

# 最近の物流政策について

---

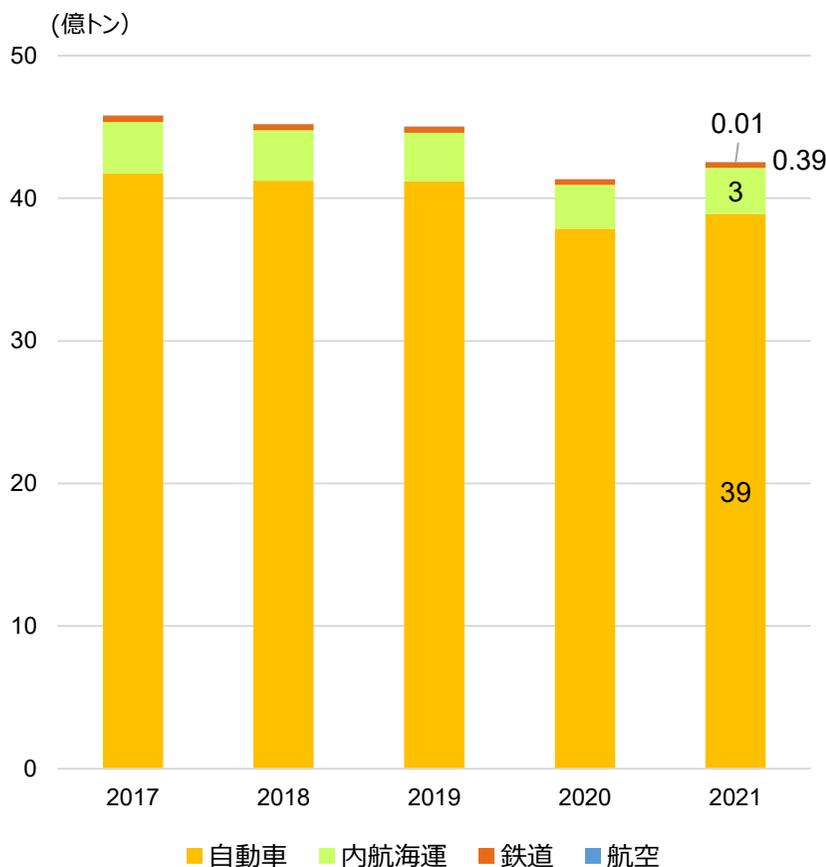
2024年9月25日

国土交通省 物流・自動車局 物流政策課長  
紺野 博行

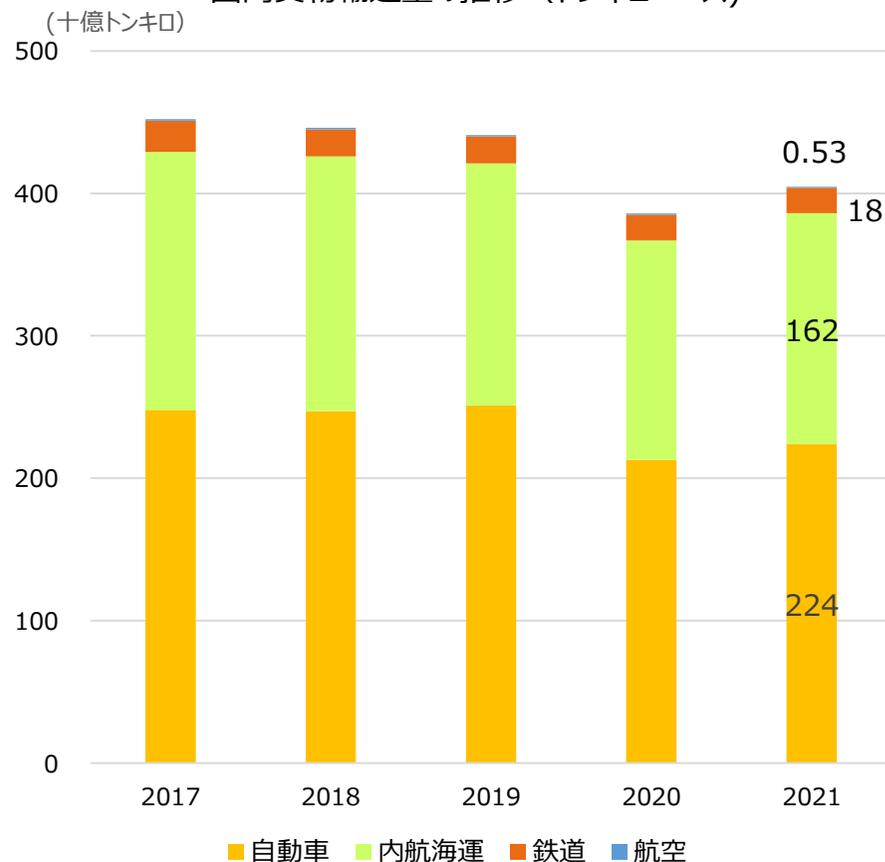
# 物流業界の現状

- 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<sup>が9割超</sup>、トンキロベースでは自動車<sup>が約5割</sup>、内航海運<sup>が約4割</sup>、鉄道が5%程度。

国内貨物輸送量の推移（トンベース）

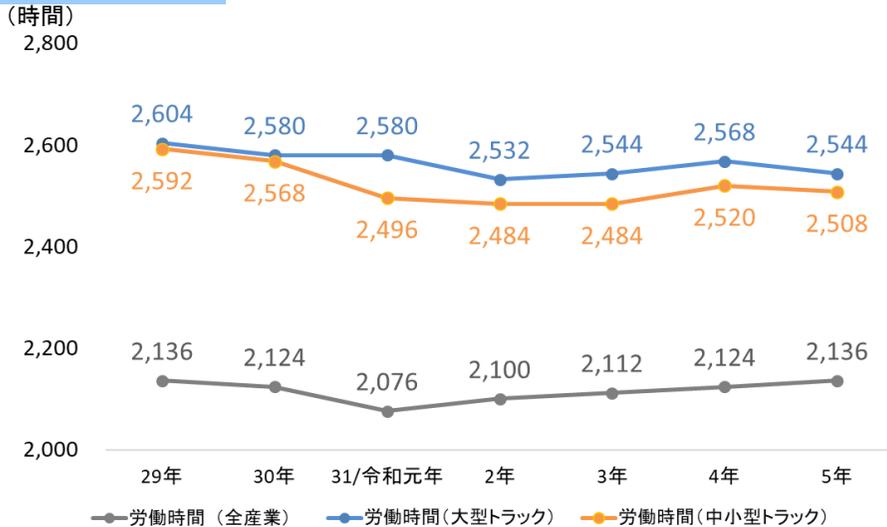


国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）

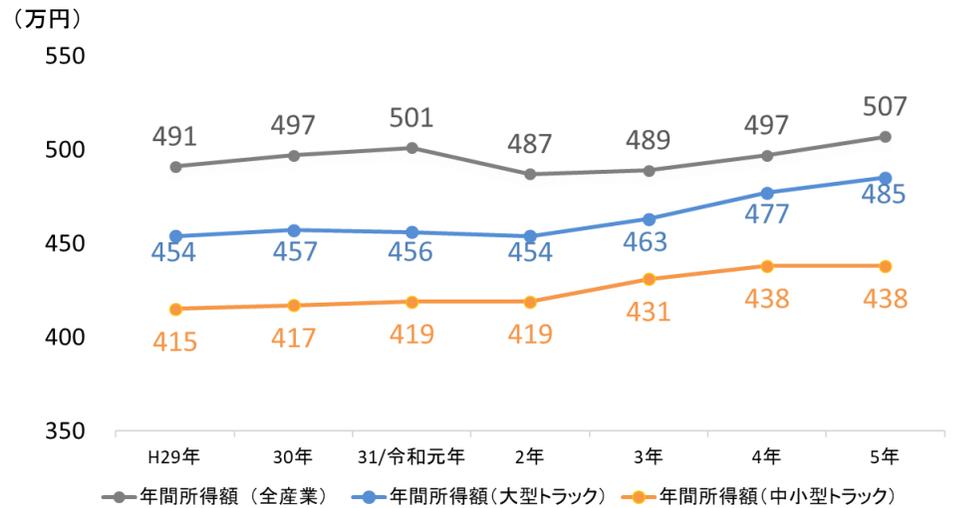


# トラック運送事業の働き方をめぐる現状

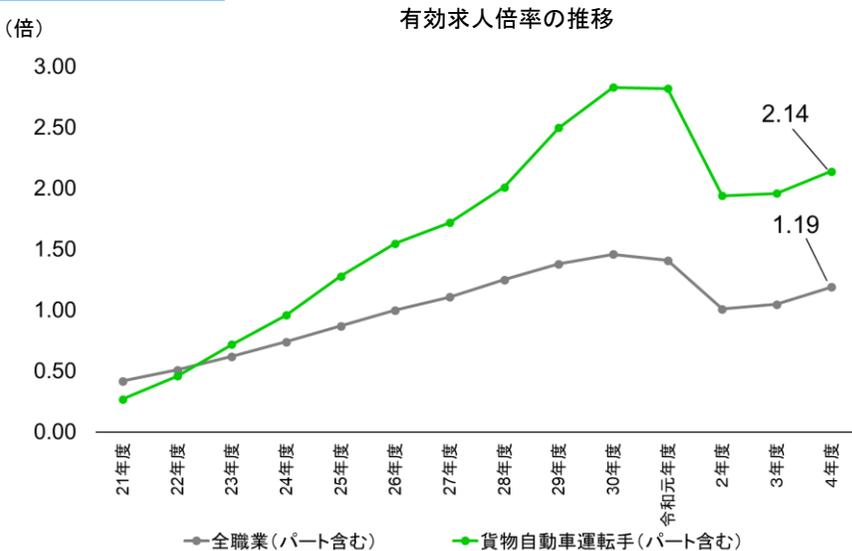
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



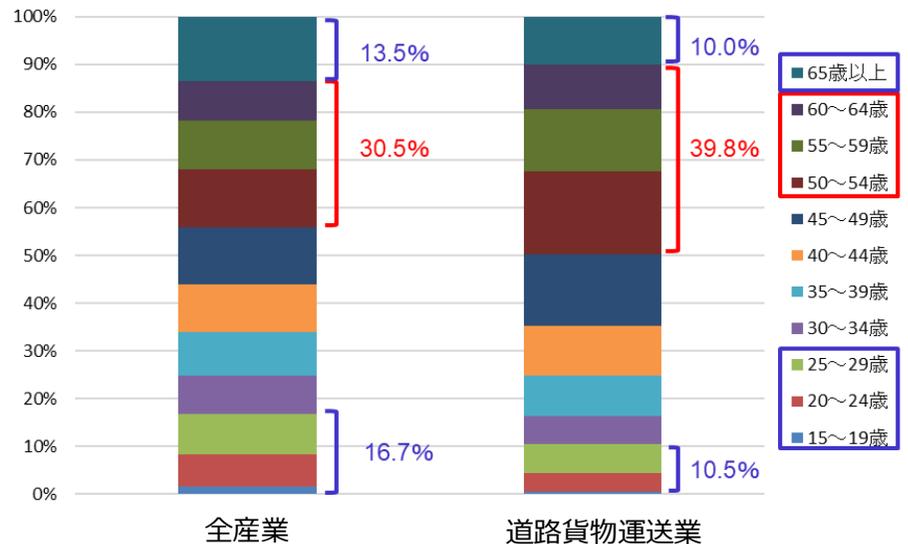
②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



# 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1日）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（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準）**」（**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、運転時間等が強化される。

