

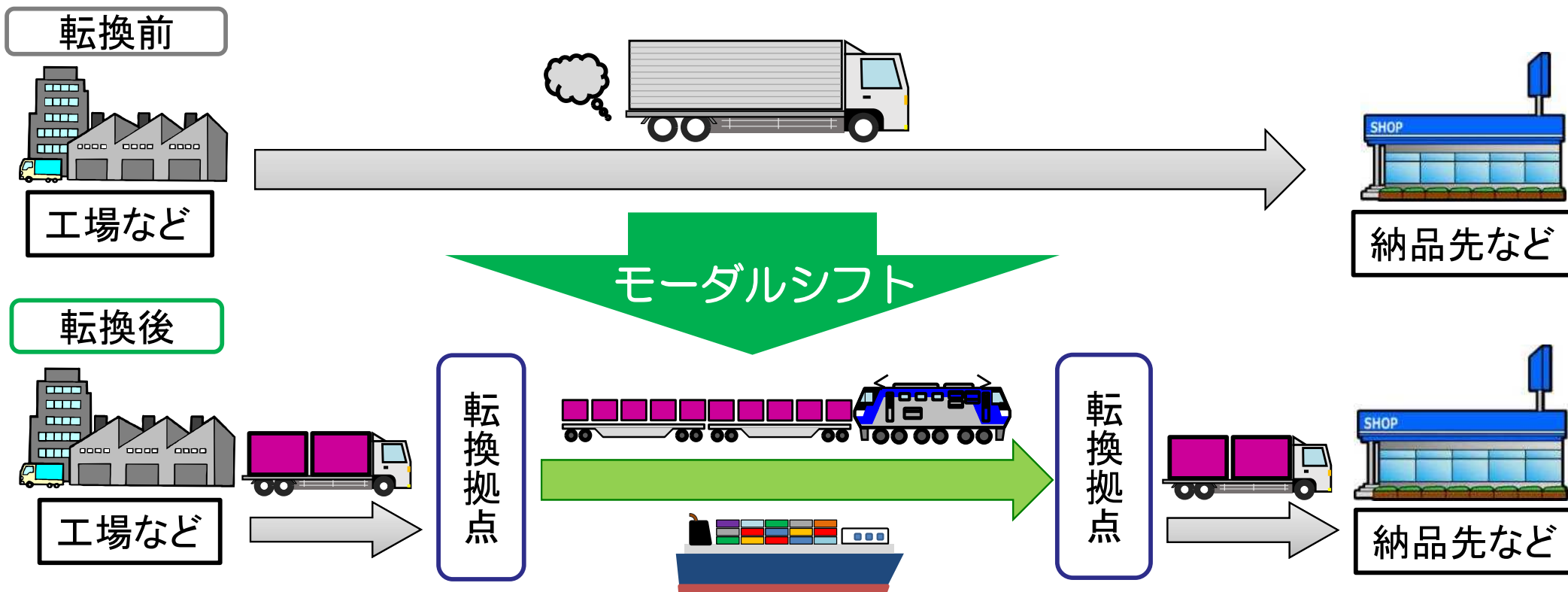
トラック物流2024年問題に 関するオンライン説明会資料

令和6年4月26日

中国運輸局自動車交通部貨物課

- ① **最近のトピック（各省報道発表資料等）**
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ 荷主対策の深度化(働きかけ、トラックGメン等)
- ⑥ トラックGメンの積極的対応(パトロール・オンライン説明会)
- ⑦ 標準的な運賃
- ⑧ 原価計算・運賃交渉について
- ⑨ **参考資料紹介**
 - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ）
 - ・ 補助制度について
 - ・ 働きかけ・要請の実施事例
 - ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介

○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による貨物輸送へと転換すること。




1トンの貨物を1km運ぶ時のCO2排出量をみると、トラックに対して、鉄道は約1/11、船舶は約1/5といわれています。貨物輸送の方法を転換することで、地球温暖化対策としてモーダルシフトは大変有効です。

また、いわゆる物流2024年問題対策としても、トラックドライバーの労働力不足解消・働き方改革という観点から注目されています。幹線輸送となる部分について数百kmの長距離を運転することによって、出発拠点に戻ってくるまで数日かかってしまっていたところ、モーダルシフトを行うことで、出発地から最寄りの転換拠点まで、及び最寄りの転換拠点から目的地までの運転だけで済むため、トラックドライバーの労働力不足解消に大きく貢献することができます。

温室効果ガスの排出削減、流通業務の省力化による持続可能な物流体系の構築を図るため、「モーダルシフト等推進事業」(補助事業)を公募中です。
今年度事業では中継輸送による物流効率化の取組についても補助対象に追加します。

モーダルシフト等推進事業

令和6年度当初予算額 40.6百万円
(令和5年度補正予算額 123.4百万円)  国土交通省

物流分野の労働力不足に対応するとともに、温室効果ガスの排出量を削減しカーボンニュートラルを推進するため、物流総合効率化法の枠組みの下、トラック輸送から、よりCO₂排出量の少ない大量輸送機関である鉄道・船舶輸送への転換(モーダルシフト)等を荷主・物流事業者を中心とする多様・広範な関係者の連携のもとに推進する(物流GX)。また、省人化・自動化の取組を進めることで、物流DXを推進し、さらに物流効率化を加速させることとする。

物流の革新に向けた政策パッケージにおいて物流GXや物流効率化を強力に促進するとしていることも踏まえ、モーダルシフト等の物流効率化を図る取組において、「協議会の開催等、物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の策定のための調査事業に要する経費」や「認定を受けた総合効率化計画に基づき実施するモーダルシフト及び幹線輸送の集約化、過疎地域のラストワンマイル配送の効率化、中継輸送の初年度の運行経費」に対して支援を行うとともに、省人化・自動化に資する機器の導入に対して支援を行う。

- ### 実施に向けた主な流れ
- 協議会の立上げ
 - 物流事業者、荷主等の関係者による物流効率化に向けた意思共有
 - 協議会の開催
 - 関係者の参集、輸送条件に係る情報やモーダルシフト等の実現に向けた課題の共有及び調整、CO₂排出量削減効果の試算等
 - 総合効率化計画の策定
 - 協議会の検討結果に基づき、物流総合効率化法に規定する「総合効率化計画」の策定
 - 総合効率化計画の認定・実施準備
 - 運行開始

補助上限・補助率

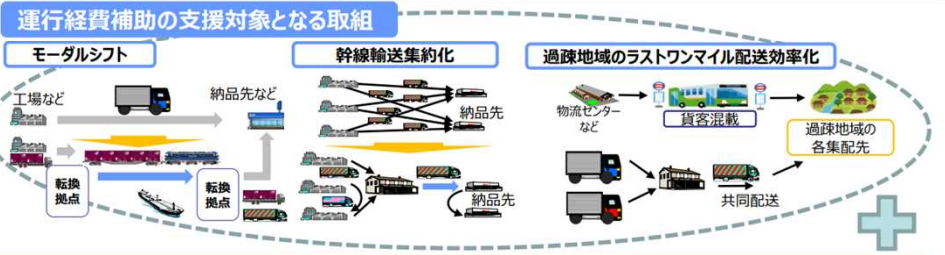
上限総額 500万円 省人化・自動化機器導入 上限300万円 (補助率：1/2以内) 計画策定経費補助 上限200万円 (補助率：定額)	上限総額 1,000万円 省人化・自動化機器導入 上限500万円 (補助率：2/3以内) 運行経費補助 上限500万円 (補助率：1/2以内)
--	---

省人化・自動化への転換・促進を支援

計画策定経費補助・運行経費補助に該当する取組のうち、**省人化・自動化**に資する機器の導入等を計画したり、実際に当該機器を用いて運行する場合には、**補助額上限の引上げ等**を行う。

省人化・自動化機器の導入例

- 荷物の保管場所から荷さばき場までの無人搬送車での移動
- ピッキングロボットや無人フォークリフトを使用したパレット、コンテナ等への荷物の積付け

【中継輸送の取組の促進(拡充)】

令和6年度からのトラックドライバーへの時間外労働の上限規制が適用され、長距離幹線輸送を中心に、長時間労働の解決策として、一つの工程を複数人で分担する中継輸送が期待されているところ。一方、複数事業者間における中継輸送においては、交代・交換場所の確保や収益配分、運行管理等の調整に時間を要するため、促進には一層のインセンティブが必要。そのため、**中継輸送による物流効率化の取組についても、運行経費補助の対象**とすることで、物流効率化の更なる推進を図る。



- ### 1. 対象となる事業
- 物流総合効率化法に基づく総合効率化計画策定のための調査事業【総合効率化計画策定事業】
 - 物流総合効率化法の総合効率化計画に基づき実施する事業【モーダルシフト推進事業・幹線輸送集約化推進事業・過疎地域のラストワンマイル配送効率化推進事業・中継輸送推進事業】

- ### 2. 事業概要
- #### (1) 補助対象事業者
- 荷主及び物流事業者等物流に係る関係者によって構成される協議会
- #### (2) 補助対象経費(補助率)
- 総合効率化計画策定事業
 (定額・上限200万円 + 最大1/2・上限300万円※ = 上限総額500万円)
 モーダルシフト推進事業・幹線輸送集約化推進事業・過疎地域のラストワンマイル配送効率化推進事業・中継輸送推進事業
 (最大1/2・上限500万円 + 最大2/3・上限500万円※ = 上限総額1,000万円)
 ※下線部が、省人化・自動化に資する機器導入等の計画、実際に当該機器を用いて運行する場合の補助上限と補助率
- #### (3) 予算額 164百万円

3. 応募方法

本事業ホームページ(下記URL)に掲載の交付要綱、実施要領及び応募要項等を熟読の上、申請様式等を**事業計画の主とする地域を管轄する地方運輸局等へ提出下さい。**
https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/ms_subsidy.html

4. スケジュール

応募期間：令和6年4月16日(火) ~ **6月7日(金) 17時まで(必着)**
 補助対象事業者の認定(交付決定)：8月初旬頃を予定

5. 補助対象期間

総合効率化計画策定事業
 令和6年8月1日~令和7年2月末日
 モーダルシフト推進事業・幹線輸送集約化推進事業・過疎地域のラストワンマイル配送効率化推進事業・中継輸送推進事業：総合効率化計画認定の日※または令和6年8月1日のどちらか遅い方~令和7年2月末日
 ※総合効率化計画の認定の標準処理期間は1ヶ月です。

1. 対象となる事業

- (1)物流総合効率化法に基づく総合効率化計画策定のための調査事業
【総合効率化計画策定事業】
- (2) 物流総合効率化法の総合効率化計画に基づき実施する事業
【モーダルシフト推進事業・幹線輸送集約化推進事業・過疎地域のラストワンマイル配送効率化推進事業・中継輸送推進事業】

2. 事業概要

(1) 補助対象事業者

荷主及び物流事業者等物流に係る関係者によって構成される協議会

(2) 補助対象経費 (補助率)

総合効率化計画策定事業

(定額・上限200万円 + 最大1/2・上限300万円※ = 上限総額500万円)

モーダルシフト推進事業・幹線輸送集約化推進事業・過疎地域のラストワンマイル配送効率化推進事業・中継輸送推進事業

(最大1/2・上限500万円 + 最大2/3・上限500万円※ = 上限総額1,000万円)

※下線部が、省人化・自動化に資する機器導入等の計画、実際に当該機器を用いて運行する場合の補助上限と補助率

(3) 予算額 164百万円

3. 応募方法

本事業ホームページ（下記URL）に掲載の交付要綱、実施要領及び応募要項等を熟読の上、申請様式等を**事業計画の主とする地域を管轄する地方運輸局等へ提出下さい。**

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

4. スケジュール

応募期間：令和6年4月16日（火）～**6月7日（金）17時まで**（必着）

補助対象事業者の認定（交付決定）：8月初旬頃を予定

【お問合せ先】

中国運輸局 交通政策部 環境・物流課
電話：082-228-3496 担当：大林、末廣

5. 補助対象期間

総合効率化計画策定事業：令和6年8月1日～令和7年2月末日

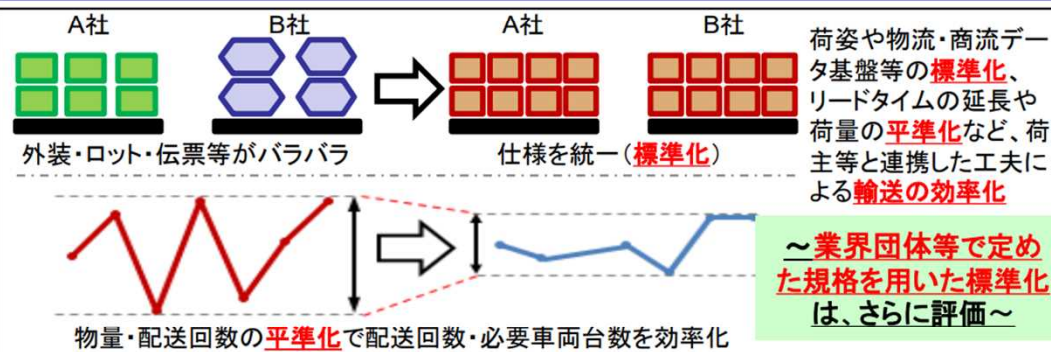
モーダルシフト推進事業・幹線輸送集約化推進事業・過疎地域のラストワンマイル配送効率化推進事業・中継輸送推進事業

：総合効率化計画認定の日※または令和6年8月1日のどちらか遅い方～令和7年2月末日

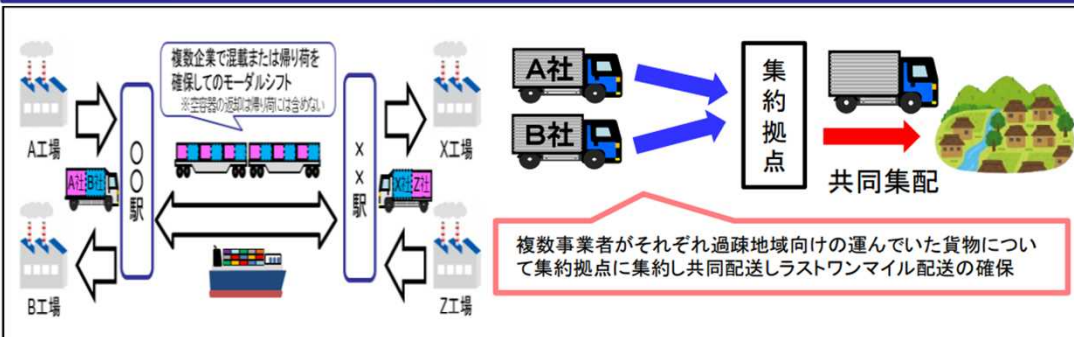
※総合効率化計画の認定の標準処理期間は1ヶ月です。

※下記の取組を優先的に採択するが、これ以外の取組も採択対象とする。

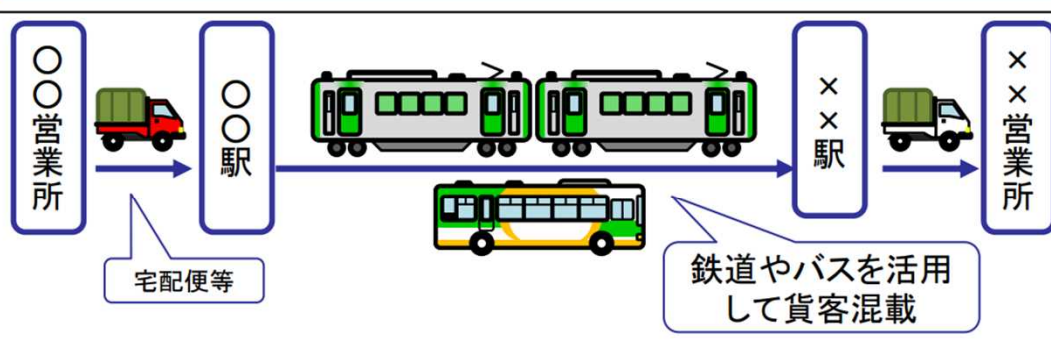
A) 荷主や輸送事業者等の連携・工夫による**輸送の効率化**



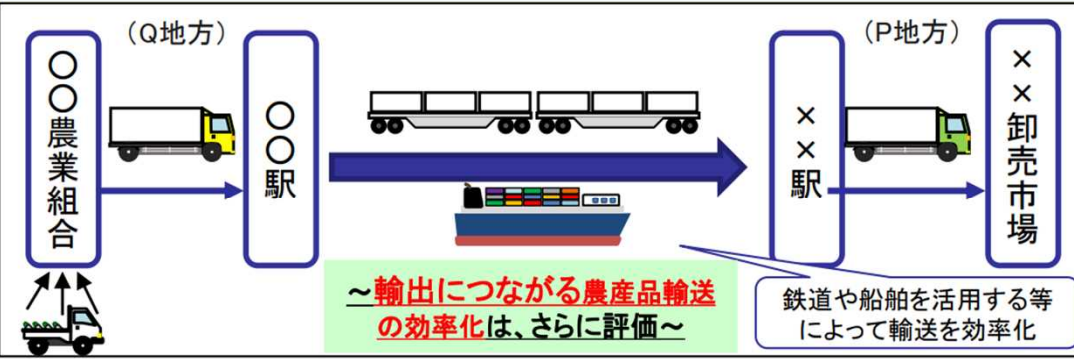
B) 複数企業による**混載または帰り荷を確保したモーダルシフト**や、**過疎地域**や館内物流における**共同配送**



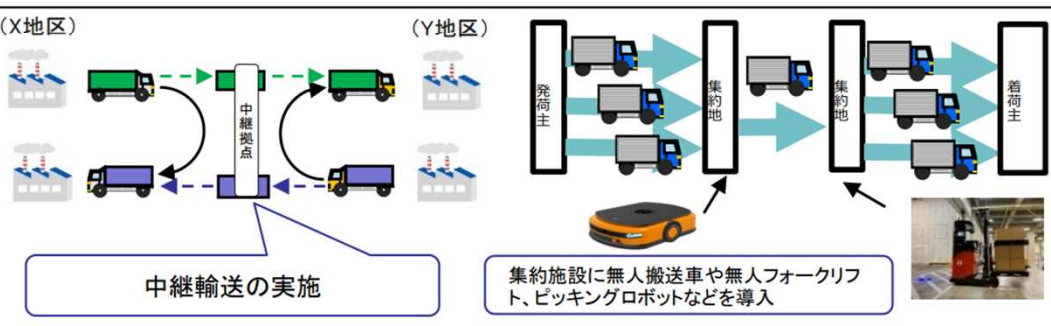
C) 旅客鉄道やバス等の空きスペースを活用した**貨客混載**



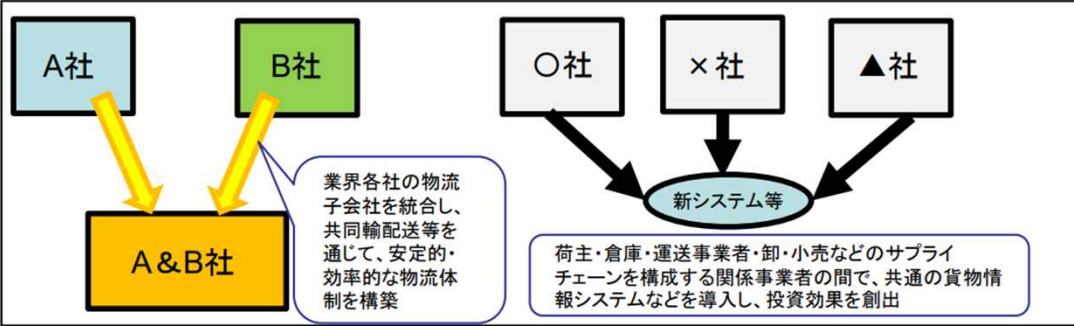
D) 鮮度保持コンテナの活用等による**農産品輸送の効率化**



E) **中継輸送**や流通業務への**省人化・自動化機器**を用いた輸送の効率化



F) 物流企業内や企業間の**事業再編**、企業間の**協調的投資**を伴う輸送の効率化



政府としては、物流の持続的成長に向けて、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において政策パッケージをとりまとめ、2024年4月以降、我が国の物流に支障が生じないよう環境整備に取り組んでいるところです。

また、令和5年11月29日、内閣官房及び公正取引委員会において、「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」が策定されました。本指針は、労務費の転嫁に係る価格交渉について、「発注者」及び「受注者」それぞれが採るべき行動／求められる行動を12の行動指針として取りまとめたものとなっています。

こうした状況を踏まえ、国土交通省では、新たに倉庫事業者・貨物利用運送事業者向け相談窓口を設置しますので、幅広くご相談をお寄せください。

○設置日時

令和6年4月15日（月）から

○相談窓口

下記のメールアドレス宛に価格転嫁や価格交渉等に関するご相談をご連絡ください。

hqt-souko_riyou@gxb.mlit.go.jp

○「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」（内閣官房 HP）

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/kettei.html

○「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」（公正取引委員会 HP）

<https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyoukijun/romuhitenka.html>

物流「よろず御意見窓口」の設置について

物流の持続的成長に向けて、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において政策パッケージをとりまとめ、関係省庁で連携して取り組んでいるところですが、2024年4月以降、我が国の物流に支障が生じないように、政府一丸となった取組をより一層加速化させることが重要です。

そこで、**個別の現場で起きている困りごとについて、一元的に御意見を受け付け、関係省庁と共有するための「よろず御意見窓口」を設置し、連携して物流の課題に対応するための体制を構築します。**

国土交通省としては関係省庁や関係業界と緊密に連携しながら、物流の課題に対してスピード感を持って取り組んでいくことで、物流の停滞が生じないように、さらには物流産業が魅力あるものとなることを目指していきます。

○設置日時

令和6年3月22日から

○御意見窓口

下記のメールアドレスに物流に関するご意見等をご連絡ください。

hqt-butstryu2024@gxb.mlit.go.jp

○関係省庁 ※上記のメールアドレスにご連絡いただくと、下記の関係省庁に共有されます。

警察庁交通局交通規制課

消費者庁消費者政策課

厚生労働省労働基準局労働条件政策課、監督課

農林水産省大臣官房新事業・食品産業部食品流通課

経済産業省商務・サービスグループ物流企画室

国土交通省物流・自動車局物流政策課

環境省水・大気環境局モビリティ環境対策課

新たなトラックの標準的運賃を告示しました

～運賃水準を8%引き上げるとともに、荷役の対価等を新たに加算～

- 検討会での議論を踏まえ、**①荷主等への適正な転嫁**、**②多重下請構造の是正等**、**③多様な運賃・料金設定等**の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会への諮問等を経て告示（令和6年3月22日）。

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

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

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

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

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

※金額はいずれも中型車（4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】

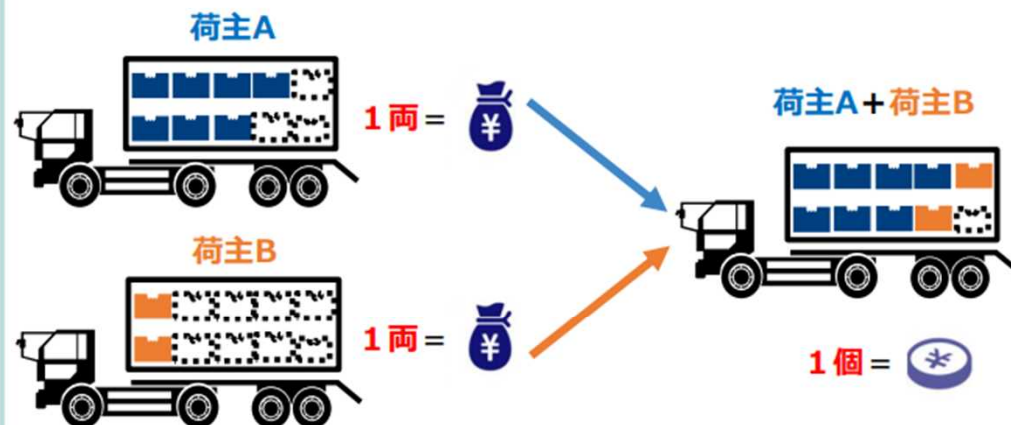
<契約条件の明確化>

- 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】

昨年6月に取りまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」では、令和6年度の再配達率を半減することとしております。このため、昨年に引き続き、本年4月を「再配達削減PR月間」とし、関係省庁や宅配事業者、EC事業者等と連携し、再配達削減に向けた取組みを強力に推進して参ります。

再配達削減のために活用をお願いしたい4つのこと

- 時間帯指定の活用（ゆとりある日時指定）
- 各事業者の提供しているコミュニケーション・ツール等（メール・アプリ等）の活用
- コンビニ受取や駅の宅配ロッカー、置き配など、多様な受取方法の活用
- 発送時に送付先の在宅時間を確認

（再配達削減PR月間 特設ページ）

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



再配達削減のためにお願いしたい具体的なアクション

<p>宅配便を利用するときのアクション</p> <p>自分が1回で確実に受け取れる日時・場所を指定しよう</p>	<p>配送状況の通知アプリを活用しよう</p>	<p>まとめ買いで配送回数を減らそう</p>	<p>急ぎ便は状況に応じて使い分けよう</p>
<p>相手が1回で確実に受け取れる日時・場所を指定しよう</p>	<p>送り先の住所は正しく記載しよう</p>	<p>宅配ボックス・置き配を活用しよう</p>	<p>コンビニ受取りを活用しよう</p>
<p>街なかにある宅配ロッカーを活用しよう</p>			

デジタル推進人材の育成のためのデータ付きケーススタディ教材を提供します

経済産業省では、地域企業・産業のDXの実現に向けて、ビジネスの現場における課題解決の実践を通じた能力を磨くため、デジタル推進人材育成プログラム「マナビDX Quest」において活用した、データ付きケーススタディ教材について、教育機関・企業等に対して提供します。

(デジタル推進人材の育成のためのデータ付きケーススタディ教材 (経産省HP))

<https://www.meti.go.jp/press/2024/04/2024042302/20240423002.html>



1. デジタル推進人材育成プログラム「マナビDX Quest」について

経済産業省では、地域企業・産業のDXの実現に向け、ビジネスの現場における課題解決の実践を通じた能力を磨くため、学生・社会人を対象にデジタル推進人材育成プログラム「マナビDX Quest」を実施しています。

マナビDX Questでは、使用するデータ付きケーススタディ教材1～3を提供しています。

2. データ付きケーススタディ教材の提供について

データ付きケーススタディ教材は、実践的なスキルを持つ人材を育成するため、実際の企業のAI実装を疑似体験学習できる内容や、データ駆動型の変革推進の疑似体験を行うため課題・目的の設定・絞込みから解決の仕方までを学べる教材としています。

(教材活用事例)

イオン株式会社

デジタル人材育成研修教材として利用。同社の業種と近いテーマである収益改善の教材などを活用し、グループ従業員125名のデジタル人材育成を実施。

神戸大学

社会人向けリカレント講座「DXエキスパート講座」の教材として活用。マナビDX Quest同様に学習テーマを自ら選択し、7名の参加者が情報交換して学び合いを実施。

提供教材

教材1：AI導入プロジェクトを一気通貫で疑似体験

要件定義、モデル製作、実装方法、プレゼン、全社変革を一気通貫で学習できます。

テーマ1：製造業における工数予測
印刷業者で、生産部門担当者が生産計画作成のために手作業で行っている工数予測を、AIで代替するための検討を実施

テーマ2：小売業における需要予測・在庫最適化
ゲーム機・ソフト等販売業者で、調達部門が経験ベースで行っている需要予測を、AIで代替するための検討を実施

テーマ3：製造業における加工内容の図面解析による自動見積
樹脂加工業者で、営業担当者が行っている見積り作成業務を、AIで代替するための検討を実施

テーマ4：製造業における不良箇所自動検出（※不良品入手可能な場合）
電子基板製造業者で、製造部門の出荷検査担当が目視で行っている外観検査による不良判定をAIで代替するための検討を実施

テーマ5：製造業における不良箇所自動検出（※不良品入手困難な場合）
木材製造業者で、製造部門の加工後の検査担当が行う目視での外観検査の不良判定を、AIで代替するための検討を実施

教材2：データドリブンなDX推進を一気通貫で疑似体験

課題整理、新規事業・サービスのアイデア出し、コンセプト・プロトタイプ作成、組織変革に向けた推進設計、プレゼンを一気通貫で学習できます。

テーマ1：サービス業における収益改善
文化遺産（日本庭園等）の展示を中心に店舗運営事業を行う企業における、来客数減少等の課題について検討を実施

テーマ2：製造業（製造運輸）における業務最適化
家電用のプラスチック部品等の製造・販売業者における、運搬用トラックの契約に無駄が生じている等の課題について検討を実施

テーマ3：製造業における欠品率軽減に向けた業務改善
ねじ・ファスナー製造業者における、欠品や納期遅延の発生回数が増加傾向にある等の課題について検討を実施

テーマ4：製造業（建築製造）における業務最適化
建築用ハンドツール製品の企画開発・製造販売業者における、受発注プロセスが非効率である、海外ニーズを把握できていない等の課題について検討を実施

教材3：新規事業創出・組織変革の疑似体験（NEW）

課題整理、新規事業・サービスのアイデア出し、コンセプト・プロトタイプ作成、組織変革に向けた推進設計、プレゼンを一気通貫で学習できます。

テーマ：店舗型小売業におけるOMOビジネス開発
菓子小売業者における、デジタルを活用した新しいビジネスの開発と、そのための組織変革について検討を実施

※ヒアリング情報や企業情報を基にした学習となります（Excel等データは付属しません。）。

教育機関・企業等において、データ付きケーススタディ教材を活用したデジタル推進人材育成に御関心をお持ちの方は、下記担当までお問合せください。

「DX支援ガイドス:デジタル化から始める中堅・中小企業等の伴走支援アプローチ」を策定しました

経済産業省は、「支援機関を通じた中堅・中小企業等のDX支援の在り方に関する検討会」における議論等を踏まえて、今般、「DX支援ガイドス:デジタル化から始める中堅・中小企業等の伴走支援アプローチ」及び別冊事例集等を策定しました。

DX支援ガイドス -デジタル化から始める中堅・中小企業等の伴走支援アプローチ- <サマリー>

- 支援機関が中堅・中小企業等に対してDX支援を実施する「新しいアプローチ」の意義、DX支援の方法論、支援機関の連携、人材育成のあり方を解説。

ガイドス検討の背景・目的と課題

検討の背景

- 今日、簡単に安く使えるデジタルツールが増えているにもかかわらず、大企業に比べて**中小企業のDXは大きな遅れ**
- 実際にDXに取り組んでいる中小企業は、**労働生産性や売上が大きく向上している**

ガイドスの目的

- 人材・情報・資金が不足する中堅・中小企業等は独力のDX推進が困難であり、「**個社支援**」に加え、**地域の伴走役たる支援機関によるDX支援の「新しいアプローチ」を追求**
- DX支援により中堅・中小企業等のDXが加速し、中堅・中小企業等の成長の果実が地域に還元されることによって、**地域全体の持続的な成長を実現**

支援機関が抱える課題

- ✓ 支援機関自身のDXの取組が遅れている
- ✓ 支援機関として有益なDX支援の方法が確立できていない
- ✓ 支援機関内及び支援機関同士の連携が不足している
- ✓ 支援機関内のDX支援人材が不足している

支援機関としての望ましい主な取組

DX支援の考え方・方法論 (第3章)

- 身近なデジタル化から成功体験の繰り返し、最終的にDXを成功させる上でも有益
- 地域の支援機関の中でも特に、**企業の成長を見守る「主治医」として、地域金融機関、地域ITベンダー、地域のコンサルタント**の主体的取組に期待
- DX支援は**中長期的な金銭的・非金銭的な「利益」**が生まれる取組
- 企業経営の負担となっている**間接業務**は、BPO（ビジネス・プロセス・アウトソーシング）のような**共通化・標準化のアプローチ**を積極的に追求

支援機関同士の連携 (第4章)

- 支援先の課題の多様化・複雑化に対応するため支援機関同士の「**連携**」により、「**強み・弱みの相互補完**」、「**情報共有**」を実現
- 「**主治医**」としての役割が期待される支援機関が主体性をもって能動的に連携を追求

DX支援人材の在り方 (第5章)

- DX支援人材には、**変革を導くための「スキル」と土台となる「マインド」が重要**であり、「DXリテラシー標準」と特にDX支援に必要なマインドから構成
- 人材育成は**座学やケーススタディ・実践・フィールドワークの提供**に加え、**DX支援の評価制度やインセンティブ設計**が重要

背景・目的

DX（デジタルトランスフォーメーション）に取り組んでいる中小企業の労働生産性や売上高は大きく向上しており、労働人口の減少や市場縮小等の課題に直面する全ての中堅・中小企業等にとって、DXの取組は必要不可欠です。一方で、特に人材・情報・資金が不足している中堅・中小企業等は独力でDXを推進することは難しく、地域の伴走役たる支援機関によるDX支援という「新たなアプローチ」を追求することが有効であると考えられます。

こうした背景から、経済産業省では2023年11月より「支援機関を通じた中堅・中小企業等のDX支援の在り方に関する検討会」（座長：三谷慶一郎 株式会社エヌ・ティ・ティ・データ経営研究所 主席研究員 エグゼクティブ・コンサルタント）を立ち上げ、中堅・中小企業等に対するDX支援の在り方について、全国各地域において実際にDX支援に取り組む様々な支援機関のヒアリングも含め、全10回にわたって、議論を重ねてきました。

この議論を取りまとめる形で、支援機関が中堅・中小企業等に対してDX支援を実施する際に考慮すべき事項について解説した、「DX支援ガイドス」を新たに策定しました。

(DX支援ガイドス:デジタル化から始める中堅・中小企業等の伴走支援アプローチ(経産省HP))

<https://www.meti.go.jp/press/2023/03/20240327005/20240327005.html>



DXセレクション2024を公表しました！

経済産業省は、中堅・中小企業等のDX（デジタルトランスフォーメーション）のモデルケースとなるような優良事例を「DXセレクション2024」として選定し、選定された32社を公表しました。

(「DXセレクション2024」選定企業の取組事例・表彰式での事例紹介動画)

https://www.meti.go.jp/policy/it_policy/investment/dx-selection/dx-selection.html



