

2024年を「物流革新元年」に

2024年6月11日

国土交通省 物流・自動車局 物流政策課
課長補佐（総括） 林田 雄介

1. 改正物流法 …… p. 1

2. 物流業界の現状 …… p. 18

3. 政策パッケージ …… p. 24

4. 中長期計画など …… p. 38

物流革新に向けた政策パッケージ等の策定

- 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
- 8月** 「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終とりまとめ」を公表
- 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** 政府において総合経済対策・補正予算案を決定
- 2024年 2月** 政府において物流法案の閣議決定、国会提出
関係閣僚会議において「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定
「物流革新・賃上げに関する意見交換会」を開催
- 5月** 改正物流法 公布



我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議
(2023.3.31)



岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話
(2023.9.28)



物流革新・賃上げに関する意見交換会
(2024.2.16)

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

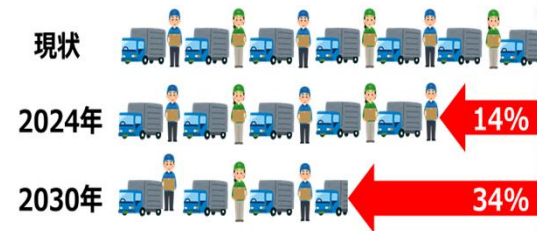
背景・必要性

○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）。
- ・物流の効率化、商慣行の見直し、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。
- ・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を整備。

○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。



改正法の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制措置

○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。

○上記①②のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**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、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【流通業務総合効率化法】

【荷主等が取り組むべき措置の例】＜パレットの導入＞



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

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】

○**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。

○**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**。

○下請事業者への**発注適正化**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

法改正の背景・必要性

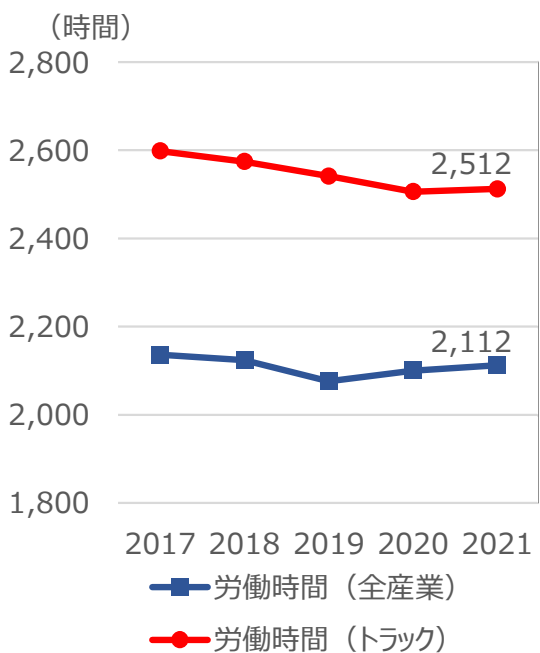
○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

- ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性。
- ・ 物流の効率化、商慣行の見直し、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。
- ・ 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を整備。

○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。

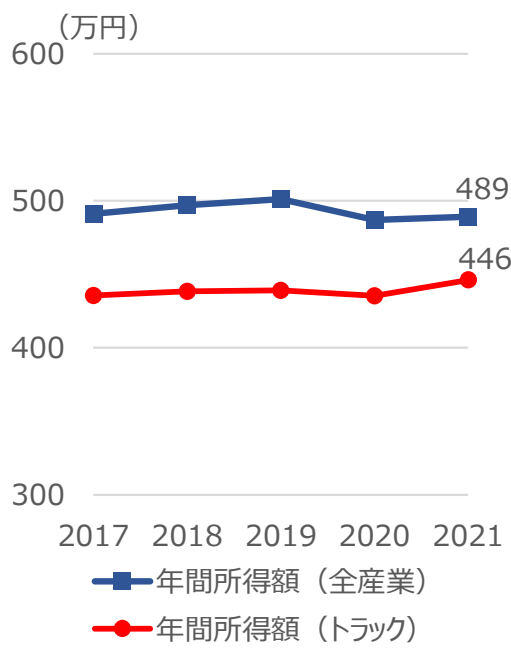
→**物流の持続的成長**を図ることが必要。

【年間労働時間の推移】

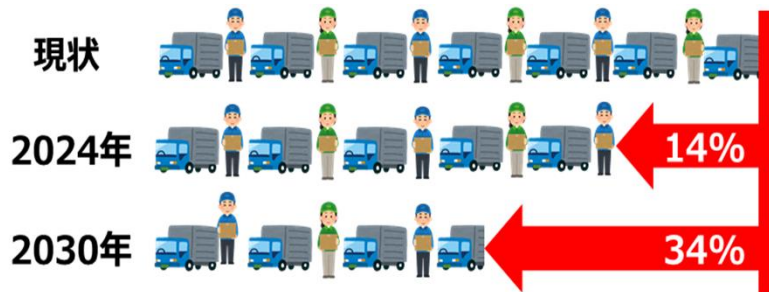


(厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より)

【年間所得額の推移】



【輸送力不足の試算】



荷主・物流事業者間の**商慣行を見直し**、荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等を図る。

すべての事業者

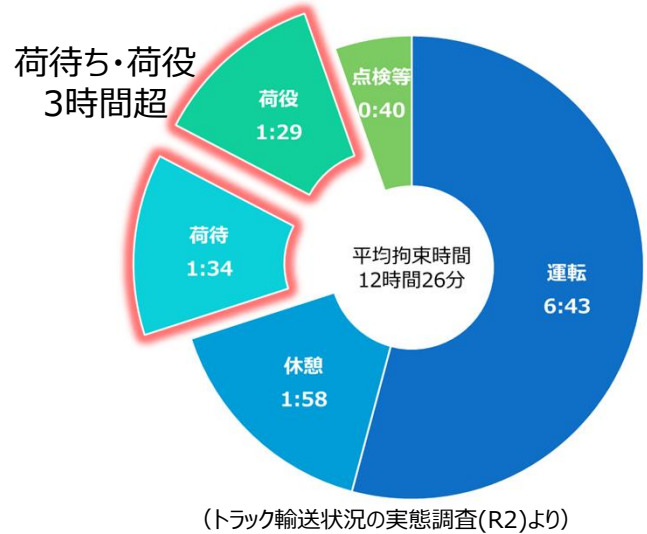
- ①**荷主***（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
* 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記①②取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

一定規模以上の事業者

- 上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**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「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。
※鉄道建設・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

――【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】―― 【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】 ――― 【荷主等が取り組むべき措置の例】――



取り組むべき措置	判断基準（取組の例）
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等
荷役時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等
積載率の向上	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレット導入

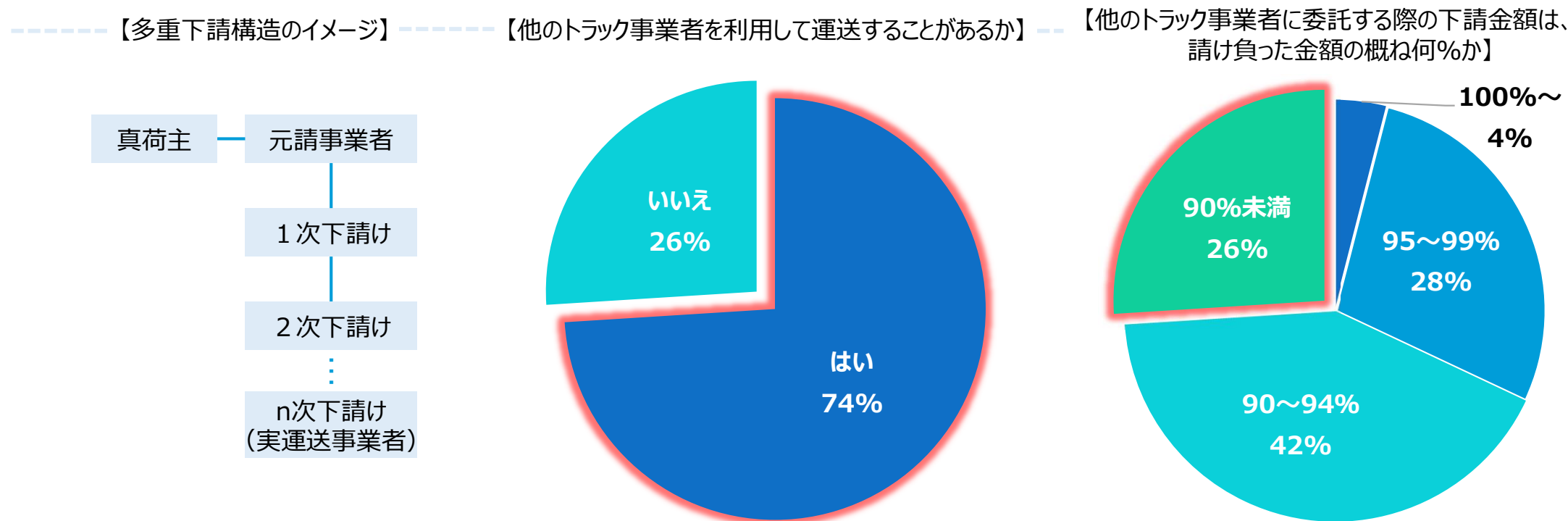


パレットの利用による荷役時間の短縮

物流業界の**多重下請構造を是正**し、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

- 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**書面交付等を義務付け***。
- 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**。
- 下請事業者への**発注適正化**について**努力義務*** 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、**管理者**の選任を**義務付け**。

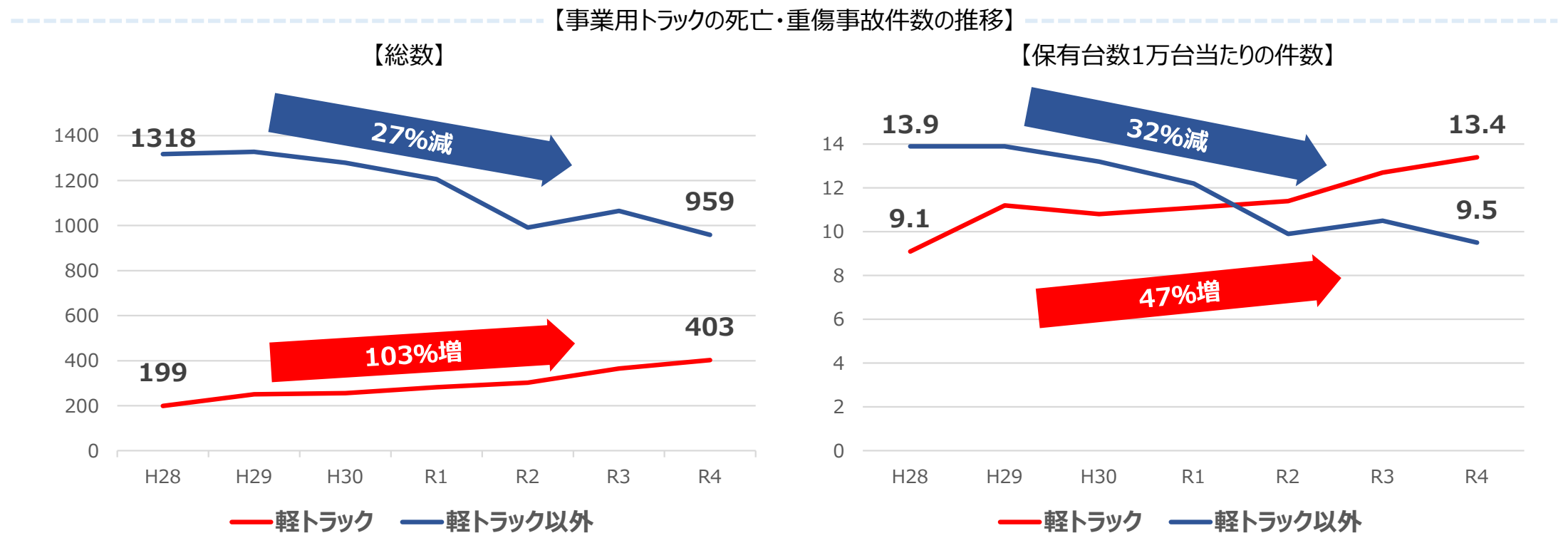
* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。



