物流革新に向けた政策パッケージ

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

目次

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
- ② 納品期限、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
- ④ トラックGメン（仮称）の設置等
- ⑤ 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
- 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
- ② 物流GXの推進
- ③ 物流DXの推進
- ④ 物流標準化の推進
- ⑤ 物流拠点の機能強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安全確保
- 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
- ② 荷主・物流事業者の物流改善の評価・公表
- ③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ 再配達率「半減」を含む再配達削減
- ⑤ 物流に係る広報の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

3. 今後の進め方

物流は我が国の国民生活や経済活動、地方創生を支える重要な社会インフラであり、我が国経済の力強い成長や、より豊かな国民生活の実現等のため、その機能を十分に発揮させていく必要がある。一方、物流分野においては、人手不足や労働生産性の低さといった課題に対応するため、働き方改革の推進が求められているほか、カーボンニュートラルへの対応にも迫られている。

そのような中、2024年4月には、トラックドライバーに「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」（平成30年法律第71号）が適用される。これは、物流産業を魅力ある職場とすることを目的としているが、同時に、時間外労働の上限が年間960時間になるなど、一部のトラックドライバーの労働時間が短くなることも想定される。この結果、我が国は、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねなくなるという、いわゆる「2024年問題」に直面している。具体的には、このまま推移すると輸送力が2024年度には14%（トラックドライバー14万人相当）、2030年度には34%（トラックドライバー34万人相当）不足し、今のようには運べなくなる可能性がある」と推計されている。

このため、我が国の社会経済の変化に迅速に対応し、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環境整備について、関係行政機関が連携し、政府一体となって総合的な検討を行うべく、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」が2023年3月31日に設置・開催された。同会議では、総理から、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1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を取りまとめるよう指示がなされた。これを受け、「物流革新に向けた政策パッケージ」を次のとおり取りまとめるものである。

もとより、「2024年問題」は当該時点を乗り越えれば終わる一過性の課題ではなく、当該時点から始まる構造的な課題であり、また、社会において大きな存在感を有する物流には、カーボンニュートラルへの対応が求められるため、2030年の輸送力不足も見据え、下記の対策に中長期的に継続して取り組む必要がある。そのための枠組みを、次期通常国会での法制化も含め確実に整備する。なお、「2024年問題」に直面する4月まで1年を切った今、下記対策のうち下線部分については今年中に実行に移し、2024年における輸送力不足の解消に目処をつける。

記

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

物流プロセスにおいては、発荷主企業と着荷主企業との間の契約において商品

の内容や納品時期等が決定され、それを前提として、荷主（主に発荷主）企業と物流事業者の間で運送契約が結ばれる。このため、物流事業者が独自に貨物輸送の効率化を図ろうとしても実施困難な場合が多い。また、貨物の輸送先でトラックドライバーが契約にない荷役作業や陳列作業等の附帯作業を指示されたり、長時間の荷卸し待ち等を強いられたりするケースも散見されている。

一方で、物流事業者間の取引関係においては、多重下請関係が存在するため、実運送事業者が適正な運賃を収受することが困難となっていることも多い。

このため、物流の生産性向上を図るとともに、物流産業を魅力ある職場とするためには、荷主企業、物流事業者の双方において非効率な商慣行の見直しを行う必要がある。

① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減【農水省、経産省、国交省等】

待機時間、荷役時間の削減等を通じてトラックドライバーの労働時間を削減するとともに、納品回数の減少等を通じた総輸送需要の抑制や物量の平準化により効率的な物流を実現するため、発荷主企業、物流事業者、着荷主企業が連携・協働して、改善を図る必要がある。このため、事業規模や貨物特性といった事情を勘案しつつ、それぞれの事業者に対して、物流負荷の軽減に向けた計画作成や実施状況の報告を求めるとともに、取組みが不十分な事業者に対して、勧告、命令等を行う規制的措置等の導入等に向けて取り組む。

この規制的措置の導入を前提として、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項（ガイドライン）を示し、これに則して大手の荷主企業・物流事業者が業界・分野別に「自主行動計画」を作成し、今年度中に前倒しで実施することを図るとともに、運送契約に含まれる荷待ち・荷役等の範囲を明確化し、正当な対価の収受を促進する。

