

最近の物流政策について

2025年3月27日
国土交通省 物流・自動車局
物流政策課長 紺野 博行

- 1 「2030年度に向けた政府の中長期計画」の進捗状況と次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた対応**
- 2 改正物流法の施行に向けた状況**
- 3 その他の施策**

- 1 「2030年度に向けた政府の中長期計画」の進捗状況と次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた対応**
- 2 改正物流法の施行に向けた状況
- 3 その他の施策

「2030年度に向けた政府の中長期計画」の進捗状況と今後の対応

- **物流の「2024年問題」**については、2023年6月に関係閣僚会議で決定された「政策パッケージ」に基づく官民での取組の成果等により、現時点では、**懸念された物流の深刻な停滞は起きていない。**
- **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**ことを目指し、2024年2月に関係閣僚会議で決定された「**中長期計画**」を踏まえた**施策を着実に推進**するとともに、「中長期計画」の見直しを反映した2026～2030年度の**次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた検討**を開始。

【中長期計画を踏まえた施策による輸送力への効果】

	2024年度			2030年度
	試算	現時点の実績	施策による効果等の考え方	試算
必要輸送力	100	100		100
施策なしケース	▲14	▲14		▲34
施策による効果等	+14.5	+13.6		+34.6
うち荷待ち・荷役の削減	+4.5	+0.0	2020年から2024年にかけて、トラックドライバーの荷待ち・荷役時間は約3時間のまま横ばい。	+7.5
積載効率向上	+6.3	+8.6	2024年4月から11月までの輸送トン扣／能力トン扣を合計した積載効率（輸送トン扣／能力トン扣）41.3%を反映。	+15.7
モーダルシフト	+0.7	+1.3	2022年度の鉄道の輸送量（165億トン扣）と内航海運の貨物輸送量（388億トン扣）の合計値（553億トン扣）を反映。	+6.4
再配達削減	+3.0	+0.9	2024年10月時点の再配達率10.2%を反映。	+3.0
その他の取組 （トラック輸送力拡大等）		+1.4	2024年度の試算に織り込んでいなかった高速道路のトラック速度規制の引上げによる効果を反映。	+2.0
貨物輸送量の変化等		+1.4	2019年から2023年にかけての営業用トラックの貨物輸送量の変化（2019年：28.4億トン、2023年：25.1億トン）等を反映。	

「中長期計画」の進捗状況と今後の対応のポイント①

1. 物流の効率化

○即効性のある設備投資、物流標準化・データ連携、物流DX・GXの推進

○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の実装加速

○多様な輸送モードの活用推進

- ・ 陸・海・空の「新モーダルシフト」の推進
- ・ ダブル連結トラック・自動物流道路
- ・ 自動運航船の本格的な商用運航の実現
- ・ 国際航空物流拠点の整備

○地域の産業振興・まちづくり等と連携した物流拠点の整備や民間投資を促す政策のあり方の検討

○トラック運送業・倉庫における外国人材の活用

○トラック事業者の運行管理の高度化による輸送の安全確保等の推進

2. 商慣行の見直し (次ページ)

3. 荷主・消費者の行動変容等 (次ページ)

【自動化・機械化等の推進】



無人荷役機器



無人搬送機器

【革新的車両の導入促進】



ダブル連結トラック



自動運転トラック

【自動運転等に対応した物流拠点の整備】



(出典) 三菱地所株式会社

「中長期計画」の進捗状況と今後の対応のポイント②

1. 物流の効率化 (前ページ)

2. 商慣行の見直し

- 適正運賃収受や物流生産性向上のための改正物流法の施行
- トラック・物流Gメンの活動強化
- 多重取引構造の是正等を通じた適正運賃確保と賃上げの推進

3. 荷主・消費者の行動変容等

- ポイント還元実証事業を踏まえ、再配達削減に向けた多様な受取方法を社会全体に普及・浸透
- 都市内のラストマイル配送の効率化
- 荷主の経営者層の意識改革・行動変容
- 官民が連携した物流に係る広報の推進
- 「送料無料」表示のフォローアップ調査等

【改正物流法の荷主・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・物流Gメンの活動実績】



トラックドライバーへのヒアリング

【再配達削減に向けた多様な受取方法の普及・浸透】



置き配を活用しよう



確実に受け取れる
日時・場所を指定しよう



街中の「宅配ロッカー」を
活用しよう

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

○物流の生産性向上に向けて、荷主・物流事業者における**自動化・機械化設備・システム投資**、共同輸配送・**帰り荷確保**のための**物流標準化・データ連携**、フィジカルインターネット等の**物流DX**を推進。

荷主・物流事業者における自動化・機械化設備・システム投資の推進

- **複数企業が連携した物流効率化に資する取組**に対して、物流施設の自動化・機械化に資する機器・システムの導入、プラットフォームの構築等に係る**実証費用**を支援。
- 省力化に効果的な**汎用製品をカタログから選択・導入**。
- 荷役作業の効率化や荷待ち時間の削減、施設の省人化に資する**機器・システムの導入**を支援。



自動倉庫



無人荷役機器



自動フォークリフト



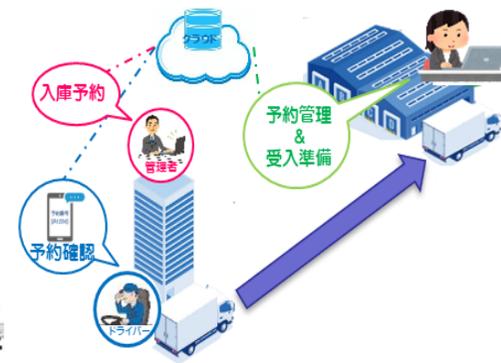
無人搬送機器



テールゲートリフター



トラック搭載型クレーン

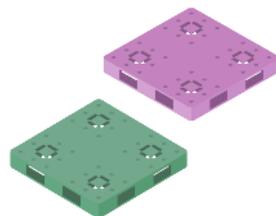


業務効率化に資するシステム

物流標準化・データ連携の推進

- 荷役時間の短縮等に向けた「**標準仕様パレット**」※の導入に取り組む**荷主・物流事業者の実証事業**を支援するとともに、関係事業者間の**パレットの仕分け・回収作業等の取扱いの明確化**を促進。

※ 平面サイズ：1,100mm×1,100mm
調達形態：レンタル方式 等



標準仕様パレット

- 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(3.0版)**」を本年2月に策定して利便性向上を図るとともに、本ガイドラインに準拠したデータ連携による**共同輸配送**、**共同保管**、**検品レス**等に取り組む事業者の**システム改修**等を支援。

フィジカルインターネット等の物流DXの推進

- フィジカルインターネット実現に向けて、2023年度に北海道フィジカルインターネット懇談会を開催。2024年度には**業界別WG**として、**新たに医薬品WG**を設立。
- 自動配送ロボットの社会実装に向けて、**10台の自動配送ロボットを同時操作**する技術の開発支援を実施。



自動配送ロボット

- 2024年3月に「**トラックデータ標準APIガイドライン(0.5版)**」を策定し、**運行管理に関して標準化すべきデータ項目や仕様、データの送受方法**を定めた。さらに、実運用上必要となるルールを検討等を行い、**2025年3月末までにガイドライン(1.0版)**を策定。 6

1. 物流の効率化 ②物流GXの推進

○2050年カーボンニュートラルの達成に向けて、EVトラック等の導入、省エネ・脱炭素型の物流施設への転換、ゼロエミッション船等の開発、電気運搬船の普及、カーボンニュートラルレポートの形成等の物流GXを推進。

EVトラック等の導入促進や省エネ・脱炭素型の物流施設への転換

- 物流の脱炭素化に向けて、EVトラック、FCVトラック等の車両やこれらの車両に必要となる充電設備等の導入を支援するとともに、物流施設において水素や再生可能エネルギー等を活用するための実証事業を推進。

<EVトラック>



<FCVトラック>



<充電設備>



<小型トラックのEV化・再エネ化による効果（イメージ）>

	現在	EV化	再エネ化
CO2排出量	2,000万トン	1,000万トン	0トン
燃料費	年1.5兆円	年7,000億円	年3,000億円
追加費用		50兆円（※1）	（※2）

※1 全ての保有台数をEV化した場合の費用と通常車両で更新した場合の費用の差額
 ※2 使用するエネルギーを全て再エネ化するためには、発電設備等の初期投資が必要

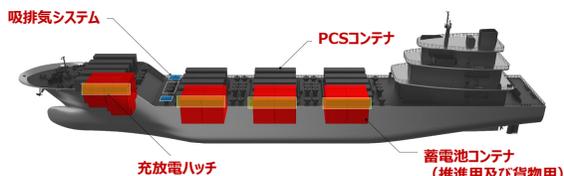
ゼロエミッション船等の開発や電気運搬船の普及

- 海運の脱炭素化に向けて、グリーンイノベーション基金を活用して、ゼロエミッション船等の開発を支援。昨年8月、世界初の商用アンモニア燃料船（タグボート）が竣工。
- 電気を輸送する電気運搬船の普及に向けた取組を推進。

<アンモニア燃料タグボート「魁」>



<電気運搬船>



出典：株式会社海上パワーグリッド

カーボンニュートラルレポート（CNP）の形成

- カーボンニュートラルレポート（CNP）の形成に向けて、次世代船舶燃料バンキング拠点の形成や荷役機械の脱炭素化等を推進。加えて、これらの取組を評価する認証制度をコンテナターミナルにおいて創設し、港湾のターミナル全体の取組を推進。

<LNGバンキングの様子>



<水素燃料換算型RTG>



1. 物流の効率化 ③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を整備・活用する上で参照すべきガイドライン^{※1}や道路インフラに関する各種基準・パッケージ等の規範文書の策定を進め、短期・中長期の取組の着実な実行へとつなげる。

自動運転サービス支援道に係る取組

- 2024年12月に**第1回自動運転サービス支援道普及戦略WGを開催し、サービス実装に向けた諸論点を議論。**
- アーリーハーベストプロジェクトとして、**3月3日に新東名高速道路の駿河湾沼津SA～浜松SA間約100kmに自動運転車優先レーンを設定し、先読み情報提供システムや合流情報提供システム等の実証実験**を順次実施予定。
- 実証結果や車両の開発状況等も踏まえ、東北自動車道等への展開を進めていく。



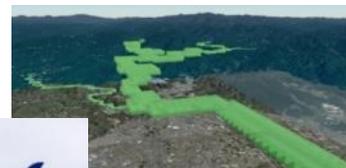
優先レーン走行対象車両の標章

高速道路

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 ^{※2} 佐野SA-大谷PA間約40km ^{※3}
中長期 (～10年目)	東北～九州 ^{※4}

ドローン航路に係る取組

- 2024年11月に**第1回ドローン航路普及戦略WGを開催し、ドローン航路のビジョンや運用および技術要件を記述したドローン航路ConOps（運用概念）を策定。**
- アーリーハーベストプロジェクトとして、**秩父地域の送電网上空約150km及び浜松市の天竜川水系上空約30kmにおけるドローン航路整備等**の取組を開始。
- 2024年度内にドローン航路関連のシステム開発と**航路システムを用いた物流商用運航を実現見込み**。先行地域での実装結果を踏まえ、他地域における航路整備を推進する。



出典：株式会社トラジェクトリー



出典：HMK Nexus

河川^{※5}

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
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）
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

送電網

埼玉県 秩父地域 送電网上空 約150km
全国の送電网上空 関東の中山間地域をはじめとして約1万km ^{※7}
全国の送電网上空 約4万km

※1 2025年春頃以降に順次策定予定 ※2 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 ※3 2025年度より整備を開始する

※4 物流ニーズを考慮した区間とする ※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む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 ④多様な輸送モードの活用推進（陸・海・空の「新モーダルシフト」の推進）

○2030年度の輸送力不足34%の解消をより確かなものとするため、鉄道、船舶、航空機、ダブル連結トラック等の陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員した「新モーダルシフト」を強力に推進。

鉄道と内航海運へのモーダルシフトの取組の更なる強化

- 小口貨物の混載輸送やパレット化、大型コンテナ・シャーシ等の確保、けん引免許の取得に対する支援
- 貨物駅のコンテナホームの拡幅、線路改良、路盤強化等の施設整備に向けた支援、代行輸送の拠点となる貨物駅での円滑な積み替えを可能とする施設整備、新幹線等の貨客混載による車両スペースの有効活用の推進
- 新船投入や船舶大型化、新規需要の創出に向けた取組への支援、内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化

＜鉄道・内航海運へのモーダルシフト＞



等

多様な輸送モードの活用

- 中小事業者を念頭に置いたダブル連結トラックの導入支援
- 高速道路における自動運転トラックの実証実験に対する支援
- 航空貨物輸送の更なる活用に向けた取組の支援や受入体制の確保 等

＜ダブル連結トラックの導入促進＞



＜高速道路での自動運転トラック＞



＜航空機の空きスペース活用＞



地域の産業政策・地域政策等との連携

- 地域の産業振興等と連携した新モーダルシフトや地域の物流ネットワークの再構築を実現するため、地方自治体や産業団体・経済団体、荷主企業、物流事業者等が協働する先進的な取組を支援（全国20か所程度を想定）

1. 物流の効率化 ④多様な輸送モードの活用推進（ダブル連結トラック・自動物流道路）

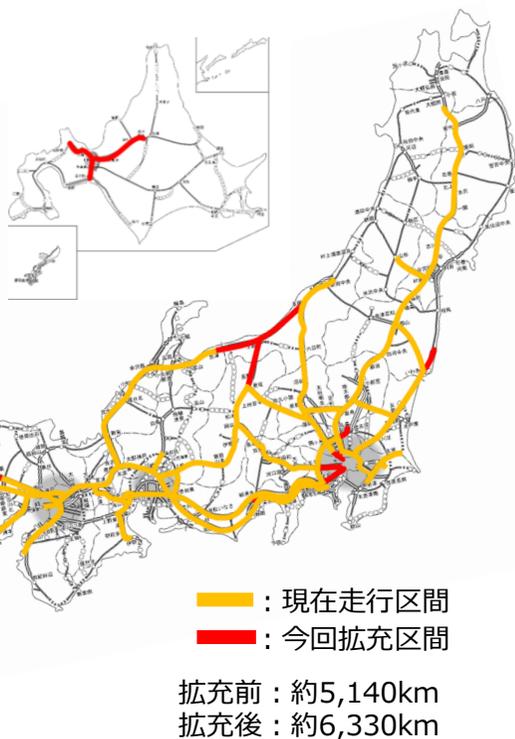
- 1台で通常の大形トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入促進、人手のいらない新たな物流形態となる自動物流道路の社会実装に向けた検討など、道路分野における物流の効率化を推進。

ダブル連結トラックの導入促進

- 運行状況や事業者のニーズを踏まえ、ダブル連結トラックの通行区間について、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、令和6年9月に約1,200km拡充した。
- ダブル連結トラックの特殊車両通行手続について、令和6年度中に即時の通行を可能とする「確認制度」に対応予定。



