

物流の2024年問題解決に向けた 取組と改正物流法の施行について

第16回鳥取県トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会

中国運輸局鳥取運輸支局
輸送・監査担当

- **トラック輸送における取引環境・労働時間
改善中央協議会関連事項**
- 鳥取運輸支局での活動
- 改正物流法関係
- その他共有事項

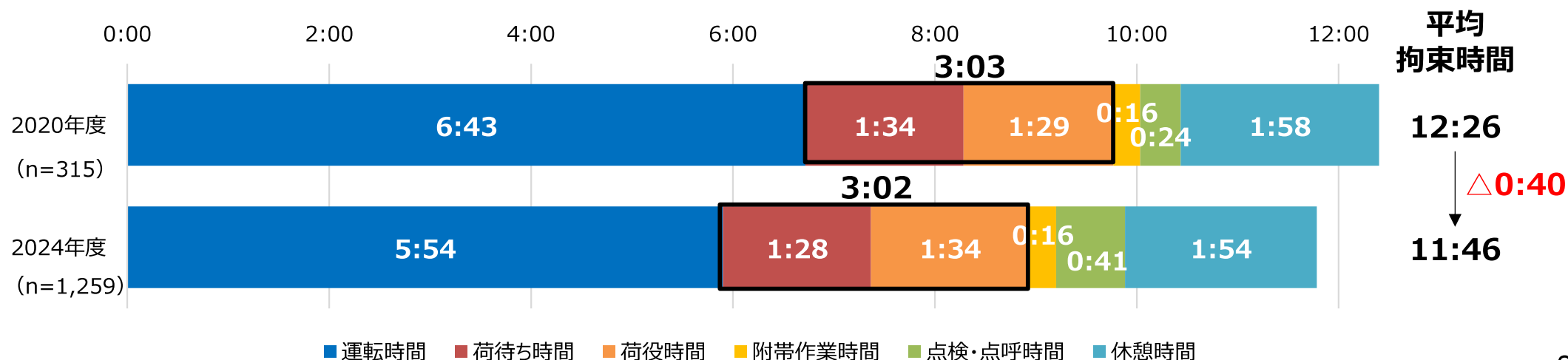
【調査概要】

- 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



「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）



国土交通省

【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。

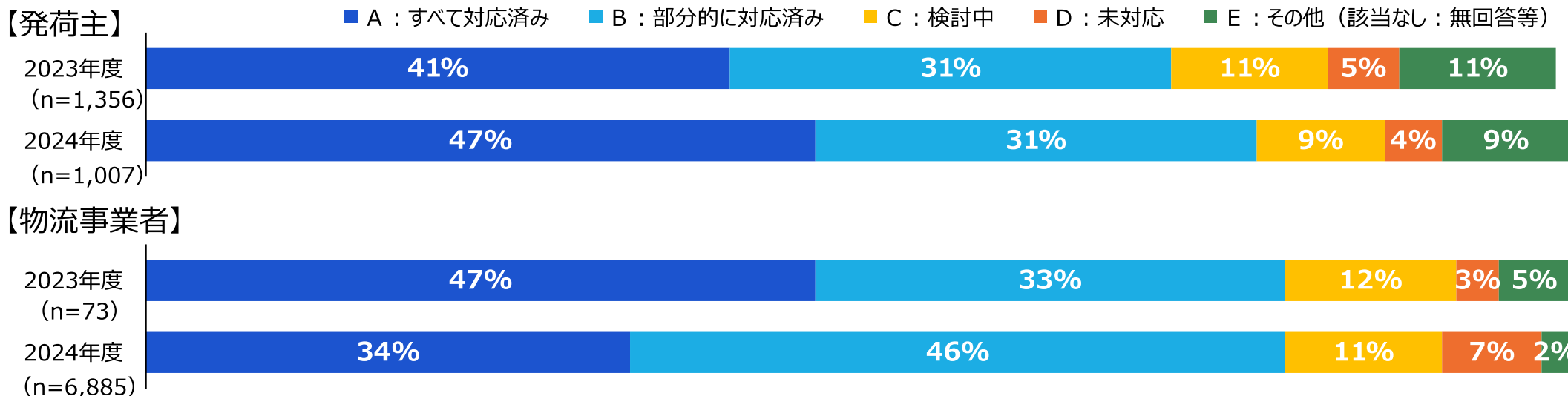
② 荷役作業等に係る対価の取組状況

- ・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。

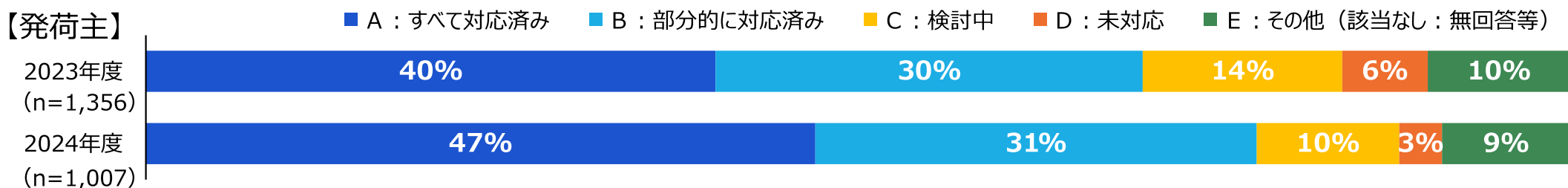
③ 運賃と料金の別建て契約の取組状況

- ・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。

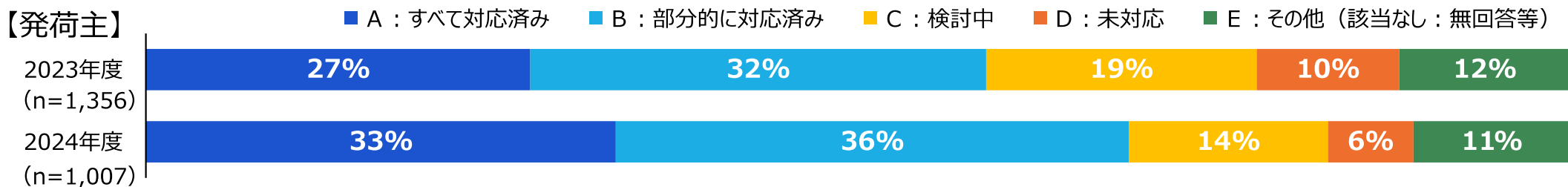
① 運送契約の書面化の取組状況



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



- トラック輸送における取引環境・労働時間
