

物流の革新に向けて
～ 2 0 2 4 年を「始まり」の年に～

国土交通省
物流・自動車局 国際物流室長
鈴木 淳

1. 物流業界の現状	p.3
2. 政策パッケージ	p.9
3. 中長期計画など	p.18
4. 国際物流政策	p.30

1. 物流業界の現状……………p.3

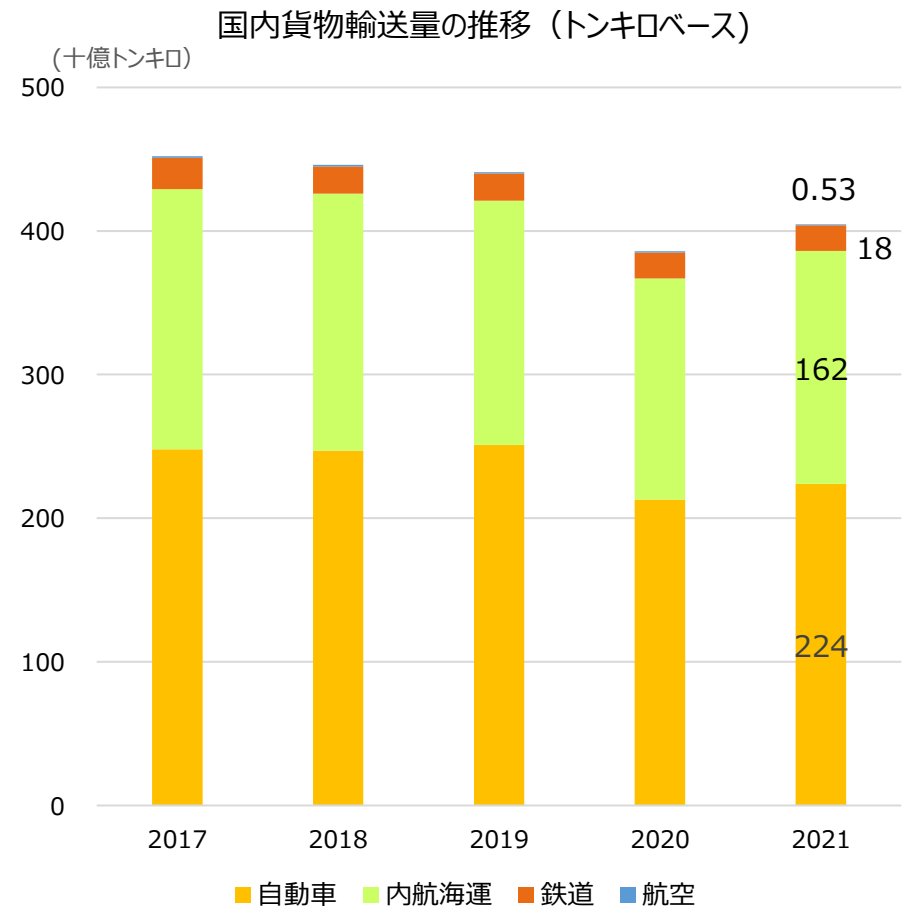
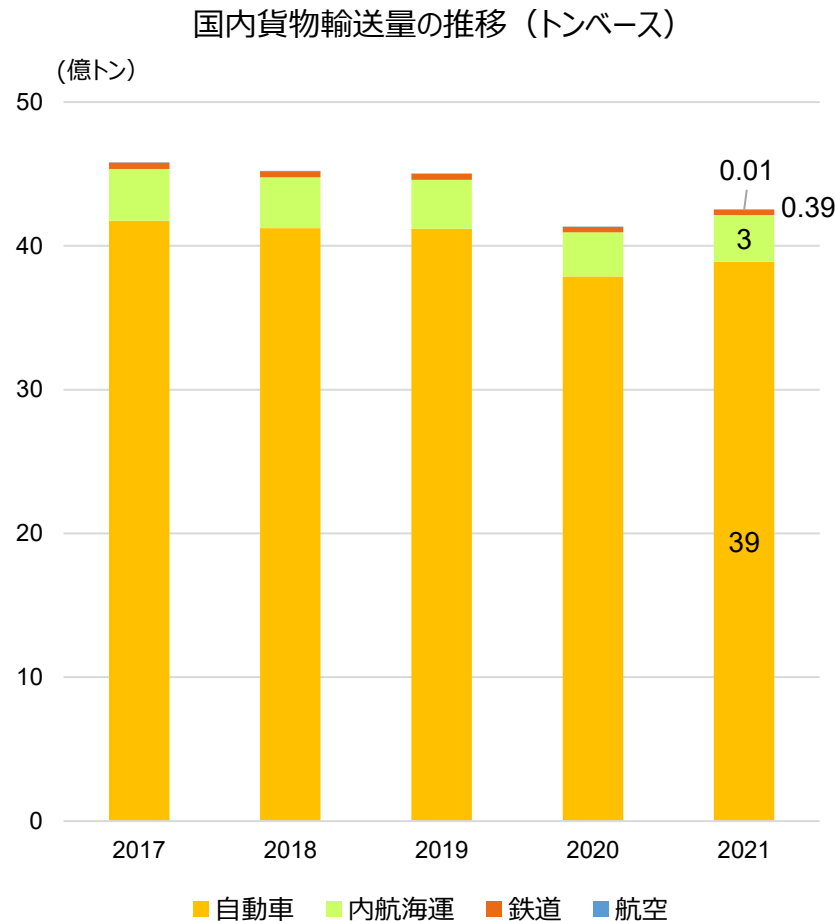
2. 政策パッケージ……………p.9

