

2025年4月22日

第16回トラック輸送における取引環境・労働時間改善宮崎県地方協議会

九州の農産物輸送の現状について



九州農政局 経営・事業支援部 食品企業課

本日はお話しすること



- 1．農産物物流の現状と対策
- 2．農林水産省の支援
- 3．九州の農産物物流について
- 4．改正物効法の規制的措置の施行に向けた検討状況
など物流をめぐる最近の動き

1. 農産物物流の現状と対策

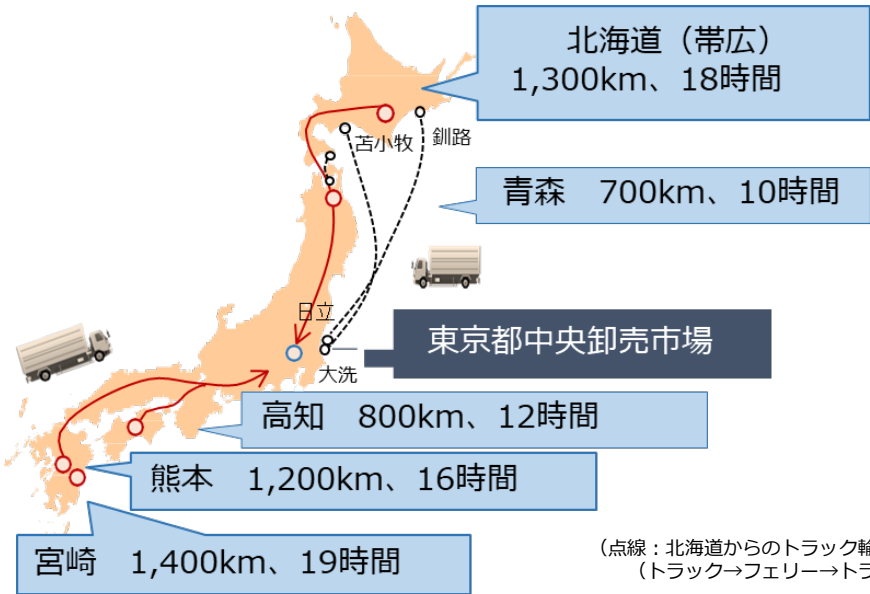


○ 農産物・食品の物流の特徴

○ 農産物・食品は、トラックによる輸送が96.5%。物流事業者の負担が大きい品目。

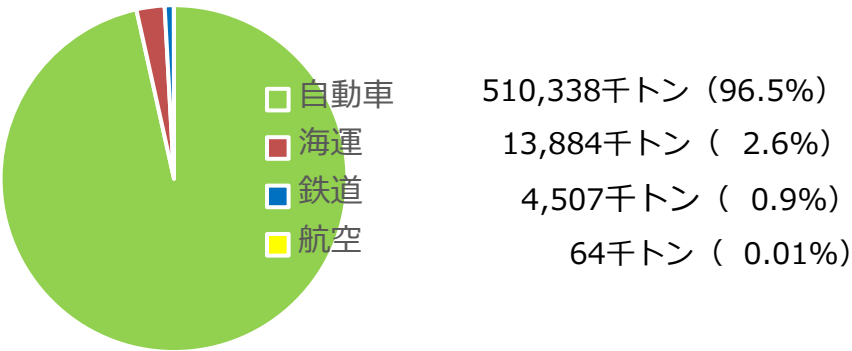
- 農産物・食品流通は、トラックによる輸送が96.5%。
- 特に、生鮮食品の輸送では、次のような特徴。
 - ① 産地が消費地から遠く、長距離輸送が多い。
 - ② 品質管理が厳しいこと、ロットが直前まで決まらないこと等により、運行管理が難しい。
 - ③ 出荷量が直前まで決まらないこと、市場や物流センターでの荷降ろし時間が集中することにより、待ち時間が長い。
 - ④ 手積み、手降ろし等の手荷役作業が多い。
- 輸送費の引上げだけでなく、取扱いを敬遠される事例が出てきている。

【各地から東京までの距離とトラック輸送時間】



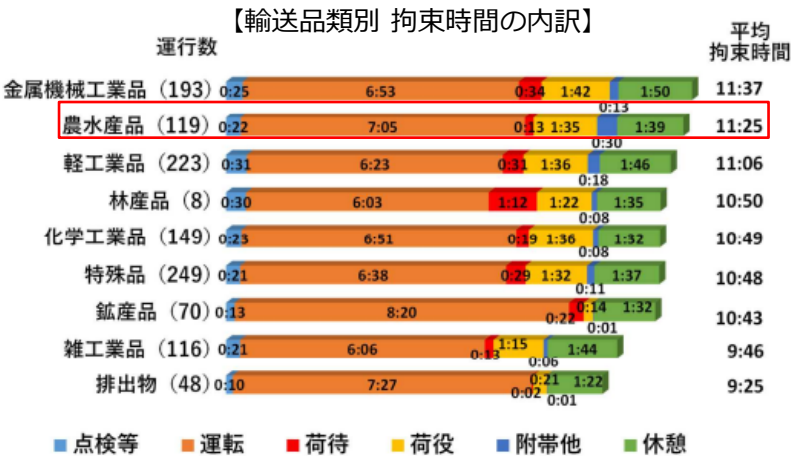
出典：農林水産省調べ

【食品流通のモード別輸送形態】



出典：国土交通省「貨物地域流動調査・旅客地域流動調査（2023年度）」
「航空貨物動態調査（2022年度）」
「航空輸送統計調査（2023年度）」

JR貨物「2023年度 輸送実績（速報）」
※各種統計における農水産品及び食料工業品の合値を基に農林水産省にて推計したものであり、実数とは異なる場合がある。



出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（R2）」

○ 物流2024年問題への対処手法

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

対応策の4 類型

	対策の類型	手法の具体例
トラック輸送	①長距離輸送の削減	・ 中継輸送（※） ・ 集荷・配送と幹線輸送の分離
	②荷待ち・荷役時間の削減	・ 標準仕様パレットの導入 ・ トラック予約システムの導入
	③積載率の向上・大ロット化	・ 共同輸送（※） ・ 段ボールサイズの標準化
その他	④トラック輸送への依存度の軽減	・ 鉄道・船舶へのモーダルシフト

（※）あわせてコールドチェーンの確保（予冷設備の整備等）が必要

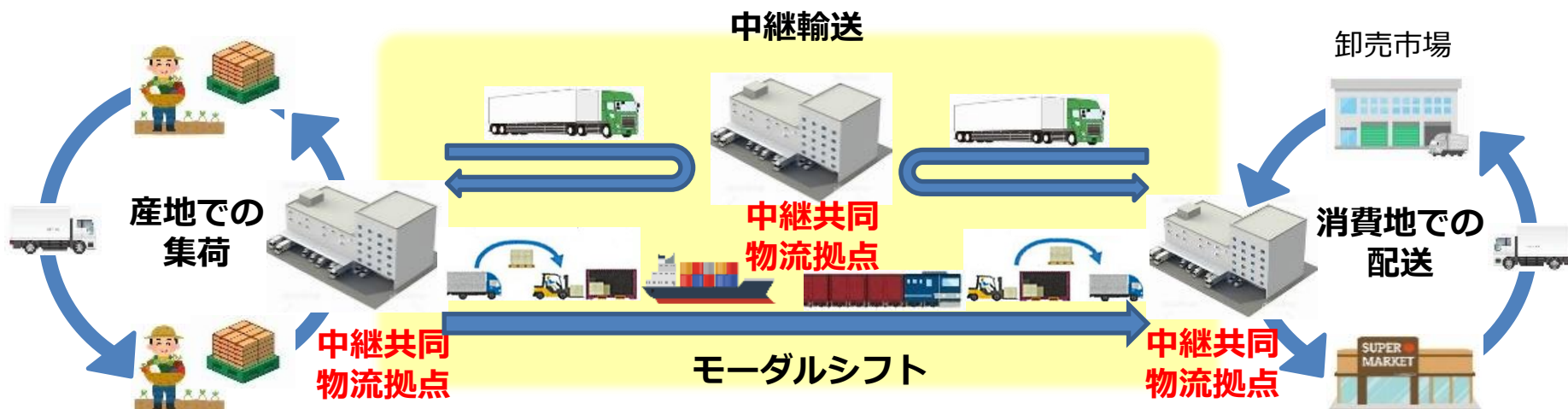


現在の取組・支援策

対象	取組・支援策
荷主事業者 物流事業者	○ 「自主行動計画」の作成 ・ 青果物、花き等の分野や、生産者、卸売業等の業種ごとに、物流改善に向けた「自主行動計画」を作成。計画に沿って取組を実践。
産地 卸売市場 物流事業者等	○ 持続可能な食品等流通緊急対策事業 ○ 持続可能な食品等流通対策事業 ・ 中継輸送、標準仕様パレットの導入、共同輸送、モーダルシフト等の実証及び設備・機器の導入。
産地	○ 強い農業づくり総合支援交付金（産地基幹施設） ○ 持続的生産強化対策事業 ・ 産地の集出荷貯蔵施設等の整備、パレタイザー導入に係る施設の改修等。
卸売市場	○ 強い農業づくり総合支援交付金（卸売市場） ・ 物流の効率化に資する卸売市場、共同物流拠点の整備・機能強化。

