

令和 5 年 1 月 1 8 日

相談窓口寄せられた要請等の状況  
(本省 大臣官房新事業・食品産業部)

## ○相談窓口寄せられた要請等の状況

|         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 受付件数    | 1 件                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 主な課題の概要 | <p>○長野県東信地域の出荷団体（レタス、リーフレタス、白菜）</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 物流コストやそのほか資材等コスト増加分を価格に反映できず、生産者の収入が減少する。</li><li>・ 九州地域で 2 日目販売が可能だったが、3 日目販売になり、品質を懸念。（配送：関東 5 割、中京阪神 2 割、九州 3 割）</li><li>・ トラックドライバーの時間外労働規制の中で、荷待ちの多い出荷先の見直しが必要。</li><li>・ 予冷庫で利用できるパレットサイズが T11 以外である一方で、トラックに使用することを求められるパレットが T11 であり、手荷役による積み替えが生じている。</li></ul> |

令和 6 年 1 月 18 日

## 相談窓口に寄せられた要請等の状況 (北海道農政事務所)

### 1. 相談窓口に寄せられた要請等の状況

|         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 受付件数    | 1 件                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 主な課題の概要 | <p>【相談者の業種】卸売業（上川管内）</p> <p>【品目】農産物（主に、玉ねぎ・人参）</p> <p>【仕入れ先】管内生産者</p> <p>【販売先】道外の市場（9 割が関東、関西）</p> <p>【輸送形態】8 割がトラックとフェリーを利用した輸送。（到着港でドライバー交代）2 割は、全行程鉄道での輸送。</p> <p>1. 現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>集出荷野菜のトラックでの荷積み・荷下ろし、選果場内での手積み・手降ろし。</u></li> <li>・今後、野菜の取扱量を増やし、近隣農家の経営安定に貢献したいと思っている。</li> </ul> <p>2. 課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・荷役作業が手作業なので時間がかかっている。野菜の取扱量を増やす場合、荷役作業の人員を他の作業に割きたいが、物流 2024 問題もあって、これからは人員確保が難しくなっている。</li> <li>・現状の選果場が狭く、新たな設備の設置が出来ない。</li> <li>・ドライバー、トラックの確保ができない等の問題や運送業者からの要望は特にない。</li> </ul> <p>3. 改善策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>荷積み、荷降ろしを自動化する設備の導入。（パレタイザー、リフト等）</u></li> <li>・<u>パレット化に対応した選果場の新設又は大幅改修。</u><br/>（自社で活用できそうな事業があれば紹介してほしい）</li> </ul> |

## 2. 上記以外に管轄区域の物流課題

|     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 北海道 | <p>北海道の食料の物流は、遠隔消費地への輸送距離が長大で、輸送手段も多く時間を要するため、迫る物流 2024 問題の影響は非常に大きいと認識している。</p> <p>特に、道外への輸送量が多い農産物（玉ねぎ・馬れいしょ等）については、その多くを鉄道輸送が占めているが、北海道新幹線の札幌延伸に伴う並行在来線の存続が危ぶまれており、現在、行政や関係者間で諸課題解決に向け議論を行っている。</p> <p>また、十勝港を活用した農産加工品の道外輸送も検討されているところ。</p> <p>北海道農政事務所では、物流 2024 問題の対策として、令和 5 年 6 月から、荷主企業（農産物を取り扱う生産者団体・食品関連事業者等）に対し、物流の現状や課題、要望等のヒアリングを実施。北海道運輸局にも情報提供し、協力体制の構築を図っている。</p> <p>今後も北海道運輸局と連携を図りつつ、ホクレンや卸売市場等、関係者への情報共有や働きかけを継続していく。</p> <p>（北海道農政事務所は、平成 28 年から北海道運輸局が事務局となる物流効率化の協議会に参画し、定期的に意見交換や情報共有を図っている。）</p> <p><u>○ 北海道の物流の現状・課題</u></p> <p>1. 物流体制</p> <p>（1）モーダルシフト</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 輸送が多い時期には鉄道とトラックの両方が必要。</li><li>・ 長距離トラック輸送の運行時間削減のため、一部区間を J R 輸送にて対応。</li><li>・ 関西圏へ輸送は近郊駅までトラックで運送し、鉄道に積み替えて輸送。</li><li>・ 玉ねぎ列車（J R 貨物）で不足する輸送力はトラックコンテナ輸送も併用。</li><li>・ J R と運送業者が連携する路線バスで宅急便輸送システムを活用し、マンパワーの確保を模索。</li></ul> |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## (2) トラック運送