3. 中長期計画など……………p.18

4. 国際物流政策……………p.30

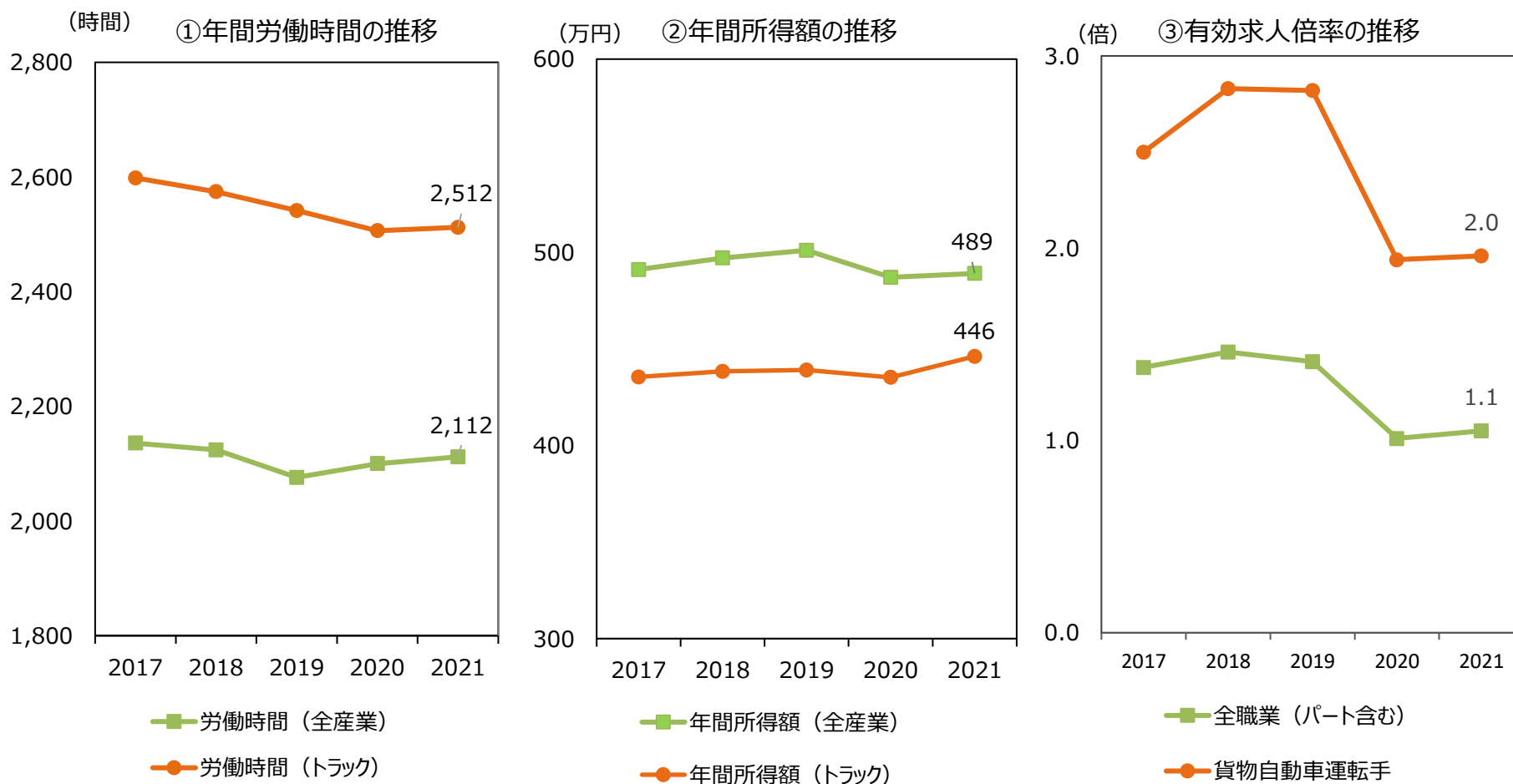
物流業界の現状

- 物流は国民生活や我が国経済を支える社会インフラであり、物流業界の営業収入の合計は約29兆円（全産業の2%）、従業員数は約226万人（全就業者数の3%）。
- 国内貨物のモード別輸送量はトンベースで自動車が9割超、トンキロベースでは自動車が約5割、内航海運が約4割、鉄道が5%程度。



トラックドライバーの働き方をめぐる現状

- トラックドライバーを全産業と比較すると、年間労働時間は約2割長く、年間所得額は約1割低く、有効求人倍率は約2倍。
- トラックドライバーの長時間労働の主な要因としては、長時間の運転時間、荷待ち時間、荷役作業等が挙げられる。



自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）**」により、拘束時間等が強化される。

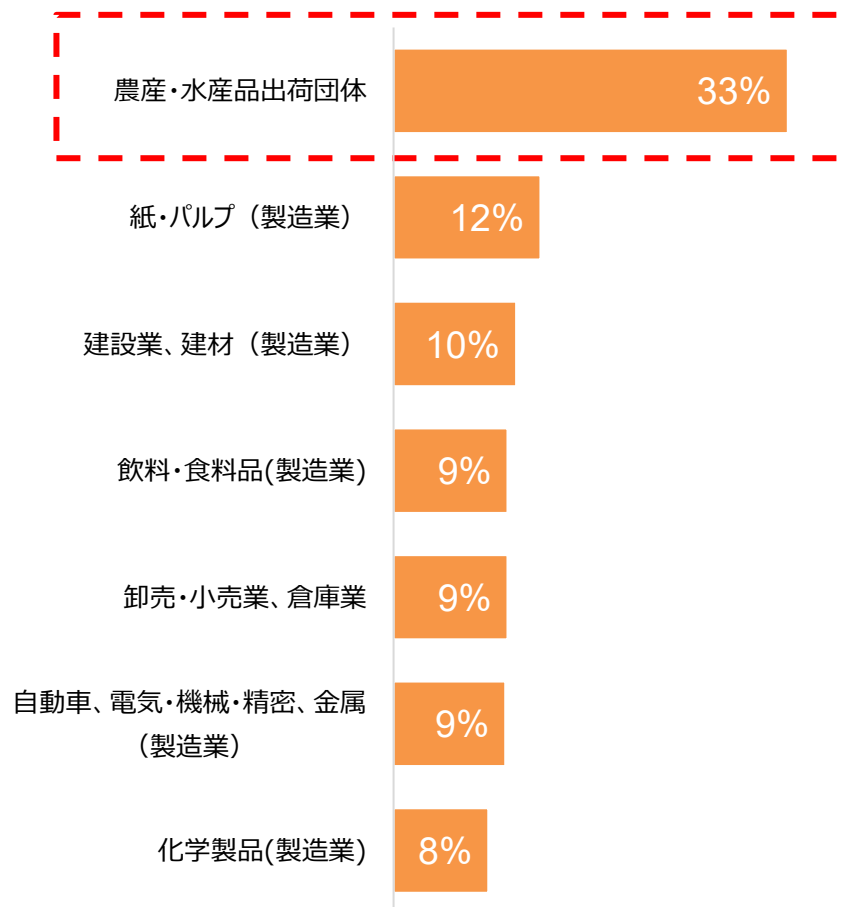
○主な改正内容

	現 行	令和6年4月～
時間外労働の上限 （労働基準法）	なし	年960時間
拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示）	【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協 定により、年3,516時間を超えない範 囲内で、320時間まで延長可。	【1日あたり】 ・ 原則13時間以内、最大15時間以内。 ・ 宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、年3,300時間、284時間以内。ただし、 労使協定により、年3,400時間を超えない範囲 内で、310時間まで延長可。

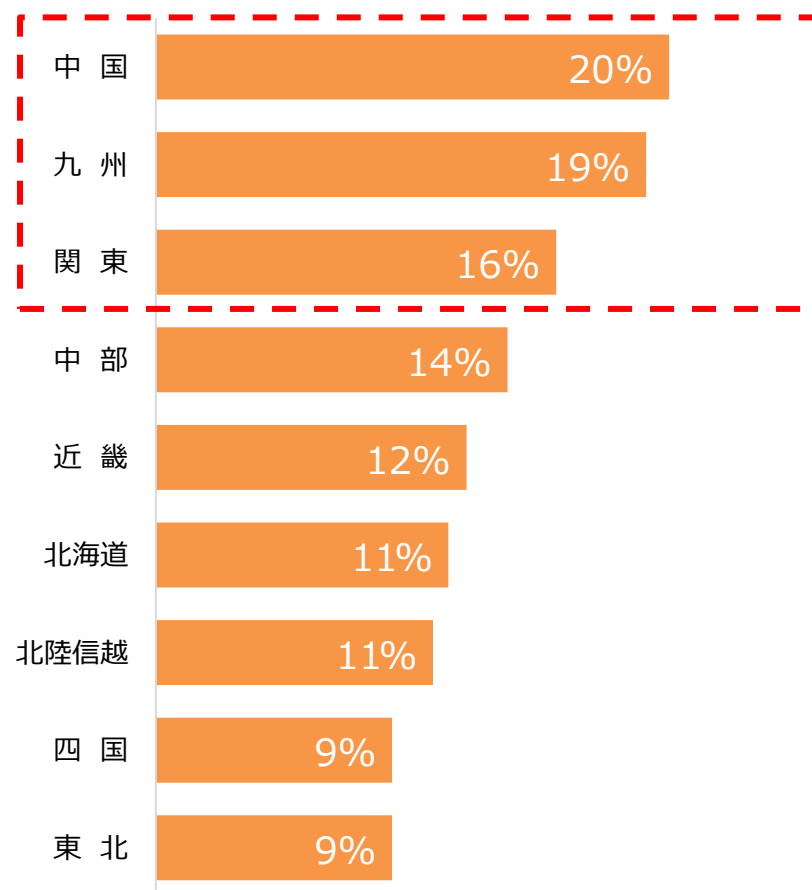
労働時間規制等による物流への影響

- 具体的な対応を行わなかった場合、**2024年度には輸送能力が約14%（4億トン相当）不足**する可能性。
- その後も対応を行わなかった場合、**2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足**する可能性。

