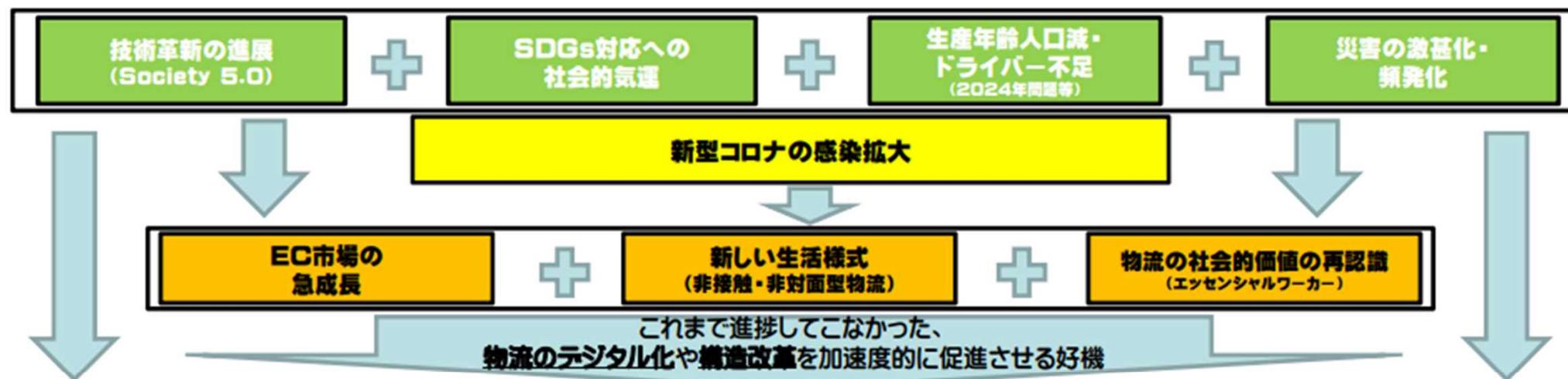


- ① 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ 荷主対策の深度化（働きかけ、トラックGメン等）
- ⑥ トラックGメンの積極的対応（近畿運輸局からの活動報告）
- ⑦ 標準的な運賃・標準貨物自動車運送約款について
- ⑧ 原価計算・運賃交渉について
- ⑨ **参考資料紹介**
 - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ、国会質疑等）
 - ・ 働きかけ・要請の実施事例
 - ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介
 - ・ 物流・トラックに関する分析データ（自動物流道路に関する検討会資料）

総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)概要



新型コロナ流行による社会の劇的な変化もあいまって、我が国の物流が直面する課題は先鋭化・鮮明化

① 物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化
(簡素で滑らかな物流)

- (1) 物流デジタル化の強力な推進
- (2) 労働力不足や非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の取組の推進(倉庫等の物流施設へのロボット等の導入支援等)
- (3) 物流標準化の取組の加速
- (4) 物流・商流データ基盤等
- (5) 高度物流人材の育成・確保

③ 強靱で持続可能な物流ネットワークの構築
(強くてしなやかな物流)

- (1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築
- (2) 我が国産業の国際競争力や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築
- (3) 地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築(カーボンニュートラルの実現等)

② 労働力不足対策と物流構造改革の推進
(担い手にやさしい物流)

- (1) **トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備**
- (2) 内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組の推進
- (3) 労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進
- (4) 農林水産物・食品等の流通合理化
- (5) 過疎地域におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保
- (6) 新たな労働力の確保に向けた対策
- (7) **物流に関する広報の強化**

人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働規制（「2024年問題」）、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響を踏まえ、着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとするため、2022年9月から検討会を開催。（事務局：経産省 国交省 農水省）

【最終とりまとめの位置付け】

- 「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」（2021年6月閣議決定）や各種のガイドラインの実効性を確保するため取り組むべき政策について提示するもの。
- 物流事業者が提供価値に応じた適正対価を収受するとともに、物流事業者、荷主企業・消費者、経済社会の「三方よし」を目指す。

