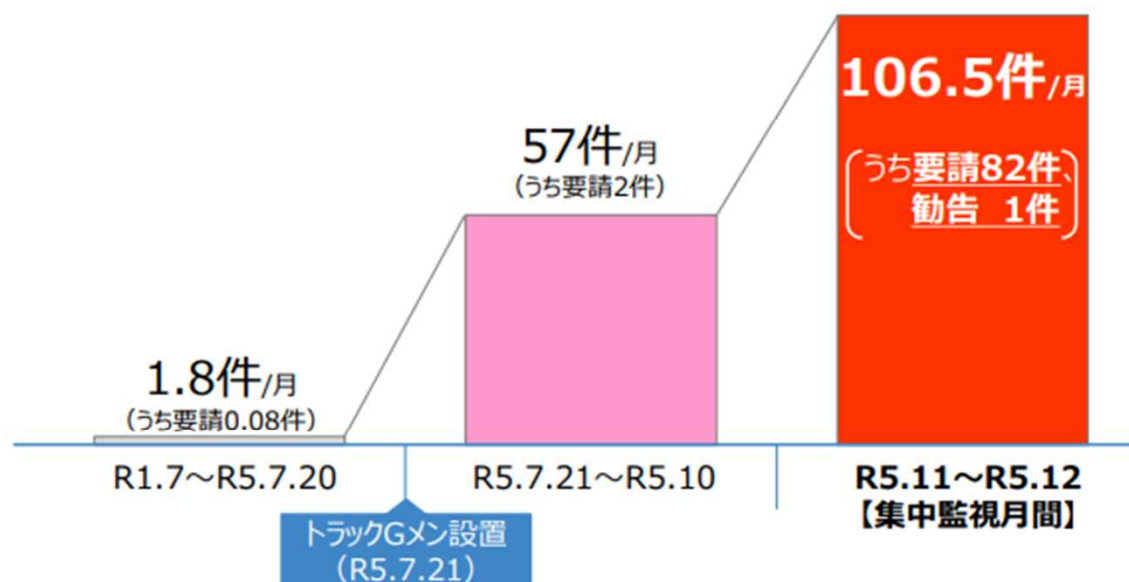


最近のトピック（国土交通省プレス発表資料等）

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月)に基づき、全国162名体制の「トラックGメン」を設置(令和5年7月)。関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施。
- 令和5年11月・12月を「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、過去に要請を受けたにもかかわらず、依然として違反原因行為をしている疑いのある荷主等に対し、初めての「勧告」(2件)を実施(令和6年1月26日)したほか、「働きかけ」「要請」による是正指導を徹底。

トラックGメンの活動実績

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



「集中監視月間」の取組

集中監視月間における実績

- **勧告**： **2件【初】** (荷主1、元請1件)
 - **要請**： 164件 (荷主82、元請77、その他5)
 - **働きかけ**： 47件 (荷主26、元請19、その他2)
- ⇒ 計213件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (62%)
- 運賃・料金の不当な据置き (14%)
- 契約になかった附帯業務 (13%)
- 無理な運送依頼 (7%)
- 過積載運行の要求 (3%)
- 異常気象時の運行指示 (1%)

今般「働きかけ」「要請」「勧告」の対象となった荷主等についてはフォローアップを継続し、改善が図られない場合は更なる法的措置の実施も含め厳正に対処。

背景・必要性

○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年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輸送力不足の可能性（右図）。
- ・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、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・総合的な対策が必要。



○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。
→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。

荷主・物流事業者に対する規制的措置

○①**荷主**※1（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について努力義務を課し、当該措置について**国が判断基準を策定**。

※1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②の者の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

○一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、**中長期計画の作成や定期報告等**を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を義務付け。

※法律の名称を「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」から「**物資の流通の効率化に関する法律**」に変更。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。（予算）

【荷主等が取り組むべき措置の例】 <パレットの導入>



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

貨物自動車運送事業法の改正

トラック事業者の取引に対する規制的措施

- 元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を義務付け。
- 荷主・トラック事業者・利用運送事業者に対し、**運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付等**を義務付け。
- トラック事業者・利用運送事業者に対し他の事業者の**運送の利用（＝下請けに出す行為）の適正化**について努力義務を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成、責任者の選任**を義務付け。

