

フィジカルインターネット 実現のロードマップ

令和5年7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

1. 我が国に迫る物流クライシス

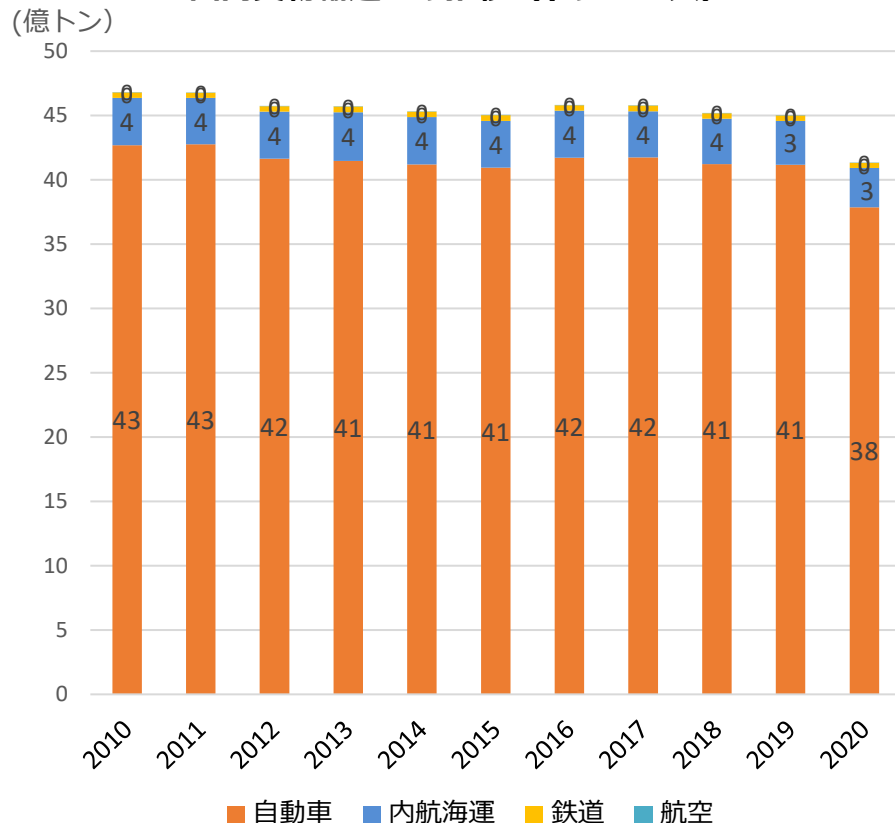
素人は『戦略』を語り、プロは『ロジスティクス』を語る。

—オマール・N・ブラッドレー

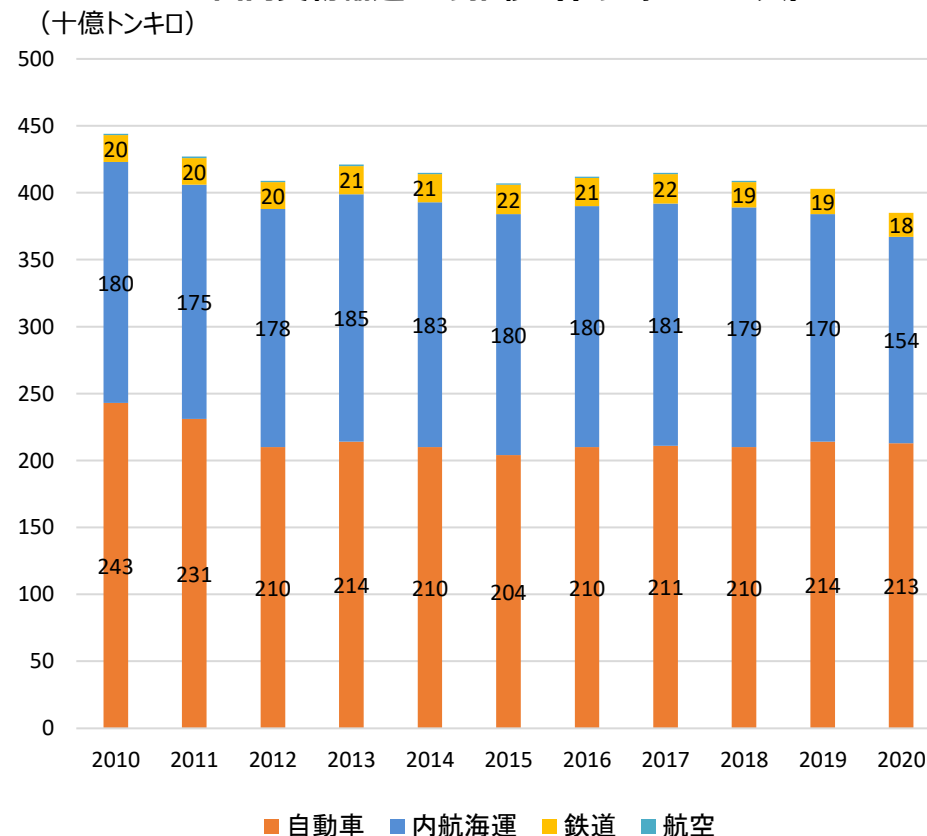
国内貨物輸送量：輸送手段の推移

- 国内貨物輸送量は輸送重量（トンベース）では、国内貨物輸送量は、ほぼ横ばいで推移していたが、2020年度は大幅に減少した。
- 国内貨物のモード別輸送（トンキロベース）は、自動車が約5割、内航海運が約4割を占め、鉄道の占める割合は全体の5%程度。

国内貨物輸送量の推移（トンベース）



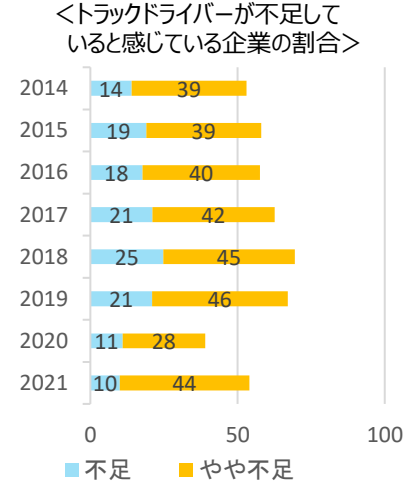
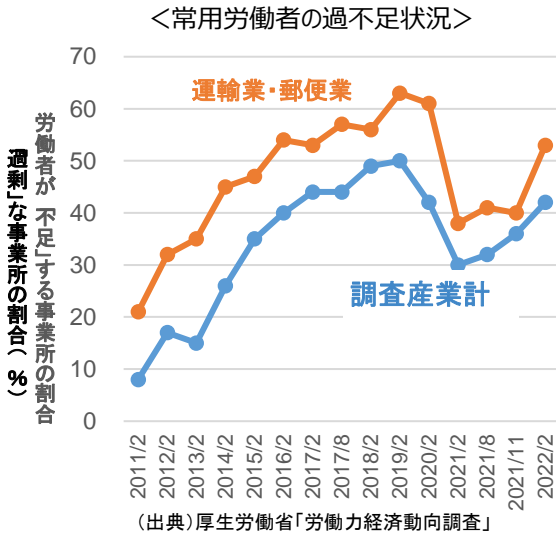
国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）



物流の現状 トラックドライバーの働き方を巡る状況

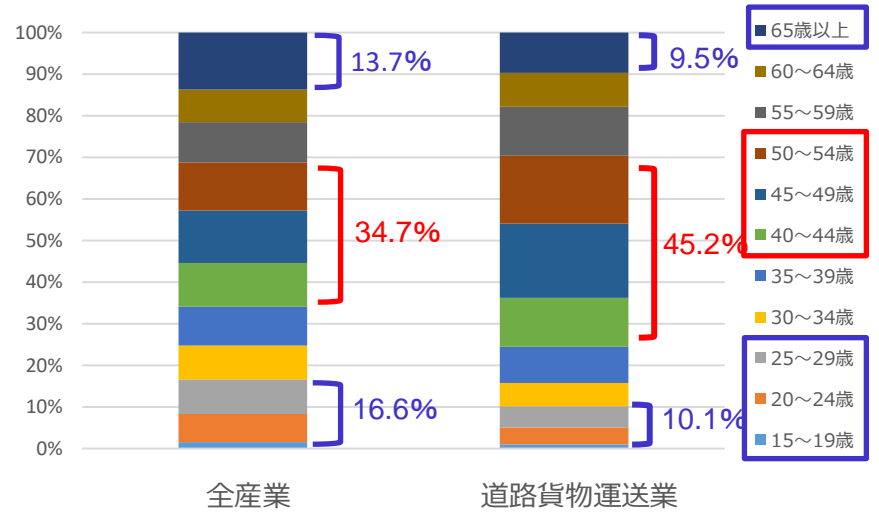
- 物流分野における労働力不足が近年顕在化しており、トラックドライバーが不足していると感じている企業は増加傾向。
- 年齢構成は全産業平均より若年層と高齢層の割合が低く、中年層の割合が高いほか、労働時間も全産業平均より約2割長い。

