

# 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9月24日

国土交通省トラック荷主特別対策室

# モーダルシフト加速化緊急対策事業

**目的：** 物流分野の労働力不足に対応した物流効率化の取組（モーダルシフト）の促進  
**概要：** 荷主企業及び貨物運送事業者等の物流に係る関係者によって構成される協議会が、コンテナラウンドユース等の先進的なモーダルシフトの取組を実施する場合において、モーダルシフトの推進に資する機器の導入等を行う実証事業に要する経費の一部を補助  
**対象経費：** コンテナ・荷役機器、シャーシ・輸送トラックの購入経費 等

## モーダルシフト加速化緊急対策事業のお知らせ

**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の方々へ**

**補助金** **補助率 1/2 以内** (上限あり)  
鉄道輸送上限 3億円  
 船舶輸送上限 1億円  
 まで交付します!



### 補助対象機器例



補助金に関する不明点は、公募要領等を確認のうえ、下記までお問い合わせください

## モーダルシフト加速化緊急対策事業事務局

TEL: 050-5482-3499 【受付時間】  
 平日10:00~16:00(土日祝日を除く)  
 H P: <https://pacific-hojo.com/modalshift/>



### 補助対象

#### 補助対象事業者について

本事業の補助対象事業者は以下の①②のいずれも満たす者としてします。  
 ①荷主企業及び貨物運送事業者等の物流に係る関係者によって構成された協議会  
 ②実施事業についての計画を作成し、当該計画が流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成17年法律第95号、以下「物流総合効率化法」と略す。)第4条第1項の規定による国土交通大臣の認定を受けた者。  
 物流総合効率化法についてのURLはこちら ▶ <https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/bukkouhou.html>

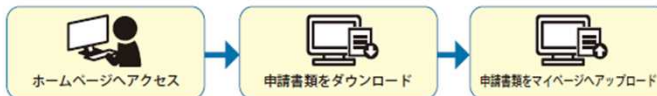


対象設備・機器	
分類	具体例
コンテナ	ドライコンテナ (20ft/31ft/40ft)、定温 (冷蔵・冷凍) コンテナ (MG(発電機)含む) 等
荷役機器	フォークリフト、トップリフター、リーチスタッカー等
トラック	冷蔵・冷凍トラック (船内電源設備を含む)、大型コンテナ専用トラック等
輸送機器	トレーラー、シャーシ (冷蔵・冷凍機能、それに必要な船内電源設備を含む) 等
その他の機器・設備等	GPS・通信機器、船内ドライバー用施設等

※上記記載の対象設備・機器に関しては一例となります。  
 不明な点は、公募要領等を確認のうえ、事務局までお問い合わせください。

### 申請方法

ホームページから申請書類をダウンロードしていただき、マイページにてご申請ください。



### 追加公募申請受付期間

※ **申請順による審査・交付決定**を行います。  
 また、予算の残額が一定以下に達した場合、公募期間終了前であっても申請を締め切る場合があります。

申請受付開始	申請受付終了
令和6年7月22日(月) 14:00	令和6年10月31日(木) 16:00



補助事業特設ページ

## ① 参加者の問題意識等共有

② トラック物流の概況、2024年問題の背景について

③ 改正物流法概要、施行に向けた議論について  
(国交省、経産省、農水省3省合同会議資料より)

④ 物流効率化に向けた事例紹介  
(経産省作成事例集より [前回の続き])

⑤ 知っておきたい物流分野の取引ルール(公正取引委員会)

## ⑥ 参考資料紹介

⑥-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)

⑥-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)

⑥-3 政策パッケージの進捗、補助金情報、R7予算関係

⑥-4 トラックGメンの活動状況について

⑥-5 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料

# 事前にいただいた問題意識等

## トラック運送事業者の皆さんから

### ●「原価計算」、「高速道路料金」

- ・コスト意識を徹底しても、元々数字を触ることが苦手な業界。そのような人の集積とも考えられます。
- ・トコ協の原価計算のひな型に、経費項目一覧表を作成し、そこに入力すれば原価計算に反映するようなものが良いと考えます。
- ・高速利用の義務化（荷主企業による高速料金の負担が条件）運輸事業者（荷主企業含む）への負担の軽減。

## 元請トラック運送事業者の皆さんから①

### ●「人材確保」、「運賃」、「原価計算」、「物流効率化（DX、標準化、モーダルシフト）」

- ・輸送業界全体的な人財不足解消
- ・標準的な運賃に基づく値上
- ・バース予約システム、予約枠の不足による配車担当者の早出対応（予約可能開始時間に各社予約が殺到）

## 発着荷主事業者の皆さんから

### ●「商慣行の見直し」、「運転者確保」、「人材確保」、「法規制」、「物流効率化（DX、標準化）」

- ・菓子業界は一部附帯作業が続いています。まだ認識（今までやらしている）不足のため理解と協力が必要。
- ・ドライバー様の環境改善をするには着荷主の理解と協力が必要で、それを理解、納得させる術が必要です。宜しくお願い致します。
- ・（着）荷主の理解度をどう高めるか。
- ・運送業者だけでなく倉庫側にも何で待機が発生してるかヒアリングをして欲しい。

## その他の皆さんから

### ●「事業再編」

- ・改善基準告示の改正により、運行計画によっては運べなくなっている事業者がある。地方運輸局が例示：中小企業庁産業振興財団などこれら処分対象事業者第三者事業承継を進める or 吸収合併を希望する事業者を紹介するなど、マッチングの場を提供することを提案します。（行政書士）



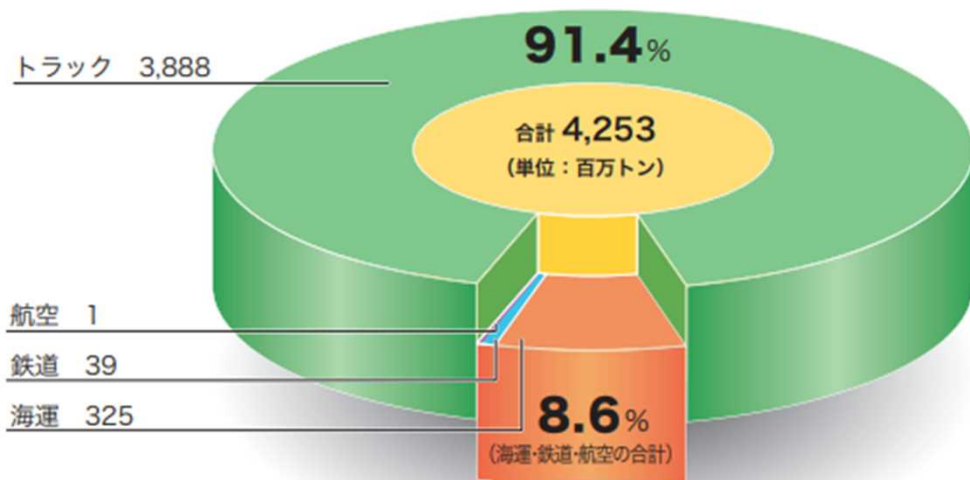
- ① 参加者の問題意識等共有
- ② **トラック物流の概況、2024年問題の背景について**
- ③ 改正物流法概要、施行に向けた議論について  
(国交省、経産省、農水省3省合同会議資料より)
- ④ 物流効率化に向けた事例紹介  
(経産省作成事例集より [前回の続き])
- ⑤ 知っておきたい物流分野の取引ルール(公正取引委員会)
- ⑥ 参考資料紹介
  - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)
  - ⑥-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)
  - ⑥-3 政策パッケージの進捗、補助金情報、R7予算関係
  - ⑥-4 トラックGメンの活動状況について
  - ⑥-5 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料

# 国内物流の大勢を担うトラックと規模の現状

## トンベース9割、トンキロベース5割強、それでも事業者の多くは中小零細企業

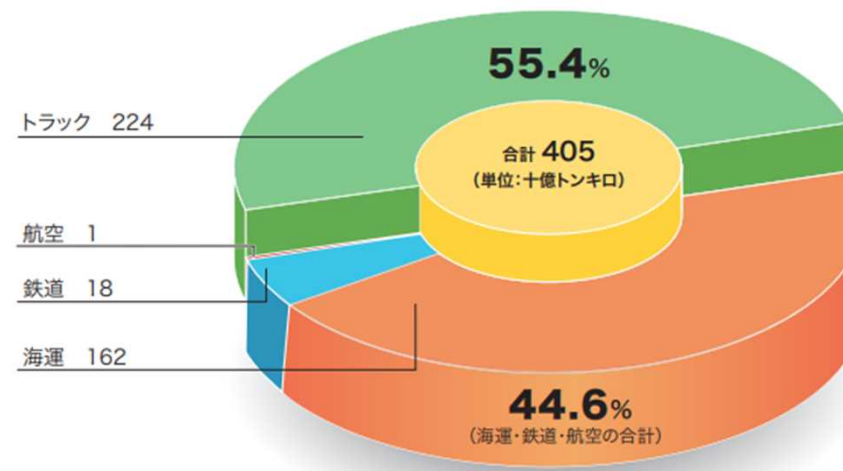
◆ 輸送機関別分担率 (令和3年度)

### 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



### 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
車輛数	34,327	13,210	6,042	4,787	3,107	962	315	94	62,844
構成比 (%)	54.6%	21.0%	9.6%	7.6%	4.9%	1.5%	0.5%	0.1%	100.0%

### 従業員数別

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

### 資本金別

円	100万円以下	101-300	301-500	501-1,000	1,001-3,000	3,001-5,000	5,001-1,0000	10,001-3億円	3億円超	その他	計
車輛数	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%

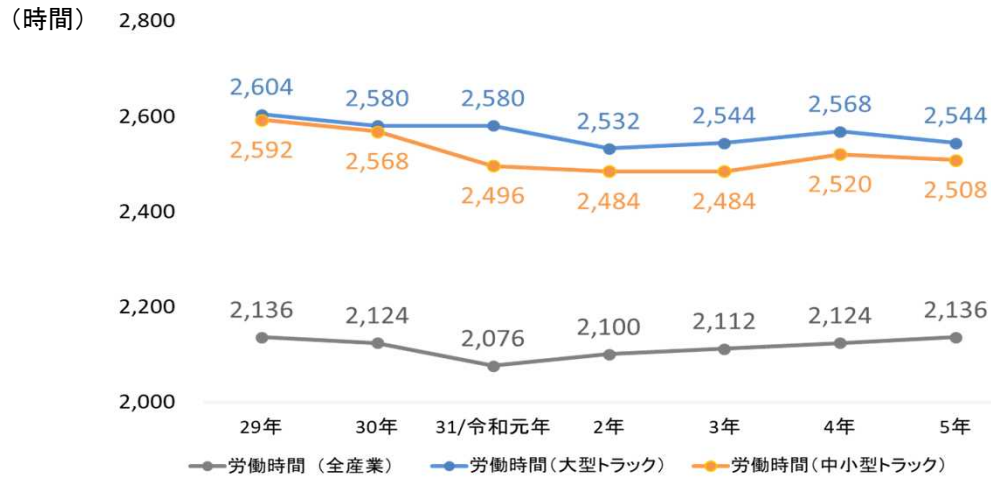
#### ※用語解説

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。

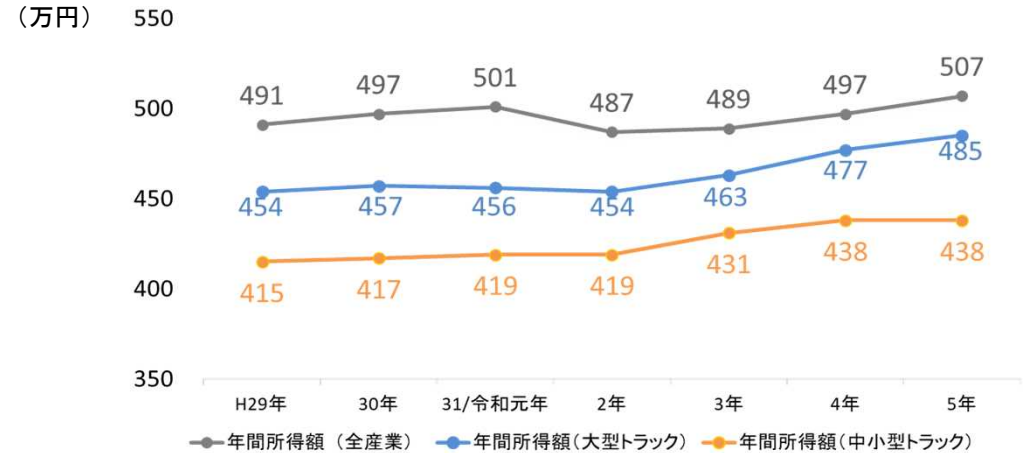
# トラック運送事業の働き方をめぐる現状

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

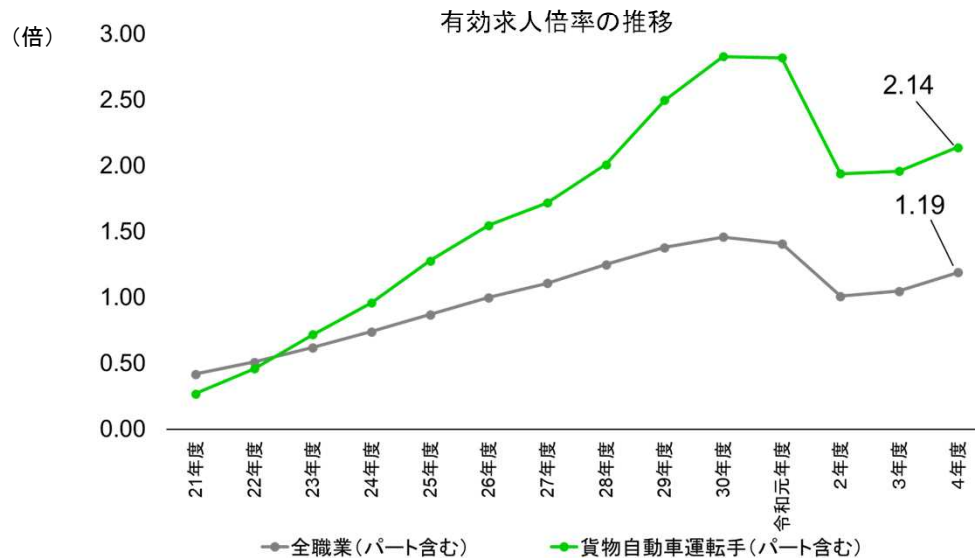
## ①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



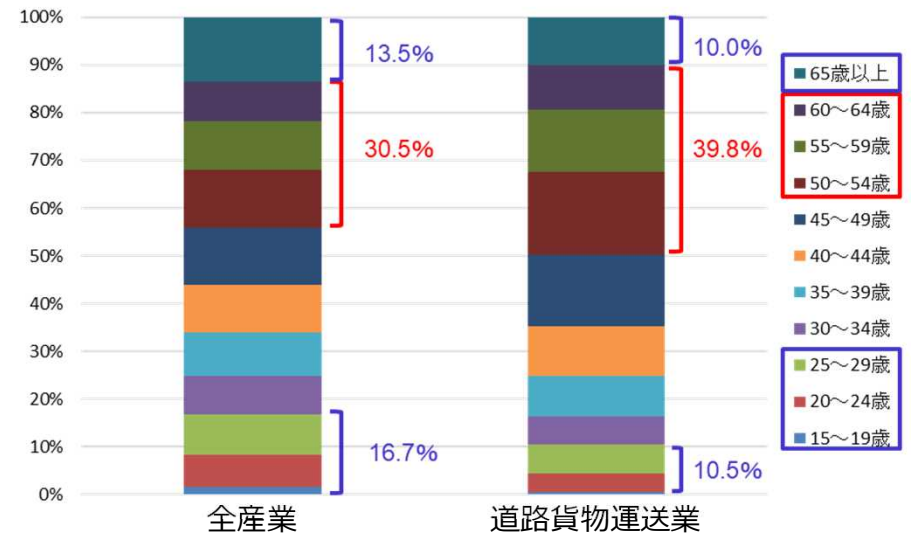
## ②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



## ③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



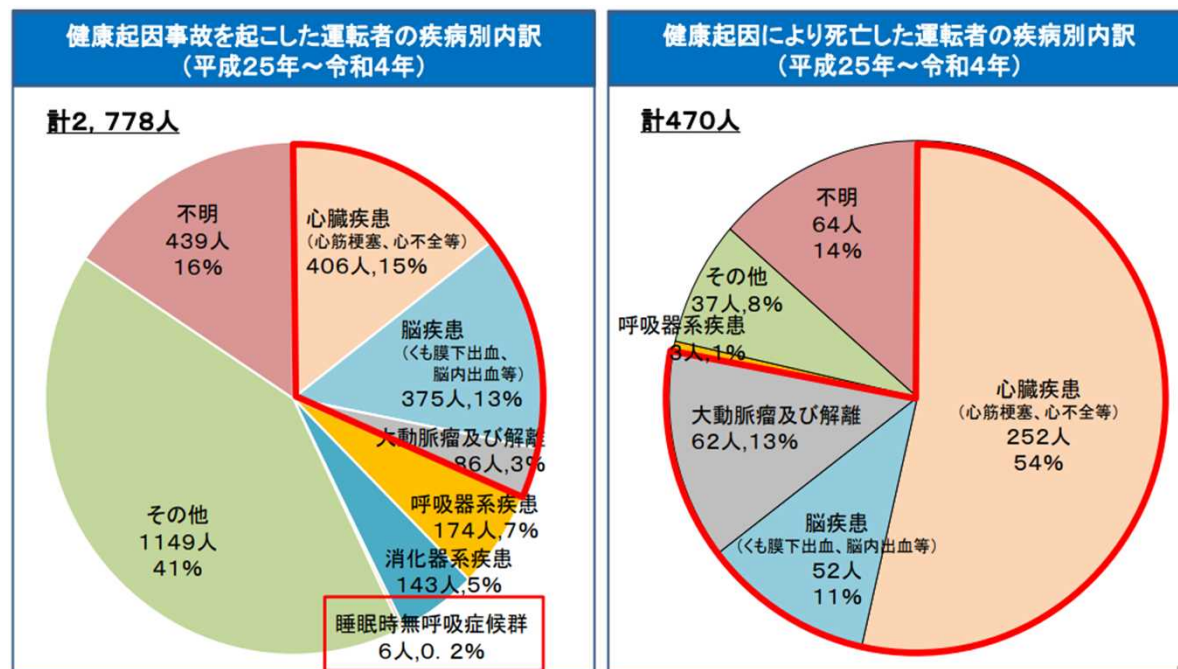
## ④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



# 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

## 健康起因事故件数は高止まり、でも検査を受けさせられない事業者も

### 運転者の健康起因事故の疾病別内訳



### 運転者の健康起因事故の状況

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

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

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

### 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。





時間外労働上限規制のほかにも、これだけのルールが課せられています。

## 労働基準法

# 時間外労働上限規制：年間**960**時間以内

自働車運転者の労働時間の改善のための基準（改善基準告示）

## 拘束時間のルール

拘束時間…使用者に拘束されている時間（労働時間＋休憩時間）

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

## 運転時間のルール

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

## 休息期間のルール

休息期間…使用者の拘束を受けない期間、労働者の自由な時間

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

## 休日労働のルール

- 休日労働回数の上限：**2週について1回が限度**

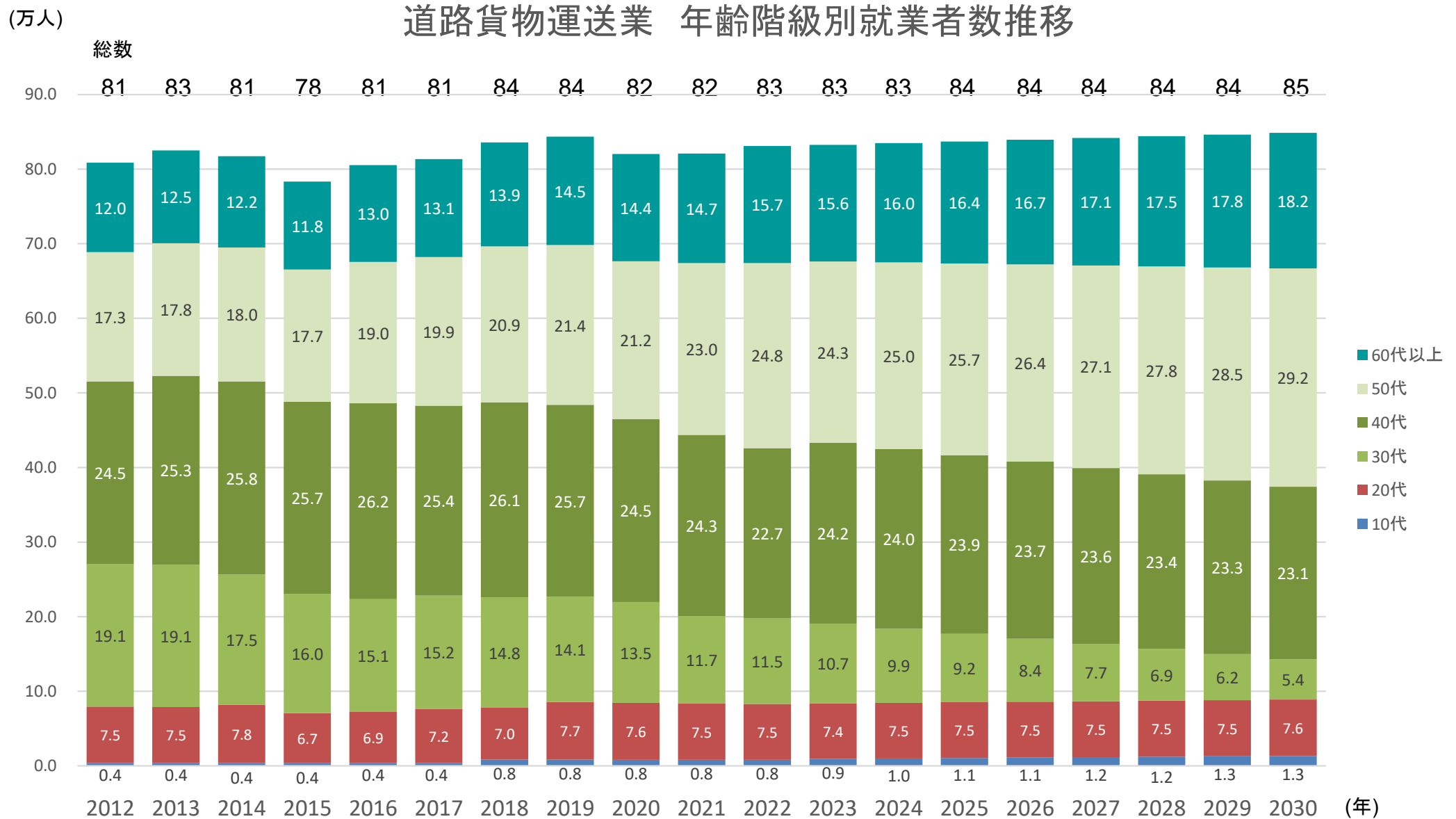
詳しくはオンライン  
説明会アーカイブで





# 道路貨物運送業 年齢階級別就業者数の推移（一部予測値）

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



資料：総務省「労働力調査」より中国運輸局自動車交通部貨物課が作成。

※道路貨物運送業従業者数（総数）に年齢階級別構成比を乗じて計算。2023以降については過去の数字を元に回帰直線により推計。端数処理の関係で合計が一致しない場合がある。

