

# 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5月24日

国土交通省トラック荷主特別対策室

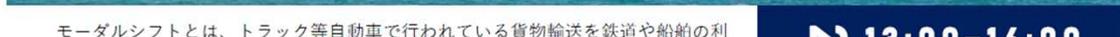
- ① **最近のトピック（各省報道発表資料等）**
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ 荷主対策の深度化(働きかけ、トラックGメン等)
- ⑥ トラックGメンの積極的対応(近畿運輸局からの活動報告)
- ⑦ 標準的な運賃・標準貨物自動車運送約款について
- ⑧ 原価計算・運賃交渉について
- ⑨ **参考資料紹介**
  - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ、国会質疑等）
  - ・ 働きかけ・要請の実施事例
  - ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介
  - ・ 物流・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

# モーダルシフトセミナーの開催



## 中国地方 モーダルシフト利用促進セミナー

— 2024年問題を契機にした物流の効率化、環境対策の推進 —



モーダルシフトとは、トラック等自動車で行われている貨物輸送を鉄道や船舶の利用へと転換することです。ドライバーの時間外労働が制限され、物流の停滞が懸念される2024年問題への対応策として、またCO<sub>2</sub>排出量削減による環境負荷低減策としても、大変有効とされています。この度のセミナーでは、行政から現状や最新の施策を説明するとともに、関連事業者から自社のサービスをご紹介します。個別相談や名刺交換の時間も用意しておりますので、ぜひご参加ください。

2024 13:00-16:00  
**6.25** 火  
 @リーガロイヤルホテル広島3F  
 広島（広島市中区基町6-78）

**プログラム 1** 物流2024年問題の概要と国土交通省の取組紹介  
 中国運輸局

**プログラム 2** 運送事業者・港湾管理者の取組紹介  
 貨物鉄道事業者 日本貨物鉄道株式会社  
 内航海運事業者 ①マツダロジスティクス株式会社 ②大王海運株式会社  
 ③日本通運株式会社 ④井本商運株式会社  
 港湾管理者 ①境港管理組合 ②呉市

**プログラム 3** 個別相談・名刺交換会（※会場は「宮島」と同フロアの「瀬戸」になります）  
 ご参加の皆様と運送事業者各社が個別相談及び名刺交換いただけるブースを用意いたします。

2024年度において、全国の推計を上回る輸送量の減少が予測されている中国地方において、トラック等自動車で行われている貨物輸送を鉄道や船舶の利用へと転換する「モーダルシフト」を推進するべく、行政を始め、荷主・物流事業者を一堂に介し、情報共有・個別相談を行うセミナーを開催します。

具体的な対応を行わなかった場合の輸送力不足(2019年度比)  
**2024年度…約14%（4億トン相当）不足**

### (地域別)



**申込方法**：件名に「モーダルシフトセミナー 申込み」とし、事業者名と参加者氏名を記載して以下のアドレスまでメールで申し込みください

**申込〆切**：2024年6月14日(金)  
 ※定員になり次第〆切

**定員**：100名(参加無料)

**問合せ・申込先**

中国運輸局 交通政策部 環境・物流課  
 082-228-3496

cgt-ecologi@gxb.mlit.go.jp

# モーダルシフト関係補助事業(補助事業)公募中です。

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、「モーダルシフト加速化緊急対策事業」(令和5年度補正予算)、「モーダルシフト等推進事業」(令和6年度予算)を公募中です。モーダルシフト等推進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)

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CO<sub>2</sub>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** 計画策定経費補助  
 ・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、CO<sub>2</sub>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** 運行経費補助

### 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。

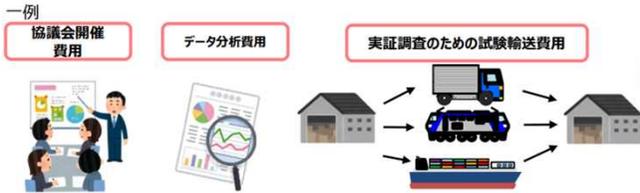
#### 省人化・自動化機器の導入例

- ・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

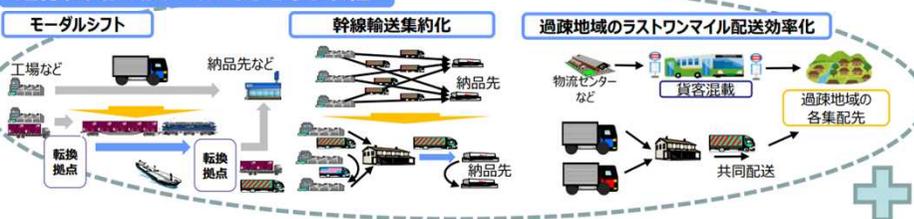


### 計画策定経費補助の支援対象となる取組

「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



### 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



### 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](https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/ms_subsidy.html)

### 4. スケジュール

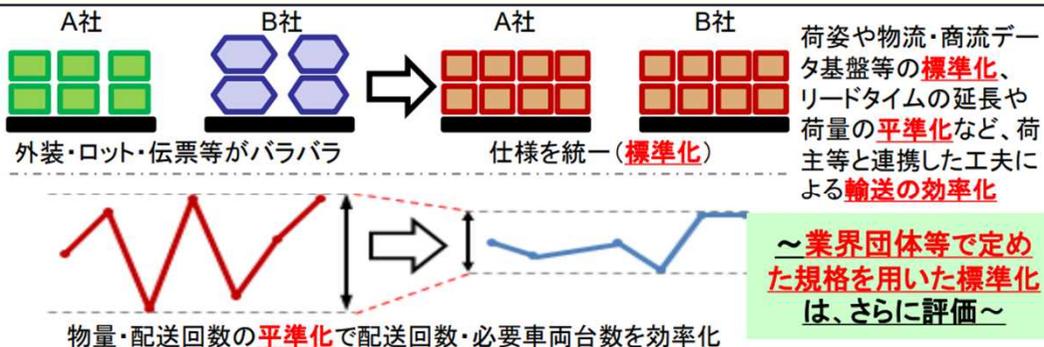
応募期間：令和6年4月16日(火)  
 ～**6月7日(金) 17時まで**(必着)  
 補助対象事業者の認定(交付決定)：8月初旬頃を予定

### 5. 補助対象期間

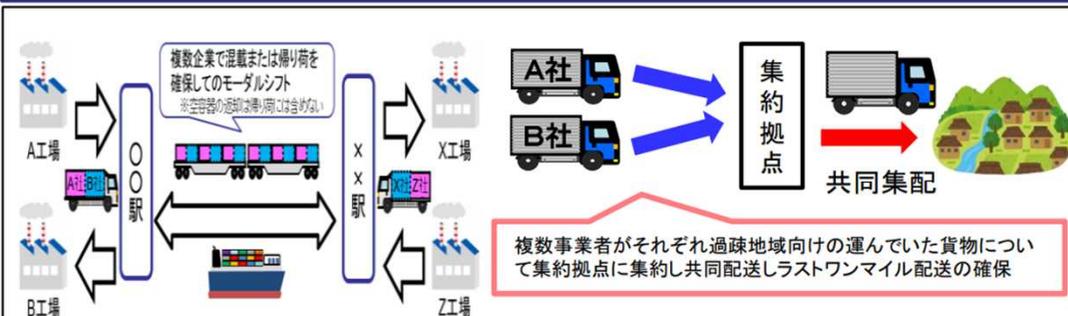
総合効率化計画策定事業  
 令和6年8月1日～令和7年2月末日  
 モーダルシフト推進事業・幹線輸送集約化推進事業・過疎地域のラストワンマイル配送効率化推進事業・中継輸送推進事業：総合効率化計画認定の日※または令和6年8月1日のどちらか遅い方～令和7年2月末日  
 ※総合効率化計画の認定の標準処理期間は1ヶ月です。4

※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。

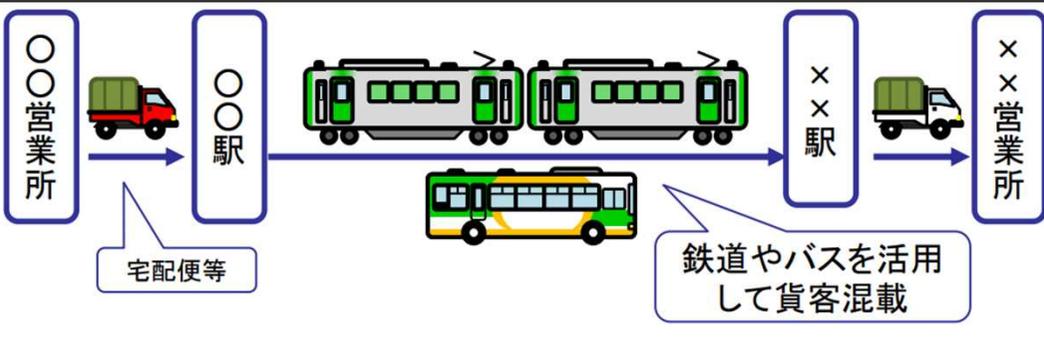
## A) 荷主や輸送事業者等の連携・工夫による**輸送の効率化**



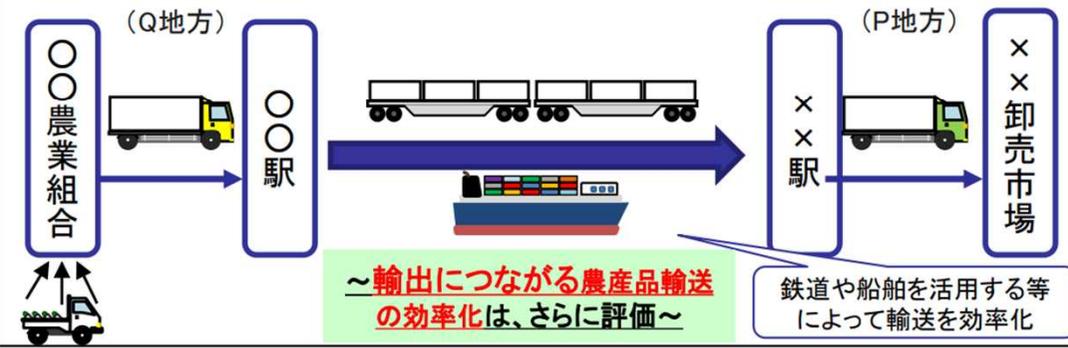
## B) 複数企業による**混載または帰り荷を確保したモーダルシフト**や、**過疎地域**や館内物流における**共同配送**



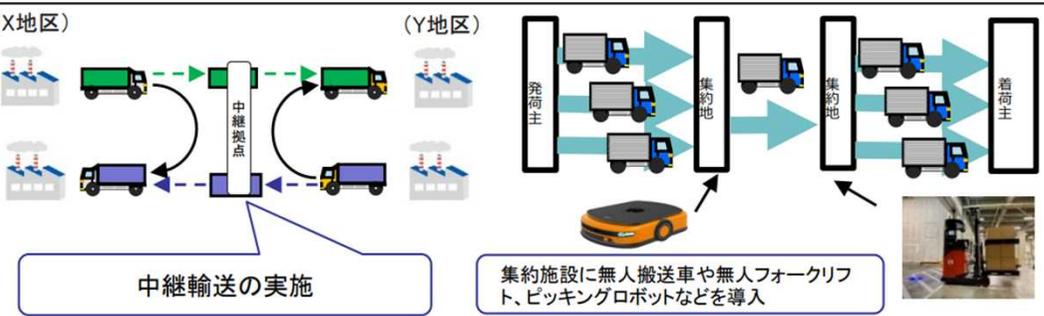
## C) 旅客鉄道やバス等の空きスペースを活用した**貨客混載**



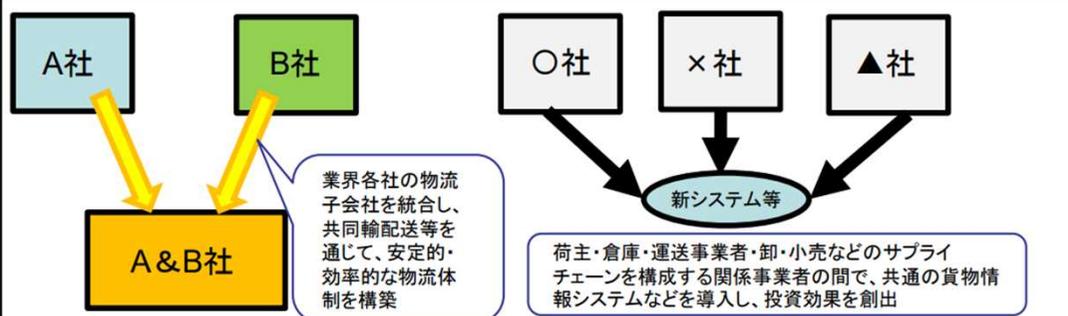
## D) 鮮度保持コンテナの活用等による**農産品輸送の効率化**



## 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



## 概要

- 物流総合効率化法に基づきモーダルシフトの認定を受けた事業(※)について大型コンテナ等の導入経費を支援
- (※)大型コンテナのラウンドユースやシャーシ・コンテナによる混載輸送、荷主・物流事業者連携による生産性向上に資する事業等先進的な取組を想定

## 補助内容・対象

- 【支援対象者】
  - 荷主・利用運送事業者・実運送事業者等から構成された協議会
- 【対象機器等】
  - 対象機器等
    - 31ftコンテナ、大型コンテナ専用トラック、フォークリフト等の荷役機器、海運シャーシや40ftコンテナといった輸送機器やGPS機器、船内ドライバー用施設、冷蔵・冷凍コンテナ、冷蔵・冷凍トラック、低床貨車 等
- 補助率： 1/2以内
- 上限： 鉄道関係 3億円/1件、内航海運関係 1億円/1件



31ftコンテナとトップリフター



海運シャーシ

## 協議会イメージ

- 【荷主】メーカー・卸売 等
- 【利用運送事業者】地元の通運事業者 等
- 【実運送事業者】JR貨物・内航海運事業者 等
- 【リース会社】

公募期間：令和6年5月10日(金)14:00～6月20日(木)16:00

情報提供サイト【国交省HP】 [パンフレット\(サイトでダウンロード可\)](#)



(サイト内コンテンツ)  
申請受付、資料ダウンロード、よくある質問掲載等



情報提供  
サイト  
QRコード

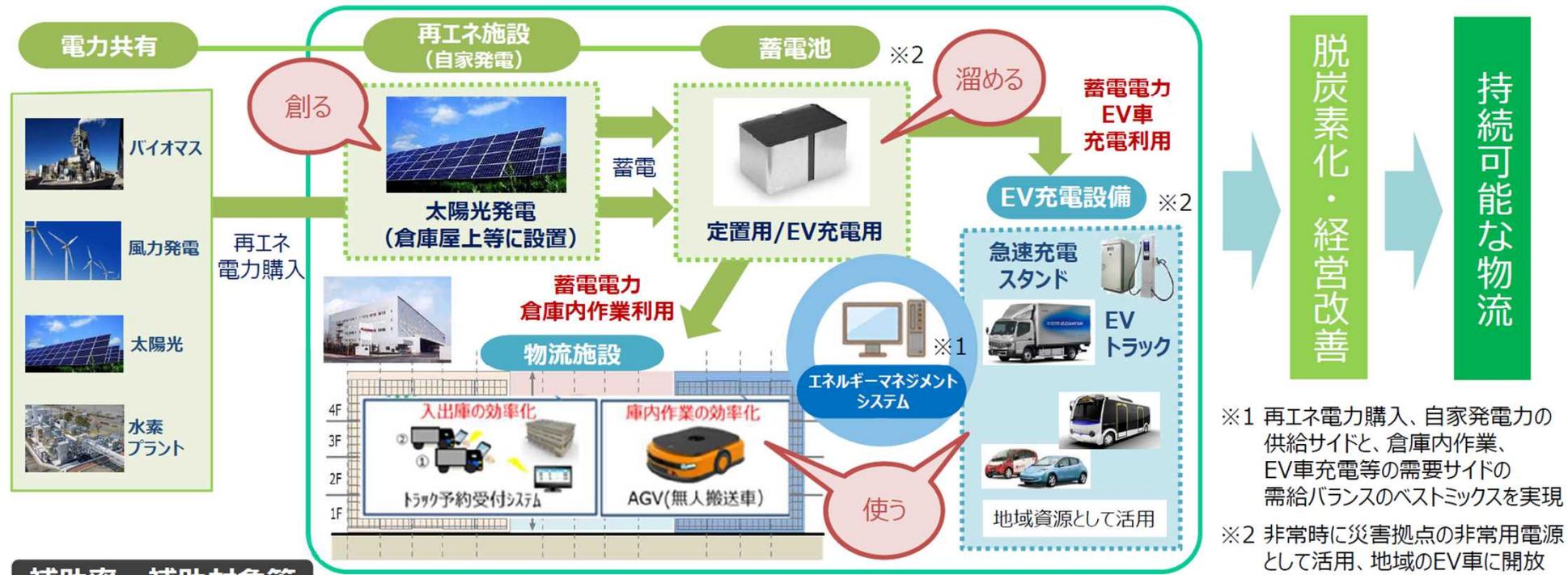
# 物流脱炭素化促進事業（補助事業）の公募を開始しました。

公募期間：令和6年5月14日（火）～6月13日（木）16時まで（必着）

物流施設（倉庫、トラックターミナル等）の敷地、上屋等を活用して太陽光発電等の再エネ関係施設を整備し、施設、EVトラック等に対して一体的かつ効率的にエネルギー供給を行うことにより脱炭素化を図る事業に対して支援する

## 支援スキーム（イメージ）

物流施設への再エネ施設・設備等の一体的導入を支援



脱炭素化・経営改善  
→  
持続可能な物流



<https://pacific-hojo.com/bgxx/content/>

※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

## 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再エネ電力の購入、または、再エネ発電施設（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

公募期間：令和6年5月15日（火）～6月11日（木）16時まで（必着）

- 標準仕様パレットの利用促進のため、複数のレンタルパレット事業者が連携して効果的に標準仕様パレットの共同管理・共同運用を行うための支援を行うとともに、当該パレットを導入する事業者等に対し、その導入に係る支援及び効果検証を行う。【労働力不足に対応するための標準仕様パレットの使用促進支援事業】
- 地域特性を踏まえつつ共同輸配送等を図る取組を促進し物流データの標準化を目指すため、物流システム事業者と連携して行う物流・商流情報のオープンプラットフォームの構築に係る支援を行う。【物流データの標準化促進に向けたオープンプラットフォーム構築支援事業】

## 事業概要

### 1. 労働力不足に対応するための標準仕様パレットの利用促進支援事業

＜レンタルパレット事業者への支援＞

- タグ・バーコード等の設置及び運用に係る費用支援、共同管理・共同運用の効果検証支援、共同管理・共同運用に係るシステム整備支援、紛失・流用防止のためのパレット動態管理に関する取組支援 等

＜パレットを導入する事業者等への支援＞

- 標準仕様パレット導入に係る支援（パレタイザー、ラック等の物流設備の導入・改修費用、現有自社パレットの処分費用等）



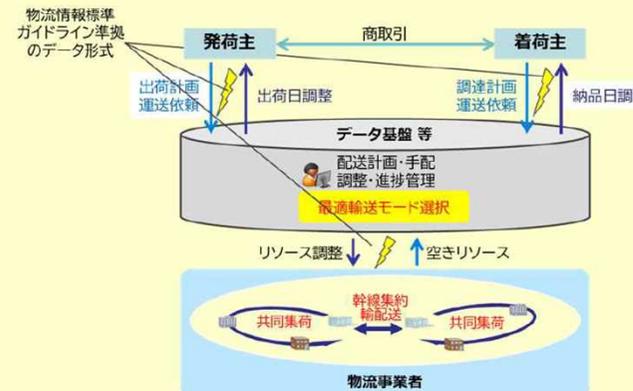
### 2. 物流データの標準化促進に向けたオープンプラットフォーム構築支援事業

複数の荷主や物流事業者、物流システム事業者等で構成される協議会に対し、

- 物流システム事業者との契約に向けた支援、参画事業者拡大等に向けた広報の支援等
- データ基盤使用料、物流情報標準ガイドラインに準拠するためのシステム改修支援等

※物流情報標準ガイドラインに準拠することとする。

※業種や地域特性を踏まえた効果検証も実施。



特設サイト



<https://pacific-hojo.com/pallet/>

# 「物流施設におけるDX推進実証事業費補助金」の2次公募を開始しました。

公募期間：令和6年5月17日（金）～5月31日（金）12時まで（必着）

- 「2024年問題」による物流の停滞を回避するため、サプライチェーンの結節点として重要な役割を果たす物流施設においてDXを推進し、**トラックドライバーの荷待ち・荷役時間の削減、施設の省人化**を進めることは、喫緊の課題。
- このため、物流施設における自動化・機械化・デジタル化の優れた取組について、**システムの構築や自動化機器の導入等への支援**を行うことにより、物流施設におけるDXの強力な推進を図る。

## 事業概要

- 物流施設を保有・使用する物流関係事業者が、トラックドライバーの荷待ち・荷役の削減、施設の省人化を図るため、物流施設における、

- ・システム構築・連携
- ・自動化・機械化機器の導入

を同時に行う場合、その経費の一部を支援するとともに、専門家による伴走支援、効果検証等を行う。

【支援割合】 1/2

### 【支援対象システムの例】

ナンバープレート解析AIカメラ・システム、伝票電子化システム、在庫管理システム

### 【支援対象機器の例】



無人搬送機器



無人フォークリフト



無人荷役機器



自動倉庫

## 事例のイメージ

- トラック予約受付システムと、AIカメラシステムや伝票電子化システムとを連携させ、トラックの円滑なバース入庫を実現し、荷待ちを解消する。
- また、バースにおける、庫内作業による荷待ちが発生しないよう、無人搬送車による迅速なパレット準備等を行う。



専門家が、効果的なシステム構築・連携、DX機器選定等を支援

特設サイト



<https://butsuryu-dx.go.jp/>

国土交通省では、物流施設の災害対応能力の強化等を図るための「物流拠点機能強化支援事業」(補助事業)について、令和5年度当初予算2次公募分の採択を決定しました。それに引き続き、同年度予算3次公募並びに令和5年度補正予算2次公募を開始致します。

## 1. 事業概要

災害時や電力不足時においても、物流拠点において電源機能を維持し、迅速かつ円滑な物資輸送体制を確保することが必要である一方、非常用電源設備は、導入費用の高さ等を考慮すると、自助努力で導入することは企業にとって大きな負担となっているため、災害対応能力の強化を図るため、非常用電源設備の導入支援を行い、物流拠点において電源機能を維持し、迅速かつ円滑な物資輸送体制を確保していく。

## 2. 今後の公募予定

令和5年度当初予算第2次公募に引き続き、第3次公募を実施致します。加えて、令和5年度補正予算第2次公募を実施致します。

申請の際には、国土交通省Webサイト(下記URL)に掲載されている交付要綱、実施要領等をご覧頂き、申請様式に必要事項をご記入の上、必要書類を添えて地域を管轄する地方運輸局等へご提出ください

## 3. 公募受付期間

応募期間：令和6年5月7日(火)～6月7日(金) 17時まで(必着)

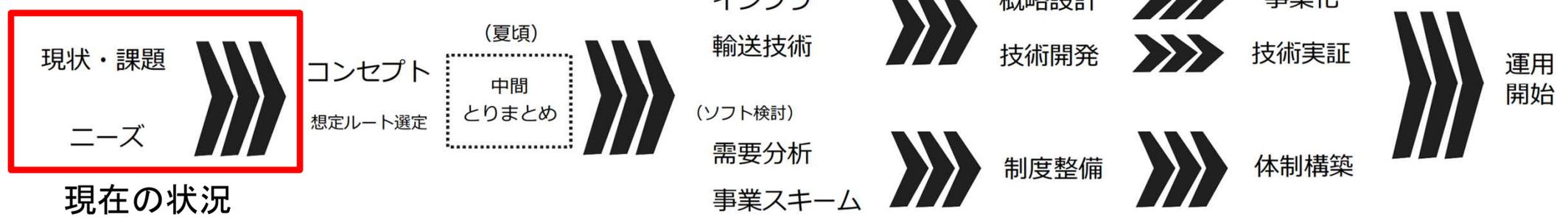
国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課 電話：03-5253-8297(内線41-347)

URL：[https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01\\_hh\\_000779.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000779.html)



# 第3回 自動物流道路に関する検討会が開催されました。

<検討の進め方のイメージ>



## これまでの開催状況

【第1回】2024年2月21日

検討の背景、海外での検討事例、今後の検討の方向性、今後の進め方

【第2回】2024年3月28日

物流事業者ヒアリング(ヤマト運輸(株)、日本通運(株)、JR貨物(株))、  
全国の物流量の現状について、全国の普通貨物車の交通量の現状、物流の各モードの現状、搬送技術の現状、フィジカルインターネット実現に向けた取組、スイス地下貨物法等

【第3回】2024年5月14日

荷主事業者ヒアリング(味の素(株)、アサヒグループジャパン(株)、アマゾンジャパン合同会社)、  
道路事業者ヒアリング(NEXCO中日本)  
需要等試算、物流拠点の立地状況、自動化の現状  
道路施工技術の現状、建設・運営の官民連携の事例、実験線設定の考え方等  
中間とりまとめ構成案

自動物流道路に関する検討会HP

[https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/buturyu\\_douro/index.html](https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/buturyu_douro/index.html)



## (ヤマト運輸コメント)

### (1) 期待

自動運転トラックと同様、**運転士のリソースが省力化されるインフラが増えることには大きな期待**をしており、ユーザとして協力したい。

### (2) 自社の輸送への活用

幹線輸送と域内配送（ラストマイル）の双方で、**インフラが整った区間から全国のどこであっても最大限活用したい。**

### (3) 考慮していただきたいこと

物流インフラを共同利用するには、荷役機材の規格化や、積み降ろし拠点の配慮、またそれらに対する荷主企業のご理解が重要となるため、**企画・設計段階からそれらユーザ意見の反映をご配慮いただきたい**

## (日本通運コメント)

1. **自動物流道路は「標準化」「規格化」が前提**となるため、準備段階としては**共同輸配送**や、**パレット化**の拡充等を図っていくことになるのではないかと。

2. トラック輸送は機動性が高く、輸送トンベースで9割、輸送トンキロベースで5割を占めている。（2021年統計数値）

ただ、物流効率化を進めても、**トラックの輸送力は今後、時間的・人的な面から、拡大は困難**であると思われる。

モーダルシフトを含め、都市間の幹線輸送部分をいかに太くするかが重要でもあり課題でもあるため、**自動物流道路の機能化が、将来的な課題解消につながっていくことを期待**したい。

## (JR貨物コメント)

トラックドライバー不足やカーボンニュートラルの達成といった社会課題の解決に向け、国内物流はモードそれぞれが持つ特性や機能を最大限に発揮し、相互に補完し合うことが不可欠。**新しい物流システムである「自動物流道路」の検討においても、インター直結型貨物ターミナルなど貨物鉄道との結節点を設けて連携することが望ましい。**

# 自動物流道路と貨物鉄道輸送の結節



## 大都市圏における輸送

大都市圏の環状部等を中心として、自動物流道路と貨物鉄道を結節させてシームレスな輸送を確立。

### 【イメージ】

例えば、自動物流道路を大都市圏の環状部に整備し、都内にある2つの貨物鉄道拠点駅を結節点として各方面に向けて連携。  
渋滞のない、シームレスで強靱な輸送体系を構築



## 幹線輸送(中・長距離)における輸送

幹線輸送の始点・終点と中間点にも結節点を設け、輸送の“複線化”によるBCP対策の強化。

### 【イメージ】

激甚化・多発化する自然災害等により、道路・鉄道的一方が使用不可となった場合に備え、中間に結節点を設けて、相互に補完し合う体制を整える。



国内初の物流システムである「自動物流道路」について、その効果を最大限に発揮するためには既存の物流体系や流通システムの活用が有効だと考える。鉄道等関係事業者連携による企業体の形成を念頭においた検討も一案。

# 全国の物流量の現状について（会議資料の一部）

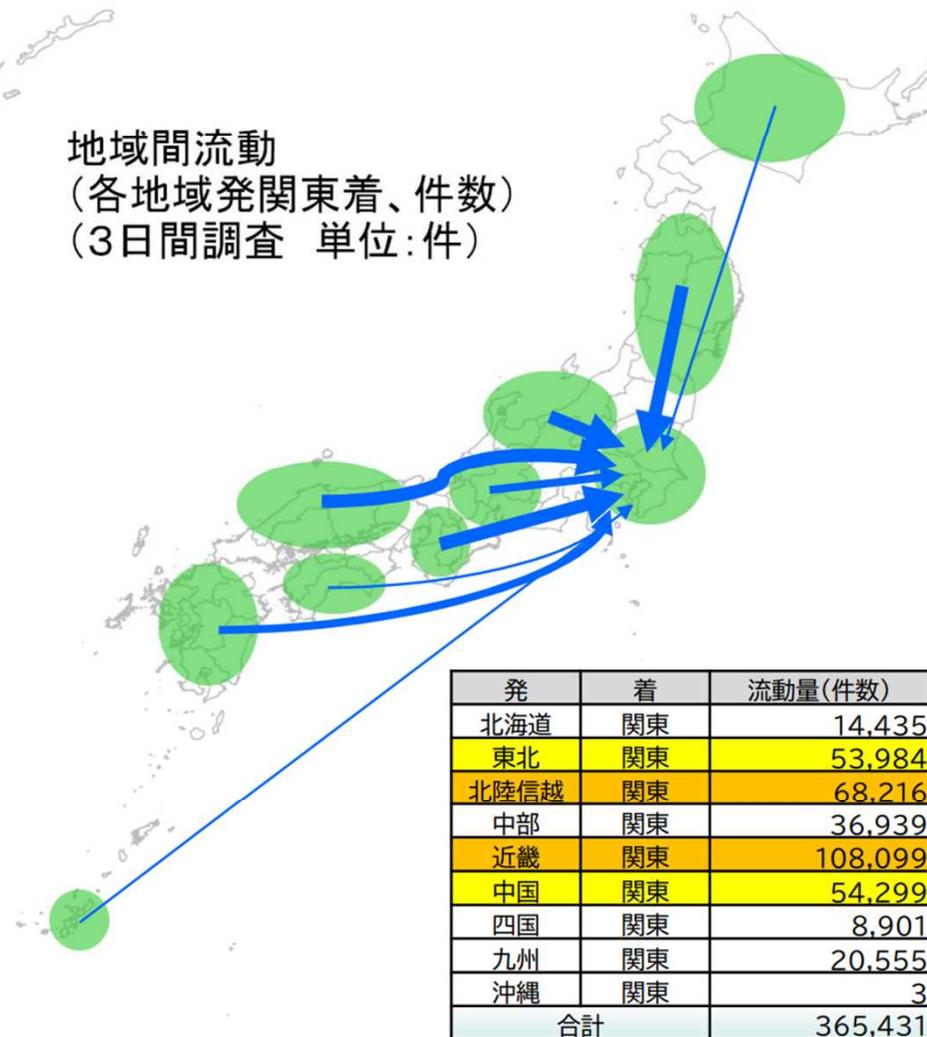
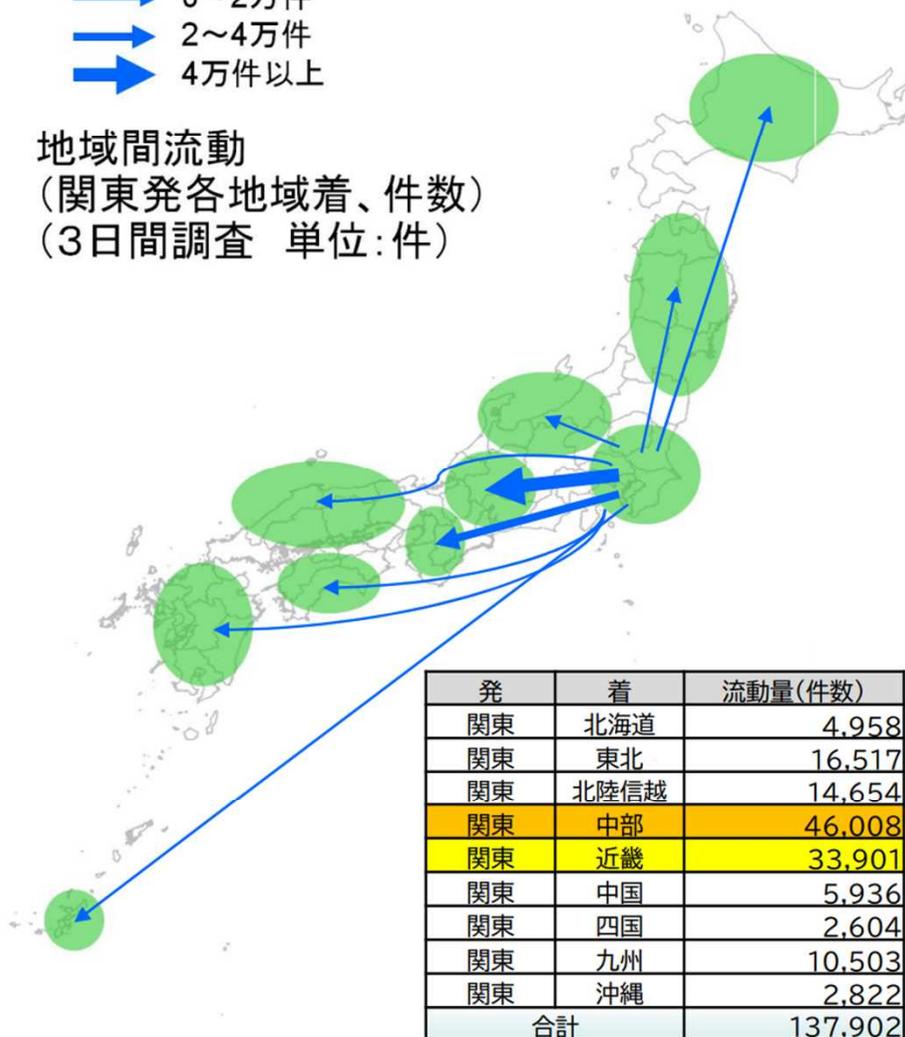
## 関東発着における流動量の状況（軽工業品）

- 関東発は中部、近畿着が多く、関東着は近畿、北陸信越発及び東北、中国が多い
- 関東着が関東発の2.6倍程度と圧倒的に流動が多い



地域間流動  
（関東発各地域着、件数）  
（3日間調査 単位：件）

地域間流動  
（各地域発関東着、件数）  
（3日間調査 単位：件）



## 味の素(株)コメント

### 《考慮すべき事項》

#### 目的の明確化

ドライバー不足対策、標準化、BCP観点、など

#### 標準化は必須

荷姿（パレット11）、データ（拠点コードや商品コード）、など

#### 実際に使いたいと思えること

せっかく作っても使われなければ意味がない

主要幹線、地方配送、一貫輸送のどこをターゲットにするか

例）北海道⇔東北を結ぶところ（青函トンネル）など

分断されてしまった時のリカバリーも考える必要あり

#### 災害時の対応

#### 将来あって良かったと思えること

当初はともかく、将来的に投資に対し、回収が担保できないと継続してゆかない

## アサヒグループジャパン(株)のコメント

### 期待したいこと

ドライバー不要な輸送手段として**工場間輸送等にて活用させて頂きたい**

### 配慮頂きたい事項

✓ **重量物であっても輸送可能な設計**にして頂きたい

✓ **T9型パレット(1,100mm×900mm)も使用**できる設計にして頂きたい

## NEXCO中日本(株)のコメント

「社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ」では、自動物流道路の構築に向けた検討には「**既存の高速道路空間を最大限活用**」とある。