軽トラック事業者の取引に対する規制的措施

- 軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を義務付け。
- 国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

2030年度に向けた政府の中長期計画（ポイント）

令和6年2月16日
我が国の物流の革新に
関する関係閣僚会議

主要施策のポイント

(1) 適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等

- 以下について、通常国会での法制化 P2
 - ・一定規模以上の荷主・物流事業者に対する荷待ち・荷役時間短縮に向けた計画作成の義務付け
 - ・トラック事業における多重下請構造是正に向けた実運送体制管理簿作成、契約時の書面による交付等の義務付け 等
- トラックドライバーの賃上げ等に向けた貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」の引上げ及び「標準運送約款」の見直し P3
- 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の徹底（トラックGメンによる集中監視） P4

(2) デジタル技術を活用した物流効率化

- 荷待ち・荷役時間短縮に向けた自動化・機械化設備・システム投資を支援 P5
- 物流標準化やデータ連携の促進等フィジカルインターネット・ロードマップを踏まえた取組を推進し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を促進
- 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスについて実装を加速

(3) 多様な輸送モードの活用推進

- 大型コンテナの導入支援等を通じたモーダルシフトの推進強化 P6
- 自動物流道路の構築（10年で実現を目指す。）
- 自動運航船の本格的な商用運航（2026年までに国際ルールを策定することにより、2030年頃の実現を目指す。）

(4) 高速道路の利便性向上

- 大型トラックの法定速度を2024年4月に90km/hに引上げ P7
- ダブル連結トラックについて、運行路線の拡充やダブル連結トラックに対応した駐車マス整備を含め導入促進
- 大口・多頻度割引の拡充措置を継続、法令を遵守しない事業者に対しては、割引制度を厳格に運用

(5) 荷主・消費者の行動変容

- ポイント還元実証事業等を通じた再配達削減の仕組みの社会実装 P8
- 「送料無料」表示の見直しについて、2023年度中にその見直し状況を確認するため、フォローアップ調査を実施

主要施策のポイント (1) 貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直し

- 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**の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会に諮問（令和6年1月10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（4tクラス）の場合の30分当たり単価

- 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、**荷主から対価を收受**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」のひな形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

<「下請手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- 「**下請手数料**」（運賃の**10%**を別に收受）**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】

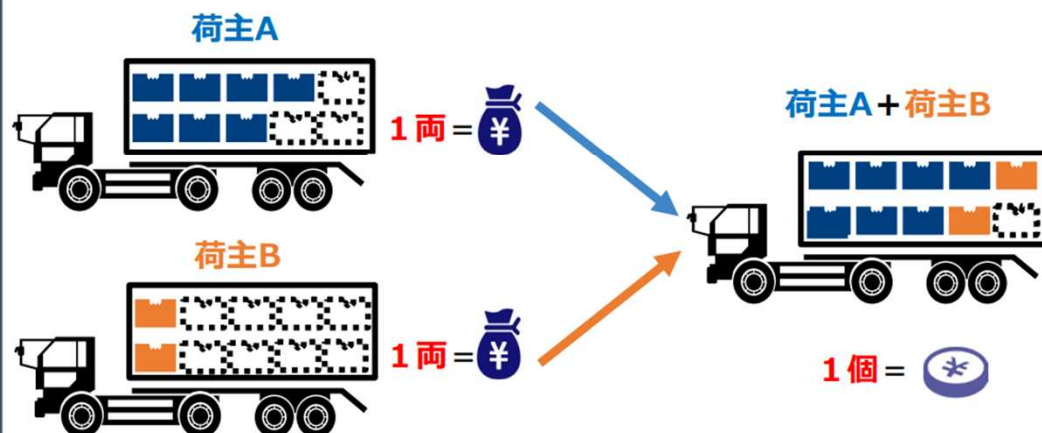
<契約条件の明確化>

- 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

<「個建て運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建て運賃**」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の「**速達割増し**」（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**割増し**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**特殊車両割増しを追加**【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】

