

物流の現状と課題

国土交通省

総合政策局物流政策課

総合政策局参事官(国際物流)

自動車局貨物課

令和3年1月19日

1. 次期総合物流施策大綱について

- 現在の総合物流施策大綱は令和2年度に目標年次を迎えることから、新しい大綱の策定に向けて検討を開始する必要がある。
- 有識者からなる検討委員会を立ち上げ、その提言を受け、政府として新しい総合物流施策大綱を策定する。

2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会

第1回検討会 令和2年7月16日
(令和2年12月まで計7回開催)



令和2年12月23日 有識者検討会の提言公表



有識者検討会の提言を受け、関係省庁と協議し大綱案を策定



令和3年春頃

新しい総合物流施策大綱の閣議決定

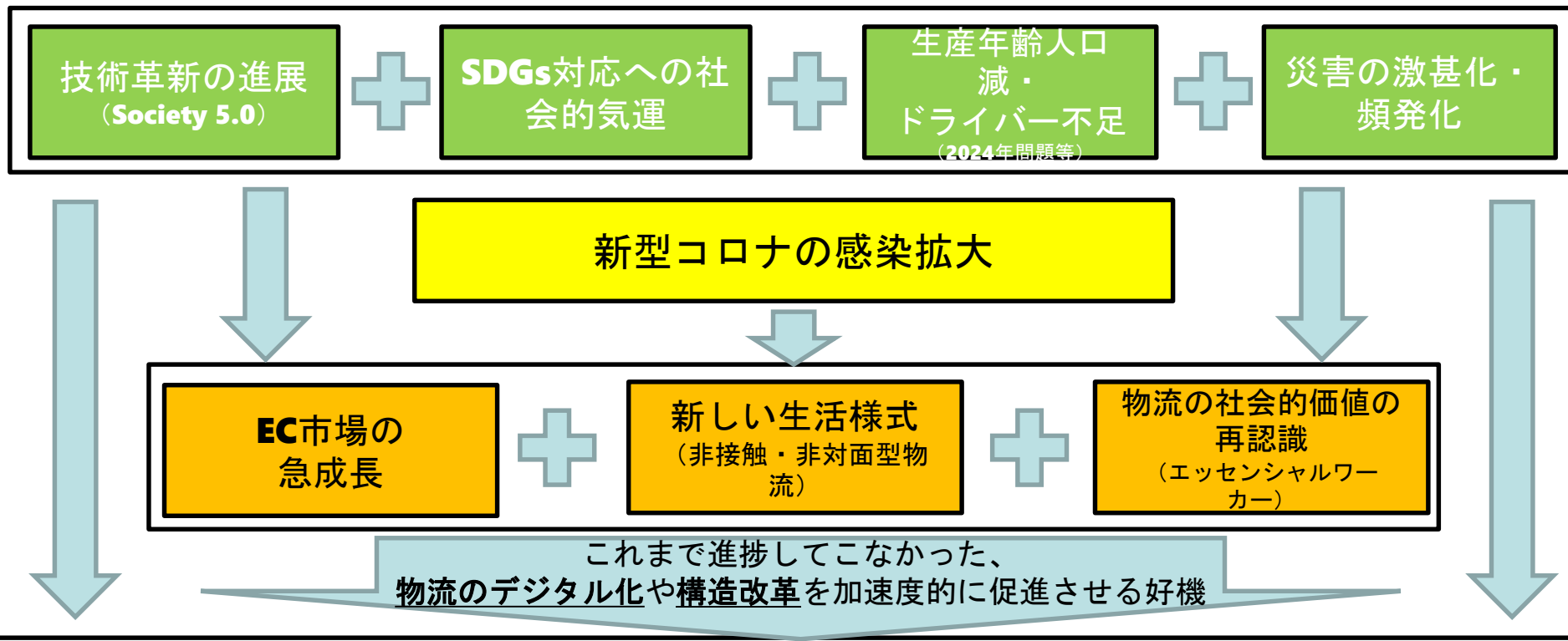
構成員

(◎座長、○副座長)

池田 和幸	アスクル株式会社ECR本部副本部長ロジスティクスフェロー
井本 隆之	井本商運株式会社代表取締役社長
上村 多恵子	一般社団法人京都経済同友会常任幹事
小川 博	一般社団法人日本自動車工業会大型車技術企画検討会主査 (日野自動車株式会社技監)
小野塚 征志	株式会社ローランド・ベルガーパートナー
金子 千久	全国農業協同組合連合会参事
川中子 勝浩	SGホールディングス株式会社取締役
苦瀬 博仁	流通経済大学教授
黒木 定藏	宮崎県西米良村長
小谷 光司	三菱食品株式会社SCM統括統括オフィス室長代行
坂元 誠	一般社団法人日本経済団体連合会ロジスティクス委員会物流部会長 (旭化成株式会社執行役員(購買・物流担当))
佐々木 達也	読売新聞東京本社論説副委員長
佐藤 清輝	株式会社日立物流執行役専務
佐藤 修司	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会JILS総合研究所シニアフェロー
宿谷 肇	一般社団法人日本物流団体連合会理事・事務局長
高松 伸幸	全日本交通運輸産業労働組合協議会事務局長
田中 謙司	東京大学准教授
西成 活裕	東京大学教授
◎根本 敏則	敬愛大学教授
野澤 知広	イオングローバルSCM株式会社代表取締役社長
箱守 和之	京葉流通倉庫株式会社代表取締役社長
兵藤 哲朗	東京海洋大学教授
藤野 直明	株式会社野村総合研究所産業ITイノベーション事業本部主席研究員
二村 真理子	東京女子大学教授
堀尾 仁	味の素株式会社上席理事食品事業本部物流企画部長
堀切 智	日本通運株式会社代表取締役副社長 副社長執行役員
牧浦 真司	ヤマトホールディングス株式会社専務執行役員
馬渡 雅敏	松浦通運株式会社代表取締役
○矢野 裕児	流通経済大学教授
山下 太	花王株式会社SCM部門ロジスティクスセンターセンター長

検討スケジュール(予定)

7月16日	・第1回検討会 (物流施策の現状と取組の説明等)
7月・8月	・事業者団体等ヒアリング
9月11日	・第2回検討会 (構成員からのヒアリング①)
9月17日	・第3回検討会(〃②)
9月・10月	・事業者ヒアリング
10月5日	・第4回検討会(〃③)
11月6日	・第5回検討会 (提言骨子(案)の検討)
12月4日	・第6回検討会 (提言とりまとめ(案)の検討)
12月22日	・第7回検討会(提言とりまとめ)
12月23日	・提言公表
令和3年 ～春頃	・各省協議 ・大綱案の策定
令和3年春頃	・与党手続、閣議決定



新型コロナ流行による社会の劇的な変化もあいまって、我が国の物流が直面する課題は先鋭化・鮮明化

①物流**DX**や物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化
(簡素で滑らかな物流)

②労働力不足対策と物流構造改革の推進
(担い手にやさしい物流)

③強靱で持続可能な物流ネットワークの構築
(強くてしなやかな物流)

背景・課題と目指すべき方向性

◆ 労働力不足の深刻化

◆ 新しい生活様式に対応した、非接触・非対面型物流への転換の必要性

➡ 物流の機械化・デジタル化を通じた、既存のオペレーション改善や働き方の改革の実現により、経験やスキルの有無だけには頼らない、ムリ・ムラ・ムダがなく円滑に流れる「簡素で滑らかな物流」の実現が必要

今後取り組むべき施策

(1) 物流デジタル化の強力な推進

手続書面の電子化の徹底、データ基盤の整備、特殊車両通行手続きの迅速化、非対面点呼の促進 等

(2) 労働力不足や非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の取組の推進

物流施設へのロボット等の導入支援、隊列走行・自動運転の実現に向けた取組の推進 等

(3) 物流標準化の取組の加速

加工食品分野における標準化推進体制の整備と周辺分野への展開、業種ごとの物流の標準化の推進 等

(4) 物流・商流データ基盤等

物流・商流データ基盤の構築と社会実装の推進、港湾関連データ基盤の整備、物流MaaSの推進 等

(5) 高度物流人材の育成・確保

物流DXを推進する人材に求められるスキルの明確化・発信、学習機会の提供 等

背景・課題と目指すべき方向性

- ◆ 生産年齢人口の減少
 - ◆ トラックドライバーの時間外労働の上限規制 (2024年度～)
- 現状のままで、
現状の物流サービスが提供できなくなるおそれ
- ⇒ 担い手がゆとりを持って働ける魅力的な産業に変貌し、「担い手にやさしい物流」を実現することが必要

今後取り組むべき施策

- (1) トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備
商慣習の見直し、標準的な運賃の浸透、「ホワイト物流」推進運動の推進、ダブル連結トラック等の活用支援 等
- (2) 内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組の推進
船員の確保・育成、働き方改革の推進、荷主等との取引環境の改善 等
- (3) 労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進
共同輸配送のさらなる展開、倉庫シェアリングの推進、再配達削減、ラストワンマイル配送円滑化の推進 等
- (4) 農林水産物・食品等の流通合理化
ストックポイント等の流通拠点の整備、卸売市場等における自動化・省人化、標準化やパレット化の促進 等
- (5) 過疎地域におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保
貨客混載や共同配送の推進、ドローン物流の社会実装化 等
- (6) 新たな労働力の確保に向けた対策
女性、高齢者、外国人等の多様な人材が活躍できる職場環境の整備、オペレーションの定型化・標準化 等
- (7) 物流に関する広報の強化
物流危機の現状や持続可能な物流の確保の重要性に関する社会の共通認識を高めるための広報活動の強化

背景・課題と目指すべき方向性

- ◆ 大規模災害や感染症の流行等によるサプライチェーンの途絶
 - ◆ 国際経済の不確実性やグリーン社会、カーボンニュートラル、SDGsといったアジェンダへの対応の必要性
- ⇒ 国際情勢の大きな変化や有事にあっても機能を維持できる、強靱性・弾力性を確保した「強くてしなやかな物流」の構築 が必要

今後取り組むべき施策

(1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築

災害発生時の基幹的海上交通ネットワーク機能の維持、「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組の推進、自動運転・隊列走行を見据えた道路整備 等

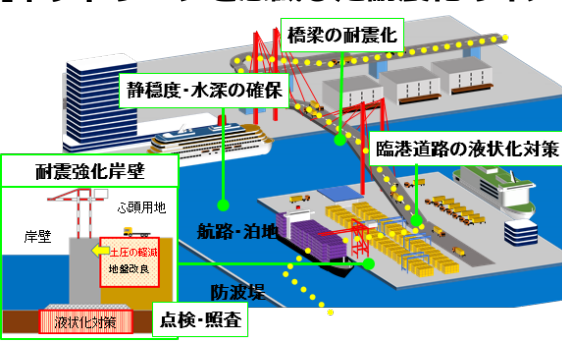
(2) 我が国産業の国際競争力や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築

重要物流道路の拡充等トラックの大型化に対応した道路機能強化、国際コンテナ戦略港湾政策の推進、農林水産物・食品の輸出拡大 等

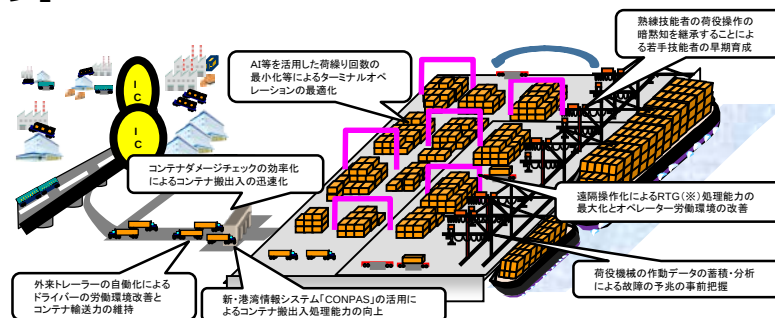
(3) 地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築(カーボンニュートラルの実現等)

