

「物流の2024年問題」等への対応と フィジカルインターネット実現に向けて

令和6年2月
経済産業省

商務・サービスグループ 消費・流通政策課長 兼 物流企画室長
中野 剛志

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」について

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、関係行政機関の緊密な連携の下、政府一体となって総合的な検討を行うため、**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**。2024年2月13日に第4回を予定。



<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の出席を求める。

第1回（令和5年3月31日）

「1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、**6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめてください**」との総理指示

第2回（令和5年6月2日）

「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定

政府としての抜本的・総合的な対策を取りまとめたもの。**荷主事業者・物流事業者に向けた「ガイドライン」と業界・分野別の自主行動計画の作成・公表、規制措置の導入**等が明記された

第3回（令和5年10月6日）

「物流革新緊急パッケージ」を決定

政策パッケージに記載される施策のうち、特に緊急的に取り組む事項を取りまとめたもの

第4回（令和6年2月16日）

政策パッケージに基づき「中長期計画」を決定

政策パッケージに基づき、2030年度までに政府として取り組む事項をまとめたもの

ガイドラインの遵守・自主行動計画作成の呼びかけ

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく施策の一環として、経済産業省、農林水産省、国土交通省の連名で、発荷主事業者・着荷主事業者・物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめた「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」を策定。
- ガイドラインの遵守と業界特性を踏まえた2023年内の自主行動計画の作成について、西村経済産業大臣より呼びかけ。

■ 令和5年6月2日 西村経済産業大臣 閣議後会見（抜粋）

- 今回のパッケージの中でも、正に物流の適正化や生産性向上を確実なものとするべく、荷主企業や物流事業者に対する規制的措置の導入など、法案を次期通常国会に提出することを目指しておりますけれども、これでは24年に間に合いませんので、経済産業省としては今般規制的措置の導入に関する法案提出に先立ちまして発送側の発荷主企業、それから受取側の着荷主企業、そして物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめましたガイドラインを策定いたしました。
- 今後人手不足も言われる中で国民生活や経済活動を支える重要な社会インフラである物流を維持するためには、荷主企業が、その意識を変えて、これまでの商慣行を是正することが必要です。荷主企業の皆様には、この考え方をご理解いただき、本ガイドラインを遵守していただけるようお願いしたいと考えております。
- 23年、本年中を目途に、業界団体や複数の企業の協働により、業界や分野の特性に配慮した物流改善のための「自主行動計画」を作成・公表いただくことについても、併せてお願いすることとしています。

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）

2023年6月2日
経済産業省・農林水産省・
国土交通省 同時発表

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）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. 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

（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

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

（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

4. 物流事業者の取組事項

（1）実施が必要な事項

- | ○共通事項 | ○個別事項（運送モード等に応じた事項） |
|-------------|-----------------------|
| ・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

- | ○共通事項 | ○個別事項（運送モード等に応じた事項） |
|------------------------|--------------------------|
| ・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。

自主行動計画の策定状況（令和6年2月2日時点）

- 国土交通省・農林水産省・経済産業省等の各省庁からの呼びかけに応じ、荷主企業団体・物流事業者団体を含め、**100以上の団体・事業者で計画を策定。**

業種・分野	団体名	業種・分野	団体名
自動車	一般社団法人日本自動車部品工業会、一般社団法人日本自動車工業会	商社	一般社団法人日本貿易会
自転車	一般社団法人自転車協会	農業	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、鹿本農業協同組合
素形材	一般社団法人日本金型工業会・一般社団法人日本金属熱処理工業会・一般社団法人日本金属プレス工業協会・一般社団法人日本ダイカスト協会・一般社団法人日本鍛圧機械工業会・一般社団法人日本鍛造協会・一般社団法人日本鋳造協会・一般社団法人日本鋳鍛鋼会・一般社団法人日本バルブ工業会・日本粉末冶金工業会	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
機械製造業	一般社団法人日本半導体製造装置協会、一般社団法人日本印刷産業機械工業会、一般社団法人日本時計協会、一般社団法人日本ロボット協会、全国醸造機器工業組合、一般社団法人日本ロボットシステムインテグレート協会、一般社団法人日本建設機械工業会、一般財団法人家電製品協会、一般社団法人日本ベアリング工業会一般社団法人日本冷凍空調工業会	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
窯業・土石製品産業	日本ガラスびん協会	トラック運送業	公益社団法人全日本トラック協会
繊維	日本繊維産業連盟	倉庫業	一般社団法人日本倉庫協会、一般社団法人日本冷蔵倉庫協会
電機・情報通信機器	一般社団法人日本配電制御システム工業会、一般社団法人ビジネス機械・情報システム産業協会、一般社団法人日本電機工業会、一般社団法人電池工業会	トラックターミナル業	全国トラックターミナル協会
流通業（スーパー、コンビニ、ドラッグストア等小売業）	一般社団法人日本百貨店協会、一般社団法人日本フランチャイズチェーン協会、一般社団法人大手家電流通協会、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、一般社団法人日本ショッピングセンター協会、日本生活協同組合連合会、公益社団法人日本訪問販売協会	鉄道業	日本貨物鉄道株式会社
建材・住宅設備業	一般社団法人日本オフィス家具協会、一般社団法人日本建材・住宅設備産業協会	航空運送業	定期航空協会
紙・紙加工業	全国段ボール工業組合連合会、日本製紙連合会、日本家庭紙工業会	海運業	日本内航海運組合総連合会、一般社団法人日本旅客船協会
たばこ・塩	全国塩業懇話会、一般社団法人日本たばこ協会	利用運送業	一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会、公益社団法人全国通運連盟、一般社団法人航空貨物運送協会
金属産業	一般社団法人日本伸銅協会、一般社団法人日本鉄鋼連盟、JFEスチール株式会社、一般社団法人日本電線工業会、一般社団法人日本アルミニウム協会		
化学産業	全国複合肥料工業会・日本肥料アンモニア協会、石油連盟、日用品物流標準化ワーキンググループ日用品メーカー、フィジカルインターネット実現会議化学WG・石油化学工業協会		
建設業	一般社団法人日本建設業連合会		

【物流革新に向けた政策パッケージ】に基づく、各業種・分野における物流の適正化・生産性向上に関する自主行動計画の公表について

- 2024年が迫る中、2030年度の輸送力不足の解消に向け**可能な施策の前倒し**を図る「緊急パッケージ」をとりまとめ。

1. 物流の効率化

○即効性のある設備投資・物流DXの推進

- ◆ **物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進**、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応

- ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等
- ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等

○モーダルシフトの推進

- ・鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
- ・31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進

○トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

- ・荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等により、快適で働きやすい職場環境の整備を促進
- ・労働生産性の向上に資する車両を運転するための免許の取得等のトラック運転手のスキルアップを支援

○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

- ・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）
- ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進
- ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進
- ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化
- ・トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充や駐車マス予約制度の導入などの 取り組みの推進

○標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進

- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

○宅配の再配達率を半減する緊急的な取組

- ・ポイント還元を通じ、コンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配送日時の指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施

○政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

○トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）

- ・荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」等の集中実施、国土交通省及び 荷主所管・法執行行政機関による連携強化

○現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）

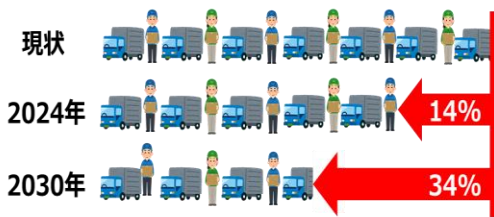
○適正な運賃の収受・賃上げ等に向け、**令和6年通常国会での法制化を推進**

- ◆ **大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等**
- ◆ **大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け**
- ◆ トラック事業における**多重下請け構造の是正**に向け下請状況を明らかにする**実運送体制管理簿**の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

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

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（＝下請けに出す行為）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）

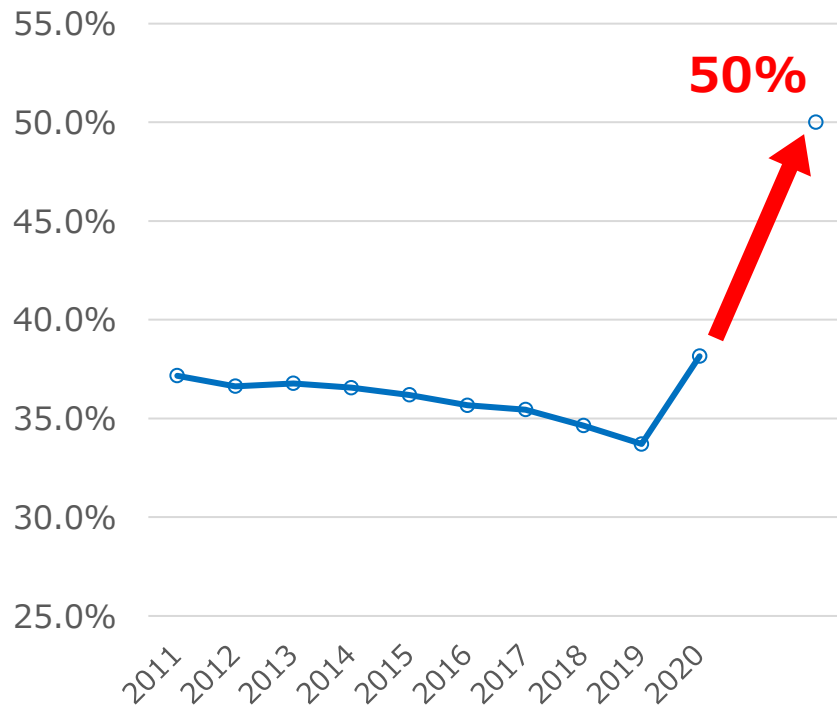
- 荷待ち・荷役時間の削減
- 積載率向上による輸送能力の増加

年間125時間/人削減
16パーセント増加

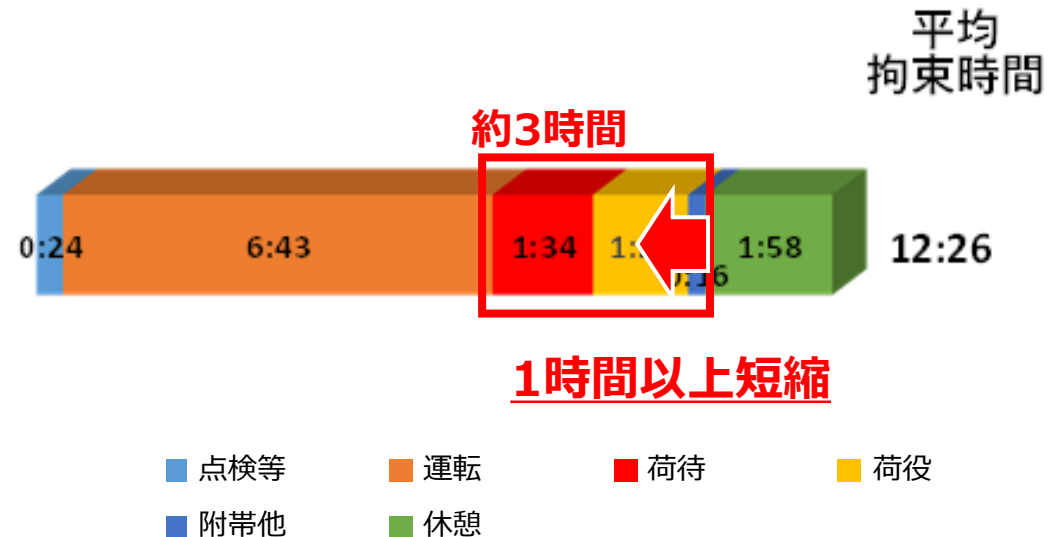
積載率の向上／荷待ち・荷役作業等の時間の短縮

- 営業用トラックの積載率は約38%(2020年度)であり、50%に向上していくことが必要。
- トラックドライバーの1運行の平均拘束時間のうち、荷待ち・荷役作業等に係る時間は計約3時間(2020年度)であり、これを1時間以上短縮することが必要。

営業用トラックの積載率の推移



1運行の平均拘束時間とその内訳 (荷待ち時間がある運行)



※荷待ち時間がない運行についても、荷役時間（積卸し時間等）は発生する。
出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（令和2年度）」

(注)

- 1 「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）」より作成。
- 2 積載率＝輸送トンキロ／能力トンキロ
- 3 2020年分調査から調査方法及び集計方法を一部変更したため、変更前後の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されない。

(参考) 荷主による物流効率化に向けた対策の例

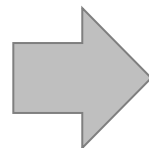
○パレット化による荷役時間の削減

生産拠点から納品先までパレット輸送することで、出荷・荷卸し時の作業時間を削減。

【バラ積み・バラ降ろし】



バラ積み・バラ降ろし
2～3時間/車



【パレット化】



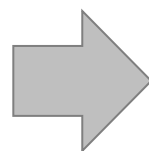
フォークリフト作業
20～30分/車

○バース予約システムの導入による荷待ち時間の削減

トラック到着時間の予約システムを導入することで、トラックドライバーの待機時間を削減するとともに、荷主企業側の作業効率も向上。※荷主企業向けアンケートの結果、システムを導入している事業者は約7%。

(経済産業省による令和4年度アンケート調査結果。回答数：約2,500社)

①事前に到着時間を予約



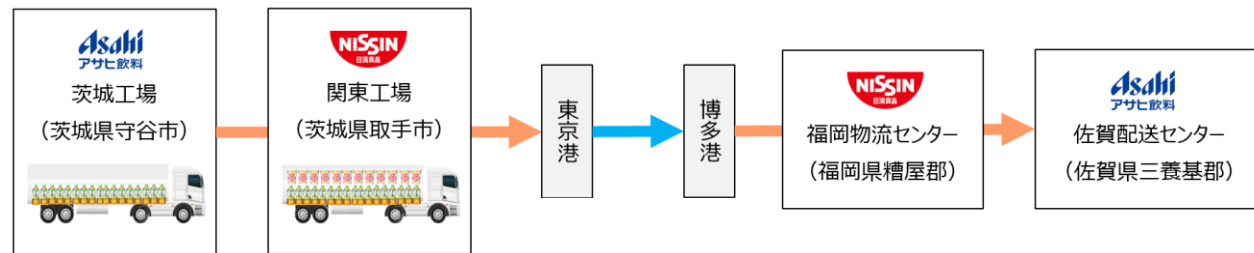
②待ち時間なしで荷積み・荷卸し



(参考) 荷主による物流効率化に向けた対策の例

○共同輸送

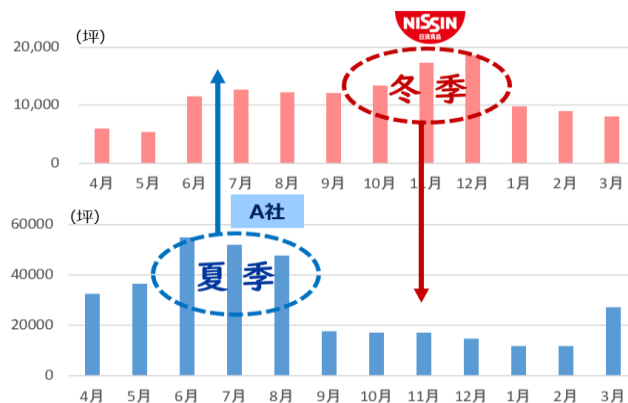
異業種企業による混載により、トラック輸送を効率化。



(出典) 日清食品株式会社

○倉庫相互利用

季節ごとの需要変化に合わせて、他社と倉庫を相互利用することで倉庫における保管を平準化。



冬季に需要が増加する即席麺と、夏季に需要が増加する飲料で倉庫における保管を平準化

(出典) 日清食品株式会社

物流効率化に向けた先進的な実証事業

令和5年度補正予算額 **55億円**

商務・サービスグループ

消費・流通政策課

／物流企画室

事業の内容

事業目的

我が国の国民生活・経済を支える社会インフラである物流には、「物流の2024年問題」のみならず、構造的な需給ひっ迫による輸送力不足の危機が迫る。

物流の2024年問題を乗り越え、社会インフラである物流を維持するためには、荷主企業の行動変容が重要。

『即効性のある設備投資の促進』を加速化させるために先進的な実証事業を行うことで、物流の投資効果を明らかにし、荷主企業の投資意欲を喚起するとともに、本実証の成果の積極的な横展開を行う。また、ラストワンマイル配送の省力化に向けた先進的な実証も行う。