2. 施策の効果

「標準的運賃」の引上げによる賃上げ効果（推計）

「標準的運賃」の8%引上げを通じて波及する運賃改定の効果

これまで適正に収受しきれていない荷役作業の料金（積込み料・取卸し料）を収受できるようになる効果

大幅な賃上げを目指す

初年度賃上げ効果（推計）10%前後（約6~13%） ※次年度以降も効果拡大

政策パッケージの輸送力への効果（2030年度）

	輸送力試算		施策なし	施策あり(2024年度)	施策あり(2030年度)
	2024年度	2030年度			
	必要輸送力	100	100		
	施策なしケース	▲14	▲34		
荷待ち・荷役の削減	+4.5	+7.5	年間750時間	年間75時間削減	年間125時間削減
積載率向上	+6.3	+15.7	38%	40%	44%
モーダルシフト	+0.7	+6.4	524億トン	539億トン	667億トン
再配達削減	+3.0	+3.0	12%	6%	6%
その他(トラック輸送力拡大等)		+2.0			
	+14.5%	+34.6%			

- 公共工事設計労務単価（公共発注者の積算用単価）について、令和6年3月から適用する単価を公表（2月16日）
- 工事に必要な資材運搬を行う一般運転手の単価は、最も高い水準となる7.2%の引き上げ

一般運転手の労務単価の推移



一般運転手の作業内容

- ・資機材を運搬する車両、除雪トラック等の運転



令和6年の伸び率

一般運転手	+7.2%
(参考) 全職種平均	+5.9%

※単純平均の伸び率

単価設定のポイント

- (1) 最近の労働市場の実勢価格を適切・迅速に反映し、47都道府県・51職種別に単価を設定
- (2) 4月から適用される時間外労働の上限規制に対応するために必要な費用を反映

全国

全 職 種 (23,600円) 令和5年3月比；+5.9% (平成24年度比；+75.3%)

主要12職種* (22,100円) 令和5年3月比；+6.2% (平成24年度比；+75.7%)