以下のとおり、想定ルートの実体化に向けて、あらかじめ検討が必要な論点が存在する。

- ① **走行に必要な空間(面積)** 自動輸送カートの寸法、走行レーン数、設備関係（換気設備・非常用設備）等
- ② **構造計算** 自動輸送カートの重量・積載重量
- ③ **線形計算（縦断等）** 走行速度（運行効率）

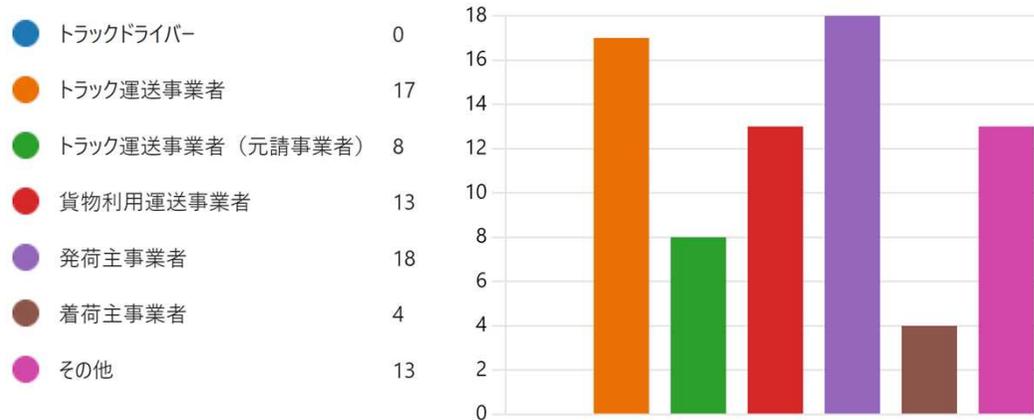
- ① 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ② **前回参加いただいた皆様のご感想**
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ 荷主対策の深度化(働きかけ、トラックGメン等)
- ⑥ トラックGメンの積極的対応(近畿運輸局からの活動報告)
- ⑦ 標準的な運賃・標準貨物自動車運送約款について
- ⑧ 原価計算・運賃交渉について
- ⑨ **参考資料紹介**
  - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ、国会質疑等）
  - ・ 働きかけ・要請の実施事例
  - ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介
  - ・ 物流・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

# 参加者の反応（第8回 [4/26日開催] のアンケート結果より）

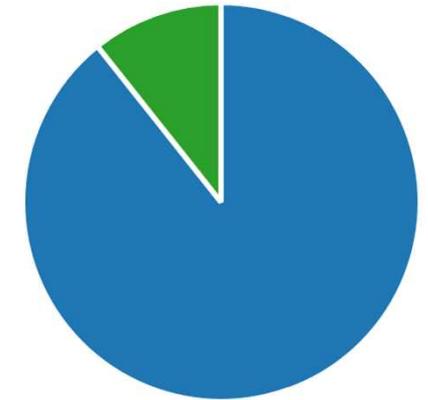
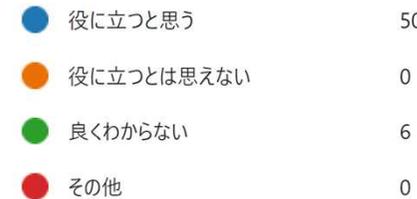
説明会参加人数 約241名※、アンケート回答数56件（回答率23.2%） 5/17時点

※運輸局関係者除く

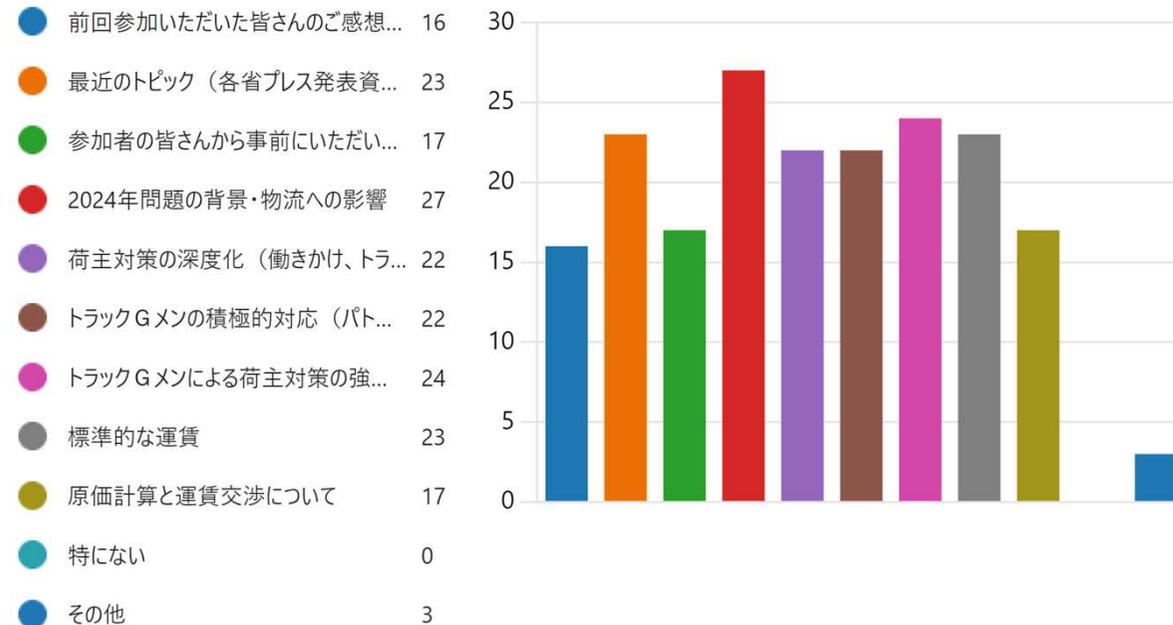
## ○回答者（複数回答あり）



## ○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

- 新しい法制度の動きを知らなかったもので、これを機会に気を付けていきたい（トラック運送事業者）。
- 荷主の「物流（荷動き）」に対する考え方が概ね理解できた（トラック運送事業者）。
- 運輸局主催で且つ匿名のこともあり、荷主や同業他社の率直な意見を聞ける貴重な場だと思う（元請トラック運送事業者）。
- 荷主の立場から、2024年問題の注目度、行政の取り組み内容が理解できたので、輸送業者様との関係を構築しないといけない事が腹落ち出来た。（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**

○**運賃交渉に時間が掛かりすぎて**、上がっても上げ幅が数パーセントでしかない。

○今一度温度帯車輛の実態をクローズアップをマスコミも含めて行った方が良いと考えます。**温度帯運送企業は、大手の傘下で担われている実態は、一般よりも顕著です。川上の大手温度帯運送企業は、マスコミを通じて食品関係企業とタイアップして、良い面だけをクローズアップしてマスコミ等でのPRをしている実態**があると感じています。

## **A. 元請トラック運送事業者の皆さんから**

○**荷主も価格交渉に対してはやむを得ないという姿勢を感じる業務効率化に関してはピンときていない**

○**荷卸し時間指定の交渉 → 運賃改定交渉の順で実施**

○**着荷主に理解をしてもらい交渉した事で運賃交渉だけでなく今後何が問題になるのかを共有出来た。**

## **A. 荷主事業者の皆さんから**

○**燃料サーチャージ導入**に関して、我々荷主から運送会社に対して導入の話を持ち込んでも、運送会社側から、**業務負担が増える**ことを理由に消極的な姿勢を示されることがあった。今後、お互いに担当者が変わって、燃料費に関する考えが変わることも想定されるため、今回のタイミングで人に左右されない「仕組み」にしていくことの重要性を説明し、燃料サーチャージの導入を進めることができた。

○**ドライバー様の連続休息時間確保**の為、出発時間の前倒し&出発時間までの荷物が間に合わなかったら高速道路使用(荷主負担)を行った。

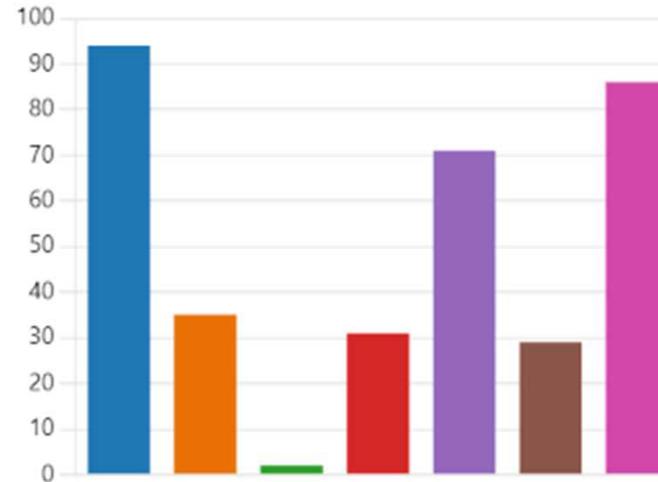
- ① 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有**
- ④ 2024年問題の背景、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ 荷主対策の深度化（働きかけ、トラックGメン等）
- ⑥ トラックGメンの積極的対応（近畿運輸局からの活動報告）
- ⑦ 標準的な運賃・標準貨物自動車運送約款について
- ⑧ 原価計算・運賃交渉について
- ⑨ 参考資料紹介**
  - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ、国会質疑等）
  - ・ 働きかけ・要請の実施事例
  - ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介
  - ・ 物流・トラック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

# 今回参加いただいた皆さんの構成

## 令和6年5月24日(金)時点の事前登録者(283名)の構成

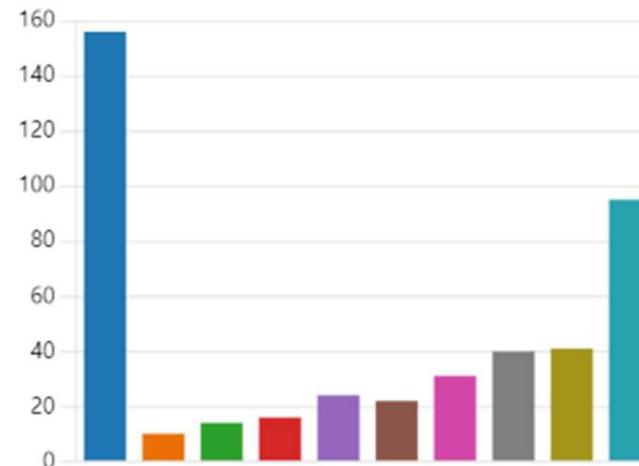
### ○事業者種別

●	トラック運送事業者	94
●	トラック運送事業者 (元請事業者)	35
●	トラックドライバー	2
●	貨物利用運送事業者	31
●	発荷主事業者	71
●	着荷主事業者	29
●	その他	86



### ○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	156
●	第1回目 (R5/8/1) に参加したこと...	10
●	第2回目 (R5/9/22) に参加したこと...	14
●	第3回目 (R5/10/20) に参加したこと...	16
●	第4回目 (R5/11/24) に参加したこと...	24
●	第5回目 (R5/12/20) に参加したこと...	22
●	第6回目 (R6/1/26) に参加したこと...	31
●	第7回目 (R6/2/22) に参加したこと...	40
●	第8回目 (R6/3/19) に参加したこと...	41
●	第9回目 (R6/4/26) に参加したこと...	95



## トラック運送事業者の皆さんから

### ● 荷主、業界全体の意識改革

- ・荷主の意識向上が必要、荷主の2024問題理解及び運送会社の現状に対する理解、業界内の統一した意識改革
- ・「運べなくなる」は結果で、**一人の労働時間制約が起原だとゆうことを荷主に理解してもらうのは大変難しい。**
- ・Gメンの強化月間による、マスコミを通じたPR及び実際の訪問で、現在の状況に更に危機感が増幅することで、産業界の意識が高まると推察いたします。
- ・荷主側には運ぶ側に投資してもらいたいが、**設備や施設（システムや倉庫）と違い「運ぶ」は無形（形として残らない）なので投資対象とはならない。**運ぶのも流通ラインだと理解されない。
- ・ドライバー不足、荷主の制度への理解、生体輸送の問題
- ・物流業界内では問題意識が浸透しているものの、製造・小売業界等への浸透度が薄い。
- ・荷主との**出荷日、納期日、品目、数量、荷受け場所や引取の時間、その他の情報を共有したい。**

### ● 多重化構造

- ・多重構造の問題も**現在議論されている2次下請けまで！という規制を形にしてもらいたい！**（荷主→元請け→一次下請け→二次下請け）  
※本来は一次下請けまでがいいのでは・・とも。
- ・多重下請け構造を法律的に不可にし、業者の合併を促す。
- ・**大手物流業者（メーカー系物流子会社）が営業力を武器に元請けとなり、管理費用を15～20%抜いて実運送業者に出すという構造にもメスが必要だと思います。**
- ・**完全に車両を持たない利用運送業者は実際に車両管理なども行わない為、安全面においても単価面に置いても業界としてデメリットがあると思っています。**

### ● 高速道路関係

- ・高速代に対する大口割引となっているが、大口でないといけない理由は何なのだろうか？
- ・中小企業も確保するのであれば、もう少し大口割引の割引状況を増やす必要があると思う。
- ・標準的な運賃の引上げ並びに荷主負担による高速道路利用の促進等。

## トラック運送事業者の皆さんから（続き）

### ● 運賃・料金関係

- ・他の業種より高い賃金にすべく高い運賃の設定（タクシーの様な地域同一運賃）
- ・社会的ライフラインを担う為にも魅力ある業界にしていけないとドライバーが物流業界から流出し、また新しい人も入って来ない為、収入の底上げが急務と感じており、その為には標準的運賃を最低運賃の意味合いにして、現在よりも強制力があるものにならないか。
- ・待機・荷役に関する荷主様の理解が必要だと思います。経費削減を掲げることは非常に重要ですが、輸送費＝経費の部分を改善していただきたいです。また物流子会社様等からの運賃を参考にさせていただきたいと思います。
- ・共同輸配送の場合、単価契約が1個、1kg、1才など細かい単価で設定され、荷主にとって共同配送のメリットである多頻度小口配送の相場単価では実際はやっていけない単価。例えば1ケース150円だとして3ケース配送だと450円。ドライバーの時給が仮に1500円だとしても、走行ルートからお店へ到着→荷受けの方を探す→納品検品受領→また走行ルートに戻る。を20分では不可能に近い。これはあくまで配送地点近くからの人件費だけのコストなので、これ以外にもセンターでの仕分け・検品・積込、配送先までの時間、燃料代などの費用なども入れると到底採算ベースは難しい。
- ・物量に対し運送会社が多すぎるのが運賃が上がらない原因。運賃安い、給料安いのが諸悪の根源。誰もがやりたい職業にする
- ・全ての付帯作業や待機等に対する対価の設定、請求権。

### ● 物流効率化

- ・中継輸送が必要だと思う。
- ・前回の滞留削減4月にモーダルシフトのお話がありましたが実際にこの問題は、荷主側との協議が必要ではないでしょうか？荷主側にどれくらいこの話に協議参加を求めているのでしょうか？
- ・納期が通常よりもかかるのであれば、在庫調整・鮮度面（生鮮品であれば）がどのように確保されるのか？などといった運送事業者では想定できない点を協議し解決することが不可欠。
- ・車載製造業界・日用製品の製造業などに、配送シフトを協議を求めるべき案件だと思う。
- ・運行管理を正確に行わなければならないと考えている。対応するには運行時間・回数を減らさなければならない場合もあり、運賃アップ、荷待時間の短縮など様々な対策を講じなければならないと思っている。
- ・全国車両のAI配車で輸送効率を図る
- ・業務委託先の残業時間、インターバルの管理。

## 元請トラック運送事業者の皆さんから

### ● 荷主、業界全体の意識改革

- ・2024年問題への問題意識、**・真荷主による支援、商流上流からの変化、トラック従事者への内容の周知。**
- ・着荷主（代金を支払う側）の理解・協力 商慣習の見直し、対応変更（納品条件、自主荷役等）、**納品条件緩和への理解**
- ・**荷主への対策**をどうするか 具体的にするために**業種・事業別の対策が必要**。待機時間を何とも思っていない下ろし先が多い。
- ・着荷主への対応について発荷主の責任を明確化する
- ・色々な業種で人手不足感があり、**トラック運送事業者への求人応募が少なくなっている**。官民が一体となって物流事業がクリーンなイメージを出来るような取組みをしていく必要がある。
- ・値上げ交渉に対応して頂けない会社や、逆に**運賃を下げて新規開拓をする運送会社が多くなっている**。
- ・人材確保。待機時間の解消。労務費アップ。車輛サイズの整備。対処療法を集めたところで解決にはならないと思っています

### ● 高速道路関係

- ・高速道路活用、高速道路料金の補助や値下げ

### ● 物流効率化

- ・**更なるモーダルシフトと能力増**。業者間の共同輸配送・中継輸送、。納品先での付帯作業改善。**パーキングの充実**。滞留削減
- ・輸送積載効率（特に復路便）を上げるために、共同輸配送への裾野を広げる適正運賃、**適正運行を条件とした全国一括のシステム（登録、情報案内等）を構築**してほしい。
- ・バス予約システムの導入、**バス予約システムについて、ものによっては結局待機する場所が変わるだけ、**と言う意見を聞くことがある。採用システムは性能を良く理解して決定する必要があると思う。
- ・しわ寄せは二次、三次といった下請業者に行きがちなので、**IT点呼などの改善が期待できる仕組みは強制的に導入させていく**といった施策は必要かと思います。
- ・**法律の仕組みが乗務員の本来の生活にリンクしていない**
- ・共同配送について、**物流業界全体での人員リソースを考える**観点で、ラストワンマイルの配達も検討に含めるとよいのでは。

### ● 運賃・料金関係

- ・運賃制度改定。標準的な運賃の収受（適正運賃）

## 発荷主事業者の皆さんから

### ●荷主、業界全体の意識改革

- ・業界全体の意識改革、荷主事業者と運送会社との共通理解。荷主の物流現場に対する認識度UP。
- ・運送会社と荷主のパワーバランスがなくなるような対策、飼料業界では運送会社の方がパワーバランスが上になっていると感じている"
- ・時間指定の緩和、発荷主着荷主双方が同じ意識を持つこと、特に輸送事業者は「輸送」だけに専念して頂くという発想の変換。
- ・特定事業者に限定せず全体的な問題意識の浸透が必要。
- ・北海道は運送距離が長いので難しい面がある。輸送能力が減少した場合は増車や運賃値上げ交渉など、様々な問題も発生します。
- ・世論の醸成が必要。温暖化対策と同様に企業の取組が社会の命題となる雰囲気づくり。まだ大手納品先でも理解不足がみられる。
- ・製・配・販は勿論のこと、最終消費者にいたるまで、これまでのようにものが届いて当たり前だという意識からの変革が必要。政府からの指針をはじめ、行政、メディア、各企業が今以上に情報を共有し、発信していくことが大切ではないかと思います。
- ・メーカーとしては、配送効率向上によるトラック台数の削減、輸送距離自体の低減、納品LT延長、共同配送化など、限られたリソースでの輸送能力を最大化させる取り組みが必要と考えており、併せて輸送に付随する諸作業を軽減することにより、“モノを運ぶ”ことに対する能力を最大化させる必要があるかと思います。・待機時間に対する、着荷主の理解と改善への取組み。
- ・働きかけの通知だけでなく、内容の明確化、暫定、恒久的な対策の有効性確認などフォローアップ体制も必要では？
- ・長年積み上げてきた着荷主ファーストの運用ルールを変えるには、弱い人たちが騒いでも勝てない。トラックGメンの力が不可欠。

### ●物流効率化(共同輸配送)

- ・共同輸配送の実施・・・必要不可欠なことだと思います。共同配送実施の実例が知りたい。
- ・共同輸配送もラウンド便(数社で満載など)でなければ、効果があると思います。
- ・共同輸送に関して、弊社では、マッチングサービスを活用し始めておりますが、運送事業者の参加が少なく、輸送事業者間での競合があるのでは？と感じています。
- ・『物流＝売り手のサービス』の考えを、SCM全体の中で根本から改める必要があると思う。その手段として共同配送や生産改革がある。
- ・共同輸配送について 末端の荷受け側の協力がないと成立しない（特に 冷蔵・冷凍では末端の設備問題がある）
- ・共同輸配送は、リードタイムが長ければ長いほど可能性は高くなる。納入日先日や前々日の指示では難しい。メーカー（着荷主）のジャストインタイム的な慣習を無くし、納入頻度を緩め、1回で納入する荷量を増やし、十分な時間（日数）の確保が共同輸配送が拡大していくための重要な条件となる。
- ・物品受入れに関しては、各メーカー様の工夫で共同輸配送は有効と判断しています。

## 発荷主事業者の皆さんから(続き)

### ●物流効率化(バース予約システム)

- ・バースの数や倉庫内作業者の人数・能力が十分な場合、荷待時間削減等、ある程度成果を出すことができると思われます。
- ・かなり多くのシステムが提供されている。トラックドライバーの負担軽減の為、将来的な統合は考えているのか？
- ・入荷予約・受付システムを導入して時間指定した車両が早出／早着しなくてよいよう、国としての道路混雑緩和が必要
- ・継続して改善活動を行っていく中では要因別の待ち時間や、付帯作業別の作業時間などを把握したい。
- ・データを次の改善活動に利用するには、もう少し情報収集(情報入力)方法を工夫していく必要がある。
- ・複合的な施策（積み付け荷姿の計画、荷の事前段取り、平ボディであればシート掛け作業の効率化など）も必要。
- ・導入の検討も行っているが中規模企業では導入に対する対価が見込めない。
- ・午後夕方時間帯しか予約できないこともあり、物流パートナーも苦勞されている。
- ・指定時間の返答が遅く、配車調整、積替えなどの負担が物流事業者で発生している。
- ・発注者からの出荷オーダーは「出荷前日午前中」までに発行するルールを確立。・備車トラックなどに対する予約システムの周知も鍵。
- ・記録機能は実態把握時の省力化に効果的、一方で予約機能は着荷主側の運用により効果にふれがある。

### ●物流効率化(中継輸送)

- ・長距離輸送における中継輸送の充実（特に荷下ろし無しでの貨物載せ替えインフラの充実）等

### ●物流効率化(モーダルシフト)

- ・幹線輸送の効率化（積載率）・・・積載率をあげ輸送回数を減らす取り組み（船便・トレーラーの活用）
- ・工場出荷に関しては、拠点展開、幹線輸送を中心に改善を進めています。

### ●物流効率化(その他)

- ・貨客混載、自家用車による荷物運搬協力（荷台は空気を運んでいる）。

### ●その他課題提起

- ・輸送会社の人事労務制度。1日当りに進める輸送距離問題。物流共有資材への投資コストの平等化。
- ・人手不足問題が深刻でAI化やロボット化などが叫ばれてはいても全ての事業所で一朝一夕に導入できる状況ではない。2024年問題が声高に叫ばれているためか？ 求人が今まで以上に困難になっている様に感じます。このことで物量ピーク時の対応が心配です。
- ・北海道全体で物量をシェアする。その為の会社間の垣根を超えたデータ連携。物流情報のデータ化。納品先での荷受け数量制限等

## 着荷主事業者の皆さんから

### ●荷主、業界全体の意識改革

- ・ドライバーの業務改善及び収入の増加に向けた、**配送運賃の値上げを実施して魅力ある職業としてなり手を確保する事。**

### ●物流効率化(バース予約システム)

- ・発荷主事業者側のバース予約システム導入及び**活用の理解と物流に対する関与(依頼した配送会社に任せっきりになっている)。**

### ●物流効率化(共同輸配送)

- ・遠隔地への共同配送実施の為に、**共通プラットフォームを第3セクター事業として運営して貰いたい。**

## その他の皆さんから

### ●荷主、業界全体の意識改革

- ・荷主さんの理解（特に水産物）（トラック協会）、荷主の協力、運送事業者の集約・統廃合（行政機関）
- ・従業員の安定的確保のためにも、**従来通りのママではいけない。変化が必要。**（健康経営コンサル）
- ・荷主との良好な関係の構築、**長時間働かなくても良い給料のベースアップ。**（行政書士、社労士）
- ・荷主企業が**物流を持続的にするために何をすればいいのか意識を改革**すること。（調査機関）
- ・地域運送会社の協力、提携。**中小運送会社の対策(対応できていない会社への啓発、対策)**（物流関係事業者）
- ・50両未満の運輸事業者に対する法対応、デジタル化への対応、また支援施策（補助・助成）など（運輸業界団体）
- ・事業者、荷主、消費者の意識・行動変容（シンクタンク）

### ●物流効率化(バース予約システム)

- ・バース予約システムは、2024年問題の解決には至っていない旨を聞きますが、実態はいかがなのでしょうか。大手企業はじめ導入が進んでいるのでしょうか。（システム販売）
- ・バース予約システムを利用しても、**現地の窓口が接車を指示するため、予定時間についても後の予約が先に下ろしてる事が多々ある。**（元運送事業者）
- ・バース予約システムは倉庫では混雑はないが基本同時刻に搬入、搬出があるので外での待ちが存在してドライバーの時短や手間の削減にならない。**荷主側の時差をつけることが重要。**
- ・バース予約しても結局呼ばれていない気がする。（事務員）

## その他の皆さんから（続き）

### ●物流効率化(パレタイズ)

- ・バース予約システム、共同輸配送の実施について、それぞれ荷主・荷受け様がどのように資材調達、管理を行っているのか気になってます。（物流関連事業者）。
- ・根本解決としてのパレット標準化（倉庫業）

### ●物流効率化(共同輸配送)

- ・共同輸配送のための電子化（標準化）。混載輸送を拡大するための混載ガイドライン（行政機関）。
- ・共同配送は20年以上前から出ているができないのはマッチングが荷主都合で状況が変わるから標準的なものでしかできない。将来の物流を考えて荷主都合だけでする貨物を選択するものではない。（運輸業界団体）

### ●物流効率化(中継輸送)

- ・リレー輸送の中継地点の整備など、物流網の拠点整備（損害保険会社）。

### ●送料無料問題

- ・「送料無料」を連呼するCMやネット販売での表示の規制。送料が無料のはずなのに「送料無料」が消費者に当たり前のように刷り込まれ、運送事業の仕事を軽んじる傾向がある。「送料は当方で負担します」という表示に改められない商慣習に問題がある。（損害保険会社）

### ●高速道路問題

- ・大型貨物自動車の高速道路の制限速度マップ。幹線及び高速道路でのフルトレーラー休憩駐車場所情報。（行政機関）
- ・高速道路のS A・P Aにおける確実な休憩・休息の機会を確保するため、駐車容量・駐車効率の向上や、休憩・休息施設等の整備・拡充（地方公共団体）

### ●その他課題提起

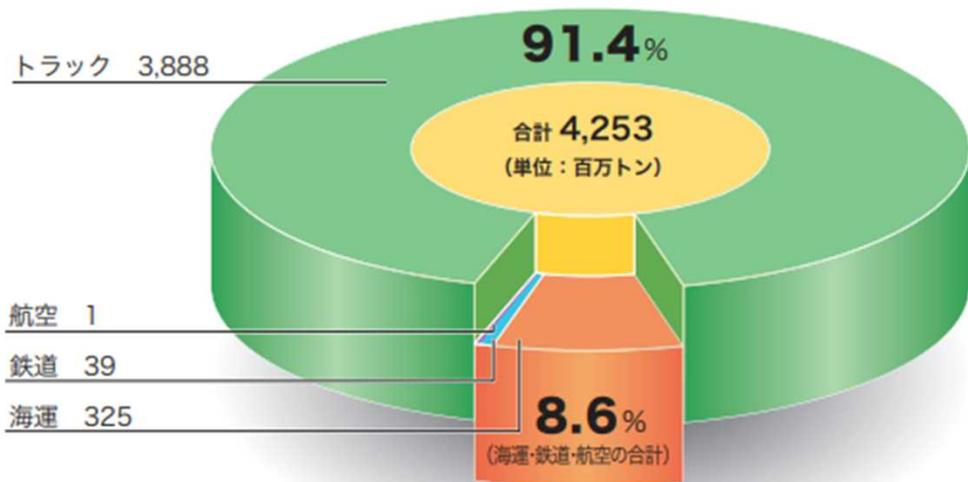
- ・人口減少対策、社会問題提起。・営業所新設要件の緩和（3台くらいで）（行政書士）。・人手不足対策（経営者団体）
- ・運賃の交渉、物流DX等（保険会社）
- ・物流施設に対する土地利用の更なる優遇措置。物流総合効率化法の特定流通施設要件である施設面積の緩和。（行政書士）
- ・高齢化の対策（安全活動の支援）

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

# 国内物流の大勢を担うトラック

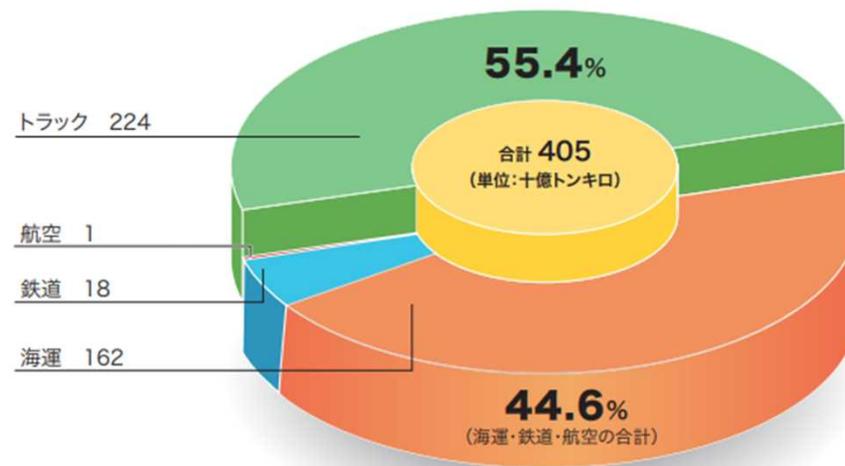
◆ 輸送機関別分担率 (令和3年度)

## 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

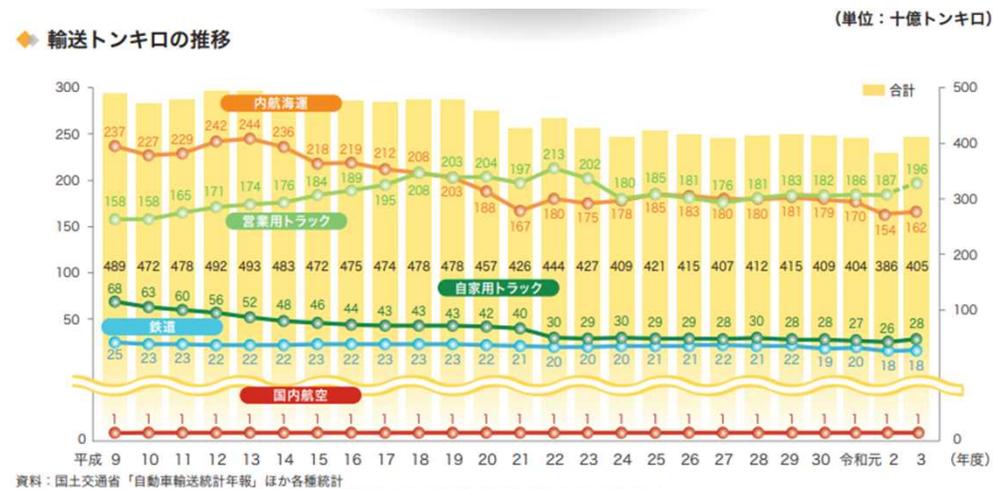
トンキロ=トン数に輸送距離を乗じてその仕事量をあらわした単位で、1トンのものを10キロメートル輸送したときは10トンキロとなる。

◆ 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

## 車輛数別

両	10両以下	11～20	21～30	31～50	51～100	101～200	201～500	501両以上	計
事業者数	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	501-1,000	1,001人以上	計
事業者数	30,806	14,012	6,602	5,473	3,790	1,465	369	248	79	62,844
構成比(%)	49.0%	22.3%	10.5%	8.7%	6.0%	2.3%	0.6%	0.4%	0.1%	100.0%

## 資本金別

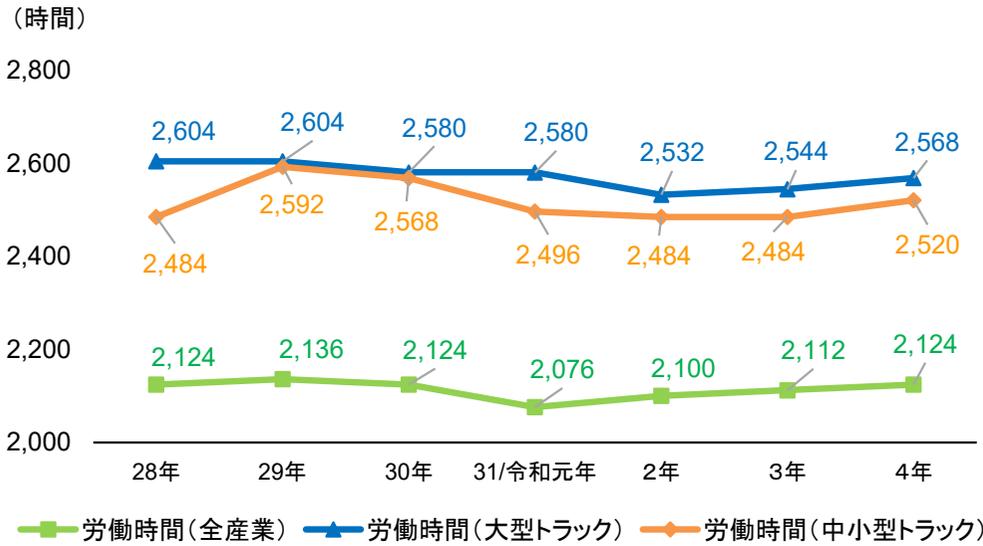
円	100万円以下	101-300	301-500	501-1,000	1,001-3,000	3,001-5,000	5,001-1,0000	10,001-3億円	3億円超	その他	計
事業者数	3,276	10,210	7,535	20,442	14,114	2,600	1,285	286	302	2,794	62,844
構成比(%)	5.2%	16.2%	12.0%	32.5%	22.5%	4.1%	2.0%	0.5%	0.5%	4.4%	100.0%