○中継共同物流拠点の整備

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



標準パレット
での輸送



共同配送システム
の導入



パレタイザー



大型車に対応した
トラックバス



コールドチェーン確保
のための冷蔵設備



○青果物流通標準化ガイドライン

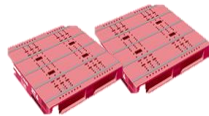
- 令和3年9月、荷主団体、卸売団体、物流事業者等から構成される「青果物流通標準化検討会」を設置。
- 令和5年3月、11型プラスチック製レンタルパレットを標準とするガイドラインを策定。

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1t (積み付けの様子)



(荷崩れ防止策)

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。



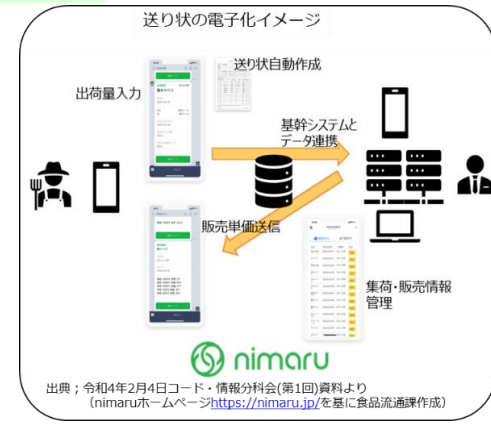
○コード・情報

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



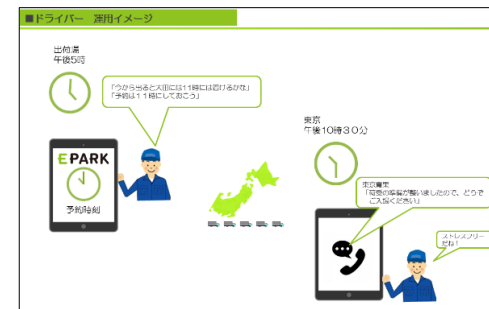
○場内物流

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



○全農「段ボール箱標準化ガイドブック」



- 全農は、T11 型パレットを使用した輸送へ対応するため、パレットサイズに適合した段ボール箱が必要となることから、箱寸法の見直しを推進。これまで主要野菜 14 品目（レタス、たまねぎ、ねぎ、馬鈴薯、にんじん、だいこん等）で検討を実施。
- 品目ごとの大きさや出荷規格の違い、産地集出荷施設の設備改修の必要性など、T11 型パレットへの対応は時間を要するため、品目別に箱寸法を例示した「段ボール箱標準化ガイドブック」を作成。これを参考に各生産地で順次箱寸法の見直しを検討。

検討の一例（ネギ、馬鈴薯）

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

T11パレットに適合した段ボール箱 標準化ガイドブック



(参考) 花き流通標準化ガイドライン

1. 台車

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



(写真左) フル台車：W1055mm×D1285mm×H2068mm

(写真右) ハーフ台車：W520mm×D1280mm×H1900mm

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

台車の統一

2. パレット

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



パレットサイズの統一

3. 外装

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



段ボールサイズの統一

など
(写真はT11パレットに4種類の切り花標準箱を積み上げた様子▲)

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

情報伝達方式の統一

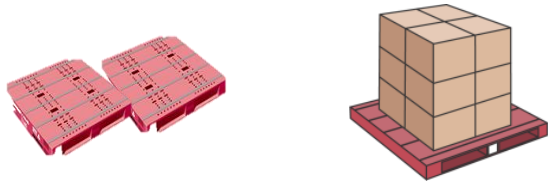
4. コード・情報

- ペーパレス化・データ連携を前提とし、帳票の標準項目を定める。

(参考) 水産物流通標準化ガイドライン (豊洲市場を中心とした水産物流通を念頭に)

1. パレットサイズ・材質

- パレットのサイズは、平面1,100mm×1,100mmを標準とする。
- パレットの材質は、衛生面、耐久面等から、プラスチックを推奨。



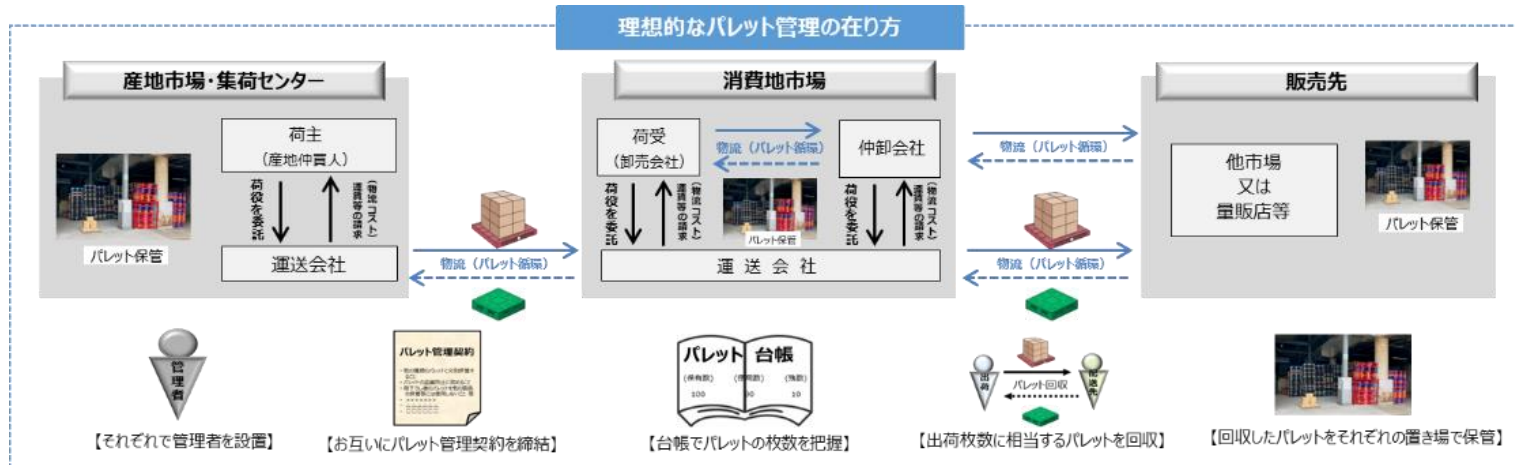
2. 箱のサイズ・材質

- 箱のサイズは、平面1,100mm×1,100mmのパレットに合う箱サイズを推奨。
- 箱の材質は、発泡スチロールのリサイクルの観点から、以下の項目を産地に要請することを推奨。
 - シール又はテープを貼る際は、PS（ポリスチレン）を素材としたものを使用。
 - リサイクルが不可能な外装や、不用な包装は控える。
 - 発泡スチロールの色は白で統一し、色付けは控える。



3. パレット管理

- 荷主等は、パレット管理の責任者を置き、場内の荷役作業や動線に支障を来さない位置に保管場所を定めて、パレットが紛失や破損しないように管理を行うよう努める。
- 当該責任者は、今後のパレット管理ルール の在り方など、場内外の物流改善に向けた協議を行うよう努める。



2. 農林水産省の支援



22 物流革新に向けた取組の推進

<対策のポイント>
物流の標準化（標準仕様のパレット導入等）、デジタル化・データ連携（伝票の電子化、トラック予約システム等）、モーダルシフト等の取組、物流の効率化等に必要な設備・機器等の導入、中継共同物流拠点の整備等を支援します。

