

物流に関する政策の動向

| | |
|---------------------------------|----|
| I. 物流に関する政策の動向 | 1 |
| II. その他 | |
| (1) コストを考慮した食品の価格形成、食品産業の持続的な発展 | 57 |
| (2) 生鮮食料品等の取引の適正化に関するガイドライン | 63 |
| (3) 自爆営業 | 69 |
| (4) 大規模災害等に備えた事業継続計画（BCP）の策定の推進 | 70 |
| (5) プラスチック条約 | 71 |

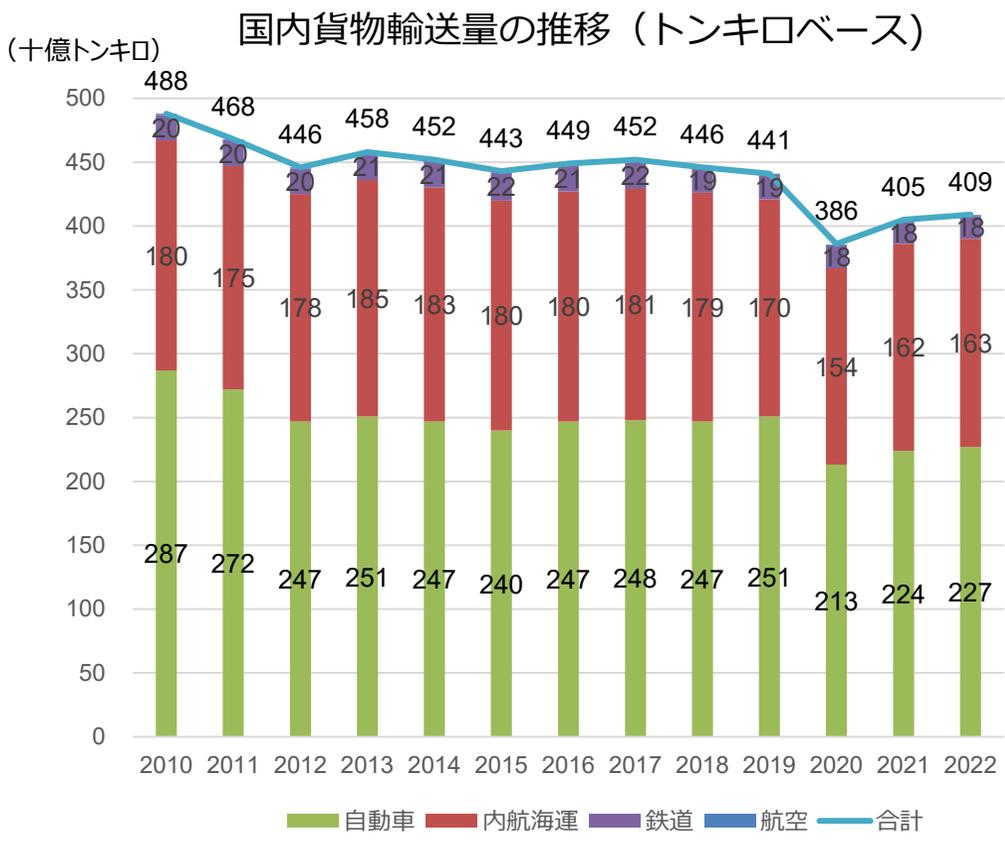
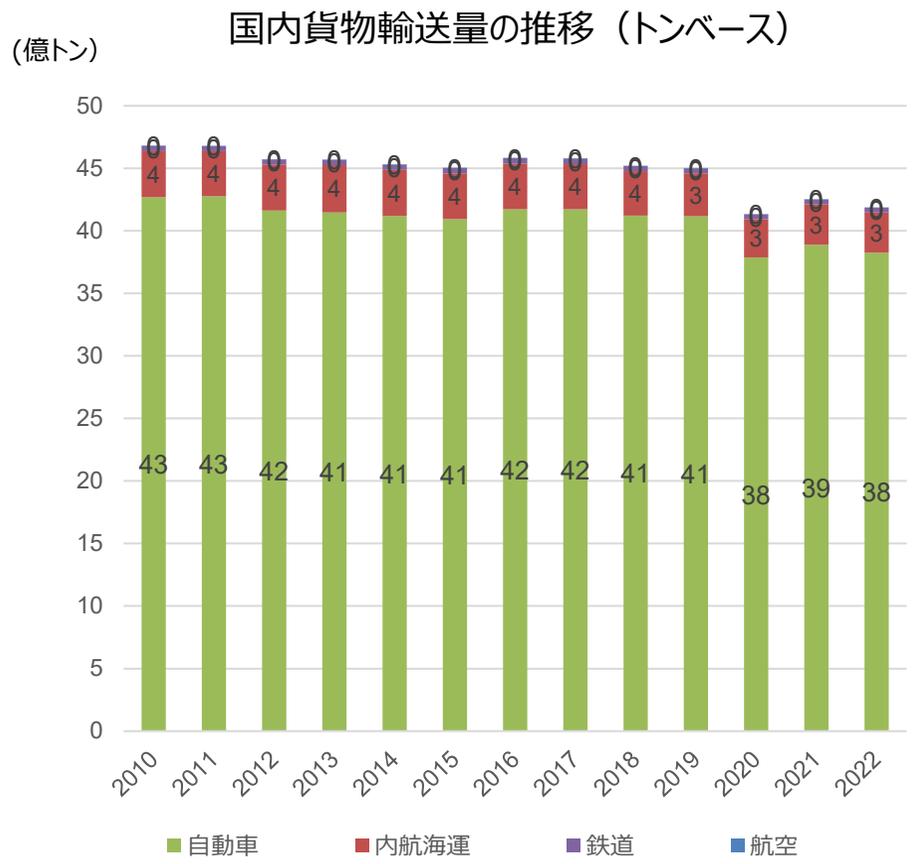
2025年2月

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。

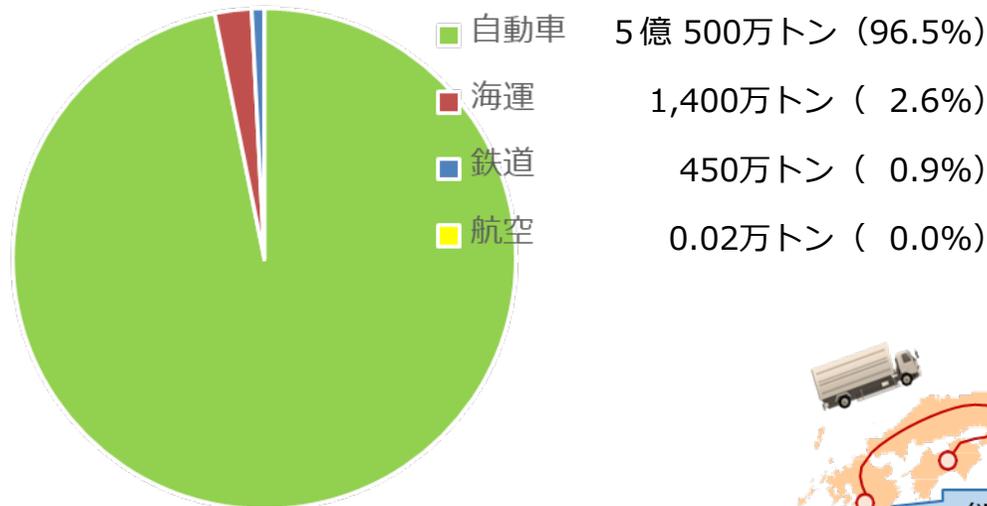
2. 農産物・食品の物流上の特徴

- 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。

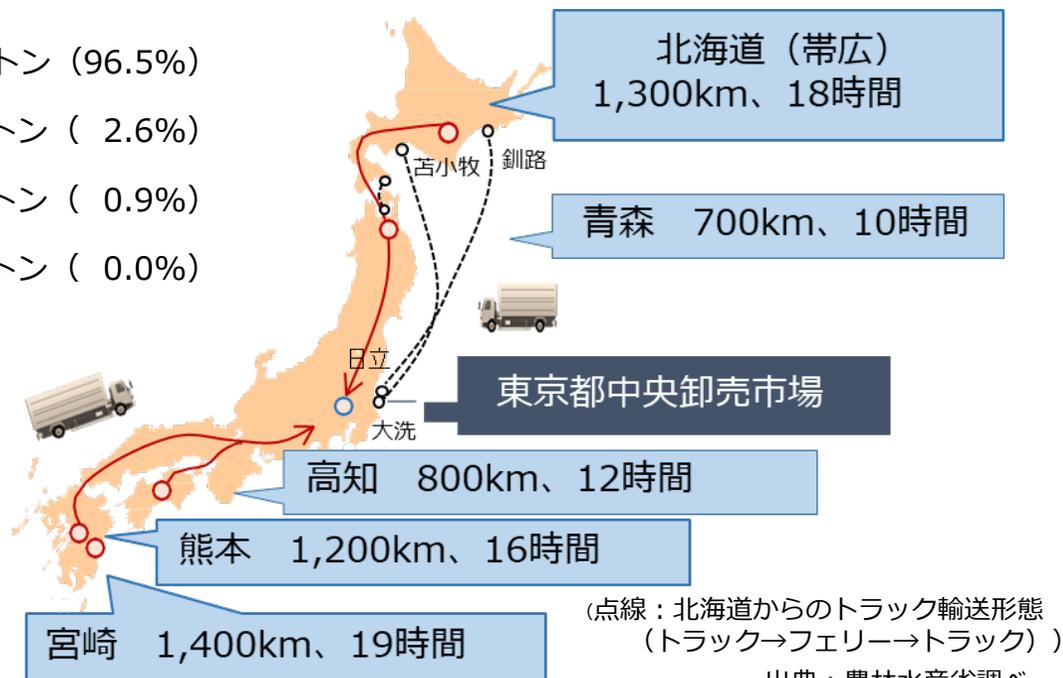
<生鮮品の輸送の特徴>

- 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



○ 各地から東京までの距離とトラック輸送時間

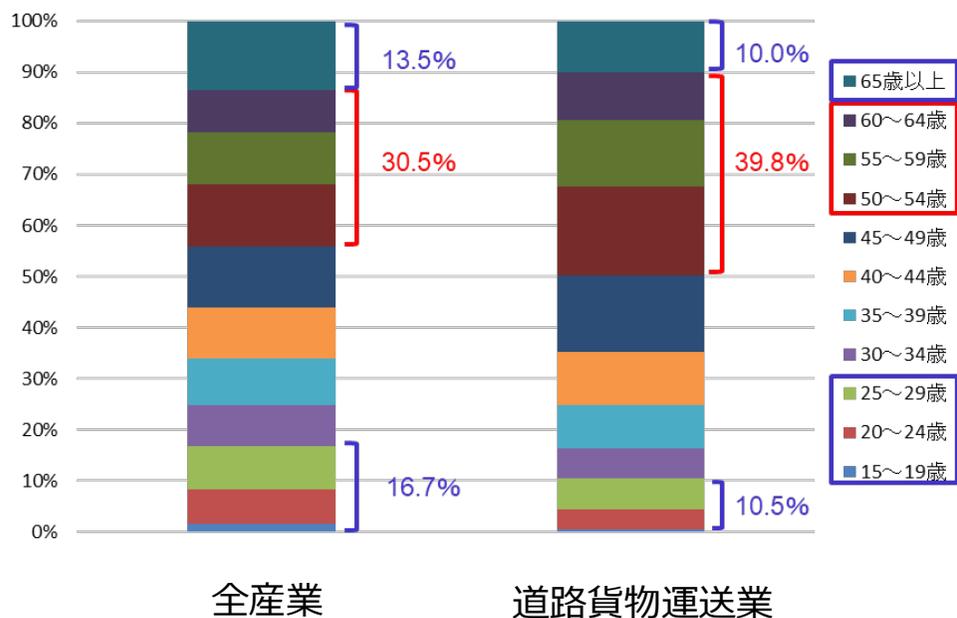


出典：国土交通省「貨物地域流動調査・旅客地域流動調査（2022年度）」
 「航空貨物動態調査（2022年度）」
 JR貨物「2023（令和5）年度 輸送実績速報」
 ※各種統計における農水産品及び食料工業品の合値を基に農林水産省にて推計したものであり、実数とは異なる場合がある。

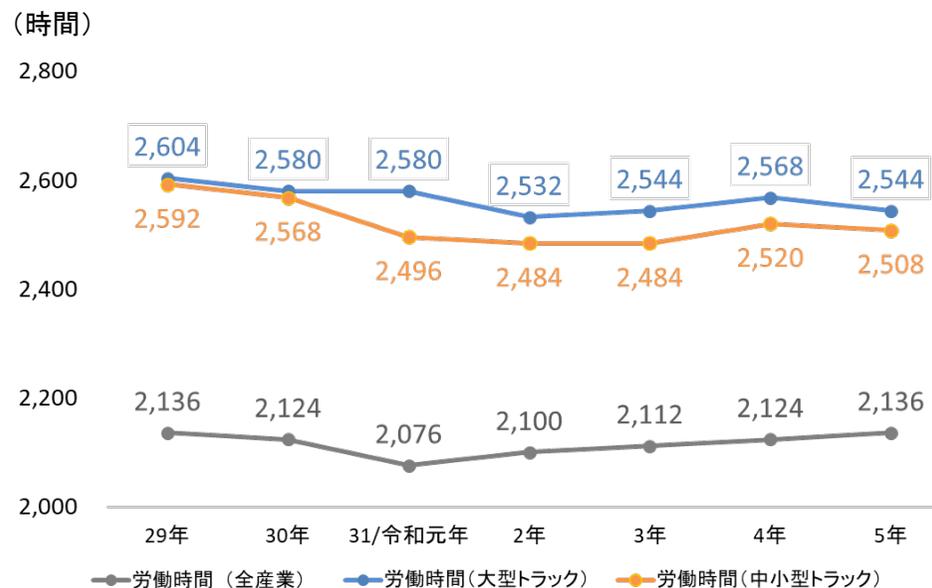
3. トラックドライバーの年齢構成、労働時間

- 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、労働環境が厳しく、人材確保が容易ではない。
- ・ 65歳以上の就業者の割合も少なく、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。

年間賃金

全産業平均より5%~15% (20万~60万円) 低い。

(万円)

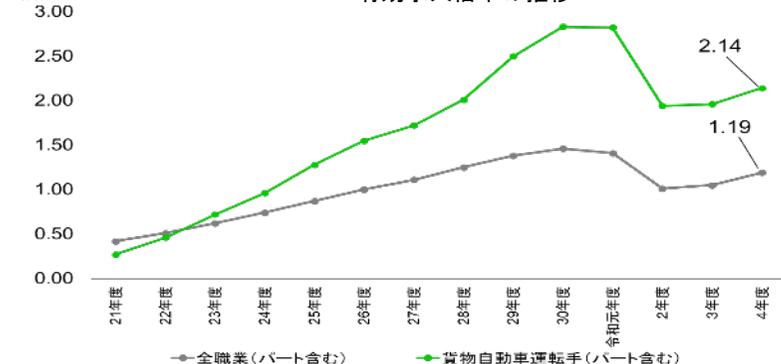


人手不足

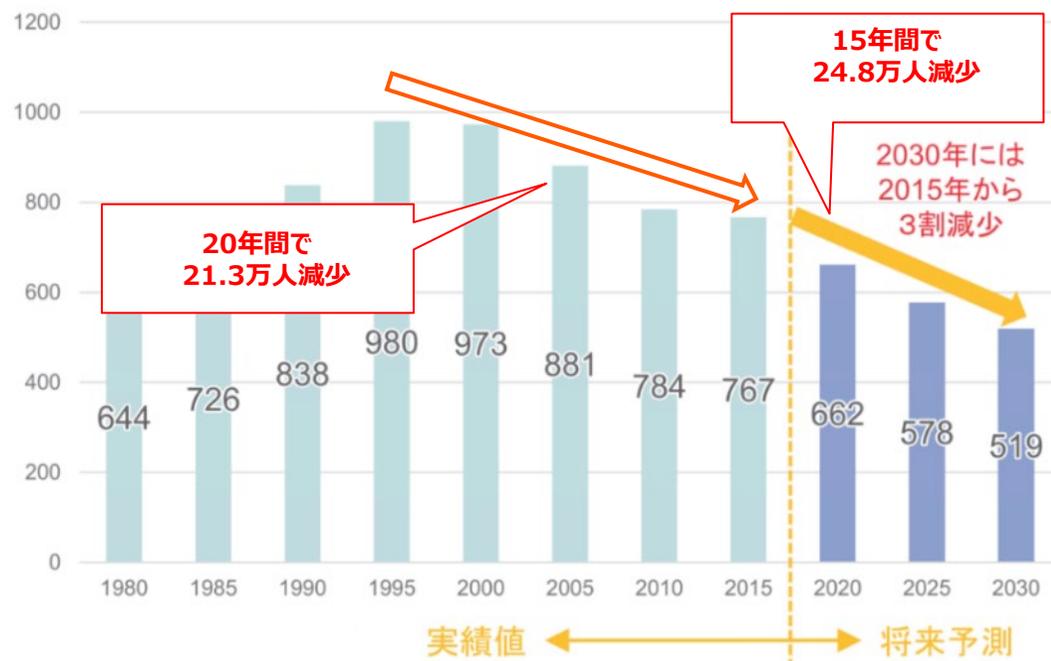
全職業平均より約2倍高い。

(倍)

有効求人倍率の推移



○ 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働き方改革と物流2024年問題（令和6年4月）

- 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）も見直し。
- 物流効率化に取り組まなかった場合、労働力不足による**物流需給がさらに逼迫**するおそれ。コロナ前の2019年比で**2030年には34.1%（9.4億トン）の輸送能力不足***の懸念。

○ 労働基準法の改正

| 法律・内容 | | 2018年度 | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 |
|-------|--------------------------------------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|
| 労働基準法 | 時間外労働の上限規制（年720時間）の適用【一般則】 | | 大企業に適用 | 中小企業に適用 | → | | | |
| | 時間外労働の上限規制（年960時間）の適用【自動車運転業務】 | | | | | | | 適用 |
| | 月60時間超の時間外割増賃金引き上げ（25%→50%）の中小企業への適用 | | | | | | 適用 | → |

| | 2024年3月まで | 2024年4月以降 |
|----------------|-----------|-----------------------------|
| 時間外労働規制（労働基準法） | なし | 960時間 (原則、年720時間) |