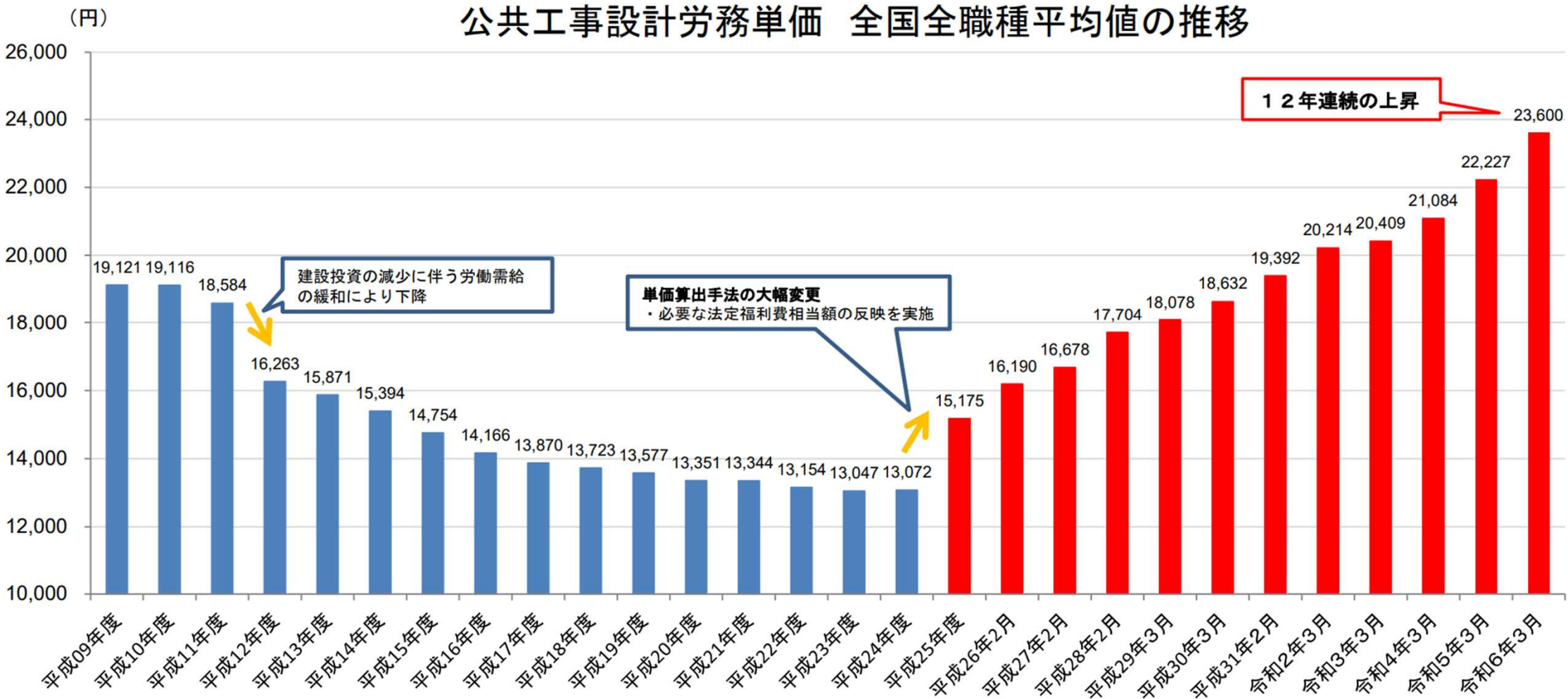
※「主要12職種」とは通常、公共工事において広く一般的に従事されている職種

主要12職種

職種	全国平均値	令和5年度比	職種	全国平均値	令和5年度比
特殊作業員	25,598円	+6.2%	運転手(一般)	23,454円	+7.2%
普通作業員	21,818円	+5.5%	型わく工	28,891円	+6.6%
軽作業員	16,929円	+6.3%	大工	27,721円	+4.9%
とび工	28,461円	+6.2%	左官	27,414円	+5.0%
鉄筋工	28,352円	+6.6%	交通誘導警備員A	16,961円	+6.4%
運転手(特殊)	26,856円	+6.3%	交通誘導警備員B	14,909円	+7.7%

令和6年3月から適用する公共工事設計労務単価について

公共工事設計労務単価 全国全職種平均値の推移



参考：近年の公共工事設計労務単価の単純平均の伸び率の推移

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R02	R03	R04	R05	R06	H24比
全職種	+15.1%	+7.1%	+4.2%	+4.9%	+3.4%	+2.8%	+3.3%	+2.5%	+1.2%	+2.5%	+5.2%	+5.9%	+75.3%
主要12職種	+15.3%	+6.9%	+3.1%	+6.7%	+2.6%	+2.8%	+3.7%	+2.3%	+1.0%	+3.0%	+5.0%	+6.2%	+75.7%

注1) 金額は加重平均値にて表示。平成31年までは平成25年度の標本数をもとにラスパイレ式で算出し、令和2年以降は令和2年度の標本数をもとにラスパイレ式で算出した。

