

# 「物流2024年問題」への対応について



令和6年1月

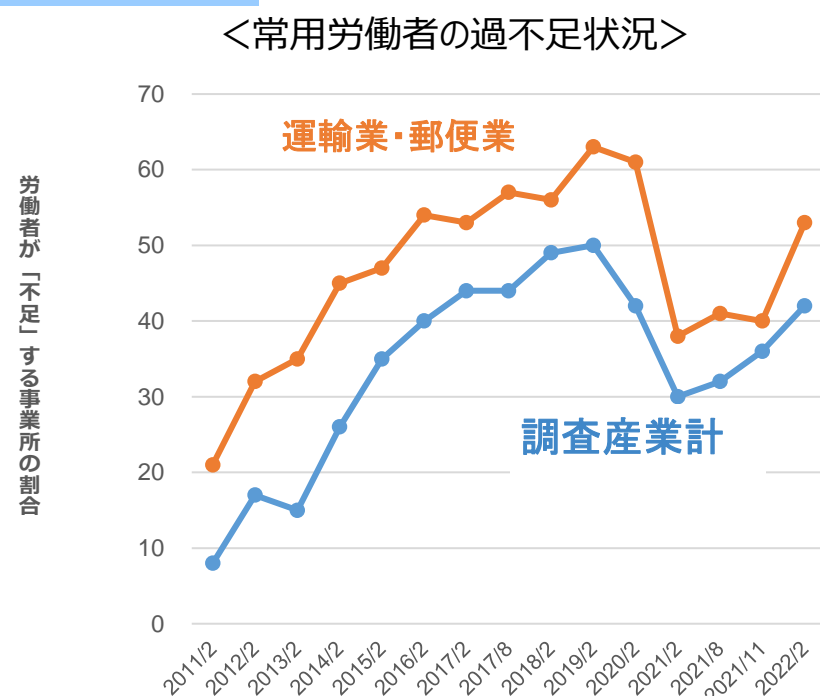
農林水産省  
大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課

- 1. 物流2024年問題の影響**
2. 政策パッケージに基づく施策の推進
3. 農林水産省の支援策
4. 先行事例
5. その他

# ○ トラックドライバーの人手不足の深刻化①：人手不足、労働時間、年齢構成

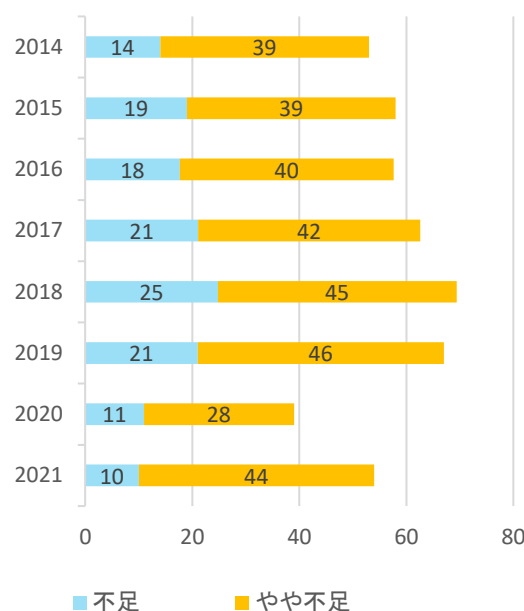
- 物流分野における労働力不足が近年顕在化しており、トラックドライバーが不足していると感じている企業は増加傾向。
- 年齢構成は全産業平均より若年層と高齢層の割合が低く、中年層の割合が高いほか、労働時間も全産業平均より約2割長い。

## 人手不足



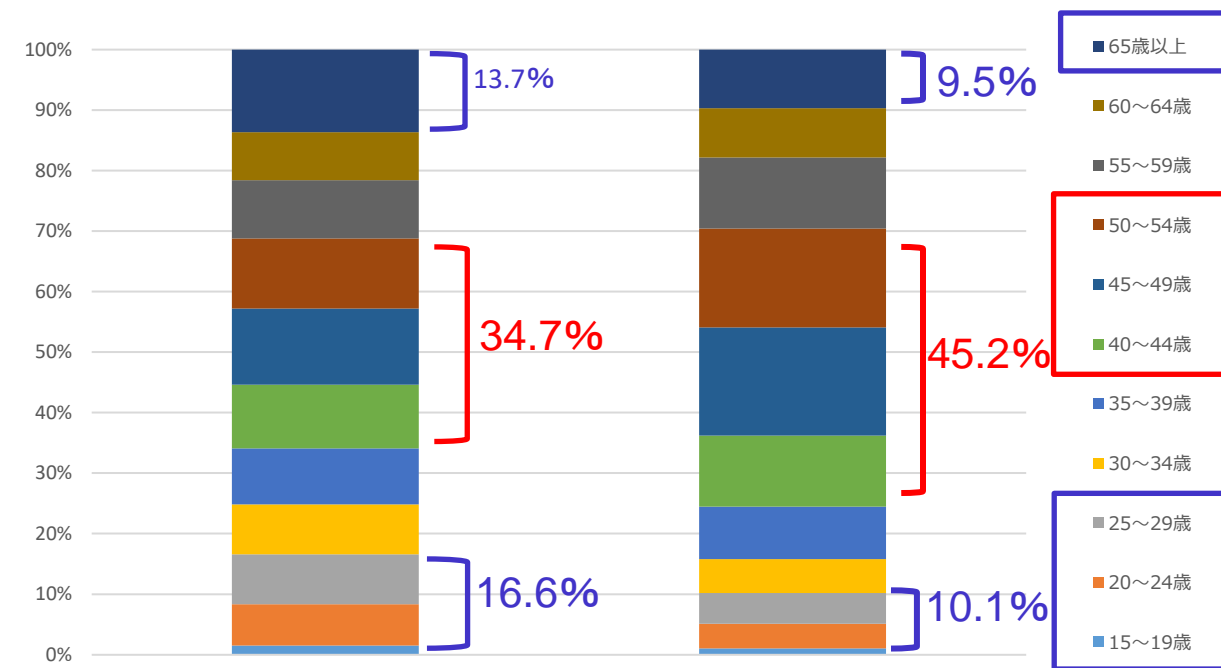
(出典)厚生労働省「労働力経済動向調査」

## ＜トラックドライバーが不足していると感じている企業の割合＞



(出典)全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」  
※各年の第2四半期(7月～9月)の数値を掲載

## 年齢構成

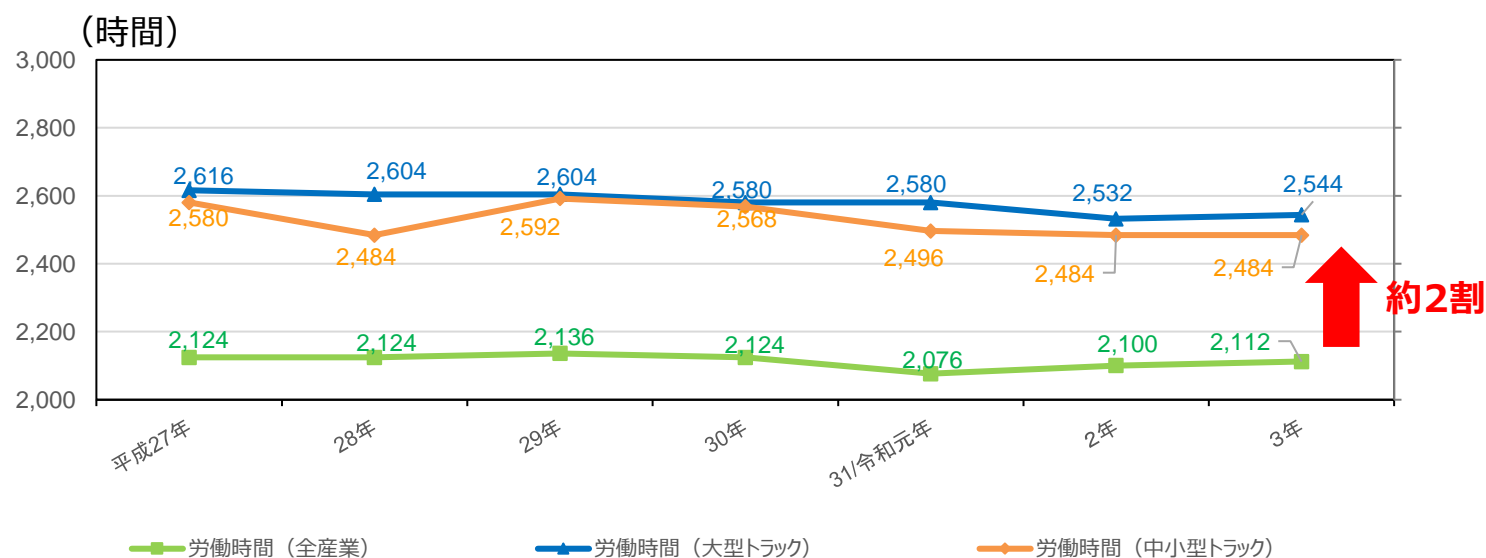


全産業

道路貨物運送業

(出典)総務省「労働力調査」

## 労働時間



(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

## (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

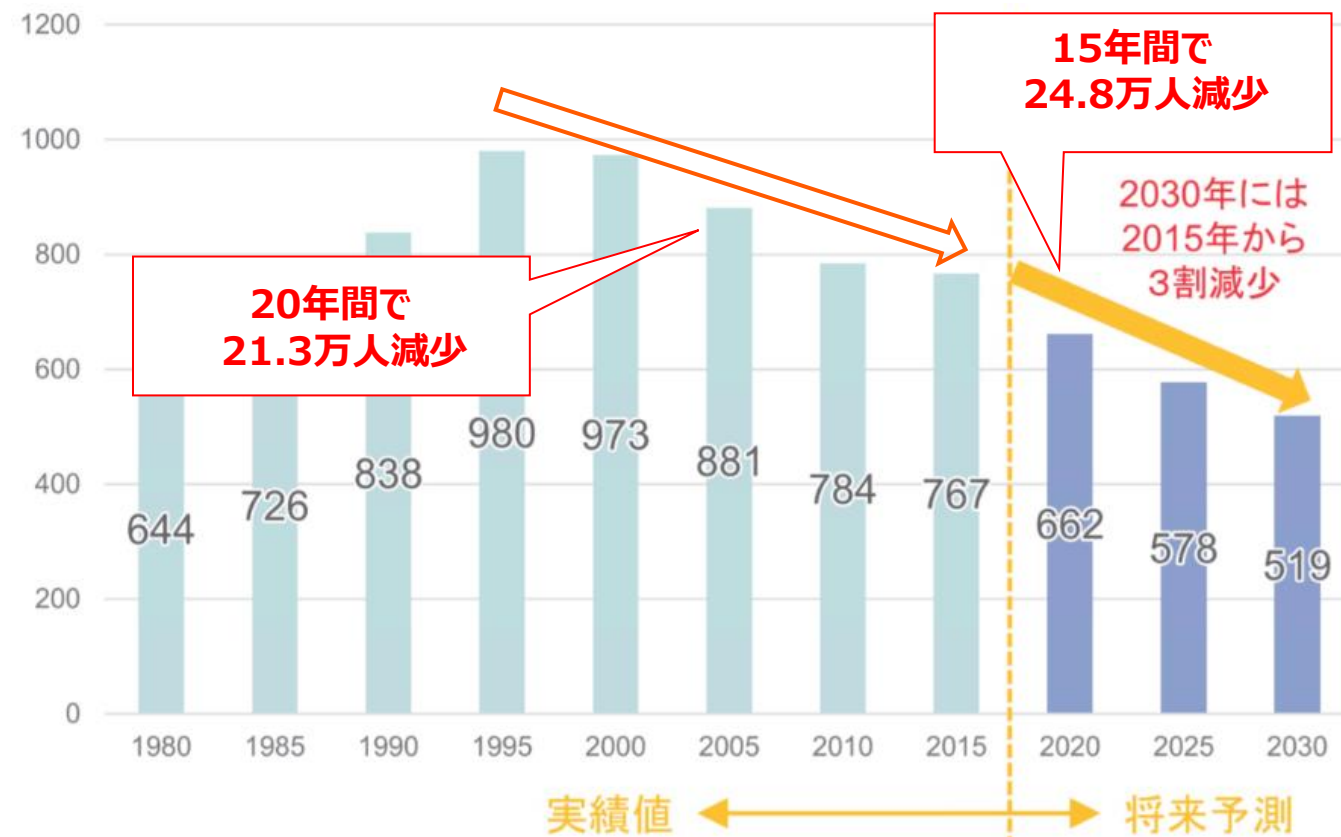
- 2028年度の営業用トラック輸送量と営業トラック分担率の予測値から、ドライバー需要量を予測→**2028年度：約117.5万人**
- 将来人口予測からドライバーの供給量を予測→**2028年度：約89.6万人**
- 上記を踏まえると、**2028年度には約27.8万人のドライバー不足**が予測される。

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

## ○ トラックドライバーの人手不足の深刻化②：担い手数の推移

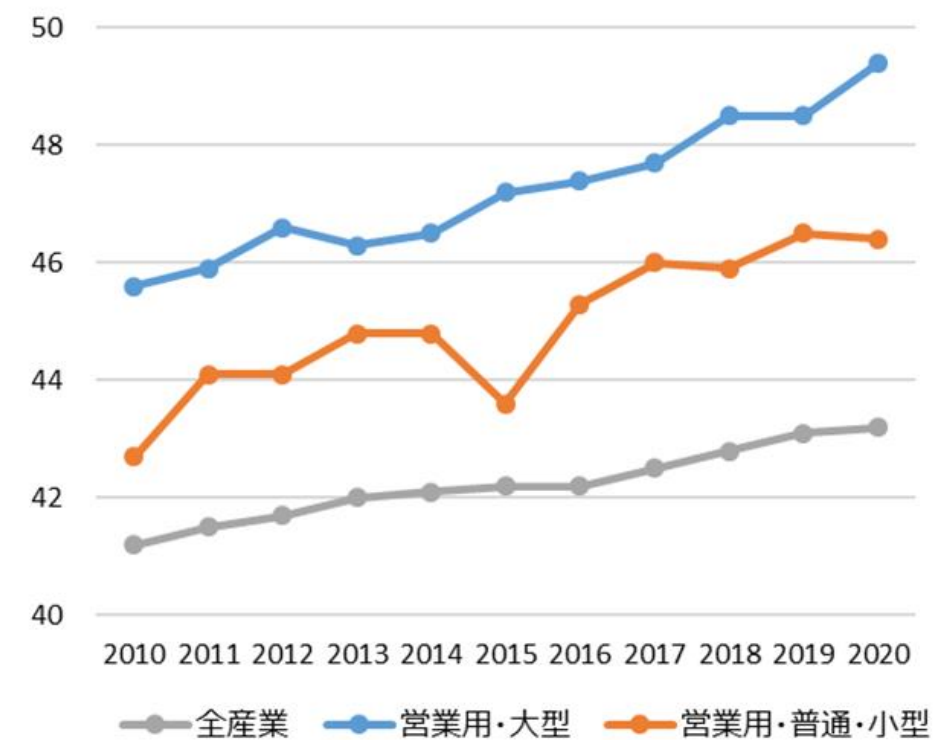
- 我が国の生産年齢人口は中長期的に減少傾向にあり、65歳以上の人口が増加していく。
- トラックドライバーについては、労働環境（労働時間、業務負荷等）から人材確保が容易ではなく、全産業に比して、平均年齢が3～6歳程度高い。
- また、道路貨物運送業は65歳以上の就業者の割合も少ない業種となっており、**対策を講じなければ、担い手の減少が急速に進んでいくおそれがある。**

### 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。

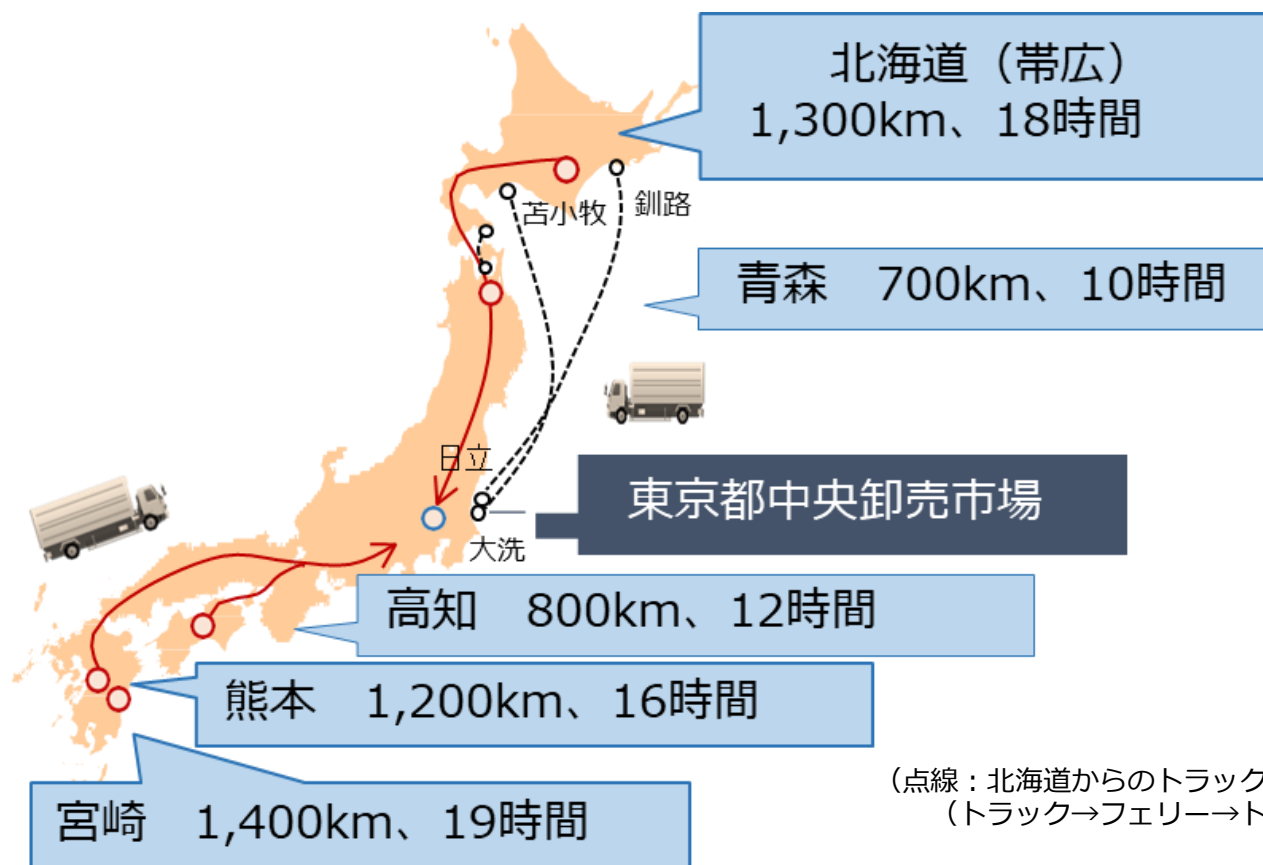


# ○ 農産物・食品流通の現状

○ 物流の中でも、農産物・食品流通は**物流事業者の負担が多い**物品。

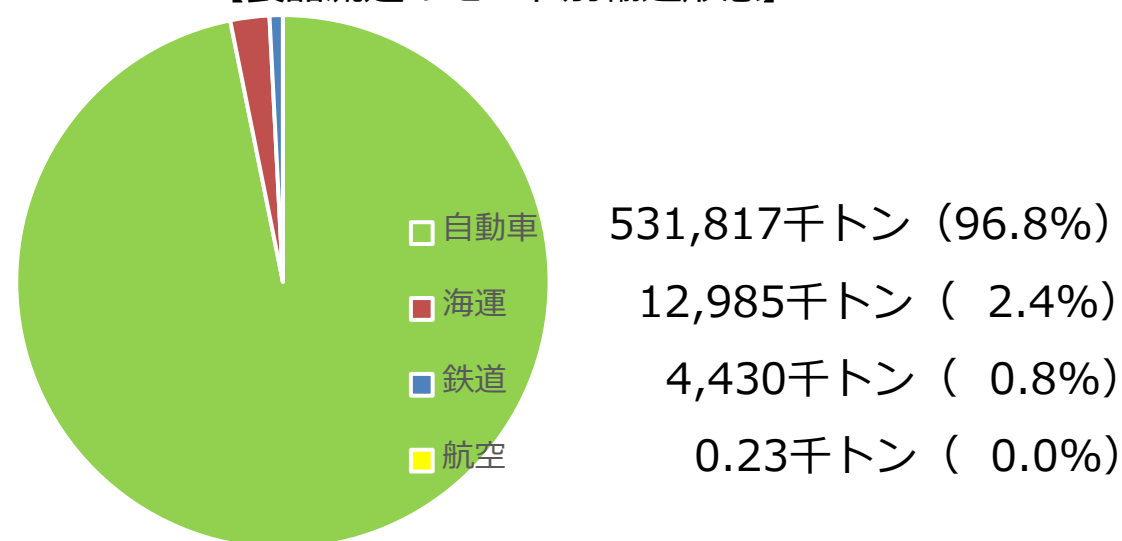
- 農産物・食品流通は、**トラックによる輸送が97%**。
- 特に、生鮮食品の輸送では、次のような特徴。
  - ① 手積み、手降ろし等の**手荷役作業が多い**。
  - ② 出荷量が直前まで決まらないこと、市場や物流センターでの荷降ろし時間が集中することにより、**待ち時間が長い**。
  - ③ 品質管理が厳しいこと、ロットが直前まで決まらないこと等により、**運行管理が難しい**。
  - ④ 産地が消費地から遠く、**長距離輸送が多い**。
- 輸送費の引上げだけでなく、**取扱いを敬遠**される事例が出てきている。

【各地から東京までの距離とトラック輸送時間】



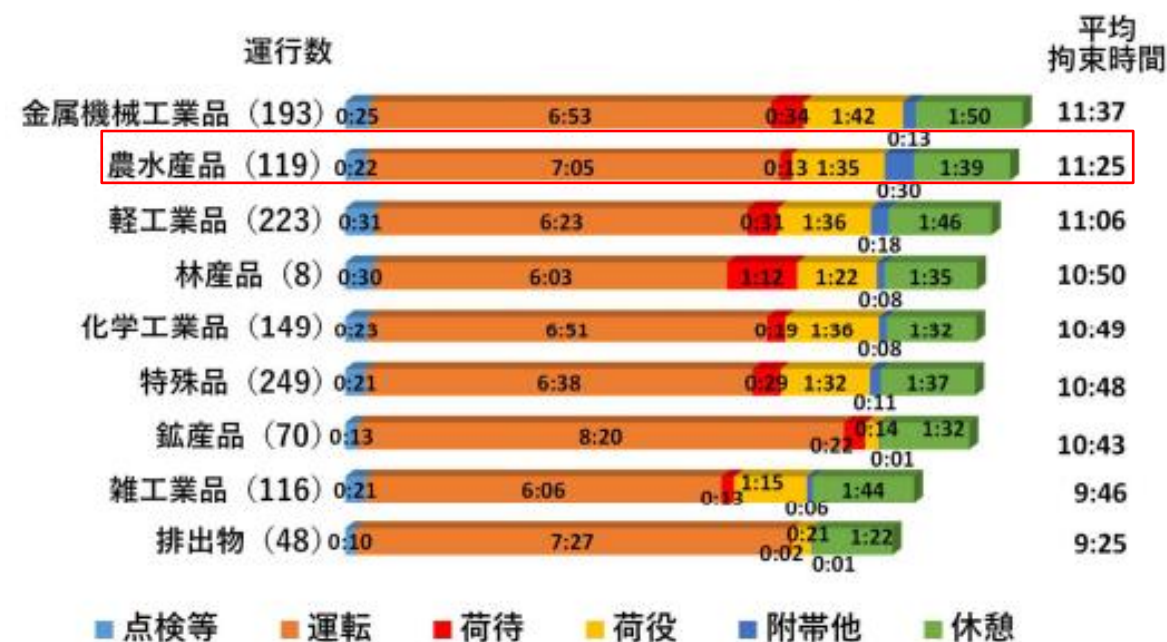
出典：農林水産省調べ

【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。

【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）」

# ○ 物流2024年問題：トラックドライバーへの時間外労働の上限規制の適用

- 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\*が起これると試算されている。  
**（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
	休息时间	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）**