事業概要

(1) 荷主企業における物流効率化に向けた先進的な実証事業

荷主企業の物流施設の自動化・機械化に資する機器・システムの導入等に係る費用を補助することを通じて、荷主企業の省力化や物流効率化の投資効果を明らかにする実証を行う。

(2) 自動配送ロボット導入促進実証事業

公道を走行する自動配送ロボットの採算性を確保したサービスモデルを創出し、市場の確立を図るため、複数拠点・多数台運行による大規模なサービス実証を行う。

事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）



(1) 補助率：中堅企業1/2、中小企業2/3

(2) 補助率：大企業・中堅企業1/3、中小企業2/3

成果目標

本実証事業を通じ、『即効性のある設備投資の促進』を加速化させ、「物流の2024年問題」及び構造的な需給ひっ迫による輸送力不足の解消に寄与する。

事業(1) 物流効率化のための設備投資支援①～対象設備～

- 物流設備への投資効果を実証的に明らかにするため、**マテハン機器や標準的な物流資材、システム関連などのハード・ソフト経費をいずれも補助対象**とする。
- 対象となるのは**中堅・中小企業で荷主に該当する事業者**(詳細は公募要領参照)。

※ 中堅企業＝従業員数2,000人以下

入出荷

トラックローダー



フォークリフト(有人・無人)

パレタイザー・デパレタイザー

⋮



保管

物流資材、洗浄等附属設備



レンタルパレット

自動倉庫 (ビル式、パレット式)



保管ラック

⋮

運搬

コンベヤ

垂直搬送機

AMR (自律走行搬送ロボット)



AGV (無人搬送ロボット)

⋮



仕分け

自動・無人仕分け機



ピッキングシステム・ロボット

⋮



等

システム投資

バース予約システム

倉庫管理システム

伝票電子化・物流EDI

AIカメラ・システム

RFID等自動検品システム

工程設計・BIシステム

積付管理システム

輸送マネジメントシステム

事業(1) 物流効率化のための設備投資支援①～コンソーシアム形式～

- **複数の企業によるコンソーシアム形式での共同申請も可能**。関連企業と一体となってハード・ソフトの物流設備への投資を行い、シナジー効果により、より高い物流効率化効果を期待。
- **投資金額の下限要件は、コンソ参加企業による投資額の合計で判断することとし、その際、補助対象外の大企業による投資金額も加算。**

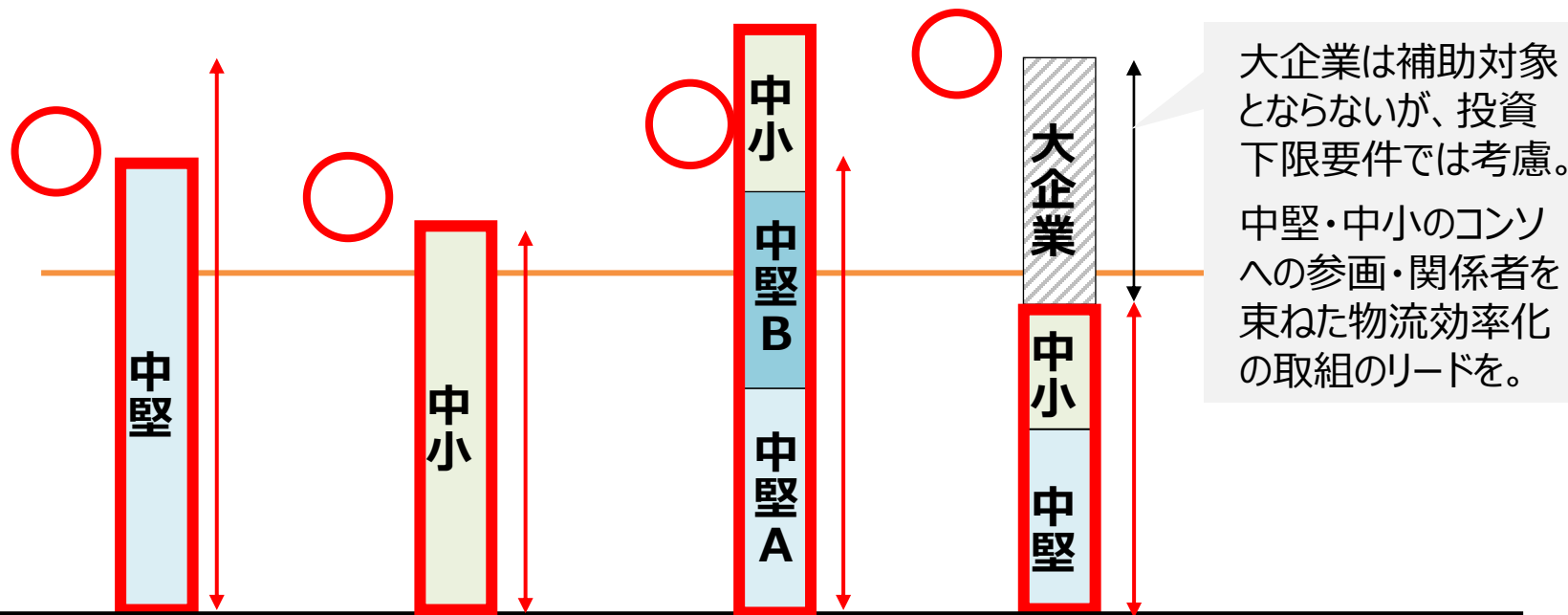
投資下限要件
(予定)

- ・中堅企業
- ・中堅を1社以上含むコンソ

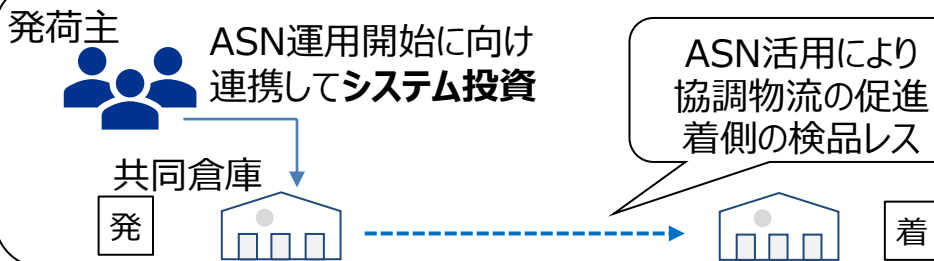
➡ **5,000万円**

- ・中小企業
- ・中小のみのコンソ

➡ **300万円**



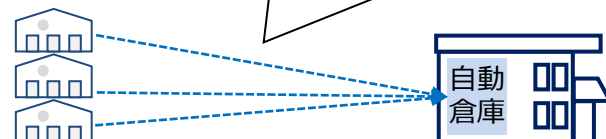
コンソ例① 荷主同士連携したASN運用



コンソ例② 一貫パレチゼーション等の推進

大手メーカーの入庫自動化に合わせ、サプライヤーのハード改修

バラバラの物流資材を統一し、一貫パレチゼーションにより効率化



事業(2) 自動配送ロボ導入促進実証

- 「サービス提供者」を対象とした補助事業であり、**10台など多数台を運用する大規模なサービス実証に要する経費の一部を補助**するもの。
- **実証に用いるロボットは「遠隔操作型小型車」に限定し、改正道路交通法に基づく届出制度下におけるサービスモデルを創出し、市場の確立を図る。**（現在、詳細な制度設計中）

物流効率化に向けた先進的な実証事業

【サービス検証支援】 R5年度補正予算

イメージ)



補助対象事業者＝サービス提供者

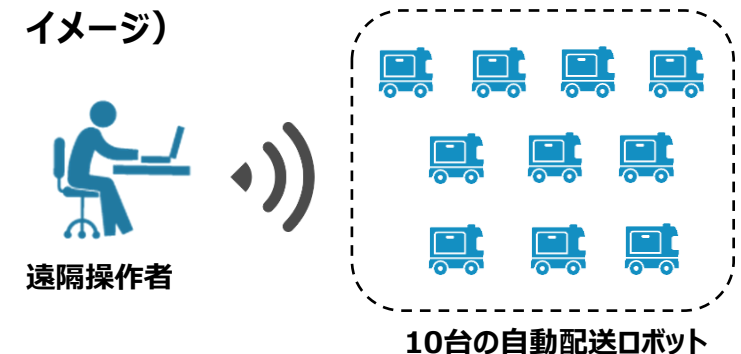
多数台を高稼働率で運用し
いかに事業性を高めることが出来るか検証を実施
(1人の操作者が同時に運用を行う台数は問わない)

地域内での効率的な多数台運用のためのサービスモデルを創出

革新的ロボット研究開発等基盤構築事業

【技術開発】 R4～6年度当初予算

イメージ)



補助対象事業者＝メーカー・システムベンダー等

1人の操作者が10台程度を同時に
運用可能な技術の開発

自動配送ロボットの社会実装、導入本格化に繋げる

中堅・中小企業の賃上げに向けた省力化等の大規模成長投資補助金

令和5年度補正予算額 **1,000億円**（国庫債務負担含め総額3,000億円）

経済産業政策局産業創造課

地域経済産業グループ地域企業高度化推進課

事業の内容

事業目的

地域の雇用を支える中堅・中小企業が、足元の人手不足等の課題に対応し、成長していくことを目指して行う大規模投資を促進することで、地方においても持続的な賃上げを実現する。

事業概要

中堅・中小企業が、持続的な賃上げを目的に、足元の人手不足に対応するための省力化等による労働生産性の抜本的な向上と事業規模の拡大を図るために行う工場等の拠点新設や大規模な設備投資に対して補助を行う。

事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）



- ・ 補助上限額 50億円

※投資下限額は10億円

※コンソーシアム形式により参加企業の投資額の合計が10億円以上となる場合も対象（ただし、一定規模以上の投資を行う中堅・中小企業がいる場合に限る。）

成果目標

大規模投資を通じた労働生産性の抜本的な向上と事業規模の拡大により、対象事業に関わる従業員の1人当たり給与支給総額が、地域別の最低賃金の伸び率を超える伸び率を実現する。

令和5年度補正予算案額 1,000億円

事業の内容

事業目的

中小企業等の売上拡大や生産性向上を後押しするために、人手不足に悩む中小企業等に対して、省力化投資を支援する。これにより、中小企業等の付加価値額や生産性向上を図り、賃上げにつなげることを目的とする。

事業概要

I o T、ロボット等の人手不足解消に効果がある汎用製品を「カタログ」に掲載し、中小企業等が選択して導入できるようにすることで、簡易で即効性がある省力化投資を促進する。

※なお、中小企業等事業再構築促進基金を用いて、これまで実施してきた、ポストコロナ・ウィズコロナ時代の経済社会の変化に対応するための新市場進出、事業・業種転換、事業再編、国内回帰又はこれらの取組を通じた規模の拡大等、企業の思い切った事業再構築の支援については、必要な見直しを行う。

事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）

国

補助
(基金)

独立行政法人
中小企業基盤整備機構

補助
(1/2)

中小企業等

※これまで実施してきた中小企業等事業再構築促進事業のスキーム

枠	補助上限額	補助率
省力化投資枠 (カタログ型)	従業員数5名以下 200万円(300万円) 従業員数6~20名 500万円(750万円) 従業員数21名以上 1000万円(1500万円) ※賃上げ要件を達成した場合、 () 内の値に補助上限額を 引き上げ	1/2

成果目標

付加価値額の増加、従業員一人当たり付加価値額の増加等を目指す。

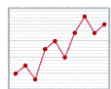
15

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実現イメージ ～実現する社会～

現状

- 物流コストインフレ
- 物流供給不足36% (2030)
- トラックの積載効率低下
- 気候変動



①効率性 (世界で最も効率的な物流)

- リソースの最大限の活用による、究極の物流効率化
- カーボンニュートラル (2050)
- 廃棄ロス・ゼロ
- 消費地生産の拡大

②強靱性 (止まらない物流)

- 生産拠点・輸送手段・経路・保管の選択肢の多様化
- 企業間・地域間の密接な協力・連携
- 迅速な情報収集・共有

- 自然災害の頻発による途絶のリスク増大
- 一極集中のリスク

現状



フィジカルインターネット (2040年)

「時間」「距離」「費用」「環境」の制約から、個人・企業・地域の活力と創造性を解放し、価値を創出するイノベティブな社会を実現

- 物流に従事する労働者の適正な労働環境
- 物流関連機器・サービス等の新産業創造・雇用創出
- 中小事業者が「規模の経済」を享受し成長
- ビジネスモデルの国際展開

③良質な雇用の確保 (成長産業としての物流)

- ドライバーの劣悪な労働環境
- 企業の物流戦略の欠如

現状



- 開放的・中立的なデータプラットフォーム
- 買い物弱者の解消
- 地域間格差の解消

④ユニバーサル・サービス (社会インフラとしての物流)

- 物流のデータ共有が不足
- 物流に関する地域の課題や高齢者等のニーズに対応できない

現状



消費財分野のアクションプランに基づく4つのWGの取組

WG①

物流インフラ・貨物の見える化

「何を」(商品マスタ)
「どこからどこへ」(事業所マスタ)

