

令和6年度第1回地域物流円滑化セミナー（2024年12月10日）

物流を取り巻く現状と農林水産省の取組状況について

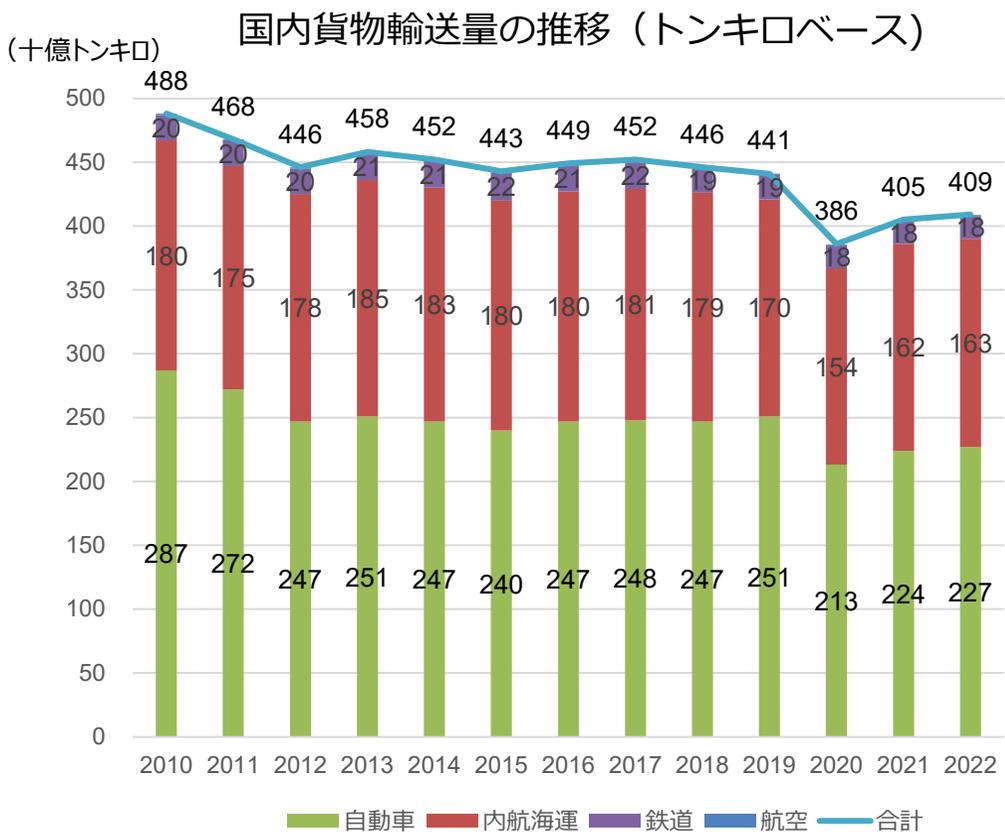
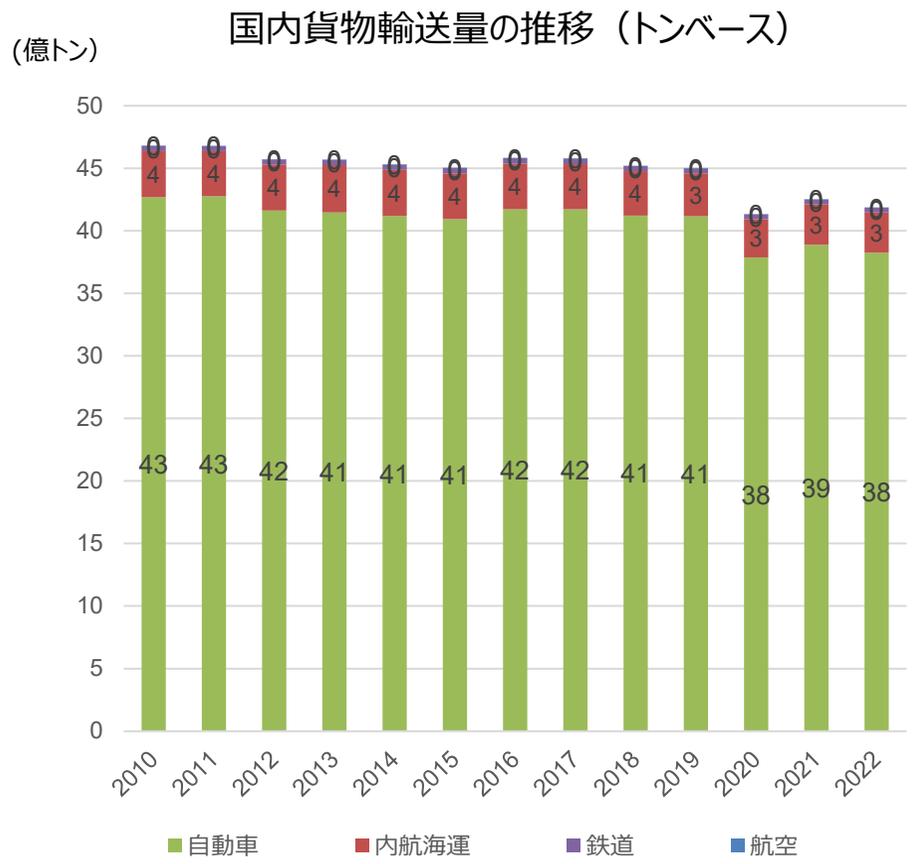
I. 改めて「物流の2024年問題」とは	1
II. 「政策パッケージ」に基づく商慣行の見直し	8
III. 新物効法の概要及び施行に向けた検討状況	15
IV. 物流と公正取引委員会の関係	30
V. 物流革新に向けた取組	35
VI. 今後の方向性	50

農林水産省

大臣官房 新事業・食品産業部 食品流通課

1. 国内貨物輸送の現状

・ 国内貨物輸送は、輸送重量ベースではトラックが9割を占める。



(出典) 国土交通省総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成。

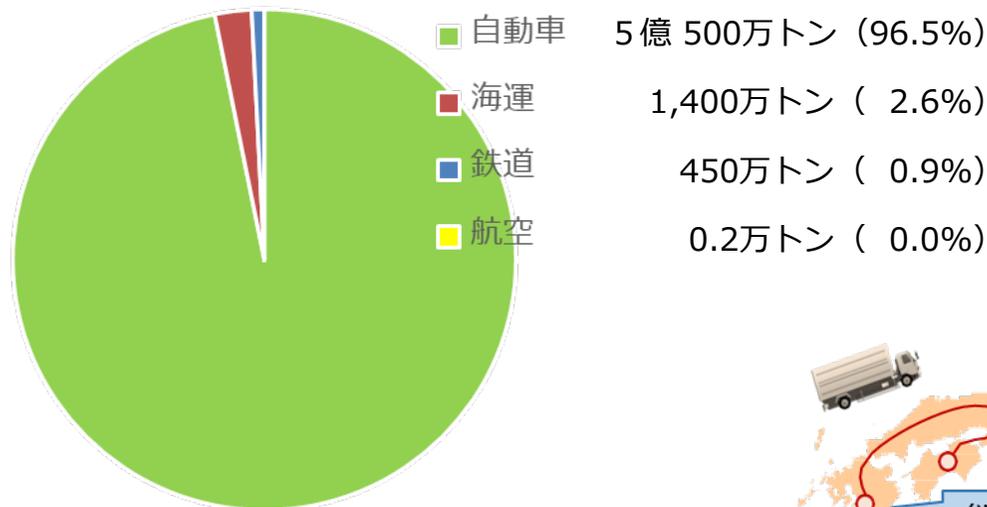
2. 農産物・食品流通の現状

- 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多い品目。

<生鮮品の輸送の特徴>

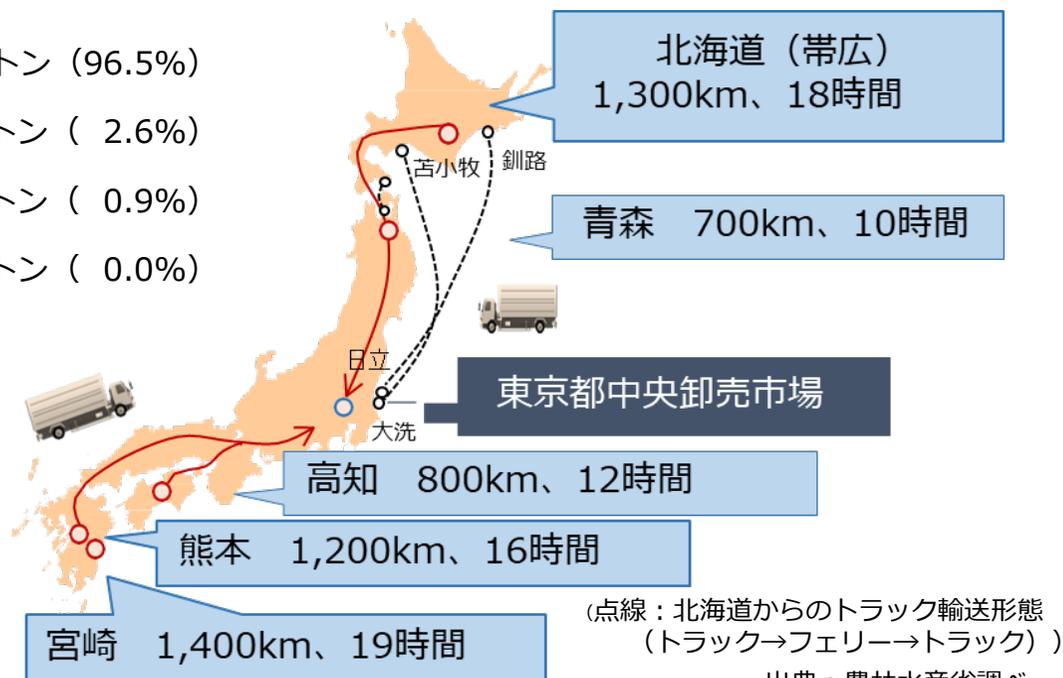
- 産地が消費地から遠く、**長距離輸送が多い**。
- 品質管理が厳しい、ロットが直前まで決まらない等により、**運行管理が難しい**。
- 出荷量が直前まで決まらない、市場や物流センターでの荷降ろし時間が集中する等により、**待ち時間が長い**。
- 手積み、手降ろし等の**手荷役作業が多い**。

○ 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（2022年度）」
「航空貨物動態調査（2022年度）」
JR貨物「2023（令和5）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。