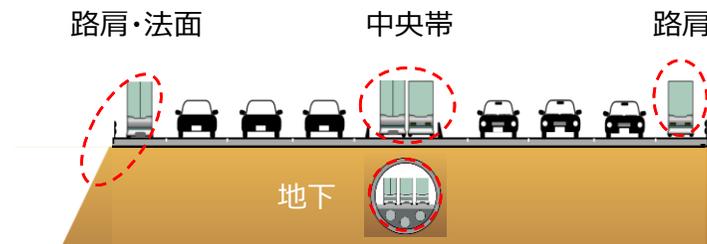
25mダブル連結トラック
＜ダブル連結トラック＞



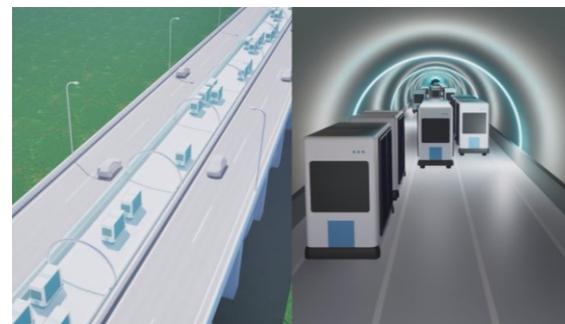
自動物流道路の社会実装に向けた検討

- 令和6年7月、想定ルートを選定を含めた自動物流道路のコンセプトについて、中間とりまとめを行った。
- 2027年度までの実験実施、2030年代半ばまでの第1期区間での運用開始に向け、事業スキーム・社会実験の実施方針を含め、令和7年夏頃に最終とりまとめを実施予定。

[道路空間の利活用イメージ]

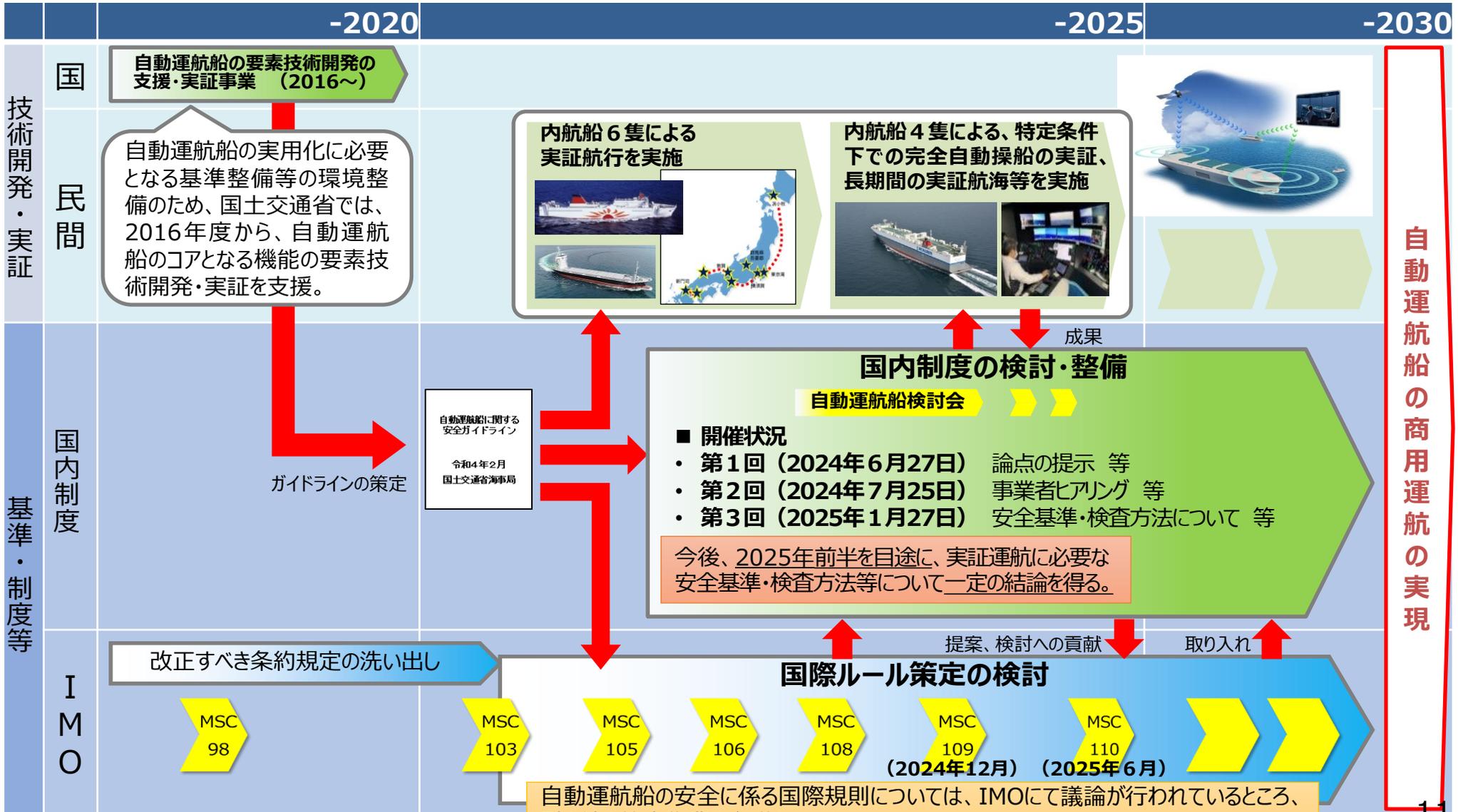


[自動物流道路のイメージ]



1. 物流の効率化 ④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、「自動運航船検討会」で安全基準・検査方法を含む国内制度の検討を行うとともに、国際海事機関(IMO)における国際ルール策定作業を主導。



自動運航船の商用運航の実現

※MSC：海上安全委員会（Maritime Safety Committee）

自動運航船の安全に係る国際規則については、IMOにて議論が行われているところ、引き続き策定作業を主導していく。

1. 物流の効率化 ④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（発着容量は現在34万回）

- 「更なる機能強化」とあわせて、国際ハブ空港としての競争力の維持・強化を進めていくことが必要不可欠であることから、成田空港における貨物施設等の空港施設整備について、学識経験者や事業者などからなる「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」を立ち上げ、検討を開始（令和6年9月）

<成田空港の将来配置イメージ>

※今後の検討により変更が生じる場合がある。



出典：『新しい成田空港』構想検討会（成田国際空港（株））

成田空港周辺における環境整備

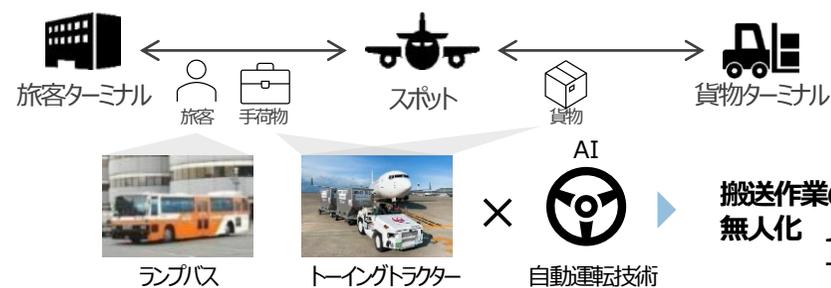
- 国家戦略特区諮問会議において、特定技能「航空分野（空港グランドハンドリング）」の外国人が、空港敷地外の保税蔵置場等において、国際航空物流拠点に係る貨物取扱業務に従事することを可能とすることについて、成田空港の「更なる機能強化」に向けた取組の進捗等を踏まえ、必要な措置を講ずることとされた。（令和6年12月）

成田空港の貨物を取り扱う保税蔵置場等のある地域（イメージ）



空港制限区域内における自動運転レベル4の実現

- 成田空港、羽田空港等を含む空港制限区域内における自動運転レベル4の実現によって、搬送作業の自動化を目指す。



1. 物流の効率化 ⑤ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

- 地域全体の産業インフラである物流について、地域の産業振興やまちづくり等と連携した物流拠点の整備等を促すとともに、物流拠点を巡る状況変化も踏まえた民間投資の促進に寄与する政策のあり方を検討。

社会資本整備総合交付金等を活用した物流拠点の整備

- 物流の機能維持に向けて、地方公共団体の産業振興やまちづくり等と連携した物流拠点の整備を促すため、社会資本整備総合交付金等の活用を推進。

＜社会資本整備総合交付金等を活用できる物流関連インフラの例＞



中継輸送拠点



トラックターミナル



共同荷捌き施設

※ 社会資本整備総合交付金の要綱等に基づく各種条件に合致する範囲で支援が可能。
また、今後、新しい地域経済・生活環境創生交付金においても支援が可能。

農産物等の流通網の強化

- 青果物等の流通について中継輸送等を進めるため、集出荷施設・卸売市場等の物流施設や保冷库等の整備・機能強化を推進。



鮮度保持に資する高機能
冷蔵庫付き自動倉庫を導入した中継共同物流拠点の整備

物流拠点を巡る状況変化も踏まえた民間投資の促進に寄与する政策のあり方の検討

- 地域全体の産業インフラである物流拠点へのニーズの変化、アセットの老朽化、物流拠点の役割や供給方法の多様化等の状況変化も踏まえ、物流拠点への民間投資の促進に寄与する政策のあり方について、「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」の議論を本年春頃にとりまとめ。

【議論の柱】

- 物流拠点に求められる役割・機能
- 地域経済を支える物流拠点の立地戦略
- 物流拠点の整備・運営事業者に係る産業政策

【政策の方向性（案）】

- 物流拠点の整備に係る国の方針策定
- 基幹物流拠点の整備に係る関与・支援
- 公共性の高い物流拠点の整備・再構築に係る支援



モビリティプール
自動運転トラックの有人/
無人切替及びダブル連結
トラック等の連結/解除

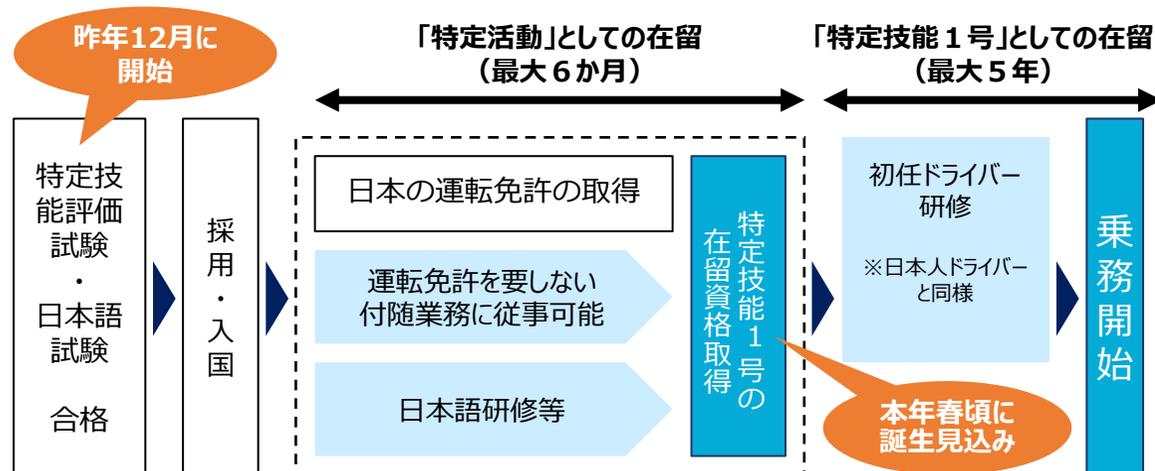
(出典) 三菱地所株式会社

1. 物流の効率化 ⑥多様な人材の活用・育成

- 物流分野における担い手不足**に対応するため、**トラック運送業における外国人材の活用**を推進するとともに、**倉庫における外国人材の活用に向けた調整**を実施中。

トラック運送業における外国人材の活用

- 担い手不足への対応が喫緊の課題となっている自動車運送業分野について、昨年3月に**特定技能制度の対象分野への追加**を閣議決定。
- 特定技能1号の在留資格を得るには、
 - ① 日本語試験の合格
 - ② 特定技能評価試験（分野別）の合格
 - ③ 日本の自動車運転免許の取得
 を満たす必要があり、②の**特定技能評価試験は昨年12月に開始**しており、**本年春頃に最初の特定技能外国人が誕生**する見込み。



倉庫における外国人材の活用

- 近年、EC市場の拡大等を背景とした**保管需要の増大**等により、荷物の積み替えや保管の機能を有する倉庫の稼働率が向上しているとともに、**施設規模が拡大**しており、**庫内作業員の人手不足が課題**となっている。
- 倉庫・トラック業界からの要望を踏まえ、**特定技能制度・育成就労制度の対象分野への追加**に向けて国土交通省、出入国在留管理庁、厚生労働省等において検討中。

【想定される業務内容の例】



入庫作業



入出荷検品



ピッキング



流通加工



出庫作業

1. 物流の効率化 ⑦トラック事業者の運行管理の高度化による輸送の安全確保等の推進

- トラック事業者の運行管理の高度化による輸送の安全確保のため、**DXを活用した事業者間での遠隔点呼等の実現とデジタル式運行記録計の強力な普及促進**に向けた取組を実施。
- 軽トラック事業者のドライバーの輸送の安全確保のため、個人車両の点検・修理等の際に、**軽トラック事業者が他の事業者が保有する事業用車両を共同で使用できる制度**を具体化。

DXを活用した事業者間での遠隔点呼等の実現

- トラック事業者における安全性の向上、労働環境の改善、人手不足の解消等を図るため、**ICTを活用した運行管理の高度化に向けたWGでの検討**を実施。
- 事業者間での遠隔点呼と業務前自動点呼**について、令和6年度に先行実施を行うとともに、令和7年度の制度化に向けた要件のとりまとめを実施。



デジタル式運行記録計の強力な普及促進

- 輸送の安全確保と物流の効率化・生産性向上に向けて、昨年7月、**デジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会**で、普及率の目標設定や普及策のとりまとめを実施。
- 同運行記録計の普及率が低い**小規模のトラック事業者における費用負担の軽減**等により、普及の加速化を図る。



<デジタル式運行記録計>

軽トラック事業者における車両の共同使用の具体化

- 関係者間で**事前に協定を締結**することにより、**運輸支局へ届出等を行うことなく、軽トラック事業者が他の事業者が保有する事業用車両を共同で使用可能**とした。



2. 商慣行の見直し ①適正運賃收受や物流生産性向上のための改正物流法の施行

- 国交省・経産省・農水省 3省の審議会の合同会議※の取りまとめを踏まえ、**本年4月1日より、新物効法に基づく運送・荷役等の効率化**に向けた**基本方針**、**荷主・物流事業者の努力義務**、**判断基準**等を施行。

※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

トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に向けた基本方針のポイント

- 令和10年度までに**、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、**以下の目標の達成**を目指す。
 - ① 全国のトラック輸送のうち**5割の運行で荷待ち・荷役等時間を1時間短縮**し、**ドライバー1人当たり年間125時間の短縮**を実現
 - ② 全国のトラック輸送のうち**5割の車両で積載効率50%**を目指し、**全体の車両で44%への増加**を実現