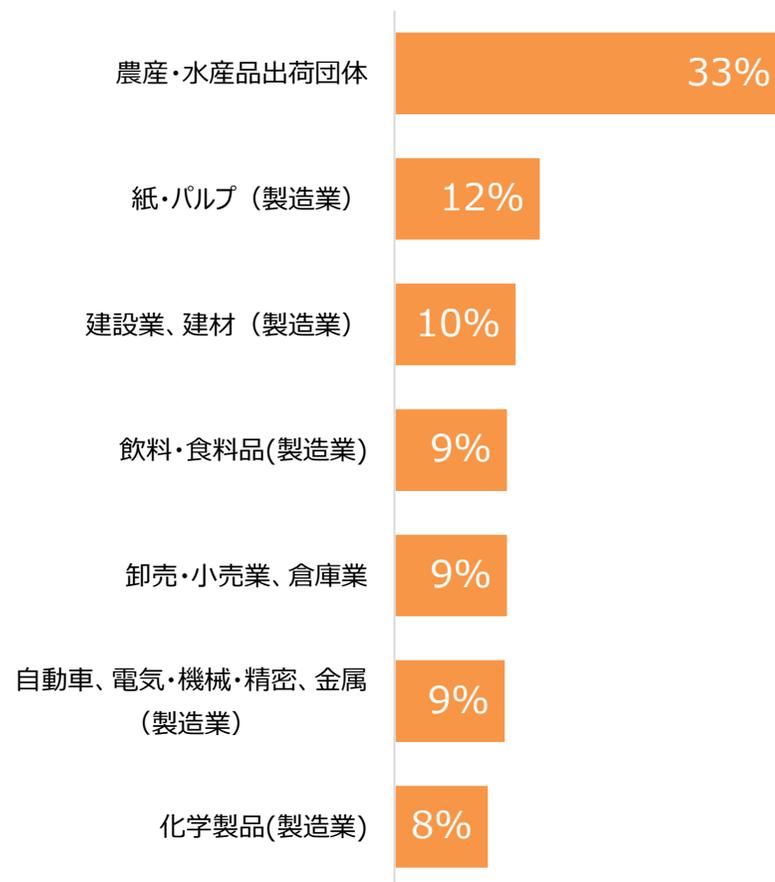
## ○主な改正内容

	現 行	改正後
時間外労働規制 （労働基準法）	なし	<b>960時間</b> （原則、年720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 <b>13時間</b> 以内、最大 <b>16時間</b> 以内 ※ 15時間超は1週間2回以内  【1ヶ月あたり】 原則、 <b>293時間</b> 以内。ただし、労使協定により、 <b>年3516時間</b> を超えない範囲内で、 <b>320時間</b> まで延長可。	令和6年4月～ 【1日あたり】 ・ 原則 <b>13時間</b> 以内、最大 <b>15時間</b> 以内 ・ 長距離運行は週2回まで <b>16時間</b> ※ 14時間超は1週間2回までの目安  【1ヶ月あたり】 原則、 <b>年3300時間</b> 、 <b>284時間</b> 以内。 ただし、労使協定により、 <b>年3400時間</b> を超えない範囲内で、 <b>310時間</b> まで延長可。

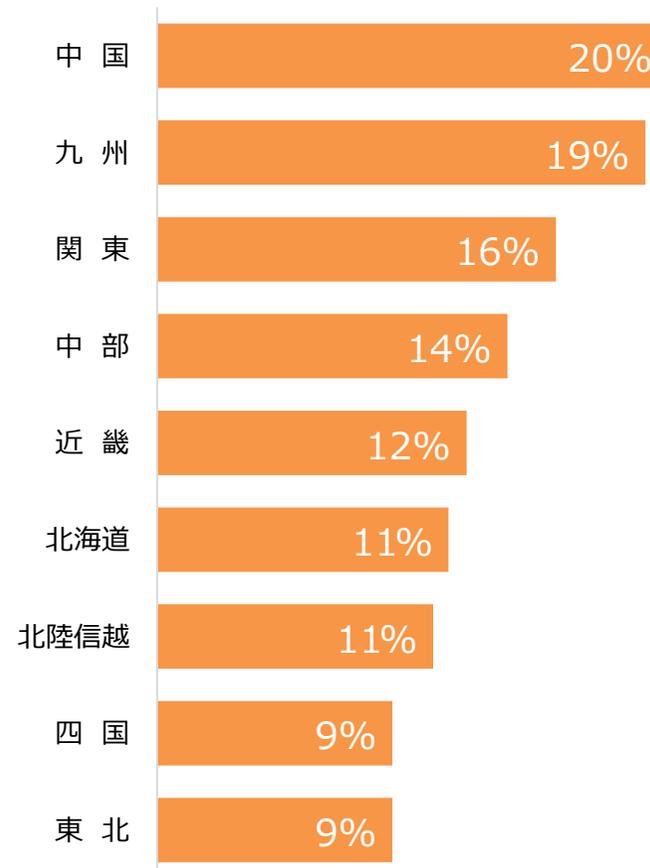
# 労働時間規制等による物流への影響

- 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）



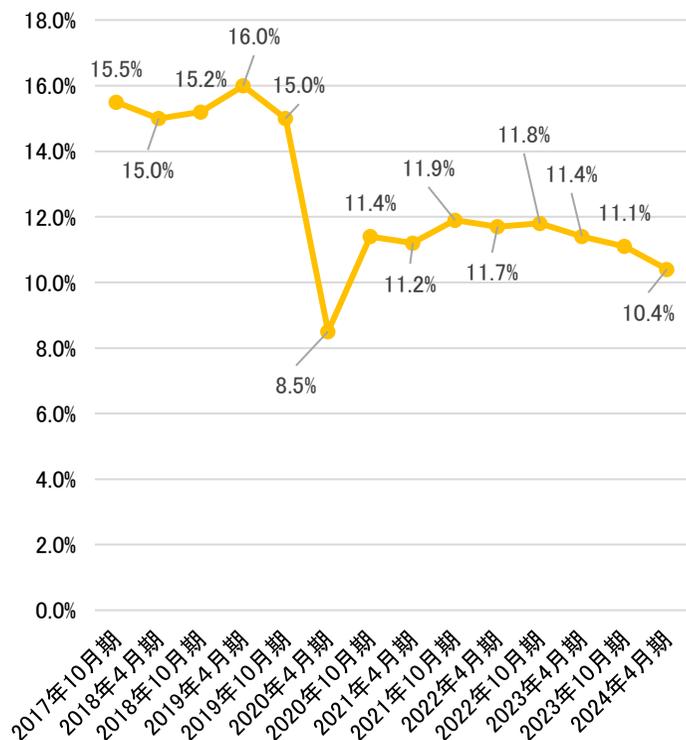
(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



# 物流危機に対する認知度等について

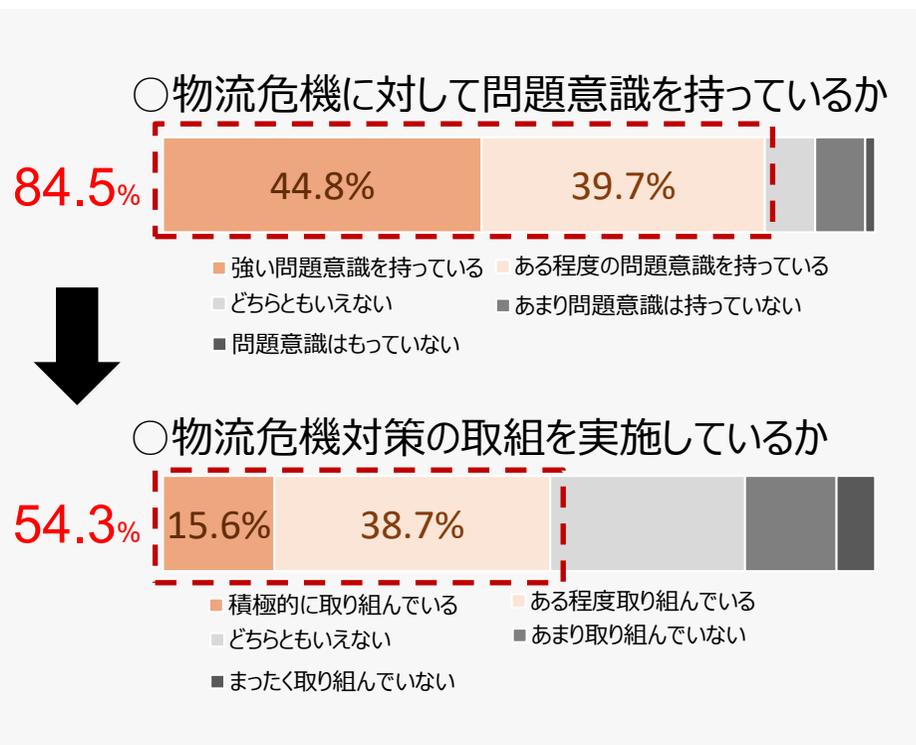
- 一般消費者については、現状、宅配貨物の再配達は12%程度発生。
- 事業者については、物流危機に対して問題意識を持っているのは8割である一方、取組を実施しているのは約5割にとどまる。

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

# 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
- 7月** 関係閣僚会議において「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応を報告



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)

# 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 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」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<sup>(※)</sup>**も含め確実に整備。

## 1. 具体的な施策

### （1）商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入<sup>(※)</sup>
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入<sup>(※)</sup>
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラック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<sup>(※)</sup>
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

### （2）物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資**の促進（パース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック**速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進<sup>(※)</sup>
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化<sup>(※)</sup>
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

### （3）荷主・消費者の行動変容

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

## 2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし） 3時間	（施策あり） → 2時間×達成率3	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	割		: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% ×達成率2	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	割		: 0.5ポイント
・ 再配達削減	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 3.0ポイント
	12%	→ 6%	
			<b>合計：14.3ポイント</b>

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

## 3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **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

- ・ 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

- ・ 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

# 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

**【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】**      **【物流標準化の促進】**

非常用電源設備      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

記録      無線通信 (LTE等)      クラウドサーバー

自動点呼機器      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

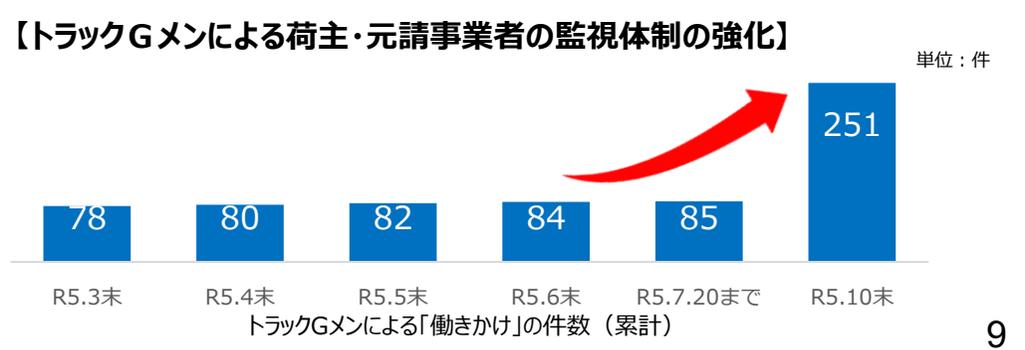
## ② 荷主・消費者の行動変容

（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）



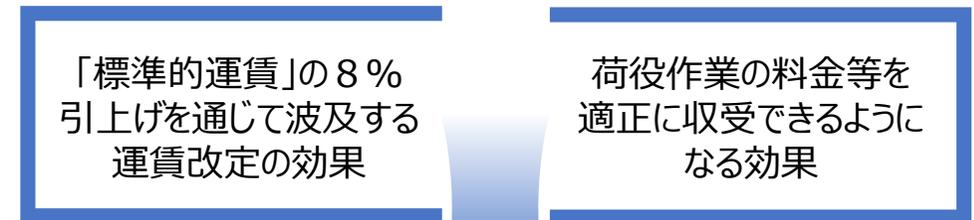
# 2030年度に向けた政府の中長期計画①

- 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
<b>必要輸送力</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>施策なしケース</b>	<b>▲14</b>	<b>▲34</b>
<b>施策による効果</b>	<b>+14.5</b>	<b>+34.6</b>
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）



**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) 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GMN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

### (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 P8
- 「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

# 「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

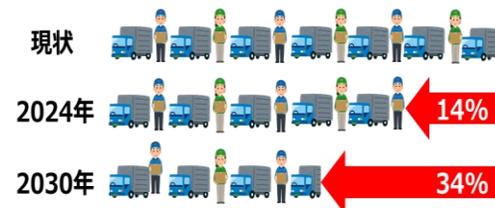
## 背景・必要性

○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的措置

### 【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。

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>

○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（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・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〉