1. 物流2024年問題の影響
- 2. 政策パッケージに基づく施策の推進**
3. 農林水産省の支援策
4. 先行事例
5. その他

# 「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」について

- 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、関係行政機関の緊密な連携の下、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。**
- 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。**



## ■ 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。

### < 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。



**「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

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

- 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。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **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、**（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「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

- 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

## 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
			<b>合計：14.3ポイント</b>

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年初に**政策パッケージ全体**の**フォローアップ**

○ 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

- ・**農産物等の流通網の強化（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

# ○ 法制化に向けた検討の考え方：発・着荷主に関する措置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・着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 ※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（着）荷主事業者の物流生産性向上（物流負荷軽減）の判断基準を提示</li> <li>② 政府は、特定発（着）荷主事業者（輸送量が一定規模以上）を指定</li> <li>③ 特定発（着）荷主事業者による物流生産性向上の中長期計画の作成と政府への提出義務（定期）</li> <li>④ 特定発（着）荷主事業者による物流生産性向上の取組状況の政府への報告義務（毎年度）</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（着）荷主事業者に対する政府の勧告・命令</li> </ul>



## ○ 法制化に向けた検討の考え方：発・着荷主に関する措置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・着荷主事業者に物流管理統括者（役員クラス）の選任を義務づけることが考えられる。これにより、発・着荷主事業者の経営者層を含めた物流生産性向上の意識醸成を図る。

	【参考】省エネ法（工場等）	新規措置案
発・着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（着）荷主事業者は、中長期的な計画の作成事務、物流生産性向上に関し、物流管理統括者を選任</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（着）荷主事業所管大臣に届出。</li> </ul>

# ○ 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

## 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
- ・荷待ち・荷役作業等時間
- 2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・物流管理統括者の選定
- ・物流の改善提案と協力
- ・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
- ・パレット等の活用
- ・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
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上

## 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
- ・物流コストの可視化
- ・発送量の適正化 等

## 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

- |              |                             |
|--------------|-----------------------------|
| <b>○共通事項</b> | <b>○個別事項 (運送モード等に応じた事項)</b> |
| ・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

- |                        |                             |
|------------------------|-----------------------------|
| <b>○共通事項</b>           | <b>○個別事項 (運送モード等に応じた事項)</b> |
| ・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。



# ○ ガイドラインに基づく「自主行動計画」の推進

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、経済産業省、農林水産省、国土交通省の連名で、発荷主事業者・着荷主事業者・物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめた「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」を策定。
- 各業界に対し、ガイドラインの遵守と2023年内の自主行動計画の作成について呼びかけ。
- 2023年内に、青果物・花き・米・食品製造・食品卸・小売を含む103団体・事業者が「自主行動計画」を作成。

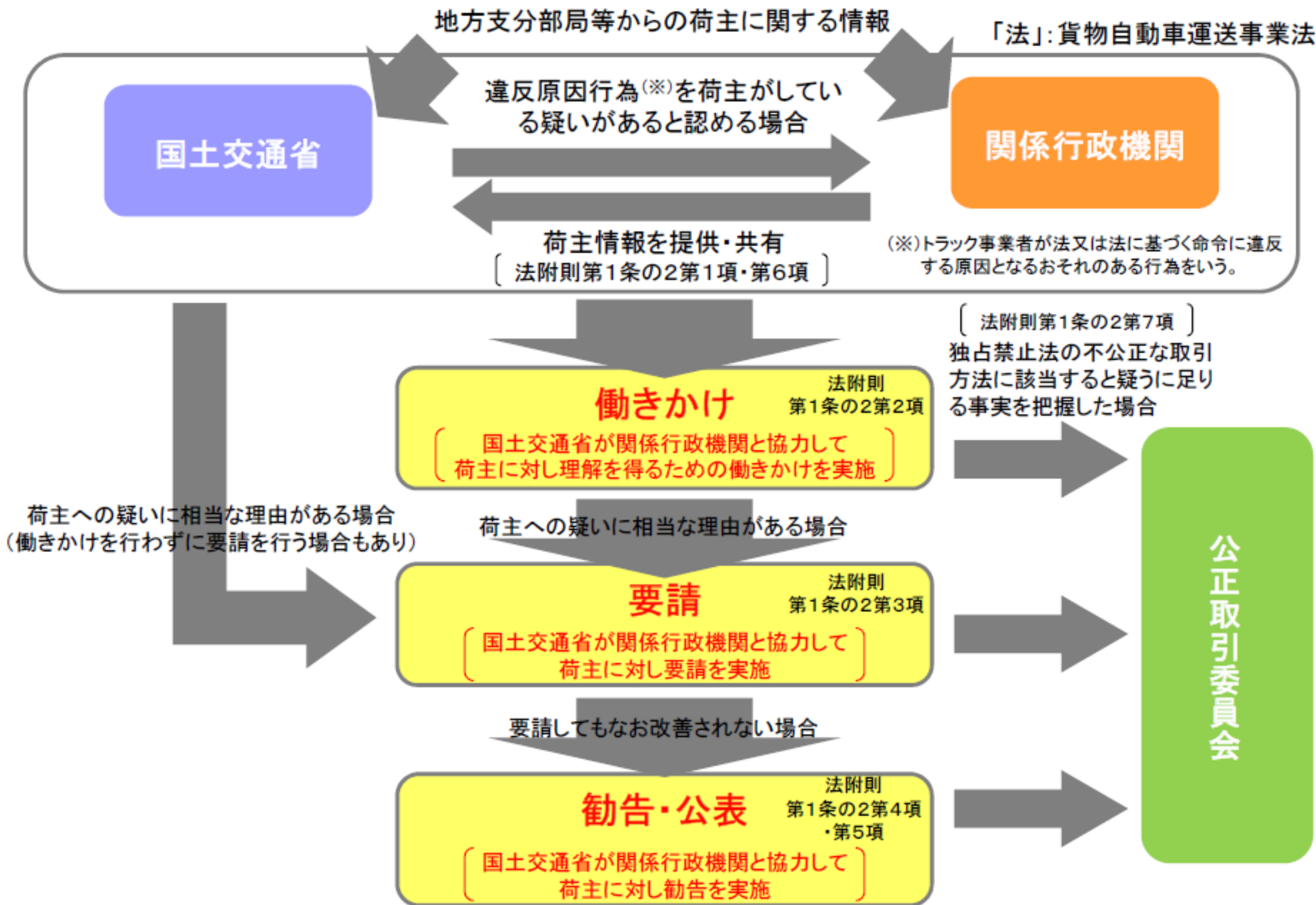
## ○ これまでの経緯

- 令和5年
- 6月2日 「物流革新に向けた政策パッケージ」策定
  - 〃 「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」策定
  - 6月16日 農林水産省所管業界向け説明会（第1回）
  - 26日 農林水産省所管業界向け説明会（第2回）
  - 7月25日 加工食品分野の自主行動計画モデルを提示  
（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）
  - 9月11日 青果物分野の自主行動計画モデルを提示  
（青果物流通標準化検討会）
  - 9月29日 花き分野の自主行動計画モデルを提示  
（花き流通標準化検討会）
  - 10月6日 「物流革新緊急パッケージ」策定
  - 12月26日 政府HPにおいて公表 ※今後も随時受付

## ○ 作成状況（令和5年12月26日時点）

産地・資材	<ul style="list-style-type: none"> <li>JA全農</li> <li>ホクレン</li> <li>JA熊本果実連</li> <li>中央酪農会議</li> <li>日本飼料工業会</li> <li>全国複合肥料工業会・日本肥料アンモニア協会 ほか</li> </ul>
卸売市場	<ul style="list-style-type: none"> <li>全国中央市場青果卸売協会</li> <li>日本花き卸売市場協会</li> </ul>
製造	<ul style="list-style-type: none"> <li>精糖工業会</li> <li>全日本糖化工業会</li> <li>日本ハム・ソーセージ工業協同組合</li> <li>日本乳業協会</li> <li>食品物流未来推進会議（SBM）</li> <li>日本植物油協会</li> <li>日本即席食品工業協会</li> <li>日本冷凍食品協会</li> <li>全日本菓子協会</li> <li>日本パン工業会</li> <li>全国清涼飲料連合会 ほか</li> </ul>
卸	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本加工食品卸協会</li> <li>日本外食品流通協会 ほか</li> </ul>
小売	<ul style="list-style-type: none"> <li>オール日本スーパーマーケット協会・全国スーパーマーケット協会・日本スーパーマーケット協会 ほか</li> </ul>

トラックGメン①：荷主への働きかけ





○ **トラックGメン②：トラックGメンの設置**

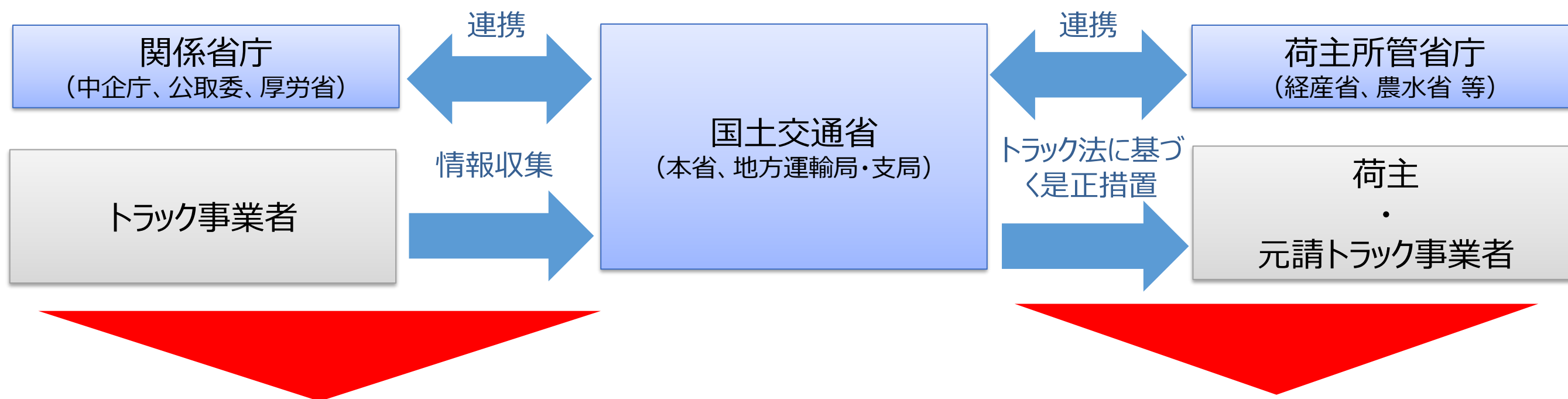
国交省資料を一部加工

➤ 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。

○ **トラックGメン③：荷主に対する働きかけの考え方****「違反原因行為」に該当する荷主の行為の例**

(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

○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。

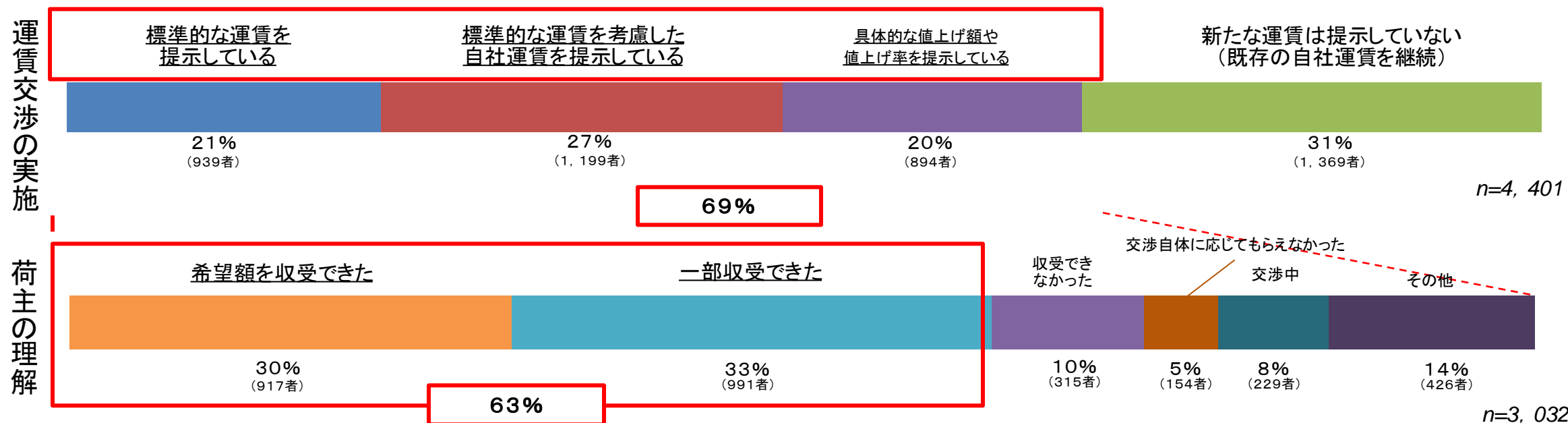
### 【参考1】「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」決定）（抄）

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）



## スケジュール

8月30日 第1回検討会（論点整理）  
 10月27日 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



# 「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直しのポイント

- 検討会での議論を踏まえ、**①荷主等への適正な転嫁**、**②多重下請構造の是正等**、**③多様な運賃・料金設定等**の提言をとりまとめ（令和5年12月15日）

## 1. 荷主等への適正な転嫁

### ＜運賃水準の引上げ幅を提示＞

- 運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの**燃料費を120円**に変更し、**燃料サーチャージも120円**を基準価格に設定【運賃】

### ＜荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示＞

- 現行の待機時間料に加え、**公共工事設計労務単価表**を参考に、荷役作業ごとの**「積込料・取卸料」**を加算【運賃】

待機時間料	→	1,760円	
積込料・取卸料	機械荷役の場合	→	2,180円
	手荷役の場合	→	2,100円

※金額はいずれも中型車（4クラス）の場合の30分あたり単価

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離**し、**荷主から対価を収受**する旨を明記【約款】
- **「有料道路利用料」を個別に明記**するとともに、「運送申込書／引受書」の雛形にも明記【運賃】【約款】

## 2. 多重下請構造の是正等

### ＜「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等＞

- **「下請け手数料」（運賃の10%を別に収受）を設定**【運賃】
- 元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**することを明記【約款】

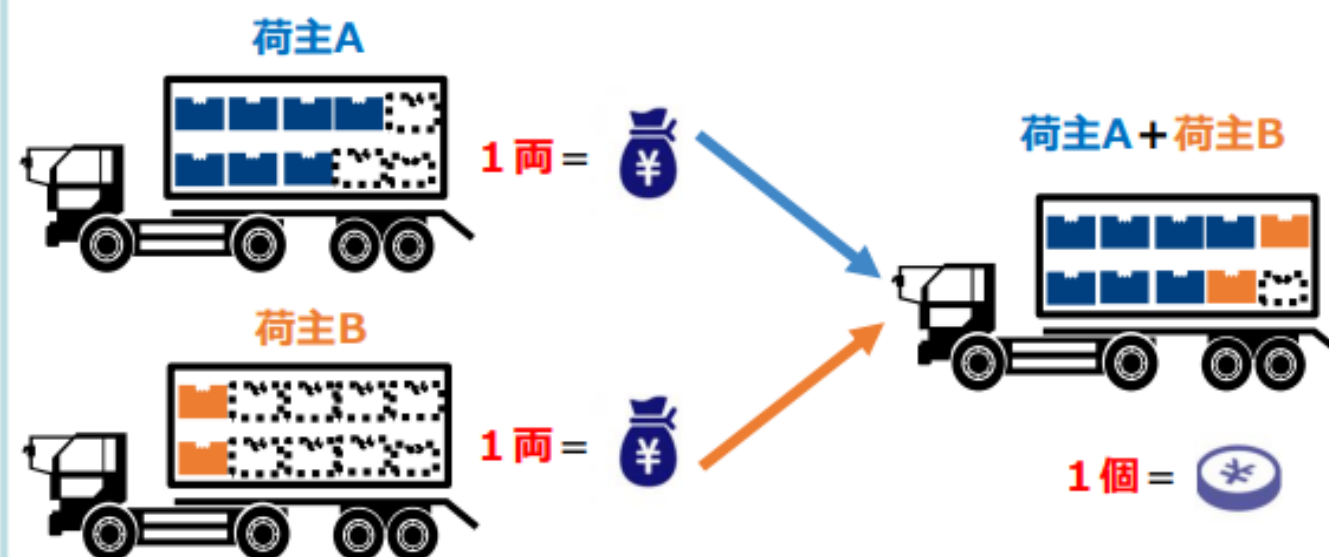
### ＜契約条件の明確化＞

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した**電子書面（運送申込書／引受書）を交付**することを明記【約款】

## 3. 多様な運賃・料金設定等

### ＜「個建運賃」の設定等＞

- 共同輸配送等を念頭に、**「個建運賃」を設定**【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の**「速達割増」**（逆にリードタイムを長く設定した場合の割引）や、**有料道路を利用しないこと**によるドライバーの運転の長時間化を考慮した**割増**を設定【運賃】

### ＜その他＞

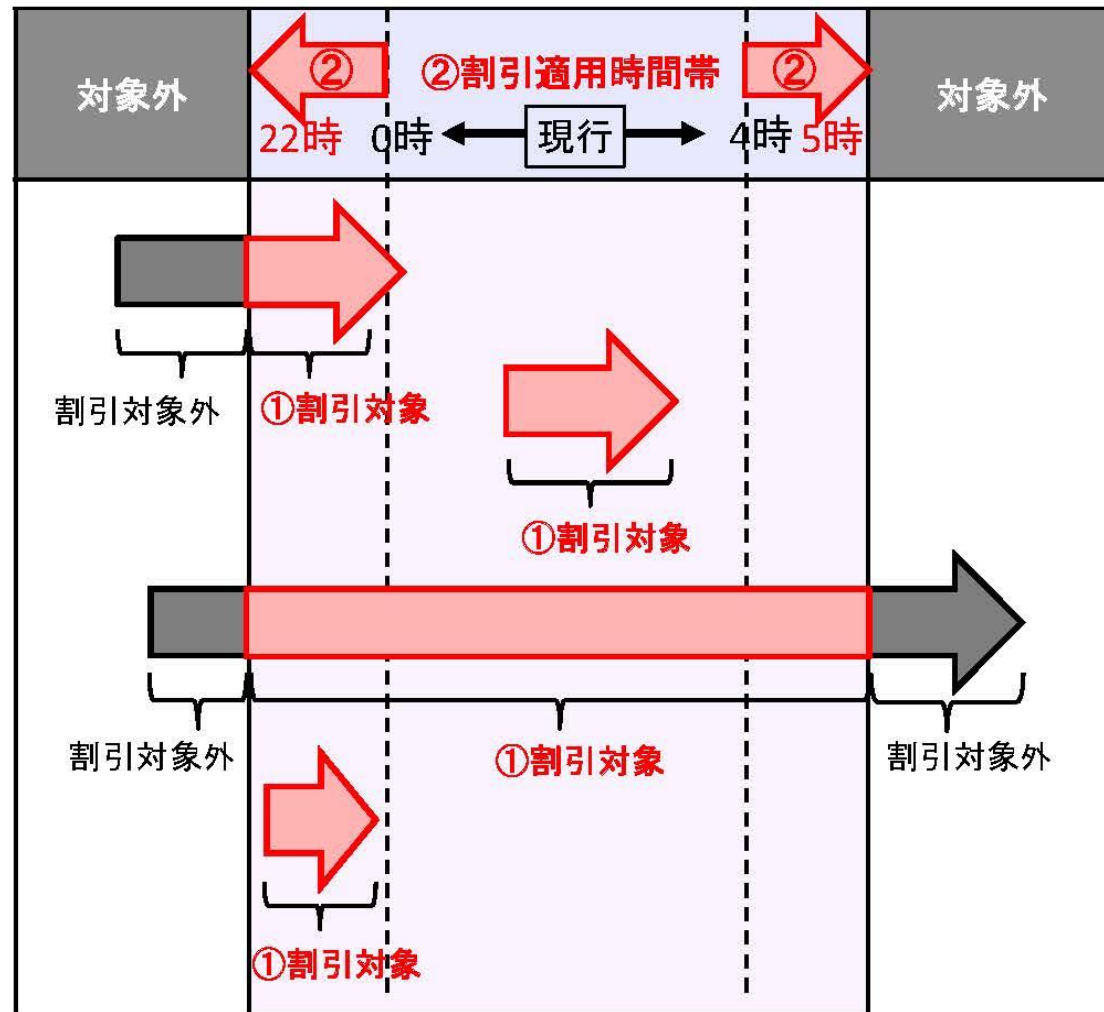
- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増を追加**【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能**とする【約款】



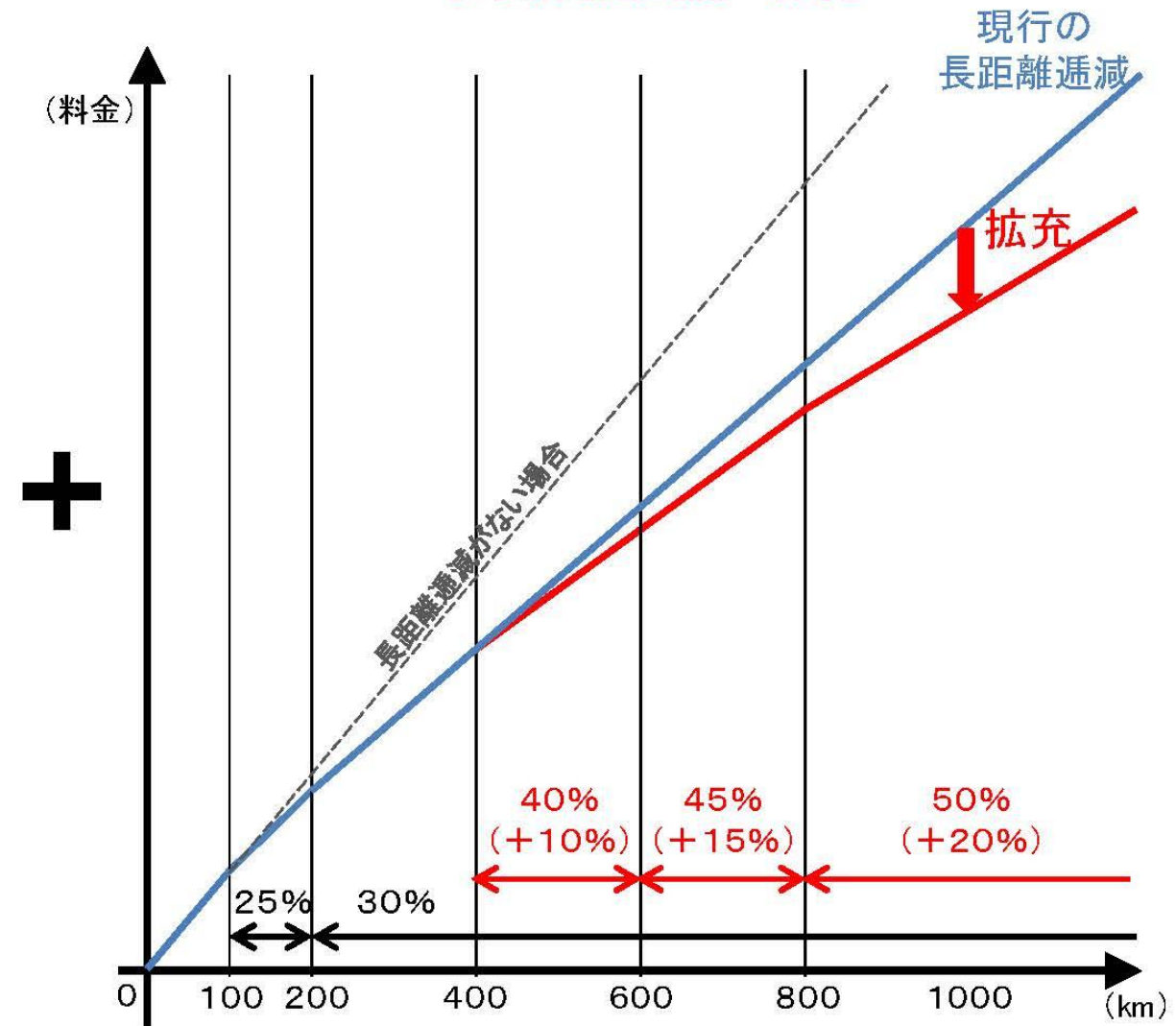
# 深夜割引の見直しのポイント

- ① 深夜割引の適用時間帯に走行した分のみ3割引
- ② 深夜割引の適用時間帯を22時から翌5時に拡大
- ③ 長距離利用者の負担軽減措置として、400km超の長距離逓減を拡充

