

令和5年度第1回地域物流円滑化セミナー

# 物流を取り巻く現状と 農林水産省の取組状況について

令和5年11月21日

農林水産省

大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課

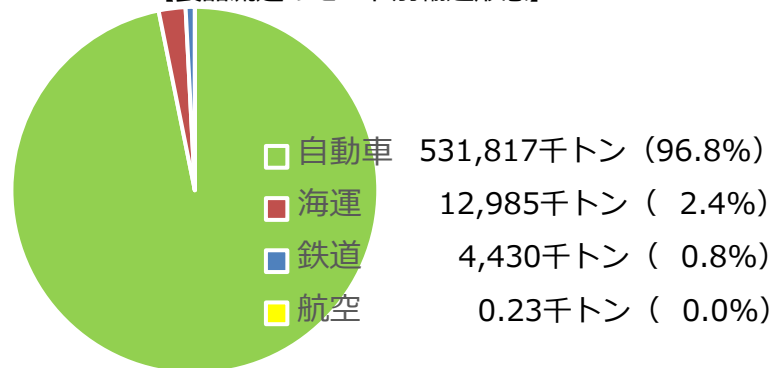
# 1 農産物・食品流通の現状

## ○ 農産物・食品流通はトラックによる輸送が97%。

○ 特に**生鮮食品の輸送**では、次のような特徴。

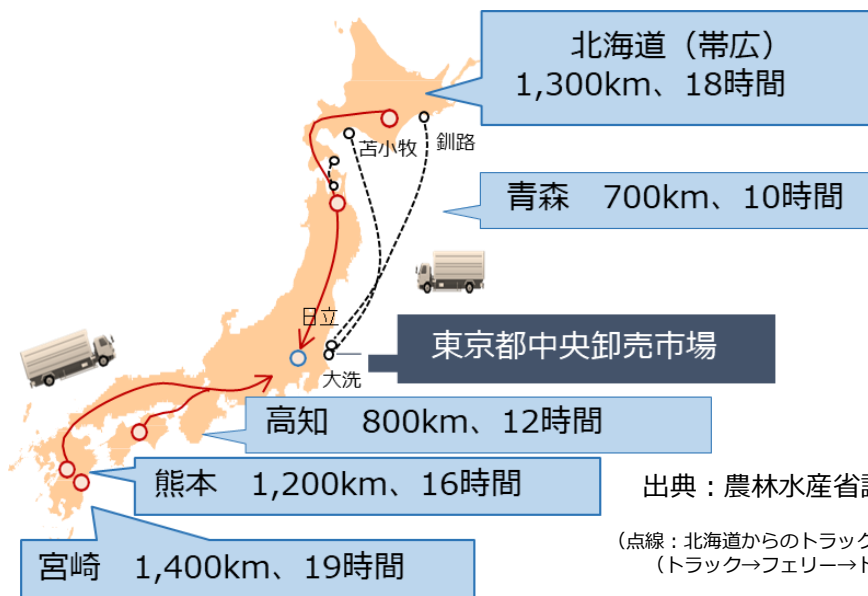
- ① 手積み、手降ろし等の**手荷役作業が多い**。
  - ② 出荷量が直前まで決まらないこと、市場や物流センターでの荷降ろし時間が集中することにより、**待ち時間が長い**。
  - ③ 品質管理が厳しいこと、ロットが直前まで決まらないこと等により、**運行管理が難しい**。
  - ④ 産地が消費地から遠く、**長距離輸送が多い**。
- 輸送費の引上げだけでなく取扱いを敬遠される事例が出てきている。

【食品流通のモード別輸送形態】



出典：国土交通省「貨物地域流動調査・旅客地域流動調査（2021年度）」  
「航空貨物動態調査（2022年度）」  
JR貨物「2021（令和3）年度 輸送実績速報」  
※各種統計における農水産品及び食料工業品の合値を基に農林水産省にて推したものであり、実数とは異なる場合がある。

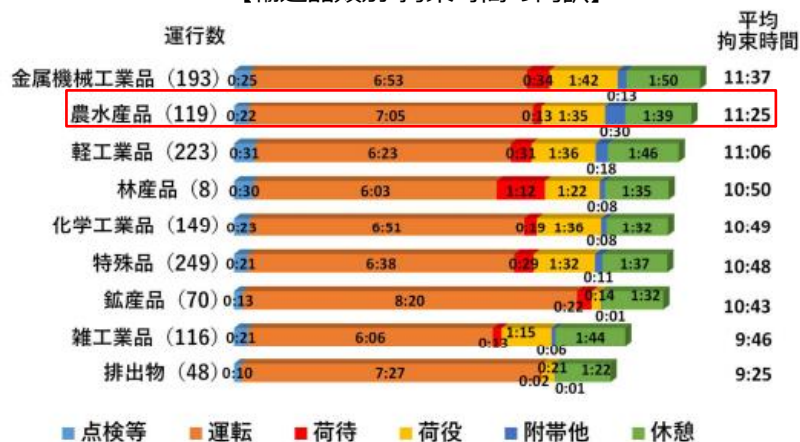
【各地から東京までの距離とトラック輸送時間】



出典：農林水産省調べ

（点線：北海道からのトラック輸送形態  
（トラック→フェリー→トラック））

【輸送品類別 拘束時間の内訳】

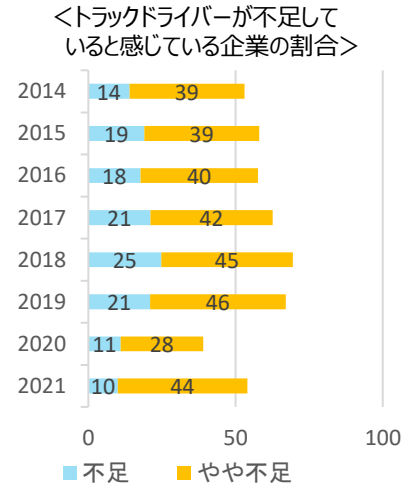
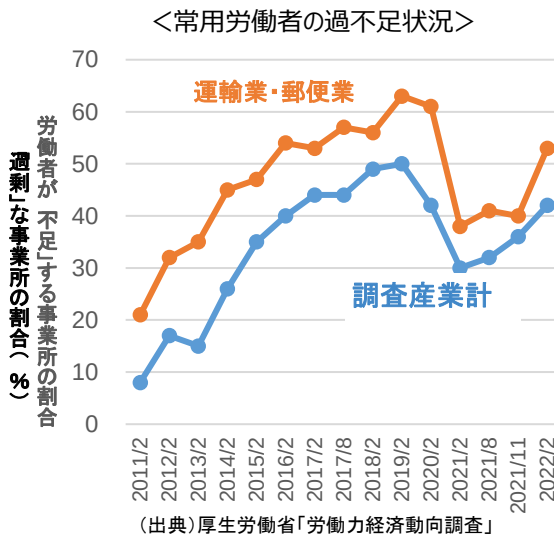


出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（R2）」

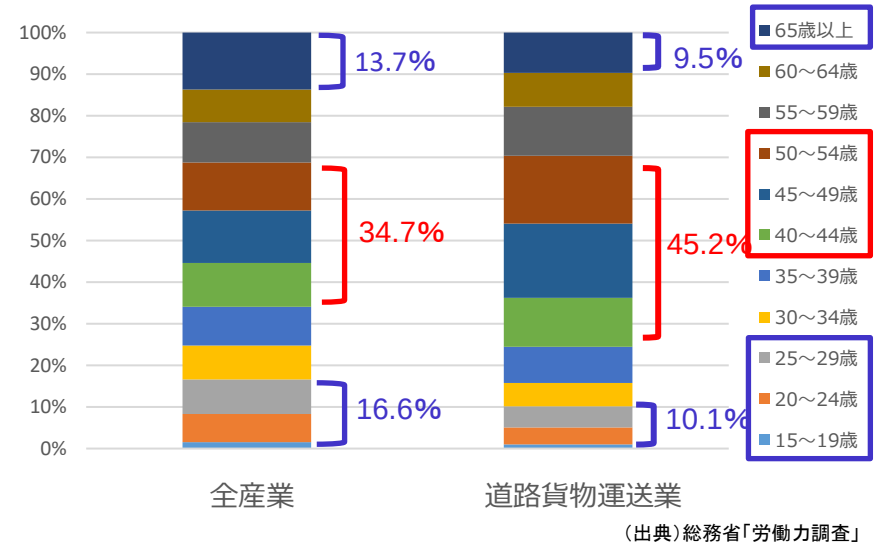
## 2 トラックドライバーの働き方を巡る状況

- 物流分野における労働力不足が近年顕在化しており、トラックドライバーが不足していると感じている企業は増加傾向。
- 年齢構成は全産業平均より若年層と高齢層の割合が低く、中年層の割合が高いほか、労働時間も全産業平均より約2割長い。

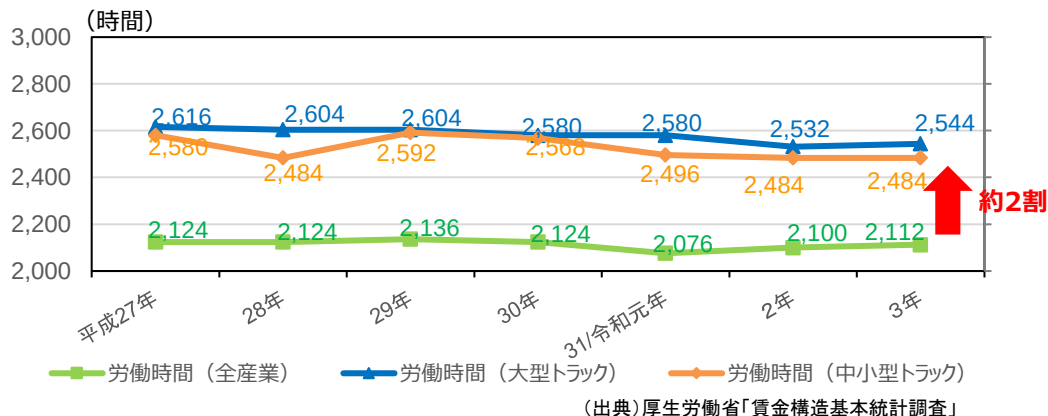
### 人手不足



### 年齢構成



### 労働時間



### (参考) 鉄道貨物協会H30報告書におけるトラックドライバー需給予測

- 2028年度の営業用トラック輸送量と営業トラック分担率の予測値から、ドライバー需要量を予測→**2028年度：約117.5万人**
- 将来人口予測からドライバーの供給量を予測→**2028年度：約89.6万人**
- 上記を踏まえると、**2028年度には約27.8万人のドライバー不足**が予測される。

