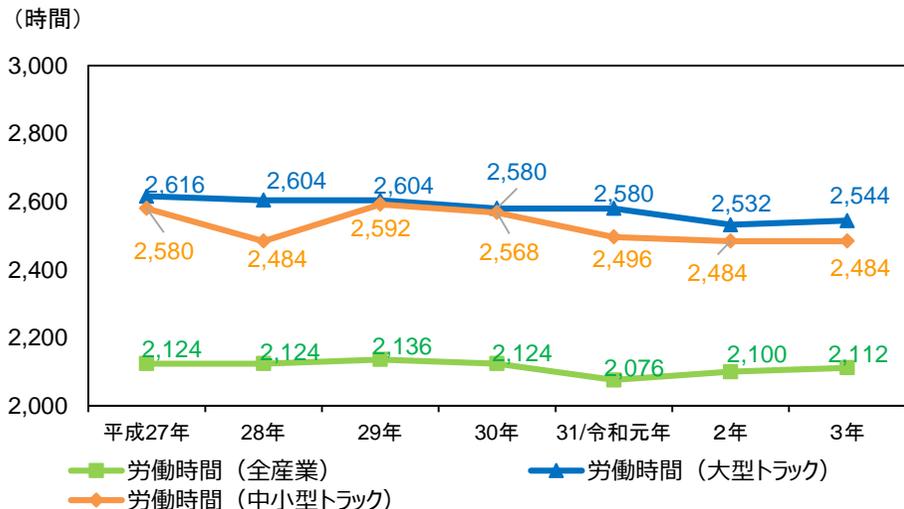


売上高物流コスト比率の推移(日米韓) (%)

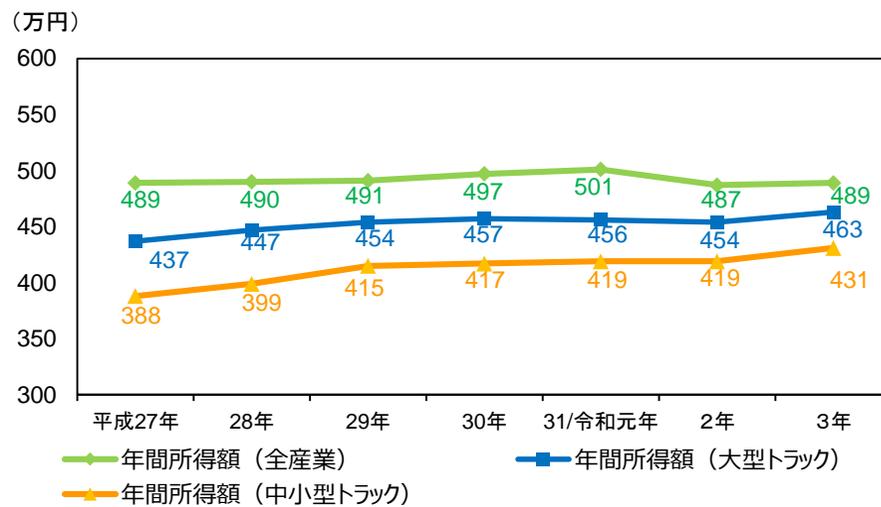
	2001年	2016年
日本	5.5	5.0
米国	9.1	9.6
韓国	11.1	6.6

(出典) 国土交通統計（ 국토교통 통계누리 ）（韓国国土交通部統計サイト）等

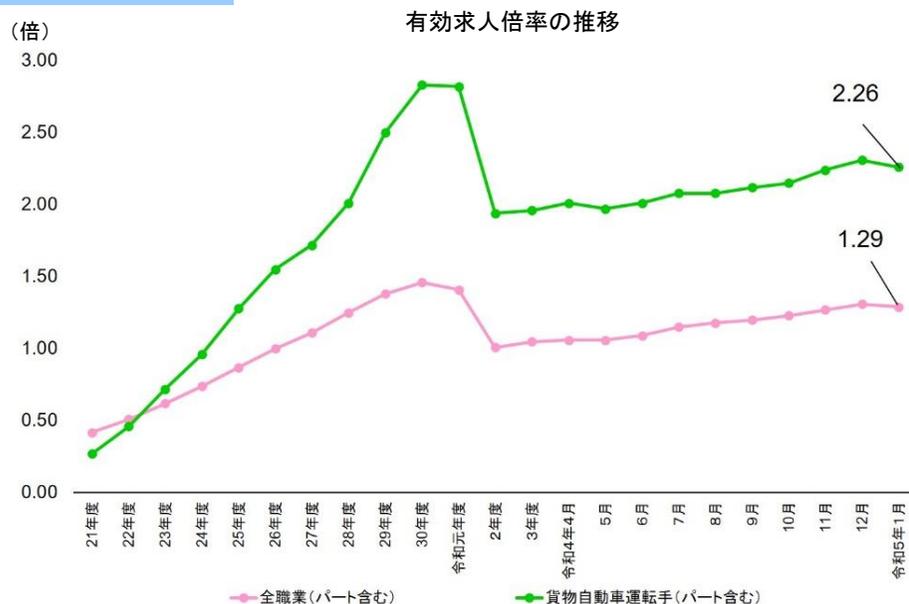
①労働時間 全職業平均より約2割(300h~400h)長い。



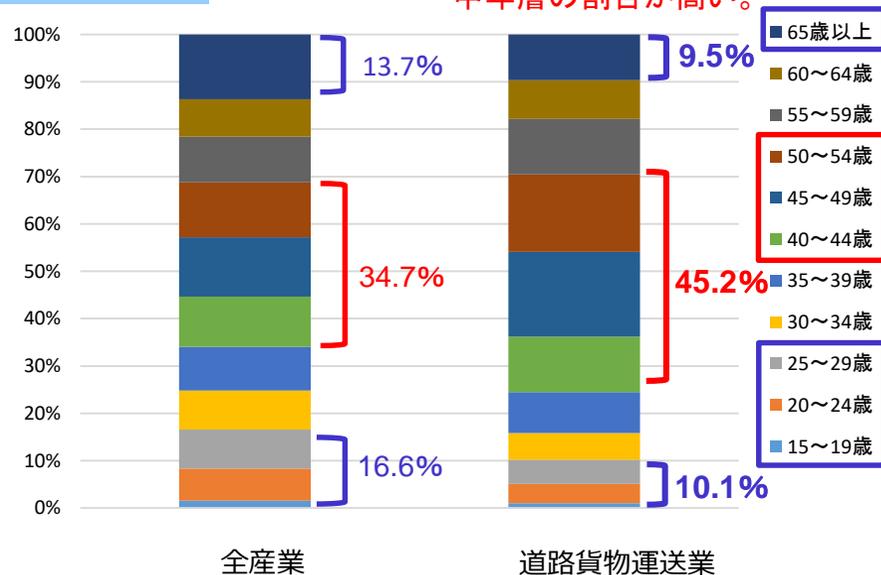
②年間賃金 全産業平均より5%~10%(20万~50万円)低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

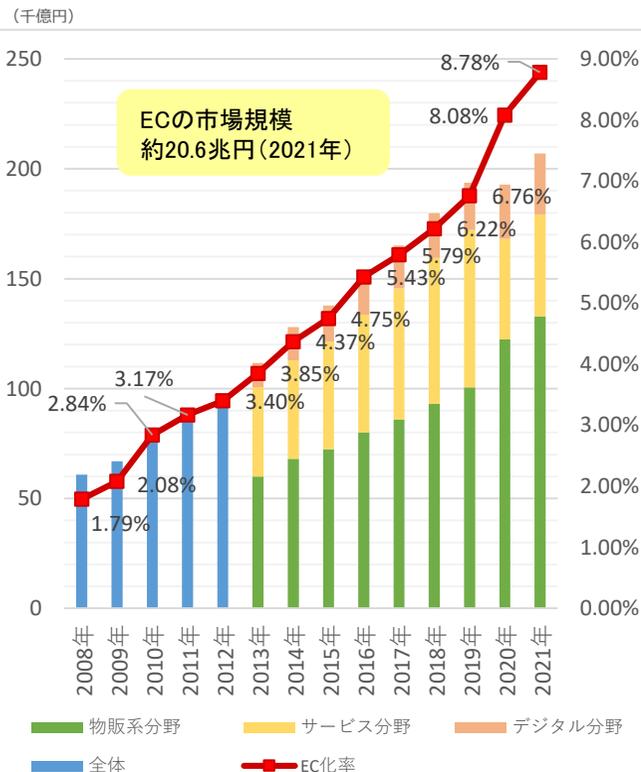
平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月1日）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「改善基準告示」（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）により、拘束時間、運転時間等が強化される。

○主な改正内容

	現 行	改正後
時間外労働規制 （労働基準法）	なし	960時間 （原則、年720時間）
拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示）	<p>【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。</p>	<p>令和6年4月～</p> <p>【1日あたり】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 原則13時間以内、最大15時間以内。 ・ 長距離運行は週2回まで16時間 <p>※ 14時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、年3300時間、284時間以内。ただし、労使協定により、年3400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。</p>

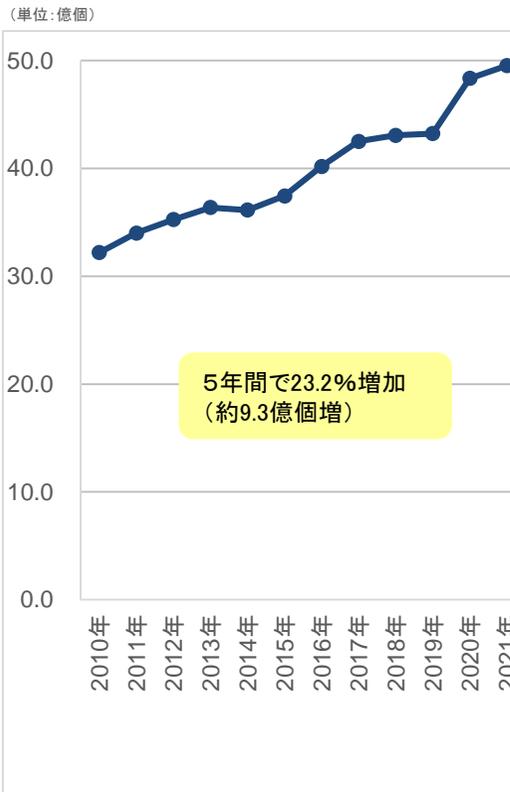
- 宅配貨物の不在再配達は新型コロナウイルスの感染拡大前においては全体の約15～16%程度発生。
- 新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出自粛要請等から宅配便利用者の在宅時間が増加し、1回での受け取りが増えてはいるものの、物流分野における労働力不足が懸念される中、今後もEC市場の拡大が見込まれることから、再配達を削減し、物流を効率化することが必要となっている。

【EC市場規模の推移】



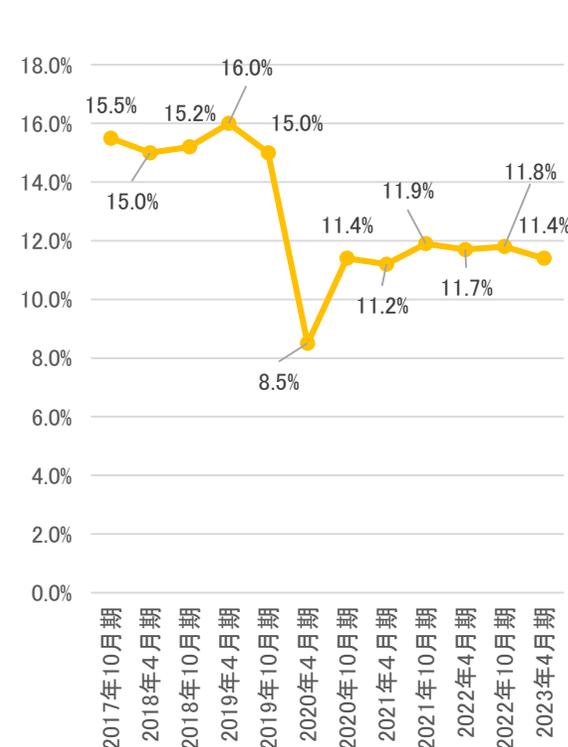
出典：経済産業省「電子商取引実態調査」
注：分野別規模は2013年度分から調査開始
EC化率＝物販系分野における電子商取引市場規模（推計値）/物販系分野における商取引市場規模（推計値）

【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-2022年10月期)

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。

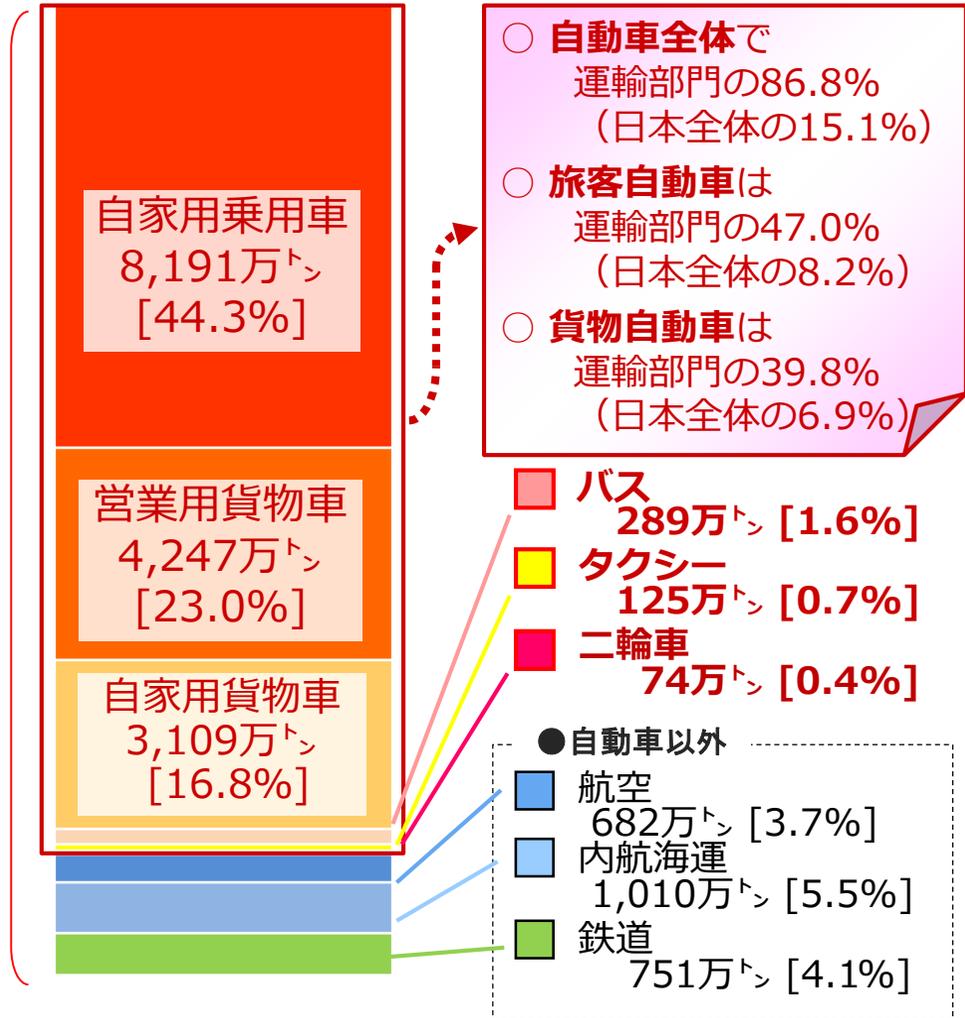
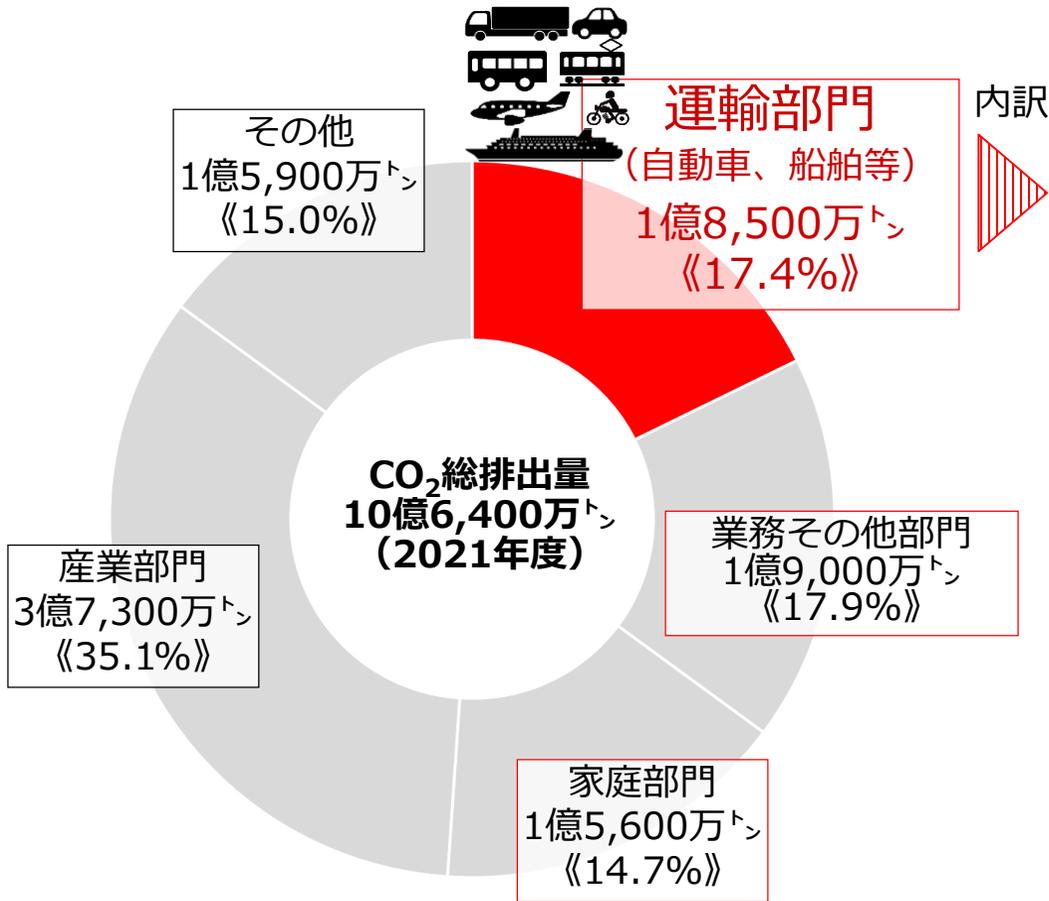
※我が国の中期目標として、2023年度において、温室効果ガスを2013年から46%削減することを目指す。さらに、50%の高みに向け、挑戦を続けていく。