## 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:%)

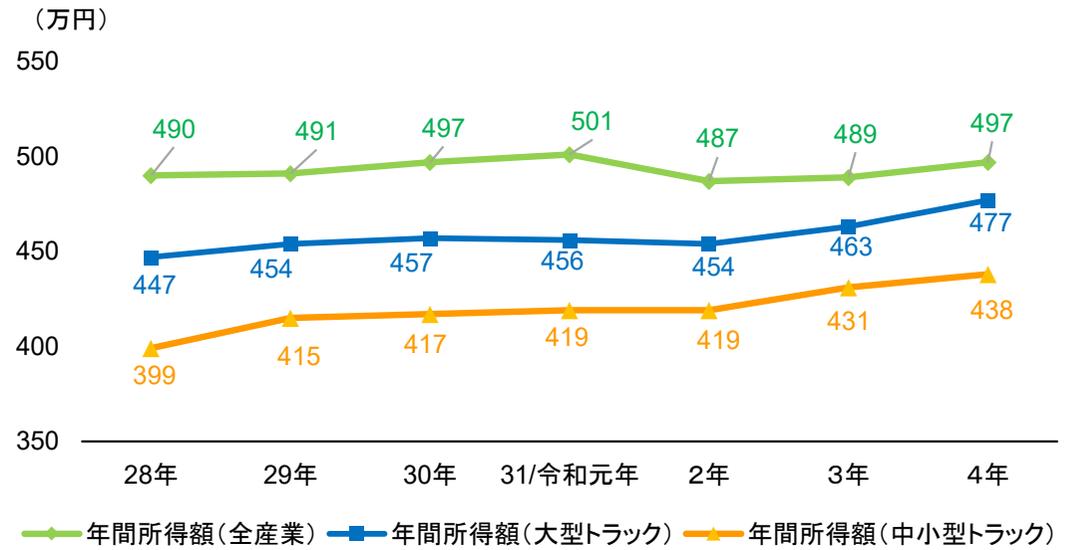
両	10両以下	11～20	21～30	31～50	51～100	101両以上
平成2年	42.2	27.3	13.2	10.0	5.6	1.8
平成8年	43.2	27.3	12.6	9.7	5.4	1.8
平成12年	48.1	25.5	11.4	8.6	4.9	1.6
平成16年	52.9	23.2	10.2	7.8	4.5	1.5
平成20年	56.5	21.7	9.2	6.9	4.2	1.5
令和2年	54.6	21.0	9.6	7.6	4.9	2.2

# トラックドライバーの働き方をめぐる現状

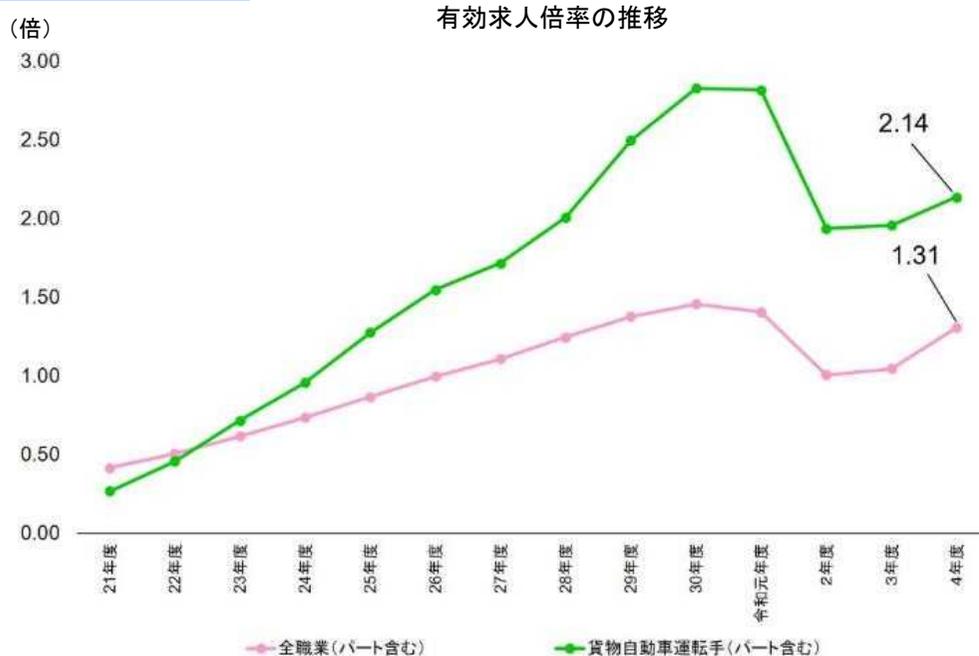
## ①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



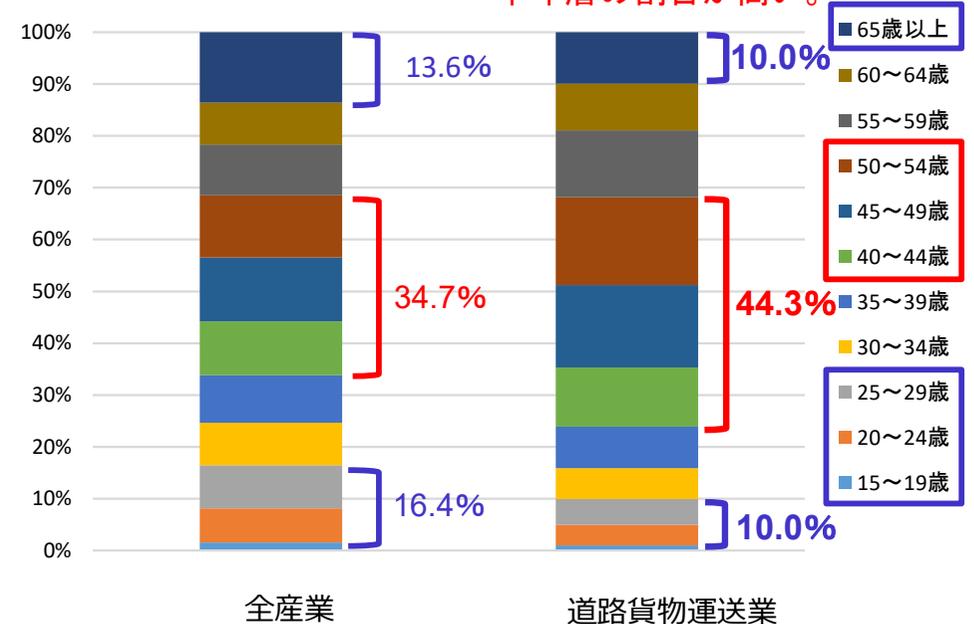
## ②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。

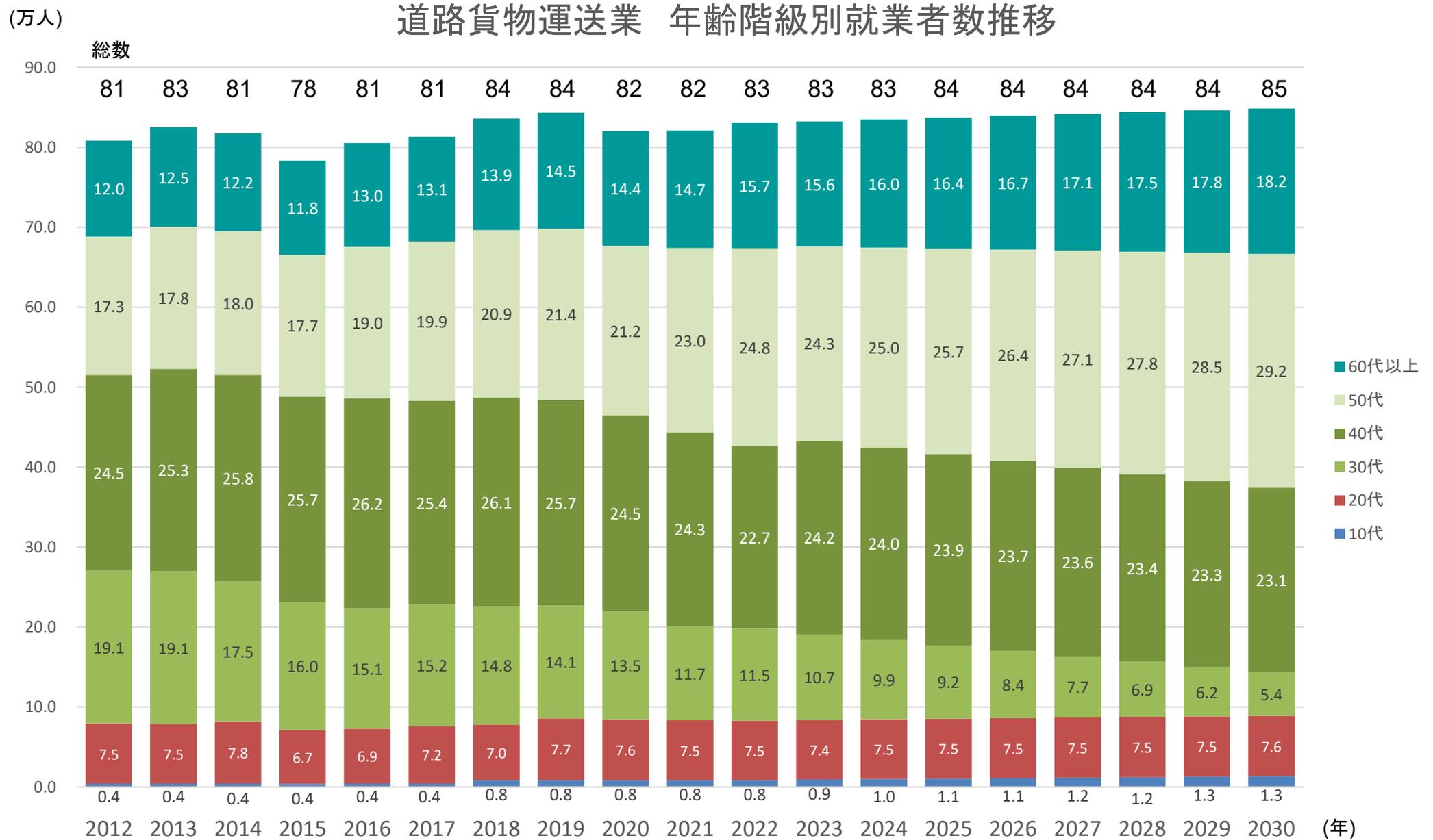


## ③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



## 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。

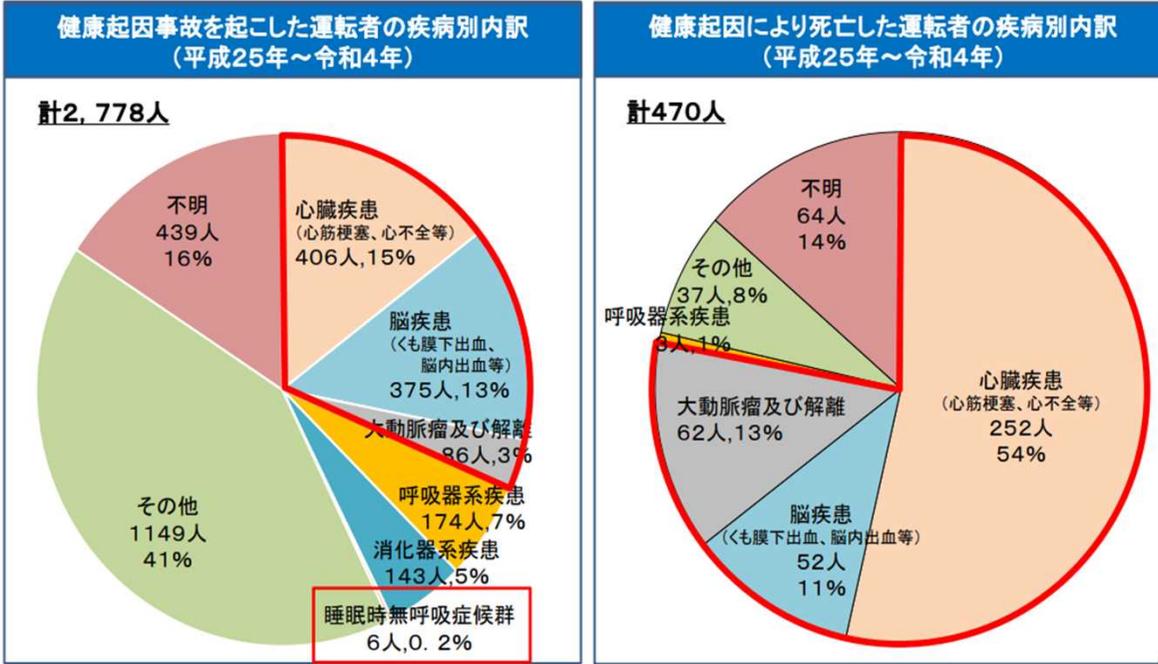




資料: 総務省「労働力調査」より中国運輸局自動車交通部貨物課が作成。  
 ※道路貨物運送業従業者数(総数)に年齢階級別構成比を乗じて計算  
 2023以降については過去の数字を元に回帰直線により推計  
 端数処理の関係で合計が一致しない場合がある。

# 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。

## 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

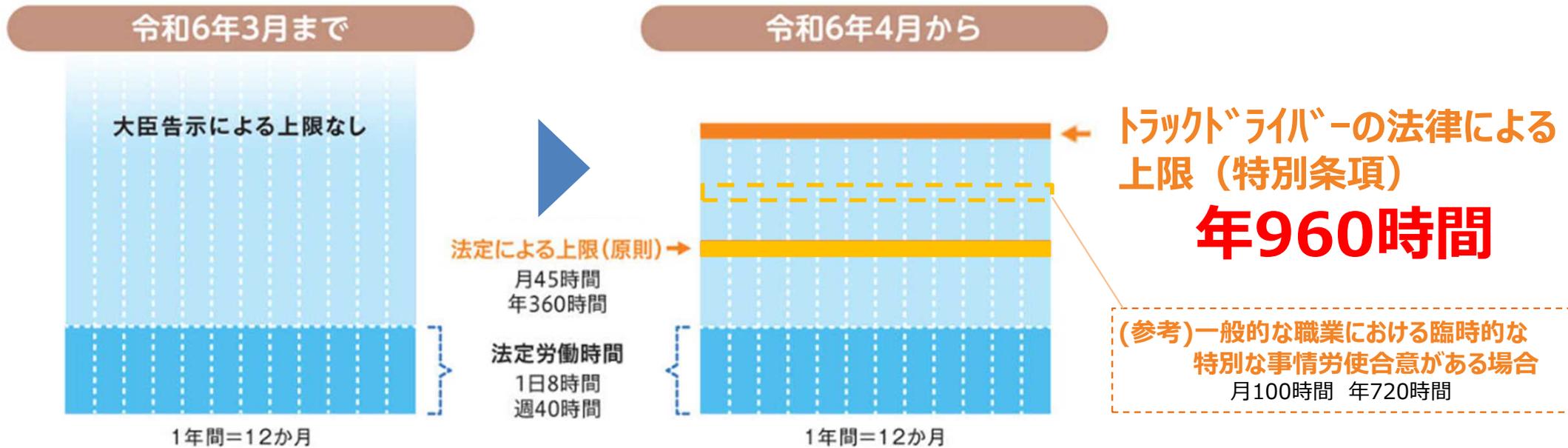
- ・人口減少社会において、誰でも働ける環境を整える必要がある。
- ・しかし日本の現状は長時間労働者が多く、健康の確保や仕事と家庭生活の両立が困難。
- ・「過労死ゼロ」、女性や高齢者が働きやすい社会の実現のため、長時間労働是正が必要。

## 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。

# 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）



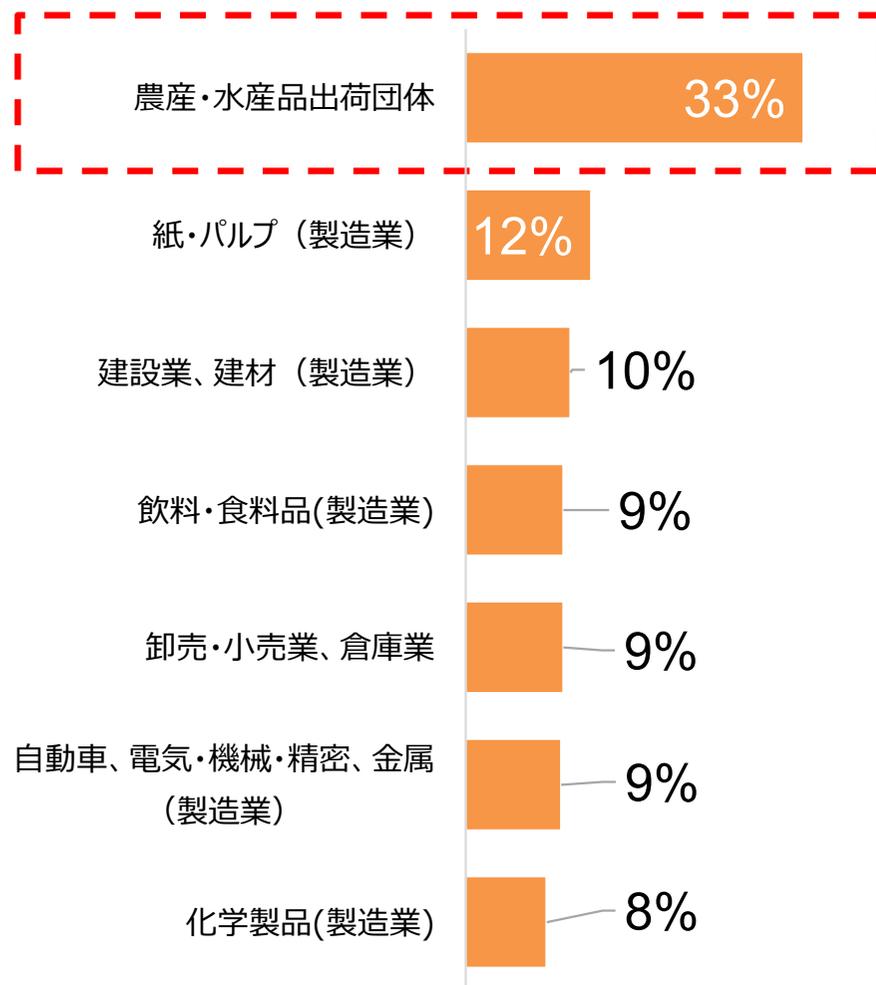
## ○拘束時間規制（改善基準告示による規制）



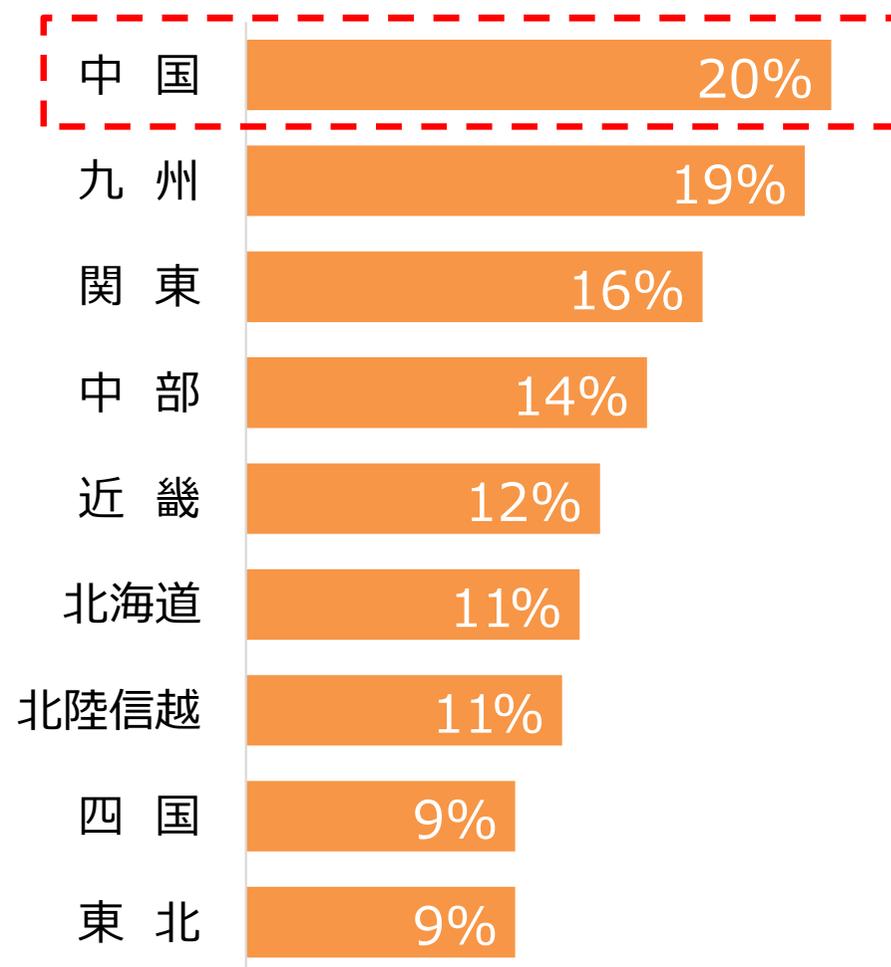
# 労働時間規制等による物流への影響

- 具体的な対応を行わなかった場合、**2024年度には輸送能力が約14%（4億トン相当）不足**する可能性。
- その後も対応を行わなかった場合、**2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足**する可能性。

(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）

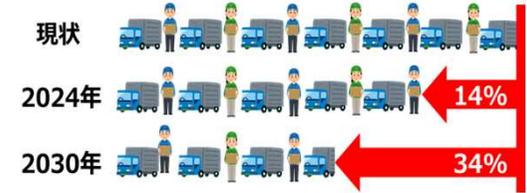


# 2024年問題に向けた政府・国会の動き

<p>平成27年 5月</p>	<p><b>「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</b>          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><b>「働き方改革関連法」公布</b>          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><b>「貨物自動車運送事業法」一部改正 (議員立法)公布</b>          「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><b>「物流革新に向けた政策パッケージ」とりまとめ</b>          「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><b>「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</b>          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><b>「物流革新緊急パッケージ」とりまとめ</b>          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><b>「令和5年度補正予算」成立</b>          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<b>一般331億円、エネ特409億、財政融資200億円</b>を計上</p>
<p>令和 6年 2月</p>	<p><b>「2030年度に向けた政府の中長期計画」とりまとめ</b>          「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><b>「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、衆議院可決、参議院可決成立、令和6年5月15日公布</b>          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>

## 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）。
  - ・物流の効率化、商慣行の見直し、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。
  - ・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を整備。
- 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。



## 改正概要

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

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

※法律の名称を変更。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、大臣認定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】

- 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**書面交付**等を**義務付け**\*2。
- 元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。
- 下請事業者への**発注適正化**について**努力義務**\*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、**管理者**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

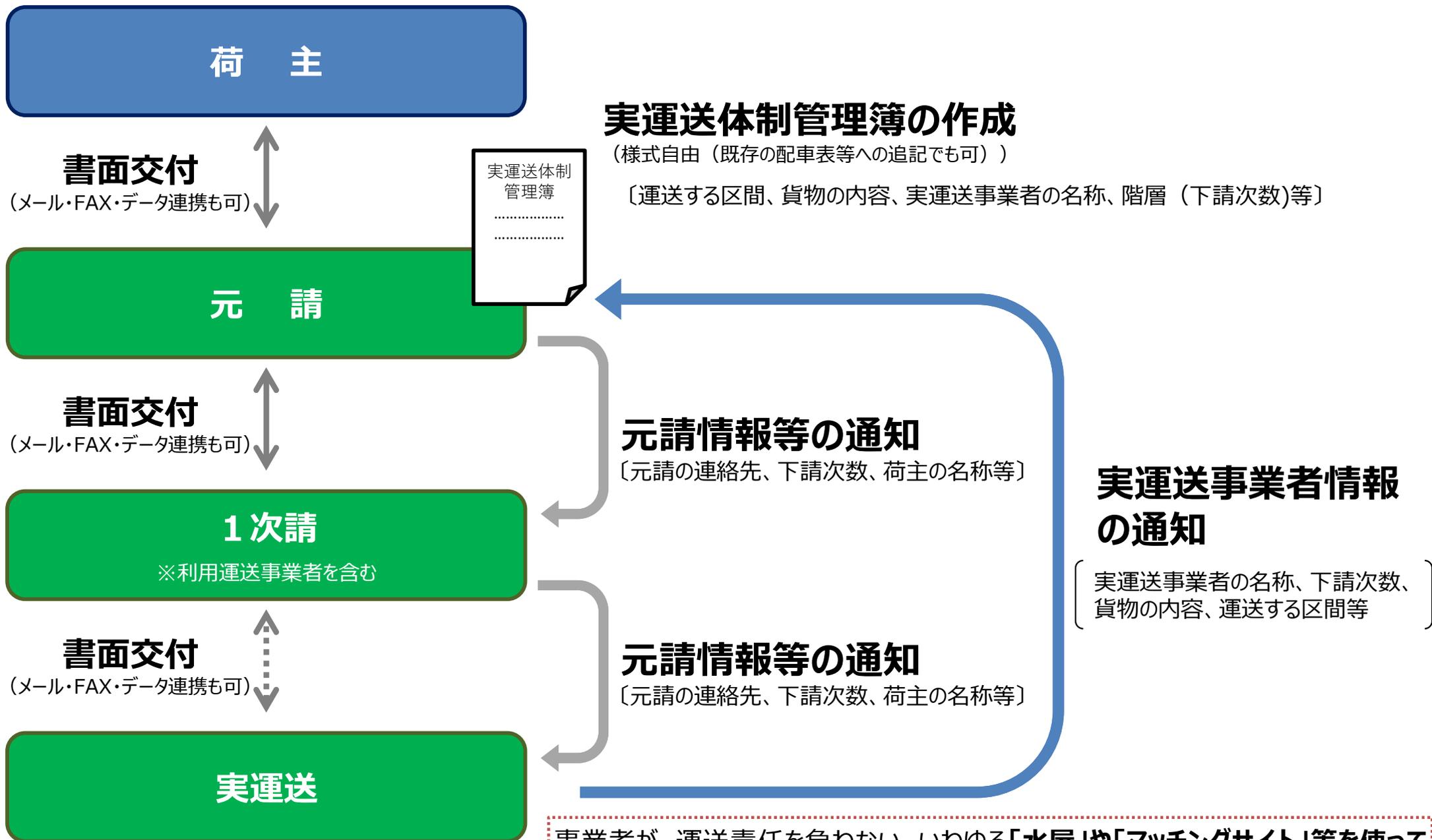
### 【貨物自動車運送事業法】

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

【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 39

# トラック事業者に対する規制的措施



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

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

# 実運送体制管理簿のイメージ

事例：トラック事業者X運輸

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

(※):法律上、実運送体制管理簿として記載が義務付けられる事項

## 実運送体制管理簿(機械メーカー丙社)

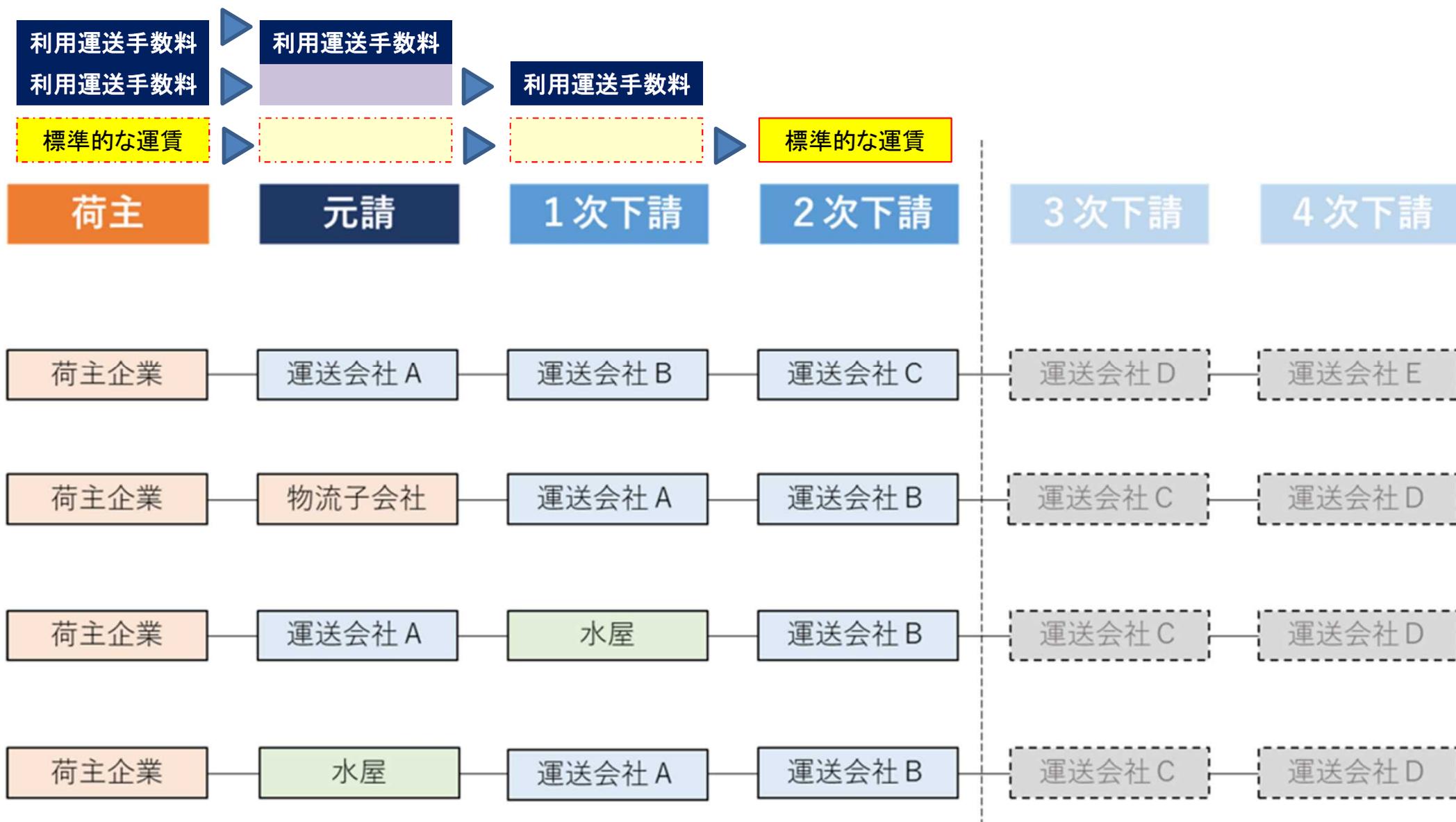
## 実運送体制管理簿(製紙メーカー乙社)

## 実運送体制管理簿(食料品メーカー甲社)

積込日	運送区間(※)	貨物の内容(※)	実運送トラック事業者の名称(※)	請負階層(※)	車番	ドライバー名	...
2/1(木)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × 10トン	X運輸	-	11-11	〇〇	
2/1(木)	〇〇工場～卸売店イ	食料品 × b箱	X運輸	-	11-12	〇〇	
⋮							
2/1(木)	〇〇工場～小売店ウ	食料品 × c個	A運輸	1次請け	11-13	〇〇	
2/1(木)	××工場～倉庫工	食料品 × dケース	B運輸	2次請け	11-14	〇〇	
⋮							
2/2(金)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × eトン	X運輸	-	22-11	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店イ	食料品 × f箱	X運輸	-	22-12	〇〇	
⋮							
2/2(金)	××工場～倉庫工	食料品 × gケース	C運輸	1次請け	22-13	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店オ	食料品 × h個	D運輸	3次請け	22-14	〇〇	
⋮							

⇒ 様式など決まっていないため、既存の配車表を活用するなど、事業者の取り組みやすい形で作成。電磁的記録での作成も可。41

# 多重下請構造是正の考え方



※上記はわかりやすいよう元請、1次下請が実運送を行わない前提で例を作成。

(公財)全日本トラック協会HPの情報を元に  
中国運輸局自動車交通部貨物課が作成

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

# 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

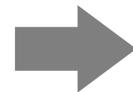
定期的な車両の点検・整備の実施や社会保険料の納付等の義務づけ

#### 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

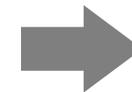
違反原因行為を荷主がしている  
疑いがあると認められる場合

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）

# 「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<sup>(※)</sup>**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<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

## 2. 施策の効果（2024年度分）

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

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

## 3. 当面の進め方

2024年初

- ・ 通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化

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

- 倉庫内の棚に貨物を入れる。
- 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）

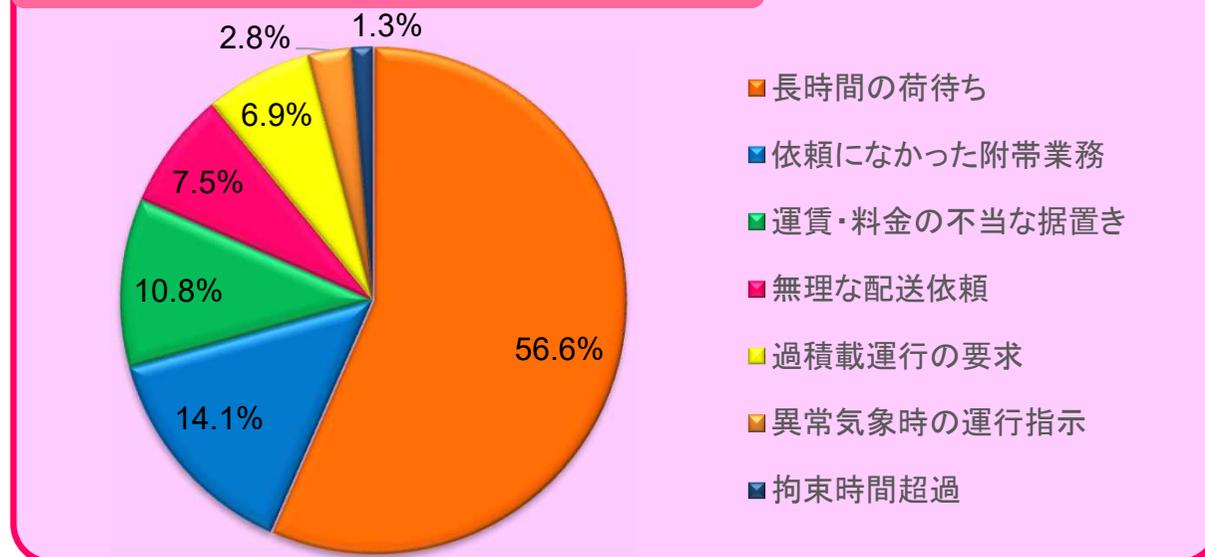
# 荷主対策の深度化、対応状況

## 「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

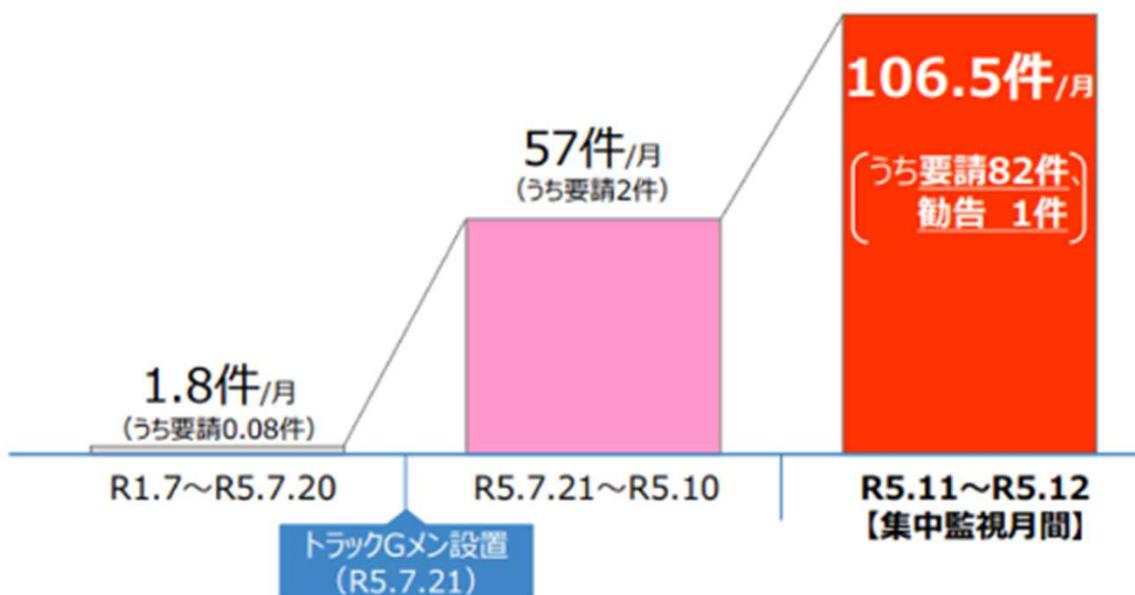
※令和6年2月29日現在(令和元年7月からの累計)

