トラック物流2024年問題に関するオンライン説明会資料

令和6年7月19日

国土交通省トラック荷主特別対策室

① 前回参加者のご感想･今回参加者の問題意識等共有
② 物流の概況、2024年問題について
③ 改正物流法について
④ トラック運送事業の原価、標準的な運賃等について
⑤ 原価の見える化「高速道路料金」、NAVITIMEのサービス
⑥ トラックＧメンについて
⑦ 参考資料紹介
　⑦-1　最近のトピック（各省報道発表資料等）
　⑦-2　事前にいただいた問題意識等（詳細）
　⑦-3　物流効率化に向けた取組み紹介
　⑦-4　物効法改正に関する荷主説明会Ｑ＆Ａ

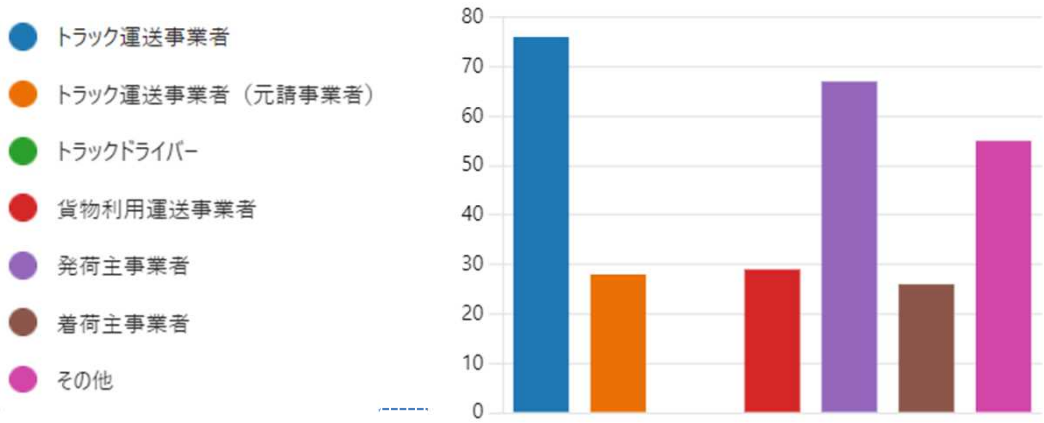
前回参加者の感想（第11回[6/21日開催]のアンケート結果より）

国土交通省

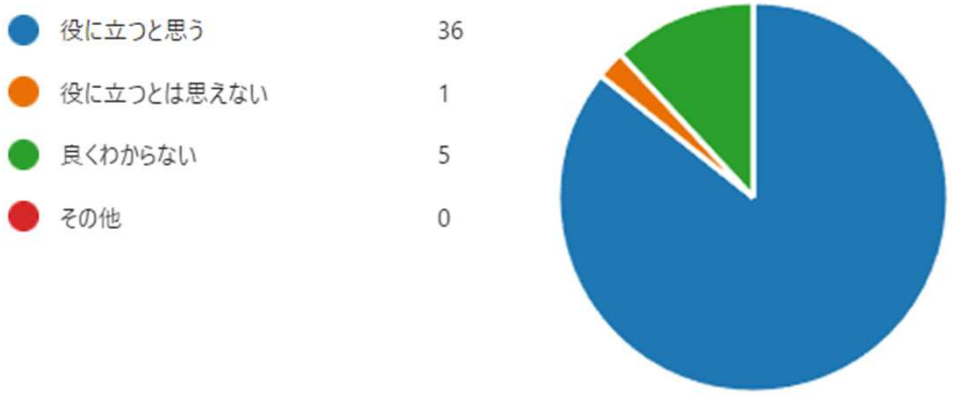
説明会参加人数 約229名※、アンケート回答数42件 （回答率18.3%）7/1時点

※運輸局関係者除く

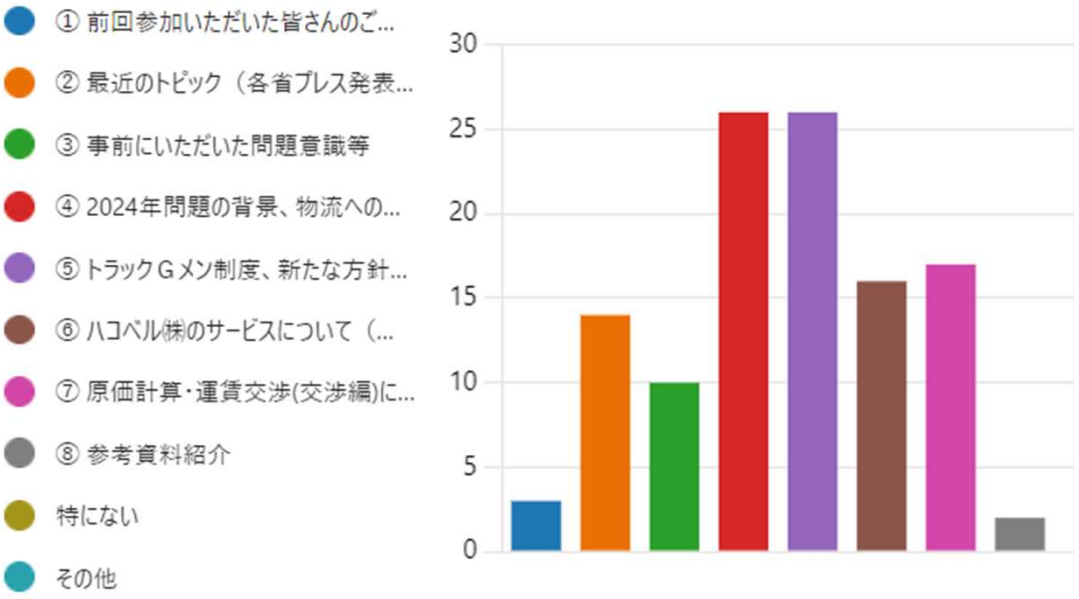
○参加者種別（複数回答あり）



○活用度「今回の説明内容は今後業務に役立ちそうか？」



○興味深かったテーマ



具体的な感想

○発荷主が多く参加され、運送会社の実態に同調する意見が多い事に、理解が深まっていると認識できた。着荷主の問題を発荷主も声を上げていることが改めて理解できた。発荷主との商談の際、着荷主への交渉に必要な法令等の情報支援をする事で、産業界の周知に繋がっていくのではと考えた。（トラック運送事業者）。

○価格交渉力強化については提案のタイミングが重要だということ（元請トラック運送事業者）。

○荷主側で予算を立てる前に交渉を行うことを推奨して頂いていると知りましたので、今後急で無理を要する価格転嫁が減ることに期待します（発荷主事業者）。

○法改正の動きを取りまとめて社内報告する必要あり、知識が深まった（発・着荷主事業者）。

運賃改定交渉、業務効率化の参考情報

国土交通省

トラック運送事業者

値引かれる前提で高めに設定して、落としどころで落ち着けば成功というところもあります。言えることは、方面別は一部ありますが、▲20%～▲30%の差が落としどころとなっています。（業界によっては、▲40%の大手企業も散見されます）

良い返事をもらえない荷主に対して、数年かけての段階的な運賃値上げを提案して成功した例がある。

運賃改定交渉を先月（2024年5月）に行いました。その際に「着荷主指定の運送会社を使ったらどうかと着荷主から打診があった」とお客様から伺いました。着荷主指定、となると荷卸しにも優先性ができ、我々一般運送会社としてはさらに待機時間が長くなるのではないか心配になりました。

運賃改定交渉については、標準的な運賃までは到達できなかったが、多くの荷主様に対応いただいた。社内で値上交渉に必要な詳細資料等を用意して交渉。最終的には断る勇気をもって対応。

運賃の改定はそこそこ進んだが、そこから物流の効率化に進んでいかない。運賃の改定は荷主が比較的大企業が多いのである程度はご理解いただけたがそこで終わってしまう。

発荷主事業者

値上げ理由が分からない、上がったから上がりましたでは無く、**何が何時から幾ら迄上がったのでこの分の差額を値上げしてくださいとして、値上げを再提出の依頼を受けた事が有ります**。

発荷主として、専用便契約の運行状況を可視化したく、動態管理システム導入を物流企業に進めたところ、前向きに検討頂けることとなった。

行政書士

一社、運賃交渉資料の作成支援をさせていただきました。旧標準運賃70%、60%であったところ、5月末交渉でそれぞれ１割アップ（78%、65%）＋施行は７月からでしたが**４月まで遡り差額の請求をも認められました。**１０月にはもう一度交渉の機会を設けて下さることになり、旧標準運賃80%、70%を目指しております。**算出根拠を求められるわりにそちらはあまり目を通すことなく、むしろ「車両の特殊性と継続保持の危機感を共有して頂けたことのほうが大きな要因**では？」と社内分析されているようです。

今回参加者の問題意識共有（主なもの）

国土交通省

トラック運送事業者の皆さんから

「商慣行の見直し」、「運賃、料金、賃金関係」、「現状の厳しさ」、「状況の変化」、「物流効率化（モーダルシフト）」

(具体的なコメント)

・2024年問題を進めた結果、大手荷主様は内製化を図り、自社便・白ナンバートラックに変えてきております。

・モーダルシフトは結局の所、ドライバーの負担を減らすというより陸送の仕事を奪ってるだけではないかと思ってしまう。

元請トラック運送事業者の皆さんから

「商慣行の見直し」、「運賃、料金、賃金関係」、「物流効率化（物流ＤＸ[デジタル化、機械化・自動化]）」

(具体的なコメント)

・末端の下請事業者への適正な運賃還流を行う施策（多重下請構造の是正）であることは理解できるが、荷主側に対し強制力がある内容に転換して欲しいと思います。※当然、商品への価格転嫁に運賃上昇されることも理解は出来る。（国民全体で考える必要有り）

発荷主事業者の皆さんから

「商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容」、「運転者確保」、「物流効率化（中継輸送）」、「その他物流効率化」、「課題感、情報共有」

(具体的なコメント)

・会社として、解決しなければならないことは積極的に行わなければならないが、末端の納品先までの取引先に関係している会社では、まだ解決するには時間と関係している会社が一丸と進めて行かないと解決が厳しい所もあると思います。

着荷主事業者の皆さんから

「商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容」、「物流効率化（物流ＤＸ[デジタル化、機械化・自動化]）」、「運賃、料金、賃金関係」、「物流効率化（共同輸配送）」

(具体的なコメント)

・作業の自動化が重要になると考える。また、着荷主からのリードタイム延長も必要と考える。現状午後にデータを受信し、夕刻から夜間にかけて仕分を行い、翌日午前中に納品しているため車両手配・人員手配の無駄が発生している。後１日リードタイムが長ければ、無駄が省けると考える。

その他の皆さん(ソフトウエア開発事業者、地方公共団体、行政書士)から

「商慣行の見直し」、「物流効率化（モーダルシフト）」

(具体的なコメント)

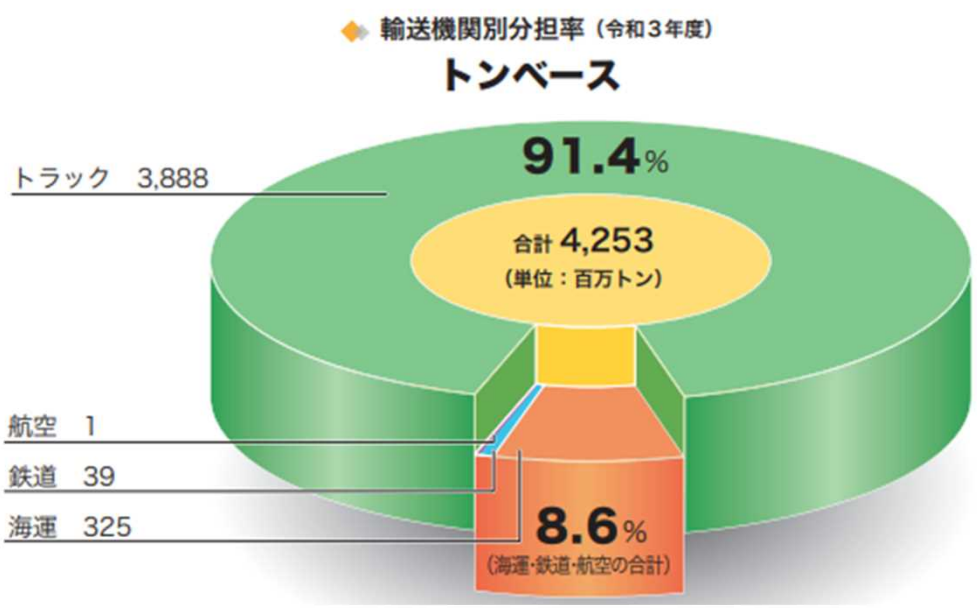
・上流の価格転嫁　運賃交渉を行おうとしても上流が価格転嫁できていないと、運賃料金は荷主にとってただの経費でしかないので、商品価格も含めた上流が価格転嫁できていないと交渉の余地がないです。

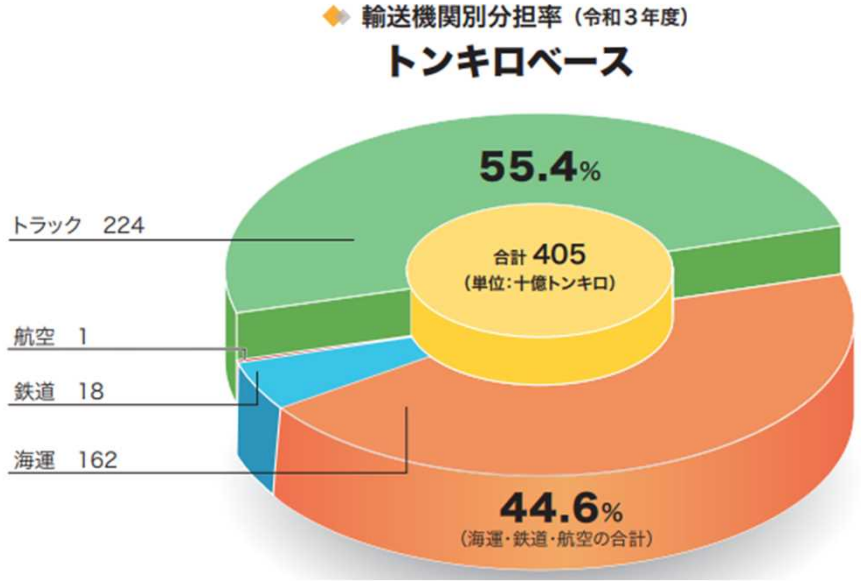
① 前回参加者のご感想･今回参加者の問題意識等共有
② 物流の概況、2024年問題について
③ 改正物流法について
④ トラック運送事業の原価、標準的な運賃等について
⑤ 業務の見える化、ナビタイムジャパンによる物流課題への取組
⑥ トラックＧメンについて
⑦ 参考資料紹介
　⑦-1　最近のトピック（各省報道発表資料等）
　⑦-2　事前にいただいた問題意識等（詳細）
　⑦-3　物流効率化に向けた取組み紹介
　⑦-4　物効法改正に関する荷主説明会Ｑ＆Ａ

国内物流の大勢を担うトラックと規模の現状

国土交通省

トンベース9割、トンキロベース5割強、それでも事業者の多くは中小零細企業





※用語解説

トンキロ＝トン数に輸送距離を乗じてその仕事量をあらわした単位で、１トンのものを１０キロメートル輸送したときは１０トンキロとなる。

車輌数別

両	10両以下	11 ～ 20	21 ～ 30	31 ～ 50	51 ～ 100	101 ～ 200	201 ～ 500	501両以上	計
車輌数	34,327	13,210	6,042	4,787	3,107	962	315	94	62,844
構成比(%)	54.6%	21.0%	9.6%	7.6%	4.9%	1.5%	0.5%	0.1%	100.0%

従業員数別

人	10人以下	11 ～ 20	21 ～ 30	31 ～ 50	51 ～ 100	101 ～ 200	201 ～ 500	301-1,000	1,001人以上	計
車輌数	30,806	14,012	6,602	5,473	3,790	1,465	369	248	79	62,844
構成比(%)	49.0%	22.3%	10.5%	8.7%	6.0%	2.3%	0.6%	0.4%	0.1%	100.0%

資本金別

円	100万円以下	101-300	301-500	501-1,000	1,001-3,000	3,001-5,000	5,001-1,0000	10,001-3億円	3億円超	その他	計
車輌数	3,276	10,210	7,535	20,442	14,114	2,600	1,285	286	302	2,794	62,844
構成比(%)	5.2%	16.2%	12.0%	32.5%	22.5%	4.1%	2.0%	0.5%	0.5%	4.4%	100.0%

物流傾向とトラック積載率について

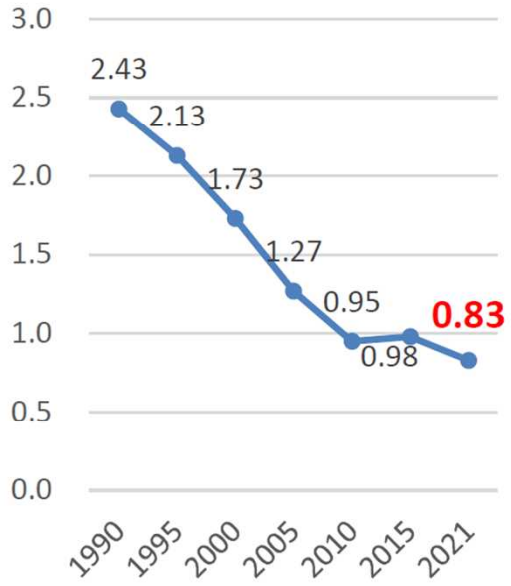
国土交通省

直近30年で貨物量は1/3に、物流件数は倍増、積載率は40%以下で推移。

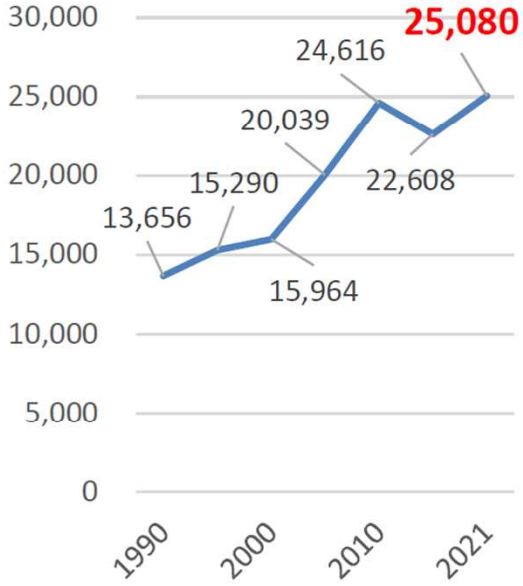
小口多頻度化の動き

	平成２年度	平成27年度	令和3年度
貨物１件あたりの貨物量	2.43トン/件	0.98トン/件	**0.83トン/件**
物流件数の推移（3日間調査）	13,656件	22,608件	**25,080件**

貨物１件あたりの貨物量の推移

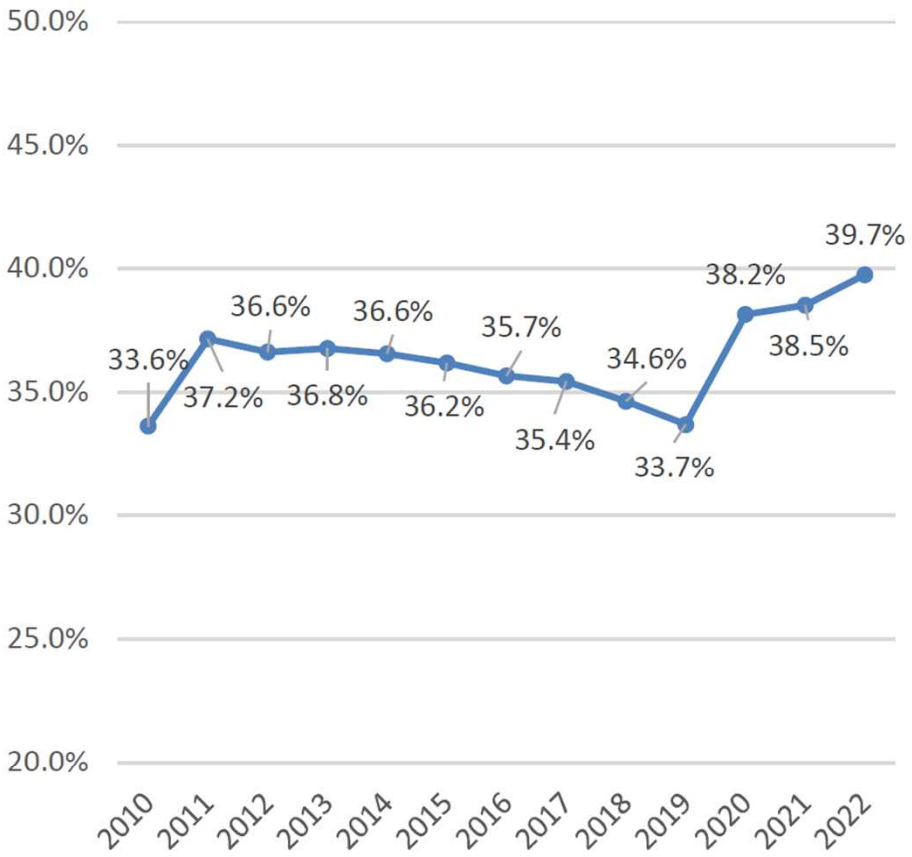


物流件数の推移



出典:国土交通省「全国貨物全流動調査（物流センサス）」より作成

貨物自動車の積載率の推移



1　出典：自動車輸送統計年報（国土交通省総合政策局情報政策本部）
2　積載率＝輸送トンキロ／能力トンキロ
3　2020年度より、トンキロの調査方法及び集計方法が変更されたことから、「輸送トンキロ」及び「能力トンキロ」について、令和元年度以前の数値との連続性を保つため、接続係数により遡及改定を行っている。

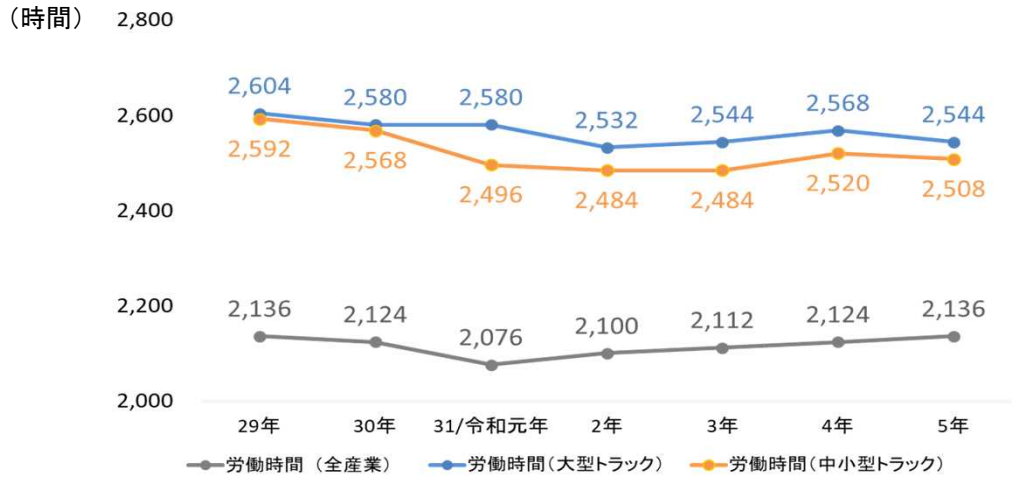
トラック運送事業の働き方をめぐる現状

国土交通省

トラックドライバーは労働時間が長く、賃金が安く、人手不足で高年齢化が進行しています。

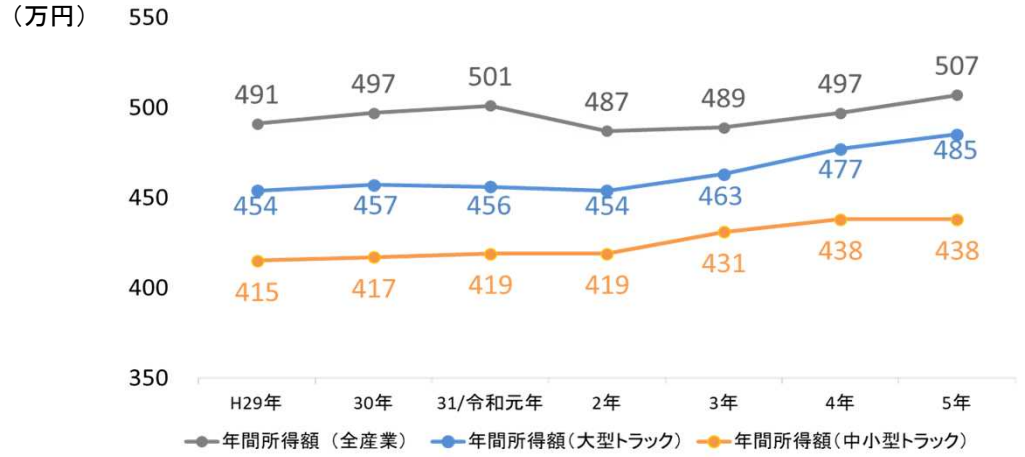
①労働時間

全職業平均より約2割（400h～450h）長い。



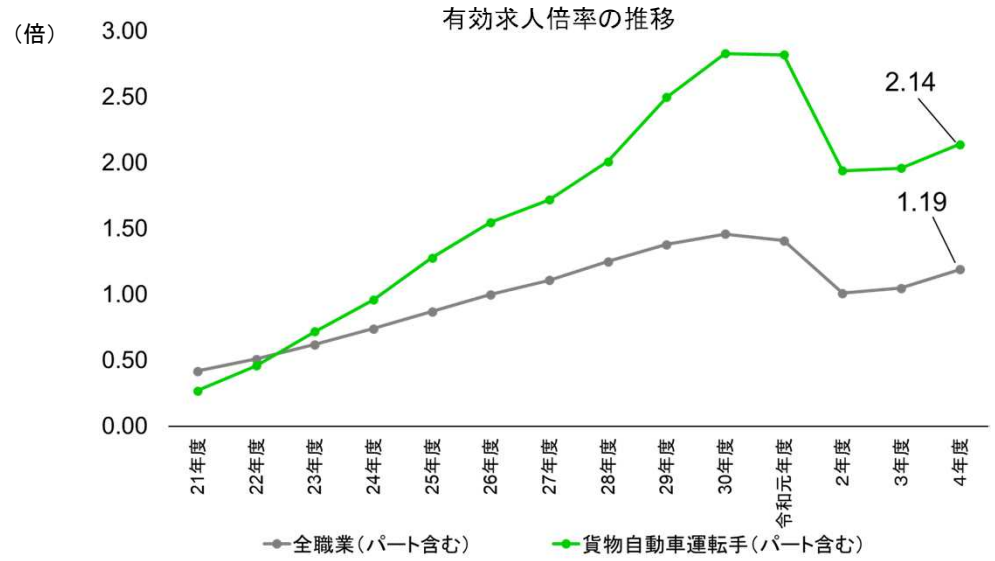
②年間賃金

全産業平均より5%～15%（20万～60万円）低い。



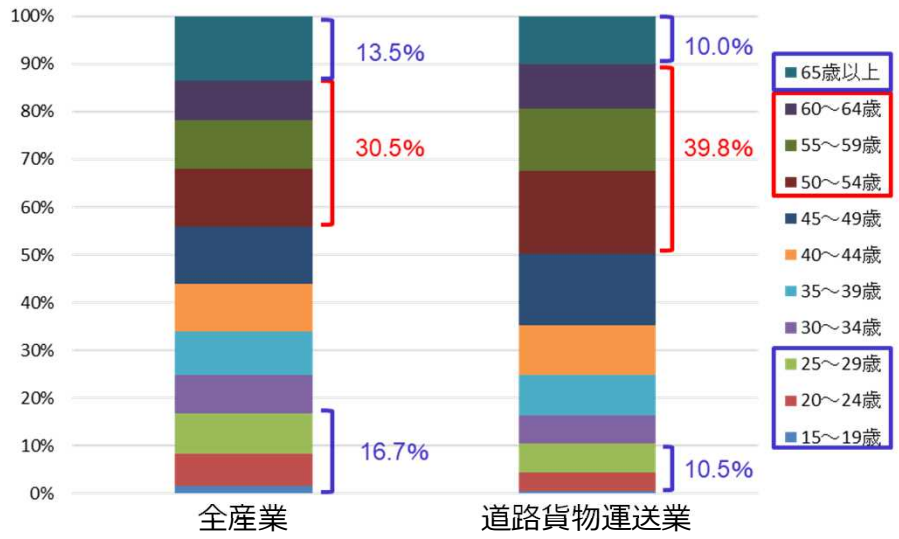
③人手不足

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。



（出典）厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

トラックドライバーの体調不良が引き起こす重大な交通事故

国土交通省

健康起因事故件数は高止まり、でも検査を受けさせられない事業者も

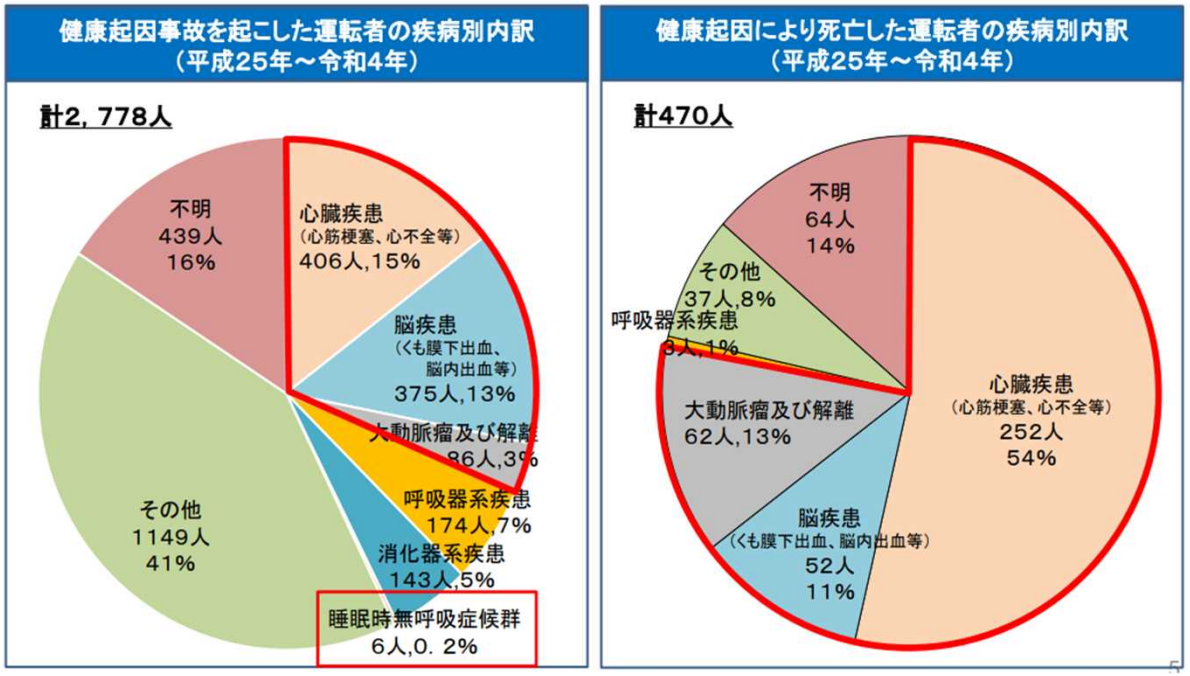
運転者の健康起因事故の状況

運転者が疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案(自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数)は、高止まりの状況で、令和４年はそのうち３割が交通事故に至っている。

疾病としては「心臓疾患」「脳疾患」「大動脈瘤及び解離」が多く、合計割合が死亡した運転者の約８割を占める。

トラックについては必要な各種スクリーニング検査を受信させていない理由として、「人員配置上、受診させる余裕がない」、「検査費用が高額」などが挙げられている。

運転者の健康起因事故の疾病別内訳



体調不良よる大型トラックの事故事例（H30.2.15）

(事故概要)愛知県の国道で、大型トラックが信号待ちの車列の最後尾に追突し、６台の車両が関係する多重衝突事故が発生。軽乗用車の運転者が死亡、普通トラックの運転者が重傷、その他３名が軽傷。



(事故原因)

大型トラックの運転者は事故前日から体調不良があり、運行途中でさらに体調の悪化を感じたが、運転を継続していた。そのため、信号待ちの車列に気が付くのが遅れ衝突したと考えられる。また、運転者の出庫が３時頃と早いことを理由に、事業者は２ヵ月前から始業点呼をしておらず、運行管理者は体調不良に気づくことがなかった。

トラックドライバーの健康を守るためのルール(2024年4月～)

国土交通省

時間外労働上限規制のほかにも、これだけのルールが課せられています。

労働基準法

時間外労働上限規制：年間960時間以内

自働車運転者の労働時間の改善のための基準（改善基準告示）

拘束時間のルール

拘束時間…使用者に拘束されている時間（労働時間＋休憩時間）

- **１日あたり　：原則13時間以内**（最大15時間。但し14時間超は週2回まで。長距離運行の場合も16時間超は週2回まで）
- **１ヶ月あたり：　284時間以内**（労使協定により310時間まで延長可。但し年間上限を超えないこと）
- **１年あたり　：3,300時間以内**（労使協定によっても3,400時間以内まで）

運転時間のルール

- **連続運転時間の上限　：４時間**(毎に30分の休憩を取る必要がある。)
- **１日あたりの運転時間の上限　：２日を平均した１日あたり９時間以内**
- **１週間あたりの運転時間の上限：２週間を平均した１週間あたり44時間以内**

休息期間のルール

休息期間…使用者の拘束を受けない期間、労働者の自由な時間

- **１日あたりの運転時間の下限　：基本11時間**(継続9時間を下回らないこと。長距離運行の場合8時間以上は週2回まで)
  ※休息時間が9時間を下回る場合は、一運行(出庫～帰庫)終了後、継続して12時間の休息を与えること。

休日労働のルール

- **休日労働回数の上限　：２週について１回が限度**

詳しくはオンライン
説明会アーカイブで

１日あたり運転時間の上限計算方法

国土交通省

２日を平均した１日あたり９時間以内の計算

① 特定日の運転時間（A時間）と特定日の前日の運転時間（B時間）との平均

② 特定日の運転時間（A時間）と特定日の翌日の運転時間（C時間）との平均

特定日の前日（N－１日）	特定日（N日）	特定日の翌日（N＋１日）
B時間	A時間	C時間

$$①\ \frac{\text{B時間} + \text{A時間}}{2} \quad と \quad ②\ \frac{\text{A時間} + \text{C時間}}{2}$$

①、②とも９時間を超えた場合は改善基準告示違反となる。

１週間あたり運転時間の上限計算方法

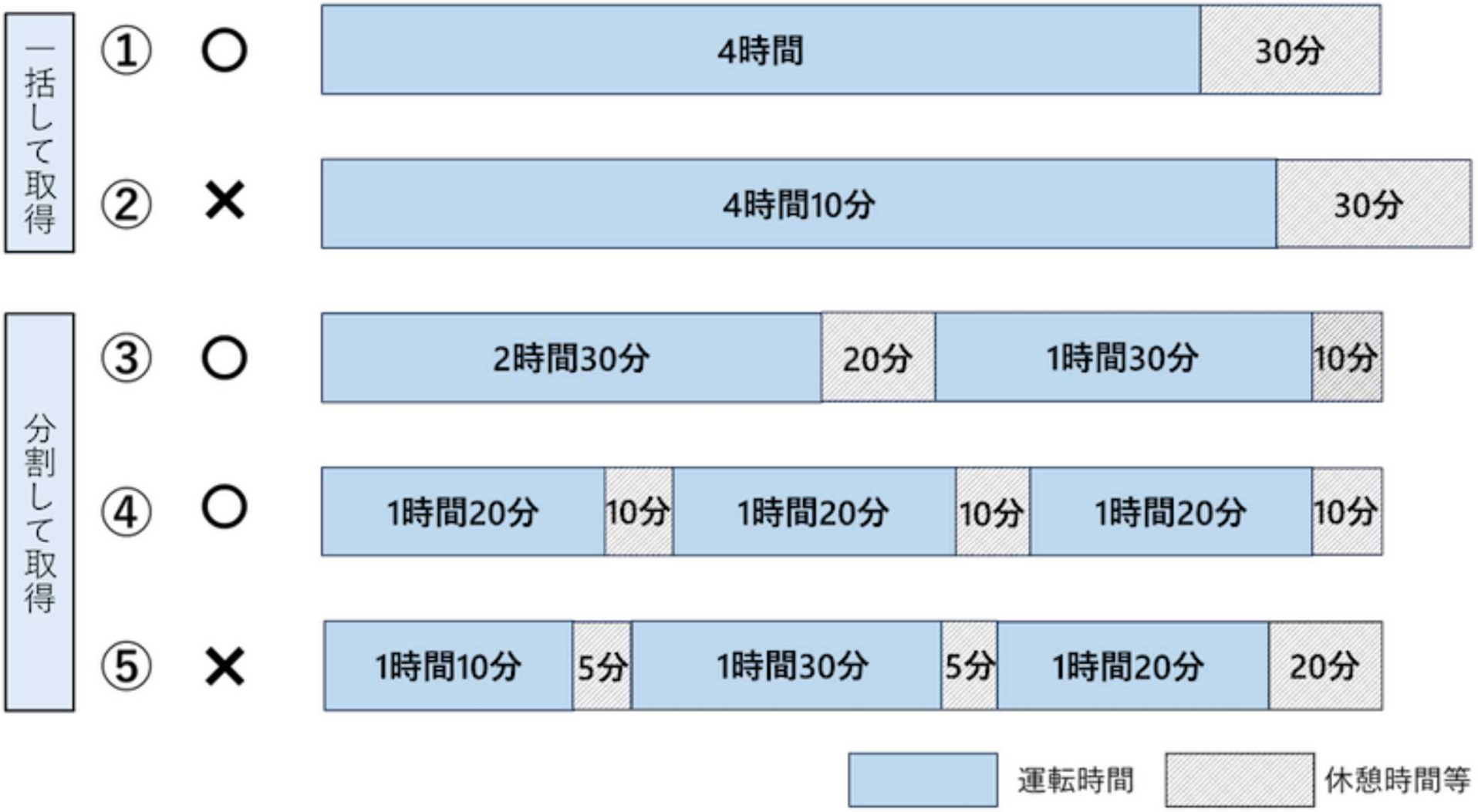
国土交通省

２週間を平均した１週間あたり44時間以内の判断



連続運転時間上限の判断

いわゆる430休憩の取得イメージ



時間外労働の上限規制設定の経緯

国土交通省

長時間労働で稼ぎたいドライバーがいても、「誰でも働ける環境」を作るため上限規制が必要

労働政策審議会労働条件分科会での議論

・**運輸・郵便業**は他産業に比べ**週労働時間60時間以上の雇用者の割合が特に高い。**
・**収入を確保しするために長時間労働によって収入を確保しようとする労働者がいるのも現状。**
・しかし**労働者が入ってきやすい業界の環境を労使双方でつくり上げる**必要がある。
・**鍵を握るのは商慣行の改善**。課題の解決に向けて、**業界・企業の枠を超えた協力が不可欠。**
・**荷主企業の協力といった全体の対策**も含めた取組が改善基準告示の遵守につながる。

労働政策審議会にて必要性確認

・人口減少社会において、誰でも働ける環境を整える必要がある。
・しかし日本の現状は長時間労働者が多く、健康の確保や仕事と家庭生活の両立が困難。
・「過労死ゼロ」、女性や高齢者が働きやすい社会の実現のため、長時間労働是正が必要。

働き方改革関連法(2018(平成30)年6月29日成立)で必要性明記（法案提出理由）

労働者がそれぞれの事情に応じた多様な働き方を選択できる社会を実現する働き方改革を推進するため時間外労働の限度時間の設定（略）等措置を講じる必要がある。

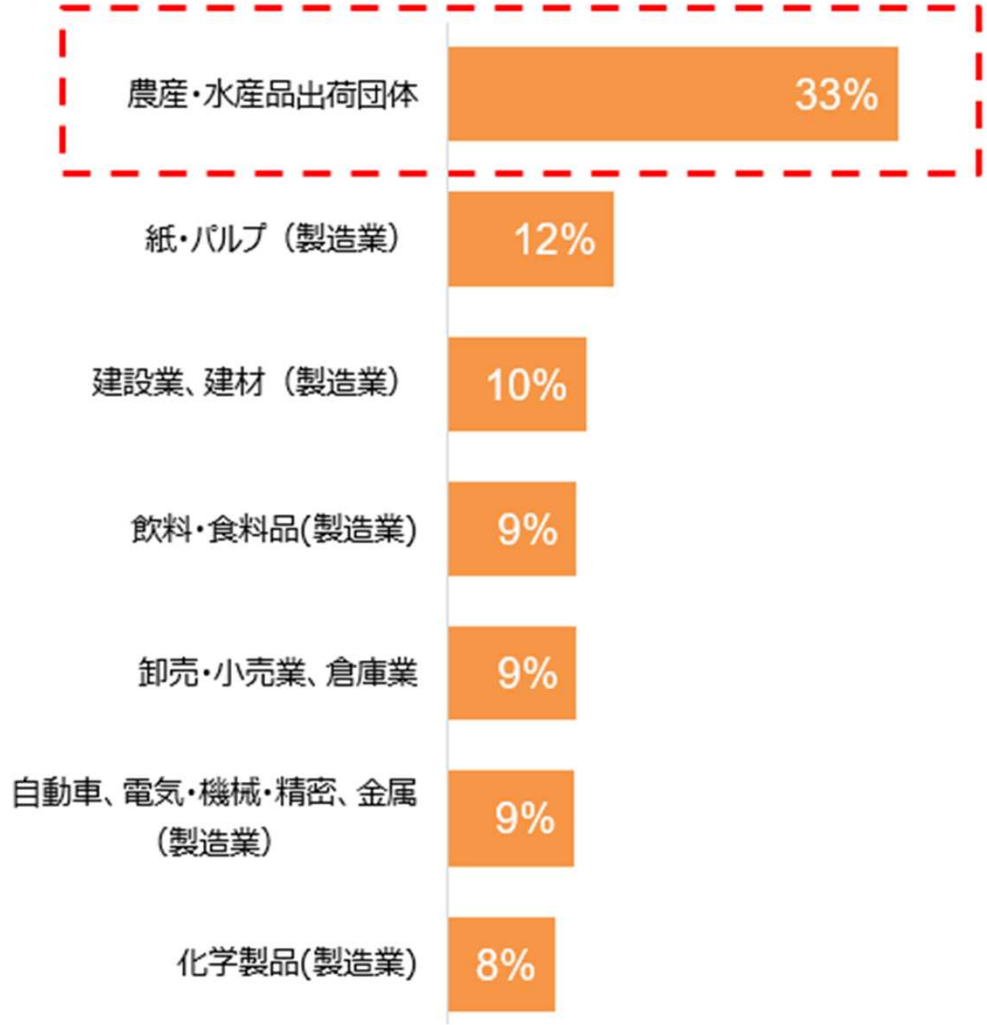
労働時間規制等による物流への影響

国土交通省

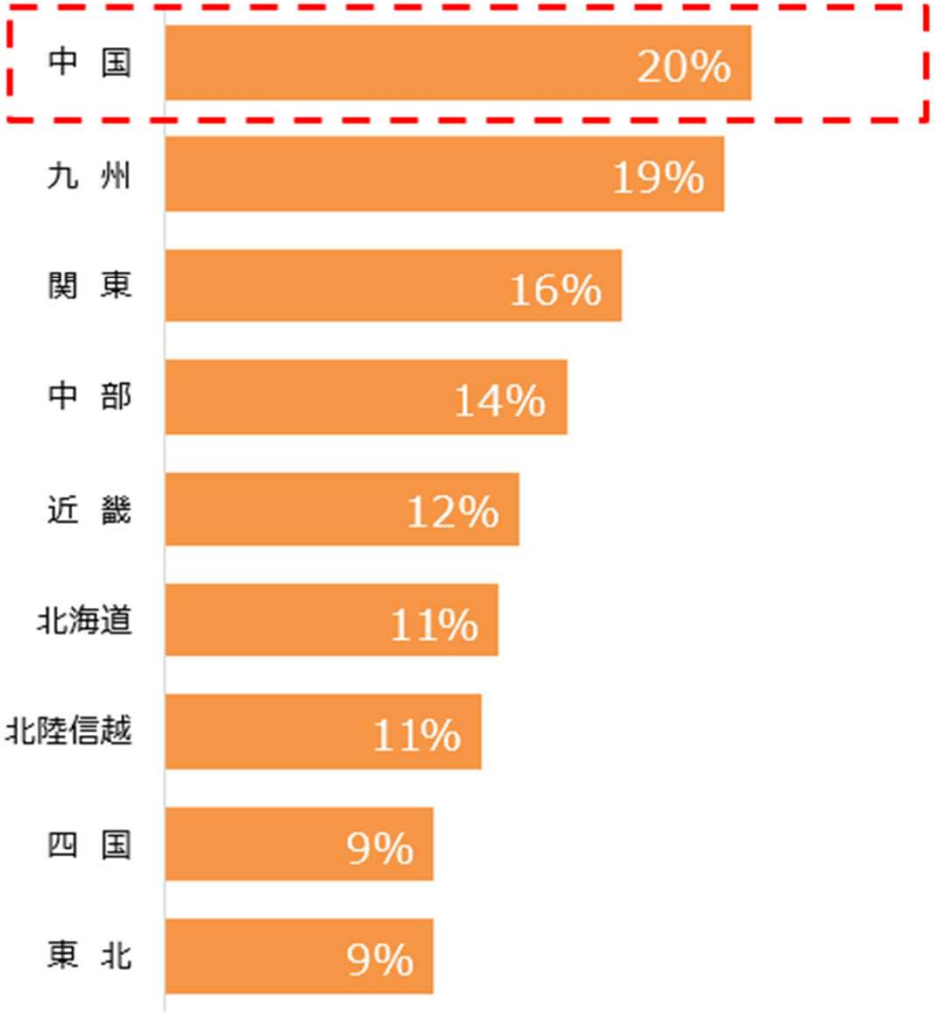
一番影響を受ける品目は農産・水産品、地域は中国地方

○ 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）



① 前回参加者のご感想･今回参加者の問題意識等共有
② 物流の概況、2024年問題について
③ 改正物流法について
④ トラック運送事業の原価、標準的な運賃等について
⑤ 業務の見える化、ナビタイムジャパンによる物流課題への取組
⑥ トラックＧメンについて
⑦ 参考資料紹介
　⑦-1　最近のトピック（各省報道発表資料等）
　⑦-2　事前にいただいた問題意識等（詳細）
　⑦-3　物流効率化に向けた取組み紹介
　⑦-4　物効法改正に関する荷主説明会Ｑ＆Ａ