○ 各地から東京までの距離とトラック輸送時間

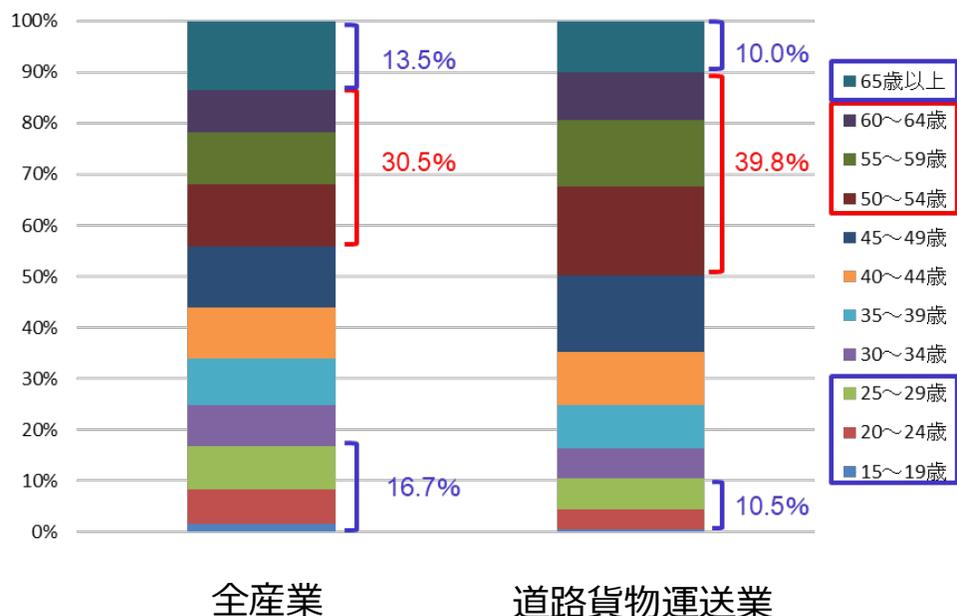


出典：農林水産省調べ

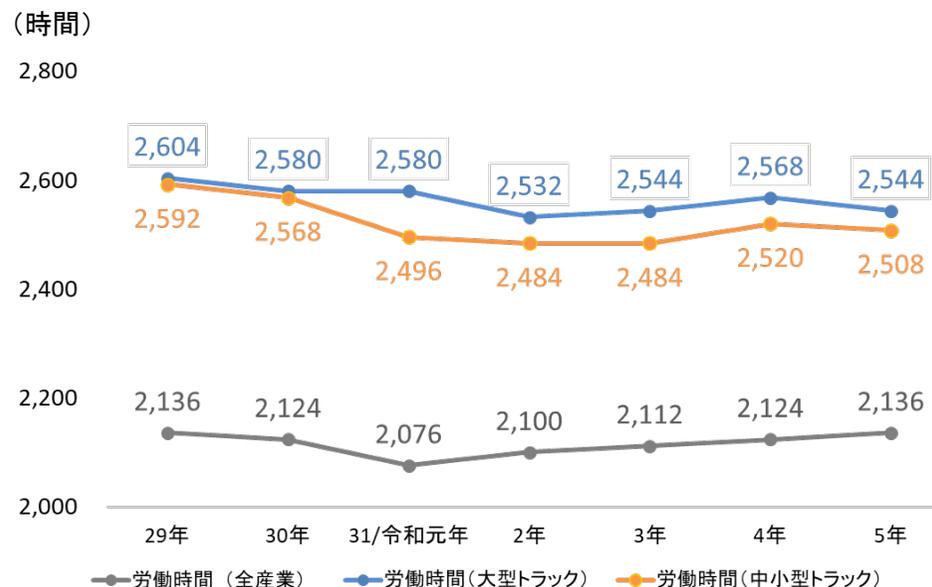
3. トラックドライバーの年齢構成、労働時間

- 物流分野における労働力不足が、近年、顕在化。
- 年齢構成は、若年層と高齢層の割合が、共に低い。
- 労働時間は、全産業平均より約2割長い。

○ 年齢構成の比較（全産業、道路貨物運送業）



○ 労働時間の比較（大型トラック、中小型トラック、全産業）



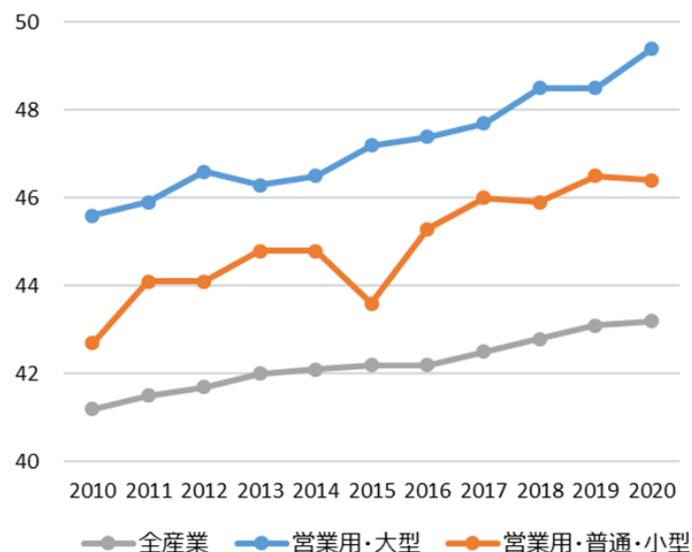
(出典)総務省「総労働力調査」

(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

4. トラックドライバー数の推移

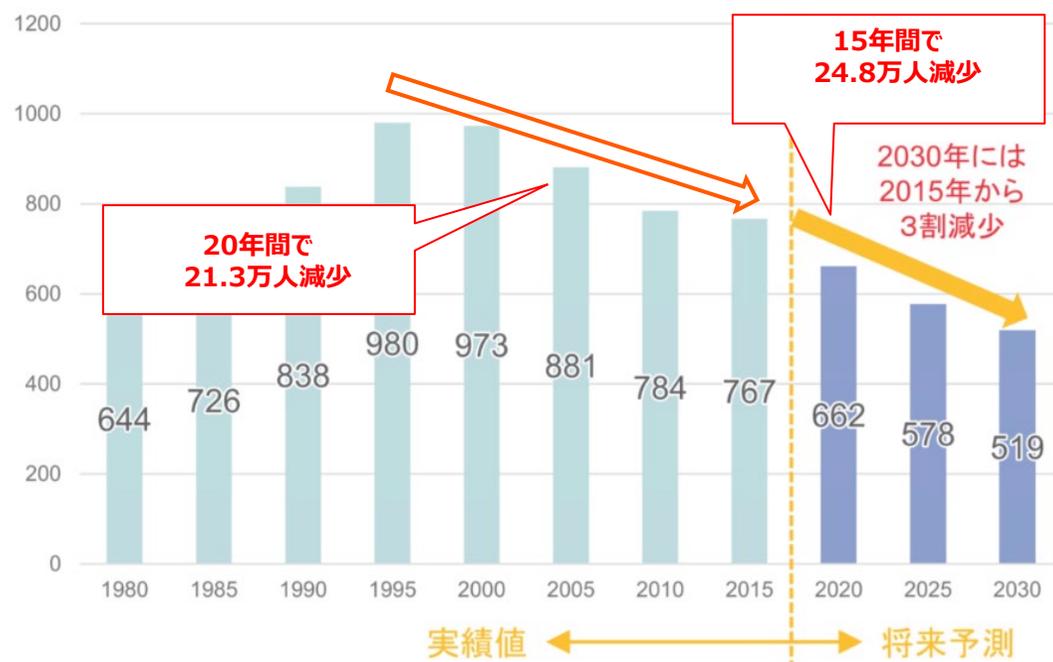
- トラックドライバーについては、**労働環境（労働時間、業務負荷等）から人材確保が容易ではなく、全産業に比して平均年齢が3～6歳程度高い。**
- また、道路貨物運送業は65歳以上の就業者の割合も少ない業種となっており、**対策を講じなければ担い手の減少が急速に進んでいくおそれがある。**

○ トラックドライバーの平均年齢の推移



「賃金構造基本統計調査」より経済産業省作成
 令和2年に調査項目及び調査方法の見直しが行われたため、令和元年以前については、「令和2年調査と同じ推計方法を用いた過去分の集計」を用いた。

○ 道路貨物運送業の運転従事者数の推移



(出典) 日本ロジスティクスシステム協会 (JILS) 「ロジスティクスコンセプト2030」2020年2月

5. トラックドライバーの時間外労働規制等の改正（令和6年4月～適用）

- 平成30年改正の「働き方改革関連法」に基づき、**自動車の運転業務の時間外労働**についても法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月1日）より**年960時間（休日労働含まず）の上限規制**が適用。
- 併せて、厚生労働省が**トラックドライバーの拘束時間**を定めた「**改善基準告示**（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準）」（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）により、**拘束時間等が強化**。

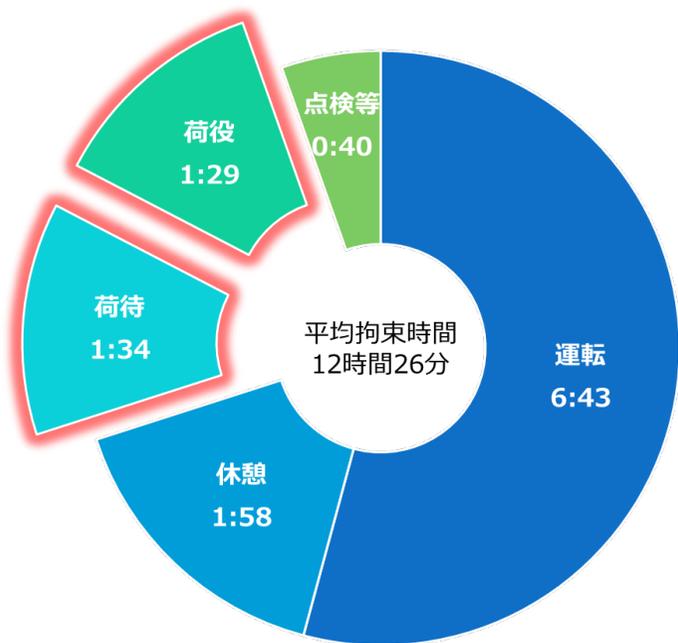
○ 主な改正内容

	改正前	改正後
時間外労働規制 (労働基準法)	なし	960時間 (原則、年720時間)
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	<p>【1日あたり】 原則 13時間以内、最大 16時間以内 ※ 15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。</p>	<p>令和6年4月～</p> <p>【1日あたり】 ・ 原則 13時間以内、最大 15時間以内。 ・ 長距離運行は週2回まで16時間 ※ 14時間超は1週間2回までの目安</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、年3300時間、284時間以内。ただし、労使協定により、年3400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。</p>

6. 荷待ち時間、荷役時間の削減等の必要性

- 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、納品数の減少等を通じた総輸送需要の抑制や物流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・協力して、改善を図る必要がある。

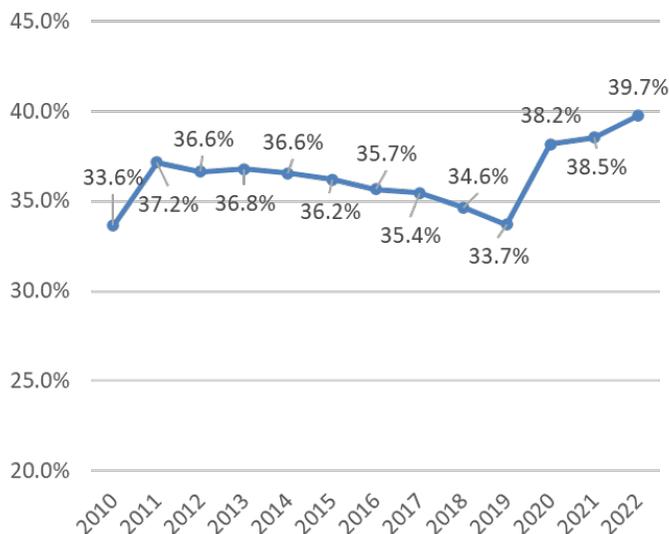
- 荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳



- 小口・多頻度化の動向

	平成2年度	平成27年度	令和3年度
貨物1件あたりの貨物量	2.43トン/件	0.98トン/件	0.83トン/件
物流件数の推移 (3日間調査)	13,656件	22,608件	25,080件

- 貨物自動車の積載効率の推移



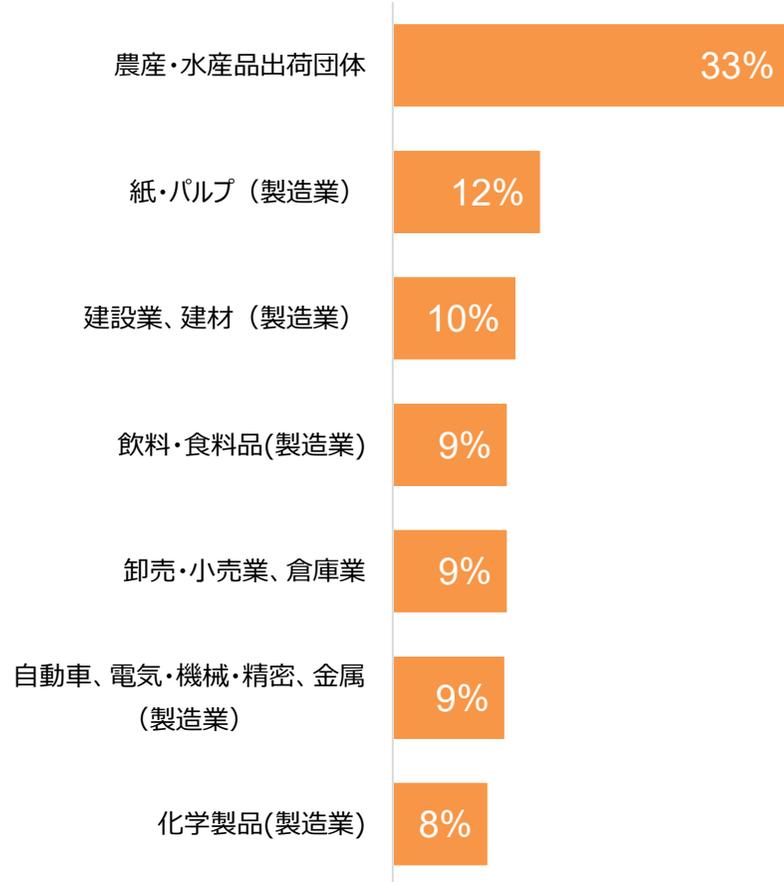
1 出典：自動車輸送統計年報（国土交通省総合政策局情報政策本部）
 2 積載率＝輸送トンキロ／能力トンキロ
 3 2020年度より、トンキロの調査方法及び集計方法が変更されたことから、「輸送トンキロ」及び「能力トンキロ」について、令和元年度以前の数値との連続性を保つため、接続係数により遡及改定を行っている。

7. 物流2024年問題の影響

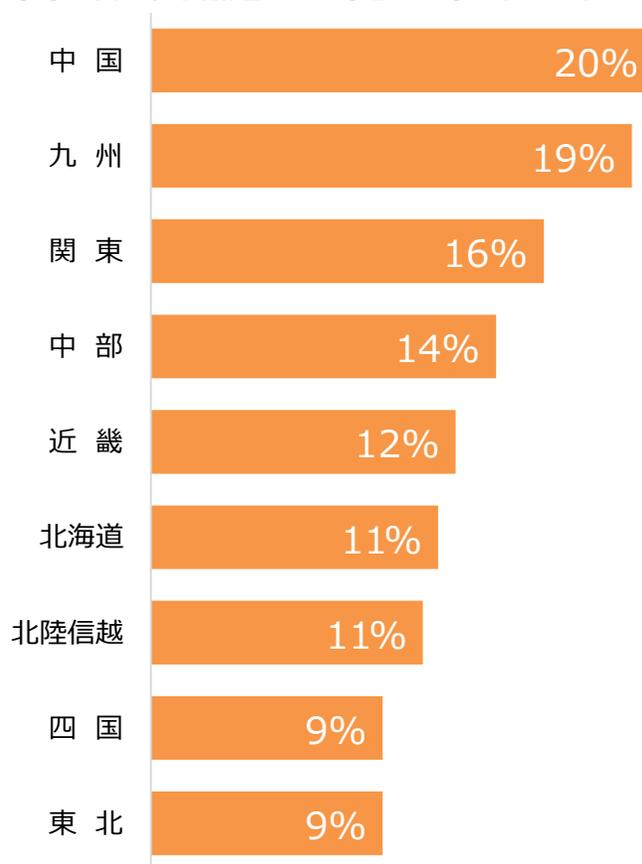


- 具体的な対応を行わなかった場合、**2024年度には輸送能力が約14%（4億トン相当）不足する可能性**。さらに、**2030年には、約34%（9.4億トン）の輸送能力不足が懸念される**。

(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会中間とりまとめ（2023年2月）より抜粋

8. 物流革新に向けた政策パッケージ（令和5年6月）

- 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。
- 令和5年6月2日に、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・総合的な対策をまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。

（1）商慣行の見直し

- 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（※）
- 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
- 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（※）
- 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））
- 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（※）
- 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

- 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）
- 「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）
- 「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）
- 「物流標準化」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- 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
- 高速道路のトラック速度規制（80km/h）の引上げ
- 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
- 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上
- ダブル連結トラックの導入促進
- 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
- 地域物流等における共同輸配送の促進（※）
- 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（※）
- 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

- 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（※）
- 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
- 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
- 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）
- 物流に係る広報の推進

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

<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出席

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

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

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

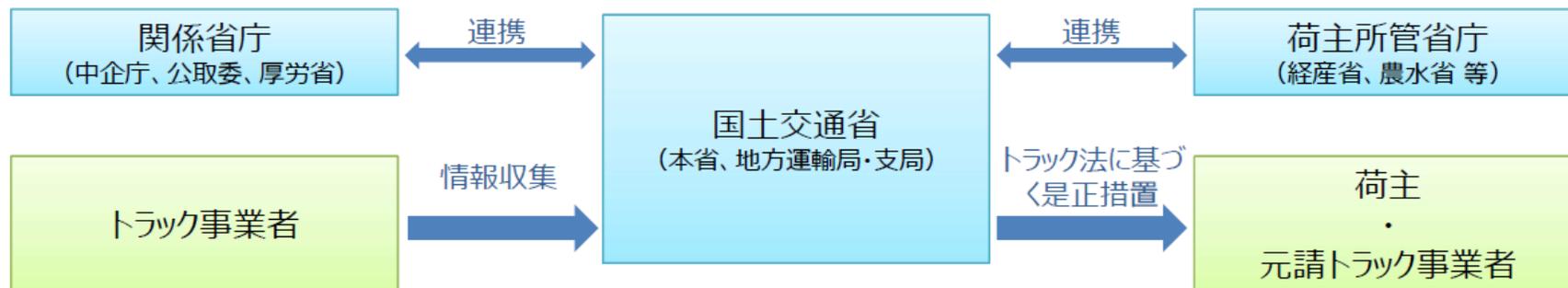
※次期通常国会での法制化も含め確実に整備。

9. 荷主・元請の監視の強化：トラックGメンの創設（令和5年7月）

- ▶ **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（予定）、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。