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



- **自動車全体で**
運輸部門の86.8%
(日本全体の15.1%)
- **旅客自動車は**
運輸部門の47.0%
(日本全体の8.2%)
- **貨物自動車は**
運輸部門の39.8%
(日本全体の6.9%)

- **バス**
289万トﾝ [1.6%]
- **タクシー**
125万トﾝ [0.7%]
- **二輪車**
74万トﾝ [0.4%]

- **自動車以外**
- **航空**
682万トﾝ [3.7%]
- **内航海運**
1,010万トﾝ [5.5%]
- **鉄道**
751万トﾝ [4.1%]

※ 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 (1990~2021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。

1. 我が国の物流を取り巻く状況

2. 物流政策の概要

(1) 簡素で滑らかな物流

(物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化)

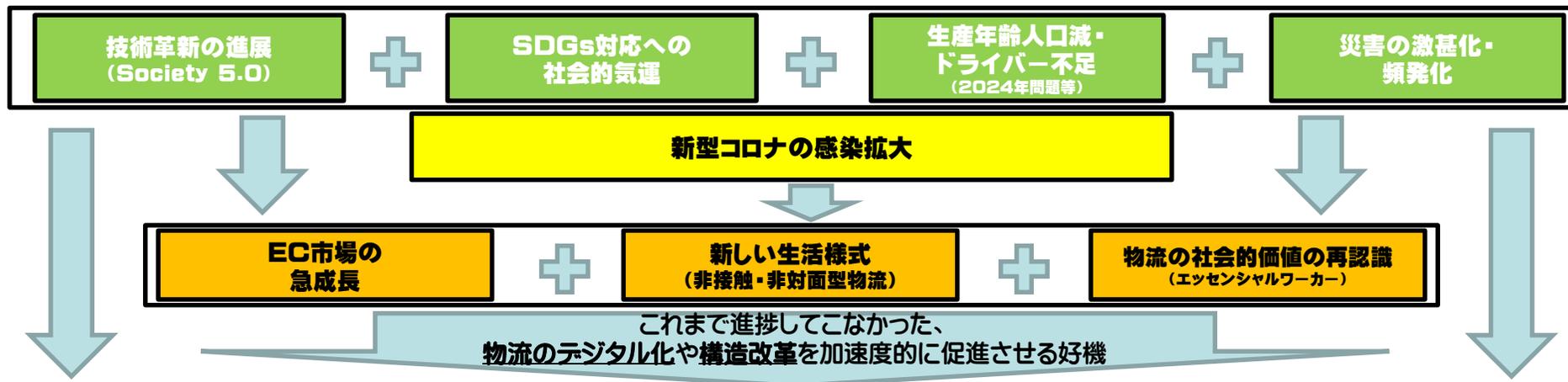
(2) 担い手にやさしい物流

(労働力不足対策と物流構造改革の推進)

(3) 強くてしなやかな物流

(強靱で持続可能な物流ネットワークの構築)

3. 物流の革新に向けて



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



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



※ピッキング、
デパレ/パレタイズ、
横持ち・縦持ち等



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



- ・**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)や港湾関連データ連携基盤**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

物流における標準化

標準化を促進

ソフトの標準化(伝票データ等)

業務プロセスの標準化

物流DXを促進

ハードの標準化(外装・パレット等)

相互に連携

1. 我が国の物流を取り巻く状況

2. 物流政策の概要

(1) 簡素で滑らかな物流

(物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化)

(2) 担い手にやさしい物流

(労働力不足対策と物流構造改革の推進)

(3) 強くてしなやかな物流

(強靱で持続可能な物流ネットワークの構築)

3. 物流の革新に向けて

(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
- 特殊車両通行手続の迅速化(※)

現状：原則対面



運転者
運行管理者

ICT活用

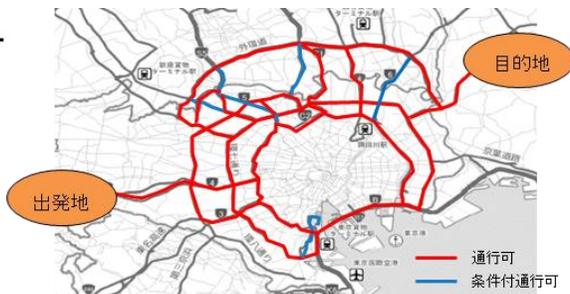
遠隔点呼



自動点呼
ロボット等



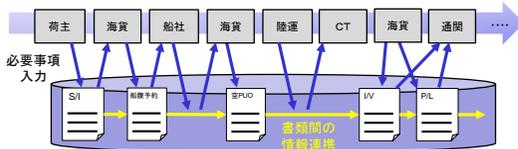
点呼支援機器



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



民間事業者間の港湾物流手続を電子化

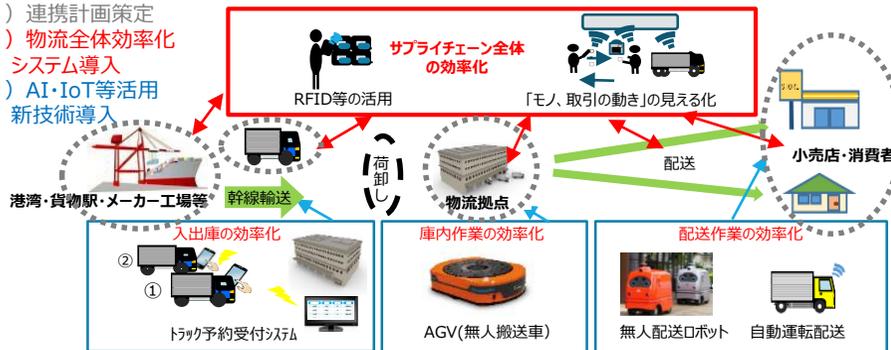
<主なKPI>
・サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な港湾関係者数【約650者(2025年度)】

(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



- 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)】

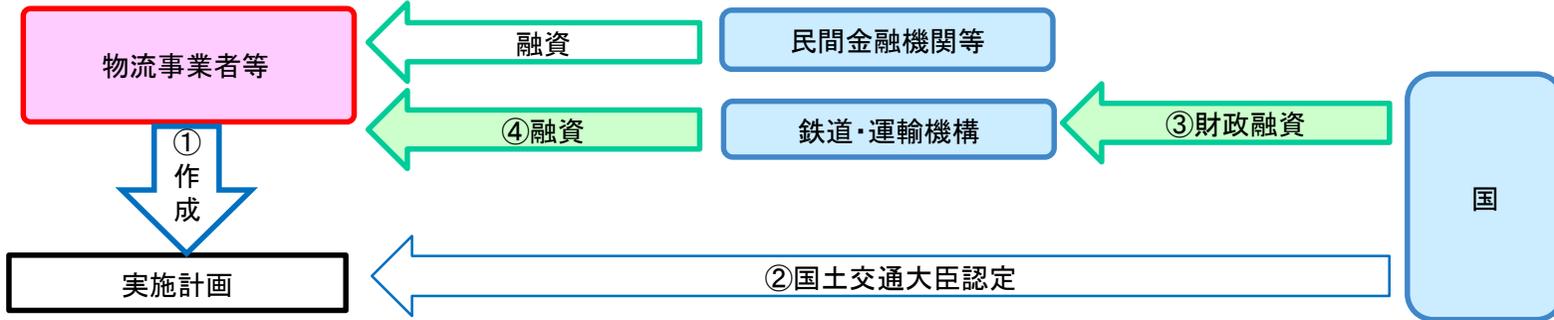
【目的】

- 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】

- ニ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を行う。

<物流総合効率化法に基づく財政融資の支援スキーム>



令和4年度までの支援対象事業

- 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



令和5年度より追加された支援対象事業

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



調査の概要

「総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)」でも推進する、これまでの物流のあり方を変革する「物流DX」について、倉庫や配送業務における”自動化・機械化、デジタル化により、物流業務の効率化や生産性向上に繋がった先進的な取組”に関する調査を行い、中小を含む物流事業者の参考となる事例集として取りまとめを実施。

物流DX事例集

①各社が取組に至った背景(課題)、②導入した技術、③得られた効果の3点をわかりやすく紹介する事例集として国土交通省のホームページで公開しておりますので、物流DXの導入検討にあたりご活用ください。

公開先URL : 国土交通省－政策情報・分野別一覧－公共交通・物流部門－物流－物流DXの推進

https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn1_000018.html

掲載企業(導入技術)一覧

福岡運輸	バース予約	日立物流	ECプラットフォームセンター
シーエックスカーゴ	パレット在庫管理	菱木運送	AI点呼ロボット
Johnstone Supply	クラウドWMS	スーパーレックス	自動配車クラウド
三菱商事	倉庫シェアリング	湯浅運輸	業務支援システム
坂場商店	荷下ろしロボット	Hacobu	動態管理サービス
ライジング	台車型物流支援ロボット	山九	AI-OCR
ダイキン工業 西日本パーツセンター	自動搬送装置	日本パレットレンタル	AIマッチング
日本通運	縦持ち作業自動化	CBcloud	配送マッチング
トヨタL&F(豊田自動織機)	自動荷役ロボット	インテンツ	配送マニュアルの電子化
トランコム	RGV自動倉庫およびAGV搬送方式	山梨県小菅村/セイ/HD/エアロネット/コネット	配送ドローン
三菱商事	倉庫ロボット	長野県伊那市/KDDI	配送ドローン
佐川グローバルロジスティクス	仕分けロボット	【コラム】ボルテックスセイグン	無人トラック



物流・配送会社のための
物流DX導入事例集
～中小物流事業者の自動化・機械化
やデジタル化の推進に向けて～

事例1

荷下ろしロボット導入で複数品種ケースの荷下ろし作業を自動化

倉庫
自動化・機械化
荷下ろしロボット

坂場商店

MujinRobotのデバラタイザー(Mujin社製の自ら判断して最適な動作を行う荷下ろしロボット)を導入。複数種類のケースが不規則に積まれている荷下ろし作業を自動化。商品情報の事前登録やロボットの動作ティーチングが不要なため、ロボット導入・運用に付随するオペレーションの負荷は最小で済んだ。



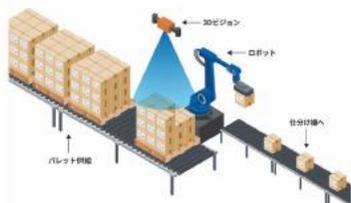
① 背景 不規則に積まれたケースに対応できる機械を求める

毎日1万ケースの商品を、パレット上から仕分け機に繋がるコンベヤに投入する作業を全て手作業で実施していたが、高さのある積荷や重い商品もあり、労働環境の改善が必要だった。

② 導入技術 MujinRobotデバラタイザー

- 自動化を阻害していた“不規則性”をクリアすべく開発された。例外はあるが複数種類のケースが不規則に積まれていても、パレットをロボットの元へ搬送すれば、自動で荷下ろし作業を実行する。
- 所定の位置に商品が積まれたパレットを配置する以外に特別なオペレーションは不要である。
- 商品の事前登録や、ロボットの動作ティーチングは不要で、導入・運用のオペレーションコストを大きく削減したロボットシステムである。
- 世界最速レベルで高いデバラ処理能力(単載で最高1,000cs/h、混載で最高600cs/h)。独自アルゴリズムで様々なサイズ、色、柄の段ボール箱を高精度で検出する点等に特徴あり。

【坂場商店:シンプルにまとめられた機器構成概要】



【MujinRobotデバラタイザーによる荷下ろしの様子】



③ 効果

- ロボットの能力は当初想定していた数値をクリアした。同じ形状のケース単載の場合はもちろん、様々な形状のケース混載の場合も遜色なく動作した。
- 複数種類の商品が積まれた混載パレットからでも自動的に荷下ろし作業を行い、1時間あたり平均400~450ケースを安定的に荷下ろしできている。
- 商品情報の事前登録やロボットティーチングが不要なため、ロボットの導入・運用に付随するオペレーション負荷は小さい。

事例2

台車型物流支援ロボット導入により工場内の物の移動を自動化

倉庫
自動化・機械化
台車型物流支援ロボット

ライジング

(開発・製造受託サービス業)

自律移動機能搭載の台車型物流支援ロボット「CarriRo AD」を3台導入し、工場内の搬送を完全自動化した。画像認識技術を活用した自律搬送の仕組みで、従来のものに比べ、ルート設定が簡単、手軽、フレキシブル。搬送距離は290km/月で、その省人化効果で、導入費用は1年で回収できた。



① 背景 二階建ての新工場で搬送時間が急増。人出が足りない!