○ 改善基準告示の改正

| | | 2024年3月まで | 2024年4月以降 (原則) |
|--------|----------|-----------|--------------------------|
| 改善基準告示 | 年間拘束時間 | 3,516時間 | 3,300時間 |
| | 1ヶ月の拘束時間 | 293時間 | 284時間 |
| | 1日の拘束時間 | 13時間 | 13時間 |
| | 休息时间 | 継続8時間以上 | 継続11時間を基本とし、9時間下限 |

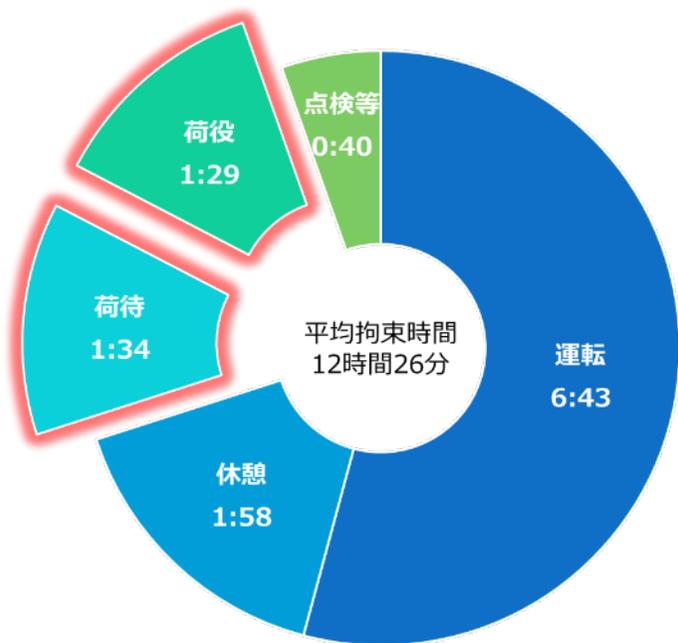
○ 「物流の2024年問題」の影響により不足する輸送能力試算（NX総合研究所）

| |
|---|
| 2030年度に不足する輸送能力の割合 (不足する営業用トラックの輸送トン数) |
| 34.1%（9.4億トン） |

6. 荷待ち・荷役時間の削減等の必要性

- 荷待ち時間、荷役時間の削減等を通じてトラックドライバーの拘束時間を削減する必要。
- 納品数の減少等を通じて総輸送需要の抑制や物流の平準化に取り組む必要。

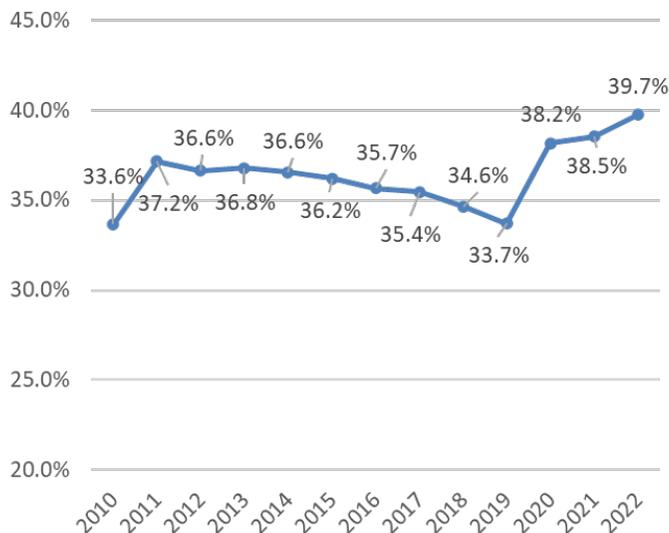
○ 荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳



○ 小口・多頻度化の動向

| | 平成27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

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

（2）物流の効率化

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

（3）荷主・消費者の行動変容

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

※次期通常国会での法制化も含め確実に整備。

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

8. 農産物・食品分野における「自主行動計画」の策定状況

- 農産物・食品等分野では**70以上の団体・事業者が「自主行動計画」を策定（令和6年9月時点）**。
- 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、あしかた農業協同組合、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、日清オイログループ株式会社、株式会社日清製粉ウエルナ、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、日清オイログループ株式会社、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）

9. 物流2024年問題の現在地①

- これまでのところ、**物流の深刻な停滞は起きていない。**

○ 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いません。

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いないという受け止めです。

○ 令和6年9月27日（金）国土交通大臣会見概要

物流の2024年問題として、本年4月から、トラックドライバーに時間外労働などの上限規制が適用される一方で、人手不足の中で、何も対策を講じなければ深刻な輸送力不足に陥ることが懸念されていたところです。

上限規制の適用から約半年が経過する中、関係者の取組が成果を挙げていることや、時間外労働の年間上限規制が現時点では大きな制約要因となっていないと思われることなどにより、これまでのところ、物流の現場から目立った混乱はお聞きしていません。

○ 令和6年12月中旬時点の状況（聞き取りベース）

<農産物の生産者団体>

例年に比べてトラックの手配は苦勞しているようだが、トラックがなくて運べないという状況にはない。

<農産物の卸売業者団体>

会員から物流が滞っている話や、トラックが足りない、運べないという話は聞いていない。

<加工食品の卸売業者団体>

運賃等コストアップはあるようだが、年末になり、物量の増加によりトラックが足りなくなるような状況は今のところ聞いていない。

<食品スーパー団体>

通常輸送用のトラックについて、現状において特に問題は生じていない。

○ 令和7年1月27日（月） 衆・本会議 総理答弁

2024年問題については、「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく、積載率の向上等に向けた官民での取組が成果を上げており、懸念された物流の深刻な停滞は起きておりません。

今後、懸念される運送業のドライバー不足の問題に対しては、運賃改定や価格転嫁の促進と省力化支援、荷主等への規制などを導入した改正物流効率化法の円滑な施行、日本版ライドシェア等による一般ドライバーの活用、外国人ドライバーの早期受入れ、などの生産性向上と賃上げ・働き方改革に総合的に取り組んでまいります。

10. 物流2024年問題の現在地②

- ・ **「2024年問題」**は、当該時点を乗り越えれば終わる一過性の課題ではなく、**当該時点から始まる構造的な課題**であり、2030年の輸送力不足も見据え、**中長期的に継続して取り組む必要**がある。

○ 物流革新に向けた政策パッケージ（抜粋）（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）

我が国は、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねなくなるという、いわゆる「2024年問題」に直面している。具体的には、このまま推移すると輸送力が2024年度には14%（トラックドライバー14万人相当）、2030年度には34%（トラックドライバー34万人相当）不足し、今のようには運べなくなる可能性があると推計されている。

もとより、「2024年問題」は当該時点を乗り越えれば終わる一過性の課題ではなく、当該時点から始まる構造的な課題であり、また、社会において大きな存在感を有する物流には、カーボンニュートラルへの対応が求められるため、2030年の輸送力不足も見据え、下記の対策に中長期的に継続して取り組む必要がある。

（中略）

青果物等の流通について、パレット化、中継輸送等やコールドチェーン化を進めるため、集出荷施設・卸売市場等の物流施設や保冷库等の機器の整備・機能強化を推進する。



11. 標準的な運賃等の見直し (令和6年3月)

● 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】

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、

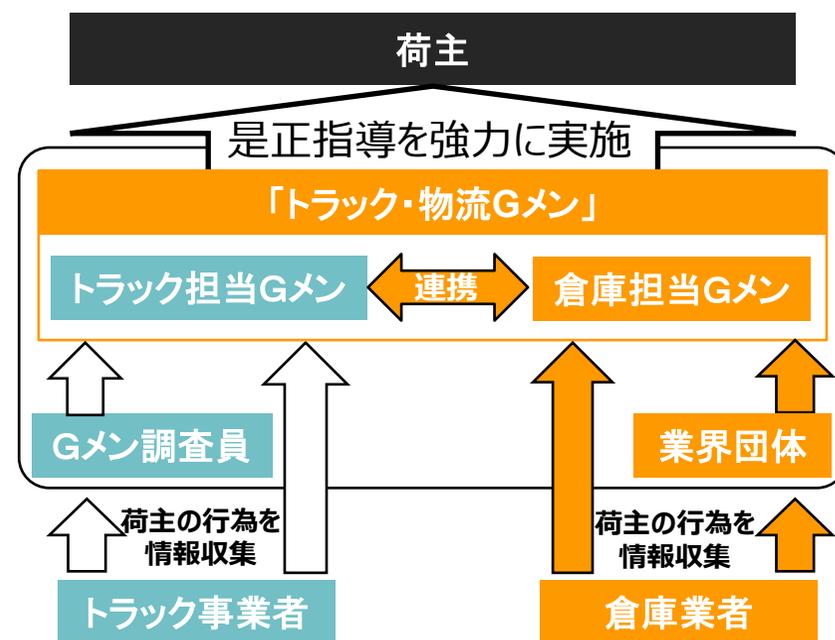
- ・国交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・各都道府県のトラック協会が新たに設ける**「Gメン調査員」**166名

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



参考 ○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案に対する附帯決議（抄）（衆・国交委）
 物流のサプライチェーン全体の取引の適正化に向け、トラックGメンを物流産業全体の健全化に向けた組織とすること

13. 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）

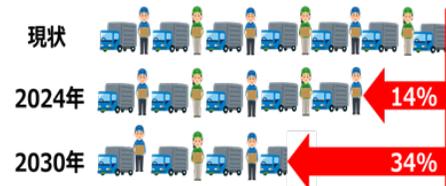
「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

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的措置

【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的措置

【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的措置

【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

14. 改正物流効率化法の規制措置の内容

- 荷主・物流事業者に対し、**荷待ち・荷役等時間の削減や積載効率の向上等を努力義務化。**

すべての事業者 2025年4月施行（想定）

- 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 2026年4月施行（想定）

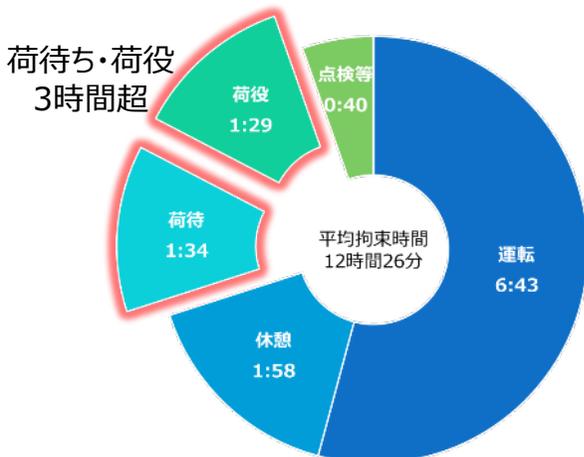
- 上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。
- 特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

*特定荷主：第一種荷主、第二種荷主それぞれの立場で取扱貨物の重量が年間9万トン以上

【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 | 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

パレット導入



パレットの利用による荷役時間の短縮

15. 改正物流効率化法の施行に向けた「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

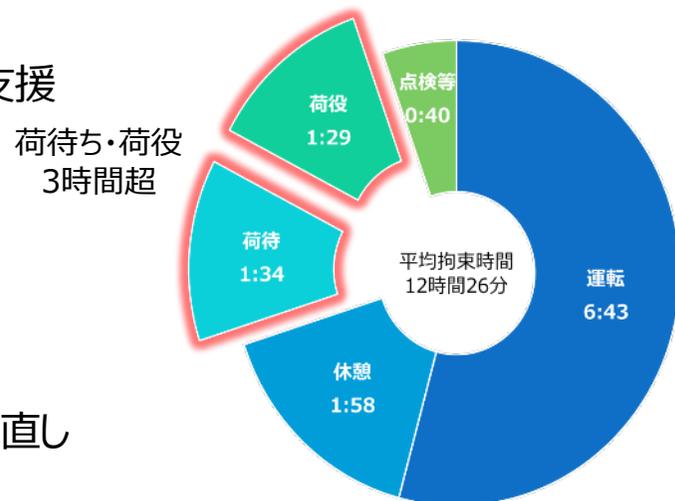
- ・ 積載効率の向上等 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

(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

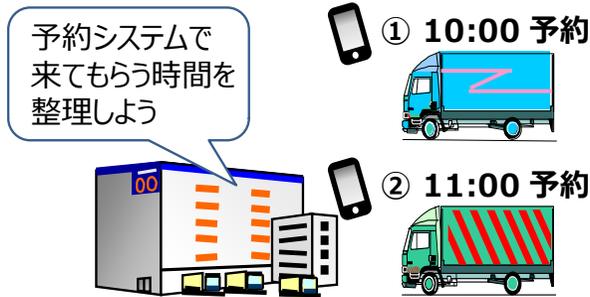
- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



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**。16

17. 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

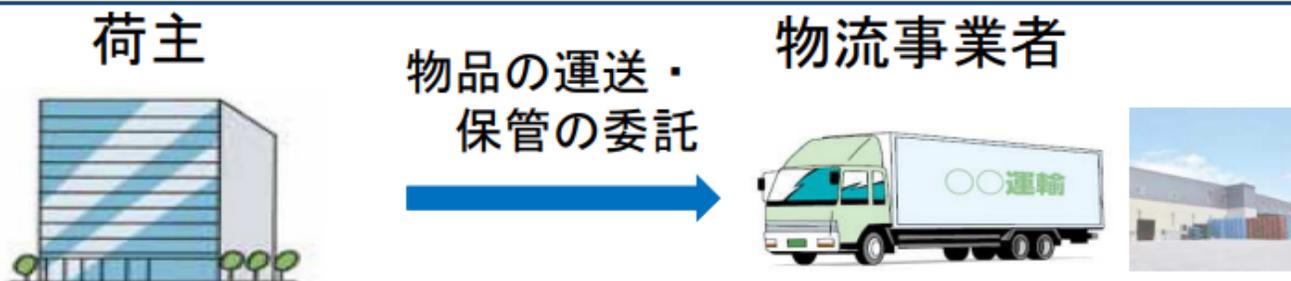
| 行為類型 | 件数 | 割合 |
|------------------|------|-------|
| 買ったとき | 239件 | 34.8% |
| 代金の減額 | 142件 | 20.7% |
| 代金の支払遅延 | 117件 | 17.0% |
| 不当な給付内容の変更及びやり直し | 106件 | 15.4% |
| 不当な経済上の利益の提供要請 | 45件 | 6.6% |
| 割引困難手形の交付 | 31件 | 4.5% |
| その他 | 7件 | 1.0% |
| 合計 | 687件 | 100% |

(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）

18. 独禁法に基づく「物流特殊指定」

- 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。）。



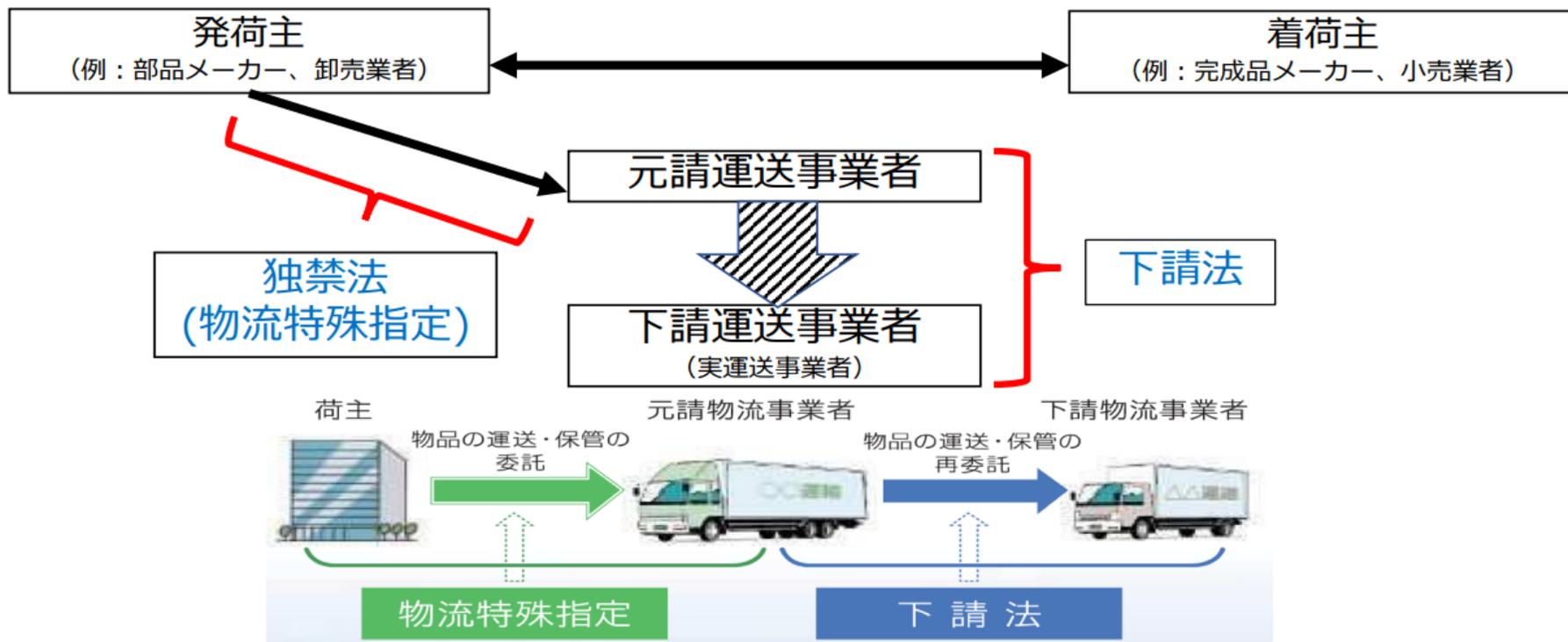
| 荷主（特定荷主） | 物流事業者（特定物流事業者） |
|-----------------|------------------------|
| 資本金3億円超 | 資本金3億円以下（個人事業者を含む。） |
| 資本金1000万円超3億円以下 | 資本金1000万円以下（個人事業者を含む。） |
| 取引上の地位が優越している荷主 | 取引上の地位が劣っている物流事業者 |