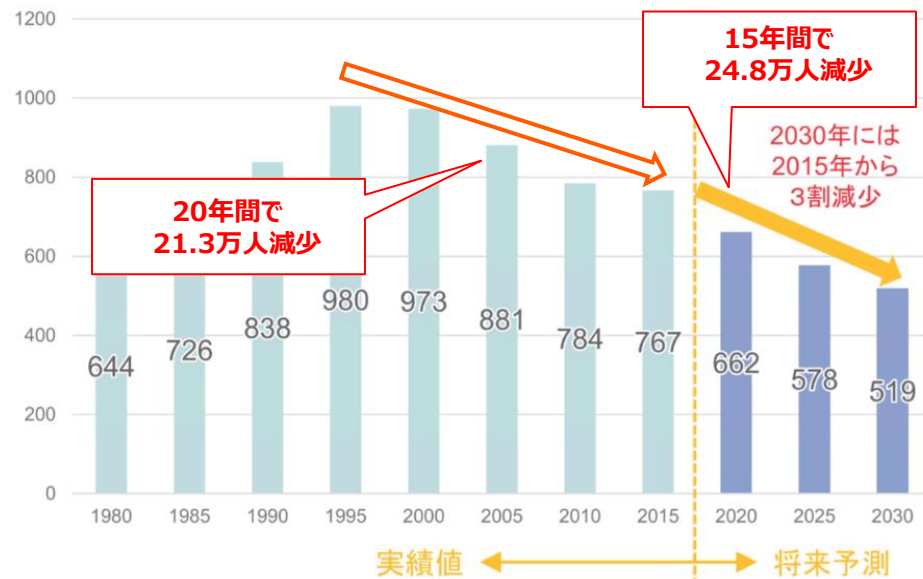
※参考URL

<https://rfa.or.jp/wp/pdf/guide/activity/30report.pdf>

### 3 トラック輸送の担い手数の推移

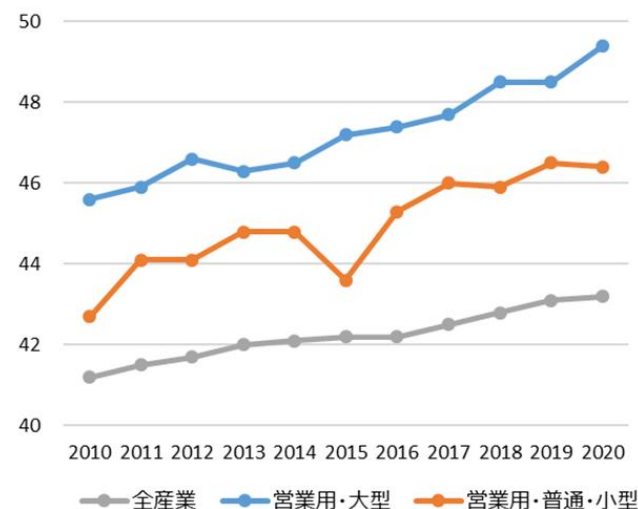
- 我が国の生産年齢人口は中長期的に減少傾向にあり、65歳以上の人口が増加していく。
- トラックドライバーについては、労働環境（労働時間、業務負荷等）から人材確保が容易ではなく、全産業に比して、平均年齢が3～6歳程度高い。
- また、道路貨物運送業は65歳以上の就業者の割合も少ない業種となっており、**対策を講じなければ、担い手の減少が急速に進んでいくおそれがある。**

道路貨物運送業の運転従事者数の推移



(出典) 日本ロジスティクスシステム協会 (JILS) 「ロジスティクスコンセプト2030」2020年2月

トラックドライバーの平均年齢の推移



「賃金構造基本統計調査」より経済産業省作成  
令和2年に調査項目及び調査方法の見直しが行われたため、令和元年以前については、「令和2年調査と同じ推計方法を用いた過去分の集計」を用いた。

## 4 「物流の2024年問題」

- トラックドライバーの長時間労働是正のため、2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限規制（年960時間）が適用。
- 物流効率化に取り組まなかった場合、労働力不足による物流需給がさらに逼迫するおそれがあり、コロナ前の2019年比で最大14.2%（4.0億トン）の輸送能力不足※が起これと試算されている。（物流の2024年問題）
- さらに、2030年には、34.1%（9.4億トン）の輸送能力不足※が懸念される。

※株式会社NX総合研究所試算（2022年11月11日）

### トラックドライバーの働き方改革

| 法律・内容 |                                      | 2018年度 | 2019年度 | 2020年度  | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 |
|-------|--------------------------------------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|
| 労働基準法 | 時間外労働の上限規制（年720時間）の適用【一般則】           |        | 大企業に適用 | 中小企業に適用 |        |        |        |        |
|       | 時間外労働の上限規制（年960時間）の適用【自動車運転業務】       |        |        |         |        |        |        | 適用     |
|       | 月60時間超の時間外割増賃金引き上げ（25%→50%）の中小企業への適用 |        |        |         |        |        | 適用     |        |

|           |          | 現行      | 2024年4月以降（原則）     |
|-----------|----------|---------|-------------------|
| 改善基準告示（抄） | 年間拘束時間   | 3,516時間 | 3,300時間           |
|           | 1ヶ月の拘束時間 | 293時間   | 284時間             |
|           | 1日の拘束時間  | 13時間    | 13時間              |
|           | 休息時間     | 継続8時間以上 | 継続11時間を基本とし、9時間下限 |

### 「物流の2024年問題」の影響により不足する輸送能力試算（NX総合研究所）

#### ○2024年度

|                                |
|--------------------------------|
| 不足する輸送能力の割合（不足する営業用トラックの輸送トン数） |
| 14.2%（4.0億トン）                  |

#### ○2030年度

|                                |
|--------------------------------|
| 不足する輸送能力の割合（不足する営業用トラックの輸送トン数） |
| 34.1%（9.4億トン）                  |

## ○ 影響試算（発荷主別・地域別）

### ■不足する輸送能力（発荷主別）（2019年度データ）

| 業 界                      | 不足する輸送能力の割合 |
|--------------------------|-------------|
| 農産・水産品<br>出荷団体           | 32.5%       |
| 建設業、建材<br>（製造業）          | 10.1%       |
| 卸売・小売業、<br>倉庫業           | 9.4%        |
| 特積み                      | 23.6%       |
| 元請の運送事業者                 | 12.7%       |
| 紙・パルプ（製造業）               | 12.1%       |
| 飲料・食料品<br>（製造業）          | 9.4%        |
| 自動車、電気・機械・精密、金属<br>（製造業） | 9.2%        |
| 化学製品(製造業)                | 7.8%        |
| 日用品（製造業）                 | 0.0%        |

### ■不足する輸送能力（地域別）（2019年度データ）

| 地域   | 不足する輸送能力の割合 |
|------|-------------|
| 北海道  | 11.4%       |
| 東 北  | 9.2%        |
| 関 東  | 15.6%       |
| 北陸信越 | 10.8%       |
| 中 部  | 13.7%       |
| 近 畿  | 12.1%       |
| 中 国  | 20.0%       |
| 四 国  | 9.2%        |
| 九 州  | 19.1%       |



# 5 物流革新に向けた政策パッケージ

令和5年6月2日  
第2回我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 政府一体となっ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。
- 6月2日に、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。

## 物流革新に向けた政策パッケージ

※次期通常国会での法制化も含め確実に整備。

### (1) 商慣行の見直し

- 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收受・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

### (2) 物流の効率化

- 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（中継輸送含む）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

### (3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す規制措置等の導入(※)
- 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・行動変容を促す取組み
- ④ 再配達削減に向けた取組み（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

## 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

### < 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出席

### 2024年初

- ・ 通常国会での法制化も含めた規制措置の具体化

### 2023年末まで

- ・ 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

### 速やかに実施

- ・ 2024年における規制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年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

## 6 加工食品分野における物流標準化、自主行動計画策定に向けた取組

- 加工食品分野については、令和元年12月に、国土交通省をはじめとした関係省庁、関係事業者により研究会を立ち上げ。令和2年3月に「加工食品分野における物流標準化アクションプラン」を取りまとめ、業界での取組を推進。
- 本年7月**には、「物流革新に向けた政策パッケージ」を踏まえ、製・配・販の協調のもと「自主行動計画」の作成を進めるため、「**加工食品の物流の適正化・生産性向上に向けた取組の情報連絡会**」を立上げ。各構成団体において対応を進めており、既に**即席食品、外食流通業界**では「自主行動計画」を作成済み。

### ○ 加工食品分野における物流標準化アクションプラン

#### 【日程】

令和元.12月「加工食品分野における物流標準化研究会」立上げ  
令和2.3月「加工食品分野における物流標準化アクションプラン」策定  
令和3年～ 年1回フォローアップ会を開催

#### 【アクションプランの概要】

- ① **納品伝票**の記載項目・レイアウトの標準化例を提示  
→検品作業の効率化を図る
- ② **外装表示**の内容、位置、フォントの標準化例を提示  
→商品の仕分けや検品作業を効率化を図る
- ③ **パレット・外装サイズ**の標準化例を提示  
→輸配送・保管を効率化を図る
- ④ **コード体系・物流用語**の標準化方針を提示  
→検品作業の効率化や共同輸配送の推進を図る

### ○ 加工食品分野の物流の適正化・生産性向上に向けた取組の情報連絡会

#### 【日程】

第1回：令和5年7月25日  
第2回：令和5年9月27日

#### 【内容】

- 食品メーカー、卸売会社、スーパーの**製・配・販三層の協調**の下で、「**自主行動計画**」の作成を推進。
- 農林水産省からは加工食品分野の**自主行動計画モデル**を提示。
- 即席食品、外食流通業界**では「**自主行動計画**」を作成済み。



## 7 青果物の物流標準化に向けた取組

- 令和3年9月に、荷主団体、卸売団体、物流事業者等から構成される「青果物流通標準化検討会」を設置。
- 令和5年3月に、パレット循環体制、外装サイズ、コード・情報、場内物流等を内容とするガイドラインを策定。現場の取組を推進。