(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



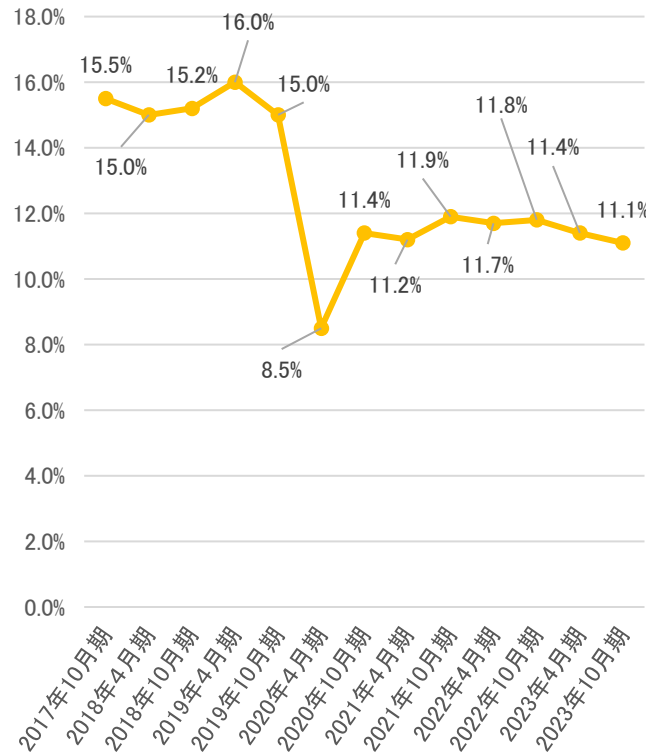
(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



物流危機に対する認知度等について

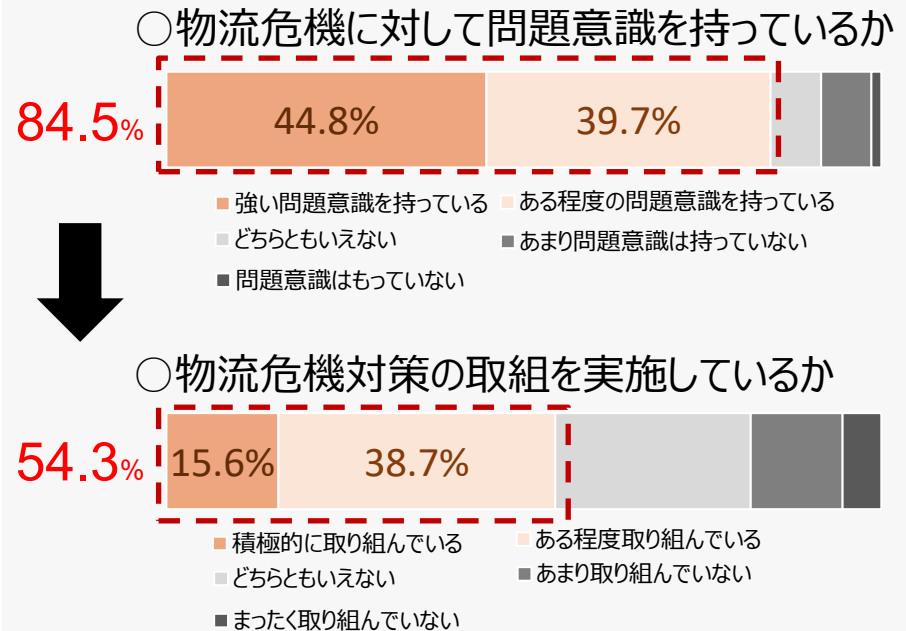
- 一般消費者については、現状、宅配貨物の再配達率は12%発生。
- 事業者については、物流危機に対して問題意識を持っているのは8割である一方、取組を実施しているのは約5割にとどまる。

再配達率の推移



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

物流危機に対する問題意識と取り組み状況
 (回答事業者：1,707社)



出典：第7回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料

1. 物流業界の現状……………p.3

2. 政策パッケージ……………p.9

3. 中長期計画など……………p.18

4. 国際物流政策……………p.30

「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、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。**



＜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。

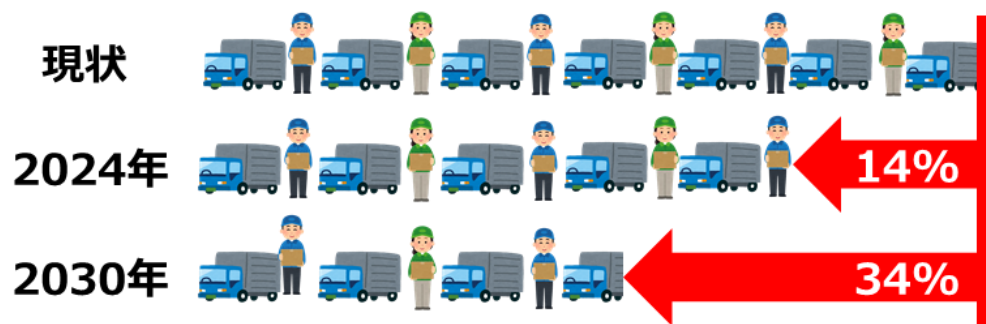


「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定（令和5年6月2日）

物流革新に向けた政策パッケージ（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。

輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）



「政策パッケージ」の構成

1. 具体的な施策
 - (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
2. 施策の効果
3. 当面の進め方

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、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

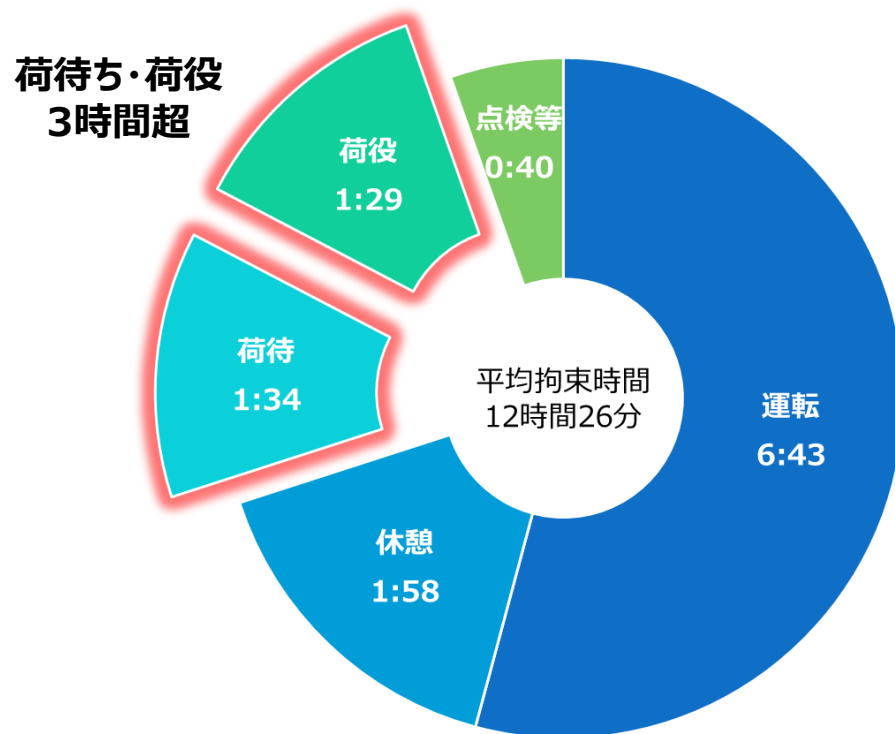
中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策 （1）商慣行の見直し

- 物流の適正化・生産性向上を図るため、**荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）**の双方において非効率な商慣行を見直す。

- 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**適正運賃収受・価格転嫁円滑化等**の取組み
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳



出典：トラック輸送状況の実態調査(R2)

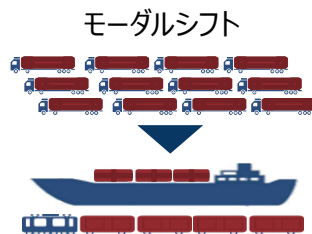
1. 具体的な施策 （2）物流の効率化

● **物流GX・DX・標準化**等により、新技術も活用しつつハード・ソフト両面で物流を効率化する。

- 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**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

