

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10月25日

国土交通省トラック荷主特別対策室

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 西日本4局トラックGメン合同パトロール報告(近畿運輸局他説明)

④ 経済産業省の物流政策について (近畿経済産業局説明)

⑤ 参考資料紹介

⑤-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)

⑤-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)

⑤-3 政策パッケージの進捗、補助金情報、R7予算関係

⑤-4 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

●「運賃・料金、賃金関係」、「商慣行の見直し」

- ・物流というものは荷主間の仲介産業であるため、荷主間商慣習をまずは契約ベースに持って行っていただいて、物流は仲介産業として単体で契約できるような土台を作っていただきたいと考えています。

元請トラック運送事業者の皆さんから

●「運賃、料金関係」、「物流効率化（DX）」、「荷待ち・荷役対策」、「商慣行の見直し」

- ・ドライバーの拘束時間を短縮する目的で高速道路を有効活用したいが、荷主との協議がなかなか進まない。荷主さんの意識を変えていただけるような解決方法を模索している。
- ・発荷主は運送業者と協力して**配送件数の削減と積載率の向上に取り組む**ことが重要。**多件数・少量配送を削減**することが「2024年問題」の解決、運送事業者の利益改善に直結すると考える。

発着荷主事業者の皆さんから

●「商慣行の見直し」、「運賃、料金関係」、「荷待ち、荷役対策」、「人材確保」、「高速道路関係」、「附帯作業関係」、「物流効率化（モーダルシフト、DX、物流標準化）」

- ・モノが運べなくなるかもしれない、今はドライバーの努力でどうにかなっているが、来年は分からないという恐怖もある。
- ・共同輸送や待機時間の減少など依頼元の協力が必須であるため、成果を上げた依頼主には実名を出して公表する制度（トラックGメン＝悪徳依頼主の摘発）の逆の発想
- ・実務レベルでは、物流部門ではない着荷主は関係ないと思っていないか？

その他の皆さんから

●「商慣行の見直し」、「物流効率化（DX、物流標準化）」

- ・県内の物流関連の中小企業様にDX化を推進する立場にありますが、具体的にどこから手を付けてよいのかが分からない企業様が多く、特に小規模配送会社様に合う具体的な事例や効果などを見せる必要があると考えます。中規模以上の企業様は既に自力で着手されております。（公益財団法人）

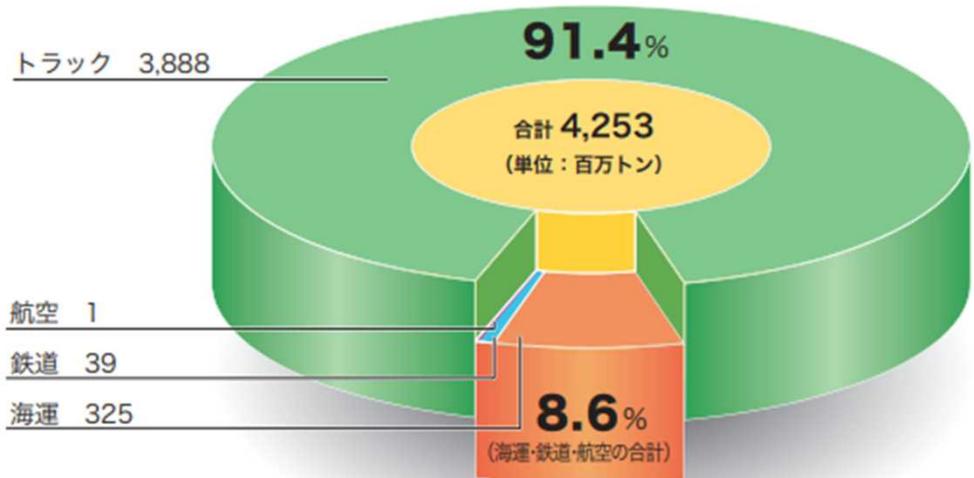
- ① 参加者の問題意識等共有
- ② **トラック物流の概況、2024年問題の背景について**
- ③ 西日本4局トラックGメン合同パトロール報告(近畿運輸局他説明)
- ④ 経済産業省の物流政策について (近畿経済産業局説明)
- ⑤ 参考資料紹介
 - ⑤-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)
 - ⑤-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)
 - ⑤-3 政策パッケージの進捗、補助金情報、R7予算関係
 - ⑤-4 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料

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

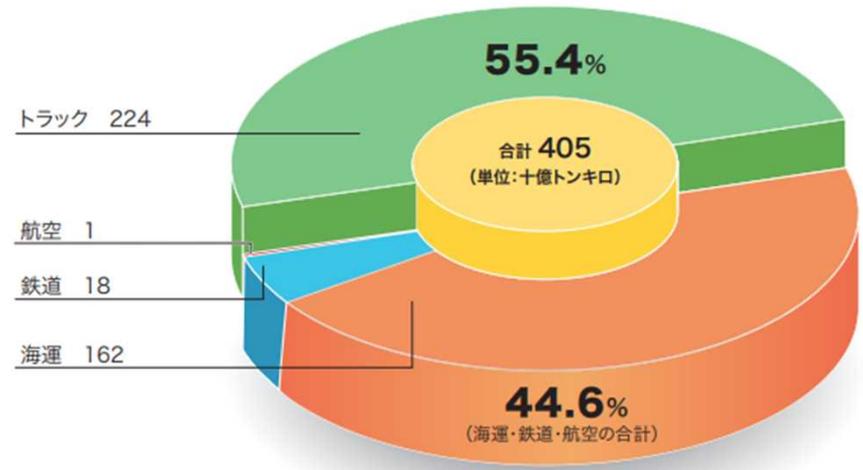
◆ 輸送機関別分担率 (令和3年度)

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



※用語解説

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

車両数別

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

従業員数別

人	10人以下	11 ~ 20	21 ~ 30	31 ~ 50	51 ~ 100	101 ~ 200	201 ~ 500	301-1,000	1,001人以上	計
車両数	30,806	14,012	6,602	5,473	3,790	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%

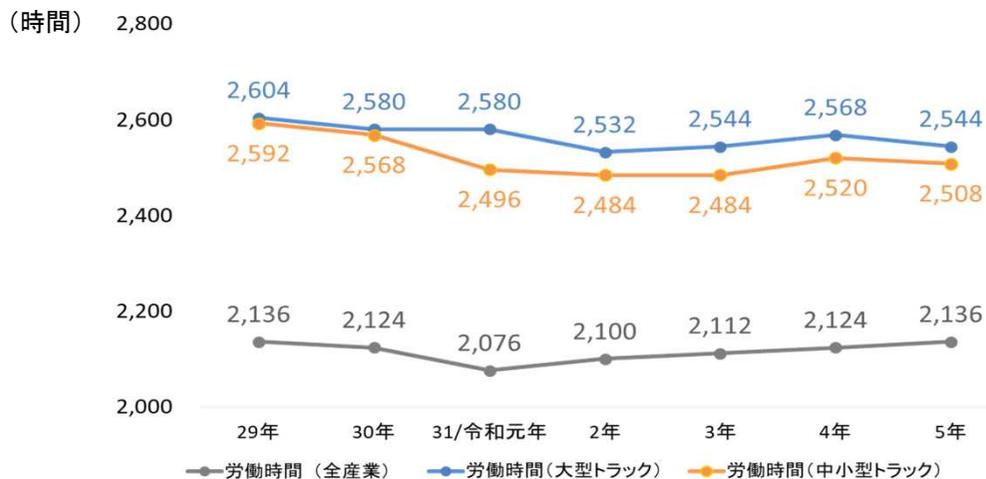
資本金別

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
車両数	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%

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。

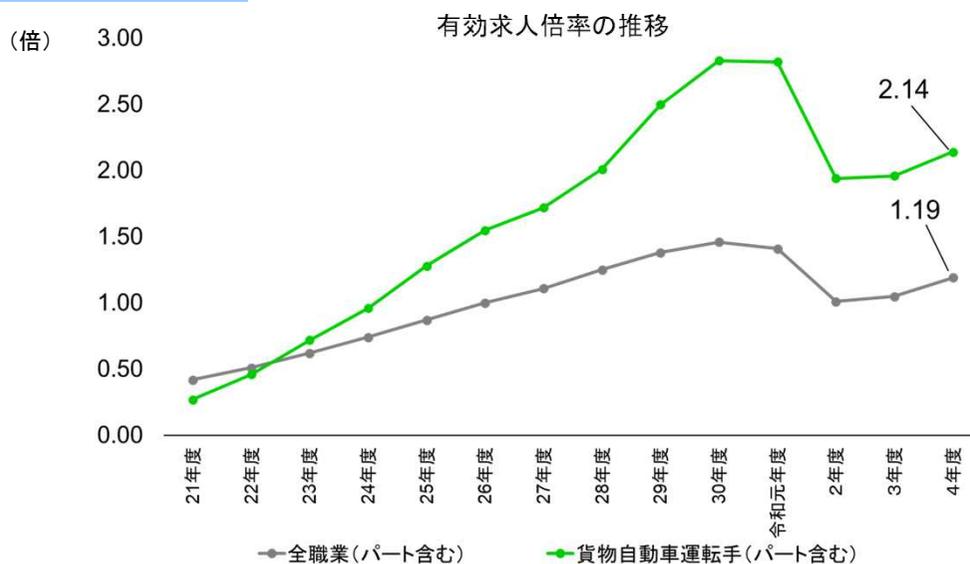
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



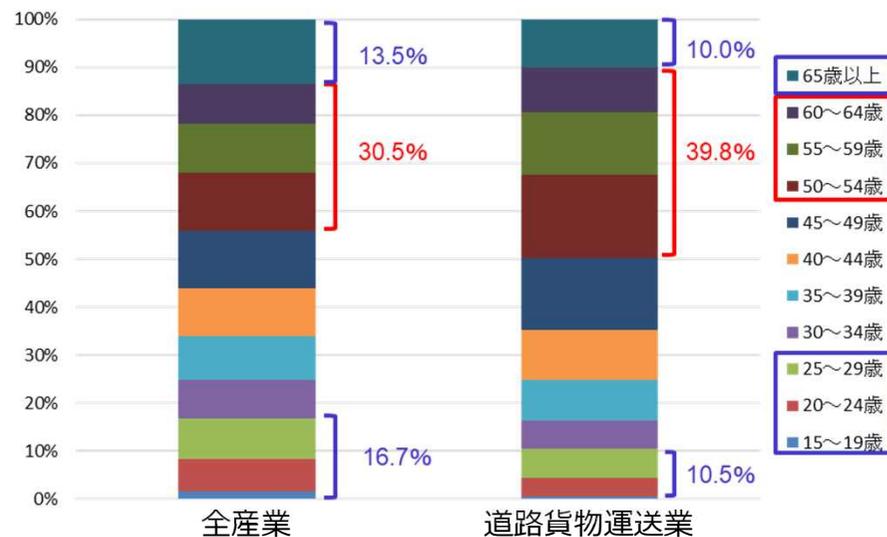
②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



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。



(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

トラックドライバーの体調不良が引き起こす重大な交通事故

健康起因事故件数は高止まり、でも検査を受けさせられない事業者も

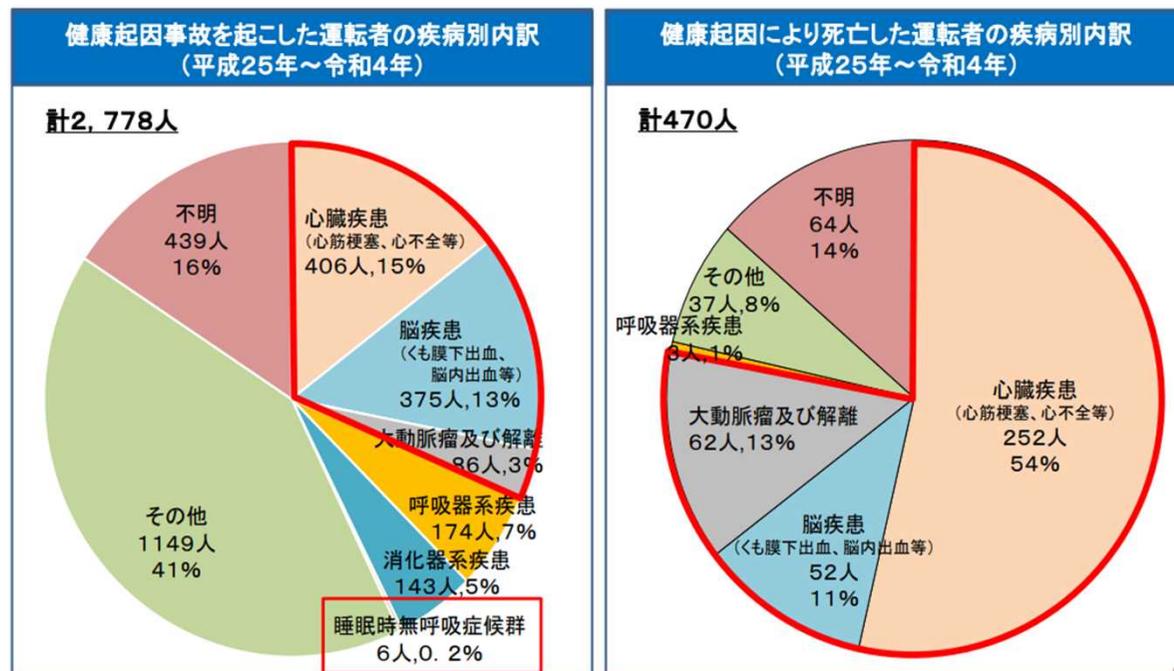
運転者の健康起因事故の状況

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

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

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

運転者の健康起因事故の疾病別内訳



体調不良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ためのルール(2024年4月～)

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

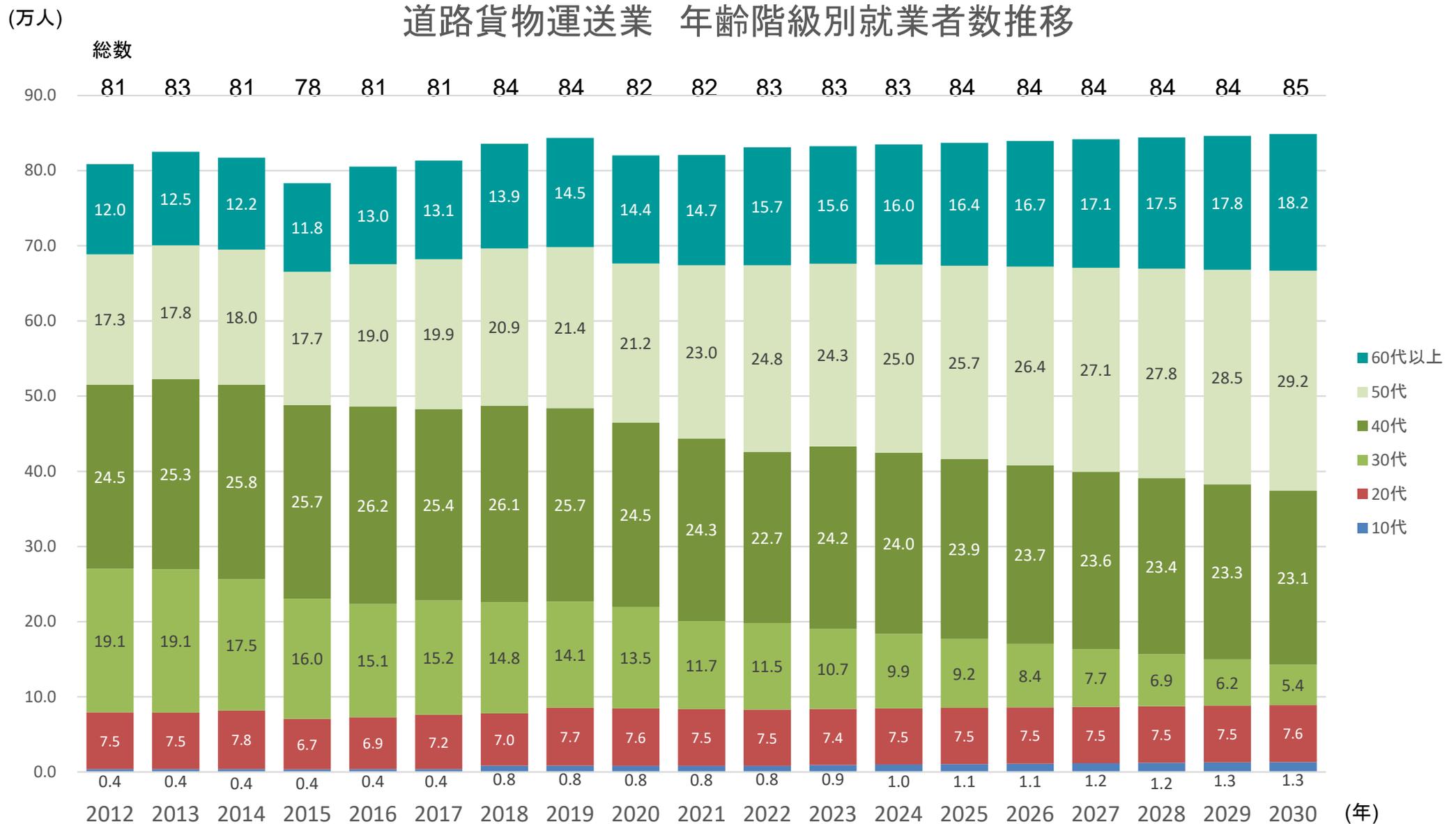
- 休日労働回数の上限：**2週について1回が限度**

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

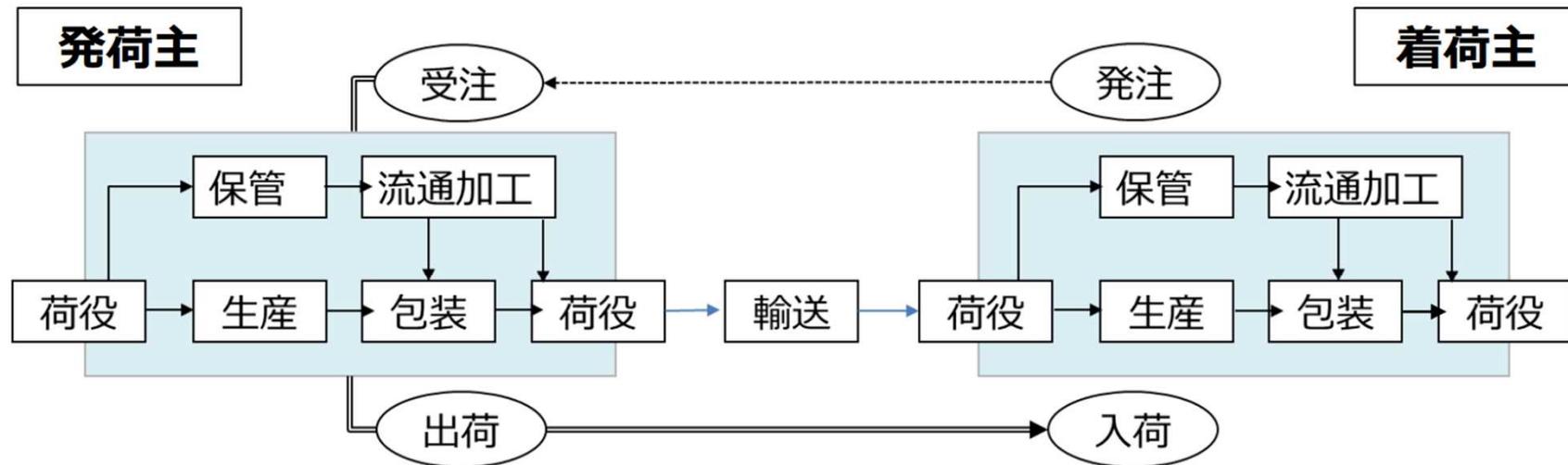
- ・人口減少社会において、誰でも働ける環境を整える必要がある。
- ・しかし日本の現状は長時間労働者が多く、健康の確保や仕事と家庭生活の両立が困難。
- ・「過労死ゼロ」、女性や高齢者が働きやすい社会の実現のため、長時間労働是正が必要。

