

# 物流を取り巻く現状と取組状況について

# 物流業界の規模（令和3年度）

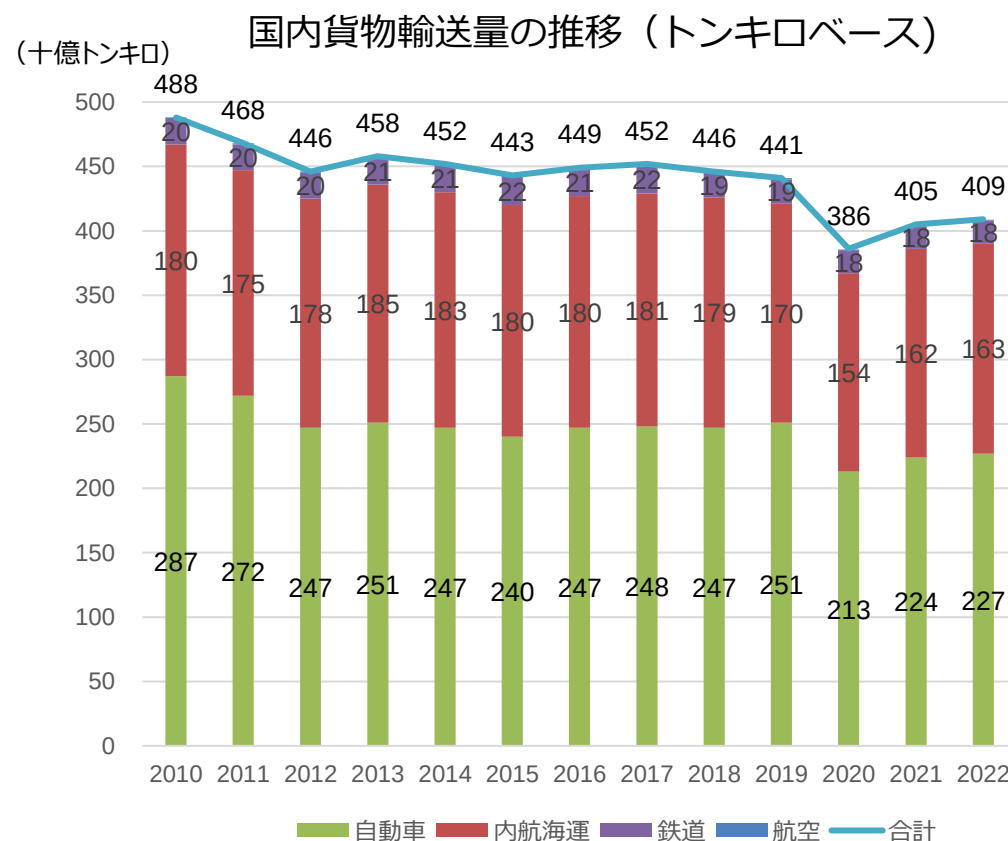
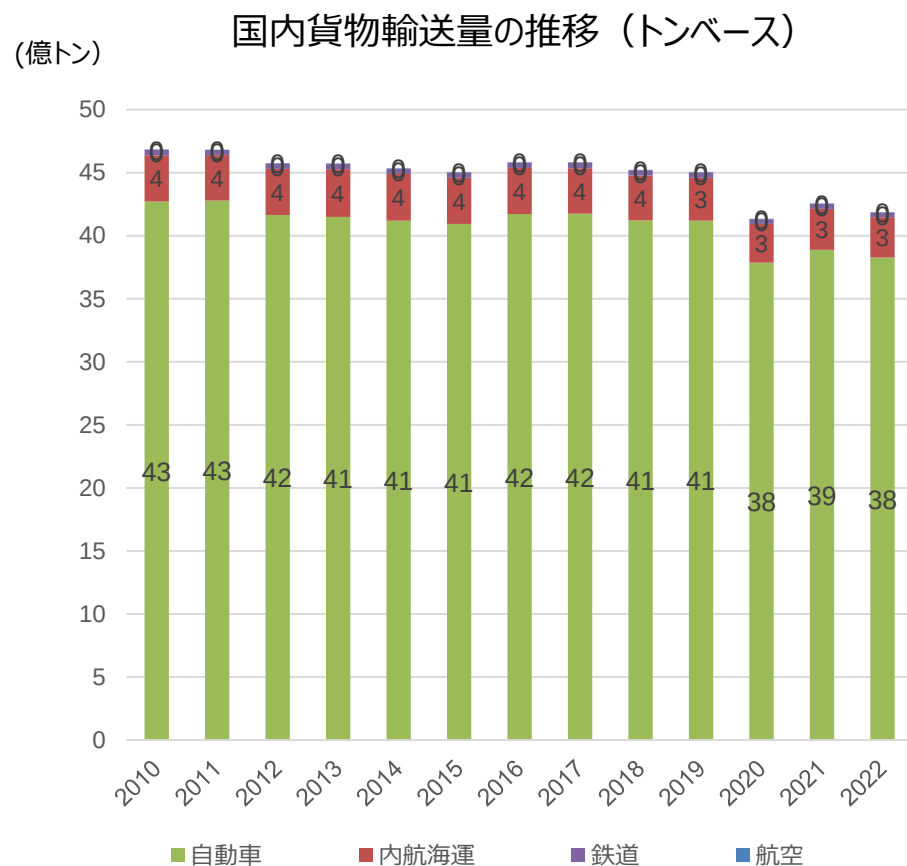
- 物流業界の主要な業種の営業収入の合計は約29兆円。従業員数は約223万人。  
【参考】全産業の売上高（営業収入）は約1,448兆円（物流は2％）、就業者数は約6,667万人（物流は3％）。

