

# 第1章 花き流通の現状

## 第1節 花きの需要について

切花および園芸用植物（園芸用品を含む）の一世帯の年間支出額を示す（図1）。切花は1997年の13,130円をピークにその後は減少に転じ2023年には8,034円と38.8%減である。年平均1.87%の減少である。値は税込み金額であるため税抜き換算すると1993年12,912円が実質のピークとなる（1997年に消費税額が3%から5%に引き上げられたため）。園芸用植物は1999年の11,726円がピークで2023年は8,393円と28.4%減である。直近の最低だった2019年の7,756円では33.8%減である。年平均2.05%の減少である。

切花、園芸用植物ともに1990年代は好景気の影響を受け消費が拡大した。特に、園芸用植物においては1990年に大阪で開催された国際花と緑の博覧会（大阪花博）を契機にガーデニングブームが起き急速に消費支出が伸びた。その後、1990年代末から景気後退やデフレ、ギフト需要の減少、住環境や家族形態の変化、販売店の価格競争により切花、園芸用植物ともに支出額は減少傾向が続いている。2020年に発生した新型コロナウイルスの流行を契機にライフスタイルに変容が起こり切花、園芸用植物ともにホームユース需要が高まった。結果、物価高の影響はあるものの切花の消費支出額の減少は下げ止まり傾向、園芸用植物の消費支出額は増加傾向に転じた。最新の2023年では切花は前年より増加し、園芸植物は大きく減少している。

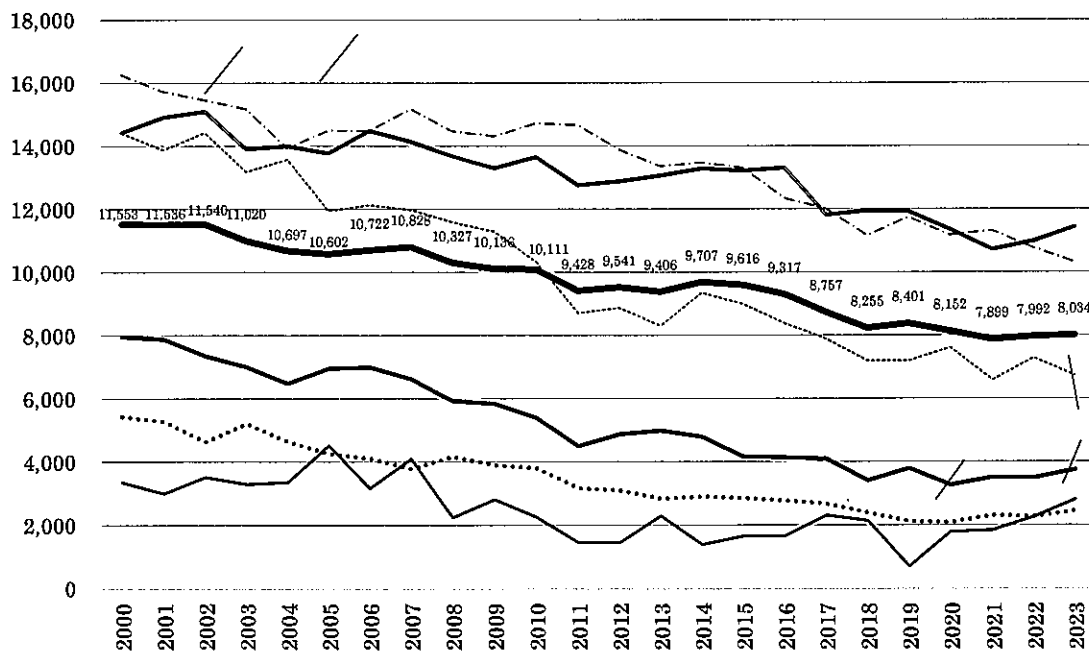


図1 二人以上世帯の切花および園芸用植物（園芸用品を含む）の年間支出額（単位：円）

資料：総務省統計局「家計調査 家計収支編二人以上の世帯」より作成

世代別の切花年間支出額を示す（図 2）。世代別に見てみると全世代で支出額が減少傾向にあり、世代が上がるにつれて支出額が増加する傾向にある。近年の特筆すべき傾向としては 2020 年より 20 代以下から 40 代までの支出が増加していることが挙げられる。前述のとおり 2020 年の新型コロナウイルスの流行により在宅時間が増え、ホームユース需要が高まったことによるものと考えられる。

直近の傾向としては下げ止まりを見せているが、全体的には減少傾向にあることがわかる。2020 年以降に生まれた新たな需要を絶やさず、さらなる需要喚起の取り組みを行うことが今後の花きの消費動向に影響を与えることになると思われる。