- グランプリ受賞 浜松倉庫株式会社 -

グランプリ

#	企業名	所在地
1	浜松倉庫株式会社	静岡県

準グランプリ

#	企業名	所在地
2	株式会社リノメタル	埼玉県
3	株式会社トーシンパートナーズホールディングス	東京都
4	株式会社西原商事ホールディングス	福岡県
5	山口産業株式会社	佐賀県

優良事例

#	企業名	所在地
6	株式会社高山	宮城県
7	株式会社ASAHI Accounting Robot研究所	山形県
8	株式会社高梨製作所	山形県
9	福島コンピューターシステム株式会社	福島県
10	有限会社永井製作所	群馬県
11	田島石油株式会社	埼玉県
12	鶴見製紙株式会社	埼玉県
13	株式会社ヒカリシステム	千葉県
14	旭工業株式会社	東京都
15	株式会社ダブルスタンダード	東京都
16	株式会社NISSYO	東京都
17	武州工業株式会社	東京都
18	Jマテ.カップープロダクツ株式会社	新潟県
19	疋田産業株式会社	石川県
20	株式会社ヤマサ	長野県
21	協和工業株式会社	愛知県
22	三共電機株式会社	愛知県
23	IXホールディングス株式会社	三重県
24	有限会社まびや	三重県
25	株式会社コムデック	三重県
26	東邦電産産業株式会社	京都府
27	日本ツクリダス株式会社	大阪府
28	株式会社ミヨシテック	大阪府
29	株式会社エヌエスケーカー	兵庫県
30	オカネツ工業株式会社	岡山県
31	株式会社広島メタルワーク	広島県
32	福岡運輸株式会社	福岡県



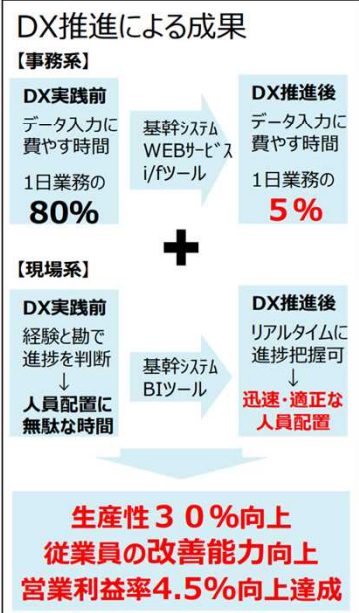
浜松倉庫株式会社（倉庫業） / 静岡県浜松市

【企業概要】URL : <https://www.hamamatsu-soko.co.jp/> 【事業概要】
 資本金：54百万円 従業員数：116名 代表者：中山彰人
 倉庫事業、運送事業、駐車場事業等
 【企業理念】
 ・ 正確に、迅速に、親切に



取組概要

- 【DXに取り組むきっかけ】
 ・ 2015年より、生産性向上のための将来を見据えた新しい業務の在り方を、**若手管理職を中心とした社内プロジェクトで検討**させた。
- 【DXによって実現したい経営ビジョン・ビジネスモデル】
 ・ 「お客様に対して持続可能で豊かな社会を実現させる物流サービスの提供」を実現させるために「収益力の強化」「高付加価値サービスの提供」「経営基盤の強化」を進める。
- 【DXを推進するための戦略】
 ・ 「**ロボット」「AI」「BIツール」「新チャレンジ」「新倉庫**」を推進することで、「省力化・省人化の実現」「ステークホルダーとの協業体制」「新分野(医療等)への参画」の実現を目指す。
- 【組織づくり・人材確保の取組み】【デジタル技術活用の取組】
 ・ 集中的に社内システムや業務改善の仕組みを学ぶ研修を行い、人材育成に努めている。
 ・ 毎月DX推進担当が**各営業所を定期訪問**することでDX推進をフォローする体制を整えている。
- 【DX推進に向けたガバナンスシステム】
 ・ 「DX戦略実務執行総括責任者（代表取締役社長）」を責任者とし「DX経営戦略事務局」が戦略策定および推進・人材育成とシステム管理・セキュリティの推進を図っている。
- 【成果】
 ・ **生産性が30%向上**し、新センターに必要な人員(10名)を確保することができた。
 ・ 従業員のマインドチェンジができ、デジタルを活用した**業務改善プランを立案**可能になった。



第2回パートナーシップ構築シンポジウムを開催し、優良な取組事例を表彰しました！

経済産業省は、関係府省庁とともに、サプライチェーン全体での共存共栄を目指すパートナーシップ構築宣言を推進しています。宣言の更なる拡大やサプライチェーン全体での協力拡大の機運醸成を目的としたシンポジウムを3月25日（月曜日）に開催し、優良な取組事例を表彰しました。また、表彰企業からそれぞれの取組についてプレゼンしました。

(パートナーシップ構築大賞受賞事例プレゼン資料等)
<https://www.meti.go.jp/press/2023/03/20240326005/20240326005.html>



1. パートナーシップ構築大賞 経済産業大臣賞 受賞企業

株式会社日立ソリューションズ

2. パートナーシップ構築大賞（次点） 中小企業庁長官賞 受賞企業

株式会社ミクニ

3. パートナーシップ構築大賞 中小企業特別賞

くにみ農産加工有限会社

4. パートナーシップ構築大賞 テーマ特別賞（GX表彰）

株式会社デンソー



受賞者

パートナーシップ構築宣言とは

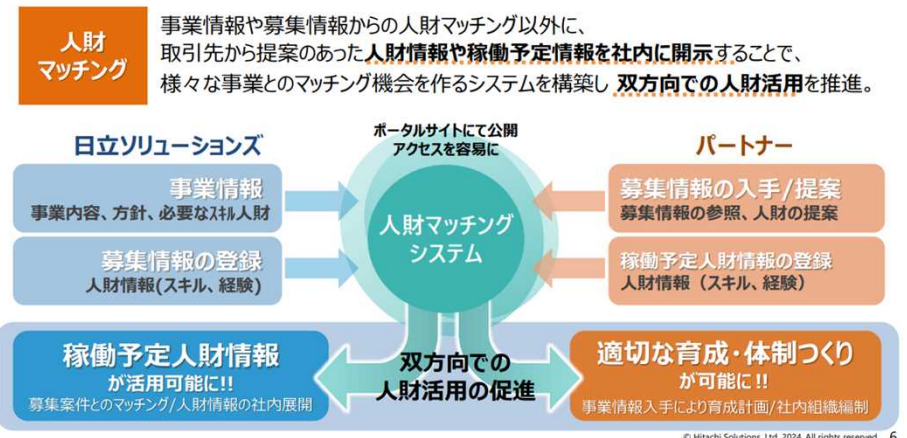
事業者が、サプライチェーン全体の付加価値向上、大企業と中小企業の共存共栄を目指し、「発注者」側の立場から、「代表権のある者の名前」で以下について宣言するものです。

- (1) サプライチェーン全体の共存共栄と新たな連携
- (2) 下請企業との望ましい取引慣行（「振興基準」）の遵守

株式会社日立ソリューションズプレゼン資料の一部

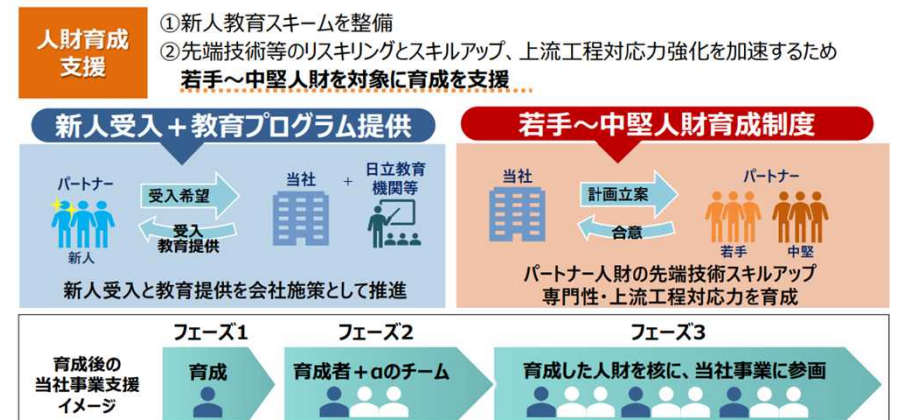
取り組み① 人材マッチングシステム

HITACHI
Inspire the Next



取り組み② パートナー人材育成支援

HITACHI
Inspire the Next



農林水産省は、農林水産大臣を本部長とする「農林水産省物流対策本部」(第2回)を持ち回りで開催しました。第1回(令和5年12月)以降の状況報告が行われ、本部長からは、物流問題を一つでも多く解消できるよう、官民で協力して現場に寄り添い、一つでも多くの成果を上げるよう取り組むようにとの指示がありました。

第1回(令和5年12月)以降の状況報告

(農林水産省物流対策本部・官民合同タスクフォースの活動(現地入りの状況))

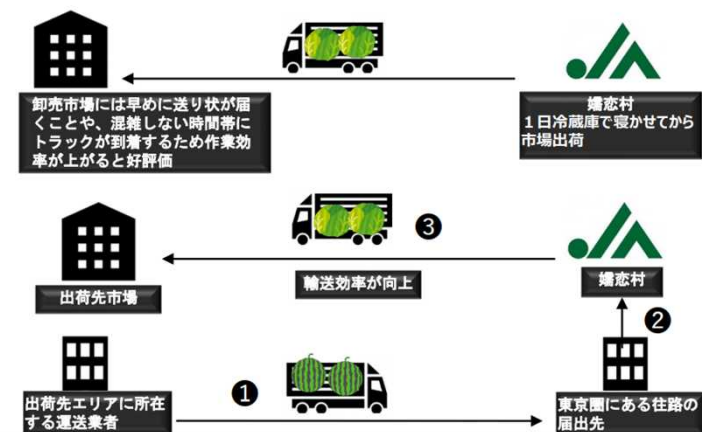
(取組み事例)

場所2	時期	課題	確認された改善策
群馬県嬭恋村【産地】	2月	キャベツの荷待ち・荷役時間	・150か所の集荷所から巡回集荷、7か所の予冷庫へ。1晩予冷した上で、翌日、卸売市場が混雑しない日中に出発・到着し、荷待ち時間を解消。
千葉県流山市【産地】	2月	ほうれん草等の運賃負担の増加	・生産者減少に伴う出荷量減少により、卸売市場までの運賃負担が上昇。 ・出荷先として、近隣直売所や近隣スーパーへの直接持込み割合を増加し、運賃負担を軽減。
長野県川上村【産地】	2月	レタスの荷待ち・荷役時間	・集出荷場における予冷庫専用パレットからトラック用パレット(標準型パレット)への積替作業をなくすため、予冷庫を標準型パレット仕様に変更。
愛知県豊橋市【産地】	2月	キャベツ、ハクサイの長距離輸送	・各JAの青果物を4か所の集荷拠点に集約し、大ロット化して卸売市場へ出荷。(地域物流と幹線輸送の分離による積載率の向上)
熊本県熊本市【産地】	2月	青果物の積載率の向上等	・複数品目の合積みにより積載率を向上し、運賃負担を軽減。 ・荷の少ない夏場は、週3回の隔日便にして、まとめて輸送。 ・遠隔地のJA等と連携し、帰り荷の確保に向けて調整。
長崎県島原市【産地】	2月	青果物の長距離輸送等	・トラック1台分の重量野菜と少量多品目のそれ以外の野菜を合積み出荷(積載率は9割以上)。 ・現行の北九州からのフェリーの活用に加え、鉄道の活用についても検討。
茨城県鉾田市【産地】	3月	積載率の向上等	・特定の品目(にら)について出荷先卸売市場と交渉し、箱のサイズを変更せず入り数を40束から50束へ変更。
宮城県仙台市【卸売市場】	2月	共同輸送	・地元運送業者等の配送ルートを確認、集荷便を手配し、更に効率的な巡回集荷ルートを検討。 ・東北管内の物流拠点を担えるよう、冷蔵施設等を強化することを検討。
岐阜県岐阜市【卸売市場】	2月	荷待ち・荷役時間	・卸売市場の作業要員の増員、卸売市場外の物流センターの活用、オフピーク時間への誘導、冷蔵庫の増設により、待機時間を改善する予定。
大阪府大阪市【卸売市場】	2月	荷待ち・荷役時間	・卸売会社2社共通のインターネット取引システムの導入により、完全オンライン取引に移行。 ・取引時間を早朝から前日夕刻に前倒しすることで、従業員の深夜・早朝勤務を削減し、早期出荷による鮮度向上や遠隔地の市場への輸送が実現。 ・ストックポイントを設置し、物流の生産性向上及び西日本におけるハブ機能化を図ることを検討。
広島県広島市【卸売市場】	2月	長距離輸送	・ストックポイントを整備し、①九州の農作物を関西方面にトラック輸送する中継共同物流拠点、②中四国管内への配送を行うための集約拠点として、機能させる予定。
愛知県豊明市【卸売市場】	3月	共同輸送	・花き流通ECプラットフォームを導入することで出荷前に販売先が決定。大口の場合は、産地から荷物を直送することも可能になり、物流生産性が向上。
愛知県田原市【卸売市場】	3月	荷待ち・荷役時間	・生産者から持ち込まれた荷を、直積みからパレット積みに変更し、場内物流を効率化。

予冷による鮮度向上、混雑時を避けた出荷による荷待ち軽減、出荷先エリアの運送業者との連携
【群馬県嬭恋村・JA嬭恋村】 R6.2.22

- ・7カ所の予冷庫では1晩寝かせて冷やし込む(遠隔地行きは真空予冷器で冷却)ことで、鮮度保持を向上。
- ・予冷時間を活用し、出荷先には従来より1日早く送り状を送付、卸売会社の取引の作業効率の向上に貢献。
- ・出荷に当たっても、市場が混雑しない日中に到着するよう出発することで、荷待ち時間を無くしている。
- ・出荷先エリアに所在する運送業者とも連携、当該運送事業者が、往路で東京圏に荷を運んだ際に、復路でJA嬭恋村の荷を運ぶことで、輸送効率を向上。

効果 (産地) 輸送効率の向上 (卸売市場) 荷待ち時間の削減



「卸売市場の仲卸業者等と小売業者との間における生鮮食料品等の取引の適正化に関するガイドライン」の策定について

農林水産省は、「卸売市場の仲卸業者等と小売業者との間における生鮮食料品等の取引の適正化に関するガイドライン」を策定しました。

○小売業者と仲卸業者等との間に交渉力の差がある中で、仲卸業者等から「小売業者との間における生鮮食料品等の取引において適正化を図るべき事例が存在しているのではないか」との意見が出されたことを踏まえ、農林水産省として食品等流通調査を実施。

○調査の結果、不当な返品など独占禁止法等の観点から問題となり得る事例が明らかになったことから、食品等流通法に基づく措置として本ガイドラインを策定。

卸売市場の仲卸業者等と小売業者との間における生鮮食料品等の取引の適正化に関するガイドライン（概要） 一部

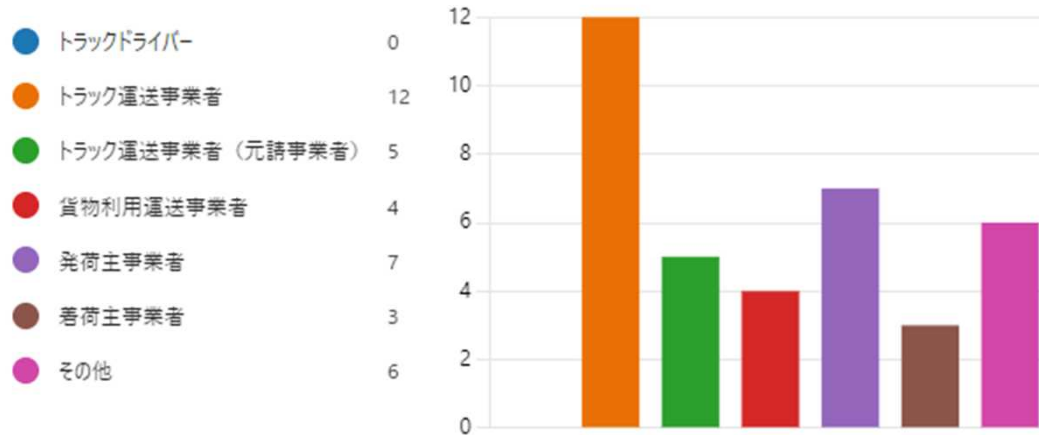
小売業者から仲卸業者等への不当な返品	客寄せのための納品価格の不当な引き下げ	物流費、エネルギーコスト等上昇時の取引価格の一方的な決定	物の購入強制	従業員の派遣や役務の提供の過度な要請	十分に説明のない取引条件の変更等
<p>×【問題となりえる事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一部の品質が悪いとの理由で全部返品された。 バーコードを貼って陳列してから返品された。 納品して1週間後に品質が悪いと返品された。  <p>○【望ましい取引実例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 傷んだ品だけ除去して販売してもらった。 返品前に必ず写真を送信してもらうことで改善した。 店舗担当でなく、本社バイヤーに相談して改善してもらった。 申出期限など返品条件を画面で事前に交わした。 	<p>×【問題となりえる事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> セール時に一律で半額に値引きを要請された。 別の取引先の価格を引き合いに値下げを一方的に要求された。  <p>○【望ましい取引実例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 納価割れ販売の実態を説明し、納得を得た。 安売りばかりする小売業者との取引を見直した。 	<p>×【問題となりえる事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 労務費、物流費等の高騰で資料を基に値上げ要請をしたが、販売価格を一方的に据え置かれた。 季節商品の値上げ要請をしたが、すぐ取り合ってもらえず、時期が終わってしまった。  <p>○【望ましい取引実例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 価格上昇を数字に基づいて説明し、取引価格の上昇につながった。 物流費等の上昇を継続的に交渉し、価格改定につながった。 <p>※「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（令和5年11月29日内閣官房・公正取引委員会）」により、発注者である小売業者には、定期的な労務費の転嫁について協議する場を設け、協議することが求められている。 また、公正取引委員会では、「よくある質問コーナー（独占禁止法）」のQ&A及び「下請代金支払遅延等防止法に関する運用基準」で、労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストの上昇分を取引価格に反映せず、従来どおりに取引価格を据え置くことは、独占禁止法上の優越的地位の濫用又は下請法上の買いたたきとして問題となるおそれがあることを明確化している。</p>	<p>×【問題となりえる事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 恵方巻などシーズンイベントごとに商品購入の催促があり、達成できない場合、取引商品を外すなど報復があるように匂わせてくる。  <p>○【望ましい取引実例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 小売業者が一方的な斡旋をなくし、仲卸業者等側から希望があった場合に限り購入を案内している。 	<p>×【問題となりえる事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 小売業者の新規開店の際、従業員の派遣や人件費の負担を要請された。 新規開店の際、バックヤードで寿司を作るよう要請された。  <p>○【望ましい取引実例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 小売業者は仲卸業者等に対し取引商品の販売業務に係る応援要請をした際、当該応援要請を受けられるかについて、日当や宿泊費、交通費、弁当など派遣に必要な費用を支払うとしたうえで、曜日の選択などを十分に協議した上で決定した。 	<p>×【問題となりえる事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新店舗へ急速サービスで配送するよう依頼された。 色むらを突然指摘され、商品価格を引き下げられた。 いつもと産地が異なるだけで返品になった。  <p>○【望ましい取引実例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 商品の条件や配送のパターンを明確にし、合意内容を画面で交わした。
<p>(卸売市場の仲卸業者等と小売業者との間における生鮮食料品等の取引の適正化に関するガイドライン (農水省HP))</p> <p>https://www.maff.go.jp/j/press/shokuhin/ryutu/attach/pdf/240327_26-4.pdf</p> 					

- ① 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ② **前回参加いただいた皆様のご感想**
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ 荷主対策の深度化（働きかけ、トラックGメン等）
- ⑥ トラックGメンの積極的対応（パトロール・オンライン説明会）
- ⑦ 標準的な運賃
- ⑧ 原価計算・運賃交渉について
- ⑨ **参考資料紹介**
 - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ）
 - ・ 補助制度について
 - ・ 働きかけ・要請の実施事例
 - ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介

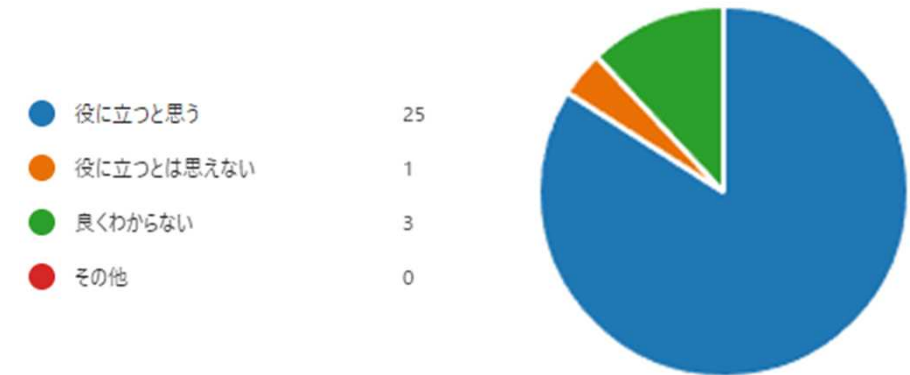
説明会参加人数 約112名※、アンケート回答数29件 (回答率25.8%) 4/15時点

※運輸局関係者除く

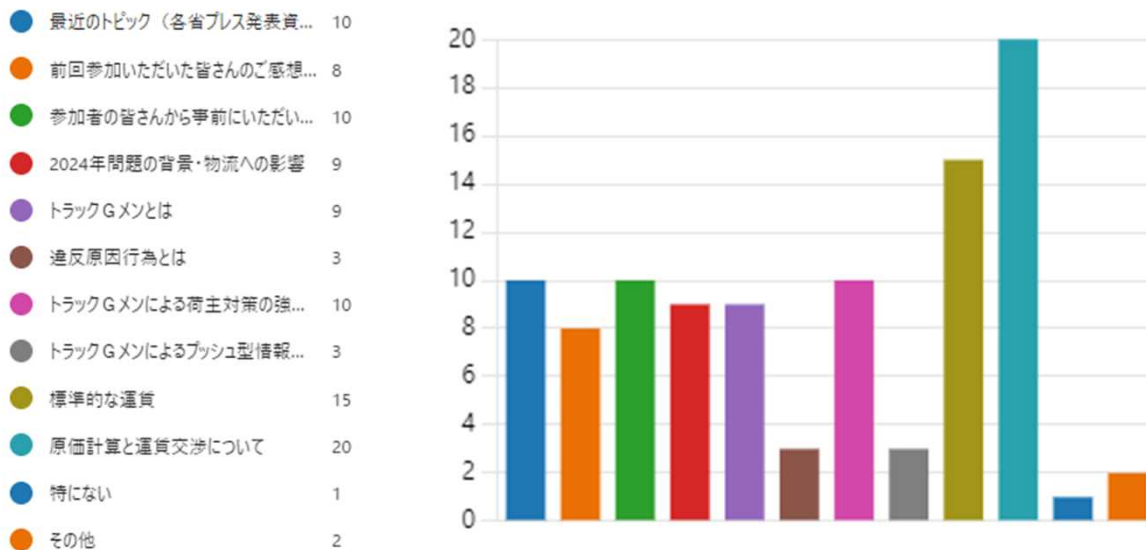
○回答者 (複数回答あり)



○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

- 荷主へ運賃交渉する上で違う角度でのアピールも考えられるようになったと思う。また、輸送運賃とは別に付帯作業の積算方法がよく理解できたので、運賃を含め交渉に活かしたい (トラック運送事業者)。
- 社内にて説明会の情報共有をしていく事で、改善等に役立つと思われます (トラック運送事業者)。
- 物流事業の原価管理に本格的に取り組む必要性を感じた (発・着荷主事業者)。
- 原価計算の方法、並びに労務費上昇による価格転嫁方法の説明に関心を持った (発・着荷主事業者)。

具体的コメント(一部)

Q. 運賃改定交渉、業務効率化に関してご提供いただける情報があればお寄せください（成功例、失敗例どちらでも結構です。）。

A. トラック運送事業者の皆さんから

- 全国県庁所在地までのグーグルマップからの距離を提示。距離感の理解がない事も事実で、この距離を明確にしてあげることで、標準的な運賃と現在無理をして対応が出来ている実態との乖離が進みやすくなっています。
- 当社も原価計算をして荷主に料金交渉をしておりますが、開示できない部分については、手持ち資料として口頭で説明を行っています。荷主の2024年問題に対する取り組み方の濃淡が有り、意識が低い会社については時間をかけて説明しています。

A. 元請トラック運送事業者の皆さんから

- 社内での問題意識の高まりか。検討していただけるようになっている。(回答はまだなし。)

A. 荷主事業者の皆さんから

- 4月より協定運賃改定実施。積込み荷待ち時間削減の為、構内複数個所積込みから、ホーム集約積込みを推進。

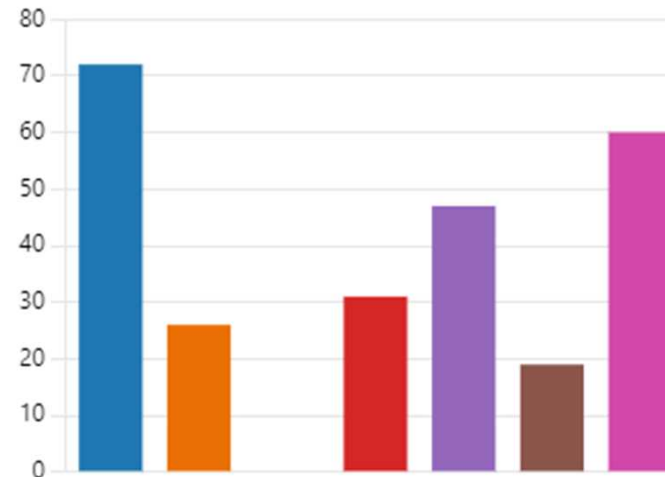
- ① 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有**
- ④ 2024年問題の背景、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ 荷主対策の深度化（働きかけ、トラックGメン等）
- ⑥ トラックGメンの積極的対応（パトロール・オンライン説明会）
- ⑦ 標準的な運賃
- ⑧ 原価計算・運賃交渉について
- ⑨ 参考資料紹介**
 - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ）
 - ・ 補助制度について
 - ・ 働きかけ・要請の実施事例
 - ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介

今回参加いただいた皆さんの構成

令和6年4月25日(木)時点の事前登録者(210名)の構成

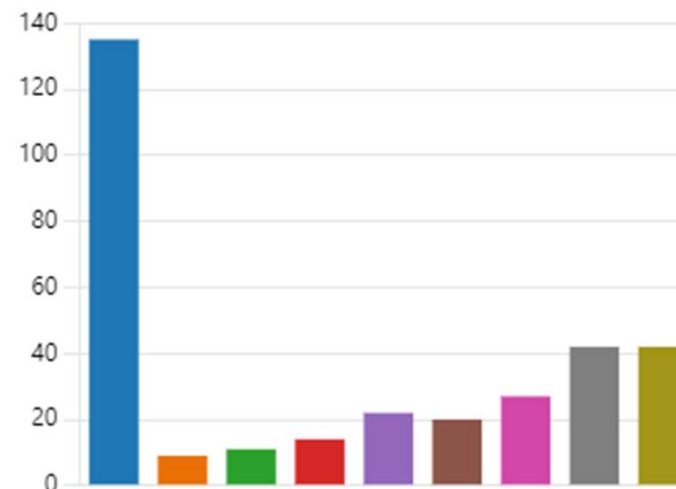
○事業者種別

●	トラック運送事業者	72
●	トラック運送事業者(元請事業者)	26
●	トラックドライバー	0
●	貨物利用運送事業者	31
●	発荷主事業者	47
●	着荷主事業者	19
●	その他	60



○これまで本説明会に参加したことがあるかどうか

●	初めて参加する	135
●	第1回目(R5/8/1)に参加したこと...	9
●	第2回目(R5/9/22)に参加したこと...	11
●	第3回目(R5/10/20)に参加したこと...	14
●	第4回目(R5/11/24)に参加したこと...	22
●	第5回目(R5/12/20)に参加したこと...	20
●	第6回目(R6/1/26)に参加したこと...	27
●	第7回目(R6/2/22)に参加したこと...	42
●	第8回目(R6/3/19)に参加したこと...	42



事前にいただいた問題意識等(まとめ)

共通するご意見：

周知強化の必要性

関係者の理解向上(段々と深まっている)

トラックGメンの存在感UP

法改正に関する情報への要望

参加者の皆さんから事前にいただいた問題意識等①

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。

トラック運送事業者の皆さんから

周知
理解
向上

- **周知の一言**。着荷主も発荷主であるはず。そうすると、その企業の組織の問題。部署や担当者の責任により、責任転嫁は明らか。よって、**新聞・ニュース・SNS などによる周知に限ると考えます。**
- **荷主の協力と理解は必要**です。ドライバーの労働環境改善の一部として全国的な休憩場所不足を改善する事や車両大型化に向けての施設出入口などの改善も同様に必要です。外国人は当然の事ですが**女性や高齢者が働きやすいように各事業者で策を立て荷主に提案していくことも重要な**のでそのための行政からの教育も重要だと思います。
- トラック運送事業者に対しての問題ではあるが、**解決させるのは荷主の理解と協力。今はだんだんと荷主の方にも理解と協力が深まってきているように思える。**

具体的
対応

- 「運べなくなる」に慌てて制度や規制を緩和する。**拘束時間厳守や改定基準は、「ドライバーの健康」「生活の安定」「職場の安定」ではないのか？**その結果が「運べる」。順番が逆。
- **トラック荷物積卸の荷役分離 荷卸し待ち時間の解消**
- 問題意識～荷主との交渉で運賃値上げ並びに乗務員の拘束時間等の削減について協議する。**解決に必要な対策～荷主との粘り強い交渉。**

元請事業者の皆さんから

向理
上解

- **荷主への理解**及び、適正運賃の収受が必要。
- **荷主理解**による、標準的な運賃、荷待ち、作業料の適正な負担等。
- **相手の立場に立った施作を皆がやる**、長時間待機の撲滅

対具
応体的

- 荷主の運賃UP、リードタイム延長への理解と実践
- ①荷待ち時間削減、②トラック休息場所 (SAなど)の**満車対策**
- 現在長距離輸送を行っているルートに対する**中継・切替**

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。

荷主事業者の皆さんから

現状 ● 商品を発注する側（着荷主側）の要求であれば、問題のある納品方法であっても受けざるを得ないのが運送を委託する発荷主側である。発注側に対し、問題のある納品条件を規制する施策が必要と思う。転注を心配すると受注側から発注側には交渉が困難である。

理解向上 ● 運送会社との対話が重要。問題があれば優先順位をつけて 短期間で解決できるようにしたい。
● 待機・付帯作業削減にはその主要因となっている当事者の認識をはっきりさせることが大事。
● 荷主視点にはなりますが、ある程度業者様の労働時間を把握しながら依頼が出来る事で法令違反を防げるのではと思います。

具体的対応 ● 荷役時間削減、モーダルシフト、ドライバーの手荷役削減、物量の平準化に伴う納品時間の安定
● トラックの入所タイミングのコントロール等 ● 重量物対策と待機時間のカウント方法
● 着荷主が入荷予約システムを導入しても、物流事業者が道路混雑等を恐れ、早着しては不要な時間を削減できない。道路混雑の緩和についての国としての対策が必要と思われる。

その他の皆さんから

意識向上 ● 着荷主を含む荷主の理解、荷主への法的制限、多層構造の見直しなど
● 賃金アップ、運賃アップ、経営者の本気度、多重下請けの基本禁止及び手数料の上限の設定など
● 県内で生産・製造された食品等の配送時間の延伸に伴う競争力低下
● ドライバー、運行管理者の働く時間が減っても給料が下がらないことを必須とした改革。人手不足を解消して魅力ある業界になるため、効率化のためのテクノロジーの導入コストを増やす。
● 都心部と地方で意識に差。継続的にメディア等で公表し荷主・運送業者の意識を高めるべき。

「トラックGメン」について感じる印象、期待・ご不安など。

トラック運送事業者の皆さんから

- 期待
応援 ● 大変な活動だと思うが頑張してほしい。Gメンの活動内容や報告を伝えて貰うだけでも励みになる。ただ、遅かれ早かれ原料輸送や工場間輸送の物流は壊滅すると思う。生産を落とすか倍以上の輸送コストをかけることになる。
- 荷主の名前を公表するのに、新聞の紙面を使うとか、より公共性の高い媒体を使うことが、抑止力になります。
- 質問 ● SAやPAでのドライバーから直接アンケートを回収することはできますか。
- 躊躇 ● 取引を止める覚悟がないと通報はできない。
- 不知 ● 身近な存在ではなく、仕組みがよくわからない。

元請事業者の皆さんから

- 期待 ● ドライバーの待遇改善やドライバーを雇用する中小企業の業績改善につながるのであれば、トラックGメンの今後の活動には期待しています。
- 効果
実感 ● 活動内容の報告を見ると、活発に対応されているという印象です。先月、荷主の態度が急変したので、もしかしてトラックGメンさんの影響か？と感じました。
- 今までとは違い、行政が積極的に働きかけて頂いたおかげで、荷主への理解が大幅に変わってきている。今後も引き続きお願いしたい。
- 荷卸し時間の啓蒙・課題抽出のきっかけとなっていると感じています。
- 要望 ● 確定した裏付けに基いた「働きかけ」「要請」をお願いします。
- 大企業から指導していく必要があるのかもしれないが、中小の実運送会社への指導が重要。
- 知らないで違反している業者を除き、確信犯に対する動きを素早くやって欲しいです

「トラックGメン」について感じる印象、期待・ご不安など。

荷主事業者の皆さんから

- 期待 ● 着荷主も本目的を意識付ける取組みに期待します。
- 緊張 ● いつ自分たちの工場に来られるのか、という緊張感がある。
- 要望 ● 着荷主、発荷主が**危機感を持つような摘発事例の発信**
 - 年度変わり人事異動があり、法案成立後にはこれまでと違う動きが出てくるのではないかと恐れ、**早めに情報共有をお願いしたい。**
 - **ドライバーさんを泣かせている企業への働きかけ**
- 不知 ● お会いしたことはないのでよく分かりません。考えの押し付けや誘導がないことを期待します。

その他の皆さんから

- 期待 ● 日本の物流維持のためには**運賃アップ／物流事業者の人手不足解消が不可欠だということ**を荷主側が理解することが不可欠。それに対するGメンの方々の取組みに期待。
- 効果実感 ● 詳細は把握できていませんが、**業界全体にだんだんと浸透してきていると感じます**。長年運賃改定応じていない荷主、運賃以外のコストへの対応については特に期待しています。
 - **精力的に働きかけをおこなっていただいている印象**
- 他機関連携 ● **積極的に荷主企業へのアプローチ、国交省職員だけでは効果薄い。他省庁Gメンを作りその連携**
- 周知不足 ● **一般的に認知が低い**、運送会社とあまり理解していない。具体的な活動、効果など説明すべきでは。

