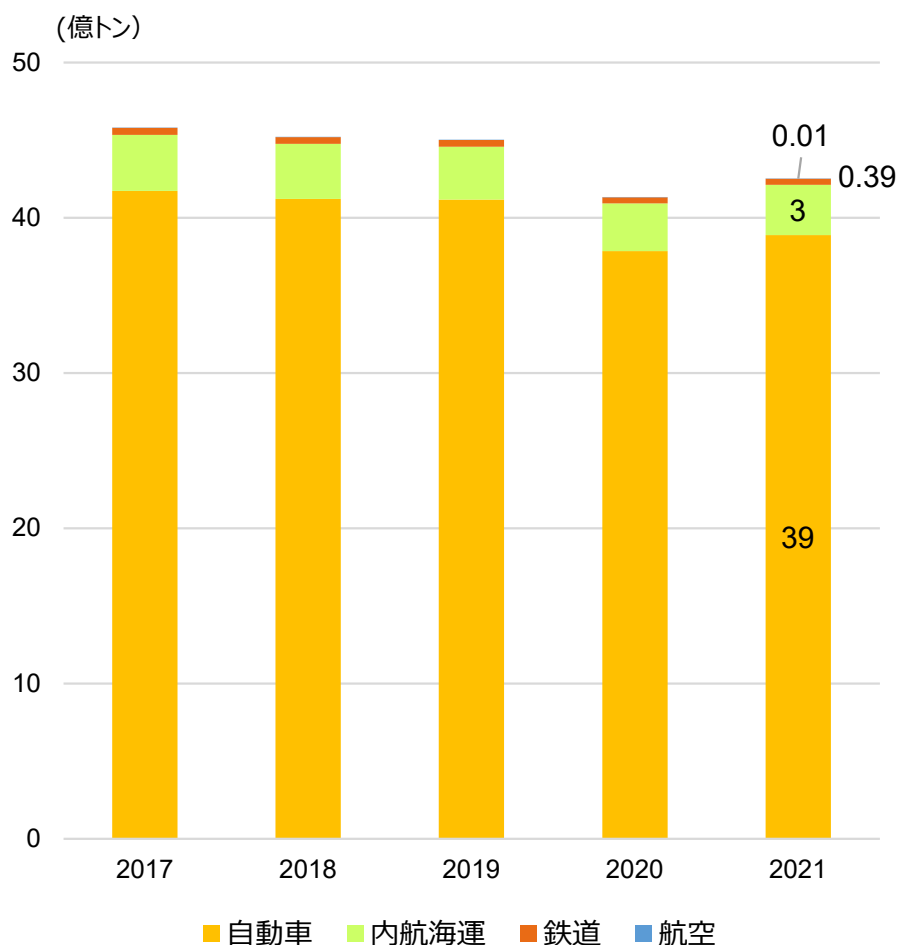


- ① 事前アンケートの結果について
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ **改正物流法の施行に向けた検討状況について**
- ④ トラック法改正関係、多重化検討会について
- ⑤ トラック・物流Gメンの活動について(四国合同パトロール等)
- ⑥ **参考資料紹介**
 - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等
 - ⑥-2 トラック輸送の原価計算・標準的運賃・運賃交渉
関係資料
 - ⑥-3 中小物流事業者における物流業務のデジタル化
事例紹介

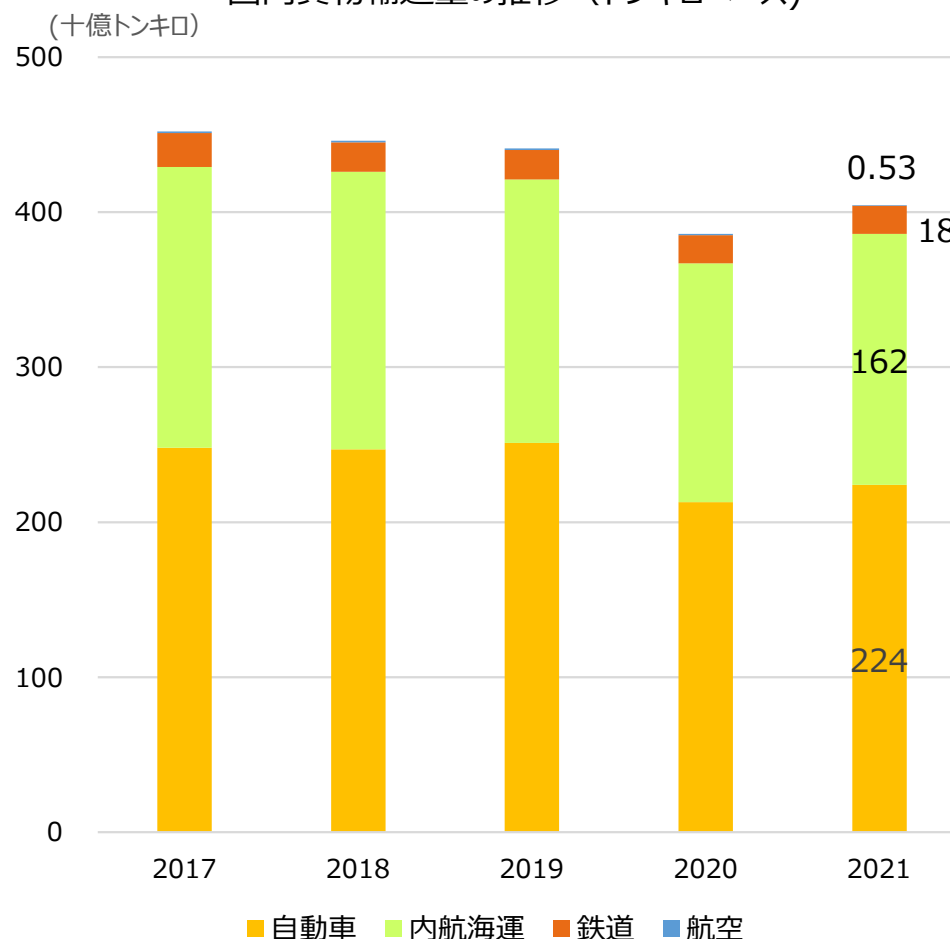
物流業界の現状

- 物流は国民生活や我が国経済を支える社会インフラであり、物流業界の営業収入の合計は約29兆円（全産業の2%）、従業員数は約226万人（全就業者数の3%）。
- 国内貨物のモード別輸送量はトンベースで自動車^{が9割超}、トンキロベースでは自動車^{が約5割}、内航海運^{が約4割}、鉄道が5%程度。