② 納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直し【農水省、経産省、消費者庁】

食品を製造した日から賞味期限までの期間の3分の1の間に納品が求められる商慣行（3分の1ルール）が存在しており、現在その見直しを進める過程で納品期限が3分の1のものと2分の1のものが混在し、物流及び在庫管理を複雑化させている。また、特に日販品で受発注後翌日納品を求める短いリードタイムが主流となっており、トラックの夜間運転や倉庫の夜間作業などをもたらしている。こうした3分の1ルールや短いリードタイム等食品物流の商慣行の見直しについて、官民で構成する協議会等の場を通じて食品事業者に対して働きかけを行う。

これら商慣行の見直しについて、上記①と同様、ガイドラインの提示や自主行動計画の作成等により、今年度中に荷主企業が前倒しで実施することを図る。

また、繁忙期を避けた発注やその大ロット化、パレチゼーション等、物流効率化を意識した商取引が進められるよう、物流サービスや需給状況に応じて価格を

変動させる「メニュープライシング」や「ダイナミックプライシング」の取組み等、商取引における物流コストの見える化の推進に向けて取り組む。

③ 物流産業における多重下請構造の是正【国交省】

多重下請構造にあるトラック事業において、実運送事業者の適正な運賃の確保による賃金水準の向上等を実現するため、元請事業者等が実運送事業者を把握できるよう、台帳作成等に係る規制的措置の導入等に向けて取り組む。

この規制的措置の導入を前提として、上記①と同様、ガイドラインの提示や自主行動計画の作成等により、今年度中に大手の荷主企業・元請運送事業者が前倒して実施することを図る。

また、トラック事業に係る必要な安全規制の見直しを図るとともに、悪質な事業者が利益を得るといったモラルハザードを生じさせないよう、法令遵守への意識が低く、悪質な法令違反が常態化していると認められるトラック事業者に対し、強力かつ重点的に改善を促す観点から、適正化実施機関が行う巡回指導の強化に伴い、国の監査体制を充実させ、悪質事業者に対する監査を強力に実施する。

④ トラックGメン（仮称）の設置等【国交省、厚労省】

「トラックGメン（仮称）」を設置し、発荷主企業のみならず、着荷主企業も含め、適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の監視を強化する。また、当該Gメンによる調査結果を貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号。以下「トラック法」という。）に基づく荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等に活用し、実効性を確保する。

加えて、自動車運転者の健康と労働条件を確保するため、自家用自動車により自社の貨物を輸送する事業者についても、労働基準法や改善基準告示の遵守の徹底を図る。

⑤ 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【国交省、経産省、公取委、農水省、厚労省、消費者庁】

トラック事業、内航海運業及び倉庫業に係る燃料等の価格上昇分を反映した適正な運賃・料金收受に関する周知及び法令に基づく働きかけ等を実施する。また、トラック事業者をはじめとする物流事業者は荷主企業に対する交渉力が弱く、コストに見合った適正な運賃・料金が收受できていないことから、取引環境の適正化を強力に推進する。また、運賃・料金が消費者向けの送料に適正に転嫁・反映されるべきという観点から、「送料無料」表示の見直しに取り組む。

労務費を含めた、適切な価格転嫁の実現を図るため、下請Gメンによるヒアリング結果を踏まえた自主行動計画の改定・徹底や、価格交渉促進月間の結果に基づく情報公開と指導・助言などに、関係省庁でより一層連携して取り組む。

特に、トラック運送業については、依然として荷主企業起因の長時間の荷待ち

や、運賃・料金の不当な据え置き等が十分に解消されていないことを踏まえ、トラック法に基づく荷主企業等への「働きかけ」「要請」及び「標準的な運賃」の制度について、延長等所要の対応を検討する必要がある。また、適正運賃の収受を確保するため、契約の電子化・書面化を図る規制的措置の導入等に向けて取り組む。労働条件の改善と取引環境の適正化を図るため、国土交通省、公正取引委員会、経済産業省、農林水産省、厚生労働省等の関係省庁でより一層緊密に連携し、トラック法に基づく荷主企業等への「働きかけ」「要請」等を徹底する。