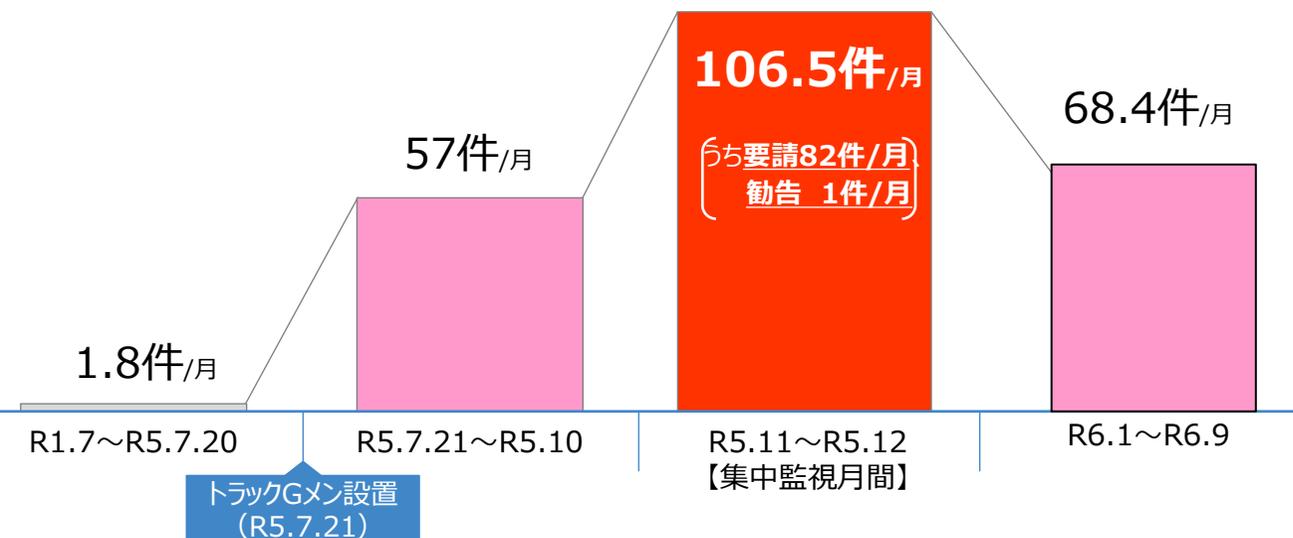
10. トラックGメンによる「集中監視月間」(令和5年11~12月)



- 「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、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」(47件)、「要請」(164件)による是正指導を徹底。
- 引き続きトラック事業者へのプッシュ型情報収集を実施するとともに、要請を行った荷主等への改善状況の確認のパトロール等を実施。

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>



働きかけ等の累計実施件数

- 勧告 : 2件 (荷主1、元請1件)
 - 要請 : 175件 (荷主89、元請81、その他5)
 - 働きかけ : 914件 (荷主611、元請281、その他22)
- ⇒ 計1,091件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (52%)
- 契約にない付帯業務 (17%)
- 運賃・料金の不当な据置き (14%)
- 無理な運送依頼 (8%)
- 過積載運送の指示・容認 (6%)
- 異常気象時の運送依頼 (3%)

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。

11. 荷主に対する働きかけの考え方

「違反原因行為」に該当する荷主の行為の例

(例)

- 過労運転防止義務違反を招くおそれがある行為として、荷主の荷さばき場において、荷主都合による長時間の荷待時間を恒常的に発生させているような行為
- 過積載運行を招くおそれがある行為として、積込み直前に貨物量を増やすように指示するような行為
- 最高速度違反を招くおそれがある行為として、適切な運行では間に合わない到着時間が指定されるような行為
- 輸送の安全確保義務違反を招くおそれのある異常気象時など、安全な運行の確保が困難な状況で運行を強要するような行為
- 過労運転や過積載運行などの法令違反をしなければ正常な事業運営ができなくなるような不当に低い運賃や料金を設定するような行為

荷主に対する働きかけを実施する場合の考え方

(例)

- トラック事業者に対する貨物自動車運送適正化事業実施機関による巡回指導や、国土交通省が実施する監査において、違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合
- 貨物自動車運送事業法本則に基づく荷主勧告制度による協力要請等を受けたことがあり、引き続き違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合
- 国土交通省や関係行政機関、地方運輸局等の地方支分部局に対し、違反原因行為に関する同様の情報等が度々寄せられ、違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合

12. 「トラック・物流Gメン」への改組と体制の拡充（令和6年11月）

- 令和5年7月に発足したトラックGメンは、これまでに荷主等に対して1,000件超の是正指導を行うなど、**着実に成果**を挙げてきている。
- 他方で、荷待ち時間の削減などにあたり、倉庫業者の取組みは寄託者である発・着荷主の協力が必須であり、サプライチェーン全体の取引環境を適正化するために**倉庫業者からの意見聴取や情報収集**も必要な状況。
- また、荷主による買ったたきや価格転嫁交渉に応じない事例など、**荷主と倉庫業者との間の取引適正化が課題**。
- このような状況を踏まえ、**トラックGメンの改組及び拡充**を行い、**荷主等に向けた対策の実効性を更に高める**。

概要

<トラックGメンの改組>

- ・現行のトラックGメンについて、物流全体の適正化を図る観点から、**「トラック・物流Gメン」に改組し、倉庫業者からも情報収集**

<体制の拡充> 現行162名に、

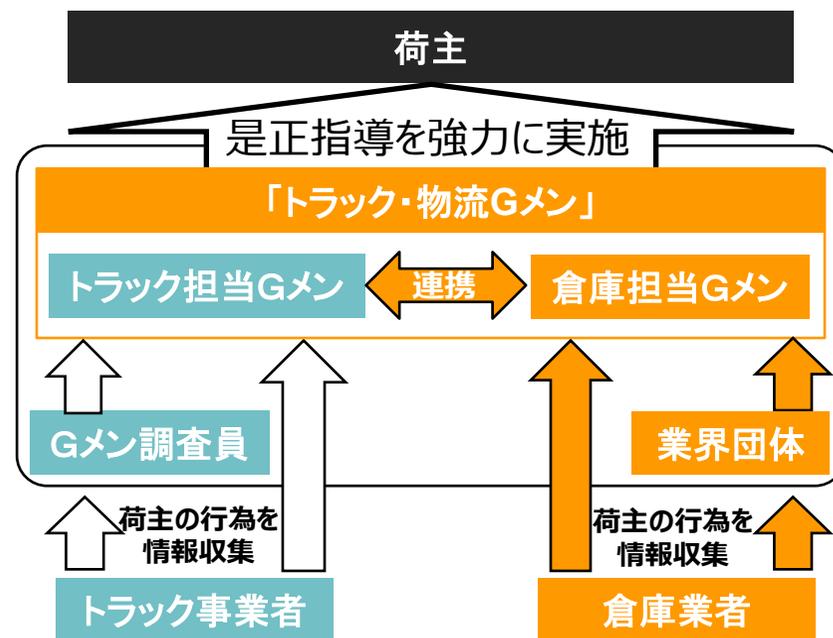
- ・国交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・各都道府県のトラック協会が新たに設ける**「Gメン調査員」**166名

を追加し、**総勢360名規模**で対応

スケジュール

11月1日 新体制始動
11月～12月 集中監視月間

業務フローのイメージ



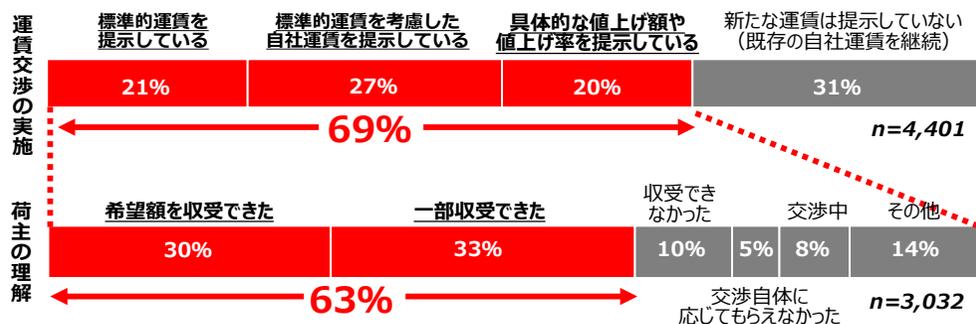
13. 「標準的な運賃」等の見直し（令和6年3月）

- **トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的な運賃」制度を創設（令和2年4月告示）。**
- **実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直しを図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。**

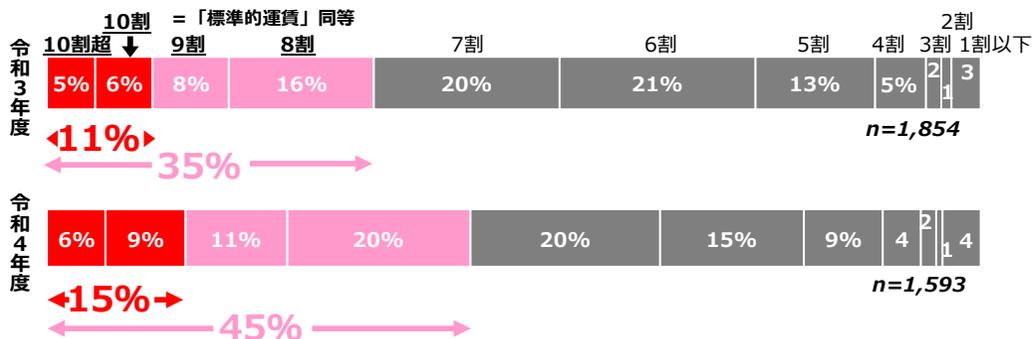
（※）行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

「標準的運賃」の活用状況

<標準的運賃に係る実態調査結果（令和4年度）の概要>



<「標準的運賃」と契約額の乖離状況>



見直しの方向性

- 「標準的運賃」について、以下の見直しを行う。
 - 燃料高騰分や高速道路料金なども含めて適正に転嫁できるよう、**運賃水準の引上げ幅を提示**
 - 荷待ち・荷役などの輸送以外のサービスの対価について、**標準的な水準を設定**
 - 下請けに発注する際の手数料の設定 等
- 併せて、「標準運送約款」について、**契約条件の明確化等**の見直しを行う。

施行までの経緯

- | | |
|--------------|------------------------|
| 令和5年 8月30日 | 第1回検討会（論点整理） |
| 10月27日 | 第2回検討会（提言素案の整理） |
| 12月7日 | 第3回検討会（提言取りまとめ） |
| 令和6年 1月・2月 | 運輸審議会への諮問等 |
| 3月22日 | 告示改正・施行（標準的運賃） |
| 6月1日 | 施行（標準運送約款） |

14. 「標準的な運賃」等の見直しのポイント

- 検討会での議論を踏まえ、①荷主等への適正な転嫁、②多重下請構造の是正等、③多様な運賃・料金 設定等の提言をとりまとめ（令和5年12月15日）、運輸審議会への諮問等を経て告示（令和6年3月22日）

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

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

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

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

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

※金額はいずれも中型車（4クラス）の場合の30分あたり単価

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

2. 多重下請構造の是正等

<「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等>

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

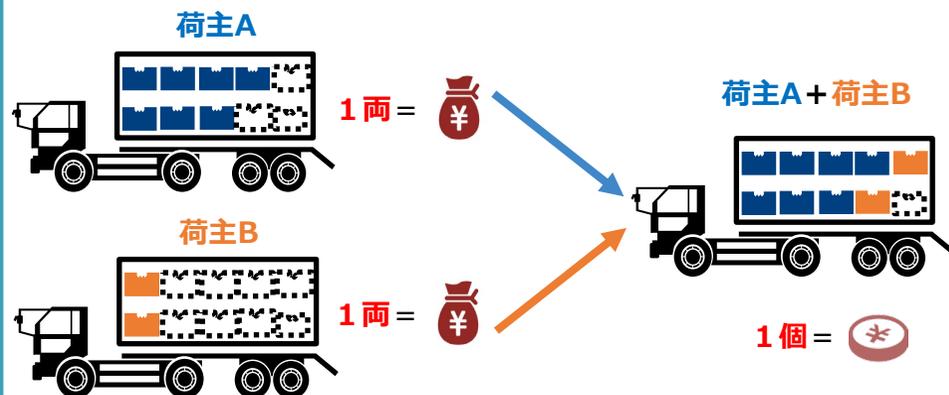
<契約条件の明確化>

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

3. 多様な運賃・料金設定等

<「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】



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

<その他>

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

15. 規制措置の法制化（物流効率化法等の改正、令和6年4月26日成立、5月15日公布）

「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）。
- ・ 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。
※鉄道建設・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＞



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HPI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

16. 規制的措置の内容（物資の流通の効率化に関する法律）

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

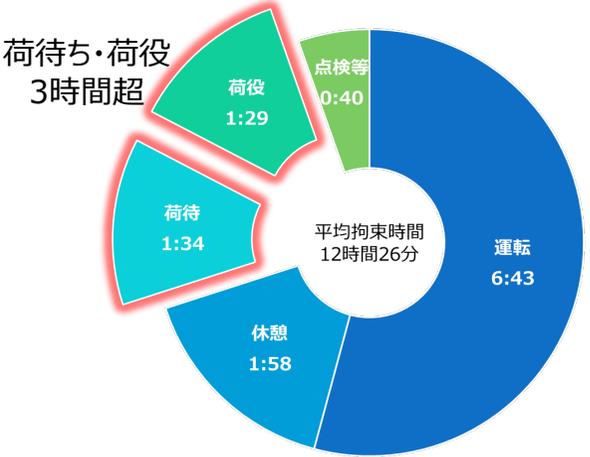
すべての事業者

- 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、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。

【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」】

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
積載率の向上	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等

【荷主等が取り組むべき措置の例】



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

17. 改正物流効率化法の施行に向けたスケジュール

・ **国土交通省、経済産業省、農林水産省の審議会**（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）の**合同会議**において、改正物流効率化法の施行に向けて必要となる**政令、省令、告示等の内容について審議**。

- 2024年5月15日 物流改正法 公布
- **2024年6月28日** **第1回合同会議**（規制的措置の施行に向けた検討を開始）
- 2024年7月以降 事務局にて各種業界団体と意見交換
- **2024年8月26日** **第2回合同会議**（取りまとめ素案の提示や業界ヒアリング 等）
- **2024年9月26日** **第3回合同会議**（取りまとめ案の審議（書面開催））
- **2024年9月27日～10月26日** **パブリックコメント**（意見提出件数 約880件）
- **2024年11月11日** **第4回合同会議**（パブリックコメントを踏まえた取りまとめ案の審議）
- **2024年11月27日** **合同会議取りまとめ**を策定・公表

