

## 2023 年度 第 3 回 団体連絡会 議事次第

1.日 時 : 2024 年 1 月 26 日 (金) 14 : 00 ~ 16 : 00

2.開催形式 : WEB 併用会議

対面出席 : 建産協 A・B 会議室 (東京都中央区日本橋浜町 2-17-8)

WEB 出席 : Zoom Meetings 利用

3.内 容

(1) ご挨拶 一般社団法人日本建材・住宅設備産業協会 専務理事 寺家 克昌

(2) 第 1 部

「物流の 2024 年問題」

経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室

係長 吉田 優太郎 様

(3) 第 2 部

「建産協の物流対策の取組について」

建産協 専務理事 寺家克昌、標準化推進部長 中杉 聡

(4) 建産協からのお知らせ

## 2023 年度 第 3 回団体連絡会開催報告



2024 年 1 月 26 日(金)に本年度第 3 回団体連絡会がオンライン併用で開催された。差し迫る「物流の 2024 年問題について」をテーマに、政府としての施策、建産協としての取組と双方の立場からの講演を行った。

通常は団体会員向けの講演であるが、企業会員にも関係の深い内容であるため、今回は全会員を対象とし 66 名(団体会員 19 名、企業会員 47 名)の参加があった。

寺家専務理事による主催者挨拶の後、経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室 係長 吉田優太郎氏による「物流の 2024 年問題」について、建産協 寺家専務理事、中杉標準化推進部長による「建産協の物流対策の取組について」の講演が行われた。

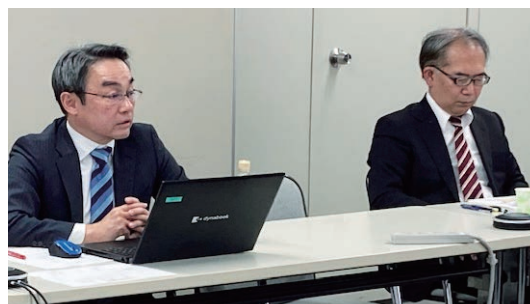
---

### ● 第 1 部 「物流の 2024 年問題」\*

経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室 係長 吉田優太郎氏

### ● 第 2 部 「建産協の物流対策の取組について」\*

- ・ 建産協の物流課題解決に向けた取組概要  
建産協 専務理事 寺家克昌
- ・ 物流課題検討会議の活動について
- ・ 次年度以降の取組の方向性  
建産協 標準化推進部長 中杉 聡



団体連絡会は有用な情報提供の場、相互理解を深める情報交換の場、団体会員との連携を深める場として 2024 年度も下記日時での開催を予定している。

### 【2024 年度 団体連絡会】

- 第 1 回 2024 年 6 月 21 日(金) 14:00 ~ 16:00
- 第 2 回 2024 年 9 月 20 日(金) 14:00 ~ 16:00
- 第 3 回 2025 年 1 月 24 日(金) 14:00 ~ 16:00

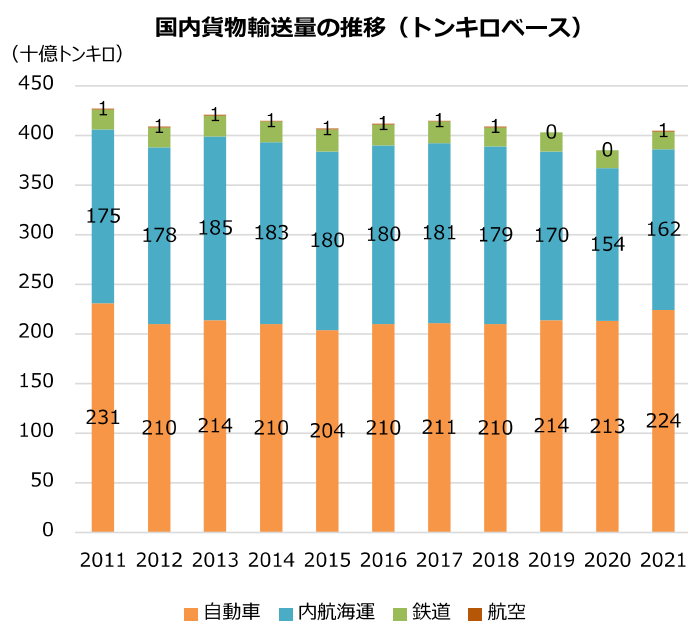
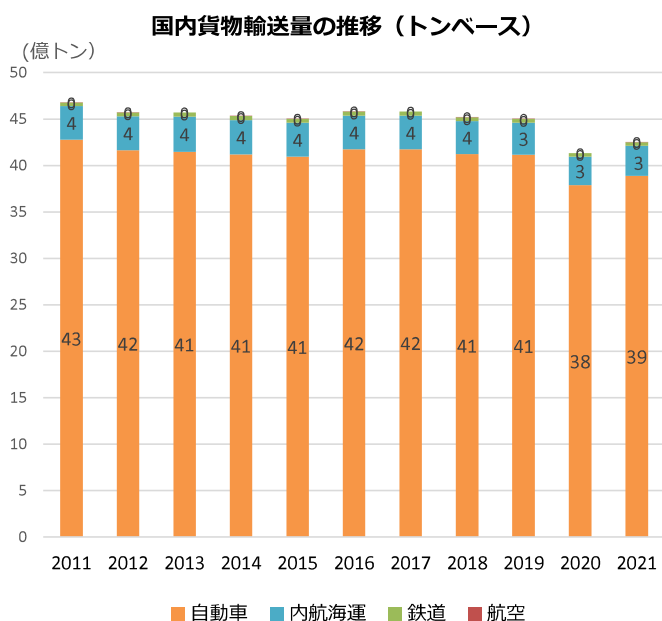
# 「物流の2024年問題」等への 対応について

令和6年1月  
経済産業省  
商務・サービスグループ  
物流企画室

# Background

## 国内貨物輸送量・輸送手段の推移

- 国内貨物輸送量は輸送重量（重量ベース）では、**自動車**が9割を占める。国内貨物輸送量は、ほぼ横ばいで推移している。
- 国内貨物のモード別輸送（重量×距離ベース）は、**自動車**が約5割、**内航海運**が約4割を占める。



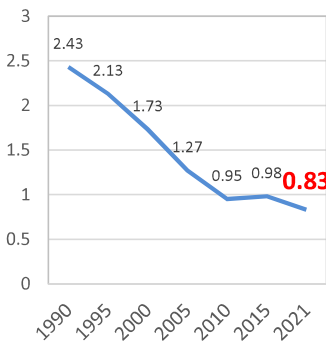
# 直近の物流の変化

- 貨物 1 件あたりの貨物量が直近の20年で半減する一方、物流件数はほぼ倍増しており、物流の小口多頻度化が急速に進行している。
- 2010年以降、積載率は40%以下の低い水準で推移している。

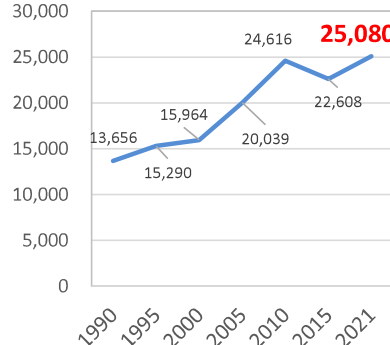
小口多頻度化の動き

	平成2年度	平成22年度	平成27年度	令和3年度
貨物 1 件あたりの貨物量	2.43トン/件	0.95トン/件	0.98トン/件	<b>0.83トン/件</b>
物流件数の推移 (3日間調査)	13,656千件	24,616千件	22,608千件	<b>25,080千件</b>

貨物一件あたりの貨物量の推移

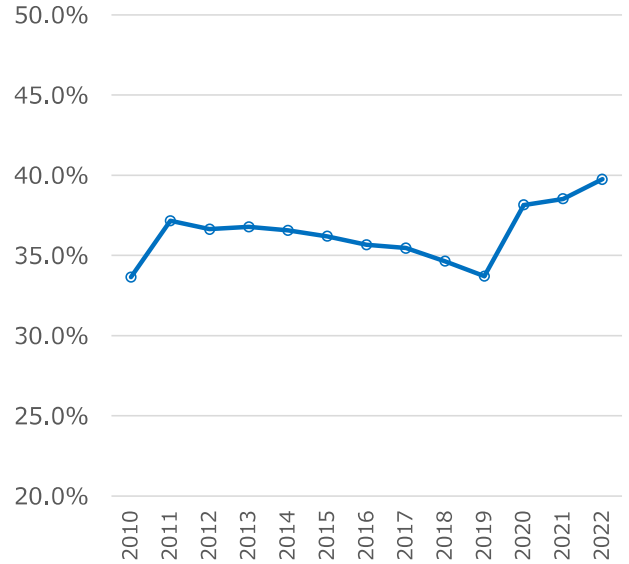


物流件数の推移



(出典) 国土交通省「全国貨物純流動調査 (物流センサス)」

貨物自動車の積載率の推移



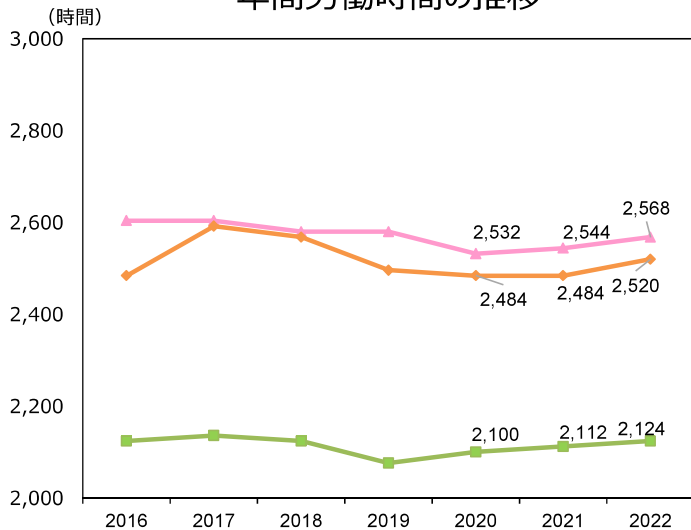
(注)