| 区分                 | 営業収入（億円） | 事業者数   | 従業員数（千人） | 中小企業率 |
|--------------------|----------|--------|----------|-------|
| トラック運送業<br>（青ナンバー） | 183,473  | 63,251 | 2,010    | 99%   |
| JR貨物               | 1,513    | 1      | 5        | -     |
| 内航海運業              | 7,613    | 3,309  | 67       | 99%   |
| 外航海運業              | 34,895   | 189    | 7        | 85%   |
| 港湾運送業              | 9,911    | 854    | 51       | 89%   |
| 航空貨物運送事業           | 7,042    | 22     | 41       | 77%   |
| 鉄道利用運送事業           | 3,146    | 1,175  | 9        | 86%   |
| 外航利用運送事業           | 7,172    | 1,173  | 7        | 81%   |
| 航空利用運送事業           | 9,727    | 202    | 15       | 67%   |
| 倉庫業                | 26,000   | 6,582  | 13.2     | 99%   |
| トラックターミナル業         | 295      | 16     | 0.5      | 94%   |
| 計                  | 290,787  | -      | 2,226    | -     |

※ 国土交通省統計資料より、国土交通省総合政策局物流政策課作成。  
※ 一部の業種については、報告提出事業者のみの合計の数値。  
※ 全産業の売上高（営業収入）は財務総合政策研究所「年次別法人企業統計調査（2021年度）」、就業者数は総務省「労働力調査」2021年より。

# 国内貨物輸送量の推移

- 国内貨物輸送量は、輸送重量（トンベース）ではほぼ横ばいで推移していたが、2020年度は大幅に減少。
- 国内貨物のモード別輸送量（トンキロベース）は、**自動車**が約5割、**内航海運**が約4割を占め、鉄道の占める割合は全体の5%程度。

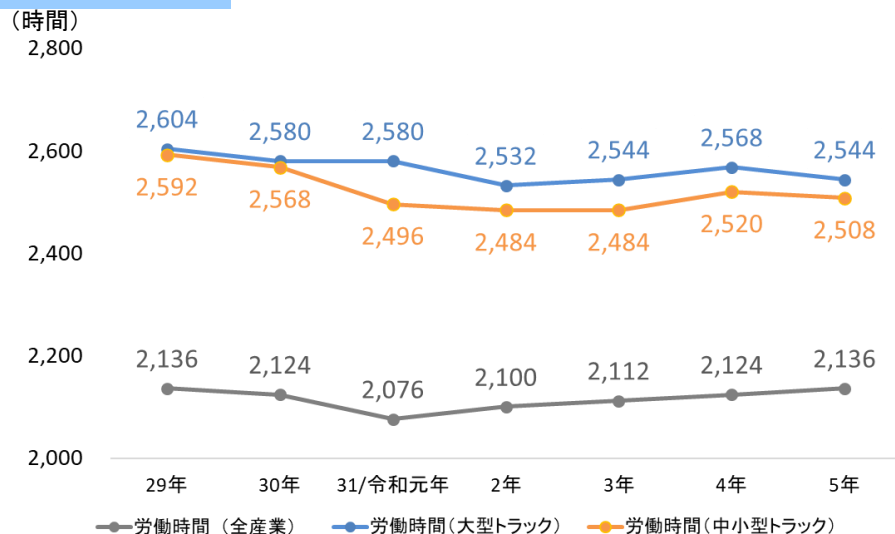


(出典) 国土交通省総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成。

# トラック運送事業の働き方をめぐる現状

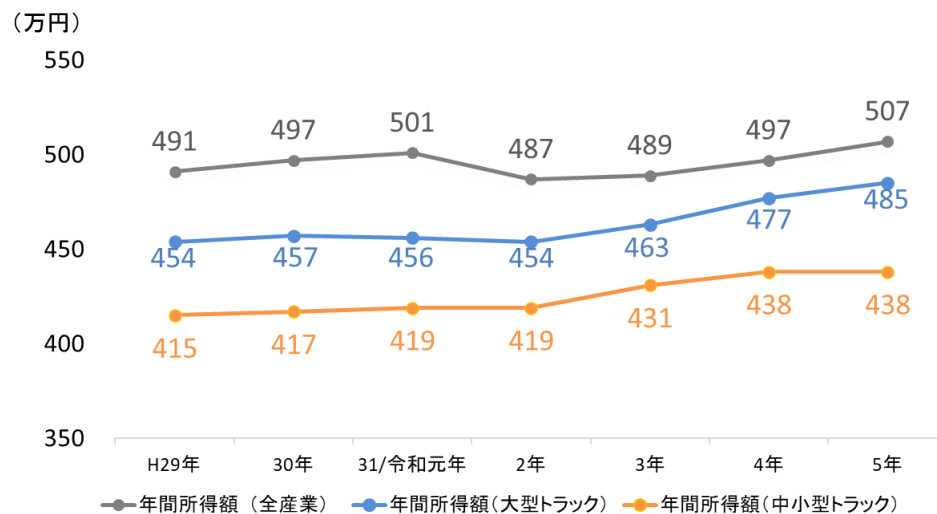
## ①労働時間

全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



## ②年間賃金

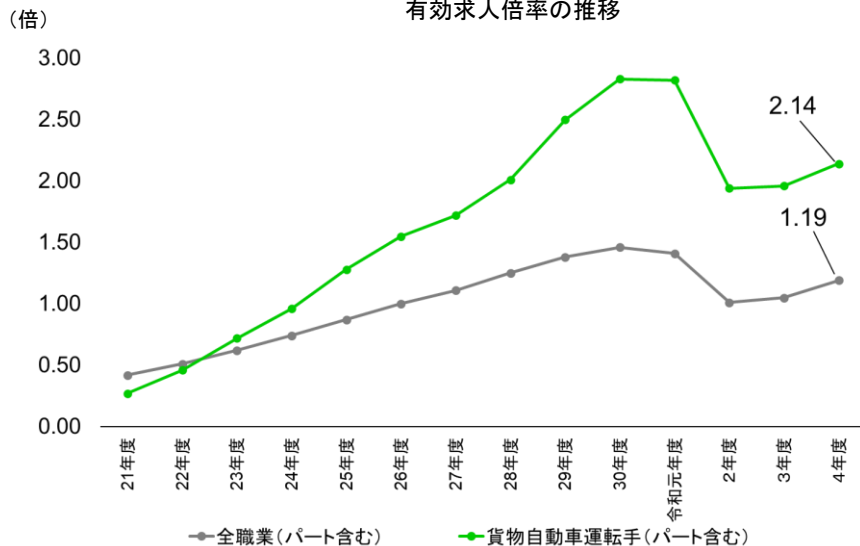
全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