### ガイドラインの概要

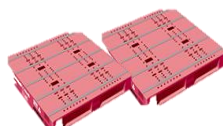
#### ○ パレット循環体制

##### 1. サイズ・材質

- ・原則1.1m×1.1m（11型）
- ・プラスチック製を推奨

##### 2. 運用

- ・利用から回収までレンタルが基本
- ・パレット管理が不可欠。青果物流通事業者の意識醸成が必要
- ・パレットの情報共有システムの構築・導入を推進



#### ○ 外装サイズ

##### 1. 最大平面寸法

- ・最大平面寸法は1.1m×1.1m
- ・パレットからはみ出さないように積み付け

##### 2. 最大総重量

- ・プラスチックパレットの耐荷重を踏まえて1t

（積み付けの様子）



##### 3. 荷崩れ防止・品質劣化防止

- ・湿気による品質劣化を防止するよう、簡潔なラッピング

##### 4. 外装サイズの寸法

- ・品目ごとに標準となる段ボールサイズを順次設定。導入産地を順次拡大。

（荷崩れ防止策）



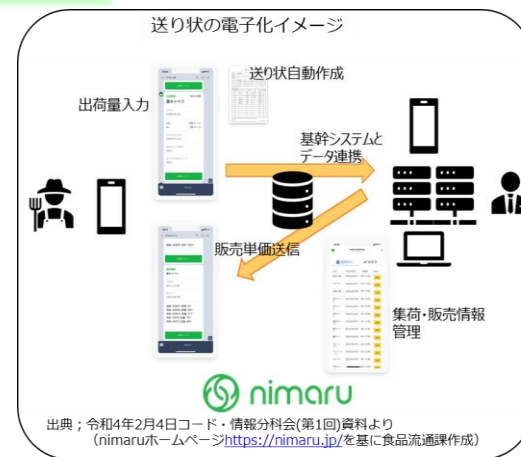
#### ○ コード・情報

##### 1. 納品伝票の電子化

- ・送り状、売買仕切書を優先
- ・送り状・売買仕切書の標準的な記載項目を提示

##### 2. コード体系の標準化

- ・商品では青果物標準品名コード（JA全農のベジフルコード）を活用
- ・事業者では県連、JA、市場の事業者コードを活用



#### ○ 場内物流

##### 1. トラック予約システム

- ・到着時間等を予約。荷下ろし待ち時間を削減。

##### 2. 場内物流改善体制の構築

- ・開設者を中心に、卸売業者、仲卸業者等による場内物流改善体制を構築
- ・市場内のパレット管理、荷下ろし等の秩序形成、法令遵守を促進



## 8 パレット化の効果（北海道での導入事例）

- 北海道では、青果物輸送の**3割でパレット化済み**。順次パレット化する産地・品目を拡大。
- 北海道からの**出荷**に加え、北海道への**集荷**においても、パレット化を拡大。

### 北海道におけるパレット化の取組

#### 北海道から本州へのお荷



##### 取組内容

- ・ホクレンではかぼちゃの11パレットに適合した段ボール（試作品又は既存品）を用いて輸送実験を実施。
- ・出荷先に応じて鉄道又はフェリーを活用。

##### 効果

- ・産地での積み込み・市場での荷下ろし時間を短縮（**平均150分→60分**）



11パレットへの積付け



産地での積込作業後



市場での荷下ろし前



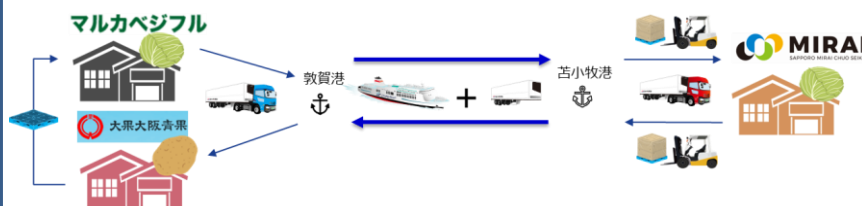
荷潰れも問題にならない程度

#### 本州⇄北海道の輸送



##### 取組内容

- ・愛知県産キャベツの北海道への集荷と、北海道産ジャガイモの大阪への輸送実験をT11パレットで実施。
- ・敦賀港～苫小牧港間でフェリーを活用。



##### 効果

- ・札幌市中央卸売市場での荷下ろし時間を約80%短縮（**20tトレーラー150分→30分**）
- ・クランプリフトの利用により、大阪中央卸売市場での荷下し&パレット交換は約60分で完了



荷下しの様子



クランプリフトの利用

## 9 パレット化の効果（九州での導入事例）

- 九州では複数県でパレットの導入や輸送実験を実施。今後、パレット化する産地・品目を拡大。

### 九州におけるパレット化の取組

熊本



取組内容

- ・JA熊本市ではかんきつ選果場を整備。**AI選果**の導入による選果精度の向上、省人化。11パレットに適合した選果レーン、ロボットパレタイザーを設置。
- ・2021年産から**段ボールサイズ**を変更。**11パレットでの出荷**を開始。

効果

- ・積込時間の短縮。（**10t車60～90分→30分**）
- ・トラック及びJRコンテナへの積込作業の**軽労化**。
- ・トラックの積込**待機時間削減**。



T11パレットへの積付け



フォークリフトでの積込み



AIセンサーでの自動選果



ロボットによる自動でのパレタイズ

宮崎



取組内容

- ・JA宮崎経済連では、11パレットに適合した既存段ボールを用いて輸送実験を実施。
- ・東京（大田市場）向けでは、**宮崎港～神戸港間でフェリーを活用**。

効果

- ・選果場での積込時間の短縮。（**10t車75分→25分**）
- ・配送センターの冷蔵倉庫での積込時間の短縮。（**10t車150～180分→60分**）



トラックへの積込み

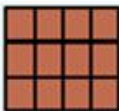
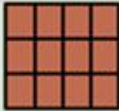
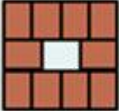


フォークリフトでの荷下ろし

# 10 外装サイズ（段ボール箱）の標準化の推進

- 全農は、**T11型パレット輸送の拡大**を図るため、パレットサイズに適合した**段ボール箱の標準化**を推進。これまでレタス、タマネギ、ネギ、馬鈴薯、ニンジン、ダイコンで検討。最終的に主要野菜**14品目**で実施予定。
- 品目ごとの大きさや出荷規格の違い、産地集出荷施設の設備改修の必要性など、標準化に向けては時間を要するため、品目ごとにサイズを例示した「**段ボール箱標準化ガイドブック**」を作成。これを参考に各県域で順次サイズ変更を検討。

検討の一例（ネギ、馬鈴薯）

| 品目  | はい数  | 箱寸法                                   | 組み方                                                                                 | 入り数                                                                | 参考                           |
|-----|------|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| ネギ  | 8はい  | 長さ面：<br>540～580mm<br>幅面：<br>220～260mm |    | 【5*箱】<br>3L：20<br>2L：30<br>L：45<br>【3*箱】<br>3L：14<br>2L：20<br>L：30 | 商品全長<br>57cm<br>(青葉部<br>カット) |
|     |      | 長さ面：<br>610mm<br>幅面：<br>205～245mm     |                                                                                     |                                                                    | 商品全長<br>60cm                 |
| 品目  | はい数  | 箱寸法                                   | 組み方                                                                                 | 量目                                                                 | 参考                           |
| 馬鈴薯 | 12はい | 長さ面：<br>365mm<br>幅面：<br>275mm         |   | 10 k g                                                             | -                            |
|     | 12はい | 長さ面：<br>360mm<br>幅面：<br>260mm         |  | 10 k g                                                             |                              |
|     | 10はい | 長さ面：<br>400mm<br>幅面：<br>260mm         |  | 10 k g                                                             | -                            |

T11パレットに適合した段ボール箱  
標準化ガイドブック





# 11 花きの物流標準化に向けた取組

- 令和4年7月に、卸売団体、流通事業者等から構成される「花き流通標準化検討会」を設置。
- 令和5年3月に、台車、パレット、外装、コード・情報等を内容とするガイドラインを策定。現場の取組を推進。

## 1. 台車

- 産地の出荷拠点から卸売市場までの幹線輸送における手荷役解消のため、台車での輸送を推奨。
- 鉢物については、全国的に利用されているフル台車のサイズと実証実験で開発したハーフ台車のサイズを標準的な台車のサイズとして推奨する。



（写真左）フル台車：W1055mm×D1285mm×H2068mm

（写真右）ハーフ台車：W520mm×D1280mm×H1900mm

- 切り花については、使用実態に応じ原則としてフル台車、ハーフ台車での輸送を推奨する。

台車の統一

## 2. パレット

- 産地の出荷拠点から卸売市場までの幹線輸送における手荷役解消のため、パレットでの輸送を推奨。
- 平面サイズ1100mm×1100mm（下写真）を標準とする。



パレットサイズの統一

## 3. 外装

- 標準の平パレット1,100mm×1,100mmに合わせ、例えば次のようなサイズの横箱段ボールの使用を推奨する。
  - タイプA；長さ1,100mm×幅360mm×高さ260mm
  - タイプB；長さ1,100mm×幅360mm×高さ173mm
  - タイプC；長さ1,100mm×幅360mm×高さ130mm
  - タイプD；長さ1,100mm×幅275mm×高さ130mm

段ボールサイズの統一



（写真はT11パレットに4種類の切り花標準箱を積み上げた様子▲）

- 品目特性を踏まえて、必要に応じて縦箱段ボールの使用も可能とする。
- 検品作業等が効率的になるようラベル等の表示の向きをそろえた積み付けモデルを推奨する。

情報伝達方式の統一

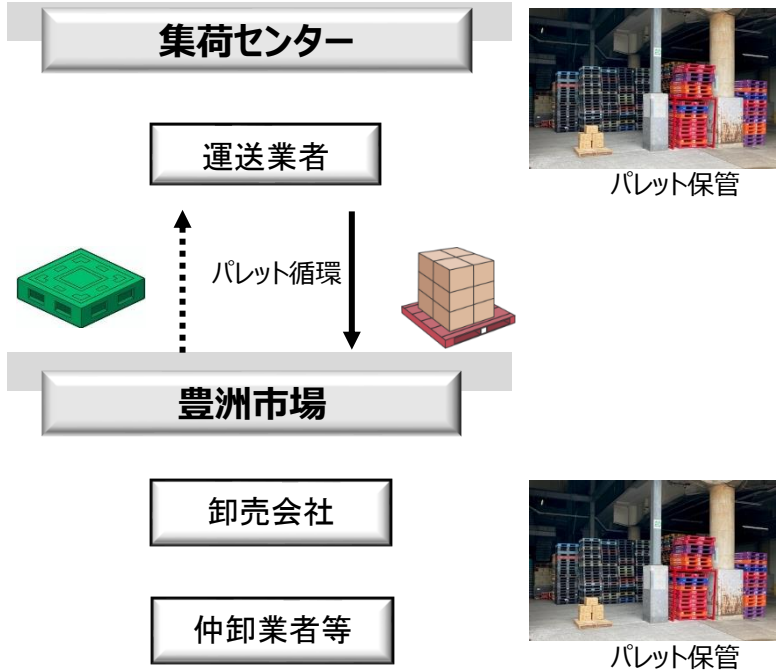
## 4. コード・情報

- ペーパレス化・データ連携を前提とし、帳票の標準項目を定める。

## 12 水産物の物流標準化に向けた取組

- 令和5年5月に、卸売団体、卸売業者、物流業者等から構成される「水産物流通標準化検討会」を設置。
- 我が国の水産物流通の大宗を担う東京都中央卸売市場豊洲市場を中心とした水産物流通を念頭に議論を行い、令和5年度中に策定する予定。

