

第16回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善栃木県地方協議会

関東運輸局及び栃木運輸支局 の取組について

関東運輸局 栃木運輸支局

令和7年1月31日(金)

目次

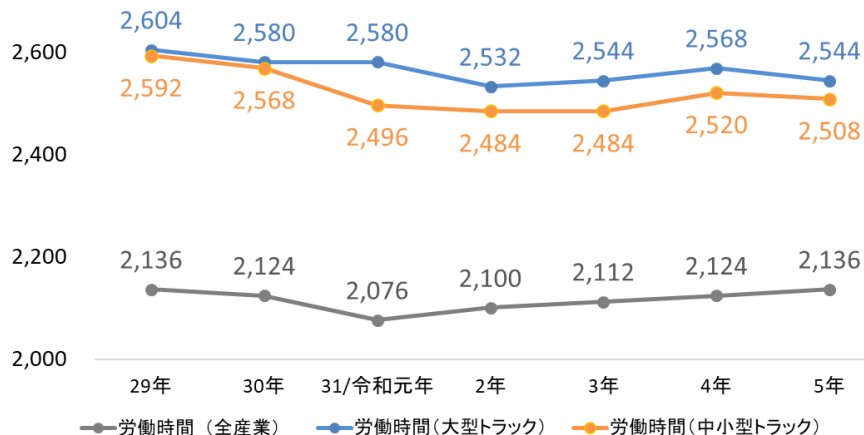
1. トラック事業の現状	2
2. 適正な運賃収受について	5
3. トラック・物流Gメン	10
4. 標準仕様パレット	17
5. 運転者確保対策	20
6. 物流革新に向けた政策パッケージ	24
7. 改正物流法について	31

1. トラック事業の現状

①労働時間

(時間)
2,800

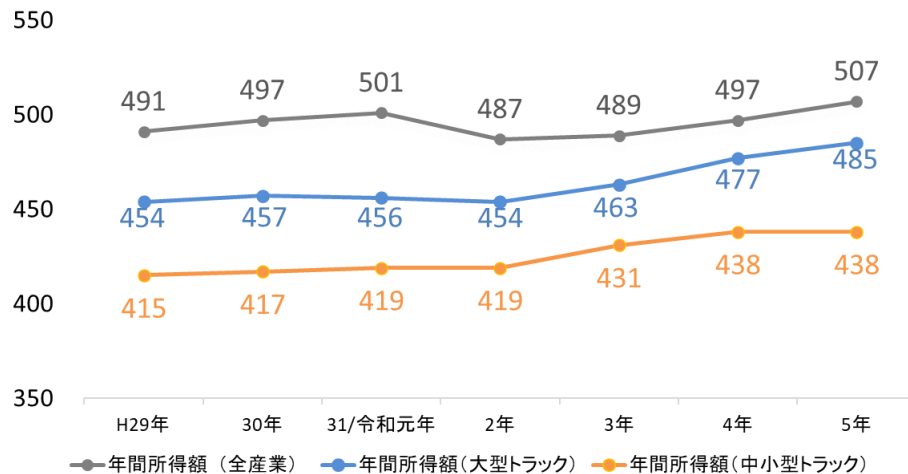
全職業平均より約2割長い



②年間賃金

(万円)

全産業平均より5%~15%低い

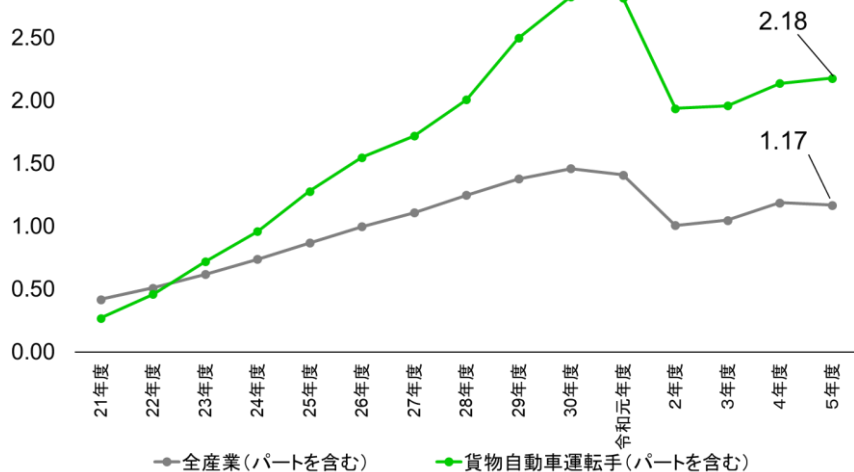


③人手不足

(倍)

