

# 協議会事務局からの情報提供資料

---

令和7年2月13日

トラック輸送における取引環境・労働時間改善  
広島県地方協議会 事務局

# 内容

- 2024年問題について
- 中央協議会関連事項
- 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議関係
- 改正物流法関係
- 適正な運賃収受関係
- 標準仕様パレットについて
- 荷主等への要請関係
- その他共有事項

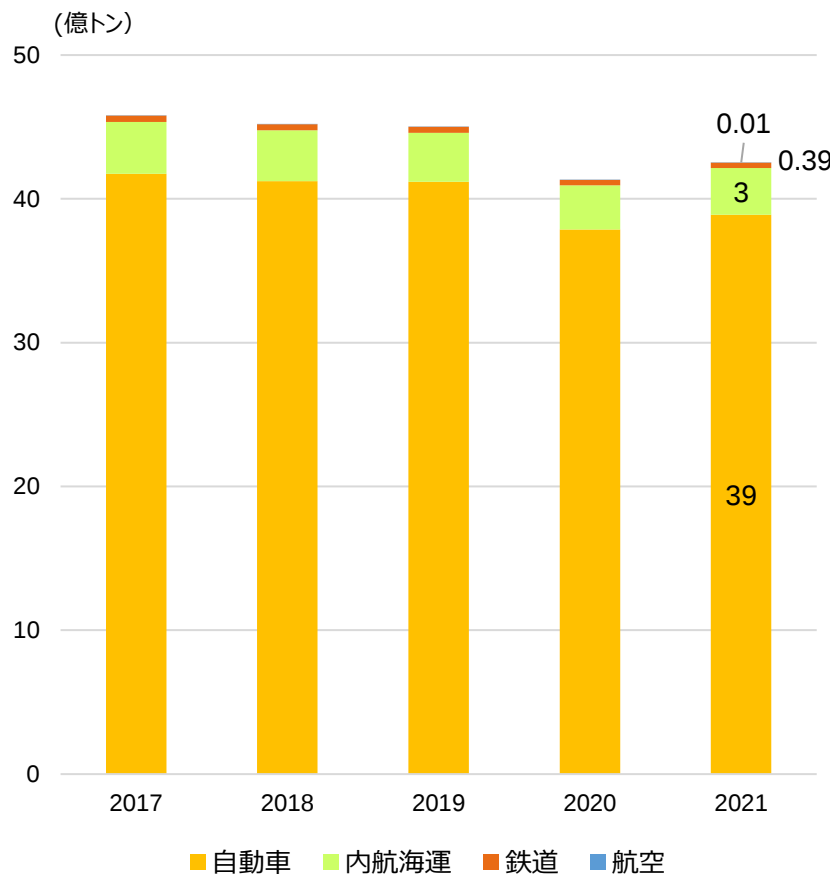
# 内容

- 2024年問題について
- 中央協議会関連事項
- 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議関係
- 改正物流法関係
- 適正な運賃収受関係
- 標準仕様パレットについて
- 荷主等への要請関係
- その他共有事項

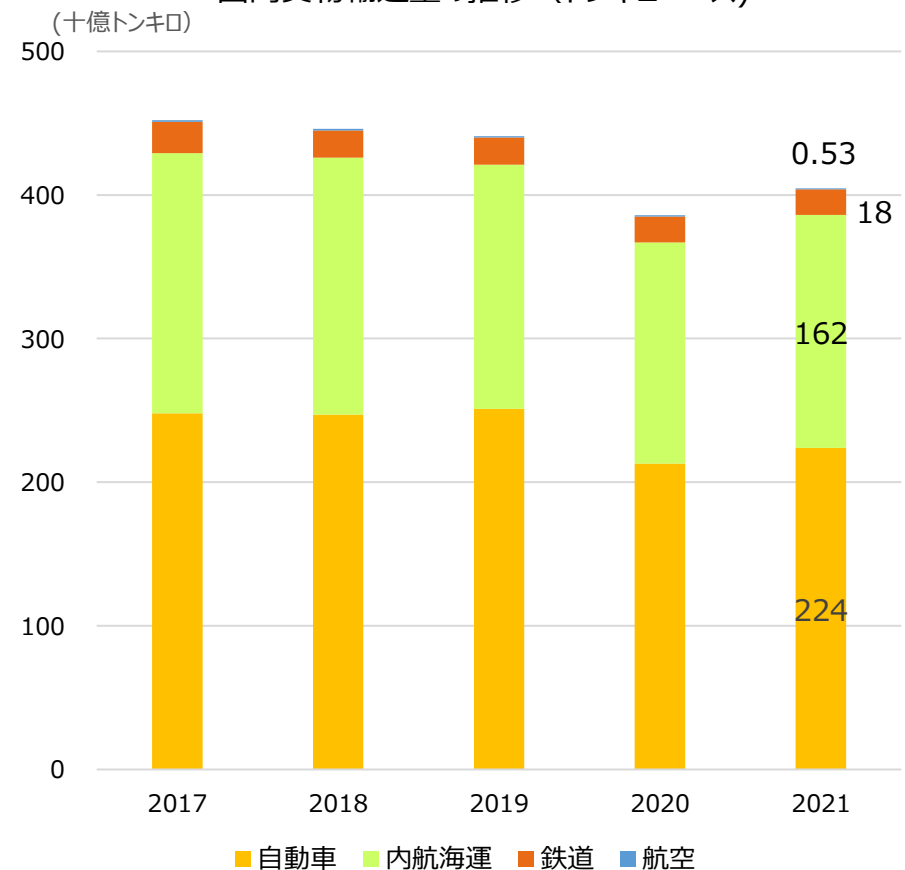
# 物流業界の現状

- 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）



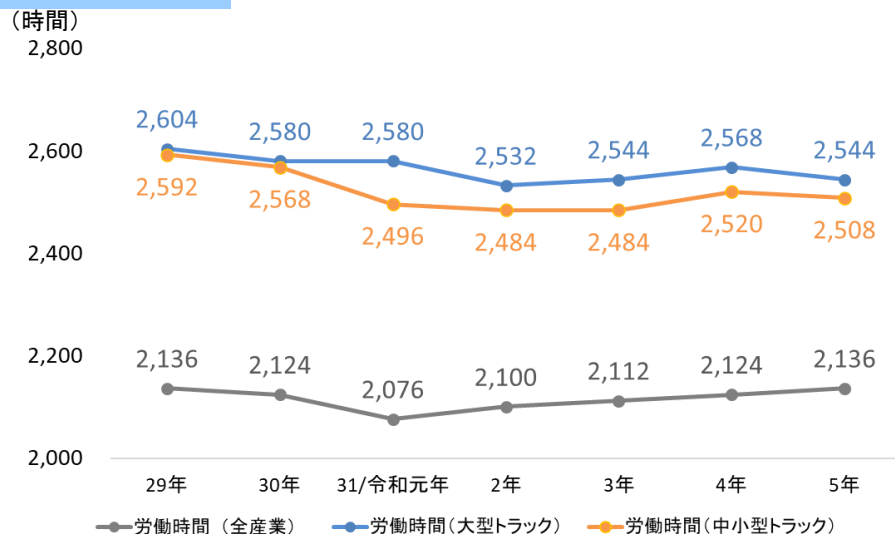
国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）



# トラック運送事業の働き方をめぐる現状

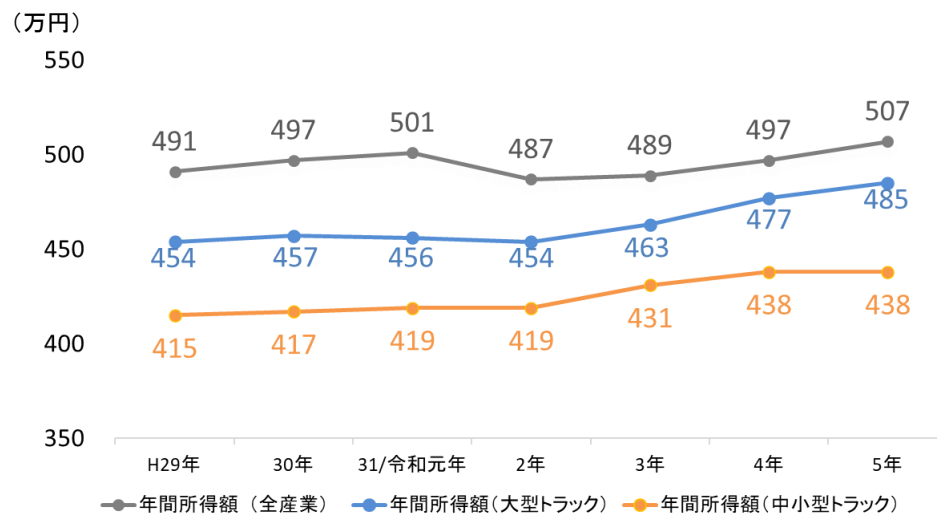
## ①労働時間

全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



## ②年間賃金

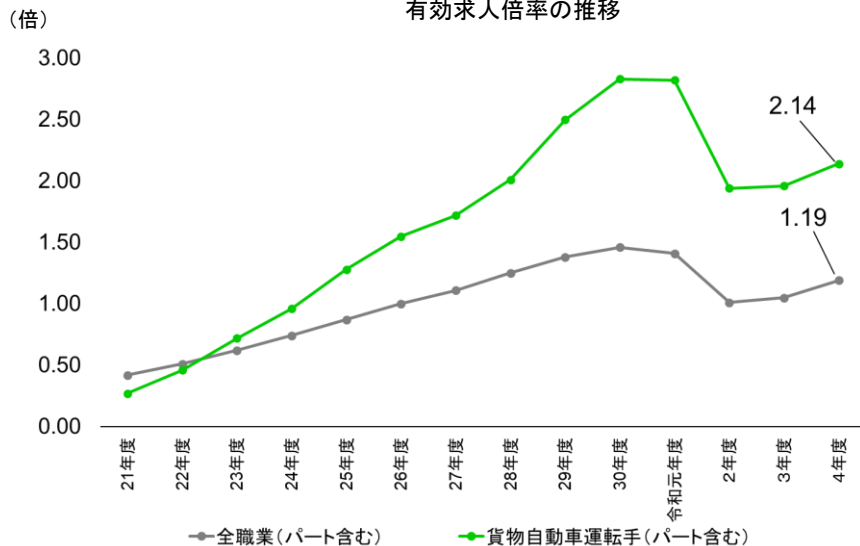
全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



## ③人手不足

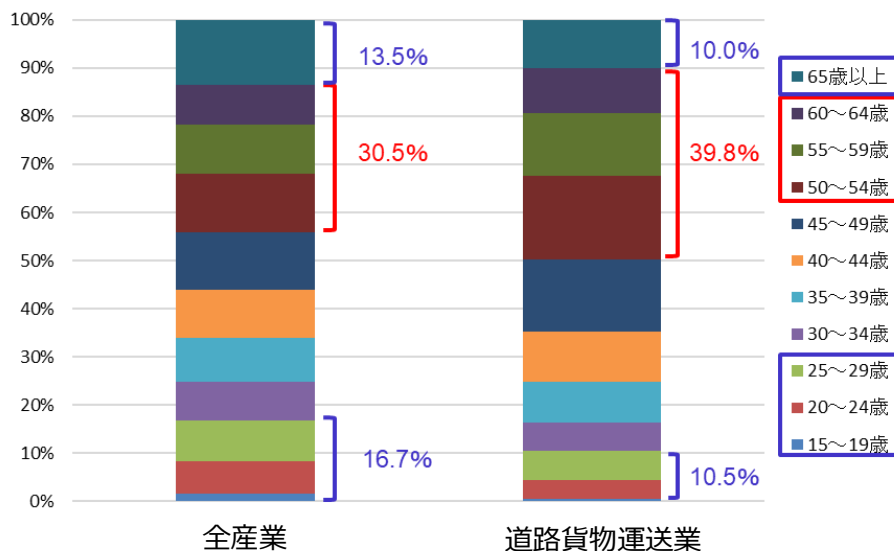
全職業平均より約2倍高い。

有効求人倍率の推移



## 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。



# 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。

# 自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

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。

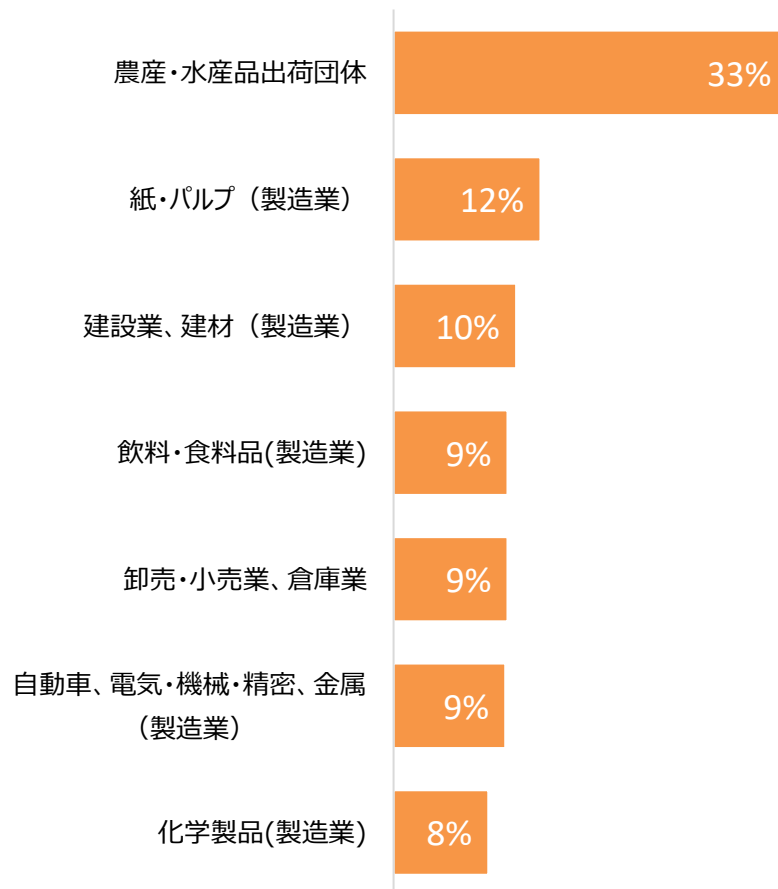
## ○主な改正内容

|                                 | 現 行                                                                                                                                                                | 改正後                                                                                                                                                                                                              |
|---------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 時間外労働規制<br>（労働基準法）              | なし                                                                                                                                                                 | <b>960時間</b><br>（原則、年720時間）                                                                                                                                                                                      |
| 拘束時間<br>（労働時間＋休憩時間）<br>（改善基準告示） | 【1日あたり】<br>原則 <b>13時間</b> 以内、最大 <b>16時間</b> 以内<br>※15時間超は1週間2回以内<br><br>【1ヶ月あたり】<br>原則、 <b>293時間</b> 以内。ただし、労使協定により、 <b>年3516時間</b> を超えない範囲内で、 <b>320時間</b> まで延長可。 | 令和6年4月～<br>【1日あたり】<br>・ 原則 <b>13時間</b> 以内、最大 <b>15時間</b> 以内<br>・ 長距離運行は週2回まで16時間<br>※ 14時間超は1週間2回までの目安<br><br>【1ヶ月あたり】<br>原則、 <b>年3300時間、284時間</b> 以内。ただし、労使協定により、 <b>年3400時間</b> を超えない範囲内で、 <b>310時間</b> まで延長可。 |