法律の施行①

- (1) 基本方針
- (2) 荷主・物流事業者等の努力義務・判断基準
- (3) 判断基準に関する調査・公表 等

法律の施行②

- (1) 特定事業者の指定
- (2) 中長期計画の提出・定期報告
- (3) 物流統括管理者（CLO）の選任 等

- **2025年4月（想定）**
- **2026年4月（想定）**

18. 新物効法の施行に向けた合同会議取りまとめのポイント



本合同会議の開催趣旨

○**新物効法の施行**に向けて、**国交省・経産省・農水省3省の審議会の合同会議**※を開催し、国が定める**基本方針**、**判断基準**、**特定事業者の指定基準**等の具体的な内容を審議の上、令和6年11月に**取りまとめ**。

※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

(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 5割の運行で、**1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減**（1人当たり年間125時間の短縮）
- ② 5割の車両で、**積載効率50%を実現**（全体の車両で積載効率44%に増加）【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】

(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

・ 設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、物流人材の育成等の支援

(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

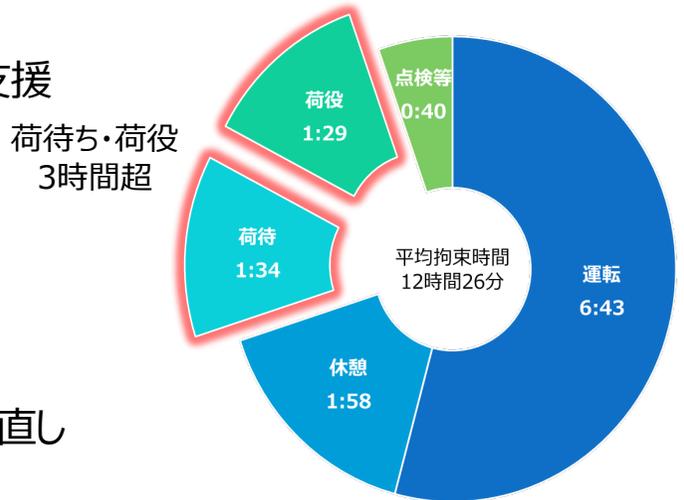
・ 積載効率の向上等 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

(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) その他トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に必要な事項

・ 物流に関わる多様な主体の役割 ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提事項



(トラック輸送状況の実態調査(R2)より)

荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント

- **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

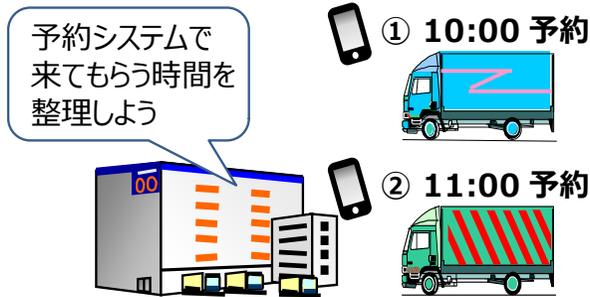
- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



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
- ・ 混雑時間を回避した日時指定 等



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
- ・ タグ等の導入による検品の効率化
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置 等



パレットの利用や検品の効率化

特定事業者の指定基準等のポイント

- 全体への寄与度がより高いと認められる**大手の事業者が指定**されるような基準値を設定。

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)

- **物流統括管理者（CLO）**は、**事業運営上の重要な決定に参画**する管理的地位にある**役員等から選任**。19

19. 法律の施行①：（１）基本方針

- ・ 新物効法第33条に基づき、国は、トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に向けて、**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基本方針**を定めることとなっている。

1. 基本方針について（合同会議取りまとめ（令和6年11月27日）からの抜粋）

（１）意義及び目標

- ・ 令和10年度までに、日本全体のトラック輸送のうち5割の運行で荷待ち・荷役等時間を1時間削減することで、トラックドライバー1人当たり年間125時間の短縮を実現すること。
- ・ このためには、現状、トラックドライバーの1運行の平均拘束時間のうち、荷待ち・荷役作業等にかかる時間は計約3時間と推計されていることを踏まえ、この1運行当たりの荷待ち・荷役等時間が全国平均で計2時間以内となるよう荷待ち・荷役等時間を削減する必要があること。また、これを踏まえ、荷主は、1回の受渡しごとの荷待ち・荷役等時間について、原則として目標時間を1時間以内と設定しつつ、業界特性その他の事情によりやむを得ない場合を除き、2時間を超えないよう荷待ち・荷役等時間を短縮すること。なお、1回の受渡しごとの荷待ち・荷役等時間がすでに1時間以内である荷主等については、その継続・改善に努めること。
- ・ 令和10年度までに、日本全体のトラック輸送のうち5割の車両で積載効率50パーセントを目指し、全体の車両で積載効率44パーセントへの増加を実現すること。また、トラック輸送1運行当たりの輸送効率の向上に当たっては、重量ベースだけでなく、容積ベースでも改善を図ること。

（２）施策に関する基本的な事項

- ・ 国及び地方公共団体は、自らが港湾管理者、空港管理者、卸売市場開設者である場合や、荷主に対して行政財産の使用許可等を根拠に施設の一部を使用させている場合といった施設管理者となる場合は、その施設の管理に関し、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措置を講ずるよう努めること。
- ・ 国は、輸送される物資のトラックへの過度の集中の是正に資するモーダルシフト等に取り組む事業者を支援するため、鉄道・海運等の輸送経路の拡充や輸送品質の向上等に向けた調査・助言その他の必要な援助を講ずるよう努めるとともに、これらの援助に関する十分な情報の提供を行うこと。

20. 法律の施行①：（１）基本方針（続き）

（３）荷主等が講ずべき措置に関する基本的な事項 [略]

（４）国民の理解の増進に関する基本的な事項

② 返品削減や欠品に対するペナルティの見直しについては、以下の事項とする。

- ・ 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減のためには、納品期限の緩和や賞味期限の大括り化、外装等の汚破損基準の見直し等による返品削減や、欠品に対するペナルティの見直しに向けた関係事業者の理解と実践が必要であり、そのためにも、最終購買者である消費者の理解の増進が必要であること。

③ 「送料無料」表示の見直しについては、以下の事項とする。

- ・ 消費者の物流サービスに対するコスト意識の浸透と集貨・配達に携わるトラックドライバーに対する社会的な理解の醸成のため、商取引において物流サービスが無償で提供されていると誤解を招かないよう「送料無料」等の表現は見直しが求められており、「送料として商品価格以外の追加負担を求めない」旨の表示をする事業者は、その表示について説明責任を果たすこと。国は、消費者や事業者の理解醸成の取組を積極的に進めること。

（５）その他必要な事項

① 物流に関わる多様な主体の役割

- ・ 港湾、空港、卸売市場、ショッピングセンター、中古車オークション会場等の施設管理者や、タワーマンション、オフィスビル、商業施設等を開発・運営するデベロッパー、商社や 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わりを持たないものの商取引に影響がある者も含め、経済界全体で、トラック運送サービスの持続可能な提供の確保の重要性に関する理解を深めるとともに、その実現に資する措置を講ずるよう努める必要があること。

② トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提となる事項

- ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に当たっては、トラック事業者の法令遵守が大前提である。国は、トラック事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為をしている悪質な荷主・元請トラック事業者等に対して、トラック・物流 Gメンによる是正指導等を徹底するとともに、独占禁止法又は下請法に違反するおそれがある場合も含め、悪質な荷主・トラック事業者に対する処分の厳格化を図ること。（中略）トラックドライバーに対するハラスメント等の防止を図ること。

21. 法律の施行①：（２）荷主の努力義務、判断基準

- ・ 新物効法では、荷主等に対し、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（第42条）、当該措置については国が省令で判断基準を定めることとされている（第43条）。
- ・ これらについて、「基本方針」に定められた目標の達成のため、業界特性その他の事情を踏まえて取り組む必要がある。

2. 荷主・物流事業者等の判断基準等について（合同会議取りまとめからの抜粋）

（１）荷主の判断基準等

荷主（発荷主・着荷主）の判断基準・解説書については、以下の事項を取組の例として盛り込むこととする。なお、以下の事項による取組が目標達成に対し業界特性や作業員等の安全性の確保その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能とする必要がある。

① 積載効率の向上等

- ・ トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷（復荷）の確保等に積極的に取り組めるよう、実態に即した適切なリードタイムの確保や荷主間の連携に取り組むこと。
- ・ トラック事業者の運行効率向上のため、年単位・月単位・週単位等の繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化や、配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化に取り組むこと。なお、繁閑差の平準化が容易ではない場合は、納入単位・回数の集約等に取り組むこと。
- ・ 社内の関係部門(物流・調達・販売等)の連携を促進することにより、適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化を図ること。

22. 法律の施行①：（２）荷主の努力義務、判断基準（続き）

② 荷待ち時間の短縮

- ・ トラックが一時に集中して到着することがないように、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り、貨物の出荷・納品日時を分散させること。なお、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、関係事業者の配送スケジュールに配慮した予約時間の調整や利用率の向上など、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こと。
- ・ 寄託先の倉庫に対する受発注の前倒しを行うこと等により、倉庫業者の適切な作業時間を確保するとともに、貨物の出荷・納品日時を分散させること。

③ 荷役等時間の短縮

- ・ パレット、ロールボックスパレット（カゴ車）等の輸送用器具の導入により、荷役等の効率化を図ること。なお、パレットを使用する場合は、発荷主・着荷主等の関係事業者間で協力して、発注数や納品数の調整を行うとともに、一貫パレチゼーションの実現に向けて「標準仕様パレット」やこれに適合する包装資材の導入等のパレット標準化に向けた取組を行うこと。
- ・ バーコード等の商品を識別するタグの導入、検品・返品水準の合理化、管理単位の統一等により、検品の効率化を図ること。また、食品流通の効率化に資する賞味期限の大括り化に取り組むこと。
- ・ 事前出荷情報の活用により、伝票レス化・検品レス化を図ること。
- ・ バス等の荷捌き場について、貨物の物量に応じて適正に確保し、荷役作業が行える環境を整えること。
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化を図ること。
- ・ 貨物の出荷を行う際には、出荷荷積み時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行うことにより、荷役等の効率化を図ること。

④ 上記①～③の実効性確保

- ・ 発荷主・着荷主間において連携を図ること。
- ・ 寄託先の倉庫における荷待ち・荷役等時間の短縮の達成のために、当該倉庫・発荷主・着荷主間において、事前出荷情報や、それに付随する容積、数量、重量、寸法等の情報、寄託者、運送事業者に関する情報を事前に伝達すること。また、入出庫日程・量の調整や定時便の設定などに関する寄託先の倉庫からの提案に応じるなど、当該倉庫等と必要に応じた協力・連携を行うこと。

23. 法律の施行①：（２）荷主の努力義務、判断基準（続き）

④ 上記①～③の実効性確保（前ページからの続き）

- ・ 貨物の入出庫に当たって、トラックドライバーに寄託者、貨物や施設等の詳細に関する情報を適切に伝達すること。
- ・ 責任者の選任や社内教育等の実施体制整備を行うこと。
- ・ やむを得ない遅延に対するペナルティの見直しなど、荷主が指示した時刻・時間帯よりも必要以上に早くトラックドライバーが集貨・配達を行う場所やその周辺の場所に到着することがないように配慮すること。
- ・ 荷待ち・荷役等時間の状況や取組の効果を適切に把握すること。これらの状況や効果の把握に当たっては、デジタル技術の活用等により効率的に行うよう努めること。
- ・ レンタルパレットを使用する場合は、関係事業者との間で適正な費用分担等を徹底すること。
- ・ 物流情報標準ガイドラインへの準拠などの物流データの標準化に取り組むこと。
- ・ 貨物の運送を委託する際は、モーダルシフト等により、輸送される物資の貨物自動車への過度の集中の是正に努めること。
- ・ 異常気象時（台風・豪雨・豪雪等）に無理な運送を行わせないこと、荷役等を行わせる際の作業安全の確保等、トラックドライバーの安全・休憩環境の確保に配慮すること。
- ・ トラック事業者との運送契約の締結の協議の際に、物流効率化にも資する正当な対価の基準である「標準的運賃」を活用すること。
- ・ 発荷主・着荷主・物流事業者間の取引における物流コストの可視化を通じて、物流サービスに応じた価格設定の仕組みを導入すること。
- ・ 契約内容に関する交渉の場や物流現場の課題に関する相談や協議の窓口を設けるなど、関係事業者間での連携を図るとともに、必要に応じて取引先に対して協力を求めること。また、取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直しを行うこと。

24. 法律の施行②：（１）特定事業者の指定

・ 新物効法では、**一定の基準以上の荷主等**について、**中長期計画の策定や定期報告等を義務付け、努力義務について判断基準に照らし実施状況が不十分な場合、国が勧告・命令を実施することとされている。**

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わ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、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。

25. 法律の施行②：（２）中長期計画の提出・定期報告

- ・ 新物効法第46条及び第48条に基づき、特定荷主は、努力義務の実施状況について、**中長期計画**及び毎年度の**定期報告**を提出することとなっている。

2. 中長期計画・定期報告の記載事項について（第4回合同会議取りまとめ案からの抜粋）

（１）中長期計画

① 作成期間

毎年度提出することを基本としつつ、中長期的に実施する措置を記載することを踏まえ、計画内容に変更がない限りは、5年に1度提出することとする。

② 記載内容

判断基準で示す取組事項を踏まえ、「運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加」、「運転者の荷待ち時間の短縮」、「運転者の荷役等時間の短縮」に関し、（i）実施する措置、（ii）具体的な措置の内容・目標等、（iii）実施時期等、（iv）参考事項を記載することとする。

（２）定期報告

① 記載内容

事業者の判断基準の遵守状況（チェックリスト形式を想定）、関連事業者との連携状況等の判断基準と関連した取組に関する状況（自由記述欄を想定）、荷待ち時間等の状況を記載することとする。

② 荷待ち時間等の状況

（ii）具体的方法の考え方

特定荷主等は、自らが管理する施設等における荷待ち時間等を計測し、報告することとする。

他方、全ての施設の全ての運行において、荷待ち時間等を計測することが費用や作業負担等の観点から必ずしも合理的でないケースも想定されることから、取組の実効性の担保を前提としたサンプリング等の手法の実施や、業務負荷の軽減のために荷待ち時間等が一定時間以内である場合等の報告省略を可能とする。その上で、荷待ち時間等の計測に当たっては、デジタル技術の活用等により効率的な把握を実施し、より多くの施設における物流改善につなげていくことが望ましい。

