

# 物流の「2024年問題」への対応について

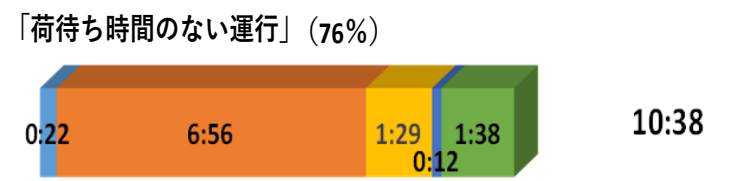
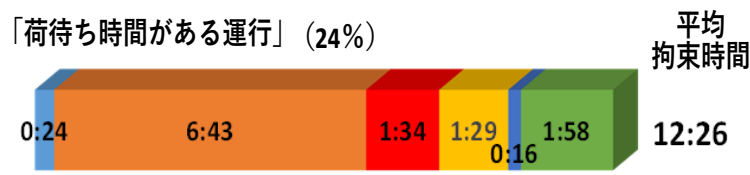
---

四国運輸局愛媛運輸支局

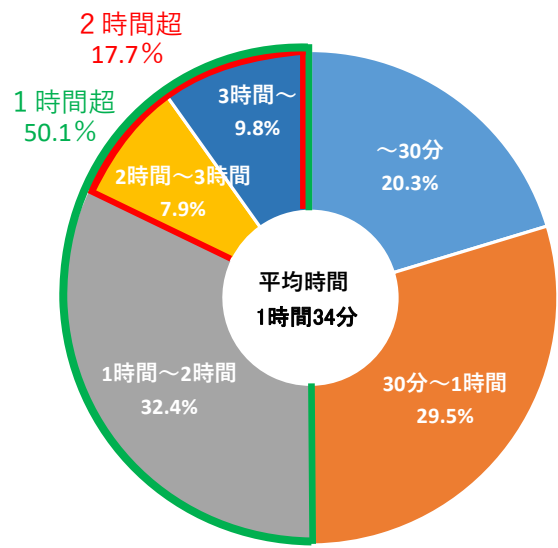
令和6年3月

- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳  
(荷待ち時間の有無別)



1運行あたりの荷待ち時間の分布

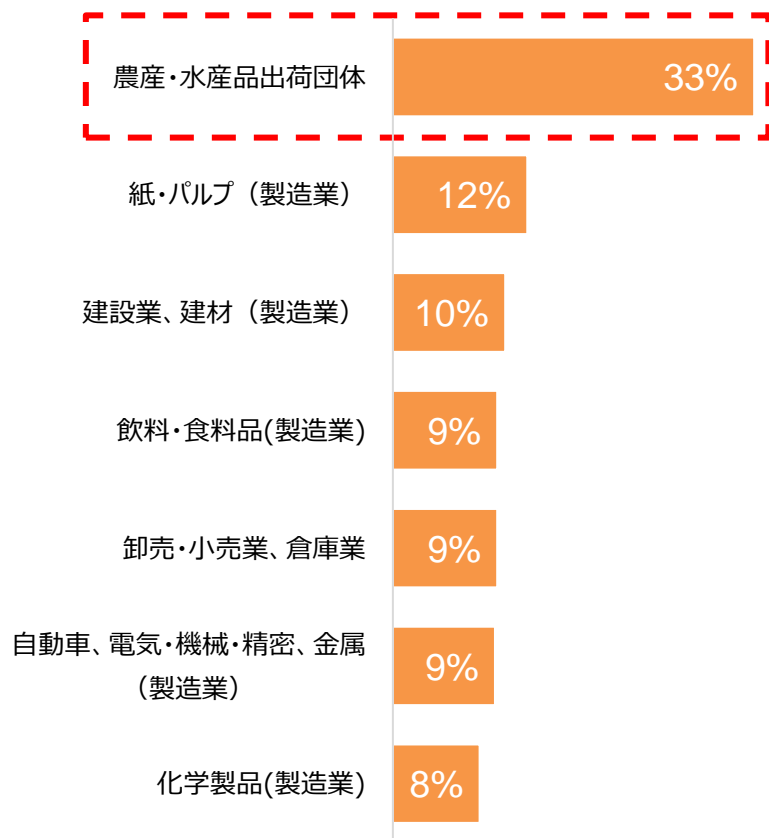


出典:トラック輸送状況の実態調査 (R2)

