

物流の適正化に向けた取組

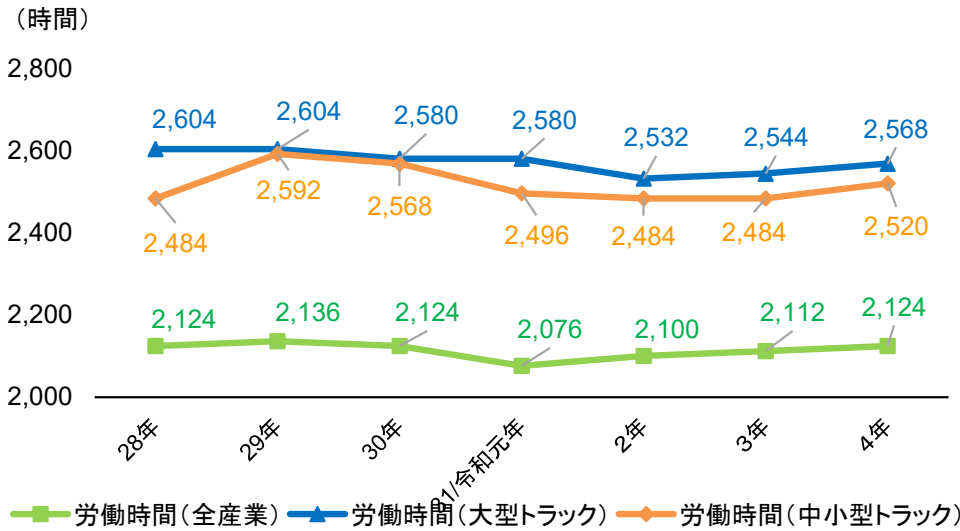
令和6年3月27日(水)
埼玉運輸支局輸送担当

目次

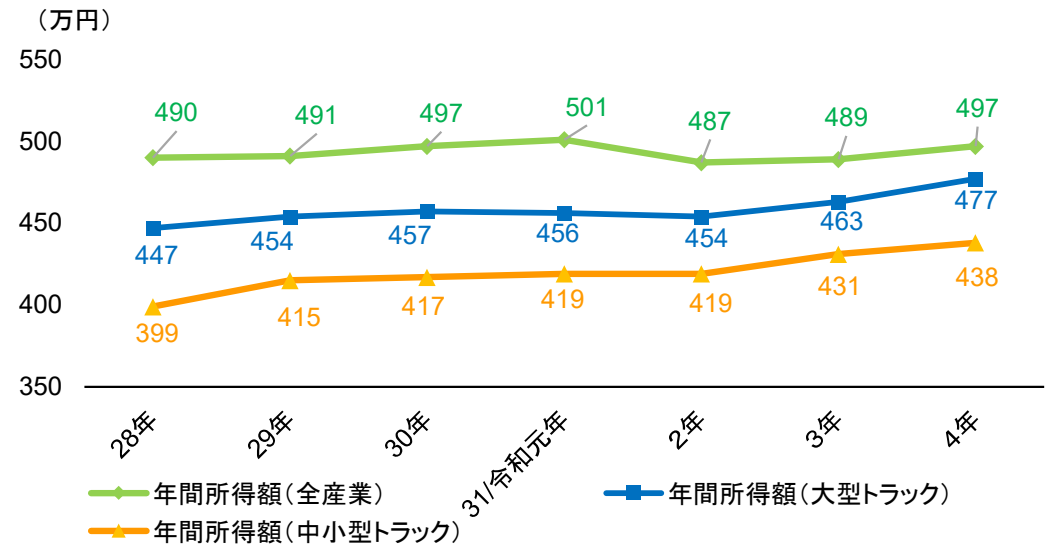
1. トラック事業の現状	2
2. 改正貨物自動車運送事業法関連	5
3. 取引環境の適正化に向けた取組	10
4. 運転者確保対策	18
5. 物流革新に向けた政策パッケージ	22
6. トラックGメンの取組について	27
7. その他	36

1.トラック事業の現状

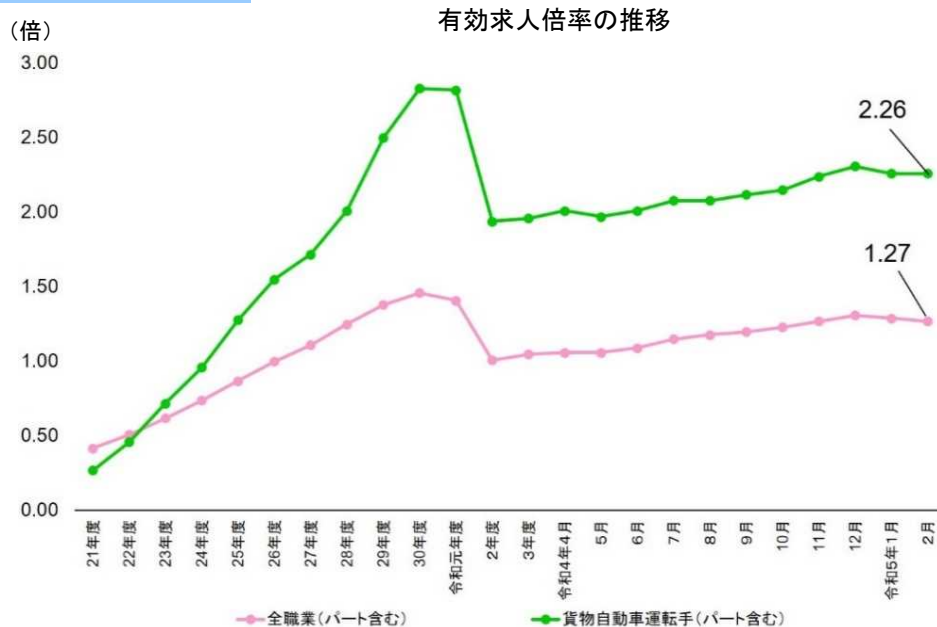
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



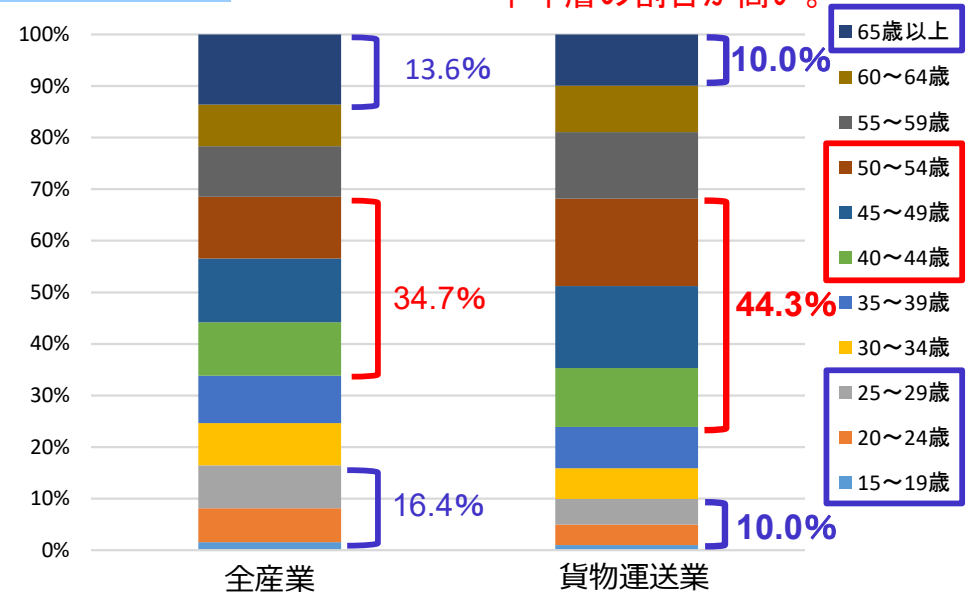
②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。

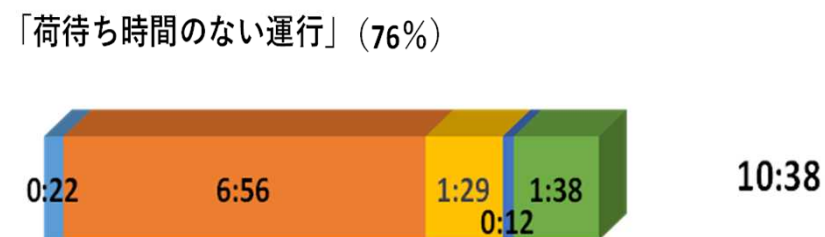
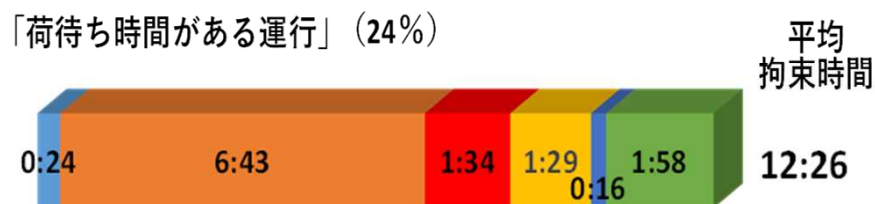