2024年問題解決に向けた政府・国会の動き

国土交通省

2024年問題解決に向け、政府は様々な施策を実施し、国会では法改正が行われてきました。

平成27年　5月	**「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」設置** (国交省・厚労省主催) 中央、47都道府県に協議会を設置。関係者(構成員:トラック運送事業者・荷主・学識経験者・行政) で検討・取組みを推進。
平成30年　7月	**「働き方改革関連法」公布** トラックドライバーにも時間外労働上限規制適用(施行は5年間猶予)
平成30年12月	**「貨物自動車運送事業法」一部改正 (議員立法)公布** **「荷主対策の深度化」**、**「標準的な運賃」**等を制度化。
令和2年2月～令和5年5月　コロナ過における各種行動制限	
令和　4年　9月 ～令和 5年 8月	**「持続可能な物流の実現に向けた検討会」** 物流を持続可能なものとしていくための方策を検討するため、有識者、関係団体及び関係省庁からなる検討会を設置。
令和　5年　6月	**「物流革新に向けた政策パッケージ」とりまとめ** **「商慣行の見直し（トラックＧメン創設）」**、**「物流の効率化」**、**「荷主・消費者の行動変容」**の３つ柱として進めるべき各種政策を明示
	「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」策定 国交省、経産省、農水省が・着荷主、物流事業者について実施が必要な事項、実施を推奨される事項を整理。
令和　5年10月	**「物流革新緊急パッケージ」とりまとめ** 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、必要な予算の確保し、可能な施策を前倒し、緊急的に取り組む。
令和　5年12月	**「令和５年度補正予算」成立** (13兆1,992億円 (物流革新緊急パッケージ関係:**一般331億、エネ特409億、財政融資200億**)) 政府与党が打ち出した「デフレ完全脱却のための総合経済対策」を実行するための財政的な裏付けとして編成。
令和　6年　2月	**「2030年度に向けた政府の中長期計画」とりまとめ** 「物流の2024年問題」の対策指針として、24年度にトラック運転手の賃金を10%引き上げることなどを目指すことを明記。
	「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（物効法）及び貨物自動車運送事業法（トラック法）の一部を改正する法律案」（改正物流法案）閣議決定、国会提出 荷主・物流事業者に対する規制 【流通業務総合効率化法】、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】、軽トラック事業者に対する規制 【貨物自動車運送事業法】を規定。
令和　6年　5月	**5月15日　改正物流法（物効法・トラック法）　公布**

改正物流法の概要（R6.5.15公布）

国土交通省

2024年問題解決に向け、政府は様々な施策を実施し、国会では法改正が行われてきました。

流通業務総合効率化法（荷主・物流事業者に対する規制）

すべての事業者

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

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

一定規模の以上の事業者

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

○特定事業者のうち荷主には、**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

貨物自動車運送事業法（トラック事業者の取引に対する規制）

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

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

○下請事業者への**発注適正化**について**努力義務**を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**管理者**の選任を**義務付け**。

貨物自動車運送事業法（軽トラック事業者に対する規制）

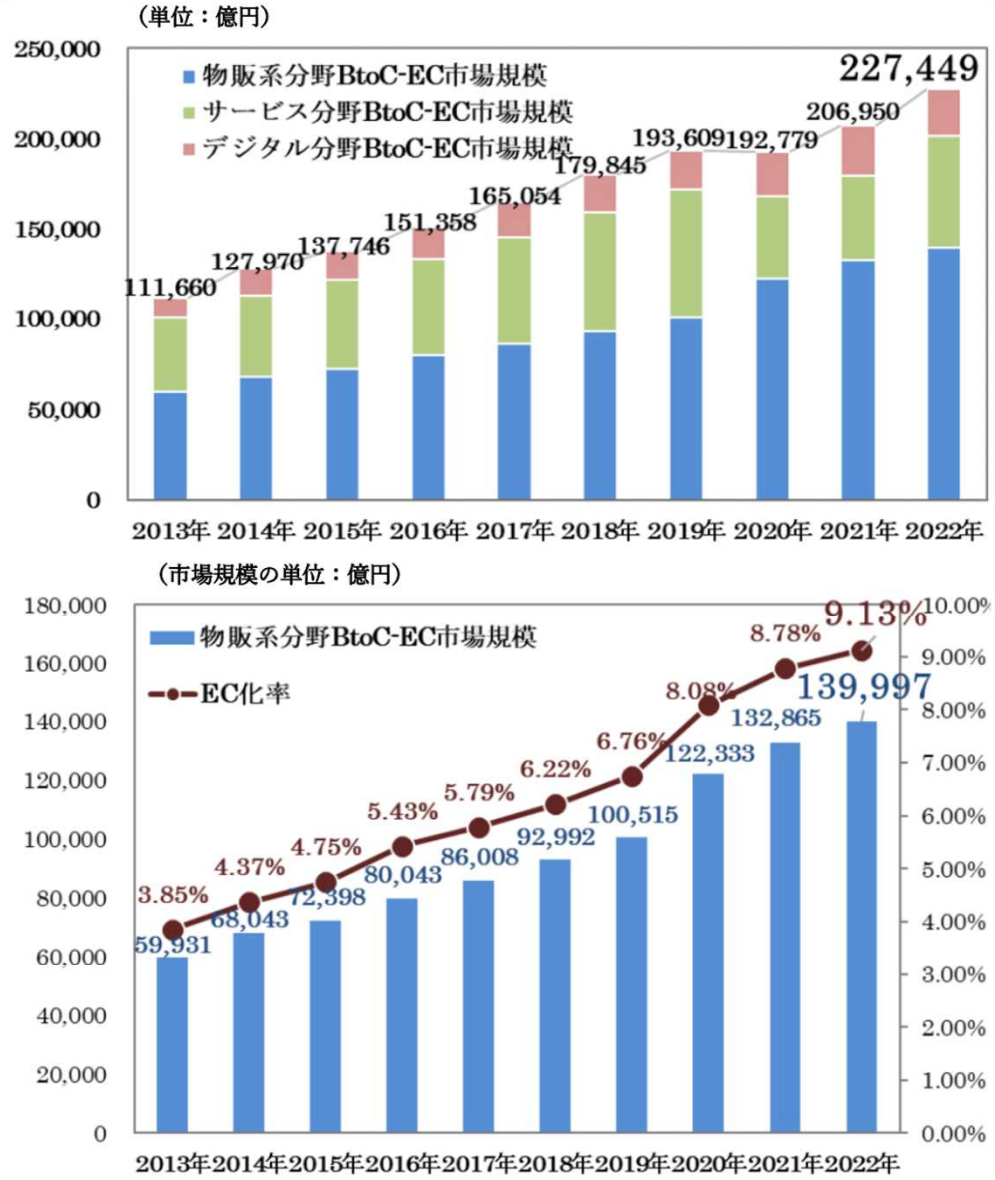
○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者**選任と**講習**受講、②国交大臣への**事故報告**を**義務付け**。

○国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

EC市場の推移・規模、宅配便取扱個数

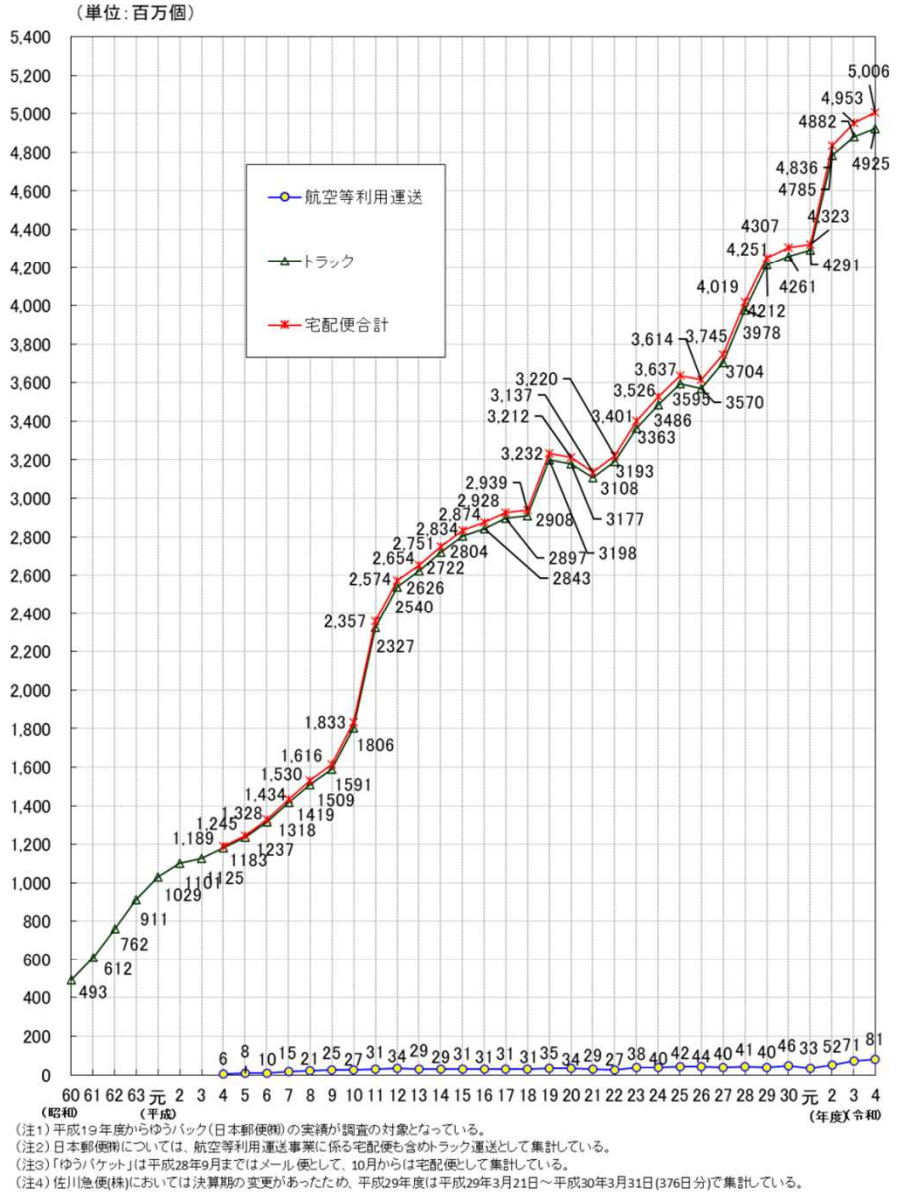
国土交通省

BtoC－EC市場規模の経年推移



出典：経済産業省「令和４年度デジタル取引環境整備事業（電子商取引に関する市場調査）」より

宅配便取扱個数の推移



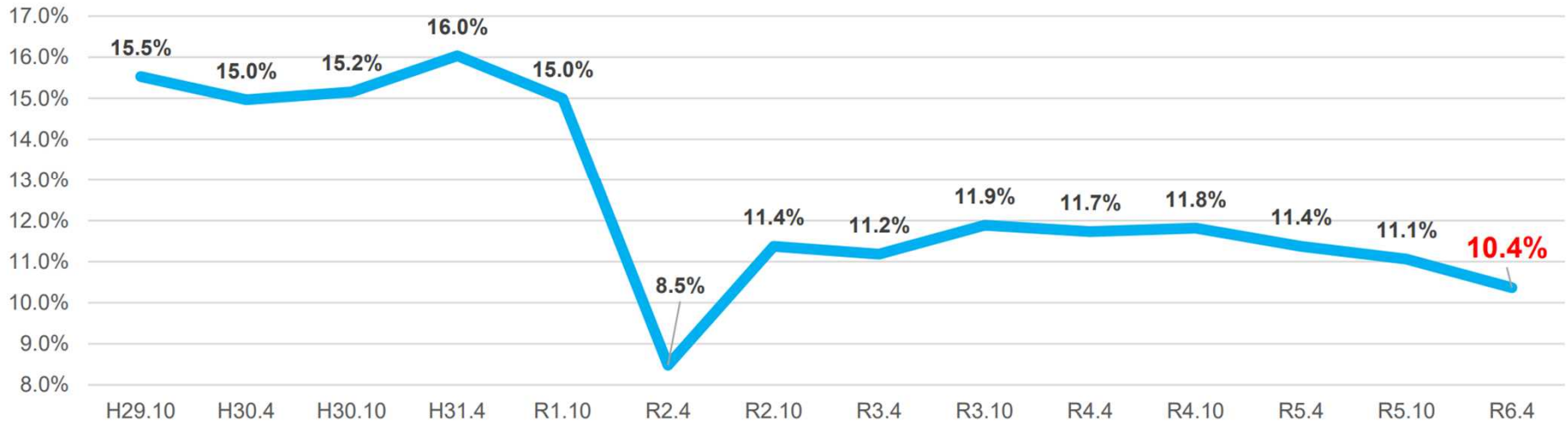
（注1）平成19年度からゆうパック（日本郵便㈱）の実績が調査の対象となっている。
（注2）日本郵便㈱については、航空等利用運送事業に係る宅配便も含めトラック運送として集計している。
（注3）「ゆうパケット」は平成28年9月まではメール便として、10月からは宅配便として集計している。
（注4）佐川急便㈱においては決算期の変更があったため、平成29年度は平成29年3月21日～平成30年3月31日(376日分)で集計している。

出典：国土交通省「令和４年度宅配便等取扱個数の調査及び集計方法」より

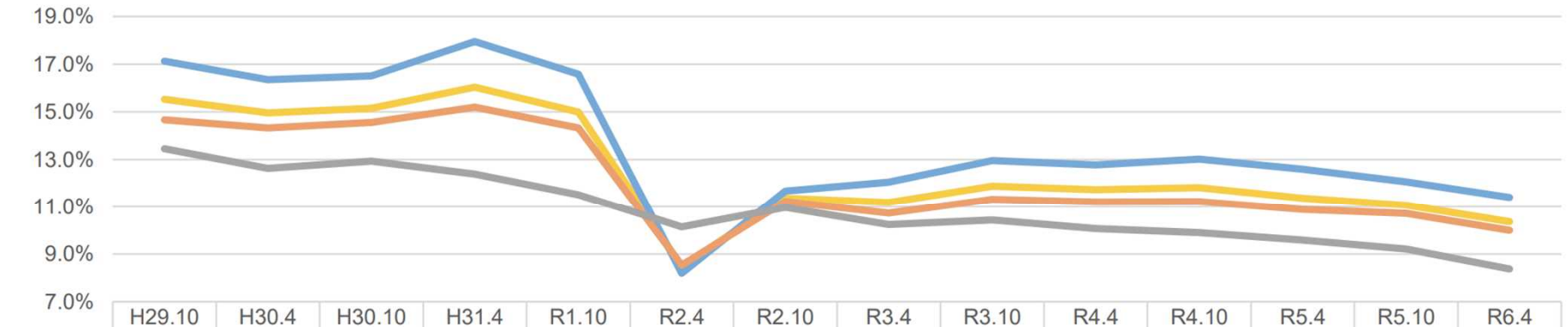
宅配便再配達実態調査結果の推移

国土交通省

実態調査に基づく再配達率の推移（総計）



実態調査に基づく地点別再配達率の推移



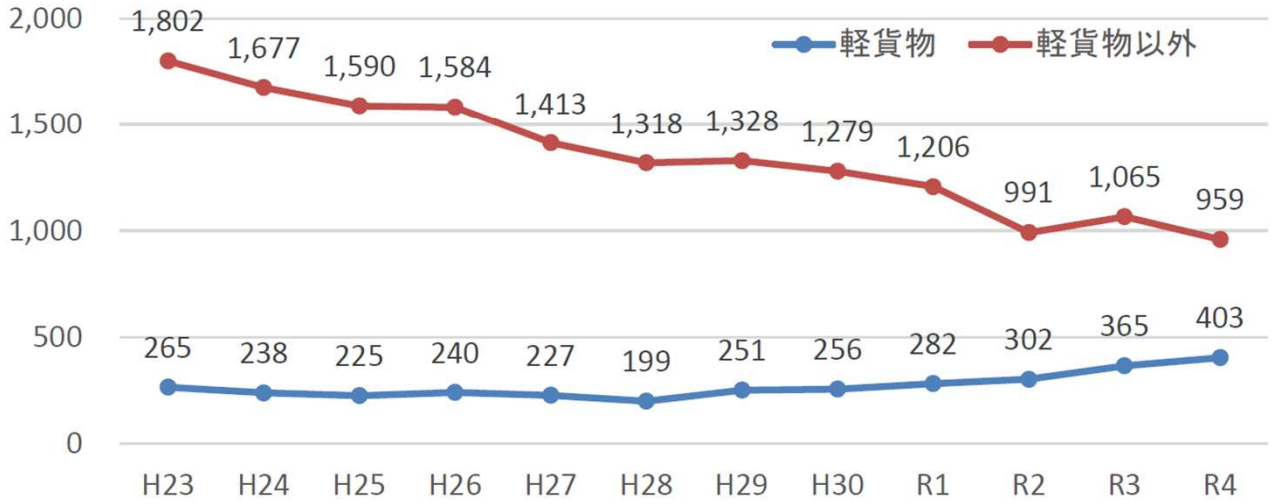
	H29.10	H30.4	H30.10	H31.4	R1.10	R2.4	R2.10	R3.4	R3.10	R4.4	R4.10	R5.4	R5.10	R6.4
総計	15.5%	15.0%	15.2%	16.0%	15.0%	8.5%	11.4%	11.2%	11.9%	11.7%	11.8%	11.4%	11.1%	10.4%
都市部	17.1%	16.4%	16.5%	18.0%	16.6%	8.2%	11.7%	12.0%	13.0%	12.8%	13.0%	12.6%	12.1%	11.4%
都市部近郊	14.7%	14.3%	14.6%	15.2%	14.3%	8.5%	11.2%	10.7%	11.3%	11.2%	11.2%	10.9%	10.7%	10.0%
地方	13.5%	12.6%	12.9%	12.4%	11.5%	10.1%	11.0%	10.2%	10.4%	10.1%	9.9%	9.6%	9.2%	8.4%

事業用貨物自動車の死亡・重傷事故件数の推移

国土交通省

○　事業用貨物自動車のうち、軽貨物の死亡・重傷事故件数は平成28年以降増加傾向である一方、軽貨物以外は減少傾向。

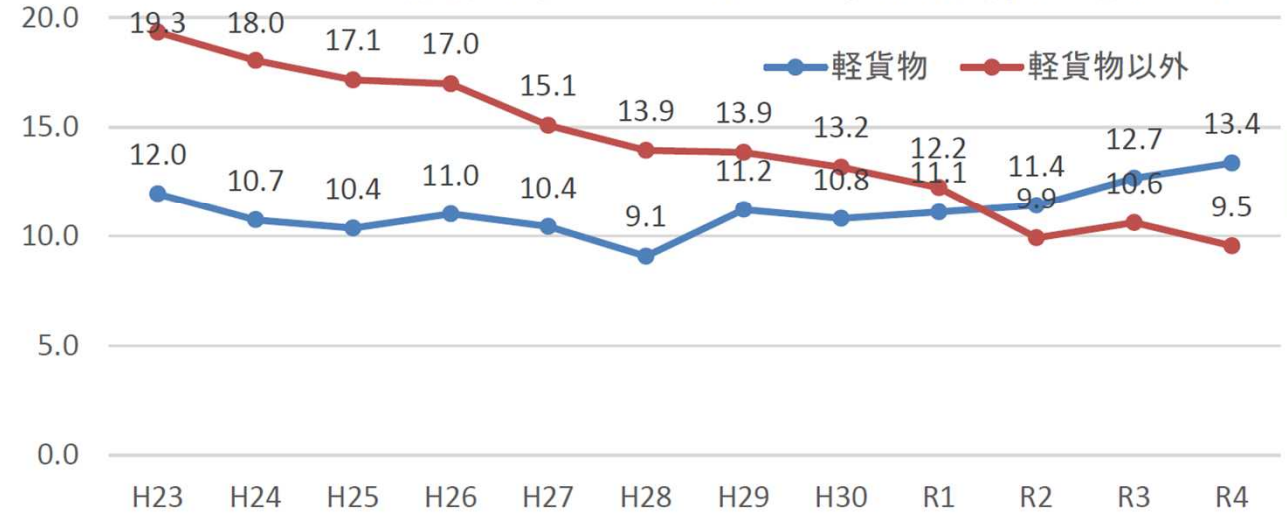
事業用貨物自動車の死亡・重傷事故件数の推移



	平成28年	令和4年	平成28年→令和4年
軽貨物	199	403	102.5%増
軽貨物以外	1,318	959	27.2%減

出典：(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」

保有台数1万台当たりの事業用貨物自動車の死亡・重傷事故件数の推移



	平成28年	令和4年	平成28年→令和4年
軽貨物	9.1	13.4	47.4%増
軽貨物以外	13.9	9.5	31.5%減

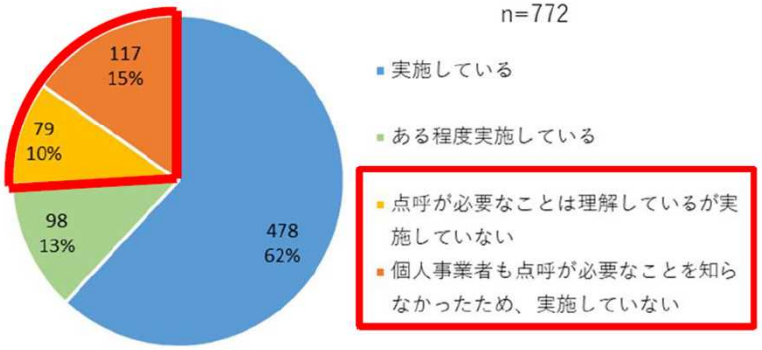
出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
(一財)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」

軽貨物自動車運送事業にかかる実態調査結果

国土交通省

- 令和5年３月から1か月程度、首都圏、近畿圏の貨物軽自動車運送事業者（10,000者）の中から、個人事業主を無作為に抽出し、WEBアンケートによりを実施。2割弱は、住所不明などにより不達で、有効回答数は772者。
- 運行管理（酒気帯びの確認を含めた点呼の実施等）の実施状況は、「実施している」「ある程度実施している」が75%を占める一方、「実施していない」も25%認められる。
- 日常点検および12ヶ月ごとの定期点検の実施状況は、「実施している」が70%となる中、「実施できていない」「実施していない」も30%程度認められる。
- 拘束時間、休憩時間等の遵守状況は、「遵守している」「ある程度遵守している」で61%を占めるものの、「基準は理解しているが、遵守していない」が25%、「基準を知らなかったため、遵守していない」も14%認められる。

運行管理（酒気帯びの確認を含めた点呼等）の実施



日常点検の実施



12ヶ月ごとの定期点検の実施



拘束時間、休息期間等の遵守

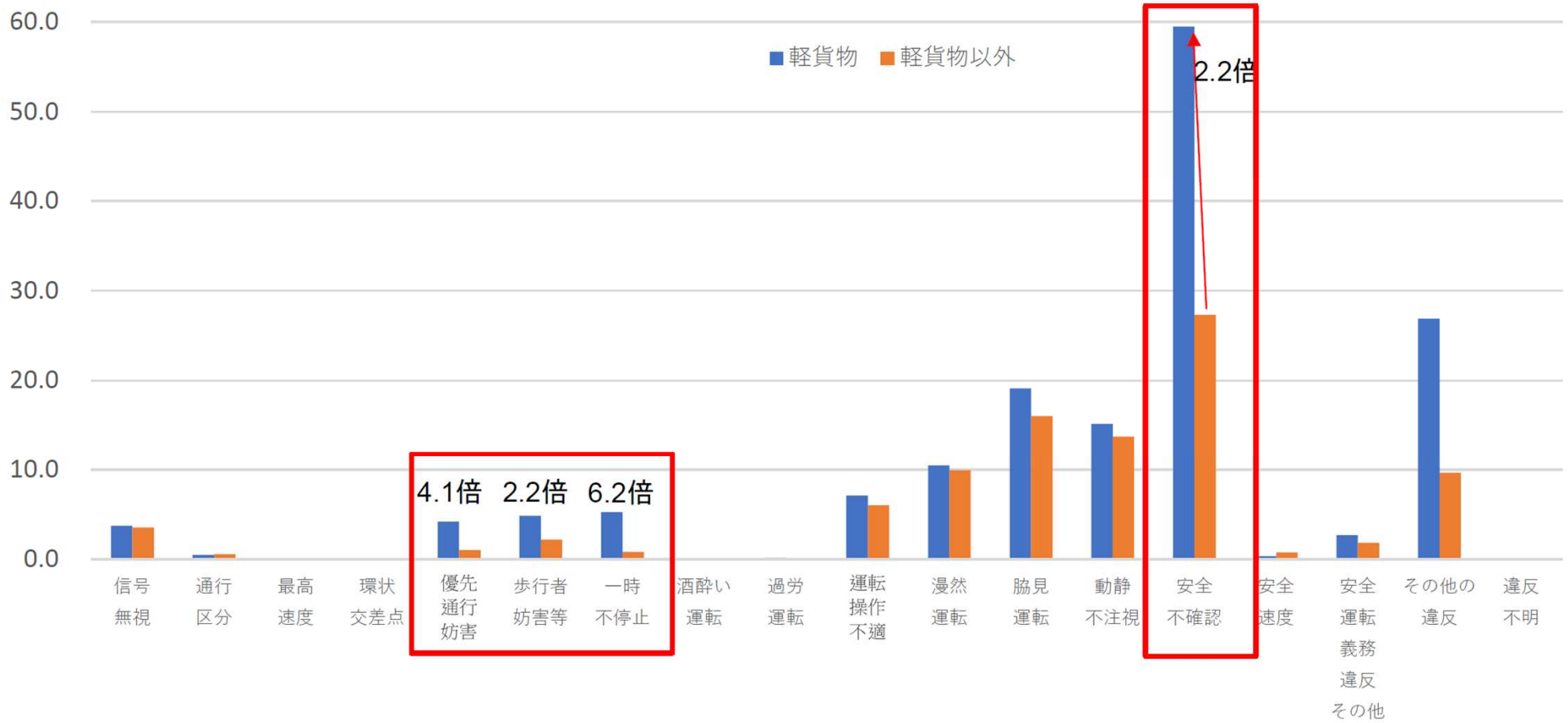


事業用貨物自動車の法令違反別事故件数

国土交通省

○事業用貨物自動車のうち、軽貨物保有台数1万台当たりの法令別違反件数を見ると安全不確認※が最も多く、軽貨物以外の約2.2倍。
○加えて、軽貨物は軽貨物以外と比較して、「優先通行妨害」、「歩行者妨害等」、「一時不停止」といった法令違反が多いことが特徴。

※ 前方、後方、左右の安全確認が不十分であった事故。



２．持続可能な物流の実現のために取り組むべき政策

（３）物流標準化・効率化(省力化・省エネ化・脱炭素化)の推進に向けた環境整備

⑥ その他生産性向上を図るための措置の検討

４）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、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べきである。また前提として、軽トラック事業者は、個人事業主であっても貨物自動車運送事業法体系に基づいて改善基準告示を遵守することが必要であり、軽トラック事業者が遵守すべき輸送の安全や労働時間に係る法令等について、当該事業者に運送を依頼する荷主企業・元請事業者等を通じて、周知・徹底を図るべきである。また、個人事業主である軽貨物のドライバーが車両の法定点検や故障等の際営業できなくなるとの意見を踏まえた、他の事業者が所有する車両を使用するための新しい仕組みについて要望があったことを踏まえ、政府において、安全や損害賠償の支払に必要な措置を講じた上で、個人事業主間で車両の共同使用を認める新たな制度について検討すべきである。

貨物自動車運送事業法改正（軽トラック事業者に対する規制）

国土交通省

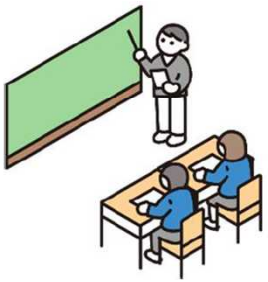
貨物軽自動車安全管理者（仮称）の選任と講習の受講の義務付け

営業所ごとに「貨物軽自動車安全管理者（仮称）」を選任し、以下2つの講習受講を義務付ける※。

※ バイク便事業者を除く

○**管理者講習**（仮称）
　管理者の選任にあたり受講

○**管理者定期講習**（仮称）
　2年ごとに受講





国土交通大臣への事故報告の義務付け

死傷者を生じた事故等、一定規模以上の事故について、運輸支局及び運輸局を通じて国土交通大臣への報告を義務付ける。

一般貨物事業者等に対して義務付けている事項の準用（事故の報告の対象など詳細については今後検討）

国土交通大臣による輸送の安全情報の公表

事業者に対して発出した輸送の確保命令や行政処分の情報等を国土交通省HPにて公表する。

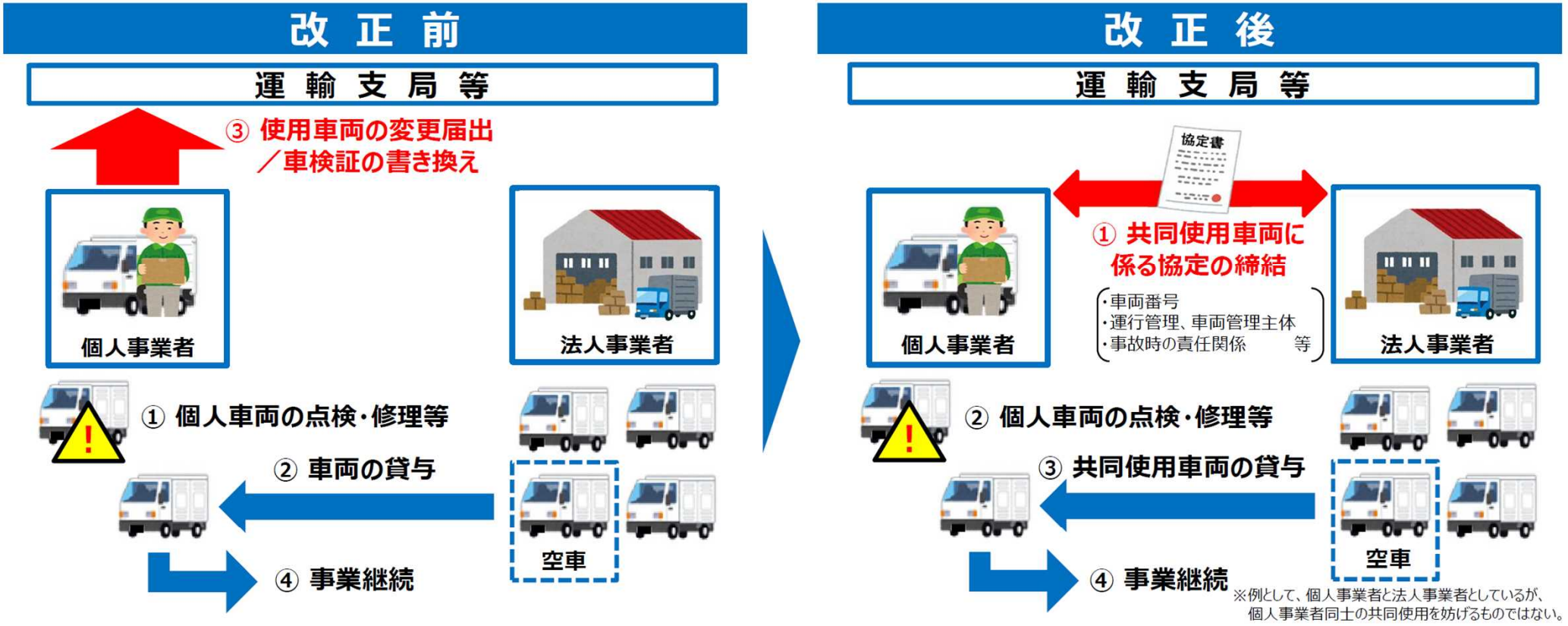
一般貨物事業者等に対して実施している事項の準用



貨物軽自動車運送事業における事業用車両の共同使用について

国土交通省

- 貨物軽自動車運送事業者は、**事業用車両を１両しか保有しない個人事業主が多くを占める**が、こうした事業者は、点検・修理等の間に事業を行うことができないことから、**点検・修理等の時間や費用を抑え、必要な安全対策が講じられないおそれ**がある。
- こうした状況を踏まえ、「物流革新に向けた政策パッケージ」においても、「**個人事業主間で車両の共同使用を認める新たな制度について具体化する**」こととされたところ。
- 貨物軽自動車運送事業者が**安全を確保した上で、事業を継続**できるよう、関係者間で**事前に協定を締結**することを前提として、運輸支局へ使用車両の変更届出等を行うことなく、**他の事業者が保有する事業用車両を共同で使用**できることとする措置を講じる（令和６年以降制度運用開始）。



【参考】「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　（２）物流の効率化

⑫ 軽トラック事業の適正運営や安全確保【国交省】

・・・ また、個人事業主である軽トラック事業者のドライバーの輸送の安全を確保するため、軽トラック事業者のドライバーが車両の法定点検や故障等の際に、安全や損害賠償の支払に必要な措置を講じた上で、**個人事業主間で車両の共同使用を認める新たな制度について具体化する**。・・・

改正物流効率化法施行に向けた基本方針・判断基準策定等今後の予定

国土交通省

2025年度、2026年度の改正法施行に向け2025年初目途の政省令公布に向けて動いています。

時期	内　　容
2024年5月15日	改正物流効率化法公布
2024年6月28日	国交省・経産省・農水省3省合同会議立ち上げ （改正物流効率化法に基づく基本方針、判断基準、指定基準等）
2024年7～9月	荷主・トラック・倉庫等各種業界団体と意見交換 骨子案（基本方針、判断基準等）策定→パブリックコメント
2024年10月頃	合同会議とりまとめ案（基本方針、判断基準等）策定
2025年11～12月頃	政省令等案作成→パブリックコメント
2025年初目途	政省令等公布
2025年度～	法律の施行①（努力義務・判断基準等） （2025年度中）各事業者による貨物重量の算定
2026年度～	法律の施行②（特定事業者の措置[特定事業者の指定、中長期計画の提出・物流統括管理者の選定等]）
2027年度～	法令に基づく定期報告の提出開始

下位法令として検討する必要のある事項と調整方針

① 特定荷主、特定連鎖化事業者の指定基準（第45条、第64条）【政令事項】

○ **特定荷主、特定連鎖化事業者（法第45条、第64条）**

＜考え方＞

• 第一種荷主、第二種荷主及び連鎖化事業者に該当し得る者について、**取扱貨物の重量が多い順に対象**とし、指定された第一種荷主、第二種荷主及び**連鎖化事業者の取扱貨物の重量（貨物自動車を使用して運送されたものに限る。）の合計が取り扱われる貨物の全重量の半分程度となる事業者を指定の対象**とすることを想定。

② 荷待ち時間、荷役等、荷役等時間の定義（法第30条第4号・第5号）【省令事項】

＜考え方＞

• 荷待ち時間：**原則として、荷主がドライバーに指示した到着時刻から実際に荷役等※を開始した時刻までを「荷待ち時間」とする**ことを想定。

• 荷役等時間：ドライバーが荷役等を開始した時刻から荷役等を終了した時刻までを「荷役等時間」とすることを想定。

※「荷役等」についても今後整理のうえ省令で定義を置く。

下位法令として検討する必要のある事項と調整方針

③ 判断基準（法第43条、第62条）【省令事項】

＜考え方＞

• 各名宛人(荷主・物流事業者)にそれぞれの努力義務が課せられた上で、実際の取組内容は個々の事業者の判断に委ねられているところ、各名宛人に対して運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加のための具体的な取組方法を示すために、判断の基準となるべき事項を定めることを想定。

※検討に当たっては、「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」（１）の記載事項を参考とする。

（１）https://www.meti.go.jp/press/2023/06/20230602005/20230602005.html

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

国土交通省

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　　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
・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

4. 物流事業者の取組事項

（１）実施が必要な事項

〇共通事項
・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　　等

〇個別事項（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

〇共通事項
・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

〇個別事項（運送モード等に応じた事項）
・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

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。

下位法令として検討する必要のある事項と調整方針

④ 中長期計画の記載事項（法第46条、第65条）【省令事項】

＜考え方＞

- 努力義務の措置ごとに、判断基準で示す取組事項を踏まえ、自社が計画期間内にどのような取組を実施するかについて記入してもらうことを想定。

⑤ 物流統括管理者の業務内容（法第47条、第66条）【省令事項】

＜考え方＞

- 自社における物資の流通全体を統括管理する者として、運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加のために行うべき業務を定めることを想定。

⑥ 定期報告の記載事項（法第48条、第67条）【省令事項】

＜考え方＞

- 取組の実効性を担保するために、当該事業者の取組状況を一定の周期で把握するべく、毎年度、報告を求めることを想定。
- 加えて、実際の「荷待ち時間等の状況」についても、取組の実効性の担保と事業者の負荷軽減を両立させるような形で、報告を求めることを想定。

※取組の実施状況を踏まえた荷主の行動変容に向けて評価制度の創設を別途検討

下位法令として検討する必要のある事項と調整方針

⑦ 基本方針（法第33条）【告示事項】

＜考え方＞

以下の事項について定めることを想定。

1. 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する**運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の意義及び目標に関する事項**
2. 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する**運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関する施策に関する基本的な事項**
3. 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する**運転者の運送及び荷役等の効率化に関し、貨物自動車運送事業者等、荷主及び貨物自動車関連事業者が講ずべき措置に関する基本的な事項**
4. 集荷又は配送に係る運転者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に関する基本的な事項**
5. その他貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する**運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関し必要な事項**

国交省・経産省・農水省３省合同会議検討のポイント

国土交通省

2025年度、2026年度の改正法施行に向け2025年初目途の政省令公布に向けて動いています。

ポイント	内　　容
ドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する**基本方針に定めるべき事項** (改正法第33条関係)	○貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する**運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の意義及び目標**に関する事項 ○貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する**運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関する施策**に関する基本的な事項 ○貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する**運転者の運送及び荷役等の効率化に関し、貨物自動車運送事業者等、荷主及び貨物自動車関連事業者が講ずべき措置**に関する基本的な事項 ○**集荷又は配達に係る運転者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**に関する基本的な事項 ○その他貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する**運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関し必要な事項**
荷主が物流効率化のために取り組むべき措置について国が定める**判断基準の具体的内容** (改正法第33条関係)	○**示すべき取組の例として検討する内容** (積載率の向上)　適切なリードタイムの確保、発送量・納入量の適正化、社内の関係部門との連携促進等 (荷待ち時間の短縮)　貨物の出荷・納品日時分散、トラック予約受付システムの導入 (荷役時間の短縮)　荷役の効率化に資する輸送器具導入、標準仕様パレット導入、フォークリフトの導入、荷役作業員の適切な配置、出荷時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り ○**盛り込むべき実効性確保に資するための事項として検討する内容** ・責任者の設置等の実施体制整備、荷待ち・荷役等時間の状況や取組の効果を適切に把握。 ・レンタルパレットを導入する場合における関係事業者間の適正な費用分担等 ・物流データの標準化　・モーダルシフト等による輸送される物資の貨物自動車への過度の集中の是正 ・ドライバーの安全・休憩環境の確保に配慮　・関係事業者との連携、取引先に対して協力を求めること ・正当な対価の目安として物流効率化にも資する「標準的運賃」を参考とすること

国交省・経産省・農水省３省合同会議検討のポイント

国土交通省

ポイント	内　　容
連鎖化事業者※1が連鎖対象者※2における物流効率化のために取り組むべき**判断基準等について** （改正法第62条関係）	○**示すべき取組の例として検討する内容** （積載率の向上）　適切なリードタイムを確保した発注をする等の協力。繁閑差の平準化、納品日の集約等を通じて納入量を適正化。社内の関係部門(物流・調達・販売 等)の連携を促進 （荷役時間の短縮）　混雑時間の回避等により貨物の納品日時を分散 ○**盛り込むべき実効性確保に資するための事項として検討する内容** ・責任者の設置等の実施体制整備、荷待ち・荷役等時間の状況や取組の効果を適切に把握。 ・物流データの標準化 ・関係事業者との連携、取引先に対して協力を求めること ※1連鎖化事業者…フランチャイズチェーンの「本部」。※2連鎖対象者…フランチャイズチェーンの「加盟者」
貨物自動車運送事業者等が物流効率化のために取り組むべき**措置の判断基準等について** （改正法第35条関係）	○**示すべき取組の例として検討する内容** （積載率の向上）　複数の荷主の貨物の積合せにより輸送網を集約。過疎地域などドライバーが不足している地域において配送を共同化。実車率の向上。配車・運行計画の最適化に資するシステムを導入。輸送量に応じた大型車両の導入 （荷役時間の短縮）　混雑時間の輸送量に応じた大型車両の導入回避等により貨物の納品日時を分散 ○ドライバーの運送・荷役等の効率化のための取組への協力、積載率の向上等に伴うドライバーの負荷の軽減に資するとともに、**実効性確保に資するための事項として検討する内容** ・ドライバーの荷待ち・荷役等時間を把握し、**荷主等が荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に情報提供** ・荷主、倉庫業者等が**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** ・取引先に対する**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** ・関係事業者との連携を図るとともに、必要に応じて**取引先に対して協力を求める**こと　**・物流データの標準化**に取り組む　**・積載率の向上等に伴うドライバーの積卸し作業の負荷低減**　**・トラックの過積載**など事業の正常な運営が阻害されないよう、**関係法令を遵守**