### ＜第2回水産物流通標準化検討会（10月3日）で提示された検討事項＞

| パレットサイズ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 積付けパターン                                                                                                                                                                                                                                   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>《検討事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ パレット利用を標準としてよいか</li> <li>・ 標準パレットサイズを11型としていくべきか</li> <li>・ プラスチック製を標準としていくべきか</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                              | <p>《検討事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 箱サイズが多様であり、調査結果は積付けパターンとして一定の合理性は認められるものの、箱サイズ・積付けパターンの標準化は難しいことから、標準化ではなく参考として示すのはどうか</li> <li>・ 他に留意すべき事項はないか</li> </ul>                                                         |
| パレット管理                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <div data-bbox="1108 721 1881 1385">  <p>集荷センター</p> <p>運送業者</p> <p>パレット循環</p> <p>豊洲市場</p> <p>卸売会社</p> <p>仲卸業者等</p> <p>パレット保管</p> <p>パレット保管</p> </div> |
| <p>《検討事項》</p> <p>持続的なパレットの利用に向けて、パレット管理ルールを作るとした場合、以下のようなものが考えられるかどうか。</p> <p>（パレット管理ルールモデル案）</p> <p>パレットを出荷する事業者及び配送先の事業者は、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 当事者間でパレット管理契約を締結すること</li> <li>② 管理者をそれぞれ決めること</li> <li>③ パレット台帳をそれぞれ作成してパレットの管理枚数を把握すること</li> <li>④ パレットの回収に当たっては、使用枚数に相当するパレットを回収（出荷時に等枚交換又は後日等枚分を回収）すること</li> <li>⑤ 使い終わったらパレットは回収して、それぞれの置場に戻して保管すること</li> </ol> |                                                                                                                                                                                                                                           |



# 13 自主行動計画の作成状況【令和5年11月時点】

- 「物流革新に向けた緊急パッケージ」(令和5年6月2日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定) では、「**業界・分野別に、物流の適正化・生産性向上に関する「自主行動計画」を作成し、政府においても年内目途に公表する。**」とされている。
- 同日付けで、経産省、農水省、国交省連名で、「**物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者ガイドライン**」(右参照)を公表。
- 荷主企業、物流事業者に対して、**ガイドラインに従った取組を強く要請するとともに、業界・分野別の自主行動計画の作成を呼びかけ**を実施。
- 荷主・物流業界において、ガイドラインの内容及び業界特殊性を踏まえ、**年内の完成を目指して「自主行動計画」の作成を加速**。一般社団法人日本即席食品工業協会及び一般社団法人日本外食品流通協会が「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」を公表するなど、**既に完成済みの業界もある**。
- 年内の作成・公表を目指し、**荷主・物流業界からの相談に乗る等積極的に支援していく**。

| 物流の適正化・生産性向上に向けた<br>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<br>・荷待ち・荷役作業等時間<br>2時間以内ルール/1時間以内努力目標                             |
| (2) 実施することが推奨される事項                               | ・物流管理統括者の選定<br>・物流の改善提案と協力<br>・運送契約の書面化 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                                                                        |
| (2) 実施することが推奨される事項                               | ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定<br>・出荷情報等の事前提供<br>・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<br>・巡回集荷(ミル克蘭方式) 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<br>・業務時間の把握・分析<br>・長時間労働の抑制<br>・運送契約の書面化 等                                       |
| (2) 実施することが推奨される事項                               | ○個別事項(運送モード等に応じた事項)<br>・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握<br>・トラック運送業における多重下請構造の是正<br>・「標準的な運賃」の積極的な活用 |
| (1) 実施が必要な事項                                     | ○共通事項<br>・物流システムや資機材(パレット等)の標準化<br>・賃金水準向上                                             |
| (2) 実施することが推奨される事項                               | ○個別事項(運送モード等に応じた事項)<br>・倉庫内業務の効率化<br>・モーダルシフト、モーダルコンペーションの促進<br>・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。                |                                                                                        |

# 14 物流革新緊急パッケージ

令和5年10月6日  
第3回我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

○ 2024年が迫る中、2030年度の輸送力不足の解消に向け**可能な施策の前倒し**を図る「緊急パッケージ」をとりまとめ。

## 1. 物流の効率化

### ○ 即効性のある設備投資・物流DXの推進

- ・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
- ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等
- ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等

### ○ モーダルシフトの推進

- ・鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
- ・31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進

### ○ トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

- ・荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等により、快適で働きやすい職場環境の整備を促進
- ・労働生産性の向上に資する車両を運転するための免許の取得等のトラック運転手のスキルアップを支援

### ○ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

#### ・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）

- ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進
- ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進
- ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化
- ・トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充や駐車マス予約制度の導入などの取り組みの推進

### ○ 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進

### ○ 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）

### ○ 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続

### ○ 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

## 2. 荷主消費者の行動変容

### ○ 宅配の再配達率を半減する緊急的な取組

- ・ポイント還元を通じ、コンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配送日時の指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施

### ○ 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

## 3. 商慣行の見直し

### ○ トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）

- ・荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」等の集中実施、国土交通省及び荷主所管・法執行行政機関による連携強化

### ○ 現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）

### ○ 適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

- ・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
- ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
- ・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

# 1. 物流の効率化（1）

## ○ 即効性のある設備投資・物流DXの推進

### 物流施設の自動化・機械化の推進

【自動フォークリフト】

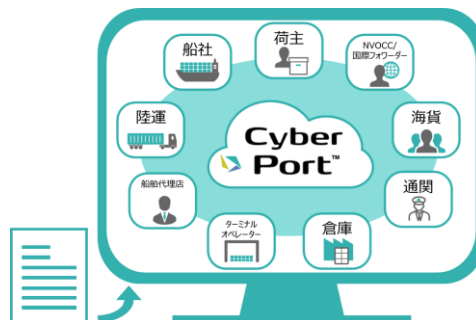


【AGV・ピッキングロボット】

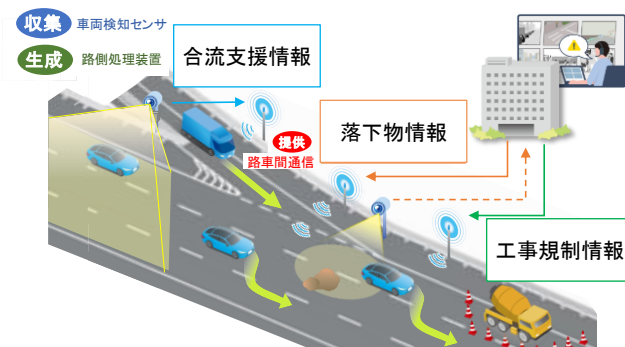


### 港湾物流手続等の電子化の推進 (サイバーポート)

【関係者間でデータ連携し、物流手続を効率化】

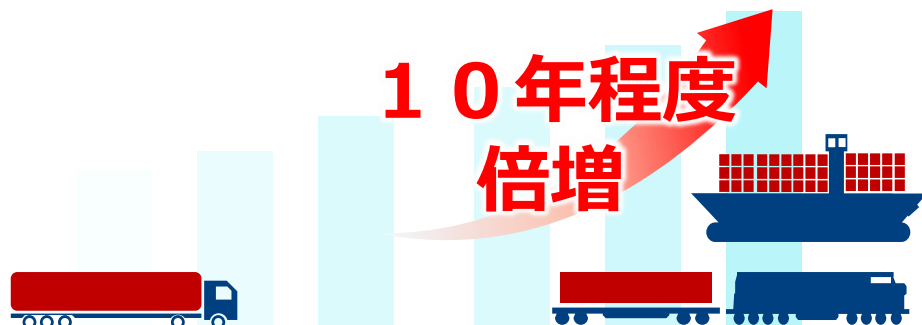


### 自動運転トラックを対象とした 路車協調システム等の実証実験



## ○ モーダルシフトの推進

鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強



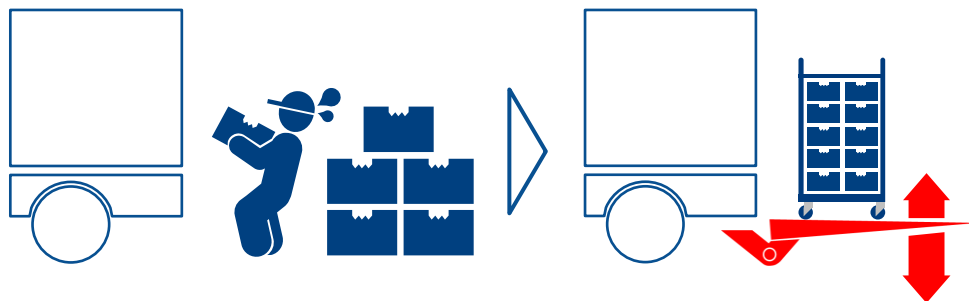
コンテナ大型化の推進



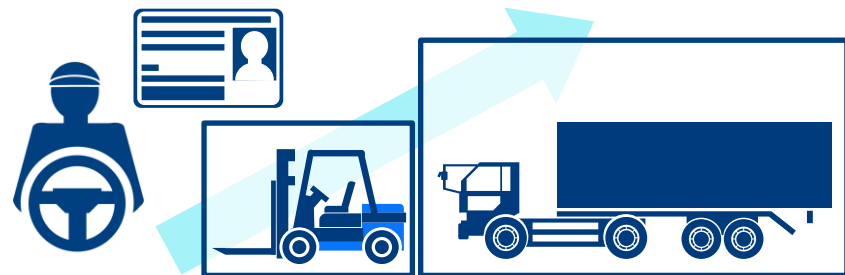
# 1. 物流の効率化（2）

## ○ トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

テールゲートリフター等、  
荷役作業の負担軽減に資する機器等の導入強化

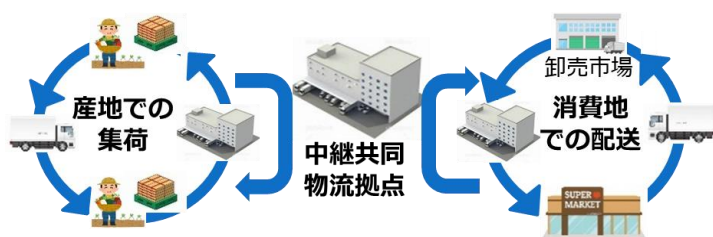


大型・けん引免許取得等のトラック運転手のスキルアップ支援



## ○ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

農産品等の流通網の強化



モーダルシフト等に対応するための  
港湾施設の整備等



高規格道路整備等による物流ネットワークの強化や  
SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充等



