

我が国の物流の革新に向けた取組みの動向

2024年3月25日

国土交通省物流・自動車局
貨物流通事業課 運崎彩香

1. 令和6年能登半島地震における対応
2. トラック運送事業等の現状と課題
3. 改正貨物自動車運送事業法に基づく取組み
4. 物流革新に向けた政策パッケージ
5. 物流法案の概要等

1. 令和6年能登半島地震における対応

2. トラック運送事業等の現状と課題

3. 改正貨物自動車運送事業法に基づく取組み

4. 物流革新に向けた政策パッケージ

5. 物流法案の概要等

令和6年能登半島地震における緊急物資輸送

<1次輸送（全国→県の広域物資拠点）>

- 国は、支援物資を調達し、被災自治体からの要請を待たずに、被災者の命と生活環境に不可欠な物資を広域物資拠点へ緊急輸送する「プッシュ型支援」を実施中（1/3～）。物資供給事業者が輸送手段を確保できない場合、全日本トラック協会に協力要請し、トラックの手配を確実に実施。

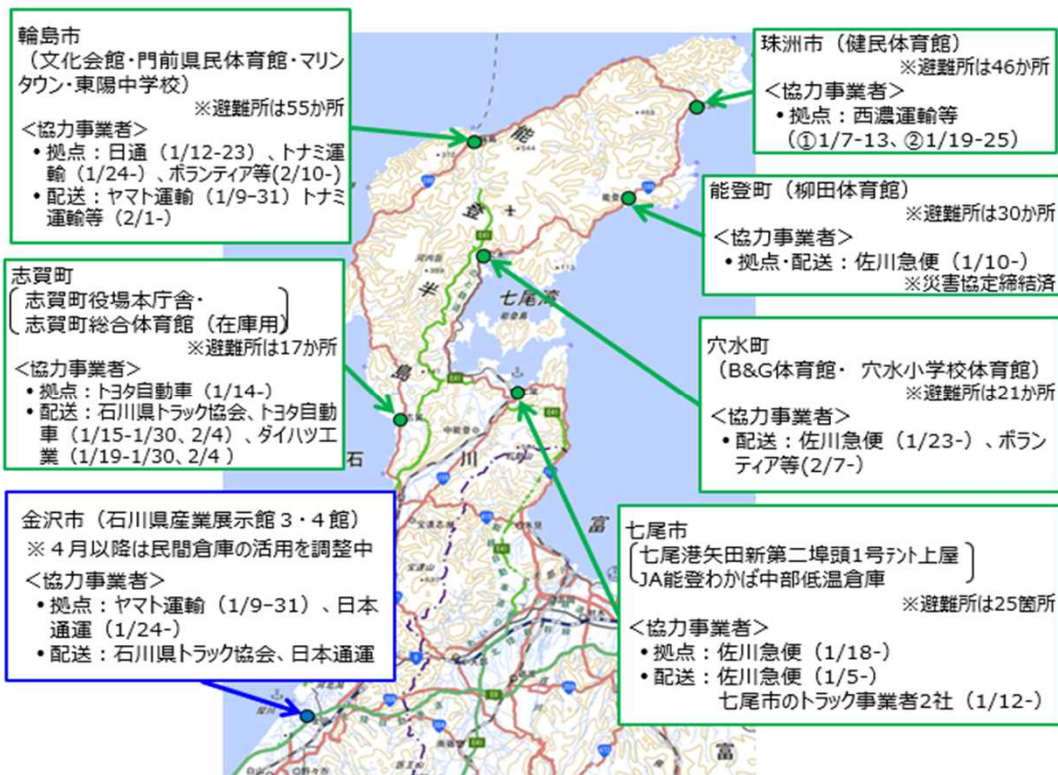
<2次輸送（県の広域物資拠点→市町の物資拠点）>

- 自衛隊による輸送や石川県からの要請に応じた県トラック協会による輸送で対応。県の物資拠点の荷捌きや物資管理の効率化に向け、県に大手トラック事業者（ヤマト運輸（1/9～1/31）、日本通運（1/24～））が協力。ハンドフォークリフトやパレットの大量導入等により効率化。

<3次輸送（市町の物資拠点→避難所等）>

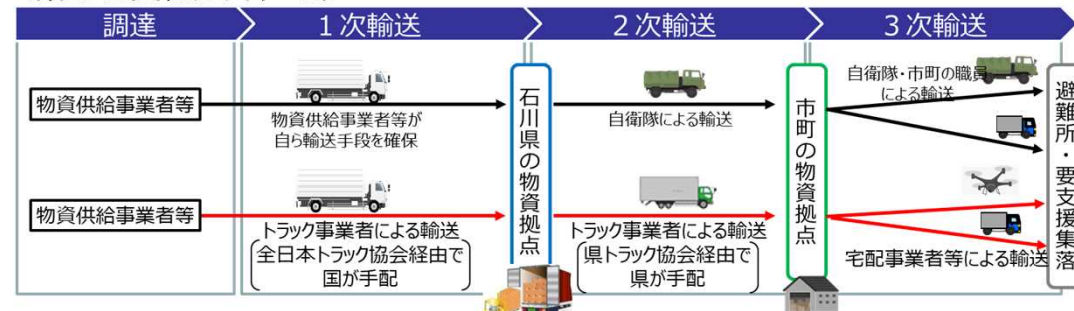
- 主として市町の職員や自衛隊が車や徒歩などで輸送。市町の物資拠点の荷捌きや物資管理の効率化、及びラストマイルの着実な配送のため、引き続きトラック事業者等（西濃運輸（珠洲市）、日本通運（輪島市）、ヤマト運輸（輪島市）、佐川急便（能登町、穴水町、七尾市）、トナミ運輸（輪島市、志賀町）、石川県トラック協会（志賀町、七尾市）、トヨタ自動車（志賀町）、ダイハツ工業（志賀町）等）が協力（1/5～）。

<石川県・市町の物資拠点>



（令和6年3月7日時点）

<緊急物資輸送スキーム>



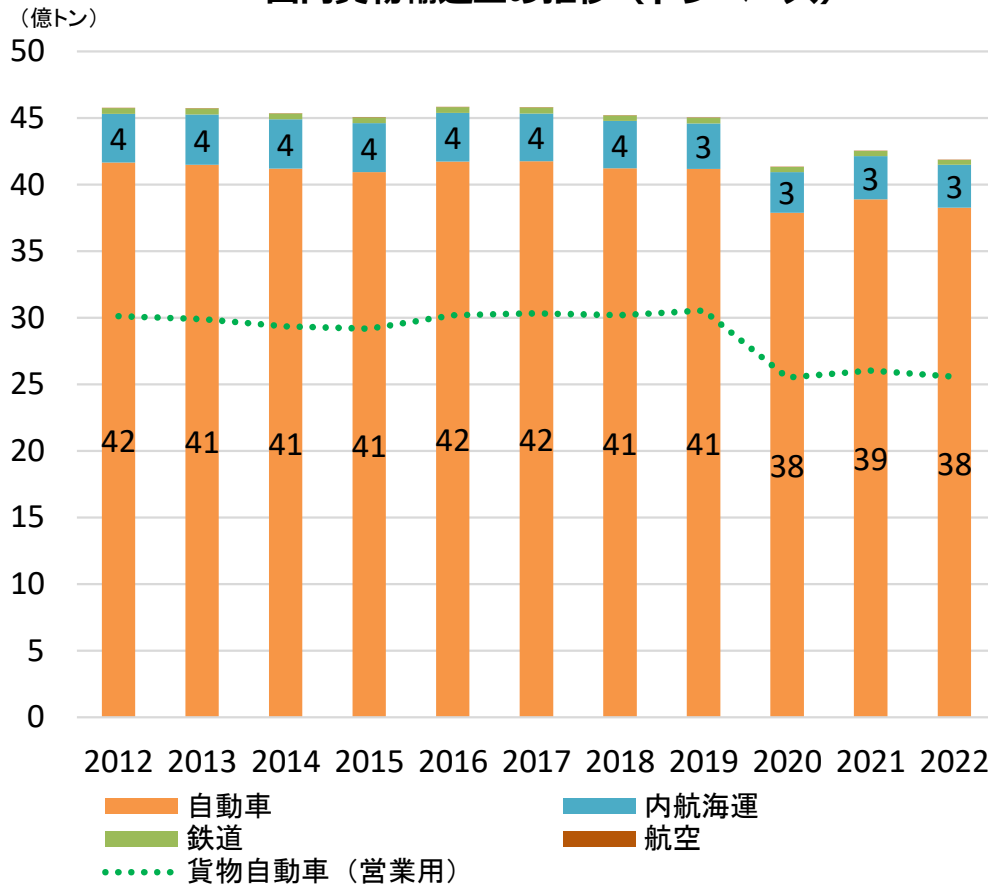
<石川県の物資拠点における物流改善事例>



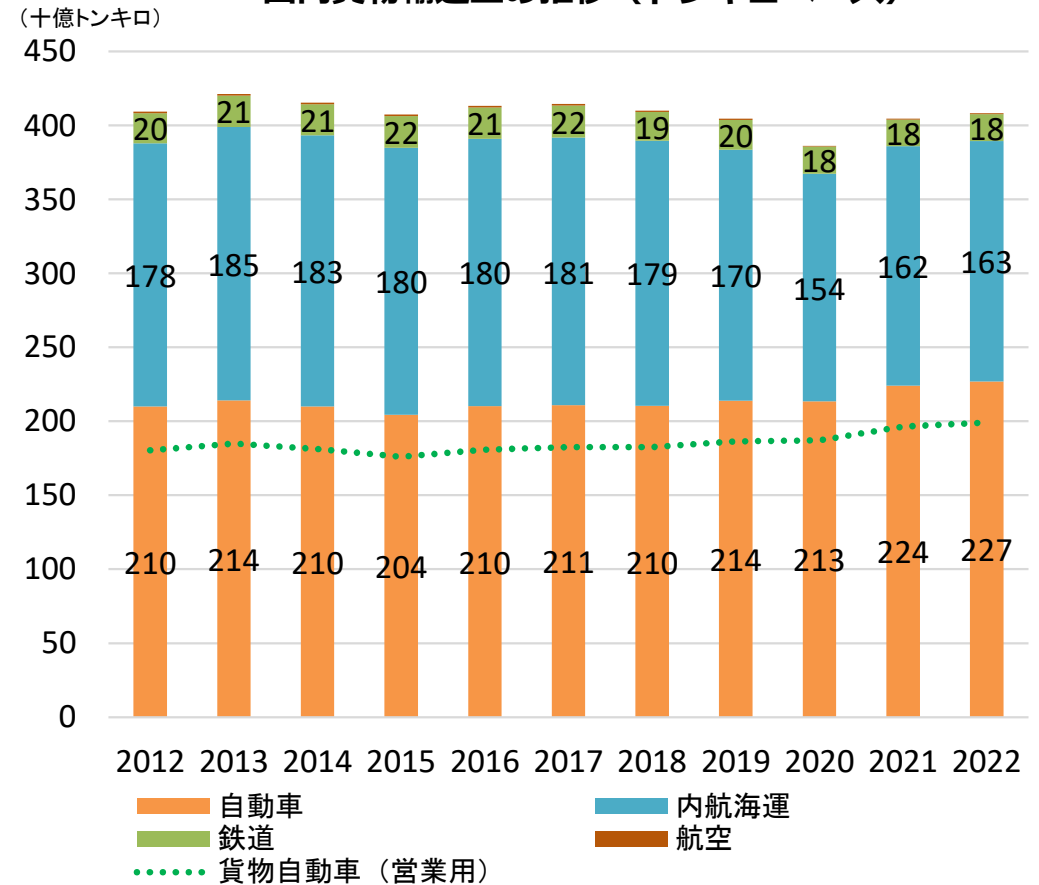
1. 令和6年能登半島地震における対応
2. **トラック運送事業等の現状と課題**
3. 改正貨物自動車運送事業法に基づく取組み
4. 物流革新に向けた政策パッケージ
5. 物流法案の概要等