説明会で触れてほしい事項、具体的なご質問。

トラック運送事業者の皆さんから

- 4月に入っていきますので、具体的な動向が見て取れると思います。**派生する事象（実態）の事例を伝えて頂きたい。**データ化による見える化が希望。
- 全日本トラック協会HPにある**多重下請けに関する提言の説明**をしてほしい。
- ・高速道路**大型車両90キロ**に改正後、事故の増加状況（**実際拘束時間短縮に寄与しているのか**）
・高速道路深夜割引制度見直しについて
- **予期し得ない渋滞で拘束時間をオーバーした場合、デジタコ記録(画像・データ)で証明出来ますか？**
また車両不良になった場合、修理工場などに入ったデジタコ記録で証明出来ますか？
- 特に大手「荷主」の「トラックGメン」からの要請に対する**荷主側が出した「諸対策」の「現状」**を聞かせて頂きたい。
- 法改正、今期の集中監視月間の有無やタイミングの検討状況

元請事業者の皆さんから

- 物流二法改正後に決定される規則、令について。**特定の指定基準「一定の量」**はどのくらいになるのか？
- 高速道路での**最高速度を時速90kmに引き上げられたが、どの程度輸送効率の向上につながっているのか？**他の物流事業者や荷主の意見などが聞ければありがたいです。
- **燃油サーチャージ**については、まだまだ理解して頂けない取引先が多いです。計算方法は説明して頂きましたが、**交渉面でより良い方法は無いでしょうか？**
- ドライバーの時間外規制は理解できるが、**倉庫事業者の負担についても焦点を当てて欲しい。**
- **拘束時間を減らす・運賃を上げる。両立させる方策**をあらためて示して欲しい。
- **トラックGメンが摘発した内容と罰則およびトラックGメンヘリークがあった内容等。**

説明会で触れてほしい事項、具体的なご質問。

荷主事業者の皆さんから

- 法制化の動き（直近の情報）法制化されたこと、これから法制化されること。また、最近価格転嫁に応じしていない、として社名公表があったが、価格転嫁の考え方についての説明が聞きたい。
- 標準運賃約款の運賃・料金別建て収受を持って、本来の契約は車上渡しであり、荷役作業料請求の交渉材料にすることは可能ですか。
- 目安箱に投稿される内容。どんなことをトラック運送事業者は困っているのか、聞いてみたい。
- 実運送会社管理簿のフォーマット
- 法令としてどのような感度でスタートして軌道に乗せていくのか？は知っておきたいです。
- 現時点で分かっている法改正および法改正後のスケジュール
（例）24年〇月法制化予定、25年〇月適用開始、等
- 法律で決まったことであり、守らなければならないという点をアピールしてほしい。発荷事業主、運送業者共に仕方がないで終わらせないように。
- フィジカルインターネット実現に向けた、着荷主に対する意識付けの取組みについて
- トラック側の入るタイミングのコントロールなどどこかで対策されていれば教えて欲しい。
- 真っ当な交渉と強制・強要の境目の事例。

その他の皆さんから

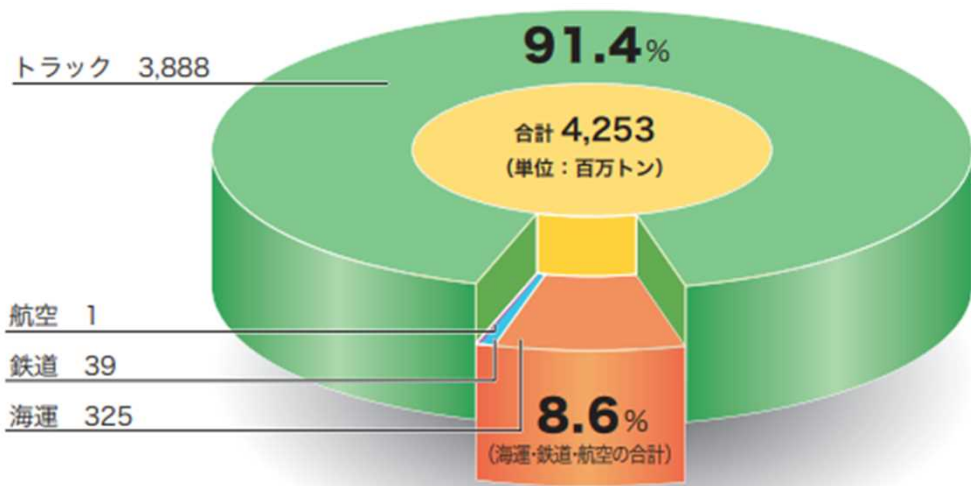
- 運送申込書、引受書。運送の都度必要と理解しているが、市場などセリの状況により品目や個数、重量、届出先などが変わるような場合、貨物により記載出来ない場合もある。合理的なやりとりの方法は？
- 後は利用運送手数料の説明を。● 運送事業者への監査と行政処分。● 法改正情報
- 過労運転に対する記録の改ざん、不実記載など。● 荷主側の意識変容に向けた取組み、荷主の反応

- ① 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ **2024年問題の背景、物流への影響、政府・国会の動き**
- ⑤ 荷主対策の深度化(働きかけ、トラックGメン等)
- ⑥ トラックGメンの積極的対応(パトロール・オンライン説明会)
- ⑦ 標準的な運賃
- ⑧ 原価計算・運賃交渉について
- ⑨ **参考資料紹介**
 - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ）
 - ・ 補助制度について
 - ・ 働きかけ・要請の実施事例
 - ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介

国内物流の大勢を担うトラック

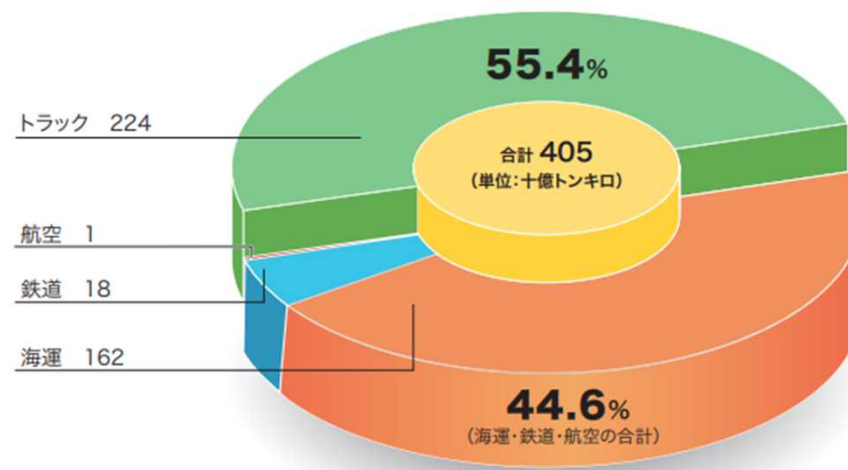
◆ 輸送機関別分担率 (令和3年度)

トンベース



◆ 輸送機関別分担率 (令和3年度)

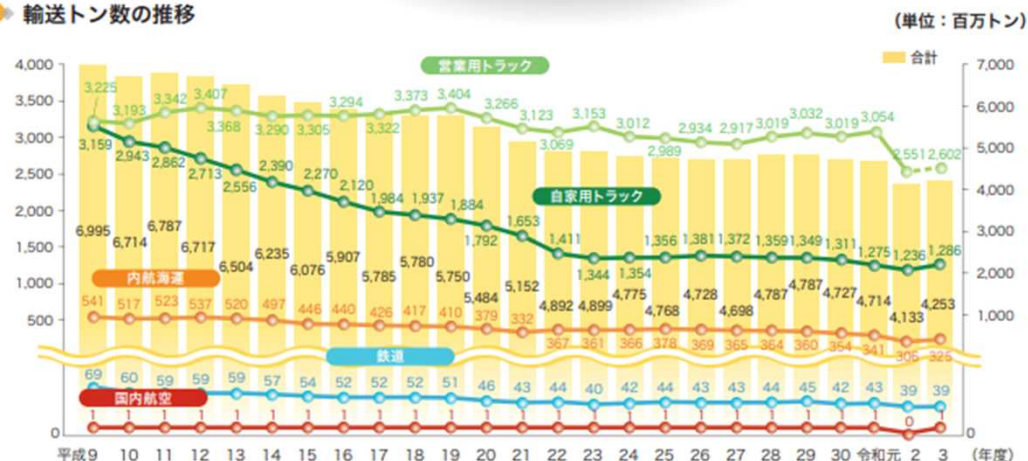
トンキロベース



※用語解説

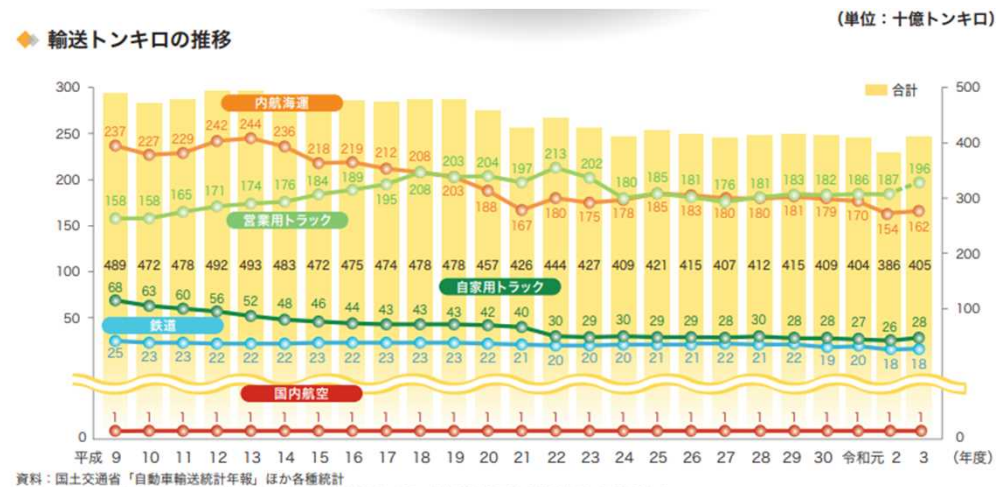
トンキロ=トン数に輸送距離を乗じてその仕事量をあらわした単位で、1トンのものを10キロメートル輸送したときは10トンキロとなる。

◆ 輸送トン数の推移



資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」ほか各種統計

◆ 輸送トンキロの推移



資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」ほか各種統計

車両数別

両	10両以下	11～20	21～30	31～50	51～100	101～200	201～500	501両以上	計
車両数	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
車両数	30,806	14,012	6,602	5,473	3,790	1465	369	248	79	32,038
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

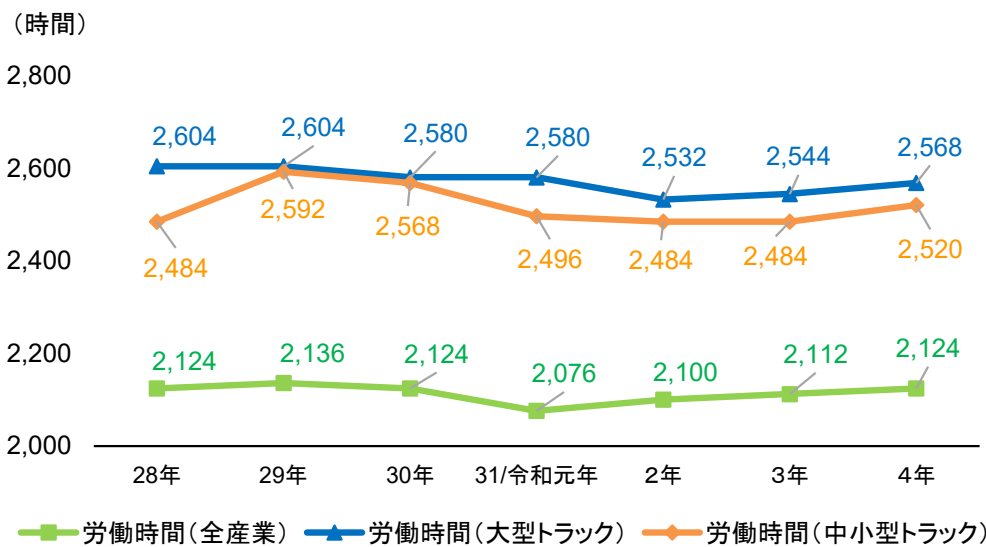
円	100万円以下	101-300	301-500	501-1,000	1,001-3,000	3,001-5,000	5,001-1,0000	10,001-3億円	3億円超	計
車両数	3,276	10,210	7,535	20,442	14,114	2600	1285	286	302	2,794
構成比(%)	5.2%	16.2%	12.0%	32.5%	22.5%	4.1%	2.0%	0.5%	0.5%	100.0%

規模別(車両数別)トラック運送事業者数の割合の推移(単位:%)

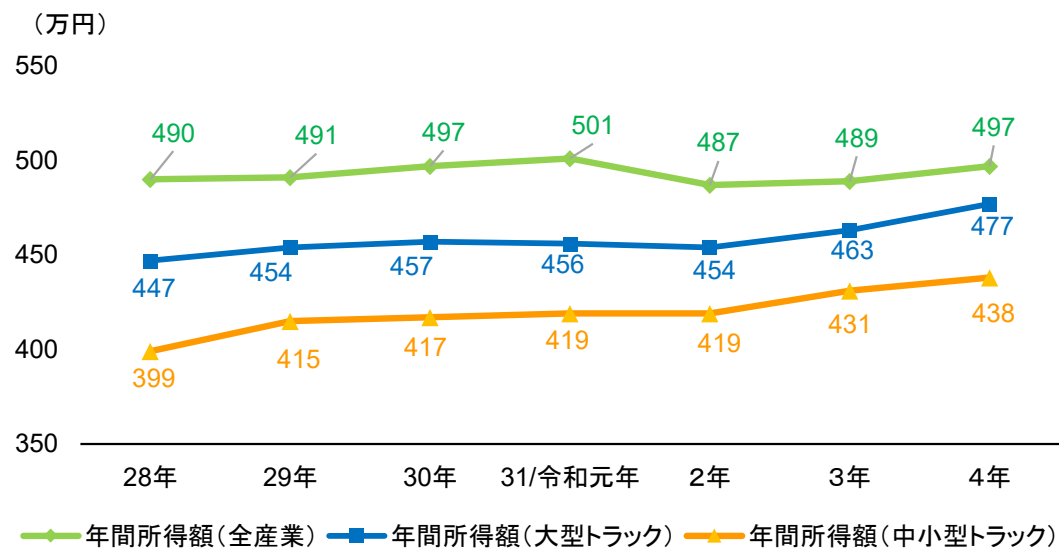
両	10両以下	11～20	21～30	31～50	51～100	101両以上
平成2年	42.2	27.3	13.2	10.0	5.6	1.8
平成8年	43.2	27.3	12.6	9.7	5.4	1.8
平成12年	48.1	25.5	11.4	8.6	4.9	1.6
平成16年	52.9	23.2	10.2	7.8	4.5	1.5
平成20年	56.5	21.7	9.2	6.9	4.2	1.5
令和2年	54.6	21.0	9.6	7.6	4.9	2.2

トラックドライバーの働き方をめぐる現状

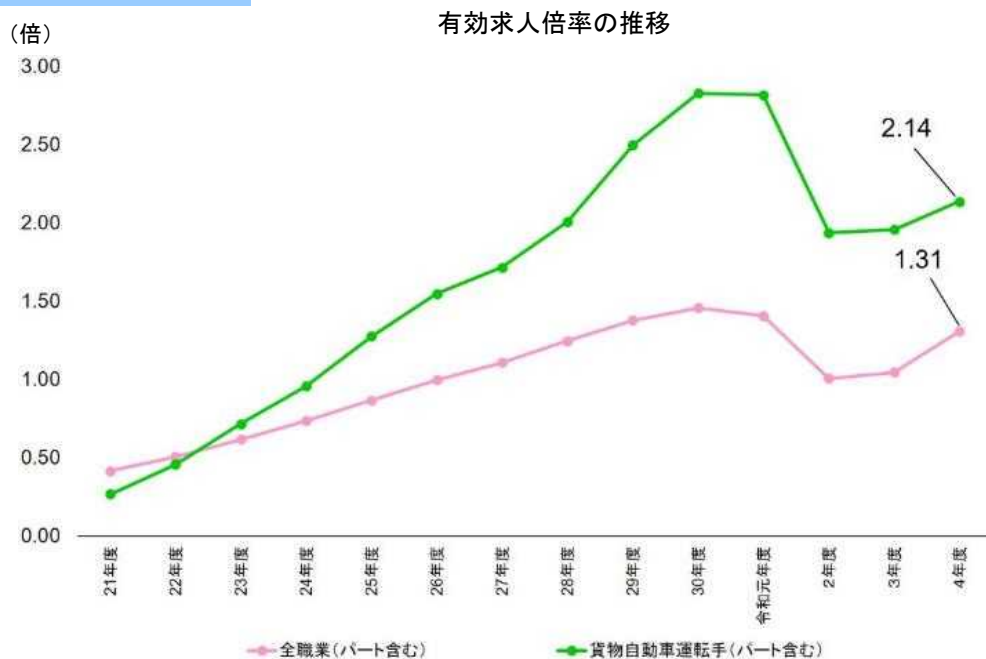
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



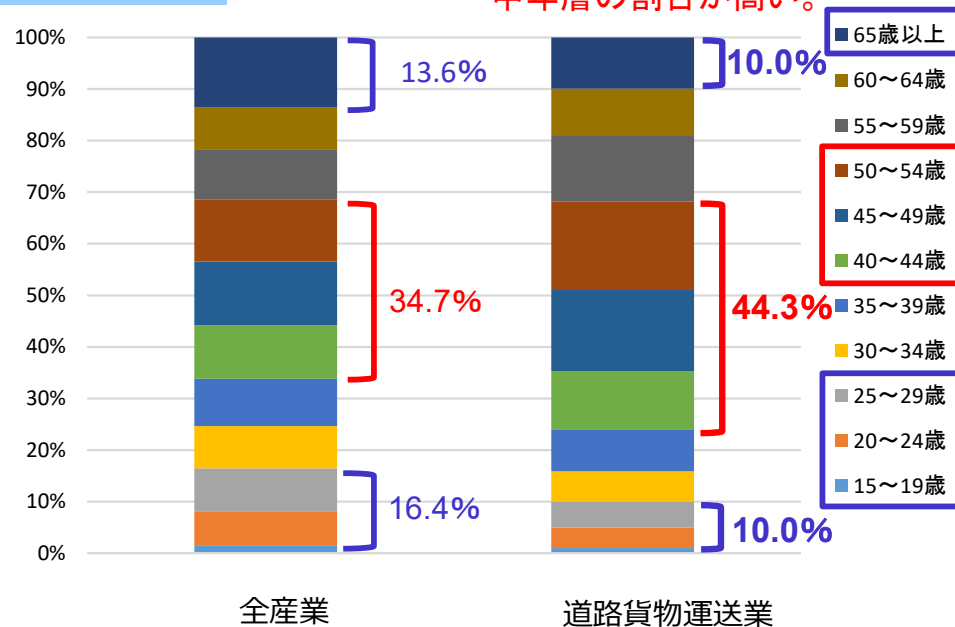
②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。

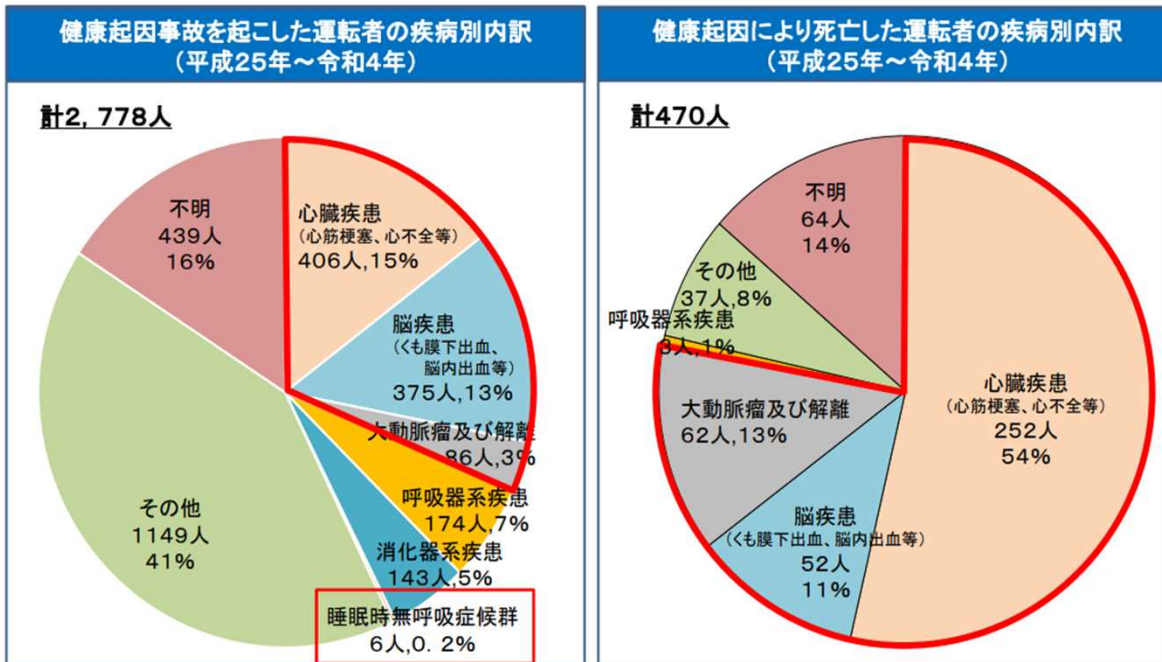


④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



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

トラックにおける健康状態に起因する事故報告件数の推移



運転者の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。

体調不良に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ルール

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、1ヶ月あたり、1年あたりの上限あり

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日あたりの下限あり

運転時間のルール

2日を平均とした1日あたりの運転時間の上限あり
2週間を平均した1週間あたりの総運転時間の上限あり
連続運転時間の上限あり

休日・休日労働のルール

休日の取り扱い、休日労働の回数に関する規制

トラック運送の特性・事情に合わせた複数の特例あり

守らないトラック運送
事業者には

指導(勧告・警告) または

…

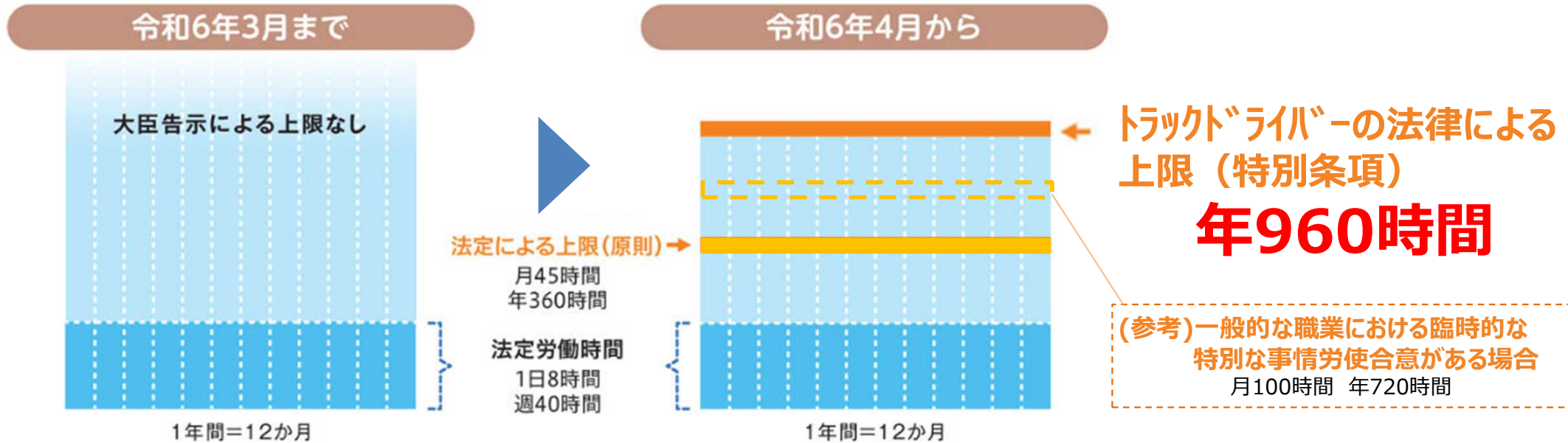


厳正な処分

ドライバーの健康起因による事故
を起こした場合は更に重い処分も。

2024年4月から施行された規制

○時間外労働規制（労働基準法による規制）



○拘束時間規制（改善基準告示による規制）

- 令和6年3月まで**
- 【1日あたり】
- 原則 **13時間** 以内、最大 **16時間** 以内
 - ※15時間超は1週間2回以内

- 【1ヶ月あたり】
- 原則、**293時間** 以内。
- ただし、労使協定により、**年3,516時間**
を超えない範囲内で、**320時間** まで延長可。

- 令和6年4月から**
- 【1日あたり】
- 原則 **13時間** 以内、最大 **15時間** 以内。
 - 長距離運行は週2回まで16時間
 - ※14時間超は1週間2回以内

- 【1ヶ月あたり】
- 原則、**年3,300時間**、**284時間** 以内。
- ただし、労使協定により、**年3,400時間** を超
えない範囲内で、**310時間** まで延長可。

時間外労働の上限規制設定の経緯

労働政策審議会労働条件分科会での議論

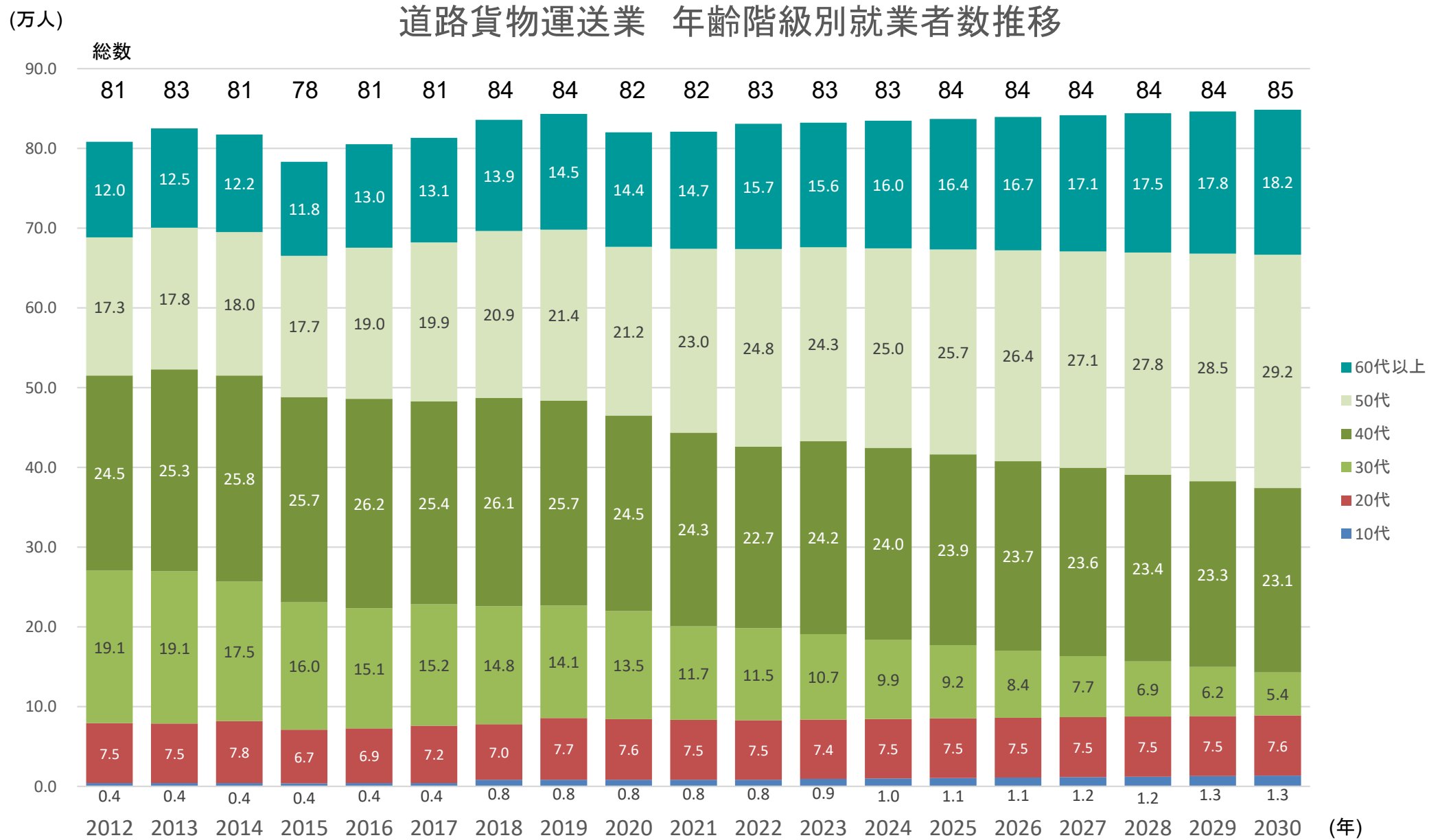
- ・運輸・郵便業は他産業に比べ週労働時間60時間以上の雇用者の割合が特に高い。
- ・**収入を確保するために長時間労働によって収入を確保しようとする労働者がいるのも現状。**
- ・しかし労働者が入ってきやすい業界の環境を労使双方でつくり上げる必要がある。
- ・鍵を握るのは商慣行の改善。課題の解決に向けて、**業界・企業の枠を超えた協力が不可欠。**
- ・荷主企業の協力といった**全体の対策**も含めた取組が改善基準告示の遵守につながる。

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)

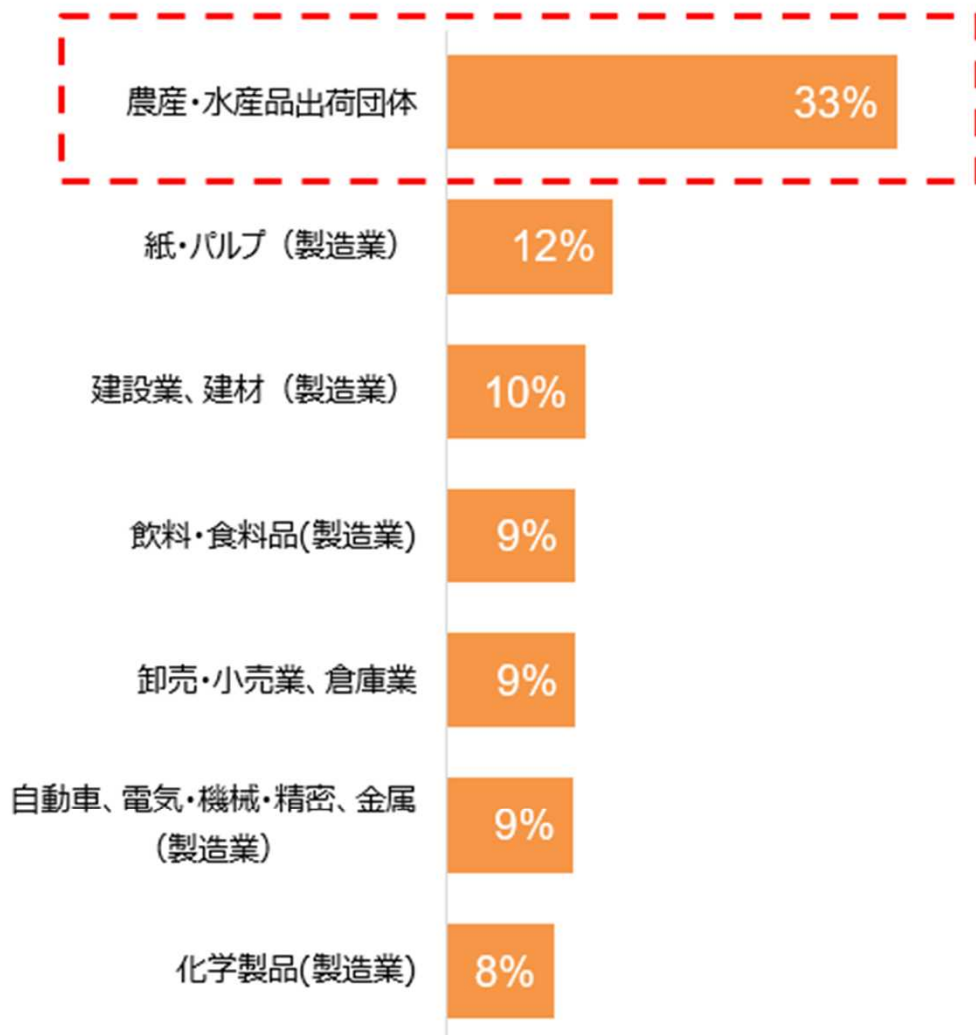
労働者がそれぞれの事情に応じた多様な働き方を選択できる社会を実現する働き方改革を推進するため時間外労働の限度時間の設定 (略) 等措置を講じる**必要**がある。



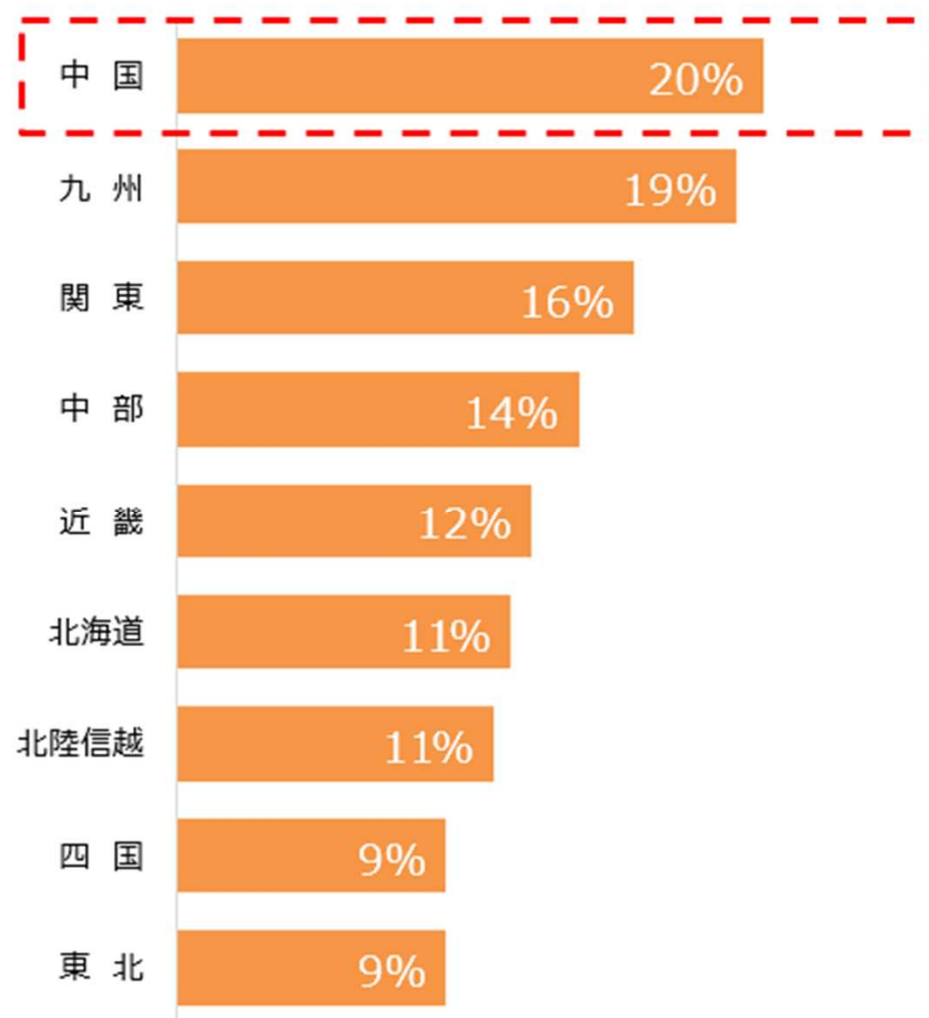
資料: 総務省「労働力調査」より中国運輸局自動車交通部貨物課が作成。
 ※道路貨物運送業従業者数(総数)に年齢階級別構成比を乗じて計算
 2023以降については過去の数字を元に回帰直線により推計
 端数処理の関係で合計が一致しない場合がある。