増産で人出不足の中、二階建ての新工場がたち、リフト待ち等で搬送時間が大幅にかかるようになった。これを解決するために、部品・製品の完全無人搬送が必須となった。

② 導入技術 台車型物流支援ロボット「CarriRo AD」

- CarriRo AD(ZMP社製)は、台車型物流支援ロボットCarriRoに自律移動機能が搭載されたモデル。簡単、手軽、フレキシブルにルート設定できる自律走行機能と、人の後ろをついていく追従機能をもつ。台車牽引用のアタッチメントを利用すれば、搬送回数を劇的に減らせる。
- 自律走行は、走行通路にランドマークというシールのようなものを予め貼り、CarriRo ADがその上を走行すると、画像認識で位置補正と走行指示情報を受け取ることで実現。搬送ルートはタブレット上で柔軟に選択できる。
- 5年リース時の価格(1台あたり)(税抜):月額52,000円~追従型モデル(月額34,000円)の併用で、無人隊列搬送等も可能。(なおライジングの場合は、外部機器連携や無線通信機能基盤の開発等も行い、完全自動化を実現している)

【CarriRoAD活用シーン】
(床に貼った走行軌道(白い帯状)に沿って自走)



【ステータス管理画面】
(外部機器連携や無線通信機能基盤ライジング社自社開発)



③ 効果

- 資材から製造・検査・出荷工程までCarriRoADで搬送し、移動距離は290km/月。省人化効果は3名分、1080万円/年。1年で導入費用を回収した。
- 導入の結果、搬送が完全に自動化されたため、作業者が搬送に携わることがほぼゼロとなった(すぐ近くまでCarriRoADがとりにきて運んでくれる)。
- 自動ドアやリフターとの連携機能等は自社開発で追加することで、階層間移動の完全自動化を実現した。

事例
15

自動配車クラウド導入で土地勘や経験なしでも配車業務の標準化に成功

配送
デジタル化

自動配車クラウド

スーパーレックス
(3PL企業)

配車計画作成クラウドサービス「LYNA 自動配車クラウド」(ライノジクス社サービス)を導入し、日々の配車計画の高速化や、正確な配車計画が誰でも組めるようになった。車両の稼働状況をグラフで見える化したため、手動で配送予定の順番変更も可能になった。



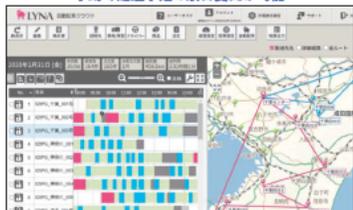
① 背景 地図ソフトを使った手配車にかかる時間を短縮したい

配送店舗の増減に伴う固定ルートの変更にも丸二日かかっていたため、担当者の負担が重かった。また、土地勘や経験がなくては難しく、引継ぎが困難であったことも課題。

② 導入技術 自動配車システムには独自開発したAIを搭載

- 自動配車システムに搭載した独自開発のAIアルゴリズムにより、何十万通りの計画を瞬時にシミュレーションし、コスト・時間削減に最も優れた配送ルート提案。
- 経験の浅いスタッフでもAI技術がアシストするため、より正確な配車計画を作成することができ。カスタマイズ無しでも使えるが、現場の配送ノウハウを反映した配車計画にすることで、自動配車システムの設定をチューニングすることも可能。
- 企業ごとに異なる複雑な制約・条件を網羅しているため、配送に使用する車両の積載量、稼働時間等の基本情報を登録すれば、配車計画に不可欠な距離や時間、燃料代・人件費といった配車コスト等が最重要視して計算される。

【車両の稼働状況をグラフで見える化】
手動で配送予定の順番変更が可能



【車両別の配送ルート一覧表示にも対応】
車両ごとに積載する荷物を適切に振り分け



③ 効果

- 導入前は、人間の目で一店舗ずつ追いつきながら、さらに時間指定など複数の制約にも対応するため、丸二日かかっていた手配車決定作業が数時間でできるようになった。
- 稼働率など細かい調整や計画の変更をしたい場合も操作は容易。
- また、配車業務の標準化により引継ぎがスムーズになった。情報だけインプットすれば、土地勘が無くても配車が組めるのは最大のメリット。

事例
16

輸送業務のデジタル化により ペーパーレス化と事務員の業務効率化を実現

配送
デジタル化

業務支援システム

湯浅運輸

輸送業務支援ソリューション「SSCV-Smart」の導入で運行指示書などの輸送業務をデジタル化。ペーパーレス化と業務効率化による事務員の負担軽減を実現。運行指示書は改善基準告示に準拠し、トラックが休憩可能な場所を考慮した運行ルートと運行計画の作成ができるようになった。



① 背景 仕組み化できるシステムを導入し、属人化からの脱却を図りたい

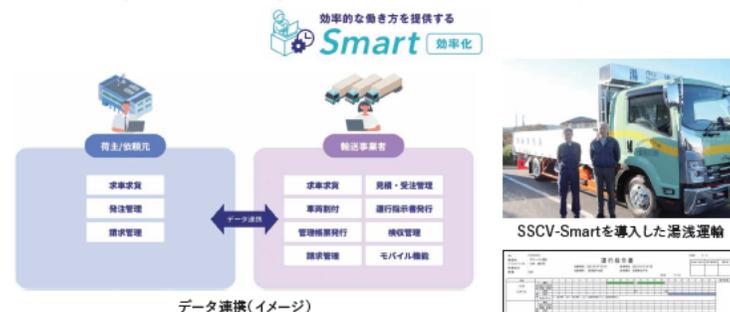
備車台数増加に伴いアナログ管理に限界がきており、諸業務の省力化・効率化と事務員の負担軽減、またコンプライアンス強化が必要な状況であった。

② 導入技術 輸送業務支援ソリューション「SSCV-Smart」

- SSCV-Smartは受発注管理、配車管理、運行管理、会計管理、労務管理、調達管理など、物流会社の視点に必要な機能を網羅しており、荷主と輸送事業者をつなぎ両者の業務効率化を支援。
- 荷主と輸送事業者をインターネットで繋ぐことで、ひとつのシステムで案件獲得から配車、運行指示書発行、請求までを管理する(荷主と繋ぎず、単独での業務管理にも利用可能)。TMS^(※1)をはじめとする各種システムとAPI^(※2)連携も可能。

※1 TMS : Transport Management System ※2 API : Application Programming Interface

【輸送現場の課題解決に必要なあらゆる機能とサービスがひとつに集約され利用可能】



費用(SSCV-Smartの料金プラン)

- ライトプラン 1,000円/月+運行指示書100円/枚
- コミコミプラン 3,000円/月(運行指示書無制限)
- 初期費用 0円~(オプションとしてマスタ設定導入稼働支援は3万円~)
- システム連携の場合は別途見積り対応(標準APIあり)

各種帳票作成(運行指示書イメージ)



③ 効果

- 改善基準告示に準拠した運行計画を自動で生成する運行指示書発行機能により、ケアレスミスやそれによるコンプライアンス違反を防ぐとともに、事務員の負担を軽減することができた。
- 受発注業務・見積書発行等の諸業務についても、SSCV-Smartの中で業務が完結することにより、書類整理の時間削減とペーパーレス化を図ることができた。

事例 19

AIにより異業種の荷主をマッチングし、共同輸送の機会を創出

配送
デジタル化

AIマッチング

日本バレットレンタル (サービス提供者)

多数の企業の輸送経路などをデータベース化し、膨大な物流データからAIにより業界を跨ぐ荷主企業同士をマッチング、共同輸送を可能にする。メーカー等から荷物を定期便として請け負う運送会社も荷主として利用可能。実車率や積載率の向上、CO₂排出量削減を図り、飛躍的な物流の効率化が実現できる。



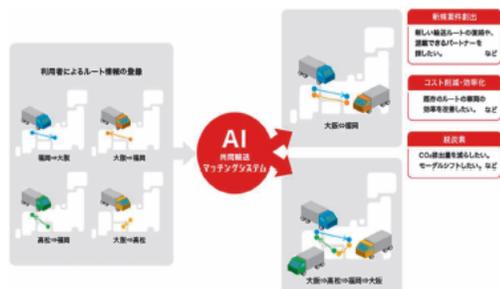
① 背景 無駄な輸送便を減らしたい、新しい輸送網を形成したい

物流費の高騰やドライバー不足、脱炭素への対応や40%未満にとどまるトラックの積載率の改善等、企業の輸送に関する様々な課題がある。

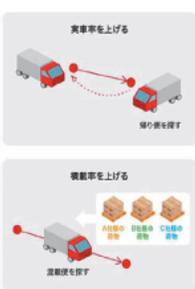
② 導入技術 共同輸送AIマッチングサービス「TranOpt」

- 群馬大学および明治大学との産学共同研究によるAIを導入。ルートを登録するとAIが物流ビッグデータをもとにマッチング。詳細なマッチング条件や需要、季節変動を考慮したマッチングで安心・効率的な共同輸送が可能になる。
- 帰り便や混載便をマッチングすることで実車率、積載率が上昇。コストの削減、人手不足の解消など、物流の効率化を実現する。
- マッチング前の質問事項でマッチング後の食い違いを最小限にする。チャット機能を搭載し、マッチング後のスケジュール調整もサービス内で完結する。

【TranOptシステムの概要】



【帰り便・混載便の最適な相手をAIがマッチング】



- #### ③ 効果
- 2021年8月までに実施した無償モニター利用期間中、TranOptのAIがシステム上でマッチングした輸送経路の平均実車率は93%で、利用者から期待の声が上がった。
 - 会員企業からは「AIのマッチング結果が多い」、「異業種とコンタクトを取るのがよい」、「操作や検索結果がわかりやすい」といった好評価の声が上がっている。

事例 20

荷主とドライバーを直接繋ぐ配送プラットフォームを提供

配送
デジタル化

配送マッチング

CBcloud (サービス提供者)

運送業界の構造的課題の解決を目指し、荷主と配送ドライバーや運送会社を直接繋ぐ配送プラットフォーム「PickGo」等を運営。独自の評価制度「PickGoスコア」でドライバーの努力やスキル、実績などを可視化し、次の案件獲得に繋がる環境整備に取り組んでいる。



① 背景 ITの力でドライバーの労働環境を改善したい

物流業界では小口配送の増加・人材不足・業務の非効率など様々な課題があり、持続可能な物流を実現するためにドライバーの待遇の改善が求められている。

② 導入技術 配送プラットフォーム「PickGo」

- 荷主とドライバーや運送会社を直接繋ぐ配送プラットフォーム「PickGo」を活用し、緊急配送/即日配送サービス「PickGoエクスプレス」など様々なサービスを提供している。
- 全国の荷主企業とドライバーや運送会社を直接繋ぐサービスであり、発注側の荷主と受注側それぞれに意思決定権がある。さらに独自のドライバー評価制度「PickGoスコア」でサービスの質を担保することができる。
- 荷主が管理画面上で配送依頼をかけると、全国のドライバーのスマートフォンアプリや運送会社の管理画面に一齐にプッシュ通知が届き、それを見て配送業務を受けたいと思ったドライバーや運送会社がエントリーすることができる。

【配送プラットフォームPickGoの概要】



【PickGo導入によるメリット】



③ 効果 【レンタルのニッケンの事例】

- 従来は車両手配に時間がかかり同業他社に仕事を奪われることもあったが、PickGo導入により、すぐに配車できるため仕事を逃さずに済むようになった。
- 従来は車両手配の可否や到着予想時刻を即座に顧客に伝えられなかったが、PickGo導入により、電話確認せずに位置情報や到着予想時刻がわかるようになった。
- スポット便のコストが高かったが、PickGo導入により、コストが1件あたり500~1,000円程度安くなった。

○ドローン物流については、**一部地域においてサービスの提供が行われている**が、その多くは**まだ実証の段階**である。
 ○**政府の推進する「ドローン宅配」の実装**に向けて、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**している。

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

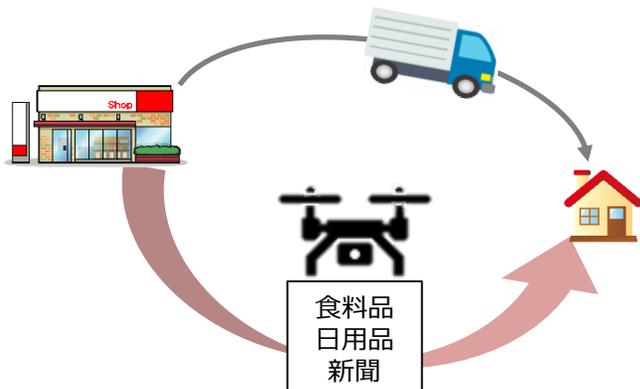
(注) 在宅医療を受けた推計外来患者数

ドライバー不足が深刻化
 5割以上の企業において不足

(注) 2021年、全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」

ドローンの社会実装による地域課題の解決

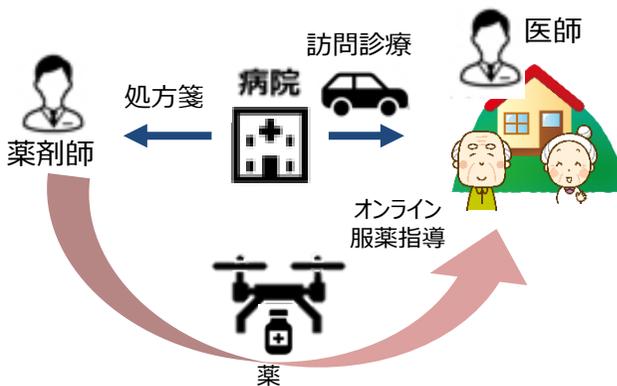
① 過疎地・離島物流



ユースケース毎の課題 (例)

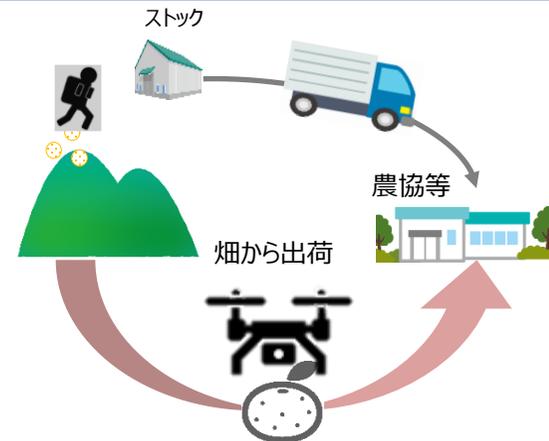
- ・配送物資の注文方法と集荷スキーム
- ・長距離輸送 等

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

実証実験を支援することにより、**ドローン物流の社会実装を推進**する。

社会実験の概要(2022年度実績)

2022年度は、下記の地域における実証事業に対して支援を実施。

- 過疎地・離島物流 (食料品・日用品等)
- 医薬品物流
- 農作物物流

鳥取県八頭郡八頭町
 ココネット(株)、
 (株)NEXT DELIVERY、八頭町

鳥取県鳥取市
 (株)NEXT MOTION、
 (有)徳吉薬局

島根県雲南市
 (株)エアロネクスト、
 ココネット(株)、雲南市

山口県長門市
 (株)電通西日本、
 (株)NEXT DELIVERY、
 ココネット(株)、長門市

佐賀県佐賀市
 (株)佐賀新聞社、
 佐賀県、佐賀市

徳島県 名東郡佐那河内村
 (株)NEXT DELIVERY、
 ココネット(株)、佐那河内村

奈良県奈良市
 KDDIスマートドローン(株)、
 (株)NEXT DELIVERY、奈良市

愛知県新城市
 (株)グリーンサービス、
 ユタカコーポレーション(株)、新城市

長野県下伊那郡天龍村
 ココネット(株)、
 (株)NEXT DELIVERY、天龍村

北海道勇払郡厚真町
 (株)電通北海道、(株)NEXT
 DELIVERY、
 ココネット(株)、厚真町

新潟県新潟市、佐渡市
 AIR MEDICAL、JR東日本新潟シティクリエイト
 (株)、新潟市、佐渡市

石川県小松市
 (株)NEXT DELIVERY、
 ココネット(株)、小松市

秋田県大館市
 大館市、(株)A.L.I. Technologies

岩手県岩手町
 セイノーホールディングス(株)、
 (株)NEXT DELIVERY、岩手町

埼玉県児玉郡神川町
 (株)NEXT DELIVERY、
 ココネット(株)、神川町

茨城県かすみがうら市、行方市
 (株)スペースエンターテインメントラボトリー、
 かすみがうら市、行方市、

茨城県かすみがうら市、美浦村
 (株)eロボティクス、かすみがうら市、美浦村

千葉県千葉市、横浜市
 (一社)先端ロボティクス財団、
 DSデンタルスタジオ(株)、千葉市、横浜市

- ドローン物流の社会実装をより一層確実なものにしていくために、有識者や関係事業者・自治体からなる検討会を開催し、「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」を策定。(2021年6月25日公表)
- これまでに国内で社会実装されたドローン物流事業や、その他実装の際の参考となり得る実証事業における取組等を事例集として取りまとめ、「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」を策定。(2022年3月31日公表)
- 2022年12月に改正航空法が施行し、レベル4飛行(ドローンの有人地帯における補助者なし目視外飛行)が可能となったことから、レベル4飛行も対象とした「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.4.0」に改定。(2023年3月31日公表)

検討会構成員

- ・根本 敏則 敬愛大学 経済学部 教授【座長】
- ・兵藤 哲朗 東京海洋大学 流通情報工学部門 教授
- ・二村 真理子 東京女子大学 現代教養学部 教授

【業界関係者】

IHI運搬機械(株)	(一財)先端ロボティクス財団
AOIエネルギーソリューション(株)	(株)ゼンリン
(一社)EDAC	そらいいな(株)
伊藤忠商事(株)	損害保険ジャパン(株)
(株)eロボティクス	(株)ダイヤサービス
エアロセンス(株)	(株)出前館
(株)エアロネクスト	テラドローン(株)
HMK Nexus(株)	東京海上日動火災保険(株)
ANAホールディングス(株)	豊田通商(株)
(株)イー・ディー・イー	(株)トラジェクトリー
(株)JNX総合研究所	(株)トルビズオン
(株)NTTドコモ	TOMPLA(株)
(株)オーイーシー	名古屋鉄道(株)
公立大学法人大阪	日本航空(株)
学校法人慶應義塾大学	日本コンピューターネット(株)
KDDI(株)	日本商運(株)
(株)佐賀新聞社	日本郵便(株)
(株)サカモト	(株)NEXT MOTION
佐川急便(株)	(公財)ハイパーネットワーク社会研究所
笹川工建(株)	パーソルプロセス&テクノロジー(株)
ciRobotics(株)	(株)ファミリーマート
(株)自律制御システム研究所	ブルーイノベーション(株)
セイノーホールディングス(株)	三井住友海上火災保険(株)
セプトゥーファイブ(株)	ヤマトホールディングス(株)