26. 法律の施行②：（3）物流統括管理者（CLO）の選出

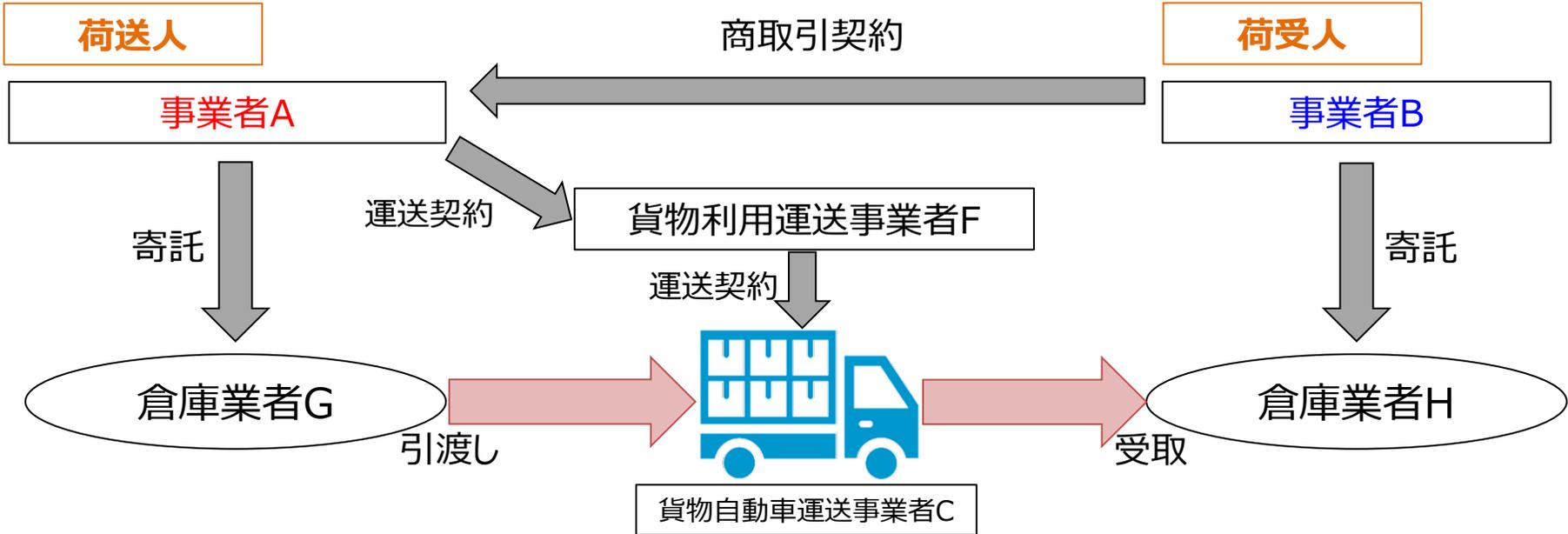
- 新物効法第47条では、**特定荷主に物流統括管理者（CLO, Chief Logistics Officer）の選任を義務付けて**いる。
- 物流統括管理者は、**事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者**をもって充てるとされている。

3. 物流統括管理者（CLO）の業務内容について（合同会議取りまとめからの抜粋）

- こうした中、新物効法上の物流統括管理者は、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者をもって充て、以下の業務を統括管理することとされており、これらのうち、下記③の業務の具体的な内容については、省令で定めることとされている。
 - ① 中長期計画の作成
 - ② トラックドライバーの負荷低減と輸送される物資のトラックへの過度の集中を是正するための事業運営方針の作成と事業管理体制の整備
 - ③ その他トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のために必要な業務
- 物流統括管理者は、新物効法に基づく義務等に対して全社的な責任を持って対応する必要があることから、上記③の業務として、以下の業務を規定する必要がある。
 - (i) 定期報告の作成
 - (ii) 貨物運送の委託・受渡しの状況に関する国からの報告徴収に対する当該報告の作成
 - (iii) 事業運営上の重要な決定に参画する立場から、リードタイムの確保、発注・発送量の適正化等のための社内の関係部門（開発・調達・生産・販売・在庫・物流等）間の連携体制の構築
 - (iv) 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、実施及び評価
 - (v) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関する職員の意識向上に向けた社内研修等の実施
 - (vi) 物資の保管・輸送の最適化に向けた物流効率化のため、調達先及び納品先等の物流統括管理者や物流事業者等の関係者との連携・調整

27. 第一種荷主、第二種荷主とは

- **第一種荷主**は、運送契約を締結している荷主（発荷主の場合が多いが、引取物流では着荷主）。
- **第二種荷主**は、運送契約を結んでいないが、自らの事業に関して継続して貨物を受け取ったり引き渡したりしている荷主（寄託等を行っている場合を含む）（着荷主の場合が多い）。



第一種荷主：事業者A

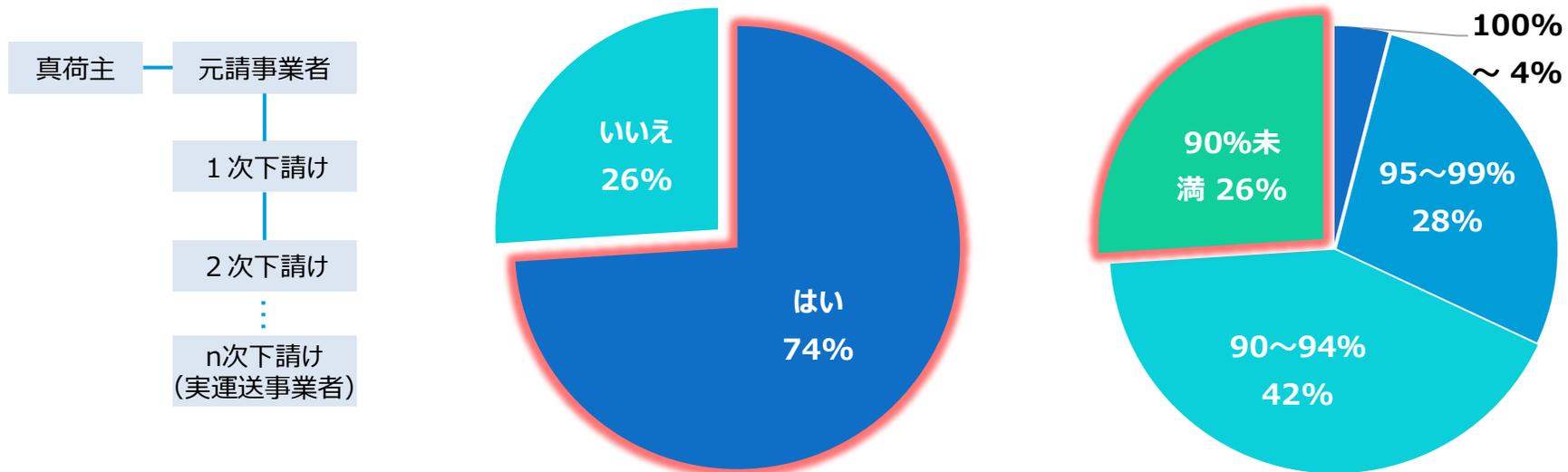
第二種荷主：事業者B

28. トラック事業者の取引に対する規制的措施（貨物自動車運送事業法）

物流業界の多重下請構造を是正し、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

- 元請トラック事業者に対し、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。

-----【多重下請構造のイメージ】----- 【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】 --- 【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、請け負った金額の概ね何%か】



※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
 （令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より）

29. 公正取引委員会：荷主と物流事業者との取引に関する調査結果

- 公正取引委員会は、令和6年6月に令和5年度における荷主と物流事業者との取引に関する調査の結果を公表。
- 調査結果を踏まえ、独占禁止法上の問題につながるおそれのあった荷主573社（687件）に対して注意喚起文書を送付。取引の改善を要請。
- 注意喚起文書を送付した上位3業種は「協同組合※」「食料品製造業」「飲食料品卸業」。

※主に農産物、林産物及び水産物の販売事業等を営む協同組合

○ 注意喚起文書を送付した荷主の業種別内訳

業種名 ^(注)		荷主数	割合
製造業 (大分類)		265名	46.2%
	食料品製造業	40名	7.0%
	窯業・土石製品製造業	28名	4.9%
	化学工業	21名	3.7%
	金属製品製造業	18名	3.1%
	プラスチック製品製造業	17名	3.0%
	生産用機械器具製造業	17名	3.0%
	その他	124名	21.6%
卸売業、 小売業 (大分類)		178名	31.1%
	飲食料品卸売業	34名	5.9%
	建築材料、鉱物・金属材料等卸売業	32名	5.6%
	その他の卸売業	32名	5.6%
	機械器具卸売業	31名	5.4%
	その他の小売業	15名	2.6%
その他		130名	22.7%
	協同組合	53名	9.2%
	農業	11名	1.9%
	総合工事業	11名	1.9%
	その他	55名	9.6%
合計	573名	100%	

○ 注意喚起文書を送付した荷主の行為類型別内訳

行為類型	件数	割合
買ったたき	239件	34.8%
代金の減額	142件	20.7%
代金の支払遅延	117件	17.0%
不当な給付内容の変更及びやり直し	106件	15.4%
不当な経済上の利益の提供要請	45件	6.6%
割引困難手形の交付	31件	4.5%
その他	7件	1.0%
合計	687件	100%

(注) 複数の行為類型で注意喚起文書の送付を受けた荷主が存在するため、合計の件数は注意喚起文書送付先の荷主数573名とは一致しない。

出典：公正取引委員会プレスリリース資料（令和6年6月6日）

30. 「企業取引研究会」(公取・中企庁 合同研究会・24年7月22日～)

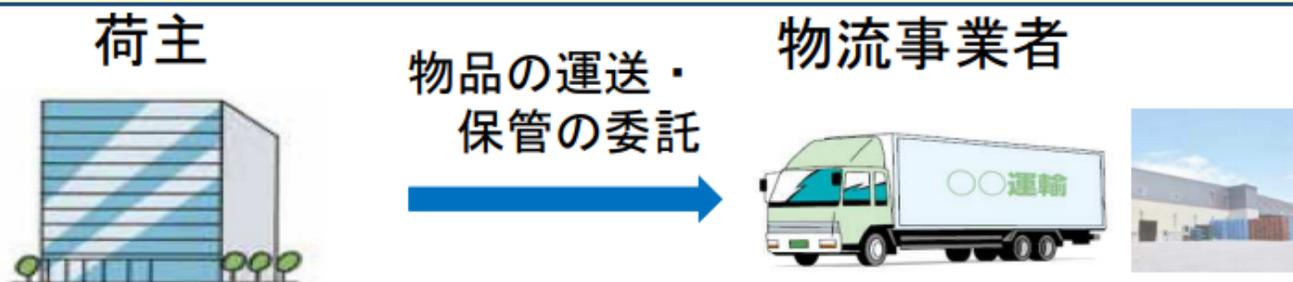
- 公正取引委員会は、適切な価格転嫁を我が国の新たな商慣習としてサプライチェーン全体で定着させていくための取引環境を整備する観点から、優越的地位の濫用規制の在り方について、下請法を中心に検討することを目的として、関係有識者からなる「企業取引研究会」を開催
- 11月26日開催の第5回「企業取引研究会」では、論点整理を公表

企業取引研究会 論点整理 (11月26日開催 第5回「企業取引研究会」資料)

- 1 適切な価格転嫁の環境整備に関する課題 (買ったたき規制の在り方)
- 2 下請代金等の支払条件
- 3 物流に係る優越的地位の濫用規制の在り方
- 4 執行に係る省庁間の連携の在り方
- 5 「下請」という用語の見直し
- 6 下請法の適用基準
(論点 (抜粋)) 現行の資本金額による基準を補完するものとして、例えば、従業員数、取引依存度、売上高などの基準の導入や、資本金額を変更する行為への対応等、何らかの手当てが必要ではないかとの指摘があるが、どう考えるか。
- 7 金型以外の型等の下請法の取扱い、型の無償保管に係る課題
- 8 知的財産・ノウハウの取引適正化
- 9 その他の下請法に関する論点

31. 独禁法に基づく「物流特殊指定」の概要

- **物流特殊指定**（正式名称：特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不公正な取引方法）は、**荷主と物流事業者の取引における優越的地位の濫用を効果的に規制**するために指定された独占禁止法上の告示。
- 公正取引委員会は、物流特殊指定の遵守状況及び荷主と物流事業者との取引状況を把握するため、**荷主と物流事業者を対象とする書面調査**を実施している（令和5年度は荷主3万名、物流事業者4万名に調査票を発送。）。



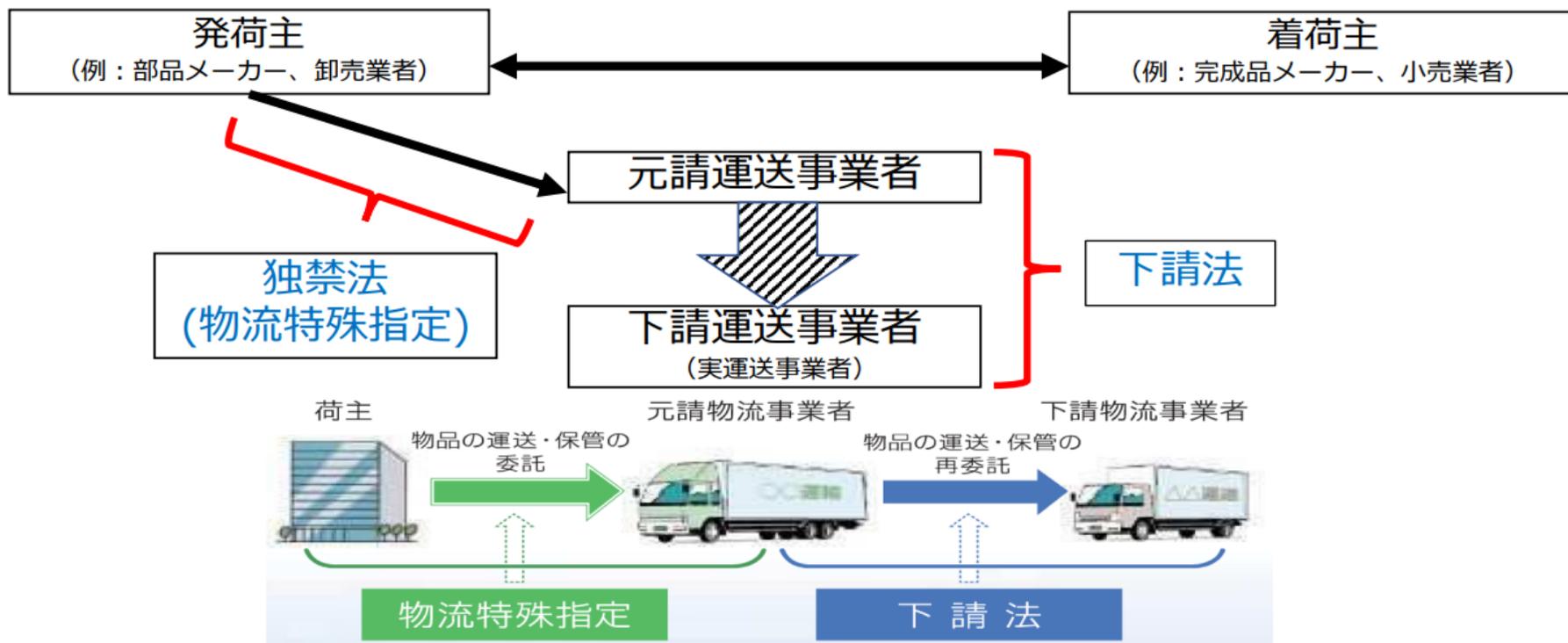
荷主（特定荷主）	物流事業者（特定物流事業者）
資本金3億円超	資本金3億円以下（個人事業者を含む。）
資本金1000万円超3億円以下	資本金1000万円以下（個人事業者を含む。）
取引上の地位が優越している荷主	取引上の地位が劣っている物流事業者