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 |

19. 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）。



20. 企業取引研究会での検討（令和6年7月～12月）

- ・ **令和6年7月～12月**、公正取引委員会・中小企業庁が事務局となり、関係有識者からなる「**企業取引研究会**」を開催。
- ・ 適正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**。
- ・ 同検討会において、**物流に係る優越的地位の濫用規制の在り方**についても議論。

- 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 案 件 | 企業 名 | 指導 (令和5年度) | 482件 | 注意 (令和5年度) | 17件 |
| | | 公 表 案 件 | 企業 名 | 勧告 (平成16年以降) | 24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

21. 企業取引研究会報告書の概要（令和6年12月、物流部分の抜粋）



物流に関する商慣習の問題に関する論点

主な論点

- 荷主・物流事業者間の問題（荷役・荷待ち）を踏まえ、**発荷主から運送事業者へ物品の運送を委託する取引の下請法における取扱いについて、見直すべき点はあるか。**

主要な意見

- 着荷主と発荷主との間に部品等の製造や購入の発注だけでなく、その部品等を「運ぶ」契約も含まれており、発荷主はその債務の履行のために運送事業者に物の運送を委託する、という構造に着目すれば、**下請法の対象とされている取引と類似の構造があるといえるのではないが。**
- 現在、荷主と元請運送事業者との取引は物流特殊指定の対象、元請運送事業者と下請運送事業者との取引は下請法の対象とされているが、事業者にとって分かりにくく、**統一的に下請法として対象とすることが望ましい。**
- 荷主からの運送委託について下請法の適用対象を広げる際には、規制の範囲が広くなりすぎないように配慮する必要がある。着荷主と発荷主の取引においては、物の運送が前提となることが多いものの、例えば「どこから」運ぶかは発荷主が決めており、完全な役務の再委託とはいえず、**下請構造に該当するかどうかを慎重に判断する必要がある。**
- 下請法では、役務の提供後60日以内の支払期日を定めることが義務付けられており、物流特殊指定から下請法に規制を切り替える場合には、**資金繰り負担を始めとする発荷主の負担への配慮が必要**である。

解決の方向性

- ◆ **発荷主が運送事業者に対して物品の運送を委託する取引の類型を新たに下請法の対象取引とする。**

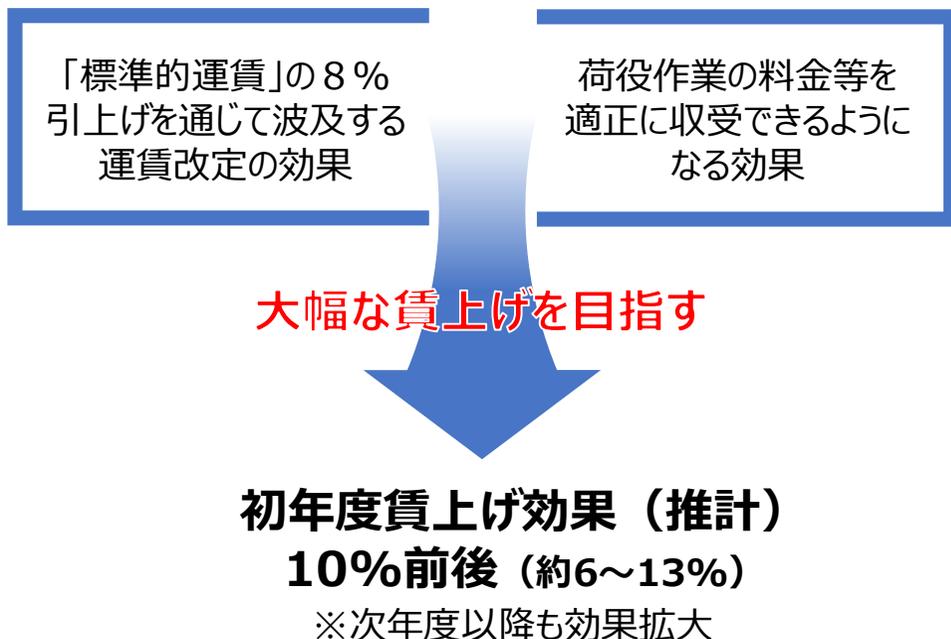
22. 2030年度に向けた政府の中長期計画（概要）

- 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）



23. 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)

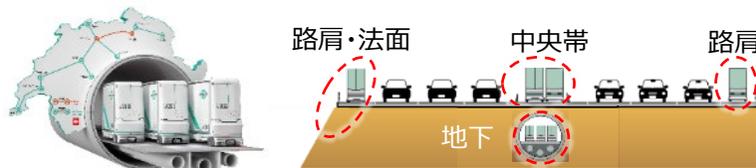
(2) 多様な輸送モードの活用推進

- 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】



24. 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】



25. 農林水産品・加工食品分野の物流標準化

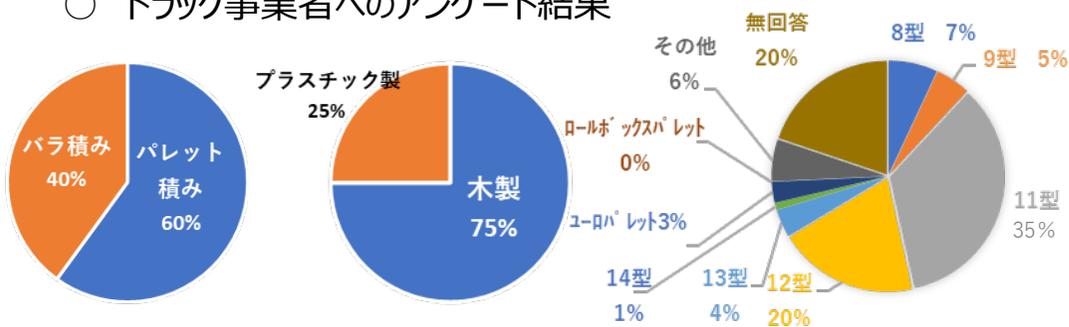
- これまでに、**青果物、花き、水産品、加工食品**それぞれの分野において、**物流標準化ガイドライン等**を策定済み。それぞれの品目ごとの特性を踏まえつつ、物流標準化の取組を推進。

| | 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トン ・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> <ul style="list-style-type: none"> ・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 |

26. 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% |

○ 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% |

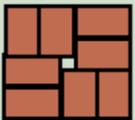
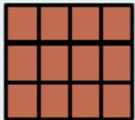
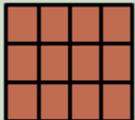
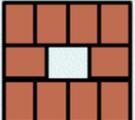
出典：農林水産省 パレット化率把握のための卸売業者向けアンケートの結果（令和5年9月）

※ 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。

27. 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（2021.9）



28. 集出荷施設の改修に併せた導入事例

- 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



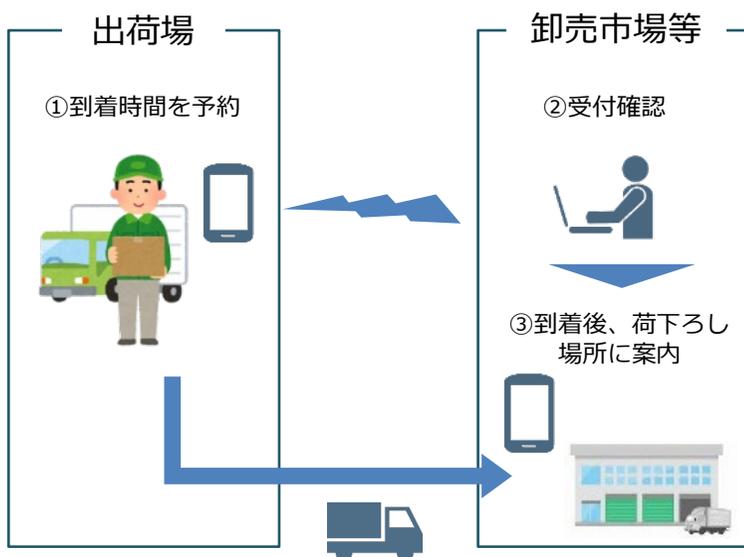
パレット化により
荷役作業時間が短縮

29. デジタル化の推進（トラック予約システム、納品伝票の電子化）

- ・ トラック予約システムの導入等により、卸売市場等における待ち時間の削減を推進。
- ・ 手書き伝票から伝票の電子化、電子タグの活用、伝票データ・輸送データの共有への移行により、事務時間の縮減と情報共有を推進。

○ トラック予約システム

- ・ スマホで卸売市場等へのトラックの到着時間を予約。
- ・ 到着後荷下ろし場所へ案内し、待ち時間を削減。



○ 納品伝票の電子化等

- ・ 生産者－JA－卸売会社間の送り状を電子化。
- ・ 電子データの読み込みにより検品等の作業を効率化。



30. 加工食品流通のデジタル化

(1) 代表的な流通経路



(2) 一般的なデジタル化の状況

| | 製造 - 卸 | 卸 - 小売 |
|-------------|----------------|---------|
| 商 流 (受発注等) | ○ 日食協EDIフォーマット | ○ 流通BMS |
| 物 流 (出荷情報等) | △ 日食協EDIフォーマット | ○ 流通BMS |

(3) 一般的な管理コード： JANコード (GTIN) が広く活用されている。

※ JANコード (Japanese Article Number) はGTIN (Global Trade Item Number) の日本国内での呼び名。
GTINは国際標準。

- 標準タイプは13桁 (商品についているバーコードでおなじみ)。
- JANコードで示しているのは、「どの事業者の、どの商品か」。
- 最初の9桁 (または10桁or 7桁) が事業者コードを、残りの3桁 (2桁or 5桁) が商品 (アイテムコード) を表す。
※ 最後の13桁目は、事業者名や商品名ではなく、そのコードが正しいものであるかの確認に使用するチェック・ディジット (C/D)。
- 日本の製造業者の場合、最初の2桁は「49」か「45」で始まる。
- 事業者は、一般財団法人流通システム開発センター (GS1 Japan) から事業者コード (最初の9桁) を取得。
商品名の番号 (続く3桁) は各事業者が決める。



31. 生鮮品流通のデジタル化



(1) 代表的な流通経路



(2) 一般的なデジタル化の状況 (青果物の例)

| | 生産者－集出荷団体 | 集出荷団体－卸 | 卸 － 仲卸 | 仲卸 － 小売 |
|--------------------------|---|---|---|---|
| 商流 (受発注・決済情報等) | — | <ul style="list-style-type: none"> 受発注は紙や電子メール。 決済についてはベジフルネットが広く活用されている。 | <ul style="list-style-type: none"> 紙や電子メール | <ul style="list-style-type: none"> 各社EDIシステム |
| 物流 (出荷情報等) | <ul style="list-style-type: none"> 紙ベースが多い。 デジタル化の取組は限定的。 | <ul style="list-style-type: none"> FAXや電子メール 逆ベジシステムは情報伝達速度の点で課題あり。 | — | <ul style="list-style-type: none"> 各社EDIシステムが基本だが、FAXを使用する場合も。 |

(3) 一般的な管理コード： 生鮮標準コードが存在するが、活用状況は限定的。

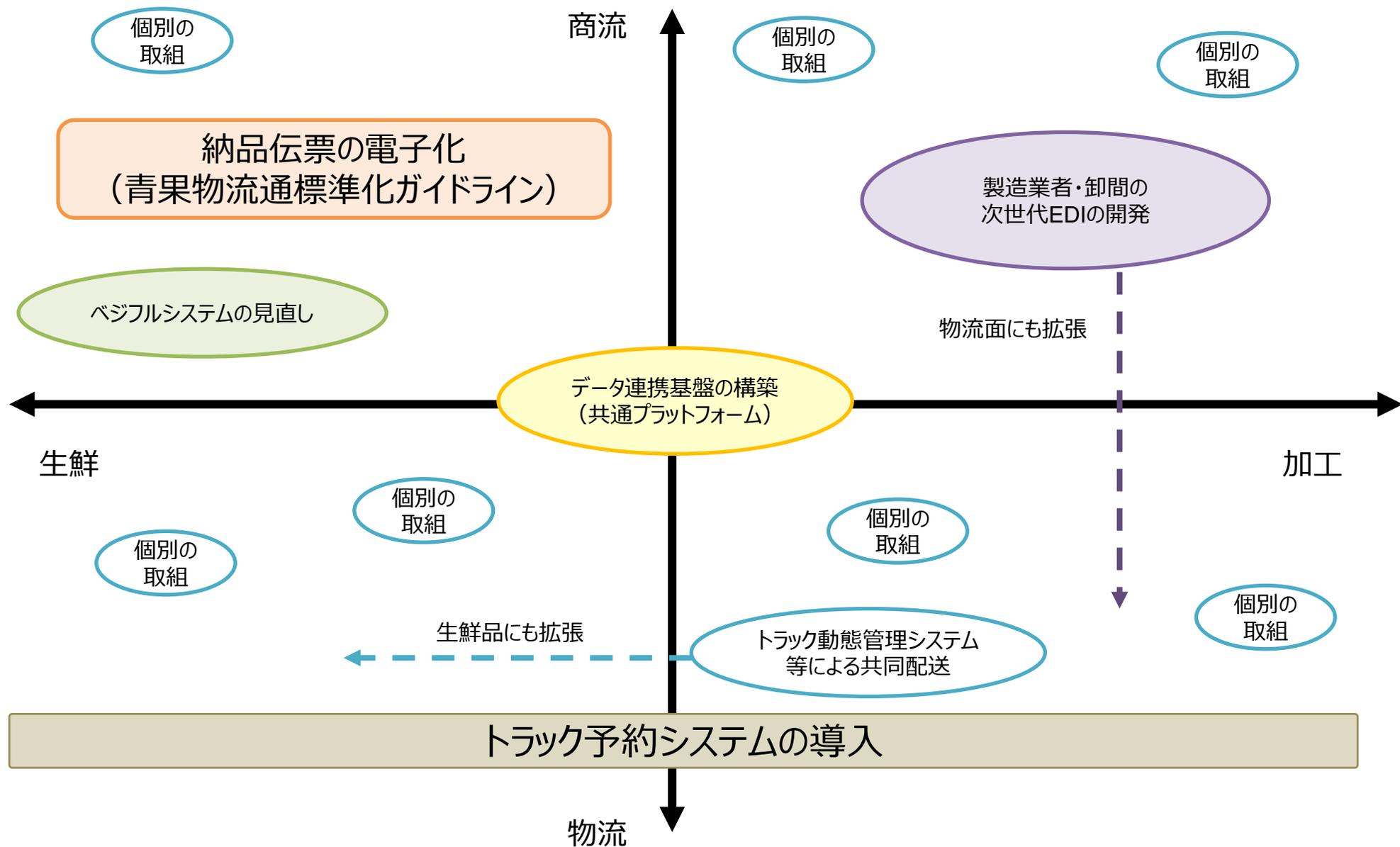
- JANコードと同じ13桁 (バーコード化は可能)。
- 生鮮標準商品コードで示しているのは、品目名 + αの情報。生産者や産地は示せない点が大きく異なる。
- 最初の4桁は「4922」で固定。「4922」は、「日本で流通している生鮮品」ということを示している。
- 続く5桁で品目名を示す。青果物の場合、この5桁は「ベジフルシステム」で使用されている「青果物標準品名コード (ベジフルコード)」に準拠。
- 残りの4桁は、栽培方法区分、商品形態、階級、C/D (チェック・ディジット) として使用される。

32. 加工食品と生鮮品の違い



| | 商品特性 | 商品と管理コードの関係 |
|------|--|---|
| 加工食品 | <ul style="list-style-type: none"> 多くの場合、製造から小売までの流通段階で商品形態は変わらない。 製品として規格が統一されている。 | <ul style="list-style-type: none"> 13桁のJANコードで製造業者・商品が特定される。 マスター登録をしておけば、バーコードを読みこむだけで、商品名、内容量、価格等を全て把握可能。 <p>※ 例外として、季節販促等により1つのJANに複数アイテムが紐づくこともあり、その場合は、JANコードと個社の商品コードを紐づける必要が生じる。</p> |
| 生鮮品 | <ul style="list-style-type: none"> 多くの場合、産地から小売までの流通段階で商品形態が変わる。 <ul style="list-style-type: none"> 仲卸や小売の段階で袋詰め 加工が行われる場合もある (魚の切り身、野菜の1/2カット等) 1つ1つの商品の重量や大きさが様々。 | <ul style="list-style-type: none"> 13桁の生鮮標準商品コードで品目は特定できる。 他方、生産者（出荷者）、重量等については別途把握する必要がある。 |