## ③人手不足

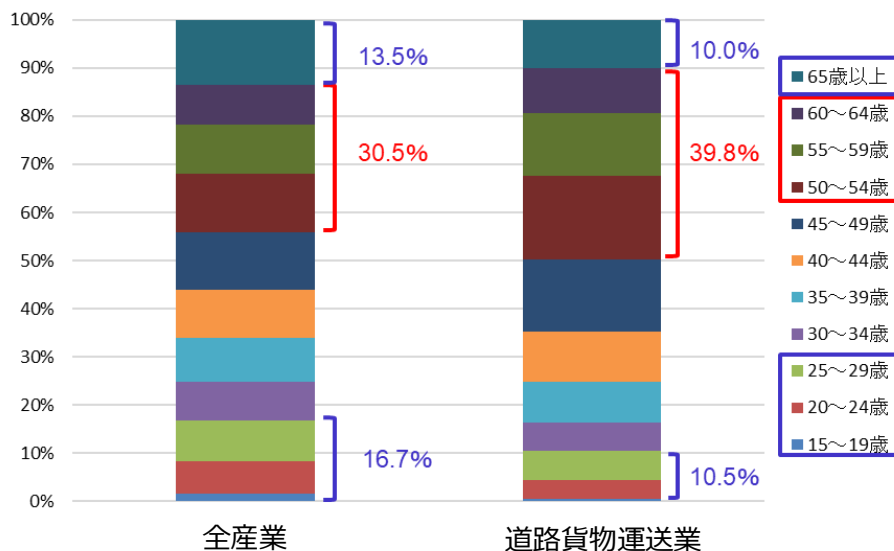
全職業平均より約2倍高い。

有効求人倍率の推移



## ④年齢構成

全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。  
中年層の割合が高い。



# 自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

平成30年6月改正の「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）**の上限規制が適用される。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、運転時間等が強化される。