### 2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

### 【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的措置

### 【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

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

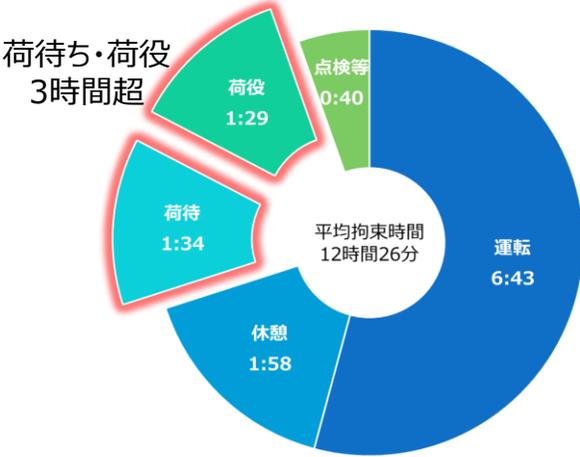
- ①**荷主\***（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。  
\* 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記①②取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

## 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・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】 ---



(トラック輸送状況の実態調査(R2)より)

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

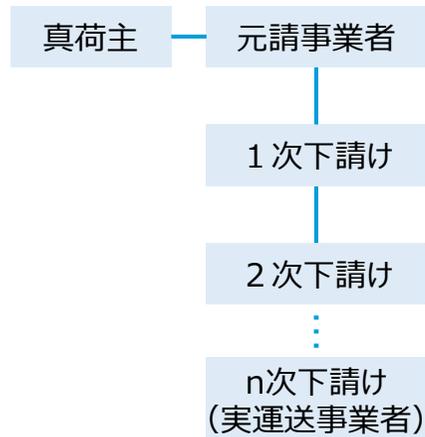
## 2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

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。

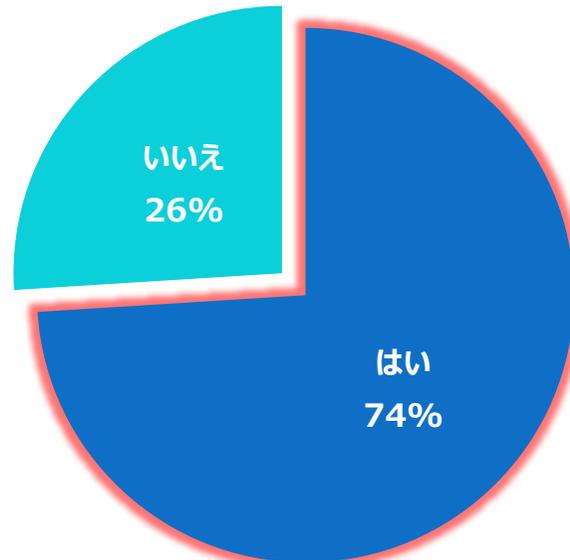
- 運送契約**の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面交付等**を**義務付け**\*。
- 元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。
- 下請事業者への**発注適正化**について**努力義務**\* を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**管理者**の選任を**義務付け**。

\* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

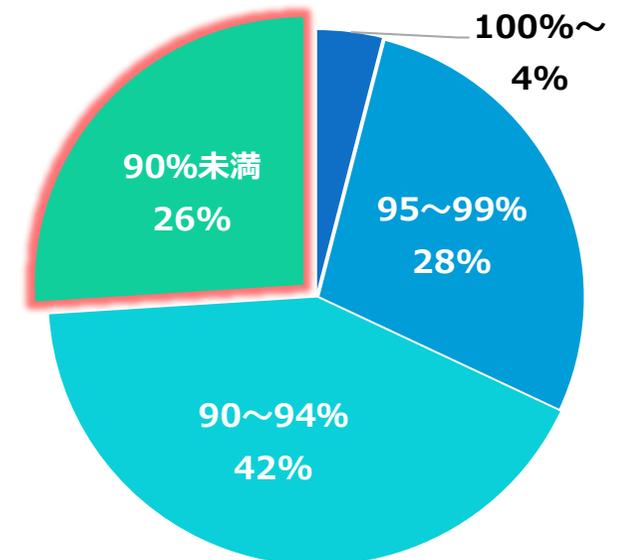
【多重下請構造のイメージ】



【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】



【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、請け負った金額の概ね何%か】

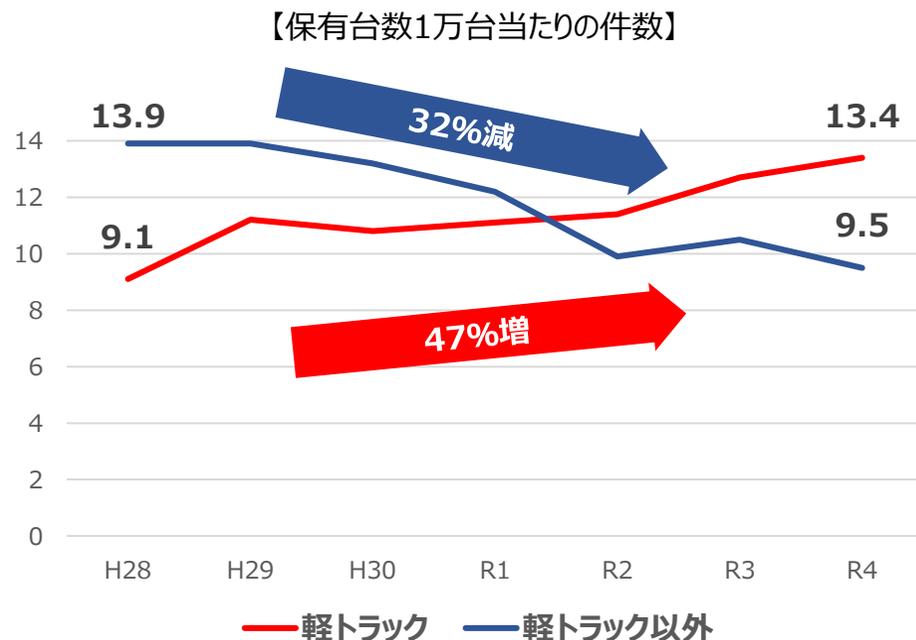
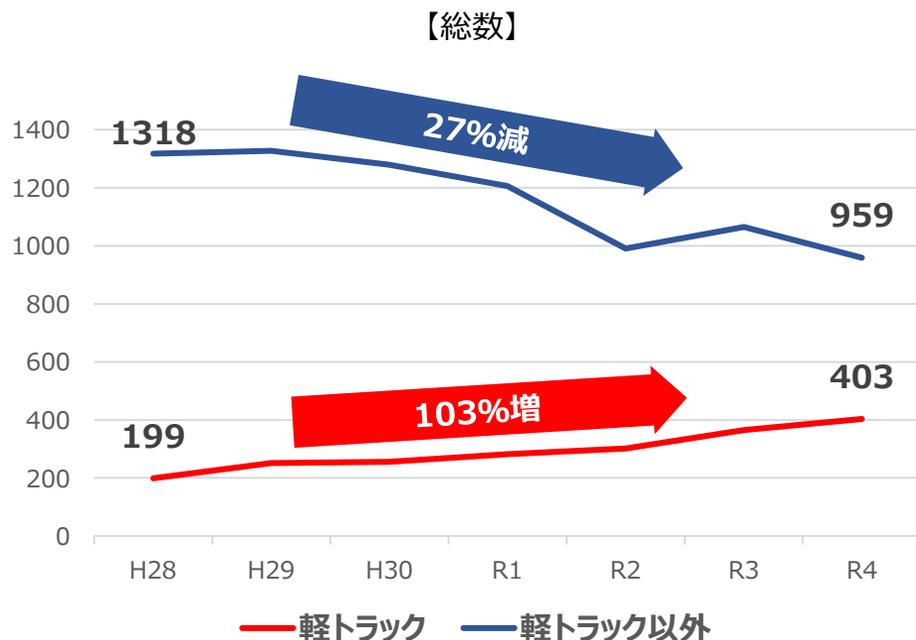


※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。  
（令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より）

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。

【事業用トラックの死亡・重傷事故件数の推移】



（（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）

# 国交省・経産省・農水省 3 省審議会の合同会議について

- 物流の生産性向上や適正運賃の収受を図るための改正物効法・トラック法が成立したことを受けて、改正法に基づく具体的な取組を進めるため、国土交通省、経済産業省及び農林水産省の関係審議会の合同会議を設置する。

## ■ 合同会議

- 交通政策審議会交通体系分科会物流部会
- 産業構造審議会商務流通情報分科会流通小委員会
- 食料・農業農村政策審議会食料産業部会物流小委員会の関係審議会

## ■ 検討事項

- ①改正法に基づく基本方針
- ②荷主・物流事業者等の判断基準
- ③特定事業者（荷主・物流事業者等）の指定基準
- ④特定事業者の中長期計画・定期報告の記載事項
- ⑤規制的措置の実効性確保に向けた調査・公表・評価制度
- ⑥その他（特別事業者（元請トラック事業者等）の指定基準など）

## ■ スケジュール

2024年6月28日に第1回、8月26日に第2回を開催。  
今後パブコメにより広く関係企業・団体の意見を聴取しつつ、  
秋頃にとりまとめ予定

## ■ 構成員（◎：座長予定）

<交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会 委員>

- ◎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
- 小林 潔司 京都大学 経営管理大学院 特任教授
- 住野 敏彦 全日本交通運輸産業労働組合協議会 議長
- 大串 葉子 同志社大学 大学院 教授
- 大島 弘明 流通経済大学 流通情報学部 教授
- 若林亜理砂 駒澤大学 法科大学院 教授

<産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会 委員>

- 橋本 雅隆 明治大学 グローバル・ビジネス研究科 専任教授
- 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 ポスト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
- 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

<食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 委員>

- 矢野 裕児 流通経済大学 流通情報学部 教授
- 加藤 弘貴 公益財団法人流通経済研究所 専務理事
- 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
- 河野 康子 一般財団法人日本消費者協会 理事
- 飴野 仁子 関西大学 商学部商学研究科 教授