荷主・物流事業者の努力義務・判断基準等のポイント

- すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**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、これらの**取組の例を示した判断基準**等を策定。

① 積載効率の向上等

- ・共同輸配送や帰り荷の確保
- ・適切なリードタイムの確保
- ・発送量・納入量の適正化

等

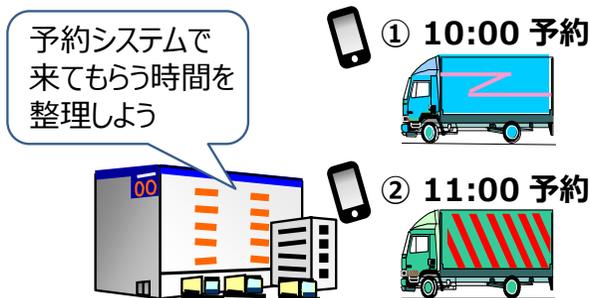


地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- ・トラック予約受付システムの導入
- ・混雑時間を回避した日時指定

等



トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- ・パレット等の輸送用器具の導入
- ・タグ等の導入による検品の効率化
- ・フォークリフトや荷役作業員の適切な配置

等



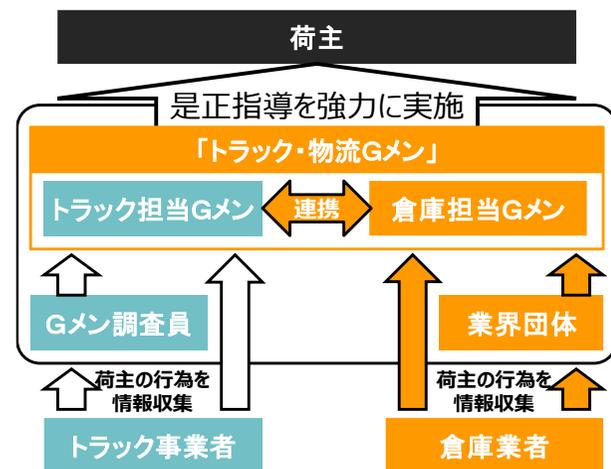
パレットの利用や検品の効率化

2. 商慣行の見直し ②トラック・物流Gメンの活動強化

- 「トラックGメン」について、物流全体の適正化を図る観点から、令和6年11月に「トラック・物流Gメン」に改組。
- 令和6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て「勧告(2件)」を実施。

「トラック・物流Gメン」への改組・拡充

- 設置当初の162名から、地方運輸局等の物流担当職員29名と、各都道府県のトラック協会が新たに設ける「Gメン調査員」166名を追加し、総勢360名規模に体制を強化。
- 荷待ち時間の削減等に当たり、サプライチェーン全体の取引環境を適正化するため、倉庫業者からの意見聴取や情報収集を実施。
- 下請法の改正により、トラック・物流Gメンに対する申告について下請法上の「報復措置の禁止」の対象に追加し、荷主・元請事業者の報復を恐れずに申告できる環境を確保。
- トラック・物流Gメンの調査で下請法違反が疑われる事案があった場合は、国土交通大臣から指導・助言できる権限を新たに追加。公正取引委員会、中小企業庁と連携して対応。
- 改正物流法に基づく書面交付の義務化により、契約内容が明確化されることを踏まえて、契約書面を活用した効果的な情報収集を実施。



トラック・物流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>



集中監視月間 (R6.11~R6.12) における件数

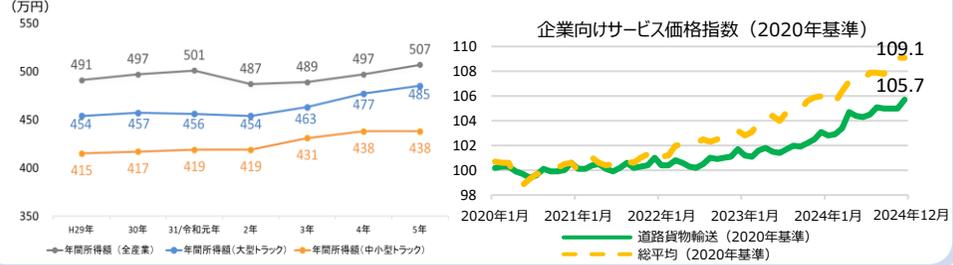
- 勧告 : 2件 (荷主1、その他1)
- 要請 : 7件 (荷主4、元請2、その他1)
- 働きかけ : 423件 (荷主304、元請104、その他15)

2. 商慣行の見直し ③多重取引構造の是正等を通じた適正運賃確保と賃上げの推進

- トラックドライバーへの賃上げの実現に向けて、**多重取引構造の是正等を通じた価格転嫁率の向上**により、賃上げ原資の確保を図るとともに、**トラック運送業界に対しても、ドライバーへの確実な賃上げを国土交通大臣から要請予定**。
- また、**国や地方公共団体等が荷主となる場合の「標準的運賃」の活用**を推進。

トラック運送事業における運賃収受と賃上げの状況

● **ドライバー所得額・トラック運賃の伸び**は、全産業平均よりも**低い**。

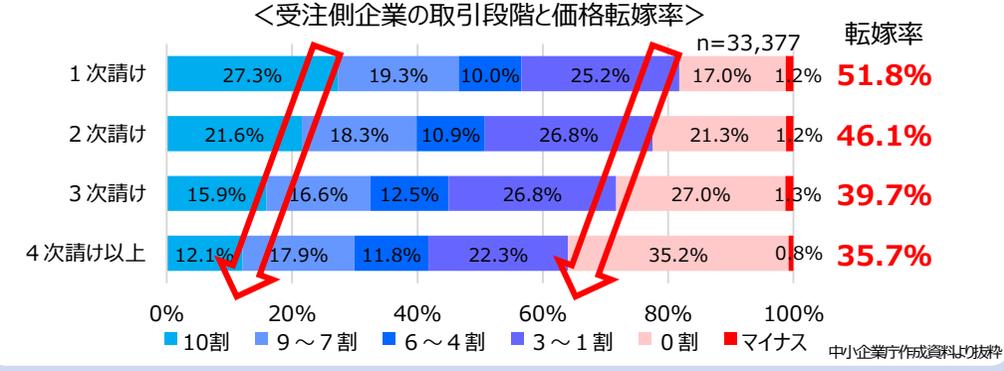


● トラック運送業界においても、人件費の増加幅が運送収入の伸びを下回り、**賃上げへの反映は限定的**。



● 2024年9月の中小企業庁調査によると、30業種中、**トラック運送事業における価格転嫁率は、受発注いずれの立場でも、ほぼ最下位**。

● 受注側企業の取引段階が深くなるにつれて、**価格転嫁割合が低くなる傾向**。



- 改正物流法による**実運送コスト把握等の義務付け開始**
- 実態調査を踏まえた**多重構造解消に向けた規制措置**の検討
- **ドライバーに係る人件費の増加や価格交渉の促進**について、**国土交通大臣からトラック運送業界に対する直接の要請**を実施予定

国や地方公共団体等が荷主となる場合の「標準的運賃」の活用

- トラック事業者がトラックドライバーの賃上げ原資となる適正な運賃を収受できるよう、**官公需についての中小企業者の受注の確保に関する法律の基本方針**において、**国・地方公共団体等が物品の買入れ等の発注を行う際の予定価格の作成に当たって「標準的運賃」を活用**することを明記する方向で検討中。
- **人事異動に伴う引越を行う職員**に対しても、国土交通省が先頭に立って、トラック事業者の適正な運賃の収受に向けた**「標準的運賃」を考慮するよう推奨していく方策**を検討。

3. 荷主・消費者の行動変容等 ①ポイント還元実証事業による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%)のための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し、ポイント還元実証事業を踏まえ、多様な受取方法の社会全体への普及・浸透に向けた方策を検討。

再配達率半減に向けたポイント還元実証事業の結果概要

【主な事業者の取組概要】

ECマース
事業者

amazon

- 一回受け取りの推進 等
- 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

Rakuten

- 日付指定一回受け取りキャンペーン 等
- 日付指定による一回の受け取りでポイント還元

LINEヤフー

- おトク指定便キャンペーン 等
- 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

物流事業者

 ヤマト運輸

SAGAWA

 **日本郵便**

【ポイント還元実証事業による再配達率の減少効果】

再配達率：10.2%（2024年10月時点）

「1回受け取り」で、最大1.2%pt 減少

+

「置き配」で、最大3.1%pt 減少

これらの多様な受取方法の社会全体への普及・浸透に向けた方策を検討

3. 荷主・消費者の行動変容等 ②都市内のラストマイル配送の効率化

○都市内物流の効率化に向けて、**貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しや、共同住宅等への荷さばき駐車施設の附置**を促すための取組、**マンション内における一括配送サービスの普及**を推進。

貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し

- 短時間の駐車が不可避である**業務用車両に係る駐車需要にきめ細かく対応**の必要性等を踏まえ、以下の取組を推進。

《貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し》

- ・貨物集配中の車両の**駐車禁止規制からの除外**
- ・**貨物車専用駐車枠の設置**、これらの枠に駐車している一般車両の取締り
 - ※ 駐車需要が高い一方、路外駐車場の整備が十分でない場所等で重点的に実施



《駐車許可の運用の見直し》

- ・駐車許可について、**許可要件の明確化等を通じて運用の統一**を図るほか、**申請書類の統一等を通じて関係手続等の合理化・簡素化**を推進

共同住宅等への荷さばき駐車施設の附置を促すための取組

- **道路交通の円滑化や都市内物流の円滑化**に向けて、近年の超高層共同住宅の増加や配送需要の増大等を踏まえ、**標準駐車場条例**※1を改正して**共同住宅への荷さばき駐車施設の附置**に係る規定を追加し、**地方公共団体に通知**。

※1 駐車場法に基づき地方公共団体が定めることができる附置義務条例の参考(令和6年度中予定)

- **駐車場法施行令の改正**※2により、住居系地域等においても、駐車場法に基づく**附置義務制度の対象**とできる建築物の用途に**共同住宅を追加**。

※2 令和7年3月公布、令和8年4月施行予定

＜荷さばき駐車施設の例＞



＜貨物集配中の車両が駐車可能な区間及び距離＞



マンション内における一括配送サービスの普及促進

- 令和6年11月より、マンション管理会社と宅配会社の連携の下、**複数の宅配会社から届けられた荷物をマンション管理員が一括で受け取り、居住者に配送するサービスの実証事業**を実施中。

＜実証事業の様子＞



- 本実証事業を踏まえ、マンション管理会社と連携した**マンション内における一括配送サービスの普及促進**に向けた方策を検討。

3. 荷主・消費者の行動変容等 ③ 荷主の経営者層の意識改革・行動変容

○荷主企業において全社的な物流改善を主導する**物流統括管理者(CLO)の役割等の普及・啓発のため**の**高度物流人材シンポジウム**を開催するとともに、**高等教育機関と連携した物流人材の育成**を推進。

高度物流人材シンポジウムの開催

● **国内の物流課題や海外の動向、先端技術の活用やDXも含めた幅広い視野に立って企画・提案ができる物流人材の確保・育成**に向けて、本年2月28日に**高度物流人材シンポジウム(第5回)**を開催し、**物流統括管理者(CLO)のロールモデルを提示**するとともに、CLOに求められる**役割・資質、キャリアパスのあり方**等について、物流分野で活躍する多様な人材を交えて議論。

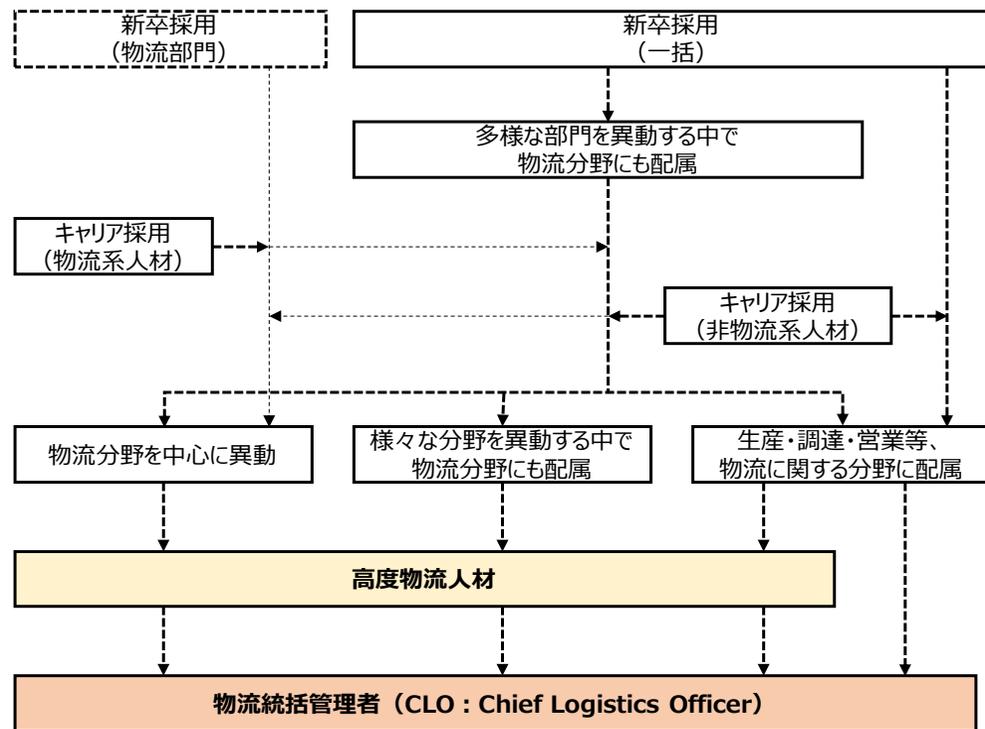
<議論のテーマ>

- ・新技術や異分野連携を企画・推進できる物流人材の育成方法
- ・個社の視点等にとどまらず全体最適を志向するCLOの人物像
- ・CLOとそれを支える高度物流人材の連携体制のあり方

等



<CLO候補の育成に向けたキャリアパス (イメージ) >



大学等のリカレント教育プログラムを通じた物流人材の育成

- **物流統括管理者とそれを支える高度物流人材による物流改善の取組**を促すため、大学等の高等教育機関における物流教育講座の開設に資するよう、**サプライチェーン・マネジメントに関するリカレント教育プログラム**のアウトラインを設計し、2024年度中に公表予定。
- 本アウトラインを踏まえ、産学の協働体制の構築を支援し、**企業ニーズを踏まえた物流人材の確保・育成**を推進。

3. 荷主・消費者の行動変容等 ④物流に係る広報の推進

- 物流が果たしている役割の重要性やその危機的状況、持続可能な物流の実現に向けて各々が取り組むべき事項をより広く荷主企業・消費者に伝えるため、官民連携して強力に広報を推進。

物流産業の魅力向上のための広報の推進

- 我が国の国民生活や経済活動等を支える重要な社会インフラである物流が果たしている役割などについて、消費者の理解を促すためのアニメーション動画を作成。政府広報とも連携し、ウェブサイト・SNS等を通じた情報発信を実施。