※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
(令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より)

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（保有台数当たりの件数も5割増）。

- 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**。
- 国交省による公表対象に、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。



（（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」、（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」より）

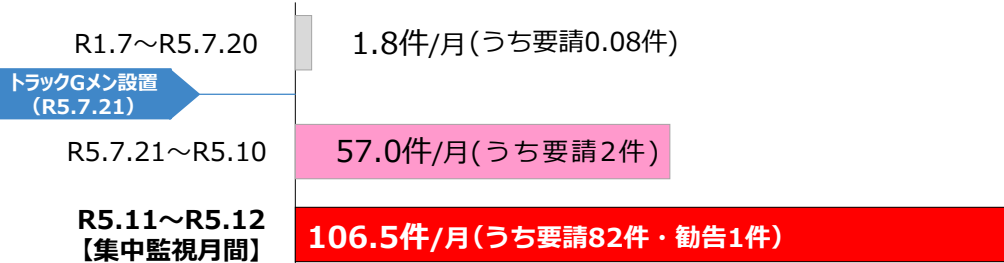
【参考】法改正以外の関連措置

物流が直面する課題について、「物流革新に向けた政策パッケージ」(R5.6) 及び「物流革新緊急パッケージ」(R5.10) に基づき、法改正を待たずに**総合的に施策を展開**。

【トラックGメン】

- 全国162名体制の「**トラックGメン**」により、**R5.11・12を「集中監視月間」**と位置づけ、**悪質な荷主・元請事業者への監視・指導を強化**。
- 悪質荷主等に対し、**初の「勧告」(2件)**を実施 (R6.1.26)。

【月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数】



※このほか、法令を遵守しない**悪質なトラック事業者等**については、監査等を実施した上で、許可の取消しを行うなど、**厳正に対処**。

【標準的運賃】

- トラックの「**標準的運賃**」について、以下の見直し方針を発表 (R5.12)。
- ① **荷主等への適正な転嫁** (運賃引上げ、荷待ち・荷役等の対価の水準提示 等)
- ② **多重下請構造の是正等** (「下請け手数料」の設定 等)
- ③ **多様な運賃・料金設定等** (「個建運賃」の設定 等)

○運輸審議会への諮問 (R6.1) を経て、「標準運送約款」の改正と併せて「標準的運賃」の改正を告示 (R6.3)。

【自主行動計画】

- 経済産業省、農林水産省、国土交通省がとりまとめた**ガイドライン**に基づき、荷主団体・物流事業者団体を含め、**100以上の団体・事業者で自主行動計画を策定済み**。

【策定済の団体】

- | | |
|-----------------|----------------|
| 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 <各団体の自主行動計画>



【予算措置】

- モーダルシフト**や省人化・省力化などの**物流効率化**の取組を支援。**再配達率半減**に向けた消費者の行動変容も促す。

国土交通省物流・自動車局	政府全体
R5補正 + R6当初	R5補正 + R6当初
一般160億円 財政投融资322億円	一般404億円 エネ特506億円
自動車安全特会8.6億円	財政融資322億円 他
・ 物流DX等による生産性向上	・ 即効性のある設備投資・物流DXの推進
・ 担い手の多様化	・ 物流拠点の機能強化
・ 物流拠点の機能強化の推進	・ 物流ネットワークの形成支援
・ モーダルシフトの推進	・ 物流GXの推進
・ 物流GXの推進	・ 高速道路料金の大口多頻度割引の拡充
・ 宅配の再配達率の半減 等	・ 特殊車両通行制度の利便性向上 等

荷主事業所管大臣及び連鎖化事業所管大臣の役割イメージ

- 改正物流効率化法を踏まえ、荷主事業所管大臣及び連鎖化事業所管大臣には下記のような対応を行っていただくことを想定している。

- 判断基準省令の策定・公表（第四十三条第一項[荷主]、第五十三条第一項[連鎖化事業者]）
- 指導及び助言（第四十四条第一項[荷主]、第五十四条第一項[連鎖化事業者]）
- 特定事業者の指定及び取消・事業者からの指定に係る届出及び取消に係る申出の受付（第四十五条[荷主]、第五十五条[連鎖化事業者]）
- 中長期計画の受付（第四十六条[荷主]、第五十六条[連鎖化事業者]）
- 物流統括管理者の選任及び解任に係る届出の受付（第四十七条第三項[荷主]、第五十七条第三項[連鎖化事業者]）
- 定期報告の受付（第四十八条[荷主]、第五十八条[連鎖化事業者]）
- 勧告及び命令（第四十九条[荷主]、第五十九条[連鎖化事業者]）
※命令に当たっての「政令で定める審議会等」についても今後要調整
- 報告及び立入検査（第五十条[荷主]、第七十条[連鎖化事業者]）

下位法令として検討する必要がある事項イメージ（想定）

【政令】物資の流通の効率化に関する法律施行令（仮）

- ・ 特定事業者の裾切基準（法第37条、第45条、第55条、第64条）
- ・ 特定荷主及び特定連鎖化事業者に対する命令に際し意見を聴く審議会（法第49条、第68条）
- ・ 権限の委任（法第74条）

【省令】貨物自動車運送事業者等の運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める命令（仮）※国土交通省の単管省令

- ・ 貨物自動車運送事業者等判断基準（法第35条）

【省令】貨物自動車関連事業者の運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める命令（仮）※国土交通省の単管省令

- ・ 貨物自動車関連事業者等判断基準（法第53条）

【省令】国土交通省関係物資の流通の効率化に関する法律施行規則（仮）※国土交通省の単管省令

- ・ 荷待ち時間の定義（法第30条第4号）
- ・ 荷役等の定義（法第30条第5号）
- ・ 荷役等時間の定義（法第30条第5号）
- ・ 特定貨物自動車運送事業者等の措置に係る様式等＜特定貨物自動車運送事業者等の指定／取消し(法第37条)・中長期計画(法第38条)・定期報告(法第39条)・立入検査証(法第41条)＞
- ・ 特定倉庫業者の措置に係る様式等＜特定倉庫業者の指定／取消し(法第55条)・中長期計画(法第56条)・定期報告(法第57条)・立入検査証(法第59条)＞

【省令】荷主の運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める命令（仮）※荷主事業所管省庁の共同省令

- ・ 荷主判断基準（法第43条）

【省令】荷主事業所管省庁関係物資の流通の効率化に関する法律施行規則（仮）※荷主事業所管省庁の共同省令

- ・ 特定荷主の措置に係る様式等＜特定荷主の指定／取消し(法第45条)・中長期計画(法第46条)・物流統括管理者の指定／取消し(法第47条)・定期報告(法第48条)・立入検査証(法第50条)＞
- ・ 物流統括管理者の業務内容（法第47条）

【省令】連鎖化事業者の運転者の運送の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める命令（仮）※連鎖化事業所管省庁の共同省令

- ・ 連鎖化事業者判断基準（法第62条）

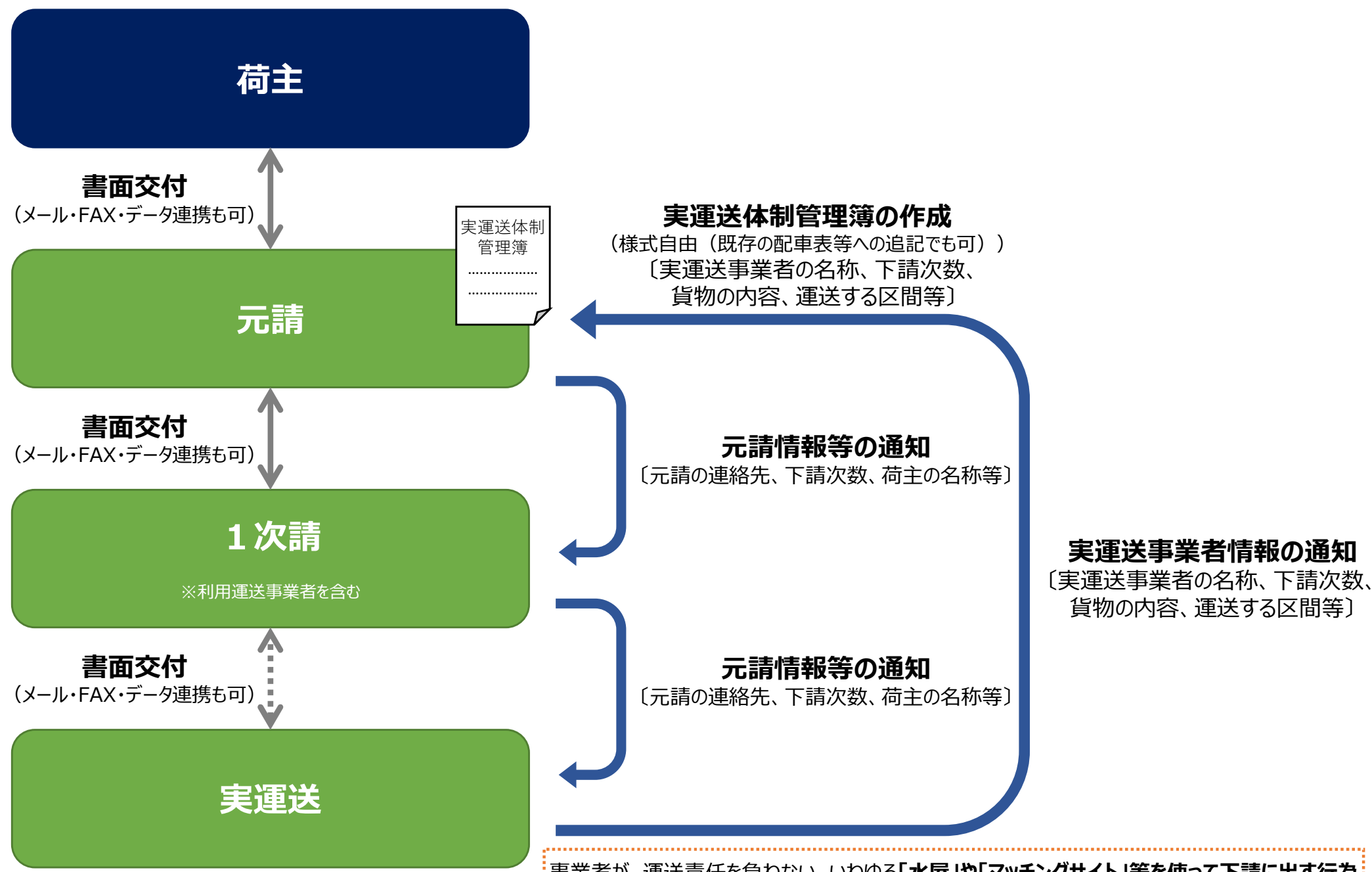
【省令】連鎖化事業所管省庁関係物資の流通の効率化に関する法律施行規則（仮）※連鎖化事業所管省庁の共同省令