【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には、**2024年度には約14%（4億トン相当）の輸送能力が不足**する可能性。
- その後もドライバー数減少が見込まれ、**2030年度には約34%（9億トン相当）の輸送能力が不足**する可能性。

【最終とりまとめの概要】

| 1. 荷主企業や消費者の意識改革 | 2. 物流プロセスの課題の解決 | 3. 物流標準化・効率化推進 |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ○ 荷主企業・物流事業者の物流改善を評価する仕組みの創設 ○ 経営者層の意識改革を促す措置 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 物流管理の責任者（CLO※）の設置 ※ Chief Logistics Officer ○ 消費者の行動変容を促す方策の実施 ○ 物流に係る広報の強化 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 労働時間削減・物流の合理化を図る措置（待機時間、荷役時間等の削減、納品回数減少、リードタイム延長等） <ul style="list-style-type: none"> ▶ 「判断基準」の提示、中長期計画の作成・報告義務、勧告・措置命令等を含む法的措置 ○ 運賃の適正収受に資する措置（契約条件明確化、多重下請の是正等） <ul style="list-style-type: none"> ▶ 契約内容の書面化・電子化 ▶ 運送体制台帳の作成 ○ 物流コスト可視化（メニュープライシング等） ○ 貨物自動車運送事業法に基づく荷主への働きかけ等及び標準的な運賃の制度の継続的な運用等 ○ トラックドライバーの賃金水準向上 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 省力化・自動化の推進 ○ デジタル技術を活用した共同輸配送・帰り荷確保等 ○ 官民連携による物流標準化の推進 ○ 物流拠点のネットワークの形成等 ○ モーダルシフトの推進 ○ 車両・施設等の省エネ化・脱炭素化の推進 ○ その他生産性向上を図るための措置 |

- 【経緯】**
- 2022年9月 検討会 設置
 - 2023年2月8日 中間とりまとめ 公表
 - 2023年2月～6月 業界団体等へのヒアリング
 - 2023年8月 最終とりまとめ 公表

「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、サイバースポーツ、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

物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン(概要)

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
- ・荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・物流管理統括者の選定
- ・**物流の改善提案と協力**
- ・運送契約の書面化

- ・荷役作業等に係る対価
- ・運賃と料金の別建て契約
- ・燃料サーチャージ導入燃料費等上昇分の価格への反映
- ・下請取引の適正化
- ・異常気象時等の運行の中止・中断等

(2) 実施することが推奨される事項

- ・予約受付システムの導入
- ・パレット等の活用
- ・検品の効率化・検品水準の適正化
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化

- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・**物流事業者との協議**
- ・**高速道路の利用**
- ・荷役作業時の安全対策 等

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・出荷に合わせた生産・荷造り等
- ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

(2) 実施することが推奨される事項

- ・出荷情報等の事前提供
- ・物流コストの可視化
- ・発送量の適正化 等

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・納品リードタイムの確保

(2) 実施することが推奨される事項

- ・発注の適正化
- ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

○共通事項

- ・業務時間の把握・分析
- ・長時間労働の抑制
- ・運送契約の書面化
- ・**運賃と料金の別建て契約**
- ・**コスト上昇分・荷役作業対価の運賃・料金への反映**
- ・**契約内容の見直し**
- ・下請取引の適正化

○個別事項(運送モード等に応じた事項)

- ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握
- ・トラック運送業における多重下請構造の是正
- ・「標準的な運賃」の積極的な活用

(2) 実施することが推奨される事項

○共通事項

- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・賃金水準向上

○個別事項(運送モード等に応じた事項)

- ・トラックの予約受付システム等の導入
- ・共同輸配送の促進、帰り荷の確保
- ・倉庫内業務の効率化
- ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進
- ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等

ガイドラインに基づく各業界団体自主行動計画策定状況 国土交通省

令和5年6月2日「物流の2024年問題」への対応を加速することを目的として、経済産業省、農林水産省、国土交通省は連名で、発荷主事業者・着荷主事業者・物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめた「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を策定し、令和5年度中を目途として荷主企業・物流事業者にガイドラインに沿った「自主行動計画」の策定・公表を要請。各業界団体が指針となる自主行動計画の策定・公表を進めています。