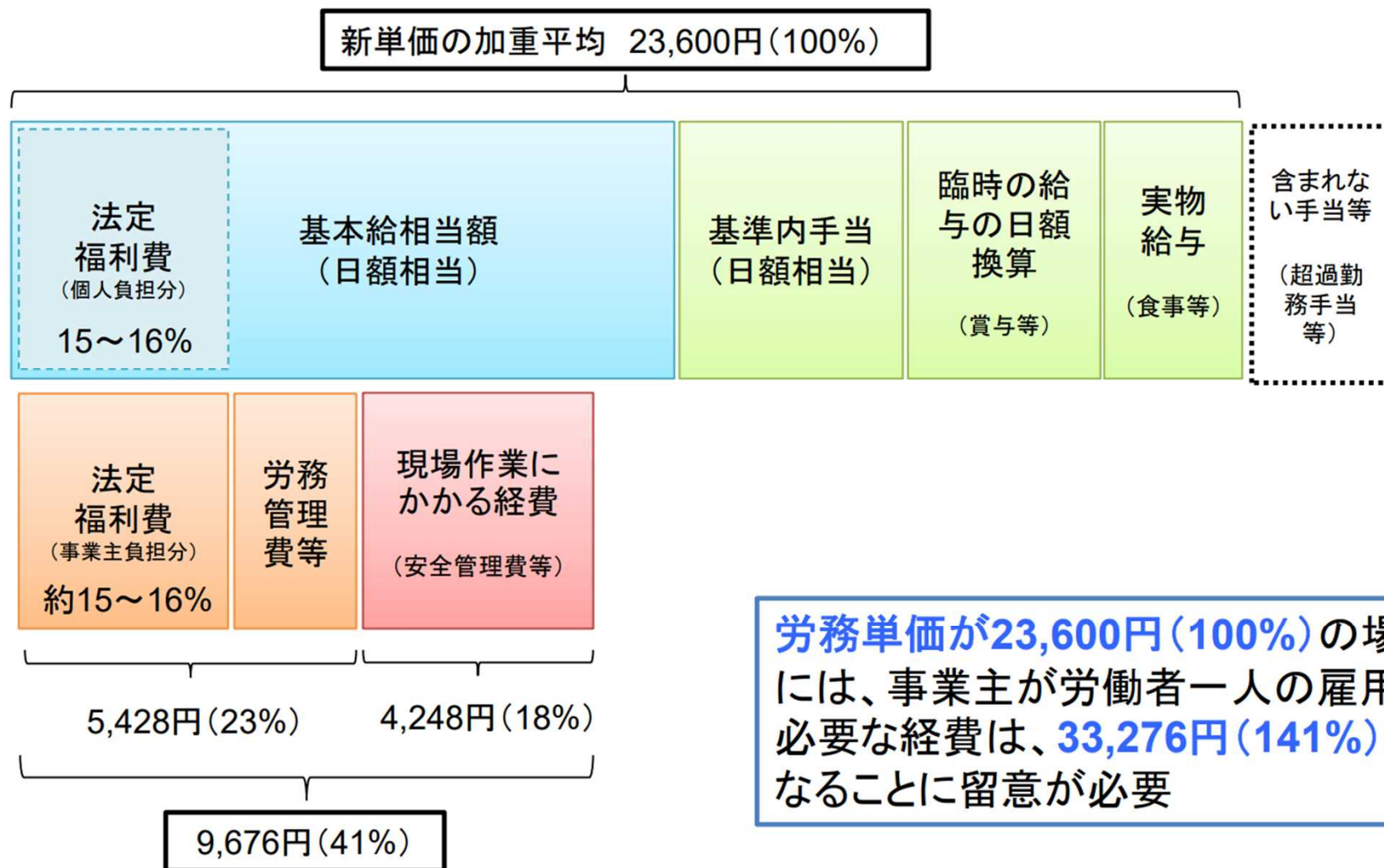
注2) 平成18年度以前は、交通誘導警備員がA・Bに分かれていないため、交通誘導警備員A・Bを足した人数で加重平均した。

注3) 伸び率は単純平均値より算出した。

「公共工事設計労務単価」と「雇用に伴う必要経費」の関係

- 労働者本人が受け取るべき賃金を基に、日額換算値(所定内労働時間8時間)として**労務単価を設定**
⇒ 例えば、日給制の労働者が受け取る日当よりも広い概念。法定福利費も全額反映
- 労務単価には、事業主が負担すべき**必要経費(法定福利費、安全管理費等)**は含まれていない。
- 事業主が下請代金に**必要経費分を計上しない**、又は下請代金から**必要経費を値引く**ことは**不当行為**

※イメージ図



経済対策に基づく新たな資金繰り支援策を行います

経済産業省は、令和5年11月2日に閣議決定された「デフレ完全脱却のための総合経済対策」に基づき、以下2点の新たな資金繰り支援を行います。

1. 新たな信用保証制度を創設

中小企業の4割が利用している信用保証制度で、依然として信用保証付融資の7割で経営者保証を徴求している現状を変えるため、保証料を上乗せすることで、経営者保証の提供を不要とする信用保証制度を創設することに加え、3年間の時限的な保証料負担軽減策を行います。

本制度については、3月15日より申込受付を開始し、それに先立ち2月16日より、要件確認などの事前審査も開始します。

2. 日本政策金融公庫等のコロナ資本性劣後ローンの金利運用見直し

コロナ資本性劣後ローンの黒字金利は、直近決算の黒字額から負担することになりますが、黒字額が小さい場合、金利負担により実態上赤字に転落する場合があります。

そのため、直近決算で黒字の事業者が翌年度に黒字金利を支払った場合に、直近決算において事実上の赤字に陥る場合には、直近決算期後1年間については赤字金利（0.5%）を適用するという運用見直しを2月16日より行います。