国内貨物輸送量の推移（トンベース）



国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）

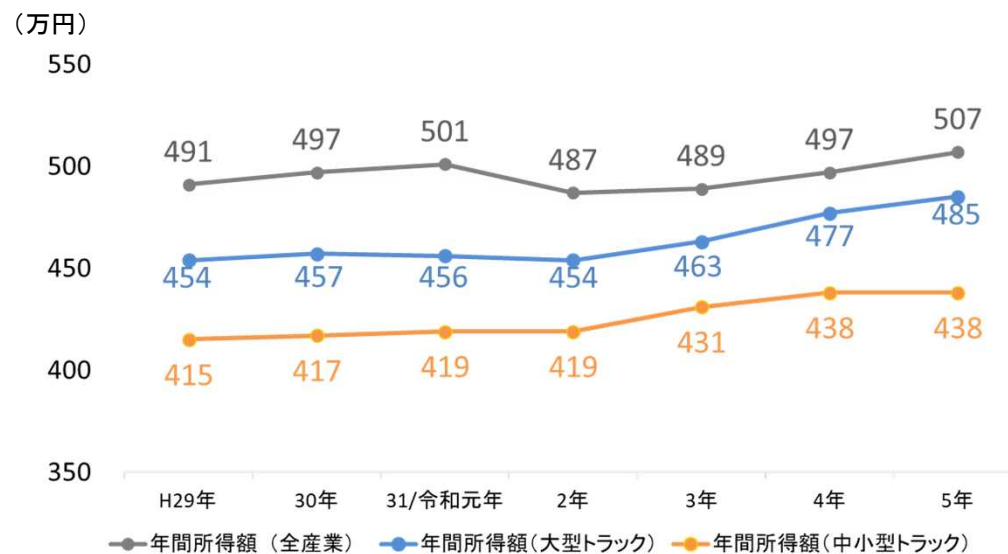


トラック運送事業の働き方をめぐる現状

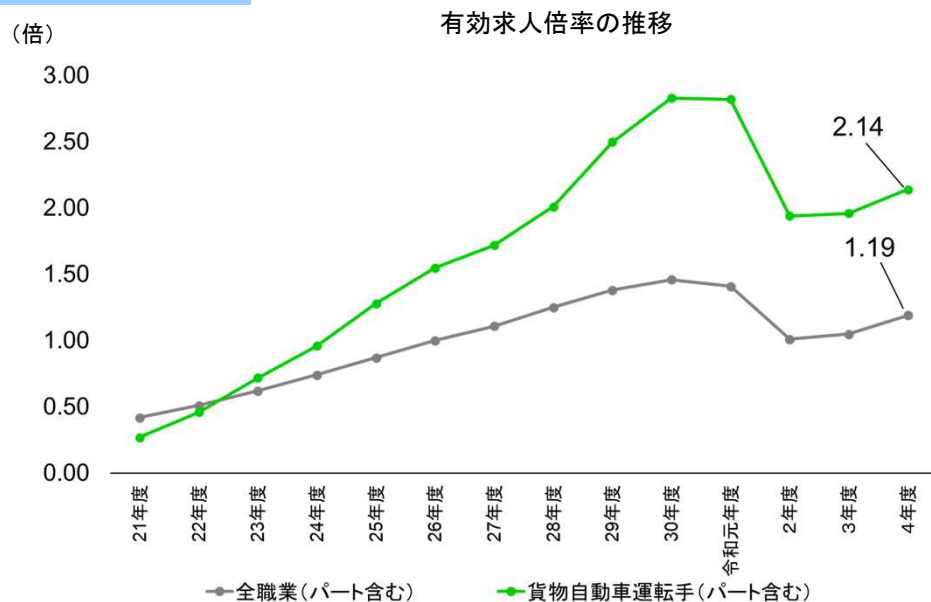
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



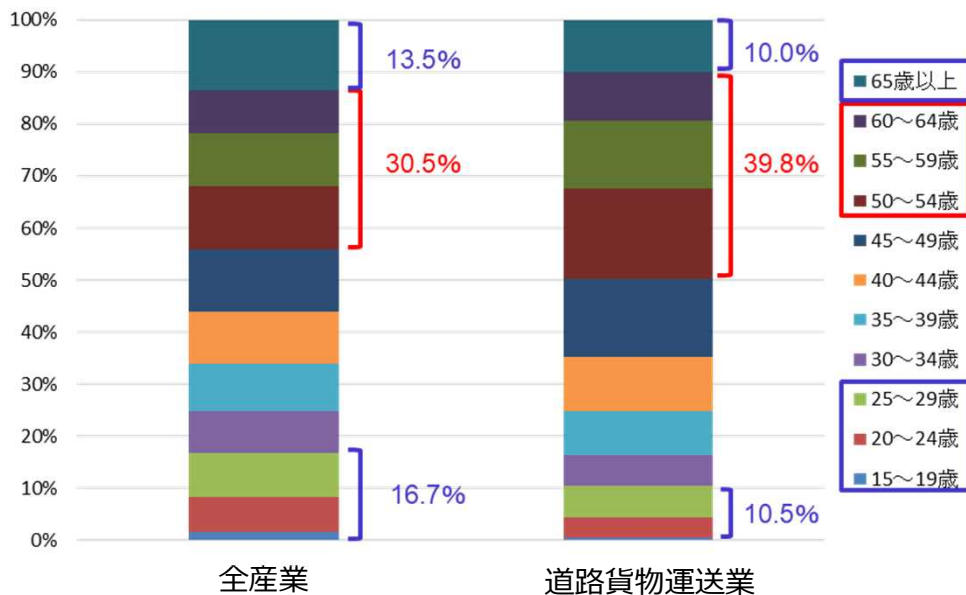
②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



