

「物流革新政策パッケージ」 ～商慣行の見直し～

トラックGメンによる荷主・元請の監視体制の強化
標準的な運賃・標準運送約款の見直し

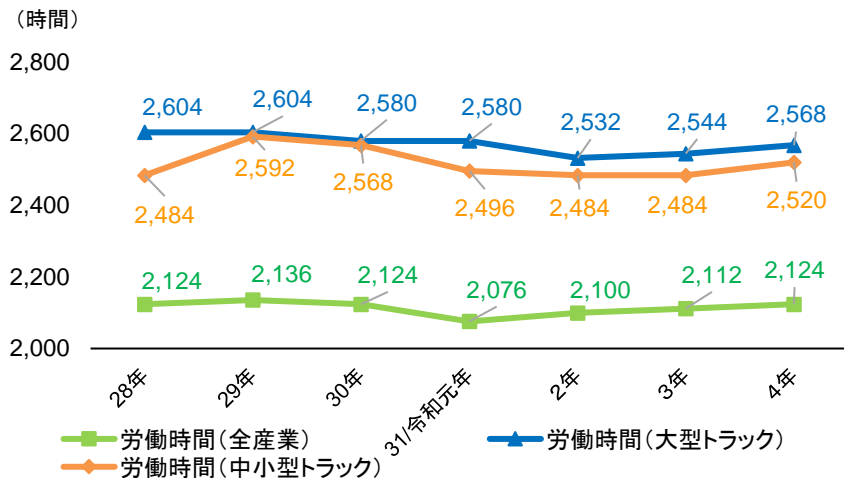
令和6年2月28日(水)

九州運輸局 自動車交通部 貨物課

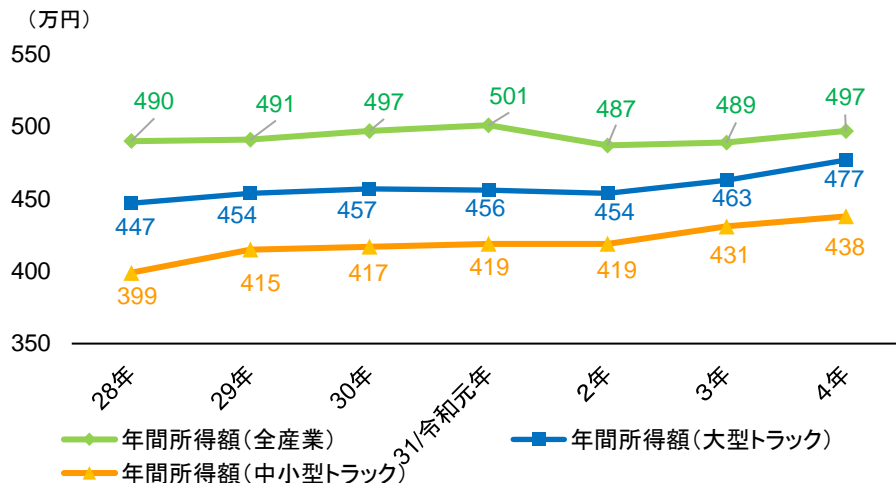


九州運輸局

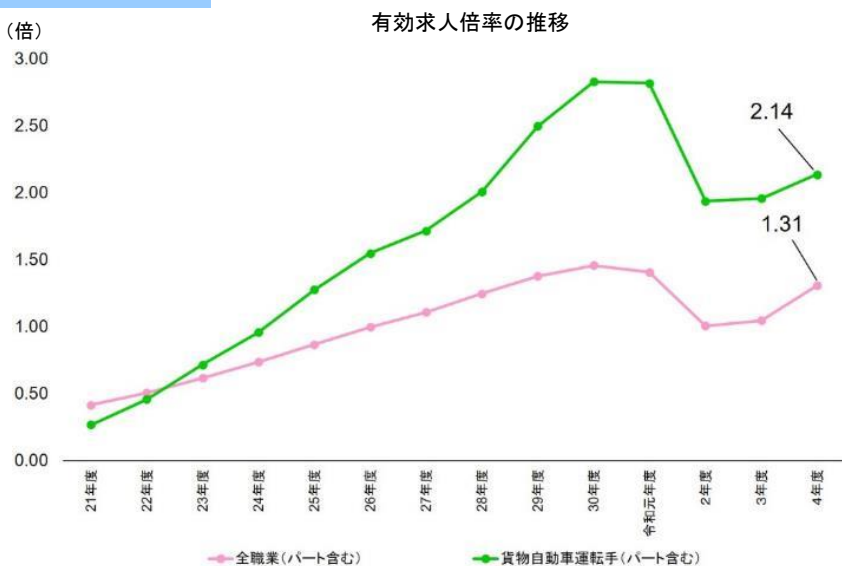
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



