

第 20 回静岡県トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会

日 時：令和 5 年 8 月 21 日（月）15:00～
場 所：静岡県トラック会館 会議室
静岡県駿河区池田 1 2 6 番地の 4
（W e b 併用開催）

議 事 次 第

1. 開 会

2. 議 題

- （１）協議会のこれまでの経過、及び昨年度の取組結果について
- （２）道路貨物運送業に対する労働時間等説明会等について
- （３）2024 年問題への対応状況について
- （４）今年度の協議会の進め方について

3. その他

- （１）荷主所管官庁（経済産業省、農林水産省）からの情報提供について

4. 閉 会

- ~~~~~
- 資料 1 … 静岡県トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会のこれまでの経過
 - 資料 2 … 令和 4 年度の取組結果
 - 資料 3 … 道路貨物運送業に対する労働時間等説明会等について
 - 資料 4 … 2024 年問題への対応状況について
 - 資料 5 … 静岡県トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会の令和 5 年度の進め方について
 - 資料 6 … フィジカルインターネット実現に向けて
 - 資料 7 … 物流の 2024 年問題に向けた対応について

第20回 静岡県トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会 構成員 出席者名簿

順不同、敬称略

【委員】

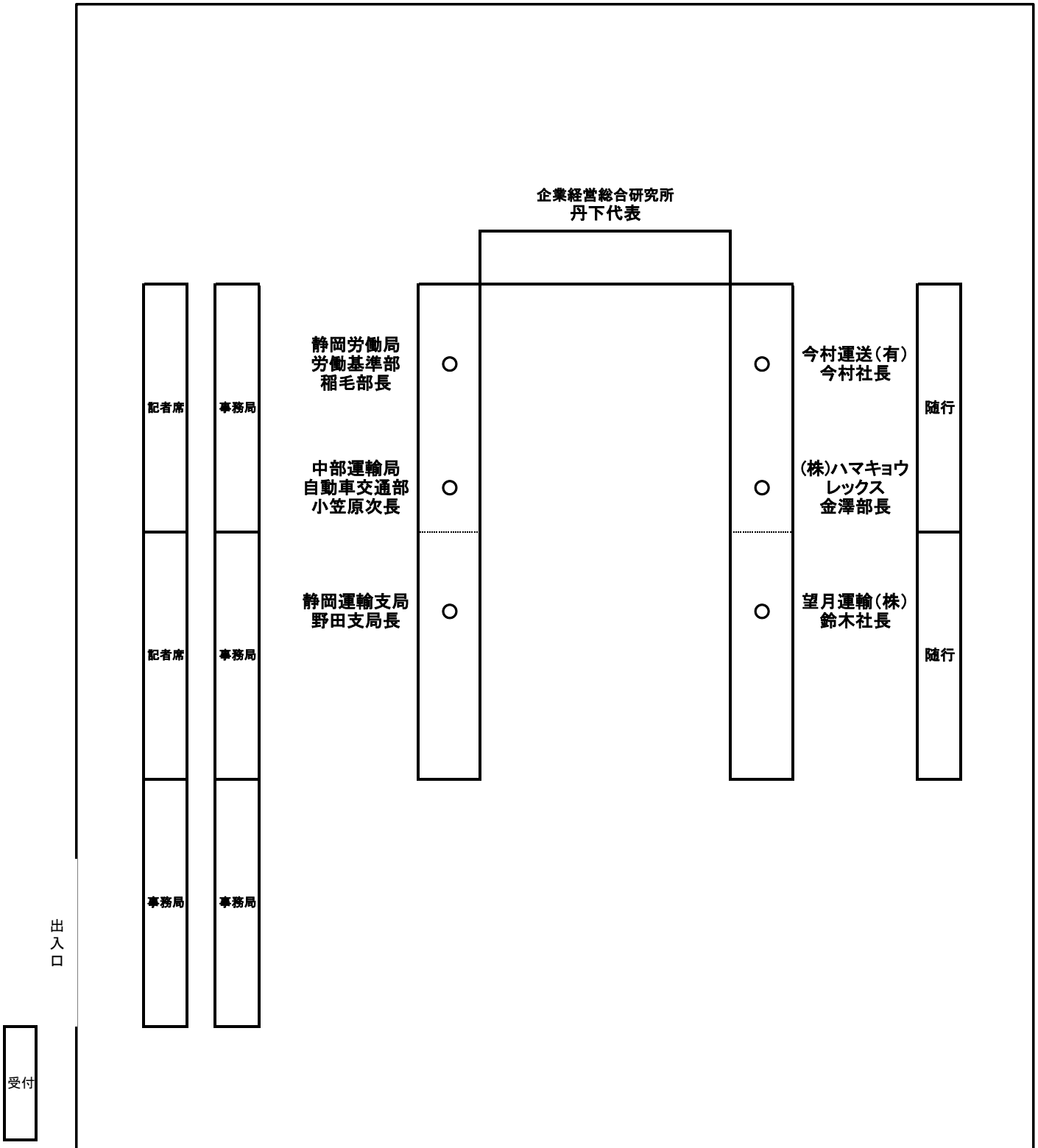
組織名	役職	委員名	代理出席者役職	氏名	出欠	備考
企業経営総合研究所	代表	丹下 博文			○	
一般社団法人静岡県商工会議所連合会	専務理事・事務局長	中村 泰昌			×	
静岡県中小企業団体中央会	常務理事	佐塚 一弘			○	web参加
全日本運輸産業労働組合静岡県連合会	書記次長	永嶋 弘宣			○	web参加
全日本建設交運一般労働組合静岡県本部	執行委員長	松澤 彰一			○	web参加
鈴与 株式会社	取締役	松山 典正			○	web参加
ジヤトコ 株式会社	SCM部 主管	佐野 征治			○	web参加
一般社団法人静岡県トラック協会	副会長 安倍運輸株式会社	白鳥 正人	静岡支部長 今村運送有限会社	今村 陽紀	○	
一般社団法人静岡県トラック協会	副会長 株式会社ハマキョウレックス	大須賀 秀徳	輸送統括部 輸送第一営業部部长	金澤 英樹	○	
一般社団法人静岡県トラック協会	副会長 三笠運輸株式会社	松浦 明	中部支部長 望月運輸株式会社	鈴木 和雅	○	
静岡労働局	労働局長	笹 正光	労働基準部長	稲毛 健一	○	随行者 静岡労働局労働基準部 監督課長 松本 政浩
中部運輸局	運輸局長	金子 正志	自動車交通部次長	小笠原 洋和	○	随行者 自動車交通部貨物課長 五條 正浩
静岡運輸支局長	運輸支局長	野田 敏幸			○	

【オブザーバー】

組織名	役職	出席者名	代理出席者役職	氏名	出欠	備考
関東経済産業局 産業部 流通・サービス産業課	課長	澤原宜 謙			○	web参加
関東経済産業局 産業部 流通・サービス産業課	課長補佐	新井 弓美子			○	web参加
関東農政局 経営・事業支援部 食品企業課	課長補佐	水谷 正広	課長補佐	大野 定継	○	web参加
静岡県 経済産業部就業支援局労働雇用政策課	課長	露木 満	課長代理	興津 仁裕	○	web参加

第20回 静岡県トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会 配席図

静岡県トラック協会 会議室



静岡県トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会のこれまでの経過

【平成27年度】

		日付	議題等	備考
1	第1回協議会	平成27年 8月7日	1. 協議会設置 2. 長時間労働の実態調査の実施について	
2	トラック実態調査 (トラック協会)	9月	トラック輸送状況の実態調査	トラック協会が20社、運転者100名を対象に実態調査(全国集計)
3	荷主ヒアリング調査	10月、11月	荷主(元請け)ヒアリング	運輸支局、労働局がトラック協会の調査結果をもとに、5社を訪問して「荷主(元請け)ヒアリング」を実施 (静岡県独自取り組み)
4	第2回協議会	12月10日	1. 手待ち時間が生じている荷主に関する調査 2. 荷主(元請け)ヒアリング結果について 3. パイロット事業の概要について	○トラック協会がこれまで協会員に行ってきた調査結果 ○協議会事務局が実施したヒアリング調査結果
5	荷主調査 (中部運輸局)	12月	物流現場における課題と改善点の見える化事業	中部運輸局が荷主企業を対象に関係者のコミュニケーションを観点に郵送により調査(203件)
6	第3回協議会	平成28年 3月4日	1. パイロット事業の概要 2. トラック輸送状況の実態調査結果報告 3. 改善点の見える化事業の調査結果報告 4. パイロット事業の進め方について	(協議事項) パイロット事業候補の公募の実施と選考を事務局に委嘱することを決議

【平成28年度】

7	パイロット事業 候補事業者の報告	平成28年 4月28日	静岡県パイロット事業候補事業者の2社を厚生労働省、国土交通省に報告	(5/9) 運送事業者A調査事業の荷主本社に訪問して調査事業の概要説明 (6/2) 運送事業者Bと当該運送事業者の荷主企業、及び運送事業者Aの事案荷主事業場に訪問して調査事業の概要説明 (6/24) 日通総研大島部長と打合せ (7/19) 運送事業者Bに調査事業の概要を再度説明 (7/28) 運送事業者B調査事業の荷主企業に調査事業の概要説明
---	---------------------	----------------	-----------------------------------	--

8	パイロット事業 対象事業者の 決定の連絡	6月13日	厚生労働省から静岡県パイロット事業候補事業者の2社について調査対象者とするこの連絡	事業の予算割り振りの連絡をもって通知
9	第4回協議会	8月26日	1. 平成28年度パイロット事業者2者の概要報告 2. KPI導入調査事業の実施について 3. 平成29年度パイロット事業候補事業者の募集	
10	平成28年度 KPI導入調査事業 協力事業者の募集	9月15日～ 9月30日	4事業者募集に期限内に4事業者から申し出あり	
11	物流フォーラム 2016	10月20日	○協議会の経過報告 ○パイロット事業、KPI導入調査事業の概要報告 ○パネルディスカッション	トラック協会主催 トラック事業者243社、荷主企業35社参加
12	平成28年度 KPI導入調査事業 協力事業者説明会	10月20日	協力事業者4者に田村先生から説明	
13	平成29年度 パイロット事業の募集	10月20日～ 11月18日	期間内に応募なし	一般公募で応募がなかったことから、静岡労働局で対象者を選定することになった。
14	第5回協議会	12月15日	1. 協議会の経過報告 2. パイロット事業の中間報告 3. KPI導入調査事業の中間報告	
15	平成29年度 パイロット事業 荷主説明	1月27日	荷主企業にパイロット事業の説明 (協議会事務局)	静岡労働局が候補荷主企業を選定 代表者から協力の承諾あり
16	平成29年度 パイロット事業 運送事業者説明	2月24日	実運送事業者にパイロット事業を説明、倉庫視察	
17	第6回協議会	3月10日	1. 協議会の経過報告と平成29年度スケジュール 2. パイロット事業の報告 3. KPI導入調査事業の報告 4. 29年度パイロット事業対象集団候補の決定	
18	平成29年度 パイロット事業 候補事業者の報告	3月21日	平成29年度静岡県パイロット事業候補事業者を厚生労働省、国土交通省に報告	

【平成29年度】

19	平成29年度 パイロット事業対象 事業者の決定連絡	平成29年 4月10日	平成29年度静岡県パイロット事業候補事業者について調査対象者とするための連絡	事業の予算割り振りの連絡をもって通知
20	平成29年度 KPI導入調査事業 協力事業者の募集	4月22日～ 5月28日	4事業者募集に期限内に5事業者から申し出あり	
21	平成29年度 KPI導入調査事業 募集説明会	5月16日	○KPIについて田村先生より説明 ○平成28年度参加事業者より事例発表 ○行政の支援施策について運輸支局より説明	
22	平成29年度 KPI導入調査事業 強力事業者の決定	6月1日	応募のあった5事業者から4事業者を決定	荷種、地域、応募理由等により事務局にて検討、決定
23	第7回協議会	7月24日	1. 協議会の経過報告と平成29年度スケジュール 2. パイロット事業の報告 3. KPI導入調査事業の報告 4. 人手不足対策について 5. 働き方改革、最近の施策等について 6. 労働環境改善に係る広報について	
24	生産性向上セミナー	9月7日	○適正な取引条件への改善について ○トラック運送における生産性向上方策について ○中継輸送について	
25	物流フォーラム 2017	10月31日	○パイロット事業の実施事例 ○KPI導入・取組事例 ○標準貨物自動車運送約款改正等の説明	トラック協会主催 トラック事業者264社、荷主企業32社参加
26	第8回協議会	11月20日	1. 協議会の経過報告と平成29年度スケジュール 2. パイロット事業の報告 3. KPI導入調査事業の報告 4. 荷主向け広報について 5. 生産性向上の取組について 6. 標準貨物自動車運送約款の改正に伴う周知活動について	

27	荷主向け広報	2月～	荷主向けリーフレットの作成および新聞へ広告掲載	
28	第9回協議会	3月12日	1. 協議会の経過報告と平成30年度スケジュール 2. パイロット事業の報告 3. KPI導入調査事業の報告 4. 第8回中央協議会について 5. コンサルティング事業について 6. 30年度KPI導入調査事業について 7. 荷主向け広報の実施状況について 8. 働き方改革の動き等について	

【平成30年度】

29	平成30年度 静岡県コンサルティング事 業対象事業者の決定報告	平成30年4月	平成30年度静岡県コンサルティング事業候補事業者について調査対象者とする事の報告	
30	平成30年度 KPI導入調査事業 実施事業者の募集	5月1日～ 5月31日	4事業者募集に期限内に4事業者から申し出あり	
31	平成30年度 KPI導入調査事業 募集説明会	5月9日	○KPIについて田村先生より説明 ○平成29年度実施事業者より事例発表	
32	平成30年度 KPI導入調査事業 実施事業者の決定	6月4日	応募のあった4事業者を決定	
33	平成30年度 静岡県コンサルティング事業第1回検討会	6月27日	○コンサルティング事業実施スケジュール ○実態調査にあたっての事前準備確認	荷主、実運送事業者、コンサルティング事業者、静岡労働局、静岡県トラック協会、静岡運輸支局

34	第10回協議会	8月2日	<ol style="list-style-type: none"> 1. 協議会の経過報告と平成30年度スケジュール 2. パイロット事業の報告 3. KPI導入調査事業の報告 4. コンサルティング事業の報告 5. KPI調査事業の今後の進め方について 6. 物流現場の視察について 7. 自動車運送事業における「働き方改革」施策等について 	
35	平成30年度 静岡県コンサルティング事業第2回検討会	8月29日	<ul style="list-style-type: none"> ○実態調査の結果報告 ○実態調査の結果を踏まえた改善方策の方向性について 	荷主、実運送事業者、コンサルティング事業者、静岡労働局、静岡県トラック協会、静岡運輸支局
36	平成30年度 静岡県コンサルティング事業第3回検討会	10月17日	<ul style="list-style-type: none"> ○運行データの確認 ○トラック運転者の労働時間短縮に向けた施策抽出・合意 	荷主、実運送事業者、コンサルティング事業者、静岡県トラック協会、静岡運輸支局
37	物流フォーラム	10月31日	<ul style="list-style-type: none"> ○輸送の効率化・生産性の向上に向けて ○KPI導入・好事例 ○自動車運送事業の「働き方改革」について 	トラック協会主催
38	平成30年度 静岡県コンサルティング事業第4回検討会	12月19日	<ul style="list-style-type: none"> ○実証実験内容(計画、検証項目、スケジュール)の共有 	荷主、実運送事業者、コンサルティング事業者、静岡県トラック協会、静岡運輸支局
39	第11回協議会	1月15日	<ol style="list-style-type: none"> 1. 協議会の経過報告と平成30年度スケジュール 2. 平成30年度コンサルティング事業進捗について 3. 平成30年度KPI事業の進捗について 4. 荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインについて 5. 働き方改革に関する状況について 	
40	物流倉庫視察	2月7日	<ul style="list-style-type: none"> ○羽田クロノゲート見学 	協議会委員、関東経済産業局、静岡県トラック協議会事務局

41	平成30年度 静岡県コンサルティング事業第5回検討会	2月18日	○実証実験結果共有 (・配車台数 ・運転手拘束時間)	荷主、実運送事業者、コンサルティング事業者、静岡運輸支局
42	ガイドライン周知セミナー	2月26日	1.トラック業界を取り巻く当面する諸課題等について 2.働き方改革関連法に関する時間外労働の上限規制について 3.荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働改善に向けたガイドラインについて 4.取引環境と長時間労働改善事例の紹介	運送事業者 95社 荷主 2社 中部運輸局、静岡労働局、三菱UFJリサーチ & コンサルティング、遠州トラック、静岡運輸支局
43	第12回協議会	3月14日	1.協議会の経過と平成30年度の開催計画について 2.平成30年度コンサルティング事業の報告 3.取引環境と長時間労働改善に向けたガイドラインについて 4.最近のトラック行政の取組等について 5.トラック運送業の働き方改革に向けた厚生労働省の取組みについて	
44	ガイドライン周知活動	3月11日 3月18日	1.トラック業界を取り巻く当面する諸課題等について 2.取引環境と長時間労働改善に向けたガイドラインについて 3.荷主向けリーフレット 4.荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働改善に向けたガイドラインについて	県下6団体 静岡県トラック協会、静岡運輸支局

【令和元年度】

45	ホワイト物流推進運動説明会	6月28日	1.ホワイト物流推進運動について 2.荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働改善に向けたガイドラインについて	荷主企業21社 運送事業者13社 関係団体1団体 静岡運輸支局
46	第13回協議会	10月30日	1.協議会の経過と令和元年度の開催計画について 2.令和元年度アドバンス事業について 3.KPI事業について 4.最近のトラック運送事業に関する取組について 5.トラック運送業の働き方改革に向けた厚生労働省の取組について	