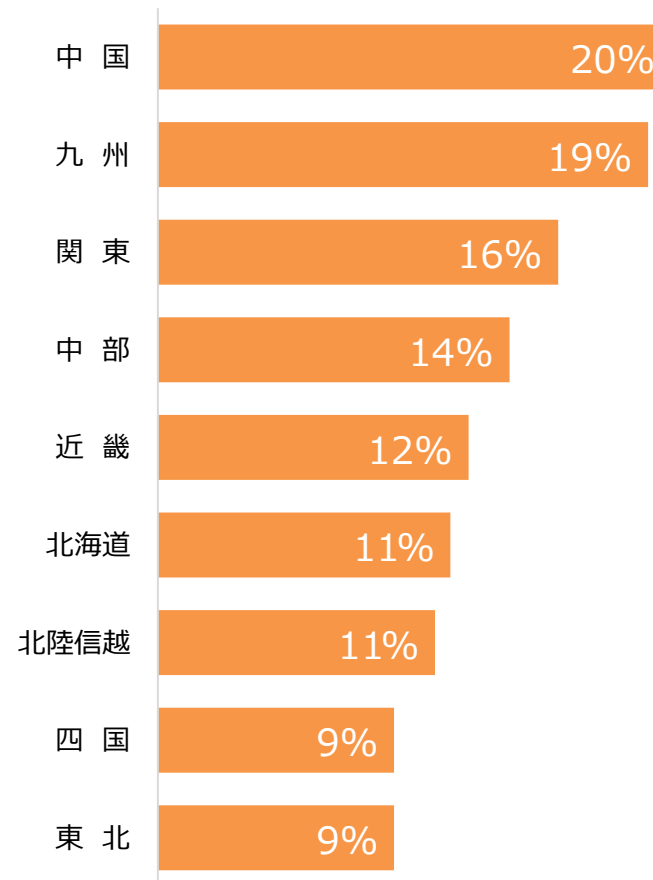
# 労働時間規制等による物流への影響

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

(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



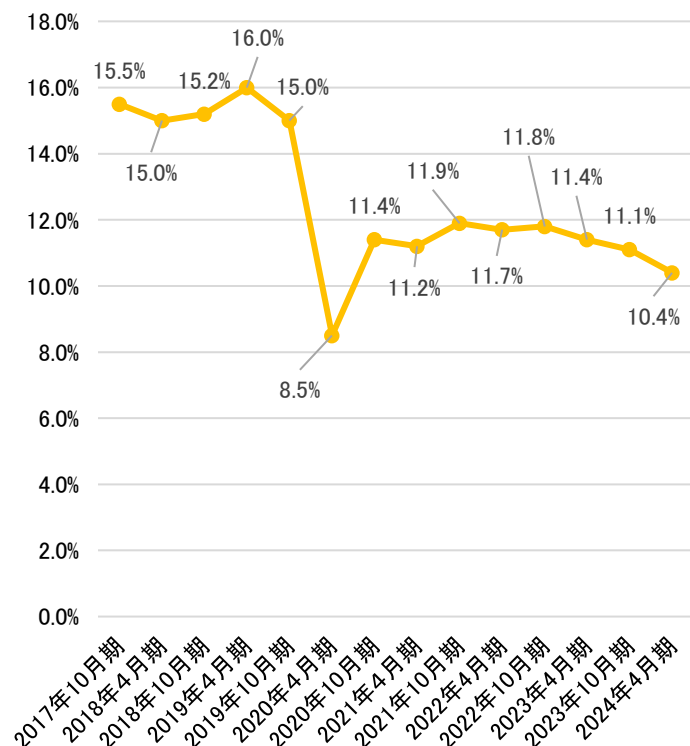
(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



# 物流危機に対する認知度等について

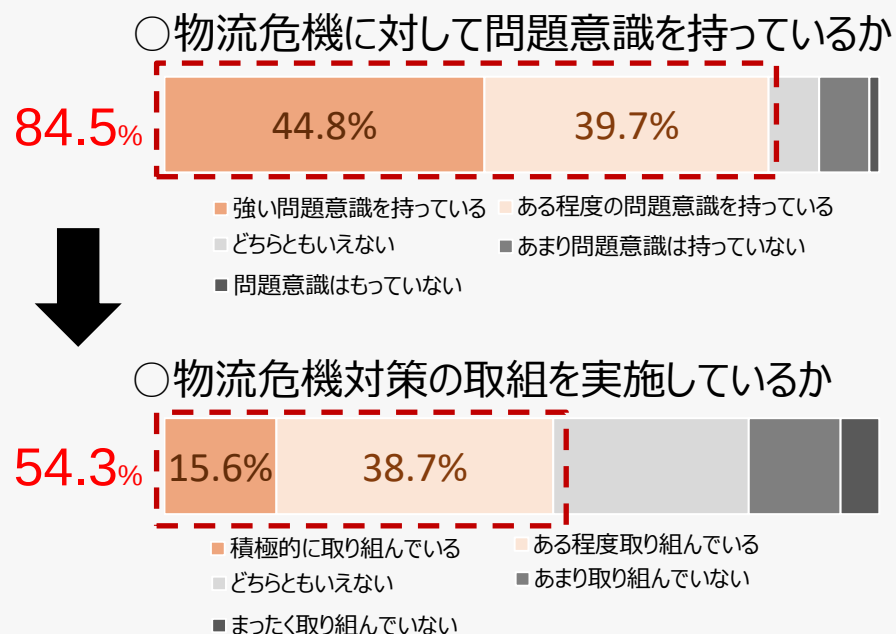
- 一般消費者については、現状、宅配貨物の再配達率は12%程度発生。
- 事業者については、物流危機に対して問題意識を持っているのは8割である一方、取組を実施しているのは約5割にとどまる。

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、ゆうパ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り組み状況  
(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

# 内容

- 2024年問題について
- **中央協議会関連事項**
- 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議関係
- 改正物流法関係
- 適正な運賃収受関係
- 標準仕様パレットについて
- 荷主等への要請関係
- その他共有事項

## 2. トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間に関する調査結果

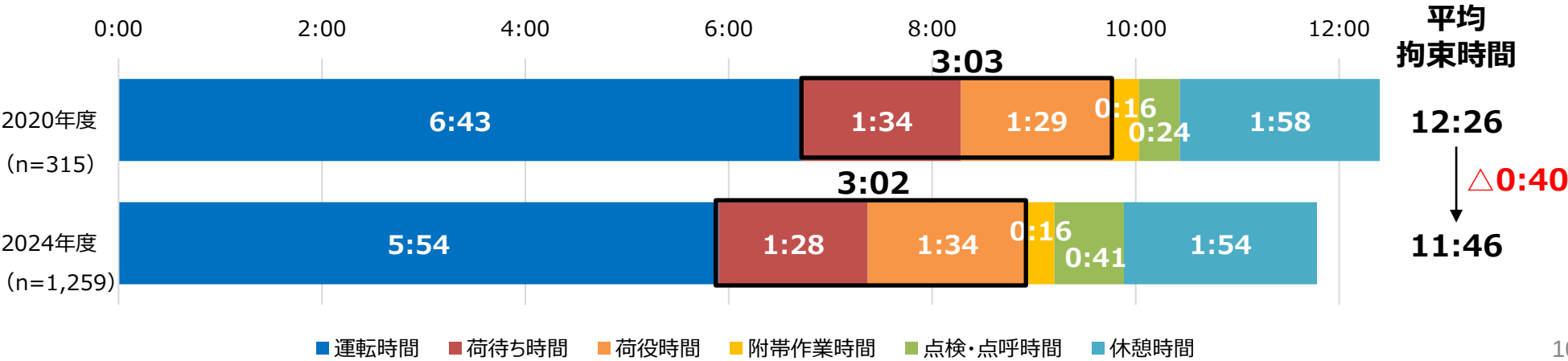
### 【調査概要】

- 調査対象：一般貨物自動車運送事業のうち実運送を行う事業者
- 調査期間：前回（2020年度）調査：2021年1月下旬から同年3月3日  
今回（2024年度）調査：2024年9月19日から同年11月30日
- 調査内容：2024年4月から同年8月までの通常期における代表的な1日の運行について、主に以下の項目を調査  
①運転時間、②荷待ち時間、③荷役時間、④附帯作業時間、⑤点検・点呼に要した時間、⑥休憩時間
- 回答状況：前回（2020年度）調査 1,315運行 今回（2024年度）調査 2,544運行

### 【調査結果概要】

- **トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間は11時間46分**であり、前回調査と比較して**約40分減少**しており、その主な要因は**運転時間の減少（▲約50分）**。
- **荷待ち時間と荷役時間の合計**については、前回と今回の調査結果を比較すると、**ほぼ横ばい**となっており、「物流革新に向けた政策パッケージ」※で定めた目標値には到達していない。 ※令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定

### ○トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳



## 4-1. 「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」の遵守状況について（概要）

### 【調査概要】

- 調査対象：発荷主、着荷主、物流事業者
- 調査期間：前回（2023年度）調査：2024年2月20日から同年3月8日  
今回（2024年度）調査：2024年9月19日から同年11月30日
- 調査内容：「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」※の遵守状況  
※2023年6月2日経済産業省・農林水産省・国土交通省
- 回答状況：前回（2023年度）調査：発荷主1,356社、着荷主750社、物流事業者73社  
今回（2024年度）調査：発荷主1,007社、着荷主609社、物流事業者6,885社

### 【調査結果概要】

荷主・物流事業者間の**契約に関する主な取組状況**について、前回調査と今回調査を比較した結果は以下のとおり。

#### ①運送契約の書面化の取組状況

- ・発荷主の「すべて対応済み」と「部分的に対応済み」と回答した者の合計が72%から78%へと**6ポイント改善**しており、対応が進んでいる傾向がみられる。

※改正物流法の施行により、2025年4月から、荷主・トラック事業者等に対し、運送契約を締結する際の書面交付を義務付け。

#### ②荷役作業等に係る対価の取組状況

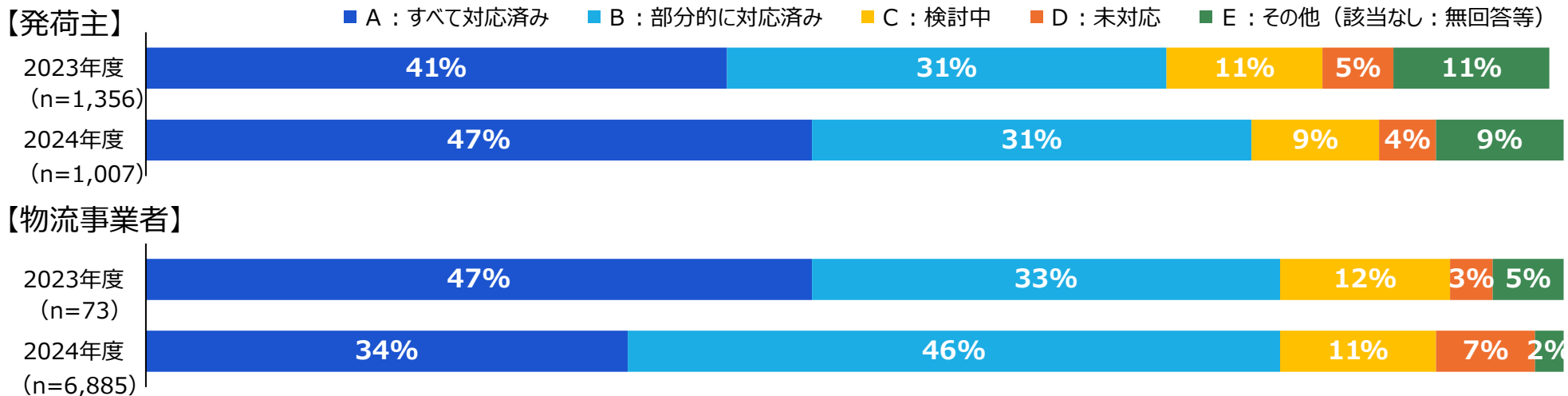
- ・発荷主の「すべて対応済み」と「部分的に対応済み」と回答した者の合計が70%から78%へと**8ポイント改善**しており、対応が進んでいる傾向がみられる。

#### ③運賃と料金の別建て契約の取組状況

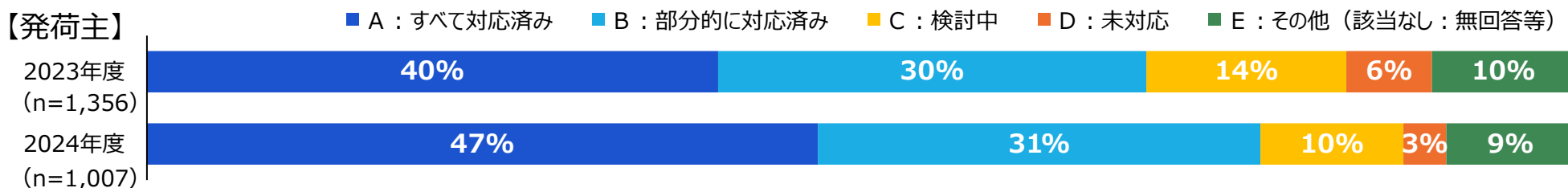
- ・発荷主の「すべて対応済み」と「部分的に対応済み」と回答した者の合計が59%から69%へと**10ポイント改善**しており、対応が進んでいる傾向がみられる。

## 4-2.「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」の遵守状況について（概要）

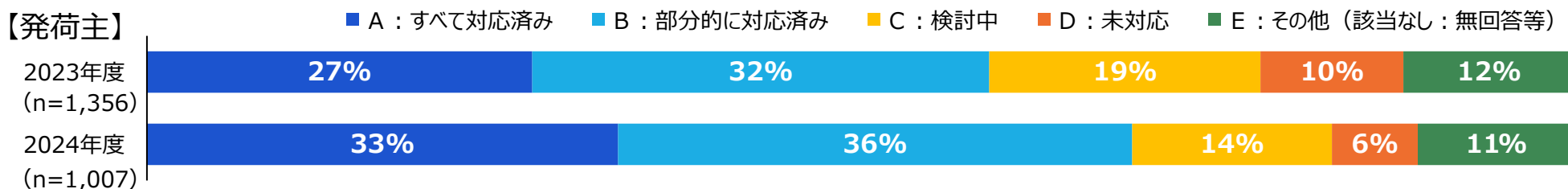
### ① 運送契約の書面化の取組状況



### ② 荷役作業等に係る対価の取組状況



### ③ 運賃と料金の別建て契約の取組状況



# 「トラック・物流Gメン」への改組と体制の拡充

- 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、荷主による買い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、

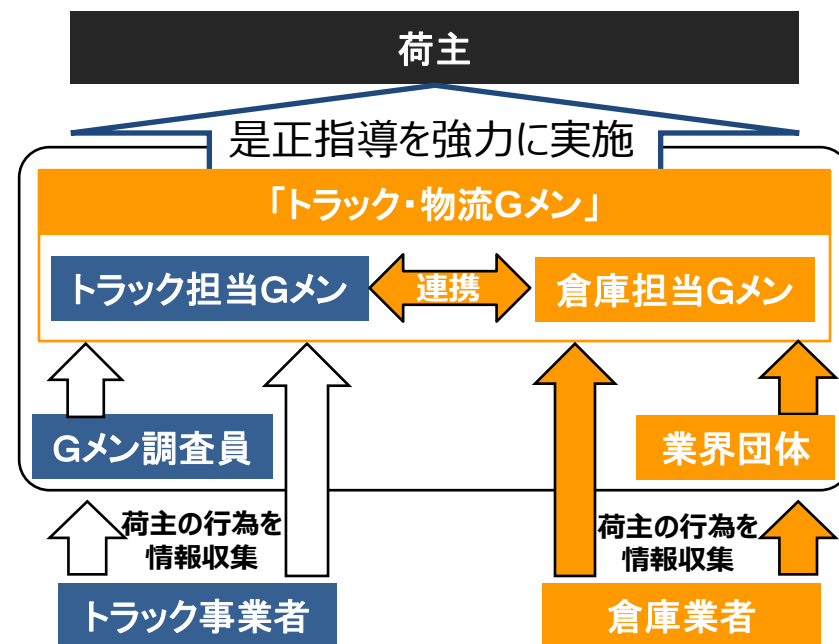
- ・国交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・各都道府県のトラック協会が新たに設ける**「Gメン調査員」**166名