人手不足



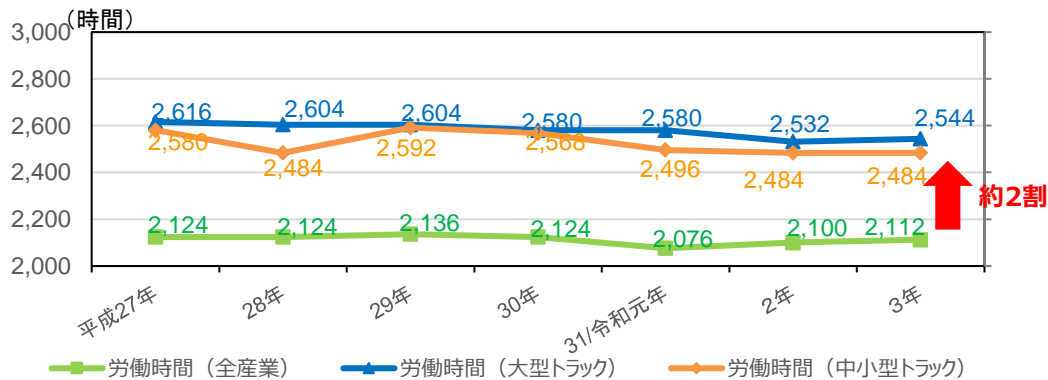
(出典) 全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」
※各年の第2四半期(7月～9月)の数値を掲載

年齢構成



(出典) 総務省「労働力調査」

労働時間



(参考) 鉄道貨物協会H30報告書におけるトラックドライバー需給予測

- 2028年度の営業用トラック輸送量と営業トラック分担率の予測値から、ドライバー需要量を予測→**2028年度：約117.5万人**
- 将来人口予測からドライバーの供給量を予測→**2028年度：約89.6万人**
- 上記を踏まえると、**2028年度には約27.8万人のドライバー不足**が予測される。

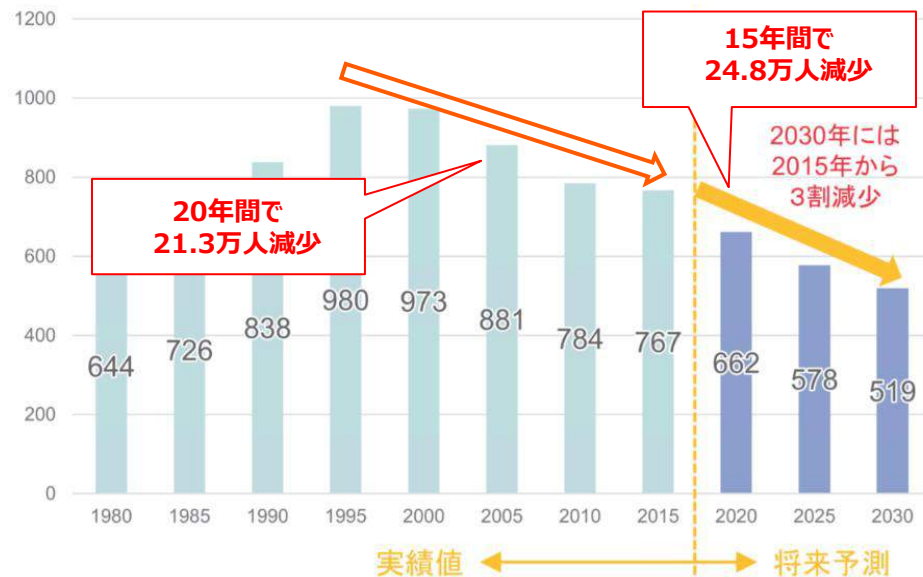
※参考URL

<https://rfa.or.jp/wp/pdf/guide/activity/30report.pdf>

物流の現状：トラック輸送の担い手数の推移

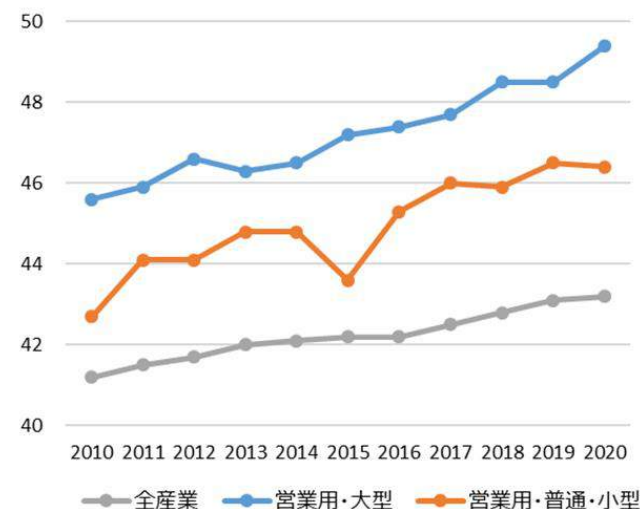
- 我が国の生産年齢人口は中長期的に減少傾向にあり、65歳以上の人口が増加していく。
- トラックドライバーについては、労働環境（労働時間、業務負荷等）から人材確保が容易ではなく、全産業に比して、平均年齢が3～6歳程度高い。
- また、道路貨物運送業は65歳以上の就業者の割合も少ない業種となっており、**対策を講じなければ、担い手の減少が急速に進んでいくおそれがある。**

道路貨物運送業の運転従事者数の推移



(出典) 日本ロジスティクスシステム協会 (JILS) 「ロジスティクスコンセプト2030」2020年2月

トラックドライバーの平均年齢の推移

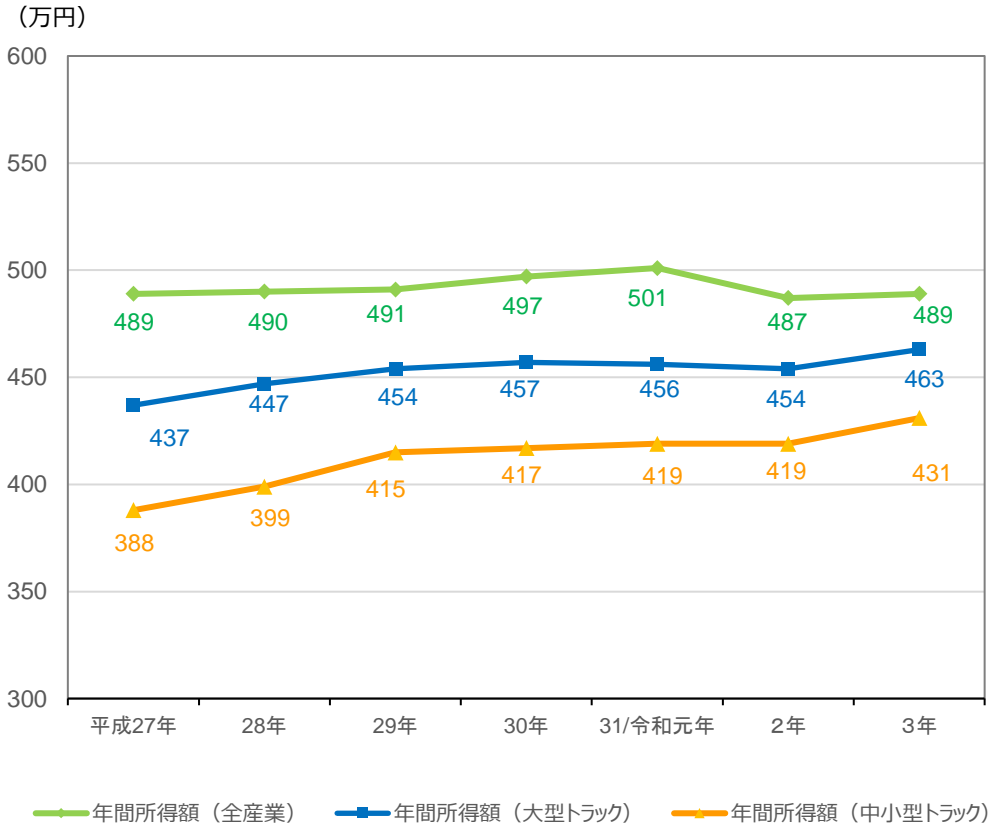


「賃金構造基本統計調査」より経済産業省作成
令和2年に調査項目及び調査方法の見直しが行われたため、令和元年以前については、「令和2年調査と同じ推計方法を用いた過去分の集計」を用いた。

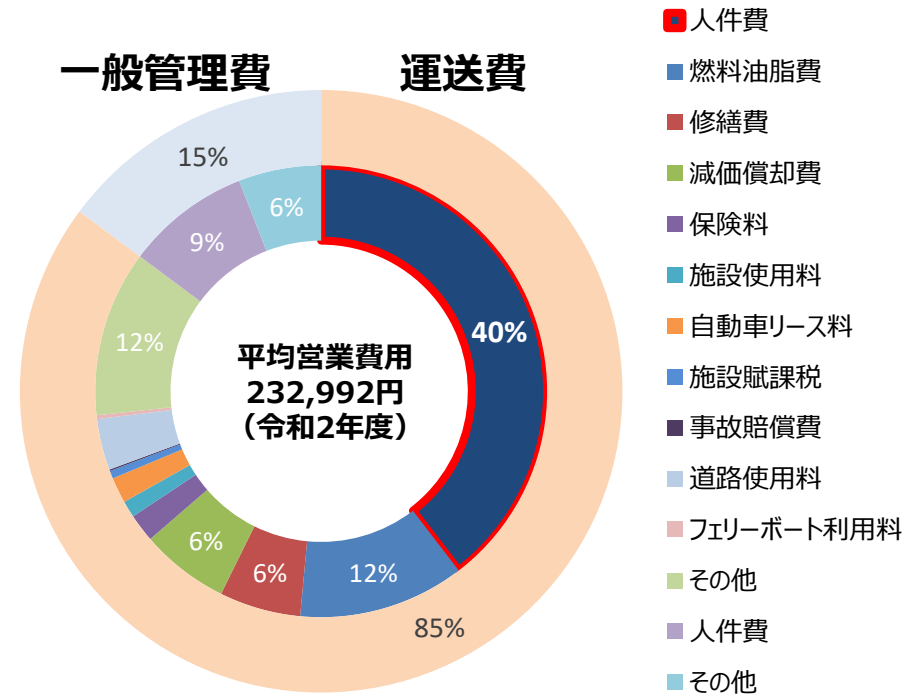
物流の現状：トラックドライバーの年収

- トラックドライバーの年収は、全産業平均に比して5%～10%程度低い状況となっている。
- トラック運送事業の営業費用の約4割は運送に係る人件費であり、ドライバーの収入を上げていくためには、原資となる運賃確保が不可欠。