- 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）



2024年問題に向けた政府・国会の動き

<p>平成27年 5月</p>	<p>「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 厚生省・国交省が中央、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。</p>
<p>平成30年 7月</p>	<p>「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)</p>
<p>平成30年12月</p>	<p>「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。</p>
<p>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</p>	
<p>令和 5年 6月</p>	<p>「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」、「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</p> <p>「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。</p>
<p>令和 5年10月</p>	<p>「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するとともに、可能な施策の前倒しを図るべく、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むことに。</p>
<p>令和 5年12月</p>	<p>「令和5年度補正予算」成立 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13兆1,992億円の規模で成立。物流革新緊急パッケージ関係では一般331億円、エネ特409億、財政融資200億円を計上</p>
<p>令和 6年 2月</p>	<p>「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%引き上げるほか、30年度までに荷待ち時間を1人当たり年間125時間削減することや、共同配送を促して積載率を6ポイント高めて44%にすることなどを目指すことを明記。</p>
<p>令和 6年 2月 ～4月</p>	<p>「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」閣議決定、国会提出、衆議院本会議にて可決、参議院国土交通委員会にて可決 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。</p>

貨物自動車運送事業法の一部改正による対応

平成30年改正（法律第96号）

改正の目的

- トラック運送業の健全な発達を図るため、**規制を適正化**
- 時間外労働規制の適用（令和6年4月）を見据え、**緊急に運転者の労働条件を改善**

改正の概要

規制の適正化

参入要件を厳格化（欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等）

事業者が遵守すべき事項の明確化

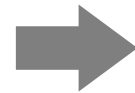
定期的な車両の点検・整備の実施や社会保険料の納付等の義務づけ

荷主対策の深度化

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

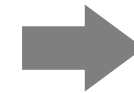
違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

働きかけ



荷主が違反原因行為をしていること
を疑う相当な理由がある場合

要 請



要請してもなお改善
されない場合

勧告・公表

標準的な運賃

運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標としての「標準的な運賃」制度（令和2年4月告示）⇒セミナーや各種協議会による周知・浸透

令和5年改正（法律第62号）

「荷主対策の深度化」・「標準的な運賃」を時限措置から恒久的な制度へ

働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため両制度の継続的な運用が必要なため

制度創設当時

時間外労働規制が適用される
（令和6年3月）までの時限措置

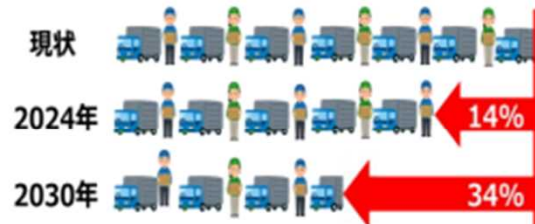


改正後

「当分の間」の措置
（実質恒久的な制度へ）

背景・必要性

- 物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
 - ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性 (右図)。
 - ・ 荷主企業、物流事業者 (運送・倉庫等)、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。
- 軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。
- 以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



法案の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制的措置

【流通業務総合効率化法】

- ①**荷主***1 (発荷主・着荷主)、②**物流事業者** (トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫) に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について努力義務を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
 - *1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記①②の者の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。
- 一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。
- 特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者の選任**を義務付け。
- ※法律の名称を変更。
- ※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業 → パレットの利用による荷役時間の短縮

2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

【貨物自動車運送事業法】

- 元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿の作成**を義務付け。
- 運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価 (附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。) 等について記載した**書面による交付**等を義務付け*2。
- 他の事業者の**運送の利用 (= 下請に出す行為) の適正化**について努力義務*3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成、責任者の選任**を義務付け。*2*3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3. 軽トラック事業者に対する規制的措置

【貨物自動車運送事業法】

- 軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を義務付け。
- 国交省HPIにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る**事故報告・安全確保命令**に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で (2019年度比)

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

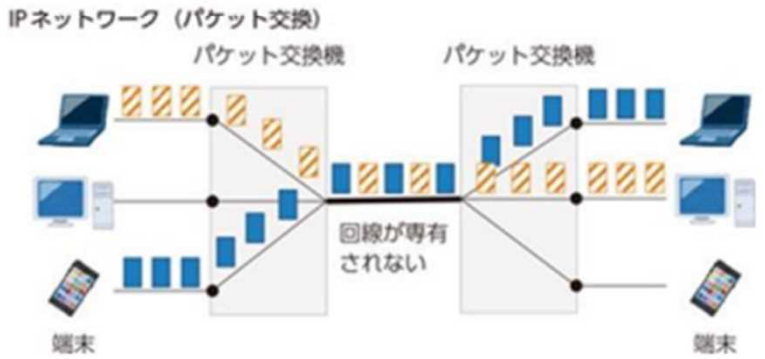
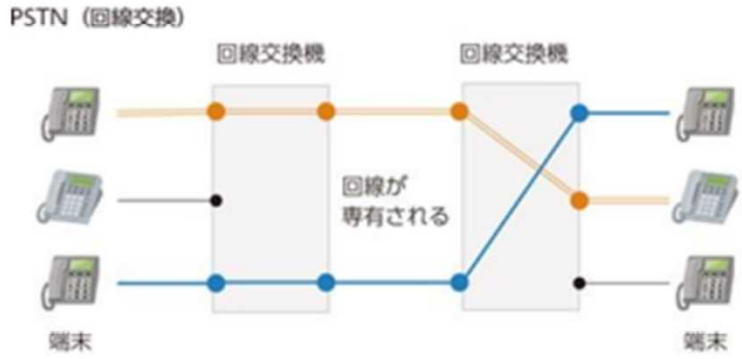
国会での審議の状況（衆議院での質疑より）

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

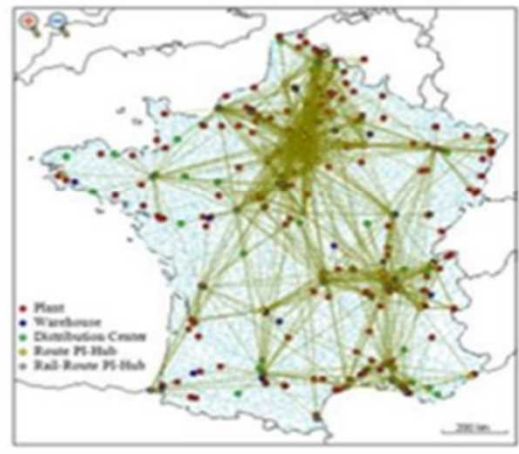
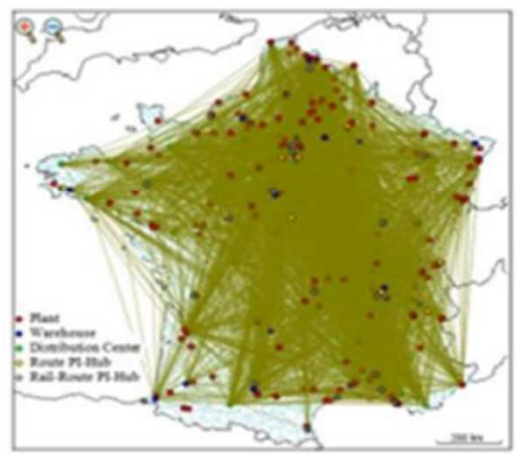
フィジカルインターネット（究極の物流効率化）

- 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

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 2024年 トラックドライバーの 時間外労働上限規制	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	<h2>フィジカルインターネット ゴールイメージ</h2> <p>①効率性（世界で最も効率的な物流）</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>②強靱性（止まらない物流）</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>③良質な雇用の確保（成長産業としての物流）</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>④ユニバーサル・サービス（社会インフラとしての物流）</p> <ul style="list-style-type: none"> 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・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。	各種PFビジネスの発達 SIPスマート物流サービス	PF間の自律調整 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	
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・業種の壁を超えた物流機能・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 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 中継輸送の普及（リレー・シェアリング） 物流MaaS (トラック・航空機・積込機自動運転)	装置産業化の進展	完全自動化の実現	
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	運転者有人列走システム・高度運転での乗務員無人列走システムの実用化 例）自動運転トラック 限定地域での無人自動運転移動サービス 例）自動運転バス・タクシー 自動配送ロボットによる配達の実現 FD-ン物流の社会実装の進展 例）自動運転トラック	サービス展開 高度運転での自動運転トラック実現 例）自動運転トラック	サービス展開	

国会での審議の状況（衆議院での質疑より）

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

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

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

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

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

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

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

元請事業者：実運送体制管理簿の作成を義務づけ。

トラック事業者等：下請に出す行為の適正化に関して努力義務や義務を課す。

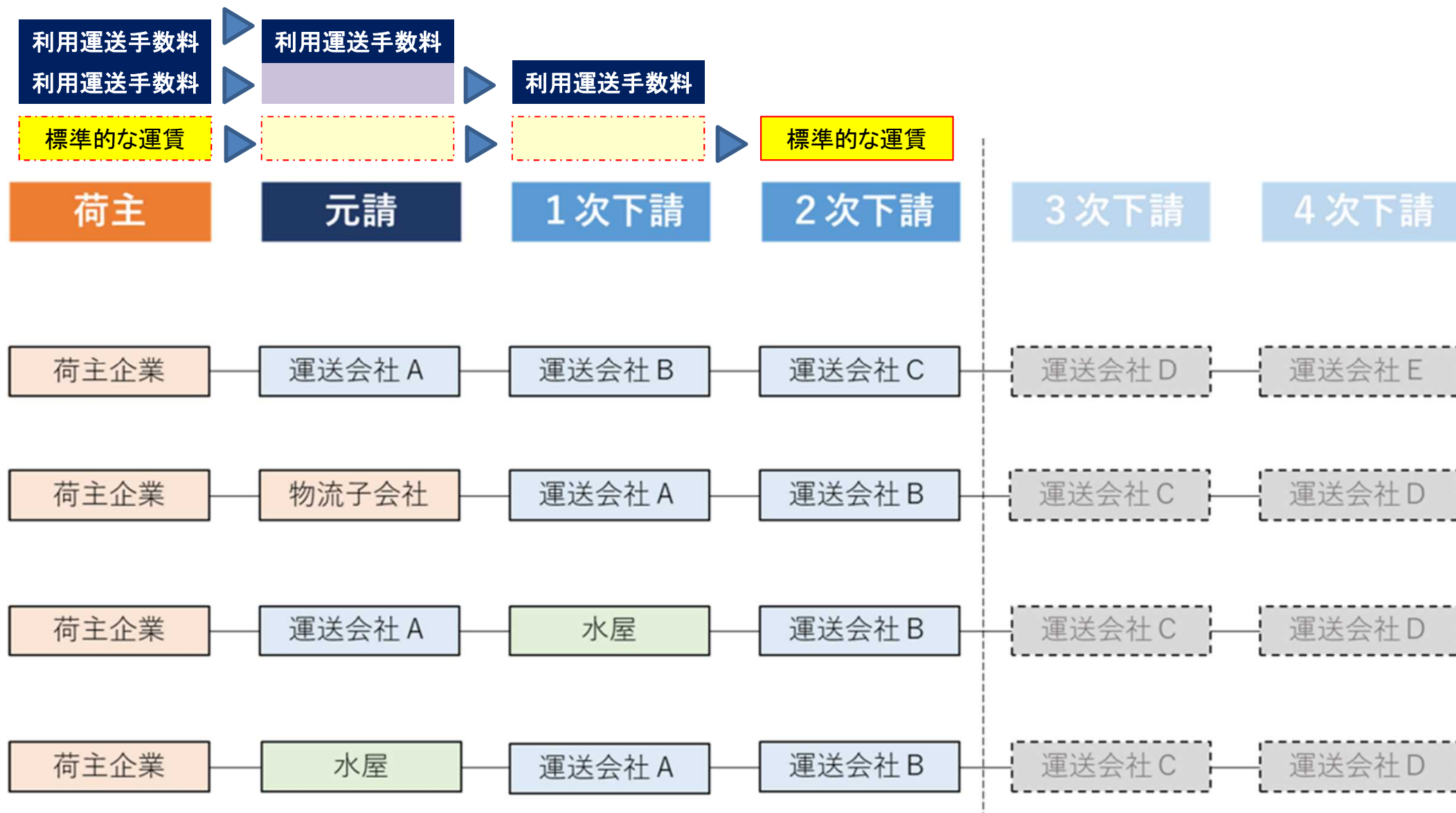
荷主、トラック事業者等：運送契約の締結に際して書面交付等の義務を課す。

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

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

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

多重下請構造是正の考え方



国会での審議の状況（衆議院での質疑より）

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

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

Q. 消費者に対する対応は (4/3衆国交委 自民 泉田議員)

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

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

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

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

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

国会での審議の状況（衆議院での質疑より）

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

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

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

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

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

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

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

Q. 専業水屋への対応(4/3衆国交委 立憲民主党 石川議員)

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

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

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

国会での審議の状況（付帯決議）

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律
付帯決議

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

国会での審議の状況（付帯決議）

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

国会での審議の状況（付帯決議）

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

- ① 前回参加いただいた皆様のご感想
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ **荷主対策の深度化**（働きかけ、トラックGメン等）
- ⑥ トラックGメンの積極的対応（パトロール・オンライン説明会）
- ⑦ 標準的な運賃
- ⑧ 原価計算・運賃交渉について
- ⑨ **参考資料紹介**
 - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ）
 - ・ 補助制度について
 - ・ 働きかけ・要請の実施事例
 - ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

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

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化^(※)**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入^(※)
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入^(※)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン（仮称）**）
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃收受・価格転嫁円滑化等**の取組み^(※)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資**の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバースポーツ、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進^(※)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化^(※)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入^(※)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）	（施策あり）	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間 × 達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% × 達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			合計：14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ 通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

違反原因行為とは

以下のような行為を**違反原因行為**といたします。

恒常的に長い荷待ち時間



⇒過労運転防止義務違反の原因に

無理な到着時間の設定



⇒スピード違反の原因に

過積載になるような依頼



⇒過積載運行防止義務違反の原因に

運賃・料金の交渉に応じず、不当に低廉に据置くこと



契約にない付帯業務を行わせ、料金を支払わないこと

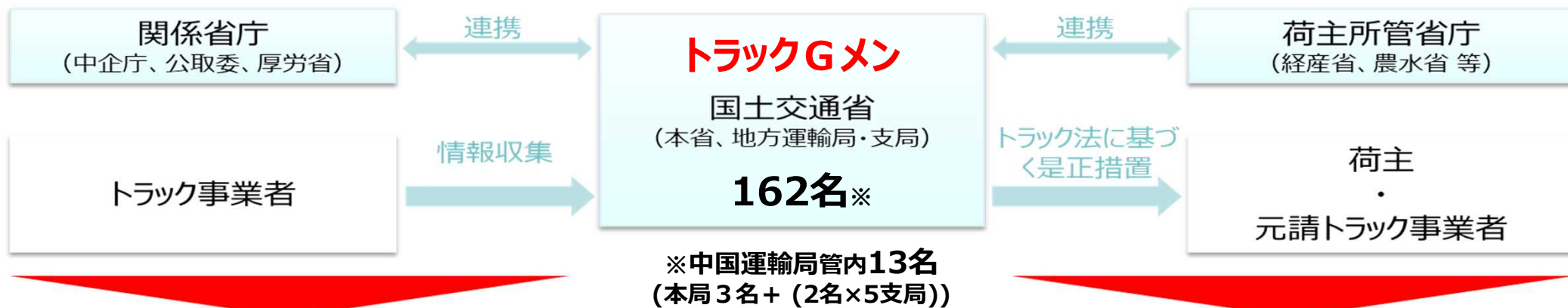


付帯業務の例

- 倉庫内の棚に荷物を入れる。
- 運送終了後の貨物を方面別等に分ける。
- 貨物に値札などのラベルを貼る。
- 積み下ろし場所から貨物を移動させる。

⇒どちらも独占禁止法、下請け代金法違反になり得る

トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化



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

「働きかけ」

疑いのある荷主へ連絡

文書のみ送付

荷主の本社へ連絡

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

働きかけを契機に改善が行われた例

○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4 t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）

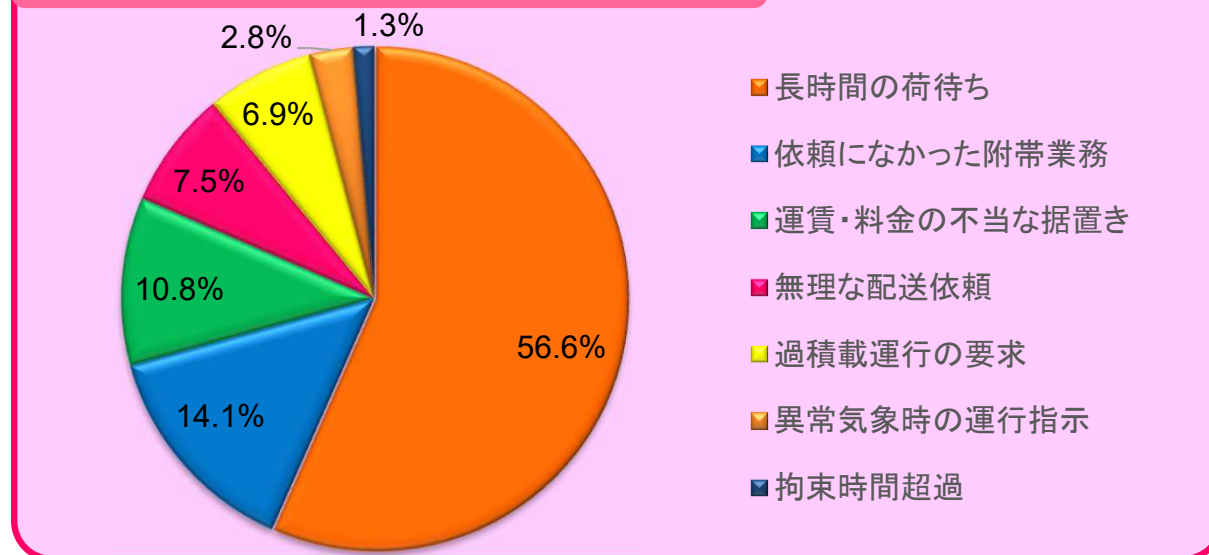
荷主対策の深度化、対応状況

「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
勧告	2
要請	174
働きかけ	339

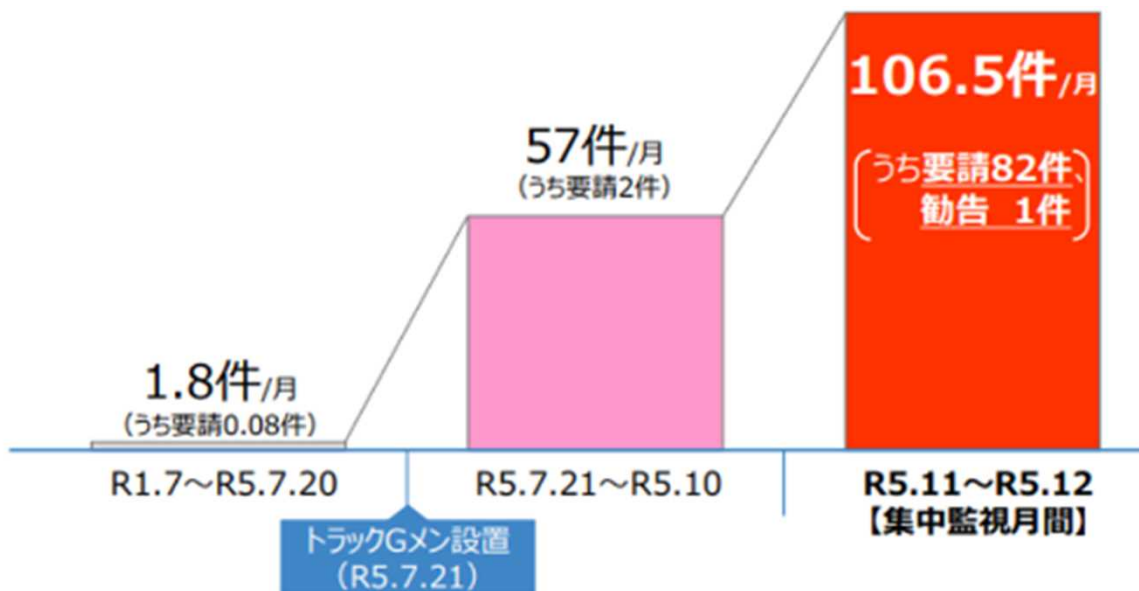
※令和6年2月29日現在(令和元年7月からの累計)

荷主起因の違反原因行為の割合



トラックGメンによる「集中監視月間」(令和5年11・12月)による取り組み

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



<集中監視月間における実績>

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

<主な違反原因行為>

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

- ① 前回参加いただいた皆様のご感想
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ 荷主対策の深度化（働きかけ、トラックGメン等）
- ⑥ **トラックGメンの積極的対応**（パトロール・オンライン説明会）
- ⑦ 標準的な運賃
- ⑧ 原価計算・運賃交渉について
- ⑨ **参考資料紹介**
 - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ）
 - ・ 補助制度について
 - ・ 働きかけ・要請の実施事例
 - ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介

パトロールの状況(荷主の拠点、本社事務所等)

令和5年8月22日～4月25日の結果

パトロール先拠点数 **797** か所

(内容) 制度説明ペーパー手交の上以下を説明

- トラック物流2024年問題について
- 違反原因行為
- トラックGメンの業務
- 働きかけ等制度
- 標準的な運賃 等

〔 事前に得た情報を元に、**改善すべき点** (違反原因行為) **を強調した説明も実施。**

また、トラック運送事業者の事業継続の為には適切な収入の確保が必要、そのため**運賃交渉には真摯に対応するよう依頼。**



これまで立ち寄ったパトロール先拠点 (一部)

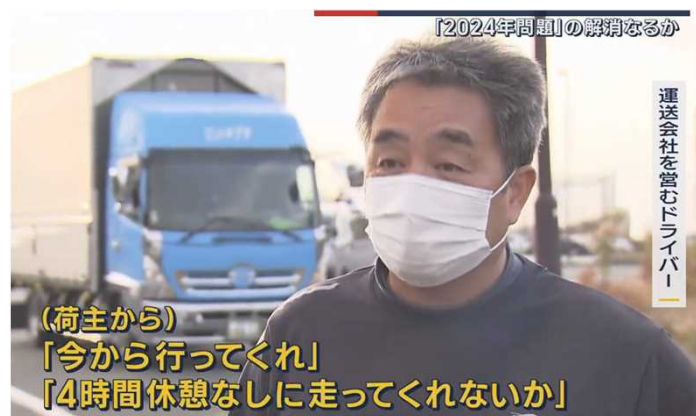
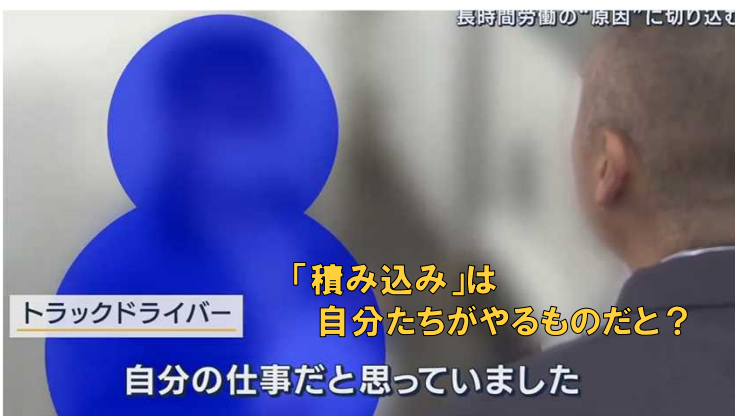
(広島) 吉田工業団地、廿日市市宮内工業団地 (岡山) 熊山工業団地 (山口) 新南陽鉄鋼団地
(島根) 江津地域拠点工業団地、大田市工業団地 (鳥取) 境港市西工業団地、境港市竹内団地



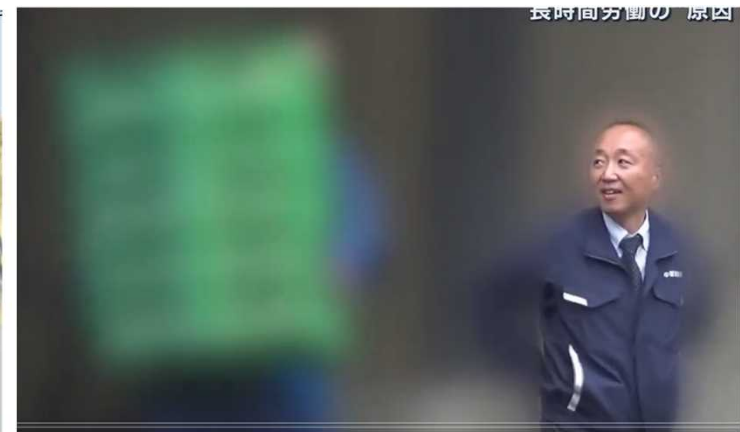
パトロールの様様

中国トラックGメンの動き(荷主パトロール)

テレビ朝日「報道ステーション」(令和5年12月14日(木))



トラックドライバーへの周知・情報収集



具体的な説明内容(ポイント)

2024年問題について

- 令和6年4月からトラック運転者の残業時間に上限が課せられ、貨物が一部運べなくなる恐れがある。
- また長期的な問題として、トラック運転者を職業として選択する人が若年層で減っており、年齢構成が高年齢化している。このままだとドライバー不足になり、トラックがあっても運べない状況になる。

違反原因行為について

- トラック運転者を確保するには、働く環境を改善する必要がある。**荷主担当者の「ちょっと頼むよ」という悪気のない一言が無理を強いるだけでなく、違反行為の原因にもなり得る。注意して欲しい。
(例) 「もうちょっと積めるでしょ」→過積載運行の原因に
「急いで運んでね」、「時間厳守で(無理な時間設定)」→スピード違反に
「ちょっと待ってて(日常的に長時間の待機に)」→過労運転に※
※待機中は心身が休まるわけではなく、休憩時間にはあたらない。
- 悪質なものは事実確認、改善を求める「働きかけ」「要請」「勧告・公表」の対象になる
- 我々もパトロールを通じて荷主事業者の雰囲気や事業の様子を見させていただいている。

標準的な運賃について

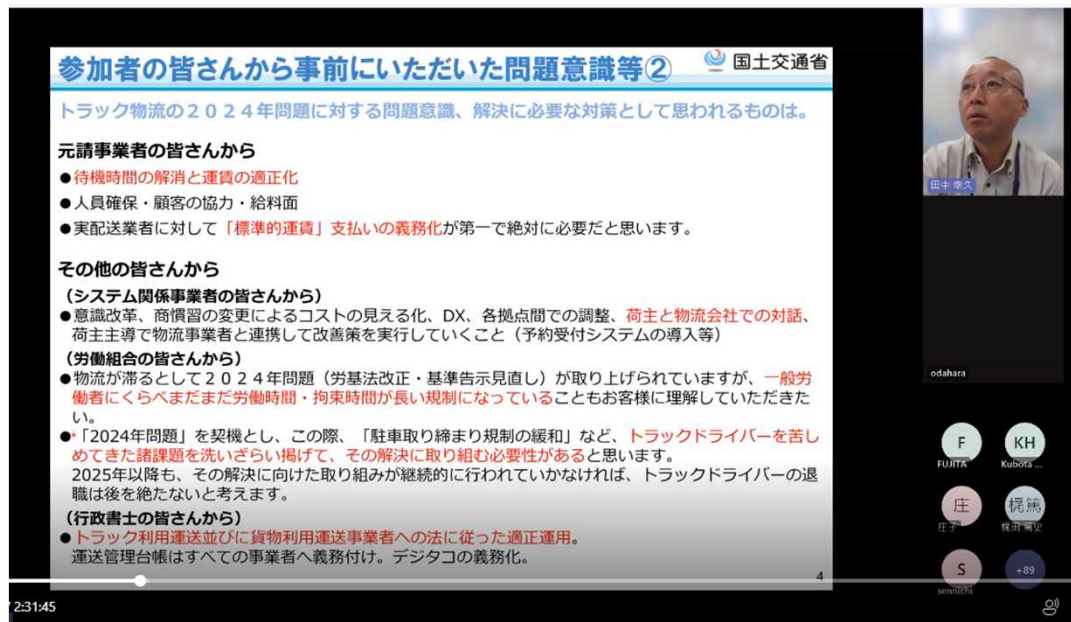
- トラック運転者を確保するには、一定の賃金水準を確保する必要もある。**また事業継続のためには車輛の更新等**再投資を継続する必要がある。**トラック事業の原資は運賃なので、国は標準的な運賃を策定し、**運輸局もトラック事業者に対し、これを携えて荷主事業者に相談に行くようにと指示している。**
- トラック事業者から運賃に関する相談があった場合には耳を傾けて欲しい。**

オンライン説明会について

- 中国運輸局では月1回オンライン説明会を開催し、詳細を説明しているので、是非ご参加いただきたい

オンライン説明会による周知

説明の内容（「何回も」、「わかりやすく」、「有益な情報」を重視）



オンライン説明会の模様

主な説明内容

- **トラックGメンの業務内容について**
(働きかけ・要請・勧告／公表、プッシュ型情報収集(パトロール等))
- **違反原因行為とは**
(荷主の安易な一言が違反原因行為に。運賃の不当据え置きも。)
- **標準的な運賃について**
- **2024年問題の背景・政策**
(残業上限規制が何故必要なのか、そもそもから説明。)
- **物流効率化に向けた取組み事例紹介**
- **国交省、関係省庁からのトピック**
(各省報道発表資料等から参加者の関心に合う情報を提供)

※他に事前登録の際問題意識等を収集し、説明会中もチャットでの質問を可として参加者同士の情報共有も図っている。

開催結果及び参加者の状況（運輸局関係者除く）

令和5年8月1日より、毎月1回、20日頃に開催（第5回(12月20日(水))からは午前、午後の2回開催。）。

【第1回～第8回の累計参加者数】 **延べ1,056名**

【参加者種別】トラック運送事業者、元請、荷主事業者、行政書士、労働組合、マスコミ、物流関係システム会社、コンサル、金融、車両メーカー等

第4回(11月24日(金)開催)からは、参加者に有益な情報を提供するため、モーダルシフト、物流システムなどテーマ別に専門事業者を招いた講演も実施。第5回(12月20日(水))からは午前、午後の2回開催。

パトロールで聴取した発言

トラック事業者・ドライバーの発言

- ピッキング、バーコード読み取りの作業させられている。ハンディターミナル端末を説明もなく当たり前のよう^に持たされ、付帯業務は当然サービス。機器破損は10万円の弁償。拘束時間が長い。荷待ちは常態的に1-3時間。長い場合は13-15時間ということも。（トラックステーションに出入りする下請事業者）
- 時間を指定されて来たが、そこから既に3時間程度待機中(17:00過ぎ)。食事は前日22:00からしていない。こんなに待たされるとわかっていたら、途中コンビニで買い出しもできたのに。常に動いており、休憩もとれず、430など取ったことがない。朝イチのスーパーマーケットでは、棚への陳列まで手伝わされる。
- 運賃は数十年前に自分が事業を継いだ当時のまま。値上げを切り出すと「じゃあうちを辞めるってことだね」と…。長年請け負っているが、歩み寄りの姿勢が全くなく、ひどい。（トラック事業者）

荷主側の発言

- 値上げには応じている。child車などは数がないので、「運べない」と言われると困る。今は運送会社の方が強い。（食品製造会社）
- 値上げには応じた。ただ今は数が少なくなっているが、こちらが大事に制作した商品を雑に扱ったり、こちらの指摘に耳を貸さないドライバーもいて、何のために値上げしたのかと思うことがある。輸送サービスのクオリティーの確保について問題提起して欲しい。（精密機械製造会社）
- どこも大変なので、値上げの相談には応じたい。ただ、こちらから着荷主に対しての値上げはなかなかできない。競合が多い場合切られるきっかけにもなるので。（鉄鋼製品製造会社）
- トラックに配送をお願いすることはないが、資材はトラックが運んでくる。資材が届かなければ人が揃っても作業ができないので、対応が必要だと思う。（道路建設会社）

パトロール時の配布物

パトロールの際、以下の情報を確実に伝えるため、運輸局独自でチラシを用意し、担当者に手交することとしている。

- **トラックGメンの制度周知**
(プッシュ型情報収集、働きかけ、要請、勧告・公表)
- **違反原因行為について** (対荷主等)
- **2024問題のあらまし**
- **オンライン説明会への参加**

トラック運送事業者・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)

積込先、配送先で困りごと、ありませんか。

情報ください

恒常的に長い荷待ち時間
過積載になるような依頼
無理な到着時間の設定
異常気象時の運行指示

そのほか、こんな行為についても情報があればお寄せください。
●依頼(契約)のない附帯作業
●運賃・料金等の不当な据置き

国土交通省トラックGメンが荷主・元請事業者の**本社**に対して「働きかけ」、「要請」を行い、是正を指導します。

「トラックGメン」とは...