- ・ 特定連鎖化事業者の措置に係る様式等＜特定連鎖化事業者の指定／取消し(法第64条)・中長期計画(法第65条)・物流統括管理者の指定／取消し(法第66条)・定期報告(法第67条)・立入検査証(法第69条)＞
- ・ 物流統括管理者の業務内容（法第66条）

【告示】運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関する基本的な方針（仮）※国土交通省・経済産業省・農林水産省の共同告示

- ・ 基本方針（法第33条）

トラック事業者に対する規制的措施



〔恒常的に下請行為を行う事業者に対しては、
管理規程の作成、責任者の選任を義務付け〕

事業者が、運送責任を負わない、いわゆる「水屋」や「マッチングサイト」等を使って下請に出す行為を行う場合も、当該事業者は、適正化に係る努力義務を負う
⇒ 監査やトラックGメンによるチェック

実運送体制管理簿のイメージ

事例：トラック事業者X運輸

- ・保有台数:50台 ・常時利用する下請事業者の保有台数:50台
- ・荷主3社(食料品メーカー甲社、製紙メーカー乙社、機械メーカー丙社)

(※): 法律上、実運送体制管理簿として記載が義務付けられる事項

実運送体制管理簿(機械メーカー丙社)

実運送体制管理簿(製紙メーカー乙社)

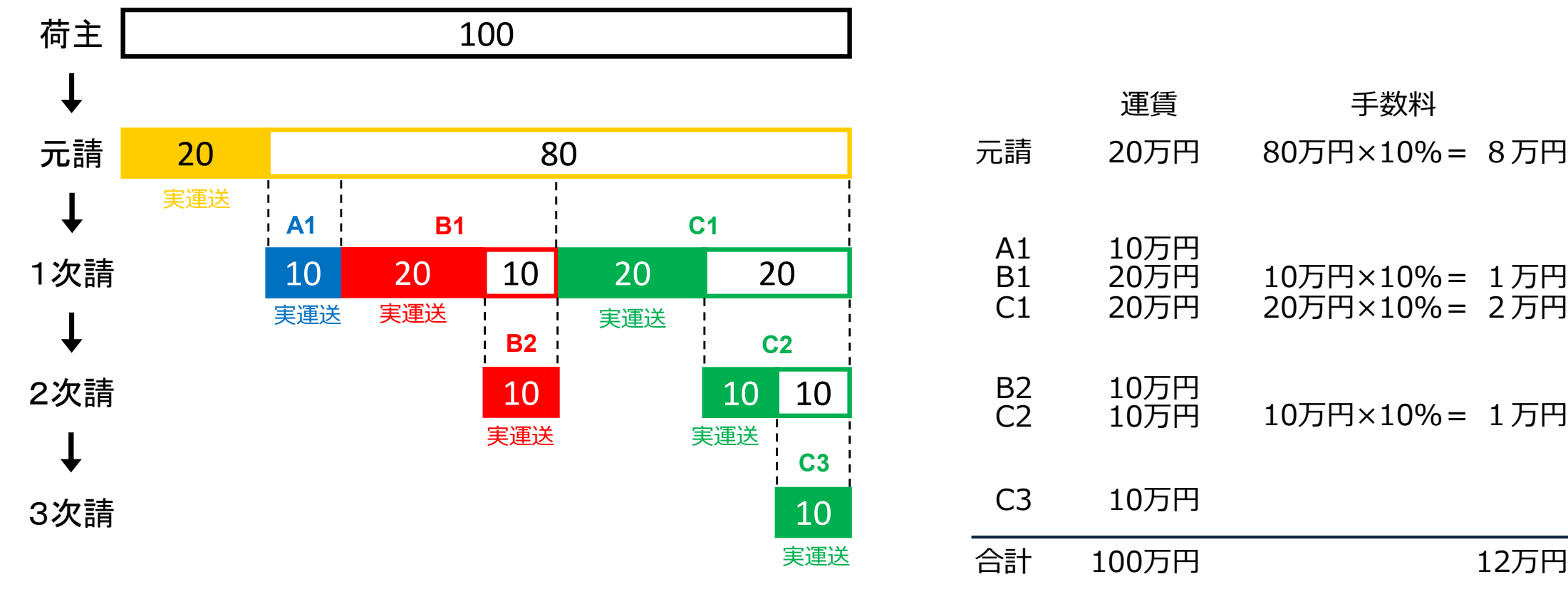
実運送体制管理簿(食料品メーカー甲社)

積込日	運送区間(※)	貨物の内容(※)	実運送トラック事業者の名称(※)	請負階層(※)	車番	ドライバー名	...
2/1(木)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × 10トン	X運輸	—	11-11	〇〇	
2/1(木)	〇〇工場～卸売店イ	食料品 × b箱	X運輸	—	11-12	〇〇	
⋮							
2/1(木)	〇〇工場～小売店ウ	食料品 × c個	A運輸	1次請け	11-13	〇〇	
2/1(木)	××工場～倉庫エ	食料品 × dケース	B運輸	2次請け	11-14	〇〇	
⋮							
2/2(金)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × eトン	X運輸	—	22-11	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店イ	食料品 × f箱	X運輸	—	22-12	〇〇	
⋮							
2/2(金)	××工場～倉庫エ	食料品 × gケース	C運輸	1次請け	22-13	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店オ	食料品 × h個	D運輸	3次請け	22-14	〇〇	
⋮							

⇒ 様式など決まっていないため、既存の配車表を活用するなど、事業者の取り組みやすい形で作成。電磁的記録での作成も可。

トラック運送業における運賃及び下請け手数料収受の流れ（イメージ）

事例 荷主と元請Xが、荷物100t・運賃100万円の運送契約を締結した場合



- 元請事業者は、実運送体制管理簿の作成により把握した下請次数を考慮した金額を考慮して、荷主に対し運賃精算交渉。（※）
- 管理簿の作成を継続することで、下請次数を一定程度見通すことができるようになることから、荷主との運賃交渉段階においても、実運送事業者が収受すべき運賃を考慮した金額を荷主に請求。

【参考】標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）（抄）
（運賃、料金等の収受方法）
第三十一条 当店は、貨物を受け取るときまでに、荷送人から運賃、料金等を収受します。
2 前項の場合において、運賃、料金等の額が確定しないときは、その概算額の前渡しを受け、運賃、料金等の確定後荷送人に対し、その過不足を払い戻し、又は追徴します。
3 （略）

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺漏なきを期すべきである。

- 一 トラック運送事業について、現状において過労死や精神疾患などの健康被害が最も深刻であり、かつ、そのために深刻な人手不足に陥っている物流産業の現状に鑑み、できるだけ早期に時間外労働の上限を一般労働者と同様にできるよう、関係省庁、労働者団体を含む関係団体及び荷主等の連携及び協力を強化し、トラックドライバーの賃金引上げの原資となる適正な運賃収受の実現や物流効率化等の労働環境改善に向けた実効性のある取組を一層強力に推進すること。その上で、トラックドライバーの人材の確保及び育成のための支援策を講じること。
- 二 トラックドライバーの賃金水準の向上等の観点から実運送事業者における適正な運賃収受を図るため、貨物自動車運送事業法に基づく標準的な運賃を毎年見直し、当該運賃の効果について検討し、その在り方も含め適時適切な見直しを行うとともに、トラック運送事業者が当該運賃を活用して行う荷主との適正な運賃交渉と適切な価格転嫁を実現すること。また、実運送事業者における標準的な運賃の収受及び荷待ち時間の短縮等の状況について調査し、公表すること。その結果を踏まえ、トラックドライバー賃金の全産業平均並みの引上げができるよう、必要な措置を講じること。
- 三 前項の実効性を担保するため、国土交通省のトラックＧメン、厚生労働省、中小企業庁及び公正取引委員会等、関係行政機関に加え、労働者団体を含む関係団体との更なる連携強化を図るとともに、悪質な荷主等への監視を強化すること。また、市場運賃を度外視した安価な運賃で事業者を募ることや、安価な運賃で事業を請け負うことに対する監視を強め、その状況を踏まえて適切な規制措置を導入すること。さらに、当該関係行政機関等において情報収集と共有を図り、貨物自動車運送事業法に基づく勧告及び公表等を積極的に行うこと。
- 四 国土交通省におけるトラックＧメンの機能を強化し、荷主や元請事業者等への是正指導を徹底すること。これに向け、全国及び地方貨物自動車運送適正化事業実施機関を活用し、貨物自動車運送事業者からの情報収集や、荷主や元請事業者等の違反原因行為に係る調査等を補完する体制について、調査員証の発行などにより、強化、明確化を図ること。また、トラック運送事業の近代化や、物流のサプライチェーン全体の取引の適正化に向け、トラックＧメンを物流産業全体の健全化に向けた組織とすることや、全国及び地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の業務の拡大や体制の抜本強化について、検討を進めること。
- 五 一定規模以上の荷主等に義務付けられる中長期的な計画の作成や、元請事業者に義務付けられる実運送体制管理簿の作成及び下請関係に入るトラック事業者等に対して義務付けられる当該管理簿作成に必要となる情報の通知に当たり、ガイドラインの作成等により円滑に導入されるとともに、事業者にとって過度の負担とならないよう、また、トラックＧメン等が効率的かつ確実に取組状況を把握できるよう、デジタル技術の活用を推進すること。
- 六 トラック運送事業における多重下請構造の是正を図り、実運送事業者における適正な運賃収受を実現するため、実運送を行わない、いわゆる「専業水屋」についても実態を把握し、規制措置の導入も含め必要な対策を講じること。
- 七 運送契約の書面及び実運送体制管理簿については、可視化のためのＤＸの推進やデータ等の規格統一を目指すこと。また、当該管理簿により可視化された多重下請構造の実態を分析し、その是正に向けて諸外国の規制事例等を参考にしつつ、必要な措置の検討を継続し、その結果、更なる措置が必要と判断された場合は、下請次数を二次までとすることも含め必要な措置を講じること。