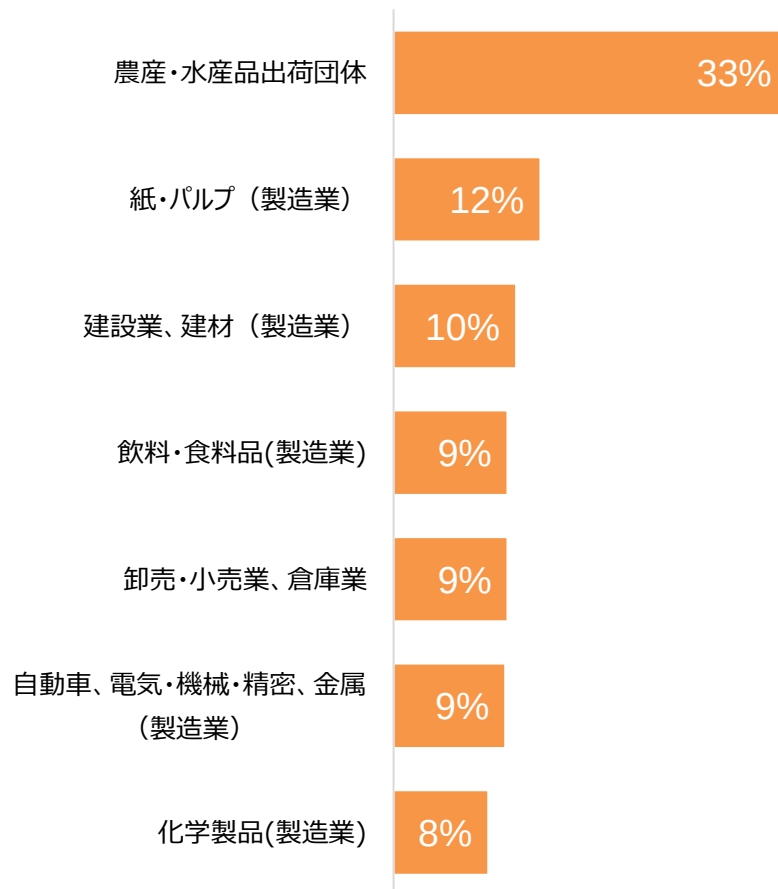
## ○主な改正内容

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

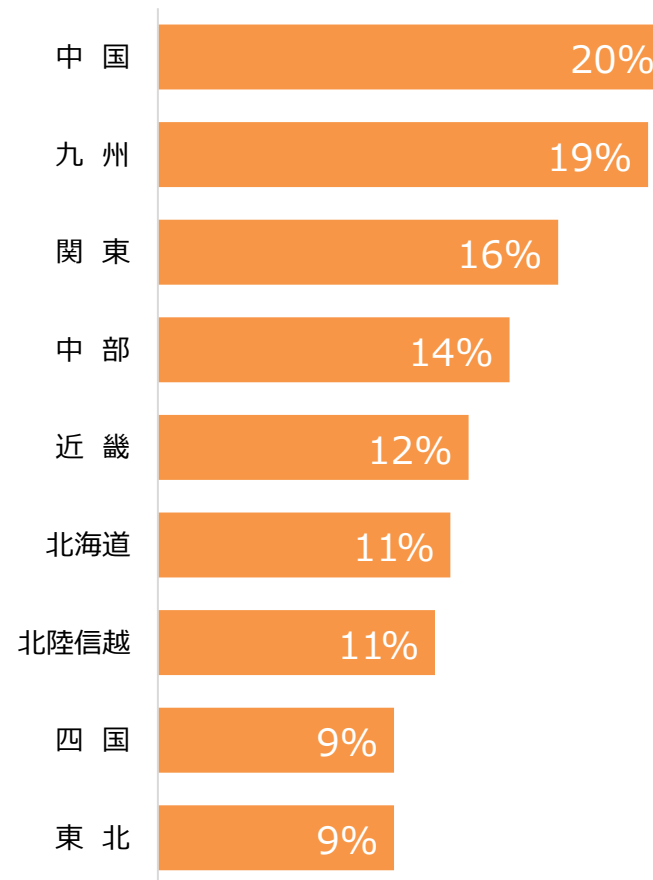
# 労働時間規制等による物流への影響

- 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。
- その後も対応を行わなかった場合、**2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足**する可能性。

(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



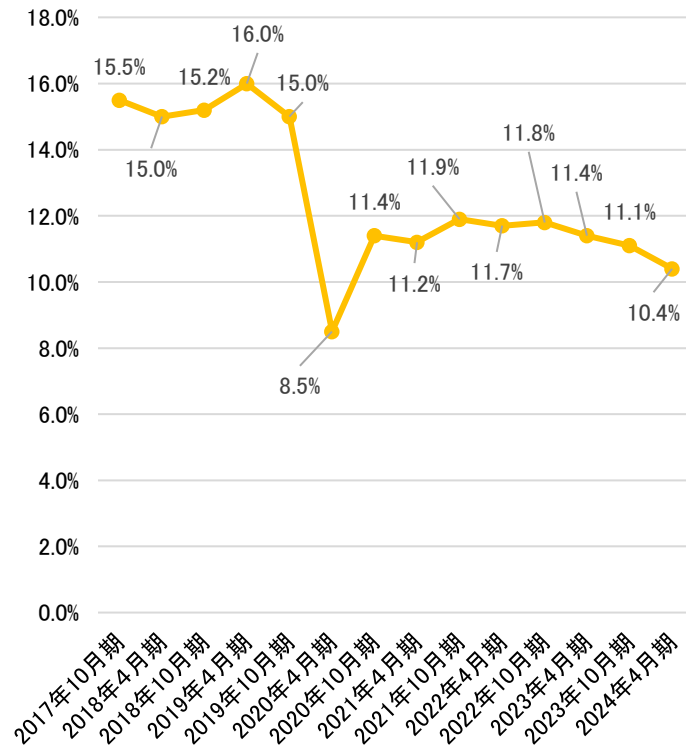
(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



# 物流危機に対する認知度等について

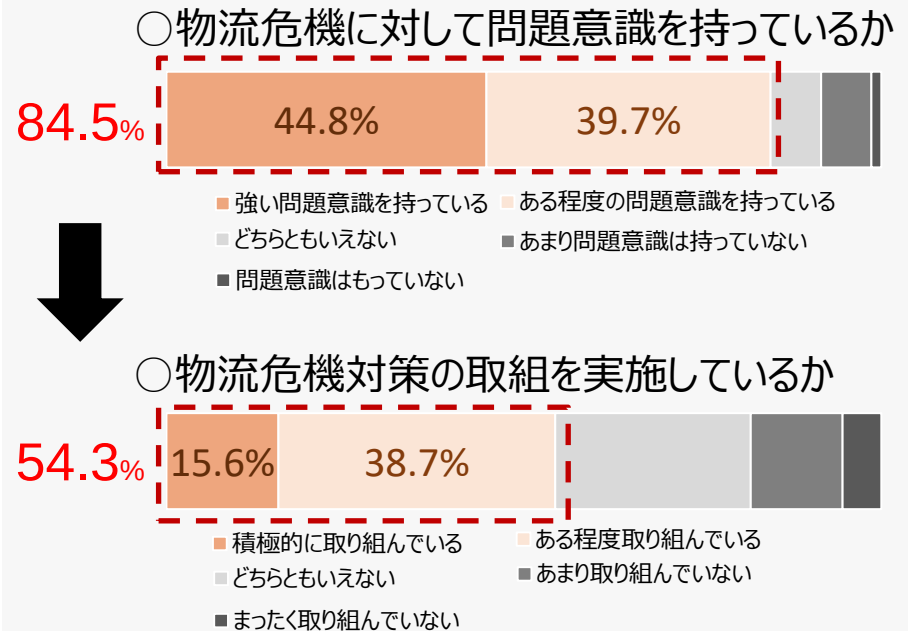
- 一般消費者については、現状、宅配貨物の再配達率は12%程度発生。
- 事業者については、物流危機に対して問題意識を持っているのは8割である一方、取組を実施しているのは約5割にとどまる。

再配達率の推移



出典：国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」  
注：2007年度より、ゆうパックの実績を調査対象に追加  
2016年度より、ゆうパケットの実績を調査対象に追加

物流危機に対する問題意識と取り組み状況  
(回答事業者：1,707社)



