

- ① 前回参加者のご感想・今回参加者の問題意識等共有
- ② 物流の概況、2024年問題について
- ③ 改正物流法について
- ④ トラック運送事業の原価、標準的な運賃等について
- ⑤ 業務の見える化、ナビタイムジャパンによる物流課題への取組
- ⑥ トラックGメンについて
- ⑦ 参考資料紹介**
 - ⑦-1 最近のトピック（各省報道発表資料等）**
 - ⑦-2 事前にいただいた問題意識等（詳細）
 - ⑦-3 物流効率化に向けた取組み紹介
 - ⑦-4 物効法改正に関する荷主説明会 Q & A

「下請代金支払遅延等防止法に関する運用基準」の改正について

公正取引委員会は、「下請代金支払遅延等防止法に関する運用基準」（平成15年公正取引委員会事務総長通達第18号。以下「下請法運用基準」という。）を定め、下請代金支払遅延等防止法（昭和30年法律第120号。以下「下請法」という。）違反行為の未然防止等のために、下請法の解釈・考え方を明らかにしているところ、令和5年11月29日に公表した「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」等を踏まえ、下請法上の買いたたきの解釈・考え方が更に明確になるよう、下請法運用基準の改正を行うこととし、原案を令和6年4月1日に公表し、同月30日を期限として広く意見を募集したところです。

「下請代金支払遅延等防止法に関する運用基準」の改正 新旧対照表

（下線部分が改正箇所）

改正後	改正前
<p>第4 親事業者の禁止行為 1～4 [略] 5 買いたたき</p> <p>(1) 法第4条第1項第5号で禁止されている買いたたきとは、「下請事業者の給付の内容と同種又は類似の内容の給付に対し通常支払われる対価に比し著しく低い下請代金の額を不当に定めること」である。</p> <p>「通常支払われる対価」とは、当該給付と同種又は類似の給付について当該下請事業者の属する取引地域において一般に支払われる対価（以下「通常の対価」という。）をいう。ただし、通常の対価を把握することができないか又は困難である給付については、例えば、当該給付が従前の給付と同種又は類似のものである場合には、<u>次の額を「通常支払われる対価に比し著しく低い下請代金の額」として取り扱う。</u></p> <p><u>ア 従前の給付に係る単価で計算された対価に比し著しく低い下請代金の額</u> <u>イ 当該給付に係る主なコスト（労務費、原材料価格、エネルギーコスト等）の著しい上昇を、例えば、最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率などの経済の実態が反映されていると考えられる公表資料から把握することができる場合において、据え置かれた下請代金の額</u></p> <p>買いたたきに該当するか否かは、下請代金の額の決定に当たり下請事業者と十分な協議が行われたかどうか等対価の決定方法、差別的であるかどうか等の決定内容、通常の対価と当該給付に支払われる対価との乖離状況及び当該給付に必要な原材料等の価格動向等を勘案して総合的に判断する。</p> <p>(2) [略]</p>	<p>第4 親事業者の禁止行為 1～4 [略] 5 買いたたき</p> <p>(1) 法第4条第1項第5号で禁止されている買いたたきとは、「下請事業者の給付の内容と同種又は類似の内容の給付に対し通常支払われる対価に比し著しく低い下請代金の額を不当に定めること」である。</p> <p>「通常支払われる対価」とは、当該給付と同種又は類似の給付について当該下請事業者の属する取引地域において一般に支払われる対価（以下「通常の対価」という。）をいう。ただし、通常の対価を把握することができないか又は困難である給付については、例えば、当該給付が従前の給付と同種又は類似のものである場合には、<u>従前の給付に係る単価で計算された対価を通常の対価</u>として取り扱う。</p> <p>買いたたきに該当するか否かは、下請代金の額の決定に当たり下請事業者と十分な協議が行われたかどうか等対価の決定方法、差別的であるかどうか等の決定内容、通常の対価と当該給付に支払われる対価との乖離状況及び当該給付に必要な原材料等の価格動向等を勘案して総合的に判断する。</p> <p>(2) [略]</p>

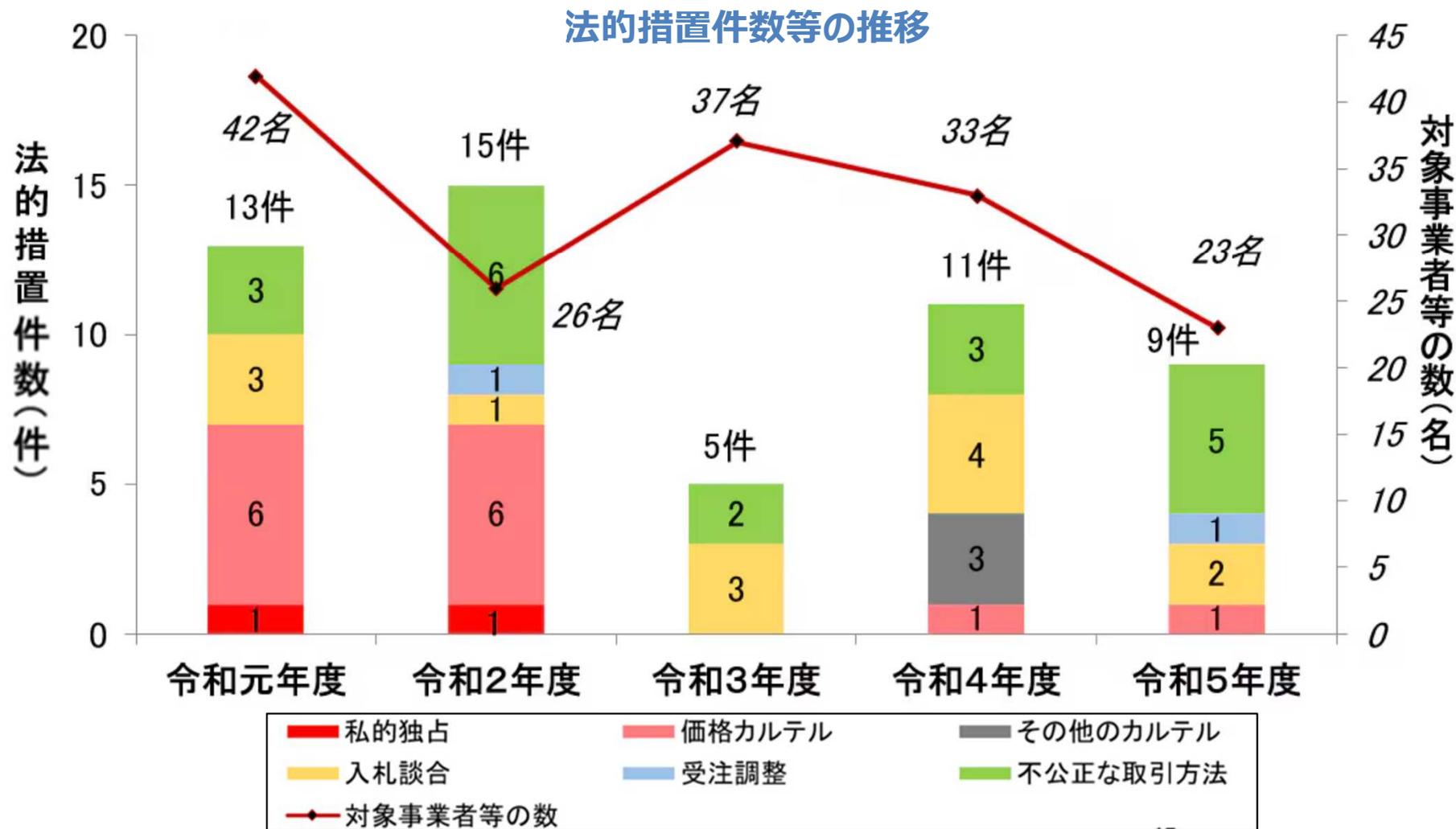
備考 表中の[]の記載は注記である。



令和5年度における独占禁止法違反事件の処理状況について

公正取引委員会は、迅速かつ実効性のある事件審査を行うとの基本方針の下、国民生活に影響の大きい価格カルテル・入札談合・受注調整、中小事業者等に不当に不利益をもたらす優越的地位の濫用や不当廉売などに厳正かつ積極的に対処することとしている。