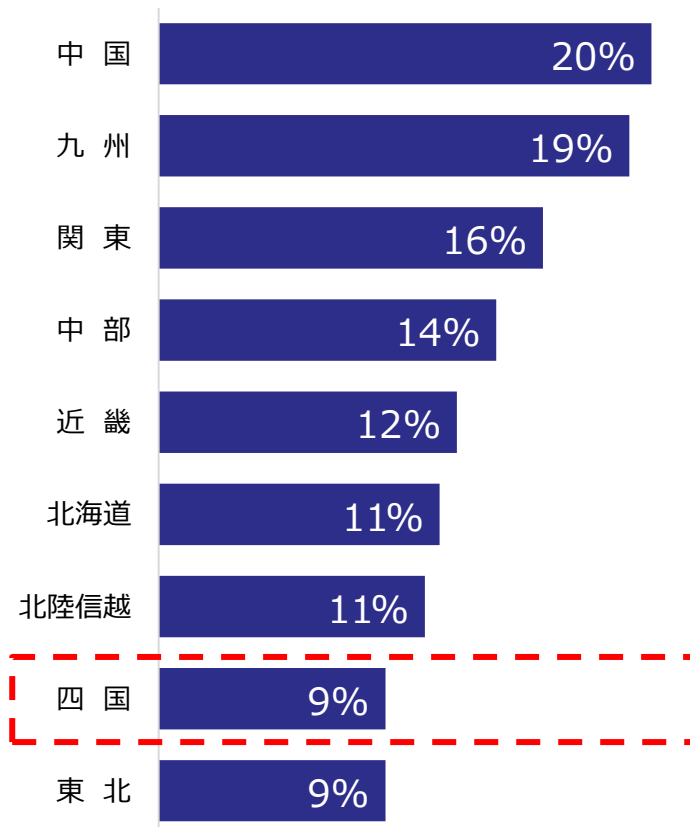
# 労働時間規制等による物流への影響

- 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）に向けた規制的措施等の導入(※)**
- 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施等の導入(※)
- 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GMN**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃收受・価格転嫁円滑化等の取組み(※)**
- 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施等の導入(※)**
- 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          |
|             |        |              | <b>合計：14.3ポイント</b> |

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

## 3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措施の具体化

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施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

# 「物流革新緊急パッケージ」

令和5年10月6日  
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議資料を基に作成

- 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来年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。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- その他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

## 1. 物流の効率化

### ○即効性のある設備投資・物流DXの推進

- ・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、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
- ・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
- ・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

### ○モーダルシフトの推進

- ・鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
- ・31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進

### ○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

- ・荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等により、快適で働きやすい職場環境の整備を促進
- ・労働生産性の向上に資する車両を運転するための免許の取得等のトラック運転手のスキルアップを支援

### ○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

### ○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

- ・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）
- ・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
- ・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
- ・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対する支援による物流ネットワークの強化
- ・トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充や駐車マス予約制度の導入などの取り組みの推進

### ○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）

### ○高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続

### ○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

## 2. 荷主・消費者の行動変容

### ○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、コンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配送日時指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施

### ○政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

## 3. 商慣行の見直し

### ○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）

- ・荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」等の集中実施、国土交通省及び荷主所管・法執行行政機関による連携強化

### ○現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（運輸審議会への諮問を経て、改正予定）

### ○適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

- ・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
- ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
- ・トラック事業における多重下請け構造は是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

・急激な物価高騰を乗り越え持続的な構造的賃上げを実現するためには、雇用の7割を占める中小企業がその原資を確保できる取引環境を整備することが必要  
→令和5年11月29日に内閣官房及び公正取引委員会の連名で「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を策定

### 本指針の性格

- ・労務費の転嫁に関する事業者の発注者・受注者の双方の立場からの行動指針
- ・発注者及び受注者が採るべき行動／求められる行動を12の行動指針として取りまとめ。
- ・独占禁止法及び下請け代金法に基づき厳正に対処することを明記