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

○全国162名体制のトラックGメンが、各運輸局・各運輸支局独自の取組も含め積極的に活動しています！！

トラック事業者に対する  
電話調査や訪問調査



荷主企業・トラック事業者  
に対する説明会の開催



オンライン説明会の模様

トラックドライバーへの  
ヒアリング



高速SA、PA

荷主等へのパトロール  
(荷待ち状況の現地確認等)



消費者へのアプローチ  
(街頭キャンペーン等)



## パトロールの概要

- 長時間の荷待ち等の情報があった物流施設だけではなく、周辺の物流施設も含め現場の状況確認を実施
- 可能な限り物流施設に立ち寄り、荷主等向けのチラシ（「トラックGメンがパトロール中です」）等を配布し、トラックGメン制度等を周知
- 物流施設周辺で待機しているトラックを確認した場合は、状況を記録し情報収集に活用



提供：中国運輸局

## パトロールの状況

令和5年11月～令和6年5月16日までの訪問数（近畿運輸局管内） **388か所**

これまで立ち寄ったパトロール先（大阪の例）

大阪南港、枚方市・摂津市・東大阪市の企業団地など物流関係施設が多く存する場所

## 説明内容

- 物流の2024年問題 ●違反原因行為 ●トラックGメン制度 ●働きかけ等制度
- 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
- 標準的な運賃 ●オンライン説明会 等

パトロールで頂いた意見等については、説明会等の場で紹介し国土交通省の立場や議論の状況等について説明（例：大阪運輸支局のオンライン説明会）



# 荷主用説明チラシ

(表)

国土交通省 近畿運輸局 からのお知らせ

## 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、適正運賃の收受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】

#### ケース① 運賃・料金等の不当な据置き

(農産品取扱企業・真荷主)  
- 改善策 -  
燃料サーチャージ、運賃についてはトラックも含む全ての輸送重量に対して積荷料金を支払うことに



### 【要請の実例】

#### ケース① 長時間の荷待ち

(製造業・発荷主)  
- 改善策 -  
「入構時間の指定」「出荷口の増設」「搬送先付近の倉庫を『中継地点』として活用」などを実施



#### ケース② 依頼(契約)になかった附帯作業

(食品製造卸会社・真荷主等)  
- 改善策 -  
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



#### ケース② 過積載運行の要求

(運送事業者・元請)  
- 改善策 -  
当該違反原因行為の防止に向けた全社レベルの対策強化に着手



### 【違反原因行為の改善が見られない場合の流れ】

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

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

要請してもなお改善  
されない場合

働きかけ

要 請

勧告・公表

※違反原因行為の事実が明らかでない場合、働きかけを行わず、即要請を実施する場合があります。

(裏)

## 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。

### ● 依頼にない附帯業務

…契約にない手作業での積込作業、ラベル貼り、検品の強要

### ● 運賃・料金の不当な据置き

…運賃・燃料サーチャージの価格交渉に応じない

### ● ドライバーの拘束時間超過

…配車時刻までに荷揃えが終わっておらずドライバーを待機させる

### ● 異常気象時の運行指示

…気象警報が出ているにもかかわらず運行指示をする

事実であれば、改善していただく必要があります。

(トラックGメンの働きかけによる事実判明の場合は、改善計画の策定・提出が必要。)

【お問い合わせ先】 国土交通省 近畿運輸局 自動車交通部 貨物課 06-6949-6447



トラックGメンポータルサイト  
※内容は順次更新中

大阪運輸支局 輸送部門 072-822-6733 京都運輸支局 輸送・監査部門 075-681-9765 奈良運輸支局 企画輸送・監査部門 0743-59-2151  
滋賀運輸支局 企画輸送・監査部門 077-585-7253 和歌山運輸支局 輸送・監査部門 073-422-2138 兵庫陸運部 輸送部門 078-453-1104

(表)

(裏)

**近畿運輸局**

## トラックGメン始動

～物流SOSを話せる環境へ～

『積込先、配送先でのお困りごと、トラックGメンに話してみませんか？』

**日常的に長い荷待ち時間**

もう2時間待ってるのにここでいつも長く待たされるなあ

悪いねーもう少し待って

**適正取引における運賃・料金等の不当な値上げ**

燃料費・人件費も上がっているのに、運賃・料金を上げてもらえませんか？

燃料費 有効求人倍率

国土交通省意見等募集窓口 (国交省HP内)

**無理な到着時間の設定**

高速代くれないと間に合わないよー

3時までに届けてね 時間厳守だよ

**過積載になるような依頼**

えっ

重量オーバーになるかもしれないけどこれも頼むよ

断れないし仕方ない

**大型台風や豪雨・豪雪日の配送**

予定通り運んでね

え、えーこの豪雨のなかですか

大丈夫かなあ

「トラックGメン」は、適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の情報を集めています。

**頂いた情報は、貨物自動車運送事業法に基づく荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等に活用し、荷主に対して配慮を求めます**

※荷主等への対応にあたり、情報提供者を特定する情報（社名など）は、伝えません。  
荷主等から情報提供元が特定されないよう配慮します。

**【お電話での問い合わせはこちら】**  
近畿運輸局大阪運輸支局トラックGメン  
072-822-6733

トラックGメンポータルサイト  
※内容は順次更新中

裏面の様式に記入のうえ、FAXで大阪運輸支局まで情報提供頂くことも可能です。

日々の運送業務でお困りごとがあれば、以下にご記入のうえ、大阪運輸支局までFAXをしてください。

該当する□にレ点を付けて下さい。(複数回答可)

- 長時間の荷待ち
- 契約にない附帯業務
- 運賃・料金の不当な据置
- 過積載の指示・容認
- 無理な運送依頼
- 異常気象時の運送依頼
- その他 ( )

上記チェック事項の内容をご記入ください。

記入例 (「16時」に到着指定され、定刻に着いたのに「3時間」以上待たされた。)

**上記内容に係る荷主情報**

荷主名	
支店・営業所名	
住所	
荷物の種類	例) 食料品 等

**会社名・所属やお名前などについてご記入ください。**

会社名・所属 (任意)	
お名前 (任意)	
連絡先 (電話番号・メールアドレス) (任意)	
運輸局 (運輸支局) からの連絡可否 (※1)	<input type="checkbox"/> 連絡可 <input type="checkbox"/> 連絡不可
「働きかけ」等への使用可否 (※2)	<input type="checkbox"/> 使用可 <input type="checkbox"/> 使用不可

(※1) 「連絡可」にチェックが入っている場合、運輸支局から詳細を確認させて頂く場合があります。

(※2) 「使用可」にチェックが入っている場合、荷主への貨物自動車運送事業法に基づく対応の検討・活用等に使用させて頂きます。

**大阪運輸支局FAX番号 072-822-3317**

# 具体的な説明内容など

## 物流の2024年問題について

- 令和6年4月から時間外労働の960時間上限規制等がトラックドライバーへ適用され、「モノが運べなくなる」可能性が懸念されている。
- 長期的な問題として、トラックドライバーの労働環境を改善しないと将来のなり手がいなくなる恐れがある。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。

## トラックGメンについて

- 長時間の荷待ち、契約にない付帯作業等の違反原因行為について、トラックGメンが積極的に情報収集している。
- 関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」等を実施している。

## 荷主事業者・物流事業者の取組ガイドラインの周知

トラック事業者等から特に話題に挙がる項目などを中心に周知

- 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
- 運賃と料金の別建て契約 等

## その他情報提供など

- 標準的な運賃、標準運送約款の改正
- 法改正の情報提供
- 労務費指針の紹介
- オンライン説明会の案内 等



提供：中国運輸局

## (トラック事業者)

- 積込み、取卸し、付帯作業についてトラックドライバーがサービスでして当たり前という商慣行になっている。運賃と料金の別建てについて運輸局がもっと周知すべき。
- 納品先への配送について、翌日配送と翌々日配送の食品メーカーが混在している。翌々日配送だと運送の計画を立てやすくなるので、着荷主の理解を得て、翌々日配送の食品メーカーが増えて欲しい。
- 国土交通省が発出した異常気象時の措置の目安について、荷主企業にも周知して欲しい。

## (発荷主（卸売りなど）)

- 入在庫依頼にない下請けのトラックが来所することで、受付照合待ちの時間が発生し、結果として待機時間が発生する場合がある（発荷主企業）。
- 半年ほど前からトラック入荷受付予約システムを導入。導入後、一定以上の待機時間が発生した場合は、卸売り業者、倉庫作業を担当する業者、運送事業者で原因を確認し対策している。システムが効果的に機能するよう連携して取り組んでいる（中間流通業者（卸売り））
- 配送の集約化を進めている。通常1日2回配送を行っているが、物量が少ない時期や雪が積もりやすい地域での配送を1日1回にしている。着荷主の協力が必要であるので、全体で一丸となって取り組んでいきたい（発荷主企業）。

## (物流事業者、倉庫業者)

- 物流施設での荷待ち時間の改善のためには、受発注時間の前倒しとそのルールの徹底が必要ではないか。ただ、緊急の納品への対応等のサービスレベルが落ちることにはなるので、着荷主の理解や、その先にいる消費者の理解が得られるかが鍵になると思う（物流事業者）。
- 予約システム導入のみだけでなく、システムのデータを利用することで荷待ち時間の発生割合等を分析し問題解決に繋げている。自社に関するデータ分析は、2024年問題の解決には必須ではないか（物流事業者）。
- 営業倉庫で入荷量が季節的な要因により増加することがあり、入荷受付時間にトラックが集中しトラックの待機時間が長くなることがある。長時間の待機について、入構から出構までの待機時間の記録を取り課題ととらえている。事前に入荷情報を把握するためバース予約システムといったシステムの導入を検討中（倉庫業者）。

## (物流事業者、トラック事業者双方)

- 外装ダメージ品の確認のため待機時間が発生する場合がある。全日本トラック協会の出している梱包のリーフレットが分かりやすい。また、荷物の種類によっては、外装ダメージ品の条件緩和の議論があっても良いのではないか。

(参考)

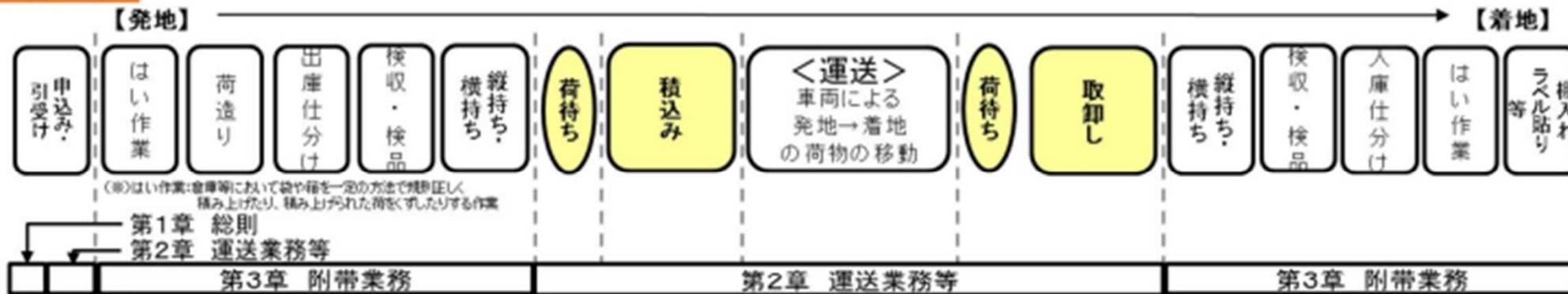
公益社団法人全日本トラック協会「「貨物事故削減啓発リーフレット」について」

[https://jta.or.jp/member/hikkoshi\\_member/gaisou\\_onegai2018.html](https://jta.or.jp/member/hikkoshi_member/gaisou_onegai2018.html) (2023/12/20確認)

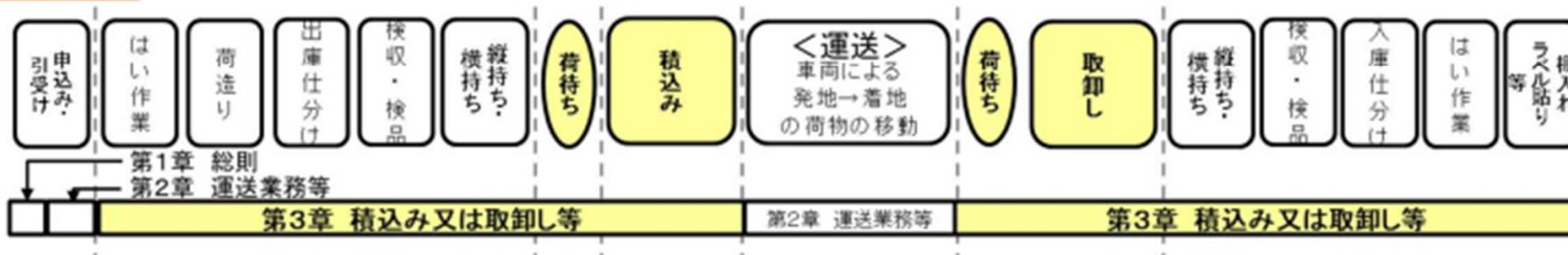
# 運賃と料金の別建て収受

- 通達により運賃及び料金を定義づけし、標準運送約款の改正により運賃及び料金の区別を明確化しており、貨物自動車運送事業者は運賃と料金を別建てで収受することとなっている。

## 現行



## 改正案



【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】（抄）

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

⑦ 運賃と料金の別建て契約

運送契約を締結する場合には、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで契約することを原則としなければならない。

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

④ 運賃と料金の別建て契約

運送契約を締結する場合には、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで契約することを原則としなければならない。

## トラック運送業において問題となる具体的行為類型

- 運送委託者は、運送受託者の運転手等に依頼し、契約で定められていない業務（発荷主・着荷主の倉庫内荷役、ピッキング、仕分け、清掃、検査・検収、ラベル貼り等）について、無償で実施させること（契約外の無償による附帯業務）
- 運送受託者に対し、当該運送受託者に委託した取引とは関係のない貨物の積み下ろし作業をさせること

## 関連法規の留意点

- 物流特殊指定の留意点  
物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、特定荷主が、金銭、役務その他の経済上の利益を提供させることにより、特定物流事業者の利益を不当に害することは、物流特殊指定第1項第6号に該当し、独占禁止法に違反するおそれがある。
- 下請法の留意点  
無償の労務提供を強要する行為は、下請法等の適用対象となる取引を行う場合、下請法第4条第2項第3号の「不当な経済上の利益の提供要請」に該当し、下請法に違反するおそれがある。
- 貨物自動車運送事業法の留意点  
運送契約において、契約に定められていない役務を無償で要求することは、運転手の拘束時間の長時間化を招き、過労運転の原因となり、安全運行を阻害する行為になる。この結果、輸送の安全の確保を阻害することとなる場合には、貨物自動車運送事業法第22条の2に違反するおそれがある。また、法附則第1条の2第2項に基づく荷主等への働きかけの対象となりうることや、最終的には「荷主への勧告」を行うこともあり得る。

## 求められる取引慣行

- 運送委託者と運送受託者との取引  
運送委託者が運送受託者に対し、附帯業務を依頼する場合は、運送受託者の直接的利益となることを明らかにした上で、十分な協議を行ったパートナーシップを結び、運送行為に伴う附帯業務の役割分担と費用負担に関し、あらかじめ明確に取り決めておくことが求められる。
- 運送委託者、運送受託者双方が附帯サービスは無償であるという意識を変えていくことが求められる。
- 現場において運送委託者等から契約外作業の要請があった際には、運送受託者の担当者は管理職に報告し、双方の管理職同士で合意した上で当該要請について対応することが求められる。
- 契約にあたっては、作業の範囲、役割分担、費用分担等を明確にし、双方が契約内容を確認した上で書面にて行うことが求められる。
- 運送委託者、運送受託者の双方は、定期的な会議を設ける等、実態及びそれに係る問題意識を共有し、双方で改善策を検討、実施することが求められる。



# 台風等による異常気象時下における輸送の目安

【別表】異常気象時における措置の目安

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安*
降雨時	20～30mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30～50mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロプレーニング現象）	輸送を中止することも検討すべき
	50mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時	10～15m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15～20m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	
	20～30m/s	通常で速度で運転するのが困難になる	輸送を中止することも検討すべき
	30m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
降雪時	大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		
視界不良（濃霧・風雪等）時	視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討すべき		
警報発表時	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断すべき		

※ 輸送を中止しないことを理由に直ちに行政処分を行うものではないが、国土交通省が実施する監査において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じずに輸送したことが確認された場合には、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成21年9月29日付け国自安第73号、国自貨第77号、国自整第67号）」に基づき行政処分を行う。



国土交通省HP：[https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04\\_hh\\_000210.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000210.html)

## 【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】（抄）

### 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

#### ⑩異常気象時等の運行の中止・中断等

台風、豪雨、豪雪等の異常気象が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行わない。また、運転者等の安全を確保するため、運行の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重する。

# オンライン説明会の実施 (大阪運輸支局)

- 大阪運輸支局では、令和5年12月から令和6年4月まで毎月1回、荷主企業・元請事業者・トラック事業者の皆様向けに、トラックGメンの業務や、活動状況、最近のトピック等について、オンラインで説明会を実施
- 今後は、不定期開催として、皆様のご関心の深いトピック等について紹介・説明を行う予定

## 説明の内容 (概要)

- 第1回 R5.12.22(金)10時～10時30分  
 <説明内容>・・・トラックGメン制度、集中監視月間 (令和5年11月・12月) 等
- 第2回 R6.1.30 (火) 10時～11時45分  
 <説明内容>・・・トラックGメン制度、荷主等パトロール、大阪労働局の各種支援窓口、制度 等
- 第3回 R6.2.26 (月) 10時～11時30分、14時～15時30分  
 <説明内容>・・・トラックGメン制度、荷主等パトロール、法改正の動き 等
- 第4回 R6.3.27 (水) 10時～11時30分、15時～16時30分  
 <説明内容>・・・トラックGメン制度、荷主等パトロール、標準運賃・約款改正、監査等事業適正化 等
- 第5回 R6.4.30 (火) 10時～11時30分、15時～16時30分  
 <説明内容>・・・トラックGメン制度、荷主等パトロール、パレット標準化推進分科会 等

### (説明資料抜粋)

**トラックGメンとは**

「物流の2024年問題」の解決を目指すため、国土交通省に創設された専門部隊  
 ※トラック運送事業者を取り締まる存在ではありません。  
 また、監査業務とも別のものです。

↓

- トラック事業者を対象にした積極的な情報収集 (プッシュ型情報収集)
- 貨物自動車運送事業法に基づき、発荷主・着荷主元請事業者に対して「働きかけ」「要請」等

相談・コンサルティングの活用

電話相談・メール相談・オンライン相談・専門家派遣 (コンサルティング) など様々な方法で相談できます

【トラック特別相談センター】 【働き方改革推進支援センター】 【よろず支援拠点】  
 TEL:06-4708-7045

**近畿運輸局公式X**

**こちらをクリック**

今後の開催状況等については、近畿運輸局HPのほか、近畿運輸局公式Xでもお知らせする予定です。  
 良ければ、近畿運輸局公式Xのフォローをお願いします！

※大阪労働局から「働き方改革の推進に向けた支援策について」講演 (第2回)

## R6.2.28(水) 消費生活講座 (大阪運輸支局・寝屋川市立消費生活センター共催) 『『物流の2024年問題』について～持続可能な物流の実現に向けて～』開催

### ○趣旨

・消費者に対し、物流コストの価格転嫁や宅配、引越しに関して意識改革・行動変容を促すため講座を企画。

### ○概要

・令和6年2月28日(水) 13:30～15:00

・『『物流の2024年問題』について』『消費者の皆様にお伝えしたいこと』について説明



### (説明イメージ)

#### 『物流の2024年問題』とは

- ・2024年4月から  
**時間外労働の960時間上限規制と改正改善基準告示**がトラックドライバーへ適用されます。
- ・労働環境改善が期待される一方、労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、「モノが運べなくなる」可能性が懸念されています。→物流の2024年問題



- ・『物流の2024年問題』の解決には、トラック事業者のほか、荷主企業・物流事業者・消費者等の物流に関係する全ての関係者の取組が必要となります。

#### 引越時期をずらすことで どのようなメリットがある?

- 3月末の土日の引越と比べ、引越代金が安くなった
- 3月の最終週から引越時期をずらすことで、引越事業者の予約が取りやすくなった
- 会社の従業員の引越にかかるコストを抑えることができた

などのご意見がございました。

出典: 国土交通省自動車局業務課 令和6年1月24日プレスリリース後継



出典: 経済産業省、国土交通省  
『宅配事業とEC事業の生産性向上連携会～再配達削減に向けた取組事例～』

#### ●消費者

- 当日、翌日配達の宅配サービスが受けられないかもしれない。
- 水産物、青果物など新鮮なものが手に入らないかもしれない。



出典: 全日本トラック協会HP <<https://jta.or.jp/member/road/pr/202403.html>>

## R6.3.16(土) 大阪駅周辺での街頭キャンペーン (リーフレット配布)

### ○趣旨

・消費者に対し、「物流の2024年問題」等の周知が必要であることから、街頭キャンペーンを実施。

### ○概要

- 1.日時：令和6年3月16日(土) 10:00~12:00
- 2.場所：JR大阪駅周辺の以下の場所
  - ①大阪駅前交差点南詰 (10:00~10:30)
  - ②大阪駅前西交差点北西角 (10:45~11:15)
  - ③ハッピーナビオ前 (11:30~12:00)

### (配布場所)



### (リーフレット※A4両面三つ折り)



## 1.「働きかけ」について

働きかけ件数 : **6件**

(疑いのある違反原因行為:恒常的な長時間の荷待ちの発生)

働きかけの内容 : 文書交付、ヒアリングにより事実確認、今後適宜フォローアップ予定

## 2.中国運輸局独自の取組み (現在各運輸局にも波及中)

### ①パトロール

パトロール立ち寄り箇所 : **880か所**

(荷主・元請事業者拠点等の立ち寄り先件数(延べ数) )

### ②荷主、トラック事業者向けオンライン説明会

参加者計 : **約1,600人**※

(毎月1回実施、これまで10回実施済み。) ※延べ数

# パトロールの状況(荷主の拠点、本社事務所等)

令和5年7月21日～令和6年5月29日の結果

パトロール先拠点数**878**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



パトロールの様相

# 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。**
- 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。**
- 「運送」と「作業」は本来別のもの。荷積み、荷卸しさらに付帯作業には別途料金が発生する。

## 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

# パトロールの進捗と所感(気づき)

## パトロールの進捗

令和5年11月 7日時点

**398か所**



令和6年5月29日時点

**878か所**



## パトロールを通じた所感 (気づき)

**発荷主の「運べない」ことに対する危機感の高さ** (トラック運送事業者はもっと強気で良いのでは…。)

- ・食品関係、また競合他社がいる部品や建材などを扱っている荷主は、指定どおりに届かない = 商機を逸するという危機意識が高い。

**商慣行の根強さ** (なかなか商売上の「常識」は変わらない。変えるためには呼びかけ続ける必要がある。)

- ・荷積み、荷卸しはトラック事業者側の義務 (荷主だけでなくトラック事業者側でも当たり前と考えているものが多い。)
- ・トラック運送事業者とトラックドライバーの認識の差異 (トラック運送事業者: 附帯業務 = 契約確保のためのサービス, トラックドライバー: 附帯業務 = 「こんなことまでさせるのか…。」)
- ・着荷主※の無関心、認識不足 (※着荷主 = 建築施行会社[建材など発注、現場を監督], 商社など発注元)

**意見・質問には現状を前提としたものが多い。** (現状と思うものがまさに「商慣行」であり、見直すための発想、対策が必要。)

- ・荷待ち2時間ルールの緩和を求める声 (費用を負担すれば長時間作業させても良い。(帰り荷の都合など実態を知らない。))。
- ・長時間労働規制のせいで、トラックドライバーは稼げる職業ではなくなった。(長時間労働しないと稼げない職業という認識がない。)

**2024年問題の解決を「物流側」に求める荷主の対応** (2024年問題解決のため、物流子会社等元請の責任は重大。)

- ・下請けと荷主との間に入る物流子会社、又は物流ソリューションを請け負う物流事業者に丸投げ。そこが動かず問題解決に至らない。

# パトロールで聴取した荷主側の発言

- 値上げには応じている。**チルド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力関係は強い（食品製造会社）。
- 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(関東・関西・九州等)に対して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）。
- 値上げは当然。**今はトラック(ダンプ)の取り合い。他社よりも高い運賃を提示しないと確保できない。（道路資材製造販売会社）
- 着荷主の指定日時に納品できないと競合他社に乗り換えられるきっかけにもなるので怖れている。**残貨(製品の積み残し)が発生した場合、着荷主から個数が足りないという連絡があって初めてそれを知る。トラック運送事業者との密な連絡体制が必要と感じている（アルミ製品製造会社）。
- 資材の受け入れの際トラックが運んでくる。事故が起こってはいけないので荷下ろしはこちらでやる。**（アルミ製品製造会社工場）。
- ウチはトラックに輸送は依頼していない。**（建設現場にトラックが資材を届けないと、作業員を用意しても現場が止まるのでは？と指摘した後）**そう言われるとそのとおり、2024年問題についても意識したい。**（道路工事設計会社）
- 値上げには応じた。**ただ中には**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）

# トラックドライバー・トラック事業者からの情報収集状況

## 岡山県トラックターミナルにて

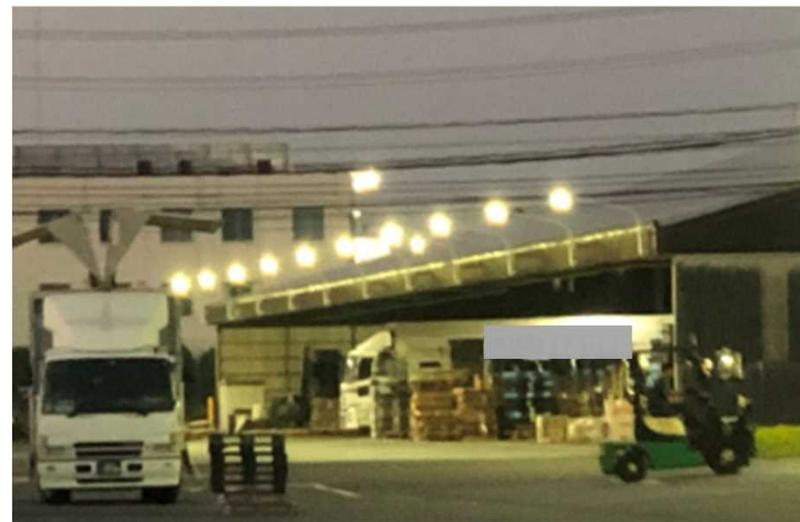
### ○荷積み待機中のトラック運転者

**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。



## 広島商工センターにて

### ○3次請け事業者のトラックドライバー

**食事を昨夜22:00からしていない。**

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。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。（荷物が載せきれかわからないので、とりあえず備車で呼ばれた模様。）

**常に動いており休む暇がない、休憩もとれず、430など取ったことがない。**

一社の運賃でペイしないため、3社の輸送依頼を順に回しながら稼働している。

**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れる。**

付帯作業も当然。パトロールをするなら、朝方のスーパーのバックヤードを見るのが良い。

## 大型車駐車マスのあるコンビニエンスストア

### ○建設資材を積んだ平ボディトラックのドライバー。

**「だまって待つときやいいんだよ！」**

建設現場は長い荷待ちが多い。しびれを切らしていつ頃になりそうか尋ねたら、若い現場監督にそう言われた。

**資材の積込作業を手伝われることも。**

クレーンで積んだあと、当然のようにワイヤーを投げつけられ、固定作業を手伝うことも。

# 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

## トラック事業者・ドライバー用説明チラシ (トラックGメン制度 (働きかけ等) の周知、情報提供呼びかけ)

## 荷主用説明チラシ

(トラックGメン制度 (働きかけ等)、違反原因行為について周知)

## オンライン説明会 案内チラシ

(トラック事業者・ドライバー、荷主の全てに配布・周知)

周知用チラシ表面 (共通)

トラック事業者周知用チラシ裏面 (活動報告記載)

荷主周知用チラシ裏面 (標準的な運賃等記載)

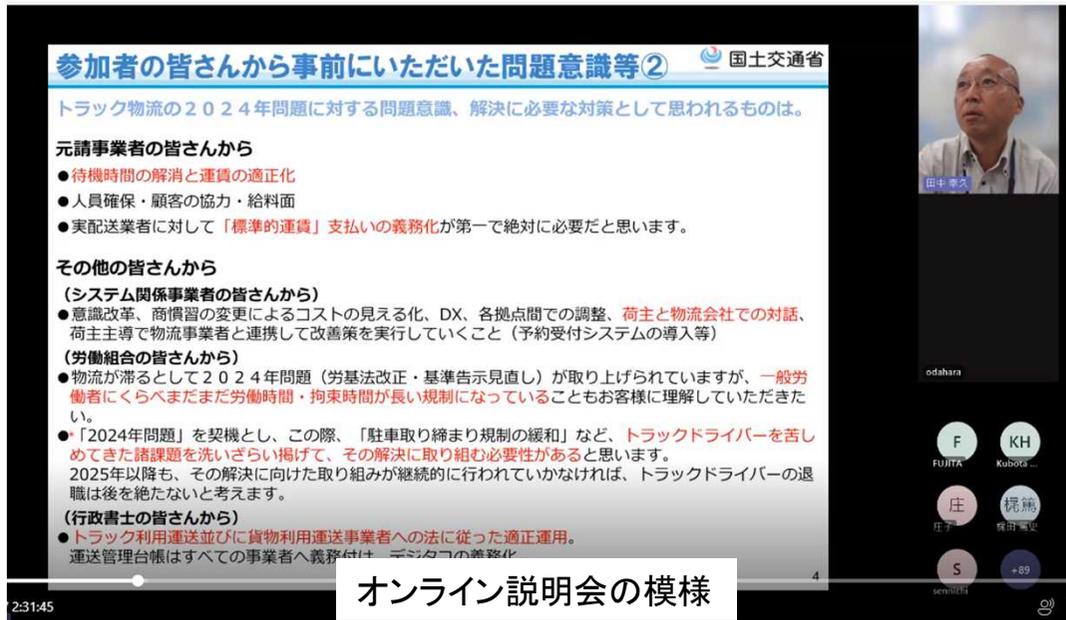
# オンライン説明会による周知

## 説明の内容（「何回も」、「わかりやすく」、「有益な情報」を重視）

### 主な説明内容

- **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。)
- **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)
- **参加者の問題意識、取組みについて共有**  
(参考になる同種事業者の好例、失敗例も紹介)
- **標準的な運賃、標準貨物自動車運送約款について**
- **物流効率化に向けた取組み事例紹介**
- **トラックGメンの積極的対応について**  
(中国運輸局をはじめ全国のGメンの活動を紹介)

※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）

【第1回～第10回の累計参加者数】 **延べ1,555名** 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。)

【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、車両メーカー等多種他用な関係者が参加

【参加元地域】 中国5県のほか、北海道、東京都、千葉県、群馬県、埼玉県、神奈川県、愛知県、岐阜県、三重県、新潟県、大阪府、愛媛県、高知県、宮崎県など他の都道府県からも数多く参加

全国から参加いただいている実績を踏まえ第10回からは、「国土交通省トラック荷主特別対策室主催のオンライン説明会」として、全国の運輸局で本オンライン説明会を周知いただくこととした。

## 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。

共通する問題意識(トラック運送事業者、元請、荷主)。

- **業種を超えた相互理解が必要**(運賃改定、リードタイム緩和、荷待削減。)  
※特に着荷主の理解が必要とする意見多数
- **他の同業他社の問題意識、解決に向けた対策などを共有したい。**

### トラック運送事業者の問題意識

- 物流の価値向上、荷主における理解の深度化、標準的な運賃を義務的運賃に
- 荷主規制強化、**低運賃競争から輸送品質での競争**
- 多重化構造の是正、適正運賃収受、高速道路料金負担の軽減、トラック休憩スペース確保

### 元請けトラック運送事業者の問題意識

- **安受けトラック事業者排除、ドライバーが運転だけに特化する体制づくり**
- IT点呼等改善が期待できる仕組みの強制的導入
- 拘束時間上限を気にし過ぎたことによる**事故惹起の懸念**
- **対価を支払った場合の附帯業務による2時間ルールの適用除外**

### 荷主事業者の問題意識

- 政府広報のTVCM等、各業界団体での統一認識、**経営者のリーダーシップ**
- **適切な運行ルートに対して適切な料金の支払、車上渡しの厳守、契約外荷役指示の禁止**
- **物流効率化**(共同輸配送・バース予約システム・中継輸送・モーダルシフト、物流DX化等)

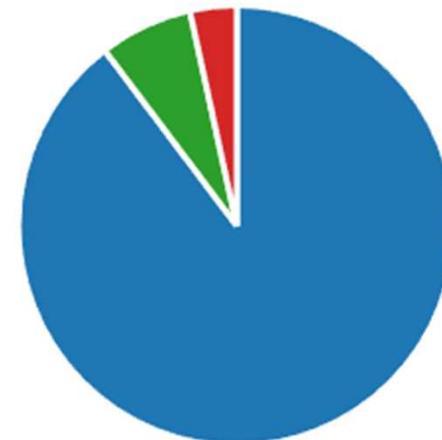
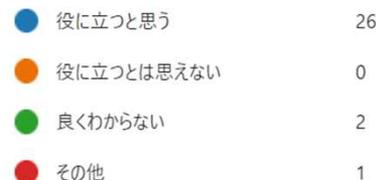
説明会参加人数 約276名※、アンケート回答数42件 (回答率15.2%) 5/29時点

