

トラック運送事業に係る各種施策について

令和7年3月19日(水)

九州運輸局 自動車交通部 貨物課



(1) 物流改正法について

(2) 適正な運賃の収受に向けて

(3) 荷主等への要請について(トラック・物流Gメンの取組)

【参考】

(Ⅰ)「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく取組について

(Ⅱ)「加工食品、飲料・酒」「建設資材」「紙・パルプ」物流ガイドラインについて

(Ⅲ)標準使用パレットについて

(Ⅳ)異常気象時における輸送の安全の確保について

(Ⅴ)「ホワイト物流」推進運動について

(Ⅵ)働きやすい職場認証制度について

(1) 物流改正法について

物流改正法の概要（R6.5.15公布）

流通業務総合効率化法（荷主・物流事業者に対する規制）

R7.4.1 施行

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

R8.4. 施行予定

- 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（トラック事業者の取引に対する規制）

R7.4.1 施行

- 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**を課するとともに、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（軽トラック事業者に対する規制）

R7.4.1 施行

- 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。

荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント

- すべての荷主（発荷主、着荷主）、連鎖化事業者（フランチャイズチェーンの本部）、物流事業者（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課し、これらの取組の例を示した判断基準・解説書を策定。

① 積載効率の向上等

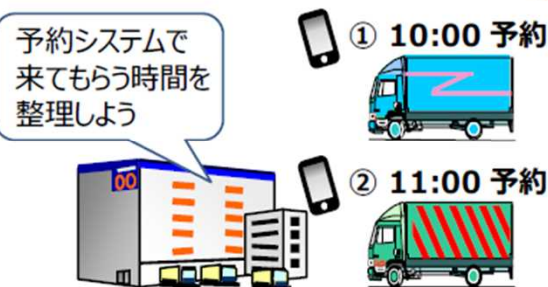
- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- ・ トラック予約受付システムの導入
- ・ 混雑時間を回避した日時指定 等



トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- ・ パレット等の輸送用器具の導入
- ・ タグ等の導入による検品の効率化
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置 等



パレットの利用や検品の効率化

特定事業者の指定基準等のポイント

- 全体への寄与度がより高いと認められる大手の事業者が指定されるような基準値を設定。

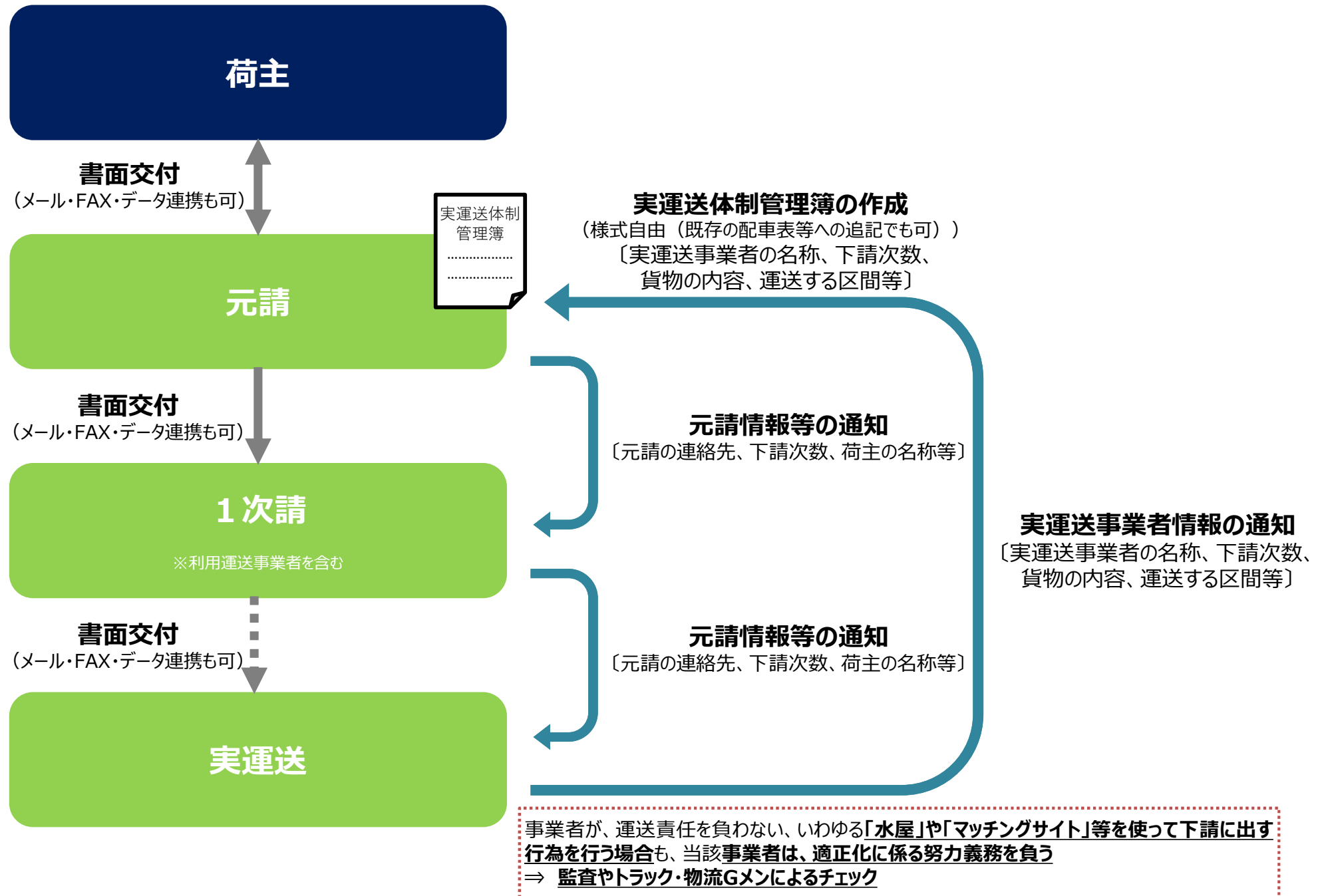
特定荷主・特定連鎖化事業者
取扱貨物の重量 9万トン以上
(上位3,200社程度)

特定倉庫業者
貨物の保管量 70万トン以上
(上位70社程度)

特定貨物自動車運送事業者等
保有車両台数 150台以上
(上位790社程度)

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

書面交付と実運送体制管理簿の作成



- 国交省・経産省・農水省 3 省審議会の合同会議設置
(荷主・物流事業者に対する規制措置の具体的内容の検討)

