

「物流革新に向けた政策パッケージ」 に基づく政府の取組状況

令和6年3月8日

農林水産省

大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課

MAFF

Ministry of Agriculture,
Forestry and Fisheries

農林水産省

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

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

- 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。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、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、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
 - **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整備に向けて、**（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「政策パッケージ」として策定。
- ➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化(*)**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

（１）商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負担の軽減（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（バース予約システム、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

2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）	（施策あり）	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間×達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% ×達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			合計： 14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

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
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
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

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

1. 2030年度に向けた政府の中長期計画

2. 農林水産物・食品等分野の対応

2030年度に向けた政府の中長期計画（ポイント）

主要施策のポイント

（1）適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等

- 以下について、通常国会での法制化
 - ・一定規模以上の荷主・物流事業者に対する荷待ち・荷役時間短縮に向けた計画作成の義務付け
 - ・トラック事業における多重下請構造是正に向けた実運送体制管理簿作成、契約時の書面による交付等の義務付け 等
- トラックドライバーの賃上げ等に向けた貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」の引上げ及び「標準運送約款」の見直し
- 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の徹底（トラックGメンによる集中監視）

（2）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
- 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
- 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

（3）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
- 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。）

（4）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
- 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
- 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

（5）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

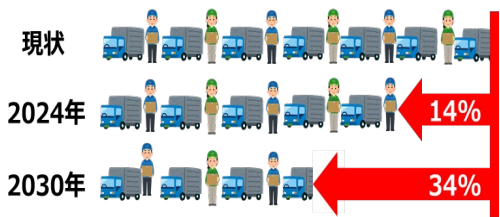
背景・必要性

○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）。
- ・ 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整備に向けて、商慣行の見直し、物流の効率化、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。

○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。



法案の概要

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の者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。

○一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**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、認定「物流総合効率化事業」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】

○**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。

○**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。

○他の事業者の**運送の利用（＝下請に出す行為）の適正化**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
○積載率向上による輸送能力の増加

年間125時間/人削減
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

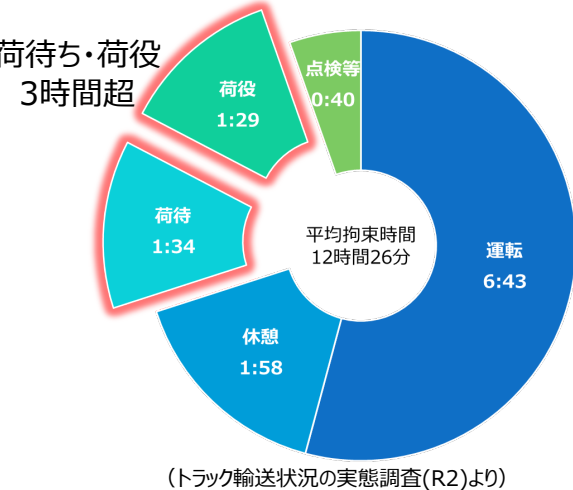
- 荷主***（発荷主、着荷主）・**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について努力義務を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
 * 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

一定規模以上の事業者

- 上記の事業者のうち一定規模以上のものを特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。
- さらに、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。
 ※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」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