楽天グループ(株)
(株)リアルグループ

【地方公共団体】

北海道	島根県吉賀町
北海道当別町	広島県大崎上島町
宮城県大郷町	香川県土庄町
茨城県かすみがうら市	福岡県福岡市
埼玉県秩父市	佐賀県多久市
神奈川県	長崎県五島市
石川県小松市	大分県
福井県越前町	
福井県永平寺町	
山梨県	
長野県伊那市	
長野県白馬村	
愛知県	
愛知県豊川市	
愛知県新城市	
三重県	
兵庫県	
兵庫県養父市	
島根県美郷町	

スケジュール



- 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である。
- 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た。
- 本ガイドラインは、レベル3飛行及びレベル4飛行によりドローン物流事業を計画する者を対象としている。

第1部 社会実装編

<p>第1章 利用者視点を踏まえた 事業コンセプトの構築</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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
<p>第2章 検討・実施体制の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> 2.1 サービス利用者の明確化 2.2 サービス提供体制の構築 2.3 地元地方公共団体、住民の理解と協力の確保 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～
<p>第3章 サービス内容、採算性確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> 3.1 ユースケースに応じた機材の選定 3.2 離着陸場所、飛行ルート及び運航頻度 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 ～荷物等の積載方法、荷物等の受取方法、適切な温度管理～ 3.5 保険への加入 3.6 収支改善方策の検討 ～費用の低減（省人化）、収入増加（稼働率の向上、帰り荷の確保）、支援措置～
<p>第4章 安全の確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> 4.1 飛行マニュアルの整備 4.2 離着陸場所、飛行ルート 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～ 4.4 飛行方法別の安全対策 ～夜間飛行、目視外飛行、物件投下～ 4.5 飛行後の注意 4.6 事故時の対処方針

第5章 PDCAサイクルの活用等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（日用品・食品、医薬品、農水産品等）

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

○ドローン物流の導入に際して、事業計画者は、初めに「**地域が抱える課題を整理**」し、その「**課題解決方法としてのドローンの有効性**」を確認した上で、利用者の視点に立脚し、「いつ」「どこへ」「何を」運ぶかなど「**活用方法の具体化**」を図ることが重要。

地域が抱える課題の整理

- ・物流網の維持
- ・地域医療の担い手の減少
- ・過疎化



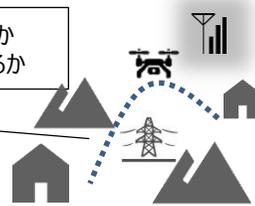
買物が不便…
近くに商店等がない…

課題解決方策としてドローンの有効性



何kg運べるのか
どの程度飛べるか

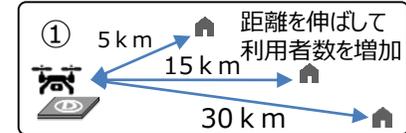
経路上の電波環境や
障害物等も勘案



活用方策の具体化

事業コンセプトの構築

- ①利用者数追求型
- ②利用頻度追求型
- ③両方の追求



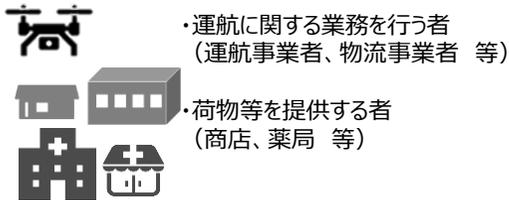
第2章 検討・実施体制の整備

○事業コンセプトの構築の後、検討・実施体制の整備を行うことが重要であるため、①**サービス利用者の明確化**、②**サービス提供体制の構築**、③**地元地方公共団体、住民理解と協力の確保**等の検討を行うことが必要。なお、事業推進のため、④**プロジェクトマネージャーを選定**することが望ましい。

①サービス利用者の明確化



②サービス提供体制の構築



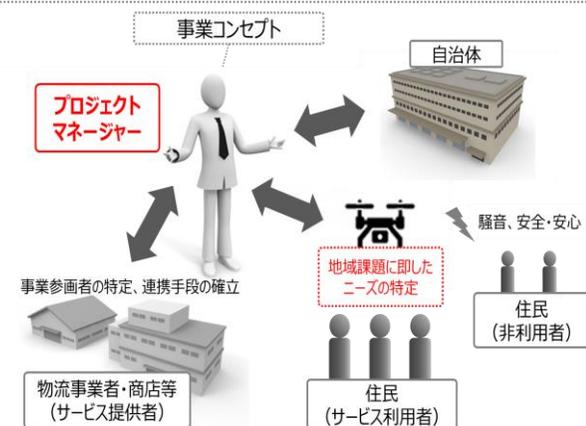
③地元地方公共団体、住民の理解と協力の確保

社会受容性を醸成する取組

④プロジェクトマネージャーの選定

- ・事業コンセプトの策定
 - ・関係者との合意形成
 - ・具体的なサービス等
検討項目は多岐に渡る
- ↓
- ・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が重要

※ (参考) 社会実装に向けた取組事例参照



第3章 サービス内容、採算性確保

○ 検討・実施体制の検討後、ドローン物流サービスの提供に関する「①ユースケースに応じた機材の選定」、「②離着陸場所、飛行ルート及び運航頻度」、「③利用者インターフェイス」、「④荷物等の管理・配送」、「⑤保険への加入」及び「⑥収支改善方策」の検討を実施。

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（垂直離着陸）

⑥収支改善方策

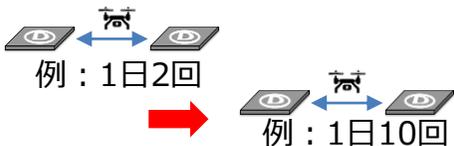
・技術の導入による省人化等



操縦者、補助者 等

※（参考）社会実装に向けた取組事例参照

・多頻度運航による収益性向上等



病院、薬局 等
（サービス提供者）



物流事業者、商店 等
（サービス提供者）

④荷物等の管理・配送

- ・保管（ロッカー、公民館等）
- ・品質管理（温度管理等）

⑤保険の加入

- ・保険期間
- ・保険金額
- ・事故発生時の対応

②離陸場所

- ・荷物等の出荷場所近傍に設定
- ・グラウンドや空き地など視界をさえぎることなく、落下リスクの小さい場所の選定 等

②着陸場所

- ・配送先との距離を考慮して設置
- ・グラウンドや空き地など視界をさえぎることなく、落下リスクの小さい場所の選定 等

②飛行ルート

- ・通信状況・地図に無い鉄塔・山林、河川 など個別にリスクを検討 等

③利用者インターフェイス

- ・電話、インターネット、スマホアプリ 等

※ドローン物流の実用化に際して、量産・習熟効果が出るまでの初期段階においては支援が必要である。



住民 等
（サービス利用者）



配送
（ボランティア等）



引き取り

第4章 安全の確保

○ドローン物流サービスの提供にあたって、「飛行マニュアルの整備」、「落下リスクの小さい場所の選定」、「運航管理手法」、「飛行方法別の安全対策」、「飛行後の注意」、「事故時の対処方針」等、飛行の安全に万全を期すことが重要。

① 飛行マニュアルの整備

- ・飛行マニュアルの作成
(レベル4 飛行においては、リスク評価の分析及び評価を行い、その結果に応じたリスク軽減策について記載)

② 離着陸場所・飛行ルート

- ・視界を遮るものがなく、障害物のない落下リスクの低い場所を離着陸場所に選定
- ・リスクの少ない山林・河川・湖沼や海上等において個別にリスクを検討し飛行ルートに選定

③ 運航管理手法

- ・特定飛行を行う場合の飛行計画の通報を義務づけ
- ・機体の性能・性質の応じ、飛行マニュアルに設定した判断基準を遵守した運航判断
- ・看板、コーン等による表示、補助者による口頭警告による第三者の立入管理

④ 飛行方法別の安全対策

- ・夜間飛行、目視外飛行、物件投下等の特定飛行における講ずるべき安全対策

⑤ 飛行後の注意

- ・適切な点検・手入れ・保管
- ・飛行記録、日常点検記録、点検整備記録について記載した飛行日誌の作成

⑥ 事故時の対処方針

- ・事故等の不測の事態への備え
- ・事故等の発生時の報告



遵守事項となる飛行方法



特定飛行に該当する飛行方法

第5章 PDCAサイクルの活用等による事業継続性の確保

①(PLAN)本ガイドラインに基づき事業計画を作成、②(DO)この計画に基づき、ドローン物流サービスを提供、③(CHECK)サービスの提供の結果得られた利用者の意見、事業採算性及び安全性を確認、④(ACTION)当初の事業計画と比較し、必要に応じて、事業計画を改善する。

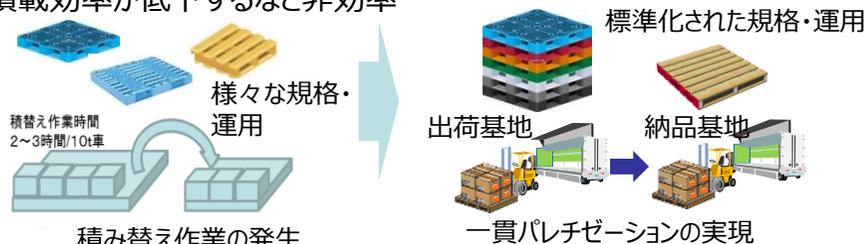
第2部 法令編 (航空法に基づく安全の確保 その他関係法令 等)

物流標準化の取組①

● 物流の効率化に向けた荷主・物流事業者等の関係者の連携・協働を円滑化するための環境整備として、共同化・自動化等の前提となるハード・ソフトの標準化が必要。

パレットの標準化

- 様々な規格・運用が存在していることにより、積替え作業の発生や積載効率が低下するなど非効率



荷役作業の効率化、トラックへの積載効率の向上

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



検品・事務作業の効率化

外装の標準化

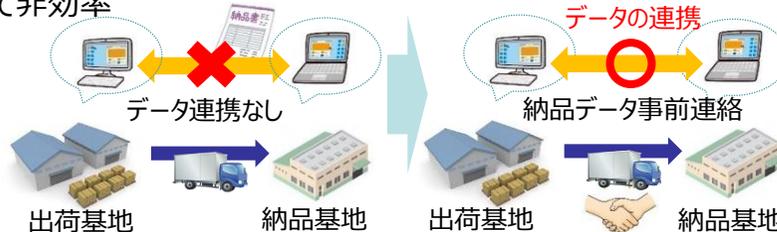
- 様々な商品サイズ・形状により、パレット等への積載効率が低下するなど非効率



荷役作業の効率化、積載効率、保管効率の向上

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



検品・荷卸し作業の効率化

物流標準化の取組②

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

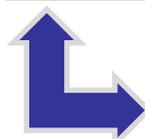
コンテナ等

- ・モーダルシフト推進・標準化分科会

⋮

【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 (令和5年3月28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

花き分野

- 花き流通標準化ガイドライン (令和5年3月24日公表)
- ・花き流通標準化検討会

⋮

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。

●第3回 官民物流標準化懇談会（令和5年9月6日）

- ・「パレット標準化推進分科会」や7月に立ち上がった「モーダルシフト推進分科会」の進捗、各分野で策定した標準化アクションプラン・ガイドラインへの取り組み状況の確認や、その他の物流標準化の取組について議論・検討・発信。

「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 国土・社会基盤整備専門委員会 委員長
岩村 有広	一般社団法人日本経済団体連合会 常務理事
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
真貝 康一	一般社団法人日本物流団体連合会 会長
神宮司 孝	ロジスティード株式会社 副社長執行役員
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
野田 耕一	一般財団法人日本規格協会 理事・規格開発本部長
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 副社長執行役員 兼 日本通運株式会社 代表取締役社長
松本 秀一	S Gホールディングス株式会社 代表取締役社長
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
宮浦 浩司	農林水産省 大臣官房総括審議官（新事業・食品産業）
南 亮	経済産業省 大臣官房総括審議官
鶴田 浩久	国土交通省 自動車局長

※名簿は令和5年9月時点

加工食品分野における物流標準化アクションプラン

アクションプランの概要

【標準化に取り組むべき4項目】

- ①納品伝票： 伝票自体のサイズや複写枚数、記載内容が、各社ごとに異なっている現状。
A4版上下1枚伝票に賞味期限やQRコード等を記載することを標準化例とし、検品の負荷軽減を図る。
- ②外装表示： 外装表示は各社の商品ごとに設計、印字されており、表示内容や表示位置、文字フォント等が異なっている現状。
商品特定表示やバーコード等の表示内容、側面4面を表示面とした上での表示位置、識別性・視認性の高いフォントを標準化例とし、商品の仕分けや検品時の作業の効率の向上を図る。
- ③パレット・外装サイズ： パレットは、一部を除きT11型パレットとT12型パレットが主流となっているものの、外装サイズは商品ごとにサイズが異なっている現状。パレットへの積載、トラックへの積込み、物流倉庫への保管の効率性を考慮した外装サイズを標準化例とし、輸配送及び保管の効率の向上を図る。
- ④コード体系・物流用語： 同一住所の届け先も発荷主ごとに納品先コードが異なっていたり、商品の出発地を意味する用語が「発荷主」や「発拠点」等の複数用語が存在している現状。
物流情報標準ガイドラインに基づいたコード体系や物流用語等の標準化項目への準拠を図る。

フォローアップ

- ・標準化に取り組むべき4項目のそれぞれについて、加工食品分野における取組事例を構成員内外から発表
- ・構成員以外にも幅広い企業・業界団体にオブザーバー参加いただきながら、先進的な事例を他分野・業界に発信

【取組事例】

納品伝票： メーカー・卸間における物流情報標準ガイドラインに準拠した伝票電子化システム間連携の実証実験を北海道エリアで実施

外装表示・外装サイズ： 2021年4月策定の「加工食品分野における外装サイズガイドライン」に準拠した商品開発プロセスの整備に向けた社内プロジェクトの立ち上げ、トラック荷台に1段積みしかできなかった製品が2段積み可能になるよう一部製品の設計を見直し

その他： 即席めん業界における物流標準化ガイドラインの策定に向けて最終調整中

「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」構成員
＜学識経験者＞

根本 敏則 敬愛大学 教授、高岡 美佳 立教大学 教授、
二村 真理子 東京女子大学 教授

＜メーカー＞

味の素株式会社、キッコーマン食品株式会社、キューピー株式会社、
日清食品ホールディングス株式会社

＜卸売業＞

株式会社日本アクセス、三菱食品株式会社

＜物流事業者＞

F-LINE株式会社、大塚倉庫株式会社、株式会社キューソー流通システム、
日本通運株式会社

＜行政＞

農林水産省（食品流通課、食品製造課）、経済産業省（物流企画室）、
国土交通省（物流政策課、物流経営戦略室、貨物課）

※五十音順
※下線は座長を示す

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 (DFL) 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 】

<学識経験者>
矢野 裕児 流通経済大学 教授

<メーカー>
花王株式会社、大王製紙株式会社、白十字株式会社、P&Gジャパン合同会社、ユニ・チャームプロダクツ株式会社、株式会社リブドゥコーポレーション、王子ネピア株式会社、一般社団法人日本衛生材料工業連合会

<卸売業>
株式会社あらた、株式会社PALTAC、全国化粧品日用品卸連合会

<パレットレンタル事業者>
日本パレットレンタル株式会社、ユーピーアール株式会社

<物流事業者>
ダイオーロジスティクス株式会社、トランコム株式会社、白十字物流株式会社、王子物流株式会社、公益社団法人全日本トラック協会

<行政機関>
厚生労働省(労働条件政策課・監督課)、経済産業省(物流企画室)、国土交通省(物流政策課・物流経営戦略室・貨物課)