①深夜割引の適用時間帯に走行した分のみ3割引  
 ②深夜割引の適用時間帯を22時から翌5時に拡大



③長距離逓減の拡充

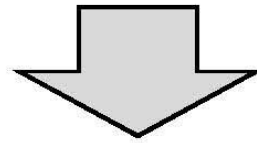


※このほか、1,000kmを超える走行等について、激変緩和措置(見直しから5年程度)を講じる

# 今後のスケジュール

1月20日(金)

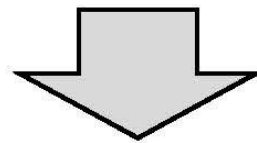
記者発表(国・高速道路会社)



~令和6年度

フリーフローアンテナの製作・設置※  
料金システムの改修

〔物流事業者の運行形態の見直し  
に必要な期間を確保〕

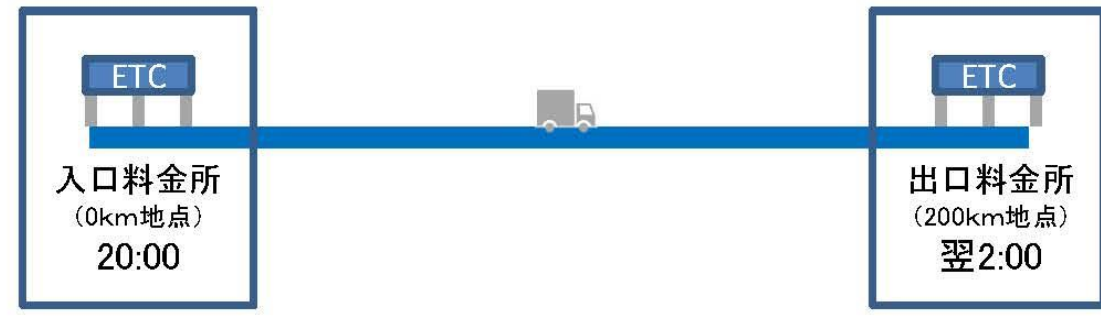


令和6年度中  
(予定)

新たな深夜割引の導入

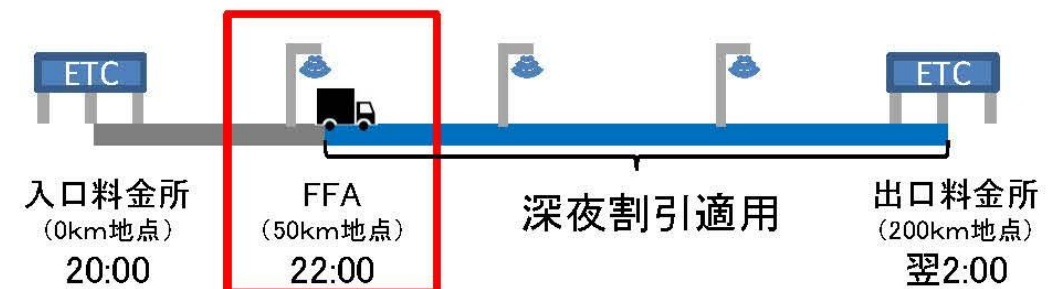
## <現状>

○料金所の出入時間のみを把握



## <新たな深夜割引導入時>

○フリーフローアンテナ(FFA)を設置することで、深夜割引時間帯の走行距離を把握



フリーフローアンテナ



## モーダルシフト推進・標準化分科会 「各検討事項に関する方向性と施策」(概要)

- 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た。

【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



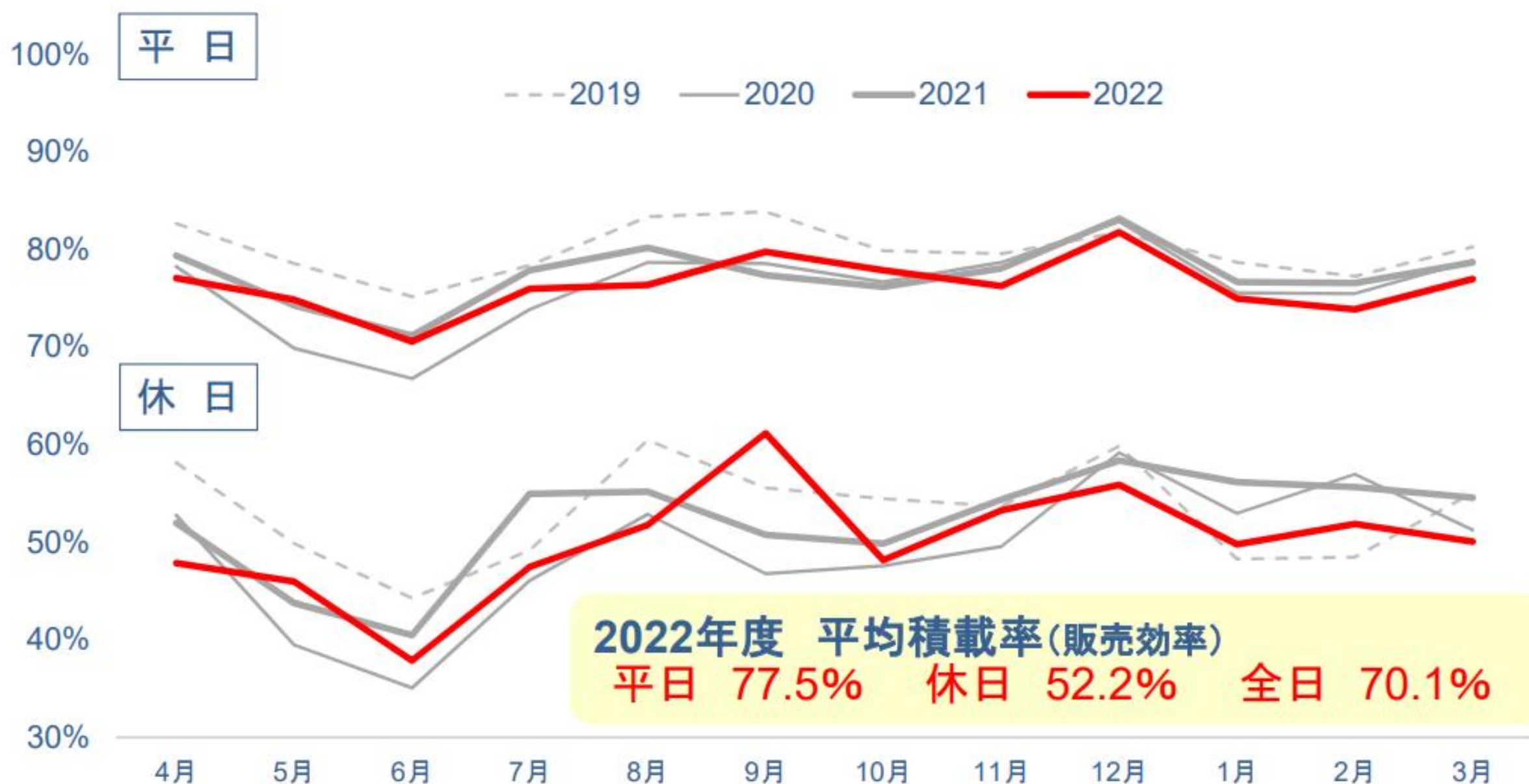


日本貨物鉄道株式会社

## JR貨物のご紹介 ～列車積載率～

列車ダイヤ見直し、IT-FRENS\*システムによる自動枠調整機能等により積載率の向上を図っているほか、休日の輸送余力を有効活用しピーク需要を平準化。

\*IT-FRENSシステム…鉄道コンテナ輸送の管理システム



2020年度以降はコロナ禍による景気低迷の影響あり

(注)全コンテナ列車積載率 = 販売個数 / 列車輸送力 (JR空コンテナの積載個数は含まず)



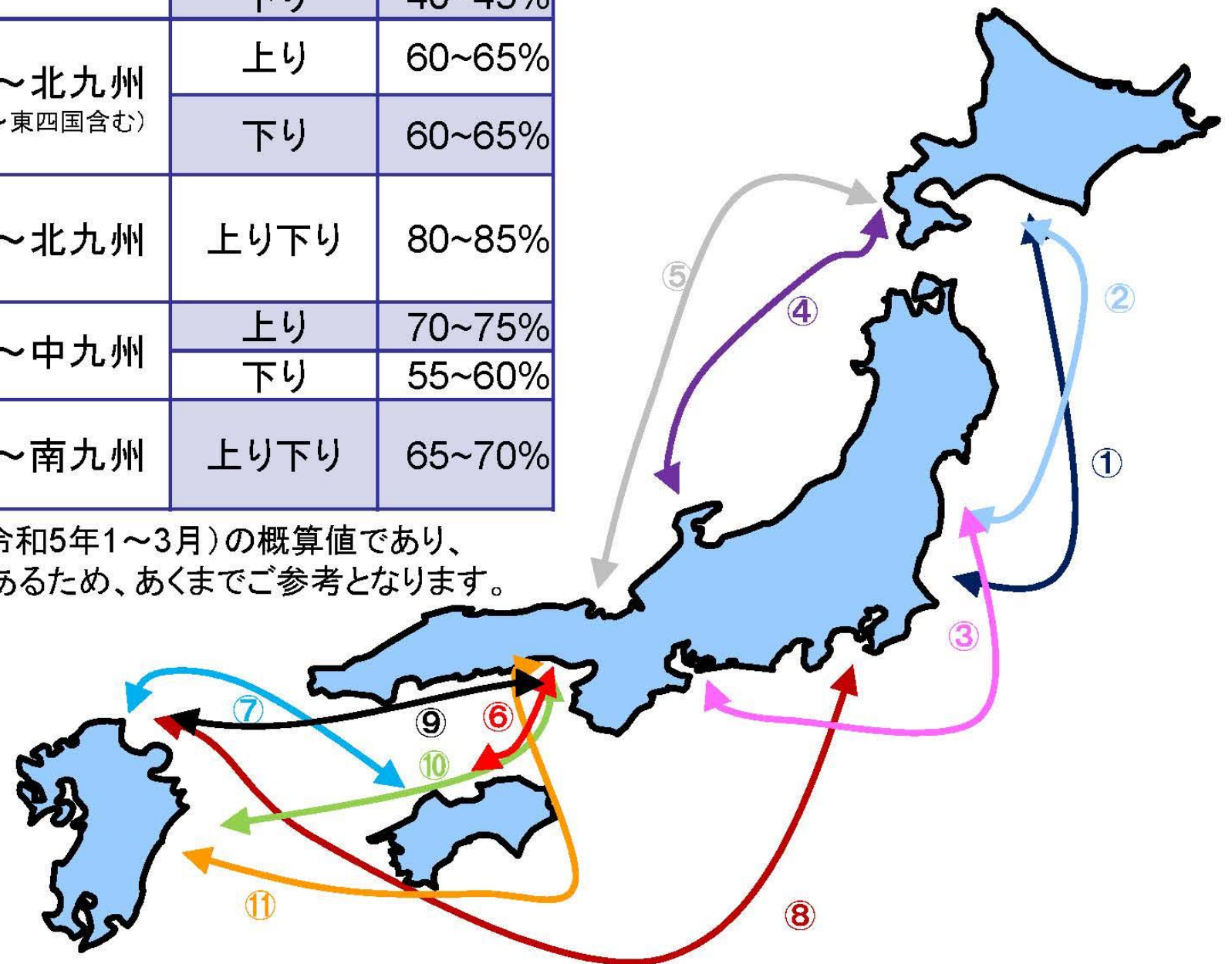
中・長距離フェリー航路について以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中のトラック輸送に係る積載率動向を調査しました。この情報を、いわゆる物流の「2024年問題」への対策等、今後のモーダルシフト推進に向けた検討にご活用ください。

【中距離フェリー航路：片道の航路距離100km以上~300km未満で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

【長距離フェリー航路：片道の航路距離300km以上で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

航路	上り/下り	積載率	航路	上り/下り	積載率
①北関東~北海道	上り	85~90%	⑦北四国~北九州	上り	30~35%
	下り	85~90%		下り	40~45%
②東東北~北海道	上り	80~85%	⑧京 浜~北九州 (一部、京浜~東四国含む)	上り	60~65%
	下り	80~85%		下り	60~65%
③中 京~東東北	上り	80~85%	⑨阪 神~北九州	上り下り	80~85%
	下り	70~75%		⑩阪 神~中九州	上り
④北 陸~北海道	上り	70~75%	下り		55~60%
	下り	70~75%	⑪阪 神~南九州	上り下り	65~70%
⑤阪 神~北海道	上り	60~65%			
	下り	55~60%			
⑥阪 神~北四国	上り下り	55~60%			

※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中(令和5年1~3月)の概算値であり、実際には季節や曜日、ドック期間(定期整備)によっても変動があるため、あくまでご参考となります。



【航路に関するお問合せ】

(一社)日本旅客船協会  
TEL:03-3265-9693

【資料全般に関するお問合せ】

国土交通省海事局内航課  
TEL:03-5253-8625(内線43-453、43-454)



# 中・長距離フェリーのトラック輸送に係る積載率動向について（令和5年4～6月）

国交省資料から抜粋

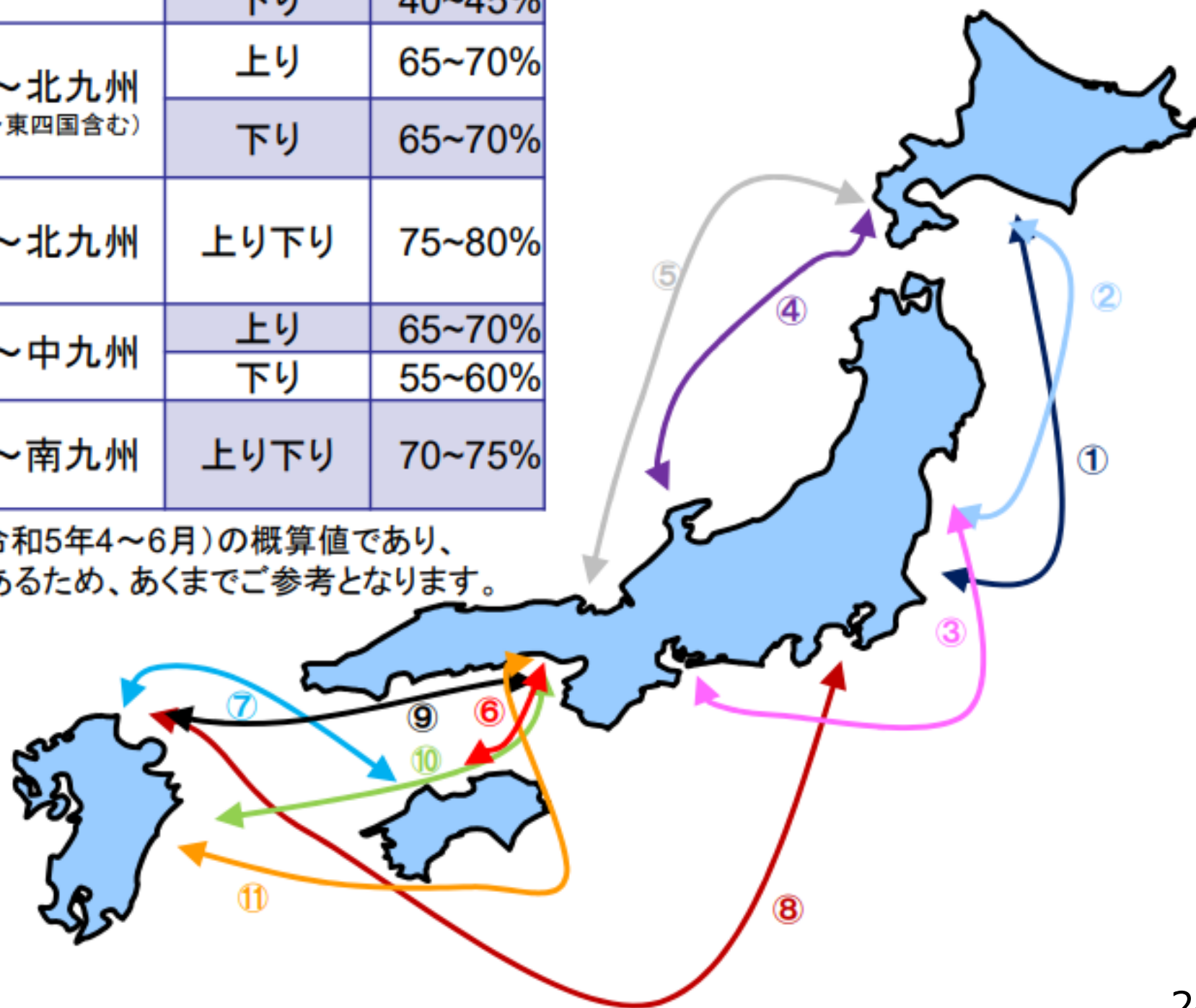
中・長距離フェリー航路について以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中のトラック輸送に係る積載率動向を調査した。

【中距離フェリー航路：片道の航路距離100km以上～300km未満で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

【長距離フェリー航路：片道の航路距離300km以上で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

航路	上り／下り	積載率	航路	上り／下り	積載率
①北関東～北海道	上り	75～80%	⑦北四国～北九州	上り	35～40%
	下り	80～85%		下り	40～45%
②東東北～北海道	上り	80～85%	⑧京 浜～北九州 (一部、京浜～東四国含む)	上り	65～70%
	下り	85～90%		下り	65～70%
③中 京～東東北	上り	80～85%	⑨阪 神～北九州	上り下り	75～80%
	下り	90～95%		⑩阪 神～中九州	上り
④北 陸～北海道	上り	65～70%	下り		55～60%
	下り	65～70%	⑪阪 神～南九州	上り下り	70～75%
⑤阪 神～北海道	上り	55～60%			
	下り	55～60%			
⑥阪 神～北四国	上り下り	55～60%			

※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中(令和5年4～6月)の概算値であり、実際には季節や曜日、ドック期間(定期整備)によっても変動があるため、あくまでご参考となります。





## 高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する提言(概要)

## 1. 検討事項

法定速度が現行80km/hとされている大型トラックを中心として、高速道路における最高速度の在り方を検討。

## 2. 調査結果概要

## 【高速自動車国道における交通事故データ分析結果・交通実態調査結果】

- ① 交通事故件数は、この20年間で大型トラックが50%超の減（全車種と同程度）、トレーラが約30%減。
- ② 実勢速度は、大型トラックが87km/h、大型トレーラが84km/h（大型トラック約3,000台 大型トレーラ約900台）。

## 【安全装置の普及状況データ分析結果等】

- ③ 90km/hを上限とする速度抑制装置が装着されているほか、衝突被害軽減ブレーキ等の安全装置の性能が向上し、普及も進む。
- ④ 欧州における速度抑制装置の上限設定速度は90km/h（諸外国の制度調査）。

## 【関係者に対するヒアリング結果】

## ＜製造事業者に対するヒアリング結果＞

- ⑤ 現在の大型トラックは90km/hを前提に設計され、90km/hまでは車両の安全性能を保証できる。一方で、90km/hよりも高い速度に対応した車両は、既存車の改良では不可能であり、新たに開発する必要がある。
- ⑥ 現在のトレーラは、80km/hよりも高い速度で走行した場合の被牽引部の安全性能は確認していない。

## ＜運送事業者に対するヒアリング結果＞

- ⑦ 最高速度の引上げは、目的地までの到着時間の短縮による輸送品質の向上、労働生産性の向上等のメリットがある。90km/hでも100km/hでも、最高速度の引上げによる一定の効果はある。
- ⑧ 最高速度の引上げよりも、荷待ち時間の短縮等、物流負荷の軽減が図られることが必要。

## 3. 結論

- 大型トラックについては、現行の速度抑制装置を存置した上で、法定速度を90km/hに引き上げたとしても、交通の安全に大きな影響をもたらすとは考えられない。一方で、これより高い速度への引上げは、車両の安全性能が担保されていないこと等を踏まえれば、現時点では不適切。今回の引上げの影響を見極めた上で、更なる社会的要請があり、新たな車両開発等の状況変化が生じた際には、将来的に引上げを検討する可能性は排除されない。なお、現在の規制速度80km/hの路線について法定速度とすることの可否も要検討。
- トレーラについては、車両構造上の特性や交通事故件数等を踏まえれば、現時点では、最高速度の引上げの結論には至らず。今後の技術の進展等を踏まえ、将来的に引き上げる可能性も念頭に、交通事故発生状況の分析等を行うことは一定の意義がある。
- 速度の見直しと併せて、道路交通の整序化のための方策（キープレフト等の周知徹底、交通違反取締り）、適切な運行管理のための方策（ドライバーへの過度なプレッシャーの抑制等）、車両の安全性能の更なる向上のための方策（安全装置の普及促進）がなされるべき。

## 「送料無料」表示の見直し

我が国では、物流における「2024年問題」に直面しており、現在、政府の「物流革新に向けた政策パッケージ」等に基づき様々な対策が採られているところである。

消費者庁では、運賃・料金が消費者向けの送料に適正に転嫁・反映されるべきという観点から、「送料無料」表示に関する実態や見直しによる影響等を把握するため、意見交換会を実施し、検討を重ねてきた。関係者等の意見を踏まえると、

- 送料の表示に関し、「送料として商品価格以外の追加負担を求めない」旨を表示する場合には、その表示者は表示についての説明責任がある。
- 消費者庁として、関係事業者等に送料表示の見直しを促すとともに、事業者の自主的な取組状況を注視していく。

### 表示例

#### 送料負担の仕組みを表示

- 送料の負担者を表示  
「送料当社負担」など
- 送料込みの価格を表示  
「〇〇円（送料込み）」など



#### 「送料無料」表示をする場合、表示者の責任として「無料」と表示する理由、仕組み等を分かりやすく説明

- 「送料無料」表示をする理由  
誰が負担しているのか、商品をお勧めするための販売促進の手法であること など
- 送料を無料とする仕組み  
配送業者に対して契約に基づき適正な運賃を支払っていること など

送料表示に併せて、物流における「2024年問題」に関し、物流の持続可能性に対する認識や対応について説明を行うことが望ましい。

1. 物流2024年問題の影響
2. 政策パッケージに基づく施策の推進
- 3. 農林水産省の支援策**
4. 先行事例
5. その他

# ○ 農林水産省物流対策本部の設置



- 2024年4月に向けて、**農産物等の物流確保、産地等の負担抑制**等について、産地等から不安・懸念の声。
- 今後、各産地等への声に丁寧に対応していくため、省内の各品目・業界担当部署が参画する「**農林水産省物流対策本部**」を設置。
- **全農等とも協力**し、全国各地・各品目における物流確保に向けて、**現場対応を一層強化**。

## 1 検討・実施内容

- (1) 政府全体の物流対策の取組状況、農林水産省所管の各品目・業界における**物流対策の取組状況等の共有**
- (2) 全国各地・各品目の関係者の物流の確保に関する意識の醸成
- (3) 産地の共同輸送拠点や予冷施設の整備、パレット化、荷待ち・荷役時間削減などに関する**成果目標の設定**
- (4) 全国各地・各品目の関係者による**物流確保に向けた具体的な取組の推進**（産地の共同輸送拠点や予冷施設の整備、共同輸送による積載率の向上・大ロット化、中継輸送による長距離輸送の削減、標準パレットの導入による荷待ち・荷役時間の削減、モーダルシフトなど）
- (5) 全国各地・各品目の**関係者と協力**して取り組む、更なる物流の効率化の推進

## 2 体制

- 本部長：農林水産大臣
- 本部長代理：農林水産副大臣
- 筆頭副本部長：農林水産副大臣
- 副本部長：農林水産大臣政務官  
農林水産大臣政務官
- 幹事長：農林水産事務次官
- 幹事：大臣官房総括審議官（新事業・食品産業）
- 本部員：農林水産審議官  
官房長  
大臣官房総括審議官  
大臣官房技術総括審議官 兼 農林水産技術会議事務局長  
大臣官房危機管理・政策立案総括審議官  
消費・安全局長  
輸出・国際局長  
農産局長  
畜産局長  
経営局長  
農村振興局長  
林野庁長官  
水産庁長官
- 事務局：大臣官房新事業・食品産業部食品流通課