- ・ 道内のトラック運送は、パレット運送が普及しつつも、道外からの運送はバラ積みが多数。
- ・ 市場においては、荷待ち、荷積みや荷下ろし作業が長時間となる問題。

（ 運送会社（約 27 社）で構成されるパレット運輸協議会（札幌市中央卸売市場）が、1.1×1.1(m)のパレット規格の統一を目標に、道内輸送パレットの管理を行っている。

- ・ 共同配送について、各企業は独自で拠点をもち効率よく対応しており、参入は難しい。
- ・ 馬れいしょは毎日集配があり 9 割が道外向け。運送会社と提携し、中継ポイントでトレーラーのヘッドを交換、ドライバーを変えて対応。

## 2. 運転手の人員不足問題

- ・ 人手不足については、運送業者側がギリギリで対応している状況。
- ・ 荷主企業側に危機感が伝わっていない可能性。
- ・ 運転手の人手不足で運賃が高騰。
- ・ 運賃高騰の影響で荷物の到着が遅れれば、関東以南への運送が大幅に減少、荷物が関東に一極集中する可能性。

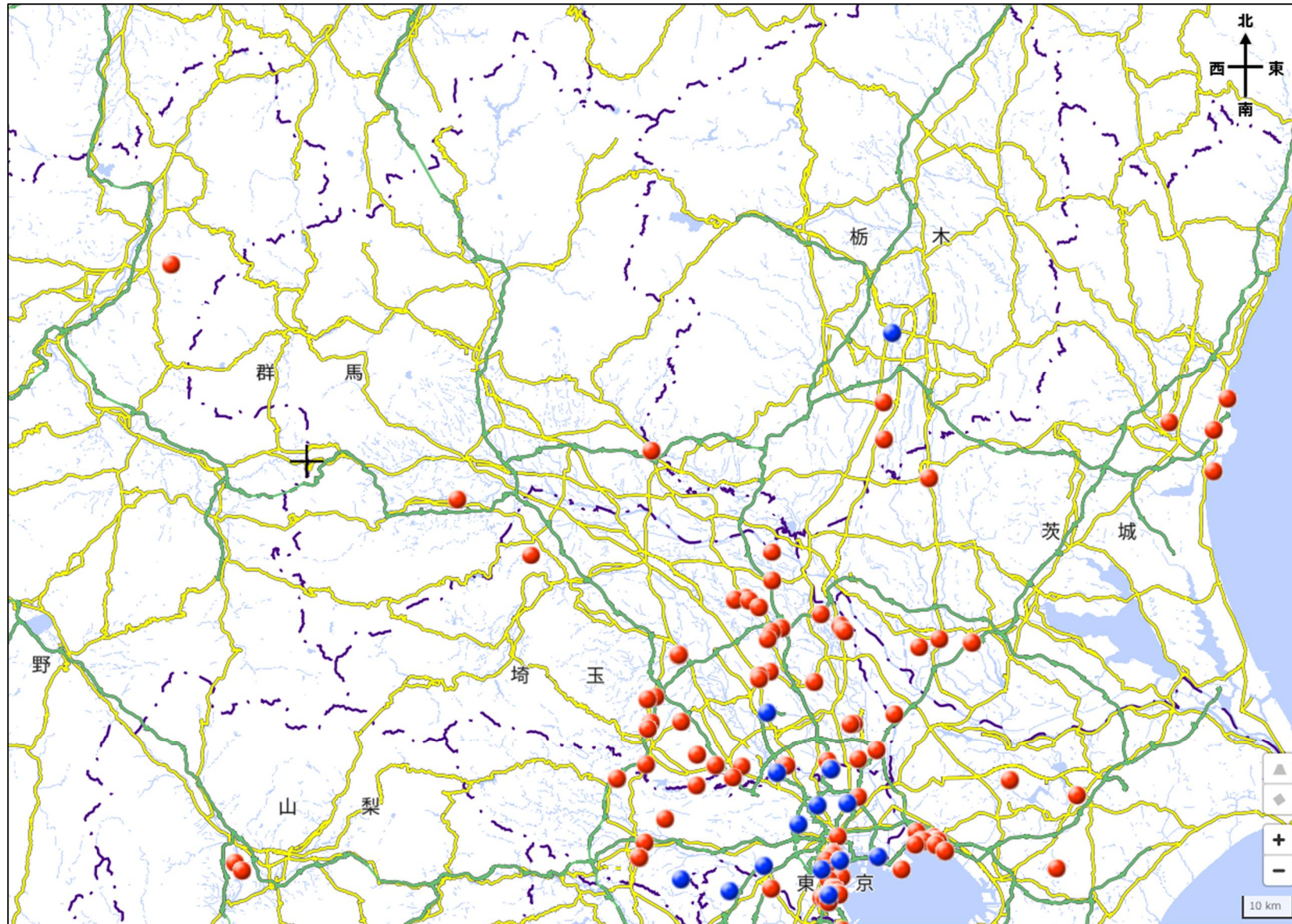
## 3. パレット標準化

- ・ 1.1×1.1(m)の標準パレットへの普及率を上げることが重要。
- ・ 規格の違いによる箱の潰れや、パレットの枚数管理も容易になる。
- ・ 標準パレットに変更した場合、現行の紙袋量目や箱（段ボール）サイズの変更、ライン変更に伴う機械導入など、大規模改修が必要。
- ・ パレット輸送は、荷積み、荷下ろしの時間が大幅に削減。（所要時間：パレット積み約 30 分、ベタ積み約 2～3 時間）
- ・ トラックコンテナにパレットを積み込む場合デッドスペースが発生（積載率 25%低下）、結果、個数が積めなくなり、車の台数が増加するデメリットが発生。（輸送費 25%上昇）。
- ・ 野菜の輸送には 1.1×1.1(m)の標準レンタルパレットを使用。パレットが返却されないため、現在は極力使用していない。
- ・ シートパレットに対応した市場もあり、9 割以上はシートパレットを使用。30 分程度で積めるため問題ない。

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>4. 中継拠点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ストックポイントの整備は、道内向け輸送であれば、旭川、帯広で利便性がある。問題となる地域は稚内や函館のエリア。</li> <li>・ 道内各地からの農産物の運送を考えると北海道の農産物の中継ポイントが必要。問題は誰が中継ポイントを作るか。</li> </ul> <p><b>5. 要望について</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道内 J A の選果場等施設の多くがパレタイザー対応ではなく、大規模改修等が必要。</li> <li>・ トラック等の乗務員がリアルタイムで荷下ろし先の混雑状況・待ち時間の把握でき、受付も可能なイーパックスシステムの導入支援。</li> <li>・ 箱の破損を防ぎながら、スムーズな積み替え可能なパレットチェンジャーの導入支援。</li> </ul> |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## 関東農政局管内主要冷蔵倉庫及び中央卸売市場マップ