トラックドライバーの年間所得額の推移



トラック運送事業の営業費用の内訳



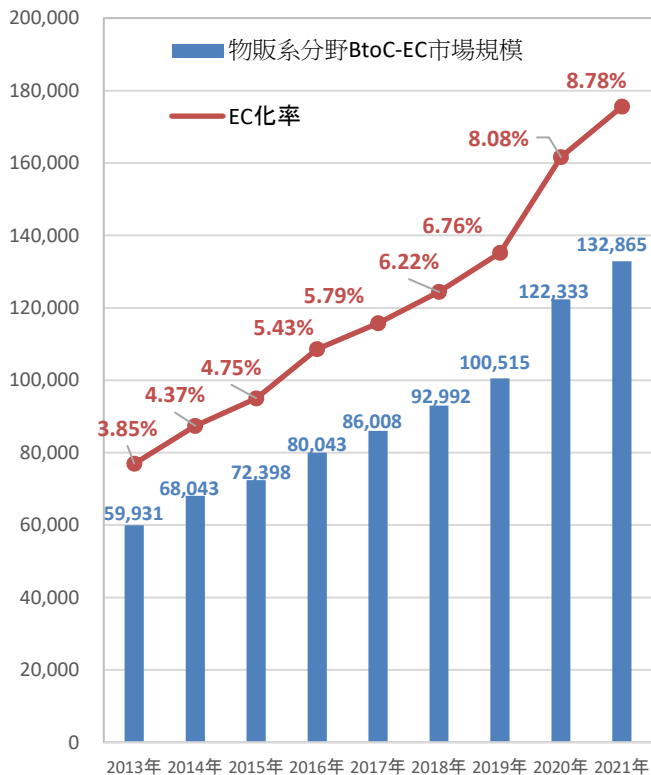
(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省自動車局にて作成

(出典) 全日本トラック協会「経営分析報告書(概要版)―令和2年度決算版―」より
経済産業省作成

物流の現状：EC市場の推移・規模、宅配便取扱個数・再配達率

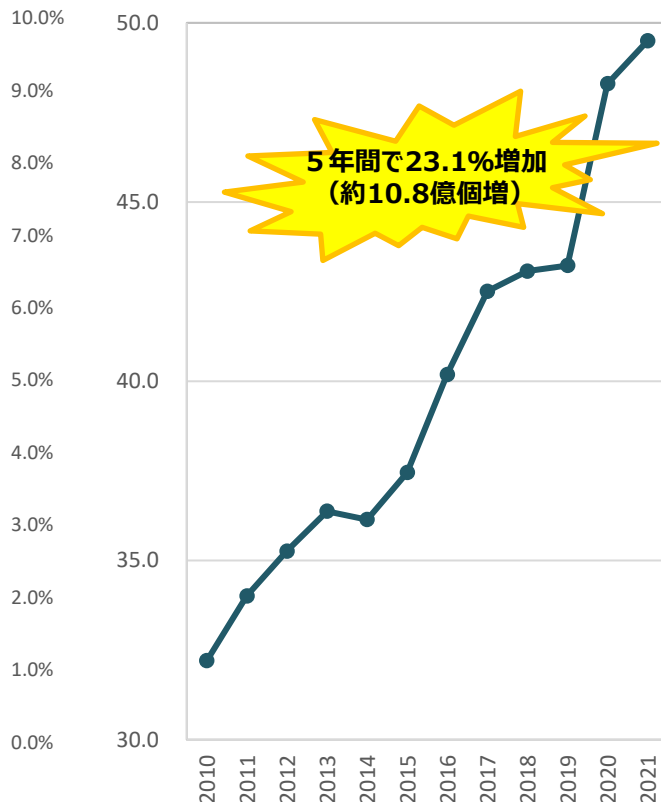
- 宅配貨物の不在再配達は新型コロナウイルスの感染拡大前においては全体の約15~16%程度発生。
- 新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出自粛要請等から宅配便利用者の在宅時間が増加し、1回での受け取りが増えてはいるものの、物流分野における労働力不足が懸念される中、今後もEC市場の拡大が見込まれることから、**再配達を削減し、物流を効率化することが必要**となっている。

(単位:億円) EC市場規模の推移



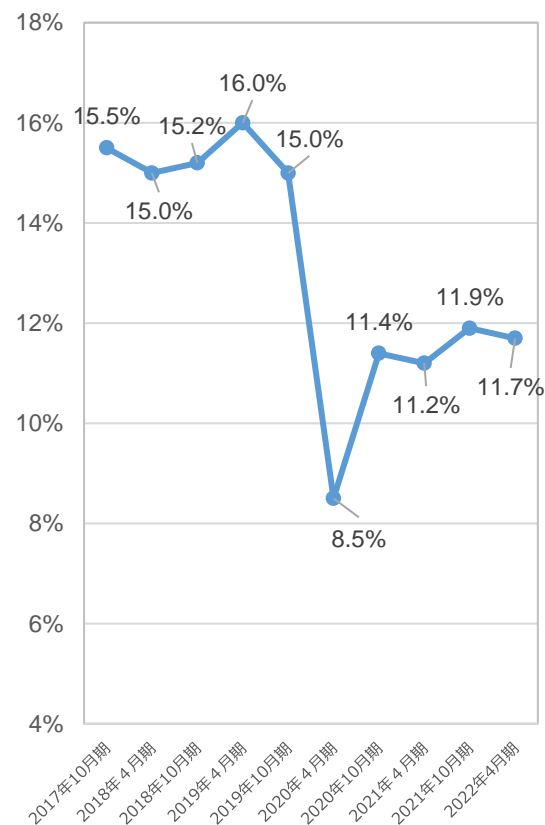
(出典) 経済産業省「電子商取引実態調査」
注：EC化率＝物販系分野における電子商取引市場規模（推計値）
／物販系分野における商取引市場規模（推計値）

(単位:億個) 宅配便取扱実績の推移



(出典) 国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」
注：2007年度より、ゆうパックの実績を調査対象に追加。
2016年度より、ゆうパケットの実績を調査対象に追加

再配達率の推移



(出典) 国土交通省「宅配便再配達実態調査」
(2017年10月期-2021年4月期)

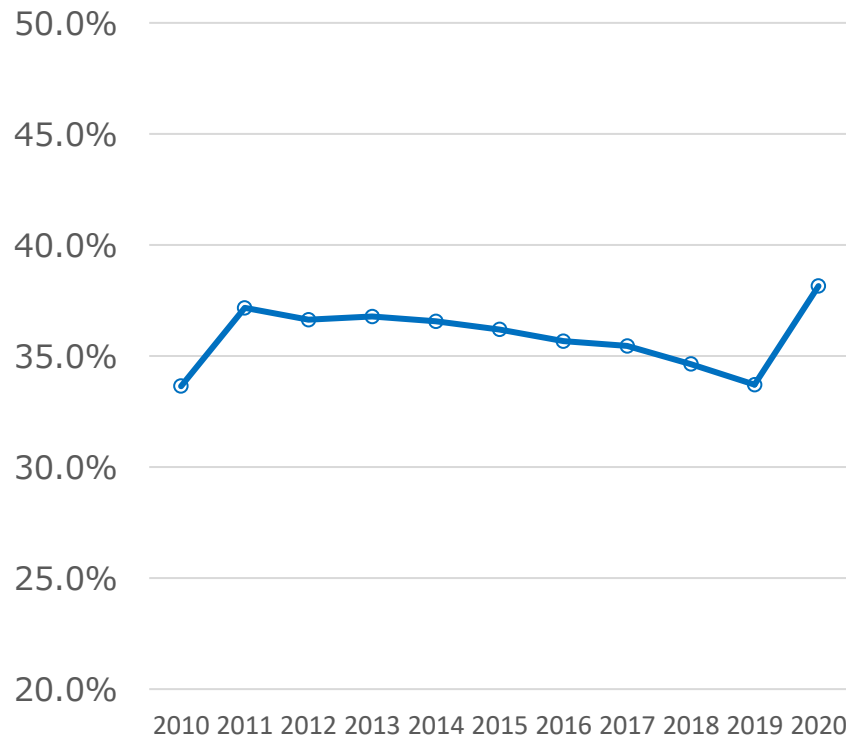
物流の現状：直近の物流の変化①

- 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。

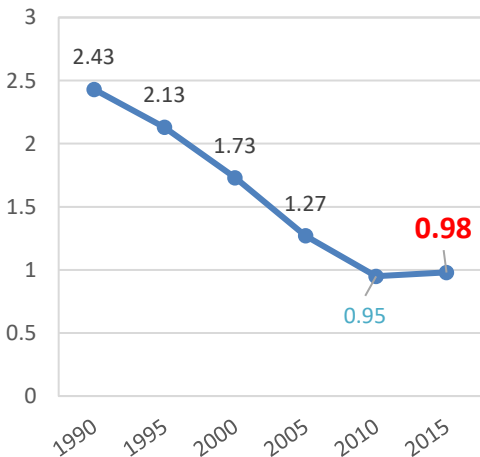
小口多頻度化の動き

	平成2年度	平成22年度	平成27年度
貨物1件あたりの貨物量	2.43トン/件	0.95トン/件 <0.39倍>	0.98トン/件
物流件数の推移 (3日間調査)	13,656千件	24,616千件 <1.80倍>	22,608千件