※運輸局関係者除く

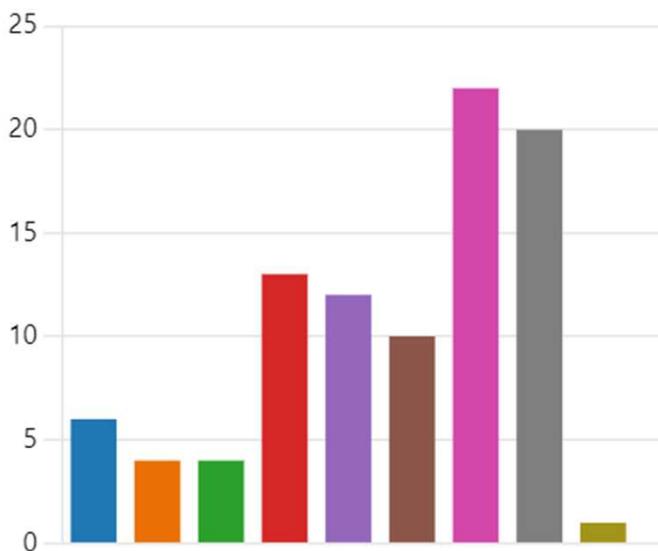
## ○回答者 (複数回答あり)



## ○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

○様々な輸送手段の変化が、当社の事業にどのように影響するのか、また変化を見据えた事業方針を検討していく上で役に立つと考える。(トラック運送事業者)。  
 ○荷主への改善要望・料金化・値上げの交渉において役に立つと思いました(元請トラック運送事業者)。  
 ○車上渡し(FOT=Free On Truck)は民法上当然となっているとは言えないのではないのでしょうか。運送法の基本として、立法されたほうが良いのではないのでしょうか?このことが人々の慣習意識から抜け出せない、大元となっていると思います(発荷主事業者)。  
 ○各テーマ説明を詳しく説明いただき、理解度が上がりました(発・着荷主事業者)。

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

# 標準的な運賃の内容

## I 距離制運賃表

中国運輸局

(単位：円)

キロ程 \ 車種別	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)
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

## II 時間制運賃表

種別	車種別 局別	基礎走行キロ 小型車は100km 小型車以外のもの130km	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)	
			8時間制	北海道	33,250	39,840	53,240
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	東北	33,160	39,880	52,610	68,440
			関東	39,380	46,640	60,090	76,840
			北陸信越	34,630	41,160	54,400	70,020
			中部	36,390	43,230	56,440	73,120
			近畿	37,640	43,920	57,690	73,970
			中国	34,740	41,760	55,200	70,430
			四国	33,140	40,640	53,870	69,470
			九州	33,770	40,740	53,860	69,700
	沖縄	31,310	37,550	50,420	66,390		
	4時間制	基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの60km	北海道	19,950	23,900	31,940	41,330
			東北	19,900	23,930	31,570	41,060
			関東	23,630	27,980	36,050	46,100
			北陸信越	20,780	24,700	32,640	42,010
			中部	21,830	25,940	33,860	43,870
			近畿	22,580	26,350	34,610	44,380
			中国	20,840	25,060	33,120	42,260
四国			24,840	29,320	38,320	49,320	

- III 個建運賃
- IV 運賃割増率
- V 待機時間料
- VI 積込料・取卸料、附帯作業料
- VII 利用運送手数料
- VIII 有料道路利用料
- IX その他実費として収受すべき費用
- X 燃料サーチャージ
- XI その他



# 標準的な運賃の算出における考え方

構成要素

適正な原価

+

適正な利潤

=

運賃

## 適正な原価とは

固定費単価

a車両償却費

b人件費

c自動車関係税

d自動車関係保険料

e荷役関係費用

f借入金利息

g間接費

変動費単価

h燃料費

iオイル費

jタイヤ費

k尿素水費

l車検・修理費

m間接費

基準外人件費

基準内人件 × 1.25

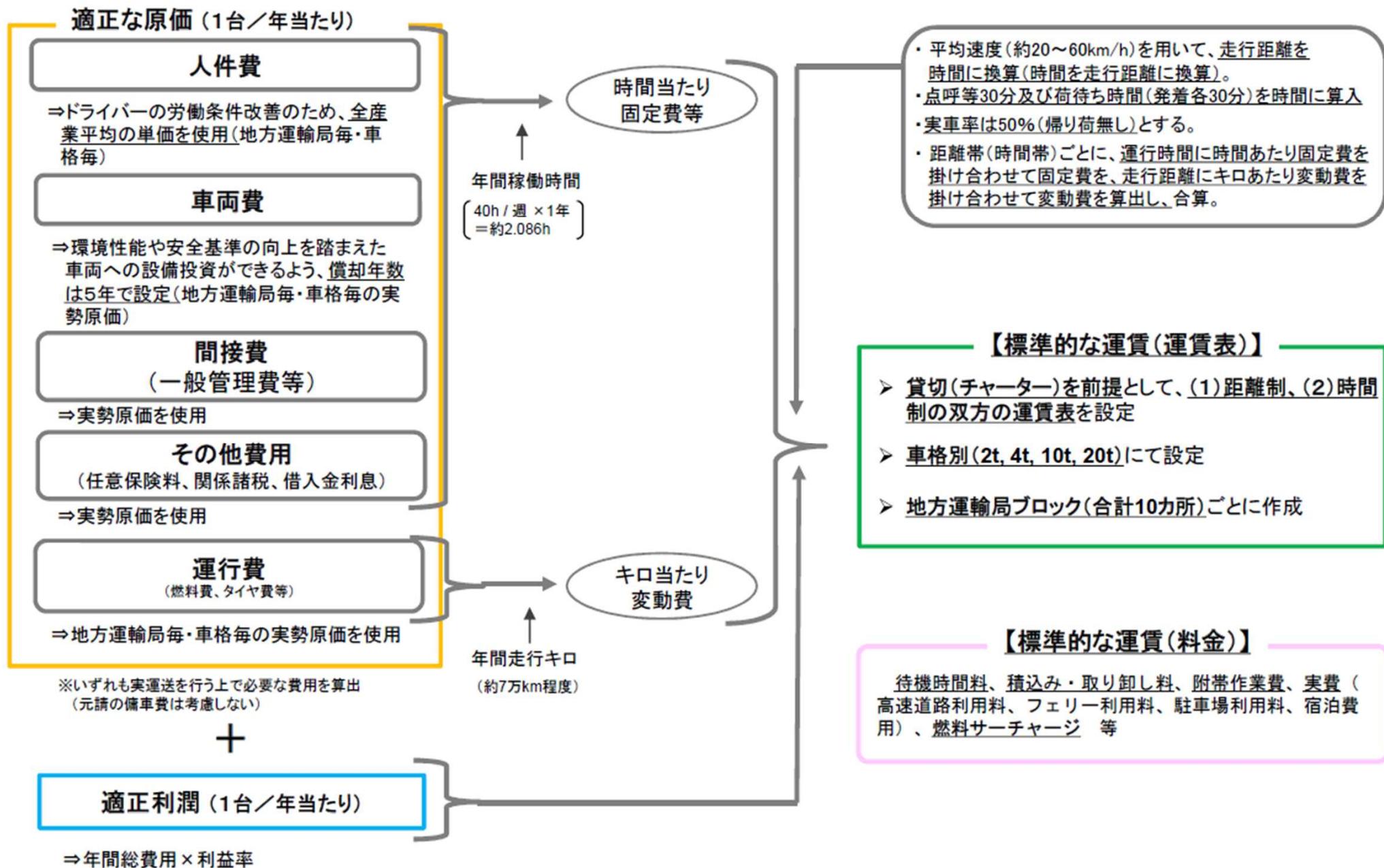
## 適正な利潤とは

運送原価 × 利益率

利益率 = 適正利潤額 ÷ 運送原価

適正利潤額 = (事業用固定資産 + 運転資本額 (営業費 × 4%)) × 自己資本構成比 × 0.1 ÷ (1 - 利益課税率)

# 標準的な運賃の構成



赤字は変動値

## 【固定費】

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
	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	週40時間を前提	2,086 時間
	算出式	2,336円 × 1.17 × 2,086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 ⇒12,716,125 円
	付属備品等の費用	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・環境性能の高い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	((12,716,125円 + 330,803円) - 1円(※)) ÷ 5年 ※会計上の備忘価額として考慮。	
			5,691,526 ⇒ 5,701,288 円
			2,220,308 ⇒ 2,609,385 円

## 【変動費】

算出根拠			単価(km当り)
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
	燃費	原価調査結果により設定(全国平均値)	5.1 ⇒ 4.48 km/ℓ
	算出式	120円 ÷ 4.48km/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
	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⇒67,668 km
算出式	(36,955円 × 10.2本 + 18,082円) ÷ 67,668km		4.5 ⇒ 5.8 円
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
	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) ÷ 71,728km	

# 標準的な運賃の算出における考え方

## 距離制運賃

1時間あたり

固定費単価

 $\times$  所要所定内労働時間

1kmあたり

変動費単価

 $\times$  走行距離

1時間あたり

基準外人件費

 $\times$  所要所定外労働時間

 $\times (1 + \text{利益率})$ 

## 時間制運賃

1時間あたり

固定費単価

 $\times$  基礎作業時間(4or8時間)

1kmあたり

変動費単価

 $\times$  基礎走行距離  
 (小型50kmor100km)  
 (小型以外60kmor130km)

 $\times (1 + \text{利益率})$

# その他運賃・料金・割増等について

## 個建運賃

距離制運賃

+付随料金

or

時間制運賃

+付随料金

各社で設定

$$\div \{ \text{最大積載個数or重量} \times \text{基準積載率} (\text{〇〇}\%) \}$$

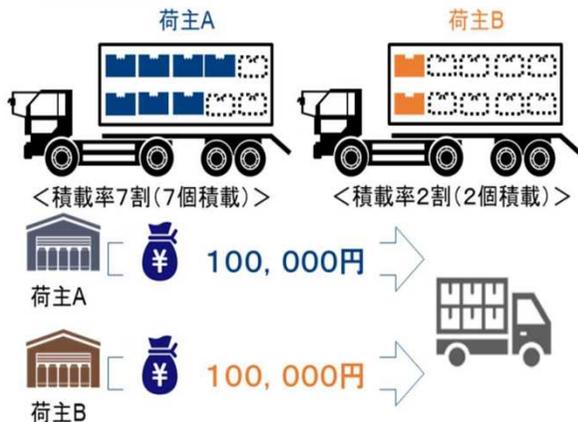
$$= \text{1個又は1重量あたり運賃}$$

(最低積載個数等を設定)

### 【個建運賃の考え方】

- 想定ケース
- ・トラック1両あたり最大積載可能個数を10個と想定
  - ・基準積載率(各事業者において設定)を80%と想定
  - ・東京～大阪の貸切運賃を10万円と想定

#### ○貸切運賃の場合

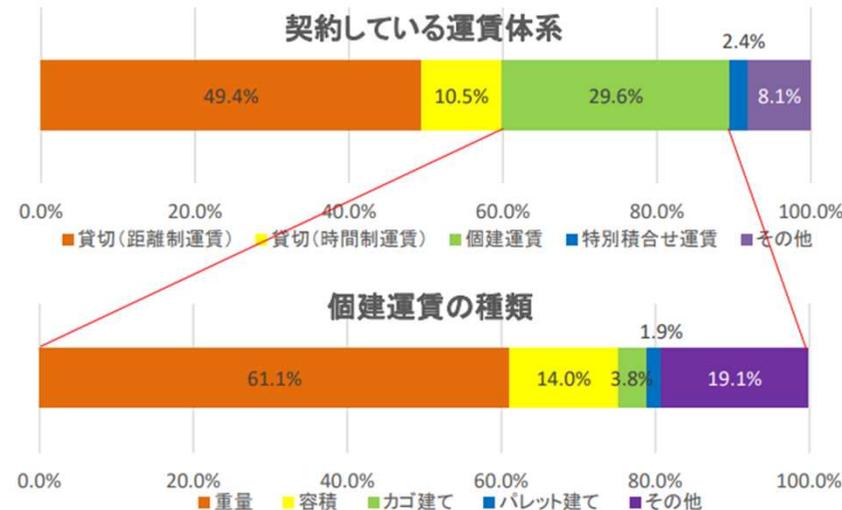


1両あたりの運賃=100,000円

#### ○個建運賃の場合



1両あたりの運賃=112,500円 (+12,500円)



出典：平成29年国土交通省、全日本トラック協会調査

## 割 増

### 速達割増等

#### (1) 通常想定される配達予定日時※よりも早く配達を希望する場合

※・・・有料道の利用、労基法、改善基準告示、道交法等の関係法令を遵守を前提として通常想定される配達日時

⇒ 基準運賃 × 割増率



※積合せを前提に余裕をもった場合の割引

#### (2) 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た運賃 × 割増率



# その他運賃・料金・割増等について

## 割 増

### 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
	化成品輸送車	大型車又はトレーラーの4割
	高圧ガス	大型車又はトレーラーの5割以上

※高圧ガスについては、内容物に対応したタンク仕様により車両本体価格が高額となる場合があることから5割以上としている。

深夜・早朝割増

特大品割増

冬期割増

休日割増

品目別割増

悪路割増

地区割増

## 割 引

リードタイムを長くした場合の割引

長期契約割引

往復貨物の割引

# その他運賃・料金・割増等について

## 待機時間料

車種別 時間	小型車 (2 tクラス)	中型車 (4 tクラス)	大型車 (10 tクラス)	トレーラー (20 t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円	1,760円	1,890円	2,220円
Ⅵ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円	2,110円	2,270円	2,670円

- ・発地、着地での待機作業時間それぞれ30分まで除く
- ・2時間までは上段
- ・2時間を超える部分は下段

## 積込料・取卸料

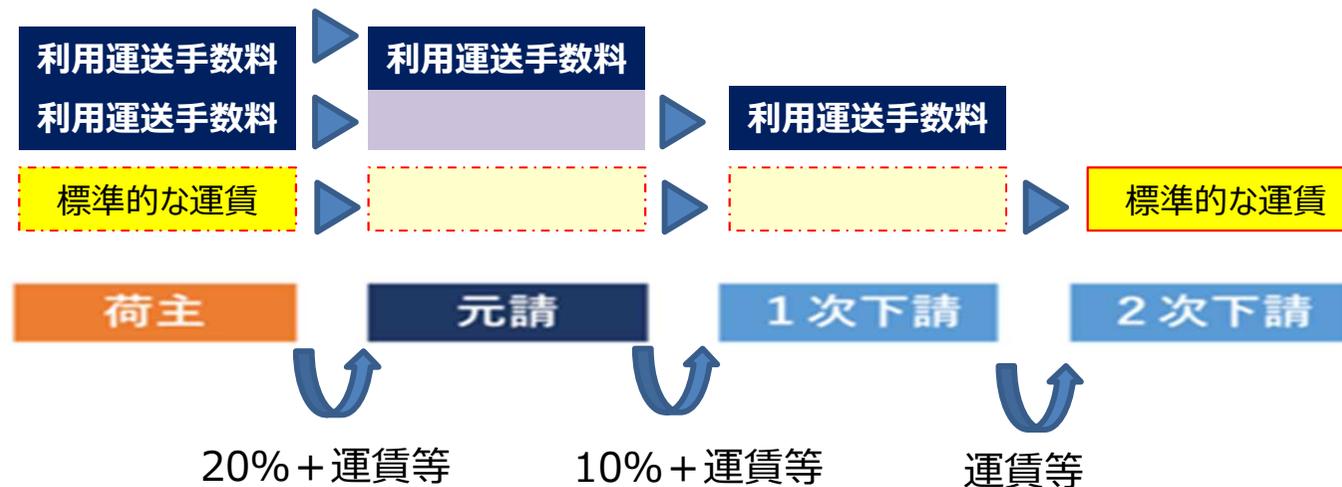
車種別 時間/内容	小型車 (2 tクラス)	中型車 (4 tクラス)	大型車 (10 tクラス)	トレーラー (20 tクラス)	
30分までごとに発生する金額	フォークリフト 又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,080円	2,180円	2,340円	2,750円
	手積みの場合	2,000円	2,100円	2,260円	2,650円
Ⅴに定める待機時間料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額	フォークリフト 又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,490円	2,610円	2,810円	3,300円
	手積みの場合	2,400円	2,520円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

- ・待機時間料の対象となる時間と併せて…  
2時間までは上段  
2時間を超える部分は下段
- ・手積みの方が若干低いですが、時間がかかるので結局割高となる。

# その他運賃・料金・割増等について

## 利用運送手数料

- ・運賃の10%を**運賃と別に収受**
- ・実運送事業者の手配までに要した回数について収受  
⇒下請け数が増えていくと10%、10%×2…と増えていく



## 付帯業務料

… 品代金の取立て・荷掛金の立替え・荷造り・仕分け・保管・検収・検品・横持ち及び縦持ち・棚入れ・ラベル貼り、はい作業など

## 有料道路利用料

… 運賃とは別に収受

## その他実費

… フェリー利用料・特殊車両通行関係費用・中継輸送用施設使用料 など

# その他運賃・料金・割増等について

## 燃料サーチャージ

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



## 標準的な運賃 燃料サーチャージ計算例

### 前提条件

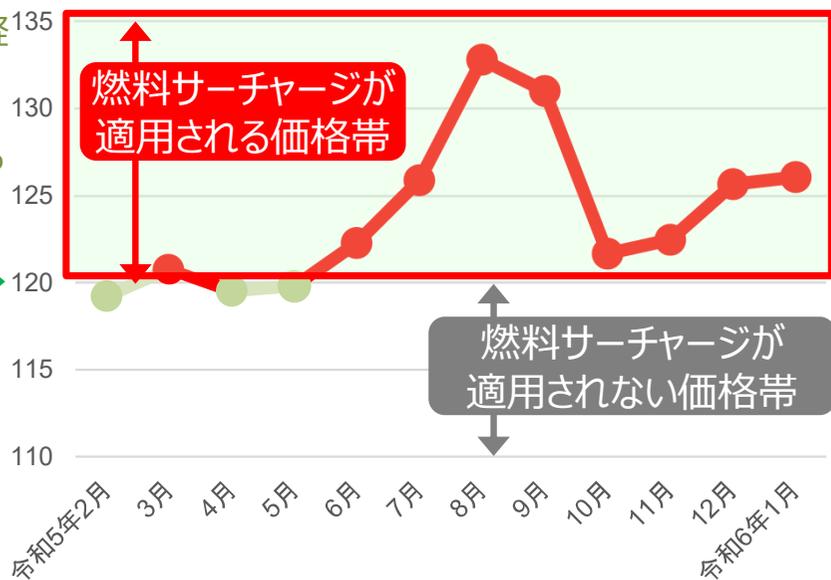
- ・距離別運賃（大型車、中国運輸局管内）
- ・走行距離：840km(東京～広島間)
- ＜標準的な運賃：248,920円＞
- ・燃費：3.3km/ℓ
- ・燃料上昇額20円上昇→算出上の燃料価格上限額17.5円

$$\text{走行距離(km)} \div \text{燃費(km/ℓ)} \times \text{算出上の燃料価格上昇額(円/ℓ)}$$

$$= 840(\text{km}) \div 3.3(\text{km}) \times 17.5(\text{円/km})$$

$$= 4,455\text{円}$$

新標準的な運賃による軽油基準額120円/ℓそれを上回る場合燃料サーチャージ必要 →



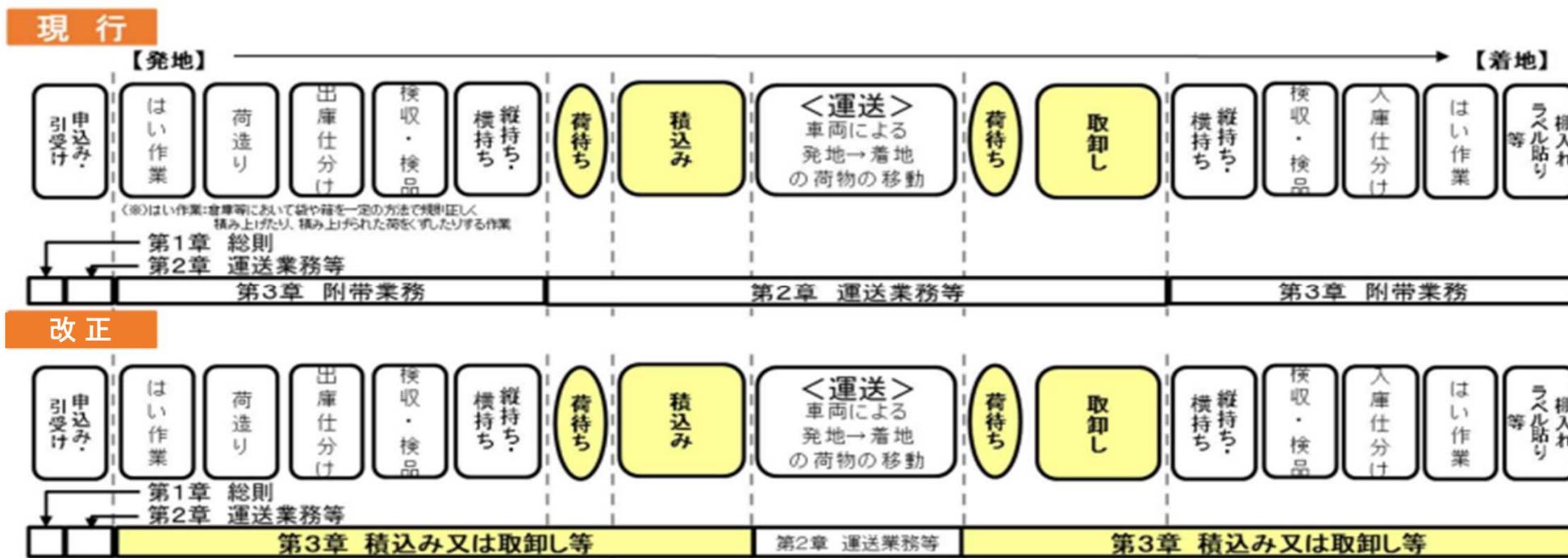
# 標準運送約款改正関係(主な改正ポイント)

## (1) 荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービス内容の明確化

適正に收受できる環境を整備！！



### ・約款上の業務区分の明確化

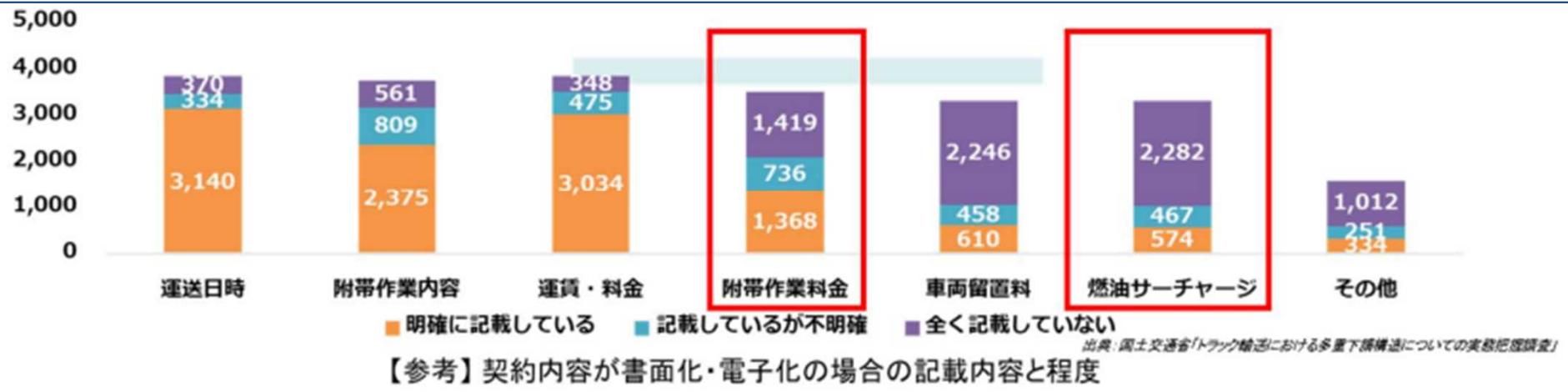


### ・契約 にない取卸し等を含め、積込料・取卸料を收受する旨を明記 (第61条)

# 標準運送約款改正関係(主な改正ポイント)

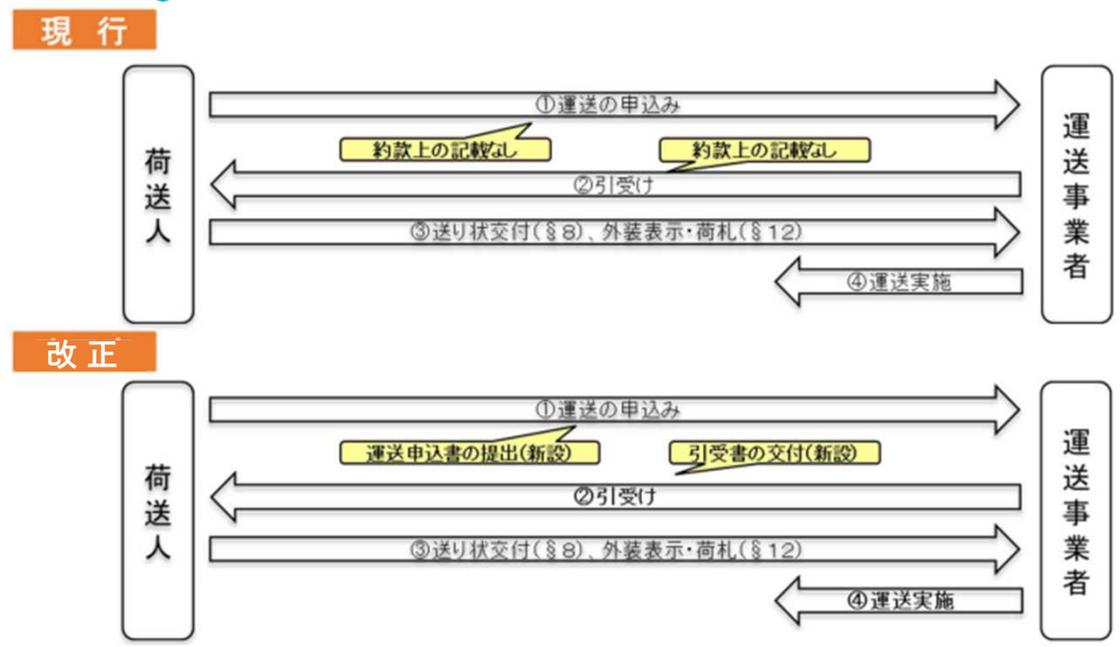
## (2) 契約の書面化・電子化

付帯業務やその料金、燃料サーチャージ等については書面化・電子化されていない場合が多く、適正な運賃・料金の収受が困難となっている状況



・個々の案件の運送条件や契約に含まれる業務内容を**明確化** (第6条、第7条)

運賃、料金、付帯業務等を記載した書面(電磁的方法を含む)を交付(運送申込書/引受書)することとする

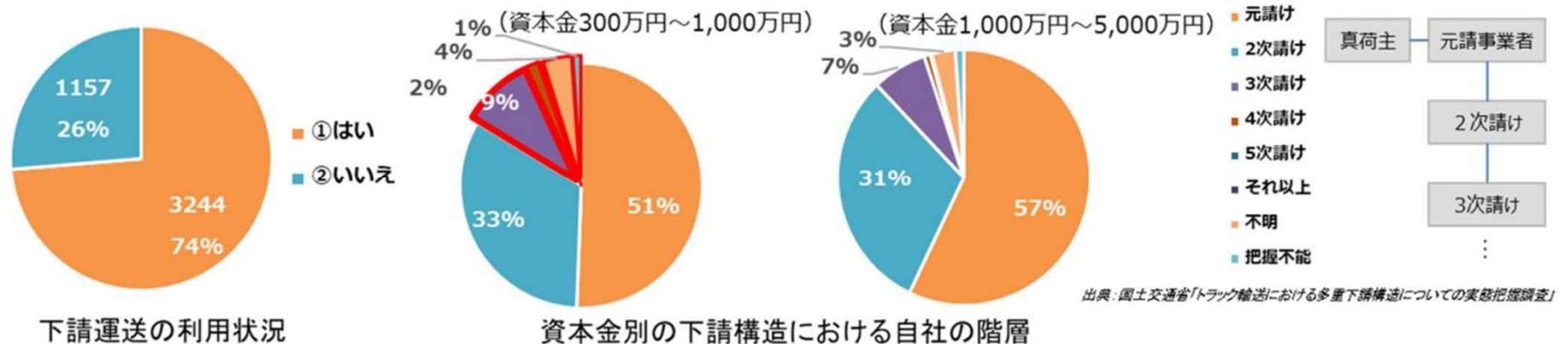


# 標準運送約款改正関係(主な改正ポイント)

## (3) 下請構造の可視化

中小零細事業者を中心として、下請構造における 自社の階層を把握していないトラック運送事業者が多く存在

荷主も自らの貨物が 実際どのトラック運送事業者によって運送されているのか把握していないといった事態が存在



- ・利用運送を行う元請運送事業者は、当該運送の全部又は一部について運送を行う実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知（第17条第1項）
- ・利用運送に係る費用は「利用運送手数料」として、運賃・料金とは別途收受する旨新たに明記（第17条第2項）

## (4) その他

- ・中止手数料の請求を開始できるタイミング及び中止手数料の金額について見直し (第38条)

～2日前	前日	当日
なし	なし	普通：3,500円 小型：2,500円



～3日前	2日前	前日	当日
なし	運賃料金等の20%以内	運賃料金等の30%以内	運賃料金等の50%以内

- ・運賃・料金等の店頭掲示事項のオンライン化 (第32条第4項)  
※改正貨物自動車運送事業法第11条においても規定 (令和6年4月1日施行)
- ・燃料サーチャージの設定について明記 (第32条第2項)
- ・賃金水準、物価変動に当たっての運賃料金改定協議について明記 (第32条第3項)

・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。

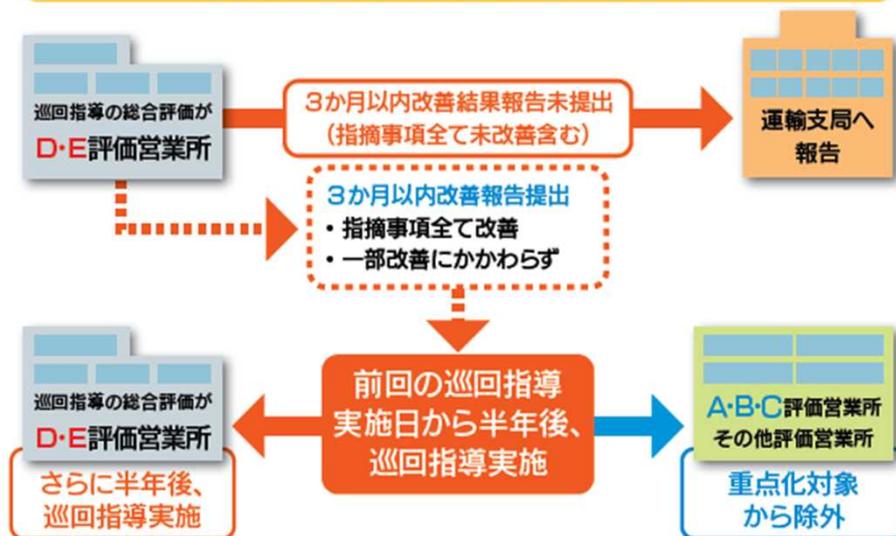
**定期報告事業**

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・・・**

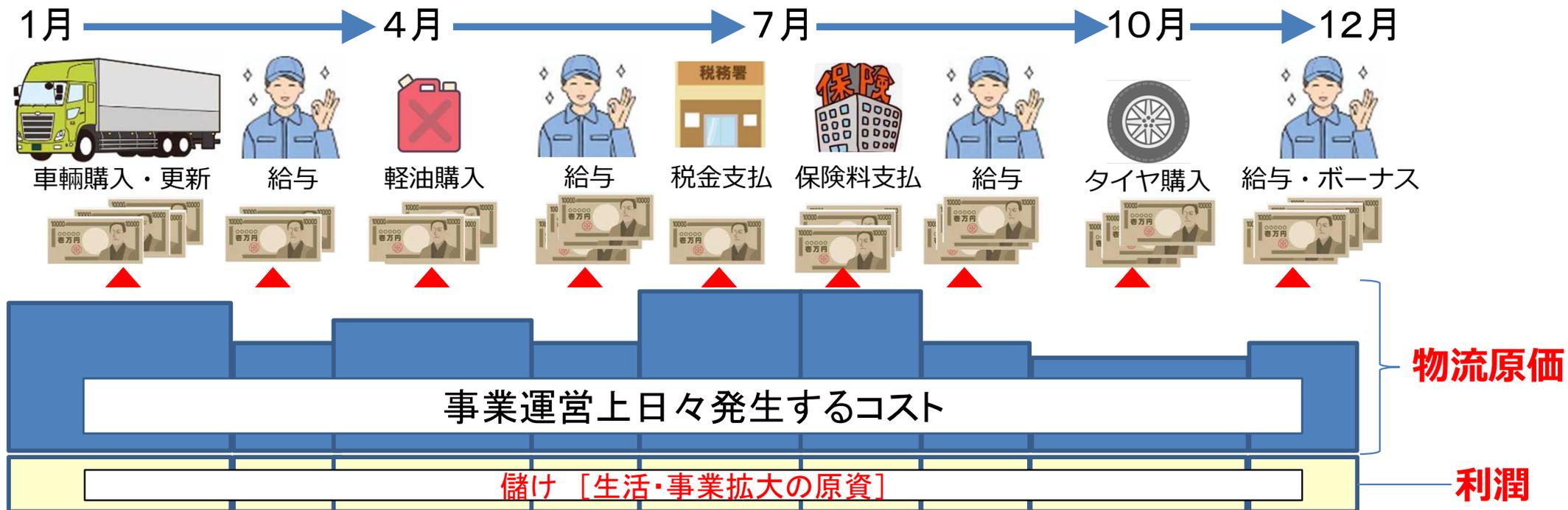
速やかに全ての指摘事項を改善し、巡回指導実施日から3か月以内に必ず改善結果報告書を地方実施機関に提出!