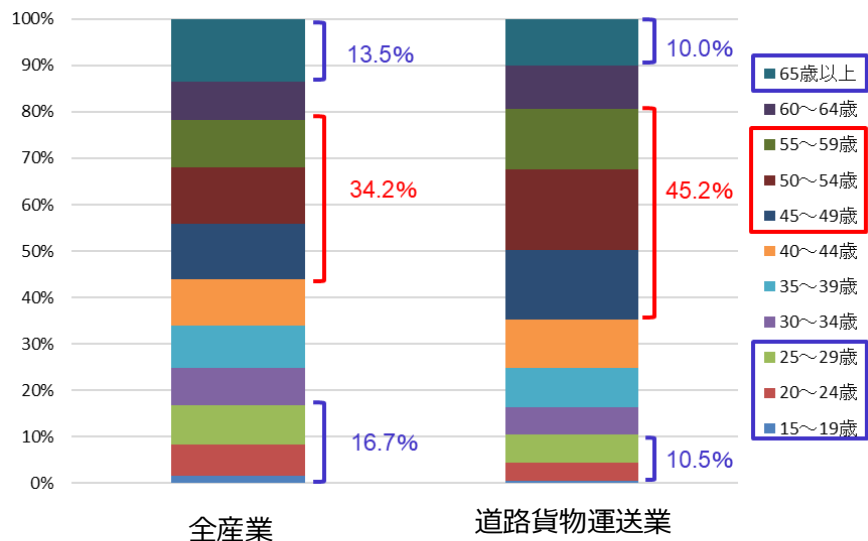
全職業平均より約2倍高い

有効求人倍率の推移



④年齢構成

全産業平均より中年層の割合が高い



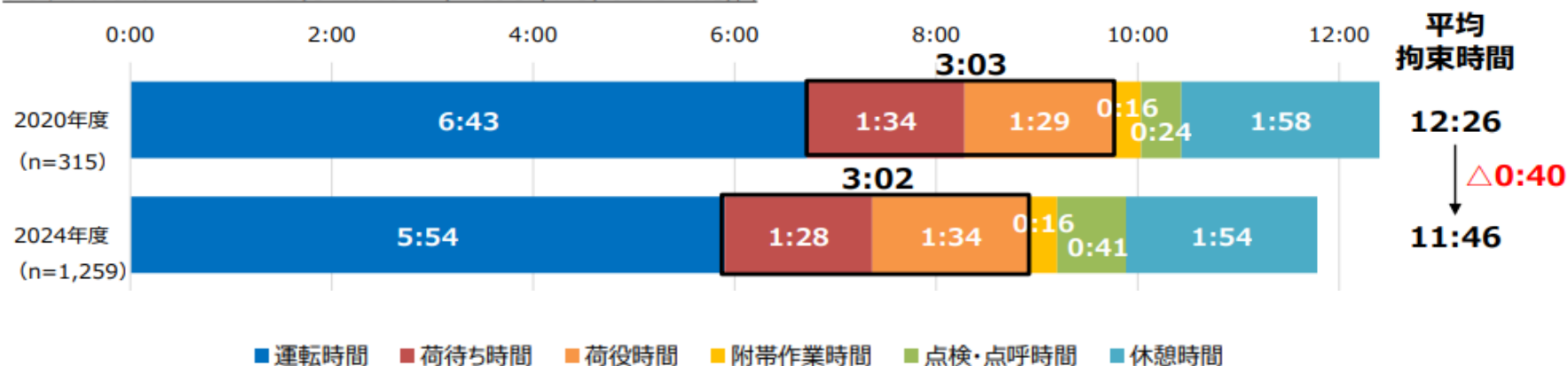
【調査概要】

- 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



2. 適正な運賃収受について

「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、**荷主から対価を受受**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%を別に收受）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】

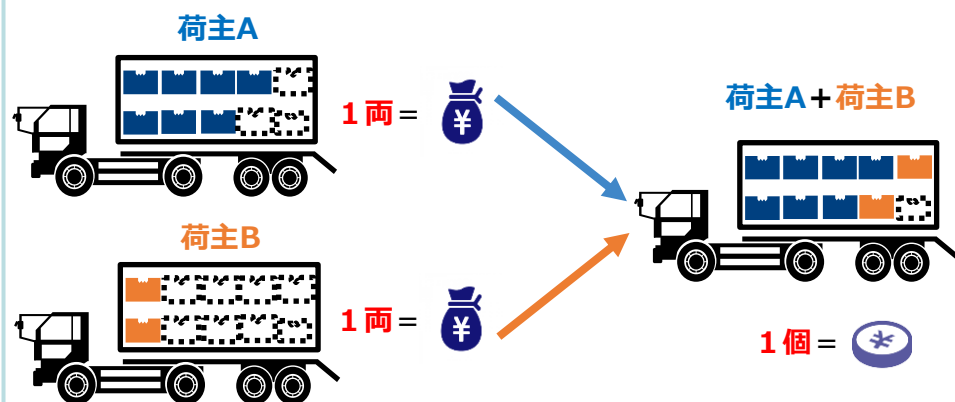
<契約条件の明確化>

- 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】

荷主の皆様

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。



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ご願いたします

トラック運送事業者の皆様

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受受することで、

- ▶ ドライバーの賃金水準が引き上がり、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

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。

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、より活用しやす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。



国土省HP

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 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (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

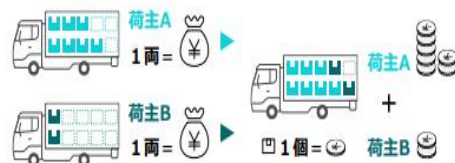
単位：円

種別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (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
4時間制				

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

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
セメントバルク車	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
化成製品輸送車	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收受

	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、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） 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收受	

VII. 利用運送手数料

運賃の10%を当該運賃とは別に收受（運賃から差し引くのではなく、運賃に上乗せて荷主から收受）

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收受

IX. その他実費として收受すべき費用

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收受

X. 燃料サーチャージ

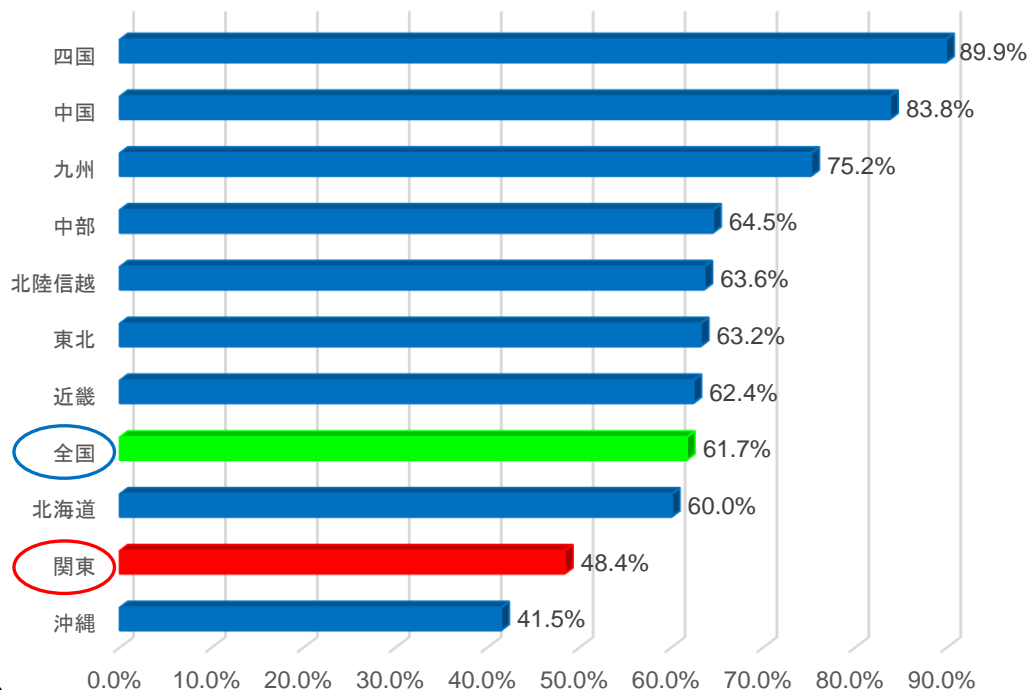
120円を基準価格とし、軽油価格の変動に応じて設定できるよう、算出方法や燃料価格上昇テーブル等を提示

新たな料金表は国土交通省HPに掲載しています

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: R061130時点)



令和6年11月30日時点(関東抜粋)

支局	事業者数 (壺柘除く) H31.3.31現在	件数	割合
茨城	2258	1084	48.0%
栃木	1085	570	52.5%
群馬	1148	482	42.0%
埼玉	3340	1566	46.9%
千葉	2196	942	42.9%
東京	5012	2287	45.6%
神奈川	2535	1571	62.0%
山梨	504	246	48.8%
小計(関東)	18078	8748	48.4%
合計(全国)	56990	35143	61.7%