上記④及び⑤に掲げた適正な運賃収受・価格転嫁の円滑化やトラック法に基づく荷主企業等への要請の強化、情報公開等の措置の具体的内容について、今年中に成案を得る。

⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底【国交省】

トラック法に基づく「標準的な運賃」について、荷主企業等への周知・徹底を強化するとともに、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主企業等に適正に転嫁できるよう、今年中に、「標準運送約款」や「標準的な運賃」について所要の見直しを図る。

また、新たに設置する「トラック G メン（仮称）」により、「標準的な運賃」の活用状況についての監視を強化し、その調査結果や下請振興法に基づく指導・助言も活用して、適正な取引を阻害する疑いがある荷主企業等に対してはトラック法に基づく「働きかけ」「要請」等を行うことにより、「標準的な運賃」制度の実効性を確保し、適正な運賃収受を実現する。

（2）物流の効率化

「2024 年問題」による物流の停滞を回避するためには、DX等による物流の効率化・生産性向上を図るとともに、モーダルシフト等を含む脱炭素化を進めることが必要であり、また、それらの基礎となる物流の標準化が不可欠である。また、生産性向上と併せて輸送の安全の確保、人材の活用・育成も推進する必要がある。

① 即効性のある設備投資の促進【農水省、経産省、国交省】

物流事業者の営業所や倉庫等において、バース予約システムや、フォークリフト、自動倉庫や無人荷役機器の導入など自動化・機械化を進める。また、トラックドライバーの労働時間を削減していくためには、荷主企業においても到着時間指定やパレット化を推進していくことが重要であることから、荷主企業における自主的な取組みを促すとともに、設備・システム投資を推進する。

② 物流GXの推進【国交省、経産省、農水省、環境省】

トラックドライバーの担い手確保にも資するモーダルシフト・モーダルコンビネーション（鉄道・新幹線含む。）を地域の実情に応じて促進するとともに、車両

や施設等の省エネ化・脱炭素化を推進するなど、物流GXを実現していくため、次の取組みを推進する。

(モーダルシフトの強力な促進)

トラック長距離輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトを強力に促進し、最適なモードを活用したモーダルコンビネーションの展開を図るために、コンテナ専用トラックやシャーシ、コンテナ等の導入を促進するとともに、貨物鉄道についての輸送余力等をより広い対象に見える化したシステムの導入、フェリーの積載率についての定期的な調査・荷主企業等への情報提供を行い、利用可能な輸送力について周知することにより、鉄道や船舶の利用促進及び積載率の向上を図る。

また、貨物鉄道について、既存の輸送力を徹底的に活用した潜在的な輸送ニーズの取り込みを強化するとともに、輸送力を増強するための施設整備を進める。エネルギー使用量やCO₂排出量を見える化するための調査や新幹線による貨物輸送拡大の可能性に関する調査を行うとともに、貨物新幹線車両について調査を行う。さらに、貨物駅における積み替えステーション、多機能倉庫、パレットデポの整備及びE&S化¹、冷蔵、冷凍コンテナ、大型コンテナの取扱い拡大、フォークリフト、トップリフター、駅構内トラック等への電動車の導入や新型車両の開発・導入を進める。

更なる内航海運の活用に向けて、フェリー・RORO船の輸送力増強を進めるとともに、船内でのトラックドライバーの休息環境の整備を進める。

これらによる貨物鉄道や内航海運の輸送力増強・活用について、下記3.記載の2030年度に向けた政府の中長期計画の策定に向けて、定量的に示せるよう、関係者間で速やかに協議を開始する。

(省エネ化・脱炭素化等に資する車両や船舶の導入)

EV等の電動車や、スワップボディコンテナ車両²等の輸送効率の向上による省エネ化に資する車両の普及促進を進める。

ゼロエミッション船等の開発・導入、生産基盤の構築及び船員の教育訓練環境の整備並びに内航海運の脱炭素化に必要な調査・技術開発及び連携型省エネ船等の導入等の取組みを進める。