〈アニメーション動画のイメージ〉



【アニメの概要】

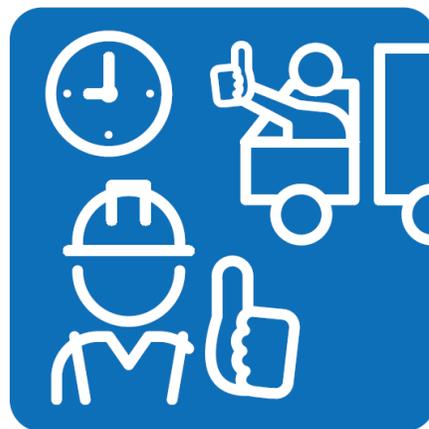
B級グルメフェスに参加した主人公と友人が、その開催に関わる物流に思いを馳せる様子を描くことにより、「モノ」の運搬だけでなく、ライフイベントなどの「コト」消費も支える物流の姿を描写する。

<https://www.youtube.com/watch?v=sItqI9dNKI4>

物流危機等に関する荷主企業・消費者の理解促進

- 持続可能な物流の実現に向けた取組事項に関するアイコンを作成し、消費者等に対して新聞広告等で広く周知するとともに、誰でも自由に使えるように提供することで、業界団体や事業者が主体となった広報活動を支援。

〈荷主企業向けアイコンの例〉



荷待ち・荷役などの時間を
適切に把握しよう

〈消費者向けアイコンの例〉



くらしを支える物流に
思いやりをもとう

「再配達削減PR月間」の実施

- 昨年に引き続き、本年4月を「再配達削減PR月間」とし、関係事業者や宅配事業者、Eコマース・通販事業者等と連携して、再配達削減に向けた呼びかけなどを実施。

3. 荷主・消費者の行動変容等 ⑤「送料無料」表示の見直し

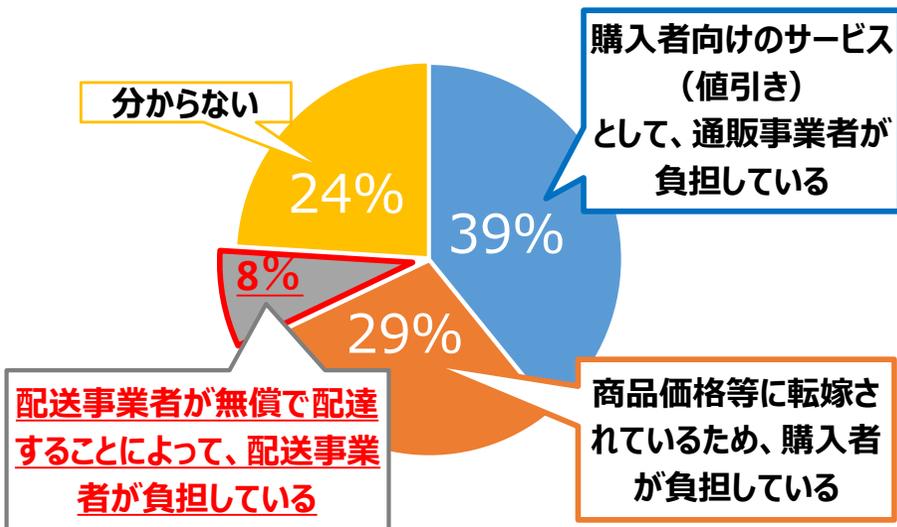
○消費者の物流サービスに対するコスト意識の浸透やドライバーに対する社会的な理解の醸成に向けて、

- ・令和6年8月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**を行うとともに、関係省庁・業界団体と連携した**消費者向けの啓発活動**を実施。
- ・**新物効法に基づく基本方針**において「**送料無料**」表示の見直し等を定め、本年2月に公布。

消費者に対する意識調査

- **令和6年8月の消費者生活意識調査**において、「**送料無料**」表示があった場合の送料に対するイメージを聞いたところ、「送料は、配送事業者が無償で配達することによって、**配送事業者が負担している**」と答えた人は約**1割程度**。

<「送料無料」表示があった場合の送料に対するイメージ>



出典：令和6年度第1回消費生活意識調査（令和6年8月実施）

消費者向けの啓発活動

- 消費者に対する意識調査の結果を踏まえ、関係省庁・業界団体と連携した**消費者向けの啓発活動**を実施。

①「**送料無料**」表示の見直しについて、消費者や事業者の理解醸成に取り組んでいることを周知

② 配送負荷の軽減に向けて、宅配ボックスの活用や配送時間帯の指定などによる「**再配達削減**」の協力を呼びかけ



新物効法の基本方針における記載内容

- 本年2月に公布した**新物効法の基本方針**において、「**送料無料**」表示の見直しについて、以下の内容を明記。
 - ・「**送料として商品価格以外の追加負担を求めない**」旨の表示をする事業者は、その表示について**説明責任を果たす**必要がある。
 - ・**国は、消費者や事業者の理解を醸成するための取組**を積極的に進める必要がある。

- 1 「2030年度に向けた政府の中長期計画」の進捗状況と次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた対応
- 2 改正物流法の施行に向けた状況**
- 3 その他の施策

(1) 新物効法の概要

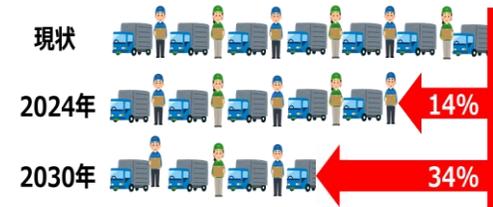
「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

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>



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

- 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・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HPI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・物流事業者に対する規制的措置のポイント

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

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

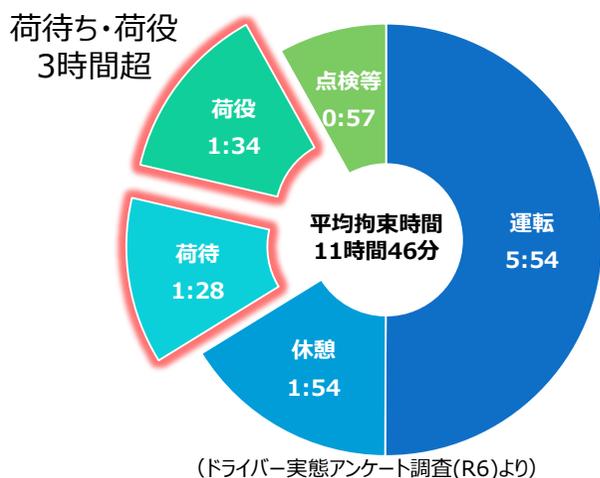
○上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、努力義務に係る措置の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

○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】---



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
荷役等時間の短縮	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
積載効率の向上等	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

新物効法の施行に向けた検討状況

○国交省・経産省・農水省 3 省の審議会の合同会議※の取りまとめを踏まえ、**本年4月1日**より、**新物効法**に基づく**運送・荷役等の効率化**に向けた**基本方針**、**荷主・物流事業者の努力義務**、**判断基準**等を施行。

※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

基本方針のポイント ※本年（2025年）4月1日施行

(1) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標

・ 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、安全性の確保を前提に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、令和10年度までに、以下の目標の達成を目指す。

- ① トラックドライバー 1 人当たり年間125時間の拘束時間の短縮（1回の受渡しごとの荷待ち時間等 1 時間以内など）
- ② 全体の車両で積載効率44%に増加（5割の車両で積載効率50%を実現など）

(2) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

- ・ 国と地方公共団体は、自らが荷主や施設管理者になる場合、率先してドライバーの運送・荷役等の効率化に資する措置等を実施
- ・ 国は、設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、自動運転トラック・ドローン物流の実用化、物流人材の育成等を支援

(3) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関し荷主・物流事業者等が講ずべき措置

- ・ 積載効率の向上等
- ・ 荷待ち時間の短縮
- ・ 荷役等時間の短縮

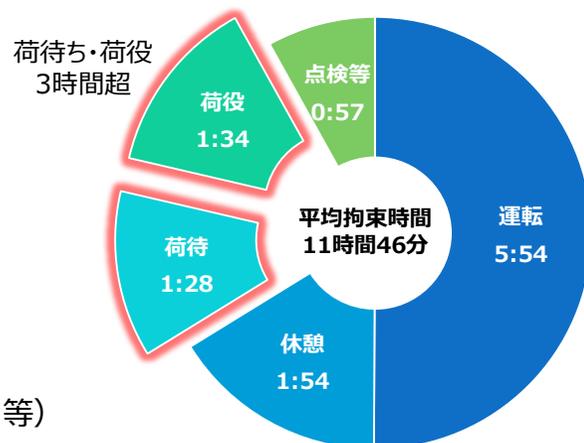
(4) 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進

- ・ 再配達削減や多様な受取方法等の普及促進
- ・ 「送料無料」表示の見直し
- ・ 返品削減や欠品に対するペナルティの見直し

(5) その他トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するトラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進

- ・ 物流に関わる多様な主体の役割（地域の産業振興やまちづくりとの連携、経済界全体での理解増進 等）
- ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提（中継輸送拠点の整備、「標準的運賃」の浸透 等）

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



(ドライバー実態アンケート調査(R6)より) 28

<荷主・物流事業者の判断基準等>

○**すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**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、これらの**取組の例を示した判断基準・解説書**を策定。

① 積載効率の向上等

- ・複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等

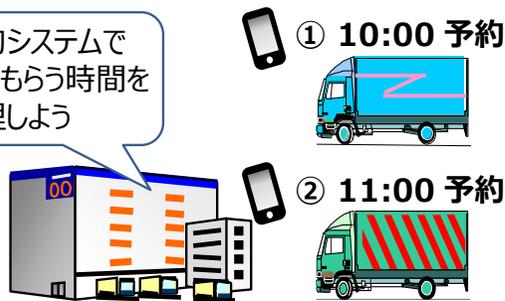


地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- ・トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等による貨物の出荷・納品日時の分散 等
- ※ トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う

予約システムで
来てもらう時間を
整理しよう



トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- ・パレット等の輸送用器具の導入による荷役等の効率化
- ・商品を識別するタグの導入や検品・返品水準の合理化等による検品の効率化
- ・バース等の荷捌き場の適正な確保による荷役作業のための環境整備
- ・フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によるトラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化 等



パレットの利用や検品の効率化

<荷主等の取組状況に関する調査・公表>

○荷主等の判断基準について、**物流事業者を対象として定期的なアンケート調査**を行い、上記①～③の**取組状況を把握**するとともに、これらの回答の**点数の高い者・低い者も含め公表**（点数の低い者の公表を検討する際は、ヒアリング等により適切に実態を把握する）。

<物流に係る事業者等の責務>

○荷主等に該当しない、施設管理者、商社、ECモール運営事業者、物流マッチングサービス提供事業者など、**運送契約や貨物の受け渡しに直接関係を持たないものの商取引に影響がある者**についても、その**取組方針や事例等**を示すことを検討。29

＜特定事業者の指定基準＞

○中長期計画の作成や定期報告等が義務付けられる一定規模以上の事業者（特定事業者）について、全体への寄与度がより高いと認められる大手の事業者が指定されるよう、それぞれ以下の指定基準値を設定。

特定荷主・特定連鎖化事業者
 取扱貨物の重量 **9万トン以上**
 （上位3,200社程度）

特定倉庫業者
 貨物の保管量 70万トン以上
 （上位70社程度）

特定貨物自動車運送事業者等
 保有車両台数 150台以上
 （上位790社程度）

＜中長期計画・定期報告の記載内容＞

中長期計画

- 作成期間
 - ・ **毎年度提出することを基本**としつつ、計画内容に変更がない限りは5年に1度提出
- 記載内容
 - （1） **実施する措置**
 - （2） 実施する措置の**具体的な内容・目標等**
 - （3） **実施時期** 等

定期報告

- 記載内容
 - （1） 事業者の**判断基準の遵守状況**（チェックリスト形式）
 - （2） 判断基準と**関連した取組に関する状況**（自由記述）
 - （3） **荷待ち時間等**の状況【荷主等】
- 荷待ち時間等の状況の計測方法
 - ・ 取組の実効性の確保を前提として**サンプリング等の手法**を許容
 - ・ 荷待ち時間等が**一定時間以内の場合には報告省略**が可能 等

※荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表については、市場や消費者からの評価につながる仕組みの創設に向けて、新物効法の枠組みと合わせて具体化。

＜物流統括管理者（CLO）の業務内容＞ ※CLO：Chief Logistics Officer

○**物流統括管理者**は、ロジスティクスを司るいわゆる**CLOとしての経営管理の視点や役割も期待**されているため、**事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位**にある**役員等の経営幹部から選任**し、以下の業務を統括管理する。

- ・ 中長期計画、定期報告等の作成
- ・ **トラックドライバーの負荷軽減とトラックへの過度な集中を是正**するための**事業運営方針**の作成や**事業管理体制**の整備
- ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための**設備投資、デジタル化、物流標準化**に向けた**事業計画の作成・実施・評価**
- ・ **社内の関係部門**（開発・調達・生産・販売・在庫・物流等）**間の連携体制の構築**や**社内研修の実施** 等

今後のスケジュール（想定）

- 2024年5月15日 物流改正法 公布
- 2024年6月～11月 第1回～第4回合同会議（規制的措置の施行に向けた検討・取りまとめ）
- 2024年11月27日 合同会議取りまとめを策定・公表
- 2025年1月・2月・3月 法律の施行①に向けた政省令の公布

➤ 2025年4月1日

法律の施行①

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

特定事業者の指定に向け
荷主：取扱貨物重量の把握
トラック：車両台数の把握
倉庫：保管量の把握

➤ 2025年秋頃 (P)

判断基準に関する調査・公表の実施

➤ 2026年4月 (想定)

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

定期報告に向け
・実施状況把握
・荷待ち時間等の計測

➤ 2026年4月末 (P)

特定事業者の届出～指定手続

→荷主は、指定後速やかに物流統括管理者の選任届出

➤ 2026年10月末 (P)

中長期計画の提出

➤ 2026年秋頃 (P)