④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。

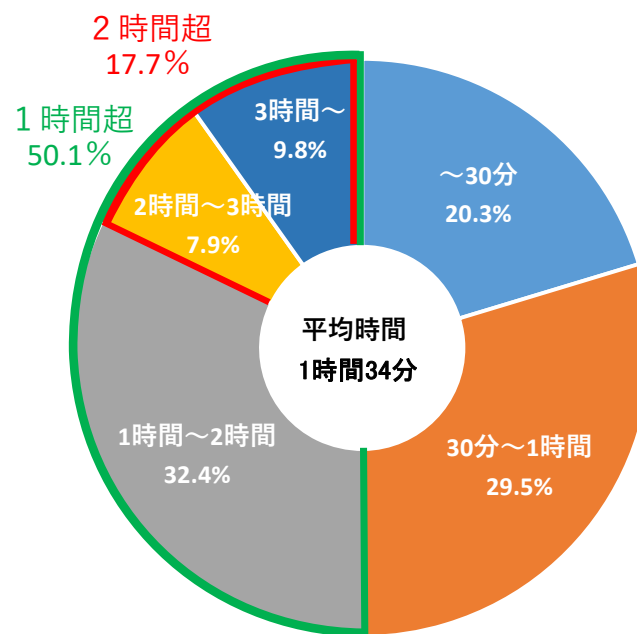


- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳
(荷待ち時間の有無別)



1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典:トラック輸送状況の実態調査 (R2)

2. 改正貨物自動車運送事業法関連

【成立: 令和5年6月14日、公布・施行: 令和5年6月16日】

改正の目的

- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制を見据え、平成30年の議員立法において時限措置として、「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度を創設
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ば
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「標準的な運賃」や「働きかけ」等の制度を継続的に運用することが必要

改正の概要

改正前

【時間外労働規制が適用される(令和6年3月)までの時限措置】

荷主対策の深度化

トラック事業者の法令遵守に係る国土交通大臣による荷主への働きかけや要請等の規定

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていること
を疑う相当な理由がある場合

要 請

要請してもなお改善
されない場合

勧告・公表

標準的な運賃

運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標としての「標準的な運賃」制度(令和2年4月告示)

⇒セミナーや各種協議会による周知・浸透

改正後

「荷主対策の深度化」「標準的な運賃」について「**当分の間**」の措置とする。

自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

令和6年4月～適用

トラック運転者の改善基準告示が改正されます!

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前(年換算) 3,516時間	改正前(月換算) 原則:293時間 最大:320時間	改正前 継続8時間
改正後 原則:3,300時間 最大:3,400時間	改正後 原則:284時間 最大:310時間	改正後 継続11時間を基本とし、継続9時間

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

厚生労働省 国土交通省

詳しい情報や相談窓口はこちら
厚労省 改善基準告示 検索

詳しくは裏面へ

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、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運転者の拘束時間等を定めた「**改善基準告示**」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+休憩)(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。 但し、労使協定にて、 年3516時間の範囲内で、 320時間まで延長可。</p>	<p>【1日あたり】 ・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 ※14時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、年3300時間、 284時間以内。 但し、労使協定にて、 年3400時間の範囲内で、 310時間まで延長可。</p>

貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

働きかけ



荷主が違反原因行為をしていること
を疑う相当な理由がある場合

要 請

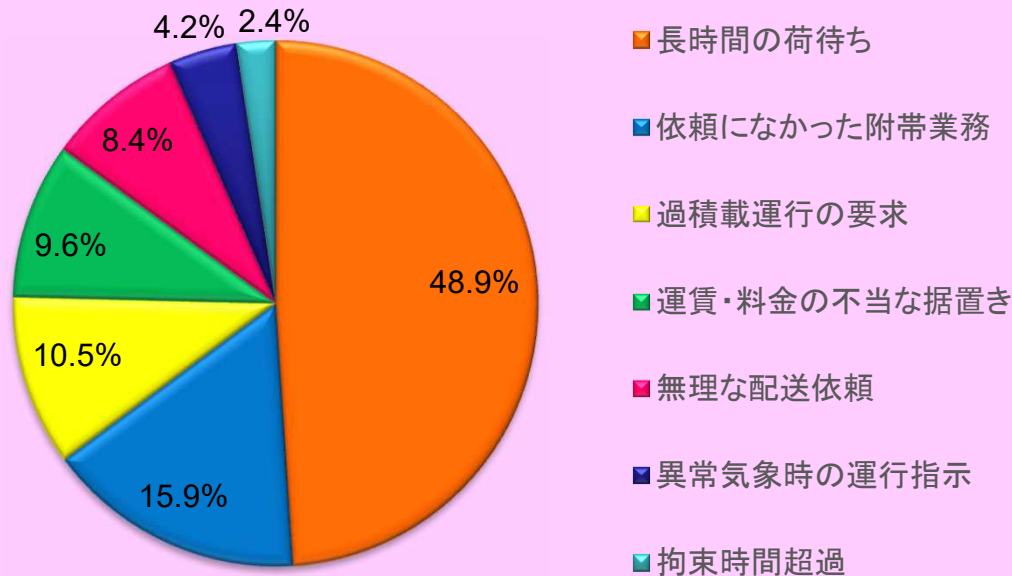


要請してもなお改善
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

荷主起因の違反原因行為の割合



「働きかけ」等を実施した荷主数

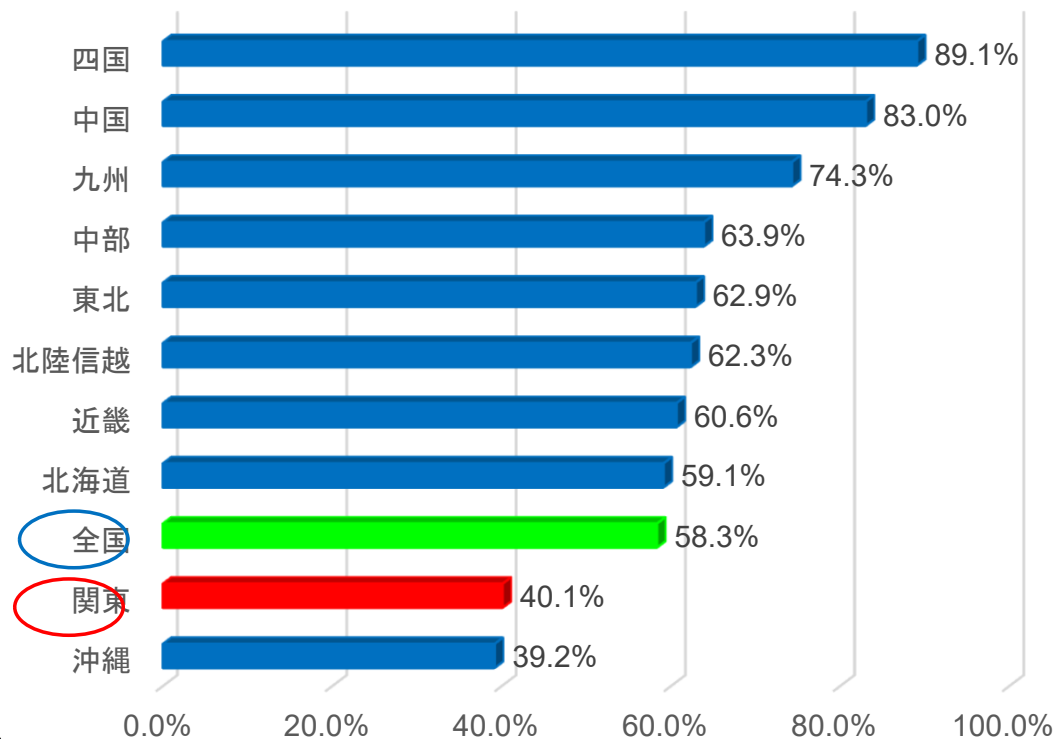
対応内容	荷主数
要 請	10
働きかけ	251

※令和5年10月31日現在
(令和元年7月からの累計)

標準的な運賃は、①ドライバーの労働条件を改善するとともに、②貨物自動車運送事業の健全な運営を確保し、その担う貨物流通の機能の維持向上を図ること、を目的として、能率的な経営の下における適正な原価と適正な利潤を基準として、国土交通大臣が望ましい水準の運賃を示すものです。
 適正な原価（変動費・固定費）に、適正な利潤を加えることにより算出しており、割増料や諸料金は、運賃とは別に収受していただくことを想定しております。

届出件数と割合

標準的な運賃届出割合
 (運輸局: R060131時点)



令和6年1月31日時点(関東抜粋)

支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合
茨城	2258	1046	46.3%
栃木	1085	557	51.3%
群馬	1148	423	36.8%
埼玉	3340	1080	32.3%
千葉	2196	683	31.1%
東京	5012	1695	33.8%
神奈川	2535	1521	60.0%
山梨	504	243	48.2%
小計(関東)	18078	7248	40.1%
合計(全国)	56990	33244	58.3%

※告示されてからの累計件数

※標準的な運賃の届出率⇒ 関東 40.1% 全国 58.3%

3. 取引環境の適正化に向けた取組

トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会の設置について

従前

「トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」

平成20年3月、「トラック運送業における燃料サーチャージガイドライン」「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」を策定し、荷主・元請事業者・下請事業者の相互理解と信頼に基づく適正な取引を推進するため、関東ブロック及び各都県に設置

経緯

「労働基準法等の一部を改正する法律案」（平成27年4月3日閣議決定）

月60時間を超える時間外労働に係る割増賃金率引上げ（25%→50%以上）について、平成31年4月から中小企業への適用猶予措置を廃止

改組

課題

中小企業において特に長時間労働者比率が高い業種を中心に、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進める必要がある
トラック運送事業においては、総労働時間が長く、また、荷主都合による手待ち時間などの実態があり、トラック運送事業者のみの努力では長時間労働を改善することが困難な状況

設置

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」を設置

- ロードマップに基づき、荷主、トラック運送事業者、関係団体、行政（国土交通省、厚生労働省）などにより構成される協議会を中央及び各都県に設置し、実態調査・パイロット事業・長時間労働改善ガイドラインの策定等を行う
- 長時間労働が抑制されないまま中小企業者に適用されると大きな負担増になることから、施行までに、トラック運送事業者の実態等を踏まえ、具体的な長時間労働抑制の改善方策を検討
- 長時間労働の抑制又はやむを得ず長時間労働に及んだ場合の適正な運賃料金の收受等には、健全な取引環境の整備が必要であるがトラック運送事業者の自助努力だけでは改善が困難なため、荷主都合による要因も含め、取引環境改善方策を検討