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

# トラック運送業における多重下請構造検討会

## 概要

- トラック運送業における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多重下請構造には**、第一種貨物利用運送事業者や、運送契約の締結主体とならない取次事業者など、**トラック運送事業者以外にも様々な事業者が介在するが、必ずしもその実態が明らかでない。**
- このため、国土交通省、中小企業庁、公正取引員会等の行政機関、学識経験者、業界団体等を構成員とする**検討会を立ち上げ、事業者ヒアリング等を通じて実態把握に努めるとともに、トラック運送業における下請構造の意義や課題を検証し、多重下請構造の是正に向けて必要な対策を検討する。**

## 構成員

### 委員

#### 【学識経験者】

- ・野尻 俊明 流通経済大学 名誉教授
- ・矢野 裕児 流通経済大学 流通情報学部教授
- ・首藤 若菜 立教大学 経済学部教授
- ・若林亜理砂 駒澤大学 法科大学院教授

#### 【行政】

- ・国土交通省

### オブザーバー

#### 【業界等】

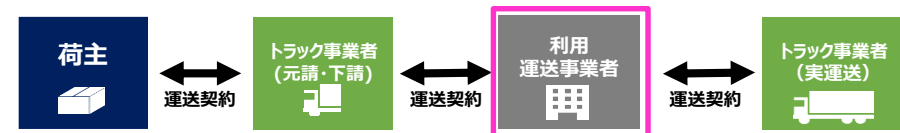
- ・全日本トラック協会
- ・全国通運連盟
- ・国際フレイトフォワードーズ協会
- ・航空貨物運送協会
- ・日本内航運送取扱業海運組合
- ・全日本運輸産業労働組合連合会
- ・全国交通運輸労働組合総連合

#### 【行政】

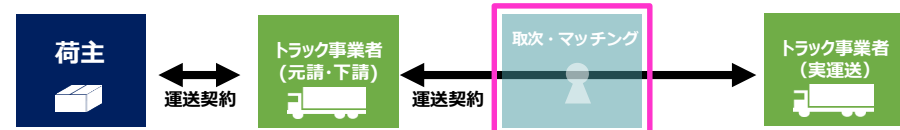
- ・経済産業省
- ・農林水産省
- ・厚生労働省
- ・中小企業庁
- ・公正取引委員会

### 【参考1】トラック運送業における多重下請構造のイメージ

#### ・貨物利用運送事業者



#### ・運送責任を負わない取次事業者・マッチングサービス提供者



### 【参考2】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）（衆議院国土交通委員会）

- 六 トラック運送事業における多重下請構造の是正を図り、実運送事業者における適正な運賃収受を実現するため、実運送を行わない、いわゆる「専業水屋」についても実態を把握し、規制措置の導入も含め必要な対策を講じること。

## スケジュール（予定）

- 8月23日：第1回検討会（全ト協提言報告）
- 8月～11月：実態調査（アンケート、ヒアリング）
- 11月28日：第2回検討会（調査結果フィードバック）

- 1月～：第3回検討会（論点整理）
- 2月～：第4回検討会以降、最終とりまとめに向けて検討

# 国交省・経産省・農水省 3 省の審議会の合同会議について

○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。

## ■ 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）

<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 ボストン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

# 新物効法の施行に向けた合同会議取りまとめのポイント

## 本合同会議の開催趣旨

- 新物効法の施行**に向けて、**国交省・経産省・農水省 3 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**等の具体的な内容を審議の上、令和6年11月に**取りまとめ**。

※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）

### (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

- ・ 積載効率の向上等 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

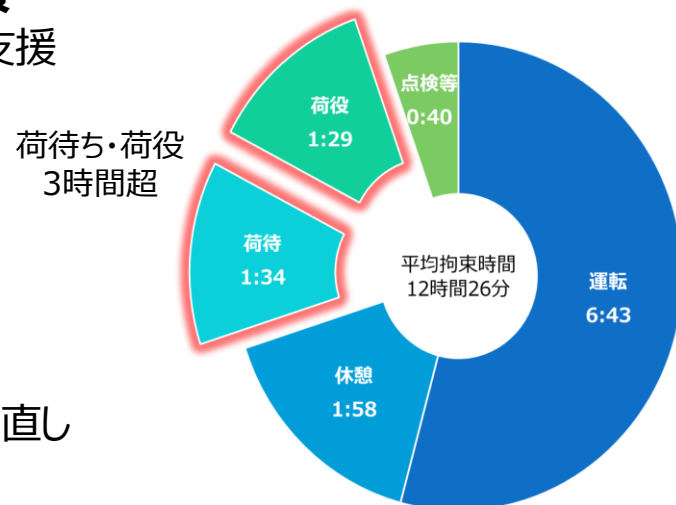
### (4) 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進

- ・ 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
- ・ 返品削減や欠品に対するペナルティの見直し

### (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

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



(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 積載効率の向上等

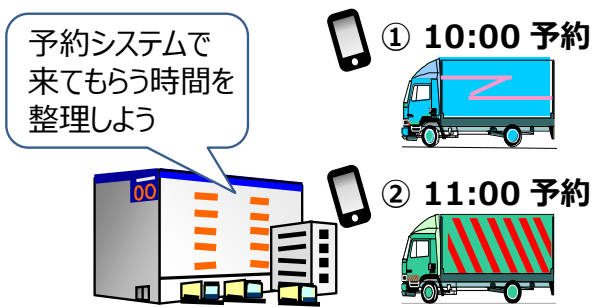
- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



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**。 17

## 今後のスケジュール（想定）

- 2024年5月15日 物流改正法 公布
- 2024年6月28日 第1回合同会議（規制的措置の施行に向けた検討を開始）
- 2024年7月以降 事務局にて各種業界団体と意見交換
- 2024年8月26日 第2回合同会議（取りまとめ素案の提示や業界ヒアリング 等）
- 2024年9月26日 第3回合同会議（取りまとめ案の審議（書面開催））
- 2024年9月27日～  
10月26日 パブリックコメント（意見提出件数 875件）
- 2024年11月11日 第4回合同会議（パブリックコメントを踏まえた取りまとめ案の審議）
- 2024年11月27日 合同会議取りまとめを策定・公表



- 2025年4月（想定）

### 法律の施行①

- 基本方針
- 荷主・物流事業者等の努力義務・判断基準
- 判断基準に関する調査・公表 等

- 2026年4月（想定）

### 法律の施行②

- 特定事業者の指定
- 中長期計画の提出・定期報告
- 物流統括管理者（CLO）の選任 等

# 内容

- 2024年問題について
- 中央協議会関連事項
- **我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議関係**
- 改正物流法関係
- 適正な運賃収受関係
- 標準仕様パレットについて
- 荷主等への要請関係
- その他共有事項

# 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」のポイント

令和5年6月2日  
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

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

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

## 1. 具体的な施策

### （1）商慣行の見直し

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

### （2）物流の効率化

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

### （3）荷主・消費者の行動変容

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

## 2. 施策の効果（2024年度分）

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

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

## 3. 当面の進め方

### 2024年初

- ・ 通常国会での法制化も含めた規制措置の具体化

### 2023年末まで

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

### 速やかに実施

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

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

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

## 1. 物流の効率化

### ○即効性のある設備投資・物流DXの推進

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

### ○モーダルシフトの推進

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

### ○トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

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

### ○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

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

### ○標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進

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

### ○高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続

### ○道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

## 2. 荷主・消費者の行動変容

### ○宅配の再配達率を半減する緊急的な取組

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

### ○政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化 c

## 3. 商慣行の見直し

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

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

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

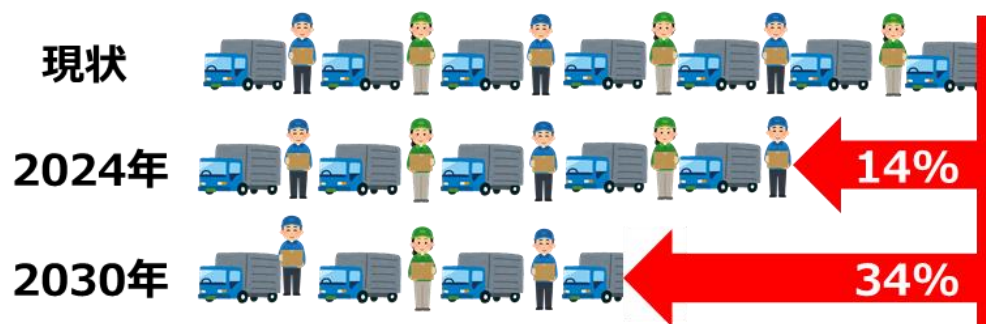
### ○適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

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

# 物流革新緊急パッケージのポイント

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

## 輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）



## 「緊急パッケージ」の構成

1. 物流の効率化
2. 荷主・消費者の行動変容
3. 商慣行の見直し

# 1. 物流の効率化(1)

## ○ 即効性のある設備投資・物流DXの推進

### 物流施設の自動化・機械化の推進

【自動フォークリフト】

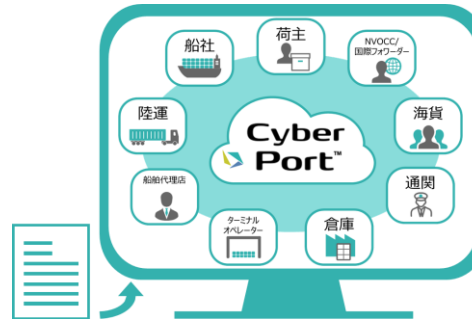


【AGV・ピッキングロボット】

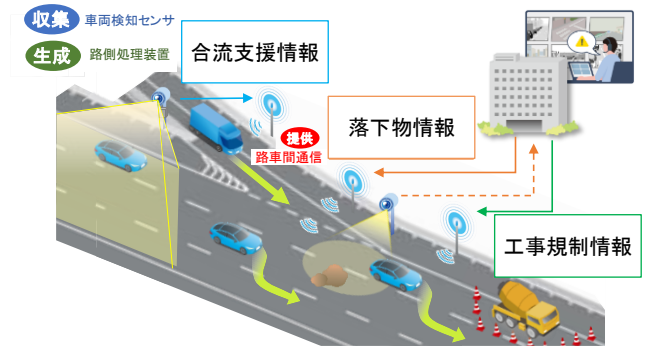


### 港湾物流手続等の電子化の推進 (サイバーポート)

【関係者間でデータ連携し、物流手続を効率化】



### 自動運転トラックを対象とした 路車協調システム等の実証実験



## ○ モーダルシフトの推進

鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強



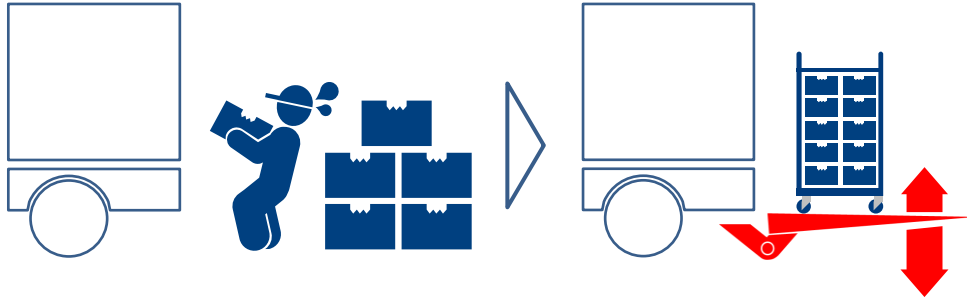
コンテナ大型化の推進



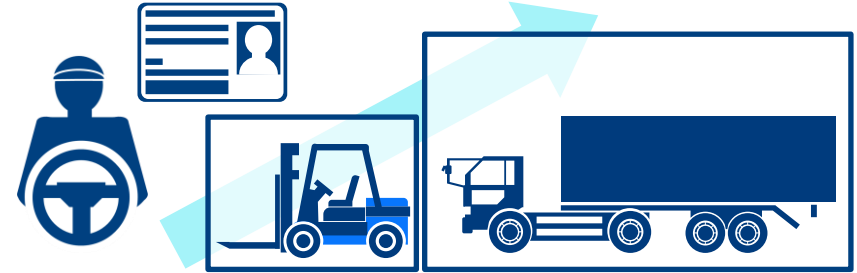
# 1. 物流の効率化(2)

## ○ トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

テールゲートリフター等、  
荷役作業の負担軽減に資する機器等の導入強化

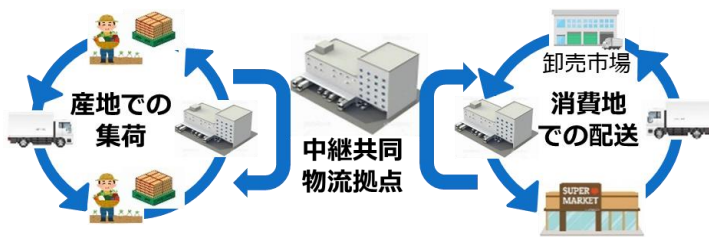


大型・けん引免許取得等のトラック運転手のスキルアップ支援



## ○ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

農産物等の流通網の強化



モーダルシフト等に対応するための  
港湾施設の整備等



高規格道路整備等による物流ネットワークの強化や  
SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充等



- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

## 2. 荷主・消費者の行動変容

### ○ 宅配の再配達率の半減に向けた緊急的な取組

ポイント還元を通じた消費者の行動変容を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業

【消費者の行動変容を促す仕組み】

【消費者が受取方法等を選択】



【コンビニ受取等  
柔軟な受取方法】



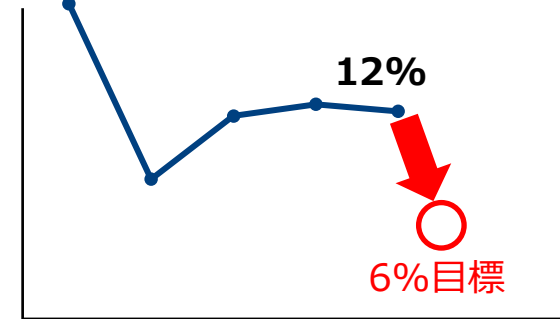
【ゆとりある配送日時の指定等】



【ポイント還元】



【再配達率を半減】



### ○ 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

## 3. 商慣行の見直し

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

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

- ・燃料価格等の高騰の状況を踏まえ、運賃表を見直すとともに、荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価や下請に発注する際の手数料の水準を提示して、引き上げ

### ○ 適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

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

# 2030年度に向けた政府の中長期計画（ポイント）

令和6年2月16日  
我が国の物流の革新に  
関する関係閣僚会議

## 主要施策のポイント

### （1）適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等

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

### （2）デジタル技術を活用した物流効率化

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

### （3）多様な輸送モードの活用推進

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

### （4）高速道路の利便性向上

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

### （5）荷主・消費者の行動変容

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

# 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

令和6年度補正予算案 80.0億円  
財政投融资 290.0億円

- 「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、**地方創生を支えるインフラである物流を革新**。 ※令和6年2月16日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定

## (1) 物流の効率化

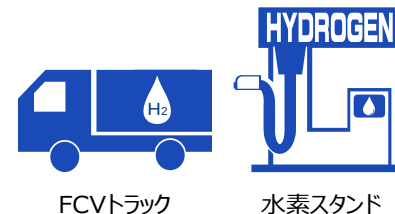
### 【多様な輸送モードも活用した新たなモーダルシフト（新モーダルシフト）の推進】



### 【物流標準化・データ連携の推進】



### 【物流GXの推進】



### 【物流拠点の機能強化】

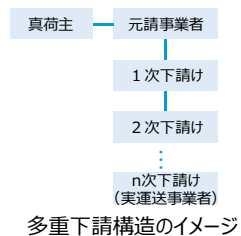
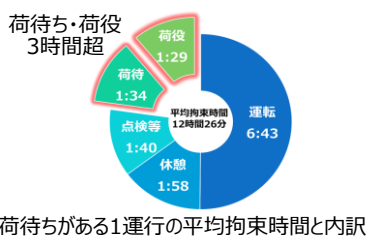