トラックGメンは、適正運賃の取戻や労働環境の改善を実現し、2024年問題の解決を目指すため国土交通省が創設した専門部隊です。「プッシュ型(積極的)情報収集」や「違反原因行為の疑いのある荷主・元請事業者**本社**への「働きかけ」や「要請」等を行い、疑いが事実であれば、改善に向けた計画策定を指導します。

働きかけ・要請の手順

働きかけ後の改善事例

目録箱(具体的イメージ)

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)

国土交通省 中国運輸局 からお知らせ

トラックGメンがパトロール中です。

トラックGメンが「プッシュ型情報収集」の一環として、荷主事業者の支店、荷捌き場周辺などへのパトロール(現場の状況確認)を行っております。ご理解とご協力をよろしくお願いいたします。

トラックGメンとは?
トラックGメンは、適正運賃の取戻や労働環境の改善を実現し、2024年問題の解決を目指すため国土交通省が創設した専門部隊です。「プッシュ型(積極的)情報収集」の他、違反原因行為の疑いのある荷主・元請事業者**本社**への「働きかけ」や「要請」等を行い、疑いが事実であれば、改善に向けた計画策定を指導します。

【働きかけの実例】 【要請の実例】

ケースの 運賃・料金等の不当な据置き
ケースの 長時間の荷待ち
ケースの 依頼契約外に付帯作業
ケースの 積載制限の厳格な要求

違反原因行為の改善が見られない場合の流れ
働きかけ → 要請 → 勧告・公表

それ、違反原因行為です。

違反原因行為とは、トラック運送事業者が法令に違反する原因となるおそれのある**荷主・元請運送事業者の以下のような行為**です。

恒常的に長い荷待ち時間 無理な到着時間の設定 過積載になるような依頼

→過労運転防止義務違反を招くおそれ
→最高速度違反を招くおそれ
→過積載運行を招くおそれ

他にも、以下の行為が違反原因行為となることがあります。

運賃・料金の不当な据置き
依頼のない附帯業務
異常気象時の運行指示

該当する事実があれば、改善の必要があります。
(トラックGメンの指摘後は、改善計画の策定・提出が必要です。その前に行動を。)

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)

「トラック物流2024年問題」に関するオンライン説明会のお知らせ

トラック運送事業者や荷主・元請企業の皆様から、「トラック物流の2024年問題」に関して日々寄せられる様々な声に答えるため、中国運輸局では8月より、**毎月1回、オンライン説明会を実施**しています。今月は以下の日程で行います。問題意識・ご質問にお答えしますので、事前登録の際にご記入ください。

ご案内・事前登録フォーム
(令和6年5月24日(金) 10:00、15:00開催分※)
<https://forms.office.com/r/YEei1M0gV>

トラック物流の2024年問題とは?
2024年4月以降、トラックドライバーの稼働時間が「年960時間」に制限され、それ以上稼働した貨物が運べなくなる→運べる貨物が減るといった懸念のこと。

2024年問題への影響(影響)具体例と対応を行わなければならない。2024年問題は稼働時間の制限による稼働率低下による影響が大きい。2023年実績は稼働率が約34%、(960h)を超過し不足する可能性がある。

制度改正の内容

しかし、問題の本質は、労働時間が短縮なことによる長期稼働ドライバー不足。問題解決には、発着地両主の皆さんのご理解、ご協力が必要です。

トラックGメン、活動しています!

国土交通省 中国運輸局 からお知らせ

パトロール先拠点数 540 か所 (令和5年8月22日~12月5日の実績)

中国運輸局内全域で実施中!

【パトロールの積極的な実施】

【毎月オンライン説明会を実施】

これまでに約 450 人が観覧 (令和5年6月1日から毎月1回実施)

国土交通省 中国運輸局 からお知らせ

働きかけ・要請の手順

働きかけ後の改善事例

目録箱(具体的イメージ)

違反原因行為の防止に向けた対応

【お願い】違反原因行為の防止に向けた対応
【お願い】違反原因行為の防止に向けた対応
【お願い】違反原因行為の防止に向けた対応

労働力の確保が持続のための価格交渉に関する指針 (RS.11.29)
内容指針が公正取引委員会 ほか各行政機関と決定・公表しました。

労働者 受注者双方が公平な取引を行うための指針

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)

- ① 前回参加いただいた皆様のご感想
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ 荷主対策の深度化（働きかけ、トラックGメン等）
- ⑥ トラックGメンの積極的対応（パトロール・オンライン説明会）
- ⑦ 標準的な運賃**
- ⑧ 原価計算・運賃交渉について
- ⑨ 参考資料紹介**
 - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ）
 - ・ 補助制度について
 - ・ 働きかけ・要請の実施事例
 - ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介

標準的な運賃設定における考え方

トラック事業者は、長い間荷主のコスト削減のしわ寄せを一方的に受けてきた。

物流コストの削減圧力がトラック事業者にのみかかるということがあってはいけない。

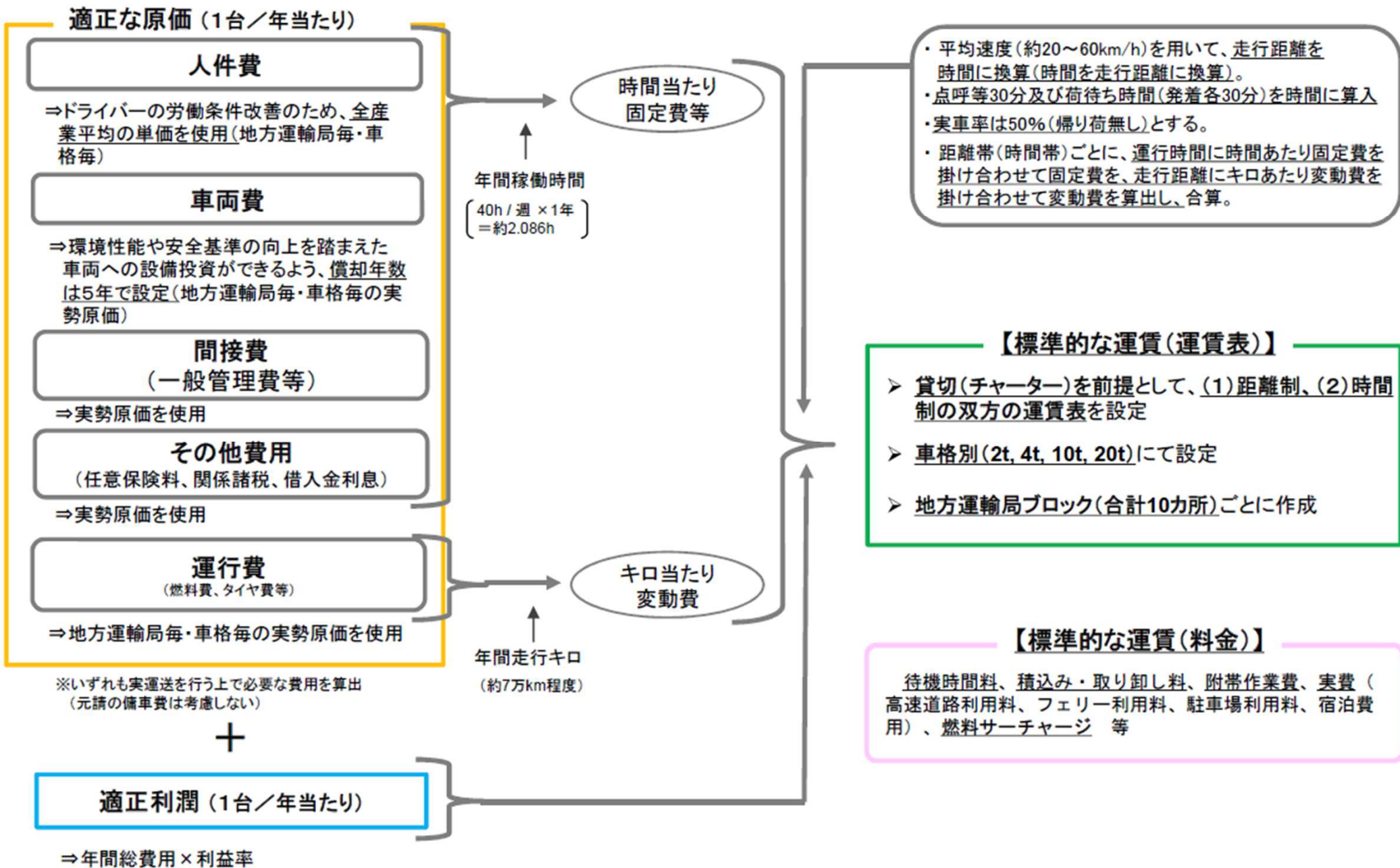
標準的な運賃は、**トラック運転者の待遇改善**のため、実走行コストを基にした収受すべき運賃。

標準的な運賃の負担は、荷主にとって厳しいものかもしれないが、運賃・料金以外で削減できるコストはあるはず。

2024年4月以降、トラック事業者にまともな条件を提示できない荷主の荷物は運ばれなくなる。という事態を避ける必要がある。

これを機会として、荷主はトラック事業者とともに、物流の効率化を進めていただく必要がある。

「標準的な運賃」の算出に係る考え方



「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直しのポイント

- 検討会での議論を踏まえ、**①荷主等への適正な転嫁**、**②多重下請構造の是正等**、**③多様な運賃・料金設定等**の提言をとりまとめ（令和5年12月15日）

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

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

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

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

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

※金額はいずれも中型車（4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】

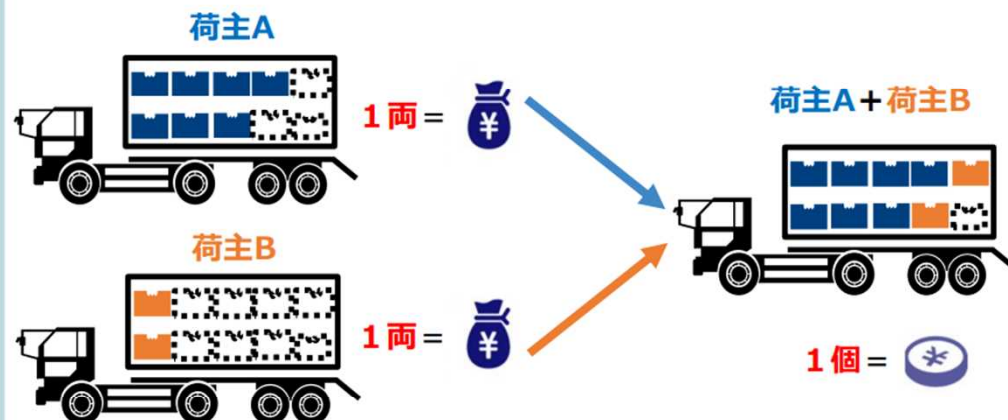
<契約条件の明確化>

- 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】

標準的な運賃の例(中国運輸局ブロック)※運輸審議会答申内容

I 距離制運賃表

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	13,850	16,160	21,030	26,410
20km	15,610	18,220	23,900	30,260
30km	17,360	20,280	26,770	34,110
40km	19,120	22,330	29,640	37,950
50km	20,870	24,390	32,510	41,800
60km	22,630	26,450	35,380	45,650
70km	24,380	28,510	38,250	49,500
80km	26,140	30,570	41,120	53,340
90km	27,900	32,630	43,990	57,190
100km	29,650	34,690	46,860	61,040
110km	31,400	36,710	49,630	64,740
120km	33,140	38,730	52,390	68,450
130km	34,880	40,750	55,160	72,160
140km	36,630	42,770	57,930	75,860
150km	38,370	44,790	60,700	79,570
160km	40,110	46,810	63,470	83,270
170km	41,860	48,830	66,240	86,980
180km	43,600	50,850	69,010	90,690
190km	45,340	52,870	71,780	94,390
200km	47,090	54,890	74,550	98,100
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,470	4,000	5,450	7,290
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	8,670	9,990	13,620	18,220

II 時間制運賃表

(単位：円)

種別		小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
基礎額	8時間制 基礎走行キロ 小型車は100km 小型車以外のもの 130km	34,740	41,760	55,200	70,430
	4時間制 基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの 60km	20,840	25,060	33,120	42,260
加算額	基礎走行キロを超える場合は、10kmを増すごとに	340	410	630	920
	基礎作業時間を超える場合は、1時間を増すごとに(4時間制の場合であって、午前から午後にはわたる場合は、正午から起算した時間により加算額を計算する。)	3,060	3,210	3,450	4,060

III 個建運賃(1個又は1重量あたり運賃、○は事業者が設定)

運送区間ごとに最低積載戸数は又は重量のいずれか及びこれらに基づく最低保証料を設定した上で次の式により計算。

計算した運賃(距離制運賃or時間制運賃)+付随料金

$$\div \{(\text{最大積載戸数又は重量}) \times \text{基準積載率}(\%)\}$$

IV 運賃割増率

【速達割増等(○は事業者が設定)】

- ・通常想定される配達予定日より早い日を希望した場合…○割増(有料道路利用料は別途実費として収受)
- ・有料道路の利用が認められない場合…有料道路を代替する一般道のキロ程に応じて○割増

※積み合わせ前で、荷主が十分なリードタイム確保可能な配達を希望した場合は○割を割り引いた運賃設定も可。

【特殊車両割増】

冷蔵車・冷凍車	小型車、中型車、大型車又はトレーラーの2割
海上コンテナ輸送車	トレーラーの4割
セメントバルク車	大型車又はトレーラーの2割
ダンプ車	大型車の2割
コンクリートミキサー車	大型車の2割
タンク車（石油製品輸送車）	大型車又はトレーラーの3割
タンク車（化成品輸送車）	大型車又はトレーラーの4割
タンク車（高圧ガス輸送車）	大型車又はトレーラーの5割

【休日割増】 日曜祝祭日に運送した距離に限る 2割

【深夜・早朝割増】 午後10時から午前5時までに運送した距離 2割

V 待機時間料
(単位：円)

種別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
30分を超える場合において30分までごとに発生する金額	1,680	1,760	1,890	2,220
IVに定める積込料・取卸料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額	2,010	2,110	2,270	2,670

VI積込料・取卸料、附帯業務料
【積込料・取卸料】
(単位：円)

種別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)	
30分までごとに発生する金額	フォークリフト又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,080	2,180	2,340	2,750
	手摘みの場合	2,000	2,100	2,260	2,650
Vに定める待機時間料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額	フォークリフト又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,490	2,610	2,810	3,300
	手摘みの場合	2,400	2,520	2,710	3,180

【附帯業務料】 附帯業務を行った場合には、運賃とは別に実費として収受

VII 利用運送手数料 運賃の10%を当該運賃とは別に収受

VIII 有料道路利用料 有料道路を利用した区間の料金を別に定めるところにより収受

X 燃料サーチャージ
1.算出方法

基準価格	120.00円	
改定の刻み幅	5.00円	
改定条件	改定の刻み幅5.00円/Lの幅で軽油価格が変動した時点で、翌月から改定。	
廃止条件	軽油価格が120.00円/Lを下回った時点で、翌月から廃止	
計算式	距離制運賃	走行距離(km)÷車両燃費(km/L)×算出上の燃料価格上昇額(円/L)
	時間制運賃	平均走行距離(km)÷車両燃費(km/L)×算出上の燃料価格上昇額(円/L)
	個建運賃	1個又は1重量あたりの運賃の算出にあたって用いた距離制運賃又は時間制運賃の計算式に準ずる

※標準的な運賃の設定に係る原価計算においては、燃料費を120.00円/Lとして設定していることから、燃料サーチャージの基準価格も120.00円/Lとして設定している。各運送事業者が燃料サーチャージを導入する際は、「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」(平成24年5月16日最終改定)も参考にしつつ、当該運送事業者が自社の運賃の設定に係る原価計算において基準とした燃料費を燃料サーチャージの基準価格として設定することが望ましい。

2. 燃料サーチャージの改訂条件と算出上の燃料価格上昇額テーブル

調達している軽油価格	燃料サーチャージ算出上の代表価格	燃料サーチャージ算出上の燃料価格上昇額
基準価格	120.00円	-
～ 120.00円/L	廃止	
120.00超 ～ 125.00円/L	122.50円/L	2.50円/L
125.00超 ～ 130.00円/L	127.50円/L	7.50円/L
130.00超 ～ 135.00円/L	132.50円/L	12.50円/L
135.00超 ～ 140.00円/L	137.50円/L	17.50円/L
140.00超 ～ 145.00円/L	142.50円/L	22.50円/L
145.00超 ～ 150.00円/L	147.50円/L	27.50円/L
150.00超 ～ 155.00円/L	152.50円/L	32.50円/L
155.00超 ～ 160.00円/L	157.50円/L	37.50円/L
160.00超 ～ 165.00円/L	162.50円/L	42.50円/L
165.00超 ～ 170.00円/L	167.50円/L	47.50円/L
170.00超 ～ 175.00円/L	172.50円/L	52.50円/L
175.00超 ～ 180.00円/L	177.50円/L	57.50円/L
180.00超 ～ 185.00円/L	182.50円/L	62.50円/L
185.00超 ～ 190.00円/L	187.50円/L	67.50円/L
190.00超 ～ 195.00円/L	192.50円/L	72.50円/L
195.00超 ～ 200.00円/L	197.50円/L	77.50円/L
200.00超 ～ 205.00円/L	202.50円/L	82.50円/L

3. サーチャージ額算出のための車両燃費

(〇〇は、各運送事業において設定)

車種	燃費
小型車 (2tクラス)	〇〇km/L
中型車 (4tクラス)	〇〇km/L
大型車 (10tクラス)	〇〇km/L
トレーラー (20tクラス)	〇〇km/L

4. 時間制運賃の場合のサーチャージ額算出のための条件 (平均走行距離)

車種	8時間制	4時間制
小型車 (2tクラス)	100km	50km
中型車 (4tクラス)	130km	60km
大型車 (10tクラス)	130km	60km
トレーラー (20tクラス)	130km	60km

5. 端数処理 端数処理として、円単位に少数を切り上げる。

XI その他

この告示に定めるもののほか、この告示の施行に関し必要な事項は、別に定める。

「標準的な運賃」の算出に係るデータ

報道・広報

ホーム > 報道・広報 > 報道発表資料 > 「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」の提言を公表します。

「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」の提言を公表します。

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

検討会での議論を踏まえ、[1]荷主等への適正な転嫁、[2]多重下請構造の是正等、[3]多様な運賃・料金設定等の提言を取りまとめ。

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

[1] 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引き上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、平均約8%の運賃引上げ
- 原価のうちの燃料費を120円に変更し、燃料サーチャージも120円を基準価格に設定

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

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

[2] 多重下請構造の是正等

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

[3] 多様な運賃・料金設定等

- 共同輸配送等を念頭に、「個運運賃」を設定
- リードタイムが短い運送の際の「速達割増」や、有料道路を利用しないことによるドライバーの運転の長時間化を考慮した割増を設定 等

2. 今後のスケジュール

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

添付資料

- [報道発表資料](#) (PDF形式)
- [別添](#) (PDF形式)

【運送原価】

令和2年4月に告示された現行の「標準的な運賃」の運賃表は、令和元年10月にトラック運送事業者を対象に実施した原価調査結果に基づき算出したものであるが、足下の燃料(軽油)価格をはじめとした物価高の影響により、運送原価も上昇していると考えられることから、現行の運賃表の算出に用いた運送原価は、足下の物価動向と乖離が生じている可能性がある。このため、令和5年9月に改めて原価調査を実施し、その結果および直近の統計資料等に基づいて、足下の市場動向を反映した運賃表に見直すべきである。

<参考2: 主な運送原価の改定値>

【固定費】			赤字は変動値	
	算出根拠		単価(年当り)	
人件費	時給(所定内)	令和4年賃金構造基本統計調査 ※運輸局ブロックごとの時給は、ブロック内の各都府県ごとの労働者数を考慮し、加重平均により算定	2,340 ⇒ 2,336円	5,691,526 ⇒ 5,701,286円
	福利費率(給与等に対する割合)	経営分析報告書(2023年・(公社)全日本トラック協会)	16.6 ⇒ 17.0%	
	年間労働時間	運40時間を前提	2,066時間	
算出式			$2,336円 \times 1.17 \times 2,066時間$	
車両償却費	車両の調達価格	原価調査結果の値×地域物価指数により設定	10,833,840 ⇒ 12,718,125円	2,220,308 ⇒ 2,609,385円
	付属部品等の費用	原価調査結果の値×地域物価指数により設定	267,703 ⇒ 330,803円	
	車両償却年数	事業者における安全・環境性能の向上、車両への買替えを促すとともに、経営環境の維持・改善を図る政策的観点から、車両の償却年数は5年で設定	5年	
算出式			$((12,718,125円 + 330,803円) \div 5年) \div 1台(台) \div 5年$ ※台数上の値を基礎として算定。	
【変動費】			単価(km当り)	
	算出根拠			
燃料費	軽油単価	変動幅の大きさや、燃料サーチャージ制の導入を前提に、 全国一律100円/ℓとする。	100 ⇒ 120円	19.6 ⇒ 26.8円
	他費	原価調査結果により設定(全国平均値)	5.1 ⇒ 4.48円/ℓ	
算出式			$120円 \div 4.48円/ℓ$	
タイヤ費	タイヤ1本当り費用	原価調査結果の値×地域物価指数により設定	33,103 ⇒ 36,955円	4.5 ⇒ 5.8円
	タイヤ交換本数	原価調査結果により設定(全国平均値)	9.5 ⇒ 10.2本	
	タイヤ交換1回分の工賃	原価調査結果の値×地域物価指数により設定	23,023 ⇒ 18,082円	
	タイヤ交換走行距離	原価調査結果により設定(全国平均値)	75,394 ⇒ 67,666km	
算出式			$(36,955円 \times 10.2本 + 18,082円) \div 67,666km$	
車検修理費	年間車検整備費	原価調査結果の値×地域物価指数により設定	231,881 ⇒ 265,112円	5.7 ⇒ 6.5円
	年間一般修理費	原価調査結果の値×地域物価指数により設定	169,344 ⇒ 199,070円	
	次回車検・修理までの走行距離	原価調査結果により設定(全国平均値)	70,215 ⇒ 71,728km	
算出式			$(265,112円 + 199,070円) \div 71,728km$	

<参考9: 待機時間料>

【待機時間料(中型車)】

	算出根拠		中型車(30分当り)
時給(所定内)	賃金構造基本統計調査 全産業・全国平均(時間単価)	2,340 ⇒ 2,336円	1,750 ⇒ 1,759円 (まるめ) ⇒ 1,760円
福利費率(給与等に対する割合)	経営分析報告書(2023年・(公社)全日本トラック協会)	16.6 ⇒ 17.0%	
経常利益率	原価調査結果により設定(全国平均値)	2.72 ⇒ 2.98%	
基準外人件費	労働基準法	1.25倍	
車格差率	原価調査結果(中型を基準値として、小型:0.95、大型:1.08、トレーラー:1.28)		
算出式(30分単価)			$2,336円 \times 1.17(17%) \times 1.0298(2.98%) \times 1.25 \times 1 \div 2$

・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。

悪質なトラック運送事業者対策について



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

- 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



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。

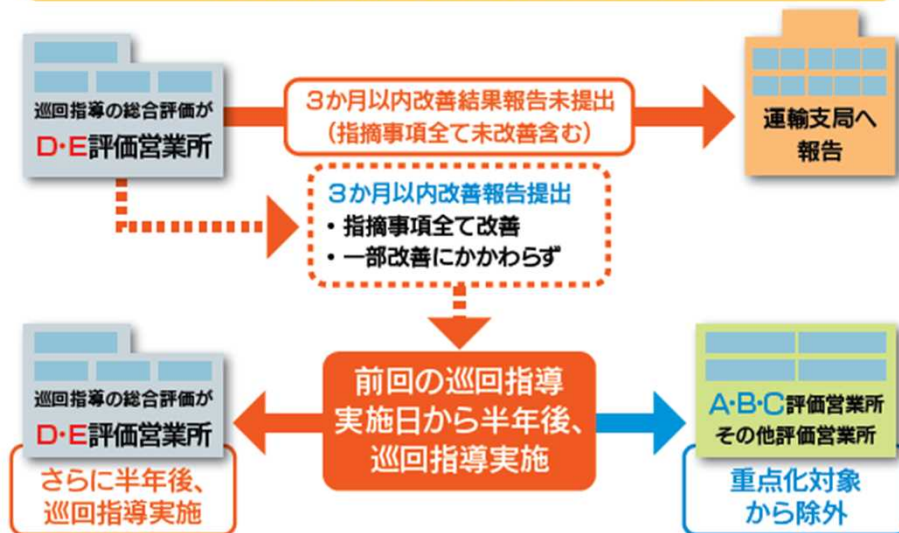
定期報告事業

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・・・

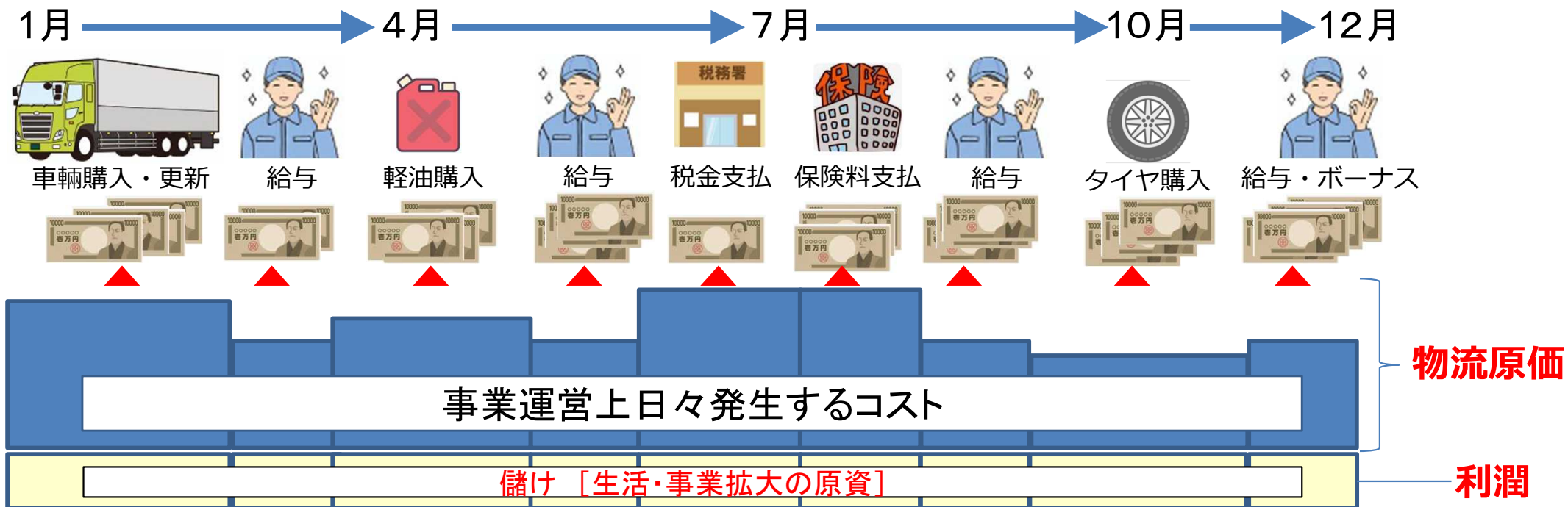
速やかに全ての指摘事項を改善し、巡回指導実施日から3か月以内に必ず改善結果報告書を地方実施機関に提出!



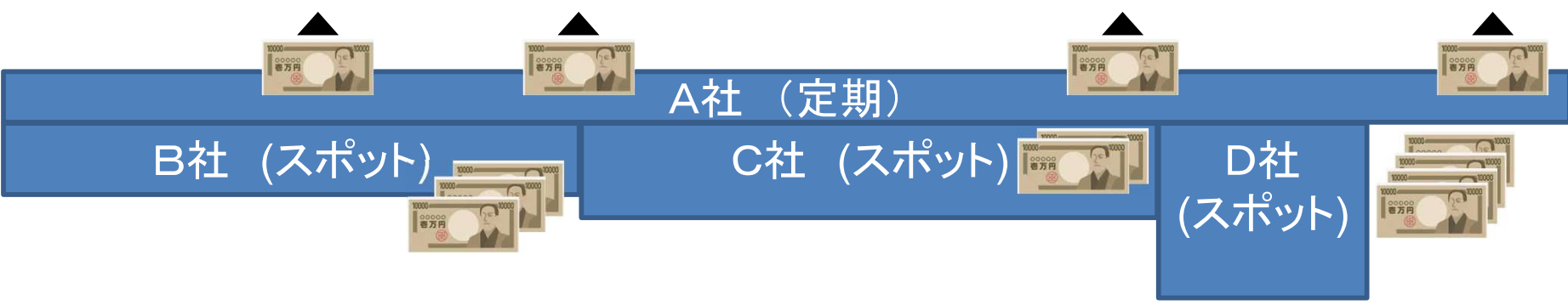
- ① 前回参加いただいた皆様のご感想
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ 荷主対策の深度化（働きかけ、トラックGメン等）
- ⑥ トラックGメンの積極的対応（パトロール・オンライン説明会）
- ⑦ 標準的な運賃
- ⑧ 原価計算・運賃交渉について**
- ⑨ 参考資料紹介
 - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ）
 - ・ 補助制度について
 - ・ 働きかけ・要請の実施事例
 - ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介

物流コスト(原価)と売り上げ

日々発生する物流コスト(原価)



V I I A ? 健全な事業継続の為に (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上げの実態に見合ったコスト負担なのか判断が付きずらく、設備投資に消極的になるか無計画な設備投資になる。



原価計算の活用に向けて

5. 原価計算の実施手順

決算書から“車両別原価”を算出し、そのデータを加工して“取引先別”や“運行ルート別”等の平均原価を算出します。

- ステップ 1** 運送事業に関する損益計算書を作成します。
(運送事業のみの場合は会社の決算書が該当)
- ステップ 2** 実運送の売上・費用と備車（利用運送）の売上・費用等を区分します。
備車については受注先、発注先別に原価を計算します。
- ステップ 3** 車両に結付く費用（車両費、保険、運行三費[※]、運転者人件費）を割付けます。結付かない間接費は一定の基準により車両に配分します。
※燃料油費、修理費、タイヤ・チューブ費
→5-1~5-7、参照
- ステップ 4** 走行距離や運送時間を結ばえ、車両別に「1kmあたりの変動費」と「1時間あたりの固定費」を算出します。
→5-8、参照
- ステップ 5** 車両別の原価データを加工して、取引先別、運行ルート別の平均原価を算出します。必要に応じて契約別の計算も行います。
→5-9、参照



トラック運送の原価計算の活用に向けて

原価計算の必要性・効果

原価計算の必要性

賃金アップや燃料高騰等の費用の変化に対応した料金を収受するためには原価計算が必要

運行の効率化や赤字路線の抽出、黒字化のためには原価計算が必要

効果

適正な運賃・料金の収受

運行効率化による利益確保

交渉の説得力向上

自社の状況把握
実効性のある**(確実に収益を確保できる)**
事業計画の策定

原価計算の活用事例

<ケース1> 交渉結果を見越して上乗せして要請し、確実に利益を確保

運送原価に対して収受運賃が▲6%であるという原価データを提示して10%の値上げを要請し、結果として8%の値上げを受け入れてもらうことができた(当初は5%UPの要請を想定したが、値切られることを考慮のうえその分を上乗せして要求。)

<ケース2> 原価データの推移を示すことで運賃・料金の17%の引上げに成功

荷主に対して1990年から現在までの原価データを個別に示し、物流担当部長にコストアップの実態を理解してもらうことを促した。結果的に17%の引き上げ要請に対して満額の引上げとなった。

＜ケース3＞ 原価計算により赤字路線を抽出し利益確保に成功

各車両の1時間当たり固定費、1km当たり変動費の標準原価データを算出し、附帯作業、手待ち時間等に係る時間コストを元請事業者に提示し、それらをカバーできる運賃水準でなければ受注しない方針を徹底。

各車両の1時間当たり固定費、1km当たり変動費の標準原価データを算出しており、附帯作業、手待ち時間等に係る時間コストを元請事業者に提示し、それらをカバーできる運賃水準でなければ受注しない方針を徹底。

原価システムについては瞬時に計算できる表計算システムを開発。結果1運行ごとの損益を踏まえた対応を可能に。

＜ケース4＞ 積合せ運送によりトータルでの利益を確保

原価計算データを示し厳しい現状を理解してもらい、積合せ運送により積載率が向上するよう、出発時間や到着時間を柔軟に設定してもらうことで、トータルで利益が確保できるよう要請。

法令遵守の徹底を荷主担当者に説明することで運賃を上げてもらい、運送条件を変えてくれるケースもあった。

＜ケース5＞ グラフや写真をあわせて見せることで効果的な交渉を実現

原価計算データ全てではなく、燃料価格、燃費、ドライバーの労働時間などの原価計算の基礎となるデータを示すことで荷主の理解を得ている。特に労働規制が強化されている昨今では、労働時間、社会保険等の賃金関係のデータを提示することが有効。

データの種類、見せ方（数字、グラフ化、図表化）を工夫して取り組むことが重要。

＜ケース6＞ 原価計算とコンプライアンス関連情報を荷主に共有して価格交渉の成功率を20%向上

1km当たり原価及び1時間あたり原価を提示し、燃料費の占める割合に基づいて、燃料サーチャージと運行ルート別の運賃単価の見直しを荷主に要求。更にその際、安全対策を行うためにコストを要することについて、荷主責任についても各種法令を合わせて丁寧に説明。

原価計算の実施手順

<基本的な手順>

決算書から**車両別原価**を算出し、そのデータを加工して**取引先別**や**運行ルート別**等の平均原価を算出。

ステップ 1

運送事業に関する損益計算書を作成。（運送事業のみの場合は会社の決算書）

ステップ 2

実運送の売上・費用と**備車（利用運送）**の売上・費用等を**区分**。
備車については受注先、発注先別に原価を計算。

ステップ 3

車両に紐付く費用（車両費、保険、運行三費（燃料油脂費、修理費、タイヤ・チューブ費）、運転者人件費）を**割付け**。紐付かない間接費は一定の基準により車両に配分。

ステップ 4

走行距離や運送時間を踏まえ、**車両別に「1kmあたりの変動費」と「1時間あたりの固定費」を算出**します。

ステップ 5

車両別の原価データを加工して、**取引先別、運行ルート別の平均原価を算出**。
必要に応じて契約別の計算も実施。

車両別費用の整理

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 (車輛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、1 kmあたり費用の算出

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

1 kmあたり変動費の計算

0 ℓ → 満タン燃料費用

÷

実燃費(km/ℓ)