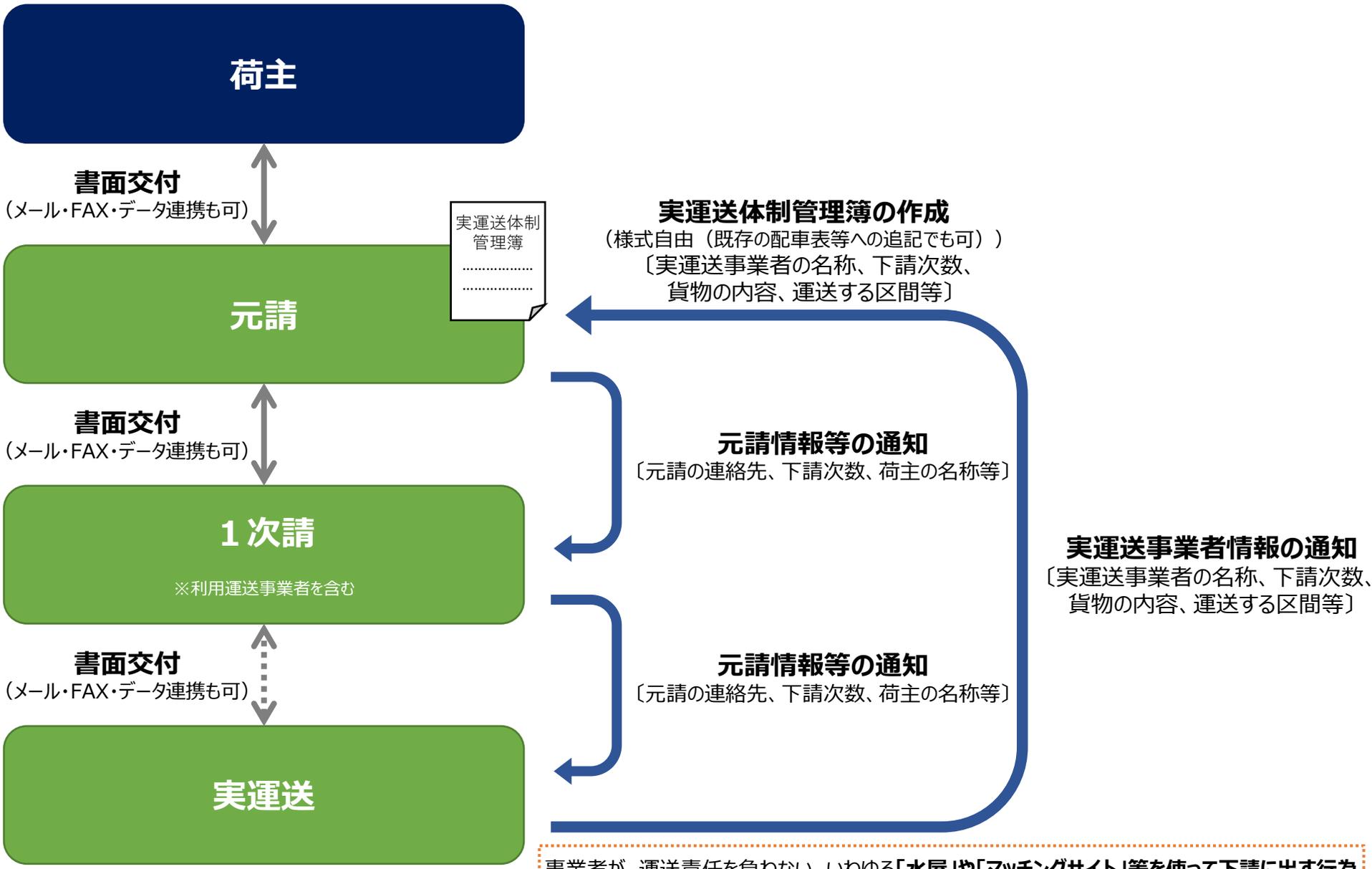
<事務局>

- 国土交通省 物流・自動車局 物流政策課  
貨物流通事業課
- 経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室
- 農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課物流生産性向上推進室

<オブザーバー>

- 荷主・連鎖化事業者を所管する関係省庁の関係部局

# トラック事業者に対する規制的措置



〔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)

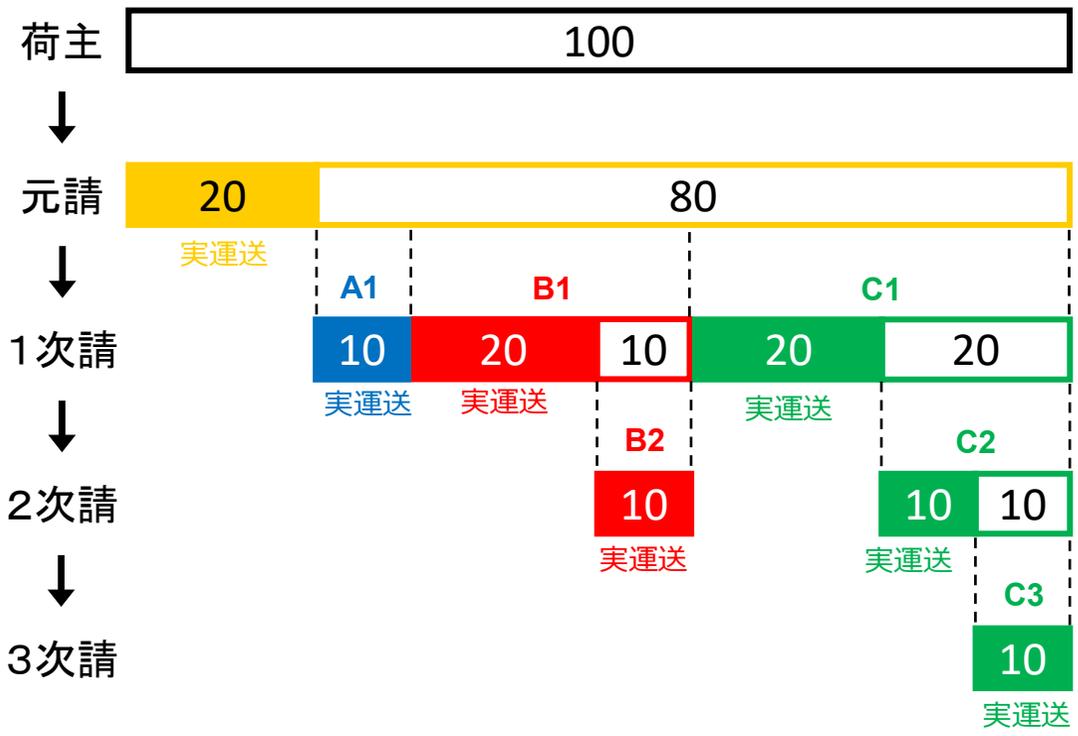
### 実運送体制管理簿(製紙メーカー乙社)

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收受の流れ（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



	運賃	手数料
元請	20万円	80万円×10% = 8万円
A1	10万円	
B1	20万円	10万円×10% = 1万円
C1	20万円	20万円×10% = 2万円
B2	10万円	
C2	10万円	10万円×10% = 1万円
C3	10万円	
合計	100万円	12万円

- 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**。（※）  
（※） 運賃の精算は、荷物の運送が完了した後に行うことも可能。
- **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、**実運送事業者が收受すべき運賃**を考慮した金額を**荷主に請求**。

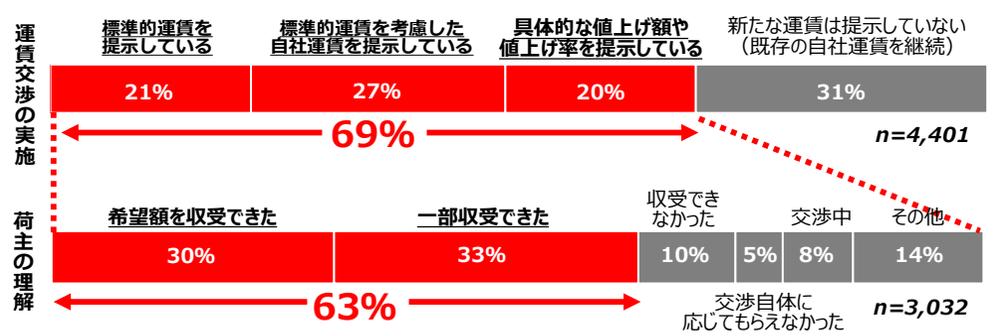
【参考】標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）（抄）  
 （運賃、料金等の收受方法）  
 第三十一条 当店は、**貨物を受け取る**ときまでに、荷送人から**運賃、料金等**を收受します。  
 2 前項の場合において、**運賃、料金等の額が確定しない**ときは、その**概算額の前渡し**を受け、運賃、料金等の確定後荷送人に対し、その**過不足を払い戻し、又は追徴**します。  
 3 (略)

# 「標準的運賃」等の見直しについて

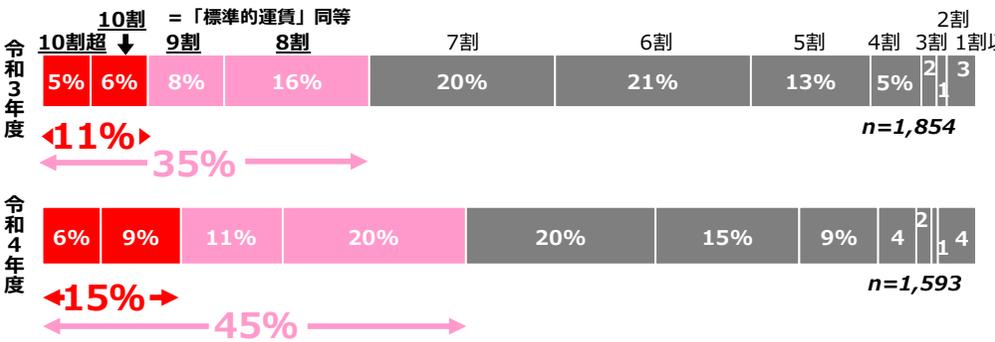
- トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設（令和2年4月告示）。
- 実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直しを図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。  
 （※）行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

## 「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）
<b>12月7日</b>	<b>第3回検討会（提言取りまとめ）</b>
令和6年 1月・2月	運輸審議会への諮問等
<b>3月22日</b>	<b>告示改正・施行（標準的運賃）</b>
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	→	2,180円	※金額はいずれも中型車（4クラス）の場合の30分あたり単価
機械荷役の場合	→	2,100円	
手荷役の場合	→	2,100円	

- 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、荷主から対価を受受する旨を明記【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】

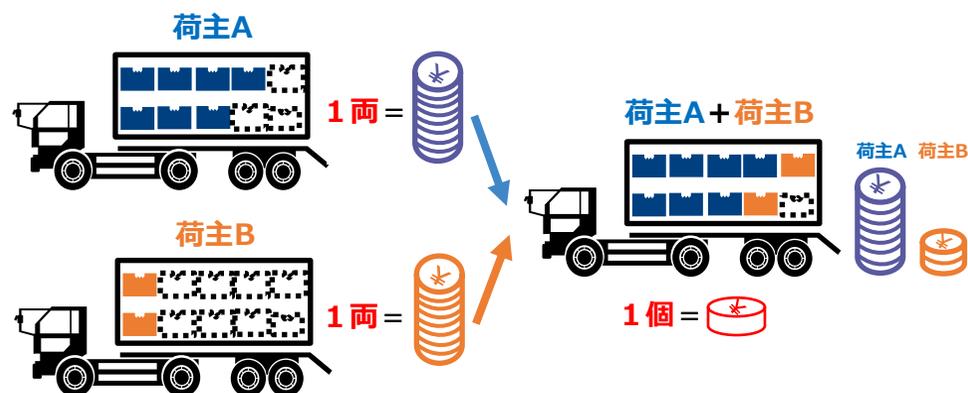
### <契約条件の明確化>

- 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>

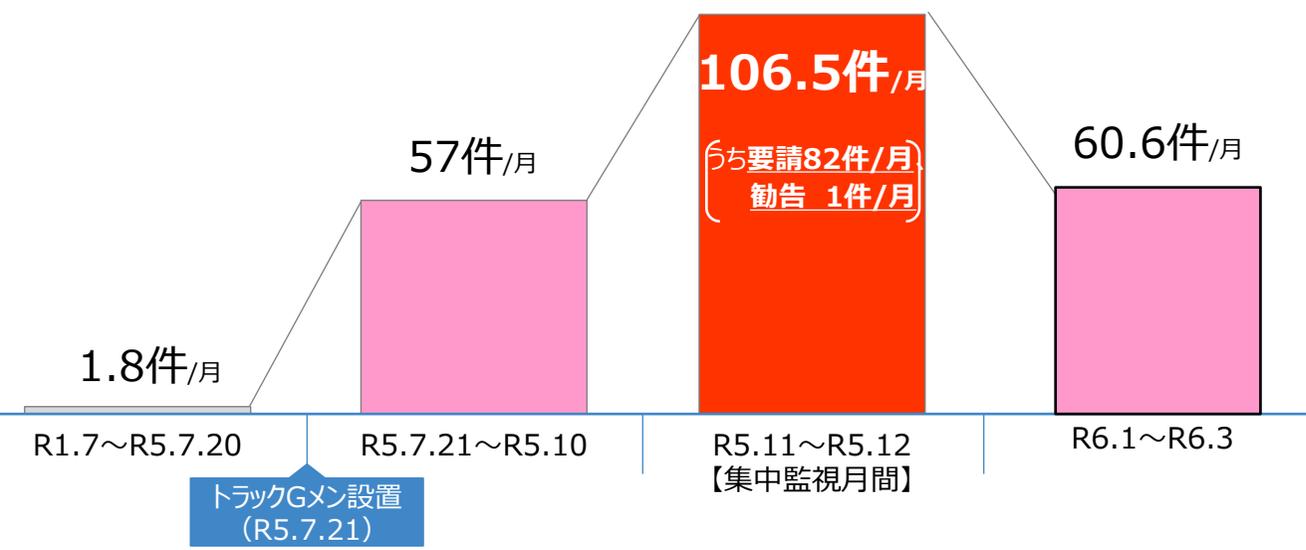
- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の特殊車両割増を追加【運賃】
- 中止手数料の請求開始可能時期、金額を見直し【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、インターネットによる公表を可能とする【約款】