物流特殊指定における禁止行為

- | | | |
|----------|-----------------|-------------------|
| ①代金の支払遅延 | ④物の購入強制・役務の利用強制 | ⑦不当な給付内容の変更及びやり直し |
| ②代金の減額 | ⑤割引困難な手形の交付 | ⑧要求拒否に対する報復措置 |
| ③買ったたき | ⑥不当な経済上の利益の提供要請 | ⑨情報提供に対する報復措置 |

32. 物流分野における「物流特殊指定」と「下請法」の適用

- 平成15年に下請法が改正され（平成16年4月施行）、「役務提供委託」が下請法の適用対象に追加された。これにより、**元請運送事業者による再委託取引が下請法の適用対象**となった。
- 着荷主と発荷主の間には通常、有償の運送契約等は結ばれないことから、**発荷主から元請運送事業者への委託は再委託取引ではなく、自家使用役務の委託取引とされ、下請法の適用対象とはされなかったが、上流取引が公正化されない限り取引の全体的な公正化は困難**との問題意識の下、**独禁法に基づく「物流特殊指定」を制定することで対応**することとされた（禁止行為は下請法とほぼ同じ）。



33. 企業取引研究会（公正取引委員会・中小企業庁）での検討方向

- 荷主・物流事業者間の問題（荷役・荷待ち）、下請法の執行の在り方について、見直すべき点はあるか。例えば、以下の点について、どのように考えるか。
 - 下請法と独禁法（物流特殊指定）の関係
 - 下請法の執行の在り方（特に事業所管省庁である国土交通省の役割）
- 直接の取引関係にない事業者間の課題（着荷主における荷待ち、荷役の費用負担、多重下請構造におけるサプライチェーン全体の価格転嫁の問題）を解決するために、講ずべき施策として、どのようなものが考えられるか。
 - 独禁法（優越的地位の濫用）・下請法と事業法の有機的な連携

- 下請法と物流特殊指定の執行状況は下記のとおり。
 - 対象となる取引の類型が異なるため単純比較できないものの、下請法の方が執行件数が多い状況。
 - 下請法に基づく勧告で多いのが「減額」。物流分野を下請法の対象とした当初は勧告件数も多かったが、直近5年間では1件にとどまる。

<物流分野における下請法及び独占禁止法の執行状況>

		下請法	独占禁止法（物流特殊指定等）	
非 公 表 企 業 名 案 件	指導 (令和5年度)	482件	注意 (令和5年度)	17件
	公 表 企 業 名 案 件	勧告 (平成16年以降)	警告 (平成16年以降)	2件
排除措置命令 (平成16年以降)			0件	

出典：公正取引委員会「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」、「荷主と物流事業者との取引に関する調査結果及び優越的地位の濫用事案の処理状況」ほか

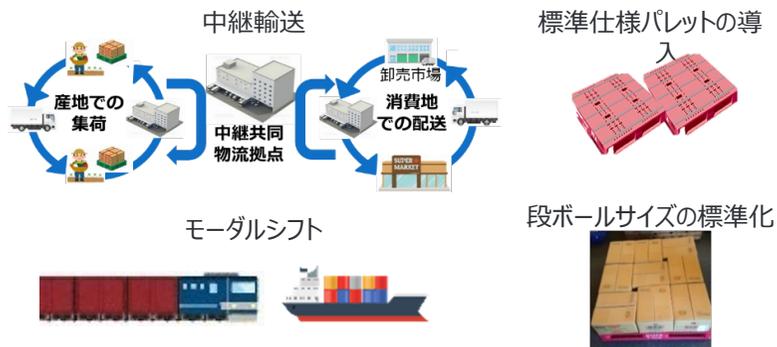
34. 農林水産分野における対応策

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

対応策の4類型

	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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 強い農業づくり総合支援交付金（産地基幹施設） ○ 産地生産基盤パワーアップ事業 ・ 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 産地 物流事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 持続可能な食品等流通対策事業 ○ 物流革新に向けた生鮮食料品等サプライチェーン緊急強化総合対策 ・ 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。
卸売市場	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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。

35. 物流の適正化・生産性向上に向けた取組に関するガイドライン



「業種・分野別に、物流の適正化・生産性向上に関する「自主行動計画」を作成し、政府においても年内目途にそれらを公表する。」

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

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(概要)

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
 - ・業務時間の把握・分析
 - ・長時間労働の抑制
 - ・運送契約の書面化 等
- 個別事項(運送モード等に応じた事項)
 - ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握
 - ・トラック運送業における多重下請構造の是正
 - ・「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
 - ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
 - ・賃金水準向上
- 個別事項(運送モード等に応じた事項)
 - ・倉庫内業務の効率化
 - ・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。

荷主・物流業界において、令和6年6月時点で150以上の団体・事業者が「自主行動計画」を作成しており、政府として公表 ※

＜自主行動計画作成済の団体＞

日本自動車工業会、JA全農、日本百貨店協会、日本スーパーマーケット協会等、日本半導体製造装置協会、日本加工食品卸協会、日本外食流通協会、日本花き市場協会、全日本菓子協会、日本パン工業会、日本ハムソーセージ工業協同組合、日本即席食品工業協会、全日本トラック協会、日本倉庫協会 など

※今後新たに作成される自主行動計画については随時、HPに追加



36. 農産物・食品分野における「自主行動計画」の策定状況（令和6年9月26日時点）

- 農産物・食品等分野においては、**70以上の団体・事業者が「自主行動計画」を策定。**
- 製・配・販が協調**して、物流の負荷軽減に取り組み。

業種・分野	自主行動計画の作成団体
農業等 (16)	全国農業協同組合連合会、ホクレン農業協同組合連合会、協同組合日本飼料工業会、菊池地域農業協同組合、あしきた農業協同組合、熊本果実農業協同組合連合会、一般社団法人中央酪農会議、苓北町農業協同組合、玉名農業協同組合、全国複合肥料工業会・日本肥料アンモニア協会、熊本県経済農業協同組合連合会、八代地域農業協同組合、鹿本農業協同組合、鹿児島県経済農業協同組合連合会、松山中央市場、球磨地域農業協同組合
食品製造業 (46)	一般社団法人日本即席食品工業協会、一般社団法人日本パン工業会、日本ハム・ソーセージ工業協同組合、一般社団法人全国包装米飯協会、食品物流未来推進会議（SBM）（味の素株式会社、カゴメ株式会社、キッコーマン食品株式会社、キュービー株式会社、日清オイリオグループ株式会社、株式会社日清製粉ウェルナ、ハウス食品株式会社株式会社 Mizkan）、日本ビート糖業協会、日本スターチ・糖化工業会、一般社団法人日本冷凍食品協会、三和酒類株式会社、宝酒造株式会社、霧島酒造株式会社、全日本菓子協会、全日本糖化工業会、精糖工業会、株式会社ロッテ、一般社団法人日本乳業協会、ヤマサ醤油株式会社、亀田製菓株式会社、一般社団法人日本植物油協会、日清オイリオグループ株式会社、株式会社J-オイルミルズ、株式会社ブルボン、アサヒ飲料株式会社、キリンビバレッジ株式会社、サントリーホールディングス株式会社・サントリー株式会社・サントリー食品インターナショナル株式会社、株式会社伊藤園、一般社団法人全国清涼飲料連合会、一般社団法人日本冷凍めん協会、ビール酒造組合、アサヒビール株式会社、オリオンビール株式会社、キリンビール株式会社、サッポロビール株式会社、森永製菓株式会社、丸大食品株式会社、ポッカサッポロフード&ビバレッジ株式会社、不二製油株式会社、タイドドリンク株式会社、カルビー株式会社、株式会社ニッスイ、メルシャン株式会社、株式会社不二家、昭和産業株式会社、日本マーガリン工業会、株式会社ニチレイフーズ、江崎グリコ株式会社
食品卸売業 (11)	日本花き卸売市場協会、一般社団法人日本外食品流通協会、一般社団法人日本加工食品卸協会、全国中央市場青果卸売協会、株式会社神明、木徳神糧株式会社、一般社団法人日本給食品連合会、全国給食事業協同組合連合会、全国青果卸売協同組合連合会、一般社団法人全国水産卸協会、公益社団法人日本食肉市場卸売協会
食品小売業 (3)	オール日本スーパーマーケット協会・一般社団法人全国スーパーマーケット協会・一般社団法人日本スーパーマーケット協会、日本チェーンストア協会、日本生活協同組合連合会

自主行動計画の記載例

- 荷役時間の削減に向け、青果物・花き等、品目別のガイドラインに従って、**標準仕様パレットの活用。**
（JA全農など）
- 納品リードタイムを延長**することで効率的な配送計画を実現。**加工食品の小売店舗への納品限度**について、**原則1/2ルール。**
（日本ハム・ソーセージ工業協同組合、日本加工食品卸協会など）
- 他の荷主との車両の相互活用や積合せ輸送など**共同輸配送を推進**し、積載率を向上。
（食品物流未来推進会議（SBM）など）
- 「事前出荷情報」データをあらかじめ送信することにより、**検品レス**を実現。**電子システム（EDI）による受発注**を推進し、作業を効率化。
（日本加工食品卸協会など）

37. 物流2024年問題の現在地

- 本年4月以降、これまでのところ大きな混乱は生じていない。

○ 令和6年5月14日（火）農林水産大臣会見概要

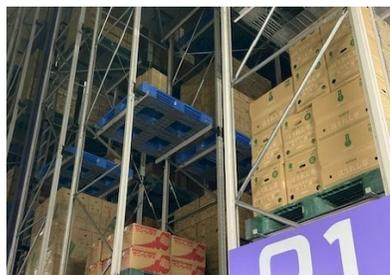
農産物・食品の物流については、昨年6月の「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、60以上の団体・事業者が「自主行動計画」を作成していただき、物流効率化に向けた取組を進めてきているところです。

一部には荷の到着が遅くなったとの声もありますが、労働時間規制の下で、産地によっては、販売日を1日遅らせる代わりに、予冷庫で一晩寝かせて冷やし込むことで鮮度保持を向上する、市場が混雑しない日中に到着するように出荷する等の工夫をしているところもあると承知しております。

このような工夫が行われることによって、本年4月以降、これまでのところ、大きな混乱が生じているとの情報には接しておりません。

また、物流相談窓口には、これまでに、物流コスト負担や手荷役を減らしたいといった相談が寄せられていますので、農水省職員が現地入りして、標準型パレットの利用可能性、共同輸配送の可能性、農水省の補助事業の活用などについて意見交換を行っているところです。

今後とも各般の取組を進め、農産物・食品の円滑な物流に努めてまいります。今のところ、4月以降は大きな混乱が起きてないという受け止めです。



38. 農林水産品・加工食品分野の物流標準化ガイドライン

- これまでに、**青果物、花き、水産品、加工食品**それぞれの分野において、**物流標準化ガイドライン等**を策定済み。それぞれの品目ごとの特性を踏まえつつ、物流標準化の取組を推進。

	策定期間、名称	標準パレット等(単位:mm)	外装等 (単位 : mm)	その他
青果物	令和5年3月 青果物流通標準化ガイドライン	サイズ：原則1,100×1,100 材質：プラスチック製を推奨 運用：レンタルが基本	<ul style="list-style-type: none"> ・最大平面寸法は1,100×1,100 ・パレットからはみ出さないよう積付け ・最大総重量は1 t ・荷崩れ防止は、湿気による品質劣化を回避する方法とする。 ・実証等を行った品目ごとに標準段ボールサイズを設定、導入産地拡大推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・納品伝票の電子化 ・コード体系の標準化 ・トラック予約システムの導入 ・卸売市場の場内物流改善推進体制の構築
花き	令和5年3月 花き流通標準化ガイドライン	<台車> フル台車：W1,055×D1,285×H2,068 ハーフ台車：W520×D1,280×H1,900 <パレット> サイズ：1,100×1,100	<ul style="list-style-type: none"> ・標準パレットに合うサイズの横箱段ボールの使用を推奨 ・ただし、品目特性を踏まえ、縦箱段ボールの使用も可とする ・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揃えた積み付けモデルを推奨 	<ul style="list-style-type: none"> ・ペーパーレス化、データ連携を前提とし、帳票の標準項目を定める
水産物	令和6年3月 水産物流通標準化ガイドライン	サイズ：1,100×1,100 材質：プラスチック製を推奨 管理：パレット管理責任者の配置等	<ul style="list-style-type: none"> ・箱のサイズは1,100×1,100のパレットに合うサイズを推奨 ・箱の材質は、発泡スチロールのリサイクルの観点から、①シール又はテープはポリスチレン素材、②リサイクルが不可能な外装や不要な包装は控える、③色は白で統一等の産地への要請を推奨 	(多種多様な魚種・箱サイズに対応した、一定の合理性が認められる積み付けパターンを参考として活用)
加工食品	令和2年3月 加工食品分野における物流標準化アクションプラン	サイズ：1,100×1,100 1,200×1,000	<外装サイズ> T11型：底面275×220を基本 T12型：底面300×200を基本 高さは210（5段積みを想定） <外装表示> ・表示内容・位置・フォントの標準化（側面4面表示 等）	<ul style="list-style-type: none"> ・納品伝票の標準化 ・コード体系・物流用語の標準化

39. 水産物流通標準化ガイドラインの策定

- 令和5年5月に水産物卸売業者、運送事業者、関係団体等からの構成される「水産物流通標準化検討会」を設置、豊洲市場（東京都中央卸売市場）を中心とした水産物流通を念頭に議論。
- 令和6年3月、「水産物流通標準化ガイドライン」を策定。