令和5年度における独占禁止法違反事件の処理状況は、次のとおりである。



※**法的措置**…法的措置とは、排除措置命令、課徴金納付命令及び確約計画の認定のことである。一つの事件について、排除措置命令と課徴金納付命令が共に行われている場合には、法的措置件数を1件としている。

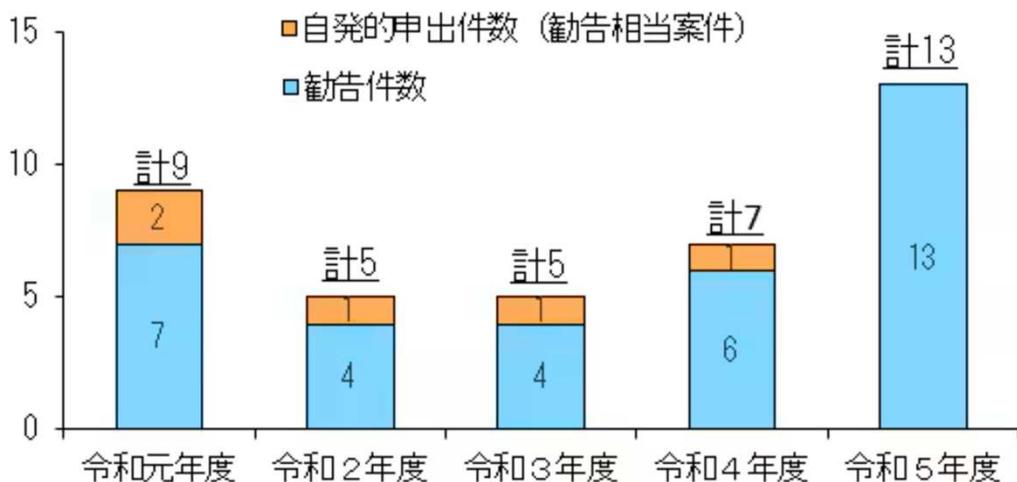
その他詳細はこちらをご覧ください。 (https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2024/may/240528_kanki.html)



令和5年度における下請法の運用状況及び中小事業者等の取引公正化に向けた取組

1 下請法違反行為に対する勧告等

(件) 勧告件数及び自発的申出件数（勧告相当案件）の推移

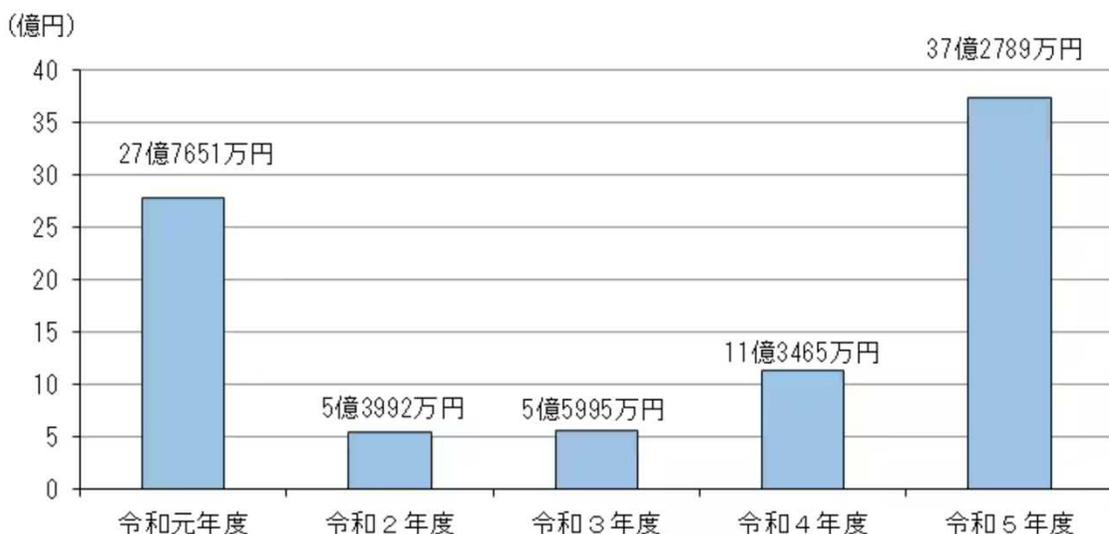


指導件数の推移



2 下請事業者が被った不利益の原状回復の状況

原状回復額の推移



原状回復を行った親事業者数・原状回復を受けた下請事業者数の推移



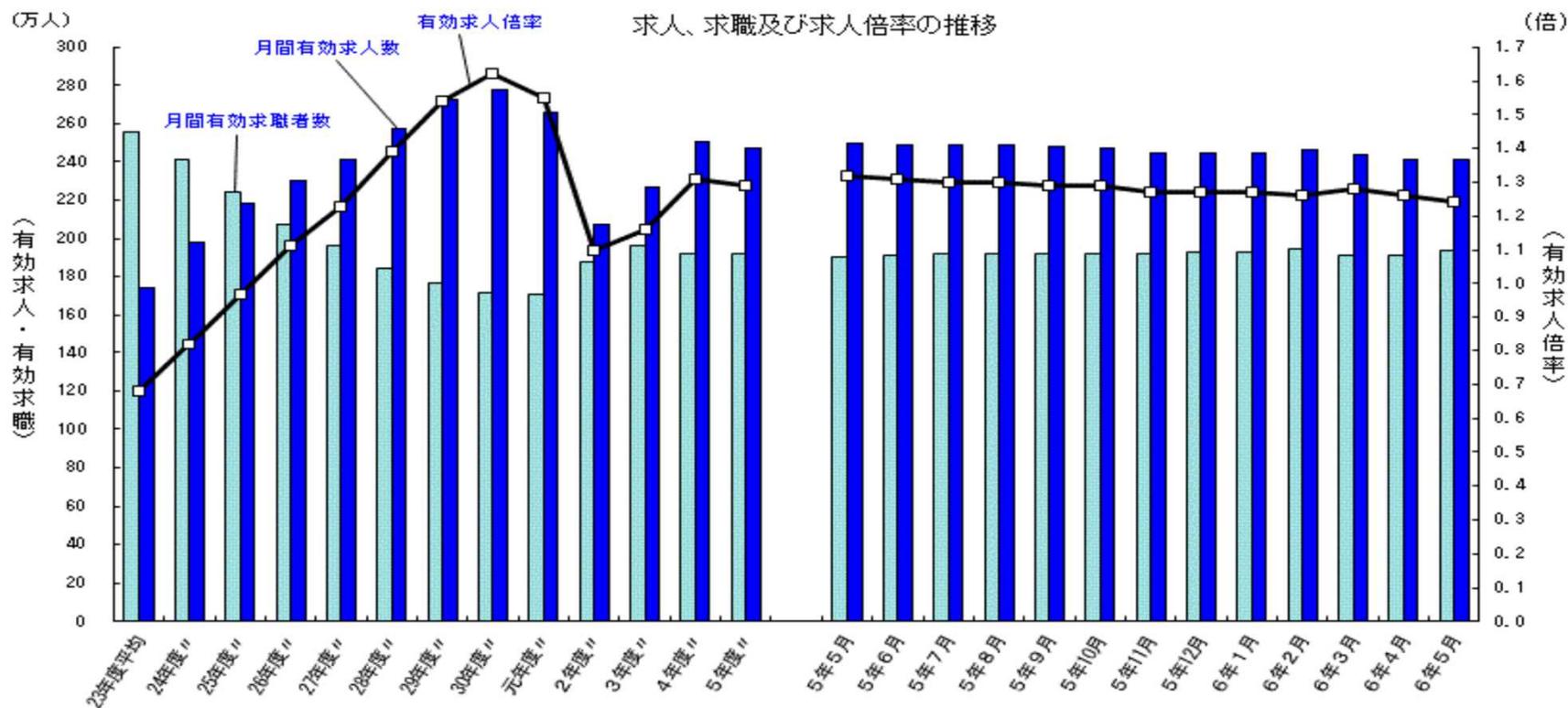
詳細はこちらからご覧ください。 (<https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2024/jun/240605.html>)