出典：第7回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料

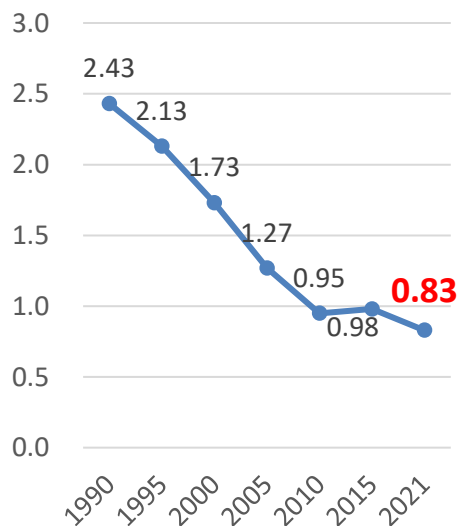
# トラック積載率について

- 貨物 1 件あたりの貨物量が直近の30年で約 3 分の 1 まで減少する一方、物流件数はほぼ倍増しており、**物流の小口・多頻度化が急速に進行**している。
- また、2010年度以降、貨物自動車の**積載率は40%以下**の低い水準で推移している。

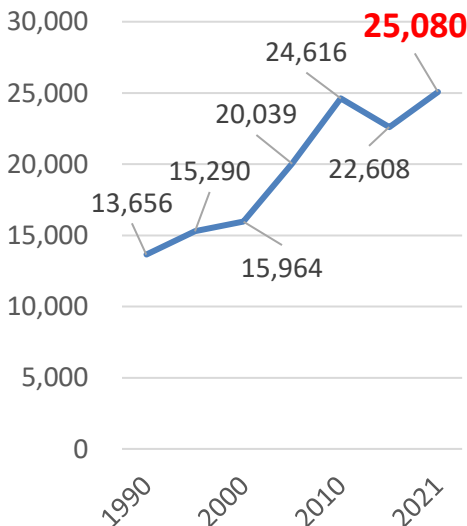
## 小口多頻度化の動き

|                    | 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 | <b>0.83トン/件</b> |
| 物流件数の推移<br>(3日間調査) | 13,656件  | 22,608件  | <b>25,080件</b>  |

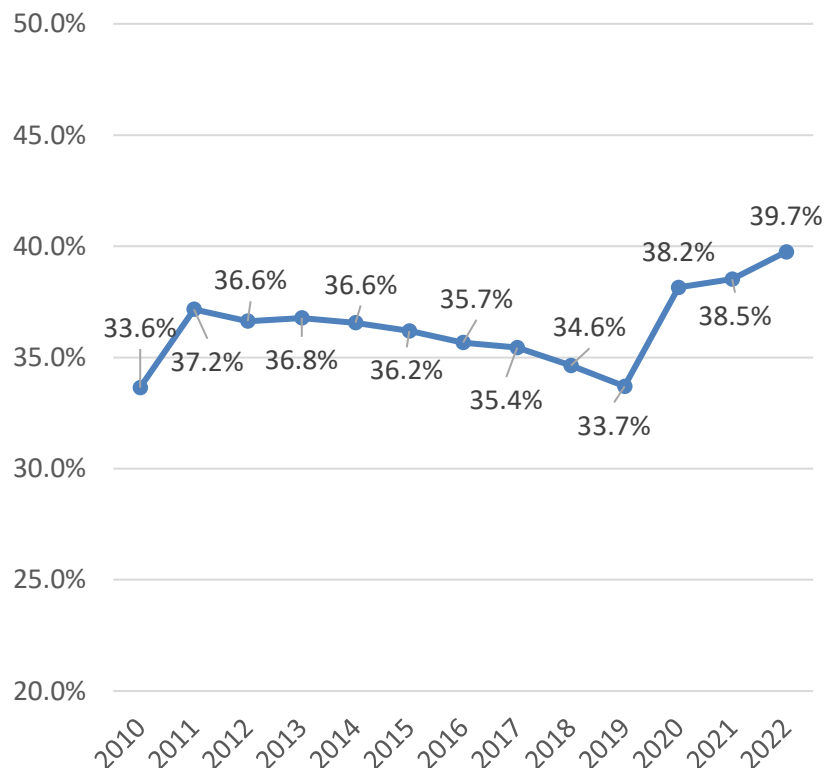
### 貨物 1 件あたりの 貨物量の推移



### 物流件数の推移



## 貨物自動車の積載率の推移



- 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。



# 物流統括管理者（CLO）について

○ 物流統括管理者（CLO）に求められる役割や能力については、関係団体により提言が示されている。

○CLOの定義と役割  
(JPIC：CLO協議会キックオフシンポジウム2024発表資料より抜粋)

## 1. CLOの定義

持続可能な社会と企業価値の向上を実現するため、モノの流れを基軸にしたサプライチェーンにおいて、経営視点で社内外を俯瞰した全体最適を図る役割を担う責任者

- 『CLO職能提言書』（JPIC）より
- ① 持続可能な社会
    - ・ CLOとしての上位目標
    - ・ 労働環境、環境問題、など社会的課題に対する貢献
  - ② ロジスティクスが軸
    - ・ CLOの対象領域は、あくまでもモノの流れが主戦場
  - ③ 全体最適
    - ・ 企業内外での最適化
    - ・ 時間軸を意識した最適化
  - ④ 経営視点
    - ・ 全体最適のため部門間などで横串を通すことのできる経営層の人材
  - ⑤ 企業価値の向上
    - ・ 以上4点から顧客の信頼を得て、市場競争力を強化し、企業価値を向上させる