中小企業庁金融課長 神崎 担当者：来島、太田、加見

電話：03-3501-1511（内線 5271～5）メール：bzl-s-chuki-kinyu@meti.go.jp

URL：<https://www.meti.go.jp/press/2023/01/20240123002/20240123002.html>



保証料上乘せにより経営者保証の提供を不要とする信用保証制度 (制度概要)

- **保証料率の上乗せ**という経営者保証の機能を代替する手法を活用することから、**経営者保証ガイドラインの3要件**（①法人・個人の資産分離、②財務基盤の強化、③経営の透明性確保）よりも緩和した要件を設定。
- また、**新制度の活用を促す**ため、新制度における「**上乗せ保証料**」について、**3年の時限措置として軽減**（令和7年3月末までの保証申込分は0.15%、令和7年4月から令和8年3月までの保証申込分は0.10%、令和8年4月から令和9年3月までの保証申込分は0.05%に相当する保証料を国が補助）。

対象要件

(一定の経営規律等)

経済産業省令に規定

次の要件のいずれにも該当すること(*)

- ① 過去2年間（法人の設立日から2年経過していない場合は、その期間）において**貸借対照表、損益計算書等その他財産、損益又は資金繰りの状況を示す書類** (*1) を当該金融機関の求めに応じて提出していること。
- ② 直近の決算書において**代表者への貸付金等**(*2,3)がなく、かつ、代表者への**役員報酬、賞与、配当等が社会通念上相当と認められる額を超えていない**こと。
- ③ 直近の決算において**債務超過ではない**（純資産の額がゼロ以上である）こと**又は**直近2期の決算において**減価償却前経常利益が連続して赤字ではない**こと。
- ④ 上記①及び②については**継続的に充足することを誓約する書面を提出している**こと。
- ⑤ **中小企業者が保証人の保証を提供しないことを希望している**こと (*4)。

(*1)法人の設立後最初の決算が未了の者の場合にあっては①から③までに掲げるものを、法人の設立後最初の2期分の決算が未了の者にあっては③に掲げるものをそれぞれ除く。

保証料率

- 通常の保証料率に、上記③の要件を両方とも満たしている場合は**0.25%**、どちらか一方のみを満たしている場合は**0.45%**の上乗せを行う（2期分の決算書がない場合は0.45%の上乗せ）。
- 事業者負担軽減のため、時限措置として、**上乗せした保証料の一部について軽減措置**を実施。

(*1)原則、貸借対照表及び損益計算書とするが、必要に応じて試算表や資金繰り表等も含む。

(*2)「代表者」には代表権を持つ者のほか、代表者に準ずる者も含む。

(*3)「貸付金」以外の金銭債権（仮払金・未収入金等）も含み、少額のものや事業の実施に必要なものは除く。

(*4)経営者保証を不要とすることができる既存の保証制度等については、本制度によらず、引き続き従前の取扱いを可能とする。

「農林水産省物流対策本部」、 「農林水産品・食品物流問題相談窓口」の設置について 農林水産省

農林水産省は、令和5年12月27日(水曜日)に、農林水産省の各品目・業界担当部署が参画する「農林水産省物流対策本部」(本部長:農林水産大臣)を設置のうえ第1回会合を開催したほか、同日に「農林水産品・食品物流問題相談窓口」を本省及び地方農政局に設置しました。

1. 「農林水産省物流対策本部」の設置について

(問い合わせ先)新事業・食品産業部食品流通課 担当者:中村、川村
代表:03-3502-8111(内線4152)ダイヤル:03-3502-5744

①対策本部メンバー

本部長 坂本農林水産大臣 副本部長 武村農林水産副大臣 本部メンバー 高橋農林水産政務官 他

②検討内容

全国各地・各品目の農林水産業者等の物流確保に向けた取組への後押しや負担軽減を図るための支援策等方策検討

③第1回会合議事概要(令和5年12月27日(水)開催)