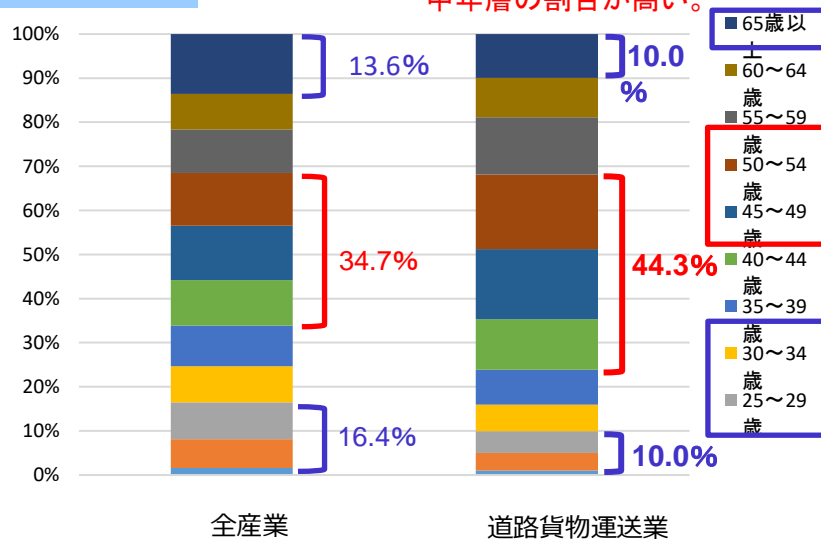
②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



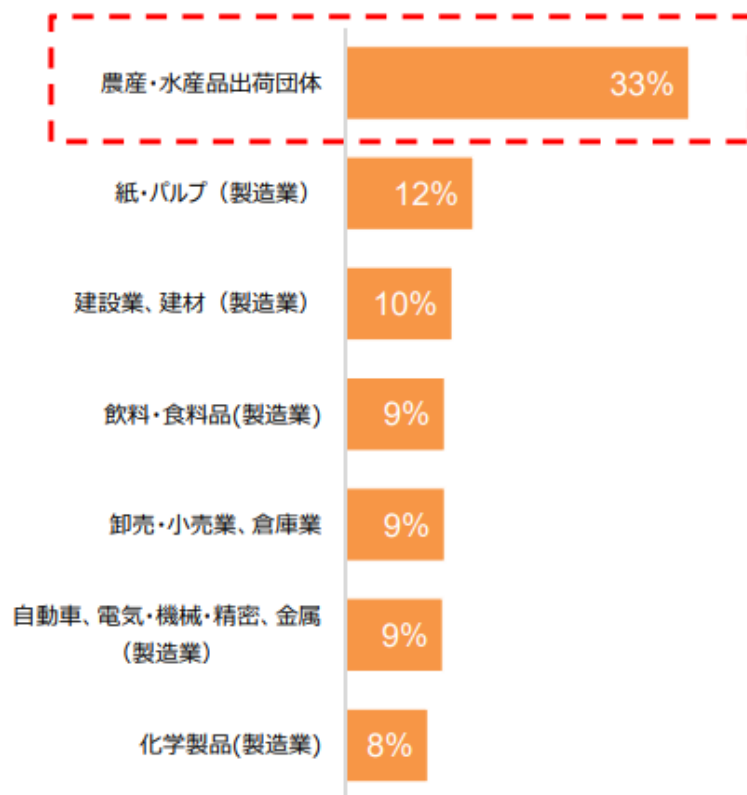
④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



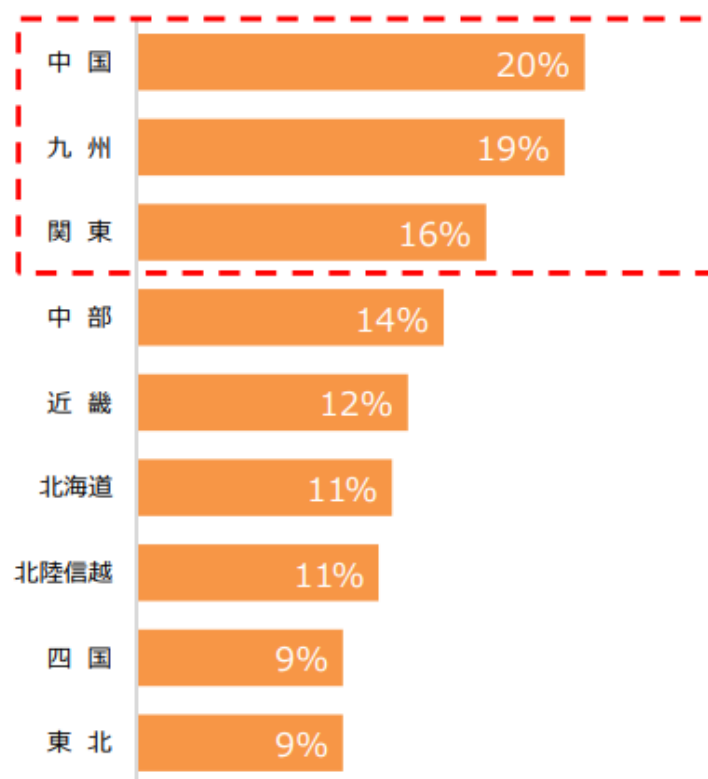
労働時間規制等による物流への影響

- 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）



- 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）

■ 総理の中小トラック事業者との車座対話（令和5年9月28日）

- 物流の停滞が懸念される2024年問題などへの対応や持続可能な物流に向け緊急に取り組むべき対策を具体化するよう指示



「物流革新緊急パッケージ」を決定（令和5年10月6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(*)**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GMX（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・価格競争白濁化等の取組み(*)**
- 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)	(施策あり)	(効果)
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間 × 達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% × 達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント

合計：14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年未まで

- ・ 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

- 我が国の物流は国民生活や経済を支える重要な社会インフラであり、**物流2024年問題への対応が喫緊の課題**
- 本年10月に取りまとめられた「物流革新緊急パッケージ」に基づき、**①物流の効率化、②荷主・消費者の行動変容、③商慣行の見直し**を柱とする緊急的に取り組むべき対策を実施

①物流の効率化（一般会計112億円+財政投融资200億円）

物流の停滞を回避するため、物流DXや標準化等により生産性向上を図るとともに、モーダルシフト等を含む脱炭素化や人材の活用・育成を推進
【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】

物流DX推進実証事業：15億円 テールゲートリフター等導入支援事業：14.6億円



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】

モーダルシフト加速化緊急対策事業：58億円
モーダルシフト等推進事業：1.2億円



(大型トラックと互換性のある規格)

(海上コンテナの規格)

【物流拠点の機能強化】

災害対応能力強化事業：3億円



非常用電源設備

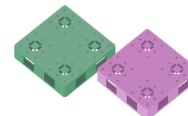
【物流GXの推進】

物流脱炭素化促進事業：15億円

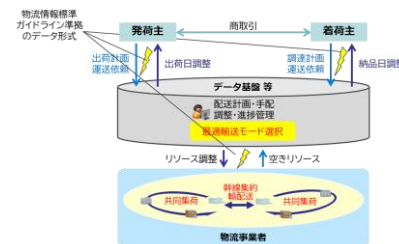


【物流標準化の促進】

物流標準化促進事業：4億円



パレット



②荷主・消費者の行動変容（一般会計45億円）

再配達半減の取組や広報を通じ、荷主・消費者の意識改革・行動変容を促進

【宅配の再配達率を半減する緊急的な取組】

再配達半減に向けた緊急対策事業：45億円

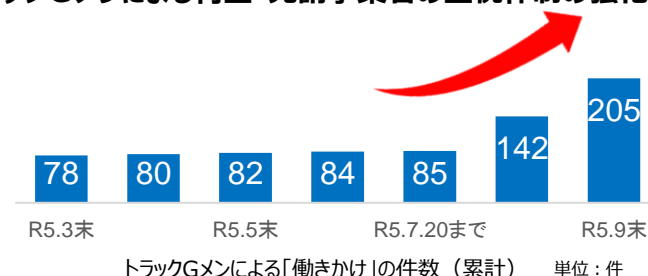
【消費者の行動変容を促す仕組み】



③商慣行の見直し（一般会計2億円）

荷主・物流事業者において、非効率な商慣行の見直しを実施

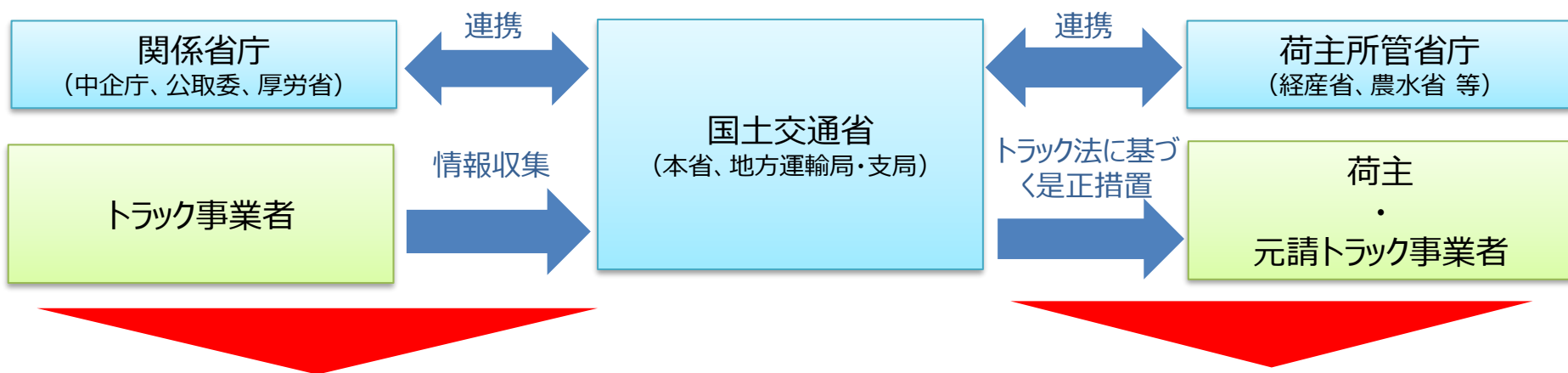
【トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化】



- ▶ **トラックドライバー**は、労働時間が長く、低賃金にあることから、**担い手不足が喫緊の課題**。
- ▶ 働き方改革の一環として、2024年4月からドライバーに**時間外労働の上限規制（年960時間）**が適用されるが、これによる**物流への影響が懸念（「2024年問題」）**。
- ▶ 国土交通省では、**貨物自動車運送事業法**に基づく荷主等への「働きかけ」「要請」等による**是正措置**を講じてきたが、2024年問題を前に、**強力な対応が必要**。
- ▶ このため、新たに**「トラックGメン」**を設置することで荷主等への監視体制を緊急に強化し、**荷主対策の実効性を確実なものに**。