# ○ 農林水産品・食品の物流に関する官民合同タスクフォースの設置



- 「農林水産省物流対策本部」の下で、具体的な物流課題への対処を行うため、省内各部局庁の部長・審議官級と地方農政局次長、関係団体をメンバーとする「**農林水産品・食品の物流に関する官民合同タスクフォース**」を設置。
- 全国各地・各品目の関係者による取組の後押し、未だ取組が進まない現場での取組の掘り起こし等、**現場対応を一層強化**。

## 1 活動内容

- (1) 全国各地の農林水産品・食品の物流問題に関する**相談の受付け**
- (2) 全国各地の現場への**タスクフォースメンバーの派遣**
- (3) 全国各地の物流問題に係る**具体的な改善策の実施**
- (4) 全国各地の**先進・優良事例の情報発信**

賛助メンバー： 全国農業協同組合連合会  
ホクレン農業協同組合連合会  
(一社)全国中央市場青果卸売協会  
(一財)食品産業センター  
(一社)日本加工食品卸協会  
(一社)日本スーパーマーケット協会  
(一社)全国木材組合連合会  
(一社)大日本水産会  
(公社)全日本トラック協会  
日本貨物鉄道(株)  
(一社)日本旅客船協会  
(一社)日本長距離フェリー協会  
日本内航海運組合総連合会

## 2 構成

TF長 : 大臣官房総括審議官 (新事業・食品産業)  
副TF長 : 大臣官房新事業・食品産業部長  
メンバー : 大臣官房輸出促進審議官 (兼輸出・国際局)  
大臣官房生産振興審議官 (兼農産局)  
大臣官房審議官 (兼消費・安全局)  
大臣官房審議官 (兼畜産局)  
大臣官房審議官 (兼経営局)  
大臣官房審議官 (兼農村振興局)  
農産局農産政策部長  
農林水産技術会議事務局研究総務官  
林野庁林政部長  
水産庁漁政部長  
地方農政局次長(東北・関東・北陸・東海・近畿・中国四国・九州)  
北海道農政事務所次長  
内閣府沖縄総合事務局総務調整官  
国立研究開発法人農業・食品産業技術総合研究機構食品研究部門所長

# ○ 農林水産品・食品物流問題相談窓口



機関名	担当部課	所在地	電話番号	相談内容、担当都道府県
農林水産省	大臣官房新事業・食品産業部食品流通課	〒100-8950 東京都千代田区霞が関1-2-1	03-6744-2379	全般に関すること
北海道農政事務所	生産経営産業部事業支援課	〒064-8518 札幌市中央区南22条西6丁目2-22 エムズ南22条第2、第3ビル	011-330-8810	北海道
東北農政局	経営・事業支援部食品企業課	〒980-0014 仙台市青葉区本町3丁目3番1号 仙台合同庁舎	022-221-6146	青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県
関東農政局	経営・事業支援部食品企業課	〒330-9722 さいたま市中央区新都心2-1 さいたま新都心合同庁舎2号館	048-740-0145	茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県、静岡県
北陸農政局	経営・事業支援部食品企業課	〒920-8566 金沢市広坂2丁目2番60号 金沢広坂合同庁舎	076-232-4149	新潟県、富山県、石川県、福井県
東海農政局	経営・事業支援部食品企業課	〒460-8516 名古屋市中区三の丸1-2-2 農林総合庁舎1号館	052-746-6430	岐阜県、愛知県、三重県
近畿農政局	経営・事業支援部食品企業課	〒602-8054 京都市上京区西洞院通下長者町下る丁子風呂町 京都農林水産総合庁舎	075-414-9024	滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
中国四国農政局	経営・事業支援部食品企業課	〒700-8532 岡山市北区下石井1丁目4番1号 岡山第2合同庁舎	086-222-1358	鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県
九州農政局	経営・事業支援部食品企業課	〒860-8527 熊本市西区春日2丁目10番1号 熊本地方合同庁舎	096-211-9371	福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
内閣府 沖縄総合事務局	農林水産部食料産業課	〒900-0006 那覇市おもろまち2丁目1番1号 那覇第2地方合同庁舎2号館	098-866-1673	沖縄県

# ○ 物流2024年問題への対応策



○ 対応策は、①長距離輸送の削減、②荷待ち・荷役時間の削減、③積載率の向上・大ロット化、④トラック輸送への依存度の軽減の4類型。

## 対応策の4類型

	類型	具体例
トラック輸送	①長距離輸送の削減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中継輸送（※）</li> <li>・ 集荷・配送と幹線輸送の分離</li> </ul>
	②荷待ち・荷役時間の削減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 標準仕様パレットの導入</li> <li>・ トラック予約システムの導入</li> </ul>
	③積載率の向上・大ロット化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 共同輸送（※）</li> <li>・ 段ボールサイズの標準化</li> </ul>
	④トラック輸送への依存度の軽減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道・船舶へのモーダルシフト</li> </ul>

（※）あわせてコールドチェーンの確保（予冷設備の整備等）が必要



## 現在の主な取組・支援策

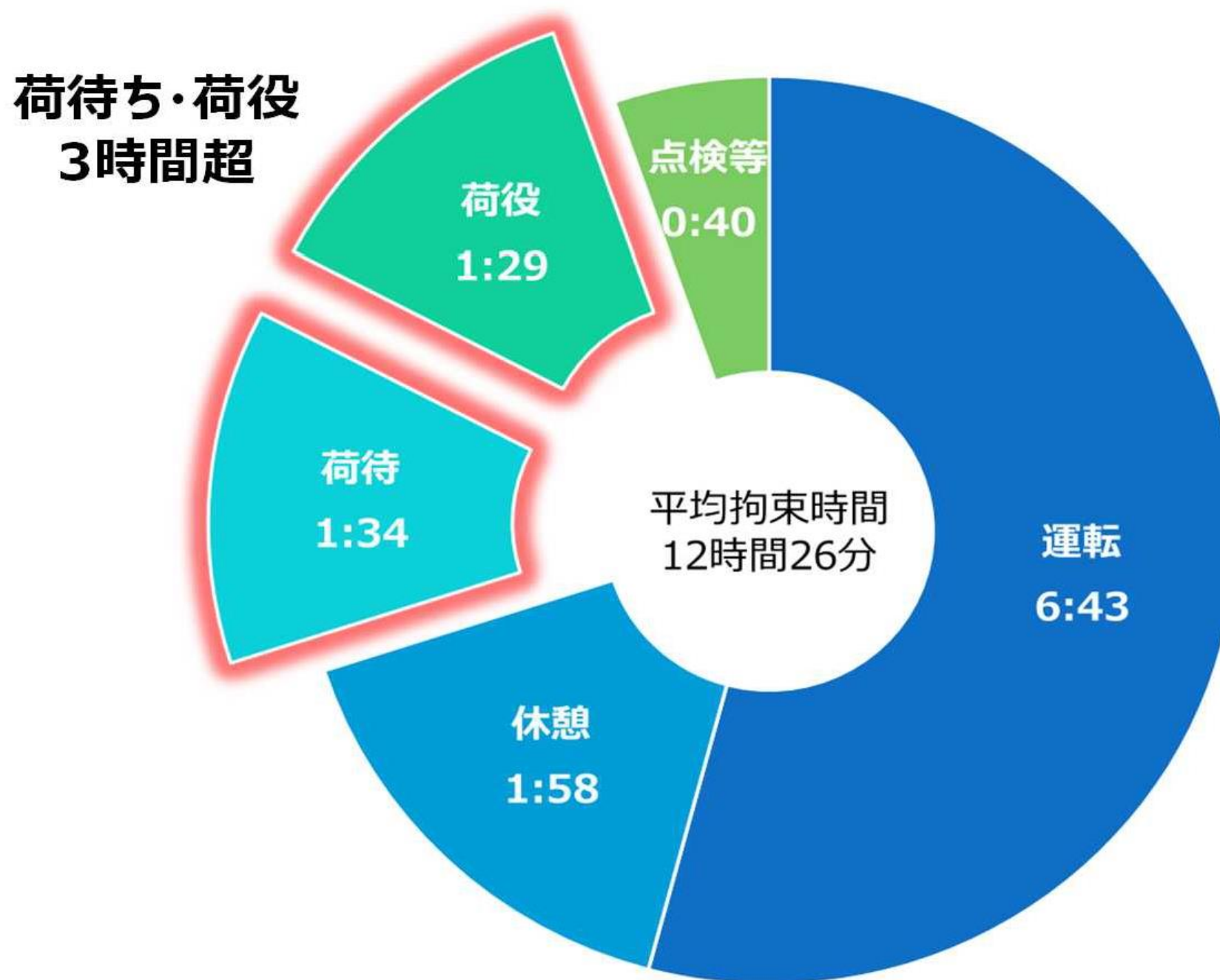
対象	取組・支援策
荷主事業者 物流事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「自主行動計画」の作成</li> <li>・ 青果物、花き等の分野や、生産者、卸売業等の業種ごとに、物流改善に向けた「自主行動計画」を年内に作成。計画に沿って取組を実践。</li> </ul>
産地 卸売市場 物流事業者等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 生鮮食料品等サプライチェーン緊急強化対策</li> <li>・ 中継輸送、標準仕様パレットの導入、共同輸送、モーダルシフト等の実証及び設備・機器の導入。</li> </ul>
産地	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 強い農業づくり総合支援交付金（産地基幹施設）</li> <li>○ 産地生産基盤パワーアップ事業</li> <li>・ 産地の集出荷貯蔵施設等の整備、パレタイザー導入に係る施設の改修等。</li> </ul>
卸売市場	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 強い農業づくり総合支援交付金（卸売市場）</li> <li>・ 物流の効率化に資する卸売市場、共同物流拠点の整備・機能強化。</li> </ul>





## ○荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳

- トラックの1運行当たりの荷待ち時間、荷役時間を合計すると3時間超に及ぶ。
- トラックドライバーへの長時間労働の上限規制の適用後も、これまでどおりの輸送（運転時間）を確保しようとするれば、荷待ち・荷役時間を削減する必要。



出典：トラック輸送状況の実態調査(R2)

# 場内物流改善推進体制

## <構成員>

- ① 開設者（事務局）
  - ② 卸売業者
  - ③ 仲卸業者（主として転送・量販店対応をしている事業者）
  - ④ 市場関係運送事業者
  - ⑤ 市場協会等
- ※ オブザーバーとして農林水産省も参加

## <取組事項>

### （パレット循環）

- ① パレット管理ルールの合意形成と周知徹底
- ② 場内でのパレット管理方法の確立
- ③ 産地へのパレット流通普及活動とパレット化支援
- ④ レンタルパレット積替え作業の機械化
- ⑤ 直送先（量販店センターなど）への回収協力依頼

### （場内物流効率化）

- ① 場内物流の秩序（通路など共有スペースの確保）
- ② 場内物流効率化に向けた施設整備・利用改善の検討

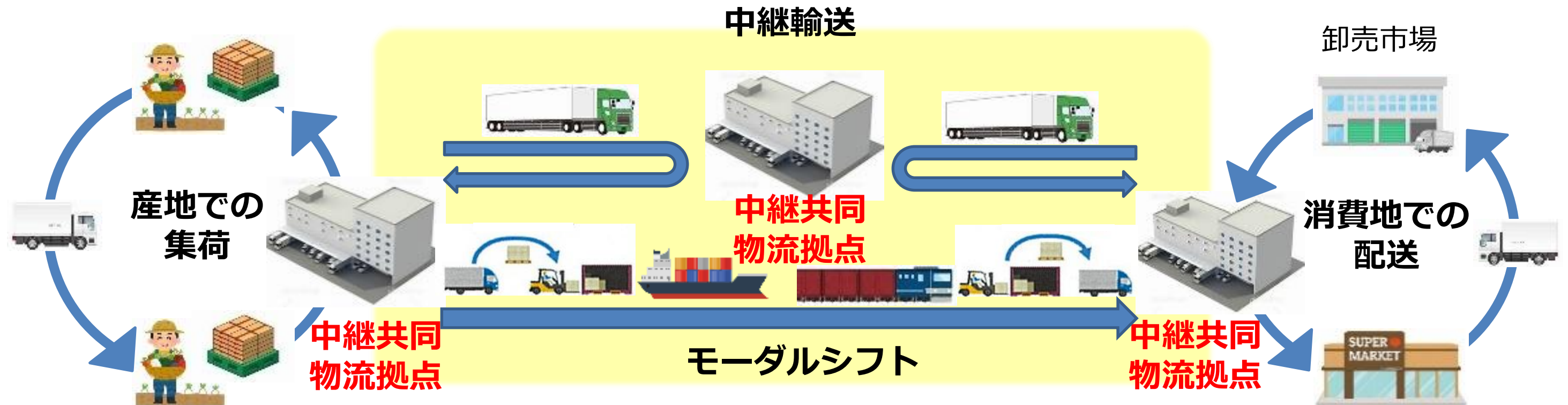
### （法令の遵守）

- 貨物自動車運送事業法、労働基準法、標準的な運賃の告示制度、ホワイト物流等の周知



# ○ 中継共同物流拠点の整備の推進

- 農産物輸送においては、北海道、九州といった大産地が消費地から遠方に位置し、長距離輸送が多いことから、2024年以降のトラックドライバーの労働時間規制に対応するためには、複数ドライバーによる中継輸送が重要。
- トラック長距離輸送から中継輸送に切り替えるために必要となる「中継共同物流拠点」の整備を推進していく必要。



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



○ 適正な価格形成への理解醸成と食品アクセスの確保のうち  
**生鮮食料品等サプライチェーン緊急強化対策**

【令和4年度補正予算額 876百万円】

＜対策のポイント＞

我が国経済の再生と社会情勢や需要の変化を見据え、食品流通の合理化を進めるため、卸売市場や食品流通団体等が取り組む生鮮食料品等の安定供給機能を確保するサプライチェーンの改善・強化を支援します。

＜事業目標＞

- 事業実施者の取扱数量又は金額を5%以上拡大〔令和6年まで〕
- 流通における所要時間や経費等を30%以上削減、食料品アクセス問題の解消

＜事業の内容＞

1. サプライチェーン強化実証

生鮮食料品等の安定供給を継続的に行うための先進的な取組（共同配送、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等）の実証を支援します。

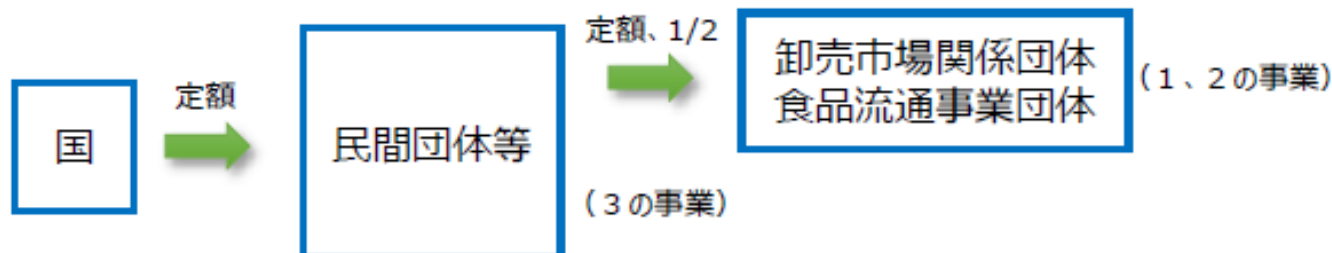
2. 設備・機器等導入支援

トラックドライバーの負担軽減のための物流改善や食料品アクセスの確保等サプライチェーンの機能強化に対する取組を支援します。

3. 推進事業

1及び2の事業の推進を支援します。

＜事業の流れ＞



＜事業イメージ＞

共同配送の推進	モーダルシフトの推進	ラストワンマイル配送の確保
<p>1.実証</p> <p>共同配送システム</p> <p>・共同配送のシステム実証等</p>	<p>1.実証</p> <p>航空輸送 鉄道輸送 トラック輸送 海上輸送</p> <p>・モーダルシフトを実現するための輸送実証等</p>	<p>1.実証</p> <p>＜自動配送＞ ＜バーチャルスーパーマーケット＞</p> <p>・ラストワンマイル配送実証等</p>
<p>2.設備・機器等導入</p> <p>加工機器・冷蔵庫の導入等</p>	<p>2.設備・機器等導入</p> <p>・パレタイザー、クランフォークリフトの導入等</p>	<p>2.設備・機器等導入</p> <p>・移動販売車、無人店舗システムの導入等</p>



# 物流革新に向けた食品等流通総合対策

【令和6年度予算概算決定額 150（-）百万円】

【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」に対処するとともに、今後の労働力不足や将来のフィジカルインターネット物流に対応しうる**新たな食品流通網を構築**するため、多様な関係者が一体となって取り組む**①物流の標準化、デジタル化等の取組**、**②物流の自動化、省力化、品質管理に必要な設備・機器の導入**、**③中継共同物流拠点の整備等**を総合的に支援し、将来にわたって持続可能な食品流通を実現します。

## <事業目標>

- 流通の合理化を進め、飲食料品卸売業における売上高に占める経費の割合を縮減（10% [2030年まで]）
- 物流の効率化に取り組む地域を拡大（155地域[2028年まで]）

## <事業の内容>

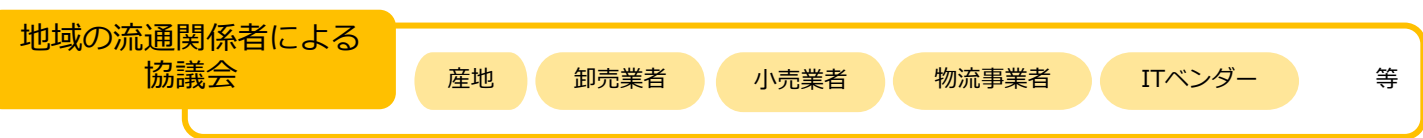
### 1. 持続可能な食品等流通対策事業 【令和6年度予算】150（-）百万円

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や、物流の自動化・省力化・品質管理に必要な設備・機器等の導入を支援します。

### 2. 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】2,500百万円

- ① 物流生産性向上推進事業（うち800百万円）  
**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**や、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。  
 また、関係事業者に対する指導・助言や優良事例の発信を行います。
- ② 中継共同物流拠点施設緊急整備事業（うち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。

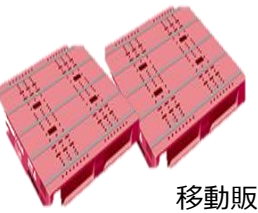
## <事業イメージ>




### 補助事業を活用した実装、設備・機器導入、施設整備

<実装支援>

標準パレットの導入




移動販売車の導入




<設備・機器の導入支援>

パレタイザー




クランプ

フォークリフト




<中継共同物流拠点の整備>

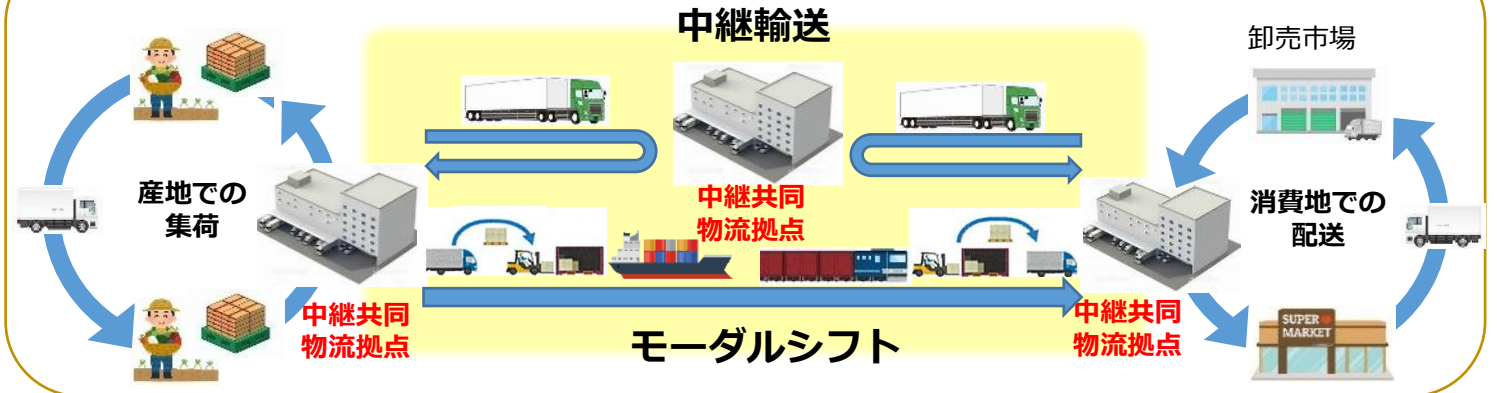
大型車に対応したトラックバース



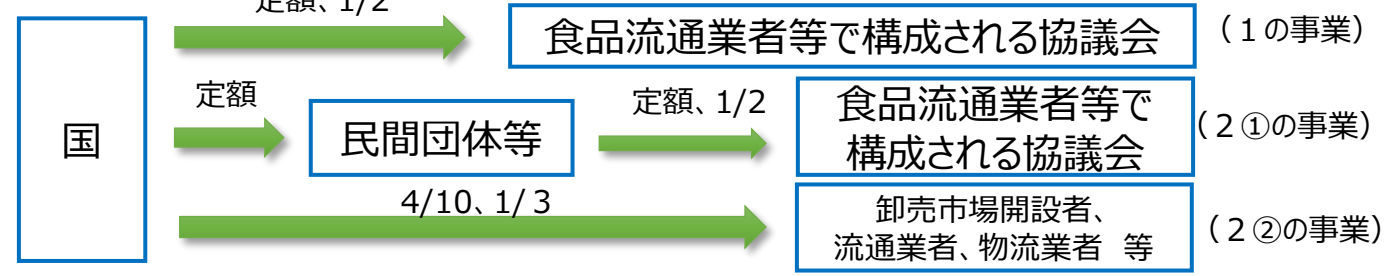
コールドチェーン確保のための冷蔵設備



### 新たな食品流通網の構築



## <事業の流れ>



【お問い合わせ先】（1、2①の事業）大臣官房新事業・食品産業部食品流通課 (03-3502-5741)  
 （2②の事業）食品流通課卸売市場室 (03-6744-2059)



# (参考) 青果物流通標準化ガイドライン

- 青果物流通標準化検討会では、検討項目ごとに**分科会**を設けて議論。令和5年3月に**ガイドライン**を策定。

## ガイドラインの概要

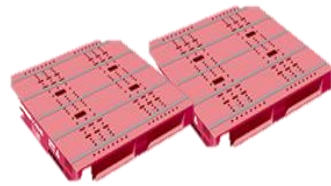
### ○ パレット循環体制

#### 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**1 t**

(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)