- モード別の国内貨物輸送量をトンベースで見ると、**自動車**が約**9割**を占める。
- トンキロベースで見ると、**自動車**が約**5割**を占める。

国内貨物輸送量の推移（トンベース）



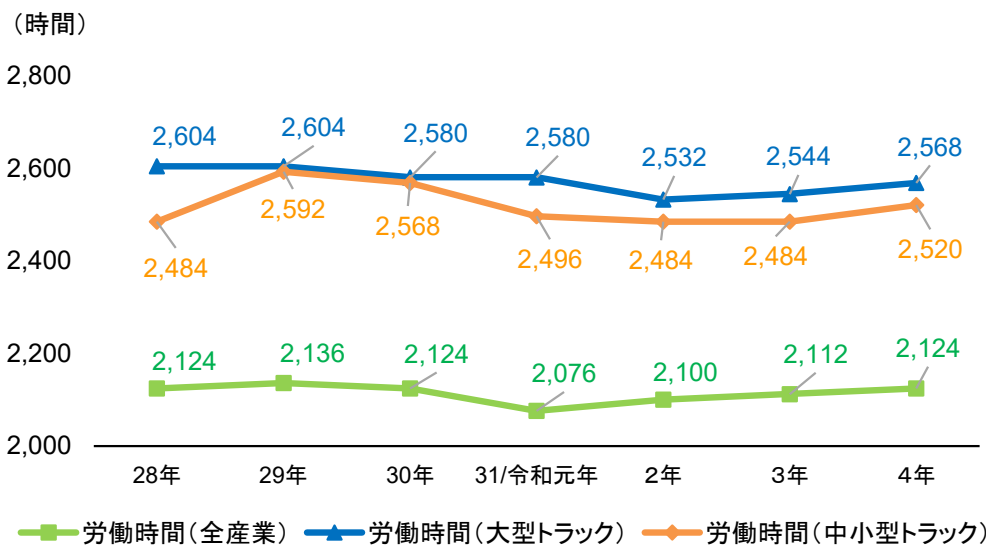
国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）



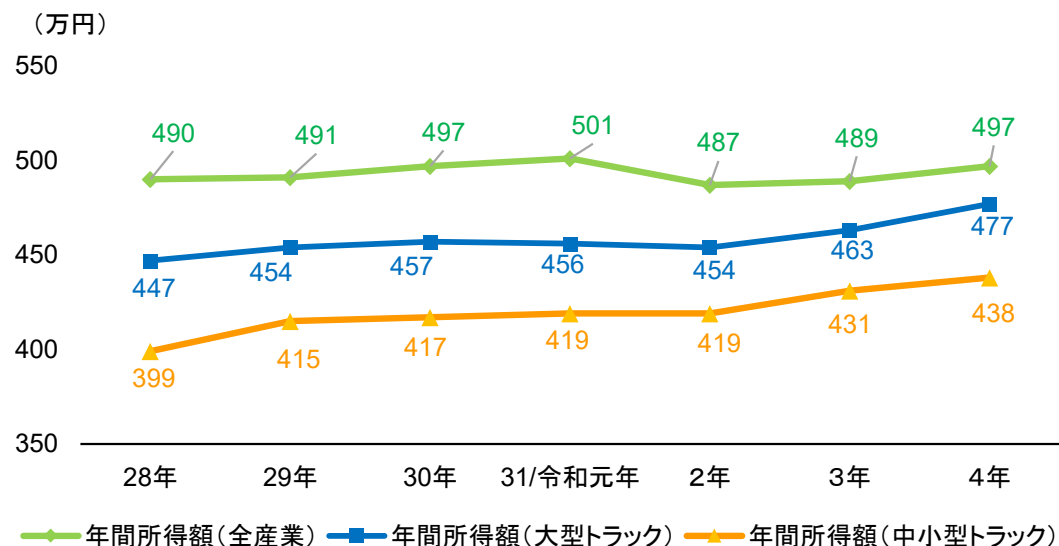
（出典）国土交通省総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成。

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

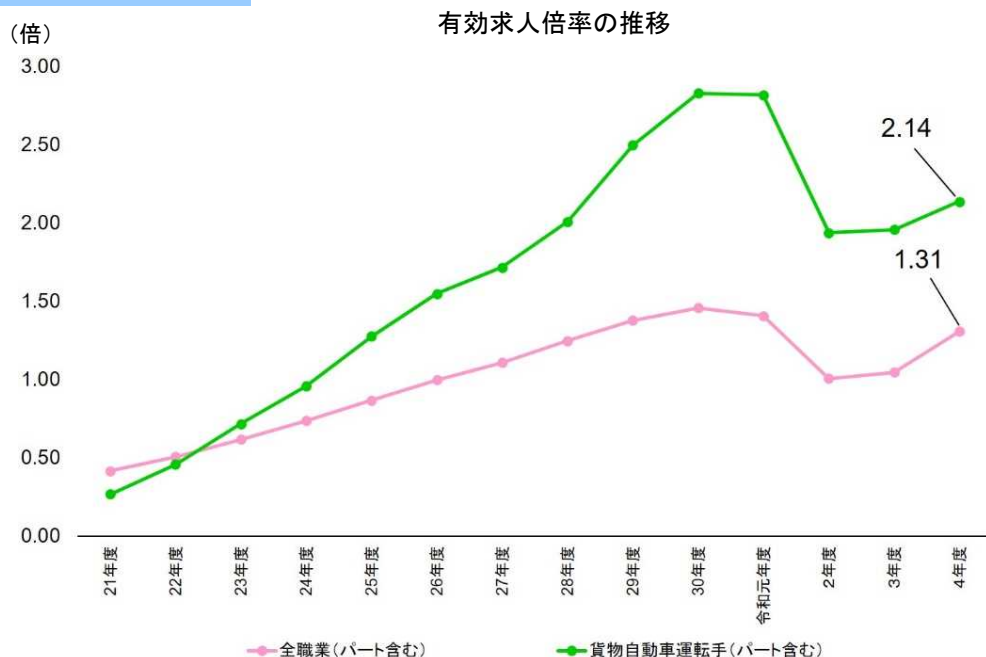
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



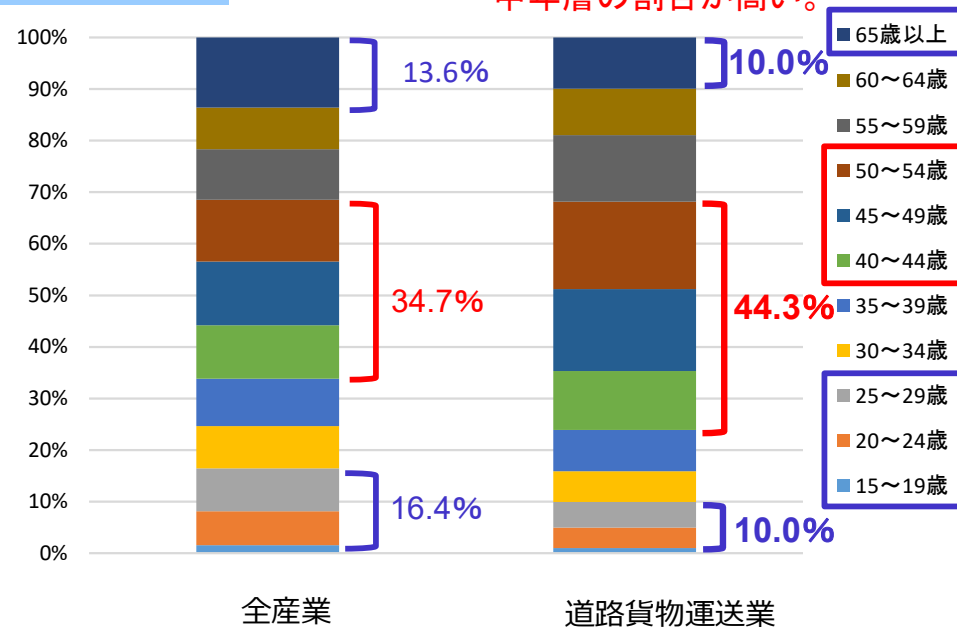
②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



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。

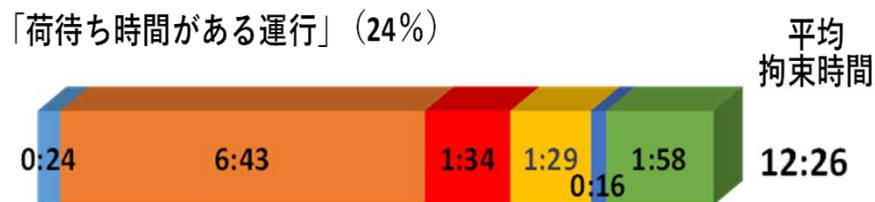


(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

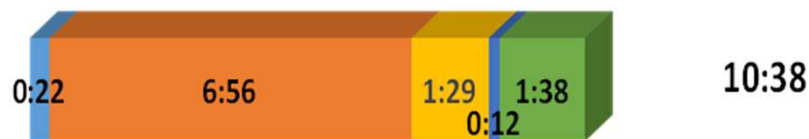
トラックドライバーの労働条件

- 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)

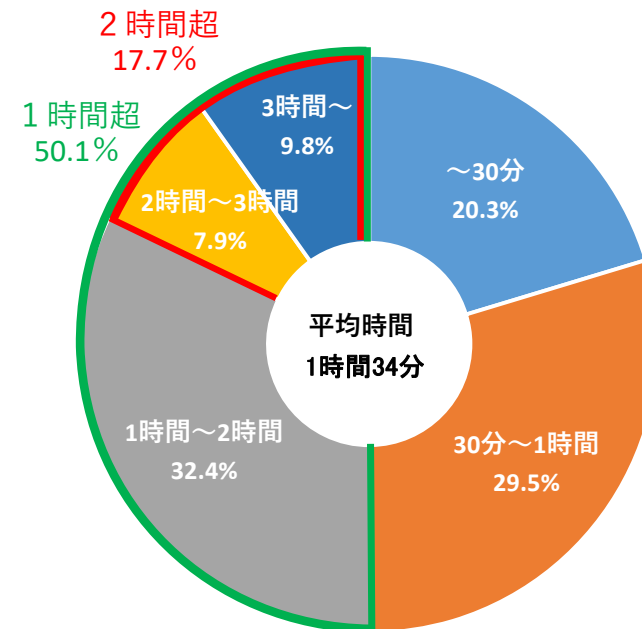


「荷待ち時間のない運行」(76%)



■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待 ■ 荷役 ■ 附带他 ■ 休憩

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)

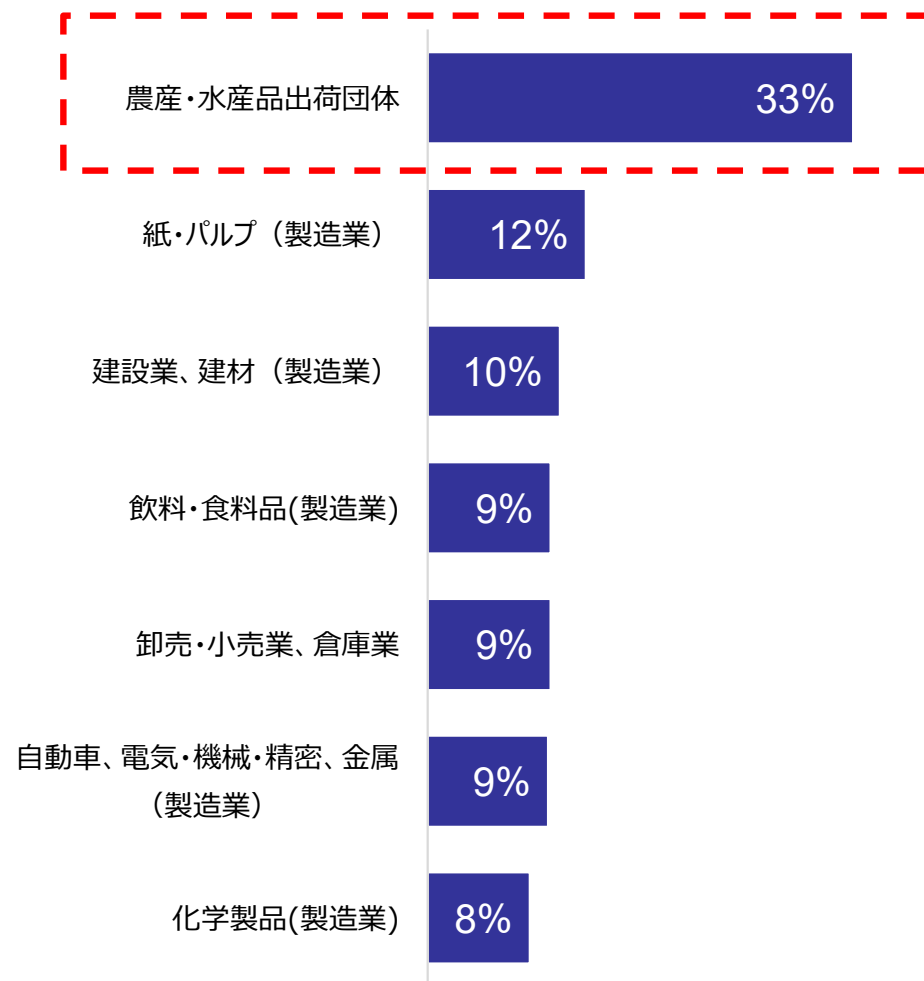
平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）**」により、拘束時間等が強化される。

