

2024年を「物流革新元年」に

2024年11月20日

国土交通省 物流・自動車局
物流政策課長 紺野 博行

1. 物流業界の現状

2. 物流政策の最新動向と今後の展望

物流革新に向けた政策パッケージ

2030年度に向けた政府の中長期計画

改正物流法 等

3. まとめ

1. 物流業界の現状

2. 物流政策の最新動向と今後の展望

物流革新に向けた政策パッケージ

2030年度に向けた政府の中長期計画

改正物流法 等

3. まとめ

物流業界の規模（令和3年度）

- 物流業界の主要な業種の営業収入の合計は約29兆円。従業員数は約223万人。
【参考】全産業の売上高（営業収入）は約1,448兆円（物流は2%）、就業者数は約6,667万人（物流は3%）。

区分	営業収入（億円）	事業者数	従業員数（千人）	中小企業率
トラック運送業 （青ナンバー）	183,473	63,251	2,010	99%
JR貨物	1,513	1	5	-
内航海運業	7,613	3,309	67	99%
外航海運業	34,895	189	7	85%
港湾運送業	9,911	854	51	89%
航空貨物運送事業	7,042	22	41	77%
鉄道利用運送事業	3,146	1,175	9	86%
外航利用運送事業	7,172	1,173	7	81%
航空利用運送事業	9,727	202	15	67%
倉庫業	26,000	6,582	13.2	99%
トラックターミナル業	295	16	0.5	94%
計	290,787	-	2,226	-

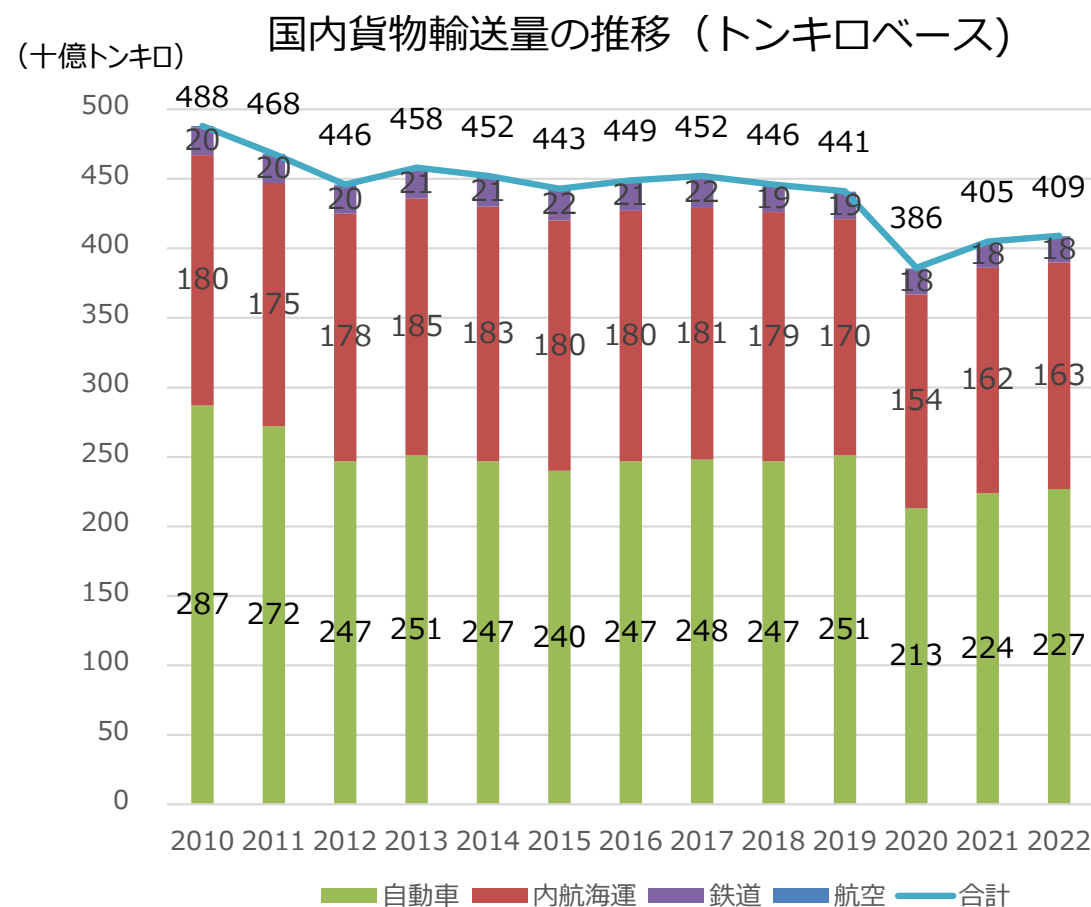
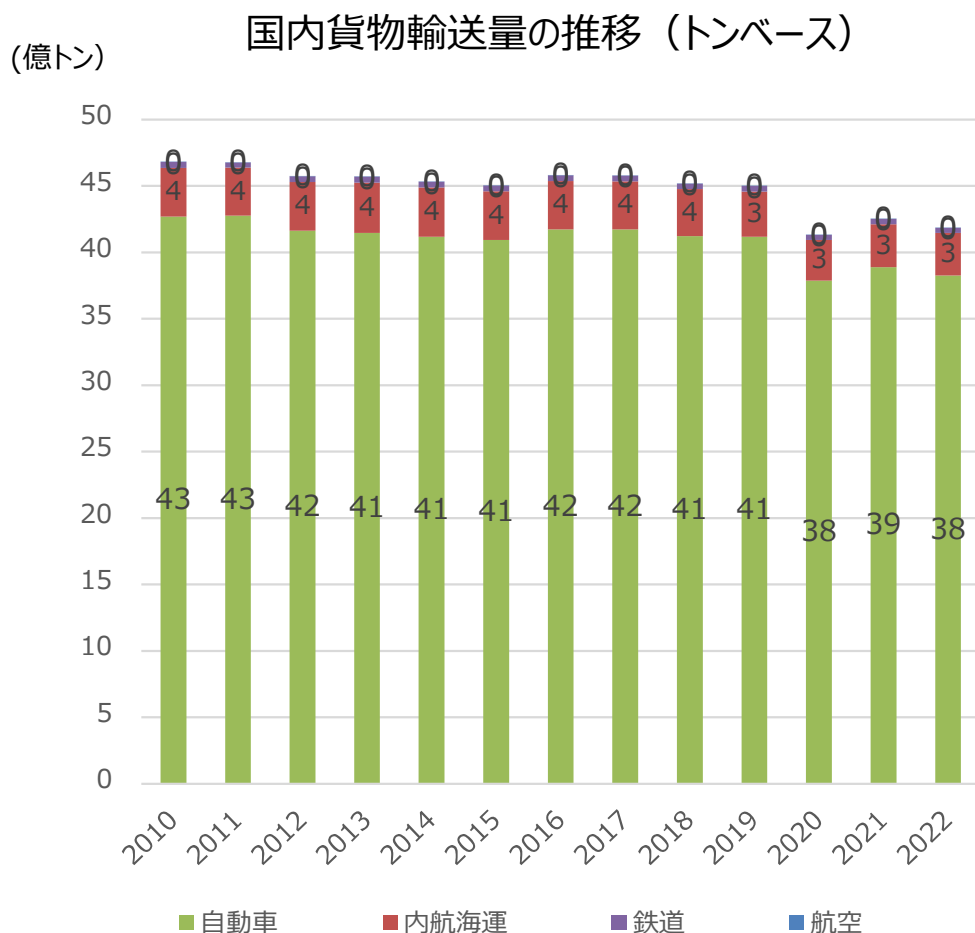
※ 国土交通省統計資料より、国土交通省総合政策局物流政策課作成。

※ 一部の業種については、報告提出事業者のみの合計の数値。

※ 全産業の売上高（営業収入）は財務総合政策研究所「年次別法人企業統計調査（2021年度）」、就業者数は総務省「労働力調査」2021年より。

国内貨物輸送量の推移

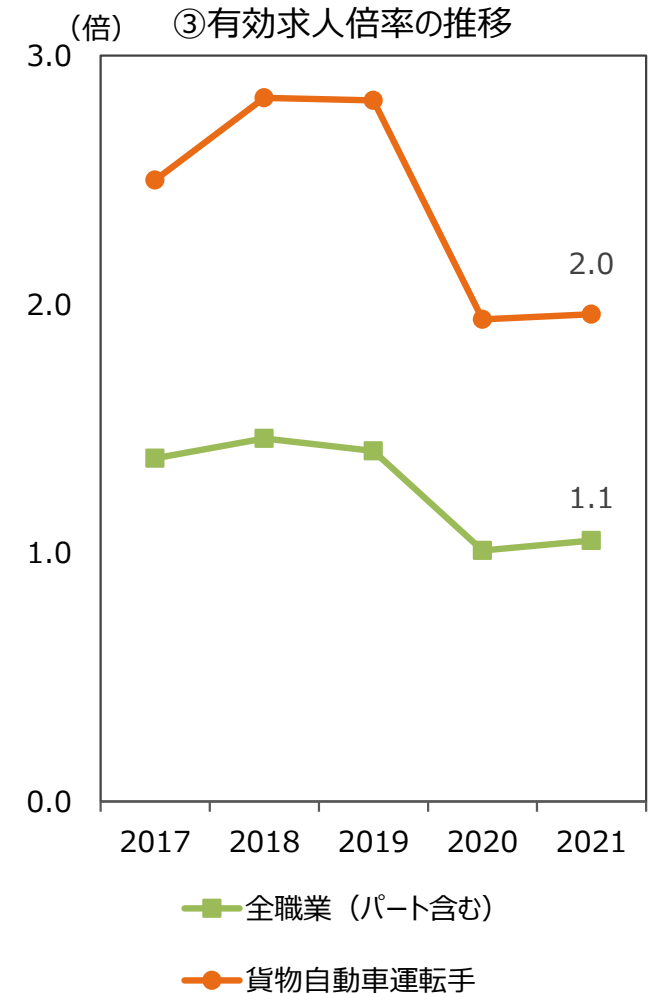
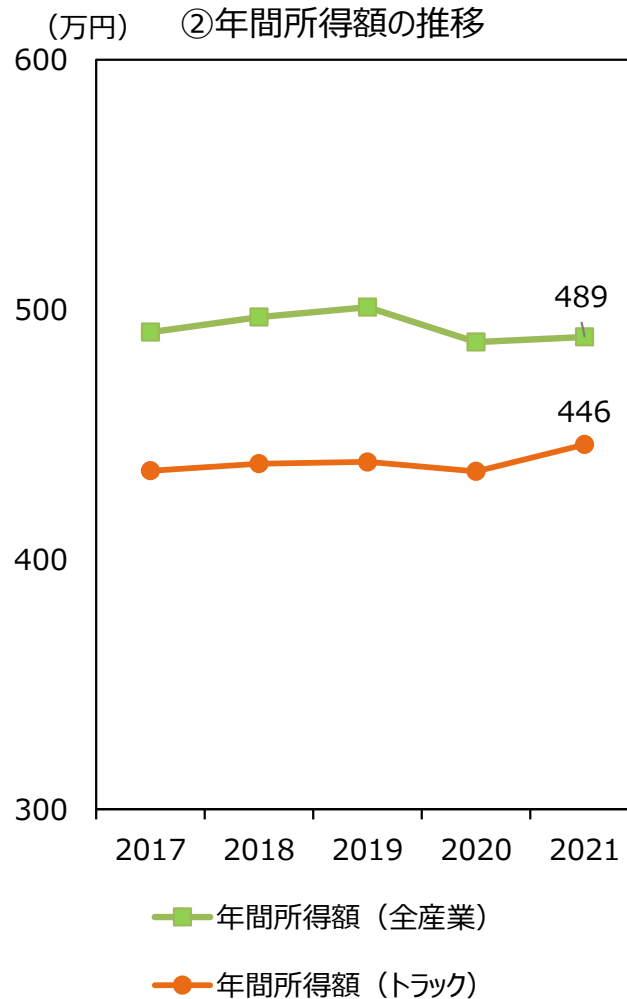
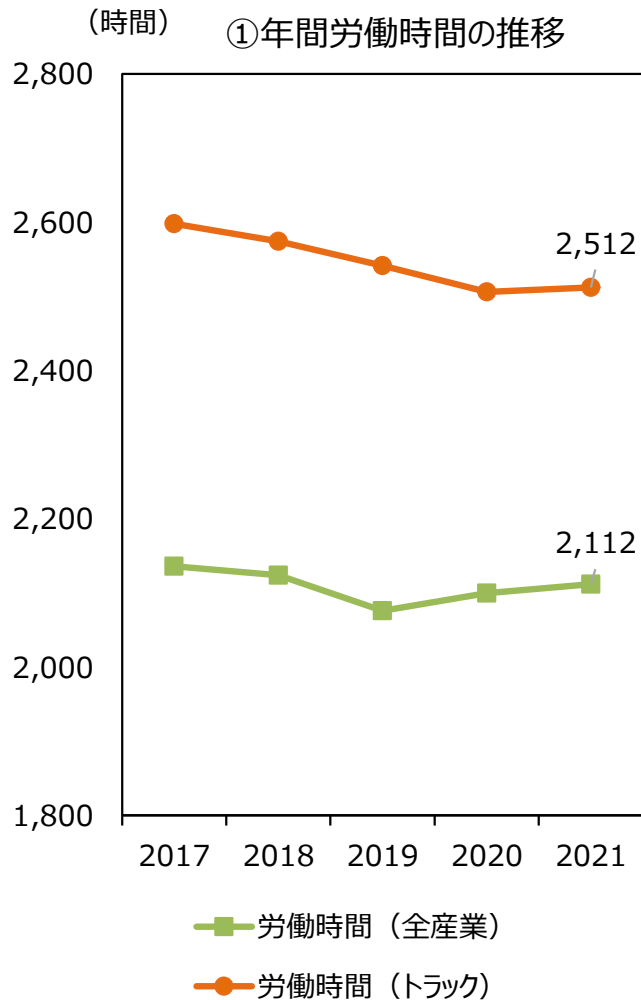
- 国内貨物輸送量は、輸送重量（トンベース）ではほぼ横ばいで推移していたが、2020年度は大幅に減少。
- 国内貨物のモード別輸送量（トンキロベース）は、**自動車**が約5割、**内航海運**が約4割を占め、鉄道の占める割合は全体の5%程度。