モーダルシフトのさらなる推進、荷主連携による物流の効率化、各輸送モード等の低炭素化・脱炭素化の促進 等

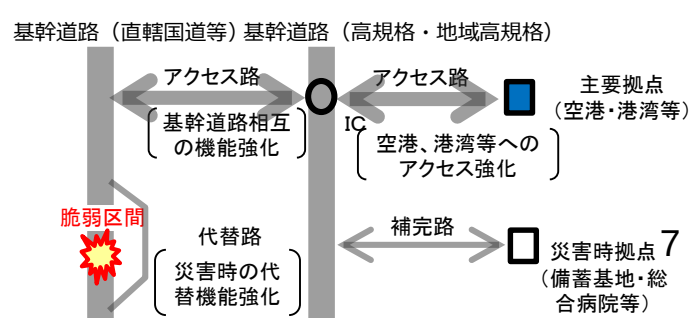
〔ネットワークを意識した耐震化のイメージ〕



〔ヒトを支援するAIターミナルのイメージ〕



〔重要物流道路ネットワークのイメージ〕



2. 物流DXの取組等について

物流DX

機械化・デジタル化を通じて**物流のこれまでのあり方を変革**すること

(物流DXにより、他産業に対する物流の優位性を高めるとともに、我が国産業の国際競争力の強化につなげる)

◆既存の**オペレーション改善・働き方改革**を実現

◆物流システムの規格化などを通じ**物流産業のビジネスモデルそのものを革新**

サプライチェーン全体での**機械化・デジタル化**により、情報・コスト等を「**見える化**」、作業プロセスを**単純化・定常化**

物流分野の機械化(主要な取組例)

幹線輸送の自動化・機械化



トラック隊列走行／
自動化



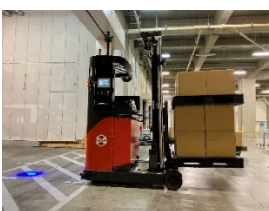
自動運航船

ラストワンマイル 配送の効率化



ドローン配送

庫内作業(※)の 自動化・機械化



※ピッキング、
デパレ/パレタイズ、
横持ち・縦持ち等



自動配送ロボ

物流のデジタル化(主要な取組例)

- ・手続きの電子化(運送状やその收受の電子化、特車通行手続の迅速化等)による業務の効率化
- ・点呼や配車管理のデジタル化による業務の効率化
- ・荷物とトラック・倉庫のマッチングシステムの活用による物流リソースの活用の最大化



- ・トラック予約システム導入による手待ち時間の削減
- ・SIP物流(物流・商流データ基盤)や港湾関連データ連携基盤の構築により、サプライチェーン上の様々なデータを蓄積・共有・活用し、物流を効率化
- ・AIを活用したオペレーションの効率化(「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組や、AIを活用した配送業務支援等)



AIを活用した配送
ルートの自動作成

物流における標準化

標準化を促進

ソフトの標準化
(伝票データ等)

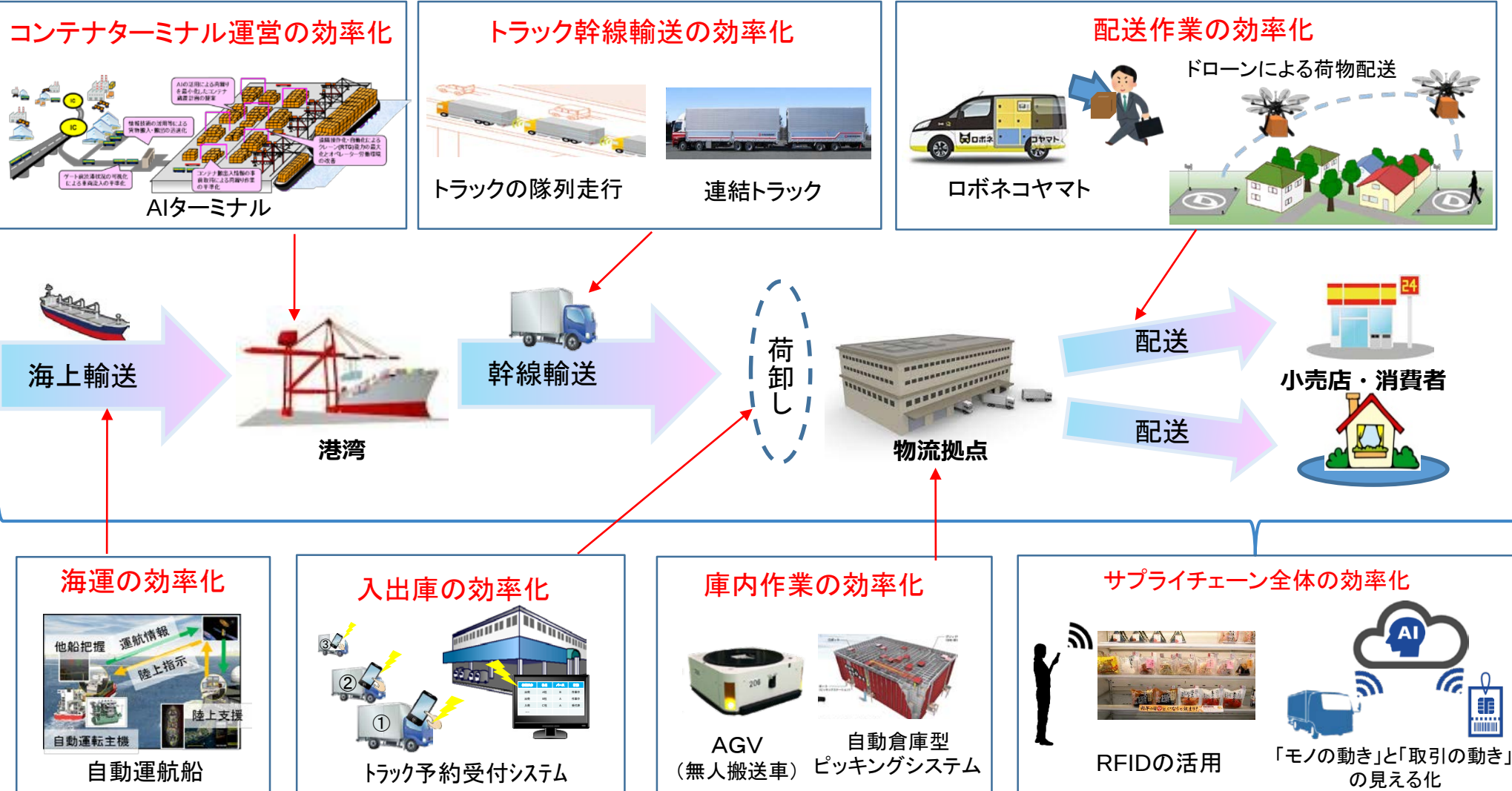
業務プロセスの標準化

物流DXを促進

ハードの標準化
(外装・パレット等)

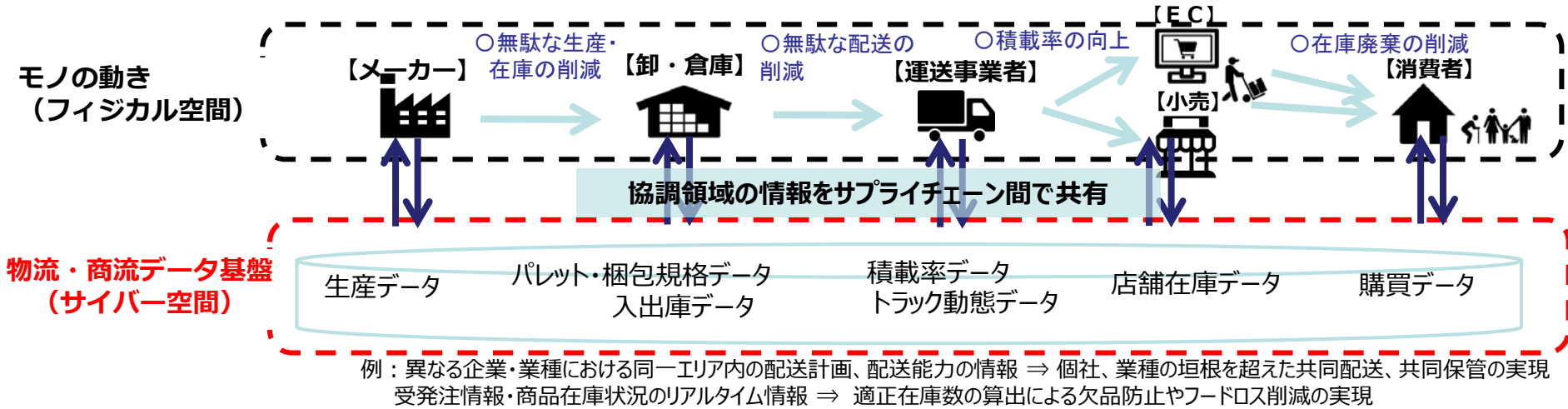
物流分野における新技術の活用

- 近年は物流分野においても、AI・IoT等の新技術の活用が進展
- With/Afterコロナ時代における新しい生活様式に対応した非接触・非対面型の物流システムの構築や物流の生産性の向上のため、この流れをさらに加速させることが必要

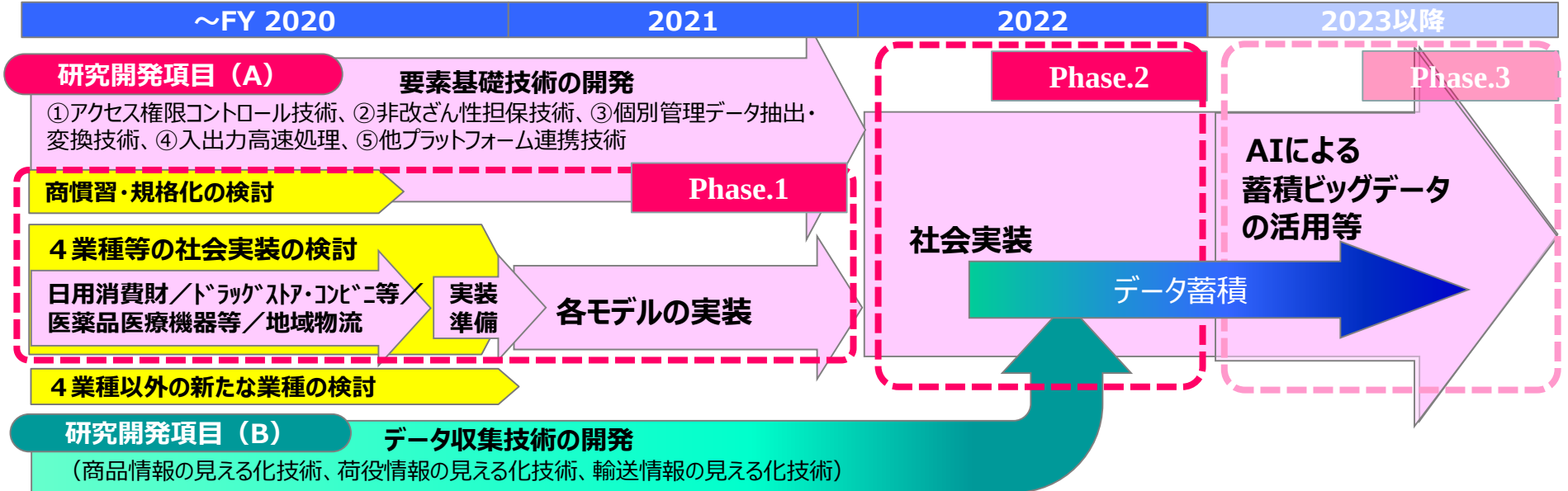


コンセプト

○「モノの動き（物流）」と「商品情報（商流）」が見える化し、個社・業界の垣根を越えてデータを蓄積・解析・共有する「物流・商流データ基盤」を構築する。
これにより、トラック積載率の向上や無駄な配送の削減等を実現し、生産性の向上に貢献する。