をデータで一意に識別できるよう標準・共通言語を整備。

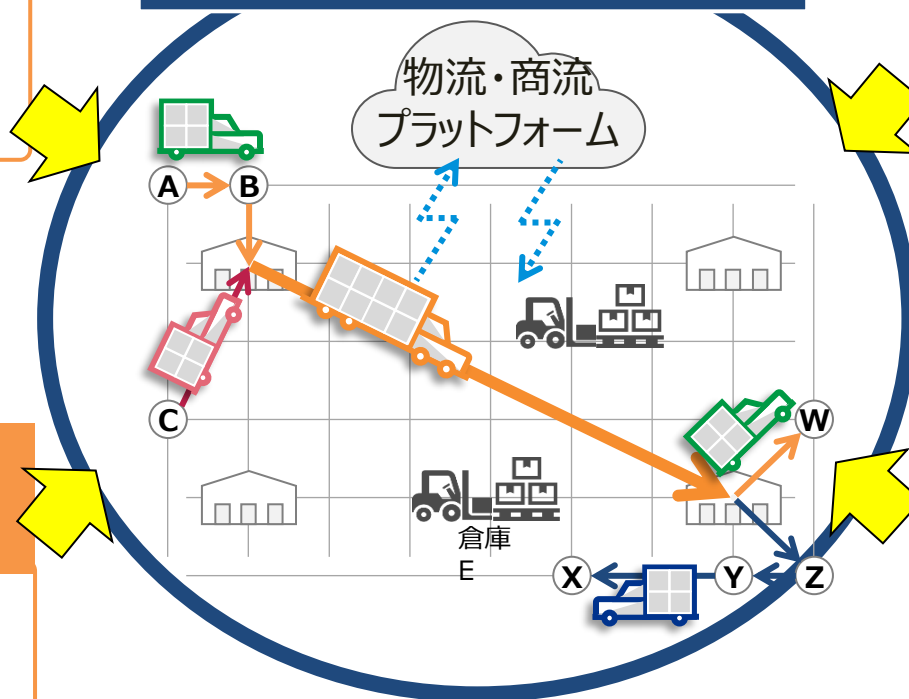
WG②

物理的に運びやすくする

荷姿統一「スマートボックス」

RFID付きの標準資材。一元管理できる運用ルールを検討。

事業者や業種分野を超えた ネットワーク



WG④

データ利用の際のルール化

納品伝票の電子化
納品データ連携

物流情報の可視化・共有ルールについて、納品・配送情報から着手。

WG③

運びやすくするための 商慣習見直し

妨げとなる商慣習の見直し

物流サービスの基準・メニュープライシングの導入ガイドラインの作成。

(参考) 取組例

WG①

物流インフラ・貨物の見える化

「何を」(商品マスタ)
「どこからどこへ」(事業所マスタ)

をデータで一意的に識別できるように標準・共通言語を整備。

SIP基盤

内閣府/戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)「スマート物流」で整備したデータ連携の基盤。

WG④

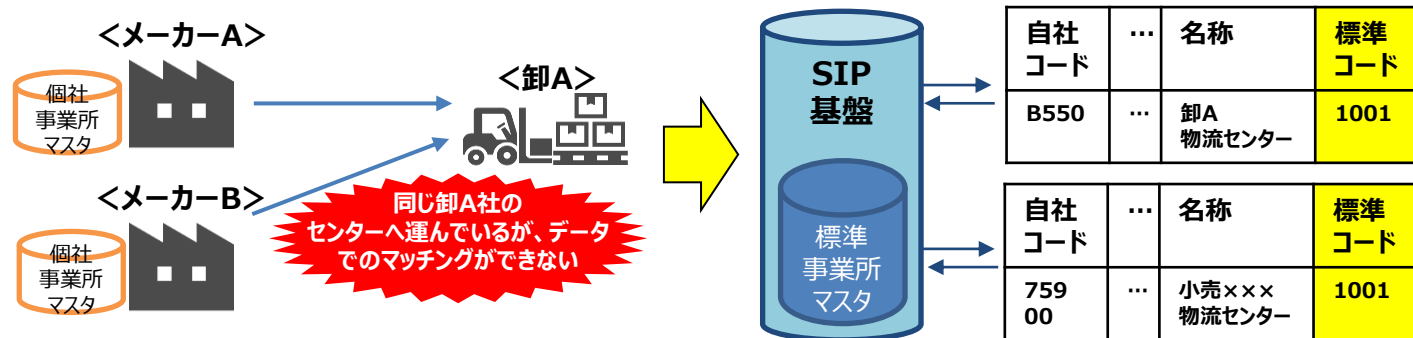
データ利用の際のルール化

納品伝票の電子化
納品データ連携

物流情報の可視化・共有ルールについて、納品・配送情報から着手。

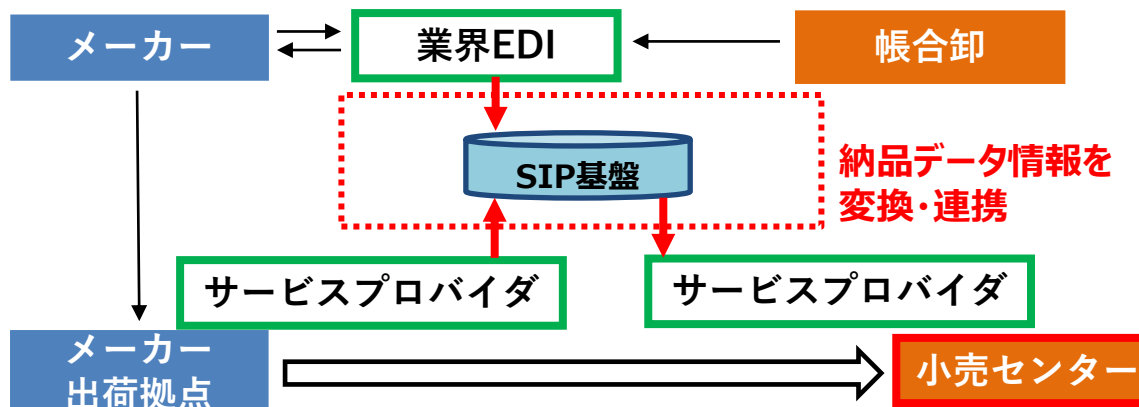
◆標準事業所マスタの意義

- ✓ 現在は各社独自のコードで管理。データによる名寄せ作業に困難。
- ✓ マッチング向上のためには、各社のコードを変更せずに、荷主・物流事業者が場所を一意的に識別できる標準コードの整備が重要。



◆納品データ連携の意義

- ✓ メーカー・卸間等で、紙伝票による検品・押印が行われ、事前出荷情報(ASN)の活用等の業務のDXが進まず、物流効率化の阻害要因。
- ✓ SIP基盤を通じ、複数業界にまたがる広範囲のデータ連携を可能に。



WG間の相乗効果のイメージ

WG①

物流インフラ・貨物の見える化

「何を」(商品マスタ) 「どこからどこへ」(事業所マスタ)

をデータで一意に識別できるよう標準・共通言語を整備。

WG④

データ利用の際のルール化

納品伝票の電子化 納品データ連携

物流情報の可視化・共有ルールについて、納品・配送情報から着手。

WGの最新資料等については製配販
連携協議会のHPを参照ください
[https://www.gs1jp.org/forum/
guide.html](https://www.gs1jp.org/forum/guide.html)

共同輸配送

- ✓ 「いつ」「どこからどこまで」「何を」「どの程度」運ぶのか、データ化されることで**データドリブンの共同輸配送マッチングが可能に**
- ✓ 今まできっかけが**マッチングのきっかけが無かったプレイヤーとも結びつく可能性**

マッチング
向上

物流資材・運用の
標準化

マッチング
向上

リードタイム適正化
インセンティブ明確化等

フィジカルインターネットの実現

WG②

物理的に運びやすくする

荷姿統一「スマートボックス」
RFID付きの標準資材。一元管理
できる運用ルールを検討。

WG③

運びやすくするための 商慣習見直し

妨げとなる商慣習の見直し
物流サービスの基準・メニュープライ
シングの導入ガイドラインの作成。

標準化×具体的ソリューション（北海道で行った2実証）

- 標準化・プラットフォーム形成が進めば、企業同士の協調やDX促進のメリットが更に拡大することが期待される。
- 物流条件の厳しい**北海道**は、企業同士の**協調領域の探索**が進みやすく、**新たなモデルを生み出せる可能性**。今年度、下記2つの、**最先端のDX実証を北海道で実施**。
- フィジカルインターネット・ロードマップに沿って、**標準化・プラットフォーム形成の環境整備**と、現場課題を乗り越えるための**具体的なDXソリューションの活用**とを、両面で後押ししていく。

【1】物流情報の電子化 データ連携促進

- ✓ 物流情報を**紙伝票→電子化**へ
- ✓ 将来的により幅広いプレイヤーとの**納品データ連携**に向け、**異なるEDIサービスをつなぐSIP基盤**の活用
- ✓ **データの蓄積・データドリブンな活用**を検証



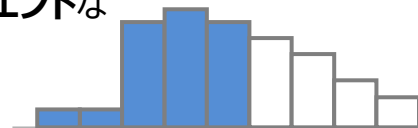
委託先 株式会社Tsunagute

実証参加企業

伊藤園、UCC上島珈琲、大塚製薬、大塚食品、国分北海道、イオングローバルSCM、北海道ロジサービス、コープさっぽろ、イオン北海道、ホクレン農業協同組合連合会、日本パレットレンタル、大塚倉庫、日本通運、シズナイロゴス、トーン

【2】リードタイムの延長等に向けた 需要予測技術による在庫管理・発注DX

- ✓ 小売業は消費財のサプライチェーンの起点。
- ✓ 企業同士の協調の幅を広げるためにも、大きな課題である**特売におけるリードタイムの適正化**のため、**需要予測技術を高度化**。あわせて**曜日平準化**も。
- ✓ 加えて、需要予測と**気象情報を連携**し、物流センターのパンクや店頭での欠品を防ぐ、**よりレジリエントな流通**についても実証。



委託先 有限責任監査法人トーマツ
(主な再委託先：株式会社シノプス)

実証参加企業

コープさっぽろ（北海道）、ウオロク（新潟県）
北海道ロジサービス、ロジスティクス・ネットワーク等

第2回 北海道 地域フィジカルインターネット懇談会

**令和5年度流通・物流の効率化・付加価値創出に係る基盤構築事業
(物流情報の電子化・データ連携促進)**

**2024年2月20日
株式会社TSUNAGUTE**

令和5年度流通・物流の効率化・付加価値創出に係る基盤構築事業 (物流情報の電子化・データ連携促進)

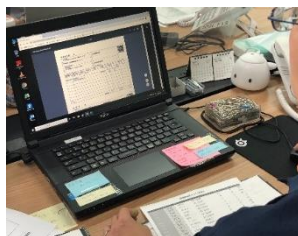
紙があふれる物流現場の現状

※物流業界の「紙伝票の電子化」による経済効果の試算
<https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000021.000046817.html>

物流現場では紙に起因する煩雑な作業が日々発生し、**1事業所あたり年間432万円の人件費※**が紙伝票の処理にかかっている。

発
拠
点

データ入力



様々な種類の印刷



仕分け



ドライバーへ受け渡し



着
拠
点

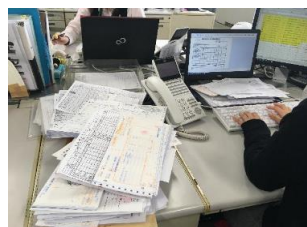
納品先での受け渡し



受領



発注との突合せ



伝票保管



当プロジェクトの実施内容

A SIP基盤を活用し「納品伝票データの連携」「納品伝票の電子化」することで物流業務の省力化への寄与の実証を行う

- (1) 最新の物流 E D I の実装による 伝票の完全な電子化・データ化の効果測定
- (2) S I P 基盤 との データ連携 テスト (納品データ連携)

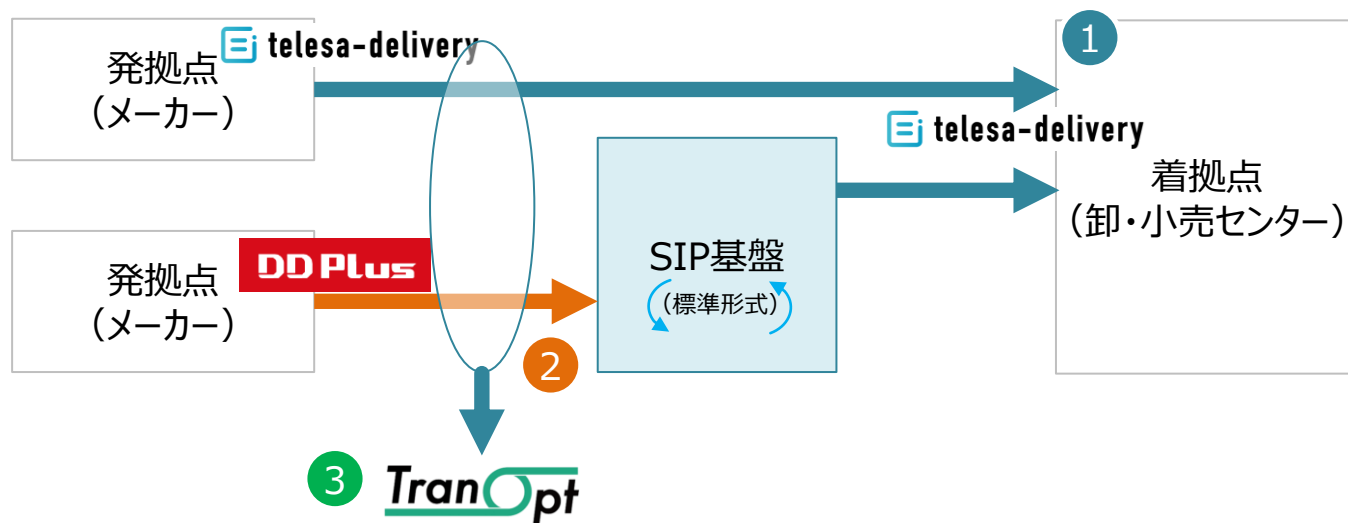
B 他システムとの連携により、北海道内の輸送、配送情報が一元化されることでシミュレーションツールを用いて共同輸送、共同配送の可能性あるルートが浮き彫りになる

- (3) 蓄積される物流データを活用した地域物流の効率化に係るシミュレーション分析

令和5年度流通・物流の効率化・付加価値創出に係る基盤構築事業 (物流情報の電子化・データ連携促進)

物流情報の電子化・データ連携の全体概要

本スライド記載システムは下記の通り
telesa-delivery：(株)TSUNAGUTEの納品伝票電子化システム
DDPlus：日本パレットレンタル(株)の納品伝票の電子化・共有システム
TranOpt：日本パレットレンタル(株)の共同輸送マッチングサービス



- 1 発拠点にて登録された複数システムからの電子伝票のデータを着拠点にて受領確認
- 2 電子伝票のデータをSIP基盤を通して送信
- 3 発着の移動データを取り込み、共同輸送の可能性をシミュレーション

物流情報の電子化・データ連携による業務効率化の成果

A

SIP基盤を活用し「納品伝票データの連携」「納品伝票の電子化」することで物流業務の省力化への寄与の実証を行う

1納品先につき
7分の時間削減

現場の
負担増加なし

1 納品に対して、伝票の仕分け、伝票の照合において、7分の時間削減効果が見られた。1日の処理頻度にもよるが、伝票電子化は現場への負担を削減できる可能性が示唆された。