(出典) 国土交通省総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成。

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。

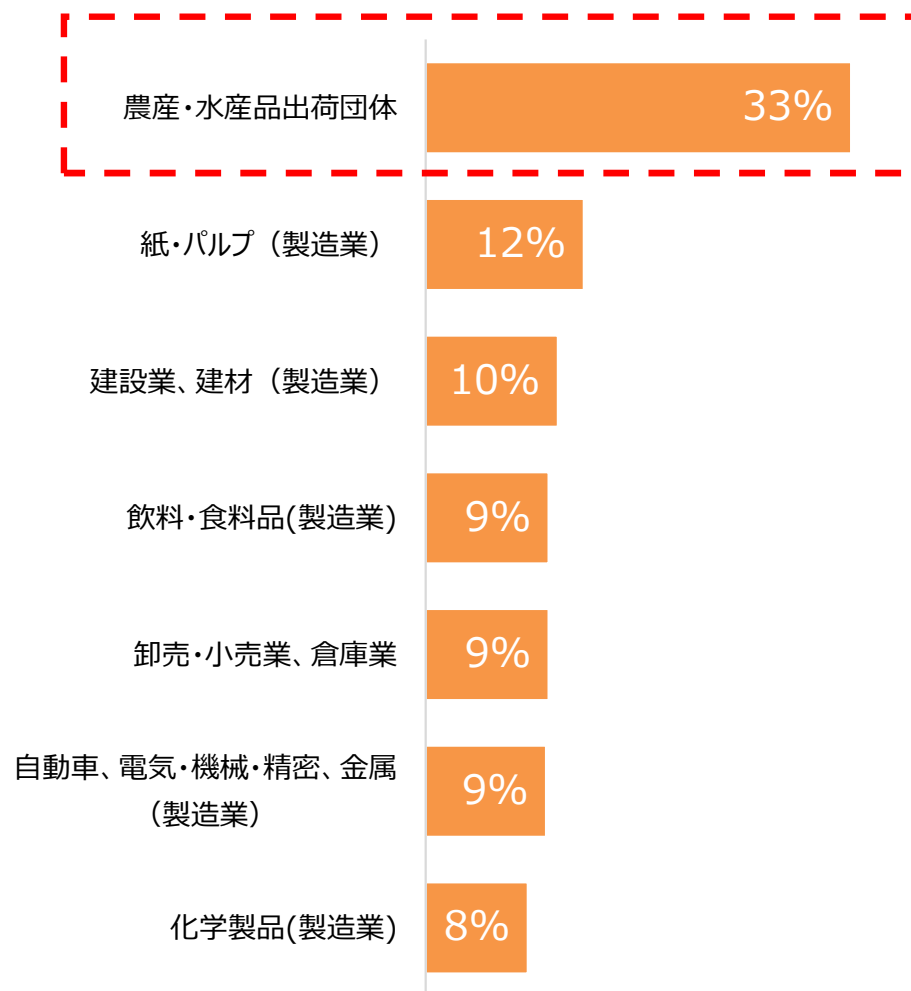
○主な改正内容

	現 行	改正後
時間外労働規制 （労働基準法）	なし	年960時間 (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 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。	令和6年4月～ 【1日あたり】 ・ 原則 13時間 以内、最大 15時間 以内 ・ 長距離運行は週2回まで16時間 ※ 14時間超は1週間2回までの目安 【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。

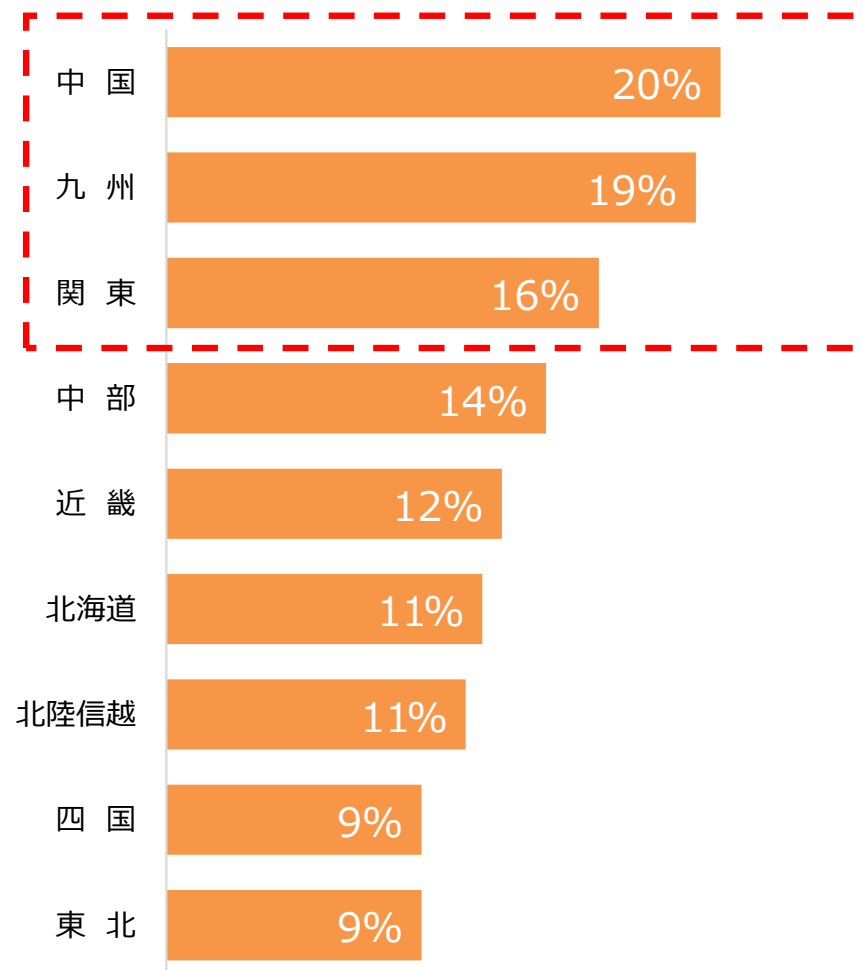
労働時間規制等による物流への影響

- 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）



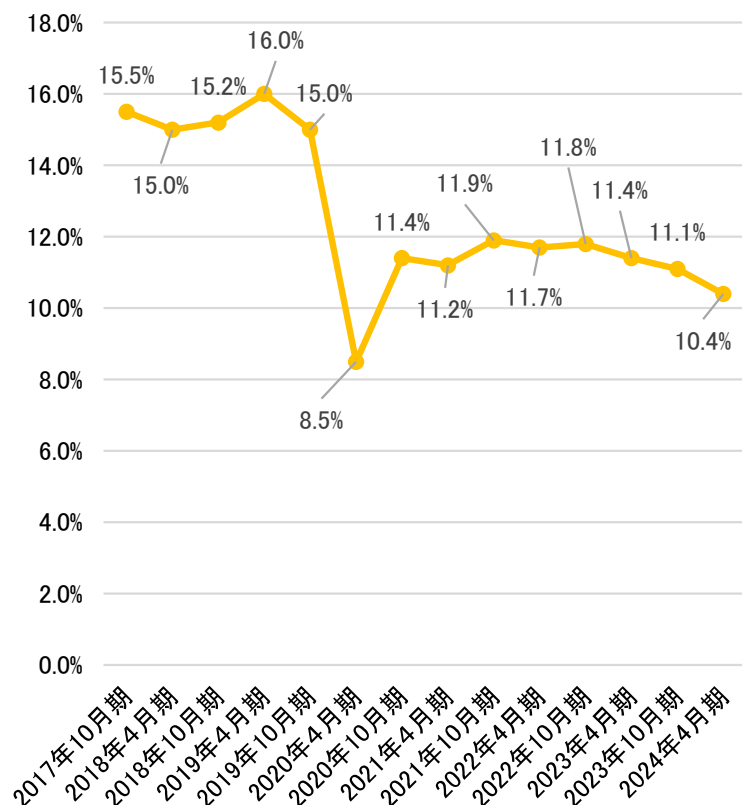
(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



物流危機に対する認知度等について

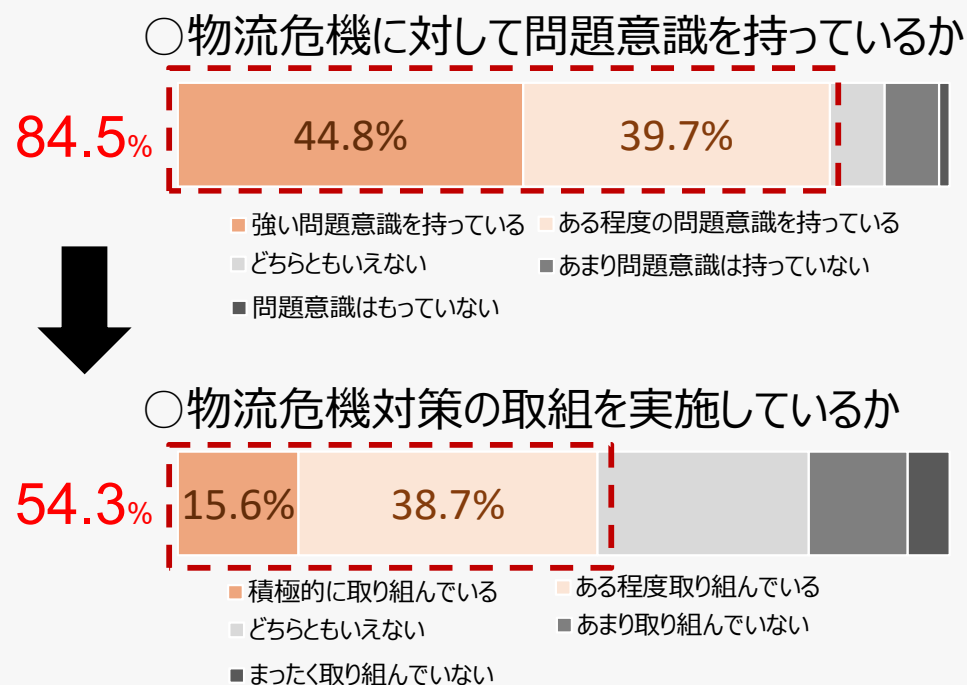
- 一般消費者については、現状、宅配貨物の再配達率は12%程度発生。
- 事業者については、物流危機に対して問題意識を持っているのは8割である一方、取組を実施しているのは約5割にとどまる。