その 1



● 関東農政局管内の主要な冷蔵倉庫

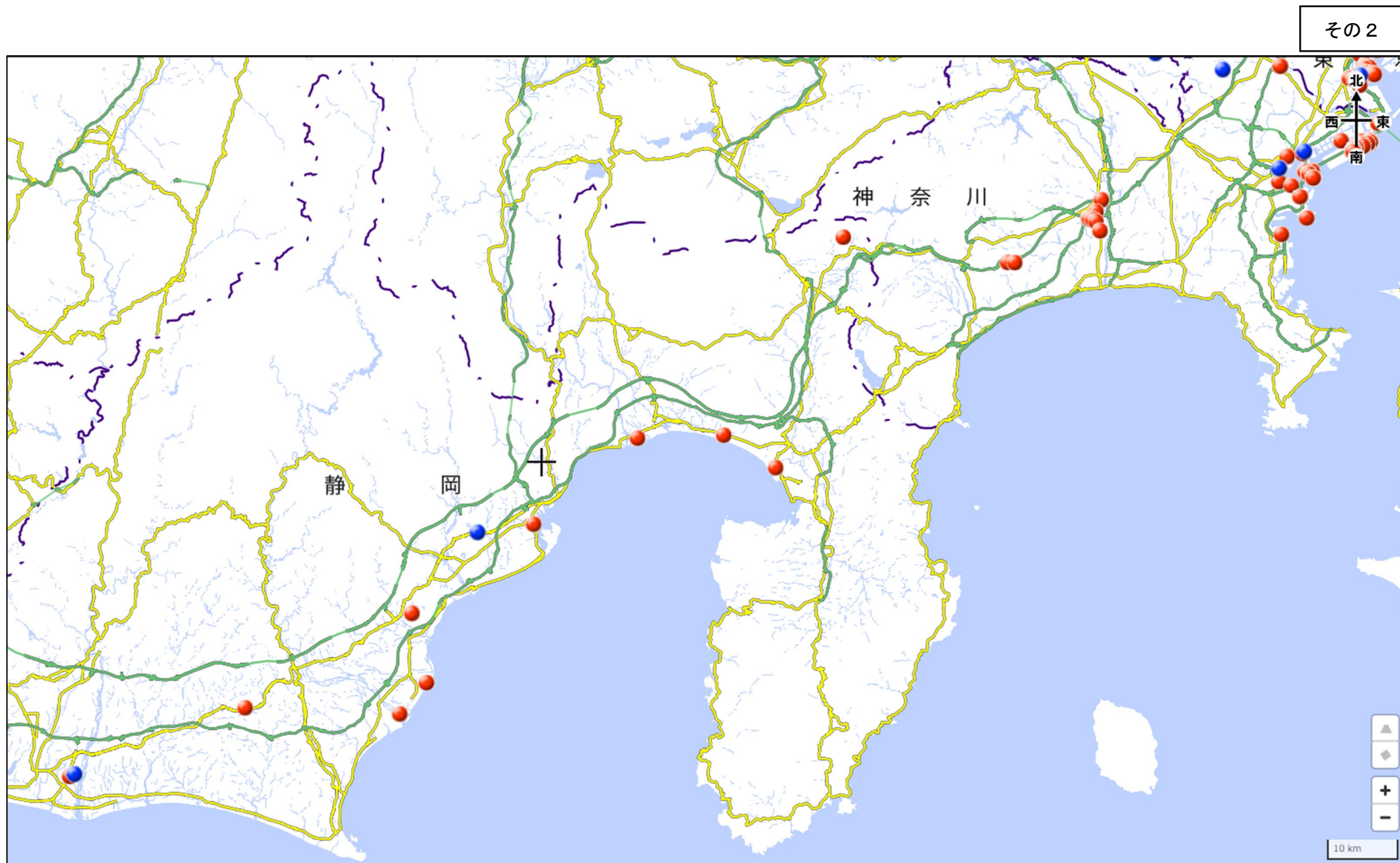
(① (一社) 日本冷蔵倉庫協会作成「冷蔵倉庫の諸統計令和 3 年版」掲載の営業冷蔵倉庫設備能力上位 20 社、②国土交通省統計「営業普通倉庫の実績」に掲載されている主要 21 社のうち、各社ホームページで冷蔵倉庫の所在地が公表されているものを掲載。)