判断基準に関する調査・公表の実施

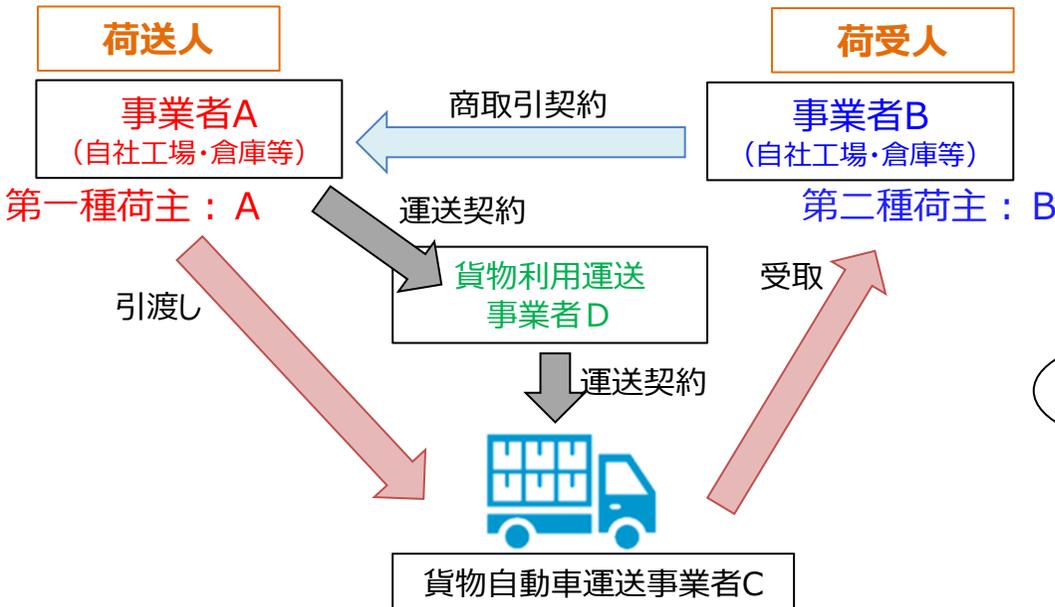
➤ 2027年7月末 (P)

定期報告の提出

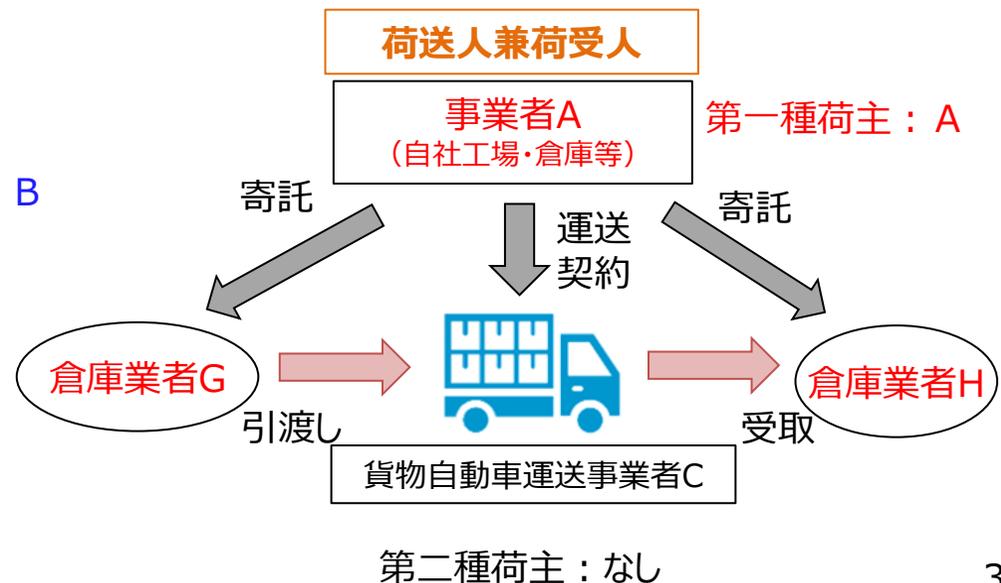
努力義務の対象となる「荷主」：第一種荷主と第二種荷主

種別	定義（新物効法第30条）
第一種荷主	自らの事業（ <u>貨物の運送の事業を除く。</u> ）に関して継続して貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者（第一種貨物利用運送事業者、第二種貨物利用運送事業者及び貨物利用運送事業法第四十六条第一項に規定する外国人国際第二種貨物利用運送事業者をいう。以下同じ。）に <u>貨物の運送を行わせることを内容とする契約</u> （貨物自動車を使用しないで貨物の運送を行わせることを内容とする契約を除く。） <u>を締結する者</u> をいう。
第二種荷主	次に掲げる者をいう。 イ 自らの事業（ <u>貨物の運送及び保管の事業を除く。</u> □及び第四十五条第五項において同じ。）に関して継続して貨物（自らが貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託する貨物を除く。□及び第四十二条第四項において同じ。）を運転者（ <u>他の者に雇用されている運転者に限る。</u> 以下この号において同じ。）から <u>受け取る者又は他の者をして運転者から受け取らせる者</u> □ 自らの事業に関して継続して貨物を運転者に <u>引き渡す者又は他の者をして運転者に引き渡させる者</u>

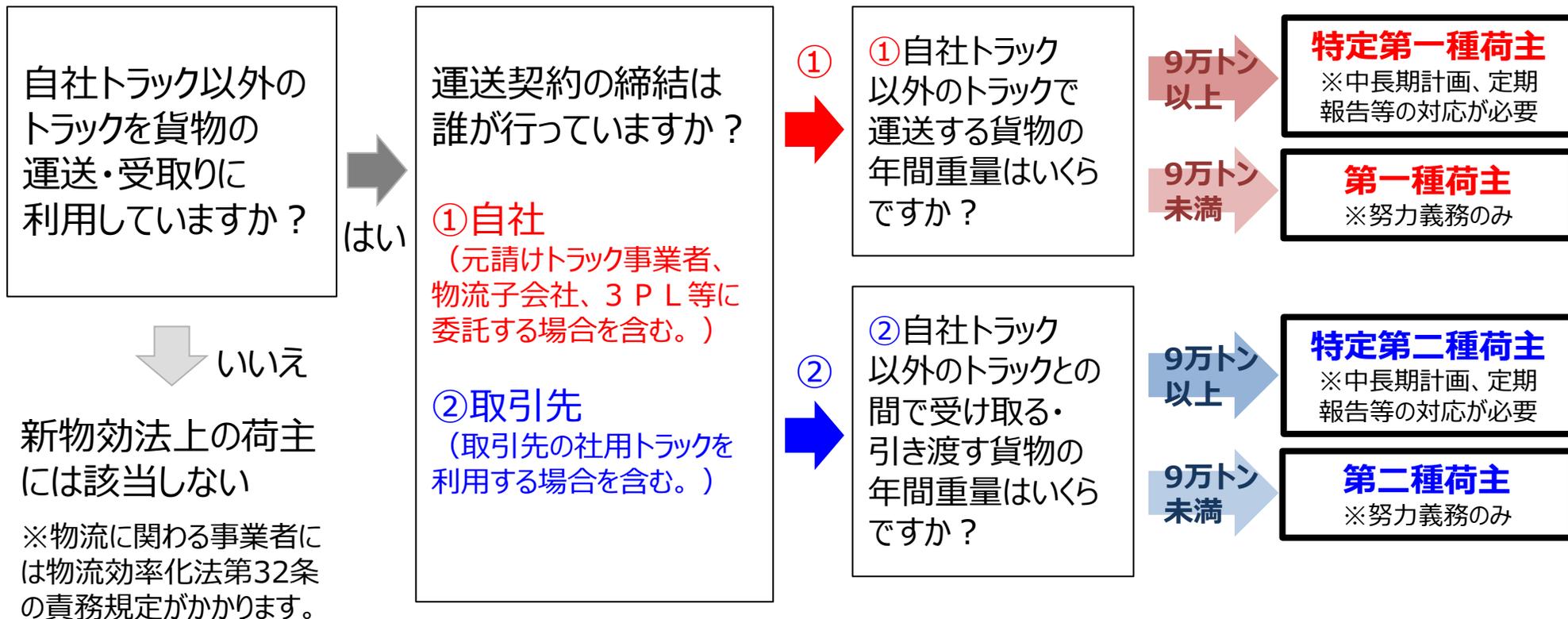
例1) 物流子会社、3PL等を利用する場合



例2) 社内物流の場合



(補足) 荷主の区分の考え方



【留意事項】

- 運送事業者との運送契約について、自社契約、取引先契約（自社で貨物の受渡しを行うものに限る。以下同じ。）の両方がある場合、第一種荷主、第二種荷主の両方に該当します。（フローチャートの①、②両方に該当します。）
- 取扱貨物の重量は、受取り、引渡しで区別せず、自社契約分、取引先契約分のそれぞれで、受取り分と引渡し分の貨物重量を合算します。（例えば、年間受取貨物重量5万t、年間引渡貨物重量5万t、いずれも取引先契約の運送事業者とやり取りしている場合、第二種荷主としての取扱貨物重量10万tとなり、特定第二種荷主に該当します。）

短縮に努めるべき「荷待ち時間」と「荷役等時間」

【法】第三十条（定義）

四 荷待ち時間 運転者が貨物自動車の運転の業務に従事した時間のうち、集貨若しくは配達を行うべき場所又はその周辺の場所において、荷主、当該場所の管理者その他国土交通省令で定める者の都合により貨物の受渡しのために待機した時間であって、国土交通省令で定めるところにより算定されるものをいう。

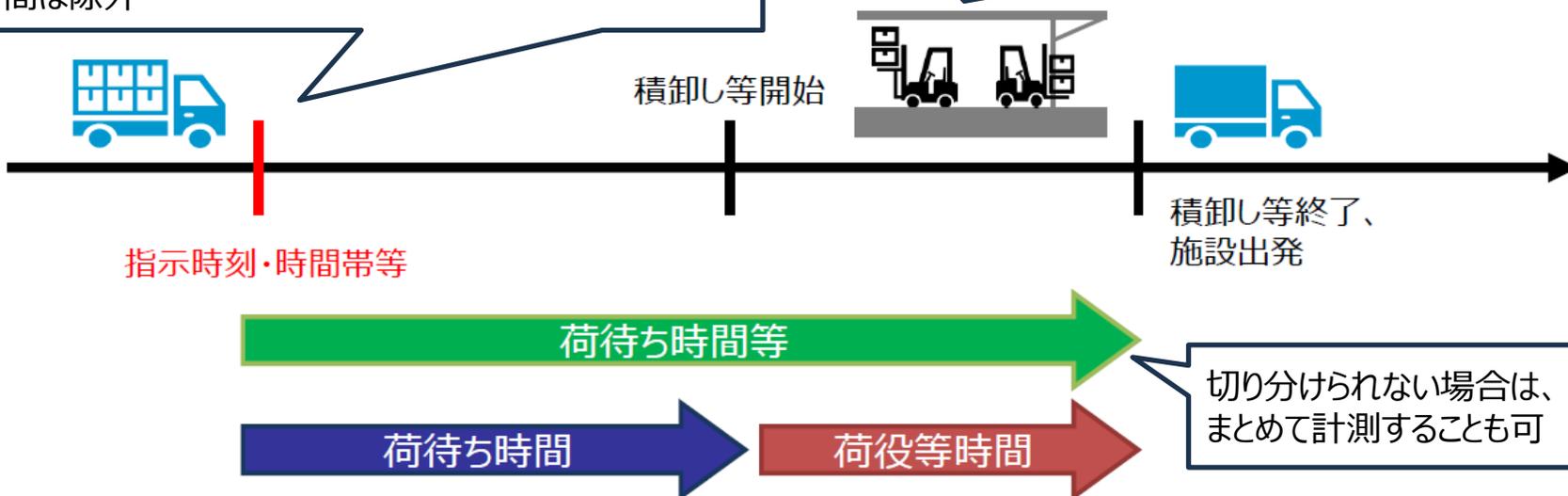
五 荷役等時間 運転者が荷役その他貨物自動車の運転以外の業務として国土交通省令で定める業務（以下「荷役等」という。）に従事した時間であって、国土交通省令で定めるところにより算定されるものをいう。

（荷待ち時間の起点）

- 到着時刻・時間帯の指示等がない場合：到着時刻から
- 到着時刻・時間帯の指示等がある場合：
 - ① 指示時刻等より早く到着 指示時刻等から
 - ② 指示時刻等に到着 到着時刻から
 - ③ 指示時刻等より遅く到着 到着時刻から
- ※ 到着後速やかに受付等を行う場合は、受付等を行った時刻
- ※ 休憩時間は除外

（荷役その他の内容）

- 貨物の品質又は数量がこれらについて定める契約の内容に適合するかどうかの検査（検品）
- 荷造り、搬出、搬入、保管、仕分又は陳列、ラベル貼り
- 代金の取立て又は立替え
- 荷主等が行う荷役への立会い
- その他の通常運転の業務に付帯する業務



荷主（発荷主・着荷主）の判断基準・解説書の概要

積載効率の向上等

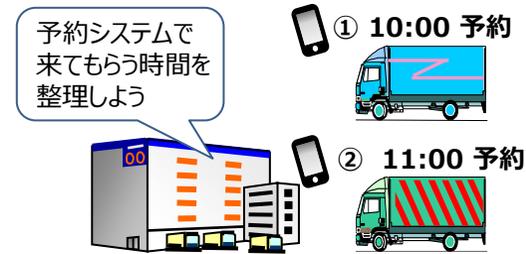
- トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ等に積極的に取り組めるよう、**実態に即した適切なリードタイムの確保**や**荷主間の連携**に取り組むこと
- トラック事業者の運行効率向上のため、**繁忙差の平準化**や**納品日の集約**等を通じた**発送量・納入量の適正化**や、**配車システムの導入**等を通じた**配車・運行計画の最適化**に取り組むこと
- 適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化ができるよう、**社内の関係部門（物流・販売・調達等）の連携を促進**すること 等



リードタイムの確保

荷待ち時間の短縮

- トラックが一時に集中して到着することがないように、**トラック予約受付システムの導入**や**混雑時間を回避した日時指定**等により、**貨物の出荷・納品日時を分散**させること（システムについては、実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと） 等



予約受付システムの活用

荷役等時間の短縮

- **パレット、カゴ車等の輸送用器具**の導入により、荷役等の効率化を図ること
- 貨物の出荷の際に、**出荷荷積み時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り**等を行うこと
- フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、**トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化**を図ること
- ASNの活用、バーコード等の商品の識別タグの導入等により、**検品の効率化**を図ること
- **バース等の荷捌き場を貨物の量に応じて適正に確保**し、作業環境を整えること 等

ユニット検品
リスト上のパレットを
チェックするだけ



検品の効率化

(特定荷主の指定)

第四十五条 荷主事業所管大臣は、第一種荷主のうち、貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送（貨物自動車を使用しないで貨物の運送を行わせることを内容とする契約によるものを除く。次項及び第三項第二号において同じ。）を行わせた貨物について政令で定めるところにより算定した年度の貨物の合計の重量が政令で定める重量（次項及び第三項第二号において「基準重量」という。）以上であるものを、運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加に特に寄与する必要がある者として指定するものとする。

5 荷主事業所管大臣は、第二種荷主のうち、次に掲げる貨物（当該第二種荷主が貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託するもの並びに当該第二種荷主が貨物の受渡しを行う日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができないものを除く。次項及び第七項第二号において同じ。）について政令で定めるところにより算定した年度の貨物の合計の重量が政令で定める重量（次項及び第七項第二号において「基準重量」という。）以上であるものを、運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加に特に寄与する必要がある者として指定するものとする。

- 一 自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物
- 二 自らの事業に関して、他の者をして運転者から受け取らせる貨物
- 三 自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物
- 四 自らの事業に関して、他の者をして運転者に引き渡させる貨物