○パレットのサイズ、材質

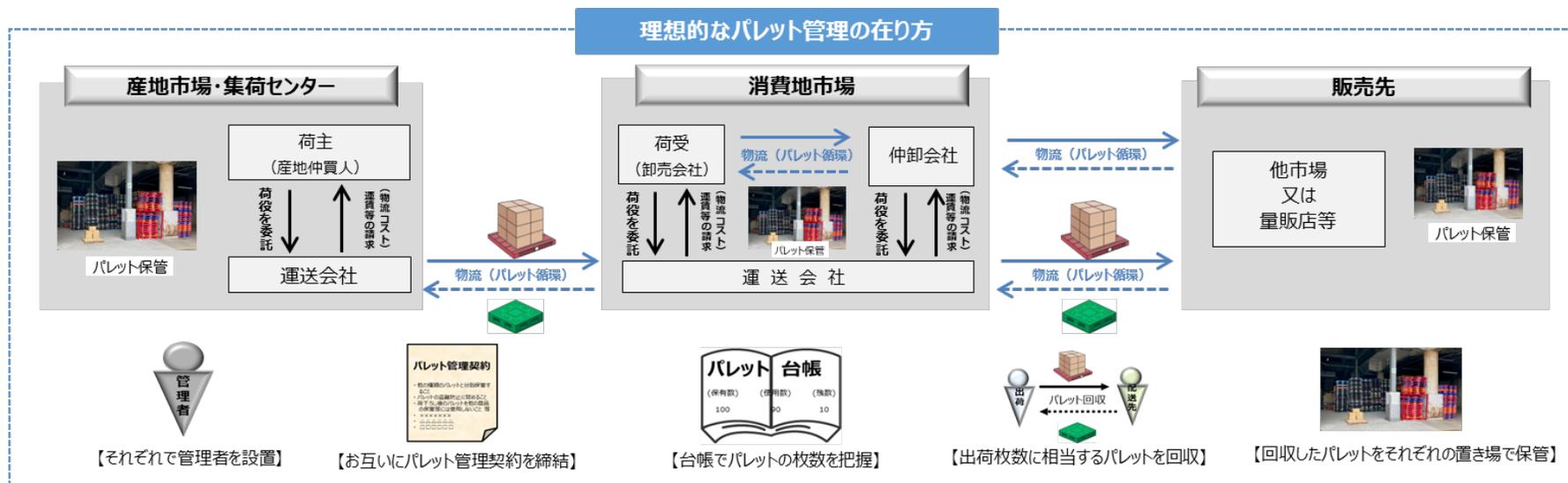
1. サイズ・材質

- 標準1,100mm×1,100mm（**11型**）、衛生面、耐久面等から**プラスチック製**を推奨



○パレット管理

- パレット管理責任者を配置し、場内の保管場所を定め、紛失や破損を防ぐ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。



40. 水産物流通標準化ガイドラインの策定（前ページからの続き）



○箱のサイズ

- 箱は、平面1,100mm×1,100mmのパレットに合うサイズを推奨。



○箱の材質

- 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。

【不純物の素となる紙シール】



【推奨されるPSシール】



【加工後の発泡スチロール】



【不純物（拡大）】



41. 青果物分野における標準仕様パレットの導入促進

- 11型パレットの導入に向け、農林水産省の補助事業等を活用しつつ、各地で段ボール箱の試作や輸送品質確認のための輸送試験を実施。
- 令和4年度は、北海道、東北、九州などの遠隔産地で、重量品目又は生産量の多い野菜を中心に取り組み。実証試験実施後は、他産地の参考となるよう、手順書を作成。

北海道 ホクレン

◎ かぼちゃの11型パレット輸送

バラ積みが主流かつ重量野菜であったかぼちゃに対し、11型パレットに合致した段ボールを試作



福岡県 JA全農ふくれん

◎ JA域を越えた共同輸送

11型パレットに合致した段ボールを開発し、共同輸送



宮崎県 JA宮崎経済連

◎ ピーマンの11型パレット輸送

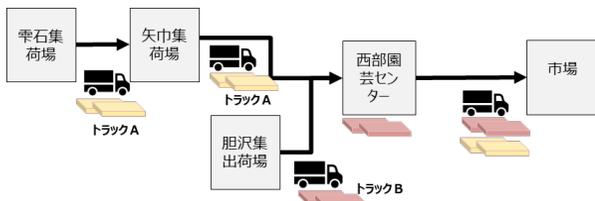
ピーマンを対象に、既存段ボールでの11型パレットでの輸送実証



岩手県 JA全農いわて

◎ 複数JAによる積み荷の集約輸送

菌茸類・ホウレンソウについて品目を集約・混載した輸送試験の実施



熊本県 熊本大同青果

◎ 場内仲卸配送用パレット活用

専用パレットを仲卸も活用し、場内限りでのパレット循環の実証



鹿児島県 JA鹿児島経済連

◎ 抑制かぼちゃの11型パレット輸送

抑制かぼちゃを対象に、既存段ボールでの11型パレット積み付けの実証



他産地の参考となるよう手順書を作成

42. 青果物分野における標準仕様パレットの導入促進（前ページからの続き）

- 令和5年度は対象品目を拡大し、箱に定数詰めする果実（りんご、デコポン等）や長尺もの（ごぼう等）の標準仕様パレットでの輸送実証試験にも取り組み。

No.	地域	実施主体	品目	現状での輸送上の特徴
1	北海道	ホクレン	でん粉、かぼちゃ、ばれいしょ	ばら積み輸送
2	青森県	JA全農あおもり	こかぶ、だいこん、ごぼう	長尺もの、ばら積み輸送
3	岩手県	JA全農いわて	菌茸類(しいたけ中心)等	農閑期における小ロット輸送、雑パレ輸送
4	長野県	JA全農長野	りんご、なし	定数詰め、雑パレ輸送
5	愛媛県	JA全農えひめ	キウイフルーツ	定数詰め、ばら積み輸送
6	佐賀県	全農物流	たまねぎ、みかん	重量物、雑パレ輸送
7	長崎県	JA全農ながさき	だいこん、たまねぎ	中継輸送
8	大分県	JA全農おおいた	なす、にら、白ねぎ、かんしょ	雑パレ輸送
9	熊本県	日本園芸農業協同組合連合会	不知火（デコポン®）	定数詰め
10	宮崎県	JA宮崎経済連	きゅうり、ピーマン、トマト、ミニトマト、ゴーヤ	ばら積み輸送
11	鹿児島県	JA鹿児島県経済連	ピーマン、きゅうり	ばら積み輸送

長野県

JA全農長野



◎ 定数詰めりんご・なしの11型パレット輸送

- 既存ダンポールでの輸送試験を実施。
- なしは、11型に適合。
- りんごは、輸送品質に大きな問題は生じなかったが、オーバーハングしており、長距離輸送では箱潰れリスクあり。



熊本県

日園連（熊本果実連、JA熊本市）



◎ 定数詰めデコポン®の11型パレット輸送

- 11型パレットに合わせた段ボール箱及びモールド（輸送容器）を試作し、輸送試験を実施。荷崩れ、輸送品質いずれも問題なし。



青森県

JA全農あおもり



◎ ごぼうの11型パレット輸送

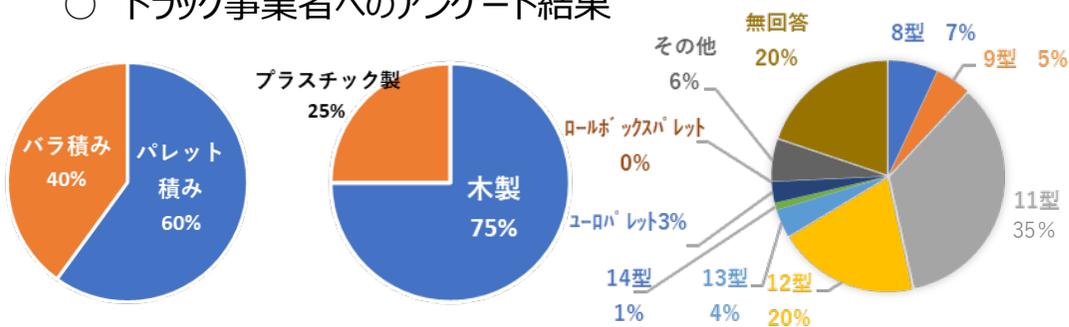
- ごぼうのポリ袋（4kg）による11型パレットでの輸送試験を実施（従来は12型の雑パレットで輸送）。ラップ巻きによる養生で、荷崩れ等は発生せず。



43. 青果物輸送におけるパレット化率

- トラック事業者及び青果卸売業者へのアンケート調査によると、令和4年度の青果物輸送のパレット化率は6～7割程度。標準仕様パレット化率は1割未満と推定。
- パレット化の状況は、産地・品目ごとに大きく異なっているところ、品目特性も踏まえつつ、2030年度までに80%以上とすることを目指し、その中で、標準仕様パレットの導入も増加させていく必要。

○ トラック事業者へのアンケート結果



出典：農林水産省 物流事業者に対する青果物流通に対するアンケート（令和4年10月）

- 集出荷団体が青果物卸売市場にパレットを利用して出荷した割合（令和4年度「食品流通段階別価格形成調査」の調査対象者に占める割合）

区分	パレットを利用して出荷した割合
青果物（調査対象16品目）	59.4%
野菜（調査対象14品目）	64.9%
だいこん	70.1%
にんじん	77.6%
はくさい	99.4%
キャベツ	78.7%
ほうれんそう	94.9%
ねぎ	87.3%
なす	49.7%
トマト	50.7%
きゅうり	90.3%
ピーマン	65.0%
さといも	80.3%
たまねぎ	33.5%
レタス	66.4%
ばれいしょ	31.8%
果実（調査対象2品目）	21.1%
みかん	26.7%
りんご	6.0%

※ 集出荷団体が青果物卸売市場に出荷した品目ごとの出荷量の計に対する、パレットを使用して出荷した出荷量の割合である。

○ 青果卸売業者へのアンケート結果

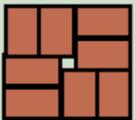
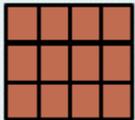
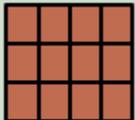
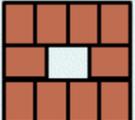
時期	全国平均（令和4年度）		
	春期 (4~6月)	夏期 (7~9月)	秋冬期 (10~3月)
パレット使用率	68.3%	73.9%	71.8%
プラスチック製 レンタルパレット使用率	4.6%	7.2%	8.4%

出典：農林水産省 パレット化率把握のための卸売業者向けアンケートの結果（令和5年9月）

44. 外装サイズ（段ボール箱）の標準化の推進

- **全農**は、T11型パレット輸送の拡大を図るため、**パレットサイズに適合した段ボール箱の標準化を推進**。これまで**レタス、タマネギ、ネギ、馬鈴薯、ニンジン、ダイコン**で検討。
- 最終的に**主要野菜14品目で実施予定**。
- 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、**標準化に向けては時間を要する**ため、品目ごとにサイズを例示した「**段ボール箱標準化ガイドブック**」を作成。

○ 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*箱】 3L: 20 2L: 30 L: 45	商品全長 57cm (青葉部 カット)
		長さ面： 610mm 幅面： 205～245mm		【3*箱】 3L: 14 2L: 20 L: 30	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



45. 集出荷施設の改修に併せた外装変更と標準仕様パレット導入事例

- 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。
- 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、令和3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。
- 卸売市場では、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

46. 場内物流改善推進体制のイメージ



- 標準化ガイドラインにて策定した標準パレット化の推進と場内物流の効率化に向け、場内物流改善推進体制を構築。

<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と卸自身の手による回収率の算出
- 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

47. 場内物流改善推進体制の構築

- 令和6年11月1日時点で、全国の中央卸売市場のうち、入荷量の多い市場を中心に、計39市場で場内物流改善に関する関係者間での議論を実施。

場内物流改善推進体制構築市場一覧

①札幌市中央卸売市場	⑮盛岡市中央卸売市場	⑳姫路市中央卸売市場
②仙台市中央卸売市場	⑯青森市中央卸売市場	㉑松山市中央卸売市場
③東京都中央卸売市場大田市場	⑰浜松市中央卸売市場	㉒八戸市中央卸売市場
④東京都中央卸売市場北足立市場	⑱川崎市中央卸売市場	㉓久留米市中央卸売市場
⑤横浜市中央卸売市場本場	⑲奈良県中央卸売市場	㉔長崎市中央卸売市場
⑥金沢市中央卸売市場	⑳宇都宮市中央卸売市場	㉕鹿児島市中央卸売市場青果市場
⑦名古屋市中央卸売市場本場	㉑岐阜市中央卸売市場	㉖福岡市中央卸売市場鮮魚市場
⑧京都市中央卸売市場第一市場	㉒大阪府中央卸売市場	㉗神戸市中央卸売市場東部市場
⑨大阪市中央卸売市場本場	㉓静岡市中央卸売市場	㉘宮崎市中央卸売市場
⑩神戸市中央卸売市場本場	㉔和歌山市中央卸売市場	
⑪岡山市中央卸売市場	㉕福井市中央卸売市場	
⑫広島市中央卸売市場	㉖徳島市中央卸売市場	
⑬広島市中央卸売市場東部市場	㉗大阪市中央卸売市場東部市場	
⑭福岡市中央卸売市場	㉘高松市中央卸売市場	
	㉙名古屋市中央卸売市場北部市場	
	㉚鹿児島市中央卸売市場魚類市場	

合計 39市場

48. 卸売市場におけるパレット管理体制の構築

- 数年前まで、卸売市場では、管理・返却が必要なレンタルパレットの紛失や目的外利用も多く、必ずしも適切に管理できていない状況にあった。
- このため、関係者への普及・啓発に取り組み。**令和5年2月**には、ナッジ手法（※）を用いて**卸売業者、仲卸業者等市場関係者のパレット管理意識の醸成を図るモデル実証**を実施。
 - ※ ナッジ手法：行動経済学に基づく仕組み等によって、個人が個人や社会が望ましい行動を自発的に選択するよう促す手法のこと。
- 直近2～3年において、**卸売市場におけるレンタルパレットの回収率は大きく改善**。

モデル実証の対象市場

- 取扱金額、量販店配送や市場間転送の多寡、立地等を踏まえて2市場を選定。

大阪市中央卸売市場
本場

横浜市中央卸売市場
本場

実証内容

① チラシの配布・ポスターの掲示

- ナッジ手法を活用したデザイン・メッセージにより、パレットの適切な管理・返却の必要性を効果的に訴えるチラシ・ポスターを市場内で配布・掲示。

② 参加型キャンペーンの実施

- 管理・返却が必要なレンタルパレットがどれなのか、市場関係者に認識してもらうことを目的として、参加型キャンペーンを実施。
- 具体的には、スマートフォンを用いて市場内のレンタルパレットを撮影することで特典がもらえるキャンペーンを実施。