● 関東農政局管内の中央卸売市場

— 高速道路

— 国道

【地理院地図 Vector (国土地理院) を加工して作成】



【地理院地図 Vector（国土地理院）を加工して作成】



## ○物流拠点情報提供イメージ

- ・ 右のようにポイントをクリックすると拠点情報を表示

## ○当該マップデータの活用イメージ

- ・ 関東圏内の主要物流拠点の現状把握
- ・ 既存の物流拠点活用を検討する際の基礎資料
- ・ 自社の物流イメージ作成 等



# 北陸農政局管内の物流課題の現状について

令和 6 年 1 月  
北陸農政局

## 北陸農政局管内における物流課題の現状（産地・市場）

R 5. 4月～関係機関・団体及び管内各県と意見交換及びアンケート調査を実施した中で代表的な意見を抜粋

|       | 認識・課題・対応                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 流通標準化 | <ul style="list-style-type: none"><li>・資材コストの低減・積載効率の改善のため、標準パレット（1,100mm × 1,100mm）の導入が必要と考えているが、投資にともなう費用・適正管理（紛失・廃棄）のルール作りが課題。【産地・市場】<br/>⇒市場では、パレットの適正管理を協議している。<br/>産地では、出荷箱・出荷規格の見直しを進めている。</li><li>・花の長さを短くすると価格が下がるという課題があり、標準化は進んでいない。【産地】<br/>⇒標準パレットに合わせて花の長さを短くする実証を進めている。<br/>短い丈でも売れるのであれば、標準パレットにあわせた出荷箱の導入を検討したい。</li></ul> |
| 物流DX  | <ul style="list-style-type: none"><li>・受発注作業のデジタル化が遅れており、手作業のために作業時間・人件費がかかっている状況。システム導入により省力化されることは理解しているものの、改修費や導入費が課題。【産地・市場】<br/>⇒市場には農政局から、取組事例紹介、補助事業の情報提供を実施。<br/>産地によって、導入コストの課題については複数業者のシステムを調査比較している。</li></ul>                                                                                                                  |
| 輸送体制  | <ul style="list-style-type: none"><li>・運送便の確保、運賃値上げへの懸念がある</li><li>・R6.4.1～「時間外労働時間の上限規制」への不安はあるが、適用後でないと問題への対応が進めにくい。【産地・市場】<br/>⇒場合によっては、上限規制に反しない場所に中継地点を設けることを検討する。</li><li>・管内市場に直接届けられない産地があり、卸が経費負担し、集荷を行っている実態もある。【市場】</li><li>・下請けトラックが減ったため、青果物の運送を辞める業者もいる。【市場】</li></ul>                                                        |

# 北陸地域花き産業関係者を対象としたセミナーの開催(参考)

- 花きの流通は他の農産物と比べて物流効率化の取組が遅れているといった状況にある。
- 2023年10月に北陸管内の生産、流通、行政関係者等を対象に、物流問題をテーマとしたセミナーを開催。

## 開催概要

開催日：2023年10月17日 オンラインで開催

主な参加者：JA、県、市場 関係者

申込数：68名（うち農政局関係者38名）、参加者数：40アカウント

内容：情報提供『物流の2024年問題 北陸の花き産業をめぐる事情』

北陸農政局生産部園芸特産課

2023年6月2日に開催された「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」の中で、「物流革新に向けた政策パッケージ」が取りまとめられたことを受け、花き産業関係者に、アンケート調査や聞き取りにより「物流の2024年問題」についての理解や取組状況の確認を行ったところ、2024年になってみないと影響がわからないということや、問題が難しくどのように自分事としていいかわからないといった意見があり、それぞれの立場ごとの影響について整理をし、補助事業について説明をした。

講演 『物流の2024年問題におけるストックポイントの役割について』

株式会社なにわ花市場取締役部長

大阪フラワーサービス株式会社 代表取締役社長 矢野新一氏

物流コストの上昇や2024年問題への対応について、全国へ花きを流通させるストックポイントとしての機能強化に取り組んでる大阪フラワーサービスの代表より、ストックポイントの役割とこれからの花業界の物流、パレット問題についてご講演いただいた。

反響：補助事業(物流2024年問題への対応のうち物流革新に向けた食品等流通総合対策)

についての問い合わせ 2 件

開催後アンケート：回答数17

回答抜粋：2024年問題含め、行政＝生産者＝市場＝配送業者＝花店すべてが一体となり、意識共有や行動を起こしていかなければ、14.2 %減※を埋めることが出来ない。と改めて感じました。（市場関係者）