「物流GX」の例



「物流DX」の例



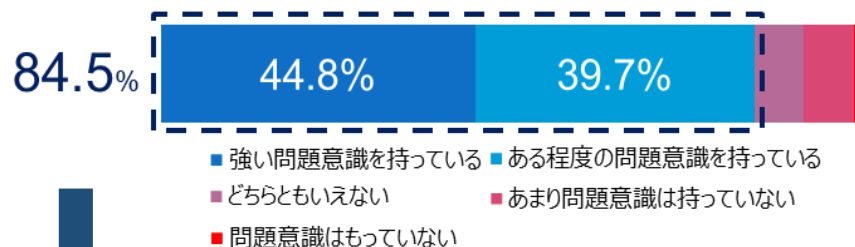
1. 具体的な施策 （3）荷主・消費者の行動変容

- 荷主企業や消費者の意識改革・行動変容に向けて、広報活動にとどまらず、**新たな仕組み**の導入を含めて取り組む。

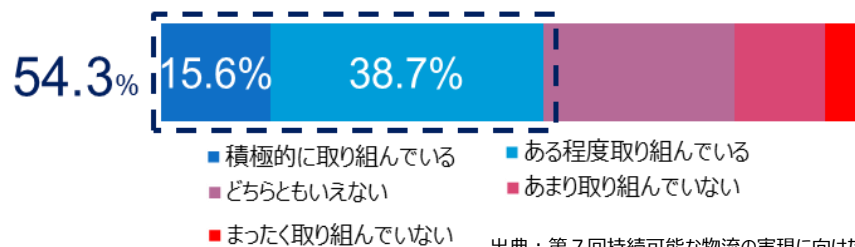
- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制措置等の導入
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取り組み
- ④ **再配達削減**に向けた取り組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

荷主企業・物流事業者の問題意識と取組状況

○物流危機に対して**問題意識**を持っているか



○物流危機対策の**取組**を実施しているか



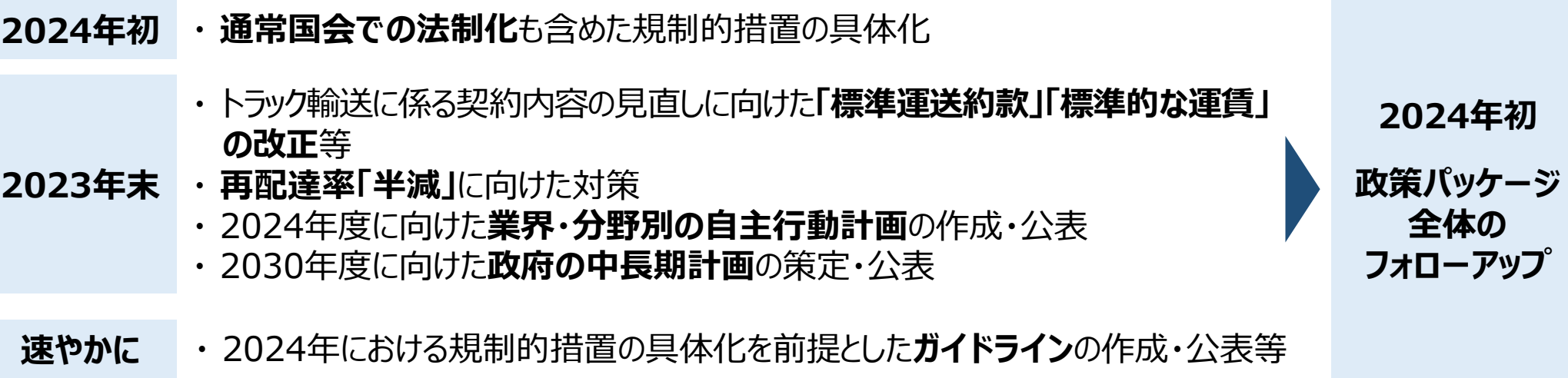
出典：第7回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料

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



物流革新緊急パッケージの策定（2023.10.6）

2023年

3月 「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置

6月 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」を策定

9月 岸田総理と中小トラック事業者等との「車座対話」を実施

10月 関係閣僚会議において「物流革新緊急パッケージ」を策定
（6月の政策パッケージのうち緊急に取り組むべき事項を具体化）

11月 令和5年度補正予算成立

（参考）岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話（2023.9.28）



- 岸田総理が中小トラック事業者の営業所を訪問し、現場視察を行うとともに、2024年問題への対応に向けた事業者の取組内容や課題等について車座対話を実施。（同行：斉藤国土交通大臣、矢田総理大臣補佐官）
- 車座対話後のぶら下がり会見において、岸田総理より、翌週に関係閣僚会議を開催し、「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめる旨の発言。

令和5年度補正予算（物流革新緊急パッケージ関係）

総額【一般331億円、エネ特409億円、財政融資200億円 他】

1. 物流の効率化

【一般284億円、エネ特409億円、財政融資200億円 他】

○即効性のある設備投資・物流DXの推進

経国【80億円 他】

・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

国経（70億円＋1000億の内数）

・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」を推進等国（10億円＋924億円の内数）

・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

国（65億円の内数）

○モーダルシフトの推進

国【58億円＋6億の内数】

○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

国【15億円】

○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

農国【34億円 他】

・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）

農（29億円＋52億円の内数）

・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

国（3億円）

・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

国（2億円＋（再掲）924億円の内数）

・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よる物流ネットワークの強化

国（2,800億円の内数）

○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

国【4億円】

○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）

国環【16億＋（再掲）924億円の内数＋409億円＋62億円の内数】

○高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続

国【78億円】

○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

国【90億円の内数】

2. 荷主・消費者の行動変容

【一般45億円】

○宅配の再配達率を半減する緊急的な取組等

3. 商慣行の見直し

【一般2億円】

○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）※エネ特は、にて記載。

物流革新に向けた政策パッケージ関係予算（物流・自動車局）

R5年6月の「物流革新に向けた政策パッケージ」及び10月の「物流革新緊急パッケージ」に基づく抜本的・総合的な対策を図る。

	R5補正 + R6当初案
一般会計	160億円
財政投融资	322億円
自動車安全特別会計	9億円

① 物流の効率化

（R5補正：一般会計112億円+財政投融资200億円、R6当初案：一般会計1.3億円+財政投融资122億円+自動車安全特別会計8.6億円）

【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】

自動倉庫 無人フォークリフト テールゲートリフター 自動点呼機器

【モーダルシフトの推進】

（大型トラックと互換性のある規格）

31ft 40ft MOL

（海上コンテナの規格）

【物流拠点の機能強化】

非常用電源設備

【物流標準化の促進】

パレット

【物流GXの推進】

創る 溜める 使う

太陽光発電 蓄電池 EVトラック車両 EV充電設備

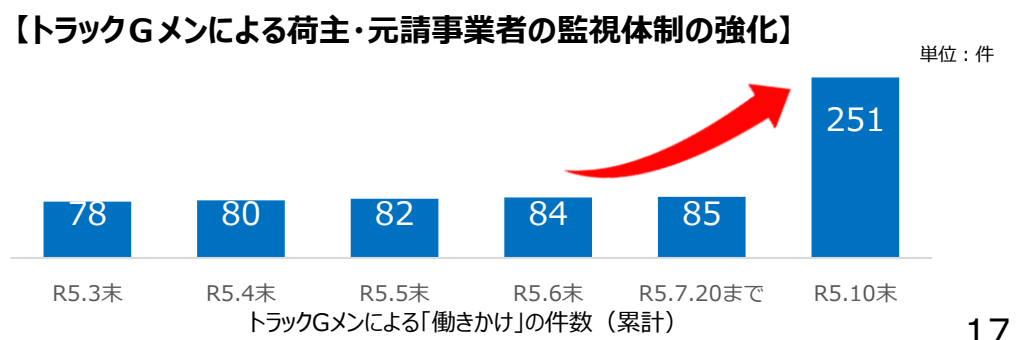
② 荷主・消費者の行動変容

（R5補正：一般会計45億円）



③ 商慣行の見直し

（R5補正：一般会計2億円、R6当初案：一般会計0.3億円）



「業界・分野別に、物流の適正化・生産性向上に関する「自主行動計画」を作成し、政府においても年内目途に公表する。」

「物流革新に向けた緊急パッケージ」(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決定)