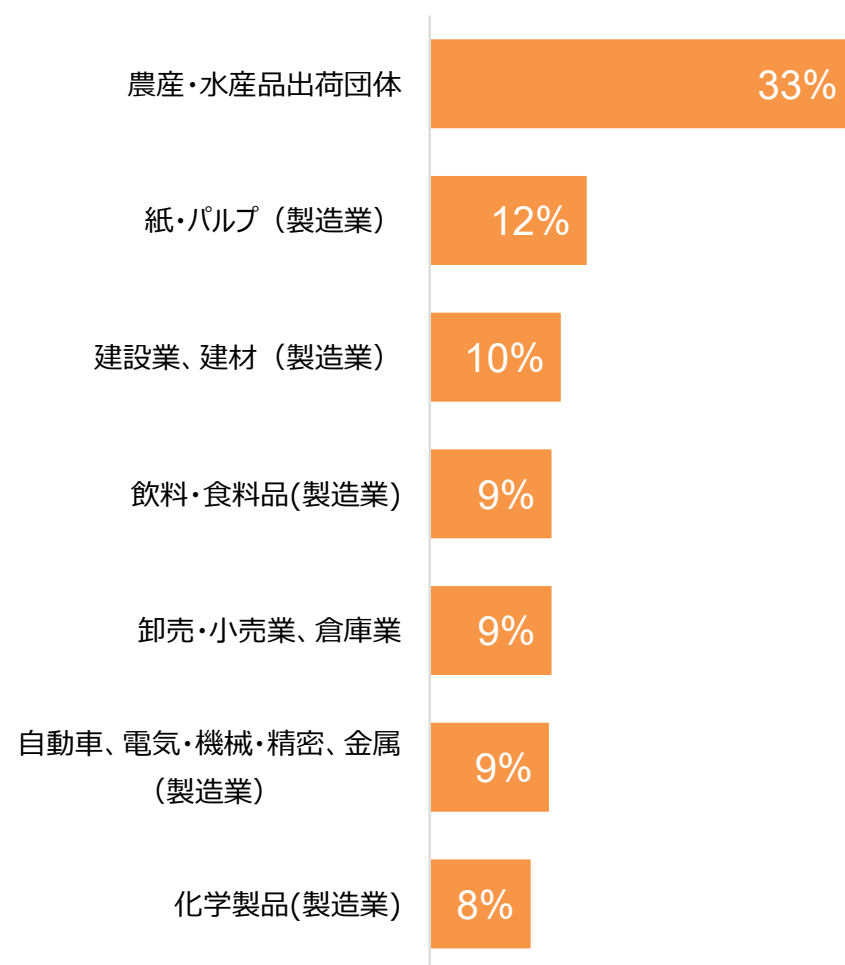
平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月1日）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準）**」（**貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象**）により、拘束時間、運転時間等が強化される。

○主な改正内容

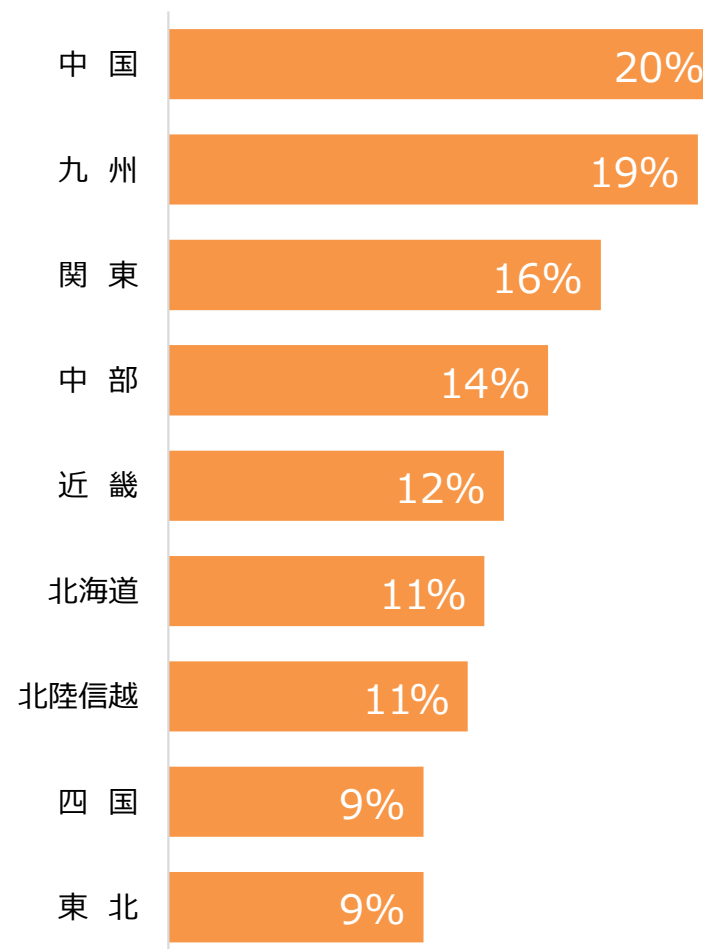
	現 行	改正後
時間外労働規制 （労働基準法）	なし	960時間 （原則、年720時間）
拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示）	<p>【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。</p>	<p>令和6年4月～</p> <p>【1日あたり】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 原則13時間以内、最大15時間以内 ・ 長距離運行は週2回まで16時間 <p>※ 14時間超は1週間2回までの目安</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、年3300時間、284時間以内。ただし、労使協定により、年3400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。</p>

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

(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



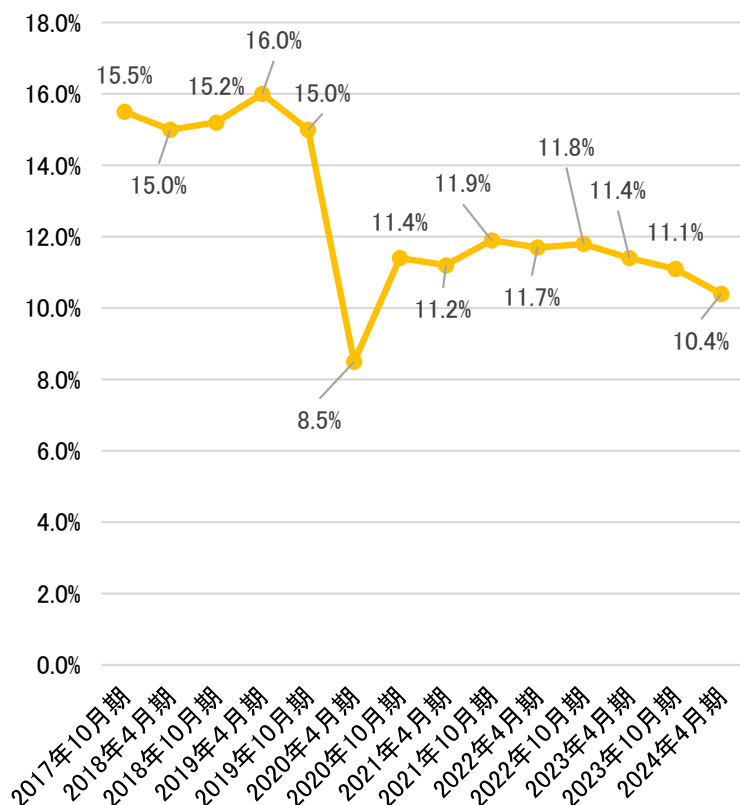
(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