主な商材に限らず、原則取り扱う貨物
全てを重量に計上

【算定方法】

荷主が自社の取扱貨物の重量を把握している場合は、当該重量の合計重量を自社の取扱貨物の重量として、基準重量（9万トン（予定））と比較してください。

他方、輸送量を容積で把握している、多品目の受取りが主である等の特殊性を有する業種においては、重量を把握することに多大なコストがかかることが想定されるため、重量の算定に当たって、例えば、下記の算定方法を用いることを可能とします。

- ・ 商品マスタ等において重量のデータを集計することが可能な場合にあっては、当該システムに登録されている重量を元に換算する
- ・ 容積を把握している場合においては、1立方メートルあたり280kgとして換算する
- ・ 輸送するトラックの最大積載量を貨物の重量として換算する
- ・ 売上金額や仕入金額を元に貨物の重量を換算する※ 等

※ 換算係数としては、例えば、物流センサス付属資料の出荷原単位を利用することが考えられる。

(<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001619173.pdf>)

各企業・業界の実態に
応じて選択

(物流統括管理者の選任)

第四十七条 特定荷主は、第四十五条第一項又は第五項の規定による指定を受けた後、速やかに、主務省令で定めるところにより、次に掲げる業務を統括管理する者（以下この条において「物流統括管理者」という。）を選任しなければならない。

- 一 前条の中長期的な計画の作成
 - 二 自らの事業に係る貨物の運送を行う運転者への負荷を低減し、及び輸送される物資の貨物自動車への過度の集中を是正するための事業の運営方針の作成及び事業の管理体制の整備に関する業務
 - 三 その他運転者の運送及び荷役等の効率化のために必要な業務として主務省令で定める業務
- 2 物流統括管理者は、特定荷主が行う事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者をもって充てなければならない。
- 3 特定荷主は、第一項の規定により物流統括管理者を選任したときは、主務省令で定めるところにより、遅滞なく、その氏名及び役職を荷主事業所管大臣に届け出なければならない。これを解任したときも、同様とする。

○主務省令で定める業務：

- ・ 定期報告の作成及び報告徴収への対応
- ・ 物流に向けた開発、生産、流通、販売、調達、在庫管理その他の貨物の運送及び受渡しに係る業務に係る各部門間の連携体制の構築及び関係部門の意識の向上
- ・ 特定荷主が管理する施設における効率化に関するシステムその他の設備の維持及び新設、改造又は撤去並びに器具、設備、データ等の標準化に向けた計画の作成、実施及び評価
- ・ 効率化に向けた取引先その他の関係者との連携及び調整に関すること。

※ 物流統括管理者は特定荷主に指定された事業者において1名選任する（ホールディングスやグループ企業等からの選任は行えない）。

※ 特定第一種荷主、特定第二種荷主、特定連鎖化事業者のうち複数の指定を受けた場合は、同じ者を物流統括管理者として選任する。

<中長期計画・定期報告の記載内容>

中長期計画

- 作成期間
 - ・ **毎年度提出することを基本**としつつ、計画内容に変更がない限りは5年に1度提出
- 記載内容
 - (1) **実施する措置**
 - (2) 実施する措置の**具体的な内容・目標等**
 - (3) **実施時期** 等

定期報告

- 記載内容
 - (1) 事業者の**判断基準の遵守状況** (チェックリスト形式)
 - (2) 判断基準と**関連した取組に関する状況** (自由記述)
 - (3) **荷待ち時間等**の状況
- 荷待ち時間等の状況の計測方法
 - ・ 取組の実効性の確保を前提として**サンプリング等の手法**を許容
 - ・ 荷待ち時間等が**一定時間以内の場合には報告省略**が可能 等

○**提出時期**：指定を受けた年の翌年度7月末日（P）※初年度のみ10月末日（P）

○中長期計画の様式イメージ：

運転者の荷待ち時間等の短縮に関する計画内容 ※積載効率、荷役等時間も同様の欄を設ける

実施措置	計画内容（具体的な措置の内容、目標等）	実施時期
例) トラック予約受付システムの導入	例) 全拠点にトラック予約受付システムを導入して荷待ち時間を短縮し、1運行あたりの荷待ち時間等の平均時間を90分以内とする。	例) 2026年～2030年

その他運転者の荷待ち時間等の状況に関する事項及び参考情報

- ・トラック予約受付システムの導入においては正しい活用の仕方を社内に周知し、敷地周辺でトラックドライバーが待機することの無いように、社内において徹底させる。
- ・製造部門とも連携し、バースのキャパシティ以上のトラックの納品が必要とならないよう密に連携を図る。

※ 上記で記入した計画に関連する上位の計画や計画内容の参考情報等を記入する。

○定期報告の様式イメージ

I 特定荷主の名称等

II 運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断基準の遵守状況

1-1 特定第一種荷主 / 2-1 特定第二種荷主 ※1つの様式でまとめて提出できるようにするが、欄はそれぞれ設ける。

事業者として、どの程度当該取組を実施しているか、該当する選択肢にチェックを入れる。

「特定荷主自らが管理する施設」だけでなく、「特定荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設」も含めた取組の進捗状況について、該当する選択肢にチェックを入れる。

実施（導入）していない選択肢にチェックした場合、その理由を記入する。

対象項目	遵守状況	
運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加	② 貨物の出荷量及び入荷量の適正化を図ること。	
	<input type="checkbox"/> 全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
	具体的な措置の内容	
	実施していない理由	
運転者の荷待ち時間の短縮	② 当該第一種荷主が管理する施設において到着時刻表示装置を導入し、及びこれを適切に活用することその他の措置により、貨物自動車の到着の日及び時刻又は時間帯を調整すること。	
	<input type="checkbox"/> 90%以上の施設で実施している <input type="checkbox"/> 50%以上90%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 0%超50%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
	具体的な措置の内容	
	実施していない理由	

IV 荷待ち時間等の状況等

1-1 荷待ち時間等の計測対象の選定の詳細について

選定の種類	選定の考え方について
計測対象施設	自ら管理する施設の数：
計測対象期間	
計測対象運行	

備考 (略)

- ・ 対象施設：取り扱う貨物重量の半分程度を把握することを念頭に、特定荷主自身が管理する全ての施設から、年間において取扱貨物の重量が大きい施設又は実態を把握すべき施設
- ・ 対象期間：四半期ごとに任意の連続した5営業日以上（前年度の実績に照らして、各四半期中最も売上金額が低いと見込まれる月は対象外）
- ・ 対象運行：原則として対象施設で計測した全ての運行

○ サンプルングを実施した場合における計測対象の考え方について

荷待ち時間等の状況等の報告にあたって報告対象を限定する場合は、対象を選定した方法について「荷待ち時間等の計測対象の選定の詳細について」に記載する。

対象施設の選定時に考慮した各施設の取扱貨物重量や、対象期間の選定時に考慮した各月の売上金額見込みについて、詳細なデータの提出は不要（問合せがあった場合に合理的な根拠が示せばよい）。

なお、報告対象を限定しない場合は、それぞれの欄に「全ての○○」と記載することとする。

1-2 計測対象施設の一覧

識別	施設の名称	施設の住所	計測手法（任意）

1-3 1回の受け渡しに係る荷待ち時間等の計測結果

識別	1回の受渡しに係る荷待ち時間等の平均時間（分）												
	種類	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
	荷待ち時間												
	荷役等時間												
	荷待ち時間等												

付表1 荷待ち時間等の報告を省略する施設に関する業界特性や環境の詳細

識別	省略の理由	業界特性等を踏まえ荷役等の業務に要する時間が安全性又は衛生等の観点から短縮することが難しい理由

3. 荷待ち時間等の状況に関する参考情報について

区分	参考情報
特定第一種荷主	
特定第二種荷主	

4. 貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設における寄託契約の締結先との連携状況等について

区分	寄託契約締結先が管理する施設の名称	施設の住所	荷待ち時間等の短縮に向けた連携状況
特定第一種荷主			
特定第二種荷主			

5. 貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設における荷待ち時間等の状況に関する参考情報

区分	参考情報
特定第一種荷主	
特定第二種荷主	

よくある質問

Q 1. 新物効法の努力義務について、具体的には何をすればよいのか。

→ 新物効法上、荷主の努力義務とされている荷待ち時間の短縮、荷役等時間の短縮及び積載効率の向上等に取り組んでください。

具体的に取り組むべき事項については、判断基準を参照いただき、各事項について、行っている取組の内容又は取組を行わない理由を、対外的に説明できるようにしてください。

Q 2. 本制度に関する相談をしたい場合、どこに相談すればよいのか。

→ 重量の届出、物流統括管理者の選任、中長期計画や定期報告の作成等についての相談は、荷主事業所管省庁の窓口等にて受け付ける予定です。

Q 3. 取引先の協力が得られない場合は、どうしたらよいか。

→ 新物効法においては、発着荷主双方に努力義務が課されているため、これを物流効率化に向けた協議・協力要請の手がかりとしてください。本制度の周知に国も努めます。

荷主事業所管省庁の窓口にご相談いただければ、取引の両者の話合いに荷主事業所管省庁が立ち会うなどの支援を検討いたします。なお、荷主等がトラック事業者の法令違反行為の原因となるおそれのある行為に参与している場合は、トラック・物流 Gメンの相談窓口にご連絡いただくことも可能です。

Q 4. 取組を行っていてもトラック・物流 Gメンから働きかけ等の指導を受けたが、どのようにすればよいのか。

→ トラック・物流 Gメンによる是正指導は、不利益処分には直接繋がるものではないが、外部から見てどのような評価があるか、コミュニケーションを含めどのように対策できるか等を考える機会として受け止めていただき、引き続き違反原因行為の解消に必要な対策を実施してください。

よくある質問

Q 5. 荷待ち時間等の短縮にあたり、業界特性として認められるのは何か。

→ 荷役等時間の更なる短縮が難しい特殊性のある運行例として、

- ① 特殊車両を用い、洗浄等の附帯作業が必須となる
 - ② 危険物を扱うことから、安全確認のため時間を要する
 - ③ 重量物を扱うことから、安全確認のため時間を要する
- 等の類型があり、具体的には解説書に記載いたします。

Q 6. 重量把握が困難な場合は、どうしたらよいか。

→ 実測による重量把握が困難な場合は、他の算定方法を用いることを可能としており、解説書には以下を例示しています。

- ・商品マスタ等において重量のデータを用い、重量換算する。
- ・容積を把握している場合は、1立方メートルあたり280kgとして換算する。
- ・輸送するトラックの最大積載量を貨物の重量として換算する。
- ・売上金額や仕入れ金額を元に貨物の重量を換算する。

係数からの換算も認められており、算定根拠を示すことができれば各々の事情に応じた対応で良いですが、必要があれば業界内で議論することも考えられます。

Q 7. 時間計測が困難な場合は、どうしたらよいか。

→ 負担をかけて恐縮ですが、新物効法において推進される荷待ち時間等の短縮の実効性を確保するために、荷待ち時間等の状況把握への御対応をお願いします。

その上で、少しでも特定事業者の負担が軽減されるよう、荷待ち時間等の報告対象についてサンプリングを認めるなどの措置を講じています。なお、トラック予約受付システムの導入等による効率的な状況把握に取り組む場合、補助事業が活用できる場合もあります。

(2) トラック法の概要

改正物流法の概要（R6.5.15公布）

流通業務総合効率化法（荷主・物流事業者に対する規制的措置）

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。
- 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。

一定規模の以上の事業者

- 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**。

貨物自動車運送事業法（トラック運送事業者の取引に対する規制的措置）

- 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**。
- 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**。

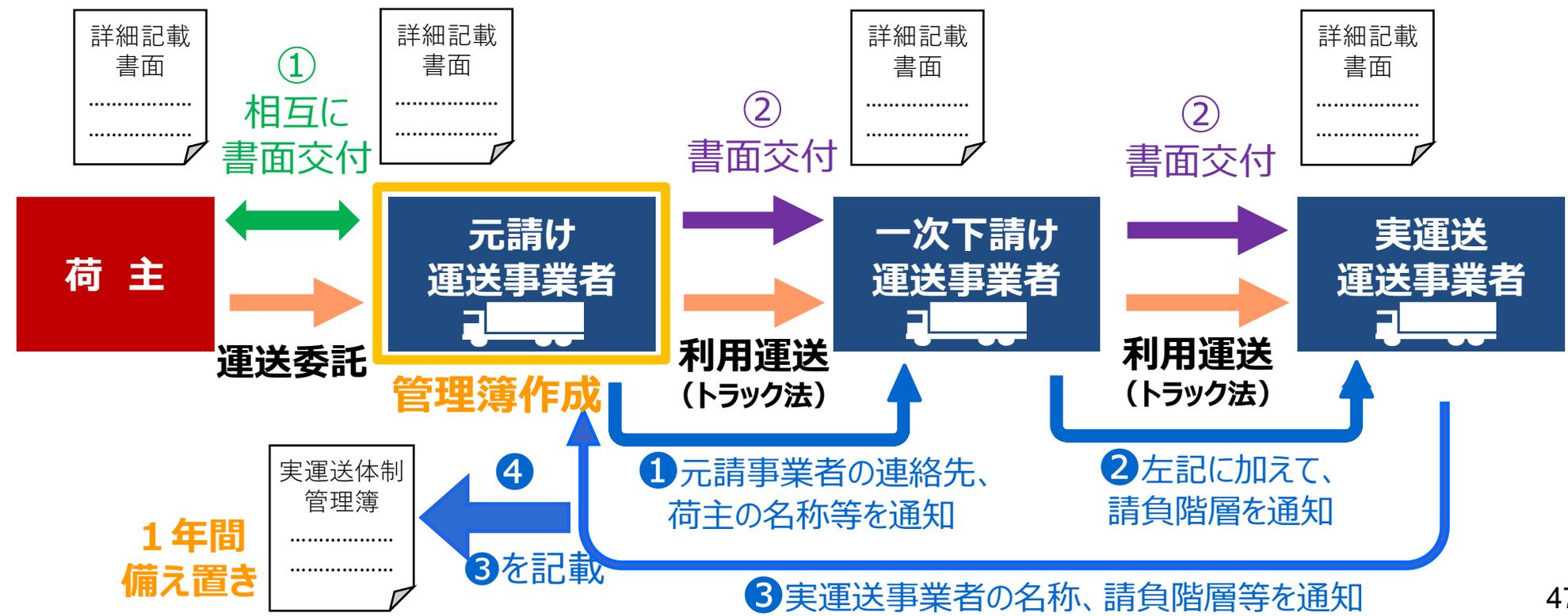
貨物自動車運送事業法（軽トラック運送事業者に対する規制的措置）

- 軽トラック運送事業者に対し、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。



トラック運送事業者の取引に対する規制的措置①

- 運送契約の締結等の際して、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、高速道路利用料等を含む。**）等について記載した**書面の交付**等を**義務付け**。
- 運送体制の明確化を図るため、**元請事業者**に対し、**実運送事業者の名称、請負階層**等を記載した**実運送体制管理簿の作成**を**義務付け**。



実運送体制管理簿のイメージ

- 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可能。
- 体制が固定化している場合、都度作成不要。○ 電磁的記録での作成も可。