### 発注者として採るべき行動／求められる行動

- 【行動①：本社（経営トップ）の関与】
- 【行動②：発注者側からの定期的な協議の実施】
- 【行動③：説明・資料を求める場合は公表資料とすること】※
- 【行動④：サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うこと】
- 【行動⑤：要請があれば協議のテーブルにつくこと】
- 【行動⑥：必要に応じ考え方を提案すること】

### 受注者として採るべき行動／求められる行動

- 【行動①：相談窓口の活用】
- 【行動②：根拠とする資料】※
- 【行動③：値上げ要請のタイミング】
- 【行動④：発注者から価格を提示されるのを待たずに自ら希望する額を提示】

### 発注者・受注者の双方が採るべき行動／求められる行動

- 【行動①：定期的なコミュニケーション】
- 【行動②：交渉記録の作成、発注者と受注者の双方での保管】

※価格交渉において、発注者が労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を求める場合や、受注者が労務費の上昇傾向を示す根拠資料の例として、「**標準的な運賃**」が明記されている。

# 労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針(概要)

## 1. 指針の性格

- ✓ 労務費の転嫁に関する事業者の発注者・受注者の双方の立場からの行動指針。
- ✓ 発注者及び受注者が採るべき行動／求められる行動を12の行動指針として取りまとめ、それぞれに「労務費の適切な転嫁に向けた取組事例」、「留意すべき点」などを記載。
  - ・ 本指針に記載の12の行動指針に沿わないような行為をすることにより、公正な競争を阻害するおそれがある場合には、公正取引委員会において独占禁止法及び下請代金法に基づき厳正に対処することを明記。
  - ・ 他方で、発注者としての行動を全て適切に行っている場合、取引当事者間で十分に協議が行われたものと考えられ、通常は独占禁止法及び下請代金法上の問題が生じない旨を明記。

## 2. 発注者として採るべき行動／求められる行動

### 【行動①: 本社(経営トップの関与)】

- ①労務費の上昇分について取引価格への転嫁を受け入れる取組方針を、具体的に経営トップまで上げて決定すること、②経営トップが同方針又はその要旨などを書面等の形に残る方法で社内外に示すこと、③その後の取組状況を定期的に経営トップに報告し、必要に応じ、経営トップが更なる対応方針を示すこと。

### 【行動②: 発注者側からの定期的な協議の実施】

- 受注者からの労務費の上昇分に係る取引価格の引上げを求められていなくても、業界の慣行に応じて1年に1回や半年に1回など定期的に、労務費の転嫁について発注者から協議の場を設けること。特に長年据え置かれてきた取引や、スポット取引と称して長年同じ価格で更新されているような取引においては、転嫁について協議が必要であることに留意が必要である。
- 協議することなく長年価格を据え置くことや、スポット取引とはいえないにもかかわらずスポット取引であることを理由に協議することなく価格を据え置くことは、独占禁止法上の優越的地位の濫用又は下請代金法上の買いたたきとして問題となるおそれがある。

### 【行動③: 説明・資料を求める場合は公表資料とすること】

- 労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を受注者に求める場合は、公表資料(最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率など)(※)に基づくものとし、受注者が公表資料を用いて提示して希望する価格については、これを合理的な根拠があるものとして尊重すること。 ※「標準的な運賃」(国土交通大臣告示)も含まれる。<sup>6</sup>

# 労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針(概要)

## 【行動④: サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うこと】

- 労務費をはじめとする価格転嫁に係る交渉においては、サプライチェーン全体での適切な価格転嫁による適正な価格設定を行うため、直接の取引先である受注者がその先の取引先との取引価格を適正化すべき立場に在ることを常に意識して、そのことを受注者からの要請額の妥当性の判断に反映させること。

## 【行動⑤: 要請があれば協議のテーブルにつくこと】

- 受注者から労務費の上昇を理由に取引価格の引上げを求められた場合には、協議のテーブルにつくこと。 労務費の転嫁を求められたことを理由として、取引を停止するなど不利益な取扱いをしないこと。