改善中央協議会関連事項
- 鳥取運輸支局での活動
- 改正物流法関係
- その他共有事項

- ・鳥取運輸支局ではGメン調査員と連携した運送事業者からの情報収集、荷主パトロール、荷主が集まる協同組合等（例：JA、漁業協同組合、商工会議所）への協力要請及び輸送関係セミナーでの周知活動を実施。
- ・主なパトロール先：選果場・工場・小売店（スーパー等）
- ・鳥取県内の多くの企業を傘下に持つ経済団体の広報誌等を通じて約800社に周知。（重複有り）
- ・令和6年9月に近畿地方にて西日本4局（近畿・中国・四国・九州）のトラックGメンが合同荷主パトロールを実施。大都市圏の着荷主に鳥取県の運送事業者・荷主の意見を届けた。

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。

協同組合等への協力要請



協同組合等の会議に出席し、2024年問題解決に向けた荷主の協力を傘下組合員等に周知いただくよう依頼。

経済団体の広報誌への掲載



2024年問題の再認識と2024年問題オンライン説明会参加呼びかけを目的として、幅広い事業者へ周知。

運送事業者からの声

- ・県内及び県外の着荷主で長時間の荷待ちはまだ発生している
- ・十分な運賃を受け取ることができていない
- ・情報提供したことが荷主に露見し運送契約を打ち切られることをおそれトラックGメンに情報提供を行えない

荷主・元請事業者からの声

- ・荷待ち防止のため、入構時間の指定、指定時間までに積荷の準備をあらかじめ行っている。しかし、県外の着荷主で荷待ちが発生しているという声を聞く
- ・運賃交渉があれば満額回答もしくは一部値上げを行っている
- ・パレット化を進めたいが、資金面や商品規格と標準パレットのサイズが合わないことからなかなか進まない