### 【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】

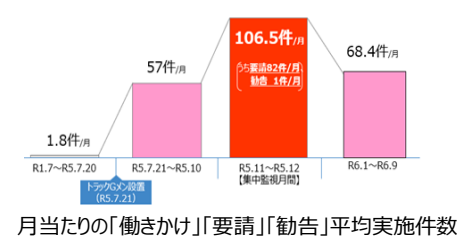


## (2) 商慣行の見直し

### 【改正物流法の施行に向けた執行体制等の整備】

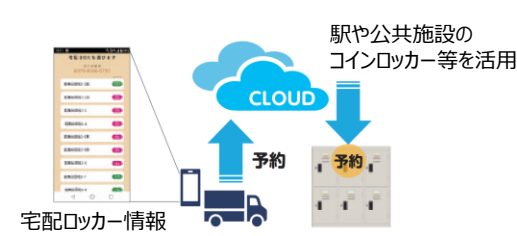


### 【トラック・物流Gメンの執行強化】



## (3) 荷主・消費者の行動変容

### 【宅配ロッカー等の多様な受取方法等の普及促進】



# 「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応のポイント①

(R6.7.25)

## 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

- ・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

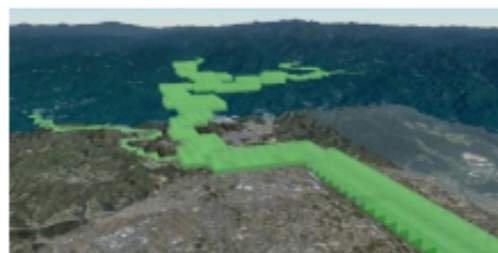
### ② 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスの実装加速

- ・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

- ・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

- ・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

(R6.7.25)

## 2. 商慣行の見直し

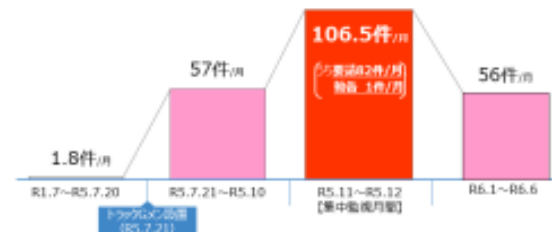
### ① 適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等

- ・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

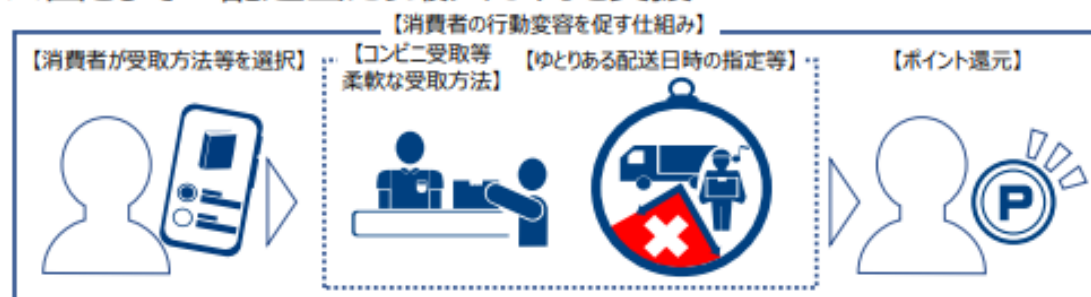
- ・物流の適正化に向けて悪質な荷主等を是正するため、トラックGメンを補助するGメン調査員の設置や荷主情報等のデータベース化など、トラックGメンの機能を強化し、本年も11～12月に集中監視を実施



## 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

- ・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



amazon Rakuten LINEヤフー

ヤマト運輸 SAGAWA 日本郵便

### 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

# 内容

- 2024年問題について
- 中央協議会関連事項
- 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議関係
- **改正物流法関係**
- 適正な運賃収受関係
- 標準仕様パレットについて
- 荷主等への要請関係
- その他共有事項

# 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

法令等に基づく規制措置の導入に先立ち、令和5年6月に経済産業省、農林水産省、国土交通省においてガイドラインを策定し、荷待ち時間削減、荷役作業の効率化、適正な運送契約の締結についての取組を示している。

## 1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

### (1) 実施が必要な事項

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

### (2) 実施することが推奨される事項

- |                  |                                    |
|------------------|------------------------------------|
| ・予約受付システムの導入     | ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化             |
| ・パレット等の活用        | ・共同輸配送の推進等による積載率の向上                |
| ・検品の効率化・検品水準の適正化 | ・荷役作業時の安全対策                      等 |

## 2. 発荷主事業者としての取組事項

### (1) 実施が必要な事項

- |                 |                   |
|-----------------|-------------------|
| ・出荷に合わせた生産・荷造り等 | ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定 |
|-----------------|-------------------|

### (2) 実施することが推奨される事項

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

### 3. 着荷主事業者としての取組事項

#### (1) 実施が必要な事項

- ・納品リードタイムの確保

#### (2) 実施することが推奨される事項

- ・発注の適正化
- ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

### 4. 物流事業者の取組事項

#### (1) 実施が必要な事項

##### ○共通事項

- ・業務時間の把握・分析
- ・長時間労働の抑制
- ・運送契約の書面化 等

##### ○個別事項（運送モード等に応じた事項）

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

#### (2) 実施することが推奨される事項

##### ○共通事項

- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・賃金水準向上

##### ○個別事項（運送モード等に応じた事項）

- ・倉庫内業務の効率化
- ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進
- ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等

### 5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

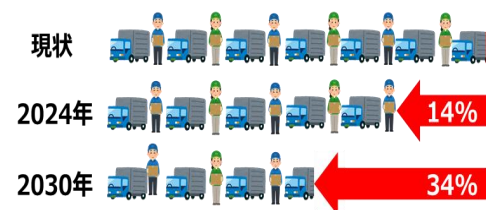
# 「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

## 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措置

#### 【流通業務総合効率化法】

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

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

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

【荷主等が取り組むべき措置の例】＜パレットの導入＞



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

### 2. トラック事業者の取引に対する規制措置

#### 【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

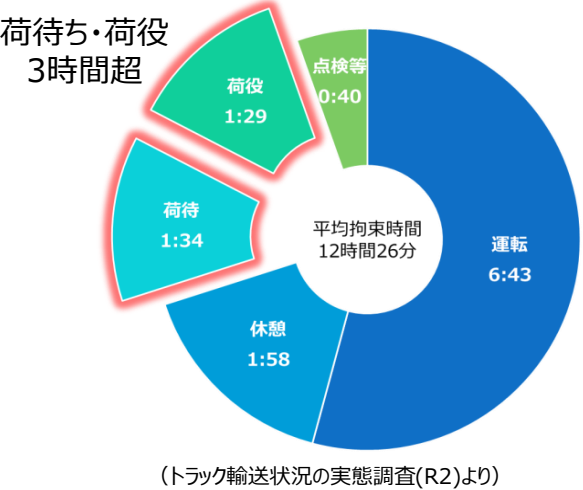
- ①**荷主\***（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。  
\* 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記①②取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

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】



| 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

# 国交省・経産省・農水省 3 省の審議会の合同会議について

○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。

## ■ 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）

<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 ボストン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

# 新物効法の施行に向けた合同会議取りまとめ案のポイント

## 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）

### (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

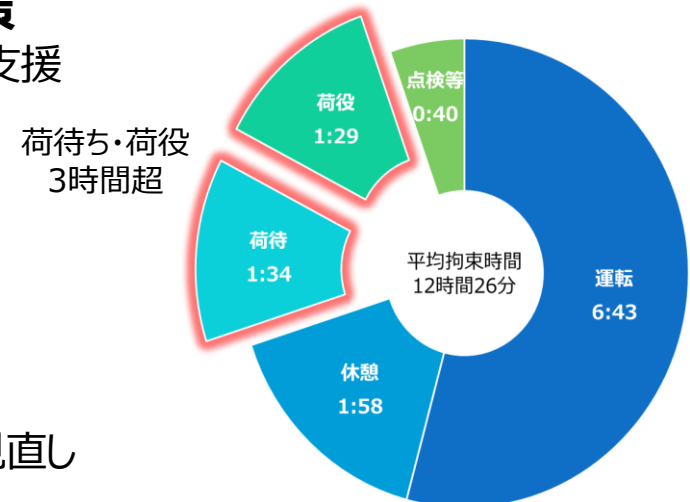
### (4) 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進

- 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

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



(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

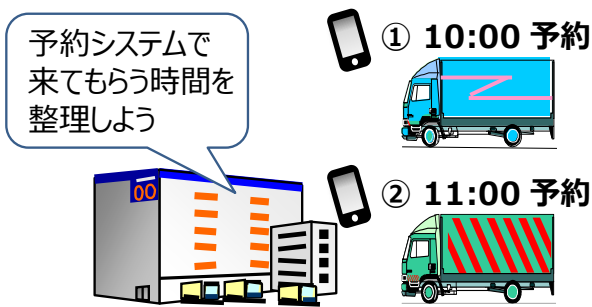
- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



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。

## 2. トラック事業者の取引に対する規制措置

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。

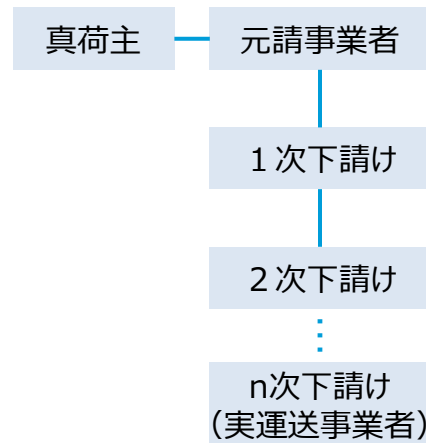
○**運送契約**の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面交付等**を**義務付け**\*。

○**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**。

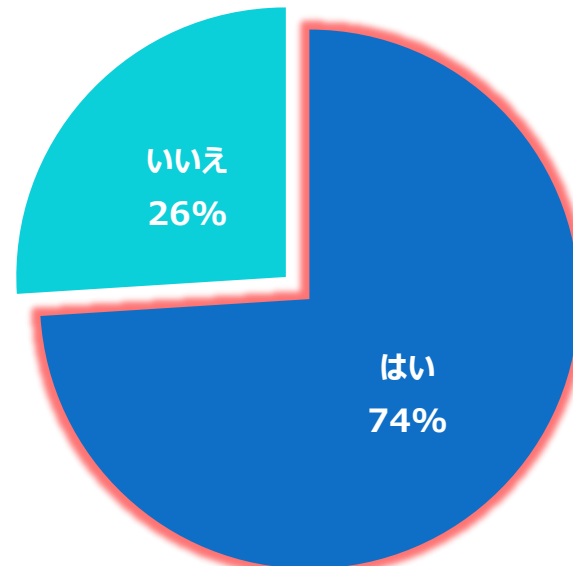
○下請事業者への**発注適正化**について**努力義務**\* を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**管理者**の選任を**義務付け**。

\* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

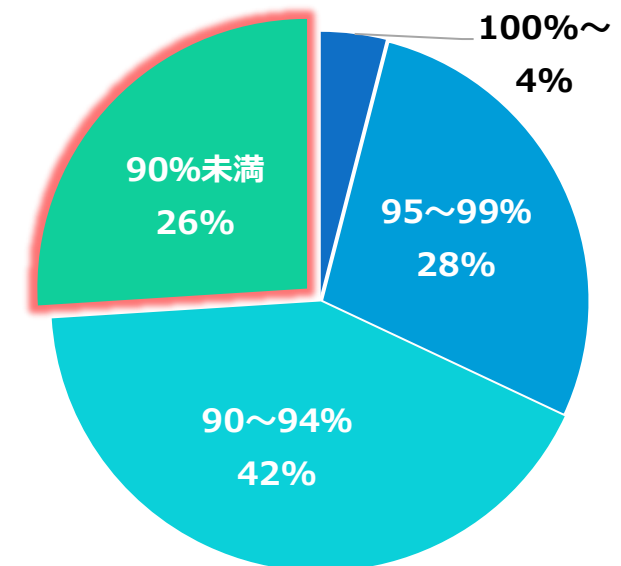
----- 【多重下請構造のイメージ】 -----



----- 【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。)

## <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>



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。

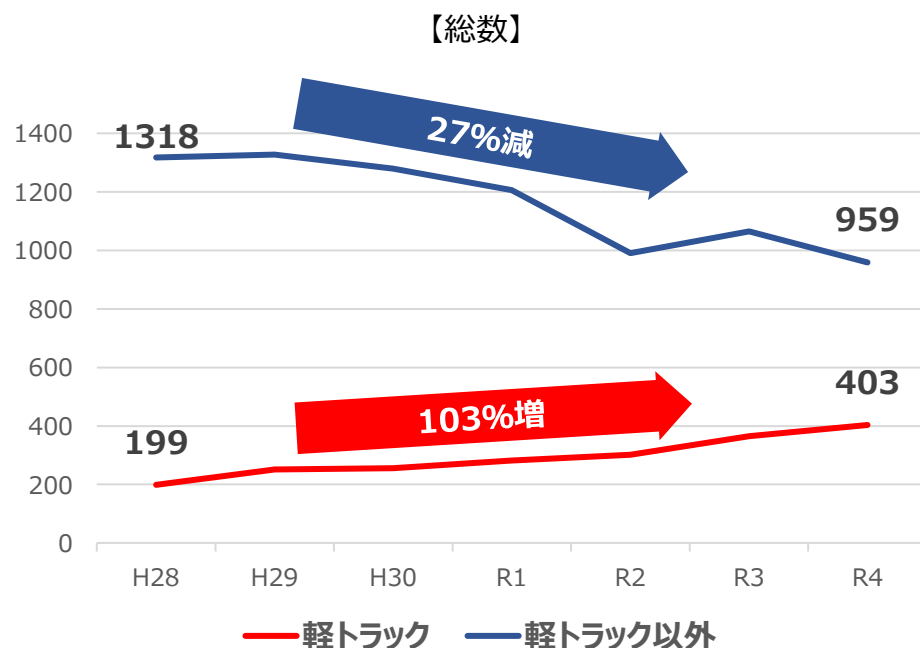
## 3. 軽トラック事業者に対する規制措置

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）。

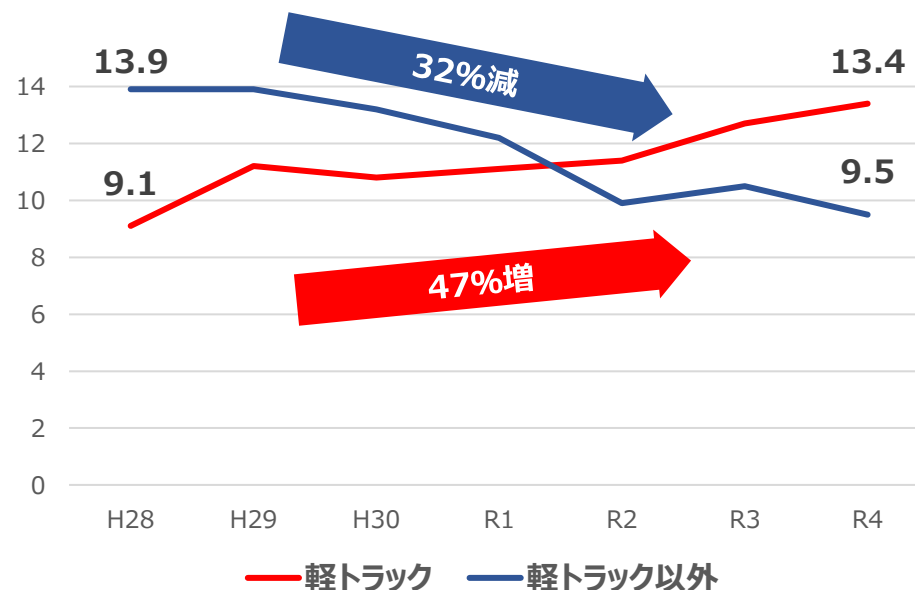
○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告を義務付け**。