一般職業紹介状況（令和6年5月分）について

- ポイント**
- 令和6年5月の有効求人倍率は1.24倍で、前月に比べて0.02ポイント低下。
 - 令和6年5月の新規求人倍率は2.16倍で、前月に比べて0.01ポイント低下。

厚生労働省では、公共職業安定所（ハローワーク）における求人、求職、就職の状況をとらまとめ、求人倍率などの指標を作成し、一般職業紹介状況として毎月公表しています。



令和6年5月の数値をみると、有効求人倍率（季節調整値）は1.24倍となり、前月を0.02ポイント下回りました。

新規求人倍率（季節調整値）は2.16倍となり、前月を0.01ポイント下回りました。

正社員有効求人倍率（季節調整値）は1.00倍となり、前月を0.02ポイント下回りました。

5月の有効求人（季節調整値）は前月に比べ0.1%増となり、有効求職者（同）は1.9%増となりました。

5月の新規求人（原数値）は前年同月と比較すると0.6%減となりました。

これを産業別にみると、情報通信業（5.7%増）、卸売業、小売業（4.6%増）、医療、福祉（1.4%増）などで増加となり、生活関連サービス業、娯楽業（10.6%減）、製造業（7.4%減）、建設業（3.4%減）などで減少となりました。都道府県別の有効求人倍率（季節調整値）をみると、就業地別では、最高は福井県の1.92倍、最低は大阪府の1.02倍、受理地別では、最高は東京都の1.75倍、最低は神奈川県0.92倍となりました。

詳しくはこちらをご覧ください。

https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_40905.html



価格交渉促進月間（2024年3月） フォローアップ調査結果

令和6年6月21日
中小企業庁

2024年3月 価格交渉促進月間フォローアップ調査の概要

- 原材料費やエネルギー費、労務費等が上昇する中、多くの中小企業が価格交渉・価格転嫁できる環境整備のため、2021年9月より毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」と設定。2024年3月で6回目。
- 成果を確認するため、各「月間」の終了後、価格交渉・価格転嫁それぞれの実施状況について、中小企業に対して「①アンケート調査、②下請Gメンによるヒアリング」を実施。必要に応じて大臣名での指導・助言等に繋げていく。

①アンケート調査

○調査の内容

中小企業等に、2023年10月～2024年3月末までの期間における、発注企業（最大3社分）との間の価格交渉・転嫁の状況を問うアンケート票を送付。

調査票の配布先の業種は、経済センサスの産業別法人企業数の割合（BtoC取引が中心の業種を除く）を参考にして抽出。

○配布先の企業数 30万社

○調査期間 2024年4月18日～5月31日

○回答企業数 46,461社（※回答から抽出される発注企業数は延べ67,390社）
（参考：2023年9月調査：36,102社（延べ44,059社）
2023年3月調査：17,292社（延べ20,722社）