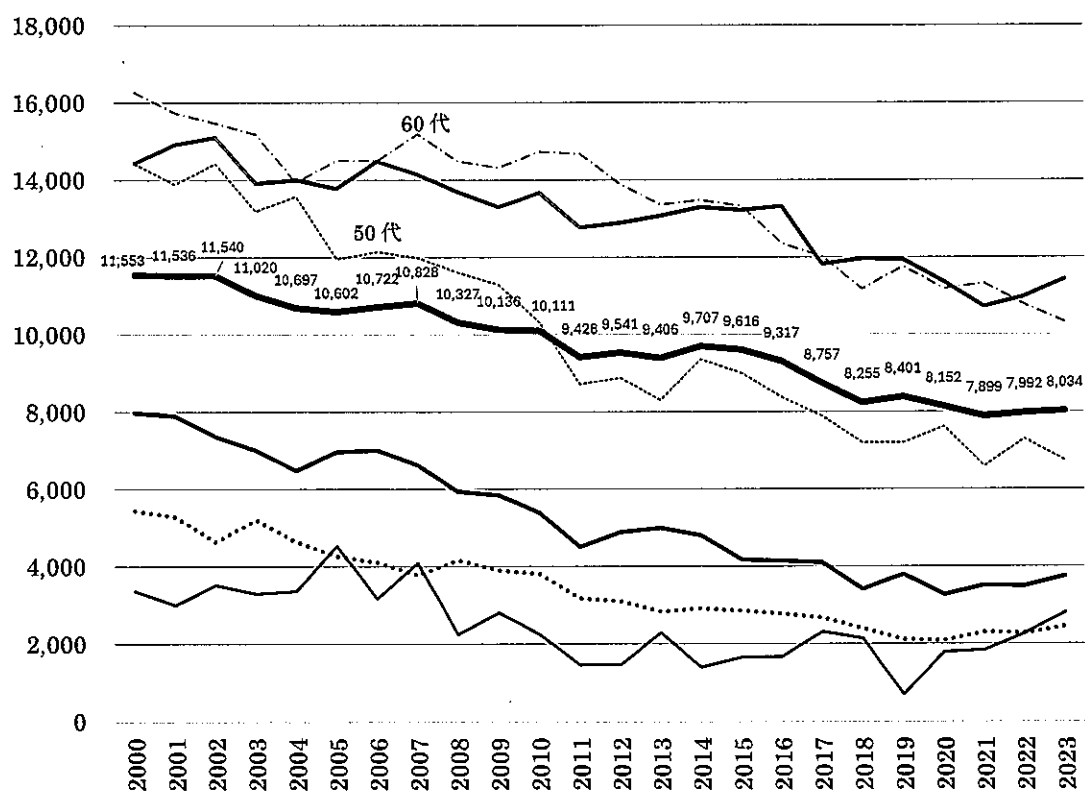


図 2 二人以上世帯の切花の世代別の年間支出額（単位：円）

資料：総務省統計局「家計調査 家計収支編二人以上の世帯」より作成

## 第2節 生産の状況について

切花の年間作付面積および年間出荷数量の推移を示す(図3)。1990年代は急速に作付面積、出荷数量ともに増加し、作付面積は1999年(19,800 ha)、出荷数量は1996年(5,756百万本)にピークを迎える。その後は、減少傾向にあり2022年では作付面積12,970 ha、出荷数量3,139百万本となっており、それぞれピーク時の65.5%、54.5%にまで減少している。生産量の減少の主な要因には、生産者の高齢化や後継者不足などの労働力事情による廃業や規模縮小、他品目への転作、経費高騰(資材、燃料、人件費等)による経営圧迫、消費需要の減少、異常気象による被害等がある。近年は需要に対して供給不足により単価は上昇傾向にある。