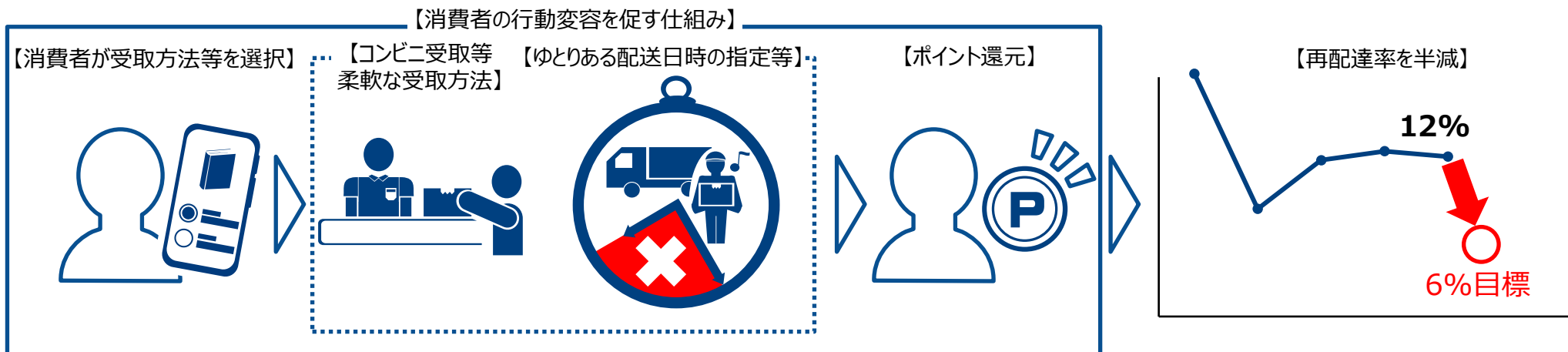
- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上



## 2. 荷主・消費者の行動変容

### ○ 宅配の再配達率の半減に向けた緊急的な取組

ポイント還元を通じた消費者の行動変容を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業



### ○ 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

## 3. 商慣行の見直し

### ○ トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）

### ○ 現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）

- ・燃料価格等の高騰の状況を踏まえ、運賃表を見直すとともに、荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価や下請に発注する際の手数料の水準を提示して、引き上げ

### ○ 適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

- ・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
- ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
- ・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け



# 15 モーダルシフトの推進

- 我が国の物流について、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力が不足すること、また、2050年カーボンニュートラル実現の必要性を踏まえ、トラック輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトを早急に、かつ、強力に推進することが不可欠。
- そのため、2023年7月に「官民物流標準化懇談会」の下に「モーダルシフト推進・標準化分科会」を設置・検討を開始し、3回にわたる分科会での議論を踏まえ、次のとおり取りまとめる予定。

【参考】物流革新に向けた政策パッケージ（抄）  
「貨物鉄道や内航海運の輸送力増強・活用について、」「2030年度に向けた政府の中長期計画の策定に向けて、定量的に示せるよう、関係者間で速やかに協議を開始する。」

1. 鉄道・内航海運への輸送シフトについて  
鉄道はコンテナ貨物について、内航海運はフェリー・RORO船等について、輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増させるべく取組を進める。

2. 大型コンテナ導入の方向性  
31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進する。

3. コンテナ専用トラック、シャーシ、コンテナ、関連設備等の導入方策
- 次の取組を推進する。（施策について、今後の進捗をみながら必要に応じ追加的措置について検討を行う）
- （1）鉄道による貨物輸送について
    - ・ 31ftコンテナの必要数の確保と対応可能な貨物駅等の施設整備や荷役機器・設備導入の加速化
    - ・ 国際海上コンテナ輸送に必要な低床貨車の導入
    - ・ 貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化
    - ・ 既存輸送力を徹底的に活用しつつ、中長期的に更なる輸送力増強について関係者で協議・検討
  - （2）内航海運について
    - ・ シャーシ等の必要数確保や新船の投入及び船舶の大型化促進
    - ・ 内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化の促進
    - ・ 海運事業者によるネットワーク強化・充実に向けた試行的取組の検討

荷主・大型トラック事業者（業界）が作成・公表する自主行動計画とのパッケージで推進

## 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<br>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<br>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  | ロジスティクス株式会社 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<br>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 19

# 16 農産物等の流通網の強化（中継輸送等の推進）：令和5年度補正予算

## <対策のポイント>

物流の標準化（標準仕様のパレット導入等）・デジタル化・データ連携（納品伝票の電子化、トラック予約システムの導入等）・モーダルシフト等の取組、物流効率化やコールドチェーン確保等に必要な設備・機器の導入、中継共同物流拠点の整備等を支援します。

## <政策目標>

物流の効率化に取り組む地域を拡大 等

## <事業の全体像>

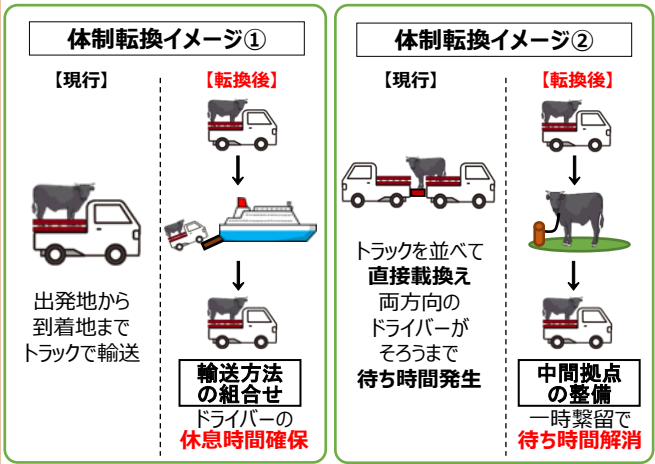
### 1. 物流革新に向けた生鮮食料品等サプライチェーン緊急強化総合対策【2,500 百万円】

- ①物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組、物流の効率化やコールドチェーンの確保等に必要な設備・機器の導入を支援します。
- ②農産品等の流通網を強化するため、中継輸送、モーダルシフト、共同輸配送に必要となる中継共同物流拠点の整備を支援します。



### 2. 家畜遠隔流通体制転換実証事業【150百万円】

生体家畜の長距離輸送について、家畜移出入産地や生体家畜輸送業者等が一体となつて行う、陸上輸送と海上・鉄道輸送の組合せによる輸送ルートの転換や中継拠点を活用したりレー輸送等の実証的取組を支援します。



### （関連事業）産地生産基盤パワーアップ事業のうち国産シェア拡大対策【2,500百万円】の一部

#### 流通体制合理化整備事業

加工・業務用野菜産地から実需までをつなぐ流通体制の合理化によりサプライチェーンの強靱化を図るため、集出荷貯蔵施設の11パレットに対応した施設改良やパレタイザーの導入等、青果物流通拠点施設の整備に係る経費を支援します。



【お問い合わせ先】（1の事業）大臣官房新事業・食品産業部食品流通課（03-3502-5741）  
（2の事業）畜産局食肉鶏卵課（03-3502-5989）  
畜産振興課（03-6744-2587）  
（関連事業）農産局園芸作物課（03-3501-4096）

# ○物流革新に向けた生鮮食料品等サプライチェーン緊急強化総合対策【令和5年度補正予算額2,500百万円】

## <対策のポイント>

喫緊の課題である「物流2024年問題」に対処し、物流革新を実現するため、産地、卸売市場、食品流通業者等による①物流の標準化、デジタル化、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組、②物流改善や食品アクセスの確保等に必要な設備・機器等の導入、③中継共同物流拠点の整備を総合的に支援し、生鮮食料品等のサプライチェーンを緊急的に強化します。

## <事業目標>

物流の効率化に取り組む地域を拡大

## <事業の内容>

### 1. 物流生産性向上推進事業

800百万円

#### ① 物流生産性向上実装事業

物流の標準化（標準仕様のパレット導入等）、デジタル化・データ連携（納品伝票の電子化、トラック予約システムの導入等）、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組を支援します。

#### ② 物流生産性向上設備・機器導入事業

物流の効率化やコールドチェーンの確保等に必要な設備・機器の導入を支援します。

#### ③ 推進事業

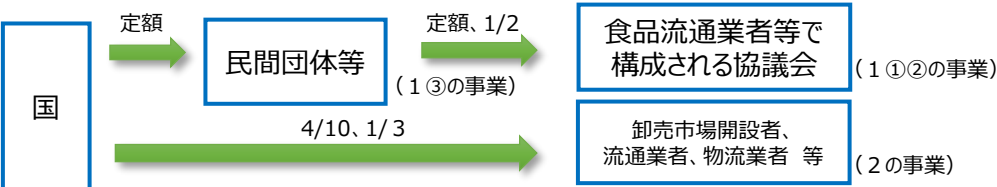
関係事業者に対し、本事業を活用した物流改善の提案を行い、関係者による協議会の設置や事業実施に当たっての指導・助言を行うとともに、優良事例の発信を支援します。

### 2. 中継共同物流拠点施設緊急整備事業

1,700百万円

農産品等の流通網を強化するため、中継輸送、モーダルシフト、共同輸配送に必要な中継共同物流拠点の整備を支援します。

## <事業の流れ>



【お問い合わせ先】 (1の事業) 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課 (03-3502-5741)  
(2の事業) 食品流通課卸売市場室 (03-6744-2059)

## <事業イメージ>

地域の流通関係者による協議会

産地

卸売業者

小売業者

物流事業者

ITベンダー

等

補助事業を活用した実装、設備・機器導入、施設整備

### <①実装支援>



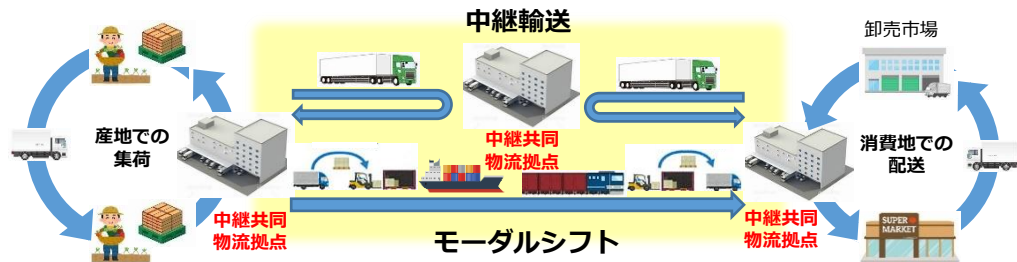
### <②設備・機器の導入支援>



### <③中継共同物流拠点の整備>



## 物流革新に向けた生鮮食料品等サプライチェーンの強化





# 17 トラックGメンによる監視体制の強化、集中監視月間（11月～12月）

- 令和5年7月21日、国土交通省は「トラックGメン」を162名体制で本省及び地方運輸局等に設置。
- 令和5年11～12月を「集中監視月間」と位置付け、悪質な荷主等に対する監視を強化。