チラシ・ポスター図（表面・裏面）



チラシ・ポスターに記載のQRコードから参加

パレットを撮影

49. 2030年度に向けた政府の中長期計画（概要）

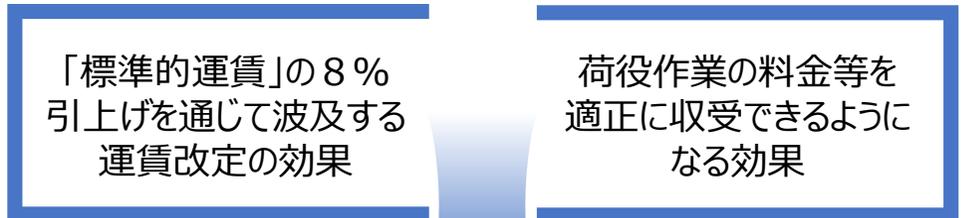


- 2023年6月に関係閣僚会議で決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」に盛り込まれた施策について、2030年度までのロードマップを作成するもの。
- 2030年度に見込まれる34%の輸送力不足（施策なしケース）を補うことを目指す。
- この中長期計画については、毎年度フォローアップを行い、次期（2026～2030年度）の「総合物流施策大綱」を閣議決定するタイミングと合わせて見直し。

○施策による輸送力への効果

	2024年度	2030年度
必要輸送力	100	100
施策なしケース	▲14	▲34
施策による効果	+14.5	+34.6
うち荷待ち・荷役削減	+4.5	+7.5
積載率向上	+6.3	+15.7
モーダルシフト	+0.7	+6.4
再配達削減	+3.0	+3.0
その他 (トラック輸送力拡大等)		+2.0

○「標準的運賃」の引上げによる賃上げ効果（推計）



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

50. 中長期計画のポイント

(1) 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
(2030年度までに荷待ち・荷役作業等時間を2019年度比で年間125時間以上削減)
- 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 (2030年度までに積載率を2019年度比で16%以上増加)
- 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
(自動運転について、2024年度から、100km以上のデジタル情報配信道整備。ドローン物流について、2024年度から、150km以上のドローン航路整備)

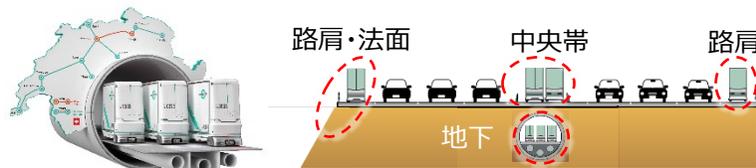
(2) 多様な輸送モードの活用推進

- 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
(官民協議会で継続的にフォローアップ。10年程度で倍増を目指す)
- 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)

【自動物流道路の構築】

スイスで検討中の
地下物流システムのイメージ

道路空間の利活用イメージ



出典: Cargo Sous Terrain社HP

【荷待ち・荷役作業等時間の削減】

<自動倉庫>



<無人フォークリフト>



<ドローン航路>



【自動運航船の本格的な商用運航】



51. 中長期計画のポイント（前ページの続き）



(3) 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
（引上げの影響を見極めた上で、新たな車両開発等の状況変化が生じた際には更なる引上げを検討）
- 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（運行路線拡充や駐車マス整備、財政投融資によるダブル連結トラック導入支援）
- 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
（2023年度補正予算）

(4) 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
- 「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（行動変容が見られなければ追加対応）

【ダブル連結トラック】

<ダブル連結トラック駐車マス整備>



【「送料無料」表示の見直し】



52. モーダルシフトの推進：鉄道、内航海運を今後10年程度で倍増

- ・ **令和5年7月**、「官民物流標準化懇談会」の下に「**モーダルシフト推進・標準化分科会**」を設置。
①鉄道・内航海運の輸送力増強の方向性、②大型コンテナ導入の方向性、③コンテナ専用トラック、シャーシ、コンテナ、関連設備等の導入方策等について議論。
- ・ **令和5年11月**、「各検討事項に関する方向性と施策」を公表、**鉄道はコンテナ貨物について、内航海運はフェリー・RORO船等について、輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増させるべく取組を進めるとのとりまとめ。**

		2020年度	2030年代前半
鉄道(コンテナ貨物)・内航海運 (フェリー・RORO船等)の合計の 輸送量、輸送分担率		6800万トン (1.7%) <トラック約3万台分>	1億3600万トン (3.4%) <トラック約6万台分>
	鉄道(コンテナ貨物)	1800万トン (0.4%)	3600万トン (0.8%)
	内航海運(フェリー・ RORO船等)	5000万トン (1.3%)	1億トン (2.6%)

(注1) 輸送量については、将来的な物量全体の変化は考慮していない。

(注2) 各種統計(自動車輸送統計、内航船舶輸送統計、内航旅客定期航路事業運航実績報告書、鉄道輸送統計、JR貨物資料及び航空輸送統計)より。なお、輸送分担率はトンペースで算出。

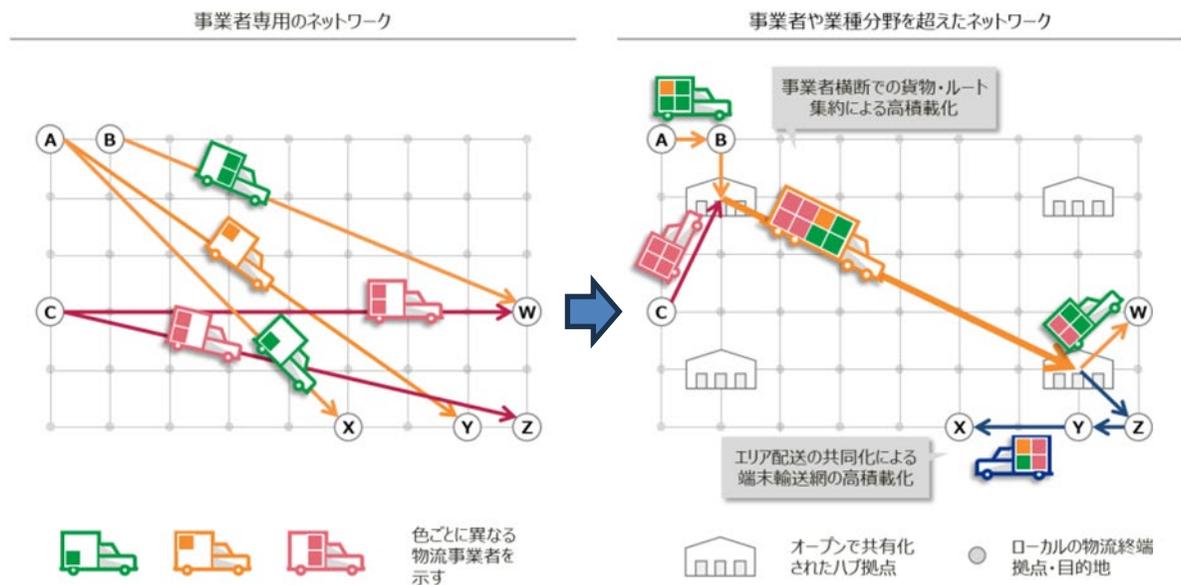
53. フィジカルインターネットの実現に向けた取組

・ フィジカルインターネットは、インターネット通信の考え方を物流に適用するもの。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で共同輸配送するシステム。令和4年3月にフィジカルインターネット実現会議がとりまとめた2040年を目標年次とする「ロードマップ」に基づき、現在、業界別の4つのWG（スーパーマーケット、百貨店、建材住宅設備、化学品）や地域懇談会（北海道）での取組が進められている。

- 専用回線通信
- インターネット通信



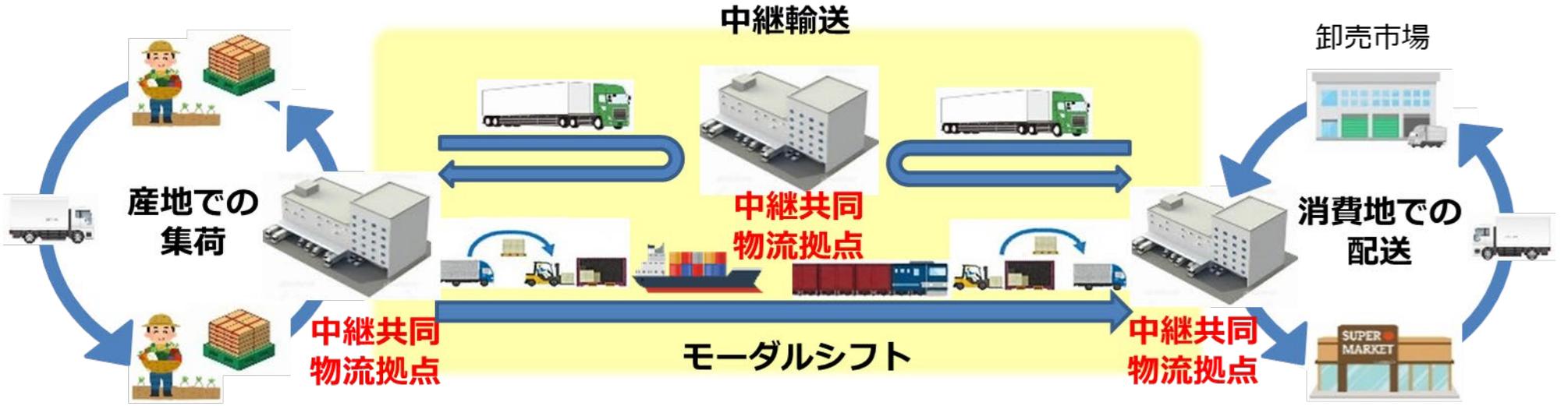
- 現在の物流
- フィジカル・インターネット実現後の物流



54. 中継共同物流拠点の整備



・ 1人のドライバーによる長距離輸送から複数のドライバーによる中継輸送に切り替えるため、**中継共同物流拠点の整備**を推進。コールドチェーンが途切れないよう、産地の**予冷施設**や中継物流拠点の**定温荷捌き施設等**を併せて整備。



標準パレットでの輸送



共同配送システムの導入



パレタイザー



大型車に対応したトラックバース

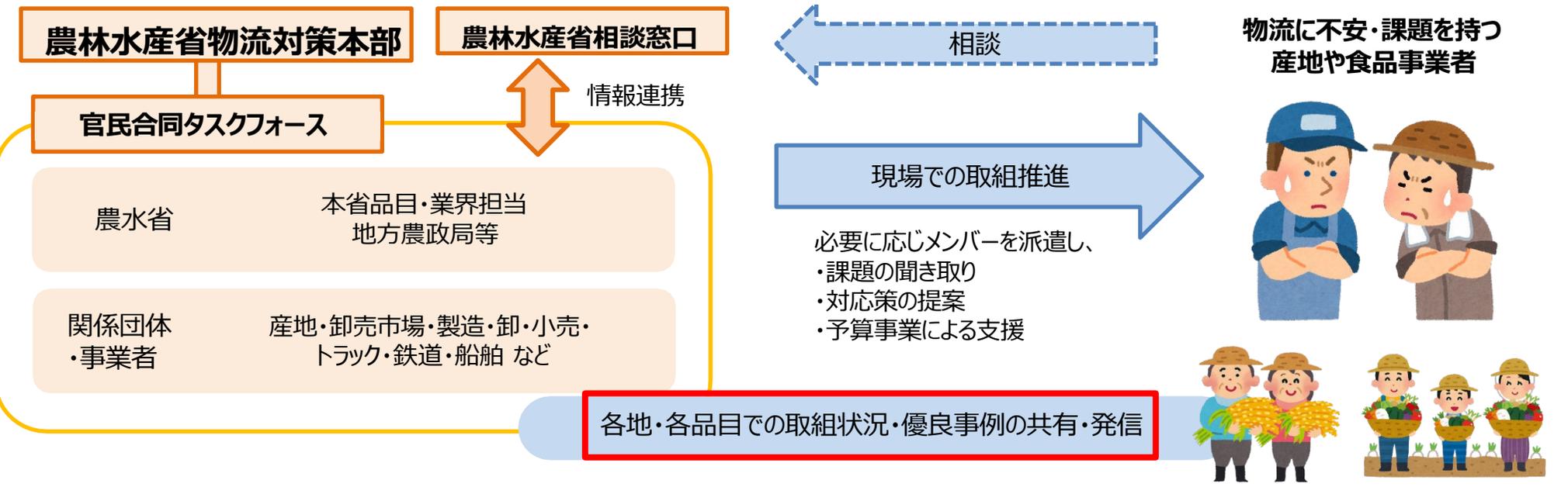


コールドチェーン確保のための冷蔵設備



55. 農林水産省物流対策本部

- **令和5年12月、農林水産大臣を本部長とする「農林水産省物流対策本部」を設置。**
- また、本省・各地方農政局等に**「農林水産物・食品物流相談窓口」**を設置。
- 本部の下に、農業団体、食品産業団体のほか物流団体の協力も得て**「官民合同タスクフォース」**を立ち上げ。物流の確保に不安や課題を抱える産地等に対し、必要に応じ、**「タスクフォースメンバーの現地派遣」**を行い、中継輸送やパレット化などについての具体的な改善策を提案することで、全国各地・各品目の現場での取組を推進。



56. 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】

<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喫緊の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、農産物等の物流革新を加速化し、将来にわたって持続可能な食品流通網を構築します。

<事業目標>

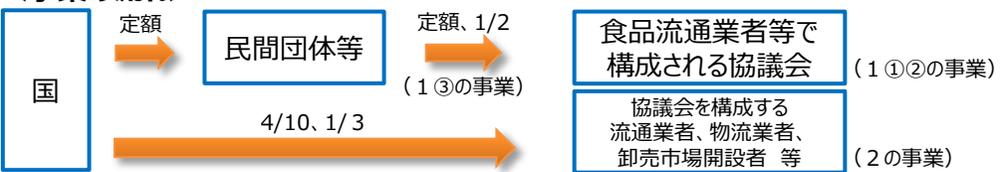
物流の効率化に取り組む地域を拡大 等

<事業の内容>

- 1. 物流生産性向上推進事業** 973百万円
- ① 物流生産性向上実装事業
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（船舶等による農林産品共同輸送等）、ラストワンマイル配送等の取組を支援します。
 - ② 物流生産性向上設備・機器等導入事業
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。
 - ③ 推進事業
関係事業者に対し、本事業を活用した物流改善の提案を行い、関係者による協議会の設置や事業実施に当たっての指導・助言を行うとともに、優良事例の発信を支援します。また、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>



【お問い合わせ先】（1の事業）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の事業）食品流通課卸売市場室（03-6744-2059）

<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>

デジタル化データ連携
パレタイザー
クランプフォークリフト

<中継共同物流拠点の整備>

大型車に対応したトラックバース
コールドチェーン確保のための冷蔵設備

新たな食品流通網の構築



57. 全国各地での取組の展開

・ 各地域・品目で、荷待ち・荷役時間の削減、モーダルシフト等の取組が進められている。

