

「物流の2024年問題」への対応について (R5補正予算案について)

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

- 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**適正運賃收受・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**（パース予約システム、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

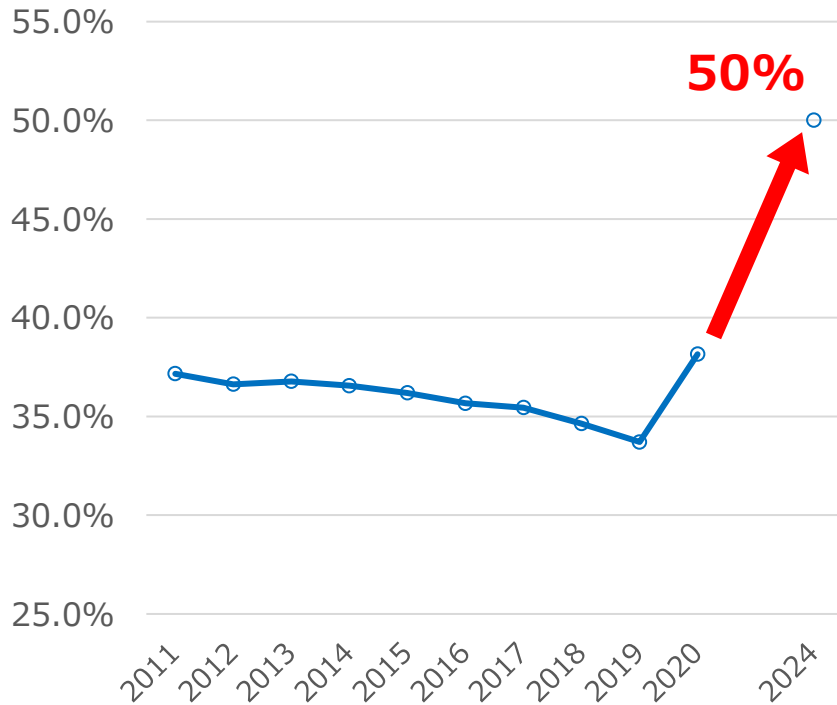
- ・ **2024年における規制的措置の具体化**を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

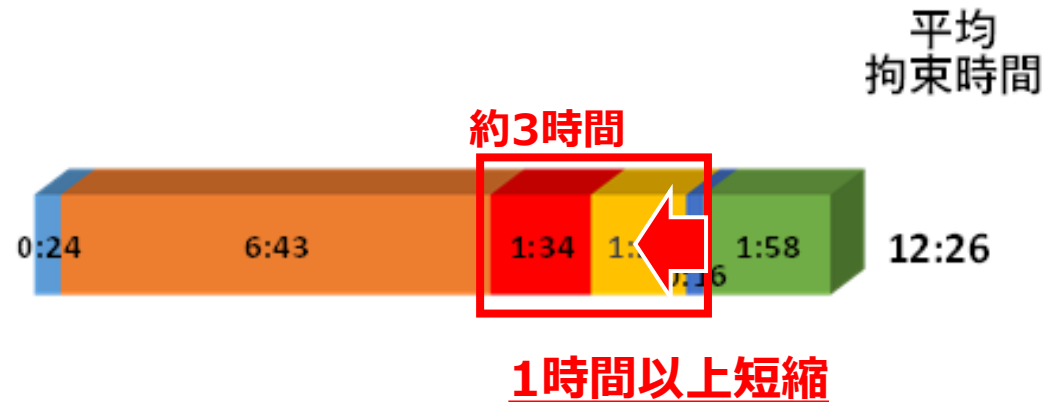
積載率の向上／荷待ち・荷役作業等の時間の短縮

- 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。

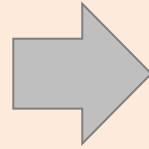
荷主による物流効率化に向けた対策の例

○パレット化による荷役時間の削減

【バラ積み・バラ降ろし】



バラ積み・バラ降ろし
2～3時間/車



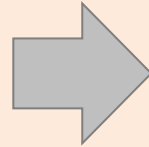
【パレット化】



フォークリフト作業
20～30分/車

○バス予約システムの導入による荷待ち時間の削減

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



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**
- ・**2時間以内ルール/1時間以内努力目標**
- ・物流の改善提案と協力
- ・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
- ・業務時間の把握・分析
- ・長時間労働の抑制
- ・運送契約の書面化 等
- 個別事項（運送モード等に応じた事項）
- ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握
- ・トラック運送業における多重下請構造の是正
- ・「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
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・賃金水準向上
- 個別事項（運送モード等に応じた事項）
- ・倉庫内業務の効率化
- ・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。