## 3. 受注者として採るべき行動／求められる行動

【行動①: 相談窓口の活用】

【行動②: 根拠とする資料】

【行動③: 値上げ要請のタイミング】

【行動④: 発注者から価格を提示されるのを待たずに自ら希望する額を提示】

## 4. 発注者・受注者の双方が採るべき行動／求められる行動

【行動①: 定期的なコミュニケーション】

- 定期的にコミュニケーションをとること。

【行動②: 交渉記録の作成、発注者と受注者の双方での保管】

- 価格交渉の記録を作成し、発注者と受注者と双方で保管すること。

## 5. 今後の対応

- ✓ ①内閣官房において、各府省庁・産業界・労働界等の協力を得て本指針の周知活動を実施し、②公正取引委員会において、労務費の転嫁の協議に応じない事業者に対する情報を提供できるフォームを設置する。

【補足】

- ・ 優越的地位の濫用として独占禁止法上問題となるのは、発注者の取引上の地位が受注者に優越していることとともに、公正な競争を阻害するおそれが生じることが前提となる。
- ・ 買ったたきとして下請代金法上問題となるのは、下請代金法にいう親事業者と下請事業者との取引に該当する場合であって、下請代金法第2条第1項から第4項までに規定する①製造委託、②修理委託、③情報成果物 作成委託又は④役務提供委託に該当することが前提となる。



## 改正の目的

【成立:令和5年6月14日、公布・施行:令和5年6月16日】

- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制(960時間)の適用を見据え、平成30年の議員立法における時限措置として、**「荷主対策の深度化」と「標準的な運賃」の制度を創設**
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により**労働条件を改善することが急務だが、担い手確保のための取組は道半ば**
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、**両制度を継続的に運用することが必要**

## 改正の概要

**改正前** 【時間外労働規制が適用される(令和6年3月)までの時限措置】

### 荷主対策の深度化

トラック事業者の法令遵守に係る**国土交通大臣による荷主への働きかけや要請等を実施**

違反原因行為を荷主がしている  
疑いがあると認められる場合

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていること  
を疑う相当な理由がある場合

要 請

要請してもなお改善  
されない場合

勧告・公表

### 標準的な運賃

**運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標としての「標準的な運賃」制度(令和2年4月告示)**

⇒セミナーや各種協議会等による周知・浸透



**改正後**

**上記について「当分の間」の措置とする**

# 標準的な運賃について(令和2年国土交通省告示)

「標準的な運賃」は、**ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)を改善し、持続的に事業を運営**するための参考となる指標

## 基本的な策定方針

- ◆ **運賃表の基本** ⇒ 車両を貸し切る運送を前提に、(1) 距離制、(2) 時間制の運賃表を設定
- ◆ **車種等の違い** ⇒ 車格別 (2t,4t,10t,20t) にドライバン型のトラックを基準として算出
- ◆ **地域差** ⇒ 地方運輸局ブロック別で運賃表を策定
- ◆ **運賃と料金の考え方** ⇒ 料金(待機時間料、積込・取卸料、附带業務料)や実費(高速道路料金、フェリー料金、燃料サーチャージ等)については、運賃と別に収受

重要!