47	KPI導入セミナー	11月27日	○KPIの概要、導入事例、活用ポイントを田村先生から説明	静岡県トラック協会、会員事業者(9社11名)、田村経営コンサルティング

48	KPI導入セミナー	1月16日	○KPIの概要、導入事例、活用ポイントを田村先生から説明	静岡県トラック協会、会員事業者(20社22名)、田村経営コンサルティング
49	紙・パルプ輸送に関する労働時間実態調査ヒアリング	1月20日	○アンケート調査の実施について事業者向けヒアリングの実施	実運送事業者、富士地区貨物運送協同組合 静岡県トラック協会、静岡運輸支局、(株)日通総合研究所
50	紙・パルプ輸送に関する労働時間等実態調査アンケート	2～3月	○アンケート調査の実施および集計	実運送事業者、富士地区貨物運送協同組合 静岡県トラック協会、静岡運輸支局、(株)日通総合研究所
51	荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー(中止)	3月9日	1. 取引環境と労働時間の改善に向けたガイドラインについて 2. 「ホワイト物流」推進運動について 3. 改正労働基準法のポイントについて	(株)富士通総研、静岡県労働局、静岡運輸支局
52	第14回協議会 (書面会議)	3月	1. 令和2年度富士地区における紙・パルプ輸送に関する実証実験について 2. 令和2年度KPI(重要業績評価指標)診断の募集について	

【令和2年度】

53	令和2年度KPI診断事業者決定	11月	○応募事業者のうち2社を選定	静岡県トラック協会、コンサルティング事業者
54	第15回協議会	2月17日	1. 令和2年度紙・パルプ輸送に関するアンケート調査報告及び実証事業について 2. 令和2年度KPI事業について	
55	紙・パルプ輸送に関する実証実験	2～3月	○荷主・運送事業者との調整、実証事業の実施等	(株)日通総合研究所、静岡運輸支局、静岡県トラック協会

【令和3年度】

56	紙・パルプ輸送に関する実証実験の報告会	4月26日	○令和2年度紙・パルプ輸送の実証実験の結果報告	(株)日通総合研究所、静岡運輸支局、静岡県トラック協会 荷主、実運送事業者
57	「労働時間に関する法制度等」説明会	7～10月	○労働時間に関する法制度等の周知、理解の促進に向けた説明会を実施	静岡労働局、静岡運輸支局、静岡県トラック協会
58	令和3年度KPI診断事業者決定	7月	○応募事業者のうち2社を選定	静岡県トラック協会、コンサルティング事業者
59	第16回協議会	8月3日	1. 令和2年度紙・パルプ輸送に関する実証実験の結果報告について 2. 令和3年度KPI事業について	
60	トラック輸送に関する労働環境・取引環境改善に向けたアンケート調査	11～12月	○トラック輸送の労働環境や荷主と運送事業者の実取引環境等に関する実態を調査	静岡運輸支局、静岡県トラック協会
61	燃料価格上昇への対応	12月20日	○県内荷主4団体へ出向き適正な運賃収受について依頼文書を手交	静岡運輸支局、静岡県トラック協会
62	令和2年度実証実験についてのヒアリング	1月20日	○実証実験後の経過と現在の状況についての聞き取りを実施	静岡運輸支局、静岡県トラック協会、荷主
63	平成30年度実証実験についてのヒアリング	2月1日	○実証実験後の経過と現在の状況についての聞き取りを実施	静岡運輸支局、静岡県トラック協会、荷主、実運送事業者

64	第17回協議会	2月24日	1. 過去のパイロット事業についてのヒアリング 2. ガイドライン浸透や長時間労働に関するアンケート 3. 令和3年度KPI事業について	
----	----------------	-------	--	--

【令和4年度】

65	燃料価格上昇への対応	6月15日	○県内荷主4団体へ適正な運賃収受について依頼文書を送付	静岡運輸支局、静岡県トラック協会
66	第18回協議会	8月2日	1. 令和3年度KPI事業について 2. 令和4年度の協議会の進め方について	
67	労働時間等説明会	11月	○労働時間に関する法制度等の周知、理解の促進に向けた説明会を実施 ・改正労働基準法等の内容について ・改善基準告示改正について	静岡労働局、静岡県トラック協会
68	荷主向け説明会	2月16日	○荷主向けにトラック事業者の現状や労働環境改善に向けた取り組みについてのオンラインセミナーを実施	静岡運輸支局、静岡労働局、静岡県トラック協会 (講師 NX総合研究所) 荷主企業、トラック事業者など約160名参加
69	第19回協議会	3月8日	1. 令和4年度の協議会の取組結果について 2. 令和5年度の協議会の進め方について	

令和4年度の取組結果

●取組4 荷主企業向けセミナーの実施

- 実施主体：本協議会
- 実施時期：令和5年2月16日
- 実施内容：
 - ・荷主企業向けに、トラック輸送における取引環境・労働時間等にかかるガイドライン、ホワイト物流推進運動等の普及促進を図るためのオンラインセミナーを実施。
 - ・はじめにトラック業界の現状について静岡運輸支局長より説明し、その後、NX総合研究所の大島常務取締役を講師に迎え、トラック業界の環境改善に向けての取り組みについてご講話いただいた。
 - ・運送事業者から荷主企業へ案内をしてもらうとともに県内荷主5団体へ周知依頼を行い、計168者の申し込みがあった。

物流の働き方改革

～運送事業者がこれからもモノを運び続けるために荷主だからできること～
【事前申込制】 【参加費無料】 【オンライン開催(ZOOM)]

2024年4月以降、自動車運転業務における時間外労働時間の上限規制が適用され、今までと同様の運行ができなくなります。これまでどおりの物流が維持できない危機に繋がる物流の2024年問題に向けて、運送事業者だけでなく荷主にできることはないか、オンラインの説明会を開催します。今後の物流を確保していくためにどんなことができるのか、事例も交えて発表予定です。ぜひご参加ください。



日時

令和5年2月16日(木)
14:00～15:30

*オンライン開催(ZOOM) 定員300名

講師紹介

大島弘明 氏

株式会社NX総合研究所
取締役



1964年生まれ。1988年、旧株式会社日通総合研究所へ入社。運送事業における事業環境の変化や労働・安全問題、物流効果対策等の調査研究に従事。物流現場におけるトラックドライバーの労働時間短縮等働き方改革に向けた物流現場改善のアドバイス・コンサルティングも担当。現在、経済産業省、国土交通省等による「持続可能な物流の実現に向けた検討会」委員を担当。

プログラム(予定)

1. トラック業界の現状 静岡運輸支局
2. 物流の働き方改革
～荷主に取り組んでいただきたいこと～
NX総研

●取組5 CM放映等広報活動

- 実施主体：静岡県トラック協会
- 実施時期：令和5年2～3月
- 実施内容：
 - ・2024年4月より運送業界に適用される働き方改革関連法によって懸念される諸問題（2024年問題）について、荷主企業への理解促進を図ること、併せて会員事業所、一般消費者等への周知を図ることを目的にテレビメディアを使って広報展開。

テレビコマーシャル

- 静岡第一テレビ 112本
- 静岡朝日テレビ 103本
- 合計215本

15秒CM	静岡県トラック協会 2024年問題 篇	
CAPTION	VISUAL	NARRATION
① サイドに静岡県トラック協会ロゴ 背景は商品棚(商品アリ) スナップスマート: 1609343 ピクスタ(女性): 54808495		♪爽やかな印象のBGM 女性Na/ 物流の2024年問題
② 背景がじんわり商品棚(商品ナシ)に変わる スナップスマート: 3067133 ピクスタ(女性): 54808495		荷物が届かない!?
③ ピクスタ(女性) 54810406 グラフやトラックテロップが動く		トラックドライバーの労働時間が規制されて、これまでのようには運べません。
④ ピクスタ画像		選ばれる荷主になってください。 ご理解をお願いします。

道路貨物運送業に対する労働時間等説明会について（報告）

1 基本的な考え方

- 働き方改革を推進し長時間労働の是正を図るには、事業主が労働時間に関する法制度等を理解した上で、適正な労務管理を行うことが必要。
- 特に、中小規模の事業場においては、法令に関する知識や労務管理体制が必ずしも十分でない場合が多いと考えられる。



- 事業場が法制度を十分に理解し、長時間労働の削減に向けた自主的な取組が促進されるよう支援を行うことが重要。併せて、上限規制の円滑な施行のため、社会的なコンセンサスを得られるよう取り組む必要がある。

2 時間外労働の上限規制に関する適用猶予業務への対応

- 自動車運転の業務については、時間外労働の上限規制の適用が令和 6 年 4 月から開始（＝令和 6 年 3 月まで猶予）。



- 労働基準法第 36 条の協定で定める労働時間の延長の限度等に関する基準が適用されていなかったことから、令和 6 年 3 月までの猶予期間中の長時間労働削減等に関する自主的な取組が重要。



- 時間外労働の上限規制を中心とした改正労働基準法等の内容や、労働時間に関する法制度等に対する周知・理解の促進に向けた労働時間等説明会を開催。
- 「はたらきかたスヌメ」の特設サイトを広く一般に周知していく。

3 県内の道路貨物運送事業者に対する労働時間等説明会の開催状況

1 開催時期、場所、参加者数等

＜令和元年度（実績）＞ 計7回開催（389社、478名が参加）

管轄署	会場	月日	参加事業場数	参加者数
三島	東部分室（沼津市）	10月18日	34社	42名
島田	中部分室（吉田町）	10月23日	56社	66名
富士	富士分室（富士市）	10月24日	85社	95名
磐田	中遠分室（袋井市）	10月29日	43社	57名
静岡	静岡県トラック会館 （静岡市駿河区）	11月6日	67社	83名
沼津	東部分室（沼津市）	11月12日	49社	60名
浜松	西部分室（浜松市東区）	11月15日	55社	75名

＜令和2年度（実績）＞ 計7回開催（165社、168名が参加）

管轄署	会場	月日	参加事業場数	参加者数
静岡	静岡県トラック会館 （静岡市駿河区）	10月6日	41社	42名
島田	中部分室（吉田町）	10月6日	23社	24名
磐田	中遠分室（袋井市）	10月14日	21社	21名
浜松	西部分室（浜松市東区）	10月14日	23社	24名
富士	富士分室（富士市）	10月26日	20社	20名
沼津	東部分室（沼津市）	10月26日	21社	21名
三島	東部分室（沼津市）	11月10日	16社	16名

＜令和3年度（実績）＞ 計20回開催（314社、324名が参加）

（第2四半期）（各会場午前・午後開催）（6回開催）

管轄署	会場	月日	参加事業場数	参加者数
静岡	静岡県トラック協会 研修センター （静岡市葵区）	7月2日	大雨のため中止	
沼津	東部支部（沼津市）	7月7日	24社	24名
富士	富士支部（富士市）	7月16日	21社	21名
磐田	中遠支部（袋井市）	7月27日	26社	26名
浜松	西部支部（浜松市東区）	9月3日	コロナ感染予防のため開催 中止	
三島	東部支部（沼津市）	9月7日		
島田	中部支部（吉田町）	9月14日		

(第3四半期)(各会場午前・午後開催)(14回開催)

管轄署	会場	月日	参加事業場数	参加者数
沼津	東部支部(沼津市)	10月6日	30社	31名
富士	富士支部(富士市)	10月13日	24社	24名
浜松	西部支部(浜松市東区)	10月19日	40社	44名
静岡	静岡県トラック協会 研修センター (静岡市葵区)	10月22日	68社	69名
磐田	中遠支部(袋井市)	10月27日	18社	19名
島田	中部支部(吉田町)	11月10日	45社	46名
三島	東部支部(沼津市)	11月24日	18社	20名

<令和4年度(実績)> 計11回開催(249社、267名が参加)

(「富士」以外は午前・午後開催)

管轄署	会場	月日	参加事業場数	参加者数
富士	富士支部(富士市)	10月26日	62社	74名
島田	中部支部(吉田町)	11月21日	40社	44名
静岡	静岡県トラック協会(本部) (静岡市駿河区)	11月25日	48社	48名
磐田	中遠支部(袋井市)	11月25日	32社	33名
沼津 三島	東部支部(沼津市)	11月28日	36社	37名
浜松	西部支部(浜松市東区)	11月28日	31社	31名

<令和5年度(実績)> 計12回開催(314社、324名が参加)

管轄署	会場	月日	参加事業場数	参加者数
浜松	西部支部(浜松市)	6月7日	58社	58名
富士	富士支部(富士市)	6月15日	42社	43名
沼津 三島	東部支部(沼津市)	6月20日	51社	53名
磐田	中遠支部(袋井市)	6月20日	37社	42名
静岡	静岡県トラック協会 研修センター (静岡市葵区)	6月22日	65社	66名
島田	中部支部(吉田町)	6月22日	61社	62名

2 説明テーマ及び説明者（令和5年度）

- ☑ 改正労働基準法等の内容（時間外労働の上限規制、年5日の年次有給休暇の取得等）について
- ☑ 改善基準告示改正について



- ### 3 令和5年度に今後開催予定の事業者向け時間外労働上限規制説明会について
- 令和5年9月以降に「【トラック事業者向け】令和5年度働き方改革関連法に関する説明会」（厚生労働省委託事業）を12回（オンライン開催を含む）開催する予定。

4 労働局による荷主への対応

自動車運送業の長時間荷待ちが発生しているとの情報等に基づき、長時間の荷待ち抑制のため、相談支援班による荷主への要請及び荷主に対する相談支援を実施している。(令和5年1月から実施)

〈実施数〉

令和4年度	:	17件
令和5年度(7月末まで)	:	198件

くらし、
はたらき、
ともに
ススめ!

2024年4月から

建設業、
トラック・バス・
タクシードライバー、
医師の、

時間外労働の
上限規制が
適用されます。

働き方改革
コンダクター
小芝風花

たとえば

働き方の
変化にあわせて、
わたしたちに
できること。

わたしたちに
できること 1



宅配便を1回で受け取れるよう、
発注や受け取りの際は
ご協力ください!

わたしたちに
できること 2



工事依頼の
スケジュールにご配慮を
お願いします!





働き方改革は進んでいますか？ 改正労基法の適用猶予が順次廃止されます 併せて改善基準告示が改正されます！

Point 1 自動車運転の業務においても時間外労働の上限規制が適用されます（罰則付き）

2019（平成31）年4月1日に施行された改正労働基準法が5年の猶予を経て、**2024（令和6年）4月1日から自動車運転の業務に従事する労働者にも上限規制が適用されます。**

	～2024（令和6）年3月31日	2024（令和6）年4月1日～
自動車運転の業務	上限規制は適用されない。	<ul style="list-style-type: none"> ・特別条項付き協定を締結する場合の時間外労働の上限は年960時間（休日労働を含まない）。 ・時間外・休日労働について「月100時間未満/2～6か月平均80時間以内」の規制が適用されない。 ・「時間外労働が月45時間を超えることができるのは年6か月まで」の規制が適用されない。

今ここ！変わります

時間外労働の上限が短くなります

待ったなし!!

改善基準告示が見直されます

令和6年4月～適用

時間外労働の上限規制

※所定労働時間8時間・休憩1時間と仮定
 $40H \times 52W = 2,080H$ （年間法定労働時間）
 $2,080 \div 8 = 260H$ （年間休憩時間）
 $293H \times 12M - 2,080 - 260 = 1,176H$
 （総拘束時間より算出）

現在 **一年 1,176時間***

2024（令和6）年4月1日～
一年 960時間

月18時間の削減が必要!!