政省令の整備、パブリックコメント 等

- ④

(2)適正な運賃の収受について

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】

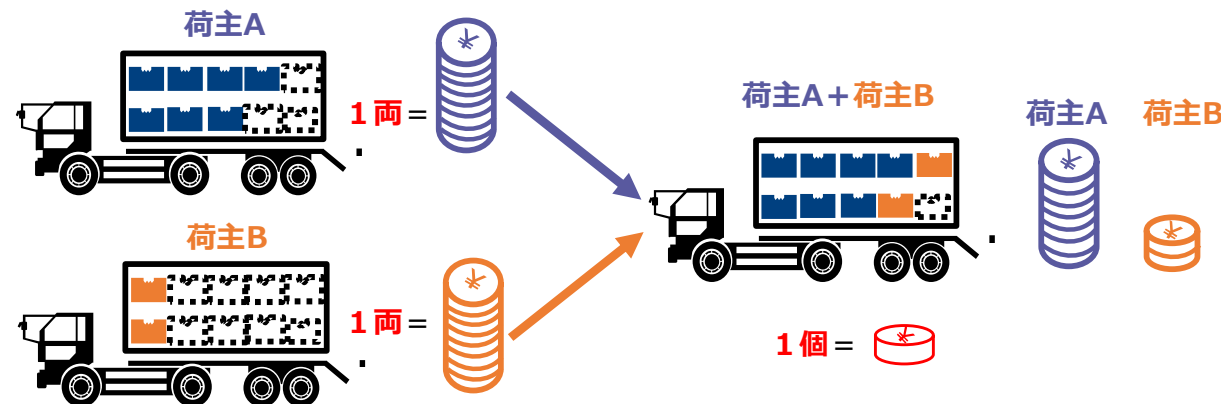
＜契約条件の明確化＞

- 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】

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】



国土交通省：「標準的な運賃」について

価格交渉における「標準的運賃」の活用

- 昨年11月に内閣官房・公正取引委員会が連名で発出した「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」では、交渉の過程で**発注者から労務費の上昇に関する詳細な説明・資料の提出が求められることが価格転嫁の要請を困難にする一因**となっている状況に鑑み、発注者は、**トラック運賃に係る「標準的運賃」を含む、公的機関からの公表資料等を合理的な根拠があるものとして尊重**することとされている。
- 受注者であるトラック事業者には、**積極的に情報を収集して交渉に臨むこと、トラック運賃に係る「標準的運賃」を含む公表資料を根拠資料として用いること、適切なタイミングで自ら発注者に価格転嫁を求める**ことが期待されている。

＜労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（抜粋）＞

★発注者としての行動③

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**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があるものとして尊重すること。

★受注者としての行動②

発注者との価格交渉において使用する労務費の上昇傾向を示す根拠資料としては、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。

「公表資料」の例として「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃」が明記されている

○パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化の取組について

(令和 3 年 12 月 27 日付閣議了解別紙2)

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/atarashii_sihonsyugi/pdf/partnership_torikumi_set.pdf

○「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」に関する公正取引
委員会の取組

https://www.jftc.go.jp/partnership_package/index.html

○下請取引適正化、価格交渉・価格転嫁に関する中小企業庁の取組

https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/index.html#tenka_torihiki_tekiseika

○パートナーシップ構築宣言

<https://www.biz-partnership.jp/>

○ 燃料油価格激変緩和対策事業

<https://nenryo-gekihenkanwa.go.jp/>

○ 物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金

<https://www.chisou.go.jp/tiiki/rinjikoufukin/juutenshien.html>

(3) 荷主等への要請について (トラック・物流Gメン等の取組)

平成30年改正（法律第96号）

改正の目的

- トラック運送業の健全な発達を図るため、**規制を適正化**
- 時間外労働規制の適用（令和6年4月）を見据え、**緊急に運転者の労働条件を改善**

改正の概要

規制の適正化

参入要件を厳格化（欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等）

事業者が遵守すべき事項の明確化

定期的な車両の点検・整備の実施や**社会保険料の納付**等の義務づけ

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

令和5年改正（法律第62号）

「荷主対策の深度化」・「標準的な運賃」を時限措置から恒久的な制度へ

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両制度の継続的な運用が必要なため

制度創設当時

**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**



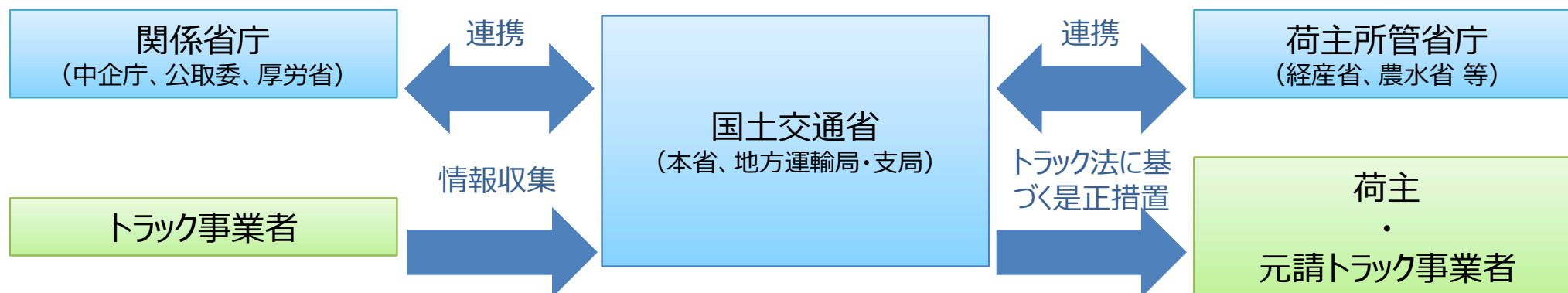
改正後

**「当分の間」の措置
（実質恒久的な制度へ）**

- **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（うち九州18名）**

※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～）

※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。

- 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、

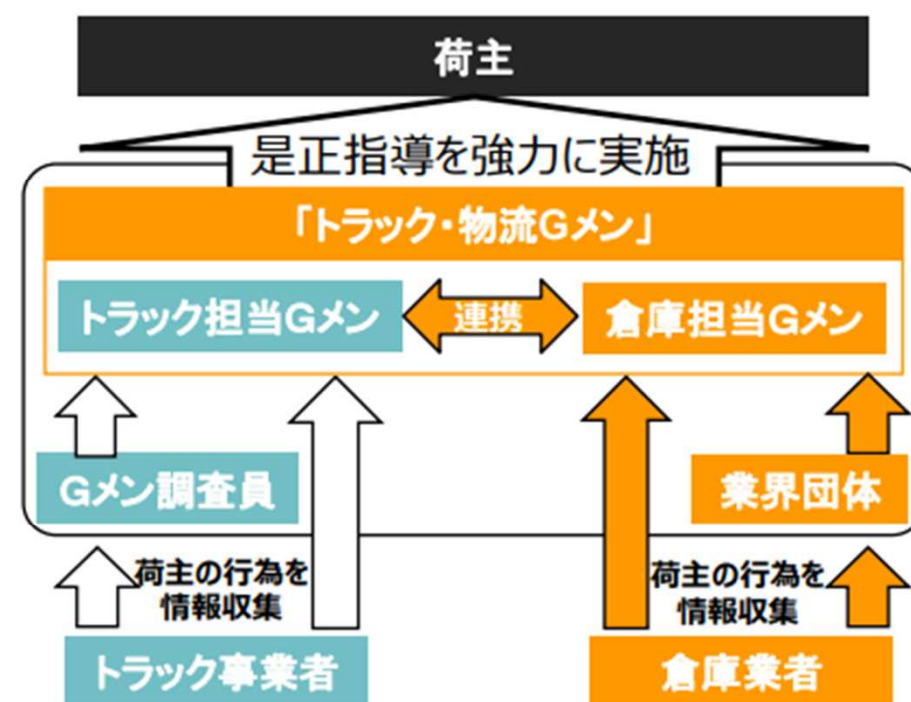
- ・国交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・各都道府県のトラック協会が新たに設ける**「Gメン調査員」**166名