令和5年10月6日  
物流・自動車局  
貨物流通事業課

## 「トラックGメン」躍動！

～発足からこれまでの活動実績と関係行政機関との連携強化について～

- 国土交通省では、トラック運送事業における適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の監視を強化するため、本年7月、全国162名からなる「トラックGメン」を創設しました。
- 「トラックGメン」は、発足後、トラック事業者への積極的な情報収集を行い、悪質な荷主に対し、法に基づく「働きかけ」や「要請」を行っています。
- 「トラックGメン」発足から約2ヶ月で、「働きかけ」の件数が昨年度1年間に比べて4倍強となるなど、成果をあげています。
- 10月からは、他の関係機関と合同ヒアリングを実施するほか、11月・12月を「集中監視月間」と位置づけ、一層監視を強化します。

### <活動実績>

- トラックGメン発足後(7/21～9/29)の実績は、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」を120件、「要請」を5件実施し、発足前の実施状況と比べ、大幅な伸びを示しており、違反原因行為※の解消に向けて、迅速な対応が図られています。(別添「トラックGメンの活動実績グラフ」参照)

※ 荷主都合による恒常的な長時間の荷待ちや運賃・料金の不当な据置きなどの行為。

### <今後の動き>

#### 【荷主に対する関係行政機関との合同ヒアリング】(10月～)

- 今月から、国土交通省と厚生労働省の「荷主特別対策担当官」をはじめとする関係行政機関の地方実施機関(経済産業局、農政局、労働局)と連携し、荷主企業に対し、合同でヒアリングを行ってまいります。

#### 【「集中監視月間」の実施】(11月及び12月)

- 国土交通省では、現在、全トラック事業者に対し、荷主による違反原因行為の実態を把握するための調査を実施しており、これまでにトラックGメンが収集した情報や調査結果等を照らし合わせ、来る11月～12月を「集中監視月間」と位置付け、悪質な荷主に対し、その状況に応じ、法に基づく「働きかけ」、「要請」、「勧告・公表」といった措置を講じてまいります。

# トラックGメンの「集中監視月間(11月・12月)」における取組と最近の活動実績

- 国土交通省では、**11月・12月を「集中監視月間」と位置づけ、全トラック事業者を対象にした調査結果**などを基に、関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、**「要請」「勧告・公表」**を行い、監視を強化。これにより、ドライバーの労働条件の改善や取引適正化に向けた取組の加速化を図る。

## 悪質な荷主等への監視強化

**全トラック事業者を対象にした調査結果**（参考1「全トラック事業者を対象にした調査の概要（速報）」）やこれまで入手した情報を基に、悪質な荷主等に対し、**「要請」「勧告・公表」**を行い、早急な是正を促す。

## 関係行政機関との連携強化

厚生労働省の**荷主特別対策担当官**や中小企業庁の**下請Gメン**等と連携し、荷主やトラック事業者への**合同ヒアリング**を実施。

## 情報収集の強化

これまでの**「要請」事例**（参考3「要請事例」）を示しつつ、**プッシュ型情報収集**を実施し、全国の**トラック事業者や労働組合、地方適正化事業実施機関**からの悪質な荷主等に係る**情報収集**を強化。

## トラックGメンの活動実績

トラックGメン発足後、貨物自動車運送事業法に基づく措置として、**「働きかけ」166件（前月比+46件）、「要請」6件（前月比+1件）**を実施。（R5.7.21～10.31の実績）（参考2「働きかけ・要請実施件数（令和5年10月末時点）」）、（参考3「要請事例」）

### 【悪質な荷主等への監視強化】

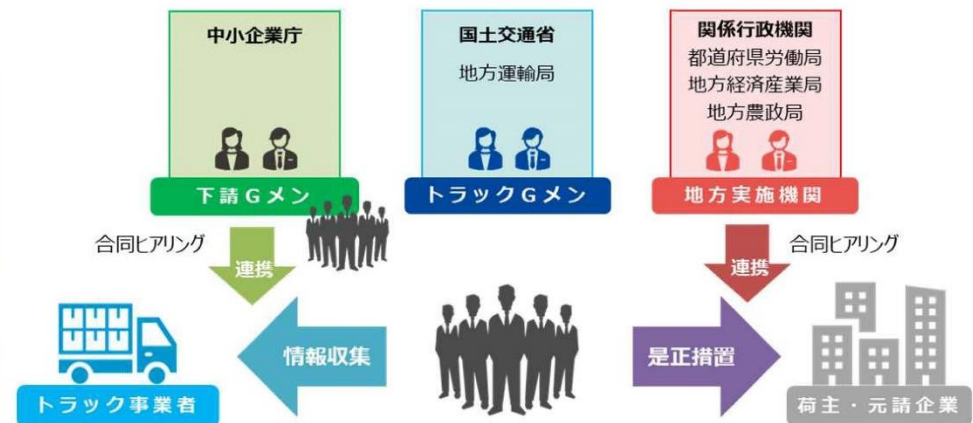
全トラック事業者を対象にした  
荷主による違反原因行為の  
調査



集中監視月間  
〈11月～12月〉

調査の結果を踏まえた  
「要請」「勧告・公表」の  
集中実施

### 【関係行政機関との連携強化】





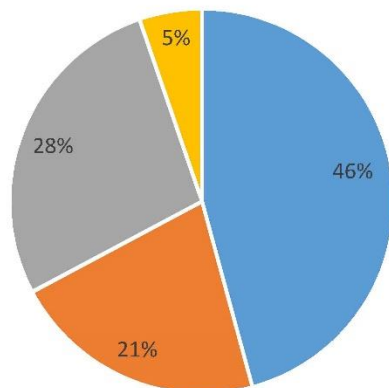
◆本年9～10月にかけて、全トラック事業者を対象にした調査結果は、以下のとおり。

○調査対象事業者数：63, 251者

○回答数：10, 629件(Web回答のみ・1事業者から複数回答ある場合含む)

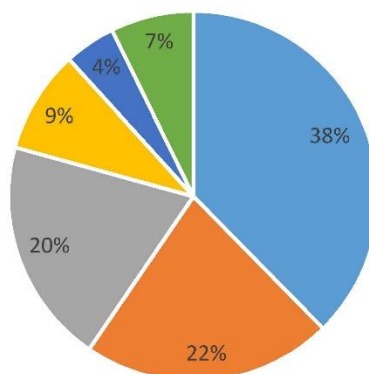
※現在、FAXによる回答を集計中

違反原因行為を行っている疑いのある  
荷主の分類



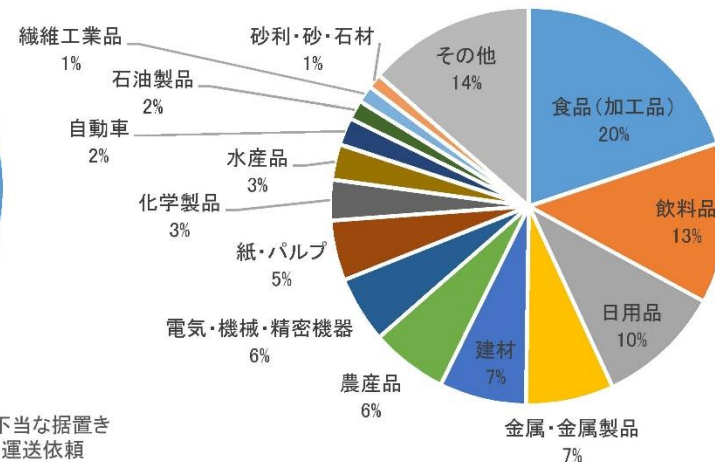
- 発荷主(元請運送事業者は含まない)
- 着荷主
- 元請運送事業者(利用運送事業者含む)
- その他(倉庫事業者等)

違反原因行為の割合



- 長時間の荷待ち
- 契約にない附帯業務
- 過積載の指示・容認
- 異常気象時の運送依頼
- その他無理な運送依頼

違反原因行為ありの回答における輸送物品  
(複数回答)



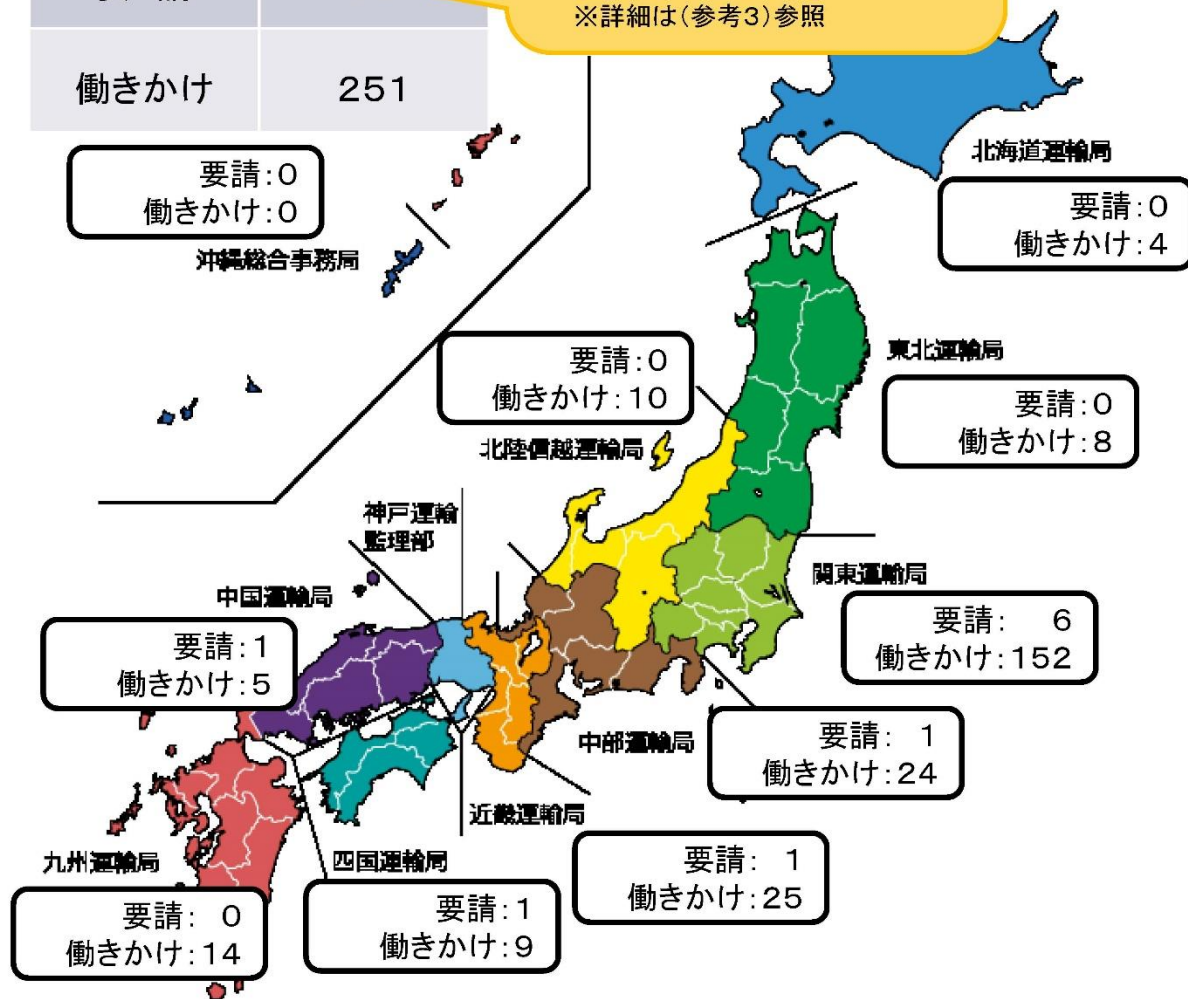
全トラック事業者を対象にした調査により得られた情報とこれまでトラックGメンが収集した情報等を照らし合わせた上、悪質な荷主・元請事業者に対し、**速やかに法的措置(「働きかけ」「要請」「勧告・公表」)**を発動！