- 八 物流のサプライチェーン全体の最適化も念頭に、物流業界における商慣行の見直しを実現するため、トラックドライバーの荷待ち時間等の短縮やトラックの積載率の向上を図るための取組が適確に実施されるよう、関係所管大臣が**判断基準として示す取り組むべき事項についてわかりやすく示し、適宜改訂を行うとともに、着荷主を含む荷主や事業者の全てに取組を周知し、必要な支援をすること**。また、荷主等における取組状況について**フォローアップ調査**を定期的実施し、取組が不十分な荷主等に対しては、関係省庁と連携しつつ、積極的に**指導、助言**等を行うこと。
- 九 物流効率化等の努力義務を課す対象に、運送契約に直接関わりを持たないが商取引に大きな影響力を持つ商社等についても対象に含めることを検討すること。
- 十 車両を保有せず利用運送を専門に行う**第一種貨物利用運送事業者**についても、**運転者の運送及び荷役等の効率化に向けた責務を担わせるよう検討**すること。
- 十一 荷主等において、**物流統括管理者**として**物流改善の取組を推進できる人材の確保、育成**を図ることができるよう、必要な支援を講じること。また、物流統括管理者が、実効的に物流改善に取り組める環境整備に努めること。
- 十二 **一貫パレチゼーションの推進**により荷役等の負担を軽減するため、**フォークリフト免許取得や中小事業者に対するパレット導入促進等のための支援**を行うこと。また、荷主においてパレットの標準化や回収が行われるよう、適正な指導を行うこと。
- 十三 トラックドライバーの拘束時間を短縮し、労働環境の改善等の働き方改革を進める観点から、安全面に万全の配慮をした上で高速道路における**自動運転トラックの導入、中継輸送や自動運転に活用可能な物流拠点の整備**を進めること。また、**中小トラック事業者**においても**中継輸送の普及、実用化**が進められるよう、必要な助言、財政的支援等を行うとともに、多くの企業間の連携が図られるよう支援すること。
- 十四 **再配達率削減緊急対策事業**の実施に当たっては、再配達率削減に資する先進的な D X、G X の取組を支援するとともに、**物流に係る広報に努め、広く消費者に意識改革、行動変容を促す**こと。
- 十五 物流の効率化に伴い**過積載とならないよう対策を講じる**こと。一方で、積載率の向上により、**顧客を失う事業者**が発生することが想定されることから、**当該事業者に対して配慮**すること。
- 十六 貨物軽自動車運送事業における運行の安全を担保するため、貨物軽自動車安全管理者が受講する**貨物軽自動車安全管理者講習**において、整備の知識を含む**運行管理者並みの要件**を課すこと。また、貨物軽自動車運送事業者の多くを占める**個人事業主**においても、安全管理者の選任、講習の受講、国土交通大臣への事故報告が確実に行われるよう**周知徹底**を図るとともに、**運転者への適性診断の受診、業務記録及び事故記録の作成、保存、貨物運送保険の加入等**を図ること。
- 十七 鉄道貨物や内航海運等への**モーダルシフト**を進めるため、国土政策の観点から必要なインフラの整備等を進めるとともに、国、荷主、運送事業者等関係者によって、**新たな需要を生むための方策を検討**すること。

令和6年4月25日 参議院国土交通委員会
流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案に対する附帯決議①

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に万全を期すべきである。

- 一 トラック運送事業については、過労死や精神疾患などの健康被害が深刻であり、人手不足に陥っている現状を踏まえ、できるだけ早期に時間外労働の上限を一般労働者と同様にできるよう、関係省庁、労働者団体を含む関係団体及び荷主等の連携及び協力を強化し、トラックドライバーの賃金引上げの原資となる適正な運賃収受の実現や物流効率化等の労働環境改善に向けた実効性のある取組を一層強力に推進すること。その上で、トラックドライバーの人材の確保及び育成のため、運転免許取得費用の軽減等を始めとした各般の支援策を講ずること。特に、女性ドライバーの確保に向けて、荷役作業等の省力化等の取組はもとより、女性が働きやすい労働環境の整備を一層推進すること。また、二〇二四年問題で不足する輸送力を補うため、原則として労働基準法が適用されない個人の運送事業者へ貨物が集中し、当該事業者の労働環境が悪化しないよう配慮するとともに、適宜必要な対策を講ずること。
- 二 トラックドライバーの賃金水準の向上等の観点から実運送事業者における適正な運賃収受を図るため、貨物自動車運送事業法に基づく標準的な運賃を毎年見直すとともに、その効果について検討し、在り方も含め適時適切な見直しを行うことにより、トラック運送事業者が当該運賃を活用して行う荷主との適正な運賃交渉と適切な価格転嫁を実現すること。また、実運送事業者における標準的な運賃の収受及び荷待ち時間の短縮等の状況について調査し、公表すること。さらに、その結果を踏まえ、トラックドライバーの賃金水準を全産業平均並みに引き上げられるよう、必要な措置を講ずること。
- 三 二の実効性を担保するため、国土交通省のトラックGメン、厚生労働省、中小企業庁及び公正取引委員会等、関係行政機関に加え、労働者団体を含む関係団体との更なる連携強化を図るとともに、悪質な荷主等への監視を強化すること。また、市場運賃を度外視した安価な運賃で事業者を募ることや、安価な運賃で事業を請け負うことに対する監視を強め、その状況を踏まえ、「荷主至上主義」の実態から脱却するため、適切な規制措置を導入すること。さらに、当該関係行政機関等において情報収集と共有を図り、関係する荷主等に対し、違反行為を是正し再発を防止するため、貨物自動車運送事業法を始め、独占禁止法、下請代金法など関係法令に基づく勧告・公表等を積極的に行うこと。
- 四 国土交通省におけるトラックGメンの機能を強化し、荷主や元請事業者等への是正指導を徹底すること。これに向け、全国及び地方貨物自動車運送適正化事業実施機関を活用し、貨物自動車運送事業者からの情報収集や、荷主・元請事業者等の違反原因行為に係る調査等を補完する体制について、調査員証の発行などにより、強化、明確化を図ること。また、トラック運送事業の近代化や、物流のサプライチェーン全体の取引の適正化に向け、トラックGメンを物流産業全体の健全化に向けた組織とすることや、全国及び地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の業務の拡大や体制の抜本強化について検討を進めるとともに、官民一体での取組を一層推進すること。
- 五 一定規模以上の荷主等に義務付けられる中長期的な計画の作成や、元請事業者に義務付けられる実運送体制管理簿の作成及び下請関係に入るトラック事業者等に対して義務付けられる当該管理簿作成に必要な情報の通知に当たっては、事業者等にとって過度の負担とならないよう、ガイドラインの作成やデジタル技術の活用等を行い、制度が円滑に導入されるよう努めること。また、トラックGメン等が効率的かつ確実に事業者等の取組状況を把握できるよう、デジタル技術の活用を推進すること。
- 六 トラック運送事業における多重下請構造の是正を図り、実運送事業者における適正な運賃収受を実現するため、実運送を行わず利用運送を専門に行う第一種貨物利用運送事業者（いわゆる「専業水屋」）についても実態を把握し、運転者の運送及び荷役等の効率化に向けた責務を担わせるよう検討するなど、規制措置の導入も含め必要な対策を講ずること。
- 七 運送契約の書面及び実運送体制管理簿については、可視化のためのDXの推進やデータ等の規格統一を目指すこと。また、当該管理簿により可視化された多重下請構造の実態を分析し、その是正に向けて諸外国の規制事例等を参考にしつつ、必要な措置の検討を継続すること。また、検討の結果、更なる措置が必要と判断された場合には、下請次数を二次までとする規制を含め必要な措置を検討すること。加えて、新たに標準的な運賃の項目として設定された下請手数料（利用運送手数料）の確実な収受に向け、制度を周知し、浸透を図るとともに、トラックGメン等による監視を徹底し、併せて運賃収受等に係る実態調査を行うこと。

- 八 物流のサプライチェーン全体の最適化も念頭に、物流業界における商慣行の見直しを実現するため、トラックドライバーの荷役・荷待ち時間の短縮やトラックの積載率の向上等を図るための取組が適確に実施されるよう、関係所管大臣が**判断基準として示す取り組むべき事項について分かりやすく示し、適宜改定を行うとともに、着荷主を含む荷主や倉庫業者、流通・仲介業者など関係する全ての事業者**に当該取組を周知し、必要な支援を行うこと。また、荷主等における取組状況について**フォローアップ調査を定期的に実施**し、取組が不十分な荷主等に対しては、関係省庁と連携しつつ、積極的に**指導、助言**等を行うこと。
- 九 物流効率化等の努力義務を課す対象に、運送契約には直接関わりを持たないものの商取引には大きな影響力を持つ商社等についても対象に含めることを検討すること。
- 十 荷主等において、**物流統括管理者**として**物流改善の取組を推進できる人材の確保、育成**を図ることができるよう、必要な支援を講ずること。また、物流統括管理者が、実効的に物流改善に取り組める環境整備に努めること。
- 十一 **一貫パレチゼーションの推進**により荷役等の負担を軽減するため、**フォークリフトの免許取得や中小事業者に対するパレット導入促進等のための支援**を行うこと。また、荷主においてパレットの標準化や回収が行われるよう、適切に指導を行うこと。
- 十二 トラックドライバーの拘束時間を短縮し、労働環境の改善等の働き方改革を進める観点から、**高速道路の更なる活用に資する新たな料金制度の検討・導入**に加え、安全面に万全の配慮を図った上での**高速道路における自動運転トラックの導入、中継輸送や自動運転に活用可能な物流拠点の整備**を進めること。また、**中小トラック事業者**においても**中継輸送の普及、実用化**が進められるよう、必要な助言、財政的支援等を行うとともに、多くの企業間の連携が図られるよう支援すること。さらに、**ダブル連結トラック**の一層の活用に向け、高速道路のサービスエリア・パーキングエリアにおける**優先駐車マスの整備**や、物流事業者のニーズを踏まえた**通行経路の拡充**等に取り組むこと。
- 十三 **再配達率削減緊急対策事業**の実施に当たっては、再配達率削減に資する先進的な D X、G X の取組を支援するとともに、**物流に係る広報に努め、広く消費者に意識改革、行動変容**を促すこと。また、「送料無料」表示の見直しを含め、消費者の物流に対するコスト意識の浸透を図る取組を進めるとともに、運送業に対する社会的な理解の醸成に努めること。
- 十四 積載率の向上による物流効率化の推進に当たっては、**過積載防止対策**について万全を期すこと。また、積載率が向上することにより、規模の大きな事業者等に貨物が集中するなどし、**中小零細事業者等が顧客を失い経営環境が悪化しないよう配慮**するとともに、適宜必要な対策を講ずること。
- 十五 貨物軽自動車運送事業における運行の安全を担保するため、貨物軽自動車安全管理者が受講する**貨物軽自動車安全管理者講習**において、整備の知識を含む**運行管理者並みの要件**を課すこと。また、貨物軽自動車運送事業者の多くを占める**個人事業主**においても、安全管理者の選任、講習の受講、国土交通大臣への事故報告が確実に行われるよう**周知徹底**を図るとともに、**運転者の適性診断の受診、業務記録及び事故記録の作成・保存、貨物運送保険への加入等**を図ること。
- 十六 貨物鉄道輸送や内航海運等への**モーダルシフト**を進めるため、国土政策の観点も含め、鉄道施設や港湾施設等の必要なインフラの整備等を推進するとともに、荷主、運送事業者等の関係者とともに、**新たな需要を生むための方策を検討**すること。また、次世代の物流高度化、生産性向上に資する「**自動物流道路**」の構想について、海外での事例等も踏まえ、今後の方針・計画を早期に示すこと。
- 十七 本法に基づく措置及び本決議を踏まえた措置のほか、**平成三十年及び令和五年の貨物自動車運送事業法の改正により創設・延長された措置**や、令和五年六月に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」が決定した「**物流革新に向けた政策パッケージ**」等に基づく**諸施策の実施状況等**について、国土交通省、経済産業省、農林水産省、厚生労働省、公正取引委員会等が連携し、物流業界や労働者団体を含む関係団体及び荷主等の協力の下、**定期的に検証**を行い、その結果、**必要となる措置を速やかに実施**すること。