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)



出典：第7回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料

1. 物流業界の現状

2. 物流政策の最新動向と今後の展望

物流革新に向けた政策パッケージ

2030年度に向けた政府の中長期計画

改正物流法 等

3. まとめ

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

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**（１）商慣行の見直し、（２）物流の効率化、（３）荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化(※)**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(※)
- 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

（２）物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資**の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（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(※)
- 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

（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(※)
- 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 割	（施策あり） → 2時間×達成率3 → 50% ×達成率2	（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%		: 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 12%	→ 3.6億トン → 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)

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）

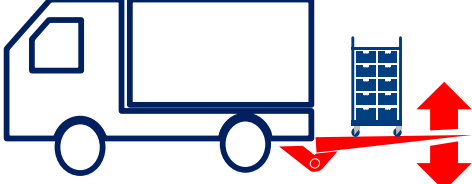
【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】



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】



【ゆとりある配達日時の指定等】



【ポイント還元】

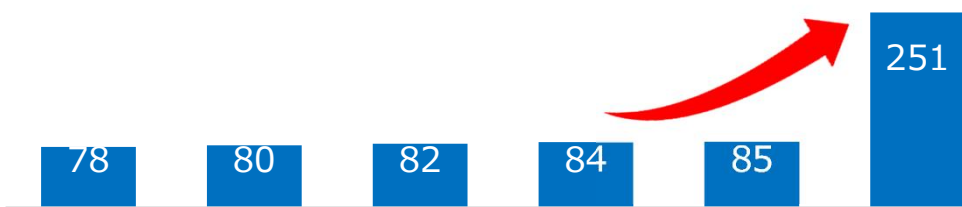


③ 商慣行の見直し

（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）

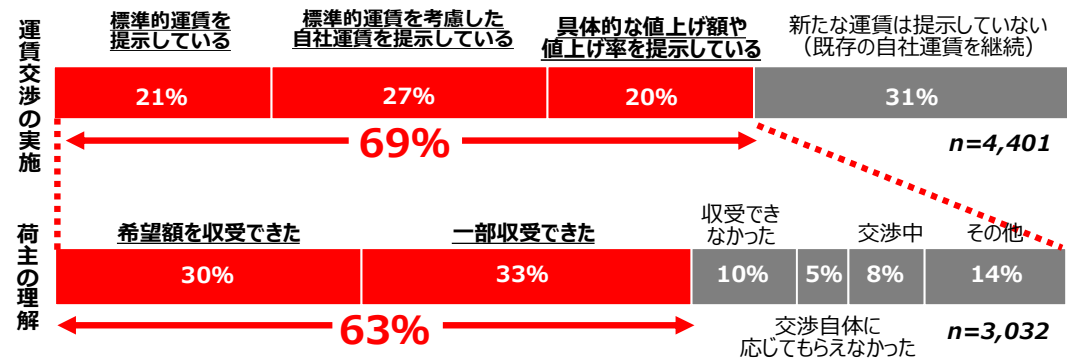
14

「標準的運賃」等の見直しについて

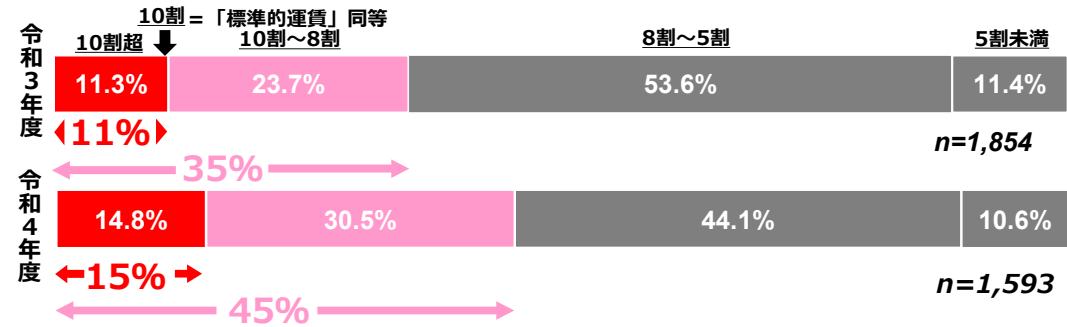
- トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設（令和2年4月告示）。
- 実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直しを図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。
(※) 行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

「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セバス）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】

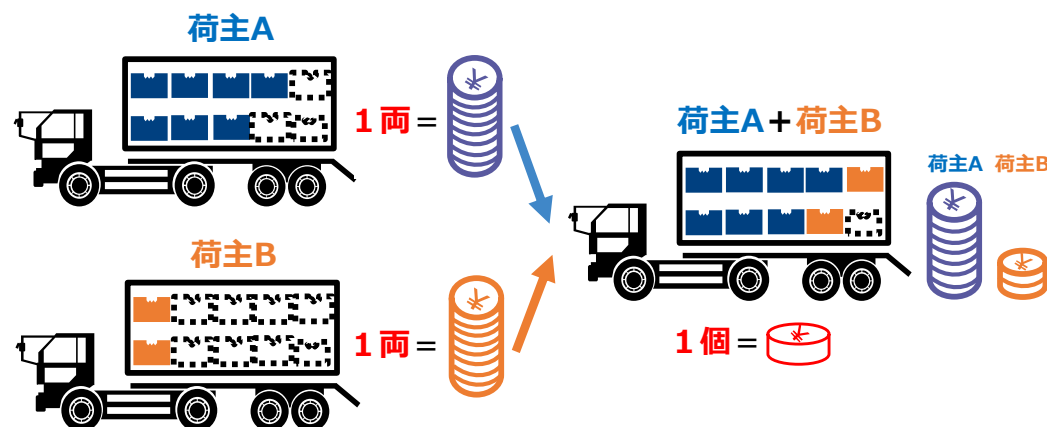
<契約条件の明確化>

- 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>

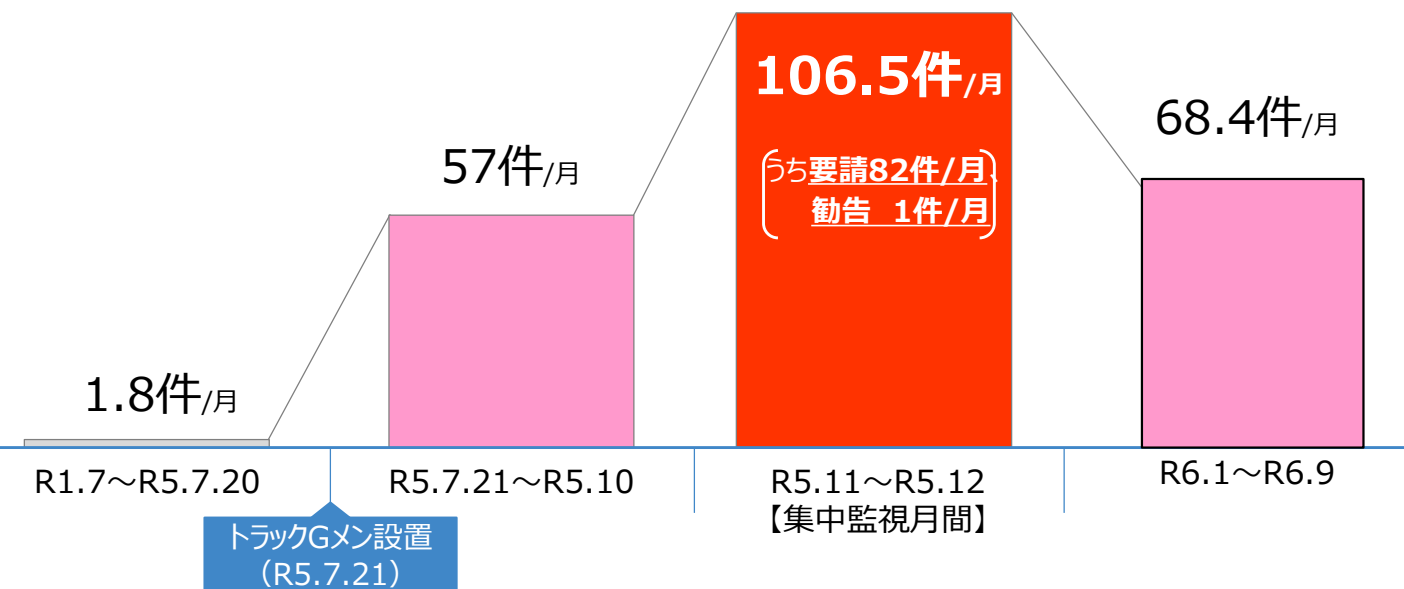
- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増を追加**【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能**とする【約款】

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 : 175件（荷主89、元請81、その他5）
- 働きかけ : 914件（荷主611、元請281、その他22）
⇒ 計1,091件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち（52%）
- 契約にない附帯業務（17%）
- 運賃・料金の不当な据置き（14%）
- 無理な運送依頼（8%）
- 過積載運送の指示・容認（6%）
- 異常気象時の運送依頼（3%）

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Gメンの活動(令和6年9月末時点)

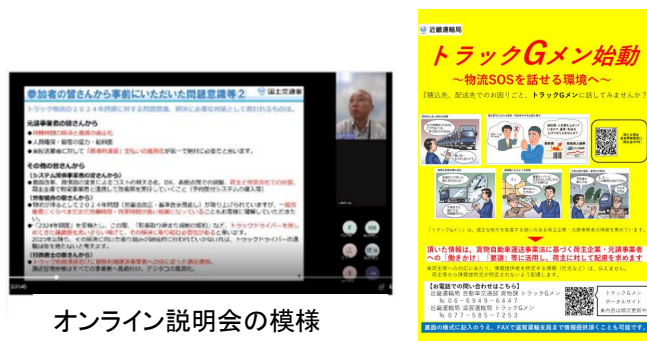
トラック事業者に対する
電話調査や訪問調査(全国)