# 時間外労働の上限規制設定の経緯

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

## 労働政策審議会労働条件分科会での議論

- ・運輸・郵便業は他産業に比べ週労働時間60時間以上の雇用者の割合が特に高い。
- ・**収入を確保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。

- ① 参加者の問題意識等共有
- ② トラック物流の概況、2024年問題の背景について
- ③ **改正物流法概要、施行に向けた議論について**  
(国交省、経産省、農水省3省合同会議資料より)
- ④ 物流効率化に向けた事例紹介  
(経産省作成事例集より [前回の続き])
- ⑤ 知っておきたい物流分野の取引ルール(公正取引委員会)
- ⑥ 参考資料紹介
  - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)
  - ⑥-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)
  - ⑥-3 政策パッケージの進捗、補助金情報、R7予算関係
  - ⑥-4 トラックGメンの活動状況について
  - ⑥-5 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料

# 改正物流法の概要（R6.5.15公布）

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

## 流通業務総合効率化法（荷主・物流事業者に対する規制）

すべての事業者

- ①**荷主**（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
- 上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言**、**調査・公表**を実施。

一定規模の以上の事業者

- 上記①②のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中長期計画の**実施状況**が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。
- 特定事業者のうち荷主には、**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

## 貨物自動車運送事業法（トラック事業者の取引に対する規制）

- 運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面**による交付等を**義務付け**。
- 元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。
- 下請事業者への**発注適正化**について**努力義務**を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**管理者**の選任を**義務付け**。

## 貨物自動車運送事業法（軽トラック事業者に対する規制）

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

荷主の判断基準等については、以下の事項を取組の例として盛り込むこととする。なお、以下の事項による取組が目標達成に対し業界特性その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能とする必要がある。

## ① 積載率の向上等について

- ・トラック事業者が複数荷主の貨物の積合せ等に積極的に取り組めるよう、実態に即した適切なリードタイムの確保や荷主間の連携に取り組むこと。
- ・トラック事業者の運行効率向上のため、繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じて発送量・納入量を適正化すること。なお、繁閑差の平準化が容易ではない場合は、納入単位・回数を集約等に取り組むこと。
- ・適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化ができるよう、社内の関係部門（物流・調達・販売等）の連携を促進すること。

## ② 荷待ち時間の短縮に関する事項について

- ・トラックが一時に集中して到着することがないように、トラック予約システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等により貨物の出荷・納品日時を分散させること。なお、トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、関係事業者の配送スケジュールに配慮した予約時間の調整や利用率の向上など、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと
- ・寄託先の倉庫に対する受発注の前倒しを行う等により倉庫業者の適切な作業時間を確保するとともに、貨物の出荷・納品日時を分散させること。

## ③ 荷役等時間※の短縮に関する事項について ※トラックドライバーに荷役等を行わせる場合に限る（改正物効法第42条第1項第3項等）。

- ・パレット等の荷役の効率化に資する輸送用器具を導入すること。なお、パレットを使用する場合は、発荷主・着荷主等の関係事業者間で協力して、「標準仕様パレット」やこれに適合する包装資材の導入等のパレット標準化の実現に向けた取組を行うこと。
- ・バーコード等の商品を識別するタグの導入等による検品の効率化や事前出荷情報の活用による伝票レス化・検品レス化を実施すること。また、食品等の物流においては、賞味期限の年月表示化に取り組むこと。
- ・バース等の荷捌き場について、貨物の物量に応じて適正に確保すること。
- ・フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により積卸し作業の効率化を図ること。
- ・貨物の出荷を行う際には、出荷荷積み時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行うこと。



## ④ ①～③の実効性確保に資する事項に関する事項について

- 寄託先の倉庫における荷待ち・荷役等時間の短縮の達成のために、事前出荷情報やそれに付随する容積、重量、寸法等の情報を事前に伝達するとともに、当該倉庫と必要に応じた協力・連携を行うこと。
- 責任者の設置や社内教育等の実施体制整備を行うこと。
- 荷主が指示した時刻・時間帯よりも必要以上に早くトラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう、やむを得ない遅延に対するペナルティの見直しを行うこと。
- **荷待ち・荷役等時間の状況や取組の効果を適切に把握**すること。これらの状況や効果の把握に当たっては、デジタル技術を活用したトラックドライバーの入構・出構時間等の把握に努めること。
- レンタルパレットを使用する場合は、関係事業者との間で適正な費用分担等を徹底すること。
- 物流情報標準ガイドラインへの準拠など物流データの標準化に取り組むこと。
- 貨物の運送を委託する際は、モーダルシフト等による輸送される物資の貨物自動車への過度の集中の是正に努めること。
- **異常気象時（台風・豪雨・豪雪等）に無理な運送を行わせない等**、トラックドライバーの安全・休憩環境の確保に配慮すること。
- トラック事業者との運送契約の締結に当たっては、正当な対価の目安として物流効率化にも資する「標準的運賃」を参考とすること。
- 契約内容に関する交渉の場を設けるなど、関係事業者との連携を図るとともに、必要に応じて取引先に対して協力を求めること。

連鎖化事業者（フランチャイズチェーンの「本部」）の判断基準等については、以下の事項を取組の例として盛り込むこととする。なお、以下の事項による取組が目標達成に対し業界特性その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能とする必要がある。

### ① 積載率の向上等に関する事項について

- ・商品の発注先等が運送委託のタイミングから連鎖対象者における貨物の受渡しまでの間に適切なリードタイムを確保できるよう、適切なリードタイムを確保した発注をする等の協力を行うこと。
- ・トラック事業者の運行効率を向上させるため、繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じて納入量を適正化すること。なお、繁閑差の平準化が容易ではない場合は、納入単位・回数を集約等に取り組むこと。
- ・適切なリードタイムの確保や納入量の適正化ができるよう、社内の関係部門(物流・調達・販売等)の連携を促進すること。

### ② 荷待ち時間の短縮に関する事項について

- ・トラックが一時に集中して到着することがないように、混雑時間を回避した日時指定等により貨物の納品日時を分散させること。

### ③ ①～②の実効性確保に資する事項に関する事項について

- ・責任者の設置や社内教育等の実施体制整備を行うこと。
- ・連鎖化事業者が指示した時刻・時間帯よりも必要以上に早くトラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう、やむを得ない遅延に対するペナルティの見直しを行うこと。
- ・荷待ち時間の状況や取組の効果を適切に把握すること。これらの状況や効果の把握に当たっては、デジタル技術を活用したトラックドライバーの入構・出構時間等の把握に努めること。
- ・物流情報標準ガイドラインへの準拠など物流データの標準化に取り組むこと。
- ・関係事業者との連携を図るとともに、必要に応じて取引先に対して協力を求めること。

貨物自動車運送事業者等の判断基準等については、以下の事項を取組の例として盛り込むこととする。なお、以下の事項による取組が目標達成に対し業界特性その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能とする必要がある。

## ① 積載率の向上等について

- ・ 複数の荷主の貨物の積合せにより輸送網を集約すること。
- ・ 過疎地域などトラックドライバーが不足している地域において配送を共同化すること。
- ・ 求貨求車システム等を活用した帰り荷（復荷）の確保により、実車率の向上を図ること。
- ・ 配車・運行計画の最適化に資するシステムを導入すること。
- ・ 運送ごとの貨物の総量の増加のため、輸送量に応じた大型車両の導入を行うこと。

## ② ①及び関係事業者の取組の実効性確保に資する事項について

- ・ トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間を把握し、荷主等が荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に情報提供すること。なお、トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間の把握に当たっては、デジタルタコグラフ等のデジタル技術の活用を努めること。
- ・ 関係事業者(荷主、倉庫業者等)がトラック予約受付システムを導入している場合は、そのシステムを利用すること。
- ・ 荷主が指示した時刻・時間帯よりも理由なく必要以上に早くトラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう、効率的な配車・運行に努めること。
- ・ 取引先に対して、標準仕様パレットの活用、共同輸配送のための個建て運賃の導入、リードタイムに応じた運賃設定などの提案を行うこと。
- ・ 関係事業者との連携を図るとともに、必要に応じて取引先に対して協力を求めること。
- ・ 物流情報標準ガイドラインへの準拠など物流データの標準化に取り組むこと。
- ・ テールゲートリフターの導入、荷捌き施設の整備など積載率の向上等に伴うトラックドライバーの積卸し作業の負荷低減を図ること。
- ・ 積載率の向上等に当たっては、トラックの過積載など事業の正常な運営が阻害されないよう、関係法令を遵守すること。

# 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について 合同会議、取りまとめ素案(たたき台)より

- 改正物効法では、荷主・物流事業者等が物流効率化のために取り組むべき措置の実施状況の評価の前提となる「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法を国が省令で定めることとされている。
- 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の具体的な算定方法は以下のとおりとする必要がある。

## (1) 荷待ち時間について

- ① **到着時刻・時間帯の指示がない場合** ⇒ **到着※1した時刻**(≒受付時刻※2)から荷役等の開始時刻まで。
- ② **到着時刻・時間帯の指示があった場合**
  - 指示された到着時刻・時間帯の始期よりも前に到着した場合 ⇒ **指示時刻等**から荷役等の開始時刻まで。
  - 指示された到着時刻・時間帯内に到着した場合 ⇒ **当該到着時刻** (≒受付時刻) から荷役等の開始時刻まで。
  - 指示時刻・時間帯の終期よりも後に到着した場合※3 ⇒ **当該到着時刻** (≒受付時刻) から荷役等の開始時刻まで。

## (2) 荷役等時間について

- ① **トラック事業に附帯する業務※4の開始時間から終了時間まで。**
  - ② 1つの施設内で荷卸しと荷積みの両方を行う場合※5 ⇒ 積載率の向上等に向けた事業者の取組を阻害しないよう、**荷卸しと荷積み**を別々に計測することも許容する
- 到着した後速やかに受付等を行わずに業務上の指示等により休憩する時間は除外。  
**業務から完全に離れることができず、実質的に休憩がとれていない時間※6は、これらの計算から除外しない**
  - 貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号）第8条において大型トラック※7が対象とされている荷待ち時間・荷役作業等の記録の義務付けについて、範囲の拡大が検討されている。

※1 到着場所はトラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所を想定

※2 到着後速やかに受付等を行う場合

※3 トラックドライバーの都合で指示時刻等を過ぎた場合については、荷待ち時間として計測しない。

※4 トラックドライバーが行う荷役、検品、荷造り、入庫・出庫、棚入れ・棚出し、仕分け、商品陳列、ラベル貼り、代金の取立て・立替え

※5 荷卸しと荷積みを並行して行うケースや帰り荷（複荷）の積込みを行うケース、輸送用機器を持ち帰るケースなど

※6 迅速に車両を動かせるような状態での待機や荷役作業中の立ち会いが要求されているなど

※7 車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上



特定事業者の指定基準については、類似の制度である省エネ法の指定基準も参考にしつつ、全体への寄与がより高いと認められる大手の事業者から順に、日本全体の貨物量の半分程度となる事業者を指定

特定事業者の種類	指定基準値	指標の算定方法	指定基準値の根拠
特定荷主	取扱貨物の重量※1 9万トン以上 (上位3,200社程度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○特定第一種荷主(≒発荷主) 貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を行わせた貨物の年度の合計の重量</li> <li>○特定第二種荷主(≒着荷主) 次に掲げる貨物の年度の合計の重量                             <ul style="list-style-type: none"> <li>①自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物</li> <li>②自らの事業に関して、他の者をして運転者から受け取らせる貨物</li> <li>③自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物</li> <li>④自らの事業に関して、他の者をして運転者に引き渡させる貨物</li> </ul> </li> </ul>	国土交通省「全国貨物純流動調査(物流センサス)報告書」(令和5年3月)及び総務省・経済産業省「令和3年経済センサス-活動調査」(令和5年6月27日)を元に試算し、第一種荷主、第二種荷主及び連鎖化事業者の取扱貨物の重量が多い順に対象とし、50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出
特定連鎖化事業者		次に掲げる貨物(※2)の年度の合計の重量 <ul style="list-style-type: none"> <li>①当該連鎖化事業者の連鎖対象者が運転者から受け取る貨物</li> <li>②当該連鎖化事業者の連鎖対象者が他の者をして運転者から受け取らせる貨物</li> </ul>	
特定倉庫業者	貨物の保管量 70万トン以上 (上位70社程度)	倉庫業者が寄託を受けた物品を保管する倉庫において入庫された貨物の年度の合計の重量	各倉庫業者から提出された受寄物入出庫高及び保管残高報告書」(令和4年1月~12月分)を元に試算し、貨物の保管量が多い順に対象とし、全体の50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出
特定貨物自動車運送事業者等	保有車両台数 150台以上 (上位790社程度)	保有する事業用自動車の台数	国土交通省「令和4年度 貨物自動車運送事業輸送実績調査」を元に、元請としての輸送能力を加味した上で試算し、輸送能力が多い順に対象とし、全体の50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出

※1: 事業者としての全体の取扱い貨物の重量ではなく、第一種荷主、第二種荷主、連鎖化事業者それぞれの立場での取扱貨物の重量を指す。  
 ※2: 当該連鎖化事業者の連鎖対象者が貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託するもの並びに当該連鎖化事業者が連鎖対象者との定型的な約款による契約に基づき受渡しの日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができない貨物を除く。



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

時期	内 容
2024年5月15日	改正物流効率化法公布
2024年6月28日	国交省・経産省・農水省3省合同会議(以下「合同会議」)立ち上げ (改正物流効率化法に基づく基本方針、判断基準、指定基準等)
2024年7～8月	荷主・トラック・倉庫等各種業界団体と意見交換
2024年8月26日	第2回合同会議、取りまとめ素案(たたき台)提示、業界団体ヒアリング等
2024年9～10月	第3回合同会議、骨子案(基本方針、判断基準等)策定→パブリックコメント
2024年10月頃	第4回合同会議、とりまとめ案(基本方針、判断基準等)策定
2025年11～12月頃	政省令等案作成→パブリックコメント
2025年初目途	政省令等公布
2025年度～	法律の施行①(努力義務・判断基準等) (2025年度中)各事業者による貨物重量の算定
2026年度～	法律の施行②(特定事業者の措置[特定事業者の指定、中長期計画の提出・ 物流統括管理者の選定等])
2027年度～	法令に基づく定期報告の提出開始

- ① 参加者の問題意識等共有
- ② トラック物流の概況、2024年問題の背景について
- ③ 改正物流法概要、施行に向けた議論について  
(国交省、経産省、農水省3省合同会議資料より)
- ④ 物流効率化に向けた事例紹介  
(経産省作成事例集より [前回の続き])**
- ⑤ 知っておきたい物流分野の取引ルール(公正取引委員会)
- ⑥ 参考資料紹介
  - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)
  - ⑥-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)
  - ⑥-3 政策パッケージの進捗、補助金情報、R7予算関係
  - ⑥-4 トラックGメンの活動状況について
  - ⑥-5 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料

## 調査背景・実施目的

**（調査背景）** 現在、物流業界において、長時間の荷待ちや契約にない附帯作業等による長時間労働、価格競争に伴う厳しい取引環境・雇用環境等、物流業界における課題は深刻化しており、これらがトラックドライバーをはじめとする物流分野における人手不足の原因となっている。物流業界においては、2024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等の働き方改革や脱炭素化に向けた取組への対応も求められている。

こうした背景を受け、2023年6月に経済産業省・農林水産省・国土交通省の3省が、『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』を取りまとめ、発荷主・着荷主・物流事業者が連携・協働して『物流業務の効率化・合理化』に取り組むことが求められている。

**（実施目的）** 『物流業務の効率化・合理化』を実現するために、荷主・物流事業者が活用することで物流の2024年問題に 対し改善効果があると期待されるサービスを明らかにする。

## 調査スコープ

物流効率化は「設備・機材」と「IT情報・技術」の2つのアプローチ対象があるが、**本調査においては、「IT情報・技術」を対象とする。**

(自動運転トラック、AGV、パレット、パレタイザー、自動倉庫等の「設備・機材」は本調査の対象外。)

## 調査対象サービス

物流に関わるプレイヤー※同士が連携・協働して効率化するサービスに重点を置きつつ、個社内で行える効率化サービスまで広く対象とした。

※ガイドラインに記載されている発荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者。

## 調査対象スコープ内に属するサービス大分類

	輸送				保管（倉庫）		
企業間連携による 効率化サービス	輸送マッチングサービス				倉庫・輸送拠点マッチングサービス		
個社内で行える 効率化サービス	ダイナミック プライシング	輸送管理 システム	実績・動態 管理システム	電子書面・契約 システム (伝票電子化・EDI等)	検品レス サービス	バース予約 システム	倉庫関連 管理システム
	輸送・調達計画システム（ルー ト・モード 最適化）		積付管理 システム	バックオフィス業務自動化 (RPA等)			

**（参考）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より**

効率的な物流を実現するためには、発荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者が連携・協働して、現状の改善を図るための取組を実施することが必要である。発荷主事業者、物流事業者及び着荷主事業者は、次に掲げる諸事項に取り組むことを通じて、物流の適正化・生産性向上を図るものとする。

## 本調査の重点課題

物流革新に向けた政策パッケージの施策効果のうち、【荷待ち・荷役の削減】と【積載効率の向上】に資する効果の期待ができるサービスを重点課題とする。

### 3.ヒアリング調査実施結果詳細－画像検品システム

## 画像検品システムとは

分類別概要説明

個社サービス説明

(株)セイノー情報サービス BRAIS (iSCAN)

ガイドラインの取組に対する効果対象  
荷待ち・荷役時間の削減  
積載効率の向上

凡例 荷 = 荷主 物 = 物流事業者 倉 = 倉庫事業者

### 画像検品システム概要

<p>サービス目的</p>	<p>目視判断が必要であったため人が対応せざるを得なかった検品作業をAI等を活用した画像検品システムにより自動化することで、検品作業における作業要員の省力化・検品精度の向上を図る。</p>
<p>サービス導入前の姿(例)</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; width: 30%;"> <p><b>検品作業要員の確保</b> 検品作業は反復作業ではあるものの、正しい製品が梱包されているか等を目視の上、判断が必要な作業のため、検品作業のための要員確保が必要。</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>検品作業</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>輸配送</p> </div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; width: 30%;"> <p><b>誤出荷の発生</b> 梱包時に本来出荷すべきでない荷を誤って梱包してしまい、誤出荷が発生。</p> </div> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">サービス導入</p>
<p>サービス導入後の姿(例)</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid purple; padding: 5px; width: 30%;"> <p><b>検品作業要員の省力化</b> カメラとAIを活用することで、検品作業を自動化し、問題のある荷物(製品・商品)を識別し、当該荷物のみを作業員が確認することで、検品作業要員の省力化が可能。</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>検品作業</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>輸配送</p> </div> <div style="border: 1px solid purple; padding: 5px; width: 30%;"> <p><b>誤出荷の防止</b> カメラとAIにより検品精度を高い状態で維持し、人たための見逃し等のミスによる誤出荷を防止。</p> </div> </div>



3.ヒアリング調査実施結果詳細－車両ナンバー認証システム

車両ナンバー認証システムとは

(株)JVCケンウッド・公共産業システム  
車両ナンバー認証システム

ガイドラインの取組に対する効果対象

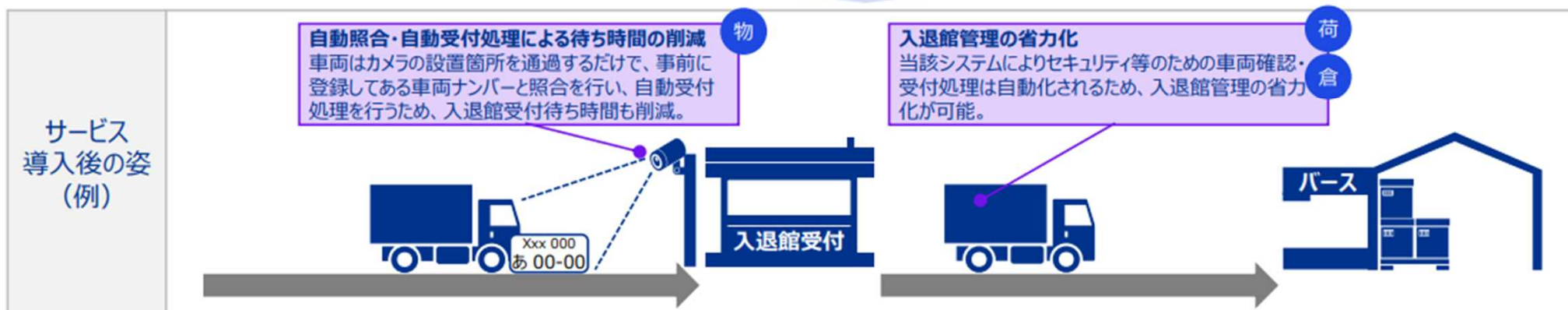
荷待ち・荷役  
時間の削減

積載効率  
の向上

凡例 荷 = 荷主 物 = 物流事業者 倉 = 倉庫事業者

車両ナンバー認証システム概要

サービス目的	物流拠点への車両の入退館時に受付業務を自動化し、入退館管理の省力化を行う。また、入退館受付業務による車両の敷地内外への入退場待ち時間を自動化による効率化で削減する。
--------	--







### 3.ヒアリング調査実施結果詳細－物流統合管理システム

## 物流統合管理システムとは

凡例 荷 = 荷主 物 = 物流事業者 倉 = 倉庫事業者

GROUND(株) GWES  
ロジスティード ソリューションズ(株)  
統合物流管理 システム ONESLOGI/LMS  
サプライチェーン 最適化サービス SCDOS  
セイノー情報サービス 統合物流管理 LMS