・国の支援策に関する情報・ストックポイントの内部の様子・2024年問題の影響の想定の整理などがわかりやすく、参考になりました。（行政関係者）

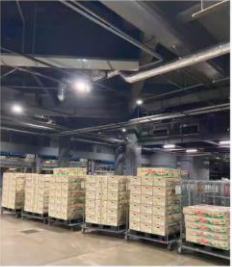
※物流効率化に取り組まなかった場合、労働不足による物流需要がさらに逼迫するおそれがあり、コロナ前の2019年比で最大14.2%（約4.0億トン）の輸送能力不足が起こると試算されている。株式会社NX総合研究所資産2022年11月11日

| 影響と対策 |                                         |                                                      |
|-------|-----------------------------------------|------------------------------------------------------|
|       | 想定される影響                                 | 対策                                                   |
| 生産者   | ・物流コストの負担増<br>・遠方に送る花の品質が保持できない         | ・高品質、高付加価値化<br>・域内出荷用に品目転換<br>・花丈、出荷箱のサイズを見直し積載率を上げる |
| JA等   | ・トラックが手配できなくなる<br>・日帰りで運べた荷物が日帰りで運べなくなる | ・パレットや台車を導入して作業時間を削減する<br>・共同配送                      |
| 運送業者  | ・ドライバーを2人体制にしなくてはなくなる<br>・ドライバー、トラック不足  | ・雇用の強化、ドライバーの確保<br>・制限速度の緩和(国土交通省)                   |
| 市場    | ・遠方からの荷物が少なくなる                          | ・物流コストの負担                                            |
| 販売店   |                                         |                                                      |

令和6年度農林水産予算概算要求

物流の効率化に取り組む地域を拡大するため、物流の標準化（パレット、外装等）、需要拡大が見込まれる品目への転換、中継共同物流拠点となるストックポイントの整備等を支援。

### パレット輸送・荷受け 参考事例



紛失・強度不足・廃棄料金がかかるため レンタルパレット・一方通行の木パレットをやめ  
産地・運送会社に協力していただきながら、OFSでプラスチックパレット（1000mm×1000mm）を準備して、  
産地での積み込み・市場への持ち込みしていただいています。  
産地にてOFSパレットへ積み込み→市場にてそのまま荷下ろし→次回分の空パレットを産地へもって帰る  
といった流れを出荷期間繰り返しています。

## 「物流革新に向けた政策パッケージ」に係る 中部ブロック推進会議等について

令和 6 年 1 月 18 日

東海農政局経営・事業支援部

「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）を効果的に推進するため、東海管内の国の行政機関の部長クラスをメンバーとした推進会議及び課長クラスをメンバーとしたワーキングチーム（WT）を設置・開催。

### 1. 概要

- （1）設置時期：令和 5 年 9 月 13 日
- （2）メンバー：中部運輸局 自動車交通部長 （WT：貨物課長）  
中部経済産業局 産業部長 （WT：流通・サービス産業課長）  
愛知労働局 労働基準部長 （WT：監督課長）  
東海農政局 経営・事業支援部長 （WT：食品企業課長）
- （2）内 容：政策パッケージの推進に関する各地方機関の連携に関すること  
各地方機関の取り組みの情報共有及び推進状況の確認に関すること
- （3）開催頻度：四半期に 1 回程度
- （4）事務局：中部運輸局自動車交通部貨物課

### 2. 開催状況

- （1）令和 5 年 9 月 13 日 第 1 回ブロック推進会議  
10 月 25 日 第 1 回 WT  
12 月 1 日 物流拠点現地調査（(株)スギ薬局：愛知県大府市）  
令和 6 年 1 月下旬 物流拠点現地調査（日本トランスシティ（株）：三重県朝日町）  
2 月上旬 第 2 回ブロック推進会議

令和5年9月13日

## 「物流革新に向けた政策パッケージ」中部ブロック推進会議について

### （推進会議の設置目的）

物流は国民生活や経済を支える社会インフラであるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題がある。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方で、労働動時間の短縮により物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面するなど、物流を取り巻く諸課題に対応するため令和5年6月2日、政府により「物流革新に向けた政策パッケージ」（以下、「政策パッケージ」という。）が取りまとめられた。

そのため、各地方機関で連携して「政策パッケージ」の推進を図るため、各地方機関の担当部長を構成員とした「物流革新に向けた政策パッケージ」中部ブロック推進会議（以下、推進会議という。）を設置することとする。また、推進会議の下部組織として実務を担当するワーキングチームも同時に設置することとする。