33. どのような検討や取組が進められているのか



34. 何のためにデジタル化するのか

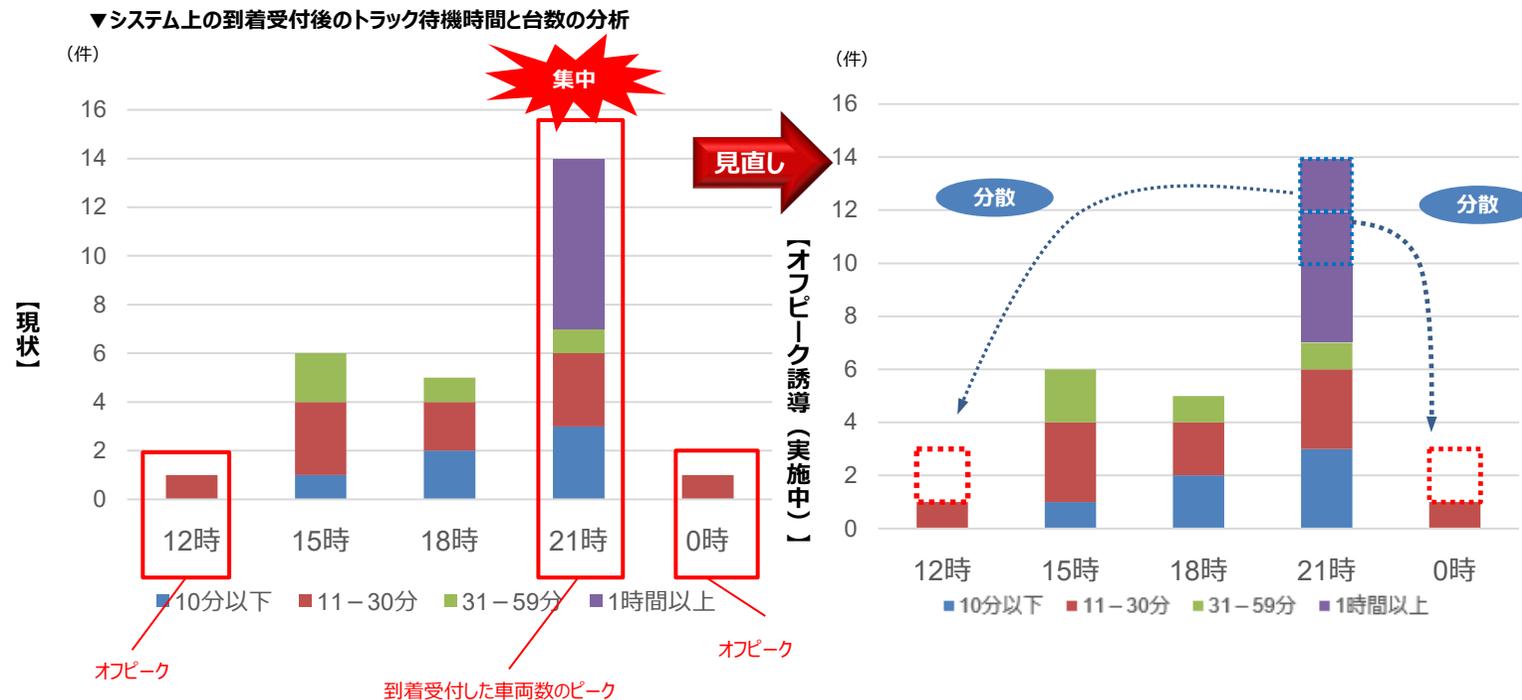


| 目指すもの | そのために取り組むこと（例） |
|---------------|---|
| 業務の効率化 | <ul style="list-style-type: none"> ・ システム連携 （流通の川上でデータ入力し、川下までデジタル情報としてつなげ、手入力の回数を減らす。） ・ クラウド型システムの活用 （サーバー上に置かれたシステムにインターネットを介して接続し、活用。） |
| 物流の効率化 | <ul style="list-style-type: none"> ・ トラック予約システムの導入（トラックの荷待ち時間の削減） ・ トラック動態管理システムの導入（新たな共同配送の実現、積載効率の向上） ・ 事前出荷情報（ASN）の活用（検品レスによる荷役の削減） <p style="text-align: right;">※ASN = Advanced Shipping Noticeの略</p> |
| 高付加価値化 | <ul style="list-style-type: none"> ・ データ連携基盤（各種情報を組み合わせ、新たなサービスを開発・提供。） ・ 消費者への商品情報提供 （2次元コード（QRコード等）を活用、生鮮品においても消費者に提供できる情報を充実化。） <div style="text-align: right;">  <p>QRコード</p> </div> |

35. デジタル化の取組事例①（トラック予約システムの導入）

- 東京都中央卸売市場大田市場の大田花きでは、**バス予約システムを導入。システム内の到着受付時間等のデータを活用し、時間ごとの待機車両数の偏りなどを分析。産地と連携し、産地の出荷時間を調整の上、ピーク時間のトラック台数を分散（市場のオフピーク時間帯に到着を誘導）。**

→ピーク時間のトラック台数を分散させ、待機時間縮小を見込む。



36. デジタル化の取組事例②（青果物の出荷情報の電子化）

【JA全農ひろしま、JAひろしま（広島県）】

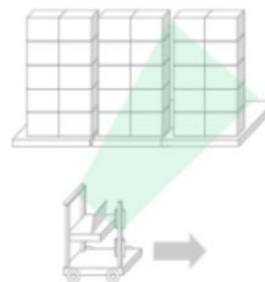
- 令和5年度、「**集出荷DX化システム**」を試験導入。**今まで手書きだった情報（品目や規格、生産者情報）をラベル化。**
- 生産者は、ラベルを出荷箱に貼り付け、QRコード部分をスマートフォンアプリで読み取ることで、集出荷場に出荷情報を登録。 → **JA営農指導員の集出荷に要する時間を69.2%短縮。**
- さらに、令和6年度には「**個選品多規格荷受システム**」と「**個選品大量荷受システム**」を構築。従来の「集出荷DX化システム」では対応困難だったトマトやきゅうりなどの規格数の多い品目や、荷物量が多い品目にも対応可能に。
→ ドライバーが集荷場に到着してから出発するまでの**荷役と荷待ちに要する時間**を、現状の**最大2.5時間から、3年後までに30分（80%減）に縮減**することを目指す。

○ 個選品多規格荷受システム



○ 個選品大量荷受システム

広角レンズを取り付けて、大量の荷を対象に情報を読み取ることができる読み取り機の試験も実施。
1品目で1日400ケース以上の出荷があるJAひろしまの呉・庄原地域のような産地でも省力化を目指す。



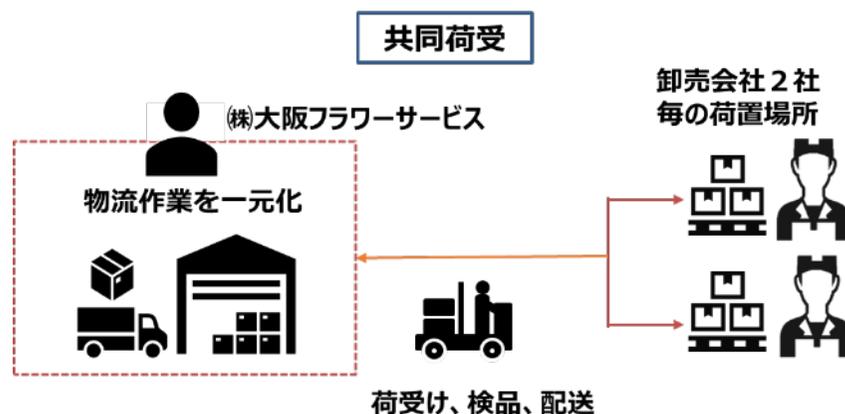
37. デジタル化の取組事例③（花きの取引オンライン化）

【大阪鶴見花き地方卸売市場（大阪府）】

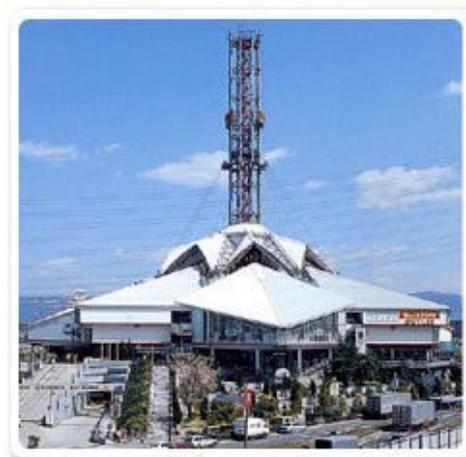
- 令和2年4月から場ゼリを廃止、**2社共通のインターネットシステムによる完全オンライン取引に移行**。また、**セリ時刻を、朝6時半 → 前日19時に変更**。
 - **従業員の深夜勤務・早朝勤務が減少**。買参人も市場への移動が不要に。（働き方改革）
 - **渋滞の少ない時間帯（深夜0時～）の輸送が可能に**（送り先の市場の朝ゼリにも間に合う）。
 - 遠隔地の市場の卸売会社もオンライン取引に参加 → **セリ前取引が2～3割増加**。
- 卸売会社2社が共同出資した**（株）大阪フラワーサービスがワンストップで全ての物流作業を実施**。今後は市場施設の3～5階（アウトレットが転居）に**ストックポイント（共同荷置場等）を設置予定**。
 - **トラックドライバーの負担軽減、荷待時間短縮、西日本におけるハブ機能の強化**。



オンライン取引に従事する従業員



2社の共同出資会社が物流ワンストップサービスを提供、トラックドライバーの負担を軽減



今後、3～5階をストックポイント（共同荷置場所等）として整備予定 37

38. デジタル化の取組事例④（水産物のオンライン受発注）

- **（株）ウーオ**が提供する「**オンライン受発注システム**」は、自動で取引価格に**手数料・物流費を上乗せして表示**、産地は**売りたい価格で商品を出品**することが可能で、買い手側の卸・仲卸業者の方から**欲しい商品を提案**することも可能。
- 当該システムは、**卸売業者の卸売業務にも活用が可能**であり、セリ前取引の多くで**アプリ発注**ができるようになるだけでなく、**システムでの在庫管理**により、**受発注ミス、時間外の受発注作業、在庫管理のストレス**が解消し、業務の効率化や**働き方改革に貢献**。

【atohama】



卸の声

- 勤務時間外にオーダーがあり、休みの日も在庫管理で子育てどころではなかった。全国の全ての卸、仲卸が同じ悩みで苦しんでる。
- 記帳やパソコンで在庫管理していた時代は考えられない。もはやアプリがないと仕事ができない。（中堅職員）
- 在庫管理を手で書くなんてありえない。画像の拡大編集で良い魚をもっと見やすくしていきたい。（入社3年目の若手）
- 暑い夜にわざわざ卸売する必要もなく、働く時間帯も変える必要。
- 離職率が下がっている。特に若い人材が辞めるのが減ってきた。

【UUUO】



仲卸の声

- スーパーの発注は午前～夕方、飲食店の発注は昼～夕方、仲卸の業務時間外に受注せざるを得なかったが、これで楽になった。
- 発注ミスが減った。やりだすとこれじゃないとできなくなる。
- 電話やメールでの先取りでも現物は見られないので、システムで買って同じ。職人の目利きでないと駄目な世界もあり、それは現物でやっていて、使い分けが大事。

39. デジタル化の取組事例⑤ (小売業におけるAI需給予測システムの活用)

株式会社ベイシア (群馬県前橋市、スーパーマーケット)

【背景・課題】

- ・ 需要をある程度の精度をもって予測する仕組みがないまま発注しており、恒常的にフードロスが発生。
- ・ 加えて産地の生産者情報・栽培情報も収集できていないことから、物流、販売が無計画・無秩序で非効率。

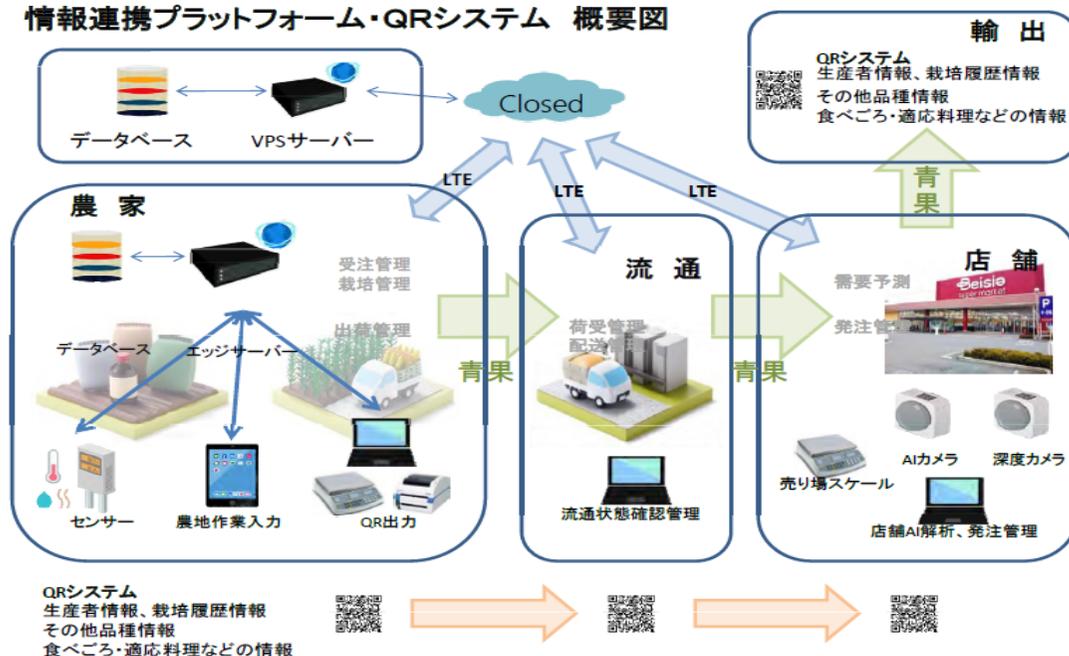
【事業を活用した実証内容】

1. AIカメラで店舗における売れ行きから需要予測を可視化し、生産者へ需給予測を提示することでフードロスを削減
2. 生産者情報、栽培履歴情報等を収集し、消費者への情報提供、検疫情報への利用等を行う、QRシステムの構築
3. 需給予測システムとQRシステムを統括する情報連動プラットフォームを構築し、荷受け・配送の効率化と輸出拡大

【事業の効果】

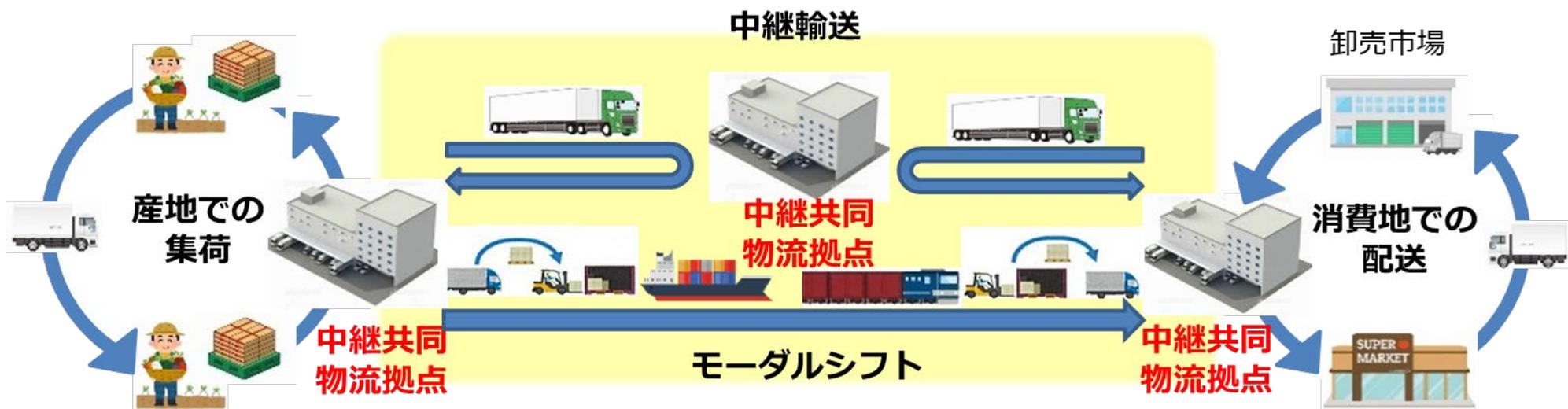
- ・ サプライチェーン関係者の情報を集約し、販売・在庫・生産に反映させる情報連携プラットフォームを構築
- ・ 需給に基づいた管理体系を構築し現状の各主体の利益率を平均10%以上向上
- ・ 需給に基づいた出荷計画の共有、在庫調整により、フードロスを30%以上削減
- ・ 生産者の経営状況や営農環境の改善
- ・ 農林水産物輸出量の30%向上 等

情報連携プラットフォーム・QRシステム 概要図



40. 中継物流の推進

- 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



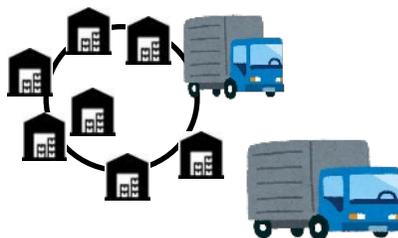
41. 中継物流の取組事例①：集荷と幹線輸送の分離（トマト等）

【JAさが + 全農物流（佐賀県）】

- ・ 従来は7つの各地区からバラバラに出荷。
- ・ 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 → 荷を大ロット化し、翌朝から卸売市場等への出荷を開始。
- ・ 集荷トラックと幹線トラックの役割分担 → 積載率は従来の60%→80~90%へ大幅向上。
- ・ 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。



集荷トラック
(積載率は高くない)



巡回集荷



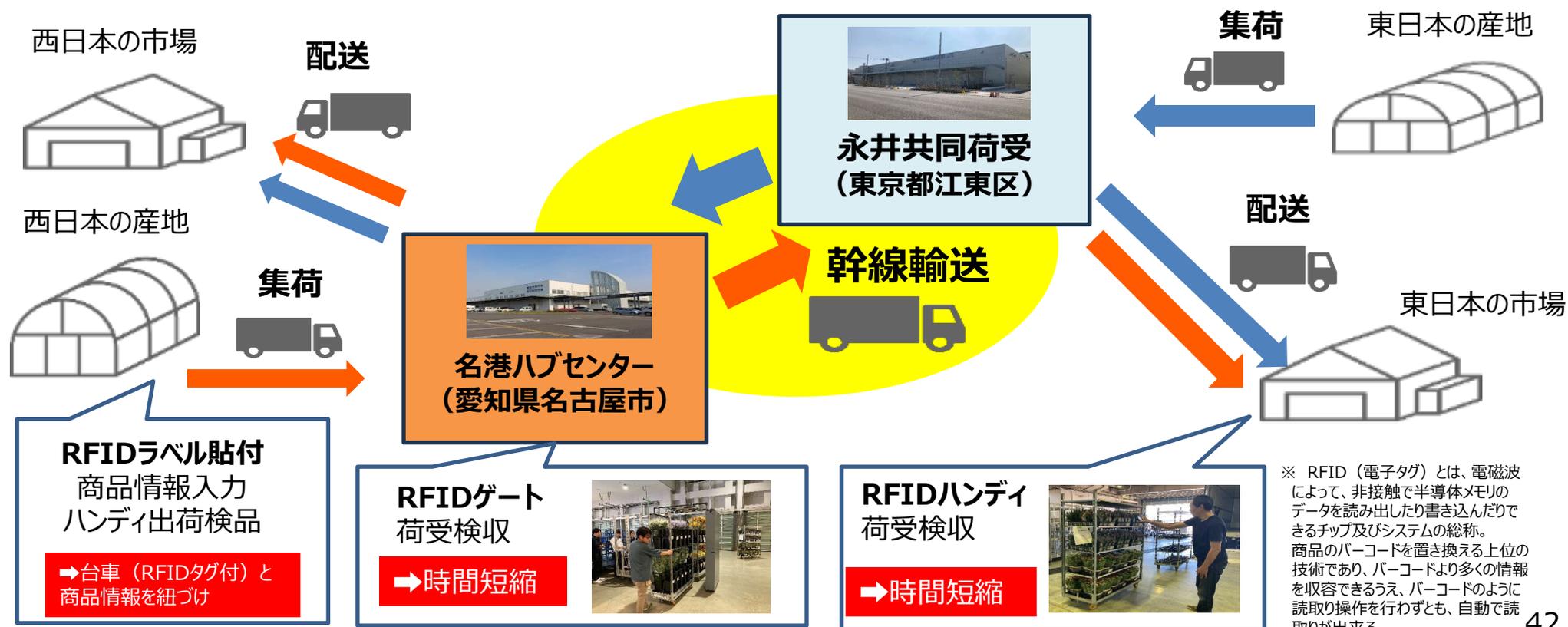
集約
JAさが青果物
コントロールセンター



中継・共同輸送
モーダルシフト
(積載率80~90%)