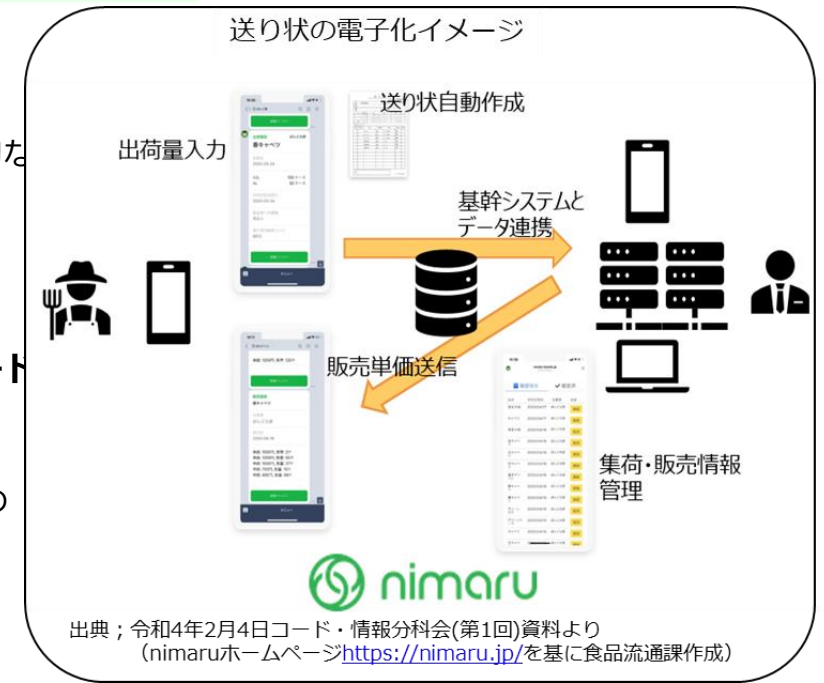
### ○ コード・情報

#### 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



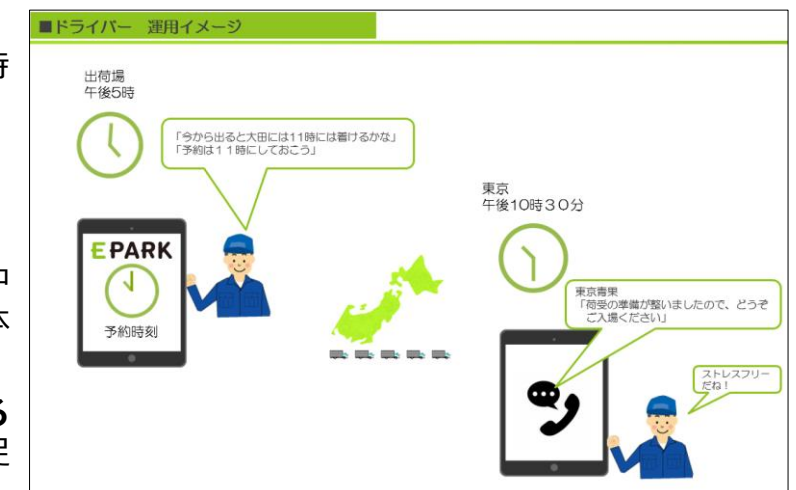
### ○ 場内物流

#### 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



# (参考) 花き流通標準化ガイドライン

## 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

段ボールサイズの統一

## 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など



(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。

# (参考) 水産物流通標準化ガイドライン<検討中>

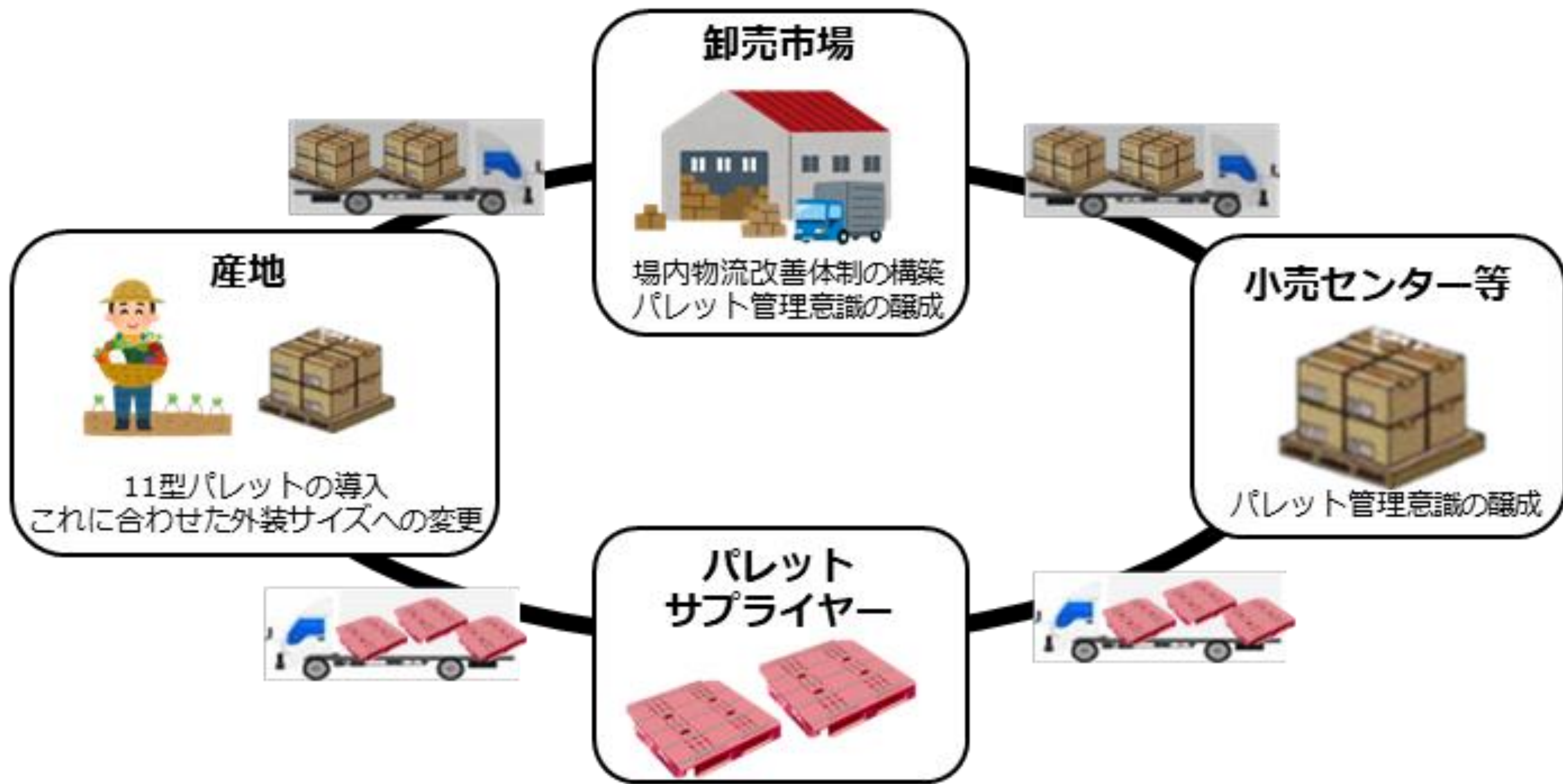
- 令和5年5月に、卸売団体、卸売業者、物流業者等から構成される「水産物流通標準化検討会」を設置。
- 我が国の水産物流通の大宗を担う東京都中央卸売市場豊洲市場を中心とした水産物流通を念頭に議論を行い、令和5年度中に策定する予定。

<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="1626 1136 2635 2032" data-label="Diagram"> <p>The diagram illustrates the pallet management and circulation process. At the top is the '集荷センター' (Collection Center). Below it is the '運送業者' (Carrier). At the bottom is the '豊洲市場' (Toyosu Market). Below the market are '卸売会社' (Wholesaler) and '仲卸業者等' (Sub-wholesalers). A 'パレット循環' (Pallet Circulation) loop is shown with arrows: a dashed arrow points up from the market to the carrier, and a solid arrow points down from the carrier to the market. A photo of pallet storage is shown on the right, labeled 'パレット保管' (Pallet Storage).</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がどうか。</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>	

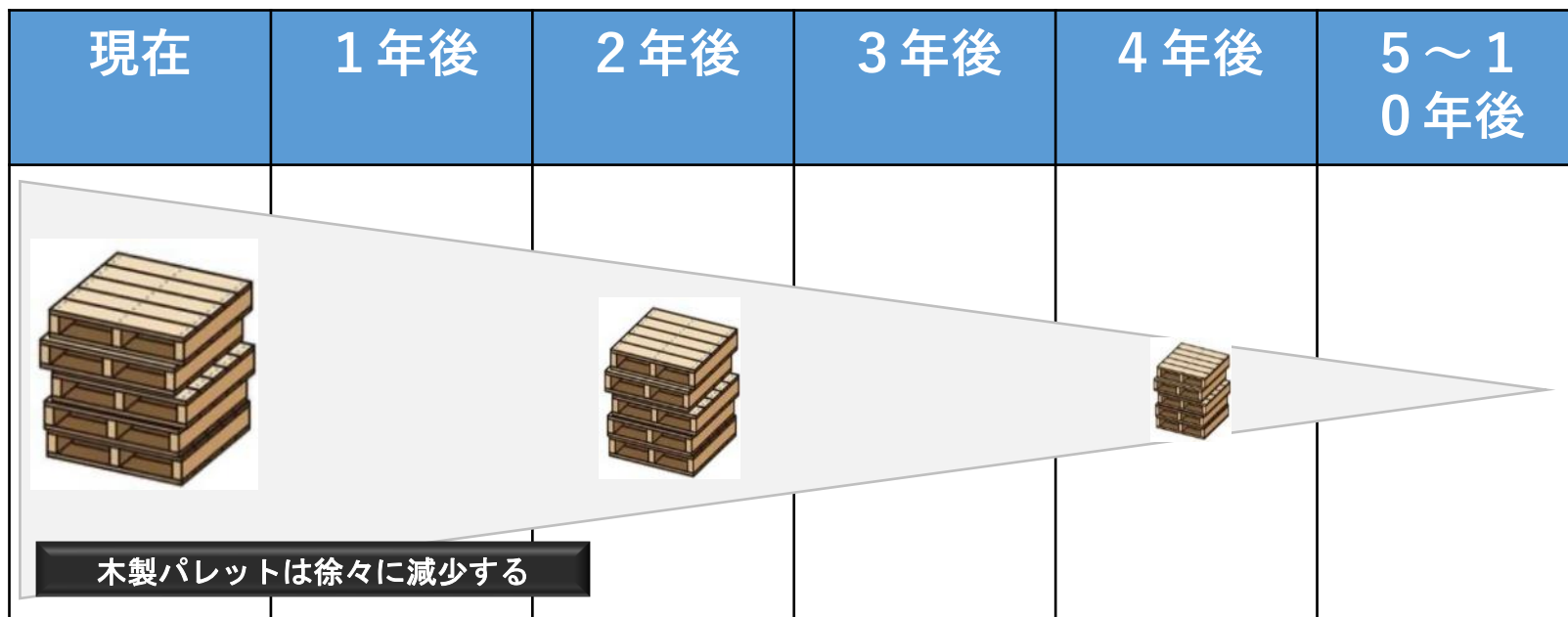


# 青果物流通標準化ガイドライン骨子に基づくパレチゼーションの推進



# 雑パレット等の流通状況と返却要請

- 木製パレットについては、パレットサプライヤーからの聞き取りによると、海外からの移入が減少していることや木材価格等の上昇も相まって国内流通量は徐々に減少。
- プラスチックパレット（以下「プラパレ」という）については、原材料高を背景として価格が上昇して資産価値が高まり、所有者の管理意識が厳しくなっており徐々に減少。
- 当該所有者から返却を求めるチラシ等が出ており、不正利用を防止するとともに、パレットの返却要請に応じることが必要。



## Pパレットの返却にご協力ください!

●回収対象パレット(ビールプラスチックパレット 通称:Pパレ)

サイズ:90cm×110cm

※通称「加盟社」や「Pパレ共同使用会」のロゴあり

上記のPパレは、一般社団法人Pパレ共同使用会の加盟社(メーカー)が購入、所有し、資産として管理しています。加盟社で共同使用し、回収リサイクル・再利用しております。

お手元のPパレット、こんな使い方でませんか?

加盟社以外の商品の輸送・保管・運搬に使用するのはNGです!

加盟社以外の商品の輸送に 加盟社以外の商品の保管に 加盟社以外の商品の運搬に

国内産額・飲料メーカーなど110社が加盟!  
一般社団法人 Pパレ共同使用会 TEL:0120-952-259

## JPRパレットの回収にご協力をお願い致します

農産物流通の現場改善・効率化にはパレットが欠かせません。パレット搬送には回収が不可欠です。JPRパレットは登録のある「産地〜卸〜小売/加工業者」の間でのみご利用できます。登録先以外での流通はお止め下さい。

JPRのパレットが空きましたら  
東京青果操・東京産原青果操・東京神田青果操それぞれの空パレット置場にご返却いただきますようお願い致します。

通称: JPR PT (ピーター)  
仕様: 片面使用二方差し

通称: JPR 赤パレ (アカパレ)  
仕様: 両面使用二方差し

JPR 日本パレットレンタル株式会社  
住所: 東京都千代田区大手町1-1-3 大手センタービル  
TEL: 0120-8010-11  
担当: 流通営業部/事業開発部 農産物輸送拡大プロジェクト

## パレットの不正使用は違法です!

お手元のPパレット、こんな使い方でませんか?

花や植木の商品陳列台に 野菜の商品陳列台に

加盟社以外の商品の保管に 畑の土壌の代わりに

お手元にあるPパレは、速やかに加盟各社にご返却ください。

国内産額・飲料メーカーなど99社が加盟!  
一般社団法人 Pパレ共同使用会 TEL:0120-952-259

## 犯罪です!

レンタルパレットの無断での持ち出し・利用や売却・購入は犯罪です!

レンタルパレットを無断で持ち出しや利用、または売却・購入することにより、物流の現場からパレットが消失するケースを絶やしません。レンタルパレットは、当社の所有物です。許可なく持ち出しや利用、売却・購入する行為は、犯罪となります。JPRでは今後、違反者に対し厳格に法的な措置を取ることもございます。違法行為は、厳罰にやめてください。

利用者不明のJPRレンタルパレットを見かけましたら、お手数ですが下記までご連絡をお願いします。JPRが迅速に回収に伺います。

TEL: 0120-8010-99 @mitsuketa@jpr.co.jp

JPR 日本パレットレンタル株式会社 TEL: 0120-8010-11 東京都千代田区大手町1-1-3 大手センタービル http://www.jpr.co.jp/

### Pパレ共同使用会の声

- 市場等の関係者の一部には、いまだに「パレットは天下の回りもの」といった認識があり、Pパレとしては、新聞や業界誌等に啓発広告を掲載するなど、啓発活動を実施中。

### JPR等の声

- レンタルしたパレットが契約に沿った流通ルート以外の水産卸売市場等に回流しており、回収できずに潜在しているものがあると考えられる。
- レンタルパレットの目的外使用を防止するためにはパレット管理の意識向上が不可欠であり、場内事業者へレンタルパレットの取扱の周知等が必要。



# 国土交通省によるパレット不正利用禁止のチラシ

- 国土交通省からもパレットの不正利用を禁止するチラシが発出されている。

**そのパレット、誰のものですか?**

あれ、これしか返ってきていないけど、転用されてるのかな…?

他社のパレットを勝手に使っちゃったけど、お互いさまだし、いいよね…?

いろんな会社のパレットが混在してる…

**△ パレットの不正利用は厳禁です!**

さらに、適切に返却しないとこんな弊害も…

余計な出費で頭が痛い…

年間〇〇万円分紛失!

発荷主

パレット補充コスト

余計な費用が加算されている…

商品価格

着荷主

パレットに係る費用がさらに上乗せされてしまう可能性があります

**こんなパレット管理を目指しませんか?**

物流会社の皆さま

発荷主の皆さま

着荷主の皆さま

物流を支える「インフラ」としてパレットを管理・循環

国土交通省 物流・自動車局 物流政策課



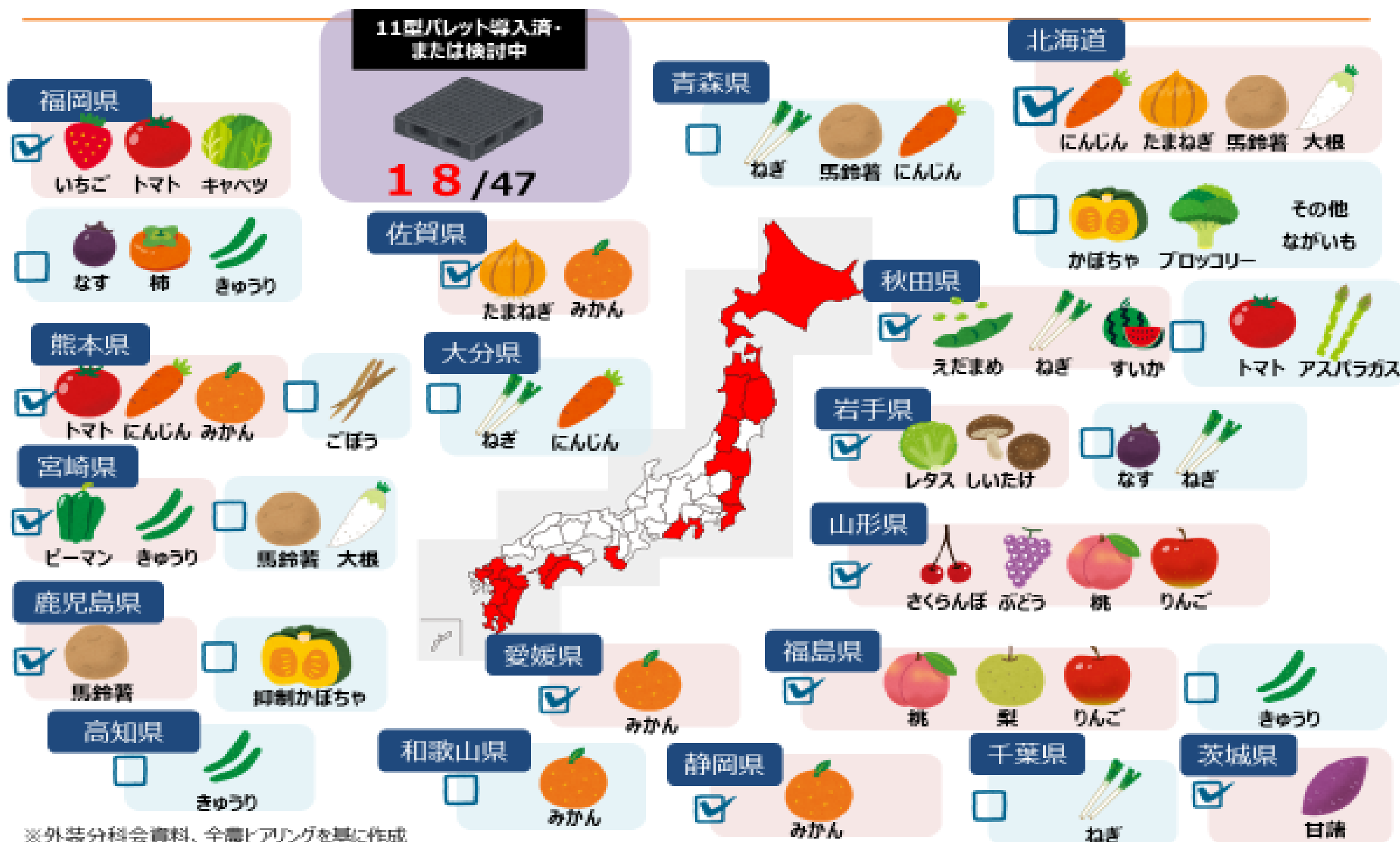
1. 物流2024年問題の影響
2. 政策パッケージに基づく施策の推進
3. 農林水産省の支援策
4. 先行事例
5. その他

# ○ 実証実験結果の整理 1 1型パレット導入全国マップ

■ 本事業の先行事例調査、実証実験の結果、現在下記状況の把握ができた。

## 11型パレット導入全国マップ

パレット化済  実証・検討中 2023年3月現在



※外装分科会資料、全農ヒアリングを基に作成

農林水産省 大臣官房 新事業・食品産業部 食品流通課 / Director of Food Distribution, Division New Business and Food Industry Department, Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries.

※農林水産省食品流通課にて作成

# ○実証実験（実証結果）：JA全農いわて 農閑期における複数JAによる積み荷の集約輸送

## 取組概要

- 主な取組体制：主体（JA全農いわて）  
4JA（JA新しいわて、JAいわて中央、JA岩手ふるさと、JAいわて平泉）
- 対象品目：菌茸類(しいたけ中心)、ハウレンソウ
- 実施期間：令和5年1月～2月

- 取組内容(既に雑パレットでの輸送は実施中)  
閑散期に複数JAの複数品目を集約・混載して荷量を確認し、11パレットに積み付けての輸送試験を実施。

- 取組の経緯  
冬の閑散期には、1集荷場では1～6パレットと積み荷がまとまらず、トラックの積載効率が低下しているが、各産地毎に個建て運賃により輸送を行っており、運送会社の負担が大きい。そこで、品質劣化リスクの低い冬春期に限り、内陸エリア各集荷場の荷物を集荷及び消費地向けへ出荷する体制を検証

- 段ボール  
小ロットかつ、品目・段ボールサイズがばらばら

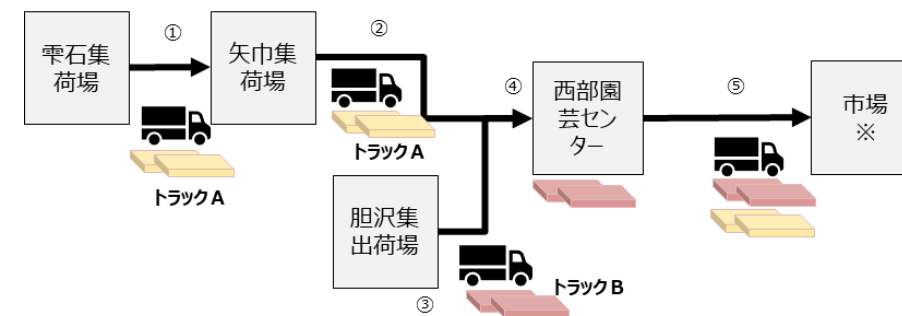


## ポイント

### ■輸送ルート図



### ■輸送ルート



- ※市場 届け先  
関西：京果、大果大阪、大果北部、姫路青果  
関東：東京青果、東京シティ青果、東京多摩青果、豊橋板橋、千住青果、横浜丸中青果

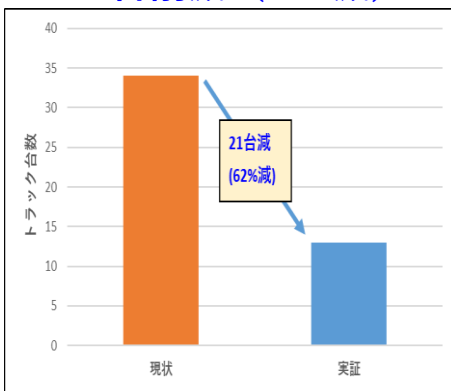
・西部園芸センターで、横持ち2台のトラックの積み荷を1台に集約し、市場へ輸送



## 改善効果

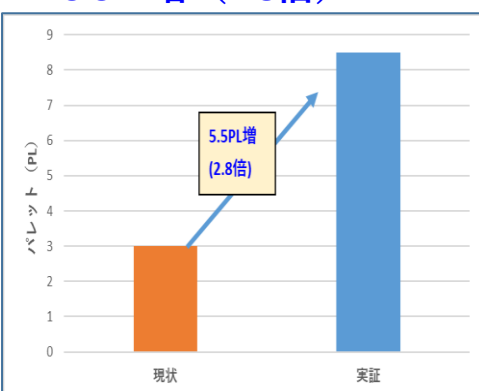
### ■トラック台数

21台削減 (62%減)



### ■積載パレット数量

※トラック1台当たり  
5.5PL増 (2.8倍)



## 取組成果

### ■実証の結果

- ・品質劣化リスクの低い冬春期に限り、内陸エリア各集荷場の荷物を集荷及び消費地向けへ出荷する体制を検証することができた
- ・輸送コスト削減を確認できた
- ・積載率の向上を確認できた

### ■課題

- ・内陸集約輸送課題  
法令遵守運航、積載効率、運賃コストのペイの3点を全てクリアする事
- ・レンタルパレット利用課題  
既に雑パレットでの輸送を行っており、11パレットへの切替はレンタル料の発生などコスト増となる。規格が統一されていることによる荷積みの効率化や衛生面でのメリットはあるが、十分なインセンティブにはなっていない。

### ■今後に向けて

- ・本取組の継続、エリアの拡大等の推進



# ○実証実験（実証結果）：JA全農ふくれん 11パレットを使用したJA域を越えた共同輸送

## 取組概要

- 主な取組体制：主体（JA全農ふくれん）  
3JA（JAふくおか八女 JA柳川、JAみなみ筑後）
- 対象品目：なす
- 実施期間：令和4年11月

- 取組内容  
11パレットに合わせた段ボール（試作済）と既存段ボール混載でのJA域を越えた共同輸送を実施。

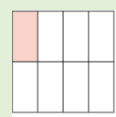
- 取組の経緯  
2024年問題の運べないリスクに伴い筑後南部地域が抱える輸送問題を解決するため、JA域を越えた共同輸送を行い、今後地域内で効率的な輸送手段を構築すること目的として実証を実施。