※告示されてからの累計件数

※標準的な運賃の届出率⇒ 関東 48.4% 全国 61.7%

3.トラック・物流Gメン

「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、

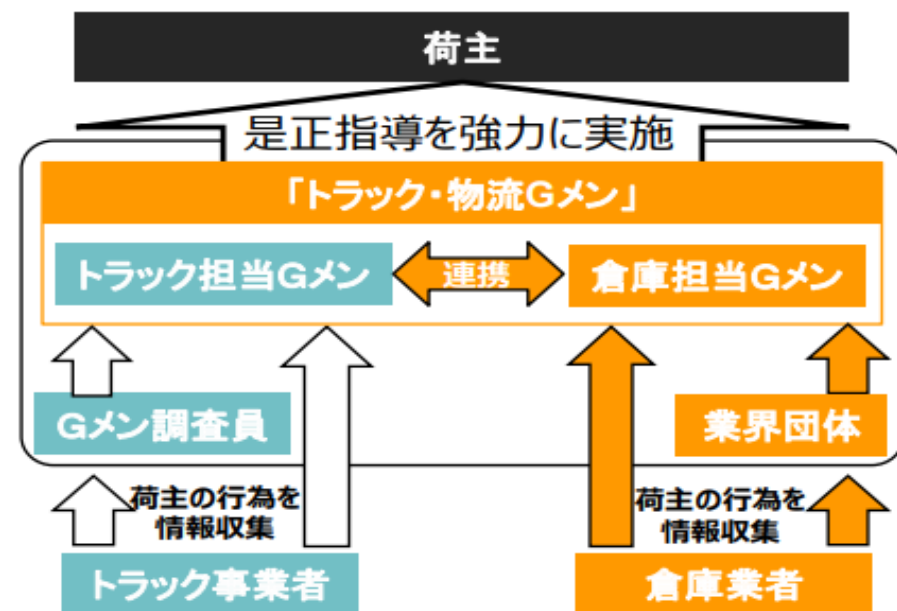
- ・国交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・各都道府県のトラック協会が新たに設ける「**Gメン調査員**」166名

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

違反原因行為に係る実態調査の結果(概要)

◆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。

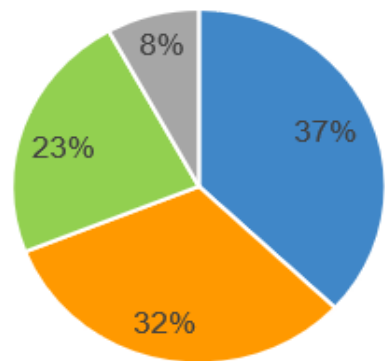
○調査対象事業者数：**62,848者**(R5:63,251者)

○回答数：**24,159件**(R5:23,840件) ※同一事業者からの複数回答を含む。

うち、違反原因行為があったと回答した件数：**3,308件**(R5:4,441件)

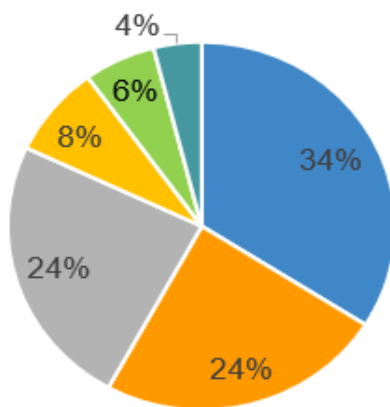
○昨年調査に比べて、すべての違反原因行為において件数が減少したが、昨年同様に輸送品目別では、「**食品**」の割合が一番高くなっている。

違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



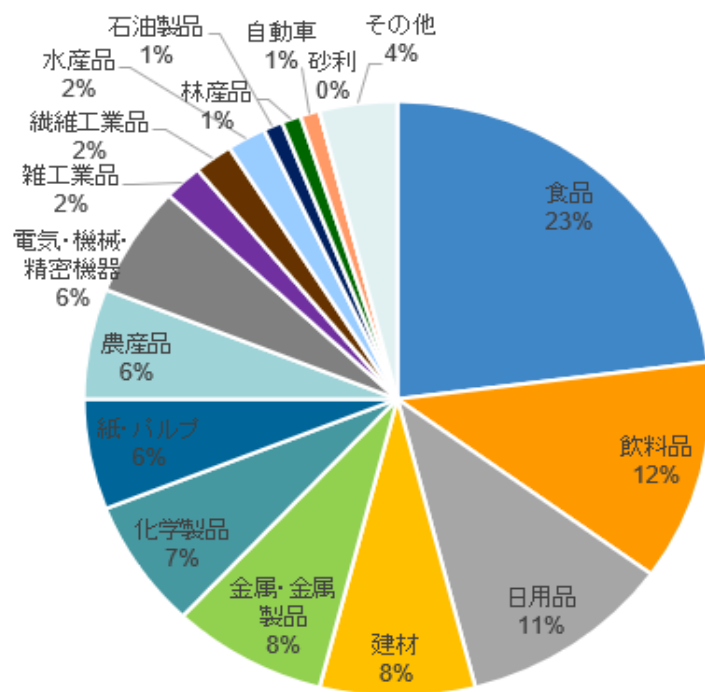
- 発荷主(元請運送事業者は含まない)
- 元請運送事業者(利用運送事業者含む)
- 着荷主
- その他(倉庫事業者等)

違反原因行為の割合



- 長時間の荷待ち
- 運賃・料金の不当な据置き
- 契約にない附帯業務
- 異常気象時の運行指示
- 無理な運送依頼
- 過積載運行の要求

違反原因行為ありの回答における輸送物品(複数回答)



違反原因行為に係る実態調査の結果(主な傾向)

- ◆回答のあったトラック事業者のうち、Gメンの活動を認知している割合は約78%となっている。
- ◆違反原因行為の実態調査を基にGメンが追加でトラック事業者から詳細情報を収集したところ、違反原因行為の上位3位では、下記のような傾向があった。
- ◆一方、違反原因行為があると回答したトラック事業者のうち、匿名で連絡が取れないもの(約24%)、Gメンによる追加調査を希望しないもの(約32%)、是正指導に活用を望まないもの等(約9%)※があり、是正指導に至らない事案も多く、今後ともGメン活動に対するトラック事業者の理解と協力を得ていくことが重要。※重複あり

長時間の荷待ち

- ・荷主から到着時間の指定があった割合は約53%。
- ・1～2時間の荷待ち(荷役を含まず)が最も多く、次が2～3時間、3時間超の順となっている。
- ・トラック事業者からは、「待機時間解消のために予約システムを導入されたが、予約できる時間が限られており予約が取れない。」、「リフトマンが不足しており、バースに着いても荷役が始まらない。」、「オーダーの早期化を着荷主に依頼している。」といった声が多く聞かれた。
- ・他方、運送会社の都合による荷待ち(「予約をしていない」「予約時間よりも早く到着した」等)への指摘もあった。