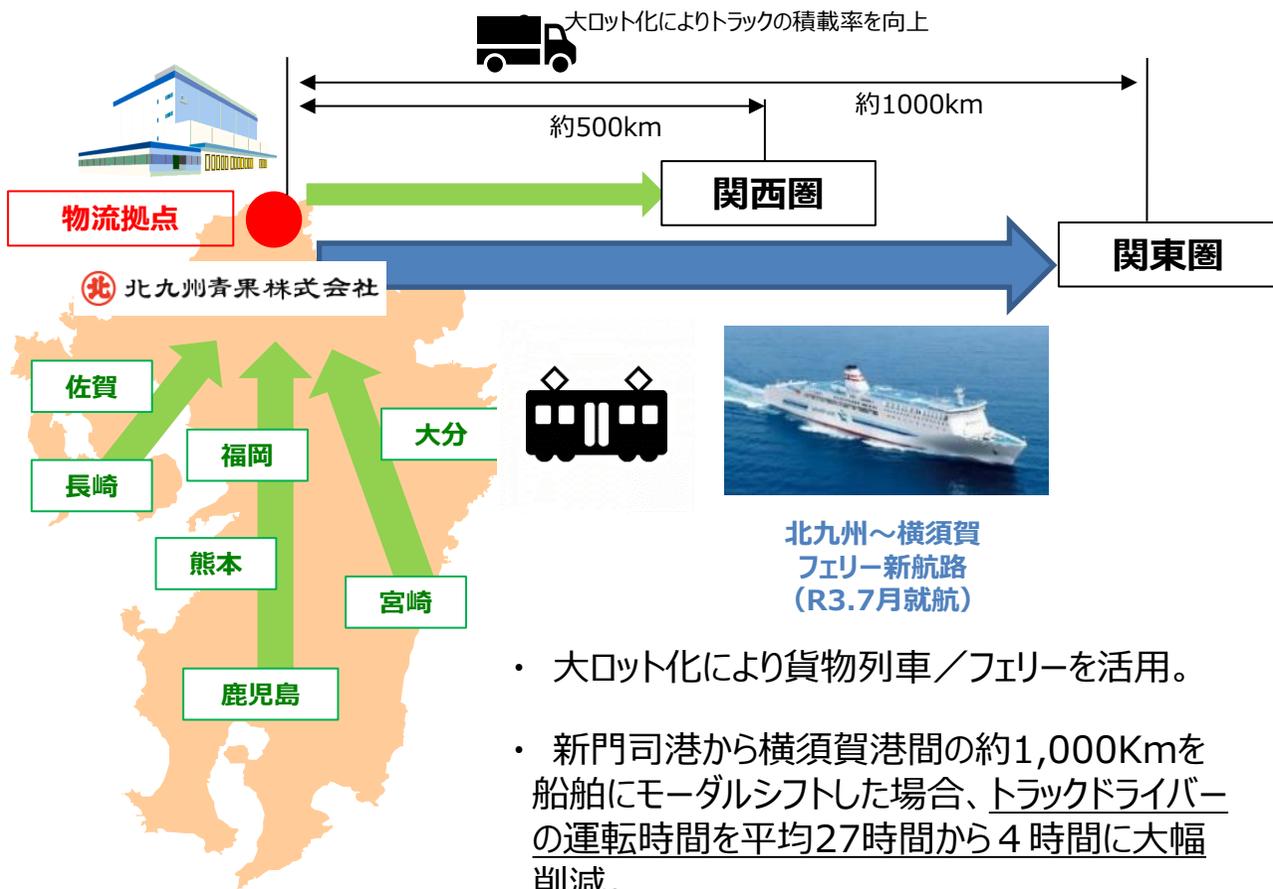
42. 中継物流の取組事例②：永井共同荷受&名港ハブセンター（花き）

- 東日本の花を集約する永井共同荷受と、西日本の花を集約する名港ハブセンターとの間で幹線輸送を実施。
- 永井共同荷受を経由した東日本の花を名港ハブセンターが西日本方面の市場に転送。逆も同様。
- 集荷、幹線輸送、配送を分離することでドライバーの運転距離及び拘束時間を短縮。
- RFID（電子タグ）等により検品検収・商品管理に係る作業時間を短縮。



43. 中継物流の取組事例③：北九州中央卸売市場の青果卸売業者

- ・ **令和5年9月**、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**。この拠点を活用した中継共同輸送を全農の子会社が運営。
- ・ **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**。



○小ロット多品目の青果物を混載輸送



- ・ 北九州市中央卸売市場の青果卸業者と横浜市中央卸売市場本場の青果卸業者が連携。
- ・ 小ロット多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)に混載し、週に2～3往復、荷のやり取りを実施。
- ・ 大ロット化により貨物列車／フェリーを活用。
- ・ 新門司港から横須賀港間の約1,000Kmを船舶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。

44. モーダルシフトの推進

- 北海道では、**道外への輸送の63%がフェリー・RORO船※、34%が貨物鉄道輸送**。令和5年10月には室蘭～青森のフェリー新航路が就航。
- 道内でも、トラックから鉄道へのモーダルシフト**について輸送実証。

※トラックやトレーラーが自走で船に乗り込む貨物用船舶。

【北海道から本州への輸送形態（R4年度 ホクレン物流部取扱数量）】

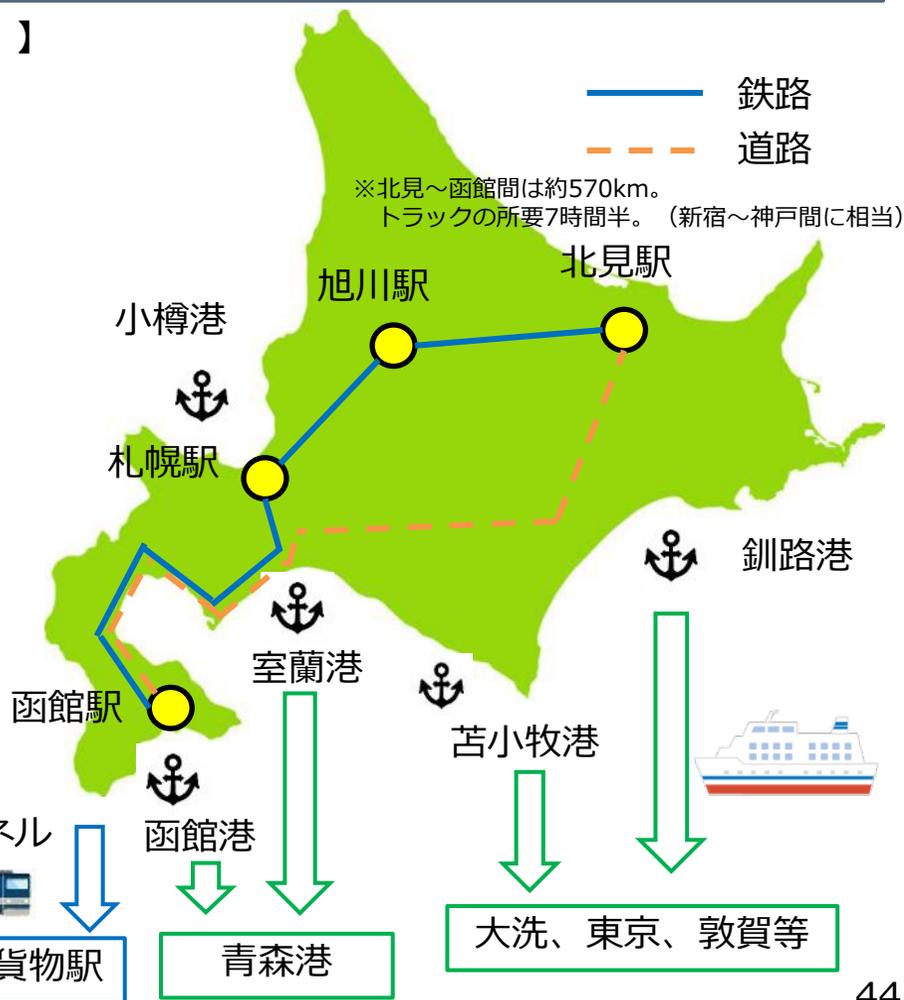
| 輸送手段 | 数量 | シェア | 主要品目 (万t) |
|------------|-------|-----|--|
| フェリー・RORO船 | 123万t | 63% | 生乳 (34) 青果物※ (14) 米 (19)、でん粉 (9) |
| 貨物鉄道 | 66万t | 34% | 玉ねぎ (30) 馬鈴しょ (9) 米 (8)、でん粉 (4) |
| 海上コンテナ | 3万t | 2% | 砂糖 他 |
| その他 | 1万t | 1% | 花き、米穀 他 |
| 合計 | 193万t | - | |

※青果物：玉ねぎ・馬鈴しょを除いた、人参、大根、スイートコーン、長いも、切り花等の野菜・花き
 ※国土交通省「第3回北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する有識者検討会議」ホクレン資料をもとに農林水産省食品流通課作成

【道内輸送の効率化】



- 北見・函館間でたまねぎを鉄道輸送
- パレット化による荷積み・荷下ろしで効率化



45. 卸売市場の老朽化の現状と対策

○ **全国64の中央卸売市場の5割弱にあたる28市場は、40年以上（1984（昭和59）年）移転・大規模整備を行っていない。うち、12市場は50年以上経過。** 【令和6年12月末現在】

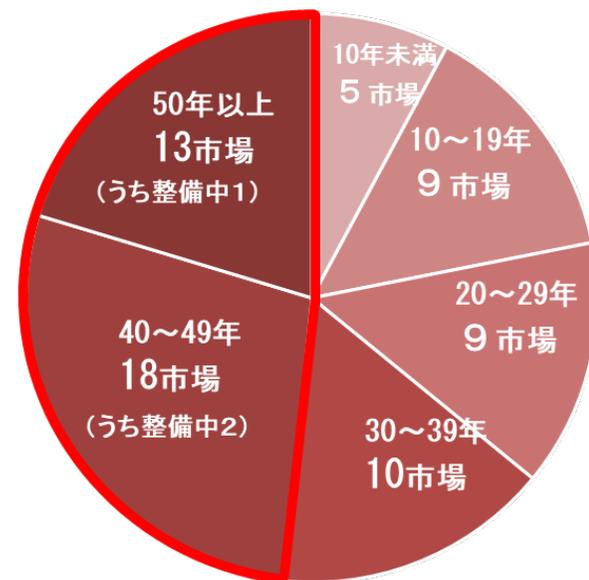
| 市場名 | 経過年数 | 備考 |
|----------------|-------|---------------------|
| 青森市中央卸売市場 | 50年以上 | 昭47 |
| 八戸市中央卸売市場 | 47年 | 昭52 |
| 仙台市中央卸売市場本場 | 50年以上 | 昭35（昭48移転） |
| 仙台市中央卸売市場食肉市場 | 42年 | 昭50 |
| いわき市中央卸売市場 | 48年 | 昭52 |
| 宇都宮市中央卸売市場 | 50年以上 | 昭50 |
| さいたま市食肉中央卸売市場 | 50年以上 | 昭36 |
| 東京都中央卸売市場豊島市場 | 50年以上 | 昭10 |
| 東京都中央卸売市場足立市場 | 50年以上 | 昭10 |
| 東京都中央卸売市場多摩N T | 42年 | 昭58 |
| 浜松市中央卸売市場 | 46年 | 昭54 |
| 金沢市中央卸売市場 | 45年 | 昭41 |
| 福井市中央卸売市場 | 49年 | 昭49 |
| 名古屋市中央卸売市場北部市場 | 40年 | 昭25（昭57移転） |
| 大阪府中央卸売市場 | 46年 | 昭53 |
| 大阪市中央卸売市場南港市場 | 41年 | 昭33（昭59移転） （整備中） |
| 神戸市中央卸売市場東部市場 | 50年以上 | 昭31 |
| 奈良県中央卸売市場 | 48年 | 昭52 |
| 和歌山市中央卸売市場 | 50年以上 | 昭49（整備中） |
| 岡山市中央卸売市場 | 42年 | 昭36（昭57移転） |
| 広島市中央卸売市場中央市場 | 43年 | 昭23（昭56移転） （整備中） |
| 広島市中央卸売市場東部市場 | 50年以上 | 昭49 |
| 宇部市中央卸売市場 | 50年以上 | 昭47 |
| 徳島市中央卸売市場 | 50年以上 | 昭47 |
| 松山市中央卸売市場 | 50年以上 | 昭49 |
| 北九州市中央卸売市場 | 49年 | 昭33（昭50移転） |
| 久留米市中央卸売市場 | 50年以上 | 昭36 |
| 長崎市中央卸売市場 | 49年 | 昭50 |
| 宮崎市中央卸売市場 | 48年 | 昭52 |
| 鹿児島市中央卸売市場青果市場 | 48年 | 昭10（昭51移転） |
| 沖縄県中央卸売市場 | 41年 | 昭59 |

大規模整備未実施の市場への対策

生鮮食料品の流通への核として

- ①品質・衛生管理の強化
- ②物流業務の効率化・省力化
- ③保管調整機能の強化
- ④輸出先国までの一貫したコールドチェーンの確保
- ⑤輸出先国が求める衛生基準の確保等に資する卸売市場整備を支援

【施設整備後の経過年数】



老朽化した市場



▲老朽化した荷受所

▲場内通路が狭隘

整備後のイメージ



▲効率的なトラックバース

▲フォーク等が通行可能な通路

46. 今後の卸売市場整備の方向性

- 卸売市場の付加価値を高め、その活性化を図るためには、**物流効率化を実現する施設整備、品質向上を可能とするコールドチェーンの確保**などの卸売市場の**機能強化が急務**。
- その際、**施設利用者の合意形成**を図り、物流効率化等に必要な**施設利用のルール設定**を行うとともに、**施設利用者が行う施設整備**との連携や事業協同組合等による**共同利用施設の整備**の促進等も検討する必要。
- 国は、開設者等による**物流効率化、輸出拡大、中継共同輸送、防災減災等の機能強化**を図る市場整備を**重点的に支援**。

卸売市場整備の方向性

【物流効率化】

- **場内の一方通行化**や**入退場口の分離**
- **パレット荷役を前提**にフォークリフトに必要な**通路幅の確保**
- **バリアフリー対応**や**十分なピッキングスペース**の確保
- **人手不足の解消・省力化**のための、**AGV**等の自動搬送システムの活用

【輸出拡大】

- **輸出先国までコールドチェーン**を繋げるための、搬入から搬出まで**温度管理**できる閉鎖型施設
- 輸出先国が求める**衛生基準**等を満たす**処理・加工施設**

【中継共同輸送】

- **中継共同輸送**に対応した**複数台同時に荷役可能な通路、荷下ろし場所**
- 中継共同輸送の**荷の一時保管**に必要な**冷凍・冷蔵施設**
- 効率的な**トラックの配車、荷の管理システム**の整備

【防災減災】

- **自然災害**等に対応した、施設の**耐震化、耐水化、耐風化**

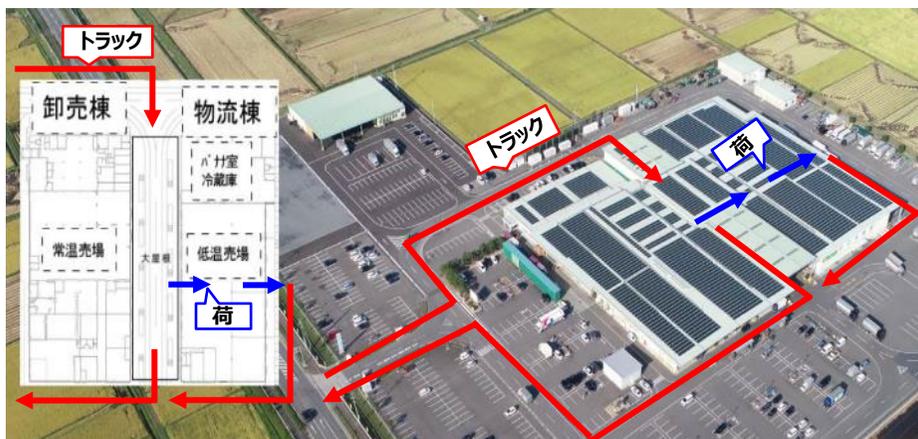
一体的に取り組む事項

- **トラック予約システム**の導入
- **共有部**における駐停車、荷下ろし、荷捌き、荷積み**ルールの明確化**
- **パレット管理ルール**の明確化
- 納品**伝票の電子化**
- **売り場、加工施設等の共同利用**
- **共同輸配送**の推進

47. 卸売市場における整備事例（物流導線が効率的な施設整備）

- 石巻青果（株） は、新設移転を機に、トラックも荷も一方通行化された効率的な物流導線を整備。
- 荷を保管するに置き場も、卸売業者と仲卸業者の場所をライン引きのみで区分けするフレキシブルな造り。
- 場内は、（株）宮城物流サポートが荷受け・荷捌きを担当。