SIP基盤を経由することで、異なる2つの物流EDIサービスにおいて、明細情報レベルのデータ連携が問題なく実現され、現場への負担も増えることはなかった

B

他システムとの連携により、北海道内の輸送、配送情報が一元化されることでシミュレーションツールを用いて共同輸送、共同配送の可能性あるルートが浮き彫りになる

11,825件の
共同輸送ルート

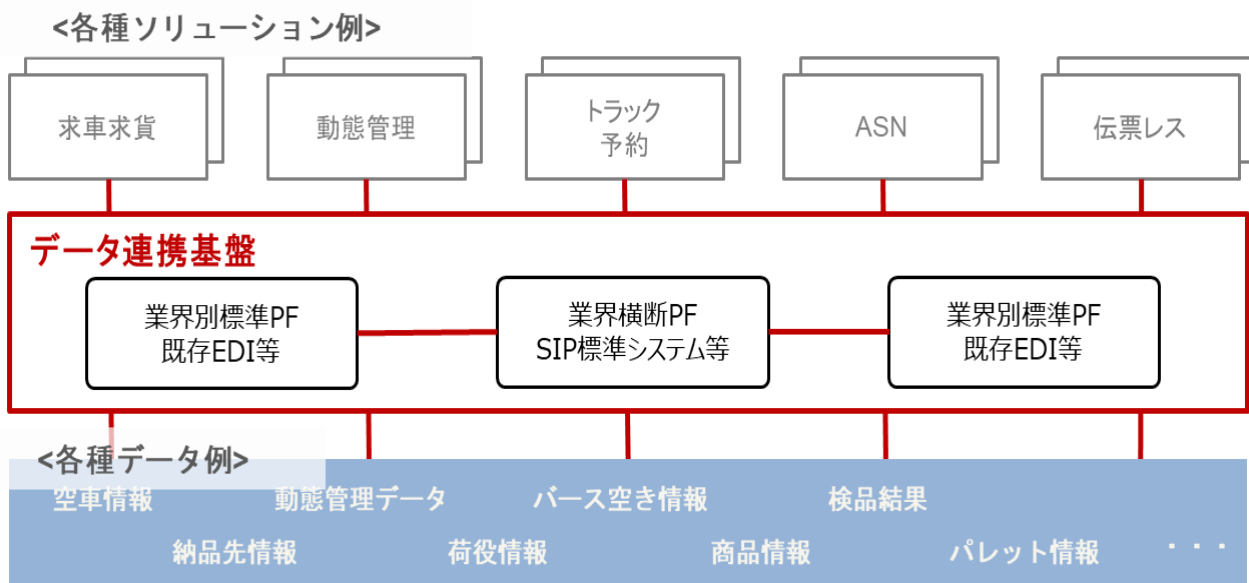
幅広い納品データ連携を目指すSIP基盤に様々な業種・業界を跨いで、多くのデータが集まることで、データを活用した共同輸送の可能性がさらに高まることが示唆された。

令和5年度流通・物流の効率化・付加価値創出に係る基盤構築事業 (物流情報の電子化・データ連携促進)

納品伝票のデータ連携が更に進む事による作業効率化例



標準化されたデータ連携基盤と物流を取り巻くソリューションの連携



配車管理や業務管理やルート最適化等他システムと**一体となってシステム投資を進めることが、物流効率化において重要**

そのための全体最適をもたらす仕組み

- ・標準化されたデータ連携基盤
- ・SIPの標準ガイドライン

※データ連携基盤とは
個別システムが普及するとN対Nのデータ変換が必要。
標準化されたデータ連携基盤を利用することが望ましい。

※SIPの標準ガイドラインとは
データ項目の標準化等の促進し、より幅広い関係者間でのデータ連携の実現を目指すためのガイドライン
参考HP：<https://www.lisc.or.jp/>



**リードタイムの延長・レジリエンスの向上に向けた
需要予測技術による在庫管理・発注業務D X 実証**
令和5年度経済産業省委託事業

有限責任監査法人トーマツ
2024年2月20日

現状、消費財物流の非効率につながっている、特売のリードタイム等の3つの課題に着目し、需要予測システムの導入による効果について、実証実験を行った

実証実験概要

1 新商品・販促商品に係る発注適正化（リードタイムの延長等）

課題 新商品・販促商品は定番品に比べて売上の見通しが立てにくく、リードタイムの短い発注が常態化しており、メーカーや卸の過剰な在庫確保や物流・物流センターの非効率化につながっている



物流の非効率解消に向けて、需要予測システムの売り上げ予測に基づき、**従来の追加発注分も考慮した上で初回の発注量を早期（14日前）に確定し、さらに適正な在庫量を卸と連携**
→メーカー・物流・卸を含む消費財のサプライチェーン全体の効率化につなげる

2 店舗配送量の曜日平準化

課題 店舗納品量が曜日によって大きくばらついており、物流や店内業務の生産性の向上が困難



需要予測システム上で、**どの商品が/いつ/どれだけ必要かを算出し、それを組み込んだうえで曜日ごとの納品量を平準化する発注値を店舗へ提示**

3 気象予報情報の活用によるレジリエンス向上の実証

課題 被害を大きくもたらす気象災害が増えた結果、買いだめに対応するための直前発注による物流の非効率化や、災害後に過剰に発注が入ることによる物流センターでの人・物・場所の不足による生産性の激減や未入庫数の増加等のキャパシティオーバーの頻度が増大



大雪による物流の混乱が見込まれる場合に、**気象予報情報等を需要予測システムに連携させ活用することにより、災害前後の発注量を最適化する**取組みを

本事業は、シノプスの需要予測システムを利用し、コープさっぽろ様、北海道ロジサービス様、ウオロク様、ロジスティクス・ネットワーク様にご協力いただいた

本事業に主に協力、ご参加いただいた事業者様



実証実験（１）、（２）の実証ご協力

実証実験（３）の実証ご協力

なお、実証実験は、株式会社シノプスの需要予測システムsinops-CLOUDを利用して行いました。

新商品・販促商品について、追加発注分も考慮した初回の発注量を14日前に確定する 実証実験を行っている

新商品・販促商品に係る発注適正化（リードタイムの延長等）（1/2）

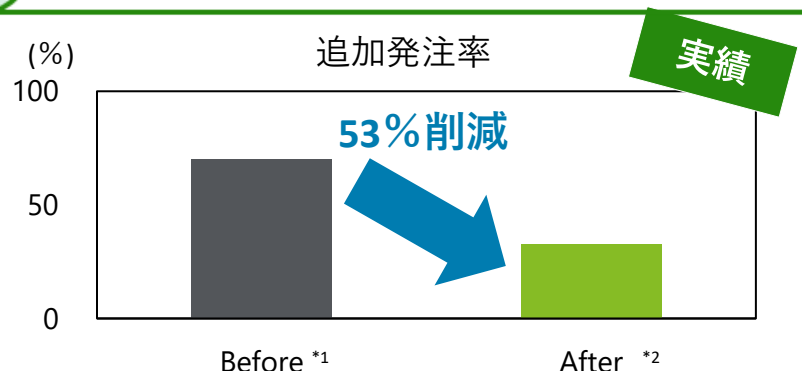
- 対象商品 新商品・販促商品
- 対象店舗 コープさっぽろ 札幌東地区24店舗
- 概要 追加発注分も考慮した上で初回の発注量を早期（14日前）に確定し、卸にも適正な在庫量を連携



需要予測システムを使った場合には、追加発注が12%抑制され、卸の在庫も42.9%削減することが推計された

新商品・販促商品に係る発注適正化（リードタイムの延長等）の成果

① 追加発注削減効果

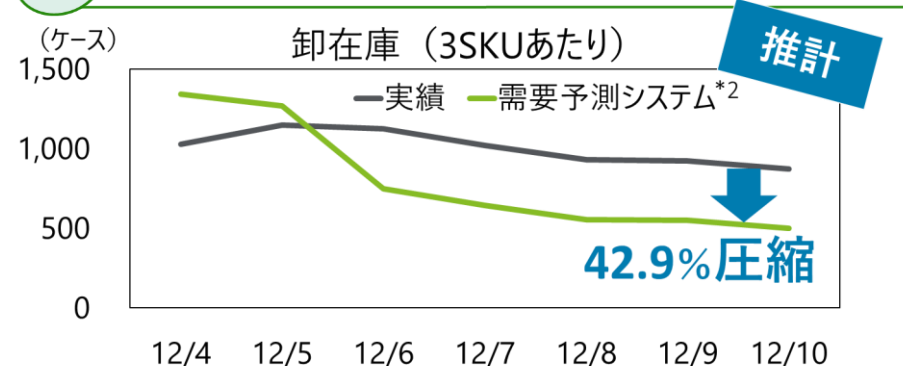


需要予測システムを使用した場合には、追加発注率を**70%から33%に削減**、リードタイムが長い発注を増やすことができた。

*1：10/17～11/13の61SKUあたりの実績

*2：1/24～2/6の16SKUあたりの実績

② 卸在庫削減効果



需要予測システムを使った場合には、販促期間中の3SKUあたりの卸在庫は**874ケースから499ケースへ42.9%圧縮**できることが推計された。

本実証実験は現在も実施中であり、今後は実際に店舗で需要予測システムの提示する発注値を採用した場合の実績値も検証予定である。

定番品について、曜日ごとの納品量を平準化する実証実験を行っている

店舗配送量の曜日平準化

- 対象カテゴリ 菓子
- 対象店舗 コープさっぽろ二十四軒店
- 概要 需要予測システム上で、どの商品が/いつ/どれだけ必要かを算出し、それを組み込んだうえで曜日ごとの納品量を平準化する発注値を店舗へ提示した

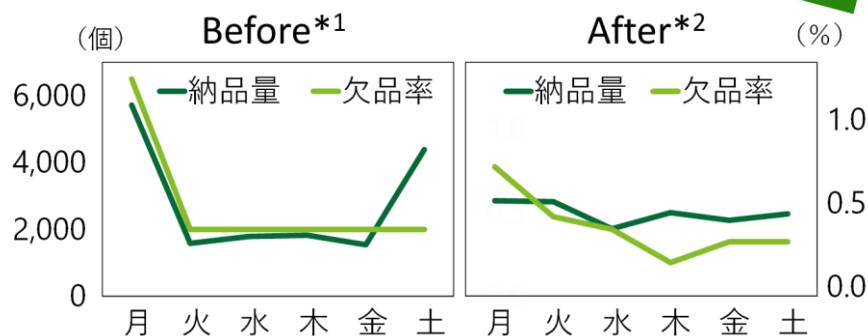


納品量の曜日平準化により、納品量のばらつきが抑制され、店舗の商品陳列工数が38%削減された

店舗配送量の曜日平準化の成果 (1/2)

1 曜日別納品量と欠品率

実績



納品量の合計は変わらず、納品量のばらつき*3が**1店舗/1カテゴリ/1週あたり4,179個から839個に抑制**され、かつ欠品率は上昇しなかった。

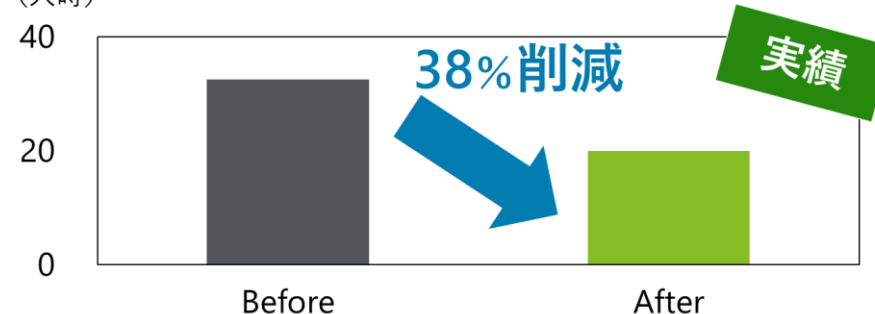
*1：2023/11/6～11/11

*2：2023/11/27～12/23の平均

*3：納品量が最大の曜日と最小の曜日の差

2 店舗における陳列工数削減効果

(人時) 店舗陳列人時 (1店舗/1カテゴリ/1週あたり)

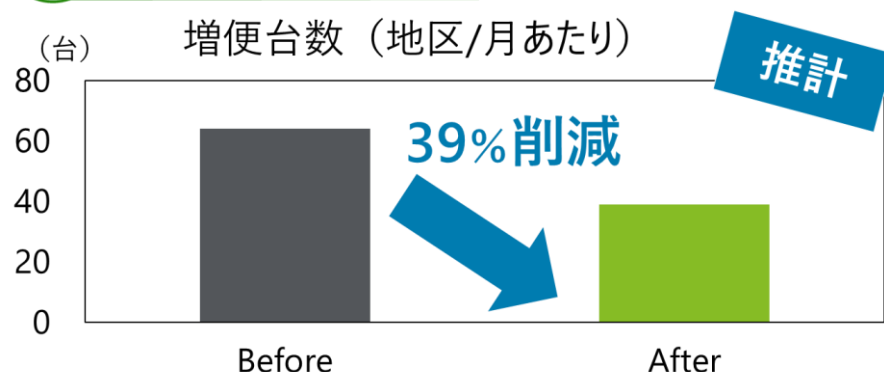


店舗での商品陳列工数は**1店舗/1カテゴリ/1週あたり32.5人時から20.0人時に38%削減**された。これは、1店舗/1年あたり527,100円のコストに相当する。

納品量の曜日平準化により、配送トラックの増便台数が39%削減でき、物流センターの工数も5%削減できることが推計された

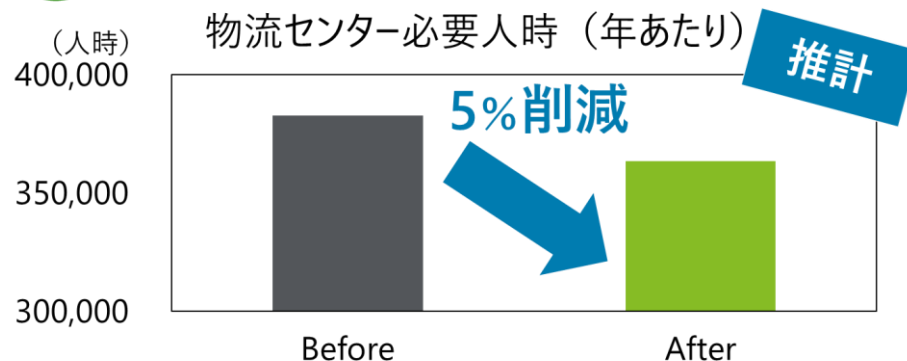
店舗配送量の曜日平準化の成果 (2/2)

3 配送トラック増便台数削減効果



物量によって増便していた配送トラックの台数が**1地区*4/1月あたり64台から39台に39%削減**できると推計された。これは、1年あたり1,050万円のコスト、11,061kgのCO2排出量の削減に相当する。

4 物流センター工数削減効果



物量によって増やしている人時が**全センター/1年あたり382,670人時から363,536人時に5%削減**できると推計された。これは、3,377万円のコストに相当する。

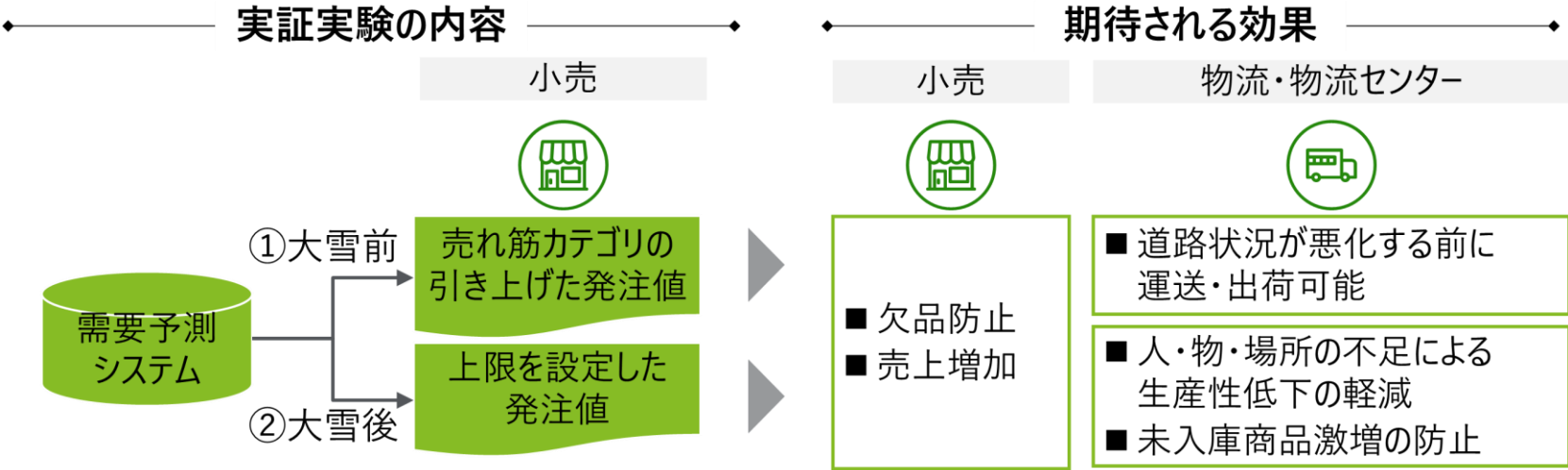
本実証実験は現在も実施中であり、他店舗・他カテゴリーでも納品量を平準化した場合の実績値も検証予定である。