運賃・料金の不当な据置き

- ・金額を書面で提示したうえ、運賃交渉している割合は約62%。
- ・トラック事業者が提示した根拠で主なものは、「自社原価(標準的運賃を基礎としたものを含む)」。
- ・交渉したが一方的に決定した価格を押し付けられ、希望する値上げ等に至らなかったという案件が多い。
- ・元請に交渉したところ、真荷主が値上げに応じてくれないことを理由に据え置かれたという案件もあった。

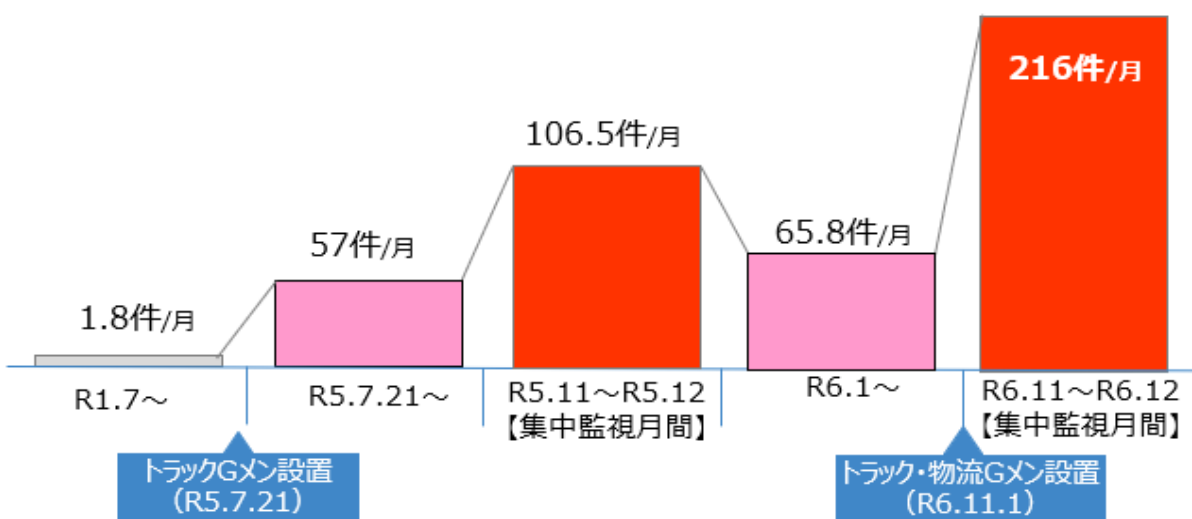
契約にない附帯業務

- ・契約にない附帯業務の種類として「荷物の仕分け作業」と回答したものの割合が一番高かった(約24%)。
- ・トラック事業者からは「昔からの商慣習によるものであり、やめることを言い出しにくい。」との声が多く聞かれた。
- ・「配送先で指示された附帯業務について発荷主に確認したところ、やらなくてもいいと言われ着荷主と認識が異なっている。」という案件もあった。

- 「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6年11月には、物流産業全体の取引適正化を進めるため、トラックGメンを「トラック・物流Gメン」へ改組し、本省・地方運輸局等の物流担当部署の職員と、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」を加えた総勢360名規模に体制を拡充。
- 令和6年11月・12月を「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、「勧告」（2件）を実施（令和7年1月30日）したほか、「働きかけ」（423件）、「要請」（7件）による是正指導を徹底。