<政策目標>
物流の効率化に取り組む地域を拡大 等

<事業の全体像>

1. 持続可能な食品等流通対策事業【120（150）百万円】 物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト等の取組や物流の効率化等に必要な設備・機器等の導入を支援します。	4. 持続可能な食品等流通緊急対策事業 （令和6年度補正予算額2,973百万円） ① 物流生産性向上推進事業 物流の標準化（標準仕様のパレット導入等）、デジタル化・データ連携（伝票の電子化、トラック予約システム等）、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組や、物流の効率化、デジタル化・データ連携等に必要な設備・機器等の導入を支援します。また、関係事業者に対する指導・助言や優良事例の発信、産地や業界等の課題に応じて物流の専門家等を派遣する伴走支援等を行います。 ② 中継共同物流拠点施設緊急整備事業 中継輸送、共同輸配送、モーダルシフト等に必要な中継共同物流拠点の整備を支援します。
2. 強い農業づくり総合支援交付金【11,952（12,052）百万円の内数】 産地の集出荷体制の合理化に必要な集出荷貯蔵施設等の整備や、パレットの規格統一化に対応したパレタイザー導入に係る施設の改修等を支援します。また、物流の効率化に資する卸売市場、共同物流拠点の整備・機能強化を支援します。	（関連事業）国産野菜サプライチェーン連携強化緊急対策事業 （令和6年度補正予算額630百万円の内数） 国産野菜のサプライチェーン連携強化のため、複数産地と実需者が連携して行う合理化の取組について、生育予測システムや集出荷システムの導入、システム連携、電子タグ付き大型コンテナのリース導入等の実証経費を支援します。
3. 持続的生産強化対策事業【14,192（14,753）百万円の内数】 ① 時代を拓く園芸産地づくり支援 加工・業務用野菜産地における物流合理化に資する大型コンテナの導入や予冷庫の利用等、新たな生産・流通体系の構築等を支援します。 ② ジャパンフラワー強化プロジェクト推進 花き流通の効率化に資する標準規格のパレット・台車等の導入、受発注データのデジタル化、その他効率的な流通体制の確立に資する検討や実証試験の実施等を支援します。	

【お問い合わせ先】

（1、2の一部、4）大臣官房新事業・食品産業部食品流通課（03-6744-2389）

（2の一部）農産局総務課生産推進室（03-3502-5945）

（3、関連事業）園芸作物課（03-6744-2113）

22ー 1 物流革新に向けた取組の推進のうち
持続可能な食品等流通総合対策

【令和7年度予算概算決定額 120（150）百万円】
（令和6年度補正予算額 2,973百万円）

＜対策のポイント＞

我が国の物流における輸送力不足という構造的課題、新たな基本法の下で国民一人一人の食料安全保障を確立するという課題に対処するため、多様な関係者が一体となって取り組む、①物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組、②物流の自動化・省力化・品質管理に必要な設備・機器等の導入、③中継共同物流拠点の整備の支援等を行うことにより、遠隔産地の負担軽減を進めるとともに、若手や女性トラックドライバーも継続的に従事可能な農林水産品・食品の流通網を構築し、将来にわたって持続可能な食品流通を実現します。

＜事業目標＞

物流の効率化に取り組む地域を拡大 等

＜事業の内容＞

1. 持続可能な食品等流通対策事業 120（150）百万円

物流の標準化（標準仕様のパレット導入等）、デジタル化・データ連携（伝票の電子化、トラック予約システム等）、モーダルシフト等の取組や物流の効率化等に必要な設備・機器等の導入を支援します。

2. 持続可能な食品等流通緊急対策事業【令和6年度補正予算額】2,973百万円

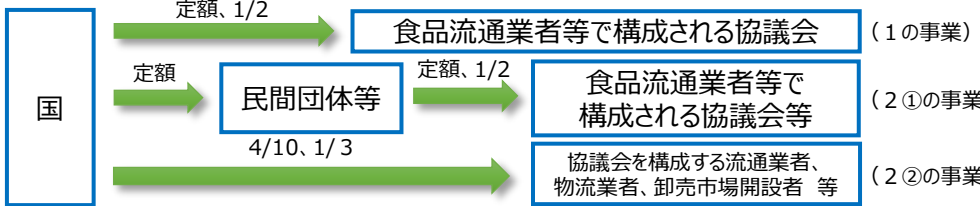
① 物流生産性向上推進事業 973 百万円

物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組や、物流の効率化、デジタル化・データ連携等に必要な設備・機器等の導入を支援します。また、関係事業者に対する指導・助言や優良事例の発信、産地や業界等の課題に応じて物流の専門家等を派遣する伴走支援等を行います。

② 中継共同物流拠点施設緊急整備事業 2,000百万円

中継輸送、共同輸配送、モーダルシフト等に必要となる中継共同物流拠点の整備を支援します。

＜事業の流れ＞



＜事業イメージ＞

流通関係者による協議会

産地 卸売業者 小売業者 物流事業者 ITベンダー 等

補助事業を活用した実装、設備・機器等導入、施設整備

＜実装支援＞

標準仕様パレットでの輸送



モーダルシフト



＜設備・機器等の導入支援＞

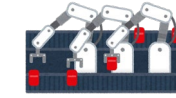
パレタイザー



デジタル化
データ連携



クランプフォークリフト



コールドチェーン確保のための冷蔵設備



＜中継共同物流拠点の整備＞

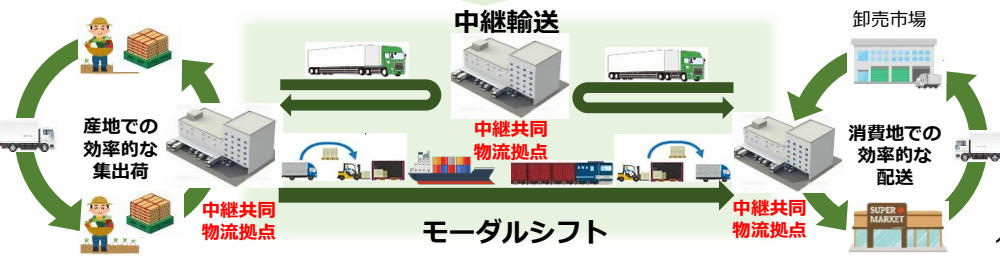
大型車に対応したトラックバース



消費地での効率的な配送



新たな食品流通網の構築



【お問い合わせ先】（1、2の①事業）大臣官房新事業・食品産業部食品流通課物流生産性向上推進室（03-6744-2389）
（2の②事業）食品流通課卸売市場室（03-6744-2059）

22-2 物流革新に向けた取組の推進のうち

食品流通拠点整備の推進（強い農業づくり総合支援交付金の一部）

【令和7年度予算概算決定額 11,952（12,052）百万円の内数】

<対策のポイント>

卸売市場の物流機能を強化し、将来にわたって生鮮食料品等の安定供給を確保するため、物流の標準化やデジタル技術等の活用による業務の効率化・省力化、防災・減災への対応を図り、幹線輸送、有機農産物や小口需要対応、輸出拡大の拠点となり得る卸売市場施設等の整備を支援します。