- 段ボール（8kg箱）  
⇒パレットへの積み付け：8棒積み7段

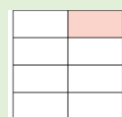
表面占有率：97.83%

※全農のガイドラインに準拠

5段まで棒積み 6段、7段 交差積み



+



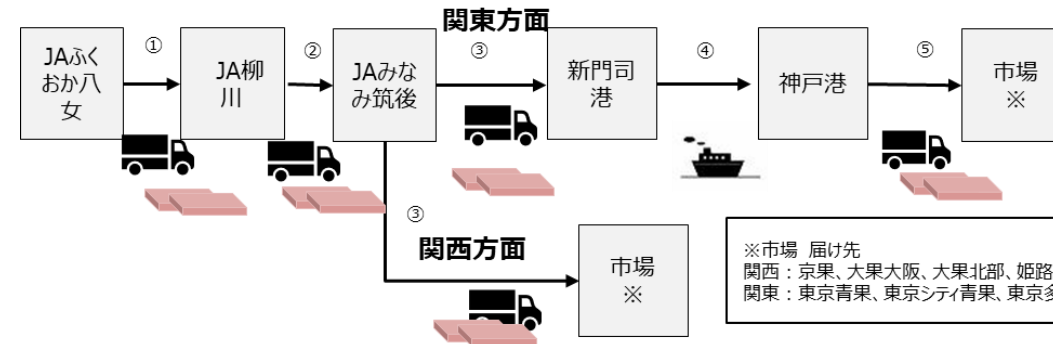
段ボールサイズ

縦	横	高さ
546mm	271mm	299mm



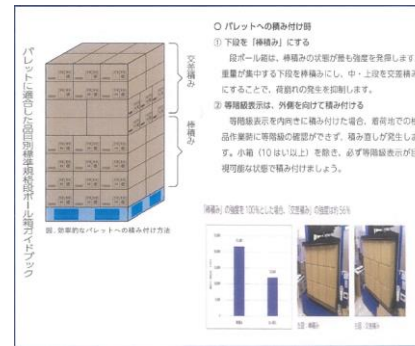
## ポイント

### ■輸送ルート



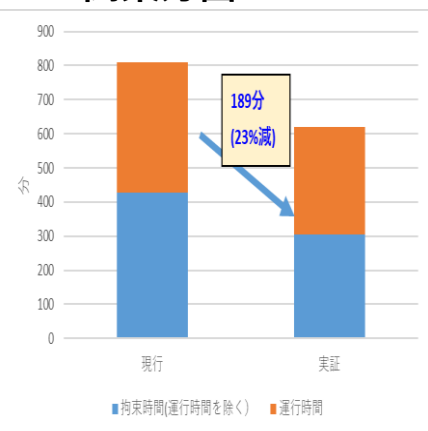
※市場 届け先  
 関西：京果、大果大阪、大果北部、姫路青果  
 関東：東京青果、東京シティ青果、東京多摩青果、豊橋板橋、千住青果、横浜丸中青果

### パレットに適合した標準規格段ボールガイドブック

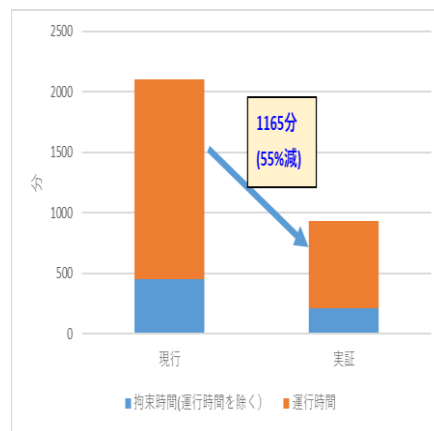


## 改善効果

### ■関東方面



### ■関西方面



※現行は各JAからトラック1台で輸送することとし試算

## 取組成果

### ■実証の結果

- ・JA域を越え、複数市場への共同輸送体系の事例として一部成果を得た
- ・パレット輸送により、作業性（積み込み、荷卸し）が向上した
- ・試験用の段ボールは、現行のものと比較して積載効率の向上が図られた

### ■課題

- ・今回の試験では、ドライバーの拘束時間内で完了できなかった
- ・一部箱の崩れが発生していたため、輸送方法についてさらなる検証が必要
- ・試験用の段ボールで積載率は向上したが、低床トラックに限定される
- ・市場検品では、総数検品による対応で待機時間の短縮化が必要である
- ・段ボール変更による施設改修にかかわる投資
- ・パレットへの高積み付けには、作業負担と保管庫の改修などの課題がある

### ■今後に向けて

- ・引き続き改善のため実証実験を実施する

## 県内全JAの一元的な共同輸送 【JA高知県園芸流通センター】

- ・JA高知県園芸流通センターでは、**県内全JAの一元的なパレット共同輸送**を2000年から実施。  
(小口多品目の積載効率の悪さを解消するため、**JA主導で運送会社からノウハウの提供**を受けてセンター機能を構築  
⇒ **みょうがなど小口多品目が強みに**)
- ・**運送会社2社と連携**し、延べ100車で県内を15時までに集荷し、センターで出荷先市場ごとに**仕分け**して、約60~70車で18時までに出荷（**地域物流と幹線物流を分離**）。
  - ▶ 青果60市場（野菜100品目、果実40品目）
  - ▶ 花き40市場（100品目）
- ・センター内は一定温度に保たれ、内部の作業は運送会社がフォークリフト15台、自動搬送機4台（降口6台）により効率化して実施。
- ・センターと各JAの出荷場で**データ連携**ができており、事前の**配車計画**により市場ごとに**ほぼ満車で出荷**している。



### ○センターのバース

- ・最盛期には延べ100車が県内集荷を行い、センターで仕分けされ、60~70車が各市場へ出荷。

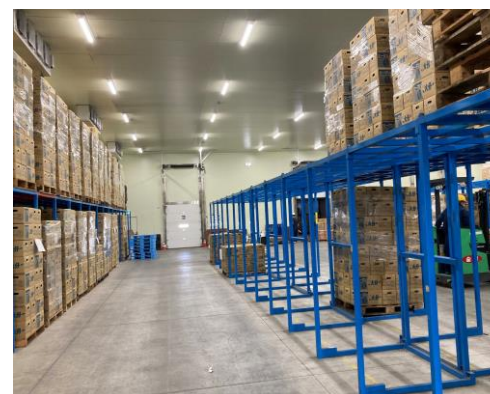


### ○センター内部

- ・自動搬送機の設置により荷役作業時間が全体で1~2時間短縮。

## 少量多品目の共同輸送とRORO船を活用した モーダルシフト 【全農おおいた 大分青果センター】

- ・大分青果センターでは、少量多品目の青果物を各JA（県南部、中西部、東部地区など）から**集荷し（JAグループ荷量の約4割）**、消費地へパレットでの**共同輸送**を実施（2019年~）
- ・**生産者の負担運賃軽減**を目的に、積載効率を上げた共同輸送を実行する方法として、**青果センターの設置を決断**。同時に**運送会社との契約の大部分を個建から車建てに変更**。
- ・集荷した荷物を庫内で**12時間予冷**することで、翌日販売から**3日目販売**となるも、品温を下げることで**品質は保持・向上**。
- ・**出荷計画の事前とりまとめ**、3日目販売に変更することで、**効率的な配車が可能**となり、積載率が向上。
- ・センター敷地に**隣接するRORO船ターミナル**を活用して**モーダルシフト**も実施。
- ・取り扱い数量の拡大、更なる積載率の向上をはかるためセンターを**拡張中**（2024年3月完成、同年4月稼働）



### ○センター内部

- ・集荷した青果物を低温管理し、予冷することで品質維持。



### ○荷作業の様子

- ・大型トラックからの荷下ろし作業。パレット化されているため、作業は効率的。



# 物流生産性向上に向けた取組事例（青果）

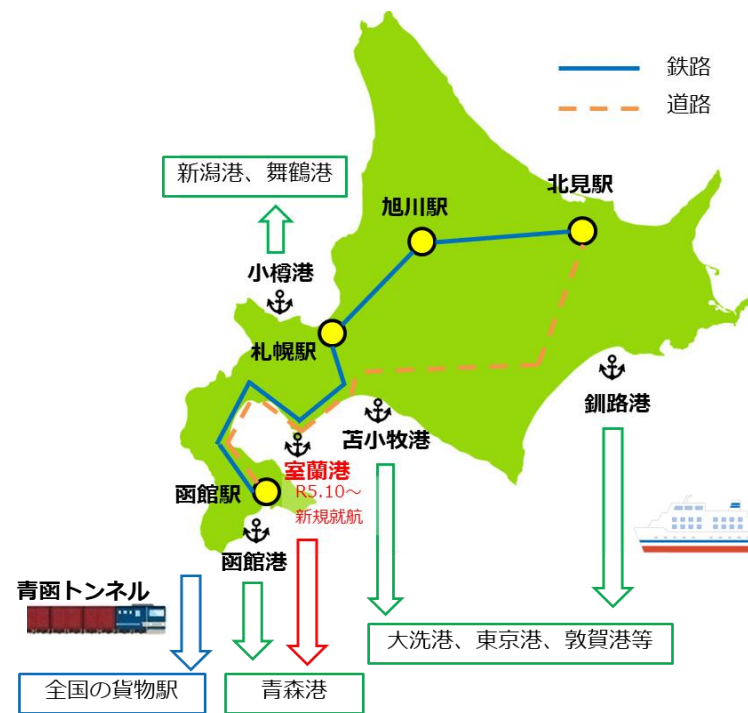
## 道内外出荷におけるモーダルシフト 【ホクレン】

- ・ホクレンでは、2019年度時点で道外輸送の**53%**がフェリー・RORO船、**28%**が鉄道輸送。  
令和5年10月には室蘭～青森のフェリー新航路が就航。
- ・道内輸送においては、鉄道による**玉ねぎの輸送実証**（札幌～函館）を実施し、トラックの代替輸送としての**鉄道の有効性を確認**。
- ・今後は、更なる**一貫パレチゼーション**や**外装サイズの統一化**を推進。

輸送手段	数量	シェア	主要品目 (万t)
フェリー・RORO船	134.7万t	53%	生乳 (43.4) 野菜※ (15.2) 米 (12.6)
鉄道	71.6万t	28%	玉ねぎ (30.9) 馬鈴薯 (11.4) 米 (7.8)
不定期船	42.4万t	17%	麦・米
海上コンテナ	3.5万t	1%	砂糖
航空	0.2万t	0.0%	花き
合計	252.4万t	100%	

○北海道から本州への輸送形態  
(2019年度 ホクレン取扱分)

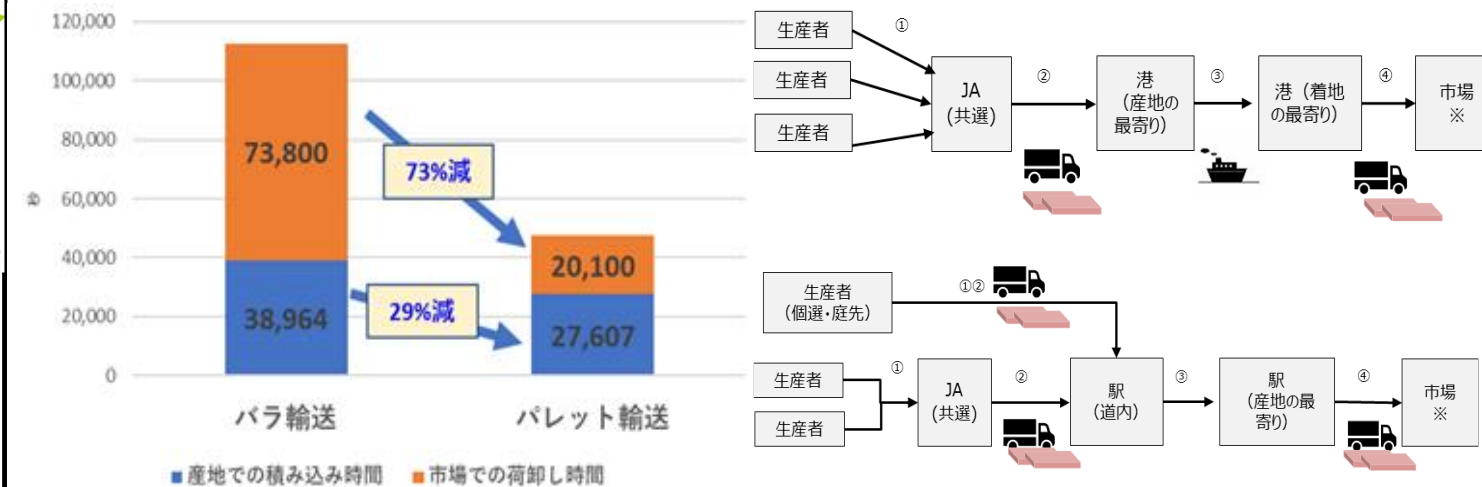
※ 国土交通省「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」ホクレン資料をもとに農林水産省食品流通課作成



○北海道外向け集荷の主な港及び道内輸送の実証ルート

## パレット輸送による荷役作業の削減 【ホクレン】

- ・ホクレンでは、**青果物輸送の約3割がパレット化済み**であり、2021年度時点では**ばれいしょ51%、大根46%、にんじん38%、玉ねぎ24%**でパレット輸送を実施。
- ・生産量が多く、バラ積みが主流であるかぼちゃを、**T11パレットに適合した段ボール**を用いて、**レンタルパレットでの輸送実証**を実施。その際、出荷先に応じて**鉄道やフェリー**を活用。
- ・**パレット輸送**により、**産地での積み込み・市場での荷下ろし時間を平均150分→60分に短縮**。



○かぼちゃにおける一貫パレチゼーション輸送結果

- ・ 作業負担時間が全体で**58%削減**。

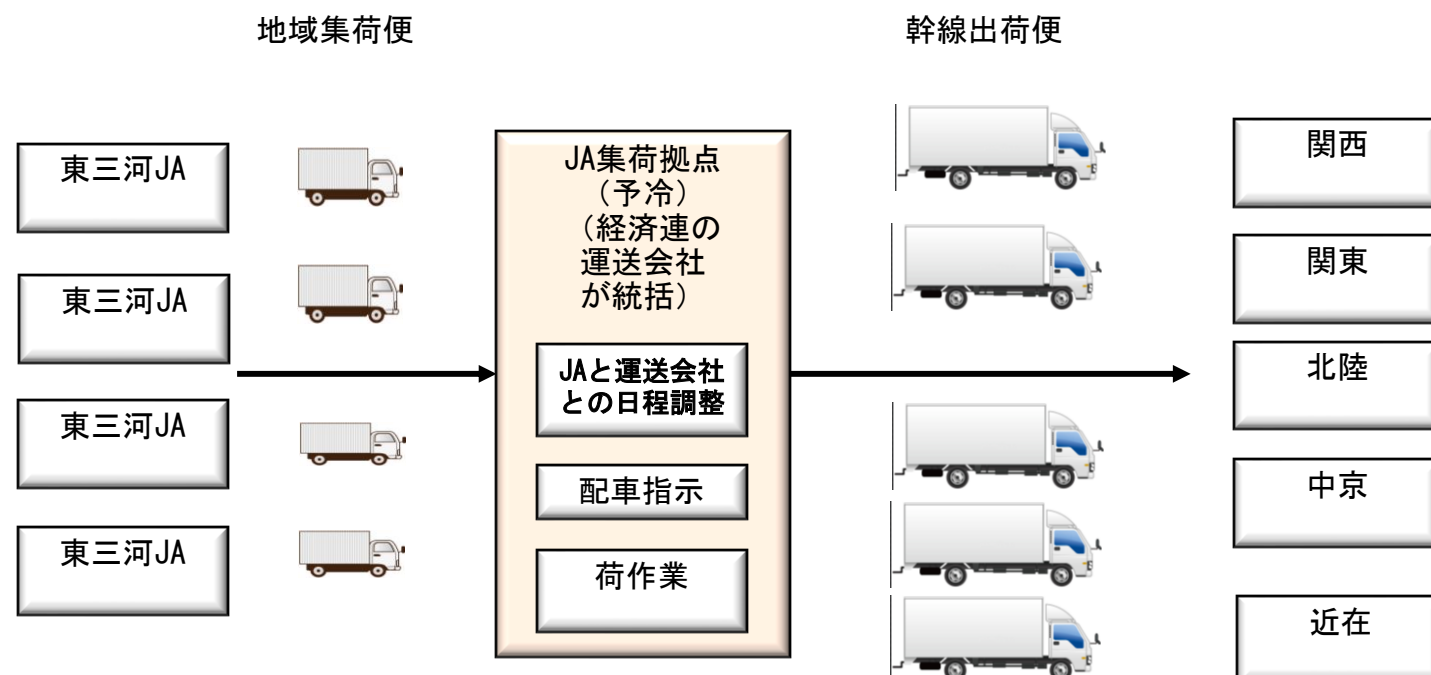
○かぼちゃにおける一貫パレチゼーション輸送のルートイメージ

- ・ フェリーは主に、関東・中部方面、貨物は主に中越・関西・九州方面。



## 共同輸送による幹線出荷便の削減 【JAあいち経済連】

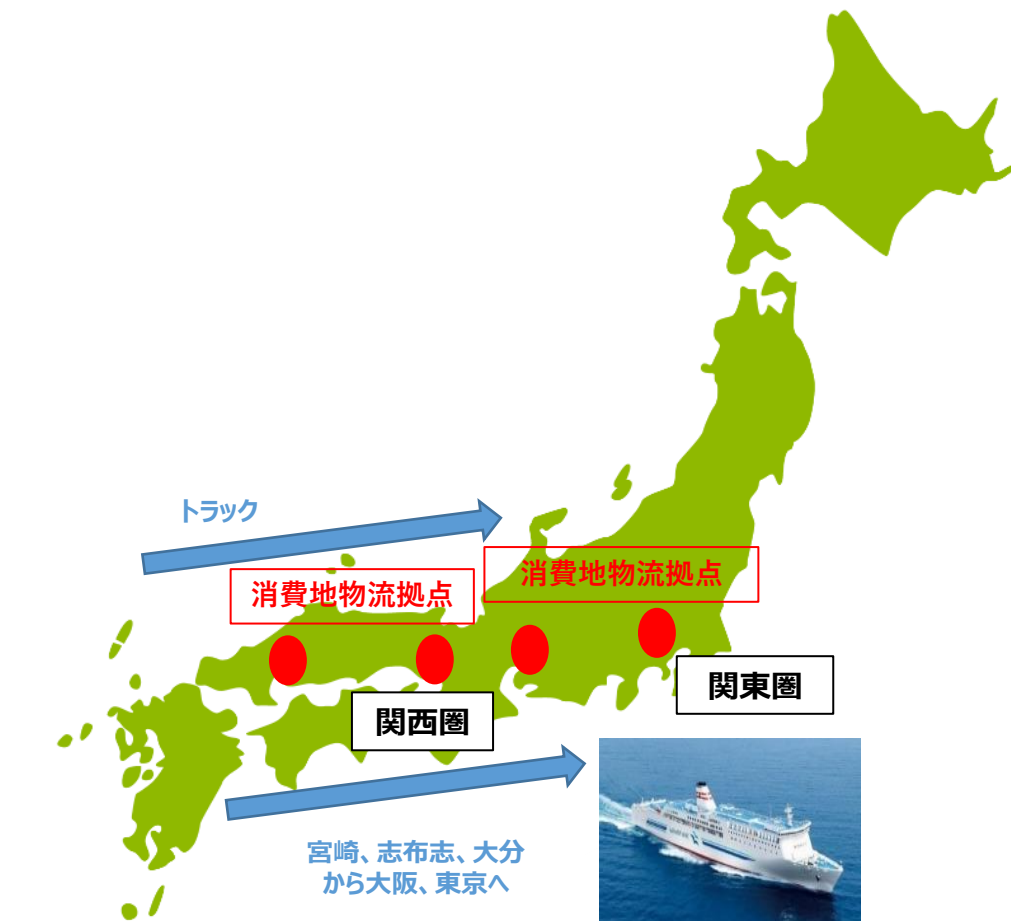
- JAあいち経済連では、東三河の4JAの荷を、**JA集荷拠点（予冷）**にて荷を集約し、市場に出荷する**共同輸送**の検証を実施（愛知～東京までは300km強と日帰りにはぎりぎりの距離であるが、**地域物流と幹線物流を分離**することで2024年問題に対応。）。
- 経済連グループ会社の**運送会社を全体総括**とし、各JA及び各運送会社との調整や配車指示、拠点内の荷作業を実施。
- 拠点内は、**地域集荷便荷下ろし場**と**幹線出荷便荷置き場**とを分けて配置し、**導線を効率化**するとともに**誤配送を防止**。
- 共同輸送により、各JAがそれぞれ出荷するよりも、**幹線便数が削減（3～4台減）**し、**積載率が向上（10～18%増）**。
- 集荷コストや拠点使用料など、共同輸送に係る費用の負担者（受益者）や収受方法を検討中。
- **今後**は東京向け出荷物について、秋冬期（繁忙期）に尾張、西三河の集荷物を東三河に集約し、**共同輸送**をする試験を**実施予定**。



○JAあいち経済連管轄のJAにおける流通試験の体制

## フェリーによるモーダルシフトと JAをつないだ共同輸送 【JA宮崎経済連】

- JA宮崎経済連では、既に**県外出荷の57%**で**フェリー**を利用しており、**モーダルシフト**が進展。2024年には**70%に向上**させる**目標**。
- 複数の**JAの選果場(予冷库)**を**運送事業者がつないで共同輸送**を実施。
  - ▶ 共同輸送率：現在**63%**（2023.3） → 2024年**70%目標**
- **消費地物流拠点**を設置し、**幹線輸送と消費地輸送を分離**。また**出荷先重点市場**の絞込みを実施し、**下ろし箇所数を削減**。



○モーダルシフトと消費地物流拠点

## パレタイザーによるパレット輸送と モーダルシフト 【JAさが】

- JAさがでは、**玉ねぎ**においてほぼ**全てパレット輸送**（約4万枚レンタルパレット利用、一部シートパレット等利用）されており、従来の手荷役での積込み・荷下ろし時間と比べ、**所要時間が半分以上削減**。**みかん**においても**意欲的に対応中**。
- 労働力不足に対応するため、**玉ねぎとみかんのパレタイザー**を追加導入、**既存はシステム変更して対応**。いずれも**T11パレットに適合**するよう設計。
- 玉ねぎ用パレタイザーでは1枚のパレットに48箱分（計960kg分）を所要時間5分で積むよう設定され、荷積み効率化。
- 玉ねぎ輸送の**7割**はJRコンテナを用いて**JR貨物**で佐賀～東京まで輸送。**北海道行き**は一部区間を**フェリー**で輸送。
- いちごについても、**冷蔵コンテナと防振パレット**を用いた**鉄道輸送**の試験を実施し、**品質面では大きな影響がないことを実証**。



### ○パレタイザー

- 出荷最盛期の際は8時～21時まで稼働。
- パレタイザーを用いていない青果物だと10数名で荷積み作業を行っており、それに比べ大幅に作業が効率化。

## 産地と市場が連携したパレット輸送の取組 【JA熊本市】 【東京都 中央卸売市場 大田市場】

- JA熊本市では、かんきつ選果場の整備を機に、**11型パレットに適合した選果レーン、ロボットパレタイザー**を導入するとともに、積載効率を高めるため、**大田市場の青果卸売業者と連携し、パレットへの積付けパターンや荷崩れ防止のための養生方法などの輸送試験を実施**。
- より効率的な輸送を行うため、**段ボールサイズを変更**（10kg→8kg）し、R3年産から**11型パレットでの出荷を開始**。パレットについて**市場内で卸売業者が積替作業や管理を実施**。
- 選果場では、**積込作業の時間短縮**（10トン車で60～90分→30分）や軽労化が図られ、市場では、荷下ろし作業時間が大幅に短縮（10トン車で2時間以上削減）し、**接車場所回転数が上昇し、搬入トラックの荷待ち時間が短縮**。



多様な積付けパターンにも対応可能な  
ロボットパレタイザー



11型パレットへの  
積付けパターン



パレット化により  
荷役作業時間が短縮



# 物流生産性向上に向けた取組事例（青果）

## 待機駐車場での荷下ろしによる荷待ちの改善 【東京都 中央卸売市場 淀橋市場】

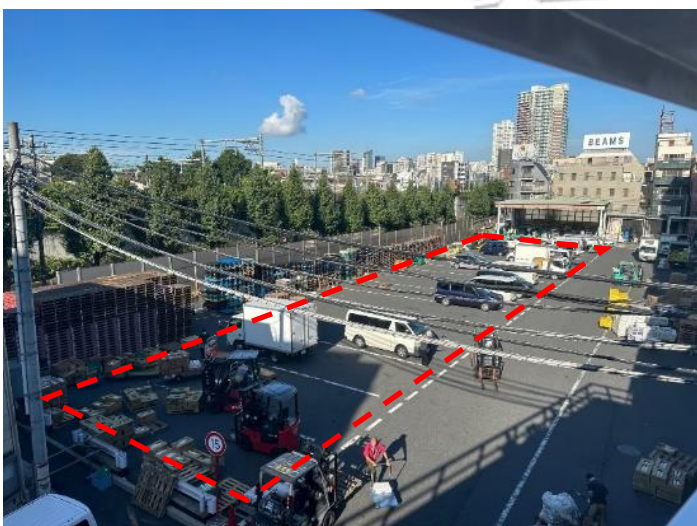
- ・ 淀橋市場は、狭隘で、主な荷下ろし場所が6台分しかなく、市場前の通りに2～3時間の荷待ち渋滞が発生していた。
- ・ 場内スペースを活用した待機駐車場を整備（17台分の駐車スペースを確保）。
- ・ 荷下ろしに必要なフォークリフトも確保。
- ・ 誘導員が積荷を確認し、適切な荷下ろし場所へ速やかに誘導し、卸の荷受担当者が適宜、一緒に荷下ろし作業を実施。