トラック・物流Gメンによる集中監視月間の活動実績

＜月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数＞



働きかけ等の実施件数（R6.11～R6.12）

- 勧告 : 2件（荷主1、その他1）
- 要請 : 7件（荷主4、元請2、その他1）
- 働きかけ : 423件（荷主304、元請104、その他15）

⇒ 2ヶ月間で計**432件**の法的措置を実施

Gメン調査員からの情報提供

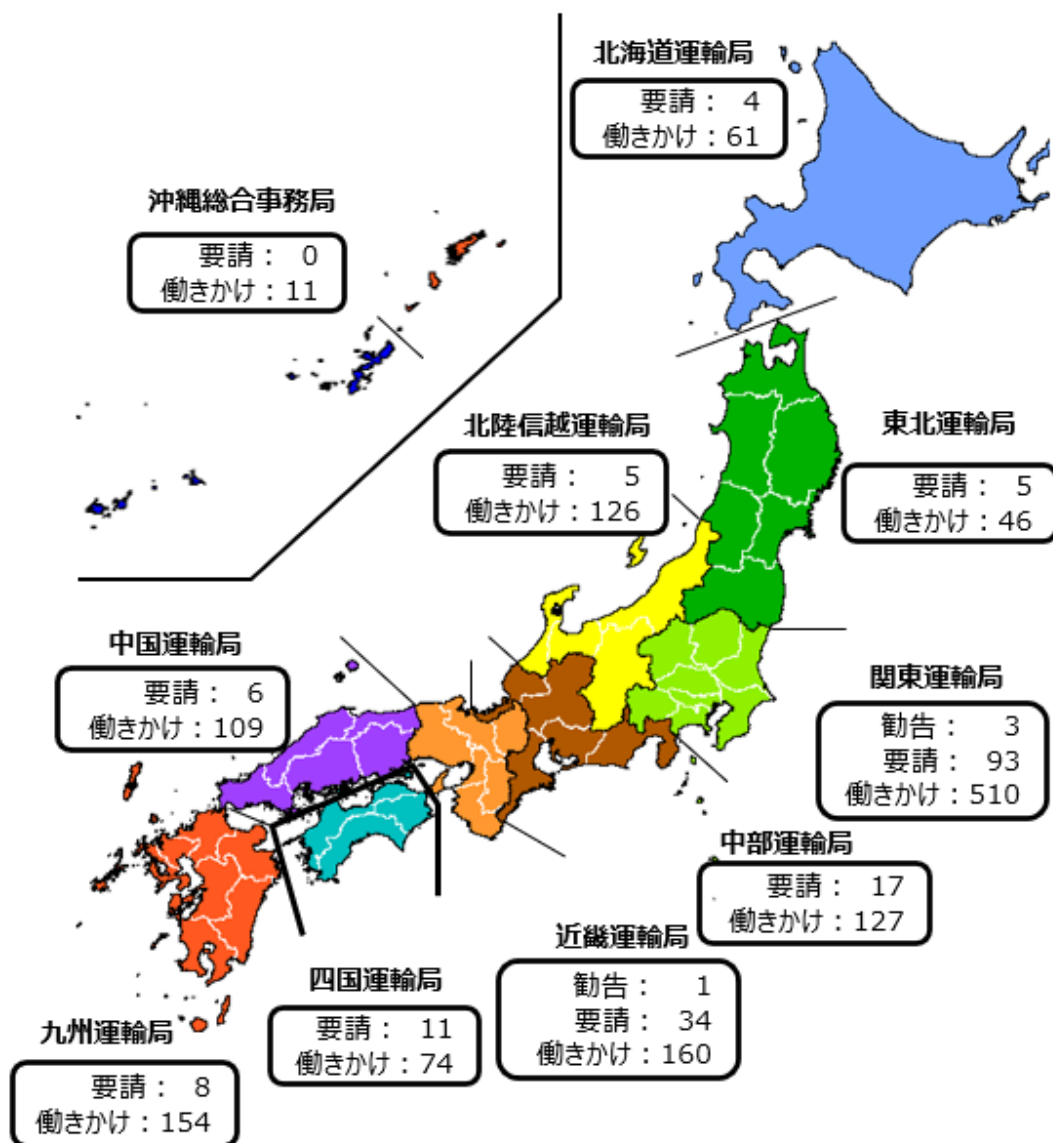
- 運輸支局にR6.12.28までに計**115件**の通知あり

倉庫業担当Gメンによる倉庫業者へのヒアリング

- 業界と連携して倉庫業者へのヒアリングを実施。
- 各地方運輸局等においても、倉庫事業者や地区協会へのヒアリングを所轄地域にて実施。

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。

〈運輸局別働きかけ・要請・勧告実施件数〉 R1.7~R6.12



働きかけ等の累計実施件数 (R1.7~R6.12)

- 勧告 : 4件 (荷主2、元請1、その他1)
- 要請 : 183件 (荷主94、元請83、その他6)
- 働きかけ : 1,378件
(荷主942、元請399、その他37)

⇒ 計1,565件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (48%)
- 契約にない附帯業務 (20%)
- 運賃・料金の不当な据置き (16%)
- 無理な運送依頼 (7%)
- 過積載運送の指示・容認 (5%)
- 異常気象時の運送依頼 (4%)

積込先、配送先で 困りごと、ありませんか。

情報ください



恒常的に長い荷待ち時間

過労運転防止義務違反を招くおそれがあります。



無理な到着時間の設定

最高速度違反を招くおそれがあります。

過積載になるような依頼

過積載運行を招くおそれがあります。



異常気象時の運行指示

輸送安全確保義務違反を招くおそれがあります。

そのほか、こんな行為についても情報があればお寄せください。

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

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



【電話でのご連絡はこちらまで】

国土交通省 関東運輸局 自動車交通部 貨物課 045-211-7248



トラックGメンポータルサイト
※内容は順次更新中

東京運輸支局 03-3458-9231(内線1) 神奈川運輸支局 045-939-6800(内線1) 埼玉運輸支局 048-624-1835(内線3)
群馬運輸支局 027-263-4440(内線1) 千葉運輸支局 043-242-7336(内線2) 茨城運輸支局 029-247-5348(内線1)
栃木運輸支局 028-658-7011 山梨運輸支局 055-261-0880

「トラックGメン」とは...

トラックGメンは、適正運賃の収受や労働環境の改善を実現し、2024年問題の解決を目指すため国土交通省が創設した専門部隊です。
「プッシュ型(積極的)情報収集」や、違反原因行為の疑いのある荷主・元請事業者への「働きかけ」や「要請」等を行い、改善に向けた計画策定を指導します。

【働きかけ・要請の手順】



【働きかけや要請後の改善事例】

依頼(契約)になかった附帯作業 (食品製造卸会社・真荷主等)
-改善策-
作業範囲、運送料金、作業附帯料金をそれぞれ分けて契約を締結



長時間の荷待ち(製造業・発荷主) 働きかけ後の再発により要請実施
-改善策-
「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」などを実施



※「働きかけ」⇒「要請」を行っても改善がみられない場合には「勧告」や「公表」を行うこととなります。

積み込み先や配送先でお困りのことがございましたら、目安箱への投稿、又は最寄りの運輸局または運輸支局へ情報提供をお願いします。

<投稿いただきたい内容(目安箱)>

- ご意見・事例の分類
 - ・・・長時間の荷待ち、依頼にない附帯業務など
- ご意見・事例の具体的な内容
 - ・・・いつ、どこで、誰から、どのようなことをさせられたか
- 貨物の種類
 - ・・・加工食品、日用品、機械・機械部品など
- 発着荷主の業態
 - ・・・農林漁業、鉱業・砕石業・砂利採取業など
- 投稿者の情報
 - ・・・会社名、お名前、ご職業、ご連絡先など
 - ※「国土交通省からの連絡可否」において、「連絡不可」を選択いただいた場合には、ご連絡を差し上げることはありません。
 - ※荷主等(働きかけ・要請の対象)から情報提供元が特定されないように配慮します。

目安箱(具体的イメージ)

Q1. ご意見・事例の分類について、該当する項目1つを選択してください。(必須)

Q2. 記入欄を参考にし、ご意見・事例を具体的に記入ください。

Q3. 投稿者情報

Q4. 投稿内容

Q5. 投稿日時

Q6. 投稿内容

Q7. 投稿内容

Q8. 投稿内容

Q9. 投稿内容

Q10. 投稿内容

Q11. 投稿内容

Q12. 投稿内容

Q13. 投稿内容

Q14. 投稿内容

Q15. 投稿内容

Q16. 投稿内容

Q17. 投稿内容

Q18. 投稿内容

Q19. 投稿内容

Q20. 投稿内容

4. 標準仕様パレット

パレット標準化に向けた取組について（パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ）

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



バラ積み・バラ卸し

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



パレットからパレットへの積み替え



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 (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 (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、 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。 ※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、 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。 ※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。

パレット標準化に向けた取組について（パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ）

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		
発着荷主	(1)標準仕様パレットの活用推進					★ ゴール目標 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、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

5. 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おうための情報サイト**

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。また、トラガール活躍中の会社経営者へのインタビュー記事を掲載。

• 企業向けに役立つ情報を掲載

企業側においてトラガールが活躍することにより期待できる効果やトラガール推進企業へのオススメ施策を紹介。

• 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。

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。



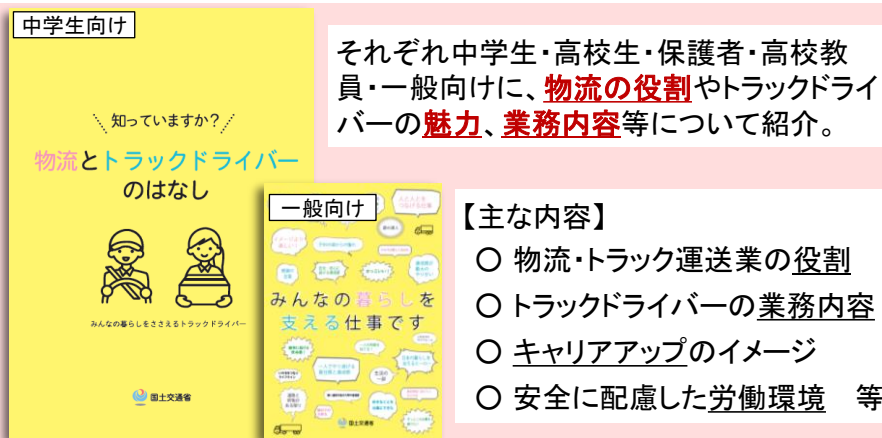
- トラック運送業は、我が国の経済・国民生活を支える重要な産業である一方、近年、**ドライバー不足が深刻化**。
- 将来の担い手を確保するため、トラック運送業における**効果的な理解促進・魅力発信、人材確保・育成等**に向けた基礎調査を実施し、結果を踏まえた**パンフレット・好事例集**を公表。