気象予報情報を活用し、大雪予報発令時に事前に売れ筋カテゴリの発注値を引き上げ、物流混乱後に発注値の上限を設定する実証実験を行っている

参考

気象予報情報の活用によるレジリエンス向上

	事前の発注値引き上げ	物流混乱後の発注値の上限設定
概要	大雪予報発令時に事前に対象店舗・対象カテゴリの発注値を引き上げる	大雪による物流混乱後、発注値の上限（平常時の1.3倍）を設定する
対象地区	新潟県	新潟県
対象店舗	ウオロク6店舗（魚沼店、柏崎店、新津店、長岡店、コモ店、村上市）	高速道路の通行止め等の物流の混乱状況を鑑みて決定予定
対象カテゴリ	大雪時の売れ筋12カテゴリ（即席めん、レトルトカレー、パスタ、カイロ等）	常温品

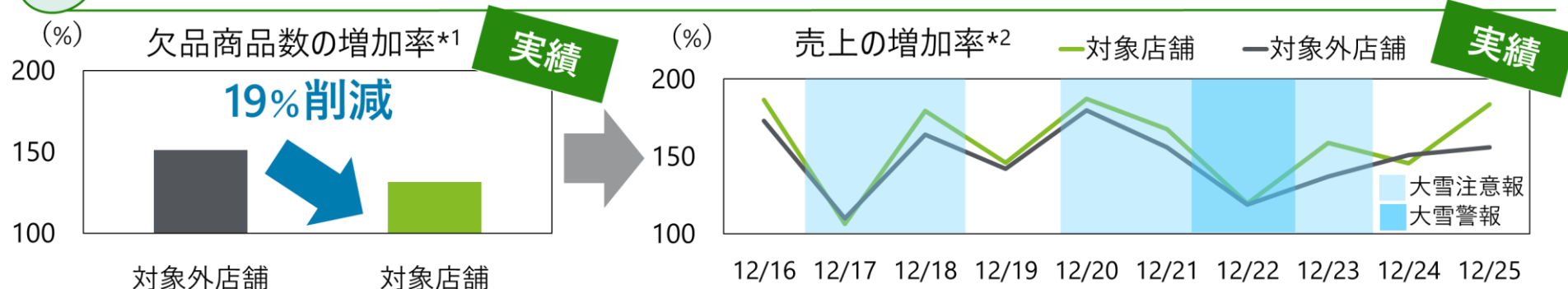


大雪前に事前に発注値を引き上げるにより、欠品商品数が19%抑制され、売上もやや高かった

参考

気象予報情報の活用によるレジリエンス向上（事前の発注値引き上げ）の成果

① 大雪前の事前在庫積み増しによる欠品抑制、売上向上効果



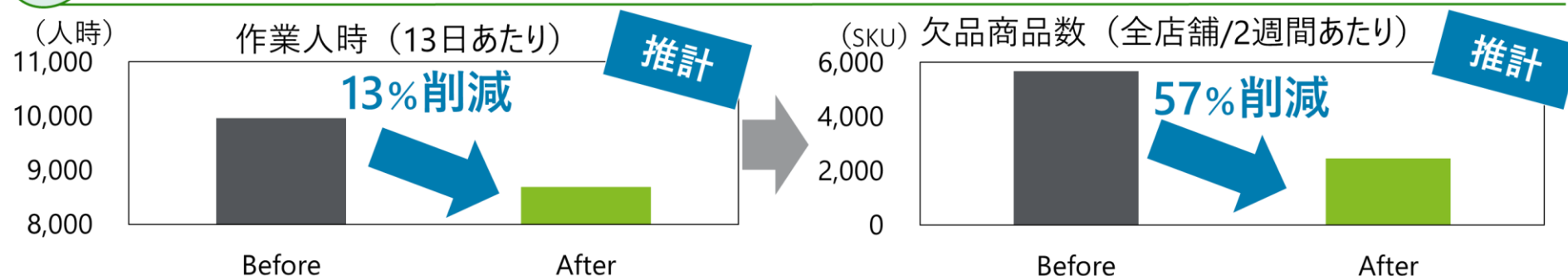
対象店舗の方が大雪後に欠品商品が19%抑制され、売上もやや高かった。

大雪後に発注値の上限を設定することにより、物流センターの必要人時が13%削減し、欠品商品数が57%削減すると推計された

参考

気象予報情報の活用によるレジリエンス向上（大雪による物流混乱後の発注値の上限設定）の成果

② 大雪後の発注値の上限値設定による物流センター工数削減効果、欠品抑制効果



必要人時が**9,963人時から8,687人時/13日*1**に**13%削減**すると推計された。これはコストにすると1,695,620円/13日に相当する。

*1：2022年大雪災害時に実際に物流センターで生じた混乱日数

物流センターでの生産性が下がらないことに加え、需要予測システムが店舗在庫の少ない商品を優先的に自動発注することで、欠品商品数が物流混乱なしの大雪時*2と同程度まで抑制され、**45店舗合計で5,682SKUから2,448SKUに削減**すると推計された。

*2：2023/12/19～12/25

本実証実験は現在も実施中であり、発注値の上限を設定する実証実験は、実際に大雪によって高速道路が通行止めとなるような物流の混乱が起きた場合に実施予定である。

Deloitte. トーマツ.

デロイト トーマツ

デロイト トーマツ グループは、日本におけるデロイト アジア パシフィック リミテッドおよびデロイト ネットワークのメンバーであるデロイト トーマツ 合同会社ならびにそのグループ法人（有限責任監査法人 トーマツ、デロイト トーマツ リスクアドバイザリー 合同会社、デロイト トーマツ コンサルティング 合同会社、デロイト トーマツ ファイナンシャルアドバイザリー 合同会社、デロイト トーマツ 税理士法人、DT 弁護士法人およびデロイト トーマツ グループ 合同会社を含む）の総称です。デロイト トーマツ グループは、日本で最大級のプロフェッショナルグループのひとつであり、各法人がそれぞれの適用法令に従い、監査・保証業務、リスクアドバイザリー、コンサルティング、ファイナンシャルアドバイザリー、税務、法務等を提供しています。また、国内約30都市に約2万人の専門家を擁し、多国籍企業や主要な日本企業をクライアントとしています。詳細はデロイト トーマツ グループ Web サイト、www.deloitte.com/jpをご覧ください。

Deloitte（デロイト）とは、デロイト トウシュート マツ リミテッド（“DTTL”）、そのグローバルネットワーク組織を構成するメンバーファームおよびそれらの関係法人（総称して“デロイト ネットワーク”）のひとつまたは複数指します。DTTL（または“Deloitte Global”）ならびに各メンバーファームおよび関係法人はそれぞれ法的に独立した別個の組織体であり、第三者に関して相互に義務を課しまたは拘束させることはありません。DTTLおよびDTTLの各メンバーファームならびに関係法人は、自らの作為および不作為についてのみ責任を負い、互いに他のファームまたは関係法人の作為および不作為について責任を負うものではありません。DTTLはクライアントへのサービス提供を行いません。詳細は www.deloitte.com/jp/about をご覧ください。

デロイト アジア パシフィック リミテッドはDTTLのメンバーファームであり、保証有限責任会社です。デロイト アジア パシフィック リミテッドのメンバーおよびそれらの関係法人は、それぞれ法的に独立した別個の組織体であり、アジア パシフィックにおける100を超える都市（オークランド、バンコク、北京、ベンガルール、ハノイ、香港、ジャカルタ、クアラルンプール、マニラ、メルボルン、ムンバイ、ニューデリー、大阪、ソウル、上海、シンガポール、シドニー、台北、東京を含む）にてサービスを提供しています。

Deloitte（デロイト）は、監査・保証業務、コンサルティング、ファイナンシャルアドバイザリー、リスクアドバイザリー、税務・法務などに関連する最先端のサービスを、Fortune Global 500®の約9割の企業や多数のプライベート（非公開）企業を含むクライアントに提供しています。デロイトは、資本市場に対する社会的な信頼を高め、クライアントの変革と繁栄を促し、より豊かな経済、公正な社会、持続可能な世界の実現に向けて自ら率先して取り組むことを通じて、計測可能で継続性のある成果をもたらすプロフェッショナルの集団です。デロイトは、創設以来175年余りの歴史を有し、150を超える国・地域にわたって活動を展開しています。“Making an impact that matters”をパーパス（存在理由）として標榜するデロイトの45万人超の人材の活動の詳細については、www.deloitte.comをご覧ください。

本資料は皆様への情報提供として一般的な情報を掲載するのみであり、デロイト トウシュート マツ リミテッド（“DTTL”）、そのグローバルネットワーク組織を構成するメンバーファームおよびそれらの関係法人が本資料をもって専門的な助言やサービスを提供するものではありません。皆様の財務または事業に影響を与えるような意思決定または行動をされる前に、適切な専門家にご相談ください。本資料における情報の正確性や完全性に関して、いかなる表明、保証または確約（明示・黙示を問いません）をするものではありません。またDTTL、そのメンバーファーム、関係法人、社員・職員または代理人のいずれも、本資料に依拠した人に係りして直接または間接に発生したいかなる損失および損害に対して責任を負いません。DTTLならびに各メンバーファームおよび関係法人はそれぞれ法的に独立した別個の組織体です。



IS 669126 / ISO 27001



BCMS 764479 / ISO 22301

IS/BCMSそれぞれの認証範囲はこちらをご覧ください

<http://www.bsigroup.com/clientDirectory>

Member of
Deloitte Touche Tohmatsu Limited

ご清聴ありがとうございました。

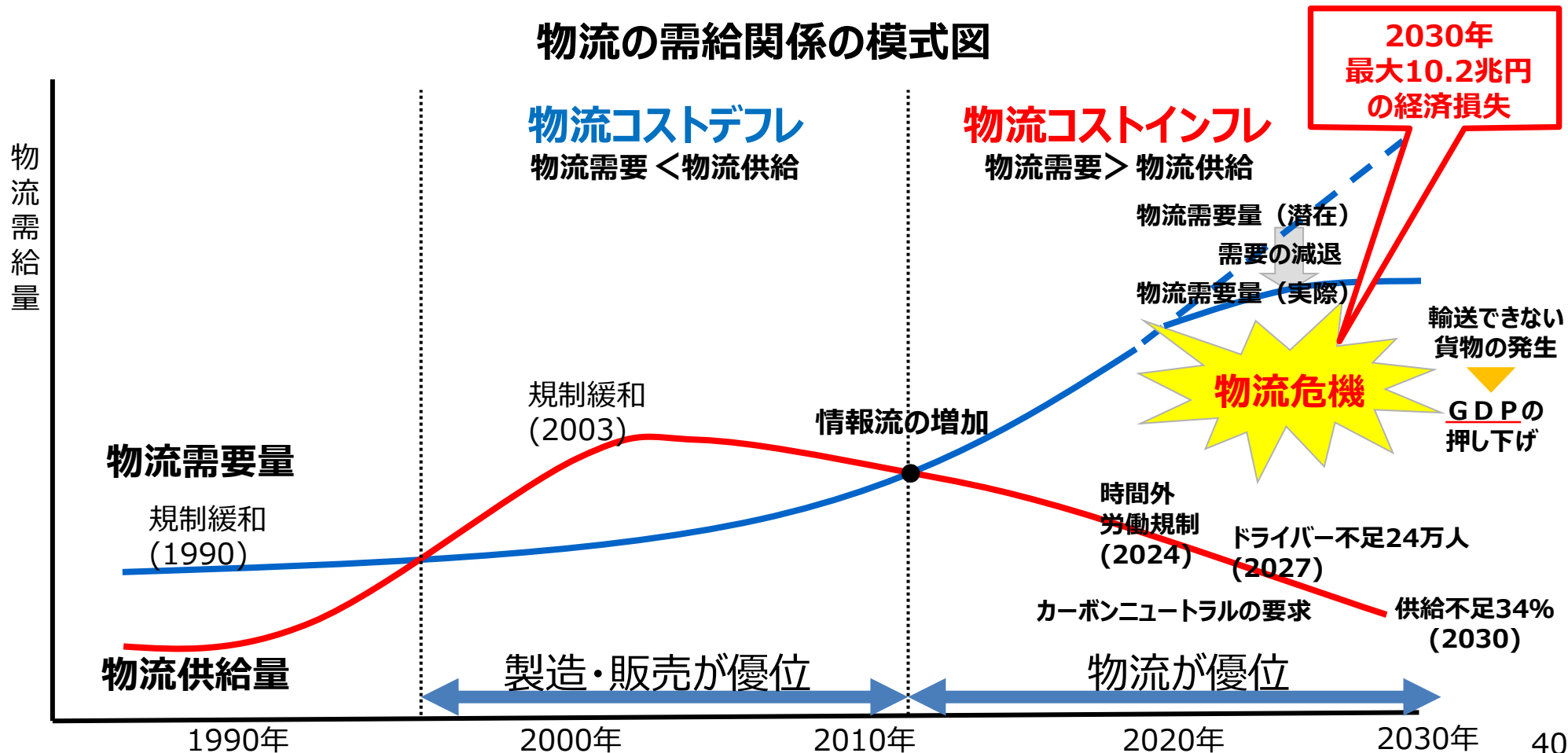
参 考

物流コストインフレの構造

- 物流コストインフレの構造を放置した場合、**2030年時点で、7.5～10.2兆円の経済損失※**が発生する可能性がある。
- 物流コストインフレ時代には、物流の能力が産業競争力を左右するようになる。

※国土交通省「自動車輸送統計」・内閣府「中長期の経済財政に関する試算」・総務省「労働力調査」等を元に推計

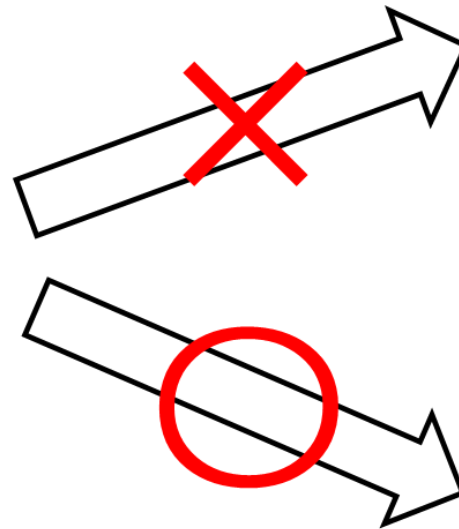
物流の需給関係の模式図



「物流クライシス」対策の基本的な考え方

- 2000年代までは、市場競争の激化により、物流コストを抑制。その結果、労働環境の劣悪化によるドライバーの減少をまねき、物流供給力はかえって低下。
- 今後は、物流の効率化の徹底により、物流コストを圧縮しつつ、労働環境の改善や賃上げによって、ドライバーの供給を増やすべき。