- 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、**次期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

物流効率化に向けた先進的な実証事業

商務・サービスグループ
消費・流通政策課
／物流企画室

令和5年度補正予算案額 55億円

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）について（対象の物流設備の例）

想定する対象機器・システム等

〔この例示は一部であり、加えて、各業界・輸送品ごとに固有の物流設備も含まれ得る。〕

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

自動仕分け機



ピッキングシステム・ロボット

⋮



等

システム関係

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

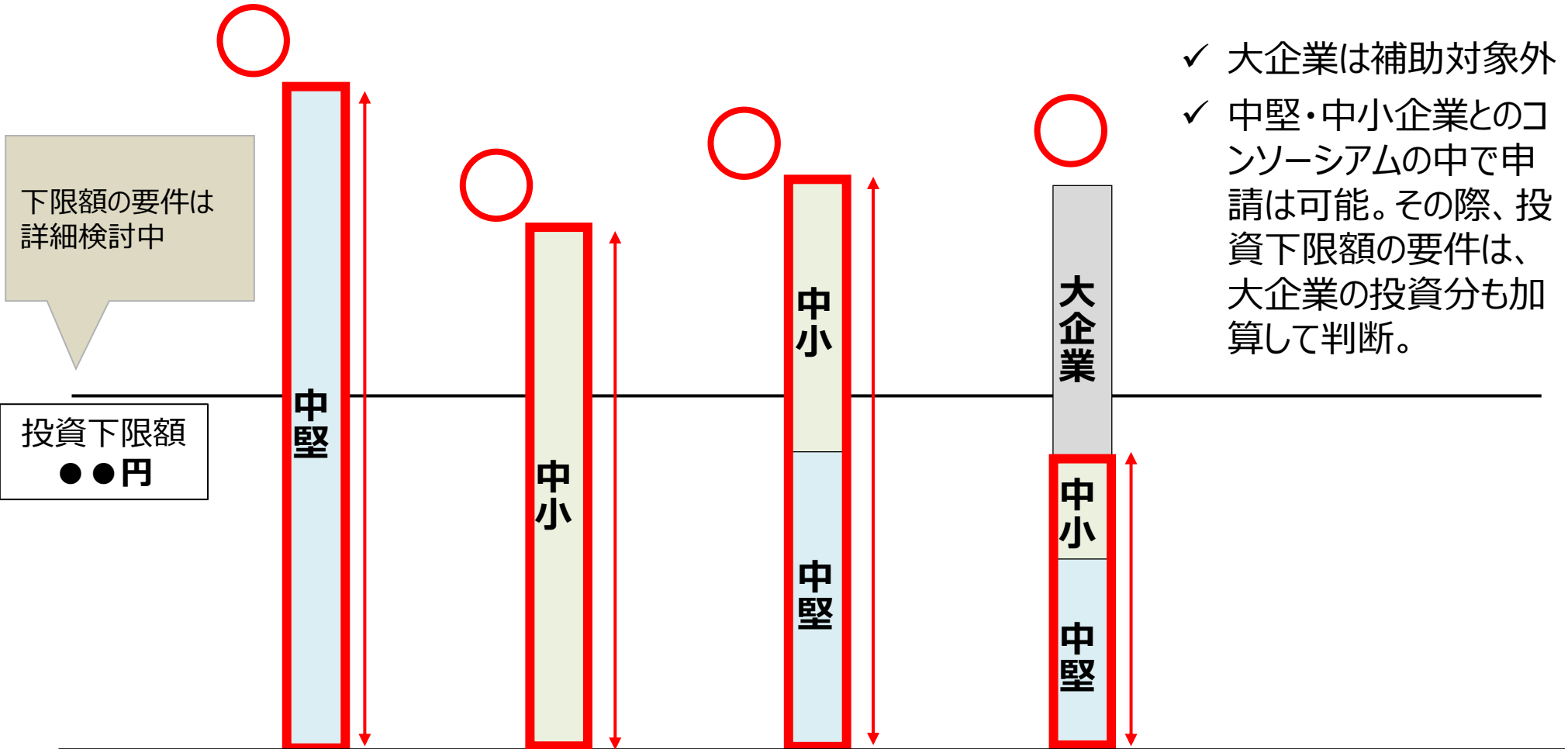
積付管理システム

輸送マネジメントシステム

等

コンソーシアム形式について（大企業の取扱い等）