○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】



【保有台数1万台当たりの件数】



（（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）

# 改正物流法の施行に向けたスケジュール

➤ 2024年4月26日 法案成立

➤ 2024年5月15日 法律公布

2024年6月1日【物効法】 鉄道・運輸機構が行う業務に「出資」を追加

➤ 2024年6月28日

国交省・経産省・農水省3省の審議会の合同会議の設置  
(基本方針、判断基準、指定基準等の具体的内容の検討)



2024年8月1日【トラック法】 適正化機関から国交大臣への通知（執行強化）

2024年10月1日【トラック法】 軽トラック事業者に係る講習機関の登録

- **2025年度4月（想定）【物効法】** 荷主等に対する努力義務、判断基準等  
【トラック法】 契約の書面交付、実運送体制管理簿の作成等
- **2026年度4月（想定）【物効法】** 特定事業者の指定、中長期計画の作成、  
物流統括管理者の選任等

# 貨物自動車運送事業法施行規則等の一部を改正する省令案

(令和6年11月26日パブコメ終了)

## 背景

○213 回国会において成立、令和6年5月15日に公布された物流2法が改正され、うち貨物自動車運送事業法第4条で規定された以下について国交省令に委任された事項について施行規則（省令）等の改正を行う必要がある。

（貨物自動車運送事業法第4条で新たに規定された事項）

- ・運送契約締結時等の書面交付義務
- ・下請事業者の健全な事業運営の確保に資する取組を行う努力義務
- ・当該取組に関する運送利用管理規程の作成・運送利用管理者の選任義務（一定規模以上の事業者に限る。）
- ・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・保存義務等

○当該規定については、改正法の公布後 1 年を超えない範囲内において、政令で定める日から施行するとされたところ。

## 改正概要

### （1）貨物自動車運送事業法施行規則等の一部を改正する省令案

#### ＜運送契約締結時等の書面交付義務関係＞

##### ①運送契約に係る書面への記載事項等（新設）

（書面に記載すべき事項）

- ・契約の当事者の指名又は名称及び住所
- ・有料道路の通行に係る料金・燃料サーチャージ
- ・特別に生ずる費用に掛かる料金
- ・運賃及び料金の支払いの方法
- ・書面を交付した年月日

（交付義務の例外事由）

- ・災害その他緊急やむを得ない場合

（保存期間）

- ・当該書面の写しを書面の交付日から 1 年間保存しなければならない

# 貨物自動車運送事業法施行規則等の一部を改正する省令案

(令和6年11月26日パブコメ終了)

## ②書面の交付に代えることができる電磁的方法 **(新設)**

電子情報処理組織を使用する方法のほか、電磁的記録媒体に記録する方法等

## ③電磁的方法により書面に記載すべき事項を提供しようとする場合における書面交付の相手方の承諾を得る方法 **(新設)**

相手方の承諾を得るための情報通信の技術を利用する方法は、電子情報処理組織を使用する方法のほか、承諾をする旨を記録した電磁的記録媒体を交付する方法とする。

## <運送利用管理規程の作成・運送利用管理者の選任義務関係>

## ④運送利用管理規程の作成及び運送利用管理者の選任を行う貨物自動車運送事業者の行う貨物自動車利用運送の規模 **(新設)**

前年度におけるその行った貨物自動車利用運送に係る貨物取扱量の合計量が **100 万トン以上** であること。

## ⑤運送利用管理規程の作成及び変更並びに運送利用管理者の選任及び解任の届出 **(新設)**

(運送利用管理規程の作成の届出の期限)

貨物自動車利用運送に係る貨物取扱量の合計量が 100 万トン以上となった年度の翌年度の7月10日まで

## ⑥運送利用管理規程の作成及び変更並びに運送利用管理者の選任及び解任の届出の受理に係る権限の委任 (第42条関係) →地方運輸局長に委任

## <実運送体制管理簿の作成・保存義務関係>

## ⑦実運送体制管理簿の作成の対象となる貨物の重量の下限等 **(新設)**

- ・実運送体制管理簿の作成の対象となる貨物の重量は、1.5 トン以上とする。
- ・実運送体制管理簿の作成は、貨物の運送が完了した後、遅滞なく、行うものとする。

## ⑧実運送体制管理簿を貨物の運送ごとに作成することを要しない場合 **(新設)**

- ・真荷主と元請事業者との間において、「**元請事業者が実運送を行わない場合には常に同一の貨物自動車運送事業者が実運送を行う**」旨の契約が締結されている場合→貨物の運送ごとに作成することを要しない。
- ・貨物の運送ごとに作成しない場合の実運送体制管理簿には、一般の記載事項に加えて、当該契約の期間を記載する。

# 貨物自動車運送事業法施行規則等の一部を改正する省令案

(令和6年11月26日パブコメ終了)

- ・元請事業者は、当該実運送体制管理簿に記載した貨物の運送が完了した日から、当該契約が満了する日までの期間又は1年間のいずれか長い期間、これを営業所に備え置く。

## ⑨電磁的記録に記録された事項を表示する方法（新設）

- ・当該事項を紙面又は出力装置の映像面に表示する方法とする。

## <その他>

## ⑩その他所要の改正

- ・改正法施行に伴う条ズレの手当や準用規定の整備等所要の改正を行う。

## （２）国土交通省の所管する法令に係る民間事業者等が行う書面の保存等における情報通信の技術の利用に関する法律施行規則（e-文書法施行規則）の一部改正

(1)①の書面の保存に関する規定を別表第一に追加することで、**当該規定に基づく保存を電磁的に行うことができることとする。**

## （３）その他関係省令の一部改正

### 今後のスケジュール（予定）

公 布：令和7年1月

施 行：改正法の施行の日（令和7年4月）

# 内容

- 2024年問題について
- 中央協議会関連事項
- 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議関係
- 改正物流法関係
- **適正な運賃収受関係**
- 標準仕様パレットについて
- 荷主等への要請関係
- その他共有事項

# 「標準的運賃」等の見直しのポイント

- 検討会での議論を踏まえ、**①荷主等への適正な転嫁、②多重下請構造の是正等、③多様な運賃・料金設定等**の見直し方針を公表（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（4tクラス）の場合の30分あたり単価

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

## 2. 多重下請構造の是正等

### ＜「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等＞

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

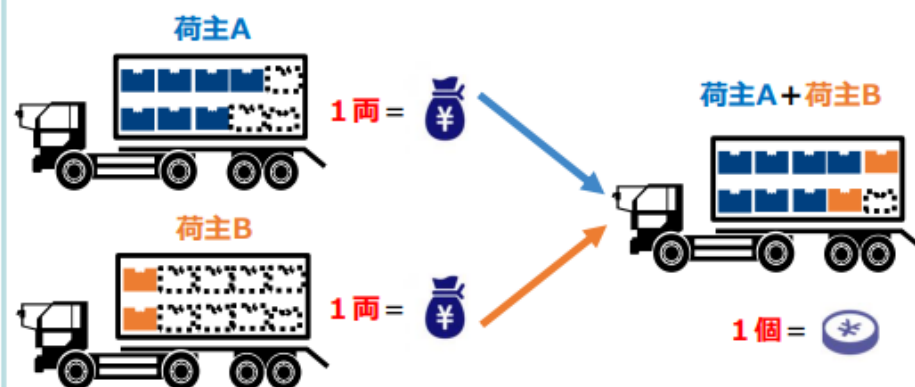
### ＜契約条件の明確化＞

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

## 3. 多様な運賃・料金設定等

### ＜「個建運賃」の設定等＞

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】



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

### ＜その他＞

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



## トラック輸送の新たな「標準的運賃」が 告示されました

トラック運送業は、他産業と比較して、長時間労働・低賃金の傾向にあり、運転従事者数が減少しています。この問題に対処するため、令和6年度より時間外労働の限度時間が設定されました。

ドライバー不足による物流の停滞を引き起こさないために、物流産業を魅力ある職場とし、労働環境の改善に向けた「標準的運賃」にご協力をお願いします。



### 「標準貨物自動車運送約款」も同時に改正しています

運送契約の締結時に、附帯業務の有無、附帯業務料や燃料サーチャージなどを記載した書面の交付を必要としております。こちらについてもご理解とご協力をお願いいたします。



お願い

運賃と料金を含む運送契約の条件に関して

トラック運送事業者に対して積極的に協議の場を設けるとともに、  
トラック運送事業者からの申し出にご協力よろしくをお願いいたします

### 労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針

令和5年11月、内閣官房及び公正取引委員会は、発注者と受注者それぞれが採るべき行動／求められる行動を12の行動指針として取りまとめました。当該指針では、「標準的運賃」などの公表資料に基づき、受注者側が提示する価格について、発注者側が尊重することなどが盛り込まれています。



詳しくは国土交通省  
HPをご覧ください。  
新たな運賃・解説集  
を掲載しています。



令和6年  
3月

## トラック輸送の「標準的運賃」が 告示されました

令和2年、トラック運送事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設しました。

令和6年、燃料高騰分や高速道路料金なども含めて適正に転嫁できるよう、運賃水準の引上げ、荷待ち・荷役などの輸送以外のサービスの対価について標準的  
的水準、下請けに発注する際の手数料などの多様な運賃・料金を設定した新たな「標準的運賃」を告示しました。



### 標準的運賃の活用により期待される効果

標準的運賃を参考として、自社での原価計算結果により事業継続に必要なコストに見合った対価を収受することで、

▶ ドライバーの賃金水準が引きあがり、労働環境の改善につながります

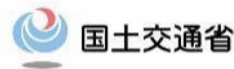


▶ 法令に則った事業の安定化を実現できます



お願い

物流の健全な維持・発展の為に、新たな「標準的運賃」を  
荷主との積極的な交渉に活用してください



詳しくは国土交通省  
HPをご覧ください。  
新たな運賃・解説集  
を掲載しています。



# 新たな「標準的運賃」を 告示しました

トラック運送事業者が自社の原価を適切に把握し、荷主との運賃交渉を行う際の参考指標である「標準的運賃」制度が、より活用し易い形に改正されます

国土交通省HPに「標準的運賃  
Q&A集」を掲載しております。  
新運賃適用の際にご参照ください。



## 標準的運賃の概要

### I. 距離制運賃表

平均8%引上げ

単位：円

| キロ程  | 小型車<br>(2tクラス) | 中型車<br>(4tクラス) | 大型車<br>(10tクラス) | トレーラー<br>(20tクラス) |
|------|----------------|----------------|-----------------|-------------------|
| 10km | 15,790         | 18,190         | 23,060          | 29,070            |
| 20km | 17,710         | 20,430         | 26,110          | 33,160            |
| 30km | 19,630         | 22,660         | 29,160          | 37,240            |

### II. 時間制運賃表

平均8%引上げ

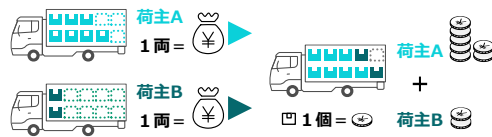
単位：円

| 種別   | 小型車<br>(2tクラス) | 中型車<br>(4tクラス) | 大型車<br>(10tクラス) | トレーラー<br>(20tクラス) |
|------|----------------|----------------|-----------------|-------------------|
| 基礎額  | 39,380         | 46,640         | 60,090          | 76,840            |
| 8時間制 | 23,630         | 27,980         | 36,050          | 46,100            |

参照：距離制運賃表、時間制運賃表（関東運輸局）より一部抜粋

### III. 個建運賃

共同輸配送等を念頭に、「個建運賃」を設定



### IV. 運賃割増率

#### ▶ 速達割増等

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

- ▶ 休日割増（日曜祝祭日） 2割
- ▶ 深夜・早朝割増（22時～5時） 2割

#### ▶ 特殊車両割増

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

### V. 待機時間／VI. 積込料・取卸料、附帯業務料

運送以外の役務を行う場合は、  
運賃とは別に料金として収受

|         | 4tクラス中型車の例                                |                           |
|---------|-------------------------------------------|---------------------------|
| 待機時間料   | 1,760円/30分 ※30分を超える場合                     | 合計2時間を超えた場合は、<br>割増率5割を加算 |
| 積込料・取卸料 | 2,180円/30分（機械荷役の場合）<br>2,100円/30分（手荷役の場合） |                           |
| 附帯業務料   | 運賃とは別に実費として収受                             |                           |

### VII. 利用運送手数料

運賃の10%を当該運賃とは別に収受（運賃から差し引くのではなく、運賃に上乗せして荷主から収受）

### VIII. 有料道路利用料

有料道路を利用した区間の料金を別に定めるところにより収受

### IX. その他実費として収受すべき費用

フェリー利用料、特殊車両通行関係費用、中継輸送における施設使用料  
その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として収受

### X. 燃料サーチャージ

120円を基準価格とし、軽油価格の変動に応じて設定できるよう、  
算出方法や燃料価格上昇テーブル等を提示

新たな料金表は  
国土交通省HPに  
掲載しています

## トラック運送事業者の皆様へのお願い

- ・ 労務費や燃料費等のコストを運賃・料金として適正に収受できるよう、標準的運賃の考え方も参考に、原価計算を行いましょ。
- ・ 荷主等との運賃交渉の際に、標準的運賃を活用しましょう。標準的運賃等の公表資料を用いて提示した価格については、合理的な根拠があるものとして尊重すべきものとされています。
- ・ 荷主等が運賃交渉に応じたくない、運賃・料金を不当に据え置かれる等の場合には、トラックGメンによる是正指導の対象となる場合があります。全国のトラックGメンに情報をお寄せください。
- ・ 「点検整備の未実施」「最低賃金法に基づき定められた最低限度額より低い賃金の支払い」「社会保険への未加入」等は法令違反です。法令違反が確認された場合には、行政処分を行います。



トラックGメン  
ウェブサイト



「標準的運賃」の活用を行い  
適切な運賃の収受へ  
ご協力をよろしくお願いいたします

## 荷主の皆様へのお願い

- ・ トラック運送事業者が、運賃交渉の際に、標準的運賃等の公表資料を用いて提示した価格については、合理的な根拠があるものとして尊重してください。
- ・ 荷主等が運賃交渉に応じない、運賃・料金を不当に据え置く、荷待ち・荷役の対価を支払わない等の行為は、トラックGメンによる是正指導の対象となる場合があります。
- ・ 荷主の皆様におかれては、トラック運送事業者の適正運賃収受に向けてご理解・ご協力をお願いいたします。

参照：労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（令和5年11月、内閣官房及び公正取引委員会）

# 標準的な運賃の内容

## I 距離制運賃表

中国運輸局

(単位：円)

| 車種別<br>キロ程 | 小型車<br>(2tクラス) | 中型車<br>(4tクラス) | 大型車<br>(10tクラス) | トレーラー<br>(20tクラス) |
|------------|----------------|----------------|-----------------|-------------------|
| 10km       | 13,850         | 16,160         | 21,030          | 26,410            |
| 20km       | 15,610         | 18,220         | 23,900          | 30,260            |
| 30km       | 17,360         | 20,280         | 26,770          | 34,110            |
| 40km       | 19,120         | 22,330         | 29,640          | 37,950            |
| 50km       | 20,870         | 24,390         | 32,510          | 41,800            |
| 60km       | 22,630         | 26,450         | 35,380          | 45,650            |
| 70km       | 24,380         | 28,510         | 38,250          | 49,500            |
| 80km       | 26,140         | 30,570         | 41,120          | 53,340            |
| 90km       | 27,900         | 32,630         | 43,990          | 57,190            |