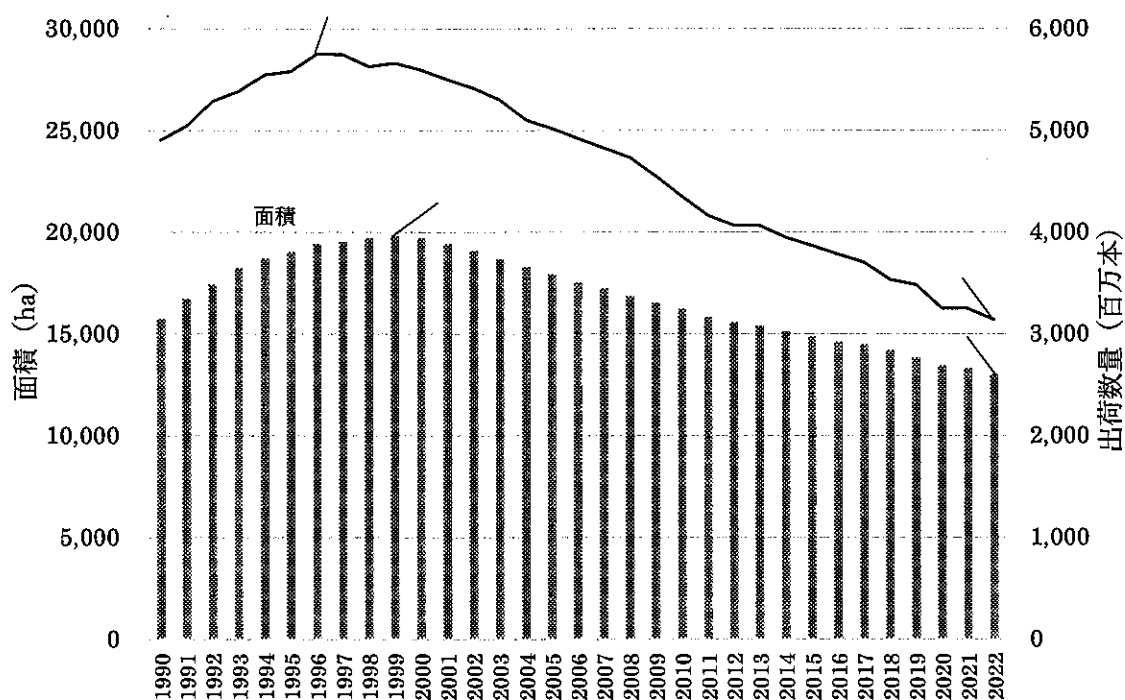


図3 切花の年間作付面積および年間出荷数量

資料：農林水産省「花き生産出荷統計 品目別作付面積及び出荷量累年統計および令和4年産花き生産出荷統計」より作成

鉢物の年間作付面積および年間出荷数量の推移を示す(図 4)。1990 年代から 2000 年代半ばまで作付面積、出荷数量ともに増加し、2004 年に作付面積は 2,195 ha、出荷数量は 324 百万鉢となりピークを迎える。その後は、減少傾向にあり 2022 年では作付面積 1,452 ha、出荷数量 181 百万鉢となっており、それぞれピーク時の 66.2%、55.9%にまで減少している。

苗物の年間作付面積および年間出荷数量の推移を示す(図 5)。1990 年代から 2000 年代半ばまで作付面積、出荷数量ともに大幅に増加し、2002 年に作付面積は 1,768 ha、出荷数量は 902 百万鉢となりピークを迎える。その後は、減少傾向にあり 2022 年では作付面積 1,253ha、出荷数量 535 百万鉢となっており、それぞれピーク時の 70.9%、59.3%にまで減少している。生産の減少要因は、生産者の高齢化や後継者不足などの労働力事情による廃業や規模縮小、消費需要の減少等による。