※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		

フォローアップ

2023年2月に「第4回紙加工品(衛生用品分野)物流研究会」を開催し、アクションプラン策定後の約1年間の各社の進捗状況を共有。

【取組事例】

- ・パレット輸送に向けて実証実験を行っており、まずはパレット輸送をすると効率の良い商品を対象に検討中(メーカー)
- ・商品サイズの変更と段ボールへの商品の入れ方を変えることで、従来の約半分のサイズの段ボールに従来と同じ個数を梱包できるよう改良(メーカー)
- ・商品リニューアルの際にDFLを実施したところ、段ボールサイズが20%減少し、これによりパレットへの積み付け効率も改善(メーカー)

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】

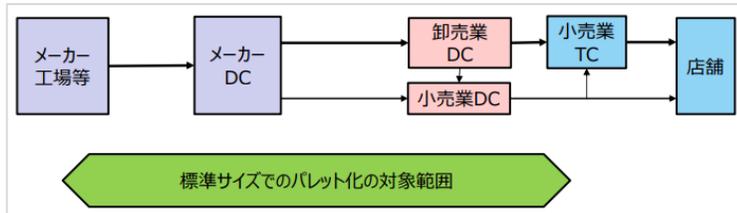
- 菓子(スナック・米菓系)では、軽量で多品目という商品特性のため、輸配送において手積み手卸しが行われていることが多く、“持続可能な菓子物流の実現”に向けて、物流の省力化・効率化方策の1つとして、業界全体でパレット利用を拡大していくことが重要である。

【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。



フォローアップ

- 標準パレットの普及促進の土台となるテーマについて分科会を設置・検討
 - ① ASN/伝票レス
 - ② 検品レス
 - ③ パレット共同利用・回収

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、ほんち(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)

＜オブザーバ＞

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)

物流情報標準ガイドラインの概要

■ 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難しく、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、入在庫、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、車輛情報、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:「車輛マスタ」には、「自動車登録番号」「車輛種別」「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。

- 「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。



	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】 UNLOCODE港及び地名コード【UNCEFACT】 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【商品用の相別識別コード】【GS1】 GRA【リターンナブル資産識別コード】【GS1】 SSCC【出荷梱包シリアル番号】【GS1】 コナチ番号-ISO6346【ISO】 空輸貨物用機利識別番号【商用コンテナ パレット】ID No.【航空キヤリ】 船舶識別番号-IMOナンバ-【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

高度物流人材育成の現状と取り組み

物流標準化を含めて物流DXを推進するためには幅広い視野に立って経営戦略を構築できる**高度物流人材**が必要不可欠。一方、物流分野では中長期的な高度人材育成環境が整っておらず、真に求められる人材像の明確化や共有も図られていない状況。

高度物流人材育成の現状と課題

		
大学等における物流・サプライチェーン専門のプログラム数	約7校	約50校
・経営幹部役職名に「物流」「サプライチェーン」のいずれかを含む企業数	約100社	約200社

※国土交通政策研究所「物流分野における高度人材の育成・確保に関する調査研究(中間報告)」より作成。

IoT等の新技術を活用し、サプライチェーンの最適化を図ることが企業戦略上の最重要点となる中で、物流分野においても経営全体の視点から効率化と高付加価値を図るための企画・提案ができる人材の確保・育成が求められている



欧米では企業における物流部門の重要度が理解され、大学等でも専門的な教育が充実している中で、我が国においては、企業に求められる人材像の明確化およびその教育体制ともに十分とは言えない状況となっている

※「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」では「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」として**50講座**を目標値としているが、2023年2月時点では**28講座**

今後求められる人材像の明確化と、官民の連携による高度物流人材育成のための取組成果の集約・発信が必要不可欠

高度物流人材シンポジウム

- 目的： これからの物流を牽引する人材について、求められるスキルやその習得方法、育成のあり方等を明らかにする
- 対象： 学生・社会人（物流従事者や関連企業職員等）
- 活動： 第1回（令和3年4月27日）
高度物流人材像について総合的に議論
第2回（令和4年3月17日）
物流DXを牽引・推進するための人材像について議論
第3回（令和5年1月12日）
経営戦略の企画・立案を担う人材像について議論

物流起点の価値創造を実現する人材の育成に向けて

- 「高度物流人材の育成・確保に関するワークショップ」の提言として令和5年3月30日に公表
- 内容： I. 高度物流人材の育成・確保の重要性
II. 今後求められる高度物流人材像
 <特に重要性が高いと考えられる能力>
III. 物流を起点した付加価値創出事例
IV. 人事制度・評価制度との連携
V. 今後の課題

	第1回	第2回	第3回
テーマ	新時代のロジスティクスといま求められる人材像	新時代を切り開く物流分野のDX人材像	これからの物流を牽引する中核人材
内容	<p>【基調講演】 「物流を取り巻く動向と高度物流人材育成の現状」国土交通省 公共交通・物流政策審議官 久保田雅晴</p> <p>【講演】 「Logistics4.0 -ビジネスイノベーターによる物流の革新-」(株)ローランドベルガー パートナー 小野塚征志 「ビジネススクールで教える物流 ～日本発の経営理論 OM～」(株)野村総合研究所 主席研究員 藤野直明 「今後の高度物流人材像 ～文理融合による分野横断的人材の必要性～」東京大学先端科学技術研究センター 教授 西成活裕</p> <p>【パネルディスカッション】 「物流クライシスを乗り越えるDX時代の高度物流人材像」</p>	<p>【基調講演】 「物流DXを支えるスキルとは」東京大学先端科学技術研究センター 教授 西成活裕</p> <p>【講演】 「My Logistics Career」 日本電気(株) 交通・物流ソリューション事業部ソリューション推進部 部長 武藤裕美 GROUND(株) 代表取締役社長CEO 宮田啓友 (株)セイノー情報サービス 取締役 早川典雄</p> <p>【パネルディスカッション】 「物流DX人材の育成に向けて」</p>	<p>【基調講演】 「物流起点の経営戦略と人材育成」東京大学先端科学技術研究センター 教授 西成活裕</p> <p>【講演】 「My Logistics Career」 NYKデジタルアカデミー学長 日本郵船株式会社イノベーション推進グループ グループ長(兼任) 石澤直孝 NIPPON EXPRESSホールディングス株式会社 執行役員DX推進部、サステナビリティ推進部担当兼DX推進部長兼日本通運(株)執行役員 海野昭良 味の素(株) 上席理事食品事業本部物流企画部 部長 堀尾仁</p> <p>【パネルディスカッション】 「これからの物流を牽引する中核人材の育成に向けて」</p>
申込者数	社会人等： 704名 学生： 119名 (合計：823名)	社会人等： 406名 学生： 66名 (合計：572名)	社会人等： 478名 学生： 24名 (合計：502名)
社会人申込者の参加者層	-	業種： 運輸業・倉庫業 (36.4%) その他 (22.7%) 製造業 (14.4%) 役職： 一般社員・係員 (23.7%) 課長クラス (19.9%) 係長・主任クラス (15.7%)	業種： 運輸業・倉庫業 (38.4%) 製造業 (23.2%) その他 (15.2%) 役職： 課長クラス (25.6%) 部長クラス (21.8%) 一般社員・係員 (17.4%)
参加者からのコメント	<ul style="list-style-type: none"> 学生向けのため未来像に比重が寄っていたが、非常に考えさせられた(社会人) 物流イノベーションに関わるためにはまず基礎知識をつける必要があることを確認できた(学生) 	<ul style="list-style-type: none"> 高度物流人材の育成・確保は重要かつ喫緊の課題であると感じた(社会人) 物流業界に携わってみたい気持ちが一層強くなった(学生) 	<ul style="list-style-type: none"> 学生、社会人問わず物流をサイエンスとして学ぶ講座が増えると良いと思った(社会人) 長く物流分野で活躍されているかた、物流がとても好きで面白いと感じている方の話は非常に勉強になった(学生)

「物流起点の価値創造を実現する人材の育成に向けて」概要（令和5年3月30日）



I. 高度物流人材の育成・確保の重要性と本書の目的・対象者

物流は価値創造の起点であり、高度物流人材はその担い手。

高度物流人材の育成・確保は、企業経営における先行投資であり、物流教育プログラムは、企業のビジネス革新のインキュベーター。

本書は各企業の経営者層や人事を担う方々をはじめ幅広い関係者に読んでいただくことを期待している。

荷主企業

物流は原材料や部品、商品の調達、生産・製造、販売に至るサプライチェーン全体を見渡すことができる立ち位置。**物流を起点として、革新的な商品・サービスを創造したり、従来のビジネスプロセスを抜本的に革新したりすることが可能。**

物流企業

物流に関する専門的な知識・ノウハウ・技術・アセットといった自社の経営資源を使い、**荷主企業の新たな付加価値創造を提案・主導・支援**することができる立場。

II. 今後求められる高度物流人材像 <特に重要性が高いと考えられる能力>

① デジタル化に対応し、データドリブンで思考する能力

…デジタル化・データサイエンスに関する知識や、これを物流分野に適用する能力

② サプライチェーンを全体最適化の視点からマネジメントする能力

…物流に加え関連する業界全体を俯瞰的に把握し、物流と製造、販売等のサプライチェーンの各段階を理解し、全体をマネジメントする能力

③ 社会変化に対応し、新技術導入や異分野連携を推進できる能力

…様々な社会の変化を把握し、物流にまつわる現状分析や課題設定を的確に行い、企画・立案に適切に生かす能力

III. 取り上げている事例

<物流を起点した付加価値創出事例>

- (1) 海上コンテナの世界規模での標準化
- (2) F-LINEプロジェクト（業界内での大規模な物流共同化事例）
- (3) ビール4社物流共同化（業界内での大規模な共同化事例）
- (4) ヤマト運輸株式会社におけるメディカル・コールドチェーン（最先端技術の活用事例）
- (5) ASKUL株式会社におけるオフィス通販からのトランスフォーメーション
- (6) 花王株式会社におけるスマートSCMとデジタルイノベーションプロジェクト

<企業における物流教育プログラムの事例>

- (1) 花王株式会社「SCM部門の人財開発」
- (2) 日清食品株式会社「NISSIN ACADEMY」及び「SCM ACADEMY」
- (3) サッポログループ物流株式会社「サッポロロジスティクス★人づくり大学」
- (4) ヤマト運輸株式会社「Yamato Digital Academy」
- (5) センコーグループホールディングス株式会社「センコーユニバーシティ」
- (6) 日本郵船株式会社「NYKデジタルアカデミー」
- (7) プロロジス「プロロジスアカデミー」

IV. 人事制度・評価制度との連携

日本企業においても、今後ジョブ型雇用が拡大し、労働市場の流動性が高まっていくことを見越して、荷主企業・物流企業を問わず、**高度物流人材のエキスパートとしての待遇やキャリアパスのあり方を含む人事制度改革について、教育・研修体系とセットで、中長期的な観点から検討が必要。**

V. 今後の課題

物流の課題解決や、物流から発想したイノベーション創出のため、全ての業種で物流人材の重要性に目が向けられ、取組が進められることが重要。企業経営者含む関係者への物流の価値発信や、大学・教育機関、企業・団体、行政の連携による物流人材育成の動きをサポートする体制の構築が必要。

「高度物流人材の育成・確保に関するワークショップ」委員

【委員】	（五十音順、敬称略）	
石澤 直孝	日本郵船株式会社	デジタルアカデミー学長
井上 剛	サッポログループ物流株式会社	ロジスティクスソリューション部長
内山 直彦	プロロジス	バイスプレジデント 営業推進室室長
河合亜矢子	学習院大学	教授
中林 紀彦	ヤマト運輸株式会社	執行役員
中山 剛速	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会	JILS総合研究所 副所長
西成 活裕	東京大学	教授
◎矢野 裕児	流通経済大学	教授（座長）

【事務局】
国土交通省総合政策局物流政策課、三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社 39

1. 我が国の物流を取り巻く状況

2. 物流政策の概要

(1) 簡素で滑らかな物流

(物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化)

(2) 担い手にやさしい物流

(労働力不足対策と物流構造改革の推進)

(3) 強くてしなやかな物流

(強靱で持続可能な物流ネットワークの構築)

3. 物流の革新に向けて

(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

「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

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)



⇒**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



⇒国民運動として、**荷主、一般国民向け**に輸送の効率化等を呼びかけ

■ダブル連結トラック等の活用支援

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

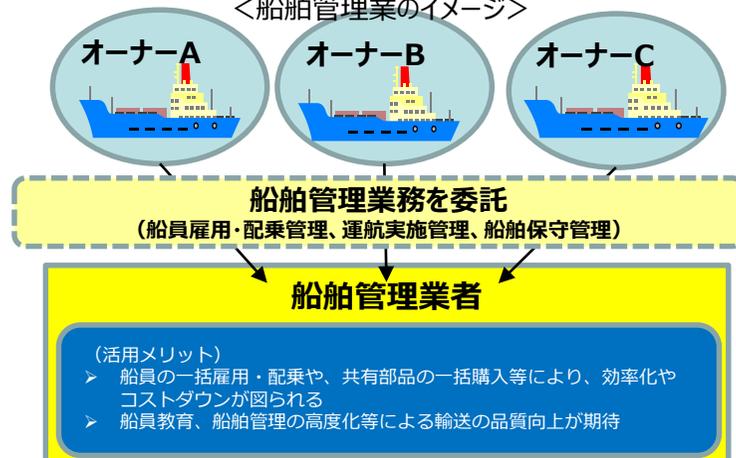
船員の確保・育成、働き方改革の推進、
内航海運の運航・経営効率化 等

■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>



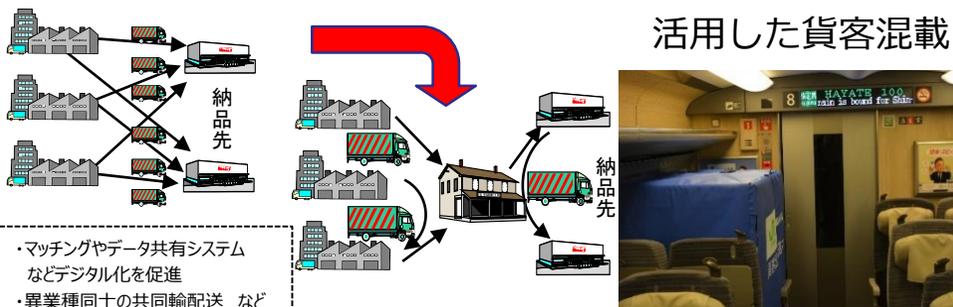
<主なKPI>

- ・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)】

(3) 労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進

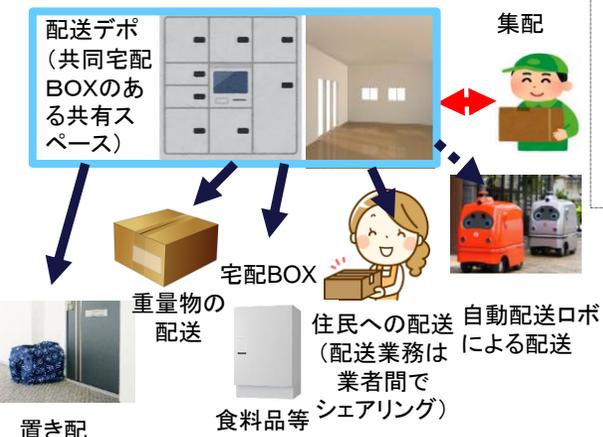
共同輸配送のさらなる展開、倉庫シェアリングの推進、再配達削減、ラストワンマイル配送円滑化の推進 等

■ 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】



■ 路上荷さばき対策

ハード対策

路外共同 停車帯
荷さばき施設(例) (貨物車専用)(例)



ソフト対策

地域における荷さばき
ルールの周知(例)



<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



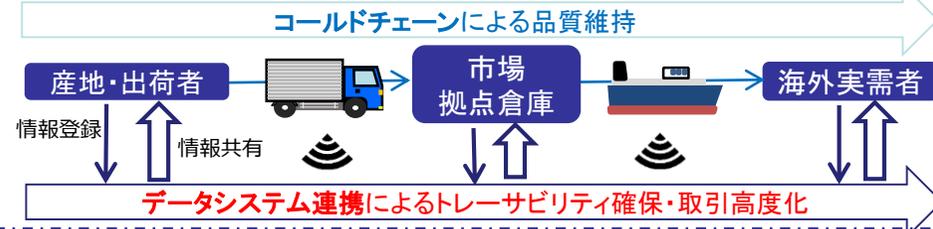
■ 自動化・省人化、標準化・パレット化

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)】

(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>

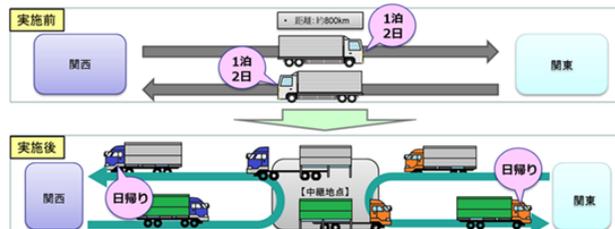
- ・物流総合効率化法による総合効率化計画の認定件数(過疎地域)
【14件(2020年度)→100件(2025年度)】