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。

物流の過程

- 物流需要は受発注により発生。出荷・入荷の条件決定には発・着荷主が大きく関わっている。
- このため、パレット化による作業負荷の削減や、荷積み・荷卸しに係る荷待ち時間の削減、共同輸配送などの効率的な輸送の実現には、物流機能と調達・生産・販売・回収などの分野を総合的に考えるロジスティクスの視点から、荷主の積極的な取組が重要となる。



(出典) 苦瀬博仁『ソーシャル・ロジスティクス』を参考に経済産業省が作成し一部加工

バラ積み

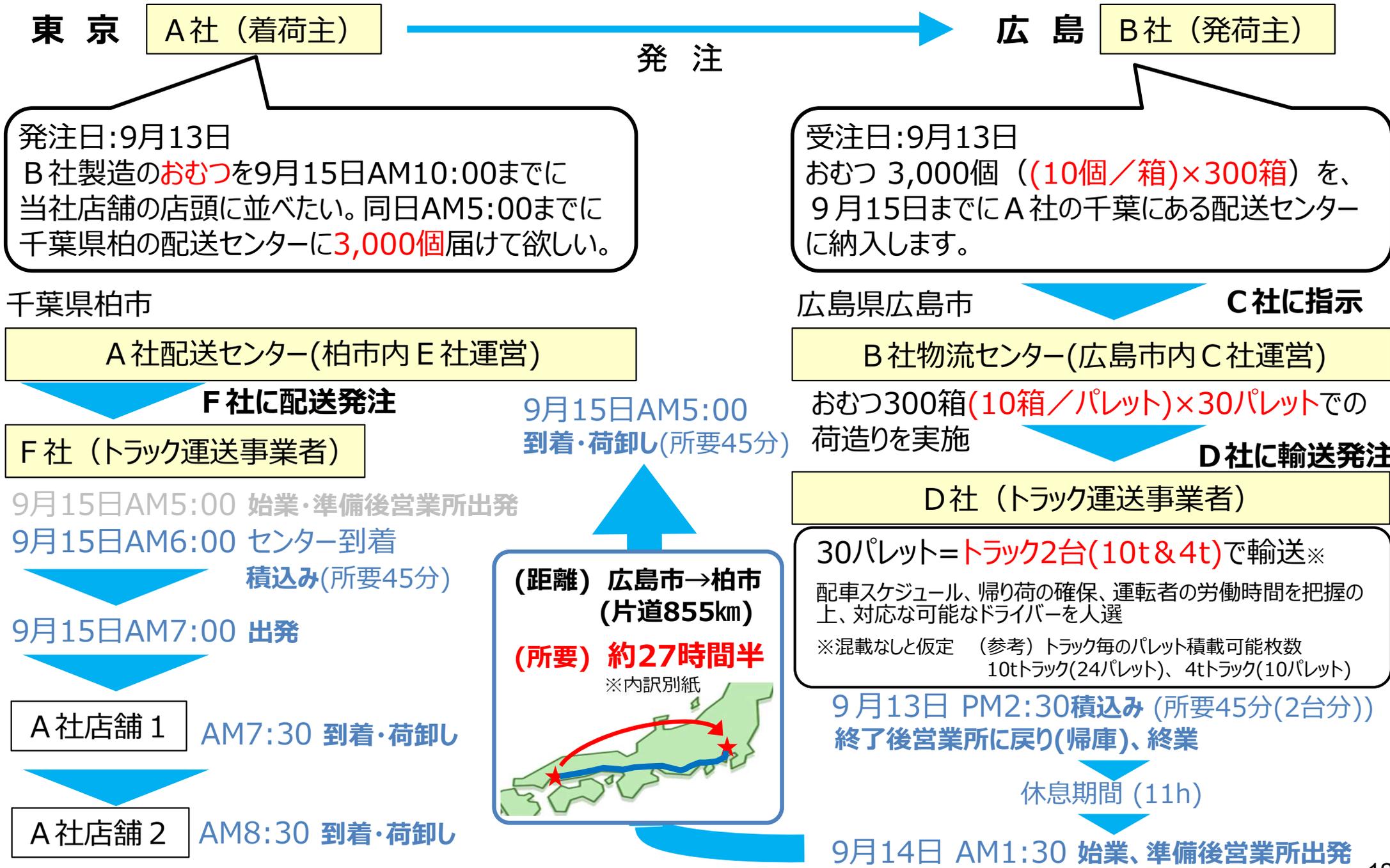


積み込み、荷卸し待ち



トラック物流の例 (単位換算と時間の制約)

※以下の所要時間は、改善基準告示における各種例外規定を全て適用しないものとした場合の想定。



(例) 広島～柏 所要約27時間半の内訳

【前提条件】 平均時速75km、4時間ごとに30分の休憩(430) 2回、拘束時間13時間(うち拘束時間あたりの運転時間9時間)、11時間の休息1回

【運転時間合計】 855km ÷ 75km = **11時間24分(A)**

【休息期間】 **11時間(B)**

【休憩・その他拘束時間】 **5時間(C)**

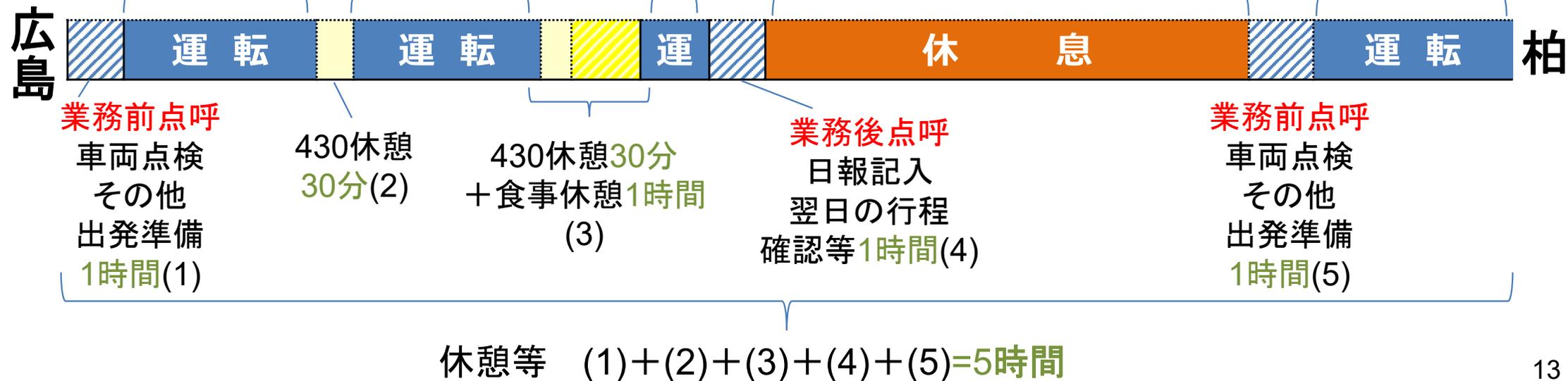
$$(A) + (B) + (C) = 27時間24分 \approx 27時間半$$

内 訳

① + ② + ③ = **9時間(675km)**

75km × 4時間 = 300km①
 75km × 4時間 = 300km②
 75km × 1時間 = 75km③

75km × 2時間24分 = 180km④



- 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 **西日本4局トラックGメン合同パトロール報告**(近畿運輸局他説明)
- ④ 経済産業省の物流政策について (近畿経済産業局説明)
- ⑤ 参考資料紹介
 - ⑤-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)
 - ⑤-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)
 - ⑤-3 政策パッケージの進捗、補助金情報、R7予算関係
 - ⑤-4 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料

商慣行見直しに向けた執行力の強化（トラックGメンの設置）

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～）

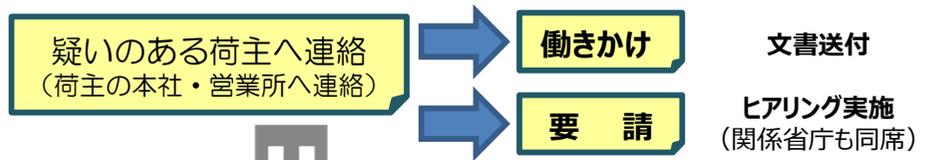
トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」
制度※の**執行力を強化**（2023年度～）

※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

「是正指導」



- ✓ 支店等への違反原因行為の事実確認
- ✓ 国への報告書作成
- ✓ 社内調整 等
- ✓ 違反原因行為の事実確認
- ✓ 改善計画の作成、早急な取組の実施を指示
- ✓ その後のFU 等

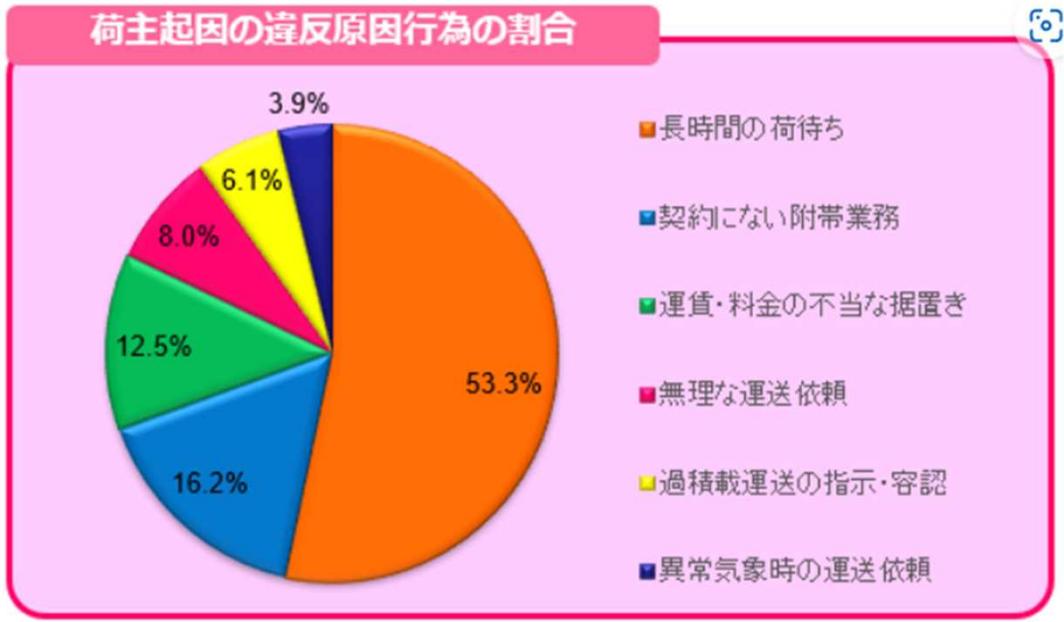
トラックGメンによる荷主等への是正指導の取組結果

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

「是正指導」を実施した荷主数

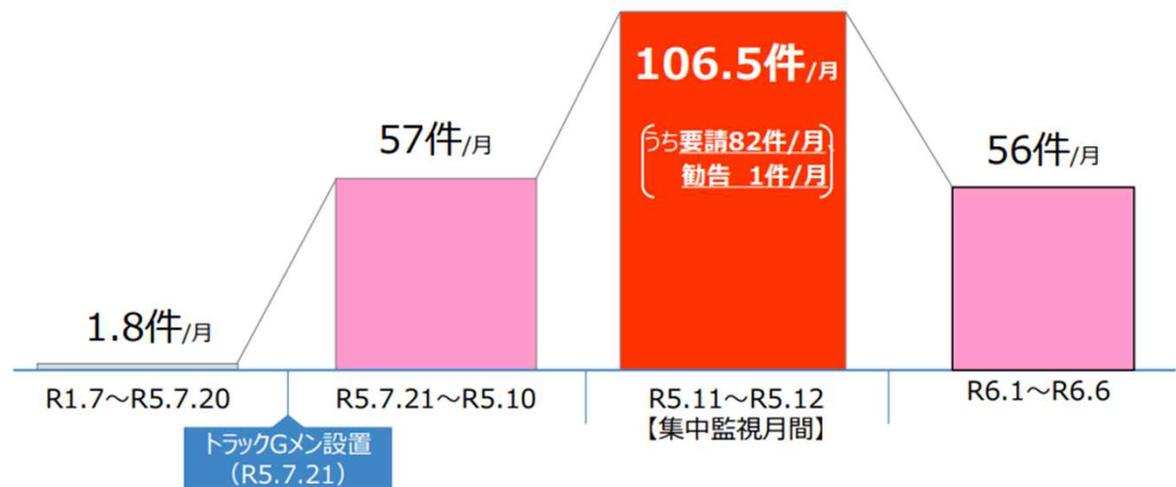
対応内容	荷主数	内訳
勧告	2	(荷主1、元請1件)
要請	174	(荷主88、元請81、その他5)
働きかけ	635	(荷主423、元請193、その他19)

計811件の法的措置を実施
(令和6年6月30日現在)



<月当たりの「是正指導」(働きかけ、要請、勧告) 平均実施件数>

<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
(全国)

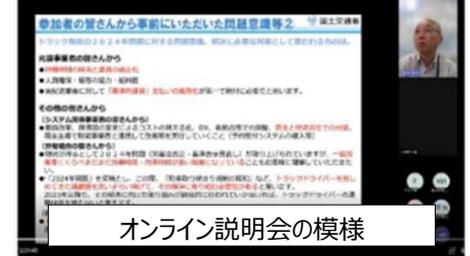


大型車駐車スペースがあるコンビニ駐車場
高速SA、PA

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



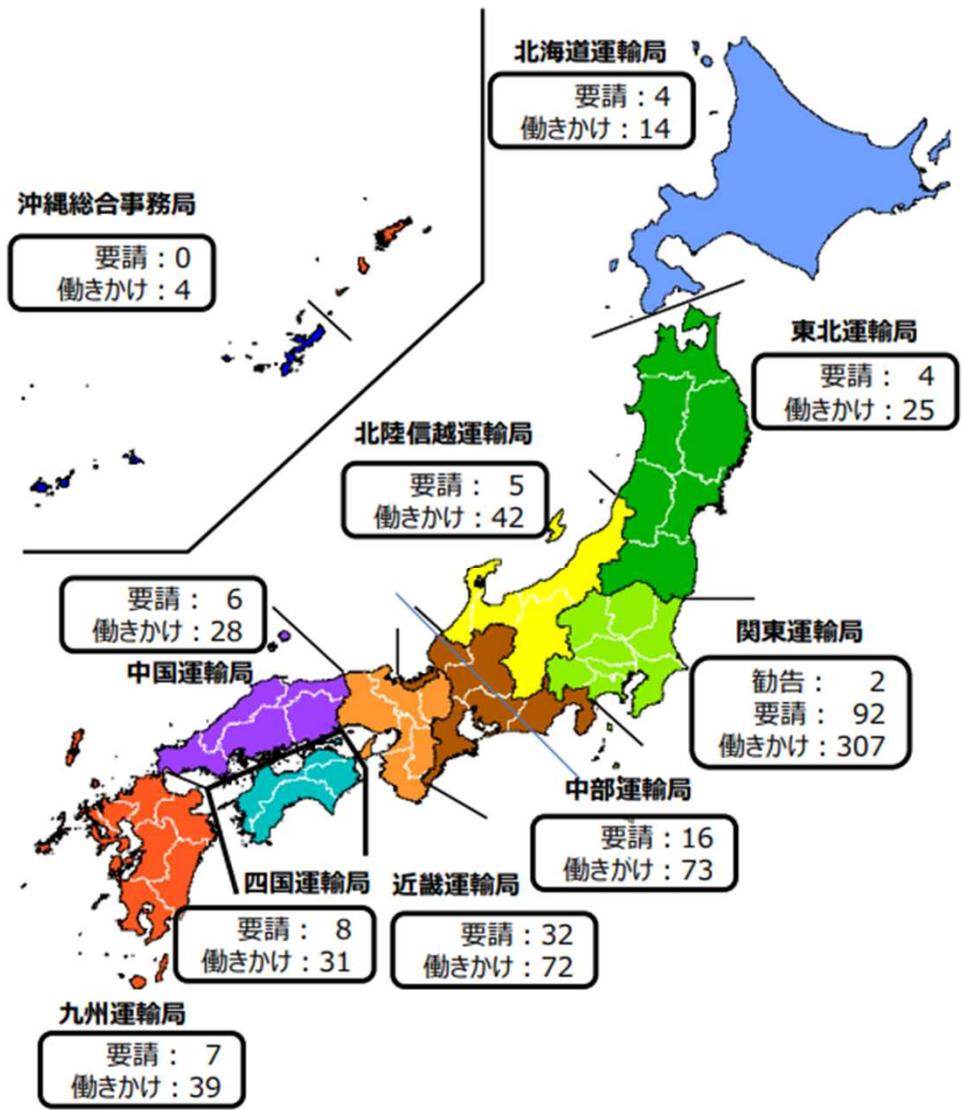
オンライン説明会の模様

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



国土交通省トラック荷主特別対策室主催オンライン説明会

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

【第1回～第14回の累計参加者数】 **延べ2,400名** 全国からトラック、発着荷主他関係者が参加

Gメンが毎月1回午前午後に実施

2024年問題の背景を説明

国会の動き等最新情報を紹介

参加者の皆さんから事前にいただいた問題意識等②

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

元請事業者の皆さんから

- 待機時間の解消と運賃の適正化
- 人員確保・顧客の協力・給料面
- 実配送業者に対して「標準的運賃」支払いの義務化が第一に絶対必要だと思います。

その他の皆さんから

(システム関係事業者の皆さんから)

- 意識改革、高償額の変更によるコストの見える化、DX、各拠点間での調整、荷主と物流会社での対話、荷主主導で物流事業者と連携して改善策を実行していくこと（予約受付システムの導入等）

(労働組合の皆さんから)