現状



対策

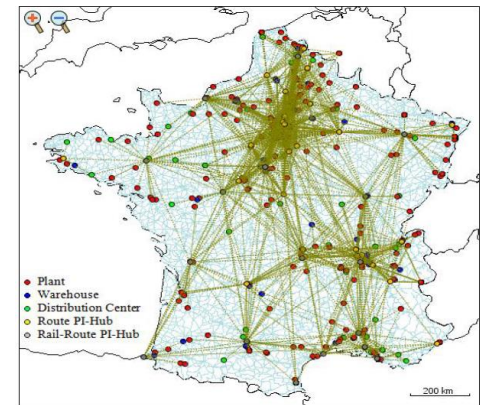
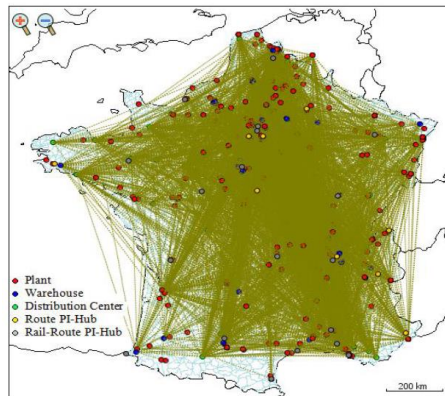
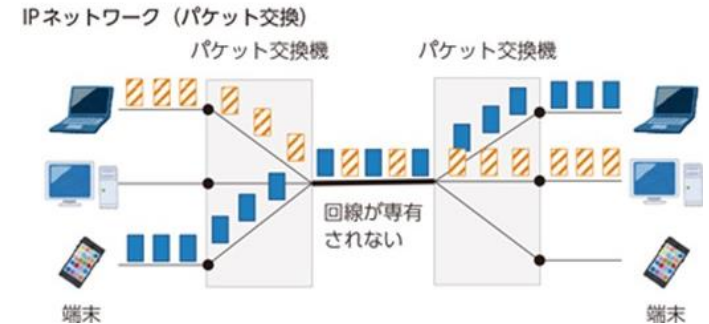
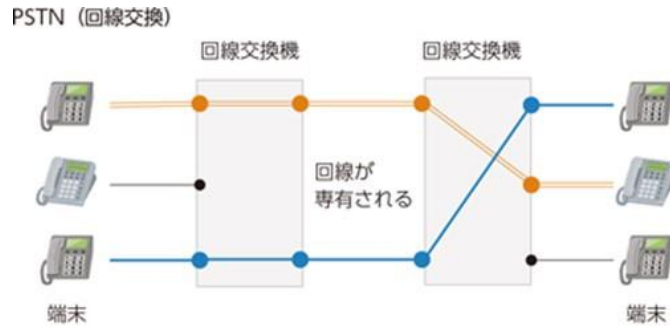


フィジカルインターネット（次世代の物流システム）

- フィジカルインターネットとは、インターネット通信の考え方を、物流（フィジカル）に適用した新しい物流の仕組みとして、2010年頃に提案されて以降、国際的に研究が進められている。
- デジタル技術を駆使し、物資や倉庫、車両の空き情報等を見える化し、規格化された容器に詰められた貨物を、複数企業の物流資産（倉庫、トラック等）をシェアしたネットワークで輸送するという共同輸配送システム。
- 2020年、ALICE（欧州物流革新協力連盟）は、2040年までの「フィジカルインターネット・ロードマップ」を発表。

デジタルインターネット通信
（インターネット通信）

フィジカルインターネット
（物流）



※輸送距離が約2割減

フィジカルインターネット実現会議について

- 経済産業省及び国土交通省の連携により、我が国で2040年までにフィジカルインターネットを実現するべく、**フィジカルインターネット実現会議を開催**（令和3年10月～）。令和4年3月に「フィジカルインターネット・ロードマップ」を策定・公表（**政府レベルのロードマップとしては世界初**）。
- 令和5年7月にフィジカルインターネット実現会議の分科会として**化学品ワーキンググループ**を設置。

フィジカルインターネット実現会議

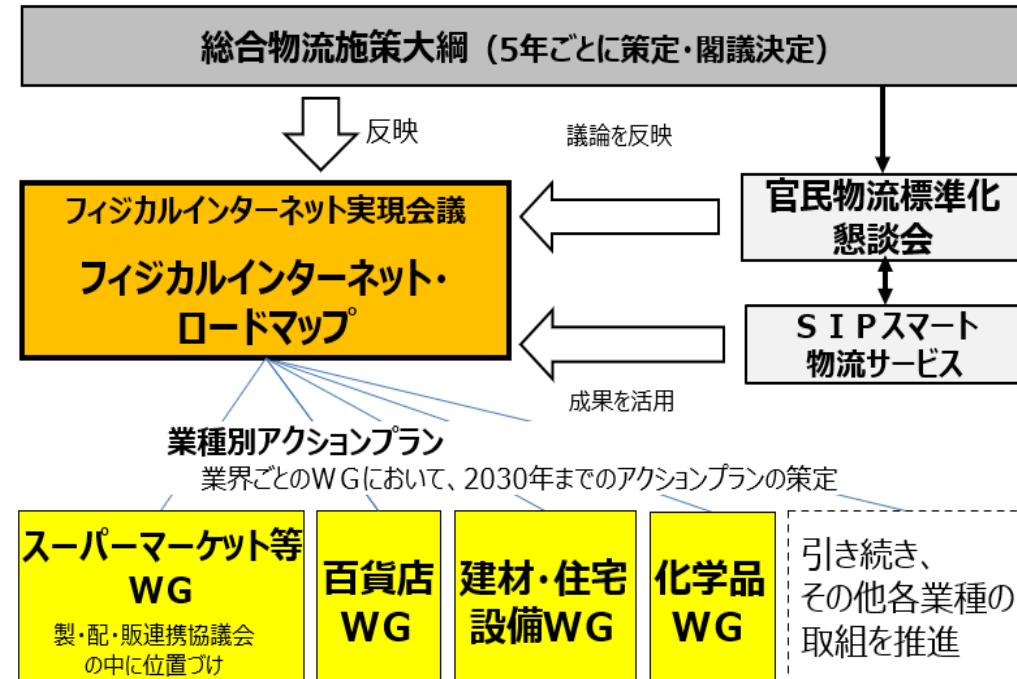
<構成委員> ※敬称略・五十音順

浅野 耕児	一般財団法人流通システム開発センター ソリューション第二部 部長
荒木 勉	上智大学 名誉教授
伊勢川 光	一般社団法人日本物流団体連合会 理事・事務局長
小野塚 征志	株式会社ローランド・ベルガー パートナー
加藤 弘貴	公益財団法人流通経済研究所 専務理事
河合 亜矢子	学習院大学 経済学部 教授
齋藤 弘憲	公益社団法人経済同友会 執行役
嶋崎 真理	一般社団法人日本倉庫協会 常務理事
土屋 知省	一般社団法人日本冷蔵倉庫協会 理事長
西岡 靖之	法政大学 デザイン工学部 教授
西成 活裕	東京大学 先端科学技術研究センター 教授
橋本 雅隆	明治大学 グローバル・ビジネス研究科 専任教授
原島 藤壽	公益社団法人全日本トラック協会 物流政策委員会 副委員長
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
北條 英	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 理事
堀内 保潔	一般社団法人日本経済団体連合会 産業政策本部長
宮澤 伸	日本商工会議所 地域振興部長
村上 富美	株式会社日経BP 日経ビジネス編集部 シニアエディター
吉本 一穂	早稲田大学 創造理工学部 教授

<事務局>

経済産業省	商務・サービスグループ 消費・流通政策課 物流企画室
国土交通省	総合政策局 物流政策課

検討・実施体制



フィジカルインターネット・ロードマップ



「業界」でのフィジカルインターネットに向けた取組の進展

- フィジカルインターネット・ロードマップに基づき、業界別ワーキンググループ（以下「WG」）を設置。 ※スーパーマーケット等WG、百貨店WG、建材・住宅設備WG
- それぞれのWGにおいて2030年に向けたアクションプランを策定し、**2022年度より基本的な項目の標準化やルール化等に向けた議論を開始。**

■フィジカルインターネット実現会議 ※フィジカルインターネット・ロードマップの目標年次は2040年

業界別アクションプラン：目標年次2030年

スーパーマーケット等WG
(加工食品・日用雑貨)

百貨店WG

建材・住宅設備WG

製配販WGで検討・実証

(アクションプランでとりまとめられた特に優先的な取組項目について、4つのWGを立ち上げ、検討を開始)

- 具体的には、物流に必要な商品マスタや物流資材の標準化、メニュープライシング（※次頁）導入等について議論を実施
- 今後、標準化の方向性が合意された各項目の実際の活用方法等について議論、検証予定

業界参加WGで検討・実証

- 紙伝票の電子化に向けて、受発注に係る伝票の標準化やEDIの刷新等について課題等の調査・議論を実施
- 百貨店、取引先事業者、物流事業者がクラウド上のプラットフォームで連携。百貨店と取引先事業者の受発注データを、物流事業者の物流効率化等に活用する仕組みの構築と効果を検証予定

調査実施

- アクションプランのうち、商習慣の見直しやサプライチェーン効率化のための情報連携体制の構築に向け、調査検討を開始
- 今後、従来の商慣習を見直し、納品条件の適正化を実現するために、建材・住宅設備サプライチェーン関係者間の共通認識とするガイドラインを策定していく予定

化学品WGについて

- フィジカルインターネット実現会議の分科会として、化学品サプライチェーンにおける2030年までのアクションプランを策定することを目的とした、化学品WGを設置。
(2023年6月13日開催のフィジカルインターネット実現会議において設置を承認。)

<背景>

- 化学品業界においては、貨物の特殊性に起因した物流関連の固有の課題（輸送方法・条件が多岐にわたる等）を抱えており、持続可能な物流及び将来的な「フィジカルインターネット」を実現するためには、業界特有の状況も踏まえた具体的なアクションプランを策定することが必要。

<目的>

- 持続可能な物流及び将来的な「フィジカルインターネット」の実現に向け、化学品サプライチェーンにおける2030年までのアクションプランを策定し、実行を進めることを目的とする。

<スケジュール>

- 令和5年7月から毎月1回程度開催し、年度内に取りまとめ。

<構成員> ※五十音順。2023.8.8時点

旭化成株式会社	株式会社ダイセル	日本ゼオン株式会社
株式会社ADEKA	ダウ・ケミカル日本株式会社	日本通運株式会社
出光興産株式会社	ダウ・東レ株式会社	日本パレットプール株式会社
井本商運株式会社	DIC株式会社	日本パレットレンタル株式会社
NRS株式会社	帝人株式会社	BASFジャパン株式会社
ENEOS株式会社	帝人物流株式会社	株式会社プライムポリマー
クラリアントジャパン株式会社	デュポン・スタイロ株式会社	保土谷ロジスティクス株式会社
株式会社クラレ	デュポン・東レ・スペシャルティ・マテリアル株式会社	丸全昭和運輸株式会社
株式会社クレハ	デンカ株式会社	三井化学株式会社
KHネオケム株式会社	東ソー株式会社	三菱ガス化学株式会社
山九株式会社	東ソー物流株式会社	三菱ケミカル株式会社
サンネット物流株式会社	東洋運輸株式会社	三菱ケミカル物流株式会社
商船三井ロジスティクス株式会社	東洋紡株式会社	ユーピー・アール株式会社
住化ロジスティクス株式会社	東レ株式会社	UBE株式会社
住友化学株式会社	株式会社トクヤマ	流通経済大学
西濃運輸株式会社	長瀬産業株式会社	株式会社レゾナック
株式会社セイノー情報サービス	日触物流株式会社	ロジスティード株式会社
センコー株式会社	日本貨物鉄道株式会社	ロジスティードケミカル株式会社
セントラル硝子株式会社	株式会社日本触媒	他3社

<事務局>

三菱ケミカル株式会社、三井化学株式会社、東ソー株式会社及び東レ株式会社が共同で行う。

化学品WGにおける今後の取組について

- アクションプラン等策定のため、WG構成員に対して、物流に係る現状の課題等についてアンケートを実施。
- アンケートの結果明らかになった共通の課題等をWG下に設置する分科会のテーマとして設定し、各分科会において2030年までのアクションプランの策定を進めていく。
- 併せて、化学品業界における物流改善のための「自主行動計画」の作成も進めていく。

■ 分科会の例（議論のテーマ）

物流コード

- 標準コード
- コード活用
- プラットフォーム

商慣行

- 短納期
- 時間指定
- 各種波動
- メニュープライシング
- 検品基準

パレチゼーション

- 標準サイズ
- 段積規制
- 規格外パレット
- 積載非効率貨物

■ 輸送方法の例



船舶輸送
(コンテナ船)

■ 荷姿の例

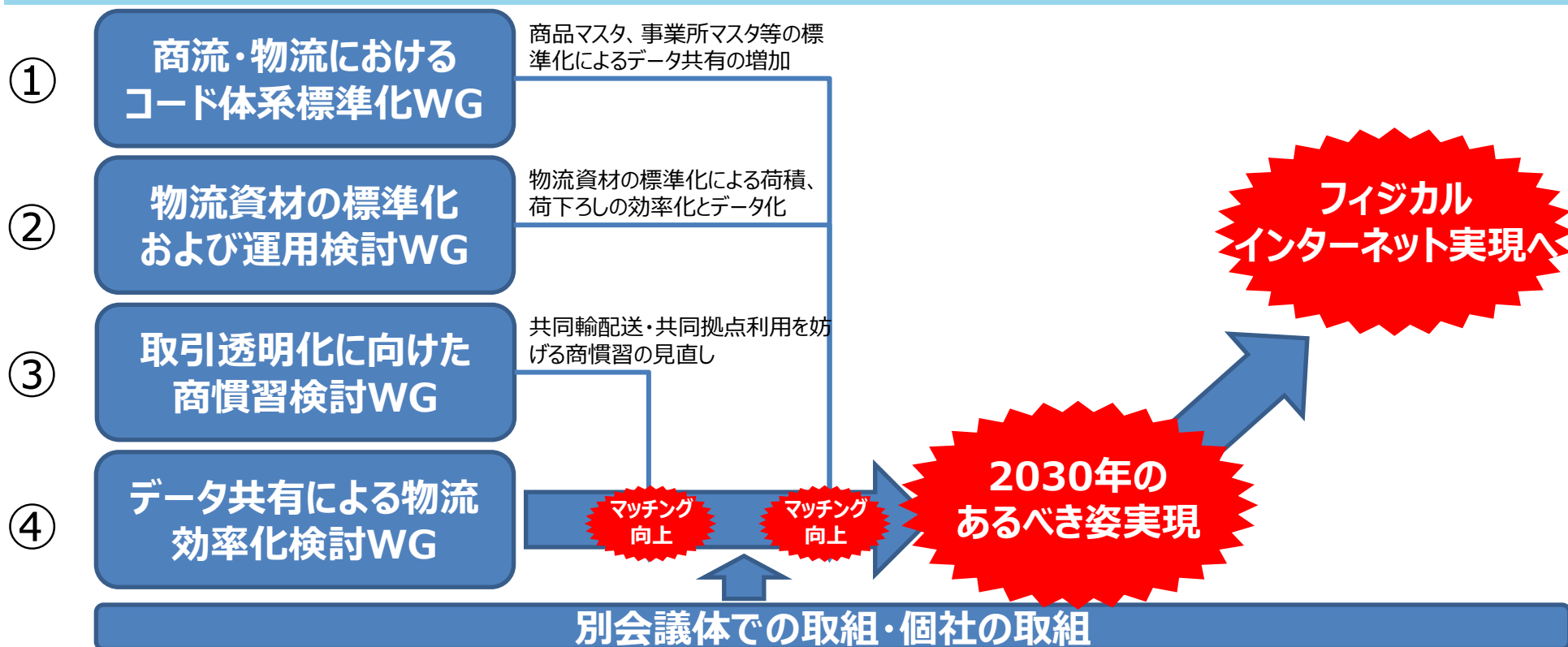


フレキシブル
コンテナ
(粉状・粒状
製品の輸送
用)