(6) 新たな労働力の確保に向けた対策

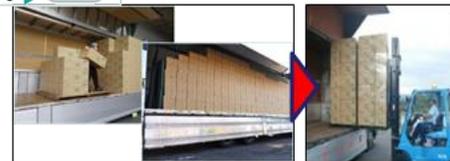
女性、高齢者、外国人等の多様な人材が活躍できる職場環境の整備、オペレーションの定型化・標準化 等

■ 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)】

【成立:令和5年6月14日、公布・施行:令和5年6月16日】

改正の目的

- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制を見据え、平成30年の議員立法において時限措置として、「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度を創設
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ば
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「標準的な運賃」や「働きかけ」等の制度を継続的に運用することが必要

改正の概要

現行

【時間外労働規制が適用される(令和6年3月)までの時限措置】

荷主対策の深度化

トラック事業者の法令遵守に係る国土交通大臣による荷主への働きかけや要請等の規定

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

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

要請してもなお改善
されない場合

働きかけ

要 請

勧告・公表

標準的な運賃

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の「標準的な運賃」制度(令和2年4月告示)

⇒セミナーや各種協議会による周知・浸透

改正後

上記について「当分の間」の措置とする

貨物自動車運送事業法附則第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

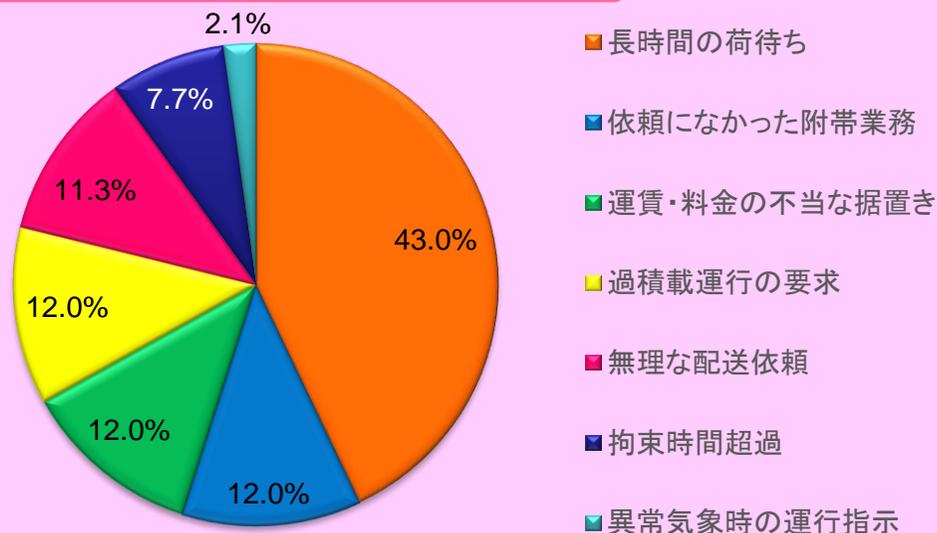
要請

要請してもなお改善
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為が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

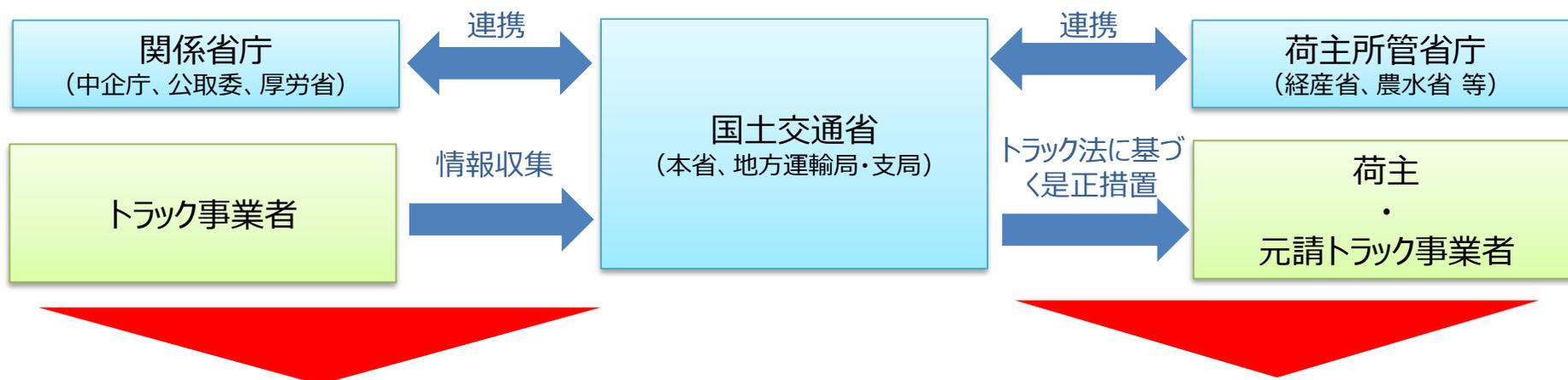
対応内容	荷主数
要請	5
働きかけ	85

※令和5年7月31日現在

- **トラックドライバー**は、労働時間が長く、低賃金にあることから、**担い手不足が喫緊の課題**。
- 働き方改革の一環として、2024年4月からドライバーに**時間外労働の上限規制（年960時間）**が適用されるが、これによる**物流への影響が懸念（「2024年問題」）**。
- 国土交通省では、**貨物自動車運送事業法**に基づく荷主等への「働きかけ」「要請」等による**是正措置**を講じてきたが、2024年問題を前に、**強力な対応が必要**。
- このため、新たに**「トラックGメン」**を設置することで荷主等への監視体制を緊急に強化し、**荷主対策の実効性を確実なもの**に。

⇒ **令和5年7月21日、162名体制※で本省及び地方運輸局等に設置**

※緊急増員80名（本省2名、地方運輸局等19名、運輸支局等59名）、既存定員との併任等82名（本省13名、地方運輸局等16名、運輸支局等53名）



トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し
情報収集力を強化（2023年度～）

トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」
制度※の**執行力を強化**（2023年度～）

※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。

2024年問題に向けた広報(第1弾)について

トラックドライバーの時間外労働時間規制まで残り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 (3/29 BSテレ東)

- ・BSテレ東『ビビるとさくらとモトに深掘り！知るトビラ』
『サキドリ情報便！』のコーナー



再配達削減PR月間 (令和5年4月)

○国土交通省・経済産業省の取組

- ・「再配達削減 PR 月間」特設ページの開設
- ・再配達削減啓発リーフレットを作成、配布
- ・運輸支局・事務所で、政府広報の放映やチラシ配布に加え、管内自治体・関係団体へPR月間への協力を依頼 等



(3/14 国土交通大臣会見)

○宅配便・EC (eコマース) ・通販の事業者の取組

- (ヤマト・佐川・日本郵便・アマゾンジャパン・自然食研・楽天・ヤフー・日本通信販売協会)
- ・CMやHP、SNS、チラシ配布等を通じ、再配達削減を呼びかけ
- ・オープン型宅配ロッカータッチパネル部分の待機画面でPRバナーを表示
- ・通信販売の利用者へ、まとめ買いの推奨メールを送付 等



(佐川) PR入りCMの放映



(楽天) 自社HPでのPR

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回で確実に受け取れる
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
配達回数を減らそう



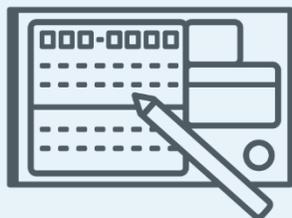
急ぎ便は状況に応じて
使い分けよう



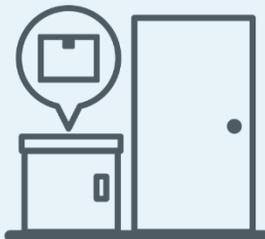
相手が1回で確実に受け取れる
日時・場所を指定しよう



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



宅配便を1回で受け取ること、再配達を防ぐことは、ドライバーと環境にとって大きなメリットに！

宅配便を1回で受け取ることが、 ドライバーや、環境にメリットがあります。

生活や経済を支える物流に深刻な打撃を与えないために、社会全体で「2024物流危機」に対策していく必要があります。

すぐできる対策のひとつが、宅配便の再配達を減らすこと。再配達にかかる労働力を換算すると、年間約6万人分のドライバーの労働力に相当します。

また、再配達のトラックから出る年間約25.4万トンのCO2削減効果も。環境負荷も減らすことができます。

再配達なしで
1回で受け取ると…

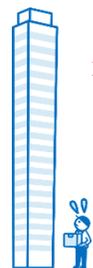


年間
**25.4万トンの
CO2削減効果！**

タワマン配達1個で30分以上かかることも！ 小さな負担の積み重ねに、 見えない時間が費やされています。

宅配便1個を届けるにも、宅配便ドライバーにとってはさまざまなハードルがあります。

近年都市部に急増しているタワマンションでは、セキュリティの高さから1個運ぶだけでも30分以上かかることも。また、駐車場や住所表示などでも配達に“見えない時間”がかかっています。小さなことでも積み重なれば、ドライバーにとっては大きな負担となっています。



1か所＝1回で 済まないタワマンの宅配

高いセキュリティを保つため、1戸ごとにエントランスに戻って配達、の繰り返し。
1個運ぶのに30分以上かかることも。

表札のない家を探して 近辺をぐるぐる…



地域によっては同じ住居表示にいくつも住戸があり、探し当てるのに苦労する。

駐車場探しに 四苦八苦

路上パーキングが不足している上に、車両が枠におさまらないこともある。



専門家に聞きました：物流に対して負担を減らすために消費者ができることは？

このまま不便やコスト増を受け入れるか、物流の生産性を上げてサービスを保ってもらうか。消費者にも日常生活の中で出来ることはある

2024物流危機にあたって、物流業界で人手が足りなくなるのは明らかです。その結果、想定される未来としては、①希望日に荷物が届かなくなったり配送ミスが増える、②人件費が大幅に上がり配送料もアップする、などが考えられます。しかし実は、③物流生産性を向上させることで今のサービス品質を保つ、という選択肢を私たちは選ぶことができます。荷物量や荷姿を平準化してトラックの積載効率を上げるなど、少ないドライバーで同じ量の荷物が運べるように国も事業者もがんばっています。ただし、最後は、消費者の協力が重要です。荷物を1回で受け取る、急がない荷物は余裕をもった期日を指定する、宅配ボックスやコンビニ受け取りを利用するなどの努力が物流サービスを救うこととなります。私たちの生活を支えてくれている物流サービスを守るために、利用のあり方を見直してみませんか。



高岡 美佳 先生

立教大学 経営学部 教授
研究分野：流通論、
新規事業開発論など

1. 我が国の物流を取り巻く状況

2. 物流政策の概要

(1) 簡素で滑らかな物流

(物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化)

(2) 担い手にやさしい物流

(労働力不足対策と物流構造改革の推進)

(3) 強くてしなやかな物流

(強靱で持続可能な物流ネットワークの構築)

3. 物流の革新に向けて

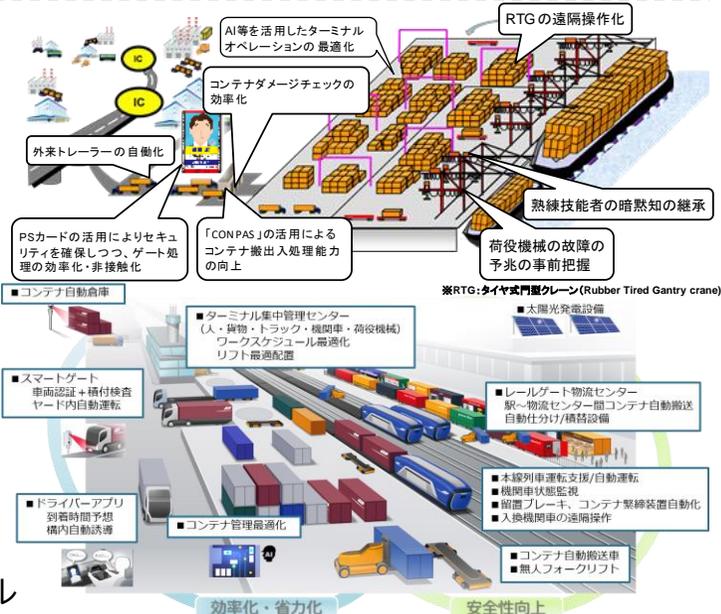
3. 強くてもしなやかな物流

(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)

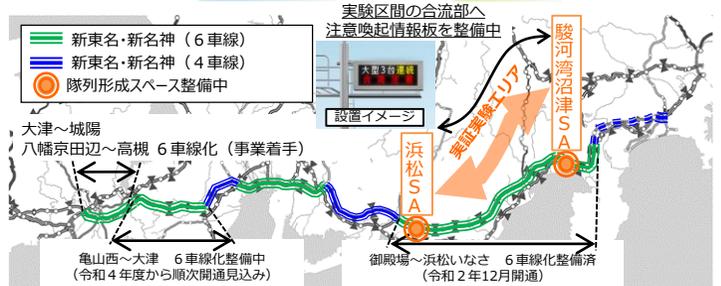
(1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築

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

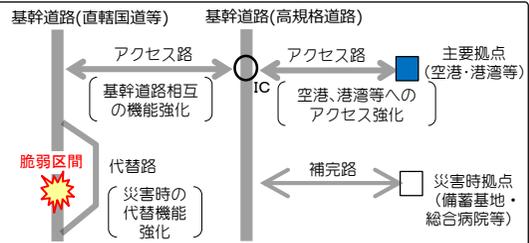
各輸送モードにおける輸送の安全確保

<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

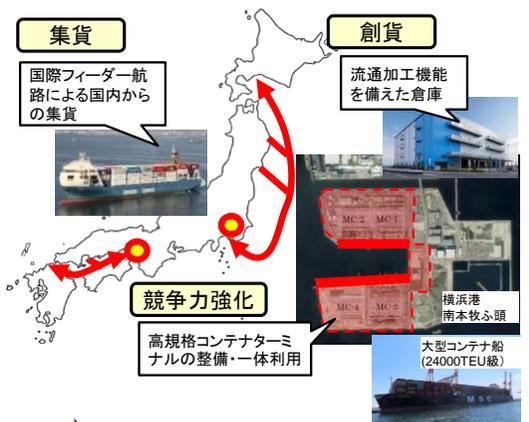
重要物流道路ネットワーク



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

・日本式冷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

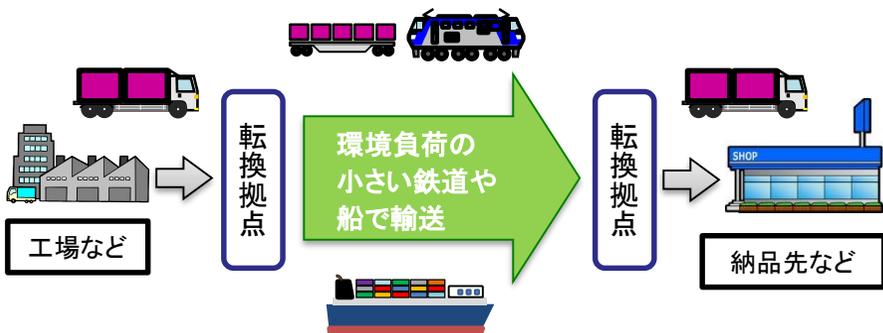
国際基幹航路の維持・増加

<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یلی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یلی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یلی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یلی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)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