⇒ **令和5年7月21日、162名体制※で本省及び地方運輸局等に設置**

※緊急増員80名（本省2名、地方運輸局等19名、運輸支局等59名）、既存定員との併任等82名（本省13名、地方運輸局等16名、運輸支局等53名）



トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し
情報収集力を強化（2023年度～）

トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」
制度※の**執行力を強化**（2023年度～）

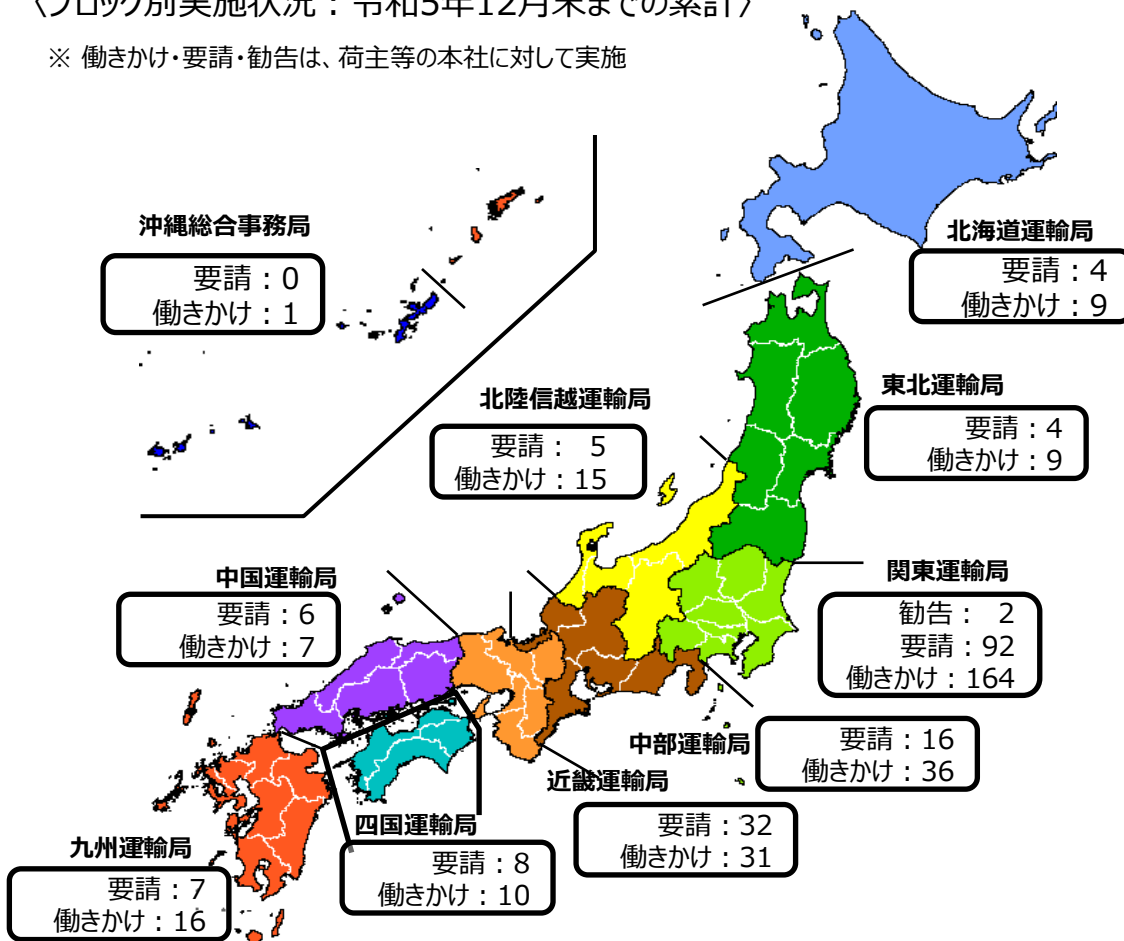
※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。

- 令和5年11月・12月の「集中監視月間」では、悪質な荷主や元請事業者等に対し、全国で**164件の「要請」**及び**47件の「働きかけ」**を実施し、違反原因行為の早急な是正を措置。
- さらに、既に「要請」を実施した荷主等のうち、**依然として違反原因行為に係る情報が相当数寄せられた2者に対し、初となる「勧告」(2件)を発動し、その旨を「公表」**。(令和6年1月26日)