1. 改正物流法 …………… p. 1

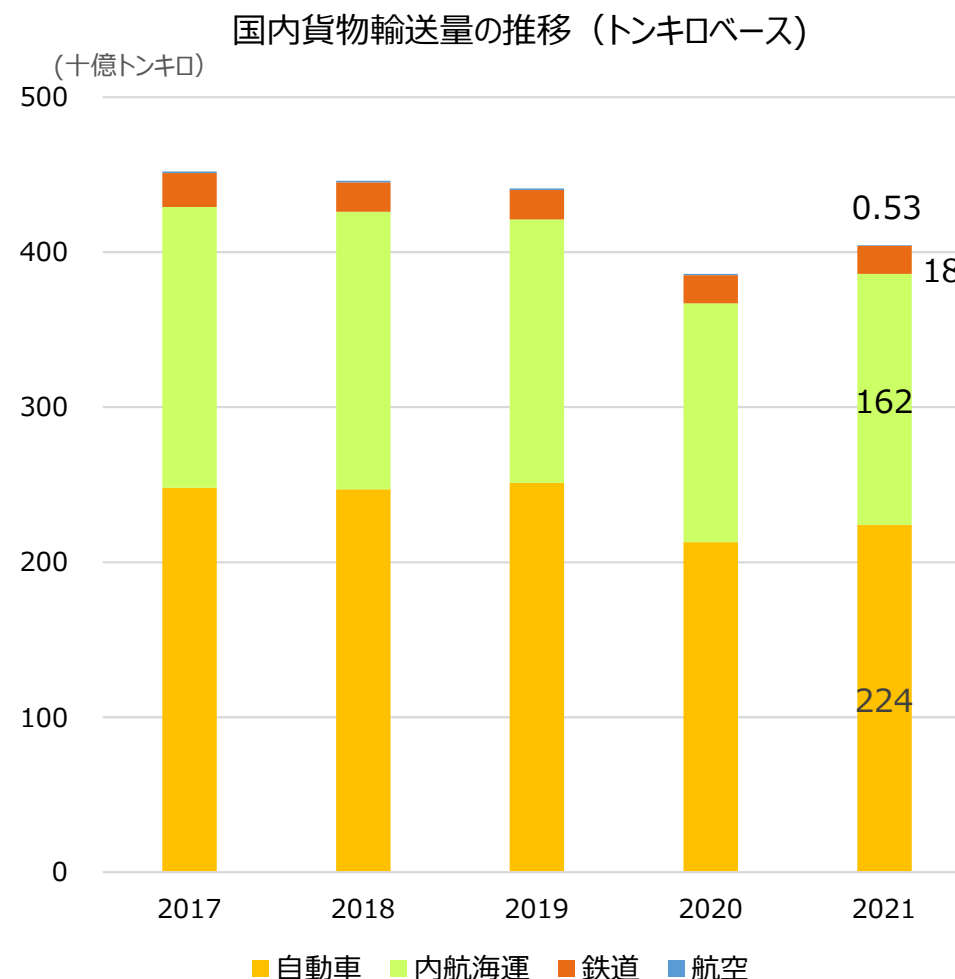
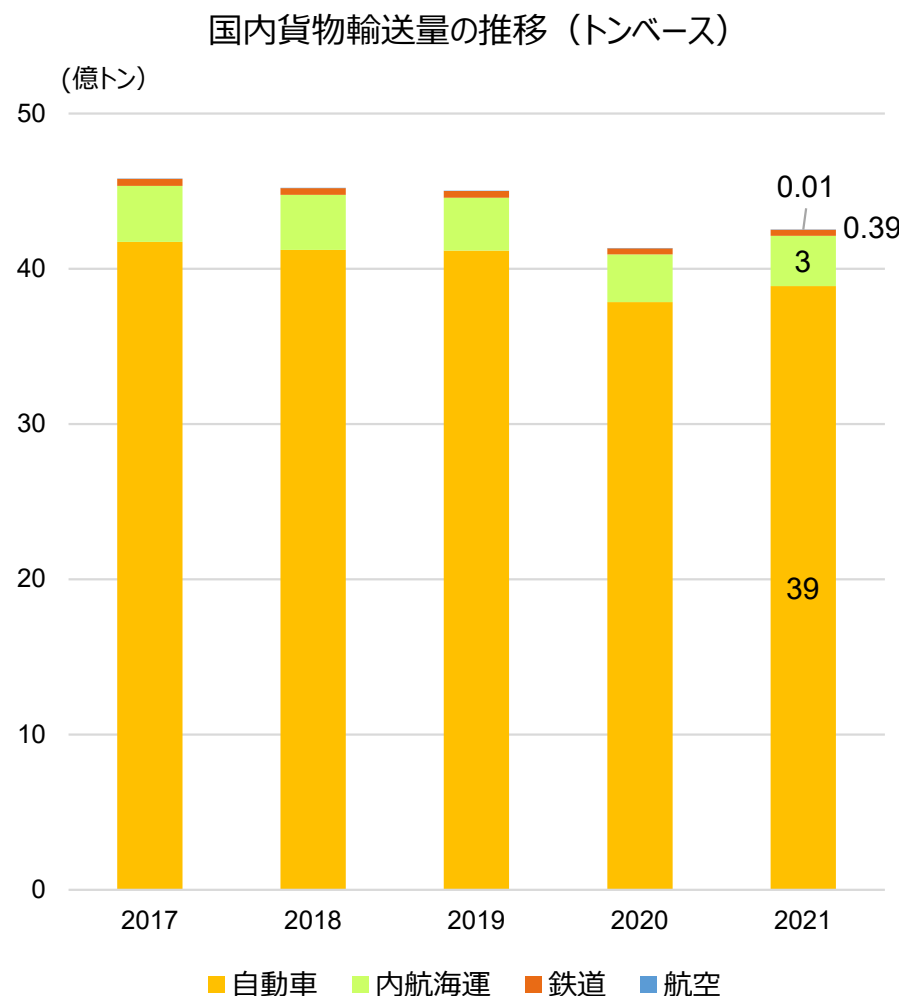
2. 物流業界の現状……………p.18