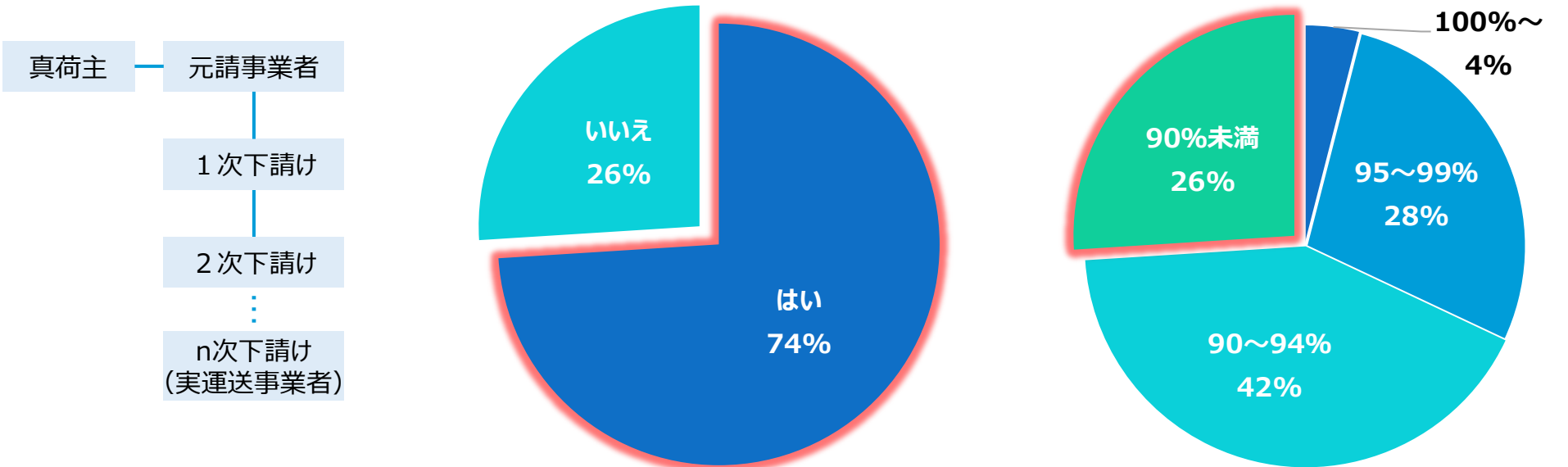
パレット導入

パレットの利用による荷役時間の短縮

物流業界の**多重下請構造を是正**し、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

- 元請トラック事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿の作成**を義務付け。
- 荷主・トラック事業者・利用運送事業者**に対し、**運送契約の締結等**に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付等**を義務付け。
- トラック事業者・利用運送事業者**に対し、他の事業者の**運送の利用（＝下請けに出す行為）の適正化**について努力義務を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成、責任者の選任**を義務付け。

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



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

主要施策のポイント（1）貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直し

- 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・料金設定等の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会に諮問（令和6年1月10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	→	2,180円	※金額はいずれも中型車（4tクラス）の場合の30分当たり単価
機械荷役の場合	→	2,100円	
手荷役の場合	→	2,100円	

- 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」のひな形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

<「下請手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- 「**下請手数料**」（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】