### 分類別概要説明

### 個社サービス説明

ガイドラインの取組に対する効果対象

荷待ち・荷役  
時間の削減

積載効率  
の向上

## 物流統合管理システム概要

<p>サービス目的</p>	<p>複数の物流拠点に点在しているシステムが保有しているデータを統合し、一元管理を行えるようにするシステム。KPIをもとにした予実比較や、統合システムから各拠点のシステムへ指示を出す機能等の様々な機能を活用し、サプライチェーン全体を通じた物流の効率化を図る。</p>
<p>サービス導入前の姿(例)</p>	<p>各拠点のデータ収集・分析・指示に時間がかかって大変</p> <p>本部用データの作成が大変</p> <p>頻繁なデータ依頼に耐えられない</p> <p>無駄な指示な気がする</p> <p>データ収集・分析工数の増加 各拠点で保有する物流情報の収集、分析のためのデータ整理等の工数が増加、また、指示対応も遅れてしまうため、不適切な指示が発生。</p> <p>データ準備工数の増加 本部提出用のデータを作成するのに工数がかかり、本部の要求する頻度に応えることが不可。</p>
<p>サービス導入</p>	
<p>サービス導入後の姿(例)</p>	<p>効率的なデータ運用による最適化 物流統合システムから最新のデータが常に収集可能なため、必要に応じたタイミングで適切な分析・作業指示が可能。</p> <p>データ準備工数の削減 既存のシステムから自動で必要な情報が本部に共有されるため、データ準備作業がなくなり、本来やるべき業務に専念することが可能。</p>

### 3.ヒアリング調査実施結果詳細－共同輸送マッチングサービス

## 共同輸送マッチングサービスとは

凡例 荷 = 荷主 物 = 物流事業者 倉 = 倉庫事業者

日本パレットレンタル(株) TranOpt

分類別概要説明

個社サービス説明

ガイドラインの取組に対する効果対象  
 荷待ち・荷役時間の削減  
 積載効率の向上

## 共同輸送マッチングサービス概要

**サービス目的** 共同輸配送の需給情報・実施に必要な各種情報を収集。共同輸配送を検討する企業が容易にマッチング先を見つけることができるようにすることで、共同輸配送を実現し、輸送時の積載率を向上させる。

**サービス導入前の姿(例)**

**情報不足による共同輸配送検討・調整の鈍化**  
 共同輸配送を実現するうえで必要となる、他社情報（荷・ルート・共配の検討有無等）を限られた情報源の中から収集するため、情報不足、かつ手間がかかり、共同輸配送の検討が鈍化。

**積載率・実車率が低いことによるコストの増加**  
 本来共同輸配送が可能な荷にもかかわらず、共同輸配送のマッチング先が見つからない場合、輸送時の積載率低下や帰り便の空荷等が発生し、余分なコスト負担が発生。

サービス導入

**サービス導入後の姿(例)**

**必要かつ広範な情報の取得による共同輸配送検討・調整の促進**  
 共同輸配送を検討中の企業情報を簡単に収集することができるため、検討・調整の速度が上がり、共同輸配送の実現が加速。

**積載率・実車率の向上によるコストの削減**  
 共同輸配送の増加により、輸送車両の積載率・実車率が向上することで、輸送コストを削減可能。



### 3.ヒアリング調査実施結果詳細－中継拠点マッチングサービス

## 中継拠点マッチングサービスとは

凡例 **荷** = 荷主 **物** = 物流事業者 **倉** = 倉庫事業者

(株)souco Optis

分類別概要説明

個社サービス説明

ガイドラインの取組に対する効果対象

荷待ち・荷役  
時間の削減

積載効率  
の向上

### 中継拠点マッチングサービス概要

<p>サービス目的</p>	<p>中継拠点を活用したい荷主の荷の発着地・荷量情報と、倉庫事業者等から空き倉庫・空間情報を集約し、双方をマッチングさせることで、荷主の中継拠点探索作業の効率化、倉庫事業者の空き空間の有効活用を図る。</p>
<p>サービス導入前の姿(例)</p>	<p><b>中継拠点探索工数の発生</b> 荷主や元請事業者等が中継拠点を探索する際、希望条件に沿った中継拠点提供事業者の探索に時間がかかっている。</p> <p>荷主 物流担当</p> <p>倉庫事業者A社 倉庫事業者B社 倉庫事業者C社</p> <p><b>空き空間による収益圧迫</b> 新規顧客開拓不足や、一時的な空き空間を上手く活用できていないことで、収益が圧迫されている。</p>
<p>サービス導入</p>	
<p>サービス導入後の姿(例)</p>	<p><b>中継拠点探索工数の削減</b> 希望の立地・保管条件をマッチング業者に共有することで、探索作業負担を抑え、希望条件に合う事業者へ依頼を出すことが可能。</p> <p>利用依頼</p> <p>マッチング業者</p> <p>利用依頼</p> <p>倉庫事業者A社 倉庫事業者B社 倉庫事業者C社</p> <p><b>空間有効活用による収益向上</b> 自社で営業活動を活発に行うことなく、マッチング業者を通して倉庫利用依頼を受注することが出来、収益が向上。</p>

### 3.ヒアリング調査実施結果詳細－積付管理システム

## 積付管理システムとは

凡例 **荷** = 荷主 **物** = 物流事業者 **倉** = 倉庫事業者

分類別概要説明

個社サービス説明

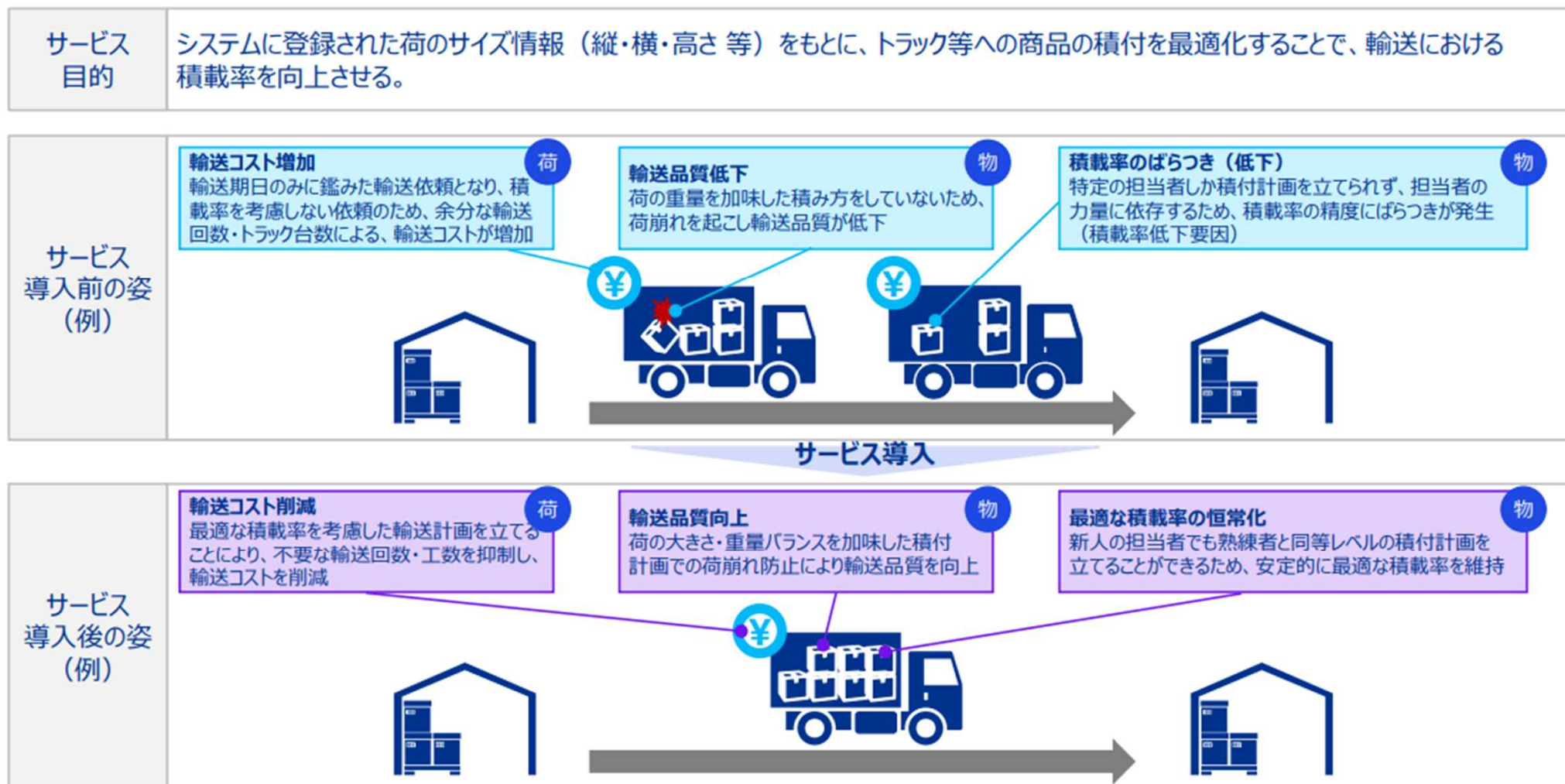
NEXT Logistics Japan NeLOSS  
ネットロックシステム(株) パンニングマスター

ガイドラインの取組に対する効果対象

荷待ち・荷役  
時間の削減

積載効率  
の向上

### 積付管理システム概要





### 3.ヒアリング調査実施結果詳細－積載率可視化システム

## 積載率可視化システムとは

凡例 **荷** = 荷主 **物** = 物流事業者 **倉** = 倉庫事業者

分類別概要説明

個社サービス説明

日本電気通信システム(株)  
NEC 3次元積載量可視化ソフトウェア

ガイドラインの取組に対する効果対象

荷待ち・荷役  
時間の削減

積載効率  
の向上

## 積載率可視化システム概要

サービス目的	輸送中のトラック内の積載率を可視化・管理することが可能になり、積載率に合わせた追加の荷の配送によって、積載効率の向上が可能。
--------	--



### 3.ヒアリング調査実施結果詳細－伝票電子化システム

## 伝票電子化システムとは

分類別概要説明

個社サービス説明

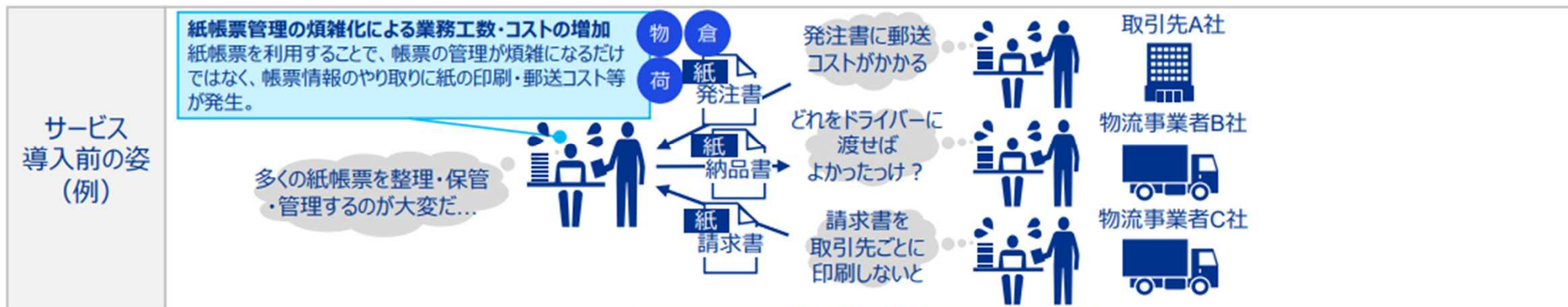
ウイングアーク1st(株) TSUNAGUTE

ガイドラインの取組に対する効果対象  
 荷待ち・荷役時間の削減  
 積載効率の向上

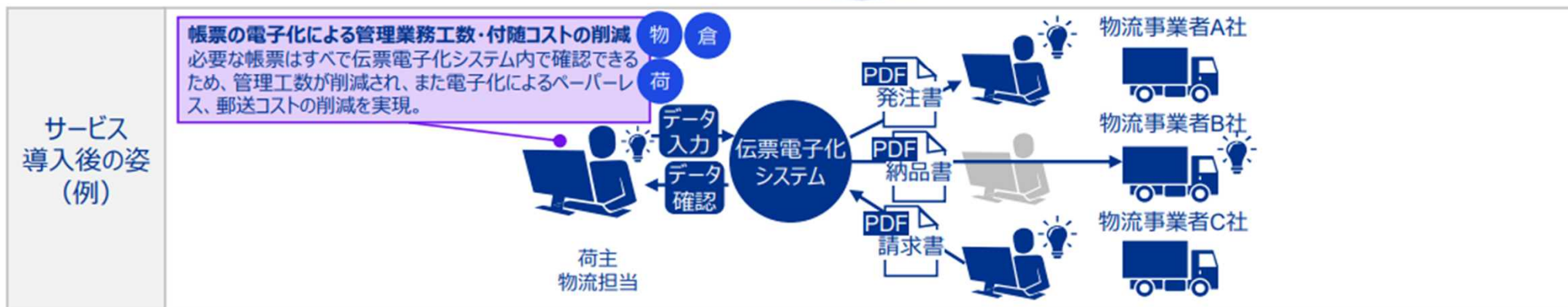
凡例 荷 = 荷主 物 = 物流事業者 倉 = 倉庫事業者

### 伝票電子化システム概要

**サービス目的** 既存の帳票をスキャナ等での文字認識技術（OCR）で取り込んだり、帳票フォーマットから見積書、請求書等の帳票をシステム上で作成し、帳票を電子化することで、印刷コストの削減やデータ化による利便性向上（システム間での帳票データの授受等）を図る。



### サービス導入







4.まとめ

例えば荷役時間の短縮には、検品方法見直し、事前の情報連携、荷姿変更など複数の方法があるが、それぞれアプローチ方法が異なる。サービス等の選択は、自社の課題解決方針に合致したものを選定する必要がある。

サービス導入  
目的

本調査で重点を置いた物流の2024年問題の取組事項  
「荷待ち・荷役の削減」、「積載効率の向上」に対応し、物流の効率化を図る

	課題領域	各テーマに対応するサービス小分類
物流企画	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">分析</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">可視化</div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>物流統合管理システム...p.100~p.118</li> </ul>
物流管理	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">計画立案</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">計画に基づく指示・手配</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">実績管理</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">業務改善</div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>伝票電子化システム...p.154~p.165</li> <li>配送案件管理システム...p.88~p.99</li> <li>共同輸送マッチングサービス...p.125~p.130</li> <li>中継拠点マッチングサービス...p.131~p.136</li> <li>積載率可視化システム...p.149~p.153</li> </ul>
物流運用	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">作業指示</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">作業遂行</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">現場改善</div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>倉庫運用管理システム (WES) ...p.45~p.50</li> <li>輸送管理システム (TMS) ...p.68~p.87</li> <li>求貨・求車マッチングサービス...p.119~p.124</li> <li>積付管理システム...p.137~p.148</li> <li>動態管理システム...p.57~p.67</li> <li>バース予約システム...p.24~p.38</li> <li>車両ナンバー認証システム...p.51~p.56</li> <li>画像検品システム...p.39~p.44</li> </ul>

#### 4.まとめ

**課題領域に対応する各システムは、それぞれ異なる留意点をもち、導入企業それぞれの状況に鑑みたうえで、物流効率化サービスの検討・利用を進めていくことが必要である。**

課題領域		本調査で確認された荷主・物流事業者・倉庫事業者が留意すべき主な例
物流企画	分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>導入企業独自のカスタマイズを必要とする場合、開発期間が長くなり、導入決定から効果の発現までの時間が長期化。</li> </ul>
	可視化	<ul style="list-style-type: none"> <li>関連会社やグループ会社間で連携をして広く改善を行うシステムを運用するには、当該協力会社においてもメリットがあることを明確にし、理解・協力を得て、システム導入を進めることが必要。（また、協力を得るための時間が長期化する可能性もあり）</li> </ul>
物流管理	計画立案	<ul style="list-style-type: none"> <li>複数システムのデータを集約し、分析等を行うシステムの効果を高めるためには、各システムにおいて正しい運用がされており、生成されるデータの精度が高いことが前提条件として必要。</li> </ul>
	計画に基づく指示・手配	<ul style="list-style-type: none"> <li>取り扱っている荷の特徴（定貫品・不定貫品等）・物流特性（ラストワンマイル配送・幹線輸送等）に鑑みた実業務に沿ったシステムを導入しないと、導入効果が減少。</li> </ul>
	実績管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存システムとの連携可否等を考慮しないと、限定的な効果・余分な開発コストの発生につながる可能性あり。</li> </ul>
	業務改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>スマホが普及していない、IT人材が不足している等、ITリソースに鑑みたシステム選定をしないと限定的な効果となる可能性あり。</li> </ul>
物流運用	作業指示	<ul style="list-style-type: none"> <li>同一機能の複数システムを導入することとなり、現場担当者の業務が煩雑になる可能性があることの考慮が必要。</li> </ul>
	作業遂行	<ul style="list-style-type: none"> <li>システム導入の前提条件として、物流情報をデータとして準備しておく必要がある。（特に物流業務を外部委託している荷主は、荷のサイズ・重量等の情報を保有していない傾向）</li> </ul>
	現場改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>システム導入の前提条件として、物流情報をデータとして準備しておく必要がある。（特に物流業務を外部委託している荷主は、荷のサイズ・重量等の情報を保有していない傾向）</li> </ul>



- ① 参加者の問題意識等共有
- ② トラック物流の概況、2024年問題の背景について
- ③ 改正物流法概要、施行に向けた議論について  
(国交省、経産省、農水省3省合同会議資料より)
- ④ 物流効率化に向けた事例紹介  
(経産省作成事例集より [前回の続き])
- ⑤ **知っておきたい物流分野の取引ルール(公正取引委員会)**
- ⑥ 参考資料紹介
  - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)
  - ⑥-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)
  - ⑥-3 政策パッケージの進捗、補助金情報、R7予算関係
  - ⑥-4 トラックGメンの活動状況について
  - ⑥-5 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料

令和6年9月24日

# 知っておきたい 物流分野の取引ルール

公正取引委員会事務総局  
近畿中国四国事務所中国支所

# 本日の説明のポイント

- 1 物流特殊指定とは(独占禁止法・下請法の関係)
- 2 物流特殊指定が適用される取引
- 3 物流特殊指定で禁止される行為

## 物流特殊指定とは

物流特殊指定は、物流分野における取引の公正化を図ることを目的としています。

物流特殊指定の正式名称は、「特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不公正な取引方法」という。

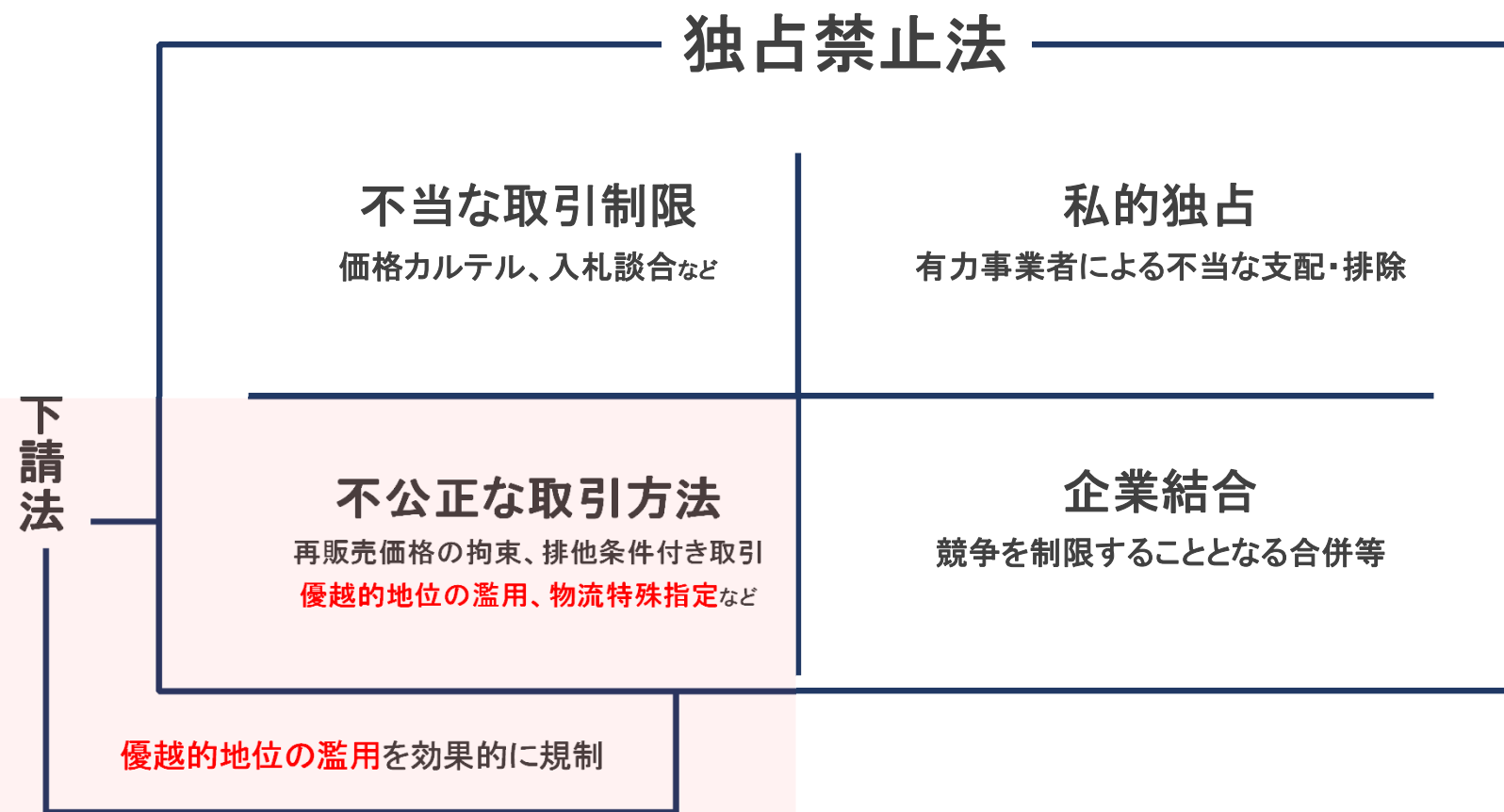
物流特殊指定は、荷主と物流事業者の取引における優越的地位の濫用を効果的に規制するために指定された独占禁止法上の告示である。

(注) 優越的地位の濫用を効果的に規制するために、物流特殊指定は規制対象を明確化し、具体的な禁止行為を指定している。



# 独占禁止法による規制の全体像

独占禁止法は、公正かつ自由な競争の制限につながるような行為、競争の基盤を侵害するような行為を不公正な取引方法として禁止しています。物流特殊指定は、荷主と物流事業者との取引に適用される不公正な取引方法として、指定されています。