2017トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会(47都道府県・102のパイロット事業)

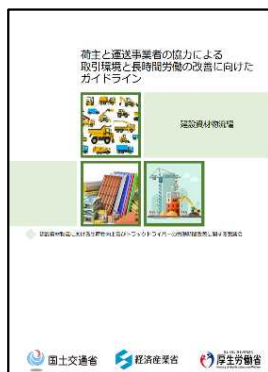
- 2018.5 自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画
- 6 生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(加工食品)
 - 7 働き方改革法案成立
 - 10 生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(紙・パルプ(洋紙・板紙分野))
 - 11 **荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン**
(長時間労働改善等に向けた13の対応例(荷待ち対策等))
 - 12 貨物自動車運送事業法改正
生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(紙・パルプ(家庭紙分野)、建設資材)

2020.5～ 輸送品目別ガイドライン

- 加工食品①、建設資材、紙・パルプ(洋紙・板紙分野)、紙・パルプ(家庭紙分野)(2020.5)
- 加工食品②、飲料・酒(2021.4)
- 9 生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(飲料・酒)



加工食品、飲料・酒物流編



建設資材物流編



紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編



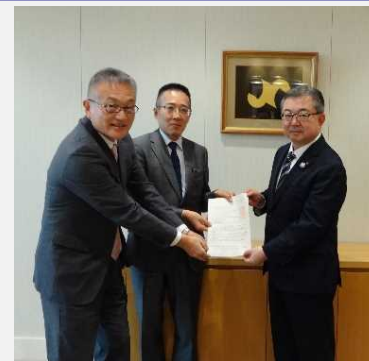
紙・パルプ(家庭紙分野)物流編

★取引環境と長時間労働の改善のため、荷主と運送事業者の協力は、中央及び47都道府県での「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中心に、輸送品目別実証事業によって加速させてきた。

トラック事業の取引環境適正化に向けた関東運輸局の取組み

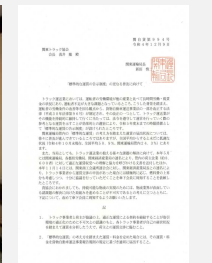
荷主団体への対応

令和4年11月、関東経済産業局との連名にて、関東商工会議所連合会に対し、運賃交渉の申し出があった場合には積極的に応じ、燃料費上昇分も考慮した上で、協議を行って頂くよう、傘下会員等への周知を依頼。また、令和5年12月においても、関東経済産業局との連名にて、関東商工会議所連合会へ、物流負荷の軽減の取組や、必要なコストを反映した適正な運賃・料金收受のため、十分な協議を行って頂くよう、傘下会員等への周知を依頼。



トラック事業者団体への対応

令和4年12月、トラック事業者と荷主が協議の上、適正な運賃契約の締結をすることが取引環境の適正化には不可欠との認識のもと、各トラック事業者が自社の経営の状況を踏まえた上で運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むように関東トラック協会あてに、傘下会員への周知を依頼。



令和5年6月、関東トラック協会と共同主催にて「トラック事業者と荷主企業が協力して持続可能な物流を実現する」ことを目的とした「2024年問題対策セミナー」を開催。(会場100人、WEB500人が参加) トラック事業者及び荷主企業を対象とし、運送事業者・公正取引委員会・外部講師による講演を行った。

荷主への対応

令和4年5月、燃料サーチャージの導入や標準的な運賃の設定について荷主の理解と協力を求めるため、当局、各都県労働局、関東経済産業局との連名文書を各都県トラック協会を通じて荷主へ発送(約8,600者)。また、令和5年8月には、物流2024年問題を乗り切るため、トラック事業者の取引環境改善に向けて、荷主の理解と協力を求めるため、新たに関東農政局も加わり4局連名による文書を、各都県トラック協会を通じて荷主へ発送。(約9,000者)



～埼玉運輸支局からのお知らせ～

トラック輸送の「標準的な運賃」の
手続きをお願いいたします

国土交通省では、令和2年4月に、一般貨物自動車運送事業の標準的な運賃を告示いたしました。「標準的な運賃」はドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)を改善し、持続的に事業を運営するための参考となる指標です。

本件運賃については、管轄の運輸支局に届出を行うことで効力が生じます。

https://www.tb.milt.go.jp/kanto/s_saitama/truck_unchin.html



埼玉運輸支局 標準運賃

検索



埼玉県マスコット「コバトン」



お問い合わせは 埼玉運輸支局輸送担当あて
048-624-1835(音声ガイダンス:3)

トラック標準運賃に関する資料(様式・記載例等)を埼玉運輸支局輸送担当窓口配置し、窓口来訪者に対して届出の推進をPR

トラック事業の取引環境適正化に向けた埼玉運輸支局の取組み

関東運輸局
埼玉運輸支局へようこそ!
 国土交通省
 陸上の交通 | 自動車の検査(車検)・登録 | 自動車の整備 | 環境・バリアフリー | 海上の交通 | 倉庫業 | 観光

陸上の交通
 自動車運送事業
 バス事業
 タクシー事業
トラック事業
 第一種利用運送事業
 自家用自動車有償貸渡事業
 レンタカー
 自家用自動車による有償運送
 自家用自動車有償運送

トラック事業(貨物・軽貨物)
 貨物(一般貨物自動車運送事業・特定貨物自動車運送事業)

1. トラック事業を始めるには
2. トラックの許可・認可の審査基準等
3. 申請書等各種様式
 ・一般貨物自動車運送事業の新規許可申請書様式[Excel] [PDF]
 ※新規許可申請書作成の手引き
 ・事業計画変更認可申請書兼届出書様式[Excel] [PDF]
 ※その他様式は関東運輸局ホームページへ
4. 各種手続きの標準処理期間
5. 法令試験について
6. 各種標準運送約款(国土交通省HPへリンク)
7. 事業報告書(毎事業年度経過後100日以内) [Excel] [PDF]
8. 事業実績報告書(毎年7月10日まで) [Excel] [PDF]
9. **標準的な告示運賃の届出関係**

軽貨物

1. 貨物軽自動車運送事業の届出等取扱いについて
2. 各種届出様式
3. 各種届出申請書

関東運輸局
埼玉運輸支局へようこそ!
 国土交通省
 陸上の交通 | 自動車の検査(車検)・登録 | 自動車の整備 | 環境・バリアフリー | 海上の交通

陸上の交通
 自動車運送事業
 バス事業
 タクシー事業
 第一種利用運送事業
 自家用自動車有償貸渡事業
 レンタカー
 自家用自動車による有償運送
 自家用自動車有償運送

標準的な告示運賃の届出関係

- ・様式例(届出書、燃料サーチャージ、適用方、運賃割増率)
- ・記載例(届出書、燃料サーチャージ、適用方、運賃割増率)
- ・提出方法
- ・【参考資料】告示された運賃表
- ・標準的な運賃の告示制度関係のリンク

埼玉運輸支局のトラック事業のHPに、標準的な運賃の項目を追加し、併せて様式例・記載例・提出方法等を掲載し、事業者に届出を出してもらいやすいよう改良

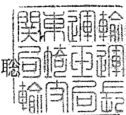
トラック事業の取引環境適正化に向けた埼玉運輸支局の取組み



埼運輸第 1200 号
令和 6 年 1 月 29 日

一般社団法人埼玉県商工会議所連合会
会長 池田 一義 殿

関東運輸局埼玉運輸支局長
團村 聡



トラック事業の適正化・生産性向上に向けた取組へのご協力のお願について

日頃より格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

トラック事業は、国民生活や経済を支える重要な社会インフラであり、物流の停滞が懸念される「物流2024年問題」が喫緊の課題となっております。

政府としましては、持続可能な物流の実現に向け、昨年6月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において、①物流の効率化、②荷主・消費者の行動変容、③商慣行の見直しを柱とする、「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定し、現在、抜本的・総合的な対策に取り組んでおります。

さらに、昨年10月には、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、緊急的に取り組む施策として「物流革新緊急パッケージ」を策定したところです。特に、物流の取引環境の適正化のためには、必要なコストと物流サービスの質に応じて適正な対価を支払う商慣行の定着に向けた価格転嫁や運賃・料金交渉の促進が重要であると考えております。

つきましては、トラック事業の取引環境の適正化に向けた取組について、ご理解を深めていただくとともに、下記事項について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

記

○荷待ち・荷役時間の短縮など物流負荷の軽減に取り組んでいただくこと。

○必要なコストを反映した適正な運賃・料金の取受のため、積極的にトラック事業者との協議を行っていただくこと。

県内荷主団体4団体((一社)埼玉県商工会議所連合会、(一社)埼玉県経営者協会、埼玉県商工会連合会、埼玉県中小企業団体中央会)に対して、荷待ち・荷役時間の短縮など物流負荷の軽減に取り組んでいただくこと、適正な運賃・料金收受のため、積極的にトラック事業者と協議を行っていただくことを文書でお願いするとともに、
○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
○物流革新緊急パッケージ
○物流革新に向けた政策パッケージ
○労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針
 について、傘下会員等に周知してもらうよう依頼。

物流2024年問題に向けた各種施策のホームページ

「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」詳細版【国土交通省HP】

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

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針(本文)
【公正取引委員会HP】

https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2023/nov/231129_02_romuhitenka.pdf

物流革新に向けた政策パッケージ【内閣府HP】

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/seisaku_package.pdf

物流革新緊急パッケージ【内閣府HP】

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/kinkyu_package_1006.pdf

4. 運転者確保対策

女性・若年層の活躍に向けた取組み

女性トラックドライバー（愛称：トラガール）の活躍を社会に広く発信する「トラガール促進プロジェクト（ウェブサイト）」を平成26年に作成し、令和4年に全面リニューアルを実施。