- 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 積載効率 = 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。

# トラックドライバーの働き方に関する現状

- トラックドライバーと全産業を比較すると、年間労働時間は約2割長く、年間所得額は近年微増傾向にあるが、全産業に比べ5%~10%程度低い水準となっている。

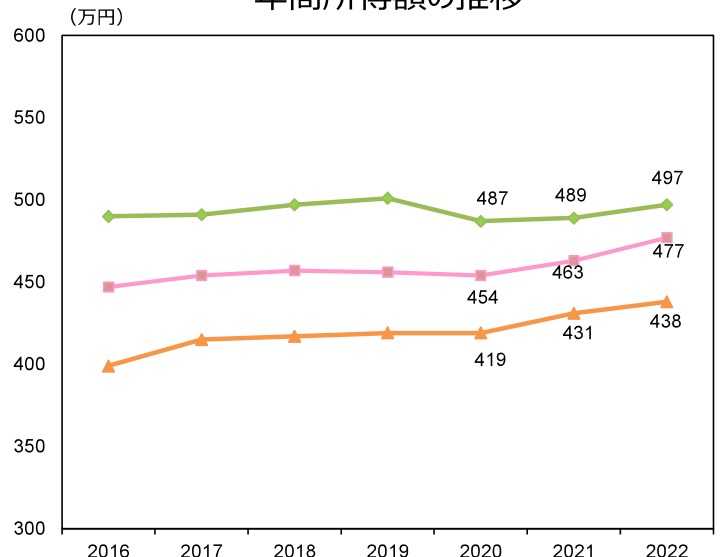
年間労働時間の推移



■ 労働時間 (全産業)      ■ 労働時間 (大型トラック)  
■ 労働時間 (中小型トラック)

(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省自動車局にて作成

年間所得額の推移



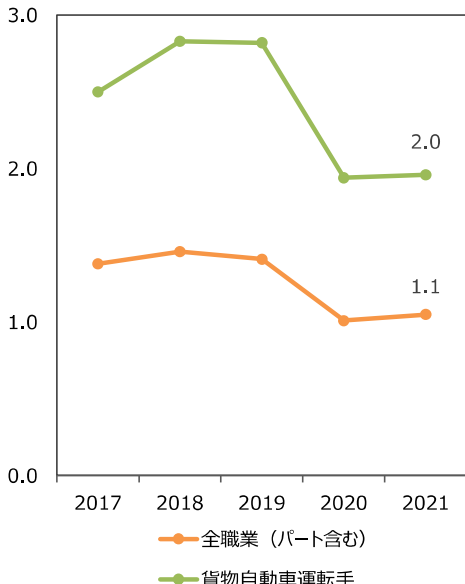
■ 年間所得額 (全産業)      ■ 年間所得額 (大型トラック)  
■ 年間所得額 (中小型トラック)

(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省自動車局にて作成

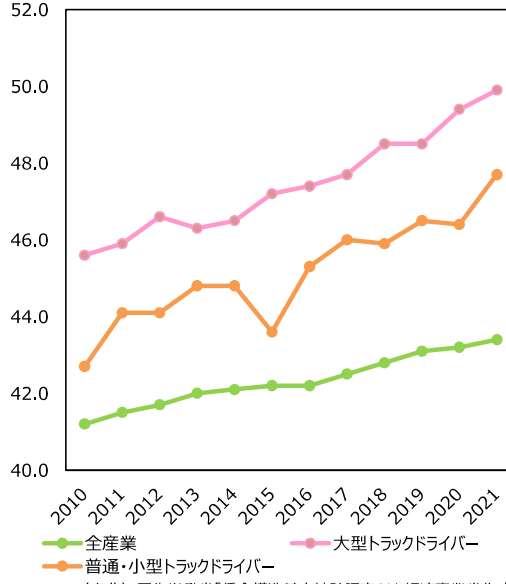
# トラックドライバーの働き方に関する現状

- トラックドライバーの有効求人倍率は全産業の約2倍と、人手不足感が強くなっている。
- 平均年齢についても、全産業に比べ4～6歳程度高くなっており、従業員構成としては、他産業に比して40歳～50歳の占める割合が高く、若年層と高齢層の割合が低い。

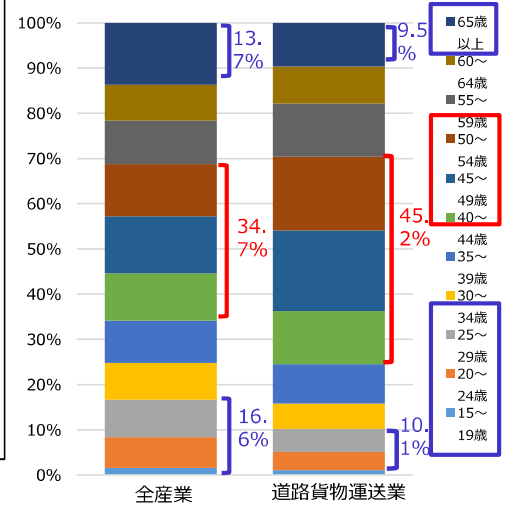
有効求人倍率の推移



平均年齢の推移



年齢構成



(出典) 厚生労働省「一般職業紹介状況」から国土交通省自動車局にて作成

(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より経済産業省作成  
 ※令和2年に調査項目及び調査方法の見直しが行われたため、令和元年以前については、「令和2年と同じ推計方法を用いた過去の集計」を用いた。

(出典) 総務省「労働力調査」

# “2024”

## 「物流の2024年問題」（トラックドライバーの時間外労働の上限規制）

- トラックドライバーの長時間労働是正のため、2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限規制（年960時間）が適用。
- 物流効率化に取り組みなかった場合、労働力不足による物流需給がさらに逼迫するおそれがあり、コロナ前の2019年比で最大14.2%（4.0億トン）の輸送能力不足\*が起これると試算されている。（物流の2024年問題）
- さらに、2030年には、34.1%（9.4億トン）の輸送能力不足\*が懸念される。

※株式会社NX総合研究所試算（2022年11月11日）

### トラックドライバーの働き方改革

法律・内容		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
労働基準法	時間外労働の上限規制（年720時間）の適用【一般則】		大企業に適用	中小企業に適用	→			
	時間外労働の上限規制（年960時間）の適用【自動車運転業務】							適用
	月60時間超の時間外割増賃金引き上げ（25%→50%）の中小企業への適用						適用	→

		現行	2024年4月以降（原則）
改善基準告示（抄）	年間拘束時間	3,516時間	3,300時間
	1ヶ月の拘束時間	293時間	284時間
	1日の拘束時間	13時間	13時間
	休憩時間	継続8時間以上	継続11時間を基本とし、9時間下限

### 「物流の2024年問題」の影響により不足する輸送能力試算（NX総合研究所）

○全体

不足する輸送能力の割合（不足する営業用トラックの輸送トン数）
<b>14.2%（4.0億トン）</b>

○発荷主別（抜粋）

業界	不足する輸送能力割合
農産・水産品出荷団体	<b>32.5%</b>
紙・パルプ（製造業）	<b>12.1%</b>
建設業、建材（製造業）	<b>10.1%</b>
自動車、電気・機械・精密、金属（製造業）	<b>9.2%</b>

○地域別（抜粋）

地域	不足する輸送能力の割合
中国	<b>20.0%</b>
九州	<b>19.1%</b>
関東	<b>15.6%</b>
中部	<b>13.7%</b>

# 「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。**
- 同年6月2日に第2回を実施し、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・総合的な対策をまとめた**「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。**



## ■総理指示（令和5年3月31日）

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、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に直面しています。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に働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど1年となります。
- 一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。
- これに対応するため、荷主・物流事業者間等の商慣行の見直しと、物流の標準化やDX・GX等による効率化の推進により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要と見られます。
- このため、物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。
- そこで、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。

### <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。

## 「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定（令和5年6月2日）

### 「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<sup>(※)</sup>**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<sup>(※)</sup>**
- 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<sup>(※)</sup>
- 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GMX**（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<sup>(※)</sup>
- 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**共同輸送**の促進<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>**
- 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
			<b>合計：14.3ポイント</b>