# 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。

# 「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応のポイント①

## 1. 物流の効率化

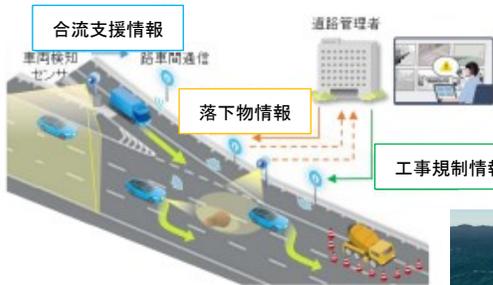
### ① 即効性のある設備投資や物流DX・GX、物流標準化やデータ連携の推進

- ・自動化・機械化設備・システム投資、物流の脱炭素化の実証事業や海運のDX化に向けた技術開発を支援
- ・物流標準化やデータ連携の促進等の実証事業を通じて、共同輸配送や帰り荷確保の取組を支援

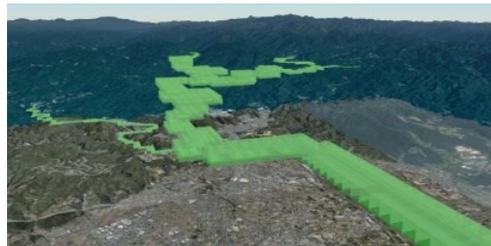
### ② 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスの実装加速

- ・デジタルライフライン全国総合整備計画におけるアーリーハーベストプロジェクトとして、自動運転サービス支援道とドローン航路に係る取組を開始

【自動運転サービス支援道の形成】



【ドローン航路の整備】



### ③ 多様な輸送モードの活用推進

- ・モーダルシフトを強力に促進するため、先進的な取組を行う際の大型コンテナやシャーシ等の導入を支援
- ・国際航空貨物の競争力強化に向けて、成田空港における滑走路の新設等の更なる機能強化に取り組むとともに、アクセス道路等の整備や、国際物流拠点における外国人材の活用（特区の活用を含む）が必要（千葉県からの要望事項）

【航空物流機能の集約イメージ】



- ・自動物流道路の構築に向けて、想定ルート選定を含め中間とりまとめを実施



【自動物流道路のイメージ】

- ・自動運航船検討会(本年6月設置)を通じて国内制度の検討・整備を進めるとともに、国際ルール策定を主導

### ④ 高速道路の利便性向上

- ・ダブル連結トラックの通行区間の拡充

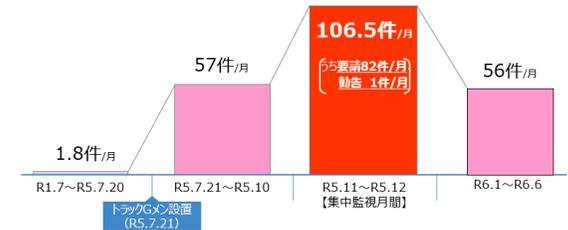
# 「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応のポイント②

## 2. 商慣行の見直し

### ① 適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等

- ・荷主・物流事業者に対して物流効率化のための計画策定等を義務付ける改正物流効率化法の施行に向けて、国交省・経産省・農水省三省の合同会議を立ち上げ、国が定める基本方針、判断基準等の論点を整理

【月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数】



### ② トラックGメンの機能強化

- ・物流の適正化に向けて悪質な荷主等を是正するため、トラックGメンを補助するGメン調査員の設置や荷主情報等のデータベース化など、トラックGメンの機能を強化し、本年も11~12月に集中監視を実施

## 3. 荷主・消費者の行動変容

### ① 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

- ・本年10月からポイント還元実証事業を実施し、物流負荷の低い選択を利用者に促す仕組みの社会実装を目指す  
※国として1配送当たり最大5円を支援



amazon Rakuten LINEヤフー

ヤマト運輸 SAGAWA 日本郵便

### ② 「送料無料」表示の見直し

- ・今後の消費生活意識調査において、「送料無料」表示に関する消費者等の意識改革・行動変容の状況把握を実施するとともに、改正物流効率化法に基づく基本方針においても、「送料無料」表示の見直し等を定める方向で議論中

# 2024年 再配達削減PR月間

- 2023年6月に取りまとめた「政策パッケージ」では、担い手不足による物流の停滞を避けるための対策の一つとして、「宅配便の再配達率を、2024年度に半減（12→6%）」するとしている
- そのため、昨年に引き続き、**本年4月を「再配達削減PR月間」とし**、関係省庁（消費者庁・厚生労働省・農林水産省・経済産業省・環境省）や宅配事業者、EC・通販事業者等と連携して、再配達削減に向けた呼び掛けなどを実施

## ● 主な取り組み

### 政府広報PR動画



### 共通バナーの掲載



### チラシ配布

#### 宅配便を利用するときのアクション

再配達の削減に向け、生活者も荷物を送る立場・受け取る立場としてすることができます。  
宅配便を利用するときのアクションをご紹介します。



2024年4月は「再配達削減PR月間」です



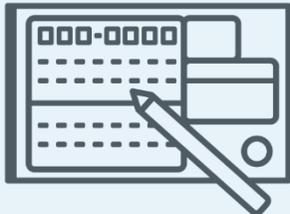
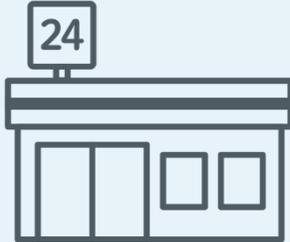
(2024年3月22日 国土交通大臣会見)

### デジタルサイネージ



## 宅配便を利用するときのアクション

再配達の削減に向け、生活者も荷物を送る立場・受け取る立場としてできることがあります。  
宅配便を利用するときのアクションをご紹介します。

<b>宅配便を利用するときの アクション</b>	自分が1回で確実に受け取れる 日時・場所を指定しよう 	配送状況の通知アプリを 活用しよう 	まとめ買いで 配達回数を減らそう 	急ぎ便は状況に応じて 使い分けよう 
	相手が1回で確実に受け取れる 日時・場所を指定しよう 	送り先の住所は 正しく記載しよう 	宅配ボックス・置き配を 活用しよう 	コンビニ受取りを 活用しよう 

2024年4月は「再配達削減PR月間」です

## 宅配便を1回で受け取ること、再配達を防ぐことは、ドライバーと環境にとって大きなメリットに！

### 宅配便を1回で受け取ることが、 ドライバーや、環境にメリットがあります。

生活や経済を支える物流に深刻な打撃を与えないために、社会全体で「2024物流危機」に対策していく必要があります。

すぐできる対策のひとつが、宅配便の再配達を減らすこと。再配達にかかる労働力を換算すると、年間約6万人分のドライバーの労働力に相当します。

また、再配達のトラックから出る年間約25.4万トンのCO2削減効果も。環境負荷も減らすことができます。

再配達なしで  
1回で受け取ると…

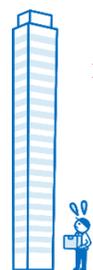


年間  
**25.4万トンの  
CO2削減効果！**

### タワマン配達1個で30分以上かかることも！ 小さな負担の積み重ねに、 見えない時間が費やされています。

宅配便1個を届けるにも、宅配便ドライバーにとってはさまざまなハードルがあります。

近年都市部に急増しているタワマンションでは、セキュリティの高さから1個運ぶだけでも30分以上かかることも。また、駐車場や住所表示などでも配達に“見えない時間”がかかっています。小さなことでも積み重なれば、ドライバーにとっては大きな負担となっています。



#### 1か所＝1回で 済まないタワマンの宅配

高いセキュリティを保つため、1戸ごとにエントランスに戻って配達、の繰り返し。1個運ぶのに30分以上かかることも。

#### 表札のない家を探して 近辺をぐるぐる…



地域によっては同じ住居表示にいくつも住戸があり、探し当てるのに苦労する。

#### 駐車場探しに 四苦八苦

路上パーキングが不足している上に、車両が枠におさまらないこともある。



専門家に聞きました：物流に対して負担を減らすために消費者ができることは？

### このまま不便やコスト増を受け入れるか、物流の生産性を上げてサービスを保ってもらうか。消費者にも日常生活の中で出来ることはある

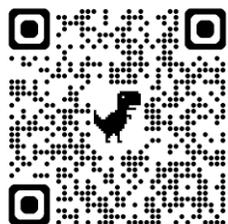
2024物流危機にあたって、物流業界で人手が足りなくなるのは明らかです。その結果、想定される未来としては、①希望日に荷物が届かなくなったり配送ミスが増える、②人件費が大幅に上がり配送料もアップする、などが考えられます。しかし実は、③物流生産性を向上させることで今のサービス品質を保つ、という選択肢を私たちは選ぶことができます。荷物量や荷姿を平準化してトラックの積載効率を上げるなど、少ないドライバーで同じ量の荷物が運べるように国も事業者もがんばっています。ただし、最後は、消費者の協力が重要です。荷物を1回で受け取る、急がない荷物は余裕をもった期日を指定する、宅配ボックスやコンビニ受け取りを利用するなどの努力が物流サービスを救うこととなります。私たちの生活を支えてくれている物流サービスを守るために、利用のあり方を見直してみませんか。



高岡 美佳 先生

立教大学 経営学部 教授  
研究分野：流通論、  
新規事業開発論など

- 2024年4月以降、我が国の物流に支障が生じないよう、**政府一丸となった取組をより一層加速化**させることが重要。
- **個別の現場で起きている困りごと**について、**一元的に御意見を受け付け、関係省庁と共有**するための**物流「よろず御意見窓口」**を設置。
- 国土交通省として、関係省庁や関係業界と緊密に連携しながら、**スピード感を持って物流の課題に対応するための体制**を構築し、**物流産業が魅力あるもの**となることを目指す。



↑メールアドレスはこちら



【これまでの主な意見・相談】

- ・「標準的な運賃」を参考に荷主との運賃交渉を行うが、適正な運賃の受領はまだ難しい
- ・荷待ち時間を短縮した荷主もいる一方、未だに長時間の荷待ちが発生している荷主もいる 等

関係省庁

国土交通省  
警察庁  
消費者庁  
厚生労働省  
農林水産省  
経済産業省  
環境省 等



ご清聴ありがとうございました。



# 各施策の進捗状況と今後の対応

# 1. 物流の効率化 ①即効性のある設備投資や物流DX・GX、物流標準化やデータ連携の推進

- 物流の効率化に向けて、自動化・機械化設備・システム投資や技術開発、物流の脱炭素化を推進。
- 物流標準化やデータ連携の促進等により、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を推進。

## 即効性のある設備投資や物流DX・GXの推進

- 荷主企業や物流事業者の営業所等において、自動フォークリフト、自動倉庫、無人荷役機器、バース予約システムの導入等の自動化・機械化設備・システム投資の実証事業や海運のDX化に向けた技術開発を支援。（約140件採択）
- 物流の脱炭素化に向けて、EVトラックの導入（約3,000台）や、物流施設等において再生可能エネルギー設備等を導入する実証事業（約50件採択）を支援。

<自動フォークリフト>



<自動倉庫>



<無人荷役機器>



<EVトラック>



<太陽光パネル>



## 物流標準化やデータ連携の促進等を通じた共同輸配送や帰り荷確保の推進

- 本年6月、官民の協議会において、パレットの標準的な規格と運用（標準仕様パレット）を整理。
- パレット標準化を通じた荷役時間の短縮等に取り組む荷主・物流事業者に対して、標準仕様パレットの導入に係る設備導入・改修等の実証事業を支援。（約20件申請）