を追加し、**総勢360名規模**で対応

スケジュール

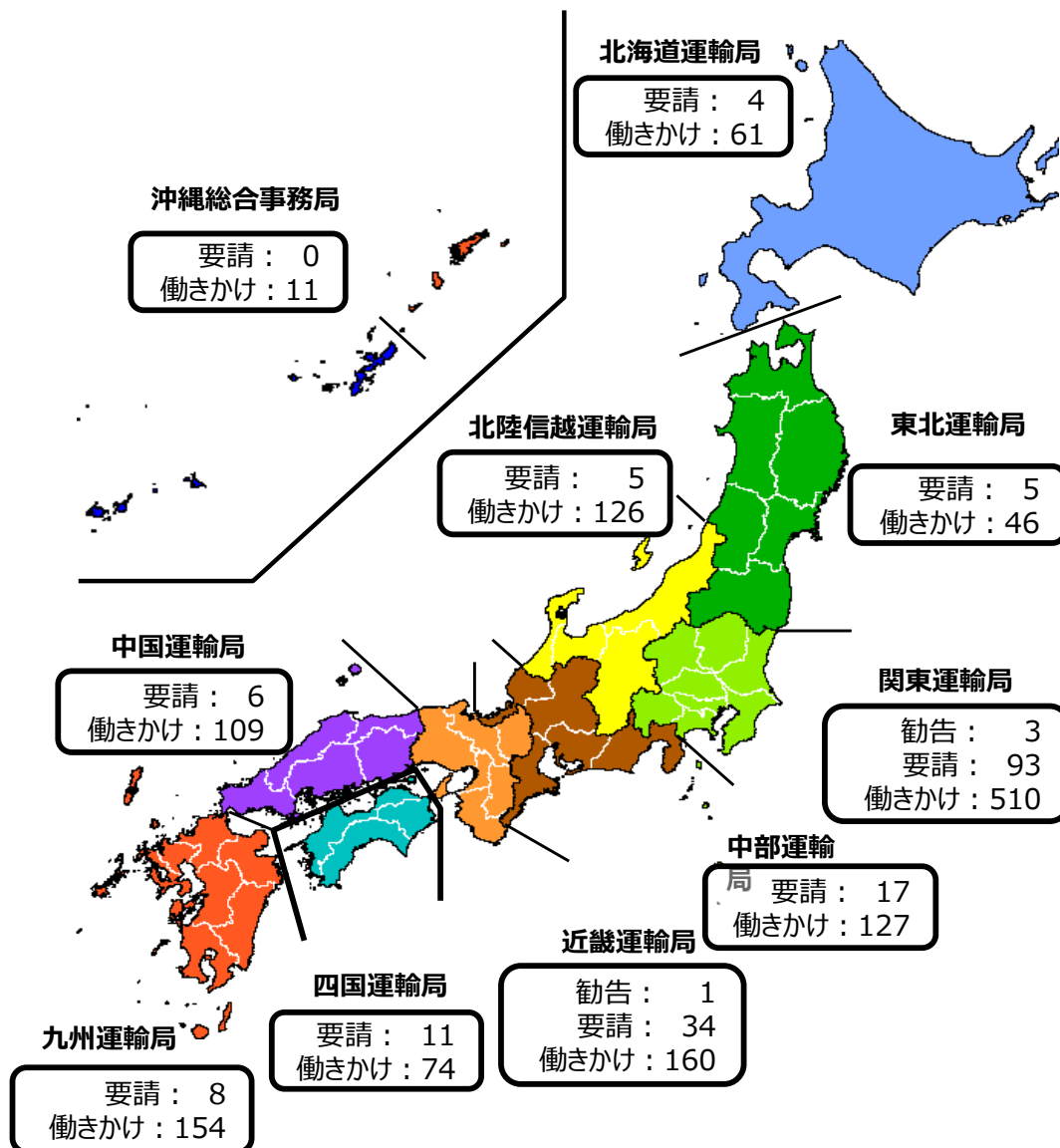
11月1日 新体制始動
11月～12月 集中監視月間

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

〈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%)

〈都道府県別働きかけ・要請・勧告実施件数〉 R1.7～R6.12

※働きかけ等の対象となった荷主の所在地別に集計しているため運輸局別実績と一致しない。

北海道
勧告
要請
働きかけ
計

青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県
勧告	0	0	0	0	0
要請	0	0	3	0	1
働きかけ	6	4	18	3	6
計	6	4	21	3	7

茨城県	栃木県	群馬県	埼玉県	千葉県	東京都
勧告	0	0	0	0	3
要請	1	2	1	7	3
働きかけ	39	15	34	94	66
計	40	17	35	101	69

神奈川県	山梨県
勧告	0
要請	8
働きかけ	63
計	71

新潟県	富山県	石川県	長野県
勧告	0	0	0
要請	2	1	1
働きかけ	43	26	12
計	45	27	13

福井県	岐阜県	静岡県	愛知県	三重県
勧告	0	0	0	0
要請	1	3	1	11
働きかけ	5	18	29	67
計	6	21	30	78

滋賀県	京都府	大阪府	兵庫県	奈良県	和歌山県
勧告	0	0	1	0	0
要請	0	3	25	6	0
働きかけ	13	10	87	40	7
計	13	13	113	46	7