○回収率 15.5%（※回答企業数/配布先の企業数）
（参考：2023年9月調査：12.0%、2023年3月調査：5.8%）

②下請Gメンによるヒアリング調査

○調査の内容

発注企業との間における価格交渉の内容や転嫁状況等について、全国の中小企業から広くヒアリングを実施。

○調査期間 2024年5月15日～6月28日（予定）

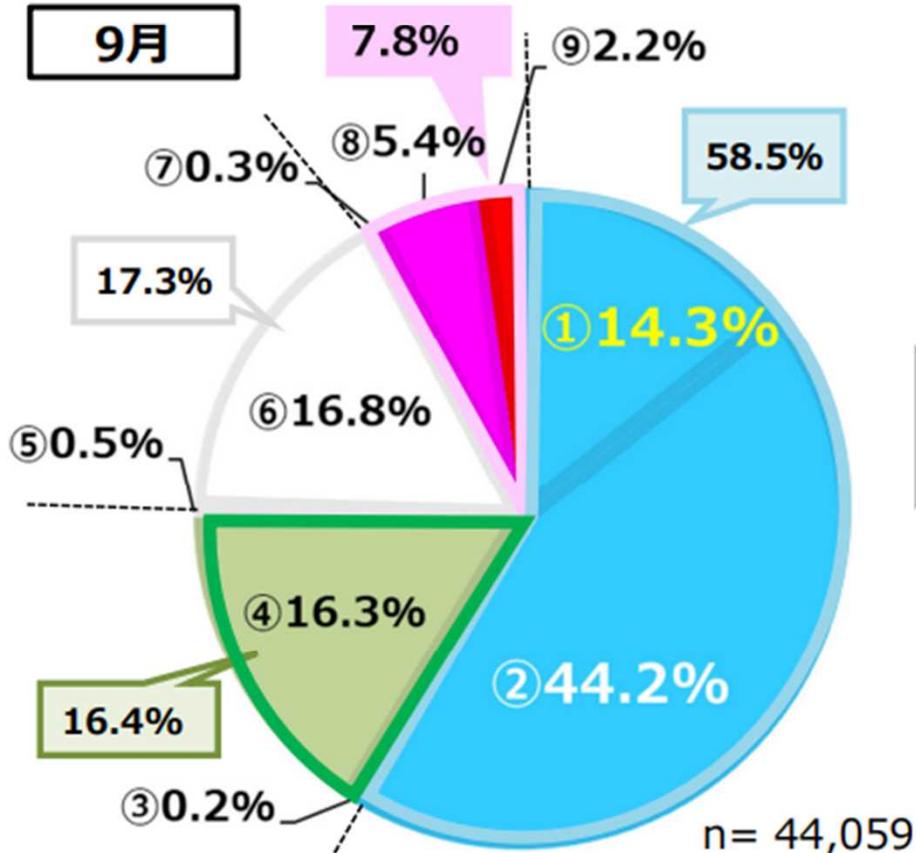
○ヒアリング件数 約2,000社（予定）

価格交渉の状況

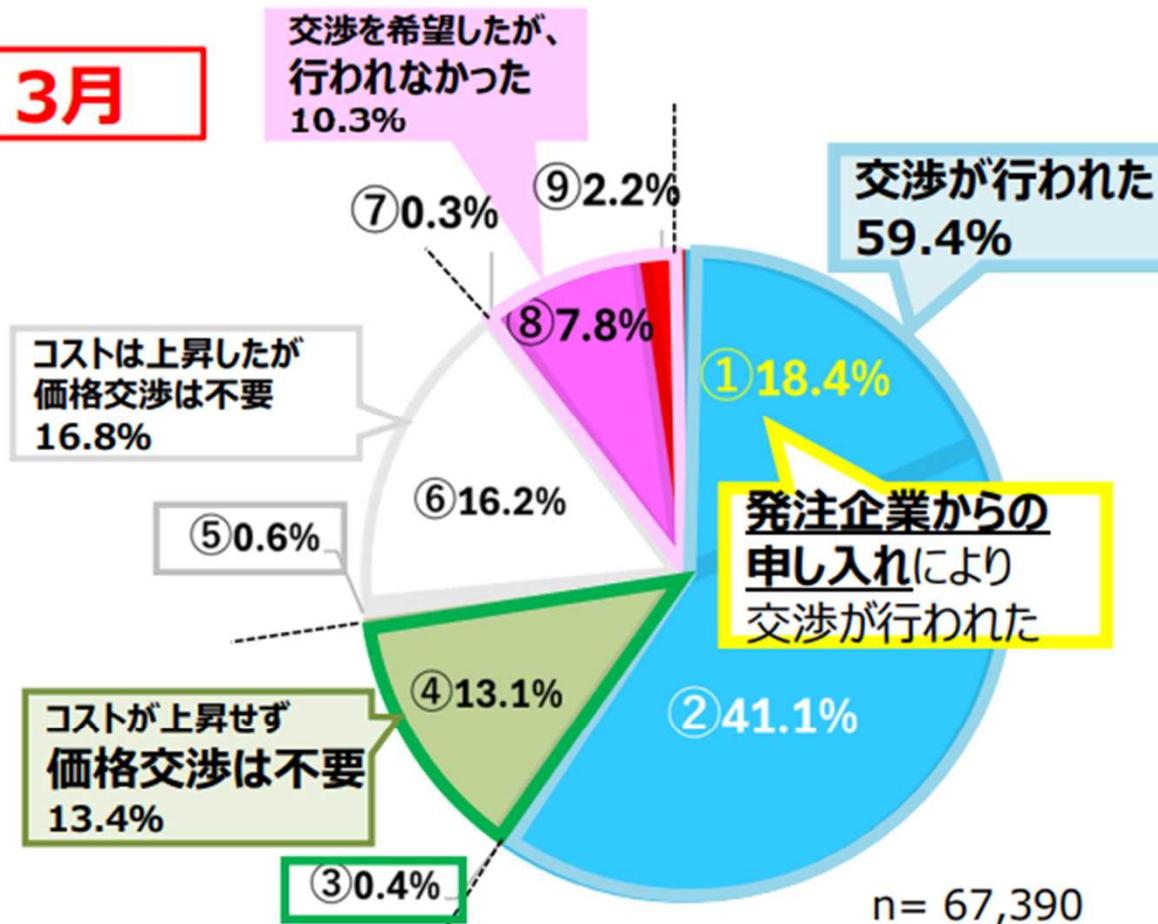
- 「発注企業から交渉の申し入れがあり、価格交渉が行われた」割合は、昨年9月から更に増加（14.3%→18.4%）。（昨年3月 7.7%）
- 発注企業との価格交渉が行われた割合も、微増（58.5%→59.4%）。
⇒ 発注企業の方からの交渉申し入れも浸透し始め、価格交渉できる雰囲気は更に醸成されつつある。
- 一方で、「価格交渉を希望したが、交渉が行われなかった」割合が増加（7.8%→10.3%）。
⇒ 引き続き、労務費指針の徹底等による価格交渉の機運醸成が必要。

直近6ヶ月間における価格交渉の状況

9月



3月



※①～⑨の凡例（中小企業への質問項目）は次ページ参照

(参考) 価格交渉と価格転嫁の関係

- 「価格交渉は行われたが、全く価格転嫁ができなかった」企業の割合が高い業種は、トラック運送、放送コンテンツ、金融・保険など。
- 但し、こうした企業の割合は、業種全体的にみると、昨年9月調査時点と比べて減少。

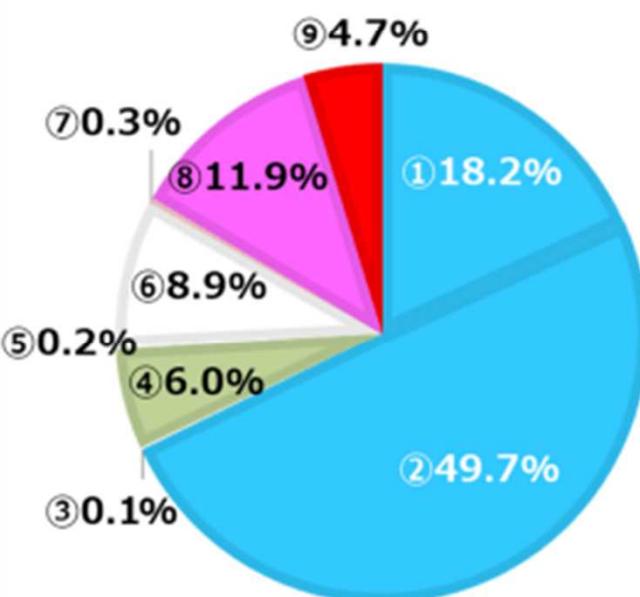
順位	業種名	2023年9月：価格交渉は行われたが、 全く転嫁できなかった企業の割合	2024年3月：価格交渉は行われたが、 全く転嫁できなかった企業の割合	転嫁率 (コスト全体)
—	全体	11.4%	9.6%	46.1%
1位	製薬	13.0%	2.1%	53.5 %
2位	飲食サービス	7.0%	5.1%	51.5 %
3位	化学	8.7%	5.9%	61.0 %
4位	繊維	8.0%	6.7%	49.9 %
5位	機械製造	8.9%	7.2%	51.9 %
6位	造船	12.1%	7.4%	49.1 %
7位	電機・情報通信機器	8.7%	7.7%	51.2 %
8位	食品製造	7.0%	7.8%	50.0 %
9位	卸売	7.9%	8.1%	47.0 %
10位	金属	10.1%	8.3%	46.2 %
11位	紙・紙加工	12.1%	8.6%	45.1 %
12位	小売	10.6%	8.9%	47.1 %
13位	自動車・自動車部品	13.0%	9.4%	47.1 %
13位	建材・住宅設備	8.7%	9.4%	44.4 %
15位	広告	11.1%	9.5%	46.9 %
15位	情報サービス・ソフトウェア	12.8%	9.5%	47.1 %
15位	建設	11.4%	9.5%	46.9 %
18位	印刷	7.6%	9.6%	43.5 %
18位	電気・ガス・熱供給・水道	15.0%	9.6%	48.3 %
20位	石油製品・石炭製品製造	14.0%	9.8%	43.9 %
21位	鉱業・採石・砂利採取	7.9%	10.6%	48.6 %
22位	通信	23.9%	11.0%	40.8 %
23位	廃棄物処理	13.1%	12.4%	39.1 %
24位	不動産業・物品賃貸	16.5%	13.5%	42.1 %
25位	金融・保険	16.7%	16.0%	35.3 %
26位	放送コンテンツ	25.6%	19.0%	33.7 %
27位	トラック運送	28.9%	19.7%	28.1 %