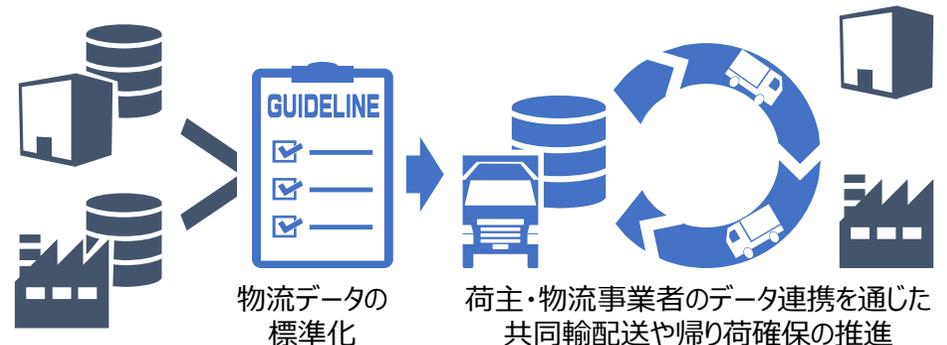
バラ積み・バラ卸し



「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮

パレットからパレットへの積み替え

- 物流データの標準形式を定めた「物流情報標準ガイドライン」を活用したデータ連携を促し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保に取り組む実証事業を支援。（2件採択）



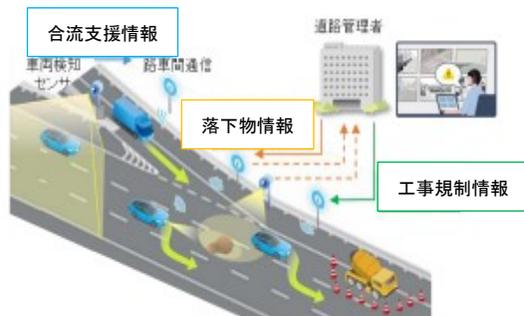
# 1. 物流の効率化 ②自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスの実装加速

○「デジタルライフライン全国総合整備実現会議」における事業者や関係省庁等との議論を踏まえ、  
**デジタルライフライン全国総合整備計画を策定**（デジタルライフライン全国総合整備実現会議決定（2024年6月5日）、  
 デジタル行財政改革会議決定（2024年6月18日）、デジタル社会推進会議決定（2024年6月21日））。

## 自動運転サービス支援道に係る取組

- デジタルライフライン全国総合整備計画におけるアーリーハーベストプロジェクトとして、**新東名高速道路の駿河湾沼津SA～浜松SA間約100kmにおける、自動運転サービス支援道**に係る取組を開始した。

- 物流ニーズを考慮したうえで、**中長期的には東北から九州までをつなぐ幹線網の形成**を図る。



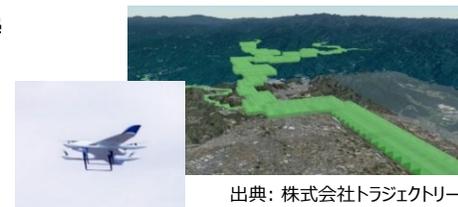
高速道路

時期	取組
アーリーハーベスト (1年目)	新東名高速道路 駿河湾沼津SA～浜松SA間約100km
短期 (～3年目)	東北自動車道※1 佐野SA～大谷PA間約40km
中長期 (～10年目)	東北～九州※2

## ドローン航路に係る取組

- デジタルライフライン全国総合整備計画におけるアーリーハーベストプロジェクトとして、**秩父地域の送電網上空約150km及び浜松市の天竜川水系上空におけるドローン航路整備**等の取組※3を開始した。

- 短期的には**全国の一級河川上空約100km**等において、中長期的には**全国の国管理の一級河川上空約1万km**等においてドローン航路※4を整備する。



出典：HMK Nexus

出典：株式会社トラジェクトリー

河川※5

送電網

時期	河川	送電網
アーリーハーベスト (1年目)	静岡県 浜松市 天竜川水系上空 約30km	埼玉県 秩父地域 送電網上空 約150km
短期 (～3年目)	全国の一級河川上空 約100km※6（全国9地方×10km以上）	全国の送電網上空 関東の中山間地域をはじめとして約1万km※7
中長期 (～10年目)	全国の一級河川上空 国管理の一級河川の 総延長 約1万km	全国の送電網上空 約4万km

※1 車両開発状況や物流ニーズを踏まえて決定するとともに、適宜、他の路線・区間についても追加を検討するものとする ※2 物流ニーズを考慮した区間とする

※3 ドローン機体や充電設備等の整備に関する検討の開始を含む ※4 ドローン航路の飛行にあたっては、昨年12月に創設したレベル3.5飛行を最大限活用

※5 延長については、一級河川のうち、国が管理する区間のみを計上 ※6 2024年度に先行的に取り組み始めるアーリーハーベストプロジェクトの実装状況を踏まえて詳細を検討 ※7 2027年度を目途とする

# 1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（モーダルシフトの強力な促進）

- 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旨とし、トラック長距離輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトを強力に促進。

## 大型コンテナやシャーシ等の導入促進

- 鉄道による貨物輸送について、荷主や物流事業者等のニーズや自助努力によるコンテナ導入状況を踏まえつつ、**31ftコンテナの確保**が必要。また、内航海運について、輸送量の増加に対応するための**大型コンテナやシャーシ等の確保**が必要。
- ▼
- 物流効率化法の認定を受けたモーダルシフトの先進的な取組について、**大型コンテナやシャーシ等の導入**を支援。  
（1次公募では約50件採択し、約540個の大型コンテナ、約300個のシャーシ等の導入を支援）

<31ftコンテナと荷役機器>



<海運シャーシ>



## 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

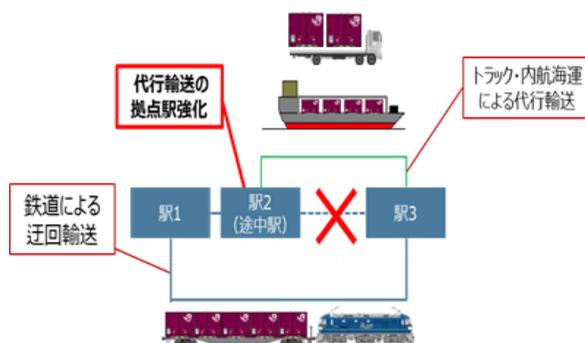
- 貨物駅において、災害時に迅速かつ安定的に代行輸送を実施できる体制を確立し、災害対応能力を強化。

<貨物駅の施設整備（支障移設等）>

<災害時に貨物鉄道が寸断した場合の対応>



山陽線  
新南陽駅



## 内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化等

- 港湾施設の整備等の内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化を実施。（苫小牧港、敦賀港、大分港 等）

<内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化に向けた取組>



- 内航海運の利用促進に向けて、船舶の新造に対する支援を行うとともに、荷主・物流事業者の新規需要等を調査。33

# 1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（国際航空物流拠点の整備（成田空港））

○我が国の国際航空貨物の競争力強化に向けて、成田空港における滑走路の新設等の「更なる機能強化」に取り組むとともに、航空物流機能を一層強化。

## 成田空港の更なる機能強化

●平成30年3月の地元合意に基づき、**令和10年度末**を目途の供用を目指して**成田空港の滑走路の新増設**を推進。

<事業の概要>

・**C滑走路の新設**（3500m）・**B滑走路の延伸**（2500m→3500m）

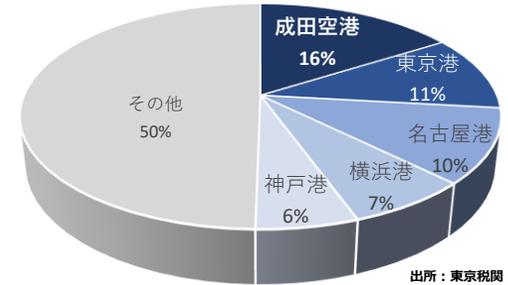
⇒年間発着回数50万回を実現（発着枠は現在30万回）

●成田空港は**国内最大の貿易港**であり、滑走路の新増設とあわせ今後も取扱量が増加。既存施設の容量には限界があることから、**空港隣接地との一体的運用による航空物流拠点の形成が必要**。

<参考>

本年7月に成田空港会社が『新しい成田空港』構想を検討会でとりまとめ、新貨物地区の整備による航空物流機能の集約を図る方向性を提示。

主要港別輸出入額の割合（令和5年度）

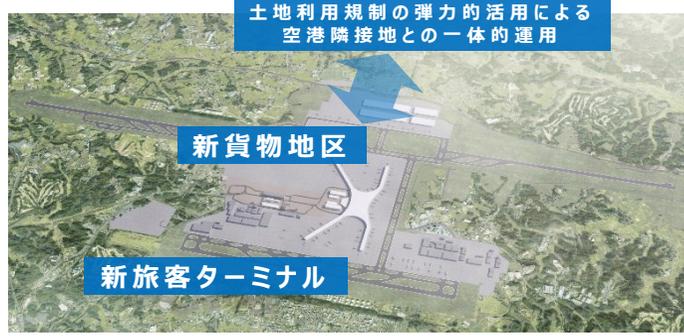


出所：東京税関 令和5年分 成田空港貿易概況（速報）を基に作成

『新しい成田空港』構想検討会によるイメージ ※今後の検討により変更が生じる場合がある。



現在の成田空港



## 成田空港周辺における環境整備

●成田空港においては、滑走路の新設等により貨物取扱量が増加することから、これらの空港施設整備とあわせた環境整備が必要（千葉県の要望事項）

・**成田空港へのアクセス道路の早期整備**や**圏央道と空港を結ぶ新たなインターチェンジが必要**

・**成田空港を核とした国際物流拠点における外国人材の活用が必要**（特区の活用を含む）

# 1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（自動物流道路の構築に向けた検討①）

## 【自動物流道路のあり方 中間とりまとめ（概要） ～「危機」を「転機」とする自動物流道路～】

社会の変化

人口減少

カーボンニュートラル

国際競争力

大規模災害

SDGs

変わる道路

WISENET2050

▶ 道路空間を多機能空間へ進化させ、自動化・環境など新たな価値を創造

変わる物流

物流革新

▶ 物流のモード間・事業者間を超えた効率化・協調により全体最適を実現

### 新しい物流形態「自動物流道路」の構築

道路空間を活用して専用空間を構築 + デジタル技術を活用して無人化・自動化された輸送手法

<ポイント> 自動化により人的リソースの制約を離れた**小口・多頻度輸送** → 物流専用の**省スペース**で安定輸送  
 輸送と保管を統合した**バッファリング**で**需要の波を平準化** → オフピーク活用など**物流全体の効率化**

### ○ 持続可能で、賢く、安全な、全く新しいカーボンニュートラル型の物流革新プラットフォーム

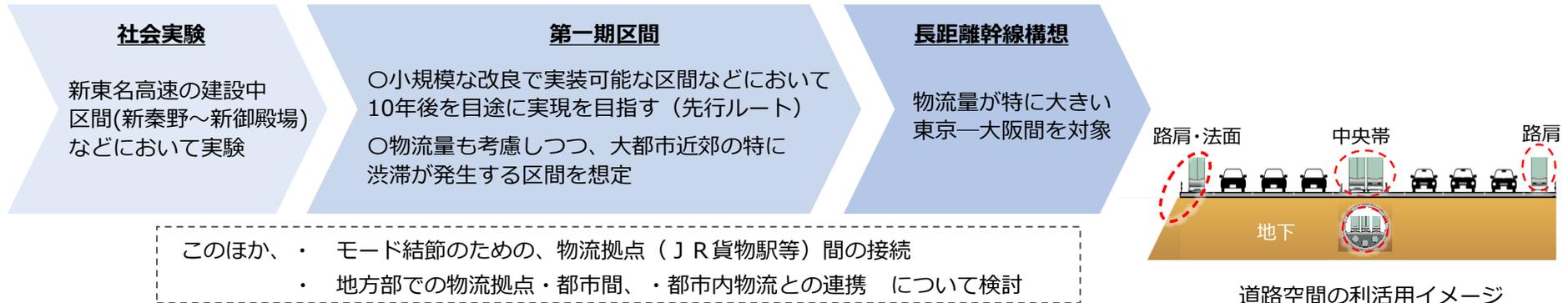
- ① 物流の全体最適化  
：需要平準化・標準化などのロジスティクス改革に貢献
- ② 物流モードのシームレスな連結  
：積替えバリアを解消し、新しいモーダルシフトを実現
- ③ カーボンニュートラル  
：低炭素技術を導入し、環境負荷を最小限に抑制等