物流危機に対する認知度等について

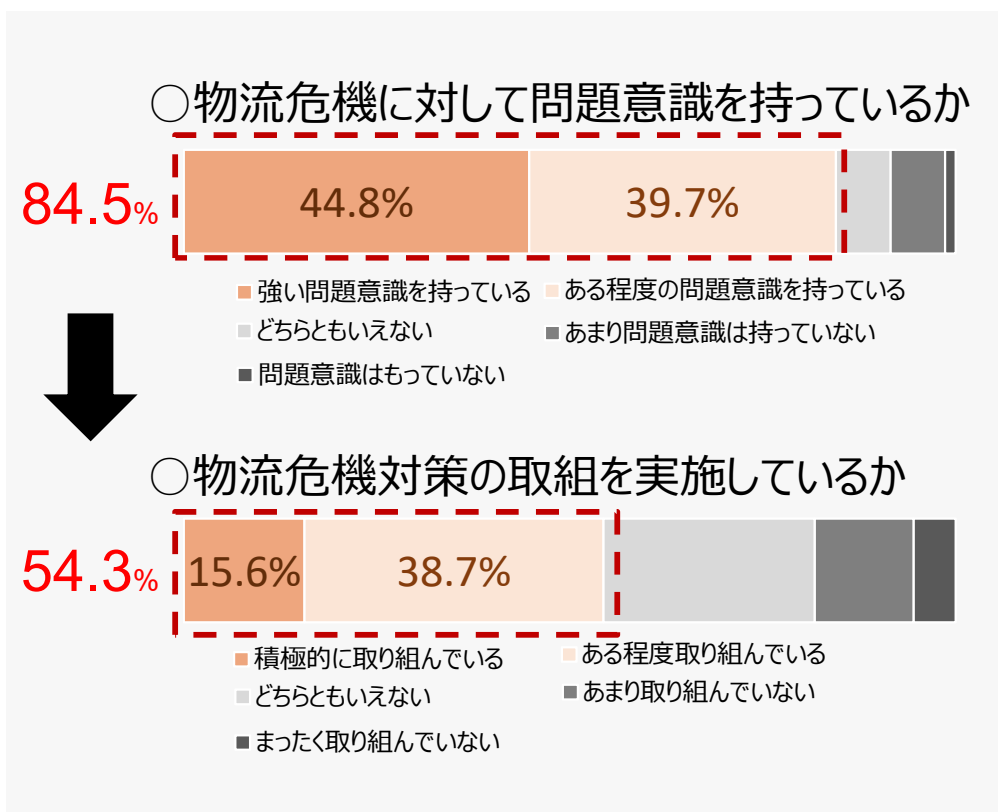
- 一般消費者については、現状、宅配貨物の再配達率は12%程度発生。
- 事業者については、物流危機に対して問題意識を持っているのは8割である一方、取組を実施しているのは約5割にとどまる。

再配達率の推移



出典：国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」
 注：2007年度より、ゆうパックの実績を調査対象に追加
 2016年度より、ゆうバケットの実績を調査対象に追加

物流危機に対する問題意識と取組み状況
 (回答事業者：1,707社)



出典：第7回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料

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
- 7月 関係閣僚会議において「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応を報告



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)

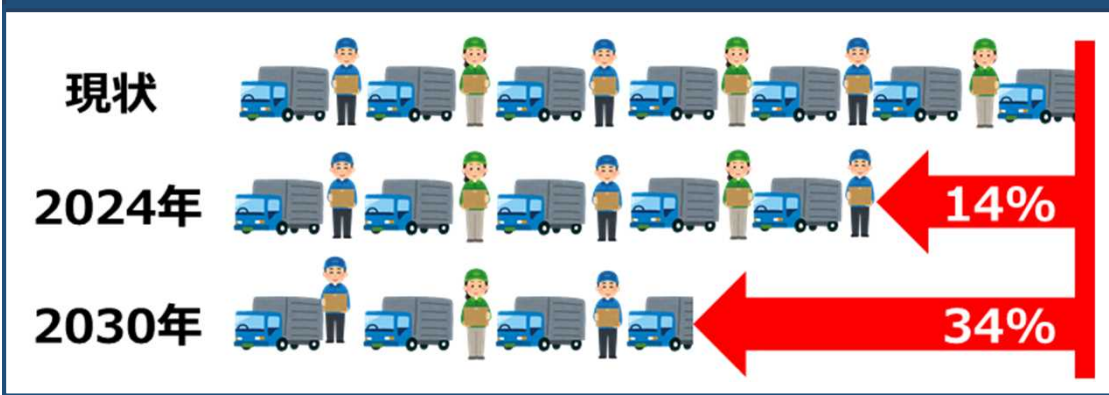


物流革新・賃上げに関する意見交換会
(2024.2.16)

物流革新に向けた政策パッケージ（ポイント）

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。
- さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）



「政策パッケージ」の構成

1. 具体的な施策
 - (1) 商慣行の見直し
 - (2) 物流の効率化
 - (3) 荷主・消費者の行動変容
2. 施策の効果
3. 当面の進め方

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、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。



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

「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

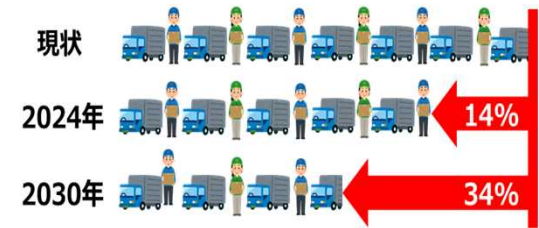
背景・必要性

○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）。
- ・ 物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。
- ・ 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境を整備。

○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→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的措置

【流通業務総合効率化法】

○①**荷主***1（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
*1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>

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

○上記①②のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**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**。

※法律の名称を変更。

※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉



2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

【貨物自動車運送事業法】

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

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

○下請事業者への**発注適正化**について**努力義務***3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**責任者**の選任を**義務付け**。

*2・3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3. 軽トラック事業者に対する規制的措置

【貨物自動車運送事業法】

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

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

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

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

○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。

* 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②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

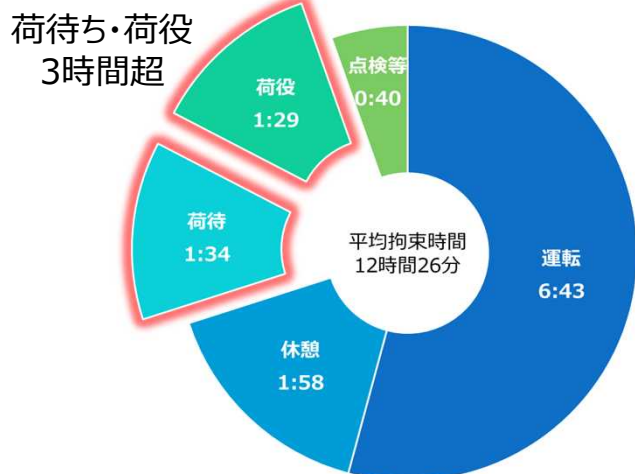
○上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

○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**。

※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・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

--- 【荷待ちがある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】 ---



(トラック輸送状況の実態調査(R2)より)

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



パレットの利用による荷役時間の短縮

○物流の生産性向上や適正運賃の収受を図るための改正物効法・トラック法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・農林水産省 3 省の関係審議会の合同会議を設置する。