主なコンテンツ例

サイトURL：
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/tragirl/>

● 現役トラガールインタビュー

業務内容などが異なるトラガール10名に対するインタビュー記事を掲載。トラガールになったきっかけや、思うことなど現役トラガールならではの声をご紹介します。

● トラガール活躍中の会社経営者インタビュー

多くのトラガールが活躍している会社の経営層に対するインタビュー記事を掲載。女性の活躍を進めるにあたっての工夫や気づき等、女性の更なる活躍を目指す会社にとって有益な情報をご紹介します。

● トラガール活躍場面の紹介

免許の種類に応じた積載物や配送先など主な配送シーンを紹介。自身のキャリアアップのイメージにつなげる。

● 求人情報の紹介

全日本トラック協会が提供するドライバー求人情報のウェブページと連携。サイトの閲覧者に対して、採用に積極的なインタビュー掲載企業の求人情報まで一気通貫にたどり着ける情報を整備。



- 主に若年層を対象に、**未来に向かって走るシゴトの魅力発見サイト「WHAT is HaKoBu」**を令和5年6月に開設
- 特に就業前の若者に**将来の職業の選択肢の一つとして認識してもらうための情報サイト**

コンテンツ紹介

サイトURL：
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/hakobu/>

● HaKoBuの舞台裏

身近な「モノ」が、どのように運ばれているのか、その舞台裏を知るマップ。仕事の工夫や努力について紹介。

● HaKoBuの達人

運行管理者など仕事に携わる人の就労観やプロの想いを伝える「HaKoBu」の達人。達人を選ぶとエピソードが出現。達人の技術、働き方、仕事への想いを紹介。

● あなたへの未来メッセージボックス

業界の魅力をアピールするメッセージボックスを掲載。メッセージボックスを選ぶと、各企業の採用情報等のページに移動。トラック協会が提供する求人情報と連携。

● HaKoBuから考える「わたしの未来」

高校のキャリア教育で活用可能なプログラムを無償提供。サイトコンテンツと併用で、すぐに授業が可能。



トラック運送業における人材確保のためのパンフレット・好事例集について

- トラック運送業は、我が国の経済・国民生活を支える重要な産業である一方、近年、ドライバー不足が深刻化。
- 将来の担い手を確保するため、トラック運送業における効果的な理解促進・魅力発信、人材確保・育成等に向けた基礎調査を実施し、結果を踏まえたパンフレット・好事例集を公表。

理解促進・魅力発信に向けたパンフレット（知っていますか？物流とトラックドライバーの話）

中学生・高校生・保護者・高校教員・一般向けに、トラック運送業・トラックドライバーに対する理解・イメージ・魅力等について調査。

調査結果を踏まえ、対象者ごとに編集方針を検討。

- (例) 中学生 → トラック業界に対する興味を促進する。
- 高校生 → 就職先の候補として関心を高める。
- 保護者 → 就職先としての理解を深めてもらう。
- 高校教員 → 就職を希望する学生へ薦める業界の一つとして認識してもらう。
- 一般 → 転職する際の業界の候補の一つとして認識してもらう。



それぞれ中学生・高校生・保護者・高校教員・一般向けに、**物流の役割**やトラックドライバーの**魅力、業務内容**等について紹介。

【主な内容】

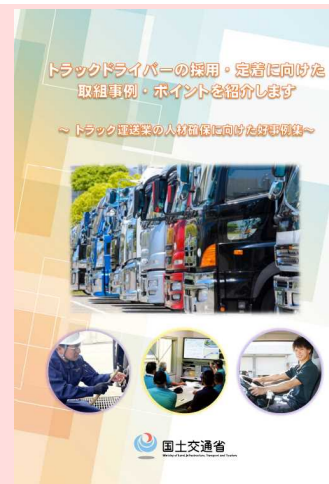
- 物流・トラック運送業の役割
- トラックドライバーの業務内容
- キャリアアップのイメージ
- 安全に配慮した労働環境 等

人材確保・育成等に向けた好事例集（トラックドライバーの採用・定着に向けた取組事例・ポイントを紹介します）

運送事業者や専門家等へのアンケート・ヒアリングを通じ、人材確保・育成や、取引環境改善に向けた取組等について調査。

以下の観点から調査・分析を実施。

- ・ 女性、若者、高齢者などの多様な人材の採用に関して、働き手は何を重視し、事業者はどのような効果的な取組を実施しているか。
- ・ ドライバーの定着率の向上に向けて、どのような取組が有効か。
- ・ 提案力を有する人材の育成を見据え、取引環境改善に向けた荷主との交渉を行うには、どのような点に留意すべきか。



事業者における人材確保・定着に向けた**好事例・ポイント**や、**荷主との交渉**における**ポイント**などを紹介。

【主な内容】

- 運送事業者の好事例の紹介
- 採用に向けたポイント
(柔軟な勤務制度、キャリアパスの提示等)
- 人材定着に向けたポイント
(研修制度の充実、コミュニケーションの徹底等)
- 取引環境改善のためのポイント
(「乗務記録」の活用、原価計算の実施等)

トラック運送業における人材確保のための取組み

高校訪問（運輸支局）

若年層等に自動車運送事業に対する関心を持ってもらい、運転者等を指向する可能性のある層を少しでも広げることが不可欠であることから、高等学校の校長等への説明を通じ、就職活動を控えた高校生等に対して職業としての運転者等に関心や興味を喚起してくれることを目的として実施している。



「ホワイト物流」推進運動

※令和6年1月末時点の賛同企業数

2,198社

トラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的に、次の点に取り組む運動。（平成30年より実施）

- ① トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
- ② 女性や60代以上の運転者等も働きやすいより「ホワイト」な労働環境の実現



「働きやすい」職場認証制度

※令和5年7月14日の認証事業者数

トラック事業者 2,398社

働きやすい労働環境の実現や安定的な人材確保を図ることを目的とし、働きやすい職場認証制度の認証取得に係る助成事業を実施。

[1]法令遵守等、[2]労働時間・休日、[3]心身の健康、[4]安心・安定、[5]多様な人材の確保・育成、[6]自主性・先進性等の6分野について審査項目としている。



5. 物流革新に向けた政策パッケージ

「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）に向けた規制的措置等の導入(*)
- 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的措置等の導入(*)
- 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（バース予約システム、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的措置等の導入(*)
- 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

速やかに実施

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

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

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

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(概要)

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
- ・荷待ち・荷役作業等時間
2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・物流管理統括者の選定
- ・物流の改善提案と協力
- ・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
- ・パレット等の活用
- ・検品の効率化・検品水準の適正化
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・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
- ・物流コストの可視化
- ・発送量の適正化 等

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
- 等・「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。

- 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>

- ・ 物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローン配送で人手不足に対応
- ・ 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、内航の輸送量・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・システムの導入等で、働きやすい職場環境の整備を促進
- ・ 労働生産性向上に資する車両を運転するため免許取得等の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
- ・ 確実な休憩機会の確保のため、SA・PAの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推進(物流拠点の脱炭素化、車両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

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

「標準的な運賃」及び「標準運送約款」の見直しについて

検討会での議論を踏まえ、①荷主等への適正な転嫁、②多重下請構造の是正等、③多様な運賃・料金設定等の提言をとりまとめ（令和5年12月15日）→運輸審議会あて諮問（令和6年1月11日）→**公聴会を開催（令和6年2月13日）**