## 2. CLOに求められる役割

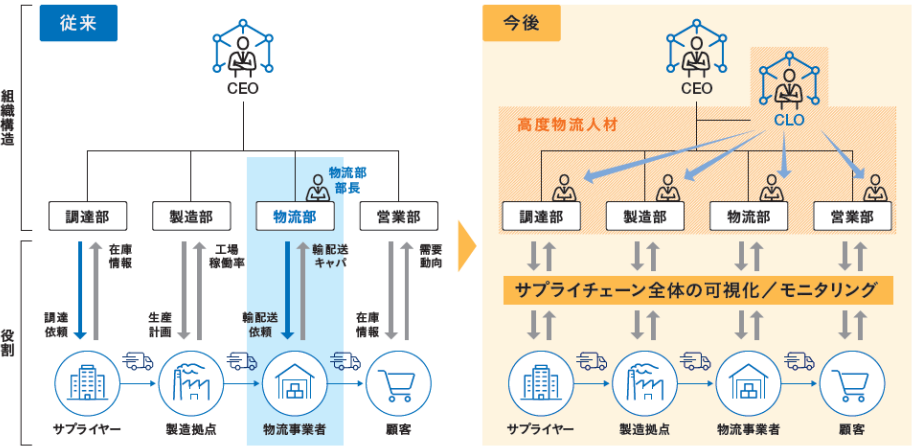
- ① 社会課題解決と地域社会の持続可能性促進
  - ・ 社会課題の解決
  - ・ 災害時の対応
  - ・ カーボンニュートラルへの取り組み
- ② サプライチェーン全体最適実現のための中長期計画の立案と実行
  - ・ 構造的変革
  - ・ 標準化とデジタル化の推進
- ③ 物流オペレーションの効率化とリスク管理
  - ・ リードタイムと在庫管理の最適化
  - ・ 品質管理とリスク管理の強化
  - ・ 先進技術の活用

○CLOのミッション等  
(JILS：「物流革新を目指す全ての方々へ「人材×変革」より抜粋)

## ● CLOのミッション

CLOの役割を「対内的な物流戦略の責任者」と「対外的な要因を含めた物流設計の統括責任者」の2つでまとめました。物流部に閉じて物流を管理するのではなく、CEO直下の組織としてサプライチェーン全体に責任を負う点がポイントになります。

|    |            |                                                                   |
|----|------------|-------------------------------------------------------------------|
| 対内 | 物流戦略の責任者   | 物流戦略・物流管理体制の構築、物流ネットワークの設計・運用・改善(再構築)、システム・オペレーションの設計             |
| 対外 | 物流設計の統括責任者 | 全業務プロセスの設計・運用・カイゼンの責任者、ベンダー選定および顧客・ベンダーとの契約条項の調整・締結、契約内容の業務水準への反映 |



## ● CLOがコントロールすべき指標

CLOは全社横断的に広範な物流管理責任を負うことが期待されているため、管理すべき指標・対象・方法についても大きな変化が生じることが予想されます。

| 従来の物流部の責務 |                                               | これからのCLOの責務                                         |  |
|-----------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------------|--|
| 指標        | ・ 物流部に閉じた管理指標<br>・ 売上高物流費や誤配・遅配率に代表される「結果」の指標 | ・ 全社的な管理指標<br>・ 稼働効率や待機時間等に代表される「過程」の指標             |  |
| 対象        | ・ 物流部の関係範囲<br>・ 発注先の元請企業                      | ・ 全社横断的な範囲(物流管理計画の作成)<br>・ 元請企業に紐づく実運送企業(実運送管理簿の運用) |  |
| 方法        | ・ エクセル等によるアナログな管理<br>・ 元請物流企業からの報告            | ・ 全社横断的なシステム管理<br>・ 元請および実運送会社をまたがる情報連携およびシステム管理    |  |

# 2024年度に向けた業界・分野別の自主行動計画の作成状況

「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
- ・物流管理統括者の選定
- ・荷待ち・荷役作業等時間
- ・物流の改善提案と協力
- 2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・運送契約の書面化 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

### 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

### 4. 物流事業者の取組事項

#### (1) 実施が必要な事項

- |              |                            |
|--------------|----------------------------|
| <b>○共通事項</b> | <b>○個別事項(運送モード等に応じた事項)</b> |
| ・業務時間の把握・分析  | ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握         |
| ・長時間労働の抑制    | ・トラック運送業における多重下請構造の是正      |
| ・運送契約の書面化 等  | ・「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

- |                  |                        |
|------------------|------------------------|
| ・予約受付システムの導入     | ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化 |
| ・パレット等の活用        | ・共同輸配送の推進等による積載率の向上    |
| ・検品の効率化・検品水準の適正化 | ・荷役作業時の安全対策 等          |

#### (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 | ・発送量の適正化 等 |
| ・物流コストの可視化  |            |

#### (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 |
|---------|------------------|

#### (2) 実施することが推奨される事項

- |                        |                            |
|------------------------|----------------------------|
| <b>○共通事項</b>           | <b>○個別事項(運送モード等に応じた事項)</b> |
| ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化 | ・倉庫内業務の効率化                 |
| ・賃金水準向上                | ・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



# 各業界における取組状況（自主行動計画より）

## 鉄鋼業界（日本鉄鋼連盟）

- ・ 着荷主側であるユーザー団体や、発荷主側であるサプライヤー団体、輸送事業者との間で連携が必要な事項の洗い出し等を行った上で、連携して問題解決を図る。

## 石油業界（石油連盟）

- ・ 燃料油の納入先であるガソリンスタンドとの間における計画配送等の事前通知を通じて、荷卸し先での速やかな荷卸しと荷待ち時間の短縮に協力。
- ・ バーター取引や出荷基地の共同利用等といった会社間を超えた物流提携。

## 自動車業界（日本自動車工業会）

- ・ 「生産部品（調達）物流：引取物流化等の推進」、「完成車物流：完成車メーカー間の共同物流化等の推進」、「補給部品物流：共同物流に向けた部品販社との連携拡大等の推進」のそれぞれについて、各物流の特性を踏まえ、共同物流を軸とした取組みを推進。

## スーパーマーケット業界

（オール日本スーパーマーケット協会・全国スーパーマーケット協会・日本スーパーマーケット協会）

- ・ 賞味期間180日以上の上記の加工食品の小売店舗への納品限度について、原則「1/2残し」を推進。
- ・ 受発注は、業界の標準EDIである「流通BMS」の導入を促進。これにより伝票レス化など取引業務の効率化を進めるとともに、「事前出荷情報メッセージ」を利用した検品レス化により、検品作業時間を削減。