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

# 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)



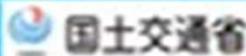
運送依頼と売り上げ

## VIIA?

健全な事業継続の為には  
(物流原価 + 利潤) = < 売上げ が望ましい。



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



# 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。

# 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
<b>車両に直接割付け できる費用</b> (基本実費)	<b>運行費</b>	<b>変動</b>	○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
	<b>車両費</b>	<b>固定</b>	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)
	<b>車両の税金</b>	<b>固定</b>	自動車取得税、自動車重量税、自動車税
	<b>車両の保険費</b>	<b>固定</b>	自賠責保険料等車両毎に費用が発生するもの。
	<b>運転者の人件費※</b>	<b>固定</b>	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
<b>車両に直接割付け できない費用</b> (車輛別売り上げ又は稼働時間の割合で按分)	<b>車両の保険費</b>	<b>固定</b>	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。
	<b>間接費</b>	<b>固定</b>	<b>一般管理費</b> (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)、 <b>備品運搬費、車庫等の施設費</b>

※ 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

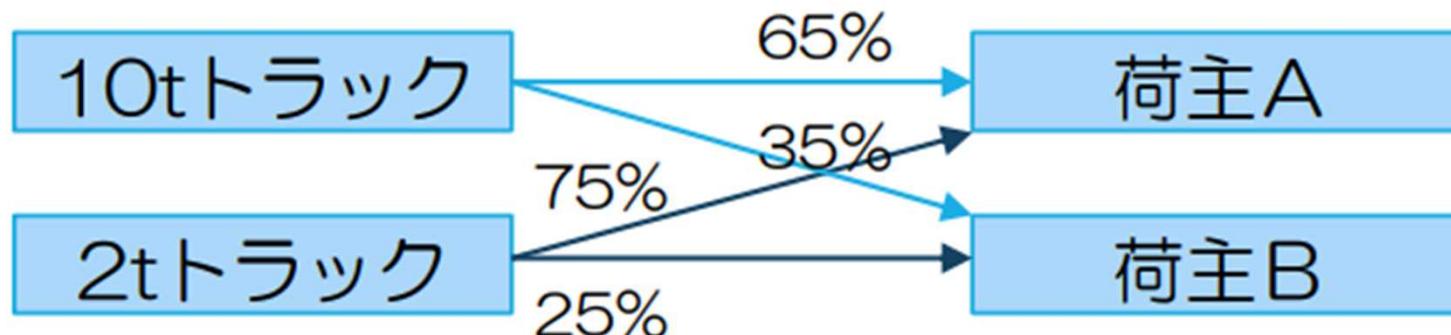
## 運行ルート別の原価計算

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。



### 2. 段取り八分

職人の世界の格言

交渉も同じ  
事前準備で交渉成果の  
80%が決まる



### 3. 事前検討事項

#### 1. 関係資料や対応事例

- (1) コスト(車両費、人件費、燃料費、修理費、保険料)推移資料
- (2) 過去のコスト高騰時の自社方針や対応事例

#### 2. 自社の実態

- (1) コスト高騰が自社の損益に影響する度合い
- (2) 自助努力による吸収度合いなどの実態

#### 3. 相手の対応模索

- (1) 短期と中期の解決策を立て、相手の協力意思を探る
- (2) 相手の要望を想定し合意点を模索



### 4. 価格トンネル

#### ①：価格トンネルの中での動き

「価格」に照準を合わせた交渉を  
「価格トンネル」の中で起こっている交渉と言う

「価格トンネル」の中での交渉は、  
強者が相手から「奪い取る」ことになり  
必然的に、相手を敗者にしてしまう



### 4. 価格トンネル

#### ②：価格トンネルに潜む危険

このアプローチは  
非常に「近視眼的」な経過や結果になりやすい

これに潜む危険は、価格だけに集中するため  
「価値を見失う」ことである

- 相手の会社・担当者への信頼感喪失
- 次回取引(安定供給、品質安定)への反動
- 下請法や独禁法違反のおそれ



### 5. 取引カード

#### ①：経済合理性の要素



相手と交換できる手持ちカード



### 5. 取引カード

②：多くの取引カードを用意

【荷物は車上受け・渡しが原則】

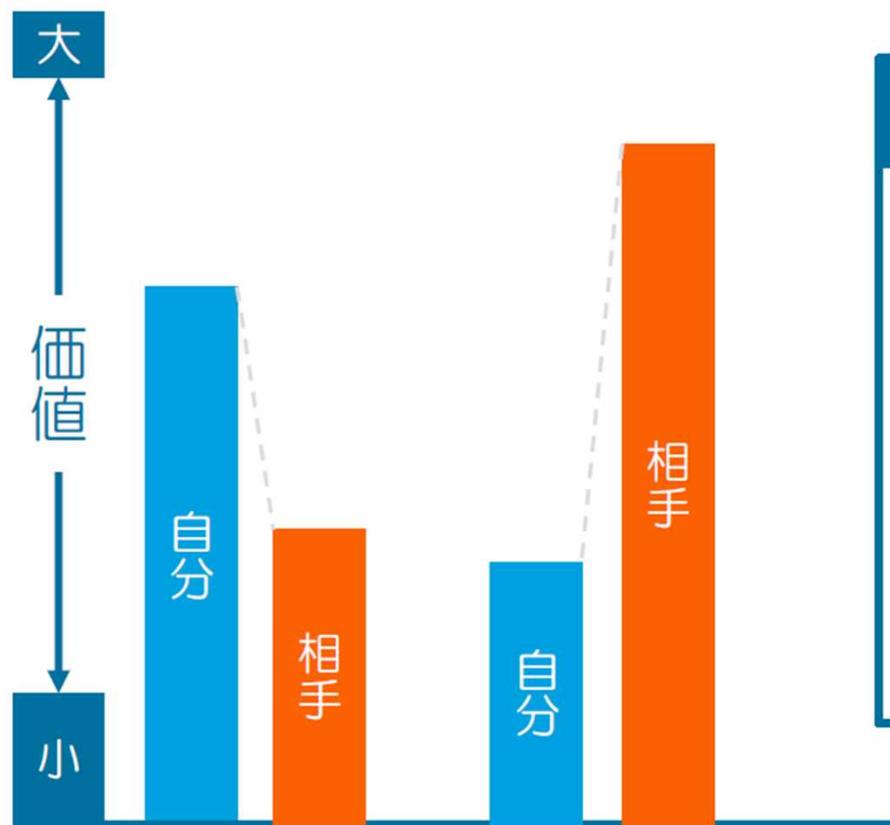
取引カード(例)

【契 約】	【料 金】	【料 金】
標準的運賃	待機時間料	ラベル貼り
品目(特大品)割増	積込・取卸料	保管料
特殊車両割増	仕分け	(その他)
休日・深夜・早朝割増	横持ち	【実 費】
長期契約割引	棚入れ	高速道路利用料金
往復割引	検品(入荷・出荷)	フェリー利用料
(変更)追加運賃	荷造り/梱包	燃料サーチャージ



### 5. 取引カード

#### ④：相違の要因（価値は同じではない）



#### 相違の要因

- 会社の規模
- 業界や会社の状況  
(好不況、資金需要)
- 交渉者の立場  
(公と私、安定度)
- 時期  
(年末、決算期、キャンペーン中)



### 5. 取引カード

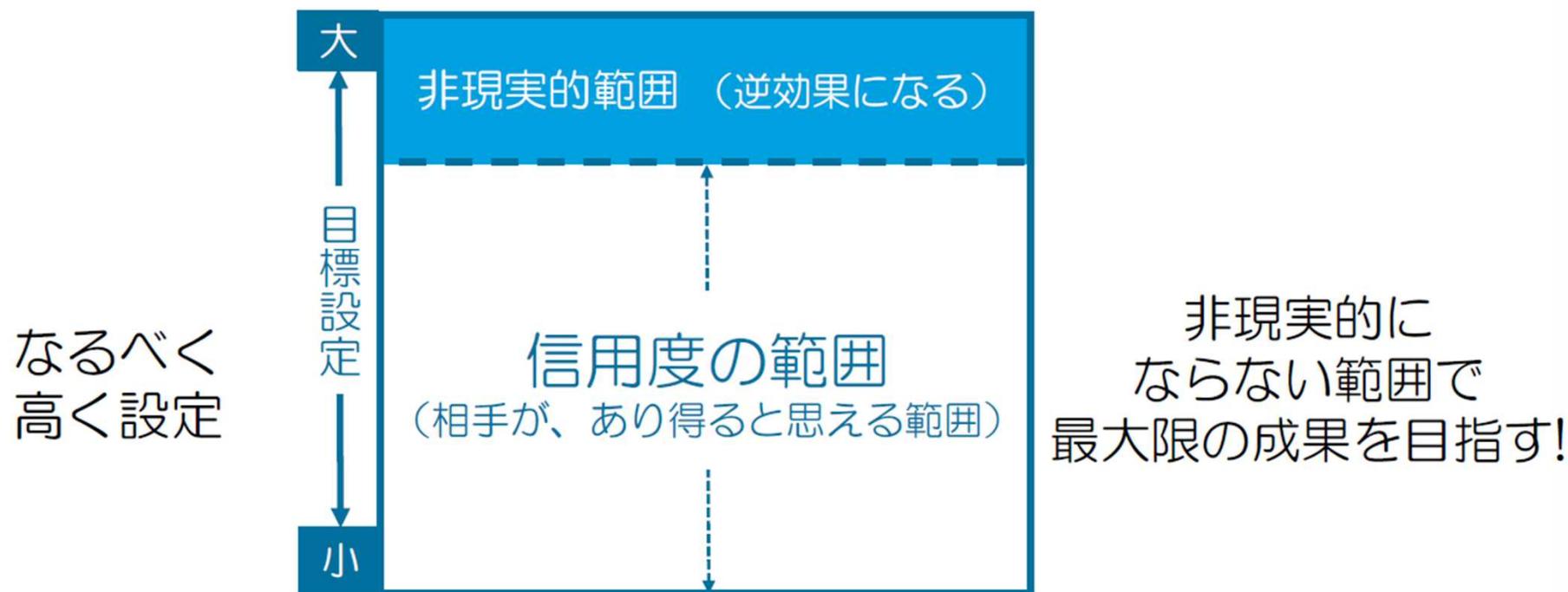
#### ①：設定手順

案件の吟味	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 案件の状況認識と目的意識を的確に把握</li> <li>• 周囲(上司/意思決定者/関連部署)との調整と連携</li> </ul>
抽出<拡散>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 案件を思考し、取引カードをリストアップ</li> </ul>
分類整理<集約>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 個々カードの関係模索(整理/分析/関連付け)</li> <li>• 交渉で採用(or不採用or無意味)にするカードの取捨選択</li> </ul>
目標設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 幅を持たせた目標設定</li> <li>• 信用度の範囲の検討</li> </ul>
優先/譲歩順位の設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 優先(当方が獲りたい)カードの順位づけ</li> <li>• 譲歩(相手に譲っても良い)カードの順位づけ</li> </ul>



### 5. 取引カード

#### ③：信用度の範囲



なるべく  
高く設定

最大限の成果を目指す



## 価格転嫁力強化セミナー(トラック運送業編)

### 5. 取引カード

#### ④：優先順位と譲歩順位の設定

【取引変数】	1.価格	2.数量	3.納期	4.仕様	5.支払条件
優先順位 (1,2,...)	1	2			
譲歩順位 (ア,イ,...)			ア	イ	ウ
Wow! (最高目標)	20,000円	500個			
Effort (努力目標)	16,000円	250個			
Walk Away! (最低ライン)	10,000円	200個			

「二兎を追う者一兎を得ず」にならないよう  
必ず順位をつける

コスト・手間の  
掛からない順番で 順位をつける

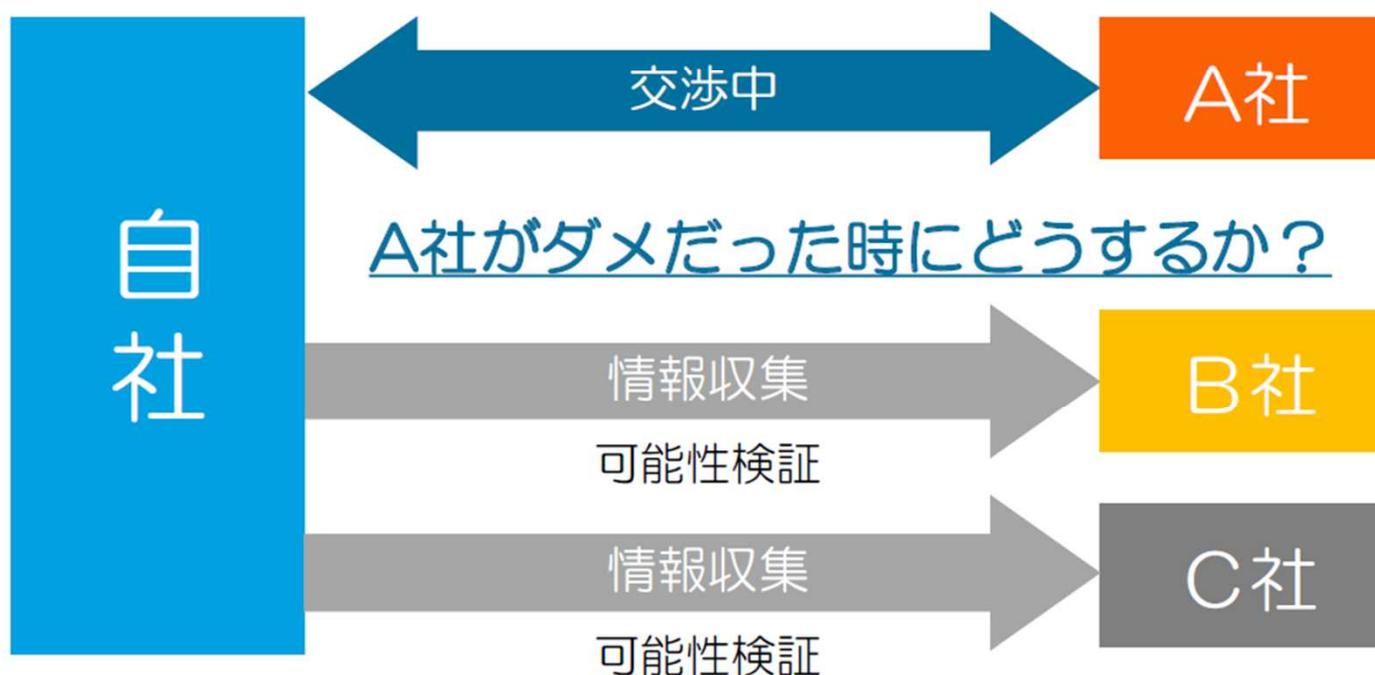


### 6. BATNA

代替プラン【BATNA】を持つ

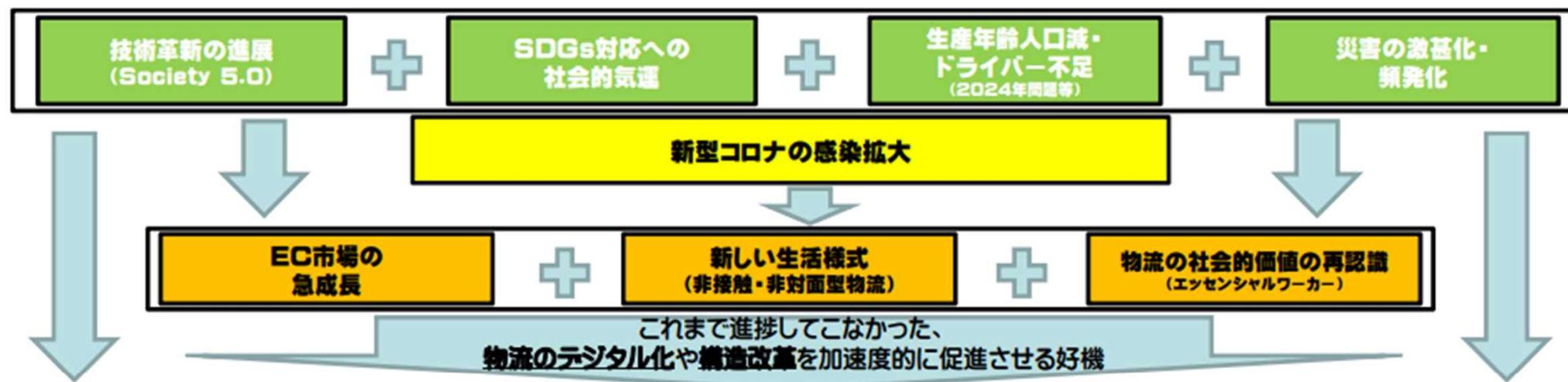
( Best Alternative To a Negotiated Agreement )

(不成立時の) **最善の代替案**



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

# 総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)概要



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

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

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

③ 強靱で持続可能な物流ネットワークの構築  
(強くてしなやかな物流)

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

② 労働力不足対策と物流構造改革の推進  
(担い手にやさしい物流)

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

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

## 【最終とりまとめの位置付け】

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

## 【労働時間規制等による物流への影響】

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

## 【最終とりまとめの概要】

1. 荷主企業や消費者の意識改革	2. 物流プロセスの課題の解決	3. 物流標準化・効率化推進
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> <li>○ 経営者層の意識改革を促す措置                     <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 物流管理の責任者（CLO※）の設置</li> <li>※ Chief Logistics Officer</li> </ul> </li> <li>○ 消費者の行動変容を促す方策の実施</li> <li>○ 物流に係る広報の強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 労働時間削減・物流の合理化を図る措置（待機時間、荷役時間等の削減、納品回数減少、リードタイム延長等）                     <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 「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</li> </ul> </li> <li>○ 運賃の適正収受に資する措置（契約条件明確化、多重下請の是正等）                     <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 契約内容の書面化・電子化</li> <li>▶ 運送体制台帳の作成</li> </ul> </li> <li>○ 物流コスト可視化（メニュープライシング等）</li> <li>○ 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</li> <li>○ トラックドライバーの賃金水準向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 省力化・自動化の推進</li> <li>○ デジタル技術を活用した共同輸配送・帰り荷確保等</li> <li>○ 官民連携による物流標準化の推進</li> <li>○ 物流拠点のネットワークの形成等</li> <li>○ モーダルシフトの推進</li> <li>○ 車両・施設等の省エネ化・脱炭素化の推進</li> <li>○ その他生産性向上を図るための措置</li> </ul>

- 【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<sup>(※)</sup>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<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

## 2. 施策の効果（2024年度分）

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

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

## 3. 当面の進め方

2024年初

- ・ 通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化

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](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、**荷主から対価を收受**する旨を明記【約款】
- 「**有料道路利用料**」を個別に明記するとともに、「運送申込書／引受書」のひな形にも明記【運賃】【約款】

## 2. 多重下請構造の是正等

### <「下請手数料」（利用運送手数料）の設定等>

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

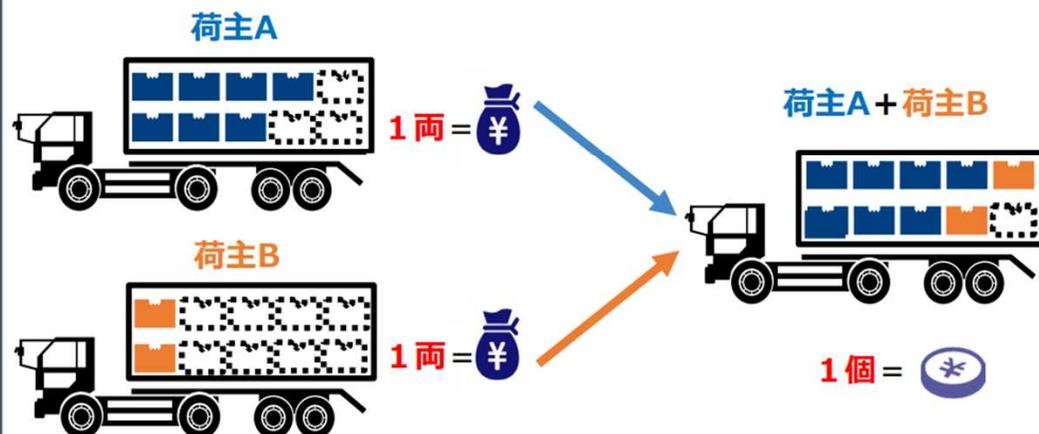
### <契約条件の明確化>

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

## 3. 多様な運賃・料金設定等

### <「個建て運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建て運賃**」を設定【運賃】



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

### <その他>

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

## 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			
	<b>+14.5%</b>	<b>+34.6%</b>			

# 国会での審議の状況（衆議院での質疑より）

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

# 国会での審議の状況（衆議院での質疑より）

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

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

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

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

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

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

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

元請事業者：実運送体制管理簿の作成を義務づけ。

トラック事業者等：下請に出す行為の適正化に関して努力義務や義務を課す。

荷主、トラック事業者等：運送契約の締結に際して書面交付等の義務を課す。

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

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

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

# 国会での審議の状況（衆議院での質疑より）

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

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

Q. 消費者に対する対応は (4/3衆国交委 自民 泉田議員)

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

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

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

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

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

# 国会での審議の状況（衆議院での質疑より）

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

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

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

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

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

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

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

Q. 専業水屋への対応(4/3衆国交委 立憲民主党 石川議員)

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

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

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

# 国会での審議の状況（付帯決議）

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

- 1 トラック運送事業について、時間外労働の上限を一般労働者と同様にできるよう、関係省庁、労働者団体を含む関係団体及び荷主等の連携及び協力を強化し、トラックドライバーの賃金引上げの原資となる適正な運賃收受の実現や物流効率化等の労働環境改善に向けた実効性のある取組を一層強力で推進すること。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）

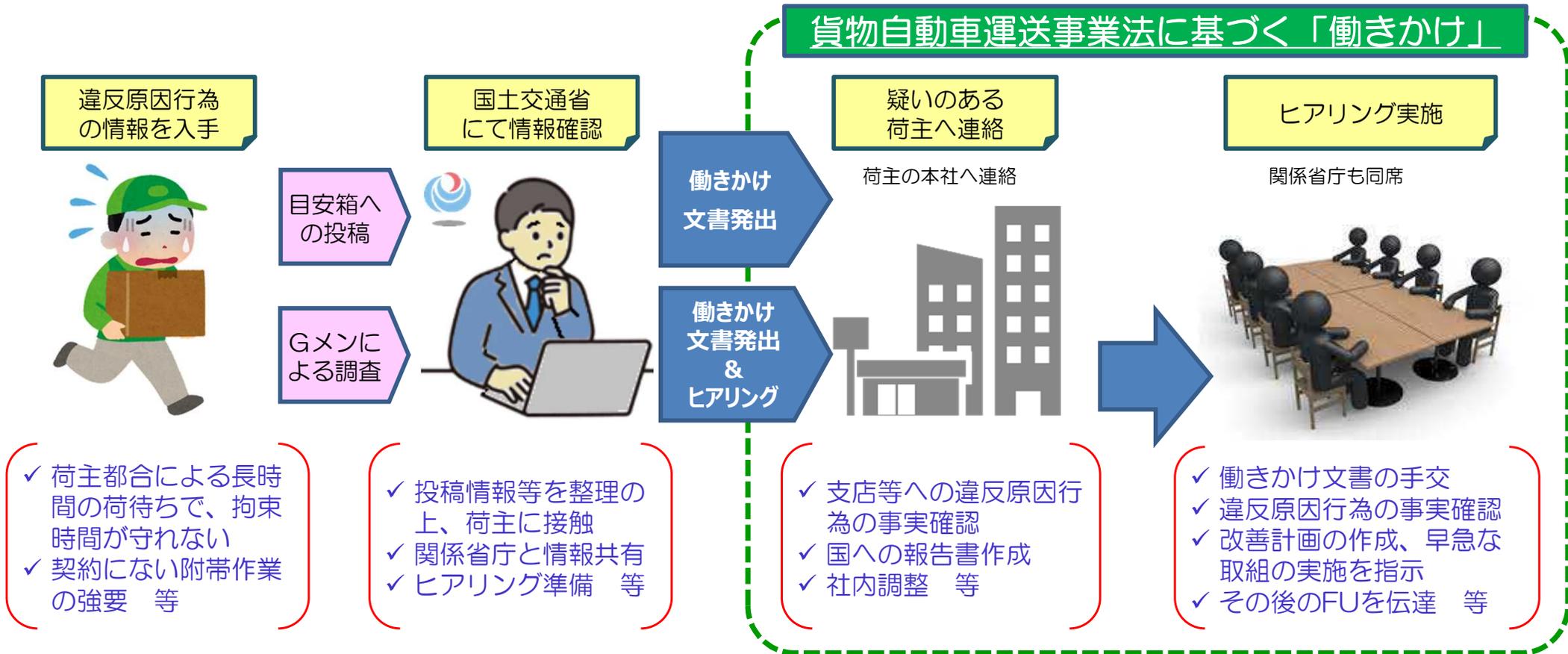
- 5 定規模以上の荷主等に義務付けられる中長期的な計画の作成や、元請事業者に義務付けられる実運送体制管理簿の作成及び下請関係に入るトラック事業者等に対して義務付けられる当該管理簿作成に必要となる情報の通知に当たり、ガイドラインの作成等により円滑に導入されるとともに、事業者にとって過度の負担とならないよう、また、トラックGメン等が効率的かつ確実に取組状況を把握できるよう、デジタル技術の活用を推進すること。
- 6 トラック運送事業における多重下請構造の是正を図り、実運送事業者における適正な運賃収受を実現するため、実運送を行わない、いわゆる「専業水屋」についても実態を把握し、規制措置の導入も含め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 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ 荷主対策の深度化（働きかけ、トラックGメン等）
- ⑥ トラックGメンの積極的対応（近畿運輸局からの活動報告）
- ⑦ 標準的な運賃・標準貨物自動車運送約款について
- ⑧ 原価計算・運賃交渉について
- ⑨ **参考資料紹介**
  - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ、国会質疑等）
  - ・ **働きかけ・要請の実施事例**
  - ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介
  - ・ 物流・トラックに関する分析データ（自動物流道路に関する検討会資料）

# 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)

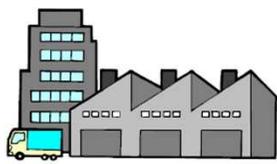
番号	違反原因行為	内容	分類	業態	本社所在地	違反原因行為発生場所
1	長時間の荷待ち	法に基づく働きかけにより、一旦は長時間の荷待ちは改善されたが、その後、 <b>同じ工場において3時間を超える荷待ちが発生していることが疑われたため</b> 、令和4年8月に要請を実施	発荷主	製造業	関東	中部
2	長時間の荷待ち	法に基づく働きかけにより、一旦は長時間の荷待ちは解消されたが、 <b>別の拠点で3～4時間の荷待ち発生</b> の情報が寄せられたほか、関係省庁にも同種の情報が寄せられたため、令和5年2月に要請を実施	発着荷主	運輸業, 郵便業	関東	関東
3	長時間の荷待ち	関係省庁から、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 <b>3～6時間の荷待ちが発生していることが疑われたため</b> 、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（ <b>到着から荷下ろし開始までに3時間かかったなど</b> ）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（ <b>数年前から最大7時間に及ぶ荷待ちが発生など</b> ）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（ <b>3～5時間の荷待ちが恒常的に発生など</b> ）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（ <b>数時間～10時間に及ぶ荷待ちが発生など</b> ）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（ <b>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</b> ）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（ <b>出荷遅れの説明なく、翌日配送を強要するなど</b> ）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、 <b>全社レベルでの安全対策に係る情報共有が不十分</b> 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 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ 荷主対策の深度化（働きかけ、トラックGメン等）
- ⑥ トラックGメンの積極的対応（近畿運輸局からの活動報告）
- ⑦ 標準的な運賃・標準貨物自動車運送約款について
- ⑧ 原価計算・運賃交渉について
- ⑨ **参考資料紹介**
  - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ、国会質疑等）
  - ・ 働きかけ・要請の実施事例
  - ・ **物流効率化に向けた取組み事例紹介**
  - ・ 物流・トラックに関する分析データ（自動物流道路に関する検討会資料）

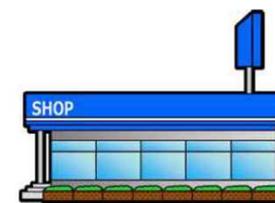
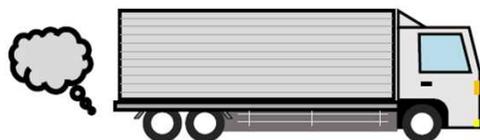
# 物流効率化（モーダルシフト）

○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

転換前



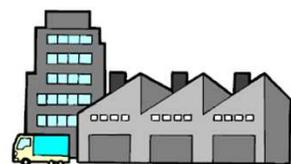
工場など



納品先など



転換後



工場など



転換拠点



転換拠点



納品先など

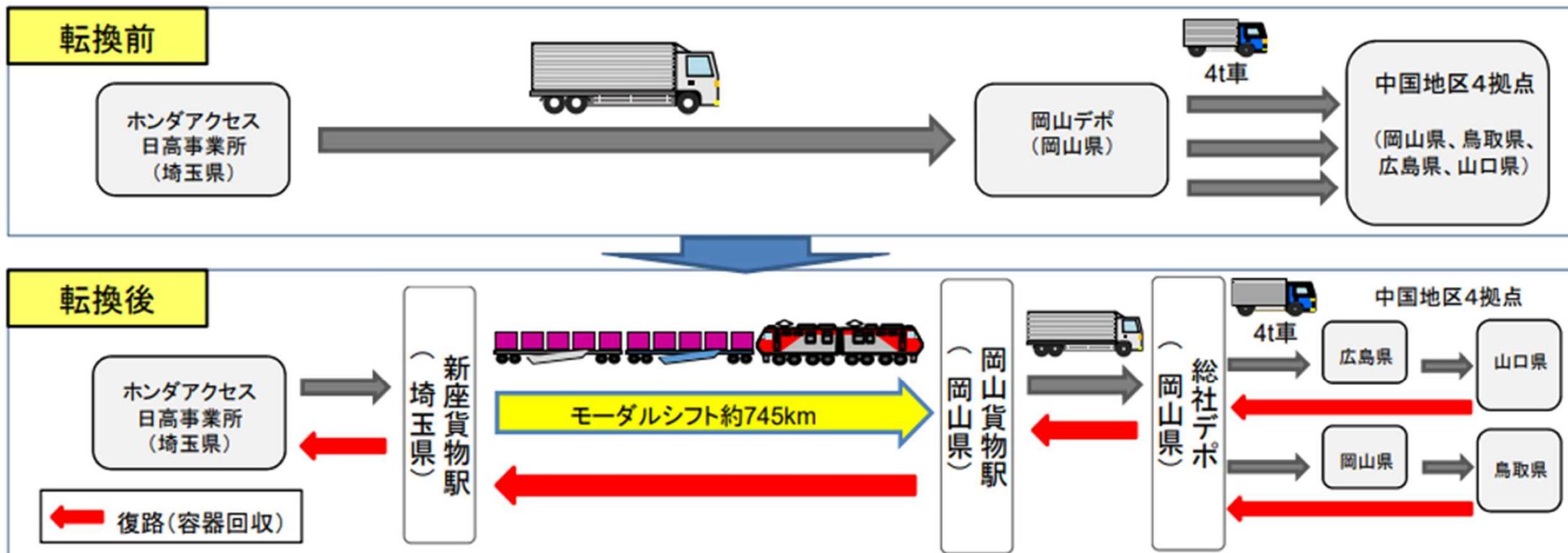
鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強  
(物流革新緊急パッケージより)

**今後10年  
程度で倍増**

コンテナ大型化の推進  
(物流革新緊急パッケージより)

# モーダルシフト事例

- 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)

# 物流効率化（物流DXの推進）

## 物流DX

機械化・デジタル化を通じて**物流のこれまでのあり方を変革**すること

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

- ◆既存の**オペレーション改善・働き方改革**を実現
- ◆物流システムの規格化などを通じ**物流産業のビジネスモデルそのものを革新**

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

物流における標準化

標準化を促進

ソフトの標準化  
（伝票データ等）

業務プロセスの標準化

ハードの標準化  
（外装・パレット等）

物流DXを促進

### 物流分野の機械化（主要な取組例）

#### 幹線輸送の自動化・機械化



トラック隊列走行／自動化



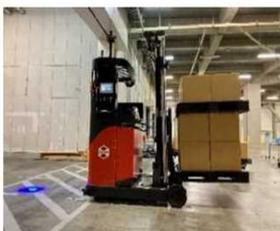
自動運航船

#### ラストワンマイル配送の効率化



ドローン配送

#### 庫内作業の自動化・機械化



自動フォークリフト



AGV・ピッキングロボット



自動配送ロボット

### 物流のデジタル化（主要な取組例）

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



※民間企業の取組の例

相互に連携

- ・**トラック予約システム**導入による手待ち時間の削減
- ・**SIP物流（物流・商流データ基盤）**や**サイバーポート**の構築により、サプライチェーン上の様々なデータを蓄積・共有・活用し、物流を効率化
- ・**AIを活用したオペレーションの効率化**  
（「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組や、AIを活用した配送業務支援等）



## 車輻動態管理システム

### 車輻動態管理の仕組み



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

### 【導入効果】

- 輸送サービスの「見える化」
  - ・荷主からの問い合わせに回答できる。
  - ・車両の動態を常時把握可能なため、緊急依頼等に臨機応変に対応可能。
- 生産性の向上
  - ・道路の渋滞度に応じた配送指示や、他業務先行による時間の短縮
  - ・待ち時間や輸送時間の短縮に伴うドライバーの労働時間短縮
  - ・荷卸し先での順番待ち回避

## 配車支援・計画システム

### 配車支援・計画システムのイメージ

**情報の入力**

**車両情報**

ドライバー、登録番号、拠点名称、積載量など

1号車 2号車 …号車

**受注情報**

積込・納品の別、荷主名称、配達場所、重量、容積、数量、時間指定、庭先条件、運賃など

A B C…

**配車の結果**

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

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

### 【導入効果】

- 過積載防止 (配車計画とともに重量計算も同時で行うため。)
- 人手不足対応 (熟練配車マンのノウハウをシステムが補完)
- 紙伝票作業の手間解消 (カルタ取り→パソコン上での作業)
- その他生産性向上
  - ・積載率、実車率向上
  - ・備車の最適化
  - ・車両運行時間の合理化、
  - ・配送ルートの最適化、
  - ・指定時間内到着、所要時間算出等
  - ・配車管理属人化脱却 (新入社員でも配車担当になれる)
  - ・シミュレーション分析機能を活用した業務改善
  - ・物流拠点の立地効果判断 など