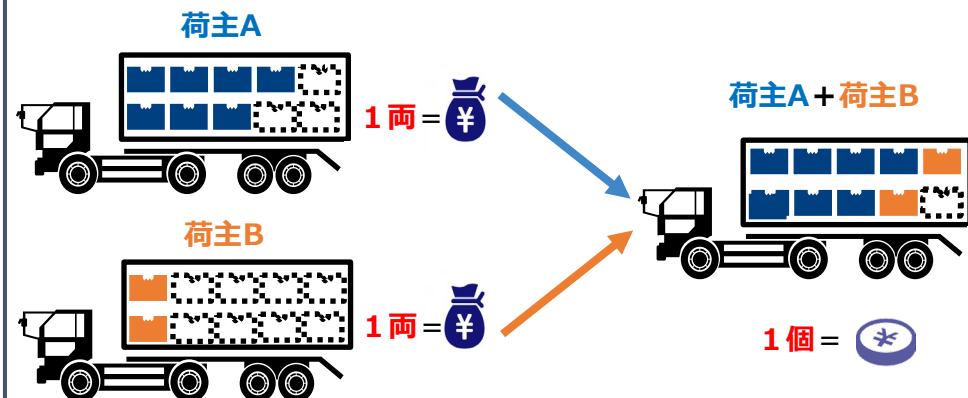
<契約条件の明確化>

- 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

<「個建て運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建て運賃**」を設定【運賃】



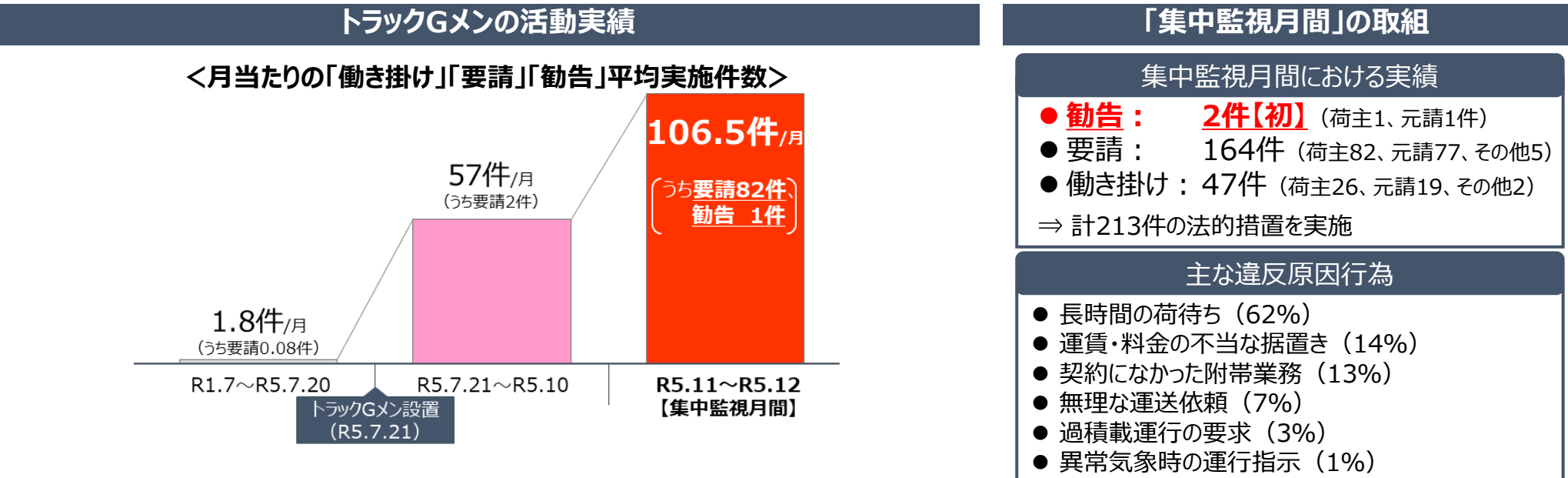
- リードタイムが短い運送の際の「**速達割増し**」（逆にリードタイムを長く設定した場合の**割引**）や、**有料道路を利用しないこと**によるドライバーの運転の長時間化を考慮した**割増し**を設定【運賃】

<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**特殊車両割増しを追加**【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】

主要施策のポイント（1） 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の強化（トラックGメンによる集中監視）

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月）に基づき、全国162名体制の「トラックGメン」を設置。（令和5年7月）
関係府省と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働き掛け」や「要請」を実施。
- 令和5年11月・12月を「集中監視月間」と位置付けて取組を強化し、過去に要請を受けたにもかかわらず、依然として違反原因行為をしている疑いのある荷主等に対し、初めての「勧告」（2件）を実施（令和6年1月26日）したほか、「働き掛け」「要請」による是正指導を徹底。



今般「働き掛け」「要請」「勧告」の対象となった荷主等についてはフォローアップを継続し、改善が図られない場合は更なる法的措置の実施も含め厳正に対処。

2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
トラックGメンの設置	悪質荷主・元請事業者への監視・是正の徹底	
○集中監視月間（11月・12月） ☆集中監視月間（2024年度以降適宜実施）		
労働基準監督署による労働基準法や改善基準告示の遵守の徹底		

- 荷主等を対象とした規制的措置の導入と併せ、荷主や物流事業者における自動化・機械化設備・システム投資を支援することで、2030年度までにトラックドライバー 1 人当たりの荷待ち・荷役作業等時間を2019年度比で年間125時間以上の削減を目指す。
- 物流標準化やデータ連携の促進等2040年のフィジカルインターネット実現を目指した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するとともに、規制的措置の導入による納品リードタイム延長等によって、2030年度までに積載率を2019年度比で16%以上増加させることを目指す。
- 「デジタルライフライン全国総合整備計画」を2023年度中に策定し、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、実装への取組を着実に進める。まず、2024年度から先行的な取組を開始し、150km以上のドローン航路の整備や、100km以上のデジタル情報配信道の整備等を進める。