- 物流が滞るとして2024年問題（労基法改正・基準告示見直し）が取り上げられていますが、一般労働者にくらべまだまだ労働時間・拘束時間が長い規制になっていることもお客様に理解していただきたい。
- 「2024年問題」を契機とし、この際、「駐車取り締まり規制の緩和」など、トラックドライバーを苦しめてきた諸課題を洗いざらい掲げて、その解決に取り組む必要性があると思います。2025年以降も、その解決に向けた取り組みが継続的に行われていかなければ、トラックドライバーの退職は後を絶たないと考えます。

(行政官士の皆さんから)

- トラック利用運送並びに貨物利用運送事業者への法に合った適正運用。運送管理台帳はすべての事業者へ義務付け、デタコタの義務化。

参加者から寄せられた問題意識を紹介し、共有するGメン。

時間外労働の上限規制設定の経緯

国土交通省

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。
- 鍵を握るのは高償額の改善。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。

国会での質疑より

国土交通省

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きたい。(斉藤国土交通大臣)

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

経産省は、これまで国交省、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で推進していく。(齋藤経産大臣)

農水省はこれまで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)

参加者から寄せられた問題意識（一部）

- 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（発荷主）。
- トラック集車が徐々に難しくなっている（発・着荷主）。
- 受注量の増加により手配が困難になる事を怖れている（元請トラック事業者）。
- 各所で積み残しが発生する可能性が高い（物流システムベンダー）。
- 納入トラックと契約していないので荷待ちコントロール不可、発荷主の責任では（着荷主）。
- 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（発荷主）
- 小規模着荷主での附帯作業要求に苦慮。説得しているが理解されない（発荷主）。

荷主の事務所、物流拠点に対する「荷主等パトロール」の実施

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**2,200**か所

各地方運輸局において様々な手法により実施。

(R5.7.21~R6.10.10全国)

(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。

西日本トラックGメンによる広域連携

(西日本4局トラックGメン合同パトロール)

実施結果報告

(近畿・中国・四国・九州運輸局トラックGメン)

西日本トラックGメンによる広域連携

(西日本4局トラックGメン合同パトロール)

西日本の各運輸局が連携の上、大消費地の着荷主に働きかけを実施

中国・四国・九州発の貨物の多くは大消費地である近畿（大阪・兵庫）の着荷主に納品され、そこで常態的な荷待ちや附帯作業などの違反原因行為が行われており、日頃「目安箱」にも多数の投稿が寄せられている。

しかしその多くが連絡先不明や連絡不可などで、働きかけ、要請などの「是正指導」に結びついていない。

そこで、現地調査の実施とともに、こうした「声」を荷主に届けるため、近畿・中国・四国・九州の各地方運輸局が連携し、**令和6年9月25,26日に、大阪市内において、西日本4局トラックGメン合同パトロールを実施した。**

大消費地で活動する中国、四国、九州のトラックドライバーに実状をヒアリングし、**荷待ち、附帯作業等の違反原因行為の実態を調査。**

各運輸局のGメンが連携して大阪等の主な**荷主に対するパトロール（アポ無し訪問）**を実施し、トラック事業者・ドライバーの「声」を届ける。



合同パトロール実施のメリット

集団効果：数の優位で、荷主への説明を有利に進める

エリア匿名性の確保：特定エリアのトラック事業者・ドライバーを対象とした仕返し、犯人探しを防ぐ。

機動力：一度に多くのポイント(荷主拠点)を捕捉。



2日間で33箇所をアポ無し訪問(うち27荷主に接触・説明)。他3荷主に対し働きかけ、ヒアリングを実施。

1日目：9月25日(水)

- 顔合わせ、班編成(A~D, 4班体制)、事前ミーティング
- トラックターミナルにおけるドライバーヒアリング(A班のみ)
- 荷主等パトロール(B~D班※午後よりA班分散して合流)
- 終了ミーティング(結果報告)

2日目：9月26日(木)

- 事前ミーティング
- 荷主に対する働きかけ・事実関係ヒアリング
- 荷主団体に対するヒアリング・意見交換
- 終了ミーティング

合同パトロールの様子①



事前ミーティング(当日の動き等説明)



班編成、顔合わせ、段取り打ち合わせ



荷主訪問直前の段取り打ち合わせ



荷主訪問 (4局合同)

合同パトロールの様子②



荷主に対する説明



トラックターミナルにて待機状況等確認



荷主団体へのヒアリング



荷主の協力・取組みの必要性を説明

合同パトロール配布物（トラックドライバー関係）

（目安箱／Gメン制度／オンライン説明会／トラックGメン活動報告）

国土交通省 近畿運輸局、中国運輸局、四国運輸局、九州運輸局

積込先、配送先で 困りごと、ありませんか。

情報ください

恒常的に長い荷待ち時間
過労運転防止義務違反を招くおそれがあります。

無理な到着時間の設定
最高速度違反を招くおそれがあります。

過積載になるような依頼
過積載運行を招くおそれがあります。

異常気象時の運行指示
輸送安全確保義務違反を招くおそれがあります。

そのほか、こんな行為についても情報があればお寄せください。

- 依頼（契約）にない附帯作業（貨物への値札ラベル貼りをさせられるが料金が支払われない、など）
- 運賃・料金等の不当な据置き

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

【電話でのお問い合わせ先】国土交通省の各運輸局に御連絡ください。

近畿運輸局 自動車交通部 貨物課 06-6949-6447 中国運輸局 自動車交通部 貨物課 092-228-3438 四国運輸局 自動車交通部 貨物課 087-802-6773 九州運輸局 自動車交通部 貨物課 092-472-2528

「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」や、違反原因行為の疑いのある荷主・元請事業者**本社**への「働きかけ」や「要請」等を行い、疑いが事実であれば、改善に向けた計画策定を指導します。

【働きかけ・要請の手順】

【働きかけ後の改善事例】

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

長時間の荷待ち（製造業・発荷主）働きかけ後の再発により要請に
-改善策- 「入庫時間の指定」「出荷口の増設」「搬送先付達の倉庫を中継地点として活用」などを実施

目安箱（具体的なイメージ）

投稿いただきたい内容

- ご意見・事例の分類
 - 長時間の荷待ち、依頼にない附帯業務など
- ご意見・事例の具体的な内容
 - いつ、どこで、誰から、どのようなことをさせられたか
- 貨物の種類
 - 加工食品、日用品、機械・機械部品など
- 発着荷主の業種
 - 農林漁業、鉱業・砕石業・砂利採取業など
- 投稿者の情報
 - 会社名、お名前、ご職業、ご連絡先など
 - ※国土交通省からの連絡不可/お問い合わせいただいた場合、ご連絡を差し上げることはありません。

※荷主等（働きかけ・要請の対象）から情報提供元が特定されないよう配慮します。

国土交通省トラック荷主特別対策室

「トラック物流2024年問題」に関するオンライン説明会のお知らせ

国土交通省では問題解決の為、**オンライン説明会を毎月開催**しており、**今月は以下の日程で行います。**

説明会では、皆さんの問題意識・ご質問にお答えしたいと思いますので、是非以下からご登録ください。

令和6年10月25日(金) 10:00,15:00 (同日2回開催)

問題意識等登録フォーム

<https://forms.office.com/r/Zhrmu9Dxt2>

※参加者の問題意識や業種などを考慮のうえ説明会の内容を構成しますので、事前の入力にご協力ください。（個人情報の収集は行っていません。）

トラック物流の2024年問題とは？

2024年4月以降、**トラックドライバーの残業時間が「年960時間まで」に制限**され、それ以上残業して貨物が運べなくなる＝運べる貨物が減るといった懸念のこと。

【2024年度は物流への影響】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**する可能性あり。2023年度には**輸送能力が約34%（9億トン相当）不足**する可能性あり。

制度改正の内容	現行	改正後（令和6年4月～）
時間外労働規制（労働基準法）	なし	960時間（90日、720時間）
拘束時間（労働時間・休憩時間）（改善基準告示）	【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超過は1週間2回以内	【1日あたり】 原則13時間以内、最大15時間以内。 ※長期障害者は改正前まで16時間 ※4時間超過は1週間2回以内
【1ヶ月あたり】	原則、29.3時間以内。 ただし、労働協定により、年3,516時間を超過しない範囲内で、320時間まで延長可。	【1ヶ月あたり】 原則、年3,300時間、28.8時間以内。 ただし、労働協定により、年3,400時間を超過しない範囲内で、310時間まで延長可。

しかし、問題の本質は、労働環境が過酷なことによる**長期的なドライバー不足**。発・着荷主など関係者全員の協力で**商慣行を見直す必要があります。**

トラックGメン、活動中！

荷主等の監視強化を目的に令和5年7月21日に発足した**トラックGメン**、我々が現在までどのような活動を行ってきたか紹介します。

【パトロールの積極的な実施】

パトロール先拠点数約 **2,000** か所（R5.7.21～R6.8.31の実績）

全国各地でパトロールを実施

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への改善状況を確認
 - ・オンライン説明会への参加を呼びかけ

【荷主等への呼びかけの内容【一例】】

「ちょっと嫌だよ」何気ない一言がトラックドライバーに無理をさせ、違反を犯す原因行為となる。「積極的な連携」を促して荷主等と交渉するよう運輸局が背中を押している。真摯に対応して欲しい。

【毎月オンライン説明会を実施】

これまで約 **2,200** 人が参加（令和5年8月1日から毎月1回実施）

トラック運送事業者のほか、荷主等を含む多くの参加者が評価！

（参加者コメントの一部）

- 役に立つと思う
- 役に立つ機会を
- ネット統一化の推進しが分かってよかった。
- 今後の残業時間の法定改正内容が分かり、対応準備に役立ってます。

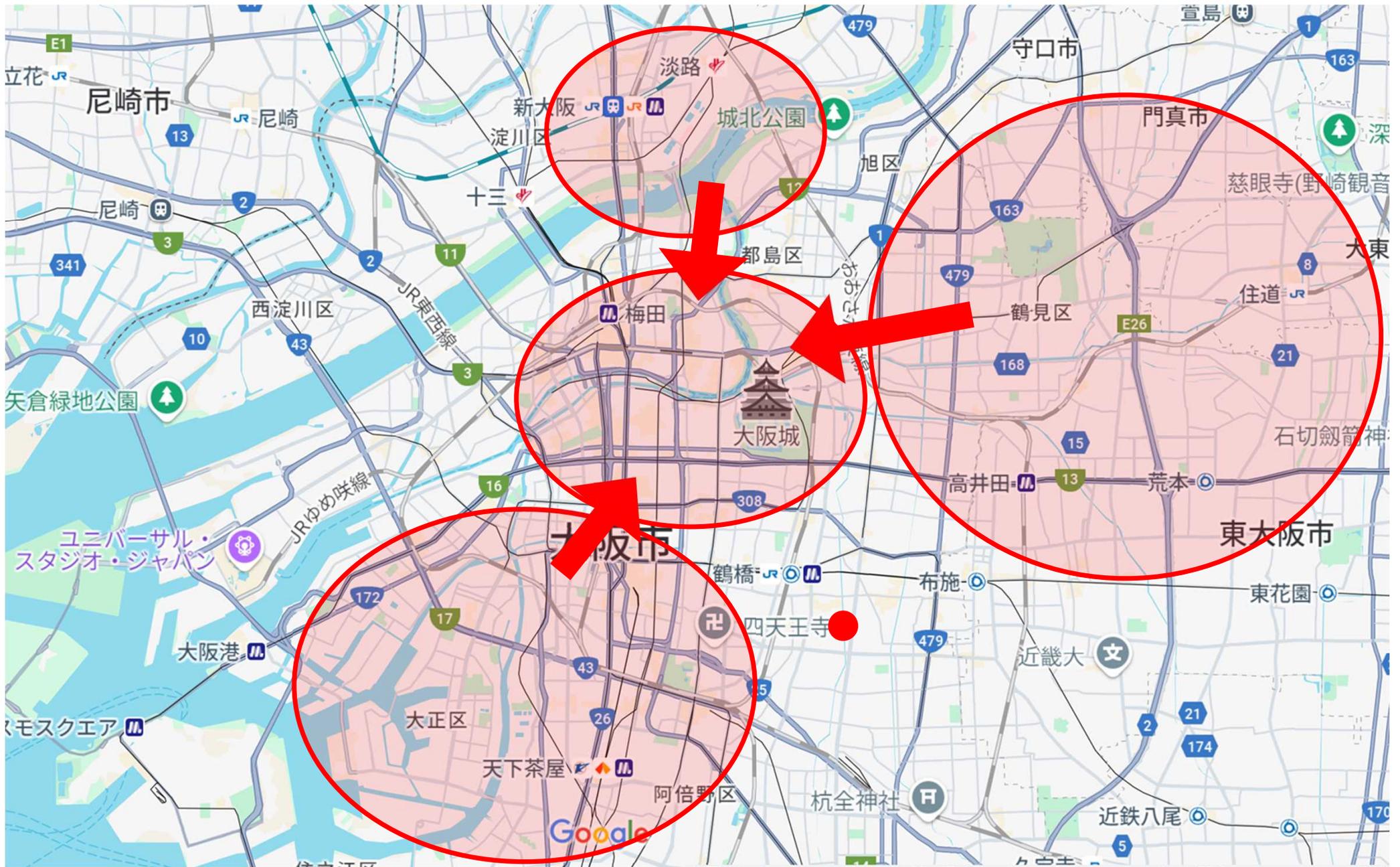
【主な説明内容】

トラックGメンはトラック事業者に寄り添う存在であること、荷主等による、運賃の不当な据置きは改善指導対象になり得ること。違反原因行為の類型、働きかけによる改善例、標準的な運賃、2024年問題に関する背景、政策の具体的な内容、物流効率化の事例、関係各者からのトピック等。

パトロール先への参加を呼びかけ、真正業員収集の必要性など、トラック事業者が解決策を自ら見つけたいことを説明しています。

トラックGメンは、今後もトラック事業者に寄り添い、積極的に活動していきます！お困りごとを是非ご相談ください。

西日本4局トラックGメン合同パトロール活動エリア図



西日本4局トラックGメン合同パトロール 結果について

		A班 大阪東部エリア	B班 大阪中央エリア	C班 大阪南部エリア	D班 大阪北部エリア	合計
メンバー (班編成)		近畿1,中国1,四国1, 九州1	近畿2,中国2	近畿2,中国2,四国1	近畿2,中国3,九州1	19
実績(件)						
運転者聴取		4	0	0	0	4
働きかけ		0	0	0	0	1
荷主等 ヒアリング		0	0	0	0	3
荷主等 パトロール		1	13	5	14	33
パト ロール 内 訳	資料配布	0	2	0	9	11
	資料投函	0	0	0	1	1
	現地確認	0	6	0	0	6
	面談実施	1	5	5	4	15
パト実施 荷主種別	元請トラック事業者	1	0	1	0	2
	建設関係	0	2	0	1	3
	食品・飲料・卸	0	7	0	4	11
	製品・メーカー	0	4	4	9	17

西日本4局トラックGメン合同パトロール 面談等実施状況(一部)

班	訪問先	面談	パトロール結果
A	元請物流事業者	○	専務対応。親会社（メーカー）の荷物96%。 目安箱と荷主等パトロールで匿名でメッセージを届けていることを教示。 荷主に運賃交渉に応じるよう言っているため、協力会社にもちゃんと払うよう教示。 付帯業務で困っているとのこと。
B	食料・飲料・卸	○	物流担当チーフ対応、物流について積極的に取り組んでいる様子。運賃もあげている とのこと。着荷主への付帯業務削減要請も、聞かない着荷主からは売らない。しかし 購買量が多い事業者との縁は切りにくいとのこと。
C	メーカー	○	物流関連二法改正について興味を持たれている様子。特定荷主はグループ会社にも 適用されるか気にしていた。
C	元請物流事業者	○	常務取締役対応、トラック事業者の立場が強くなっており、利用運送契約の見積もり を取っても1週間後の配達予定日には配車が難しいと断られる事もある。運賃は上 がっても対応できるが、車両が手配できるかどうかの瀬戸際になっており、物流2024年 が現実になっていることを実感。 真荷主との運賃交渉は難航するも、半年前に標準運賃改正と同じ上がり幅で運賃 アップに成功。高速料金もほぼ収受できている。
C	メーカー	○	アパレル、化学品、取り扱いの商材の幅は広い。営業部門それぞれが、物流会社を手 配。荷待ちについて時間改善している。 コストの部分について、助成があれば対応できる。 業界団体の集まりがあるのでその場でも共有したい。
D	食料・飲料・卸	○	担当者不在のため、人事課員と立ち話。2024問題やトラックgメンについてはご存知 だった。社員向けに、2024問題の研修もしたとのこと。トラックドライバーも講師に招いた とのこと。

実績まとめ

- ・ パトロール立ち寄り先33件は実質3班で平均11件。うち面談、チラシ手交等実際荷主等と接触できたのは26件、同平均約9件、**1日のアポ無し訪問実績としては一定の成果が得られた**と考える。
- ・ 面談できた荷主等では、2024年問題に向けた対応に**一定の理解**を示すものが多かった。
- ・ **トラックが確保しづらくなった**との2024問題の顕在化を示す荷主等の声もあった。
- ・ 「物流のことは物流事業者、又は荷主等の物流担当者が解決すべき課題」など、**無関心な態度を示す荷主担当者も一定数いた**との報告があった。
- ・ 発荷主からは、**着荷主の卸地での荷待ち、附帯業務の要求**など発荷主が是正を要求しても実現しない事例があり、**ジレンマ**となっている事実も聴取できた。
- ・ 更に、アポ無しでは面会を取りつがなない荷主、担当者不在の荷主もあり、こうした口スをどのように効率化するかについては課題を感じる声に参加者からあった。
- ・ 参加したGメンからは、**荷主パトロール**について、情報提供者の「**身バレ**」を防ぐほか、「**直接の説明による理解度向上、荷主の認識把握**」などの**メリット**をあげる声があった。

合同パトロール・荷主対応の今後について

- ・ **合同パトロール**は効率化等課題を改善したうえで、**今後も継続の方向で検討（時期・場所は要検討）**。
- ・ 発荷主に是正を促すためにも、原因となっている着荷主に対する**ジレンマ**を解消する必要がある。より上流の「**着荷主**」への**アプローチ**に向けて**対応を継続**。
- ・ **無関心な態度**を示す荷主等がいる一方で、**輸送力減少を実感し危機感**を持つ荷主もいる。前者に対し、後者の感覚をどう感じてもらうか。理解してもらえる説明方法、資料も検討。

休憩

再開は 11:05

- 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 西日本4局トラックGメン合同パトロール報告(近畿運輸局他説明)
- ④ 経済産業省の物流政策について (近畿経済産業局説明)**
- ⑤ 参考資料紹介
 - ⑤-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)
 - ⑤-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)
 - ⑤-3 政策パッケージの進捗、補助金情報、R7予算関係
 - ⑤-4 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料

経済産業省の物流政策について

令和6年10月

近畿経済産業局 産業部 流通・サービス産業課

1. 改正法の概要について

2. 合同会議取りまとめ案の内容について(抜粋)

「物流の2024年問題」(トラックドライバーの時間外労働の上限規制)