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	・ <b>通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化</b>
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「 <b>標準運送約款</b> 」「 <b>標準的な運賃</b> 」の改正等 ・ <b>再配達率「半減」</b> に向けた対策 ・ <b>2024年度に向けた業界・分野別の自主行動計画の作成・公表</b> ・ 2030年度に向けた <b>政府の中長期計画</b> の策定・公表
速やかに実施	・ <b>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</b>

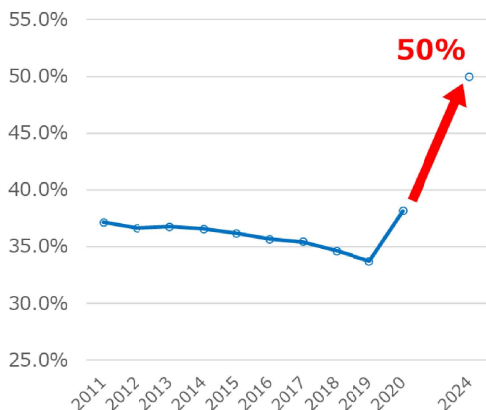
2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ



# 経済産業省における「物流の2024年問題」対応の方向性

- 物流プロセスにおける**現状の不効率性の改善を図る**べき。
- 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



(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。

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)」

## 「物流の2024年問題」対応に向けてアプローチすべき主体

- 物流の構造は重層的であり、各主体において課題があるが、①積載率の向上、②荷待ち・荷役作業等の時間の短縮のためには、**特に、「発荷主」・「着荷主」の行動変容が必要**。

→ **制度的アプローチ (ガイドライン・法規制)、予算的アプローチの両面で推進**



対象	類型	輸送に係る課題
(a) 発荷主-着荷主	受発注	・納品時間 (リードタイム)、受注時間による無理な配送依頼 ・受発注の波動による需要偏在 ・(e) で発生した事由の処理
(b) 発荷主-元請事業者	運送契約	・取引適正化 (運賃・料金等) ・その他安全な輸送を妨げる行為 ・(d)(e)で発生した事由の処理
(c) 元請事業者-下請事業者	下請契約	・取引適正化 (運賃・料金等) ・(d)(e)で発生した事由の処理
(d) 発荷主-下請事業者	荷積み	・ <b>長時間の荷積み待ち</b> ・契約にない附帯作業
(e) 下請事業者-着荷主	輸送、荷卸し	・取引関係にない着荷主の指示 ・ <b>長時間の荷卸し待ち</b> ・契約にない附帯作業

# 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  
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。

参考:「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」を策定しました。(METI/経済産業省)

## 自主行動計画の策定状況（令和6年1月17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	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
自転車	一般社団法人自転車協会		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、キュービー株式会社、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
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鋼協会、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	日本花き卸売市場協会、一般社団法人日本外食流通協会、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
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ション協会、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、一般社団法人日本冷凍空調工業会		食品卸売業
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	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
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	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
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品WG	商社	一般社団法人日本貿易会

「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、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

## 各業界における「2024年問題」への取組の例（自主行動計画より一部抜粋）

### 鉄鋼業界（日本鉄鋼連盟）

- ・ 業界特性に基づく**類型（出荷（出荷能力向上等）・調達（着発連携等）等）に応じた対策の整理**
- ・ **着荷主側であるユーザー団体や、発荷主側であるサプライヤー団体、輸送事業者との間で連携が必要な事項**の洗い出し等を行った上での**連携による問題解決**

### 石油業界（石油連盟）

- ・ 燃料油の納入先であるガソリンスタンドとの間における**計画配送等の事前通知を通じた、荷卸し先での速やかな荷卸しと荷待ち時間の短縮への協力**
- ・ バーター取引や出荷基地の共同利用等といった**共同輸配送の推進等による積載率の向上**

### 自動車業界（日本自動車工業会）

- ・ 「**生産部品（調達）物流**：引取物流化等の推進」、「**完成車物流**：完成車メーカー間の共同物流化等の推進」、「**補給部品物流**：共同物流に向けた部品販社との連携拡大等の推進」のそれぞれについて、各物流の特性を踏まえた**共同物流を軸とした取組の推進**

### スーパーマーケット業界

- （オール日本スーパーマーケット協会・全国スーパーマーケット協会・日本スーパーマーケット協会）
- ・ 賞味期間180日以上の上記**加工食品の小売店舗への納品限度**について、**原則「1/2残し」**の推進
  - ・ 小売と卸（メーカー）間の受発注について、**業界の標準EDI※（流通BMS）**の導入の推進
  - ・ **「事前出荷情報メッセージ」を利用した検品レス化**による検品作業時間の削減

※EDI：Electronic Data Interchange（電子データ交換）のこと。

### （チェーンストア協会）

- ・ 店舗における荷待ち・荷役作業等時間についての業界独自の目標として**「1時間以内ルール」**の設定

## 物流の持続可能性を確保するための法案の概要について

- 第二回「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」に記載されている通り、政府では物流の持続可能性を確保するための**「規制措置」の導入に向けた検討**を行っている。
- 法案は**2024年の通常国会**に提出予定。

### 【法案のポイント】

- ①荷主（元請トラック事業者、利用運送事業者等を含む。）②物流事業者（トラック事業者（実運送）、鉄道事業者、航空運送事業者及び倉庫業者）、③連鎖化事業者（フランチャイズビジネスにおける本部）に対し、**取り組むべき措置について努力義務**を課し、当該措置について主務大臣が**判断基準**を策定。事業者に対し、その取組状況に鑑みて、主務大臣が判断基準に基づき指導・助言を実施。  
※判断基準は、法案自体ではなく、法案可決後に制定する**省令等**において定める予定。  
なお、判断基準の内容は、「自主行動計画」に記載いただいた内容等を踏まえ、業界特性を考慮。
- **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、定期報告、物流統括管理者の選任等を義務付け。  
※「一定規模」の基準は現在検討中。法案自体ではなく、法案可決後に制定する**省令等**において定める予定。
- 特定事業者について、取り組むべき措置の実施状況が**判断基準に照らして著しく不十分な場合、勧告・命令**を実施。

# 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。

## 対象となる物流設備のイメージ（調整中）

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

より豊かな住環境の  
創造に向けて

## 建産協の物流課題への取組



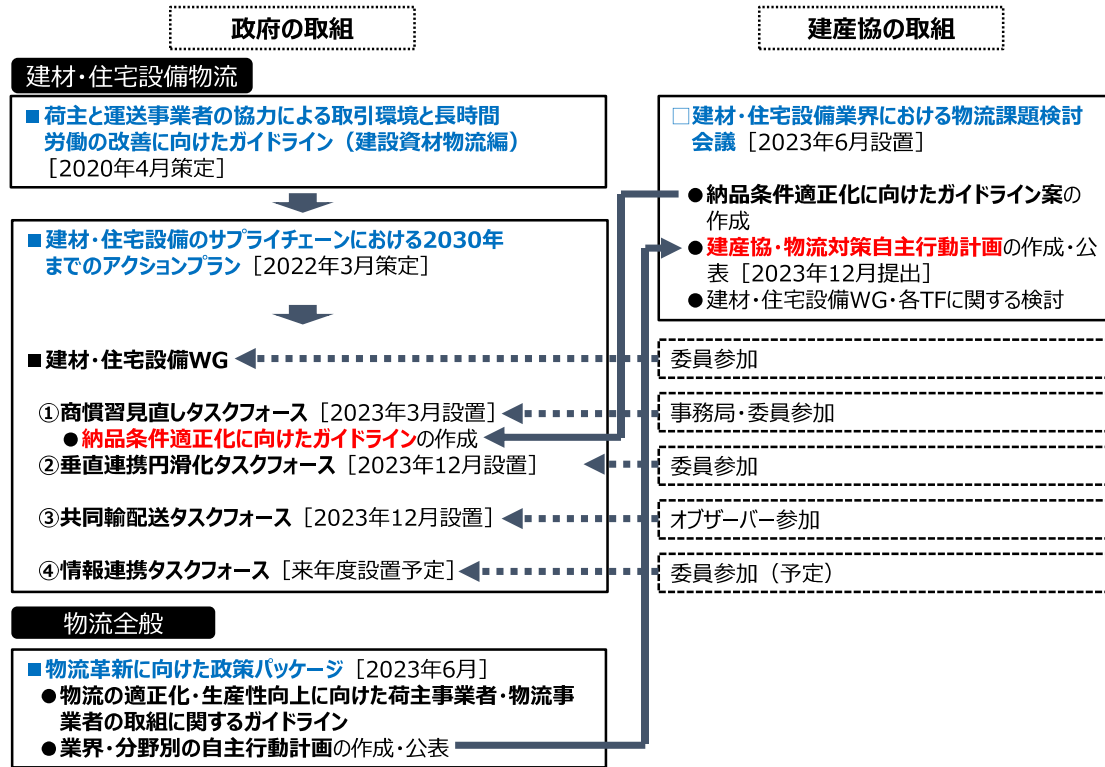
2024年1月26日  
一社)日本建材・住宅設備産業協会  
物流課題検討会議 事務局