※荷主からはなかなかネガティブ意見はあっても出てきづらいことに留意

【課題と対策】

①運送事業者と荷主・元請事業者の間で物流危機に対する意識・取組にギャップがある

→・運送事業者と荷主の定期的な情報交換（自助努力での解決）

・トラックGメンの荷主パトロールでの周知等を通じて社会的理解を醸成（共助努力での解決）

②トラックGメンについて浸透していないため、機能を十分に果たせていない。

→・情報提供をした運送事業者が荷主に露見しないように指導や周知活動を行っていることを呼びかけ

※違反原因行為（トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為）の疑いのある情報の提供先

・悪質な荷主に関する通報窓口（目安箱）（https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000043.htm）

・全国のトラック・物流Gメン（<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001755125.pdf>）

運送業界への退職自衛官雇用に向けた連携について

- 自衛隊では、多くの自衛官が50代半ば、または20代から30代半ばで退職しているが、任務の特性上「大型自動車運転免許」保有者が多く、運送業界にとって即戦力となり得る人材が多数在籍している。
- 深刻化するドライバー不足対策を目的として、退職される（された）自衛官が再就職先として、運送業界（ドライバー）を選択肢としていただけるよう、鳥取運輸支局と自衛隊鳥取地方協力本部の連携を強化。

これまでの連携取組など

■ 鳥取地方協力本部訪問（5月21日）

■ 関係者打合せ（11月18日）

支局において、鳥取地本、トラック協会、バス・ハイタク協会、整備振興会で各機関における現状報告や意見交換を実施。

⇒鳥取地本では、「2月業種説明会」「6月～7月就職補導教育」「8月～9月合同企業説明会」を実施している。

■ 米子駐屯地での業種説明会（2月7日）に参加

■ 次年度は運転体験開催を検討中。



11月18日関係者打合せの様子



米子駐屯地業種説明会の様子



- 2024年問題の解決に向けて、運送業における担い手不足解消のために、就職先としての運送業界の魅力や働きがい伝えるPR動画を制作。
- 主に若年層や女性をターゲットとして、中・長距離輸送、地場配送・ルート配送、宅配配送それぞれの働き方を紹介する3分程度の動画と30秒程度のショート動画を制作し、SNS等により発信する。
- 労働局等とも連携し、ハローワークの窓口などでも発信することを検討。

中・長距離輸送



※ 今後撮影予定

地場配送・ルート配送



宅配配送



- トラック輸送における取引環境・労働時間
改善中央協議会関連事項
- 鳥取運輸支局での活動
- **改正物流法関係**
- その他共有事項

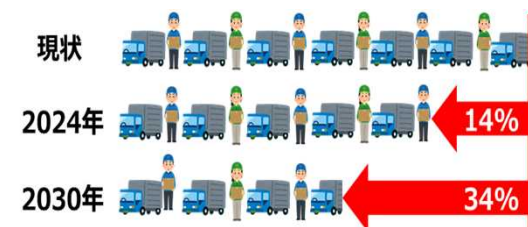
「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

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

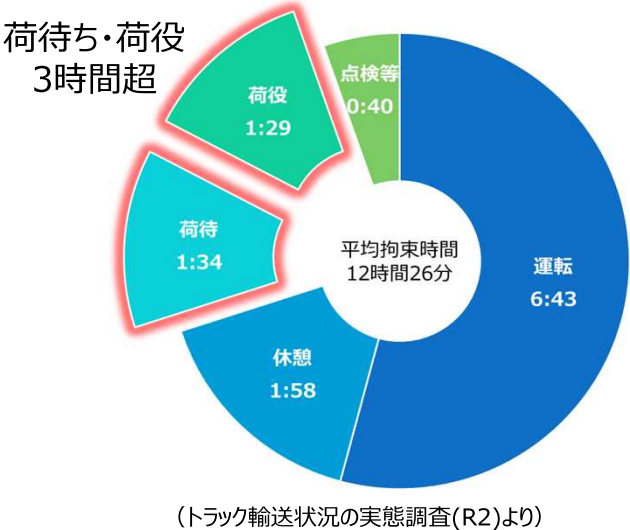
- ①**荷主***（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
* 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記①②取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言**、**調査・公表**を実施。