(出典) 2023年度第1回 フィジカルインターネット実現会議
資料5より抜粋

【参考】スーパーマーケット等アクションプランにおける取組

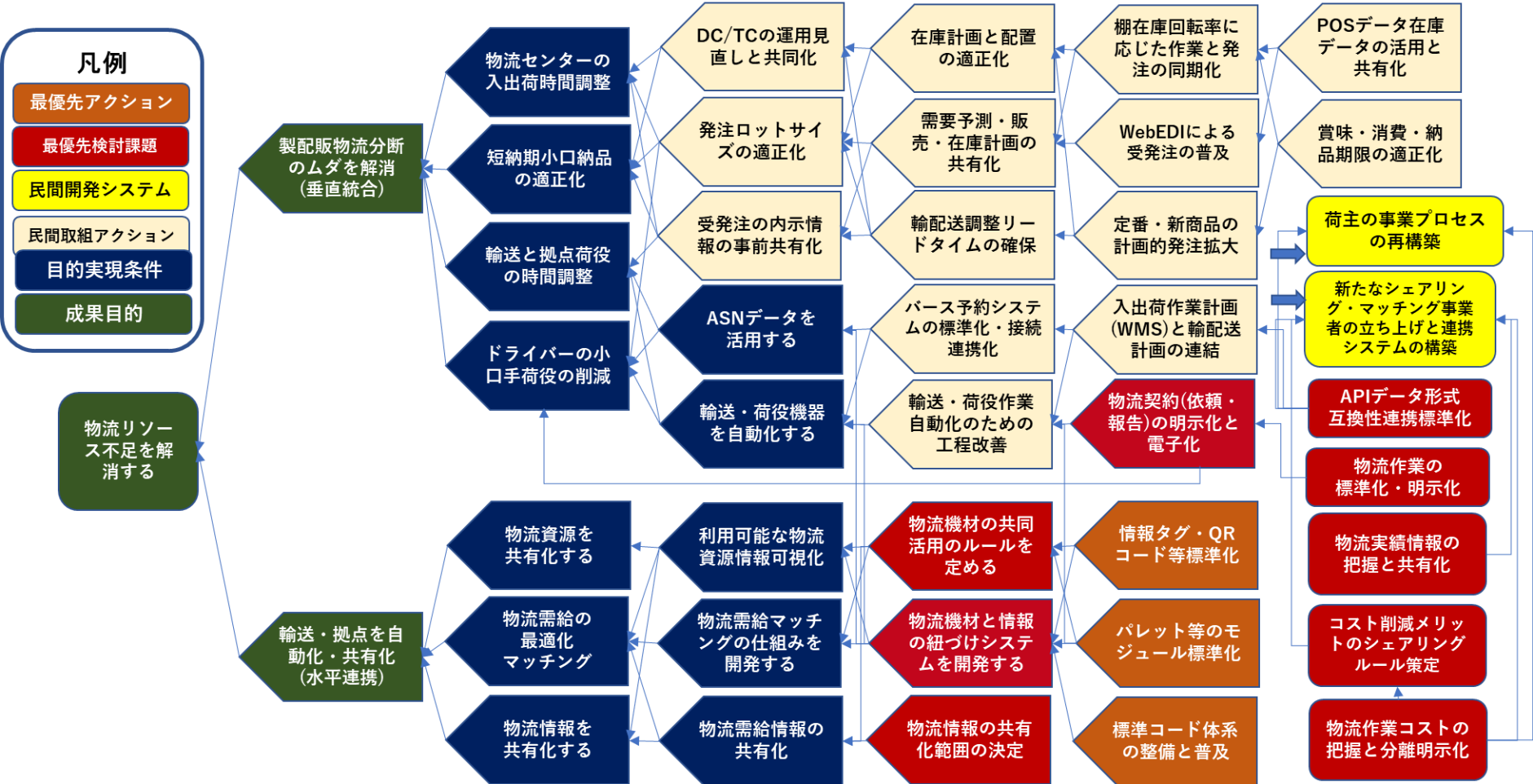
- 2022年度製・配・販連携協議会に4つのWGを新たに設置。優先項目についての議論を進める。
- 「①コード体系標準化」と「②物流資材の標準化及び運用検討」の議論を優先的に進めることにより、取扱いのできる商流・物流データが増加し、「④データ共有による物流効率化検討」における基盤やルールが発展し、共同輸配送・共同拠点利用が促進される。「③商慣行検討」は、共同輸配送・共同拠点利用をさらに促進する環境整備となる。
- 4つのWGと、別会議体・個社の取組を合わせ、2030年のあるべき姿・フィジカルインターネットの実現を目指す。



フィジカルインターネット実現に向けた重要項目の抽出

● WG参加委員に対して「物流に関する困りごと」についてアンケートを実施。その結果とアクションプランの項目同士の実現条件間の対立項目分析の結果をベースに重要項目を抽出。（橙・赤が最優先事項）

対立解消アイディア挿入後のアクションプランの関連図



※アクションプラン項目と本WG参加委員への「物流に関する困りごと」アンケート結果を基にした橋本委員分析結果より抜粋

消費財（加工食品・日用雑貨）業界におけるフィジカルインターネット実現に向けたアクションプラン（2030年）

詳細①：物流・商流データプラットフォーム

中項目	小項目	実施主体	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	検討会議体				
マスタデータ連携 コード体系整理	商品マスタ（GTIN）	メーカー・卸・小売			標準化に向けた プロジェクトの発足・ 方針合意	プロジェクト内で 標準化の合意 運営体制の合意	順次運用開始 （製配販連携協議会メンバー2026年、メンバー外（大企業）2028年、メンバー外（中小企業）2030年）							【新設】 商流・物流 における コード体系 標準化WG				
	事業所・場所マスタ構築 （GLN等）	メーカー・卸・小売			標準化に向けた プロジェクトの発足・ 方針合意	運営体制合意・順次運用開始 （製配販連携協議会メンバー2024年、メンバー外（大企業）2026年、メンバー外（中小企業）2030年）												
	各種物流コード体系整理 （SSCC、GRAI）	メーカー・卸・小売			各種コード体系の 標準化に向けた プロジェクトの発足・ 方針合意	プロジェクト内で 標準化の合意	運用ルールブック作成 順次コード体系の変更 （製配販連携協議会メンバー 2025年 メンバー外（大企業）2027年 メンバー外（中小企業） 2029年）											
情報流の整理	納品伝票の電子化・ASN運用	メーカー・卸・小売		標準納品伝票を基に、 電子化を検討開始	納品伝票の電子化完了 （製配販連携協議会メンバー2024年 メンバー外2025年）							各社の取組						
	流通BMSの導入徹底	卸・小売	流通BMSに準拠したEDIの導入 （製配販連携協議会メンバー2022年 メンバー外2024年）					次世代受発注システムの構想検討 （業種横断 GS1対応）					流通BMS 推進協議会					
	業界標準EDI導入徹底	加食メーカー・卸 日雑メーカー・卸	各業界標準EDI導入 （製配販連携協議会メンバー2022年 メンバー外2024年）										各社の取組					
データ連携基盤	商流・物流データ連携基盤構築	ベンダー	SIPスマート物流 商流・物流基盤構築 順次機能追加															
共同輸配送・ 最適化のための データ連携 マッチング機能	小売・卸配送データの連携・共同 配送マッチング機能	小売・卸	SIPスマート物流 日用消費財 ドラッグ・コンビニ 概念実証と実運用テスト					SIPデータ基盤を活用した輸配送の共同 化・ 納品伝票のデータ連携 順次スタート （製配販連携協議会メンバー）					順次、データ連携・共同化参加企業の拡大 （業界間・地域間） （製配販連携協議会メンバー以外）					【新設】 データ共有に よる物流 効率化検討 WG （SIPスマート 物流構築準備 会の後継）
	メーカー輸配送データの連携・ 共同配送マッチング機能	メーカー・卸																
	輸配送実績データの共同利用	メーカー・卸・小売																

消費財（加工食品・日用雑貨）業界におけるフィジカルインターネット実現に向けたアクションプラン（2030年）

詳細②：水平連携（標準化・共同化）

中項目			小項目	実施主体	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	検討会議体											
共同輸配送		幹線輸送の最適共同化・中継輸送	メーカー	共同輸配送・共同拠点利用の取組の拡大 （業界内・地域内） （製配販連携協議会メンバー）							順次、データ連携・共同化参加企業の拡大 （業界間・地域間） （製配販連携協議会メンバー以外）					各社の取組											
		D C 配送の最適共同化	メーカー・卸																								
		店舗配送の最適共同化	小売・卸																								
共同拠点利用		メーカー拠点の最適共同化	メーカー																								
		卸拠点の最適共同化	卸																								
		小売拠点の最適共同化	小売																								
ユ ニ ッ ト ロ ー ド の 標 準 化	ケースの 標準化	外装表示の標準化 （加工食品物流標準化研究会内容踏襲）	加メーカー	事業者間の 連携による 標準化に向けた プロジェクトの発足	プロジェクト内で 標準化の合意	社内外の関係者 との共有と合意	・外装表示の変更が可能な商品から随時実施 ・外装表示変更完了 （製配販連携協議会メンバー2024年 メンバー外2025年）								【新設】 物流資材の 標準化 および運用 検討WG												
		外装サイズの標準化 （加工食品物流標準化研究会内容踏襲）	加メーカー	事業者間の連携による 標準化に向けた プロジェクトの発足	プロジェクト内で 標準化の合意	社内外の関係者 との共有と合意	・外装サイズの変更が可能な商品から随時実施 ・外装サイズ変更完了 （製配販連携協議会メンバー2025年 メンバー外2026年）																				
	パレットの 標準化	パレットサイズの標準化 （加工食品物流標準化研究会／ パレット標準化推進分科会内容踏襲）	メーカー・卸	事業者間の連携による 標準化に向けた プロジェクトの発足	プロジェクト内で 標準化の合意	社内外の関係者 との共有と合意 ※パレット分科会の動向を踏まえる	・合意されたパレットに順次変更 ・標準パレット導入完了（2025年）																				
		カゴ車その他の標準化	卸・小売			事業者間の 連携による 標準化に向けた プロジェクトの発足	プロジェクト内で 標準化の合意	・順次標準カゴ車へ変更 ・変更完了（2027年）																			
	コンテナ・ クレートの 標準化	クレート標準化	卸・小売			事業者間の 連携による 標準化に向けた プロジェクトの発足	プロジェクト内で 標準化の合意	・順次標準クレートへ変更 ・変更完了（2027年）																			
		コンテナ（スマートボックス）の 標準化・活用	全体				・スマートボックス検討のためのプロジェクト発足 （製配販連携協議会メンバー） ・標準化、運用ルール検討				・順次標準スマートボックスへ変更 ・変更完了（2030年）																
	物流資材 マネジメント	RFIDの活用による物流資材・ 荷物管理	全体		実証実験を通じた 有用性の確認・ 導入に向けての ルール化	社内外の関係者との 共有と合意				標準の物流資材を導入するタイミングで、 RFIDも搭載																	
		物流資材のレンタル共同システムの活用	全体			物流資材共有のための ルール検討				・順次標準のレンタル物流資材に変更 ・変更完了（2027年）																	

消費財（加工食品・日用雑貨）業界におけるフィジカルインターネット実現に向けたアクションプラン（2030年）

詳細③－1：垂直統合（BtoBtoCのSCM）①

中項目	小項目	実施主体	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	検討会議体	
商慣習の適正化	納品期限の緩和 (賞味期限180日以上の商品の 1 / 3ルール→ 1 / 2 へ)	小売	納品期限の緩和完了 (製配販連携協議会メンバー-2022年 メンバー外2023年) 継続的にモニタリング												取組進行中 製配販連携協 議会にて モニタリング
	賞味期限の年月日表示 →年月表示化	メーカー	順次年月表示化 (製配販連携協議会メンバー-2024年 メンバー外2025年)												取組進行中 製配販連携協 議会にて モニタリング
	加工食品流通における 納品リードタイムの延長実施	加食メーカー・卸 (・小売)	基本的な 考え方と取組の 方向性策定	・実証実験実施 ・取組の際の ルール策定	加工食品のメーカー・卸間の リードタイム延長完了 (製配販連携協議会メンバー-2023年 メンバー外2024年)		小売（基幹系システムをリバイス次第） 発注タイミングの前倒し（2030年）							取組進行中 製配販連携協 議会にて モニタリング	
	物流コストの可視化、 取引の際の物流明細提示による 取引価格の透明化	メーカー・卸・小売			・現状の 実態把握 ・あるべき姿 の策定	・物流コストの 可視化 ・明細提示の ルール策定	商取引における物流費明細提示開始 (製配販連携協議会メンバー-2025年 メンバー外2027年)				フィジカルインターネット実現の際 の 物流費用の考え方 検討開始		【新設】 取引透明化に 向けた 商取引検討 WG		
計画業務	POS・在庫データの共有	小売				POS、在庫データの 物流利用の検討	・共有のための ルール検討 ・ルールの策定		・各種データ共有開始					各社の取組	
	販売計画・需要予測の共有	小売・卸・メーカー												各社の取組	
在庫管理・発注業 務	VMIの利用	メーカー・卸・小売				ルール化に 向けたプロジェクト の発足	プロジェクト内で ルールの合意	順次運用開始 (製配販連携協議会メンバー-2026年、メンバー外（大企業）2028年 メンバー外（中小企業）2030年)							各社の取組
	定番商品の発注適正化 (発注単位・発注ロット等)	卸・小売				・定番品の発注の ルール化 ・新商品・販促品の 発注のルール化		ルールに沿った運用へ切替 (製配販連携協議会メンバー-2025年 メンバー外2026年)						【新設】 取引透明化に 向けた 商取引検討 WG	
	新商品・販促商品の発注適正化 (リードタイム等)	卸・小売													