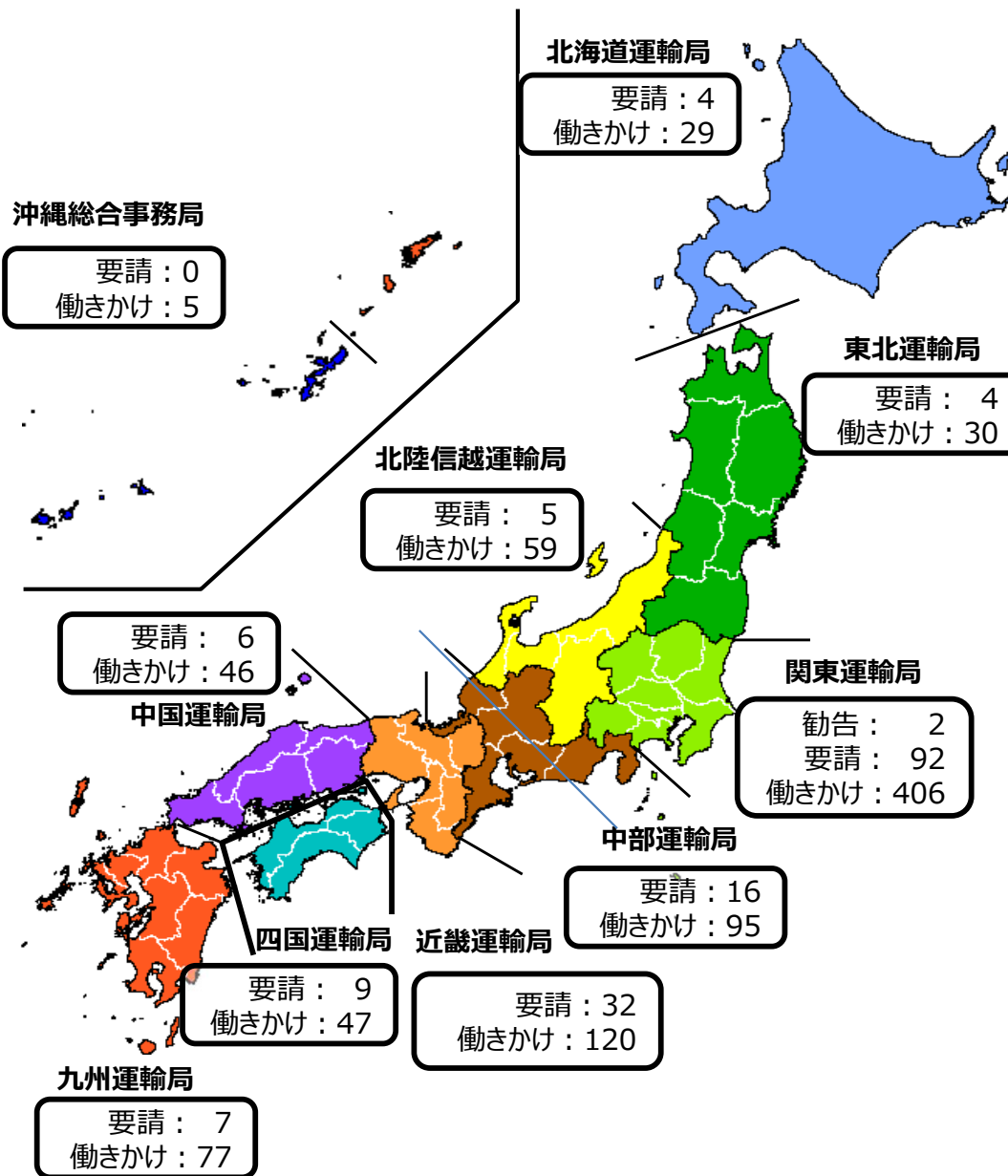
荷主へのパトロール
(荷待ち状況の現地確認等)(全国)



トラック事業者・荷主に対する説明会、
トラックGメンのチラシ配布(全国)



〈ブロック別働きかけ・要請・勧告実施件数〉



トラックドライバーへのヒアリング(全国)



トラックターミナル



高速SA、PA

「トラック・物流Gメン」への改組と体制の拡充

- 令和5年7月に発足したトラックGメンは、これまでに荷主等に対して1,000件超の是正指導を行うなど、**着実に成果**を挙げてきている。
- 他方で、荷待ち時間の削減などにあたり、倉庫業者の取組みは寄託者である発・着荷主の協力が必須であり、サプライチェーン全体の取引環境を適正化するために**倉庫業者からの意見聴取や情報収集**も必要な状況。
- また、荷主による買いたたきや価格転嫁交渉に応じない事例など、**荷主と倉庫業者との間の取引適正化が課題**。
- このような状況を踏まえ、**トラックGメンの改組及び拡充**を行い、**荷主等に向けた対策の実効性を更に高める**。

概要

＜トラックGメンの改組＞

- ・現行のトラックGメンについて、物流全体の適正化を図る観点から、**「トラック・物流Gメン」に改組し、倉庫業者からも情報収集**

＜体制の拡充＞ 現行162名に、

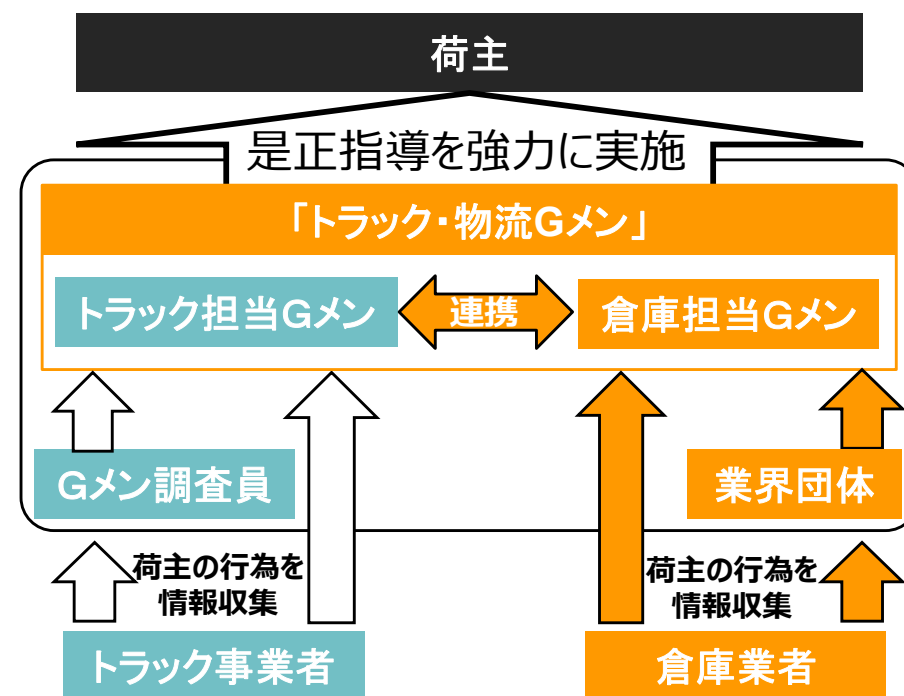
- ・国交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・各都道府県のトラック協会が新たに設ける**「Gメン調査員」**166名

を追加し、**総勢360名規模**で対応

スケジュール

11月1日 新体制始動
11月～12月 集中監視月間

業務フローのイメージ



参考 ○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・国交委）
 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

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%）」とするとしている
- 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。



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)



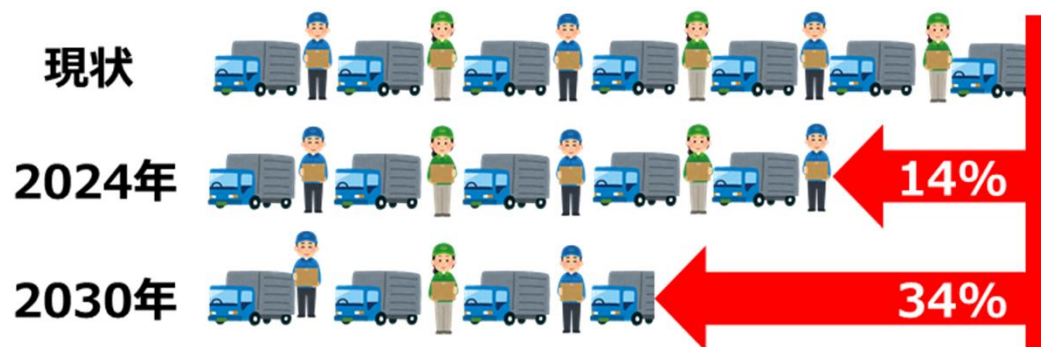
デジタルサイネージ



「物流革新に向けた政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応

- 物流の停滞が懸念される「2024年問題」に対応するため、昨年6月に、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**を柱とする抜本的・総合的な対策を取りまとめた「**物流革新に向けた政策パッケージ**」（以下「政策パッケージ」という。）を決定した。
- また、昨年10月には、**可能な施策の前倒し**を図るべく、「**物流革新緊急パッケージ**」を取りまとめた。
- さらに、本年2月には、両パッケージに基づき、**中長期的な対策**として、**物流の適正化・生産性向上**をさらに進めるため、「**2030年度に向けた政府の中長期計画**」を策定・公表した。
- 今般、トラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用された**2024年4月から4か月が経過しようとしていること**や、政策パッケージに盛り込まれた対策を具体化した**改正物流法が本年5月に公布**されたことを踏まえ、**政策パッケージの進捗状況と今後の対応**について報告を行う。
- 当該報告を踏まえ、2030年度に不足する輸送力34%を補うことを目指し、**荷待ち・荷役の削減、積載率向上、モーダルシフト、再配達削減等**に着実に取り組んでいくための**必要な施策について検討**を進めることとする。

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. 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

「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

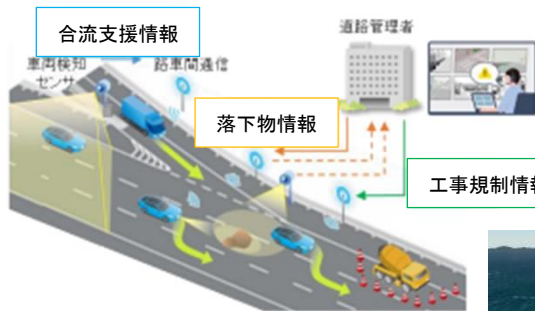
① 即効性のある設備投資や物流DX・GX、物流標準化やデータ連携の推進 P5

- ・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

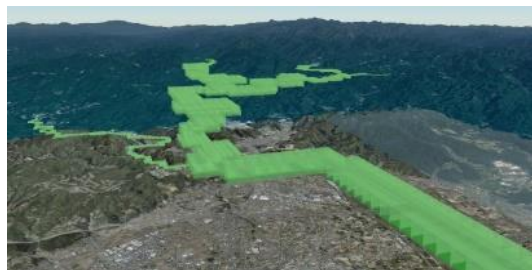
② 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスの実装加速 P6

- ・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 P7～11

- ・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 P12

- ・ダブル連結トラックの通行区間の拡充

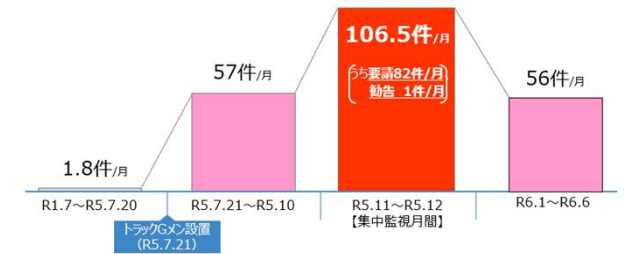
「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応のポイント②

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 P13～14

- ・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】



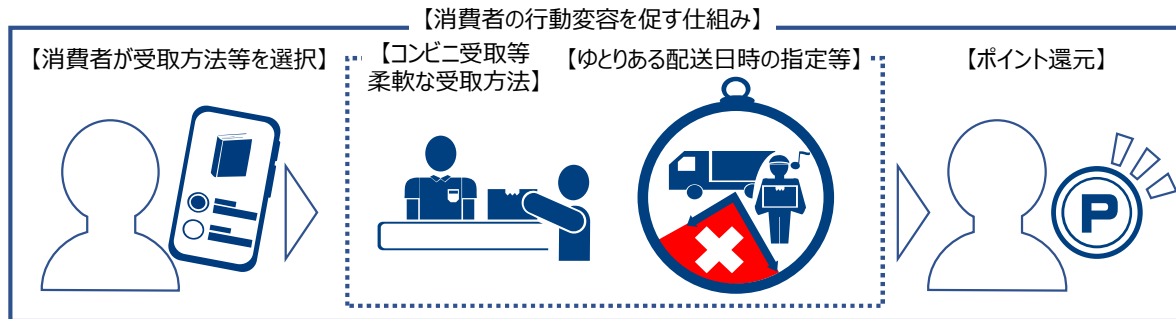
② トラックGメンの機能強化 P15

- ・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 P16

- ・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



② 「送料無料」表示の見直し P17

- ・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

1. 物流業界の現状

2. 物流政策の最新動向と今後の展望

物流革新に向けた政策パッケージ

2030年度に向けた政府の中長期計画

改正物流法 等

3. まとめ

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
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