■ 合同会議

- 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
物流小委員会の関係審議会

■ 検討事項

- 改正法に基づく基本方針
- 荷主・物流事業者等の判断基準
- 特定事業者（荷主・物流事業者等）の指定基準
- 特定事業者の中長期計画・定期報告の記載事項
- 規制的措置の実効性確保のための調査・公表、評価制度
- その他

■ 構成員（◎：座長予定）

<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 経済学部 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 商学部商学研究科 教授

<事務局>

- 国土交通省 物流・自動車局 物流政策課
貨物流通事業課
- 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

本合同会議の開催趣旨

- **新物効法の成立**を踏まえ、**国交省・経産省・農水省三省の審議会の合同会議**※を開催し、国が定める**基本方針、判断基準、特定事業者の指定基準**等の具体的な内容について審議の上、**取りまとめ案**を作成。

※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 合同会議

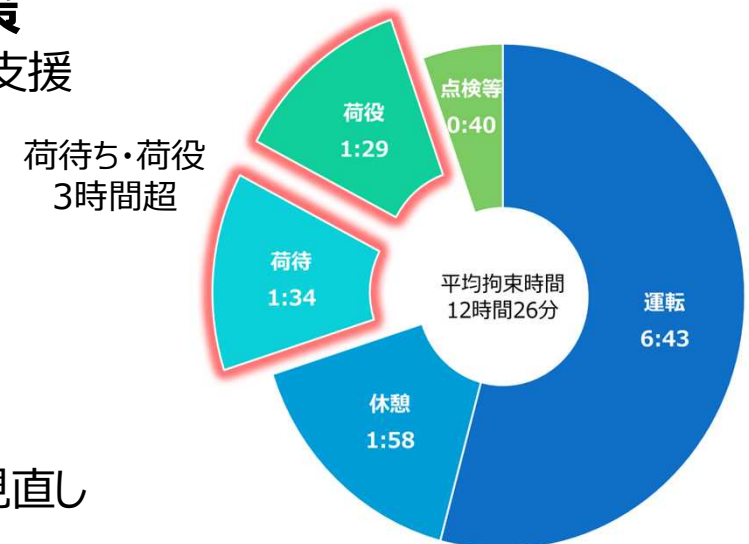
基本方針のポイント

(1) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標

- ・ 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、安全性の確保を前提に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、令和10年度までに、以下の目標の達成を目指す。

- ① 5割の運行で、**1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減**（1人当たり年間125時間の短縮）
- ② 5割の車両で、**積載効率50%を実現**（全体の車両で積載効率44%に増加）

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



(2) 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施策

- ・ 設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、物流人材の育成等の支援

(3) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関し、荷主・物流事業者等が講ずべき措置

- ・ 積載効率の向上 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

(4) 集貨・配達に係るトラックドライバー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

- ・ 再配達の削減や多様な受取方法等の普及促進 ・ 「送料無料」表示の見直し

(5) その他トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に必要な事項

- ・ 物流に関わる多様な主体の役割 ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提事項

(トラック輸送状況の実態調査(R2)より)

荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント

- **すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**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、これらの**取組の例を示した判断基準・解説書**を策定。

① 積載効率の向上

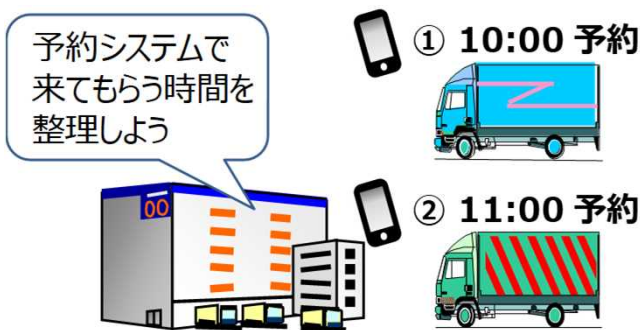
- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- ・ トラック予約受付システムの導入
- ・ 混雑時間を回避した日時指定 等



トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- ・ パレット等の輸送用器具の導入
- ・ タグ等の導入による検品の効率化
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置 等



パレットの利用や検品の効率化

特定事業者の指定基準等のポイント

- 全体への寄与度がより高いと認められる**大手の事業者が指定**されるような基準値を設定。

特定荷主・特定連鎖化事業者

取扱貨物の重量 9万トン以上
(上位3,200社程度)

特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上
(上位70社程度)

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)

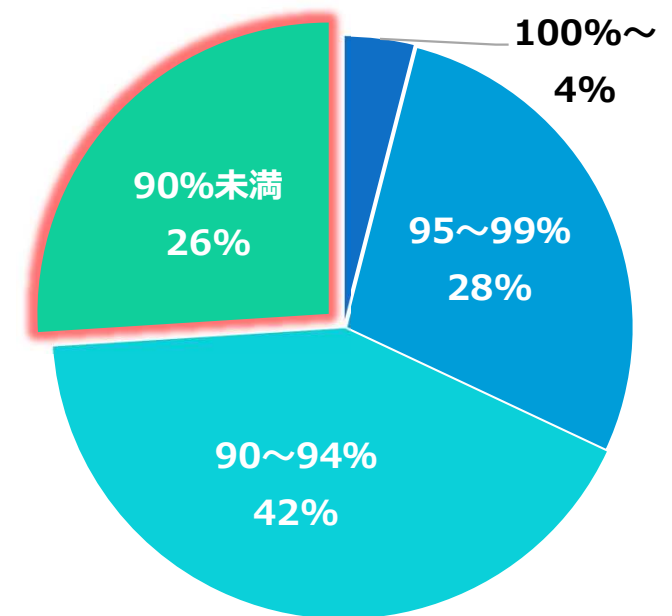
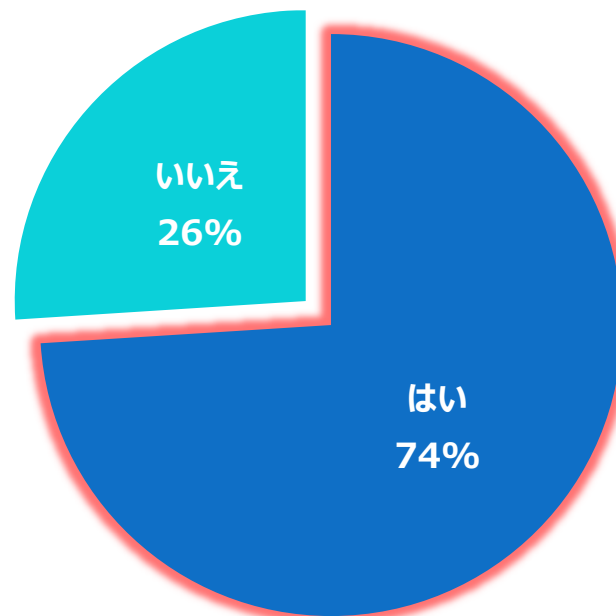
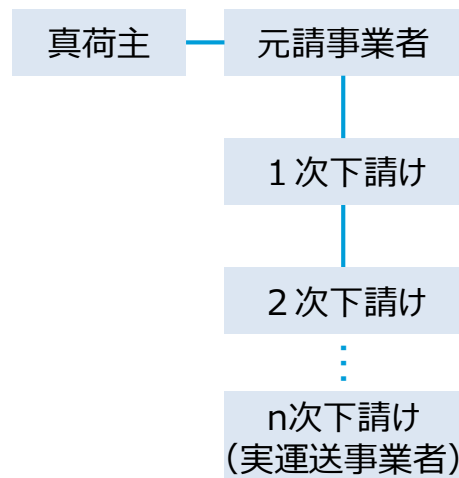
- **物流統括管理者（CLO）**は、**事業運営上の重要な決定に参画**する管理的地位にある**役員等から選任**。37