国交省・経産省・農水省３省合同会議検討のポイント

国土交通省

ポイント	内　　容
貨物自動車関連事業者※が物流効率化のために取り組むべき**措置の判断基準等について**（改正法第35条関係）	○**示すべき取組の例として検討する内容** （積載率の向上）　バース等の荷捌き場に荷役が可能な数以上のトラックが一時に集中して到着しないよう、到着時間を調整。トラック予約受付システムを導入。 （荷役時間の短縮）　荷主から一貫パレチゼーション実現のためにパレット等を用意する旨の申し出があった場合には、適正な価格転嫁の下、その申し出に応じる。検品を効率的に実施するための機器を導入。バース等の荷捌き場について、貨物の物量に応じた拡張や雨天時等に対応した施設整備。フォークリフトの導入や荷役作業員の適切な配置等により積卸し作業の効率化を図る。荷役前後の搬出入の迅速な実施に関するマニュアルを作成。 ○**実効性確保に資するための事項として検討する内容** ・ドライバーの荷待ち・荷役等時間を把握し、**荷主等が荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に情報提供** ・無人搬送機、ピッキングロボット等の**自動化・機械化機器**を導入 ・取引先に対する**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** ・**物流データの標準化**に取り組む ・関係事業者との連携を図るとともに、必要に応じて**取引先に対して協力を求める** ※貨物自動車関連事業者…倉庫、港湾運送、航空運送、鉄道事業者（港湾運送、航空運送、鉄道事業者には荷役等時間の短縮についてのみ努力義務が課される。）
荷主等の取組状況に関する調査・公表の**具体的な内容について**（改正法第71条関係）	○**荷主等との間で貨物のやりとりを行っている物流事業者（トラック、倉庫など）を対象として、定期的なアンケート調査を実施**することとしてはどうか。 ○**物流事業者からの回答に基づいて主要な荷主等を抽出した上で、当該荷主等の取組状況について荷待ち・荷役等時間の短縮、積載率の向上等に関する項目別に回答を点数化し、点数の高い者・低い者も含め公表**することとしてはどうか。 ○中小企業庁が実施している、**下請取引に関する「価格交渉促進月間」のフォローアップ調査を参考**にしてはどうか。 ○アンケート調査の結果、荷主等において長時間の荷待ち、契約にない附帯業務、無理な運送依頼等が常態化しているなど**悪質な事例を補足した場合には、トラックGメンに情報共有し働きかけや要請等につなげていく**ことも考えられないか。

国交省・経産省・農水省３省合同会議検討のポイント

国土交通省

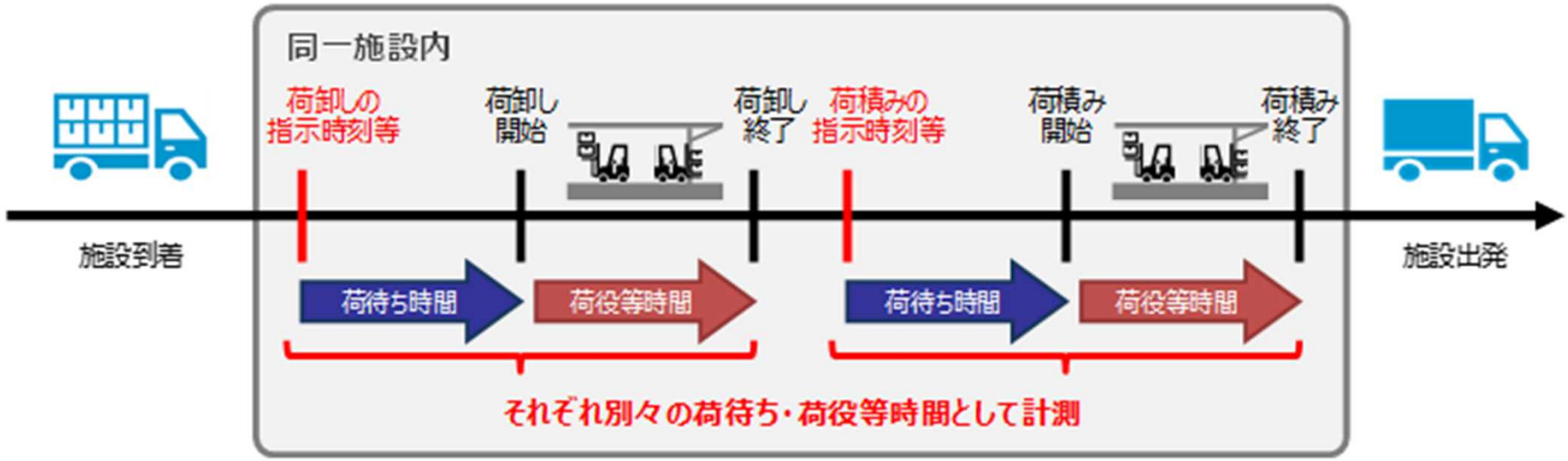
ポイント	内　　容
特定事業者の指定基準等について (改正法第37条・第45条・第55条・第64条関係)	○省エネ法の指定基準も参考にしつつ、**全体への寄与がより高いと認められる大手の事業者から順に、日本全体の貨物量の半分程度となる事業者を指定**してはどうか。具体的には、 ・**荷主及び連鎖化事業者**は、**取扱貨物重量が多い順**に、**日本全体のトラック事業者により運送された貨物量の半分程度となる事業者を指定の対象**としてはどうか。 ※　その取扱貨物の重量が多いほど輸送回数が多くなり、その結果として荷待ち時間等が発生する可能性が増すとともに、効率的な輸送をした際の効果が大きくなると考えられることから、「取扱貨物重量」を算定指標としている。 ・　**倉庫業者**は、**貨物の保管量が多い順**に、**日本全体の貨物量の半分程度となる事業者を指定**の対象としてはどうか。 ※　その貨物の保管量が多いほど運転者への負荷が多くなり、その結果として荷待ち時間等が発生する可能性が増すと考えられることから、「貨物の保管量」を算定指標としている。 ・　**貨物自動車運送事業者等**は、**保有車両台数が多い順**に、**日本全体の貨物量の半分程度となる事業者を指定**の対象としてはどうか。 ※　その保有車両台数が多いほど多くの運送を行っており、その結果として１運送ごとの積載量の増加を行った際の効果が大きいと考えられることから、「保有車両台数」を算定指標としている。 (注)改正トラック法では、一定規模以上の貨物自動車利用運送（＝下請け行為）を行う事業者を特別事業者として、健全化措置（＝下請け行為の適正化）に関して運送利用管理規程の作成・運送利用管理者の選任を義務付ける。特別事業者指定にあたっては、**貨物自動車利用運送を行う重量が多い順に、日本全体の貨物自動車利用運送の重量の半分程度となる事業者を対象**とすることを検討。
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	（中長期計画について） ○**努力義務ごとに、中長期的に実施する措置とその具体的な措置内容を記載**してもらうこととしてはどうか。 ○**毎年度提出を基本**としつつ、**計画内容に変更がない限りは５年に１度提出**してもらう形としてはどうか。 （定期報告について） ○判断基準に基づく各事業者の物流効率化に向けた取組の実施状況について、**簡易的なチェックリストを用いて報告**してもらうこととしてはどうか。 ○荷主・連鎖化事業者等に自らが荷待ち時間等をどの程度改善する必要があるかを認識してもらう観点から、荷待ち時間等の状況について、**「取組の実効性の担保」と「業務負荷の軽減」の双方に配慮しつつ、報告**してもらうこととしてはどうか。

国交省・経産省・農水省３省合同会議検討のポイント

国土交通省

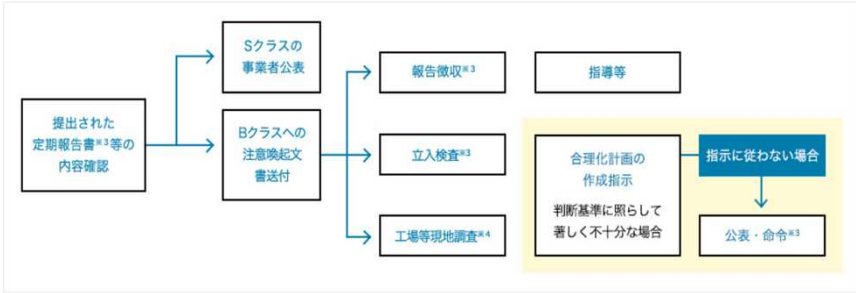
ポイント	内　　容
「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について （改正法第30条関係）	○**「荷待ち時間」の算定方法**は、以下のようにしてはどうか。 ・ドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に、荷主等が指示した到着時刻・時間帯（指示時刻等）以前に到着した場合は、**指示時刻等から荷役等の開始時刻まで** ・ドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に、荷主等の指示時刻等よりも後に到着した場合（ドライバーの都合で指示時刻等を過ぎた場合を除く）は、**貨物自動車の到着時刻から荷役等の開始時刻まで** ○また、**「荷役等時間」の算定方法**は、**ドライバーが行う荷役、検品、荷造り、入庫・出庫、棚入れ・棚出し、仕分け、商品陳列、ラベル貼り、代金の取立て・立替え**など、**トラック事業に附帯する業務の開始時間から終了時間まで**としてはどうか。 ○なお、帰り荷の積込みを行うケースや輸送用機器を持ち帰るケースなど、１つの施設内で荷卸しと荷積みの両方を行う場合は、**積載率の向上等に向けた事業者の取組を阻害**しないよう、**荷卸しと荷積みを別々に計測する**こととしてはどうか。

＜１つの施設内で荷卸しと荷積みの両方を行うケース＞



国交省・経産省・農水省３省合同会議検討のポイント

国土交通省

ポイント	内　　容
物流統括管理者（CLO）の業務内容について （改正法第47条・第66条関係）	物流統括管理者が統括管理する業務のうち③について検討。 ①中長期計画の作成 ②ドライバーの負荷低減と輸送される物資のトラックへの過度の集中を是正するための事業運営方針の作成と事業管理体制の整備 **③その他ドライバーの運送・荷役等の効率化のために必要な業務** ○物流統括管理者は、**事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者**であり、改正法に基づく義務等に対して**全社的な責任を持って対応する必要**があることから、以下の業務を規定してはどうか。 ・ **定期報告の作成** ・ 貨物運送の委託・受渡しの状況に関する**国からの報告徴収に対する当該報告の作成** ・ 事業運営上の重要な決定に参画する立場から、**社内の関係部門（物流・調達・販売　等）間の連携体制の構築** ・ ドライバーの運送・荷役等の効率化のための**設備投資、デジタル化、物流標準化に向けた事業計画の作成** ○また、**フィジカルインターネットの実現に向けた水平連携や垂直連携の推進**のためには、他の荷主や物流事業者をはじめとする様々な関係者と連携しながら**商慣行の見直しやオペレーションの調整、物流標準化などに取り組む必要**があることから、以下の業務も規定してはどうか。 ・ **物資の保管・輸送の最適化に向けた物流効率化**のための**関係事業者との調整**
荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表について 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	企業努力が消費者や市場からの評価につながる仕組みの創設に向けて**具体的な内容について検討が必要** 省エネ法の工場規制における事業者クラス分け評価制度を参考に類似の制度を検討・創設してはどうか。 【省エネ法の工場規制における事業者クラス分け評価制度の概要】  ※1　努力目標：5年間平均原単位を年1%以上低減すること。 ※2　ベンチマーク目標：ベンチマーク制度の対象業種・分野において、事業者が中長期的に目指すべき水準。 ※3　定期報告書、中長期計画書の提出遅延を行った事業者は、Sクラス事業の公表・優遇措置の対象外として取り扱うことがあります。 行政によるチェック 

トラック事業者に対する規制的措置

国土交通省

荷　主

書面交付
（メール・FAX・データ連携も可）

元　請

書面交付
（メール・FAX・データ連携も可）

1 次請
※利用運送事業者を含む

書面交付
（メール・FAX・データ連携も可）

実運送

恒常的に下請行為を行う事業者に対しては、
管理規程の作成、責任者の選任を義務付け

実運送体制管理簿
……
……

実運送体制管理簿の作成
（様式自由（既存の配車表等への追記でも可））
〔運送する区間、貨物の内容、実運送事業者の名称、階層（下請次数)等〕

元請情報等の通知
〔元請の連絡先、下請次数、荷主の名称等〕

元請情報等の通知
〔元請の連絡先、下請次数、荷主の名称等〕

実運送事業者情報の通知
実運送事業者の名称、下請次数、
貨物の内容、運送する区間等

事業者が、運送責任を負わない、いわゆる**「水屋」や「マッチングサイト」等を使って下請に出す行為を行う場合**も、当該**事業者は、適正化に係る努力義務を負う**
⇒ **監査やトラックGメンによるチェック**

実運送体制管理簿のイメージ

国土交通省

事例：トラック事業者X運輸

・保有台数：50台　・常時利用する下請事業者の保有台数：50台
・荷主3社（食料品メーカー甲社、製紙メーカー乙社、機械メーカー丙社）

（※）：法律上、実運送体制管理簿として記載が義務付けられる事項

実運送体制管理簿（機械メーカー丙社）

実運送体制管理簿（製紙メーカー乙社）

実運送体制管理簿（食料品メーカー甲社）

積込日	運送区間（※）	貨物の内容（※）	実運送トラック事業者の名称（※）	請負階層（※）	車番	ドライバー名	・・・
2/1（木）	○○工場～小売店ア	食料品　×　10トン	X運輸	－	11-11	○○	
2/1（木）	○○工場～卸売店イ	食料品　×　b箱	X運輸	－	11-12	○○	
⋮							
2/1（木）	○○工場～小売店ウ	食料品　×　c個	A運輸	1次請け	11-13	○○	
2/1（木）	××工場～倉庫エ	食料品　×　dケース	B運輸	2次請け	11-14	○○	
⋮							
2/2（金）	○○工場～小売店ア	食料品　×　eトン	X運輸	－	22-11	○○	
2/2（金）	××工場～卸売店イ	食料品　×　f箱	X運輸	－	22-12	○○	
⋮							
2/2（金）	××工場～倉庫エ	食料品　×　gケース	C運輸	1次請け	22-13	○○	
2/2（金）	××工場～卸売店オ	食料品　×　h個	D運輸	3次請け	22-14	○○	
⋮							

⇒ 様式など決まっていないため、既存の配車表を活用するなど、事業者の取り組みやすい形で作成。電磁的記録での作成も可。

国の関与に係る有識者の意見

国土交通省

「合成の誤謬」を克服し、持続可能な物流を実現するには、政治の力(政府の規制措置)が必要

令和6年4月5日（衆議院国土交通委員会「物流法・トラック法改正」参考人質疑にて）



立教大学
首藤若菜教授

運賃を極力安くしようというのは、ある意味、荷主にとっては経済合理的な行動ではあります。ただ、多くの荷主が適正な運賃を支払わないということに寄れば、ドライバーの労働時間を短くすることは難しく、その結果、なり手が減り、物流の停滞が引き起こされます。

こうしたミクロにおいて、経済合理的な行動が社会全体、マクロにおいて不合理な事態をもたらすことは度々起こり得るわけですけれども、経済学ではこうした事象を合成の誤謬と呼びます。

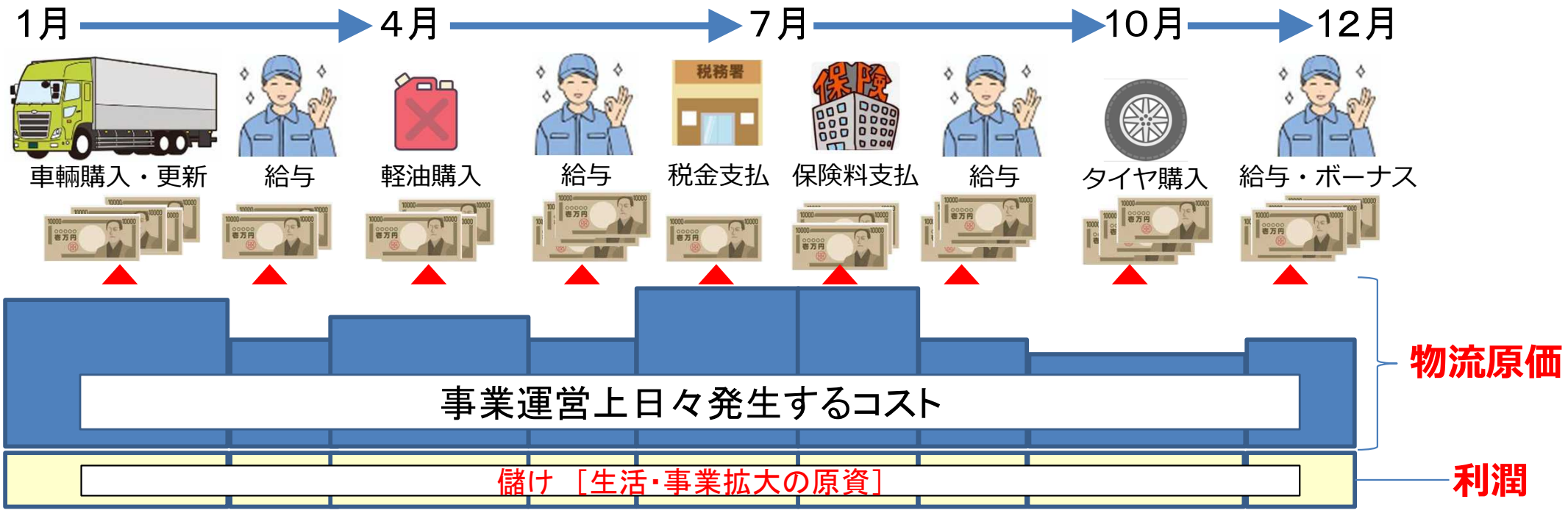
合成の誤謬を克服していくためには、私は政治の力が必要だというふうに考えています。持続可能な物流という意味でのマクロな合理性を担保するために政府による規制的な措置が必要だと考えておりまして、今回の法案の意義はまさにそこにあるというふうに思っております。

① 前回参加者のご感想･今回参加者の問題意識等共有
② 物流の概況、2024年問題について
③ 改正物流法について
④ トラック運送事業の原価、標準的な運賃等について
⑤ 業務の見える化、ナビタイムジャパンによる物流課題への取組
⑥ トラックＧメンについて
⑦ 参考資料紹介
　⑦-1　最近のトピック（各省報道発表資料等）
　⑦-2　事前にいただいた問題意識等（詳細）
　⑦-3　物流効率化に向けた取組み紹介
　⑦-4　物効法改正に関する荷主説明会Ｑ＆Ａ

物流コスト（原価）と売り上げ

国土交通省

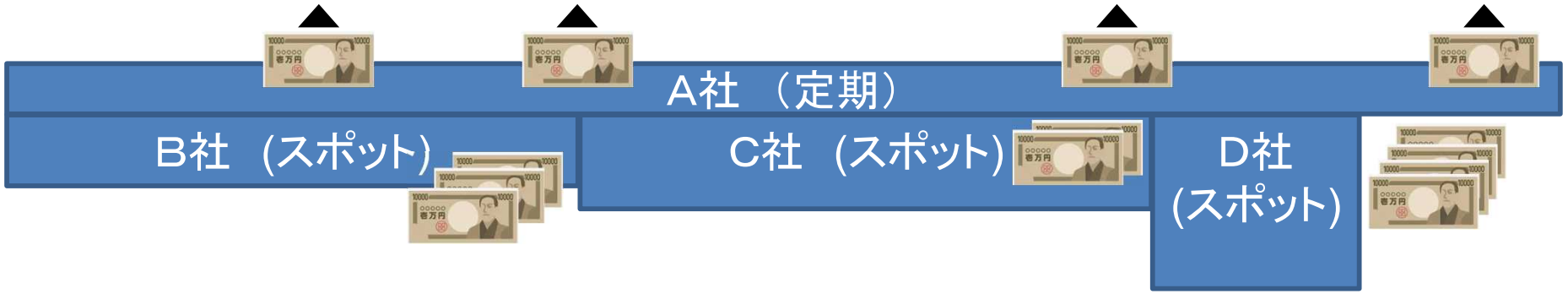
日々発生する物流コスト（原価）



運送依頼と売り上げ

∨‖∧？

健全な事業継続の為には
（物流原価＋利潤）＝＜売上げが望ましい。



コスト(原価)の発生と契約・売り上げの収受のタイミングが違うので、契約・運賃交渉の際に走行キロ・時間見合いの単価設定がしづらい。
「一運行あたり〇〇万」などの相場観が損益分岐の判断に用いられるか、荷主の言い値を飲まざるを得ない。
また、逆に支払いの際に売り上げの実態に見合ったコスト負担なのか判断がつきずらく、設備投資に消極的になるか無計画な設備投資になる。

車両別費用の整理

国土交通省

直接割付の可否	費用	固定/変動	概要
車両に直接割付けできる費用 (基本実費)	**運行費**	**変動**	○燃料(軽油)・油脂(エンジンオイル費)費用 ○修理費用(一般修理、車検整備、定期点検費用、ミッションオイル費等) ○尿素水費用(ディーゼルエンジン車) ○タイヤチューブ、交換費用
	車両費	**固定**	車両購入費、リース費用(メンテナンスリース等修理費などを含む場合は除く)
	車両の税金	**固定**	自動車取得税、自動車重量税、自動車税
	車両の保険費	**固定**	自賠責保険料等車両毎に費用が発生するもの。
	運転者の人件費※	**固定**	運転者の給与、法定福利、福利厚生費（健康診断代、昼食代等）、退職金（退職給与引当金）、通勤手当
車両に直接割付けできない費用 (車輌別売り上げ又は稼働時間の割合で按分)	**車両の保険費**	**固定**	任意保険、運送保険、運送業者賠償責任保険等、会社単位で契約する為車両毎に割り当てられない保険料。
	間接費	**固定**	**一般管理費**(役員・運行管理者・整備管理者の人件費、事務所維持費用、各種消耗品費、事務用品費、通信費など)、**備品運搬費**、**車庫等の施設費**

※１者1台で車両を割り当てられている例。1台を複数人で共有している場合は、車両毎の乗務時間で按分のうえ１台あたりを積み上げ。

１時間あたり、１kmあたり費用の算出

国土交通省

１時間あたり固定費の計算

車両別費用で「固定」に整理された費用の合計	÷	稼働時間	＝	１時間あたり固定費

１kmあたり変動費の計算

０ℓ→満タン燃料費用	÷	実燃費(km/ℓ)	＝	１kmあたり燃料費
オイル交換1回あたりの油脂費用	÷	1交換あたり走行距離	＝	１kmあたり油脂費
タイヤチューブ交換1回あたりのタイヤチューブ費用	÷	1交換あたり走行距離	＝	１kmあたりタイヤチューブ費
一般修理費用、車検整備費用	÷	修理、整備の間の走行距離	＝	１kmあたり修理費
０ℓ→満タン尿素費用	÷	０ℓ→満タンの走行可能距離	＝	１kmあたり尿素水費

実践的な原価計算

国土交通省

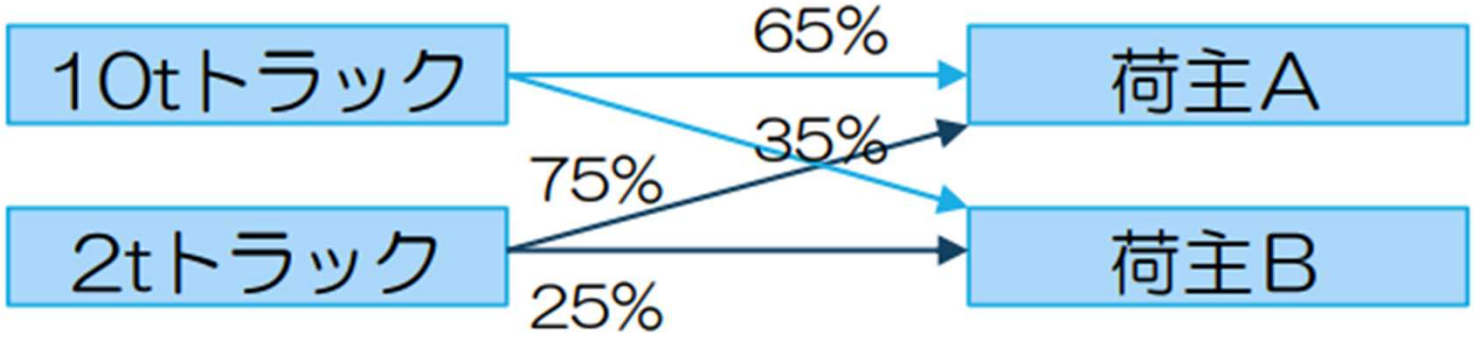
運行ルート別の原価計算

発着地点間の距離と稼動時間を基本に算出

固定費	=	１時間あたり固定費	×	平均稼働時間(時間)
＋				
変動費	=	１kmあたり変動費	×	平均走行距離(km)
＋				
料金・実費等	=	1運行あたりの実費 ・高速道路利用料 ・燃料サーチャージ・フェリー利用料・附帯作業費 ・駐車場利用料 ・車両留置料・宿泊費用 ・その他諸費用		

取引先別の原価計算

車両ごとの原価を荷主毎の輸送の稼動時間で按分



※１台1荷主等に割り当てられる場合は、按分は不要。

「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直しのポイント

国土交通省

● 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（４tクラス）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】

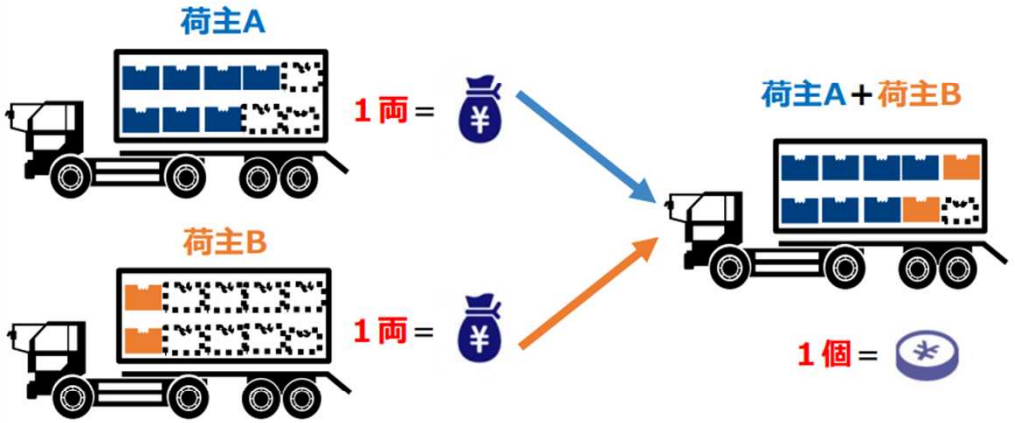
＜契約条件の明確化＞

- 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】

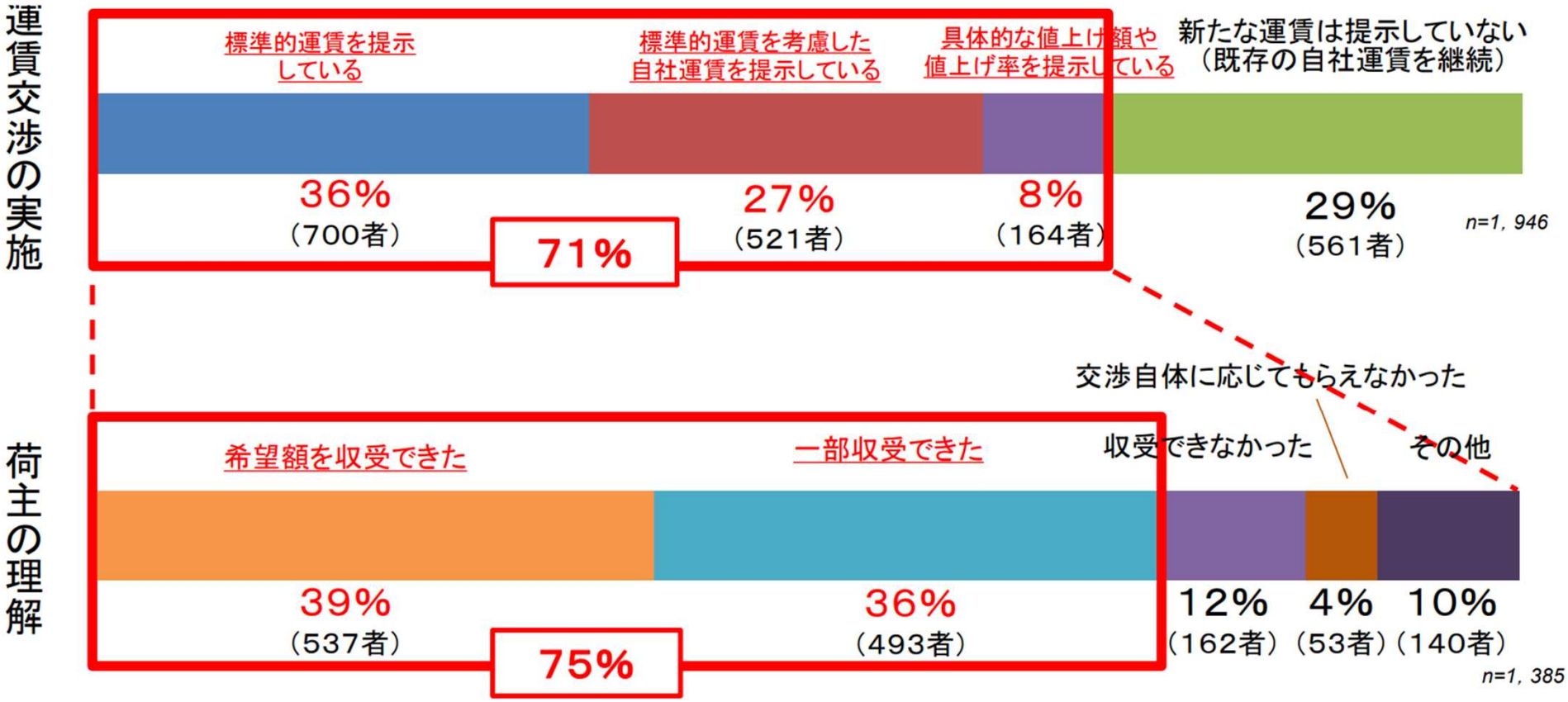
「標準的運賃」に係る実態調査結果の公表

国土交通省

～「標準的運賃」の浸透・活用状況等について調査を実施～

○ 令和2年4月に告示された「標準的運賃」について、浸透・活用状況等の実態を把握することを目的として、(公社)全日本トラック協会の会員事業者を対象とした調査を実施

○ 期間：令和6年1月22日～3月10日、回答者数　約2，000社



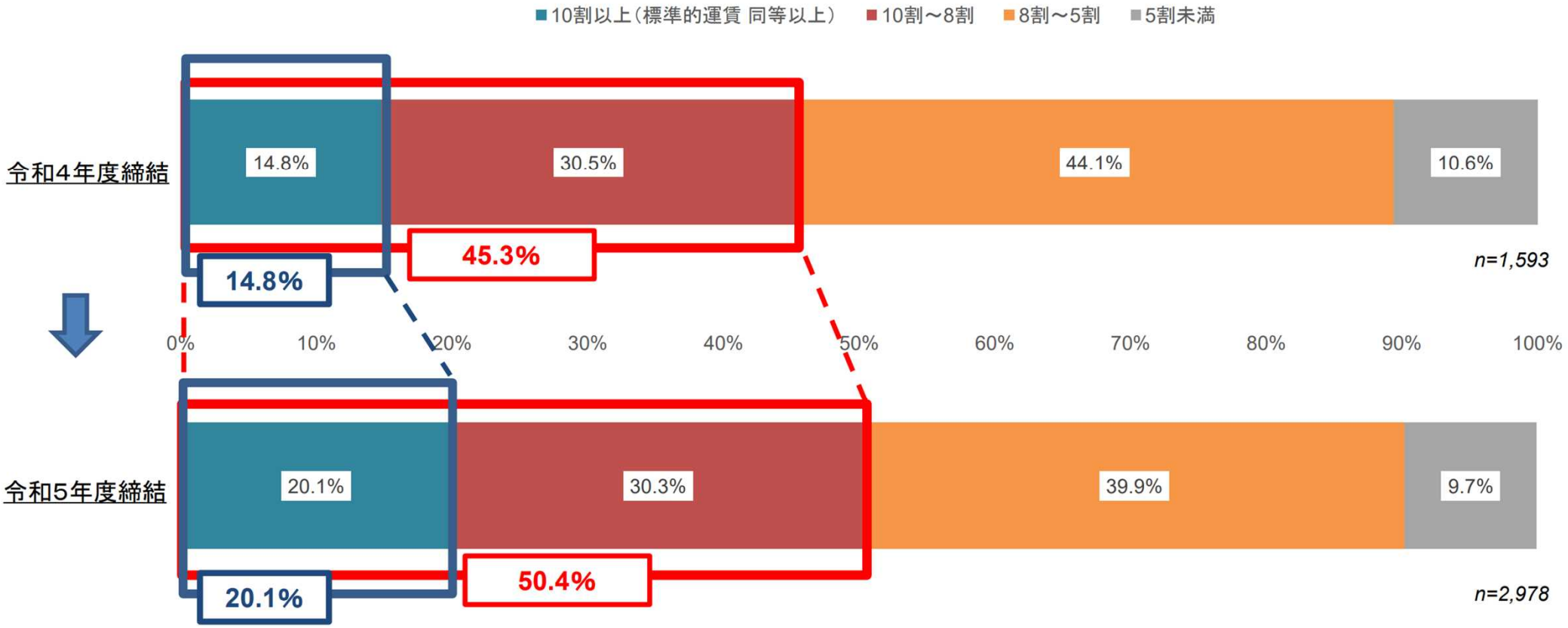
○　今回の調査（令和５年度）では、運賃交渉を行ったトラック事業者は約71%、このうち荷主から一定の理解を得られた事業者は約75%。即ち、事業者全体のうち運賃交渉について荷主から一定の理解を得られた事業者は約53%であった。

○　令和２年度の初めに「標準的運賃」を告示して以降、３年目の令和４年度に運賃交渉について荷主の理解を得られた事業者は約43%であったものが、４年目の令和５年度に約53%と10%増となった。

「標準的運賃」に係る実態調査結果の公表

国土交通省

【「標準的運賃」との乖離割合】



・令和４年度締結では、「標準的運賃」以上収受できている事業者は14.8%、８割以上収受は45.3%である。また、全体として、約70%程度が収受できている。
・令和５年度締結では、「標準的運賃」以上収受できている事業者は20.1%、８割以上収受は50.4%である。また、全体として、約72%程度が収受できている。

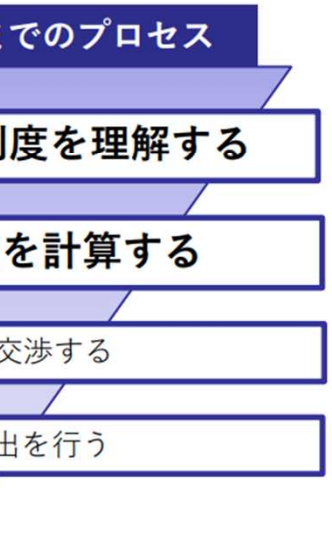
標準的運賃に係る実態調査結果について（一般貨物自動車運送事業者）

国土交通省

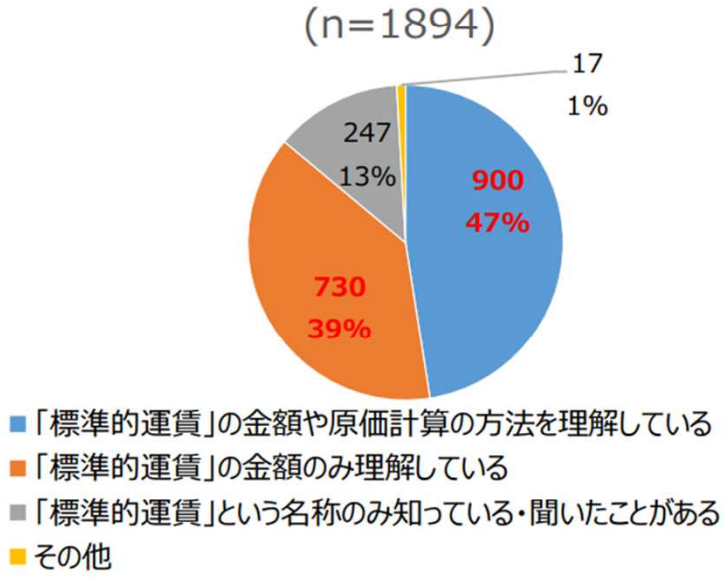
WEBアンケート調査概要	
一般貨物自動車運送事業者	
調査対象	公益社団法人全日本トラック協会の会員事業者
回答者数	約2,000 社

調査結果：認知状況

標準的運賃の認知状況は、**「金額を知っている」（39%）、「原価計算の方法を理解している」（47%）、全体で86%**。（R4年度:「金額を知っている」40%、「原価計算の方法を理解している」43%、全体83%）



「標準的な運賃」の認知状況

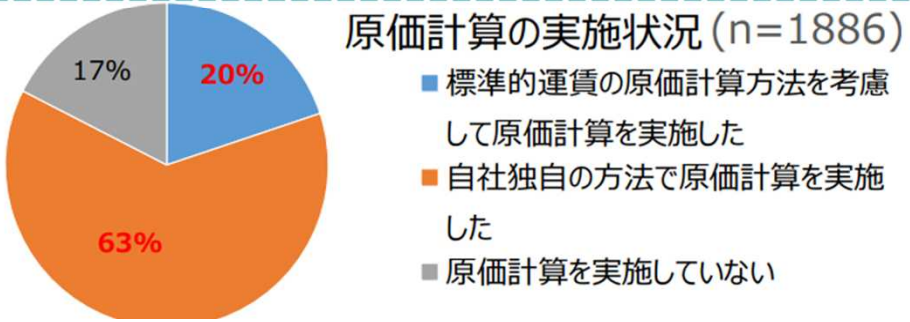


調査結果：原価計算の実施状況

「原価計算を実施した」事業者は83%
（R4年度79%）

「原価計算を実施していない」事業者は17%
（R4年度21%）

「原価計算を実施していない」とした339社の内、100社は「やり方がわからない」と回答



標準的運賃に係る実態調査結果について（一般貨物自動車運送事業者）

国土交通省

調査結果：運賃交渉の「結果」

事業者において見直すべきとした契約について、荷主に対して行った交渉結果を調査。

【交渉実施結果】

・全体では、**「希望額の収受」又は「一部収受」が約74％**。
（R4年度63%）

・「標準的運賃」の提示では、約77％が「希望額の収受」又は「一部収受」。

・「具体的な値上げ額や値上げ率」の提示では、62.2％が「希望額の収受」又は「一部収受」。「収受できなかった」「交渉に応じてもらえなかった」が約２割と昨年と同様となっている。

標準的運賃　届出までのプロセス

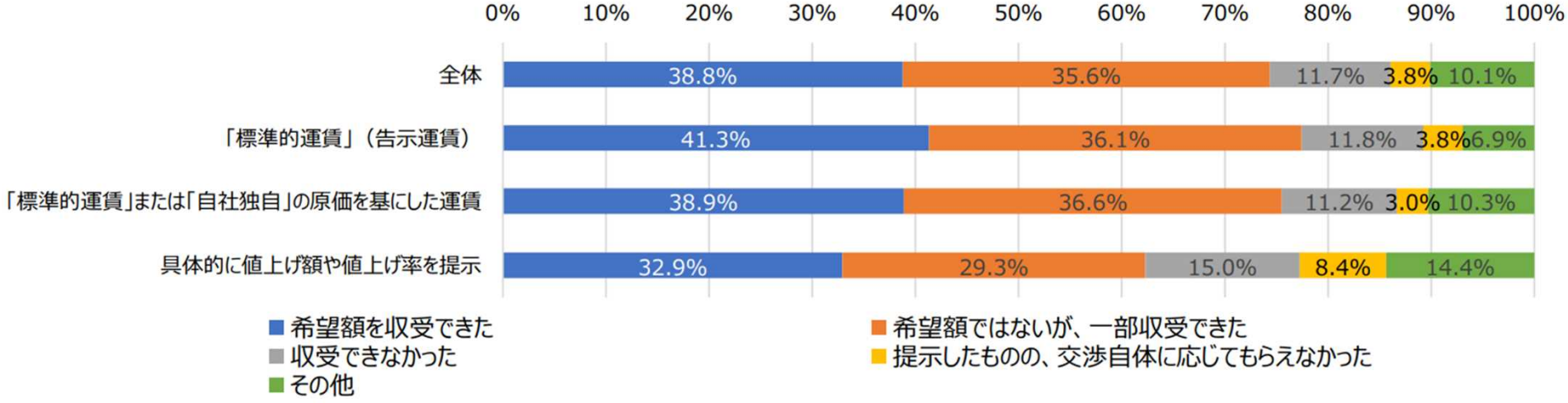
STEP１　標準的運賃制度を理解する

STEP２　自社で運賃を計算する

STEP３　荷主と運賃を交渉する

STEP４　運賃の事後届出を行う

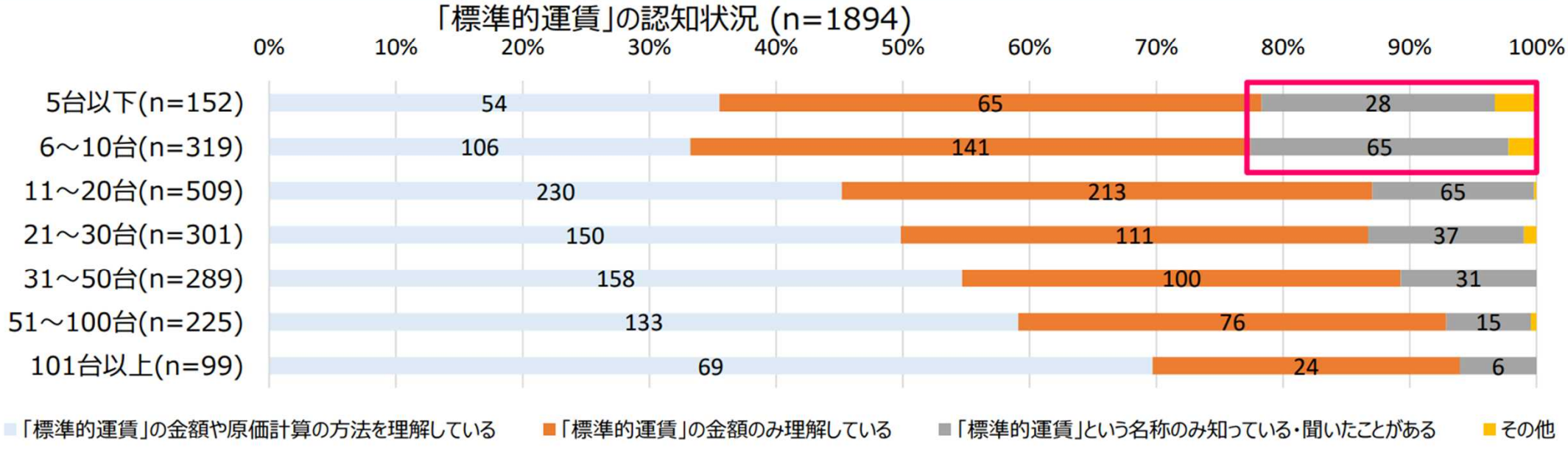
新たな運賃（告示運賃）に対する荷主の対応状況

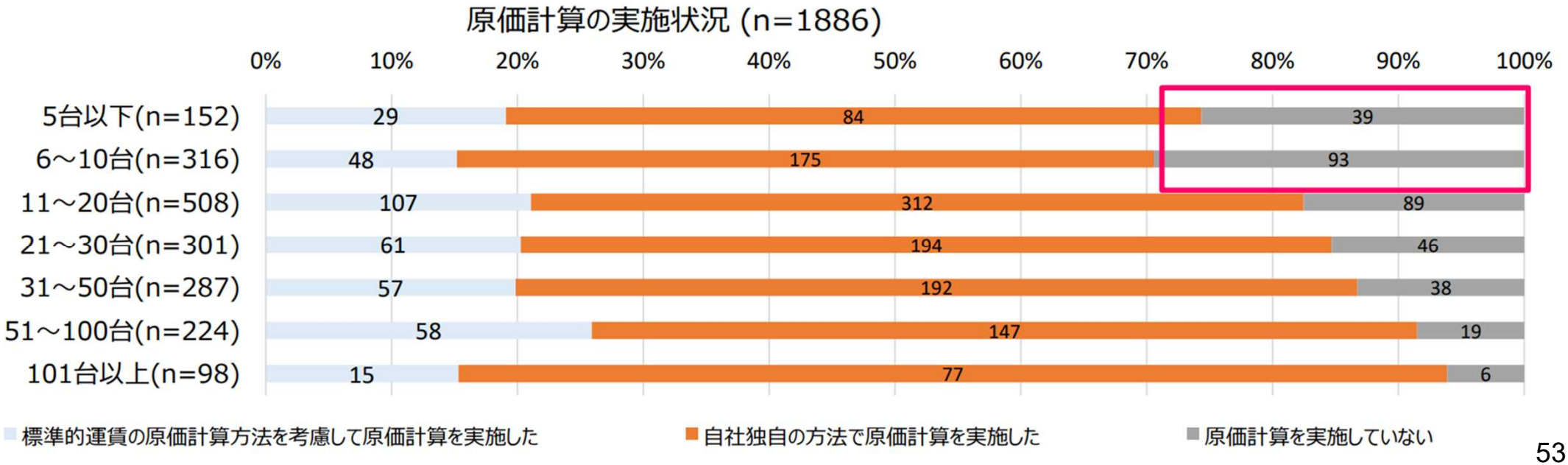


（参考）事業規模ごとの傾向

国土交通省

認知、原価計算実施状況共に「小規模事業者」に低い傾向。

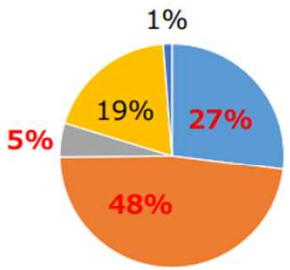




（参考）標準的運賃に係る実態調査結果について（荷主）

国土交通省

WEBアンケート調査概要	
荷主	
調査対象	ホワイト物流推進運動において把握した荷主企業
回答者数	約200 社



- 金額や原価計算の方法などすべて理解している
- 「標準的運賃」の金額についてのみ理解している
- 原価計算の方法についてのみ理解している
- 「標準的運賃」という名称のみ知っている・聞いたことがある
- その他