【荷待ち・荷役作業等時間の削減】

<自動倉庫>

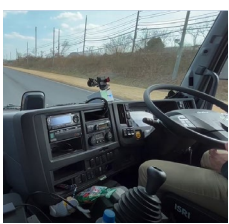


<無人フォークリフト>

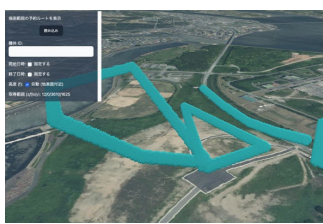


【自動運転・ドローン】

<ハンズ・オフ実証の様子>



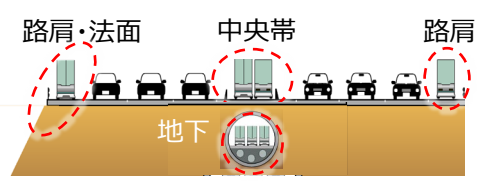
<ドローン航路>



2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
バス予約システム等の導入促進		
	標準仕様パレットの活用促進	
パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化促進		
	物流情報標準ガイドラインの活用促進	
荷主・物流事業者のデータ連携を通じた共同輸配送の促進		
2040年のフィジカルインターネットの実現に向けて、フィジカルインターネット・ロードマップの着実な実行		
業界・分野別の「自主行動計画」の作成	ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施	
○ガイドライン策定（6月）	○計画の公表（12月）	
	☆遵守状況フォローアップ調査 ☆ ☆	
	裾切り・判断基準の検討	規制的措置の導入
	☆法案提出	
デジタルライフライン全国総合整備計画の策定	アーリーハーベストプロジェクト （デジタル情報配信道）	幹線道路や先行地域と隣接する地域へ拡大
	アーリーハーベストプロジェクト （ドローン航路）	無人地帯を中心に、有人地帯にも拡大
	アーリーハーベストプロジェクト （インフラ管理DX）	大規模都市等を中心に拡大
		全国展開の促進

- 鉄道（コンテナ貨物）や内航海運（フェリー・RORO船等）の輸送量を今後10年程度で倍増することを目指し、官民協議会で継続的にフォローアップを行うとともに、3年後を目途に見直しを実施する。
- 自動物流道路の構築に向け、必要な機能や技術、課題等を検討するため、2023年度内に有識者や関係団体等から成る検討会を設置し、2024年夏頃に、想定ルート選定を含め中間取りまとめを行う。その上で、10年での実現を目指し、具体化に向けて検討する。
- 自動運航技術の進展に対応した国際ルール策定を主導して、2026年までに国際合意を形成することにより、自動運航船の2030年頃までの本格的な商用運航を実現することを目指す。

【自動物流道路の構築】



道路空間の利活用イメージ



スイスで検討中の地下物流システムのイメージ
出典:Cargo Sous Terrain社HP

【自動運航船の本格的な商用運航】



2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
モーダルシフト推進に向けた協議会での検討（7月～）	取組状況の適時フォローアップ・目標見直し	
○協議会取りまとめ（11月）	☆フォローアップ	☆
	☆	★目標見直し
	☆	☆
	☆	☆
	☆	☆
	☆	☆
大型コンテナ等の導入促進		
貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化の促進		
内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化		
自動物流道路の構築に向けた調査・検討	10年での実現を目指し、具体化に向けた検討	
○検討会立ち上げ	☆中間取りまとめ（想定ルート選定）	
自動運航技術の進展に対応した国際ルール策定の主導	2030年頃までの本格的な商用運航を実現	
	○国際ルール策定	○国際ルール発効

- 大型トラックの最高速度を、2024年4月に、90km/hに引き上げる。これより高い速度への引上げは、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検討する。
- トラック輸送の省人化の促進や労働生産性の向上に向けて、1台で通常のトラック2台分の輸送を可能とする「ダブル連結トラック」の導入やその運転に必要な大型免許等の取得を促進する。運行状況や事業者のニーズを踏まえ、2024年度内に運行路線の拡充等に向けた調整を行うとともに、ダブル連結トラックに対応した駐車マスを順次整備する。
- トラックドライバーの労働生産性の向上のため、大口・多頻度割引の拡充措置を2025年3月末まで継続する。なお、法令を遵守しない事業者が割引の対象とならないよう、高速道路会社において、割引制度を厳格に運用する。
- 料金所における業務の効率化や渋滞の解消等を図るため、ETC専用化について、運用状況等を踏まえながら、計画的に推進する。

【ダブル連結トラック】

<ダブル連結トラック駐車マス整備>

2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
有識者検討会の開催（7月～12月）	速度規制の引上げ	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
	☆提言の取りまとめ（12月）	
ダブル連結トラックの導入促進		
ダブル連結トラックの運行路線の拡充に向けた調整	☆事業者のニーズを踏まえ拡充 ダブル連結トラックに対応した駐車マスの整備	
物流総合効率化法に基づく出資制度創設に向けた検討	高速道路IC近傍に立地した 物流拠点施設の整備促進	
大口・多頻度割引の拡充措置の継続		
割引制度の厳格な運用		
	ETC専用化の推進	