研究開発のプロセス



令和2年度予算額 782百万円の内数

- 過疎地域等における輸配送の効率を向上等させることによる物流網の維持を図るとともに、買い物における不便を解消する等生活の利便を抜本的に改善させ、併せて運輸部門の温室効果ガスを削減するため、災害時も含めた新たな物流手段として無人航空機の導入等を支援する。

【内容】

過疎地域等における無人航空機を活用した物流の実用化に取り組む民間事業者・団体※に対し、計画策定経費及び機材・設備導入経費の一部を補助する。

※ 地方公共団体と共同申請をする者に限定

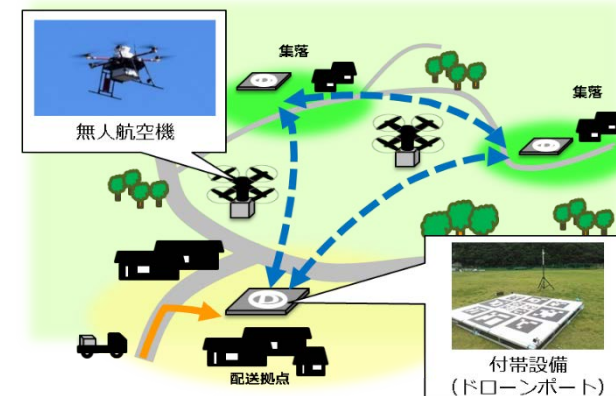
<補助対象>

- ①計画策定経費
- ②機材・設備導入経費（改修経費を含む）

<補助率>

- ①定額（上限500万円）
- ②1/2

過疎地域等におけるドローン物流(イメージ)



宅配ロッカー型電子鍵付
ドローンポート



風向風速計



ドローン物流システム

社会実験の概要

2022年度の実用化を目指し、今年度は、**全国13地域において、課題整理・解決等の検討**を進める。

 過疎地・離島物流

 医薬品物流

 農作物物流

とんしょうちよう
香川県土庄町
土庄町、佐川急便(株)

みさとちよう
島根県美郷町
美郷町、佐川急便(株)

よしかちよう
島根県吉賀町
(株)トラジェクトリー、吉賀町

ふくおか
福岡県福岡市
ANAホールディングス(株)、福岡市

やぶ
兵庫県養父市
日本航空(株)、テラドローン(株)、養父市

えちぜんちよう
福井県越前町
越前町、佐川急便(株)

いしかりぐんとうべつちよう
北海道石狩郡当別町
ブルーイノベーション(株)、当別町

ちちぶ
埼玉県秩父市
(株)ゼンリン、秩父市、(株)日通総合研究所

おだわら
③ 神奈川県小田原市
慶應義塾大学SFC研究所、神奈川県、ブルーイノベーション(株)

ごとう
① 長崎県五島市
ANAホールディングス(株)、五島市

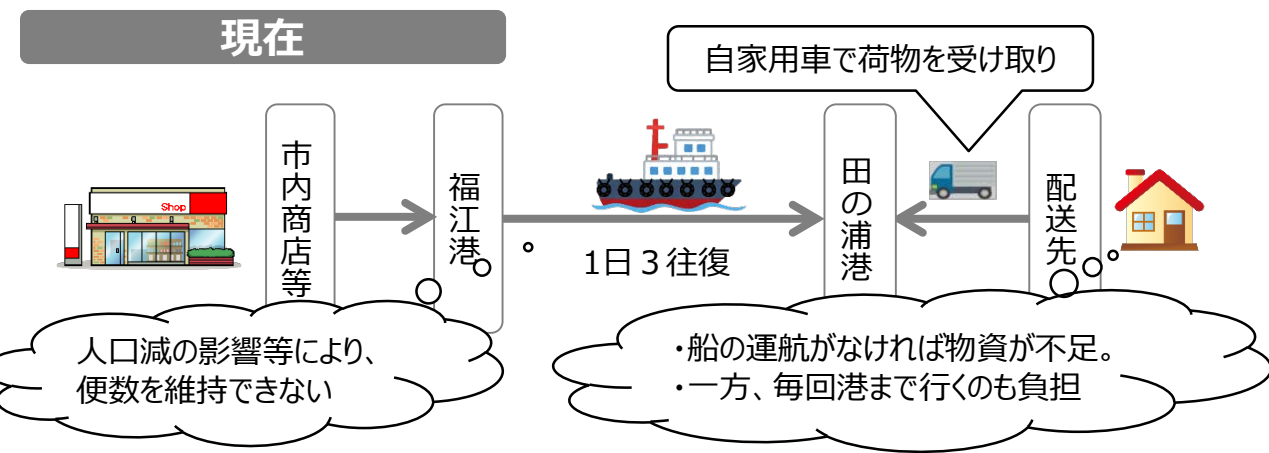
つくみ
大分県津久見市
ciRobotics(株)、大分県、(株)日通総合研究所

たけた
② 大分県竹田市
(株)エー・ディー・イー、大分県、(公財)ハイパーネットワーク社会研究所、(株)オーイーシー

おおさきかみしま
広島県大崎上島町
大崎上島町、佐川急便(株)

① 長崎県五島市(過疎地・離島物流)の事業

- 長崎県五島市では、人口減の影響等により、**将来的な船舶の減便**による**生活物資を配送する手段の確保**が必要となる可能性がある。また、**物資の受け取りのための負荷の軽減も課題**。
- このため、**本土から離島の集落に直接ドローンで配送**する事業の実装を検討する。



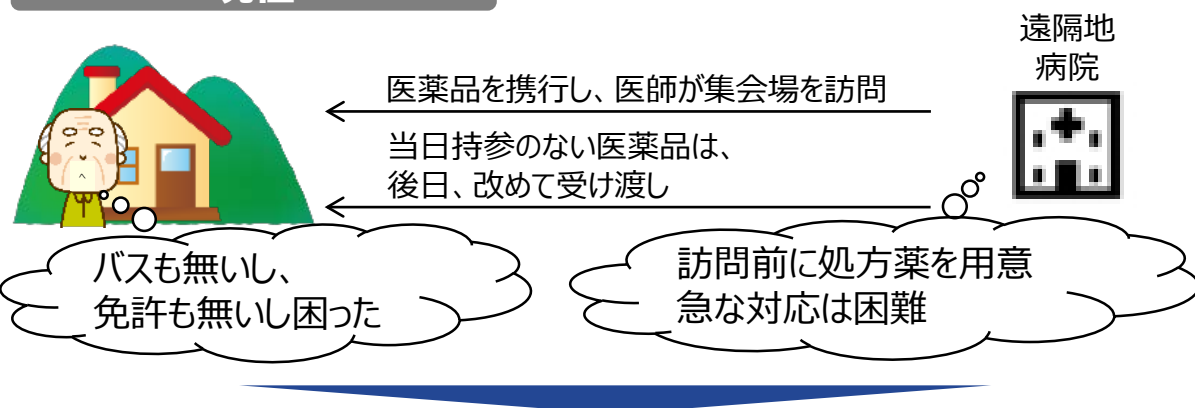
社会実装後 (イメージ)



② 大分県竹田市(医薬品物流)の事業

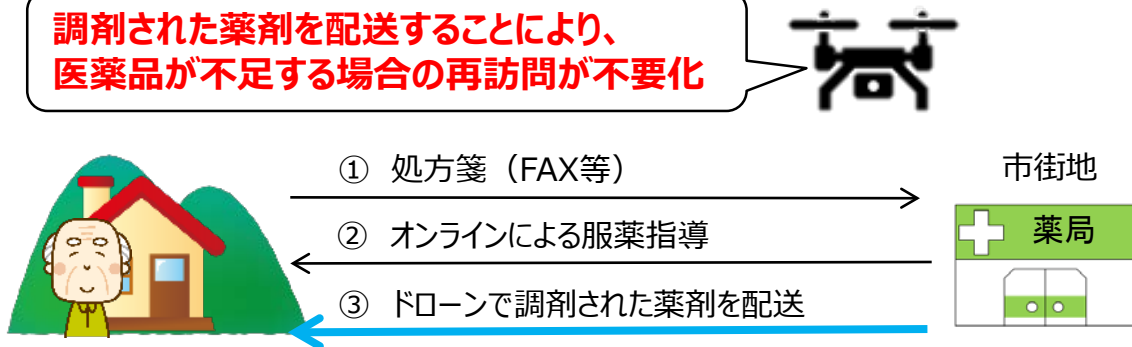
- 大分県竹田市では、診療所等の無い宮砥地区^{たけだ}に対し、病院が週1回の訪問診療を実施しているが、**処方される医薬品は事前に準備するため、使用できる医薬品が限られ、不足する場合は後日改めて配送**
- このため、**処方される医薬品をドローンで配送する**事業の実装を検討する。(オンライン診療との併用でさらに効果大)

現在



社会実装後 (イメージ)