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】

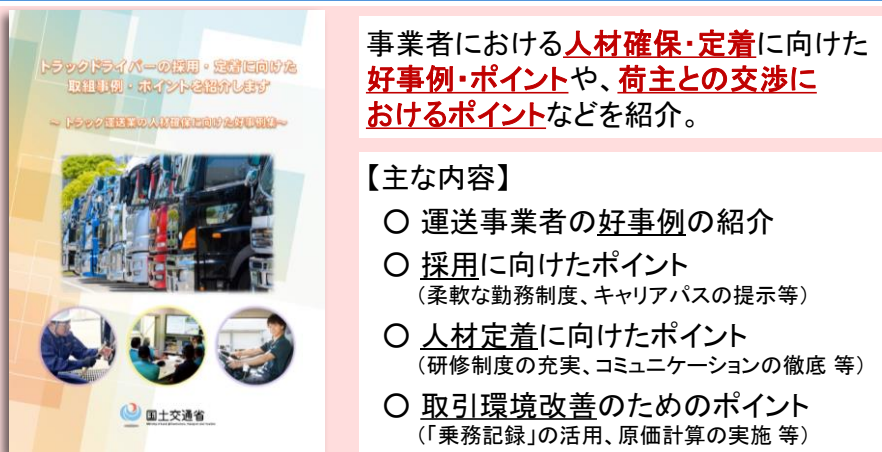
- 物流・トラック運送業の**役割**
- トラックドライバーの**業務内容**
- **キャリアアップ**のイメージ
- **安全に配慮した労働環境** 等

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7年1月16日時点の賛同企業数
3,028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
- ポータルサイト：<https://white-logistics-movement.jp/>



「働きやすい」職場認証制度

※令和6年4月5日現在の認証事業者数
トラック事業者 2,502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。日本海事協会ウェブサイト：<https://www.untenshashokuba.go.jp/>



6. 物流革新に向けた政策パッケージ

- 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**適正運賃收受・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

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

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

2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく取組み

荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**抜本的・総合的な対策**を「政策パッケージ」として策定

※第5回「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」資料より抜粋

(1) 物流の効率化

【即効性ある設備投資の促進】

<自動フォークリフト>



<自動倉庫>



【「物流標準化」の推進】

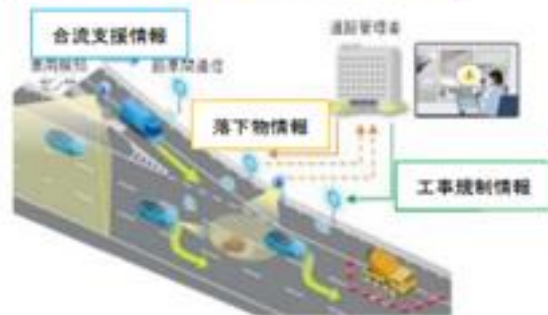


パレットからパレットへの積み替え



「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮

【「物流DX」の推進】



<自動運転サービス支援道>



<自動運行船>

【ダブル連結トラックの導入促進】



<ダブル連結トラック>

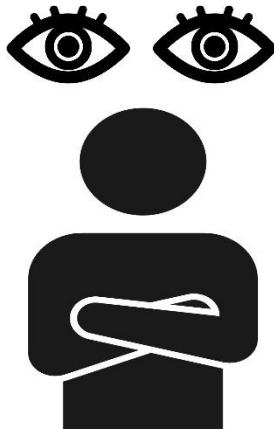


(2) 商慣行の見直し

【物流法改正】
(規制的措置の導入)



【トラック・物流Gメンによる是正指導】



【「標準的運賃」の周知・徹底】

【距離制運賃】

車種別 キロ数	陸路運輸用 (単位:円)			トレーラー (20tトラック)
	小型車 (2tトラック)	中型車 (4tトラック)	大型車 (10tトラック)	
10km	15,790	18,060	22,540	27,940
20km	17,600	20,160	25,330	31,550
30km	19,410	22,270	28,120	35,160
40km	21,220	24,370	30,910	38,770
50km	23,040	26,480	33,700	

【時間制運賃】

種別	車種別 キロ数	陸路輸送用 (単位:円)			
		小型車 (2tトラック)	中型車 (4tトラック)	大型車 (10tトラック)	トレーラー (20tトラック)
8 時 制 10km	普通	31,380	37,260	48,520	62,280
	夜間	29,970	36,050	47,370	59,810
	既設	31,860	37,740	49,000	62,760
	特別	31,380	37,260	48,520	62,280
	標準	25,710	31,170	39,200	47,770
	夜間	25,260	30,620	38,750	47,320
	特別	31,420	37,300	48,560	62,320
	既設	29,790	36,000	47,260	60,010
	特別	30,890	36,800	48,060	61,010
	特別	29,010	33,900	43,010	56,880
4 時 制 10km	普通	19,860	23,280	29,120	36,780
	夜間	17,980	21,630	26,800	33,600
	既設	21,410	25,210	31,560	40,260
	特別	19,770	23,570	29,510	36,880
	標準	15,410	18,260	23,010	29,120
	夜間	14,410	17,260	22,010	27,770
	特別	18,410	22,010	28,010	35,610
	既設	18,210	21,810	27,810	35,410
	特別	18,800	22,310	28,300	36,110
	特別	18,800	22,310	28,300	36,110

(3) 荷主・消費者の行動変容

【再配達削減に向けた取組み】

＜ポイント還元実証事業（昨年10月～）＞



<p>Eコマース事業者</p> <p>amazon</p> <ul style="list-style-type: none"> 一回受け取りの推進 等 <p>→ 非対面等多様な受け取りを活用し一度で受け取れた場合にポイント還元</p>	<p>Rakuten</p> <ul style="list-style-type: none"> 日付指定一回受け取りキャンペーン 等 <p>→ 日付指定による一回の受け取りでポイント還元</p>	<p>LINEヤフー</p> <ul style="list-style-type: none"> おトク指定便キャンペーン 等 <p>→ お届けまで余裕のある日付を選択した場合にポイント還元</p>
<p>物流事業者</p> <p>ヤマト運輸</p>	<p>SAGAWA</p>	<p>日本郵便</p>

【「送料無料」表示の見直し】

【物流法改正】(規制的措置の導入)