## 本日のアジェンダ

1. 建産協の物流課題解決に向けた取組概要 専務理事 寺家 克昌
2. 物流課題検討会議の活動について 標準化推進部長 中杉 聡
  - ・物流2024年問題の背景、主な動き
  - ・位置づけ、役割、運営体制
  - ・活動内容
3. 次年度以降の取り組みの方向性

# 物流対策の取組の構図

一般社団法人日本建材・住宅設備産業協会



# アクションプラン概要

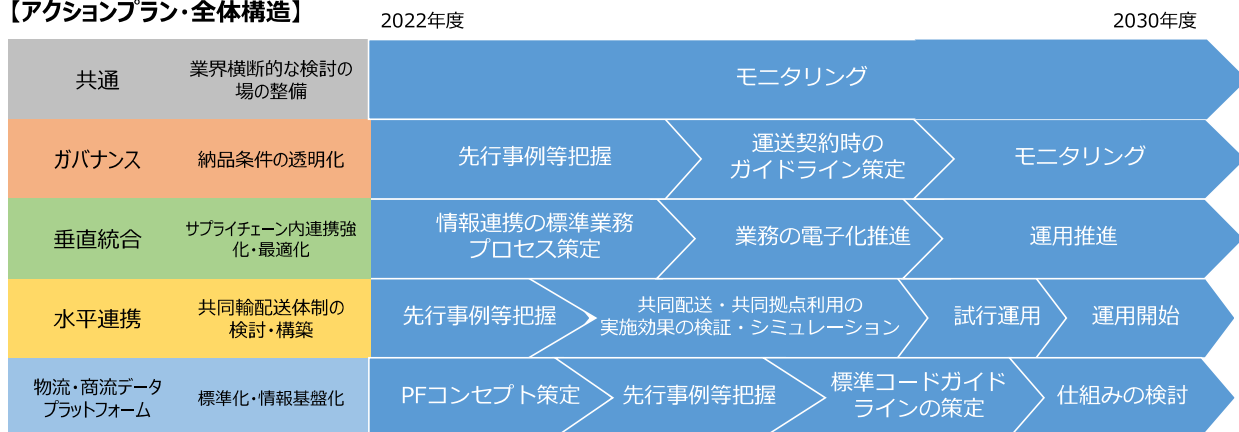
一般社団法人日本建材・住宅設備産業協会

## 建材・住宅設備の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<概要>

**【背景】**国内の物流は、現状のまま推移すると、2030年には物流需要の36%が配送出来なくなるという事態となる。短期・中／長期の観点からサプライチェーンで物流改革を行うことが必須。

**【検討体制】**建材・住宅設備WG 座長：矢野 流通経済大学教授  
委員：住団連、JBN、ツチノホ工業会、日建連、サッシ協会、**建産協**、全日本トラック協会、住活協  
事務局：経産省、国交省

### 【アクションプラン・全体構造】



**【取組体制】**全体会議（共通）、タスクフォース（ガバナンス、垂直統合、水平連携、物流・商流データPT）（サプライチェーンの業界団体が参加）



物流効率化、物流労働環境の改善に取り組まなければ・・・

## トラックドライバー

ドライバーの労働時間が減少  
→ドライバーの収入減  
→ドライバー離反  
→人手不足

## 運送会社

稼働時間の減少  
→トラック輸送リソースの減少  
→売上(利益)減  
→事業転換、廃業

## 物流需給がさらに逼迫

コロナ前の2019年比で最大14.2%の輸送力不足  
2030年には34.1%(9.4億トン)の不足

「物流の2024年問題」の影響により  
不足する輸送能力試算 (NX総合研究所)

○全体

不足する輸送能力の割合 (不足する営業用トラックの輸送トン数)
<b>14.2% (4.0億トン)</b>

○発荷主別 (抜粋)      ○地域別 (抜粋)

業 界	不足する輸送能力割合	地 域	不足する輸送能力割合
農産・水産品 出荷団体	32.5%	中国	20.0%
紙・パルプ (製造業)	12.1%	九州	19.1%
建設業、建材 (製造業)	10.1%	関東	15.6%
自動車、電気・機械・ 精密、金属 (製造業)	9.2%	中部	13.7%

## 荷主企業

物流コストの上昇  
輸送リソースの取り合い



モノが運べなくなる  
モノが作れなくなる

# 商品が運べなくなる...物流危機

## 建材・住宅設備物流の特殊性 →嫌われる建材・住宅設備物流

### ◆物流形態→物流への負荷大

- ・物件ごと、商品ごとに多数、多品種、異形そして重い
- ・建設工程に合わせた納品
- ・現場ごとに変わる搬入条件
- ・工事付き搬入といった特殊な物流形態

### ◆サプライチェーン構造、商慣習 →物流構造の複雑化

- ・川上(メーカー)、川下(供給主体)ともに数が多い
- ・中小企業が大多数
- ・商流が多段階で複雑
- ・商材、商流、供給主体ごとの変わる商慣習
- ・附帯作業の多さ(積み下ろし、積替、フォーク作業)

- ・人口減、資材高騰  
→住宅着工減  
→配送量減→地域差拡大

- ・省エネ、CO2削減要請の高まり
- ・BCP対応
- ・災害の激甚化

- ・ドライバー不足 2025年には20万人不足
- ・燃料費アップ
- ・EC等で荷物量は伸長

- ・働き方改革→2024年問題  
物流業:960時間上限規制、最大14.2%輸送量不足(2019比)
- ・コロナ→新しい生活様式  
非接触、非対面など

物流の停滞、物流コストの上昇が業界の生産性や企業経営を圧迫

→効率的で持続可能な物流への変化が必要



# 物流2024に関連するこの1年の動き

一般社団法人日本建材・住宅設備産業協会

## 「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。**
- 同年6月2日に第2回を実施し、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・総合的な対策をまとめた**「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。**



**2023年6月**

**<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。

### ■総理指示 (令和5年3月31日)

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、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に直面しています。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に働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど1年となります。
- 一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。
- これに対応するため、荷主・物流事業者間等の商慣行の見直しと、物流の標準化やD・X・G・X等による効率化の推進により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要とされます。
- このため、物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。
- そこで、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、緊急に取り組みべき抜本的・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。

### 「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定 (令和5年6月2日)



2023年10月

1. 具体的な施策	2. 施策の効果 (2024年度分)										
<b>(1) 商慣行の見直し</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 荷主・物流事業者間等における商慣行の見直し (荷主・物流事業者間の取引条件の改善等)<sup>(1)</sup></li> <li>② 働き方改革に関する法律の適用 (トラックドライバーに対する働き方改革の適用)<sup>(2)</sup></li> <li>③ 物流事業者による多様な就業形態の導入 (パート・アルバイト、派遣社員、フリーランス等の活用)<sup>(3)</sup></li> <li>④ 荷主・物流事業者間の取引条件の改善 (トラックドライバーの労働環境の改善)<sup>(4)</sup></li> <li>⑤ 物流事業者間の取引条件の改善 (トラックドライバーの労働環境の改善)<sup>(5)</sup></li> <li>⑥ トラックの標準的な積載量の規定・徹底</li> </ul>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>施策内容</th> <th>効果</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>荷主・消費者の行動変容</td> <td>2割増 → 2割増 → 達成率2割 : 4.5ポイント</td> </tr> <tr> <td>働き方改革の推進</td> <td>3割増 → 50% → 達成率2割 : 6.3ポイント</td> </tr> <tr> <td>モータルシフト</td> <td>3.5割増 → 3.6割増 : 0.5ポイント</td> </tr> <tr> <td>共同配送の推進</td> <td>12% → 6% : 3.0ポイント</td> </tr> </tbody> </table> <p>2030年度分についても、2023年度中に中長期計画を策定</p>	施策内容	効果	荷主・消費者の行動変容	2割増 → 2割増 → 達成率2割 : 4.5ポイント	働き方改革の推進	3割増 → 50% → 達成率2割 : 6.3ポイント	モータルシフト	3.5割増 → 3.6割増 : 0.5ポイント	共同配送の推進	12% → 6% : 3.0ポイント
施策内容	効果										
荷主・消費者の行動変容	2割増 → 2割増 → 達成率2割 : 4.5ポイント										
働き方改革の推進	3割増 → 50% → 達成率2割 : 6.3ポイント										
モータルシフト	3.5割増 → 3.6割増 : 0.5ポイント										
共同配送の推進	12% → 6% : 3.0ポイント										
<b>(2) 物流の効率化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 道路渋滞の解消 (スマートモータリング、ITS導入、自動運転、機械化等)</li> <li>② 「物流DX」の推進 (物流・倉庫業務の効率化等によるデジタルシフト、省人化等、物流施設・設備等の高度化等)</li> <li>③ 「物流DX」の推進 (物流・倉庫業務の効率化等によるデジタルシフト、省人化等、物流施設・設備等の高度化等)</li> <li>④ 物流DXの推進 (物流・倉庫業務の効率化等によるデジタルシフト、省人化等、物流施設・設備等の高度化等)</li> <li>⑤ 物流DXの推進 (物流・倉庫業務の効率化等によるデジタルシフト、省人化等、物流施設・設備等の高度化等)</li> <li>⑥ 物流DXの推進 (物流・倉庫業務の効率化等によるデジタルシフト、省人化等、物流施設・設備等の高度化等)</li> <li>⑦ 物流DXの推進 (物流・倉庫業務の効率化等によるデジタルシフト、省人化等、物流施設・設備等の高度化等)</li> <li>⑧ 物流DXの推進 (物流・倉庫業務の効率化等によるデジタルシフト、省人化等、物流施設・設備等の高度化等)</li> <li>⑨ 物流DXの推進 (物流・倉庫業務の効率化等によるデジタルシフト、省人化等、物流施設・設備等の高度化等)</li> <li>⑩ 物流DXの推進 (物流・倉庫業務の効率化等によるデジタルシフト、省人化等、物流施設・設備等の高度化等)</li> </ul>	<b>3. 当面の進め方</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>進め方</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2024年度</td> <td>・ 連携強化の法制化も含めた抜本的・総合的な対策</td> </tr> <tr> <td>2023年度末まで</td> <td>・ トラック運送に関する内容の修正に向けた「標準化の検討」 ・ 働き方改革に関する内容の修正に向けた「標準化の検討」 ・ 2024年度に向けた「標準化の検討」の進捗の公表 ・ 2030年度に向けた「政府の中長期計画」の策定・公表</td> </tr> <tr> <td>議やりに実施</td> <td>・ 2024年度に向けた抜本的・総合的な対策の法制化も含めた抜本的・総合的な対策</td> </tr> </tbody> </table> <p>2024年度に「政策パッケージ」のフォローアップ</p>	時期	進め方	2024年度	・ 連携強化の法制化も含めた抜本的・総合的な対策	2023年度末まで	・ トラック運送に関する内容の修正に向けた「標準化の検討」 ・ 働き方改革に関する内容の修正に向けた「標準化の検討」 ・ 2024年度に向けた「標準化の検討」の進捗の公表 ・ 2030年度に向けた「政府の中長期計画」の策定・公表	議やりに実施	・ 2024年度に向けた抜本的・総合的な対策の法制化も含めた抜本的・総合的な対策		
時期	進め方										
2024年度	・ 連携強化の法制化も含めた抜本的・総合的な対策										
2023年度末まで	・ トラック運送に関する内容の修正に向けた「標準化の検討」 ・ 働き方改革に関する内容の修正に向けた「標準化の検討」 ・ 2024年度に向けた「標準化の検討」の進捗の公表 ・ 2030年度に向けた「政府の中長期計画」の策定・公表										
議やりに実施	・ 2024年度に向けた抜本的・総合的な対策の法制化も含めた抜本的・総合的な対策										