**運賃(運送役務の対価) + 料金(待機時間料、積込・取卸料、附带業務料等) + 実費(高速道路料金、フェリー料金等)**

◆今年度内に、運賃水準の引上げ幅の提示や、荷待ち・荷役等の対価に係る標準的水準、下請け発注時の手数料設定等の方針を反映し、告示を改正予定。

## 適正な原価・利潤の確保

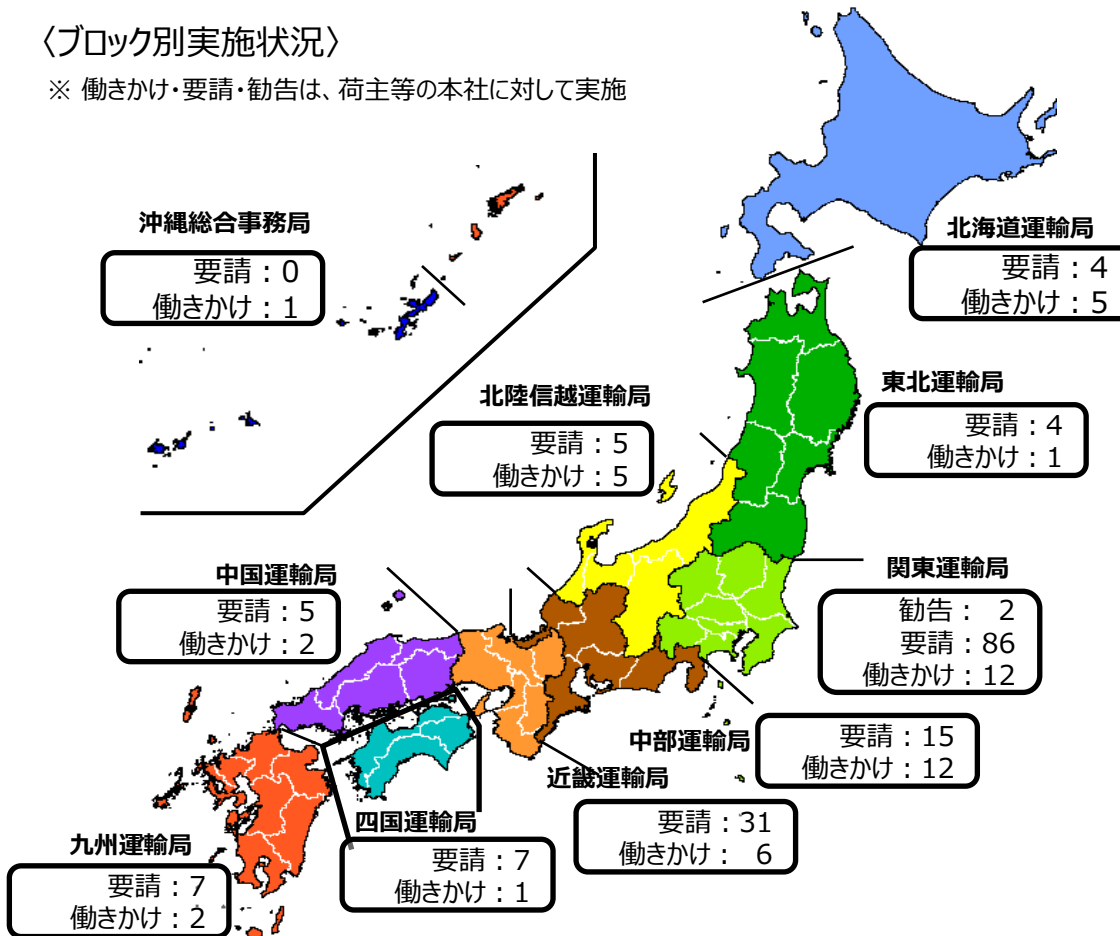
- ◆ **元請け・下請けの関係** ⇒ 元請け事業者の備車費用・管理料等は含まず、実運送にかかる原価等を基準に算出(≒利用運送に係る費用は含まれていない。)
- ◆ **車両費** ⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた車両への設備投資等ができるよう償却年数は5年で設定
- ◆ **人件費** ⇒ ドライバーの労働条件改善のため、全産業平均の時間あたりの単価を基準
- ◆ **帰り荷の取扱い** ⇒ 帰り荷がないことを前提に実車率50%の前提で算出
- ◆ **利潤** ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、自己資本に対する適正な利潤額を設定