=

1 km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

=

1 km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

=

1 km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

=

1 kmあたり修理費

0 ℓ → 満タン尿素費用

÷

0 ℓ → 満タンの
走行可能距離

=

1 kmあたり尿素水費

実践的な原価計算

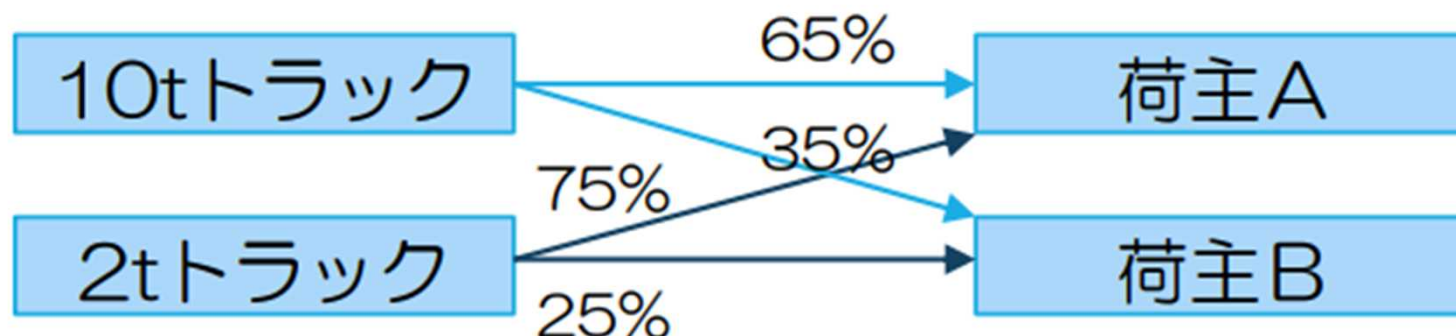
運行ルート別の原価計算

発着地点間の距離と稼働時間を基本に算出

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

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働時間で按分



※ 1台1荷主等に割り当てられる場合は、按分は不要。

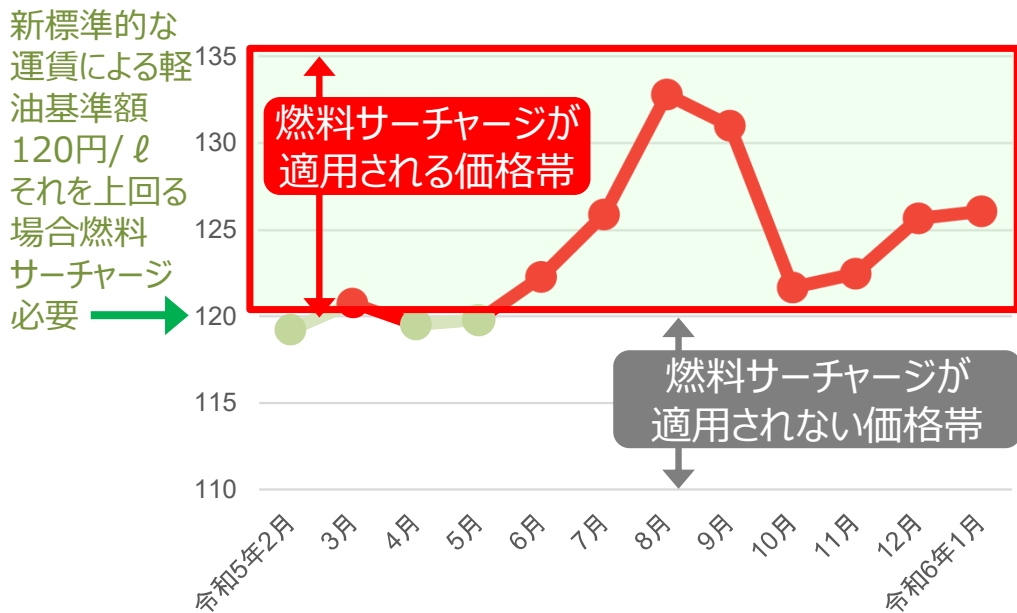
燃料サーチャージ

燃料サーチャージとは

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



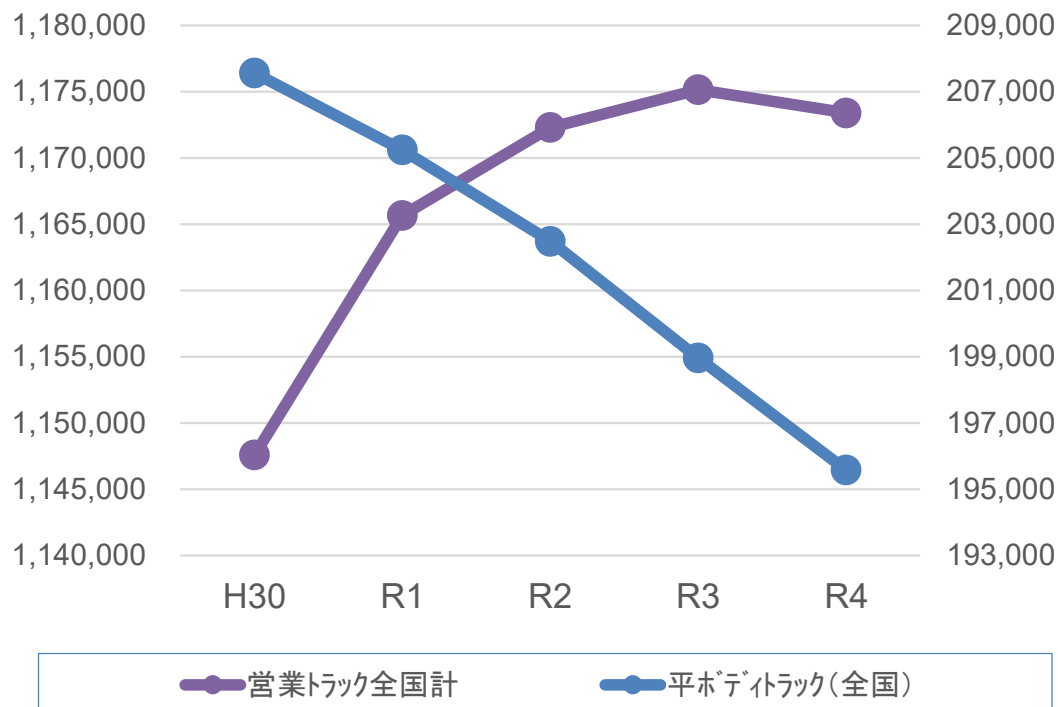
前提条件

- ・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

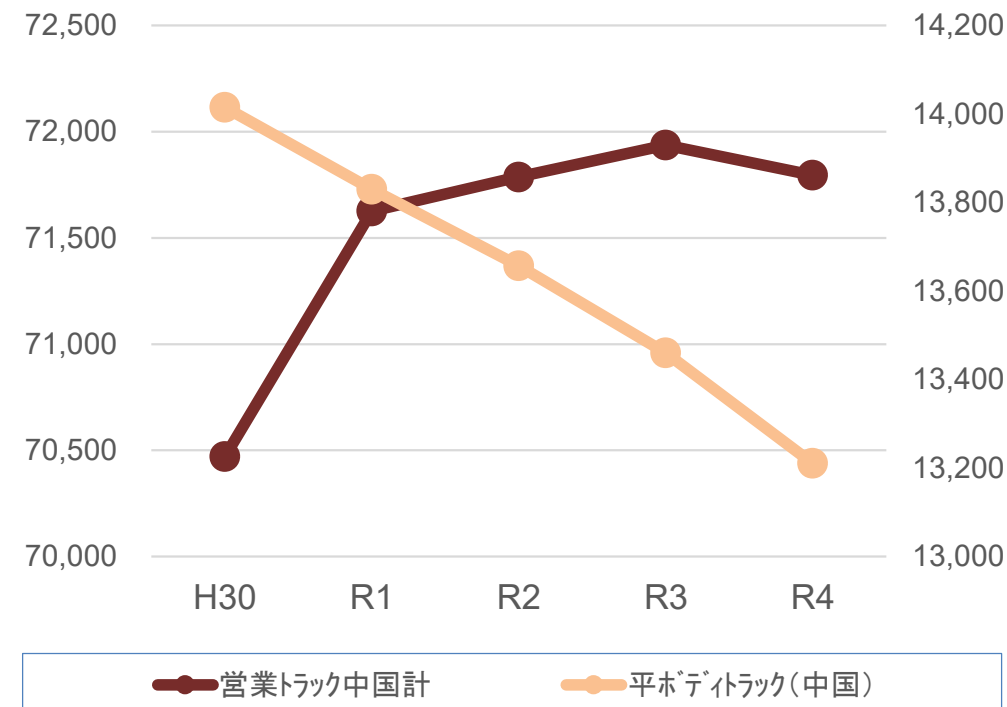
$$\begin{aligned}
 & \text{走行距離(km)} \div \text{燃費(km/ℓ)} \times \text{算出上の燃料価格上昇額(円/ℓ)} \\
 &= 840(\text{km}) \div 3.3(\text{km}) \times 17.5(\text{円/km}) \\
 &= 4,455\text{円}
 \end{aligned}$$

参考資料 (トラック車両台数推移)

トラック台数推移(全国)



トラック台数推移(中国)



	H30	R1	R2	R3	R4
平ボデイトラック(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
平ボデイトラック(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

トラック運送事業者のための

価格交渉 ノウハウ・ハンドブック



取引条件の改善に向けて法令違反となる取引行為や必要な価格交渉ノウハウを掲載

目次



I章	このハンドブックの使い方	
	はじめに	1
	1. このハンドブックの内容	2
	2. このハンドブックのねらい	2
II章	こんな取引条件に要注意!!	
	1. 著しく低い運賃・料金を一方的に設定されていませんか?	3
	2. 附带業務の料金を運送委託者に負担してもらえていますか?	4
	3. 有料道路の利用料金を負担させられていませんか?	5
	4. 契約の内容を書面化できていますか?	6
	5. 運送委託者の都合で生じた追加運賃・料金を、運送委託者に負担してもらえていますか?	7
	6. 燃料費・人件費の上昇分を適切に運賃・料金を転嫁できていますか?	8
	7. 労働時間を守れない運送を強要されていませんか?	9
	8. 荷待ち時間への対策を講じてもらえていますか?	10
III章	受注者のための価格交渉ノウハウ	
	1. 取引条件を明確にしましょう	11~14
	2. 価格根拠を上手に伝えましょう	15~16
	3. 取り決めたルールや交渉経緯を書面に残しましょう	17~21
IV章	困った!! そんな時の相談先	
	1. 取引上の悩みについての相談先①	22
	2. 取引上の悩みについての相談先②	23
	3. 下請法・その他関連政策についての相談先	24
	4. 関連法規	25~26

III章 受注者のための価格交渉ノウハウ

本章では、望ましい取引を行うための価格交渉ノウハウをご紹介します。適正取引の実現に向け、価格交渉における様々な場面で受注者側はどのような対応を講じるのがよいか、参考にしてください。

1 取引条件を明確にしましょう

荷主・元請運送事業者と運送事業者間のトラブルを回避するためには、その取引条件を明確にすることが重要です。まず、取引条件に関するルールを定めた上で、**価格設定方法等について両者間で合意をとることが望まれます。**

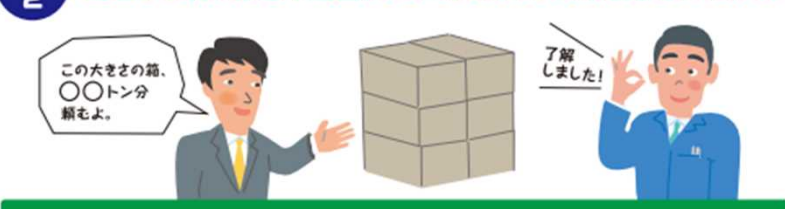
A 業務内容について

業務内容・責任の範囲を明確にして、契約を結びましょう。

ポイント1 運送業務と附帯業務の区別を明確にする。



ポイント2 運送する物の形態や重量について、あらかじめ確認しておく。



ポイント3 附帯業務が発生する際は、その業務内容を明確にする。



B 運賃・料金設定について

運賃・料金を荷主・元請運送事業者と運送事業者の双方の合意に基づいて、明確に設定しましょう。また、**定期的に協議の場を設け、適宜見直すようにしましょう。**

ポイント1 運賃と料金の区別を明確にする。



ポイント2 運賃に関して、燃料費や人件費などを考慮し合理的な範囲で設定する。



ポイント3 有料道路利用料金や附帯業務を行うために生じる費用など運送にかかる追加費用の額やその費用分担について、あらかじめ明確に設定する。



Ⅲ章 受注者のための価格交渉ノウハウ

ポイント 4 荷主・元請運送事業者の都合による貨物量の増減の場合には、荷主と十分に協議し、合理的な運賃・料金を設定する。



ポイント 5 キャンセルや不十分な荷造りによる荷物の汚破損（外装異常）が生じた場合、契約に含まれない附帯業務や荷待ち時間が発生した場合の費用負担について、契約時にあらかじめ明確にしておく。



チェックポイント

- ✓ 荷待ち時間については、契約時に見込まれる荷待ち時間を確認の上、車両留置料を設定しましょう。
- ✓ 実際の運送で生じた荷待ち時間を記録し、当初見込んでいたより長い荷待ち時間が恒常的に発生する場合には、荷待ち時間削減対策や車両留置料の引上げについて荷主と協議しましょう。



荷待ち時間

C | その他

突発的な事態が起きた際に、どのような対応をとるのかなど、事前に荷主・元請運送事業者と運送事業者間で話し合いをしておくようにしましょう。

ポイント 突発的な燃料費の高騰に際しては、その上昇分を見込んだ運賃・料金の再設定について協議する。また、燃料サーチャージ制度の導入について、荷主・元請運送事業者に対し、導入の必要性等を十分に説明の上提案する。



2 価格根拠を上手に伝えましょう

荷主・元請運送事業者との価格交渉にあたっては、燃料費、人件費等のコストに関する客観的なデータを提示するなどして自社が提示する価格の根拠を合理的に伝えることが必要です。

A 荷主・元請運送事業者による運賃・料金の低減要請への対応

- 1 自社の価格設定については明確な原価計算を行い、詳細に提示しましょう。
※原価計算の方法が分からない場合には、全日本トラック協会がHPで公開している「トラック運送業における原価計算シート」を活用することや、各都道府県トラック協会主催の講習会に参加することをお勧めします。

原価計算のご参考 全日本トラック協会HP

<http://www.jta.or.jp/>

- 2 附帯業務など運送以外の取引条件について、契約後に齟齬が生じないように詳細に提示しましょう。
- 3 附帯業務や荷待ちにかかる時間費用については、附帯業務の内容や想定される荷待ち時間数を明示した上で、運賃とは別に提示しましょう。(契約見直し交渉にあたって必要となります。)



B 燃料費・人件費等の高騰分に対して

- 1 燃料費・人件費等の上昇分については、公的機関等から公表されているデータなどを用いて、必要な金額の合理性を明らかにした上で提示しましょう。

燃料費の参考資料 資源エネルギー庁「石油製品価格調査」

http://www.enecho.meti.go.jp/statistics/petroleum_and_lpgas/pl007/

人件費の参考資料(有効求人倍率) 厚生労働省「一般職業紹介状況(職業安定業務統計)」

<http://www.mhlw.go.jp/toukei/list/114-1.html>

- 2 外的要因によるコスト増加について、企業努力で対応可能な範囲を荷主・元請運送事業者に示し、その範囲を超えるものについては、運賃・料金を反映されるよう荷主・元請運送事業者と協議しましょう。
- 3 燃料費については、燃料サーチャージの意義や必要性を荷主に伝えた上で、燃料サーチャージの導入を荷主・元請運送事業者と協議することも有効です。

燃料サーチャージのご参考 国土交通省「燃料サーチャージ制の導入促進」

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000004.html



C その他

- 1 当初合意した多頻度・小口輸送への対応が、ドライバー不足などにより困難になった場合や現場の負担が大きくなった場合には、発注量の引き上げなどの改善案を提示した上で、それに見合う運賃料金の再設定を協議しましょう。

3 取り決めたルールや交渉経緯を書面に残しましょう

取引条件の改善に向けて発注者と取り決めたルールを着実に実行するためには、書面に取り決めを残すことが重要となります。

A 書面化すべき事項

契約内容を書面化する際に、業務上必要最小限の項目として、次の8項目が挙げられます。これらの項目に追加して、業務上必要な記載項目を記載してください。

- ① 荷主・元請運送事業者／受託者、連絡先
- ② 委託日／受託日
- ③ 運送日時、場所
- ④ 運送品の概要、車種・台数
- ⑤ 運賃・燃料サーチャージ
- ⑥ 附帯業務内容
- ⑦ 有料道路利用料金、附帯業務料金、車両留置料^(*)
- ⑧ 支払方法・期日

(*) 荷待ち時間に対する料金

できるだけ詳細に
契約書を作成しよう!



上記の各種事項を決定した際は、「日時」「場所」「担当者」「方法(対面・電話など)」を記録しておきましょう。あるいは、見積書や契約書に記載しておくことでトラブルが発生した際に役立ちます。

記録を作成する際には、正確な事実を記載することが重要です。記録を残す際には、可能な限り記憶が鮮明な交渉当日に作成し、荷主・元請運送事業者と共有しましょう。

また、電子メールなどを活用して記録を残すことも有効です。取引先に対して、「間違いがあるかと迷惑をかけるのでご確認ください」と伝え、改めて記録内容を電子メールなどで確認することも、相互認識の共有という点で有用と考えられます。

2 取引上の悩みについての相談先②

「下請かけこみ寺」では、①全国の中小企業から寄せられた企業間取引に関する様々な相談等に対して相談員が無料で親身になって対応するとともに、必要に応じて弁護士^(注)の無料相談も行っています。また、②紛争の早期解決に向けて裁判外紛争解決手続(ADR)を無料で実施しています。

実施体制は、公益財団法人全国中小企業取引振興協会が「下請かけこみ寺本部」として、全ての事業の管理・運営を行い、47の各都道府県下請企業振興協会が地域の拠点として、中小企業の皆様方との接点となる役目を果たしています。

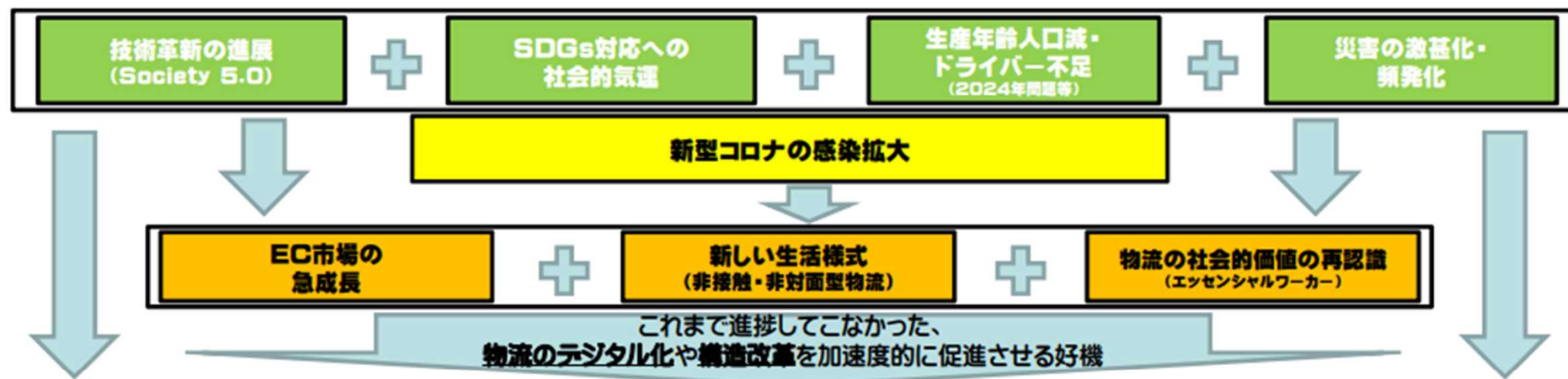
下請かけこみ寺相談用フリーダイヤル(通話料無料)



0120-418-618

- ① 前回参加いただいた皆様のご感想
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ 荷主対策の深度化（働きかけ、トラックGメン等）
- ⑥ トラックGメンの積極的対応（パトロール・オンライン説明会）
- ⑦ 標準的な運賃
- ⑧ 原価計算・運賃交渉について
- ⑨ **参考資料紹介**
 - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ）
 - ・ 補助制度について
 - ・ 働きかけ・要請の実施事例
 - ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介

総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)概要



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

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

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

③ 強靱で持続可能な物流ネットワークの構築
(強くてしなやかな物流)

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

② 労働力不足対策と物流構造改革の推進
(担い手にやさしい物流)

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

2: 労働力不足対策と物流構造改革の推進 (担い手にやさしい物流)

(1) トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備

商慣習の見直し、標準的な運賃の浸透、荷待ち時間の削減
ダブル連結トラック等の活用支援等

■ トラックドライバーの働き方改革等の推進

改正貨物自動車運送事業法の取組の浸透等

[改正の概要]

1. 規制の適正化
2. 事業者が遵守すべき事項の明確化
3. 荷主対策の深度化
4. 標準的な運賃の告示制度の導入

⇒ 標準的な運賃の浸透を図り、ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)を改善し、持続的な事業環境を実現
⇒ コンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であるということについて理解を求めるための働きかけを実施

国民運動の展開



⇒ 国民運動として、荷主、一般国民向けに輸送の効率化等と呼びかけ

■ ダブル連結トラック等の活用支援

ダブル連結トラック: 1台で2台分の輸送が可能

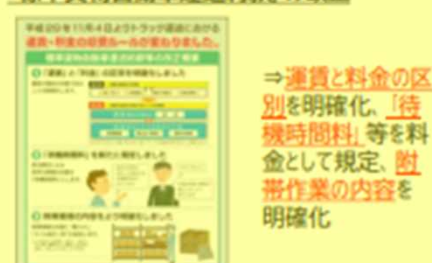


特車許可基準の車両長を緩和(2019年1月~)
(21mから最大で25mへの緩和)

<主なKPI>

- ・トラックドライバーの①年間所得額平均/②平均労働時間に関する目標
- 【①年間所得額平均を全産業平均まで引き上げる②平均労働時間を全産業平均まで引き下げる】

[標準貨物自動車運送約款]の改正



⇒ 運賃と料金の区別を明確化、「待機時間料」等を料金として規定、附帯作業の内容を明確化

荷待ち件数が多い荷種の商慣行の見直し



■ デジタル機器等の活用による荷待ち時間の削減

トラックドライバーが到着時刻を予約 ⇒ トラックの到着時間が平準化され、荷待ち時間が削減



<トラック予約受付システム>

(2) 内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組の推進

船員の確保・育成、働き方改革の推進、
内航海運の運航・経営効率化等

■ 船員の労務管理体制に係る見直し

<新たな船員の労務管理スキームイメージ>



■ 船舶管理業の登録制度の創設

<船舶管理業のイメージ>



<主なKPI>

- ・船員1人・1時間当たりの輸送量 [4,019トンキロ(2018年) → 4,919トンキロ(2025年)]

2: 労働力不足対策と物流構造改革の推進 (担い手にやさしい物流)

(5) 過疎地域におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保

貨客混載や共同配送の推進、ドローン物流の社会実装化等

■ 路線バス、コミュニティバス等を活用した貨客混載



■ ドローン物流



■ 道の駅等を拠点とした自動運転サービス



<主なKPI>

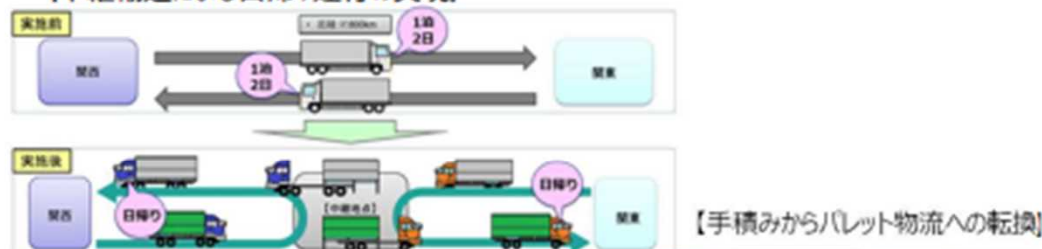
・物流総合効率化法による総合効率化計画の認定件数(過疎地域)
[14件(2020年度) → 100件(2025年度)]

(6) 新たな労働力の確保に向けた対策

女性、高齢者、外国人等の多様な人材が活躍できる職場環境の整備、オペレーションの定型化・標準化等

■ 中継輸送の普及、パレット物流の促進

[中継輸送による日帰り運行の実現]



■ 船員の働き方改革

■ トラックドライバー等への

外国人の活用に関する議論

■ 物流DXの推進によるオペレーションの

定型化・標準化を通じた多様な人材の確保・育成

<主なKPI>

・トラック運転に従事する若年層の割合
[トラック運転に従事する若年層(15歳~29歳)の割合を全産業の割合まで引き上げる。(2025年度)]

(7) 物流に関する広報の強化

物流危機の現状や持続可能な物流の確保の重要性に関する社会の共通認識を高めるための広報活動の強化

<主なKPI>

・物流のおかれている現状や課題に対して問題意識を持っている消費者の割合 [100%(2025年度)]
・「担い手にやさしい物流」を実践している消費者の割合 [80%(2025年度)]

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

【最終とりまとめの位置付け】

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

【労働時間規制等による物流への影響】

- 具体的な対応を行わなかった場合には、**2024年度には約14%（4億トン相当）の輸送能力が不足**する可能性。
- その後もドライバー数減少が見込まれ、**2030年度には約34%（9億トン相当）の輸送能力が不足**する可能性。

【最終とりまとめの概要】

1. 荷主企業や消費者の意識改革

- 荷主企業・物流事業者の物流改善を評価する仕組みの創設
- 経営者層の意識改革を促す措置
 - ▶ **物流管理の責任者（CLO※）の設置**
※Chief Logistics Officer
- 消費者の行動変容を促す方策の実施
- 物流に係る広報の強化

2. 物流プロセスの課題の解決

- 労働時間削減・物流の合理化を図る措置（待機時間、荷役時間等の削減、納品回数減少、リードタイム延長等）
 - ▶ **「判断基準」の提示、中長期計画の作成・報告義務、勧告・措置命令等を含む法的措置**
- 運賃の適正収受に資する措置（契約条件明確化、多重下請の是正等）
 - ▶ **契約内容の書面化・電子化**
 - ▶ **運送体制台帳の作成**
- 物流コスト可視化（**メニュープライシング**等）
- 貨物自動車運送事業法に基づく荷主への働きかけ等及び標準的な運賃の制度の継続的な運用等
- トラックドライバーの賃金水準向上

3. 物流標準化・効率化推進

- **省力化・自動化の推進**
- デジタル技術を活用した共同輸配送・帰り荷確保等
- 官民連携による物流標準化の推進
- 物流拠点のネットワークの形成等
- モーダルシフトの推進
- 車両・施設等の省エネ化・脱炭素化の推進
- その他生産性向上を図るための措置

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

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

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

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化^(※)**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入^(※)
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入^(※)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃收受・価格転嫁円滑化等**の取組み^(※)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資の促進**（バス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進
（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進
（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバースポーツ、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進^(※)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化^(※)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入^(※)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）	（施策あり）	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間 × 達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% × 達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			合計：14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ 通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

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

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項

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

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

(2) 実施することが推奨される事項

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

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

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・出荷に合わせた生産・荷造り等
- ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

(2) 実施することが推奨される事項

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

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・納品リードタイムの確保

(2) 実施することが推奨される事項

- ・発注の適正化
- ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

○共通事項

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

○個別事項(運送モード等に応じた事項)

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

(2) 実施することが推奨される事項

○共通事項

- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・賃金水準向上

○個別事項(運送モード等に応じた事項)

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

ガイドラインに基づく各業界団体自主行動計画策定状況 国土交通省

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

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

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

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

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

物流革新緊急パッケージ

- 物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が来年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

1. 物流の効率化

○即効性のある設備投資・物流DXの推進

- ・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
- ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等
- ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等

○モーダルシフトの推進

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

○トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

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

○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

- ・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）
- ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進
- ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進
- ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化
- ・トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充や駐車マス予約制度の導入などの取り組みの推進

○標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進

○燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）

○高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続

○道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

○宅配の再配達率を半減する緊急的な取組

- ・ポイント還元を通じ、コンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配送日時の指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施

○政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

○トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）

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

○現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）

○適正な運賃の收受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

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

2030年度に向けた政府の中長期計画（ポイント）

令和6年2月16日
我が国の物流の革新に
関する関係閣僚会議

主要施策のポイント

(1) 適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等

- 以下について、通常国会での法制化 P2
 - ・一定規模以上の荷主・物流事業者に対する荷待ち・荷役時間短縮に向けた計画作成の義務付け
 - ・トラック事業における多重下請構造是正に向けた実運送体制管理簿作成、契約時の書面による交付等の義務付け 等
- トラックドライバーの賃上げ等に向けた貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」の引上げ及び「標準運送約款」の見直し P3
- 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の徹底（トラックGメンによる集中監視） P4

(2) デジタル技術を活用した物流効率化

- 荷待ち・荷役時間短縮に向けた自動化・機械化設備・システム投資を支援 P5
- 物流標準化やデータ連携の促進等フィジカルインターネット・ロードマップを踏まえた取組を推進し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を促進
- 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスについて実装を加速

(3) 多様な輸送モードの活用推進

- 大型コンテナの導入支援等を通じたモーダルシフトの推進強化 P6
- 自動物流道路の構築（10年で実現を目指す。）
- 自動運航船の本格的な商用運航（2026年までに国際ルールを策定することにより、2030年頃の実現を目指す。）

(4) 高速道路の利便性向上

- 大型トラックの法定速度を2024年4月に90km/hに引上げ P7
- ダブル連結トラックについて、運行路線の拡充やダブル連結トラックに対応した駐車マス整備を含め導入促進
- 大口・多頻度割引の拡充措置を継続、法令を遵守しない事業者に対しては、割引制度を厳格に運用

(5) 荷主・消費者の行動変容

- ポイント還元実証事業等を通じた再配達削減の仕組みの社会実装 P8
- 「送料無料」表示の見直しについて、2023年度中にその見直し状況を確認するため、フォローアップ調査を実施

主要施策のポイント (1) 貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直し

- 検討会での議論を踏まえ、①荷主等への適正な転嫁、②多重下請構造の是正等、③多様な運賃・料金設定等の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会に諮問（令和6年1月10日）

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

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

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

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

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

※金額はいずれも中型車（4tクラス）の場合の30分当たり単価

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離**し、**荷主から対価を収受**する旨を明記【約款】
- 「**有料道路利用料**」を個別に明記するとともに、「運送申込書／引受書」のひな形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

<「下請手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- 「**下請手数料**」（運賃の**10%**を別に収受）**を設定**【運賃】
- 元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**することを明記【約款】

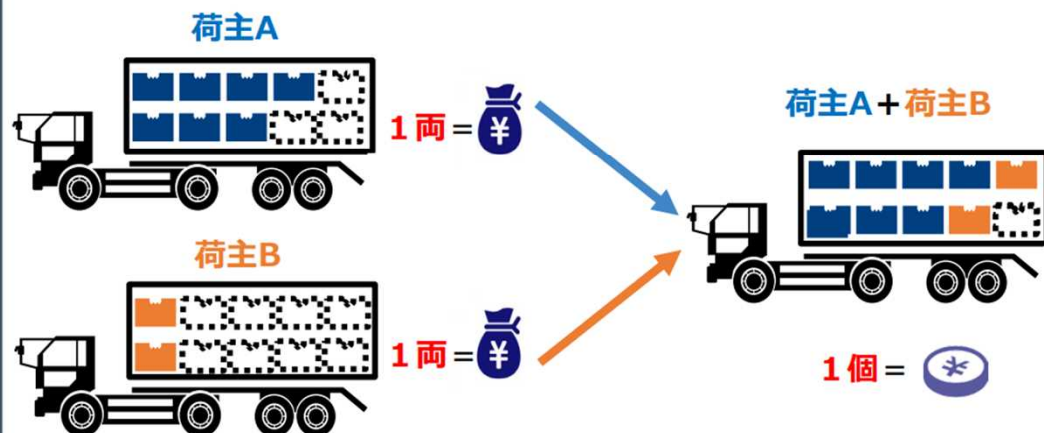
<契約条件の明確化>

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した**電子書面**（運送申込書／引受書）を**交付**することを明記【約款】

3. 多様な運賃・料金設定等

<「個建て運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建て運賃**」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の「**速達割増し**」（逆にリードタイムを長く設定した場合の**割引**）や、**有料道路を利用しないこと**によるドライバーの運転の長時間化を考慮した**割増し**を設定【運賃】

<その他>

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

2. 施策の効果

「標準的運賃」の引上げによる賃上げ効果（推計）

「標準的運賃」の8%引上げを通じて波及する運賃改定の効果

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

大幅な賃上げを目指す

初年度賃上げ効果（推計）10%前後（約6~13%） ※次年度以降も効果拡大

政策パッケージの輸送力への効果（2030年度）

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

1. 政策パッケージに記載した各種施策のロードマップ ※

施策名	2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
(1) 商慣行の見直し			
① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減	業界・分野別の「自主行動計画」の作成	ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施	
	○ガイドライン策定（6月）	○計画の公表（12月） ☆遵守状況 ☆ ☆ フォローアップ調査 裾切り・判断基準の検討 ☆法案提出	規制的措置の導入
② 納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直し	業界・分野別の「自主行動計画」の作成	ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施	
	○ガイドライン策定（6月）	○計画の公表（12月） ☆遵守状況 ☆ ☆ フォローアップ調査	
	業界等におけるメニュープライシング等の導入に向けた先進的な取組の推進	官民の協議会等の場を通じて3分の1ルール、短いリードタイム等の商慣習の見直し	
③ 物流産業における多重下請構造の是正	業界・分野別の「自主行動計画」の作成	ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施	
	○ガイドライン策定（6月）	○計画の公表（12月） ☆遵守状況 ☆ ☆ フォローアップ調査	
	裾切り基準の検討 ☆法案提出	規制的措置の導入 悪質トラック事業者への巡回指導の重点化	
④ トラックGメンの設置等	トラックGメンの設置	悪質荷主・元請事業者への監視・是正の徹底	
	○集中監視月間	(11月・12月) ☆集中監視月間（2024年度以降適宜実施）	労働基準監督署による労働基準法や改善基準告示の遵守の徹底

1. 政策パッケージに記載した各種施策のロードマップ〈続〉

施策名	2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
⑤ 担い手の賃金水準の向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等	適正運賃・料金収受に関する周知・働き掛け		
	価格転嫁円滑化の促進		
	○労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針策定（11月）		
	○価格交渉促進月間（9月）		
	☆価格交渉促進月間（3月）		
	○価格交渉促進月間に係るフォローアップ調査 ☆		
	労働基準監督署による荷主への要請		
⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底	「送料無料」表示の見直し 要請		
	○方向性の公表（12月） ○行動変容が見られなければ追加対応		
	○要請先の見直し状況確認（3月） フォローアップ調査		
	業界・分野別の「自主行動計画」の作成 ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施		
	○ガイドライン策定（6月） ○計画の公表（12月） ☆遵守状況 ☆ フォローアップ調査 ☆		
裾切り基準の検討 規制的措置の導入			
☆法案提出			
⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底	標準的な運賃・標準運送約款の見直し		
	新たな標準的な運賃・標準運送約款の周知浸透・取組状況の適時フォローアップ		
○検討会取りまとめ（12月）			
(2) 物流の効率化			
① 即効性のある設備投資の促進	物流事業者・荷主企業における自動化・機械化の促進		