同日付けで、「**物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者ガイドライン**」(経産省、農水省、国交省)を公表。

荷主・物流業界に対して、ガイドラインに従った取組を強く要請するとともに、業界・分野別の自主行動計画の作成を呼びかけ。

荷主・物流業界において、1月24日時点で100以上の団体・事業者が「自主行動計画」を作成しており、政府として公表※

＜自主行動計画作成済の団体＞
日本自動車工業会、JA全農、日本百貨店協会、日本スーパーマーケット協会等、日本半導体製造装置協会、日本加工食品卸協会、日本外食流通協会、日本花き市場協会、全日本菓子協会、日本パン工業会、日本ハムソーセージ工業協同組合、日本即席食品工業協会、全日本トラック協会、日本倉庫協会 など

※今後新たに作成される自主行動計画については随時、HPに追加



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
 - ・物流の改善提案と協力
 - 2時間以内ルール/1時間以内努力目標
 - ・運送契約の書面化 等
- (2) 実施することが推奨される事項
- ・予約受付システムの導入
 - ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
 - ・パレット等の活用
 - ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
 - ・検品の効率化・検品水準の適正化
 - ・荷役作業時の安全対策 等

2. 発荷主事業者としての取組事項

- (1) 実施が必要な事項
- ・出荷に合わせた生産・荷造り等
 - ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定
- (2) 実施することが推奨される事項
- ・出荷情報等の事前提供
 - ・発送量の適正化 等
 - ・物流コストの可視化

3. 着荷主事業者としての取組事項

- (1) 実施が必要な事項
- ・納品リードタイムの確保
- (2) 実施することが推奨される事項
- ・発注の適正化
 - ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

4. 物流事業者の取組事項

- (1) 実施が必要な事項
- | | |
|-------------|-----------------------|
| ○共通事項 | ○個別事項(運送モード等に応じた事項) |
| ・業務時間の把握・分析 | ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握 |
| ・長時間労働の抑制 | ・トラック運送業における多重下請構造の是正 |
| ・運送契約の書面化 等 | ・「標準的な運賃」の積極的な活用 |
- (2) 実施することが推奨される事項
- | | |
|------------------------|--------------------------|
| ○共通事項 | ○個別事項(運送モード等に応じた事項) |
| ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化 | ・倉庫内業務の効率化 |
| ・賃金水準向上 | ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進 |
| | ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等 |

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

1. 物流業界の現状 p.3

2. 政策パッケージ p.9

3. 中長期計画など p.18

4. 国際物流政策 p.30

2030年度に向けた政府の中長期計画（ポイント）

令和6年2月16日
我が国の物流の革新に
関する関係閣僚会議

主要施策のポイント

（1）適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等

- 以下について、通常国会での法制化 P2
 - ・一定規模以上の荷主・物流事業者に対する荷待ち・荷役時間短縮に向けた計画作成の義務付け
 - ・トラック事業における多重下請構造是正に向けた実運送体制管理簿作成、契約時の書面による交付等の義務付け 等
- トラックドライバーの賃上げ等に向けた貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」の引上げ及び「標準運送約款」の見直し P3
- 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の徹底（トラックGMによる集中監視） P4

（2）デジタル技術を活用した物流効率化

- 荷待ち・荷役時間短縮に向けた自動化・機械化設備・システム投資を支援 P5
- 物流標準化やデータ連携の促進等フィジカルインターネット・ロードマップを踏まえた取組を推進し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を促進
- 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスについて実装を加速

（3）多様な輸送モードの活用推進

- 大型コンテナの導入支援等を通じたモーダルシフトの推進強化 P6
- 自動物流道路の構築（10年で実現を目指す。）
- 自動運航船の本格的な商用運航（2026年までに国際ルールを策定することにより、2030年頃の実現を目指す。）

（4）高速道路の利便性向上

- 大型トラックの法定速度を2024年4月に90km/hに引上げ P7
- ダブル連結トラックについて、運行路線の拡充やダブル連結トラックに対応した駐車マス整備を含め導入促進
- 大口・多頻度割引の拡充措置を継続、法令を遵守しない事業者に対しては、割引制度を厳格に運用 P8

（5）荷主・消費者の行動変容

- ポイント還元実証事業等を通じた再配達削減の仕組みの社会実装 P9
- 「送料無料」表示の見直しについて、2023年度中にその見直し状況を確認するため、フォローアップ調査を実施 P1

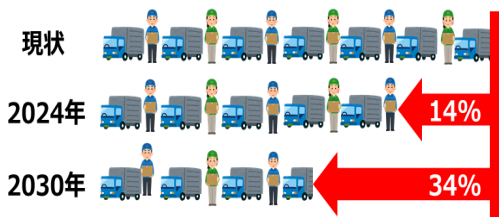
背景・必要性

○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

- ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性（右図）。
- ・ 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。

○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



法案の概要

- 1. 荷主・物流事業者に対する規制措置**

【流通業務総合効率化法】

○①**荷主***1（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について努力義務を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。

*1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②の者の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

○一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者の選任**を義務付け。

※法律の名称を変更。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉
- 2. トラック事業者の取引に対する規制措置**

【貨物自動車運送事業法】

○**元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿の作成**を義務付け。

○**運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付**等を義務付け*2。

○他の事業者の**運送の利用（＝下請に出す行為）の適正化**について努力義務*3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成、責任者の選任**を義務付け。*2・3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。
- 3. 軽トラック事業者に対する規制措置**

【貨物自動車運送事業法】

○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を義務付け。

○国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。



【目標・効果】 物流の持続的成長			
【KPI】 施行後3年で（2019年度比）	○荷待ち・荷役時間の削減	年間125時間/人削減	
	○積載率向上による輸送能力の増加	16パーセント増加	

主要施策のポイント（1）貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直し

- 検討会での議論を踏まえ、①荷主等への適正な転嫁、②多重下請構造の是正等、③多様な運賃・料金設定等の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会に諮問（令和6年1月10日）

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの**燃料費を120円**に変更し、**燃料サーチャージも120円**を基準価格に設定【運賃】

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 現行の待機時間料に加え、**公共工事設計労務単価表**を参考に、荷役作業ごとの**「積込料・取卸料」**を加算【運賃】

待機時間料	→	1,760円	
積込料・取卸料	機械荷役の場合	→	2,180円
	手荷役の場合	→	2,100円

※金額はいずれも中型車（4tクラス）の場合の30分当たり単価

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離**し、**荷主から対価を収受**する旨を明記【約款】
- **「有料道路利用料」を個別に明記**するとともに、「運送申込書／引受書」のひな形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

<「下請手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- **「下請手数料」**（運賃の**10%**を別に収受）を設定【運賃】
- 元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**することを明記【約款】

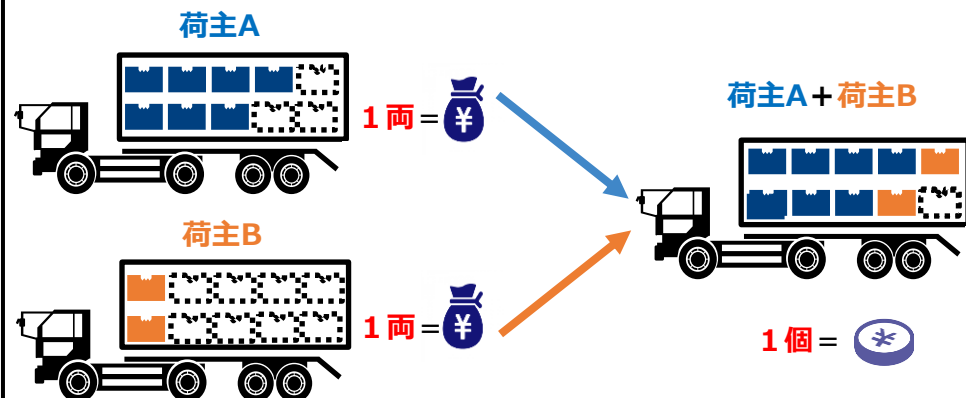
<契約条件の明確化>

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した**電子書面**（運送申込書／引受書）を交付することを明記【約款】