## II 時間制運賃表

| 種別                      |                  |                               | 車種別<br>局別 | 小型車<br>(2tクラス) | 中型車<br>(4tクラス) | 大型車<br>(10tクラス) | トレーラー<br>(20tクラス) |
|-------------------------|------------------|-------------------------------|-----------|----------------|----------------|-----------------|-------------------|
| 基<br><br>礎<br><br><br>額 | 8<br>時<br>間<br>制 | 基礎走行キロ<br>小型車は100km<br>の130km | 北海道       | 33,250         | 39,840         | 53,240          | 68,890            |
|                         |                  |                               | 東北        | 33,160         | 39,880         | 52,610          | 68,440            |
|                         |                  |                               | 関東        | 39,380         | 46,640         | 60,090          | 76,840            |
|                         |                  |                               | 北陸信越      | 34,630         | 41,160         | 54,400          | 70,020            |
|                         |                  |                               | 中部        | 36,390         | 43,230         | 56,440          | 73,120            |
|                         |                  |                               | 近畿        | 37,640         | 43,920         | 57,690          | 73,970            |
|                         |                  |                               | 中国        | 34,740         | 41,760         | 55,200          | 70,430            |
|                         |                  |                               | 四国        | 33,140         | 40,640         | 53,870          | 69,470            |
|                         | 4<br>時<br>間<br>制 | 基礎走行キロ<br>小型車は50km<br>の60km   | 九州        | 33,770         | 40,740         | 53,860          | 69,700            |
|                         |                  |                               | 沖縄        | 31,310         | 37,550         | 50,420          | 66,390            |
|                         |                  |                               | 北海道       | 19,950         | 23,900         | 31,940          | 41,330            |
|                         |                  |                               | 東北        | 19,900         | 23,930         | 31,570          | 41,060            |
|                         |                  |                               | 関東        | 23,630         | 27,980         | 36,050          | 46,100            |
|                         |                  |                               | 北陸信越      | 20,780         | 24,700         | 32,640          | 42,010            |
|                         |                  |                               | 中部        | 21,830         | 25,940         | 33,860          | 43,870            |
|                         |                  |                               | 近畿        | 22,580         | 26,350         | 34,610          | 44,380            |
|                         |                  |                               | 中国        | 20,840         | 25,060         | 33,120          | 42,260            |
|                         |                  |                               | 四国        | 24,870         | 29,320         | 38,320          | 49,320            |

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



# 標準的な運賃の算出における考え方

構成要素

適正な原価

+

適正な利潤

=

運賃

## 適正な原価とは

|        |              |        |         |           |
|--------|--------------|--------|---------|-----------|
| 固定費単価  | a車両償却費       | b人件費   | c自動車関係税 | d自動車関係保険料 |
|        | e荷役関係費用      | f借入金利息 | g間接費    |           |
| 変動費単価  | h燃料費         | iオイル費  | jタイヤ費   | k尿素水費     |
|        | l車検・修理費      | m間接費   |         |           |
| 基準外人件費 | 基準内人件 × 1.25 |        |         |           |

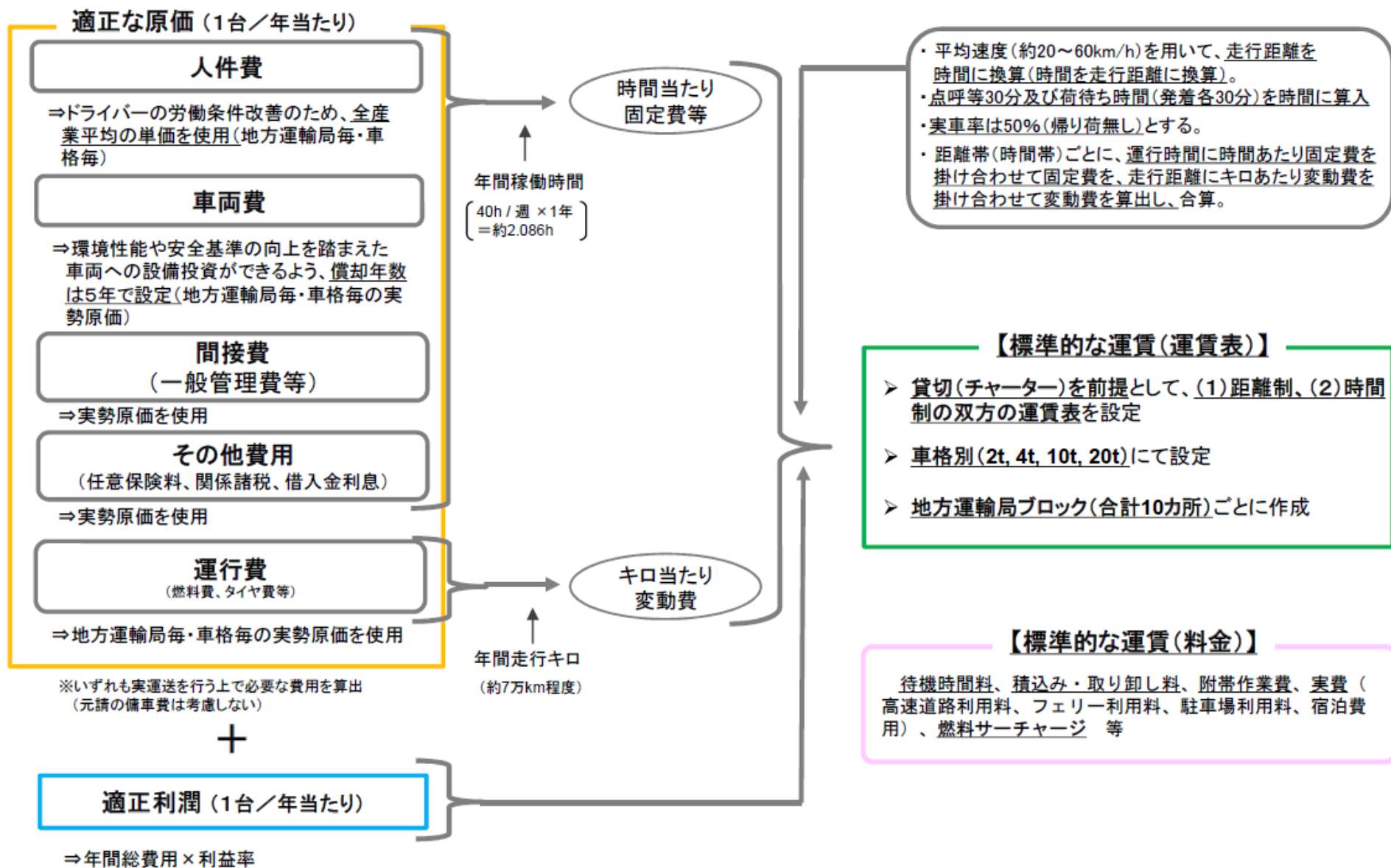
## 適正な利潤とは

運送原価 × 利益率

利益率 = 適正利潤額 ÷ 運送原価

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

# 標準的な運賃の構成



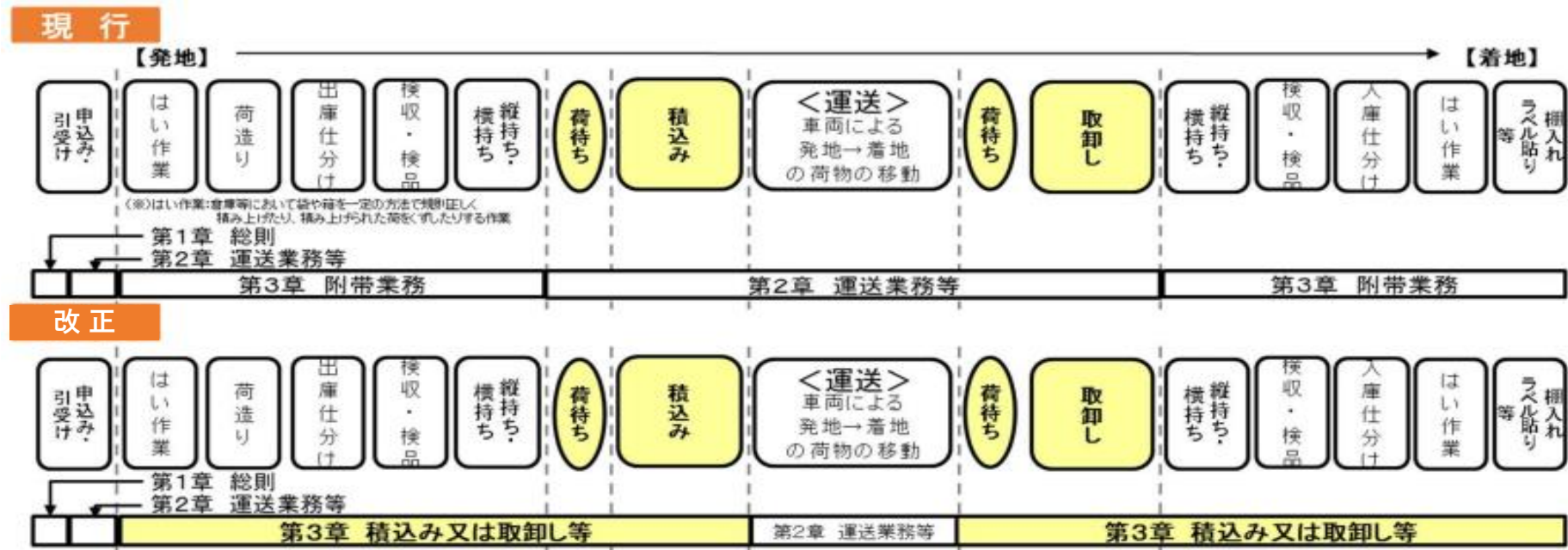
# 標準運送約款改正関係(主な改正ポイント)

## (1) 荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービス内容の明確化

適正に収受できる環境を整備！！



### ・約款上の業務区分の明確化

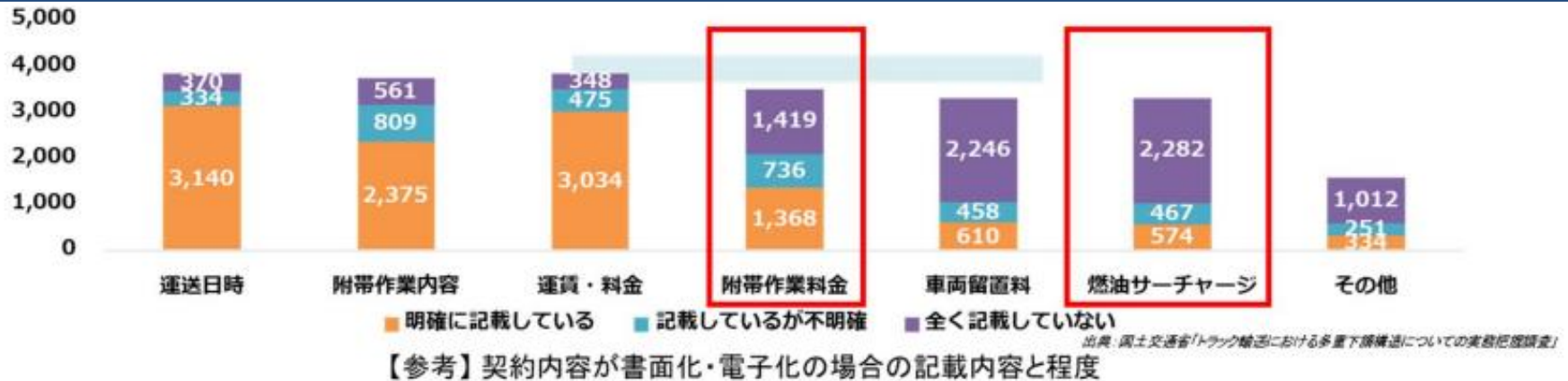


### ・契約 にない取卸し等を含め、積込料・取卸料を収受する旨を明記（第61条）

# 標準運送約款改正関係(主な改正ポイント)

## (2) 契約の書面化・電子化

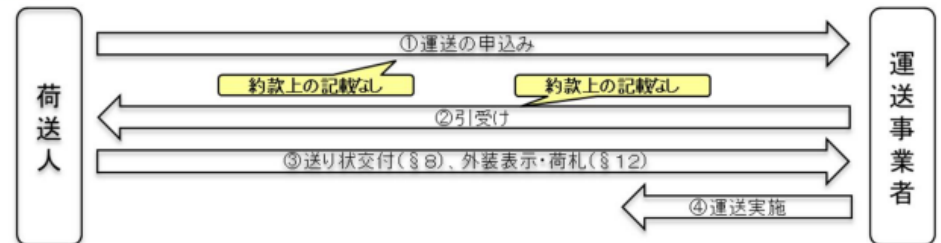
附帯業務やその料金、燃料サーチャージ等については書面化・電子化されていない場合が多く、適正な運賃・料金の収受が困難となっている状況



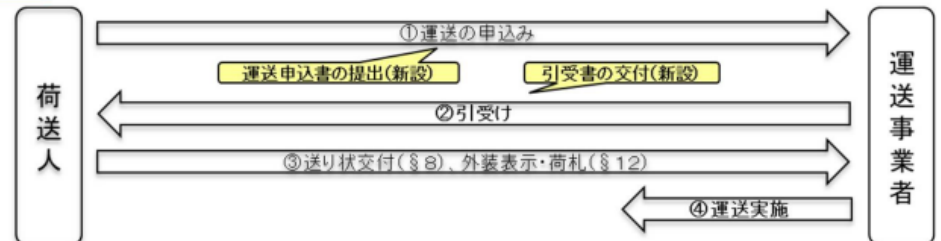
- 個々の案件の運送条件や契約に含まれる業務内容を**明確化**（第6条、第7条）

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

現行



改正

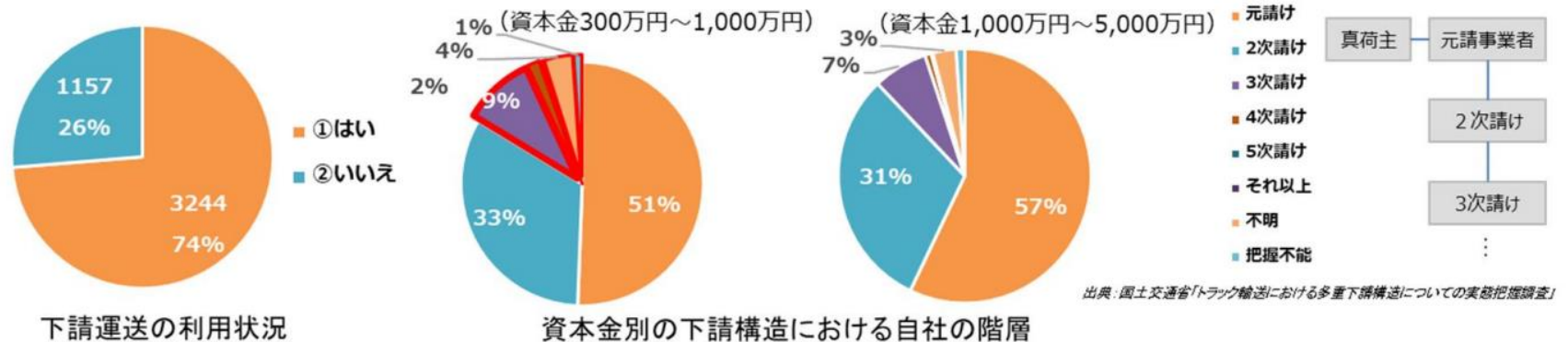


# 標準運送約款改正関係(主な改正ポイント)

## (3) 下請構造の可視化

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

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



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

# 標準運送約款改正関係(主な改正ポイント)

## (4) その他

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

| ～2日前 | 前日 | 当日                     |
|------|----|------------------------|
| なし   | なし | 普通：3,500円<br>小型：2,500円 |



| ～3日前 | 2日前             | 前日              | 当日              |
|------|-----------------|-----------------|-----------------|
| なし   | 運賃料金等の20%<br>以内 | 運賃料金等の30%<br>以内 | 運賃料金等の50%<br>以内 |