2030年度に向けた政府の中長期計画②

令和6年2月16日
我が国の物流の革新に
関する関係閣僚会議

主要施策のポイント

(1) 適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等

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

- 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

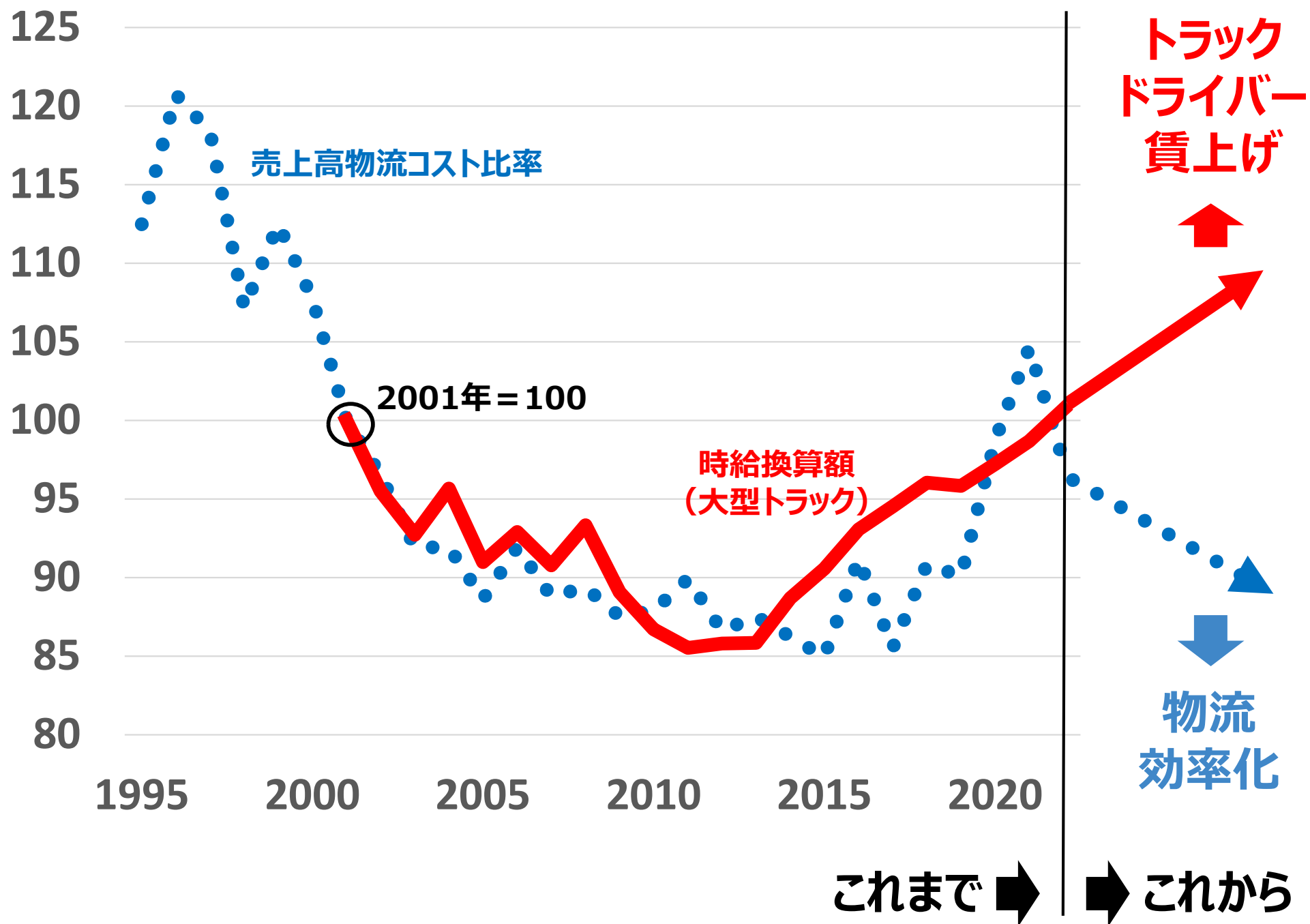
■大手物流事業者

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

荷主事業者・物流事業者のWin-Winに向けて



令和7年度予算概算要求における政策パッケージ関係予算のポイント①

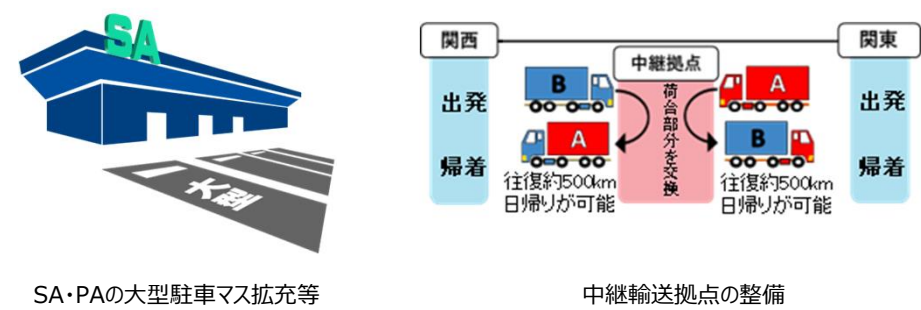
- **物流の「2024年問題」**は、当該時点を乗り越えれば終わる一過性の課題ではなく、**年々深刻化する構造的な課題**でもあり、**2030年に不足する輸送力34%を補う**ことを目指して、**継続的に対応していく必要**がある。
- このため、「2030年度に向けた政府の中長期計画」に基づき、①**物流の効率化**、②**商慣行の見直し**、③**荷主・消費者の行動変容**を柱とする施策を一体的に講じ、**物流の適正化・生産性向上の更なる推進**を図る。

(1) 物流の効率化①

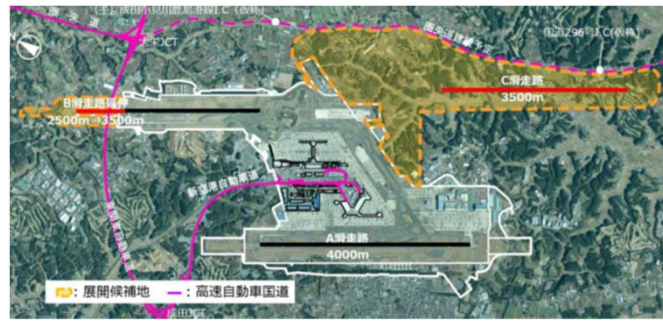
■ 物流の革新と持続的成長に向けて、物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備や、物流GX（モダルシフト等）、物流DX（自動化・機械化機器の導入等）、物流標準化・データ連携（標準仕様パレットの利用促進等）、物流施設の機能強化を推進。

【物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備】

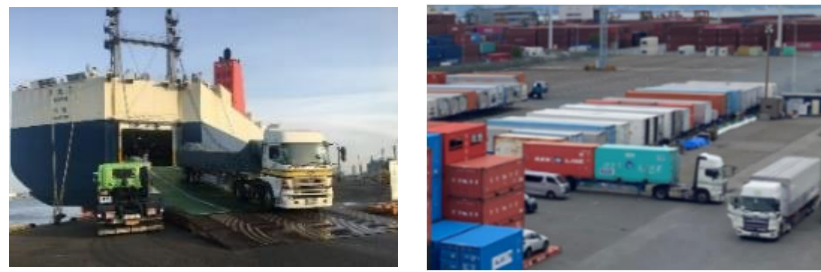
■ 効率的な物流ネットワークの早期整備・活用



■ 成田空港における滑走路の新設等の更なる機能強化



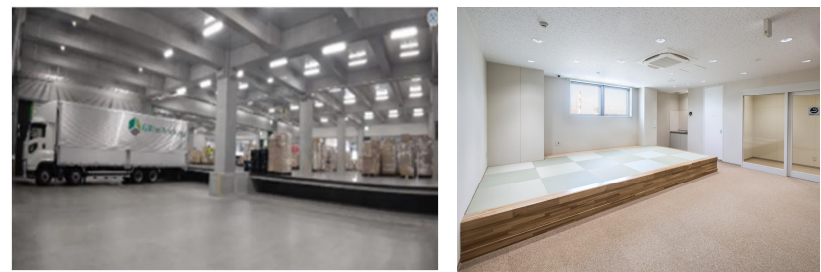
■ 内航フェリー・RORO船ターミナルや貨物駅・ネットワークの機能強化の促進



RORO船が着岸する岸壁

シャーシ・コンテナ置場

■ 社会資本整備総合交付金等を活用した関連都市インフラの整備等の推進



トラックバース

休憩施設

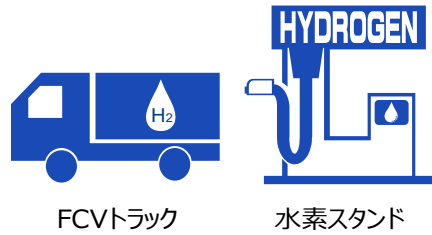
令和7年度予算概算要求における政策パッケージ関係予算のポイント②

(1) 物流の効率化②

【モーダルシフト等の強力な促進】



【物流GXの推進】



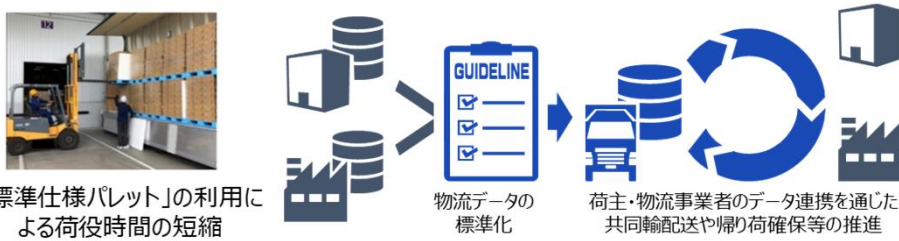
【物流施設の機能強化等】



【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】



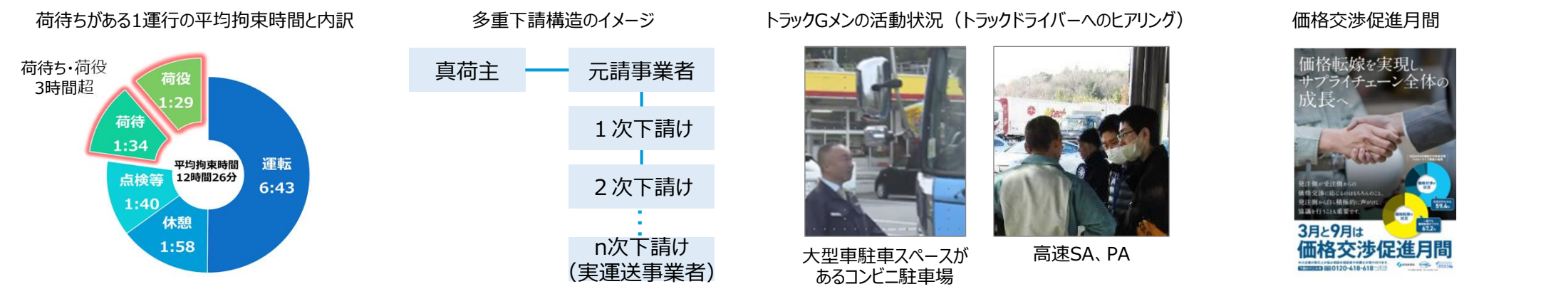
【物流標準化・データ連携の推進】



令和7年度予算概算要求における政策パッケージ関係予算のポイント③

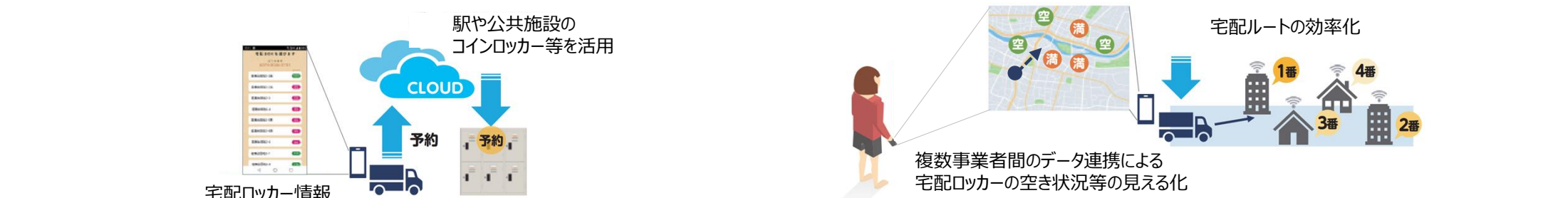
(2) 商慣行の見直し

- 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的措施の執行体制を整備。
- 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Gメンの執行を強化。
- 下請け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。