- コンビニ受取や置き配、ゆとりある配送日時の指定など、物流負荷の低い受取方法を選択した消費者に対しポイントを還元する実証事業、「標準的運賃」の8%引上げやトラックGメンによる是正指導の大幅強化等を通じた運送形態を踏まえた多様な運賃・料金の設定等の促進により、再配達削減の仕組みを社会実装する。さらに、再配達削減PR月間を継続的に実施することにより、再配達率を半減する。
- 送料の表記に関し、関係事業者に「送料無料」表示の見直しを要請するとともに、「送料無料」表示の見直し状況について、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する。
- 規制的措置の導入により、一定規模以上の荷主を特定事業者として指定し、物流統括管理責任者の選定を義務付けることで、荷主における全社的な物流改善の取組を促進する。

【再配達削減の取組】



【「送料無料」表示の見直し】



2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
ポイント実証等の取組		社会実装
○再配達削減PR月間（4月）	☆再配達削減PR月間 ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆
標準的運賃・標準運送約款の見直し	新たな標準的運賃・標準運送約款の周知浸透・取組状況の適時フォローアップ	
○検討会取りまとめ（12月）		
トラックGメンの設置	悪質荷主・元請事業者への監視・是正の徹底	
○集中監視月間（11月・12月） ☆集中監視月間（2024年度以降適宜実施）		
物流に係る広報の実施		
○政府広報（9月）	○政府広報（2月）	
「送料無料」表示の見直し	要請	
○方向性の公表（12月）		○行動変容が見られなければ追加対応
○要請先の見直し状況確認（3月）・フォローアップ調査		
業界・分野別の「自主行動計画」の作成	ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施	
○ガイドライン策定（6月）	○計画の公表（12月） ☆遵守状況フォローアップ調査 ☆ ☆	
裾切り・判断基準の検討		規制的措置の導入
☆法案提出		

2. 施策の効果

「標準的運賃」の引上げによる賃上げ効果（推計）

「標準的運賃」の8%引上げを通じて波及する運賃改定の効果

これまで適正に収受しきれていない荷役作業の料金（積み込み料・取卸し料）を収受できるようになる効果

大幅な賃上げを目指す

初年度賃上げ効果（推計）10%前後（約6～13%） ※次年度以降も効果拡大

政策パッケージの輸送力への効果（2030年度）

	輸送力試算		施策なし	施策あり(2024年度)	施策あり(2030年度)	
	2024年度	2030年度				
	必要輸送力	100				
	施策なしケース	▲14				
		100				
		▲34				
荷待ち・荷役の削減		+4.5	+7.5	年間750時間	年間75時間削減	年間125時間削減
積載率向上		+6.3	+15.7	38%	40%	44%
モーダルシフト		+0.7	+6.4	524億トン	539億トン	667億トン
再配達削減		+3.0	+3.0	12%	6%	6%
その他(トラック輸送力拡大等)			+2.0			
		+14.5%	+34.6%			

1. 2030年度に向けた政府の中長期計画

2. 農林水産物・食品等分野の対応

○ 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3月8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、鹿本農業協同組合、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
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、キユーピー株式会社、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йдードリンコ株式会社、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
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
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

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）

○ 農林水産省物流対策本部の設置



- 2024年4月に向けて、**農産物等の物流確保、産地等の負担抑制等**について、産地等から不安・懸念の声。
- 今後、各産地等への声に丁寧に対応していくため、省内の各品目・業界担当部署が参画する「**農林水産省物流対策本部**」を設置。
- **全農等とも協力**し、全国各地・各品目における物流確保に向けて、**現場対応を一層強化**。

1 検討・実施内容

- (1) 政府全体の物流対策の取組状況、農林水産省所管の各品目・業界における**物流対策の取組状況等の共有**
- (2) 全国各地・各品目の関係者の物流の確保に関する意識の醸成
- (3) 産地の共同輸送拠点や予冷施設の整備、パレット化、荷待ち・荷役時間削減などに関する**成果目標の設定**
- (4) 全国各地・各品目の関係者による**物流確保に向けた具体的な取組の推進**（産地の共同輸送拠点や予冷施設の整備、共同輸送による積載率の向上・大ロット化、中継輸送による長距離輸送の削減、標準パレットの導入による荷待ち・荷役時間の削減、モーダルシフトなど）
- (5) 全国各地・各品目の**関係者と協力**して取り組む、更なる物流の効率化の推進