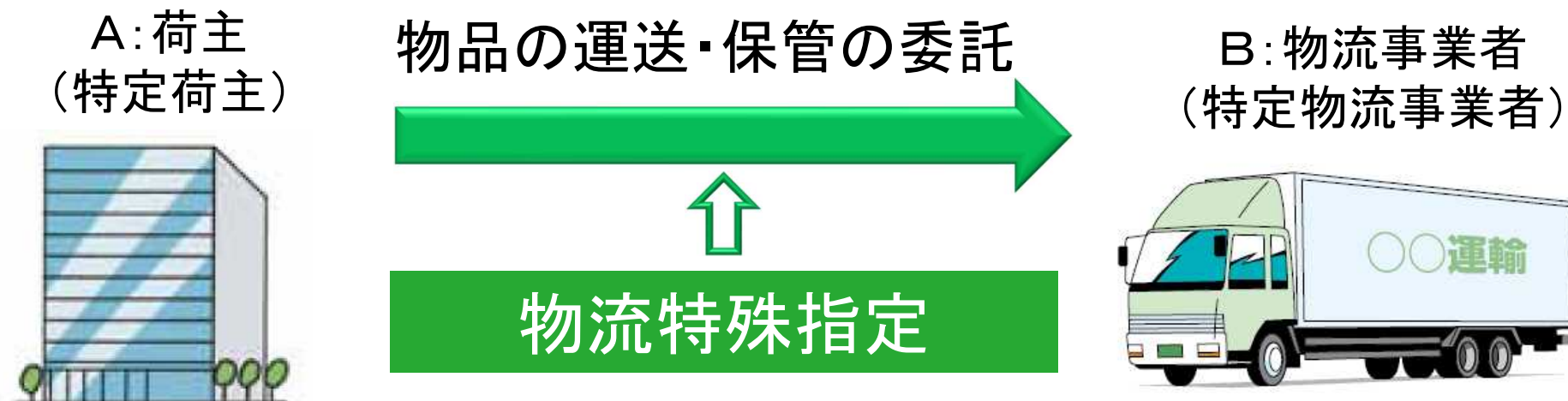
# 物流特殊指定の適用対象となる取引



荷主と物流事業者との取引に物流特殊指定を運用し、また、物流事業者間の再委託取引に下請法を運用することにより、物流分野全体の取引の公正化を図っている。

物流特殊指定の適用対象となる取引①

## 荷主が物流事業者に対して直接委託する場合



荷主(A)が物流事業者(B)に対して、継続的に物品の運送又は保管を委託している場合において、荷主及び物流事業者の資本金や取引上の地位が物流特殊指定が定めるいずれかの関係(次頁)にあるときは、それぞれ特定荷主及び特定物流事業者として、物流特殊指定の適用対象となる。

(注) 継続的とは、毎月のように連続的に委託(受託)しているということまでではなく、例えば、不定期であっても繰り返し委託(受託)しているような場合も含まれる。

## 荷主と物流事業者の関係

荷主(特定荷主)

物流事業者(特定物流事業者)

a

資本金3億円超

資本金3億円以下

(個人事業者を含む。)

※資本金3億円超の事業者の子会社を除く。

b

資本金1千万円超  
3億円以下

資本金1千万円以下

(個人事業者を含む。)

※資本金1千万円超の事業者の子会社を除く。

c

取引上の地位が  
優越している荷主

取引上の地位が  
劣っている物流事業者

上記 **c** における取引上の地位の優劣の判断に際しては、荷主と物流事業者の関係ごとに、取引依存度、荷主の市場における地位、取引先変更の可能性等を総合的に考慮する。



## 物流特殊指定の適用対象となる取引②

# 荷主の子会社が物流事業者に対して再委託する場合

A: 荷主

B: 元請物流事業者  
(荷主Aの子会社)

C: 下請物流事業者



荷主(A)の子会社(B)がCに対して再委託する場合において、Aから直接運送又は保管の委託を受けるものとするれば、AとCが「荷主と物流事業者の関係」(前頁)のいずれかに該当することとなる場合には、BとCとの取引に物流特殊指定が適用される。

(注) 下請法で規制されている取引は、物流特殊指定の規制対象から除かれる。

# 物流特殊指定が禁止する行為

- ① 代金の支払遅延
- ② 代金の減額
- ③ 買ったたき
- ④ 物の購入強制・役務の利用強制
- ⑤ 割引困難な手形の交付
- ⑥ 不当な経済上の利益の提供要請
- ⑦ 不当な給付内容の変更及びやり直し
- ⑧ 要求拒否に対する報復措置
- ⑨ 情報提供に対する報復措置

## ①代金の支払遅延

特定荷主は、特定物流事業者には責任がある場合を除き、代金を支払期日までに支払わなければいけません(物流特殊指定第1項第1号)。

### <問題となり得る事例>

- 荷主は、物流事業者に対し、自社の資金繰りの都合がつかなかったことを理由に、あらかじめ定めた支払期日を経過して代金を支払った。
- 荷主は、自社の事務処理手続が遅れたことを理由に、あらかじめ定めた支払期日を経過して代金を支払った。

## ②代金の減額

特定荷主は、特定物流事業者には責任がある場合を除き、あらかじめ定めた代金（運賃や保管料）の額を減じてはいけません（物流特殊指定第1項第2号）。

＜問題となり得る事例＞

- 荷主は、物流事業者との間で代金の引下げについて合意したが、引下げ前の代金で発注したものについてまで新しい代金を遡って適用することにより、代金の額を減じた。
- 荷主は、「管理事務手数料」として代金の額に一定率を乗じて得た額を代金の額から減じた。
- 荷主は、自己の顧客から販売した商品の単価を引き下げられたことを理由に物流事業者に対して代金の額を減じた。



### ③ 買ったたき

特定荷主は、代金を決定するときに、通常支払われる対価に比べて著しく低い額を特定物流事業者と十分協議することなく決定してはいけません(物流特殊指定第1項第3号)。

<問題となり得る事例>

- 荷主は、物流事業者と十分に協議することなく、自社の予算を基準にして一方的に代金の額を決定した。
- 荷主は、個々の物流事業者の事情を考慮することなく、一方的に従来の代金から一律に一定率で代金を引き下げることとした。
- 荷主が、これまでの週一回の配送を毎日の配送に変更するよう物流事業者に申し入れたところ、物流事業者は、配送頻度が増加すれば運送費等の費用がかさむため新たに見積書を提出したが、荷主は、物流事業者と十分な協議をすることなく、代金の額を据え置いた。

## ④物の購入強制・役務の利用強制

特定荷主は、正当な理由がないのに、特定物流事業者に対して物品又は役務を強制して購入・利用させてはいけません(物流特殊指定第1項第4号)。

<問題となり得る事例>

- 荷主は、物流事業者に対し、自社の発注担当者を通じて、取引先が販売するお節料理を購入させた。
- 荷主が、物流事業者に対し、自ら指定するリース会社とトラックのリース契約を締結するよう要請したところ、物流事業者は既に同等の性能のトラックを保有していることから、リース契約の要請を断ったにもかかわらず、荷主は契約締結を再三要請し、当該契約を締結させた。

## ⑤割引困難な手形の交付

特定荷主は、支払期日までに一般の金融機関で割引を受けることが困難な手形を交付してはいけません（物流特殊指定第1項第5号）。

＜問題となり得る事例＞

○ 荷主は、物流事業者に対し、期間65日※の手形を交付した。

※ 下請法の運用では、繊維業90日・その他の業種120日を超える長期の手形を割引困難な手形に該当するおそれがあるとして指導してきたが、業界の商慣行、金融情勢等を総合的に勘案して、令和6年11月1日以降、業種を問わず当該期間を60日とすることとしている。

## ⑥ 不当な経済上の利益の提供要請

特定荷主は、自己のために、特定物流事業者に対してお金やサービス、その他の経済上の利益を提供させ、特定物流事業者の利益を不当に害してはいけません(物流特殊指定第1項第6号)。

<問題となり得る事例>

- 荷主は、物流事業者に対し、物流事業者の利益との関係を明らかにすることなく、自社の主催するイベントの開催のための協賛金を提供させた。
- 荷主は、物流事業者に対し、自社の倉庫に保管してある荷物の仕分け作業や梱包作業を無償で行わせた。
- 荷主は、物流事業者に対し、荷物の積み下ろしのための待機時間に、他の物流事業者が運送した荷物の積み下ろし作業を無償で行わせた。



## ⑦ 不当な給付内容の変更及びやり直し

特定荷主は、契約内容を変更したり、運送若しくは保管をやり直し(追加)させたりすることで、特定物流事業者の利益を不当に害してはいけません(物流特殊指定第1項第7号)。

<問題となり得る事例>

- 荷主は、物流事業者に対し、運送の委託を直前に取り消したにもかかわらず、当該運送の手配に要した費用の一部を物流事業者に負担させた。
- 荷主は、自己の都合で工事を延期し、設備工事に使用する資材の運送をやり直させたにもかかわらず、それにより生じた費用の一部を物流事業者に負担させた。
- 荷主は、自己の都合を理由に、配送先を変更したにもかかわらず、変更に伴い必要となる費用の一部を物流事業者に負担させた。

物流特殊指定が禁止する行為

## ⑧要求拒否に対する報復措置

特定荷主は、減額の要求や自己の指定する物品の購入の要求等（前記①～⑦）を拒否したことを理由として、特定物流事業者に対して取引量を減じたり、取引を停止したりしてはいけません（物流特殊指定第1項第8号）。

<問題となり得る事例>

- 荷主は、物流事業者に対し、協賛金の提供を要請したところ、これを拒否されたことから、そのことを理由として取引の量を減らした。

物流特殊指定が禁止する行為

## ⑨情報提供に対する報復措置

特定荷主は、特定荷主が物流特殊指定第1項に掲げる行為（前記①～⑧）をしていた場合に、特定物流事業者が公正取引委員会に対しその事実を知らせ、又は知らせようとしたことを理由として、取引の量を減じ、取引を停止し、その他の不利益な取扱いをしてはいけません（物流特殊指定第2項）。

<問題となり得る事例>

- 荷主は、物流事業者が公正取引委員会に対して減額したことを知らせようとしたことを理由として、取引を停止した。

## 物流特殊指定に違反すると

# 排除措置命令

- 違反行為の差止め
- 契約条項の削除
- その他違反行為を排除するために必要な措置





令和5年度における荷主と物流事業者との取引に関する  
調査結果等の概要について

公正取引委員会  
優越的地位濫用未然防止対策調査室

令和6年6月

## 1 調査の方法

- 荷主と物流事業者との間の物品の運送又は保管に係る継続的な取引を対象に、令和5年度の書面調査は、以下の要領で実施。
- 書面調査の結果を踏まえ、現下の労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコスト上昇分の取引価格への反映の必要性について協議をすることなく取引価格を据え置く行為等が疑われる事案について、荷主121名に対する立入調査を実施。

	荷主向け	物流事業者向け
調査対象事業者	30,000名	40,000名
回収数	18,172名	20,103名
回収率	60.6%	50.3%
調査票発送日	令和5年9月29日	令和6年1月12日
回答期限	令和5年10月27日	令和6年1月31日
調査対象期間	令和4年9月1日 ～令和5年8月31日	令和5年1月1日 ～同年12月31日

# 第1 荷主と物流事業者との取引に関する調査結果

## 2 注意喚起文書の送付

- 書面調査及び立入調査の結果を踏まえ、独占禁止法上の問題につながるおそれのあった荷主573名に対し、具体的な懸念事項を明示した注意喚起文書を送付。
- 注意喚起文書を送付した荷主の上位3業種は、「協同組合」<sup>(注)</sup>、「食料品製造業」、「飲食料品卸売業」の順であった。
- また、問題につながるおそれのある回答を行為類型別にみると、「買ったたき」、「代金の減額」、「代金の支払遅延」の順に多かった。

(注) 主に農産物、林産物及び水産物の販売事業等を営む協同組合

### (1) 注意喚起文書を送付した荷主573名の業種別内訳

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

(注) 業種名は、日本標準産業分類（令和5年7月告示 総務省）による。

割合は、小数点以下第2位を四捨五入しているため、大分類ベースの割合とその内訳の和は一致しない。

# 第1 荷主と物流事業者との取引に関する調査結果



## 2 注意喚起文書の送付

### (2) 注意喚起文書を送付した荷主（687名）の行為類型別内訳

行為類型	件数	割合
買ったたき	239件	34.8%
代金の減額	142件	20.7%
代金の支払遅延	117件	17.0%
不当な給付内容の変更及びやり直し	106件	15.4%

行為類型	件数	割合
不当な経済上の利益の提供要請	45件	6.6%
割引困難手形の交付	31件	4.5%
その他	7件	1.0%
合計	687件	100%

(注) 複数の行為類型で注意喚起文書の送付を受けた荷主が存在するため、合計の件数は前記(1)の荷主数573名とは一致しない。

## 3 問題につながるおそれのある事例

### (1) 買ったたき

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



### 3 問題につながるおそれのある事例

#### (2) 代金の減額

荷主の業種		問題につながるおそれのある事例
大分類	中分類	
卸売業、 小売業	建築材料、鉱物・ 金属材料等卸売業	荷主Cは、物流事業者に対し、「協力値引き」と称して、契約書で定めていた運賃を一方向的に5%差し引いて支払った。
不動産業、 物品賃貸業	物品賃貸業	荷主Dは、物流事業者に対し、運賃の支払方法を手形払から現金振込に変更したが、その際に運賃を一律に5%差し引いて支払った。

#### (3) 代金の支払遅延

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

#### (4) 不当な給付内容の変更及びやり直し

荷主の業種		問題につながるおそれのある事例
大分類	中分類	
建設業	総合工事業	荷主Gは、物流事業者に対し、運送を行うこととされていた当日の朝に運送委託をキャンセルしたが、そのような突然のキャンセルに伴い物流事業者が負担した費用を支払わなかった。
製造業	木材・木製品 製造業	荷主Hは、物流事業者に対し、運送内容を突然変更したが、その変更に伴い物流事業者が負担した費用を支払わなかった。

### 3 問題につながるおそれのある事例

#### (5) 不当な経済上の利益の提供要請

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

#### (6) 割引困難な手形の交付

荷主の業種		問題につながるおそれのある事例
大分類	中分類	
不動産業、 物品賃貸業	物品賃貸業	荷主Kは、物流事業者に対し、運賃として手形期間150日の約束手形を交付した。

#### (7) 物の購入強制・役務の利用強制

荷主の業種		問題につながるおそれのある事例
大分類	中分類	
複合サービス事業	協同組合	荷主Lは、物流事業者に対し、自身が取り扱う自動車共済保険及び定期貯金を契約するよう求めた。
運輸業、 郵便業	道路貨物運送業	荷主Mは、物流事業者に対し、自身の子会社を取り扱う保険の契約及びワインの購入を強要した。

## 第2 優越タスクにおける荷主と物流事業者との取引に関する優越的地位の濫用事案の処理状況

- 審査局内に設置した「優越的地位濫用事件タスクフォース」においては、荷主と物流事業者との取引に関する調査で物流事業者から寄せられた荷主の行為に関する情報を含め、優越的地位の濫用行為に係る全国から寄せられる情報及び自ら収集した情報に基づいて、一元的に当該行為の類型に特化した調査を行うことで事例の蓄積や処理方法の向上を図り、これらを積極的に活用することにより、優越的地位の濫用事案を効率的に処理できるようにしている。

### 1 処理概況

令和5年度においては、荷主と物流事業者との取引に関する優越的地位の濫用事案について、優越的地位の濫用につながるおそれがあるとして、17件の注意を行った。注意対象となった業種は、協同組合<sup>(注)</sup>（3件）、食料品製造業（3件）、道路貨物運送業（2件）、プラスチック製品製造業（2件）、金属製品製造業（2件）など。

業種名	件数
協同組合	3件
食料品製造業	3件
道路貨物運送業	2件
プラスチック製品製造業	2件
金属製品製造業	2件
その他	5件
<b>合計</b>	<b>17件</b>

(注) 農産物の販売事業等を営む協同組合

### 2 注意の内容

注意対象となった行為類型をみると、「不当な給付内容の変更及びやり直し」が33件中12件と最も多く、次いで「代金の減額」が8件、「不当な経済上の利益の提供要請」が7件となっている（具体的な事例は、「令和5年度における独占禁止法違反事件の処理状況について」（令和6年5月28日公表）の別添<sup>\*</sup>参照）。

行為類型	件数
不当な給付内容の変更及びやり直し	12件
代金の減額	8件
不当な経済上の利益の提供要請	7件
その他	6件
<b>合計</b>	<b>33件</b>

(注) 一つの事案において複数の行為類型について注意を行っている場合があるため、注意件数（17件）と行為類型の内訳の合計数（33件）とは一致しない。

公正取引委員会は、以下の取組を実施していく。

- 今回の調査結果について、関係省庁及び関係団体を通じて周知徹底を図り、違反行為の未然防止に向けた取組を進めていく。
- 物流取引の状況を把握するため、今後も、荷主と物流事業者との取引に関する調査を実施していく。
- 優越的地位の濫用に当たり得る具体的な事案に接した場合には、引き続き、独占禁止法に基づき積極的かつ厳正に対処していく。



# 物流特殊指定についてのお問い合わせ先

公正取引委員会では、本局及び各地方事務所等において、物流特殊指定についての御相談に対応しています。

## 全国の相談窓口

事務所名	問い合わせ先
公正取引委員会 事務総局 経済取引局 取引部 企業取引課 優越的地位濫用未然防止対策調査室	電話 <u>03-3581-1882</u> (直通)
北海道事務所 取引課	電話 <u>011-231-6300</u> (代表)
東北事務所 取引課	電話 <u>022-225-7096</u> (直通)
中部事務所 取引課	電話 <u>052-961-9423</u> (直通)
近畿中国四国事務所 取引課	電話 <u>06-6941-2175</u> (直通)
近畿中国四国事務所 中国支所 取引課	電話 <u>082-228-1502</u> (直通)
近畿中国四国事務所 四国支所 取引課	電話 <u>087-811-1754</u> (直通)
九州事務所 取引課	電話 <u>092-431-6031</u> (直通)
内閣府 沖縄総合事務局 総務部 公正取引課	電話 <u>098-866-0049</u> (直通)

インターネットでも、様々な情報を提供しています。是非、御利用ください。  
<https://www.jftc.go.jp/dk/butsuryu.html>



- ① 参加者の問題意識等共有
- ② トラック物流の概況、2024年問題の背景について
- ③ 改正物流法概要、施行に向けた議論について  
(国交省、経産省、農水省3省合同会議資料より)
- ④ 物流効率化に向けた事例紹介  
(経産省作成事例集より [前回の続き])
- ⑤ 知っておきたい物流分野の取引ルール(公正取引委員会)
- ⑥ **参考資料紹介**
  - ⑥-1 **事前にいただいた問題意識等 (詳細)**
  - ⑥-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)
  - ⑥-3 政策パッケージの進捗、補助金情報、R7予算関係
  - ⑥-4 トラックGメンの活動状況について
  - ⑥-5 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料

## トラック運送事業者の皆さんから

### ●原価計算

コスト意識を徹底しても、元々数字を触ることが苦手な業界。そのような人の集積とも考えられます。（製造販売業からのこの業界への転職者としての意見）トコ協などの原価計算などは、経費元帳を知っている方。経費の考え方が理解される方。講習会でPCを持ち込んでも、帰社したらお膳立てされたものと違い、チンプンカンプンと考えます。トコ協の原価計算のひな型に、経費項目一覧表を作成し、そこに入力すれば原価計算に反映するようなものが良いと考えます。

（例）タイヤ：平均相場、交換距離。オイル、平均相場、交換距離。オイルエレメント同じく。税金：何年度分参照。任意保険：対人無制限、対物〇〇万円。運送保険：△の場合、〇万円など。

とりあえず、良く分からなくてもその相場観情報でも入力すれば完成する事実が分かれば、調べながらでも完成させるということができると思います。私も個人で作成しましたが、ある運送会社で情報交換していると、お金を払ったコンサルティングでも利用できない。私が作成したものが利用し易い、といった回答があるほどです。標準的運賃と自社での原価計算を比較提示。といったことができれば交渉も行い易いが、そのことができない実態が、運賃値上げ・交渉が出来ない実態。このままだと、指を咥えた状況が続き、泣き寝入りと想像します。

### ●高速道路料金

- ①労働時間短縮を目的とした所定の輸送距離（例：200KM以上）における高速利用の義務化（荷主企業による高速料金の負担が条件）
- ②来年以降、高速料金割引制度（時間帯による）改定が予定されているが、運輸事業者（荷主企業含む）への負担の軽減が必要と考えます。何故ならば、労働時間の短縮が必要であり、中小企業においては荷主に対しての運賃値上げや高速料金負担が思うように進んでいない運送会社が多数あるからです。特に運送取扱事業者（水屋）については高速料金を負担いただくことがほとんどないという実態を把握していただきたい。

## 元請トラック運送事業者の皆さんから①

- **人材確保** 輸送業界全体的な人財不足解消
- **運賃** 標準的な運賃に基づく値上
- **物流効率化(DX)** バース予約システム、予約枠の不足による配車担当者の早出対応（予約可能開始時間に各社予約が殺到）
- **原価計算**
- **物流効率化（モーダルシフト）**

## 発荷主事業者の皆さんから

- **商慣行の見直し**
  - ・菓子業界は一部附帯作業が続いています。まだ認識（今までやらしている）不足のため理解と協力が必要。
  - ・ドライバー様の環境改善をするには着荷主の理解と協力が必要で、それを理解、納得させる術が必要です。宜しくお願い致します。
  - ・（着）荷主の理解度をどう高めるか。
  - ・運送業者だけでなく倉庫側にも何で待機が発生してるかヒアリングをして欲しい。
  - ・未だに当日出庫依頼が多く、都度お断りのやりとりがあり倉庫事務方の手が止まり本来やるべき業務に遅れが生じて結果車輛待機にもつながってます。
  - ・また、どうしても当日出庫（当日追加）を依頼されると既に受付済みの車輛には追加分の出荷処理が終わるまで待ってもらう形になり待機になってます。以前よりずっと言っているのに変わらない荷主の意識を今後どう訴えれば響くのか困っております。
  - ・他にも、「依頼の締め時間を守らない」「入庫待ち出荷」「通関待ち出荷」など綱渡り的な出庫依頼が多く倉庫事由ではない部分での待機もかなりあり困っております。