鳥取県	島根県	岡山県	広島県	山口県
勧告	0	0	0	0
要請	0	0	3	3
働きかけ	5	4	31	33
計	5	4	34	36

徳島県	香川県	愛媛県	高知県
勧告	0	0	0
要請	2	3	4
働きかけ	9	25	26
計	11	28	30

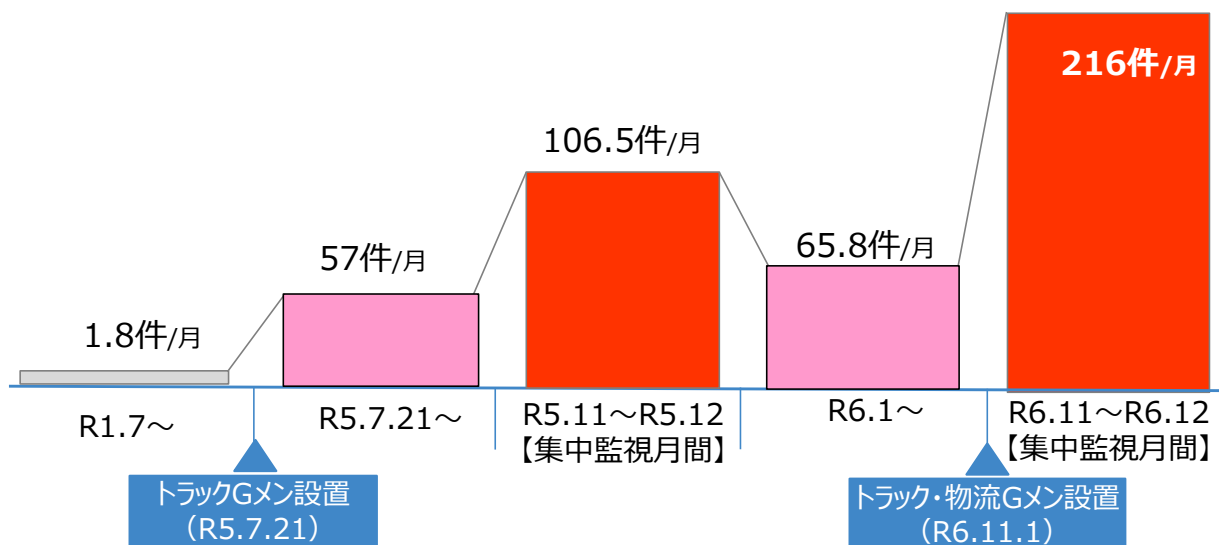
福岡県	佐賀県	長崎県	熊本県	大分県	宮崎県	鹿児島県
勧告	0	0	0	0	0	0
要請	6	1	0	1	0	0
働きかけ	76	16	6	17	8	6
計	82	17	6	18	8	6

沖縄県
勧告
要請
働きかけ
計

- 「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。

「勧告」を行った荷主等

別紙2

勧告を行った年月日	荷主等	氏名又は名称	本社所在地	違反原因行為の内容	(参考)	
					要請を行った年月	違反原因行為の内容
令和7年1月30日	倉庫・利用運送	NX・NPロジスティクス株式会社	大阪府摂津市	長時間の荷待ち	令和5年12月5日	・長時間の荷待ち
令和7年1月30日	荷主	株式会社吉野工業所	東京都江東区	長時間の荷待ち	令和5年11月30日	・長時間の荷待ち

情報収集

事業者訪問、電話による情報収集のほか、独立行政法人自動車事故対策機構(NASVA)にて実施される運行管理者一般講習の際のアンケート配布等により積極的に情報収集を実施している。

○調査実績(R6.12末現在):2483件(トラックGメン設置(R5.7.21)以降の累計)



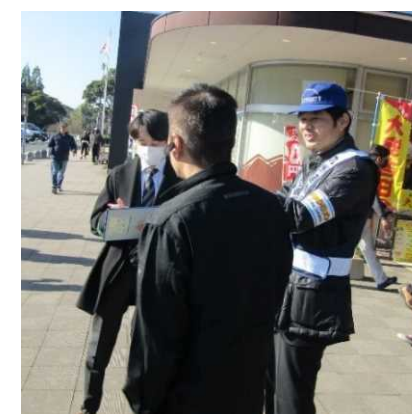
また、SA・PAやトラックステーションにてトラックドライバーへのヒアリングを随時実施している。



R6.12.6@鳥栖TS



R6.12.10@諫早TS



R6.12.19@宮原SA

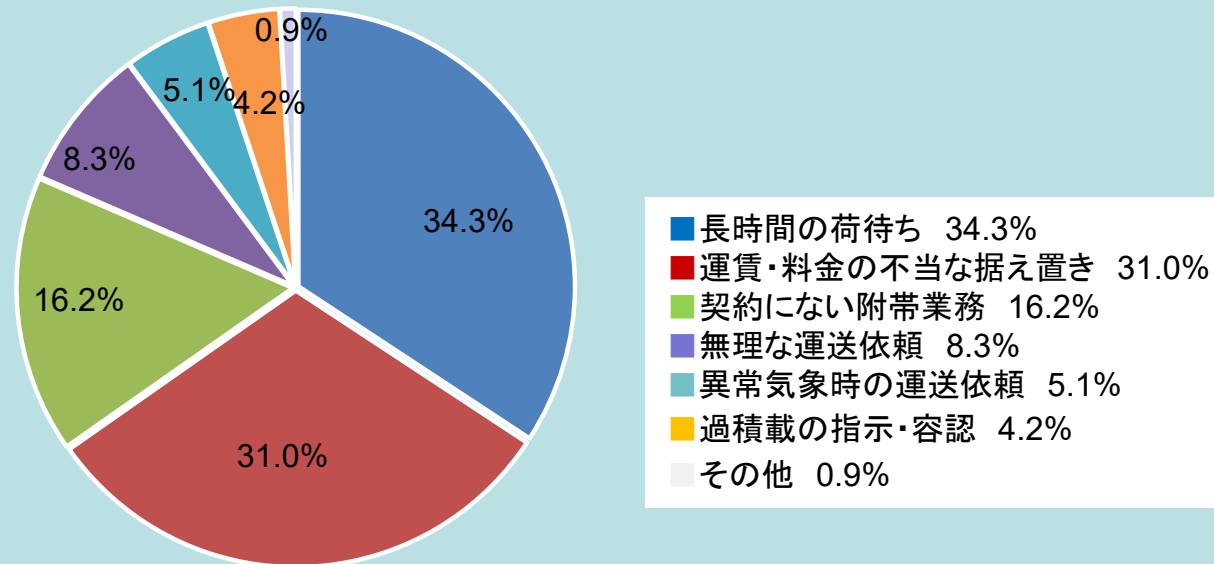
法的措置の実施状況

R7.1末時点

要請	働きかけ
8(8)	155(147)

※括弧内はトラックGメン設置(R5.7.21)以降の数字

違反原因行為の内訳



トラック事業者の皆様へ

トラック事業者 みなさまに情報提供のお願い
「荷主の要求等に困っていませんか？」

過積載になるような依頼

運賃・料金の不当な据え置き

無理な到着時間設定

恒常的な長時間の荷待ち

大型台風や豪雪日の配達依頼

困ったな...でも我慢するしか...

かしこまりました!!

はい!!よろこんで!!