洋上風力発電で発電した電気を安定的かつ効率的にエネルギー需要地に届ける観点から、電気を輸送する電気運搬船の普及等やその効率的な輸送に向けた取組みを促進する。

¹ コンテナを本線上の列車から積卸しすること。着発線荷役。

² 車体と荷台を分離することができ、分離中に荷役作業の実施が可能な車両。

(物流施設等の省エネ化・脱炭素化)

物流の脱炭素化に向けて、物流施設における省エネ型省人化機器及び再生可能エネルギー設備等の導入や、冷凍冷蔵倉庫における脱炭素型自然冷媒機器への転換、物流施設やEVトラック等に対して一体的かつ効率的にエネルギー供給を行う取組み等を推進する。

(カーボンニュートラルポート)

海陸の結節点となる港湾の脱炭素化に向けて、低炭素型荷役機械の導入、LNGバンカリング拠点の形成等の取組みによってカーボンニュートラルポートの形成を推進する。

③ 物流DXの推進【警察庁、国交省、経産省、農水省】

自動運転、ドローン物流、自動配送ロボットや自動倉庫等、物流DXを活用して物流の生産性を向上させるよう、次の取組みを推進する。

(自動運転やドローン物流等)

自動運転トラック、自動運航船、ドローン物流等の実用化に向け、着実に対応を行う。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、実証段階から実装への移行を加速化し、中山間地域から都市部まで全国に行き渡らせるため、「デジタルライフライン全国総合整備計画」を2023年度内に策定する。また、2024年度から先行的な取組みを開始し、送電網等における150km以上のドローン航路の設定や、新東名高速道路の一部区間における100km以上の自動運転専用レーンの設定等を行うほか、高速道路上の車道以外の用地や地下を活用した物流専用の自動輸送についても、調査を行う。

自動運転技術等の新技術の導入期に、個別の事業者で新技術を用いた車両等を保有することのハードルが高いため、それらの導入を促進するようなスキームを具体化する。

(自動配送ロボットを活用した物流DX)

低速・小型の自動配送ロボットの公道走行による配送サービスの拡大のため、多数台の自動配送ロボットを同時操作する技術や、インフラとの協調による走行環境の拡大、安全性・安定性の確保などに関する技術の開発を支援する。

(トラック輸送・荷役作業等の効率化)

荷主企業等と連携して荷待ち時間を削減するため、倉庫や貨物鉄道駅、空港上屋等におけるバース予約システム等の導入を推進する。自動倉庫や無人荷役機器等荷役作業の効率化等に資する機器等の導入を推進する。

また、トラック事業者における車両動態管理システムや配車管理システム、

求貨求車システム、貨物鉄道におけるI o Tも活用した輸送余力等をより広い対象に見える化したシステム、トラックドライバー向け予約システム、コンテナハンドリングマネジメントシステム等の輸送効率化に資するシステムの導入や、原価計算システム等のトラック事業者の価格交渉力強化のためのシステムの導入を推進する。さらに、トラック事業者の運行管理の高度化により輸送の安全確保を図るため、デジタル式運行記録計について、将来的な義務づけも視野に入れつつ強力な普及促進を図る他、DXを活用した事業者間での遠隔点呼等の実現に向けた調整を加速する。

商流情報と物流情報のオープンプラットフォームを活用した共同輸配送等による積載率向上に向けた取組みの普及促進・拡大を図る。

トラックデータの利活用・連携の仕組みの確立を通じたトラック運行管理の最適化に向けて、複数の大型車メーカー間でのデータの標準化を進めるとともに、メーカーから物流事業者へのデータの共有のための環境整備を進めることにより、物流事業者におけるデータの利活用を推進する。

(内航海運におけるDX)

適切な労務管理や効率的な運航管理を実現するため、AIを活用した配船計画の作成や船員労務管理システム等の導入に向け取り組むほか、船員の働き方改革や荷役作業の効率化をより一層推進するため、船上作業を自動化する装置等の機器・システムの利活用等により、内航海運DXを促進する。また、依然として紙や対面で行われている海運事業者や船員による行政手続きについて、業務プロセスの再構築(BPR)を実施した上でオンライン化を行い、生産性向上や働き方改革を図る。