# (参考2)働きかけ・要請実施件数(令和5年10月末時点)

| 対応内容 | 荷主・元請数 |
|------|--------|
| 要 請  | 10     |
| 働きかけ | 251    |

## 違反原因行為の内訳(重複あり)

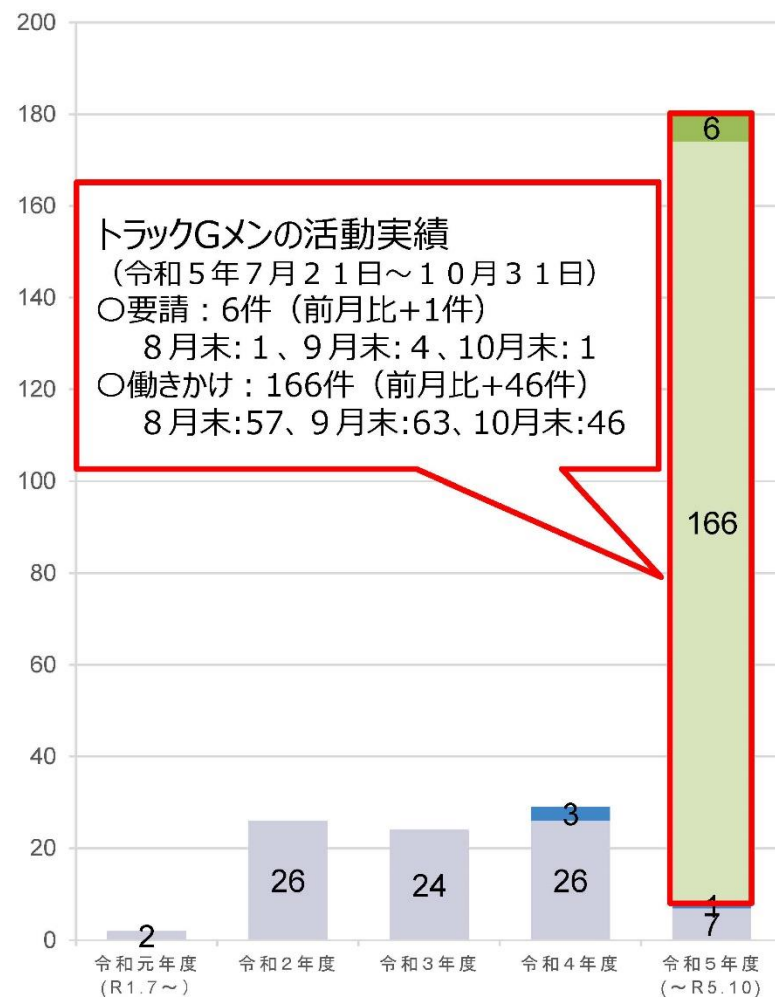
- ・長時間の荷待ち: 8件
  - ・契約にない附帯業務: 1件
  - ・無理な配送依頼: 1件
  - ・過積載の指示: 1件
- ※詳細は(参考3)参照



※本社所在地から、地域別に整理・表示

## トラックGメンの活動実績

(件) ■働きかけ ■要請 ■働きかけ(Gメン) ■要請(Gメン)



## トラックGメンの活動実績

(令和5年7月21日~10月31日)

○要請: 6件 (前月比+1件)

8月末: 1、9月末: 4、10月末: 1

○働きかけ: 166件 (前月比+46件)

8月末: 57、9月末: 63、10月末: 46



# (参考3)「要請」事例

| 番号 | 違反原因行為               | 内容                                                                                                           | 分類            | 業態      | 本社所在地 | 違反原因行為発生場所 |
|----|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------|-------|------------|
| 1  | 長時間の荷待ち              | 法に基づく働きかけにより、一旦は長時間の荷待ちは改善されたが、その後、 <b>同じ工場において3時間を超える荷待ち</b> が発生していることが疑われたため、令和4年8月に要請を実施                  | 発荷主           | 製造業     | 関東    | 中部         |
| 2  | 長時間の荷待ち              | 法に基づく働きかけにより、一旦は長時間の荷待ちは解消されたが、 <b>別の拠点で3～4時間の荷待ち発生</b> の情報が寄せられたほか、関係省庁にも同種の情報が寄せられたため、令和5年2月に要請を実施         | 発着荷主          | 運輸業，郵便業 | 関東    | 関東         |
| 3  | 長時間の荷待ち              | 関係省庁から、長時間の荷待ちの改善について指摘を受けていたものの、改善がなされず、その後も <b>3～6時間の荷待ちが発生</b> していることが疑われたため、令和5年5月に要請を実施                 | 発荷主           | 製造業     | 四国    | 四国         |
| 4  | 長時間の荷待ち              | 荷待ちに係る情報（ <b>到着から荷下ろし開始までに3時間かかった</b> など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施                        | 元請            | 運輸業，郵便業 | 関東    | 関東         |
| 5  | 長時間の荷待ち              | 荷待ちに係る情報（ <b>数年前から最大7時間に及ぶ荷待ちが発生</b> など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施                         | 発荷主           | サービス業   | 中部    | 中部         |
| 6  | 長時間の荷待ち              | 荷待ちに係る情報（ <b>3～5時間の荷待ちが恒常的に発生</b> など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施                            | 着荷主           | 卸売業，小売業 | 中国    | 近畿、中国      |
| 7  | 長時間の荷待ち              | 法に基づく働きかけを行った後、荷待ちに係る情報（ <b>数時間～10時間に及ぶ荷待ちが発生</b> など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施            | 元請<br>(荷主子会社) | 運輸業，郵便業 | 関東    | 中部、中国      |
| 8  | 長時間の荷待ち<br>契約にない附帯業務 | 荷待ち等に係る情報（ <b>日常的に4、5時間の荷待ち発生やラベル貼りをさせられる</b> など）が複数寄せられ、長時間の荷待ち及び契約にない附帯業務が発生していることが疑われたため、令和5年10月に要請を実施    | 発荷主           | 製造業     | 近畿    | 関東         |
| 9  | 無理な配送依頼              | 法に基づく働きかけにより、改善のための取組に着手したものの、引き続き、無理な配送依頼（ <b>出荷遅れの説明なく、翌日配送を強要する</b> など）が疑われたため、令和5年7月に要請を実施               | 元請<br>(荷主子会社) | 運輸業，郵便業 | 関東    | 関東         |
| 10 | 過積載運行の指示             | 法に基づく働きかけにより、改善のための取組に着手した矢先、 <b>全社レベルでの安全対策に係る情報共有が不十分</b> であり、 <b>他の拠点でも過積載運行の指示</b> が疑われたため、令和4年11月に要請を実施 | 元請            | 運輸業，郵便業 | 関東    | 近畿         |

## （参考４）荷主に対する働きかけの考え方

### 「違反原因行為」に該当しうる荷主の行為の例

（例）

- 過労運転防止義務違反を招くおそれがある行為として、荷主の荷さばき場において、荷主都合による長時間の荷待時間を恒常的に発生させているような行為
- 過積載運行を招くおそれがある行為として、積込み直前に貨物量を増やすように指示するような行為
- 最高速度違反を招くおそれがある行為として、適切な運行では間に合わない到着時間が指定されるような行為
- 輸送の安全確保義務違反を招くおそれのある異常気象時など、安全な運行の確保が困難な状況で運行を強要するような行為
- 過労運転や過積載運行などの法令違反をしなければ正常な事業運営ができなくなるような不当に低い運賃や料金を設定するような行為

### 荷主に対する働きかけを実施する場合の考え方

（例）

- トラック事業者に対する貨物自動車運送適正化事業実施機関による巡回指導や、国土交通省が実施する監査において、違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合
- 貨物自動車運送事業法本則に基づく荷主勧告制度による協力要請等を受けたことがあり、引き続き違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合
- 国土交通省や関係行政機関、地方運輸局等の地方支分部局に対し、違反原因行為に関する同様の情報等が度々寄せられ、違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合



## 概要

- トラック運送業については、令和5年6月に取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」において、**荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等**も含めて、荷主企業等に適正に転嫁できるよう、令和5年中に、「**標準運送約款**」や「**標準的な運賃**」について**所要の見直し**を図ることとされたところ。
- このため、国土交通省、経済産業省、農林水産省等の行政機関、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等を構成員とする「**標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会**」を立ち上げ、「標準的な運賃」及び「標準運送約款」の見直しに係る論点整理と方向性について、議論を行う。

## 構成員

### 委員

#### 【学識経験者】

- ・野尻 俊明 流通経済大学 名誉教授 <座長>
- ・矢野 裕児 流通経済大学 流通情報学部教授
- ・首藤 若菜 立教大学 経済学部教授
- ・若林亜理砂 駒澤大学 法科大学院教授

#### 【行政】

- ・小熊 弘明 国土交通省 自動車局貨物課長
- ・平澤 崇裕 国土交通省 総合政策局物流政策課長
- ・中野 剛志 経済産業省 商務・サービスグループ物流企画室長
- ・藏谷 恵大 農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課長