そんな荷主の情報教えてください。

いただいた情報、ご意見等については、荷主への法に基づく対応の検討にあたり、活用させていただきます。

貨物自動車運送事業法に基づく働きかけ等の概要

トラックドライバーの労働条件を改善し、働き方改革を進めるためには荷主（元請事業者を含む）のご理解、ご協力が不可欠です。国土交通省では、違反原因行為（貨物自動車運送事業者が関係法令に違反する原因となるおそれのある行為）を行っている疑いのある荷主情報を収集し、当該荷主に対して貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」「要請」等を行い、改善を促しています。

詳しくは 意見募集窓口のホームページへ
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou-jittai/index.html>

荷主の対応に疑問を持たれたら、以下までご連絡ください！

九州運輸局 トラックGメン

電話：092-472-2528

e-mail: qst-jikoubukamotsuka@ki.mlit.go.jp



「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**本社**への「働きかけ」や「要請」等を行い、疑いが事実であれば、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

【要請後の改善事例】

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に

- 改善策 -

「入荷時間の指定」「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

トラックGメンの適切な活動のため、目安箱への
投稿をお願いします。

投稿いただきたい内容

○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

○発着荷主の業種

...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、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（具体的なイメージ）

【皆様へのお願い】

本省ホームページの「投稿窓口」（目安箱）だけでなく、運輸局及び支局へ直接の申し出を受け付けて
います。「荷主の違反原因行為」に関する積極的な情報提供をお待ちしています。

右側の九州運輸局のQRコードから当局ホームページにアクセスできます！

【参考資料】

(I) 「物流革新に向けた政策パッケージ」に 基づく取組について

- 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。



＜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。

■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D X・G X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。



「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

- 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

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

・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

・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

経国【80億円 他】

(70億円+1000億の内数)

(10億円+924億円の内数)

(65億円の内数)

○モーダルシフトの推進

国【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

国【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

農国【34億円 他】

・農産品等の流通網の強化(中継輸送等の推進)

農(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

国(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

国(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

国(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

国【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)

国 環【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

国【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

国【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) ※エネ特は、にて記載。

- 我が国の物流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2024年問題への対応が喫緊の課題**
- 本年10月に取りまとめられた「**物流革新緊急パッケージ**」に基づき、**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**を柱とする緊急的に取り組むべき対策を実施

①物流の効率化（一般会計112億円+財政投融资200億円）

物流の停滞を回避するため、物流DXや標準化等により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や人材の活用・育成を推進

【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】

物流DX推進実証事業：15億円

テールゲートリフター等導入支援事業：14.6億円



自動倉庫



無人フォークリフト



テールゲートリフター

【モーダルシフトの推進】

モーダルシフト加速化緊急対策事業：58億円

モーダルシフト等推進事業：1.2億円



(大型トラックと互換性のある規格)

(海上コンテナの規格)

【物流拠点の機能強化】

災害対応能力強化事業：3億円



非常用電源設備

【物流GXの推進】

物流脱炭素化促進事業：15億円

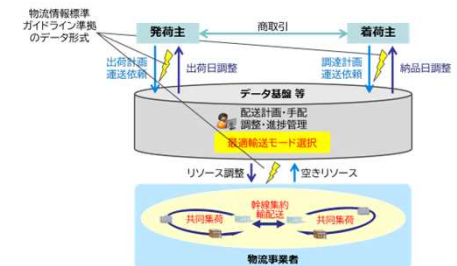


【物流標準化の促進】

物流標準化促進事業：4億円



パレット

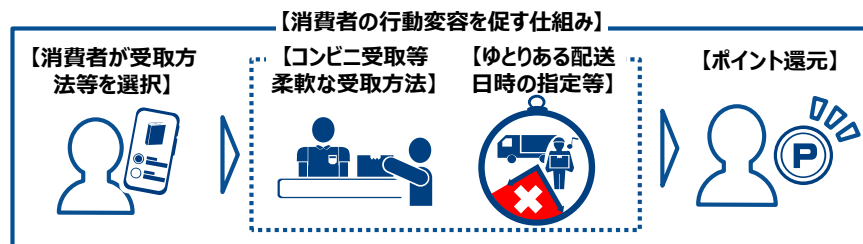


②荷主・消費者の行動変容（一般会計45億円）

再配達半減の取組や広報を通じ、荷主・消費者の意識改革・行動変容を促進

【宅配の再配達率を半減する緊急的な取組】

再配達半減に向けた緊急対策事業：45億円



③商慣行の見直し（一般会計2億円）

荷主・物流事業者において、非効率な商慣行の見直しを実施

【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】



2030年度に向けた政府の中長期計画①

令和6年2月16日
我が国の物流の革新に
関する関係閣僚会議

- 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）

「標準的運賃」の8%
引上げを通じて波及する
運賃改定の効果

荷役作業の料金等を
適正に収受できるよう
なる効果

大幅な賃上げを目指す

初年度賃上げ効果（推計）

10%前後（約6～13%）

※次年度以降も効果拡大

主要施策のポイント

(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 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Gメンによる集中監視） P4

(2) デジタル技術を活用した物流効率化

- 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 P5
- 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

「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」



令和5年6月2日
総合政策局物流政策課
自動車局貨物課

「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」を策定しました

「物流の2024年問題」への対応を加速することを目的として、経済産業省、農林水産省、国土交通省の連名で、発荷主事業者・着荷主事業者・物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめた「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」を策定しました。

1. 背景・趣旨

2024年4月に、トラックドライバーの長時間労働の改善に向け、トラックドライバーの時間外労働の上限が年間960時間となります。他方で、物流の適正化・生産性向上について対策を講じなければ、2024年度には輸送能力が約14%不足し、さらに、このまま推移すれば2030年度には約34%不足する(※)と推計されています(いわゆる「物流の2024年問題」)。

※出典：第3回 持続可能な物流の実現に向けた検討会 資料1

こうした中で、政府においては、本日、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において、「物流革新に向けた政策パッケージ」を取りまとめ、同「政策パッケージ」に基づく施策の一環として、経済産業省、農林水産省、国土交通省は、発荷主企業・着荷主企業・物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめた「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(以下「ガイドライン」という。)」を策定いたしました。

2. ガイドラインのポイント

ガイドラインでは、トラックドライバーの1運行あたりの荷待ち、荷役作業等にかかる時間が計約3時間となっていることから、これを各荷主事業者の取組によって1時間以上短縮し、2時間以内とするため、発荷主事業者及び着荷主事業者に対して、荷待ちや荷役作業等にかかる時間を把握した上、それらの時間を2時間以内とし、これを達成した場合や、既に2時間以内となっている場合には、1時間以内を目標に更なる時間の短縮に努めることや、物流への負担となる商慣行の是正や、運送契約の適正化について定めています。

国土交通省においては、関係省庁と連携して、今年中目途に、荷主企業や物流事業者の方々に、本ガイドラインに沿って「自主行動計画」を作成・公表いただけるよう、取り組んで参ります。