(3) 荷主・消費者の行動変容

- 本年10月からの再配達削減に向けたポイント還元実証事業の実施を契機として、宅配事業者の更なる負担軽減を図るため、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」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。

1. 物流業界の現状

2. 物流政策の最新動向と今後の展望

物流革新に向けた政策パッケージ

2030年度に向けた政府の中長期計画

改正物流法 等

3. まとめ

法改正の背景・必要性

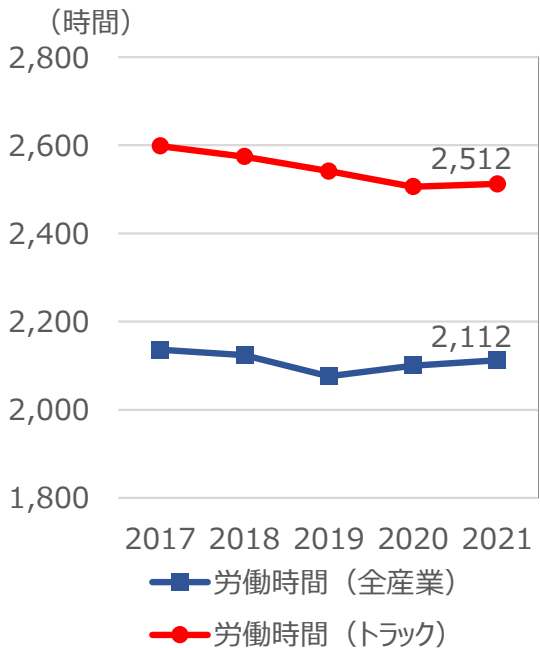
○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

- ・ 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。

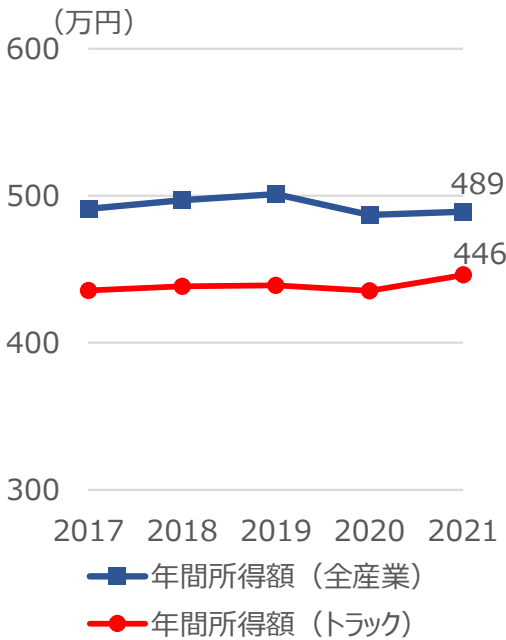
○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→**物流の持続的成長**を図ることが必要。

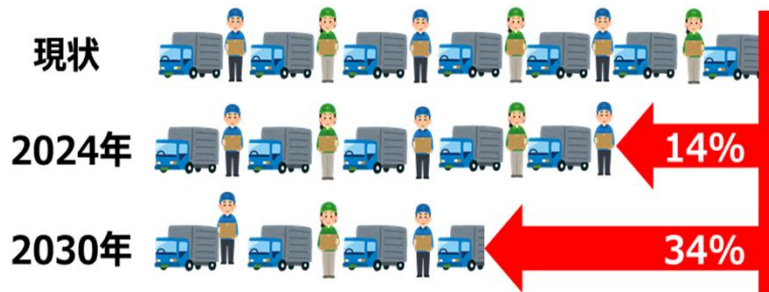
【年間労働時間の推移】



【年間所得額の推移】



【輸送力不足の試算】



(厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より)

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

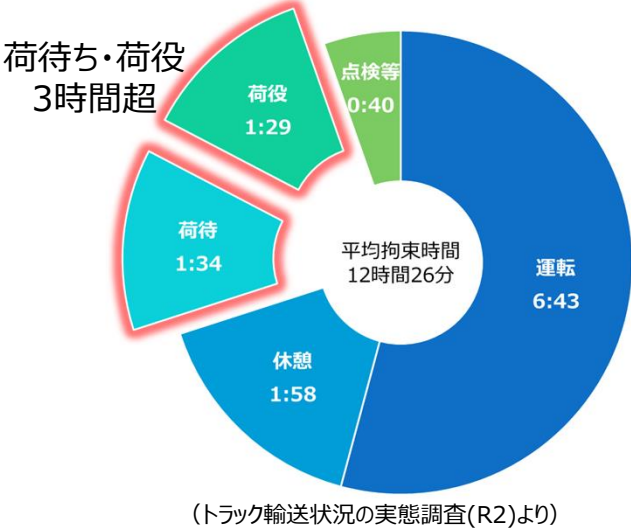
- ①**荷主***（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
* 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記①②取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

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】――



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。

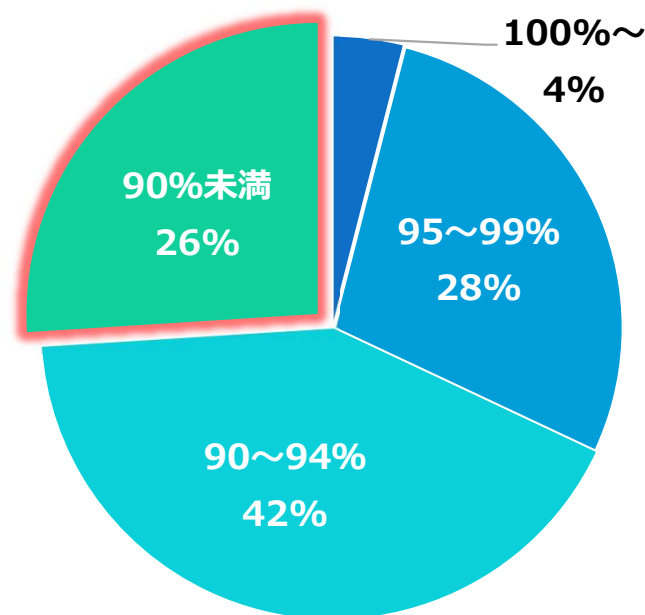
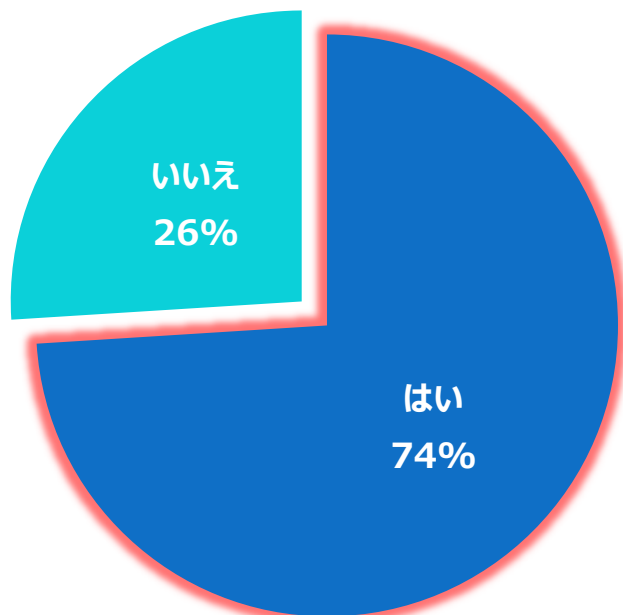
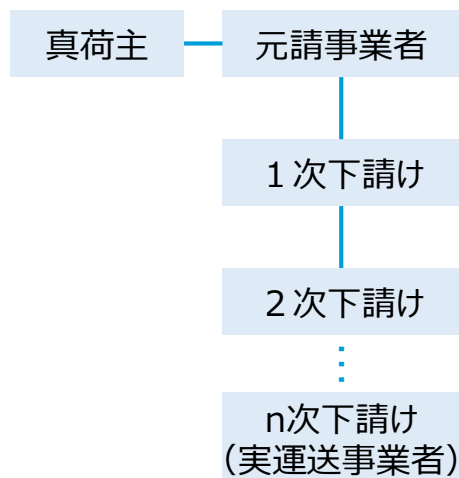
○**運送契約**の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面交付等を義務付け***。

○**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。

----- 【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】



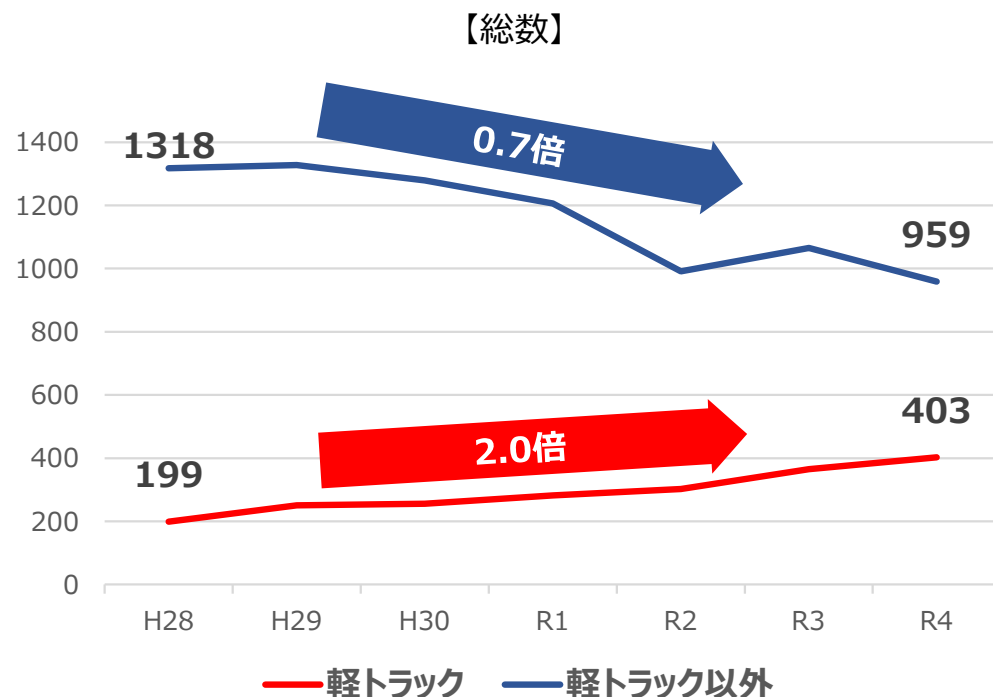
※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
(令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より)