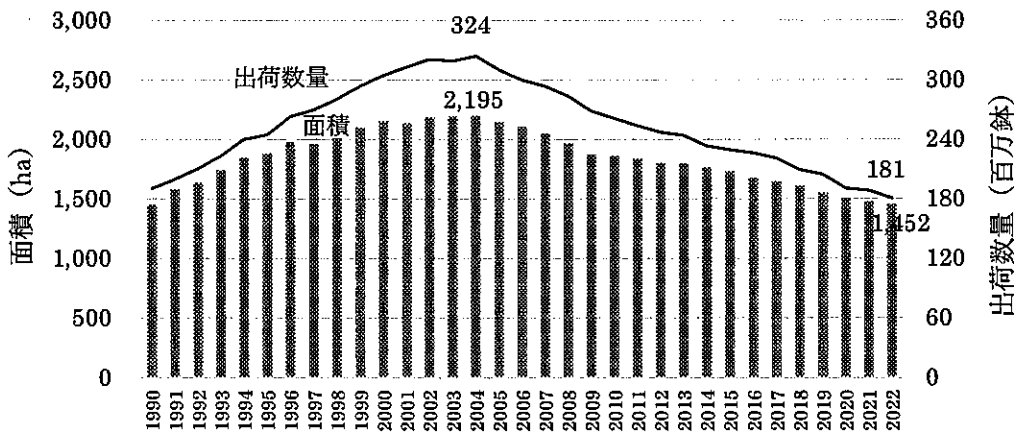


図 4 鉢物の年間作付面積および年間出荷数量

資料：農林水産省「花き生産出荷統計 品目別作付面積及び出荷量累年統計および令和 4 年産花き生産出荷統計」より作成

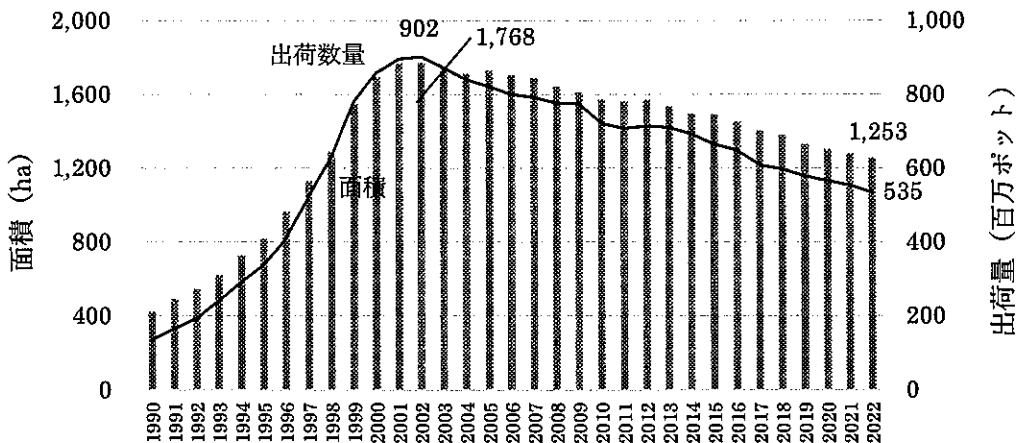


図 5 苗物の年間作付面積および年間出荷数量

資料：農林水産省「花き生産出荷統計 品目別作付面積及び出荷量累年統計および令和 4 年産花き生産出荷統計」より作成

### 第3節 花きの生産、流通、販売の流れについて

農林水産省の資料より花きの流通と市場規模を示す（図6）。出荷者には大きく分けて国内生産者と輸入商社がある。国内生産者は種苗会社からの種子、苗、球根等の購入や自家増殖により花きの生産を行う。国内生産者は個人で出荷するほかに農協等の出荷団体を通しての出荷を行う。一方、輸入商社は海外から花きを輸入して出荷を行っている。いずれも卸売市場への出荷が多くを占めているが、近年は卸売市場を通さずに小売業者や加工業者への直接販売や道の駅、オンラインショップなどで消費者に直接販売する市場外流通が増えている。その結果、卸売市場経由率は減少傾向にある。しかしながら、花きの卸売市場経由率は青果、水産、食肉と比べ70.2%と比較的高い状況にある（図7）。

卸売市場では各卸売業者が仲卸業者や花き販売業者等へ卸売を行う。花き販売業者には店頭販売やオンライン販売などを行う小売業者、量販店用の花束加工を行う加工業者、冠婚葬祭業者、造園施工・リース業者、お稽古、教室等がある。また、近年ではアパレル店や雑貨店などこれまで花きを扱うことのなかった企業が花きを取り扱うといったケースや定額を支払うことで定期的に宅配や店頭受け取りができるサービス、いわゆるサブスク方式の販売が増えている。個人消費8,813億円と業務用需要2,688億円の1.1兆円の国内消費がある。

#### <参考>花きの生産・流通・販売の主な流れ

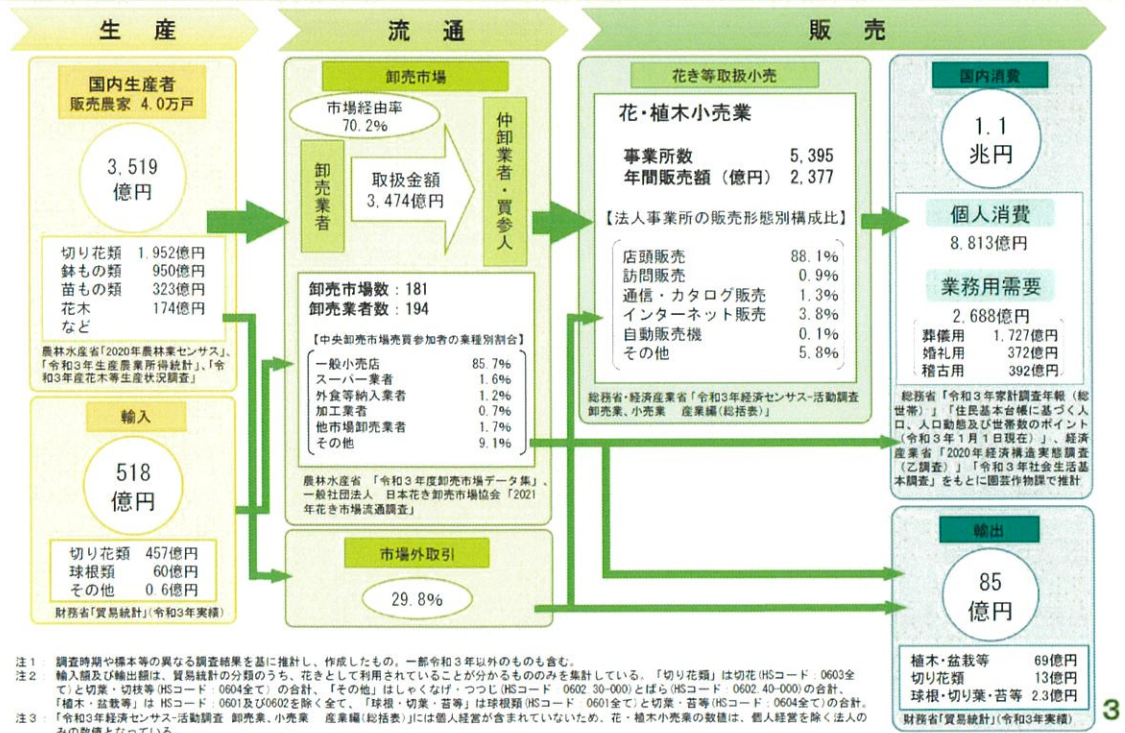


図6 花きの生産、流通、販売の主な流れ

引用：農林水産省「花きの現状について令和6年4月」(2024年4月)