「物流革新緊急パッケージ」の柱
働き方改革と関連する法律を速く消費者に押し進めよう
鉄道や船舶の輸送量を今後10年で倍増する
荷主企業に「物流経営責任者」を置くことを義務付け
「年中監視月間」(11~12月)を創設。トラック6割の監視強化
高速道路での自動運転トラック走行へ環境整備
適切な運賃確保・賃上げへ2024年通常労務労組の法制化めざす

### 物流革新緊急パッケージ

- 働き方改革に関する法律が来年4月から適用される一方、物流が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年不足の可能性。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 一方、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の事前検討を図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

# 物流2024に関連するこの1年の動き

一般社団法人日本建材・住宅設備産業協会

トピックス (日経電子版より引用)

### 百貨店協会、納品時間繰り下げへ 物流2024年問題に備え

小売り・外食 6月23日

リードタイム緩和

### 農産物輸送、トラックから鉄道・船に 2024年問題に対応

経済 7月10日 Think

モーダルシフト

### 味の素など食品6社、北海道の配送拠点を1カ所に再編

サービス・食品 7月27日 更新

共同配送

### 物流2024年問題、広島・岡山に倉庫続々 西日本の中継地

中国園レポート 広島 岡山 中国 サービス・食品 10月26日

中継輸送インフラ

### 大型車の走行規制緩和 国交省、来春にも橋で2時間延長

経済 サービス・食品 10月25日

配送距離

### イオン九州とトライアルでトラック共用 空荷距離6割減

九州・沖縄 サービス・食品 小売り・外食 11月30日

共同配送・運行効率

### 鉄鋼「納期7日に延長を」 高齢化も深刻、物流変革迫る

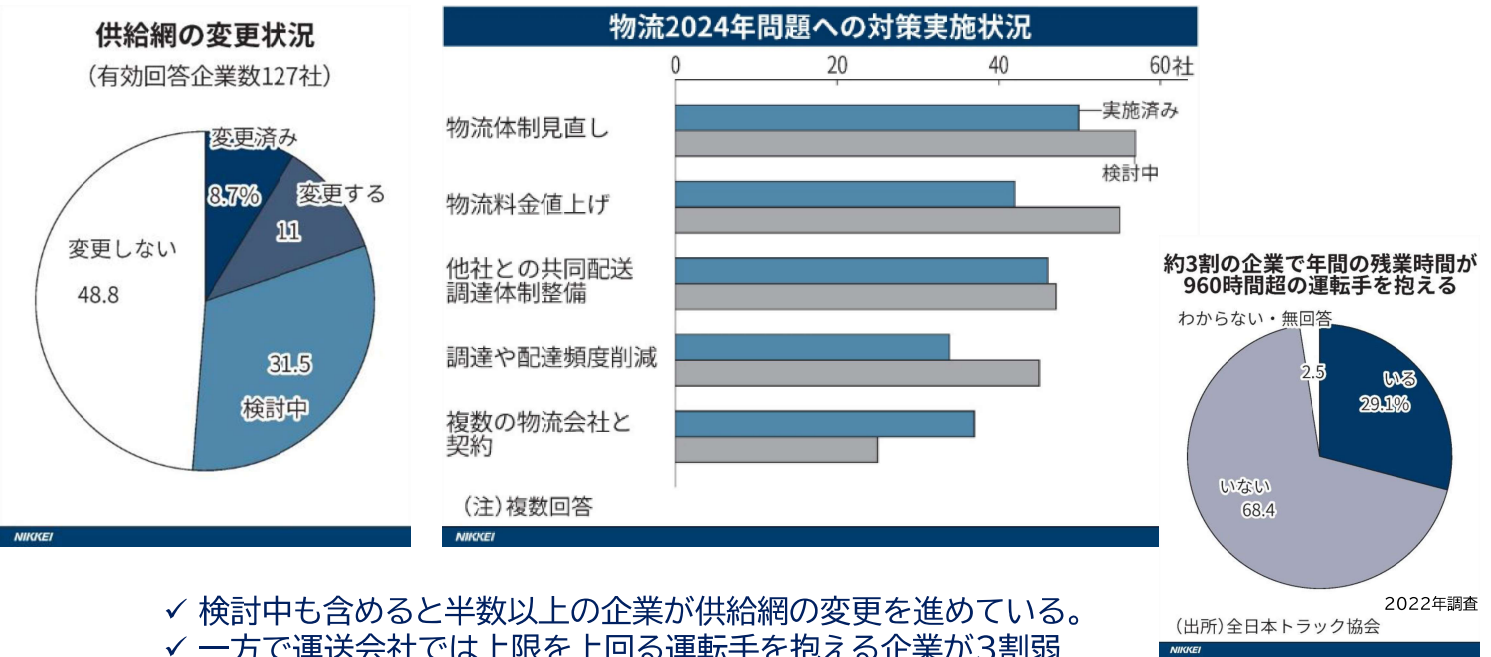
商品ニュース マーケットニュース 商品 環境エネ・素材 11月13日

リードタイム緩和



物流2024年問題を目前にして、政策に関連した動きが顕著に

昨年末の日経新聞社アンケート記事から



## 建産協「物流課題検討会議」について

### ◇目的

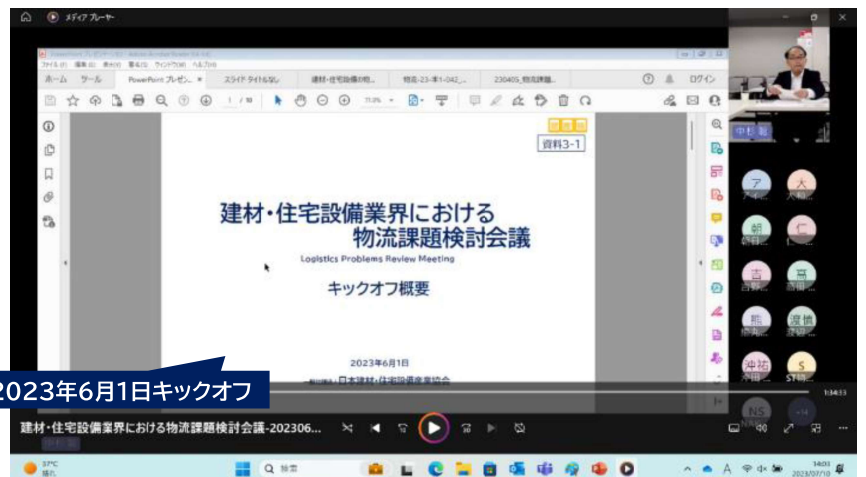
建材・住宅設備の物流に関しては、「物流2024年問題」と呼ばれる物流供給力の減少や、エネルギー価格等の上昇を背景とする物流コストの増加など、様々な課題に直面しており、物流の効率化が急務な状況となっている。