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】――



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

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

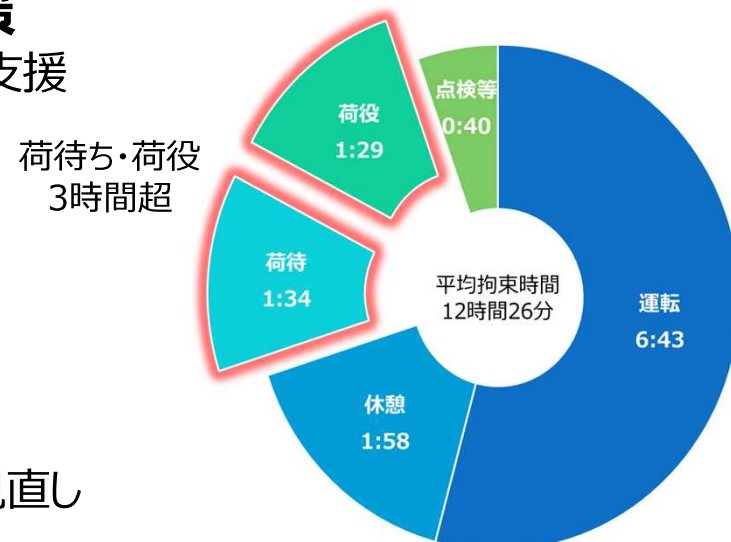
基本方針のポイント

(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

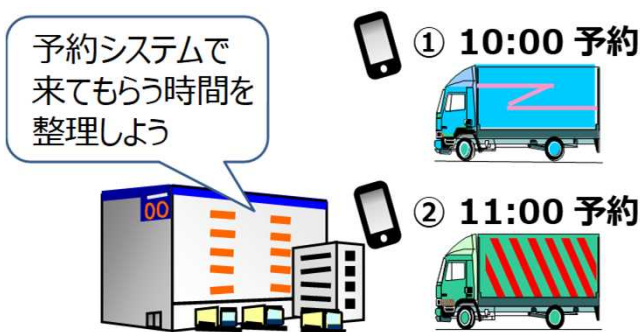
- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



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）

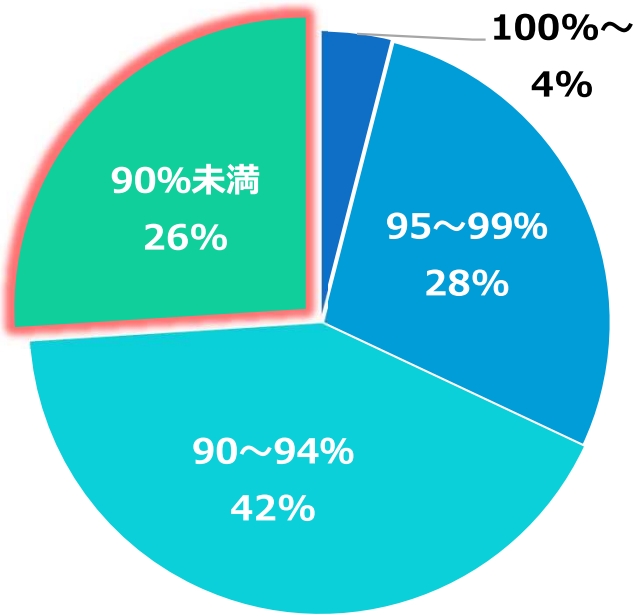
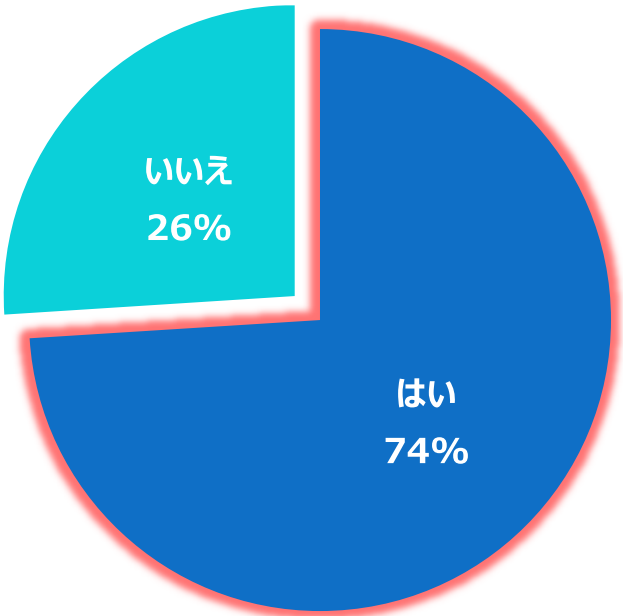
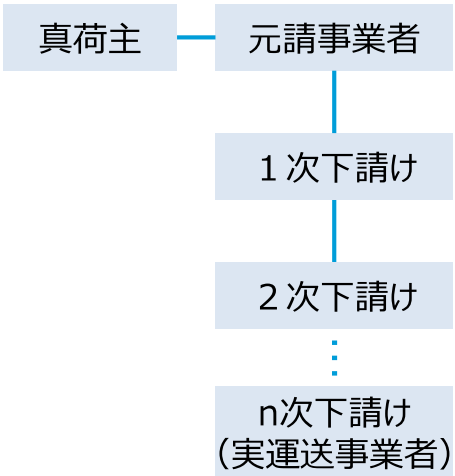
- **物流統括管理者（CLO）**は、**事業運営上の重要な決定に参画**する管理的地位にある**役員等から選任**。