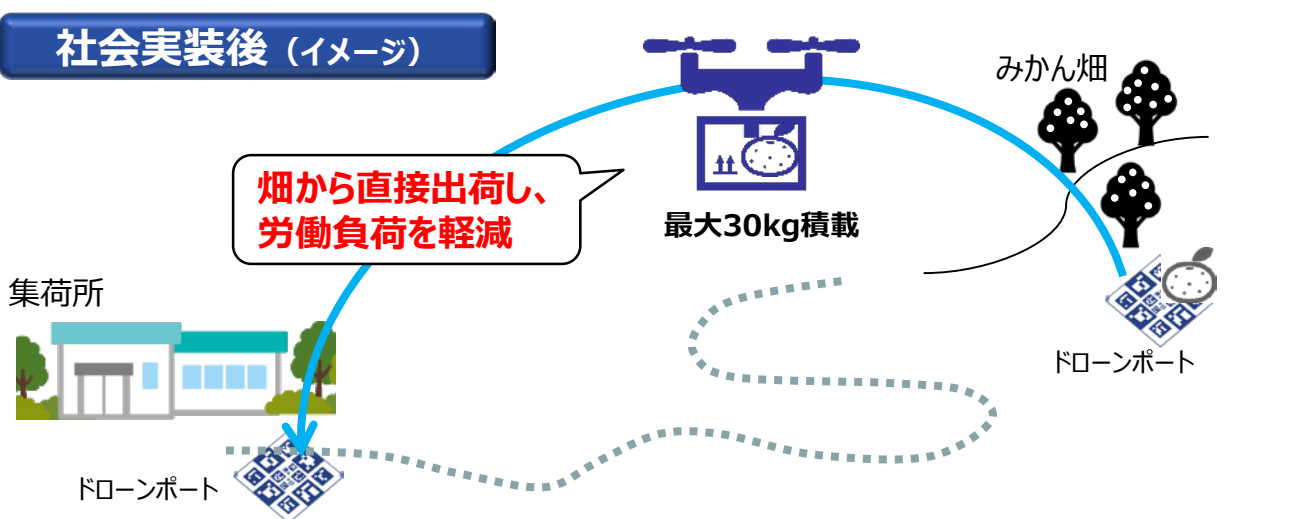
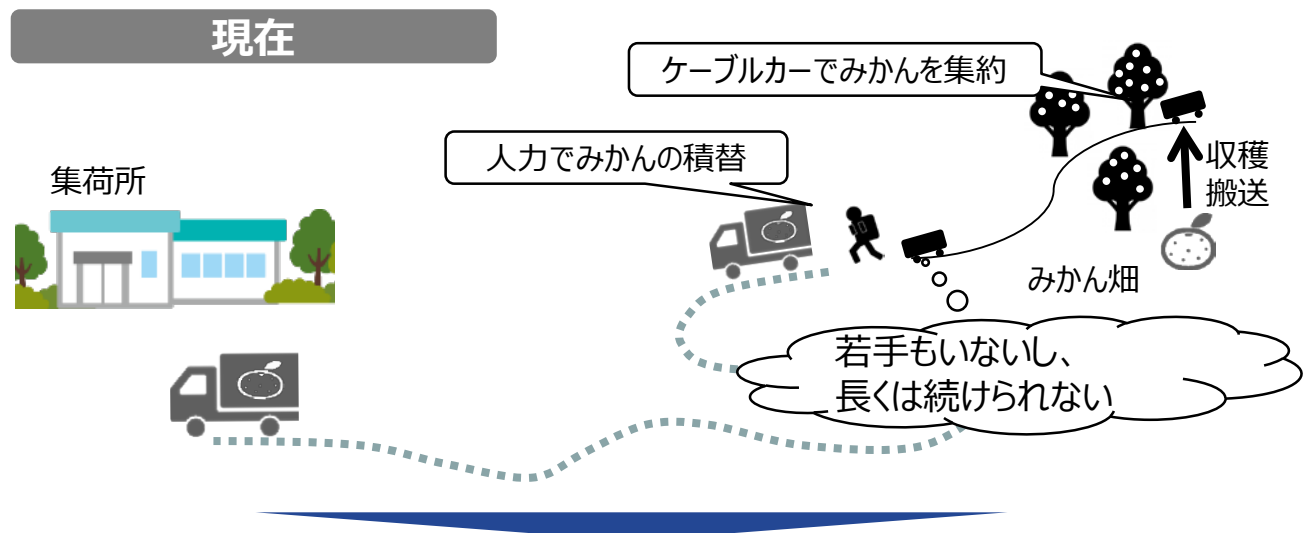
調剤された薬剤を配送することにより、医薬品が不足する場合の再訪問が不要化



※ オンライン診療との併用により、医師の訪問も不要化



- 神奈川県小田原市では、みかん畑の**従事者の高齢化・人手不足により、収穫後のみかんの集約・積替が困難**となってきた。
- このため、**みかん畑からドローンで直接出荷**する事業の実装を検討する。



施策の背景・経緯

- 少子高齢化をはじめ、社会構造が変化していく中において、我が国の競争力を強化し持続的な成長を図るためには、経済活動と国民生活を支える社会インフラたる物流の生産性向上と、その機能の発揮が必要不可欠。特に、物流の効率化に向けた荷主・物流事業者等の関係者の連携・協働を円滑化するための環境整備として、共同化・自動化・データ化等の前提となるソフト面及びハード面の標準化が必要。
- 上記の問題意識から、令和元年度、物流効率化に向け意欲的な取組が進められ改善の幅が顕著である加工食品分野における物流標準化について議論を進め、アクションプランをとりまとめたところ（令和2年3月）。

今後の予定

- 加工食品分野におけるアクションプランの実現に向けて、官民ともに取り組むとともに、進捗をフォローアップし、他分野への情報共有や横展開を図る。
- 加工食品以外の各分野における課題を整理し、サプライチェーン上の様々な事業者の参画を得つつ、官民協働して、業界及び業種横断的な物流標準化に向けた検討を進める。

ソフト面（データ・システム仕様）、ハード面（パレット等の資機材）における標準化項目・事例

伝票の標準化

- 荷主等の事業者ごとに伝票がバラバラであり、記載項目も異なるため、荷積み、荷卸し時において非効率



検品・事務作業の効率化

外装の標準化

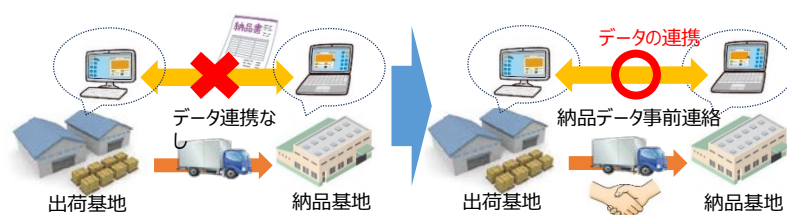
- 様々な商品サイズ・形状により、パレット等への積載効率が低下するなど非効率



荷役作業の効率化、積載効率、保管効率の向上

受け渡しデータの標準化

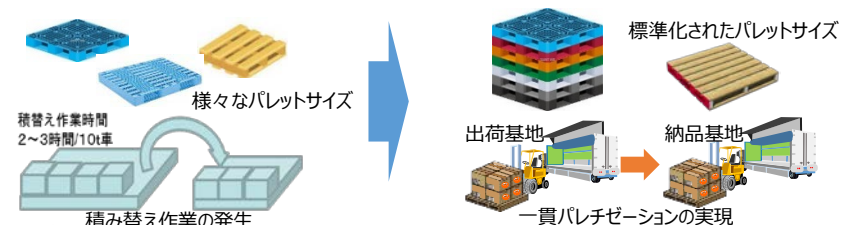
- 物流事業者と着荷主の間などで商品データが標準化された仕様で共有されていないことから納品時の賞味期限確認等の検品において非効率



検品・荷卸し作業の効率化

パレットの標準化

- 様々なパレットサイズにより、積替え作業の発生や積載効率が低下するなど非効率



荷役作業の効率化、トラックへの積載効率の向上

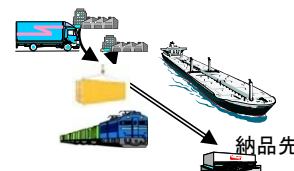
1. <繋がる>

サプライチェーン全体の効率化・付加価値の創造

(1) 連携・協働による物流の効率化・低炭素化 (例) 鉄道・船舶等を活用した大量輸送(モーダルシフト)

- ◆物流生産性向上の推進【拡充】〔74百万円〕
〔R2年度第3次補正59百万円〕

(持続可能な物流体系構築支援事業、
物流生産性向上促進調査事業)



(2) アジアを中心とした物流のシームレス化・高付加価値化

- ◆アジアを中心とした質の高い物流システムの構築・国際標準化の推進〔16百万円〕

(シームレスな国際物流システムの構築、
物流システムの国際標準化による海外展開の推進)

- ◆パイロット輸送や政策対話による
物流産業の海外展開支援〔1,859百万円の内数〕
(政策対話、物流パイロット事業の実施)



- ◆ICT等を活用した多言語対応等による観光地の
「まちあるき」の満足度向上(手ぶら観光)〔1,037百万円の内数〕

2. <見える>

物流の効率化を通じた働き方改革の実現

- ◆物流生産性向上の推進【拡充】(再掲)〔74百万円〕
〔R2年度第3次補正59百万円〕
(持続可能な物流体系構築支援事業、物流生産性向上促進調査事業)

3. <支える>

インフラの機能強化による物流の効率化

- 財政融資を活用した物流効率化の支援〔財政融資 500百万円〕

4. <備える>

災害リスク・地球環境問題への対応

(1) 災害リスクに備える

- ◆災害に強い物流システムの構築【拡充】〔31百万円〕

(2) 地球環境問題に備える

- 冷凍冷蔵倉庫への省エネ型自然冷媒機器の導入支援
〔7,300百万円の内数〕
- 自立型ゼロエネルギー倉庫モデルの導入支援
〔800百万円の内数〕

5. <革命的に変化する>

新技術の活用による「物流革命」

- 新技術を用いたサプライチェーン全体の輸送効率化推進【新規】
〔6,200百万円の内数〕
- 過疎地域等における無人航空機を活用した物流の実用化
〔800百万円の内数〕

<参考>

- ◆サプライチェーンの最適化に向けた物流・商流データ基盤の構築等
〔280億円の内数〕
(戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)「スマート物流サービス」)

<税制改正>

- 倉庫業等に使用するフォークリフト等の動力用軽油に係る
軽油取引税の課税免除の特例措置の延長
〔【地方税】軽油取引税〕
- 機械装置等に係る中小企業投資促進税制の延長
〔【国税】所得税・法人税／【地方税】法人住民税・事業
税〕

モーダルシフト等推進事業

物流分野の労働力不足に対応するとともに、温室効果ガスの排出量を削減するため、物流総合効率化法の枠組みの下、トラック輸送から、よりCO₂排出量の少ない大量輸送機関である鉄道・船舶輸送への転換(モーダルシフト)の支援を実施。

～ 取り組み実施に向けた主な流れ ～

- 1 協議会の立ち上げ
 - ・物流事業者、荷主等の関係者による物流効率化に向けた意思共有



2 協議会の開催

計画策定経費補助

- ・関係者の参集
- ・個々の貨物の輸送条件(ロット、荷姿、リードタイム等)に係る情報やモーダルシフト等の実現に向けた課題の共有及び調整
- ・CO₂排出量削減効果の試算

等



3 総合効率化計画の策定

- ・協議会の検討結果に基づく総合効率化計画の策定



4 計画の認定・実施準備



5 運行開始

運行経費補助

自動化機器の例



ピッキングロボット



無人搬送車

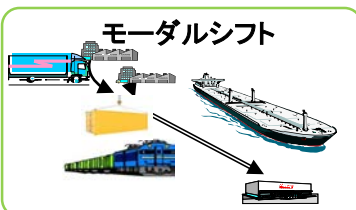
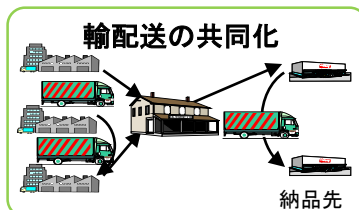
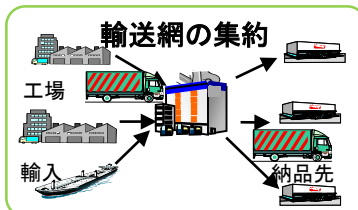


無人フォークリフト

モーダルシフト等の物流効率化を図る取組において、協議会の開催等、改正物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の策定のための調査事業に要する経費に対して支援を行う。

また、認定を受けた総合効率化計画に基づき実施するモーダルシフト及び幹線輸送の集約化について、初年度の運行経費に対する支援を行う。

支援対象となる取り組み		計画策定 経費補助	運行経費 補助
大量輸送機関への転換	モーダルシフト	①補助率:定額 ②上限200万円 ※1	①補助率:1/2以内 ②上限500万円 ※2
トラック輸送の効率化	幹線輸送の集約化		対象外
	共同配送		
	その他のCO ₂ 排出量の削減に資する取り組み		



〔上記に加え非接触・非対面型物流への転換・促進を支援〕

※1の経費補助に該当する計画の策定に当たり、さらに省人化・自動化に資する機器の導入等を計画した場合、その取組に対して、**補助額上限の引き上げ**を行う。

①補助率: **1/2以内** ②上乗せ: **300万円**、上限総額: **500万円**

※2の経費支援に該当する運行に当たり、さらに省人化・自動化に資する機器を用いて運行した場合、その取組に対して、**補助率の上乗せ、補助額上限の引き上げ**を行う。