### （推進会議の協議及び調整事項）

推進会議の前項の目的を達するために、関係機関の連携の下、次の各号に掲げる事項について協議し、施策促進のための調整を行う。

- （１）政策パッケージの推進に関する各地方機関の連携に関すること
- （２）各地方機関の取り組みの情報共有及び推進状況の確認に関すること

### （推進会議の構成員）

推進会議の構成員は以下とする。

- （１）厚生労働省愛知労働局労働基準部長
- （２）農林水産省東海農政局経営・事業支援部長
- （３）経済産業省中部経済産業局産業部長
- （４）国土交通省中部運輸局自動車交通部長

### （ワーキングチームの構成員）

ワーキングチームの構成員は以下とする。

- （１）厚生労働省愛知労働局労働基準部監督課長

- (2) 農林水産省東海農政局経営・事業支援部食品企業課長
- (3) 経済産業省中部経済産業局産業部流通・サービス産業課長
- (4) 国土交通省中部運輸局自動車交通部貨物課長

(事務局)

推進会議の事務局は、中部運輸局自動車交通部貨物課が務める。

(開催頻度)

四半期に一回程度とする。

(その他)

これに定めるもののほか、推進会議の運営に関し必要な事項はその都度協議し、決定する。

## 東海農政局と株式会社デンソーとの連携に関する協定を締結しました

東海農政局は、令和6年1月16日、株式会社デンソーと連携に関する協定の締結を行いました。

### 連携の目的

東海農政局と株式会社デンソーが緊密な協力関係の下、スマート農業技術を活用した地域農業の持続的な発展および農林水産物・食品分野における効率的な物流の実現に貢献することを目的とします。

### 連携の内容

- 1 栽培技術の継承、人手不足の解消、環境負荷低減等に効果のあるスマート農業技術の普及活動を行います。
- 2 農林水産物・食品分野において効率的な物流を実現するため、物流DX を活用して産地から流通関係者までの情報を連携した流通モデルを構築します。
- 3 1,2の先進技術について中長期的な展開方向について検討するなど、相互に協力を行います。

### 締結式の概要

日時：令和6年1月16日（火曜日）10時00分から11時00分

場所：株式会社デンソー名古屋オフィス（名古屋市中村区名駅4-5-28 桜通豊田ビル15 階）

### 締結式の模様



株式会社デンソー 横尾経営役員（左）、森東海農政局長（右）

**【お問合せ先】**

経営・事業支援部食品企業課

担当者：西尾、牛田

代表：052-201-7271（内線2682）

ダイヤルイン：052-746-6430

## 近畿農政局管内の物流課題への取組について

### 1. 相談窓口に係る状況

- ・ 近畿農政局内に相談窓口を設置し、近畿農政局 HP の「意見・お問い合わせ窓口」に「農林水産品・食品物流問題相談窓口」を掲載。  
(掲載場所：申請・お問い合わせ：近畿農政局 (maff.go.jp))
- ・ 現時点において、近畿農政局に寄せられた相談等は無い。

### 2. 近畿農政局の取組

- ・ 荷主やトラック事業者を始めとする関係者に対し、2024 年問題への対応に向けて周知・共有を目的に、近畿管内の関係機関（大阪労働局・近畿運輸局・近畿経済産業局・公正取引委員会及び近畿農政局）が連携し、各機関の取組内容をまとめて各機関からそれぞれのメルマガ等の媒体を通じて発信。  
(参考) 近畿アグリレターでの配信（7 月、9 月、11 月、1 月、3 月（予定））
- ・ 近畿管内の府県及び卸売市場に対し、物流の適正化・生産性向上に向けた取組等の協力依頼を近畿管内の関係機関（近畿運輸局・近畿経済産業局・近畿農政局）の連名で発出。  
(参考) 別添
- ・ 各府県で開催されるトラック協議会へ出席し、2024 年問題への対応状況など業界の状況を、各府県の運輸支局とともに関係機関（大阪労働局・近畿運輸局・近畿経済産業局・公正取引委員会及び近畿農政局）が聴取。また、関係機関からは情報を提供。
- ・ 現在、中央卸売市場関係者を通じた物流課題や対応状況について照会中。