1. 荷主等への適正な転嫁

＜運賃水準の引上げ幅を提示＞

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

＜荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示＞

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

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

※金額はいずれも中型車（4クラス）の場合の30分あたり単価

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

2. 多重下請構造の是正等

＜「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等＞

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

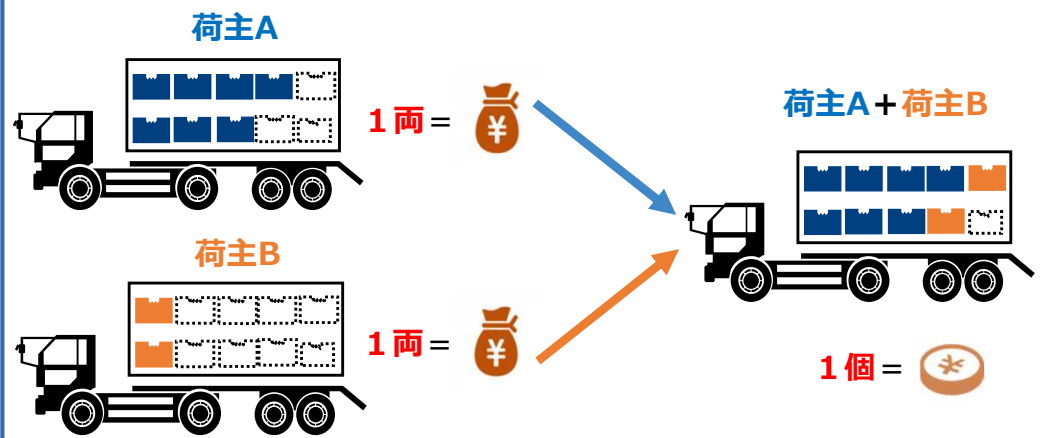
＜契約条件の明確化＞

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

3. 多様な運賃・料金設定等

＜「個建運賃」の設定等＞

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】



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

＜その他＞

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

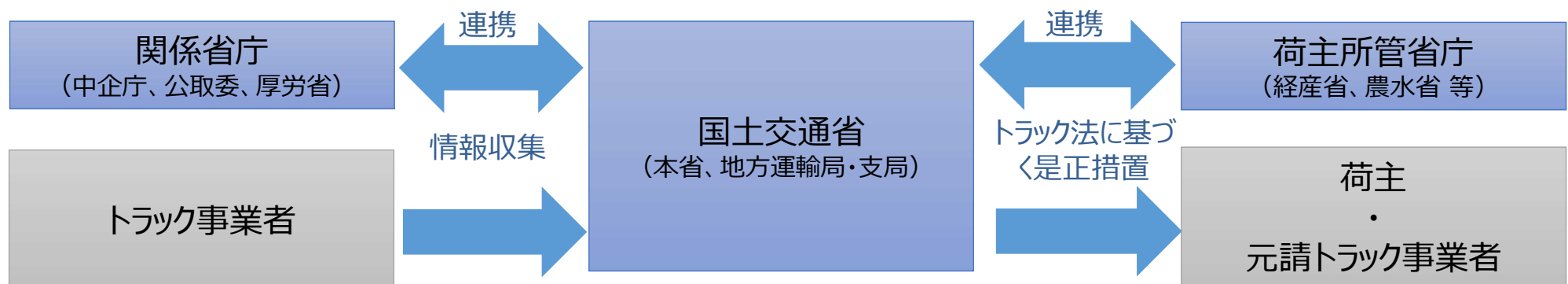
6. トラックGメンの取組について

トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化

- トラックドライバーは、労働時間が長く、低賃金にあることから、担い手不足が喫緊の課題。
- 働き方改革の一環として、2024年4月からドライバーに時間外労働の上限規制（年960時間）が適用されるが、これによる物流への影響が懸念（「2024年問題」）。
- 国土交通省では、貨物自動車運送事業法に基づく荷主等への「働きかけ」「要請」等による是正措置を講じてきたが、2024年問題を前に、強力な対応が必要。
- このため、新たに「トラックGメン」を設置することで荷主等への監視体制を緊急に強化し、荷主対策の実効性を確実なものに。

⇒ **令和5年7月21日、162名体制※で本省及び地方運輸局等に設置**

※緊急増員80名（本省2名、地方運輸局等19名、運輸支局等59名）、既存定員との併任等82名（本省13名、地方運輸局等16名、運輸支局等53名）



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～）

- 国土交通省では、**11月・12月を「集中監視月間」と位置づけ、全トラック事業者を対象にした調査結果**などを基に、関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、**「要請」「勧告・公表」**を行い、監視を強化。これにより、ドライバーの労働条件の改善や取引適正化に向けた取組の加速化を図る。

悪質な荷主等への監視強化

全トラック事業者を対象にした調査結果（参考1「全トラック事業者を対象にした調査の概要（速報）」）やこれまで入手した情報を基に、悪質な荷主等に対し、**「要請」「勧告・公表」**を行い、早急な是正を促す。

【悪質な荷主等への監視強化】

全トラック事業者を対象にした
荷主による違反原因行為の
調査



集中監視月間
〈11月～12月〉

調査の結果を踏まえた
**「要請」「勧告・公表」の
集中実施**

関係行政機関との連携強化

厚生労働省の**荷主特別対策担当官**や中小企業庁の**下請Gメン**等と連携し、荷主やトラック事業者への**合同ヒアリング**を実施。

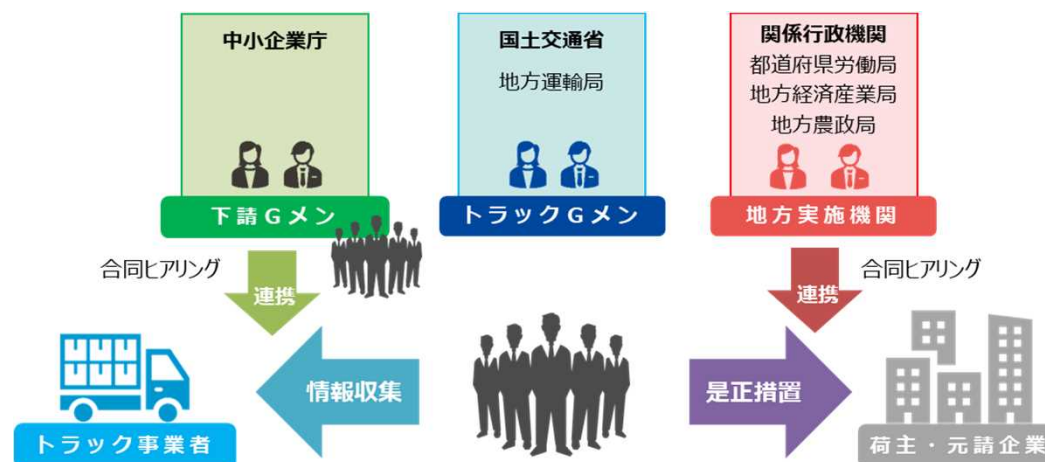
【関係行政機関との連携強化】

情報収集の強化

これまでの**「要請」事例**（参考3「要請事例」）を示しつつ、**プッシュ型情報収集**を実施し、全国の**トラック事業者**や**労働組合**、**地方適正化事業実施機関**からの悪質な荷主等に係る**情報収集**を強化。

トラックGメンの活動実績

トラックGメン発足後、貨物自動車運送事業法に基づく措置として、**「働きかけ」166件（前月比+46件）**、**「要請」6件（前月比+1件）**を実施。（R5.7.21～10.31の実績）（参考2「働きかけ・要請実施件数（令和5年10月末時点）」）、（参考3「要請事例」）



(参考1)全トラック事業者を対象にした調査の概要(速報)

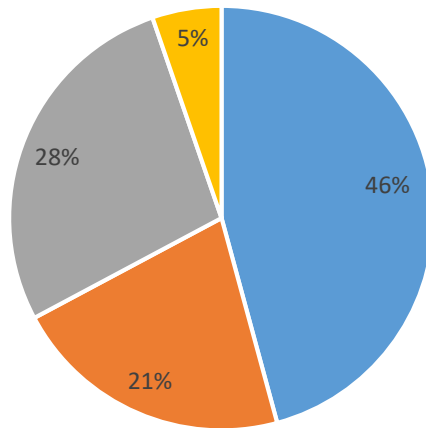
◆本年9～10月にかけて、全トラック事業者を対象にした調査結果は、以下のとおり。

○調査対象事業者数：63, 251者

○回答数：10, 629件(Web回答のみ・1事業者から複数回答ある場合含む)

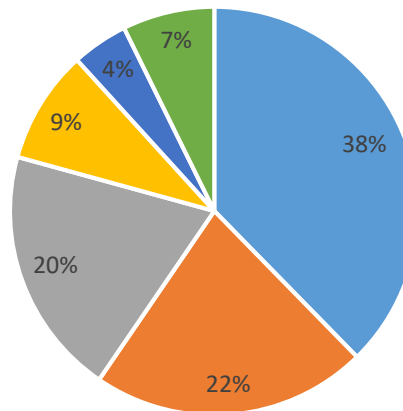
※現在、FAXによる回答を集計中

違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



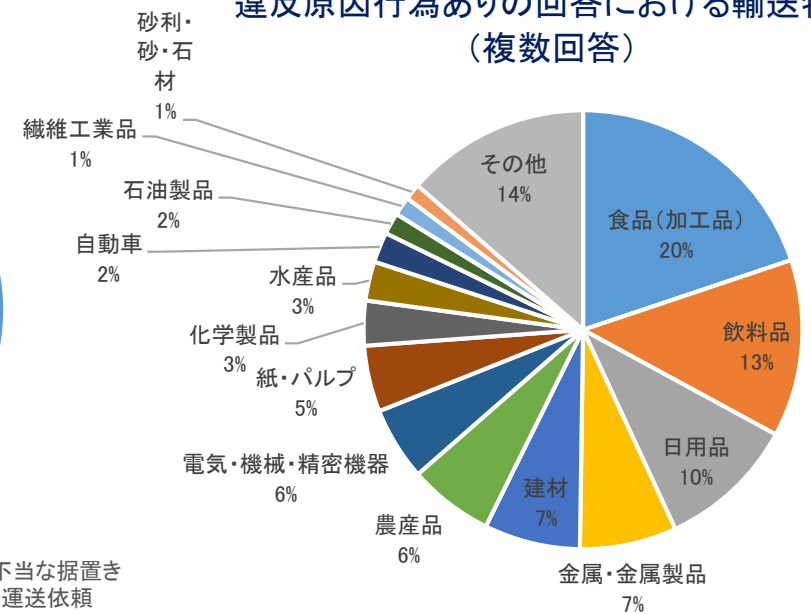
- 発荷主(元請運送事業者は含まない)
- 着荷主
- 元請運送事業者(利用運送事業者含む)
- その他(倉庫事業者等)

違反原因行為の割合



- 長時間の荷待ち
- 契約にない附帯業務
- 過積載の指示・容認
- 運賃・料金の不当な据置き
- 異常気象時の運送依頼
- その他無理な運送依頼

違反原因行為ありの回答における輸送物品(複数回答)