関連情報

・我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議HP

【問い合わせ先】

総合政策局〈公共交通・物流政策部門〉物流政策課 内波、森重、奥野、小原、宇野
TEL：03-5253-8111(内線53-316) 直通：03-5253-8801

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

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

- | | |
|-------------|--|
| ・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 |
| ・「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 | ・倉庫内業務の効率化 |
| ・賃金水準向上 | ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進 |

○個別事項(運送モード等に応じた事項)

- | |
|----------------------|
| ・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。

(Ⅱ)「加工食品、飲料・酒」「建設資材」 「紙・パルプ」物流ガイドラインについて

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

同時発表:

国税庁・厚生労働省・
農林水産省・経済産業省

令和3年4月27日
総合政策局物流政策課
自動車局貨物課

飲料・酒の物流改革を進めていきます ～「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 加工食品・飲料・酒物流編」をとりまとめ～

飲料・酒合同会議*において検討した結果を踏まえ、「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 加工食品・飲料・酒物流編」をとりまとめました。

同会議で実施した飲料・酒物流に係る実証実験で得られた結果について、飲料・酒分野に限らず、加工食品分野にも幅広く水平展開を行っていくことにより、トラック運送業の取引環境と長時間労働の改善を進めてまいります。

*飲料・酒合同会議:加工食品物流における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・酒物流分科会/トラック輸送における取引環境・労働時間改善東京部会協議会飲料・酒物流改善WG 合同会議

1. ガイドライン策定の経緯

これまで、30分以上の荷待ち時間が生じた件数が多い品目(加工食品、建設資材、紙・パルプ)についてサプライチェーンごとの懇談会を立ち上げ、課題整理や改善策について検討を行い、その結果を踏まえ、令和2年5月に各品目のガイドラインを策定しました。

令和2年度は、引き続き荷待ち時間の発生件数が多かった飲料・酒物流について、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携した飲料・酒合同会議を設置し、実証実験などを通してサプライチェーン全体での検討を実施してきました。

今般、飲料・酒合同会議において実施した実証実験で得られた結果などを中心に、加工食品懇談会において策定した上記ガイドラインを、「加工食品物流編」から「加工食品・飲料・酒物流編」へ改訂しました。



30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)

□ は、ガイドラインを策定している品目
□ は、R2年度に検討実施した品目

平成30年11月調査

N=4,387(件数)



2. 実証実験の結果

テーマ	実施事業者	内容・結果
①出荷情報の事前共有によるノー残業	アサヒビール、 国分酒造	内容: メーカーから卸に送付されたASNが、卸の入荷予定情報と正しければ入荷確定データとして取り込むこととした。これにより、卸現場における検品作業の省略(ノー残業)を実現。 KPI: ドライバーの検品立ち会いに付随する作業時間(荷卸し以外の時間) 結果: ドライバーの荷待ち時間の短縮、ひいては労働時間の短縮・負担軽減に繋がることが期待される。また、卸現場のバス回送率の向上や人員配置計画の最適化に資する示唆が得られた。
②年月日表記と年月表記の作業比較・検討	国分酒造、 日本酒類販売	内容: 年月表記商品と年月日表記商品の補充作業を比較し、年月表記に切り替えた場合の効果を検討。また、商品補充時に実施される先入先出作業等の時間を計測し、年月表記への切り替えによる効果を予測検討。 KPI: 商品の箱詰めにかかる作業時間、先入先出にかかる時間 結果: 年月表記への切り替えが進むことで、先入先出の回数が減るため、箱内作業を含む出荷作業の削減に繋がると考えられる。また、食品ロス削減等、サプライチェーン全体に与える正の影響も大きいという示唆が得られた。
③自動販売機オペレーター拠点における附帯作業の見える化	自動販売機オペレーターA、 自動販売機オペレーターB	内容: 自動販売機オペレーターの主な拠点で、メーカー納品のトラックドライバーの滞在時間と、拠点における附帯作業の内容・時間を計測。附帯作業の見える化を実現した。 KPI: ドライバーによる附帯作業時間 結果: 附帯作業はドライバーの労働時間の長時間化に繋がっている。附帯作業の役割分担や料金収受に関する荷主側協議(契約書への明記)を通じて、労働時間の削減、持続可能な物流の確立に繋がることが期待される。
④小売・科販店における附帯作業の見える化	運送事業者	内容: 小売・科販店等への配送に係る附帯作業の内容・時間を計測し、附帯作業の見える化を実現した。また、トラックドライバーの作業内容と契約書内容を比較した。 KPI: ドライバーによる附帯作業時間 結果: 附帯作業はドライバーの労働時間の長時間化に繋がっている。附帯作業の役割分担や料金収受に関する荷主側協議(契約書への明記)を通じて、労働時間の削減、持続可能な物流の確立に繋がることが期待される。
⑤車載の共同活用	アサヒビール・アサヒ飲料株式会社、伊藤忠食品株式会社	内容: 卸のセンターへ納品するメーカー手配の車載を活用し、卸センターから小売受取拠点への納品を行うなど、メーカー・卸が連携し車載を共同活用した場合の車載数・走行距離を計測した。 KPI: 必要車載台数、1台当たり走行距離 結果: 必要車載台数の削減や、空車回送距離の短縮が実現した。CO2の削減、運送効率・実車率の向上によるドライバー不足の緩和が期待される。

<添付資料>

- ガイドラインの概要
- 飲料・酒物流の現状及び課題
- 実証実験の内容

<ガイドライン及び飲料・酒合同会議の掲載HP>

・ https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000106.html

<参考:実証実験の内容の詳細>

・ <https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001400115.pdf>

【問い合わせ先】

自動車局貨物課 池澤、上中

TEL: 03-5253-8111(内線 41313) 直通: 03-5253-8575 FAX: 03-5253-1637

(Ⅲ) 標準仕様パレットについて

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



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



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。

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				★
	(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				〰

★ ゴール目標

〰 2030年度以降も検討すべき事項

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		

(Ⅳ)異常気象時における輸送の安全の 確保について

無理な輸送を
強要されたら…

荷主勧告制度

出典：国土交通省

荷主勧告制度とは

「荷主勧告」は、貨物自動車運送事業法に基づき、トラック運送事業者の過積載運行や過労運転防止措置義務違反等の違反行為に対し行政処分を行う場合に、当該違反行為が荷主の指示によるなど主として荷主の行為に起因するものと認められるときは、国土交通大臣が当該荷主に対し違反行為の再発防止のための適当な措置を執るべきことを勧告するもの。

勧告を発出した場合には、当該荷主名及び事業の概要を公表します。
また、法律に基づく勧告のほか、①勧告には至らないものの違反行為への関与が認められる荷主に対する「警告」、②関係機関からの法令違反情報等をもとに関係する荷主を特定し早期に働きかけを行う「協力要請」といった措置を適宜により設けています。

こんなときは情報提供を!!