(港湾や空港における入退場の円滑化や手続きの電子化)

港湾での待ち時間短縮や荷役効率化に向け、新・港湾情報システム「COMPAS」の横展開や遠隔操作RTGの導入等、「ヒトを支援するAIターミナル」の取組みの社会実装を進めるとともに、AIターミナルの取組みをさらに深化させ、港湾における更なる生産性向上と労働環境改善に資する技術開発を推進する。

また、港湾物流全体の生産性向上やデータの利活用による機動的な港湾政策の実施に向けて、民間事業者間の港湾物流手続等を電子化・可視化する「サイバーポート」を推進する。

空港においては、待ち時間短縮に資するトラックドックマネジメントシステム³の導入を進める。

³ 「バース予約システム」+「受付システム」でトラックバースの受付・管理を電子化することにより、効率的に作業を行えるシステム。

(フィジカルインターネット⁴)

中長期的に人口減少等が進む中で、物流機能を維持するに留まらず、我が国の産業競争力の源泉としていくべく、効率的な共同輸配送・共同拠点利用の仕組みであるフィジカルインターネットの実現に向けて、2022年3月に策定したロードマップに従い、各種の取組みを着実に進めていく。特に、喫緊の取組みとして、業界ごとのアクションプランの策定・推進や、物流情報の可視化・共有、電子タグ・物流ロボット等を活用した輸配送・物流拠点の自動化・デジタル化、地域レベルでのモデルケース創出を推進する。

④ 物流標準化の推進【国交省、経産省、農水省】

官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会⁵で定めた標準仕様のパレットの利用拡大を図るため、事業者による導入やそれに対応するための物流拠点の改修等を進めるとともに、紛失・流出防止のためのパレットの動態管理・個体管理の取組みを推進する。

トラック事業者、鉄道事業者及び内航海運事業者が共通して使用可能な大型コンテナのあり方を検討し、その導入を促進するとともに、それに対応するための貨物駅の改修、トップリフターの導入等推進する。また、国際海上コンテナに対応する低床型貨車の導入等を推進する。

⑤ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援【国交省、農水省】

(物流施設の機能強化等)

サプライチェーンの結節点として重要な役割を果たす営業倉庫が2024年問題等の社会情勢の急激な変化に的確に対応できるよう、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成17年法律第85号)の計画認定制度に関し効果的な見直しを行い、物流GX・DX設備等の導入に加え、物流施設の整備・機能強化を推進する。また、災害時等におけるサプライチェーンの確保及び円滑な支援物資物流の実現のため、非常用電源設備の導入促進等により物流施設の災害対応能力の強化等を推進し、地域における防災力の強化等を推進する。

貨物鉄道について、現に貨物列車が走行している線区や災害時等に貨物列車が走行する蓋然性が高い線区については基幹的鉄道ネットワークとして維持・機能向上を図るとともに、災害による長期不通が発生しないよう、脆弱箇所について、鉄道河川橋梁対策、隣接斜面崩壊対策を実施するなど、輸送障害に強い貨物鉄道ネットワークを構築する。また、災害時に貨物鉄道が一部寸断された場合であっても、迅速、かつ、安定的に代行輸送を実施できる体制を確立す

⁴ 規格化された容器に詰められた貨物を、複数企業の倉庫やトラック等をネットワークとして活用し輸送する共同輸配送システム。

⁵ 官民物流標準化懇談会(2021年6月設置。日本物流団体連合会、日本ロジスティクスシステム協会、農林水産省、経済産業省、国土交通省が事務局)での議論を受けて、特に物流器材(パレット等)にかかる標準化について重点的に議論・検討するための分科会。

るため、代行輸送の拠点となる貨物駅における円滑な積替えを可能とするための施設整備を推進する。

青果物等の流通について、パレット化、中継輸送等やコールドチェーン化を進めるため、集出荷施設・卸売市場等の物流施設や保冷库等の機器の整備・機能強化を推進する。

(物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備)