ガイドラインに沿った自主行動計画策定業界団体(荷主関係) ※内閣官房HPより

| No | 業種・分野 | 業界団体・事業者名(一部) ※多数ある場合は、内閣官房HPの公表順にスペースの範囲で記載 |
|----|----------------------------|--|
| 1 | 自動車 | (一社)日本自動車工業会、(一社)日本自動車部品工業会 |
| 2 | 自転車 | (一社)自転車協会 |
| 3 | 素形材 | (一社)日本金型工業会、(一社)日本金属熱処理工業会、(一社)日本金属プレス工業協会 等 |
| 4 | 機械製造業 | (一社)日本半導体製造装置協会、(一社)日本印刷産業機械工業会、(一社)日本時計協会 等 |
| 5 | 繊維 | 日本繊維産業連盟 |
| 6 | 電機・情報通信機器 | (一社)日本配電制御システム工業会、(一社)ビジネス機械・情報システム産業協会 等 |
| 7 | 流通業(スーパー、コンビニ、ドラッグストア等小売業) | (一社)日本百貨店協会、(一社)日本フランチャイズチェーン協会、(一社)大手家電流通協会 等 |
| 8 | 建材・住宅設備業 | (一社)日本建材・住宅設備産業協会 |
| 9 | 紙・紙加工業 | 全国段ボール工業組合連合会、日本製紙連合会 |
| 10 | 金属産業 | (一社)日本伸銅協会、(一社)日本鉄鋼連盟、JFEスチール株 |
| 11 | 化学産業 | 全国複合肥料工業会・日本肥料アンモニア協会、石油連盟、フィジカルインターネット実現会議化学品WG 等 |
| 12 | 建設業 | (一社)日本建設業連合会 |
| 13 | 商社 | (一社)日本貿易会 |
| 14 | 農業 | 日本花き卸売市場協会、全国農業協同組合連合会、ホクレン農業協同組合連合会、(協)日本飼料工業会 等 |
| 15 | 食品製造業 | (一社)日本即席食品工業協会、(一社)日本パン工業会、日本ハム・ソーセージ工業協同組合 等 |
| 16 | 食品卸売業 | (一社)日本外食品流通協会、(一社)日本加工食品卸協会、全国中央市場青果卸売協会 |

自主行動計画策定・提出業界団体・事業者数 令和6年2月13日(火)現在124団体(社)

詳しくは、内閣官房HPをご覧ください (https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/jisyukoudoukeikaku.html)。 

物流革新緊急パッケージ

- 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。
- この他、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

○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

○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

○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の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（年内に対応予定）

○適正な運賃の收受、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

2030年度に向けた政府の中長期計画（ポイント）

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

主要施策のポイント (1) 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 | |
| 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（4tクラス）の場合の30分当たり単価