物流業界の**多重下請構造を是正**し、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

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

* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

----- 【多重下請構造のイメージ】 ----- 【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】 ----- 【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、
請け負った金額の概ね何%か】



※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
(令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より)

書面交付等の義務付けについて（第12条、第24条関係）

<パターン1: 貨物自動車運送事業者のみが運送を受託しているケース>



貨物自動車運送事業者は

- ・引き受けた運送の全部を自ら行う
- ・引き受けた運送の全部を委託する
- ・引き受けた運送の一部を委託する

場合がある。

(※)引き受けた運送の全部を自ら行うことができない場合、貨物利用運送事業者に運送委託する場合もある(貨物利用運送事業の登録も受けている者に限る。)

①: 第12条の規定に基づく書面交付
(真荷主⇔トラック事業者)

②: 第24条の規定に基づく書面交付
{ トラック事業者・利用運送事業者 }
⇒ トラック事業者・利用運送事業者

<パターン2: 真荷主から運送を受託しているのが貨物利用運送事業者であるケース>



<パターン3: 貨物自動車運送事業者から貨物利用運送事業者への運送委託が含まれるケース>



実運送体制管理簿のイメージ

事例：トラック事業者X運輸

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

(※)：法律上、実運送体制管理簿として記載が義務付けられる事項

実運送体制管理簿（機械メーカー丙社）

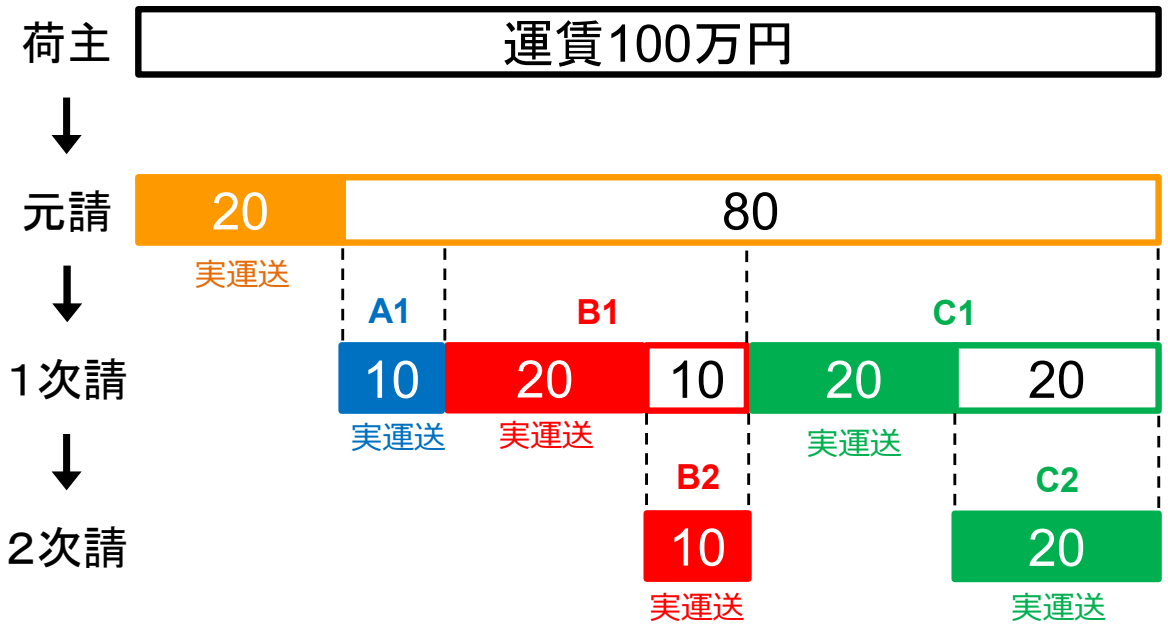
実運送体制管理簿（製紙メーカー乙社）

実運送体制管理簿（食料品メーカー甲社）

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

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

事例 荷主と元請Xが、荷物100t・運賃100万円の運送契約を締結した場合



	運賃	手数料
元請	20万円	80万円×10% = 8万円
A1	10万円	
B1	20万円	10万円×10% = 1万円
C1	20万円	20万円×10% = 2万円
B2	10万円	
C2	20万円	
合計	100万円	11万円

- 元請事業者は、実運送体制管理簿の作成により把握した下請次数を考慮した金額を考慮して、荷主に対し運賃精算交渉。(※)
- 管理簿の作成を継続することで、下請次数を一定程度見通すことができるようになることから、荷主との運賃交渉段階においても、実運送事業者が收受すべき運賃を考慮した金額を荷主に請求。