(参考) 個別の業界ごとの交渉・転嫁状況

トラック運送

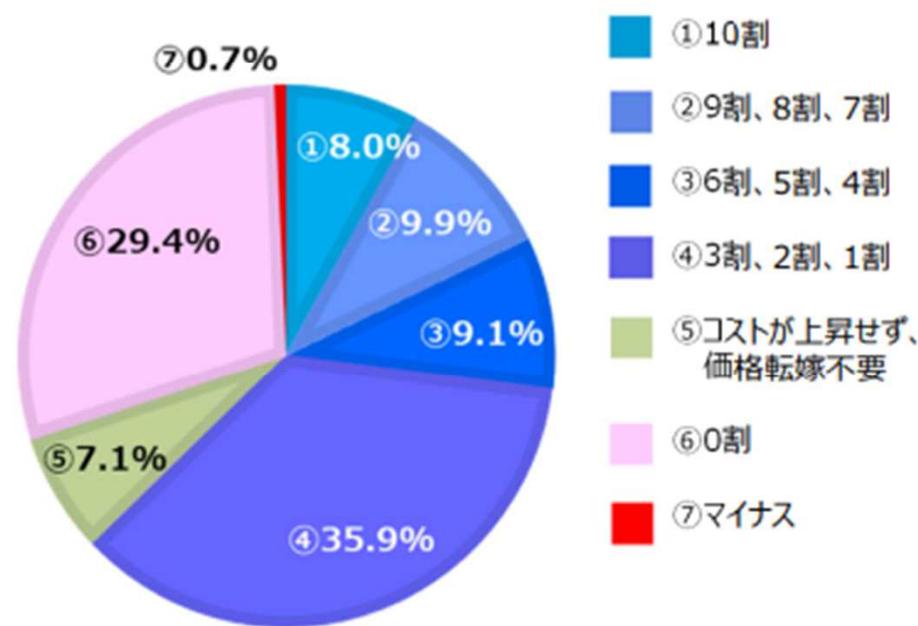
【凡例】 ○：よい事例、▲：問題のある事例

直近6ヶ月間の価格交渉の状況



①	発注企業から、交渉の申し入れがあり、価格交渉が行われた。
②	受注企業から、発注企業に交渉を申し出、価格交渉が行われた。
③	コストが上昇せず、価格交渉は不要と判断し、発注企業からの申し入れを辞退した。
④	コストが上昇せず、発注企業から申し入れはなかったが、価格交渉は不要と判断し、受注企業から交渉を申し出なかった。
⑤	コストが上昇したが、価格交渉は不要と判断し、発注企業からの申し入れを辞退した。
⑥	コストが上昇し、発注企業から申し入れはなかったが、価格交渉は不要と判断し、受注企業から交渉を申し出なかった。
⑦	コストが上昇し、発注企業から申し入れがあったが、発注減少や取引停止を恐れ、発注企業からの申し入れを辞退した。
⑧	コストが上昇したが、発注企業から申し入れがなく、発注減少や取引停止を恐れ、受注企業から交渉を申し出なかった。
⑨	コストが上昇し、発注企業から申し入れがなく、受注企業から交渉を申し出たが、応じてもらえなかった。

直近6ヶ月間の価格転嫁の状況【コスト全般】



転嫁率：**28.1%**

n=2,142

アンケート回答企業からの具体的な声等

- 発注企業から価格交渉の申し入れがあった。また、価格転嫁の対象も、労務費、燃油サーチャージ等、項目ごとに設定してもらっている。
- 「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を、発注企業側から提示してもらった。その結果、円滑に価格交渉を進めることができた。
- ▲ 10年以上価格が変わらず、何度も価格交渉を申し入れているが、返答がない。
- ▲ 労務費、エネルギー費以外に、荷役業務の費用負担、待機時間、高速料金等についても価格交渉したが、聞き入れてもらえなかった。価格交渉の後、発注量を減少させられた。

価格交渉の実施状況の業種別ランキング（発注企業の業種毎に集計）

- 今回から、「交渉して貰えたか否か」の回答（点数化）の業界平均点を公表。
- 価格交渉に応じられていない業種は、交渉の結果である価格転嫁率においても、比較的低い順位にあり。

順位	2024年3月	2023年9月平均点	2024年3月平均点
—	全体	6.80	6.54
1位	化学↑	7.47	7.54
2位	鉱業・採石・砂利採取↑	7.38	7.39
3位	製薬↑	6.03	7.38
4位	電気・ガス・熱供給・水道↑	7.05	7.18
5位	廃棄物処理↑	6.45	7.01
6位	飲食サービス↑	6.97	6.98
7位	繊維↑	6.82	6.94
8位	卸売↓	7.32	6.89
9位	情報サービス・ソフトウェア↑	6.75	6.88
10位	小売↓	6.99	6.70
10位	広告↓	7.43	6.70
12位	食品製造↓	6.90	6.63
13位	建設↓	6.91	6.61
14位	印刷↑	6.45	6.54
15位	電機・情報通信機器↓	7.15	6.51
16位	造船↓	6.79	6.46
17位	機械製造↓	7.04	6.44
18位	紙・紙加工↓	7.06	6.42
19位	放送コンテンツ↑	5.81	6.38
20位	自動車・自動車部品↓	6.61	6.33
21位	通信↑	5.33	6.15
21位	不動産業・物品賃貸↑	6.11	6.15
23位	金属↓	6.85	6.12
24位	建材・住宅設備↓	6.38	6.10
25位	トラック運送↑	4.87	5.62
26位	石油製品・石炭製品製造↓	6.45	5.23
27位	金融・保険↓	6.72	5.21
—	その他	—	—

※ 表中、↑ ↓ →は前回調査と比較した結果の上がり下がりを示す。
 ※ 価格交渉が行われたか、下記の評価方法で回答を点数化し、発注企業の業種別に集計。（例）家電メーカー（発注者）が、トラック運送業者（受注者）に運送を委託するケースは、「電機・情報通信機器」に集計。
 ※ 今回調査より評価点を一部変更。比較表の点数は共通の条件にて算出。

質問① 交渉が 行われたか	質問② 発注企業から交渉申 し入れがあったか	質問③ 交渉が実現しなかった理由	点数
行われた	申し入れがあった		10点
	申し入れが なかった		8点
行われな かった	申し入れが あった	コストが上昇せず、交渉は不要と判断し、辞退したため	10点
		コストが上昇したが、交渉は不要と判断し、辞退したため	10点
		コストが上昇したが、発注量減少や取引停止を恐れ、申し入れを辞退したため	5点
	申し入れが なかった	コストが上昇せず、価格交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかったため	対象外
		コストが上昇したが、価格交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかったため	対象外
		コストが上昇したが、発注量減少や取引停止を恐れ、交渉を申し出なかったため。	-5点
		コストが上昇し、交渉を申し出たが、応じてもらえなかったため。	-10点

令和6年4月の宅配便の再配達率は約10.4%でした

～前年同月比1.0ポイント減少、前回比0.7ポイント減少～

国土交通省では、トラックドライバーの人手不足が深刻化する中、再配達の削減を図るため、宅配ボックスや置き配をはじめ多様な方法による受取を推進しており、これらの成果を継続的に把握すること等を目的として、宅配便の再配達率のサンプル調査を年2回（4月・10月）実施しています。

令和6年4月の宅配便再配達率は約10.4%で前年同月（約11.4%）と比べて約1.0ポイント減、昨年10月（約11.1%）と比べて約0.7ポイント減となりました。

近年、多様化するライフスタイルとともに電子商取引（以下EC）が急速に拡大し、令和4年度には、EC市場が全体で22.7兆円規模、物販系分野で13.9兆円規模となっています（注1）。また、ECの拡大に伴い宅配便の取扱個数は約50億個（令和4年度）となっています（注2）。

このため、宅配事業者の負担が増えており、令和5年6月に関係閣僚会議で取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」（注3）では、令和6年度に再配達率6%を目指すことが盛り込まれております。

【調査結果】

単位：個

	(今回調査) 令和6年4月 (調査期間：R6/4/1～4/30)			(参考：前回調査) 令和5年10月 (調査期間：R5/10/1～10/31)			(参考：前年同月調査) 令和5年4月 (調査期間：R5/4/1～4/30)		
	総数	再配達数	再配達率	総数	再配達数	再配達率	総数	再配達数	再配達率
都市部	790,685	90,164	11.4%	819,250	98,843	12.1%	813,598	102,505	12.6%
都市部近郊	1,477,625	147,748	10.0%	1,522,145	163,030	10.7%	1,494,855	162,688	10.9%
地方	142,936	11,979	8.4%	149,771	13,794	9.2%	146,138	14,015	9.6%
総計	2,411,246	249,891	10.4%	2,491,166	275,667	11.1%	2,454,591	279,208	11.4%