<事業目標>

○ 物流の効率化に取り組む地域を拡大

○ 流通の合理化を進め、飲食料品卸売業における売上高に占める経費の割合を削減（10%〔2030年度まで〕）等

<事業の内容>

1. 卸売市場施設整備

生鮮食料品等の流通の確保のための機能の高度化、輸出拡大、防災・減災対策を実現するため、

① 物流の効率化・自動化・省力化

② 共同輸配送等に対応する物流機能の強化

③ デジタル化・データ連携の強化

④ 品質・衛生管理の高度化

⑤ 分荷機能の強化

⑥ 輸出先国までのコールドチェーン・衛生管理基準の確保

⑦ 災害時の物資調達・供給拠点機能の強化

等に資する卸売市場施設の整備を支援します。

2. 共同物流拠点施設整備

物流効率化やCO2排出削減に資する共同配送・モーダルシフトのためのストックポイント等の共同物流拠点施設の整備を支援します。

<事業の流れ>

国 交付（定額） 都道府県 4/10、1/3以内 卸売市場開設者等

<事業イメージ>

1. 卸売市場施設整備

全天候型で、左右どちらにも荷下ろし可能な中央通路

外気の影響を受けないドックシェルター

需要に対応した大小の定温施設

データ連携・デジタル化による業務の改善

自動搬送装置

加工処理施設

非常用電源

2. 共同物流拠点施設整備

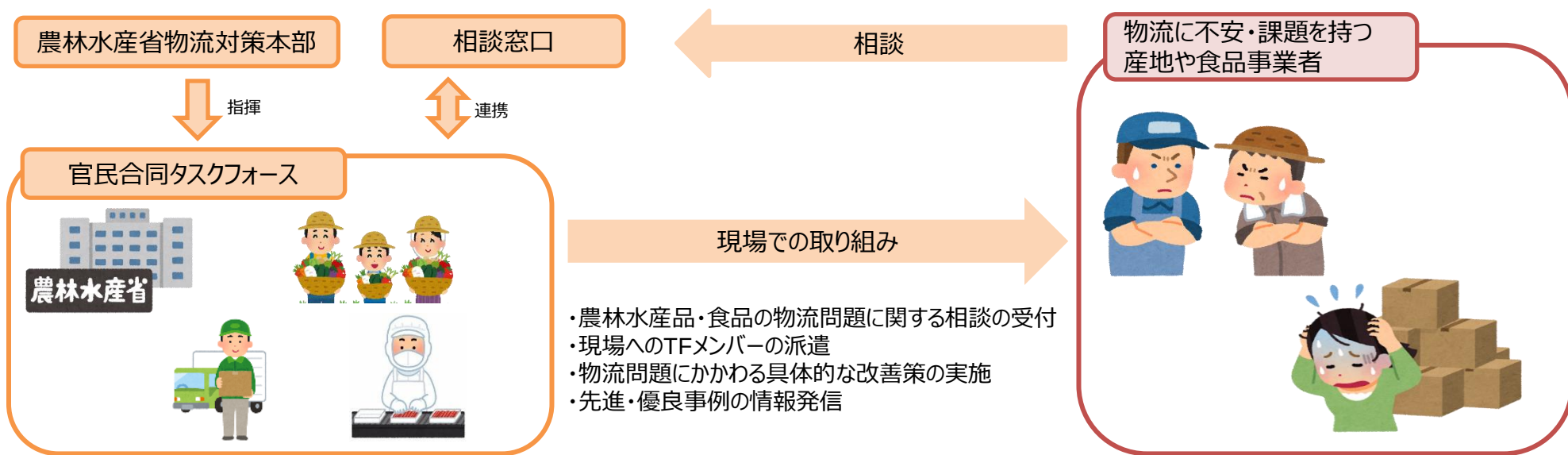
産地 産地 産地 産地 産地 産地

共同物流拠点

航空輸送 鉄道輸送 トラック輸送 海上輸送

農林水産品・食品の物流に関する官民合同タスクフォースについて

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



農林水産品・食品物流問題相談窓口

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。

九州管内の相談窓口：九州農政局 経営・事業支援部 食品企業課 電話番号：096-300-6380（月～金 8：30～17：15）

○相談事項の例

- ・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。
- ・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。

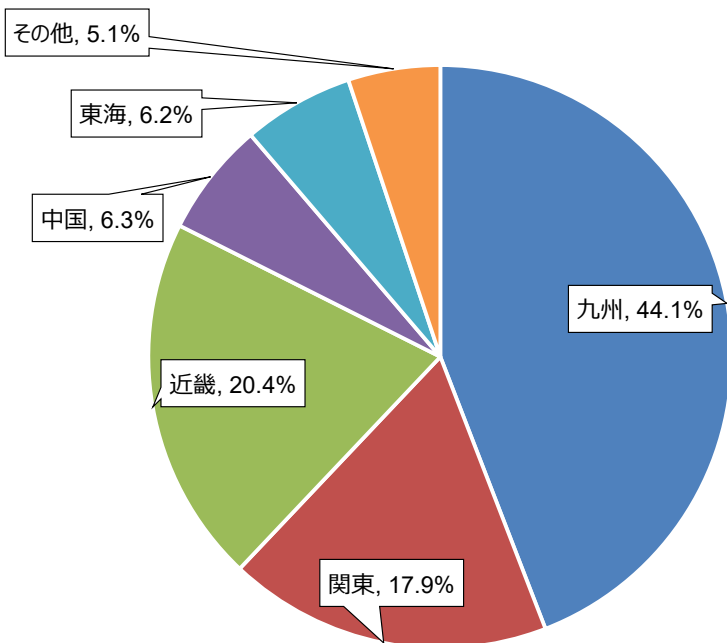
3. 九州の農産物物流について



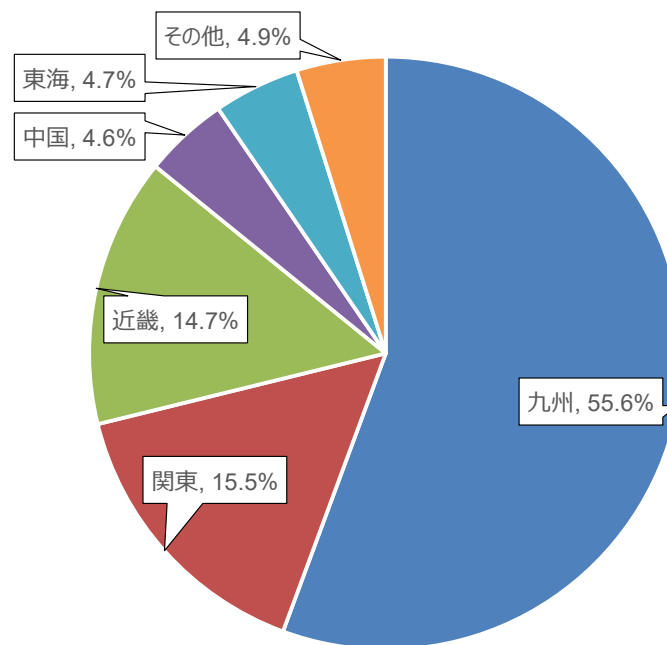
○ 九州及び宮崎県の農産物物流の特徴

- 九州で生産された野菜のうち、約4割は大消費地の**関東や関西**へ出荷。
- 宮崎県では**九州内だけでなく、関東や関西への出荷**も多い
- トラックドライバーの労働時間を管理し、農産物物流を維持していく必要がある。

九州産野菜の出荷先（重量ベース）



宮崎県産野菜の出荷先（重量ベース）



グラフの概要

- 令和5年度青果物卸売市場調査報告を基に九州農政局が作成。
- 全国の中央卸売市場で取り扱った野菜主要50品目の集計であり、野菜の出荷量は九州総計で999,472t（うち宮崎県は157,518t）。
- その他には北海道、東北、北陸、四国が含まれる。

管轄地域の物流状況について(2025年2月現在)

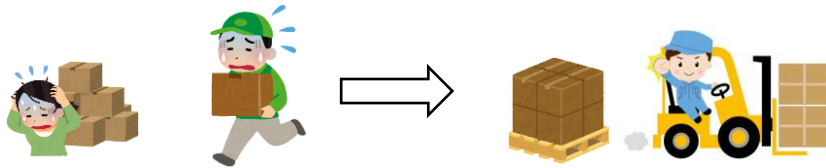
前回ヒアリング時（2024年10月）以降の管轄地域の物流状況

- ・ 前回ヒアリング時以降も、農産物物流に大きな問題はなし。
- ・ 生産者の高齢化や作付面積の縮小により青果物の出荷量が減少傾向にある中で、昨年の夏秋の高温や冬季の低温少雨が出荷量の更なる減少に繋がっている。これにより、トラックの積載率の向上が課題になりつつある。

2024年10月以降で生じた・想定された問題

その後の対応・結果、物流の工夫等

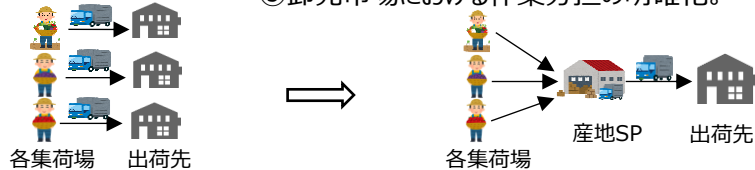
2024年10月以降に生じた新たな問題は聞かれないが、これまで課題になっていて10月以降に対応、工夫された取組を下記に示す。