農林水産省HPにて公開中: <https://www.maff.go.jp/j/shokusan/ryutu/butoryu.html>

2. 「農林水産品・食品物流問題相談窓口」の設置について

(問い合わせ先)新事業・食品産業部食品流通課卸売市場室 担当者:山田、菊地
代表:03-3502-8111(内線4152)ダイヤル:03-3502-5744

令和5年12月27日(水)に、物流上の課題や不安を抱えている事業者等の皆様からの相談を受け付ける「農林水産品・食品物流問題相談窓口」を本省及び地方農政局等に設置しました。皆様から状況をお伺いし、必要な場合には当省関係部局の職員等の現地派遣を行って、対応方策の御提案等をいたしますので、お気軽に御相談ください。

機関名	担当部課	電話番号(直通)	メールアドレス
農林水産省	大臣官房新事業・食品産業部食品流通課	03-6744-2379	butsuryu_sodan@maff.go.jp
北海道農政事務所	生産経営産業部事業支援課	011-330-8810	butsuryu_sodan_hokkaido@maff.go.jp
東北農政局	経営・事業支援部食品企業課	022-221-6146	butsuryu_sodan_tohoku@maff.go.jp
関東農政局	経営・事業支援部食品企業課	048-740-0145	butsuryu_sodan_kanto@maff.go.jp
北陸農政局	経営・事業支援部食品企業課	076-232-4149	butsuryu_sodan_hokuriku@maff.go.jp
東海農政局	経営・事業支援部食品企業課	052-746-6430	butsuryu_sodan_tokai@maff.go.jp
近畿農政局	経営・事業支援部食品企業課	075-414-9024	butsuryu_sodan_kinki@maff.go.jp
中国四国農政局	経営・事業支援部食品企業課	086-222-1358	butsuryu_sodan_chushi@maff.go.jp
九州農政局	経営・事業支援部食品企業課	096-211-9371	butsuryu_sodan_kyushu@maff.go.jp
内閣府沖縄総合事務局	農林水産部食料産業課	098-866-1673	butsuryu_sodan_oki.k6h@ogb.cao.go.jp

(相談内容の例) ・「物流2024年問題」は知っているが、具体的にどのような影響があるのか分からず、不安。 ・パレット化、モーダルシフト、中継輸送など物流改善に活用できる補助事業を知りたい。
・物流確保に向けた検討を始めたいが、現状を踏まえ、具体的にどのような対策が考えられるのか、助言が欲しい。 ・他の地域、事業者の取組状況を知りたい。 など。



詳しくは
こちら

「ホワイト物流」推進運動セミナー」を開催します！

国土交通省では、「ホワイト物流」推進運動の更なる推進のため、「**ホワイト物流**」推進運動 **セミナー**」を開催します。オンラインセミナーのため、どこからでもお気軽にご参加いただけます！

※ホワイト物流推進運動については後ほど詳しくご説明します。

各回共通のコンテンツ

- ・「ホワイト物流」推進運動の紹介（動画）
- ・我が国の物流の革新に向けた取組みの動向（国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課）
- ・改善基準告示の改正と発注者等への要請 2024年4月適用の時間外上限規制、改正改善基準告示のポイントと監督署が行う発注者等への要請、各種支援を紹介（厚生労働省）

各回独自のコンテンツ（講演）

第1回：10月19日（木）13:00～15:55 終了

- ・ホワイト物流を推進する中で出来た「働き方改革」と今後の課題と対策について（株式会社フードレック）
- ・八大株式会社のデジタル化による働き方改革事例（八大株式会社）

第2回：11月9日（木）13:00～15:55 終了

- ・働き方改革の実現とコンプライアンスの徹底（仕事環境の改善でCS・ES・FS（家族の満足度向上）の達成へ（新雪運輸株式会社）
- ・ホワイト物流を推進する中で出来た「働き方改革」と今後の課題と対策について（株式会社フードレック）

第3回：12月7日（木）13:00～15:55 終了

- ・待機時間削減を目的とした高回転物流への取組みについて（タカスタンダード株式会社）
- ・DFL思考 × 包装デザインアップデートによる顧客価値共創（SBS 東芝ロジスティクス株式会社）