こうした状況を踏まえ、昨年3月、フィジカルインターネット実現会議建材・住宅設備WG(経済産業省、国土交通省主催)において、サプライチェーン全体で対応することが望ましい建材・住宅設備物流における固有の商習慣や課題等に対応するべく、物流効率化に向けた2030年までのアクションプラン(以下「アクションプラン」という。)が策定されるとともに、アクションプランを実行・推進する組織(タスクフォース。以下「TF」という。)を立ち上げ、検討状況のフォローアップ等を行うこととされた。

今後、サプライチェーンの川上業界として、本TFでの取組みをはじめとした物流課題に対応するために、**建材・住宅設備メーカーを中心とした検討の機会を設けること**を目的として、一般社団法人日本建材・住宅設備産業協会に会議を設置するものである。(2023年4月)

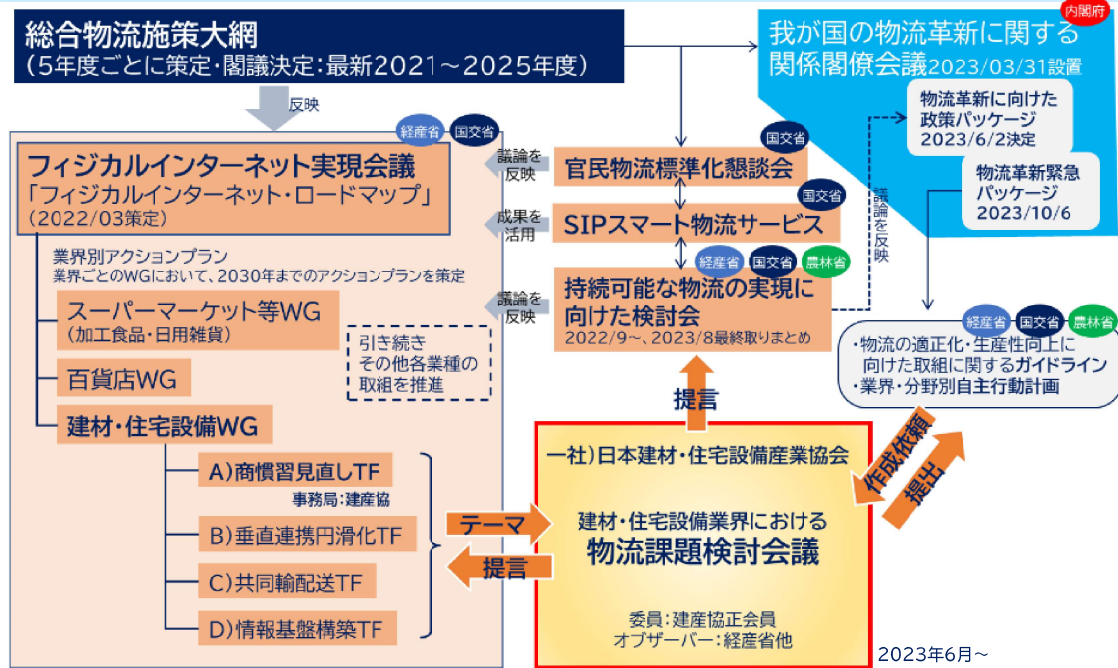
### ◇運営

- 本会議の事務局は、一般社団法人日本建材・住宅設備産業協会が担う。
- 事務局が必要であると認めるときは、構成員の追加及びオブザーバーその他の関係者の出席を求め、意見を聞くことができる。また、個別事項の検討を行うワーキンググループを設置することができる。
- 本設置要領に定めるものの他、TFに関し必要な事項は、事務局が本会議に諮って定める。
- 全体会議、ワーキンググループはオンラインでの運営を主とする。



# 建産協 物流課題検討会議の位置付け・役割

一般社団法人日本建材・住宅設備産業協会



- ✓ フィジカルインターネット実現会議 建材・住宅設備WGへの提言
- ✓ 川上業界団体としての国の政策対応や新たに取り組むべき課題の検討

# 活動計画 2023年度

一般社団法人日本建材・住宅設備産業協会

## ミッション

### 1) 2030年までのアクションプランの取組項目の検討

川上業界としての対処方針の協議・調整等

- ①ガバナンス(商慣習見直し): 納品条件の透明化、言葉の定義など
- ②垂直統合: サプライチェーン内の連携強化・最適化
- ③水平連携: 共同輸配送体制の検討・構築
- ④物流・商流データプラットフォーム: 標準化・情報基盤化

### 2) 物流対策自主行動計画の策定

### 3) 上記以外で業界として取り組むべき項目の検討、物流情報共有



## 〈2023年度の活動計画〉

- ①フィジカルインターネット実現会議 建材・住宅設備WG 商慣習見直しTFへの「納品条件適正化に向けたガイドライン案」作成・提案(~2023年12月)
- ②物流対策自主行動計画の策定・提出(~2023年12月)

## 建材・住宅設備業界における 物流課題検討会議

委員：正会員企業、団体  
事務局：建産協

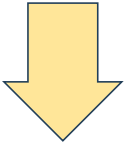
◇全体会議(第1回6/1キックオフ 第2回11/6中間報告 第3回3/予定 年度報告)  
・本検討会議の決定機関としての提言内容の議論、決定  
・行政の動向や物流関連情報の共有(講演等)

### ◇委員構成

・委員：企業会員18社 団体会員4団体 計26名  
・オブザーバー：経済産業省初め物流事業者など5名

### 商慣習見直しWG

2023年7月～



**納品条件適正化に向けたガイドライン案**  
をフィジカルインターネット実現会議  
建材・住宅設備WGへ提出(12月)

### 垂直連携 円滑化WG

2023年12月～



フィジカルインターネット実現会議の  
タスクフォースへ委員派遣(12月より)

### 共同輸配送WG

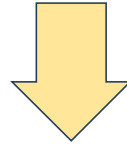
2023年12月～



### 情報基盤WG

### 自主行動計画 策定WG

2023年7月～



**自主行動計画**の策定完了  
行政へ提出(12月)

物流部門を中心とした委員構成で闊達な議論を展開(≒物流部門の危機感)

# 活動報告 第1回全体会議セミナー

## 物流対策に関する政策動向

(一社)日本建材・住宅設備産業協会

### 建産協 寺家専務より

#### 物流対策に関する政策動向

- ◆ 荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン(建設資材物流編)
- ◆ 建材・住宅設備の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
- ◆ 商慣習見直しタスクフォース
- ◆ 持続可能な物流の実現に向けた検討会等

### 大和物流株式会社 様

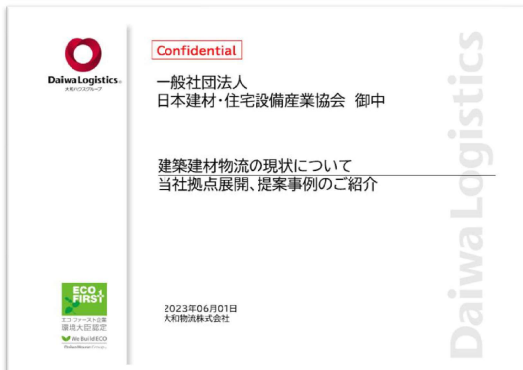
#### 建築建材物流の現状について

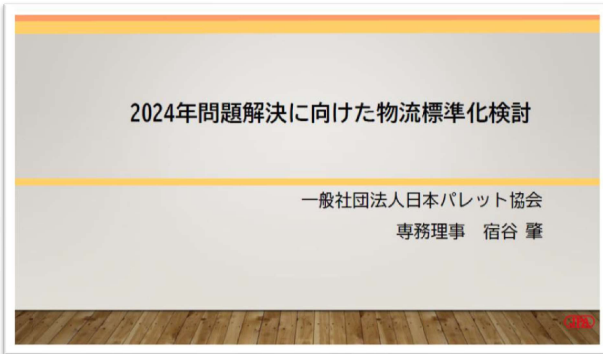
##### ◆ 会社概要

- ・物流ネットワーク、当社の強み
- ◆ 2024年問題に向けた当社の施策
  - ・物流センターの開発、現場共同配送、積み合せ便など
- ◆ 事例紹介
  - ・共同配送事例

■当社の抱える課題

- 荷量が乗らないエリア
- 治具仕様が顧客単位で異なる
- 納品時間に制約がある
- システム、帳簿帳が不統一
- 同一商品であっても異なる品番
- 積込み、現場降ろし、荷役の難しさ
- 待機時間の長さ
- ドライバーの高齢化並びに、担い手不足など