- 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】

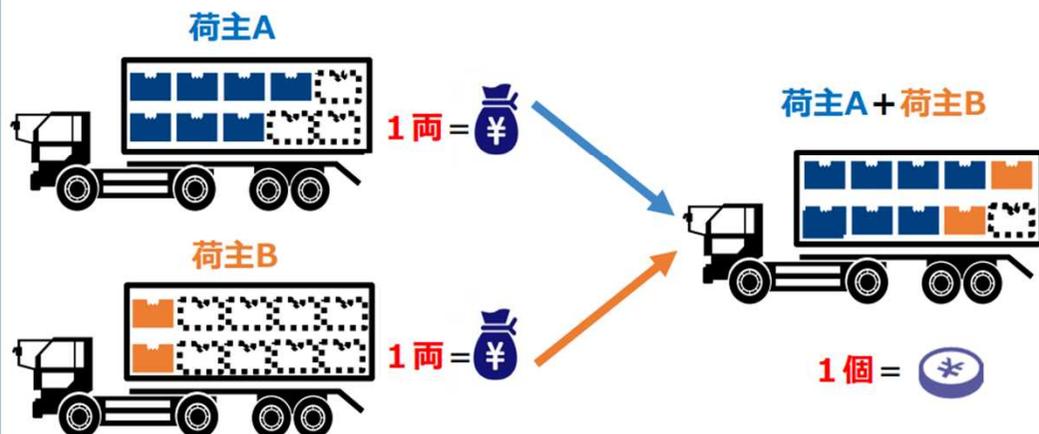
<契約条件の明確化>

- 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】

2. 施策の効果

「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

これまで適正に収受しきれていない荷役作業の料金（積込み料・取卸し料）を収受できるようになる効果

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

政策パッケージの輸送力への効果（2030年度）

| | 輸送力試算 | | 施策なし | 施策あり(2024年度) | 施策あり(2030年度) |
|-----------------|---------------|---------------|---------|--------------|--------------|
| | 2024年度 | 2030年度 | | | |
| 必要輸送力 | 100 | 100 | | | |
| 施策なしケース | ▲14 | ▲34 | | | |
| 荷待ち・荷役の削減 | +4.5 | +7.5 | 年間750時間 | 年間75時間削減 | 年間125時間削減 |
| 積載率向上 | +6.3 | +15.7 | 38% | 40% | 44% |
| モーダルシフト | +0.7 | +6.4 | 524億トク | 539億トク | 667億トク |
| 再配達削減 | +3.0 | +3.0 | 12% | 6% | 6% |
| その他(トラック輸送力拡大等) | | +2.0 | | | |
| | +14.5% | +34.6% | | | |

国会での審議の状況（衆議院での質疑より）

- Q. 物流2024年問題の解決を国として応援していくのであれば、事業用の車両については、高速道路料金を常時3割引にすべきではないか。(3/21衆本会議 立憲民主党 神津議員)
- A. 高速道路においては、物流事業者など、利用する機会の多い車を対象に、時間帯や平日、休日にかかわらず、利用額に応じて最大40%割引する大口・多頻度割引を導入しています。また、この割引については、令和5年度補正予算を活用し、令和7年3月末まで、最大割引率を50%に引き上げることとしています。(齊藤国土交通大臣)
- Q. 国土交通省として、積載率の目標値を、いつまでに何%といった具体的な数値として設定しているのか、また、積載率向上に資する取組はどのようなことを行っていくのか。(3/21衆本会議 立憲民主党 神津議員)
- A. 2019年度におけるトラックの積載率は38%でしたが、この法案の施行後3年間で44%とすることを目指します。(齊藤国土交通大臣)
- Q. 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等の導入を図ることだが、荷主から引き受けた貨物の運送ごとに管理簿を作成することになり、元請企業の事務作業が負担になるとの懸念があるかどうか。(3/21衆本会議 維新 三木議員)
- A. この法案において、実運送体制管理簿作成に必要な実運送事業者の名称、下請次数、運送の内容などの情報を実運送事業者から元請事業者に通知するよう措置し、既存の配車表を活用可能とするなど、元請事業者の負担をできる限り軽減するよう配慮したいと考えております。(齊藤国土交通大臣)
- Q. 物流の効率化という観点から、全ての物流がプラットフォーム上でマッチングできるように、課題を取り除き、取組を推進するための支援について(3/21衆本会議 維新 三木議員)
- A. 共同輸配送に取り組む事業者に対するシステム改修支援、物流データ等の標準化推進、求貨求車システムの導入等による帰り荷の確保への支援などに取り組んでいるところであり、令和5年度補正予算も活用しながら、これらの取組を一層進めてまいります。(齊藤国土交通大臣)