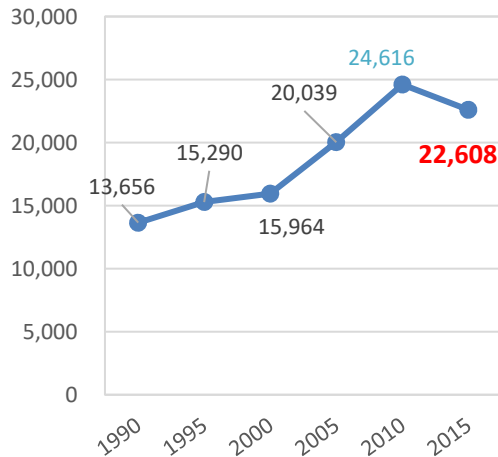
貨物自動車の積載率の推移



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)」

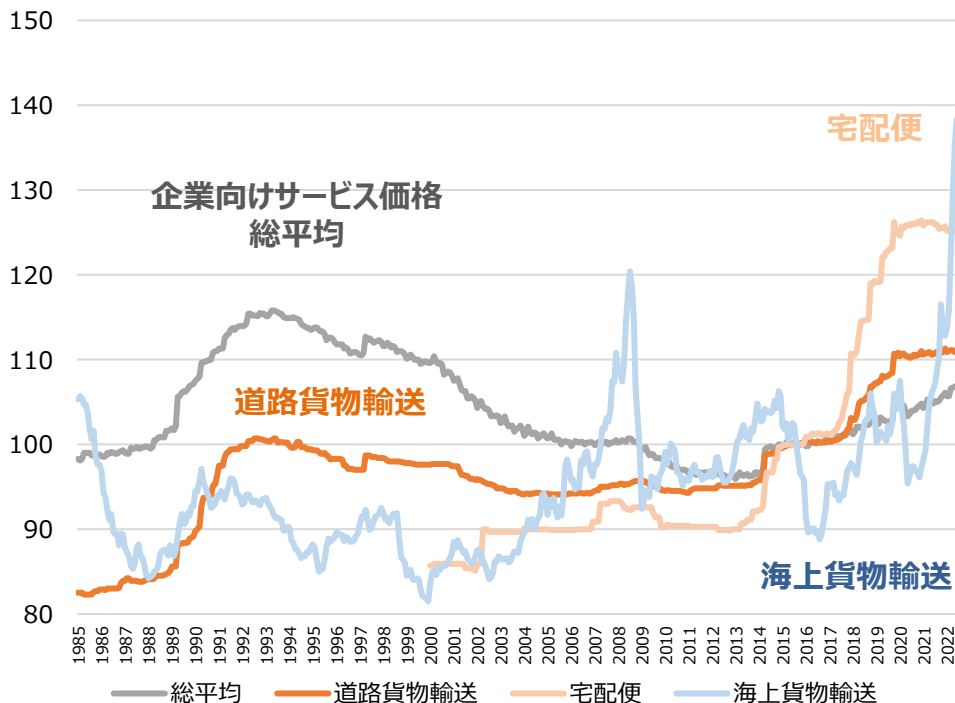
(注)

- 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。

物流の現状：直近の物流の変化②

- 道路貨物輸送のサービス価格は、2010年代後半にバブル期の水準を超え、過去最高（物流コストインフレ）。特に、宅配便の価格の急騰が顕著。上下の振れ幅の大きな海上貨物輸送（外航海運の影響が大きい）に比して、短期的な価格変化ののち、固定化していく傾向。
- 荷主企業から見た売上高物流コスト比率は上昇傾向にあり、JILSの物流コスト調査では、2021年度は5.7%と過去20年の同調査で最大となった。

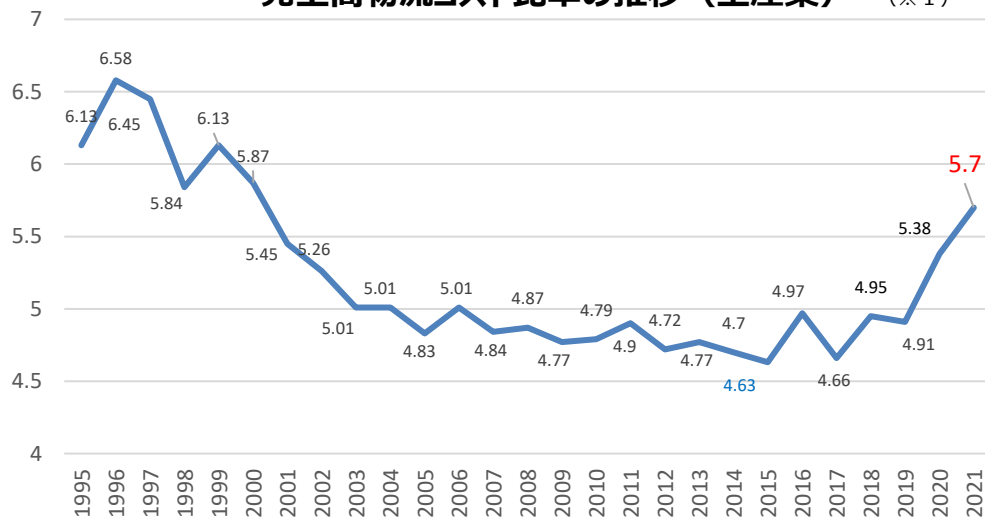
道路貨物輸送・海上貨物輸送のサービス価格指数の推移



売上高物流コスト比率の動き

	平成7年度	平成27年度	令和3年度
売上高物流コスト比率 (全業種) ※1	6.13%	4.63% <0.76倍>	5.70%
名目国内総生産 (GDP) ※2	516.7兆円	532.1兆円 <1.03倍>	541.8兆円

売上高物流コスト比率の推移（全産業） ※1



(出典) 日本銀行「企業向けサービス価格指数（2015年基準）」より経済産業省作成

※1 (出典) JILS「物流コスト調査報告書」

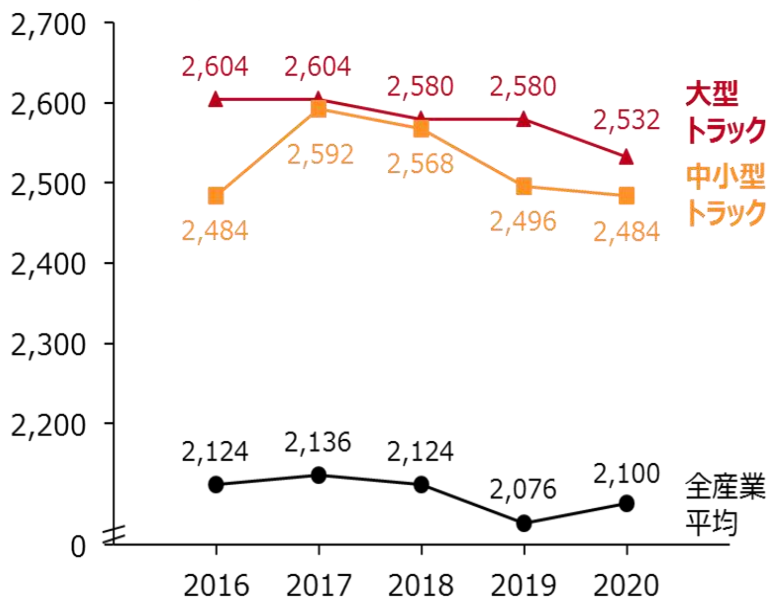
※2 (出典) 内閣府「国民経済計算(GDP統計)」

「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年間労働時間は長く、労働環境を改善する必要がある。
- **2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限（年960時間）規制が適用。**(働き方改革)
その結果、2024年頃から、物流コストは、さらに高騰する可能性がある。(「**物流の2024年問題**」)

トラックドライバーの年間労働時間

[労働時間(時間)]



全日本トラック協会(2021)「日本のトラック輸送産業現状と課題」

トラックドライバーの働き方改革（時間外労働の上限規制）

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
	年休5日取得義務化		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	→

「物流の2024年問題」：影響試算

- 改善基準告示の見直し案では、トラックドライバーの1年間の拘束時間の上限は3,300時間（例外：3,400時間）とされている。
- 荷待ち時間等の削減等の物流効率化に取り組みなかった場合、**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**が起こると試算されている。