- トラックドライバーの長時間労働是正のため、2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限規制(年960時間)が適用。
- 物流効率化に取り組まなかった場合、労働力不足による物流需給がさらに逼迫するおそれがあり、コロナ前の2019年比で最大14.2%(4.0億トン)の輸送能力不足*が起これると試算されている。(物流の2024年問題)
- さらに、2030年には、34.1%(9.4億トン)の輸送能力不足*が懸念される。

※株式会社NX総合研究所試算(2022年11月11日)

トラックドライバーの働き方改革

法律・内容		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
労働基準法	時間外労働の上限規制(年720時間)の適用【一般則】		大企業に適用	中小企業に適用	→			
	時間外労働の上限規制(年960時間)の適用【自動車運転業務】							適用
	月60時間超の時間外割増賃金引き上げ(25%→50%)の中小企業への適用						適用	→

		現行	2024年4月以降(原則)
改善基準告示(抄)	年間拘束時間	3,516時間	3,300時間
	1ヶ月の拘束時間	293時間	284時間
	1日の拘束時間	13時間	13時間
	休息时间	継続8時間以上	継続11時間を基本とし、9時間下限

「物流の2024年問題」の影響により不足する輸送能力試算(NX総合研究所)

○全体

不足する輸送能力の割合(不足する営業用トラックの輸送トン数)
14.2%(4.0億トン)

○発荷主別(抜粋)

業界	不足する輸送能力割合
農産・水産品出荷団体	32.5%
紙・パルプ(製造業)	12.1%
建設業、建材(製造業)	10.1%
自動車、電気・機械・精密・金属(製造業)	9.2%

○地域別(抜粋)

地域	不足する輸送能力の割合
中国	20.0%
九州	19.1%
関東	15.6%
中部	13.7%

物流革新に向けた政策パッケージ等の策定

- 2023年 3月** 「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置
- 6月** 関係閣僚会議において「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定
- 8月** 「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終とりまとめ」を公表
- 9月** 岸田総理と中小トラック事業者等との「車座対話」を実施
- 10月** 関係閣僚会議において「物流革新緊急パッケージ」を策定
(6月の政策パッケージのうち緊急に取り組むべき事項を具体化)
- 11月** 政府において総合経済対策・補正予算案を決定
- 2024年 2月** 政府において物流法案の閣議決定、国会提出
関係閣僚会議において「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定
「物流革新・賃上げに関する意見交換会」を開催
- 5月** 改正物流法 公布



我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議
(2023.3.31)



岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話
(2023.9.28)



物流革新・賃上げに関する意見交換会
(2024.2.16)

「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」の概要

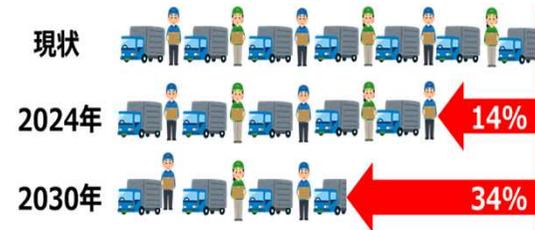
背景・必要性

○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

- ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性（右図）。
- ・ 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。

○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



改正法の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制措置

【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。

【荷主等が取り組むべき措置の例】＜パレットの導入＞

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

○一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者の選任**を義務付け。

※法律の名称を変更。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉



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措置

【貨物自動車運送事業法】

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

○**運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付**等を義務付け*2。

○他の事業者の**運送の利用（＝下請に出す行為）の適正化**について努力義務*3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成、責任者の選任**を義務付け。*2、3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3. 軽トラック事業者に対する規制措置

【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

荷主・物流事業者に対する規制措置（物流効率化法）

荷主・物流事業者間の**商慣行を見直し**、荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等を図る。

すべての事業者

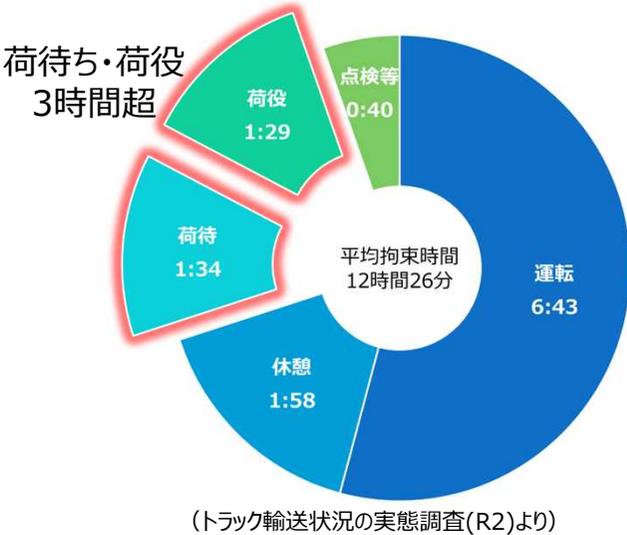
- **荷主***（発荷主、着荷主）・ **物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について努力義務を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
 - * 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言**、**調査・公表**を実施。

一定規模以上の事業者

- 上記の事業者のうち一定規模以上のものを特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。
- さらに、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「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。
 ※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

---【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】 --- 【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準】 --- 【荷主等が取り組むべき措置の例】 ---



取り組むべき措置	判断基準（取組の例）
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等
荷役時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等
積載率の向上	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等

バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレット導入

パレットの利用による荷役時間の短縮

(参考) 三省合同会議の実施について

- 物流の生産性向上や適正運賃の収受を図るための「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」（以下「改正法」という。）が成立したことを受けて、改正法に基づく具体的な取組を進めるため、国土交通省、経済産業省及び農林水産省共同で、標記の合同会議を設置。

■ 建付け

- 交通政策審議会交通体系分科会物流部会、
 - 産業構造審議会商務流通情報分科会流通小委員会、
 - 食料・農業農村政策審議会食料産業部会物流小委員会、
- の合同会議として実施。

■ 論点

- ①改正法に基づく基本方針の策定
- ②荷主・物流事業者等の判断基準の策定
- ③特定事業者（荷主・物流事業者等）の裾切り基準の設定
- ④特定事業者の中長期計画・定期報告の記載事項
- ⑤物流に係る評価制度に係る検討（評価項目や評価方法、その体制に係る検討の頭出し、検討に係るWGの設置の決定）
- ⑥その他（特別事業者（元請トラック事業者等）の裾切り基準の設定など）

■ スケジュール

後述

■ 構成員

<交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会 委員>

根本 敏則	敬愛大学 特任教授
二村真理子	東京女子大学 現代教養学部 教授
小林 潔司	京都大学 経営管理大学院 特任教授
住野 敏彦	全日本交通運輸産業労働組合協議会 議長
大串 葉子	同志社大学 大学院 教授
大島 弘明	流通経済大学 流通情報学部 教授
若林亜理砂	駒澤大学 法科大学院 教授

<産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会 委員>

橋本 雅隆	明治大学 グローバル・ビジネス研究科 専任教授
小野塚征志	株式会社ローランド・ベルガー パートナー
北川 寛樹	ポストコンサルティンググループ合同会社 マネジングディレクター・パートナー
首藤 若菜	立教大学 経済学部 教授
高岡 美佳	立教大学 経営学部 教授

<食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 委員>

矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部 教授
加藤 弘貴	公益財団法人流通経済研究所 専務理事
北條 英	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 理事
河野 康子	一般財団法人日本消費者協会 理事
飴野 仁子	関西大学 商学部 教授

<事務局>

国土交通省	物流・自動車局 物流政策課
経済産業省	商務・サービスグループ 物流企画室
農林水産省	大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課物流生産性向上推進室

<オブザーバー>

荷主・連鎖化事業者を所管する関係省庁の関係部局

改正物流効率化法の施行に向けたスケジュール【想定】

- 2024年4月26日 法案成立
- 2024年5月15日 法律公布

下位法令検討プロセス

- 2024年 6月28日 第1回合同会議（審議事項、考え方の整理）
- 2024年 7月以降（事務局にて業界ヒアリング）
- 2024年 8月26日 第2回合同会議（とりまとめ素案の提示）
- 2024年 9月26日 第3回合同会議 →パブリックコメント
- 2024年 11月上旬(P) 第4回合同会議
- 2024年冬頃目処 政省令等の案の作成
- 2025年初目途 政省令等の公布
- 2025年度～ 法律・政省令の施行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・政省令の施行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. 改正法の概要について

2. 合同会議取りまとめ案の内容について(抜粋)

基本方針について（改正法第33条関係）

<検討事項>

- 改正物効法では、トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に向けて、**トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する基本方針を国が定める**ため、その**具体的な内容**※について検討を実施。

※基本方針に定めることとされている事項

- ① 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の意義及び目標に関する事項
- ② 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関する施策に関する基本的な事項
- ③ 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関し、貨物自動車運送事業者等、荷主及び貨物自動車関連事業者が講ずべき措置に関する基本的な事項
- ④ 集荷又は配達に係る運転者への負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進に関する基本的な事項
- ⑤ その他貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関し必要な事項

<基本方針に定めるトラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の目標として取りまとめ案において示された事項>

- **荷主企業、物流事業者、施設管理者をはじめとする物流に関わる様々な関係者が協力**して、以下の事項を達成することを目標とする。
 - ・ 令和10年度までに、全トラック輸送のうち5割の運行で荷待ち・荷役等時間を1時間削減することで、**トラックドライバー1人当たり年間125時間の短縮を実現**すること。
 - ・ このためには、現状、トラックドライバーの1運行の平均拘束時間のうち、荷待ち・荷役作業等にかかる時間は計約3時間と推計されていることを踏まえ、この**1運行当たりの荷待ち・荷役等時間が計2時間以内**となるよう**荷待ち・荷役等時間を削減する必要がある**こと。また、これを踏まえ、**荷主は、1回の受渡しごとの荷待ち・荷役等時間**について、安全性の確保を前提に、**原則として目標時間を1時間以内と設定**しつつ、**業界特性その他の事情によりやむを得ない場合を除き、2時間を超えないよう荷待ち・荷役等時間を短縮**すること。
 - ・ 令和10年度までに、全トラック輸送のうち5割の車両で積載効率50パーセントを目指し、**全体の車両で積載効率44パーセントへの増加を実現**すること。また、トラック輸送1運行当たりの輸送効率の向上に当たっては、**重量ベースだけでなく、容積ベースでも改善を図ることが望ましい**こと。
 - ・ これらの目標の達成に向けた取組を通じて、地球温暖化対策の推進に関する法律（平成10年法律第117号）第8条第1項に基づく**地球温暖化対策計画**（令和3年10月22日閣議決定）**に対策・施策として位置付けられている脱炭素物流の推進に貢献**すること。

荷主の判断基準等について①（改正法第43条※関係）

<検討事項>

※特定事業者に対する規制的措置の施行前（公布後2年以内に施行）は、第38条

- 改正物効法では、荷主（発荷主・着荷主）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、当該措置については**国が省令で判断基準を定めること**としており、また、事業者の理解増進の観点からは、取組事例等を記した判断基準の解説書の作成も重要であるため、それらの**具体的な内容について検討を実施**。

<取りまとめ案において示された事項>

- 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や作業員等の安全性の確保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
 - ・トラック事業者が複数荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷（復荷）の確保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、年単位・月単位・週単位等の**繁閑差の平準化**や**納品日の集約**等を通じた**発送量・納入量の適正化**や、**配車システムの導入**等を通じた**配車・運行計画の最適化**に取り組むこと。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**の集約等に取り組むこと。
 - ・**社内の関係部門(物流・調達・販売等)の連携を促進**することにより、**適切なリードタイムの確保**や**発送量・納入量の適正化**を図ること。
 - ② 荷待ち時間の短縮
 - ・トラックが一時に集中して到着することがないよう、**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こと**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。

荷主の判断基準等について② (改正法第43条※関係)

<取りまとめ案において示された事項>

※特定事業者に対する規制的措置の施行前（公布後2年以内に施行）は、第38条

③ 荷役等時間の短縮

- ・ パレット、カゴ車等の輸送用器具の導入により、荷役等の効率化を図ること。なお、パレットを使用する場合は、一貫パレチゼーション実現のため、発荷主・着荷主等の関係事業者間で協力して、発注数や納品数の調整を行うとともに、「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、検品・返品水準の合理化、管理単位の統一等により、検品の効率化を図ること。また、食品の物流においては、賞味期限の年月表示化に取り組むこと。
- ・ 事前出荷情報の活用により、伝票レス化・検品レス化を図ること。
- ・ 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し、荷役作業が行える環境を整えること。
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、トラックドライバーの負担軽減と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により、荷役等の効率化を図ること。

④ 前掲①～③の実効性確保に関する事項

- ・ 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、当該倉庫・第一種荷主・第二種荷主間において、事前出荷情報や、それに付随する容積、数量、重量、寸法等の情報、寄託者、運送事業者に関する情報を事前に伝達すること。また、入出庫日程・量の調整や定時便の設定などに関する寄託先の倉庫からの提案に応じるなど、当該倉庫等と必要に応じた協力・連携を行うこと。
- ・ 貨物の入出庫に当たって、トラックドライバーに寄託者、貨物や施設等の詳細に関する情報を適切に伝達すること。
- ・ 責任者の設置や社内教育等の実施体制整備を行うこと。
- ・ やむを得ない遅延に対するペナルティの見直しなど、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配慮すること。
- ・ 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、デジタル技術の活用に努めること。
- ・ 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の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り、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、物流効率化にも資する正当な対価の基準である「標準的運賃」を活用すること。
- ・ 発荷主・着荷主間・物流事業者間の取引における物流コストの可視化を通じて、物流サービスに応じた価格設定の仕組みを導入すること。
- ・ 契約内容に関する交渉の場を設けるなど、関係事業者間で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。また、取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直しを行うこと。

連鎖化事業者の判断基準等について（改正法第62条※関係）

<検討事項>

※特定事業者に対する規制的措置の施行前（公布後2年以内に施行）は、第46条

- 改正物効法では、**連鎖化事業者（フランチャイズチェーンの「本部」）**に対し、連鎖対象者（フランチャイズチェーンの「加盟者」）における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**国が省令で判断基準を定めること**としており、また、事業者の理解増進の観点からは、取組事例等を記した判断基準の解説書の作成も重要であるため、それらの**具体的な内容について検討を実施**。

<取りまとめ案において示された事項>

- 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や作業員等の安全性の確保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
 - ・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、年単位・月単位・週単位等の**繁閑差の平準化**や**納品日の集約**等を通じた**納入量の適正化**や、**配車システムの導入**等を通じた**配車・運行計画の最適化**に取り組むこと。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**の集約等に取り組むこと。
 - ・**社内の関係部門(物流・調達・販売等)の連携を促進**することにより、**適切なリードタイムの確保**や**納入量の適正化**を図ること。
 - ② 荷待ち時間の短縮
 - ・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 上記①及び②の実効性確保に関する事項
 - ・**責任者の設置や社内教育等の実施体制整備**を行うこと。
 - ・やむを得ない遅延に対するペナルティの見直しを行うなど、**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配慮**すること。
 - ・**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、**デジタル技術の活用**に努めること。
 - ・物流情報標準ガイドラインへの準拠などの**物流データの標準化**に取り組むこと。
 - ・**関係事業者間での連携**を図るとともに、**必要に応じて取引先に協力を求める**こと。また、取組や費用負担等について必要に応じて**契約内容の見直し**を行うこと。

貨物自動車運送事業者等の判断基準等について（改正法第35条関係）

<検討事項>

- 改正物効法では、貨物自動車運送事業者等に対し、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**国が省令で判断基準を定める**こととしており、また、事業者の理解増進の観点からは、取組事例等を記した判断基準の解説書の作成も重要であるため、それらの**具体的な内容について検討を実施**。

<取りまとめ案において示された事項>

- 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や作業員等の安全性の確保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
 - ・ **複数の荷主の貨物の積合せ**を行うこと等により、**輸送網を集約**すること。
 - ・ 荷主、連鎖化事業者、他のトラック事業者と必要に応じて協議を実施し、**配送の共同化**に取り組むこと。
 - ・ 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。
 - ・ 配車システムの導入等により、**配車・運行計画の最適化**を行うこと。
 - ・ 輸送量に応じた大型車両の導入等により、**運送ごとの貨物の総量を増加**させること。
 - ② 上記①及び関係事業者（荷主、倉庫業者等）の取組の実効性確保に関する事項
 - ・ 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**に努めること。
 - ・ 貨物の受渡しに当たっては、**寄託者や貨物に関する詳細な情報を適切に把握**すること。
 - ・ **関係事業者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、連鎖化事業者が指示した時刻・時間帯に**遅延する場合は荷主や寄託倉庫にその状況を報告するとともに、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。
 - ・ **関係事業者間での連携**を図るとともに、**必要に応じて取引先に協力を求める**こと。また、取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直しを行うこと。
 - ・ 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等の導入、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。

貨物自動車関連事業者の判断基準等について（改正法第53条※関係）

<検討事項>

※特定事業者に対する規制的措置の施行前（公布後2年以内に施行）は、第42条

- 改正物効法では、貨物自動車関連事業者（倉庫、港湾運送、航空運送、鉄道）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**国が省令で判断基準を定める**こととしており、また、事業者の理解増進の観点からは、取組事例等を記した判断基準の解説書の作成も重要であるため、それらの**具体的な内容について検討を実施**。

<取りまとめ案において示された事項>

- 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や作業員等の安全性の確保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 荷待ち時間の短縮
 - ・ バース等の荷捌き場に荷役が可能な数以上のトラックが一時に集中して到着しないよう、**トラック予約受付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到着時間を調整**すること。なお、トラック予約受付システムの導入に当たっては、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。
 - ② 荷役等時間の短縮 ※港湾運送、航空運送、鉄道事業者に対しては、荷役等時間の短縮についてのみ努力義務が課される
 - ・ 荷主から一貫パレチゼーション実現のためにパレットでの納品について提案された際には、**パレット費用の適正な価格転嫁が確認できれば、その提案に協力を行う**こととし、荷役等の効率化を図ること。
 - ・ 倉庫から着荷主向けの配送車両への荷積みについて、倉庫業者の作業費用の適正な価格転嫁が確認できれば、納品先単位に仕分けた状態で貨物をトラックドライバーに引き渡し、荷役等の効率化を図ること。
 - ・ **検品を効率的に実施するための機器を導入**すること等により、**検品作業の時間を短縮**すること。
 - ・ **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**し、荷役作業が行える環境を整えること。
 - ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、**トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化**を図ること。
 - ・ 荷役前後の搬出入の実施に関するマニュアルの作成や周知等により、**搬出入を迅速に行う**こと。
 - ③ 上記①及び②の実効性確保に関する事項
 - ・ 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。
 - ・ 寄託者である荷主に対し**物流改善の提案**を行うなど、**必要に応じた協力・連携**を行うこと。
 - ・ 無人搬送機、ピッキングロボット等の**自動化・機械化機器**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を導入**に取り組むこと。
 - ・ **関係事業者間での連携**を図るとともに、**必要に応じて取引先に協力を求める**こと。また、取組や費用負担等について必要に応じて**契約内容の見直し**を行うこと。