3. 政策パッケージ……………p.24

4. 中長期計画など……………p.38

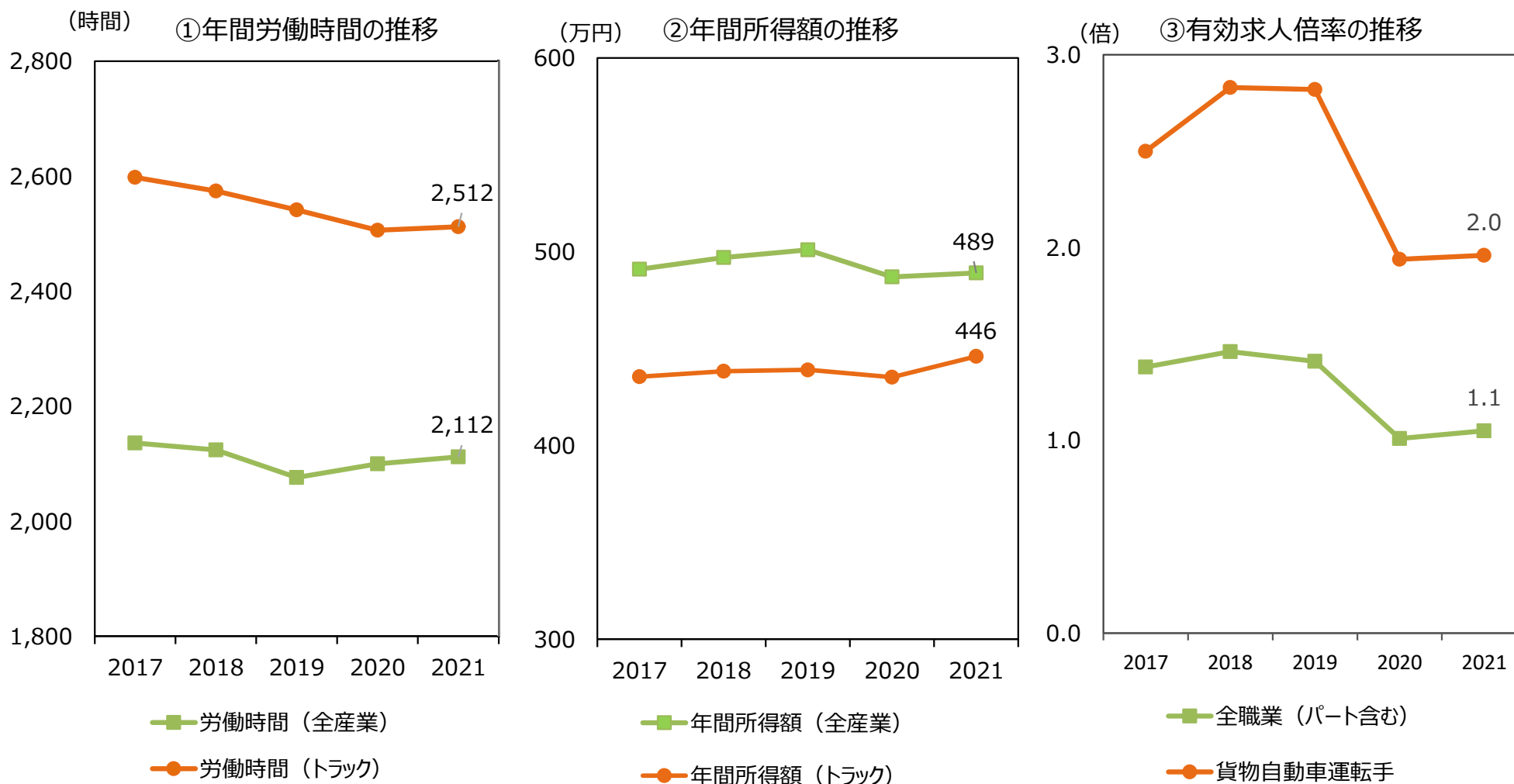
物流業界の現状

- 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。

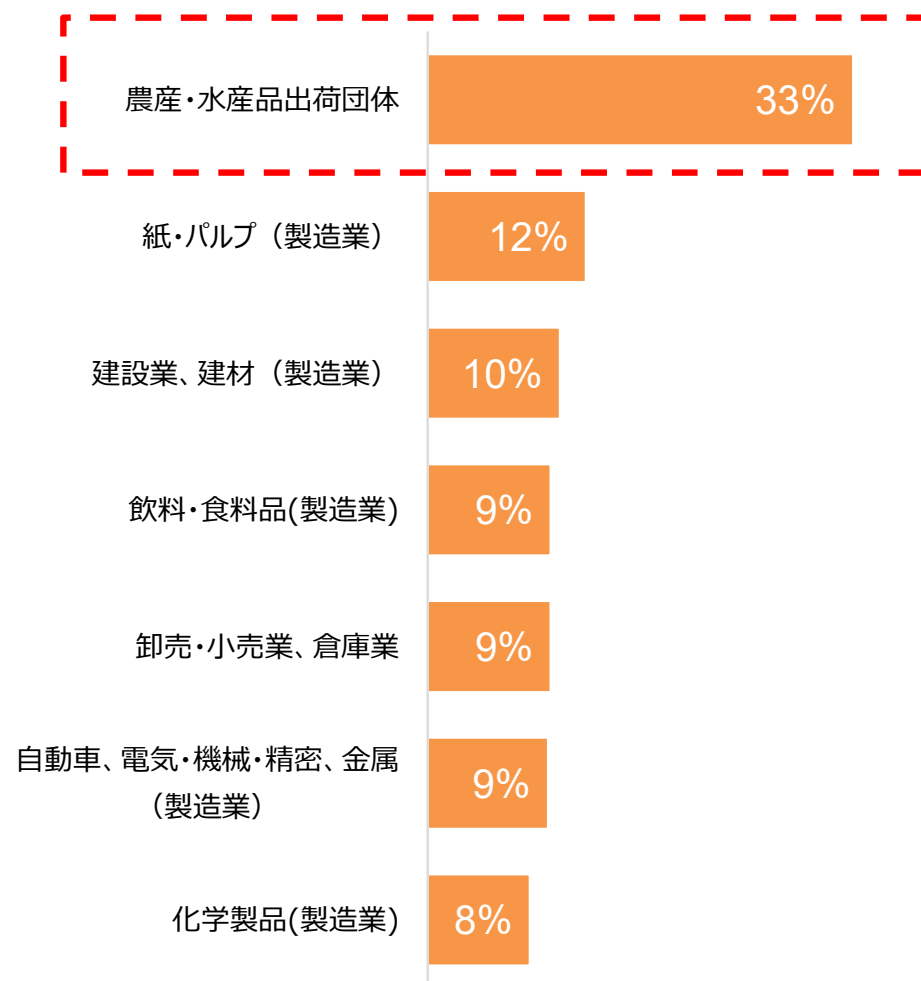
○主な改正内容

	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。

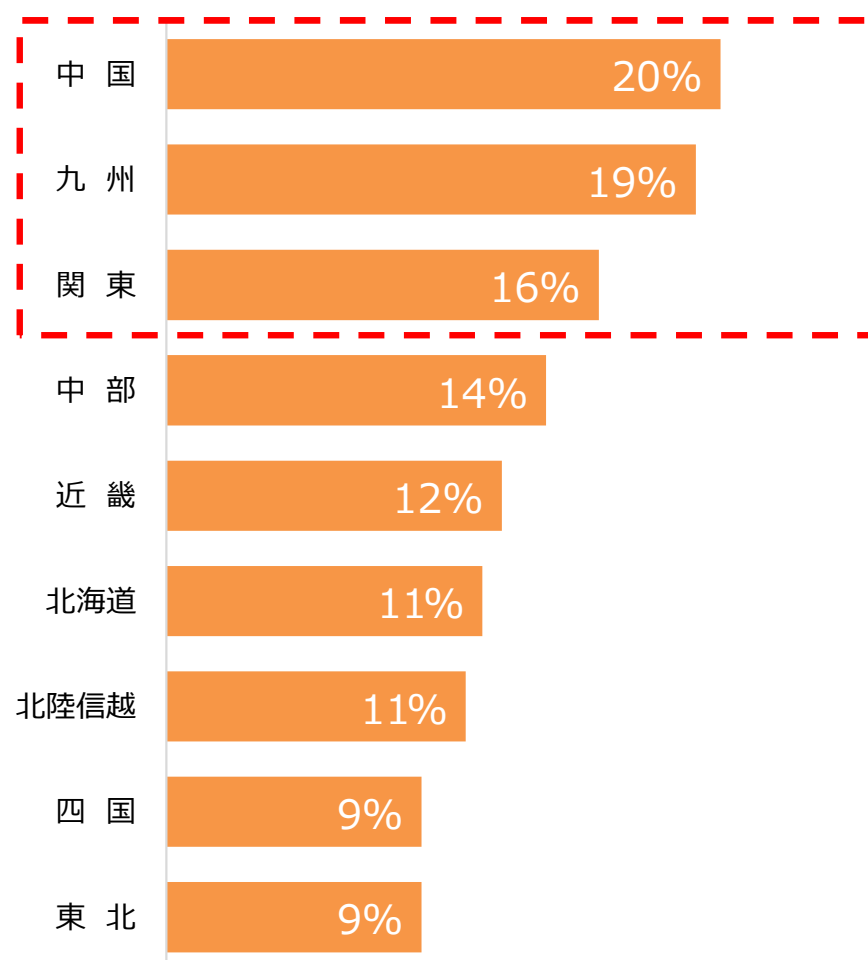
労働時間規制等による物流への影響

- 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）



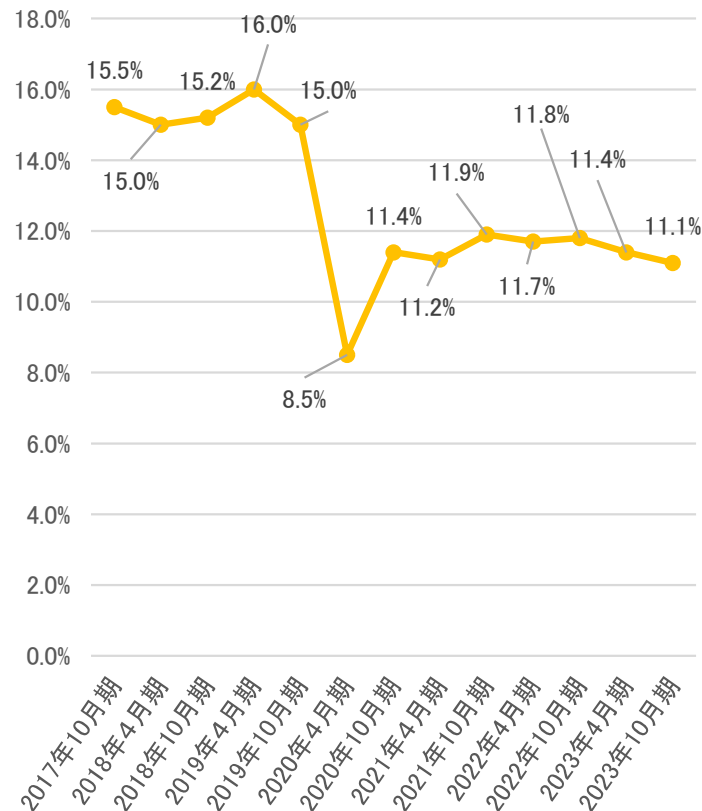
(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



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

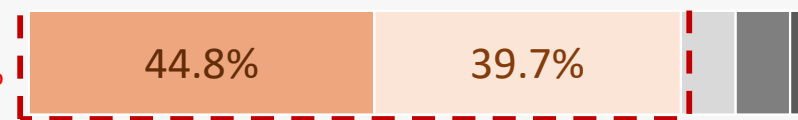


出典：国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」
 注：2007年度より、ゆうパックの実績を調査対象に追加
 2016年度より、ゆうバケットの実績を調査対象に追加

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)

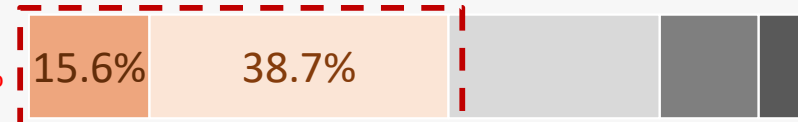
○ 物流危機に対して問題意識を持っているか

84.5%



○ 物流危機対策の取組を実施しているか

54.3%



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. 改正物流法 …………… p. 1

2. 物流業界の現状……………p.18

3. 政策パッケージ……………p.24

4. 中長期計画など……………p.38

「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。

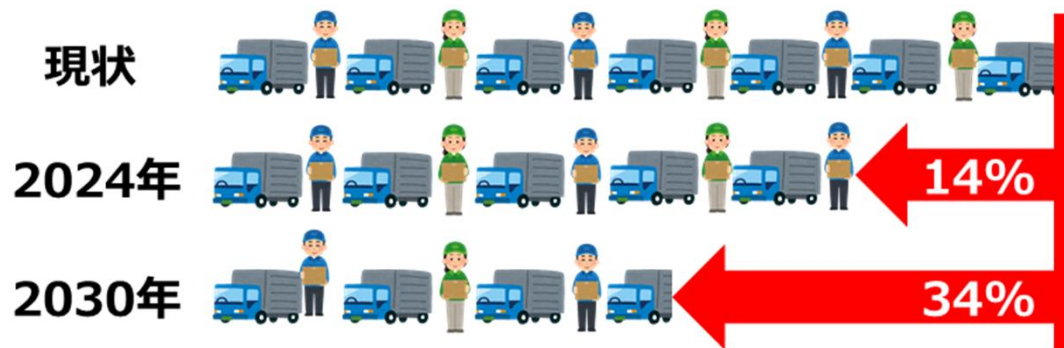


「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定（令和5年6月2日）

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。

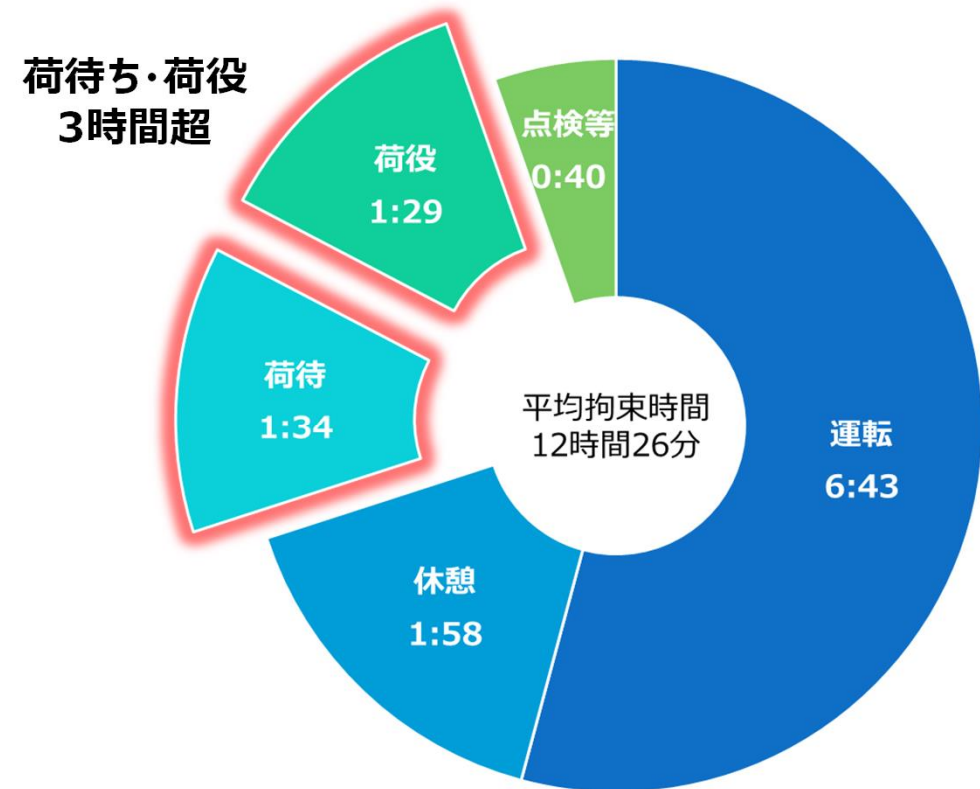
中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**も含め確実に整備。