→ 繁忙期を除き、長時間の荷待ちが従来より改善。

- ・ 取扱額 572億円(R4)
- ・ 待機車両の駐車可能台数 従来 6台 → 現在 17台
- ・ 荷役作業に使用可能なフォークリフト台数 約60台
- ・ 夜間荷受担当者 50名



平成24年に旧仲卸業者売場棟の跡地を活用して待機駐車場を整備（約860㎡）

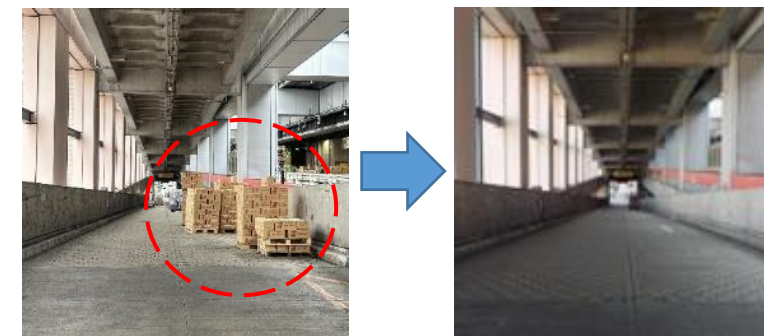


## 野菜卸売場の渋滞解消に向けた動線の確保 【大阪市 中央卸売市場 本場】

- ・ 大阪本場は、取扱数量の増加等に伴う売場施設の狭隘化などを原因とした場内の混雑により、野菜卸売場での2～3時間を超える荷待ち渋滞が慢性化。
- ・ 搬入トラックが荷下ろし場所へスムーズに移動できるよう、産地トラック専用レーンを設置。
- ・ 荷下ろし後のトラックがスムーズに退場できるよう、駐停車禁止レーンの設置により、退場の動線を確保。
- ・ スロープ上の荷置きや荷捌きを制限したことで、中型トラックは北補助スロープからの退場も可能となり、渋滞の解消に寄与。

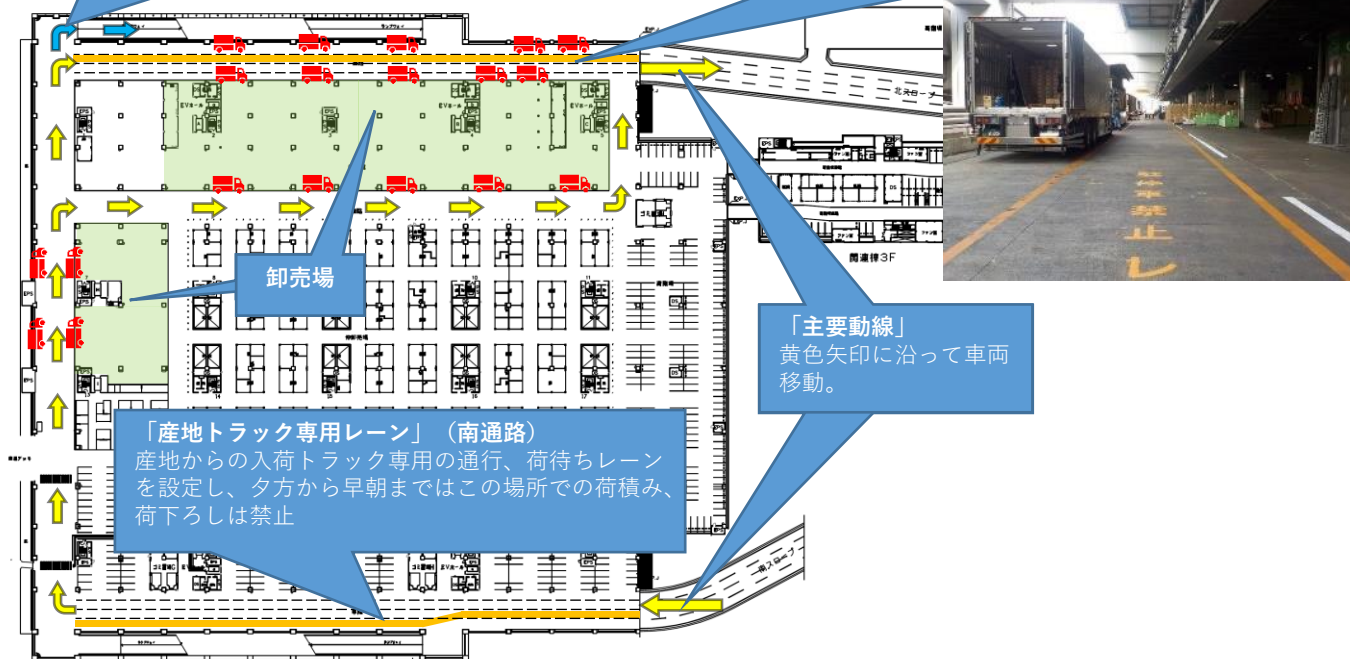
＜野菜卸売場の卸2社合計＞

- ・ 取扱額(野菜) 912億円(R4)
- ・ 荷下ろし台数 19台
- ・ 荷役作業に使用可能なフォークリフト台数 約30台
- ・ 夜間荷受担当者 約40名



「補助動線の活用」（北補助スロープ）  
卸売場に隣接する通路を通過する必要のない車両を誘導

「駐停車禁止レーン」（北通路）  
卸売場に隣接する通路のため、荷下ろし車両による一時停車を原因として車両が滞留するため、終日、駐停車禁止レーンを設定





## 保管スペース確保のための卸売場の複層化、 共同荷受による荷待ち時間削減、 周回道路の交通ルール見直しによる動線確保 【東京都 中央卸売市場 大田市場】

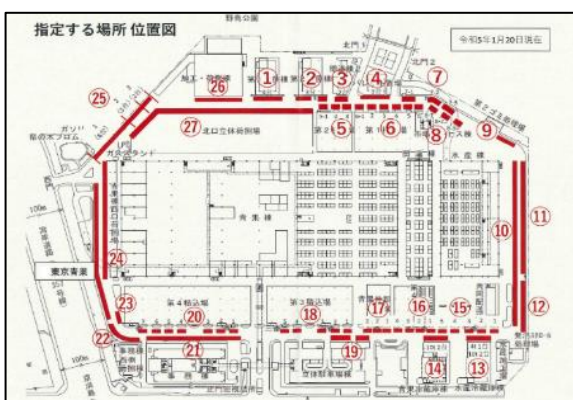
- 大田市場では、取扱量の増加に伴う場内の狭隘化に対応するため、**卸売場を複層化し、約7千㎡の保管スペースを確保。**
- トラック荷下し予約システムを導入し、2～3時間あった荷待ち時間を平均1時間以内に削減**（予約件数約150台/日）。
- 卸売会社2社の共同荷受体制を構築し、混載便を一括荷下しにより、並び直しによる荷待ち時間の削減や商品の共同管理による効率化を実現。**残りの卸売会社とも、**混載便の一括荷下し試験**を実施予定。
- 荷捌き場所確保のために占有されていた**周回道路の交通ルールを見直し、場所と時間を割り当て使用者を指定することで、場内渋滞緩和、搬出入の効率化と安全性の確保を実現。**



1階は空調機とカーテン設置で定温保管可能  
2階へは垂直搬送機で荷を移動



東京青果と東一神田青果の共同置場利用  
競売も同じ卸売場で実施

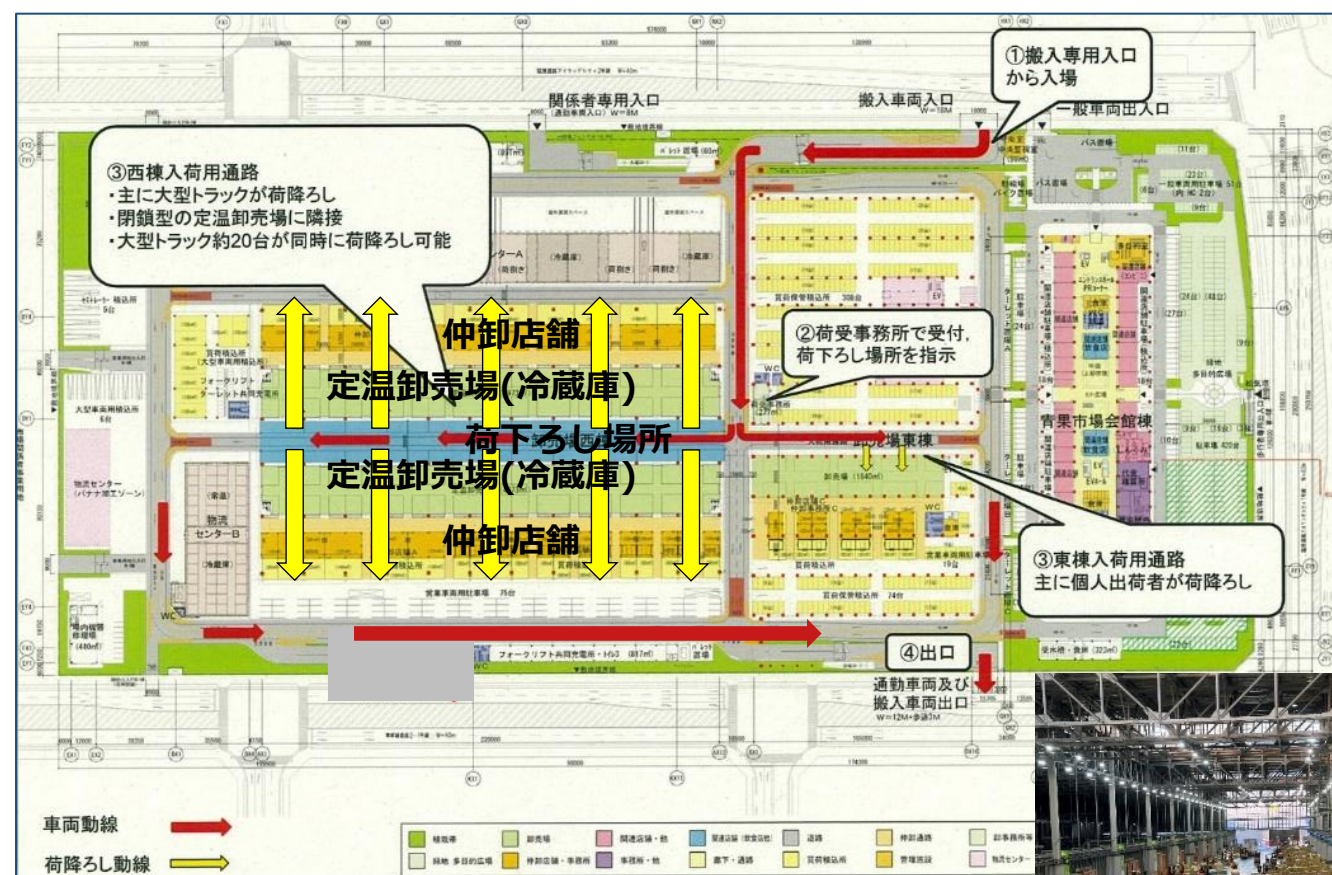


周回道路上の使用場所と使用時間を指定、  
ルールを徹底させるため夜間巡回を実施  
（大田市場交通対策専門部会）

## 入場から退場まで一方通行で交差しない 物流動線の実現

【福岡市 中央卸売市場 青果市場】

- 福岡市青果市場では、**入退場口を分離し、場内車両の動線は一方通行、交差しない効率的な物流動線を実現。**
- トラックは入場後すぐに荷受事務所で**受付し、指示された荷下ろし場所で卸の物流子会社が荷下ろし**（同時に約20台荷下ろし可能）、その後退場。
- 荷下ろし後速やかに**定温卸売場へ運び保管、仲卸へ販売、配送。**荷の動線も**一方通行で交差しないため非常に効率的。**



- 取扱額 708億円(R4)
- 荷下ろし台数 20台以上
- 荷役作業に使用可能な  
フォークリフト台数 67台
- 夜間荷受担当者 55名

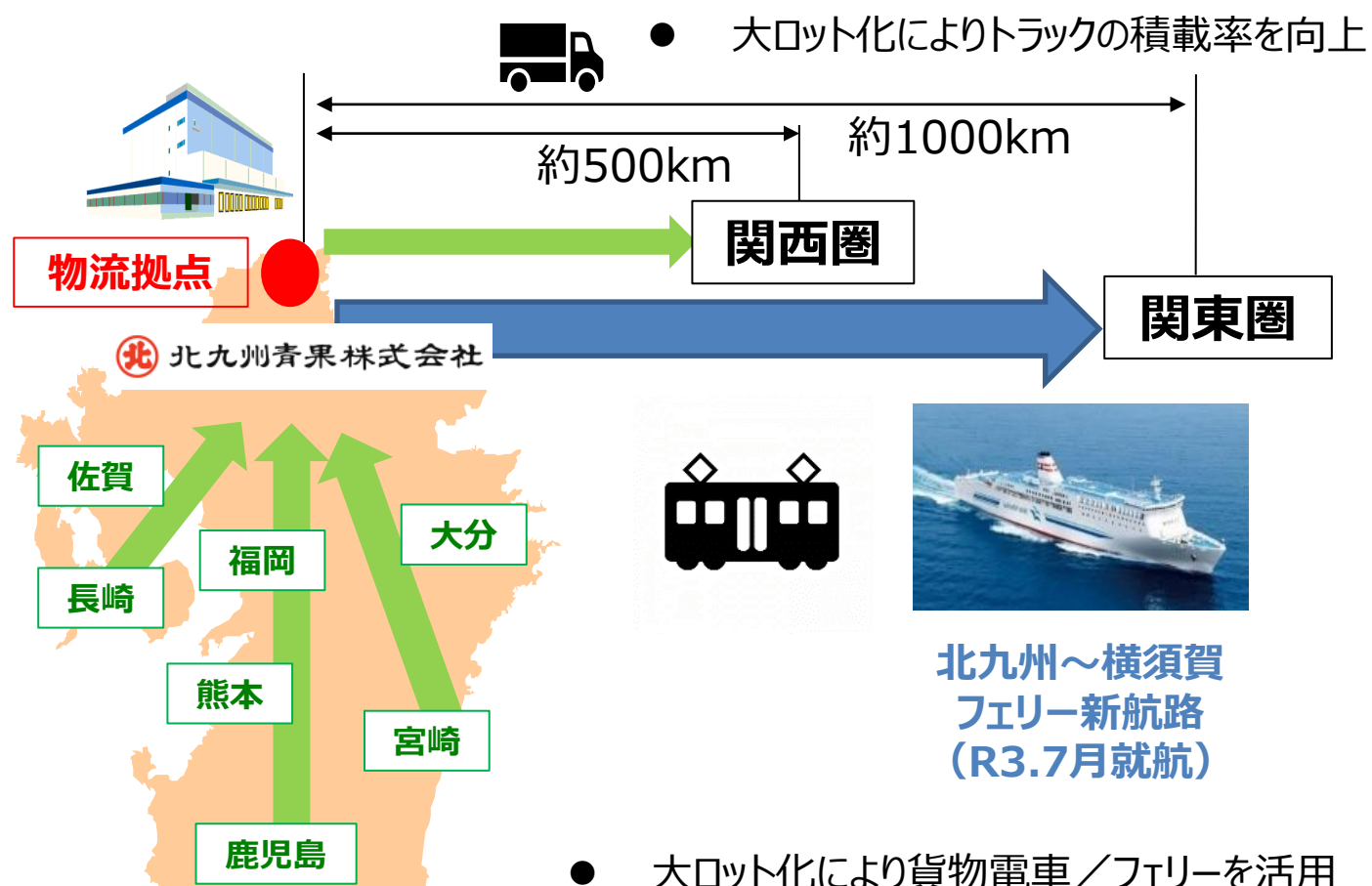
【荷下ろし場所】  
大型トラック20台が同時  
に荷下ろし可能





## モーダルシフトに資する共同物流拠点の整備 【北九州市 中央卸売市場】

- 北九州市中央卸売市場内に青果卸売業者が中継共同物流拠点を整備し、全農が中継事業を実施。
- 九州各県の荷を集約し、大ロットでの輸送や鉄道・船舶へのモーダルシフトを推進。
- 新門司港から横須賀港間の約1千Kmを船舶輸送にモーダルシフトした場合、トラックドライバーの運転時間を平均27時間から4時間に大幅削減。

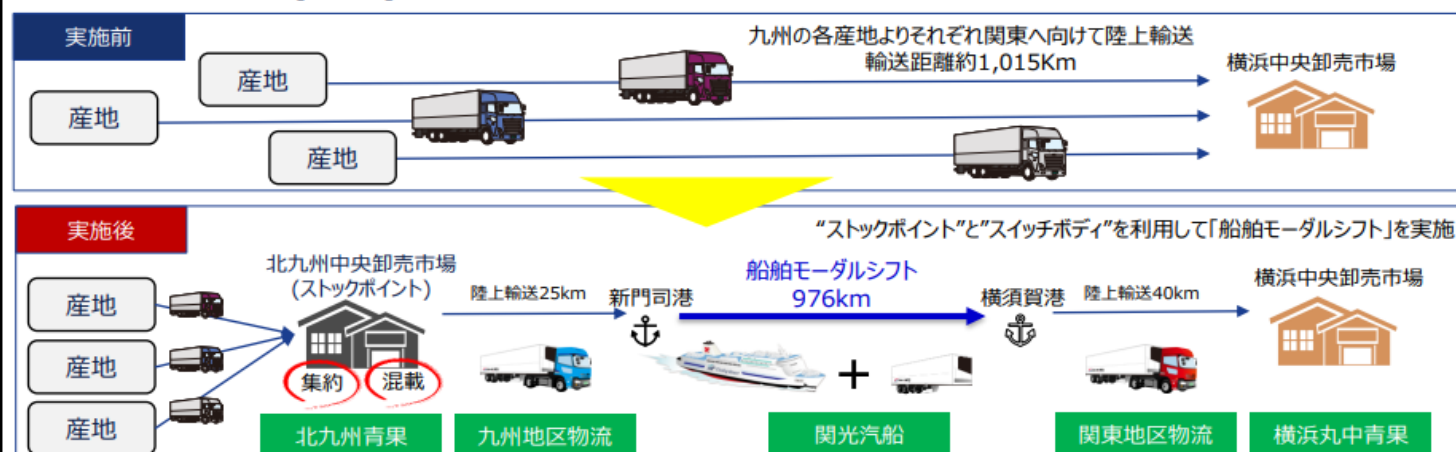


## 遠隔2市場間での小ロット品目の 大型トレーラー混載便による交流

【北九州市 中央卸売市場】  
【横浜市 中央卸売市場 本場】

- 北九州市中央卸売市場と横浜市中央卸売市場本場の両青果卸売業者が連携し、お互い集荷した小ロット品目(※)の青果物を大型トレーラー（11型パレット最大22枚積載）に多数混載し、週に2～3往復荷のやり取りを実施。
- ※小ロット品目は大型トラック1台分になりにくく、遠隔地域には荷が届かないため、希少価値が高い。
- 本取組により、両市場の品揃えが豊富になり、仲卸等の顧客満足度がアップ。
- 荷のやり取りだけに止まらず、両卸売業者の職員の人的交流も活発になり、それぞれ商品知識や相場情報の共有など人材育成にも好効果。

### 取組スキーム(前後)



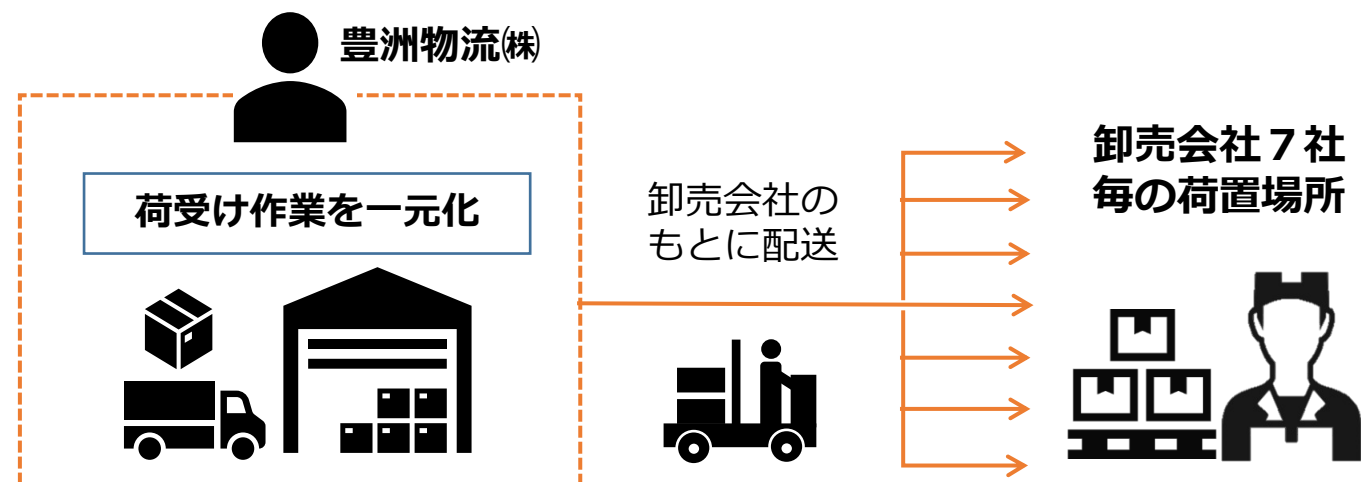
小ロット品目を多数混載しての輸送

## 共同荷受による入荷の効率化（豊洲物流(株)）

【東京都 中央卸売市場 豊洲市場】

- 豊洲市場では、**7社の卸売会社**があり、それぞれが荷を受けると、それぞれでドライバーが荷待ちを行うこととなるため、**豊洲物流(株)がワンストップ**で全ての**荷受け**を実施。
- ①**荷の受取り**、②**検品**、③**各卸への配送** を一元化して担うことで、**ドライバーの負担軽減・荷待時間の短縮**を実現。