※集中監視月間：R5.11.1～R5.12.31

- 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」を発動し、その旨を「公表」**。

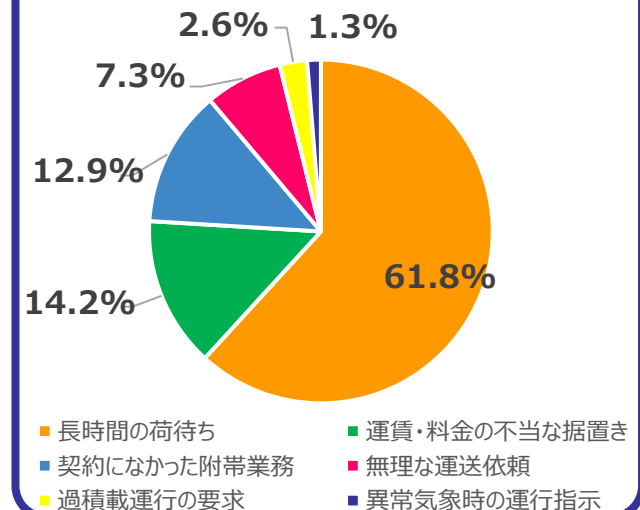
## 〈ブロック別実施状況〉

※ 働きかけ・要請・勧告は、荷主等の本社に対して実施



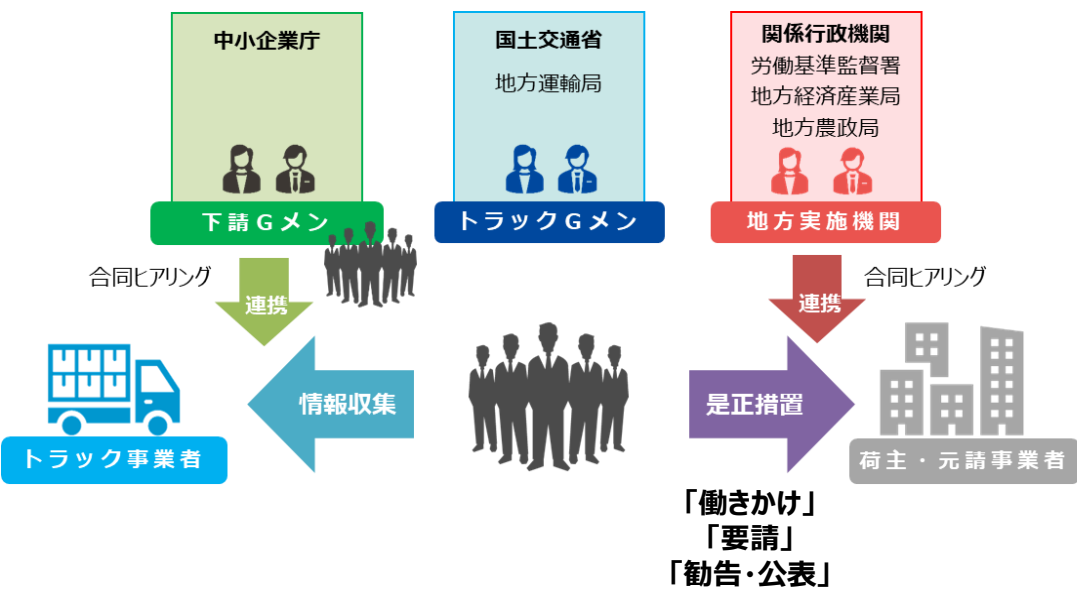
| 対応内容 | 荷主・元請数 | 内訳             |
|------|--------|----------------|
| 勧告   | 2      | 荷主1・元請1        |
| 要請   | 164    | 荷主82・元請77・その他5 |
| 働きかけ | 47     | 荷主26・元請19・その他2 |

## 「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



- 「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）。
- トラック事業者へのプッシュ型情報収集や、適正取引を阻害する疑いのある荷主・元請事業者への是正措置（貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」）により、悪質な荷主・元請事業者を監視・指導。
- 11月・12月を「集中監視月間」と位置づけ、関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対する「要請」「勧告・公表」を徹底。これにより、ドライバーの労働条件改善や取引適正化の加速化を図る。

トラックGメンによる悪質荷主等への監視・指導



集中監視月間（11月・12月）

荷主の違反原因行為を、全トラック事業者を対象に調査 → 集中監視月間に「要請」「勧告・公表」を集中実施

トラックGメンの活動実績

月当たりの「働きかけ」「要請」平均実施件数

Gメン発足前 月1.8件 → Gメン発足後 月106.5件

- 物流は国民生活や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。
- 主な課題は、荷待ち・荷役時間の削減、一人当たり輸送量の向上、多重下請構造の是正等による**物流の生産性向上**と、これを通じた**適正運賃の収受とドライバーの賃上げ**。
- **荷主・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、2024年通常国会における法制化を推進。

## 《2023.6.2「物流革新に向けた政策パッケージ」の項目》

### (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
- ② 納品期限、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
- ④ トラックGメン（仮称）の設置等
- ⑤ 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
- ⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底