調査結果：認知状況

・標準的運賃を「知っている」と回答した荷主企業について、標準的運賃という名称のみでなく**「金額を知っている」**、**「原価計算の方法を理解している」**と回答した**荷主企業は80%**。
（R4年度74%）

標準的運賃　届出までのプロセス

STEP 1　標準的運賃制度を理解する

STEP 2　　自社で運賃を計算する

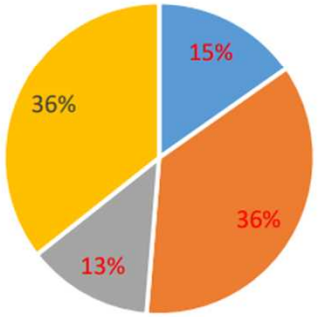
STEP 3　荷主と運賃を交渉する

STEP 4　　運賃の事後届出を行う

調査結果：運賃交渉の状況

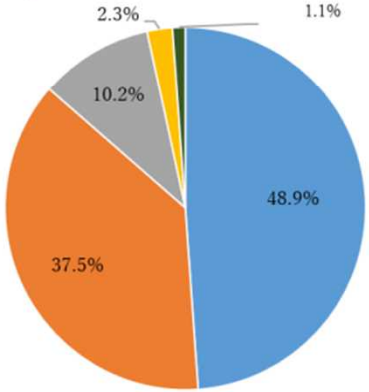
・運送事業者から**「新たな運賃を提示されたことがある」**と回答した**荷主企業は64%。**
（R4年度61%）
・提示された**「新たな運賃を受け入れた」**（「新たな運賃を受け入れた」、「新たな運賃について一定程度受け入れた」）**荷主企業は86%**
（R4年度91%）

事業者からの運賃提示状況（n=163）



- 標準的運賃を提示されたことがある
- 標準的運賃を考慮した運賃を提示されたことがある
- 標準的運賃、標準的運賃を考慮した運賃のどちらも提示されたことがある
- 新たな運賃は提示されたことはない

事業者への対応（n＝88）



- 新たな運賃を受け入れた
- 新たな運賃について一定程度受け入れた
- 現在交渉中
- 受け入れられなかった
- その他

標準的運賃に係る実態調査結果について（一般貨物自動車運送事業者）

国土交通省

調査結果：運賃交渉の「実施状況」

・荷主に対して行った交渉実施状況を調査。

・**７１％の事業者が運賃交渉を実施**（R4年度69％）

・交渉を実施していない理由としては、「契約打ち切りの恐れ」、「荷主の経営状況を考慮」が多い。

標準的運賃　届出までのプロセス

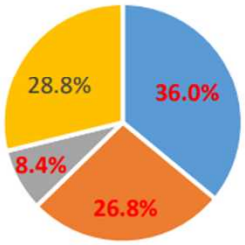
STEP１　標準的運賃制度を理解する

STEP２　自社で運賃を計算する

STEP３　荷主と運賃を交渉する

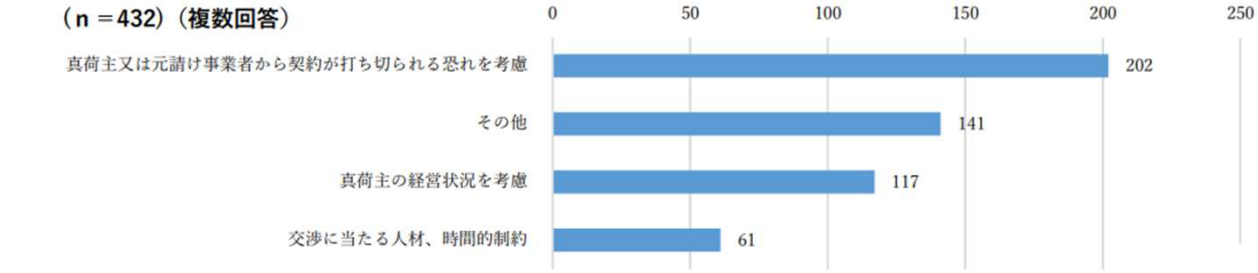
STEP４　運賃の事後届出を行う

交渉実施状況



- 標準的運賃（告示運賃）を提示した
- 標準的運賃又は自社独自の原価計算に基づく自社運賃を提示した
- 具体的に値上げ額や値上げ率を提示している
- 新たな運賃は提示していない（既存の自社運賃を継続）

新たな運賃を提示していない理由
（n＝432）（複数回答）



その他運賃・料金・割増等について

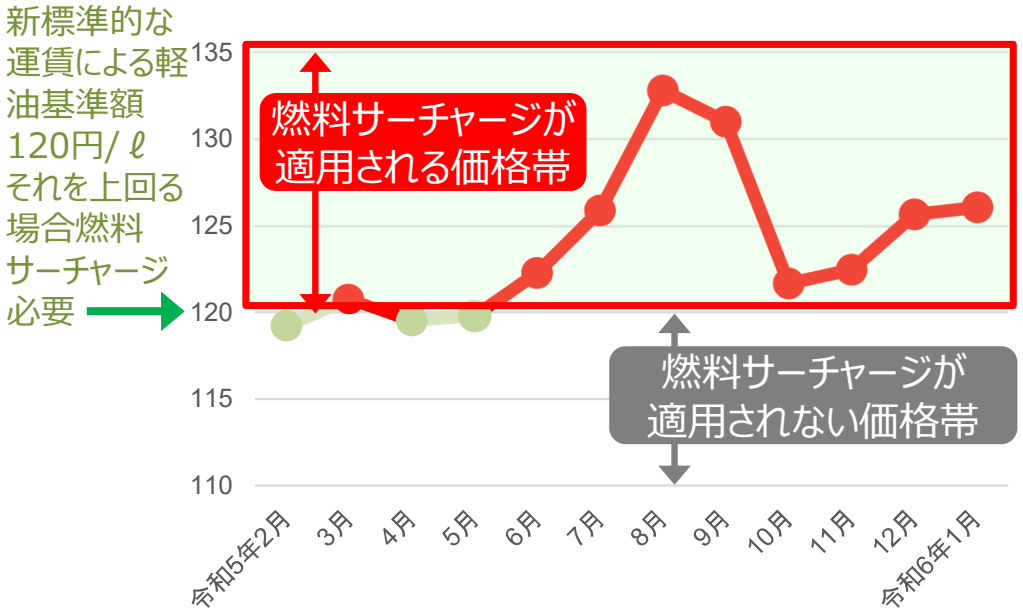
国土交通省

燃料サーチャージ

燃料サーチャージとは、燃料等の価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建ての運賃として設定する制度



標準的な運賃　燃料サーチャージ計算例



前提条件

- 距離別運賃（大型車、中国運輸局管内）
- 走行距離：840km(東京～広島間)
  ＜標準的な運賃：248,920円＞
- 燃費：3.3km/ℓ
- 燃料上昇額20円上昇→算出上の燃料価格上限額17.5円

走行距離(km) ÷ 燃費(km/ℓ) × 算出上の燃料価格上昇額(円/ℓ)

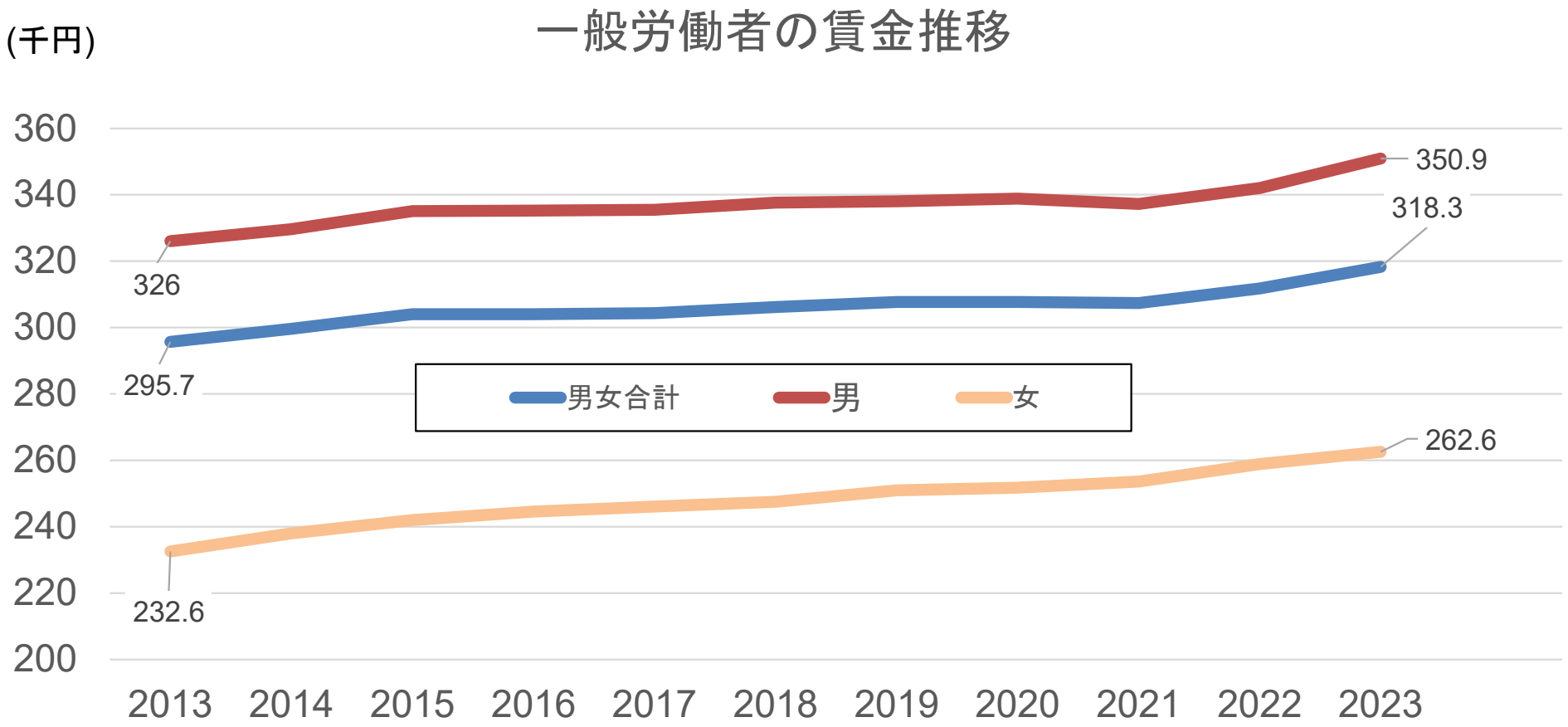
= 840(km) 3.3(km) 17.5(円/km)

= 4,455円

関係指標（月あたり賃金の推移）

国土交通省

一般労働者の月あたり賃金は、過去10年で月あたり約２万円増。

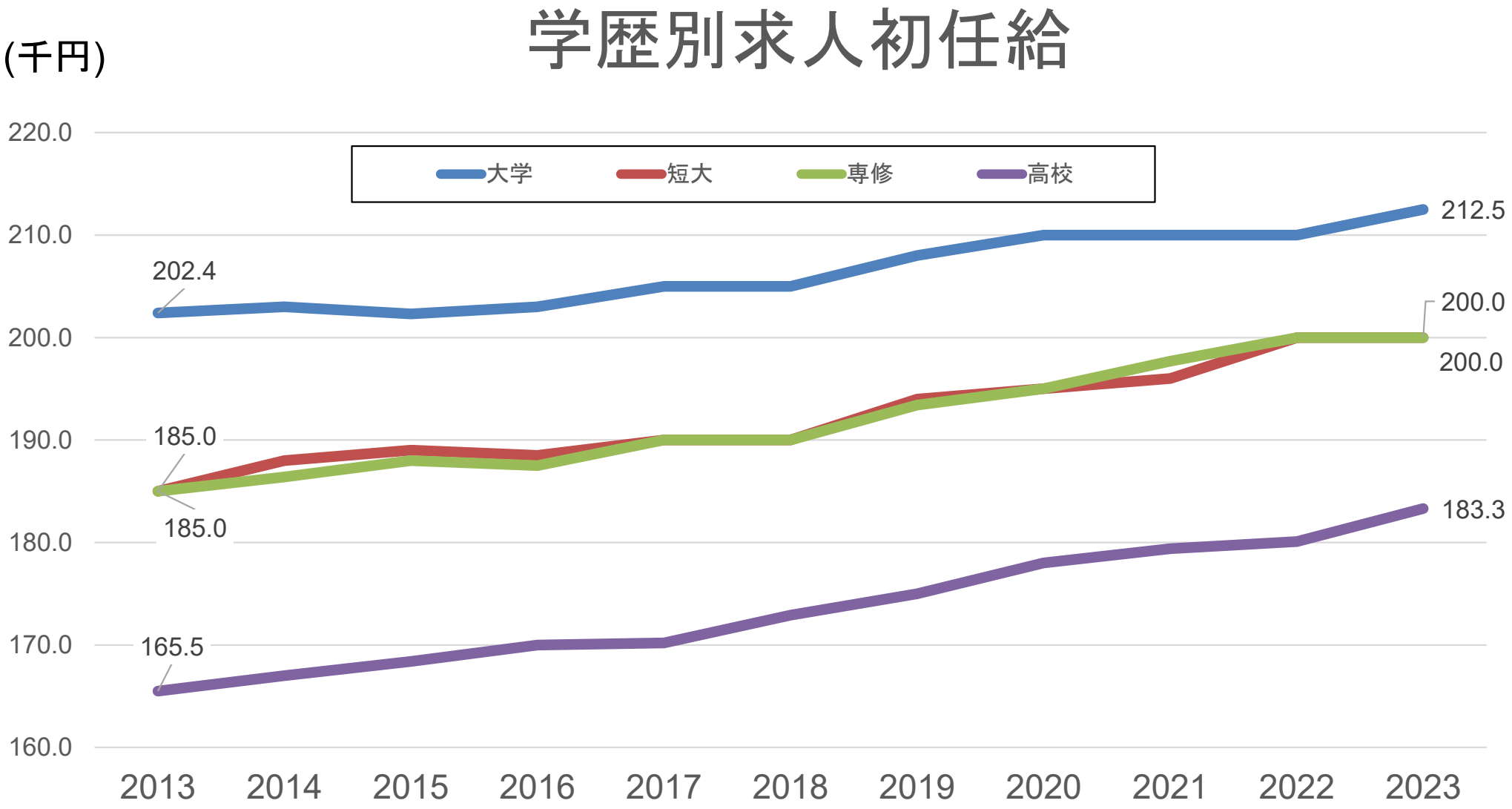


厚生労働省　令和５年賃金構造基本統計調査より

関係指標（学歴別初任給推移）

国土交通省

学卒求人の初任給は、過去10年で大卒が約1万、高卒では月あたり約1.8万円増。

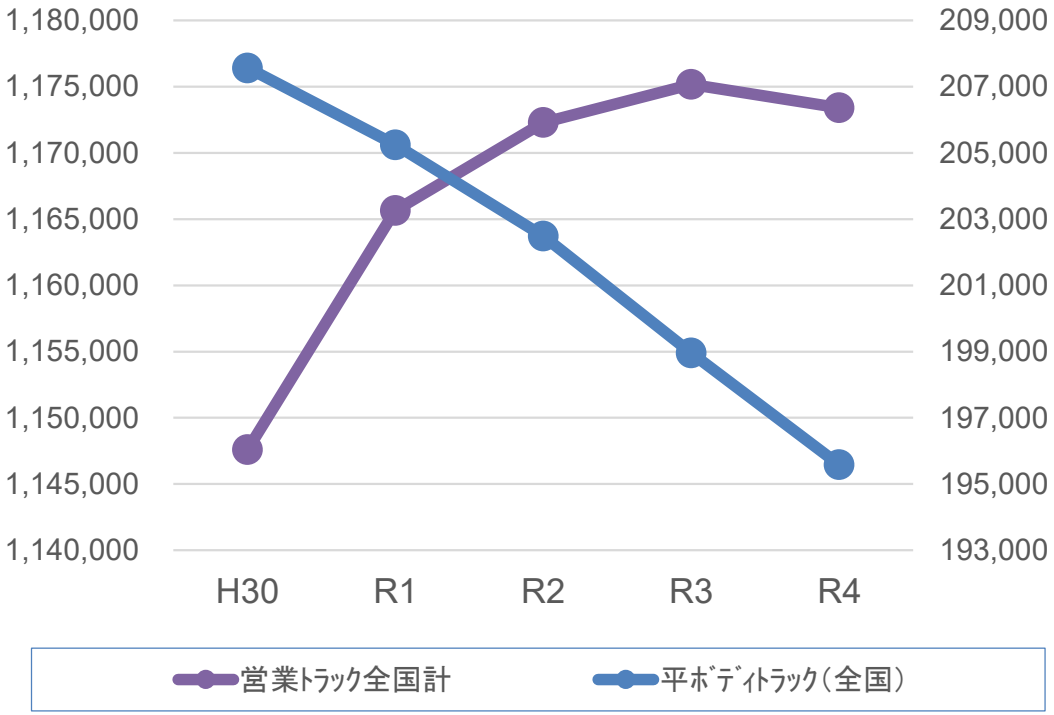


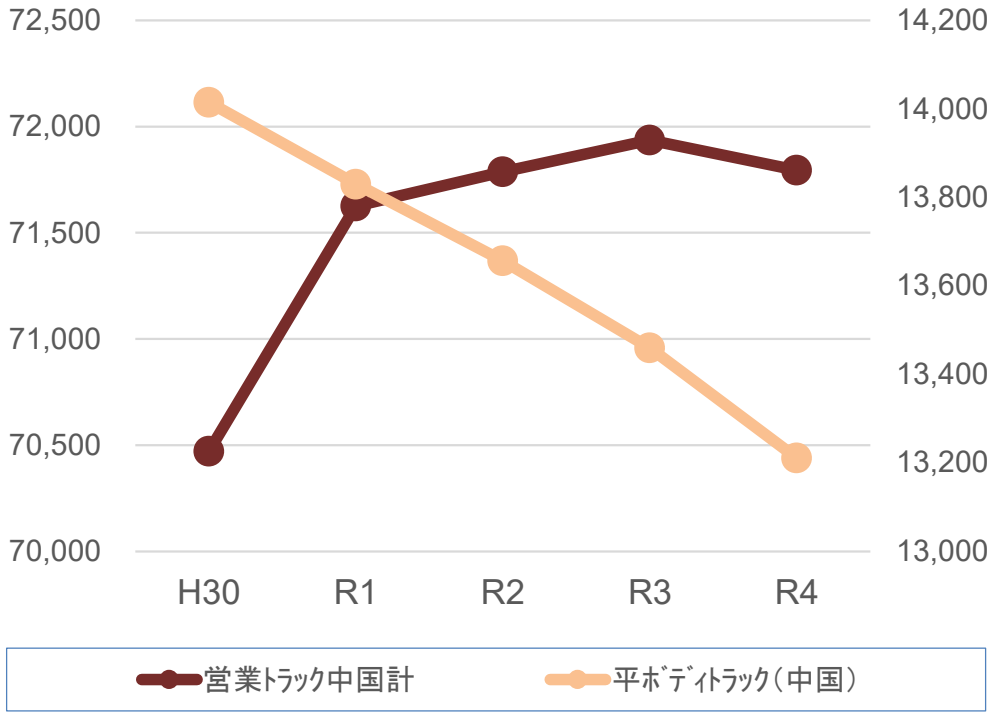
厚生労働省　令和5年3月　新規学校卒業者の求人初任給調査結果より

関係指標（トラック車両台数推移）

国土交通省

トラック台数は増加傾向から前年比減の変化、平ボディトラック台数は継続して減少しています。



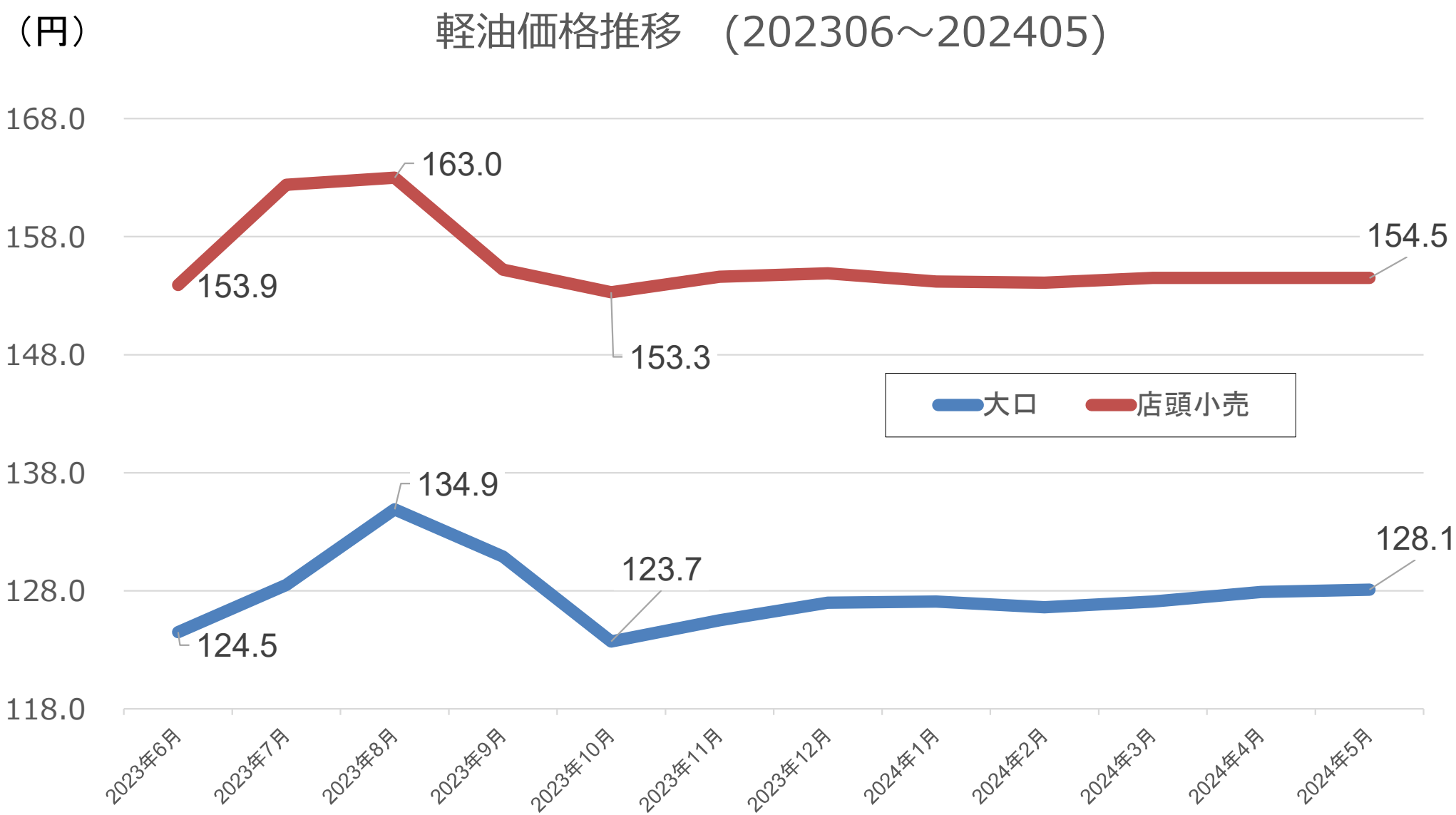


	H30	R1	R2	R3	R4
平ボディトラック（中国）	14,015	13,830	13,657	13,460	13,211
営業トラック中国計	70,471	71,626	71,787	71,937	71,795
平ボディトラック（全国）	207,566	205,244	202,484	198,957	195,581
営業トラック全国計	1,147,591	1,165,653	1,172,299	1,175,164	1,173,399

国土交通省中国運輸局自動車交通部貨物課作成

関係指標(燃料費[軽油価格推移])

国土交通省

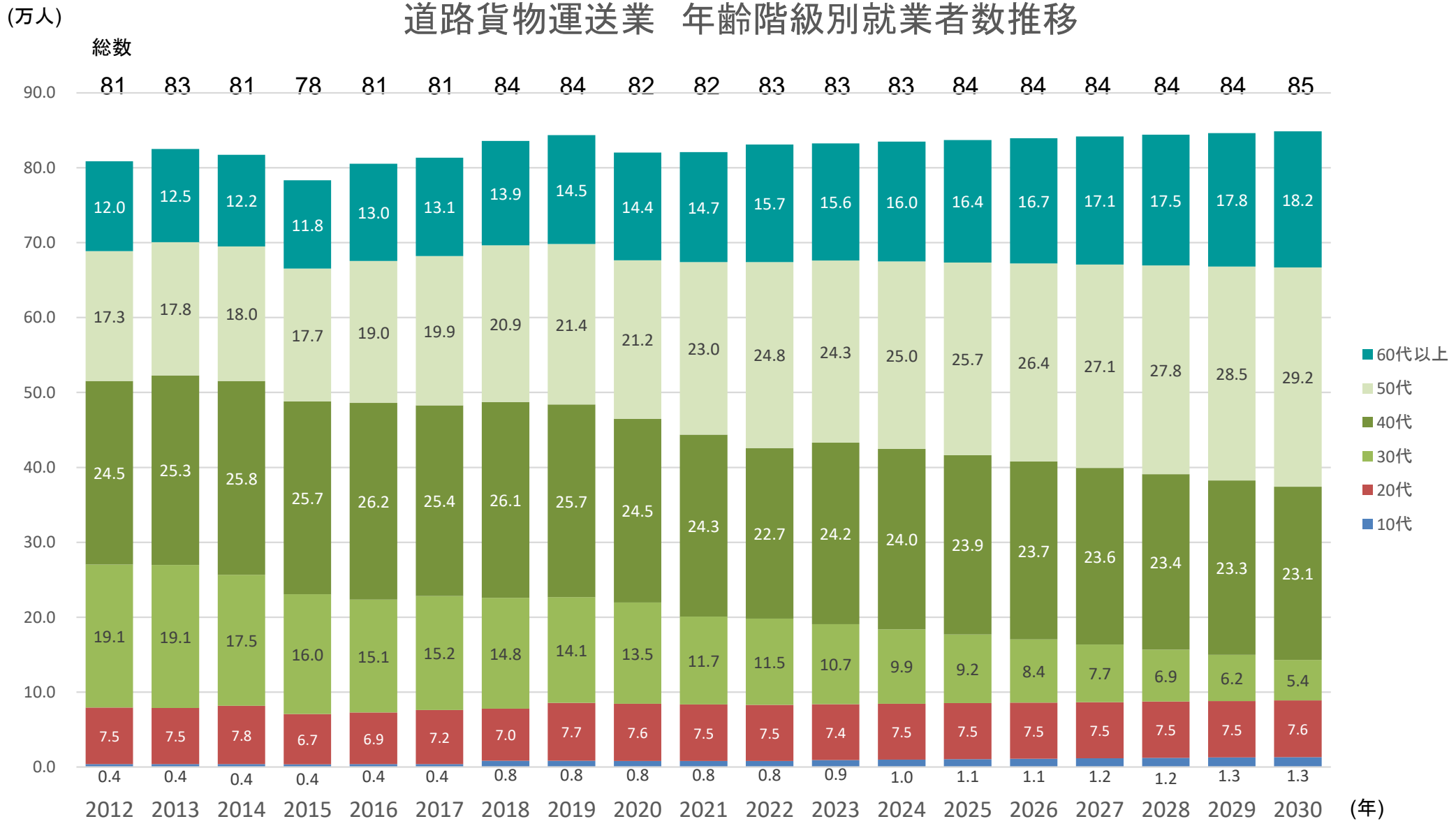


経済産業省資源エネルギー庁　石油製品価格調査より

道路貨物運送業　年齢階級別就業者数の推移（一部予測値）

国土交通省

トラックドライバーは労働時間が長く、賃金が安く、人手不足で高年齢化が進行しています。



資料：総務省「労働力調査」より中国運輸局自動車交通部貨物課が作成。
※道路貨物運送業従業者数（総数）に年齢階級別構成比を乗じて計算。2023以降については過去の数字を元に回帰直線により推計。
端数処理の関係で合計が一致しない場合がある。

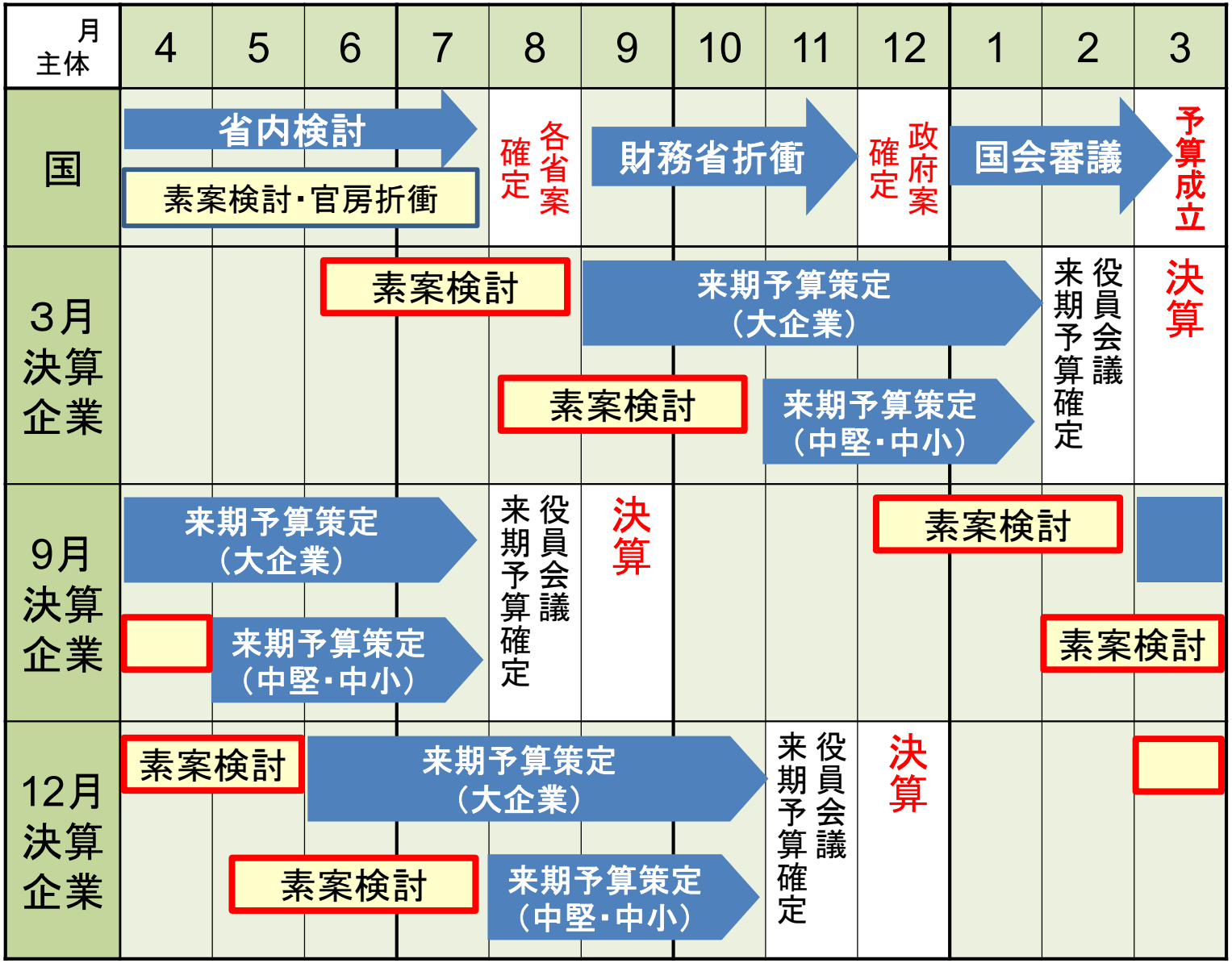
（参考情報）交渉の開始時期(相手方の予算策定時期を見極めて実施)

国土交通省

（仮定）大企業：決算月の約５～６か月前から予算策定開始、決算月の前月中に予算決定。
中堅･中小企業：決算月の３か月前後から、来期予算準備開始。

決算月	法人数	割合
1月	100,172	3.6%
2月	180,631	6.6%
3月	502,060	18.3%
4月	195,004	7.1%
5月	227,592	8.3%
6月	268,192	9.8%
7月	210,109	7.7%
8月	240,760	8.8%
9月	299,291	10.9%
10月	134,262	4.9%
11月	102,304	3.7%
12月	285,436	10.4%
合計	2,745,813	100%

国税庁の令和元年度のデータより集計



中国運輸局自動車交部貨物課調べ及び推測。

荷主・元請け事業者からのヒアリング結果
～こんな運賃交渉は困る～

・急な値上げ通知

（「翌月から上がります」など）

・根拠資料が何もない運賃交渉

（他社が上がったと聞いたからからうちも…）

※荷主等は事故や残荷などでランク付けしている。

※根拠のない運賃値上げは後に値下げ要求に抵抗できない危険が。

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（R5.11）

国土交通省

・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。

【参考】公正取引委員会ＨＰ　https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyoukijun/romuhitenka.html

令和5年度における荷主と物流事業者との取引に関する調査結果及び優越的地位の濫用事案の処理状況について

公正取引委員会
Japan Fair Trade Commission

公正取引委員会は、荷主による物流事業者に対する優越的地位の濫用を効果的に規制する観点から、「物流特殊指定」の遵守状況・荷主と物流事業者との取引状況把握のため調査を継続的に実施。更に令和5年度は、優越的地位の濫用につながるおそれがあるとして、17件※に注意を実施。（※協同組合(3件)、道路貨物運送業(2件)、食料品製造業(2件)、プラスチック製品製造業(2件)、金属製品製造業(2件) など。）

①注意喚起文書を送付した荷主の業種別内訳

業種名（注）		荷主数	割合
製造業（大分類）		265 名	46.2%
	食料品製造業	40 名	7.0%
	窯業・土石製品製造業	28 名	4.9%
	化学工業	21 名	3.7%
	金属製品製造業	18 名	3.1%
	プラスチック製品製造業	17 名	3.0%
	生産用機械器具製造業	17 名	3.0%
	その他	124 名	21.6%
卸売業、小売業（大分類）		178 名	31.1%
	飲食料品卸売業	34 名	5.9%
	建築材料、鉱物・金属材料等卸売業	32 名	5.6%
	その他の卸売業	32 名	5.6%
	機械器具卸売業	31 名	5.4%
	その他の小売業	15 名	2.6%
	その他	34 名	5.9%
その他		130 名	22.7%
	協同組合	53 名	9.2%
	農業	11 名	1.9%
	総合工事業	11 名	1.9%
	その他	55 名	9.6%
合計		573 名	100%

②注意喚起文書を送付した荷主の行為類型別内訳

行為類型	件数	割合
買いたたき	239 件	34.8%
代金の減額	142 件	20.7%
代金の支払遅延	117 件	17.0%
不当な給付内容の変更及びやり直し	106 件	15.4%
不当な経済上の利益の提供要請	45 件	6.6%
割引困難手形の交付	31 件	4.5%
その他	7 件	1.0%
合計	687 件	100%

③独占禁止法上の問題につながるおそれのある主な事例

1. 買いたたき

- 荷主Ａは、物流事業者から**労務費等の上昇に伴うコスト上昇分の運賃引上げを求められたにもかかわらず、そのような運賃引上げに応じない理由を回答することなく、運賃を据え置いた。**（金属製品製造業）
- 荷主Ｂは、**物流事業者から労務費の上昇に伴うコスト上昇分の運賃引上げを求められたにもかかわらず、物流事業者が自助努力で解決すべき問題であるとして運賃の引上げ協議を拒否した。**（プラスチック製品製造業）

2. 代金の減額

- 荷主Ｃは、物流事業者に対し、**「協力値引き」と称して、契約書で定めていた運賃を一方的に５％差し引いて支払った。**（建築材料、鉱物・金属材料等卸売業）
- 荷主Ｄは、物流事業者に対し、**運賃の支払方法を手形払から現金振込に変更したが、その際に運賃を一律に５％差し引いて支払った。**（物品賃貸業）

3. 代金の支払遅延

- 荷主Ｅは、物流事業者に対し、契約書で定めた**運賃の支払日が金融機関の休日であった場合に、あらかじめ合意することなく、休日の翌営業日に運賃を支払っていた。**（金属製品製造業）
- 荷主Ｆは、物流事業者に対し、**運送業務のほかに新たに附帯作業を追加し、委託したが、荷主Ｆの経理部門がそのことを把握していなかったため、当該附帯作業に係る料金の支払が遅れた。**（その他の小売業）

4. 不当な給付内容の変更及びやり直し

- 荷主Ｇは、物流事業者に対し、**運送を行うこととされていた当日の朝に運送委託をキャンセルしたが、そのような突然のキャンセルに伴い物流事業者が負担した費用を支払わなかった。**（総合工事業）
- 荷主Ｈは、物流事業者に対し、**運送内容を突然変更したが、その変更に伴い物流事業者が負担した費用を支払わなかった。**（木材・木製品製造業）

5. 不当な経済上の利益の提供要請

- 荷主Ｉが物流事業者に対し、自身の**事業所の構内での事故防止のためとして、荷役作業や車両移動時の立会者の派遣を求めたことから、物流事業者はこれに応じたが、荷主Ｉはその費用を支払わなかった。**（繊維工業）
- 荷主Ｊは、物流事業者に対し、物流業務に附帯して輸入通関業務を委託するに際して、**関税・消費税の納付を立て替えさせ、物流事業者が荷主による直接納付を求めても応じなかった。**（はん用機械器具製造業）

6. 割引困難な手形の交付

- 荷主Ｋは、物流事業者に対し、**運賃として手形期間150日の約束手形を交付した。**（物品賃貸業）

7. 物の購入強制・役務の利用強制

- 荷主Ｌは、物流事業者に対し、**自身が取り扱う自動車共済保険及び定期貯金を契約するよう求めた。**（協同組合）
- 荷主Ｍは、物流事業者に対し、**自身の子会社が取り扱う保険の契約及びワインの購入を強要した。**（道路貨物運送業）

悪質なトラック運送事業者対策について

国土交通省

令和5年4月1日より

地方実施機関による巡回指導の

総合評価がDEの



- 事業者（営業所）には、半年に一回、巡回指導を行います
- 指摘事項に係る改善結果報告未提出の営業所
  また、3回続けてD・E評価の営業所は、国に報告され、
  監査・処分の対象となります



国土交通省　JTA 公益社団法人 全日本トラック協会　全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

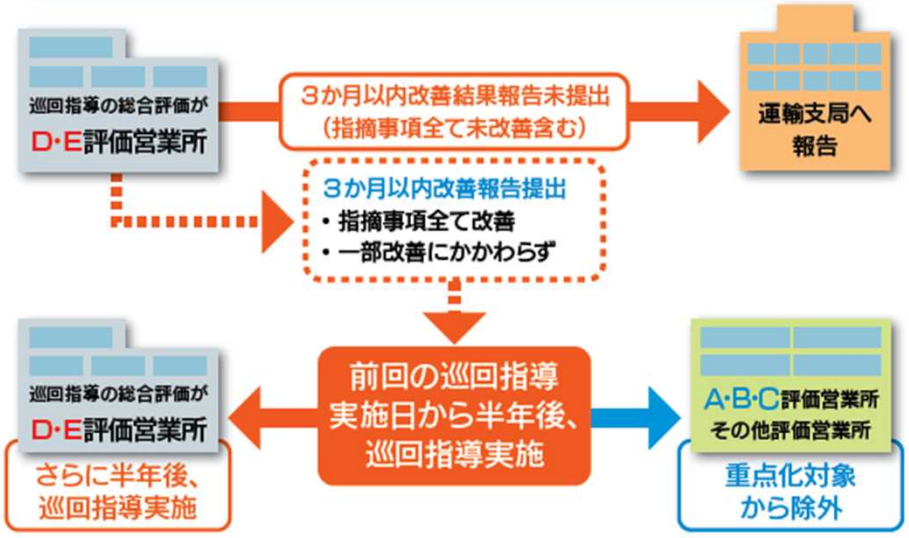
令和5年4月1日より、地方実施機関が行う巡回指導の総合評価がD・E評価で、その後も改善が図られない営業所への対応を、国との連携を通じて強化します。

定期報告事案　以下のいずれかに該当する営業所については、地方実施機関から運輸支局等に対し、一定期間ごとに報告が行われます。

ア 巡回指導における総合評価で「D」または「E」と判定された営業所のうち、以下のいずれかに該当するもの
  (ｱ) 巡回指導時に行った改善指導について、3ヶ月以内に改善結果報告を行わないもの（改善結果報告を行ったものの指摘事項のすべてについて改善が認められない営業所を含む。）
  (ｲ) 総合評価が3回連続して「D」または「E」となったもの
イ 地方実施機関が行う巡回指導を正当な理由がないのに拒否した営業所
ウ 運輸開始届出後の新規巡回指導において、許可基準を逸脱するような悪質な事業計画違反が疑われる営業所
エ 健康保険、厚生年金保険、労働者災害補償保険又は雇用保険に加入していない（一部未加入の場合を含む。）又は当該保険料を納付していない営業所

総合評価D又はEの判定を受けたら・・・

速やかに全ての指摘事項を改善し、巡回指導実施日から3か月以内に必ず改善結果報告書を地方実施機関に提出！



悪質なトラック運送事業者に対する行政処分等の基準の改正

国土交通省

悪質事業者に対する処分量定引き上げを行うパブリックコメントを実施中です。

物流革新に向けた政策パッケージ（抜粋）
トラック事業に係る必要な安全規制の見直しを図るとともに、悪質な事業者が利益を得るといったモラルハザードを生じさせないよう、法令遵守への意識が低く、悪質な法令違反が常態化していると認められるトラック事業者に対し、 強力かつ重点的に改善を促す観点から、適正化実施機関が行う巡回指導の強化に 伴い、国の監査体制を充実させ、悪質事業者に対する監査を強力に実施する。

（１）酒酔い・酒気帯び運転に係る行政処分基準の強化
（トラック、バス、タクシー）

●指導監督義務違反
・酒酔い・酒気帯び運行が行われた場合において、飲酒が体に与える影響、飲酒運転、酒気帯び運転の禁止に係る指導が未実施
新設 初違反 １００日車
再違反 ２００日車