改善基準告示の見直し

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前（年換算） 3,516時間	改正前（月換算） 原則：293時間 最大：320時間	改正前 継続8時間
改正後 原則：3,300時間 最大：3,400時間	改正後 原則：284時間 最大：310時間	改正後 継続11時間を基本とし、継続9時間

Point 2 時間外労働の割増賃金率が変わりました

改正前の割増率	中小企業	25%	
↓	現行の割増率	中小企業	25%
		中小企業	50%

中小企業の猶予措置が**2023（令和5）年4月1日**に廃止されました。
60時間を超えた時間外労働に対し、中小企業も5割以上の割増賃金を支払わねばなりません。

準備は進んでいますか？こちらをチェック！

いま、考えてみませんか？
物流を支えるトラック運転者のこと。

ドライバーの長時間労働につながっているかもしれない問題やその解決につながる施策候補例なども確認できるサイトです。

トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト
<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/>

簡単自己診断
 始めてみよう改善活動
 荷主のための物流ワンポイント講座
 トラック運転者の労働時間短縮動画セミナー

お困りごとはございますか？ご相談は①でも②でも承ります

① 静岡働き方改革推進支援センターにご相談ください



無料で専門家にご相談いただける
ワンストップ支援を目指す相談窓口があります

(厚生労働省静岡労働局委託事業)

人手不足に対応するため
にどのようにしたらよい
か教えてほしい

助成金を活用したいが利
用できる助成金が
わからない

労働時間を短縮したい

年次有給休暇の取得率を上
げるにはどうすればよいか



こんなお悩みはありませんか？



そのお悩み、解決できるかもしれません！

4つの取組をワンストップで支援します。
※すべての事業主の方がご利用いただけます。

取組 1 長時間労働の是正

取組 2 同一労働同一賃金

取組 3 生産性向上による
賃金引上げ

取組 4 人手不足の解消に
向けた雇用管理改善

働き方改革推進支援センターに ご相談ください

社労士などの専門家が無料で相談にのりアドバイスします。

【個別訪問によるコンサルティング】

労務管理の専門家（社会保険労務士）が訪問しコンサルティングを行います

【相談支援】 電話・メール・来所での相談にお答えします

【各種セミナー】 専門家によるセミナーを開催しています



静岡市葵区伝馬町18-8

アミイビル 2F

(受託者：株式会社タスクールPlus)

☎ 0800-200-5451 (通話無料)

✉ shizuoka@task-work.com

【受付時間】 午前9時～午後5時

(土日祝・年末年始を除く)



② 各署の労働時間相談・支援班にご相談ください



労働基準監督署の労働時間相談・支援班が
改正労働基準法・労務管理改善などのご説明・ご相談を賜ります

改正労基法の内容を
もっと聞きたい

☞わかりやすく丁寧に説明します

もちろん
無料です

そもそも労働基準法には
どんなルールが定められ
ているの？

☞基本から丁寧に説明します

労務管理上の課題を
探りたい

☞実情を伺いながら一緒に考えましょう



他社は
どう対応しているの？

☞他社の改革事例をご紹介できるかもしれません

労働基準
監督署



立入調査では
ないので
法違反の是正指導
はしません

★ 最寄りの労働基準監督署まで、お気軽にご相談ください！ ★

浜松署 ☎ 053-456-8148

富士署 ☎ 0545-51-2255

磐田署 ☎ 0538-32-2205

沼津署 ☎ 055-933-5830

島田署 ☎ 0547-37-3148

三島署 ☎ 055-986-9100

静岡署 ☎ 054-252-8106

下田駐在事務所

☎ 0558-22-0649



【資料4】

2024年問題への対応状況について

「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、商慣習の見直し、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、サイバースポーツ、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
			合計： 14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ 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

「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。

輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）



「政策パッケージ」の構成

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

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

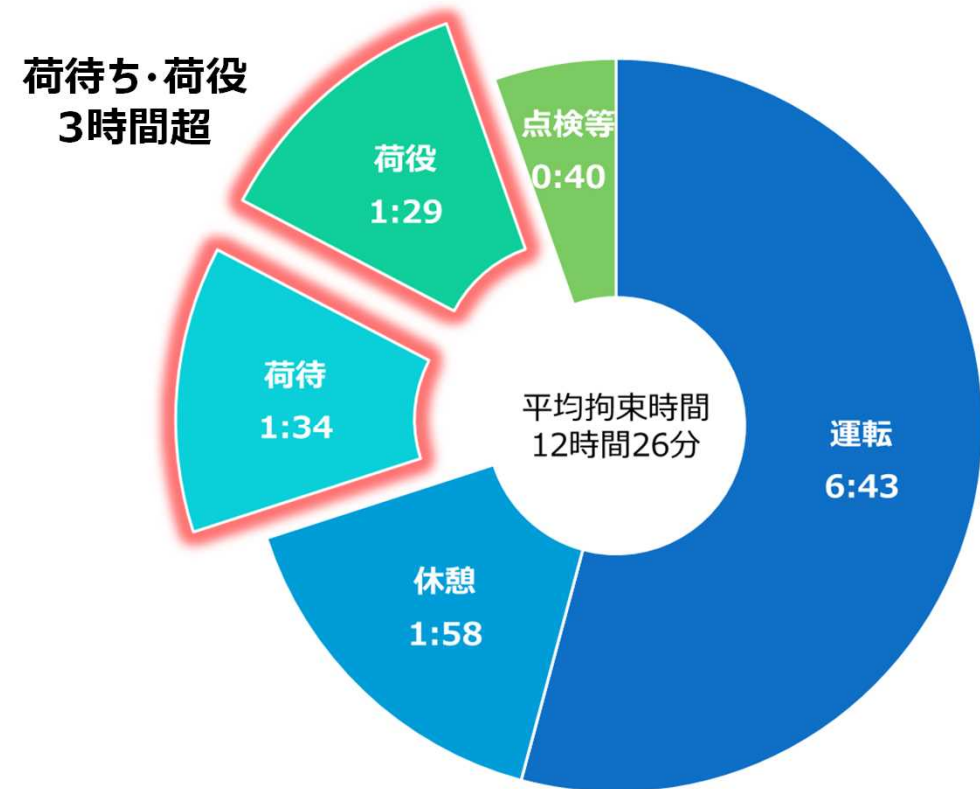
中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し

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

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

荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳



出典：トラック輸送状況の実態調査(R2)

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し①

【※下線部分については今年中に実行】

① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減【農水省、経産省、国交省等】

待機時間、荷役時間の削減等を通じてトラックドライバーの労働時間を削減するとともに、納品回数の減少等を通じた総輸送需要の抑制や物量の平準化により効率的な物流を実現するため、発荷主企業、物流事業者、着荷主企業が連携・協働して、改善を図る必要がある。このため、事業規模や貨物特性といった事情を勘案しつつ、それぞれの事業者に対して、**物流負荷の軽減に向けた計画作成**や**実施状況の報告**を求めるとともに、取組みが不十分な事業者に対して、**勧告、命令等**を行う**規制的措置等の導入**等に向けて取り組む。

この規制的措置の導入を前提として、物流の適正化・生産性向上に向けて**荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項（ガイドライン）**を示し、これに則して大手の荷主企業・物流事業者が業界・分野別に「**自主行動計画**」を作成し、今年度中に前倒しで実施することを図るとともに、**運送契約に含まれる荷待ち・荷役等の範囲を明確化**し、**正当な対価の収受を促進**する。

② 納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直し【農水省、経産省、消費者庁】

食品を製造した日から賞味期限までの期間の3分の1の間に納品が求められる商慣行（3分の1ルール）が存在しており、現在その見直しを進める過程で納品期限が3分の1のものと2分の1のものが混在し、物流及び在庫管理を複雑化させている。また、特に日販品で受発注後翌日納品を求める**短いリードタイムが主流**となっており、**トラックの夜間運転や倉庫の夜間作業**などをもたらしている。こうした3分の1ルールや短いリードタイム等食品物流の商慣行の見直しについて、官民で構成する協議会等の場を通じて**食品事業者に対して働きかけ**を行う。

これら商慣行の見直しについて、上記①と同様、**ガイドラインの提示**や**自主行動計画の作成**等により、今年度中に荷主企業が前倒しで実施することを図る。

また、繁忙期を避けた発注やその大口化、パレチゼーション等、物流効率化を意識した商取引が進められるよう、物流サービスや需給状況に応じて価格を変動させる「メニュープライシング」や「ダイナミックプライシング」の取組み等、商取引における物流コストの見える化の推進に向けて取り組む。

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し②

【※下線部分については今年中に実行】

③ 物流産業における多重下請構造の是正【国交省】

多重下請構造にあるトラック事業において、実運送事業者の適正な運賃の確保による賃金水準の向上等を実現するため、元請事業者等が実運送事業者を把握できるよう、**台帳作成等に係る規制的措置の導入**等に向けて取り組む。

この規制的措置の導入を前提として、上記①と同様、**ガイドラインの提示**や**自主行動計画の作成**等により、今年度中に大手の荷主企業・元請運送事業者が前倒しで実施することを図る。

また、トラック事業に係る必要な安全規制の見直しを図るとともに、悪質な事業者が利益を得るといったモラルハザードを生じさせないよう、法令遵守への意識が低く、悪質な法令違反が常態化していると認められるトラック事業者に対し、強力かつ重点的に改善を促す観点から、適正化実施機関が行う巡回指導の強化に伴い、国の監査体制を充実させ、悪質事業者に対する監査を強力に実施する。

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

(2) 実施することが推奨される事項

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

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・出荷に合わせた生産・荷造り等
- ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

(2) 実施することが推奨される事項

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

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・納品リードタイムの確保

(2) 実施することが推奨される事項

- ・発注の適正化
- ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

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

(2) 実施することが推奨される事項

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

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し③

【※下線部分については今年中に実行】

④ **トラックGメン（仮称）の設置等【国交省、厚労省】**

「**トラックGメン（仮称）**」を設置し、発荷主企業のみならず、着荷主企業も含め、**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。

また、当該Gメンによる調査結果を貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号。以下「トラック法」という。）に基づく荷主企業・元請事業者への「**働きかけ**」「**要請**」等に活用し、**実効性を確保**する。

加えて、自動車運転者の健康と労働条件を確保するため、自家用自動車により自社の貨物を輸送する事業者についても、労働基準法や改善基準告示の遵守の徹底を図る。

⑤ **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【国交省、経産省、公取委、農水省、厚労省、消費者庁】**

トラック事業、内航海運業及び倉庫業に係る燃料等の価格上昇分を反映した**適正な運賃・料金收受に関する周知**及び**法令に基づく働きかけ等**を実施する。また、トラック事業者をはじめとする物流事業者は荷主企業に対する交渉力が弱く、コストに見合った適正な運賃・料金が收受できていないことから、取引環境の適正化を強力に推進する。また、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**」表示の見直しに取り組む。

労務費を含めた、適切な価格転嫁の実現を図るため、**下請Gメンによるヒアリング結果を踏まえた自主行動計画の改定・徹底**や、**価格交渉促進月間の結果に基づく情報公開と指導・助言**などに、関係省庁でより一層連携して取り組む。

特に、トラック運送業については、依然として荷主企業起因の長時間の荷待ちや、運賃・料金の不当な据え置き等が十分に解消されていないことを踏まえ、トラック法に基づく荷主企業等への「**働きかけ**」「**要請**」及び「**標準的な運賃**」の**制度について、延長等所要の対応を検討**する必要がある。また、適正運賃の收受を確保するため、**契約の電子化・書面化を図る規制的措置の導入**等に向けて取り組む。労働条件の改善と取引環境の適正化を図るため、国土交通省、公正取引委員会、経済産業省、農林水産省、厚生労働省等の関係省庁でより一層緊密に連携し、トラック法に基づく荷主企業等への「**働きかけ**」「**要請**」等を徹底する。

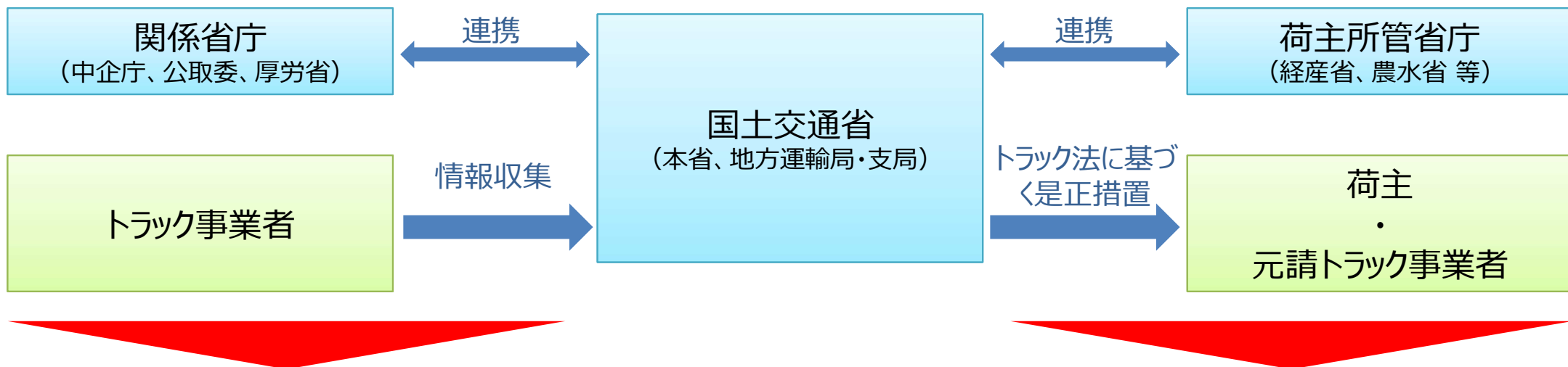
上記④及び⑤に掲げた**適正な運賃收受・価格転嫁の円滑化**や**トラック法に基づく荷主企業等への要請の強化、情報公開等の措置**の具体的内容について、今年中に成案を得る。

トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化

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

⇒ **令和5年7月21日、162名体制※で本省及び地方運輸局等に設置**

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



トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

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

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

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

【成立:令和5年6月14日、公布・施行:令和5年6月16日】

改正の目的

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

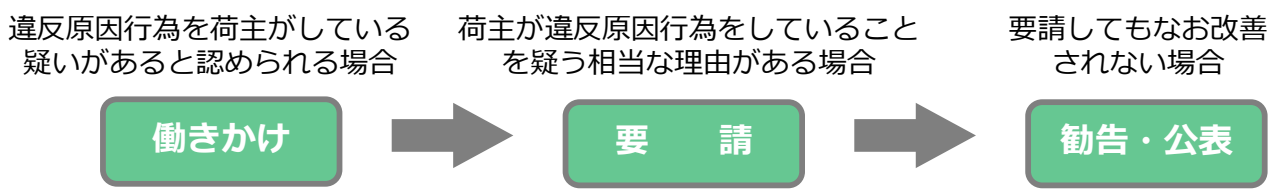
改正の概要

現行

【時間外労働規制が適用される(令和6年3月)までの時限措置】

荷主対策の深度化

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



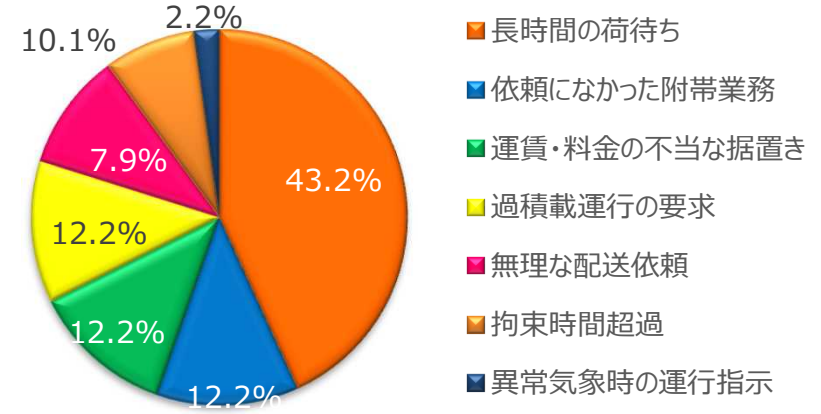
標準的な運賃

運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標としての「標準的な運賃」制度(令和2年4月告示) ⇒ セミナーや各種協議会による周知・浸透

改正後

上記について「当分の間」の措置とする

違反原因行為の割合



「働きかけ」等の実施件数

要請: 4件 働きかけ: 82件

※令和元年7月～令和5年5月末までの累計

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し④

【※下線部分については今年中に実行】

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。

また、新たに設置する「トラックGメン（仮称）」により、「標準的な運賃」の活用状況についての監視を強化し、その調査結果や下請振興法に基づく指導・助言も活用して、適正な取引を阻害する疑いがある荷主企業等に対してはトラック法に基づく「働きかけ」「要請」等を行うことにより、「標準的な運賃」制度の実効性を確保し、適正な運賃収受を実現する。

1. 具体的な施策 (2) 物流の効率化

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

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

「物流GX」の例



「物流DX」の例



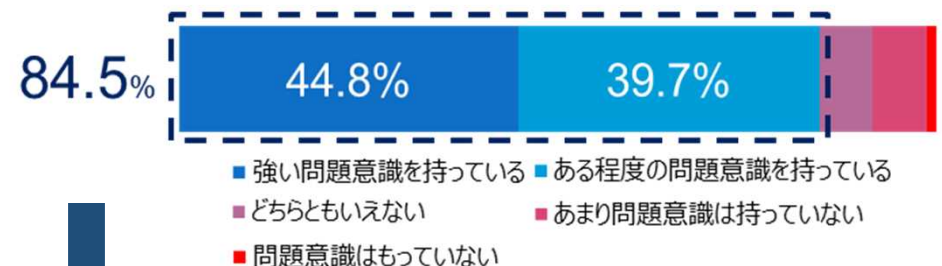
1. 具体的な施策 (3) 荷主・消費者の行動変容

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

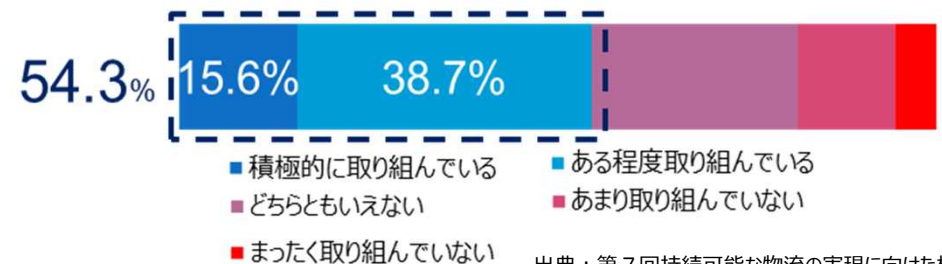
- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取り組み
- ④ **再配達削減**に向けた取り組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

荷主企業・物流事業者の問題意識と取組状況

○物流危機に対して**問題意識**を持っているか



○物流危機対策の**取組**を実施しているか



出典：第7回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料

2. 施策の効果（2024年度分）

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

※ 2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末

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

速やかに

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

2024年初

政策パッケージ
全体の
フォローアップ

人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働規制（物流の「2024年問題」）、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響を踏まえ、**着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとするための検討会を開催。**（事務局：経産省・国交省・農水省）

■ 論点

1. 労働時間規制による物流への影響
2. 物流の危機的状況に対する消費者や荷主企業の理解が不十分
3. 非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化
（発荷主～物流事業者、元請事業者～下請事業者、発荷主～着荷主）



4. 着荷主の協力の重要性
5. 物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進に向けた環境整備

■ スケジュール（想定）

- 2022年9月に第1回を開催。
- 2023年2月に中間取りまとめ。
- 2023年5月に最終取りまとめ案を提示
- 2023年7月3日～8月3日 最終取りまとめ案に対する意見募集
- 2023年夏頃に最終取りまとめ。（予定）

<委員> ◎は座長

大島 弘明	株式会社N X総合研究所 取締役
小野塚征志	株式会社ローランド・ベルガーパートナー
北川 寛樹	アクセンチュア株式会社 製造・流通本部 マネジング・ディレクター
河野 康子	一般財団法人日本消費者協会理事
首藤 若菜	立教大学 経済学部 教授
高岡 美佳	立教大学 経営学部 教授
◎根本 敏則	敬愛大学 経済学部 教授
二村真理子	東京女子大学 現代教養学部 教授
北條 英	公益社団法人日本ロジスティクス システム協会 理事
矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部 教授

<事務局>

経済産業省	商務・サービスグループ物流企画室
国土交通省	総合政策局 物流政策課
国土交通省	自動車局 貨物課
農林水産省	大臣官房新事業・食品産業部食品流通課

【持続可能な物流の実現のために取り組むべき政策】

(1) 荷主企業や消費者の意識改革

- ① 荷主企業・物流事業者の物流改善を評価する仕組みの創設
- ② 経営者層の意識改革を促す措置
- ③ 消費者の行動変容を促す方策の実施
- ④ 物流に係る広報の強化

(2) 物流プロセスの課題解決（非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化、着荷主の協力）

- ① 待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等、物流の合理化を図る措置の検討
- ② 契約条件の明確化、多重下請構造の是正等の運賃の適正収受に資する措置の検討
- ③ 物流コスト可視化の検討
- ④ 貨物自動車運送事業法に基づく荷主への働きかけ等及び標準的な運賃の制度の継続的な運用等
- ⑤ トラックドライバーの賃金水準向上に向けた環境整備の検討

(3) 物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進に向けた環境整備

- ① デジタル技術を活用した共同輸配送・帰り荷確保等の検討
- ② 官民連携による物流標準化の推進の検討
- ③ 物流拠点ネットワークの形成等に対する支援の検討
- ④ モーダルシフトの推進のための環境整備の検討
- ⑤ 車両・施設等の省エネ化・脱炭素化の推進に向けた環境整備の検討
- ⑥ その他生産性向上を図るための措置の検討

静岡県トラック輸送における取引環境・労働時間改善 地方協議会の令和5年度の進め方について

令和5年8月21日

**静岡県トラック輸送における取引環境・
労働時間改善協議会 事務局**

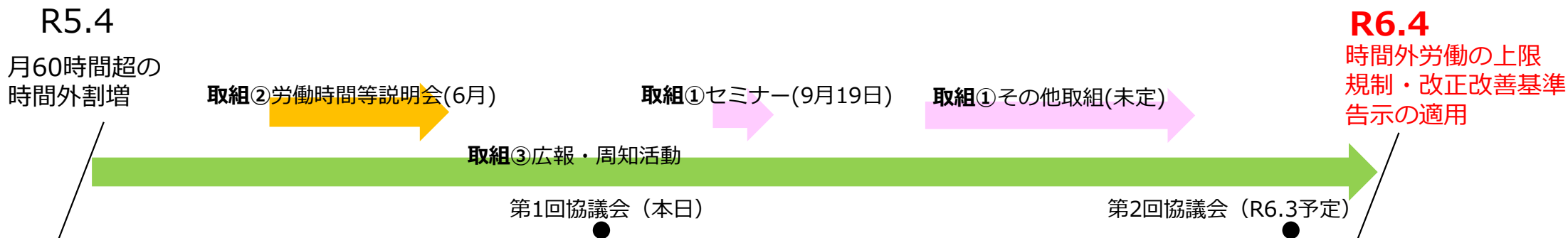
令和5年度の協議会での取組計画(案)

令和6年度からの時間外労働規制の適用を控え、持続可能な物流を実現するため、長時間労働の改善と生産性向上の必要性を幅広く周知し、荷主企業・一般消費者への理解を深め、物流改善の取組を進めていく必要がある。

令和5年度の取組計画

- 取組①** 荷主企業向けに、トラック輸送における取引環境・労働時間等にかかるガイドライン、改正改善基準告示、ホワイト物流推進運動等の普及促進を図るためのセミナー、その他取組を実施
- 取組②** トラック事業者向けに、改善基準告示・時間外労働規制及び取引環境改善に向けたガイドラインへの理解を深めるための労働時間等説明会を開催
- 取組③** 広報・周知活動の実施

<協議会・取組スケジュール>



令和5年度の協議会での取組計画(案)

取組①セミナー等を活用した周知・啓発活動について

現状・課題等

- ・上限規制適用まで残り約7ヶ月という差し迫った状況。
- ・昨年度も周知・啓発活動の一環としてセミナーを実施したが、参加者の約3/4がトラック事業者であり、荷主企業の参加が少なかった。
- ・アンケートの自由意見では、「荷主側が改善意識を持たないと改善は進まない」、「荷主の要望にこたえつつ取り組むため難しい部分が多々ある」など、2024年問題の課題解決のためには、荷主企業の理解・協力が不可欠。

今年度の取組

- ・今年度は荷主企業（発荷主、着荷主）、倉庫事業者、運送元請け事業者等をメインターゲットとしてセミナーを開催。本セミナーの周知先としては、浜松商工会議所傘下会員、倉庫協会傘下会員、トラック協会傘下会員等を予定。
- ・その他、荷主団体への要請行動の実施についても検討。

本日まで協議いただきたい事項

- ・2024年問題を荷主企業へいかに浸透させるかが重要なテーマとなる。
- ・荷主企業への効果的な周知・啓発方策は何かないか。

セミナーの開催

- 日時：令和5年9月19日（火）
13:30～15:00
- 場所：ホテルクラウンパレス浜松
4階「芙蓉の間」
- テーマ：
どうなる物流2024年問題セミナー
～持続可能な物流のために荷主企業ができること～
- 内容：
 1. 経済インフラ「物流」維持のために荷主に
取り組んでいただきたいこと
立教大学経済学部経済政策学科教授
首藤若菜氏
 2. 物流業界の現状・取組み
静岡県トラック協会西部支部長
渡辺次彦氏
 3. 荷主企業事例紹介
ソフトブレ工業(株)代表取締役 前嶋宏明氏

「荷物が届かなくなる」は、本当か？

どうなる物流 2024年問題セミナー

～持続可能な物流のために荷主企業ができること～

日時：令和5年9月19日（火）
13:30～15:00

場所：ホテルクラウンパレス浜松
4階「芙蓉の間」

テーマ：
どうなる物流2024年問題セミナー
～持続可能な物流のために荷主企業ができること～

内容：
1. 経済インフラ「物流」維持のために荷主に
取り組んでいただきたいこと
立教大学経済学部経済政策学科教授
首藤若菜氏

2. 物流業界の現状・取組み
静岡県トラック協会西部支部長
渡辺次彦氏

3. 荷主企業事例紹介
ソフトブレ工業(株)代表取締役 前嶋宏明氏

2023.9.19(火) 13:30～15:00

会場：ホテルクラウンパレス浜松 4階「芙蓉の間」
定員：150名（先着順）
WEB予約配布

浜松商工会議所
お問い合わせ先：浜松商工会議所事務局
TEL: 053-452-1113 / E-mail: kabi@hamamatsu-cci.or.jp

荷主団体への要請行動（素案）

- ・中部運輸局においては、昨年度に
関係機関と合同で、中部経済連合
会へ取引環境適正化に向けた取組
について協力要請を実施している。
- ・本協議会においても、できれば今
年中（12月中）に要請行動を行え
ないか検討。





フィジカルインターネット 実現に向けて

令和5年8月

関東経済産業局 産業部 流通・サービス産業課

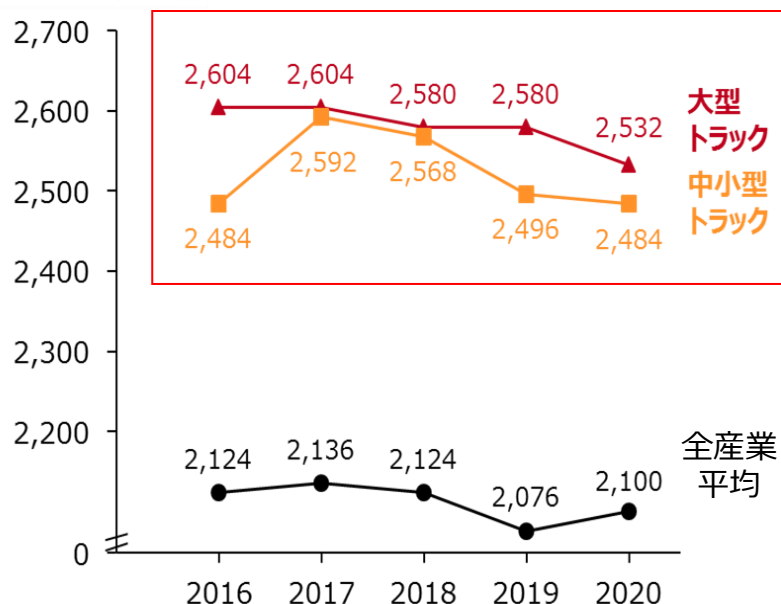
- 1. 我が国に迫る物流危機**
2. フィジカルインターネットの実現
3. 参考：IT導入補助金

「物流の2024年問題」(トラックドライバーの時間外労働の上限規制)

- トラックドライバーには、2024年度から時間外労働の上限規制(年960時間)等が適用。
- 長い年間総労働時間等の労働環境の改善が期待される一方、これによる物流需給の更なる逼迫が懸念され、2019年(コロナ前)比で最大14.2%(4.0億トン)の輸送能力不足が起こるとの試算がある(物流の2024年問題)。物流の効率化が進まない場合、将来は更に悪化も。
- こうした物流課題の深刻さには地域差・業種差もあり、状況に応じた対応が急務。

トラックドライバーの年間労働時間

[労働時間(時間)]



全日本トラック協会(2021)「日本のトラック輸送産業現状と課題」

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	→

「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)

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)

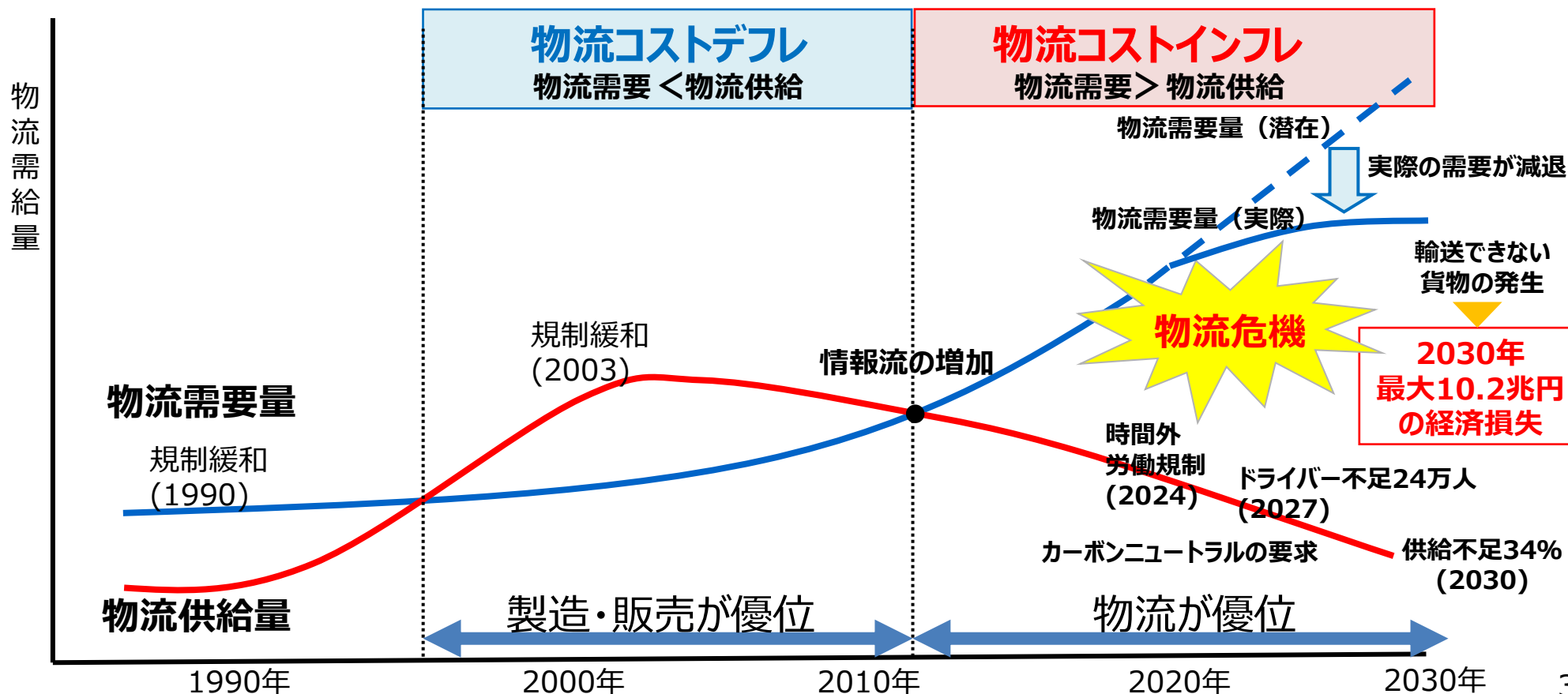
14.2%(4.0億トン)