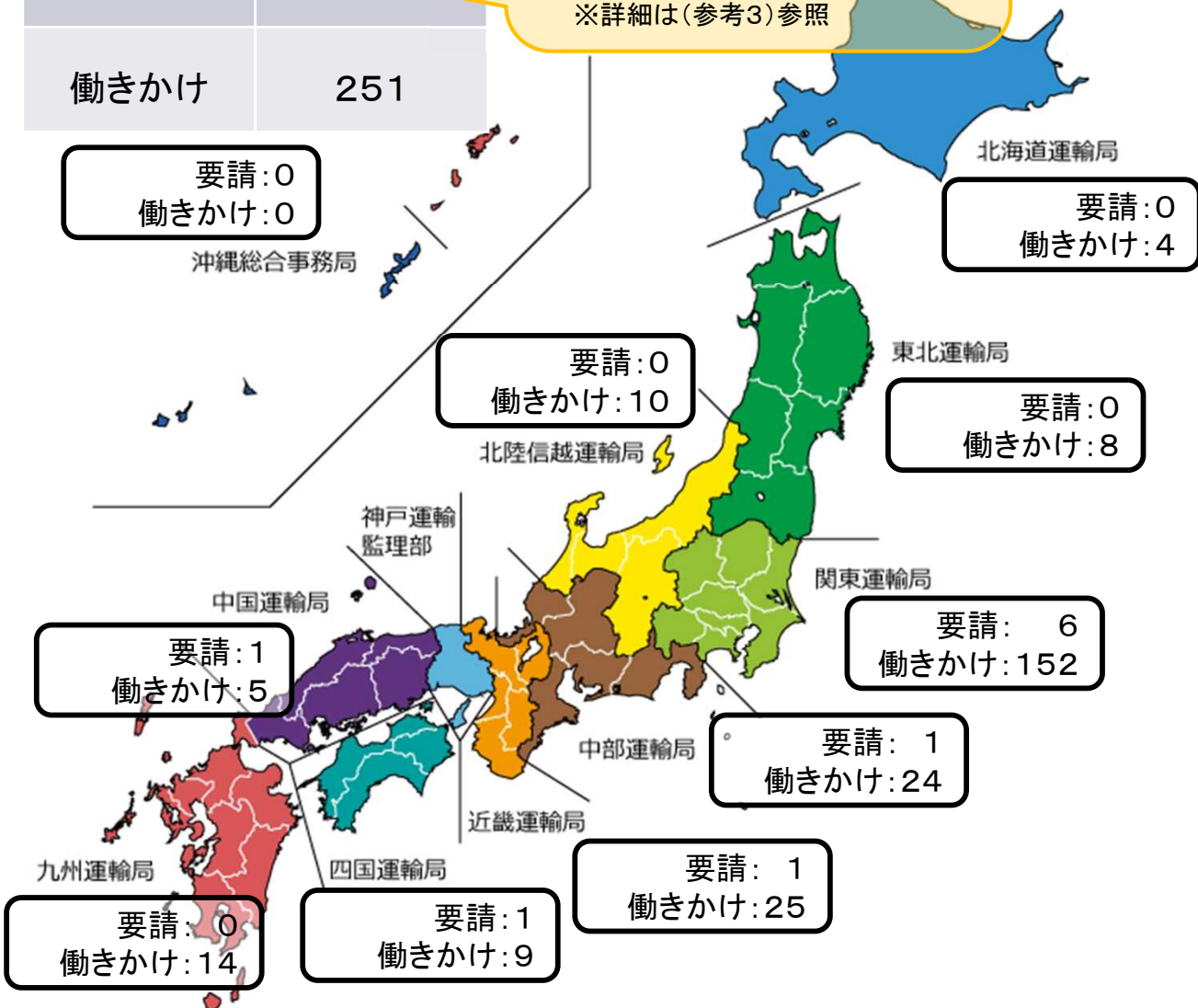
全トラック事業者を対象にした調査により得られた情報とこれまでトラックGメンが収集した情報等を照らし合わせた上、悪質な荷主・元請事業者に対し、**速やかに法的措置(「働きかけ」「要請」「勧告・公表」)を発動!**

(参考2)働きかけ・要請実施件数(令和5年10月末時点)

対応内容	荷主・元請数
要請	10
働きかけ	251

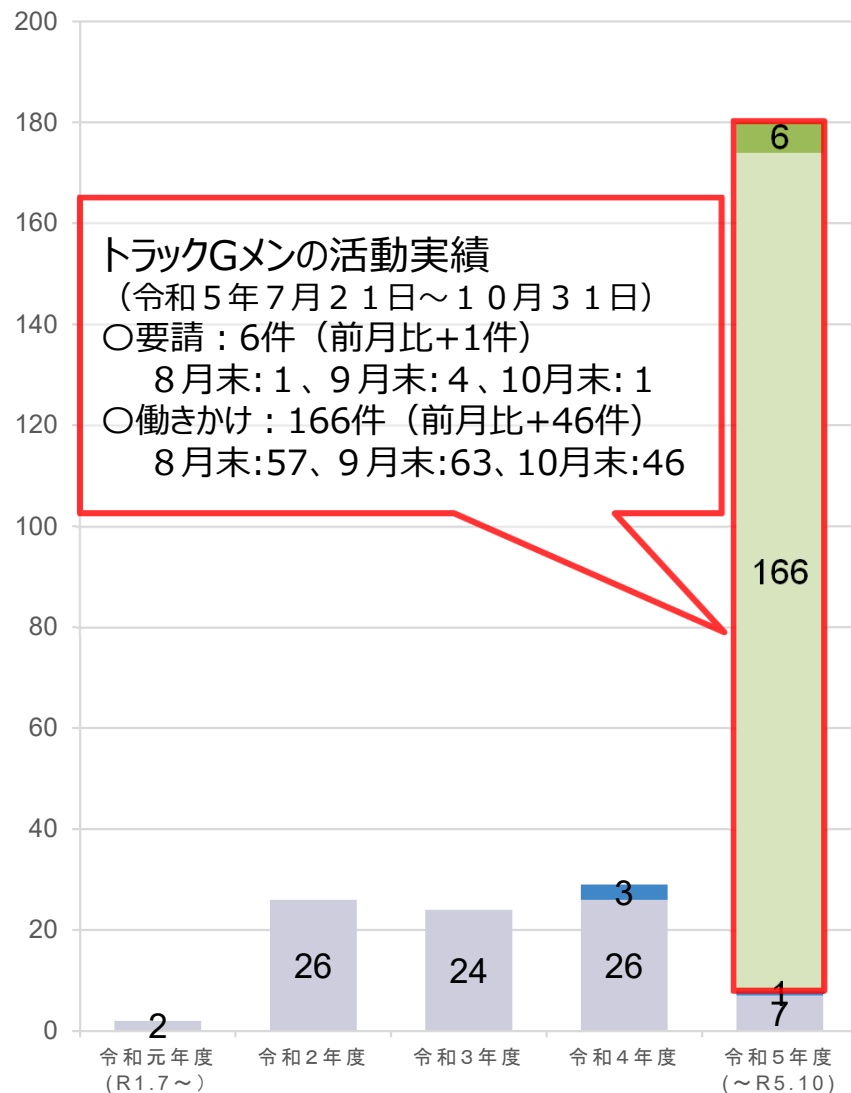
違反原因行為の内訳(重複あり)

- ・長時間の荷待ち: 8件
- ・契約にない附帯業務: 1件
- ・無理な配送依頼: 1件
- ・過積載の指示: 1件
- ※詳細は(参考3)参照



トラックGメンの活動実績

(件) ■働きかけ ■要請 ■働きかけ(Gメン) ■要請(Gメン)



トラックGメンの活動実績

(令和5年7月21日~10月31日)

○要請: 6件 (前月比+1件)

8月末: 1、9月末: 4、10月末: 1

○働きかけ: 166件 (前月比+46件)

8月末: 57、9月末: 63、10月末: 46

※本社所在地から、地域別に整理・表示

(参考3)「要請」事例

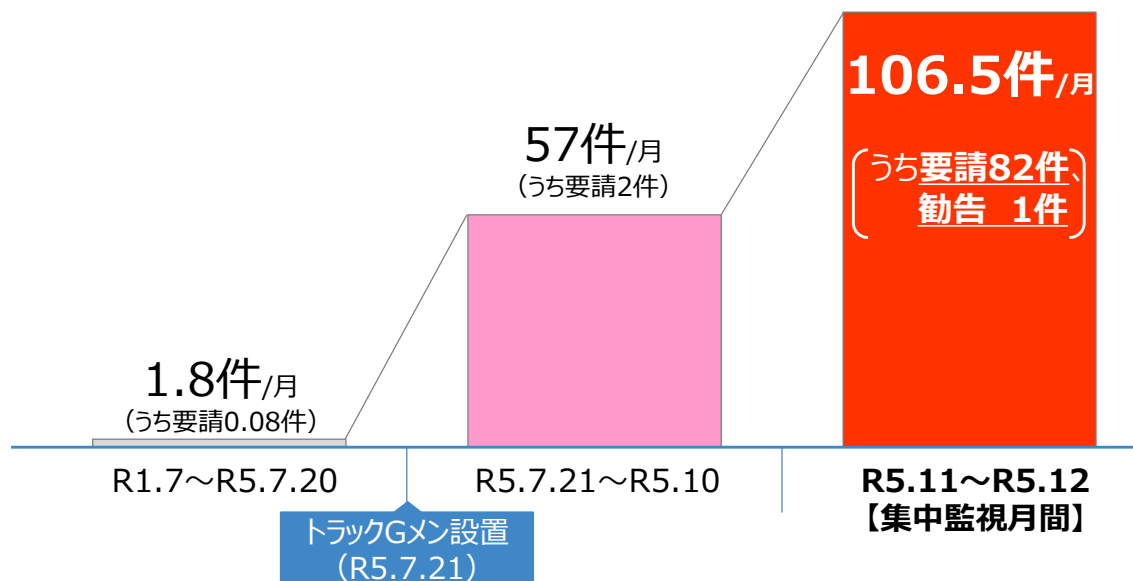
番号	違反原因行為	内容	分類	業態	本社所在地	違反原因行為発生場所
1	長時間の荷待ち	法に基づく働きかけにより、一旦は長時間の荷待ちは改善されたが、その後、 同じ工場において3時間を超える荷待ち が発生していることが疑われたため、令和4年8月に要請を実施	発荷主	製造業	関東	中部
2	長時間の荷待ち	法に基づく働きかけにより、一旦は長時間の荷待ちは解消されたが、 別の拠点で3～4時間の荷待ち発生 の情報が寄せられたほか、関係省庁にも同種の情報が寄せられたため、令和5年2月に要請を実施	発着荷主	運輸業, 郵便業	関東	関東
3	長時間の荷待ち	関係省庁から、長時間の荷待ちの改善について指摘を受けていたものの、改善がなされず、その後も 3～6時間の荷待ちが発生 していることが疑われたため、令和5年5月に要請を実施	発荷主	製造業	四国	四国
4	長時間の荷待ち	荷待ちに係る情報（ 到着から荷下ろし開始までに3時間かかった など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施	元請	運輸業, 郵便業	関東	関東
5	長時間の荷待ち	荷待ちに係る情報（ 数年前から最大7時間に及ぶ荷待ちが発生 など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施	発荷主	サービス業	中部	中部
6	長時間の荷待ち	荷待ちに係る情報（ 3～5時間の荷待ちが恒常的に発生 など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施	着荷主	卸売業, 小売業	中国	近畿、中国
7	長時間の荷待ち	法に基づく働きかけを行った後、荷待ちに係る情報（ 数時間～10時間に及ぶ荷待ちが発生 など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施	元請 (荷主子会社)	運輸業, 郵便業	関東	中部、中国
8	長時間の荷待ち 契約にない附帯業務	荷待ち等に係る情報（ 日常的に4、5時間の荷待ち発生やラベル貼りをさせられる など）が複数寄せられ、長時間の荷待ち及び契約にない附帯業務が発生していることが疑われたため、令和5年10月に要請を実施	発荷主	製造業	近畿	関東
9	無理な配送依頼	法に基づく働きかけにより、改善のための取組に着手したものの、引き続き、無理な配送依頼（ 出荷遅れの説明なく、翌日配送を強要する など）が疑われたため、令和5年7月に要請を実施	元請 (荷主子会社)	運輸業, 郵便業	関東	関東
10	過積載運行の指示	法に基づく働きかけにより、改善のための取組に着手した矢先、 全社レベルでの安全対策に係る情報共有が不十分 であり、 他の拠点でも過積載運行の指示 が疑われたため、令和4年11月に要請を実施	元請	運輸業, 郵便業	関東	近畿