○主な改正内容

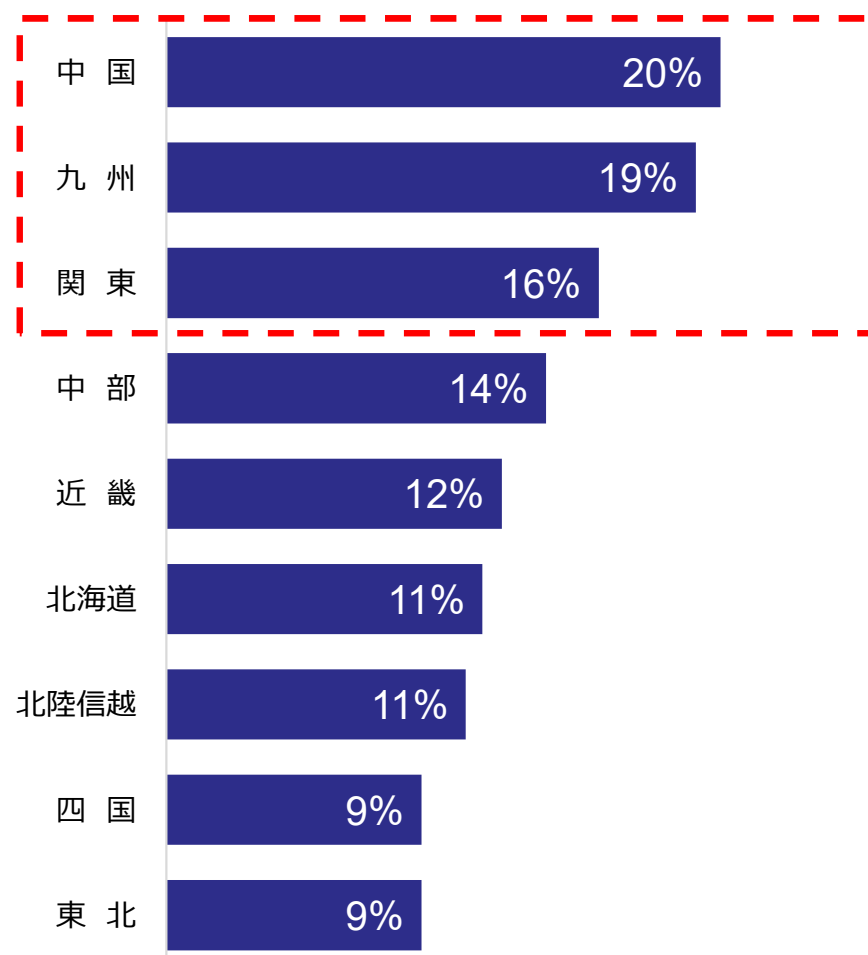
	現 行	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	【1日あたり】 原則 13時間 以内、最大 16時間 以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 293時間 以内。ただし、労使協定により、 年3,516時間 を超えない範囲内で、 320時間 まで延長可。	【1日あたり】 ・ 原則 13時間 以内、最大 15時間 以内。 ・ 宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 年3,300時間、284時間 以内。ただし、労使協定により、 年3,400時間 を超えない範囲内で、 310時間 まで延長可。

- 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）



1. 令和6年能登半島地震における対応
2. トラック運送事業等の現状と課題
- 3. 改正貨物自動車運送事業法に基づく取組み**
4. 物流革新に向けた政策パッケージ
5. 物流法案の概要等

【令和5年法律第62号：同年6月14日成立、同年6月16日公布・施行】

- 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「荷主対策の深度化」と「標準的な運賃」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収受等により、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、「荷主対策の深度化」や「標準的な運賃」の制度を継続的に運用することが必要

改正前

時間外労働規制の適用（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」「要請」「勧告・公表」制度

標準的な
運賃

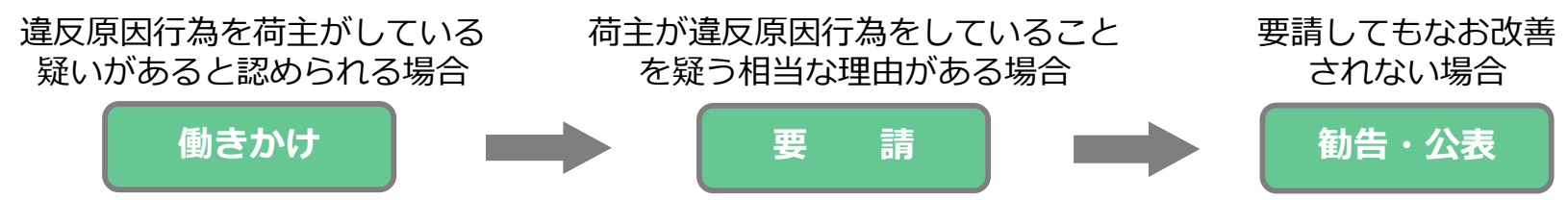
運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標としての「標準的な運賃」制度（令和2年4月告示）

改正後

上記について「当分の間」の措置とする

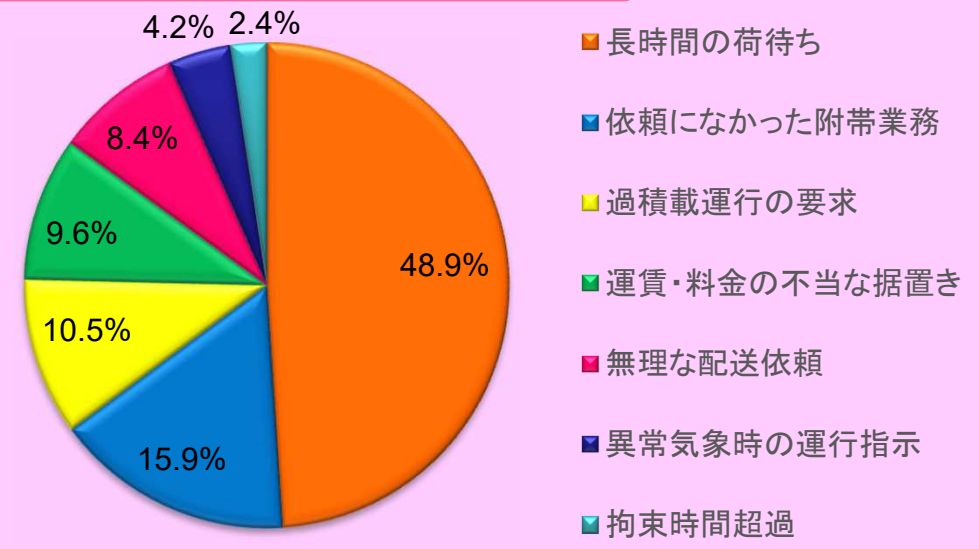
貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

- 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。
- 令和5年7月より、「トラックGメン」が、全国162名体制で、トラック事業者へのプッシュ型情報収集を実施するとともに、荷主等への是正指導を徹底。



※ 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)



電話調査

トラック事業者へ直接電話をかけ、荷主との間での困りごとがないか、その中で荷主からの行為に違反原因行為に該当するものがないか、などについて聴取。



訪問調査

トラック事業者へ直接赴き、荷主との関係や取引状況に関して、特に、違反原因行為に該当するものがあれば詳しく聞き取り。

「問題だと感じていてもこれまでは言うことができず、国に言いたくても窓口がなかった。国側から聞きに来てくれるのはありがたい。」
※運送会社社長談



荷主企業へのパトロール

荷主企業を訪問し、荷待ちの発生状況などを調査。荷主としてトラック事業者に配慮する必要性やトラックGメンの活動や働きかけについて説明。

悪質な荷主等への「働きかけ」「要請」を通じた改善事例

事例①長時間の荷待ち（働きかけ、要請）

- 対象事業者：発荷主（製造業）
- 発生場所：中部運輸局管内
- 経緯：
 - 令和3年1月：「働きかけ」実施
 - ・一旦は、同工場における長時間の荷待ちが改善されたことを確認。
 - ・しかしながら、その後、同じ工場において3時間を超える荷待ち発生への疑いあり

《相談者からの申告内容（「働きかけ」実施以降）》

昼過ぎから待機しているが、夕方18時頃の積込になるのが常。
積込待ちがかなり長く、お昼に受付しても夜7時になる。



- 令和4年8月：「要請」を実施
 - ・発荷主において、改善計画に基づき、入構時間の指定、出荷口の増設、搬送先付近の倉庫の「中継地点」として活用」等を実施した結果、1時間以上の待機台数比率は大幅改善。
 - ・引き続き、業界及び客先に対する「オーダーの早期化」への働きかけの強化を継続

事例②運賃・料金の不当な据置き（働きかけ）

- 対象事業者：元請（荷主子会社）
- 発生場所：東北運輸局管内
- 経緯：
 - 《相談者からの申告内容》
 - 燃料サーチャージについて交渉しても、なかなか結論を出してもらえない。
 - 令和4年10月：「働きかけ」実施
 - ・元請が真荷主と速やかに協議し、燃料サーチャージを導入することでスピード決着。
 - ・運賃についても、関係者間で、価格改定を行うことで合意。



事例③契約にない附帯業務（働きかけ）

- 対象事業者：荷主（倉庫）
- 発生場所：近畿運輸局管内
- 経緯：
 - 《相談者からの申告内容》
 - 運送内容を規定する正式な契約書をもらえていない。
仕分け作業料、積込料の負担をお願いしているが、支払ってもらえない。
 - 令和4年12月：「働きかけ」実施
 - ・協力会社と個別に協議を開始。
 - ・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し、契約内容の「見える化」を実施。
 - ・契約締結にあたり、チェックシートを用いて各社の法令遵守にかかる状況を再確認するなど、輸送の安全の確保に対する取組も合わせて措置。

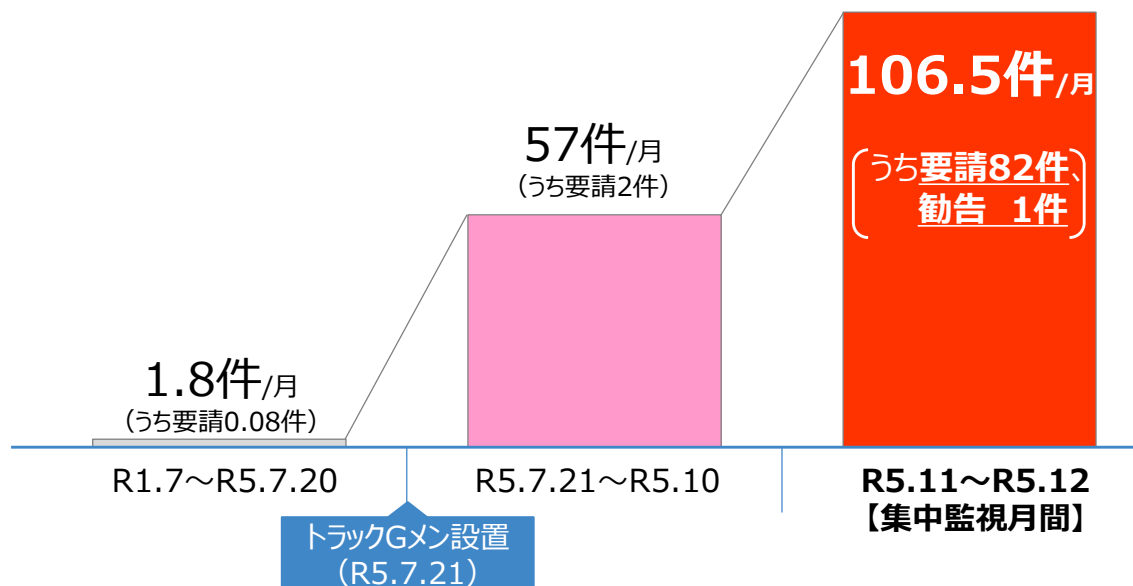


トラックGメンによる「集中監視月間」（令和5年11月・12月）の取組結果

- 「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。

標準的運賃

「標準的運賃」のポイント

- 平成30年貨物自動車運送事業法により、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**として活用いただくための**「標準的運賃」制度を創設**。
- 令和2年4月に告示した「標準的な運賃」では、**運転者について全産業並みの給与、車両の更新期間5年**、一般的な利潤（自己資本金の10%）などの経営改善につながる前提を置いて、参考となる運賃を示している。
- 運送事業者が**自己の経営状況を踏まえて運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むことが肝要**。