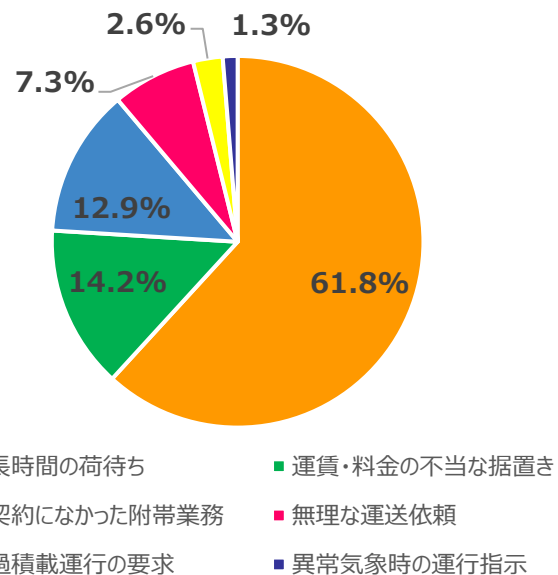
〈ブロック別実施状況：令和5年12月末までの累計〉

※ 働きかけ・要請・勧告は、荷主等の本社に対して実施

対応内容	荷主・元請数	内訳
勧告	2	荷主1・元請1
要請	174	荷主88・元請81・その他5
働きかけ	298	荷主187・元請109・その他2



「集中監視月間」の働きかけ・要請・勧告実施件数の違反原因行為内訳



番号	違反原因行為	内容	分類	業態	本社所在地	違反原因行為発生場所
1	長時間の荷待ち	法に基づく働きかけにより、一旦は長時間の荷待ちは改善されたが、その後、 同じ工場において3時間を超える荷待ち が発生していることが疑われたため、令和4年8月に要請を実施	発荷主	製造業	関東	中部
2	長時間の荷待ち	法に基づく働きかけにより、一旦は長時間の荷待ちは解消されたが、 別の拠点で3～4時間の荷待ち発生 の情報が寄せられたほか、関係省庁にも同種の情報が寄せられたため、令和5年2月に要請を実施	発着荷主	運輸業, 郵便業	関東	関東
3	長時間の荷待ち	関係省庁から、長時間の荷待ちの改善について指摘を受けていたものの、改善がなされず、その後も 3～6時間の荷待ちが発生 していることが疑われたため、令和5年5月に要請を実施	発荷主	製造業	四国	四国
4	長時間の荷待ち	荷待ちに係る情報（ 到着から荷下ろし開始までに3時間かかった など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施	元請	運輸業, 郵便業	関東	関東
5	長時間の荷待ち	荷待ちに係る情報（ 数年前から最大7時間に及ぶ荷待ちが発生 など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施	発荷主	サービス業	中部	中部
6	長時間の荷待ち	荷待ちに係る情報（ 3～5時間の荷待ちが恒常的に発生 など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施	着荷主	卸売業, 小売業	中国	近畿、中国
7	長時間の荷待ち	法に基づく働きかけを行った後、荷待ちに係る情報（ 数時間～10時間に及ぶ荷待ちが発生 など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施	元請 (荷主子会社)	運輸業, 郵便業	関東	中部、中国
8	長時間の荷待ち 契約にない附帯業務	荷待ち等に係る情報（ 日常的に4、5時間の荷待ち発生やラベル貼りをさせられる など）が複数寄せられ、長時間の荷待ち及び契約にない附帯業務が発生していることが疑われたため、令和5年10月に要請を実施	発荷主	製造業	近畿	関東
9	無理な配送依頼	法に基づく働きかけにより、改善のための取組に着手したものの、引き続き、無理な配送依頼（ 出荷遅れの説明なく、翌日配送を強要する など）が疑われたため、令和5年7月に要請を実施	元請 (荷主子会社)	運輸業, 郵便業	関東	関東
10	過積載運行の指示	法に基づく働きかけにより、改善のための取組に着手した矢先、 全社レベルでの安全対策に係る情報共有が不十分 であり、 他の拠点でも過積載運行の指示 が疑われたため、令和4年11月に要請を実施	元請	運輸業, 郵便業	関東	近畿

九州運輸局トラックGメンによる活動状況（R5.7～）

トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し 情報収集力を強化
(2023年度～)

トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」 制度※の**執行力を強化**
(2023年度～)

ナスバの運行管理者講習会場で荷主情報の提供を呼びかけ（チラシ・アンケート用紙を配布・回収）



- 8月～12月 福岡県内で開催の運行管理者一般講習（「福岡地区」「北九州地区」「筑豊地区」「筑後地区」の各講習会場）
- 合計約700名の講習受講者（運行管理者）にアンケート調査実施

 九州管内の荷主企業・元請トラック事業者に対し
公文書郵送による「働きかけ」を実施※ 7者
ヒアリングを伴う「働きかけ」を実施※ 1者

- 目安箱への情報、トラックGメンによる情報収集を基にした「働きかけ」
- 「恒常的な長時間の荷待ち」4件、「契約にない附帯業務」2件、「無理な運送依頼」1件、「運賃・料金の不当な据置き」1件

 九州管内の荷主企業・元請トラック事業者に対し
公文書郵送による「要請」を実施※ 7者 R5.12時点

- 11月・12月の集中監視月間の実績（本省対応）
- 「恒常的な長時間の荷待ち」5件、「運賃・料金の不当な据置き」2件

下請Gメンと合同ヒアリングを実施（11月集中監視月間）

- 九州経産局の下請Gメンが実施する下請ヒアリングに同行、合同ヒアリングを実施
- 福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、鹿児島県の運送事業者計12者にヒアリングを実施