3. 多様な運賃・料金設定等

<「個建て運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、**「個建て運賃」を設定**【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の**「速達割増し」**（逆にリードタイムを長く設定した場合の**割引**）や、**有料道路を利用しないこと**によるドライバーの運転の長時間化を考慮した**割増し**を設定【運賃】

<その他>

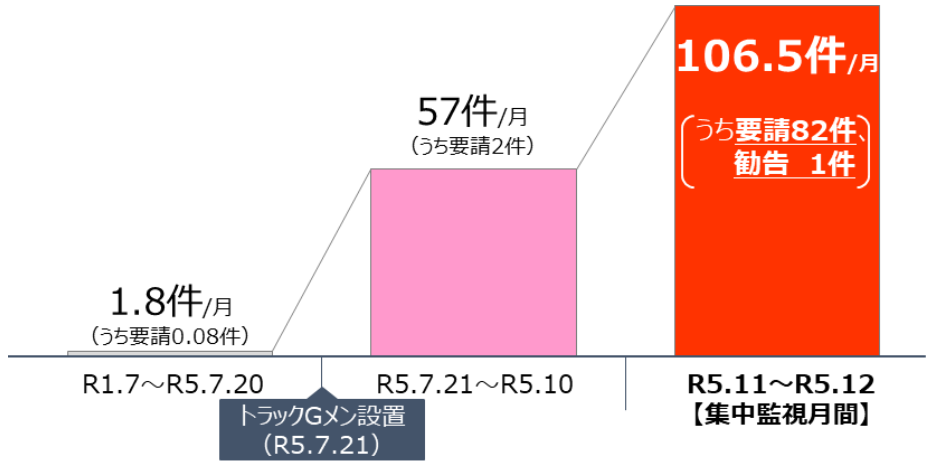
- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増しを追加**【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能**とする。【約款】

主要施策のポイント（1） 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の強化（トラックGメンによる集中監視）

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月）に基づき、全国162名体制の「トラックGメン」を設置。（令和5年7月）
関係府省と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働き掛け」や「要請」を実施。
- 令和5年11月・12月を「集中監視月間」と位置付けて取組を強化し、過去に要請を受けたにもかかわらず、依然として違反原因行為をしている疑いのある荷主等に対し、初めての「勧告」（2件）を実施（令和6年1月26日）したほか、「働き掛け」「要請」による是正指導を徹底。

トラックGメンの活動実績

＜月当たりの「働き掛け」「要請」「勧告」平均実施件数＞



「集中監視月間」の取組

集中監視月間における実績

- **勧告：** **2件【初】**（荷主1、元請1件）
 - **要請：** 164件（荷主82、元請77、その他5）
 - **働き掛け：** 47件（荷主26、元請19、その他2）
- ⇒ 計213件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち（62%）
- 運賃・料金の不当な据置き（14%）
- 契約になかった附帯業務（13%）
- 無理な運送依頼（7%）
- 過積載運行の要求（3%）
- 異常気象時の運行指示（1%）

今般「働き掛け」「要請」「勧告」の対象となった荷主等についてはフォローアップを継続し、改善が図られない場合は更なる法的措置の実施も含め厳正に対処。

2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
トラックGメンの設置	悪質荷主・元請事業者への監視・是正の徹底	
○集中監視月間（11月・12月） ☆集中監視月間（2024年度以降適宜実施）		
労働基準監督署による労働基準法や改善基準告示の遵守の徹底		

- 荷主等を対象とした規制的措置の導入と併せ、荷主や物流事業者における自動化・機械化設備・システム投資を支援することで、2030年度までにトラックドライバー 1 人当たりの荷待ち・荷役作業等時間を2019年度比で年間125時間以上の削減を目指す。
- 物流標準化やデータ連携の促進等2040年のフィジカルインターネット実現を目指したロードマップを踏まえた取組を推進し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を促進するとともに、規制的措置の導入による納品リードタイム延長等によって、2030年度までに積載率を2019年度比で16%以上増加させることを目指す。
- 「デジタルライフライン全国総合整備計画」を2023年度中に策定し、自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスについて、実装への取組を着実に進める。まず、2024年度から先行的な取組を開始し、150km以上のドローン航路の整備や、100km以上のデジタル情報配信道の整備等を進める。

【荷待ち・荷役作業等時間の削減】

<自動倉庫>



<無人フォークリフト>



【自動運転・ドローン】

<ハング・オフ実証の様子>



<ドローン航路>



2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
バス予約システム等の導入促進	標準仕様パレットの活用促進	
パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化促進	物流情報標準ガイドラインの活用促進	
荷主・物流事業者のデータ連携を通じた共同輸配送の促進	2040年のフィジカルインターネットの実現に向けて、フィジカルインターネット・ロードマップの着実な実行	
業界・分野別の「自主行動計画」の作成	ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施	
○ガイドライン策定（6月）	○計画の公表（12月）	
	☆遵守状況フォローアップ調査 ☆ ☆	
	裾切り・判断基準の検討	規制的措置の導入
	☆法案提出	
デジタルライフライン全国総合整備計画の策定	アーリーハーベストプロジェクト（デジタル情報配信道）	幹線道路や先行地域と隣接する地域へ拡大
	アーリーハーベストプロジェクト（ドローン航路）	無人地帯を中心に、有人地帯にも拡大
	アーリーハーベストプロジェクト（インフラ管理DX）	大規模都市等を中心に拡大
		全国展開の促進

- 鉄道（コンテナ貨物）や内航海運（フェリー・RORO船等）の輸送量を今後10年程度で倍増することを目指し、官民協議会で継続的にフォローアップを行うとともに、3年後を目途に見直しを実施する。
- 自動物流道路の構築に向け、必要な機能や技術、課題等を検討するため、2023年度内に有識者や関係団体等から成る検討会を設置し、2024年夏頃に、想定ルート選定を含め中間取りまとめを行う。その上で、10年での実現を目指し、具体化に向けて検討する。
- 自動運航技術の進展に対応した国際ルール策定を主導して、2026年までに国際合意を形成することにより、自動運航船の2030年頃までの本格的な商用運航を実現することを目指す。

【自動物流道路の構築】



道路空間の利活用イメージ



スイスで検討中の地下物流システムのイメージ
出典:Cargo Sous Terrain社HP

【自動運航船の本格的な商用運航】



2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
モーダルシフト推進に向けた協議会での検討（7月～） ○協議会取りまとめ（11月）	取組状況の適時フォローアップ・目標見直し	
	☆フォローアップ	☆
大型コンテナ等の導入促進	☆目標見直し	☆
貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化の促進		
内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化		
自動物流道路の構築に向けた調査・検討 ○検討会立ち上げ	10年での実現を目指し、具体化に向けた検討	
	☆中間取りまとめ（想定ルート選定）	
自動運航技術の進展に対応した国際ルール策定の主導	2030年頃までの本格的な商用運航を実現	
	○国際ルール策定	○国際ルール発効

- 大型トラックの最高速度を、2024年4月に、90km/hに引き上げる。これより高い速度への引上げは、引上げの影響を見極めた上で、新たな車両開発等の状況変化が生じた際には検討する。
- トラック輸送の省人化の促進や労働生産性の向上に向けて、1台で通常のトラック2台分の輸送を可能とする「ダブル連結トラック」の導入やその運転に必要な大型免許等の取得を促進する。運行状況や事業者のニーズを踏まえ、2024年度内に運行路線の拡充等に向けた調整を行うとともに、ダブル連結トラックに対応した駐車マスを順次整備する。
- トラックドライバーの労働生産性の向上のため、大口・多頻度割引の拡充措置を2025年3月末まで継続する。なお、法令を遵守しない事業者が割引の対象とならないよう、高速道路会社において、割引制度を厳格に運用する。
- 料金所における業務の効率化や渋滞の解消等を図るため、ETC専用化について、運用状況等を踏まえながら、計画的に推進する。