「標準的運賃」のイメージ

【距離制運賃】

車種別 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	18,060	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	30,920	38,770
50km	23,040	26,480	33,730	42,380

【時間制運賃】

種別	車種別 局別	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)	
		8時間制	31,100	37,260	48,530	61,290
基礎	8時間制	北海道	29,970	36,050	47,170	59,670
		東北	39,060	45,790	57,900	72,440
		関東	31,280	37,440	48,690	61,470
		北陸信越	35,710	42,130	53,700	67,370
		中部	35,580	42,040	53,710	67,430
		近畿	32,420	38,640	49,950	62,950
		中国	30,700	36,800	47,960	60,590
		四国	30,890	36,980	48,060	60,680
	九州	28,010	33,890	44,810	56,880	
	沖縄	18,660	22,360	29,120	36,780	
	4時間制	北海道	17,980	21,630	28,300	35,800
		東北	23,440	27,470	34,740	43,460
		関東	18,770	22,470	29,210	36,880
		北陸信越	21,430	25,280	32,220	40,420
		中部	21,350	25,220	32,230	40,460
		近畿	19,450	23,180	29,970	37,770
中国		18,420	22,080	28,780	36,350	
四国		18,530	22,190	28,840	36,410	
九州	16,800	20,330	26,880	34,130		
沖縄						

料金等

- ◆ 割増 ⇒ 冷蔵・冷凍車、休日、深夜・早朝の割増を設定
- ◆ 待機時間料 ⇒ 30分を超える場合に30分ごとの金額を設定
- ◆ 積込料、取卸料、附帯業務料 ⇒ 積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合に、運賃とは別に料金として収受
- ◆ 実費 ⇒ 有料道路利用料、フェリー利用料その他の費用が発生した場合に、運賃とは別に実費として収受
- ◆ 燃料サーチャージ ⇒ 算出方法を設定

導入のプロセス

STEP 1 標準的な運賃制度を理解する

STEP 2 自社で運賃を計算する

STEP 3 荷主と運賃を交渉する

STEP 4 運賃の事後届出を行う

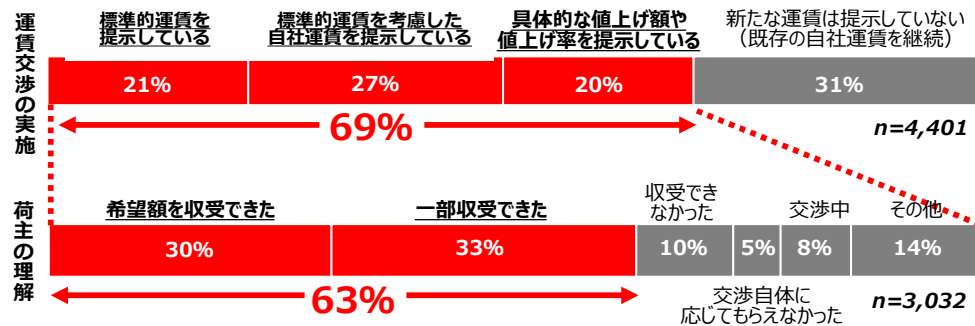
届出率：58.3%
(令和6年1月末時点)

運賃交渉を行ったトラック事業者：約69%
うち、荷主から一定の理解を得られた事業者：約63%
⇒ 事業者全体のうち運賃交渉について荷主から一定の理解を得られた事業者は約43%
(出典) 国土交通省「標準的な運賃に係る実態調査（令和4年度）」

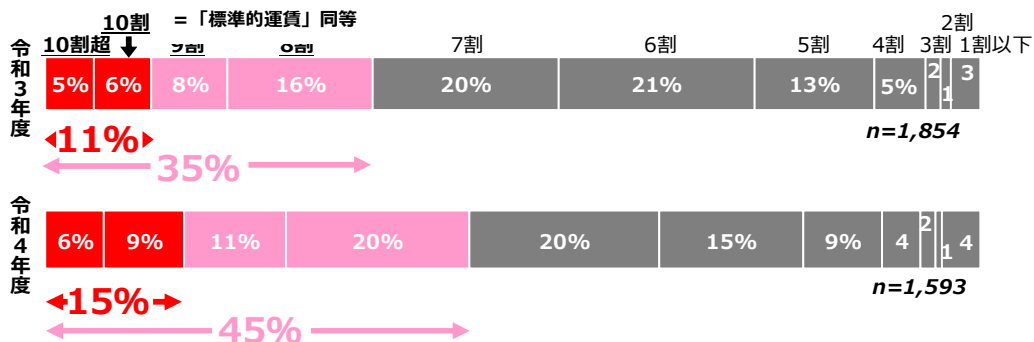
- **トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設（令和2年4月告示）。**
- **実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直しを図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。**
 （※）行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

「標準的運賃」の活用状況

＜標準的運賃に係る実態調査結果（令和4年度）の概要＞



＜「標準的運賃」と契約額の乖離状況＞



見直しの方向性

- 「標準的運賃」について、以下の見直しを行う。
 - ・ 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に、**運賃水準の引上げ幅を提示**
 - ・ 荷待ち・荷役などの輸送以外のサービスの対価について、**標準的な水準を設定**
 - ・ **下請けに発注する際の手数料の設定** 等
- 併せて、「標準運送約款」について、**契約条件の明確化等**の見直しを行う。

見直しに向けたスケジュール

令和5年 8月30日 第1回検討会（論点整理）
 10月27日 第2回検討会（提言素案の整理）
 12月7日 第3回検討会（提言取りまとめ）

⇒「標準的運賃」及び「標準運送約款」を改正

「標準的運賃」等の見直し①（R6.1運輸審議会に諮問、R6.4実施予定）

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】
- 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/30分（4tクラス中型車）

積込料・取卸料

⇒ 2,180円/30分（4tクラス中型車）機械荷役の場合
⇒ 2,100円/30分（4tクラス中型車）手荷役の場合

- 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>

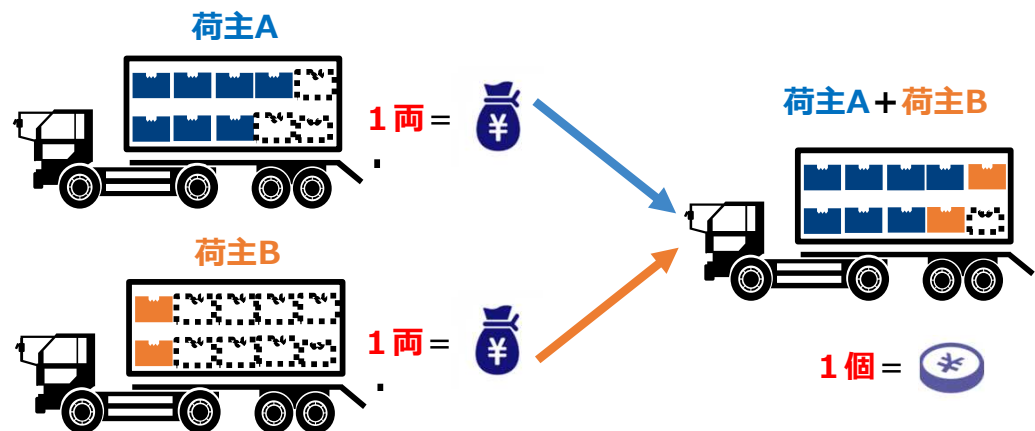
- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した電子書面（運送申込書／引受書）を交付することを明記【約款】

「標準的運賃」等の見直し② (R6.1運輸審議会に諮問、R6.4実施予定)

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】

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針①

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**。
- ✓ 労務費の適切な転嫁のため、発注者及び受注者がこの行動指針に沿った行為を行うことが必要。
- ✓ 本指針に記載の12の行動指針に沿わないような行為をすることにより、**公正な競争を阻害するおそれがある場合には、公正取引委員会において独占禁止法及び下請代金法に基づき厳正に対処**することを明記。
- ✓ 他方で、**記載された発注者としての行動を全て適切に行っている場合、通常は独占禁止法及び下請代金法上の問題が生じない旨を明記**。

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

①労務費の上昇分について取引価格への転嫁を受け入れる**取組方針を具体的に経営トップまで上げて決定**すること、②経営トップが同方針又はその要旨などを書面等の形に残る方法で**社内外に示す**こと、③その後の**取組状況を定期的に経営トップに報告**し、必要に応じ、経営トップが更なる対応方針を示すこと。

★行動②：発注者側からの定期的な協議の実施

受注者から労務費の上昇分に係る取引価格の引上げを求められていなくても、業界の慣行に応じて1年に1回や半年に1回など**定期的に労務費の転嫁について発注者から協議の場を設ける**こと。特に**長年価格が据え置かれてきた取引や、スポット取引と称して長年同じ価格で更新されているような取引**においては協議が必要であることに**留意が必要**である。

協議することなく長年価格を据え置くことや、スポット取引とはいえないにもかかわらずスポット取引であることを理由に協議することなく価格を据え置くことは、独占禁止法上の優越的地位の濫用又は下請代金法上の買いたたきとして問題となるおそれがある。

★行動③：説明・資料を求める場合は公表資料とすること

労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を受注者に求める場合は、**公表資料（最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率など）に基づくものとし、受注者が公表資料を用いて提示して希望する価格については、これを合理的な根拠のあるものとして尊重**すること。 → **根拠資料の例として、「標準的な運賃」が明記**

★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

労務費をはじめとする価格転嫁に係る交渉においては、**サプライチェーン全体での適切な価格転嫁による適正な価格設定を行うため、直接の取引先である受注者がその先の取引先との取引価格を適正化すべき立場にいることを常に意識して、そのことを受注者からの要請額の妥当性の判断に反映させる**こと。

★行動⑤：要請があれば協議のテーブルにつくこと

受注者から労務費の上昇を理由に**取引価格の引上げを求められた場合には、協議のテーブルにつく**こと。労務費の転嫁を求められたことを理由として、**取引を停止するなど不利益な取扱いをしない**こと。

★行動⑥：必要に応じ考え方を提案すること

受注者からの申入れの巧拙にかかわらず受注者と協議を行い、**必要に応じ労務費上昇分の価格転嫁に係る考え方を提案**すること。

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針②

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

労務費上昇分の価格転嫁の交渉の仕方について、国・地方公共団体の相談窓口、中小企業の支援機関（全国の商工会議所・商工会等）の相談窓口などに相談するなどして積極的に情報を収集して交渉に臨むこと。

発注者に対して労務費の転嫁の交渉を申し込む際、一例として、6頁の様式を活用することも考えられる。

★行動②：根拠とする資料

発注者との価格交渉において使用する根拠資料としては、最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率などの公表資料を用いること。

→ 根拠資料の例として、「標準的な運賃」が明記

★行動③：値上げ要請のタイミング

労務費上昇分の価格転嫁の交渉は、業界の慣行に応じて1年に1回や半年に1回などの定期的に行われる発注者との価格交渉のタイミング、業界の定期的な価格交渉の時期など受注者が価格交渉を申し出やすいタイミング、発注者の業務の繁忙期など受注者の交渉力が比較的優位なタイミングなどの機会を活用して行うこと。