国会での審議の状況（衆議院での質疑より）

Q. 物流効率化の努力義務が守られなかった場合どうするのか。（4/3衆国交委 自民 泉田議員）

A. 一定規模以上の荷主事業者に対して物流効率化に関する中長期計画の策定・実施状況の報告を義務付け、取組が不十分な場合は勧告・命令を行い実効性の確保を図る。（政府参考人）

Q. 実運送体制管理簿の作成が多重下請構造の是正につながるメカニズムは（4/3衆国交委 自民 泉田議員）

A. 実運送体制管理簿は、誰が、何次請けとして、何を、どこからどこまで運送したのか、これらを荷主ごとに整理して記載する管理簿。元請事業者に作成が義務付けられる。（作成した実運送体制管理簿は、荷主が閲覧、謄写の請求可能）。

新たな標準的運賃で下請手数料を設定。元請事業者は、実運送事業者が収受すべき運賃に手数料の合計を上乗せした金額を荷主に求める、一方、荷主は、運送コストを適正化すべく、過度な下請構造の回避を運送事業者に求めることとなって、多重下請構造の是正が図られる。（政府参考人）

Q. 運賃収受、価格転嫁、このための義務づけ、誰に何を義務づけるのか（4/3衆国交委 自民 泉田議員）

A. 以下の組み合わせにより実運送事業者が適正運賃を収受できるように全力を尽くす。

元請事業者：実運送体制管理簿の作成を義務づけ。

トラック事業者等：下請に出す行為の適正化に関して努力義務や義務を課す。

荷主、トラック事業者等：運送契約の締結に際して書面交付等の義務を課す。

トラックGメン：書面化された契約を見て悪質な荷主等への是正指導を行う。（政府参考人）

Q. 何を着荷主側に、つまり、受け取る側の荷主に努力義務として求めていくのか（4/3衆国交委 自民 泉田議員）

A. 着荷主にも、発荷主と同様の物流効率化に向けた努力義務や義務を課す。荷待ち、荷役時間の削減について改善が見られない場合などには、国として必要な指導・助言を行う。また、事業者の取組状況について、個社名を含めて調査、公表を実施するということも考えている。（政府参考人）

国会での審議の状況（衆議院での質疑より）

Q. 荷役等をする場合についても、その対価を請求できる仕組み(4/3衆国交委 公明党 日下議員)

A. 契約内容書面化義務づけ、これによって、トラックドライバーが荷役作業を行うか否か、また、行う場合の対価が幾らとなるかということが明確化される。また今般改正した標準的な運賃にも項目として荷役作業を入れ、標準的な水準を提示した。合わせてトラックGメンによる荷主等への是正指導強化により荷役作業を行う場合に適正な対価を収受できるよう、しっかりと取り組んでいく。(齊藤国土交通大臣)

Q. 消費者に対する対応は (4/3衆国交委 自民 泉田議員)

A. 消費者の皆様にも物流が抱える課題、物流の2024年問題について、身近な問題として、自分事として考えていただきたい。消費者の意識の改革や行動変容が必要で、例えば送料無料と表示されていても物流サービスには相応の費用がかかっていることに思いを巡らせていただく必要がある。消費者向けにウェブサイトでの発信をしており、理解の促進に努めてまいりたい。(政府参考人)

Q. 物流効率化に向けて国はどのような取組みを考えているか。(4/3衆国交委 公明党 日下議員)

A. 令和5年度補正予算なども活用しながら、物流の革新に向けた政策パッケージに基づき、例えば、標準仕様パレットの導入促進、物流施設における自動化、機械化機器の導入促進、物流データの標準化を通じた共同輸配送の促進、荷主や物流事業者の情報を集約、分析し、物流を最適化するシステムの導入などを進めていく。(齊藤国土交通大臣)

Q. 再配達率を削減する上での課題、取組み(4/3衆国交委 公明党 日下議員)

A. 再配達率は、令和4年で約12%程度、これを半減して、令和6年度に6%とするのが目標。課題は、多様化するライフスタイル等への更なる対応や、消費者と宅配事業者、通販事業者との間のコミュニケーション不足への対応。消費者が再配達削減に取り組むよう促すため、物流負荷軽減に資する受取方法を消費者が選択した場合に、その方にポイントが還元される仕組みを社会実装することを目指して、令和5年度補正予算を活用して、実証事業を実施する。(政府参考人)