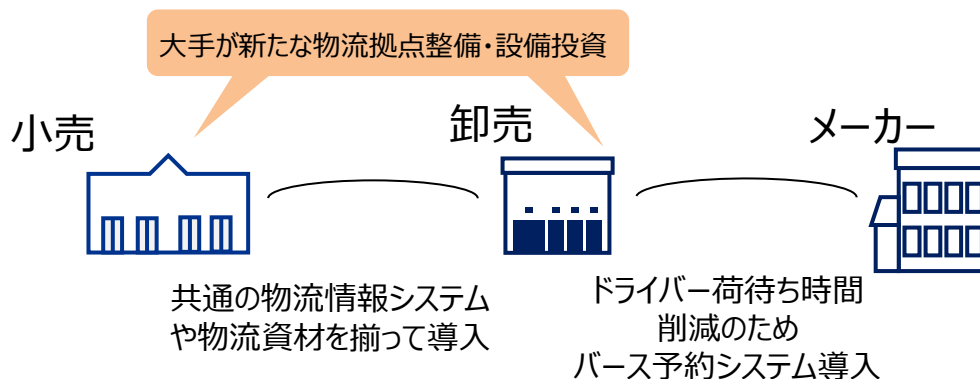
- 複数の企業によるコンソーシアム形式での共同申請も可能。関連企業と一体となって物流設備への投資を行い、シナジー効果により、より高い物流効率化効果を期待。
- 投資金額の下限要件(※現在検討中)は、コンソーシアム参加企業による投資額の合計で判断することとし、その際、補助対象外の大企業による投資金額も加算。



コンソーシアム形式の想定例

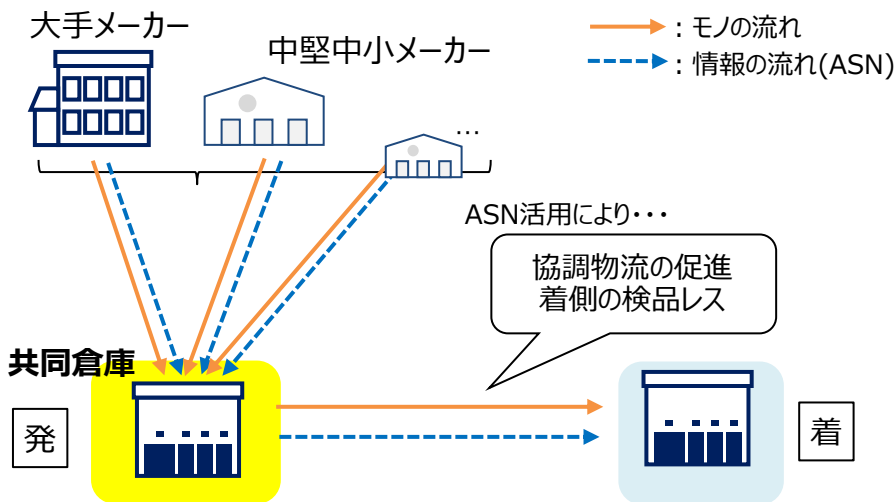
【例①】製・配・販の連携

- 卸や小売の地元の手が新たな物流拠点の整備等の設備投資を実施。
- その際、物流効率化のため、サプライチェーンの取引先が足並みをそろえて取り組む。



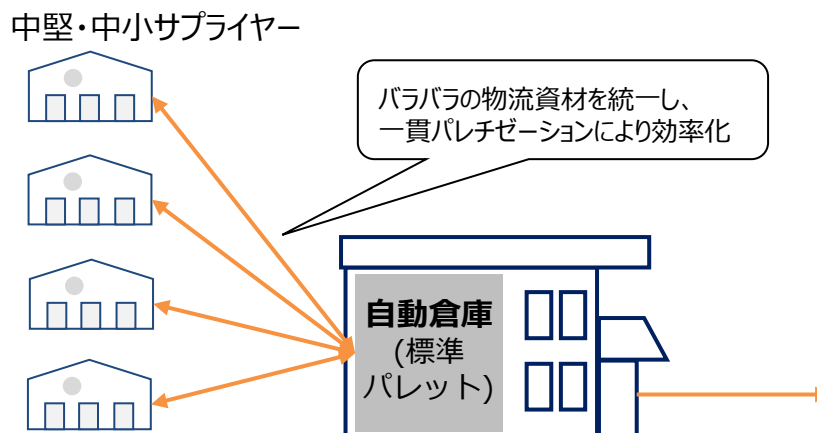
【例②】ASN活用

- 複数メーカーで共同倉庫を利用中。
- 事前出荷情報ASNを実装することにより、**拠点単位**で、より一層効率的な共同の配車組みや着側拠点における入荷検品作業の大幅な省力化が期待。
- 共同倉庫を利用している全メーカーがASN対応のシステム改修(～数千万円規模)を行う必要がある。