①補助率: **2/3以内** ②上乗せ: **500万円**、上限総額: **1,000万円**

AI・IoT等を活用した更なる輸送効率化推進事業費補助金

令和3年度予算案額 **62.0億円（新規）**

資源エネルギー庁
省エネルギー・新エネルギー部
省エネルギー課
03-3501-9726

事業の内容

事業目的・概要

- 運輸部門の最終エネルギー消費量は産業部門に次いで多く、省エネの実施が急務です。このため、本事業では以下に取り組みます。

①新技術を用いたサプライチェーン全体の輸送効率化推進事業

発荷主・輸送事業者・着荷主等が連携計画を策定し、物流システムの標準化・共通化、AIやIoT等の新技術の導入により、サプライチェーン全体の効率化を図る取組につき、省エネ効果の実証を行います。

②トラック輸送の省エネ化推進事業

車両動態管理システムや予約受付システム等のAI・IoTツールを活用したトラック事業者と荷主等の連携による省エネ効果を実証します。

③内航船の運航効率化実証事業

内航船を対象として、革新的省エネルギー技術と省エネ型スクラバーの組合せ等による省エネ効果の実証を行い、その成果を「内航船省エネルギー格付制度」として見える化し、省エネ船舶の普及を促進します。

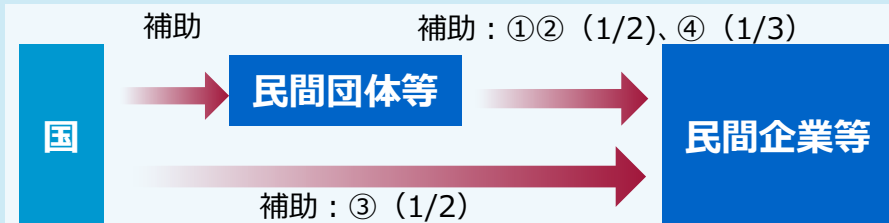
④ビッグデータを活用した使用過程車の省エネ性能維持推進事業

使用過程車の省エネ性能を適切に維持するため、自動車の不具合等の発生傾向をあらかじめ把握できる環境整備を推進します。

成果目標

- 令和3年度から令和5年度までの3年間の事業であり、令和12年度までに、本事業及びその波及効果によって、運輸部門におけるエネルギー消費量を原油換算で年間約156万kl削減すること等を目指します。

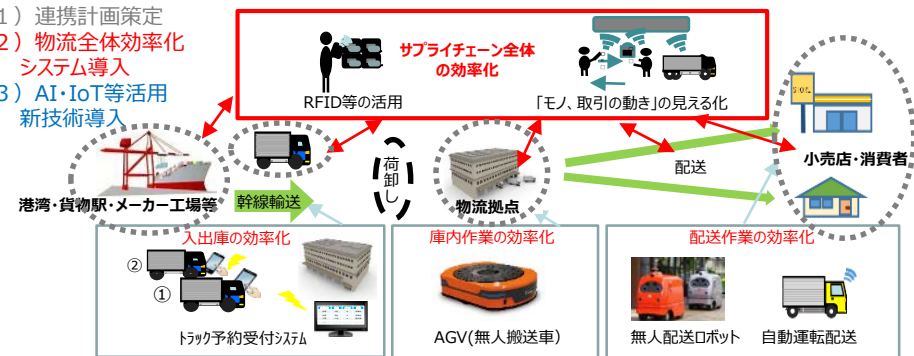
条件（対象者、対象行為、補助率等）



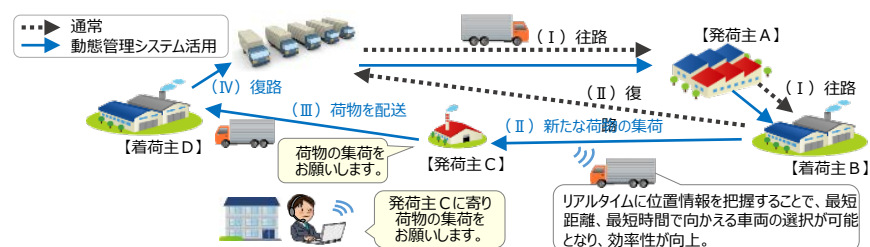
事業イメージ

①新技術を用いたサプライチェーン全体の輸送効率化推進事業

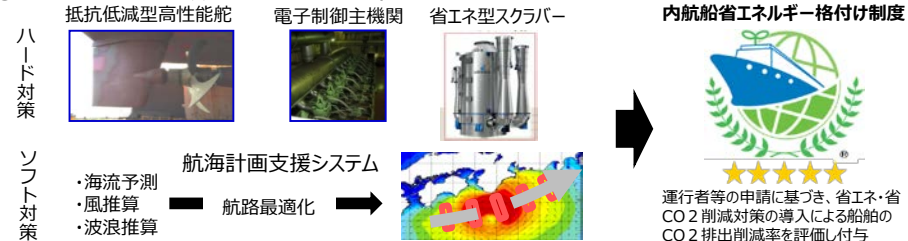
- 1) 連携計画策定
- 2) 物流全体効率化システム導入
- 3) AI・IoT等活用新技術導入



②トラック輸送の省エネ化推進事業



③内航船の運航効率化実証事業



④ビッグデータを活用した使用過程車の省エネ性能維持推進事業

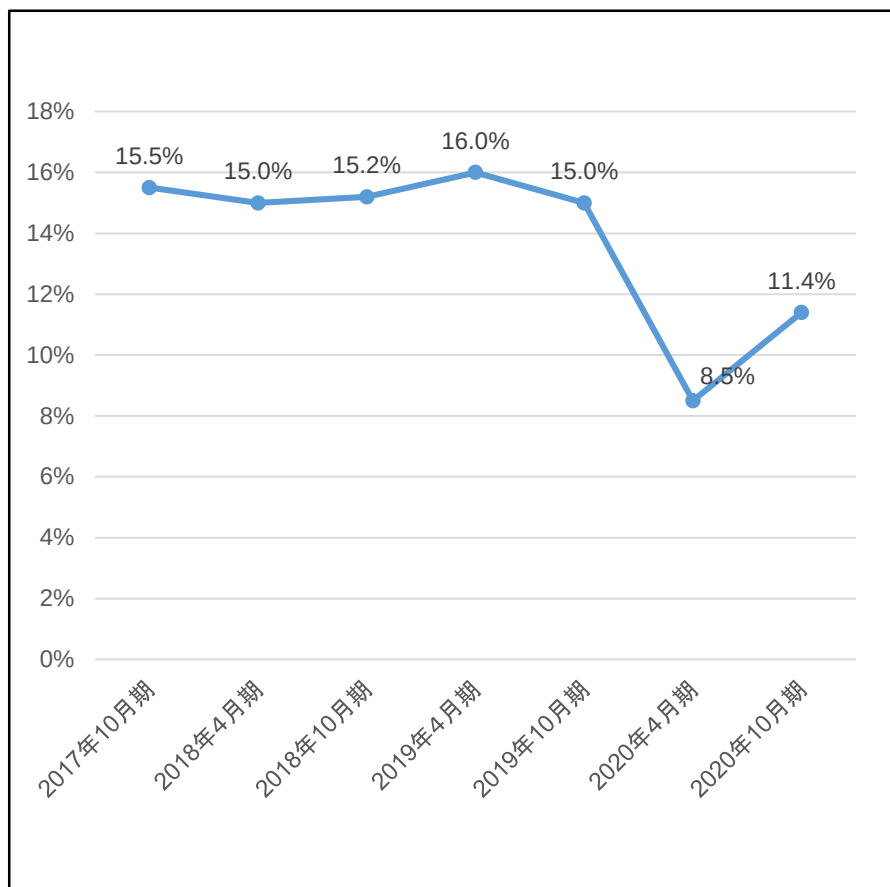
クラウド型スキャンツール（車両とコネクタで接続し車両内の電子制御ユニットと通信を行い、解析及び整備するために使用するツール）の導入支援



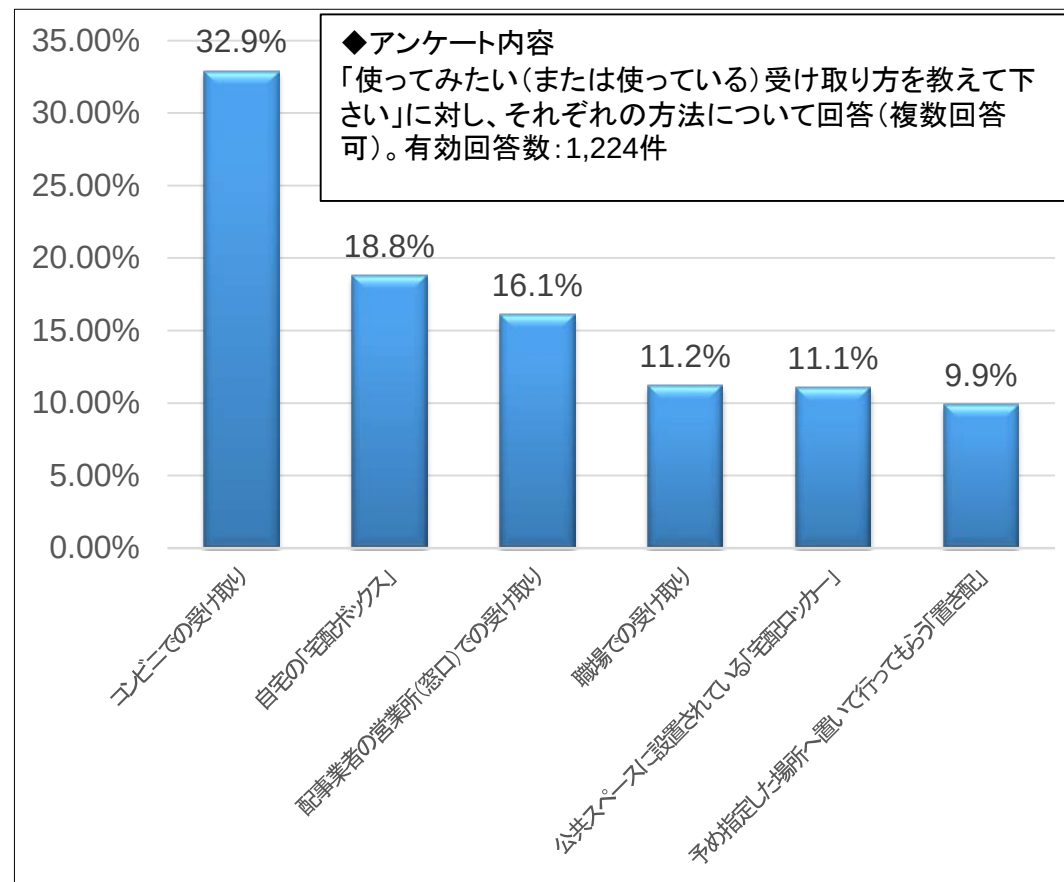
宅配便の再配達の発生と削減

- 電子商取引(EC)市場の拡大に伴う宅配便の取扱件数の増加とともに、宅配便の再配達が全体の約15～16%程度発生。
- 2020年10月期調査では、前年同月(約15.0%)と比べて約3.6%ポイント減となり、これは新型コロナウイルスの感染拡大を契機としてテレワークなど「新しい生活様式」が普及したことによる在宅時間の増加や、宅配ボックスや置き配の活用など多様な受取方法が広まりつつあること等が影響したものと考えられる。なお、今回の調査結果は同年4月(約8.5%)と比べて約2.9%ポイント増となったが、外出自粛要請等の影響があった4月と比べて在宅時間が減少したこと等が影響したと考えられる。
- 物流分野における労働力不足が懸念される中、今後もEC市場の拡大が見込まれることから、再配達を削減し、物流を効率化することが必要となっている。