1. 政策パッケージに記載した各種施策のロードマップ〈続〉

施策名	2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度	
②物流GXの推進				
・モーダルシフトの強力な推進	モーダルシフト推進に向けた協議会での検討（7月～） ○協議会取りまとめ（11月）	取組状況の適時フォローアップ・目標見直し ☆フォローアップ ☆ ★（目標見直し） ☆ ☆ ☆ ☆		
	大型コンテナ等の導入促進			
	貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化の促進			
	内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化			
・省エネ化・脱炭素化等に資する車両や船舶の導入	EV車両の導入促進			
	ゼロエミッション船等の開発	実証運航		
	電気運搬船の開発・実証	普及等		
・物流施設等の省エネ化・脱炭素化	再生可能エネルギー設備等の導入促進			
	脱炭素型自然冷媒機器への転換促進			
・カーボンニュートラルレポートの形成の推進	カーボンニュートラルレポートの形成の推進			
③物流DXの推進				
・自動運転やドローン物流等	デジタルライフライン全国総合整備計画の策定	アーリーハーベストプロジェクト（デジタル情報配信道） アーリーハーベストプロジェクト（ドローン航路） アーリーハーベストプロジェクト（インフラ管理DX）	幹線道路や先行地域と隣接する地域へ拡大 無人地帯を中心に、有人地帯にも拡大 大規模都市等を中心に拡大	全国展開の促進
	自動物流道路の構築に向けた調査・検討	10年での実現を目指し、具体化に向けた検討 ○検討会立ち上げ ☆中間取りまとめ（想定ルート選定）		
	自動運航技術の進展に対応した国際ルール策定の主導	2030年頃までの本格的な商用運航を実現 ○国際ルール策定 ○国際ルール発効		

1. 政策パッケージに記載した各種施策のロードマップ〈続〉

施策名	2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
・自動配送ロボットを活用した物流DX	技術開発支援 サービスモデルの創出の支援		社会実装の推進
・トラック輸送・荷役作業等の効率化	バス予約システム等の導入促進 荷主・物流事業者のデータ連携を通じた 共同輸配送の促進 トラックデータ標準APIガイドラインの策定 事業者間遠隔点呼の先行実施	トラックデータ標準化・運 携利用の仕組み確立	本格運用
・内航海運におけるDX	船員の労働負荷軽減や効率的な運航管理に 資するシステム等の普及促進		
・港湾や空港における入退場の円滑化や手続の 電子化		AIターミナル技術の導入促進 AIターミナルの取組の深化に向けた 港湾における技術開発の推進 サイバーポートの推進 バス予約システム等の導入促進	
・フィジカルインターネット			2040年のフィジカルインターネットの実現に向けて、フィジカルインターネット・ロードマップの着実な実行
④ 物流標準化の推進		官民標準物流化懇談会等における検討 ○官民標準物流化懇談会（9月） ☆ ☆ ☆ ☆パレット標準化推進分科会最終取りまとめ ○モーダル協議会取りまとめ ☆フォローアップ ☆ ★ (11月) (目標見直し)	☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆
		標準仕様パレットの活用促進	
		パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化促進	
		物流情報標準ガイドラインの活用促進	
		大型コンテナ等の導入促進	

1. 政策パッケージに記載した各種施策のロードマップ〈続〉

施策名	2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
⑤ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援			
・物流施設の機能強化等	非常用電源等の導入促進		
	農産品等の流通網の強化 (中継共同物流拠点の整備、標準仕様パレット・トラック 予約システム等の導入、モーダルシフト等)		
	貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む 機能強化の促進		
・物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備	高規格道路整備による物流ネットワークの強化等		
	中継輸送拠点の整備等		
	SA・PAにおける大型駐車マスの拡充等		
	ETC専用化の推進		
	関連都市インフラの整備等の推進 ○土地利用転換に係る規制や手続の見直し(12月)		
	内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化 ☆次世代高規格ユニットロードターミナル検討会最終取りまとめ		
⑥ 高速道路のトラックの速度規制の引上げ	有識者検討会の開催 (7月～12月)	速度規制の 引上げ ☆提言の取りまとめ(12月)	引上げの影響を見極めた上で、新たな車両開発等の状況変化が生じた際には更なる引上げを検討
⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現	大口・多頻度割引の拡充措置の継続		
	割引制度の厳格な運用		
⑧ 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上	道路情報の電子化推進		
	通行条件緩和に向けた 実地検証・試行		

1. 政策パッケージに記載した各種施策のロードマップ〈続〉

施策名	2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
⑨ ダブル連結トラックの導入促進	ダブル連結トラックの導入促進		
	ダブル連結トラックの運行路線の拡充に向けた調整	☆事業者のニーズを踏まえ拡充	
		ダブル連結トラックに対応した駐車マスの整備	
	物流総合効率化法に基づく 出資制度創設に向けた検討	高速道路IC近傍に立地した 物流拠点施設の整備促進	
⑩ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し		交通実態に応じたきめ細やかな取組の推進	
⑪ 地域物流等における共同輸配送の促進	地域レベルのフィジカルインターネットの実現に向けた先進的な取組の推進		
	荷主・物流事業者のデータ連携を通じた 共同輸配送の促進		
	物流総合効率化法に基づく 出資制度創設に向けた検討	地域の物流網の共同化・集約化を通じた 共同輸配送の促進	
	物流事業者間の協業等を促進する 方策の検討 ☆物流事業者間の協業促進に向けた周知広報等	物流事業者間の協業等の促進	
⑫ 軽トラック事業の適正運営や安全確保		☆法案提出	規制的措施の導入
			安全対策の周知徹底
		○貨物軽自動車運送事業 適正化協議会における周知 ☆集中監査・指導の実施	
	車両の共同使用に向けた検討		車両の共同使用の具体化
		○貨物軽自動車運送事業 適正化協議会における協議	

- ① 前回参加いただいた皆様のご感想
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ 荷主対策の深度化（働きかけ、トラックGメン等）
- ⑥ トラックGメンの積極的対応（パトロール・オンライン説明会）
- ⑦ 標準的な運賃
- ⑧ 原価計算・運賃交渉について
- ⑨ **参考資料紹介**
 - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ）
 - ・ **補助制度について**
 - ・ 働きかけ・要請の実施事例
 - ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介

令和5年度 補正予算（物流革新緊急パッケージ関係）

【一般331億円、エネ特409億、財政融資200億円 他】

1. 物流の効率化

【一般284億円、エネ特409億、財政融資200億円 他】

- 即効性のある設備投資・物流DXの推進
- モーダルシフトの推進
- トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進
- 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援
- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進(物流拠点の脱炭素化・車両のEV化等)
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続 等

2. 荷主・消費者の行動変容

【一般45億円】

- 宅配の再配達率を半減する緊急的な取組 等

3. 商慣行の見直し

【一般 2億円】

- トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化

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

①物流の効率化（一般会計112億円+財政投融资200億円）

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

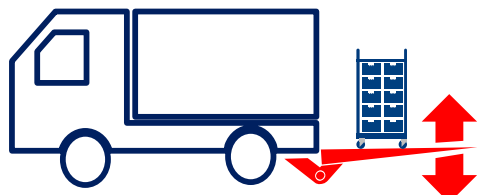
【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】



自動倉庫



無人フォークリフト



テールゲートリフター

【物流GXの推進】



【モーダルシフトの推進】



【物流拠点の機能強化】



非常用電源設備

【物流標準化の促進】

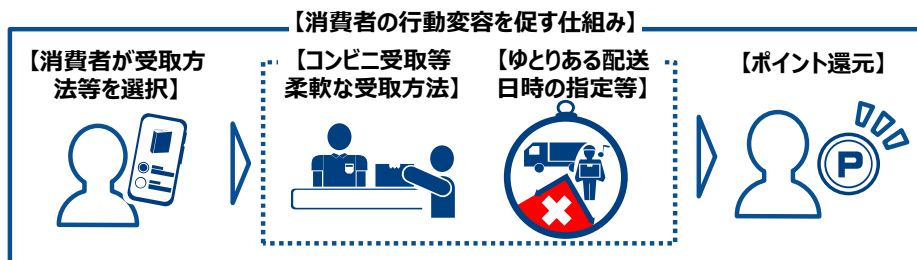


パレット

②荷主・消費者の行動変容（一般会計45億円）

再配達半減の取組や広報を通じ、荷主・消費者の意識改革・行動変容を促進

【宅配の再配達率を半減する緊急的な取組】

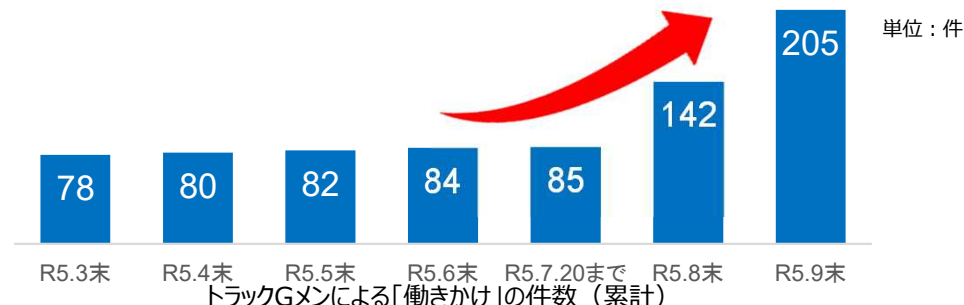


【物流広報事業】

③商慣行の見直し（一般会計2億円）

荷主・物流事業者において、非効率な商慣行の見直しを実施

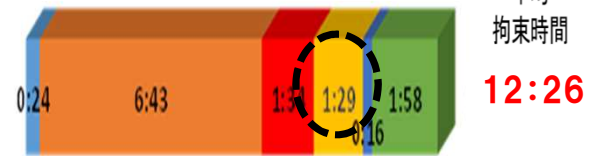
【トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化】



【物流革新に向けた調査事業】

- 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】



- 点検等 ■ 運転 ■ 荷待ち ■ 荷役
 - 付帯他 ■ 休憩
- 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

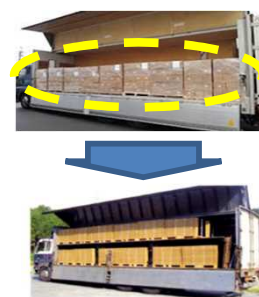


- 建築資材等の重量物や高低差のある現場など、手荷役による作業が困難な場面で効果的。
- 手荷役ではなくクレーンによる積み卸しが可能となることで、**荷役時間を1/3程度に短縮可能**。

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**。

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**。

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**。

<対策のポイント>

物流の標準化（標準仕様のパレット導入等）・デジタル化・データ連携（納品伝票の電子化、トラック予約システムの導入等）・モーダルシフト等の取組、物流効率化やコールドチェーン確保等に必要な設備・機器の導入、中継共同物流拠点の整備等を支援します。

<政策目標>

物流の効率化に取り組む地域を拡大 等

<事業の全体像>

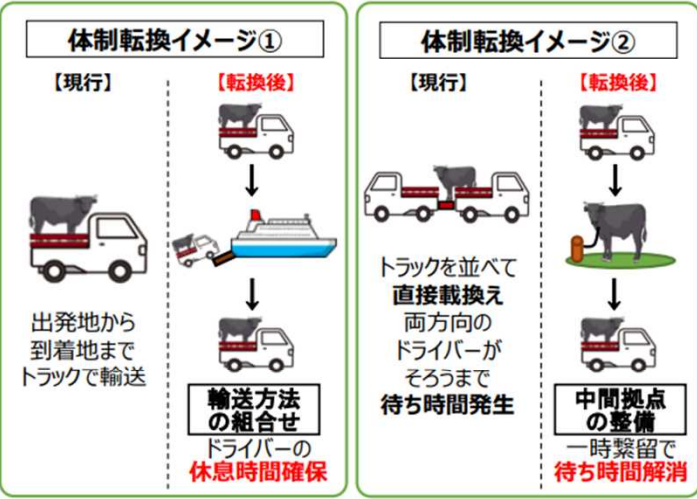
1. 物流革新に向けた生鮮食料品等サプライチェーン緊急強化総合対策【2,500 百万円】

- ① 物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組、物流の効率化やコールドチェーンの確保等に必要な設備・機器の導入を支援します。
- ② 農産品等の流通網を強化するため、中継輸送、モーダルシフト、共同輸配送に必要となる中継共同物流拠点の整備を支援します。



2. 家畜遠隔流通体制転換実証事業【150百万円】

生体家畜の長距離輸送について、家畜移出入産地や生体家畜輸送業者等が一体となって行う、陸上輸送と海上・鉄道輸送の組合せによる輸送ルートの転換や中継拠点を活用したり、レー輸送等の実証的取組を支援します。



(関連事業) 産地生産基盤パワーアップ事業のうち国産シェア拡大対策【2,500百万円】の一部

流通体制合理化整備事業

加工・業務用野菜産地から実需までをつなぐ流通体制の合理化によりサプライチェーンの強靱化を図るため、集出荷貯蔵施設の11パレットに対応した施設改良やパレタイザーの導入等、青果物流通拠点施設の整備に係る経費を支援します。



[お問い合わせ先] (1の事業) 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課 (03-3502-5741)
 (2の事業) 畜産局食肉鶏卵課 (03-3502-5989)
 畜産振興課 (03-6744-2587)
 (関連事業) 農産局園芸作物課 (03-3501-4096)

モーダルシフト等推進事業

物流分野の労働力不足に対応するとともに、温室効果ガスの排出量を削減しカーボンニュートラルを推進するため、物流総合効率化法の枠組みの下、トラック輸送から、よりCO₂排出量の少ない大量輸送機関である鉄道・船舶輸送への転換（モーダルシフト）等を荷主・物流事業者を中心とする多様・広範な関係者の連携のもとに推進する（**物流GX**）。また、省人化・自動化の取組を進めることで、物流DXを推進し、さらに物流効率化を加速させることとする。

物流の革新に向けた政策パッケージにおいて物流GXや物流効率化を強力に促進するとしていることも踏まえ、モーダルシフト等の物流効率化を図る取組において、「協議会の開催等、物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の策定のための調査事業に要する経費」や「認定を受けた総合効率化計画に基づき実施するモーダルシフト及び幹線輸送の集約化、過疎地域のラストワンマイル配送の効率化の初年度の運行経費」に対して支援を行うとともに、省人化・自動化に資する機器の導入に対して支援を行う。

実施に向けた主な流れ

- 協議会の立上げ
・物流事業者、荷主等の関係者による物流効率化に向けた意思共有
- 協議会の開催
・関係者の参集、輸送条件に係る情報やモーダルシフト等の実現に向けた課題の共有及び調整、CO₂排出量削減効果の試算等
- 総合効率化計画の策定
・協議会の検討結果に基づき、物流総合効率化法に規定する「総合効率化計画」の策定
- 総合効率化計画の認定・実施準備
- 運行開始

計画策定経費補助

補助上限・補助率

上限総額 500万円	省人化・自動化機器導入 上限300万円 (補助率：1/2以内)
	計画策定経費補助 上限200万円 (補助率：定額)
上限総額 1,000万円	省人化・自動化機器導入 上限500万円 (補助率：2/3以内)
	運行経費補助 上限500万円 (補助率：1/2以内)

省人化・自動化への転換・促進を支援

計画策定経費補助・運行経費補助に該当する取組のうち、**省人化・自動化**に資する機器の導入等を計画したり、実際に当該機器を用いて運行する場合には、**補助額上限の引上げ等**を行う。

省人化・自動化機器の導入例

- ・荷物の保管場所から荷さばき場までの無人搬送車での移動
- ・ピッキングロボットや無人フォークリフトを使用したパレット、コンテナ等への荷物の積付け



無人搬送車



ピッキングロボット



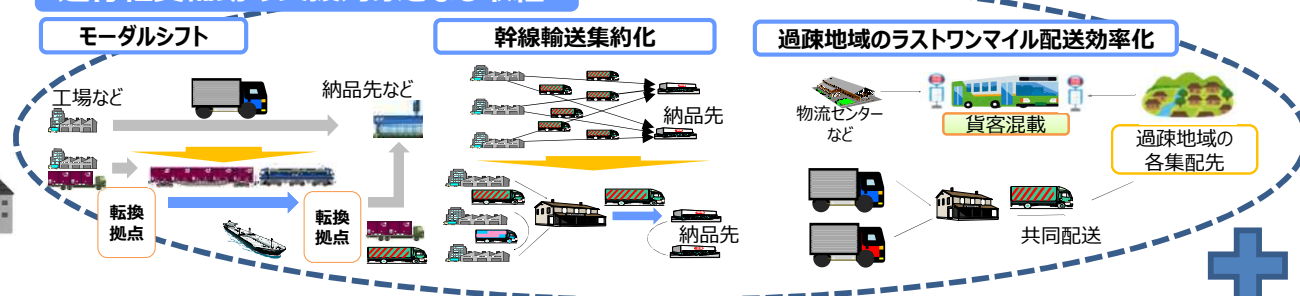
無人フォークリフト

計画策定経費補助の支援対象となる取組

「総合効率化計画」の策定のための調査に要する費用が対象一例



運行経費補助の支援対象となる取組



【中継輸送の取組の促進《拡充》】

令和6年度からのトラックドライバーへの時間外労働の上限規制が適用され、長距離幹線輸送を中心に、長時間労働の解決策として、一つの工程を複数人で分担する中継輸送が期待されているところ。一方、複数事業者間における中継輸送においては、交代・交換場所の確保や収益配分、運行管理等の調整に時間を要するため、促進には一層の**インセンティブ**が必要。そのため、**中継輸送による物流効率化の取組についても、運行経費補助の対象**とすることで、物流効率化の更なる推進を図る。

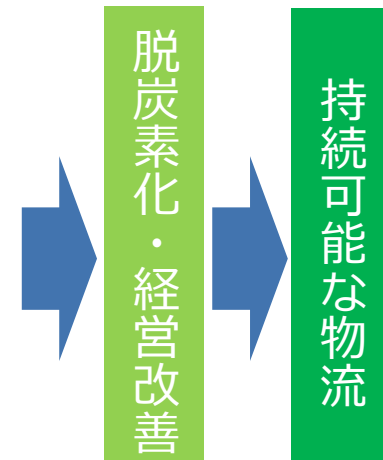
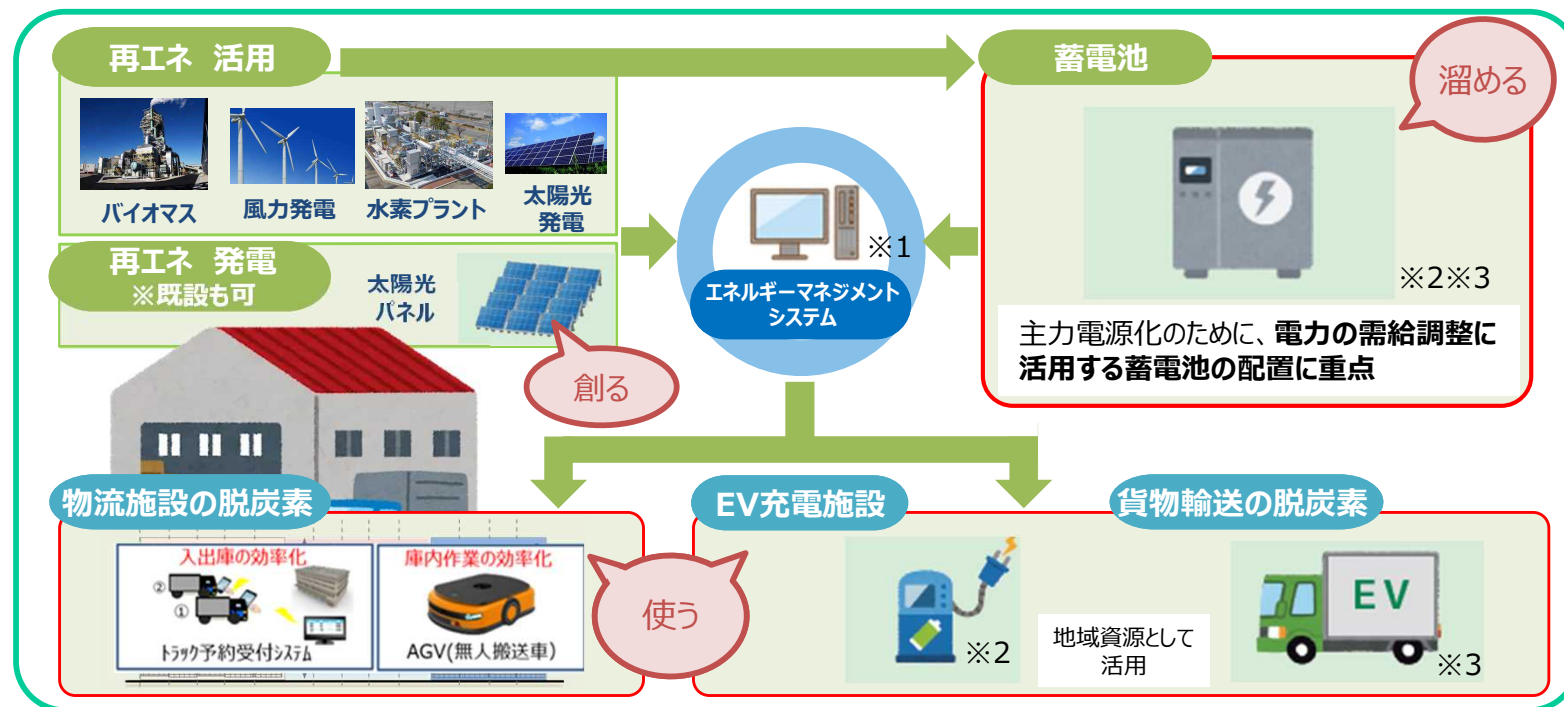
中継輸送の例



【想定される経費】
・施設利用料
・土地賃借料
・高速道路料金
(割増分) 等

再生可能エネルギーを活用（太陽光発電を含む）し、物流施設（倉庫、トラックターミナル等）を拠点に施設、輸送の一体的かつ効率的にエネルギー供給を行うことにより物流の脱炭素化を図る事業に対して支援する

支援スキーム 物流施設を拠点とした再エネ関連施設・設備等の一体的導入を支援



- ※1 再エネ電力購入、自家発電力の供給サイドと、倉庫内作業、EV車充電等の需要サイドの需給バランスのベストミックスを実現
- ※2 非常時に災害拠点の非常用電源として活用、地域のEV車に開放
- ※3 蓄電池、EVトラック産業育成

補助率・補助対象等

- 【補助率】 1 / 2 以内
- 【補助対象者】 倉庫事業者・貨物運送事業者・貨物利用運送事業者・トラックターミナル事業者等
- 【補助対象施設】 営業倉庫・貨物(利用)運送事業者の集配施設等
- 【補助対象設備等】
 - ・再生エネ発電施設（太陽光発電）・蓄電池・エネルギーマネジメントシステム・EV充電設備・EVトラック等車両、
 - ・先進的取組に必要な機器類（トラック予約受付システム、無人搬送機、無人フォークリフト等）
- 【補助要件】 ①再生エネ電力の購入、または、再生エネ発電施設（新設／既設）の導入、及び、②蓄電池、充電設備、エネルギーマネジメントシステム、EVトラック等車両の内、いずれか2つ以上を導入する一体的な取組であること



【令和5年度補正予算（案）40,900百万円】

2050年カーボンニュートラルの達成を目指し、トラック・タクシー・バスの電動化を支援します。

1. 事業目的

- 運輸部門は我が国全体のCO2排出量の約2割を占め、そのうちトラック等商用車からの排出が約4割であり、2050年カーボンニュートラル及び2030年度温室効果ガス削減目標（2013年度比46%減）の達成に向け、商用車の電動化（BEV、PHEV、FCV等）は必要不可欠である。
- このため、本事業では商用車（トラック・タクシー・バス）の電動化に対し補助を行い、普及初期の導入加速を支援することにより、価格低減による産業競争力強化・経済成長と温室効果ガスの排出削減を共に実現する。

2. 事業内容

本事業では、商用車（トラック・タクシー・バス）の電動化（BEV、PHEV、FCV等※）のための車両及び充電設備の導入に対して補助を行うことにより、今後10年間の国内投資を呼び込み、商用車における2030年目標である8トン以下：新車販売の電動車割合20～30%、8トン超：電動車累積5000台先行導入を実現し、別途実施される乗用車の導入支援等とあわせ、運輸部門全体の脱炭素化を進める。また、車両の価格低減やイノベーションの加速を図ることにより、価格競争力を高める。

具体的には、省エネ法に基づく「非化石エネルギー転換目標」を踏まえた中長期計画の作成義務化に伴い、BEVやFCVの野心的な導入目標を作成した事業者や、非化石エネルギー転換に伴う影響を受ける事業者等に対して、車両及び充電設備の導入費の一部を補助する。

※BEV：電気自動車、PHEV：プラグインハイブリッド車、FCV：燃料電池自動車

3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業（補助率：2/3、1/4等）
- 補助対象 民間事業者・団体、地方公共団体等
- 実施期間 令和5年度

4. 事業イメージ

【トラック】補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3 等

補助対象
車両の例



EVトラック/バン



FCVトラック

【タクシー】補助率：車両本体価格の1/4 等

補助対象
車両の例



EVタクシー



PHEVタクシー



FCVタクシー

【バス】補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3 等

補助対象
車両の例



EVバス



FCVバス

【充電設備】補助率：1/2 等

補助対象
設備の例



充電設備

※本事業において、上述の車両と一体的に導入するものに限る

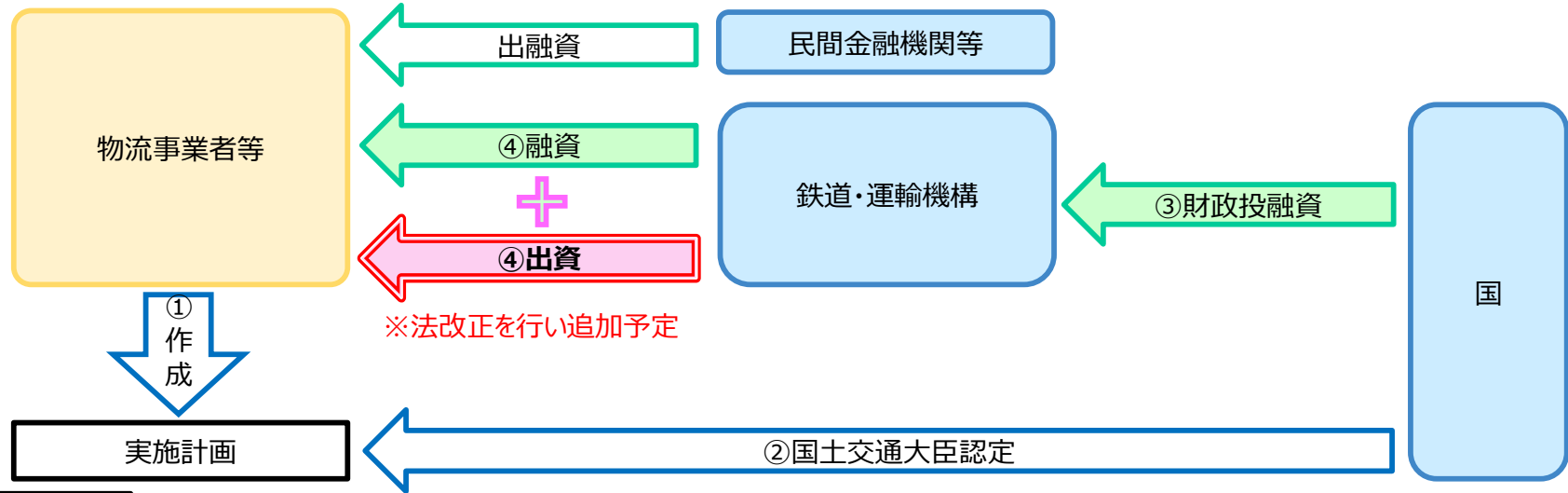
【目的】

我が国産業の国際競争力の強化、消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多様化等への対応、環境負荷の低減及び流通業務に必要な労働力の確保を図る。

【制度の概要】

二以上の者が連携して、流通業務の総合化（輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。）及び効率化（輸送の合理化）を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資するもの（流通業務総合効率化事業）を認定し、認定された事業の実施主体に対する鉄道・運輸機構の融資を行う。

<物流総合効率化法に基づく財政投融資の支援スキーム>



支援対象事業

輸送モードの結節を行う機能等を有する一定規模の物流拠点施設を整備する事業

- ・幹線輸送と都市内輸送を結節する自動車ターミナル等の広域物流拠点
- ・幹線輸送を効率化するための中継輸送の物流拠点 等

物流のDX・GXによる効率化、生産性向上及び環境負荷の低減を図る事業

- ・物流DX：物流施設の自動化に必要な施設の導入
- ・物流GX：EV車両、再生可能エネルギー関係施設の導入 等

物流拠点



EVトラック



太陽光パネル



無人搬送車



立体自動倉庫



再配達率半減に向けた緊急対策事業

概要

○消費者が再配達削減に取り組むよう促すため、宅配便やEコマースの注文時に、コンビニ受取など、物流負荷軽減に資する受取方法等を選択した場合に、消費者にポイントが還元される仕組みを社会実装すべく、実証事業を実施。

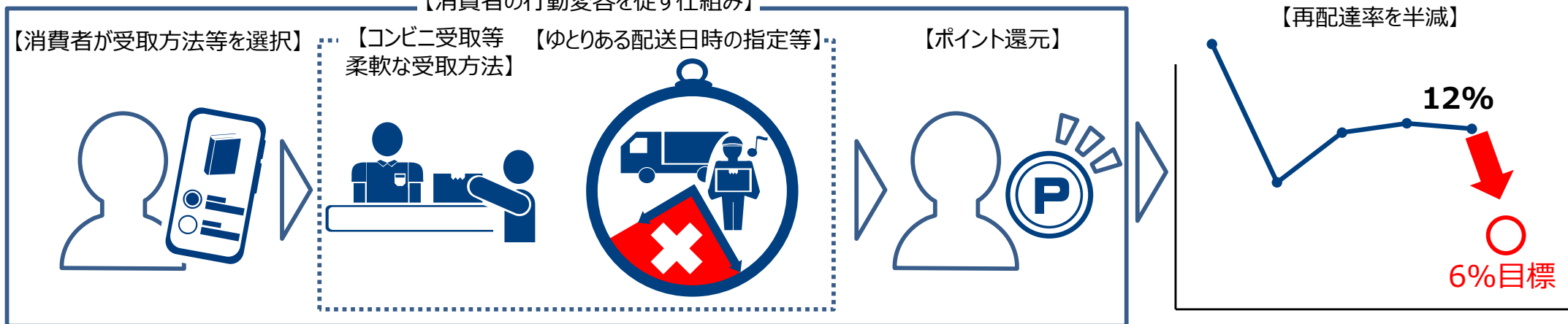
➡消費者が選択する物流サービスの内容に応じた、適正な運賃の收受を実現

実証事業の内容

EC事業者のウェブサイト等において、消費者が自ら、柔軟な荷物の受取方法（コンビニ受取、営業所受取、置き配等）やゆとりある配送日時指定等を選択できるようにシステムを構築し、物流負荷軽減に資する荷物の受取方法を選択した消費者にポイント還元する実証事業や当該事業を支援する効率的な配送等を可能にするアプリの検証等

ポイント還元を通じた消費者の行動変容を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業

【消費者の行動変容を促す仕組み】



【補助対象経費項目】 システム改修や実証事業等に必要経費の1/2以内

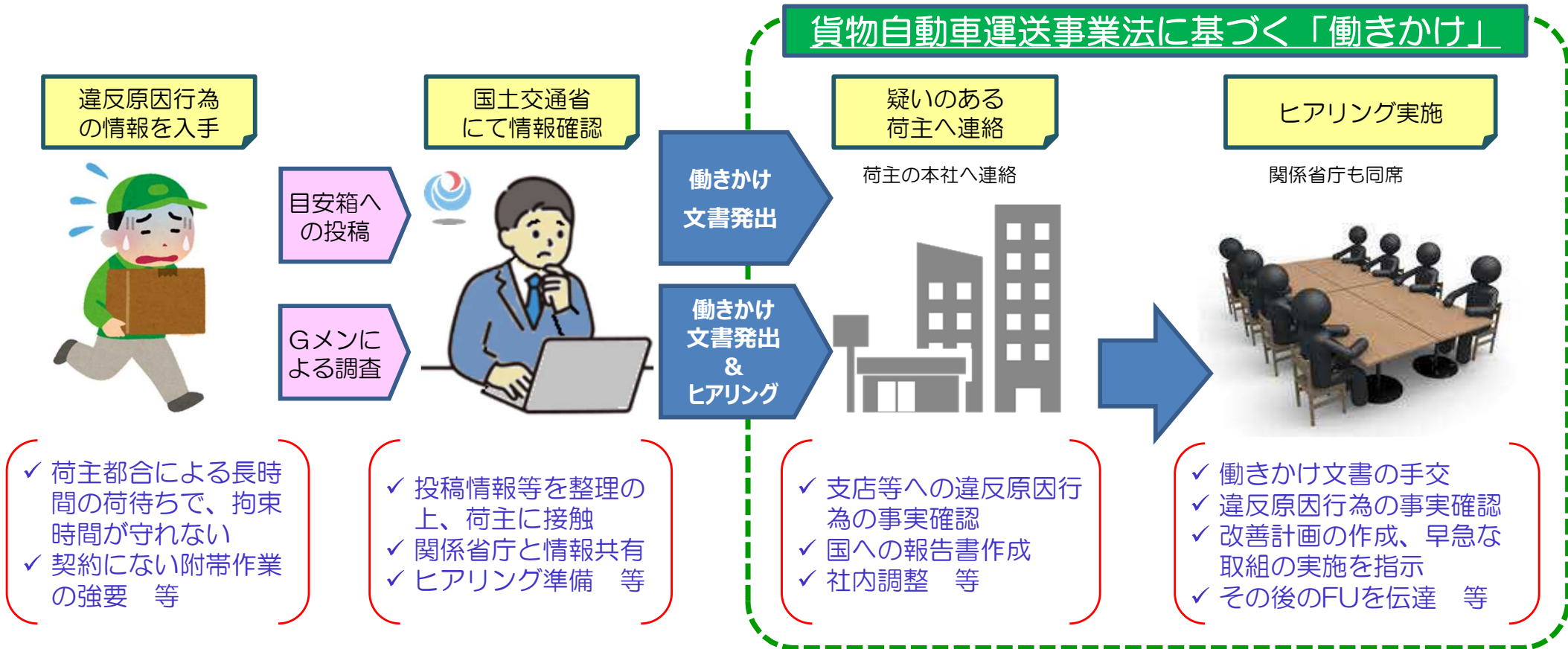
・システム改修費にあっては最大1/2(最大1.5億円まで)、1回あたりのポイント還元額の最大1/2(最大5円まで)