SA・PAでトラックドライバーへ荷主情報の提供を呼びかけ（チラシ配賦・アンケート調査を実施）



- 10/3 基山PAでトラックドライバー約100名に情報提供を呼びかけ
- 当日夕方のテレビニュースでも取り上げられた

各県トラック協会と連携しトラック事業者への訪問ヒアリングを実施

- 各県トラック協会の協力を得て、各支局Gメンによる情報提供に積極的なトラック事業者への訪問ヒアリングを実施

九州運輸局トラックGメンによる今後の重点取組計画（R6.1～）

荷主・元請事業者に対するトラックGメン制度の周知活動を強化 ⇒トラック法による法執行「働きかけ」「要請」「勧告・公表」の注意喚起（未然防止）

- 法執行「働きかけ」「要請」「勧告・公表」に至る前に物流改善・取引適正化、トラック事業者への配慮を促す趣旨
- 荷主関係団体へ会員企業への周知依頼（訪問のうえチラシ配布やHP掲載などを依頼）
- 福岡、長崎、熊本、大分、宮崎各県の価格転嫁円滑化連携協定締結団体、倉庫業協会、中央・地方市場などを対象に検討

○違反原因行為：長時間の荷待ち

（発荷主） ～長崎県内企業～

《相談者からの申告内容》

- 先着順に積込みすると言われ受付したが、荷主の都合により配送を急ぐものから積込み順序が指示されるため長時間の荷待ちが発生。

（元請運送事業者） ～熊本県内企業～

《相談者からの申告内容》

- 自社都合により長時間の待機を強いられている。

○違反原因行為：契約にない附帯業務

（発荷主） ～福岡県内企業～

《相談者からの申告内容》

- 物流センターでのリフト作業を強要される。

（発荷主） ～鹿児島県内企業～

《相談者からの申告内容》

- パレット荷役の提案をするも相手にされず、手荷役（積卸し）を強要される。

○違反原因行為：運賃・料金の不当な据置き、無理な運送依頼

（元請運送事業者） ～福岡県内企業～

《相談者（軽運送事業者）からの申告内容》

- 配達個数に対して運賃が安いので値上げを要望したが応じて貰えない。
- 時間内（13時間以内）に配達しきれない程の荷物量で困っている。

《福岡運輸支局による働きかけ》

- ヒアリングを実施し配送データ等を元に事実確認したが明確な違反原因行為は確認されず。
- 荷主に対し継続した物流改善の検討及び運賃交渉への対応を依頼。

※働きかけは福岡運輸支局会議室で実施し、福岡運輸支局のトラックGメン、九州運輸局のGメンが同席。国交省のGメン、福岡県労働局の荷主特別対策担当官がWEB参加し実施。

荷主の違反原因行為の投稿窓口

九州運輸局ホームページ

国土交通省 九州運輸局

検索 文字サイズ 標準 拡大

トップページへ ▶ お問い合わせ ▶ サイトマップ

申請公示・申請・処分状況 分野別情報 報道発表&お知らせ 総合案内 各種情報 各種手続き その他の情報

九州運輸局 > 分野別情報 > バス・タクシー・トラック > トラックGメン < 荷主情報投稿窓口 >

分野別情報

- 新型コロナウイルス感染症対策情報
- 観光
- 公共交通活性化
- 鉄道
- 物流(交通政策部)
- 自動車
- バス・タクシー・トラック
- 海軍
- 安全・防災・危機管理
- 人材確保・育成対策推進サイト

PDFファイルをご覧いただくには Adobe Reader(無償)が必要です。ダウンロードした後インストールしてください。

[Adobe Readerダウンロードページへのリンク](#)

トラックGメン < 荷主情報投稿窓口 > [印刷用ページ](#)

トラック事業者・軽運送事業者の皆さまへ

国土交通省では2023年7月21日に全国で「トラックGメン」を創設しました。

「トラックGメン」による調査結果を貨物自動車運送事業法に基づく荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等に活用し、実効性を確保します。

荷主企業・元請事業者に起因する違反原因行為(「長時間の荷待ち」、「契約にない附帯作業」、「運賃料金の不当な据え置き」、「過積載運送の指示」、「無理な運行依頼」など)があった場合には、以下国土交通省ホームページまたは九州運輸局・各運輸支局窓口まで情報をお寄せください。

<トラックGメンの創設について(国土交通省HP)>
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000116.html
 ※投稿フォームはこちら
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou-jittai/index.html>

<九州運輸局のトラックGメン窓口 >

九州運輸局 自動車交通部貨物課	092-472-2528 gst-jikoubukamotsuka@ki.mlit.go.jp
福岡運輸支局 輸送部門	092-673-1191(音声ガイダンスが流れたら「2」)
佐賀運輸支局 企画輸送・監査部門	0952-30-7271(音声ガイダンスが流れたら「1」)
長崎運輸支局 輸送・監査部門	095-839-4747(音声ガイダンスが流れたら「2」)
熊本運輸支局 輸送・監査部門	096-369-3155(音声ガイダンスが流れたら「3」)
大分運輸支局 輸送・監査部門	097-558-2107(音声ガイダンスが流れたら「3」)
宮崎運輸支局 輸送・監査部門	0985-51-3952(音声ガイダンスが流れたら「2」)
鹿児島運輸支局 輸送・監査部門	099-261-9192(音声ガイダンスが流れたら「3」)

リーフレットにより呼びかけ

トラック事業者の皆様へ

トラック事業者 みなさまに情報提供のお願い
 「荷主の要求等に困っていませんか？」

過積載になるような依頼

困ったな...でも我慢するしか...