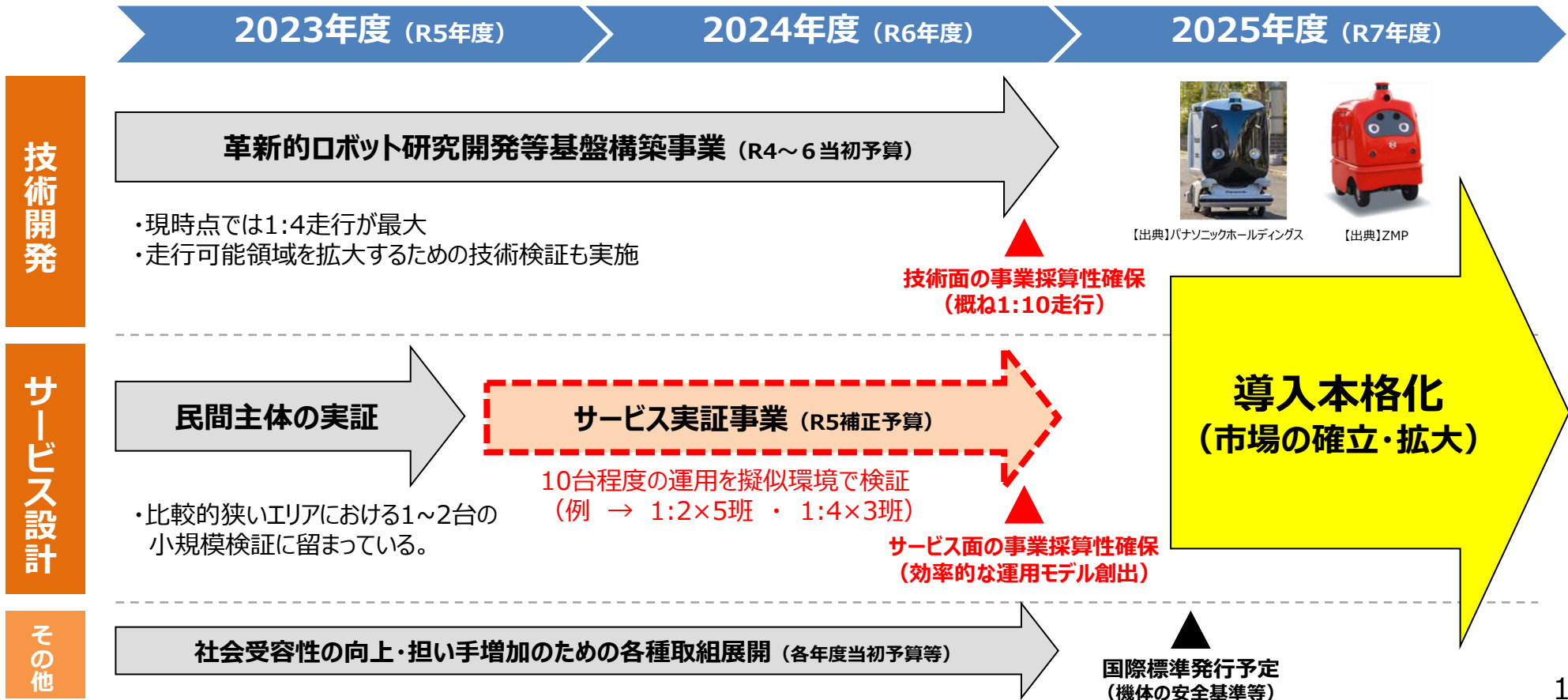
【例③】一貫パレチゼーション

- 原材料受入れエリアに**自動倉庫**を導入。
- その際、**業界標準パレット**を採用し、取引先の堅中小のサプライヤーにも協力を依頼。従来は、サプライヤー毎にバラバラの資材で納入が行われていたが、**統一化**のため、各サプライヤーにおいてパレタイザーの改造等の対応を実施。



事業（2）について（実証の内容と位置付け）

- 23年4月に改正道路交通法が施行され、自動配送ロボットの社会実装に向けた制度環境が整った。
- 技術面では、**複数台同時走行技術（概ね1人で10台のロボット）の実装がポイント**であり、既存の技術開発事業を通じて、**24年度末の実装**を目指している。
- サービス面では、**需要に応じて複数台を効率的に運用するサービスモデルを確立すべく、技術面と同じく24年度末を目標に、本補正予算を通じて推進**することで、**25年度以降の導入本格化**を目指す。



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年度補正予算案額 **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。)

投資事例イメージ



生産工程の抜本的改革



最新設備を導入した
物流センター

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。