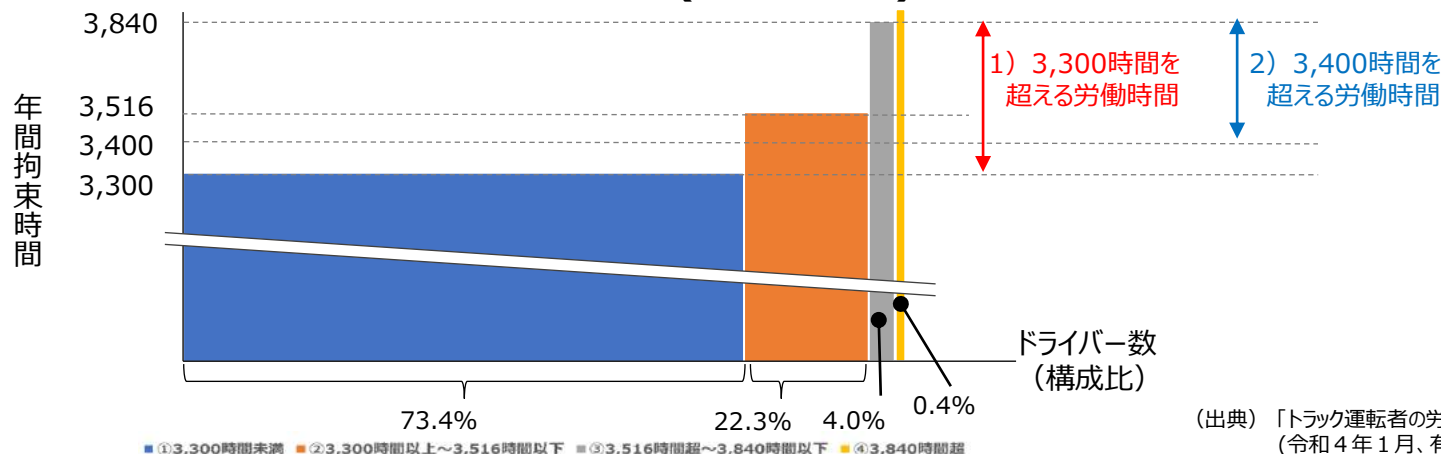
■ 不足する輸送能力（NX総合研究所発表資料）

	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
2019年度データ	14.2%	4.0億トン

※拘束時間を3,400時間とした場合、不足する輸送能力は5.6%、不足する営業用輸送トン数は1.6億トンと見込まれる。

※本試算には、荷待ち時間や荷役時間の削減等による効果を含んでいない。

（参考）トラックドライバーの1年間の拘束時間（2019年度）



（出典）「トラック運転者の労働時間等に係る実態調査事業報告書」（令和4年1月、有限責任監査法人トーマツ）

「物流の2024年問題」：影響試算（発荷主別・地域別）

■不足する輸送能力（発荷主別）（2019年度データ）

業 界	不足する輸送能力の割合
農産・水産品 出荷団体	32.5%
建設業、建材 (製造業)	10.1%
卸売・小売業、 倉庫業	9.4%
特積み	23.6%
元請の運送事業者	12.7%
紙・パルプ (製造業)	12.1%
飲料・食料品 (製造業)	9.4%
自動車、電気・機械・精密、金属 (製造業)	9.2%
化学製品(製造業)	7.8%
日用品 (製造業)	0.0%

■不足する輸送能力（地域別）（2019年度データ）

地域	不足する輸送能力の割合
北海道	11.4%
東 北	9.1%
関 東	15.6%
北陸信越	10.8%
中 部	13.7%
近 畿	12.2%
中 国	20.0%
四 国	9.2%
九 州	19.2%

「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です。
- 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

- 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**（バス予約システム、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、**デジタルインターネット**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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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**

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きます。

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）

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

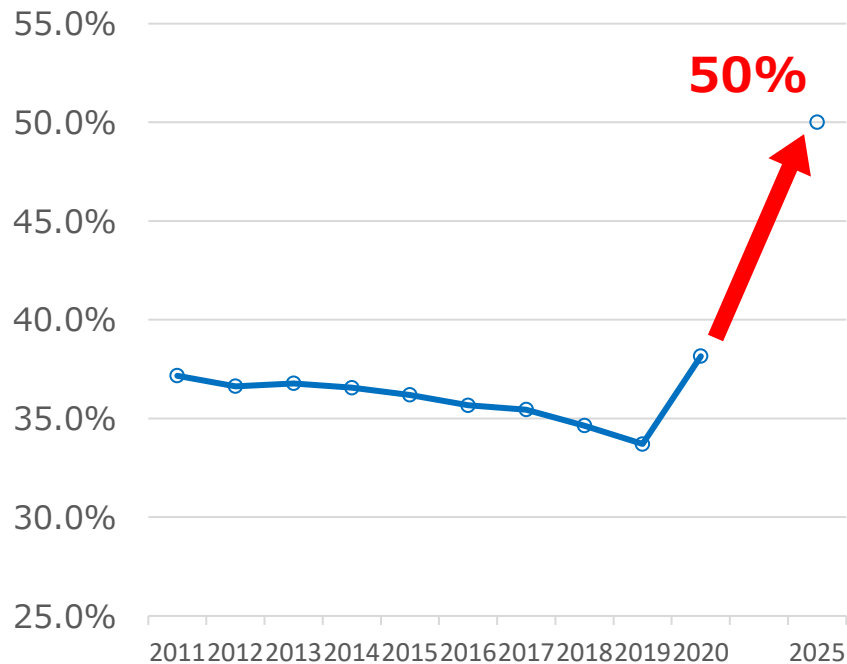
5. 業界特性に応じた独自の取組

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。

(参考) 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）」

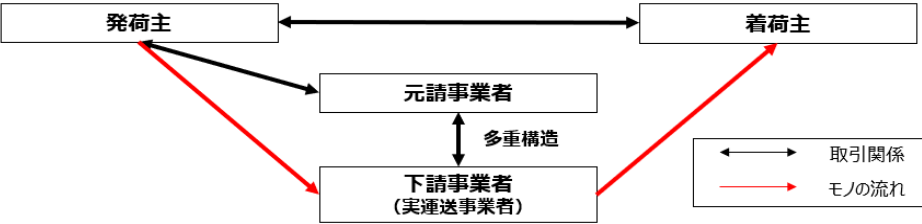
(注)

- 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。

持続可能な物流の実現に向けた検討会（概要）

- 人口減少に伴う労働力不足による需給バランスのギャップに加え、2024年から施行されるトラックドライバーの時間外労働時間規制（物流の「2024年問題」）、燃料高・物価高の影響を踏まえ、**着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとするための検討会を2022年9月から開催。**（事務局：経産省・国交省・農水省）。

■ 論点

- ①労働時間規制による物流への影響
- ②物流の危機的状況に対する消費者や荷主企業の理解が不十分
- ③非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化
（発荷主～物流事業者、元請事業者～下請事業者、発荷主～着荷主）

- ④着荷主の協力の重要性
- ⑤物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進に向けた環境整備

■ スケジュール（想定）

- 2022年9月2日に第1回を開催。
- 2023年2月8日に中間取りまとめを公表。
- 2023年6月16日に第11回（最終回）を開催。
- 2023年夏頃を目途に最終とりまとめを公表予定。

＜委員＞

大島 弘明	株式会社N X総合研究所 取締役
小野塚征志	株式会社ローランド・ベルガー パートナー
北川 寛樹	ボストンコンサルティンググループ合同会社 マネジングディレクター・パートナー
河野 康子	一般財団法人日本消費者協会 理事
首藤 若菜	立教大学 経済学部 教授
高岡 美佳	立教大学 経営学部 教授
根本 敏則	敬愛大学 経済学部 教授
二村真理子	東京女子大学 現代教養学部 教授
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
矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部 教授

＜事務局＞

経済産業省	商務・サービスグループ 物流企画室
国土交通省	総合政策局 物流政策課
国土交通省	自動車局 貨物課
農林水産省	大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課

＜オブザーバー＞

荷主・物流事業者団体（35団体）等

持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終取りまとめ（案）（抜粋）

- 2024年を前に諸課題が先鋭化・鮮明化している中、これまで規定してきたことの実効性を確保するため取り組むべき政策について提示。

※赤下線：制度的措置として検討

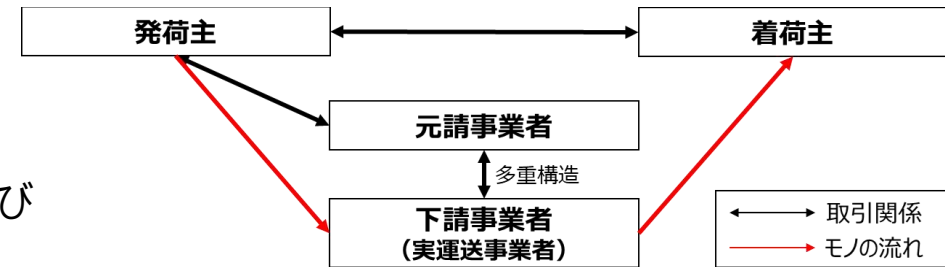
2. 持続可能な物流の実現のために取り組むべき政策

(1) 荷主企業や消費者の意識改革

- ① 荷主企業・物流事業者の物流改善を評価する仕組みの創設
- ② 経営者層の意識改革を促す措置
- ③ 消費者の行動変容を促す方策の実施
- ④ 物流に係る広報の強化

(2) 物流プロセス課題の解決（非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化、着荷主の協力）

- ① 待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置の検討
- ② 契約条件の明確化、多重下請構造の是正等の運賃の適正収受に資する措置の検討
- ③ 物流コスト可視化の検討
- ④ 貨物自動車運送事業法に基づく荷主への働きかけ等及び標準的な運賃に係る延長等所要の対応の検討
- ⑤ トラックドライバーの賃金水準向上に向けた環境整備の検討



(3) 物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進に向けた環境整備

- ① デジタル技術を活用した共同輸配送・帰り荷確保等の検討
- ② 官民連携による物流標準化の推進の検討
- ③ 物流拠点ネットワークの形成等に対する支援の検討
- ④ モーダルシフトの推進のための環境整備の検討
- ⑤ 車両・施設等の省エネ化・脱炭素化の推進に向けた環境整備の検討
- ⑥ その他生産性の向上を図るための措置の検討