上記とは別に、貨物自動車運送事業法附則第1条の2に規定する違反原因行為に該当する荷主の行為の例として、「輸送の安全確保義務違反を招くおそれのある異常気象時など、安全な運行の確保が困難な状況で運行を強要するような行為」も示しています。

輸送の安全を確保できないような運行を強要された場合には下記の国土交通省の「荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集窓口」のホームページと適正取引相談窓口へご提供ください。

無理な輸送を強要されたら、下記へ情報提供を!

荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集窓口

方法1

QRコードを
読み取り!



方法2

ヤフーやグーグルの検索窓に下記の文字を入力して検索!

荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集

検索

荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

国土交通省では、貨物自動車運送事業者及び荷主のみなさまに対して、これまで、「標準運送約款の改正」、「荷主勧告制度」、「働きかけ」等を周知してきました。これらの取組みに関する認識、浸透度、実態状況等の把握を行うため、荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する意見等の募集窓口を設置します。

意見等の募集窓口

長時間の荷待ちや荷役に含まれない(労務関係(過労関係))、コンプライアンス確保に困難な輸送に関する情報(対合理的な労働時間の設定、重要違反等となるような依頼、燃料費等のコスト増大にかかる運賃・料金の不当な転嫁等)などをお持ちの場合は、こちらへ情報をお寄せください。

【お寄せいただく情報の記載例】

- ・燃料費が費用が上がったため、その分の値上げを求めたが、(荷主)から「こっちは厳しいんだ」と言われ拒否された。
- ・〇〇〇〇〇〇〇〇(おおよその内容)について、(荷主)に対して申し入れ、説明等を行ったにもかかわらず、全く改善されず運賃が上げられている。
- ・荷役し、積み込み時間指定されるにもかかわらず、指定時間に間に合えずに〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇(荷主)に相対したことが発生している。

●お持ちの情報はこちらへ投稿ください
(↑意見募集の投稿ページに移動します)

クリックすると
投稿画面が開きます

国土交通省トラック荷主特別対策室(トラックGメン)

国土交通省 物流・自動車部 貨物流通課 03-5253-8575	北陸地域運輸局 自動車交通部 貨物課 025-285-9154	中国運輸局 自動車交通部 貨物課 082-228-3438
北海道運輸局 自動車交通部 貨物課 011-290-2743	中部運輸局 自動車交通部 貨物課 052-952-8037	四国運輸局 自動車交通部 貨物課 087-802-6773
東北運輸局 自動車交通部 貨物課 022-791-7531	近畿運輸局 自動車交通部 貨物課 06-6949-6447	九州運輸局 自動車交通部 貨物課 092-472-2528
関東運輸局 自動車交通部 貨物課 045-211-7248	神門運輸監視部 兵庫陸運部 輸送部門 078-453-1104	沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課 098-866-1836

ドライバーの命と大切な荷物を守るために! 異常気象時は運行中止も視野に…

台風等による異常気象時における無理な運行により、近年、事業用トラックの横転事故等が相次ぐなど、トラック運送事業の遂行に支障をきたす事故が散見されております。

台風等による被害発生が予測される場合には、国から示された「異常気象時における措置の目安」を基に、着荷主・発荷主等とも連携を図りつつ、ドライバーの命と大切な荷物を守るための行動の実践に取り組みましょう。

なお、安全な輸送を行うことができないと判断したにもかかわらず、荷主等に輸送を強要された場合、国土交通省のホームページに設置する「意見等の募集窓口」や、最寄りの地方運輸局又は運輸支局等にその旨通報する手段が設けられています。

異常気象時における措置の目安

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安*
降雨時	20~30mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30~50mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる(ハイドロプレーニング現象)	輸送を中止することも検討するべき
	50mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時	10~15m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15~20m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	輸送を中止することも検討するべき
	20~30m/s	通常の速度で運転するのが困難になる	
	30m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
降雪時		大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき	
視界不良(濃霧・暴風等)時		視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討するべき	
警報発表時		輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき	

* 輸送を中止しないことを理由に直ちに行政処分を行うものではないが、国土交通省が実施する監査において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じずに輸送したことが確認された場合には、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について(平成21年9月29日付国土安第73号、国土安第77号、国土安第67号)」に基づき行政処分を行う。

出典：国土交通省自動車部貨物課長連達 ※この目安は令和2年2月28日現在。



国土交通省



全日本トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

トラック運送事業者又は運行管理者は、災害情報等から通過の可否判断を行うこととなりますが、その際、災害時や震災後、被災地及び被災経路上の正確な災害情報等の入手は極めて重要です。ここに述べた災害発生地における災害情報等の入手（例）なども活用し、事業用トラックの運転事故が減少しないよう通過の可否判断に万全を期しましょう。

パソコン等でご覧の方は、QRコードをクリックしてアクセスすることもできます。

※2階コートの利用に際しては、別途料金をいただく場合があります。

※お問い合わせは、お問い合わせ先へお問い合わせください。

品名：汽艇 型号：1000 数量：1000 单位：艘

- ※1 国府の命令に従って軍に参戦した者も占下るは自らの命の危険から、軍に参戦した者も占下るは自らの命の危険から。
- ※2 軍に参戦した者も占下るは自らの命の危険から。
- ※3 参戦した者も占下るは自らの命の危険から、参戦した者も占下るは自らの命の危険から。