※大手宅配事業者3社の合計数値

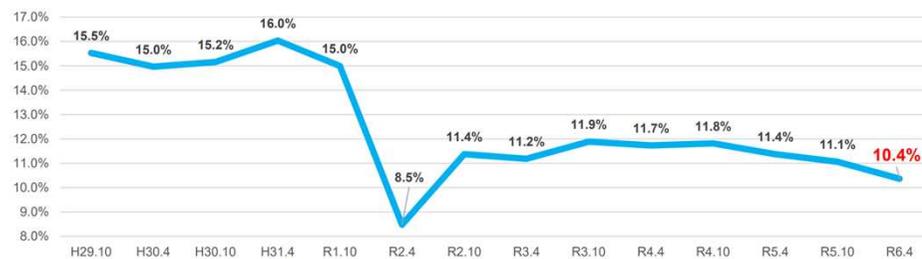
注1：経済産業省「令和4年度デジタル取引環境整備事業（電子商取引に関する市場調査）」より

注2：国土交通省「令和4年度宅配便等取扱個数の調査及び集計方法」より

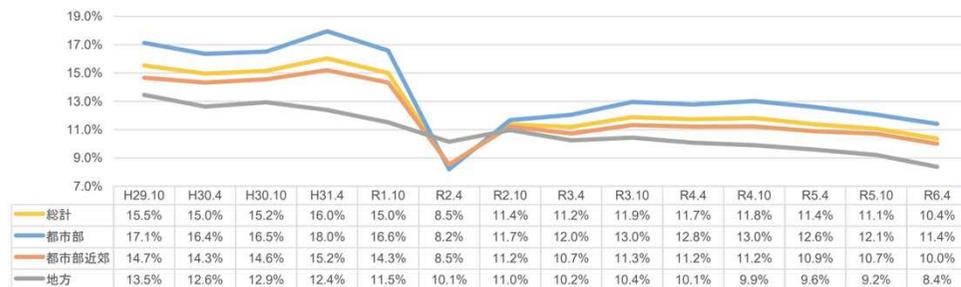
注3：内閣官房「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」決定等

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/seisaku_package.pdf

実態調査に基づく再配達率の推移（総計）



実態調査に基づく地点別再配達率の推移



○フィジカルインターネットの実現に向けた取組の進捗について（フィジカルインターネット実現会議事務局（経産省・国交省））

ドローン航路の整備・自動運転サービス支援道の設定の進展

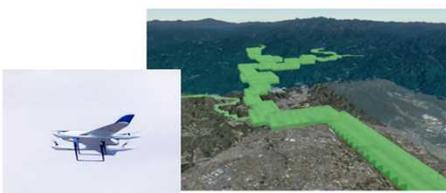
- 「デジタルライフライン全国総合整備計画」に基づき、**2024年度より、ドローン航路の整備や自動運転サービス支援道の設定に向けた取組を開始し、河川上空等を利用したドローン配送や自動運転トラックの運行の実現を目指す。**

ドローン航路

特定の運航環境において、運航者の安全かつ効率的な運航の支援のためのシステムや、機体やドローンポート等の共同利用可能な資源の共有を促進するもの

180km以上

【送電線】埼玉県秩父地域
【河川】静岡県浜松市(天竜川水系)



出典：HMK Nexus

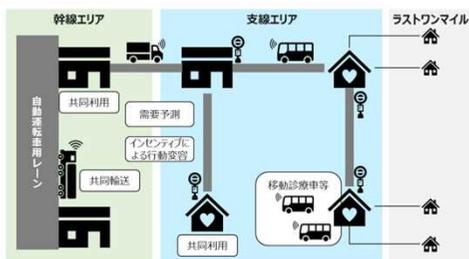
出典：株式会社トラジャクトリー

自動運転サービス支援道

自動運転走行の安全性を高める運行環境（自動運転車優先レーン等）の提供や、ヒヤリハット情報等の走行データの共有を行う環境

100km以上

【高速道路】新東名高速道駿河湾沼津SA～浜松SA間
【一般道】茨城県日立市（大甕駅周辺）



共同輸配送の実施に向けた取組の例

社名等	主な実施状況
佐川急便 西濃運輸	<ul style="list-style-type: none"> ○2023年7月から本州最北端の青森県下北郡向けの共同輸配送を開始。 ○各社拠点（佐川急便・岩手営業所/西濃運輸・盛岡支店）に、集約した青森県下北郡行きの荷物を佐川急便のトラックが輸送。 ○佐川急便・下北営業所に到着後、配達先のエリア別に仕分けを行い、佐川急便のドライバーが西濃運輸の下北郡行きの荷物も含めラストワンマイルの配達を行う。
日清食品 JA全農	<ul style="list-style-type: none"> ○2023年秋から、日清食品製品と全農米穀の共同輸送を開始。 ○岩手のJAおよびJA全農の米穀保管倉庫から関東にある精米工場へ米穀をトラック輸送し、同じトラックで茨城にある日清食品の生産工場から岩手の製品倉庫へ即席食品を輸送。 ○福岡のJA全農の精米工場から山口にある日清食品の生産工場へカップライスの原料米をトラックで輸送した後、同工場で製造された即席食品を同じトラックで福岡にある日清食品の製品倉庫へ輸送。
ファミリーマート ローソン	<ul style="list-style-type: none"> ○2024年4月から、冷凍商品の輸送について、宮城県・岩手県から秋田県の拠点までの共同輸送を開始。
日本郵便 西濃運輸	<ul style="list-style-type: none"> ○2024年5月、幹線輸送の共同運行を目的とした業務提携を発表。 ○関東～東北間等を候補に長距離路線で荷物の共同輸送を実施予定。 ○2025年4月をめどに共同運行便が定常的に運行している状態を目指す。
伊藤忠商事、 KDDI、豊田自動織機、三井不動産、三菱地所	<ul style="list-style-type: none"> ○2024年5月、フィジカルインターネットの事業化に向けた共同検討を合意し、覚書を締結。 ○2024年度中の事業化を視野に、新会社設立に向けた具体的な協議を進める。
ヤマトHD	<ul style="list-style-type: none"> ○2024年5月、共同輸配送のオープンプラットフォームの提供を目的とした新会社（SST）を設立。 ○プラットフォーム上で、荷主企業の出荷計画などの情報と物流事業者の運行計画などの情報を繋ぎ、需要と供給に合わせた物流のマッチングを実施予定。 ○内閣府「SIPスマート物流サービス」で、「物流・商流データ基盤」を構築した富士通株式会社と共同で「物流情報標準ガイドライン」に準拠した基盤システムを構築予定。 ○2024年冬頃の利用開始を予定。

○概要と今後の事業展開（フィジカルインターネットセンター）

社会実装に向けた取り組み

社会実装への取り組み

JPIC

地域による取り組み

業界での取り組み

その他の取り組み

沖縄において「沖縄フィジカルインターネット実現会議」準備。JPICとして支援。

「SIP地域物流ネットワーク化推進協議会」（事務局；セイノー情報サービス）令和6年発足の解消。同年4月、JPICに移管。

「物流標準化ガイドライン」維持・管理

令和6年6月26日（水）に令和6年度第1回目の実現会議が開催され、以下のとおり検討が行われました。

- ・フィジカルインターネットの実現に向けた取組の進捗
- ・事業者等からの取組紹介
- ・フィジカルインターネット・ロードマップの一部改訂
- ・意見交換

詳しくはこちらをご覧ください。

(https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000796.html)