## 運行管理システム

### 運行管理システムのイメージ



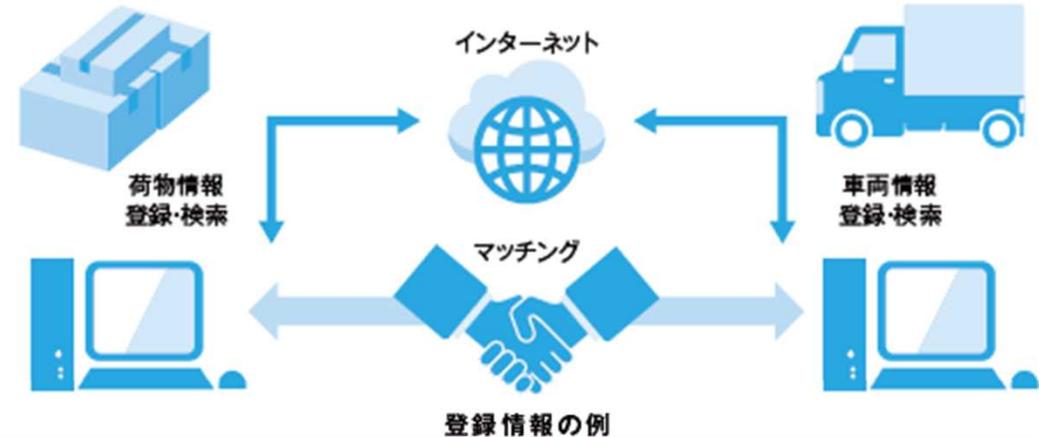
**システム概要** 運行管理システムとは、運行に関わる業務システム全般を指します。一般には、トラック輸送ならではの運送関連業務システムと、関連する帳票作成等の事務作業システムを連携させたものを指します。

### 【導入効果】

- 総務部門や経理部門の事務作業効率化
  - ・データを共有化するため、転記や手入力という作業が不要になる。
- 日常業務の効率化
- 安全運行の確保、改善基準告示遵守のための勤怠管理 ※
- 経営の可視化・分析による合理化
  - ・データ入力のワンストップ化による誤入力防止。
  - ・荷主別・車両別の採算管理
  - ・ネットワーク型システムの採用により、グループ全体の経営管理も可能に。

## 求荷求車システム

### 求貨・求車システムのイメージ



登録情報の例	
会員情報	
会社名、所在地、主な輸送先、主な輸送品目、車両情報(保有車種、積載トン数)、担当者など	
荷物情報	車両情報
<ul style="list-style-type: none"> <li>●積地情報(積日時、場所)</li> <li>●卸地情報(卸日時、場所)</li> <li>●高速代や付帯作業料の支払いの有無</li> <li>●その他、上乘せ保険の必要可否 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●空車情報(空き日時、空き場所)</li> <li>●可能な積地・卸地</li> <li>●車両情報(車種、トン数)</li> <li>●その他荷種の制約 など</li> </ul>

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

### 【導入効果】

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

# 物理DX化事例 (荷主事業者におけるシステム導入)

## トラック予約受付システム

### トラック予約受付システムのイメージ



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

### 【導入効果】

#### トラック事業者の効果

##### ○ドライバーの待機時間の削減

- ・出発を遅らせたり、別の仕事を組み合わせやすくなる。

#### 発荷主・倉庫側の効果

##### ○作業効率化、作業不可の平準化

- ・作業戦力に合わせて予約枠を調節することが可能。

### 【導入上留意点】

##### ○作業効率化、作業不可の平準化

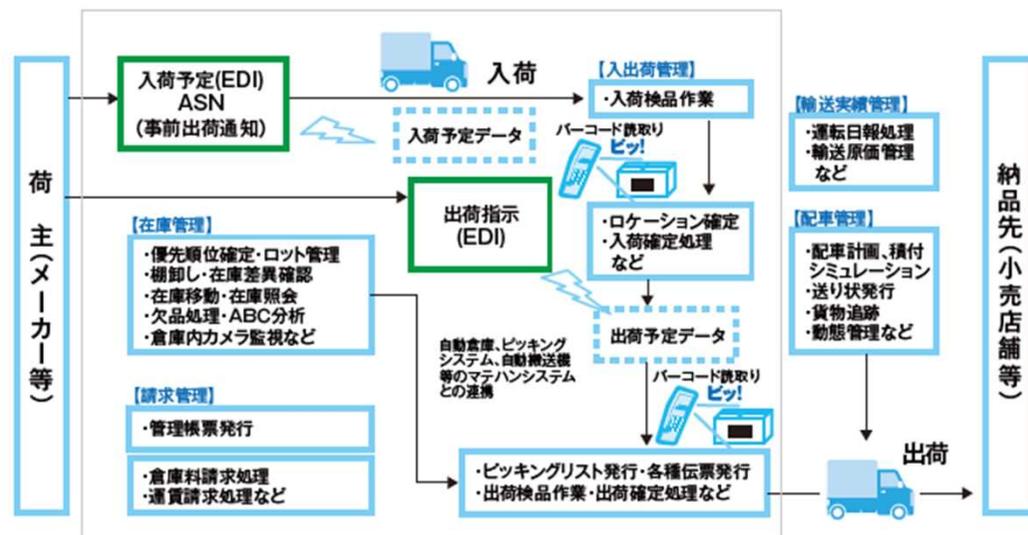
- ・入構する全て又は多数のトラックの利用。

##### ○ルールの徹底

- ・予約時間に合わせた入構(予約時間の厳守)
- ・変更・取り消し手続きの徹底

## WMS (ウェアハウスマネジメントシステム)

### WMSのイメージ



**システム概要** 倉庫にある製品を管理するためのシステム。

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

### 【導入効果】

#### ○各種作業の生産性向上、作業品質の向上

- ・ASN(事前出荷通知)の情報をもとに受入・検品・入庫
- ・出荷指示情報をもとにピッキング・検品出荷などの庫内作業全般を管理・支援
- ・内容物の数量、重量、容積などの管理も可能
- ・入庫伝票、ピッキングリスト、検品表、荷札・送り状などの帳票やラベルを出力
- ・ハンディターミナルなどを用いたでペーパーレス化も可能。

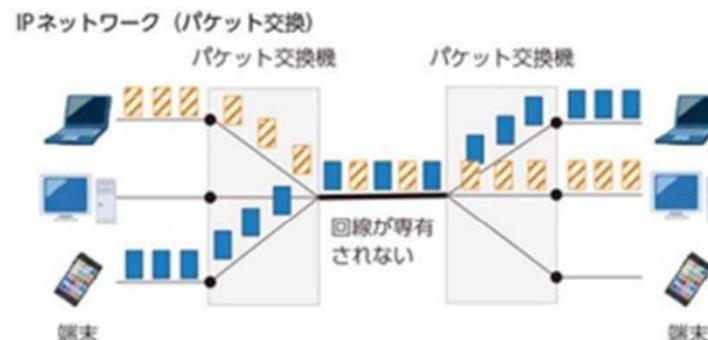
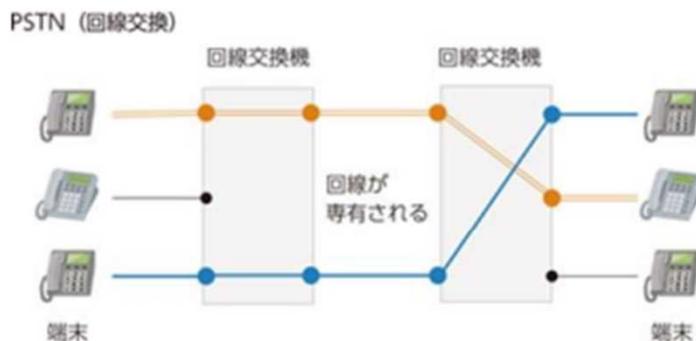
#### ○在庫の精度の向上、倉庫フロアの効率的な利用

# 物流DX化事例(フィジカルインターネットの構築)

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

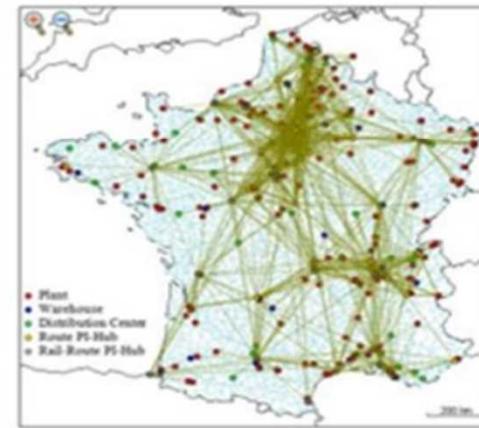
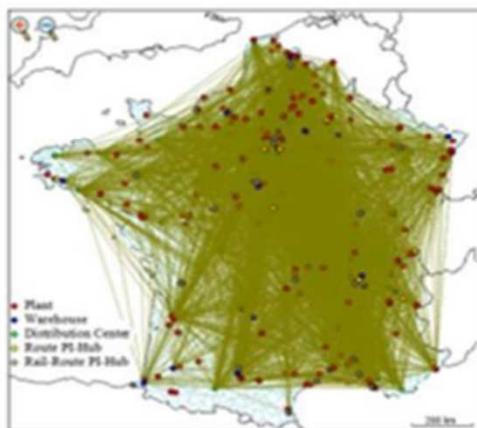
デジタルインターネット

(インターネット通信)



フィジカルインターネット

(物流)



# 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"> <li>リソースの最大限の活用による、究極の物流効率化</li> <li>カーボンニュートラル（2050）</li> <li>廃棄ロス・ゼロ</li> <li>消費地生産の拡大</li> </ul> <p>②強靱性（止まらない物流）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>生産拠点・輸送手段・経路・保管の選択肢の多様化</li> <li>企業間・地域間の密接な協力・連携</li> <li>迅速な情報収集・共有</li> </ul> <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"> <li>物流に従事する労働者の適正な労働環境</li> <li>物流関連機器・サービス等の新産業創造・雇用創出</li> <li>中小事業者が物流の「規模の経済」を享受し成長</li> <li>ビジネスモデルの国際展開</li> </ul> <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"> <li>開放的・中立的なデータプラットフォーム</li> <li>買い物弱者の解消</li> <li>地域間格差の解消</li> </ul>
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・船・航空・積込機自動運転等） 乗客乗車人列並行システム・高速道路での乗客乗車人列並行システムの高度化 例）京浜東北線 品川～大塚	装置産業化の進展	完全自動化の実現 2030年度 物流ロボティクス市場規模 1,509.9億円（2020年度の約8倍） 出典：実証経済研究所	
輸送機器 自動化・機械化	実証段階であり、本格的な導入・サービス化には至っていない。他方、ドライバーの人手不足問題は深刻化	限定地域での無人自動運転移動サービス 例）京浜東北線 品川～大塚	サービス展開	サービス展開	

# 物流DX事例(倉庫・配送のデジタル化・自動化・機械化)

## ○MujinRobotデパレタイザーの導入

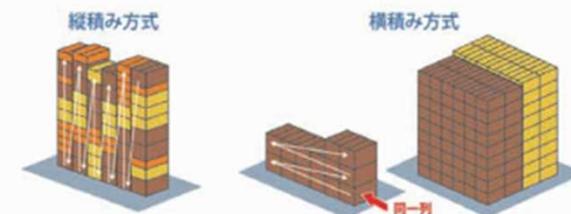


## ○自動アンローディング / ローディング トラックの導入



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

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



## ○ハンドリフト牽引型の自動搬送装置 (AGV)



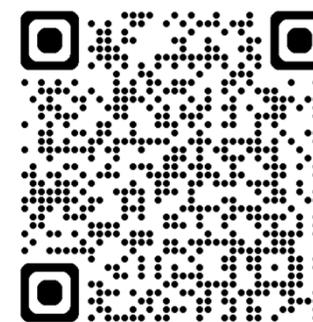
## ○配送ドローンの導入



令和3年度 物流・配送会社のための物流DX導入事例集



令和4年度 中小物流事業者のための物流業務のデジタル化の手引き



資料ダウンロードはこちらから

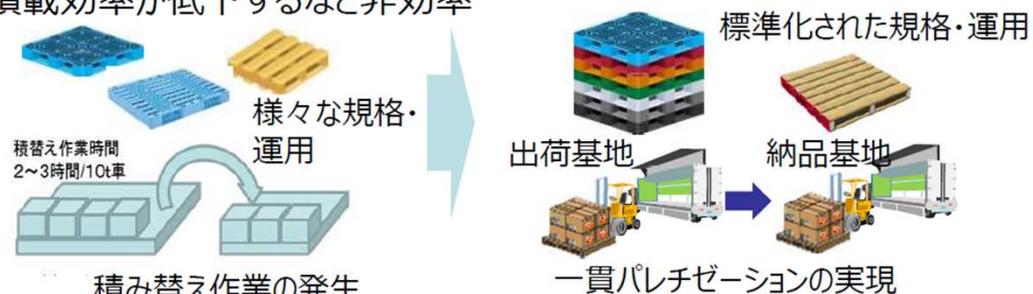
[https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu\\_eight\\_mn1\\_000018.html](https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_eight_mn1_000018.html)

# 物流効率化（物流標準化）

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

## パレットの標準化

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



荷役作業の効率化、トラックへの積載効率の向上

## 伝票の標準化

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



検品・事務作業の効率化

## 外装の標準化

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



荷役作業の効率化、積載効率、保管効率の向上

## データの標準化

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



検品・荷卸し作業の効率化

# 物流効率化（W連結トラックの導入）

「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（愛知県北名古屋市）
- ⑫ 岐阜支店（岐阜県岐阜市）
- ⑬ 京都支店（京都府京都市）：箱が2軸の場合はC条件。
- ⑭ 大阪支店（大阪府大阪市）
- ⑮ 阪神支店（兵庫県尼崎市）
- ⑯ 神戸支店（兵庫県神戸市）2023.1許可
- ⑰ 福山支店（広島県福山市）
- ⑱ 廿日市支店（広島県廿日市市）
- ⑲ 下関支店（山口県下関市）
- ⑳ 福岡流通センター（福岡県福岡市）
- ㉑ 福岡支店（福岡県福岡市）
- ㉒ 熊本支店（熊本県熊本市）2023.5許可：熊本支店の国道3号線への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。



# 物流効率化（中継輸送）

## パターンA:ドライバー交替方式



中継拠点で  
ドライバーが乗り  
換えて交代する。

## パターンB:トレーラー・トラクター方式



中継拠点で  
トレーラーのヘッド  
交換をする。

## パターンC:貨物積み替え方式



中継拠点で  
貨物を積み替える。

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

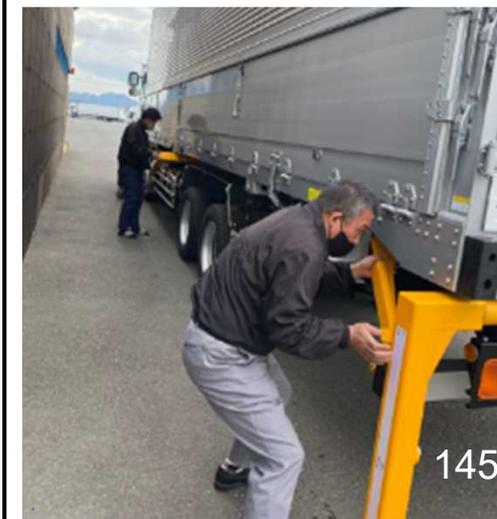
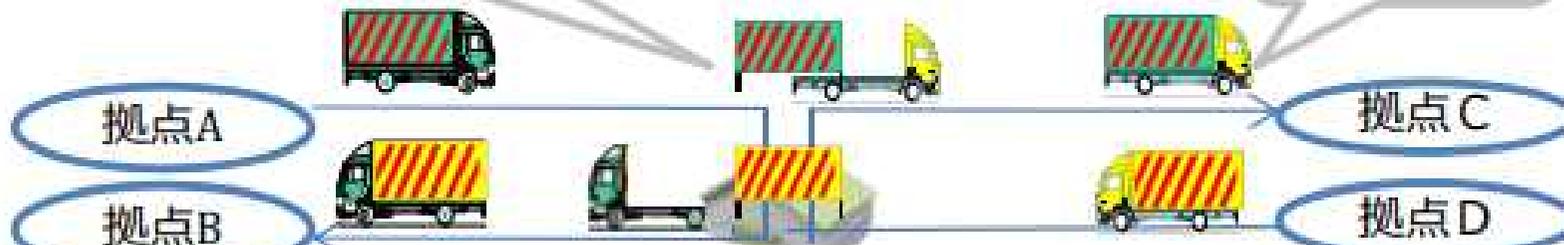


### 【活用例②：中継輸送での活用】

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



# 参考：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



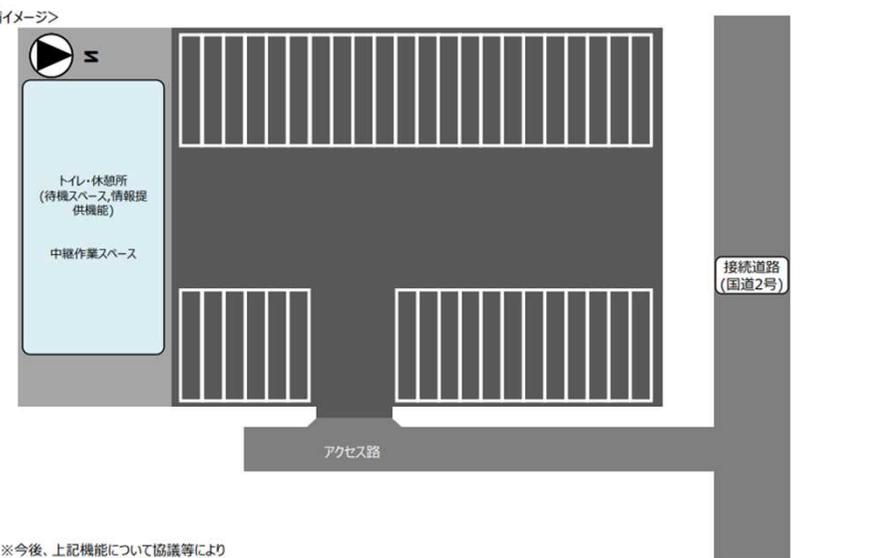
<整備イメージ>



## 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。

# 物流効率化（共同輸配送）

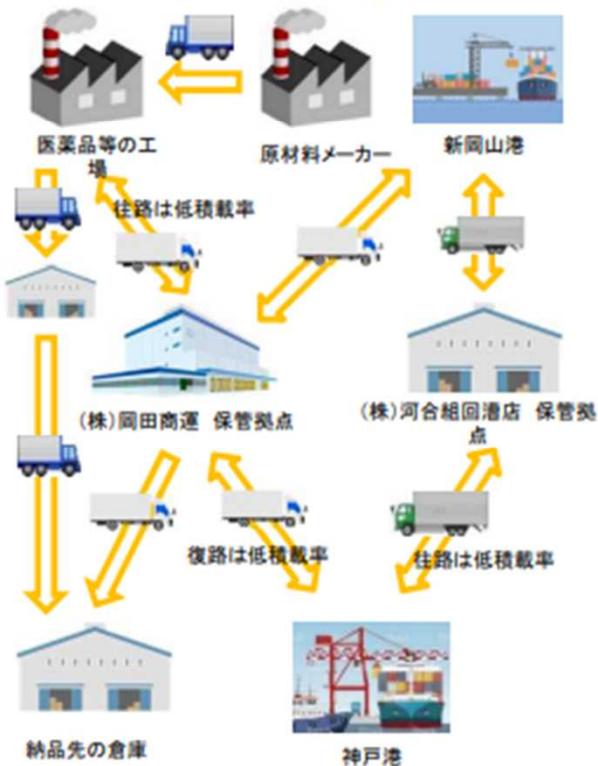
輸送モード	トラック			鉄道	船舶
類型	類型A	類型B	類型C	類型D(例)	類型E(例)
	集配送の共同化	長距離輸送の共同化(積合せ)	長距離輸送の共同化(帰り便)	複数荷主の混載 鉄道コンテナ	コンテナラウンドユース
概要	都市内の集配送等、短距離の集配送で、複数荷主の貨物を1台のトラックに積み合わせる事	都市間輸送等、長距離の幹線輸送で、複数荷主の貨物を1台のトラックに積み合わせる事	都市間など、主に長距離輸送で、二社の荷主が1台のトラックを往復で片道ずつ利用すること	都市間の輸送で、1社ではフルコンテナとならない場合、二社の荷主が1台のコンテナに積み合わせること	内陸のコンテナヤードを活用し、二社の荷主が1台のコンテナを往復で片道ずつ利用すること（類型Cに類似）
イメージ	<p>都市内のルート配送等</p>	<p>都市間の幹線配送等</p>	<p>都市間等の往復運行</p>	<p>＜納入先⑧＞ ＜納入先⑦＞</p>	<p>内陸のコンテナヤード</p>

# 共同輸配送事例：輸送網の集約化・共同輸配送(岡山県)

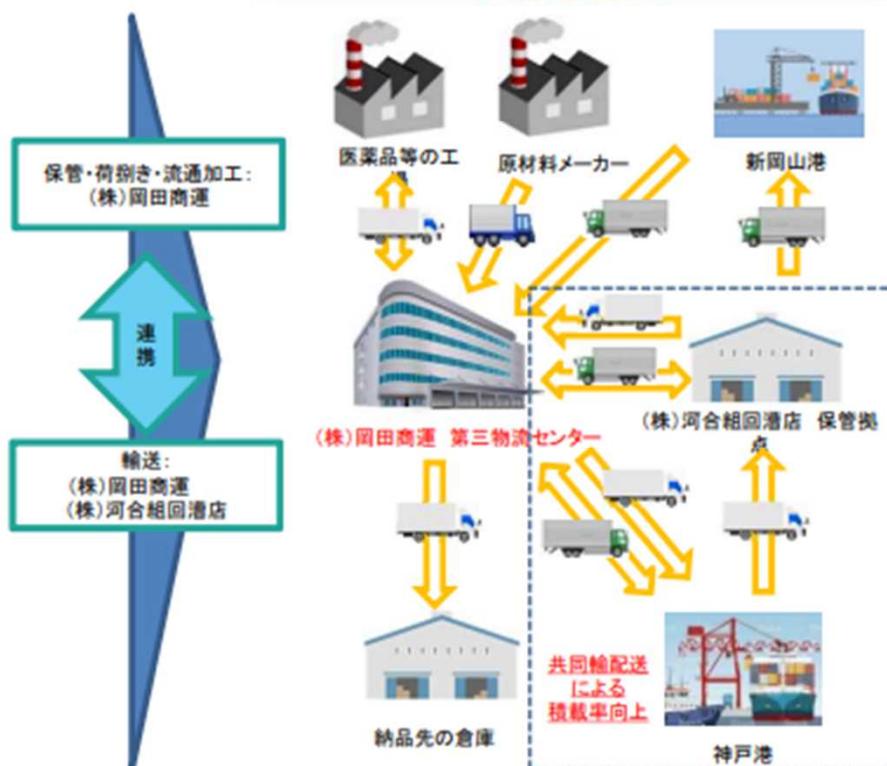
- (株)岡田商運は、医薬品等の保管及び輸送をしているが、積載率の低い運行があり、非効率な物流体制となっている。今般、医薬品等及びその原材料を保管できる「第三物流センター」を新設するとともに、積載率向上を課題としている(株)河合組回漕店と連携して、共同輸配送を行うことにより物流の効率化を図る。
- 国土交通省は、令和4年7月29日付けで改正物流総合効率化法の規定により総合効率化計画として認定。

- ・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



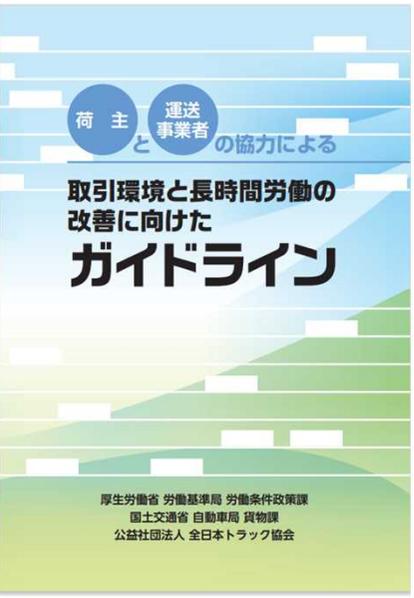
## <実施事業者>

- ・(株)岡田商運
- ・(株)河合組回漕店

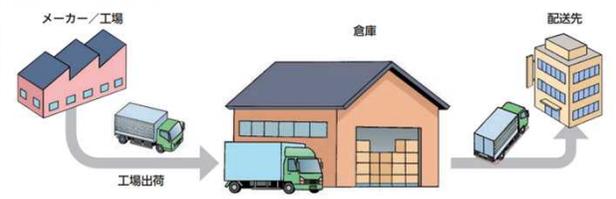
## <特定流通業務施設の概要>

- ・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

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



**ステップ1**  
荷主とトラック運送事業者の双方で、トラックドライバーの労働条件改善の問題意識を共有し、検討の場を設ける。



**ステップ3**  
荷待ち時間の発生等、長時間労働の原因を検討、把握する。



**ステップ4**  
荷主とトラック運送事業者の双方で業務内容を見直し、改善に取り組む。

# 改善に向けたステップ

## ステップごとの取組みの具体的なイメージと流れ

### ステップ1 問題意識を共有する場の設置

輸送にかかわる関係者が**全員集まる**のが理想!



### ステップ2 労働時間、特に荷待ち時間や荷役時間の把握

拘束時間(運転時間、荷待ち時間、荷役時間等)の実態をきちんと**数字で把握**する!



種別	回数	始発	終着	乗車時間	荷役時間	休憩時間	待機時間	拘束時間	乗車時間	荷役時間	休憩時間	待機時間	拘束時間
OR01	2	1	7:00	23:30	4:20	4:15	2:15	1:30	2:10	16:30	8:00		
OR02	2	1	7:30	23:45	7:00	3:45	2:40	1:10	2:00	16:35	7:45		
OR03	1	1	7:00	23:30	4:20	4:15	2:15	1:30	2:10	16:30	8:00		

### ステップ3 長時間労働の原因を把握 (例えば荷待ちや荷役発生の原因など)

荷待ちや荷役時間が原因で拘束時間が長い場合「**なぜ荷待ちが起きるか**」「**なぜ荷役にかかる時間がかかるか**」を把握する



### ステップ4 業務内容を見直し、改善に取り組む

時間がかかっている**作業の内容を見直し**、改善への取組みを検討!

出荷前の荷揃えは?



手荷役作業?

### ステップ5 応分の費用負担を検討

改善のための**費用負担**について関係者間で協議



### ステップ6 成果測定のための指標を設定

できるだけ**具体的な数値**で目標を設定!



荷待ち時間	拘束時間	休息期間
4:15	16:30	8:00
3:45	16:35	7:45

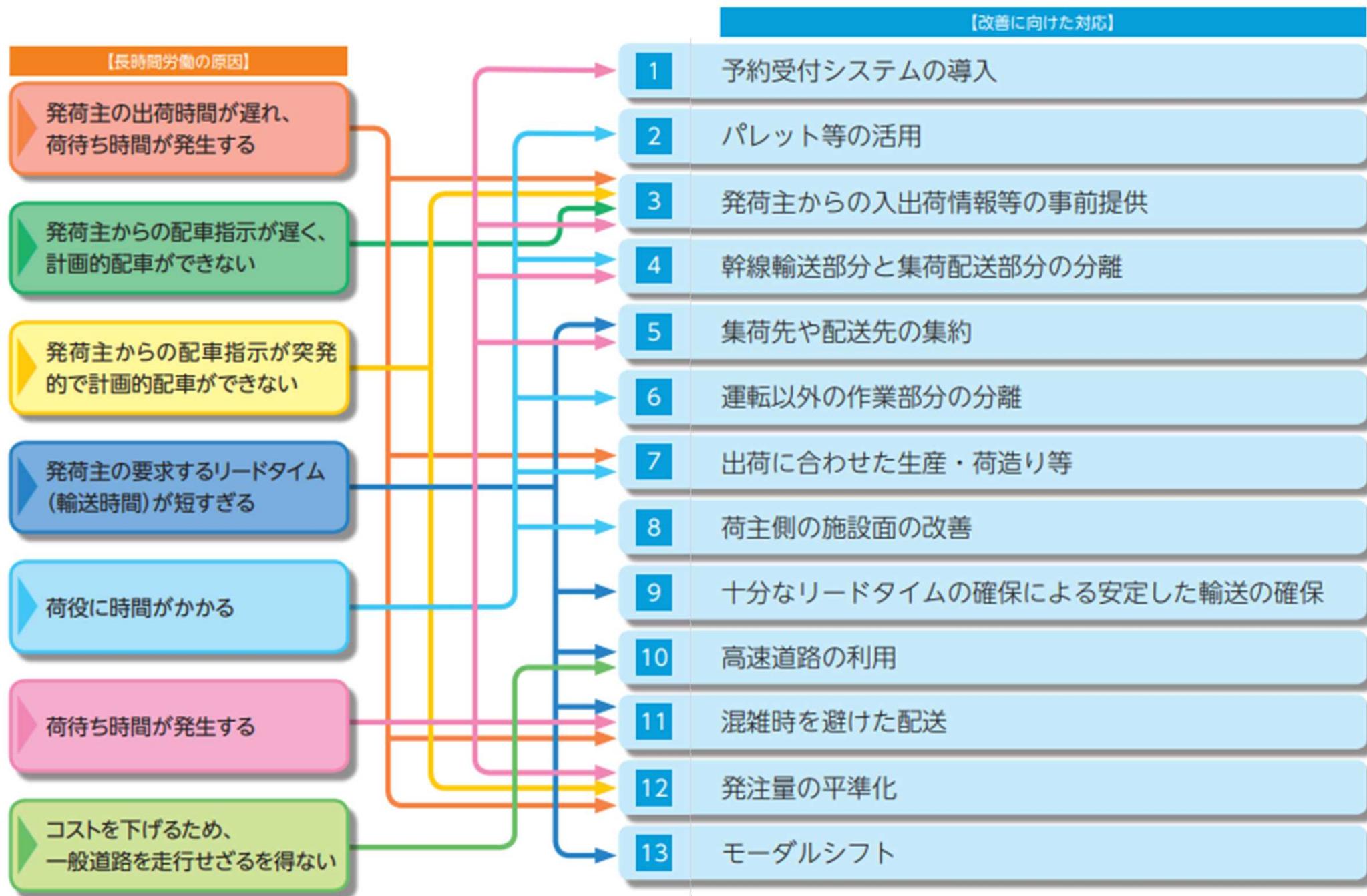
30分以内

13時間以内

8時間以上

### ステップ7 目標数値と実績値を比較・検証、さらなる改善へ!

# 取引環境と長時間労働の改善に向けた対応



# 荷主とトラック運送事業者の協力による取引環境と長時間労働改善に向けた事例

## パレット利用による荷役時間の削減、運行計画の見直し等（北海道）

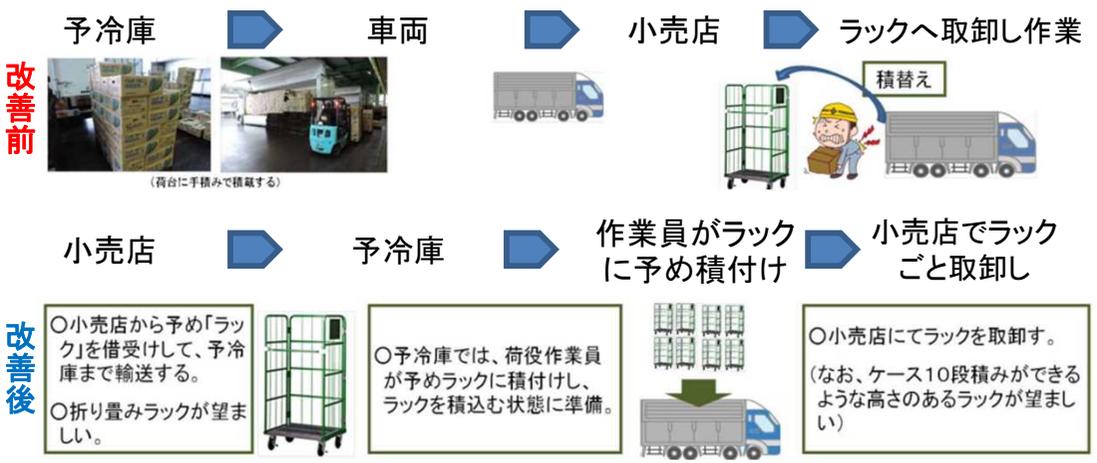
●積込み時の荷役作業の一部をパレット利用で、荷役時間と拘束時間を短縮  
 短縮効果：荷役時間34分、拘束時間1時間12分を短縮



●積込み時の荷役作業の一部をパレット利用で、荷役時間と拘束時間を短縮  
 改善効果：拘束時間1時間07分を短縮

## 小売店直送における取卸し作業の時間短縮への取組み（群馬県）

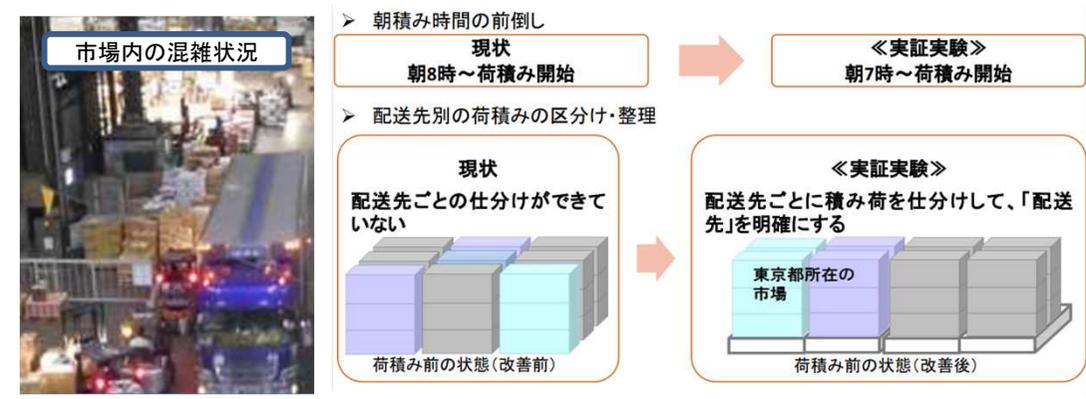
●小売店の指定ラックを予め借受け、予冷庫にて積込み作業を行う形に改善



改善効果：積込作業時間45分、取卸し作業時間70-100時間短縮

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

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



改善効果：荷役時間1時間、拘束時間2.2時間を短縮

## 『タイムスケジュール』明確化による現場意識改革（愛知県）

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



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

改善効果：拘束時間削減の兆しが見え始めた

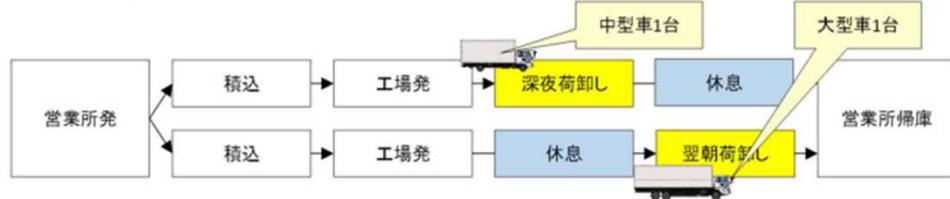
## 食料品輸送の配車の工夫による拘束時間削減 (鳥取県)