【実証対象】

・EC事業者(Eコマース事業者を含む)、物流事業者

- ① 前回参加いただいた皆様のご感想
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ 荷主対策の深度化（働きかけ、トラックGメン等）
- ⑥ トラックGメンの積極的対応（パトロール・オンライン説明会）
- ⑦ 標準的な運賃
- ⑧ 原価計算・運賃交渉について
- ⑨ **参考資料紹介**
 - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ）
 - ・ 補助制度について
 - ・ **働きかけ・要請の実施事例**
 - ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介

働きかけが行われるまで



● 「働きかけ文書発出とともにヒアリングを実施する場合は、主に以下の流れに沿って実施

- 長時間の荷待ち、運賃・料金の不当な据置き、過積載の指示等、違反原因行為の事実確認
- 違反原因行為が事実の場合、早急の解消に向けた改善計画の作成・提出
- 改善計画には、違反原因行為の解消に必要な期間を設定（改善期間：概ね3か月程度）
- 取組の確実な実施を指示するとともに、進捗状況や改善効果等を定期的にヒアリングや提出データ等で確認し、フォローアップ（違反原因行為の解消が確認できるまで）
- 当該荷主が扱う貨物を所掌する関係省庁（経産省、農水省等）と連携してヒアリングを実施

働きかけの実施事例(一部)

○長時間の荷待ち

(製紙卸会社・発荷主)
～東北、中国運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 朝に受付しても、伝票発行が早くて15時。遅い時では18時。
- 配送先決定、伝票発行が遅く、積込み開始遅延、5時間以上待機。

～働きかけ後、以下の対策を**発荷主側が実施**。

- 積込み用バースの見直し(増加)を実施
- 場外倉庫に積荷のバーコードの読み込みシステムを導入(工場へ戻る時間の削減に寄与)
- 新たな倉庫建設による横持ち移動時間の削減も検討



○過積載運行の要求

(運送事業者・元請)
～中部運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 荷台の天井まで、物理的に積めるまで荷物を積まされる。

～働きかけ後、以下の対策を**元請側が実施**。

- 協力会社と調整を図り、一部4t車両から大型車両へ変更
- 積荷重量を把握できる配車システムを構築し、協力会社と連携し、重量の分散化を実施
- 同種事案の防止として、社内幹部会議において情報を共有、その後、社内全体へ迅速に情報展開



○依頼(契約)になかった附帯作業

(運送事業者・元請)
～近畿運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 運送内容を規定する正式な契約書を持っていない。
- 仕分け作業料、積込料の負担をお願いしているが、支払ってくれない。

～働きかけ後、以下の対策を**元請側が実施**。

- 協力会社と個別に協議を開始。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
- 契約締結にあたり、各社の法令遵守にかかる状況を再確認



○異常気象時の運行指示

(食品物流会社・発荷主)
～関東運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 大雪警報が発令されているにもかかわらず、配送を依頼された。

～働きかけ後、以下の対策を**発荷主側が実施**。

- 災害時の対応マニュアルの見直しを行い、配送先とも連携し、ドライバーの安全を最優先とした対応を行うことを改めて徹底
- 予め荒天が予想される場合、運送事業者の判断による運行の中止について、配送先と連携し検討



要請の実施事例(一部)

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

- ① 前回参加いただいた皆様のご感想
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ 荷主対策の深度化（働きかけ、トラックGメン等）
- ⑥ トラックGメンの積極的対応（パトロール・オンライン説明会）
- ⑦ 標準的な運賃
- ⑧ 原価計算・運賃交渉について
- ⑨ **参考資料紹介**
 - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ）
 - ・ 補助制度について
 - ・ 働きかけ・要請の実施事例
 - ・ **物流効率化に向けた取組み事例紹介**

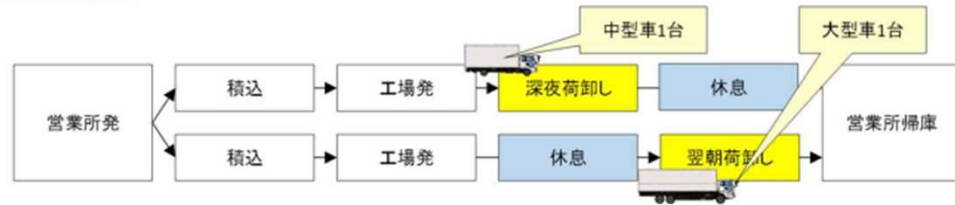
トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者で構成する「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央、各県に設置。関係者が一体となり、取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備等を図るため、対策の検討や、実証事業など行っている。

配車工夫や高速道路利用による拘束時間削減（鳥取県）

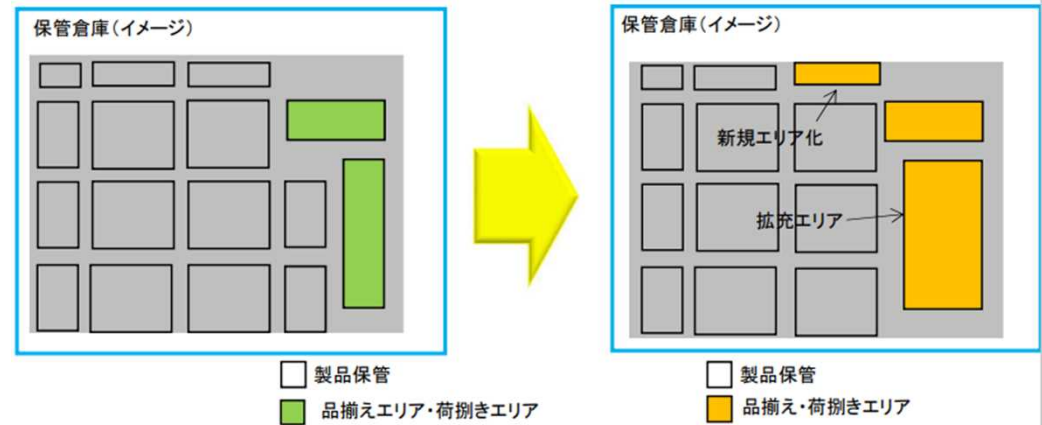
改善前 ○深夜+翌朝2回の荷卸しの運行事例⇒休憩期間8時間を守れてなく、16時間を超過している。



改善後 ○深夜荷卸しの便と翌朝荷卸しの便の2便に分けて運行



品揃えエリア・荷捌きエリアを拡張（島根県）



パレット荷役による積込み作業時間の削減（岡山県）



ハンディーターミナルを用いた検品・検収作業の効率化（山口県）



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。

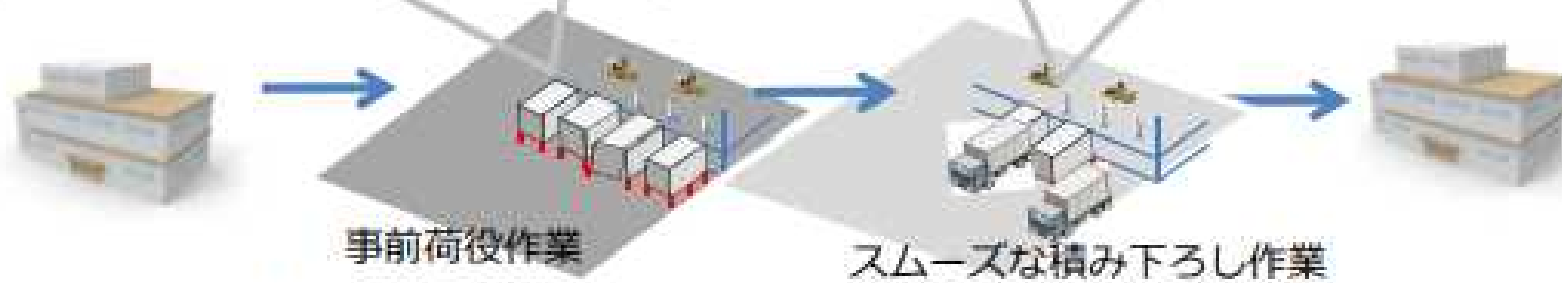
＜スワップボディコンテナ車両の特長＞

- 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】

トラック到着前から荷役が始められ、トラック到着までにコンテナを一杯にでき、積載率が向上し、トラック台数を削減

トラックは到着後、荷台を付け替えるだけで出発でき、荷役作業による荷待ち時間を削減

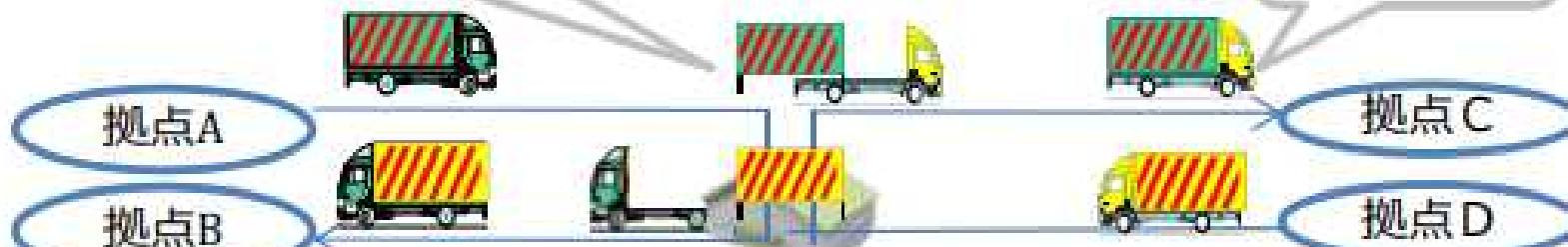


【活用例②：中継輸送での活用】

帰り荷の確保により積載率が倍増し、トラック台数を削減

中継拠点で荷台を交換

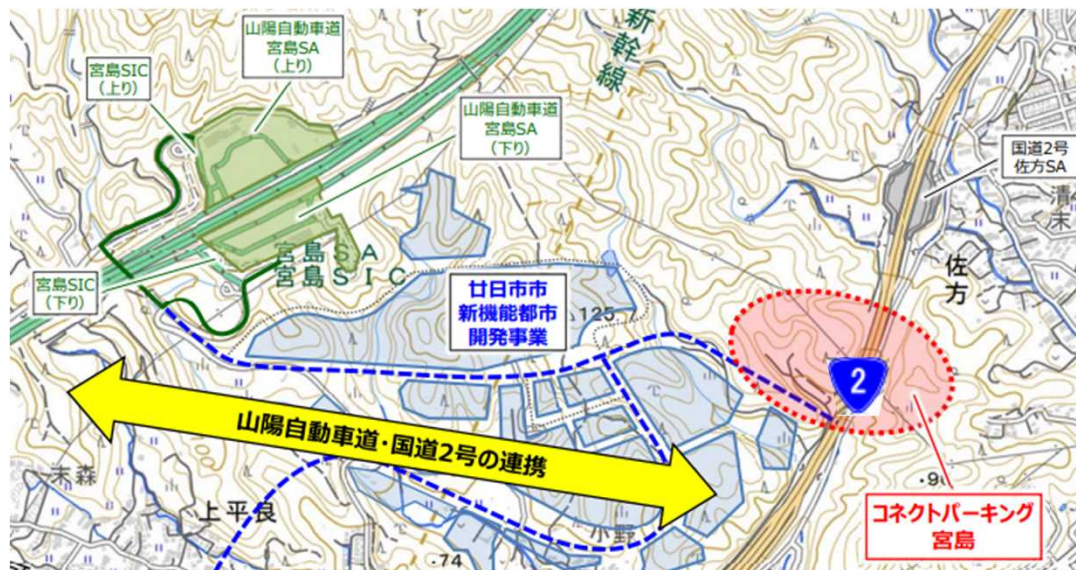
日帰りでの勤務が可能となり、労働環境が改善



中継輸送拠点・中継輸送（拠点整備）（広島県・岡山県）

○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



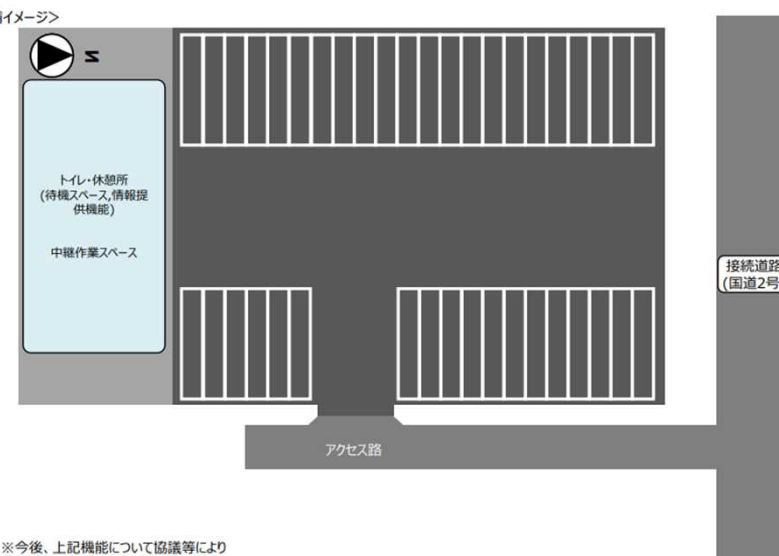
<整備イメージ>



コネクトパーキング岡山・早島の整備



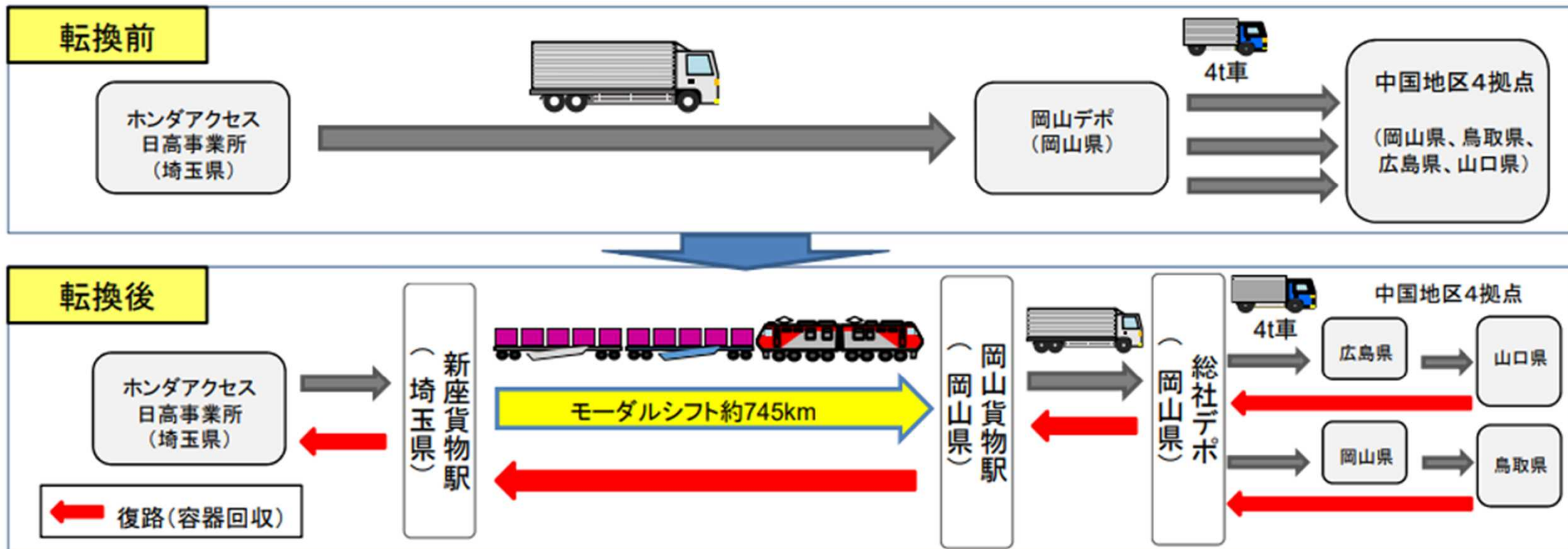
<整備イメージ>



※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。

モーダルシフト(岡山県、鳥取県、広島県、山口県)

- 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。
- 中国管内では、自動車部品の輸送などについて、トラック輸送を鉄道コンテナ輸送に転換する試みが実施されている。



特徴

- ・自動車部品の鉄道へのモーダルシフト
- ・出荷姿を手積み手降ろしから容器化し、ドライバーの作業負荷軽減を図る。

効果

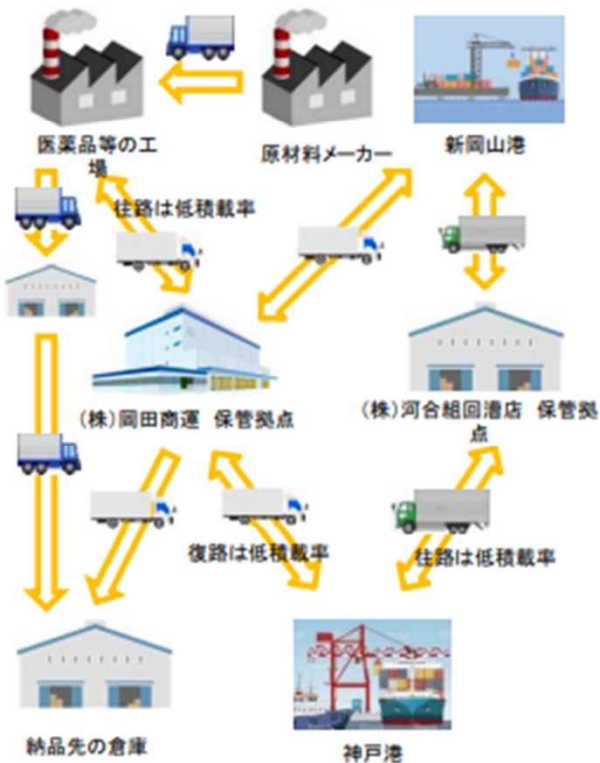
- ・CO2排出削減量: 98.5t-CO2 (33%)
- ・ドライバー運転時間省力化 450時間 (8.2%削減)

輸送網の集約化・共同輸配送(岡山県)

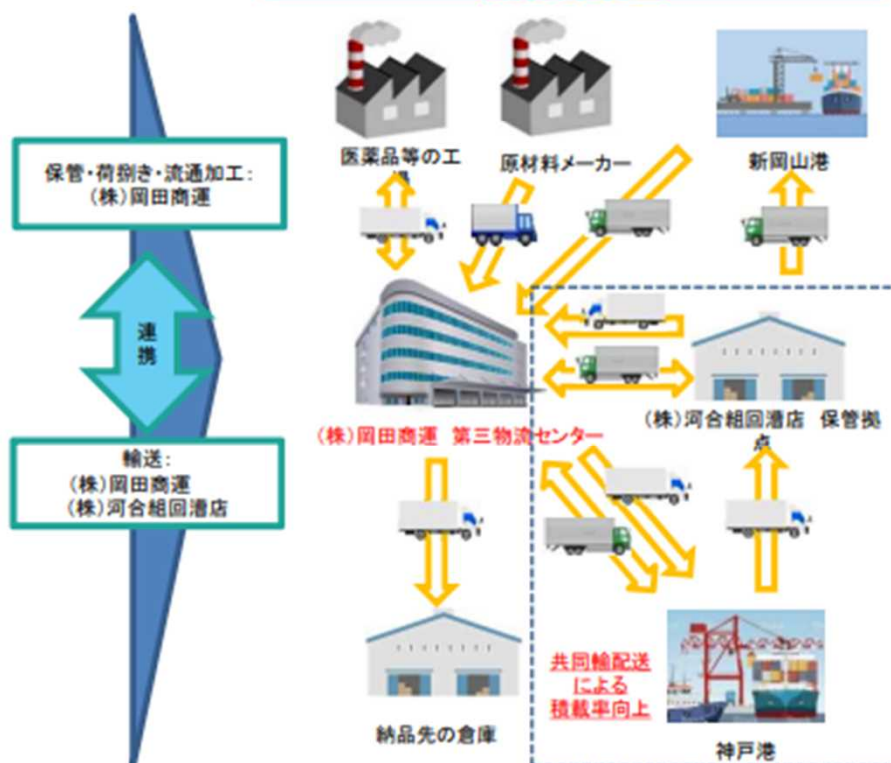
- (株)岡田商運は、医薬品等の保管及び輸送をしているが、積載率の低い運行があり、非効率な物流体制となっている。今般、医薬品等及びその原材料を保管できる「第三物流センター」を新設するとともに、積載率向上を課題としている(株)河合組回漕店と連携して、共同輸配送を行うことにより物流の効率化を図る。
- 国土交通省は、令和4年7月29日付けで改正物流総合効率化法の規定により総合効率化計画として認定。

- ・医薬品等及びその原材料を一元管理できる物流拠点を新設することにより、輻輳している輸送網を集約。
- ・トラックの走行量削減等により、CO2排出量を削減(約27.4%)
- ・トラック予約受付システムを導入し、効率的な荷受け作業を実施することにより、手待ち時間を削減(約80%)。

現行



認定計画



<実施事業者>

- ・(株)岡田商運
- ・(株)河合組回漕店

<特定流通業務施設の概要>

- ・所在:岡山県岡山市中区江崎393番他
- ・アクセス:新岡山港から約3.0km
- ・延床面積: 12,799㎡
- ・トラック予約受付システムを導入

ダブル連結トラックによる大量輸送(広島県、山口県)

「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)



約12m

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、フルトレーラー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(株)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)
- 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号線への出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。



女性ドライバーの活躍(広島県、山口県、島根県、岡山県)

国土交通省の取組み

特設サイトを運営のうえ、以下の情報を発信。

- 実際にトラック運送会社で働く女性(トラガール)、活躍場面、会社経営者の声を紹介。
- 企業に対する情報として女性活躍推進による効果を紹介。
- トラック運転手として目指すスタイルと必要な免許について紹介。etc…。



トラガール促進プロジェクト

トラックドライバーをめざす女性応援サイト

地域密着トラガール



準中型自動車免許(3.5t~7.5t未満)

暮らしを支えるトラガール



中型自動車免許(7.5t~11.0t未満)

大型車で活躍するトラガール



大型自動車免許(11.0t以上)

日本の産業を支えるトラガール



大型自動車免許+けん引免許

～ 中国運輸局管内でも数多くの女性ドライバーが活躍中 ～ トラガールサイトから抜粋

WAKIJI TRANSPORT
株式会社 脇地運送 (広島県広島市)

アイ・ティ・アント・ピー株式会社
防府営業所 (山口県防府市)

榎本商店株式会社
(島根県浜田市)

株式会社 フェーユーロネット
(広島県安芸郡坂町)

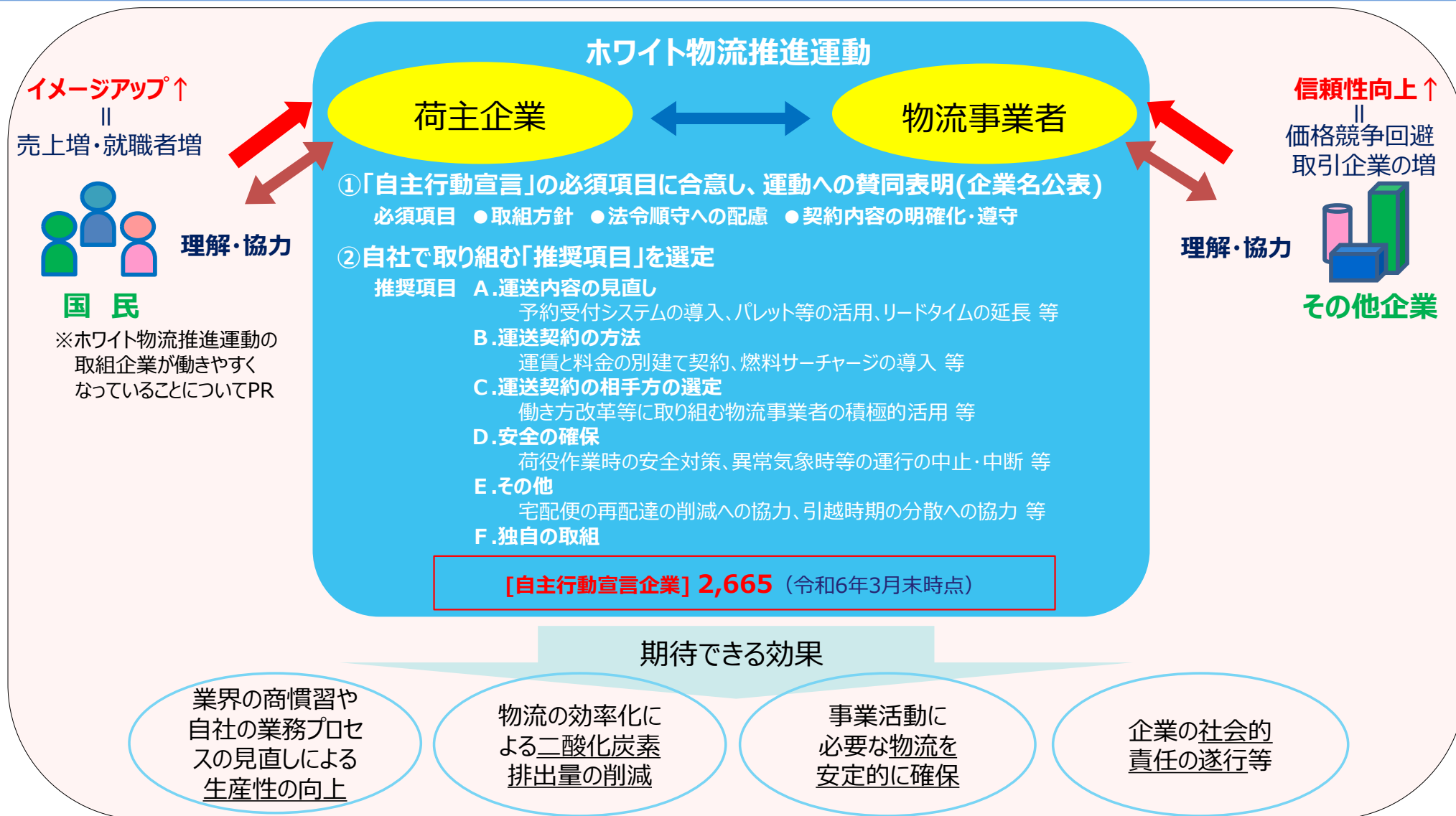
榎本運送株式会社
MAKIMOTO UNSO, Inc.
(岡山県岡山市)



「ホワイト物流」推進運動

深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的に、次の点に取り組む運動。平成30年度から実施。

- ① トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
- ② 女性や60代以上の運転者等も働きやすいより「ホワイト」な労働環境の実現



「ホワイト物流」推進運動の取組み事例



課題

①長時間のムダな荷待ち時間の常態化

納品先で、到着順での積込・積降ろしが行われていた。一方で、納品先の荷受け処理能力やトラックバース数には限りがあり、特定時間帯に納品車両が日常的に集中。結果、長時間のムダな荷待ちが常態化。

取組み

納品先が「予約受付システム」を導入し、物流事業者が活用

併せて、各トラックバースの荷役予定時間を事前設定する運用変更を実施。



成果

- 荷待ち時間・荷役時間の短縮
- 納品先の庫内作業が効率化



課題

②手作業での大量貨物の積込・積降しの負担

車両にレタスのバラ積み1,200ケース分の大量の段ボールを手積み・手降ししており、トラック運転者にとって重労働。荷主側には、リードタイムが長くなる要因に。

取組み

パレットの活用

パレットを使用するように物流事業者と発荷主・着荷主が調整。パレットの費用負担や保管・返却方法を関係者との間で合意。これを踏まえて、手作業からフォークリフトによる荷役作業に移行。

成果

- 荷役時間が大幅に短縮
- リードタイムも短縮



課題

③夜間や早朝の積込み作業が発生していた

当日12時受注締切⇒翌日午前配達を行っていた。
※予測物量で荷役と配車を行うため、作業が遅延し、積込み作業も夜間や早朝になり、出発も遅延。

取組み

リードタイムの延長

当日12時締切⇒翌々日 午前配達に変更。受注時間の前倒しまたは配達時間の後ろ倒しにより、受注から配達までのリードタイムの延長。

成果

- 夜間や早朝の積込み作業が減少
- 納品時刻遵守

【共通講演部分】

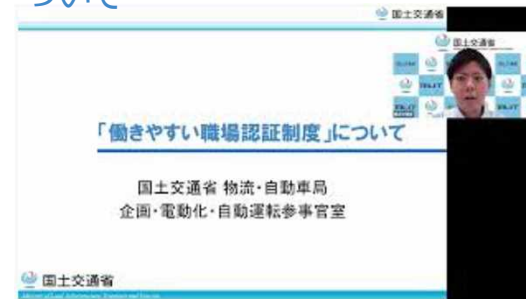
我が国の物流の革新に向けた
取組みの動向



改善基準告示の改正と発注者
等への要請



「働きやすい職場認証制度」に
ついて



「労務費の適切な転嫁のための
価格交渉に関する指針」
補助事業について

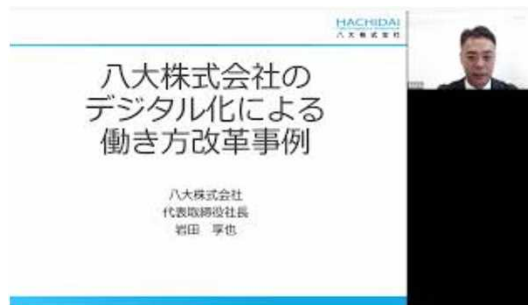


【各回Webセミナー（一部掲載）】

ホワイト物流を推進する中で出
来た働き方改革と今後の課題
株式会社フードレック



八大株式会社のDXによる働き
方改革
八大株式会社



「ホワイト物流」推進運動令和5年度webセミナーアーカイブ

<https://white-logistics-movement.jp/guide/#id-page03>



- ・働き方改革の実現とコンプライアンスの徹底でCS・ES・FS（家族の満足度向上）の達成へ 新雪運輸株式会社
- ・トラック待機時間・倉庫終了時間の削減取組みについて タカスタンダード株式会社
- ・DFL思考 × 包装デザインアップデートによる顧客価値共創 SBS東芝ロジスティクス株式会社
- ・皆で運ぶ物流の未来 NEXT Logistics Japan株式会社
- ・シニア活躍・新価値創出で描く未来ビジョン 株式会社セイリョウ
- ・「ステークホルダーとの相互理解」「運転手ファースト」で取り組むホワイト物流 もりが運送株式会社
- ・輸送事業の課題解決に向けて～「DX」による 事故未然防止と業務効率化・法規制強化への取り組み ～ロジスティード株式会社
- ・医薬品メーカー物流における3つの変革 ～「GDP」「DX」そして「モーダルシフト」～ 武田薬品工業株式会社

- 評価制度の創設により、職場環境改善に向けた各事業者の取組を「見える化」。
- 求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促す。また、更なる改善取組を促すことで、より働きやすい労働環境の実現や安定的な人材の確保を図る。
- 認証を取得した事業者のより高い水準への移行を促すため、これまでの「一つ星」・「二つ星」に加えて令和5年度から新たに「三つ星」の申請を受け付ける。



1. 認証の審査要件

審査要件: 以下の6分野について基本的な取り組み要件を満たすことで認証が取得

- ①法令遵守等 ②労働時間・休日 ③心身の健康 ④安心・安定 ⑤多様な人材の確保・育成 ⑥自主性・先進性等 (⑥は二つ星、三つ星の)

※三つ星の評価の対象分野

上記6分野について従来の参考項目を加えて項目数を増加します。加えて、働きやすい職場実現のための方針、課題、目標、改善に向けた行動計画、体制整備などを記述いただき、改善に向けたPDCAが適切に回っていることを評価します。

2. 申請方法

審査実施団体: (一財)日本海事協会(ClassNK)

料 金	一つ星新規申請		一つ星継続申請		二つ星新規申請		三つ星新規申請※1	
	紙申請 一部電子申請	電子申請	紙申請 一部電子申請	電子申請	紙申請 一部電子申請	電子申請	紙申請 一部電子申請	電子申請
1) 審査料	50,000円	30,000円	50,000円	15,000円	50,000円	30,000円	147,000円	127,000円
+ 複数の営業所を申請対象とする場合	+ 3,000円×営業所数(本社除く)						※2	
2) 登録料	60,000円(有効期間に重複機関が1年以上生じる場合、3,000円を差し引く。)							
+ 複数の営業所を申請対象とする場合	+ 5,000円×営業所数(本社除く)							

※1 別途対面審査員2名分の旅費実費(1名往復につき30,000円上限)が必要。

※2 三つ星の審査料(複数の営業所を申請対象とする場合)①、②の合計

①: + 3,000円×申請対象営業所数(本社除く)

②: + 84,000×2力所目以降の対面審査対象営業所数(審査対象営業所の数により1~6力所が対象となる。)

3. 認証事業者数

令和5年12月18日現在

トラック事業者	8,173社(一つ星4,468社、二つ星3,705社)
バス(貸切・乗合)事業者	1,038社(一つ星 515社、二つ星 523社)
タクシー事業者	1,420社(一つ星 908社、二つ星 512社)
合 計	10,631社(一つ星5,891社、二つ星4,740社)

4. スケジュール

➤ 「一つ星」新規・継続 / 「二つ星」新規

受付期間: 令和5年7月18日~9月15日
認証事業者の公表: 令和6年2月以降順次

➤ 「三つ星」新規

受付期間: 令和5年9月19日~10月16日
認証事業者の公表: 令和6年3月以降順次

5. 認証取得によるインセンティブ

- 厚生労働省と連携し、**ハローワーク**における求人票への**認証マークの表示**や、認証事業者と求職者の**マッチング支援**を実施。
- **求人エージェント**等の認定推進機関の協力を得て、「**求人サイト**に認証事業者の**特集ページの掲載**」、「**設備改修工事の料金割引**」等も実施中。
- 令和4年度第2次補正予算による**補助金**における認証事業者の**優遇等**も実施。また、「二つ星」・「三つ星」の認証事業者のうち対面での審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを端緒とした監査の対象から除外することができる規定の整備も実施予定。