●点呼の実施違反
・酒酔い・酒気帯び運行が行われた場合において、点呼が未実施
新設 初違反 １００日車
再違反 ２００日車

（２）その他（トラックのみ）

●勤務時間等告示の遵守違反【処分量定の引上げ】
①未遵守計５件以下
初違反 警 告 ⇒ 変更なし
再違反 １０日車 ⇒ 変更なし
②未遵守計６件以上１５件以下 **改正**
初違反 １０日車
再違反 ２０日車
②未遵守計６件以上
初違反：未遵守１件当たり２日車
再違反：未遵守１件当たり４日車
③未遵守計１６件以上
初違反 ２０日車
再違反 ４０日車

●点呼の未実施【処分量定の引上げ】
①未実施１９件以下 初違反 警 告 ⇒ 変更なし
再違反１０日車 ⇒ 変更なし

②未実施２０件以上４９件以下 **改正**
初違反 １０日車
再違反 ２０日車
②未実施２０件以上（注２）
初違反：未実施１件当たり１日車
再違反：未実施１件当たり２日車
③未実施５０件以上（注２）
初違反 ２０日車
再違反 ４０日車

（３）その他所要の改正を行うこととする。

（４）今後の予定
通達発出：令和６年８月中（予定）
通達施行：令和７年１月中（予定）

国土交通省ネガティブ情報検索サイト

国土交通省

国交省ＨＰ



ネガティブ情報検索サイト



行政処分事業者検索ページ



検索結果一覧



個別情報



休　憩

再開は16:05

① 前回参加者のご感想･今回参加者の問題意識等共有
② 物流の概況、2024年問題について
③ 改正物流法について
④ トラック運送事業の原価、標準的な運賃等について
⑤ 業務の見える化、ナビタイムジャパンによる物流課題への取組
⑥ トラックＧメンについて
⑦ 参考資料紹介
　⑦-1　最近のトピック（各省報道発表資料等）
　⑦-2　事前にいただいた問題意識等（詳細）
　⑦-3　物流効率化に向けた取組み紹介
　⑦-4　物効法改正に関する荷主説明会Ｑ＆Ａ

Q.ご紹介いただいたナビタイムの高速道路料金サービスを活用して予め高速料金を見える化し、以下に活用できないか。

①荷主：次年度の物流予算の算定

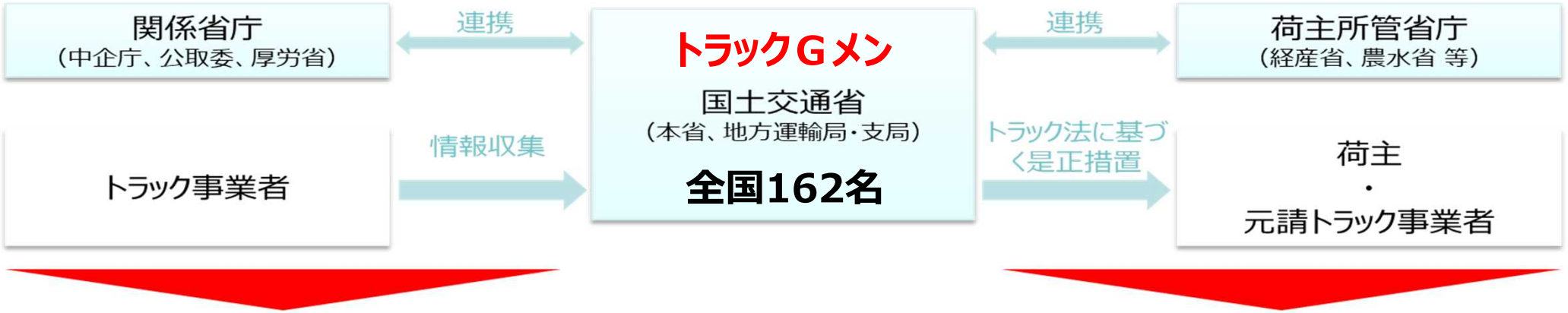
②トラック事業者：確実な収受に結びつけるための書証、運賃交渉の材料としての活用はできないか。

① 前回参加者のご感想･今回参加者の問題意識等共有
② 物流の概況、2024年問題について
③ 改正物流法について
④ トラック運送事業の原価、標準的な運賃等について
⑤ 業務の見える化、ナビタイムジャパンによる物流課題への取組
⑥ トラックＧメンについて
⑦ 参考資料紹介
　⑦-1　最近のトピック（各省報道発表資料等）
　⑦-2　事前にいただいた問題意識等（詳細）
　⑦-3　物流効率化に向けた取組み紹介
　⑦-4　物効法改正に関する荷主説明会Ｑ＆Ａ

商慣行見直しに向けた執行力の強化（トラックGメンの設置）

国土交通省

トラックGメンが設置され、荷主・元請事業者への監視体制を強化



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。

「プッシュ型情報収集」

①ヒアリング（訪問・電話）

違反原因行為の疑いのある荷主情報の積極的収集

②パトロール（現場の状況確認）

違反原因行為をしている疑いのある荷主等の支店、荷捌き場周辺など

③フォローアップ調査（パトロール時に実施）

・情報提供元への事実確認・深堀り

・「働きかけ」、「要請」実施済荷主の再度の違反原因行為の疑い等確認

「是正措置」

疑いのある荷主へ連絡
（荷主の本社・営業所へ連絡）

働きかけ 文書送付

要　請 ヒアリング実施（関係省庁も同席）





✓ 支店等への違反原因行為の事実確認
✓ 国への報告書作成
✓ 社内調整　等

✓ 違反原因行為の事実確認
✓ 改善計画の作成、早急な取組の実施を指示
✓ その後のFU　等

トラックＧメンによる荷主等への是正指導の取組結果

国土交通省

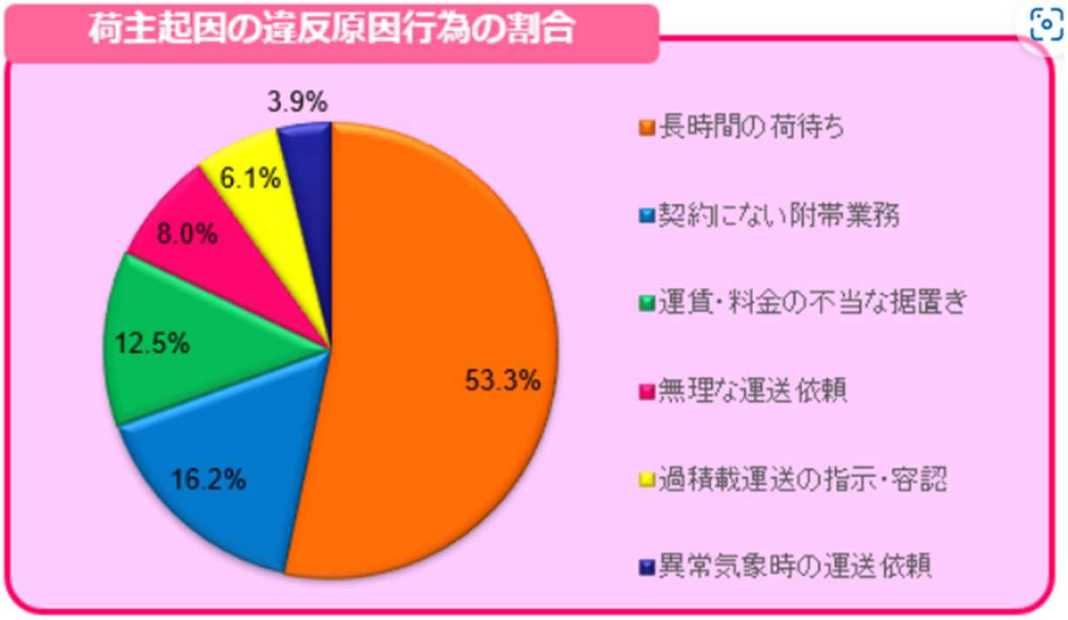
トラックＧメン設置後、荷主等に対する是正指導実施件数が飛躍的に増加しました。

「是正指導」を実施した荷主数

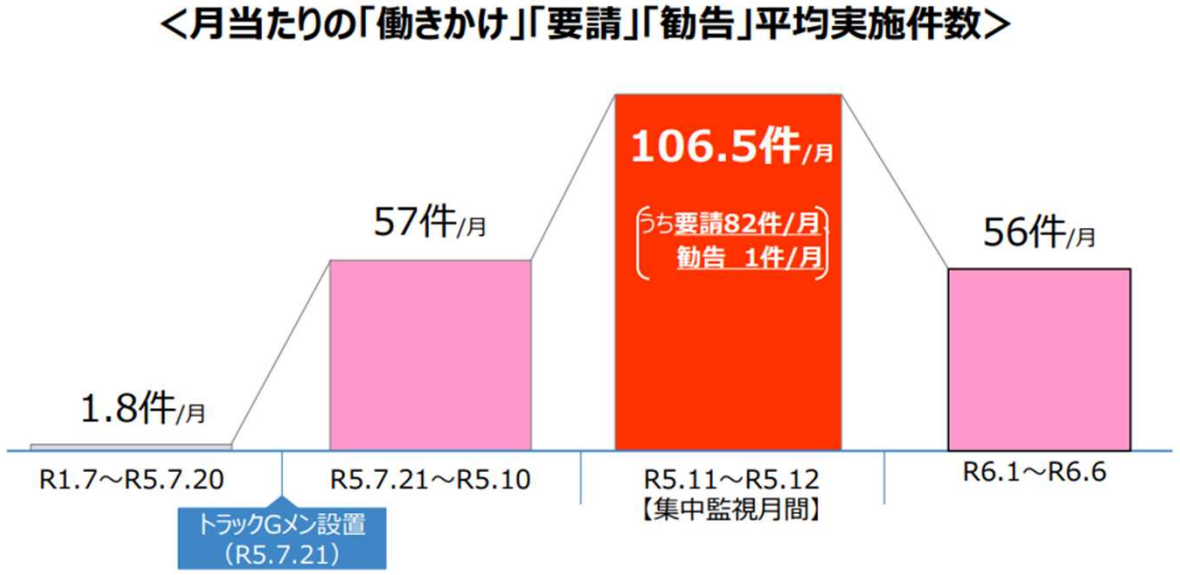
対応内容	荷主数	内訳
勧　　告	2	（荷主1、元請1件）
要　　請	174	（荷主88、元請81、その他5）
働きかけ	635	（荷主423、元請193、その他19）

計811件の法的措置を実施

(令和6年6月30日現在)



＜月当たりの「是正指導」（働きかけ、要請、勧告）平均実施件数＞



今般**「是正指導」**（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。

働きかけを契機に改善が行われた例

国土交通省

○長時間の荷待ち解消

・入庫混雑時間帯の分散や荷受け開始時間の前倒し、仮置きスペースの確保を実施
⇒**長時間の荷待ち状況が大幅に改善**。（着荷主が対応）

・専用バースの確保、荷受・仕分要員の配置、到着時間の設定(17:00の定着化)
⇒**平均滞在時間が「30分未満」まで大幅改善**（元請運送事業者が対応）

○依頼(契約)になかった附帯作業

・作業範囲、運送料金、作業附帯料金をそれぞれ分けて契約を締結
（元請運送事業者が対応）

○適正取引における運賃・料金等の不当な据置き

・燃料サーチャージ全額支払、トラッシュ比率分差引きを廃止（真荷主事業者が対応）

○過積載運行の要求

・協力会社と調整を図り、一部４ｔ車両から大型車両へ変更（元請運送事業者が対応）
・積荷重量を把握できる配車システムを構築（元請運送事業者が対応）

中国運輸局トラックGメン独自の活動①（荷主等パトロール）

国土交通省

積極的な荷主パトロールを実施し、労働環境改善と運賃改定を呼びかけています。



パトロール先拠点数**1,001か所**
(R5.7.21～R6.7.18)

中国運輸局 荷主等パトロールの特徴

- **基本的にアポ無しで訪問**
  （より多くの荷主等を訪問するため。）
- **違反原因行為の疑いがあればその場で指摘。**
  （要請を受けた荷主等の改善状況確認も実施。）
- **オンライン説明会への参加を呼びかけ**
  （より深く理解を得るため。結果荷主の参加が増加。）

違反原因行為の例

常態的な長時間の荷待ち



無理な運行依頼



過積載運行の強要



契約にない附帯業務



上記のほか、異常気象時の運行依頼、不当な低運賃の据置なども違反原因行為として是正指導の対象に。

荷主等パトロールの具体例

国土交通省

事業社種別毎に問題となる違反原因行為や、適正運賃収受の必要性を教示

荷主等へのアポなし訪問・説明





荷主等をアポなしで訪問し、オンライン説明会、2024年問題解決に向けた荷主の協力の必要性などについて説明。

荷待ち、附帯作業等の現状確認・指導





荷主の拠点等現場に出向き、荷待ち、契約にない附帯業務等の有無や程度について確認。

荷主への指摘、要請対象のフォローアップ





違反原因行為の疑いが現認された場合は、認識を確認の上指摘。また要請を受けた荷主の現場で改善状況の確認も行う。

トラックドライバーへのヒアリング





高速道路のSA、ＰＡ。道の駅、大型車駐車スペースがあるコンビニなどで運転者の話を聞き、情報提供を呼びかけ。

パトロール時の配布物

国土交通省

パトロールの際、情報を確実に伝えるため、運輸局独自でチラシを用意し、相手方に手交することとしています。

- **オンライン説明会　案内チラシ**
  (荷主用とトラック用で裏面の内容を変えるなど工夫)
- **トラック事業者・ドライバー用説明チラシ**
  (プッシュ型情報収集、働きかけ、要請、勧告・公表)
- **荷主用説明チラシ**
  (トラックＧメンによる是正指導、違反原因行為の防止)

オンライン説明会　案内チラシ

(トラック事業者・ドライバー、荷主の全てに配布・周知)



周知用チラシ表面
（共通）



トラック事業者周知用チラシ
裏面（活動報告記載）



荷主周知用チラシ裏面
（標準的な運賃等記載）

トラック事業者・ドライバー用説明チラシ

(トラックＧメン制度（働きかけ等）の周知、情報提供呼びかけ)





荷主用説明チラシ

(トラックＧメン制度（働きかけ等）、違反原因行為について周知)





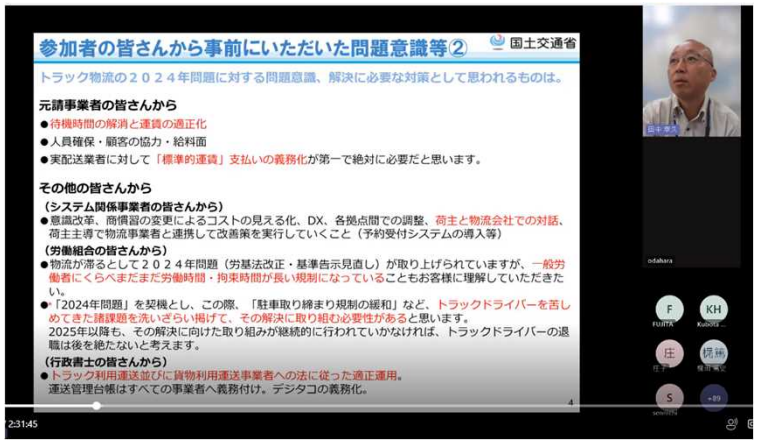
中国運輸局トラックGメン独自の活動②（オンライン説明会）

国土交通省

トラック事業者・荷主の相互理解に向けて、「何回も」、「わかりやすく」、「有益な情報を提供」

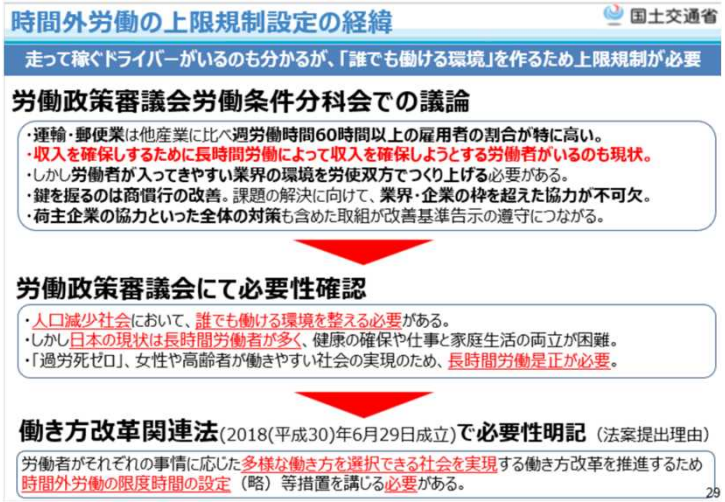
【第１回～第11回の累計参加者数】　延べ1,738名　全国からトラック、発着荷主他関係者が参加

Ｇメンが毎月１回午前午後に実施

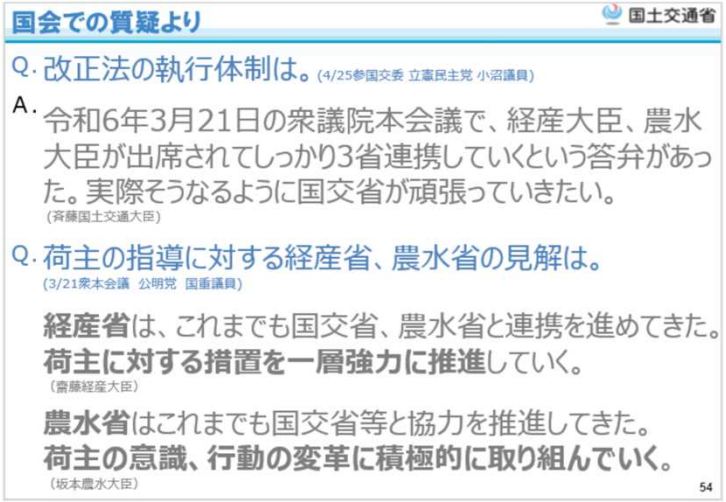


参加者から寄せられた問題意識を紹介し、共有するＧメン。

2024年問題の背景を説明



国会の動き等最新情報を紹介



参加者から寄せられた問題意識（一部）

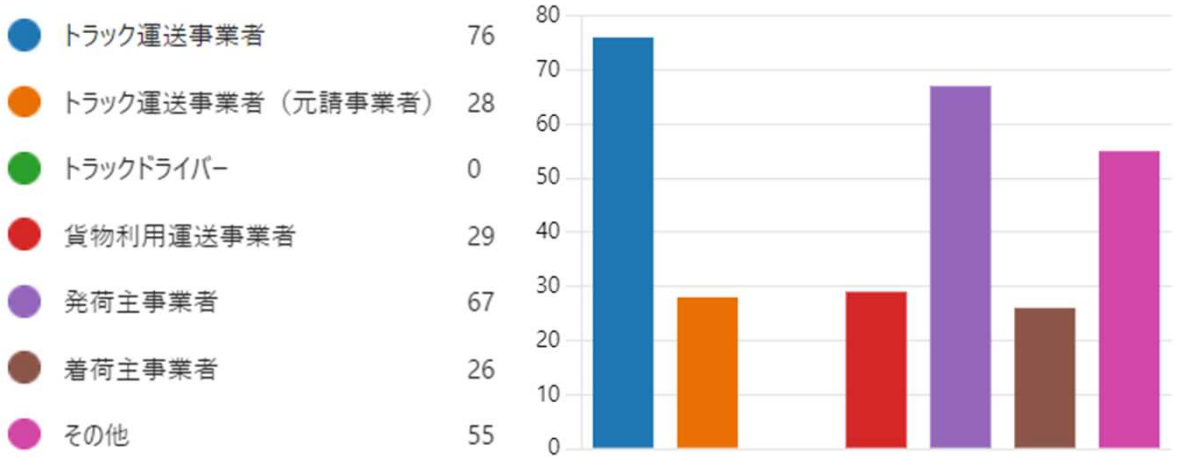
○ 業種を超えた相互理解が必要(特に着荷主の理解が必要とする意見多数)
○ 他の同業他社の問題意識、解決に向けた対策などを共有したい。
○ 適切な運行に対して適切な料金の支払を。標準的運賃を下限運賃に。下限割れは荷主に罰則を。
○ 安受けトラック事業者排除、低運賃競争から輸送品質での競争に。
○ ドライバーが運転だけに特化する体制づくり、車上渡しの厳守、契約外荷役指示の禁止
○ 2024年問題やトラックＧメンの政府広報TVCM、SNS等様々な媒体で、積極的な周知を。
○ 荷主各業界団体での統一認識、経営者のリーダーシップが必要。

参加者の状況（第11回[6/21日開催]結果より）

国土交通省

トラック事業者のほか、発着荷主、物流関係者が参加し認識を共有する機会となっています。

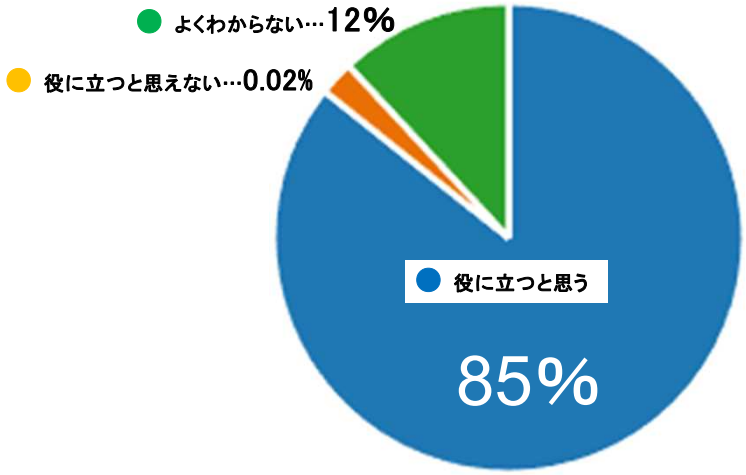
○参加者割合（事前登録者数(223名)内訳）※複数回答



その他内訳（トラック協会、他省庁担当者、物流システムベンダー、損保、金融機関、行政書士等）

○活用度「今回の説明内容は今後業務に役立ちそうか？」

アンケート回答数42件 （回答率18.3%）7/3時点



具体的な感想

（トラック運送事業者）

発荷主が多く参加され、運送会社の実態に同調する意見が多い事に、理解が深まっていると認識できた。
着荷主の問題を発荷主も声を上げていることが改めて理解できた。
発荷主との商談の際、着荷主への交渉に必要な法令等の情報支援をする事で、産業界の周知に繋がっていくのではと考えた。

（元請トラック運送事業者）

価格交渉力強化については提案のタイミングが重要だということがわかった。

（発荷主事業者）

荷主側で予算を立てる前に交渉を行うことを推奨して頂いていると知ったので、今後急で無理を要する価格転嫁が減ることに期待。

（発・着荷主事業者）

法改正の動きを取りまとめて社内報告する必要があり、知識が深まった。

① 前回参加者のご感想･今回参加者の問題意識等共有
② 物流の概況、2024年問題について
③ 改正物流法について
④ トラック運送事業の原価、標準的な運賃等について
⑤ 業務の見える化、ナビタイムジャパンによる物流課題への取組
⑥ トラックＧメンについて
⑦ 参考資料紹介
⑦-1　最近のトピック（各省報道発表資料等）
⑦-2　事前にいただいた問題意識等（詳細）
⑦-3　物流効率化に向けた取組み紹介
⑦-4　物効法改正に関する荷主説明会Ｑ＆Ａ

「下請代金支払遅延等防止法に関する運用基準」の改正について

公正取引委員会
Japan Fair Trade Commission

公正取引委員会は、「下請代金支払遅延等防止法に関する運用基準」（平成１５年公正取引委員会事務総長通達第１８号。以下「下請法運用基準」という。）を定め、下請代金支払遅延等防止法（昭和３０年法律第１２０号。以下「下請法」という。）違反行為の未然防止等のために、下請法の解釈・考え方を明らかにしているところ、令和５年１１月２９日に公表した「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」等を踏まえ、下請法上の買いたたきの解釈・考え方が更に明確になるよう、下請法運用基準の改正を行うこととし、原案を令和６年４月１日に公表し、同月３０日を期限として広く意見を募集したところです。

「下請代金支払遅延等防止法に関する運用基準」の改正 新旧対照表　　（下線部分が改正箇所）

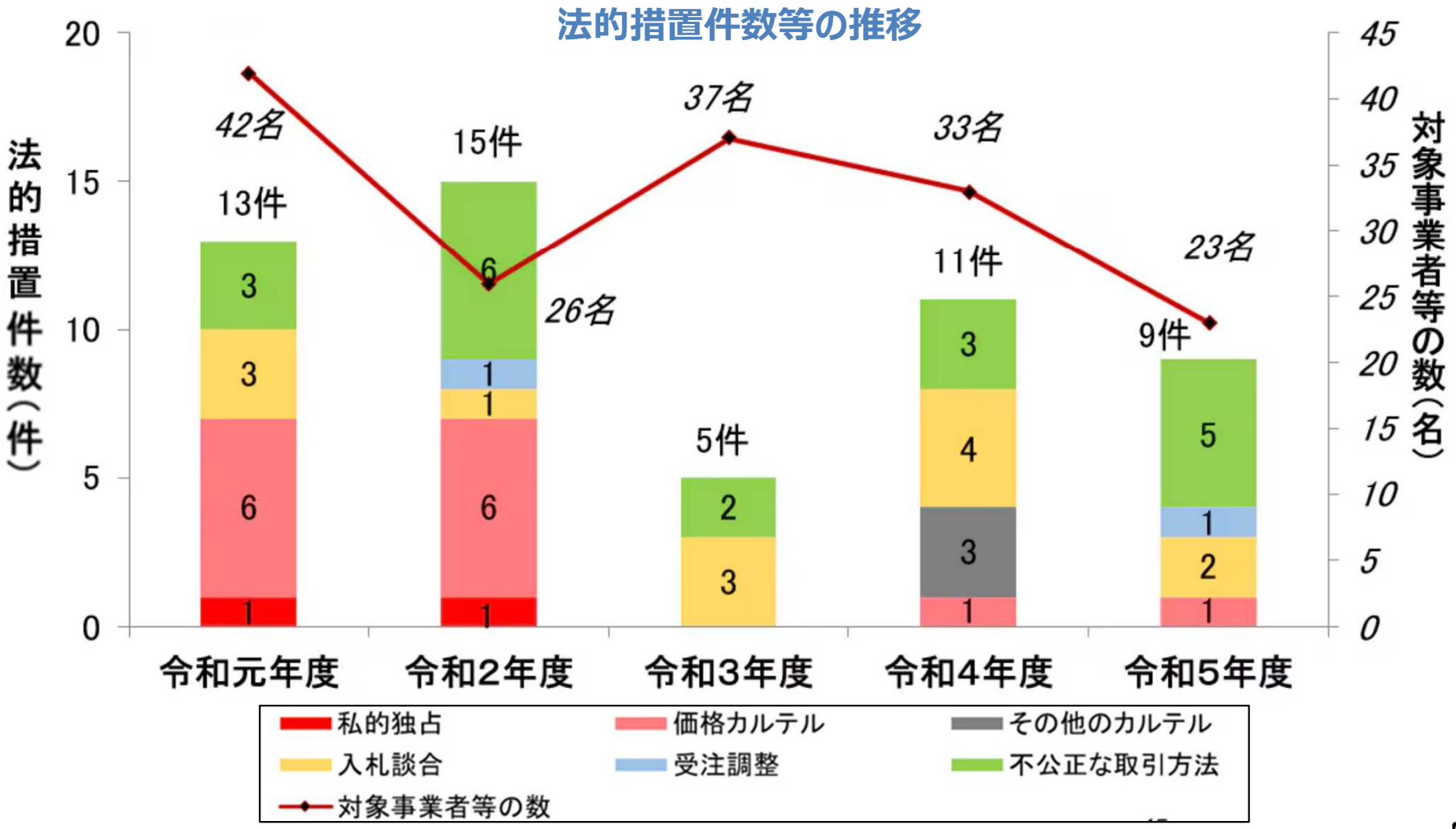
改 正 後	改 正 前
第4 親事業者の禁止行為 1～4［略］ 5 買いたたき (1) 法第4条第1項第5号で禁止されている買いたたきとは、「下請事業者の給付の内容と同種又は類似の内容の給付に対し通常支払われる対価に比し著しく低い下請代金の額を不当に定めること」である。 「通常支払われる対価」とは、当該給付と同種又は類似の給付について当該下請事業者の属する取引地域において一般に支払われる対価（以下「通常の対価」という。）をいう。ただし、通常の対価を把握することができないか又は困難である給付については、例えば、当該給付が従前の給付と同種又は類似のものである場合には、次の額を「通常支払われる対価に比し著しく低い下請代金の額」として取り扱う。 ア　従前の給付に係る単価で計算された対価に比し著しく低い下請代金の額 イ　当該給付に係る主なコスト（労務費、原材料価格、エネルギーコスト等）の著しい上昇を、例えば、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の経済の実態が反映されていると考えられる公表資料から把握することができる場合において、据え置かれた下請代金の額 買いたたきに該当するか否かは、下請代金の額の決定に当たり下請事業者と十分な協議が行われたかどうか等対価の決定方法、差別的であるかどうか等の決定内容、通常の対価と当該給付に支払われる対価との乖離状況及び当該給付に必要な原材料等の価格動向等を勘案して総合的に判断する。 (2) ［略］	第4 親事業者の禁止行為 1～4［略］ 5 買いたたき (1) 法第4条第1項第5号で禁止されている買いたたきとは、「下請事業者の給付の内容と同種又は類似の内容の給付に対し通常支払われる対価に比し著しく低い下請代金の額を不当に定めること」である。 「通常支払われる対価」とは、当該給付と同種又は類似の給付について当該下請事業者の属する取引地域において一般に支払われる対価（以下「通常の対価」という。）をいう。ただし、通常の対価を把握することができないか又は困難である給付については、例えば、当該給付が従前の給付と同種又は類似のものである場合には、従前の給付に係る単価で計算された対価を通常の対価として取り扱う。 買いたたきに該当するか否かは、下請代金の額の決定に当たり下請事業者と十分な協議が行われたかどうか等対価の決定方法、差別的であるかどうか等の決定内容、通常の対価と当該給付に支払われる対価との乖離状況及び当該給付に必要な原材料等の価格動向等を勘案して総合的に判断する。 (2) ［略］
備考 表中の［ ］の記載は注記である。	

寄せられた意見及び対する回答はこちらからご覧ください。（https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2024/may/240527_unyou.html）

令和5年度における独占禁止法違反事件の処理状況について

公正取引委員会
Japan Fair Trade Commission

公正取引委員会は、迅速かつ実効性のある事件審査を行うとの基本方針の下、国民生活に影響の大きい価格カルテル・入札談合・受注調整、中小事業者等に不当に不利益をもたらす優越的地位の濫用や不当廉売などに厳正かつ積極的に対処することとしている。
令和５年度における独占禁止法違反事件の処理状況は、次のとおりである。



※法的措置…法的措置とは、排除措置命令、課徴金納付命令及び確約計画の認定のことである。一つの事件について、排除措置命令と課徴金納付命令が共に行われている場合には、法的措置件数を１件としている。

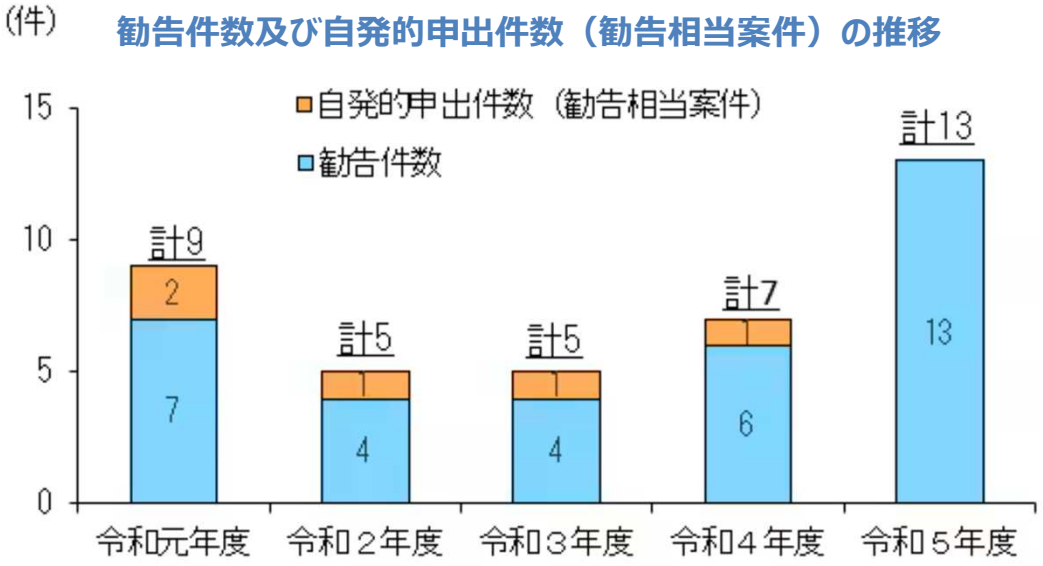
その他詳細はこちらからご覧ください。（https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2024/may/240528_kanki.html）

令和5年度における下請法の運用状況及び中小事業者等の取引公正化に向けた取組

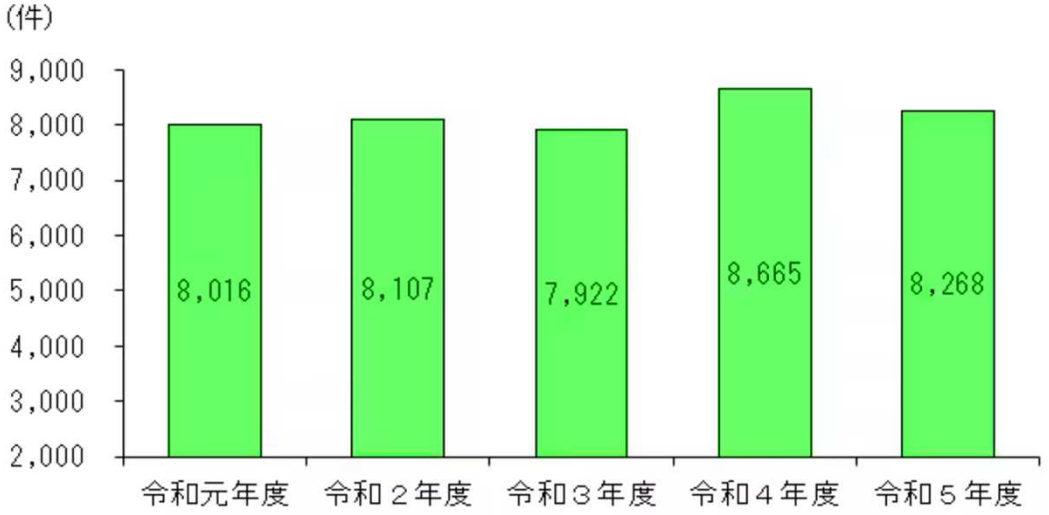
公正取引委員会
Japan Fair Trade Commission

1　下請法違反行為に対する勧告等

勧告件数及び自発的申出件数（勧告相当案件）の推移

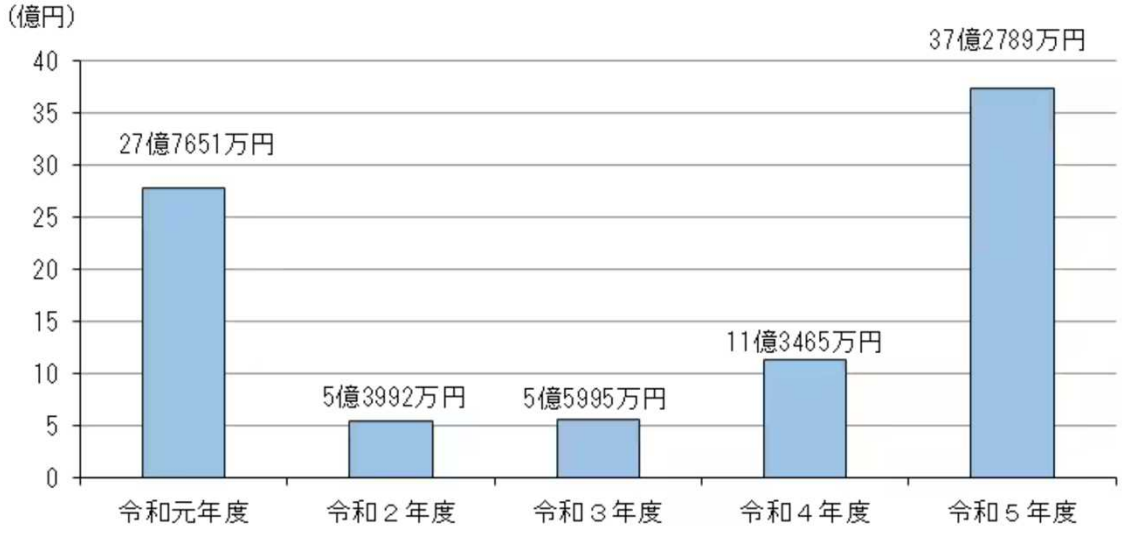


指導件数の推移

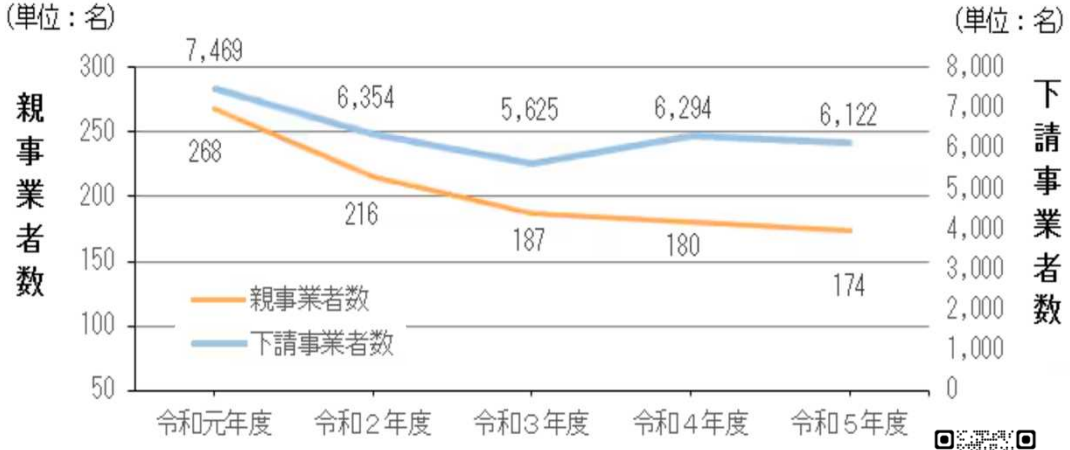


2　下請事業者が被った不利益の原状回復の状況

原状回復額の推移



原状回復を行った親事業者数・原状回復を受けた下請事業者数の推移



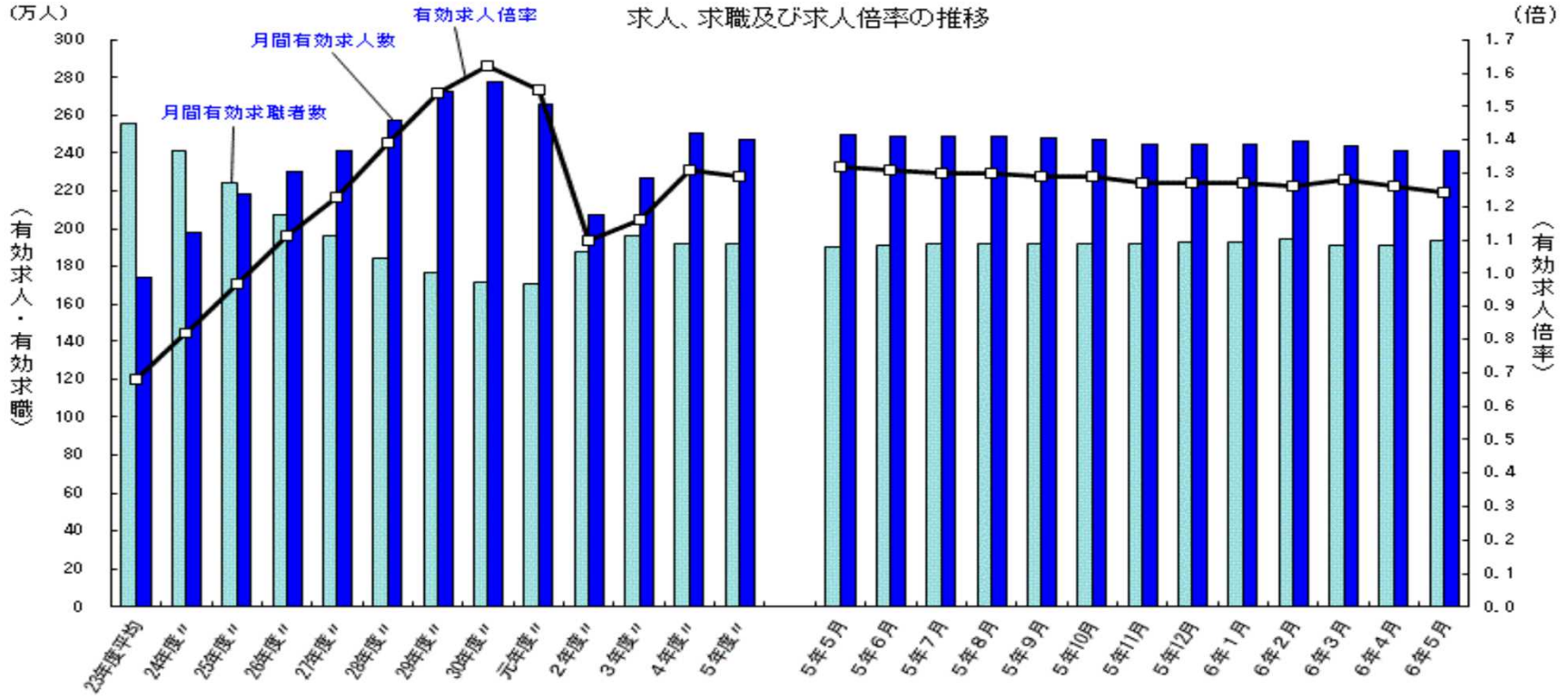
詳細はこちらからご覧ください。（https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2024/jun/240605.html）

一般職業紹介状況（令和6年5月分）について

ひと、くらし、みらいのために
厚生労働省
Ministry of Health, Labour and Welfare

ポイント　○令和6年5月の有効求人倍率は1.24倍で、前月に比べて0.02ポイント低下。
○令和6年5月の新規求人倍率は2.16倍で、前月に比べて0.01ポイント低下。

厚生労働省では、公共職業安定所（ハローワーク）における求人、求職、就職の状況をとりまとめ、求人倍率などの指標を作成し、一般職業紹介状況として毎月公表しています。



令和6年5月の数値をみると、有効求人倍率（季節調整値）は1.24倍となり、前月を0.02ポイント下回りました。
新規求人倍率（季節調整値）は2.16倍となり、前月を0.01ポイント下回りました。
正社員有効求人倍率（季節調整値）は1.00倍となり、前月を0.02ポイント下回りました。
5月の有効求人（季節調整値）は前月に比べ0.1%増となり、有効求職者（同）は1.9%増となりました。
5月の新規求人（原数値）は前年同月と比較すると0.6%減となりました。
これを産業別にみると、情報通信業（5.7%増）、卸売業,小売業（4.6%増）、医療,福祉（1.4%増）などで増加となり、生活関連サービス業,娯楽業（10.6%減）、製造業（7.4%減）、建設業（3.4%減）などで減少となりました。都道府県別の有効求人倍率（季節調整値）をみると、就業地別では、最高は福井県の1.92倍、最低は大阪府の1.02倍、受理地別では、最高は東京都の1.75倍、最低は神奈川県の0.92倍となりました。

詳しくはこちらをご覧ください。
https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_40905.html

経済産業省

中小企業庁

価格交渉促進月間（2024年３月）フォローアップ調査結果

令和６年6月21日

中小企業庁

2024年3月　価格交渉促進月間フォローアップ調査の概要

- 原材料費やエネルギー費、労務費等が上昇する中、**多くの中小企業が価格交渉・価格転嫁できる環境整備**のため、2021年9月より**毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」**と設定。2024年3月で**6回目**。
- 成果を確認するため、各「月間」の終了後、**価格交渉・価格転嫁**それぞれの実施状況について、中小企業に対して**「①アンケート調査、②下請Gメンによるヒアリング」**を実施。必要に応じて大臣名での指導・助言等に繋げていく。