## 着荷主事業者の皆さんから

- **人材の確保** ドライバーの不足
- **物流DX（デジタル化、機械化・自動化）**
- **適正運賃收受**



## その他の皆さんから

### ●事業再編、承継

・改善基準告示の改正により、運行計画によっては運べなくなっている事業者があります。

本来、運べなくなる＝輸送のシェア率の低下(供給不足) → 新規参入しやすくなる or 合併等により事業者の大型化(供給回復)となることが考えられます。共同配送の方法もこの解決法と捉えています。

7月末に国土交通省は、貨物自動車運送事業法第8条を基にした行政処分案(車両数5台未満事業者の許可取消し処分)のパブリックコメントを出したことを存じています。

この問題の解決案として、地方運輸局が例示：中小企業庁産業振興財団などこれら処分対象事業者第三者事業承継を進める or 吸収合併を希望する事業者を紹介するなど、マッチングの場を提供することを提案します。

今後も対等合併や吸収合併によって事業体質を強化していくものと考えております。しかし事業承継について認知度は低いと感じています。例えば他の省庁と連携し、休業・廃業届を提出しようとする事業者に対して事業承継について案内する等の計画はありますか？届出は到達した瞬間有効ですので廃業の意思を留めるのは難しいだろうと考えていますが、休業であれば産業振興のため、事業承継により他力再生の道を示しても良いものと考えています。

### ●物流DXについて

DX化すれば人力で行っていた部分の省力化はできると推測します。けれども、補助金サポートを受けられるとしても、資金体力が無ければ導入し辛く、また事業主が高齢の場合は苦手意識からDX化が敬遠されているように感じます。

この点、導入すれば省力化以外の点で明確なメリットがあれば良いと感じます。

事業規模が小さければ人力でできてしまうこともあり費用対効果が小さく、メリットを享受できないように感じられます。(肌感覚です)

### ●コンプライアンス強化について

1 運輸行政は今後、事業者の強靱化を進めるのだろうと推察しています。その過程で、コンプライアンスを守れない・適応できない事業者に対して行政処分が厳しくなるものと考えております。もしその方向性・計画があるのでしたら知りたいと考えております。

2 行政処分事例を地方運輸局ウェブサイトで確認しています。四国運輸局では監査端緒理由に「労働局との合同監査」というものがありました。これは飛び込みで見回りをしているのでしょうか？

### ●軽貨物の安全対策について

来春以降で法改正の安全対策が始まりますが、今秋からフリーランス法の施行が始まります。こちらも再委託を依頼するときに再委託であることの明示等の義務があります。一人親方が多い軽貨物業ですが、猶予期間が終わってから帳簿等の記録・保存について監督をされるのでしょうか？

### ●高速道の割引時間帯について

経費上昇する前から、高速料金割引時間帯があります。もし時間帯に依らず割引が受けられるなら、拘束時間を短縮できるのですが。

(行政書士)

- ① 参加者の問題意識等共有
- ② トラック物流の概況、2024年問題の背景について
- ③ 改正物流法概要、施行に向けた議論について  
(国交省、経産省、農水省3省合同会議資料より)
- ④ 物流効率化に向けた事例紹介  
(経産省作成事例集より [前回の続き])
- ⑤ 知っておきたい物流分野の取引ルール(公正取引委員会)
- ⑥ **参考資料紹介**
  - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)
  - ⑥-2 **最近のトピック (各省報道発表資料等)**
  - ⑥-3 政策パッケージの進捗、補助金情報、R7予算関係
  - ⑥-4 トラックGメンの活動状況について
  - ⑥-5 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料

## 最近のトピック（関係省庁報道発表より）令和6年8月17日～9月18日

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁
<p>「ダブル連結トラック」の対象路線を拡充 ～新たな対象路線を含めた区間で特殊車両通行許可申請の受付開始！～ <a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/road04_hh_000025.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/road04_hh_000025.html</a></p>	R6.9.17	国土交通省
<p>「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の一部の施行期日を定める政令」を閣議決定 (登録貨物軽自動車安全管理者講習機関の登録に係る手続【貨物自動車運送事業法】) <a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000662.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000662.html</a></p>	R6.8.30	国土交通省
<p>「中小トラック事業者向けテールゲートリフター等導入等支援事業」に係る執行団体の決定について <a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000306.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000306.html</a></p>	R6.8.21	国土交通省

- ① 参加者の問題意識等共有
- ② トラック物流の概況、2024年問題の背景について
- ③ 改正物流法概要、施行に向けた議論について  
(国交省、経産省、農水省3省合同会議資料より)
- ④ 物流効率化に向けた事例紹介  
(経産省作成事例集より [前回の続き])
- ⑤ 知っておきたい物流分野の取引ルール(公正取引委員会)
- ⑥ **参考資料紹介**
  - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)
  - ⑥-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)
  - ⑥-3 **政策パッケージの進捗、補助金情報、R7予算関係**
  - ⑥-4 トラックGメンの活動状況について
  - ⑥-5 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料



# 「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応のポイント①

## 1. 物流の効率化

### ① 即効性のある設備投資や物流DX・GX、物流標準化やデータ連携の推進 P5

- ・自動化・機械化設備・システム投資、物流の脱炭素化の実証事業や海運のDX化に向けた技術開発を支援
- ・物流標準化やデータ連携の促進等の実証事業を通じて、共同輸配送や帰り荷確保の取組を支援

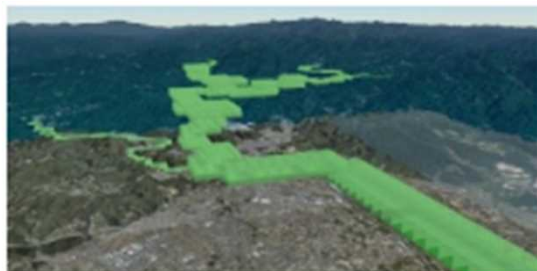
### ② 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスの実装加速 P6

- ・デジタルライフライン全国総合整備計画におけるアーリーハーベストプロジェクトとして、自動運転サービス支援道とドローン航路に係る取組を開始

【自動運転サービス支援道の形成】



【ドローン航路の整備】



### ③ 多様な輸送モードの活用推進 P7~11

- ・モーダルシフトを強力に促進するため、先進的な取組を行う際の大型コンテナやシャーシ等の導入を支援
- ・国際航空貨物の競争力強化に向けて、成田空港における滑走路の新設等の更なる機能強化に取り組むとともに、アクセス道路等の整備や、国際物流拠点における外国人材の活用（特区の活用を含む）が必要（千葉県からの要望事項）

【航空物流機能の集約イメージ】



- ・自動物流道路の構築に向けて、想定ルート選定を含め中間とりまとめを実施

【自動物流道路のイメージ】



- ・自動運航船検討会(本年6月設置)を通じて国内制度の検討・整備を進めるとともに、国際ルール策定を主導

### ④ 高速道路の利便性向上 P12

- ・ダブル連結トラックの通行区間の拡充



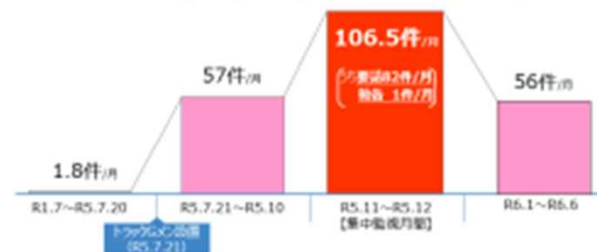
# 「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応のポイント②

## 2. 商慣行の見直し

### ① 適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等 P13~14

- ・荷主・物流事業者に対して物流効率化のための計画策定等を義務付ける改正物流効率化法の施行に向けて、国交省・経産省・農水省三省の合同会議を立ち上げ、国が定める基本方針、判断基準等の論点を整理

【月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数】



### ② トラックGメンの機能強化 P15

- ・物流の適正化に向けて悪質な荷主等を是正するため、トラックGメンを補助するGメン調査員の設置や荷主情報等のデータベース化など、トラックGメンの機能を強化し、本年も11~12月に集中監視を実施

## 3. 荷主・消費者の行動変容

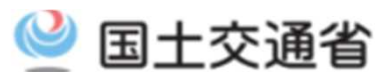
### ① ポイント還元実証事業等を通じた再配達削減の仕組みの社会実装 P16

- ・本年10月からポイント還元実証事業を実施し、物流負荷の低い選択を利用者に促す仕組みの社会実装を目指す  
※国として1配送当たり最大5円を支援



### ② 「送料無料」表示の見直し P17

- ・今後の消費生活意識調査において、「送料無料」表示に関する消費者等の意識改革・行動変容の状況把握を実施するとともに、改正物流効率化法に基づく基本方針においても、「送料無料」表示の見直し等を定める方向で議論中



## 公募中(今後公募予定)の補助金

公募(申請)  
×切

物流標準化促進事業費補助金 (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) **追加公募**

R6.10.31(木)  
16:00必着

[https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01\\_hh\\_000811.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000811.html)

モーダルシフト加速化緊急対策事業費補助金

R6.10.31(木)  
16:00必着

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

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

公募準備中

事故防止対策支援推進事業補助金

R7.1.31(金)

[https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02\\_hh\\_000656.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000656.html)



## 公募中(今後公募予定)の補助金

公募×切

中小企業省力化投資補助事業 **第2回公募**

随時受付中

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



- 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）



特設サイト



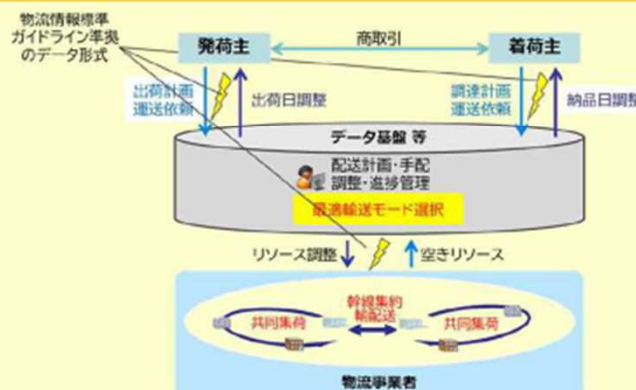
2. 物流データの標準化促進に向けたオープンプラットフォーム構築支援事業

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。

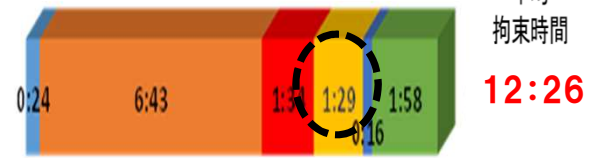


<https://pacific-hojo.com/pallet/>



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

## 【1運行あたりの荷役時間】



■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待ち ■ 荷役  
■ 付帯他 ■ 休憩

1運行当たり平均して、1時間29分の荷役時間が発生している。

出典:トラック輸送状況の実態調査

## 事業概要

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

### ○支援対象の例

#### 車両の効率化設備導入支援 テールゲートリフター



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

#### トラック搭載型 クレーン

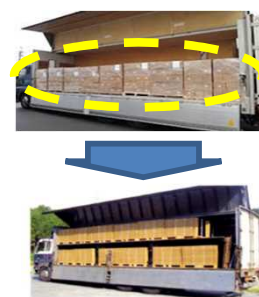


- 建築資材等の重量物や高低差のある現場など、手荷役による作業が困難な場面で効果的。
- 手荷役ではなくクレーンによる積み卸しが可能となることで、**荷役時間を1/3程度に短縮可能**。

#### トラクタの 速度制限装置

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

#### トラック搭載用 2段積みデッキ



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

#### 業務効率化支援

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



#### 経営力強化支援

- 燃料費等の変化を反映した**適正な原価の算定及び運賃・料金交渉に活用可能**。
- M&A等の事業承継を支援

#### 人材確保・育成支援

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

## 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7月22日(月)14時～10月31日(木)16時まで

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



# 事故防止対策支援推進事業補助金

## 事業目的

先進安全自動車(ASV)、デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの機器等の普及を促進し、事故の削減を図るため、自動車運送事業者に対して、対象機器等の補助を行う。

## 事業内容

### ○先進安全自動車(ASV)の導入支援

- 【補助率】 導入費用の1/2  
 【対象機器】 ・衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)  
 ・ドライバー異常時対応システム  
 ・後側方接近車両注意喚起装置  
 ・統合制御型可変式速度超過抑制装置  
 ・事故自動通報システム  
 ・アルコール・インターロック 等

#### 事故自動通報システム



#### 衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)



### ○過労運転防止のための先進機器の導入支援

- 【補助率】 導入費用の1/2  
 【対象機器】 ・遠隔点呼機器、自動点呼機器  
 ・運行中における運転者の疲労状態を測定する機器 等



自動点呼機器



ドライバーの居眠り  
感知・警報装置

### ○デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの導入支援

- 【補助率】 導入費用の1/3  
 【対象機器】 ・デジタル式運行記録計及びドライブレコーダー  
 (一体型を含む)



### ○社内安全教育の実施支援

- 【補助率】 実施費用の1/3 【対象メニュー】ドライブレコーダー等を活用した安全運転教育  
 専門的な知見を有する外部の専門家のコンサルティングを通じて、事業者の安全意識の向上を図る。

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

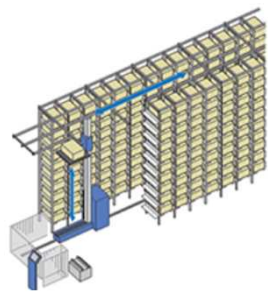


## 【倉庫業に関する活用イメージ、製品イメージ】

### 自動倉庫



活用イメージ



製品イメージ

### 検品・仕分システム



活用イメージ



製品イメージ

### 無人搬送車 (AGV・AMR)



活用イメージ



製品イメージ

補助対象者 人手不足の状態にある中小企業等  
 補助率等 カタログに掲載された製品が補助対象となります。また、補助上限額は従業員数ごとに異なります。

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

※賃上げ要件を達成した場合、補助上限額を( )内の額に引き上げ

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

### 中小企業省力化投資補助事業 コールセンター

ナビダイヤル **0570-099-660**

※通話料がかかります

IP電話等からの  
お問い合わせ先 **03-4335-7595**

お問合せ時間：9:30~17:30 / 月曜~金曜 (土・日・祝日除く)  
 ダイヤル後、ご自身が該当する番号を以下より選択してください。

- 1 番 工業会向け  
(製品カテゴリ登録、申請方法など)
- 2 番 製造事業者向け  
(カタログ登録、製造事業者登録、製品登録要件など)
- 3 番 販売事業者向け  
(販売事業者登録、登録要件、スケジュールなど)
- 4 番 補助金の活用を検討している中小企業等向け  
(公募要領、カタログ公開時期)

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





# 令和7年度予算概算要求について（国交省物流関係）

（単位：百万円）

主要施策	R7年度 要求額	R6年度 予算額	増減率	備考
1. 物流の革新や持続的成長に向けた中長期計画を踏まえた取組の推進	20,861	13,219	1.58	
物流の効率化	20,525	13,138	1.56	
うち財政投融資を活用した物流施設・DX・GX投資の支援	17,000	12,200	1.39	財投
商慣行の見直し	149	65	2.28	
荷主・消費者の行動変容	143	16	8.96	
中長期計画を踏まえた取組の効果等のモニタリング	44	—	皆増	

## 関係予算の一部

### 多様な担い手の確保・育成のための環境整備 【335百万円】

- 中小物流事業者における業務効率化や働き方改革のための自動化・機械化・デジタル化により、多様な人材の確保・育成を推進するため、システムの構築や自動化機器の導入等を支援する。

#### 業務効率化・経営力強化支援

- 予約受付、動態管理、求貨求車システム、原価算定に資するシステム等の導入、事業継承
- 物流施設へのシステムや機器の導入による自動化・機械化・デジタル化



#### 車両の効率化設備導入支援

- テールゲートリフター、トラック搭載クレーン等の導入による荷役作業に係る時間や作業負担の軽減



#### 人材確保・育成支援

- 大型・けん引免許やフォークリフト運転資格の取得 等

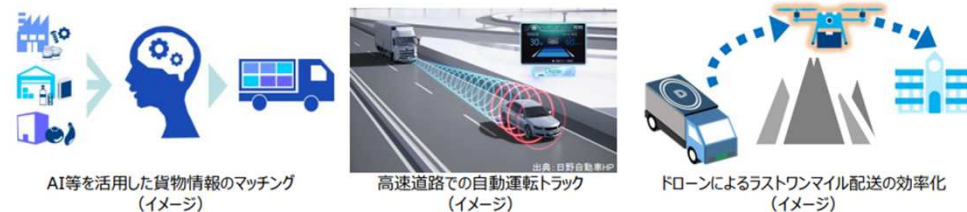
### 自動車運送事業の安全対策の推進等 【1,225百万円】（自動車安全特別会計）

- 運行管理の高度化により輸送の安全確保を図るため、デジタル式運行記録計や遠隔点呼機器等の普及を促進すべく、対象機器の補助等を行う。
- トラックの過積載・過労運転等の防止を図るための調査・分析等を行う。



### 物流DXの推進 【545百万円】

- AI等を活用した貨物情報のマッチング、センサや画像解析を通じた荷積みの最適化、深夜・早朝等の無人の時間帯における物流施設の自動施錠・開錠といった物流のイノベーションを実現するための実証事業を行うとともに、自動運転トラックやドローン物流の社会実装に向けた取組を支援する。





## 運輸部門におけるエネルギー使用合理化・非化石エネルギー転換推進事業費補助金

令和7年度概算要求額 **62億円（62億円）**

資源エネルギー庁省エネルギー・新エネルギー部  
省エネルギー課

### 事業目的・概要

#### 事業目的

最終エネルギー消費量の約2割を占める運輸部門において、2030年省エネ目標や2050年CNを実現するためには、省エネの更なる深堀に加えて非化石エネルギーへの転換を図ることが重要。このため、サプライチェーン全体の輸送効率化や、トラック輸送や内航海運を対象に更なる省エネや非化石転換に向けた実証を行い、その成果を展開することで、効果的な取組みを普及させることを目的とする。

#### 事業概要

(1) 新技術活用によるサプライチェーン全体輸送効率化・非化石エネルギー転換推進事業

複数の事業者が連携して取り組む高度なデジタル技術を活用したサプライチェーン全体の効率化や輸送計画と連携したEVトラックへの充電タイミング等の最適化による省エネ効果の実証を支援。

(2) トラック輸送における更なる省エネルギー化推進事業

トラック事業者と荷主間における配車計画・予約受付と連携した高度な車両管理システムや、高輸送効率車両の活用等を通じた輸送効率化による省エネ効果の実証を支援。

(3) 内航船革新的運航効率化・非化石エネルギー転換推進事業

革新的省エネルギー技術等の導入による省エネ効果の実証に加えて、非化石エネルギーを使用する船舶の導入に向けた実証を支援。

### 事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）

(1) 新技術活用によるサプライチェーン全体輸送効率化・非化石エネルギー転換推進事業



(2) トラック輸送における更なる省エネルギー化推進事業



(3) 内航船革新的運航効率化・非化石エネルギー転換推進事業



### 成果目標・事業期間

令和6年度から令和8年度までの3年間の事業であり、令和12年度（2030年度）までに、本事業及びその波及効果によって運輸部門におけるエネルギー消費量を原油換算で年間約625.2万kl削減すること等を目指す。



## 無人自動運転等のCASE対応に向けた実証・支援事業

令和7年度概算要求額 **51億円（49億円）**

製造産業局自動車課

### 事業目的・概要

#### 事業目的

運輸部門は、我が国のCO2排出量の約2割を占める分野であり、2050年CN実現に向けて、コネクテッド(C)、自動運転(A)、サービス化(S)、電動化(E)という「CASE」の技術の早期社会実装を促すことにより、「モビリティDX戦略」に基づく自動車分野のDX領域の国際競争力強化を通じて、運輸分野のCO2削減への貢献を目的とする。

#### 事業概要

##### ①無人自動運転サービス実装推進事業

自動運転レベル4の早期社会実装に向けて、中型バスや大型トラックを想定した先進的な自動運転実証等を行う。

##### ②シミュレーションによる安全性評価手法開発事業

体系化された交通流シナリオ・シミュレーション等を活用し、自動運転車両の安全性評価手法を開発し、自動運転の技術標準等に関する国際的議論を主導する。

##### ③MaaS(Mobility as a Service)の社会実装加速に向けた実証事業

地域・社会課題の解決につながる高度なMaaS実証等を地域単位で実施するとともに、人手不足等の課題が深刻化する物流分野において、標準的なデータ利活用のための環境整備等を実施する。

##### ④サプライチェーンデータ連携基盤の構築に向けた実証・開発支援事業

企業をまたいだデータ連携によるトレーサビリティ管理やサプライチェーンの強靱化のための実証、開発支援を行う。

### 事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）

#### (1) 委託事業（事業概要①②③④）

先進的な自動運転サービスモデルやMaaSの実証、自動運転の安全性評価手法の確立などを、民間事業者等に委託する。



#### (2) 補助事業（事業概要④）

サプライチェーンデータ連携に必要なアプリケーション開発などを、民間事業者等に補助する。



### 成果目標・事業期間

令和3年度から令和7年度までの5年間の事業であり、以下を目標とする。

- ・無人自動運転サービスの実現
- ・国際標準化団体等での安全性評価ルールの採用
- ・実証を踏まえたモビリティサービス事業環境整備
- ・自動車サプライチェーンデータ連携基盤のユースケース拡張



## 次世代航空機開発・次世代空モビリティ社会実装に向けた基盤技術開発事業のうち、

### （4）次世代空モビリティの社会実装に向けた実現プロジェクト

製造産業局航空機武器産業課

次世代空モビリティ政策室

令和7年度概算要求額 **30億円（30億円）**

#### 事業目的・概要

##### 事業目的

労働力不足や物流量の増加、脱炭素化の加速に伴い、ドローン・空飛ぶクルマといった次世代空モビリティによる省人化や省エネルギー化、更にはヒト・モノの自由な移動への期待が高まっており、「成長戦略等のフォローアップ（R5.6.16）」でも、より安全で効率的なドローンの利活用、空飛ぶクルマの社会実装が目標として掲げられている。本事業では、機体の性能を評価する手法や1人の操縦者が複数機を同時に運航させる技術、高密度運航実現に向けた運航管理技術を開発することで、次世代空モビリティの社会実装を促進し、その結果として省人化・省エネルギー社会の実現を目指す。

##### 事業概要

#### （1）性能評価手法の開発

ドローン・空飛ぶクルマの機体の安全性を証明する性能評価手法の開発や、ドローンの1対多数運航を実現するための技術開発及びその安全性を評価する手法の開発を行う。

#### （2）運航管理技術の開発

ドローン・空飛ぶクルマの高頻度・高密度運航、並びに低高度空域における既存航空機との空域共有に向けて、全体アーキテクチャ設計や運航管理システムの開発及び実証を行う。