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

**改善前** ○深夜+翌朝2回の荷卸しの運行事例⇒休息期間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



短縮効果: 拘束時間を3時間~3時間15分短縮

## パレット荷役による機械製品積み込み作業時間の削減 (岡山県)

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



平パレットによる荷揃え

フォークリフトによる積み込み

ロールボックスパレットによる荷揃え

フォークリフトによる積み込み

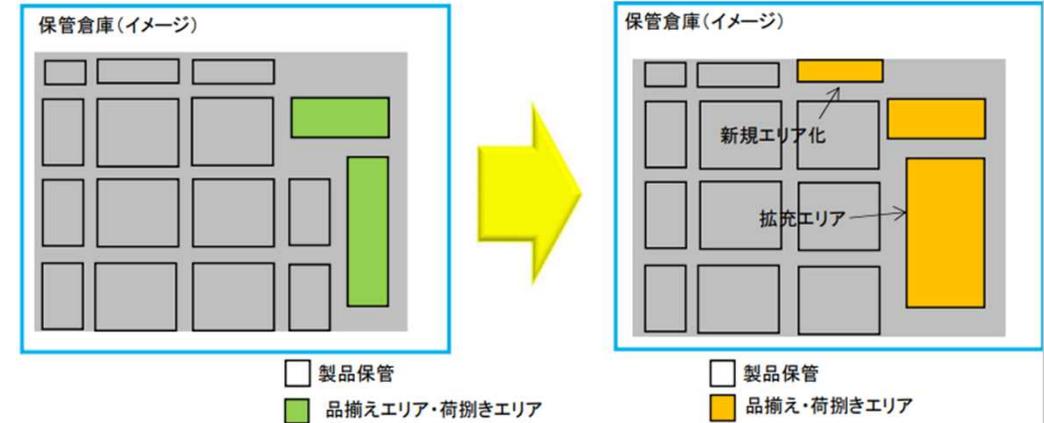
付属品のばら積みイメージ

ロールボックスパレットによる荷揃え

短縮効果: 荷役時間を20-30分短縮

## フードサービス機器輸送における品揃えエリア・荷捌きエリアを拡張 (島根県)

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



短縮効果: 検証中(トラックの荷待ち・荷役時間削減を目指す。)

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

●積込・取卸時間を詳細にコントロール、養生シート掛け作業を一部機械化

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

(発荷主)住宅建材  
メーカー製造工場



運送事業者



(着荷主)住宅建材  
メーカー物流センター



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

# 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)

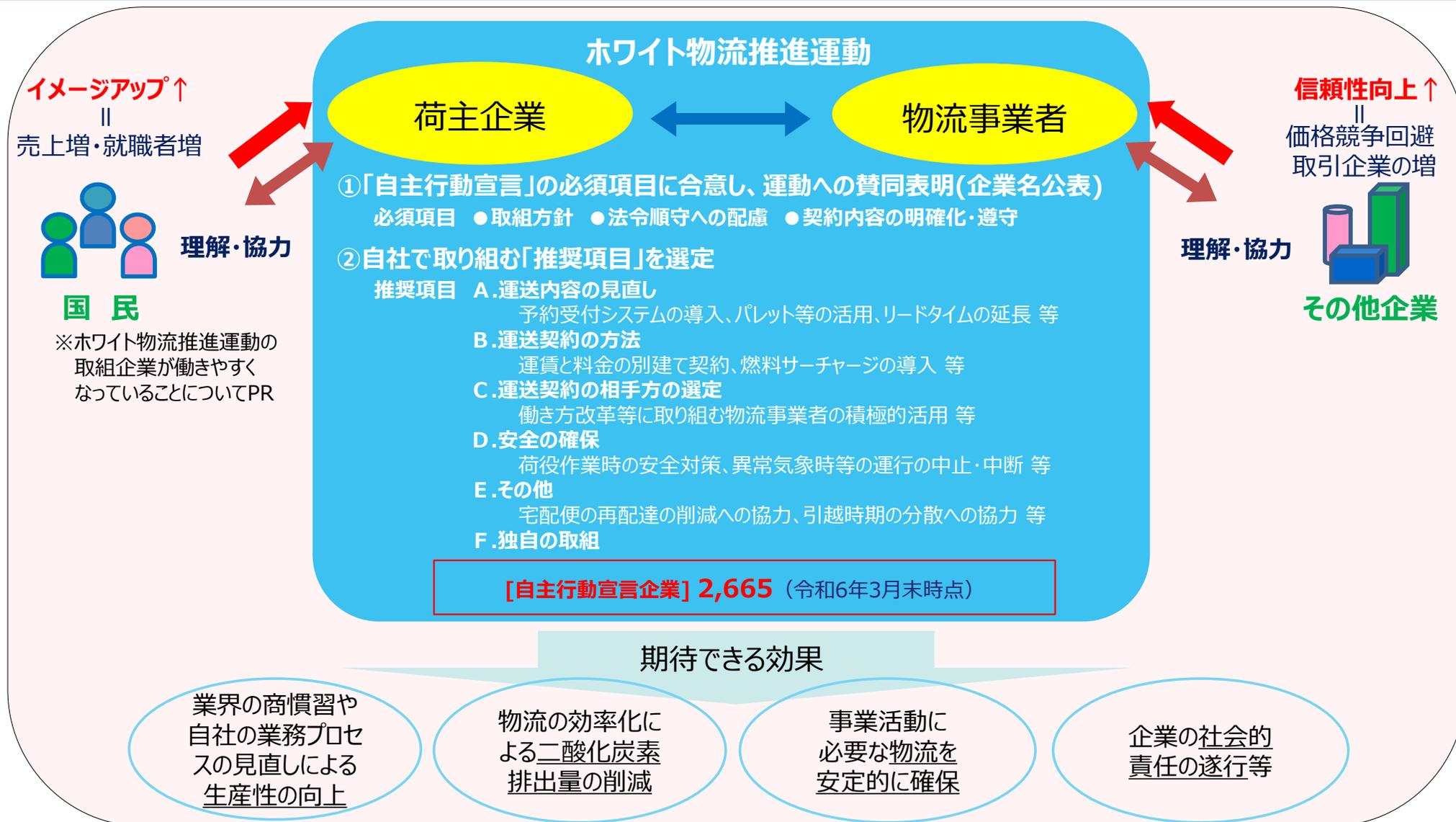
榎本運送株式会社  
MAKIMOTO UNSO, Inc.  
(岡山県岡山市)



# 「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】

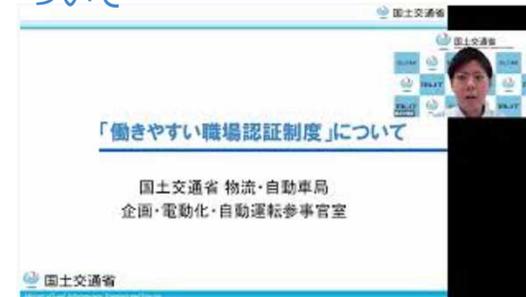
我が国の物流の革新に向けた  
取組みの動向



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。

## 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)
<b>合計</b>	<b>10,631社 (一つ星5,891社、二つ星4,740社)</b>

## 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

## 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。)

## 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。

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

# 1. 全国における品類別地域間流動量の状況

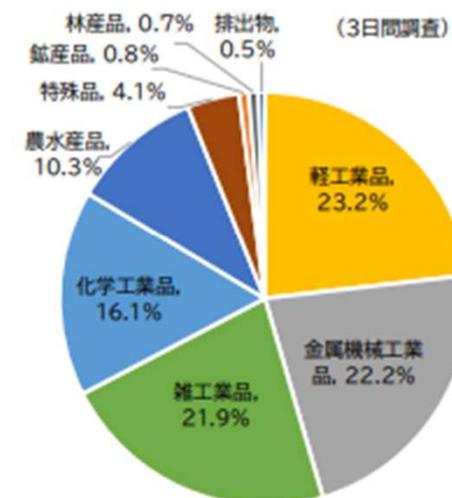
- 品類別流動量は、件数別で**軽工業品、金属機械工業品、雑工業品**の順に多く、約7割を占める。
- **雑工業品、軽工業品、農水産品**の1件当たりの流動ロットが低く、0.5トン以下となっている。

表 品類別流動量・流動ロット ー重量・件数ー

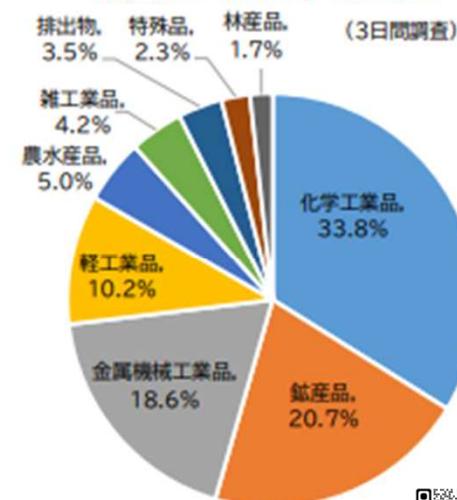
(3日間調査 単位：トン、件、トン/件)

品 類	流 動 量 (件 数)		流 動 量 (重 量)		流 動 ロ ッ ト
	流 動 量	構 成 比 (%)	流 動 量	構 成 比 (%)	
農水産品	2,338,467	10.3%	1,113,069	5.0%	0.48
林産品	167,562	0.7%	387,213	1.7%	2.31
鉱産品	174,418	0.8%	4,597,144	20.7%	26.36
金属機械工業品	5,025,925	22.2%	4,122,206	18.6%	0.82
化学工業品	3,648,033	16.1%	7,491,074	33.8%	2.05
軽工業品	5,246,781	23.2%	2,253,280	10.2%	0.43
雑工業品	4,962,405	21.9%	930,975	4.2%	0.19
排出物	113,377	0.5%	771,420	3.5%	6.80
特殊品	931,526	4.1%	504,876	2.3%	0.54
合 計	22,608,493	100.0%	22,171,258	100.0%	0.98

流動量 (件数) 構成比



流動量 (重量) 構成比

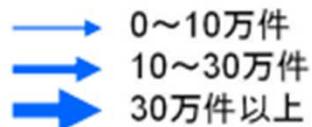


農水産品	麦、米、雑穀・豆、野菜・果物、羊毛、その他の畜産物、水産品、綿花、その他の農産品
林産品	原木、製材、薪炭、樹脂類、その他の林産品
鉱産品	石炭、鉄鉱石、その他の金属鉱、砂利・砂・石材、石灰石、原油・天然ガス、りん鉱石、原塩、その他の非金属鉱物
金属機械工業品	鉄鋼、非鉄金属、金属製品、産業機械、電気機械、自動車、自動車部品、その他の輸送機械、精密機械、その他の機械
化学工業品	セメント、生コンクリート、セメント製品、ガラス・ガラス製品、陶磁器、その他の窯業品、重油、揮発油、その他の石油、LNG・LPG、その他の石油製品、コークス、その他の石炭製品、化学薬品、化学肥料、染料・顔料・塗料、合成樹脂、動植物性油脂、その他の化学工業品
軽工業品	パルプ、紙、糸、織物、砂糖、その他の食料工業品、飲料
雑工業品	書籍・印刷物・記録物、がん具、衣服・身の回り品、文房具・運動娯楽品、家具・装備品、その他の日用品、木製品、ゴム製品、その他の製造工業品
排出物	廃自動車、廃家電、金属スクラップ、金属製容器包装廃棄物、使用済みガラスびん、その他容器包装廃棄物、古紙、廃プラスチック類、燃え殻、污泥、鉱さい、ばいじん、その他の産業廃棄物
特殊品	動植物性飼肥料、金属製輸送用容器、その他の輸送用容器、取り寄せ品

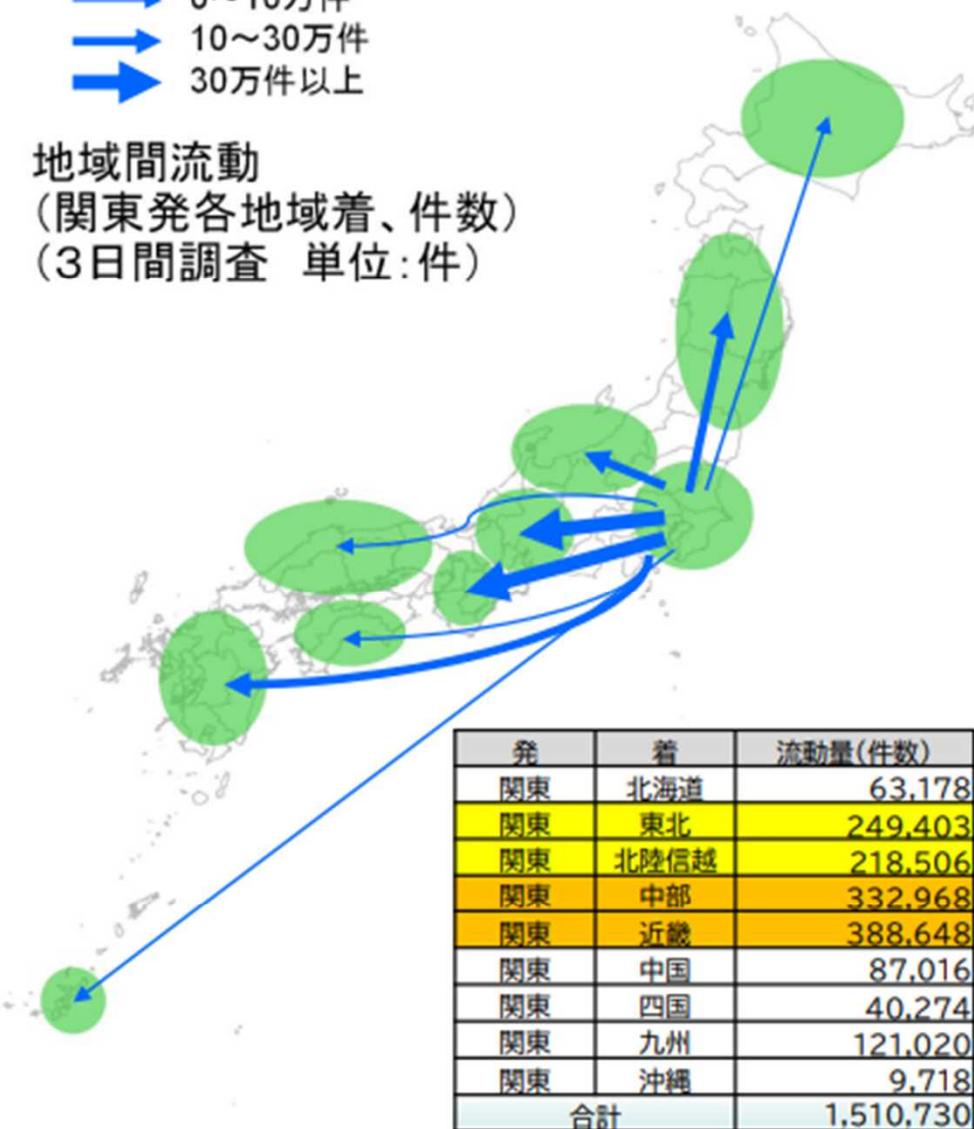


## 2. 関東発着における流動量の状況(全品類)

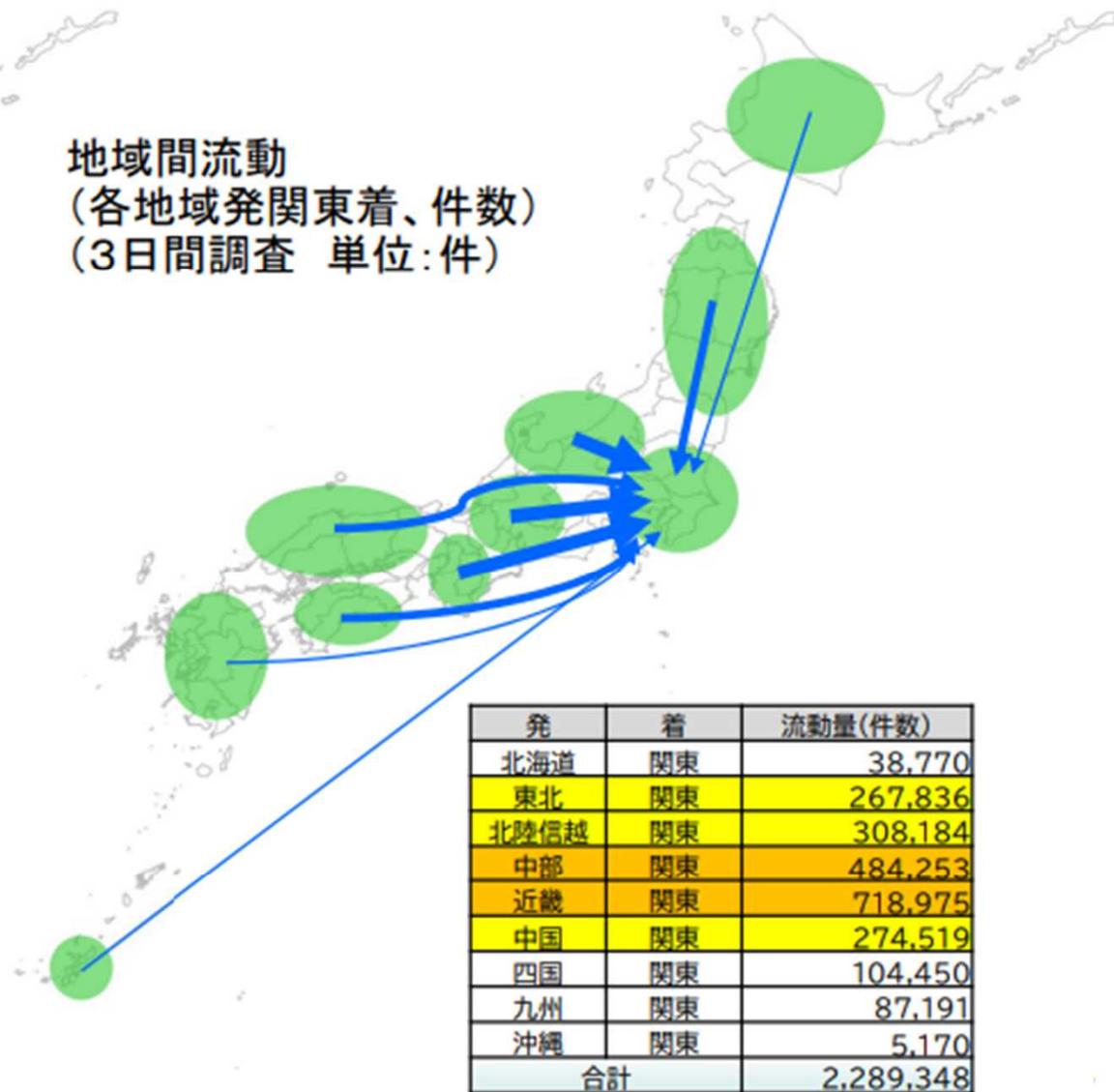
- 関東—近畿、中部間の流動が最も多く、続いて、関東—東北、北陸信越、中国間の流動が多い
- 関東発より関東着の流動が多い



地域間流動  
(関東発各地域着、件数)  
(3日間調査 単位:件)



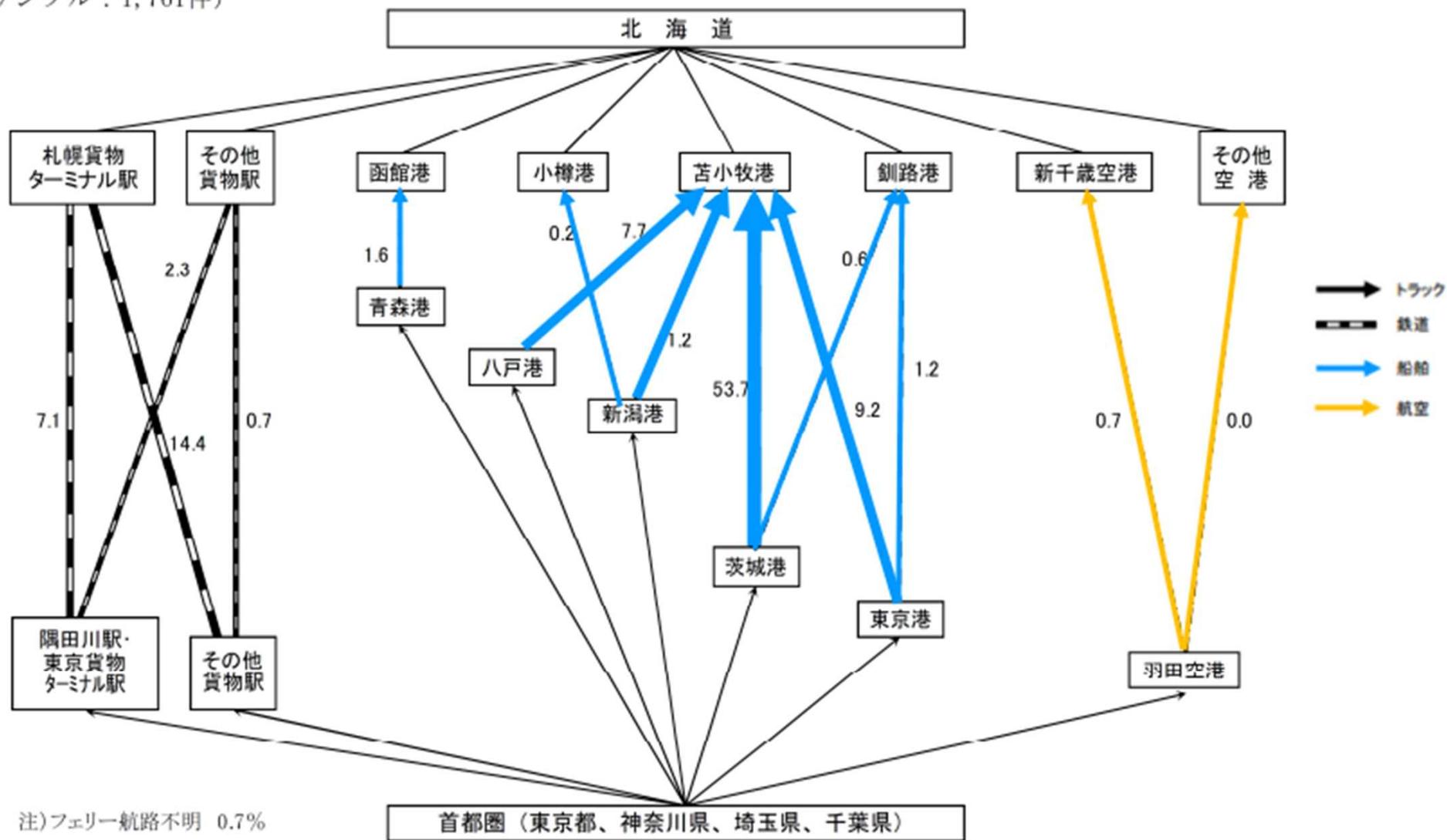
地域間流動  
(各地域発関東着、件数)  
(3日間調査 単位:件)



### 3. 首都圏発の輸送モード(首都圏→北海道、軽・雑工業品)

○ 首都圏発北海道向けの場合、鉄道輸送、海上輸送、航空輸送のいずれかを利用することになるが、このうち船舶の利用割合が最も高く、76.1%を占めている。

【首都圏 → 北海道：2015年】  
(サンプル：1,761件)



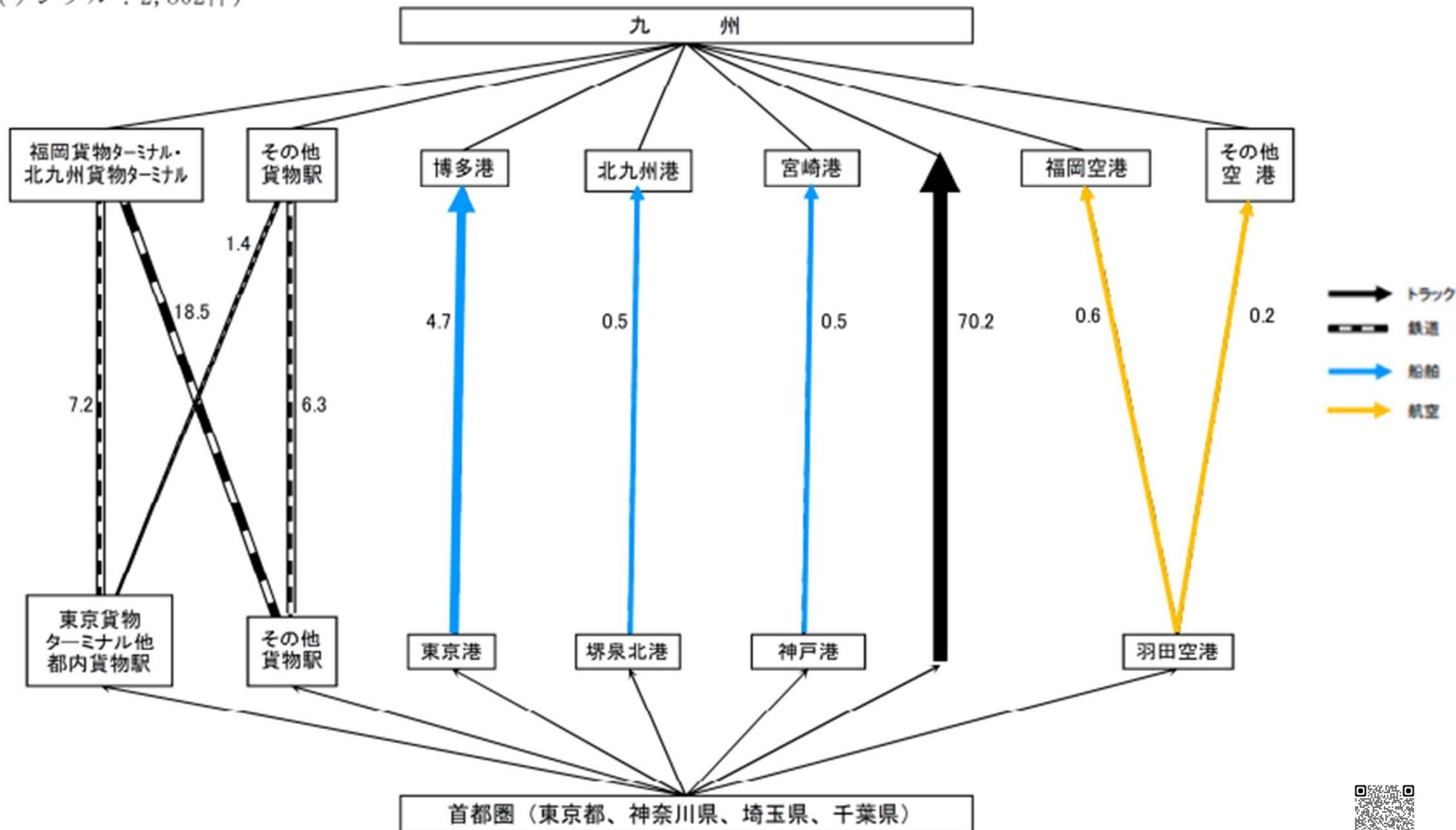
注)フェリー航路不明 0.7%



### 3. 首都圏発の輸送モード(首都圏→九州、軽・雑工業品)

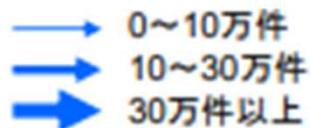
○ 首都圏発九州向けの場合は、トラック利用が70.2%、鉄道コンテナ利用が33.4%を占めており、船舶の利用率は5.7%にとどまっている。

【首都圏 → 九州：2015年】  
(サンプル：2,802件)

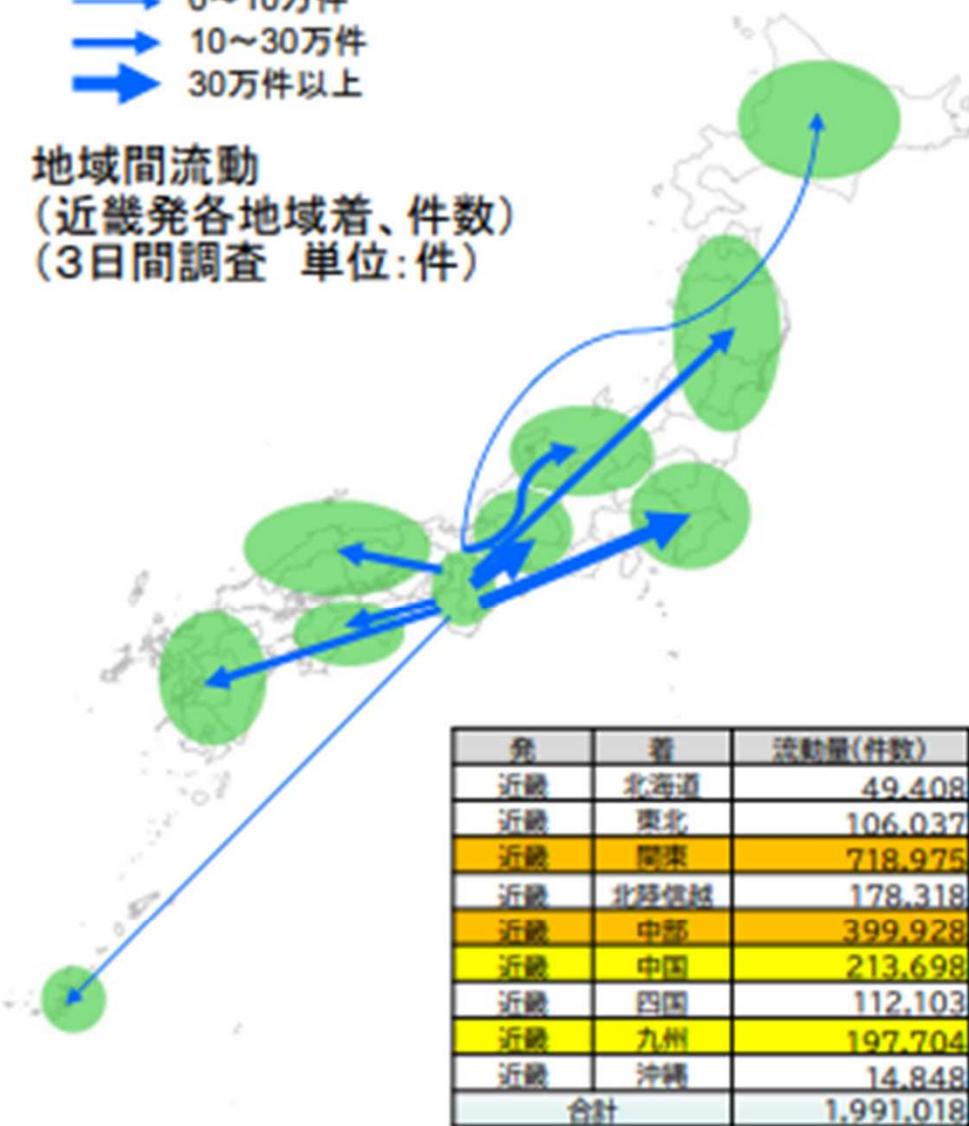


# 4. 近畿発着における流動量の状況(全品類)

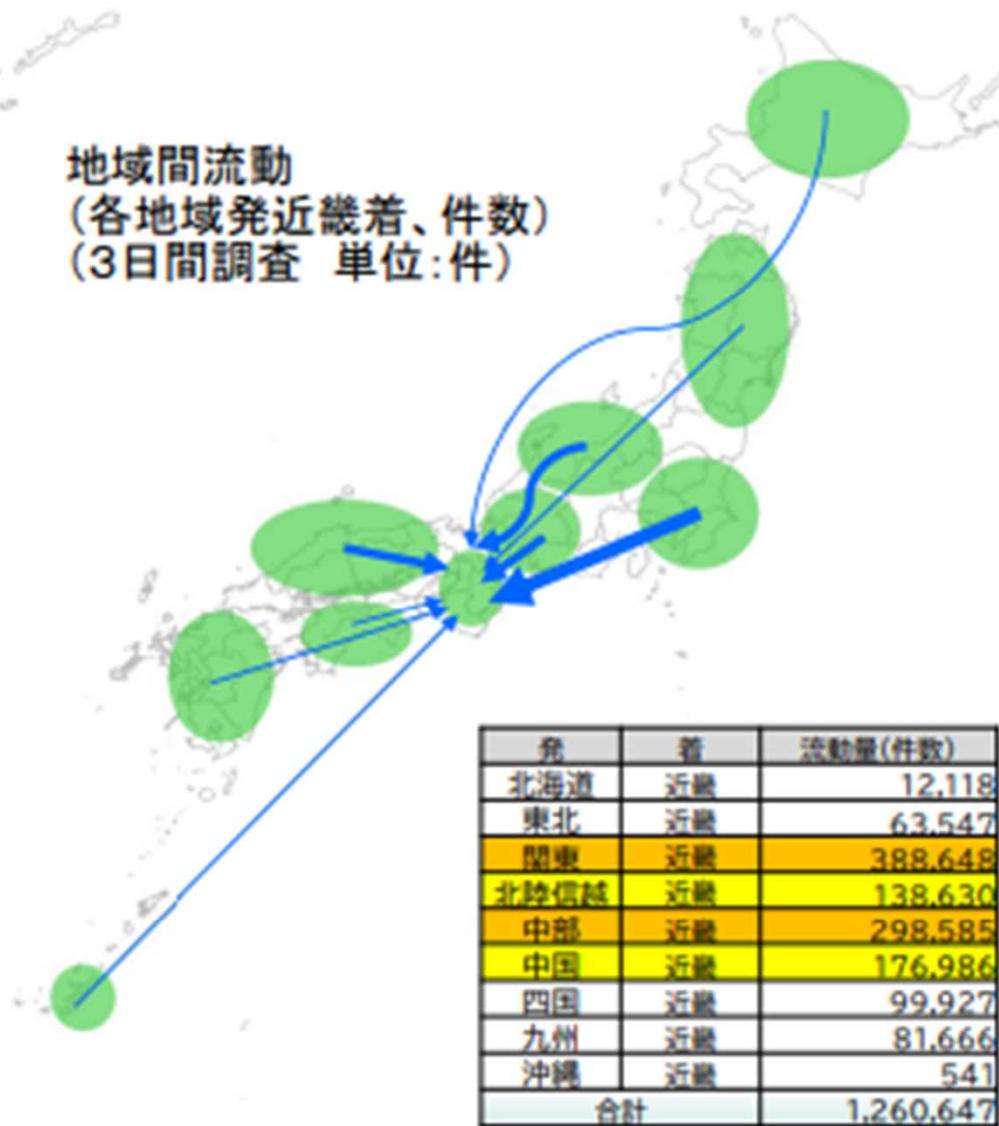
- 近畿—関東、中部間の流動が最も多く、続いて、近畿—北陸信越、中国、九州間の流動が多い
- 近畿着より近畿発の流動が多い



地域間流動  
(近畿発各地域着、件数)  
(3日間調査 単位:件)



地域間流動  
(各地域発近畿着、件数)  
(3日間調査 単位:件)



# 5. 近畿圏発の輸送モード(近畿圏→九州、軽・雑工業品)

○ 近畿発九州向けの場合は、トラック利用が87.9%を占めており、鉄道利用は3.9%、船舶の利用は6.1%にとどまっている。

【近 畿 → 九 州：2015年】  
(サンプル：5,429件)