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



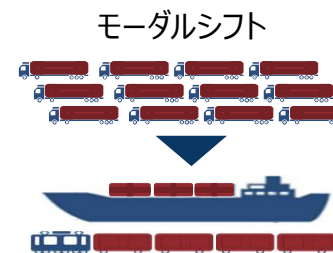
出典：トラック輸送状況の実態調査(R2)

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。

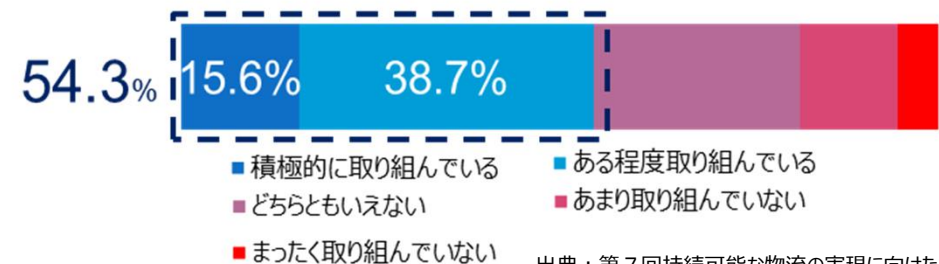
- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す
規制的措置等の導入
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**
する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取り組み
- ④ **再配達削減**に向けた取り組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

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

2024年初

- ・ 通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化

2023年末

- ・ 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

2024年初

政策パッケージ
全体の
フォローアップ

速やかに

- ・ 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

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

③④【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

③④（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③④（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

③④（65億円の内数）

○モーダルシフトの推進

③④【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

③④【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

③④【34億円 他】

・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）

③④（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

③④（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

③④（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

③④（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

③④【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）

③④⑤【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

③④【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

③④【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）

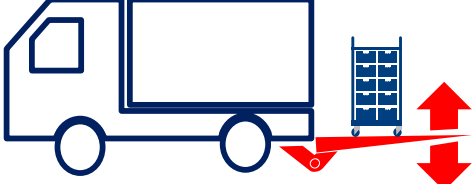
【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】



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



記録
無線通信 (LTE等)
クラウドサーバー
通信機能付デジタル式運行記録計・ドライブレコーダー 一体型

【モーダルシフトの推進】



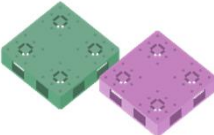
(大型トラックと互換性のある規格)
31ft
40ft MOL
(海上コンテナの規格)

【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



太陽光発電

溜める



蓄電池

使う



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）

【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た消費者の行動変容を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業】

【消費者が受取方法等を選択】



【コンビニ受取等柔軟な受取方法】



【ゆとりある配送日時の指定等】



【ポイント還元】

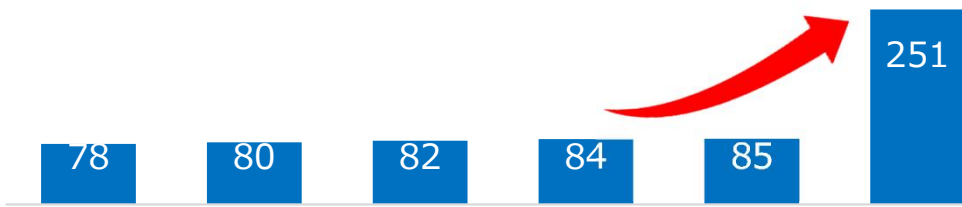


③ 商慣行の見直し

（R5補正：一般会計2億円、R6当初案：一般会計0.3億円）

【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】

単位：件



時期	件数（累計）
R5.3末	78
R5.4末	80
R5.5末	82
R5.6末	84
R5.7.20まで	85
R5.10末	251

トラックGメンによる「働きかけ」の件数（累計）

33

「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、モーダルコンピネーションの促進 |
| | ・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

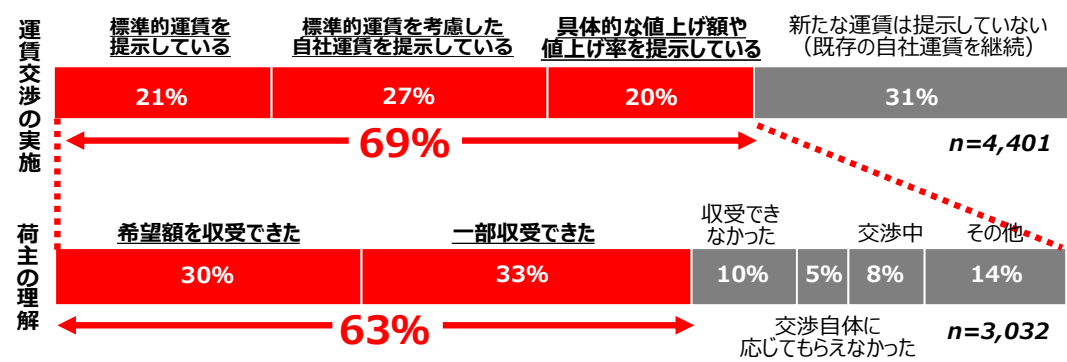
業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

「標準的運賃」等の見直しについて

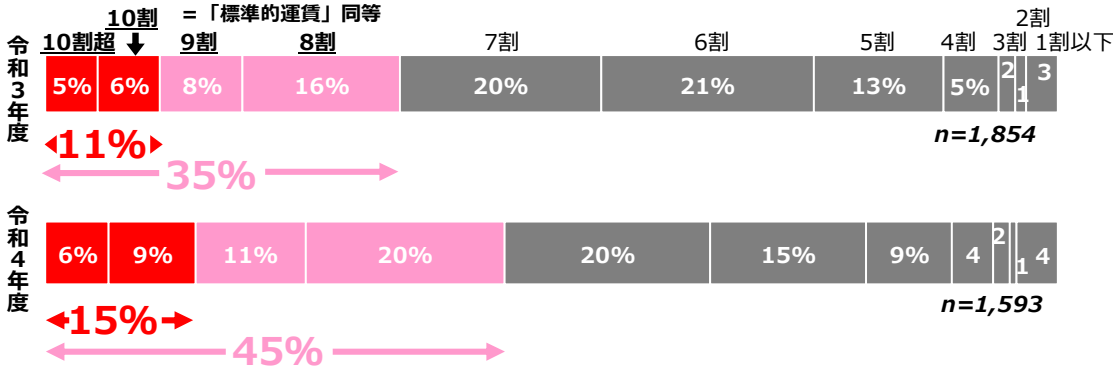
- トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設（令和2年4月告示）。
- 実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直しを図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。
（※）行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

「標準的運賃」の活用状況

＜標準的運賃に係る実態調査結果（令和4年度）の概要＞



＜「標準的運賃」と契約額の乖離状況＞



見直しの方向性

- 「標準的運賃」について、以下の見直しを行う。
 - ・ 燃料高騰分や高速道路料金なども含めて適正に転嫁できるよう、**運賃水準の引上げ幅を提示**
 - ・ 荷待ち・荷役などの輸送以外のサービスの対価について、**標準的な水準を設定**
 - ・ 下請けに発注する際の手数料の設定 等
- 併せて、「標準運送約款」について、**契約条件の明確化等**の見直しを行う。

スケジュール

令和5年 8月30日	第1回検討会（論点整理）
10月27日	第2回検討会（提言素案の整理）
12月7日	第3回検討会（提言取りまとめ）
令和6年 1月・2月	運輸審議会への諮問等
3月22日	告示改正・施行（標準的運賃）
6月1日	施行（標準運送約款）

「標準的運賃」等の見直しのポイント

- 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）、運輸審議会への諮問等を経て告示（令和6年3月22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（4セラス）の場合の30分あたり単価

- 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」の雛形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

<「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- 「**下請け手数料**」（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】

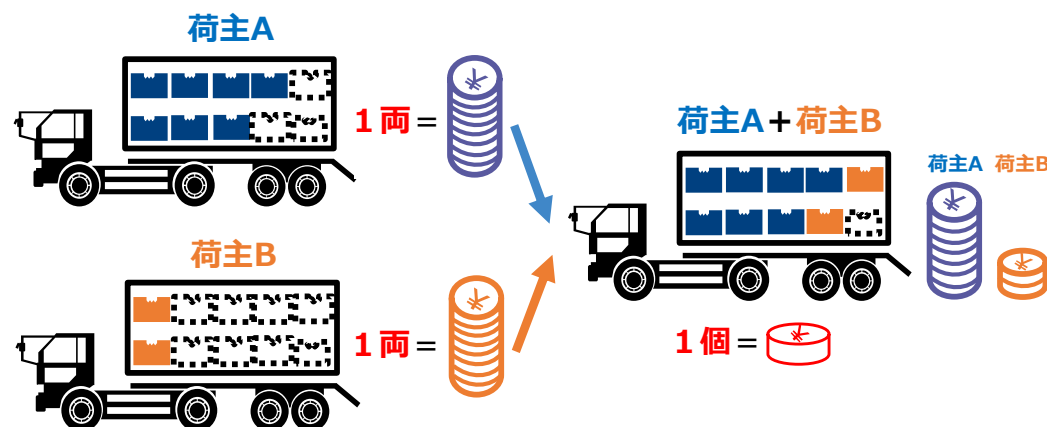
<契約条件の明確化>

- 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

<「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の「**速達割増**」（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**を設定【運賃】