機材・装備品等への新技術導入
例：航空機の電動化

バッテリー
電動モーター 等

本邦航空会社による持続可能な航空燃料(SAF)を使用した商用運航

従来の航法

航空保安施設

技術革新

RNAV

航空保安施設

VOR/DME, GPS 等

運航効率改善

空港特殊車両等へのEV・FCVの導入促進

灯火・照明のLED化

再生可能エネルギーの導入促進

庁舎等の環境負荷低減

空港の脱炭素化の推進

GPU(地上動力装置)の利用促進

■ 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

・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エネ設備によるエネルギー供給

有人区画 省人区画

照明無し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)】

■ ASEAN諸国は、コールドチェーン物流の有望な市場。

⇒ 我が国の物流事業者の海外展開や農林水産物・食品等の輸出を促進。食品ロスや健康被害の削減にも貢献。

■ 我が国の物流事業者の国際競争力強化を図るため、日本式コールドチェーン物流の規格化に注力。

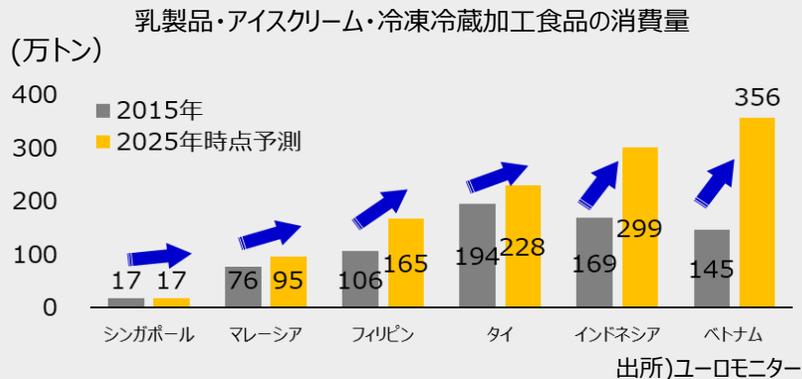
⇒ BtoCは国際規格（ISO23412）を策定済み。

⇒ BtoBは日本規格（JSA-S1004）を策定済み。

■ 両規格のASEAN等での普及に向けた働きかけを実施するとともに、JSA-S1004の早期の国際規格化を目指す。

ASEANにおけるコールドチェーン物流の需要増

冷蔵・冷凍食品の消費量（2015 vs 2025）



- ・所得・生活水準の向上に伴う冷蔵冷凍食品の消費増
- ・一方で、食料品の輸送途上での廃棄や健康被害が発生

小口保冷配送サービス (BtoC)



ISO23412 ※2020年5月発行

【国際規格の採用を働きかけ】 ※経済産業省と連携

- ASEAN各国における国家規格化及び普及に向けた取組を働きかけ
- タイで2021年6月に国家規格化。他ASEAN諸国にも働きかけ中。

コールドチェーン物流サービス (BtoB)



JSA-S1004 ※2020年6月発行

【国際規格化 + 日本規格の採用を働きかけ】

- ISOでJSA-S1004をベースに国際規格を検討することが決議
- ASEAN重点5カ国（マレーシア、インドネシア、タイ、フィリピン、ベトナム）でのJSA-S1004の普及に向けたアクションプランを順次策定

モーダルシフト推進・標準化分科会について

モーダルシフトの推進及びコンテナ等の導入促進について重点的に議論・検討するため、7月に「モーダルシフト推進・標準化分科会」を設置。以下の検討事項を中心に議論いただいております。今後、方向性を取りまとめる予定。

● 検討事項

・幹線輸送（中長距離）における貨物鉄道・内航海運の輸送力増強の方向性について検討。

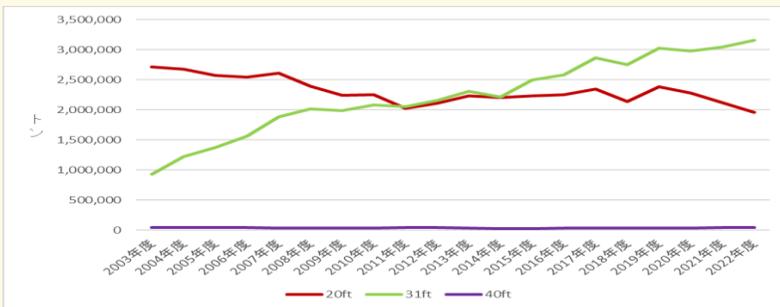
<参考：500km以上の輸送分担率の現状>

輸送モード	トラック	鉄道コンテナ	フェリー・RORO船・コンテナ船	その他	合計
輸送分担率	45.6%	5.0%	13.5%	35.9%	100%

出典：全国貨物純流動調査（物流センサス）令和3（2021）年調査

・モーダルシフト推進の観点から、幹線輸送の多くを担う大型トラックとの親和性を踏まえ、大型コンテナによる輸送量の目標設定に向けて検討。

<JR貨物における20ft, 31ft, 40ftコンテナの輸送量の推移>



・コンテナ専用トラック、シャーシ、大型コンテナ等の導入方策の検討。

● 開催実績・今後の予定

- 第1回：令和5年7月26日
- 第2回：令和5年8月16日
- 第3回：令和5年9月13日

構成員（五十音順、敬称略）

- 浅沼 卓 一般社団法人日本旅客船協会 常務理事
- 伊藤 隆 一般社団法人日本長距離フェリー協会 常務理事
- 遠藤 元 日本貨物鉄道株式会社 鉄道ロジスティクス本部 営業部 担当部長
- 大西 康晴 公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会
JILS 総合研究所 関西支部 マネジャー 兼 九州担当
- 楠 肇 日本内航海運組合総連合会（栗林商船株式会社 専務取締役）
- 齋藤 弘憲 公益社団法人経済同友会 執行役
- 堰向 直彦 ヤマト運輸株式会社 輸送オペレーションマネジメント部
幹線運行管理グループ シニアマネージャー
- 高梨 祐二 日本通運株式会社 国内定期船部 次長
- 田口 雅樹 ロジステッド株式会社 営業統括本部 輸送事業強化本部 担当部長
- 中村 文彦 公益社団法人鉄道貨物協会 常務理事
- 西井 茂 佐川急便株式会社 東京本社 輸送ネットワーク部 部長
- 藤原 敏彦 全国農業協同組合連合会 経営企画部 次長
- 二村 真理子 東京女子大学現代教養学部 教授
- 牧田 信良 公益社団法人全日本トラック協会 常任理事
- 松原 直人 日本通運株式会社 通運部 専任部長
- 味水 佑毅 流通経済大学流通情報学部 教授
- 宮澤 伸 日本商工会議所 地域振興部 部長
- 室賀 利一 株式会社N X 総合研究所 シニアコンサルタント
- 山田 哲也 一般社団法人日本物流団体連合会 理事・事務局長
- 吉橋 宏之 公益社団法人全国通運連盟 専務理事
- 脇坂 大介 一般社団法人日本経済団体連合会 産業政策本部 上席主幹

※オブザーバーとして農林水産省、経済産業省が参加。

<事務局>

日本物流団体連合会、日本ロジスティクスシステム協会、国土交通省

グリーン物流パートナーシップ会議

(世話人:一橋大学名誉教授 杉山武彦氏)



【概要】

物流分野のCO2排出量削減等の環境負荷の低減や物流の生産性向上等を促進するため、荷主、物流事業者など関係者におけるグリーン物流の重要性についての認識の共有と交流を促進する会議として発足。

【主催】 国土交通省、経済産業省

日本ロジスティクスシステム協会、日本物流団体連合会

【後援】 日本経済団体連合会

【設立】 平成17年4月

【会員数】 約3,400 (物流事業者、荷主企業、各業界団体、シンクタンク、研究機関等)

【内容】

グリーン物流に向けた民間の自主的な取組の拡大に向けて、物流パートナーシップ優良事業者の表彰や取り組みの紹介等を実施

物流パートナーシップ 優良事業者表彰

【目的】

物流分野における環境負荷の低減、物流の生産性向上等持続可能な物流体系の構築に顕著な功績があった取組に対し、その功績を表彰することにより、企業の自主的な取組み意欲を高めると共に、グリーン物流の普及拡大を図る。

【表彰の種類】

- ・大賞(大臣表彰)
- ・部門賞(局長級表彰)
 - ①物流DX・標準化表彰
 - ②物流構造改革表彰
 - ③強靱・持続可能表彰(令和4年度創設)
- ・特別賞

令和4年度 国土交通省大臣表彰

事業名:

異業種連携による中間拠点を起点にした中継輸送等の推進

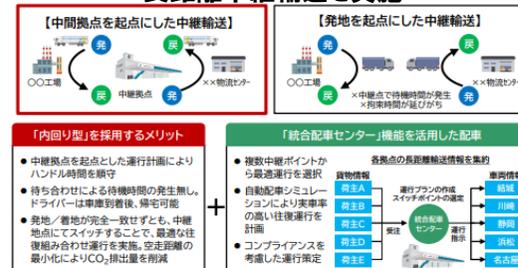
事業者:

鈴与(株) 他7社

表彰式の様子



中間拠点を起点にした中継輸送を採用した 長距離中継輸送を実施



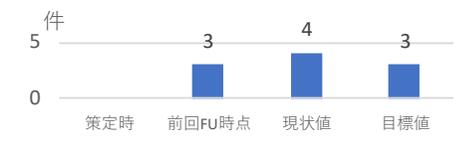
物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化(簡素で滑らかな物流の実現)

指標名	策定時の値(※1)	現状値	目標値	見通し(※0)	時系列変化
・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 (対象:トラック、内航海運、倉庫事業者)	—	42%(2023年7月)	100%(2025年度)	4	
・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 (*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。)	—	35%(2023年7月)	70%(2025年度)	4	
・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	—	23%(2023年7月)	50%(2025年度)	4	
(1) 物流デジタル化の強力な推進					
・サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な港湾関係者数	—	698者(2023年5月末時点)	約650者(2025年度)	1	
(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					
・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)	225件(2023年5月末時点)	330件(2025年度)	2	

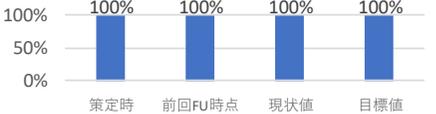
(※0) 担当課室における今後の見通し 1: 目標を大きく上回って達成できる、2: ほぼ目標通り達成できる、3: 目標を達成するために更なる取組が必要である、4: 現状値の検証が必要である

(※1) 「策定時の値」について、既存の統計が存在しない等の理由により現状値を記載できない項目については「—」としている。

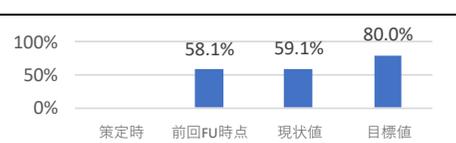
物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化(簡素で滑らかな物流の実現)

(3) 物流標準化の取組の加速					
・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	0件(2020年度)	4件(2023年8月時点)	3件(2021年度～2025年度)	1	
(4) 物流・商流データ基盤の構築等					
・物流・商流データ基盤(※2)を活用したビジネスモデルの社会実装件数	0社(2020年度)	2件(2023年8月時点)	3件(2021年度～2025年度)	2	
・物流・商流データ基盤利活用事業者数	0件(2020年度)	19社(2023年8月時点)	100社(2025年度)	3	
・サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な港湾関係者数[再掲]	—	698者(2023年5月末時点)	約650者(2025年度)	1	
(5) 高度物流人材の育成・確保					
・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	—	28講座(2023年8月時点)	50講座(2021～2025年度)	2	
・物流に関する高度な資格の取得者数	4,451人(2017～2020年度)	3,161人(2021～2022年度)	6,000人(2021～2025年度)	2	

(※2) 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。

指標名	策定時の値	現状値	目標値	見通し	時系列変化															
(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																				
・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 大型トラック 454万円 中小型トラック 419万円 全産業 487万円 (2020年)	① 大型トラック 477万円 中小型トラック 438万円 全産業 497万円 (2022年)	① 年間所得額平均を 全産業平均まで引き 上げる(2025年)	3	 <table border="1"> <caption>年間所得額平均 (万円)</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>大型</th> <th>中小型</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>策定時</td> <td>454</td> <td>419</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>463</td> <td>431</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>477</td> <td>438</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>477</td> <td>438</td> </tr> </tbody> </table>	時期	大型	中小型	策定時	454	419	前回FU時点	463	431	現状値	477	438	目標値	477	438
	時期	大型	中小型																	
策定時	454	419																		
前回FU時点	463	431																		
現状値	477	438																		
目標値	477	438																		
② 大型トラック 2,532時間 中小型トラック 2,484時間 全産業 2,100時間 (2020年)	② 大型トラック 2,568時間 中小型トラック 2,520時間 全産業 2,124時間 (2022年)	② 平均労働時間を全 産業平均まで引き 下げる(2025年)	3	 <table border="1"> <caption>平均労働時間 (時間)</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>大型</th> <th>中小型</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>策定時</td> <td>2532</td> <td>2484</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>2544</td> <td>2484</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>2568</td> <td>2520</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>2568</td> <td>2520</td> </tr> </tbody> </table>	時期	大型	中小型	策定時	2532	2484	前回FU時点	2544	2484	現状値	2568	2520	目標値	2568	2520	
時期	大型	中小型																		
策定時	2532	2484																		
前回FU時点	2544	2484																		
現状値	2568	2520																		
目標値	2568	2520																		
・改正トラック法に基づく国土交通大臣による 荷主への働きかけにおいて違反原因行為に 該当しうる荷主の行為が実際に確認された際 の対応状況率	100%(2020年度)	100%(2022年度)	100%(2025年度)	2	 <table border="1"> <caption>対応状況率 (%)</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>策定時</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>	時期	率	策定時	100%	前回FU時点	100%	現状値	100%	目標値	100%					
時期	率																			
策定時	100%																			
前回FU時点	100%																			
現状値	100%																			
目標値	100%																			
・「ホワイト物流」推進運動への参加企業数	1,201者(2020年度末)	1,577者(2022年度末)	3,000者(2025年度末)	3	 <table border="1"> <caption>参加企業数 (者)</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>策定時</td> <td>1201</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>1388</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>1577</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>3000</td> </tr> </tbody> </table>	時期	数	策定時	1201	前回FU時点	1388	現状値	1577	目標値	3000					
時期	数																			
策定時	1201																			
前回FU時点	1388																			
現状値	1577																			
目標値	3000																			
・新設倉庫における荷待ち発生率	約25%(2020年度)	調査中	0%(2025年度)	-	 <table border="1"> <caption>荷待ち発生率 (%)</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>策定時</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>23%</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>調査中</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>0%</td> </tr> </tbody> </table>	時期	率	策定時	25%	前回FU時点	23%	現状値	調査中	目標値	0%					
時期	率																			
策定時	25%																			
前回FU時点	23%																			
現状値	調査中																			
目標値	0%																			
・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)[再掲]	141件(2020年度)	225件(2023年5月末時 点)	330件(2025年度)	2	 <table border="1"> <caption>認定件数 (件)</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>策定時</td> <td>141</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>192</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>225</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>330</td> </tr> </tbody> </table>	時期	数	策定時	141	前回FU時点	192	現状値	225	目標値	330					
時期	数																			
策定時	141																			
前回FU時点	192																			
現状値	225																			
目標値	330																			