（チェーンストア協会）

- ・ 小売店舗への納品・入荷に係る荷待ち・荷役作業等の時間は1時間以内をめざすものとする。

# 農産物・食品等分野における「自主行動計画」の策定状況（令和6年6月6日時点）

- 農産物・食品等分野においては、**60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。
- あわせて、農産品等の流通網を強化するため、**物流の標準化（標準パレット導入等）、デジタル化・データ連携（納品伝票の電子化等）等の取組支援**や、中継輸送や共同輸送に必要となる**中継共同物流拠点の整備**を支援。

| 業種・分野 | 自主行動計画の作成団体                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 農業等   | 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                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 食品製造業 | 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、キューピー株式会社、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、ダイドーリンコ株式会社、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 |
| 食品卸売業 | 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                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 食品小売業 | 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）



# 物流事業者における取組状況

- 日本郵便グループとセイノーグループは、**幹線輸送の共同運行**を目的とした業務提携に関する基本合意書を締結。
- 荷物をお互いに積み合わせて行う共同運行により、**輸送効率の向上、環境負荷の低減等**に対応していくことが主な狙い。

## 取組概要

### (1)誰でも参加可能なプラットフォームの役割を担う

- 効率がよく、便利で、強靱な「サステナブルな物流」を実現し、国民生活や経済活動を支えることで社会に貢献することを目指していきます。

### (2)共同運行を推進する両者合同のチームを立ち上げ

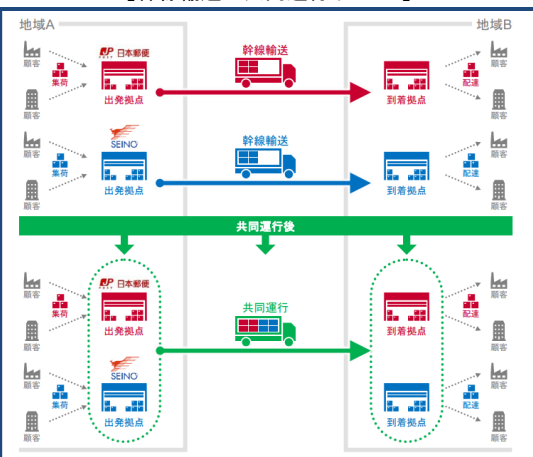
- 荷物の受け渡しの方法や発着拠点の使い方など、共同運行の際に課題となる部分を洗い出しながら、ルールや仕組みづくりに着手する。
- トライアルに留まることなく、共同便を定常的に運行する状態を一つの大きな目標とする。

【トライアルに取り組む両グループのトラック】

【幹線輸送の共同運行イメージ】



- 既に幹線輸送の共同運行トライアルを実施しており、相互理解を深めている。



## 今後の展望

- 今後は、幹線輸送の共同運行に向けて具体的な方策を策定するとともに、幹線輸送に留まらない共同化や協業の可能性についても検討を深めつつ、物流サービスの維持・向上を目指す。

- 日本通運は、トラック、鉄道、海運を組み合わせた商品として**モーダルコンビネーション型輸送サービス「Sea & Rail」**を展開。
- 複数の経路を組み合わせたモーダルシフトを通じ、**物流の効率化、CO2排出量削減、災害時の物流網維持**を実現する。

## 取組概要

### (1)全国的な輸送ルートの提供

- 2024年4月時点で8ルートに危険品輸送、海外輸送中継を加えた10サービスを展開中。
- ※右図中の千葉・宇野ルートは構築中

### (2)シームレスな輸送を実現

- RSVコンテナ※を使用することで、トラック・海上・鉄道輸送間における積載貨物の積み替えが生じないシームレスな輸送が可能。

※Rail and Sea Ventilationコンテナの略称  
12ftの海上・鉄道兼用コンテナ



## 今後の展望

- 各航路の発着港と、鉄道貨物駅を効率よく結び、更なるネットワークの構築と、供給量の底上げを実施する。

## 倉庫業者における取組状況

- 倉庫業者においても、バース予約システム、AIカメラシステムや無人搬送車等の導入などを通じて、トラックの円滑な入構や施設内作業の効率化を図っている。
- 国交省においても、R5補正予算事業「物流施設におけるDX推進実証事業」などを通じて、倉庫事業者によるトラックドライバーの荷待ち・荷役時間の削減に向けた取組を支援。