特定事業者の種類ごとの指定基準値と指標の算定方法等について

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"> ○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 ○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"> ①自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物 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 ③自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物 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 	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、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"> 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 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 	
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。

重量の算定方法について

- 軽い重量の貨物を取り扱う発荷主となる業種や、卸売業、小売業などの着荷主となるケースが多い特殊性を有する業種においては、重量を把握することに多大なコストがかかることが想定される。
- そのため、取扱貨物の重量算定方法については手段を1つに限定せず、複数の選択肢を提示し、それぞれの事業者において合理的な算定方法を選択することとする。

中長期計画・定期報告の記載事項について

（中長期計画：改正法第38条・第46条・第56条・第65条関係）
（定期報告：改正法第39条・第48条・第57条・第67条関係）

<検討事項>

- 改正物効法では、一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。
- 中長期計画・定期報告の記載事項は、事業者の取組状況把握に当たっての有力な端緒情報となるため、事業者における**「取組の実効性の担保」と「業務負荷の軽減」**を両立する観点から検討を実施。

<中長期計画について（取りまとめ案より）>

- 作成期間について、毎年度提出してもらうことを基本としつつ、中長期的に実施する措置を記載することを踏まえ、計画内容に変更がない限りは**5年に1度提出**することとする。
- 記載内容について、判断基準で示す取組事項を踏まえ、「運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加」、「運転者の荷待ち時間の短縮」、「運転者の荷役等時間の短縮」に関し、①**実施する措置**、②**具体的な措置の内容・目標等**、③**実施時期等**、④参考事項を記載することとする。

<定期報告について（取りまとめ案より）>

- 記載内容について、①**事業者の判断基準の遵守状況**（チェックリスト形式を想定）、②関連事業者との連携状況等の**判断基準と関連した取組に関する状況**（自由記述欄を想定）、③**荷待ち時間等の状況**を記載することとする。

（荷待ち時間等の状況について）

【前提】

- ・ 特定事業者**自身が荷待ち時間等の現状を把握し、どの程度改善する必要があるかを認識**することができるよう、記載事項とする。
- ・ 「**取組の実効性の担保**」と「**業務負荷の軽減**」の双方の観点から合理的な方法とすることが求められる。

【具体的方法】

- ・ 荷主、連鎖化事業者及び倉庫業者は、**自らが管理する施設における荷待ち時間等を計測し、報告**することとする。
- ・ 他方、管理する全ての施設のすべての運行において、荷待ち時間等を計測することが費用や作業負担等の観点から必ずしも合理的でないケースも想定されることから、**取組の実効性の担保を前提としたサンプリング等の手法の実施**や、業務負荷の軽減のために**荷待ち時間等が一定時間以下である場合等の報告省略**を可能とする。その上で、荷待ち時間等の計測に当たっては、デジタル技術の活用等により効率的な把握を実施し、**より多くの施設における物流改善につなげていく**ことが望ましい。

荷待ち時間等の状況の計測・報告方法について（定期報告関係）

＜取りまとめ案において示された具体的方法＞

- ①計測方法：対象となる各施設で1回の受渡しごとの「荷待ち時間等（＝荷待ち時間＋荷役等時間）」について、原則荷待ち時間と荷役時間を分けて計測することとするが、**実態として切り分けられない場合は分けずに計測することも可能**とする
- ②対象施設：特定荷主等自身が管理する施設（荷待ち時間については当該施設の周辺の場所も含む）※
※：契約に基づき倉庫業者等から荷待ち時間等の状況やそれを踏まえた改善の提案等を受けることができる場合においては、これらを把握した上で改善につなげていくこととする。
- ③サンプリング：**可能な場合は全施設全運行**について計測・報告することとするが、取組の実効性の担保を前提とした**サンプリング等の手法を用いて報告することを許容する**※1
- ④報告省略：**1回の受渡しに係る荷待ち時間等が一定時間以内**又は業界特性や環境を踏まえて**更なる短縮が難しい場合**については、**報告の省略を可能とする**※2
- ⑤報告方法：計測した荷待ち時間等の平均時間を施設ごとに報告

（※1） サンプリング等の手法については、①どの程度のサンプリングを許容するか、②どのように客観性の担保をするか、といった点から継続的に検討を行う必要があるが、以下の方向性が考えられるのではないかと。

- ・ 計測対象施設、計測期間、計測対象運行ごとに、抽出の最低数値を示すこと。
- ・ 特定荷主等においては、示された最低数値以上の施設、期間、運行を自ら選定し、計測を実施し、報告することとする。
- ・ 最低値としては以下の方向性が考えられるのではないかと。

対象施設：取り扱う貨物重量の半分程度を把握することを念頭に、特定荷主等自身が管理する全ての施設から、年間において取扱貨物の重量が大きい施設

対象期間：四半期ごとに任意の連続した5営業日以上（前年度の実績に照らして、各四半期中最も売上金額が低いと見込まれる月は対象外）

対象運行：全ての運行

（※2） 報告の省略を可能とする場合は、以下の場合としてはどうか。

- ・ 荷待ち時間等が1時間以内である場合
- ※連鎖化事業者においては荷待ち時間が30分以内である場合
- ・ 荷役等の業務に要する時間が安全性又は衛生等の観点から短縮することが難しく、例えば、以下に該当すると認められる場合
- ① 特殊車両を用い、洗浄等の附帯作業が必須となる
 - ② 危険物を扱うことから、安全確認のため時間を要する
 - ③ 重量物を扱うことから、安全確認のため時間を要する 等

上記（※1）及び（※2）の詳細については、制度施行までの間に引き続き検討

物流統括管理者（CLO）の業務内容について（改正法第47条・第66条関係）

<検討事項>

- 改正物効法では、特定事業者のうち**荷主・連鎖化事業者には物流統括管理者（CLO）※の選任を義務付け**。
 - ※ 物流統括管理者は、トラックドライバーの荷役等時間の短縮及び積載率の向上を促進するため、貨物の運送に前後する調達、生産、保管、販売等の過程との調整を図りつつ、運送の効率化に向けた取組を進めていく必要があり、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者として、自社における物資の流通全体を統括管理することが求められる。また、その立場としては、基本として、重要な経営判断を行う役員等の経営幹部から選任されることが必要である。
- 物流統括管理者が統括管理する業務のうち、下記③は**国が省令で定める**ため、その**具体的な内容について検討を実施**。
 - ① 中長期計画の作成
 - ② ドライバーの負荷低減と輸送される物資のトラックへの過度の集中を是正するための事業運営方針の作成と事業管理体制の整備
 - ③ **その他ドライバーの運送・荷役等の効率化のために必要な業務**

<取りまとめ案において示された事項>

- 物流統括管理者は、**事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者**であり、改正法に基づく義務等に対して**全社的な責任を持って対応する必要**があることから、前掲③については以下の業務を規定する必要がある。
 - ・ **定期報告の作成**
 - ・ 貨物運送の委託・受渡しの状況に関する**国からの報告徴収に対する当該報告の作成**
 - ・ 事業運営上の重要な決定に参画する立場から、**社内の関係部門（開発・調達・生産・物流・販売等）間の連携体制の構築**
 - ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための**設備投資、デジタル化、物流標準化に向けた事業計画の作成、実施及び評価**
 - ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関する**職員の意識向上に向けた社内研修等の実施**
 - ・ リードタイムの確保に資する**調達・生産・販売を含めた在庫管理計画の作成**
- また、**フィジカルインターネットの実現に向けた水平連携や垂直連携の推進**のためには、他の荷主や物流事業者をはじめとする様々な関係者と連携しながら**商慣行の見直しやオペレーションの調整、物流標準化などに取り組む必要**があることから、以下の業務も規定する必要がある。
 - ・ **物資の保管・輸送の最適化に向けた物流効率化のため、調達先及び納品先等の物流統括管理者や物流事業者等の関係者との連携・調整**
- また、物流統括管理者は、**物流改善に向けた現状の把握や分析等に当たって、デジタル技術を効果的かつ効率的に活用し、業務を行うことが望ましい**。

御清聴いただきありがとうございました。

- 3省合同審議会の開催資料・議事録（経産省HP）

https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/shomu_ryutsu/distribution/index.html

- パブリックコメントURL（R6.9.27～10.26）

<https://public-comment.e-gov.go.jp/pcm/detail?CLASSNAME=PCMMSTDETAIL&Mode=0&id=155240933>

- 本資料に関する問い合わせ先

経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室

☎ 03-3501-0092

✉ bzl-s-shosa-butstryukikaku@meti.go.jp

- 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 西日本4局トラックGメン合同パトロール報告(近畿運輸局他説明)
- ④ 経済産業省の物流政策について (近畿経済産業局説明)
- ⑤ **参考資料紹介**
 - ⑤-1 **事前にいただいた問題意識等 (詳細)**
 - ⑤-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)
 - ⑤-3 政策パッケージの進捗、補助金情報、R7予算関係
 - ⑤-4 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料

● 運賃・料金、賃金関係

トラック運送事業者の皆さんから

- ・物流会社のコストが上昇していること認識と荷主のコスト意識の变革
- ・賃金アップ

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・標準運賃の完全収受。
- ・荷主に料金を見直していただいても、**物価の高騰が激しく、経営がいつまでも不安定。**
- ・高速使用も必須になっており、尚且つ車両自体も減少している為、**運賃の適正化が必要。**多重下請け問題もあるが、個々の運賃交渉では賄いきれない部分もある為、**運賃の適正化が最優先事項**と考えます。
- ・現状、周囲の運賃相場が上がってきているが、**既存運賃が足りず集車困難**になってきている。
- ・標準運賃等作っても結局はトラック事業者任せなので、**国として最低運賃の設定**をすべき。距離や時間に対して定めた運賃以上を払う等。荷主にもっと強制力のある事を国としてすべき。
- ・**発荷主の責任を明確にする。**BtoBの場合**発荷主は着荷主に対して車上渡し**の原則など**運送条件を説明**する。**それ以外は付帯作業として有料**であることを説明・納得してもらうことが大切。
- ・ドライバーの拘束時間を短縮する目的で高速道路を有効活用したいが、荷主との協議がなかなか進まない。荷主さんの意識を変えていただけるような解決方法を模索している。
- ・**荷主に対して法的効力のある義務やペナルティを課すべきだ**と思う。例えば、契約に無い付帯業務をさせた場合は一定の対価を払う、とか。

発荷主事業者の皆さんから

- ・運転手さんの給料増額。最低給料の設定。荷主(会社TOPクラス)の認識。
- ・トラック予約システムの導入など

●商慣行の見直し

トラック運送事業者の皆さんから

- ・ガイドラインの今後の政策とトラックGメンの荷主への働きかけについて
- ・**産業界の認知・実施が遅々として進んでいない**というのが実態。特定事業者への罰金ではありませんが、何らかの行政処分（罰金）などにより多くに科すか、勧告につながるような状況を行わないと、運送事業者のみが衰退を辿るとしか思えません。
- ・**荷主間商慣習の見直し**→店着価格制、センターフィー制度、毎日発注翌日納品という高度経済成長期以降続けられている小売業間の商慣習見直しが必要。特に店着価格制においては「卸値に物流費が組み込まれている」という実態があるため、着荷主での納品附带作業に対する費用も全て加算されています。

物流というものは荷主間の仲介産業であるため、荷主間商慣習をまずは契約ベースに持って行っていただいて、物流は仲介産業として単体で契約できるような土台を作っていただきたいと考えています。

- ・**中小荷主企業対策の強化**→大手荷主企業は株価の影響やネームバリューの低下が企業信用低下になるため、国からの監査や公表に対し非常にナーバスになっており、2024対策も比較的進んでいると肌感で感じます。中小荷主企業においては株価影響や公表に対するリスクをあまり重視していない傾向があり、社名公表をされようともお構いなし、というスタンスの会社が散見されます。

運送業同様、製造・小売などは中小企業も多く、中小荷主企業とのみ取引を行っている運送会社は2024問題対策に取り組もうとも荷主の協力が得られないのが現状。

- ・まじめにやっている会社が生き残る。**当たり前前**のことを**当たり前前**にすることが解決に必要。

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・**問題意識**:常に**リスク（顧客満足度、コスト、ドライバー負荷、労務管理等）を想定した経営活動**を行う。（自社においての脅威は何か）
- ・**解決策**:自職場の**現状把握**をしっかりと行い、どこに問題があるのかを洗い出す。次に問題に対する**課題を抽出**、課題に対する**解決策（施策）を立案**、施策を実行。最後に**効果確認・評価**を行い、次の課題を上げる。PDCAサイクルをしっかりと回し、継続的な経営を行う。

●商慣行の見直し

元請トラック運送事業者の皆さんから（続き）

- ・製品サプライチェーンの一貫した意識改革・乗務員目線に立った対策
- ・管理側、乗務員側**双方が当事者意識を持つ**
- ・発荷主は運送業者と協力して**配送件数の削減と積載率の向上に取り組む**ことが重要。**多件数・少量配送を削減**することが「2024年問題」の解決、運送事業者の利益改善に直結すると考える。
- ・**何のためにやっているのかの更なる啓蒙**。トラックドライバーの労働環境改善だけが目的ではなく、維持・継続的に商品等を消費者の元に届ける事が出来るためようにするための物流体制の改善・改革に必要なステップだと思つと、現状はバランスが悪いように思う。

発荷主事業者の皆さんから

- ・車両のムダ（空運送）を可能な限り撲滅していくための施策。構造的に最終決定者となる**着荷主を法的に物流投資しやすい環境づくり**だったり、**解決に着手させる環境整理**。
- ・問題意識は、多かれ少なかれあるかと思いますが、**努力義務であるため、具体的な行動については依然として様子見**の状態。解決として手段として、国としての判断基準を明確すべきとは思いますが、流通業務総合効率化法でのすべてに義務付けとなると厳しい。
- ・**荷主（寄託者）にどうやって当事者意識を持たせるか**。
- ・荷待ち荷役時間短縮、リードタイム確保積載率向上、共同配送等配送効率アップ**着荷主さんへの荷卸し協力要請**でのドライバー負荷削減 商慣習変革
- ・**荷主・運送事業者の双方の理解が必要**。国からのガイドラインの内容が未確定。一部受け手側に理解を求められる状況の為、対応に間違いがないよう慎重に解釈する必要がある。
- ・**問題意識はある。できることから始めている**。
- ・**モノが運べなくなるかもしれない、今はドライバーの努力でどうにかなっているが、来年は分からないという恐怖もある**。
- ・共同輸送や待機時間の減少など依頼元の協力が必須であるため、**成果を上げた依頼主には実名を出して公表する制度（トラックGメン＝悪徳依頼主の摘発）の逆の発想**

● 商慣行の見直し

発荷主事業者の皆さんから（続き）

- ・大半は改善出来ていない実態。検討している事をポーズとして、**実質的な実行期日を示さない事業所や、全く認識しようとしなない事業所や、未だに、転注をちらつかせ、現状強要を強いる事業所を具体的事例と共にプレス発表するのが効果的**と考える。
- ・時間指定への対応が難しくなっているので、**荷受け、配送の両方への時間の融通性確保が必要**。
- ・①改善未実施先に行政指導②改善未実施発着荷主業者に行政指導及びプレス発表③荷卸設備改善向け補助金
- ・①**トラック事業者の法令遵守**②**我が社の製品を安定的に届けてもらうこと**③**そのために必要な運賃の値上げを認めること**④**運賃を含め事業継続に必要な値上げを認めてもらうこと**
- ・実務レベルでは、物流部門ではない着荷主は関係ないと思っていないか？

着荷主事業者の皆さんから

- ・業界団体(日本繊維輸出入組合)を通じた説明会
- ・パレット納品の標準化

その他の皆さんから

- ・荷主の主体的なかかわりが**必要**と思う。(鉄鋼商社)
- ・ドライバーの待機時間、拘束時間が長期化し、それによる時間外労働。労働単価が低下して、収入が減少し、人手不足になることを防止することが重要と思料します。(行政機関)

● 荷待ち・荷役対策

トラック運送事業者の皆さんから

- ・届先荷降ろし待機時間の削減を荷主様が届先様へ**問題提起**をして頂き解決策を導き出して貰う。
- ・着荷主側が**トラック（白ナンバー含む）等の車両で発荷主側に引取りに行く割合を高めれば、ドライバー不足・納期・待ち時間の問題も少しは減少**すると思われれます。

●荷待ち・荷役対策

元請トラック運送事業者の皆さんから（続き）

- ・荷待ち時間・荷役作業時間の**明確な時間把握の為の運用構築荷主及び運送会社へのエビデンス作成ツール**
→企業がそれぞれ手探りするのではなく、政府がプラットフォームを用意すべき。
- ・待ち時間の削減、長距離輸送に対しての**荷主の理解(運賃UP、リードタイムの変更)**
- ・拘束時間内に運行を終える為には、以下の問題を解決する必要がある。
「トラック待機場及び休憩場所の不足。」
「ドライバー確保の為適正運賃の必要性。」
「予約システムによる空白の待機時間発生。」
「荷役及び付帯作業について。」

発荷主事業者の皆さんから（続き）

- ・荷待ち荷役時間の把握
- ・自社の物流実態の把握（調達物流、工場物流、販売物流）それを踏まえて物流の効率化の施策を推進する。・荷卸し、荷役時間の短縮・積載率アップのための施策（共同配送、モーダルシフトへの展開）
- ・**バラ積みバラ降ろしのパレット輸送化共同配送**
- ・人員不足や物価上昇もあり、運賃値上げで対応しているが、限界もかんじます。運送メーカーと荷主のみならず、国の援助政策にも期待します。当然企業努力も必要ですが、**これからの人口減も見据えた公共対策に期待。**

●物流効率化（DX、物流標準化、モーダルシフト）

トラック運送事業者の皆さんから

- ・積み降ろし地での予約システムが増えてきているが、希望の時間が取れず、空白の待機時間が発生している。構内待機だろうが、1日の拘束時間には変わりがない為、もう少し柔軟性を持たせる必要がある。
- ・技術革新の導入(必要な法整備)と料金（運賃だけでなく荷役料も）改定が、労働環境改善とさらに同時に進むこと。
- ・国内流通のパレット深度化→国内流通においてパレット輸送の深度化をもっと進めていただきたいと思います。パレットは返却忘れのリスクや紛失、不法投棄などの問題もありますがパレット循環システムのインフラ化をご検討いただきたいと思います。

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・積み降ろし地での予約システムが増えてきているが、希望の時間が取れず、空白の待機時間が発生している。構内待機だろうが、1日の拘束時間には変わりがない為、もう少し柔軟性を持たせる必要がある。
- ・技術革新の導入（必要な法整備）と料金（運賃だけでなく荷役料も）改定が、労働環境改善とさらに同時に進むこと。

発荷主事業者の皆さんから

- ・モーダルシフトの拡大
- ・トラック予約システムの導入など

着荷主事業者の皆さんから

- ・各企業の部分最適からデータを共通化しSCM横串の会議体で効率化の改善策を起案、実行、検証し、企業を跨いだ共業施策を実行することで物流拠点のそれぞれの課題に対応した物流機能を確立する。