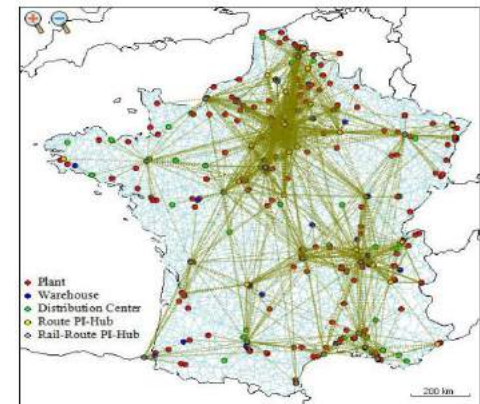
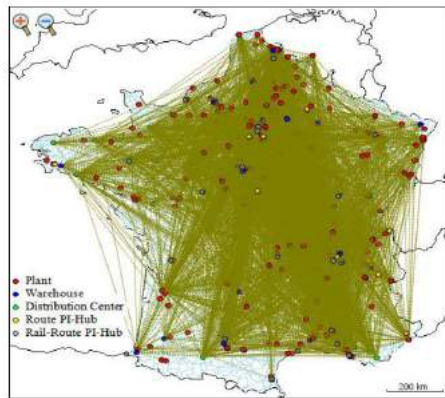
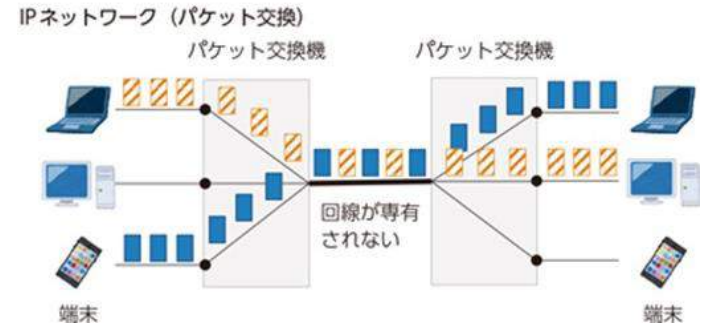
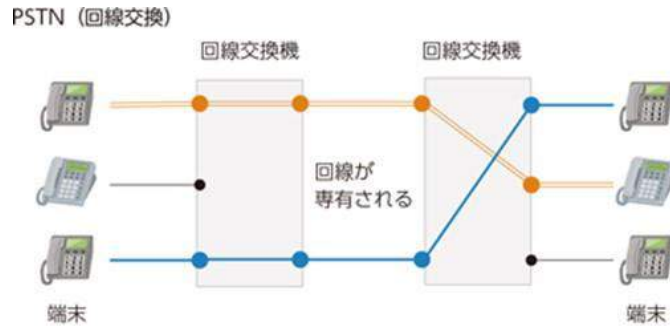
2. **フィジカルインターネット・ロードマップ**

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。

（インターネット通信）
デジタルインターネット通信

（物流）
フィジカルインターネット

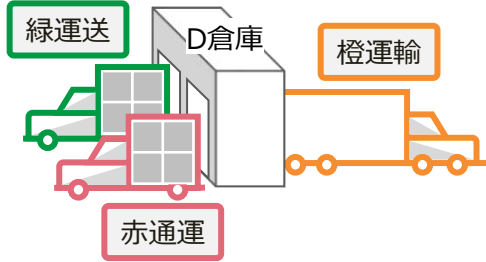


※輸送距離が約2割減

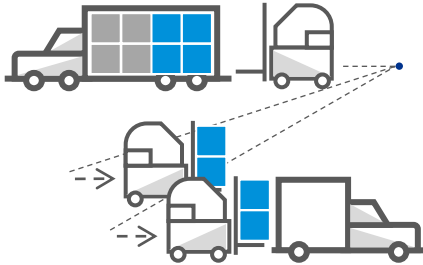
フィジカルインターネット実現イメージ

- 「オープンで積替効率の高いハブ拠点」、「荷主・物流事業者のオペレーション標準化・商慣行適正化」、「事業者横断で輸送をオーケストレーションするプラットフォーム」が、事業者や業種分野を超えたネットワークとともに実現する。