パレット化 未実施品目、産地でのパレット導入促進。

- ①いちご、きゅうり、ジャガイモ等において、レンタルパレットを活用した輸送試験を実施中。（福岡県、宮崎県、鹿児島県）
レンタルパレットの導入が遅れている産地に対して、導入に向けた働きかけを促進。（鹿児島県）
温州ミカンなどの柑橘類が先行しているが、中晩柑についてもパレット化に向けて、段ボールサイズ、内容量の見直しを検討。（熊本県）
- ②パレットを回収しやすい近隣の出荷量の多い市場への出荷は、ばら積みからパレットによる輸送に転換。（運送業者）

**産地集荷場
・出荷先市場の対応**

- ①ロットの確保や積載率の向上に向けて、更なる産地集荷場の集約。
- ②少量多品目で多出荷先の冬春作の豆類について、積載率の向上。
- ③卸売市場における作業分担の明確化。



- ①来年度をめどに集荷場の集約計画を作成、2028年度には集約化。（福岡県）
補助事業を活用し、分散していた集荷場を集約化するよう各JAに周知。（宮崎県）
- ②各産地集荷場から産地ストックポイントに集約し、出荷先までの共同輸送や混載化を進め、積載率を向上。（鹿児島県）
- ③市場での荷下ろし作業について、運送会社から相談があった際には、その都度産地が各市場と協議の場を設置。（長崎県、熊本県）

2024年度総括（管轄の地域特性（立地・品目）を踏まえ、この1年を通して把握した課題等総括させていただきます）

- ・産地、運送業者、市場が連携を密にし、課題解決に向けて取り組んでいる。
- ・ストックポイント、パレット化やモーダルシフト（フェリーやJ R貨物）の活用により産地が安定的に出荷できる体制の整備に取り組んでいる。（福岡県、鹿児島県）
- ・運賃やパレット化による経費等が上昇している中で、販売価格への価格転嫁が課題となっている。（福岡県、長崎県、熊本県）
- ・現状、各市場に出荷できているが、今後、積載率の向上や運賃で採算がとれるよう、出荷先市場の集約化が必要となっている。（佐賀県）

入場から退場まで一方通行で交差しない 物流動線の実現

【福岡市 中央卸売市場 青果市場】

- ・福岡市青果市場では、入退場口を分離し、場内車両の動線は**一方通行、交差しない効率的な物流動線**を実現。
- ・トラックは入場後すぐに荷受事務所で**受付**し、指示された荷下ろし場所で**卸の物流子会社が荷下ろし**（同時に約20台荷下ろし可能）、その後退場。
- ・荷下ろし後速やかに**定温卸売場へ運び保管、仲卸へ販売、配送**。荷の動線も一方通行で交差しないため非常に効率的。



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

【荷下ろし場所】
大型トラック20台が同
時に荷下ろし可能



産地と市場が連携したパレット輸送の取組

【JA熊本市】

【東京都 中央卸売市場 大田市場】

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



多様な積付けパターンにも対応可能な
ロボットパレタイザー



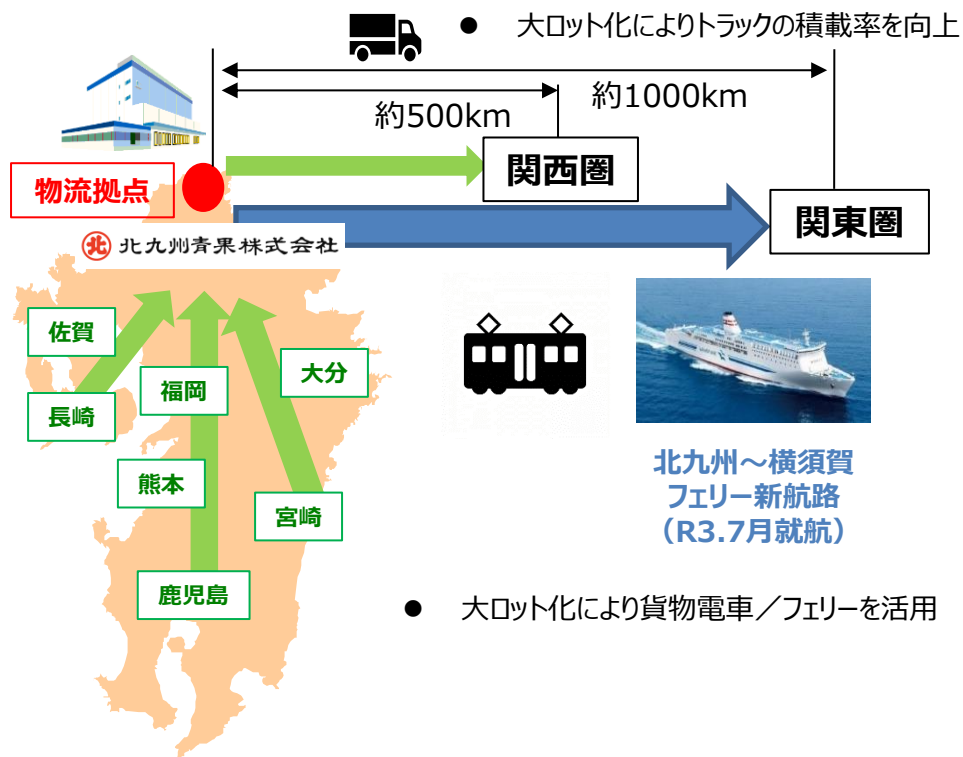
11型パレットへの
積付けパターン



パレット化により
荷役作業時間が短縮

モーダルシフトに資する共同物流拠点の整備 【北九州市 中央卸売市場】

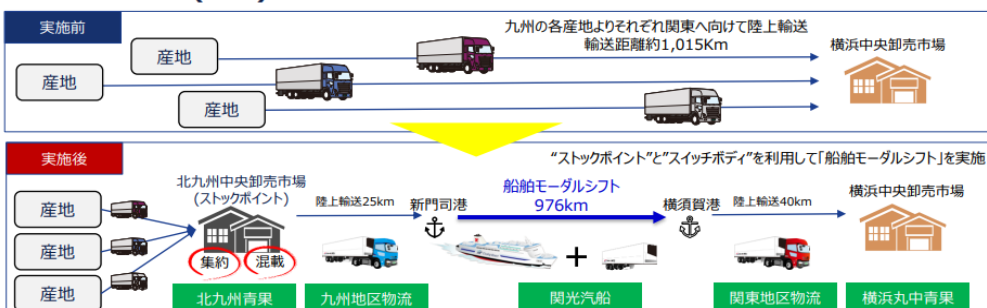
- ・北九州市中央卸売市場内に青果卸売業者が中継共同物流拠点を整備し、全農が中継事業を実施。
- ・九州各県の荷を集約し、大ロットでの輸送や鉄道・船舶へのモーダルシフトを推進。
- ・新門司港から横須賀港間の約1千Kmを船舶輸送にモーダルシフトした場合、トラックドライバーの運転時間を平均27時間から4時間に大幅削減。



遠隔2市場間での小ロット品目の 大型トレーラー混載便による交流 【北九州市 中央卸売市場】 【横浜市 中央卸売市場 本場】

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

取組スキーム(前後)



小ロット品目を多数混載しての輸送

きゅうり、ピーマンなどの フェリーによるモーダルシフトと 県内地区間をつないだ共同輸送 【JA宮崎経済連 JAみやざき】

- ・ JA宮崎経済連では、きゅうりやピーマンなどについて、既に県外出荷の**61%（2024.3）**でフェリーを利用しており、**モーダルシフト**が進展。2024年には**70%に向上させる目標**。
- ・ 複数の地区本部の選果場(予冷库)を運送事業者がつないで**共同輸送**を実施。
 - ▶ 共同輸送率：現在**63%（2024.3）** → 2025年**70%目標**
- ・ 消費地物流拠点を設置し、**幹線輸送と消費地輸送を分離**。また**出荷先重点市場の絞込み**を実施し、**下ろし箇所数を削減**。
- ・ 4月から県下1JAとなり、更に**13地区本部の枠を超えた選果・集出荷場も含めた輸送連携体制の構築**について検討。