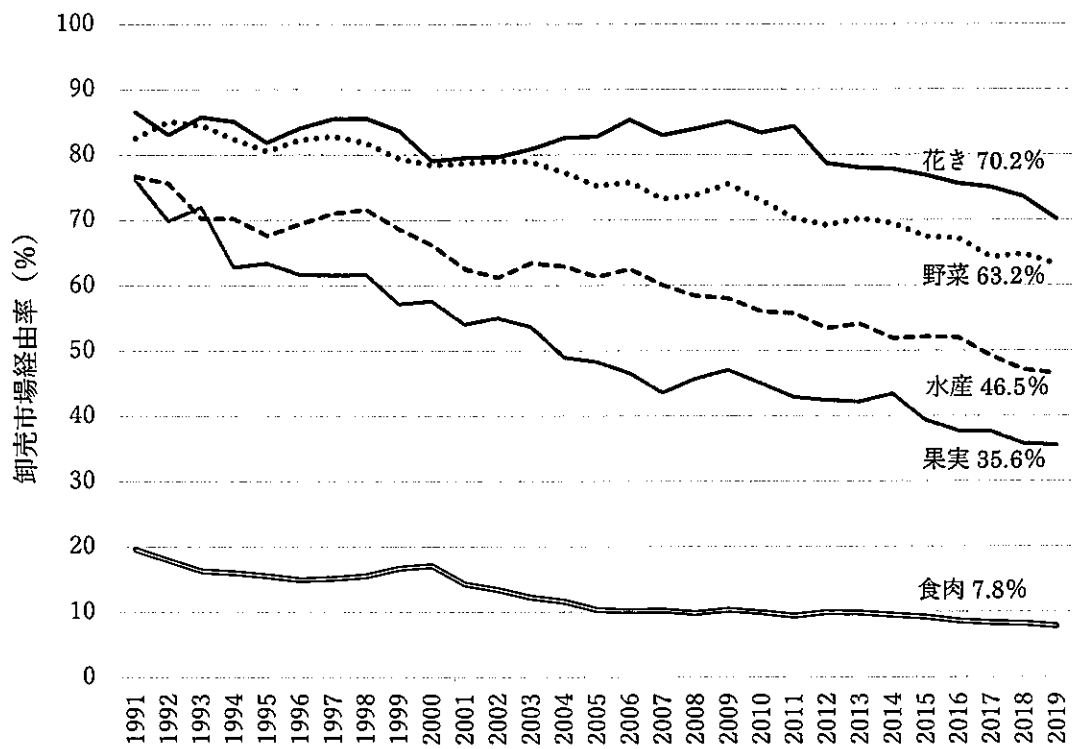


図7 卸売市場経由率（数量ベース）の推移

資料：農林水産省「令和3年度卸売市場データ集 令和4年8月」より作成

## 第4節 花きの流通を取り巻く環境

### 1) 2024年問題

近年、物流業界における労働力不足が社会問題化している。国内の輸送の大半を占めるトラック輸送に従事するトラックドライバーは全産業と比較して労働時間が長く、所得額が低い状態が続いている。さらには、多くの物流現場で手荷役等の付帯作業が強いられ厳しい労働環境にあり担い手の確保が困難な状態にある。こうした中、2018年6月に働き方改革関連法「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号）」が成立し、2024年4月よりトラックドライバーに対して時間外労働の上限規制が罰則付きで適用されることとなった。このことにより起こる様々な物流問題のことを2024年問題と呼ぶ。特に、時間外労働の規制により輸送能力が低下し物流全体の効率性の悪化が大きな問題とされている。政府の試算では何も対策をしなかった場合には全業態で4.0億トン（14.2%）の輸送能力が不足するとしている。特に農林・水産品では32.5%の不足と業態別では最悪の試算となっている（株式会社NX 総研 2022年11月）。このことにより、物流事業に関わる全ての事業者が物流の最適化に取り組み、トラックドライバーの労働環境の改善に取り組むことが求められることとなった。

### 2) 花き流通標準化ガイドライン

政府は「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」<sup>1</sup>を閣議決定した（2021年6月）。本大綱では、取り組むべき施策として以下の3つを挙げている。1.物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（簡素で滑らかな物流の実現）、2.時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進（担い手にやさしい物流の実現）3.強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築（強くてしなやかな物流の実現）。これにともない国土交通省、経済産業省、農林水産省は個社や業界、官民一体となって長期的視点で課題や推進方策を議論、検討する「官民物流標準化懇談会」を設置した（2021年6月）。その後、加工食品や青果物分野における物流標準化の取組を参考に、花き流通においても標準化の取組を推進し、物流標準化の現状と今後の対応の方向性について議論・検討する場を設けることを目的として、市場関係者、生産団体、運送業者、行政等により構成される「花き流通標準化検討会」が設置された（2022年7月）。

同検討会ではⅠ.台車の統一、Ⅱ.パレットサイズの統一、Ⅲ.段ボールサイズの統一、Ⅳ.情報伝達方式の統一の4項目について検討を行い、「花き流通標準化ガイドライン」<sup>2</sup>を策定した（2023年3月）（図8）。同ガイドラインでは産地の出荷拠点から卸売市場までの幹

<sup>1</sup> 総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）

（<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001409564.pdf>）

<sup>2</sup> 花き流通標準化ガイドライン（<https://www.maff.go.jp/j/shokusan/ryutu/attach/pdf/buturyu-207.pdf>）