消費財（加工食品・日用雑貨）業界におけるフィジカルインターネット実現に向けたアクションプラン（2030年）

詳細③－2：垂直統合（BtoBtoCのSCM）②

中項目	小項目	実施主体	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	検討会議体
納品業務	納品伝票の標準化・導入 (加工食品物流標準化研究会内容踏襲)	加食メーカー・卸	・標準化に向けたプロジェクトの発足の合意	・社内外の関係者と合意 ・伝票の変更 ・業界推奨に制定	・標準納品伝票導入開始 ・製配販連携協議会メンバー導入完了(2023年)	製配販連携協議会 メンバー外企業導入完了(2025年)								加工食品 物流標準化 研究会
	加工食品における ASNを活用した検品レス	加食メーカー・卸	ルール策定	ASNを活用した検品レスの導入 (製配販連携協議会メンバー2025年、メンバー外2026年)										流通・物流の 効率化 付加価値 創出に係る 基盤構築 事業
	日用雑貨品における ASNを活用した検品レス (物流資材へのRFID導入検討)	日雑メーカー・卸		プラネットEDと RFIDのデータを 組合わせた 実証実験実施	導入のための ルール策定	検品レスの導入 (製配販連携協議会メンバー2024年 メンバー外は2026年)								
	納品スケジュール最適化、 パス予約システムの効果的運用による 待機時間削減	メーカー・卸・ 物流事業者					各種ルールの実施とパス予約システムの効果的運用による待機時間削減							各社の取組
	納品時におけるドライバー業務の標準化	メーカー・卸・小売・ 物流事業者	実態把握		ルール検討 (物流コスト明細提示とセッ トで検討)		ルール化合意 順次オペレーションの見直し (製配販連携協議会メンバー2026年 メンバー外は2028年)							持続可能な 加工食品 物流検討会
	運送依頼・報告の電子化	メーカー・ 物流事業者		運送依頼システムの導入										
DX	販売・在庫情報バッチ処理 →リアルタイム化	メーカー・小売・卸	・基幹系システムの刷新(2030年)											各社の取組
	パス予約システム導入	卸・小売	・パス予約システムの導入完了 (製配販連携協議会メンバー2023年 メンバー外2025年)											

消費財（加工食品・日用雑貨）業界におけるフィジカルインターネット実現に向けたアクションプラン（2030年）

詳細④：物流拠点（自動化・機械化）

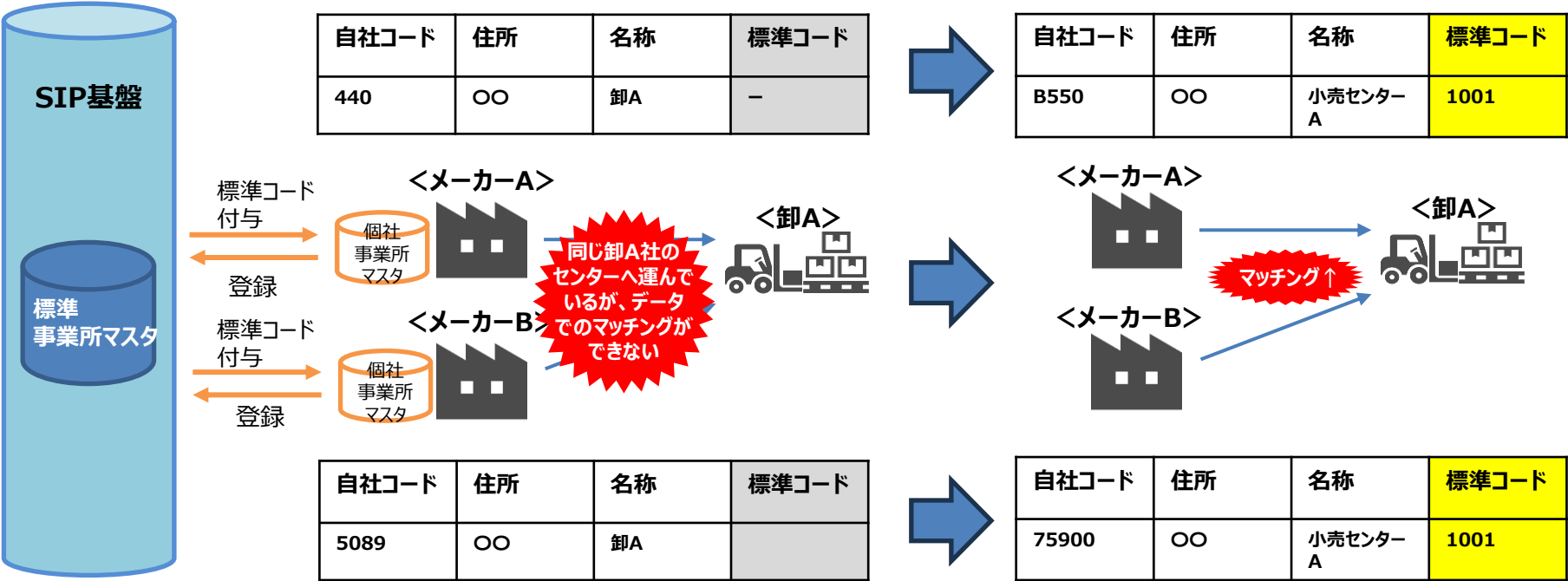
中項目	小項目	実施主体	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	検討会議体
倉庫マテハン機器	荷卸し・格納の自動化 (ロボット革命IOTイニシアティブ協議会物流倉庫TCと連携)	全体												ロボット革命IOTイニシアティブ協議会物流倉庫TC
	ピッキングの自動化 (ロボット革命IOTイニシアティブ協議会物流倉庫TCと連携)	全体		ロボット革命IOTイニシアティブ協議会物流倉庫TCとの連携 ・課題抽出、標準化モデルの作成		・各種倉庫マテハン機器の導入 ・実証実験		(ユニットロードの標準化等踏まえ) 各種倉庫マテハン機器の導入						
	積み込み作業の自動化 (ロボット革命IOTイニシアティブ協議会物流倉庫TCと連携)	全体												

アクションプラン詳細⑤：パフォーマンス

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
トラックの積載効率	40%未満					60%					70%

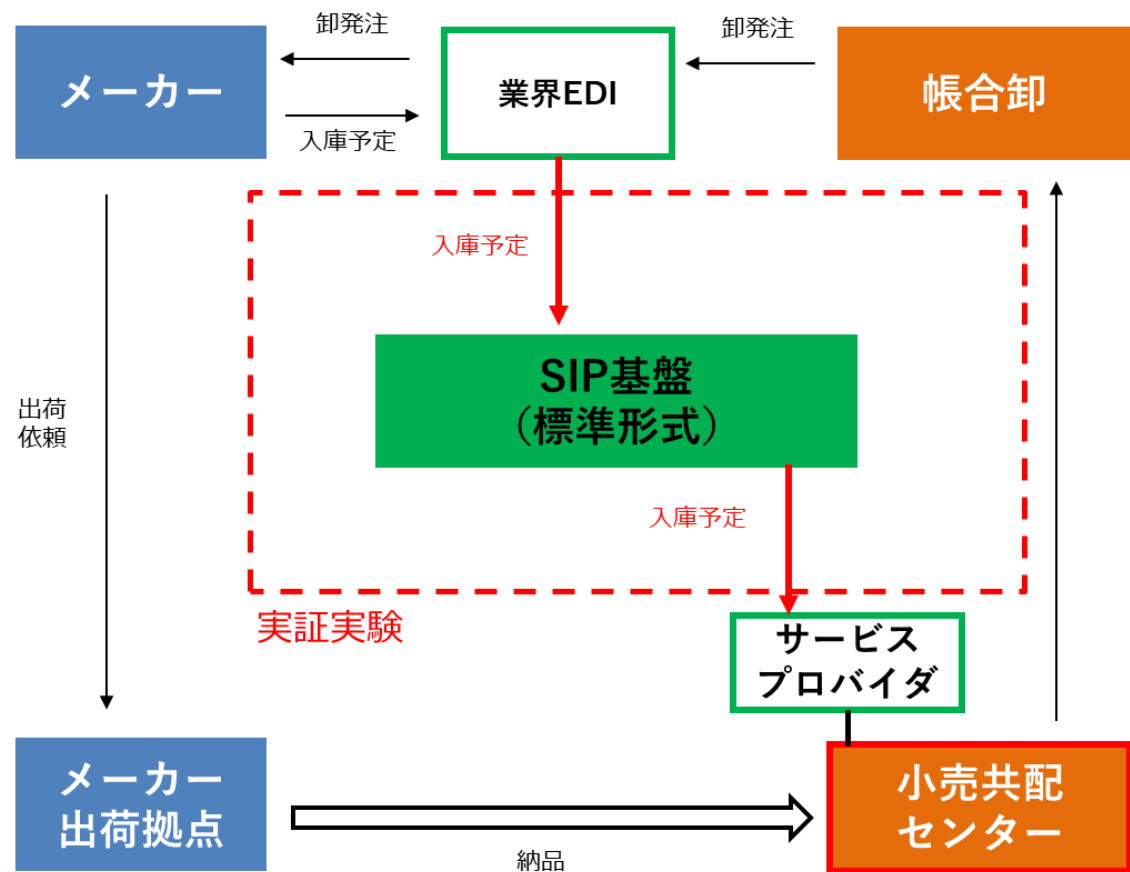
【参考】物流標準事業所マスタの意義

- 事業所の情報については、現在各社独自のコードで管理されており、データで一意に識別することが困難であり、デジタル技術を活用した共同輸配送マッチングを行うことができない状況。
- 一方で、現在自社コード体系で運営されているものを、別のコード体系に置き換えることは困難を伴う。
- そのため、デジタル技術を活用した共同輸配送マッチングを行うためには、荷主、物流事業者が「場所を一意に識別」でき、かつ各社のシステムやコード体系を変更することなく実現することが重要。
- SIP基盤を活用して、各プレイヤーが登録した拠点情報を基盤側で名寄せし、標準のコードを整備。各社のマスタとのコンバートテーブルを提供することで、荷主各社および物流事業者が同じコードで同じ拠点を一意に識別することによって、共配等のマッチング向上を目指す。



【参考】物流オペレーションデータ連携 納品データの電子化の意義

- 卸・小売間では納品伝票の電子化がすすみ、事前出荷情報(ASN)普及しているが、メーカー・卸間では紙での検品・押印が行われている。その結果、荷受側ではいつ何がどのような形で来るか、荷物が到着するまでわからないため、受入体制が整えられず、また検品についても荷物と一つずつ行わなければならないことから、結果としてトラックドライバーの長時間待機等につながっている。
- 納品データ連携によって、メーカー・卸間、およびメーカー・小売センター直送いずれにおいてもペーパーレス、検品レスの可能性が高まり、物流の効率化につながる。



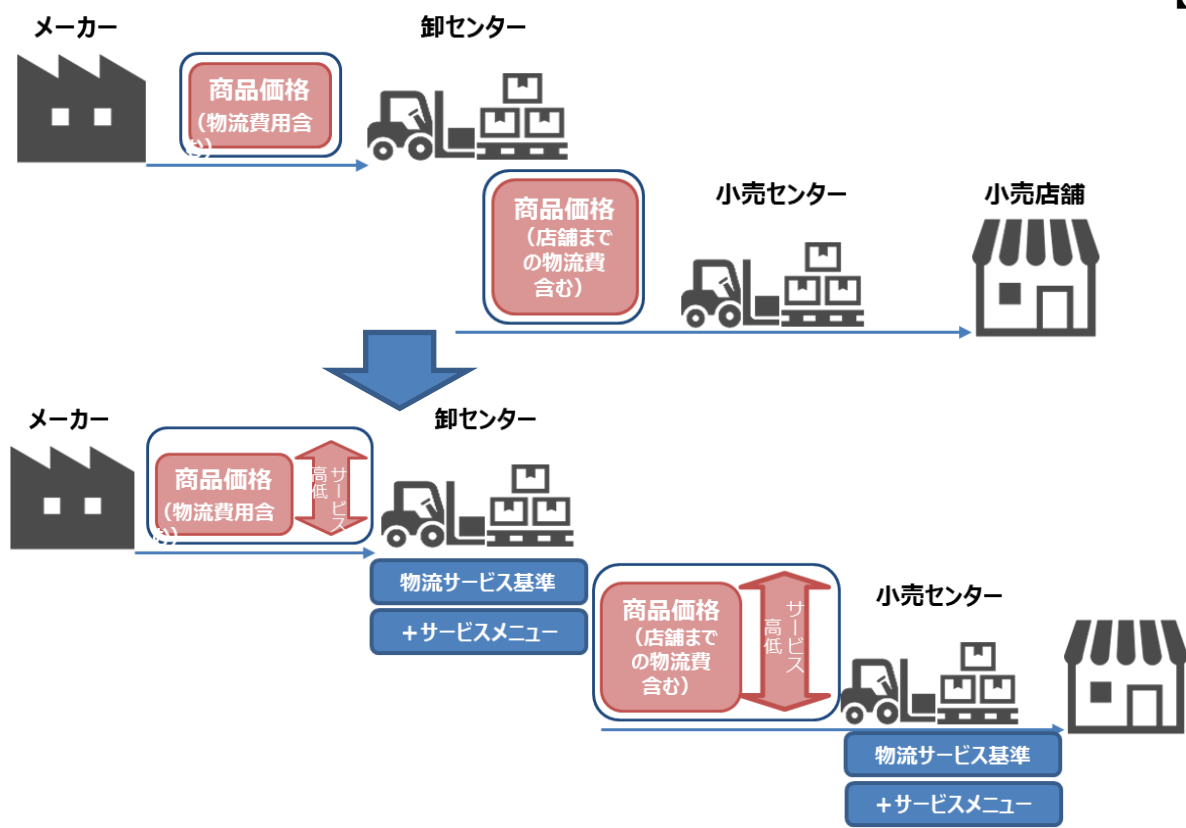
【納品データ連携により期待される効果】

	期待効果
卸・小売センター	センター業務事前準備 ・ 入庫検品格納の事前準備、 ・ 欠品情報の早期取得 等
	検品レス ・ 発注と納品の自動情報照合 ・ 押印チェック等の削減
	証憑類保管業務削減 ・ 伝票保管・管理コスト削減
	データ蓄積・活用による業務高度化
メーカー	ペーパーレス化 ・ 印刷、発行整理作業削減
	トラックドライバー業務削減 ・ 待機時間や伝票関連業務削減
	証憑類保管業務削減
	データ蓄積・活用による業務高度化

【参考】物流サービスの基準・メニュープライシングの導入ガイドラインの検討

- 消費財サプライチェーンでは、全国ほぼ同様の価格で消費者に商品を提供できるよう、商品そのものの価格と目的地までの物流費が一体となって取引が行われる「**店着価格制**」が一般的。全国ほぼ同様な価格で消費者に商品をお届けられるというメリットがある一方、物流費を尺度とした物流効率化のインセンティブが働きにくい。
- そのため、基準となる物流サービス水準を明確化し、そこから物流サービスの高低に応じて物流コスト分を上下させる価格体系（メニュープライシング）の導入により、物流効率化インセンティブを働かせる仕組みの構築に向け、議論を進めている。

【現行の消費財サプライチェーン】



【基準となる物流サービスの水準を規定する項目と物流サービスの高低を規定する項目（案）】

基準となる物流サービスの水準	物流サービスの高低
発注方式	デジタルorアナログ
最低発注・配送ロット	効率的なロット調整
リードタイム・納品日	リードタイムの調整 納品日の調整
受け渡し場所・方法	× 付帯作業有無
返品	返品の有無

- 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荷の軽減**（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた**規制措置等の導入^(※)**
- 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