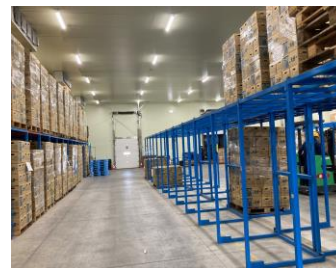
効果

（産地）輸送経路の確保、輸送の効率化、運賃抑制
（運送会社）休憩時間確保、積載率向上、荷下ろし箇所削減



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

- ・ 大分青果センターでは、少量多品目の青果物を各JA（県南部、中西部、東部地区など）から集荷し（JAグループ荷量の約4割）、消費地へパレットでの**共同輸送**を実施（2019年～）
- ・ 生産者の負担運賃軽減を目的に、積載効率を上げた共同輸送を実行する方法として、**青果センターの設置を決断**。同時に**運送会社との契約の大部分を個建から車建てに変更**。
- ・ 集荷した荷物を庫内で**12時間予冷**することで、翌日販売から**3日目販売**となるも、品温を下げることで**品質は保持・向上**。
- ・ 出荷計画の事前とりまとめ、3日目販売に変更することで、**効率的な配車が可能**となり、積載率が向上。
- ・ センター敷地に隣接する**RORO船ターミナル**を活用して**モーダルシフトも実施**。
- ・ 取り扱い数量の拡大、更なる積載率の向上をはかるためセンターを**拡張中**（2024年4月完成、同年5月稼働）



○センター内部

- ・ 集荷した青果物を低温管理し、予冷することで品質維持。



○荷作業の様子

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

パレタイザーによるパレット輸送と モーダルシフト 【JAさが】

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



○パレタイザー

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

スイカのパレット出荷による荷役時間の削減

【JA熊本市北部柑橘選果場】

- ・ 集出荷施設の整備（平成22年）に続き、**令和4年3月にロボットパレタイザーを導入**、**標準仕様パレット**（11型プラスチック製レンタルパレット）での**スイカ**の出荷を開始。
- ・ トラック1台あたり（750～800ケース）の積み込み時間は、**2.5時間→30～60分に短縮**。以前は出荷ピーク時以外でも出荷作業が22:00まで行われていたが、パレタイザー導入以降は17:00までに終了。
- ・ 運送会社作業員からドライバーに積込可能時間をきめ細かく連絡。**荷待ち時間ほぼゼロ**を実現。
- ・ 集出荷場には運送会社から派遣されたフォークリフト作業員2名が常駐。トラック到着と同時に荷積み作業を開始。
- ・ 出荷先を最大2か所に絞り、トラックの実運行時間を確保。中国地方で2日目販売、**関東でも3日目販売を確保**。

効果

（出荷者） 荷役作業負担の軽減
（運送会社） 荷待ち時間の削減



ロボットパレタイザーは2基導入



運送会社作業員による荷役

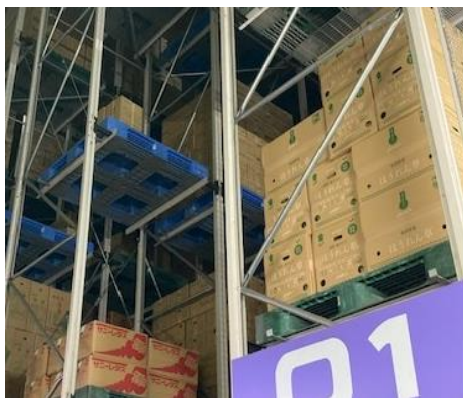
小松菜のパレット出荷による荷役時間の削減

【JAみい園芸流通センター（福岡県）】

- ・ 小松菜、リーフレタス等の軽量の葉物野菜を中心に多品目（67品目）を生産しており、従来はバラ積み出荷であったが、2024年問題対応のため令和6年3月からパレット出荷を開始（多品目のため全ては困難だが最低半分はパレット化する方針）。
- ・ 自動冷蔵倉庫のパレットが専用サイズであり、現状では集出荷場内での輸送用パレットへの積替えが必要となるが、トラックの荷待ち時間削減のため出荷量の多い小松菜については前日のうちに輸送用パレットへの積替えを行い、明朝8:30の出荷に向けてスタンバイ。
- ・ パレット化により積載率は2～3割低下するものの、卸売市場での荷卸しの時間は3時間→30分に短縮。
- ・ 長距離輸送を削減するための出荷先の見直しにも取り組み。

効果

（運送会社）荷待ち・荷役時間の削減
（卸売市場）荷待ち時間の削減



自動搬送冷蔵庫



場内物流はパレットを使用

産地・市場と運送会社が連携した物流の改善提案と協力

【熊本交通運輸】

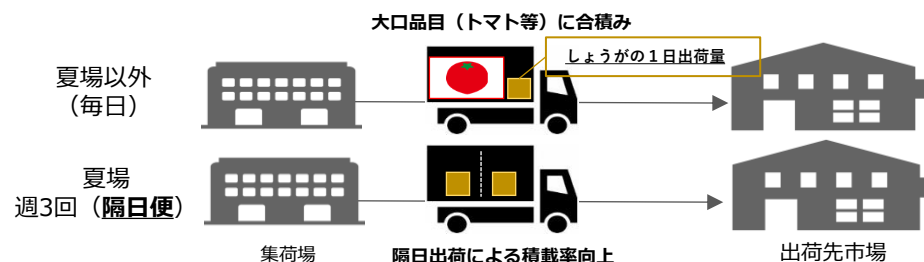
- ・ 県内の運送会社同士で行先毎に荷をやり取りして積載率を向上。
- ・ トマトは、10～6月が1集荷場でトラック1車単位、残りの7～9月が小口。しょうがは、年間通じて小口のため、トマトなど他の大口品目の空きスペースに合積み。夏場は大口便がなくなるので、JAと協議して、週3回の隔日便にして積載率を向上。
- ・ 小口の市場向けは、市場と協議して、隔日便への変更や、途中の市場を中継地として荷を取りに来てもらうよう調整。
- ・ 出荷場ではJAと協議して、直前の生産者持込み等によるドライバーの荷待ちを防止するため、午前11時までに準備作業を終えるようルール化。
- ・ 自社で花き物流センターを整備し、物流を効率化。他方で、1市場向けに3～5ケースなどの小口依頼には、最低料金を導入するとともに、130%増し料金を設定。
- ・ 遠隔地のJAや運送会社と帰り荷の調整など運送連携。人と人とのネットワークが大事で、信頼関係構築のため定期的に職員を派遣。
- ・ 地元便で集荷場を巡回集荷することで、幹線輸送と地域輸送を分離。
- ・ 地元の市場向けは車建て以外の場合、JAと運送会社が協議の上、車建運賃を積載率で割り戻した個建運賃を設定しており、シーズン終了時に想定より積載率が良かった場合には、差額をJAが生産者に返戻。

（その他）

- ・ 熊本県トラック協会食料品部会の研修会にタスクフォースとして参加。フェリー利用やパレットの負担軽減施策の質問があり、モーダルシフトやパレットレンタルの掛かり増し経費を支援事業を紹介。

効果

（産地）積載率の向上



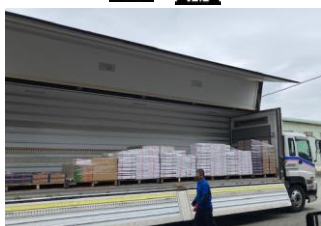
集荷と幹線の分離による トマト、ナス等の積載率の向上

【JAさが・全農物流】

- 従来は7つの各地区からバラバラに出荷していたが、**令和5年10月以降**、各集出荷場単位では10トントラック1台に満たない出荷量のトマト、ナス、キュウリ等について、一旦、**JAさが青果物コントロールセンターに集約**。
- 同センターで1晩冷却保管した上で、翌朝から卸売市場等への出荷を開始。
- 上記のような**集荷トラックと幹線トラックとの役割分担**により、**積載率は従来の60%→80~90%へと大幅に向上**。
- リードタイムは1日延びたが（関西は3日目販売、関東は4日目販売）予冷の効果もあり、価格への特段の悪影響はなし。
- 出荷量の多いみかん、玉ねぎについては、従来どおり各集出荷場から直接、大型トラックでパレット輸送。
- みかん**については**パレタイザー**を導入。**玉ねぎ**については**モーダルシフト**（JR貨物での輸送）も実施。