運賃・料金の不当な据え置き

はい! よろこんで!!

かしこまりました!!

無理な到着時間設定

恒常的な長時間の荷待ち

大型台風や豪雪日の配達依頼

そんな荷主の情報教えてください。

いただいた情報、ご意見等については、荷主への法に基づく対応の検討にあたり、活用させていただきます。

貨物自動車運送事業法に基づく働きかけ等の概要

トラックドライバーの労働条件を改善し、働き方改革を進めるためには荷主(元請運送事業者を含む)のご理解、ご協力が不可欠です。国土交通省では、違反原因行為(貨物自動車運送事業者が関係法令に違反する原因となるそのある行為)を行っている疑いのある荷主情報を収集し、当該荷主に対して貨物自動車運送事業法に基づく働きかけ、「要請」等を行い、改善を図っています。

詳しくは **意見募集窓口のホームページへ**
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou-jittai/index.html>

荷主の対応に疑問を持たれたら、以下までご連絡ください!

九州運輸局 トラックGメン
 電話: 092-472-2528
 e-mail: qst-jikoubukamotsuka@ki.mlit.go.jp

【各機関へのお願い】

本省ホームページの「投稿窓口」(目安箱)だけでなく、運輸局及び支局へ直接の申し出を受け付けています。「荷主の違反原因行為」に関する積極的な情報提供をお待ちしています。

概要

- トラック運送業については、令和5年6月に取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」において、**荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主企業等に適正に転嫁**できるよう、**令和5年中に、「標準運送約款」や「標準的な運賃」について所要の見直しを図る**こととされたところ。
- このため、国土交通省、経済産業省、農林水産省等の行政機関、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等を構成員とする「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」を立ち上げ、「標準的な運賃」及び「標準運送約款」の**見直しに係る論点整理と方向性について、議論**を行う。

構成員

委員

【学識経験者】

- ・野尻 俊明 流通経済大学 名誉教授 <座長>
- ・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】

- ・小熊 弘明 国土交通省 自動車局貨物課長
- ・平澤 崇裕 国土交通省 総合政策局物流政策課長
- ・中野 剛志 経済産業省 商務・サービスグループ物流企画室長
- ・藏谷 恵大 農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課長

オブザーバー

【業界】

- ・（公社）全日本トラック協会

【荷主】

- ・（一社）日本経済団体連合会
- ・日本商工会議所
- ・全国農業協同組合連合会

【労組】

- ・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】

- ・厚生労働省
- ・中小企業庁
- ・公正取引委員会

スケジュール

- 8月30日 第1回検討会（論点整理）
- 10月 第2回検討会（提言素案の整理）
- 12月 第3回検討会（提言取りまとめ）

⇒ 提言を踏まえ、「標準運送約款」及び「標準的な運賃」を改正

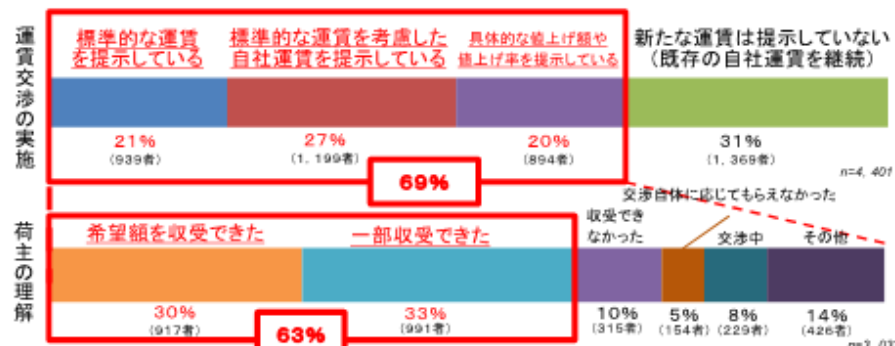
【参考1】「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」決定）（抄）

1. 具体的な施策（1）商慣行の見直し

⑥トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底【国交省】

トラック法に基づく「標準的な運賃」について、荷主企業等への周知・徹底を強化するとともに、**荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主企業等に適正に転嫁**できるよう、**今年中に、「標準運送約款」や「標準的な運賃」について所要の見直しを図る**。

【参考2】標準的な運賃に係る実態調査結果の概要（令和4年度）



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和5年12月15日

物流・自動車局貨物流通事業課

「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」の提言を公表します。

国土交通省では、本年8月より、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」を計3回開催し、「標準的な運賃」及び「標準運送約款」について、見直しに向けて学識者の皆様を交え、議論を行いました。今般、本検討会の提言を作成・公表いたしましたので、お知らせいたします。

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**の提言を取りまとめ。

1. 「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」提言の概要（別添参照）

① 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引き上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**
- 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

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 待機時間料に加え、荷役作業ごとの「**積込料・取卸料**」を加算
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の車に分離し、荷主から対価を収受する旨を明記**