①アンケート調査

○調査の内容

中小企業等に、**2023年10月～2024年3月末までの期間**における、発注企業（最大3社分）との間の**価格交渉・転嫁の状況**を問うアンケート票を送付。

調査票の配布先の業種は、経済センサスの産業別法人企業数の割合（BtoC取引が中心の業種を除く）を参考にして抽出。

○配布先の企業数　30万社

○調査期間　**2024年4月18日～5月31日**

○回答企業数　**46,461**社（※回答から抽出される**発注企業数**は延べ67,390社）

（参考：20**23年9月**調査：**36,102**社（延べ44,059社）

20**23年３月**調査：**17,292**社（延べ20,722社）

○回収率　**15.5**%　（※回答企業数/配布先の企業数）

（参考：2023年9月調査：**12.0**%、2023年３月調査：**5.8**%）

②下請Gメンによるヒアリング調査

○調査の内容

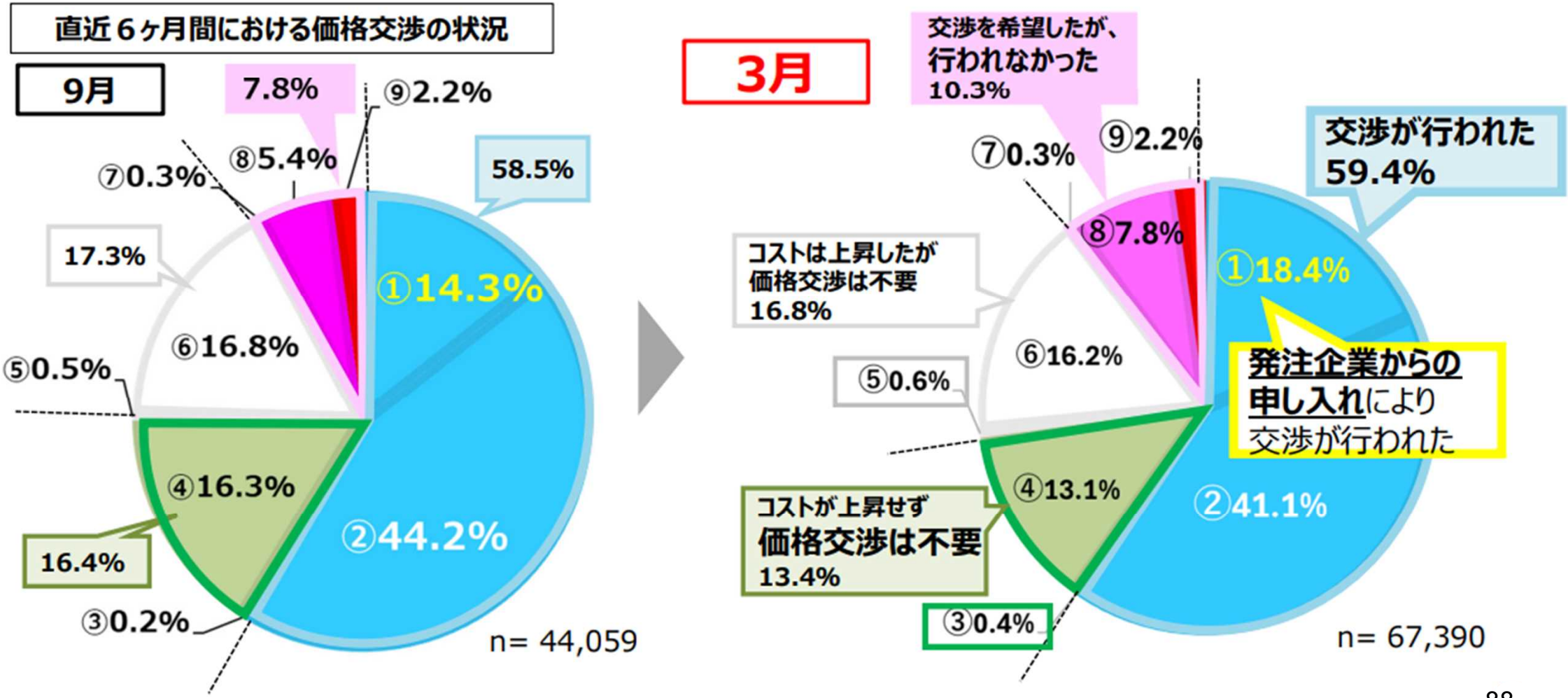
発注企業との間における価格交渉の内容や転嫁状況等について、全国の中小企業から広くヒアリングを実施。

○調査期間　2024年5月15日～6月28日（予定）

○ヒアリング件数　約2,000社（予定）

価格交渉の状況

- **「発注企業から交渉の申し入れがあり、価格交渉が行われた」割合**は、昨年9月から**更に増加**（14.3%→**18.4%**）。（昨年3月 7.7%）
- 発注企業との**価格交渉が行われた割合**も、微増（58.5%→**59.4%**）。
  ⇒ **発注企業の方からの交渉申し入れも浸透し始め、価格交渉できる雰囲気が更に醸成されつつある。**
- 一方で、「価格交渉を**希望したが、交渉が行われなかった**」割合が増加（7.8%→10.3%）。
  ⇒ 引き続き、労務費指針の徹底等による価格交渉の機運醸成が必要。



※①～⑨の凡例（中小企業への質問項目）は次ページ参照

（参考）価格交渉と価格転嫁の関係

- 「**価格交渉は行われたが、全く価格転嫁ができなかった**」企業の割合が高い業種は、**トラック運送、放送コンテンツ、金融・保険など**。
- 但し、こうした企業の割合は、業種全体的にみると、**昨年9月調査時点と比べて減少**。

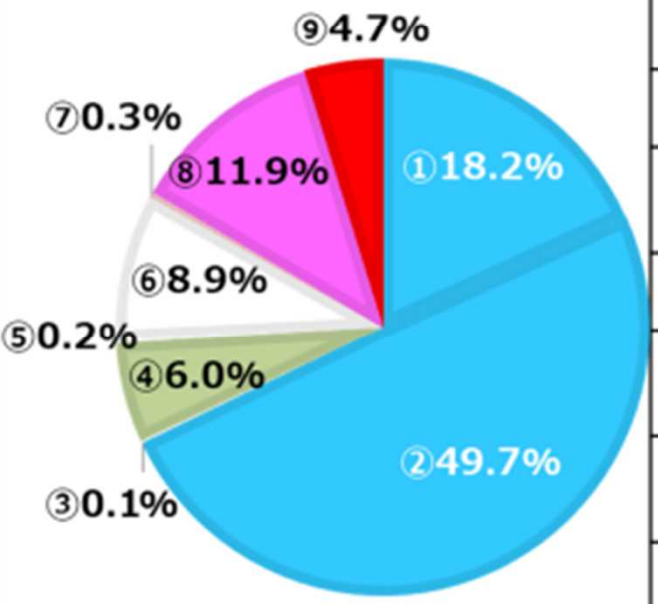
順位	業種名	2023年9月：価格交渉は行われたが、全く転嫁できなかった企業の割合	2024年3月：価格交渉は行われたが、全く転嫁できなかった企業の割合	転嫁率（コスト全体）
－	全体	11.4%	9.6%	46.1%
1位	製薬	13.0%	2.1%	53.5 %
2位	飲食サービス	7.0%	5.1%	51.5 %
3位	化学	8.7%	5.9%	61.0 %
4位	繊維	8.0%	6.7%	49.9 %
5位	機械製造	8.9%	7.2%	51.9 %
6位	造船	12.1%	7.4%	49.1 %
7位	電機・情報通信機器	8.7%	7.7%	51.2 %
8位	食品製造	7.0%	7.8%	50.0 %
9位	卸売	7.9%	8.1%	47.0 %
10位	金属	10.1%	8.3%	46.2 %
11位	紙・紙加工	12.1%	8.6%	45.1 %
12位	小売	10.6%	8.9%	47.1 %
13位	自動車・自動車部品	13.0%	9.4%	47.1 %
13位	建材・住宅設備	8.7%	9.4%	44.4 %
15位	広告	11.1%	9.5%	46.9 %
15位	情報サービス・ソフトウェア	12.8%	9.5%	47.1 %
15位	建設	11.4%	9.5%	46.9 %
18位	印刷	7.6%	9.6%	43.5 %
18位	電気・ガス・熱供給・水道	15.0%	9.6%	48.3 %
20位	石油製品・石炭製品製造	14.0%	9.8%	43.9 %
21位	鉱業・採石・砂利採取	7.9%	10.6%	48.6 %
22位	通信	23.9%	11.0%	40.8 %
23位	廃棄物処理	13.1%	12.4%	39.1 %
24位	不動産業・物品賃貸	16.5%	13.5%	42.1 %
25位	金融・保険	16.7%	16.0%	35.3 %
26位	放送コンテンツ	25.6%	19.0%	33.7 %
27位	トラック運送	28.9%	19.7%	28.1 %

（参考）個別の業界ごとの交渉・転嫁状況

トラック運送

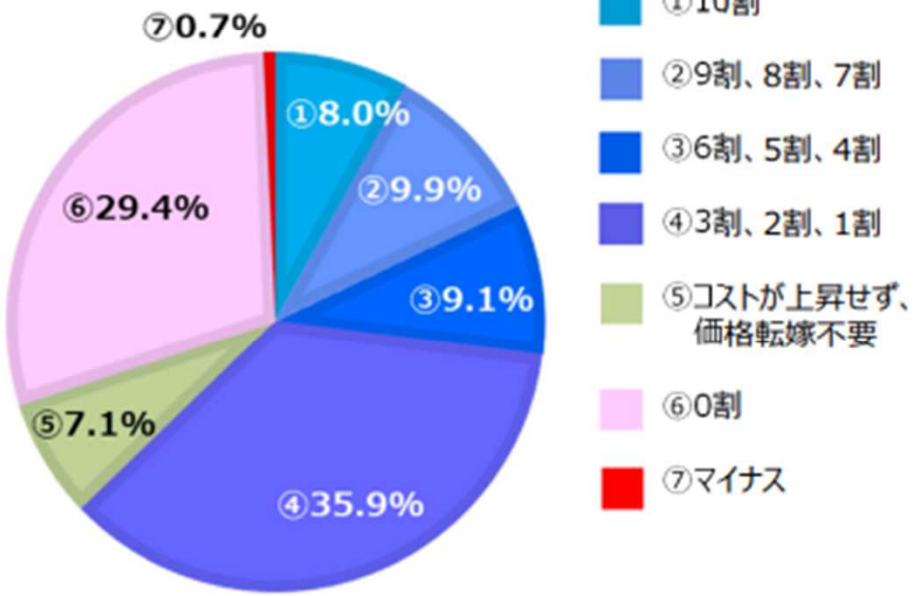
【凡例】 ○：よい事例、▲：問題のある事例

直近6ヶ月間の価格交渉の状況



①	発注企業から、交渉の申し入れがあり、価格交渉が行われた。
②	受注企業から、発注企業に交渉を申し出、価格交渉が行われた。
③	コストが上昇せず、価格交渉は不要と判断し、発注企業からの申し入れを辞退した。
④	コストが上昇せず、発注企業から申し入れはなかったが、価格交渉は不要と判断し、受注企業から交渉を申し出なかった。
⑤	コストが上昇したが、価格交渉は不要と判断し、発注企業からの申し入れを辞退した。
⑥	コストが上昇し、発注企業から申し入れはなかったが、価格交渉は不要と判断し、受注企業から交渉を申し出なかった。
⑦	コストが上昇し、発注企業から申し入れがあったが、発注減少や取引停止を恐れ、発注企業からの申し入れを辞退した。
⑧	コストが上昇したが、発注企業から申し入れがなく、発注減少や取引停止を恐れ、受注企業から交渉を申し出なかった。
⑨	コストが上昇し、発注企業から申し入れがなく、受注企業から交渉を申し出たが、応じてもらえなかった。

直近6ヶ月間の価格転嫁の状況【コスト全般】



n=2,142

転嫁率：28.1%

アンケート回答企業からの具体的な声等

- ○ 発注企業から価格交渉の申し入れがあった。また、価格転嫁の対象も、労務費、燃油サーチャージ等、項目ごとに設定してもらっている。
- ○ 「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を、発注企業側から提示してもらった。その結果、円滑に価格交渉を進めることができた。
- ▲ 10年以上価格が変わらず、何度も価格交渉を申し入れているが、返答がない。
- ▲ 労務費、エネルギー費以外に、荷役業務の費用負担、待機時間、高速料金等についても価格交渉したが、聞き入れてもらえなかった。価格交渉の後、発注量を減少させられた。

価格交渉の実施状況の業種別ランキング（発注企業の業種毎に集計）

- 今回から、「交渉して貰えたか否か」の回答（点数化）の業界平均点を公表。
- 価格交渉に応じられていない業種は、交渉の結果である価格転嫁率においても、比較的低い順位にあり。

順位	2024年3月	2023年9月平均点	2024年3月平均点
－	全体	6.80	6.54
1位	化学↑	7.47	7.54
2位	鉱業・採石・砂利採取↑	7.38	7.39
3位	製薬↑	6.03	7.38
4位	電気・ガス・熱供給・水道↑	7.05	7.18
5位	廃棄物処理↑	6.45	7.01
6位	飲食サービス↑	6.97	6.98
7位	繊維↑	6.82	6.94
8位	卸売↓	7.32	6.89
9位	情報サービス・ソフトウェア↑	6.75	6.88
10位	小売↓	6.99	6.70
10位	広告↓	7.43	6.70
12位	食品製造↓	6.90	6.63
13位	建設↓	6.91	6.61
14位	印刷↑	6.45	6.54
15位	電機・情報通信機器↓	7.15	6.51
16位	造船↓	6.79	6.46
17位	機械製造↓	7.04	6.44
18位	紙・紙加工↓	7.06	6.42
19位	放送コンテンツ↑	5.81	6.38
20位	自動車・自動車部品↓	6.61	6.33
21位	通信↑	5.33	6.15
21位	不動産業・物品賃貸↑	6.11	6.15
23位	金属↓	6.85	6.12
24位	建材・住宅設備↓	6.38	6.10
25位	トラック運送↑	4.87	5.62
26位	石油製品・石炭製品製造↓	6.45	5.23
27位	金融・保険↓	6.72	5.21
－	その他	－	－

※ 表中、↑↓→は前回調査と比較した結果の上がり下がりを示す。
※ 価格交渉が行われたか、下記の評価方法で回答を点数化し、発注企業の業種別に集計。（例）家電メーカー（発注者）が、トラック運送業者（受注者）に運送を委託するケースは、「電機・情報通信機器」に集計。
※今回調査より評価点を一部変更。比較表の点数は共通の条件にて算出。

質問① 交渉が行われたか	質問② 発注企業から交渉申し入れがあったか	質問③ 交渉が実現しなかった理由	点数
行われた	申し入れがあった		10点
行われた	申し入れがなかった		8点
行われなかった	申し入れがあった	コストが上昇せず、交渉は不要と判断し、辞退したため	10点
行われなかった	申し入れがあった	コストが上昇したが、交渉は不要と判断し、辞退したため	10点
行われなかった	申し入れがあった	コストが上昇したが、発注量減少や取引停止を恐れ、申し入れを辞退したため	5点
行われなかった	申し入れがなかった	コストが上昇せず、価格交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかったため	対象外
行われなかった	申し入れがなかった	コストが上昇したが、価格交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかったため	対象外
行われなかった	申し入れがなかった	コストが上昇したが、発注量減少や取引停止を恐れ、交渉を申し出なかったため。	－5点
行われなかった	申し入れがなかった	コストが上昇し、交渉を申し出たが、応じてもらえなかったため。	－10点

令和6年4月の宅配便の再配達率は約10.4%でした

国土交通省

～前年同月比1.0ポイント減少、前回比0.7ポイント減少～

国土交通省では、トラックドライバーの人手不足が深刻化する中、再配達の削減を図るため、宅配ボックスや置き配をはじめ多様な方法による受取を推進しており、これらの成果を継続的に把握すること等を目的として、宅配便の再配達率のサンプル調査を年2回（4月・10月）実施しています。

令和6年4月の宅配便再配達率は約10.4%で前年同月（約11.4%）と比べて約1.0ポイント減、昨年10月（約11.1%）と比べて約0.7ポイント減となりました。

近年、多様化するライフスタイルとともに電子商取引（以下EC）が急速に拡大し、令和4年度には、EC市場が全体で22.7兆円規模、物販系分野で13.9兆円規模となっています（注1）。また、ECの拡大に伴い宅配便の取扱個数は約50億個（令和4年度）となっています（注2）。

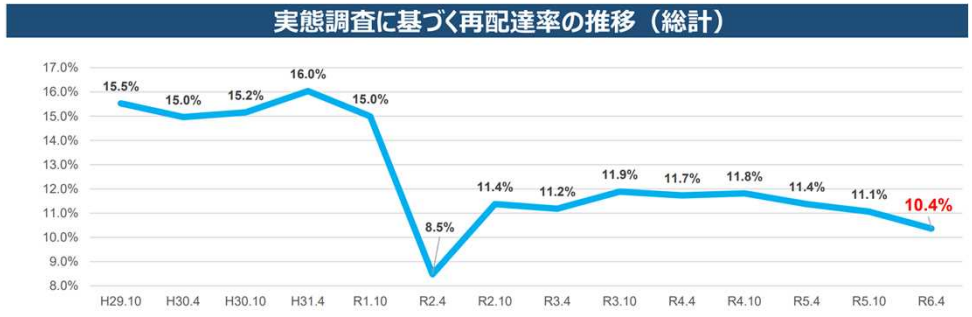
このため、宅配事業者の負担が増えており、令和5年6月に関係閣僚会議で取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」（注3）では、令和6年度に再配達率6%を目指すことが盛り込まれております。

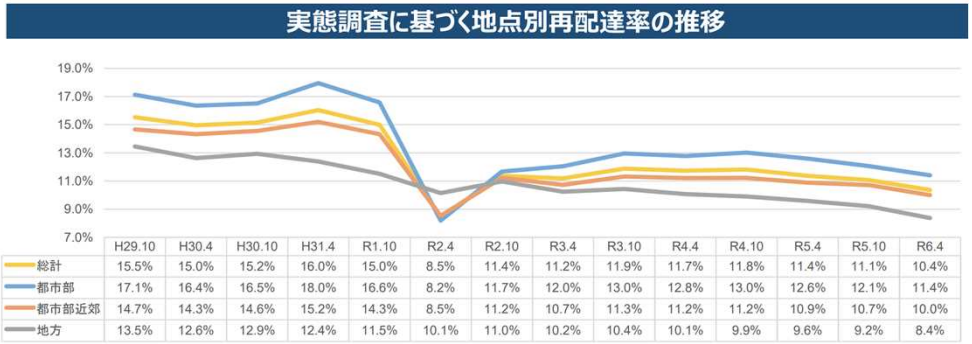
【調査結果】　　単位：個

	（今回調査）令和6年4月（調査期間：R6/4/1～4/30）			（参考：前回調査）令和5年10月（調査期間：R5/10/1～10/31）			（参考：前年同月調査）令和5年4月（調査期間：R5/4/1～4/30）		
	総数	再配達数	再配達率	総数	再配達数	再配達率	総数	再配達数	再配達率
都市部	790,685	90,164	11.4%	819,250	98,843	12.1%	813,598	102,505	12.6%
都市部近郊	1,477,625	147,748	10.0%	1,522,145	163,030	10.7%	1,494,855	162,688	10.9%
地方	142,936	11,979	8.4%	149,771	13,794	9.2%	146,138	14,015	9.6%
総計	2,411,246	249,891	**10.4%**	2,491,166	275,667	11.1%	2,454,591	279,208	11.4%

※大手宅配事業者3社の合計数値

注1：経済産業省「令和4年度デジタル取引環境整備事業（電子商取引に関する市場調査）」より
注2：国土交通省「令和4年度宅配便等取扱個数の調査及び集計方法」より
注3：内閣官房「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」決定等
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/seisaku_package.pdf





	H29.10	H30.4	H30.10	H31.4	R1.10	R2.4	R2.10	R3.4	R3.10	R4.4	R4.10	R5.4	R5.10	R6.4
総計	15.5%	15.0%	15.2%	16.0%	15.0%	8.5%	11.4%	11.2%	11.9%	11.7%	11.8%	11.4%	11.1%	10.4%
都市部	17.1%	16.4%	16.5%	18.0%	16.6%	8.2%	11.7%	12.0%	13.0%	12.8%	13.0%	12.6%	12.1%	11.4%
都市部近郊	14.7%	14.3%	14.6%	15.2%	14.3%	8.5%	11.2%	10.7%	11.3%	11.2%	11.2%	10.9%	10.7%	10.0%
地方	13.5%	12.6%	12.9%	12.4%	11.5%	10.1%	11.0%	10.2%	10.4%	10.1%	9.9%	9.6%	9.2%	8.4%

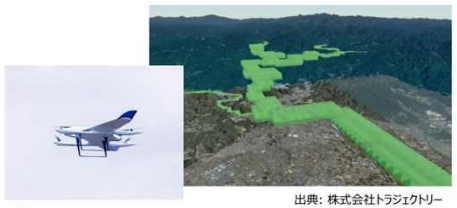
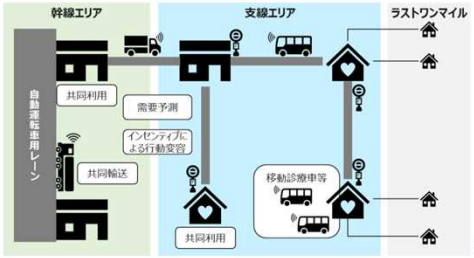
2024年度第1回 フィジカルインターネット実現会議を開催しました。

国土交通省

○フィジカルインターネットの実現に向けた取組の進捗について（フィジカルインターネット実現会議事務局（経産省・国交省））

ドローン航路の整備・自動運転サービス支援道の設定の進展

- 「デジタルライフライン全国総合整備計画」に基づき、**2024年度より、ドローン航路の整備や自動運転サービス支援道の設定に向けた取組を開始**し、**河川上空等を利用したドローン配送や自動運転トラックの運行の実現**を目指す。

	ドローン航路	自動運転サービス支援道
定義	特定の運航環境において、運航者の安全かつ効率的な運航の支援のためのシステムや、機体やドローンポート等の共同利用可能な資源の共有を促進するもの	自動運転走行の安全性を高める運行環境（自動運転車優先レーン等）の提供や、ヒヤリハット情報等の走行データの共有を行う環境
先行地域	**180**km以上 【送電線】埼玉県秩父地域 【河川】静岡県浜松市(天竜川水系)	**100**km以上 【高速道路】新東名高速道駿河湾沼津SA～浜松SA間 【一般道】茨城県日立市（大甕駅周辺）
イメージ	 出典：HMK Nexus 出典：株式会社トラジェクトリー	

33

共同輸配送の実施に向けた取組の例

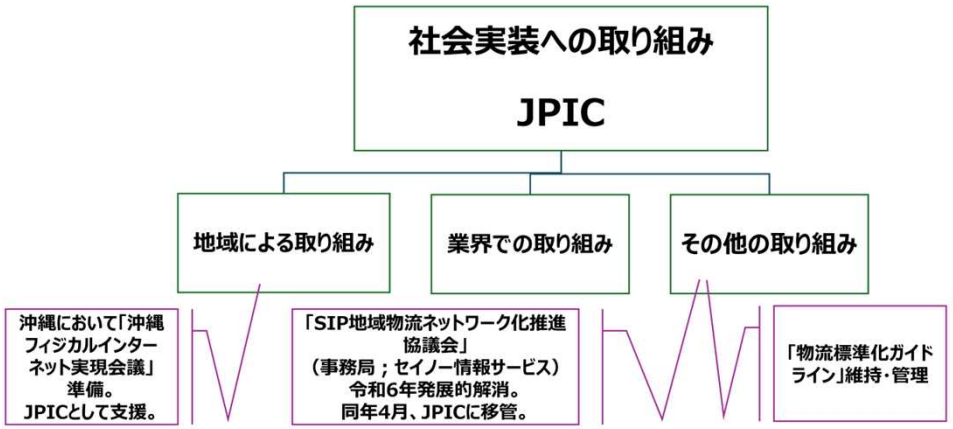
社名等	主な実施状況
佐川急便 西濃運輸	○2023年7月から本州最北端の青森県下北郡向けの共同輸配送を開始。 ○各社拠点（佐川急便・岩手営業所/西濃運輸・盛岡支店）に、集約した青森県下北郡行きの荷物を佐川急便のトラックが輸送。 ○佐川急便・下北営業所に到着後、配達先のエリア別に仕分けを行い、佐川急便のドライバーが西濃運輸の下北郡行きの荷物も含めラストワンマイルの配達を行う。
日清食品 JA全農	○2023年秋から、日清食品製品と全農米穀の共同輸送を開始。 ○岩手のＪＡおよびＪＡ全農の米穀保管倉庫から関東にある精米工場へ米穀をトラック輸送し、同じトラックで茨城にある日清食品の生産工場から岩手の製品倉庫へ即席食品を輸送。 ○福岡のＪＡ全農の精米工場から山口にある日清食品の生産工場へカップライスの原料米をトラックで輸送した後、同工場で製造された即席食品を同じトラックで福岡にある日清食品の製品倉庫へ輸送。
ファミリーマート ローソン	○2024年4月から、冷凍商品の輸送について、宮城県・岩手県から秋田県の拠点までの共同輸送を開始。
日本郵便 西濃運輸	○2024年5月、幹線輸送の共同運行を目的とした業務提携を発表。 ○関東ー東北間等を候補に長距離路線で荷物の共同輸送を実施予定。 ○2025年4月をめどに共同運行便が定常的に運行している状態を目指す。
伊藤忠商事、KDDI、豊田自動織機、三井不動産、三菱地所	○2024年5月、フィジカルインターネットの事業化に向けた共同検討を合意し、覚書を締結。 ○2024年度中の事業化を視野に、新会社設立に向けた具体的な協議を進める。
ヤマトHD	○2024年5月、共同輸配送のオープンプラットフォームの提供を目的とした新会社（SST）を設立。 ○プラットフォーム上で、荷主企業の出荷計画などの情報と物流事業者の運行計画などの情報を繋ぎ、需要と供給に合わせた物流のマッチングを実施予定。 ○内閣府「SIPスマート物流サービス」で、「物流・商流データ基盤」を構築した富士通株式会社と共同で「物流情報標準ガイドライン」に準拠した基盤システムを構築予定。 ○2024年冬頃の利用開始を予定。

18

○概要と今後の事業展開　（フィジカルインターネットセンター）

社会実装に向けた取り組み

JPIC



令和６年６月２６日（水）に令和６年度第１回目の実現会議が開催され、以下のとおり検討が行われました。

- フィジカルインターネットの実現に向けた取組の進捗
- 事業者等からの取組紹介
- フィジカルインターネット・ロードマップの一部改訂
- 意見交換

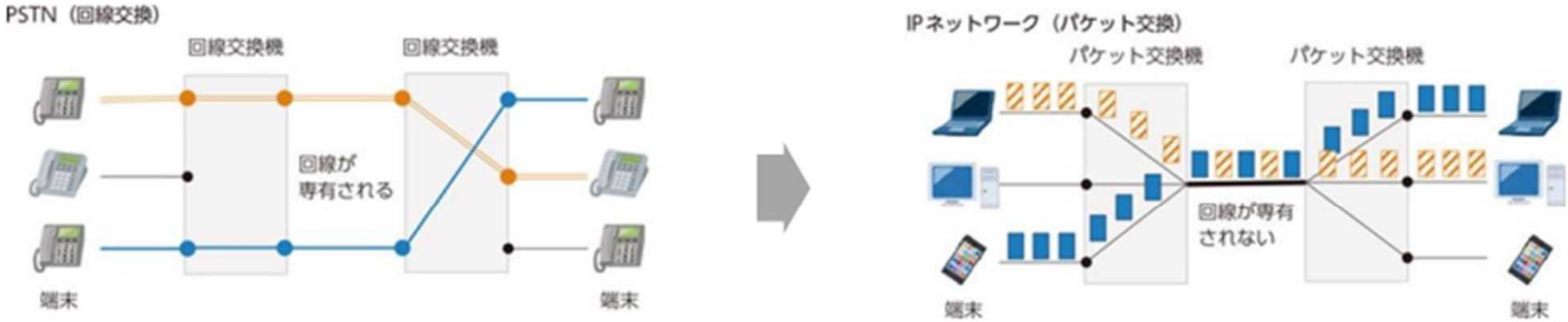
詳しくはこちらをご覧ください。
（https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000796.html）

物流DX化事例（フィジカルインターネットの構築）

国土交通省

- フィジカルインターネットとは、インターネット通信の考え方を、物流（フィジカル）に適用した新しい物流の仕組み。
- RFIDに代表されるIoTやAI技術を活用することで、物資や倉庫、車両の空き情報等を見える化し、規格化された容器に詰められた貨物を、複数企業の物流資産（倉庫、トラック等）をシェアしたネットワークで輸送するという共同輸配送システムの構想。
- 約130の企業・研究機関等が参画するALICE(欧州物流革新協力連盟)は、フィジカルインターネットを研究し、2050年のゼロエミッションを目指し、2030年を目標に実現を目指している。

デジタルインターネット（インターネット通信）

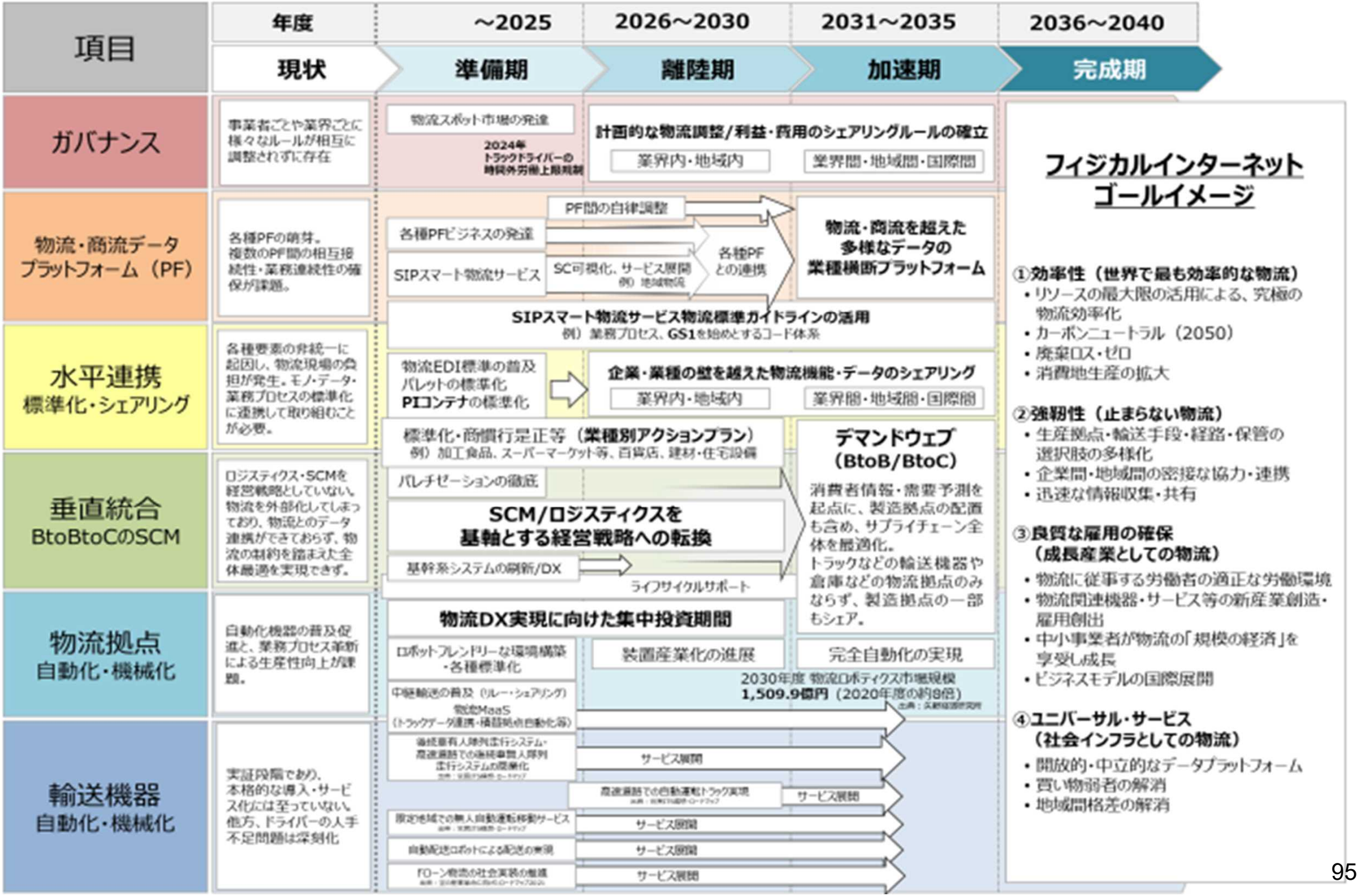


フィジカルインターネット（物流）



出典：総務省（2019）「平成の情報化に関する調査研究」、IPIC 2018 Eric Ballotプレゼン資料より

フィジカルインターネット・ロードマップ



フィジカルインターネット・ロードマップ

改訂案

項目	年度	～2025	2026～2030	2031～2035	2036～2040
	現状	準備期	離陸期	加速期	完成期
ガバナンス	事業者ごとや業界ごとに様々なルールが相互に調整されずに存在	物流スポット市場の発達 フィジカルインターネットセンター(JPIC)設立 2024年 トラックドライバーの時間外労働上限規制 → 物流効率化法等の改正	計画的な物流調整/利益・費用のシェアリングルールの確立 業界内・地域内 / 業界間・地域間・国際間		
物流・商流データプラットフォーム（PF）	各種PFの萌芽。複数のPF間の相互接続性・業務連続性の確保が課題。	PF間の自律調整 各種PFビジネスの発達 SIPスマート物流サービス SC可視化、サービス展開 例）地域物流 各種PFとの連携	物流・商流を超えた多様なデータの業種横断プラットフォーム		
		物流情報標準ガイドライン（維持・普及啓発：JPIC）の活用 例）業務プロセス、GS1を始めとするコード体系			
水平連携 標準化・シェアリング	各種要素の非統一に起因し、物流現場の負担が発生。モノ・データ・業務プロセスの標準化に連携して取り組むことが必要。	物流EDI標準の普及 パレットの標準化 PIコンテナの標準化	企業・業種の壁を越えた物流機能・データのシェアリング 業界内・地域内 / 業界間・地域間・国際間		
垂直統合 BtoBtoCのSCM	ロジスティクス・SCMを経営戦略としていない。物流を外部化してしまっており、物流とのデータ連携ができておらず、物流の制約を踏まえた全体最適を実現できず。	標準化・商慣行是正等（業種別アクションプラン） 例）加工食品、スーパーマーケット等、百貨店、建材・住宅設備、化学品 パレチゼーションの徹底 SCM/ロジスティクスを基軸とする経営戦略への転換 基幹系システムの刷新/DX ライフサイクルサポート	デマンドウェブ（BtoB/BtoC） 消費者情報・需要予測を起点に、製造拠点の配置も含め、サプライチェーン全体を最適化。 トラックなどの輸送機器や倉庫などの物流拠点のみならず、製造拠点の一部もシェア。		
物流拠点 自動化・機械化	自動化機器の普及促進と、業務プロセス革新による生産性向上が課題。	物流DX実現に向けた集中投資期間 ロボットフレンドリーな環境構築・各種標準化 装置産業化の進展	完全自動化の実現 2030年度 物流ロボティクス市場規模 1,509.9億円（2020年度の約8倍） 出典：矢野経済研究所		
輸送機器 自動化・機械化	実証段階であり、本格的な導入・サービス化には至っていない。他方、ドライバーの人手不足問題は深刻化	中継輸送の普及（リレー・シェアリング） 物流MaaS （トラックデータ連携・積替拠点自動化等） 実装・横展開 事業検討・実証 等 高速道路でのレベル4自動運転トラック実現 自動運転サービス支援道の整備・地域展開（高速道） 出典：モビリティDX戦略、デジタルライフライン全国総合整備計画 サービス展開 限定地域での無人自動運転移動サービス 出典：官民ITS構想・ロードマップ 自動運転サービス支援道の整備・地域展開（一般道） 出典：デジタルライフライン全国総合整備計画 サービス展開 ドローン物流の社会実装の推進 出典：空の産業革命に向けたロードマップ2021 ドローン航路の整備・地域展開 出典：デジタルライフライン全国総合整備計画 サービス展開 自動配送ロボットによる配送の実現 道路交通法の改正 サービス展開			

フィジカルインターネット ゴールイメージ

①効率性（世界で最も効率的な物流）
- リソースの最大限の活用による、究極の物流効率化
- カーボンニュートラル（2050）
- 廃棄ロス・ゼロ
- 消費地生産の拡大

②強靭性（止まらない物流）
- 生産拠点・輸送手段・経路・保管の選択肢の多様化
- 企業間・地域間の密接な協力・連携
- 迅速な情報収集・共有

③良質な雇用の確保（成長産業としての物流）
- 物流に従事する労働者の適正な労働環境
- 物流関連機器・サービス等の新産業創造・雇用創出
- 中小事業者が物流の「規模の経済」を享受し成長
- ビジネスモデルの国際展開

④ユニバーサル・サービス（社会インフラとしての物流）
- 開放的・中立的なデータプラットフォーム
- 買い物弱者の解消
- 地域間格差の解消

物流革新に向けたデジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会（第2回）開催

国土交通省

「物流革新に向けた政策パッケージ（2023年６月２日、我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議）」において、「トラック事業者の運行管理の高度化により輸送の安全確保を図るため、デジタル式運行記録計（デジタコ）について、将来的な義務づけも視野に入れつつ強力な普及促進を図る」とされており、「「2024年問題」による物流の停滞を回避するためには、ＤＸ等による物流の効率化・生産性向上を図る」観点からもデジタコの活用が重要となっています。

このような状況を踏まえ、「物流革新に向けたデジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会」を開催し、トラックにおけるデジタコの強力な普及促進を図るための方策を検討いたします。

第２回検討会資料（一部）　**貨物自動車運送事業者に対するデジタコの装着率のアンケート**

	集計内容	結果概要
1	デジタコの装着率	● **最大積載量が4t以上の車両**※において、**デジタコの普及率は約80%。** ※運行記録計による記録の義務対象車両 ● **規模が小さい事業者**ほど、**デジタコの装着率が低い**傾向。
2	デジタコの理想の費用	● 未装着者におけるデジタコの理想費用について、**初期費用の平均値は約4.6万円/台（中央値は3万円/台）、月額費用の平均値は約0.53万円/台（中央値は約0.11万円/台）。** ※　過年度調査によると、デジタコのメーカー希望小売価格の平均値は約16万円（中央値は15万円）。 ● 未装着者におけるデジタコのデジタコに係る理想費用について、**事業者の規模に関わらず初期費用は10万円/台未満かつ月額費用は5千円/台未満と回答する者が大半。**
3	デジタコの魅力、アナタコの使用理由	● デジタコの装着有無に関わらず、相対的に**安全運転管理、労務管理、動態管理について、魅力を感じている者が多い。** ● 一方で、**装着者と未装着者の間ではこれらの機能に魅力を感じるか否かについて約20~30%の差。** ● 装着者において**魅力を感じる機能がない者はほとんどいないのに対し、未装着者においては魅力を感じる機能はない者が約20%。** ● デジタコ装着・未装着者に関わらず、**事業者の規模が小さいほどデジタコに魅力を感じる割合が少ない傾向**であるものの、**安全運転管理、労務管理については、半数以上の者が魅力を感じている。** ● デジタコを使用しない理由として、**アナタコでの運行管理で問題ないことや費用面に関することを挙げた者が多い。** ● 事業者の規模が大きい方が、**初期費用が高く定期的な費用もかかるため、アナタコを使用している旨の回答が多い。動態管理機能付きのデジタコの導入を念頭に回答した者が多いと推察**される。
4	セミナーへの参加意向	● **デジタコ未装着者においても、約４割の者がデジタコ関係セミナーへの参加意向を示している。**

詳しい内容はこちらをご覧ください（https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001752872.pdf）

社会資本整備審議会物流小委員会開催

国土交通省

今後の道路関係物流施策のあり方を検討

国土交通省では、道路の物流関連施策について審議するため、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会の下に物流小委員会を設置しております。今後の道路関係物流施策のあり方を検討するため、第24 回物流小委員会を開催しました。

【当日の議事】

（１）ダブル連結トラックの通行区間の拡充等について
- ダブル連結トラックについて（福山通運株式会社）
- ダブル連結トラックについて（NEXT Logistics Japan 株式会社）
- ダブル連結トラックの導入状況及び利用促進策について

（２）車両の電動化等に伴う大型化について

（３）特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上について

（４）道路分野の物流施策について（報告）
- 物流 2024 年問題について
- 中継輸送の拠点整備について
- SA・PA の確実な駐車機会の提供について
- 高速道路での自動運転トラックの実証について
- 重要物流道路について
- 自動物流道路について

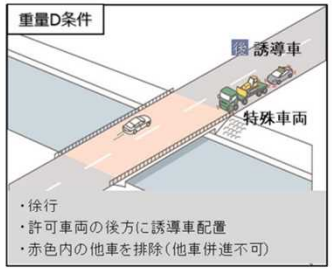
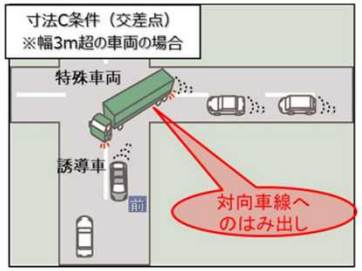
詳しくはこちらをご覧ください。
（https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01_sg_000699.html）

当日の資料（一部）

夜間通行条件の緩和方針と期待される効果について

国土交通省

○ ドライバー不足の解消や働き方改革の実現のため、道路の構造の保全及び交通の安全の確保を前提に、通行時間帯条件の緩和等を検討。
○ 交通の安全の確保等の観点を踏まえ、机上検討に基づく実地検証等を実施。令和6年4月8日より限定的な条件で緩和の試行を開始。

		重量D条件	寸法C条件かつ幅3m超
夜間通行条件が付される場合			
条件緩和の影響		• 他車併進不可等による渋滞悪化 ⇒交通量が夜間と同等以下の箇所で緩和を検討	• 対向車、歩行者、自転車等との接触リスク増加 ⇒接触リスクを同程度以下とする施策を検討
緩和方針（机上検討）	取組	当該箇所の交通量が夜間と同等以下で、かつ周辺交通への影響が小さい箇所で、前後1時間を拡大し、20～7時に通行可能とする。 条件①：橋長200m以下 ※待機時間が90秒（赤信号の信号現示）以下 条件②：当該箇所の交通量が100台／時間・車線以下 ※地方部の道路の設計日交通量4,000台より試算	• 車両旋回性能の向上を通行条件判定に反映する。 （寸法C条件が付される車両が減少）
	効果	重量D条件が付された橋梁の約4割が緩和 （R3d実績で、1.7万橋梁/4.3万橋梁）	重量物運搬用セミトレーラ（重セミ）※1のうち、標準軌跡図0型で寸法C条件が付された交差点の約2割※2が緩和 ※1 寸法C条件かつ幅3m超の車両の約7割を占める ※2 R1d実績で、0.6万交差点/3.7万交差点

第4回 自動物流道路に関する検討会について

令和６年６月21日（金）に第４回目となる「自働物流道路に関する検討会」が開催され「効果等の試算」、「荷物の規格」、「中間とりまとめ案」について議論が行われました。
中間とりまとめ後も、こちらを元に議論が継続され最終とりまとめが行われます。