国会での審議の状況（衆議院での質疑より）

Q. モーダルシフトに向けた取組みについて(4/3衆国交委 公明党 日下議員)

A. 鉄道のコンテナ貨物、フェリー、ローロー船の輸送量を今後10年程度で倍増させる目標を設定し、以下の施設整備について取り組んでいるほか、担い手の確保に向けた取組みを進めていく。(政府参考人)

貨物鉄道：大型コンテナに対応するためのコンテナホームの拡幅、災害時の代行輸送の実施に必要となる貨物駅の施設整備

内航海運：船舶大型化等に対応したシャシー、コンテナ置場の整備促進など、内航フェリー・ローロー船ターミナルの機能強化など

Q. 国内と国外からの運転手の確保に向けた環境整備について(4/3衆国交委 公明党 日下議員)

A. 多様な人材を確保するため、現在大型免許、牽引免許の取得費用など、物流事業者における人保、育成の支援、荷役作業の負担軽減に資する機械等の導入の支援、また、ホワイト物流推進運動など、事業者における職場環境改善に向けた取組の後押しなどを進めている。

国外からの運転手の確保については、安全の確保など、制度の運用開始に向けて必要な準備を進めていく。警察も国交省が行う日本への入国前等に行く、外免切替えの申請のために必要な関係書類の確認、日本の交通ルールやマナーに関する研修などに協力していく。(政府参考人)

Q. 専業水屋への対応(4/3衆国交委 立憲民主党 石川議員)

A. 荷主又はトラック事業者と運送契約を締結する利用運送事業者に該当する場合は、下請行為の適正化に関する努力義務等が課される対象となるほか、トラックGメンによる是正指導の対象となる。

取次事業者に該当する場合には、取り次がれた契約の発注者側が同様の規制的措置の対象となる。いずれの場合も、この法案に基づいて運送体制の可視化や契約内容の明確化が行われることとも相まって、荷主と元請事業者との運賃交渉等を通じて、不合理な中抜きを排除にもつながる。

トラックGメンを含めて、あらゆる施策を組み合わせることで適正化を図ってまいりたい。(政府参考人)

国会での審議の状況（付帯決議）

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
付帯決議

- 1 トラック運送事業について、時間外労働の上限を一般労働者と同様にできるよう、関係省庁、労働者団体を含む関係団体及び荷主等の連携及び協力を強化し、トラックドライバーの賃金引上げの原資となる適正な運賃收受の実現や物流効率化等の労働環境改善に向けた実効性のある取組を一層強力に推進すること。その上で、トラックドライバーの人材の確保及び育成のための支援策を講じること。
- 2 貨物自動車運送事業法に基づく標準的な運賃を毎年見直し、当該運賃の効果について検討し、その在り方も含め適時適切な見直しを行うとともに、トラック運送事業者が当該運賃を活用して行う荷主との適正な運賃交渉と適切な価格転嫁を実現すること。また、実運送事業者における標準的な運賃の收受及び荷待ち時間の短縮等の状況について調査し、公表すること。その結果を踏まえ、トラックドライバー賃金の全産業平均並みの引上げができるよう、必要な措置を講じること。
- 3 国土交通省のトラックGメン、公正取引委員会等、関係行政機関に加え、労働者団体を含む関係団体との更なる連携強化を図るとともに、悪質な荷主等への監視を強化すること。また、市場運賃を度外視した安価な運賃で事業者を募ること、事業を請け負うことに対する関心を強め、その状況を踏まえて適切な規制措置を導入すること。さらに、当該関係行政機関等において情報収集と共有を図り、貨物自動車運送事業法に基づく勧告及び公表等を積極的に行うこと
- 4 トラックGメンの機能を強化し、荷主や元請事業者等への是正指導を徹底すること。これに向け、全国及び地方貨物自動車運送適正化事業実施機関を活用し、貨物自動車運送事業者からの情報収集や、荷主や元請事業者等の違反原因行為に係る調査等を補完する体制について、調査員証の発行などにより、強化、明確化を図ること。またトラック運送事業の近代化や、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や、全国及び地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の業務の拡大や体制の抜本強化について、検討を進めること。