第4回：1月26日（金）13:00～15:55 終了

- ・皆で運ぶ、物流の未来（NEXT Logistics Japan 株式会社）
- ・シニア活躍・新価値創出で描く未来ビジョン（株式会社セイリョウ）

第5回：2月15日（木）13:00～15:55 終了

- ・八大株式会社のDXによる働き方改革（八大株式会社）
- ・「ステークホルダーとの相互理解」「運転手ファースト」で取り組むホワイト物流（もりか運送株式会社）

第6回：3月7日（木）13:00～15:55

- ・輸送事業の課題解決に向けて～「DX」による事故未然防止と業務効率化・法規制強化への取り組み～（ロジスティード株式会社）
- ・医薬品メーカー物流における3つの変革～「GDP」「DX」そして「モーダルシフト」～（武田薬品工業株式会社）

・セミナー参加申込みフォーム <https://white-logistics-movement.jp/seminar/>



自動物流道路に関する検討会の開催について

社会資本整備審議会道路分科会国土幹線部会においてとりまとめられた「高規格道路ネットワークのあり方中間とりまとめ」において、物流危機への対応や温室効果ガス削減に向けて、新たな物流形態として、道路空間をフル活用した「自動物流道路」の構築に向けた検討を進める必要があるとされており、自動物流道路の実現に向け、自動物流道路の目指すべき方向性、必要な機能や技術、課題等を検討するため、有識者、関係団体及び関係省庁からなる検討会を設置し、令和6年2月21日（水）に第1回会議が行われました。



スイスで計画中の地下物流システム
(イメージ)

自動物流道路（オートフロー・ロード）の検討のポイント

▶ 検討の背景

<WISENET2050>
技術創造による
道路空間の多機能化

<重点課題>

カーボンニュートラル・持続可能な道路交通
人口減少下での経済成長・国際競争力強化
大規模災害等リスクへの国土安全保障

<物流の課題>

ドライバー不足・高齢化
深夜労働等、ドライバー負担
小口・多頻度化
交通負荷（渋滞・事故）・環境負荷

▶ 自動物流道路（オートフロー・ロード）の構築のポイント

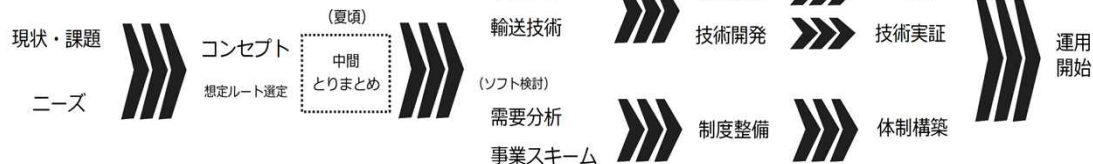
- ・道路空間をフル活用した新しい物流形態を早期実現
<10年での実現を目指し、バックキャストで検討>
- ・必要なブレイクスルーの実現を前提に議論
- 増える物流、高齢化・不足するドライバーに対応し、トラック輸送をサポート
- クリーンエネルギーで環境に優しい持続可能な物流を実現
- 思い切ったパラダイム転換により、既存システムとの調和を図りつつ、ロジスティクス改革に貢献

<ロジスティクス改革の方向性>

モーダルシフトの推進 IOTによる自動化・ネットワーク化 戦略的な物流ハブ拠点配置
エネルギーのグリーン化 共同輸配送・パレット等の標準化

技術開発 官民連携
法制度整備 協調領域の拡大
デジタル化 商慣習
インフラ整備

<検討の進め方のイメージ>



議論項目

- ①急速に変化する社会・経済情勢の中、30年後・50年後の物流は、どのような姿を目指していくべきか
- ②自動物流道路がどのように社会やロジスティクスを変革させていくことができるか
 - どのような社会課題・物流課題にアプローチするべきか
 - ターゲットとする課題をどのように設定するか
 - 自動物流道路が拠点配置を含むトータルの物流サービスにどのように影響を与えるか
- ③使いやすく、役に立つ自動物流道路に必要なことは何か
 - どこで、どのような輸送を担うのか
 - 備えるべき／備えるとよい機能は何か
- ④産・学・官でどのように連携をはかっていくか
 - 競争から協調へ、有機的な連携のあり方

今後複数回検討会を開催し、関係者へのヒアリング、論点についての議論をつ行い、**令和6年夏頃中間とりまとめ**。その後継続して議論を行い、最終とりまとめを行う予定。