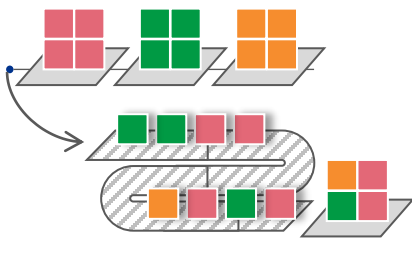
オープンなハブ拠点で結節



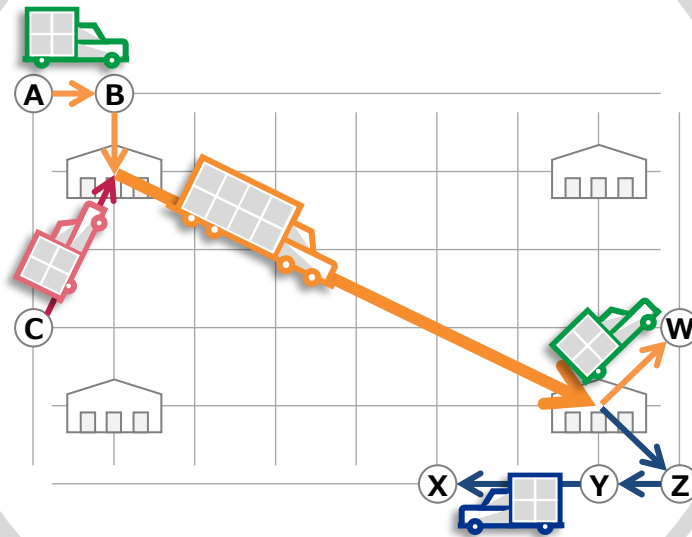
ユニットロードで積替効率化



物流拠点DXで積替自動化

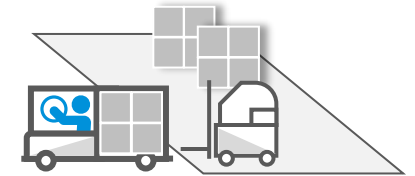


事業者や業種分野を超えたネットワーク

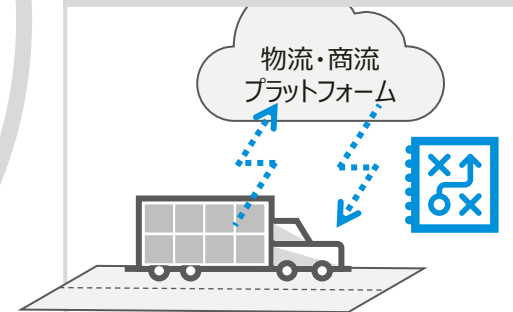


オペレーション標準化・商慣行適正化

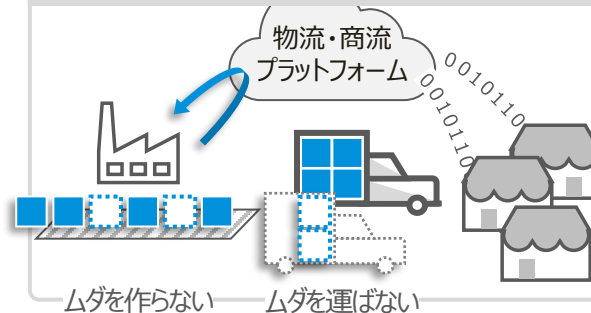
例) 荷役分離、調達管理



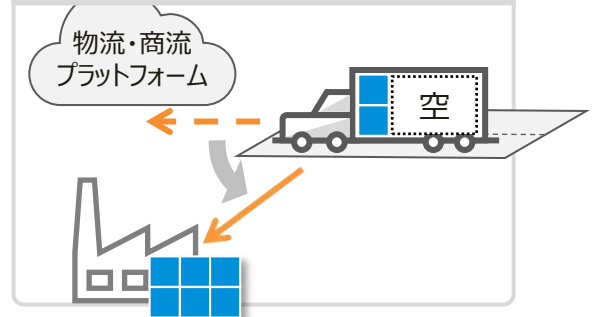
リアルタイムでルート・積降拠点最適化



需要情報共有による産業全体のロス排除



帰り荷をリアルタイムでマッチング



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）。

フィジカルインターネット実現会議

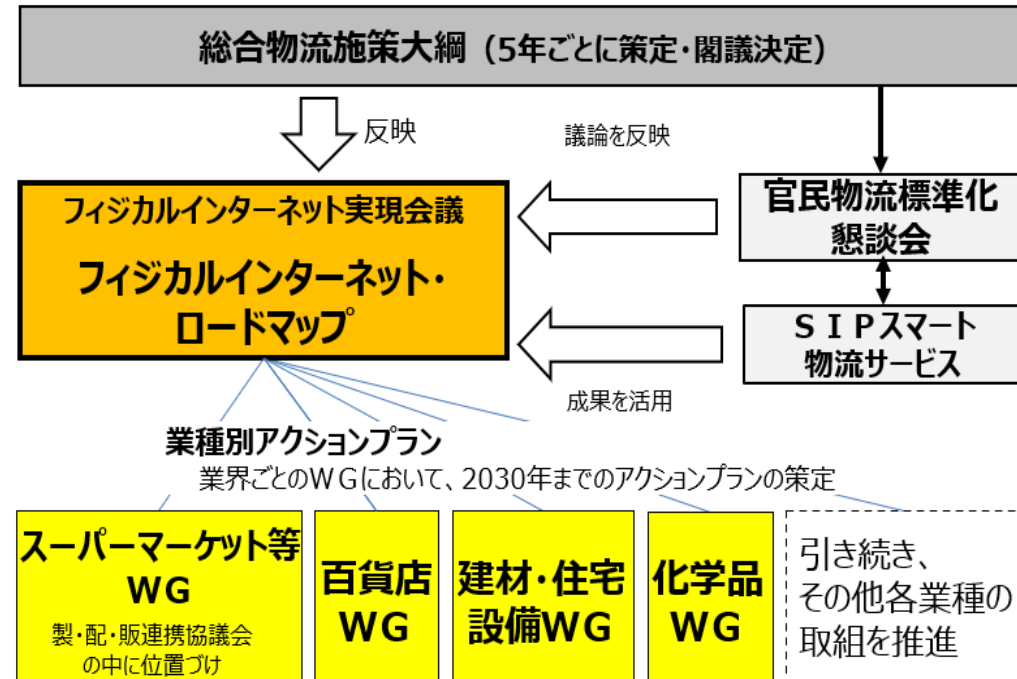
<構成委員> ※敬称略・五十音順

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

項目	年度	～2025	2026～2030	2031～2035	2036～2040	
	現状	準備期	離陸期	加速期	完成期	
ガバナンス	事業者ごとや業界ごとに様々なルールが相互に調整されずに存在	物流スポット市場の発達 2024年 トラックドライバーの 時間外労働上限規制	計画的な物流調整/利益・費用のシェアリングルールの確立 業界内・地域内	業界間・地域間・国際間	<h2>フィジカルインターネット ゴールイメージ</h2> <p>① 効率性（世界で最も効率的な物流）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>② 強靱性（止まらない物流）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>③ 良質な雇用の確保（成長産業としての物流）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・中小事業者が物流の「規模の経済」を享受し成長 ・ビジネスモデルの国際展開 <p>④ ユニバーサル・サービス（社会インフラとしての物流）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	
物流・商流データプラットフォーム（PF）	各種PFの萌芽。複数のPF間の相互接続性・業務連続性の確保が課題。	各種PFビジネスの発達 SIPスマート物流サービス	PF間の自律調整 SC可視化、サービス展開 例) 地域物流	各種PFとの連携		物流・商流を超えた多様なデータの業種横断プラットフォーム
水平連携 標準化・シェアリング	各種要素の非統一に起因し、物流現場の負担が発生。モノ・データ・業務プロセスの標準化に連携して取り組むことが必要。	物流EDI標準の普及 パレットの標準化 PIコンテナの標準化	企業・業種の壁を越えた物流機能・データのシェアリング 業界内・地域内	業界間・地域間・国際間		SIPスマート物流サービス物流標準ガイドラインの活用 例) 業務プロセス、GS1を始めとするコード体系
垂直統合 BtoBtoCのSCM	ロジスティクス・SCMを経営戦略としていない。物流を外部化してしまっており、物流とのデータ連携ができておらず、物流の制約を踏まえた全体最適を実現できず。	標準化・商慣行是正等（業種別アクションプラン） 例) 加工食品、スーパーマーケット等、百貨店、建材・住宅設備	SCM/ロジスティクスを 基軸とする経営戦略への転換	デマンドウェブ (BtoB/BtoC)		消費情報・需要予測を起点に、製造拠点の配置も含め、サプライチェーン全体を最適化。トラックなどの輸送機器や倉庫などの物流拠点のみならず、製造拠点の一部もシェア。
物流拠点 自動化・機械化	自動化機器の普及促進と、業務プロセス革新による生産性向上が課題。	パレチゼーションの徹底	装置産業化の進展	完全自動化の実現		2030年度 物流ロボティクス市場規模 1,509.9億円（2020年度の約8倍） 出典：矢野経済研究所
輸送機器 自動化・機械化	実証段階であり、本格的な導入・サービス化には至っていない。他方、ドライバーの人手不足問題は深刻化	後続車有人隊列走行システム・ 高速道路での後続車無人隊列 走行システムの商業化 出典：官民ITS構想-ロードマップ	サービス展開	サービス展開		限定地域での無人自動運転移動サービス 出典：官民ITS構想-ロードマップ
		自動配送ロボットによる配送の実現	サービス展開	サービス展開	ドローン物流の社会実装の推進 出典：空の産業革命に向けたロードマップ2021	

フィジカルインターネット・ロードマップに対する研究者の反応

- 「フィジカルインターネット」の提唱者（※）であるブノア・モントルイユ教授（ジョージア工科大学）、エリック・バロー教授（パリ国立高等鉱業学校）も、日本における「フィジカルインターネット・ロードマップ」の策定について関心を寄せている。

※ フィジカルインターネットは、2010年から2011年にかけてブノア・モントルイユ、ラッセル・D・メラー、エリック・バローの3名の学者により初期論文が発表され、以来研究が進められてきた。



ブノア・モントルイユ教授
(ジョージア工科大学)

日本において「フィジカルインターネット・ロードマップ」が作成されたことは大変興味深い。ヨーロッパで行われたロードマップに触発され、日本独自のロードマップが策定された。日本における検討とその活用に敬意を表する。日本における取組の成功、そして国際コミュニティの一員として、世界中のフィジカル・インターネットの成熟に協力したい。



エリック・バロー教授
(パリ国立高等鉱業学校)

日本が迅速にこのテーマに取り組み、包括的で一貫性のあるロードマップを作られたことを嬉しく思う。フィジカルインターネットにおけるデジタルの部分がはじめに取り組むべきものだが、そこではプレイヤー間で多くの調整が必要となる。文化やツールが共通であることが、日本において役立つだろう。成果を共有し合い、お互いに示唆を得ていきたい。

3. スーパーマーケット等WG アクションプラン(2030)

スーパーマーケット等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、消費財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、スーパーマーケット等WGを設置。

<背景>

- 個々の業界においては、物流に関連した固有の商慣習等の課題を抱えており、「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業界ごとの具体的なアクションプランを策定することが必要。

<目的>

- 我が国における「フィジカルインターネット」の実現に向け、消費財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する。

<スケジュール>

- 令和3年11月から全4回開催し、令和4年3月に取りまとめ。

<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
押塚 広之	ライオン株式会社	流通政策部 部長
加藤 弘貴	公益財団法人流通経済研究所	専務理事
神戸 達也	株式会社ヤオコー	ロジスティクス推進部長
岸 純平	国分グループ本社株式会社	物流統括部 改善推進課 課長
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
田中 寿喜	株式会社イズミ	営業企画部 部長
豊島 直人	株式会社イトーヨーカ堂	執行役員 物流室長
永田 孝司	シジシージャパン株式会社	執行役員 物流事業部 事業部長
西野 克	イオンリテール株式会社	執行役員 MD改革本部長
西野 利昭	ウエルシア薬局株式会社	物流部長
橋本 雅隆	明治大学	グローバル・ビジネス研究科 専任教授
深井 雅裕	日清食品株式会社	取締役 事業構造改革推進部長
藤田 正美	キューピー株式会社	上席執行役員 ロジスティクス、IT・業務改革推進担当
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
前川 博徳	株式会社あらた	ロジスティクス本部 本部長
三木田 雅和	株式会社PALTAC	常務執行役員 研究開発本部 本部長
山下 太	花王株式会社	ロジスティクスセンター センター長

<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

フィジカルインターネット実現に向けたスーパーマーケット等アクションプラン（2030年）

詳細①：物流・商流データプラットフォーム

フィジカルインターネット実現のために必要な、データを共有する際の各種マスタ、物流・商流におけるコード体系の整理、業界標準EDIの利活用、物流を効率化するためのデータ基盤やデータ連携等の工程をまとめた。

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に準拠したEDI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											【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	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)				
	輸配送実績データの共同利用	メーカー・卸・小売													

フィジカルインターネット実現に向けたスーパーマーケット等アクションプラン（2030年）

詳細②：水平連携（標準化・共同化）

フィジカルインターネット実現の鍵となる共同輸配送、共同拠点利用を実現するための、商品外装サイズ、パレット、オリコン、カゴ台車等の物流資材の規格の標準化について今後の工程をまとめた。

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	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
	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)	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)	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)	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	・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)										

フィジカルインターネット実現に向けたスーパーマーケット等アクションプラン（2030年）

詳細③ - 1 : 垂直統合（BtoBtoCのSCM）①

フィジカルインターネット実現のために、消費財サプライチェーンの川上から川下にかけての連携・効率性を高める上での必要な商慣習の見直し等の項目について工程をまとめた。

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-2024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	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				・新商品・販促品の 発注のルール化									

フィジカルインターネット実現に向けたスーパーマーケット等アクションプラン（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 標準化内容の合意	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)									流通・物流の効率化 付加価値創出に係る 基盤構築事業
	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											各社の取組
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)												各社の取組