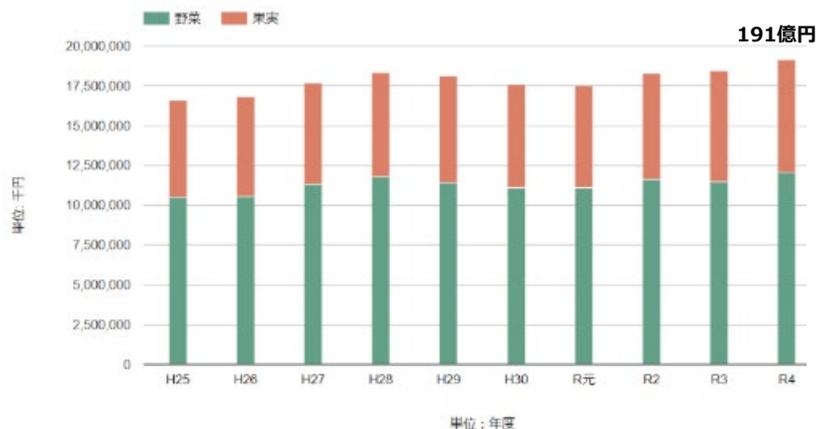
○場内の施設配置図



○場内の荷受け・荷捌き - (株) 宮城物流サポート-



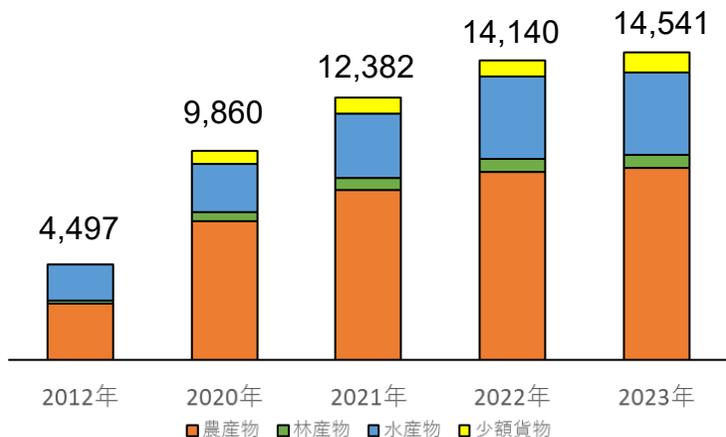
○直近10年度分の取扱高



48. 効率的な輸出物流の構築

- ・ **2023年の農林水産物・食品の輸出額は、1兆4,541億円。**
- ・ 2024年も10月現在で対前年同期比+0.4%の1兆1,702億円で推移。
- ・ **2025年に2兆円、2030年に5兆円**という目標の達成に向け、引き続き輸出を拡大していくためには、**大ロットで経済的な輸出の実践**など、**効率的な輸出物流の構築**が重要。

○ 農林水産物・食品の輸出額の推移（億円）



○ 効率的な輸出物流の構築に向けて取り組むべき事項

（令和3年4月「効率的な輸出物流の構築に関する意見交換会」とりまとめ）

1. 最適な輸送ルート確立
2. 大ロット化・混載の促進のための拠点確立
3. 輸出産地、物流事業者、行政などが参加するネットワークの構築
4. 物流拠点の整備
5. 鮮度保持・品質管理や物流効率化のための規格化、標準化
6. 検疫等の行政手続上の環境整備
7. 包装資材・保管技術の開発・実装



○ 輸出拠点の配置に向けた方向性（令和4～5年度輸出物流構築緊急対策事業調査での類型整理）

| | 役割 | 該当拠点例 |
|--------|---|-------------------------|
| 広域輸出港湾 | ・ 全国から集荷された産品を大ロット・多様な仕向先へ。輸出、食品輸出の物流における基本的な利用拠点。 | 京浜港、阪神港 |
| 地方輸出港湾 | ・ コンテナを満載しうる大ロット産地において、広域輸出港湾に対するメリット（鮮度保持、国内輸送コスト等）を確立した勝ちパターンに特化して活用。 | 苫小牧港、石狩湾新港、志布志港、秋田港、八戸港 |
| 補完輸出港湾 | ・ 広域拠点の課題（狭隘化・トラック問題等）を踏まえ、広域・地方拠点と組合せ物流ルートを補完。 | 堺泉北港、博多港、清水港 |
| 空港 | ・ 少ロット高価値品目の集約、高速輸送 ・ 地方空港の活用 | 成田空港、羽田空港 新千歳空港、福岡空港 |

○ 2024年1-10月の輸出額

| | 金額 | 前年差 | 前年比 |
|-----------|----------|--------|--------|
| 1-10月 累計 | 11,702億円 | +44億円 | +0.4% |
| うち中国 | 1,345億円 | ▲735億円 | ▲35.3% |
| うち香港 | 1,746億円 | ▲189億円 | ▲9.8% |
| うち中国・香港以外 | 8,149億円 | +959億円 | +13.3% |

49. 効率的な輸出物流の構築事例①

効率的な輸出物流の構築に向け、全国各地で①地方港湾・地方空港の活用、②新技術の活用、③卸売市場の輸出対応機能の強化等の取組が進められている。

地方港湾を活用した取組 (静岡県清水港)

- 令和3年8月、国土交通省・農林水産省は清水港を「産直港湾」として認定。
- 静岡県を中心として行政、産地、卸売市場、港湾事業者等で構成される協議会（山の洲輸出物流構築協議会）を組織し、シャインマスカット、みかん、レタスなど4県（静岡、山梨、長野、新潟）の青果物を混載して輸送、清水港から輸出する実証を実施。
- コールドチェーンを確保するため、静岡市中央卸売市場にドックシェルター付き冷蔵倉庫を整備。
清水港にも、RORO船のコンテナターミナルに冷蔵コンテナ用の電源施設（リーファープラグ）を整備。



静岡市中央卸売市場のドックシェルター付き冷蔵倉庫



清水港のコンテナターミナルに整備されたリーファープラグ



地方空港を活用した取組 (地方空港→羽田空港→輸出)

- 令和3年度、ヤマト運輸は日本航空等と連携し、地方空港を活用した輸出ルート確立に向けた実証試験を実施。
- <従来> 全国の産地からトラックで羽田空港に陸送。羽田空港で集約して通関手続きをしてから輸出。
- <新ルート> 全国各地の地方空港で通関手続きを済ませた上で羽田空港に空輸。羽田空港内では集約のみとして通関待ち時間を回避。
- 輸出までのリードタイムを最大で2日短縮可能に。
- 令和4年度には対象品目や地域を拡大して実証試験を継続。
- 令和5年度には、更なる国内輸送力の確保の観点から、小型機の床下スペースの活用可能性に関する実証事業を実施。

新千歳空港で通関手続、国際貨物として羽田に空輸。

鹿児島空港で通関手続、国際貨物として羽田に空輸。



50. 効率的な輸出物流の構築事例②

新技術を活用した取組

(チルド牛乳をシンガポールへ大量輸送)

- 令和6年度、北海道酪農公社輸出促進協議会は、特殊容器（無菌ミルクタンク）を用いて北海道産チルド牛乳をシンガポールまで大量輸送する実証試験を実施。
 - 北海道で特殊容器（無菌ミルクタンク）に充填、鮮度を保った状態でシンガポールまで輸送。到着後、シンガポールの食品メーカーにおいて品質検査・パック詰めして消費者に販売。
- 国内流通と遜色のない風味等を維持したチルド牛乳の大量輸送と賞味期限の大幅な延長が期待される。



<特殊容器（無菌ミルクタンク）>

- タンク内に発生する細菌等の完全除去と、摂氏0.1度刻みの均一で正確な温度圧力の制御が可能。

- シンガポールの食品メーカーにおいてパック詰め。

卸売市場の輸出対応機能の強化

(成田市公設地方卸売市場)

- 令和4年1月、成田空港の隣接地に成田市公設地方卸売市場を移転。
農水産物を輸出用に加工するエリアや輸出関連手続（各種証明書の受取り、植物検疫、爆発物検査、通関等）をワンストップで実施するエリアを有する高機能物流棟を備えた輸出拠点型市場として整備（総事業費140億円、うち国費18億円）。
- 卸売市場内で卸売、加工、コンテナ詰めまで行ない、その後、途中で開封することなく輸出先まで空輸することにより、輸出産品の鮮度や品質を確保。



<令和5年度の取扱実績（国内向けを含む）>

- 青果物 20億円（4,079トン）
- 水産物 40億円（2,534トン）
- 合計 60億円

※ 移転前の取扱高1.5億円を令和9年度に88億円まで増加させる目標。



51. 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

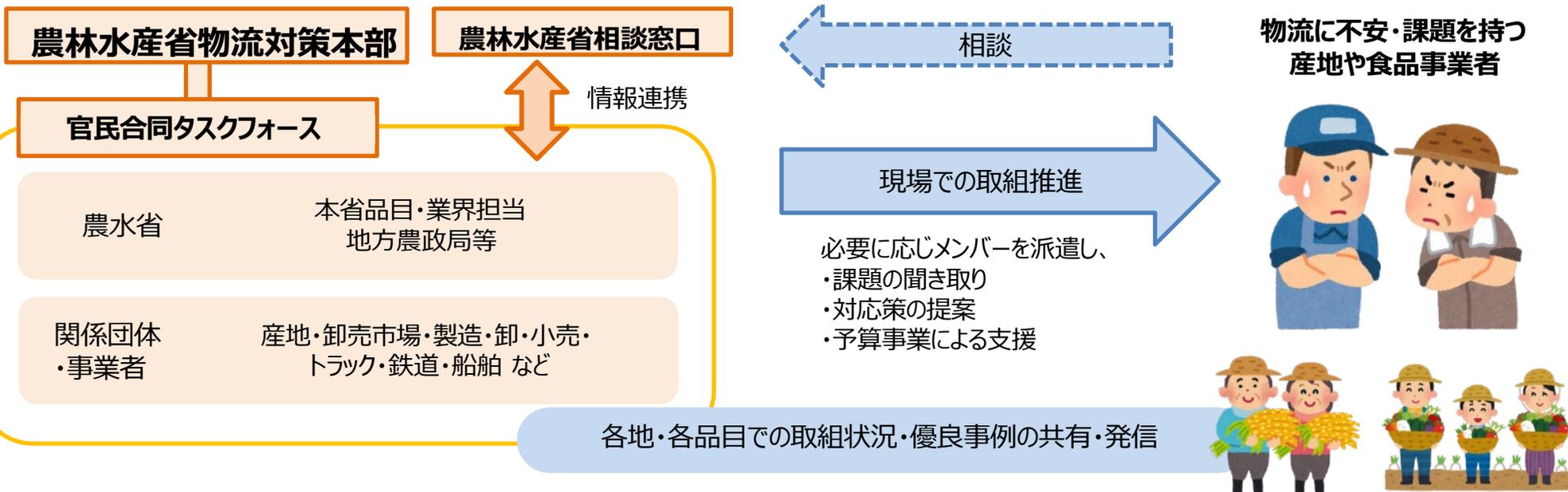


現在の取組・支援策

| 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 卸売市場 物流事業者等 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 | <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） ○ 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 | <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。 |

52. 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。



53. 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。

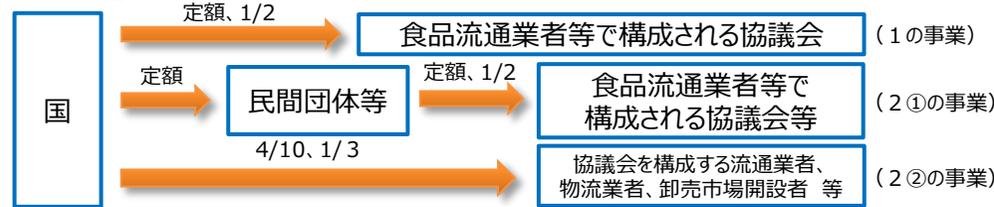
<事業目標>

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>



【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)

<事業イメージ>



54. 輸出物流構築緊急対策事業

【令和6年度補正予算額 450百万円】

<対策のポイント>

日本の農林水産物・食品を将来にわたって安定的に輸出し、国内の生産基盤の維持を図るためには、輸出先国の実情に応じた**輸出サプライチェーンの確立**が必要となっているところ、**基幹ルートの機能強化や地方港湾等の活用促進など効率的な輸出物流の構築**を支援します。

<事業目標>

農林水産物・食品の輸出額の拡大（2兆円〔2025年まで〕、5兆円〔2030年まで〕）

<事業の内容>

1. 輸出物流構築に向けたモデル実証

① 基幹的な輸出物流ルートの強化

基幹的な輸出物流ルートにおける国内各地の輸出産地からの最適な**輸送ルート**や**集荷・保管体制の構築**等を支援します。

② 地方港湾等活用のための輸出商社・物流業者の育成

輸出産地近郊に立地する地方港湾・空港等を活用した輸出物流構築のための**輸出商社**や**物流事業者等の育成**に向けた調査・実証等を支援します。

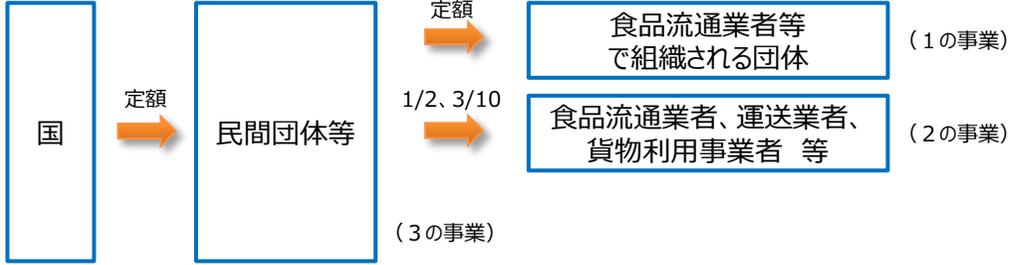
2. 輸出物流構築に必要な設備・機器導入、施設利用

形成されたネットワークにおいて、効率的な輸出物流を実現するために必要となる**デジタル化**や**自動化・省人化**のために必要な**設備・機器の導入**等を支援します。

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、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。