【ダブル連結トラック】

<ダブル連結トラック駐車マス整備>

2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
有識者検討会の開催（7月～12月）	速度規制の引上げ ☆提言の取りまとめ（12月）	引上げの影響を見極めた上で、新たな車両開発等の状況変化が生じた際には更なる引上げを検討
ダブル連結トラックの導入促進		
ダブル連結トラックの運行路線の拡充に向けた調整	☆事業者のニーズを踏まえ拡充 ダブル連結トラックに対応した駐車マスの整備	
物流総合効率化法に基づく出資制度創設に向けた検討	高速道路IC近傍に立地した 物流拠点施設の整備促進	
大口・多頻度割引の拡充措置の継続		
割引制度の厳格な運用		
	ETC専用化の推進	

- コンビニ受取や置き配、ゆとりある配送日時の指定など、物流負荷の低い受取方法を選択した消費者に対しポイントを還元する実証事業、「標準的運賃」の8%引上げやトラックGメンによる是正指導の大幅強化等を通じた運送形態を踏まえた多様な運賃・料金の設定等の促進により、再配達削減の仕組みを社会実装する。さらに、再配達削減PR月間を継続的に実施することにより、再配達率を半減する。
- 送料の表記に関し、関係事業者に「送料無料」表示の見直しを要請するとともに、「送料無料」表示の見直し状況について、2023年度中にその見直し状況を確認するため、フォローアップ調査を実施する。
- 規制措置の導入により、一定規模以上の荷主を特定事業者として指定し、物流統括管理責任者の選定を義務付けることで、荷主における全社的な物流改善の取組を促進する。

【再配達削減の取組】



【「送料無料」表示の見直し】



2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
ポイント実証等の取組		社会実装
○再配達削減PR月間（4月）	☆再配達削減PR月間 ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆
標準的運賃・標準運送約款の見直し	新たな標準的運賃・標準運送約款の周知浸透・取組状況の適時フォローアップ	
	○検討会取りまとめ（12月）	
トラックGメンの設置	悪質荷主・元請事業者への監視・是正の徹底	
	○集中監視月間（11月・12月） ☆集中監視月間（2024年度以降適宜実施）	
	物流に係る広報の実施	
○政府広報（9月）	○政府広報（2月）	
「送料無料」表示の見直し	要請	
	○方向性の公表（12月）	○行動変容が見られなければ追加対応
	○要請先の見直し状況確認（3月）・フォローアップ調査	
業界・分野別の「自主行動計画」の作成	ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施	
○ガイドライン策定（6月）	○計画の公表（12月） ☆遵守状況フォローアップ調査 ☆ ☆	
	裾切り・判断基準の検討	規制措置の導入
	☆法案提出	

2. 施策の効果

「標準的運賃」の引上げによる賃上げ効果（推計）

「標準的運賃」の8%引上げを通じて波及する運賃改定の効果

これまで適正に収受しきれていない荷役作業の料金（積込み料・取卸し料）を収受できるようになる効果

大幅な賃上げを目指す

初年度賃上げ効果（推計）10%前後（約6～13%） ※次年度以降も効果拡大

政策パッケージの輸送力への効果（2030年度）

	輸送力試算				
	2024年度	2030年度	施策なし	施策あり(2024年度)	施策あり(2030年度)
	必要輸送力 施策なしケース	100 ▲14	100 ▲34		
荷待ち・荷役の削減	+4.5	+7.5	年間750時間	年間75時間削減	年間125時間削減
積載率向上	+6.3	+15.7	38%	40%	44%
モーダルシフト	+0.7	+6.4	524億トン	539億トン	667億トン
再配達削減	+3.0	+3.0	12%	6%	6%
その他(トラック輸送力拡大等)		+2.0			
	+14.5%	+34.6%			

- 2024年4月が目前に迫る中、物流革新・賃上げに向けて荷主・物流業界との意見交換会を実施（2024年2月16日）
- 荷主や物流業界からは、物流革新に向けた取組状況や賃上げに向けた決意をお聞きするとともに、総理からは賃上げや価格転嫁、物流革新に向け、政府、荷主、物流事業者が一致団結し全力で取り組んでいく旨発言。**



<出席者>

■行政

内閣総理大臣、内閣官房長官、
農林水産大臣、経済産業大臣、
国土交通大臣、内閣府特命担当大臣
（消費者及び食品安全担当）、
厚生労働副大臣、環境副大臣、
国家公安委員会委員長 ほか

■物流事業者団体

(一社)日本物流団体連合会
(公社)全日本トラック協会

■大手物流事業者

ヤマト運輸(株)、佐川急便(株)、
日本郵政(株)

■荷主事業者団体

全日本農業協同組合連合会
(一社)日本経済団体連合会

■意見交換会における総理発言（抄）

- 本日、高速道路・鉄道・船舶のインフラ革新を含め、「**2030年度に向けた政府の中長期計画**」を取りまとめました。この計画に基づき、**政府全体で産業界の皆様とも連携し、我が国の物流の革新を実現**してまいります。
- 政府としては、来月、トラック運送業の標準的運賃を8%引き上げるとともに、荷役対価や下請け手数料等の各種経費も、新たに加算できるよう措置しました。これにより、**10%前後の賃上げが期待**できます
- 本日、公共事業の積算に活用する労務単価を平均5.9%引き上げ、来月から適用いたします。その中で、**一般運転手は最も高い水準となる7.2%の引上げ**を行います。これに、**荷待ち・荷役の対価等が適切に加算されると、事実上10%を上回る引上げ**となります。
- さらに、構造的な対策として、**先日、賃上げ原資確保のための適正運賃導入や、物流効率化を進めるための法案を閣議決定し、今国会に提出**いたしました。
- その他、賃上げ税制の大幅な拡充強化、公正取引委員会による労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針、公正取引委員会やGメンの体制強化等、**あらゆる手段を講じて、構造的な賃上げ環境**をつくってまいります。
- 本日、業界団体の皆様から物流革新に向けた取組状況や、賃上げ、労働環境改善に向けた取組に向けて説明を頂きました。特に、トラックドライバー等の賃上げに向けて、積極的に取り組んでいくとの決意表明を頂き、大変心強く感じております。**賃上げと価格転嫁、ひいては物流革新に向け、政府、荷主、物流事業者が一致団結して、我が国の物流の持続的成長の実現に向けて、全力で取り組んでいきたい**と存じます。

1. 物流業界の現状	p.3
2. 政策パッケージ	p.9
3. 中長期計画など	p.18
4. 国際物流政策	p.30

国際物流室の業務の概要

①日中韓の物流のシームレス化等

日中韓物流大臣会合の取組の推進

《概要》日中韓における越境サプライチェーンの円滑化を推進するため、日中韓物流大臣会合において採択された共同声明等に基づき、

- ・パレット等の国際標準化・循環利用の促進
- ・日中ダブルナンバーシャーシの利用促進
- ・北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)の拡充等に向けた取組を推進する。

②物流事業者の海外展開の促進

ASEAN各国との物流政策対話・ワークショップの開催や規格の普及促進

《概要》ASEANにおける物流需要を、我が国の物流事業者のビジネスにつなげるため、物流政策対話・ワークショップを通じて制度改善及びビジネス機会の創出に向けた働きかけを行う。また、我が国の物流事業者等の海外展開を促進するため、日本式のコールドチェーン物流サービス規格について、ASEANを中心とした海外への普及を目指す。

③国際物流の多元化・強靱化

実証輸送の実施、調査結果の情報共有、国際連携の推進

《概要》国際物流の多元化・強靱化を図る観点から、安定的なサプライチェーンの確保につなげるため、従来の輸送手段・ルートを代替 又は 補完する輸送手段・ルートについて実証輸送を実施し、その有効性を検証する。さらに、調査結果について荷主企業や物流事業者に広く共有すること等を通じて、国際的な連携強化に取り組む。