物流需給のひっ迫 (“物流コストインフレ”) の構造

- 多品種・小ロット輸送やEC等の増加により**物流需要は拡大**。人手不足・高齢化により落ち込む供給を、**需要を上回る状態が常態化**。需給ひっ迫を受け、**荷主企業から見た売上高物流コスト比率は、2012年頃を境に反転、既に、過去20年で最も高い水準まで上昇**。
- こうした物流コストインフレの構造を放置すると、2030年時点で**7.5～10.2兆円の経済損失**が発生する恐れがある。

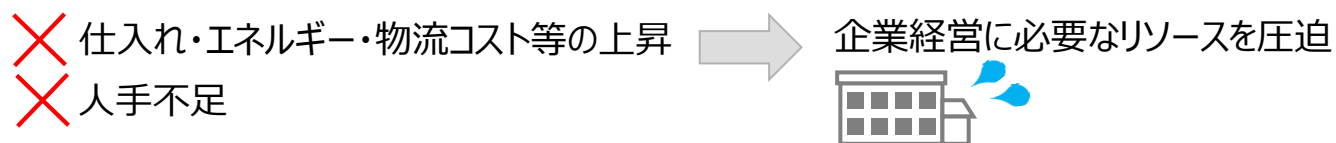
物流の需給関係の模式図

(出所) JILS「物流コスト調査報告書」、国土交通省「自動車輸送統計」・内閣府「中長期の経済財政に関する試算」・総務省「労働力調査」等を元とした推計



経営に必要な資源・資本（リソース）制約の危機

- 今の物価高は世界的な供給混乱によるコストプッシュ型の“悪い”インフレ。更に、労働集約的傾向の強い物流や流通業をはじめとして人手不足が深刻化。経営に必要な資源・資本（リソース）の制約が強まっており、リソースへの投資や使い方を根本的に見直し、業務革新が必要。
- 現場の労働力や対応力に安易に依存し過ぎず、リソースを①刷新②シェア③価値創造に活用するという3つの取組の方向性が考えられるのではないか。



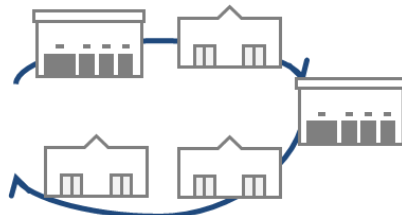
リソース制約の中で、今目指すべき方向性

リソースの刷新 (DX)



- 流通や物流はビッグデータの宝庫
- レガシーシステムの刷新が重要。データをシンプルに使いやすく。
- 中小企業こそ一気呵成に変革した事例あり。
- 政府のIT導入補助金や人材育成支援の活用を。

リソースのシェア (物流協調)



- 「競争は商品で、物流は共同で」
- フィジカルインターネットを目指した取組を推進中。
- ボランタリーチェーンなど中小企業同士の連携も重要。

リソースの 価値創造への活用

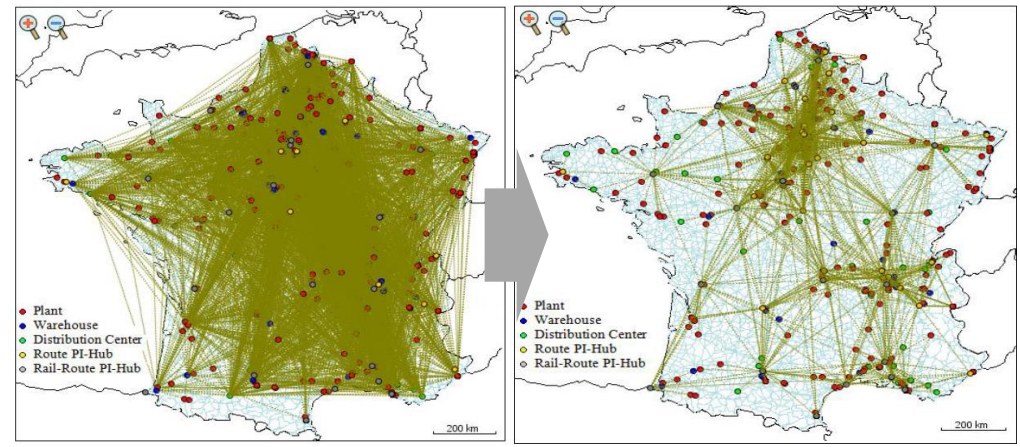
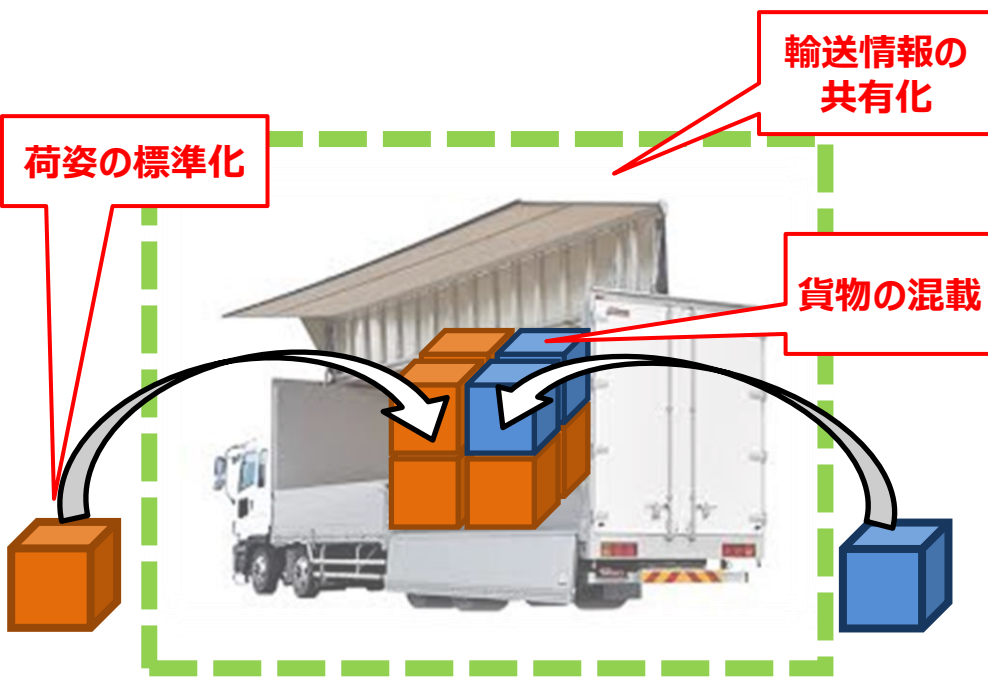


- 消費者や地域の求める多様なニーズへの対応。
- 過剰品質、過剰サービスになっていないか。
- 店舗等のリアルアセットの有する価値の最大限発揮を。

1. 我が国に迫る物流危機
2. **フィジカルインターネットの実現**
3. 参考：IT導入補助金

フィジカルインターネット（次世代の物流システム）

- フィジカルインターネットは、占有回線ではなく共通の回線を用いてパケット単位で通信を効率的に実現しているインターネット通信の考え方を物流（フィジカル）に適用した新しい物流の仕組みとして、2010年頃にヨーロッパで提唱されたもの。以降、国際的に研究が進められている。
- デジタル技術を駆使し、物資や倉庫、車両の空き情報等が見える化し、規格化された容器に詰められた貨物を、複数企業の物流リソース（倉庫、トラック等）をシェアしたネットワークで輸送する共同輸配送システム。



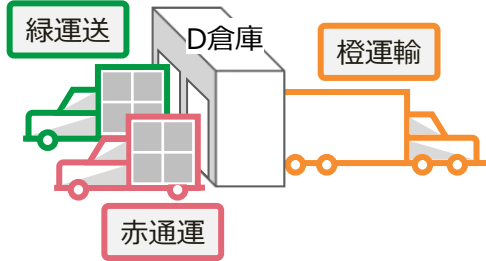
総輸送距離 約 2 割削減

- ✓ 積載効率を最大化するよう積み合わせ
- ✓ ハブとなる物流拠点までの短距離の輸配送が増加するため、輸送の回数自体は増える

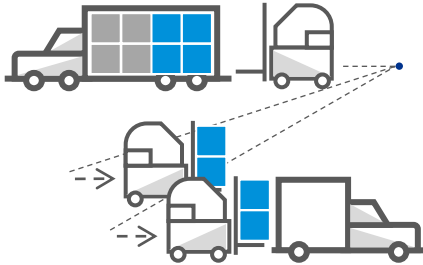
フィジカルインターネット実現イメージ

- 「オープンで積替効率の高いハブ拠点」、「荷主・物流事業者のオペレーション標準化・商慣行適正化」、「事業者横断で輸送をオーケストレーションするプラットフォーム」が、事業者や業種分野を超えたネットワークとともに実現する。

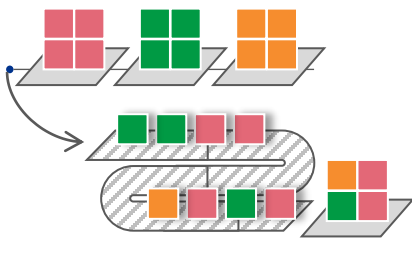
オープンなハブ拠点で結節



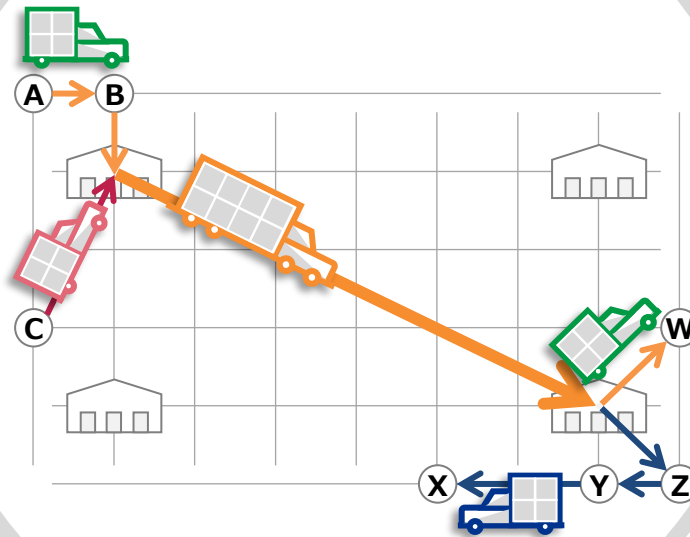
ユニットロードで積替効率化



物流拠点DXで積替自動化

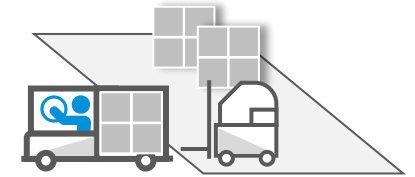


事業者や業種分野を超えたネットワーク

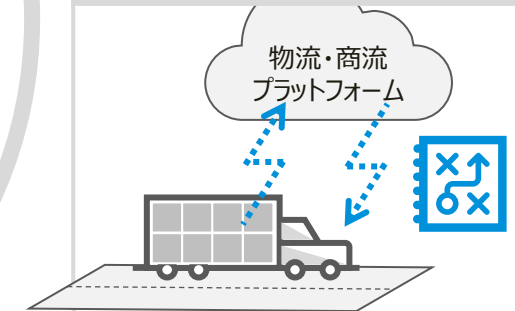


オペレーション標準化・商慣行適正化

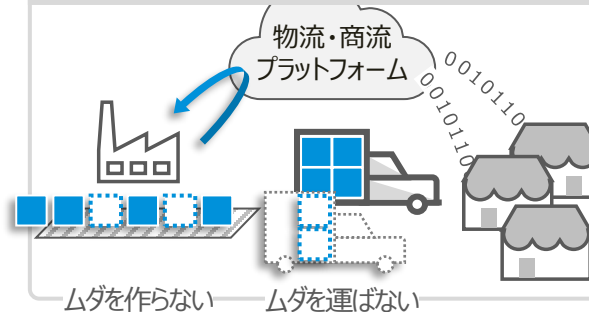
例) 荷役分離、調達管理



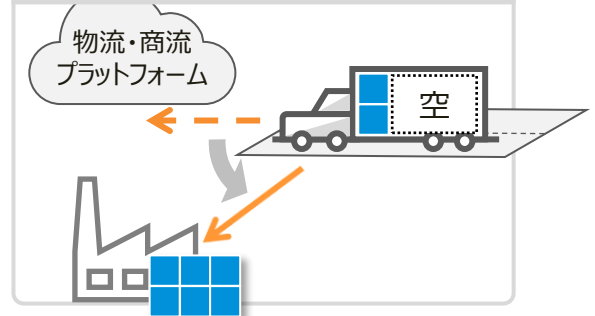
リアルタイムでルート・積降拠点最適化



需要情報共有による産業全体のロス排除



帰り荷をリアルタイムでマッチング



フィジカルインターネット実現会議について

- 経済産業省及び国土交通省の連携により、我が国で2040年までにフィジカルインターネットを実現するべく、**フィジカルインターネット実現会議を開催**。（令和3年10月～）
- 令和4年3月に「フィジカルインターネット・ロードマップ」を策定・公表（**政府レベルのロードマップとしては世界初**）。

フィジカルインターネット実現会議

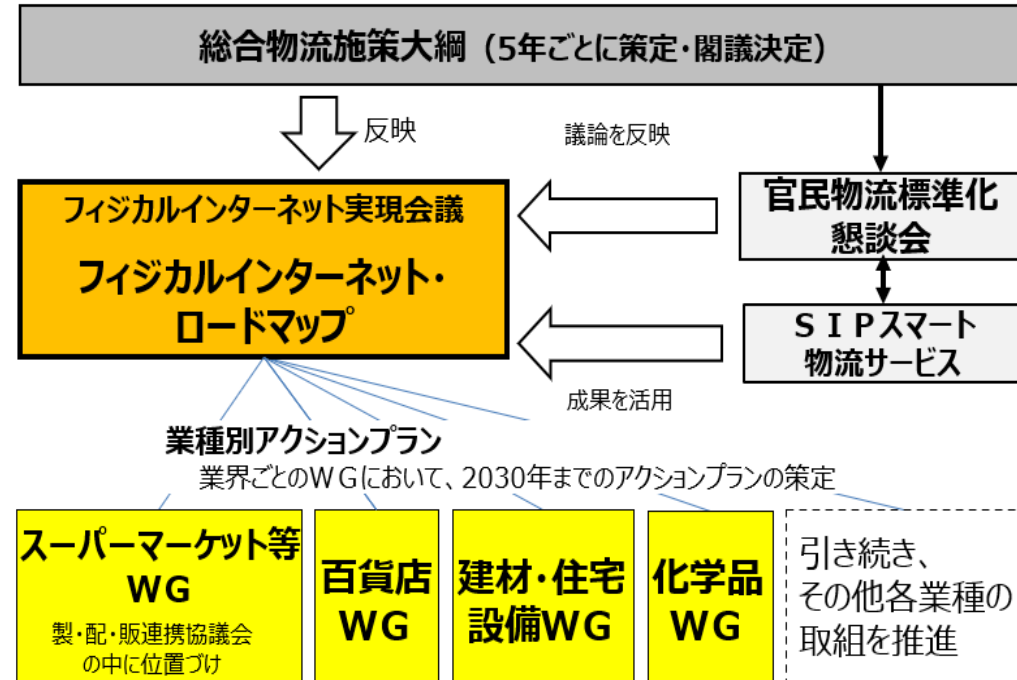
<構成委員> ※敬称略・五十音順

浅野 耕児	一般財団法人流通システム開発センター ソリューション第二部 部長
荒木 勉	上智大学 名誉教授
伊勢川 光	一般社団法人日本物流団体連合会 理事・事務局長
小野塚 征志	株式会社ローランド・ベルガー パートナー
加藤 弘貴	公益財団法人流通経済研究所 専務理事
河合 亜矢子	学習院大学 経済学部 教授
齋藤 弘憲	公益社団法人経済同友会 執行役
嶋崎 真理	一般社団法人日本倉庫協会 常務理事
土屋 知省	一般社団法人日本冷蔵倉庫協会 理事長
西岡 靖之	法政大学 デザイン工学部 教授
西成 活裕	東京大学 先端科学技術研究センター 教授
橋本 雅隆	明治大学 グローバル・ビジネス研究科 専任教授
原島 藤壽	公益社団法人全日本トラック協会 物流政策委員会 副委員長
藤野 直明	株式会社野村総合研究所 産業ITイノベーション事業本部 主席研究員
北條 英	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 理事
堀内 保潔	一般社団法人日本経済団体連合会 産業政策本部長
宮澤 伸	日本商工会議所 地域振興部長
村上 富美	株式会社日経BP 日経ビジネス編集部 シニアエディター
吉本 一穂	早稲田大学 創造理工学部 教授

<事務局>

経済産業省	商務・サービスグループ 消費・流通政策課 物流企画室
国土交通省	総合政策局 物流政策課

検討・実施体制



フィジカルインターネット・ロードマップ

項目	年度	～2025	2026～2030	2031～2035	2036～2040	
	現状	準備期	離陸期	加速期	完成期	
ガバナンス	事業者ごとや業界ごとに様々なルールが相互に調整されずに存在	物流スポット市場の発達 2024年 トラックドライバーの 時間外労働上限規制	計画的な物流調整/利益・費用のシェアリングルールの確立 業界内・地域内	業界間・地域間・国際間	<h2 style="text-align: center;">フィジカルインターネット ゴールイメージ</h2> <p>① 効率性（世界で最も効率的な物流）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・リソースの最大限の活用による、究極の物流効率化 ・カーボンニュートラル（2050） ・廃棄ロス・ゼロ ・消費地生産の拡大 <p>② 強靭性（止まらない物流）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生産拠点・輸送手段・経路・保管の選択肢の多様化 ・企業間・地域間の密接な協力・連携 ・迅速な情報収集・共有 <p>③ 良質な雇用の確保（成長産業としての物流）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流に従事する労働者の適正な労働環境 ・物流関連機器・サービス等の新産業創造・雇用創出 ・中小事業者が物流の「規模の経済」を享受し成長 ・ビジネスモデルの国際展開 <p>④ ユニバーサル・サービス（社会インフラとしての物流）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開放的・中立的なデータプラットフォーム ・買い物弱者の解消 ・地域間格差の解消 	
物流・商流データプラットフォーム（PF）	各種PFの萌芽。複数のPF間の相互接続性・業務連続性の確保が課題。	各種PFビジネスの発達 SIPスマート物流サービス	PF間の自律調整 SC可視化、サービス展開 例) 地域物流	各種PFとの連携		物流・商流を超えた多様なデータの業種横断プラットフォーム
水平連携 標準化・シェアリング	各種要素の非統一に起因し、物流現場の負担が発生。モノ・データ・業務プロセスの標準化に連携して取り組むことが必要。	物流EDI標準の普及 パレットの標準化 PIコンテナの標準化	企業・業種の壁を越えた物流機能・データのシェアリング 業界内・地域内	業界間・地域間・国際間		SIPスマート物流サービス物流標準ガイドラインの活用 例) 業務プロセス、GS1を始めとするコード体系
垂直統合 BtoBtoCのSCM	ロジスティクス・SCMを経営戦略としていない。物流を外部化してしまっており、物流とのデータ連携ができておらず、物流の制約を踏まえた全体最適を実現できず。	標準化・商慣行是正等（業種別アクションプラン） 例) 加工食品、スーパーマーケット等、百貨店、建材・住宅設備	SCM/ロジスティクスを 基軸とする経営戦略への転換	デマンドウェブ (BtoB/BtoC)		消費情報・需要予測を起点に、製造拠点の配置も含め、サプライチェーン全体を最適化。トラックなどの輸送機器や倉庫などの物流拠点のみならず、製造拠点の一部もシェア。
物流拠点 自動化・機械化	自動化機器の普及促進と、業務プロセス革新による生産性向上が課題。	パレチゼーションの徹底 SCM/ロジスティクスを 基軸とする経営戦略への転換 基幹系システムの刷新/DX	装置産業化の進展	完全自動化の実現		ライフサイクルサポート
輸送機器 自動化・機械化	実証段階であり、本格的な導入・サービス化には至っていない。他方、ドライバーの人手不足問題は深刻化	物流DX実現に向けた集中投資期間 ロボットフレンドリーな環境構築・各種標準化 中継輸送の普及（リレー・シェアリング） 物流MaaS (トラックデータ連携・積替拠点自動化等) 後続車有人隊列走行システム・ 高速道路での後続車無人隊列 走行システムの商業化 出典：官民ITS構想-ロードマップ 限定地域での無人自動運転移動サービス 出典：官民ITS構想-ロードマップ 自動配送ロボットによる配送の実現 出典：空の産業革命に向けたロードマップ2021 ドローン物流の社会実装の推進 出典：空の産業革命に向けたロードマップ2021	装置産業化の進展	完全自動化の実現		2030年度 物流ロボティクス市場規模 1,509.9億円（2020年度の約8倍） 出典：矢野経済研究所

「業界」でのフィジカルインターネットに向けた取組の進展

- フィジカルインターネット・ロードマップに基づき、業界別ワーキンググループ（以下「WG」）を設置。 ※スーパーマーケット等WG、百貨店WG、建材・住宅設備WG
- それぞれのWGにおいて2030年に向けたアクションプランを策定し、**2022年度より基本的な項目の標準化やルール化等に向けた議論を開始。**

■ フィジカルインターネット実現会議 ※フィジカルインターネット・ロードマップの目標年次は2040年

業界別アクションプラン：目標年次2030年

スーパーマーケット等WG
(加工食品・日用雑貨)

百貨店WG

建材・住宅設備WG

製配販WGで検討・実証

(アクションプランでとりまとめられた特に優先的な取組項目について、4つのWGを立ち上げ、検討を開始)

- 具体的には、物流に必要な商品マスタや物流資材の標準化、メニュープライシング導入等について議論を実施
- 今後、標準化の方向性が合意された各項目の実際の活用方法等について議論、検証予定

業界参加WGで検討・実証

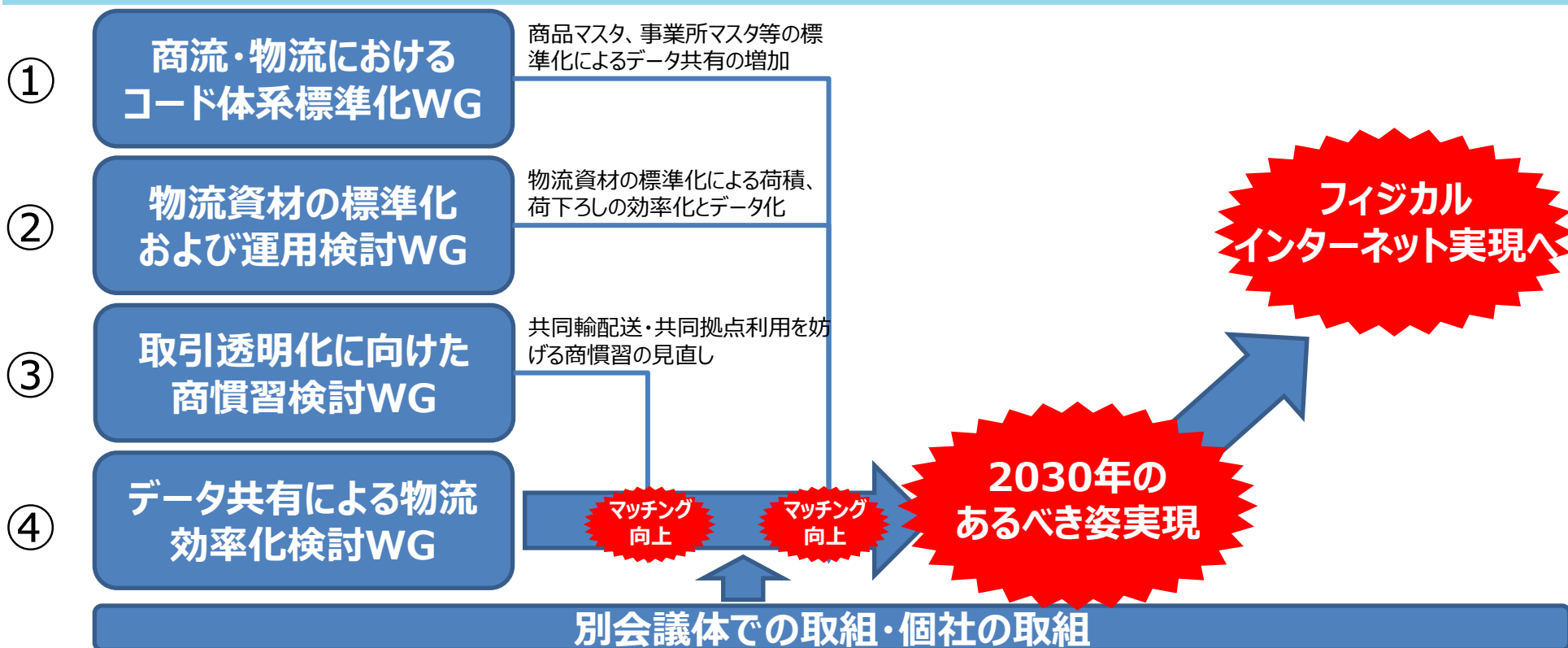
- 紙伝票の電子化に向けて、受発注に係る伝票の標準化やEDIの刷新等について課題等の調査・議論を実施
- 百貨店、取引先事業者、物流事業者がクラウド上のプラットフォームで連携。百貨店と取引先事業者の受発注データを、物流事業者の物流効率化等に活用する仕組みの構築と効果を検証予定

調査実施

- アクションプランのうち、商習慣の見直しやサプライチェーン効率化のための情報連携体制の構築に向け、調査検討を開始
- 今後、従来の商慣習を見直し、納品条件の適正化を実現するために、建材・住宅設備サプライチェーン関係者間の共通認識とするガイドラインを策定していく予定

【参考】スーパーマーケット等アクションプランにおける取組

- 2022年度製・配・販連携協議会に4つのWGを新たに設置。優先項目についての議論を進める。
- 「①コード体系標準化」と「②物流資材の標準化及び運用検討」の議論を優先的に進めることにより、取扱いのできる商流・物流データが増加し、「④データ共有による物流効率化検討」における基盤やルールが発展し、共同輸配送・共同拠点利用が促進される。「③商慣行検討」は、共同輸配送・共同拠点利用をさらに促進する環境整備となる。
- 4つのWGと、別会議体・個社の取組を合わせ、2030年のあるべき姿・フィジカルインターネットの実現を目指す。



1. 我が国に迫る物流危機
2. フィジカルインターネットの実現
3. **参考：IT導入補助金**

【参考】IT導入補助金について

生産性向上を目指す皆様へ

令和5年8月
時点版

「IT導入補助金」でIT導入・DX (デジタルトランスフォーメーション) による生産性向上を支援!

- 業務の効率化やDXの推進、セキュリティ対策のためのITツール等の導入費用を支援!
- インボイス対応に活用可能!** 安価なITツールの導入でも利用可能!