<事業の流れ>

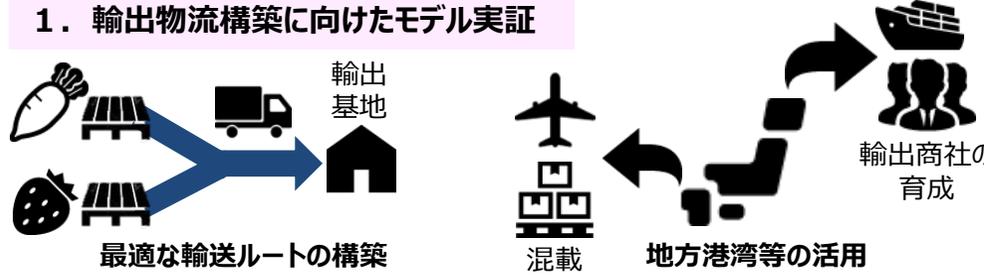


<事業イメージ>



生産と需要をつなぐ輸出物流における課題解決を支援

1. 輸出物流構築に向けたモデル実証

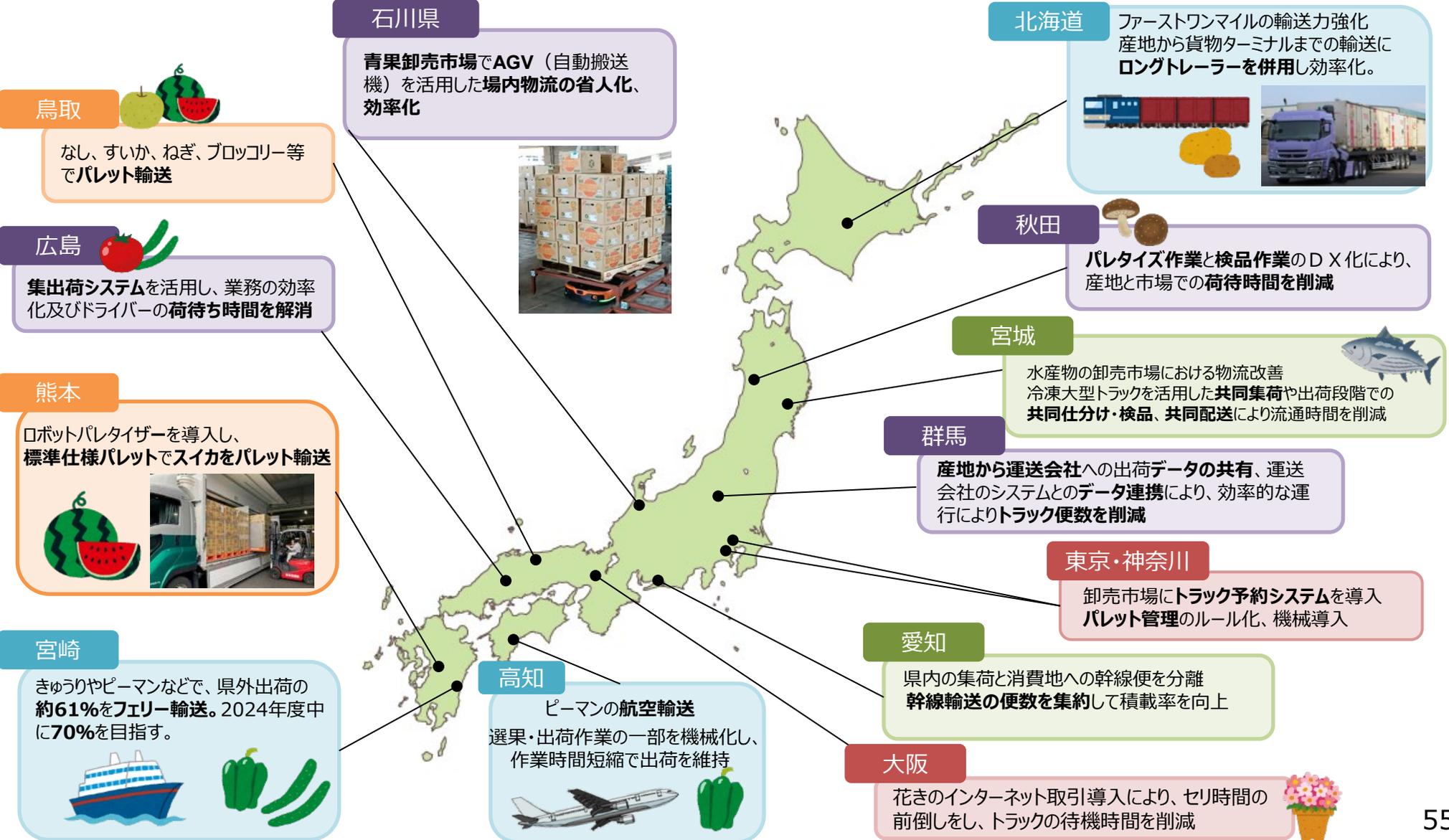


2. 輸出物流構築に必要な設備・機器導入、施設利用



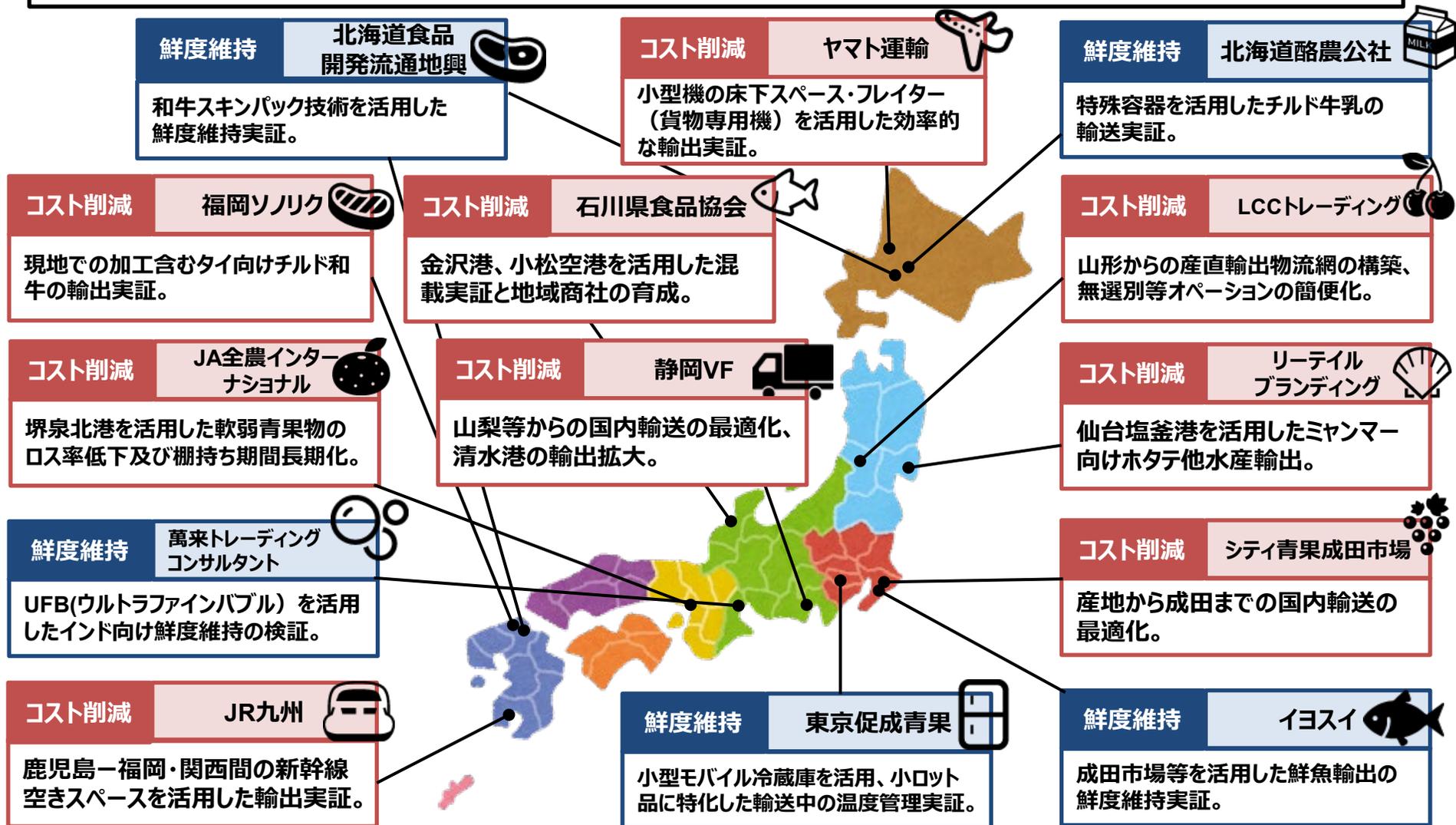
55. 全国各地での取組の展開

・ 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。



56. 輸出物流構築緊急対策事業（令和5年度補正予算）の実施状況

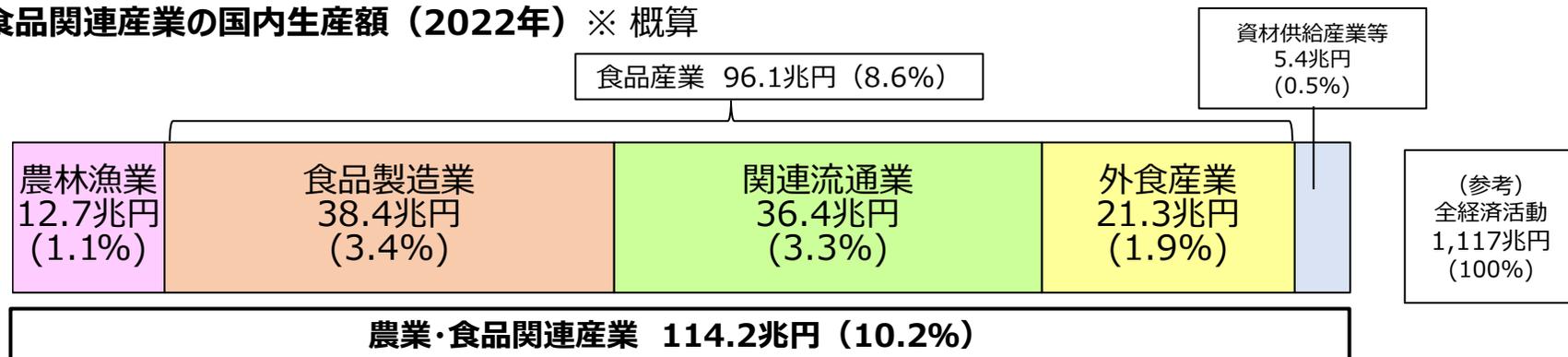
前年に引き続き輸出物流における①物流コスト削減に繋がる施策、②鮮度維持など機能向上に繋がる施策を実施するとともに、地方自治体とも連携し、得られた成果の横展開を積極的に推進していく。



57. 国内産業及び食料システムにおける農業・食品産業の位置付け

- 2022年の農業・食品関連産業の国内生産額は114.2兆円であり、全経済活動の国内生産額の約10%。
- 改正食料・農業・農村基本法において、農業・食品関連産業が食料システムの関係者として明確に位置付けられ、食品産業はその健全な発展を図ることとされたところ。

○ 農業・食品関連産業の国内生産額（2022年）※ 概算

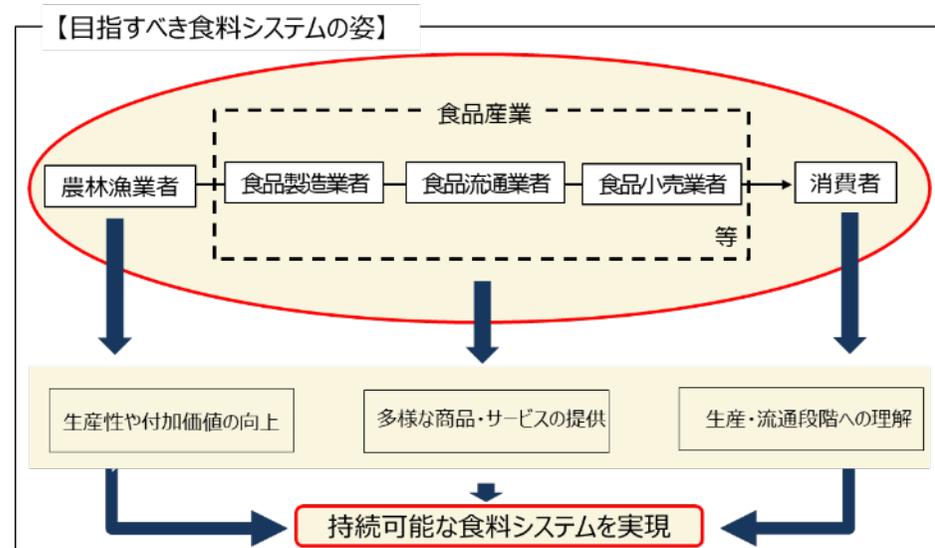


○ 食料システムにおける農業・食品関連産業の位置づけ

改正食料・農業・農村基本法（抜粋）

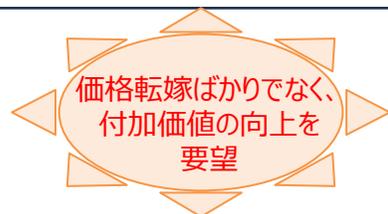
（食料安全保障の確保）
 第二条
 （略）
 4 国民に対する食料の安定的な供給に当たっては、**農業生産の基盤、食品産業の事業基盤等の食料の供給能力が確保**されていることが重要であることに鑑み、国内の人口の減少に伴う国内の食料の需要の減少が見込まれる中においては、**国内への食料の供給に加え、海外への輸出を図ることで、農業及び食品産業の発展を通じた食料の供給能力の維持が図られなければならない。**
 5 食料の合理的な価格の形成については、**需給事情及び品質評価が適切に反映**されつつ、食料の持続的な供給が行われるよう、**農業者、食品産業の事業者、消費者その他の食料システム**（食料の生産から消費に至る各段階の関係者が有機的に連携することにより、全体として機能を発揮する一連の活動の総体をいう。以下同じ。）**の関係者**によりその**持続的な供給に要する合理的な費用が考慮**されるようにしなければならない。
 （略）

（食品産業の健全な発展）
 第二十条 国は、**食品産業が食料の供給において果たす役割の重要性**に鑑み、その健全な発展を図るため、**環境への負荷の低減及び資源の有効利用の確保その他の食料の持続的な供給に資する事業活動の促進、事業基盤の強化、円滑な事業承継の促進、農業との連携の推進、流通の合理化、先端的な技術を活用した食品産業及びその関連産業に関する新たな事業の創出の促進、海外における事業の展開の促進**その他必要な施策を講ずるものとする。



59. 合理的な費用を考慮した食品の価格形成と持続的な食料システムの確立の一体的な検討

- コストを考慮した食品の価格形成に関する議論では、単にコスト上昇による価格転嫁を促すばかりでなく、**国産原材料の活用**や、有機農産物等を通じた**環境負荷の抑制**等により**付加価値の向上**を併せて促進することを求める声。
- このため、**コストを考慮した食品の価格形成**の検討と、**食品産業の持続的な発展**に向けた検討を**表裏一体**の取組として検討。



コストを考慮した食品の価格形成

- ① コストの把握・見える化
- ② コストを考慮した取引の実施 等

食品産業の持続的な発展

- ① 農林漁業者との安定的な取引関係の確立
- ② 流通の合理化
- ③ 環境負荷低減の促進
- ④ 消費者の選択への寄与

※ ①～④には、技術の開発・利用の推進、事業再編を含む。

コストを考慮した食品の価格形成を実現

食品の付加価値向上等の取組を促進

価格形成と付加価値向上の両方を実現し、消費者の理解を得ながら、
持続的な食料システムを確立するための法制度を整備

60. 合理的な費用を考慮した価格形成

○ 合理的な費用を考慮した価格形成のためには、

①コストの把握・見える化、②コストを考慮した取引の実施、③消費者の購買力の確保が必須。

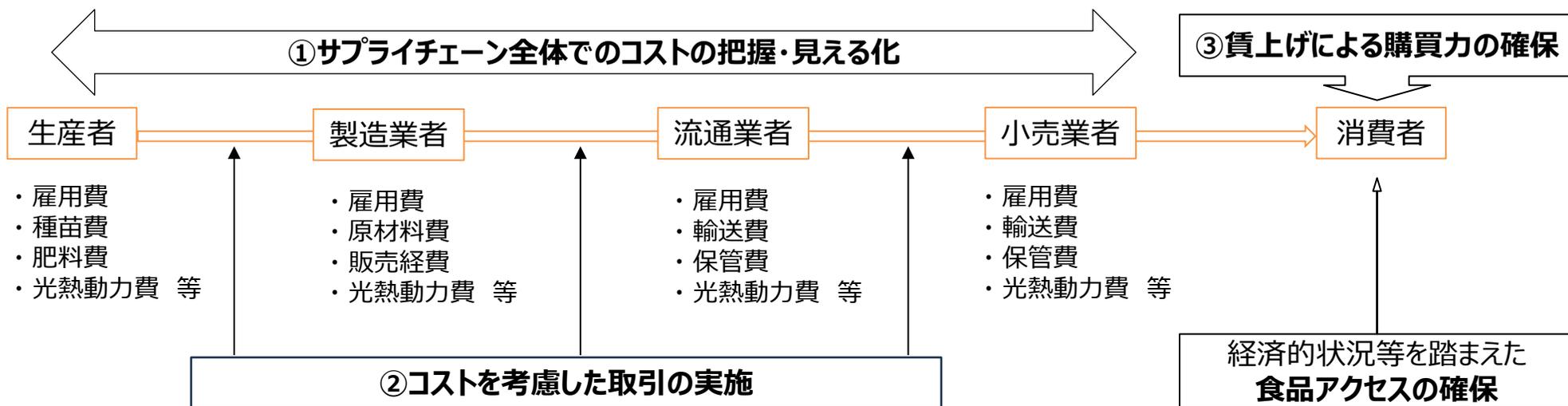
「適正な価格形成に関する協議会」における御意見

○ 生産者・製造業者

- ・ 個社のコストデータは**企業秘密**。収集・提供方法について検討が必要。
- ・ 品目によっては、**売り手側**の取引上の**立場が弱い**

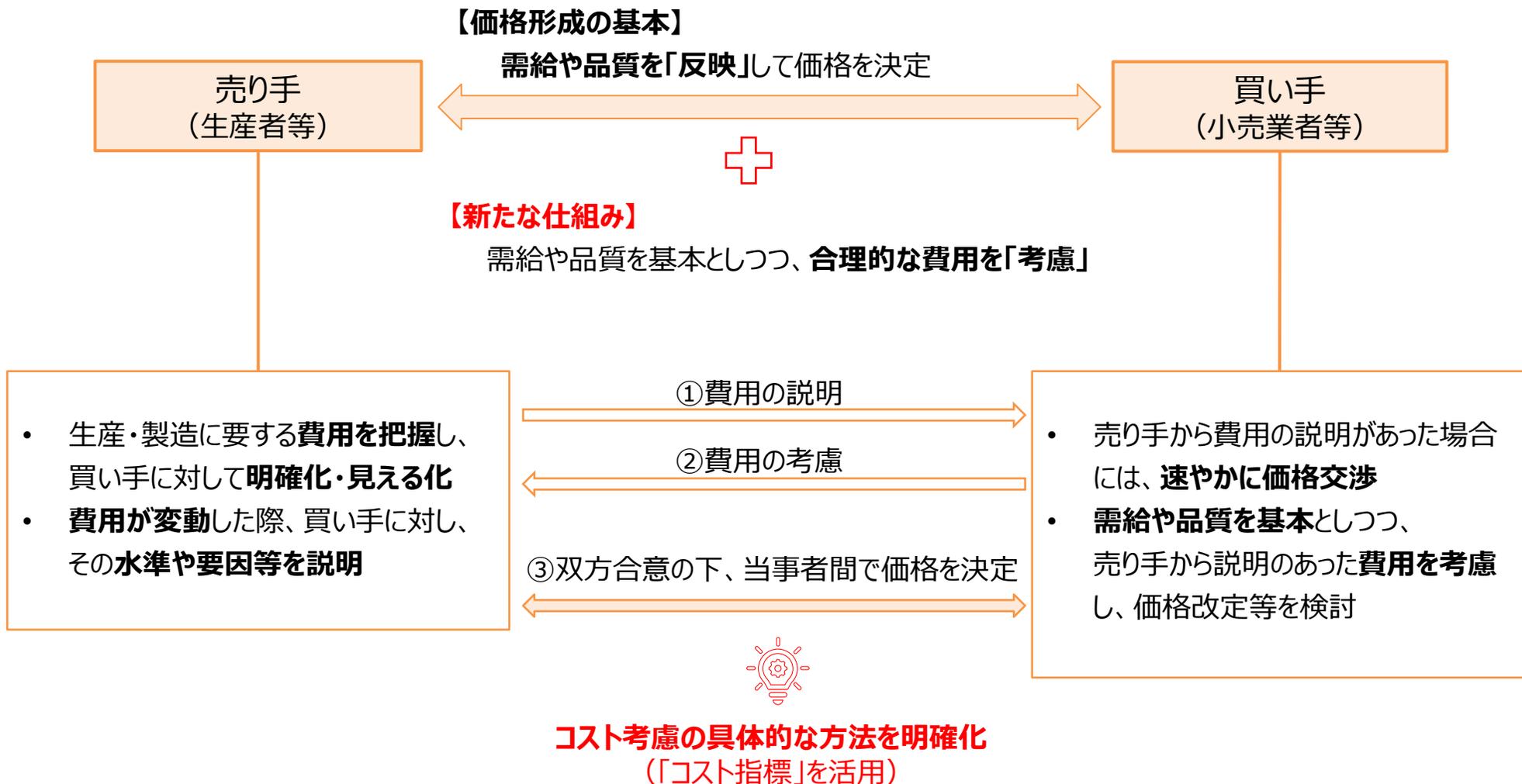
○ 流通・小売・消費者

- ・ 資材費上昇等の事情は理解。**コストを指標化・見える化**することが必要。
- ・ コストの指標化・見える化は、**危機的状況の消費者理解につながる可能性**。
- ・ **所得が増加しないと、消費行動の変容は困難**。



61. コストを考慮した取引の実施

- 売り手は**コストを把握**し、買い手に**説明**。買い手は説明を受けた**コストを考慮**。その上で、最終的な**取引価格**は**当事者間で決定**。
- コストに関する説明が十分理解されるよう、**コスト考慮の具体的な方法**（コスト指標の活用方法等）を**明確化**。