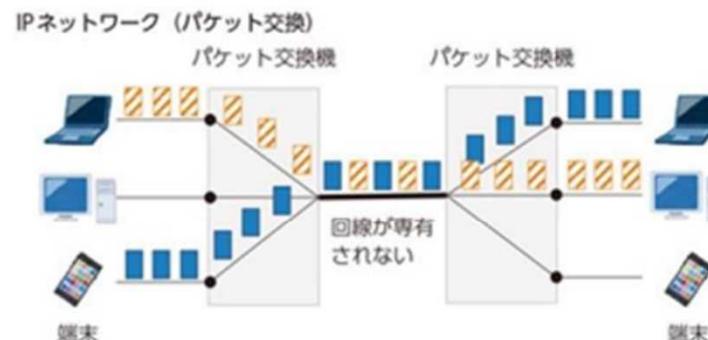
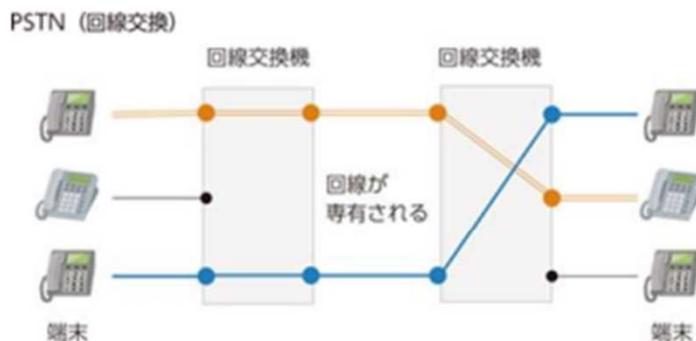


物流DX化事例(フィジカルインターネットの構築)

- フィジカルインターネットとは、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。
- RFIDに代表されるIoTやAI技術を活用することで、物資や倉庫、車両の空き情報等を見える化し、規格化された容器に詰められた貨物を、複数企業の物流資産（倉庫、トラック等）をシェアしたネットワークで輸送するという共同輸配送システムの構想。
- 約130の企業・研究機関等が参画するALICE(欧州物流革新協力連盟)は、フィジカルインターネットを研究し、2050年のゼロエミッションを目指し、2030年を目標に実現を目指している。

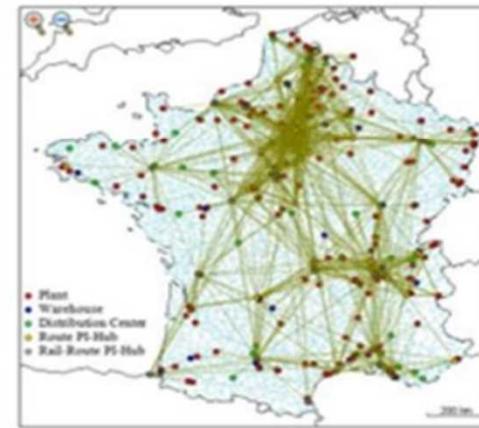
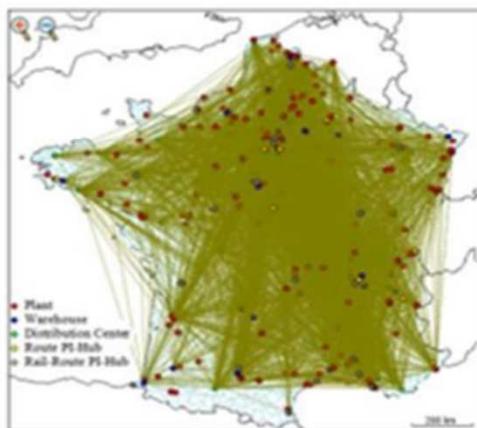
デジタルインターネット

(インターネット通信)



フィジカルインターネット

(物流)



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>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強靱性（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・業種の壁を超えた物流機能・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	
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 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 ライフサイクルサポート	デマンドウェブ（BtoB/BtoC） 消費者情報・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。	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・船・航空・積込機自動運転等）	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：実証経済研究所	
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	遠征車有人列挙運行システム・高速道路での乗換車隊人列挙運行システムの構築 例：国土交通省「スマートモビリティ」 限定地域での無人自動運転移動サービス 例：国土交通省「スマートモビリティ」 自動配送ロボットによる配達の実現 FD-ン物流の社会実装の推進 例：国土交通省「スマートモビリティ」	サービス展開	サービス展開	

フィジカルインターネット・ロードマップ

改訂案

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 フィジカルインターネットセンター(JPIC)設立 2024年 トラックドライバーの時間外労働上限規制 → 物流効率化法等の改正	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>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 強靱性 (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	
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	
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。物流を外部的に扱っており、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、 化学品	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	
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 ライフサイクルサポート	消費者情報・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。	完全自動化の実現	
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)	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			
		事業検討・実証等	高速道路でのレベル4自動運転トラック実現 自動運転サービス支援道の整備・地域展開 (高速道) 出典: モビリティDX戦略、デジタルライフライン全国総合整備計画	サービス展開	
		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	自動運転サービス支援道の整備・地域展開 (一般道) 出典: デジタルライフライン全国総合整備計画	サービス展開	
		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	ドローン航路の整備・地域展開 出典: デジタルライフライン全国総合整備計画	サービス展開	
		自動配送ロボットによる配送の実現	サービス展開		
		道路交通法の改正			

「物流革新に向けた政策パッケージ（2023年6月2日、我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議）」において、「トラック事業者の運行管理の高度化により輸送の安全確保を図るため、デジタル式運行記録計（デジタコ）について、将来的な義務づけも視野に入れつつ強力な普及促進を図る」とされており、「2024年問題」による物流の停滞を回避するためには、DX等による物流の効率化・生産性向上を図る」観点からもデジタコの活用が重要となっています。

このような状況を踏まえ、「物流革新に向けたデジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会」を開催し、トラックにおけるデジタコの強力な普及促進を図るための方策を検討いたします。

第2回検討会資料（一部） 貨物自動車運送事業者に対するデジタコの装着率のアンケート

	集計内容	結果概要
1	デジタコの装着率	<ul style="list-style-type: none"> ● 最大積載量が4t以上の車両※において、デジタコの普及率は約80%。 ※運行記録計による記録の義務対象車両 ● 規模が小さい事業者ほど、デジタコの装着率が低い傾向。
2	デジタコの理想の費用	<ul style="list-style-type: none"> ● 未装着者におけるデジタコの理想費用について、初期費用の平均値は約4.6万円/台（中央値は3万円/台）、月額費用の平均値は約0.53万円/台（中央値は約0.11万円/台）。 ※ 過年度調査によると、デジタコのメーカー希望小売価格の平均値は約16万円（中央値は15万円）。 ● 未装着者におけるデジタコのデジタコに係る理想費用について、事業者の規模に関わらず初期費用は10万円/台未満かつ月額費用は5千円/台未満と回答する者が大半。
3	デジタコの魅力、アナタコの使用理由	<ul style="list-style-type: none"> ● デジタコの装着有無に関わらず、相対的に安全運転管理、労務管理、動態管理について、魅力を感じている者が多い。 ● 一方で、装着者と未装着者の間ではこれらの機能に魅力を感じるか否かについて約20~30%の差。 ● 装着者において魅力を感じる機能がない者はほとんどいないのに対し、未装着者においては魅力を感じる機能はない者が約20%。 ● デジタコ装着・未装着者に関わらず、事業者の規模が小さいほどデジタコに魅力を感じる割合が少ない傾向であるものの、安全運転管理、労務管理については、半数以上の者が魅力を感じている。 ● デジタコを使用しない理由として、アナタコでの運行管理で問題ないことや費用面に関することを挙げた者が多い。 ● 事業者の規模が大きい方が、初期費用が高く定期的な費用もかかるため、アナタコを使用している旨の回答が多い。動態管理機能付きのデジタコの導入を念頭に回答した者が多いと推察される。
4	セミナーへの参加意向	<ul style="list-style-type: none"> ● デジタコ未装着者においても、約4割の者がデジタコ関係セミナーへの参加意向を示している。



今後の道路関係物流施策のあり方を検討

国土交通省では、道路の物流関連施策について審議するため、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会の下に物流小委員会を設置しております。今後の道路関係物流施策のあり方を検討するため、第24回物流小委員会を開催しました。