線輸送における手荷役解消のため台車およびパレットでの輸送を推奨するとした。それぞれのサイズはフル台車 (W1,055 mm×D1,285 mm×H2,068 mm)、ハーフ台車 (W520 mm×D1,280 mm×H1,900 mm)、パレット (1,100 mm×1,100 mm) とした。段ボールについては推奨パレットサイズに合わせ以下のサイズを推奨している。タイプ A (長さ 1,100 mm×幅 360 mm×高さ 260 mm)、タイプ B (長さ 1,100 mm×幅 360 mm×高さ 173 mm)、タイプ C (長さ 1,100 mm×幅 360 mm×高さ 130 mm)、タイプ D (長さ 1,100 mm×幅 275 mm×高さ 130 mm)、タイプ D (長さ 1,100 mm×幅 275 mm×高さ 130 mm)、その他 (長さ 550 mm×幅 275~360 mm×高さ 130~260 mm)。品目特性を踏まえて、必要に応じて縦箱段ボールの使用も可能としている。パレットへの積み付けについてもモデルを推奨している (図 9)。情報伝達方式の統一についてはペーパーレス化、データ連携を前提として帳票 (送り状、売買仕切書) の標準項目を定めた。

<参考>花きの流通標準化ガイドラインの概要

〇令和4年7月より市場関係者、生産者団体、運送業者、行政等により構成される花き流通標準化検討会が設置され、令和5年3月に「花き流通標準化ガイドライン」を公表。本ガイドラインを踏まえ、各花き産地等でのパレット・台車導入や段ボール箱規格の統一、受発注情報のデジタルデータ化等を進めていく。

<花き流通標準化ガイドラインにおける標準化項目について>

<p style="text-align: center;"><b>台車の統一</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>産地の出荷拠点から卸売市場までの幹線輸送における手荷役解消のため、台車での輸送を推奨。</li> <li>鉢物については、全国的に利用されているフル台車のサイズと実証実験で開発したハーフ台車のサイズを標準的な台車のサイズとして推奨する。 (写真左)フル台車: W1,055mm×D1,285mm×H2,068mm (写真右)ハーフ台車: W520mm×D1,280mm×H1,900mm</li> <li>切り花については、使用実態に応じ原則としてフル台車、ハーフ台車での輸送を推奨する。</li> </ul>		<p style="text-align: center;"><b>パレットサイズの統一</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>産地の出荷拠点から卸売市場までの幹線輸送における手荷役解消のため、パレットでの輸送を推奨。</li> <li>平面サイズ1,100mm×1,100mmを標準とする。</li> </ul>		
<p style="text-align: center;"><b>段ボールサイズの統一</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>標準の平パレット1,100mm×1,100mmに合わせ、例えば次のようなサイズの横箱段ボールの使用を推奨する。 タイプA: 長さ1,100mm×幅360mm×高さ260mm タイプB: 長さ1,100mm×幅360mm×高さ173mm タイプC: 長さ1,100mm×幅360mm×高さ130mm タイプD: 長さ1,100mm×幅275mm×高さ130mm など</li> <li>必要に応じて縦箱段ボールの使用も可能とするが、横箱段ボールで流通に支障がないものについては、可能な限り横箱段ボールでの流通を推奨する。</li> <li>検品作業等が効率的になるようラベル等の表示の向きをそろえた積み付けモデルを推奨する。</li> </ul>	 <p>(写真)T11パレットに4種類の切り花標準箱を積上げた様子</p>	<p style="text-align: center;"><b>情報伝達方式の統一</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ペーパーレス化・データ連携を前提とし、帳票の標準項目を定める。</li> </ul> <table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>送り状の標準項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 出荷者</li> <li>② 出荷者コード</li> <li>③ 出荷年月日</li> <li>④ 送り状ナンバー</li> <li>⑤ 卸売業者名</li> <li>⑥ 卸売業者コード</li> <li>⑦ 品名(または品目)</li> <li>⑧ 品名(または品目)コード</li> </ul> </td> <td style="vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>⑨ 品種名</li> <li>⑩ 品種名コード</li> <li>⑪ 荷姿</li> <li>⑫ 入数</li> <li>⑬ 等級</li> <li>⑭ 数量(または箱数)</li> <li>⑮ 輸送手段</li> <li>⑯ 輸送会社</li> </ul> </td> </tr> </table>	<p>送り状の標準項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 出荷者</li> <li>② 出荷者コード</li> <li>③ 出荷年月日</li> <li>④ 送り状ナンバー</li> <li>⑤ 卸売業者名</li> <li>⑥ 卸売業者コード</li> <li>⑦ 品名(または品目)</li> <li>⑧ 品名(または品目)コード</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑨ 品種名</li> <li>⑩ 品種名コード</li> <li>⑪ 荷姿</li> <li>⑫ 入数</li> <li>⑬ 等級</li> <li>⑭ 数量(または箱数)</li> <li>⑮ 輸送手段</li> <li>⑯ 輸送会社</li> </ul>
<p>送り状の標準項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 出荷者</li> <li>② 出荷者コード</li> <li>③ 出荷年月日</li> <li>④ 送り状ナンバー</li> <li>⑤ 卸売業者名</li> <li>⑥ 卸売業者コード</li> <li>⑦ 品名(または品目)</li> <li>⑧ 品名(または品目)コード</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑨ 品種名</li> <li>⑩ 品種名コード</li> <li>⑪ 荷姿</li> <li>⑫ 入数</li> <li>⑬ 等級</li> <li>⑭ 数量(または箱数)</li> <li>⑮ 輸送手段</li> <li>⑯ 輸送会社</li> </ul>			