- 補助額は最大450万円/者、補助率は1/2~3/4!**

通常枠

- 生産性の向上に資するITツールの導入費用を支援します。
- 補助下限額を引き下げ、クラウド利用料の対象期間を延長(最大2年間)。

デジタル化基盤導入類型

- インボイス制度への対応も見据え、会計・受発注・決済・ECソフトに加え、PC・タブレット・レジ・券売機等のハードウェア導入費用も支援します。
- 安価なITツール導入も支援すべく、補助下限額を撤廃。

商流一括インボイス対応類型

- 取引関係における発注者(大企業を含む)が費用を負担してインボイス対応済の受発注ソフトを導入し、受注者である中小企業・小規模事業者等が無償で利用できるケースを支援します。

複数社連携IT導入類型

- 10者以上の中小企業・小規模事業者等が連携した、インボイス制度への対応やキャッシュレス決済を導入する取組等を支援します。連携のための事務費・専門家費も補助対象です。

セキュリティ対策推進枠

- 独立行政法人 情報処理推進機構 (IPA) が公表する「サイバーセキュリティお助け隊サービスリスト」に掲載されているセキュリティサービスの利用料を支援します。

※詳細は裏面をご確認ください。

令和4年度第2次補正予算で中小機構に措置

<詳細> (赤字は令和4年度第2次補正予算での拡充点です)

枠/類型	通常枠		デジタル化基盤導入枠 (インボイス対応に活用可能!)				セキュリティ対策推進枠		
	A類型	B類型	商流一括インボイス対応類型	デジタル化基盤導入類型	複数社連携IT導入類型				
補助事業者	中小企業・小規模事業者等		大企業等	中小企業・小規模事業者等					
補助額	5万円 ~ 150万円 未満 下限を引下げ	150万円~ 450万円 以下	インボイス対応済の受発注ソフト ~350万円	会計・受発注・決済・ECソフト 50万円以下 下限を撤廃!	PC・タブレット等 50万円超~ 350万円	レジ・券売機等 ~10万円 ~20万円	(1)デジタル化基盤導入類型の対象経費(左記同様) (2)消費動向等分析経費 ^(※1) (上記(1)以外の経費)50万円×参画事業者数補助上限: (1)+(2)で3,000万円 (3)事務費・専門家費補助上限:200万円	5万円 ~ 100万円	
補助率	1/2以内		2/3以内	1/2以内	3/4以内	2/3以内 ^(※2)	1/2以内	(1)デジタル化基盤導入類型と同様 (2)・(3) 2/3以内	1/2以内
補助対象経費	ソフトウェア購入費、クラウド利用料(最大2年分(期間を長期化))、導入関連費		クラウド利用料(最大2年分)	ソフトウェア購入費、クラウド利用料(最大2年分)、導入関連費、ハードウェア購入費			サイバーセキュリティサービス利用料(最大2年分) ^(※3)		

(※1)消費動向等分析経費のクラウド利用料は、1年分が補助対象となります。
(※2)補助額50万円超の際の補助率は、補助額のうち50万円以下については3/4、50万円超については2/3。
(※3)(独)情報処理推進機構(IPA)「サイバーセキュリティお助け隊サービスリスト」に掲載されたサービス

<活用例>

デジタル化基盤導入類型

- インボイス発行の手間を効率化するため、「会計ツール」を導入。経理担当が手作業で行っていた出納管理が自動化され、バックオフィスの効率が全体的に向上。

通常枠

- タイムカードによる勤怠管理のため、本日出勤後の現場移動、帰社後の帰宅が必要であったところ、「勤怠・労務管理ツール」の導入により出先からの打刻が可能に。これにより、残業時間が3割削減、人事担当の作業効率も大幅アップ!

<今後のスケジュール> ※現時点で定まっているものを記載。この後も申請受付は実施予定。>

通常枠、セキュリティ対策推進枠

- 第5次締切 8月28日(予定)
- 第6次締切 10月2日(予定)
- 第7次締切 10月30日(予定)

デジタル化基盤導入類型

- 第7次締切 8月28日(予定)
- 第8次締切 9月11日(予定)
- 第9次締切 10月2日(予定)
- 第10次締切 10月16日(予定)
- 第11次締切 10月30日(予定)
- 第12次締切 11月13日(予定)

商流一括インボイス対応類型

- 第3次締切 10月2日(予定)
- 第4次締切 10月30日(予定)

複数社連携IT導入類型

- 第3次締切 10月2日(予定)

サービス等生産性向上IT導入支援事業事務局ポータルサイト



応募方法等の詳細はこちらからご確認ください

※詳しくは、事務局ポータルサイトをご確認ください。

【参考】IT導入補助金について

- IT導入補助金事務局ホームページにて、「ITツール活用事例」をご紹介

IT導入補助金2020 活用事例

<https://it-shien.smrj.go.jp/applicant/example/>

運輸業

有限会社山藤運輸

②決済・債権債務・資金回収管理

ホームページより
一部抜粋

【申請類型】

IT導入補助金2020 通常枠（A類型）

【事業者情報】

住所：宮城県南三陸町 設立：1988年
従業員数：43名

URL <https://yamafuji-unyu.com/>

- ・人材育成と明るく健康に働き続けられる職場環境の整備に注力（健康経営優良法人2年連続認証2020・2021）、2017年12月 地域未来牽引企業に選定



導入したITツールの操作画面

抱えていた経営課題



- 売上、入金、請求をExcelや手書き伝票で管理していたため非効率で、事務スタッフの労働時間が増加していた。
- 請求書はハンコ印でペーパーレス化が進んでいなかった。
- 過去の売上実績データもデジタル化されておらず、確認に時間を要していた。

導入後の変化、効率化された業務

- 月次、年次の売上・入金管理、請求書発行まで、ツールで一元管理できるようになった。
- 過去数年分の数値が1画面で容易に確認できるようになり、将来の売上戦略を立てやすくなった。
- 手書きの帳簿をすべて電子化することができた。また、請求書のフォーマットが統一化でき、印鑑も電子印となった。

導入したITツール

「SMILE V 販売ベーシック」

<https://www.kk-osk.co.jp/>

納品書や請求書の発行はもちろん、受注・売上・入金、発注・仕入・支払、在庫管理と、販売・購買にかかわる業務全般を管理する拡張性の高い販売管理システム。

IT導入支援事業者 リコージャパンコンソーシアム

成果

売上集計の処理時間が
30%以上短縮！



- 事務作業全体の時短が実現。
- 手作業等に起因する計算ミスによる誤請求がなくなった。
- 押印の手間がなくなった。
- 他の業務（労務管理、社員教育等）のIT化を進める自信が ついた。

【参考】IT導入補助金について

- IT導入補助金事務局ホームページ（※）にて、「業種別 お悩み解決ITツール機能」をご紹介します

運輸業

悩み
04

【運送業】
社員の給与や勤務時間、売上の管理などはこれまでExcelを使用してきましたが、経理担当者によって管理のルールが異なるので問題になっています。これら経理の情報、ドライバーの台帳や実績などをわかりやすく、公平に管理したいです。

おすすめITツールの機能



運行・要員管理



給与

運送業に特化したバックオフィス業務をサポートするツールを導入。

導入効果

経理を担当する社員ごとに独自のルールをもって管理されていた社員の給与や勤務時間。これらのデータ入力の法則を、**運送業の業務内容のサポートに特化したツール**によって管理し、統一されたルールに則って入力できる環境を整備します。
運送業ならではの書類である**運転者台帳や貨物自動車実績報告書、車両整備報告などの管理**もスムーズに。また情報が整理されたことで、ツールを通して車両メンテナンスのタイミングなどの通知も行われるようになり、**運転業務の安全性**も高まります。
さらに請求の場面でも、荷主に合わせた請求フォームをカスタマイズして作成できるようになり、**帳票の作成にかかる時間も軽減**。荷主の業務に寄り添った請求フォームを用意することで、サービスの向上にも繋がっていきます。



時間削減



働きやすさ

※前期事務局ホームページ

<https://www.it-hojo.jp/applicant/solution/transport.html>

悩み
06

【運送業・観光バス】
ドライバーの運転時間や健康の管理は、運輸業にとって最重要となる課題のひとつです。ドライバー本人からの報告だけに頼らず、もっと効率良く確実に勤務状況を把握するにはどうしたらよいでしょうか。

おすすめITツールの機能



運行・要員管理



労務・福利厚生

デジタルタコメーターの情報とドライバーによる運行状況の報告を連動させるツールを導入。

導入効果

お客さまや荷物を安全に目的地まで運ぶ。それにはドライバーが過労運転することなく、適正な運転時間を守り、健康に日々の業務を行うことが前提です。
従来は紙や口頭でドライバーの運行状況や健康状態を管理していた環境から、**クラウド上でさまざまなデータを管理**できるツールを導入。**ドライバーはタブレット端末やスマートフォンを使って定期的に現場から運転の状況を報告**し、さらにツールが**デジタルタコメーターの情報を取得**し、これらふたつのデータを連動させることで、**リアルタイムに運行状況が把握**できるようになります。このツールにより、**安全で無理のないドライビング**ができているかを確認しやすくなり、社内全体の安全性が向上。ドライバーの働きやすさに繋がっていきます。



働きやすさ

ホームページより
一部抜粋

御清聴いただきありがとうございました。

物流の2024年問題に向けた対応について

令和5年6月

農林水産省

大臣官房 新事業・食品産業部 食品流通課

「物流の2024年問題」(トラックドライバーの時間外労働の上限規制)

- 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)

○全体

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)

○発荷主別(抜粋)

業界	不足する輸送能力割合
農産・水産品出荷団体	32.5%
紙・パルプ(製造業)	12.1%
建設業、建材(製造業)	10.1%
自動車、電気・機械・精密、金属(製造業)	9.2%

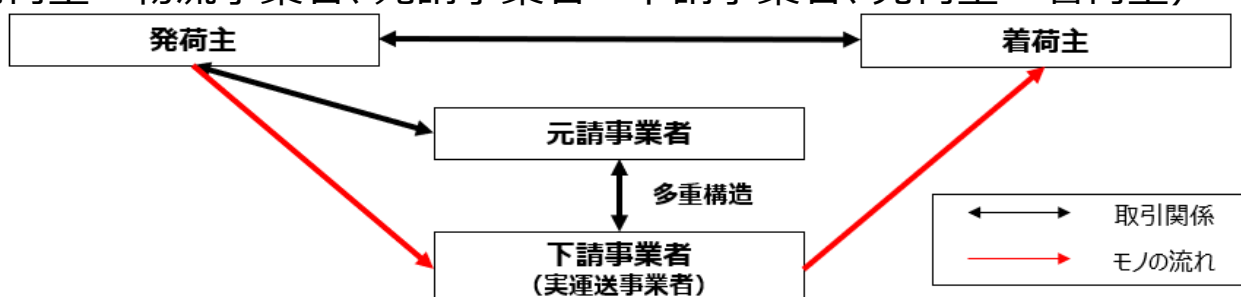
○地域別(抜粋)

地域	不足する輸送能力の割合
中国	20.0%
九州	19.1%
関東	15.6%
中部	13.7%

持続可能な物流の実現に向けた検討会（概要）

- 人口減少に伴う労働力不足による需給バランスのギャップに加え、2024年度から施行されるトラックドライバーの時間外労働時間規制（物流の「2024年問題」）、燃料高・物価高の影響を踏まえ、**着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとするための検討会を2022年9月から開催。**（事務局：経産省・国交省・農水省）。

■ 論点

- ①労働時間規制による物流への影響
- ②物流の危機的状況に対する消費者や荷主企業の理解が不十分
- ③非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化
（発荷主～物流事業者、元請事業者～下請事業者、発荷主～着荷主）

- ④着荷主の協力の重要性
- ⑤物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進に向けた環境整備

■ スケジュール

2022年9月2日に第1回検討会を開催。

2023年2月8日に中間取りまとめを公表。

業界ヒアリング等を踏まえ、2023年6月16日の第11回検討会で最終取りまとめを行う予定。

＜委員＞

大島 弘明	株式会社N X 総合研究所 取締役
小野塚征志	株式会社ローランド・ベルガー パートナー
北川 寛樹	ポストンコンサルティンググループ合同会社 マネジングディレクター・パートナー