三大都市圏環状道路、地方都市の環状道路等の高規格道路整備による物流ネットワークの強化や、道路の部分改良の機動的・面的実施、TDM施策など交通容量を有効活用する取組みの推進による道路ネットワークのパフォーマンス向上により、迅速かつ円滑な物流を実現する。

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や道の駅における大型車駐車マスの拡充や、これと関連したSA・PAにおける有料による駐車マス予約制度の導入、SA・PAにおけるPPP手法等による休憩施設や仮眠施設の拡充など、さらに大型車が確実に休憩できるような取組みを推進するとともに、物流の効率化等を促進するため、地域における必要性を検討し、スマートICの整備を推進する。また、物流の効率化など生産性向上のため、IC・港湾・空港等の整備と連携して地方公共団体が行うアクセス道路の整備に対して、支援を行う。さらに、中継輸送の実用化・普及に資する拠点の整備等を推進する。

IC周辺等で道路等の関連都市インフラの整備等を推進するとともに、積極的な土地利用の最適化を図ることで、物流施設等を誘致しやすい環境を形成する。

モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化として、船舶大型化等に対応した岸壁等の港湾施設の整備や、荷役効率化に向けたターミナルにおけるシャーン位置管理等のシステム整備、貨物輸送需要を踏まえたシャーン置き場、小口貨物積替施設、リーファープラグ等の整備を推進する。

⑥ 高速道路のトラック速度規制の引上げ【警察庁、国交省】

交通安全の観点から現在80キロメートル毎時とされている高速自動車国道上の大型貨物自動車の最高速度について、交通事故の発生状況のほか、車両の安全に係る新技術の普及状況などを確認した上で、引き上げる方向で調整する。

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【国交省】

トラックドライバーの労働生産性の向上のため、大口・多頻度割引の拡充措置を継続し、利用しやすい高速道路料金を実現する。

なお、法令を遵守しない事業者が割引の対象とならないよう、高速道路会社に

において、割引制度を厳格に運用する。

⑧ 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上【国交省】

特殊車両通行制度に関して、ドライバー不足の解消や働き方改革の実現のため、通行時間帯条件の緩和等を行うとともに、手続期間の短縮を図るため、道路情報の電子化の推進等による利便性向上を図る。

⑨ ダブル連結トラックの導入促進【国交省】

1台で通常の大形トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入を図り、トラック輸送の省人化を促進する。ダブル連結トラックの普及に向けた取組みとして、運行状況や事業者のニーズを踏まえ、運行路線の拡充等に向けて調整するとともに、ダブル連結トラックに対応した駐車マスを整備する。

また、ダブル連結トラックの積載率向上を図るため、高速道路IC近傍に立地した物流拠点施設の整備を促進する。

⑩ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し【警察庁】

路外の駐車スペースが少ない場所を中心に、集配に係る駐車に関する規制緩和の要望が依然として寄せられていることから、こうした要望も踏まえつつ、交通実態等に応じたきめ細かな取組みをより一層推進する。

⑪ 地域物流等における共同輸配送の促進【農水省、経産省、国交省、公取委】

過疎地域における担い手不足や貨物量減少・積載率低下といった課題に対応するため、共同輸配送や物流事業者間の協業等を促進する方策について具体化する。地域レベルでもフィジカルインターネットの実現に向けて、標準化や物流DXの成果を活用しつつ、荷主企業・物流事業者等の関係者間の連携を促進する。

⑫ 軽トラック事業の適正運営や安全確保【国交省】

軽トラックの事故が増加し輸送の安全確保が急務となっていること、また、トラック運送業の働き方改革を進める中で適正な競争条件を確保する必要があることを踏まえ、軽トラック運送業における安全対策を強化する。同時に、軽トラック事業者が遵守すべき輸送の安全や労働時間に係る法令等について、当該事業者等に運送を依頼する荷主企業・元請事業者等を通じて、周知・徹底を図る。

また、個人事業主である軽トラック事業者のドライバーの輸送の安全を確保するため、軽トラック事業者のドライバーが車両の法定点検や故障等の際に、安全や損害賠償の支払に必要な措置を講じた上で、個人事業主間で車両の共同使用を認める新たな制度について具体化する。