### オブザーバー

#### 【業界】

- ・（公社）全日本トラック協会

#### 【労組】

- ・全日本運輸産業労働組合連合会
- ・全国交通運輸労働組合総連合

#### 【行政】

- ・厚生労働省
- ・中小企業庁
- ・公正取引委員会

#### 【荷主】

- ・（一社）日本経済団体連合会
- ・日本商工会議所
- ・全国農業協同組合連合会

## スケジュール

- 8月30日 第1回検討会（論点整理）
- 10月 第2回検討会（提言素案の整理）
- 12月 第3回検討会（提言取りまとめ） ⇒ 提言を踏まえ、「標準運送約款」及び「標準的な運賃」を改正

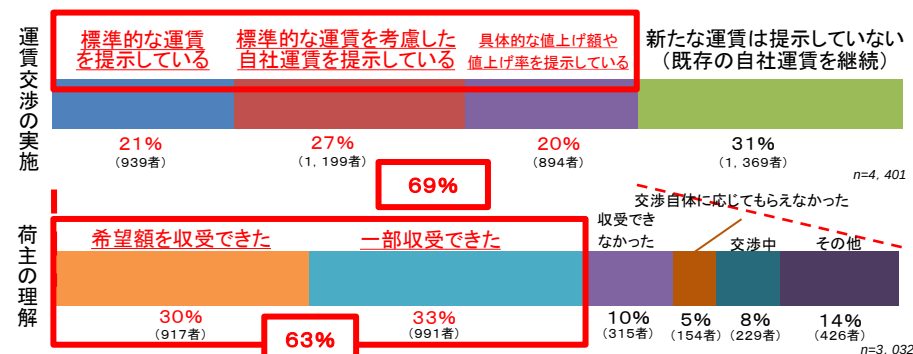
【参考1】「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」決定）（抄）

### 1. 具体的な施策（1）商慣行の見直し

#### ⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底【国交省】

トラック法に基づく「標準的な運賃」について、荷主企業等への周知・徹底を強化するとともに、**荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等**も含めて、荷主企業等に適正に転嫁できるよう、今年中に、「**標準運送約款**」や「**標準的な運賃**」について**所要の見直し**を図る。

【参考2】標準的な運賃に係る実態調査結果の概要（令和4年度）



## 19 法制化の推進：発荷主に関する措置の考え方①（令和5年2月時点）

- 「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 | <ul style="list-style-type: none"><li>① 政府は、荷主の省エネの判断基準を提示<br/>※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</li><li>② 政府は、特定荷主（輸送量が一定規模以上）を指定</li><li>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）</li><li>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）</li><li>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</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>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</li><li>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</li><li>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）</li><li>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）</li><li>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</li></ul> |

## ○ 発荷主に関する措置の考え方②（令和5年2月時点）

- 「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 | <ul style="list-style-type: none"><li>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</li><li>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って充てなければならない。（＝役員）</li><li>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。</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>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</li><li>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）</li><li>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。</li></ul> |

## 20 現場での中継共同物流拠点、モーダルシフト、共同輸送の取組

- 九州では、**青果卸売業者**が、九州各県の荷を集約して大ロット輸送、モーダルシフトを可能とすべく、北九州市に**中継共同物流拠点**を整備。
- 東北・北陸では、**生産者団体**がJR貨物と連携し、青森から北陸を経由して大阪へ米などを輸送する**貨物列車**（「全農号」）の定期運行を開始。
- 食品製造業者と生産者団体**が、産地から米を食品加工工場に運び、帰り便で加工食品を産地側に運ぶことで、空車のまま回送する区間が生じない「**ラウンド輸送**」を開始。

### 中継共同物流拠点の整備

- 北九州青果株式会社が、北九州市中央卸売市場内に中継共同物流拠点を整備。
- 九州各県の荷を集約し、大ロット輸送やモーダルシフトを推進する。



### 米の鉄道輸送

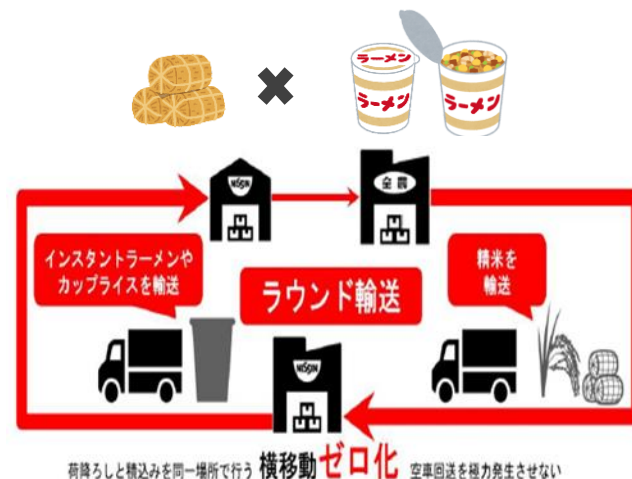
- JA全農が、休日の運休列車を活用し、米の専用列車として青森→大阪間で定期運行を開始（R5.11～）。
- 秋田・新潟・金沢などの途中駅で米などを積み込むことで西日本、東海地区などの消費地へ届ける。



JA全農による「全農号」

### ラウンド輸送の開始

- 日清食品とJA全農が連携。
- 岩手～茨城間、福岡～山口間において、同じトラックで、米穀倉庫から精米工場・加工工場へ米を、加工工場から製品倉庫へインスタントラーメン等を輸送。



※日清食品HPより



## 21 その他全国各地での取組

- その他、全国でも、パレット輸送、幹線輸送の便数集約、鉄道・船舶へのモーダルシフト、卸売市場での荷下ろし待ち時間削減等の取組を実施している。

### 佐賀

東京向けいちごの鉄道輸送  
振動抑制パレットを活用



### 秋田

県内の集荷と東京への幹線便を分離  
幹線輸送の便数を集約して積載率を向上

### 鳥取

なし、すいか、ねぎ、ブロッコリー等で  
パレット輸送

### 島根

ぶどう、かき、ブロッコリーで  
パレット輸送

### 熊本

かんきつ選果場を整備  
ロボットによるパレットへの積付け



### 愛媛

愛媛→千葉  
みかん（伊予柑）の船舶輸送



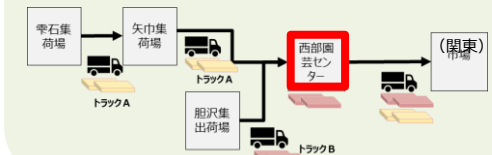
### 北海道

かぼちゃの11型パレット輸送  
11型パレットに合致した段ボールを試作



### 岩手

県内の複数品目をパレット化  
関東までの幹線輸送の便数を集約して混載



### 愛知

県内の集荷と消費地への幹線便を分離  
幹線輸送の便数を集約して積載率を向上

### 大阪

卸売市場内の動線を見直して渋滞を緩和  
荷降ろし待ち時間を縮減

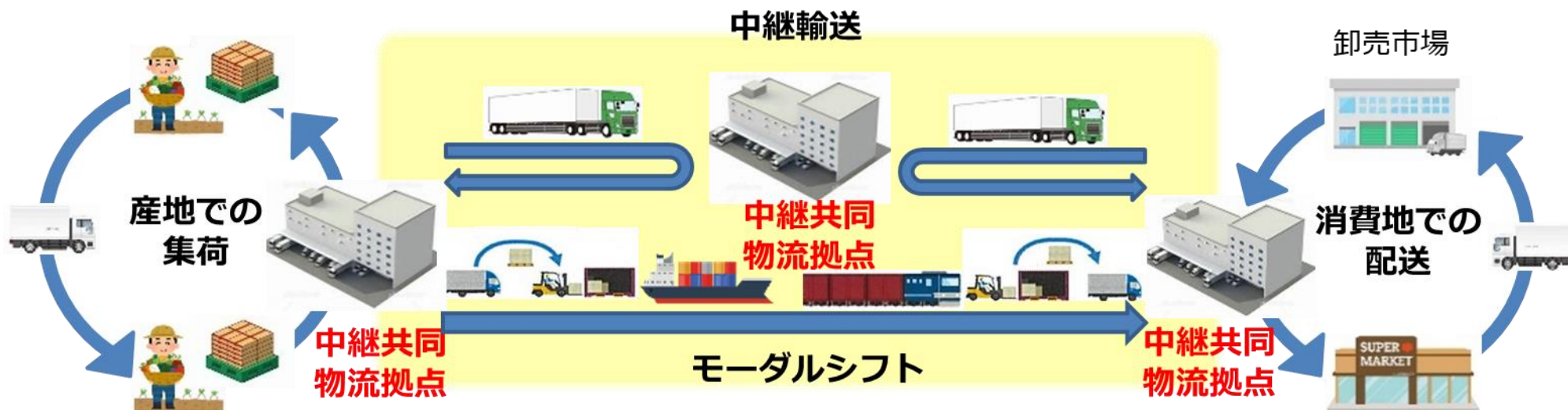
### 東京

卸売市場にトラック予約システムを導入  
パレット管理のルール化、機械導入



## 22 新たな食品流通網の構築に向けて：中継共同物流拠点の整備の推進

- 1人のドライバーによる長距離輸送から複数のドライバーによる中継輸送に切り替えるため、「中継共同物流拠点」の整備を推進。
- コールドチェーンが途切れないう、産地の予冷施設や中継物流拠点の定温荷捌き施設等を併せて整備。



標準パレット  
での輸送



共同配送システム  
の導入



パレタイザー



大型車に対応したト  
ラックバース



コールドチェーン確保の  
ための冷蔵設備



## 23 物流革新と食料・農業・農村基本法の見直し

### ○ 食料・農業・農村政策の新たな展開方向（抜粋）

（令和5年6月2日 食料安定供給・農林水産業基盤強化本部）

#### 2 食料の安定供給の確保

##### （5）円滑な食品アクセスの確保

円滑な食品アクセスの確保を図るため、

① **産地から消費地までの幹線物流**について、関係省庁と連携し、

ア) 「2024年問題」を始め、トラックドライバーの人手不足の深刻化を見据え、農林水産物・食品の取扱いが敬遠されることのないよう、**パレット化、検品作業の省力化、トラック予約システムの導入**等を促進するとともに、

イ) **鉄道や船舶等へのモーダルシフト**を促進する。

さらに、この取組など物流生産性向上も後押しするものとして、**関係省庁と連携し、法制化も視野に、**

ア) 物流の生産性向上に向けた**商慣行の見直し**

イ) **物流標準化・効率化**の推進

ウ) **荷主企業等の行動変容**を促す仕組みの導入等を進める。