河野 康子	一般財団法人日本消費者協会 理事
首藤 若菜	立教大学 経済学部 教授
高岡 美佳	立教大学 経営学部 教授
根本 敏則	敬愛大学 経済学部 教授
二村真理子	東京女子大学 現代教養学部 教授
北條 英	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 理事
矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部 教授

＜事務局＞

経済産業省	商務・サービスグループ	物流企画室
国土交通省	総合政策局	物流政策課
国土交通省	自動車局	貨物課
農林水産省	大臣官房新事業・食品産業部	食品流通課

＜オブザーバー＞

荷主・物流事業者団体（33団体）等

「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・開催。**



＜構成員＞

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

※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求める。

■ 総理指示

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

「物流革新に向けた政策パッケージ」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
			合計：14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ 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**

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

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

輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）



「政策パッケージ」の構成

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

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

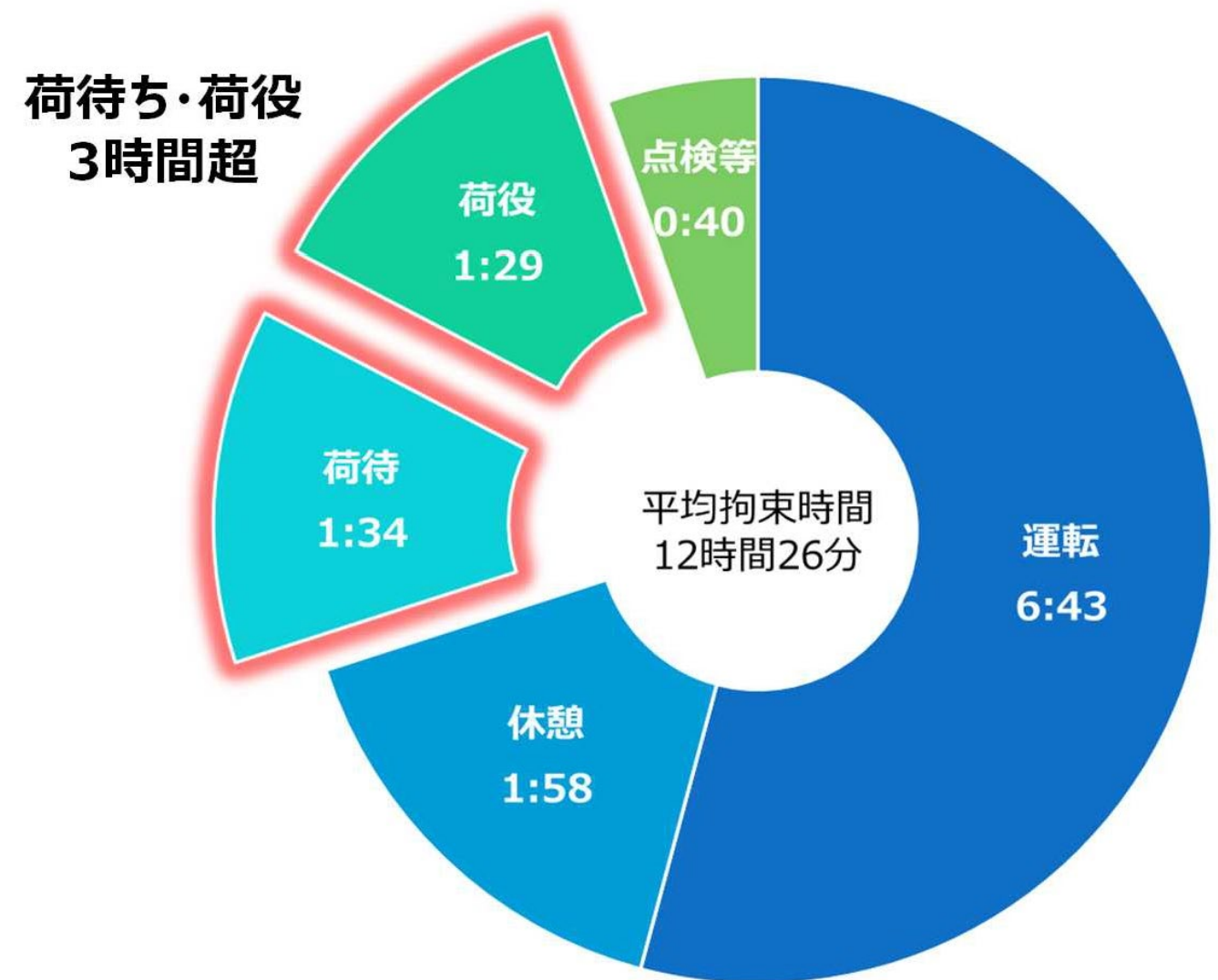
中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し

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

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

荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳



出典：トラック輸送状況の実態調査(R2)

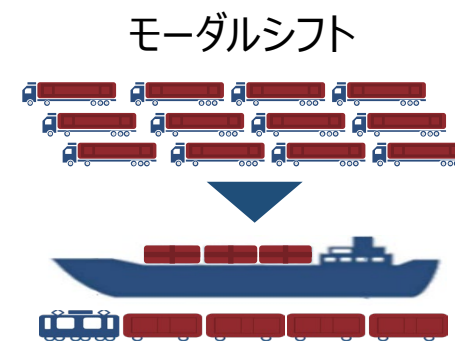
1. 具体的な施策 (2) 物流の効率化

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

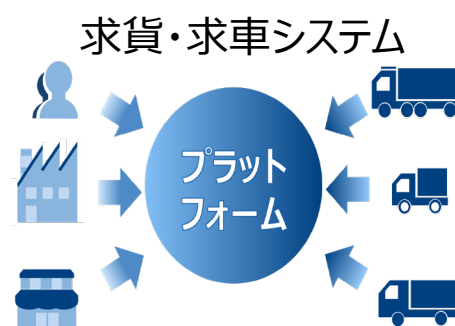
- ① 即効性のある**設備投資**の促進
(バス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等)
- ② 「**物流GX**」の推進
(鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、
車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等)
- ③ 「**物流DX**」の推進
(自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、
サイバーポート、フィジカルインターネット等)
- ④ 「**物流標準化**」の推進 (パレットやコンテナの規格統一化等)
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック**速度規制 (80km/h)**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

- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

「物流GX」の例



「物流DX」の例



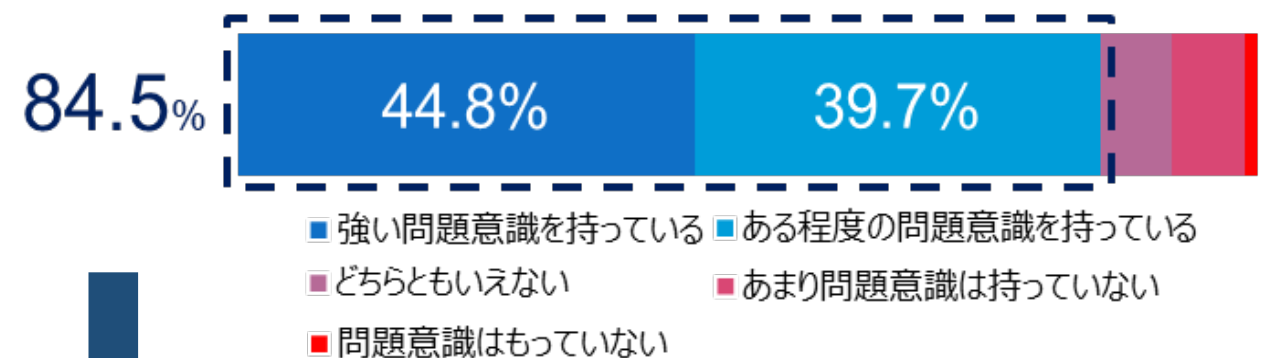
1. 具体的な施策 (3) 荷主・消費者の行動変容

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

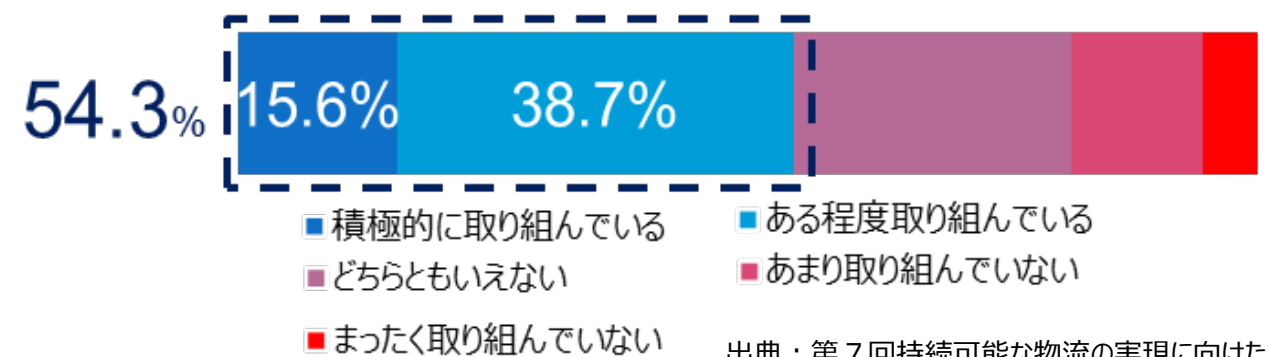
- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取り組み
- ④ **再配達削減**に向けた取り組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

荷主企業・物流事業者の問題意識と取組状況

○物流危機に対して**問題意識**を持っているか



○物流危機対策の**取組**を実施しているか



出典：第7回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料

2. 施策の効果（2024年度分）

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

※ 2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初 ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

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

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

2024年初
政策パッケージ
全体の
フォローアップ

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

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
- ・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
- ・荷役作業時の安全対策 等

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・出荷に合わせた生産・荷造り等
- ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

(2) 実施することが推奨される事項

- ・出荷情報等の事前提供
- ・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

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

(2) 実施することが推奨される事項

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

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

各県の取組①

秋田県

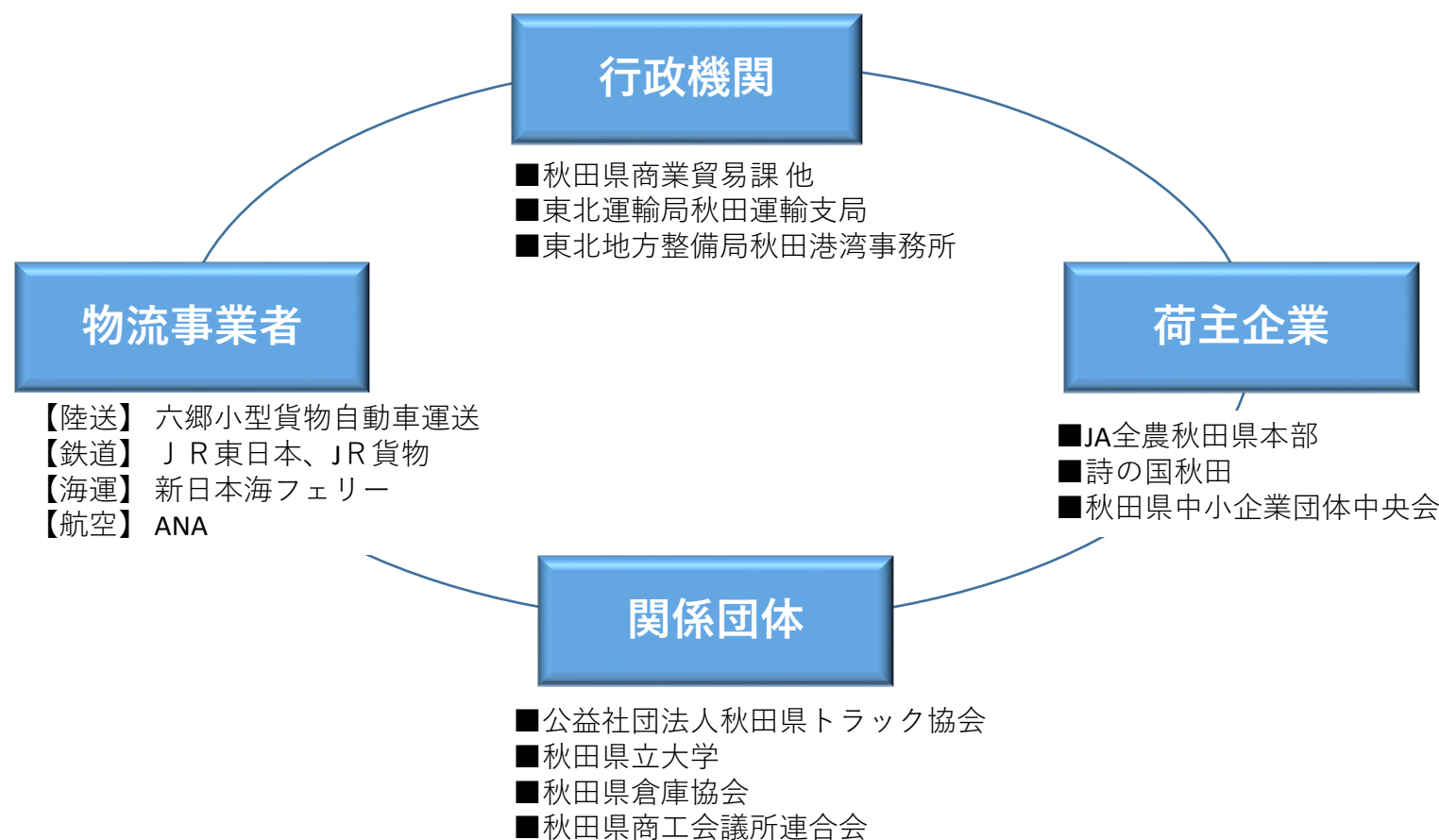
名称	秋田未来物流協議会	
目的	地域産業の発展に必要な物流分野において、将来の陸送による物流の確保が困難になることが予想されることから、物流事業者、荷主企業、関係団体、行政が物流に関する現状や課題を共有し、その課題解決に向けて幅広く意見・情報交換等を行う協議会を設置し、今後必要となる取組策を検討・実施する。	
協議事項	<ul style="list-style-type: none"> ①トラックドライバーの長時間労働改善の取組 ②物流の協業化の推進 ③パレット輸送の推進 ④トラック以外の輸送モードの活用 	<ul style="list-style-type: none"> ⑤青果物集出荷関連施設の視察及びヒアリング ⑥物流現場の課題の共有 ⑦先進技術の活用方法 ⑧提言活動（県内事業者及び荷主への周知・啓発）

主な取組事項

- 輸送の効率化・荷役の省力化
 - ・生産者出荷量の事前把握(ドライバー拘束時間の削減)
 - ・各JA内での出荷物集約
 - ・パレット輸送の推進
 - ・青果物の集荷ルートの見直し
 - ・集荷と幹線輸送の分離によるドライバー 運行あたり労働時間の削減
 - ・首都圏市場での待機時間の削減に向けた実証事業（トラック予約システムの利用徹底）
 - ・ICTを活用した物流情報の可視化を行い、新たな輸送モデルを構築
 - ・隣県を含めた出荷体制の確立
- 講師を招聘してセミナーを実施

課題

物流の大部分をトラック輸送が担っており、ドライバー不足やドライバーの長時間労働是正の観点から、将来にわたり持続可能な物流システムを構築する必要がある。



各県の取組②

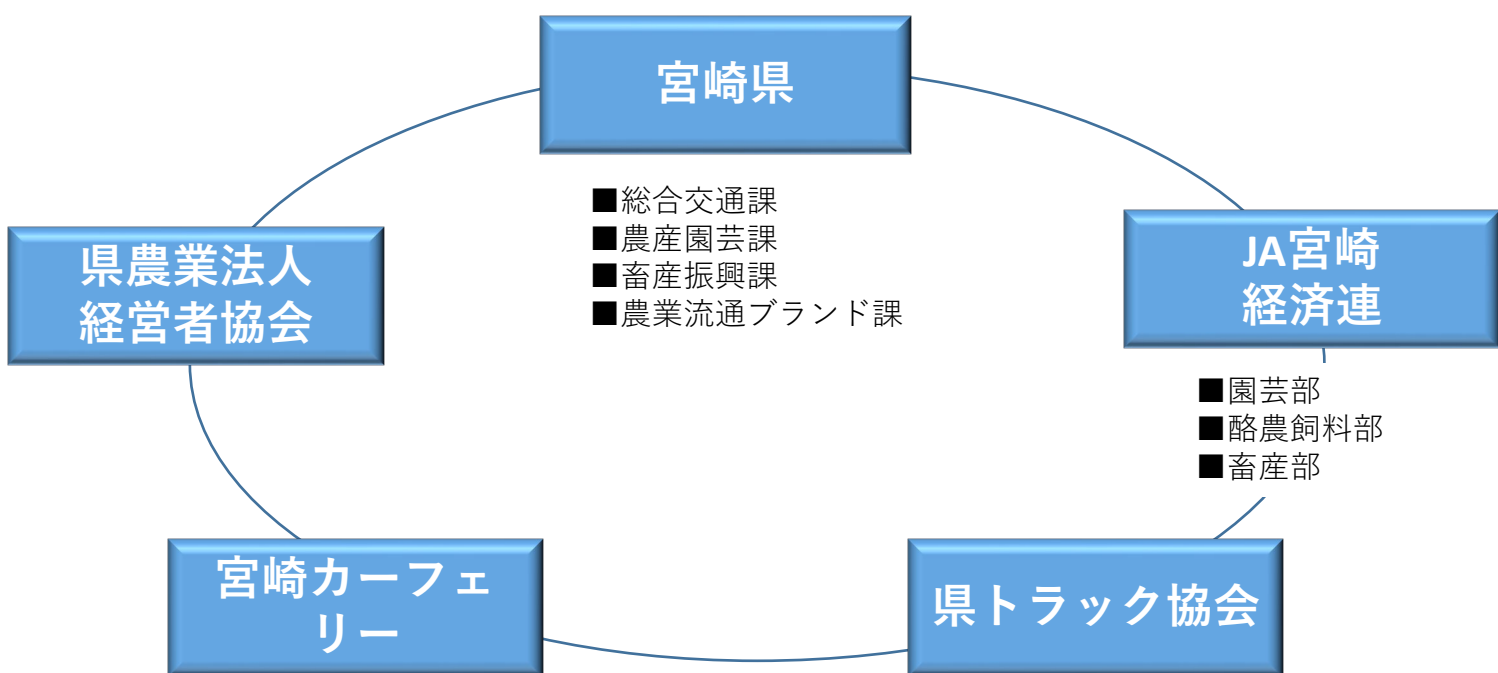
宮崎県	
名称	みやざき農の物流DX推進協議会
目的	社会・経済構造の変化等に適応しながら、持続可能で効率的な農産物の物流体制の構築を図るため、県内の農業・運送・行政の関係機関が連携し、現状把握、問題点の整理、課題解決に向けた施策推進に取り組む。
協議事項	①農産物の物流拠点の集約、機能強化の推進 ②農産物の共同輸送の推進 ③農産物輸送のモーダルシフトの促進 ④農の物流DXの推進

主な取組事項

- 輸送体制づくり
 - ・消費地拠点の活用
 - ・積み合わせ輸送等の最適な輸送ルートを検証
- 輸送の効率化・荷役の省力化
 - ・積載率向上のため、農業法人、団体の垣根を越えた共同輸送や4日目販売拡大等を実証
 - ・パレット輸送の実証や整備推進、パレットサイズに合う箱規格の検討
- 船舶の利用拡大
 - ・新船就航後の利用状況調査
 - ・農水産物輸送の出荷体系、下り荷確保の検証
- 物流改革の理解醸成
 - ・生産者、運送事業者、関係者向け研修会の開催、先進事例の情報収集・共有

課題

- 着荷主と一体となった物流対策への取組が必要
- 関係事業者で取り組む、物流標準化の推進が必要



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

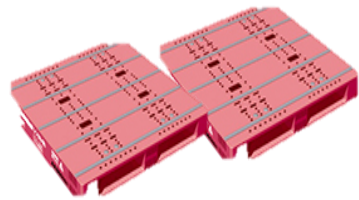
○ パレット循環体制

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)



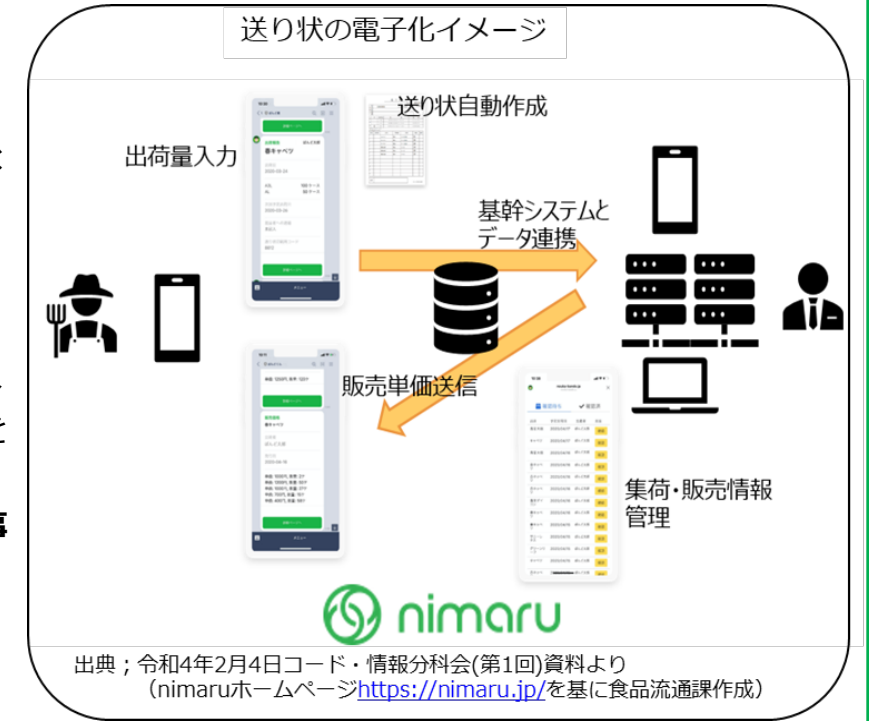
○ コード・情報

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



花き流通標準化ガイドライン（令和5年3月策定）における標準化項目について

項目	内容
1. 台車	<ul style="list-style-type: none"> ● 主に鉢物については、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。 ● 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。 <ul style="list-style-type: none"> フル台車：W1055mm×D1285mm×H2068mm（写真左） ハーフ台車：W520mm×D1280mm×H1900mm（写真右） <div style="text-align: right;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">台車の統一</div> </div> 