18

図 8 花き流通標準化ガイドラインの概要

引用：農林水産省「花きの現状について」(2024年3月)

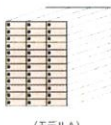

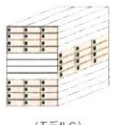
項目	内容
Ⅲ. 外装 (続き)	(パレットへの積み付け)  <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  (モデルA)         </div> <div style="text-align: center;">  (モデルB)         </div> <div style="text-align: center;">  (モデルC)         </div> </div> <p>※ ●・・・ラベル          着色面・・・ラベル貼付面</p>

図 9 パレットへのダンボールの積み付けモデル

引用：農林水産省「花き流通標準化ガイドライン」(2023年3月)



### 3) 物流革新に向けた政策パッケージ

政府は荷主、事業者、一般消費者が一体となって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「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置した（2023年3月）。同会議において商慣行の見直し、物流効率化、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」<sup>3</sup>が策定された（図10）。同政策パッケージに基づく施策として経済産業省、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」<sup>4</sup>を策定した（図11）。ガイドラインでは、トラックドライバーの1運行あたりの荷待ち、荷役にかかる時間を現状の平均約3時間から2時間以内とすることを目標とした。発荷主及び着荷主に対して荷待ち、荷役にかかる時間の把握、物流への負担となる商慣行の是正や、運送契約の適正化について定めた。

その後の会議では、より具体的に緊急的に取り組むべき施策として「物流革新緊急パッケージ」<sup>5</sup>が策定、公表された（2023年10月）（図12）。この中では、荷主企業の物流施設の自動化、機械化等即効性のある設備投資と物流DXの推進、モーダルシフト（トラック輸送を鉄道やフェリー輸送に切り替えること）の推進、トラック運転手の労働負担の軽減、物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成、統一パレットや物流データの標準化・連携の促進等の全13項目を挙げている。

---

<sup>3</sup> 物流革新に向けた政策パッケージ

([https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu\\_kakushin/pdf/seisaku\\_package.pdf](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/seisaku_package.pdf))

<sup>4</sup> 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

(<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001612798.pdf>)

<sup>5</sup> 物流革新緊急パッケージ

([https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu\\_kakushin/pdf/kinkyu\\_package\\_1006.pdf](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/kinkyu_package_1006.pdf))

## 「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	2. 施策の効果 (2024年度分)																								
<b>(1) 商慣行の見直し</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 荷主・物流事業者間における物流負担の軽減（荷待ち・荷役時間の削減等）に向けた規制措置等の導入<sup>(*)</sup></li> <li>② 納品期限（3分の1ルール、短いリードタイム）、<b>物流コスト込み取引価格等</b>の見直し</li> <li>③ 物流産業における<b>多重下請構造</b>の是正に向けた規制措置等の導入<sup>(*)</sup></li> <li>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GMメン（仮称））</li> <li>⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた<b>適正運賃収受・価格転嫁円滑化</b>等の取組み<sup>(*)</sup></li> <li>⑥ トラックの「<b>標準的な運賃</b>」制度の拡充・徹底</li> </ol>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>(施策なし)</th> <th>(施策あり)</th> <th>(効果)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>・ 荷待ち・荷役の削減</td> <td>3時間</td> <td>→ 2時間 ×達成率3割</td> <td>: 4.5ポイント</td> </tr> <tr> <td>・ 積載効率の向上</td> <td>38%</td> <td>→ 50% ×達成率2割</td> <td>: 6.3ポイント</td> </tr> <tr> <td>・ モーダルシフト</td> <td>3.5億トン</td> <td>→ 3.6億トン</td> <td>: 0.5ポイント</td> </tr> <tr> <td>・ 再配達削減</td> <td>12%</td> <td>→ 6%</td> <td>: 3.0ポイント</td> </tr> <tr> <td colspan="3"></td> <td><b>合計： 14.3ポイント</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>2030年度分についても、2023年内に<b>中長期計画</b>を策定</p>		(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>
	(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>																						
<b>(2) 物流の効率化</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 即効性のある<b>設備投資の促進</b>（バス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）</li> <li>② 「<b>物流GX</b>」の推進（鉄道・内航再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）</li> <li>③ 「<b>物流DX</b>」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、フィンテックインターネット等）</li> <li>④ 「<b>物流標準化</b>」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）</li> <li>⑤ 道路・港湾等の<b>物流拠点</b>（中継輸送含む）に係る機械強化・土地利活用促進や物流ネットワークの形成支援</li> <li>⑥ 高速道路のトラック<b>速度規制（80km/h）</b>の引上げ</li> <li>⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい<b>高速道路料金の実現</b></li> <li>⑧ <b>特殊車両通行制度</b>に関する見直し・利便性向上</li> <li>⑨ <b>ダブル連結トラック</b>の導入促進</li> <li>⑩ 貨物集配中の車両に係る<b>駐車規制</b>の見直し</li> <li>⑪ 地域物流等における<b>共同輸送</b>の促進<sup>(*)</sup></li> <li>⑫ <b>軽トラック事業</b>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></li> <li>⑬ 女性や若者等の<b>多様な人材</b>の活用・育成</li> </ol>	<b>3. 当面の進め方</b> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>2024年初</td> <td>・ 通常国会での<b>法制化</b>も含めた規制措置の具体化</td> </tr> <tr> <td>2023年末まで</td> <td>・ 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 ・ 2024年度に向けた<b>業界・分野別の自主行動計画</b>の作成・公表 ・ 2030年度に向けた<b>政府の中長期計画</b>の策定・公表</td> </tr> <tr> <td>速やかに実施</td> <td>・ 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</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">▼</p> <p style="text-align: center;">2024年初に<b>政策パッケージ全体</b>のフォローアップ</p>	2024年初	・ 通常国会での <b>法制化</b> 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「 <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 ・ 2024年度に向けた <b>業界・分野別の自主行動計画</b> の作成・公表 ・ 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	・ 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	・ 通常国会での <b>法制化</b> 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「 <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 ・ 2024年度に向けた <b>業界・分野別の自主行動計画</b> の作成・公表 ・ 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	・ 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																								
<b>(3) 荷主・消費者の行動変容</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 荷主の<b>経営者層</b>の意識改革・行動変容を促す規制措置等の導入<sup>(*)</sup></li> <li>② 荷主・物流事業者の物流改善を<b>評価・公表</b>する仕組みの創設</li> <li>③ <b>消費者</b>の意識改革・行動変容を促す取組み</li> <li>④ <b>再配達削減</b>に向けた取組み（<b>再配達率「半減」</b>に向けた対策含む）</li> <li>⑤ 物流に係る<b>広報</b>の推進</li> </ol>																									