赤枠：今回の法令改正において記載が必須となる事項

実運送体制管理簿(機械メーカー丙社)

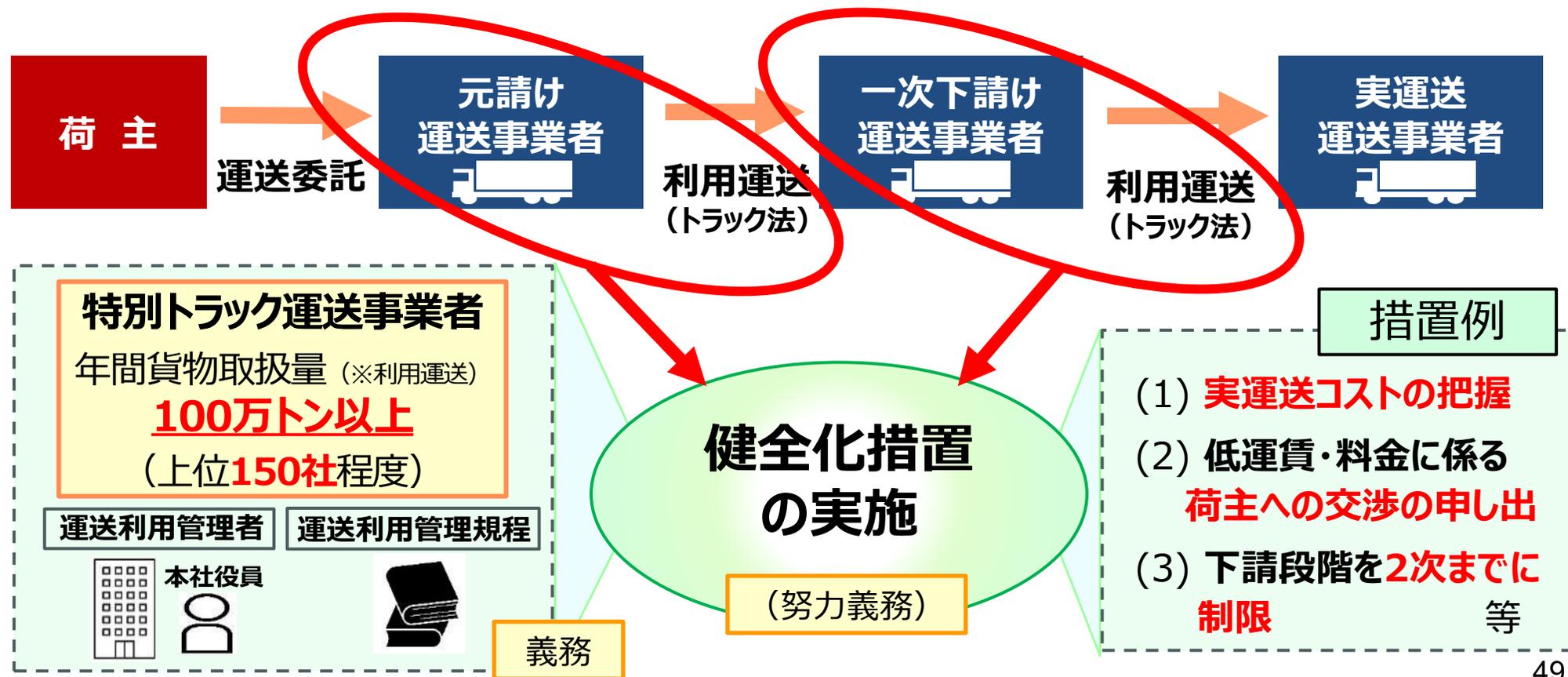
実運送体制管理簿(製紙メーカー乙社)

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	
⋮							

トラック運送事業者の取引に対する規制的措置②

- 他のトラック運送事業者が行う運送を利用する場合、一定の発注適正化措置（=健全化措置）を講ずることを努力義務化。
- 一定規模以上のトラック運送事業者に対し、運送利用管理規程の作成、運送利用管理者の選任を義務付け。



トラック運送事業者の取引に対する規制的措置③

- 業務記録における**荷待時間・荷役作業等の記録義務の対象となる車両**を、現行の「車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の車両」から、**全ての車両に拡大**する。（輸送安全規則第8条関係）

【対象となる事項（運転者ごとに記録し、一年間保存）】

- イ 貨物の積載状況
- ロ 荷主の都合により荷待ちを行った場合
待機場所、指定日時、到着日時、荷役作業の開始・終了日時、
附帯業務の開始・終了日時、出発日時
- ハ 荷役作業・附帯業務を実施した場合
（契約書に明記されている場合は所要一時間以上の場合に限る）
作業場所、開始・終了日時、作業等の内容、荷主の確認状況



デジタル式運行記録計の活用を推奨します！

今後のスケジュール

- 2024年5月15日 物流改正法 公布
- 2024年6月28日 **第1回合同会議**（規制的措置の施行に向けた検討を開始）
- 2024年7月以降 事務局にて各種業界団体と意見交換
- 2024年8月26日 **第2回合同会議**（取りまとめ素案の提示や業界ヒアリング 等）
- 2024年9月26日 **第3回合同会議**（取りまとめ案の審議（書面開催））
- 2024年9月27日～
10月26日 **パブリックコメント**（意見提出件数 875件）
- 2024年11月11日 **第4回合同会議**（パブリックコメントを踏まえた取りまとめ案の審議）
- 2024年11月27日 **合同会議取りまとめ**を策定・公表



➤ 2025年4月

法律の施行①

- 基本方針、荷主・物流事業者等の努力義務・判断基準
- 判断基準に関する調査・公表
- **トラック事業法に基づく各種規制的措置** 等

➤ 2026年4月（想定）

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

トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間に関する調査結果

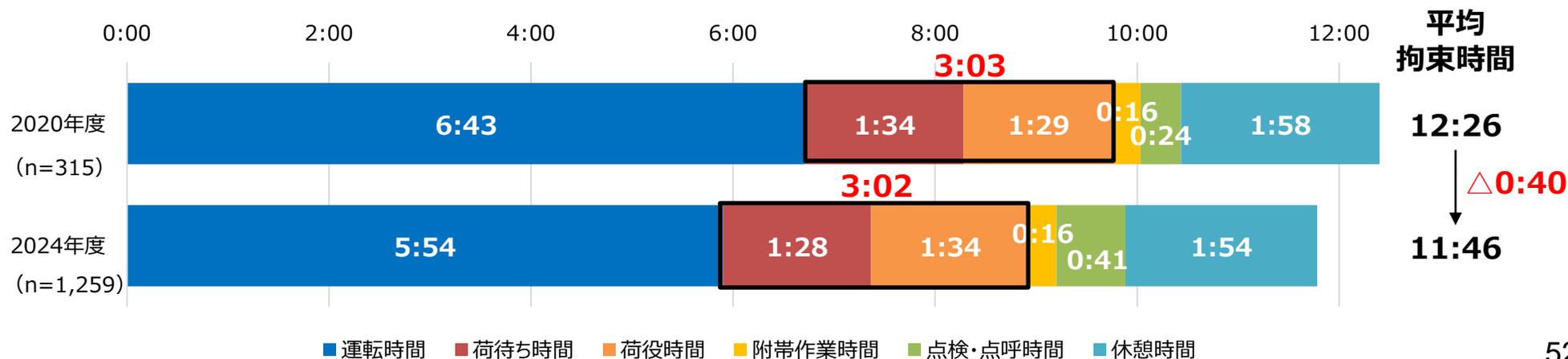
【調査概要】

- 調査対象：一般貨物自動車運送事業のうち実運送を行う事業者
- 調査期間：前回（2020年度）調査：2021年1月下旬から同年3月3日
今回（2024年度）調査：2024年9月19日から同年11月30日
- 調査内容：2024年4月から同年8月までの通常期における代表的な1日の運行について、主に以下の項目を調査
①運転時間、②荷待ち時間、③荷役時間、④附帯作業時間、⑤点検・点呼に要した時間、⑥休憩時間
- 回答状況：前回（2020年度）調査 1,315運行 今回（2024年度）調査 2,544運行

【調査結果概要】

- **トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間は11時間46分**であり、前回調査と比較して**約40分減少**しており、その主な要因は**運転時間の減少（▲約50分）**。
- **荷待ち時間と荷役時間の合計**については、前回と今回の調査結果を比較すると、**ほぼ横ばい**となっており、「物流革新に向けた政策パッケージ」※で定めた目標値には到達していない。 ※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

○トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳



トラック・物流Gメンの活動 ～荷主等による違反原因行為～

違反原因行為とは、トラック運送事業者等が関係法令に違反する原因となるおそれのある行為

長時間の荷待ち



契約にない附帯業務



運賃・料金の不当な据置き



過積載運送の指示・容認



異常気象時の運送依頼



無理な運送依頼



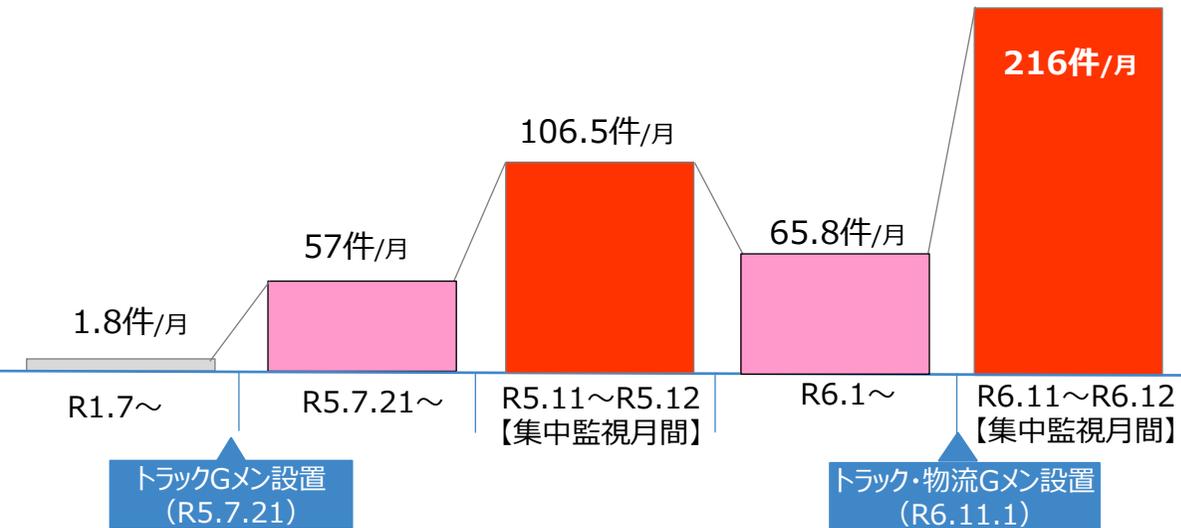
トラック・物流Gメンによる集中監視月間の取組結果 (R6年11~12月)

- 令和6年11月・12月を「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、**「勧告」(2件(※))**を実施(令和7年1月30日)したほか、**「働きかけ」(423件)**、**「要請」(7件)**による是正指導を徹底。

(※)NX・NPOロジスティクス株式会社、株式会社吉野工業所

トラック・物流Gメンによる集中監視月間の活動実績

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



働きかけ等の実施件数 (R6.11~R6.12)

- 勧告 : 2件 (荷主1、その他1)
 - 要請 : 7件 (荷主4、元請2、その他1)
 - 働きかけ : 423件 (荷主304、元請104、その他15)
- ⇒ 2ヶ月間で**計432件**の法的措置を実施

Gメン調査員からの情報提供

- 運輸支局にR6.12.28までに**計115件**の通知あり

倉庫業担当Gメンによる倉庫業者へのヒアリング

- 業界と連携して倉庫業者へのヒアリングを実施。
- 各地方運輸局等においても、倉庫事業者や地区協会へのヒアリングを所轄地域にて実施。

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。

トラック・物流Gメンによる荷主への是正指導における基本フロー

働きかけ

トラック事業者が法令順守できるよう理解を求める

さらに情報を得た場合

要請

改善計画の提出、改善状況の報告についても協力を依頼

要請してもなお改善されない場合

勧告・公表

改善計画の提出、改善状況の報告についても協力を依頼

理解を求める文書を発出



荷主による自主的な状況確認と改善

荷主へのフォローアップの実施

要請・勧告文書を発出



必要に応じ関係省庁等と連携してヒアリング



改善計画の策定、改善期間の設定



トラック・物流Gメンによる改善状況の確認



改善報告の提出
(違反原因行為の解消)

違反原因行為に係る実態調査の結果（概要）

◆本年9～10月にかけて、全トラック事業者を対象にした調査結果は、以下のとおり。

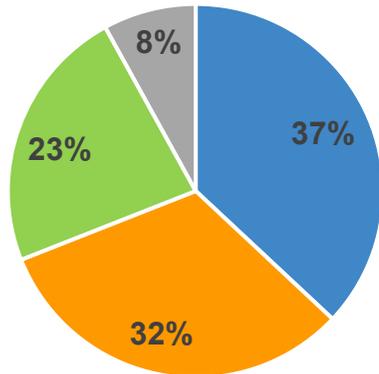
○調査対象事業者数：**62,848者**（R5：63,251者）

○回答数：**24,159件**（R5：23,840件） ※同一事業者からの複数回答を含む。

うち、違反原因行為があったと回答した件数：**3,308件**（R5：4,441件）

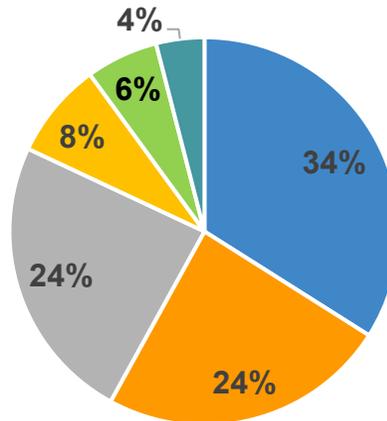
○昨年調査に比べて、すべての違反原因行為において件数が減少したが、昨年同様に輸送品目別では、**「食品」の割合が一番高くなっている。**

違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



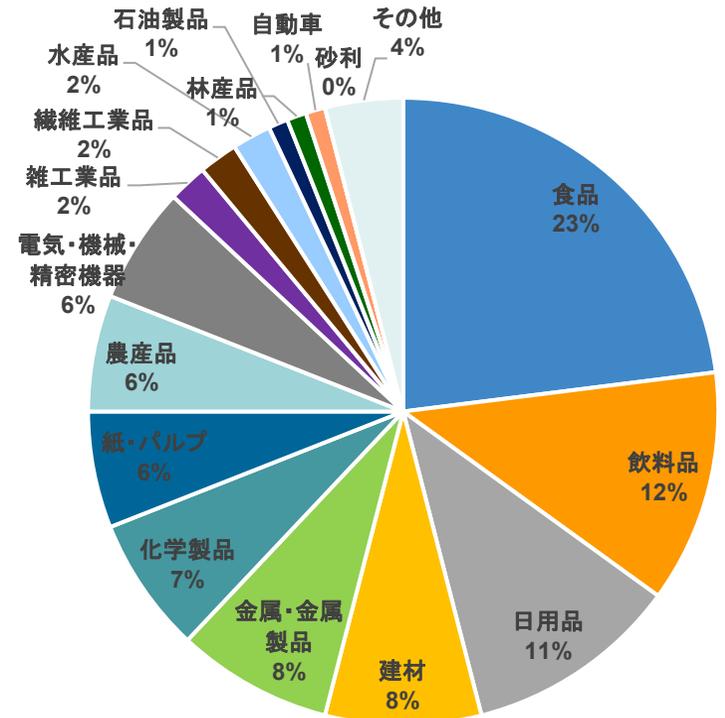
- 発荷主(元請運送事業者は含まない)
- 元請運送事業者(利用運送事業者含む)
- 着荷主
- その他(倉庫事業者等)