## ① トラック予約受付システムの導入とAGVの導入

- ・トラック予約受付システムを導入することで、入庫車両の到着時間を分散
- ・AGV(無人搬送車)を導入し倉庫作業員を荷受け要員に配置換え

【トラック予約受付システム表示画面】

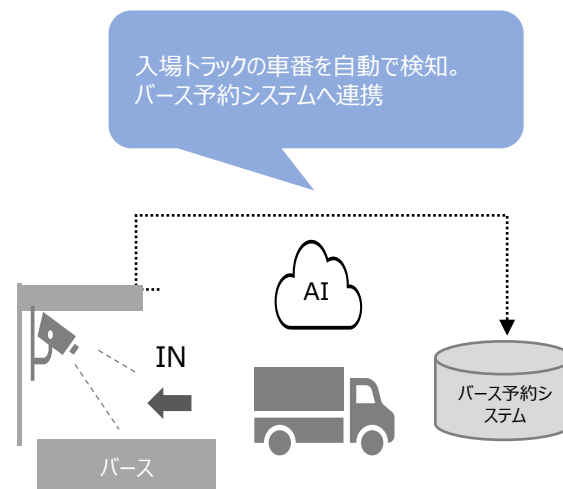
| 今日の予約台数: 21台 受付済みの予約台数: 7台 完了台数: 4台 |               |       |        |          |      |    |              |       |               |
|-------------------------------------|---------------|-------|--------|----------|------|----|--------------|-------|---------------|
| 2024/04/20                          |               | 席数を更新 | 予約を更新  | ステータスを更新 |      |    |              |       |               |
| 分類                                  | 予約開始時間 ▲▼     | 荷主    | 荷重     | 荷量       | 運送会社 | 車庫 | 荷役状況         | ステータス |               |
| バレット入庫                              | 08:00 - 08:30 |       | バレット積み | 5        |      |    | 391 4 機出し    | 予約済   | 完了 08:22      |
| バレット(東方) or バタ入庫                    | 08:00 - 08:30 |       | バレット積み | 5        |      |    | 776 5 どちらでも可 | 予約済   | 完了 08:13      |
| バレット入庫                              | 08:00 - 08:30 |       | バレット積み | 16       |      |    | 326 0 機出し    | 予約済   | 完了 08:26      |
| バレット(東方) or バタ入庫                    | 08:00 - 08:30 |       | バタ積み   | 100      |      |    | 723 7 どちらでも可 | 予約済   |               |
| バレット(東方) or バタ入庫                    | 08:30 - 10:00 |       | バタ積み   | 300      |      |    | 3 機出し        | 予約済   |               |
| バレット入庫                              | 09:00 - 10:00 |       | バレット積み | 2        |      |    | 202 0 機出し    | 予約済   | 受付済みの予約 08:25 |

### 【AGV(無人搬送車)による貨物の運搬】



## ② AIカメラシステムとバス予約システムの連携

- ・AIカメラシステムを導入することで、受付が自動化され、連動して無人フォークリフトがバスへ移動し速やかに荷受けを開始



【車番認証AIカメラにより、バス入退場時刻を自動で取得、  
バス予約システムへ連携】

# 物流革新に向けた政策パッケージ等の策定

- 2023年 3月** 「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置
- 6月** 関係閣僚会議において「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定
- 8月** 「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終とりまとめ」を公表
- 9月** 岸田総理と中小トラック事業者等との「車座対話」を実施
- 10月** 関係閣僚会議において「物流革新緊急パッケージ」を策定  
(6月の政策パッケージのうち緊急に取り組むべき事項を具体化)
- 11月** 政府において総合経済対策・補正予算案を決定
- 2024年 2月** 政府において物流法案の閣議決定、国会提出  
関係閣僚会議において「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定  
「物流革新・賃上げに関する意見交換会」を開催
- 5月** 改正物流法 公布



我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議  
(2023.3.31)



岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話  
(2023.9.28)



物流革新・賃上げに関する意見交換会  
(2024.2.16)



# 「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

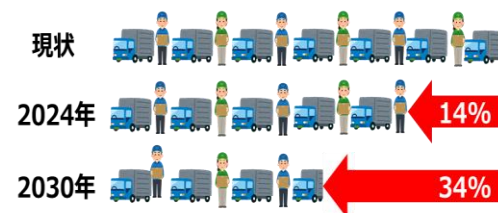
## 背景・必要性

○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・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。（予算）

【荷主等が取り組むべき措置の例】＜パレットの導入＞



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

### 2. トラック事業者の取引に対する規制措置

#### 【貨物自動車運送事業法】

○**運送契約**の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付**等を義務付け\*2。

○**元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。

○下請事業者への**発注適正化**について**努力義務**\*3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**責任者**の選任を**義務付け**。

\*2・3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

### 3. 軽トラック事業者に対する規制措置

#### 【貨物自動車運送事業法】

○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を**義務付け**。

○国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加



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

すべての事業者

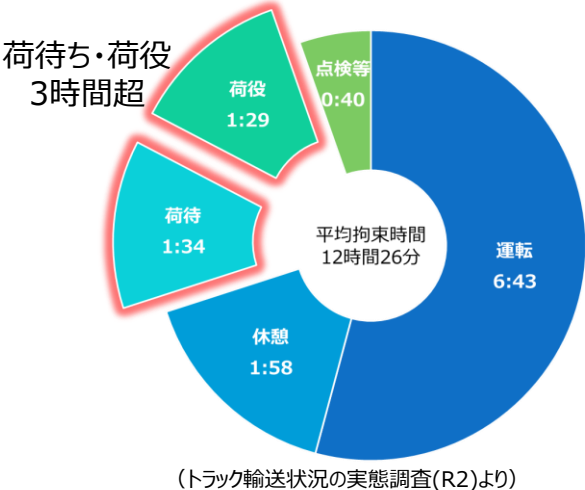
- ①**荷主\***（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。  
\* 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記①②取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

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**。

※法律の名称を「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。  
※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

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



| 取り組むべき措置 | 判断基準（取組の例）                                    |
|----------|-----------------------------------------------|
| 荷待ち時間の短縮 | 適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等                  |
| 荷役時間の短縮  | 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                      |



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

# 改正物効法関連の今後のスケジュール（想定）

- 今般の法改正により、物効法では流通業務総合効率化事業に関する規定に加え、ドライバーの運送・荷役等の効率化のための規制措置が新設。
- 当該規制措置については、事業者全般にかかる措置を公布後1年以内に、特定事業者にかかる措置を公布後2年以内に、それぞれ施行することとしている。

- 2024年5月15日 法律公布
  - 2024年6月28日（本日） 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 の立上げ
  - 2025年度～ 法律の施行①
    - 基本方針
    - 荷主・物流事業者の努力義務・判断基準
    - 判断基準に関する調査・公表
  - 2026年度～ 法律の施行②
    - 特定事業者の指定
    - 中長期計画の提出・定期報告
    - 物流統括管理者（CLO）の選任
- 等 本合同会議でご議論いただきたい事項 等