### 共同荷受

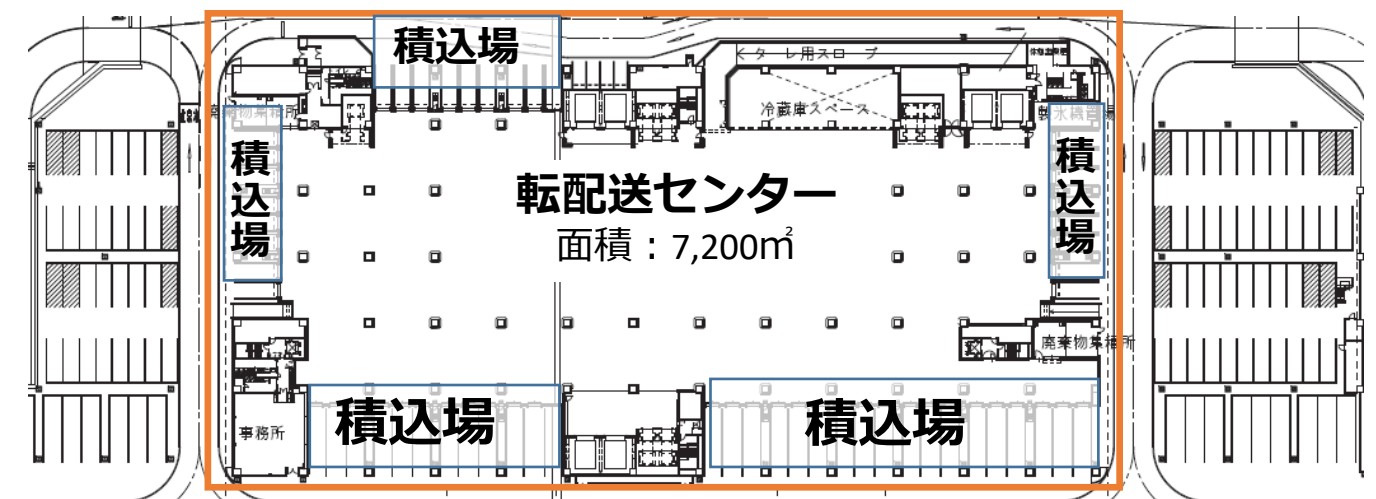


## 全国の水産産地と市場をつなぐ転配送センター

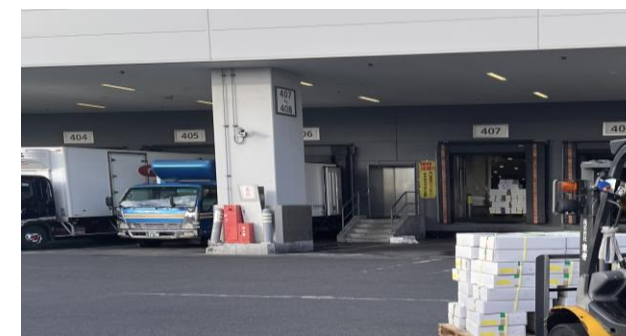
【東京都 中央卸売市場 豊洲市場】

- 豊洲市場では、全国の水産物の約4分の1が集まり、大消費地である東京だけでなく、全国各地の市場・量販店センターや、出荷主の指示により関東近県の量販店店舗等への転配送も実施。
- 効率的な**中継輸送**を行うため、場内に**運送会社5社が管理・利用する「転配送センター」**を設置。運送会社5社は産地の運送会社と連携。
- 外気を遮断した**閉鎖型施設**により、**品質を維持**した転配送が可能。
- 1日に**入荷400台、出荷300台**のトラックが利用している。

【水産卸売場棟 4階】



【バースで荷物を積み付け】



【スペースを活用した荷役作業】





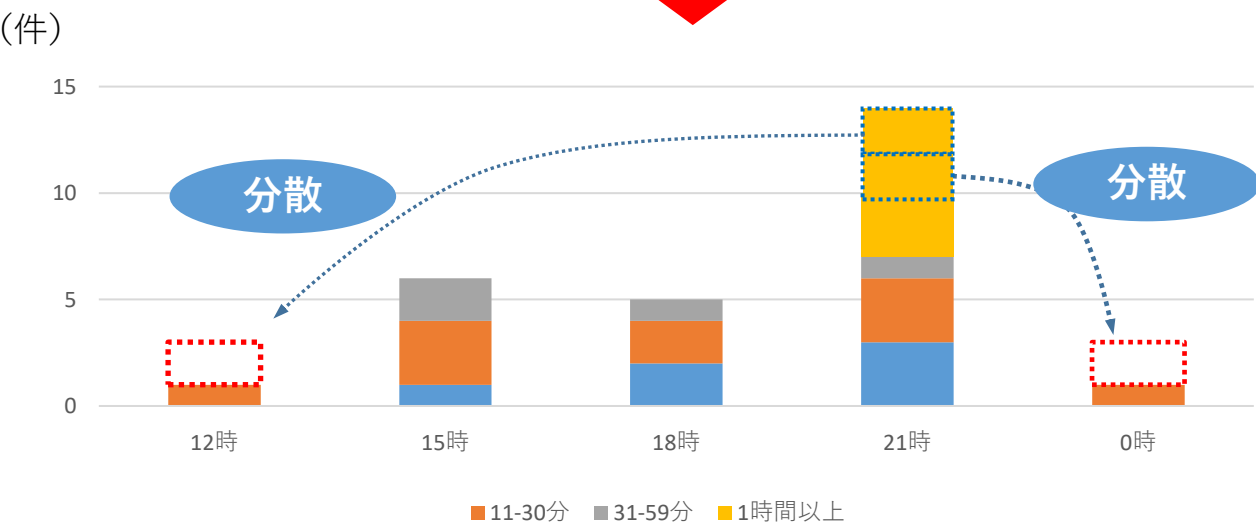
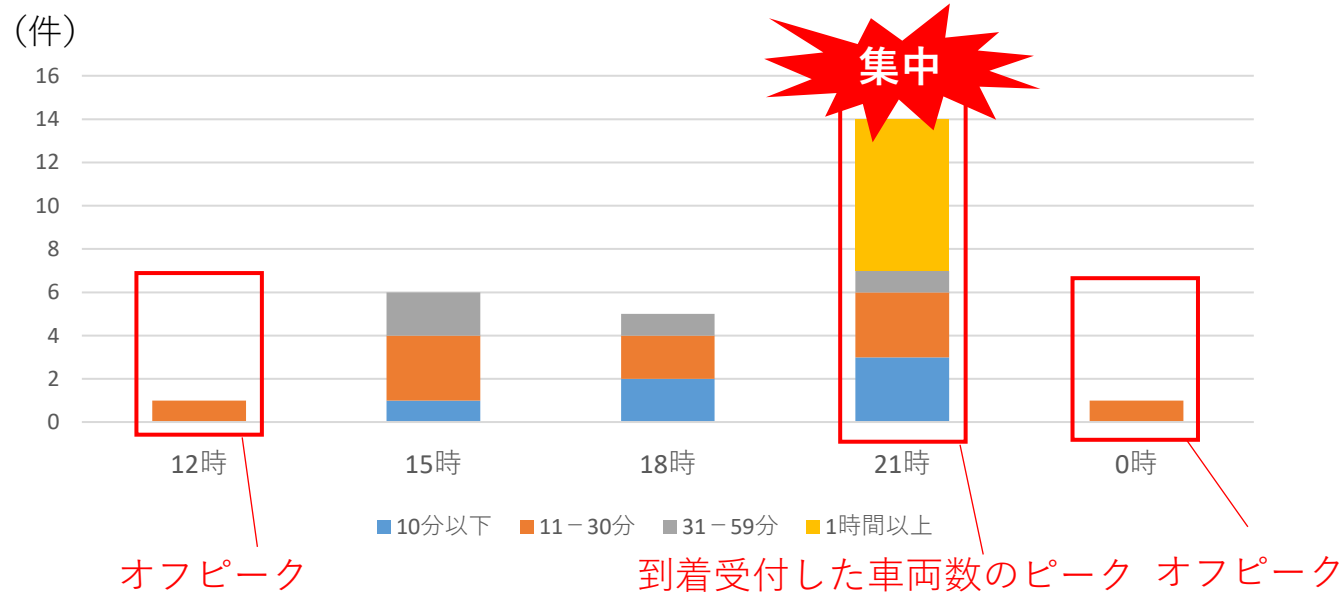
# 物流生産性向上に向けた取組事例（花き）

## バス予約システムを活用したオフピーク誘導 【東京都 中央卸売市場 大田市場大田花き】

- ・バス予約システムの導入のみでは待機時間の縮小につながらないため、システム内の到着受付時間等のデータを活用し、時間ごとの待機車両数の偏りなどを分析。
- ・産地やドライバーに個別に連絡をし、オフピーク時間帯に到着を誘導。

➡ピーク時間のトラック台数を分散させ、待機時間縮小を見込む。

▼システム上の到着受付後のトラック待機時間と台数の分析



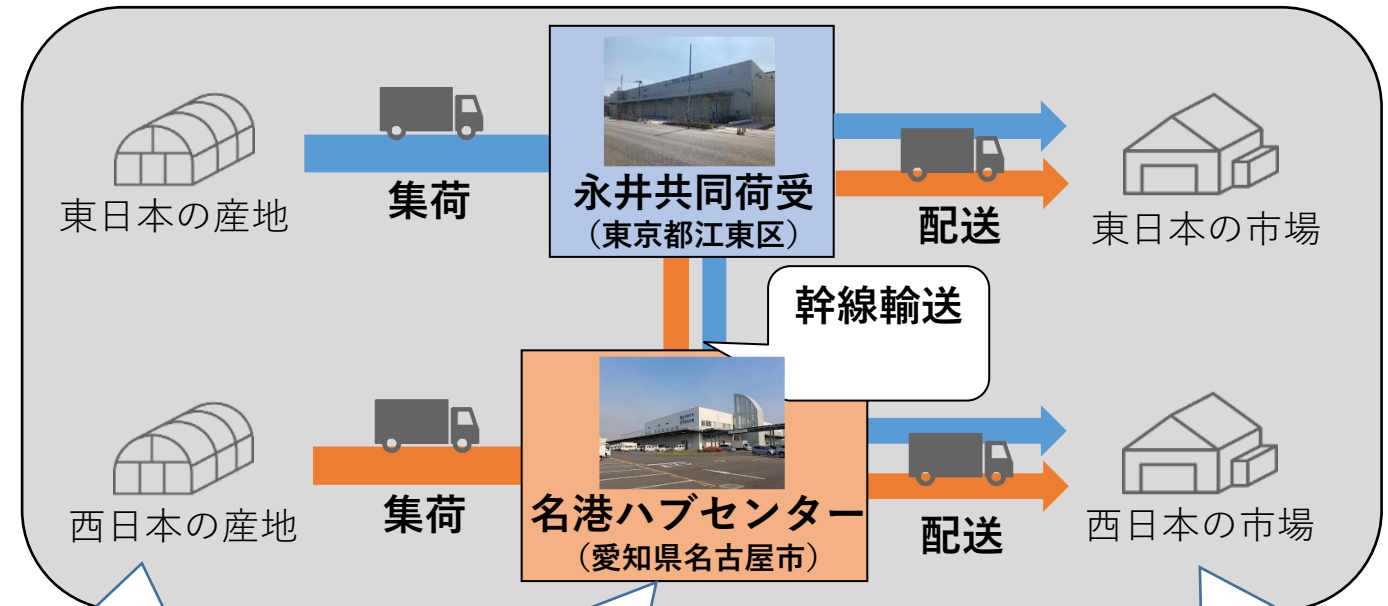
## 東日本と西日本の花の産地と市場をつなぐ中継共同輸送 【日本花き卸売市場協会】

- ・東日本の花を集約する永井共同荷受と、西日本の花を集約する名港ハブセンターとの間で幹線輸送を実施。
- ・永井共同荷受を経由した東日本の花を名港ハブセンターが西日本方面の市場に転送。逆も同様。
- ・集荷、幹線輸送、配送を分離することでドライバーの運転距離及び拘束時間を短縮。
- ・RFID等により検品検収・商品管理に係る作業時間を短縮。

【従来】



【今般の実証試験】



### RFIDラベル貼付

商品情報入力  
ハンディ出荷検品

➡台車（RFIDタグ付）と商品情報を紐づけ

### RFIDゲート荷受検収



➡時間短縮

### RFIDハンディ荷受検収



➡時間短縮

# 物流生産性向上に向けた取組事例（米）

- **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。

## 米の鉄道輸送

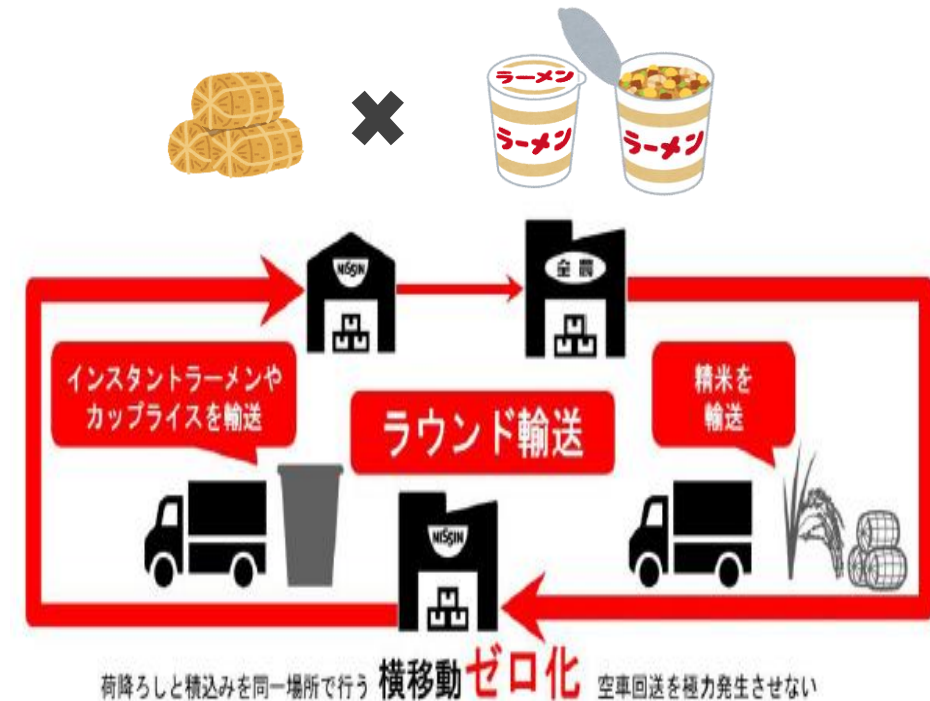
- JA全農が、休日の運休列車を活用し、米の専用列車として青森→大阪間で定期運行を開始（R5.11～）。
- 秋田・新潟・金沢などの途中駅で米などを積み込むことで西日本、東海地区などの消費地へ届ける。



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

1. 物流2024年問題の影響
2. 政策パッケージに基づく施策の推進
3. 農林水産省の支援策
4. 先行事例
5. **生鮮サプライチェーンのデータ連携等**

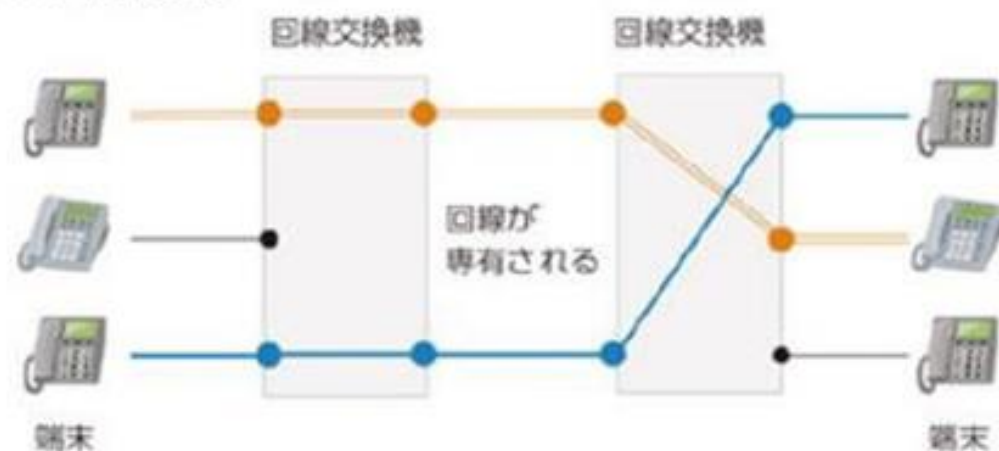


# フィジカルインターネット

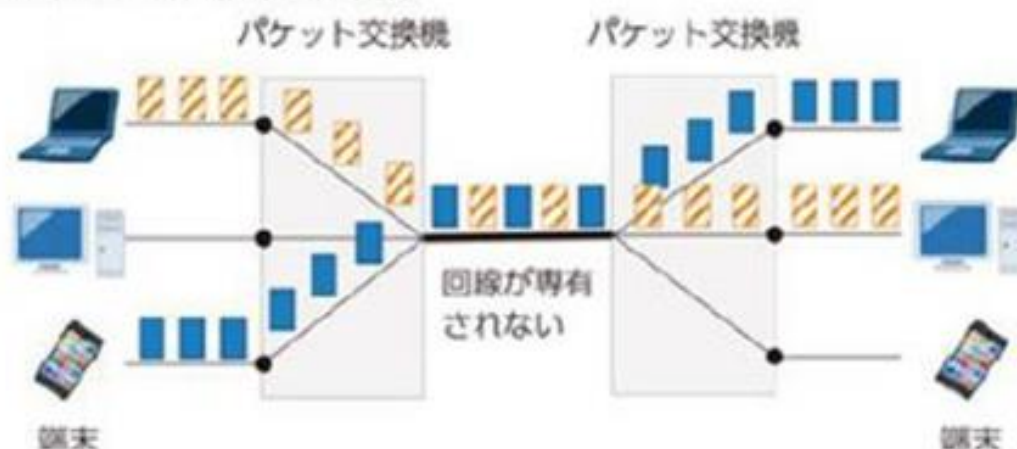
- フィジカルインターネットは、インターネット通信における、データの塊をパケットとして定義し、パケットのやりとりを行うための交換規約（プロトコル）を定めることにより、回線を共有した不特定多数での通信を実現する考え方を、フィジカル、つまり物流の世界にも適用しようという考え方。

デジタルインターネット  
(インターネット通信)

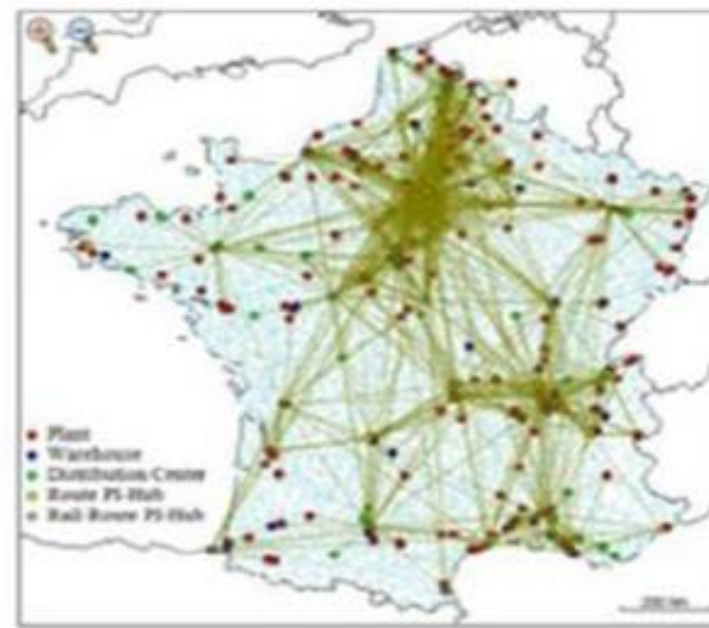
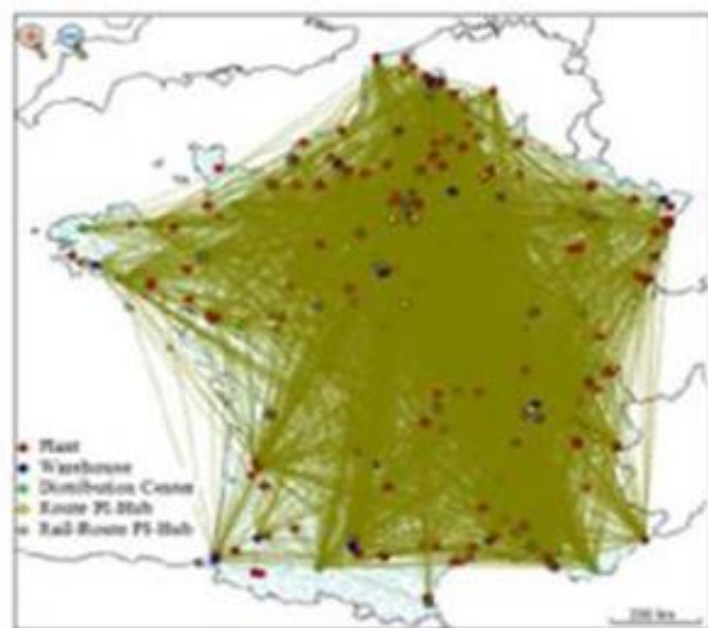
PSTN (回線交換)



IPネットワーク (パケット交換)



フィジカルインターネット  
(物流)



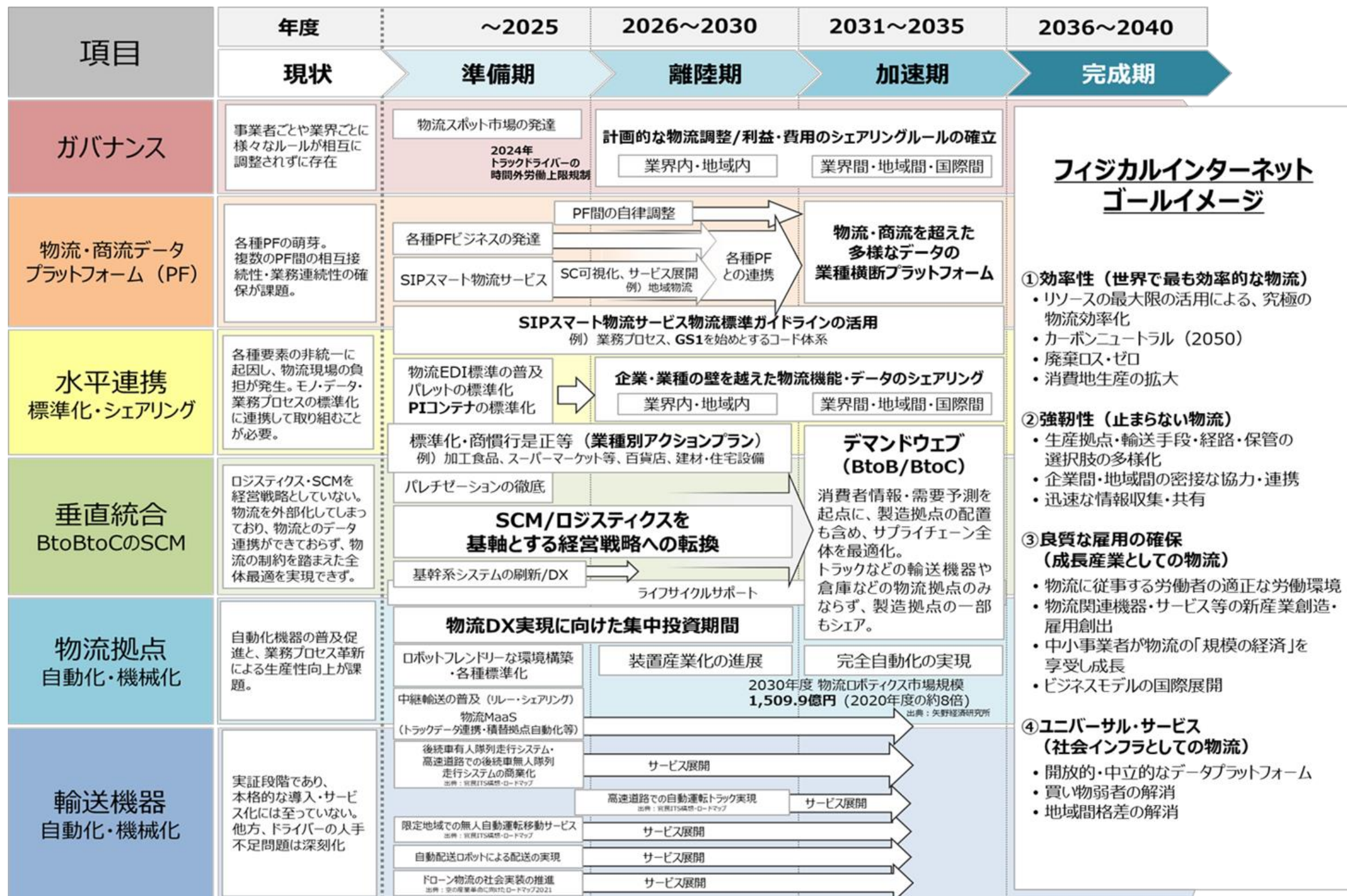
出所：総務省（2019）「平成の情報化に関する調査研究」、IPIC 2018 Eric Ballotプレゼン資料より



# フィジカルインターネットロードマップ

- 経済産業省及び国土交通省は、フィジカルインターネット実現会議において、物流のあるべき将来像

「フィジカルインターネット」を我が国において実現すべく、2040年を目標としたロードマップを取りまとめ。



# 生鮮サプライチェーンの情報伝達の現状とデータ連携等

- **商流**では、一部のJAと卸売業者間で「出荷・販売実績」に関するデータ連携の運用が行われているが、より広範囲でのデータ連携を推進する必要。
- **物流**では「荷物の位置情報」、「配送先到着予定時間情報」、「検品情報」等のデータ連携が出来ておらず、商流のデータ連携と併せて推進する必要。