### 3. 近畿管内の物流課題

- ・ これまでに各方面と意見交換してきたところ、物流拠点として卸売市場内の導線の確保等、荷待ち・荷役時間の削減のほか、卸売市場内へウィング車等の大型車の搬入など、物理的な問題の解消に向けて市場の再整備が課題。

令和5年12月11日

各府県及び市中央卸売市場開設者 各位

(cc 各府県卸売市場担当者 あて)

近畿経済産業局産業部 流通・サービス産業課

近畿農政局経営・事業支援部 食品企業課

近畿運輸局自動車交通部 貨物課

物流の適正化・生産性向上に向けた取組について（協力依頼）

物流は国民生活や経済活動、地方創生を支える重要な社会インフラであり、我が国経済の力強い成長や、より豊かな国民生活の実現等のため、その機能を十分に発揮させていく必要があります。一方で物流分野においては人手不足や労働生産性の低さといった課題に対応するため、働き方改革の推進が求められています。

そのような中、2024年4月からはトラックドライバーにも時間外労働の上限規制（年960時間）が適用されることとなり、輸送力不足から物流の停滞が懸念される、いわゆる「2024年問題」へ早急に対応する必要があります。

こうした状況から、令和5年6月に我が国の物流の革新に関する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」がとりまとめられ、「商慣行の見直し」、「物流の効率化」、「荷主・消費者の行動変容」という3本の柱に沿った諸施策について、関係省庁が一丸となり取り組むこととなりました。

効率的な物流を実現するためには、発荷主事業者、物流事業者、着荷主事業者が連携・協働して現状の改善を図るための取組を実施することが必要です。

つきましては、令和5年6月にとりまとめられた「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」を、傘下市場内関係者に周知していただき、制度の促進にご協力いただきますようお願いいたします。

● 物流革新に向けた政策パッケージ

(2023 年 6 月 2 日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議)

[https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu\\_kakushin/pdf/seisaku\\_package.pdf](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/seisaku_package.pdf)

● 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

(2023 年 6 月 経済産業省、農林水産省、国土交通省)

概要版：<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001612797.pdf>

本文：<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001612798.pdf>

● 物流革新緊急パッケージ

(2023 年 10 月 6 日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議)

[https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu\\_kakushin/pdf/kinkyu\\_package\\_1006.pdf](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/kinkyu_package_1006.pdf)

【本件に関するお問い合わせ先】

- ・ 近畿経済産業局産業部 流通・サービス産業課

担当者：阪谷、北野

電話：06-6966-6025 FAX：06-6966-6085

(今後、荷主企業に対して貨物自動車運送事業法等に基づく措置を行う場合は、  
当該荷主企業の業種を所管する課が担当します。)

- ・ 近畿農政局経営・事業支援部 食品企業課

担当者：高野、茶谷

電話：075-414-9024 FAX：075-414-7345

- ・ 近畿運輸局自動車交通部 貨物課

担当者：酒井、松本

電話：06-6949-6447 FAX：06-6949-6531

第 1 回官民タスクフォース会議 報告資料  
(農政局等管内の物流課題の現状について)

令和 6 年 1 月  
沖縄総合事務局

**管内物流の現状と課題**

**<報告事項>**

**■現状と課題：**

沖縄県は、本州から遠く離れた末端の島嶼地域のため、県外産地から入ってくる農産物等は主に陸路と海路を通じた流通経路となっており、流通コストは他地域よりも高くなっている。

このほか、物流標準化としてのパレット化の導入に伴い、沖縄県は青果物流通の末端であるとともに沖縄県から出荷する生産物は入荷する物量に比較してかなり少ないことや本島から離島への物流も抱えていることからパレットの滞留が懸念される。これまでは、雑パレットとして県内小売店等までの流通において活用されている部分もあるが、パレットのレンタル化により、パレット回収のための新たな費用負担が発生することが想定される。

このため、物流 2024 年問題への対応による全国的な流通コストの増加に加え、パレットのレンタル化に伴うコスト負担に対応した軽減対策が課題となっている。

**■対応：**

流通コストの軽減に向けた取組の一つとして、県内の卸売業者と関係者が連携を行い、県外産地から農産物等の共同調達を行うことが効果的と考えられ、このような実証事業の取組について検討を行う。