## 一社)日本パレット協会 様 2024年問題解決に向けた物流標準化検討

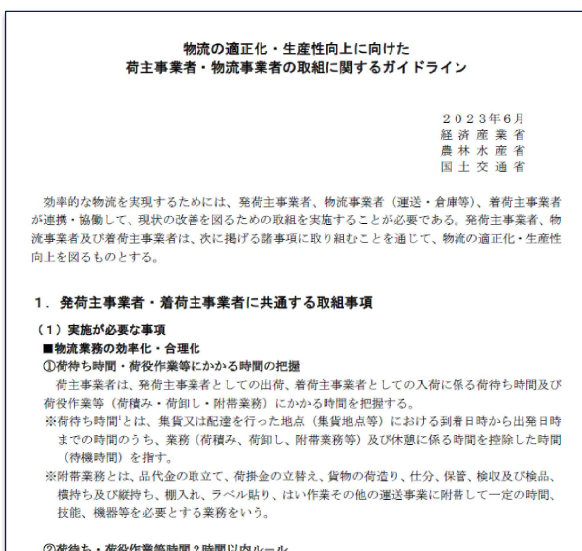
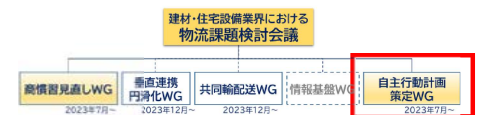
- ◆ パレットの歴史
- ◆ 物流標準化で各国に遅れる日本の実態
- ◆ 物流の2024年問題とは
- ◆ 物流大綱と物流標準化懇談会
- ◆ 他業界の取組状況
- ◆ 建材業界の課題、今後の取組の方向性



## JPR 日本パレットレンタル株式会社 様 TranOptを活用しての共同輸送の取組のご紹介

- ◆ TranOptサービスの概要
  - ・AIによる共同配送のマッチングサービス
- ◆ 課題
  - ・パレットの統一化やパレット化の課題
- ◆ ソリューション
  - ・コミュニティ(地域や業界特性により、同一の課題を持った集まり)の企画、協議推進

## 国のガイドライン(6月発行)を出発点として議論開始



### 主な論点、意見

荷待ち、荷役時間の把握については、どこまでを対象とするのかを明確にすべき。

現状のガイドラインは川下との商習慣の話も絡んできており、メーカーとしての発・着荷主の話だけではないので、定義をきちんとすべき

川上だけでなく、川下側の協力がなくては進まない。その旨を記載して欲しい。

業界として物流に関するデータ・システムやパレットの規格等はまだまだ議論が必要である。

国のガイドラインは2024年の通常国会で法制化される見込み。今回の自主行動計画が業界独自の要件として加味されることも考えられる。業界独自の取組もいれていきたい。

# 物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画概要

一般社団法人日本建材・住宅設備産業協会

## 建産協の自主行動計画の構成

◇「物流の適正化・生産性向上に向けた発荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」2023年6月 経済産業省、国土交通省、農林水産省 に準拠し、作成

### 1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

1) ガイドラインに基づく取組

- 物流業務の効率化・合理化 **11項目**
- 運送契約の適正化 **8項目**
- 輸送・荷役作業等の安全の確保 **2項目**

2) 業界独自の取組

■ 業界ガイドラインの作成等

業界が協調して取り組む必要がある事項(納品条件の適正化等)に関して、業界団体として検討し、ガイドラインの作成等を実施します。また、サプライチェーン全体で物流の効率化が実現できるような他の業界との連携を図ります。

### 2. 発荷主事業者としての取組事項

1) ガイドラインに基づく取組

- 物流業務の効率化・合理化 **6項目**

2) 業界独自の取組

■ 取引先業界への働きかけ等

会員企業が発荷主事業者としての取組を円滑に実施できるように、業界団体として、取引先業界等に対して着荷主事業者としての取組の推進を働きかけ、必要に応じて協議・調整を行います。

### 3. 着荷主事業者としての取組事項

1) ガイドラインに基づく取組

- 物流業務の効率化・合理化 **5項目**

## 建材・住宅設備業界における物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画

2023年12月

一般社団法人日本建材・住宅設備産業協会

一般社団法人日本建材・住宅設備産業協会の所属各社においては、物流の適正化・生産性向上を図るべく、次に掲げる諸事項に徹底的に取り組んでまいります。なお、各取組のスケジュールは別紙の通りです。

### 1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

本計画においては、会員である事業者が自ら発荷主又は着荷主となる場合の取組を定めています。

#### 1) ガイドラインに基づく取組

■ 物流業務の効率化・合理化

##### ① 荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握【必要取組事項】

発荷主事業者としての出荷、着荷主事業者としての入荷に係る荷待ち時間及び荷役作業等(荷積み・荷卸し・付帯業務)にかかる時間を把握します。

(注1) 荷待ち時間とは、集貨又は配達を行った自社管轄の地点(集貨地点等)における到着日時から出発日時までの時間のうち、業務(荷積み、荷卸し、付帯業務等)及び休憩に係る時間を控除した時間(待機時間)のこと。また、把握する時間については、荷主事業者が入庫時間を指定する場合には、当該指示時間を起点とする。

(注2) 付帯業務とは、品代金の取立、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分、保管、検収及び検品、構持ち及び維持、梱入れ、ラベル貼り、はい作業その他の運送事業に附帯して一定の時間、技能、機器等を必要とする業務のこと。

##### ② 荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール【必要取組事項】

荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計2時間以内とします。その上で、荷待ち、荷役作業等にかかる時間が2時間以内となった、あるいは既に2時間以内となっている場合は、目標時間を1時間以内と設定し、更なる時間短縮のための取組を行います。

また、物流事業者が貨物自動車運送事業法等の関係法令及び法令に基づく命令を遵守して事業を遂行することができるよう、必要な配慮を行います。

(注1) 本文は、基本的なルールを定めたものである。個別の事情(車種、車幅の大きさ、荷役場所

# 物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画・工程表

一般社団法人日本建材・住宅設備産業協会

## 建材・住宅設備業界における物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画・工程表

取組事項	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項</b>								
■ 物流業務の効率化・合理化								
必要取組事項	荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握	現状						
	荷待ち時間・荷役作業等時間2時間以内ルール	現状						
推奨取組事項	物流管理統括者の選定							
	物流の改善提案と協力							
	予約受付システムの導入							
	パレット等の活用							
推奨取組事項	入出荷業務の効率化に資する機材等の配置							
	検品の効率化・検品水準の適正化							
	輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮							
	共同輸送の推進等による積載率の向上							
推奨取組事項	物流システムや資機材(パレット等)の標準化							
<b>2. 発荷主事業者としての取組事項</b> ※着荷主事業者の対応状況に応じて取組を実施								
■ 物流業務の効率化・合理化								
必要取組事項	出荷に合わせた生産・荷造り等							
	輸送を考慮した出荷予定時刻の設定							
	出荷情報等の事前提供							
	物流コストの可視化							
推奨取組事項	発荷主事業者側の施設の改善							
	発送量の適正化							
<b>3. 着荷主事業者としての取組事項</b>								
■ 物流業務の効率化・合理化								
必要取組事項	納品リードタイムの確保							
	発注の適正化							
推奨取組事項	着荷主事業者側の施設の改善							
	混雑時を避けた納品							
推奨取組事項	巡回集荷(ミルクラン方式)							
<b>4. 業界特性に応じた独自の取組</b>								
推奨取組事項	業界ガイドラインの作成等	現状把握						
	取引先業界等への働きかけ等	ガイドラインの策定						

今後は会員企業、関係業界団体への周知活動を展開予定

# 建産協 自主行動計画 掲載場所のご紹介

一般社団法人日本建材・住宅設備産業協会

## ◇内閣官房HP

[https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/butyuryu\\_kakushin/jisyukoudoukeikaku.html](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/butyuryu_kakushin/jisyukoudoukeikaku.html)



## ◇建産協HP



**建材・住宅設備業界における物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画**

2024年4月に、トラックドライバーの長時間労働改善に向け、トラックドライバーの長時間労働の上限が年60時間となります。他方で、物流の適正化・生産性向上について対策を講じなければ、2024年頃には輸送能力が約14%不足し、さらに、このまま推移すれば2030年頃には約34%不足すると推計されています（いわゆる「物流の2024年問題」）。

こうした中で、政府においては2023年6月2日に閣議された「我が国物流の革新に関する関係閣僚会議」において、「物流革新に向けた政策パッケージ」を取りまとめ、同「政策パッケージ」に基づく地域の一環として、経済産業省、農林水産省、国土交通省は物流主企業、商社企業、物流事業者が早急に取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両当事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を策定しています。経済産業省より、同「政策パッケージ」に基づく地域の一環として、多くの建材・住宅設備メーカーを会員として持つ建設協に対し、自主行動計画の作成依頼がありました。

上記要請により、建設協では、協会内に「物流課題検討会」を2023年6月に設置し、同年12月8日に自主行動計画を策定しました。

**2023年12月8日制定「建材・住宅設備業界における物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」** [PDF: 1.24MB]

★参考）物流の適正化・生産性向上に向けた両当事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン  
●物流の適正化・生産性向上に向けた両当事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン [PDF: 374KB]