★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

発注者から価格を提示されるのを待たずに受注者側からも希望する価格を発注者に提示すること。発注者に提示する価格の設定においては、自社の労務費だけでなく、自社の発注先やその先の取引先における労務費も考慮すること。

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：定期的なコミュニケーション

定期的なコミュニケーションをとること。

★行動②：交渉記録の作成、発注者と受注者の双方での保管

価格交渉の記録を作成し、発注者と受注者と双方で保管すること。

今後の対応

● 内閣官房は、各府省庁・産業界・労働界等の協力を得て、今後、労務費の上昇を理由とした価格転嫁が進んでいない業種や労務費の上昇を理由とした価格転嫁の申出を諦めている傾向にある業種を中心に、本指針の周知活動を実施する。

● 公正取引委員会は、発注者が本指針に記載の12の採るべき行動／求められる行動に沿わないような行為をすることにより、公正な競争を阻害するおそれがある場合には、独占禁止法及び下請代金法に基づき厳正に対処していく。

また、受注者が匿名で労務費という理由で価格転嫁の協議のテーブルにつかない事業者等に関する情報を提供できるフォームを設置し、第三者に情報提供者が特定されない形で、各種調査において活用していく。

- 公正取引委員会は、令和5年度「独占禁止法上の『優越的地位の濫用』に係るコスト上昇分の価格転嫁円滑化の取組に関する特別調査」を実施。(対象事業者数約117,000社【回答約48,000社(うち道路貨物運送業約3,000社)】)
- 道路貨物運送業を含む39業種を中心に、事業者間取引における価格転嫁の状況等を調査。
- その結果、独占禁止法上の優越的地位の濫用として問題となるおそれがある行為が認められた発注者8,175名(うち、道路貨物運送業460名)に対し注意喚起文書を送付。

○独占禁止法上の優越的地位の濫用として問題となるおそれのある行為

- ① 労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストの上昇分の取引価格への反映の必要性について、価格の交渉の場において明示的に協議することなく、従来どおりに取引価格を据え置くこと
 - ② 労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストが上昇したため、取引の相手方が取引価格の引上げを求めたにもかかわらず、価格転嫁をしない理由を書面、電子メール等で取引の相手方に回答することなく、従来どおりに取引価格を据え置くこと
- 参考：公正取引委員会webサイト「独占禁止法 Q&A」

○注意喚起文書の送付

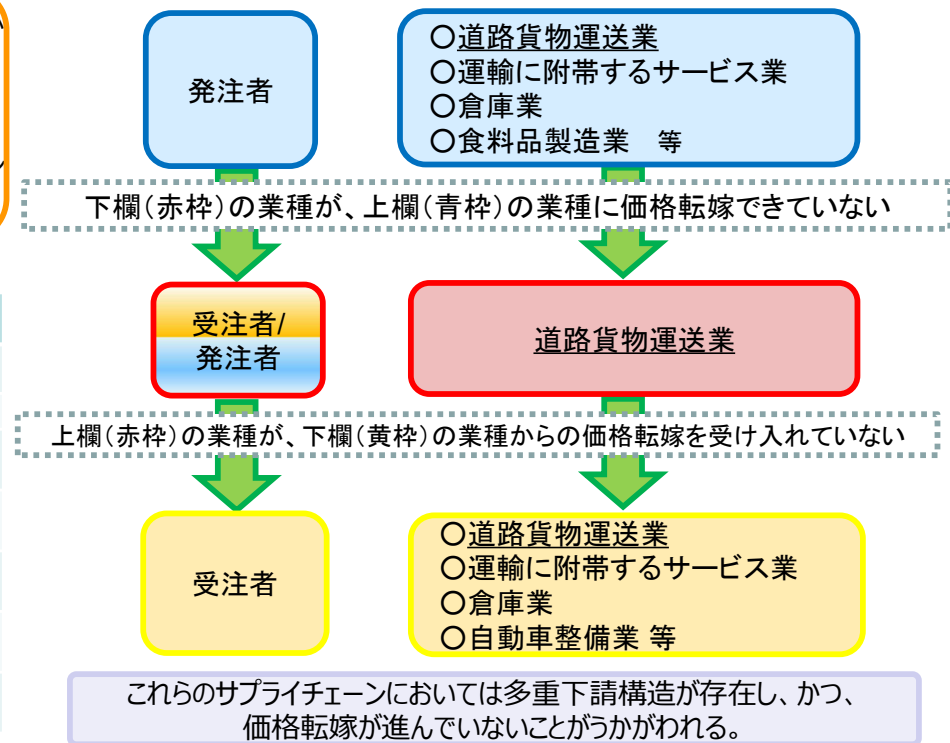
業種	件数
全39業種合計	8,175
(うち上位5業種)	
①情報サービス業	755
②協同組合	559
③道路貨物運送業	460
④機械器具卸売業	391
⑤総合工事業	325

○事業者名公表(令和4年12月)13者に対するフォローアップ調査

事業者名公表13者(※道路貨物運送業は、佐川急便、大和物流、トランコム、丸和運輸機関、三菱電機ロジスティクスの5社が該当)は、進捗の程度に差はあるものの、いずれも、フォローアップ調査の期間中における価格転嫁円滑化の取組により、全体としては価格転嫁円滑化を相当程度進めていた。

- ・ 事業者名公表13者は、いずれも、事業者名公表等を契機として、令和5年1月頃以降、順次、受注者に対し、文書、メール、面談等の方法により、「コスト上昇による価格転嫁の要望があれば価格交渉に応じるので申し出るように」などといった呼び掛けを行っていた。
- ・ 事業者名公表13者は、受注者と価格交渉を行った場合は交渉の内容を記録して保管することとし、受注者から価格転嫁の要請があったものの取引価格を据え置く場合は、その理由を記録の残る方法で回答することをルール化していた。
- ・ 令和5年1月頃以降速やかに社内体制を整備するなど価格転嫁円滑化の取組を実行した事業者も複数みられた。

価格転嫁が円滑に進んでいない業種のサプライチェーンの例



価格交渉促進月間(2023年9月)の実施結果

- 中小企業庁において、毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」とし、実際に交渉や転嫁が出来たか、下請事業者からのフォローアップ調査を実施。(30万社へのアンケート調査及び下請Gメンによる聞き取り調査)
- 価格交渉の実施と改善サイクルの強化で、交渉と転嫁が定期的になされる取引慣行の定着を目指す。

○フォローアップ調査（交渉・転嫁に係るアンケート）の実施結果の公表（R5.11.28）

- トラック運送業は、調査対象27業種中、価格交渉状況が22位、価格転嫁状況が最下位**

価格交渉	業種
1位	造船
2位	機械製造
3位	化学
⋮	
22位	トラック運送
23位	廃棄物処理
24位	放送コンテンツ
25位	通信
26位	不動産業・物品賃貸
27位	製薬

価格転嫁		コスト増に対する転嫁率	各要素別の転嫁率		
			原材料	エネルギー	労務費
全体		45.7%	45.4%	33.6%	36.7%
1位	化学	59.7%	57.9%	45.4%	47.0%
2位	食品製造	53.6%	52.5%	37.4%	39.8%
3位	電機・情報通信機器	53.4%	55.4%	38.9%	39.8%
⋮					
24位	廃棄物処理	34.9%	28.8%	27.6%	28.6%
25位	通信	33.1%	35.7%	23.1%	31.0%
26位	放送コンテンツ	27.0%	29.0%	21.4%	32.3%
27位	トラック運送	24.1%	17.2%	20.6%	19.1%

中小企業庁資料より抜粋

○「価格交渉・転嫁状況のリスト」の公表（R6.1.12）

- フォローアップ調査の結果において、10社以上の中小企業から回答があった発注側企業全てについて、価格交渉・価格転嫁に関する状況をア、イ、ウ、エの4区分に整理したリストを作成し、公表。

「価格交渉・転嫁のリスト」（トラック運送抜粋）

発注事業者名	回答企業数	価格交渉	価格転嫁
ヤマト運輸株式会社	39	ウ	ウ
アサヒロジ株式会社	11	ウ	ウ
全農物流株式会社	12	ウ	ウ
F-LINE株式会社	11	ウ	ウ
日本通運株式会社	36	イ	ウ
センコー株式会社	11	ウ	ウ
トランコム株式会社	12	ウ	ウ
西濃運輸株式会社	16	イ	ウ
佐川急便株式会社	42	イ	ウ
日本郵便輸送株式会社	18	イ	ウ

（価格交渉/転嫁の状況）

= 中小企業からの回答の平均点（10点満点）

ア：7点以上

イ：7点未満、4点以上

ウ：4点未満、0点以上

エ：0点未満

1. 令和6年能登半島地震における対応
2. トラック運送事業等の現状と課題
3. 改正貨物自動車運送事業法に基づく取組み
4. 物流革新に向けた政策パッケージ
5. 物流法案の概要等

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
(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

(参考) 岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話 (2023.9.28)



- 岸田総理が中小トラック事業者の営業所を訪問し、現場視察を行うとともに、2024年問題への対応に向けた事業者の取組内容や課題等について車座対話を実施。(同行：齊藤国土交通大臣、矢田総理大臣補佐官)
- 車座対話後のぶら下がり会見において、岸田総理より、翌週に関係閣僚会議を開催し、「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめる旨の発言。

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」について

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、総合的な検討を行うため、**令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置。**
- 同年6月2日に第2回を実施し、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・総合的な対策をまとめた**「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。**



■ 総理指示（令和5年3月31日）

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、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に直面しています。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に働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど1年となります。
- 一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。
- これに対応するため、荷主・物流事業者間等の**商慣行の見直し**と、物流の標準化やDX・GX等による**効率化の推進**により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の**行動変容**を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要です。
- このため、**物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等**の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。
- そこで、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「政策パッケージ」として取りまとめ**てください。

<構成員>

議長 内閣官房長官
 副議長 農林水産大臣
 経済産業大臣
 国土交通大臣
 構成員 内閣府特命担当大臣
 （消費者及び食品安全担当）
 国家公安委員会委員長
 厚生労働大臣
 環境大臣

※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求める。



「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定（令和5年6月2日）

「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（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

令和5年度補正予算（物流革新緊急パッケージ関係）

総額【一般331億円、エネ特409億円、財政融資200億円 他】

1. 物流の効率化

【一般284億円、エネ特409億円、財政融資200億円 他】

- 即効性のある設備投資・物流DXの推進 ③④【80億円 他】
 - ・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 ④③（70億円+1000億の内数）
 - ・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④（10億円+924億円の内数）
 - ・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 ④（65億円の内数）
- モーダルシフトの推進 ④【58億円+6億の内数】
- 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 ④【15億円】
- 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援 ⑤④【34億円 他】
 - ・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進） ⑤（29億円+52億円の内数）
 - ・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 ④（3億円）
 - ・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 ④（2億円+（再掲）924億円の内数）
 - ・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よる物流ネットワークの強化 ④（2,800億円の内数）
- 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 ④【4億円】
- 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）
④③【16億+（再掲）924億円の内数+409億円+62億円の内数】
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続 ④【78億円】
- 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 ④【90億円の内数】