本報記者劉子健採訪報導

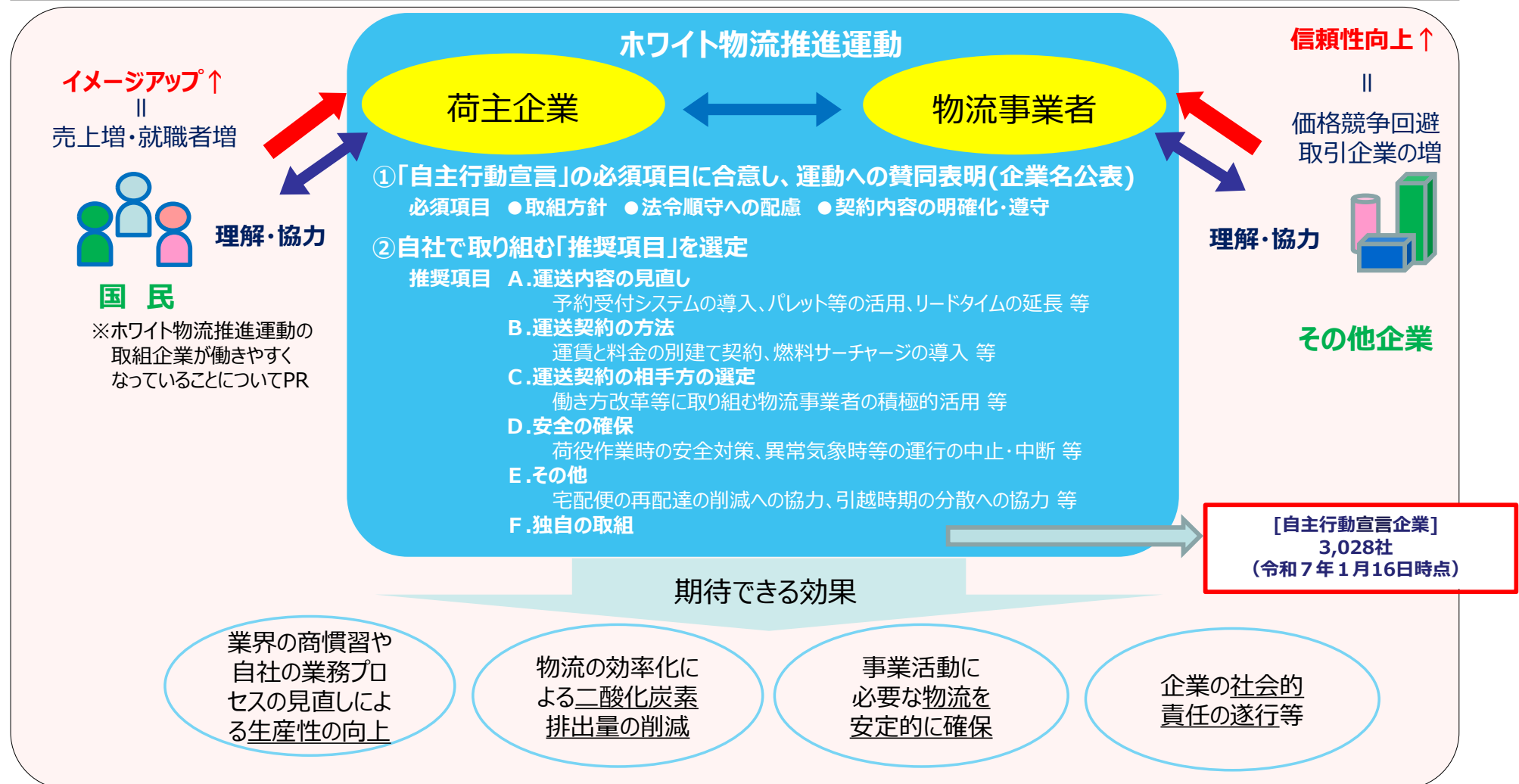
※ 國語教育情報：國語教育研究資料、東京大学国語学研究所の国語学教育情報に関する情報
※ 文庫情報：国語教育、国語に関する国語学情報および国語学、国語情報



(V)「ホワイト物流」推進運動について

深刻化が続く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年度から実施。

- 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



ホワイト物流推進運動ポータルサイト: <https://white-logistics-movement.jp/>

(VI) 働きやすい職場認証制度について

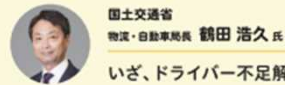
ドライバーのための 国土交通省創設 **働きやすい職場認証制度**[®]

※正式名称:「運転者職場環境良好度認証制度」

安心を伝える！ 人が集まる！

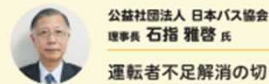


国土交通省・関係団体からのメッセージ



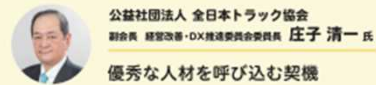
いざ、ドライバー不足解消へ

国土交通省は、本制度により各事業者の労働環境改善等の取り組みが「見える化」され、ドライバーになりたいと思う方や、長く活躍していただける方の増加につなげたいと考えています。多くの事業者が本制度を活用されるよう、引き続き、制度の充実・普及に取り組んでまいります。



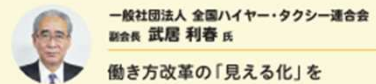
運転者不足解消の切り札

バスは地域住民の生活を支える交通インフラとして大きな役割を果たしています。本制度は、ドライバーが安全運転に注力できるよう労働環境の改善に努めていることを事業者が広く示すものです。求職者がバス事業者を選ぶ際の参考となり、運転者不足解消の切り札になるものと期待しております。



優秀な人材を呼び込む契機

事業継続のために不可欠であるドライバーを確保するには、労働時間・労働条件等の改善の取り組みを「見える化」し、トラックドライバーの魅力を高めていくことが大変重要です。人材を呼び込む契機として、本制度を積極的に活用しましょう。



働き方改革の「見える化」を

今、タクシー業界では、ドライバーを集めて稼働率を上げることが急務です。人材確保には働き方改革を進める事が重要ですが、その努力を求職者に見せるために、ぜひ本制度の認証を取得してください。認証の取得は国の人材確保・二種免許取得支援措置の優遇措置の対象です。

申請
期間

2024年度：三つ星

2024年4月16日～2024年5月31日

2024年度：一つ星・二つ星

2024年7月1日～2024年9月15日

※資料がおトクな電子申請を是非ご利用ください！

／使っています！認証マーク／



働きやすい職場認証ステッカー



ハローワークでも効果てきめん！

認証取得事業者はハローワークでのサポートが手厚く、求職者の目にとまりやすい求人票も作成できます。その効果か、女性ドライバーへの応募がありました。

会社説明会で採用効果を発揮！

職場環境の改善に力を入れてきましたが、自社で言っても説得力がありませんでした。今回、第三者機関からの認証取得を前面に出すことで採用に効果が表れています。



高校教員や親御さんへの安心感が違います！

国土交通省が創設した認証ということもあり、高校新卒採用の際、教員や親御さんに「安心な就職先」と納得していただけて、会社説明がしやすくなりました。

認証マーク表示で職場づくりのアピール！

認証について「労働環境や労働条件の改善に積極的に取り組んでいる事業者を認定するマークです」と説明することで、職場作りについて具体的に説明しやすくなりました。



認証取得によるインセンティブ

国土交通省の監査について

「二つ星」「三つ星」の認証事業者のうち対面による審査を受け合格した営業所については、長期間、監査を実施していないことを確認とした監査の対象から除外することができる規定を整備。

国土交通省の補助金（2023年度実績）

■トラック関係

- ・テールゲートリフター導入支援：申請件数が予算額を超えて抽選を実施する場合、本認証制度取得事業者等を優遇
- ・予約受付システム等支援及び大型等免許取得支援：本認証制度取得事業者等が申請対象

■バス・タクシー関係

- ・二種免許取得支援：予算の範囲内で本認証制度取得事業者等を優遇



制度の概要、申請の詳細など案内はこちらから
<https://www.untenshashokuba.jp/>

国土交通省指定 運転者職場環境良好度認証制度 認証実施団体
一般財団法人 日本海事協会 交通物流部
〒102-8567 東京都千代田区紀尾井町4番7号 TEL 03-5226-2412

ClassNK