①日中韓物流大臣会合について

- 三国の経済相互依存関係が緊密化し、三国間の物流が重要な役割を担うようになる中、**三国間の円滑な物流の実現等**に向け、**三国が課題を解決し、協力を推進**する枠組み。
- **第9回日中韓物流大臣会合**が、**2024年2月29日(木)に中国（天津）**で開催。



共同声明と取組内容

1. 「強靱な物流ネットワークの推進」

…コンテナ・船腹不足問題等への対処、ベストプラクティスの共有等

2. 「シームレス物流システムの実現」

…トレーラーシャーシの相互通行、物流DXの推進、パレット等の標準化等

3. 「環境にやさしい物流の構築」

…カーボンニュートラル実現に向けた取組の実施、リターナブルな輸送アイテムの使用促進等

行動計画題名

	担当	内容		担当	内容
1	3国	強靱な物流ネットワークに向けた協力と調整	7	日本	シームレスな物流システム実現に向けた取組 (例: シャーシの相互通行)
2	韓国	物流のセキュリティ	8	中国	物流情報ネットワークの構築・他地域への拡大
3	韓国	北極海航路に関する情報交換・協力	9	中国	複合一貫輸送に関する情報交換
4	3国	物流DXの推進	10	中国	港湾協力の促進
5	日本	物流資材の標準化 (例: パレット国際標準化)	11	日本	環境にやさしい物流 (例: RTI利用の促進)
6	韓国	コールドチェーン網の促進			

開催実績（隔年開催）

第1回開催：2006年9月 場所：韓国（ソウル）
 第2回開催：2008年5月 場所：日本（岡山）
 第3回開催：2010年5月 場所：中国（成都）
 第4回開催：2012年7月 場所：韓国（釜山）
 第5回開催：2014年8月 場所：日本（横浜）
 第6回開催：2016年7月 場所：中国（杭州）

第7回開催：2018年7月 場所：韓国（ソウル）
 特別セッション：2020年6月 場所：テレビ会議
 第8回開催：2021年8月 場所：テレビ会議
 第9回開催：2024年2月 場所：中国（天津）
 第10回開催予定：2025年 場所：韓国



第9回開催時

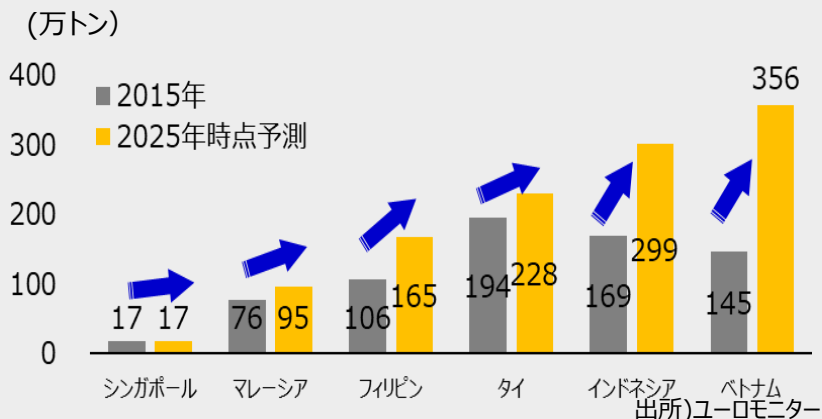
② 物流事業者の海外展開の促進(コールドチェーン物流サービスの標準化・普及)

- ASEAN諸国は、コールドチェーン物流の有望な市場。
⇒ 我が国の物流事業者の海外展開や農林水産物・食品等の輸出を促進。食品ロスや健康被害の削減にも貢献。
- 我が国の物流事業者の国際競争力強化を図るため、日本式コールドチェーン物流の規格化に注力。
⇒ BtoC(小口保冷配送サービス)は、国際規格 (ISO23412) を策定済み。
⇒ BtoB(コールドチェーン物流サービス)は日本規格 (JSA-S1004) を策定済み。
- 両規格について、ASEAN等での普及に向けた働きかけを実施するとともに、JSA-S1004の早期の国際規格化を目指す。

ASEANにおけるコールドチェーン物流の需要

冷蔵・冷凍食品の消費量 (2015 vs 2025)

乳製品・アイスクリーム・冷凍冷蔵加工食品の消費量



- ・所得・生活水準の向上に伴う冷蔵冷凍食品の消費増
- ・一方で、食料品の輸送途上での廃棄や健康被害が発生

小口保冷配送サービス (BtoC)



ISO23412 ※2020年5月発行

【国際規格の採用を働きかけ】※経済産業省と連携

○ASEAN各国における国家規格化及び普及に向けた取組を働きかけ
→タイ、フィリピン、インドネシアで国家規格化 (2023年8月時点)

コールドチェーン物流サービス (BtoB)



JSA-S1004 ※2020年6月発行

【国際規格化(ISO) + 日本規格採用を働きかけ】

- JSA-S1004をベースとした国際規格を議論中(TC315:幹事国 日本)
- JSA-S1004の普及に向け、ASEAN重点 5 カ国(マレーシア、インドネシア、タイ、フィリピン、ベトナム)においてアクションプランを策定済。

③国際物流の多元化・強靱化に向けた実証輸送

2020年

◆ 国際海上コンテナ輸送の需給逼迫(2020年後半～)

- ・新規コンテナ生産が低迷したことに加え、2020年7月以降、巣ごもり需要の拡大に伴いアジア発北米向け等のコンテナ荷動き量が急増した結果、北米西岸(ロサンゼルス港・ロングビーチ港)を中心とする港湾混雑等により、コンテナ船の慢性的な運航遅延が発生
- ・世界的に海上コンテナ輸送スペースが不足し、運賃の高騰が発生
- ・北米西岸労使交渉の影響を懸念し、輸送ルートを変更したこと等により、北米東岸等においても港湾混雑が発生

2021年

◆ 上海浦東空港における貨物取扱い遅延(2021年8月～11月)

- ・中国当局の指示により上海浦東空港における防疫措置が大幅に強化
- ・人員体制の逼迫により貨物の搭降載作業効率が著しく低下し、貨物の滞留や新規受付停止、貨物便のキャンセル等が発生

◆ スエズ運河における大型コンテナ船の座礁事故(2021年3月)

- ・スエズ運河の通航が6日間にわたり不通となり、喜望峰周りの代替航路への変更を余儀なくされた結果、運航時間や消費燃料が大幅に増加

◆ カナダ西部における集中豪雨(2021年11月)

- ・ブリティッシュコロンビア州における洪水や土砂崩れの影響で、約1ヶ月にわたりバンクーバー港発着の鉄道貨物輸送に支障

2022年

◆ 上海のロックダウン(2022年3月末～5月末)

- ・市内での感染拡大を受けた外出禁止措置等により、工場の稼働停止やサプライチェーンの混乱など、経済活動にも大きな影響
- ・トラックの市外への通行が制限されたことで貨物の集配に影響が出たほか、上海港や上海浦東空港の貨物取扱能力も大幅に低下
- ・日系企業も、原材料の調達や生産活動に支障を生じ、一部メーカーは操業を停止

◆ ロシアによるウクライナ侵攻(2022年2月～)

- ・欧州向けの航空輸送について、ロシア上空を通過しない迂回ルートでの運航に伴い、運航時間や運航経費が増加
- ・ロシア・ウクライナ向けの海上輸送について、貨物の引受けを原則停止
- ・シベリア鉄道を利用したロシア・欧州向け輸送について事実上の利用停止
- ・制裁措置等により原油価格が高騰し、物流コストも上昇

◆ 欧州港湾におけるストライキ(2022年6月～)

- ・ハンブルク港、リバプール港等において、港湾労働者が賃金の引き上げを求めるストライキが頻発
- ・港湾混雑によりヤード稼働率及び処理能力の低下、貨物の滞留等が発生

2023年

国際物流の多元化・強靱化を図る観点から、従来の輸送手段・ルートを代替又は補完する輸送手段・ルートについて官民共同で実証輸送を実施し、その有効性や課題を検証。