# 活動報告 商慣習見直しWG

一般社団法人日本建材・住宅設備産業協会

## 先行事例、事業者アンケートを活用し、ガイドライン案の項目を選定



### 1) 先行事例の確認(キッチン・バス工業会、日本鉄鋼連盟)

キッチン・バス (キッチン・バス工業会ガイドラインより)	建材	サッシ	...
1) 荷渡し基準の見直し ・運行と荷役作業の分離のため、引き渡し基準は車上渡しを推奨する。 ・荷役作業はドライバーの作業から切り離すことを前提とする。 2) 運行の効率化を進める。 ・時間指定の指定に切り替え、混載便での配送を可能にする(積載効率UP)。 ・事前情報の精度のアップ ・ドライバーと荷役者の連絡手段を確保することで、現場での待ち時間を削減。 ②追加項目の検討 契約時に明確化が望ましい項目の洗い出し	①水平展開		

2024年4月、我が国物流の革新に関する関係閣僚会議において、物流革新に向けた政策パッケージを取りまとめ、同「政策パッケージ」に基づく地域の一環として、経済産業省、農林水産省、国土交通省は物流主企業、商社企業、物流事業者が早急に取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両当事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を策定しました。このガイドラインに基づき、建設協では、協会内に「物流課題検討会」を2023年6月に設置し、同年12月8日に自主行動計画を策定しました。

建設協では、この要請に基づき、協会内に「物流課題検討会」を2023年6月に設置し、同年12月8日に自主行動計画を策定しました。

このガイドライン案は、我が国物流の革新に関する関係閣僚会議において、物流革新に向けた政策パッケージを取りまとめ、同「政策パッケージ」に基づく地域の一環として、経済産業省、農林水産省、国土交通省は物流主企業、商社企業、物流事業者が早急に取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両当事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を策定しました。このガイドラインに基づき、建設協では、協会内に「物流課題検討会」を2023年6月に設置し、同年12月8日に自主行動計画を策定しました。

建設協では、この要請に基づき、協会内に「物流課題検討会」を2023年6月に設置し、同年12月8日に自主行動計画を策定しました。

### 2) メーカー各社の物流現場課題の共有 契約時に明確化すべき項目の洗い出し及び優先順位づけ (令和3年実施の事業者アンケート活用)

#### ガイドライン案 取組大項目

1. 荷待ち・荷役作業等にかかる時間の短縮・効率化
2. 運行効率の向上
3. 対価の適正化

#### 主要論点、意見

従来はメーカー間のサービス競争となっていたが、リードタイムにも踏み込めたらよいのでは

サービスと有償の範囲を業界で取り決められるとよい

現場配送に関しては流通も悩みは同じ。ガイドラインは川下にしっかり届くことが大事

車上渡しが共通認識となればよい

時間指定も課題だ。朝一指定が多く、車両手配も困難になっている。

リードタイムが車両手配の関係上大きな課題だ。また配送量の平準化も課題と認識している

このガイドライン案はメーカーサイドからのお願いではなく、サプライチェーン関係者の共通認識の醸成を図る目的で作成する。業界にひろく届くことが大切。周知計画までこのWGでしっかり議論していきたい。

## ◇対象商品

このガイドラインは、住宅、非住宅建築物に使用される建材・設備機器を対象とする。主なものを下記に示す。

- ・建材：木質床材、造作材、内部建具、石膏ボード、合板、断熱材、内装タイル、サッシ、玄関ドア、エクステリア部材、建築用ガラス等
- ・外装材：屋根用スレート、瓦、金属屋根、窯業系サイディング、金属外装材、外装タイル、床タイル、雨とい等
- ・設備機器：キッチン、ユニットバス、洗面化粧台、トイレ及びそれらに付属する設備機器

## ◇目的

トラックドライバーの一運行の平均拘束時間のうち、荷待ち、荷役作業等にかかる時間は計約3時間と推計される。これを各荷主事業者の取組によって2時間以内(2時間以内を達成している場合は1時間以内)に短縮することを目指すとともに、物流の負担軽減・適正化を図ることを目的とするものである。

## ◇取組項目

### 1. 荷役・荷待ち時間の短縮・効率化

- 1-1. 荷渡し条件の見直し
- 1-2. 現場との情報連携

### 3. 対価の適正化

- 3-1. 運送契約における配送と荷役の分離

### 2. 運行効率の向上

- 2-1. 納品時間の見直し
- 2-2. 受注リードタイムの見直し
- 2-3. 納品リードタイムの確保
- 2-4. 発送量の適正化
- 2-5. モーダルシフト活用によるトラック輸送距離の短縮

**現在提案中、今年度内の制定を予定。次年度の周知計画も検討中**

## 本日のアジェンダ

1. 建産協の物流課題解決に向けた取組概要 専務理事 寺家 克昌
2. 物流課題検討会議の活動について 標準化推進部長 中杉 聡
  - ・物流2024年問題の背景、主な動き
  - ・位置づけ、役割、運営体制
  - ・活動内容
3. 次年度以降の取り組みの方向性



# 次年度以降の取り組みの方向性

一般社団法人日本建材・住宅設備産業協会

## 他業界の活動状況(アクションプラン、活動骨子等)

加工食品分野における物流標準化アクションプラン フォローアップ会  
令和3年6月3日、第1回「加工食品分野における物流標準化アクションプラン フォローアップ会」を開催。  
令和2年3月の同アクションプラン策定後、約1年間の各項目の進捗状況を共有、アクションプラン策定時の参加企業に  
加え、関係機関等から、追加の取組、関係機関等について、アポイント、アジェンダ

紙加工品(衛生用品分野)におけるアクションプラン  
アクションプランの概要  
パレタイズの必要性と Design for Logistics の重要性  
パレタイズは単にラックライクの長距離労働の改善のみならず、発荷主から荷主まで一貫したパレチゼーションによって積替え作業が不要  
かつコスト削減、仕分けミス、搬送時の振動・衝撃による商品破損の防止、作業効率の向上に効果的。

菓子物流(スナック・米菓系)におけるパレット標準化ガイドライン  
ガイドラインの概要  
【基本的な考え方】  
菓子(スナック・米菓系)では、軽便で多品目という商品特性のため、輸送において手積み手卸しが行われている。許容可能な菓子物流の高度化に向けて、物流の省力化・効率化の観点から、パレタイズを推進していただくことが重要である。

持続可能な建材・住宅設備物流の為に  
さらなる物流の省力化、効率化への取組は必然

キーワードとしては

「水平連携、垂直統合」領域

- ・パレットの標準化
- ・パレットレンタル化(一貫パレチゼーション)
- ・共同物流
- ・検品レス化
- ・輸配送等のプロセス標準化・DX化



「物流・商流データプラットフォーム」領域

- ・標準コード、標準EDI
- ・納品伝票の電子化
- ・外装表示情報の標準化



# 連絡事項)ガイドライン取組状況のフォローアップ調査

一般社団法人日本建材・住宅設備産業協会

今年1月~2月にかけて行政よりフォローアップ調査が行われる予定  
詳細は建産協通信のメールをご確認ください。(各社窓口の方に昨年12月11日に発信済)

会員各位  
首題の件、経済産業省 製造産業局 生活製品課より  
周知依頼が参りましたので、以下の通りご案内いたします。  
.....  
平素より、経済産業行政へのご理解、ご協力ありがとうございます。  
いわゆる「物流の2024年問題」への対応のため、政府では、  
2023年6月2日に「物流革新に向けた政策パッケージ(政策パッケージ)」を  
取りまとめているが、同「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、国土交通省は「発荷主企業」・「着荷主企業」・  
「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  
(以下「ガイドライン」)」を策定し、公表しているところである。  
また、同「政策パッケージ」では、「ガイドラインの遵守状況について、  
2023年度末にフォローアップ調査を行い、速やかに結果を公表する。」と  
記載されており、経済産業省・農林水産省・国土交通省は2024年1月~2月を  
目安にガイドラインの取組状況について事業者の皆様へフォローアップ調査  
(アンケート調査)を行うことを予定しております。  
今回は、本調査のイメージを事業者の皆様へ事前にお知らせさせていただき、  
周知のご協力をお願いいたします。  
お忙しいところお手数をおかけしますが、ご協力の程よろしくお願いたします。

「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」  
取組状況に係るフォローアップ調査(案)について

2023年12月  
経済産業省  
農林水産省  
国土交通省

■背景・目的  
2024年4月に、トラックドライバーの長時間労働の改善に向け、トラックドライバーの時間外労働の上限が年間960時間となり、他方で、物流の適正化・生産性向上について対策を講じなければ、2024年度には輸送能力が約14%不足し、さらに、このまま推移すれば2030年度には約34%不足すると推計されています(いわゆる「物流の2024年問題」)。こうした中で、政府においては、2023年6月2日に開催された「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において、「物流革新に向けた政策パッケージ」を取りまとめ、同「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、国土交通省は発荷主企業・着荷主企業・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(以下「ガイドライン」)」を策定し、公表しました。  
また、同「政策パッケージ」では、「ガイドラインの遵守状況について、2023年度末にフォローアップ調査を行い、速やかに結果を公表する。」と記載されており、経済産業省・農林水産省・国土交通省は2024年1月~2月を目安にガイドラインの取組状況について事業者の皆様へフォローアップ調査を行うことを予定しております。  
本資料は、当フォローアップ調査について、現時点で検討中の概要をお知らせするものです。「荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間」の把握等、事業者の皆様におかれましては本フォローアップ調査の内容について、ご理解、ただけますと幸いです。