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

# 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1 2の行動指針として取りまとめ。
- ・独占禁止法及び下請け代金法に基づき厳正に対処することを明記

## 発注者として採るべき行動／求められる行動

- |                                       |                                |
|---------------------------------------|--------------------------------|
| 【行動①：本社（経営トップ）の関与】                    | 【行動②：発注者側からの定期的な協議の実施】         |
| 【行動③：説明・資料を求める場合は <u>公表資料</u> 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： <u>根拠とする資料</u> 】※             |
| 【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： <u>定期的なコミュニケーション</u> 】 | 【行動②： <u>交渉記録の作成</u> 、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。

# 内容

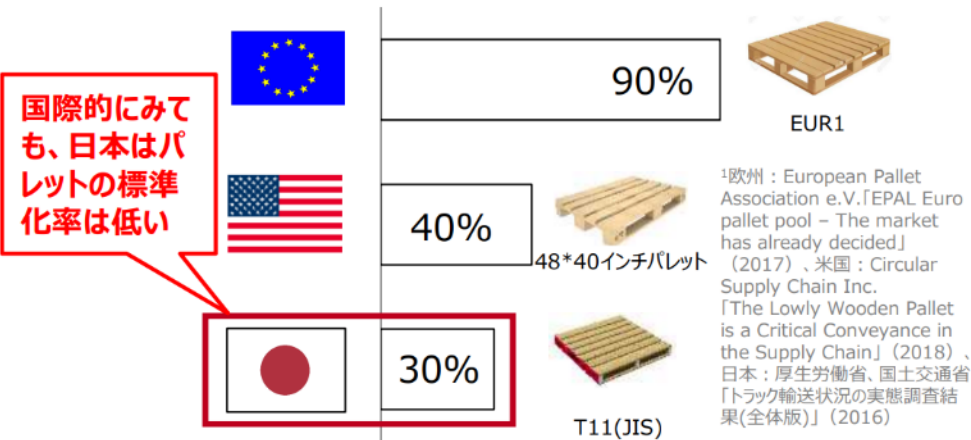
- 2024年問題について
- 中央協議会関連事項
- 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議関係
- 改正物流法関係
- 適正な運賃収受関係
- **標準仕様パレットについて**
- 荷主等への要請関係
- その他共有事項

# 主なパレット規格と課題

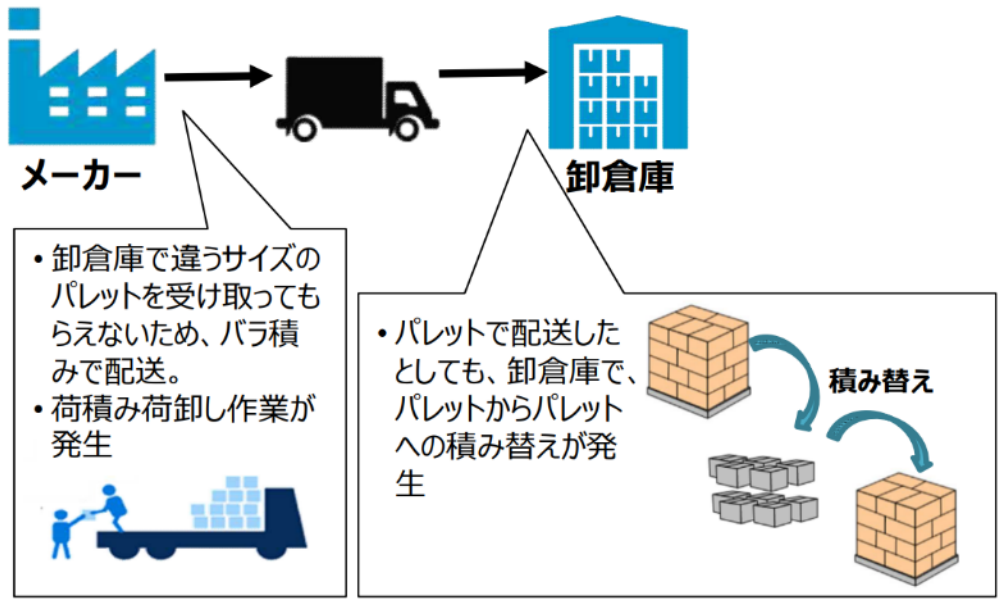
## 日本では、様々なパレットが存在

| 長さ   | 幅    | 通称  | 特徴                                              | 海外       |
|------|------|-----|-------------------------------------------------|----------|
| 1000 | 800  |     |                                                 | 中国       |
| 1100 | 900  | 9型  | 酒類業界で主に使用され、「ビールパレット」と呼ばれている。                   |          |
| 1100 | 1100 | 11型 | JIS/APSF <sup>※</sup> 規格                        | 台湾、韓国    |
| 1200 | 800  |     | 「ユーロパレット」と呼ばれている。海外との輸出入が多い企業や外資系の企業が多く使っている傾向？ | ヨーロッパ、中国 |
| 1200 | 1000 | 12型 | APSF規格 <sup>※</sup><br>自動車業界、薬品業界、冷凍倉庫業界などで使用   | 中国、台湾    |
| 1219 | 1016 |     |                                                 | アメリカ     |
| 1300 | 1100 | 13型 | 袋物、製ビン、家電などで使用                                  |          |
| 1400 | 1100 | 14型 | 袋物（米・化学等）、家電などで使用                               |          |

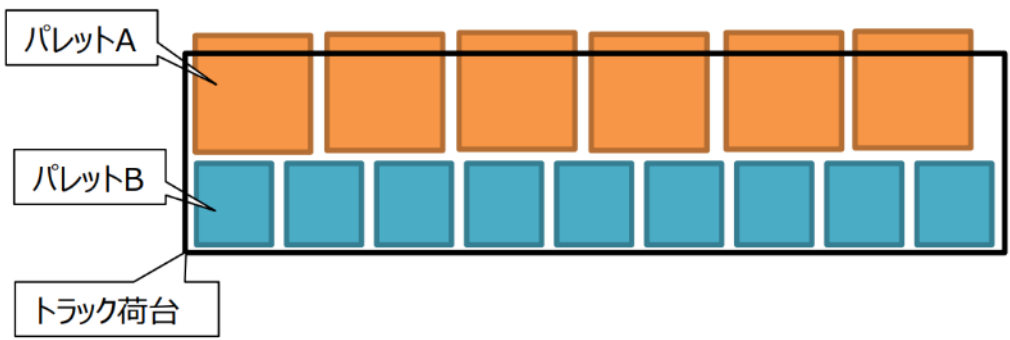
## パレット輸送に占める標準パレットの使用率<sup>1</sup>



## 標準化されていないことで、積み替え等が発生



## 標準化が無ければ、効率的な合積みができない



令和3年9月から官民の協議会（パレット標準化推進分科会）において、パレット標準化に向けた検討を開始。  
令和6年6月に標準的な規格と運用を整理し、効率的な一貫パレチゼーションを目指す。

## I. パレット標準化を巡る現状と課題

パレット化可能であるにもかかわらずバラ積み・バラ卸しが行われている

※輸送の際のパレット化率は約8割（パレット化可能な荷物のうち）

パレットの規格や運用が統一されておらず、物流拠点にて積み替えが発生

※例えば、貨物の出荷時では約5割の積み替えが発生

荷主所有のパレットの回収は、一般的に少量多頻度であり負担が大きい

※レンタルパレット利用率は約3割

現状Ⅰ パレットを利用していない



現状Ⅱ パレットを利用しているが、規格や運用が標準化されていない



## II. 標準的な規格と運用（標準仕様パレット）

### ○主な規格

|                          |                                             |
|--------------------------|---------------------------------------------|
| 平面サイズ                    | 1,100mm×1,100mm                             |
| 高さ                       | 144～150mm                                   |
| 最大積載質量                   | 1t                                          |
| タグ・バーコード<br>(貨物/パレット追跡用) | タグ・バーコードの装着が可能な設計<br>(将来的にはタグ・バーコードの装着を目指す) |
| その他                      | 二方差しまたは四方差し                                 |

### ○主な運用

|                      |                                                                                                                |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 調達形態、<br>管理          | 効率的な一貫パレチゼーションを目指す観点から、レンタル方式を推進。<br>※将来的には、複数のレンタルパレット事業者の連携（「共同プラットフォーム」）によるパレットの共同配送・管理システム運営等を目指す。         |
| パレットの仕分け・回収、<br>費用分担 | 売主と買主間の売買契約や、レンタルパレット事業者とのレンタル契約においてパレットの仕分け・回収作業の主体や費用負担を明記する。<br>※将来的には、適切に価格転嫁される環境を構築し、賃借期間に応じて負担する方式を目指す。 |

※製品の特性上標準仕様パレットを活用できない場合や、既に業種分野内で複数企業が参画し相当数の物量で一貫パレチゼーションが実現できている場合等、標準仕様パレットの採用が当分の間困難な場合においては、設備改修等のタイミングも勘案しつつ、将来的な標準仕様パレットの採用を期待する。

Ⅲ. パレット標準化実現に向けたロードマップ

- ・パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化（2025年度）  
・レンタルパレット事業者間の「共同プラットフォーム」の社会実装（2030年度） 等

|                           | 2024年度                             | 2025年度 | 2026年度 | 2027年度 | 2028年度～2030年度 |                                   |   |
|---------------------------|------------------------------------|--------|--------|--------|---------------|-----------------------------------|---|
| 発着<br>荷主                  | (1)標準仕様パレットの活用推進                   |        |        |        |               | ★ ゴール目標<br><br>〰 2030年度以降も検討すべき事項 |   |
|                           | (2)標準仕様パレットの活用提案への真摯な協議応諾          |        |        |        |               |                                   |   |
|                           | (3)パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化            |        |        |        |               |                                   |   |
|                           | (4)使用後の所有者等への適切な返却                 |        |        |        |               |                                   |   |
|                           | (5)フォークリフト、作業員等荷役に必要な機材・人員の配置      |        |        |        |               |                                   |   |
|                           | (6)製品積付効率等を向上させるための受発注ロットサイズの検討・実施 |        |        |        |               |                                   |   |
|                           | (7)効率化のための自動化・機械化等の検討・実施           |        |        |        |               |                                   |   |
| 発荷主                       | (8)外装サイズの検討・実施                     |        |        |        |               |                                   |   |
| 運送事業者、<br>倉庫事業者           | (9)標準仕様パレット導入の推進、荷主への積極的な提案        |        |        |        |               | ★                                 |   |
| 倉庫事業者                     | (10)フォークリフト、作業員等荷役に必要な機材・人員の配置     |        |        |        |               | 〰                                 |   |
|                           | (11)標準仕様パレットの荷役、搬送を前提とした自動化・省人化    |        |        |        |               |                                   |   |
| レンタルパレット事業者、パレット<br>製造事業者 | (12)標準仕様パレットの周知協力                  |        |        |        |               | ★                                 |   |
| レンタルパレット事業者               | (13)パレット紛失防止策の適切な実施                |        |        |        |               | ★                                 |   |
|                           | (14)レンタルパレット事業者間の共同プラットフォームに向けた検討  |        |        |        |               | ★ 共同プラットフォームの社会実装                 |   |
| パレット製造事業者                 | (15)標準規格のパレットの製造・販売                |        |        |        |               | 〰                                 |   |
|                           | (16)標準規格のパレットの市場への安定供給             |        |        |        |               |                                   |   |
| 行政                        | パレット標準化に係る推進策                      |        | 〰      | 〰      | 〰             | … 標準仕様パレットの追加調達に係る推進策             | ★ |
|                           | 共同プラットフォームに向けた推進策                  |        | 〰      | 〰      | 〰             | … 共同プラットフォームの利用拡大に向けた推進策          | ★ |
|                           | 標準仕様パレットに係る情報発信                    |        |        |        |               | 〰                                 |   |

Ⅳ. パレット標準化の実現に向けたKPI（2030年度）

| KPI                        | 現状           |       | 2030年度         |
|----------------------------|--------------|-------|----------------|
| パレット生産数量に占める11型パレットの割合     | 26%          | 倍増    | 50%以上          |
| レンタルパレット保有数量に占める11型パレットの割合 | 76%          | 9pt増  | 85%以上          |
| レンタルパレット保有数量               | 2,650万枚      | 倍増    | 5,000万枚以上      |
| レンタル事業者間で共同回収を行う拠点数        | 42箇所         | 約10倍増 | 400箇所以上        |
| 荷役作業に係る時間                  | 一人当たり年間375時間 | 16%減  | 一人当たり年間315時間以下 |

# 内容

- 2024年問題について
- 中央協議会関連事項
- 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議関係
- 改正物流法関係
- 適正な運賃収受関係
- 標準仕様パレットについて
- 荷主等への要請関係
- その他共有事項

# 「トラック・物流Gメン」への改組と体制の拡充

- 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、荷主による買い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、

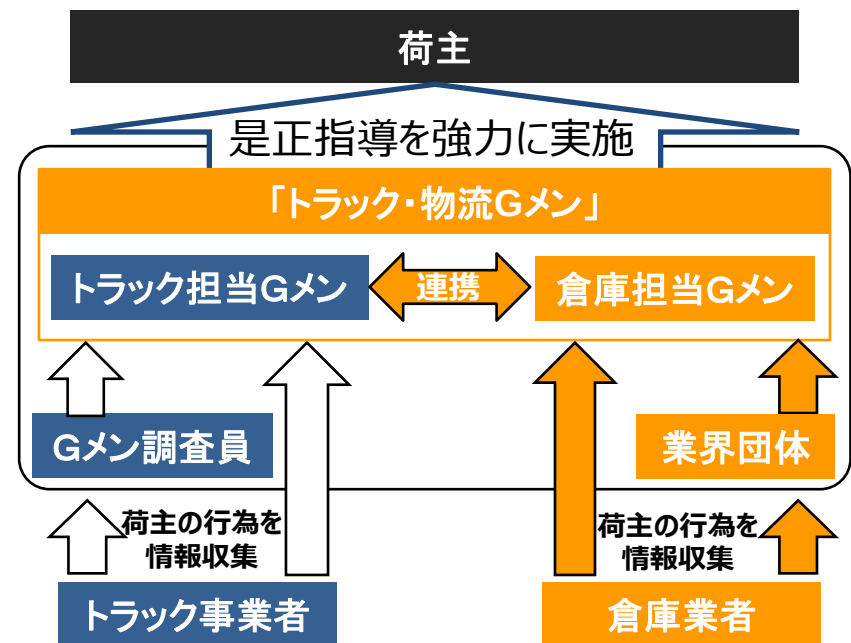
- ・国交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・各都道府県のトラック協会が新たに設ける**「Gメン調査員」**166名