62. 食品産業の持続的な発展に向けた新たな計画制度

○ 持続的な食料システムの確立に向けて、コストを考慮した価格形成の法制化と併せて、次の施策を法制化。

- ① 基本方針を策定。
- ② 基本方針に即し、**食品事業者等が計画を策定**し、これに基づき**農林漁業者との安定的な取引関係の確立等の取組**を実施。
- ③ 国等は、こうした取組に対し、**金融支援・税制特例等を総合的に措置**。

食品事業者、農林漁業者等

1 持続的な食料システムの確立に向けた取組を促進する計画

- (1) 農林漁業者との安定的な取引関係の確立
 - 農林漁業者との連携強化を図る取組を促進
- (2) 流通の合理化
 - 流通経費の削減や付加価値の向上等の取組を推進
- (3) 環境負荷低減の促進
 - 環境負荷低減の取組を促進
- (4) 消費者の選択への寄与
 - 消費者による持続的な供給に資する物の選択を推進

注) (1) ~ (4) には、技術の開発・利用の推進、事業再編を含む。

都道府県等

2 関係者によるプラットフォームを構築し、連携を促進する計画

- 地域の農林漁業者、食品事業者等の関係者が幅広く参加するプラットフォーム等を構築

支援

農林水産大臣

基本方針

農林水産大臣

認定

国等

- 日本政策金融公庫による長期低利融資
- 租税特別措置による**税制特例**
- その他の支援措置

63. 生鮮食料品等の取引の適正化に関するガイドライン



～ガイドライン策定の経緯と目的～

- 小売業者と仲卸業者等との間に交渉力の差がある中で、仲卸業者等から「小売業者との間における生鮮食料品等の取引において適正化を図るべき事例が存在しているのではないか」との意見が出されたことを踏まえ、農林水産省として食品等流通調査を実施。
- 調査の結果、不当な返品など独占禁止法等の観点から問題となり得る事例が明らかになったことから、食品等流通法に基づく措置として、令和6年3月27日に「卸売市場の仲卸業者等と小売業者との間における生鮮食料品等の取引の適正化に関するガイドライン」を策定。
- 本ガイドライン策定の目的
仲卸業者等と小売業者双方の経営者、役員、仕入担当、経理担当等に、特徴的な問題事例を提示し、できるだけ分かりやすい形で法令の考え方を示すことにより、取引上の法令違反を未然に防止することを目的とする。

64. ガイドラインのポイント

小売業者から仲卸業者等への不当な返品

❌【問題となりえる事例】

- ・一部の品質が悪いとの理由で全部返品された。
- ・バーコードを貼って陳列してから返品された。
- ・納品して1週間後に品質が悪いと返品された。

生鮮品を1週間も経過して返品なんて…。



事前に条件を決めて合意していると安心！

○【望ましい取引事例】

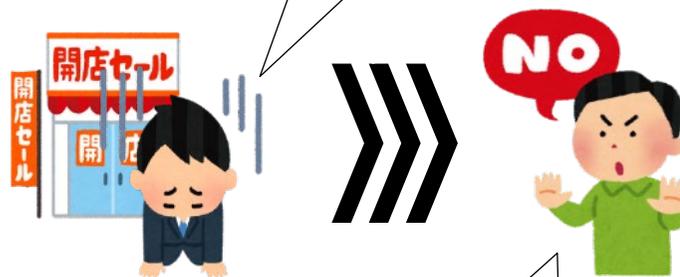
- ・傷んだ1粒だけ除去して販売してもらった。
- ・返品前に必ず写真を送信してもらうことで改善した。
- ・店舗担当者でなく、本社バイヤーに相談して改善してもらった。
- ・申出期限など返品条件を書面で事前に交わした。

客寄せのための納品価格の不当な引き下げ

❌【問題となりえる事例】

- ・セール時に一律で半額に値引きを要請された。
- ・別の取引先の価格を引き合いに値下げを一方的に要求された。

絶対赤字…でも取引を続けるには仕方ない…。



赤字なのでその価格では取引できません！

○【望ましい取引事例】

- ・納価割れ販売の実態を説明し、納得を得た。
- ・安売りばかりする小売業者との取引を見直した。

65. ガイドラインのポイント（前ページからの続き）



物流費、エネルギーコスト等上昇時の取引価格の一時的な決定

❌【問題となりえる事例】

- ・労務費、物流費等の高騰で資料を基に値上げ要請をしたが、販売価格を一時的に据え置かれた。
- ・季節商品の値上げ要請をしたが、すぐ取り合ってもらえず、時期が終わってしまった。



データに基づいた協議で合意につながりました！

○【望ましい取引実例】

- ・価格上昇を数字に基づいて説明し、取引価格の上昇につながった。
- ・物流費等の上昇を継続的に交渉し、価格改定につながった。

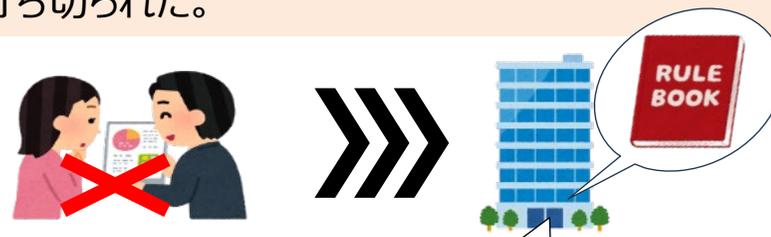
※「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（令和5年11月29日内閣官房・公正取引委員会）」により、発注者である小売業者には、定期的に労務費の転嫁について協議する場を設け、協議することが求められている。

また、公正取引委員会では、「よくある質問コーナー（独占禁止法）」のQ & A及び「下請代金支払遅延等防止法に関する運用基準」で、労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストの上昇分を取引価格に反映せず、従来どおりに取引価格を据え置くことは、独占禁止法上の優越的地位の濫用又は下請代金法上の買いたたきとして問題となるおそれがあることを明確化している。

説明のない協賛金(リベート)の負担の要請

❌【問題となりえる事例】

- ・協賛金、物流費など使途不明で算定根拠を全く説明されない。
- ・新事業のため会費を支払うよう要求され、断ると取引を打ち切られた。



社内ルールや書面合意を応じられない根拠に！

○【望ましい取引実例】

- ・十分に協議し、算定根拠とともに協賛金を決定し、書面合意する。
- ・一方的な要請には応じないよう社内ルールを決めている。

66. ガイドラインのポイント（前ページからの続き）

| <p>一方的な物流センター使用料（センターフィー）等の負担の要請</p> | <p>受発注に関するシステム使用料等の過度な徴収</p> |
|---|--|
| <p>✖【問題となりえる事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・明確な説明がないままセンターフィーの設定料率を上げられた。 | <p>✖【問題となりえる事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小売業者から取引を開始する条件として、仲卸業者等の利益となることが示されることなく、オンラインシステムの開発費用や月次の使用料の負担を求められる。 |
|  <p>原価 + 労務費 + 利益 + センターフィー等 = 販売価格</p> <p>センターフィー分まで販売価格に組み込むことで損失なし！</p> |  <p>開発費 使用料</p> <p>請求書</p> <p>OK!</p> <p>説明を受けて双方合意した内容だけ対応します！</p> |
| <p>○【望ましい取引事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・採算が合わない場合はセンターフィーの改定を申し入れている。 ・センターフィーは販売価格に組み込む形で交渉する。センターフィーの値上げによる実質値下げには応じない。 ・直接店舗配送の効率性をデータで説明し、センター経由と使い分けしている。 | <p>○【望ましい取引事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・システム使用料に関し、取引開始段階で双方合意した内容のみ対応している。 ・システム使用料と取引高を比較検討し、不利益になる場合には取引自体を断った。 |

67. ガイドラインのポイント（前ページからの続き）

| 物の購入強制 | 従業員の派遣や役務の提供の過度な要請 |
|--|---|
| <p>✗【問題となりえる事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・恵方巻などシーズンイベントごとに商品購入の催促があり、達成できない場合、取引商品を外すなど報復があるように匂わせてくる。 | <p>✗【問題となりえる事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小売業者の新規開店の際、従業員の派遣や人件費の負担を要請された。 ・新規開店の際、バックヤードで寿司を作るよう要請された。 |
| <p>今後の取引を断られそうで購入してしまった…。</p>  | <p>従業員派遣に人件費負担なんてあんまりだ…。</p>  |
| <p>○【望ましい取引事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小売業者が一方的な斡旋をなくし、仲卸業者等側から希望があった場合に限り購入を案内している。 | <p>○【望ましい取引事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小売業者は仲卸業者等に対し取引商品の販売業務に係る応援要請をした際、当該応援要請を受けられるかについて、日当や宿泊費、交通費、弁当など派遣に必要な費用を支払うとしたうえで、曜日の選択などを十分に協議した上で決定した。 |

68. ガイドラインのポイント（前ページからの続き）、ガイドラインの活用方法

十分に説明のない取引条件の変更等

❌【問題となりえる事例】

- ・新店舗へ急遽サービスで配送するよう依頼された。
- ・色むらを突然指摘され、商品価格を引き下げられた。
- ・いつもと産地が異なるだけで返品になった。



○【望ましい取引事例】

- ・商品の条件や配送のパターンを明確にし、合意内容を書面で交わした。

< ガイドラインの活用方法 >

- 各事業者が理解し、実践することにより取引改善効果が生まれ、取引慣行の是正につながる。
- しかし、各種取引条件は仲卸業者等と小売業者のパワーバランス上、主に小売業者の意向を反映するケースが多いため、小売業者が率先して本ガイドラインに留意した取引を行わなければ、法令を遵守した取引慣行へ是正されない傾向にある。
- すなわち、小売業者が法令を遵守した取引ルールを受け入れなければ、仲卸業者等が取引改善に向けた努力をしたとしても、取引慣行の是正は難しい。
- 小売業者において自ら進んで法令を遵守した取引ルールを改善する率先垂範の姿勢が特に必要である。

69. 自爆営業

- ・ 労働者の自由な意思に反して使用者の商品・サービスを購入させる「自爆営業」について、厚生労働省は、令和6年度中に違法となり得る類型やパワーハラに該当し得る言動の例を明確化。
- ・ 厚生労働省は、自爆営業に関連して生じた労働問題の相談件数や相談内容を業界別に整理し、事業所管府省に情報共有。事業所管省庁は、自爆営業を抑止するための取組を推進。

○ 規制改革実施計画（令和6年6月21日 閣議決定）（主な箇所抜粋）

II 実施事項

3. 良質な雇用の確保、高生産性産業への労働移動

（1）良質な就労の確保

3 「自爆営業」の根絶

- a 厚生労働省は、使用者が、労働者に対し、当該労働者の自由な意思に反して当該使用者の商品・サービスを購入させること（以下「自爆営業」という。）に係る関係法令上の論点を整理した上で、労働基準法、労働契約法（平成19年法律第128号）及び民法（明治29年法律第89号）上違法となり得る自爆営業の類型や、パワーハラスメントに該当し得る自爆営業に関連する使用者等の言動の例を明確に示す。また、上記の内容や、具体的な相談先を分かりやすく示したパンフレットを作成する等、企業及び労働者の双方に周知を行う。
- b・c [略]
- d 自爆営業の発生原因が業界等の風習や慣習にある場合があることや、事業所管府省が自爆営業の実態について直接的に把握することが必ずしも容易ではないことを踏まえ、厚生労働省は、自爆営業に関連して生じた労働問題の相談について、その件数や相談内容を業界別に整理した上で、当該業界に係る自爆営業の抑止に資するよう事業所管府省に情報共有する。
- e 事業所管府省は、厚生労働省と連携し、dの情報共有を受けた場合は、必要に応じて、当該業界等の風習や慣習の是正その他の自爆営業を抑止するための取組を府省横断的に推進する。

<実施時期> a,c,d,e：令和6年度措置

70. 大規模災害等に備えた事業継続計画（BCP）の策定の推進

- ・ 大規模災害や新型インフルエンザ等の発生等の緊急事態が発生した場合においても食料を安定的に供給するためには、食品産業事業者による事業の継続が望まれる。
- ・ 緊急事態が発生し、企業が被害を受けた際も、重要な業務を中断させず、早期に復旧させるためには、**平時から事業継続計画（Business Continuity Plan：BCP）を策定しておくことが必要。**
- ・ また、**緊急時に食品産業間で連携**してどのような取引や協力を行うか等について、**平時より取決めや連携訓練**を行っておくことが重要。

○ 食品産業事業者の事業継続計画の策定状況 (令和6年3月時点)

| | 中小企業 | 大企業 |
|-------------|------|-----|
| 策定済み | 37% | 71% |
| 令和6年度中策定見込み | 9% | 6% |
| 合計 | 46% | 77% |

(資料) 農林水産省新事業・食品産業部調べ。
食品製造業、食品卸売業、食品小売業の団体を通じてのアンケート調査によるもの。
(回答数326者)

○ 計画がカバーしている災害等の種類（中小企業）

| 大規模地震 | 風水害 | 火災 | 新型インフルエンザ | 新型コロナウイルス | その他 |
|-------|-----|-----|-----------|-----------|-----|
| 73% | 53% | 41% | 54% | 61% | 11% |

(資料) 農林水産省新事業・食品産業部調べ。
上記アンケートで「事業継続計画策定済み」と回答した中小企業74社にその内容を確認したものを。

○ 事業継続計画に盛り込むべき事項の例

| 項目 | 内容 |
|------------|--|
| 基本方針 | ・ 災害時にどのような心構えで取り組むかを具現化する。 |
| 危機管理体制 | ・ 本部長をトップとする対策本部の組織と機能・役割を決めておく。 |
| 重要製品・業務の選定 | <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>自社として優先的に復旧、継続すべき重要製品、業務を事前に選定しておく。</u> <p><選定する際の視点> 社会的責任、サプライチェーンの維持、自社の財務への影響 等</p> |

(資料) 農林水産省平成23年度「新型コロナウイルス発生時等の食料供給能力向上対策委託事業」研修会テキスト

○ 事業継続計画策定のための参考資料（農林水産省HPに掲載）

| 事項 | URL |
|---------------|---|
| 事業継続計画策定の推進 | https://www.maff.go.jp/j/zyukyu/anpo/jigyokeizoku.html |
| 事業継続計画のひな型 | https://www.maff.go.jp/j/zyukyu/anpo/attach/pdf/jigyokeizoku-9.pdf |
| 事業者間の連携に関する方針 | https://www.maff.go.jp/j/zyukyu/anpo/attach/pdf/jigyokeizoku-13.pdf |
| 取組事例集 | https://www.maff.go.jp/j/zyukyu/anpo/attach/pdf/jigyokeizoku-3.pdf |

71. プラスチック条約の交渉状況等

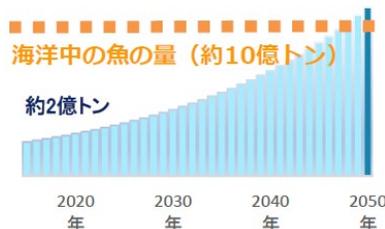
- **2019年** G20大阪サミット：**大阪ブルー・オーシャン・ビジョン**（日本が提唱し、87か国・地域が共有）
→ **2050年までに海洋プラスチックごみによる追加汚染をゼロ**にすることを目指す。
- **2022年** 第5回国連環境総会（UNEA5.2）：**条約交渉開始の決定（決議）**。
→ **政府間交渉委員会（INC）**の設立、2024年末までに作業完了を目指す。
- **2024年** 11～12月、韓国（釜山）で**第5回政府間交渉委員会（INC 5）**を開催。
→ 合意には至らず、今後、**再開会合を開催し交渉を継続すること等を確認**。

○ プラスチックごみ流出量（2010年推計値）

★は大阪ブルー・オーシャン・ビジョン共有国・地域

| | | |
|-------|----------|---------------|
| ★ 1位 | 中国 | 132～353万トン/年 |
| ★ 2位 | インドネシア | 48～129万トン/年 |
| ★ 3位 | フィリピン | 28～75万トン/年 |
| ★ 4位 | ベトナム | 28～73万トン/年 |
| ★ 5位 | スリランカ | 24～64万トン/年 |
| ★ 6位 | タイ | 15～41万トン/年 |
| ★ 7位 | エジプト | 15～39万トン/年 |
| ★ 8位 | マレーシア | 14～37万トン/年 |
| ★ 9位 | ナイジェリア | 13～34万トン/年 |
| ★ 10位 | バングラデッシュ | 12～31万トン/年 |
| | ⋮ | |
| ★ 20位 | アメリカ | 4～11万トン/年 |
| | ⋮ | |
| ★ 30位 | 日本 | 2～6万トン/年 |
| 合計 | | 478～1275万トン/年 |

→ このまま海洋へのプラスチックの流出が続くと、**2050年には、海洋へのプラスチックの流出の累積量が海洋中の魚の量よりも多くなる**との試算も。



<推計に用いられた仮定>

プラスチックの生産量が毎年5%増加。生産量（2015年は3.22億トン）の約3%が海に流出。

○ 第4回政府間交渉委員会（2024年4月、INC4）での日本の主張

- ① 条約の目的に明確な年限目標が必要であり、2040年までの追加的汚染をゼロにする野心を盛り込むべきこと
- ② 条約に基づく各国の包括的な義務として、**社会全体でプラスチック資源循環メカニズム**を構築し、生産から廃棄物管理に至るまでのライフサイクル全体で対応に取り組む規定が必要であること
- ③ 個々の義務規定はプラスチック汚染を抑制するために効果的な措置であることが必要。世界一律の生産制限ではなく、**使い捨てプラスチックの削減**、環境に配慮した製品設計、リユース・リサイクル及び適正な廃棄物管理といった面で野心的に取り組んでいくべきこと
- ④ 条約の実施に関する支援は、廃棄物管理のための基礎的な社会システムの構築が重要であり、効率的、効果的な措置に重点化し、真に必要な国に対して持続可能な方法で提供されるべきこと
- ⑤ **国別行動計画の策定・報告や実施状況の進捗確認のための定期的なレビュー**が重要であること、等を主張。

また、包括的な義務規定、製品設計、条約の実施に関する支援等について具体的な提案を行うなど、交渉の進展に貢献。