2 体制

- 本 部 長 : 農林水産大臣
- 本 部 長 代 理 : 農林水産副大臣
- 筆頭副本部長 : 農林水産副大臣
- 副 本 部 長 : 農林水産大臣政務官
農林水産大臣政務官
- 幹 事 長 : 農林水産事務次官
- 幹 事 : 大臣官房総括審議官（新事業・食品産業）
- 本 部 員 : 農林水産審議官
官房長
大臣官房総括審議官
大臣官房技術総括審議官 兼 農林水産技術会議事務局局長
大臣官房危機管理・政策立案総括審議官
消費・安全局長
輸出・国際局長
農産局長
畜産局長
経営局長
農村振興局長
林野庁長官
水産庁長官
- 事 務 局 : 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課

○ 農林水産品・食品の物流に関する官民合同タスクフォースの設置



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

1 活動内容

- (1) 全国各地の農林水産品・食品の物流問題に関する**相談の受け**
- (2) 全国各地の現場への**タスクフォースメンバーの派遣**
- (3) 全国各地の物流問題に係る**具体的な改善策の実施**
- (4) 全国各地の**先進・優良事例の情報発信**

賛助メンバー： 全国農業協同組合連合会
ホクレン農業協同組合連合会
(一社)全国中央市場青果卸売協会
(一財)食品産業センター
(一社)日本加工食品卸協会
(一社)日本スーパーマーケット協会
(一社)全国木材組合連合会
(一社)大日本水産会
(公社)全日本トラック協会
日本貨物鉄道(株)
(一社)日本旅客船協会
(一社)日本長距離フェリー協会
日本内航海運組合総連合会

2 構成

TF長：大臣官房総括審議官（新事業・食品産業）
副TF長：大臣官房新事業・食品産業部長
メンバー：大臣官房輸出促進審議官（兼輸出・国際局）
大臣官房生産振興審議官（兼農産局）
大臣官房審議官（兼消費・安全局）
大臣官房審議官（兼畜産局）
大臣官房審議官（兼経営局）
大臣官房審議官（兼農村振興局）
農産局農産政策部長
農林水産技術会議事務局研究総務官
林野庁林政部長
水産庁漁政部長
地方農政局次長（東北・関東・北陸・東海・近畿・中国四国・九州）
北海道農政事務所次長
内閣府沖縄総合事務局総務調整官
国立研究開発法人農業・食品産業技術総合研究機構食品研究部門所長

物流革新に向けた食品等流通総合対策

【令和6年度予算概算決定額 150（－）百万円】
（令和5年度補正予算額 2,500百万円）

＜対策のポイント＞

喫緊の課題である「物流2024年問題」に対処するとともに、今後の労働力不足や将来のフィジカルインターネット物流に対応しうる**新たな食品流通網を構築**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・機器の導入**、**③中継共同物流拠点の整備等**を総合的に支援し、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＞

- 流通の合理化を進め、飲食料品卸売業における売上高に占める経費の割合を縮減（10%〔2030年まで〕）
- 物流の効率化に取り組む地域を拡大（155地域〔2028年まで〕）

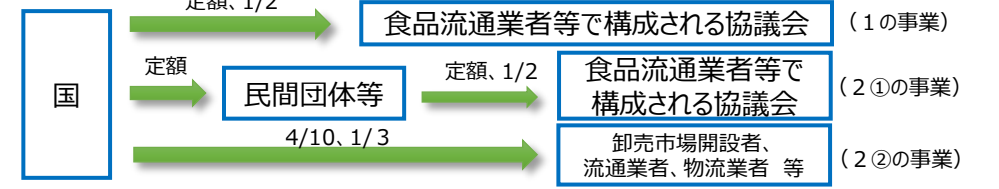
＜事業の内容＞

1. 持続可能な食品等流通対策事業 **150（－）百万円**
物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組や、物流の自動化・省力化・品質管理に必要な設備・機器等の導入を支援します。

2. 物流革新に向けた生鮮食料品等サプライチェーン緊急強化総合対策
【令和5年度補正予算】2,500百万円

- ① 物流生産性向上推進事業 **800百万円**
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（納品伝票の電子化、トラック予約システムの導入等）、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組や、物流の効率化やコールドチェーンの確保等に必要な**設備・機器の導入**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を行います。
- ② 中継共同物流拠点施設緊急整備事業 **1,700百万円**
農産品等の流通網を強化するため、中継輸送、モーダルシフト、共同輸配送に必要となる**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、2①の事業）大臣官房新事業・食品産業部食品流通課（03-3502-5741）
（2②の事業）食品流通課卸売市場室（03-6744-2059）18

＜事業イメージ＞