#### （3）国際標準化・海外制度・技術に係る海外動向調査

海外動向の調査を研究開発に反映し、開発成果を国際標準規格として提案することで、我が国主導によるルール形成を目指す。

#### 事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）



※ドローン・空飛ぶクルマの機体の性能評価手法の開発、ドローンの1対多数運航を実現するための性能評価手法の開発は委託、ドローンの1対多数運航を実現するための技術開発については補助。



#### 成果目標・事業期間

令和4年度から令和8年度までの5年間の事業であり、短期的には以下の目標の達成を目指す。  
 本事業の成果を活用した、ドローン・空飛ぶクルマの性能評価手法が6件以上、実際の認証・証明活動において活用されること。  
 本事業の成果を活用した、ドローンの運航管理システム（UTM）・空飛ぶクルマの運航管理システム（UATM）が社会実装されること。  
 長期的には令和17年度における二酸化炭素排出削減量840.5万tを目指す。



## 省エネルギー設備投資利子補給金助成事業費

令和7年度概算要求額 **13億円（13億円）**

資源エネルギー庁  
省エネルギー・新エネルギー部  
省エネルギー課

### 事業目的・概要

#### 事業目的

省エネルギーに資する機器等導入事業への投資に対する融資を、利子補給となる補助金を交付することにより低利にすることで、各部門における省エネルギー投資を促進し、2030年度におけるエネルギー需給の見通しにおいて見込む省エネ量の実現に寄与することを目的とする。

#### 事業概要

##### （1）省エネルギー設備投資利子補給金助成事業費

省エネ設備の新規導入や、省エネ取組のモデルケースとなり得る事業等に対して支援を行い、資金調達が障壁になり二の足を踏んでいる事業者の省エネ投資を促進する。

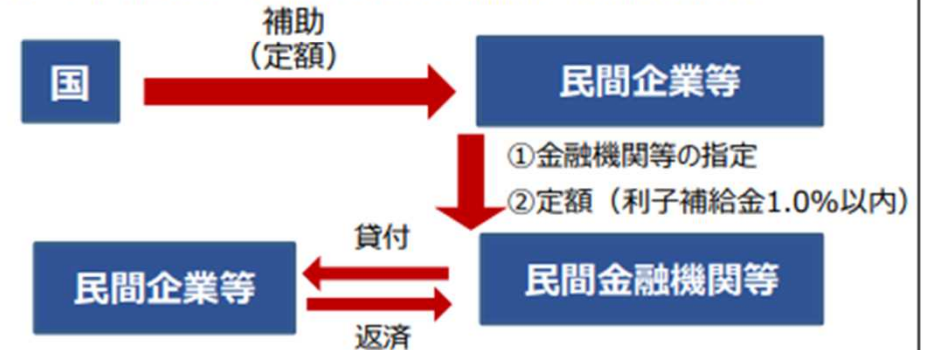
具体的には、新設事業所における省エネ設備の新設、既設事業所における省エネ設備の新設・増設に加え、物流拠点の集約化に係る設備導入、エネルギーマネジメントシステム導入等によるソフト面での省エネ取組に際し、指定金融機関（民間金融機関等）から融資を受ける事業者に対して利子補給を行う。

##### （2）エネルギー使用合理化特定設備等資金利子補給金

省エネルギー効果の高い特定高性能エネルギー消費設備（高性能工業炉及び高性能ボイラー）の導入を促進するため、これらの設備の設置に必要な資金の貸し付け（平成28年度まで）を行った日本政策金融公庫に対して利子補給を行う。

### 事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）

#### （1）省エネルギー設備投資利子補給金助成事業費



#### （2）エネルギー使用合理化特定設備等資金利子補給金



### 成果目標・事業期間

#### （1）省エネルギー設備投資利子補給金助成事業費

2030年度におけるエネルギー需給の見通しにおける産業部門・業務部門の省エネ対策（2,700万kl程度）中、省エネ設備投資を中心とする対策の実施を促進し、本予算事業による効果も含めて、省エネ量2,155万klの達成を目指す。

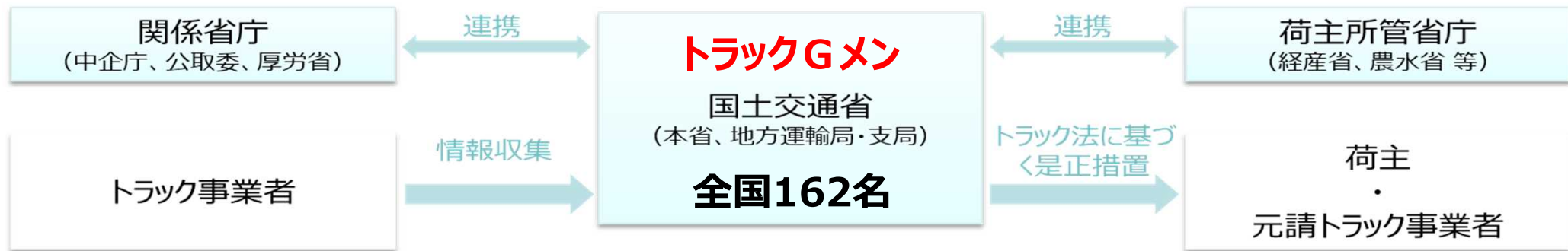
#### （2）エネルギー使用合理化特定設備等資金利子補給金

本事業により平成14年度から令和12年度にかけて28,582kl（原油換算値）の省エネ量（推計値）を達成する。



- ① 参加者の問題意識等共有
- ② トラック物流の概況、2024年問題の背景について
- ③ 改正物流法概要、施行に向けた議論について  
(国交省、経産省、農水省3省合同会議資料より)
- ④ 物流効率化に向けた事例紹介  
(経産省作成事例集より [前回の続き])
- ⑤ 知っておきたい物流分野の取引ルール(公正取引委員会)
- ⑥ **参考資料紹介**
  - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)
  - ⑥-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)
  - ⑥-3 政策パッケージの進捗、補助金情報、R7予算関係
  - ⑥-4 **トラックGメンの活動状況について**
  - ⑥-5 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料

# トラックGメンが設置され、荷主・元請事業者への監視体制を強化



## トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し  
情報収集力を強化（2023年度～）

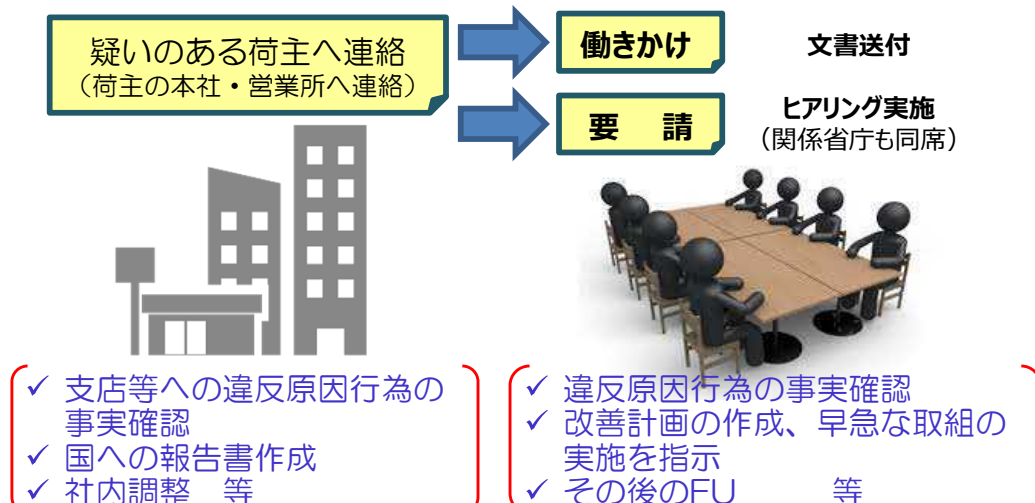
トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」  
制度※の**執行力を強化**（2023年度～）

※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。

### 「プッシュ型情報収集」

- ① **ヒアリング**（訪問・電話）  
違反原因行為の疑いのある荷主情報の積極的収集
- ② **パトロール**（現場の状況確認）  
違反原因行為をしている疑いのある荷主等の支店、荷捌き場周辺など
- ③ **フォローアップ調査**（パトロール時に実施）
  - ・ 情報提供元への事実確認・深堀り
  - ・ 「働きかけ」、「要請」実施済荷主の再度の違反原因行為の疑い等確認

### 「是正措置」



# トラックGメンによる荷主等への是正指導の取組結果

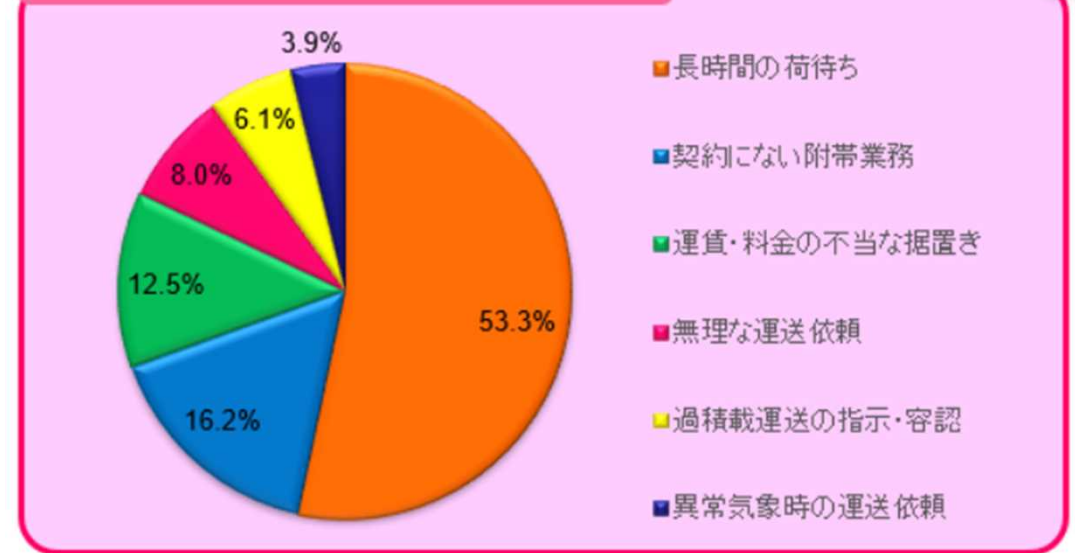
トラックGメン設置後、荷主等に対する是正指導実施件数が飛躍的に増加しました。

## 「是正指導」を実施した荷主数

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

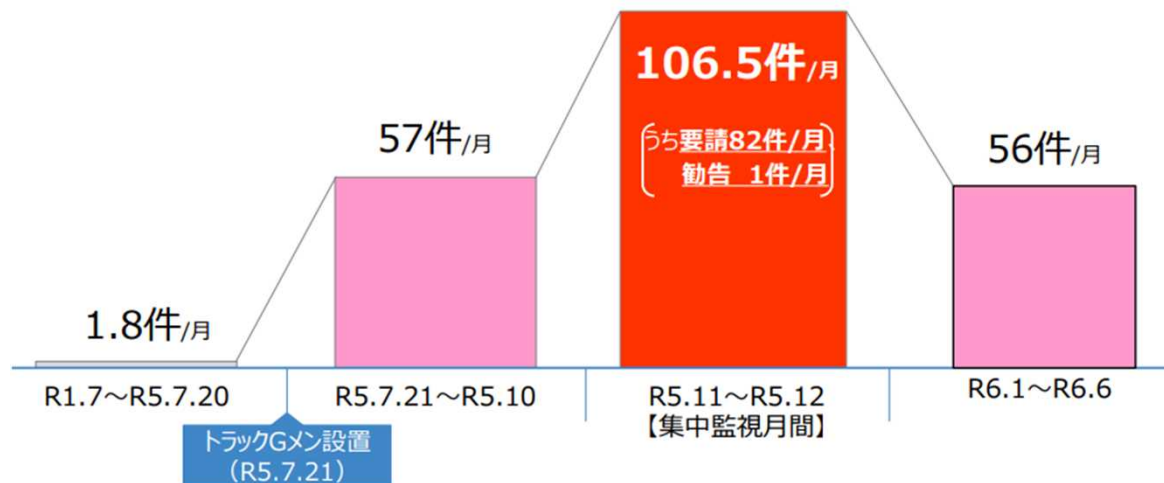
**計811件の法的措置を実施**  
(令和6年6月30日現在)

## 荷主起因の違反原因行為の割合



## <月当たりの「是正指導」(働きかけ、要請、勧告) 平均実施件数>

### <月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



今般「是正指導」(働きかけ、要請、勧告)の**対象となった荷主等**については**フォローアップ**を継続し、**改善が図られない場合は更なる法的措置の実施**も含め厳正に対処。

# 働きかけを契機に改善が行われた例

## ○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）



# 全国のトラックGメン活動状況 (令和6年6月30日現在)

全国のトラックGメンがトラック事業者の声を聞き、荷主等に対する是正指導を実施しています。

## ○トラックGメンの活動状況

トラック事業者に対する  
電話調査や訪問調査 (全国)



トラックドライバーへのヒアリング  
(中部・中国・九州)

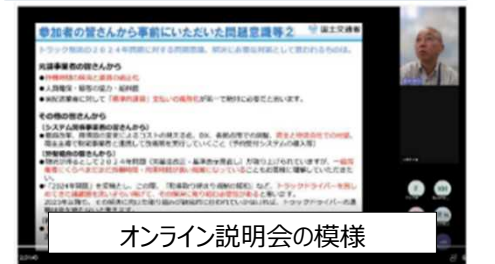


大型車駐車スペースがあるコンビニ駐車場  
高速SA、PA

荷主へのパトロール(荷待ち状況の現地確認等) (全国)



トラック事業者・荷主に対する  
説明会

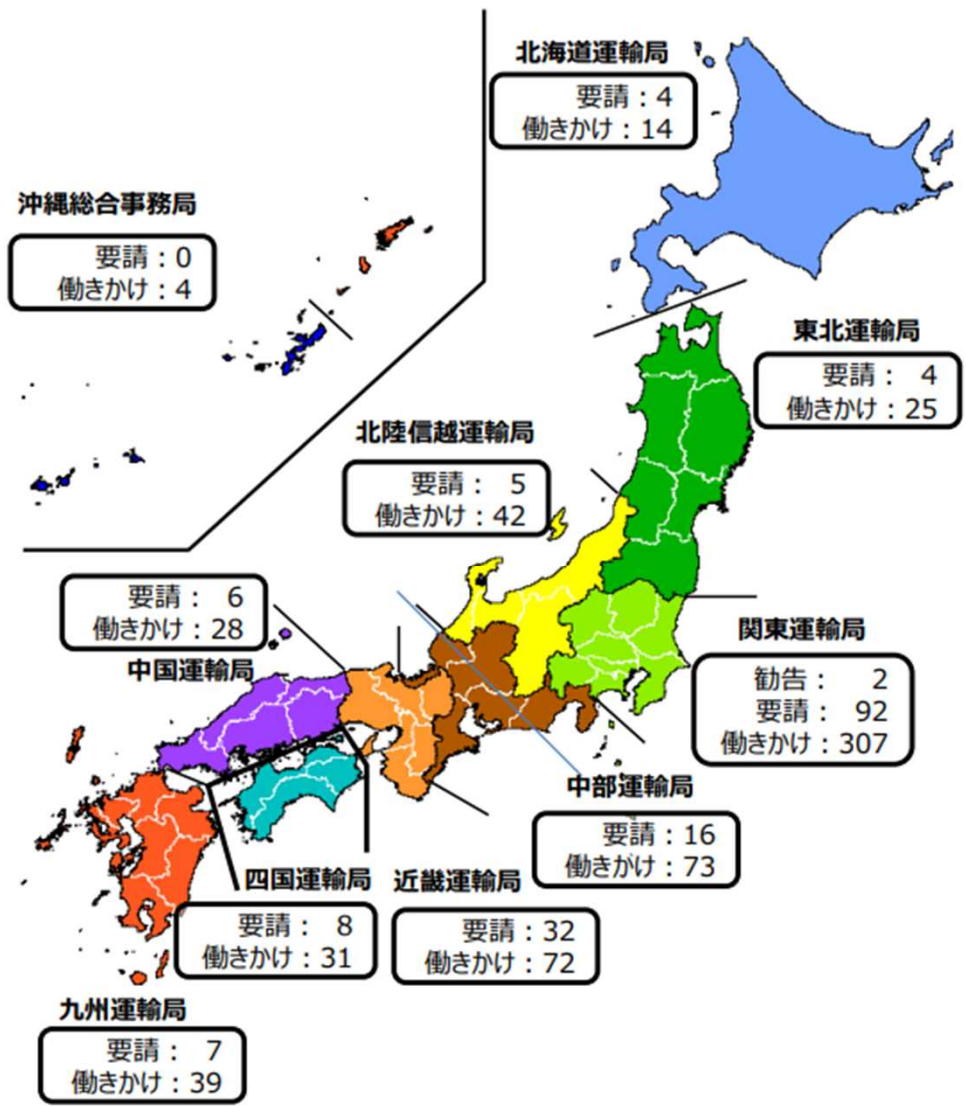


トラックGメンのチラシ配布 (全国)



## 〈ブロック別働きかけ・要請・勧告実施件数〉

※数値は要請、働きかけが行われた、各ブロックに本社を有する荷主等の数



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

## 主な説明内容

- **2024年問題の背景・政策、改正法について**  
(そもそもから説明。最新情報、今後の予定についても情報提供)
- **国土省、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)
- **運送原価計算、標準的な運賃、運賃交渉について**
- **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。

オンライン説明会の模様

## 開催結果及び参加者の状況 (運輸局関係者除く)

【第1回～第12回の累計参加者数】 **約2,000名** 令和5年8月1日より、毎月1回、20日頃開催 (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。



# オンライン説明会での説明事項(一部紹介)

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

### 2024年問題の背景を説明

#### 時間外労働の上限規制設定の経緯

走って稼ぐドライバーがいるのも分かるが、「誰でも働ける環境」を作るため上限規制が必要

#### 労働政策審議会労働条件分科会での議論

- ・運輸・郵便業は他産業に比べ週労働時間60時間以上の雇用者の割合が高い。
- ・**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。**
- ・しかし労働者が入り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。
- ・**鍵を握るのは高賃金の改善。**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。

### 参加者の問題意識等を共有

#### 今回参加者の問題意識共有(主なもの)

##### トラック運送事業者の皆さんから

- 「商慣行の見直し」、「運賃、料金、賃金関係」、「現状の厳しさ」、「状況の変化」、「物流効率化(モーダルシフト)」(具体的なコメント)
- ・2024年問題を進めた結果、大手荷主様は個別化を認め、自社便・白ナンバートラックに変えてきています。
- ・モーダルシフトは結局のところ、ドライバーの負担を減らすというより送達の仕事を増やすだけではないかと思ってしまう。

##### 元請トラック運送事業者の皆さんから

- 「商慣行の見直し」、「運賃、料金、賃金関係」、「物流効率化(物流DX[デジタル化、機械化、自動化])」(具体的なコメント)
- ・未端の下請事業者への適正な運賃運流を行う施策(多重下請構造の是正)であることは理解できるが、荷主側に対し強制力がある内容に転換して欲しいと思います。※当然、商品への価格転嫁に運賃上昇されることも理解は出来る。(国民全体で考える必要有り)

##### 発荷主事業者の皆さんから

- 「商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容」、「運賃確保」、「物流効率化(中継輸送)」、「その他物流効率化」、「課題感、情報共有」(具体的なコメント)
- ・会社として、解決しなければならないことは積極的に取り組むなければならないが、未端の納品先までの取引先に関係している会社では、まだ解決するには時間と関係している会社が一丸と進んで行かないと解決が難しい所もあると思います。

##### 着荷主事業者の皆さんから

- 「商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容」、「物流効率化(物流DX[デジタル化、機械化、自動化])」、「運賃、料金、賃金関係」、「物流効率化(共同箱配送)」(具体的なコメント)
- ・作業の自動化が重要になると考える。また、**着荷主からのリードタイム延長も必要**と考える。現状午後以降にデータを受信し、夕刻から夜間にかけて仕分を行い、翌日午前中に納品しているため手配・人手配の無駄が発生している。後1日リードタイムが長ければ、無駄が省けると考える。

##### その他の皆さん(ソフトウェア開発事業者、地方公共団体、行政書士)から

- 「商慣行の見直し」、「物流効率化(モーダルシフト)」(具体的なコメント)
- ・上流の価格転嫁 運賃交渉を行おうとしても上流が価格転嫁できていない。運賃料金は荷主にとつてたの経費ではないので、商品価格も含めた上流が価格転嫁できていないと交渉の余地がないです。

### 政府・国会の動き等を紹介

#### 国会での質疑より

Q. 改正法の執行体制は。(4/25参国交委 立憲民主党 小沼議員)

A. 令和6年3月21日の衆議院本会議で、経産大臣、農水大臣が出席されてしっかり3省連携していくという答弁があった。実際そうなるように国交省が頑張っていく。(斉藤国土交通大臣)

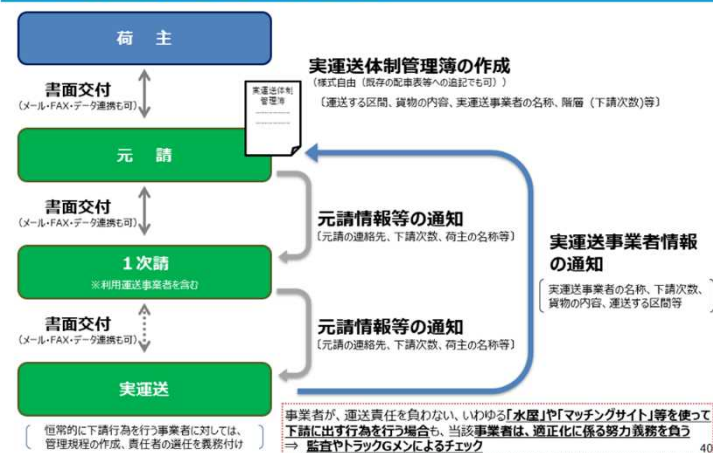
Q. 荷主の指導に対する経産省、農水省の見解。(3/21衆本会議 公明党 国重議員)

経産省は、これまでも国交省、農水省と連携を進めてきた。荷主に対する措置を一層強力に推進していく。(齋藤経産大臣)

農水省はこれまでも国交省等と協力を推進してきた。荷主の意識、行動の変革に積極的に取り組んでいく。(坂本農水大臣)