(※) 運賃の精算は、荷物の運送が完了した後に行うことも可能。

【参考】標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）（抄）

（運賃、料金等の收受方法）

第三十一条 当店は、貨物を受け取るときまでに、荷送人から運賃、料金等を收受します。

2 前項の場合において、運賃、料金等の額が確定しないときは、その概算額の前渡しを受け、運賃、料金等の確定後荷送人に対し、その過不足を払い戻し、又は追徴します。

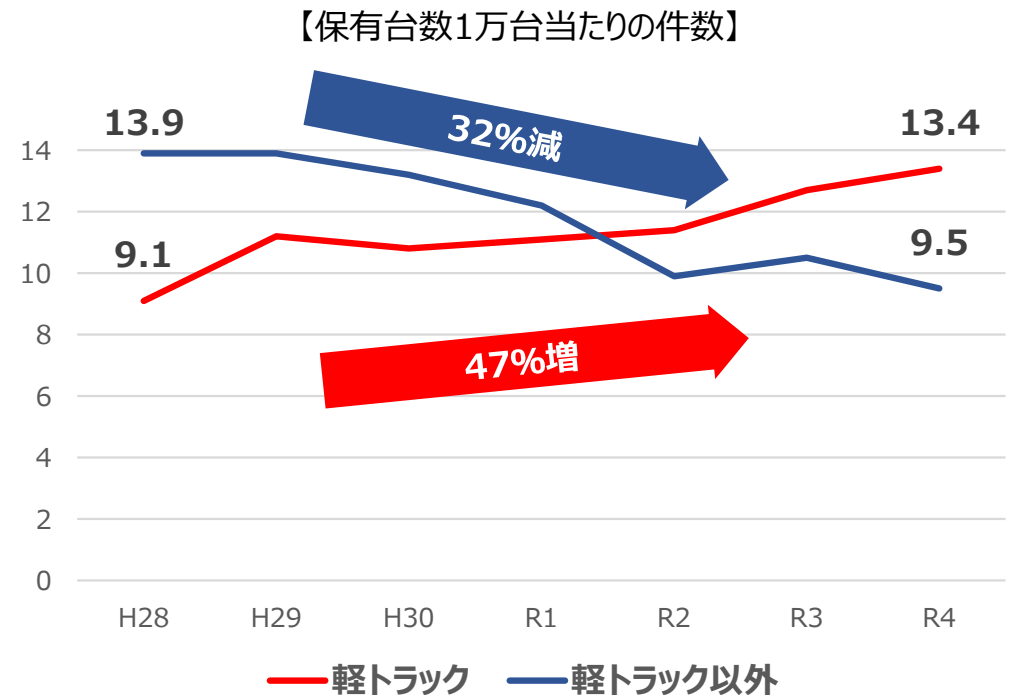
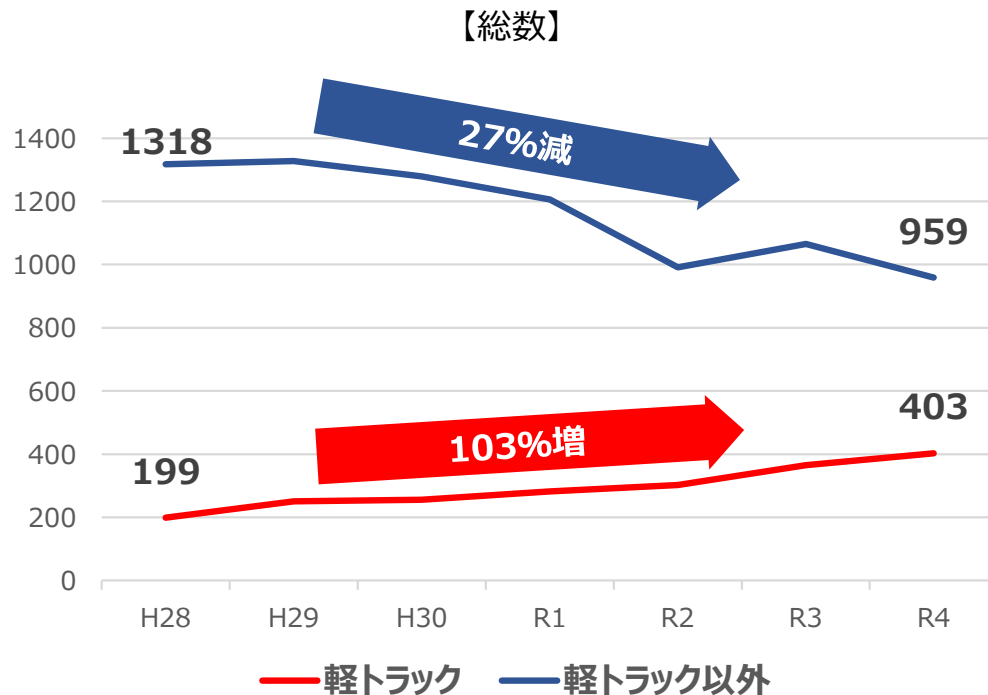
3 (略)

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（保有台数当たりの件数も5割増）。

○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**。

○国交省による公表対象に、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。

【事業用トラックの死亡・重傷事故件数の推移】



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

- **物流の「2024年問題」**は、当該時点を乗り越えれば終わる一過性の課題ではなく、**年々深刻化する構造的な課題**でもあり、**2030年に不足する輸送力34%を補う**ことを目指して、**継続的に対応していく必要**がある。
- このため、「2030年度に向けた政府の中長期計画」に基づき、①**物流の効率化**、②**商慣行の見直し**、③**荷主・消費者の行動変容**を柱とする施策を一体的に講じ、**物流の適正化・生産性向上の更なる推進**を図る。

(1) 物流の効率化

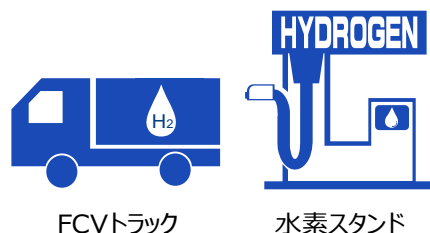
【1兆7,982億円の内数】

■ **物流の革新と持続的成長**に向けて、モーダルシフト等の**物流GX**、自動化・機械化機器の導入等の**物流DX**、標準仕様パレットの利用促進等の**物流標準化**や**データ連携**のほか、**物流施設の機能強化**や**物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備**を推進。

【モーダルシフト等の強力な促進】



【物流GXの推進】



【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】



【物流標準化・データ連携の推進】



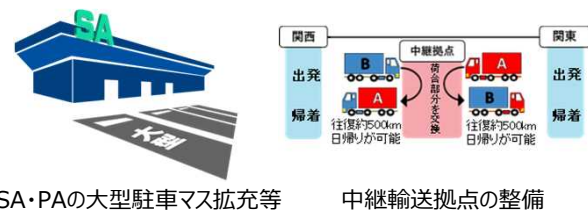
【物流施設の機能強化】



【物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備】

※このほか、財政投融資も活用して物流拠点や物流GX・DX関連設備の整備等を支援。

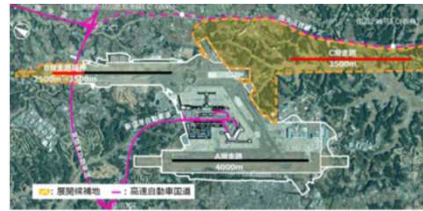
■ 効率的な物流ネットワークの早期整備・活用



■ 内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化



■ 成田空港における滑走路の新設等の更なる機能強化



■ 社会資本整備総合交付金等を活用した関連都市インフラの整備等の推進

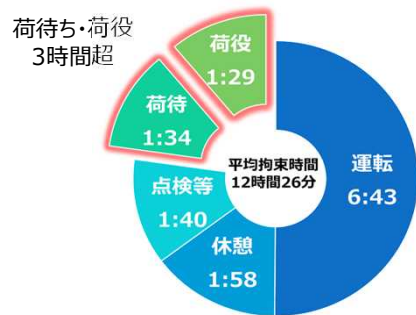


(2) 商慣行の見直し

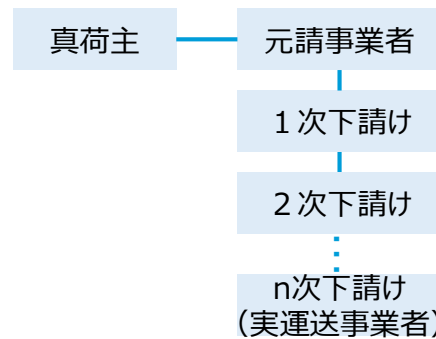
【168億円の内数】

- 原則来年4月の改正物流法の施行に向けて、荷主・物流事業者に対する規制的措置の執行体制を整備。
- トラックドライバーの賃上げ原資の確保に向けて、多重下請構造の是正や「標準的運賃」の普及・浸透に向けた実態調査等を行うとともに、物流の適正化に向けて荷主・元請事業者の悪質な行為を是正するため、トラックGメンの執行を強化。

荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳



多重下請構造のイメージ



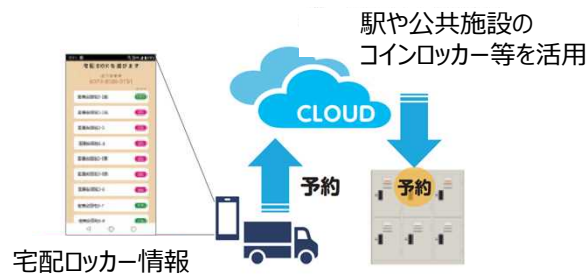
トラックGメンの活動状況 (トラックドライバーへのヒアリング)



(3) 荷主・消費者の行動変容

【168億円の内数】

- 本年10月からの再配達削減に向けたポイント還元実証事業の実施を契機として、宅配事業者の更なる負担軽減を図るため、宅配ロッカー等の多様な受取方法やゆとりを持った配送日時指定等の普及促進に向けた実証事業を実施。



- 荷主等による物流改善の取組状況等について見える化し、企業の努力を消費者や市場からの評価につなげる仕組みの創設に向けた調査・検討を実施。

- 令和5年7月に発足したトラックGメンは、これまでに荷主等に対して1,000件超の是正指導を行うなど、**着実に成果**を挙げてきている。
- 他方で、荷待ち時間の削減などにあたり、倉庫業者の取組みは寄託者である発・着荷主の協力が必須であり、サプライチェーン全体の取引環境を適正化するために**倉庫業者からの意見聴取や情報収集**も必要な状況。
- また、荷主による買ったたきや価格転嫁交渉に応じない事例など、**荷主と倉庫業者との間の取引適正化が課題**。
- このような状況を踏まえ、**トラックGメンの改組及び拡充**を行い、**荷主等に向けた対策の実効性を更に高める**。

概要

<トラックGメンの改組>

- ・現行のトラックGメンについて、物流全体の適正化を図る観点から、「**トラック・物流Gメン**」に改組し、**倉庫業者からも情報収集**

<体制の拡充> 現行**162名**に、

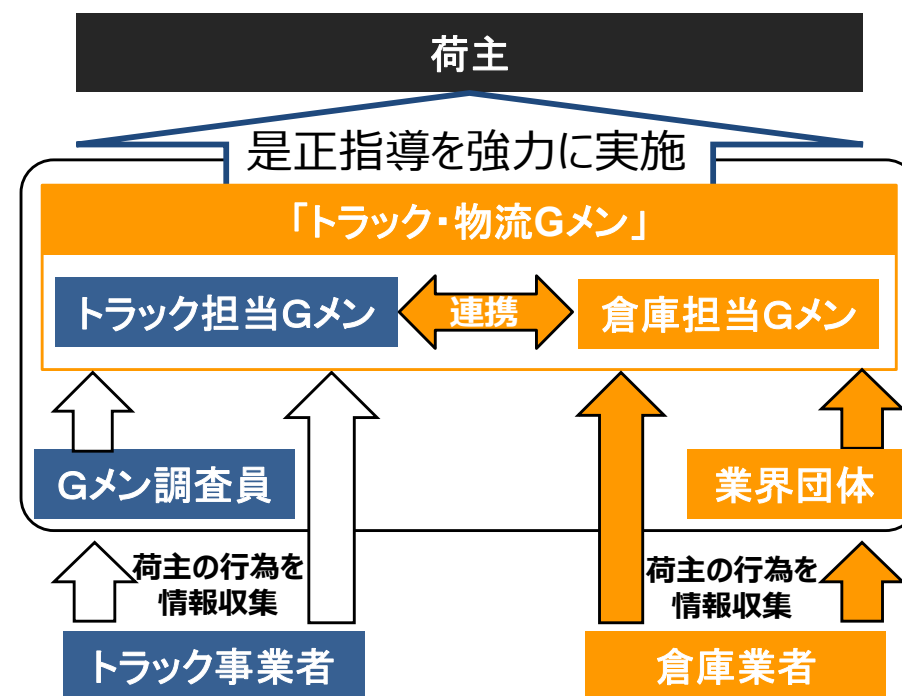
- ・国交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・各都道府県のトラック協会が新たに設ける「**Gメン調査員**」166名

を追加し、**総勢360名規模**で対応

スケジュール

11月1日 新体制始動
11月～12月 集中監視月間

業務フローのイメージ



参考 ○流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案に対する附帯決議（抄）（衆・国交委）
 物流のサプライチェーン全体の取引の適正化に向け、トラックGメンを物流産業全体の健全化に向けた組織とすること

<p>定めようとする 命令などの題名</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○貨物自動車運送事業者等の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する判断の基準となるべき事項を定める省令案（仮称） ○貨物自動車関連事業者の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する判断の基準となるべき事項を定める省令案（仮称） ○国土交通省関係流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律施行規則及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に関する省令の一部を改正する省令案 ○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基本的な方針案（仮称）
<p>根拠法令条項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○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（令和6年法律第23号。以下「改正法」という。） ○改正法による改正後の物資の流通の効率化に関する法律（平成17年法律第85号）第30条第4号及び第5号、法第33条第1項、第35条第1項、第42条第1項

<p>案の公示日</p>	<p>2024年12月2日</p>
<p>受付開始日時</p>	<p>2024年12月2日0時0分</p>
<p>受付締切日時</p>	<p>2025年1月5日23時59分</p>



荷主の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する判断の基準となるべき事項を定める命令案及び連鎖化事業者の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の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める省令案についての意見・情報の募集について

定めようとする命令などの題名	<p>○荷主の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する判断の基準となるべき事項を定める命令</p> <p>○連鎖化事業者の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の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める省令</p>
根拠法令条項	○物資の流通の効率化に関する法律第三十八条第一項、第四十六条第一項

案の公示日	2024年12月2日
受付開始日時	2024年12月2日0時0分
受付締切日時	2025年1月5日23時59分