当日の資料（一部）

1. 試算条件

国土交通省

○自動物流道路への物流の転換による効果について、以下のとおり試算の条件を設定。

【デポの設定】



＜各デポに荷物を出入させる対象都道府県＞

大阪	京都	滋賀	三重	愛知	静岡	神奈川	東京
大阪、奈良 和歌山、兵庫 中国、四国 九州				岐阜		山梨	北海道、東北 群馬、栃木 茨城、埼玉 千葉、東京

【デポ間ごとの転換率】

① 大型車の制限速度（80km/h）に基づく一定時間での到達可能範囲を設定
② １時間以内（80km）、２時間以内（160km）、４時間以内（320km）、４時間超（320km超）で区分け
③ 各ゾーン、品類ごとに転換率を設定（対象品類は、小口類である農水産品・軽工業品・雑工業品）

デポ間の距離（km）

発＼着	東京	神奈川	静岡	愛知	三重	滋賀	京都	大阪
東京		40	160	300	380	420	450	460
神奈川	40		120	260	340	380	410	420
静岡	160	120		140	220	260	290	300
愛知	300	260	140		80	120	150	160
三重	380	340	220	80		40	70	80
滋賀	420	380	260	120	40		30	40
京都	450	410	290	150	70	30		10
大阪	460	420	300	160	80	40	10	

転換率

	農水産品	軽工業品	雑工業品	備考
ゾーン1	20%	40%	40%	80km以内（1時間圏域）
ゾーン2	40%	60%	60%	160km以内（2時間圏域）
ゾーン3	60%	80%	80%	320km以内（4時間圏域）
ゾーン4	80%	100%	100%	320km以上（4時間以上）

※農水産品：麦、米、雑穀・豆、野菜・果物、羊毛、その他の畜産物、水産品、綿花、その他の農産品
軽工業品：パルプ、紙、糸、織物、砂糖、その他の食料工業品、飲料
雑工業品：書籍・印刷物・記録物、がん具、衣服・身の回り品、文房具・運動娯楽品、家具・装備品、その他の日用品、木製品、ゴム製品、その他の製造工業品
北海道・東北～中部以西は、関東周りと想定

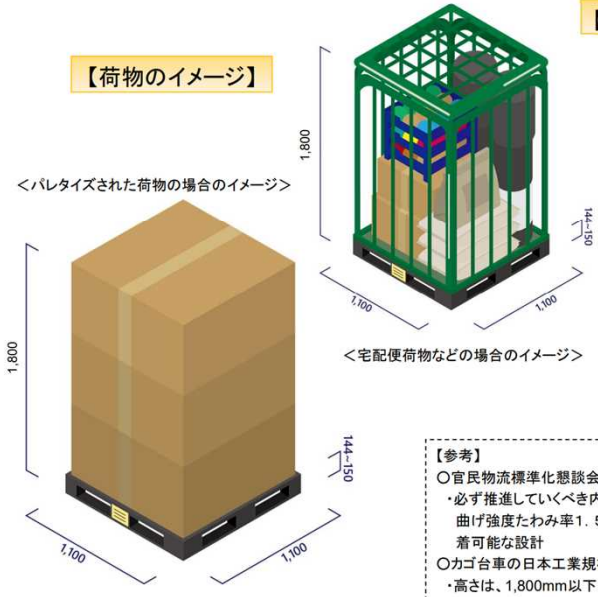
1

自動物流道路で輸送する荷物の規格のイメージ（仮）について

国土交通省

○自動物流道路で輸送する荷物は、パレタイズされた荷物を積載可能な仕様とする。
○拠点での他モードからの積替えが自動化できるよう、作業に必要な要件を定める。
○以下の規格を想定しつつ、技術開発や設計、事業性分析等を行う。

【荷物のイメージ】



【荷物の要件】

○自動荷役を可能とするため、荷物最下部に、以下の要件を満たす土台（以下、「ベース」）を設ける
・ベースのサイズは1,100mm×1,100mm×144～150mmとする
・フォークリフト差し込み口（二方差し又は四方差し）を設ける
・たわみ率1．5%以下の強度をもつ
・荷物管理用のICタグ（必要とする機能・情報等は、情報の標準化の状況を踏まえ今後検討）を付ける
※標準仕様パレット※はベースとして利用可
（※官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会最終とりまとめ案でで推進することとした標準的な規格のパレット）
○搬送空間の確保や輸送時の安定性の観点から、サイズは最大で1,100mm×1,100mm×1,800mmとする（ベース含む）
○重さは最大で1トンとする（ベース含む）
○ベース以外は、規定の最大サイズ内であり、かつ、荷物の落下が生じないものであればどのような形でもかまわない
（例：パレタイズされた荷物、カゴ台車をベースに載せて固定、他の規格のパレットをベースに載せて固定など）

【参考】
○官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会最終とりまとめ案での標準的なパレットの規格
・必ず推進していくべき内容：平面サイズ1,100mm×1,100mm、高さ144～150mm、最大積載量1t、曲げ強度たわみ率1．5%以下（プラスチック製）等、二方差しまたは四方差し、タグ・バーコードが装着可能な設計
○カゴ台車の日本工業規格（JIS規格）
・高さは、1,800mm以下

1

詳しくはこちらをご覧ください。
（https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/buturyu_douro/doc04.html）

① 前回参加者のご感想･今回参加者の問題意識等共有
② 物流の概況、2024年問題について
③ 改正物流法について
④ トラック運送事業の原価、標準的な運賃等について
⑤ 業務の見える化、ナビタイムジャパンによる物流課題への取組
⑥ トラックＧメンについて
⑦ 参考資料紹介
- ⑦-1 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- **⑦-2 事前にいただいた問題意識等（詳細）**
- ⑦-3 物流効率化に向けた取組み紹介
- ⑦-4 物効法改正に関する荷主説明会Ｑ＆Ａ

事前にいただいた問題意識等①

Q.トラック物流の2024年問題に対する問題意識、解決に必要な対策として思われるものは。

国土交通省

トラック運送事業者の皆さんから

●商慣行の見直しについて

・運転者の改善基準告示がかわり、ドライバー一人が業務できる時間内でしか動けない事と輸送事業を維持、継続するための適正なコストが必要な事を理解してもらうことが大事。対処できないのであれば、生産抑制し流通範囲も見直すことも考えなければならない。ドライバーもそうだが日本の人口自体も急激に減少するのだから。消費も減少する。

・改訂運賃の収受が出来ない荷主のリサーチやパトロール

●運賃、料金、賃金関係

・賃金アップ、運賃値上げ、適正運賃の収受

・自社の輸送方法等の再検討並びに荷主との運賃、輸送方法等の粘り強い交渉の継続。

●現状の厳しさ

・問題意識は高まってきているが、小さい組織では、荷主交渉が進まない中での【働き改革】は厳しい。

●状況の変化

・2024年問題を進めて、大半の荷主様にはご理解を頂き、また、荷主様側も勉強していただけました。その結果、大手荷主様は内製化を図り、自社便・白ナンバートラックに変えてきております。緑ナンバーの使用のメリットが無い・弱すぎる。大手なので資金力が強く、大量にトラックを仕入れられるし、監査もなければ、ルールも甘い。緑ナンバーのメリットを増やしてほしい。また、荷主にも反映されるようなものを。例えば、緑ナンバーは高速代が安くなるなど。

●モーダルシフトについて

・結局の所、ドライバーの負担を減らすというより陸送の仕事を奪ってるだけではないかと思ってしまう。実際、仕事が減っているし・・・。運送業者と相談して決めて欲しかった。

事前にいただいた問題意識等②

Q.トラック物流の2024年問題に対する問題意識、解決に必要な対策として思われるものは。

国土交通省

元請トラック運送事業者の皆さんから

●商慣行の見直し

・荷主とトラック会社、双方の意識共有と理解の深化。

・無理、無駄、ムラのない効率的な物流網を構築するのに関係者一丸となって協議する機会を増やすことだと考えています。

●運賃・料金、賃金関係

・運賃改定、滞留削減

・先ずは標準運賃の浸透が必要と感じています。

・末端の下請事業者への適正な運賃還流を行う施策（多重下請構造の是正）であることは理解できるが、荷主側に対し強制力がある内容に今後転換して欲しいと思います。※当然、商品への価格転嫁に運賃上昇されることも理解は出来る。（国民全体で考える必要有り）

・ドライバーの給与ベースアップと会社の利益確保。

●物流効率化（物流ＤＸ[デジタル化、機械化・自動化]）

・我々も自動化に向けて取り組んでますので、他社の自動化について、共有頂きたい

事前にいただいた問題意識等④

Q.トラック物流の2024年問題に対する問題意識、解決に必要な対策として思われるものは。

国土交通省

発荷主事業者の皆さんから

●商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容

・長時間の荷待ち、待ち時間・無理な指定時間の廃止
・ユーザーおよび着荷主の早い注文と2024年問題に対する理解。
・取引先の残業時間、インターバル管理強化、運送会社の荷待ち時間削減、災害時の運行基準策定
・以前より労働環境については意識していたので、この度色々動かれていいことだと思います。
・会社として、解決しなければならないことは積極的に行わなければならないが、末端の納品先までの取引先に関係している会社では、まだ解決するには時間と関係している会社が一丸と進めて行かないと解決が厳しい所もあると思います。
・積込時間短縮、荷下ろし時間短縮を考えた上で、車上渡しの実現

●運転者確保

・若者に対してトラック運転手の魅力を発信することで、運転手不足の緩和を図る。給与や労働条件の改善、働き方の柔軟化などが検討する。
・人員確保＝拘束時間を減らし賃金改善が必要となる。

●中継輸送

・物流区間事に物流基地を設け、その基地経由におけるリレー輸送。

●その他物流効率化

・物流効率を上げるために一歩踏み込んだ一定の規制は必要と思います。

●課題感、情報共有

・どのような問題があるか？聞きたい。

事前にいただいた問題意識等⑥

Q.トラック物流の2024年問題に対する問題意識、解決に必要な対策として思われるものは。

国土交通省

着荷主事業者の皆さんから

●商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容

・業界全体の意識改革。特に現場と経営との意識・認識の相違。多重下請け構造。賃金アップと労働時間（環境）の改善だけで若手が本当に集まるのか？は疑問。若手がドライバーとして従事しない根本原因を把握することが重要と感じる。

・荷主の問題意識。当事者意識を持って変えようとする行動が必要。荷主側に問題意識を持つような働きかけが必要。

・ＢtoＣでは送料無料という表現の禁止、ＢtoＢでは商品に物流費込の取引の禁止・・・等々、物流費用を常に意識するような習慣付けが必要だと思う。

・ドライバーだけでなく庫内作業者や仕分作業者も減少する中で作業の自動化が重要になると考える。また、着荷主からのリードタイム延長も必要と考える。現状は、午後にデータを受信し、夕刻から夜間にかけて仕分を行い、翌日午前中に納品しているため車両手配・人員手配の無駄が発生しているため、後１日リードタイムが長ければ、無駄が省けると考える。

・まだまだメーカー仕様に合わせた少量のジャストインタイム納入は大量にある。この様な視点で良い事例があれば共有していただければと思う。

・長距離配送に対しては得意先からそれなりの代金をいただき、運送会社に十分な支払いをするような商慣行に変わっていけばよいなと考えます。

・荷主側の今までの慣習を変える事に対する拒否感をどうしたら払拭できるか。

●物流効率化（物流ＤＸ[デジタル化、機械化・自動化]）

・マッチングサービス・物流DXの北海道での事例等を知りたい

●運賃・料金、賃金関係

・得意先への継続的な改善交渉

●共同輸配送

・卸の会社ですが、これからは競合他社でも物流面では共同配送の取り組み等が必要となってきますが、各社足並みをそろえた得意先への配送時間条件等の交渉等が必要だと考えています。

事前にいただいた問題意識等⑦

Q.トラック物流の2024年問題に対する問題意識、解決に必要な対策として思われるものは。

国土交通省

その他の皆さんから

●ソフトウエア開発

・モーダルシフトの実現性について

●地方公共団体

・法の施行や、法関連省令の検討、公表のスケジュールについて、ご教示願いたい。

●行政書士

①多重請負構造の解消

・多重下請構造の解消　①建設業はあまり詳しくないのですが、下請けに丸投げは禁止されていると思います。それと同じように、一次請け事業者がすべて丸投げできないような規制が必要かと思います（利用専は除く）。建設業を参考にできないでしょうか？

・上流の価格転嫁　運賃交渉を行おうとしても上流が価格転嫁できていないと、運賃料金は荷主にとってただの経費でしかないので、商品価格も含めた上流が価格転嫁できていないと交渉の余地がないです。

②マッチングサービスは利用運送でしょうか？　紹介業でしょうか？　紹介の場合、運送管理体制簿の記載対象に入れて欲しいと思います。

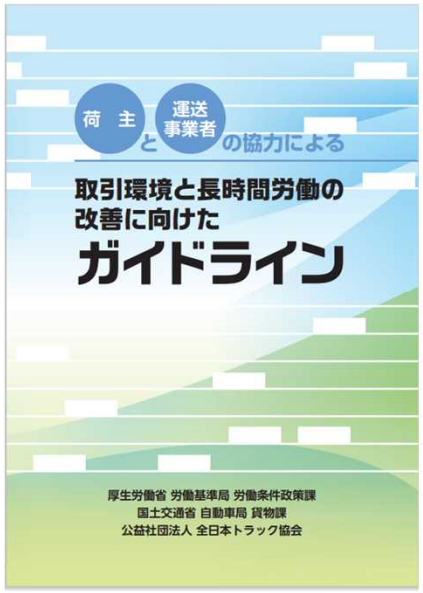
③標準パレット審議会の取りまとめの説明が聞きたいです。

① 前回参加者のご感想･今回参加者の問題意識等共有
② 物流の概況、2024年問題について
③ 改正物流法について
④ トラック運送事業の原価、標準的な運賃等について
⑤ 業務の見える化、ナビタイムジャパンによる物流課題への取組
⑥ トラックＧメンについて
⑦ 参考資料紹介
- ⑦-1 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ⑦-2 事前にいただいた問題意識等（詳細）
- **⑦-3 物流効率化に向けた取組み紹介**
- ⑦-4 物効法改正に関する荷主説明会Ｑ＆Ａ

トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会の取り組み

国土交通省

平成27年度、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」が中央、各県に設置されました。協議会では、トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備等を図るための対策検討や、実証事業など行い、ガイドライン・事例集としてとりまとめています。



改善に向けたステップ

1. 荷主とトラック運送事業者の双方で、トラックドライバーの労働条件改善の問題意識を共有し、検討の場を設ける
2. 労働時間、特に荷待ち時間や荷役時間の実態を把握する
3. 荷待ち時間の発生等、長時間労働の原因を検討、把握する
4. 荷主とトラック運送事業者の双方で、業務内容を見直し改善に取り組む
5. 荷主とトラック運送事業者間での応分の費用負担を検討する
6. 改善の成果を測定するための指標を設定する
7. 指標の達成状況を確認、評価することでさらなる改善に取り組む

取引環境と長時間労働の改善



ステップ1

荷主とトラック運送事業者の双方で、トラックドライバーの労働条件改善の問題意識を共有し、検討の場を設ける。



ステップ3

荷待ち時間の発生等、長時間労働の原因を検討、把握する。

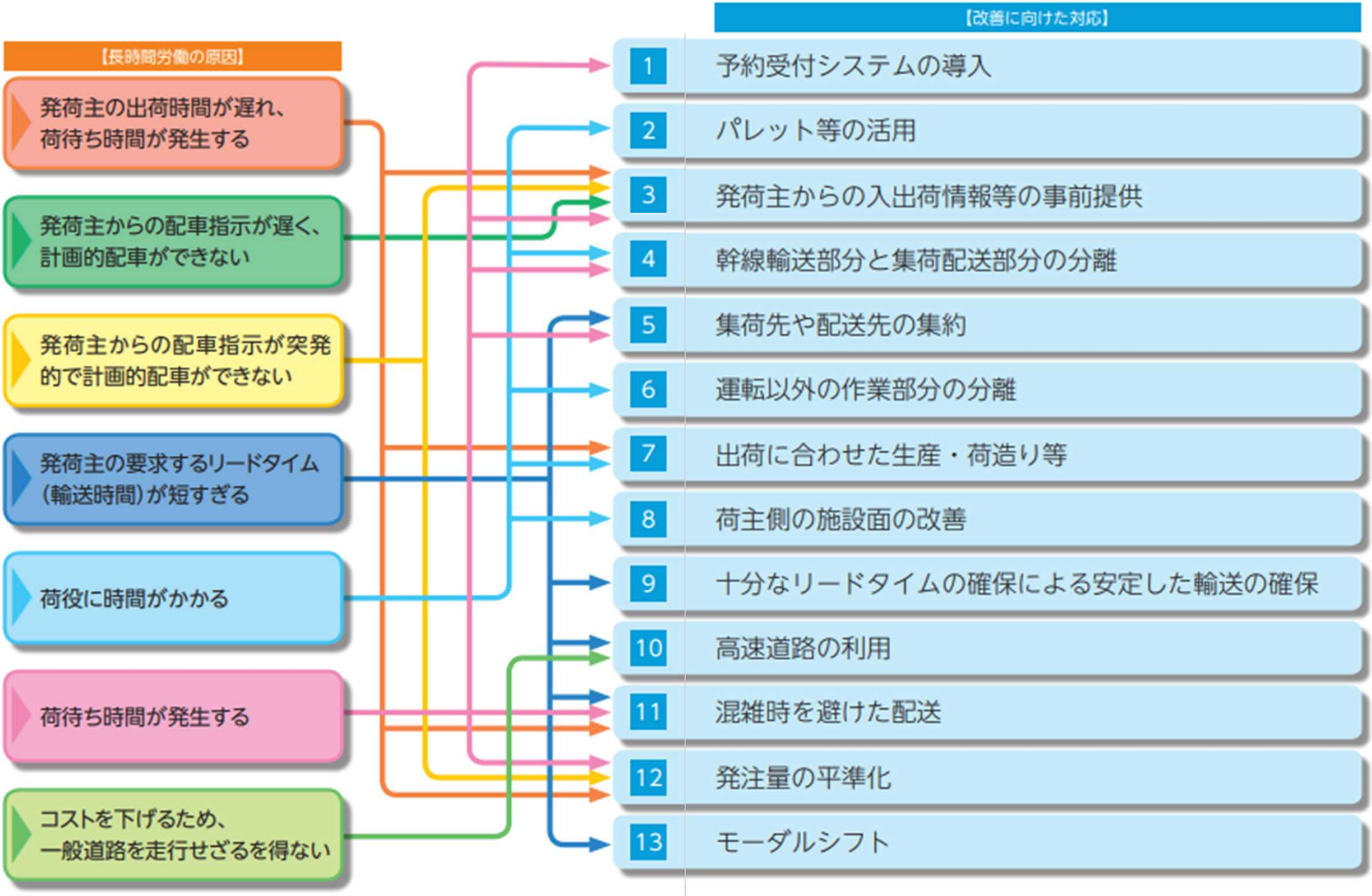


ステップ4

荷主とトラック運送事業者の双方で業務内容を見直し、改善に取り組む。

取引環境と長時間労働の改善に向けた対応

国土交通省



荷主とトラック運送事業者の協力による取引環境と長時間労働改善に向けた事例

国土交通省

パレット利用による荷役時間の削減、運行計画の見直し等（北海道）

●積込み時の荷役作業の一部をパレット利用で、荷役時間と拘束時間を短縮

短縮効果：荷役時間34分、拘束時間１時間12分を短縮

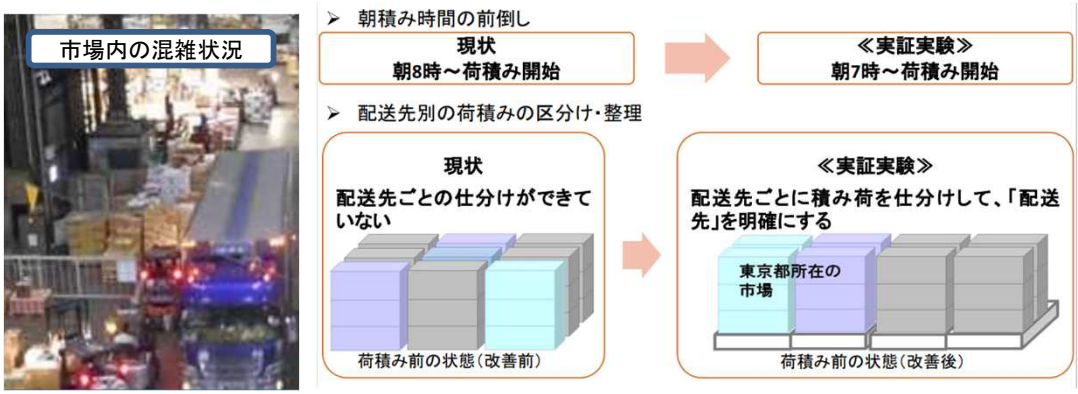


●積込み時の荷役作業の一部をパレット利用で、荷役時間と拘束時間を短縮

改善効果：拘束時間１時間07分を短縮

「朝積みの時間の前倒し」と「荷物の区分け・整理する」ことによる荷積み時間削減　（青森県）

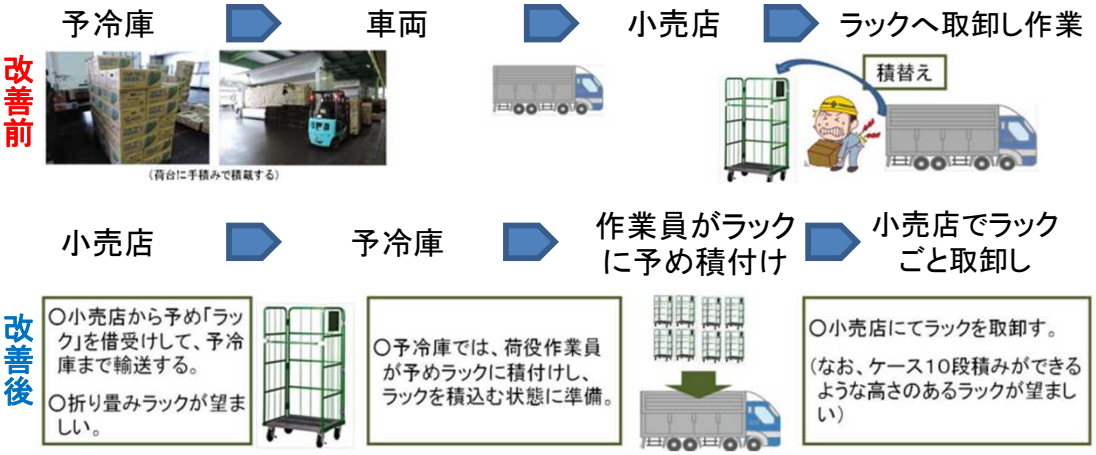
●運行開始日の朝積みの作業開始時間の前倒し及び荷役時間の縮減により、着荷主の市場の混雑ピーク前に到着することで1日の拘束時間を削減する。



改善効果：荷役時間1時間、拘束時間2.2時間を短縮

小売店直送における取卸し作業の時間短縮への取組み（群馬県）

●小売店の指定ラックを予め借受け、予冷庫にて積込み作業を行う形に改善



改善効果：積込作業時間45分、取卸し作業時間70-100時間短縮

『タイムスケジュール』明確化による現場意識改革（愛知県）

●着荷主と運送事業者との朝のミーティング時に、「据付工程の流れ」「休憩のタイミング」「据付工程別の作業終了予定時間」といった『タイムスケジュール（予定）』を明確化



着荷主側の成果	適時的確な据付工事等、拘束時間に対する工事主任の意識向上
トラック側の成果	事業者の心理的負荷低減、運行管理の効率化

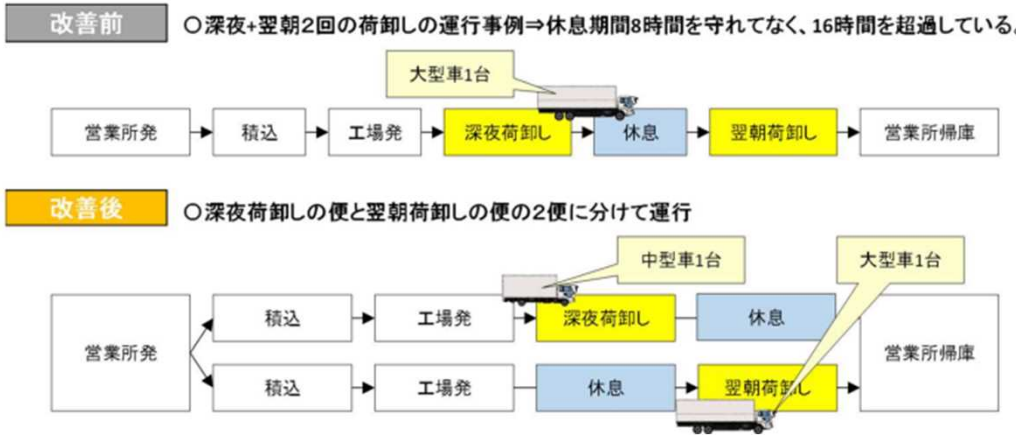
改善効果：拘束時間削減の兆しが見え始めた

荷主とトラック運送事業者の協力による取引環境と長時間労働改善に向けた事例

国土交通省

食料品輸送の配車の工夫による拘束時間削減（鳥取県）

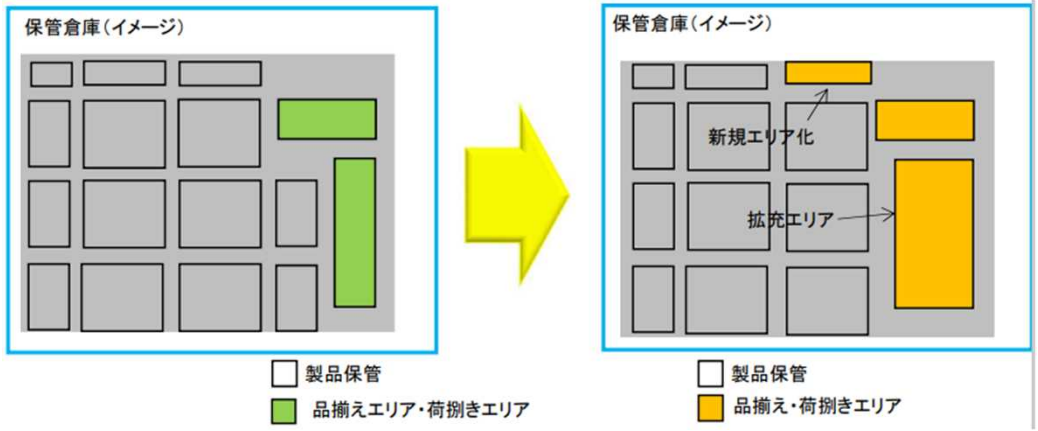
●深夜と朝の2回の荷卸し作業について、2便に分けることで、拘束時間の短縮と休息期間を確保



短縮効果：拘束時間を3時間～3時間15分短縮

フードサービス機器輸送における品揃えエリア・荷捌きエリアを拡張（島根県）

●保管スペースを約100坪削減し、品揃え・荷捌きスペースとして転用することで作業を効率化



短縮効果：検証中（トラックの荷待ち・荷役時間削減を目指す。）

パレット荷役による機械製品積込み作業時間の削減（岡山県）

●バラ積みからパレット積み(ロールボックスパレット)に切り替え作業時間を削減



短縮効果：荷役時間を20-30分短縮

積込・取卸時間を詳細にコントロール、養生シート掛け作業を一部機械化（山口県）

●積込・取卸時間を詳細にコントロール、養生シート掛け作業を一部機械化

具体的取組：荷揃い状況に即した入門指定時間帯の再設定、到着指定時間細分化
各レーンにおける積込み作業時間の縮減
養生シート掛け作業を手作業から一部機械化

（発荷主）住宅建材メーカー製造工場



運送事業者



（着荷主）住宅建材メーカー物流センター

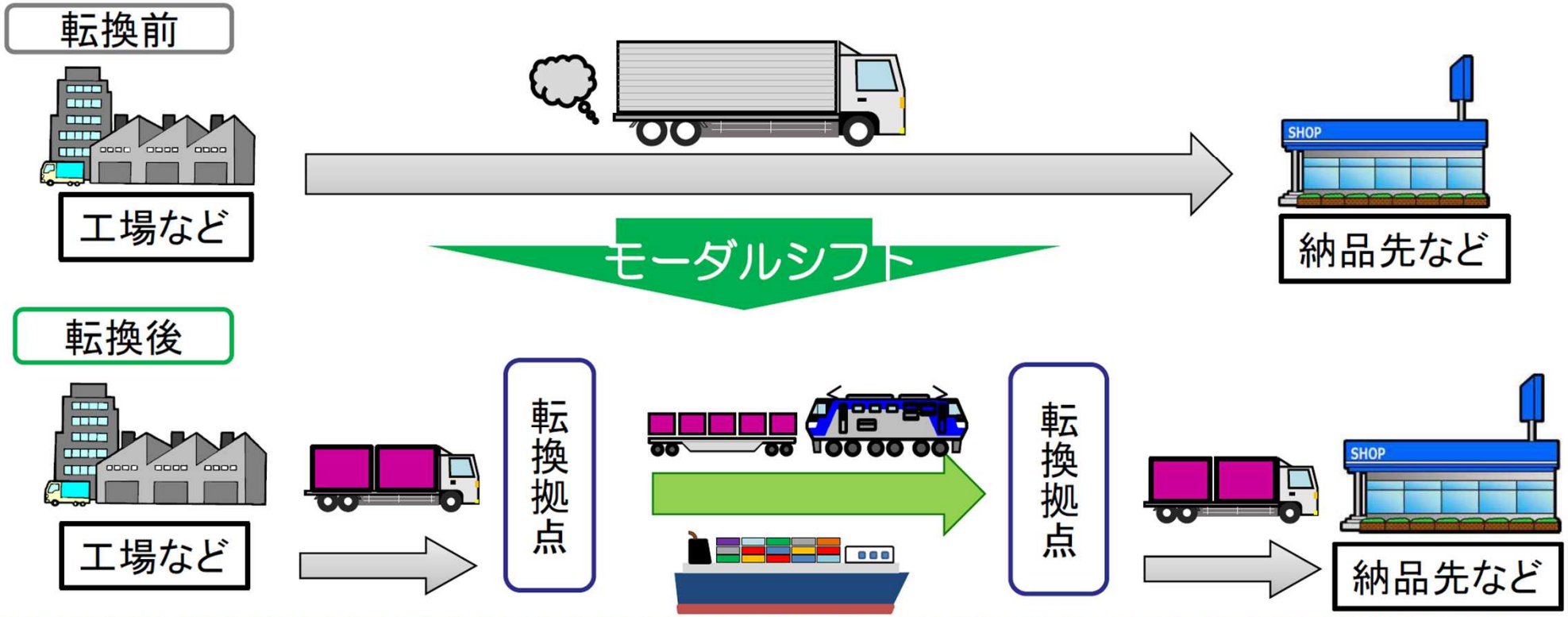


短縮効果：積込待機時間(積込時)：鉄部材35分、ホーム材56分短縮
積込待機時間(取卸時)：80分短縮
養生作業：8分短縮

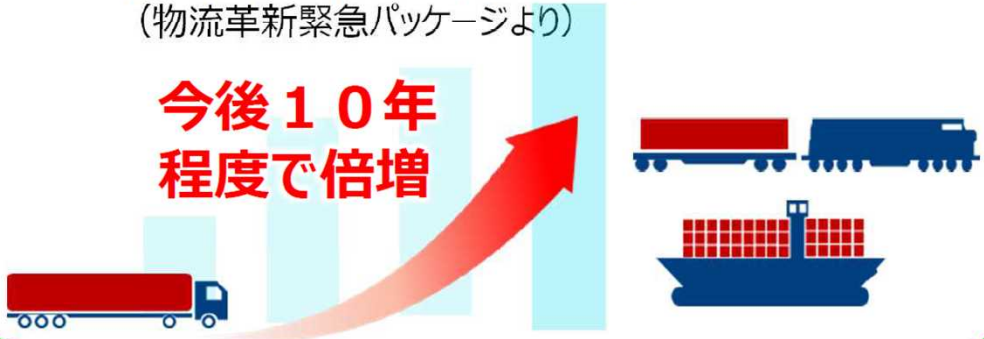
物流効率化（モーダルシフト）

国土交通省

○モーダルシフトとは、トラック等の自動車で行われている貨物輸送を、環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること



鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強
（物流革新緊急パッケージより）



コンテナ大型化の推進
（物流革新緊急パッケージより）



物流効率化（中継輸送）

国土交通省

ﾊﾟﾀｰﾝA:ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰ交替方式



中継拠点で
ドライバーが乗り
換えて交代する。

ﾊﾟﾀｰﾝB:ﾄﾚｰﾗｰ･ﾄﾗｸﾀｰ方式



中継拠点で
トレーラーのヘッド
交換をする。

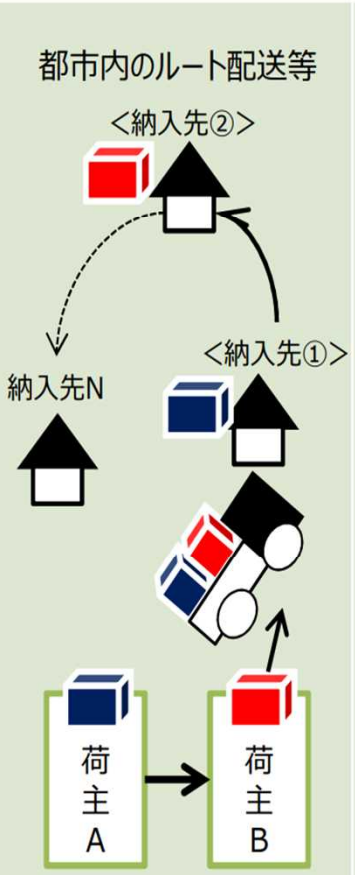
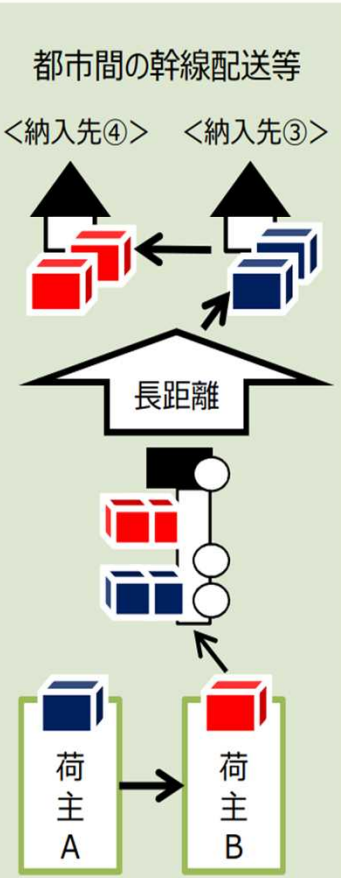
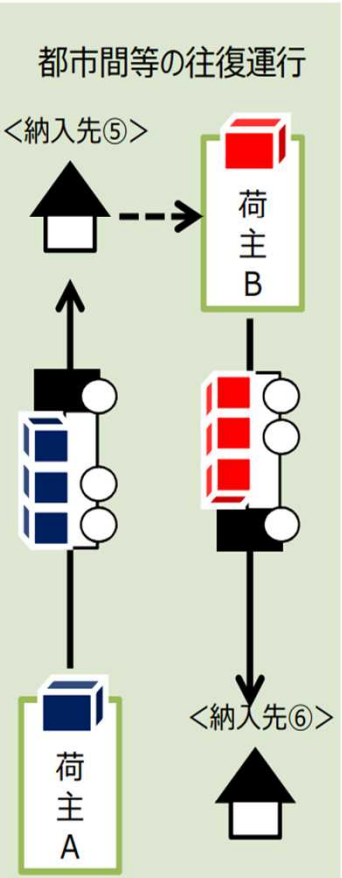
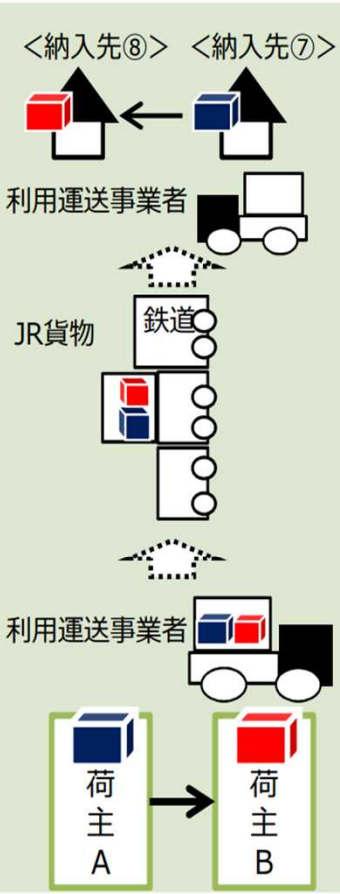
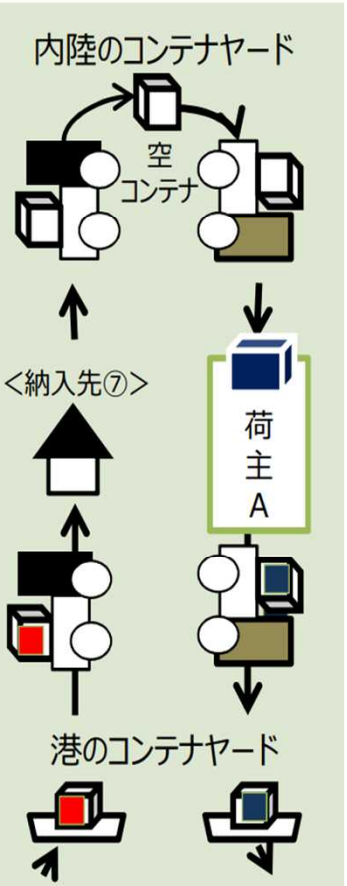
ﾊﾟﾀｰﾝC:貨物積み替え方式



中継拠点で
貨物を積み替える。

物流効率化（共同輸配送）

国土交通省

輸送ﾓｰﾄﾞ	トラック			鉄道	船舶
類型	類型A	類型Ｂ	類型Ｃ	類型D(例)	類型E(例)
	集配送の共同化	長距離輸送の共同化(積合せ)	長距離輸送の共同化(帰り便)	複数荷主の混載　鉄道コンテナ	コンテナラウンドユース
概要	都市内の集配送等、短距離の集配送で、複数荷主の貨物を1台のトラックに積み合わせること	都市間輸送等、長距離の幹線輸送で、複数荷主の貨物を1台のトラックに積み合わせること	都市間など、主に長距離輸送で、二社の荷主が1台のトラックを往復で片道ずつ利用すること	都市間の輸送で、1社ではフルコンテナとならない場合、二社の荷主が1台のコンテナに積み合わせること	内陸のコンテナヤードを活用し、二社の荷主が1台のコンテナを往復で片道ずつ利用すること（類型Cに類似）
イメージ					

共同輸配送促進に向けた マッチングの仕組みに関する検討会第1回(平成26年12月15日)資料より

中継輸送事例：スワップボディコンテナ車両導入による中継輸送（岡山県）

国土交通省

鶴信運輸（株）では、2020年からドライバーの負担軽減や労働時間の削減のために、スワップボディコンテナ車両の導入を進めている。導入効果として、荷物の積み下ろしに4時間かかっていたのが、20分に短縮するなど劇的な効果を上げている。

<スワップボディコンテナ車両の特長>

- **車体と荷台を簡易に分離することが可能　→荷待ち時間削減、積載率向上**
- **けん引免許が不要　→ドライバー不足を解消**







【活用例①：物流施設での活用】



【活用例②：中継輸送での活用】



物流効率化（物流DXの推進）

国土交通省

物流DX

機械化・デジタル化を通じて物流のこれまでのあり方を変革すること

（物流DXにより、他産業に対する物流の優位性を高めるとともに、我が国産業の国際競争力の強化につなげる）

◆既存のオペレーション改善・働き方改革を実現

◆物流システムの規格化などを通じ物流産業のビジネスモデルそのものを革新

サプライチェーン全体での機械化・デジタル化により、情報・コスト等を「見える化」、作業プロセスを単純化・定常化

物流における標準化

- ソフトの標準化（伝票データ等）
- 業務プロセスの標準化
- ハードの標準化（外装・パレット等）

標準化を促進

物流DXを促進

物流分野の機械化（主要な取組例）

幹線輸送の自動化・機械化



トラック隊列走行／自動化



自動運航船

ラストワンマイル配送の効率化



ドローン配送

庫内作業の自動化・機械化



自動フォークリフト



AGV・ピッキングロボット



自動配送ロボ

相互に連携

物流のデジタル化（主要な取組例）

- **点呼や配車管理のデジタル化**による業務の効率化
- **荷物とトラック・倉庫のマッチングシステム**の活用による物流リソースの活用の最大化



※民間企業の取組の例

- **トラック予約システム**導入による手待ち時間の削減
- **SIP物流（物流・商流データ基盤）**や**サイバーポート**の構築により、サプライチェーン上の様々なデータを蓄積・共有・活用し、物流を効率化
- **AIを活用したオペレーションの効率化**

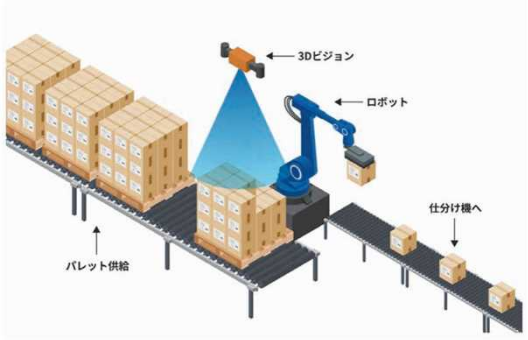
（「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組や、AIを活用した配送業務支援等）



物流DX事例（倉庫・配送のデジタル化・自動化・機械化）

国土交通省

○MujinRobotデパレタイザーの導入



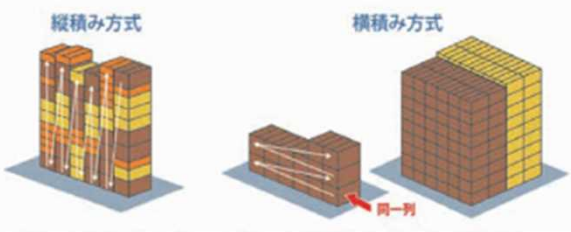


○自動ｱﾝﾛｰﾃﾞｨﾝｸﾞ/ﾛｰﾃﾞｨﾝｸﾞﾛﾎﾞｯﾄの導入



アンローディング(荷卸し)では、積込状況を画像認識し、順番を判断の上作業を実施。

ローディング(荷積み)では、ケースサイズに応じて縦・横の最適な方法を認識し、作業を実施。



○ハンドリフト牽引型の自動搬送装置（AGV）





○配送ドローンの導入







令和3年度 物流・配送会社のための物流DX導入事例集



令和4年度 中小物流事業者のための物流業務のデジタル化の手引き

資料ダウンロードはこちらから

https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn1_000018.html

物理ＤＸ化事例　（トラック運送事業者におけるシステム導入①）

国土交通省

車輌動態管理システム

車輌動態管理の仕組み



システム概要　車両が現在どこにいるのか、どのような運行状況にあるのかを確認するシステム。GPS機能の搭載された車載端末等から携帯電話等のデータ通信機能を利用し、インターネットを介して、車両の位置や運行状況などのデータを受信することにより管理を実現しています。

【導入効果】

○輸送サービスの「見える化」
- ・荷主からの問い合わせに回答できる。
- ・車両の動態を常時把握可能なため、緊急依頼等に臨機応変に対応可能。

○生産性の向上
- ・道路の渋滞度に応じた配送指示や、他業務先行による時間の短縮
- ・待ち時間や輸送時間の短縮に伴うドライバーの労働時間短縮
- ・荷卸し先での順番待ち回避

配車支援・計画システム

配車支援・計画システムのイメージ



車両	時間	配達先				合計	
1号車	8:00~17:45	A倉庫	B店	C社		6.84トン	227.2km
2号車	9:00~18:00	D店	E社	F社	G倉庫	1.58トン	150.7km
…号車	8:30~19:00	…倉庫	…社	…店	…店	…トン	…km

システム概要　配車支援・計画システムは、受注情報（荷物）を車両（ドライバー）に効率的に割り当てるシステム。
受注情報をもとに配送当日の荷物のピッキング作業、積込み作業、トラックの配車や配送ルート等の段取りを計算し、その結果をパソコンの画面や紙面に出力します。