効果

（産地）積載率の向上、物流効率化
（運送会社）物流効率化



集荷トラック



低温管理
仕分け



中継・共同輸送
モーダルシフト

馬鈴薯・だいこん・にんじんなど 重量野菜と少量多品目の合積み、 運送会社間の協力による積載率向上

【JA島原雲仙】

- 馬鈴薯、だいこん、にんじんなど**重量野菜**については、個別の集荷場が多数あり、どの**集荷場**も基本的に**1品目トラック1台分以上**になるように設定。
- 当該トラックの**空き容量で他の少量多品目を合積み**。合積みができない場合には、小口専用の運送に依頼。
- 運賃については、貸切りと小口があるが、1市場・1台単位を目標に貸切運賃での対応を目指している。
- 積載率**については**9割を超えており、運送業界で合積みし運賃を抑制**。
- フェリーの活用**（北九州から）は**増加傾向**。鉄道の活用は馬鈴薯やブロッコリーで**可能性あり**（佐賀の鍋島駅又は（フェリー活用）熊本駅の場合トラックで2往復可能）。
- ドライバーの**荷待ちをなくす**ため、**集荷施設**（選果のないものに限る）の**作業終了時刻を10時に設定・厳守**。
- 馬鈴薯、にんじん、だいこん、ブロッコリーで**パレット化が進んでおり**、一部で選果場の職員とドライバーが協力して載せ替えをしているが、**一部でパレタイザーの導入が進展**。パレタイザーの作業効率向上の観点から、等階級の簡素化も課題。

効果

（産地）積載率の向上



4. 改正物効法の規制的措施の施行に向けた検討状況など 物流をめぐる最近の動き



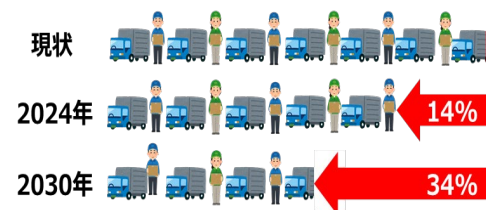
「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

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輸送力不足の可能性（右図）。
- ・ 物流の効率化、商慣行の見直し、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。
- ・ 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を整備。

○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。



改正法の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制措置

【流通業務総合効率化法】

○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。

○上記①②のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告等**を義務付け、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**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。

※法律の名称を変更。

※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定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

2. トラック事業者の取引に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

○**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*2。

○**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。

○下請事業者への**発注適正化**について**努力義務***3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。

*2・3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3. 軽トラック事業者に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

○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。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

荷主・物流事業者に対する規制的措施のポイント

荷主・物流事業者間の**商慣行を見直し**、荷待ち・荷役等時間の削減や積載効率の向上等を図る。

すべての事業者

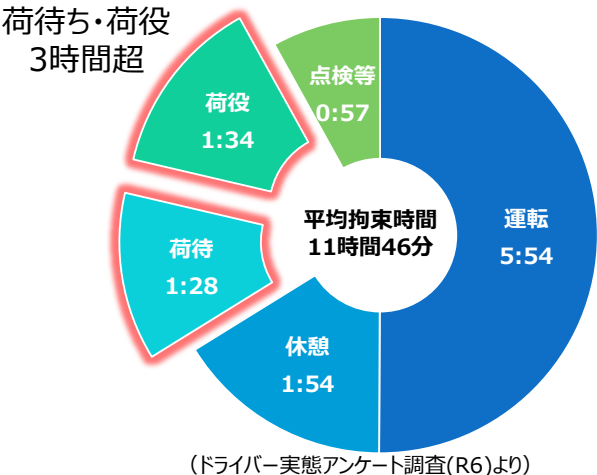
- ①**荷主***（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
* 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記①②取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

一定規模以上の事業者

- 上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、努力義務に係る措置の実施状況が不十分な場合、国が**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「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。
※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

――【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】――【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】――【荷主等が取り組むべき措置の例】――



取り組むべき措置	判断基準（取組の例）
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等
荷役等時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等
積載効率の向上等	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等



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

新物効法の施行に向けた検討状況

○国交省・経産省・農水省 3 省の審議会の合同会議※の取りまとめを踏まえ、**本年 4 月 1 日**より、**新物効法**に基づく**運送・荷役等の効率化**に向けた**基本方針**、**荷主・物流事業者の努力義務**、**判断基準**等を施行。

※交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議

基本方針のポイント ※本年（2025年）4月1日施行

（1）トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標

- ・ 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、安全性の確保を前提に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、令和10年度までに、以下の目標の達成を目指す。
 - ① トラックドライバー 1 人当たり年間125時間の拘束時間の短縮（1 回の受渡しごとの荷待ち時間等 1 時間以内など）
 - ② 全体の車両で積載効率44%に増加（5 割の車両で積載効率50%を実現など）

（2）トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

- ・ 国と地方公共団体は、自らが荷主や施設管理者になる場合、率先してドライバーの運送・荷役等の効率化に資する措置等を実施
- ・ 国は、設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、自動運転トラック・ドローン物流の実用化、物流人材の育成等を支援

（3）トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関し荷主・物流事業者等が講ずべき措置

- ・ 積載効率の向上等 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

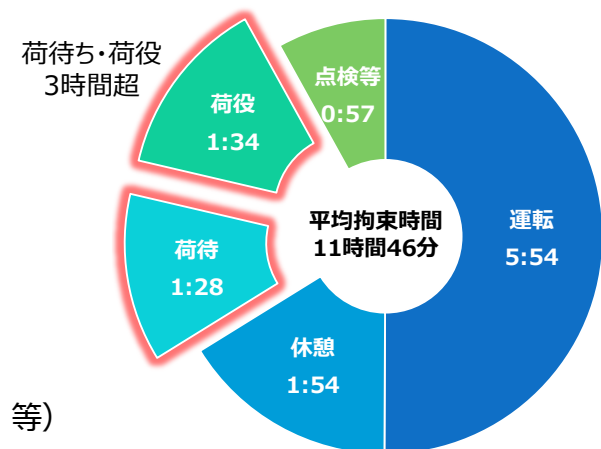
（4）集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進

- ・ 再配達の削減や多様な受取方法等の普及促進 ・ 「送料無料」表示の見直し
- ・ 返品物の削減や欠品に対するペナルティの見直し

（5）その他トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するトラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進

- ・ 物流に関わる多様な主体の役割（地域の産業振興やまちづくりとの連携、経済界全体での理解増進 等）
- ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提（中継輸送拠点の整備、「標準的運賃」の浸透 等）

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



（ドライバー実態アンケート調査(R6)より）

＜荷主・物流事業者の判断基準等＞

○すべての荷主（発荷主、着荷主）、連鎖化事業者（フランチャイズチェーンの本部）、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、これらの取組の例を示した判断基準・解説書を策定。

① 積載効率の向上等

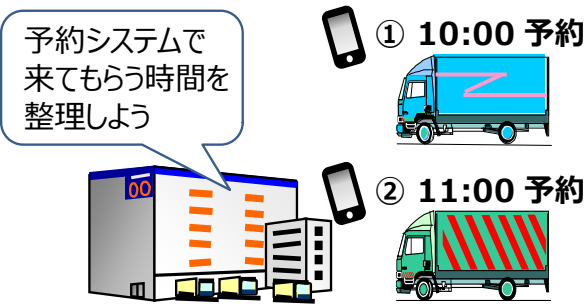
- ・複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等



地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- ・トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等による貨物の出荷・納品日時の分散 等
- ※ トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う



トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- ・パレット等の輸送用器具の導入による荷役等の効率化
- ・商品を識別するタグの導入や検品・返品水準の合理化等による検品の効率化
- ・バス等の荷捌き場の適正な確保による荷役作業のための環境整備
- ・フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によるトラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化 等



パレットの利用や検品の効率化

＜荷主等の取組状況に関する調査・公表＞

○荷主等の判断基準について、物流事業者を対象として定期的なアンケート調査を行い、上記①～③の取組状況を把握するとともに、これらの回答の点数の高い者・低い者も含め公表（点数の低い者の公表を検討する際は、ヒアリング等により適切に実態を把握する）。