標準化と自動化の推進

物流モードのシームレスな連結

#### <想定ルート>



このほか、  
 ・ モード結節のための、物流拠点（JR貨物駅等）間の接続  
 ・ 地方部での物流拠点・都市間、  
 ・ 都市内物流との連携 について検討

➡ **アジャイルアプローチで技術・ノウハウを確立**  
 今後の検討事項：道路交通や物流全体への影響の検証、需要・ビジネスモデルの検討、技術開発  
 （民間資金を想定し、民間の活力を最大限活用）

# 1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（自動物流道路の構築に向けた検討②）

## 【自動物流道路のイメージ】

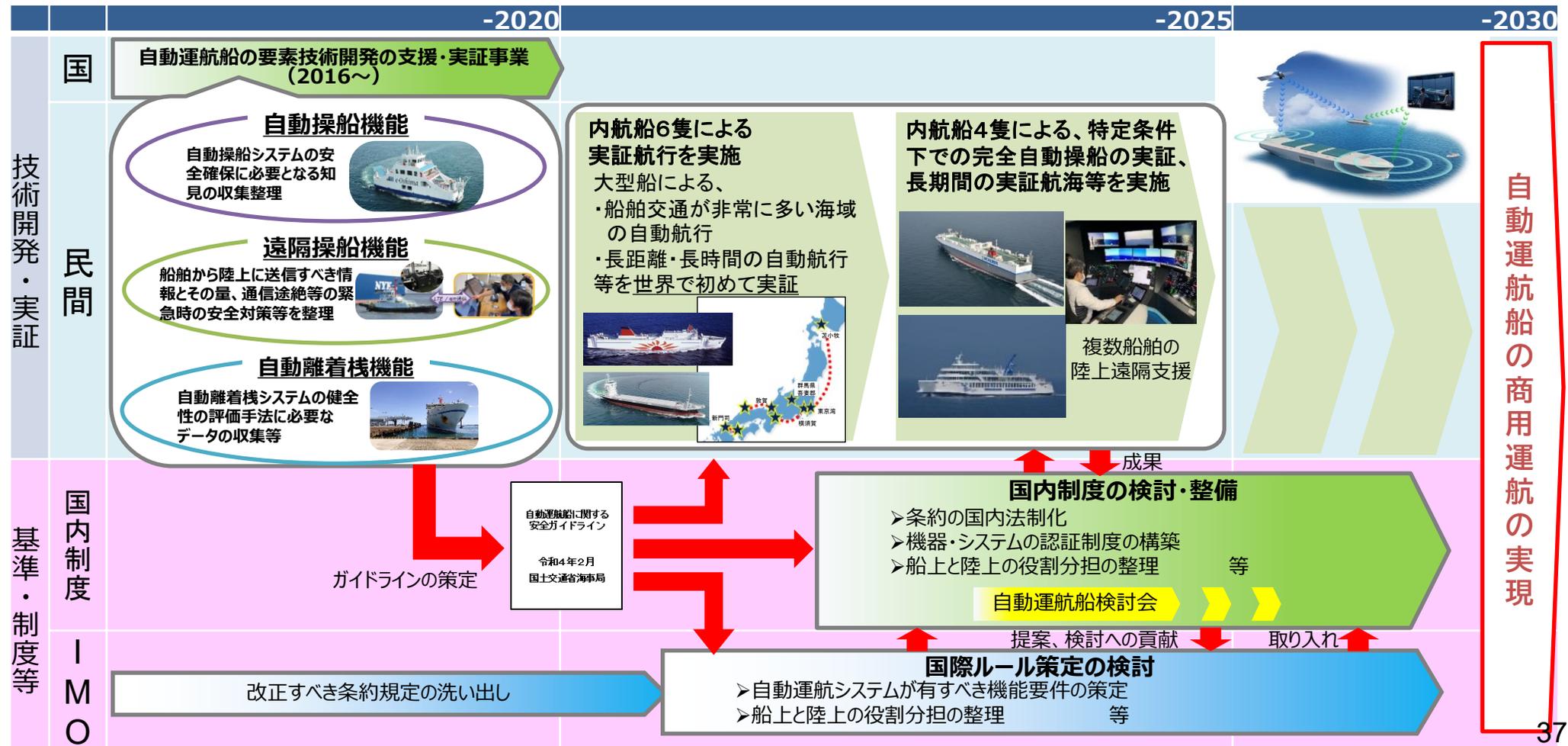


# 1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（自動運航船の本格的な商用運航の実現）

○自動運航船の2030年頃までの本格的な商用運航の実現を目指し、2024年6月に設置された「自動運航船検討会」を通じて国内制度の検討・整備を進めるとともに、引き続き国際海事機関(IMO)における国際ルール策定作業を主導。

## 自動運航船の実現に向けたロードマップ

●2016年から要素技術の開発・実証を支援。「自動運航船検討会」において、2025年前半を目途に実証運航に必要な安全基準等について一定の結論を得るとともに、自動運航技術の進展に対応した国際ルールの策定を主導。



# 1. 物流の効率化 ④ 高速道路の利便性向上（ダブル連結トラックの通行区間の拡充）

○ 1台で通常の大形トラック2台分の輸送が可能なダブル連結トラックについて、運行状況や事業者のニーズを踏まえ、初となる北海道、首都高速及び阪神高速、災害時の迂回路となる上信越道、北陸道、中国道等で通行区間の拡充を実施。

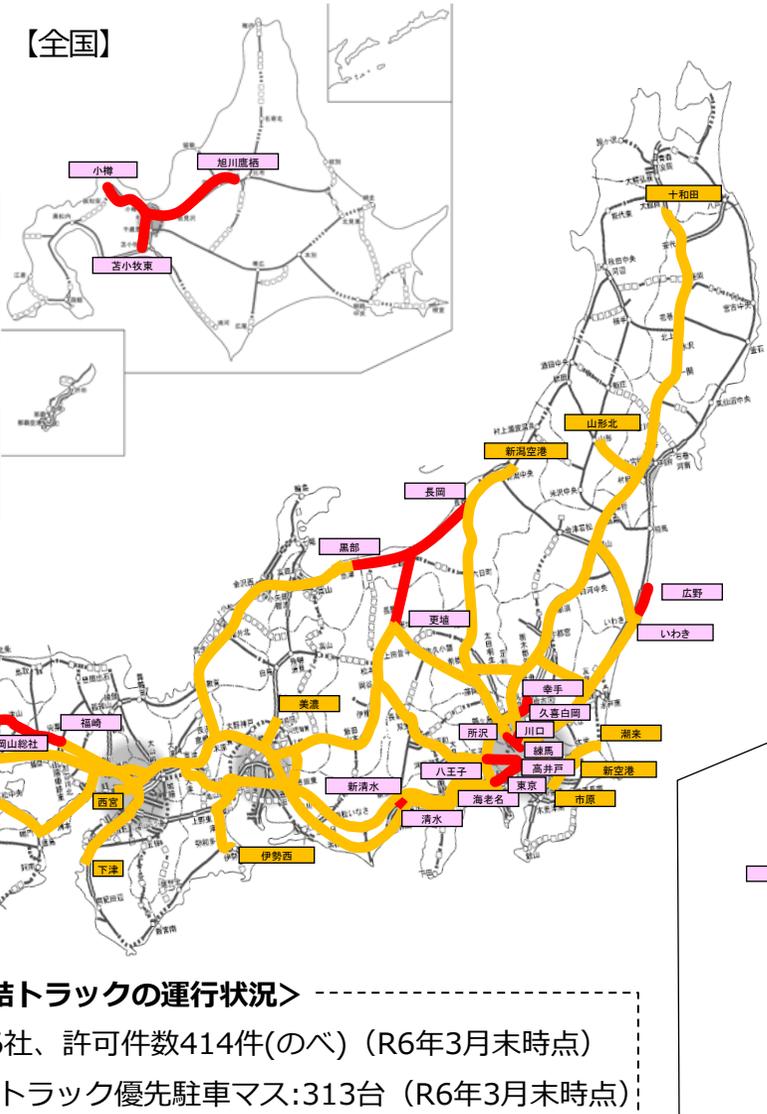
■ : 現在走行区間  
■ : 今回拡充区間  
 拡充前: 約5,140km  
 拡充後: 約6,330km



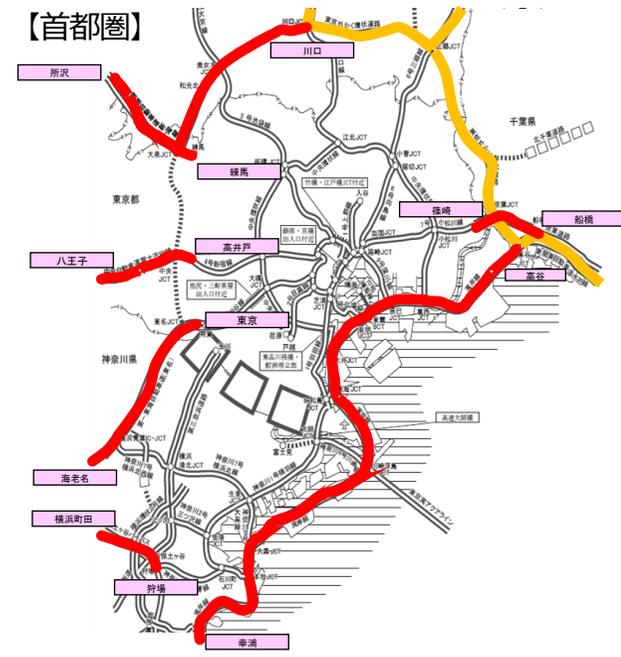
<ダブル連結トラック>

凡例	
供用中	6車線 4車線 2車線
事業中	.....
調査中	□□□□□□

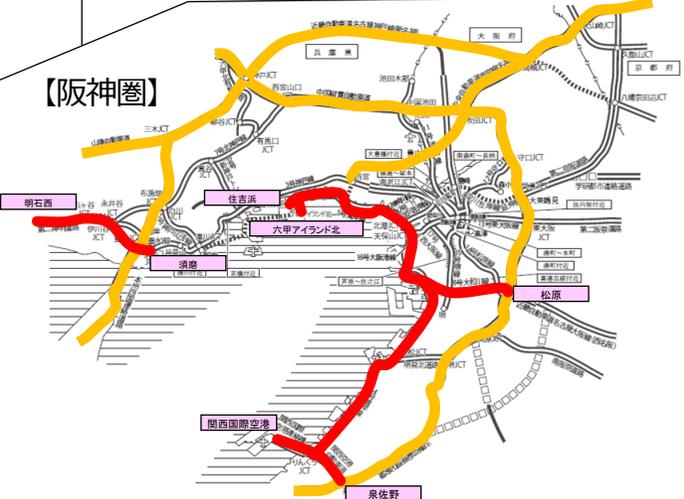
【全国】



【首都圏】



【阪神圏】



- <ダブル連結トラックの運行状況>
- ・ 申請者数16社、許可件数414件(のべ) (R6年3月末時点)
  - ・ ダブル連結トラック優先駐車マス:313台 (R6年3月末時点)

※ネットワーク図は2024年4月1日時点  
 ※事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む  
 ※首都圏、中部圏、近畿圏、札幌、仙台、広島、北九州、福岡都市圏については、一部の路線を明示していない

○本年5月15日に公布された改正物流効率化法の荷主・物流事業者に対する規制的措置の施行に向けて、**国交省・経産省・農水省三省の合同会議**※を立ち上げ、国が定める**基本方針、判断基準等の論点を整理**。