【再配達率の推移】



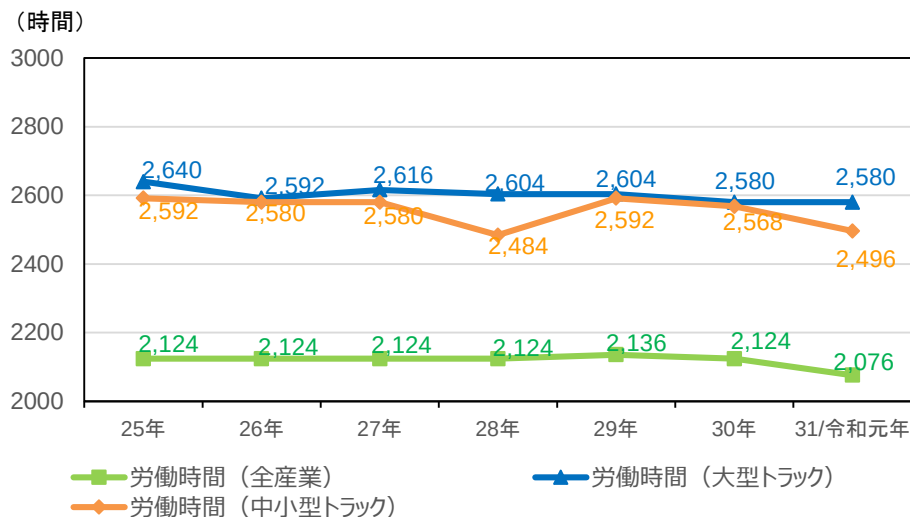
【受け取り方法に関するアンケート調査】



3. 宅配事業等の現状と課題について

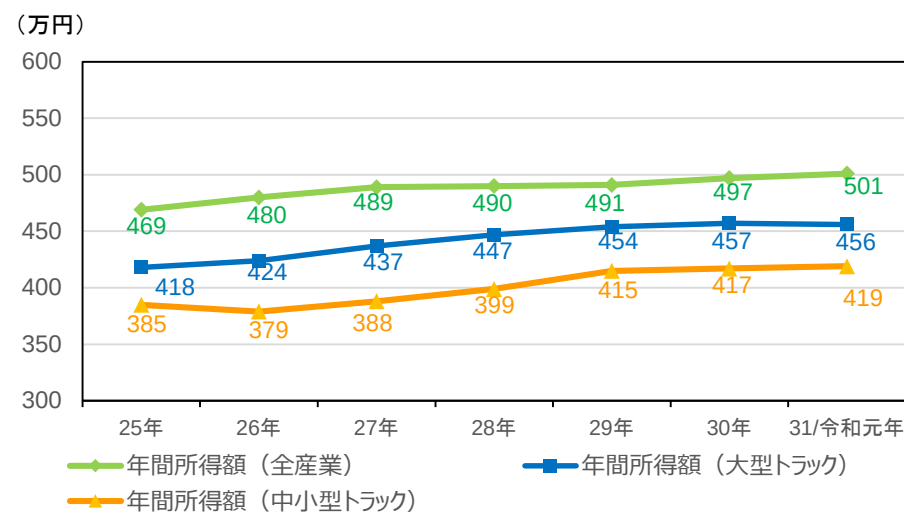
①労働時間

全職業平均より約2割長い。



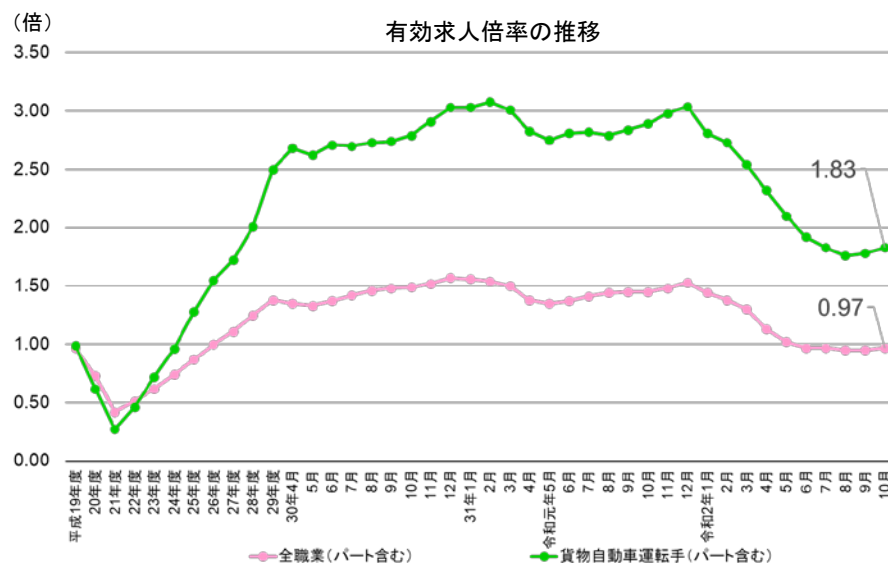
②年間賃金

全産業平均より約1割～2割低い。



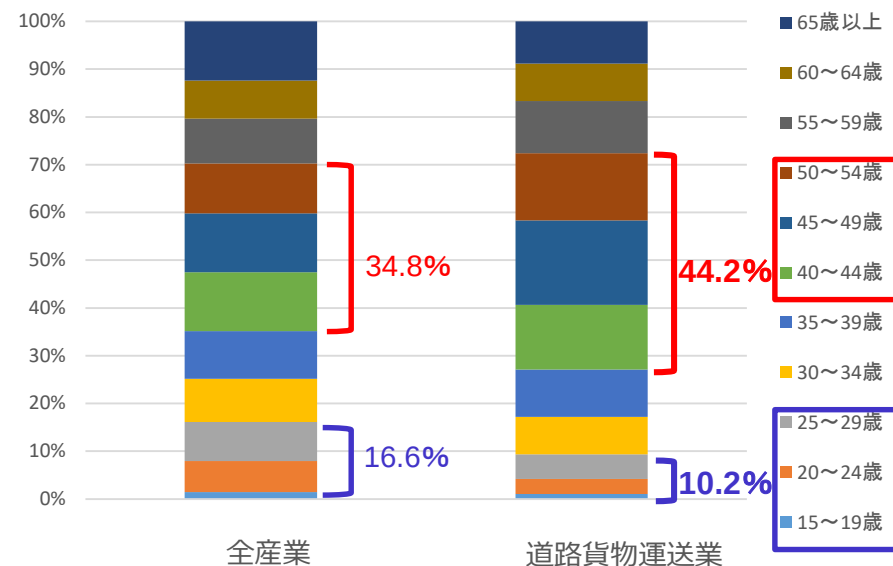
③人手不足

全職業平均より約2倍高い。



④年齢構成

全産業平均より若年層の割合が低く、高齢層の割合が高い。



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7月6日に公布された「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」において、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行の5年後(令和6年4月1日)に、年960時間(＝月平均80時間以内)の上限規制を適用することとなった。
- 自動車の運転業務のポイントは以下のとおり。
 - ①5年間の猶予期間の設定 ②段階的实施(年960時間以内の規制で適用開始。将来的には一般則の適用を目指す。)
 - ③長時間労働を是正するための環境整備を速やかに推進

	現行規制	見直しの内容「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」 (平成30年7月6日公布)
原則	≪労働基準法で法定≫ (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定を結んだ場合、 協定で定めた時間まで時間外労働可能 (3) 災害復旧その他避けることができない事由により臨時の 必要がある場合には、労働時間の延長が可能(労基法33条)	≪同左≫
↓ 36協定の 限度	≪厚生労働大臣告示：強制力なし≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・ただし、臨時的で特別な事情がある場合、延長に上限 なし(年6か月まで)(特別条項) (2) ・自動車の運転業務は、(1)の適用を除外 ・別途、改善基準告示により、拘束時間等の上限を規定 (貨物自動車運送事業法、道路運送法に基づく行政 処分の対象)	≪労働基準法改正により法定：罰則付き≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・特別条項でも上回ることの出来ない年間労働時間を設定 ① 年720時間(月平均60時間) ② 年720時間の範囲内で、一時的に事務量が増加する場合にも 上回ることの出来ない上限を設定 a. 2～6ヶ月の平均でいずれも80時間以内(休日労働を含む) b. 単月100時間未満(休日労働を含む) c. 原則(月45時間)を上回る月は年6回を上限 (2) 自動車の運転業務の取り扱い ・施行後5年間 現行制度を適用 (改善基準告示により指導、違反があれば処分) ・ 令和6年4月1日以降 年960時間 (月平均80時間) ・将来的には、一般則の適用を目指す

ポイント1

ポイント2

ポイント3

「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」に対する附帯決議(参議院)(抜粋)
 荷主の理解と協力を確保するための施策を強力に講ずるなど、取引環境の適正化や労働生産性の向上等の長時間労働是正に向けた環境整備に資する実効性ある具体的取組を速やかに推進すること。

改正の目的

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、令和6年度から時間外労働の限度時間が設定される(＝働き方改革法施行)こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

改正の概要

【公布日：平成30年12月14日】

1. 規制の適正化

① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化

- ・ 欠格期間の延長(2年⇒5年)
- ・ 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
- ・ 密接関係者(親会社等)が許可の取消処分を受けた者の参入制限 等

② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

- ・ 安全性確保(車両の点検・整備の確実な実施等)
- ・ 事業の継続遂行のための計画(十分な広さの車庫等)
- ・ 事業の継続遂行のための経済的基礎(資金) 等

③ 約款の認可基準の明確化

荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化

→ 原則として運賃と料金を分別して収受

＝「運賃」: 運送の対価 「料金」: 運送以外のサービス等

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化 (許可後、継続的なルール遵守)

① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等

② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- ・ 車庫の整備・管理
- ・ 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

3. 荷主対策の深度化

※「荷主」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難(例: 過労運転、過積載等)

→ 荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施

① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

② 荷主勧告制度(既存)の強化

- ・ 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- ・ 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【令和5年度末までの時限措置】

- (1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合
→ ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有
② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ
- (2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請
- (3) 要請をしてもなお改善されない場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、勧告＋公表

荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合 → 公正取引委員会への通知

4. 標準的な運賃の告示制度の導入

【令和5年度末までの時限措置】

【背景】 荷主への交渉力が弱い等

- 必要なコストに見合った対価を収受しにくい
- 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない



法令遵守して運営する際の参考となる運賃が効果的

標準的な運賃の告示制度の導入

(労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため) 国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