●物流効率化（DX、物流標準化、モーダルシフト）

その他の皆さんから

- ・物流は鋼材の供給に極めて重要であるので、「運べない問題」が起こらないように、**持続可能な業界にできるように行動変容が必要で、その為にデジタルツール等を有効活用することが重要**との認識。（鉄鋼商社）
- ・県内の物流関連の中小企業様にDX化を推進する立場にありますが、具体的にどこから手を付けてよいのかが分からない企業様が多く、特に小規模配送会社様に合う具体的な事例や効果などを見せる必要があると考えます。**中規模以上の企業様は既に自力で着手**されております。（公益財団法人）
- ・**サイズ規格の画一化、作業自動化を図り、迅速かつ作業工程を少なくすることが必要**。（行政機関）

●人材確保

発荷主事業者の皆さんから（続き）

- ・トラックドライバー不足の解消。賃金引き上げも大切ですが、そもそも国全体の労働人口不足であること、時代の流れで様々な仕事が増えたため、賃金・労働時間問題等を解決しただけでは、**根本的にトラックドライバーという仕事に就こうとする魅力がない**ことが問題かと考えます。昔はトラックドライバーになりたい子どももいましたが、今は教育面でもそのような仕事ではなくITなど時代の先端の仕事が美化されていて**難しい状況にある**と思うので、**年少者に対する職業教育も必要な**のではないかと。

●高速道路関係

発荷主事業者の皆さんから（続き）

- ・物流の2024年問題への対応は、本年だけでなく今後も続く課題であるとの認識を持っています。・モーダルシフトにも取り組んでいますが、やはりトラック物流に依る部分は大きいのが実態です。従い、あくまで個人的な考えですが、**トラックの高速道路通行料引き下げにより、使用拡大が出来れば拘束時間短縮に寄与でき、解決策の一助になると**考えています。

● 附帯作業関係

発荷主事業者の皆さんから（続き）

- ・特定した企業ではありませんが、**着荷主より付帯作業（商品毎のかご車積み替え・積み付けの変更等）を求められ、どの食品メーカーも行っているなどの理由をつけられ納品条件だと言われる状況が時折発生**します。備車が多い中、必ず付帯作業まで行うのは厳しい部分もあるので、まず車両を確保できる環境づくりが先なので、**基本車上で受け車上で荷受け側も対応するようなアナウンスがあると良い**と思います。我々が関知していないところでドライバーが気づけば現場でさせられているケースが多く、発荷主側にもさせるように求める場合も発生するケースもあります。着荷主対策をお願いします。
- ・軒先（積み降し）での待機撲滅のための打ち手を関係者で共有しその投資について解決策を世の中に周知。

● その他

トラック運送事業者の皆さんから

- ・**全国トラックステーション（TS）施設の利便性向上**→2024対策ではありませんがトラックドライバーの労働環境改善に向け、全国のTS施設利便性の充実化を提案したいと思います。全国のトラックドライバーにアンケートを取った結果、TSにあると嬉しい施設としては下記がありました。

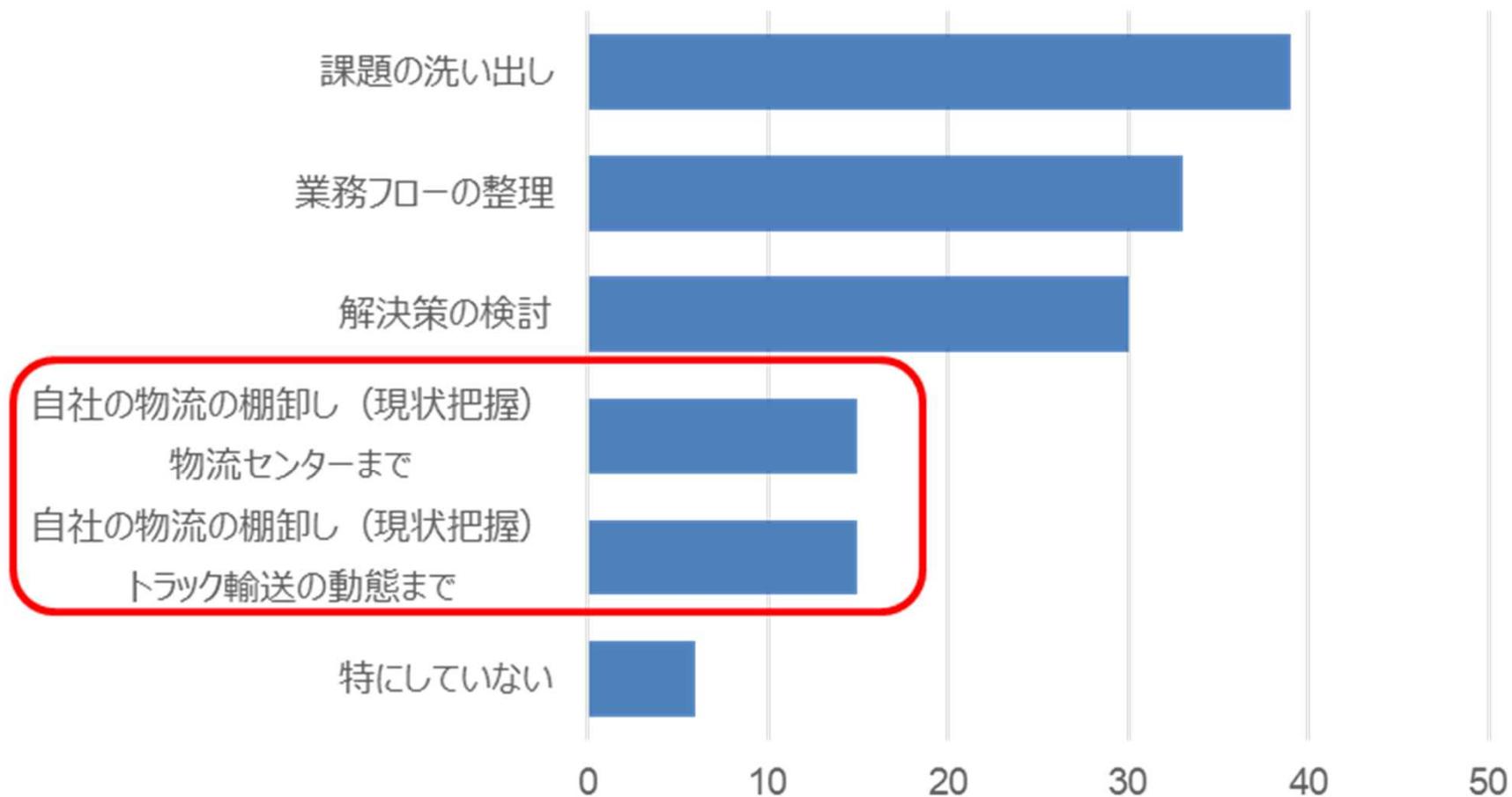
- ①医療サービス（歯科・整形外科）
- ②公的サービス（住民票などの証明書発行など）
- ③衛生的なトイレ/お風呂
- ④理髪店
- ⑤コンビニサービス

①、②、④、⑤に関しては民間企業の誘致による収益を見込め、TSの安定した運営基盤となり得ます。

収益が見込めず廃業になってきたTSがいくつもあることを考慮すると安定した収益が非常に重要になると考えています。

アメリカのiowa80のように自宅に帰れないトラックドライバーが遠隔地でも適切なサービスを受けられるような施設を全国に設置していただければ労働環境改善が進むのではないかと考えています。

バス予約システム導入にあたり行ったこと



バス予約システム導入に係るトラック事業者の声

- **予約しても前の荷積み・荷卸しが終わらず結局待たされる。**
→ 枠の取り方が実績に基づいていない可能性。
- **到着指定(予約)時間が勝手に変えられる。**
→ 時間変更の条件、連絡体制、同意形成フローの合意不形成
- **予約×切の時間が配車確定のタイミングに合わない**
→ トラック事業者を交えた事前のフロー整理、合意形成不足
- **人気の時間(平日午前中等)がすぐ埋まり、結局順番待ち**
→ 発注タイミング等荷主側のオペレーションがそのままでは時間枠の整理が早く綺麗にできても荷待ちは減らない。

構内・工場近くでの待機禁止、数字合わせの荷待ち時間削減

トラック運送事業者の不満は減らずトラックGメンの是正指導の対象に

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。

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"> 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。
	可視化	<ul style="list-style-type: none"> 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）
物流管理	計画立案	<ul style="list-style-type: none"> 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。
	計画に基づく指示・手配	<ul style="list-style-type: none"> 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。
	実績管理	<ul style="list-style-type: none"> 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。
	業務改善	<ul style="list-style-type: none"> 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。
物流運用	作業指示	<ul style="list-style-type: none"> 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。
	作業遂行	<ul style="list-style-type: none"> 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）
	現場改善	<ul style="list-style-type: none"> 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）

システム導入に係る留意点

○ **自社の業務課題、実状調査、フロー整理は自社が責任を持つ**

→ベンダーは聞き取り綺麗に整理してくれるが、それで満足しない。
最後の腹決めは自社の責任。

○ **決裁権持つ人間をチームの責任者に**

→または決裁権を持つ人にももの言える人がトップに座ること。
そうしないと「ちやぶ台返し」や導入後の「こんなはずじゃなかった」に。

○ **面倒でも最初に広く関係者の意見を聞き、過程を共有する。**

→急がば回れ。その過程を記録に残せば、「手戻り」を防ぐ効果も



荷主事業者における物流担当者のご苦勞が少しでも報われるよう
トラックGメンは荷主、トラック事業者、システムベンダー等関係者の
「声」を聞き、それを伝えるべきところに「**伝え**」ていきます。

それがシステム投資効果向上の一助になれば幸いです。

- 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 西日本4局トラックGメン合同パトロール報告(近畿運輸局他説明)
- ④ 経済産業省の物流政策について (近畿経済産業局説明)
- ⑤ **参考資料紹介**
 - ⑤-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)
 - ⑤-2 **最近のトピック (各省報道発表資料等)**
 - ⑤-3 政策パッケージの進捗、補助金情報、R7予算関係
 - ⑤-4 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>改正物流効率化法の荷主・物流事業者等に対する規制的措置の施行に向けた検討を行いました。 — 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 第3回 合同会議を開催（書面開催） — https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000826.html</p>	R6.9.26	国土交通省
<p>毎月勤労統計調査 令和6年7月分結果確報 https://www.mhlw.go.jp/toukei/itiran/roudou/monthly/r06/2407r/2407r.html</p>	R6.9.26	厚生労働省
<p>貨物軽自動車運送事業における安全対策を強化するための制度改正を行いました https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000665.html</p>	R6.10.1	国土交通省
<p>「第2回 自動運転インフラ検討会」の開催について ～自動運転に資するインフラの在り方について議論します～ https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001850.html</p>	R6.10.7	国土交通省
<p>物流施設における非常用電源設備の導入を後押しします！ ～R5補正「物流拠点機能強化支援事業」（非常用電源設備の導入補助）4次公募を実施～ https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000828.html</p>	R6.10.10	国土交通省
<p>軽トラック運送事業における新たな安全規制について説明会を開催します ～令和6年に改正された関係法令に基づく安全対策の強化への対応について～ https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000669.html</p>	R6.10.18	国土交通省

トラック運送業における多重下請構造検討会

検討会の趣旨・目的

- トラック運送業においては、実運送事業者が**適正な運賃を収受できておらず、ドライバーの賃金も低い**という問題があり、**多重下請構造がその一因**となっているとの指摘がある。
- 現在、多重下請構造の是正に向けて、新たな標準的運賃における「下請け手数料」の設定、トラックGメンによる元請等への是正指導、改正法に基づく「実運送体制管理簿」による下請構造の可視化などを進めているところ。
- 他方、**トラック運送業における下請構造**には、貨物利用運送事業法の規制がかかり運送契約の締結主体となる第一種貨物利用運送事業者や、同法の規制がかからず、かつ、運送契約の締結主体ともならない取次事業者等の多様な関係者が介在する場合があるが、必ずしもこれらの事業者の**実態が明らかでない**。
- これまで、平成26年に貨物利用運送事業の実態調査、令和4年度に下請構造に係る実態調査を行ってきたが、取次事業者等に関する**現状把握は十分とは言えない**状況。
- このため、本検討会において、取次事業者等へのヒアリング等を通じて**実態把握に努めるとともに、トラック運送業が下請構造となる背景・意義や課題を検証し、多重下請構造の是正等を通じた適正な運賃収受に向けて必要な対策を検討**する。

令和6年	8月	: 第1回検討会（全ト協提言報告）
	8月～11月	: 実態調査の実施（アンケート、ヒアリング）
	11月	: 第2回検討会（調査結果フィードバック）
	12月	: 第3回検討会（論点整理）
令和7年	2月～	: 第4回検討会以降、最終とりまとめに向けて検討

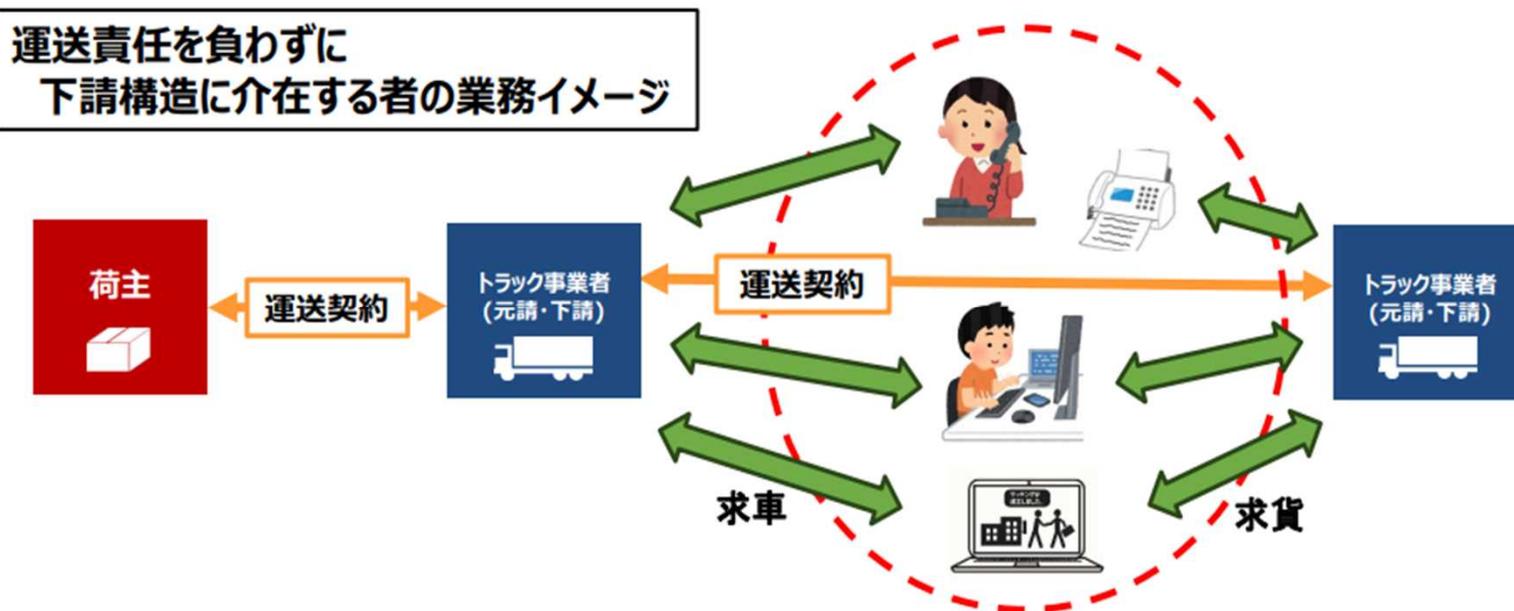
トラック運送業の多重下請構造に介在する者

トラック運送業の多重下請構造に介在する者については、概ね下記の4分類に分けられる。

- ① 貨物利用運送事業法に基づく第1種貨物利用運送事業の登録を受け、利用運送事業を行っている者
(= 荷主と運送契約を締結し、運送不能時等の損害賠償責任を負う者)
- ② 平成15年の改正前の貨物運送取扱事業法（平成元年法律第82号。）における「運送取次事業」を行っている者
(※現行法では規制の対象外) (= 荷主と運送契約を締結せず、取次が適切であれば運送不能時等の損害賠償責任を負わない者)
- ③ 貨物運送取扱事業法・現行の貨物利用運送事業法いずれにおいても規制対象外である、「媒介」を行っている者
(= 荷主と運送契約を締結せず、媒介以外の運送に関する責任を一切負わない者)
- ④ 運送契約に関与せず単に情報提供のみを行う者など、①～③以外で、トラック運送業の多重下請構造に介在する者

「運送取次」や「媒介」、「情報提供」といった形態で、運送責任を負わずに下請構造に介在する者がいる。これらに該当する者としては、実態上、

- 荷主・元請事業者から電話やFAX等で依頼を受け、下請事業者を自らの人的つながりや地縁、資本関係等を活用して探索する者
 - インターネットを通じて、人的つながりや地縁等を超えて、求荷・求車のマッチングを行う者や、マッチングの場のみを提供する者等
- が存在すると考えられる。



- 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 西日本4局トラックGメン合同パトロール報告(近畿運輸局他説明)
- ④ 経済産業省の物流政策について (近畿経済産業局説明)
- ⑤ **参考資料紹介**
 - ⑤-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)
 - ⑤-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)
 - ⑤-3 **政策パッケージの進捗、補助金情報、R7予算関係**
 - ⑤-4 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

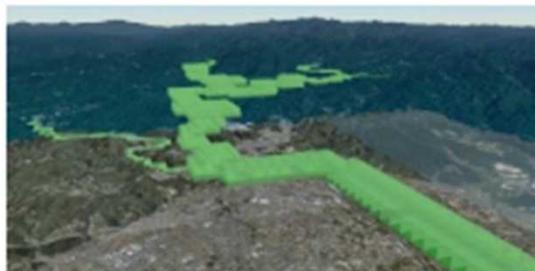
② 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスの実装加速 P6

- ・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

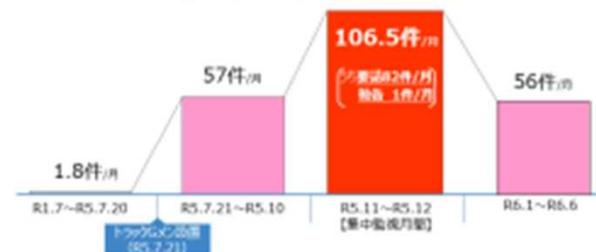
「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応のポイント②

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

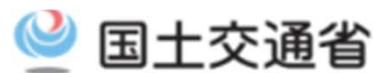
- ・本年10月からポイント還元実証事業を実施し、物流負荷の低い選択を利用者に促す仕組みの社会実装を目指す
※国として1配送当たり最大5円を支援



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

補助金情報(物流・トラック関係)