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。

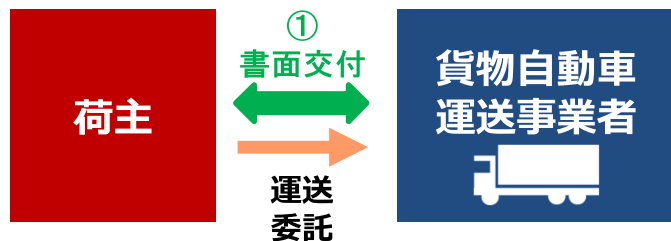
----- 【多重下請構造のイメージ】 ----- 【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】 ----- 【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、
請け負った金額の概ね何%か】



※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	
⋮							

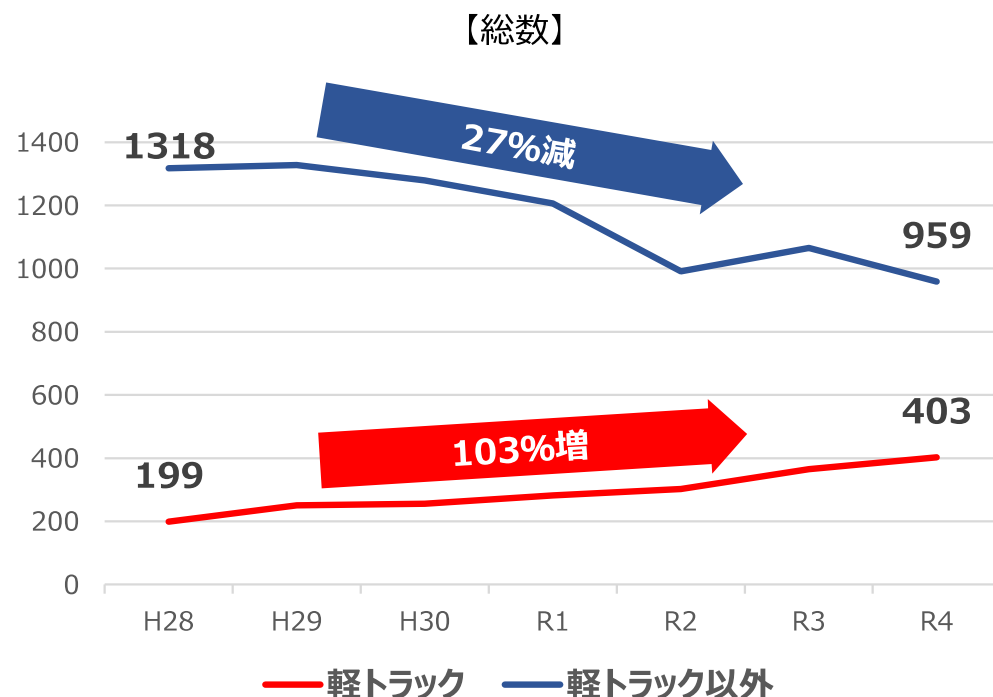
⇒ 様式など決まっていないため、既存の配車表を活用するなど、事業者の取り組みやすい形で作成。電磁的記録での作成も可。