トラックGメンによる「集中監視月間」（令和5年11月・12月）の取組結果

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月）に基づき、**全国162名体制の「トラックGメン」**を設置（令和5年7月）。関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施。
- **令和5年11月・12月**を「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、過去に要請を受けたにもかかわらず、**依然として違反原因行為**をしている疑いのある荷主等に対し、**初めての「勧告」（2件）**を実施（令和6年1月26日）したほか、「働きかけ」「要請」による**是正指導を徹底**。

トラックGメンの活動実績

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



「集中監視月間」の取組

集中監視月間における実績

- **勧告**： **2件【初】**（荷主1、元請1件）
 - **要請**： 164件（荷主82、元請77、その他5）
 - **働きかけ**： 47件（荷主26、元請19、その他2）
- ⇒ 計213件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち（62%）
- 運賃・料金の不当な据置き（14%）
- 契約になかった附帯業務（13%）
- 無理な運送依頼（7%）
- 過積載運行の要求（3%）
- 異常気象時の運行指示（1%）

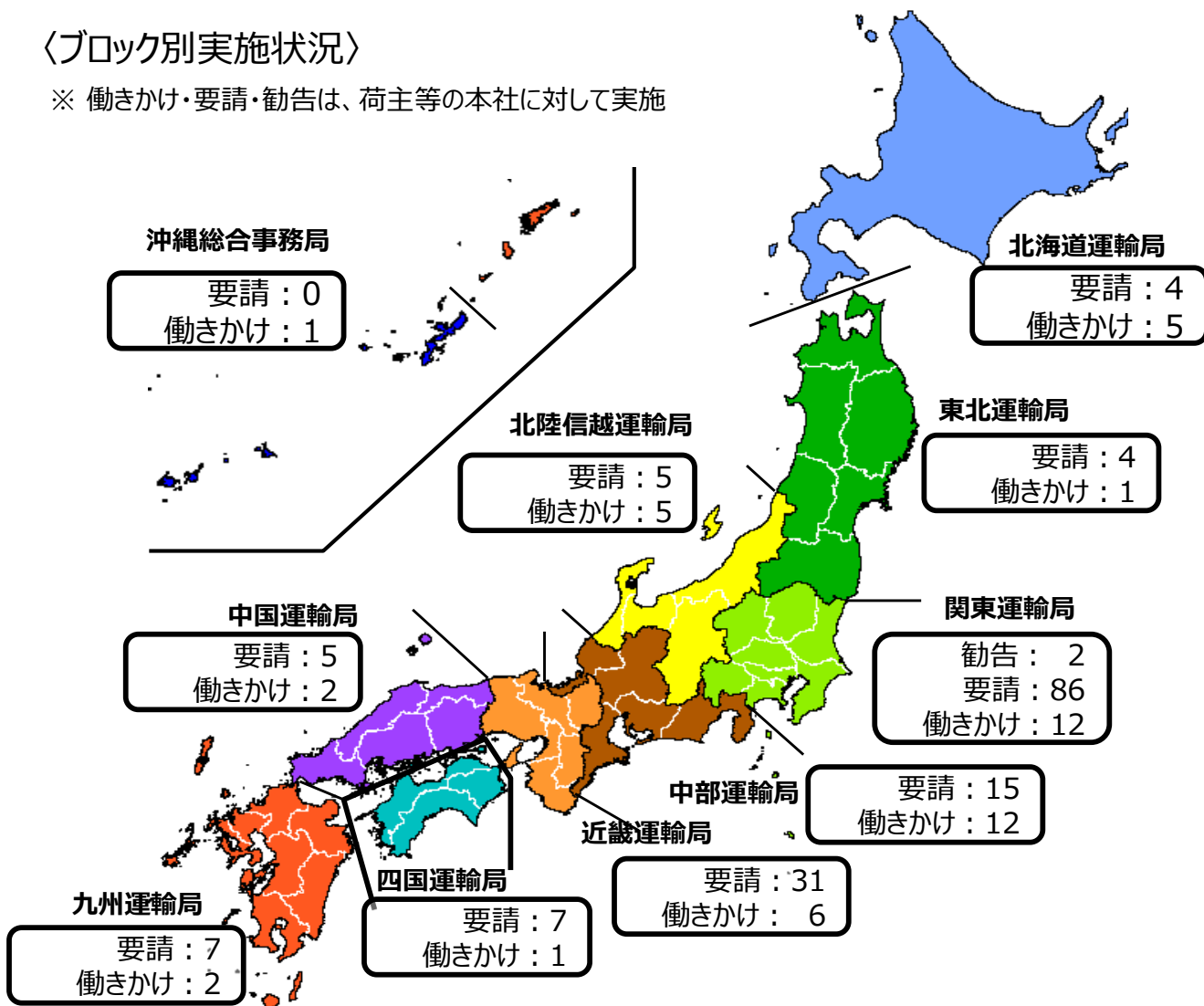
今般「働きかけ」「要請」「勧告」の対象となった荷主等については**フォローアップ**を継続し、**改善が図られない場合は更なる法的措置の実施**も含め厳正に対処。

「集中監視月間」働きかけ・要請・勧告実施件数

- 悪質な荷主や元請事業者等に対し、全国で**164件の「要請」**及び**47件の「働きかけ」**を実施し、違反原因行為の早急な是正を措置。
- さらに、既に「要請」を実施した荷主等のうち、**依然として違反原因行為に係る情報が相当数寄せられた2者に対し、初となる「勧告」を発動し、その旨を「公表」。**