② 多重下請構造の是正等

- 「**下請け手数料**」を設定
- 荷主、運送事業者双方が運賃・料金を記載した**電子書面を交付**することを明記

③ 多様な運賃・料金設定等

- 共同輸配送等を念頭に、「**個送運賃**」を設定
- リードタイムが短い運送の際の「**速達割増**」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

等

2. 今後のスケジュール

検討会における議論や提言を踏まえて、令和6年1月以降、「標準的な運賃」については運輸審議会への諮問、「標準運送約款」についてはパブリックコメントを経て、改正。

【連絡先】物流・自動車局貨物流通事業課 運崎 宮屋敷 武藤（内線 41333）
代表 03-5253-8111 直通 03-5253-8575

【今後のスケジュール】

「標準的な運賃」

R6.1.10 国土交通大臣から運輸審議会へ諮問

R6.2.13 運輸審議会による公聴会開催予定

「標準運送約款」

R6.1.11～R6.2.10 パブリックコメント実施中

公聴会、パブリックコメントを経て、新たな「標準的な運賃」、「標準運送約款」をR6.3公布、R6.4施行予定

「標準的運賃」及び「標準運送約款」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**の提言をとりまとめ（令和5年12月15日）

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

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

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

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

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

※金額はいずれも中型車（4セラス）の場合の30分あたり単価

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離**し、**荷主から対価を受受**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】

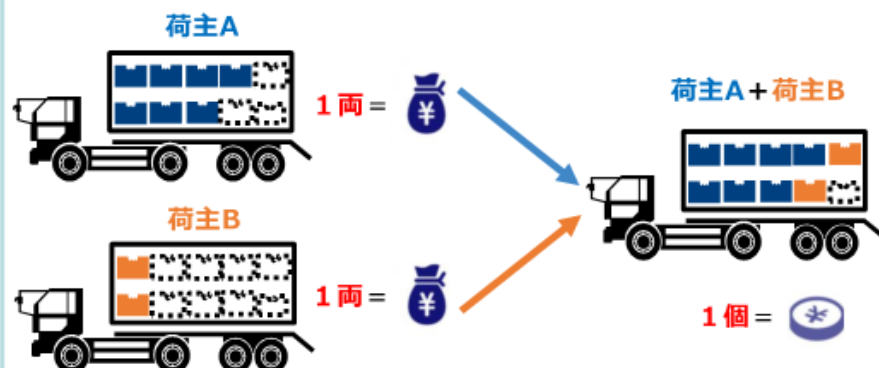
<契約条件の明確化>

- 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】

令和6年2月13日
 物流・自動車局物流政策課
 物流・自動車局貨物流通事業課
 物流・自動車局安全政策課

「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」を閣議決定

2024年問題に対応し、物流の持続的成長を図るため、「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」が、本日、閣議決定されました。

I. 背景

物流は国民生活・経済を支える社会インフラです。物流産業を魅力あるものとするため、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」に直面しています。こうした状況に対応するため、荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について抜本的・総合的な対策が必要です。

また、軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数が最近6年で倍増しており、安全対策の強化が求められています。

II. 法律案の概要

(1) 荷主・物流事業者に対する規制 【流通業務総合効率化法】

○荷主・物流事業者に対し、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。

○上記取組状況について、国が判断基準に基づき指導・助言、調査・公表を実施。

○上記事業者のうち、一定規模以上のものを特定事業者として指定し、中長期計画の作成や定期報告等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、勧告・命令を実施。

○さらに、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「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」から「物資の流通の効率化に関する法律」に変更

(2) トラック事業者の取引に対する規制 【貨物自動車運送事業法】

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

○荷主・トラック事業者・利用運送事業者に対し、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。

○トラック事業者・利用運送事業者に対し、他の事業者の運送の利用（＝下請けに出す行為）の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、責任者の選任を義務付け。

(3) 軽トラック事業者に対する規制 【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国土交通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。

【問い合わせ先】

物流・自動車局 物流政策課 内波、古川、小原、宇野 <全般、(1) 関係>
 TEL: 03-5253-8111 (内線: 41-802、41-831、41-823、41-883)、03-5253-8799 (直通)
 物流・自動車局 貨物流通事業課 羽田野、佐藤、佐々木 <(2) 関係>
 TEL: 03-5253-8111 (内線: 41-323、41-347)、03-5253-8575 (直通)
 物流・自動車局 安全政策課 宮坂、荻島 <(3) 関係>
 TEL: 03-5253-8111 (内線: 41-613、41-615)、03-5253-8566 (直通)

● 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

背景・必要性

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

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



○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→以下の施策を講じることにより、物流の持続的成長を図ることが必要。

法案の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制の措置 【流通業務総合効率化法】

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

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

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

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

【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

○特定事業者のうち荷主には物流統括管理者の選任を義務付け。

※法律の名称を変更。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。（予算）

2. トラック事業者の取引に対する規制の措置 【貨物自動車運送事業法】

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

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

○他の事業者の運送の利用（＝下請けに出す行為）の適正化について努力義務*3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する管理規程の作成、責任者の選任を義務付け。

*2*3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3. 軽トラック事業者に対する規制の措置 【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