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

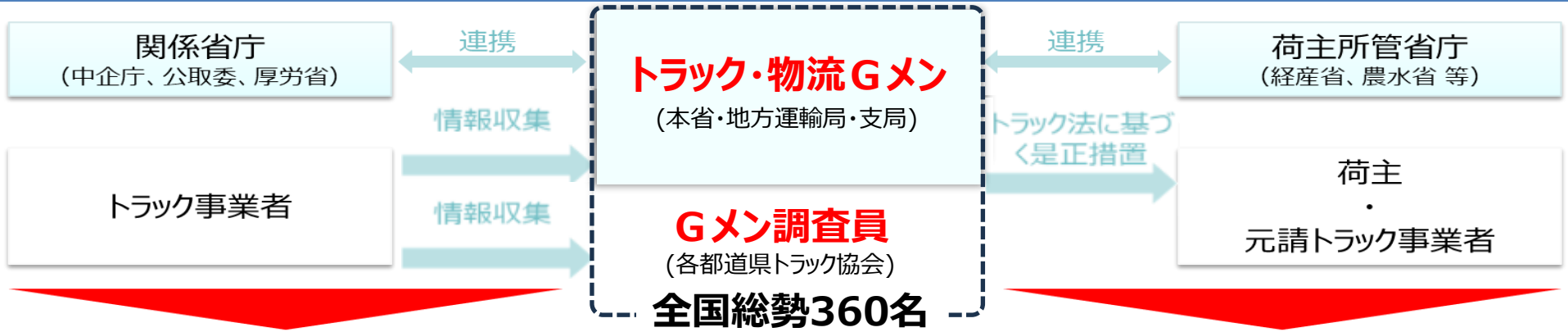
## 業務フローのイメージ



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

# 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～）

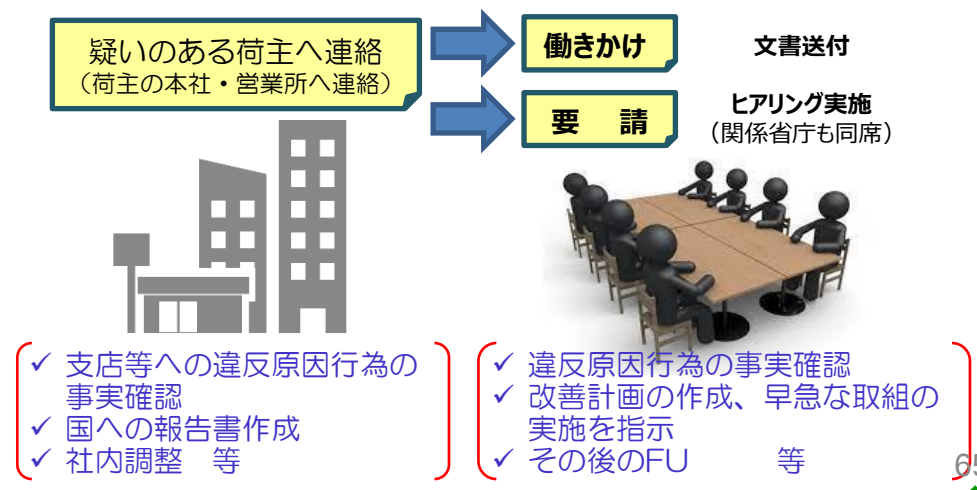
トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」  
制度※の**執行力を強化**（2023年度～）

※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」



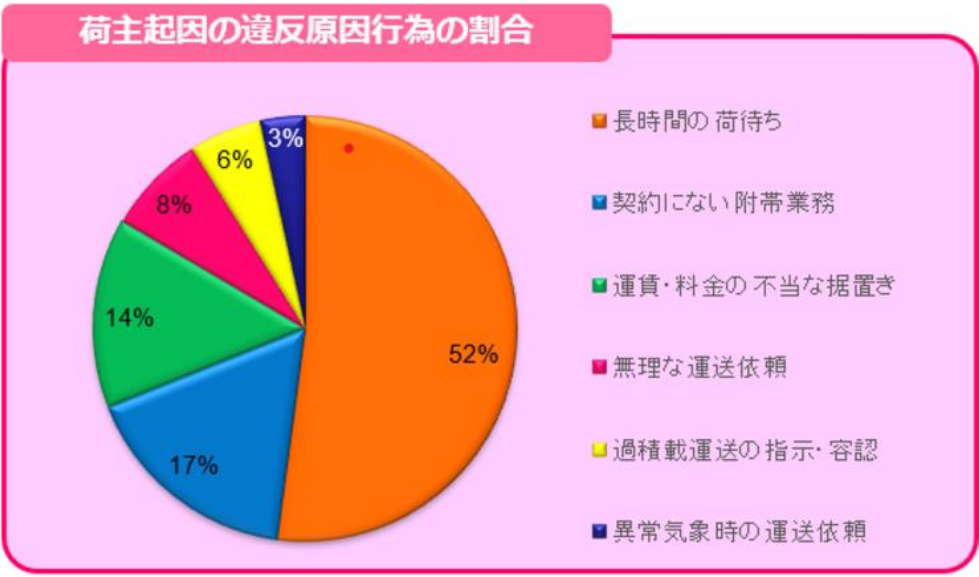
# トラックGメンによる荷主等への是正指導の取組結果

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

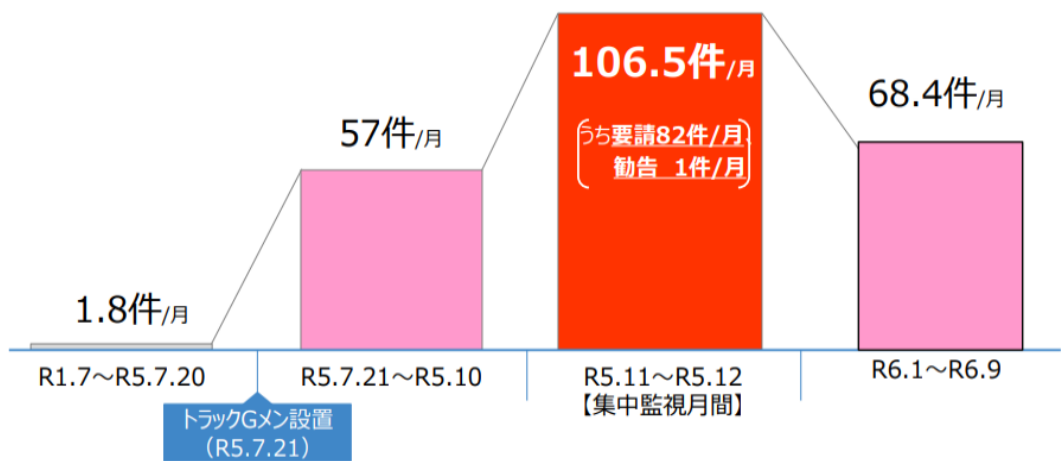
| 対応内容 | 荷主数 | 内訳                  |
|------|-----|---------------------|
| 勧告   | 2   | (荷主1、元請1件)          |
| 要請   | 175 | (荷主89、元請81、その他5)    |
| 働きかけ | 914 | (荷主611、元請281、その他22) |

計1091件の法的措置を実施  
(令和6年9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。

# トラック・物流Gメンの働きかけ事例

## 運賃・料金の不当な据置き

運賃や燃料サーチャージ※について交渉しようとしても、荷主が応じない



荷主とトラック事業者が交渉の場で話し合った結果、**燃料サーチャージについて、全額支払うことで合意し、契約を締結**

※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。  
(標準的運賃では軽油基準額120円/ℓ超の場合適用)

## 異常気象時の運送依頼

大雪警報が発令されている状況でトラック事業者が運行不可と判断したにもかかわらず、配送を依頼された



- ・マニュアルを見直し、配送先とも連携し、ドライバーの**安全を最優先とした対応を行う**ことを改めて**徹底**
- ・予め荒天が予想される場合、**トラック事業者の判断による運行の中止**について配送先と連携し対応

※国交省は「**異常気象時における措置の目安**」をまとめ、荷主による無理な運送依頼があった場合は、国に通報するよう業界団体に通達

# トラック・物流Gメンの働きかけ事例

## 過積載運送の指示・容認

積込直前に貨物量を増やすよう指示される

### 過積載運送の指示・容認

天井までスペースが空いてるじゃないか  
もう少し積めるよね？

はい…

働きかけ  
実施

- ・協力会社と調整を図り、一部4t車両から大型車両へ変更（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）

※道路運送法58条の5第1項(荷主による過積載依頼の禁止)。同58条の5第2項(再発防止命令)。再発防止命令違反は**6ヶ月以下の懲役又は10万円以下の罰金**。

## 契約にない附帯作業

契約にない（トラック事業者が合意していない）附帯作業をドライバーに指示する。

### 契約にない附帯作業

悪いね、そこのラベルを貼るのを手伝ってもらえる？



契約には  
なかったはずだけど…

働きかけ  
実施

- ・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）

※**付帯作業の強要**は、独禁法に基づく「**物流特殊指定**」（告示）により禁じられている「**不当な経済上の利益の提供要請**」に該当し、罰金が科せられる場合があります。

# トラック・物流Gメンの要請事例

## 長時間の荷待ち

長時間の荷待ち発生により働きかけ実施。しかしその後に、再度荷待ち発生の情報  
「積込待ちがかなり長く、お昼に受付・待機しても夕方から夜頃の積込になる。」



発荷主において、改善計画に基づいた以下の各種取組を実施。

「入構時間の指定」、「出荷口の増設」、「搬送先付近の倉庫を『中継地点』として活用」など

# 全国のトラックGメン活動状況(令和6年9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。

## 〇トラック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)



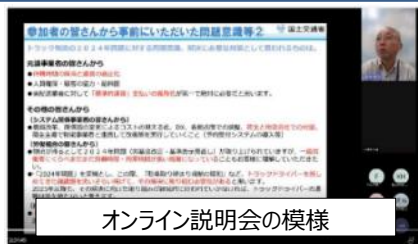
大型駐車スペースが  
あるコンビニ駐車場

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



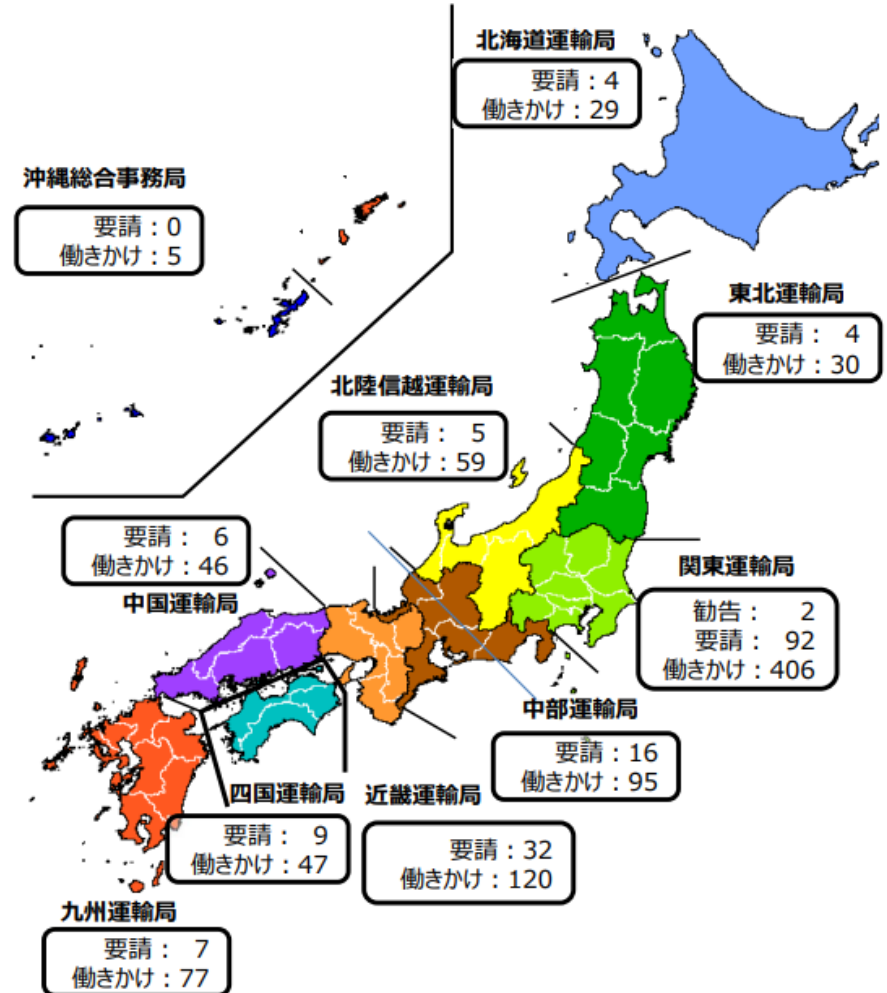
オンライン説明会の模様

### 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



# 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～R6.11.30全国の実績)

## (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



### 契約にない附帯業務



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。

# 中国運輸局管内のGメンが収集した現場の声

## トラック事業者

- ・ 値上げについて理解のある荷主かそうでない荷主でとで対応が両極となってきた
- ・ 高速道路料金が収受できるようになり実質運賃が上がった。
- ・ 賃上げを理由とした値上げ交渉は理解を得られず渋られることが多い。
- ・ 標準的な運賃を盾に交渉しても実態と乖離しすぎていて一蹴される。
- ・ 同じ仕事でも水屋を経由することによって一運行の値段が1～2万円ほど違う。
- ・ 元請から十分な運賃が収受できていない
- ・ 荷主側で荷役作業員を用意してくれる現場は増えた。
- ・ トラックドライバーの高齢化が進んでいるのを実感している
- ・ 着荷主への配慮を発荷主が担ってくれる事例もあり
- ・ 相変わらず荷待ちがある

## 荷主

- ・ 正な運賃収受実現のため、運賃交渉の場を設けるようにした。
- ・ 可能な限り満額回答をしている（運んでももらえないからという理由）
- ・ 物流効率化・附帯作業解消のためのパレット化、発着荷主とのパレットの共同所有
- ・ 入構時間を指定や予約システムの導入をすることで、荷待ち防止した。
- ・ リードタイムの延長等、運送計画を見直すことで1日の労働時間を削減
- ・ 積雪等があった場合は、荷主側からストップをかけている
- ・ 荷捌き場への運転者用トイレや休憩所の設置。
- ・ 外国船等からの荷積みは通関が終わった翌日の対応等により、通関に要する荷待ちの削減

# 現場からの声を総括しての課題

## 荷待ち・労働時間

荷主側の作業員不足等  
運転手不足  
貨物特性による拘束（液体や危険物等）  
効率化の取組不足

ドライバーの待遇に対するイメージ

悪影響

社会的理解不足  
業界へのイメージ

## 賃金

適正運賃の收受  
価格交渉  
原価計算  
賃金への反映（経営方針）

物流コストの反映に伴う値上げの忌避

各個別の事業者の自助努力だけでは限界がある。

# 内容

- 2024年問題について
- 中央協議会関連事項
- 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議関係
- 改正物流法関係
- 適正な運賃収受関係
- 標準仕様パレットについて
- 荷主等への要請関係
- その他共有事項

# その他共有事項

- ・「加工食品、飲料・酒」「建設資材」「紙・パルプ」物流ガイドライン(R3.5)

([https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000106.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000106.html))

- ・パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化の取組について(令和 3年12月27日付閣議了解別紙2)

([https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/atarashii\\_sihonsyugi/pdf/partnership\\_torikumi\\_set.pdf](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/atarashii_sihonsyugi/pdf/partnership_torikumi_set.pdf))

- ・「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」等の公正取引委員会の取組

([https://www.jftc.go.jp/partnership\\_package/index.html](https://www.jftc.go.jp/partnership_package/index.html))

## 各種情報提供

- ・下請取引適正化、価格交渉・価格転嫁に関する中小企業庁の取組

([https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/index.html#tenka\\_torihiki\\_tekiseika](https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/index.html#tenka_torihiki_tekiseika))

- ・パートナーシップ構築宣言

(<https://www.biz-partnership.jp/>)

- ・燃料油価格激変緩和対策事業

(<https://nenryo-gekihenkanwa.go.jp/>)

- ・物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金

(<https://www.chisou.go.jp/tiiki/rinjikoufukin/juutenshien.html>)

- ・異常気象時における輸送の安全確保について(気象情報や道路情報等を掲載する全日本トラック協会のホームページ)

(<https://jta.or.jp/member/anzen/snow.html>)

(<https://jta.or.jp/member/bath.html>)

- ・「ホワイト物流」推進運動

(<https://white-logistics-movement.jp/>)

- ・運転者職場環境良好度認証制度(働きやすい職場認証制度)

(<https://www.untenshashokuba.jp/>)