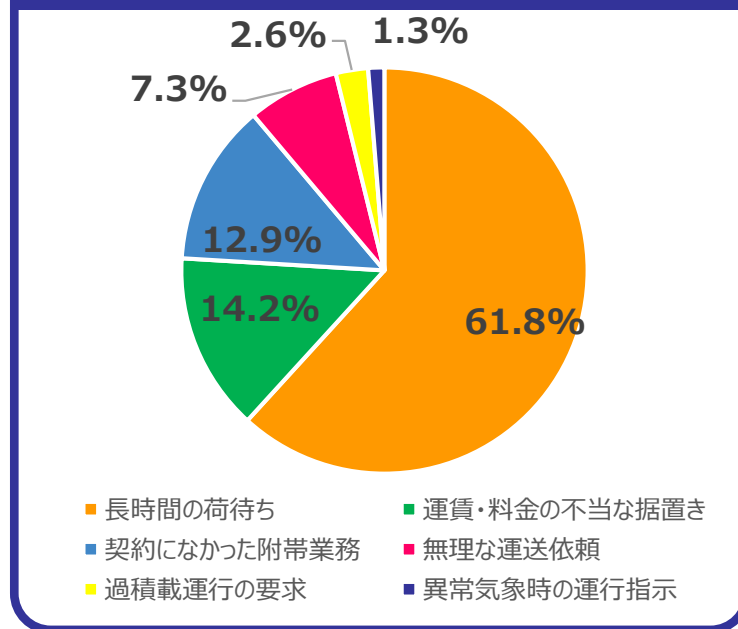
〈ブロック別実施状況〉

※ 働きかけ・要請・勧告は、荷主等の本社に対して実施



対応内容	荷主・元請数	内訳
勧告	2	荷主1・元請1
要請	164	荷主82・元請77・その他5
働きかけ	47	荷主26・元請19・その他2

「集中監視月間」の働きかけ・要請・勧告実施件数の違反原因行為内訳



7. その他

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

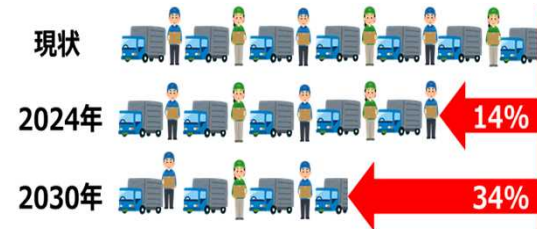
背景・必要性

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

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

○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



法案の概要

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

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

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者の選任**を義務付け。

※法律の名称を変更。

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

【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】

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

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

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

3. 軽トラック事業者に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

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

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

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

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】

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

すべての事業者

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

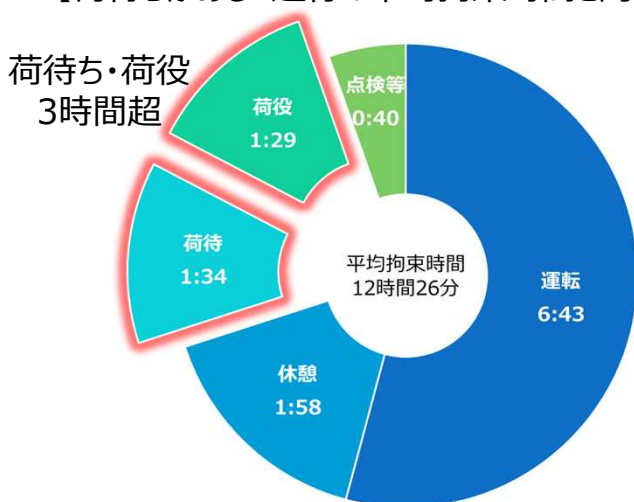
一定規模以上の事業者

- 上記の事業者のうち一定規模以上のものを特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。
- さらに、うち荷主には、**物流統括管理者の選任**を義務付け。

※法律の名称を「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。

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

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



(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

パレット導入



パレットの利用による荷役時間の短縮

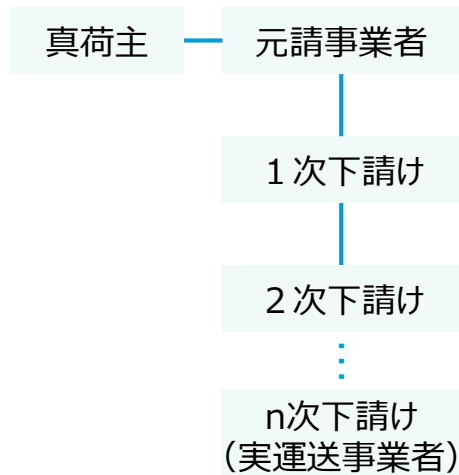
2. トラック事業者の取引に対する規制的措施

【貨物自動車運送事業法】

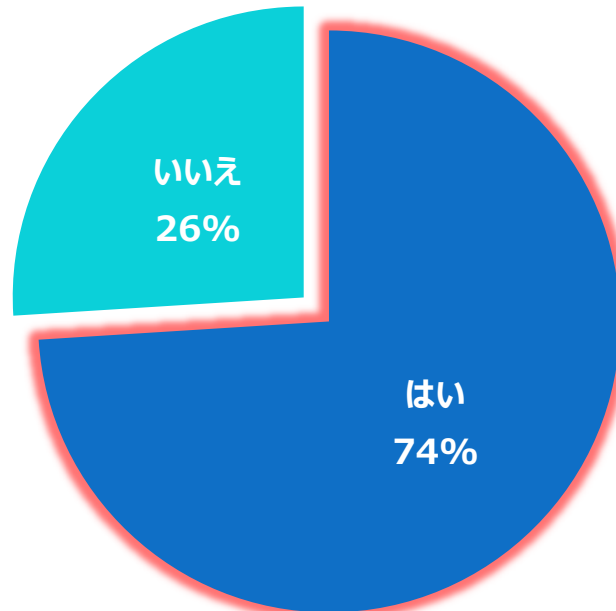
物流業界の**多重下請構造を是正**し、実運送事業者の適正運賃收受を図る。

- 元請トラック事業者**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。
- 荷主・トラック事業者・利用運送事業者**に対し、**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。
- トラック事業者・利用運送事業者**に対し、他の事業者の**運送の利用（＝下請けに出す行為）の適正化**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、責任者の選任**を義務付け。

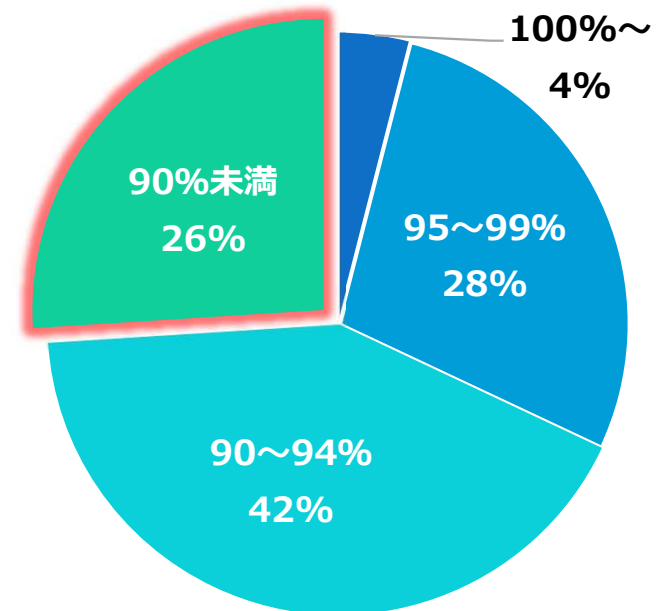
【多重下請構造のイメージ】



【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）

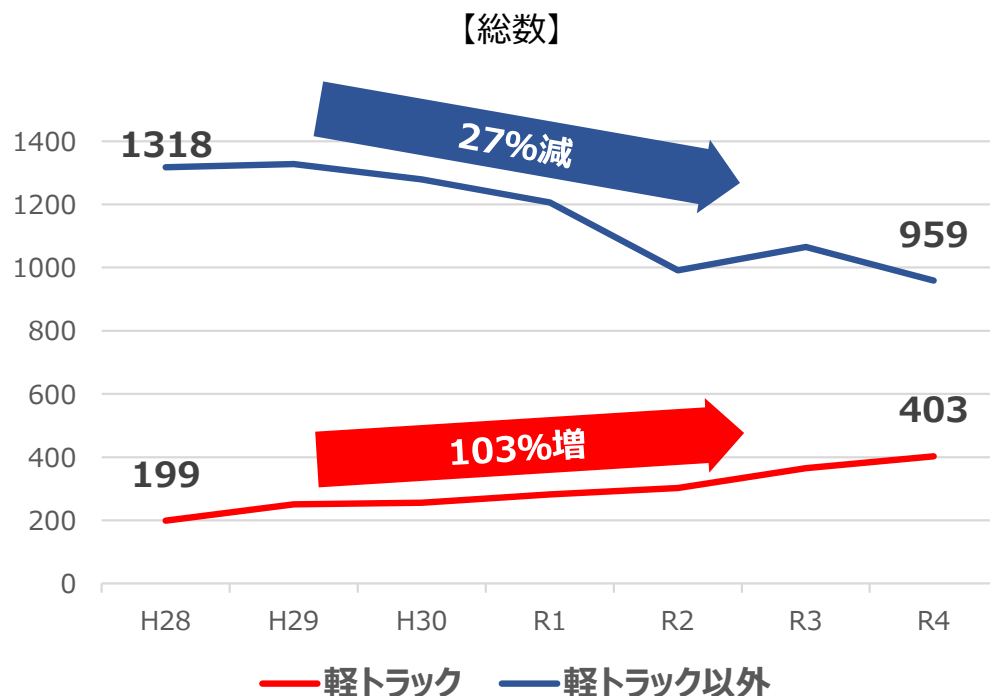
3. 軽トラック事業者に対する規制的措置

【貨物自動車運送事業法】

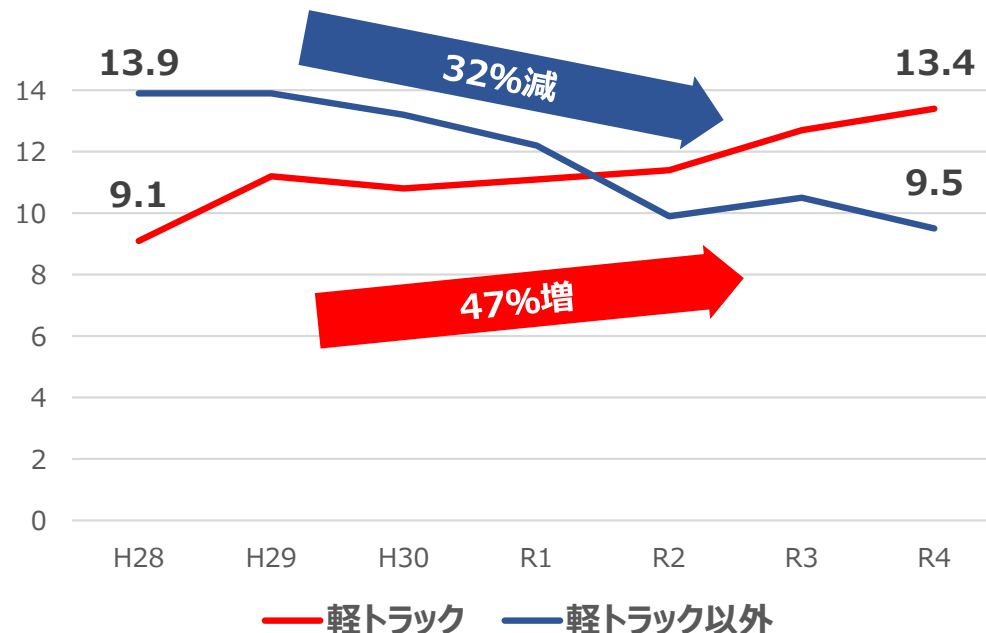
軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増（保有台数当たりの件数も5割増）。

- 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）