国会での審議の状況（付帯決議）

- 5 定規模以上の荷主等に義務付けられる中長期的な計画の作成や、元請事業者に義務付けられる実運送体制管理簿の作成及び下請関係に入るトラック事業者等に対して義務付けられる当該管理簿作成に必要となる情報の通知に当たり、ガイドラインの作成等により円滑に導入されるとともに、事業者にとって過度の負担とならないよう、また、トラックGメン等が効率的かつ確実に取組状況を把握できるよう、デジタル技術の活用を推進すること。
- 6 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収受を実現するため、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。
- 7 運送契約の書面及び実運送体制管理簿については、可視化のためのD Xの推進やデータ等の規格統一を目指すこと。また、当該管理簿により可視化された多重下請構造の実態を分析し、その是正に向けて諸外国の規制事例等を参考にしつつ、必要な措置の検討を継続し、その結果、更なる措置が必要と判断された場合は、下請次数を二次までとすることも含め必要な措置を講じること。
- 8 物流のサプライチェーン全体の最適化も念頭に、物流業界における商慣行の見直しを実現するため、取組が適確に実施されるよう、関係所管大臣が判断基準として示す取り組むべき事項についてわかりやすく示し、適宜改訂を行うとともに、着荷主を含む荷主や事業者の全てに取組を周知し、必要な支援をすること。また、荷主等における取組状況についてフォローアップ調査を定期的の実施し、取組が不十分な荷主等に対しては、関係省庁と連携しつつ、積極的に指導、助言等を行うこと。
- 9 物流効率化等の努力義務を課す対象に、運送契約に直接関わりを持たないが商取引に大きな影響力を持つ商社等についても対象に含めることを検討すること。
- 10 車両を保有せず利用運送を専門に行う第一種貨物利用運送事業者についても、運転者の運送及び荷役等の効率化に向けた責務を担わせるよう検討すること。

国会での審議の状況（付帯決議）

- 11 荷主等において、物流統括管理者としての人材の確保、育成を図ることができるよう、必要な支援を講じること。また、物流統括管理者が、実効的に物流改善に取り組める環境整備に努めること。
- 12 一貫パレチゼーションの推進により荷役等の負担を軽減するため、フォークリフト免許取得や中小事業者に対するパレット導入促進等のための支援を行うこと。また、荷主においてパレットの標準化や回収が行われるよう、適正な指導を行うこと。
- 13 安全面に万全の配慮をした上で高速道路における自動運転トラックの導入、中継輸送や自動運転に活用可能な物流拠点の整備を進めること。また、中小トラック事業者においても中継輸送の普及、実用化が進められるよう、必要な助言、財政的支援等を行うとともに、多くの企業間の連携推進を支援すること。
- 14 再配達率削減緊急対策事業の実施に当たっては、再配達率削減に資する先進的なDX、GXの取組を支援するとともに、物流に係る広報に努め、広く消費者に意識改革、行動変容を促すこと。
- 15 物流の効率化に伴い過積載とならないよう対策を講じること。一方で、積載率の向上により、顧客を失う事業者が発生することが想定されることから、当該事業者に対して配慮すること。
- 16 貨物軽自動車運送事業における運行の安全を担保するため、貨物軽自動車安全管理者が受講する貨物軽自動車安全管理者講習において、整備の知識を含む運行管理者並みの要件を課すこと。また、貨物軽自動車運送事業者の多くを占める個人事業主においても、安全管理者の選任、講習の受講、国土交通大臣への事故報告が確実に行われるよう周知徹底を図るとともに、運転者への適性診断の受診、業務記録及び事故記録の作成、保存、貨物運送保険の加入等を図ること。
- 17 鉄道貨物や内航海運等へのモーダルシフトを進めるため、国土政策の観点から必要なインフラの整備等を進めるとともに、国、荷主、運送事業者等関係者によって、新たな需要を生むための方策を検討