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1.5倍）。

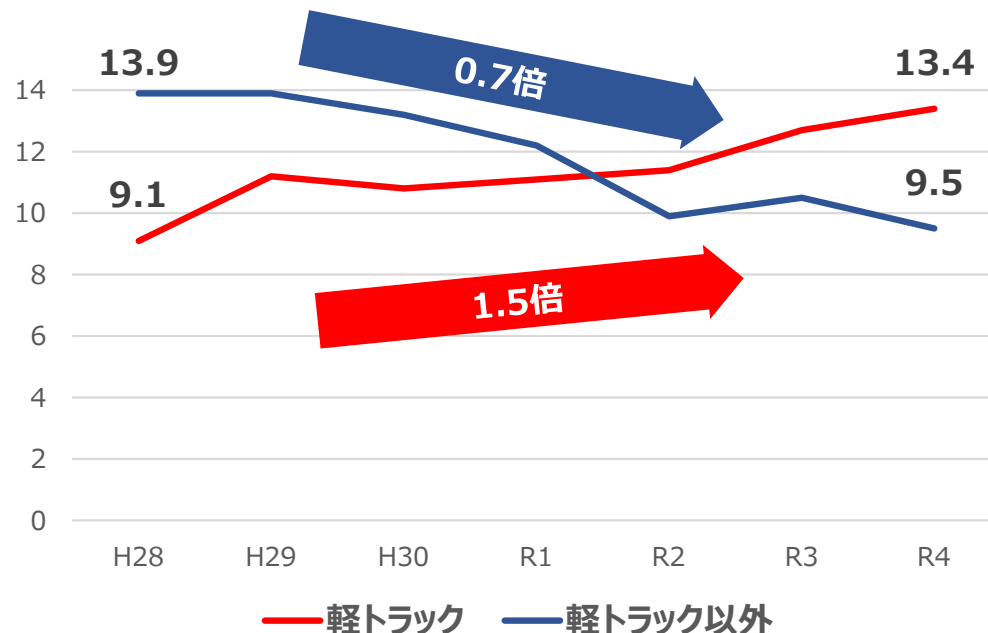
○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を義務付け。

○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】



【保有台数1万台当たりの件数】



（（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）

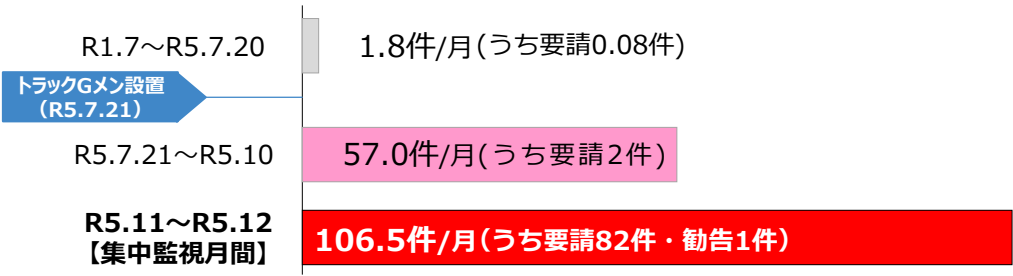
【参考】法改正以外の関連措置

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

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、9月26日に第3回を開催。
9月27日～10月26日にパブリックコメントを実施。
11月11日に第4回を開催し、とりまとめ案を審議。

■ 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 ポストン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

新物効法の施行に向けた合同会議取りまとめ案のポイント

本合同会議の開催趣旨

- 新物効法の成立**を踏まえ、**国交省・経産省・農水省三省の審議会の合同会議※**を開催し、国が定める**基本方針、判断基準、特定事業者の指定基準**等の具体的な内容について審議の上、**取りまとめ案**を作成。

※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

(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、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 5割の運行で、**1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減**（1人当たり年間125時間の短縮）
- ② 5割の車両で、**積載効率50%を実現**（全体の車両で積載効率44%に増加）

(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

- 設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、物流人材の育成等の支援

(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 ・ 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

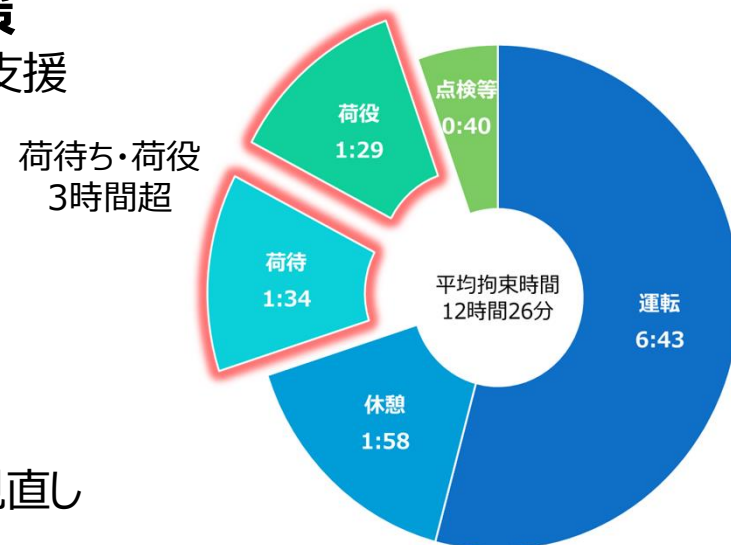
事業者の活動に関する国民の理解の増進

- 再配達の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

(5) その他トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に必要な事項

- 物流に関わる多様な主体の役割 ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提事項

【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)

荷主・物流事業者等の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・解説書**を策定。

① 積載効率の向上

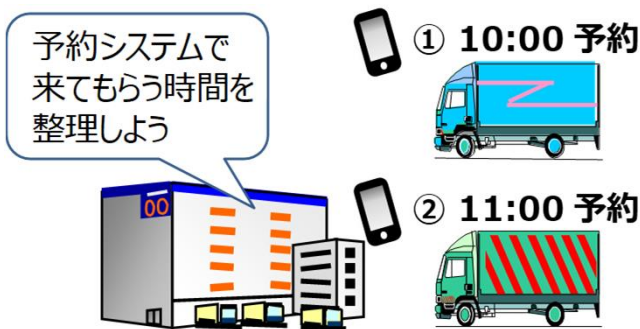
- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



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

特定事業者の指定基準等のポイント

- 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**されるような基準値を設定。

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）

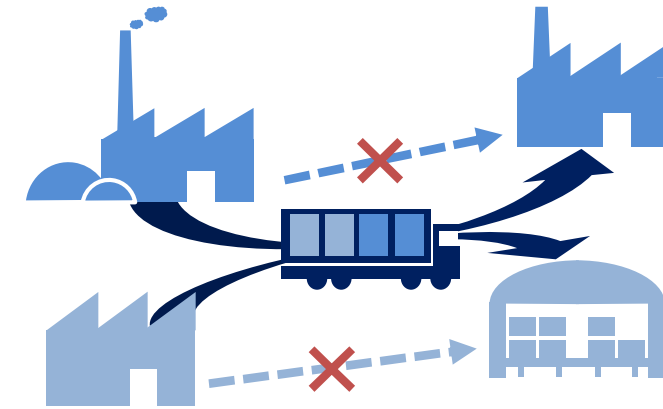
特定貨物自動車運送事業者等

保有車両台数 150台以上
（上位790社程度）

- **物流統括管理者（CLO）**は、**事業運営上の重要な決定に参画**する管理的地位にある**役員等から選任**。40

積載率の向上

- 複数の荷主の貨物の積合せを行うこと等により、**輸送網を集約**すること
- 荷主や他のトラック事業者と必要に応じて協議を実施し、**配送を共同化**に取り組むこと
- 求貨求車システム等を活用した帰り荷の確保により、**実車率の向上**を図ること
- 配車システムの導入等により**配車・運行計画の最適化**を行うこと
- 輸送量に応じた大型車両の導入等により、**運送ごとの貨物の総量を増加**させること



積合せによる輸送網集約

※ このほか、

- ・ドライバーの荷待ち・荷役等時間を把握し、荷主が自ら荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に**協力・情報提供**すること
- ・関係事業者がトラック予約受付システムを導入している場合は、そのシステムを利用すること
- ・荷主が指示した時刻・時間帯に**遅延**する場合は荷主や寄託倉庫にその状況を報告するとともに、理由なく必要以上に早くトラックドライバーが集貨・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう、効率的な配車・運行に努めること。
- ・取引先に対して、標準仕様パレットの活用、共同輸配送のための個建て運賃の導入やリードタイムに応じた運賃設定などの**提案**を行うこと

等を盛り込むべきことが示されている。



地域における配送の共同化



求貨求車システムの活用

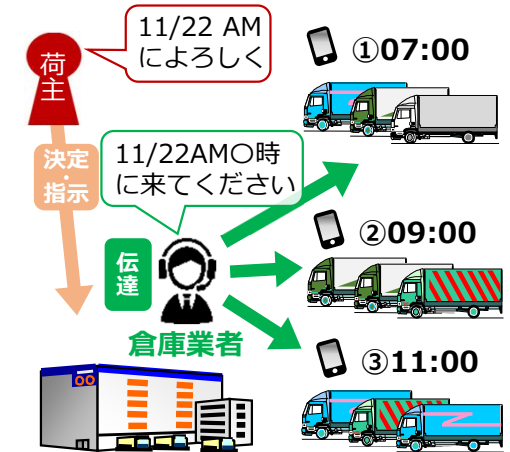
貨物自動車関連事業者（倉庫、港湾運送、航空運送、鉄道）の判断基準のイメージ

令和6年11月11日 第4回 国交省・経産省・農水省3省合同会議 提出資料を基に作成

荷待ち時間の短縮

※貨物自動車関連事業者のうち、倉庫業者のみ努力義務が課される

- トラックが一時に集中して到着することがないよう、**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

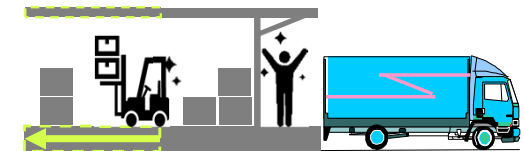


予約受付システムを活用した調整

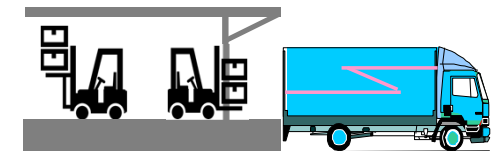
荷役等時間の短縮

※全ての貨物自動車関連事業者に努力義務が課される

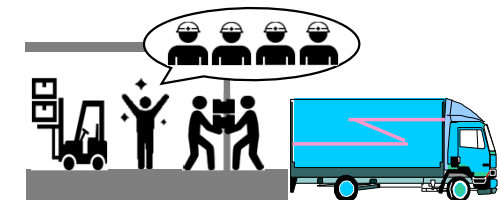
- 荷主から一貫パレチゼーション実現のためにパレットでの納品について提案された際には、**パレット費用の適正な価格転嫁が確認できれば、その提案に協力を行うこと**とし、荷役等の効率化を図ること
- **検品を効率的に実施するための機器**を導入すること等により、**検品作業の時間を短縮**すること
- **バース等の荷捌き場**について、**貨物の物量に応じて適正に確保**すること
- フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により**ドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化**を図ること
- 荷役前後の搬出入の実施に関するマニュアルの作成や周知等により、**搬出入を迅速に行うこと** 等



物量に応じた拡張



フォークリフト等を適切に配置



作業員を適切に配置

積載率の向上

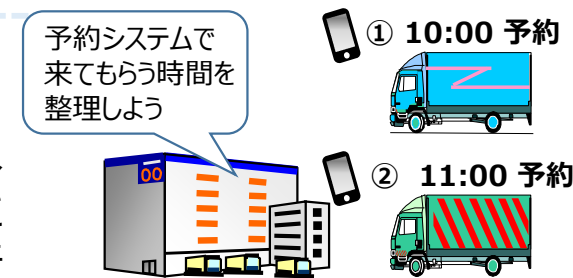
- トラック事業者が複数荷主の貨物の積合せ等に積極的に取り組めるよう、**実態に即した適切なリードタイムの確保**や**荷主間の連携**に取り組むこと
- トラック事業者の運行効率向上のため、**繁閑差の平準化**や**納品日の集約**等を通じた**発送量・納入量の適正化**や、**配車システム**の導入等を通じた**配車・運行計画の最適化**に取り組むこと
- **社内の関係部門（物流・調達・販売 等）の連携を促進**することにより、適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化を図ること 等



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、**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