- 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

主要施策のポイント

(1) 適正運賃收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 P2
 - ・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 P3
- 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の徹底（トラックGMによる集中監視） P4

(2) デジタル技術を活用した物流効率化 P5

- 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 P6

- 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 P7

- 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 P8

- 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

「物流革新に向けた政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応

資料

- 物流の停滞が懸念される「2024年問題」に対応するため、昨年6月に、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抜本的・総合的な対策を取りまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」（以下「政策パッケージ」という。）を決定した。
- また、昨年10月には、可能な施策の前倒しを図るべく、「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめた。
- さらに、本年2月には、両パッケージに基づき、中長期的な対策として、物流の適正化・生産性向上をさらに進めるため、「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定・公表した。
- 今般、トラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用された2024年4月から4か月が経過しようとしていることや、政策パッケージに盛り込まれた対策を具体化した改正物流法が本年5月に公布されたことを踏まえ、政策パッケージの進捗状況と今後の対応について報告を行う。
- 当該報告を踏まえ、2030年度に不足する輸送力34%を補うことを目指し、荷待ち・荷役の削減、積載率向上、モーダルシフト、再配達削減等に着実に取り組んでいくための必要な施策について検討を進めることとする。

輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）



「政策パッケージ」の構成

1. 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

7. 改正物流法について

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
- 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
- 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**改正物流法案**の閣議決定、国会提出
関係閣僚会議において「2030年度に向けた**政府の中長期計画**」を策定
「**物流革新・賃上げに関する意見交換会**」を開催
- 5月** **改正物流法 公布**



我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議
(2023.3.31)



岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話
(2023.9.28)



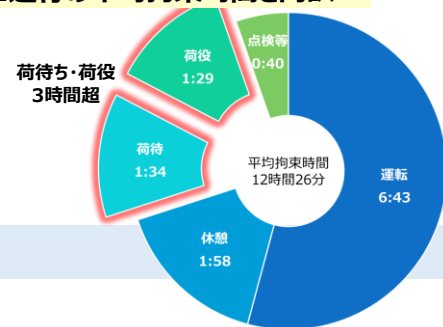
物流革新・賃上げに関する意見交換会
(2024.2.16)

具体的な施策 3つの柱

(1) 商慣行の見直し 物流の適正化・生産性向上を図るため、**荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）**の双方において非効率な商慣行を見直す。

- 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）
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃 收受・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

荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳



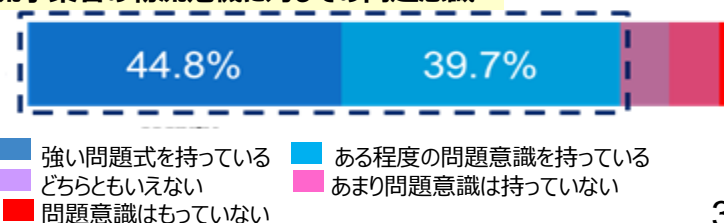
(2) 物流の効率化 物流GX・DX・標準化等により、新技術も活用しつつハード・ソフト両面で物流を効率化する。

- 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**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 荷主企業や消費者の意識改革・行動変容に向けて、広報活動にとどまらず、**新たな仕組み**の導入を含めて取り組む。

- 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

荷主企業・物流事業者の物流危機に対しての問題意識



流通業務総合効率化法（荷主・物流事業者に対する規制的措置）

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。
- 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。

一定規模の以上の事業者

- 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**。

貨物自動車運送事業法（トラック運送事業者の取引に対する規制的措置）

- 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**。
- 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**。

貨物自動車運送事業法（軽トラック運送事業者に対する規制的措置）

- 軽トラック運送事業者に対し、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。



改正物流法のポイント①

➡ 法律が適用される「荷主」の範囲を明確化

従来の法律では範囲が曖昧だった「荷主」について、「発荷主」のみならず、**運送契約の締結者とならない「着荷主」等も含めて定義。**

発荷主

- ① 自らの事業に関し、継続してトラック事業者・利用運送事業者との間で運送契約を締結する者
- ② 運送契約の締結者ではないが、自らの事業に関し、継続して貨物をドライバーに引き渡す者（他者に行わせる場合を含む）

着荷主

- ① 自らの事業に関し、継続してトラック事業者・利用運送事業者との間で運送契約を締結する者
- ② 運送契約の締結者ではないが、自らの事業に関し、継続して貨物をドライバーから受け取る者（他者に行わせる場合を含む）



改正物流法のポイント②

➡ 荷主に対し、新たに規制的措置を創設

物流に関わる当事者として、**発荷主・着荷主の双方に対し**、ドライバーの負担軽減や、物流効率化に資する**取組みを義務付け**。

全ての企業等

- 国が定める「判断基準」を踏まえ、**荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等の措置を講じるよう努めなければならない**（努力義務）。

荷主事業所管大臣の指導・助言、国土交通大臣からも意見

一定規模以上の企業等

- 国が定める「判断基準」を踏まえ、**定期的に、中長期計画の作成や事業所管大臣に取組状況の報告を行わなければならない**。

荷主事業所管大臣の勧告・命令、国土交通大臣からも意見

【荷主・物流事業者が取り組むべき措置（例）】

取り組むべき措置	取組みの例（判断基準として提示）
荷待ち時間の短縮	貨物の出荷・納品日時の分散、 予約システムの効果的な活用 等
荷役時間の短縮	パレット等の利用・標準化、 貨物量に応じた荷捌き場の確保、 荷役作業員の適切な配置 等
積載率の向上	貨物積み合せに適したリードタイムの設定、 荷主間の連携 等



改正物流法のポイント③

➡ 荷主等の取組状況に関する調査・公表を制度化

ドライバーによる運送・荷役の効率化のため、国は、判断基準に基づく荷主等の取組状況について調査し、結果を公表。

- トラック事業者、倉庫事業者等を対象に、荷主等の取組状況について定期的にアンケート調査を実施。点数化し、点数の高い荷主・低い荷主等も含め公表。



改正物流法のポイント④

➡ 他の物流関連事業者に対しても、規制的措置を創設

倉庫、港湾運送、鉄道貨物運送、航空運送を営む事業者についても、当事者の一角として、荷主と同様の努力義務を創設。



改正物流法のポイント⑤

➡ 大規模荷主に、役員クラスの「物流」責任者を設置

一定規模以上の企業等

- 全社的な責任をもってドライバーの負担軽減、運送効率化等の任に当たる者として、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者(役員クラス)を物流統括管理者(CLO)として選任し、届け出なければならない。

【物流統括管理者（CLO）の業務（現時点案）】

- ① 中長期計画の作成（5年ごと）
- ② 荷主事業所管大臣への定期報告の作成
- ③ 事業管理体制の整備
- ④ 社内の関係部門（開発・生産・物流・調達・販売等）間の連携体制の構築
- ⑤ 設備投資、デジタル化、物流標準化に向けた事業計画の作成、実施及び評価
- ⑥ 社員の意識向上のための社内研修の実施
- ⑦ 調達先及び納品先等の物流統括管理者等との連携・調整