【当日の議事】

- (1) ダブル連結トラックの通行区間の拡充等について
 - ・ダブル連結トラックについて（福山通運株式会社）
 - ・ダブル連結トラックについて（NEXT Logistics Japan 株式会社）
 - ・ダブル連結トラックの導入状況及び利用促進策について
- (2) 車両の電動化等に伴う大型化について
- (3) 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上について
- (4) 道路分野の物流施策について（報告）
 - ・物流 2024 年問題について
 - ・中継輸送の拠点整備について
 - ・SA・PA の確実な駐車機会の提供について
 - ・高速道路での自動運転トラックの実証について
 - ・重要物流道路について
 - ・自動物流道路について

当日の資料（一部）

夜間通行条件の緩和方針と期待される効果について

- ドライバー不足の解消や働き方改革の実現のため、道路の構造の保全及び交通の安全の確保を前提に、通行時間帯条件の緩和等を検討。
- 交通の安全の確保等の観点を踏まえ、机上検討に基づく実地検証等を実施。令和6年4月8日より限定的な条件で緩和の試行を開始。

夜間通行条件が付される場合		重量D条件	寸法C条件かつ幅3m超
条件緩和の影響	<ul style="list-style-type: none"> ・他車併進不可等による渋滞悪化 ⇒交通量が夜間と同等以下の箇所での緩和を検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・対向車、歩行者、自転車等との接触リスク増加 ⇒接触リスクを同程度以下とする施策を検討 	
緩和方針(机上検討)	取組	当該箇所の交通量が夜間と同等以下で、かつ周辺交通への影響が小さい箇所、 前後1時間を拡大し、20～7時に通行可能 とする。	
	条件①: 橋長200m以下 ※待機時間が90秒(赤信号の信号現示)以下	条件②: 当該箇所の交通量が100台/時間・車線以下 ※地方部の道路の設計日交通量4,000台より試算	<ul style="list-style-type: none"> ・車両旋回性能の向上を通行条件判定に反映する。 (寸法C条件が付される車両が減少)
効果	重量D条件が付された橋梁の約4割が緩和(R3d実績で、1.7万橋梁/4.3万橋梁)		重量物運搬用セミトレーラ(重セミ) ^{※1} のうち、標準軌跡図0型で寸法C条件が付された交差点の約2割 ^{※2} が緩和 ※1 寸法C条件かつ幅3m超の車両の約7割を占める ※2 R1d実績で、0.6万交差点/3.7万交差点

詳しくはこちらをご覧ください。

(https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01_sg_000699.html)



第4回 自動物流道路に関する検討会について

令和6年6月21日（金）に第4回目となる「自動物流道路に関する検討会」が開催され「効果等の試算」、「荷物の規格」、「中間とりまとめ案」について議論が行われました。

中間とりまとめ後も、こちらを元に議論が継続され最終とりまとめが行われます。

当日の資料（一部）

1. 試算条件



○自動物流道路への物流の転換による効果について、以下のとおり試算の条件を設定。

【デポの設定】



<各デポに荷物を出入させる対象都道府県>

大阪、奈良、和歌山、兵庫、中国、四国、九州
 京都
 滋賀
 三重
 愛知、岐阜
 静岡
 神奈川、山梨
 北海道、東北、群馬、栃木、茨城、埼玉、千葉、東京

【デポ間ごとの転換率】

- ① 大型車の制限速度(80km/h)に基づく一定時間での到達可能範囲を設定
- ② 1時間以内(80km)、2時間以内(160km)、4時間以内(320km)、4時間超(320km超)で区分け
- ③ 各ゾーン、品類ごとに転換率を設定(対象品類は、小口類である農水産品・軽工業品・雑工業品)

デポ間の距離(km) 着

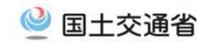
発	東京	神奈川	静岡	愛知	三重	滋賀	京都	大阪
東京		40	160	300	380	420	450	460
神奈川	40		120	260	340	380	410	420
静岡	160	120		140	220	260	290	300
愛知	300	260	140		80	120	150	160
三重	380	340	220	80		40	70	80
滋賀	420	380	260	120	40		30	40
京都	450	410	290	150	70	30		10
大阪	460	420	300	160	80	40	10	

転換率

	農水産品	軽工業品	雑工業品	備考
ゾーン1	20%	40%	40%	80km以内(1時間圏域)
ゾーン2	40%	60%	60%	160km以内(2時間圏域)
ゾーン3	60%	80%	80%	320km以内(4時間圏域)
ゾーン4	80%	100%	100%	320km以上(4時間以上)

※農水産品: 麦、米、雑穀・豆、野菜・果物、羊毛、その他の畜産物、水産品、綿花、その他の農産品
 軽工業品: バルブ、紙、糸、織物、砂糖、その他の食料工業品、飲料
 雑工業品: 書籍・印刷物・記録物、がん具、衣服・身の回り品、文房具・運動娯楽用品、家具・装飾品、その他の日用品、木製品、ゴム製品、その他の製造工業品
 北海道・東北～中部以西は、関東周りと想定

自動物流道路で輸送する荷物の規格のイメージ(仮)について

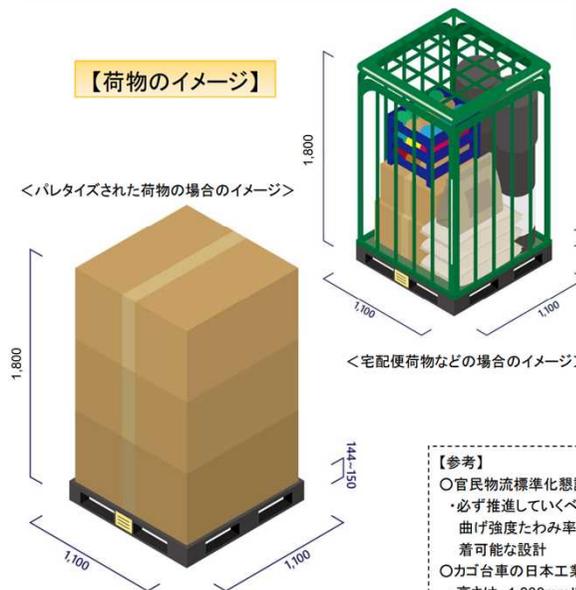


- 自動物流道路で輸送する荷物は、パレタイズされた荷物を積載可能な仕様とする。
- 拠点での他モードからの積替えが自動化できるよう、作業に必要な要件を定める。
- 以下の規格を想定しつつ、技術開発や設計、事業性分析等を行う。

【荷物の要件】

- 自動荷役を可能とするため、荷物最下部に、以下の要件を満たす土台(以下、「ベース」)を設ける
 - ・ベースのサイズは1,100mm×1,100mm×144~150mmとする
 - ・フォークリフト差し込み口(二方差し又は四方差し)を設ける
 - ・たわみ率1.5%以下の強度をもつ
 - ・荷物管理用のICタグ(必要とする機能・情報等は、情報の標準化の状況を踏まえ今後検討)を付ける
- ※標準仕様パレットは「ベースとして利用可」
 (※官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会最終とりまとめ案で推進することとした標準的な規格のパレット)
- 搬送空間の確保や輸送時の安定性の観点から、サイズは最大で1,100mm×1,100mm×1,800mmとする(ベース含む)
- 重さは最大で1トンとする(ベース含む)
- ベース以外は、規定の最大サイズ内であり、かつ、荷物の落下が生じないものであればどのような形でもかまわない
 (例: パレタイズされた荷物、カゴ台車をベースに載せて固定、他の規格のパレットをベースに載せて固定など)

【荷物のイメージ】



【参考】

- 官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会最終とりまとめ案での標準的なパレットの規格
 - ・必ず推進していくべき内容: 平面サイズ1,100mm×1,100mm、高さ144~150mm、最大積載量1t、曲げ強度たわみ率1.5%以下(プラスチック製)等、二方差しまたは四方差し、タグ・バーコードが装着可能な設計
- カゴ台車の日本工業規格(JIS規格)
 - ・高さは、1,800mm以下

詳しくはこちらをご覧ください。

(https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/buturyu_douro/doc04.html)