### 法改正の内容を詳しく説明

#### トラック事業者に対する規制措置



### 標準的運賃、運賃交渉情報提供

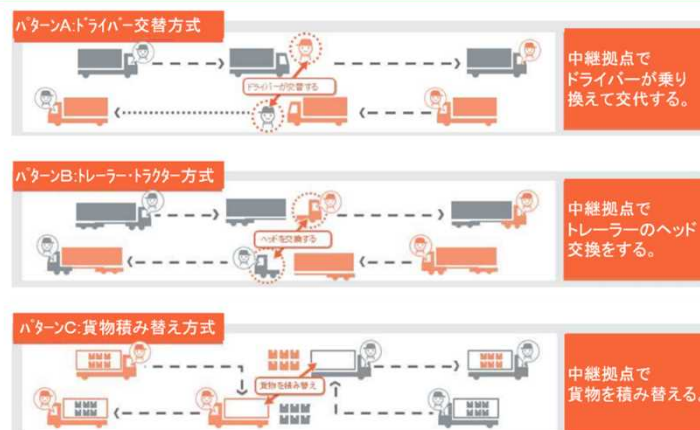
#### 関係指標(月あたり賃金、初任給、軽油価格)

月あたり賃金、初任給は過去10年で上昇、軽油価格は過去1年高水準で推移。



### 物流効率化参考情報提供

#### 物流効率化(中継輸送)



積極的にパトロールを実施し、労働環境改善と適正運賃収受への理解を呼びかけています。

## 全国各地でパトロールを実施

パトロール  
動画



パトロール先拠点数約**2,000**か所  
(R5.7.21~R6.8.22、全国)

各地方運輸局において様々な手法により実施。

## (実施例)

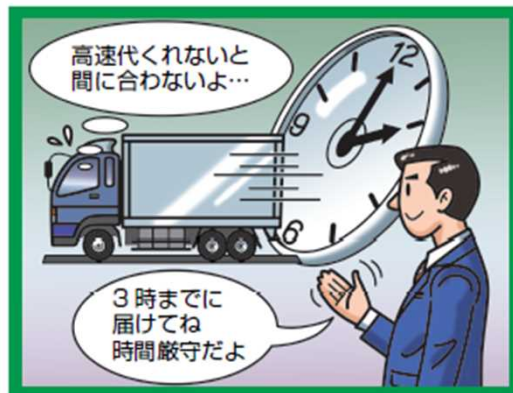
- 荷主事業者の事務所・物流拠点等を訪問し、以下を実施
  - ・ 違反原因行為の防止を呼びかけ
  - ・ 荷待ち状況の実態確認
  - ・ 運賃交渉への誠意を持った対応を要請
  - ・ 要請を受けた荷主等の改善状況を確認
  - ・ オンライン説明会への参加を呼びかけ

## 違反原因行為の例

### 常態的な長時間の荷待ち



### 無理な運行依頼



### 運賃・料金の不当な据置き



### 契約にない附带業務



上記のほか、異常気象時の運行依頼、過積載運行の強要なども違反原因行為として是正指導の対象に。



# 荷主等パトロールの具体例

## 荷主等へのアポなし訪問・説明



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

## 荷待ち、附帯作業等の現状確認・指導



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

## 荷主への指摘、要請対象のフォローアップ



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

## トラックドライバーへのヒアリング

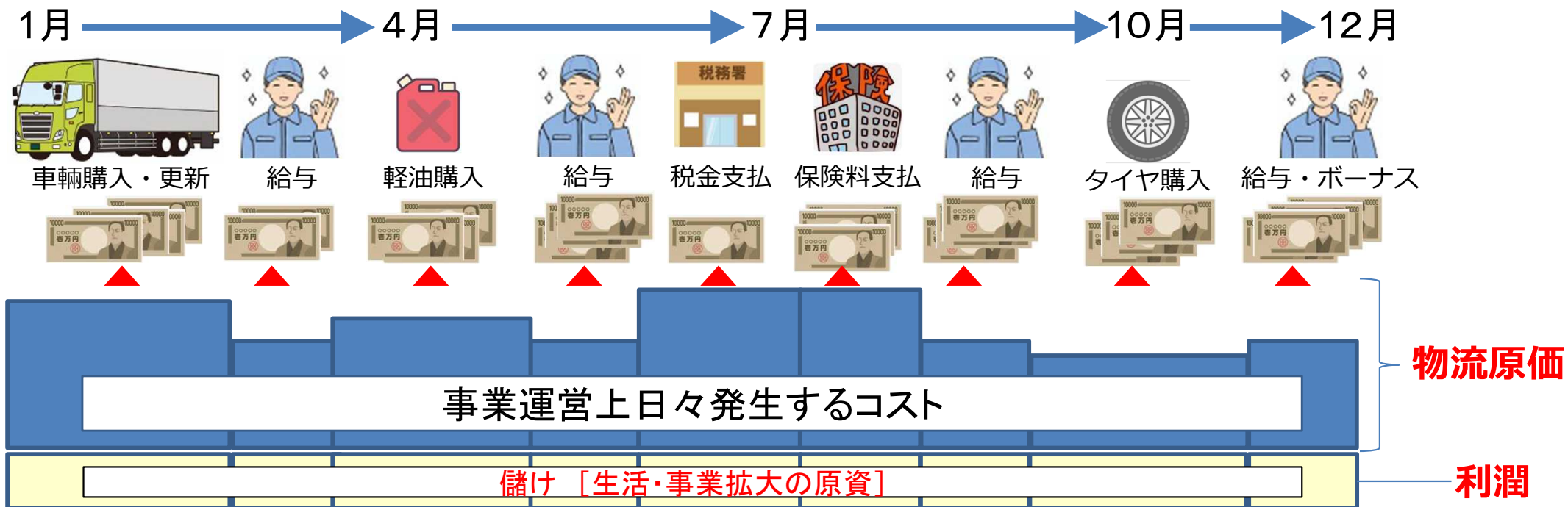


高速道路SA,PA。道の駅、コンビニ、自動車事故対策機構(NASVA)などで運転者の話を聞き、情報提供を呼びかけ。

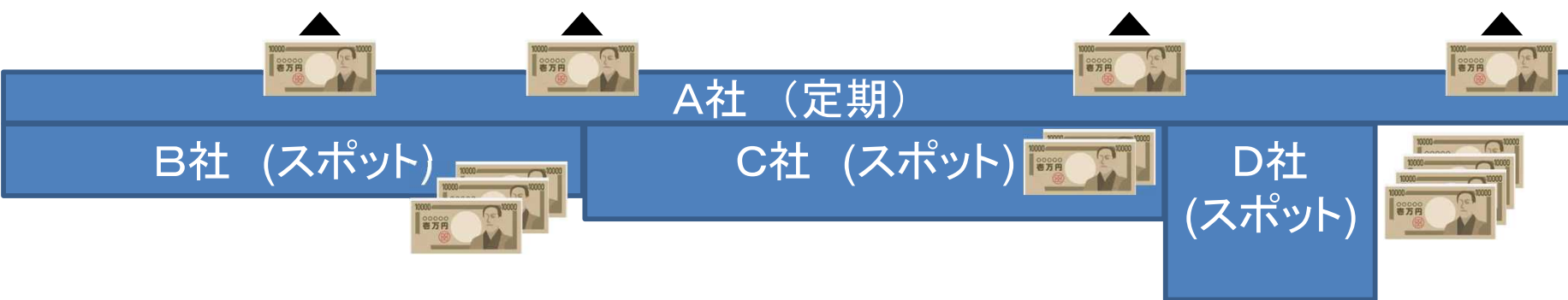
- ① 参加者の問題意識等共有
- ② トラック物流の概況、2024年問題の背景について
- ③ 改正物流法概要、施行に向けた議論について  
(国交省、経産省、農水省3省合同会議資料より)
- ④ 物流効率化に向けた事例紹介  
(経産省作成事例集より [前回の続き])
- ⑤ 知っておきたい物流分野の取引ルール(公正取引委員会)
- ⑥ **参考資料紹介**
  - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)
  - ⑥-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)
  - ⑥-3 政策パッケージの進捗、補助金情報、R7予算関係
  - ⑥-4 トラックGメンの活動状況について
  - ⑥-5 **トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料**

# 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)



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



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

# 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

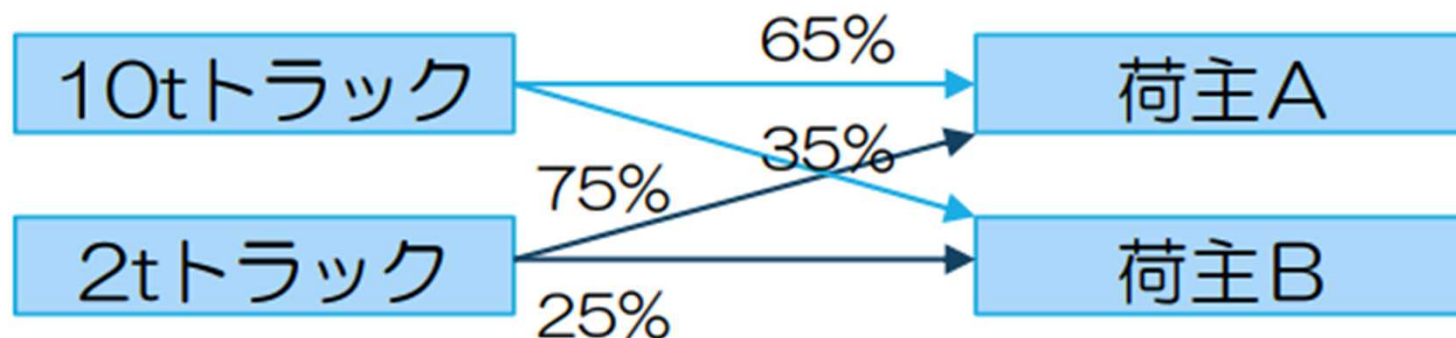
## 運行ルート別の原価計算

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。

# 「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直しのポイント

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

## 1. 荷主等への適正な転嫁

### <運賃水準の引上げ幅を提示>

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

### <荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

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

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

※金額はいずれも中型車（4クラス）の場合の30分あたり単価

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

## 2. 多重下請構造の是正等

### <「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等>

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

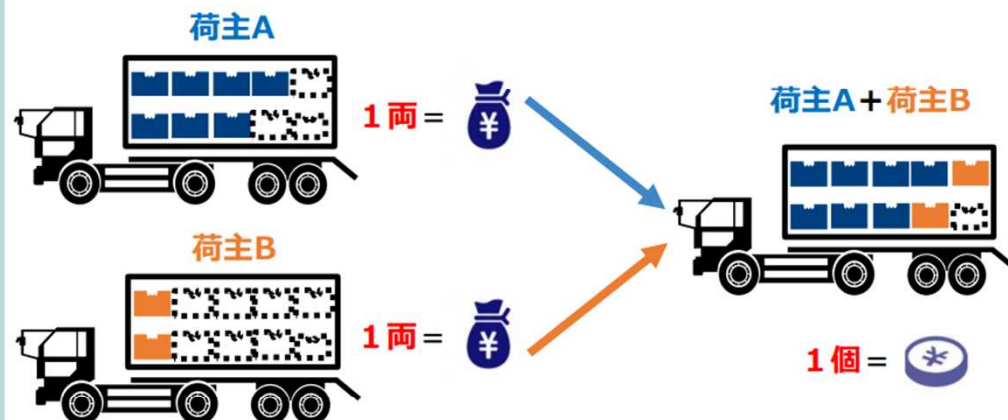
### <契約条件の明確化>

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

## 3. 多様な運賃・料金設定等

### <「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】



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

### <その他>

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



# 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

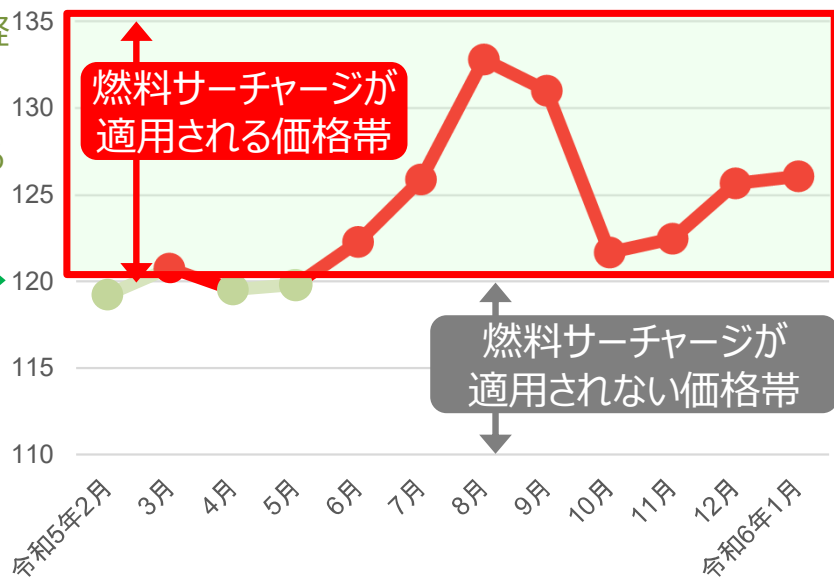
- ・距離別運賃（大型車、中国運輸局管内）
- ・走行距離：840km(東京～広島間)
- ＜標準的な運賃：248,920円＞
- ・燃費：3.3km/ℓ
- ・燃料上昇額20円上昇→算出上の燃料価格上限額17.5円

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

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

$$= 4,455\text{円}$$

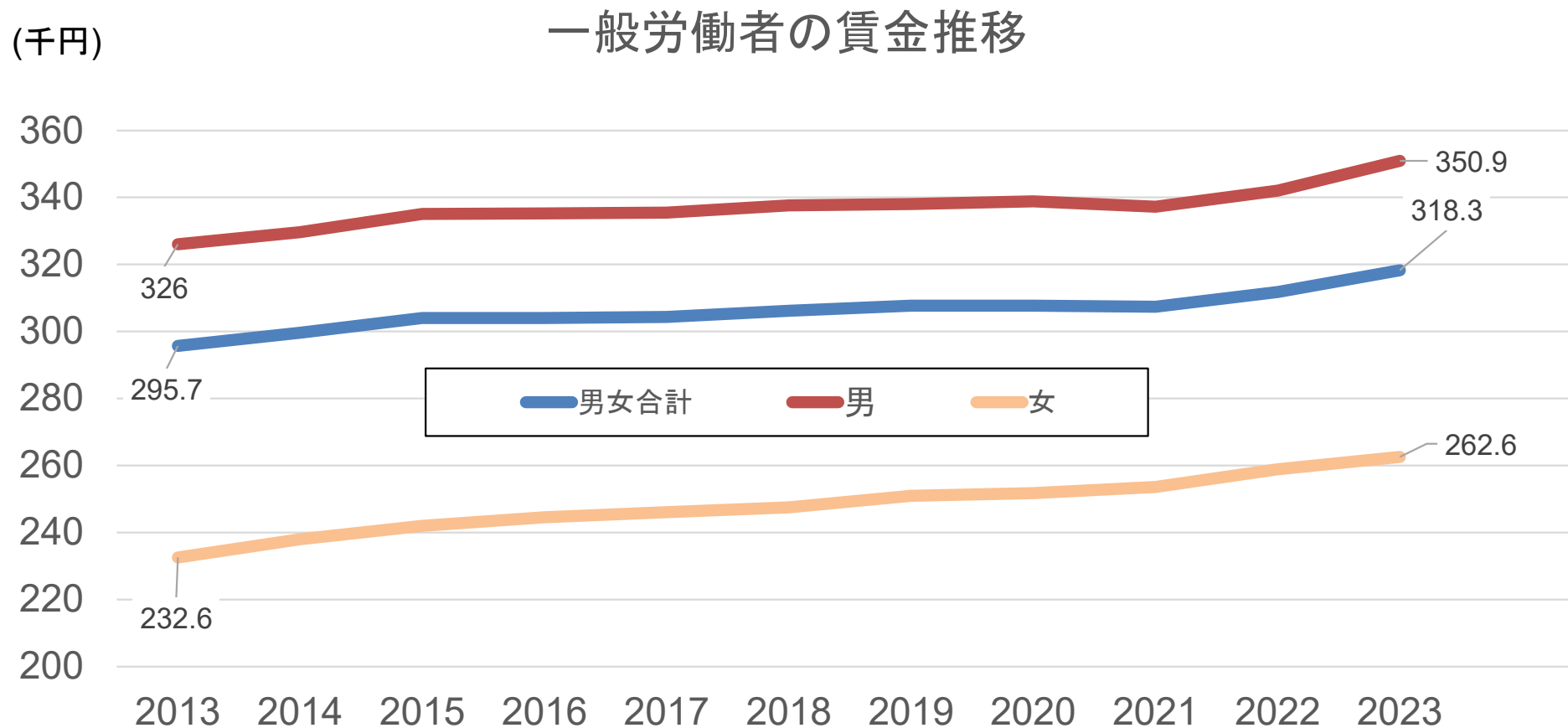
新標準的な運賃による軽油基準額120円/ℓそれを上回る場合燃料サーチャージ必要





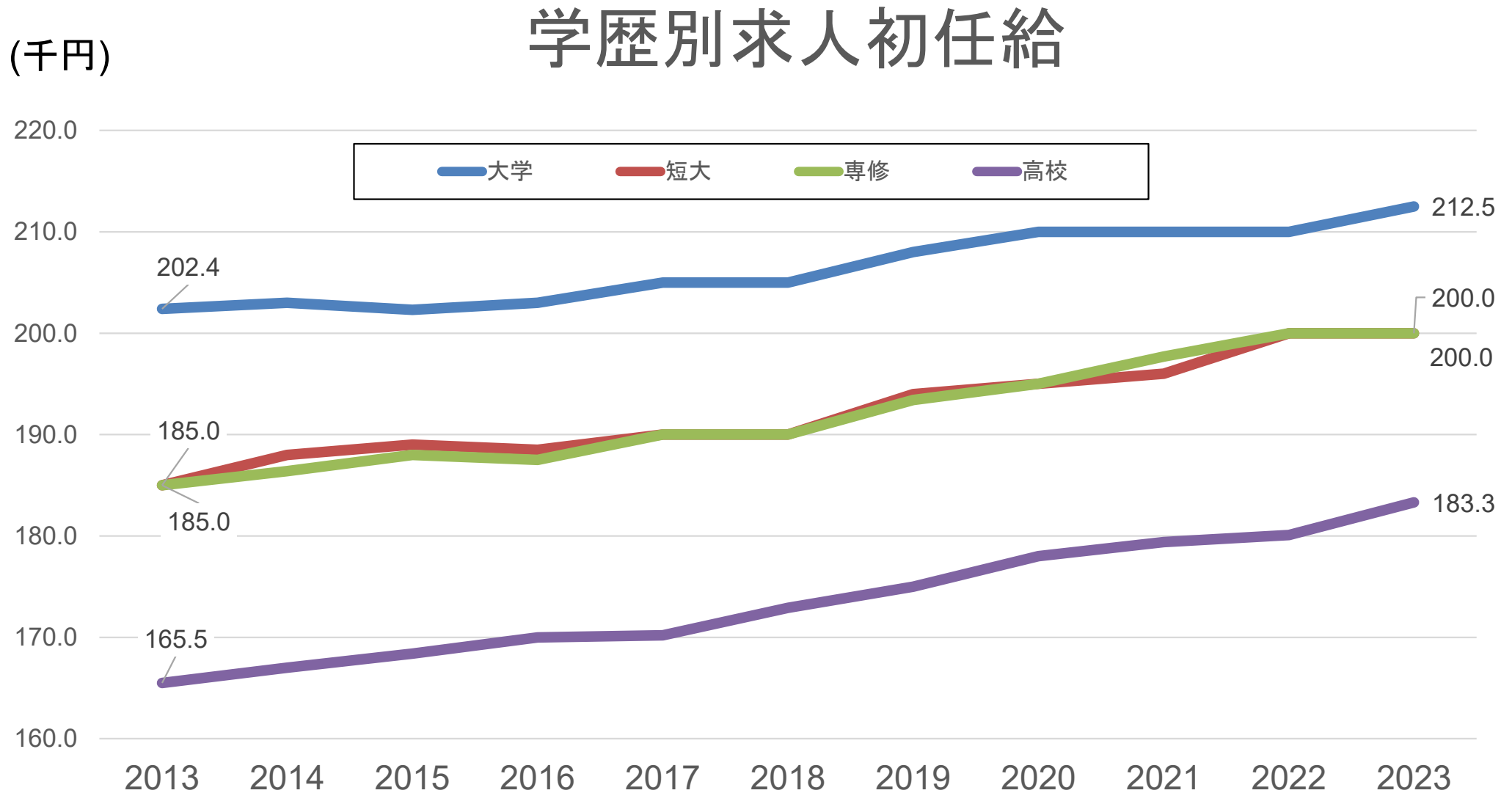
# 関係指標（月あたり賃金の推移）

一般労働者の月あたり賃金は、過去10年で月あたり約2万円増。



# 関係指標 (学歴別初任給推移)

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

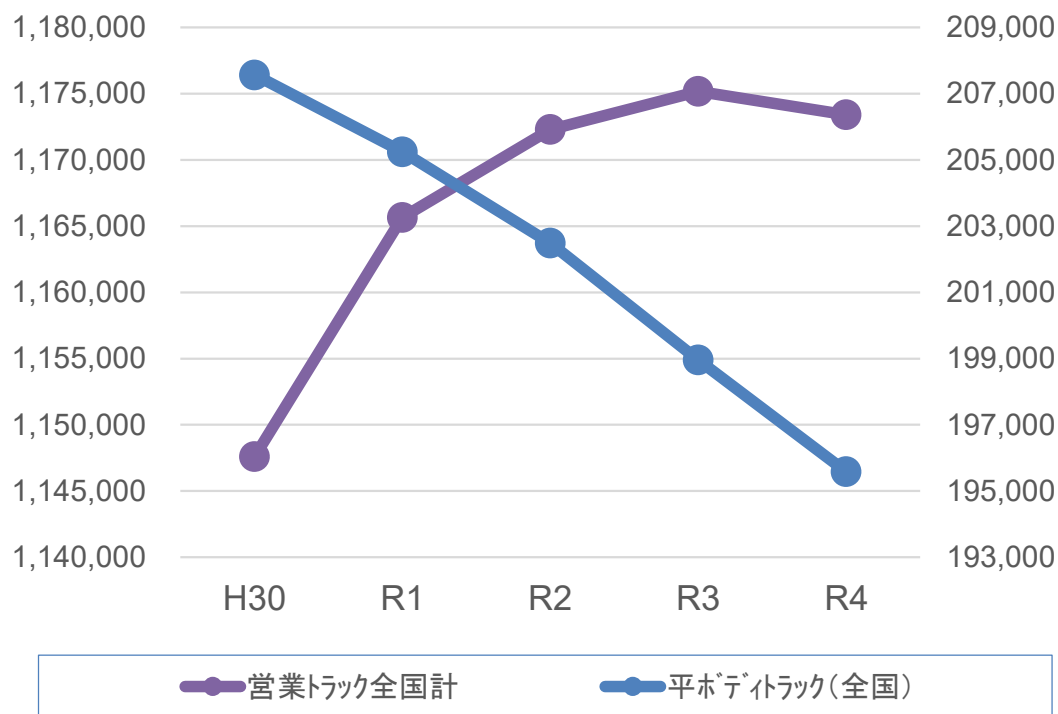


厚生労働省 令和5年3月 新規学校卒業者の求人初任給調査結果より

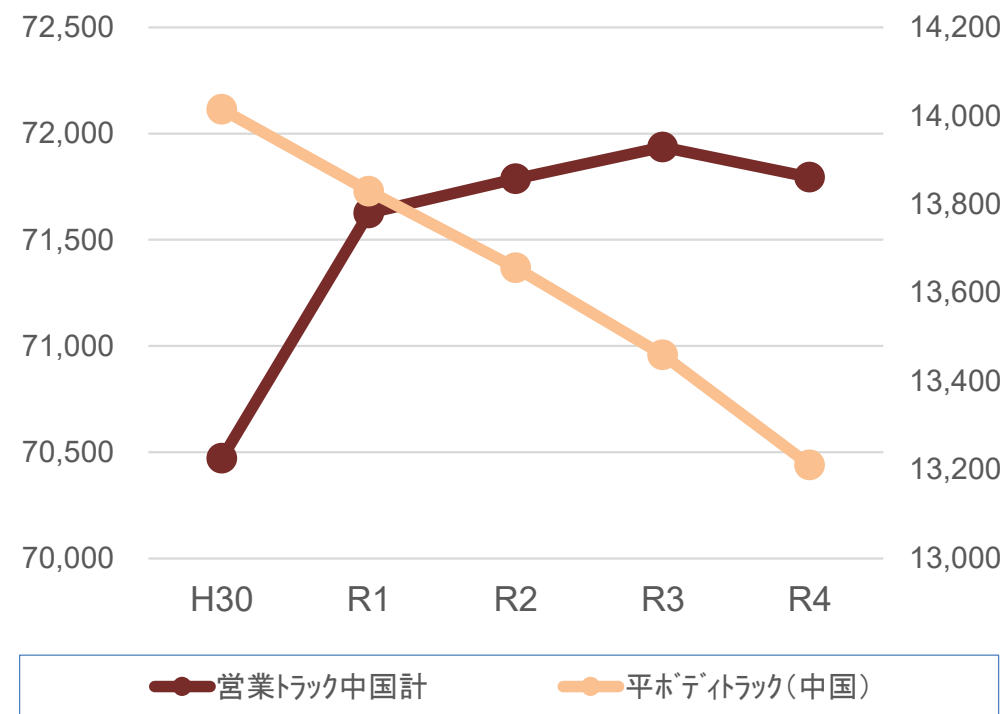
# 関係指標 (トラック車両台数推移)