2. 荷主・消費者の行動変容

【一般45億円】

- 宅配の再配達率を半減する緊急的な取組 等

3. 商慣行の見直し

【一般2億円】

- トラックGMN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）※エネ特は、にて記載。

物流革新に向けた政策パッケージ関係予算（物流・自動車局）

R5年6月の「物流革新に向けた政策パッケージ」及び10月の「物流革新緊急パッケージ」に基づく抜本的・総合的な対策を図る。

R5補正 + R6当初案	
一般会計	160億円
財政投融资	322億円
自動車安全特別会計	8.6億円

① 物流の効率化

（R5補正：一般会計112億円+財政投融资200億円、R6当初案：一般会計1.3億円+財政投融资122億円+自動車安全特別会計8.6億円）

【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】



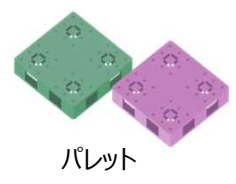
【モーダルシフトの推進】



【物流拠点の機能強化】



【物流標準化の促進】



【物流GXの推進】



② 荷主・消費者の行動変容

（R5補正：一般会計45億円）

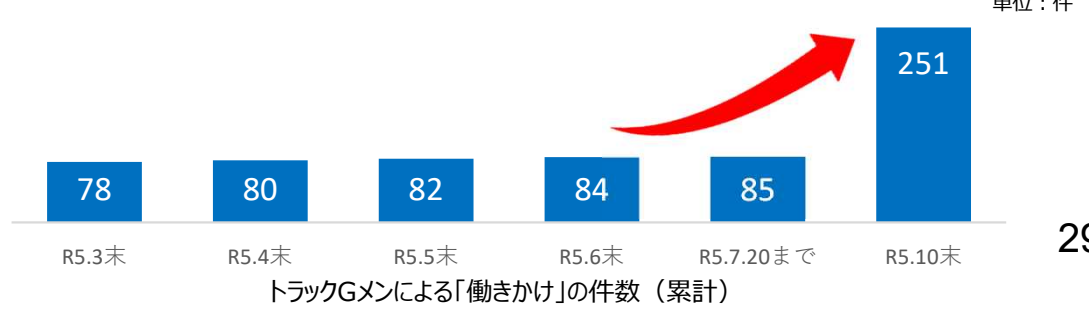
【宅配の再配達率を半減する緊急的な取組】



③ 商慣行の見直し

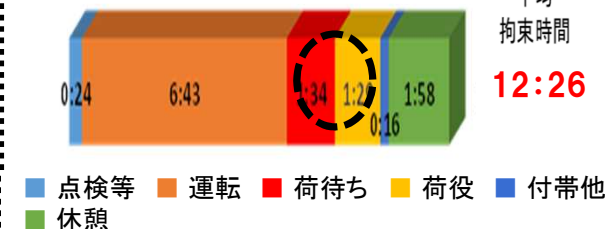
（R5補正：一般会計2億円、R6当初案：一般会計0.3億円）

【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】



- トラック運送事業者は約99%が経営基盤の脆弱な中小事業者であり、新規投資の余力が乏しいことに加え、コロナ禍や燃油価格高騰の影響により、**厳しい経営環境に置かれている**。
- さらに、他産業と比較して**長時間労働・低賃金**の傾向にある中で、**ドライバー不足が深刻化**していることから、トラック運送業における**長時間労働の是正等の労働環境改善や事業環境の適正化が喫緊の課題**。
- このため、荷役作業の効率化や荷待ち時間の削減等に資する機器やシステムの導入に係る費用を支援することにより、中小トラック運送業における**働き方改革や業務効率化・経営力強化の取組、人材の確保・育成を推進**し、トラック運送事業者の**労働生産性向上を図る**。

【1運行あたりの荷役時間】



1運行当たり平均して、1時間29分の荷役時間が発生している。

出典：トラック輸送状況の実態調査

事業概要

○支援対象の例

車両の効率化設備導入支援 テールゲートリフター



- カゴ台車による荷役が可能となるため、**荷役時間が1/3程度に短縮**。
- 手荷役による重労働が軽減され、女性等の**多様な人材の確保に繋がる**。

- 補助内容
- ・労働生産性の向上・多様な人材の確保に資する機器の導入補助（補助率：通常機器価格の1/6）
 - ・業務効率化・経営力強化に資するシステムの導入、人材確保・育成支援（補助率：使用料等の1/2等）

トラック搭載型 クレーン



- 建築資材等の重量物や高低差のある現場など、手荷役による作業が困難な場で効果的。
- 手荷役ではなくクレーンによる積み卸しが可能となることで、**荷役時間を1/3程度に短縮可能**。

トラクタの 速度制限装置

- 超重量物用トラクタに装着されている速度制限装置を空車時に解除できる改造を行い、**労働時間を短縮**。

トラック搭載用 2段積みデッキ



- 荷物を2段積みすることが可能となるため、**約2倍の積載量が実現され、生産性向上に繋がる**。

業務効率化支援

- 予約受付、配車計画、動態管理、求貨求車、運行・労務管理システム等の導入により、**荷待ち時間の削減や輸送効率の向上が可能**。
- 契約書電子化と併せて、**DXによる業務効率化も実現**。



経営力強化支援

- 燃料費等の変化を反映した**適正な原価の算定及び運賃・料金交渉に活用可能**。
- M&A等の事業承継を支援

人材確保・育成支援

- ドライバーのスキルアップ支援として、大型・けん引免許等の取得費用やフォークリフト運転技能講習の受講費用等を支援することにより、**労働生産性の向上を促進**。
- 採用活動や、安全講習・健康管理等の人材育成に係る経費を支援することで、**ドライバーの確保・育成・定着を促進**。

効果

荷役作業の効率化、荷待ち時間の削減等により、長時間労働の是正等の労働環境の改善や労働生産性の向上を図る。

中小トラック事業者による物流DXの推進支援

- トラックドライバーの労働時間の短縮や輸送の効率化、ドライバーの賃上げ原資となる適正運賃の収受の実現のためには、デジタル技術を活用し、業務の効率化・高度化、経営改善に向けて取組を進めることが効果的。
- このため、中小トラック事業者等によるシステム導入・活用を支援し、物流DXによる生産性向上や経営力強化を促進（R5補正14.6億円の内数、補助率1/2）。

<支援対象となるシステムの例>

車両動態管理システム

- GPS機能の搭載された車載端末等から、データ通信機能を利用し、インターネットを介して車両の位置や運行状況などのデータを受信し、輸送サービスを見える化する。
- 荷主からの問い合わせに管理者が即座に回答可能となるほか、車載端末等から得られるトラックの走行記録をデータ化し、安全運転管理や車両管理、営業管理に活用可能。
- 道路の渋滞度に応じた柔軟な配送指示や、荷卸し先での順番待ち回避等により、輸送時間・荷待ち時間の短縮にも資する。

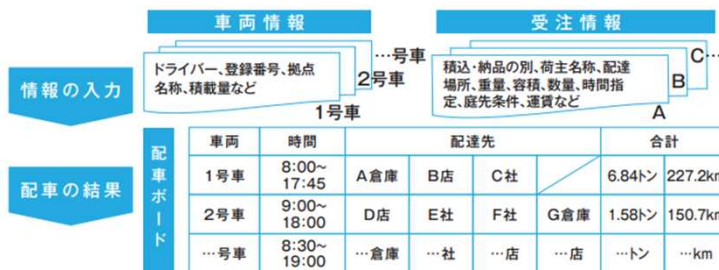
車両動態管理の仕組み



配車計画システム

- 受注情報や車両情報に基づき、荷物のピッキング・積込作業、トラックの配車や配送ルート等の段取りを計算し、荷物を車両に効率的に割り当て。
- 配車業務に係る作業時間の短縮に加え、データの分析を通じて、配送ルートの最適化や車両運行時間の合理化、積載率・実車率の向上等を図ることが可能。

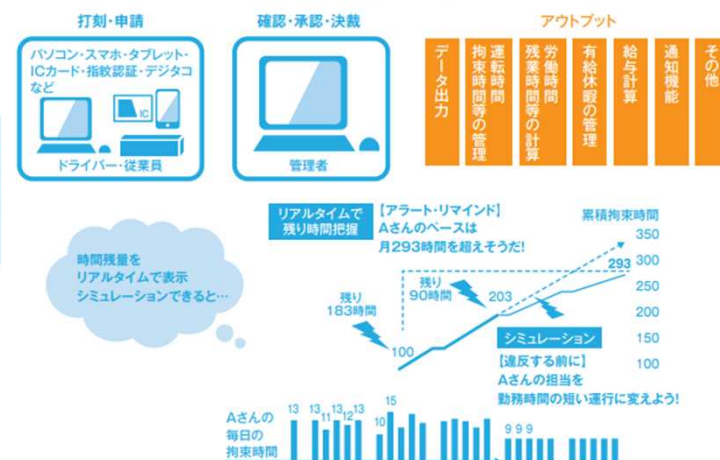
配車支援・計画システムのイメージ



勤怠管理システム

- 始業・就業、運転時間、休憩時間、荷役時間、待機時間、休息期間などの時刻を記録し、労働時間を集計管理。
- ドライバーの勤務状況の把握や、改善基準告示等の確実な遵守に向けた労働時間管理を容易にし、ドライバーの労働時間削減に資する。

勤怠管理システムのイメージ



求貨求車システム

- インターネットなどの情報システム機能を利用して車両と荷物の情報をマッチングさせるシステム。
- 受注機会の拡大や積載率・実車率の向上等を図ることが可能。

原価管理システム

- 人件費、車両管理費、燃料費などの輸送原価を管理し、適正な運賃を算出。
- 荷主や元請事業者との運賃交渉等に活用可能。

(参考) 中小トラック運送業のためのITツール活用ガイドブック



- 「2024年問題」による物流の停滞を回避するため、サプライチェーンの結節点として重要な役割を果たす物流施設においてDXを推進し、**トラックドライバーの荷待ち・荷役時間の削減、施設の省人化**を進めることは、喫緊の課題。
- このため、物流施設における自動化・機械化・デジタル化の優れた取組について、**システムの構築や自動化機器の導入等への支援**を行うことにより、物流施設におけるDXの強力な推進を図る。

事業概要

- 物流施設を保有・使用する物流関係事業者が、トラックドライバーの荷待ち・荷役の削減、施設の省人化を図るため、物流施設における、
 - ・システム構築・連携
 - ・自動化・機械化機器の導入
 を同時に行う場合、その**経費の一部を支援**するとともに、専門家による**伴走支援、効果検証等**を行う。

【支援割合】 1/2

【支援対象システムの例】

ナンバープレート解析AIカメラ・システム、伝票電子化システム、在庫管理システム

【支援対象機器の例】



無人搬送機器



無人フォークリフト



無人荷役機器



自動倉庫

事例のイメージ

- トラック予約受付システムと、AIカメラシステムや伝票電子化システムとを連携させ、トラックの円滑なバース入庫を実現し、荷待ちを解消する。
- また、バースにおける、庫内作業による荷待ちが発生しないよう、無人搬送車による迅速なパレット準備等を行う。



専門家が、効果的なシステム構築・連携、DX機器選定等を支援



【令和5年度補正予算額 40,900百万円】

2050年カーボンニュートラルの達成を目指し、トラック・タクシー・バスの電動化を支援します。

1. 事業目的

- 運輸部門は我が国全体のCO2排出量の約2割を占め、そのうちトラック等商用車からの排出が約4割であり、2050年カーボンニュートラル及び2030年度温室効果ガス削減目標（2013年度比46%減）の達成に向け、商用車の電動化（BEV、PHEV、FCV等）は必要不可欠である。
- このため、本事業では商用車（トラック・タクシー・バス）の電動化に対し補助を行い、普及初期の導入加速を支援することにより、価格低減による産業競争力強化・経済成長と温室効果ガスの排出削減を共に実現する。

2. 事業内容

本事業では、商用車（トラック・タクシー・バス）の電動化（BEV、PHEV、FCV等※）のための車両及び充電設備の導入に対して補助を行うことにより、今後10年間の国内投資を呼び込み、商用車における2030年目標である8トン以下：新車販売の電動車割合20～30%、8トン超：電動車累積5000台先行導入を実現し、別途実施される乗用車の導入支援等とあわせ、運輸部門全体の脱炭素化を進める。また、車両の価格低減やイノベーションの加速を図ることにより、価格競争力を高める。

具体的には、省エネ法に基づく「非化石エネルギー転換目標」を踏まえた中長期計画の作成義務化に伴い、BEVやFCVの野心的な導入目標を作成した事業者や、非化石エネルギー転換に伴う影響を受ける事業者等に対して、車両及び充電設備の導入費の一部を補助する。

※BEV：電気自動車、PHEV：プラグインハイブリッド車、FCV：燃料電池自動車

3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業（補助率：2/3、1/4等）
- 補助対象 民間事業者・団体、地方公共団体等
- 実施期間 令和5年度

4. 事業イメージ

【トラック】 補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3 等

補助対象
車両の例



EVトラック/バン



FCVトラック

【タクシー】 補助率：車両本体価格の1/4 等

補助対象
車両の例



EVタクシー



PHEVタクシー



FCVタクシー

【バス】 補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3 等

補助対象
車両の例



EVバス



FCVバス

【充電設備】 補助率：1/2 等

補助対象
設備の例



充電設備

※本事業において、上述の車両と一体的に導入するものに限る

「高速道路のトラック速度規制の引上げ」検討状況

高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する有識者検討会

検討事項

法定速度が現行80km/hとされている大型トラックを中心として、高速道路における最高速度の在り方を検討。交通事故データ分析結果、交通実態調査結果、関係者に対するヒアリング結果等を踏まえた議論を通じて、令和5年12月22日の第4回において提言が取りまとめられた。