- ⑥ 高速道路のトラック速度規制の引上げ
- 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安全確保
- ⑬ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成

### (2) 物流の効率化

- ① 即効性のある設備投資の促進
- ② 物流GXの推進
- ③ 物流DXの推進
- ④ 物流標準化の推進
- ⑤ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

### (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
- ② 荷主・物流事業者の物流改善の評価・公表
- ③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ 再配達率「半減」を含む再配達削減
- ⑤ 物流に係る広報の推進

## 物流革新に向けた政策パッケージ（2023.6.2）抜粋

### 荷主・物流事業者に対する規制的措置

- 事業規模や貨物特性といった事情を勘案しつつ、それぞれの事業者に対して、物流負荷の軽減に向けた計画作成や実施状況の報告を求めるとともに、取組みが不十分な事業者に対して、勧告、命令等を行う規制的措置等の導入等に向けて取り組む。
- 過疎地域における担い手不足や貨物量減少・積載率低下といった課題に対応するため、共同輸配送や物流事業者間の協業等を促進する方策について具体化する。
- 経営者層の意識改革により荷主企業における全社的な物流改善への取組みを促進するため、荷主企業の役員クラスに物流管理の責任者を配置することを義務づけるなどの規制的措置等の導入に向けて取り組む。

### トラック事業者に対する規制的措置

- 多重下請構造にあるトラック事業において、実運送事業者の適正な運賃の確保による賃金水準の向上等を実現するため、元請事業者等が実運送事業者を把握できるよう、台帳作成等に係る規制的措置の導入等に向けて取り組む。
- 適正運賃の収受を確保するため、契約の電子化・書面化を図る規制的措置の導入等に向けて取り組む。

### 軽トラック事業者に対する規制的措置

- 軽トラックの事故が増加し輸送の安全確保が急務となっていること、また、トラック運送業の働き方改革を進める中で適正な競争条件を確保する必要があることを踏まえ、軽トラック運送業における安全対策を強化する。

## 物流革新緊急パッケージ（2023.10.6）抜粋

- 大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
- 大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
- トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

# 通常国会での法制化（法改正案の概要）

## 背景・必要性

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

- ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性（右図）。
- ・ 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。

○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。

○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〉

【荷主等が取り組むべき措置の例】＜パレットの導入＞



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレットの利用による荷役時間の短縮

### 2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

#### 【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

# 貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直し

- 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）、運輸審議会に諮問（令和6年1月10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 | ※金額はいずれも中型車（4クラス）の場合の30分当たり単価 |
| 積込料・取卸料           | → | 2,180円 |                               |
| 機械荷役の場合<br>手荷役の場合 | → | 2,100円 |                               |

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

## 2. 多重下請構造の是正等

### <「下請手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- **「下請手数料」**（運賃の**10%**を別に收受）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】

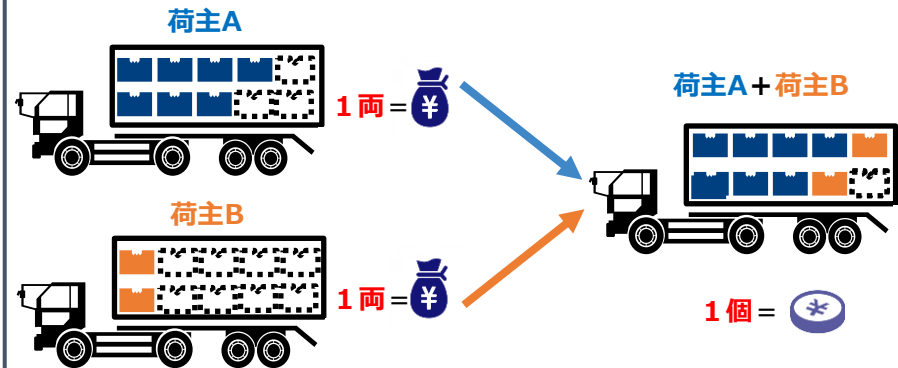
### <契約条件の明確化>

- 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

### <「個建て運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、**「個建て運賃」を設定**【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の**「速達割増し」**（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**割増し**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**特殊車両割増しを追加**【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】