※交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議

### 改正物流効率化法の施行に向けたスケジュール（想定）

- **2024年5月15日** 法律公布
- **2024年6月28日** 国交省・経産省・農水省三省の合同会議を立ち上げ、規制的措置の施行に向けた検討を開始  
 <合同会議で今後議論することとなった論点>
  - ・ 荷主・物流事業者に対する規制的措置の**実効性を確保するための制度設計**のあり方
  - ・ ドライバーの運送・荷役等の効率化のための**物流に関わる様々な関係者間の連携・協力**のあり方
  - ・ 荷主・物流事業者の判断基準等における**物流効率化に向けたデジタル技術の活用**のあり方
  - ・ 荷主等の意識改革・行動変容を促すための**物流改善の取組状況の調査・評価**のあり方 等
- **2024年8月26日** 第2回合同会議を開催し、とりまとめ素案の提示や業界団体からのヒアリング等を実施

● **2025年4月**

#### 法律の施行①

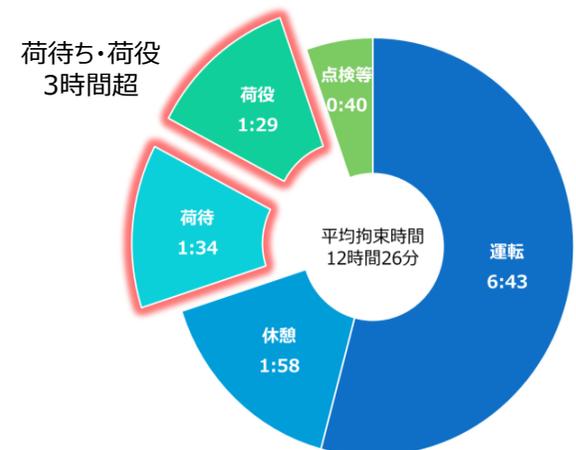
- 基本方針
- 荷主・物流事業者の努力義務・判断基準
- 判断基準に関する調査・公表 等

● **2026年4月**

#### 法律の施行②

- 特定事業者の指定
- 中長期計画の提出・定期報告
- 物流統括管理者（CLO）の選任 等

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



(トラック輸送状況の実態調査(R2)より)

## 2. 商慣行の見直し ①適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等

< 合同会議で今後議論することとなった論点（詳細） >

### ① 荷主・物流事業者に対する規制的措置の実効性を確保するための制度設計のあり方

- ・ 運送形態に応じた荷待ち・荷役等時間や積載率の目標設定
- ・ 一定規模以上の事業者（特定事業者）に該当しない中小事業者に規制的措置を遵守させるための方策
- ・ 正当な対価が支払われているケースや休憩時間と「荷待ち時間」と「荷役等時間」との関係の整理

等

### ② ドライバーの運送・荷役等の効率化のための物流に関わる様々な関係者間の連携・協力のあり方

- ・ 複数の荷主が協力して行う積載率の向上等のための取組についての判断基準の策定
- ・ 荷待ち時間・荷役等時間を把握する際の貨物運送に携わる関係者全体での連携方法
- ・ 商慣行を変革するための関係事業者間の交渉の場の設定

等

### ③ 荷主・物流事業者の判断基準等における物流効率化に向けたデジタル技術の活用のあり方

- ・ 単なるシステムの導入ではなく実際に効率化につながるシステムの活用方法の提示
- ・ 検品レス化や伝票レス化の前提となる事業所コードの整備
- ・ デジタルタコグラフ等のデジタル技術を活用した物流の現場の見える化の推進

等

### ④ 荷主等の意識改革・行動変容を促すための物流改善の取組状況の調査・評価のあり方

- ・ 先行して物流改善に取り組んでいる業界や事業者が損をしないような評価方法
- ・ 特定事業者以外であって自ら進んで報告をしたい事業者から報告を受けるための仕組み
- ・ 物流改善の取組状況の調査・公表について荷主と物流事業者間の関係性を崩さずに実態を聴取する方策

等

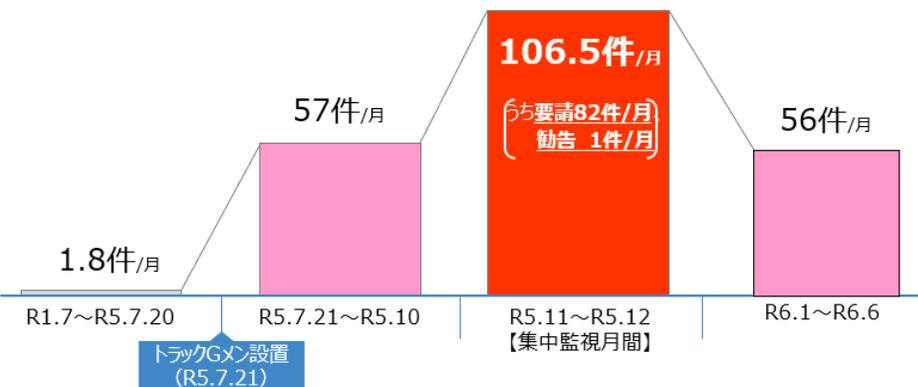
## 2. 商慣行の見直し ②トラックGメンの機能強化

- 物流の適正化に向けて悪質な荷主等を是正するため、トラックGメンを補助するGメン調査員の設置や、荷主情報等のデータベース化など、トラックGメンの機能を強化し、本年も11～12月に集中監視を実施。

### トラックGメンの活動実績

- 「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（同年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。

#### <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)
  - 要請 : 174件 (荷主88、元請81、その他5)
  - 働きかけ : 635件 (荷主423、元請193、その他19)
- ⇒ 計811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%)
- 契約にない附帯業務 (16%)
- 運賃・料金の不当な据置き (13%)
- 無理な運送依頼 (8%)
- 過積載運行の指示・容認 (6%)
- 異常気象時の運送依頼 (4%)

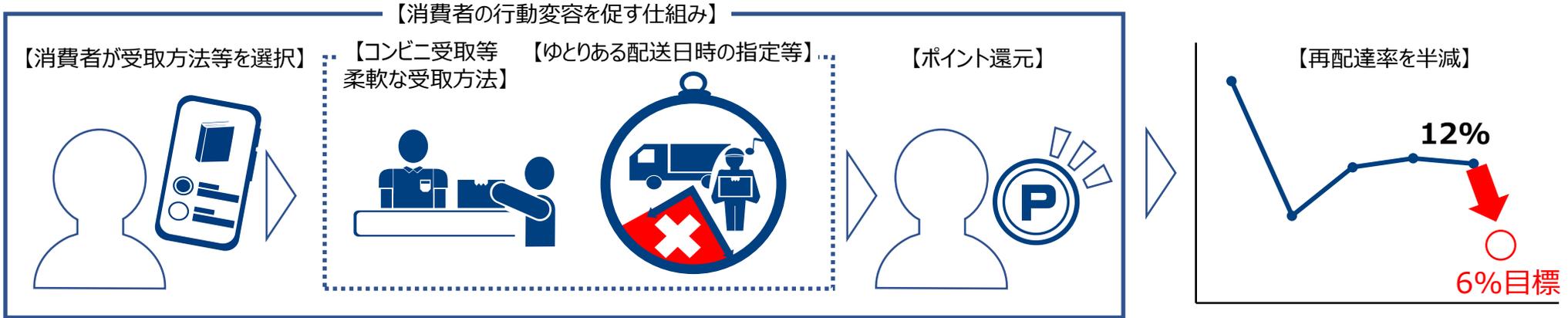
### トラックGメンの機能強化の概要

- ① **Gメン調査員の設置**
  - 国のトラックGメンに加え、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関（都道府県トラック協会）にGメン調査員を設置し、情報収集体制を強化。
- ② **荷主情報等のデータベース化**
  - 荷主情報等を管理するクラウドシステムを整備し、関係者間でタイムリーに情報を共有することにより効果的な要請等を実施。

### 3. 荷主・消費者の行動変容 ①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

○**宅配の再配達率の半減**（12%→6%）に向けて、**本年10月からポイント還元実証事業を実施し、物流負荷の低い選択を利用者に促す仕組みの社会実装**を目指す。※国として1配送当たり最大5円を支援

#### 再配達率半減に向けたポイント還元実証事業の概要



#### ポイント還元実証事業を実施する主な事業者の取組概要

<p>ECマース事業者</p>	<p><b>amazon</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 一回受け取りの推進 等</li> </ul> <p>→ 非対面等多様な受け取りを活用し一度で受け取れた場合にポイント還元</p>	<p><b>Rakuten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 日付指定一回受け取りキャンペーン 等</li> </ul> <p>→ 日付指定による一回の受け取りでポイント還元</p>	<p><b>LINEヤフー</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● おトク指定便キャンペーン 等</li> </ul> <p>→ お届けまで余裕のある日付を選択した場合にポイント還元</p>
<p>物流事業者</p>	<p><b>ヤマト運輸</b>      <b>SAGAWA</b>      <b>日本郵便</b></p>		

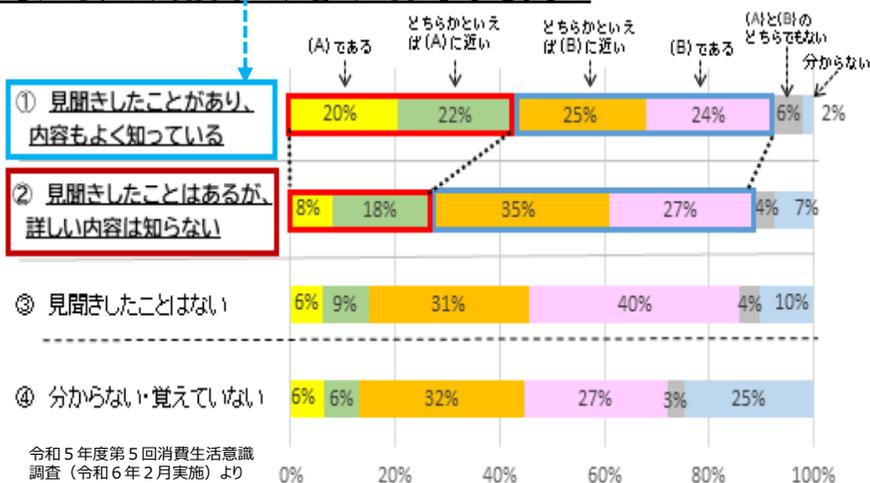
### 3. 荷主・消費者の行動変容 ②「送料無料」表示の見直し

○物流サービスに対するコスト意識の浸透やドライバーに対する社会的な理解の醸成に向けて、

- ・令和6年度の消費生活意識調査において、「送料無料」表示に関する消費者等の意識改革・行動変容の状況把握を実施。
- ・改正物流効率化法に基づく基本方針においても、「送料無料」表示の見直し等を定める方向で議論中。

#### 消費者に対する意識調査

- 「送料無料」表示を見聞きしたことがある人のうち、「送料無料」表示の見直しの議論を見聞きしたことがある人は約70%。  
→そのうち、  
① 内容もよく知っている人が約20%、  
② 詳しい内容は知らない人が約50%
- 上記の議論の内容について、詳しい内容は知らない人(②)においては、「送料無料」と表示することに問題はないと考える人が多数。一方で、よく知っている人(①)でも、問題はないと考える人(B)が半分いるが、「無料」と表示するのはやめるべき(A)と考える人の割合は、②のそれよりも高い。



#### 事業者等の主な取組事例

- 令和5年12月の「送料無料」表示の見直し要請に応じて、以下の取組等を実施。

公益社団法人 日本通信販売協会

事業者団体としての取組として、団体作成の「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」の中に、「送料無料」表示の見直し等の取組を盛り込んだ。



アマゾンジャパン合同会社

「送料を無料とする仕組み」について説明を加えるとともに、持続可能な配送を目指した取組等を紹介



LINEヤフー株式会社

オンラインモールの商品検索結果に表示される「表示情報について」をクリックすると「送料無料 = 表示価格に送料が含まれる商品」との説明等を表示



楽天市場

「送料を無料とする仕組み」について図表を用いて説明を加えるとともに、物流の持続可能性に関する取組等を紹介