- パレット等の**荷役の効率化に資する輸送用器具**の導入により、荷役等の効率化を図ること
- バーコード等の商品を識別するタグの導入等により、**検品の効率的**を図ること
- **バース等の荷捌き場**について、**貨物の物量に応じて適正に確保**すること
- フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により**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
- 貨物の出荷を行う際には、**出荷時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り**等を行うこと 等

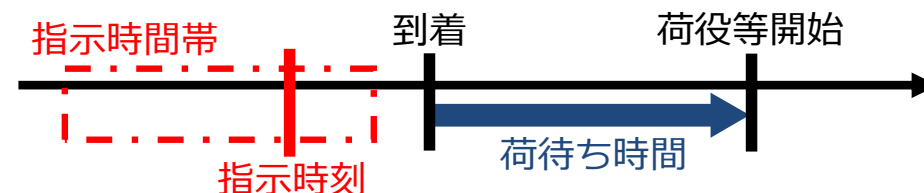
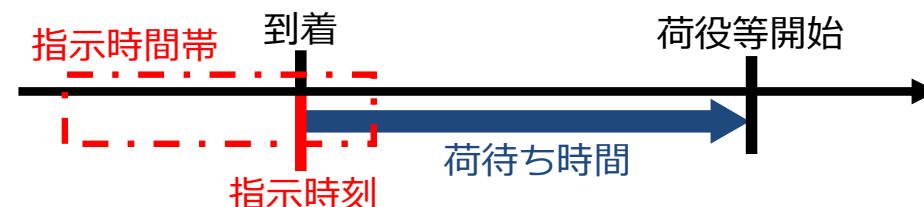


検品の効率化

「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について

＜荷待ち時間の算定＞

- ① 到着時刻・時間帯の指示がない場合
…到着時刻※¹から荷役等の開始時刻まで
- ② 到着時刻・時間帯の指示があった場合
 - 指示時刻・時間帯の始期よりも前に到着した場合
…指示時刻等から荷役等の開始時刻まで
 - 指示時刻・時間帯内に到着した場合
…到着時刻※²から荷役等の開始時刻まで
 - 指示時刻・時間帯よりも後に到着した場合※³
…到着時刻※⁴から荷役等の開始時刻まで



＜荷役等時間の算定＞

- トラックドライバーが行う荷役、検品、荷造り、入庫・出庫、棚入れ・棚出し、商品陳列、ラベル貼り、代金の取立て・立替えなど、運転業務に附帯する業務の開始時間から終了時間まで
- 1つの施設内で荷卸しと荷積みを行う場合は、荷卸しと荷積みを別々に計測することも許容

※ 1 …トラックドライバーが集貨・配達を行う場所やその周辺の場所に到着した時刻を意味する

※ 2, 4 …到着後速やかに受付等を行う場合は受付時刻

※ 3 …ただしトラック事業者やトラックドライバーの都合で指示時刻等を過ぎたことにより生じた待機時間については荷待ち時間として計測しない 44

特定事業者の種類ごとの指定基準値と指標の算定方法等について（参考）

特定事業者の種類	指定基準値	指標の算定方法	指定基準値の根拠
特定荷主	取扱貨物の重量※1 9万トン以上 (上位3,200社程度)	○特定第一種荷主（≒発荷主） 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行 わせた貨物の年度の合計の重量 ○特定第二種荷主（≒着荷主） 次に掲げる貨物の年度の合計の重量 ①自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物 ②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 ③自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物 ④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	国土交通省「全国貨物純流動調査（物 流センサス）報告書」（令和5年3月） 及び 総務省・経済産業省「令和3年経 済センサス－活動調査」（令和5年6月 27日）を元に試算し、第一種荷主、第二 種荷主及び連鎖化事業者の取扱貨物の 重量が多い順に対象とし、全体の50%をカ バーする基準値及び対象事業者数を算出
特定連鎖化 事業者		次に掲げる貨物（※2）の年度の合計の重量 ①当該連鎖化事業者の連鎖対象者が運転者から受け取る貨物 ②当該連鎖化事業者の連鎖対象者が他の者をして運転者から受 け取らせる貨物	
特定倉庫業者	貨物の保管量 70万トン以上 (上位70社程度)	倉庫業者が寄託を受けた物品を保管 する倉庫において入庫された貨物の年度の合計 の重量	各倉庫業者から提出された「受寄物入出 庫高及び保管残高報告書」（令和4年 1月～12月分）を元に試算し、貨物の保 管量が多い順に対象とし、全体の50%をカ バーする基準値及び対象事業者数を算出
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)	保有する事業用自動車の台数	国土交通省「令和4年度 貨物自動車運 送事業輸送実績調査」を元に、元請として の輸送能力を加味した上で試算し、輸送能 力が多い順に対象とし、全体の50%をカ バーする基準値及び対象事業者数を算出

※1：事業者としての全体の取扱い貨物の重量ではなく、第一種荷主、第二種荷主、連鎖化事業者それぞれの立場での取扱貨物の重量を指す。
 ※2：当該連鎖化事業者の連鎖対象者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連鎖化事業者が連鎖対象者との定型的な約款による契約に基づき受渡しの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貨物を除く。

重量の算定方法について

○ 軽い重量の貨物を取り扱う発荷主となる業種や、卸売業、小売業などの着荷主となるケースが多い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。

○ そのため、取扱貨物の重量算定方法については手段を1つに限定せず、複数の選択肢を提示し、それぞれの事業者において合理的な算定方法を選択することとする。

45

中長期計画・定期報告の記載事項について

（中長期計画：改正法第38条・第46条・第56条・第65条関係）
（定期報告：改正法第39条・第48条・第57条・第67条関係）

<検討事項>

- 改正物効法では、一定規模以上の事業者を**特定事業者**として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。
- 中長期計画・定期報告の記載事項は、事業者の取組状況把握に当たっての有力な端緒情報となるため、事業者における**「取組の実効性の担保」と「業務負荷の軽減」**を両立する観点から検討を実施。

<中長期計画について（取りまとめ案より）>

- 作成期間について、毎年度提出してもらうことを基本としつつ、中長期的に実施する措置を記載することを踏まえ、計画内容に変更がない限りは**5年に1度提出**することとする。
- 記載内容について、判断基準で示す取組事項を踏まえ、「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」、「運転者の荷待ち時間の短縮」、「運転者の荷役等時間の短縮」に関し、①**実施する措置**、②**具体的な措置の内容・目標等**、③**実施時期等**、④参考事項を記載することとする。

<定期報告について（取りまとめ案より）>

- 記載内容について、①**事業者の判断基準の遵守状況**（チェックリスト形式を想定）、②関連事業者との連携状況等の**判断基準と関連した取組に関する状況**（自由記述欄を想定）、③**荷待ち時間等の状況**を記載することとする。

（荷待ち時間等の状況について）

【前提】

- ・ 特定事業者**自身が荷待ち時間等の現状を把握し、どの程度改善する必要があるかを認識**することができるよう、記載事項とする。
- ・ 「**取組の実効性の担保**」と「**業務負荷の軽減**」の双方の観点から合理的な方法とすることが求められる。

【具体的方法】

- ・ 荷主、連鎖化事業者及び倉庫業者は、**自らが管理する施設における荷待ち時間等を計測し、報告**することとする。
- ・ 他方、管理する全ての施設のすべての運行において、荷待ち時間等を計測することが費用や作業負担等の観点から必ずしも合理的でないケースも想定されることから、**取組の実効性の担保を前提としたサンプリング等の手法の実施**や、業務負荷の軽減のために**荷待ち時間等が一定時間以下である場合等の報告省略**を可能とする。その上で、荷待ち時間等の計測に当たっては、デジタル技術の活用等により効率的な把握を実施し、**より多くの施設における物流改善につなげていく**ことが望ましい。

荷待ち時間等の状況の計測・報告方法について（特定荷主等）

＜取りまとめ案において示された具体的な算定方法＞

- ①**計測方法**：対象となる各施設で1回の受渡しごとの「荷待ち時間等（＝荷待ち時間＋荷役等時間）」について、原則荷待ち時間と荷役時間を分けて計測することとするが、実態として切り分けられない場合は分けずに計測することも可能とする
- ②**対象施設**：特定荷主等自身が管理する施設（荷待ち時間については当該施設の周辺の場所も含む）※
※：契約に基づき倉庫業者等から荷待ち時間等の状況やそれを踏まえた改善の提案等を受けることができる場合においては、これらを把握した上で改善につなげていくこととする。
- ③**サンプリング**：可能な場合は全施設全運行について計測・報告することとするが、取組の実効性の担保を前提としたサンプリング等の手法を用いて報告することを許容する※1
- ④**報告省略**：1回の受渡しに係る荷待ち時間等が一定時間以内又は業界特性や環境を踏まえて更なる短縮が難しい場合については、報告の省略を可能とする※2
- ⑤**報告方法**：計測した荷待ち時間等の平均時間を施設ごとに報告

（※1）サンプリング等の手法については、どの程度のサンプリングを許容するか、どのように客観性の担保をするか、といった点から継続的に検討を行う必要があるが、以下の方向性が考えられるのではないかな。

- ・計測対象施設、計測期間、計測対象運行ごとに、抽出の最低数値を示すこと。
- ・特定荷主等においては、示された最低数値以上の施設、期間、運行を自ら選定し、計測を実施し、報告することとする。
- ・最低値としては以下の方向性が考えられるのではないかな。

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、特定荷主等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

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

（※2）報告の省略を可能とする場合は、以下の場合としてはどうか。

- ・荷待ち時間等が1時間以内である場合（荷待ち時間と荷役等時間を分けて計測し、その合計が1時間以内である場合を含む。）

※連鎖化事業者においては荷待ち時間が30分以内である場合

- ・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く、例えば、以下に該当すると認められる場合

- 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

上記（※1）及び（※2）の詳細については、各業界の特性や業務負荷等にも留意しつつ、制度施行までの間に引き続き検討

改正物効法・トラック法の施行に向けたスケジュール

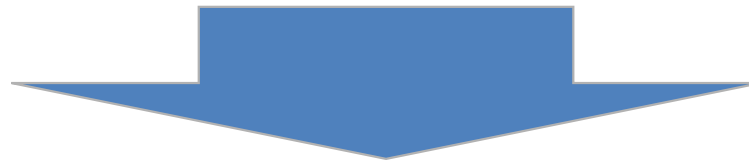
- 2024年5月15日 改正物流法 公布
- 2024年6月28日 **第1回合同会議**を開催し、規制措置の施行に向けた検討を開始
 - <今後議論することとなった論点の整理>
 - ・ 荷主・物流事業者に対する規制措置の実効性を確保するための制度設計のあり方
 - ・ ドライバーの運送・荷役等の効率化のための物流に関わる様々な関係者間の連携・協力のあり方
 - ・ 荷主・物流事業者の判断基準等における物流効率化に向けたデジタル技術の活用のあり方
 - ・ 荷主等の意識改革・行動変容を促すための物流改善の取組状況の調査・評価のあり方 等
- 2024年7月以降 事務局にて各種業界団体と意見交換
(現時点では、荷主関係55団体、物流事業者関係7団体 等)
- 2024年8月26日 **第2回合同会議**を開催し、取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
- 2024年9月26日 **第3回合同会議**を開催し、取りまとめ案について審議
- 2024年9月27日～
10月26日 取りまとめ案について**パブリックコメント**を実施（意見提出件数 合計875件）
- 2024年11月11日 **第4回合同会議**を開催し、パブリックコメントの結果を踏まえ、取りまとめ案について審議



- 2025年4月（想定）
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（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

まとめ

- 物流の「2024年問題」は、当該時点を乗り越えれば終わる一過性の課題ではなく、年々深刻化する構造的な課題でもあり、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、「2030年度に向けた政府の中長期計画」等を踏まえ、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。



2024年は、物流事業者、荷主企業、一般消費者が協力し、
物流革新の実現に向けて始動する重要な一年に

ご清聴ありがとうございました。