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

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



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



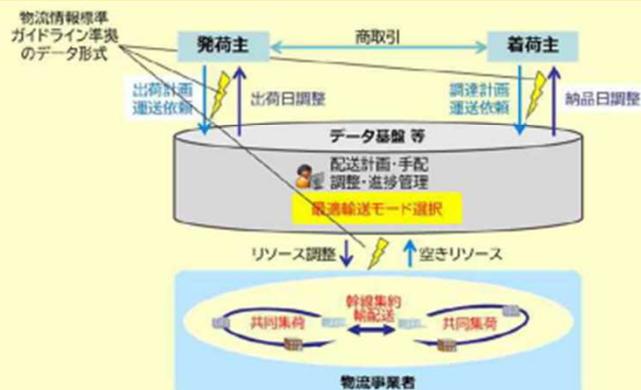
2. 物流データの標準化促進に向けたオープンプラットフォーム構築支援事業

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】



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

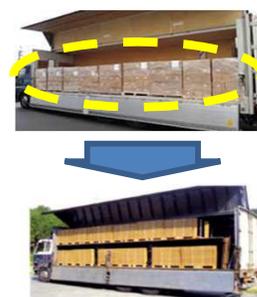


- 建築資材等の重量物や高低差のある現場など、手荷役による作業が困難な場面で効果的。
- 手荷役ではなくクレーンによる積み卸しが可能となることで、**荷役時間を1/3程度に短縮可能**。

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

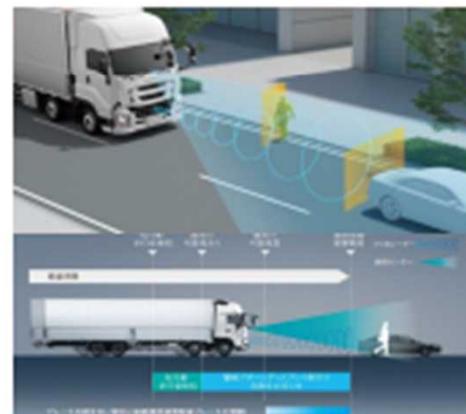
○先進安全自動車(ASV)の導入支援

- 【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。

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

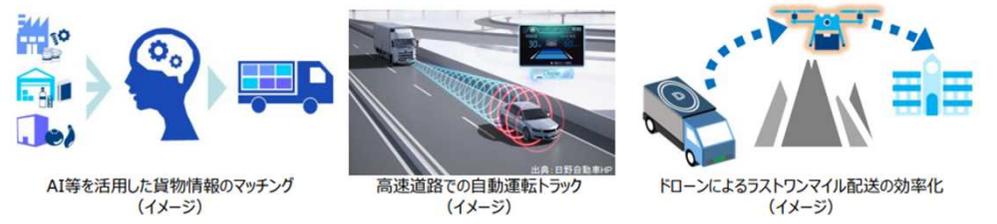
自動車運送事業の安全対策の推進等 【1,225百万円】（自動車安全特別会計）

- 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
<p>事業目的</p> <p>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。</p> <p>事業概要</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>

事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）
<p>(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</p>  <p>(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</p>  <p>(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</p> 

成果目標・事業期間
<p>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。</p>

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

令和7年度予算概算要求について（経産省物流関係）

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。

令和7年度予算概算要求について（経産省物流関係）

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

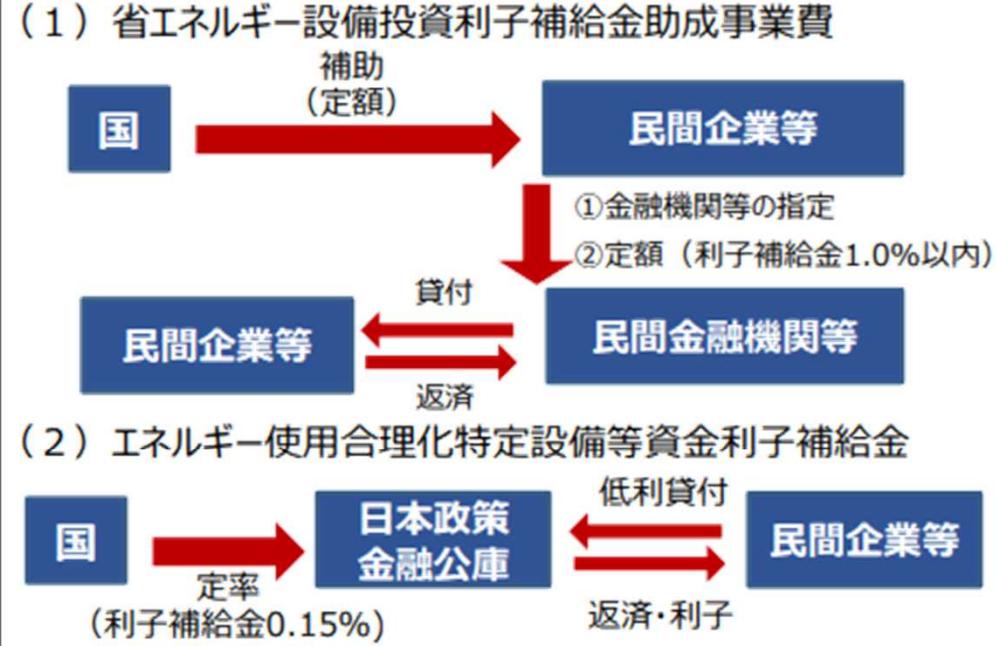
省エネ設備の新規導入や、省エネ取組のモデルケースとなり得る事業等に対して支援を行い、資金調達が障壁になり二の足を踏んでいる事業者の省エネ投資を促進する。

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）



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。

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。

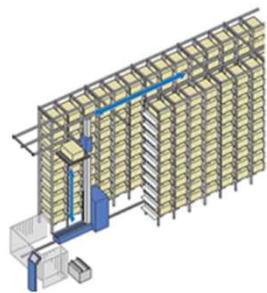


【倉庫業に関する活用イメージ、製品イメージ】

自動倉庫



活用イメージ



製品イメージ



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。

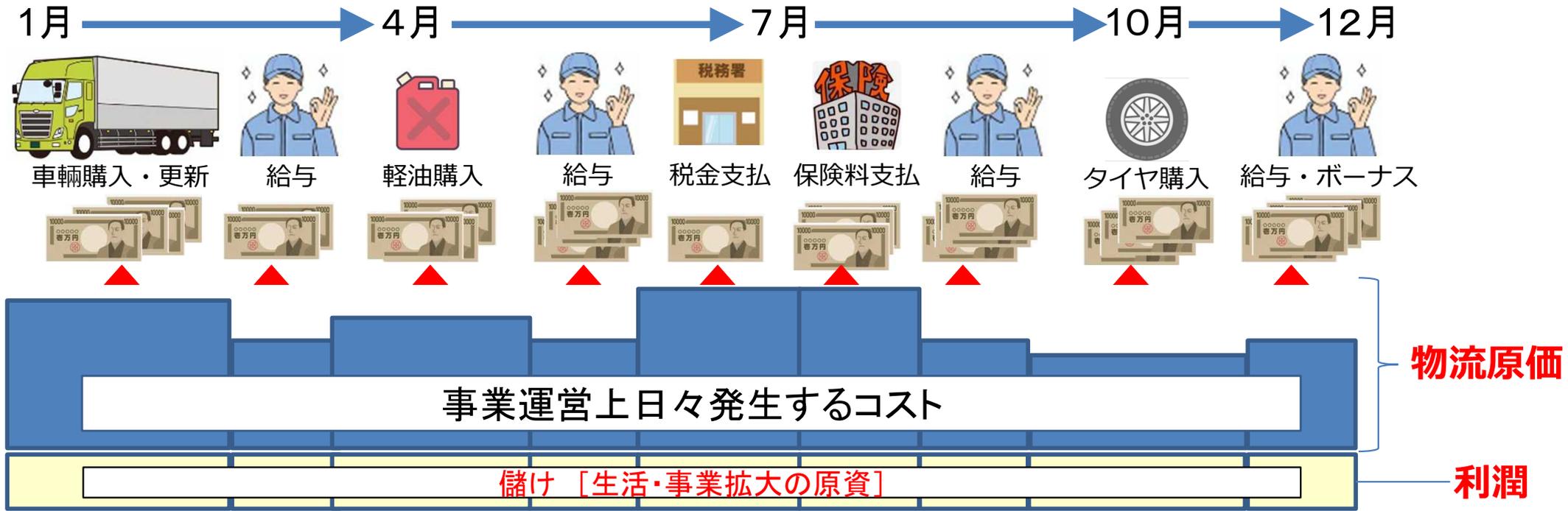
- 1 番 工業会向け
(製品カテゴリ登録、申請方法など)
- 2 番 製造事業者向け
(カタログ登録、製造事業者登録、製品登録要件など)
- 3 番 販売事業者向け
(販売事業者登録、登録要件、スケジュールなど)
- 4 番 補助金の活用を検討している中小企業等向け
(公募要領、カタログ公開時期)



- 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 西日本4局トラックGメン合同パトロール報告(近畿運輸局他説明)
- ④ 経済産業省の物流政策について (近畿経済産業局説明)
- ⑤ **参考資料紹介**
 - ⑤-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)
 - ⑤-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)
 - ⑤-3 政策パッケージの進捗、補助金情報、R7予算関係
 - ⑤-4 **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)



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



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

車両別費用の整理

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

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

1 時間あたり、1 kmあたり費用の算出

1 時間あたり固定費の計算

車両別費用で「固定」に整理された費用の合計

÷

稼働時間

=

1 時間あたり固定費

1 kmあたり変動費の計算

0 ℓ → 満タン燃料費用

÷

実燃費(km/ℓ)

=

1 kmあたり燃料費

オイル交換1回あたりの
油脂費用

÷

1交換あたり
走行距離

=

1 kmあたり油脂費

タイヤチューブ交換1回
あたりのタイヤチューブ費用

÷

1交換あたり
走行距離

=

1 kmあたり
タイヤチューブ費

一般修理費用、
車検整備費用

÷

修理、整備の間
の走行距離

=

1 kmあたり修理費

0 ℓ → 満タン尿素費用

÷

0 ℓ → 満タンの
走行可能距離

=

1 kmあたり尿素水費

実践的な原価計算

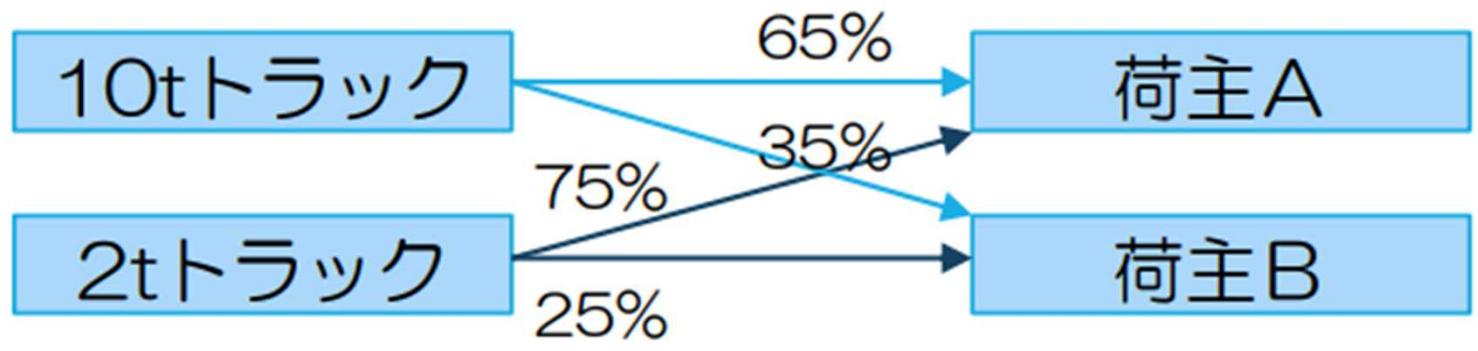
運行ルート別の原価計算

発着地点間の距離と稼働時間を基本に算出

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

取引先別の原価計算

車両ごとの原価を荷主毎の輸送の稼働時間で按分



※ 1台1荷主等に割り当てられる場合は、按分は不要。

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

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

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

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

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

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

※金額はいずれも中型車（4セラス）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】

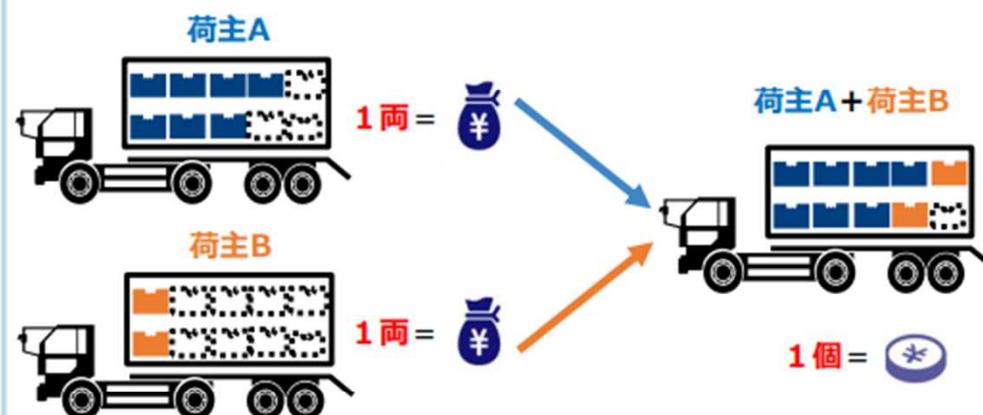
<契約条件の明確化>

- 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】

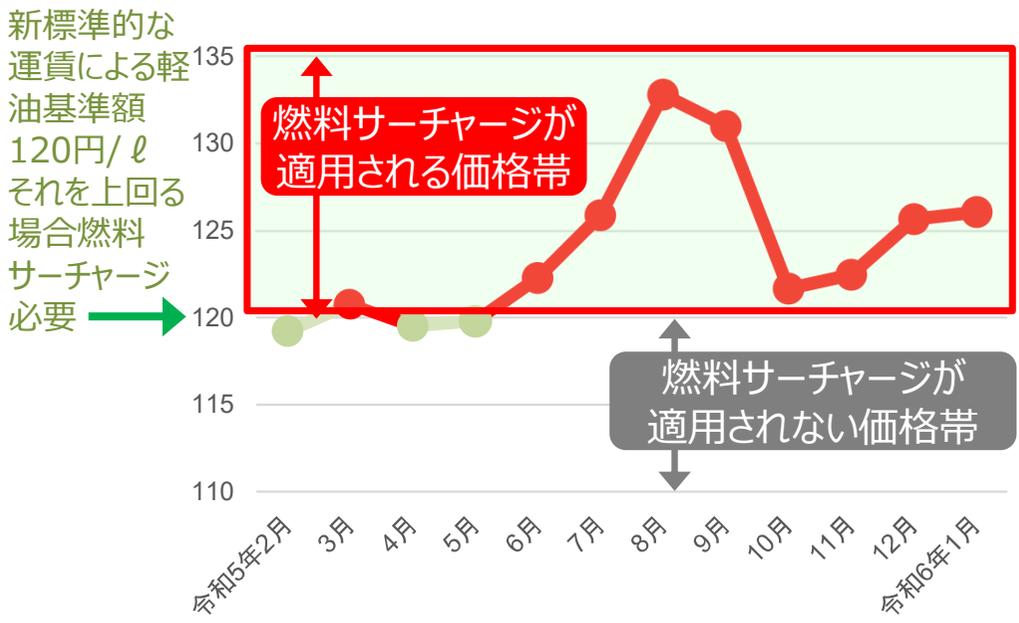
その他運賃・料金・割増等について

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

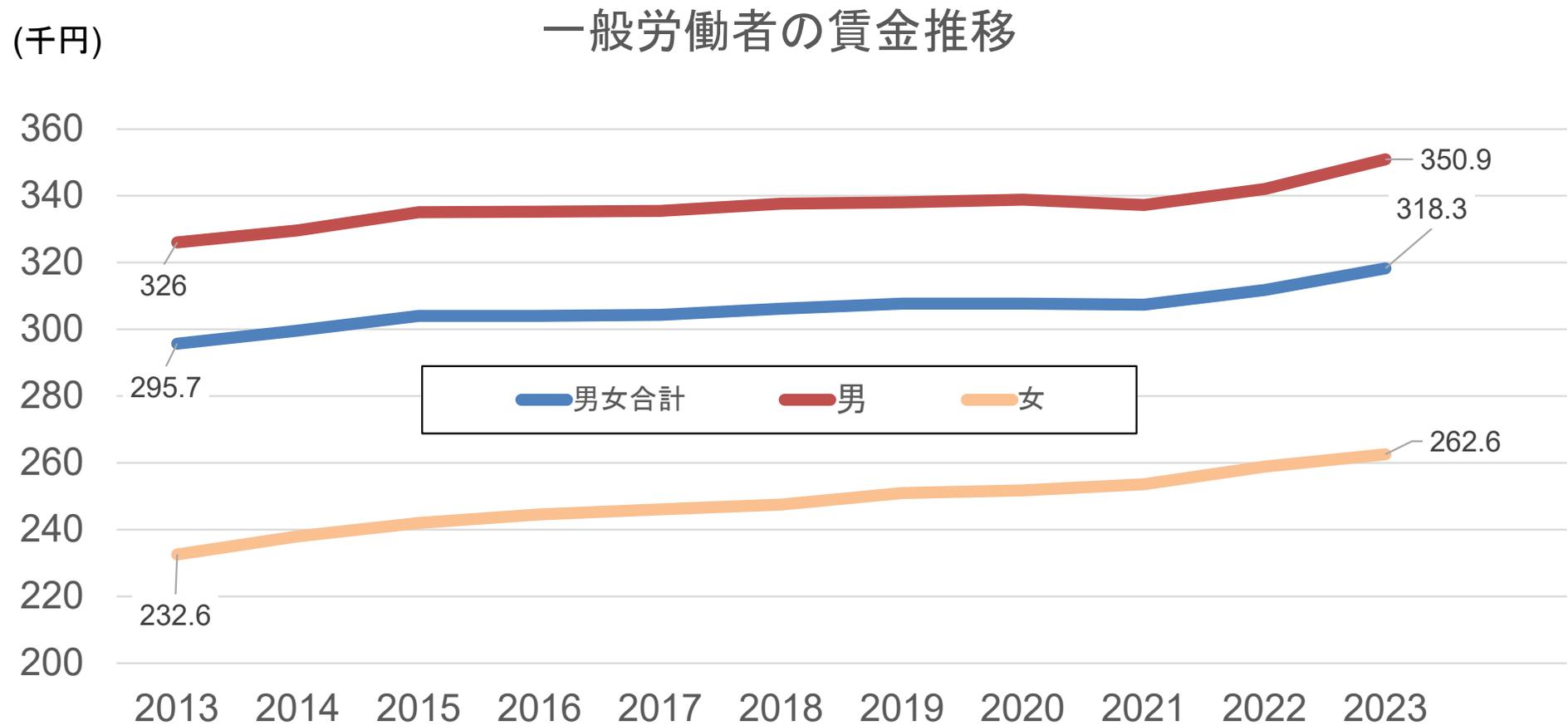


- 前提条件**
- ・距離別運賃 (大型車、中国運輸局管内)
 - ・走行距離：840km(東京～広島間)
 - <標準的な運賃：248,920円>
 - ・燃費：3.3km/ℓ
 - ・燃料上昇額20円上昇→算出上の燃料価格上限額17.5円