施行日：(1.・2.) 令和元年11月1日

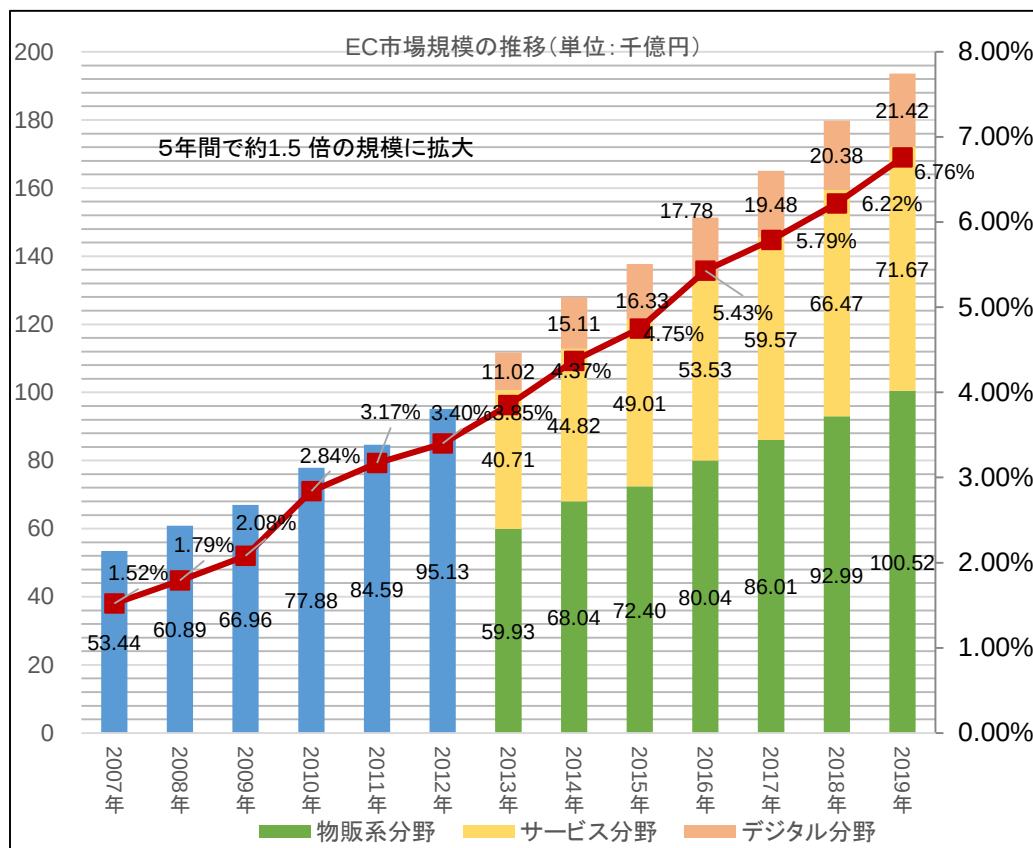
(3.) 令和元年7月1日

(4.) 令和元年12月14日(運賃の告示: 令和2年4月24日)

電子商取引(EC)市場の成長と宅配便の増加

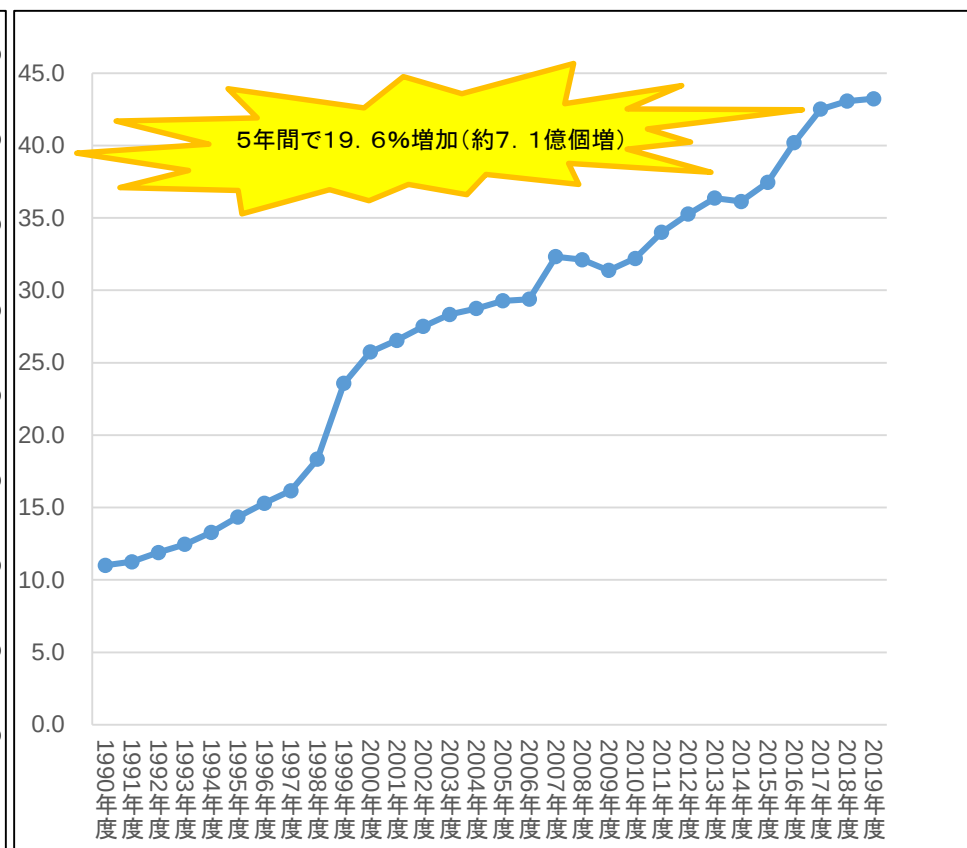
- 電子商取引(EC)市場は、2019年には全体で19.3兆円規模、物販系分野で10.0兆円規模まで拡大。
- EC市場規模の拡大に伴い、宅配便の取扱件数は5年間で約7.1億個(+19.6%)増加。

【EC市場規模の推移】



出典: 経済産業省「電子商取引実態調査」
注: 分野別規模は2013年度分から調査開始

【宅配便取扱実績の推移】



出典: 国土交通省「平成30年度宅配便等取扱個数の調査」
注: 2007年度から郵便事業(株)の取扱個数も計上している。

令和元年度 宅配便(トラック)取扱個数

宅配便名	取扱事業者	前年取扱個数 (千個)	取 扱 個 数 (千個)	対前年度比	構成比
宅急便	ヤマト運輸(株)	1,803,530	1,799,922	99.8%	42.0%
飛脚宅配便	佐川急便(株)	1,246,638	1,257,728	100.9%	29.3%
ゆうパック	日本郵便(株)	942,214	974,457	103.4%	22.7%
フクソー宅配便	福山通運(株) 他21社	142,324	139,087	97.7%	3.2%
カンガルー便	西濃運輸(株) 他19社	120,600	112,073	92.9%	2.6%
その他(16便)		5,307	7,359	138.7%	0.2%
合計(21便)		4,260,613	4,290,626	100.7%	100%

(国土交通省調べ)

※本表は、宅配便名ごとに、その便名で運送を行う各事業者の取扱個数を集計したものである。
 ※日本郵便(株)については、航空等利用運送事業に係る宅配便も含めトラック運送として集計している。

令和元年度 メール便取扱冊数

便名	取扱事業者	前年取扱冊数 (千冊)	取 扱 冊 数 (千冊)	対前年度比	構成比
ゆうメール	日本郵便(株)	3,650,423	3,568,609	97.8%	75.9%
クロネコDM便	ヤマト運輸(株)	1,211,525	987,242	81.5%	21.0%
ポストウェイメール便	(株)ポストウェイ	94,311	89,120	94.5%	1.9%
中越メール便	中越運送(株)	36,995	34,966	94.5%	0.7%
飛脚メール便	佐川急便(株)	26,959	21,635	80.3%	0.5%
カンガルーメール便	西濃運輸(株)	616	110	17.9%	0.002%
フクソーメール便	福山通運(株)	94	74	78.7%	0.002%
その他(2便)		196	163	83.2%	0.003%
合計(9便)		5,021,119	4,701,919	93.6%	100%

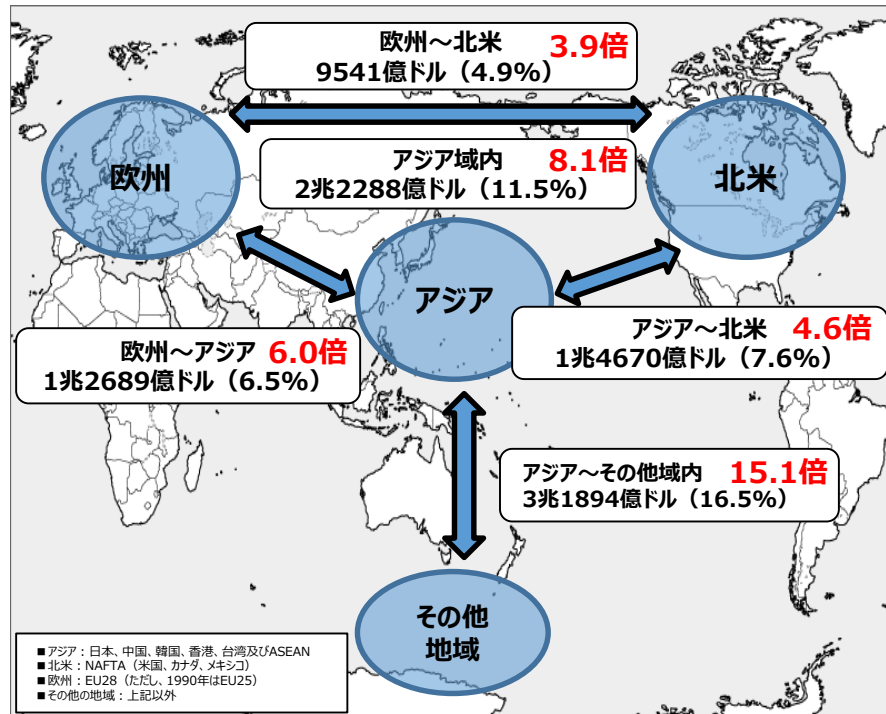
4. 国際物流の現状と課題について

概要

- アジアを中心として、世界の貿易及びそれに伴う**国際物流が近年急速に拡大**
- アジア域内を中心に**越境サプライチェーンの構築が進み、アジア各国との物流の円滑化が重要に**

世界の貿易額（2018年データと1990年からの伸び）

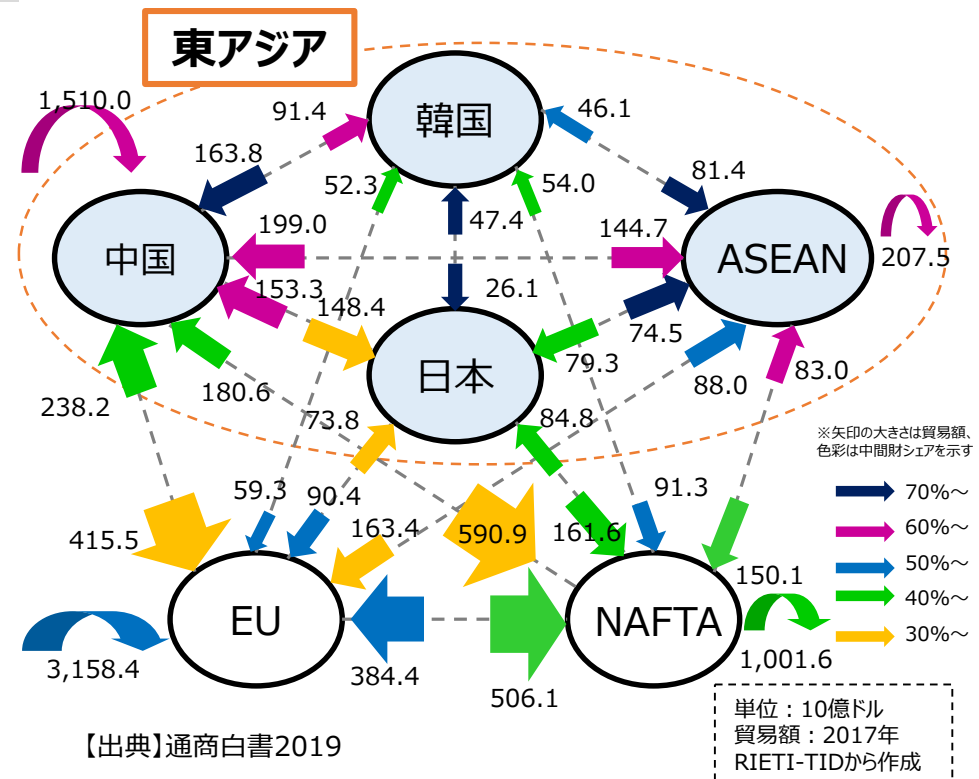
世界全体の貿易額：19兆3754億ドル（2018年）→1990年比で**5.7倍**
（※以下の図における（％）は対世界貿易額の割合）