さらに、軽トラック事業の適正運営等のため、軽トラック事業者を利用して運送する事業者による取組みに関し必要な措置を講じる。

⑬ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成【国交省】

トラック運送業における深刻な担い手不足を解消するべく、快適で働きやすい職場環境を整備するとともに、荷積み・荷卸しの負担が物流事業者にとって非常に負担となっていることから、こうした負担軽減に資するテールゲートリフター等の設備の導入やフォークリフトの免許取得を促し、物流業界の働き方改革や担い手確保を図る。女性や若者等の多様な人材の確保や、制度の運用変更に向けて2023年度中に調整を行うほか、外国人材の活用に向けて調整を進める。

また、トラック事業者の労働生産性を向上するため、大型車両やトレーラー、ダブル連結トラック等の輸送効率の高い車両を運転するために必要な免許の取得を促進する。

船員については、今後見込まれる高齢船員の大量離職に備え、新人船員の計画的な確保・育成を推進するとともに、元船員の復職支援等船員の確保・育成に取り組む。船内という閉鎖空間で労働と生活を繰り返す特殊な環境で、若手船員の定着が課題となっているため、船員労働環境改善の観点からより高速・大容量の海上ブロードバンドサービスの普及に向けた環境整備を図る。

(3) 荷主・消費者の行動変容

物流負荷の軽減のためには、荷主企業や消費者の意識改革・行動変容が不可欠であるが、「2024年問題」に対する荷主企業、消費者の認知度はまだ不十分であり、単なる広報活動にとどまらない新たな取り組みが必要である。

① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容【農水省、経産省、国交省等】

経営者層の意識改革により荷主企業における全社的な物流改善への取り組みを促進するため、荷主企業の役員クラスに物流管理の責任者を配置することを義務づけるなどの規制的措置等の導入に向けて取り組む。

② 荷主・物流事業者の物流改善の評価・公表【農水省、経産省、国交省等】

荷主企業・物流事業者がより自発的・積極的に物流改善の取り組みを進めることを後押しするため、荷主企業・物流事業者による物流改善の取り組みや実施状況等についてランク評価等による見える化を行い、企業の努力が消費者や市場からの評価につながる仕組みの創設に向けて1.(1)①「荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減」の取り組みとあわせて具体化する。

③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取り組み【消費者庁、厚労省、農水省、経産省、国交省、環境省】

急いで受け取る必要のない荷物については、消費者がよりゆとりを持った配送日時を指定(輸送モードの選択も含む。)するなど、消費者の意識改革・行動変容を促す取り組みを進める。

④ 再配達率「半減」を含む再配達削減【消費者庁、厚労省、農水省、経産省、国交省、環境省】

再配達率が高止まりし、宅配事業者の負担が増えており、特に、タワーマンションにおいては、1個運ぶのに30分以上かかる場合もあるなど、その改善が必要である。そのため、コンビニ・ガソリンスタンドでの受け取りやマンションにおける宅配ボックスの設置、置き配が進む取組み等を推進するとともに、上記③や再配達削減に向けた消費者の行動変容を促すインセンティブの付与に向けて調整するなど、宅配事業者の負担軽減に資する取組みを進める。また、2024年度に不足する輸送力を補うため、再配達率を半減にする緊急的な対策を講じる。

⑤ 物流に係る広報の推進【消費者庁、厚労省、農水省、経産省、国交省、環境省】

より広く荷主企業や消費者に対して、物流が果たしている役割の重要性やその危機的状況、持続可能な物流の実現のために各々が取り組むべき事項を伝えるため、官民連携して強力に広報を推進する。

2. 施策の効果（2024年度分）

このまま推移すると輸送力が2024年度には14%（トラックドライバー14万人相当）、2030年度には34%（トラックドライバー34万人相当）不足し、今のようには運べなくなる可能性がある。これを補う方策を「因数分解」して「原単位」を分析すると、輸送力不足を1ポイント（輸送力1ポイントはトラックドライバー1万人相当）改善するためには、