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

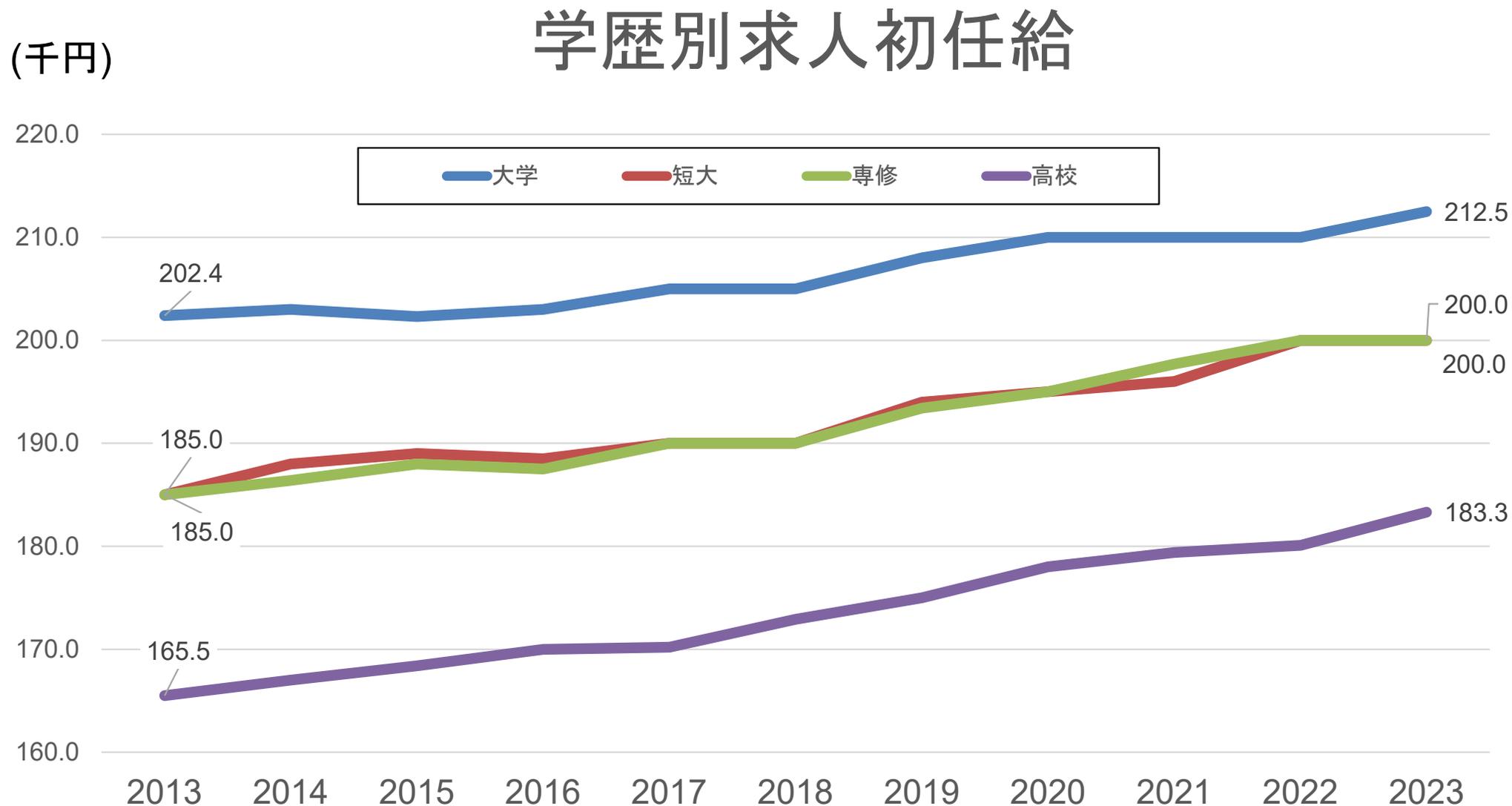
関係指標（月あたり賃金の推移）

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。

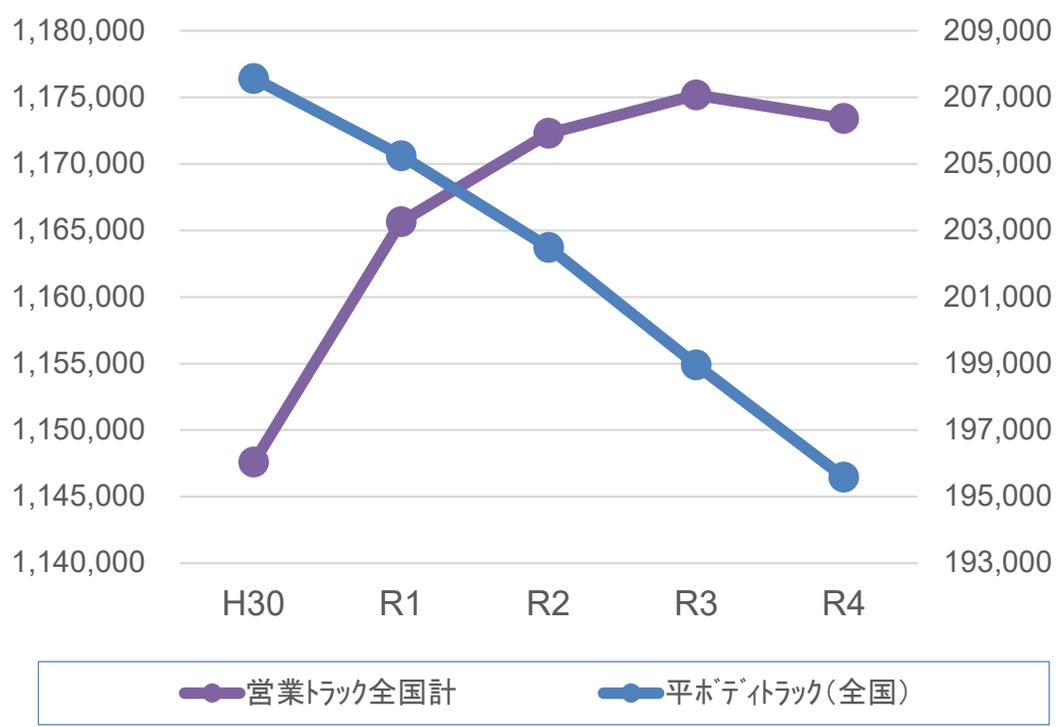


厚生労働省 令和5年3月 新規学校卒業者の求人初任給調査結果より

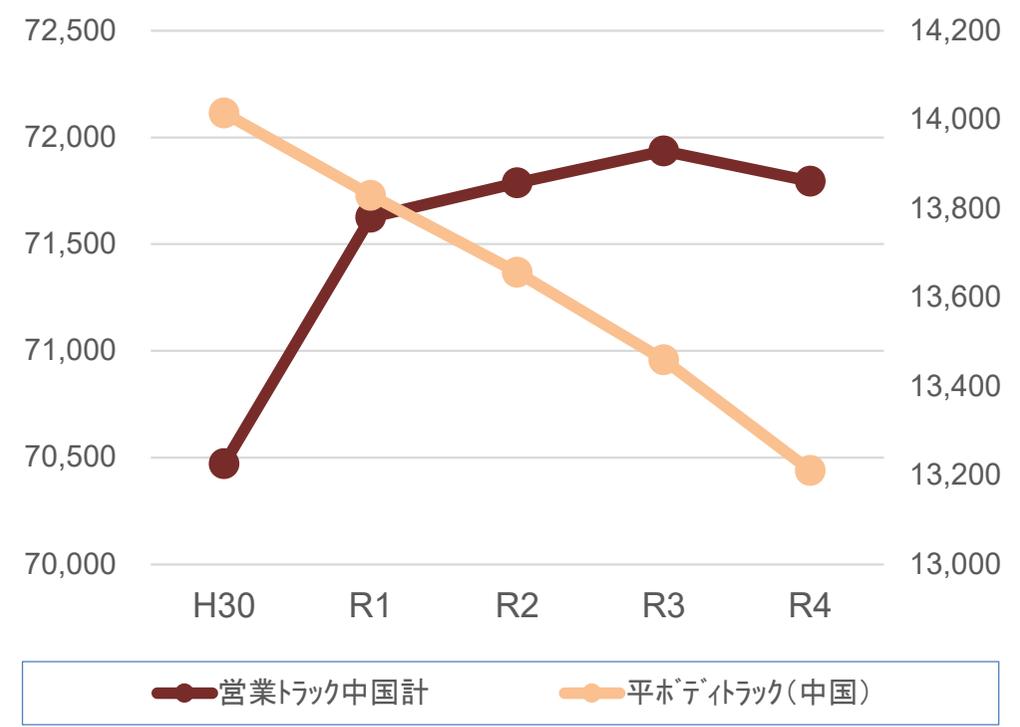
関係指標（トラック車両台数推移）

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)

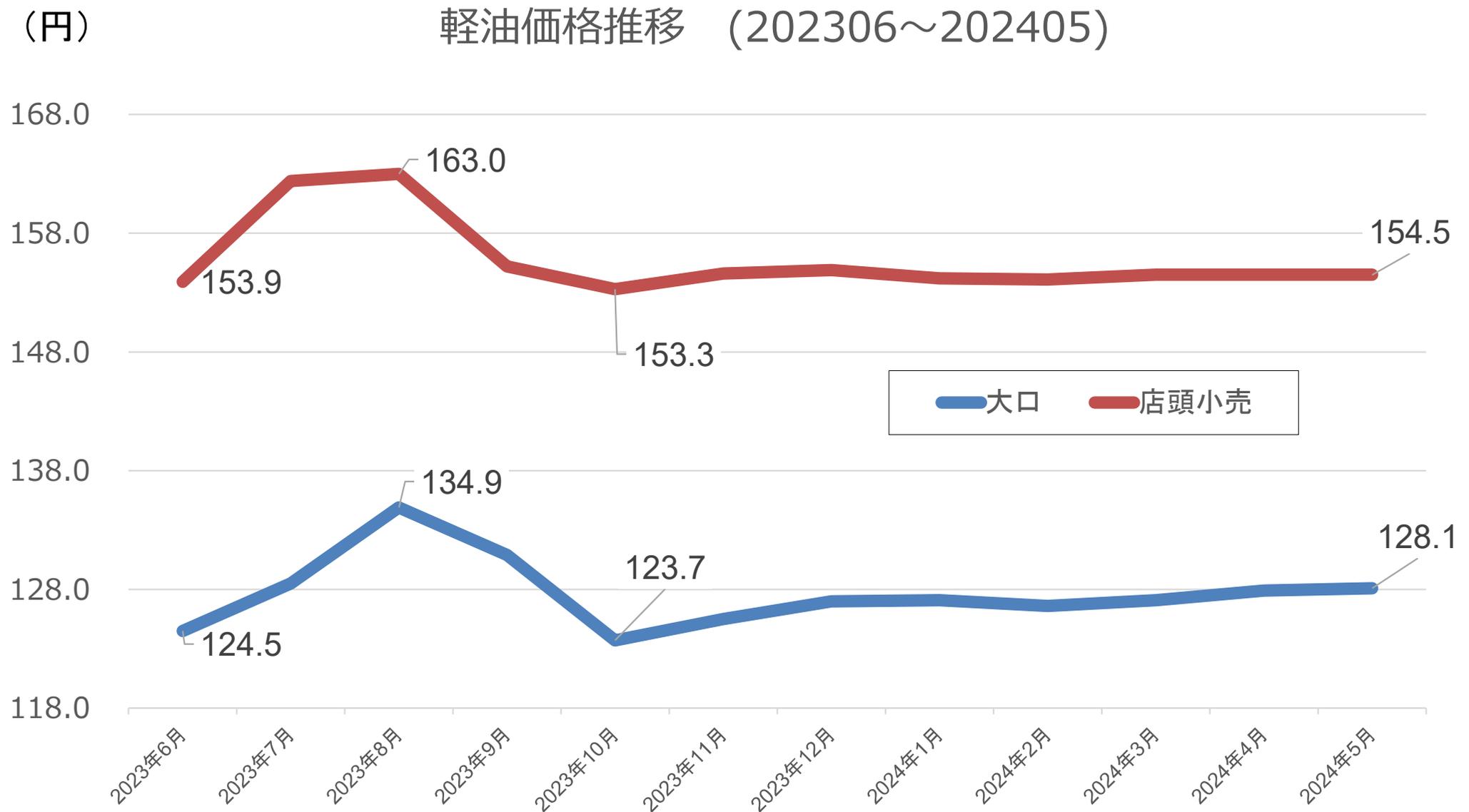


トラック台数推移(中国)



	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

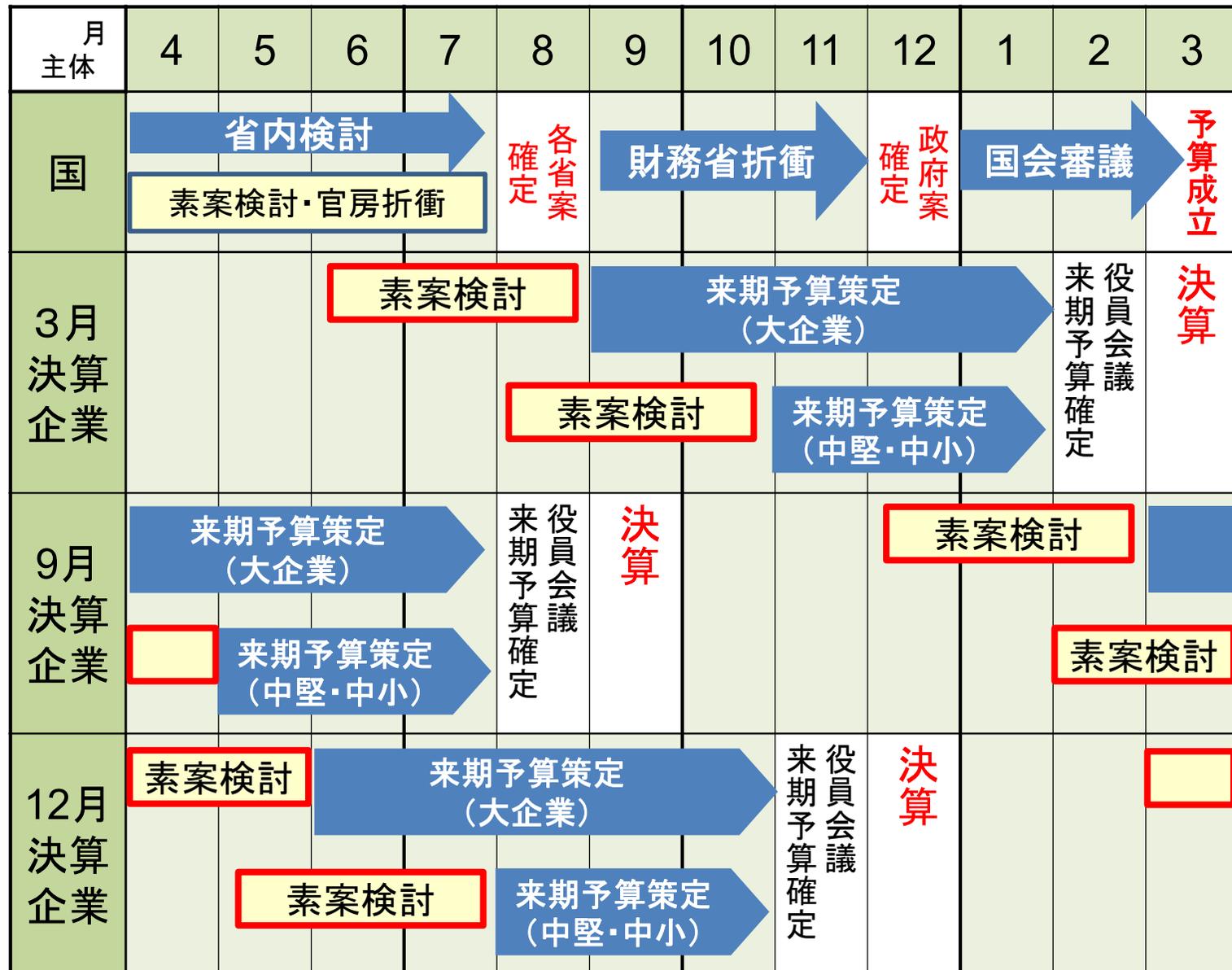
関係指標(燃料費[軽油価格推移])



(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%



国税庁の令和元年度のデータより集計

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

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

①、②とも9時間を超えた場合は改善基準告示違反となる。

1週間あたり運転時間の上限計算方法

2週間を平均した1週間あたり44時間以内の判断



いわゆる430休憩の取得イメージ



労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（R5.11）

・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。

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%
割引困難な手形の交付	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



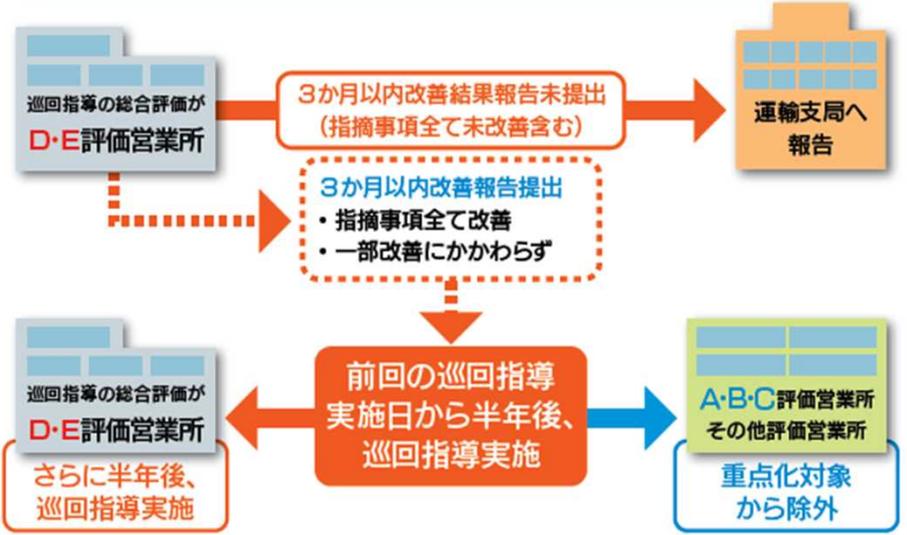
令和5年4月1日より、地方実施機関が行う巡回指導の総合評価がD・E評価で、その後も改善が図られない営業所への対応を、国との連携を通じて強化します。

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！



悪質なトラック運送事業者に対する行政処分等の基準の改正

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