<その他>

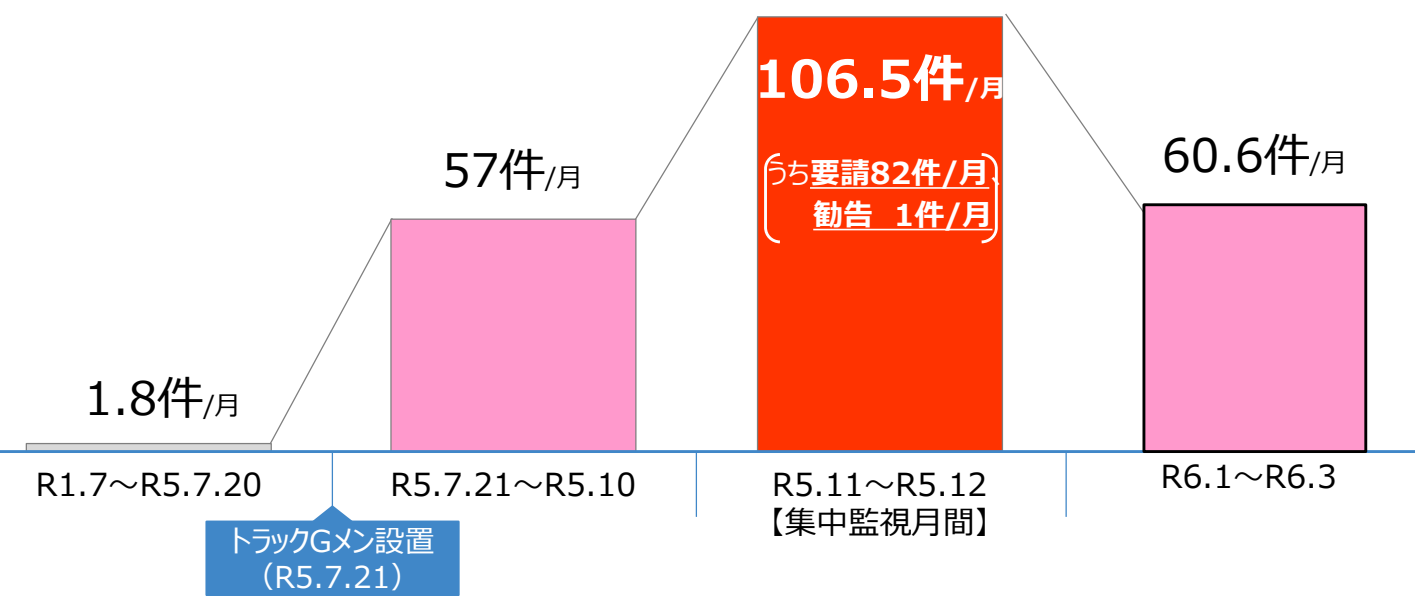
- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増を追加**【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能**とする【約款】

トラックGメンによる荷主等への是正指導の取組結果

- 「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)。
関係省庁と連携して、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「働きかけ」や「要請」を実施。
- 令和5年11月・12月を「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、初めての「勧告」(2件)を実施(令和6年1月26日)したほか、「働きかけ」(47件)、「要請」(164件)による是正指導を徹底。
- 引き続きトラック事業者へのプッシュ型情報収集を実施するとともに、要請を行った荷主等への改善状況の確認のパトロール等を実施。

トラックGメンの活動実績

＜月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数＞



働きかけ等の累計実施件数

- 勧告 : 2件 (荷主1、元請1件)
- 要請 : 174件 (荷主88、元請81、その他5)
- 働きかけ : 478件 (荷主310、元請158、その他10)
⇒ 計654件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (53%)
- 契約になかった附帯業務 (15%)
- 運賃・料金の不当な据置き (13%)
- 無理な運送依頼 (8%)
- 過積載運行の要求 (7%)
- 異常気象時の運行指示 (4%)

今般「働きかけ」「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。

1. 改正物流法	p. 1
2. 物流業界の現状	p. 18
3. 政策パッケージ	p. 24
4. 中長期計画など	p. 38

2030年度に向けた政府の中長期計画（概要）

- 2023年6月に関係閣僚会議で決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」に盛り込まれた施策について、**2030年度までのロードマップを作成**するもの。
- 2030年度に見込まれる**34%の輸送力不足（施策なしケース）**を補うことを目指す。
- この中長期計画については、**毎年度フォローアップ**を行い、次期（2026～2030年度）の「総合物流施策大綱」を閣議決定するタイミングと合わせて見直し。

○施策による輸送力への効果

	2024年度	2030年度
必要輸送力	100	100
施策なしケース	▲14	▲34
施策による効果	+14.5	+34.6
うち荷待ち・荷役削減	+4.5	+7.5
積載率向上	+6.3	+15.7
モーダルシフト	+0.7	+6.4
再配達削減	+3.0	+3.0
その他 (トラック輸送力拡大等)		+2.0

○「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

荷役作業の料金等を
適正に収受できるよう
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

主要施策のポイント①

(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（2024年通常国会）

- ・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け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（2023年度中措置。10%前後の賃上げ効果）

○悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の徹底（トラックGメンによる集中監視）

【荷主・物流事業者に対する規制措置】

荷主等が取り組むべき措置の例＜パレットの導入＞



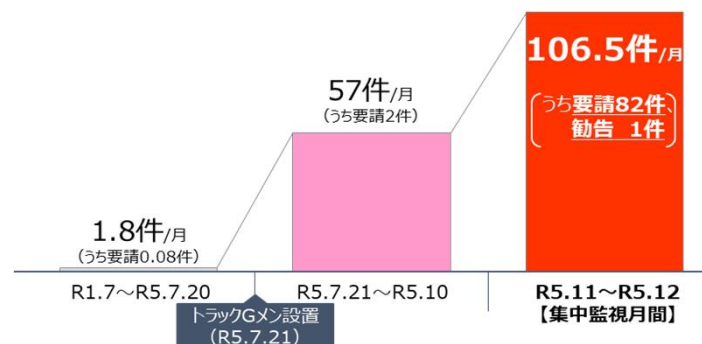
バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

【トラックGメンの活動実績】

月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数



主要施策のポイント②

(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
(2030年度までに荷待ち・荷役作業等時間を2019年度比で年間125時間以上削減)
- 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 (2030年度までに積載率を2019年度比で16%以上増加)
- 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
(自動運転について、2024年度から、100km以上のデジタル情報配信道整備。ドローン物流について、2024年度から、150km以上のドローン航路整備)

(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
(官民協議会で継続的にフォローアップ。10年程度で倍増を目指す)
- 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)

【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>



<ドローン航路>



【自動物流道路の構築】

スイスで検討中の
地下物流システムのイメージ

道路空間の利活用イメージ



出典: Cargo Sous Terrain社HP

【自動運航船の本格的な商用運航】



(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
(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
(運行路線拡充や駐車マス整備、財政投融資によるダブル連結トラック導入支援)
- 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
(2023年度補正予算)

(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
- 「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
(行動変容が見られなければ追加対応)

【ダブル連結トラック】

＜ダブル連結トラック駐車マス整備＞



【「送料無料」表示の見直し】



- 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。**



■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。

＜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、厚生労働副大臣、
環境副大臣、内閣府特命担当大臣、
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

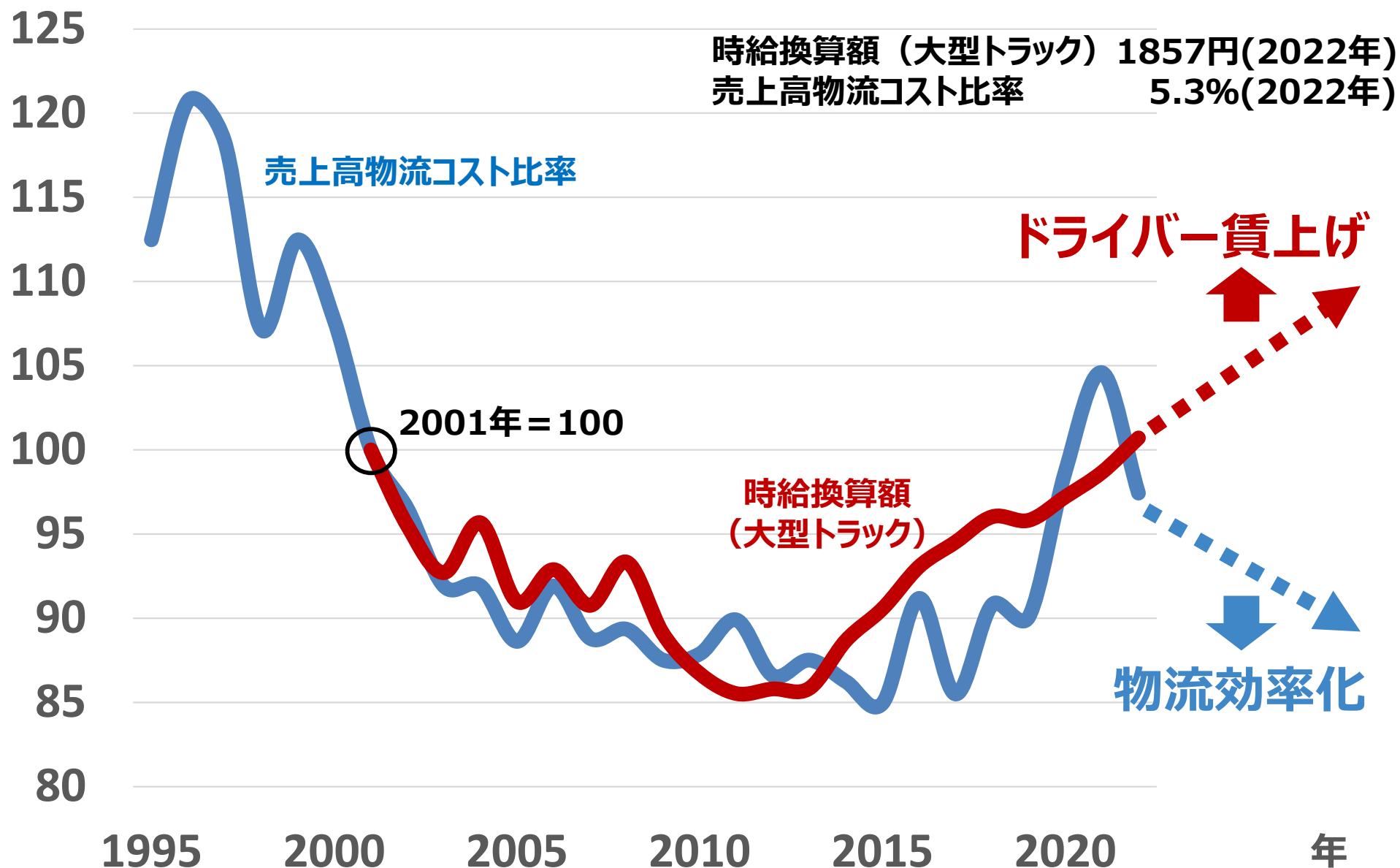
■大手物流事業者

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

ドライバー賃金と売上高物流コスト比率の推移



ご質問、ご意見をお願いいたします。