提言の概要

- 大型トラックについては、現行の速度抑制装置を存置した上で、法定速度を90km/hに引き上げたとしても、交通の安全に大きな影響をもたらすとは考えられない。一方で、これより高い速度への引上げは、車両の安全性能が担保されていないこと等を踏まえれば、現時点では不適切。今回の引上げの影響を見極めた上で、更なる社会的要請があり、新たな車両開発等の状況変化が生じた際には、将来的に引上げを検討する可能性は排除されない。なお、現在の規制速度80km/hの路線について法定速度とすることの可否も要検討。
- トレーラについては、車両構造上の特性や交通事故件数等を踏まえれば、現時点では、最高速度の引上げの結論には至らず。今後の技術の進展等を踏まえ、将来的に引き上げる可能性も念頭に、交通事故発生状況の分析等を行うことは一定の意義がある。
- 速度の見直しと併せて、道路交通の整序化のための方策（キープレフト等の周知徹底、交通違反取締り）、適切な運行管理のための方策（ドライバーへの過度なプレッシャーの抑制等）、車両の安全性能の更なる向上のための方策（安全装置の普及促進）がなされるべき。

今後の予定

提言の内容を踏まえ、現在、大型トラックの法定速度の90km/hへの引上げを内容とする道路交通法施行令の改正案に関するパブリックコメントを実施中（令和6年4月1日に施行予定）。

我が国では、物流における「2024年問題」に直面しており、現在、政府の「物流革新に向けた政策パッケージ」等に基づき様々な対策が採られているところである。

消費者庁では、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」表示に関する実態や見直しによる影響等を把握するため、意見交換会を実施し、検討を重ねてきた。関係者等の意見を踏まえると、

- **送料の表示に関し、「送料として商品価格以外の追加負担を求めない」旨を表示する場合には、その表示者は表示についての説明責任がある。**
- 消費者庁として、関係事業者等に送料表示の見直しを促すとともに、事業者の自主的な取組状況を注視していく。

表示例

送料負担の仕組みを表示

- 送料の負担者を表示

「送料当社負担」など

- 送料込みの価格を表示

「〇〇円（送料込み）」など



「送料無料」表示をする場合、表示者の責任として「無料」と表示する理由、仕組み等を分かりやすく説明

- 「送料無料」表示をする理由
誰が負担しているのか、
商品をお勧めするための販売促進の手法であること など
- 送料を無料とする仕組み
配送業者に対して契約に基づき適正な運賃を支払っていること など

送料表示に併せて、物流における「2024年問題」に関し、
物流の持続可能性に対する認識や対応について説明を行うことが望ましい。

2024年度に向けた業界・分野別の自主行動計画の作成状況【令和6年1月24日時点】

「業界・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公表する。」

「物流革新に向けた緊急パッケージ」(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決定)

同日付けで、「**物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者ガイドライン**」(経産省、農水省、国交省)を公表。

荷主・物流業界に対して、**ガイドラインに従った取組を強く要請**するとともに、**業界・分野別の自主行動計画の作成を呼びかけ**。

荷主・物流業界において、**1月24日時点で100以上の団体・事業者が「自主行動計画」を作成しており、政府として公表** ※

〈自主行動計画作成済の団体〉
 日本自動車工業会、JA全農、日本百貨店協会、日本スーパーマーケット協会等、日本半導体製造装置協会、日本加工食品卸協会、日本外食流通協会、日本花き市場協会、全日本菓子協会、日本パン工業会、日本ハムソーセージ工業協同組合、日本即席食品工業協会、全日本トラック協会、日本倉庫協会 など

※今後新たに作成される自主行動計画については随時、HPに追加



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	・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	○個別事項(運送モード等に応じた事項)
・業務時間の把握・分析	・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握
・長時間労働の抑制	・トラック運送業における多重下請構造の是正
・運送契約の書面化 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	○個別事項(運送モード等に応じた事項)
・物流システムや資機材(パレット等)の標準化	・倉庫内業務の効率化
・賃金水準向上	・モーダルシフト、モーダルコンピネーションの促進
	・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。

各業界における自主行動計画の記載の例

鉄鋼業界（日本鉄鋼連盟）

- ・ 着荷主側であるユーザー団体や、発荷主側であるサプライヤー団体、輸送事業者との間で連携が必要な事項の洗い出し等を行った上で、**連携して問題解決を図る**。

石油業界（石油連盟）

- ・ 燃料油の納入先であるガソリンスタンドとの間における**計画配送等の事前通知**を通じて、荷卸し先での速やかな荷卸しと荷待ち時間の短縮に協力
- ・ バーター取引や出荷基地の共同利用等といった**共同輸配送の推進**等による積載率の向上

自動車業界（日本自動車工業会）

- ・ 「**生産部品（調達）物流**：引取物流化等の推進」、「**完成車物流**：完成車メーカー間の共同物流化等の推進」、「**補給部品物流**：共同物流に向けた部品販社との連携拡大等の推進」のそれぞれについて、各物流の特性を踏まえ、**共同物流を軸とした取組みを推進**

スーパーマーケット業界

- （オール日本スーパーマーケット協会・全国スーパーマーケット協会・日本スーパーマーケット協会）
- ・ 賞味期間180日以上の上記の**加工食品の小売店舗への納品限度**について、**原則「1/2残し」**を推進
- ・ **「事前出荷情報メッセージ」**を利用した**検品レス化**により、検品作業時間を削減

（チェーンストア協会）

- ・ 店舗における荷待ち・荷役作業等時間についての業界独自の目標として**「1時間以内ルール」**を設定。

農業・食品業界

（JA全農）

- ・ 荷役時間の削減に向け、青果物・花き等、品目別のガイドラインに従って、**標準仕様パレットの活用**。

（日本ハム・ソーセージ工業協同組合、日本加工食品卸協会）

- ・ **納品リードタイムを延長**することで効率的な配送計画を実現。加工食品の小売店舗への納品限度について、**原則1/2ルール**。

（食品物流未来推進会議（SBM））

- ・ **他の荷主との車両の相互活用や積合せ輸送など共同輸配送**を推進し、**積載率を向上**。

（日本加工食品卸協会）

- ・ **「事前出荷情報」データ**をあらかじめ送信することにより、**検品レス**を実現。**電子システム（EDI）**による**受発注**を推進し、作業を効率化。³⁷

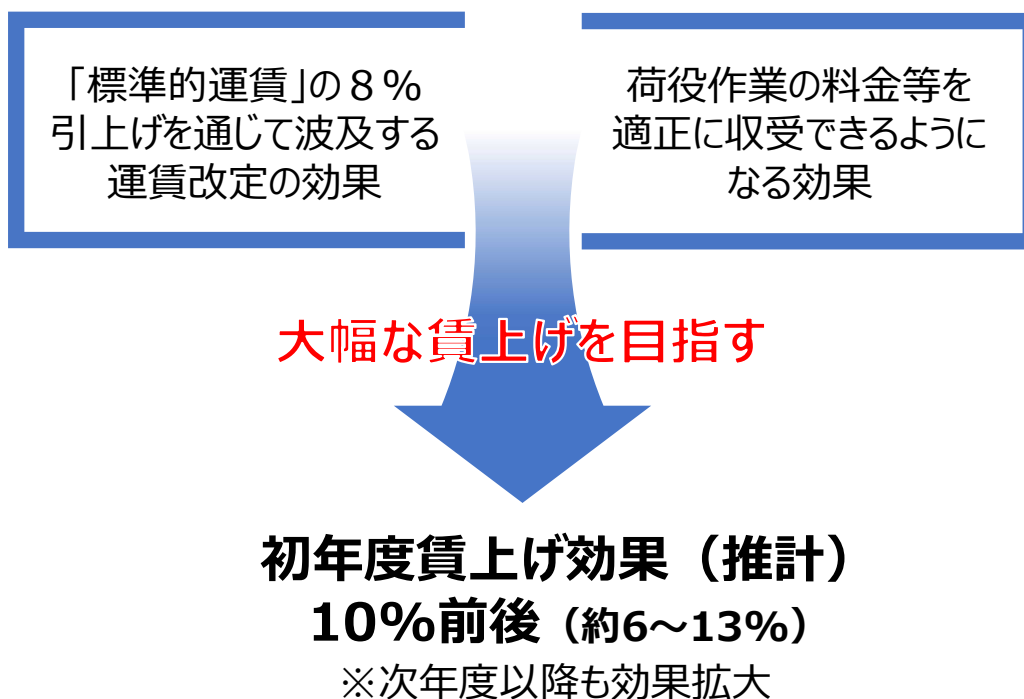
2030年度に向けた政府の中長期計画（概要）

- 2023年6月に関係閣僚会議で決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」に盛り込まれた施策について、**2030年度までのロードマップを作成**するもの。
- 2030年度に見込まれる**34%の輸送力不足（施策なしケース）**を補うことを目指す。
- この中長期計画については、**毎年度フォローアップ**を行い、次期（2026～2030年度）の「総合物流施策大綱」を閣議決定するタイミングと合わせて見直し。

○施策による輸送力への効果

	2024年度	2030年度
必要輸送力	100	100
施策なしケース	▲14	▲34
施策による効果	+14.5	+34.6
うち荷待ち・荷役削減	+4.5	+7.5
積載率向上	+6.3	+15.7
モーダルシフト	+0.7	+6.4
再配達削減	+3.0	+3.0
その他 (トラック輸送力拡大等)		+2.0

○「標準的運賃」の引上げによる賃上げ効果（推計）



主要施策のポイント①

(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（2024年通常国会）

- ・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け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（2023年度中措置。10%前後の賃上げ効果）

○悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の徹底（トラックGメンによる集中監視）

【荷主・物流事業者に対する規制的措置】

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

【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



主要施策のポイント②

(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
(2030年度までに荷待ち・荷役作業等時間を2019年度比で年間125時間以上削減)
- 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 (2030年度までに積載率を2019年度比で16%以上増加)
- 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
(自動運転について、2024年度から、100km以上のデジタル情報配信道整備。ドローン物流について、2024年度から、150km以上のドローン航路整備)

(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
(官民協議会で継続的にフォローアップ。10年程度で倍増を目指す)
- 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)

【自動物流道路の構築】

スイスで検討中の
地下物流システムのイメージ

道路空間の利活用イメージ



出典: Cargo Sous Terrain社HP

【自動運航船の本格的な商用運航】



【荷待ち・荷役作業等時間の削減】

<自動倉庫>



<無人フォークリフト>



<ドローン航路>



(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
(引上げの影響を見極めた上で、新たな車両開発等の状況変化が生じた際には更なる引上げを検討)
- 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
(運行路線拡充や駐車マス整備、財政投融資によるダブル連結トラック導入支援)
- 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
(2023年度補正予算)

(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
(行動変容が見られなければ追加対応)

【ダブル連結トラック】

<ダブル連結トラック駐車マス整備>



【「送料無料」表示の見直し】



1. 令和6年能登半島地震における対応
2. トラック運送事業等の現状と課題
3. 改正貨物自動車運送事業法に基づく取組み
4. 物流革新に向けた政策パッケージ
- 5. 物流法案の概要等**

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

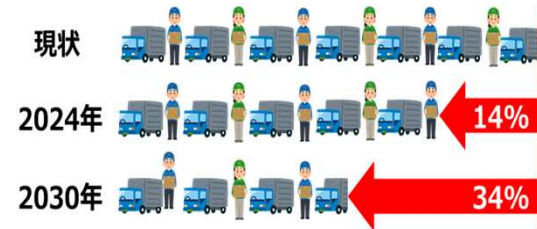
背景・必要性

○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。

【荷主等が取り組むべき措置の例】＜パレットの導入＞

○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〉



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

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。

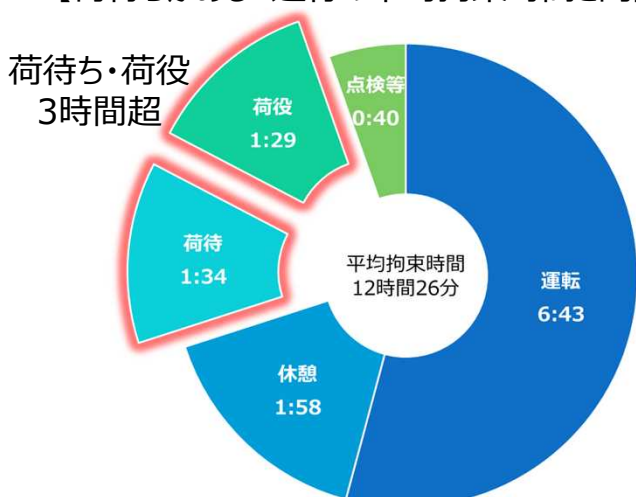
※法律の名称を「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。