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

### トラック台数推移(全国)

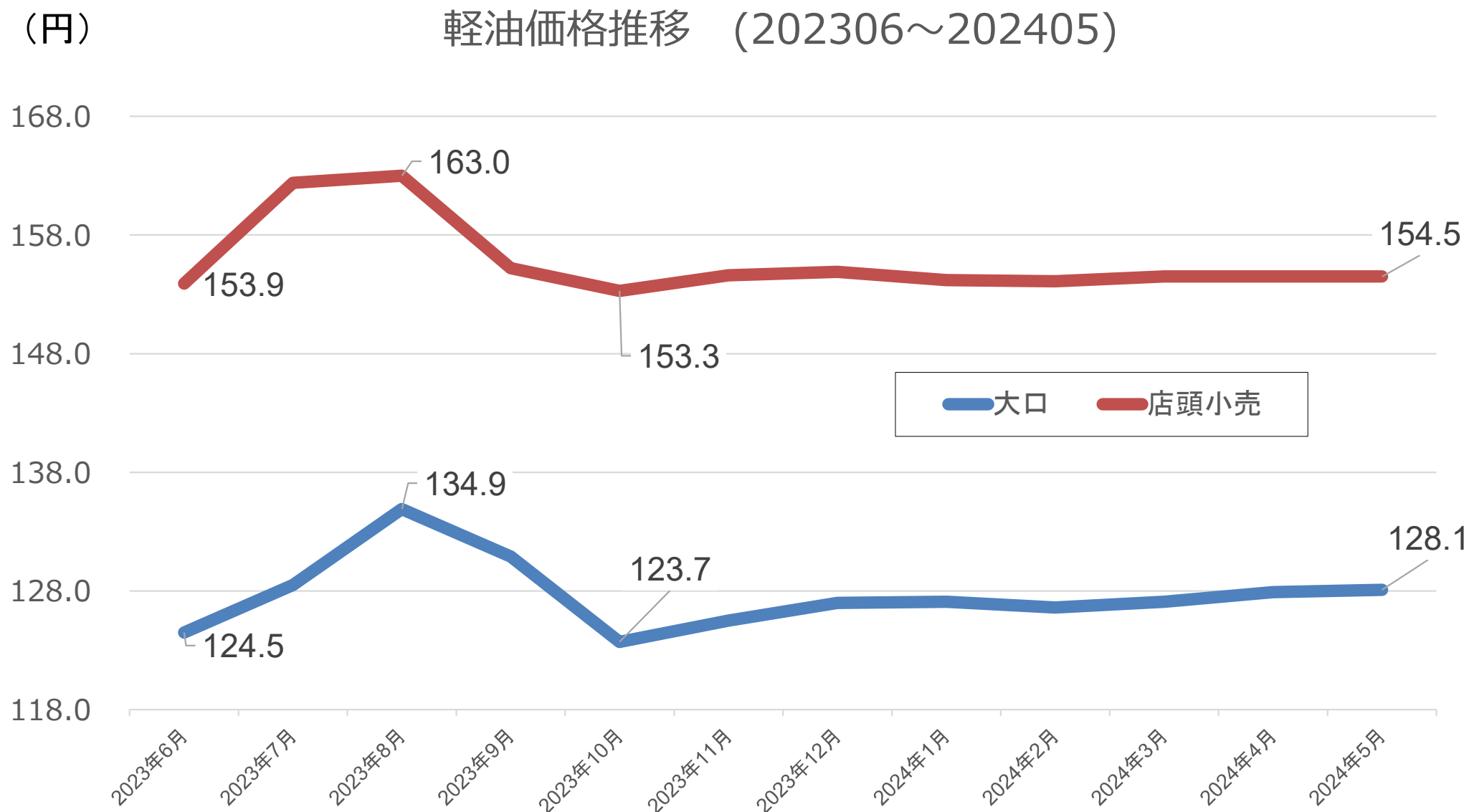


### トラック台数推移(中国)



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

# 関係指標(燃料費[軽油価格推移])



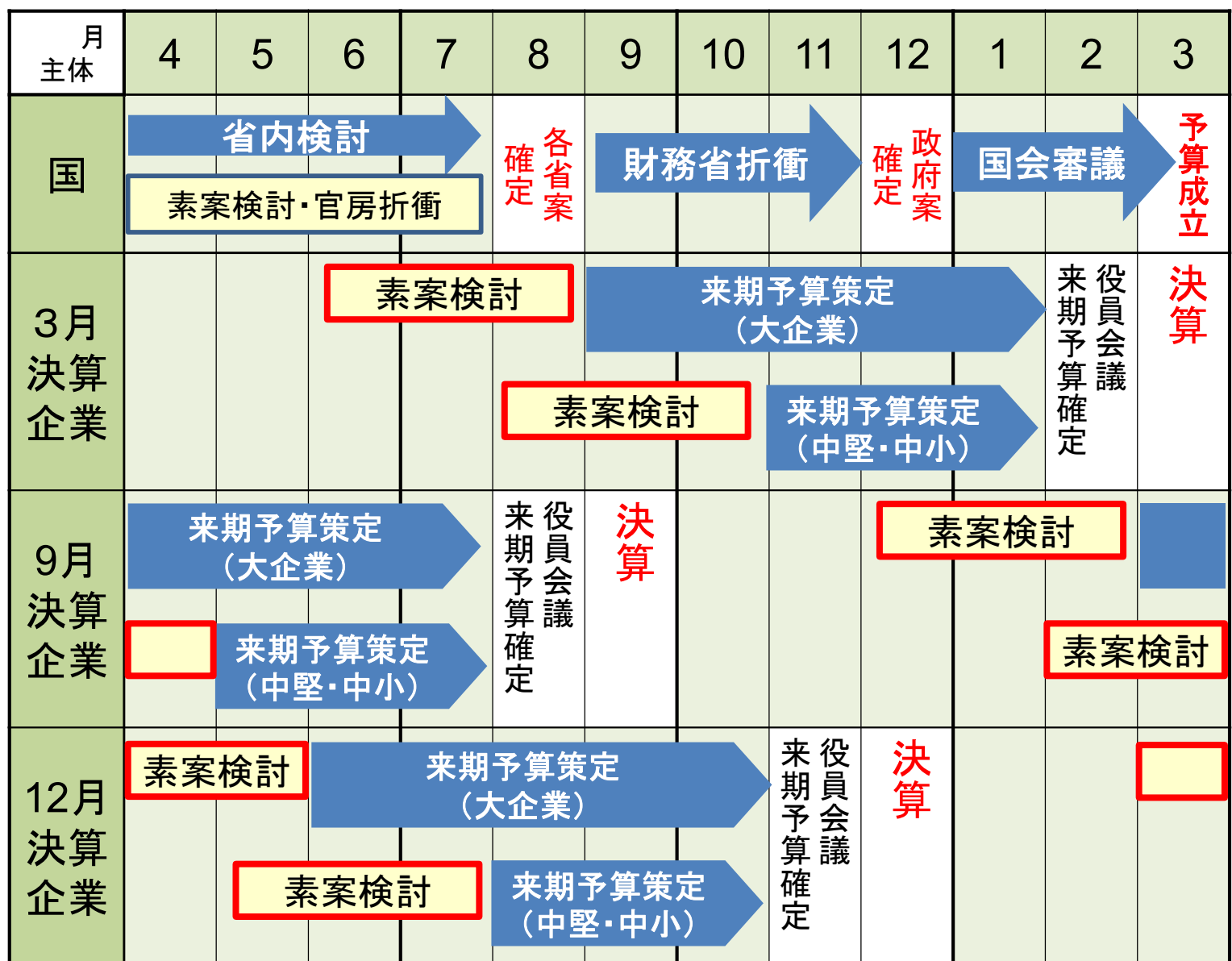
経済産業省資源エネルギー庁 石油製品価格調査より



# (参考情報) 交渉の開始時期(相手方の予算策定期期を見極めて実施)

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

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



# 1日あたり運転時間の上限計算方法

## 2日を平均した1日あたり9時間以内の計算

- ① 特定日の運転時間(A時間)と特定日の前日の運転時間(B時間)との平均
- ② 特定日の運転時間(A時間)と特定日の翌日の運転時間(C時間)との平均

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

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

①、②とも9時間を超えた場合は改善基準告示違反となる。

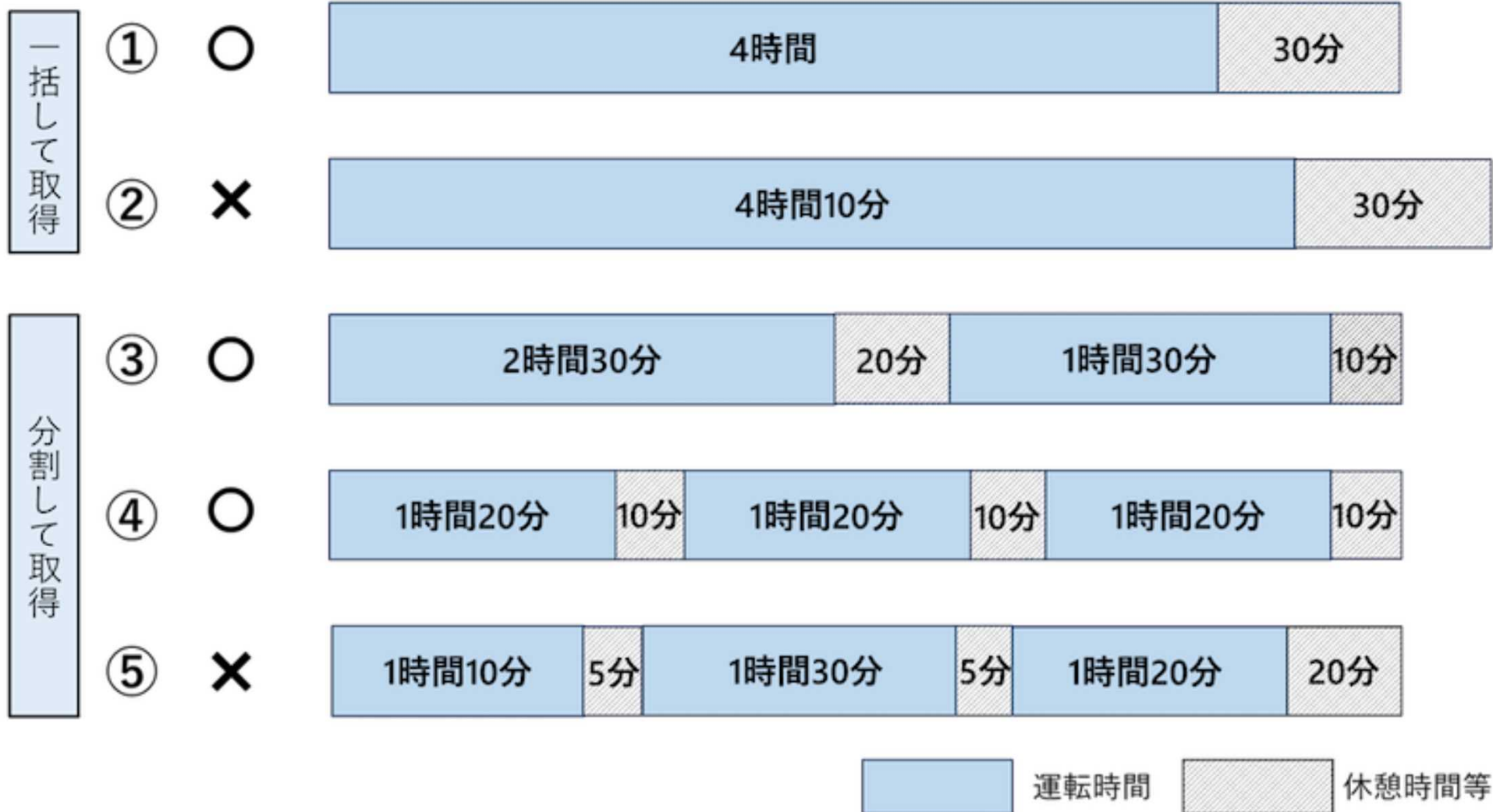
# 1週間あたり運転時間の上限計算方法

## 2週間を平均した1週間あたり44時間以内の判断



# 連続運転時間上限の判断

## いわゆる430休憩の取得イメージ





・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1 2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。

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

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

## ①注意喚起文書を送付した荷主の業種別内訳

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

## ②注意喚起文書を送付した荷主の行為類型別内訳

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

## ③独占禁止法上の問題につながるおそれのある主な事例

### 1. 買ったたき

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

### 2. 代金の減額

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

### 3. 代金の支払遅延

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

### 4. 不当な給付内容の変更及びやり直し

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

### 5. 不当な経済上の利益の提供要請

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

### 6. 割引困難な手形の交付

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

### 7. 物の購入強制・役務の利用強制

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



# 悪質なトラック運送事業者対策について



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。

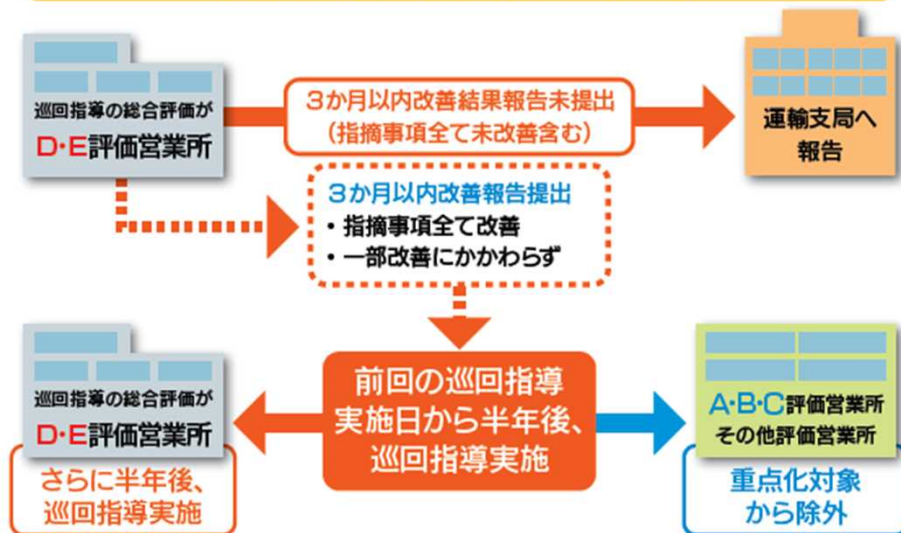
**定期報告事業**

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！



## 悪質事業者に対する処分量定を引き上げ

### 物流革新に向けた政策パッケージ（抜粋）

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

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

##### ● 指導監督義務違反

・酒酔い・酒気帯び運行が行われた場合において、飲酒が体に与える影響、飲酒運転、酒気帯び運転の禁止に係る指導が未実施

新設 初違反 100日車

再違反 200日車

##### ● 点呼の実施違反

・酒酔い・酒気帯び運行が行われた場合において、点呼が未実施

新設 初違反 100日車

再違反 200日車

#### (2) その他（トラックのみ）

##### ● 勤務時間等告示の遵守違反【処分量定の引上げ】

①未遵守計5件以下

初違反 警告 ⇒ 変更なし

再違反 10日車 ⇒ 変更なし

②未遵守計6件以上15件以下 **改正**

初違反 10日車

再違反 20日車

②未遵守計6件以上

初違反：未遵守1件当たり2日車

再違反：未遵守1件当たり4日車

③未遵守計16件以上

初違反 20日車

再違反 40日車

##### ● 点呼の未実施【処分量定の引上げ】

①未実施19件以下 初違反 警告 ⇒ 変更なし

再違反 10日車 ⇒ 変更なし

②未実施20件以上49件以下 **改正**

初違反 10日車

再違反 20日車

②未実施20件以上（注2）

初違反：未実施1件当たり1日車

再違反：未実施1件当たり2日車

③未実施50件以上（注2）

初違反 20日車

再違反 40日車

(3) その他所要の改正を行うこととする。

(4) 今後の予定

施行：令和6年10月1日



# 国土交通省ネガティブ情報検索サイト

## 国交省HP

国土交通省の活動

- 4月15日 若狭国土交通大会と長門・豊後・安芸道行船会の各社長が集まりました。
- 4月14日 宇都宮大が「自家産用車」の型式認定
- 4月8日 宇都宮大が「自家産用車」の型式認定
- 4月6日 宇都宮大が「自家産用車」の型式認定
- 4月6日 宇都宮大が「自家産用車」の型式認定
- 4月6日 宇都宮大が「自家産用車」の型式認定

### 重要なお知らせ

令和6年度半島地画における検査と対応について

### プレスリリース

2024年4月19日

- 国土交通省の活動
- 国土交通省の活動
- 国土交通省の活動

### 政策情報

国土交通省の活動

- 国土交通省の活動
- 国土交通省の活動
- 国土交通省の活動

### ピックアップ情報

- 国土交通省の活動
- 国土交通省の活動
- 国土交通省の活動

## ネガティブ情報検索サイト

この検索サイトでは、国土交通省の事業者等の過去の行政処分等を検索することができます。

STEP 1 事業分野を選択

STEP 2 事業者を選択

検索結果一覧

国土交通省の活動

## 行政処分事業者検索ページ

行政処分事業者検索

行政処分の年月日

事業者の氏名、名称

事業所の所在地

行政処分の種別

違反点数

違反点数 (事業者)

違反点数 (営業所)

## 検索結果一覧

行政処分の年月日	事業者の氏名、名称	事業所の所在地	行政処分の種別	違反点数	営業所
2024年4月28日	株式会社T7ン(一) (法人番号 7240001022236) 代表者平野和樹	広島県広島市安芸区南尾山5丁目13-16	48	42	
2024年4月14日	株式会社藤原建設株式会社 (法人番号 8240001034412) 代表者藤原和樹	広島県府中市本山町530-184	38	38	
2024年6月24日	株式会社藤原建設株式会社 (法人番号 8240001034412) 代表者藤原和樹	広島県府中市本山町530-184	37	37	
2024年4月26日	株式会社藤原建設株式会社 (法人番号 7240001043463) 代表者藤原和樹	広島県広島市安芸区南尾山740-14	20	20	
2024年3月14日	株式会社藤原建設株式会社 (法人番号 5240001033160) 代表者藤原和樹	広島県広島市安芸区南尾山626番地03	20	20	

## 個別情報

### 行政処分事業者の詳細情報

行政処分の年月日: 令和6年1月30日

事業者の氏名または名称: 有限会社佐藤建設(法人番号9240002022373)代表者佐藤博久

事業者の所在地: 広島県広島市安芸区あさひが丘6丁目33-7

営業所の名称: 本社営業所

営業所の所在地: 広島県広島市西区草津津1丁目9-7

行政処分の内容: 輸送施設の使用停止(70日書)及び文書留置

主な違反の条項: 貨物運搬車運送業務法(以下「法」)第9条第1項、法第17条第1項第1号及び第4項

違反行為の概要: 令和5年2月10日、同年2月24日、同年3月10日及び同年4月25日、情報提供を拒否して監督を実施。8件の違反が認められた。(1)業務計画の策定後運送(車)運送(貨物自動車運送業務法第11条第4号)。(2)運送報告書の送付違反(貨物自動車運送業務法第11条第4号)。(3)運送報告書の送付違反(貨物自動車運送業務法第11条第4号)。(4)点呼の実施義務違反(安全規則第7条第1項、第2項及び第3項)。(5)点呼の記録事項違反(安全規則第7条第5項)。(6)点呼の記録事項違反(安全規則第7条第5項)。(7)業務報告書の記録事項違反(安全規則第8条)。(8)運転者等台帳の記録事項違反(安全規則第9条第5項第1項)

違反点数 (事業者): 7点

違反点数 (営業所): 7点