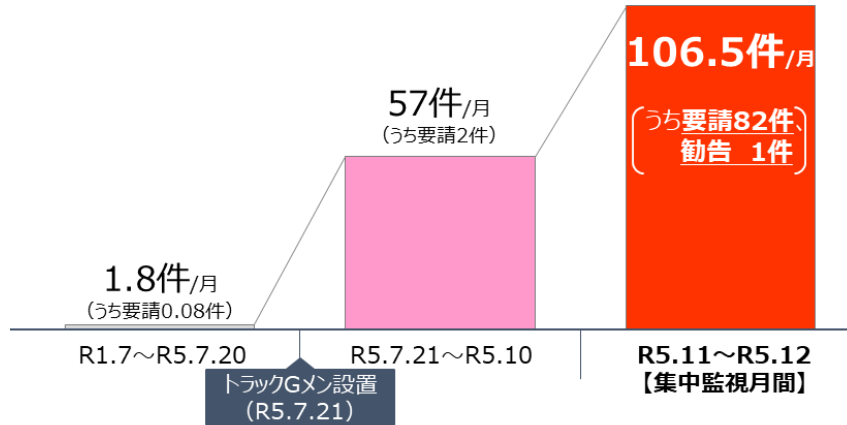


## 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の強化（トラックGメンによる集中監視）

- 「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）  
関係府省と連携して、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「働き掛け」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、**初めての「勧告」（2件）**を実施（令和6年1月26日）したほか、「働き掛け」「要請」による**是正指導を徹底**。

### トラックGメンの活動実績

＜月当たりの「働き掛け」「要請」「勧告」平均実施件数＞



### 「集中監視月間」の取組

集中監視月間における実績

- **勧告： 2件【初】**（荷主1、元請1件）
  - **要請： 164件**（荷主82、元請77、その他5）
  - **働き掛け： 47件**（荷主26、元請19、その他2）
- ⇒ 計213件の法的措置を実施

### 主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち（62%）
- 運賃・料金の不当な据置き（14%）
- 契約になかった附帯業務（13%）
- 無理な運送依頼（7%）
- 過積載運行の要求（3%）
- 異常気象時の運行指示（1%）

今般「働き掛け」「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。

| 2023年度                                    | 2024年度～2026年度         | 2027年度～2030年度 |
|---|-----------------------|---------------|
| トラックGメンの設置                                | 悪質な荷主・元請事業者への監視・是正の徹底 |               |
| ○集中監視月間（11月・12月）<br>☆集中監視月間（2024年度以降適宜実施） |                       |               |
| 労働基準監督署による労働基準法や改善基準告示の遵守の徹底              |                       |               |

## (1) 目的

サプライチェーン全体での共存共栄や付加価値の向上を図るため、参加機関・団体が相互に連携及び協力を行い、労務費、原材料費、エネルギーコスト等の上昇分を適切に価格へ転嫁する気運を醸成し、適正な取引を促進するとともに、県内中小企業・小規模事業者の稼ぐ力を高め、賃上げにつなげることにより、地域経済の活性化に寄与することを目的とする。

## (2) 宣言内容

- (ア) 価格適正化の状況に関する情報収集と発信
  - (a) 県内企業への調査等を通じた情報収集
  - (b) 情報収集結果の共有と発信
- (イ) 価格適正化に関する支援情報等の周知
  - (a) 価格適正化に関する支援情報等の共有
  - (b) ウェブサイト、講演会・セミナー等を活用した県内企業への周知
- (ウ) パートナーシップ構築宣言の促進
  - (a) 県内企業への周知を通じた認知度の向上
  - (b) 未登録企業に対する登録の呼びかけ
  - (c) 宣言企業に対する支援策の活用
- (エ) その他、上記の目的を達成するために必要な事項



### 【共同宣言参加機関・団体】

愛媛県、四国経済産業局、四国運輸局、四国財務局松山財務事務所、愛媛労働局、愛媛県商工会議所連合会、愛媛県商工会連合会、愛媛県中小企業団体中央会、愛媛県経営者協会、愛媛経済同友会、愛媛県中小企業家同友会、日本労働組合総連合会愛媛県連合会、公益財団法人えひめ産業振興財団、一般社団法人愛媛県銀行協会