JETRO統計「世界貿易マトリクス」から国土交通省国際物流室作成
（数値は輸出額ベース）

東アジア地域におけるサプライチェーンの実態

多くの中間財（部品）が東アジア各国を行き来しながら加工され、最終的に組み立てられた完成品が主に中国やASEANから北米・EU等に輸出されている。



【出典】通商白書2019

- 3国の経済相互依存関係が緊密化し、3国間の物流が重要な役割を担うようになる中、3国間の円滑な物流の実現等に向け、3国が課題を解決し、協力を推進する枠組。日本からは国土交通大臣、中国からは交通運輸部部长、韓国からは海洋水産部長官が出席し、毎会合において共同声明を発出。
- 開催国は日中韓持ち回りで隔年で開催されており、次回第8回会合は日本の神戸市で開催することを合意している。
- 新型コロナウイルスの拡大を受け、令和2年6月29日に第8回開催に先立つ特別セッション（テレビ会議）を開催し、感染症によるリスクを克服し物流の機能を確保するため、三国が連携して対応することを内容とする共同声明を公表。

これまでの共同声明に基づく取組例

1. 三国でシャーシの相互通行を拡大
2. 物流機材（パレット）の標準化の推進、繰り返し利用の拡大
3. 環境にやさしい物流の実現に向けた取組の拡大
4. 三国で港湾におけるコンテナの位置情報を可視化するための仕組み「北東アジア物流情報サービスネットワーク」（略称：NEAL-NET（ニール・ネット））の対象港湾の拡大等
5. 第4次産業革命分野における協力

**三国で実施し、
物流のシームレス化等
を推進**

開催実績

- | | |
|----------------|---------------|
| 第1回開催：平成18年9月 | 場所：韓国（ソウル） |
| 第2回開催：平成20年5月 | 場所：日本（岡山） |
| 第3回開催：平成22年5月 | 場所：中国（成都） |
| 第4回開催：平成24年7月 | 場所：韓国（釜山） |
| 第5回開催：平成26年8月 | 場所：日本（横浜） |
| 第6回開催：平成28年7月 | 場所：中国（杭州） |
| 第7回開催：平成30年7月 | 場所：韓国（ソウル） |
| 特別セッション：令和2年6月 | 場所：テレビ会議 |
| 第8回開催：令和3年 | 場所：日本（神戸）※調整中 |



第5回会合開催時（平成26年8月、横浜）

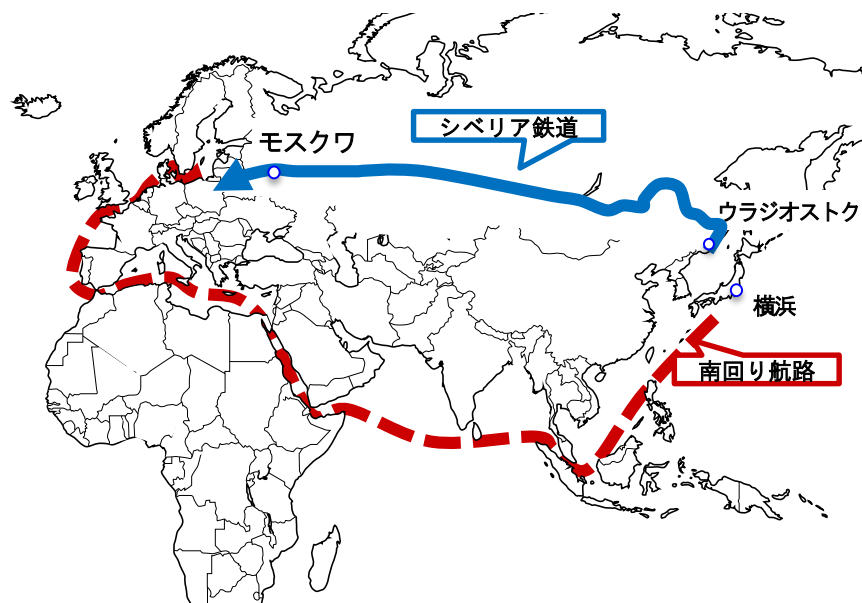
- 1970～80年代にかけて、シベリア鉄道は日本から欧州等に向けたトランジット貨物の輸送に活発に利用された。
- 1991年のソ連崩壊を経て輸送量は激減。しかし、輸送日数等の面で一定のメリットが存在。
- 日欧EPA締結も踏まえ、我が国のグローバルサプライチェーン深化への取組のひとつとして、ロシア鉄道と協力し、海上輸送、航空輸送に続く第3の輸送手段の選択肢としてのシベリア鉄道の利用促進に向けて取組を実施。

荷主サイドからみたシベリア鉄道利用に係る課題

- コスト （航空輸送より安いが海上輸送より割高）
- 定時性 （輸送日数の変動が大きい）
- 輸送品質 （振動、衝撃により損傷が発生）
- 手続きの煩雑さ、不明確さ （通関等） 等



- 過去の情報が更新されないまま利用を断念している荷主企業等も多い状況



国土交通省の取組

■ 物流事業者、荷主企業の意向、課題の把握

- ✓ 物流事業者、荷主企業等へのアンケート、ヒアリングにより、意向や課題を把握（経産省等と連携）
- ✓ 2019年7月に物流事業者等と官民協議会を設置

■ シベリア鉄道による貨物輸送パイロット事業

- ✓ 2018年に日-露間、2019年・2020年には日-欧間の輸送を実施
- ✓ 結果について荷主企業等に説明会を開催

■ 課題解決・改善に向けたロシア側への働きかけ

- ✓ 日露運輸作業部会 次官級会合
 - 2012年から開催。2020年12月に第7回開催
- ✓ 2019年5月に日露政府間での協力覚書の締結
 - 国交省、日本トランスシベリヤ複合輸送業者協会(TSIOAJ)、ロシア運輸省、ロシア鉄道の4者で協力覚書を締結
 - 覚書に基づく議論を推進中



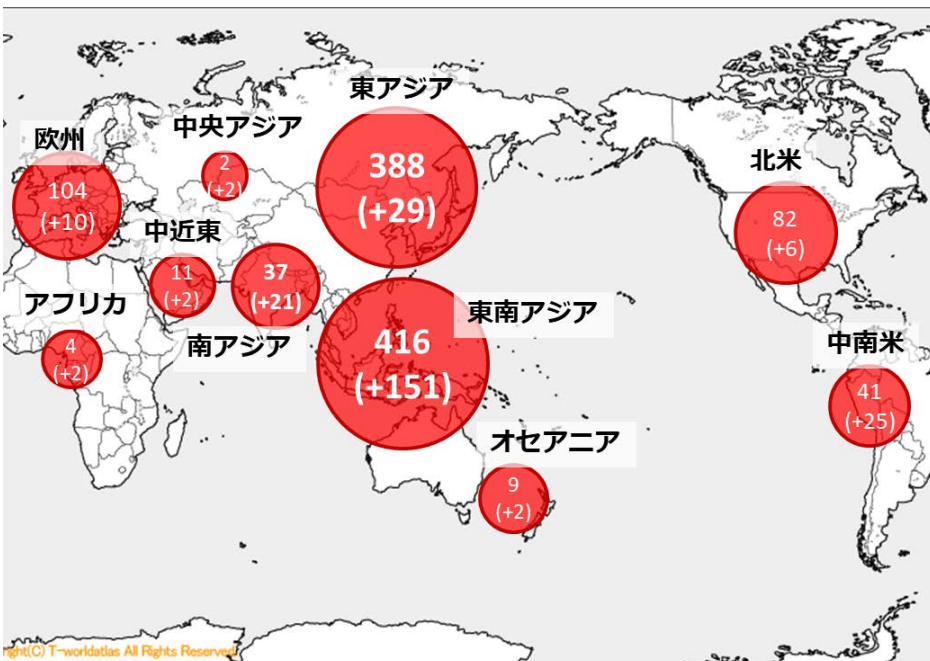
日露運輸作業部会 第7回次官級会合（2020.12）



国交省、TSIOAJ、露MOT、ロシア鉄道の4者で協力覚書締結（2019.5）

- 我が国物流事業者は、製造業の海外生産の拡大に伴い、欧米を皮切りに海外展開を進めてきたが、近年ではアジアへの進出を急速に進めており、現地の物流ニーズに対応したサービスも展開しつつある。
- 新型コロナウイルスの感染拡大を受け、生産拠点として重要性の高いASEANへのサプライチェーンの多元化が求められる中、それを下支えする我が国物流事業者のさらなる進出が期待される。
- 国土交通省では、政府間対話及びワークショップ、物流サービスの国際標準化の推進等、様々な政策ツールを活用し、オールジャパン体制での我が国物流サービスの海外展開支援を実施。

我が国フォワーダーの海外進出状況



(出典)一般社団法人国際フレイトフォワーダーズ協会資料より国土交通省作成

2018.1.1時点、括弧内は2010年からの増減
※合併会社を含み、駐在事務所は含まない

物流政策の取組

■ 日ASEAN物流政策対話・ワークショップ

- ✓ ASEAN各国との二国間政府間対話等を通じ、物流に関する制度の改善の働きかけや、我が国の質の高い物流サービスのプロモーションを実施。
 - ・ 令和元年度にはタイ及びミャンマーとの間で開催。タイにおいては、ワークショップに併せ、事業者向け商談会ブースを設置。
 - ・ 令和2年度は1月末にインドネシアとの間でオンラインでの開催を予定。

■ 我が国物流サービスの国際標準化の推進

- ✓ 我が国物流事業者の強みを生かした物流サービスの国際規格等を策定し、各国へ普及。
 - ・ 令和2年5月に小口保冷配送サービス(BtoC)規格、同年6月にBtoBコールドチェーン物流サービス規格が発行。
 - ・ 令和2年度中にとりまとめるASEANへの普及戦略に基づき、国別のアクションプランを策定し、令和3年度以降、セミナーや研修等、規格の普及に向けた働きかけを実施予定。

■ 物流パイロット事業

- ✓ ASEANにおけるパイロット事業を通じ、我が国物流事業者のビジネスモデルの確立に向けた課題等の解決を図る。
 - ・ 令和元年度にベトナム大都市間における水産品の保冷輸送に関する実証実験を実施
 - ・ 令和2年度はカンボジアにおける農産品の宅配及び輸出向け保冷輸送を実施予定

■ 人材育成

- ✓ JICAによるASEAN各国の行政官に対する訪日物流研修、SGH財団によるラオス・ベトナムの大学生に対する人材育成支援事業、JAIF案件である日メコン物流訓練センター等への支援を実施。