※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

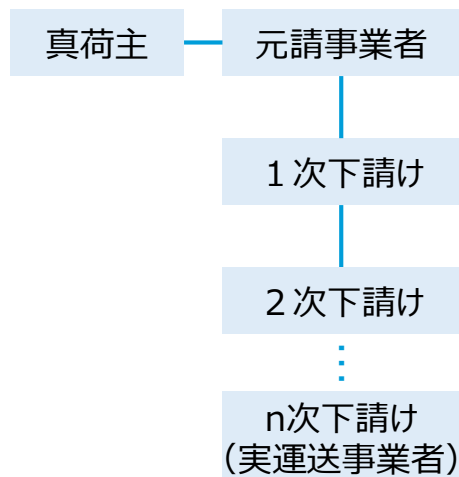


パレットの利用による荷役時間の短縮

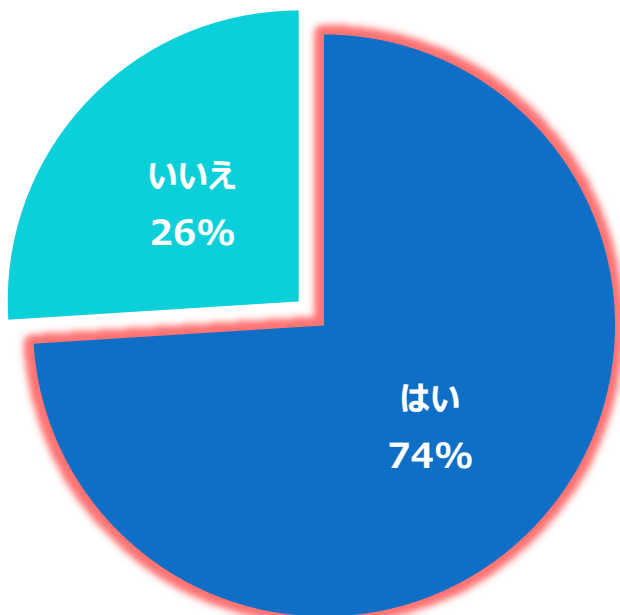
物流業界の**多重下請構造を是正**し、実運送事業者の適正運賃收受を図る。

- 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。

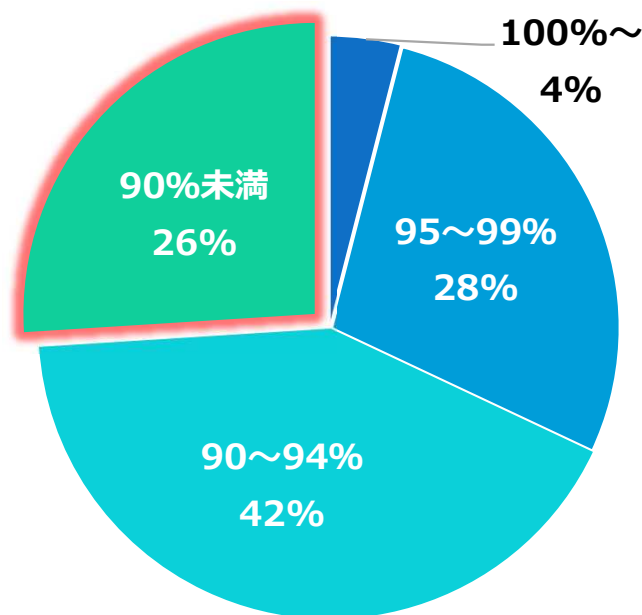
【多重下請構造のイメージ】



【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】



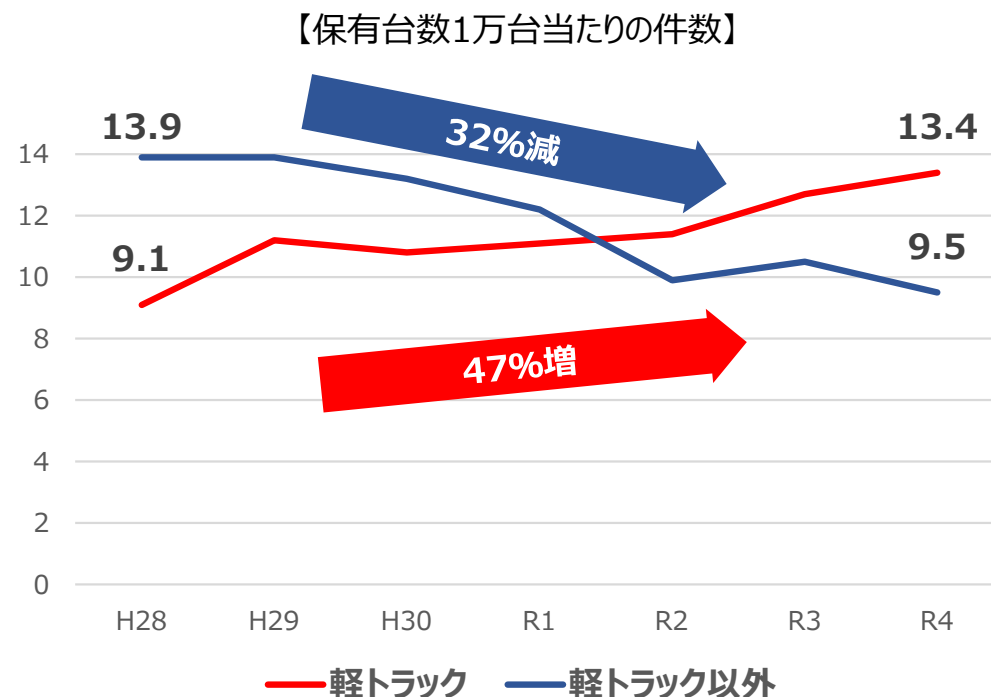
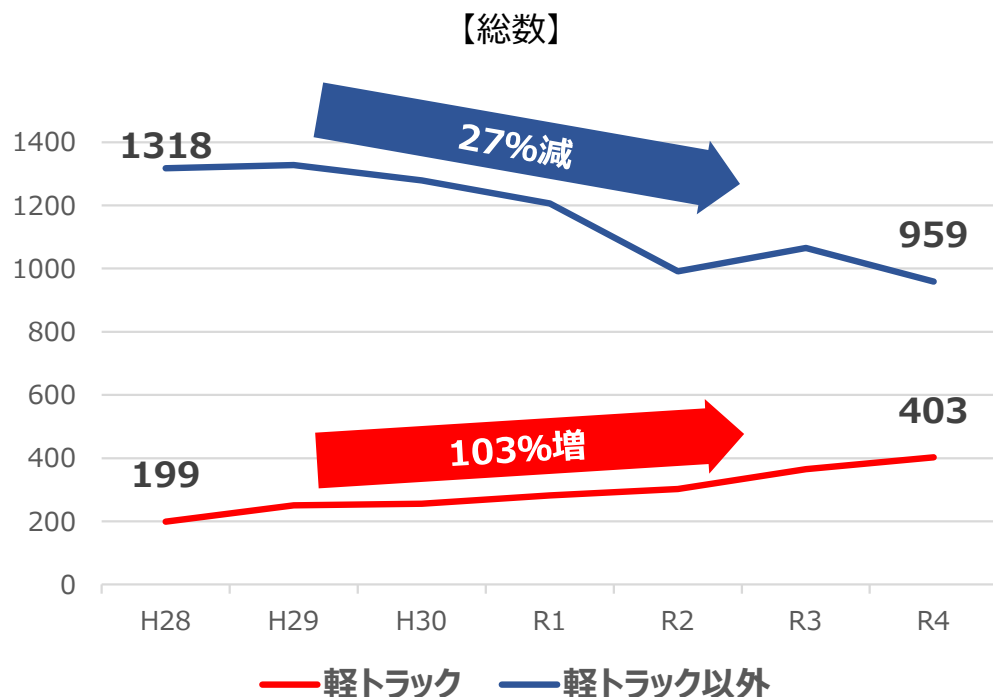
※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
（令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より）

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】



（（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）

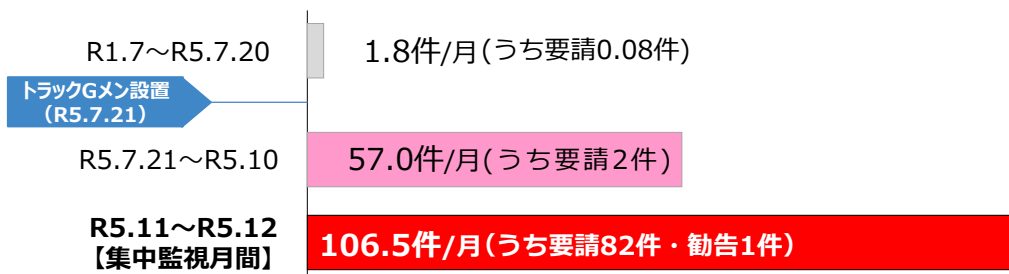
【参考】法改正以外の関連措置

物流が直面する課題について、「物流革新に向けた政策パッケージ」(R5.6) 及び「物流革新緊急パッケージ」(R5.10) に基づき、法改正を待たずに**総合的に施策を展開**。

【トラックGメン】

- 全国162名体制の「トラックGメン」により、**R5.11・12を「集中監視月間」と**位置づけ、**悪質な荷主・元請事業者への監視・指導を強化**。
- 悪質荷主等に対し、**初の「勧告」(2件)**を実施 (R6.1.26)。

【月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数】



※このほか、法令を遵守しない**悪質なトラック事業者等**については、監査等を実施した上で、許可の取消しを行うなど、**厳正に対処**。

【標準的運賃】

○トラックの「標準的運賃」について、以下の見直し方針を公表 (R5.12)。

- ① **荷主等への適正な転嫁** (運賃引上げ、荷待ち・荷役等の対価の水準提示 等)
- ② **多重下請構造の是正等** (「下請け手数料」の設定 等)
- ③ **多様な運賃・料金設定等** (「個建運賃」の設定 等)

○現在、提言を踏まえた見直し案を運輸審議会に諮問 (R6.1)。「標準運送約款」の改正と併せて、**R5年度内の告示**を目指す。

【自主行動計画】

- 経済産業省、農林水産省、国土交通省がとりまとめた**ガイドライン**に基づき、荷主団体・物流事業者団体を含め、**100以上の団体・事業者で自主行動計画を策定済み**。

【策定済の団体】

日本自動車工業会

日本百貨店協会

日本半導体製造装置協会

日本外食流通協会

全日本菓子協会

日本ハムソーセージ工業協同組合

全日本トラック協会

JA全農

日本スーパーマーケット協会等

日本加工食品卸協会

日本花き市場協会

日本パン工業会

日本即席食品工業協会

日本倉庫協会

など <各団体の自主行動計画>



【予算措置】

- モーダルシフト**や省人化・省力化などの**物流効率化**の取組を支援。**再配達率半減**に向けた消費者の行動変容も促す。

国土交通省物流・自動車局
R5補正+R6当初案
一般160億円 財政投融资322億円
自動車安全特会8.6億円

- ・物流DX等による生産性向上
- ・担い手の多様化
- ・物流拠点の機能強化の推進
- ・モーダルシフトの推進
- ・物流GXの推進
- ・宅配の再配達率の半減 等

政府全体
R5補正
一般331億円 エネ特409億円
財政融資200億円 他

- ・即効性のある設備投資・物流DXの推進
- ・物流拠点の機能強化
- ・物流ネットワークの形成支援
- ・物流GXの推進
- ・高速道路料金の大口多頻度割引の拡充
- ・特殊車両通行制度の利便性向上 等

ご清聴ありがとうございました。