違反原因行為の割合



- 長時間の荷待ち
- 運賃・料金の不当な据置き
- 契約にない附带業務
- 異常気象時の運行指示
- 無理な運送依頼
- 過積載運行の要求

違反原因行為ありの回答における輸送物品(複数回答)



いわゆる「白トラ行為」の利用禁止

○ 自家用貨物自動車による営業類似行為（いわゆる「白トラ行為」）は



です！

★ 荷主の皆様におかれましては、コンプライアンスの観点から、自社等の荷物がいわゆる「白トラ行為」に関わっていないか、今一度、確認をお願いします！

- ① 「他人の需要に応じ」 （＝ **他社等から依頼を受けて**）
- ② 「有償で」 （＝ **運送の対価を収受して**）
- ③ 「自動車を使用して貨物を運送する事業」 （＝ **反復継続の目的**で行う運送）

に該当する場合は、貨物自動車運送事業の許可を有する事業者が運行する **緑ナンバー**の**営業用貨物自動車**で運ばなければ**法律違反**となります！

また、**白ナンバー**の**自家用自動車**にも**労働時間規制は適用**されます！

- 1 「2030年度に向けた政府の中長期計画」の進捗状況と次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた対応
- 2 改正物流法の施行に向けた状況
- 3 その他の施策**

令和7年度当初予算案・令和6年度補正予算における政策パッケージ関係予算のポイント①

- **物流の「2024年問題」**は、**喫緊の課題**であると同時に、**年々深刻化する構造的な問題**でもあり、**2030年に不足する輸送力34%を補う**ことを目指して、**継続的に対応していく必要**がある。
- このため、2024年2月に策定・公表された「2030年度に向けた政府の中長期計画」に基づき、**①物流の効率化、②商慣行の見直し、③荷主・消費者の行動変容**を柱とする施策を一体的に講じ、**物流の適正化・生産性向上の更なる推進**を図る。

「物流革新に向けた政策パッケージ」関係予算

	R7当初案 + R6補正	R6当初 + R5補正	R5当初 + R4補正
国費総額	7,670億円	7,721億円	—
うち、公共事業関係費	6,818億円	6,810億円	—
うち、公共事業関係費以外	852億円	908億円	26億円
財政投融资	440億円	322億円	20億円
合計	8,110億円	8,043億円	—

※ 上記のほか、R6補正から、社会資本整備総合交付金を活用した物流関連インフラの整備等を推進
(R7当初：4,874億円、R6補正：612億円)

令和7年度当初予算案・令和6年度補正予算における政策パッケージ関係予算のポイント①

(1) 物流の効率化①

【R7当初：6,299億円、R6補正：1,802億円】

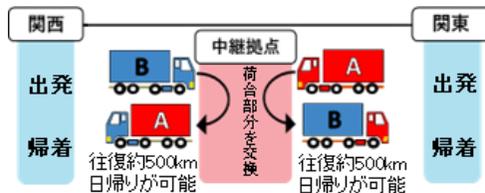
- 物流の革新と持続的成長に向けて、物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備、物流GX(モダリティシフト等)、物流DX(自動化・機械化機器の導入等)、物流標準化・データ連携(標準仕様パレットの利用促進等)、物流施設の機能強化を推進。

【物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備】(R7当初:6,151億円、R6補正:1,105億円)

- 効率的な物流ネットワークの早期整備・活用



SA・PAの大型駐車マス拡充等



中継輸送拠点の整備

- 成田空港における滑走路の新設等の更なる機能強化



- 内航フェリー・RORO船ターミナルや貨物駅・ネットワークの機能強化の促進



RORO船が着岸する岸壁



貨物駅の輸送力増強



トラックターミナル



休憩施設

- 社会資本整備総合交付金等を活用した物流関連インフラの整備

令和7年度当初予算案・令和6年度補正予算における政策パッケージ関係予算のポイント②

(1) 物流の効率化②

【R7当初：6,299億円、R6補正：1,802億円】

【陸・海・空の輸送モードを活用した新モーダルシフトの推進】

(R7当初：0.4億円、R6補正：32億円)

(大型トラックと互換性のある規格)

31ft

40ft

航空機の空きスペース等の有効活用

地域の産業振興等と連携

導入支援

大型コンテナ・海運シャーシ

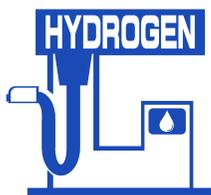
ダブル連結トラックの導入促進

25mダブル連結トラック

【物流GXの推進】 (R7当初：110億円、R6補正：412億円)



FCVトラック



水素スタンド

【物流拠点の機能強化等】 (R7当初：4億円、R6補正：169億円)



非常用電源設備



コールドチェーン確保のための冷蔵設備

【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】

(R7当初：34億円、R6補正：80億円)



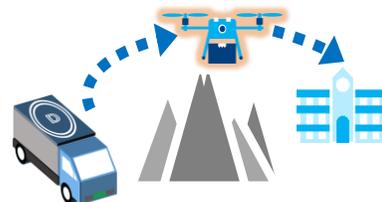
高速道路での自動運転トラック



無人フォークリフト



無人搬器送機



ドローンによるラストワンマイル配送の効率化



テールゲートリフター



自動運航船の普及に向けた制度整備



無線通信 (LTE等)

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

クラウドサーバー

遠隔地における 点呼機器

【物流標準化・データ連携の推進】 (R6補正：4億円)



「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮



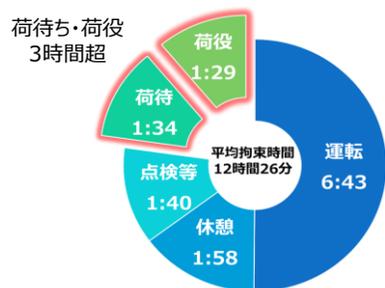
令和7年度当初予算案・令和6年度補正予算における政策パッケージ関係予算のポイント③

(2) 商慣行の見直し

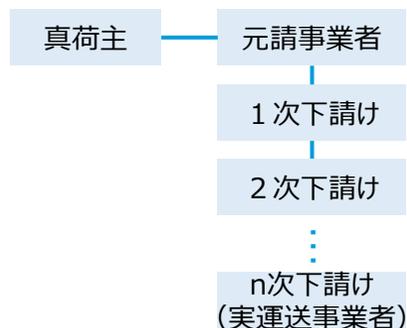
【R7当初：1億円、R6補正：3億円】

- 原則来年4月の改正物流法の施行に向けて、荷主・物流事業者に対する規制措置の執行体制を整備。
- トラックドライバーの賃上げ原資の確保に向けて、多重下請構造の是正や「標準的運賃」の普及・浸透に向けた実態調査等を行うとともに、物流の適正化に向けて荷主・元請事業者の悪質な行為を是正するため、トラック・物流Gメンの執行を強化。
- 下請Gメンのヒアリングや「価格交渉促進月間」等の実施により、労務費を含めた適切な価格転嫁ができる環境を整備。

荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳



多重下請構造のイメージ



トラック・物流Gメンの活動状況 (トラックドライバーへのヒアリング)



大型車駐車スペースがあるコンビニ駐車場



高速SA、PA

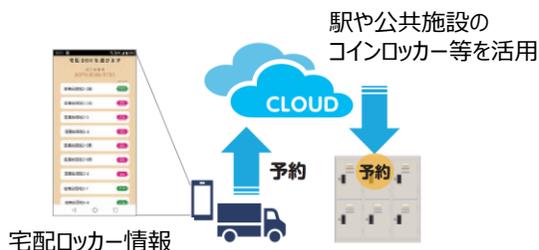
価格交渉促進月間



(3) 荷主・消費者の行動変容等

【R7当初：2億円、R6補正：2億円】

- 宅配ロッカー等の多様な受取方法やゆとりを持った配送日時指定等の普及促進に向けた実証事業を実施。
- 併せて、脱炭素化に向けた国民運動である「デコ活」等を通じて、再配達削減に向けた消費者の行動変容を促進。



- 荷主等による物流改善の取組状況等について見える化し、企業の努力を消費者や市場からの評価につなげる仕組みの創設に向けた調査・検討を実施。

トラック運送業における多重下請構造検討会

概要

- トラック運送業における多重下請構造の是正に向けて、新たな標準的運賃における「下請け手数料」の設定、トラックGメンによる元請等への是正指導、改正法に基づく「実運送体制管理簿」による下請構造の可視化などを進めているところ。
- 他方、**トラック運送業における下請構造には、第一種貨物利用運送事業者や、運送契約の締結主体とならない取次事業者など、いわゆる「水屋」も登場する場合があるが、必ずしもその実態が明らかでない。**
- このため、国土交通省、中小企業庁、公正取引委員会等の行政機関、学識経験者、業界団体等を構成員とする**検討会を立ち上げ、いわゆる「水屋」について事業者ヒアリング等を通じて実態把握に努めるとともに、トラック運送業における下請構造の意義や課題を検証し、多重下請構造の是正に向けて必要な対策を検討する。**

構成員

委員

【学識経験者】

- ・野尻 俊明 流通経済大学 名誉教授
- ・矢野 裕児 流通経済大学 流通情報学部教授
- ・首藤 若菜 立教大学 経済学部教授
- ・若林亜理砂 駒澤大学 法科大学院教授

【行政】

- ・国土交通省

オブザーバー

【業界等】

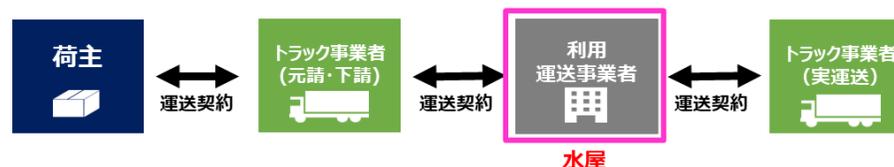
- ・全日本トラック協会
- ・全国通運連盟
- ・国際フレイトフォワードーズ協会
- ・航空貨物運送協会
- ・日本内航運送取扱業海運組合
- ・全日本運輸産業労働組合連合会
- ・全国交通運輸労働組合総連合

【行政】

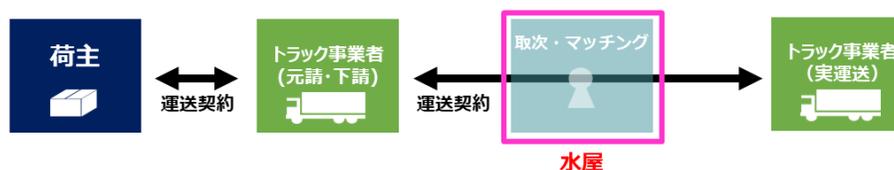
- ・経済産業省
- ・農林水産省
- ・厚生労働省
- ・中小企業庁
- ・公正取引委員会

【参考1】下請構造におけるいわゆる「水屋」のイメージ

・貨物利用運送事業者



・運送責任を負わない取次事業者・マッチングサービス提供者



【参考2】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（抄）（衆議院国土交通委員会）

- 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收受を実現するため、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。

スケジュール（予定）

- 8月 : 第1回検討会（全ト協提言報告）
- 8月～11月：水屋実態調査（アンケート、ヒアリング）
- 11月：第2回検討会（調査結果フィードバック）

- 12月：第3回検討会（論点整理）
- 2月～：第4回検討会以降、最終とりまとめに向けて検討

物流拠点の今後のあり方に関する検討会

背景

- 物流2024年問題や激甚化する災害問題等に社会が直面する中で、物流を取り巻く長年の構造的課題への対応の必要性がこれまでなく高まっている状況であり、ソフト・ハード一体として積極的な政策の推進を図る絶好機。
- 積載率の向上、荷待・荷役時間の縮減、新技術の導入等の社会的要請へスピード感を持って対応するとともに、**地域全体の産業インフラでもある物流拠点※へのニーズの変化、アセットの老朽化、物流拠点の役割や供給方法の多様化等の状況の変化も踏まえ、営業倉庫を含めた物流拠点に係る、物流拠点への民間投資の促進に寄与する政策のあり方の検討**を行うため、国土交通省及び関係団体等による検討会を開催する。

※ 本検討会での議論の範囲は、民間事業者や地方公共団体が設置・運営する物流拠点を対象とするものである。

議論の柱

① 物流拠点に求められる役割・機能

- ・物流2024年問題・気候変動等を踏まえた物流の変化への対応
- ・自動運転等のGX・DXに係る新技術への対応 等

② 地域経済を支える物流拠点の立地戦略

- ・中継輸送の拡大、EC拠点の拡大、自動運転導入等を踏まえた変化への対応
- ・地域戦略、まちづくりとの連携強化その他の整備促進に向けた課題への対応 等

③ 物流拠点の整備・運営事業者に係る産業政策

- ・老朽化ストックの再構築、人手不足等の持続可能性に関わる課題への対応
- ・一層の連携の可能性等の物流業界内の構造のあり方
- ・政策推進のための支援策のあり方 等



構成員

有識者委員

- ・大島 弘明 流通経済大学流通情報学部 教授
- ・岡田 孝 社会システムデザイン(株)取締役主席研究員
- ・田島 夏与 立教大学経済学部 教授
- ・西成 活裕 東京大学大学院工学系研究科 教授
- ・牧坂 亮佑 三菱UFJ信託銀行(株)不動産コンサルティング部リサーチャー
- ・三宅 美樹 有限責任あずさ監査法人 テクニカル・ディレクター

関係機関等

- ・(一社)日本倉庫協会
- ・全国トラックターミナル協会
- ・(一社)日本冷蔵倉庫協会
- ・(株)日本政策投資銀行
- ・日本貨物鉄道(株)
- ・(公社)全日本トラック協会
- ・(一社)不動産協会

オブザーバー

- ・農林水産省
- ・経済産業省
- ・国土交通省
- 【事務局：
物流・自動車局】

スケジュール（予定）

- 第1回(R6.10.30)
<議題> 物流拠点を取り巻く環境の変化や課題 等
- 第2回(R6.12.10)
<議題> 関係事業者からのヒアリング
- 第3回(R7.1)
<議題> 課題、政策の方向性の確認、骨子(案)
- 第4回(R7.3)
<議題> 課題、政策の方向性の確認、骨子・報告書(案)

ご静聴ありがとうございました。