＜物流に係る事業者等の責務＞

○荷主等に該当しない、施設管理者、商社、ECモールの運営事業者、物流マッチングサービス提供事業者など、運送契約や貨物の受け渡しに直接関係を持たないものの商取引に影響がある者についても、その取組方針や事例等を示すことを検討。28

＜特定事業者の指定基準＞

○中長期計画の作成や定期報告等が義務付けられる一定規模以上の事業者（特定事業者）について、全体への寄与度が高いと認められる大手の事業者が指定されるよう、それぞれ以下の指定基準値を設定。

特定荷主・特定連鎖化事業者

取扱貨物の重量 **9万トン以上**
（上位3,200社程度）

特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上
（上位70社程度）

特定貨物自動車運送事業者等

保有車両台数 150台以上
（上位790社程度）

＜中長期計画・定期報告の記載内容＞

中長期計画

○作成期間

- ・ 毎年度提出することを基本としつつ、計画内容に変更がない限りは5年に1度提出

○記載内容

- （1）実施する措置
- （2）実施する措置の具体的な内容・目標等
- （3）実施時期 等

定期報告

○記載内容

- （1）事業者の判断基準の遵守状況（チェックリスト形式）
- （2）判断基準と関連した取組に関する状況（自由記述）
- （3）荷待ち時間等の状況【荷主等】

○荷待ち時間等の状況の計測方法

- ・ 取組の実効性の確保を前提としてサンプリング等の手法を許容
- ・ 荷待ち時間等が一定時間以内の場合には報告省略が可能 等

※荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表については、市場や消費者からの評価につながる仕組みの創設に向けて、新物効法の枠組みと合わせて具体化。

＜物流統括管理者（CLO）の業務内容＞ ※CLO：Chief Logistics Officer

○物流統括管理者は、ロジスティクスを司るいわゆるCLOとしての経営管理の視点や役割も期待されているため、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある役員等の経営幹部から選任し、以下の業務を統括管理する。

- ・ 中長期計画、定期報告等の作成
- ・ トラックドライバーの負荷軽減とトラックへの過度な集中を是正するための事業運営方針の作成や事業管理体制の整備
- ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための設備投資、デジタル化、物流標準化に向けた事業計画の作成・実施・評価
- ・ 社内の関係部門（開発・調達・生産・販売・在庫・物流等）間の連携体制の構築や社内研修の実施 等

特定事業者の種類ごとの指定基準値と指標の算定方法等について

- 前頁の考え方に沿って指定基準を設定する場合の特定事業者の種類ごとの指定基準値と指標の算定方法等は、下記のとおり。

特定事業者の種類	指定基準値	指標の算定方法	指定基準値の根拠
特定荷主	取扱貨物の重量※1 9万トン以上 (上位3,200社程度)	○ 特定第一種荷主（≒発荷主） 貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を行かせた貨物の年度の合計の重量 ○ 特定第二種荷主（≒着荷主） 次に掲げる貨物の年度の合計の重量 ①自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物 ②自らの事業に関して、他の者をして運転者から受け取らせる貨物 ③自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物 ④自らの事業に関して、他の者をして運転者に引き渡させる貨物	国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）報告書」（令和5年3月）及び総務省・経済産業省「令和3年経済センサス－活動調査」（令和5年6月27日）を元に試算し、第一種荷主、第二種荷主及び連鎖化事業者の取扱貨物の重量が多い順に対象とし、50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出
特定連鎖化事業者		次に掲げる貨物（※2）の年度の合計の重量 ①当該連鎖化事業者の連鎖対象者が運転者から受け取る貨物 ②当該連鎖化事業者の連鎖対象者が他の者をして運転者から受け取らせる貨物	
特定倉庫業者	貨物の保管量 70万トン以上 (上位70社程度)	倉庫業者が寄託を受けた物品を保管する倉庫において入庫された貨物の年度の合計の重量	各倉庫業者から提出された受寄物入出庫高及び保管残高報告書」（令和4年1月～12月分）を元に試算し、貨物の保管量が多い順に対象とし、全体の50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出
特定貨物自動車運送事業者等	保有車両台数 150台以上 (上位790社程度)	保有する事業用自動車の台数	国土交通省「令和4年度 貨物自動車運送事業輸送実績調査」を元に、元請としての輸送能力を加味した上で試算し、輸送能力が多い順に対象とし、全体の50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出

※1：事業者としての全体の取扱い貨物の重量ではなく、第一種荷主、第二種荷主、連鎖化事業者それぞれの立場での取扱貨物の重量を指す。

※2：当該連鎖化事業者の連鎖対象者が貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託するもの並びに当該連鎖化事業者が連鎖対象者との定型的な約款による契約に基づき受渡しの日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができない貨物を除く。

荷主（発荷主・着荷主）の判断基準の簡易チェックリスト

積載効率の向上	荷待ち時間の短縮	荷役等時間の短縮
＜第一種荷主＞ □ トラック事業者が他の貨物との積合せなど積載効率の向上等の措置を講ずるために必要な時間を把握すること等により、適切なリードタイムを確保すること □ 貨物の量の平準化、受渡し日時の集約等により、貨物の出入荷量の適正化を図ること □ 配車・運行計画作成システムの導入等により、配車計画又は運行経路の最適化を行うこと □ 上記の取組が適切かつ円滑に行われるよう、貨物の運送に係る部門間の連携を促進すること ＜第二種荷主＞ □ 第一種荷主が積載効率の向上等の取組のために協議したい旨を申し出た場合は、必要な協力を行うこと □ 上記の取組が適切かつ円滑に行われるよう、貨物の受渡しに係る部門間の連携を促進すること	＜第一種荷主＞ ＜第二種荷主＞ □ 集貨又は配達を行うべき場所に、一時に多数のトラックが集中して到着しないよう、当該場所の状況を把握すること等により、貨物の入出荷時の日時等を分散させること □ トラック予約受付システムの導入及びその適切な活用等により、トラックの到着日時を調整すること □ 寄託先に寄託物の入庫又は出庫の発注を早期に行うこと等により、寄託先における貨物の受渡しを行う日時を分散させること	＜第一種荷主＞ □ パレット等の荷役の効率化に資する輸送器具の導入、一貫パレチゼーション実現のための標準仕様パレット等の使用、荷役等を省力化するための貨物の荷造り、フォークリフトや荷役等作業員の適切に配置等により、荷役等の効率化を図ること □ 第二種荷主、倉庫業者等に対して出荷情報を事前に通知すること、検査を効率的に実施するための機械を導入すること等により、検査の効率化を図ること □ 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保するなど、荷役等を円滑に行うことができる環境を整えること ＜第二種荷主＞ □ 検査を効率的に実施するための機械の導入等により、検査の効率化を図ること □ フォークリフトや荷役等作業員の適切な配置等により、荷役等の効率化を図ること □ 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保するなど、荷役等を円滑に行うことができる環境を整えること

今後のスケジュール（想定）

- 2024年5月15日 物流改正法 公布
 - 2024年6月～11月 第1回～第4回合同会議（規制的措置の施行に向けた検討・取りまとめ）
 - 2024年11月27日 合同会議取りまとめを策定・公表
 - 2025年1月・2月・3月 法律の施行①に向けた政省令の公布
-
- 2025年4月1日 法律の施行①
 - 基本方針
 - 荷主・物流事業者等の努力義務・判断基準
 - 判断基準に関する調査・公表 等
 - 2025年秋頃 (P) 判断基準に関する調査・公表の実施
-
- 2026年4月（想定） 法律の施行②
 - 特定事業者の指定
 - 中長期計画の提出・定期報告
 - 物流統括管理者（CLO）の選任 等
 - 2026年4月末 (P) 特定事業者の届出～指定手続
 - 荷主は、指定後速やかに物流統括管理者の選任届出
 - 2026年10月末 (P) 中長期計画の提出
 - 2026年秋頃 (P) 判断基準に関する調査・公表の実施
-
- 2027年7月末 (P) 定期報告の提出

特定事業者の指定に向け
荷主：取扱貨物重量の把握
トラック：車両台数の把握
倉庫：保管量の把握

定期報告に向け
・実施状況把握
・荷待ち時間等の計測