【導入効果】

○過積載防止（配車計画とともに重量計算も同時で行うため。）

○人手不足対応（熟練配車マンのノウハウをシステムが補完）

○紙伝票作業の手間解消（カルタ取り→パソコン上での作業）

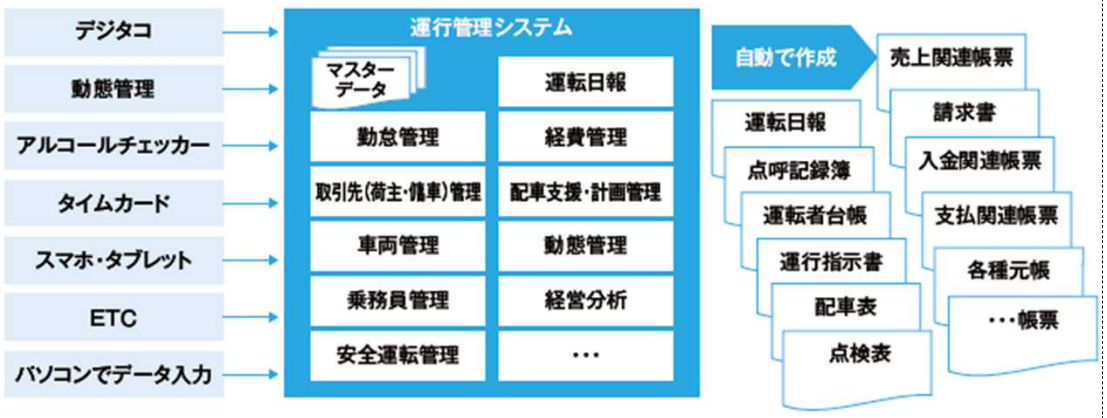
○その他生産性向上
- ・積載率、実車率向上　・傭車の最適化　・車両運行時間の合理化、
- ・配送ルートの最適化、・指定時間内到着、所要時間算出等
- ・配車管理属人化脱却（新入社員でも配車担当になれる）
- ・シミュレーション分析機能を活用した業務改善
- ・物流拠点の立地効果判断　など

物理ＤＸ化事例　（トラック運送事業者におけるシステム導入②）

国土交通省

運行管理システム

運行管理システムのイメージ



システム概要　運行管理システムとは、運行に関わる業務システム全般を指します。一般には、トラック輸送ならではの運送関連業務システムと、関連する帳票作成等の事務作業システムを連携させたものを指します。

【導入効果】

○総務部門や経理部門の事務作業効率化
・データを共有化するため、転記や手入力という作業が不要になる。

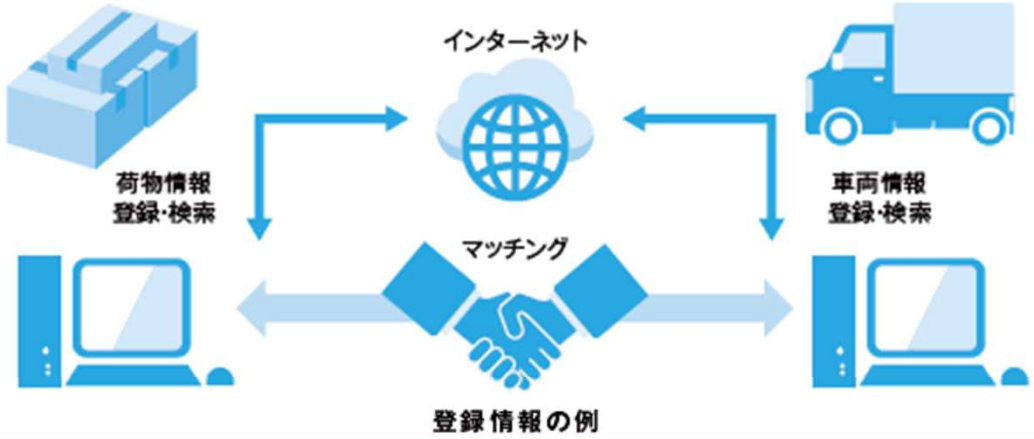
○日常業務の効率化

○安全運行の確保、改善基準告示遵守のための勤怠管理 ※

○経営の可視化・分析による合理化
・データ入力のワンストップ化による誤入力防止。
・荷主別・車両別の採算管理
・ネットワーク型システムの採用により、グループ全体の経営管理も可能に。

求荷求車システム

求貨・求車システムのイメージ



登録情報の例

会員情報	
会社名、所在地、主な輸送先、主な輸送品目、車両情報(保有車種、積載トン数)、担当者など	
荷物情報	**車両情報**
●積地情報(積日時、場所) ●卸地情報(卸日時、場所) ●高速代や付帯作業料の支払いの有無 ●その他、上乗せ保険の必要可否　など	●空車情報(空き日時、空き場所) ●可能な積地・卸地 ●車両情報(車種、トン数) ●その他荷種の制約　など

システム概要　インターネットなどの情報システム機能を利用して車両と荷物の情報をマッチングさせるシステム。
インターネットを利用して、荷物を依頼する側と、車両を活用したい運送側が、それぞれ情報登録や検索を行います。

【導入効果】

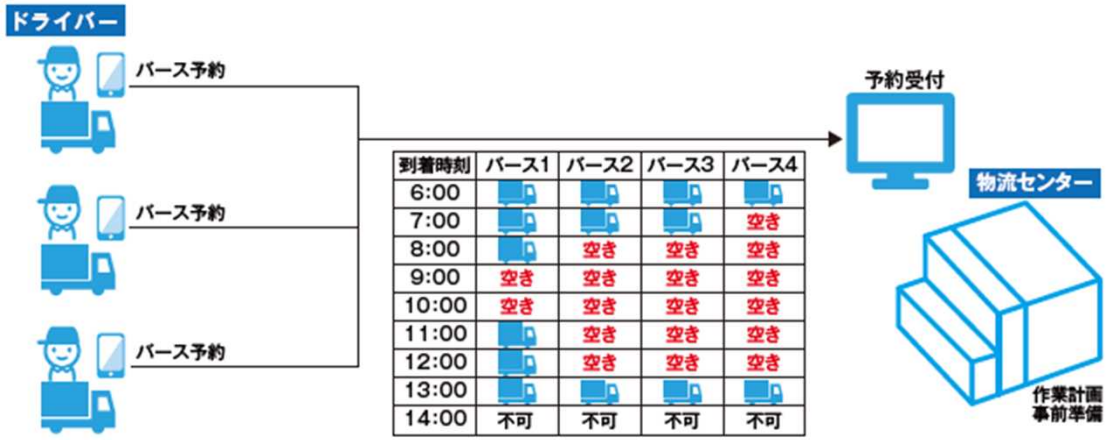
○車両積載率の向上・、帰り荷の確保(実車率アップ)
○荷物量の季節波動等の繁閑差に対応
○受注機会獲得(特定荷主への依存を改善)
○営業・配車担当者の人手不足補完
○輸送条件等受注内容の明示化

物理ＤＸ化事例　（荷主事業者におけるシステム導入）

国土交通省

トラック予約受付システム

トラック予約受付システムのイメージ



到着時刻	バース1	バース2	バース3	バース4
6:00				
7:00				空き
8:00		空き	空き	空き
9:00	空き	空き	空き	空き
10:00	空き	空き	空き	空き
11:00		空き	空き	空き
12:00		空き	空き	空き
13:00				
14:00	不可	不可	不可	不可

システム概要　バースの空き状況を管理し、予約を受け付けるシステム。
トラック側が物流施設への到着時刻等をスマートフォン等の端末から事前予約、物流施設側はトラックの入出情報を事前照合するとともに予め作業準備することでトラックの待機時間削減と物流施設側の作業効率アップの両立を図ります。

【導入効果】

トラック事業者の効果

〇ドライバーの待機時間の削減

・出発を遅らせたり、別の仕事を組み合わせやすくなる。

発荷主・倉庫側の効果

〇作業効率化、作業不可の平準化

・作業戦力に合わせて予約枠を調節することが可能。

【導入上留意点】

〇作業効率化、作業不可の平準化

・入構する全て又は多数のトラックの利用。

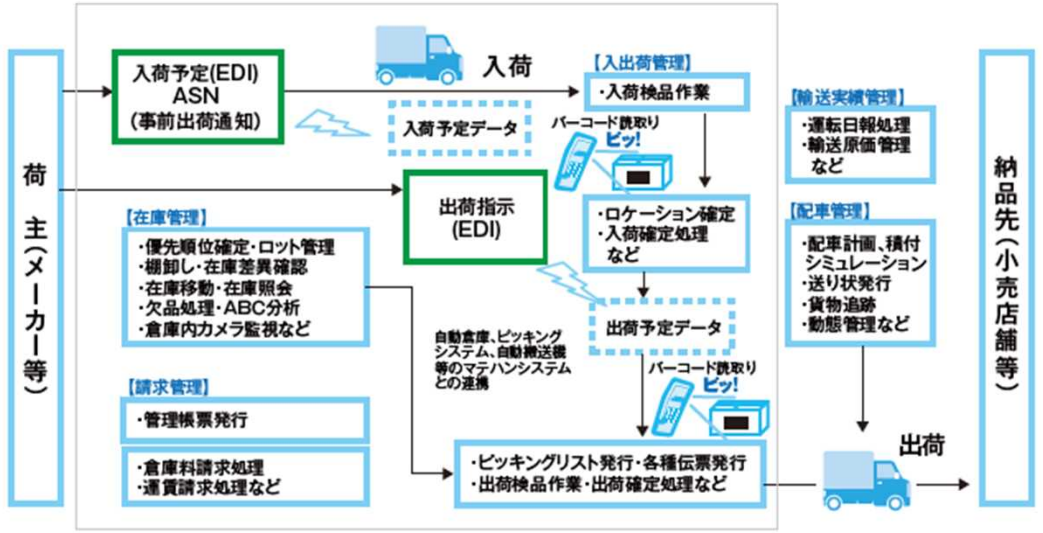
〇ルールの徹底

・予約時間に合わせた入構（予約時間の厳守）

・変更・取り消し手続きの徹底

ＷＭＳ　（ウェアハウスマネジメントシステム）

WMSのイメージ



システム概要　倉庫にある製品を管理するためのシステム。
入出庫作業や倉庫内ロケーションの管理など現場作業に直結した管理システムで、例えば、入庫、保管、在庫管理、ピッキング、検品、梱包、積込等全般を管理して輸配送につなげます。

【導入効果】

〇各種作業の生産性向上、作業品質の向上

・ASN（事前出荷通知）の情報をもとに受入・検品・入庫

・出荷指示情報をもとにピッキング・検品出荷などの庫内作業全般を管理・支援

・内容物の数量、重量、容積などの管理も可能

・入庫伝票、ピッキングリスト、検品表、荷札・送り状などの帳票やラベルを出力

・ハンディターミナルなどを用いたでペーパーレス化も可能。

〇在庫の精度の向上、倉庫フロアの効率的な利用

物流DX化事例（フィジカルインターネットの構築）

国土交通省

- フィジカルインターネットとは、インターネット通信の考え方を、物流（フィジカル）に適用した新しい物流の仕組み。
- RFIDに代表されるIoTやAI技術を活用することで、物資や倉庫、車両の空き情報等を見える化し、規格化された容器に詰められた貨物を、複数企業の物流資産（倉庫、トラック等）をシェアしたネットワークで輸送するという共同輸配送システムの構想。
- 約130の企業・研究機関等が参画するALICE(欧州物流革新協力連盟)は、フィジカルインターネットを研究し、2050年のゼロエミッションを目指し、2030年を目標に実現を目指している。

デジタルインターネット（インターネット通信）



フィジカルインターネット（物流）



出典：総務省（2019）「平成の情報化に関する調査研究」、IPIC 2018 Eric Ballotプレゼン資料より

フィジカルインターネット・ロードマップ

改訂案

項目	年度	～2025	2026～2030	2031～2035	2036～2040
	現状	準備期	離陸期	加速期	完成期
ガバナンス	事業者ごとや業界ごとに様々なルールが相互に調整されずに存在	物流スポット市場の発達 フィジカルインターネットセンター（JPIC）設立 2024年 トラックドライバーの時間外労働上限規制 → 物流効率化法等の改正	計画的な物流調整/利益・費用のシェアリングルールの確立 業界内・地域内 / 業界間・地域間・国際間		
物流・商流データプラットフォーム（PF）	各種PFの萌芽。複数のPF間の相互接続性・業務連続性の確保が課題。	PF間の自律調整 各種PFビジネスの発達 SIPスマート物流サービス SC可視化、サービス展開 例）地域物流 各種PFとの連携 物流情報標準ガイドライン（維持・普及啓発：JPIC）の活用 例）業務プロセス、GS1を始めとするコード体系		物流・商流を超えた多様なデータの業種横断プラットフォーム	
水平連携 標準化・シェアリング	各種要素の非統一に起因し、物流現場の負担が発生。モノ・データ・業務プロセスの標準化に連携して取り組むことが必要。	物流EDI標準の普及 パレットの標準化 PIコンテナの標準化	企業・業種の壁を越えた物流機能・データのシェアリング 業界内・地域内 / 業界間・地域間・国際間		
垂直統合 BtoBtoCのSCM	ロジスティクス・SCMを経営戦略としていない。物流を外部化してしまっており、物流とのデータ連携ができておらず、物流の制約を踏まえた全体最適を実現できず。	標準化・商慣行是正等（業種別アクションプラン） 例）加工食品、スーパーマーケット等、百貨店、建材・住宅設備、化学品 パレチゼーションの徹底 SCM/ロジスティクスを基軸とする経営戦略への転換 基幹系システムの刷新/DX ライフサイクルサポート		デマンドウェブ（BtoB/BtoC） 消費者情報・需要予測を起点に、製造拠点の配置も含め、サプライチェーン全体を最適化。 トラックなどの輸送機器や倉庫などの物流拠点のみならず、製造拠点の一部もシェア。	
物流拠点 自動化・機械化	自動化機器の普及促進と、業務プロセス革新による生産性向上が課題。	物流DX実現に向けた集中投資期間 ロボットフレンドリーな環境構築・各種標準化 装置産業化の進展 完全自動化の実現 2030年度 物流ロボティクス市場規模 1,509.9億円（2020年度の約8倍） 出典：矢野経済研究所 中継輸送の普及（リレー・シェアリング） 物流MaaS（トラックデータ連携・積替拠点自動化等） 実装・横展開			
輸送機器 自動化・機械化	実証段階であり、本格的な導入・サービス化には至っていない。他方、ドライバーの人手不足問題は深刻化	事業検討・実証 等 高速道路でのレベル4自動運転トラック実現 自動運転サービス支援道の整備・地域展開（高速道） 出典：モビリティDX戦略、デジタルライフライン全国総合整備計画 サービス展開 限定地域での無人自動運転移動サービス 出典：官民ITS構想・ロードマップ 自動運転サービス支援道の整備・地域展開（一般道） 出典：デジタルライフライン全国総合整備計画 サービス展開 ドローン物流の社会実装の推進 出典：空の産業革命に向けたロードマップ2021 ドローン航路の整備・地域展開 出典：デジタルライフライン全国総合整備計画 サービス展開 自動配送ロボットによる配送の実現 サービス展開 道路交通法の改正			

フィジカルインターネット ゴールイメージ

①効率性（世界で最も効率的な物流）
- リソースの最大限の活用による、究極の物流効率化
- カーボンニュートラル（2050）
- 廃棄ロス・ゼロ
- 消費地生産の拡大

②強靭性（止まらない物流）
- 生産拠点・輸送手段・経路・保管の選択肢の多様化
- 企業間・地域間の密接な協力・連携
- 迅速な情報収集・共有

③良質な雇用の確保（成長産業としての物流）
- 物流に従事する労働者の適正な労働環境
- 物流関連機器・サービス等の新産業創造・雇用創出
- 中小事業者が物流の「規模の経済」を享受し成長
- ビジネスモデルの国際展開

④ユニバーサル・サービス（社会インフラとしての物流）
- 開放的・中立的なデータプラットフォーム
- 買い物弱者の解消
- 地域間格差の解消

物流効率化（物流標準化）

国土交通省

●物流の効率化に向けた荷主・物流事業者等の関係者の連携・協働を円滑化するための環境整備として、共同化・自動化等の前提となるハード・ソフトの標準化が必要。

パレットの標準化

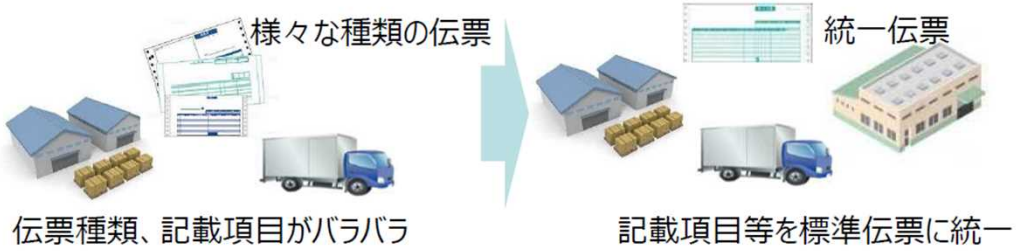
○ 様々な規格・運用が存在していることにより、積替え作業の発生や積載効率が低下するなど非効率



荷役作業の効率化、トラックへの積載効率の向上

伝票の標準化

○ 荷主等の事業者ごとに伝票がバラバラであり、記載項目も異なるため、荷積み、荷卸し時において非効率



検品・事務作業の効率化

外装の標準化

○ 様々な商品サイズ・形状により、パレット等への積載効率が低下するなど非効率



荷役作業の効率化、積載効率、保管効率の向上

データの標準化

○ 物流事業者と着荷主の間などで商品データが標準化された仕様で共有されていないことから納品時の賞味期限確認等の検品において非効率



検品・荷卸し作業の効率化

パレット標準化に向けた取組について（パレット標準化推進分科会　最終とりまとめ） R6.6.28

令和３年９月から官民の協議会（パレット標準化推進分科会）において、パレット標準化に向けた検討を開始。
令和６年６月に標準的な規格と運用を整理し、効率的な一貫パレチゼーションを目指す。

Ⅰ．パレット標準化を巡る現状と課題

パレット化可能であるにもかかわらずバラ積み・バラ卸しが行われている
※輸送の際のパレット化率は約８割（パレット化可能な荷物のうち）

パレットの規格や運用が統一されておらず、物流拠点にて積み替えが発生
※例えば、貨物の出荷時では約５割の積み替えが発生

荷主所有のパレットの回収は、一般的に少量多頻度であり負担が大きい
※レンタルパレット利用率は約３割

現状Ⅰ　パレットを利用していない



バラ積み・バラ卸し



現状Ⅱ　パレットを利用しているが、
規格や運用が標準化されていない



パレットからパレットへの積み替え

Ⅱ．標準的な規格と運用（標準仕様パレット）

○主な規格

平面サイズ	1,100mm×1,100mm
高さ	144～150mm
最大積載質量	1t
タグ・バーコード （貨物/パレット追跡用）	タグ・バーコードの装着が可能な設計 （将来的にはタグ・バーコードの装着を目指す）
その他	二方差しまたは四方差し

○主な運用

調達形態、管理	効率的な一貫パレチゼーションを目指す観点から、レンタル方式を推進。 ※将来的には、複数のレンタルパレット事業者の連携（「共同プラットフォーム」）によるパレットの共同配送・管理システム運営等を目指す。
パレットの仕分け・回収、費用分担	売主と買主間の売買契約や、レンタルパレット事業者とのレンタル契約においてパレットの仕分け・回収作業の主体や費用負担を明記する。 ※将来的には、適切に価格転嫁される環境を構築し、賃借期間に応じて負担する方式を目指す。

※製品の特性上標準仕様パレットを活用できない場合や、既に業種分野内で複数企業が参画し相当数の物量で一貫パレチゼーションが実現できている場合等、標準仕様パレットの採用が当分の間困難な場合においては、設備改修等のタイミングも勘案しつつ、将来的な標準仕様パレットの採用を期待する。

パレット標準化に向けた取組について（パレット標準化推進分科会　最終とりまとめ） R6.6.28

Ⅲ．パレット標準化実現に向けたロードマップ

・パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化（2025年度）
・レンタルパレット事業者間の「共同プラットフォーム」の社会実装（2030年度）　等



Ⅳ．パレット標準化の実現に向けたKPI（2030年度）

KPI	現状		2030年度
パレット生産数量に占める11型パレットの割合	26%	倍増	50%以上
レンタルパレット保有数量に占める11型パレットの割合	76%	9pt増	85%以上
レンタルパレット保有数量	2,650万枚	倍増	5,000万枚以上
レンタル事業者間で共同回収を行う拠点数	42箇所	約10倍増	400箇所以上
荷役作業に係る時間	一人当たり年間375時間	16%減	一人当たり年間315時間以下

物流効率化（W連結トラックの導入）

国土交通省

「ダブル連結トラック」は、１台で通常の大型トラック２台分の輸送が可能であり、導入の推進はトラック輸送の深刻な担い手不足解消方策の一つ。国土交通省も特車許可基準緩和により後押し。

特車許可基準の車両長を緩和 **(現行の２１mから最長２５mへ)**

現在 通常の大型トラック（10tトラック）



今後 ダブル連結トラック：１台で２台分の輸送が可能



ダブル連結トラック（フルトレーラー連結車）特車緩和基準

- 車両は、フルトレーラ連結車のバン型であるか（25mまで）
- 特定の区間を通行し、高規格幹線道路等の自動車専用道路以外を通行する区間が必要最小限の区間となるように設定
- 21m超車両に指定装置（16項目）を装備できるか
- 積荷の制限（危険物貨物、大量の液体、動物）
- 運転者要件
  （大型自動車運転業務に直近5年以上従事、けん引免許5年以上の保有等）
- 通行条件
  （追い越し・縦列走行禁止、故障時停止表示、ETC2.0車載器稼働等）

福山通運㈱では現在44両を導入済み。全国15府県、23か所（中国管内では広島県、山口県の3か所）で発着可能な体制を構築している。

① 盛岡支店　（岩手県盛岡市）2023.6許可
② 北上支店　（岩手県北上市）
③ 栃木支店　（栃木県栃木市）
④ 大宮支店　（埼玉県蓮田市）
⑤ 入間支店　（埼玉県入間市）
⑥ 成田支店　（千葉県成田市）2023.2許可
⑦ 裾野営業所（静岡県裾野市）
⑧ 静岡支店　（静岡県静岡市）
⑨ 豊橋支店　（愛知県豊川市）
⑩ 一宮支店　（愛知県一宮市）
⑪ 名古屋支店（愛知県北名古屋市）
⑫ 岐阜支店　（岐阜県岐阜市）
⑬ 京都支店　（京都府京都市）：箱が2軸の場合はC条件。
⑭ 大阪支店　（大阪府大阪市）
⑮ 阪神支店　（兵庫県尼崎市）
⑯ 神戸支店　（兵庫県神戸市）2023.1許可
⑰ 福山支店　（広島県福山市）
⑱ 廿日市支店（広島県廿日市市）
⑲ 下関支店　（山口県下関市）
⑳ 福岡流通センター（福岡県福岡市）
㉑ 福岡支店　（福岡県福岡市）
㉒ 熊本支店　（熊本県熊本市）2023.5許可：熊本支店の国道３号線への乗入口工事完成検査終了までは通行させない。
㉓ えびの営業所（宮崎県えびの市）2023.5許可：C条件に加え、後方にも誘導を配置すること。


福岡支店


福岡流通センター


大宮支店


入間支店





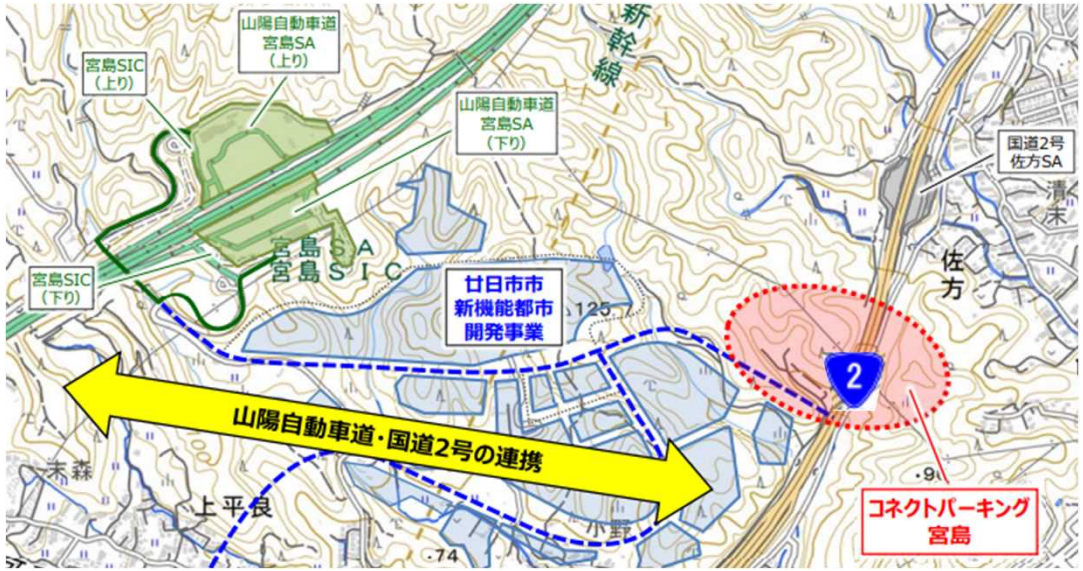
参考：中継輸送拠点整備（広島県・岡山県）

国土交通省

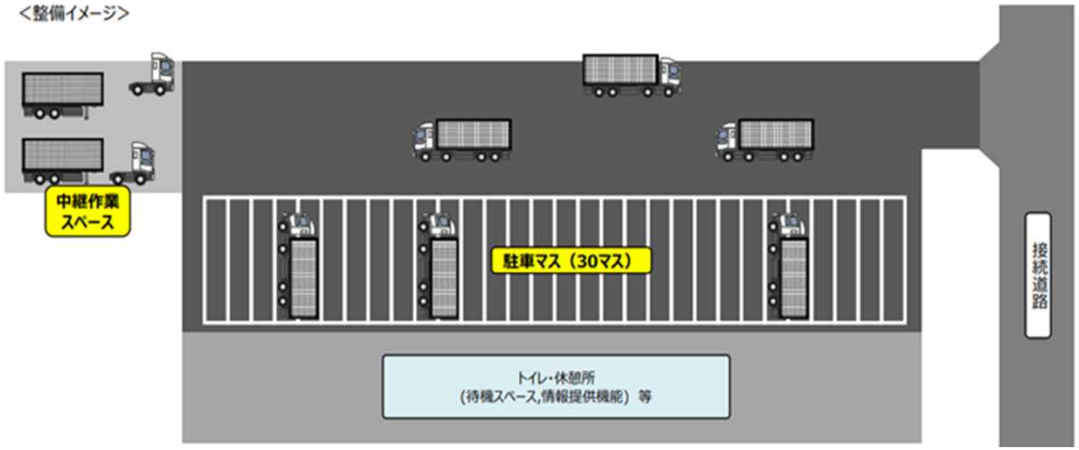
○関西-九州の中間に位置する広島県廿日市市、関西－四国－中国の結節点である岡山県早島市に中継地点が整備されることに。

コネクトパーキング宮島の整備

事業化決定



<整備イメージ>

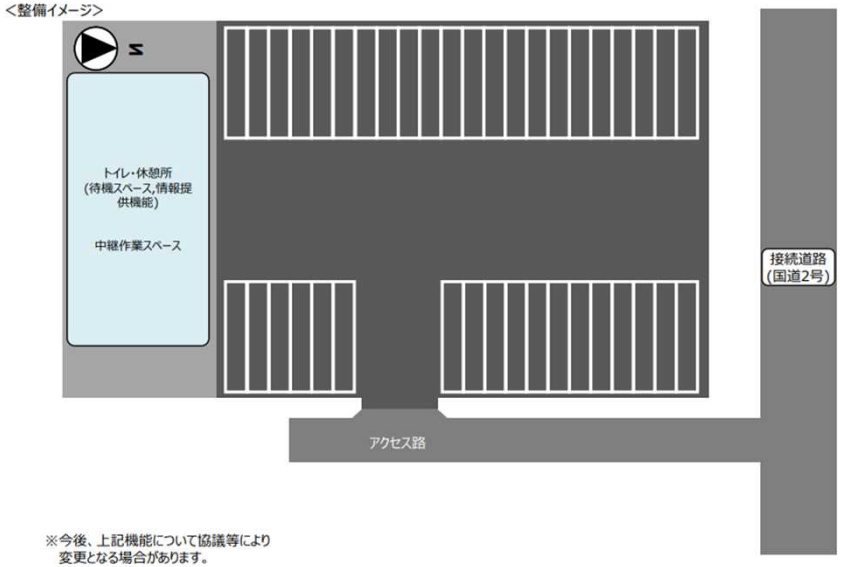


コネクトパーキング岡山・早島の整備

事業化検討中



<整備イメージ>



※今後、上記機能について協議等により変更となる場合があります。

中小トラック運送事業者の労働生産性向上に向けたテールゲートリフター等導入等支援事業

R5年度補正予算（一般）　1,461百万円
（R4補：200百万円）

- トラック運送事業者は約99%が経営基盤の脆弱な中小事業者であり、新規投資の余力が乏しいことに加え、コロナ禍や燃油価格高騰の影響により、厳しい経営環境に置かれている。
- さらに、他産業と比較して長時間労働・低賃金の傾向にある中で、ドライバー不足が深刻化していることから、トラック運送業における長時間労働の是正等の労働環境改善や事業環境の適正化が喫緊の課題。
- このため、荷役作業の効率化や荷待ち時間の削減等に資する機器やシステムの導入等に係る費用を支援することにより、中小トラック運送業における働き方改革や業務効率化・経営力強化の取組、人材の確保・育成を推進し、トラック運送事業者の労働生産性向上を図る。

【1運行あたりの荷役時間】



1運行当たり平均して、1時間29分の荷役時間が発生している。

出典：トラック輸送状況の実態調査

事業概要

○補助内容
・労働生産性の向上・多様な人材の確保に資する機器の導入補助（補助率：通常機器価格の1／6）
・業務効率化・経営力強化に資するシステムの導入、人材確保・育成支援（補助率：使用料等の1／2等）

○支援対象の例

車両の効率化設備導入支援

テールゲートリフター



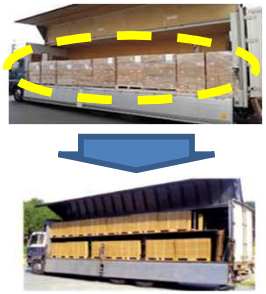
- カゴ台車による荷役が可能となるため、荷役時間が1／3程度に短縮。
- 手荷役による重労働が軽減され、女性等の多様な人材の確保に繋がる。

トラック搭載型クレーン



- 建築資材等の重量物や高低差のある現場など、手荷役による作業が困難な場面で効果的。
- 手荷役ではなくクレーンによる積み卸しが可能となることで、荷役時間を1／3程度に短縮可能。

トラック搭載用2段積みデッキ



- 荷物を2段積みすることが可能となるため、約2倍の積載量が実現され、生産性向上に繋がる。

トラクタの速度制限装置

- 超重量物用トラクタに装着されている速度制限装置を空車時に解除できる改造を行い、労働時間を短縮。

業務効率化支援

- 予約受付、配車計画、動態管理、求貨求車、運行・労務管理システム等の導入により、荷待ち時間の削減や輸送効率の向上が可能。
- 契約書電子化と併せて、DXによる業務効率化も実現。



経営力強化支援

- 燃料費等の変化を反映した適正な原価の算定及び運賃・料金交渉に活用可能。



- M&A等の事業承継を支援

人材確保・育成支援



- ドライバーのスキルアップ支援として、大型・けん引免許等の取得費用やフォークリフト運転技能講習の受講費用等を支援することにより、労働生産性の向上を促進。
- 採用活動や、安全講習・健康管理等の人材育成に係る経費を支援することで、ドライバーの確保・育成・定着を促進。

効果

荷役作業の効率化、荷待ち時間の削減等により、長時間労働の是正等の労働環境の改善や労働生産性の向上を図る。

経済産業省

中小企業省力化投資補助金

中小企業等のみなさまの売上拡大や生産性向上を後押しするため、IoT・ロボット等の人手不足解消に効果がある汎用製品の導入を支援いたします。

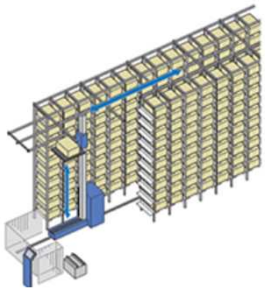


【倉庫業に関する活用イメージ、製品イメージ】

自動倉庫



活用イメージ



製品イメージ

検品・仕分システム



活用イメージ



製品イメージ

無人搬送車（AGV・AMR）



活用イメージ



製品イメージ

補助対象者　人手不足の状態にある中小企業等

補助率等　カタログに掲載された製品が補助対象となります。また、補助上限額は従業員数ごとに異なります。

補助対象	補助上限額		補助率
補助対象として カタログに登録された 製品等	従業員数5名以下	200万円（300万円）	1/2 以下
	従業員数6～20名	500万円（750万円）	
	従業員数21名以上	1,000万円（1,500万円）	

※賃上げ要件を達成した場合、補助上限額を（ ）内の額に引き上げ

公募受付期間　令和８年９月末頃までの間に複数回の公募を行い、補助事業の申請を受け付けます。

https://shoryokuka.smrj.go.jp/

中小企業省力化投資補助事業 コールセンター

ナビダイヤル　0570-099-660

※通話料がかかります

IP電話等からのお問い合わせ先　03-4335-7595

お問合せ時間：9:30～17:30／月曜～金曜（土・日・祝日除く）

ダイヤル後、ご自身が該当する番号を以下より選択してください。

1番　工業会向け
(製品カテゴリ登録、申請方法など)

2番　製造事業者向け
(カタログ登録、製造事業者登録、製品登録要件など)

3番　販売事業者向け
(販売事業者登録、登録要件、スケジュールなど)

4番　補助金の活用を検討している中小企業等向け
(公募要領、カタログ公開時期)

① 前回参加者のご感想･今回参加者の問題意識等共有
② 物流の概況、2024年問題について
③ 改正物流法について
④ トラック運送事業の原価、標準的な運賃等について
⑤ 業務の見える化、ナビタイムジャパンによる物流課題への取組
⑥ トラックＧメンについて
⑦ 参考資料紹介
- ⑦-1 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ⑦-2 事前にいただいた問題意識等（詳細）
- ⑦-3 物流効率化に向けた取組み紹介
- **⑦-4 物効法改正に関する荷主説明会Ｑ＆Ａ**

改正物流法に係る荷主事業者向け説明会（質疑応答メモ）

国土交通省

① 特定荷主、特定連鎖化事業者事業者の指定基準について

Q．特定荷主は着荷主は対象外か
A．発着荷主両方対象

Q．特定荷主の指定は申告制か
A．それぞれ荷主が重量を測定し、申請し一定以上になったものは特定事業者と指定。
一定以上になっても申告しない場合は罰則あり。

Q．いったん特定荷主になるとずっと継続されるのか、自社が該当するかはわからないのではないか。
A．事業者の申請により指定する。申請内容を確認して指定する。取消の申請がなければ継続して指定することになる。基準重量が下回ることが数年続くなど確実であれば外すと言うことになる。

Q．特定荷主の届出方法は
A．業種所管省庁に申請してもらう、例えばシステムを活用するなど想定している。

Q．特定荷主は事業所（工場）別で指定されるのか、積載運送料は全ての運送会社の合計になるか。
A．指定は法人単位。指定基準の整理は全運送重量の５割程度を特定事業者に指定していく予定。

Q．特定荷主の指定について、一運行の重量を発着荷主両方がカウントすることになるのか
A．カウントすべき重量は法律で定めている。発荷主は自分が運送を行わせた（依頼）した重量
着荷主は自分が受け取った重量（トラックと契約関係なくても）をカウントする。ダブルカウントはあり得る。

Q．特定事業者の指定基準（貨物重量）については今年度内に情報提供されるか
A．合同会議の中で示していきたい。

Q．指定基準について重量のほか容積は考慮されないのか
A．基本的には条文で重量と定めている。

改正物流法に係る荷主事業者向け説明会（質疑応答メモ）

国土交通省

Q．現在重量の情報を保有していない場合はどうなるか
A．原則としては把握をお願いしたい。具体的な手法は検討しており示していきたい。

Q．すべてのケースが荷待ち時間の計測対象になるか（資材、廃棄物等、原料納入、製品出荷）
A．具体化に関しては今後検討

Q．商品の重量測定が難しいと判断される場合。重量把握の案内などいただけるのか。
A．重量測定が難しい場合、加算すべき重量かも含めて、今後示したい。ＨＰでＱ＆Ａあげるなどしたい。
それでもわからなければ問い合わせいただきたい。

Q．特定荷主の指定重量はＦＣの場合、本部が取りまとめた重量になるのか。
A．特定連鎖化事業者はＦＣ加盟者が受け取る重量で判断することとしている。

Q．年度単位で発着重量がぶれる場合、重量が基準を超えた時点で申請すれば良いか。
A．イレギュラーなケース。迷ったら相談して欲しい。検討したい。

Q．第１種荷主と第２種荷主の定義について知りたい。
A．第１種荷主:多くは発荷主が対象となる想定
第２種荷主:に掲げるもの　多くは着荷主が対象となる想定　詳細は法律の条文に示している。

Q．荷物の受け取りを子会社等に依頼している場合、親会社は第2種荷主になるのか。
A．詳細は確認できないが、定義上は第2種荷主は受け渡しを行っている場合、寄託先に対して荷主の義務を履行する必要がある。

Q．省エネ法ではトンキロだが、今回は重量になるのか
A．取り扱い重量が多ければ荷待ち、荷役の回数が多くなり、積載量改善による効果が高いため。

Q．省エネ法の特定荷主の除外規定は物効法でも規定されるのか、それともこれからか
（省エネ法の規定：貨物を輸送させている事業者が荷主の対象、但しほかの事業者により自主的に貨物の輸送方法等が決定されている場合は除く）
A．荷主の定義は物効法で定めている。30条7-9号

② 荷待ち時間、荷役等、荷役等時間の定義（法第30条第4号・第5号）【省令事項】

Q．荷役はどこまでが範囲になるか。パレット間の移し替え、トラックの荷台への積込、納品先ブレットへの積卸し作業など。
A．附帯業務は荷役等時間に含まれていくと想定。

Q．納品先での荷役時間、荷待ち時間を把握する必要があるか
A．どの時点で短縮化するかは自社での短縮、自社が寄託している施設においても努力義務を果たして欲しいと思う。

Q．フォークを持たない荷主では手荷役になる、判断基準内に収まらない場合、発着荷主に何かペナルティはあるか
A．発着荷主に荷役時間の短縮をお願いしたいので、フォークの導入等を検討いただきたい。

Q．荷待ち時間開始は荷主指定時間とのことだが、そもそも物流事業者の入構時間（予約）を指定するのは荷主の義務か
A．必ずしも指定しているわけではないという場合も想定。原則は指定時間からということ。整理は今後。

Q．個社では物流効率化を進めているが、新荷主の理解を得られない場合はどうしたらよいか
A．各事業者間でどのように対処するべきかは政府が指針を示しにくい。そのうえですべての荷主事業者に努力義務を課しているので、多くの荷主に協力して欲しい。

改正物流法に係る荷主事業者向け説明会（質疑応答メモ）

国土交通省

③ 判断基準（法第43条、第62条）【省令事項】

Q．荷待ち、荷役ルールに関する質問。２時間以内など定量的なルールになる予定か。
Ａ．具体的には定まっていない。ガイドラインでは２時間以内を目指すと規定。具体的な目標を定めるかは合同会議で検討していく。

Q．ガイドラインでは荷待ち２時間以内ルールが示されているが、定期報告では荷役と荷待ちの両方の時間を報告することになるか。
Ａ．現在具体化していない、制度の意義担保と事業者の負担軽減の両面から検討したい。

Q．ローリーで液体を運んでいる場合、液体特性上全てを卸すのに２時間以上かかる、どうしたらよいか
Ａ．業種特性上短縮ができない場合は、業主特性も踏まえつつ進めて欲しいという示し方をする予定。

Q．ローリー車で納入する場合、タンクに入れる前にサンプリングを取られ、サンプリング結果が出るまで荷卸しができない場合がある。この時間は荷待ちになるか。
Ａ．業種特性が絡む話になると思う、こうしたケースも把握していきたいが業種特性も踏まえ取り組んでいただくことになる。

Q．努力義務、判断基準2026年公表、法施行後は罰則規定あるか。
Ａ．罰則は全て網羅的には定めておらず、規定ごとに設けられている。詳細は法令を確認して欲しい。
努力義務の履行については罰則なし、特定荷主の申請漏れ、虚偽報告などは罰則の対象になる。

Q．納品先では貨物量で荷役時間が変わるが、一律２時間以内という考え方か。
Ａ．２時間以内はガイドラインで策定、考え方は合同会議で定めて行く。

改正物流法に係る荷主事業者向け説明会（質疑応答メモ）

国土交通省

④ 中長期計画の記載事項（法第46条、第65条）【省令事項】

Q．荷主事業者によっては複数の種別の貨物を取り扱っている者もある。特定荷主に該当する貨物が２種以上ある場合、それぞれの貨物について中長期計画、定期報告が必要になるか。

Ａ．特定荷主の指定に関しては、多角化経営の場合、商材の違いに関わらず、法人単位で申請いただければよい。定期報告も法人単位。

⑤ 物流統括管理者の業務内容（法第47条、第66条）【省令事項】

Q．統括管理者の要件について知りたい（取締役、執行役員、部門長、部長等）

Ａ．外形的な要件は定まっていない。物流部門だけでなく企画経営、営業等各部門との調整を果たす役割を期待していることから、調整能力のある方、取締役会に出席される役員クラスを想定している。

Q．統括管理者について選定条件として選任のための講習受講、資格要件などあるか。

Ａ．外形的な要件を定める想定はない。

Q．統括管理者を選定したら経産省に届け出る必要があるか。

Ａ．統括管理者のみならず、定期報告、特定事業者の届出は政府にしていただく、窓口は各事業者がどの省庁が所管するかになる。製造業、総合小売業は経産省、食品、農産品は農水省になる。

Q．統括管理者に対して罰則が科される場合はあるか

Ａ．選任漏れ、申請漏れは罰則対象。管理者自身に課すものは責任、義務

Q．待機時間は構内に運行してからで判断して良いか。

Ａ．考え方としてはありえるが入構は様々なので一概には言えない。基本は荷主が指定した到着時間から荷役開始までが荷待ち時間、荷役開始から終了までが荷役時間となる。細かい判断は今後整理

改正物流法に係る荷主事業者向け説明会（質疑応答メモ）

国土交通省

⑥ 定期報告の記載事項（法第48条、第67条）【省令事項】

Q．特定荷主は定期報告が必要、毎日事業所の全ての倉庫で荷待ち、荷役時間を測る必要があるか。
A．定期報告は必要、全て把握は難しい。制度の意義が担保され事業者負荷軽減も図れる方法を検討予定。

⑦ 基本方針（法第33条）【告示事項】

Q．発着荷主であり、貨物利用運送事業者の場合、貨物運送事業者ではないので、元請にならず、実運行体制管理簿の作成義務はないと言う理解で良いか。
A．荷物の運行を委託した貨物自動車運送事業者が元請になるのでそちらが管理簿作成事業者になる。

Q．業界が意見を述べる場所はあるか
A．合同会議でパブリックコメントを実施。また荷主、トラック、倉庫等業界団体にはヒアリング実施予定。

Q．相談窓口は設置されるか、地方にも設置するか。
A．ご指摘も踏まえ考えて行きたい。

Q．今回のＱ＆Ａも公開して欲しい。
A．適切に対応する。

Q．業界で自主行動計画を出していない場合でも計画策定は必要か
A．法的に行動計画策定は義務ない。2024年問題解決に向け協力して欲しい。

Q．パレットの使用は政府が主導してくれるのか。
A．回答は今回の説明会の対象外なので回答は差し控える