2. パレット・外装	<div style="text-align: right;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">パレットサイズの統一</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-left: 20px;">段ボールサイズの統一</div> </div> <p>【パレット】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 主に切り花については、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を標準化。 <p>【外装】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 <ul style="list-style-type: none"> 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パレットにタイプA～Dの4種類の標準箱を積み上げた様子 ▶） <p>〔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。〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 
3. コード・情報	<ul style="list-style-type: none"> ● ペーパーレス化・データ連携を前提とし、帳票の標準項目を設定。（出荷者名、卸売業者名、品名、等階級、数量、単価など） <div style="text-align: right;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">情報伝達方式の統一</div> </div>

○ 卸売市場の場内物流改善

○ 全国の卸売市場（年間の取扱数量が3万トン以上）に対して、**場内物流改善のための体制構築**について働きかけ。

	1 巡目	2 巡目
訪問実績	62市場	9 市場

※令和5年5月時点

【地域別の内訳】

地域	実施状況		
	対象市場	1 巡目 訪問数	2 巡目 訪問数
北海道	3 市場（札幌市中央卸売市場 等）	1	1
東北	9 市場（仙台市中央卸売市場 等）	9	—
関東	21市場（東京都中央卸売市場大田市場、豊洲市場 等）	18	2
北陸	4 市場（金沢市中央卸売市場 等）	4	—
東海	3 市場（名古屋市中央卸売市場本場、北部市場 等）	3	1
近畿	10市場（大阪市中央卸売市場本場、東部市場 等）	10	3
中国四国	8 市場（広島市中央卸売市場中央市場 等）	8	2
九州	9 市場（福岡市中央卸売市場青果市場 等）	9	—

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

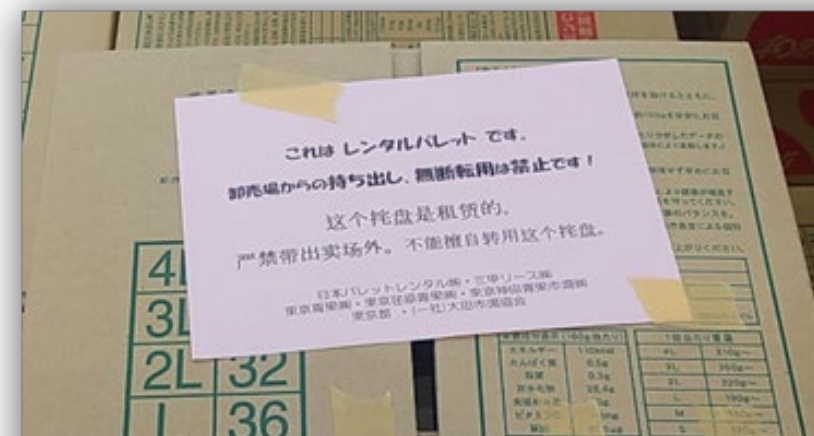
○ 卸売市場の場内物流改善 – 大田市場の取組

- 大田市場では荷下ろし待ち時間削減のためトラック予約システムを導入するとともに、荷受け後の荷捌きのスピードアップ、コールドチェーン確保のため、卸売場を二層化。
- 転送や仲卸業者等の利用時のパレット管理ルール未定の状況下で、レンタルパレットの紛失防止のため、市場外持ち出し禁止をルール化するとともに、クランプリフト導入で積み替え作業を機械化。

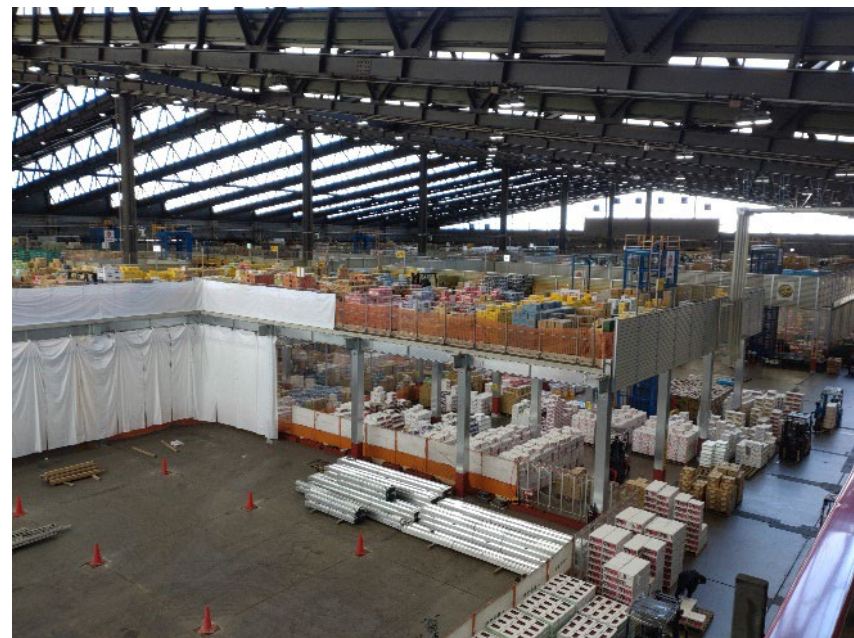
○ E-PARKの導入



○ レンタルパレット市場外持ち出し禁止の呼びかけ



○ 卸売場の二層化



○ クランプリフトによる積み替え作業



○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 大田官房 新事業-食品産産部 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）：ホクレン かぼちゃの11パレット輸送

取組概要

■主な取組体制：主体（ホクレン）
7JA（JA新はこだて、JAよてい、JA北いしかり、JAふらの、JA北ひびき和寒・多寄、JA道北なよろ、JA北はるか）

■対象品目：かぼちゃ

■実施期間：令和4年9月～12月

取組内容

かぼちゃの11パレットに合わせた段ボール(試作済又は既存品)での輸送試験を実施。

取組の経緯

かぼちゃ（重量野菜）の輸送はバラ積み・バラ降ろしが主流であり集配時のドライバーの負担が大きく、配達時に別途荷役助手を手配し、追加費用を掛けて配達作業を実施している産地も存在しており物流業界から敬遠される荷物となっている。

段ボール（10kg箱）

⇒パレットへの積み付け：8回し
表面占有率：94.28%

段ボールサイズ

縦	横	高さ
460mm	310mm	213mm

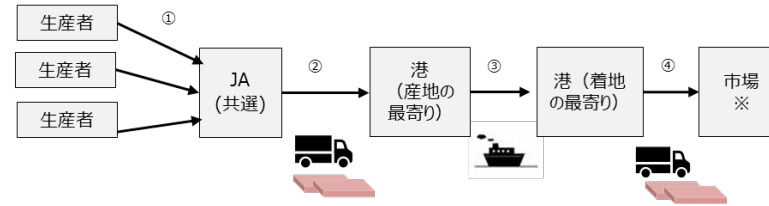
パレットへの積み付け



ポイント

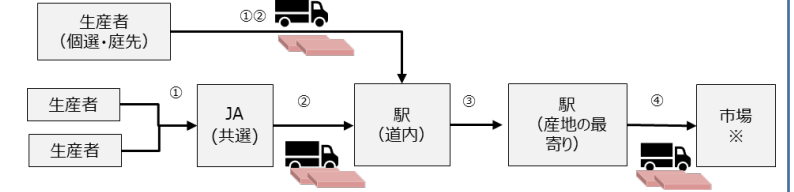
輸送ルート

①トレーラー+フェリー



※市場 届け先
東京青果、東京シティ青果、東京千住青果、豊橋板橋、静岡VF、R&Cながの、名古屋青果

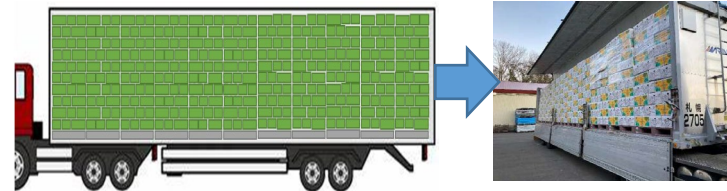
②JRコンテナ+トラック



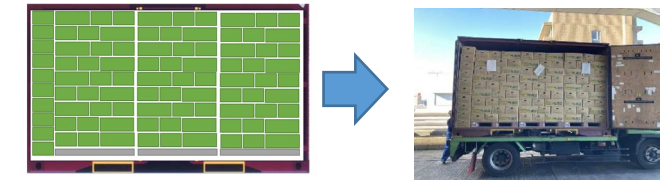
※市場 届け先
約10関東野菜、浜松青果、三条中央青果卸売市場、福岡大同青果、大果大阪青果

積み込み

・トレーラー（1,760CS）
80cs(8回し10段) × 22PL



・JRコンテナ(480CS)
72cs(8回し9段) × 6PL + 48cs(落とし込み)



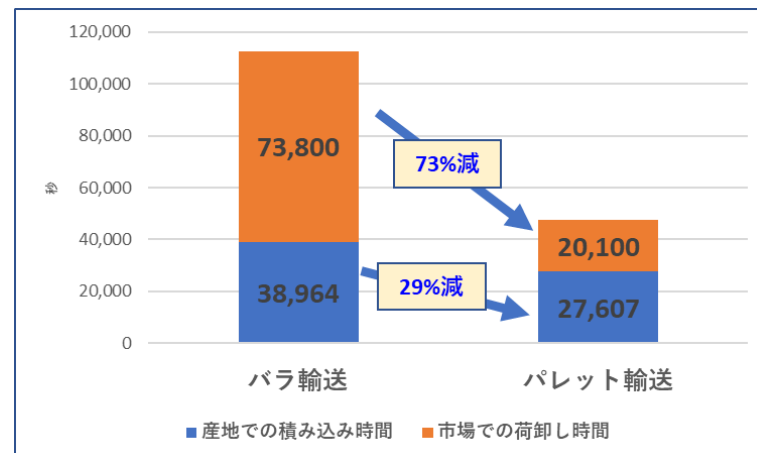
想定積載

輸送手段	バラ(CS)	パレット(CS)	パレットによる積載減
JRコンテナ	490	480	10CS減(2%減)
トレーラー	1800	1760	40CS減(2%減)

改善効果

■全体で58%減（現状と実証時の比較）

パレット輸送に変更するところで、作業負担が軽減することが分かった。



取組成果

■実証の結果

- ・産地でのパレットへの積み付けには、問題が残るもののパレット化は物流効率化に繋がる取組みであることが分かった
- ・また、11パレットに合わせた試作した段ボールについても、輸送に耐えるものであった

■課題

- ・産地でのパレットへの積み付けにおける作業負担
- ・保管庫の収納能力における作業負担
- ・パレットへの規格混在による市場での荷下ろしの作業負担
- ・積載量の低下による運賃負担増
- ・段ボール変更や高積み付けに対応する施設改修にかかわる投資

■今後に向けて

- ・産地でのパレットへの積み付けの効率化の検討

○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)、ホウレンソウ
- 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・混載して荷量を確保し、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

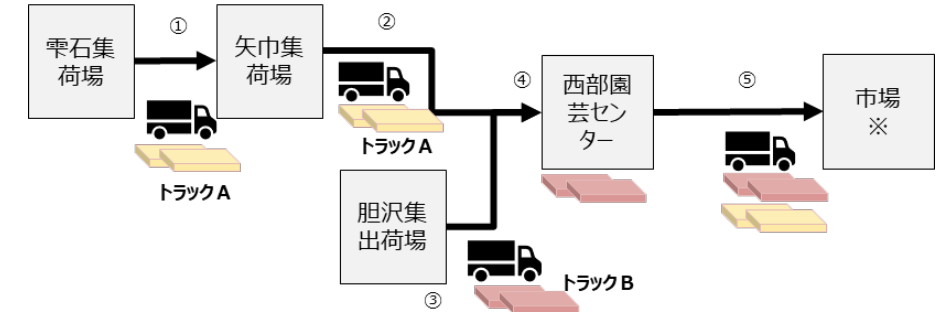


ポイント

■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

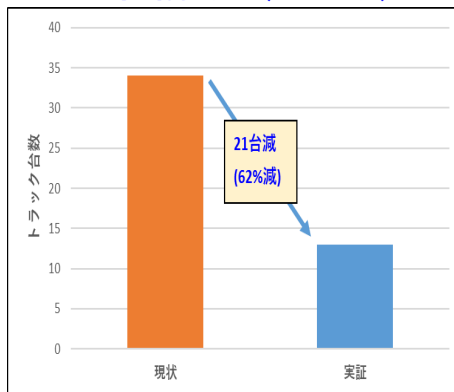
・西部園芸センターで、横持ち2台のトラックの積み荷を1台に集約し、市場へ輸送



改善効果

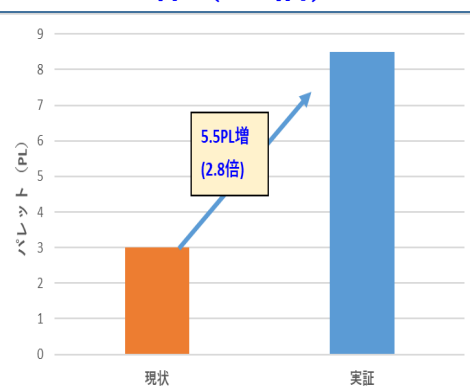
■トラック台数

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

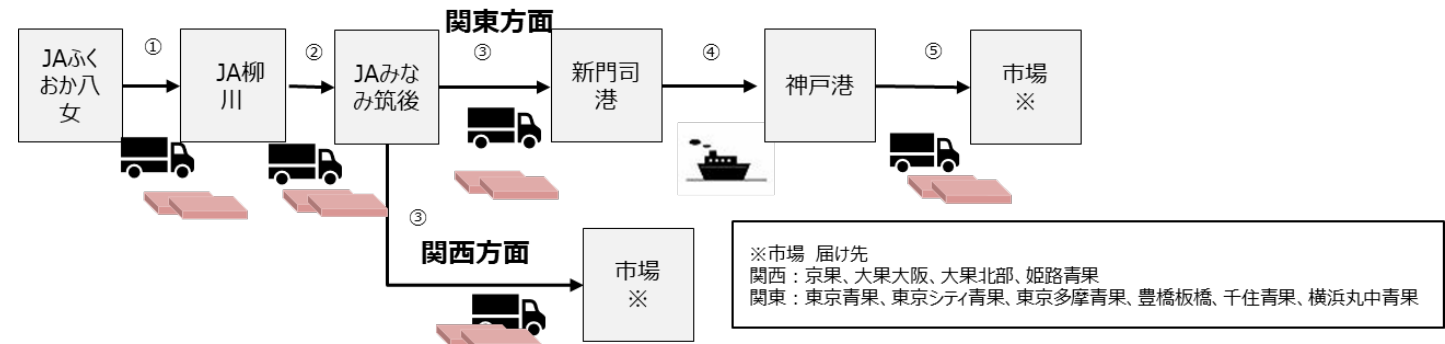


段ボールサイズ

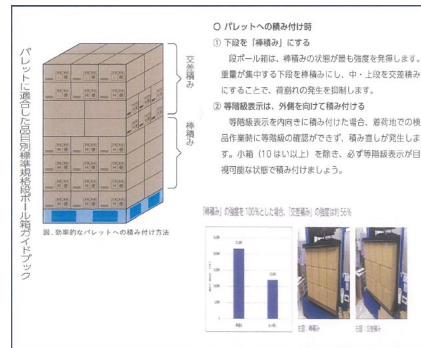
縦	横	高さ
546mm	271mm	299mm

ポイント

■輸送ルート

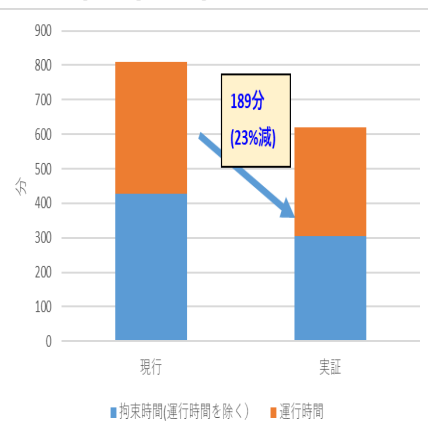


パレットに適合した標準規格段ボールガイドブック

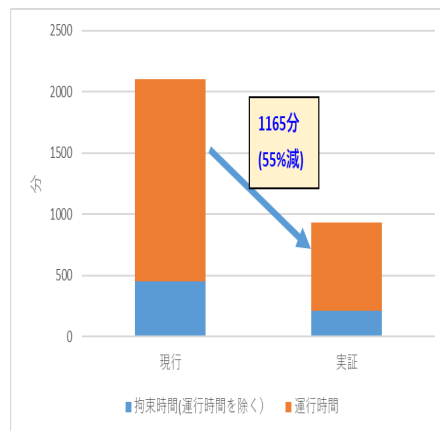


改善効果

■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

モーダルシフトの推進①

- 北海道では、道外への輸送の53%がフェリー・RORO船、28%が鉄道を利用。
- 青果物については、北海道内での輸送や、九州・四国から本州への輸送で輸送実験を実施。
- 米については、JA全農とJR貨物が専用の貨物列車により青森～大阪での輸送実験を実施。

青果物の輸送実験

佐賀



取組内容

- ・JAさがでは、東京（大田市場）向けのいちご輸送について、鉄道での輸送実験を実施。
- ・振動抑制パレットや冷蔵コンテナを活用し、品質保持効果を検証。

効果

- ・鍋島駅～東京貨物ターミナル間約1,100kmの輸送をトラックから切替。
- ・振動抑制パレットの活用により、輸送品質に問題はなく、同パレットにより衝撃が吸収されたことを確認。



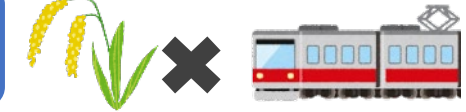
振動抑制パレットを活用した積み込み



鉄道への積み込み

米の輸送実験

青森



2023年3月8日付
日本農業新聞1面より

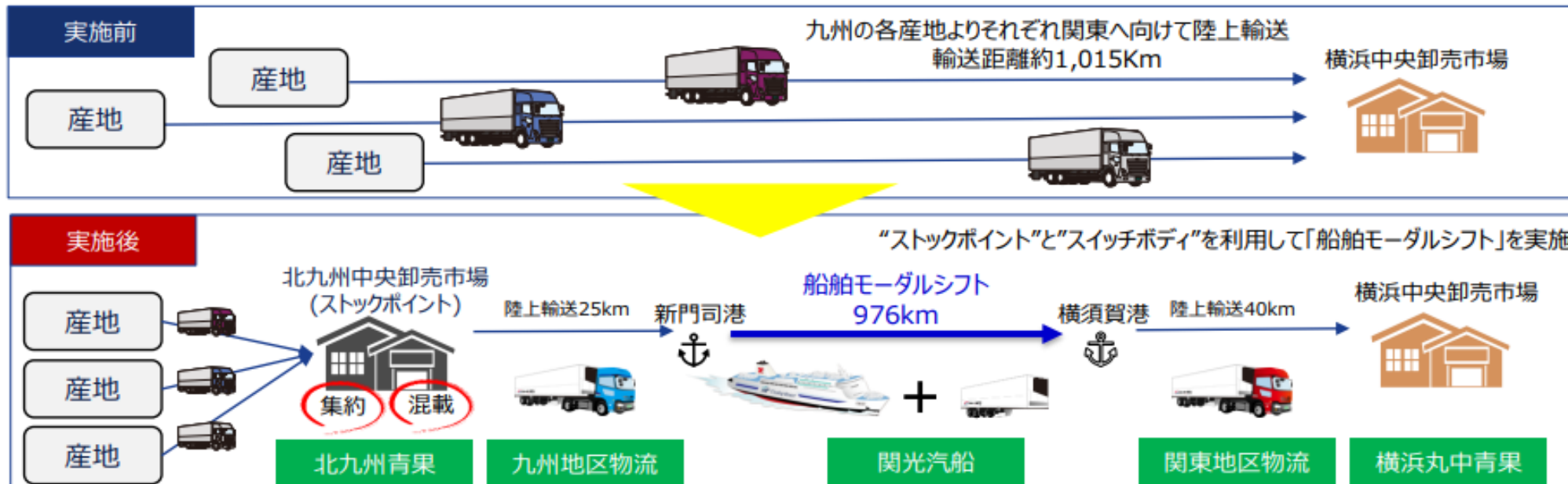
モーダルシフトの推進②

- 青果物の複数品目混載での北九州～横浜の輸送実験を実施。
- 北九州のストックポイントにおいて九州産青果物の集約と混載を行うとともに、パレット化が容易で温度管理も可能なスイッチボディ（※）を活用することで、輸送を効率化。
（※40ftコンテナトレーラーに搭載可能なウイング式の鮮度維持コンテナ）

▶北九州～横浜における輸送実験



➤ 取組スキーム(前後)



▶北九州ストックポイント

【施設概要】
北九州市中央卸売市場の構内に共同物流拠点施設（ストックポイント）を整備し、出荷車両の積載率向上やフェリーを活用した大規模なモーダルシフトの実現を目指す。



- **新門司港～横須賀港間約1,000km**の輸送をトラックから切替。
(ドライバー運転時間平均27時間→4時間)
- 輸送中の庫内温度管理や輸送品質に問題ないことを確認。

○ 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。

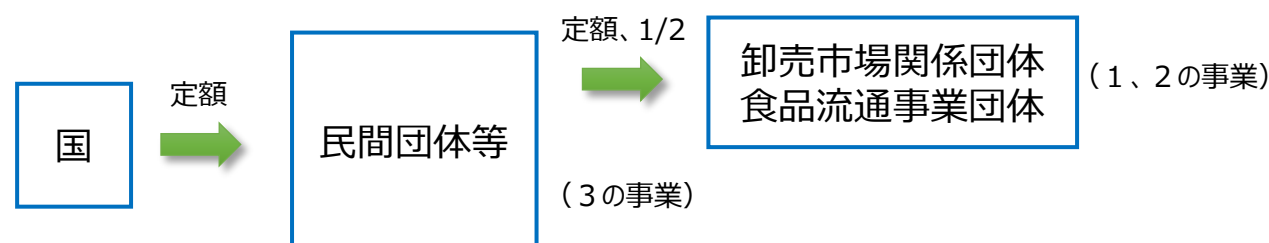
2. 設備・機器等導入支援

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>・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、クランプフォークリフトの導入等</p> <p>・パレタイザー、クランプ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> <p>・移動販売車、無人店舗システムの導入等</p>

【お問い合わせ先】 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課 (03-3502-8237)