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）。

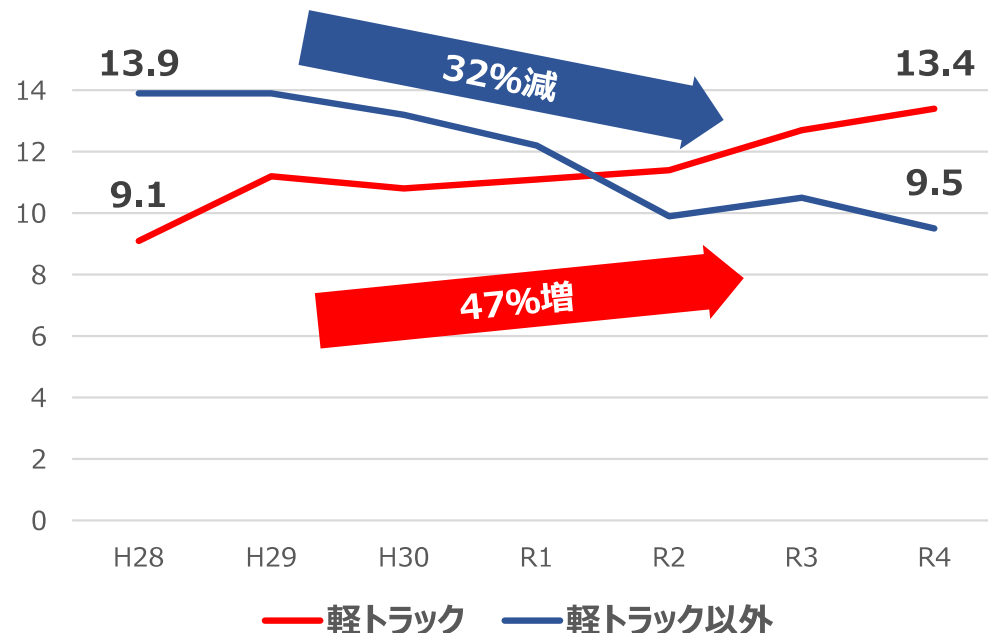
○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告を義務付け**。

○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】

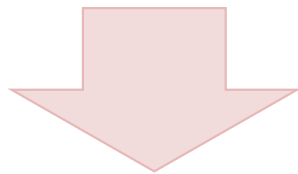


（（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」、（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」より）

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

物流改正法に関する共有事項

- ・物流改正法の政省令・告示等まとめページ

(https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn1_000029.html)

- ・物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関する ガイドライン(令和5年6月2日)

(<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001612798.pdf>)

- ・「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」の取りまとめを公表(令和6年11月27日)

(https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000844.html)

- ・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施行に伴う関係省令・告示が公布されました(令和7年2月18日)

(https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000854.html)

- ・改正貨物自動車運送事業法(令和7年4月1日施行)について

(https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn4_000014.html)

- ・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について

(https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000172.html)

- トラック輸送における取引環境・労働時間
改善中央協議会関連事項
- 鳥取運輸支局での活動
- 改正物流法関係
- その他共有事項

その他共有事項

- ・2024年4月以降の労働時間の実態等・最近のトラック運送業に関する取組について
(令和6年12月25日 第17回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会国土交通省提出資料)
(<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001854525.pdf>)
- ・「物流革新に向けた政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応
(令和6年7月25日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議配布資料)
(https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/dai5/siryou.pdf)
- ・「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直しについて(令和6年3月22日)
(<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001732626.pdf>)
- ・標準的運賃リーフレット
(<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001745402.pdf>)
- ・「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会」の最終とりまとめ
(<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001751630.pdf>)