改正物流法のポイント⑥

➡ **トラック事業者に対しても、新たに規制的措置を創設**

川上から川下までの下請構造全体を可視化し、適正な運賃収受・取引環境を実現するため、トラック事業者に対しても新たな義務を創設。

- 荷主との間で運送契約を締結する際の、**書面の相互交付**
(役務の内容、対価(附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む)等を記載)
- 元請事業者に対する、**実運送体制管理簿の作成・通知**
(実運送事業者までの請負段階、元請事業者の連絡先等を関係者間で共有)
- 下請トラック事業者を利用する際の、**健全化措置の実施** (努力義務)
 - (1) **実運送コストの把握**、(2) 低運賃・料金に係る荷主への交渉の申し出
 - (3) **下請段階を2次までに制限** 等
- 健全化措置実施に係る「**運送利用管理規程**」の作成、「**管理者**」の選任
(一定規模以上のトラック事業者に限る)

実運送体制管理簿のイメージ

- 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可能。
- 体制が固定化している場合、都度作成不要。 ○ 電磁的記録での作成も可。

赤枠：今回の法令改正において記載が必須となる事項

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)

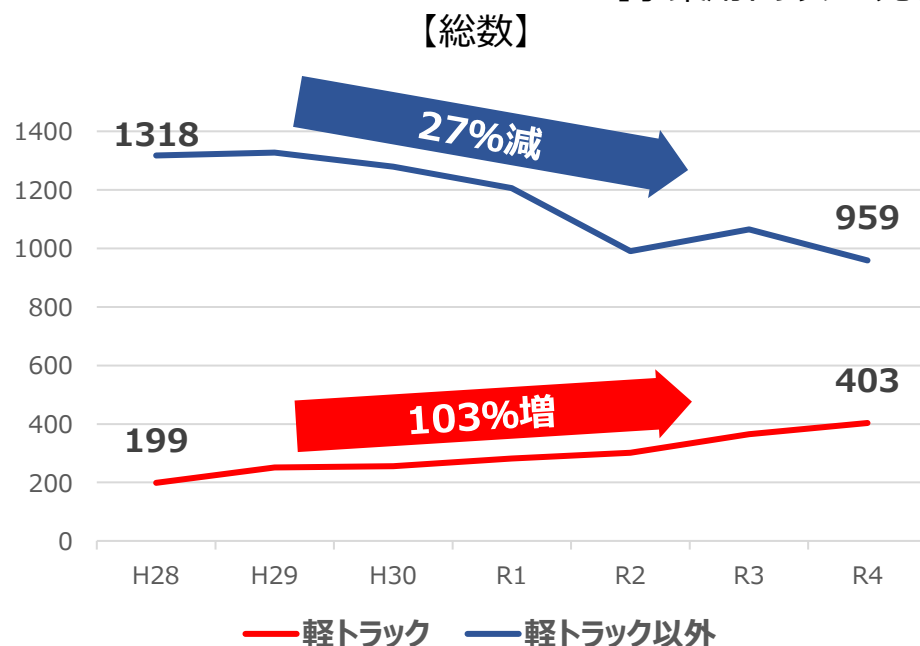
実運送体制管理簿(食料品メーカー甲社)

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	
⋮							

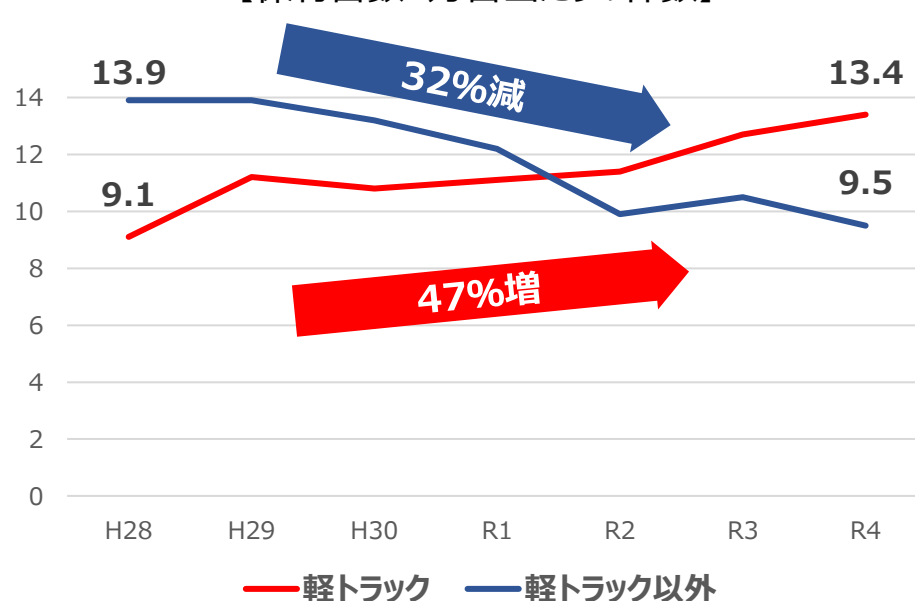
軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増
(保有台数当たりの件数も5割増)

- 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)

- 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な内容を審議)

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

- 2024年11月27日

合同会議取りまとめの策定・公表



- 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

○トラック運送事業者向け説明会(国土交通本省・関東運輸局・全日本トラック協会共催)

1. 日時・会場

令和7年2月20日(木) 14:00～16:00 * 先着順のため定員に達した場合ご参加頂けないことがあります。
関東運輸局 横浜第二合同庁舎16階会議室 +オンライン(Microsoft Teams)

2. 説明内容

改正内容やトラック運送事業者等に新たに課せられる新たな規制的措置のポイントなど

法改正の背景、概要、書面交付の義務化、実運送体制管理簿・下請情報通知、健全化措置・
運送利用管理規程・運送利用管理者、荷待ち時間等記録義務付け対象の拡大、Q&A、
物流効率化のための荷主・物流事業者が取り組むべき措置やその判断基準など

○荷主向け説明会(関東運輸局・関東トラック協会・他関係省庁の共催)

* 物流事業者(倉庫・トラック)も参加可 * 改正物流法の説明の他、トラック・物流Gメン、他省庁の取り組みや事例をご案内

1. 日時・会場

令和7年3月上旬 午後 * 詳細が決まり次第プレスリリース予定
東京都内で現地開催 +オンライン

2. 説明内容(予定)

- ①改正法関係(法改正の背景を踏まえ、荷主・物流事業者(倉庫、トラック)に新たに課せられる新たな規制的措置のポイント等)
- ②物流・トラックGメンの取り組み等
- ③労働局の取り組み、ベストプラクティス企業の紹介等
- ④公正取引委員会の取り組み、下請法改正の検討の方向性等(物流関係)