図 10 物流革新に向けた政策パッケージのポイント

引用：内閣官房「物流革新に向けた政策パッケージ」（2023年6月）

# 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

## 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
- ・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
- ・物流管理統括者の選定
- ・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
- ・パレット等の活用
- ・検品の効率化・検品水準の適正化
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・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
- ・物流コストの可視化
- ・発送量の適正化 等

## 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。

図 11 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

引用：国土交通省「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」(2023年6月)

## 物流革新緊急パッケージ

令和5年10月6日  
我が国の物流の革新に  
関する関係閣僚会議

- 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来年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。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。
- 今般、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前倒しを図るべく、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。

### 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達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
  - ・トラック事業者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

図 12 物流革新緊急パッケージ

引用：内閣官房「物流革新緊急パッケージ」（2023年10月）

#### 4) 自主行動計画（日本花き卸売市場協会）

物流革新に向けた政策パッケージでは業界、分野別に物流の適正化、生産性向上に関する今後の取組や施策を取りまとめた「自主行動計画」の作成を求めた。これにより花き流通標準化検討会では「自主行動計画モデル（花き）」を取りまとめた（2023年9月）。これを踏まえ日本花き卸売市場協会では「自主行動計画（日本花き卸売市場協会）」を策定、公表した（2023年11月）。この自主行動計画では、物流業務の効率化・合理化、運送契約の適正化、輸送・荷役作業等の安全の確保について実施が必要な事項および実施することが推奨される事項を挙げている。

##### ■実施が必要な事項

- ①荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握
- ②荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール
- ③物流管理統括者の選定
- ④物流の改善提案と協力
- ⑤納品リードタイムの確保
- ⑥運送契約の書面化
- ⑦荷役作業等に係る対価
- ⑧運賃と料金の別建て契約
- ⑨燃油サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の価格への反映
- ⑩下請取引の適正化
- ⑪異常気象時等の運行の中止・中断等

##### ■実施することが推奨される事項

- ①予約受付システムの導入
- ②パレット等（台車を含む。）の活用
- ③入出荷業務の効率化に資する機材等の配置
- ④検品の効率化・検品水準の適正化
- ⑤物流システムや資機材（パレット等）の標準化
- ⑥輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮
- ⑦共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ⑧物流事業者との協議
- ⑨高速道路の利用
- ⑩運送契約の相手方の選定
- ⑪発注の適正化
- ⑫着荷主事業者側の施設の改善
- ⑬混雑時を避けた納品
- ⑭巡回集荷（ミルクラン方式）
- ⑮荷役作業時の安全対策

## 5) 展望

花き卸売市場は流通の中間に位置しており、商品や情報の円滑な流れに果たす役割は非常に大きい。しかしながら、人材の確保や安定的な物流の確保等が喫緊の課題となっている。とりわけ、トラックドライバーの場内での荷待ち、荷役作業の時間および負担の削減さらにはドライバーの長距離輸送の削減に取り組むことが急務となっている。こうした課題に対して、マテハン<sup>6</sup>やシステムの標準化、IT 化や DX<sup>7</sup>化による業務の効率化、共同荷受や市場間連携を活用した物流の効率化に取り組んでいかななくてはならない。

こうした課題に対して事業者が単独で取り組むだけでは十分な効果は得られない。そのため、今後は前述の政策や施策、行動計画に従い荷主、物流事業者、卸売市場、行政が一体となり広域的に物流課題に取り組んでいくことが求められている。

---

<sup>6</sup> マテハン：マテリアルハンドリングの略（一般には、モノを運搬するための機器）

<sup>7</sup> DX:デジタルトランスフォーメーションの略（デジタル技術によりビジネスを変革すること）