(2) 内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組															
・船員1人・1時間当たりの輸送量	4,019トンキロ(2018年度)	3,918 トンキロ(2021年度)	4,919トンキロ(2025年度)	3	 <p>(トンキロ)</p> <table border="1"> <tr><th>時期</th><th>値</th></tr> <tr><td>策定時</td><td>4019</td></tr> <tr><td>前回FU時点</td><td>3608</td></tr> <tr><td>現状値</td><td>3918</td></tr> <tr><td>目標値</td><td>4919</td></tr> </table>	時期	値	策定時	4019	前回FU時点	3608	現状値	3918	目標値	4919
時期	値														
策定時	4019														
前回FU時点	3608														
現状値	3918														
目標値	4919														
(3) 労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進															
・物流業の労働生産性	2,569円/時(2018年度)	2,540円/時(2020年度)	2025年度までに2018年度比で2割程度向上させる	4	 <p>円/時</p> <table border="1"> <tr><th>時期</th><th>値</th></tr> <tr><td>策定時</td><td>2569</td></tr> <tr><td>前回FU時点</td><td>2257</td></tr> <tr><td>現状値</td><td>2540</td></tr> <tr><td>目標値</td><td>3083</td></tr> </table>	時期	値	策定時	2569	前回FU時点	2257	現状値	2540	目標値	3083
時期	値														
策定時	2569														
前回FU時点	2257														
現状値	2540														
目標値	3083														
・トラックの積載効率	37.7%(2019年度)	38.5%(2021年度)	50%(2025年度)	3	 <p>100% 50% 0%</p> <table border="1"> <tr><th>時期</th><th>値</th></tr> <tr><td>策定時</td><td>37.7%</td></tr> <tr><td>前回FU時点</td><td>38.2%</td></tr> <tr><td>現状値</td><td>38.5%</td></tr> <tr><td>目標値</td><td>50.0%</td></tr> </table>	時期	値	策定時	37.7%	前回FU時点	38.2%	現状値	38.5%	目標値	50.0%
時期	値														
策定時	37.7%														
前回FU時点	38.2%														
現状値	38.5%														
目標値	50.0%														
・物流総合効率化法による総合効率化計画の認定件数(輸配送の共同化)	21件(2020年度)	31件(2022年度)	100件(2025年度)	3	 <p>件</p> <table border="1"> <tr><th>時期</th><th>値</th></tr> <tr><td>策定時</td><td>21</td></tr> <tr><td>前回FU時点</td><td>23</td></tr> <tr><td>現状値</td><td>31</td></tr> <tr><td>目標値</td><td>100</td></tr> </table>	時期	値	策定時	21	前回FU時点	23	現状値	31	目標値	100
時期	値														
策定時	21														
前回FU時点	23														
現状値	31														
目標値	100														
・宅配便の再配達率	10%程度(2020年度)	11.8%(2022年度)	7.5%程度(2025年度)	3	 <p>20% 10% 0%</p> <table border="1"> <tr><th>時期</th><th>値</th></tr> <tr><td>策定時</td><td>10%</td></tr> <tr><td>前回FU時点</td><td>12%</td></tr> <tr><td>現状値</td><td>12%</td></tr> <tr><td>目標値</td><td>7.5%</td></tr> </table>	時期	値	策定時	10%	前回FU時点	12%	現状値	12%	目標値	7.5%
時期	値														
策定時	10%														
前回FU時点	12%														
現状値	12%														
目標値	7.5%														
(4) 農林水産物・食品等の流通合理化															
・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)	164件(2023年3月末)	200件(2025年度)	2	 <p>件</p> <table border="1"> <tr><th>時期</th><th>値</th></tr> <tr><td>策定時</td><td>64</td></tr> <tr><td>前回FU時点</td><td>122</td></tr> <tr><td>現状値</td><td>164</td></tr> <tr><td>目標値</td><td>200</td></tr> </table>	時期	値	策定時	64	前回FU時点	122	現状値	164	目標値	200
時期	値														
策定時	64														
前回FU時点	122														
現状値	164														
目標値	200														

(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					
・地方公共団体におけるドローン物流の社会実装件数		7件	174件(2025年度)	3	
・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)	14件(2022年度)	100件(2025年度)	3	
(6) 新たな労働力の確保に向けた対策					
・トラック運転に従事する若年層の割合	10.3%(2020年) (参考:全産業16.6%)	10%(2022年) (参考:全産業16.4%)	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)	3	
(7) 物流に関する広報の強化					
・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(※3)	—	32.4%	100%(2025年度)	3	
・「担い手にやさしい物流」を実践している消費者の割合	—	59.1%	80%(2025年度)	3	

(※3) 今回からデータの出典を博報堂2022年10月実施「消費者定量アンケート」に変更

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の実現)

指標名	策定時の値	現状値	目標値	見通し	時系列変化
(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					
・大企業及び中堅企業の物流事業者におけるBCPの策定割合(※4)	<大企業> 68%(2019年度) <中堅企業> 50%(2019年度)	<大企業> 41.4%(2023年7月) <中堅企業> 17.4%(2023年7月)	<大企業> ほぼ100%(2025年度) <中堅企業> 55%(2025年度)	4	
・道路による都市間速達性の確保率	57%(2019年度)	57%(2021年度)	63%(2025年度)	2	
・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)	39%(2022年度)	47%(2025年)	2	
・トラックの人身事故件数	15,606件(2019年)	14,383件(2022年)	2025年までに9,100件以下	3	

(※4) 策定時の数値は、内閣府防災担当が実施している「企業の事業継続及び防災に関する実態調査」を引用。今回より、1.の物流DXアンケートと同様にトラック、内航海運、倉庫事業者を対象に調査を実施。

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の実現)

(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					
・道路による都市間速達性の確保率[再掲]	57% (2019年度)	57% (2021年度)	63% (2025年度)	2	
・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20万TEU (欧州航路:週2便、北米航路:デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州:2方面・週8便) (2022年11月時点)	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)	4	
・輸出先国・地域の規制に対応するためのHACCP対応施設等を整備した卸売市場の件数	2件 (2020年)	5件 (2023年3月31日現在)	13件 (2025年)	2	
・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	—	2020年→2022年の増加率23.5%	2025年度までに2020年度比27%増	2	

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の実現)

(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(※3)					
・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～))	—	直近5年間の改善率 平均-1.02%(2021年度)	毎年度 直近5年間の改善率の年平均 -1%	2	
・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 ②海運による貨物輸送トンキロ	①184億トンキロ(2019年度) ②358億トンキロ(2019年度)	①165億トンキロ(2022年度) ②387億トンキロ(2021年度)	①209億トンキロ(2025年度) ②389億トンキロ(2025年度)	①3 ②2	
・脱炭素化された物流施設の数	2施設	8施設(2022年度)	35施設	2	

1. 我が国の物流を取り巻く状況

2. 物流政策の概要

(1) 簡素で滑らかな物流

(物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化)

(2) 担い手にやさしい物流

(労働力不足対策と物流構造改革の推進)

(3) 強くてしなやかな物流

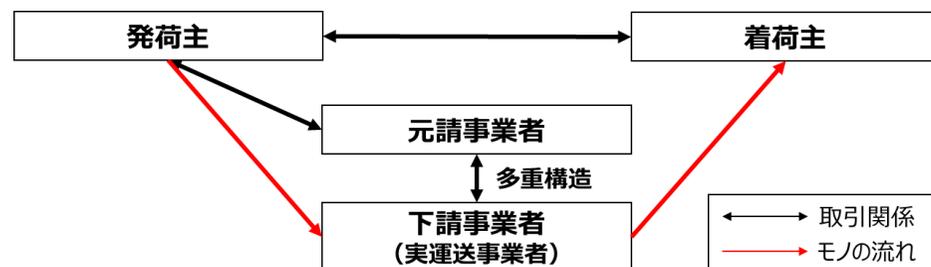
(強靱で持続可能な物流ネットワークの構築)

3. 物流の革新に向けて

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

- 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8月に最終とりまとめ。

<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

持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終とりまとめ(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）

【最終とりまとめの位置付け】

- 「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」（2021年6月閣議決定）や各種のガイドラインの実効性を確保するため取り組むべき政策について提示するもの。
- 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、荷主企業・消費者、経済社会の「三方よし」を目指す。

【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。

【最終とりまとめの概要】

1. 荷主企業や消費者の意識改革

- 荷主企業・物流事業者の物流改善を評価する仕組みの創設
- 経営者層の意識改革を促す措置
 - ▶ 物流管理の責任者の設置（CLO※）
※Chief Logistics Officer
- 消費者の行動変容を促す方策の実施
- 物流に係る広報の強化

2. 物流プロセスの課題の解決

- 労働時間削減・物流の平準化に資する措置（待機時間、荷役時間等の削減、納品回数減少、リードタイム延長等）
 - ▶ 物流生産性向上の中長期計画の作成・公表
- 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）
 - ▶ 契約内容の書面化・電子化
 - ▶ 運送体制台帳の作成
- 物流コスト可視化（メニュープライシング等）
- 貨物自動車運送事業法に基づく荷主への働きかけ等及び標準的な運賃の制度の継続的な運用等
- 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
- 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
- モーダルシフトの推進
- 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

【これまでの経緯】

- | | | | |
|--------------|--------------|------------------|------------|
| ○ 2022年9月 | 検討会 設置 | ○ 2023年6月下旬～7月下旬 | パブリックコメント |
| ○ 2023年2月8日 | 中間とりまとめ 公表 | ○ 2023年8月31日 | 最終とりまとめ 公表 |
| ○ 2023年2月～6月 | 業界団体等へのヒアリング | | |

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、総合的な検討を行うため、**令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置。**
- 同年6月2日に第2回を実施し、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策をまとめた**「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。**



＜構成員＞

議長 内閣官房長官
副議長 農林水産大臣
経済産業大臣
国土交通大臣
構成員 内閣府特命担当大臣
(消費者及び食品安全担当)
国家公安委員会委員長
厚生労働大臣
環境大臣

※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求める。

■ 総理指示（令和5年3月31日）

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題に直面しています。物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーに働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど1年となります。
- 一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。
- これに対応するため、荷主・物流事業者間等の**商慣行の見直し**と、物流の標準化やDX・GX等による**効率化の推進**により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の**行動変容**を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要です。
- このため、**物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等**の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。
- そこで、1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、**6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめ**てください。



「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定（令和5年6月2日）

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。
- さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）



「政策パッケージ」の構成

1. 具体的な施策
 - (1) 商慣行の見直し
 - (2) 物流の効率化
 - (3) 荷主・消費者の行動変容
2. 施策の効果
3. 当面の進め方

荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

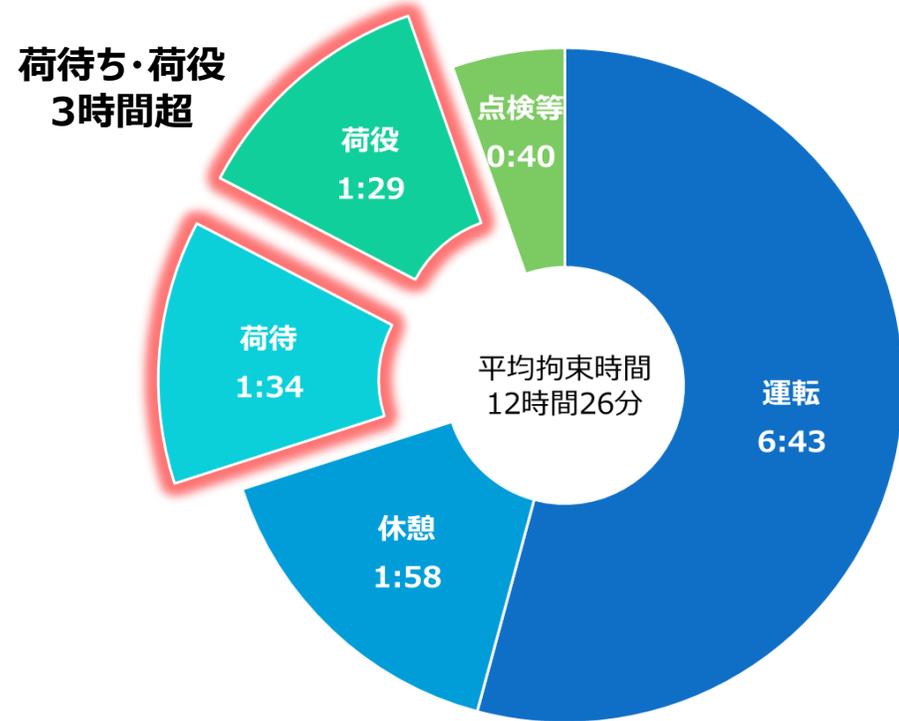
中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し

- 物流の適正化・生産性向上を図るため、**荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）**の双方において非効率な商慣行を見直す。

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃収受・価格転嫁円滑化等**の取組み
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳



出典：トラック輸送状況の実態調査(R2)

1. 具体的な施策 (2) 物流の効率化

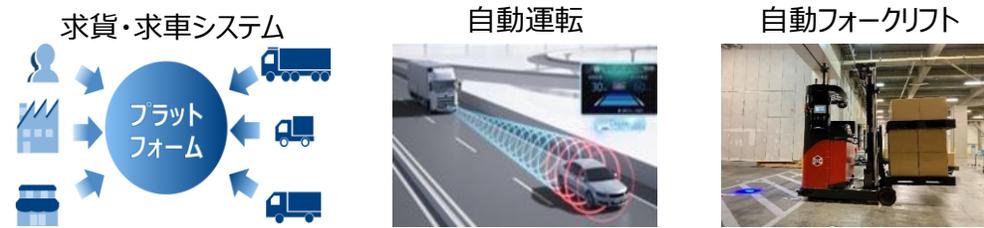
● **物流GX・DX・標準化**等により、新技術も活用しつつハード・ソフト両面で物流を効率化する。

- ① 即効性のある**設備投資**の促進
(バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等)
- ② 「**物流GX**」の推進
(鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、
車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等)
- ③ 「**物流DX**」の推進
(自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、
サイバーポート、フィジカルインターネット等)
- ④ 「**物流標準化**」の推進 (パレットやコンテナの規格統一化等)
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック**速度規制 (80km/h)** の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

「物流GX」の例



「物流DX」の例

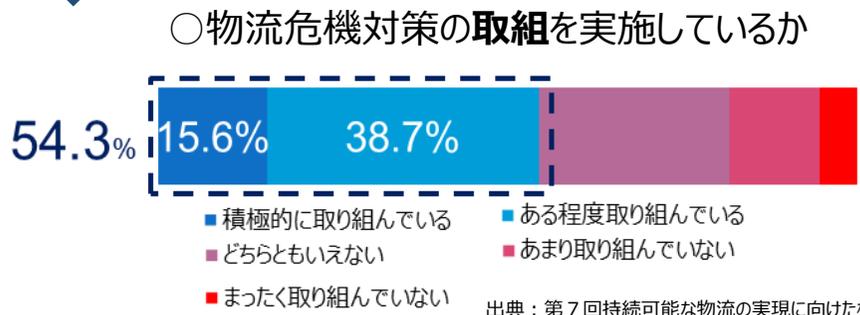
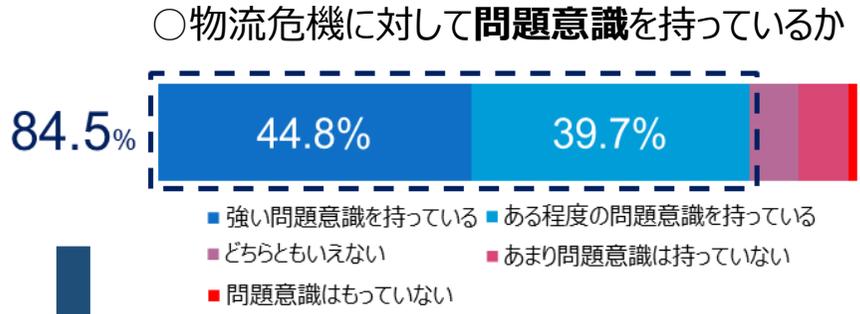


1. 具体的な施策 (3) 荷主・消費者の行動変容

● 荷主企業や消費者の意識改革・行動変容に向けて、広報活動にとどまらず、**新たな仕組み**の導入を含めて取り組む。

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取り組み
- ④ **再配達削減**に向けた取り組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

荷主企業・物流事業者の問題意識と取組状況



出典：第7回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料

2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）	（施策あり）	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間×達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% ×達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			合計： 14.3ポイント

※ 2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初 ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末 ・ **トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「標準運送約款」「標準的な運賃」の改正等**
 ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
 ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
 ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初

**政策パッケージ
全体の
フォローアップ**

物流の適正化・生産性向上に向けた 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン（概要）

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
- ・物流管理統括者の選定
- ・荷待ち・荷役作業等時間
- ・物流の改善提案と協力
- 2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・運送契約の書面化 等

(2) 実施することが推奨される事項

- ・予約受付システムの導入
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・パレット等の活用
- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・検品の効率化・検品水準の適正化
- ・荷役作業時の安全対策 等

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・出荷に合わせた生産・荷造り等
- ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

(2) 実施することが推奨される事項

- ・出荷情報等の事前提供
- ・発送量の適正化 等
- ・物流コストの可視化

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・納品リードタイムの確保

(2) 実施することが推奨される事項

- ・発注の適正化
- ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

- | | |
|-------------|-----------------------|
| ○共通事項 | ○個別事項（運送モード等に応じた事項） |
| ・業務時間の把握・分析 | ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握 |
| ・長時間労働の抑制 | ・トラック運送業における多重下請構造の是正 |
| ・運送契約の書面化 等 | ・「標準的な運賃」の積極的な活用 |

(2) 実施することが推奨される事項

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| ○共通事項 | ○個別事項（運送モード等に応じた事項） |
| ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化 | ・倉庫内業務の効率化 |
| ・賃金水準向上 | ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進 |
| | ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等 |

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。