フィジカルインターネット実現に向けたスーパーマーケット等アクションプラン（2030年）

詳細④：物流拠点（自動化・機械化）

フィジカルインターネット実現のために、消費財（加工食品・日用雑貨）サプライチェーンにおける物流拠点で必要となる自動化・機械化について工程をまとめた。

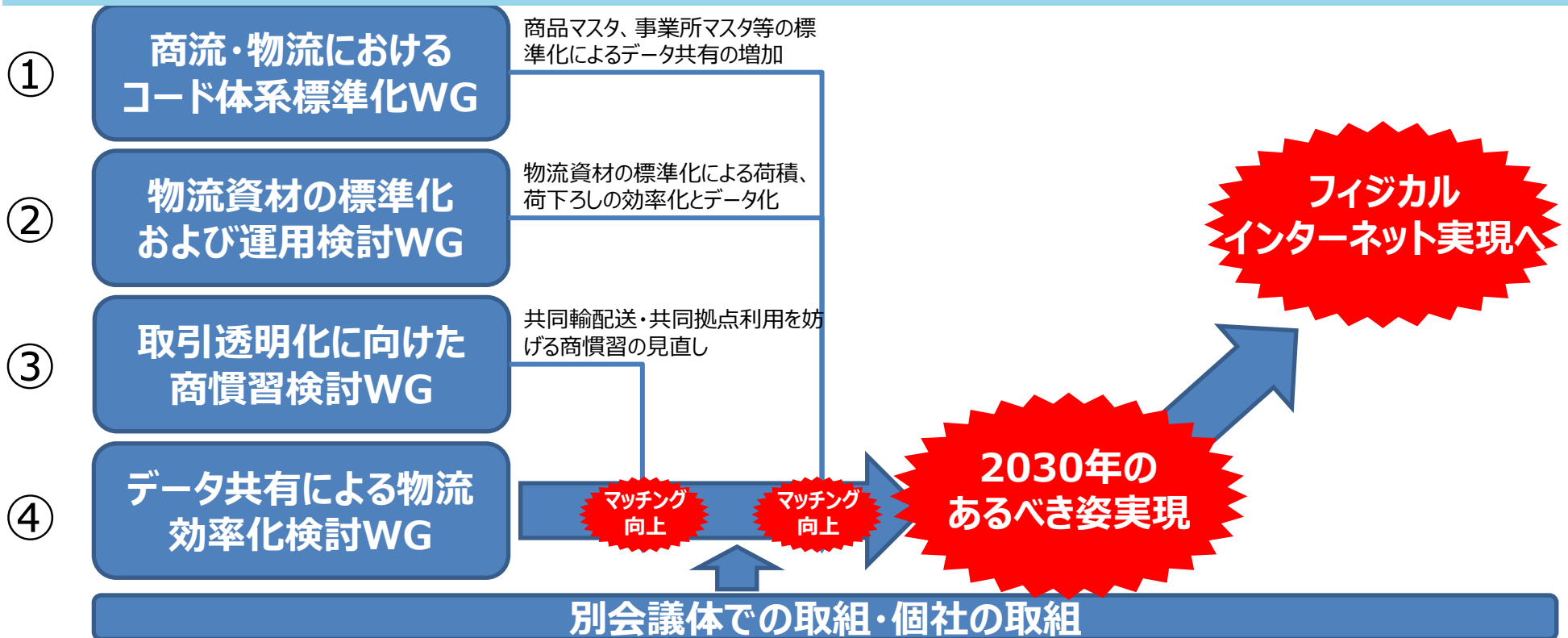
中項目	小項目	実施主体	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	検討会議体
倉庫マテハン機器	荷卸し・格納の自動化 (ロボット革命IOTイニシアティブ協議会物流倉庫TCと連携)	全体												ロボット革命IOTイニシアティブ協議会物流倉庫TC
	ピッキングの自動化 (ロボット革命IOTイニシアティブ協議会物流倉庫TCと連携)	全体		ロボット革命IOTイニシアティブ協議会物流倉庫TCとの連携 ・課題抽出、標準化モデルの作成		各種倉庫マテハン機器の導入 ・実証実験		(ユニットロードの標準化等踏まえ) 各種倉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% 未滿					60%					70%

今後の実現に向けた進め方 4つのWGと今後の工程

- 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。



(参考) 製・配・販連携協議会について

消費財分野におけるメーカー（製）、卸（配）、小売（販）の連携により、サプライチェーン全体の無駄をなくすとともに、新たな価値を創造する仕組みを構築することを目的として2011年5月に発足。



【加盟企業（54社）】

<製：メーカー> 25社

アイリスオーヤマ株式会社 アサヒグループジャパン株式会社 味の素株式会社 アース製薬株式会社 アリナミン製薬株式会社
株式会社伊藤園 大塚製薬株式会社 花王株式会社/花王グループカスタマーマーケティング株式会社 キッコーマン食品株式会社
キューピー株式会社 キリンビール株式会社 コカ・コーラボトラーズジャパン株式会社 サッポロビール株式会社
サントリー食品インターナショナル株式会社 株式会社資生堂/資生堂ジャパン株式会社 大正製薬株式会社
第一三共ヘルスケア株式会社 日清食品株式会社 ネスレ日本株式会社 ハウス食品株式会社 P&Gジャパン合同会社
ユニ・チャーム株式会社 ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング株式会社 ライオン株式会社 ロート製薬株式会社

<配：卸売業> 9社

株式会社あらた 伊藤忠食品株式会社 株式会社大木 加藤産業株式会社 国分グループ本社株式会社 株式会社日本アクセス
株式会社PALTAC 三井食品株式会社 三菱食品株式会社

<販：小売業> 20社

株式会社アークス イオン株式会社 株式会社イズミ 株式会社イトーヨーカ堂 ウエルシア薬局株式会社
株式会社コメリ 株式会社サンドラッグ 株式会社スギ薬局 株式会社西友 株式会社セブン・イレブン・ジャパン
DCM株式会社 株式会社ファミリーマート 株式会社フジ・リテイリング 株式会社平和堂 株式会社マツキヨココカラ&カンパニー
株式会社マルエツ ミニストップ株式会社 株式会社ヤオコー 株式会社ライフコーポレーション 株式会社ローソン

【参考】スーパーマーケット等WGアクションプラン賛同宣言について

- 製・配・販連携協議会では、2022年7月8日の総会において、「スーパーマーケット等アクションプラン賛同宣言」を行った
- 同協議会に加盟する製配販45社が賛同を表明した

＜参考＞ 総会当日の様子

※製・配・販連携協議会ホームページより抜粋 (<https://www.gs1jp.org/forum/pro.html>)



フィジカルインターネット実現に向けた
スーパーマーケット等アクションプラン賛同宣言

私たちは、製・配・販の連携による
サプライチェーン全体の最適化を実現するために、
フィジカルインターネット実現に向けた
スーパーマーケット等アクションプランに賛同し、実行します

上記を実現するために、

- 1 私たちは、本アクションプラン実現に向けて、各社で実行計画を策定し、全体の進捗を製・配・販連携協議会を通じて公表します。
- 2 本アクションプランは、製・配・販連携協議会の運営委員および関係者によって全体の進捗管理を行っていきます。
- 3 また本アクションプラン実現に向けて優先課題である「商流・物流におけるコード体系標準化」「物流資材の標準化および運用検討」「取引透明化に向けた商慣習の見直し」「データの共有の際のルール化」について、製・配・販連携協議会に新たに4つのワーキンググループを設置し、検討を進めます。

45社を代表して賛同宣言を行う ㈱イトーヨーカ堂 三枝会長



参加した賛同企業による記念撮影

【参考】小売事業者 4 社による物流効率化に向けた取組宣言

(サミット(株)・(株)マルエツ・(株)ヤオコー・(株)ライフコーポレーション)

- 令和5年3月16日に、大手小売事業者のサミット(株)・(株)マルエツ・(株)ヤオコー・(株)ライフコーポレーションが、食料品の安定供給維持に向けて、定番商品の発注時間の見直しや、特売品等における発注・納品リードタイムの確保等といった食品流通網のあり方を再構築するための取組を進めていくことを共同で宣言した。

持続可能な食品物流構築に向けた取り組み宣言

私たち食品スーパーマーケットは、お客様の豊かで美しい食生活の実現とライフラインとしての役割を果たすべく、適時・適品・適量の食料品供給を実現するための流通網を構築してまいりました。しかし、流通を取り巻く環境や世の中の価値観は変化し、SDGs などの社会・環境分野の課題や物流分野の課題などから、食品物流では近い将来、商品が運ばなくなる危機が迫っています。

一方、令和 3 年に閣議決定された「総合物流施策大綱」では、加工食品分野の物流標準化・商慣習改革を推進するとされています。また、国土交通省、経済産業省、農林水産省、厚生労働省が令和 2 年に策定した「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(加工食品、飲料・酒物流編)」や、製・配・販の各階層が参照する「フードサプライチェーン・サステナビリティプロジェクト(FSP)」の提案において、リードタイムの延長や 3 分の 1 ルールの見直しの徹底などが課題に対する具体的解決策として示されているところです。

これらを踏まえ、私たち 4 社は、現在、そして将来に向けた食料品の安定供給維持に向けて、今までの取り組みを見直し、食品流通網のあり方を再構築するための取り組みを進めてまいります。

上記を実現するために、以下の取り組みを実行いたします。

1. 加工食品における定番商品の発注時間の見直し

加工食品における定番商品の店舗発注時間を前倒しすることで、お取引先様の夜間作業の削減および調整作業時間の確保を実現いたします。

2. 特売品・新商品における発注・納品リードタイムの確保

特売品・新商品の計画発注を進め、確定した発注データをもとに商品や車両の手配ができる環境を整えることで、緊急手配等の作業負担を軽減するとともに、積載効率および実車率を向上させます。

3. 納品期限の緩和(1/2 ルールの採用)

加工食品における 180 日以上の賞味期間の商品に対し、「1/2 ルール」を採用することで、商品管理業務の負担を軽減し、食品物流の効率化をはかります。

4. 流通 BMS による業務効率化

卸売業と小売業間の受発注方式に、標準化された流通 BMS を導入することで、高速通信による作業時間確保、伝票レス・検品レスによる業務効率化を進めます。

2023 年 3 月 16 日

サミット株式会社

株式会社マルエツ

株式会社ヤオコー

株式会社ライフコーポレーション

<取組内容>

1. 加工食品における定番商品の発注時間の見直し
2. 特売品・新商品における発注・納品リードタイムの確保
3. 納品期限の緩和 (1 / 2 ルールの採用)
4. 流通BMSによる業務効率化

能な食品物流に向けた取り組みに関する記者発表



4社による取り組み宣言

※「物価高における流通業のあり方検討会」資料より抜粋

4 社社長による記念撮影

御清聴いただきありがとうございました。