- ・トラックの荷待ち・荷役の時間を平均4分削減する（施策を講じない場合3時間）
- ・又はトラックの積載率を0.4ポイント向上する（施策を講じない場合38%）
- ・又は内航海運及び貨物鉄道の年間貨物輸送量（トンベース）の8%に相当する貨物量（0.3億トン）をトラック輸送から海上輸送又は鉄道輸送に転換する（施策を講じない場合3.5億トン）
- ・又は宅配便の再配達率を2ポイント削減する（施策を講じない場合12%）

ことが必要と推計される。

これを踏まえ、上記1.の施策を下記3.のとおり進めることで、下表のように、荷待ち・荷役の削減、積載率向上、モーダルシフト、再配達率削減を図り、2024年度に不足する輸送力を補うことを目指す。

また、2030年度分の輸送力不足についても、下記3.に記載のとおり、2024年度予算案の編成過程において、政府としての中長期計画を策定・公表することで、民間企業による計画的な投資を可能とする。

	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
積載率向上	38%	→	50%×達成率(2割)	6.3ポイント
モーダルシフト ^(注)	3.5億トン	→	3.6億トン	0.5ポイント
再配達率削減	12%	→	6%	3.0ポイント
			合計	14.3ポイント

(注) モーダルシフトの効果は、内航海運・貨物鉄道の年間貨物輸送量を表す（モーダルシフトにより転換された貨物輸送量相当が、トラックの年間貨物輸送量から削減されることが見込まれる。）。

3. 今後の進め方

1年以内に具体的な成果が得られるよう、上記1.で今年中に講ずる施策として下線を付した内容を含め、以下のとおり、年明けに目指す措置から逆算して時系列で整理し、3段階で推進する。

(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

荷主企業・物流事業者間における物流負荷の軽減、物流産業における多重下請構造の是正、荷主企業の経営者層の意識改革・行動変容等に向けた規制的措置について、2024年通常国会への法案提出を視野に具体化する。

(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

実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、トラック法に基づく「標準的な運賃」の運賃水準を見直すとともに、運送契約に含まれる荷待ち・荷役、附帯業務等の輸送以外のサービスについて、範囲を明確化やそれらの標準的な水準等を示す。併せて、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等の明確化・有料化を促し、荷主企業や元請事業者に適正に転嫁できるよう、2023年中に、「標準運送約款」の見直しを図る。

さらに、トラック法に基づく荷主企業等への要請の強化や適正な取引を促進するための情報公開等の措置の具体的内容について成案を得る。

○ 再配達「半減」に向けた対策

上記2.のとおりに荷待ち・荷役の削減、積載率向上、モーダルシフトを図ってもなお2024年度に不足する可能性のある輸送力を補うため、再配達率が現在の12%から6%へと半減するように緊急的な施策を具体化する。

○ 2024 年度に向けた業界・分野別の自主行動計画の作成・公表

2024 年度には輸送力が 14%（トラックドライバー14 万人相当）不足する可能性があることを踏まえ、上述の規制的措置の導入を前提として、業種・分野別に、物流の適正化・生産性向上に関する「自主行動計画」を作成し、政府においても年内目途にそれらを公表する。ガイドラインの遵守状況について、2023 年度末にフォローアップ調査を行い、速やかに結果を公表する。

○ 2030 年度に向けた政府の中長期計画の策定・公表

2030 年度には輸送力が 34%（トラックドライバー34 万人相当）不足する可能性があることを踏まえると、規制的措置の導入・適用により物流の適正化の効果を上げつつ、物流の生産性向上をさらに進める必要がある。このため、モーダルシフトに必要となるハード整備をはじめとする上記 1.の各種施策について、2024 年度予算案の編成過程において、輸送力逼迫の見通しを踏まえつつ、政府としての中長期計画を策定・公表することで、民間企業による計画的な投資を可能とする。

(速やかに実施)

○ 規制的措置の導入を前提としたガイドラインの作成・公表等

上述の規制的措置の導入、自主行動計画の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

この政策パッケージの各施策の取組状況について、2024 年度における輸送力不足の解消に目処をつけることを念頭に、2024 年初にフォローアップを行う。

以上