

**「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」
の施行に向けた検討状況について**

2024年6月20日、21日

国土交通省・経済産業省・農林水産省

物流業界の規模（令和3年度）

- 物流業界の主要な業種の営業収入の合計は約29兆円。従業員数は約223万人。
【参考】全産業の売上高（営業収入）は約1,448兆円（物流は2%）、就業者数は約6,667万人（物流は3%）。

区分	営業収入（億円）	事業者数	従業員数（千人）	中小企業率
トラック運送業 （青ナンバー）	183,473	63,251	2,010	99%
JR貨物	1,513	1	5	-
内航海運業	7,613	3,309	67	99%
外航海運業	34,895	189	7	85%
港湾運送業	9,911	854	51	89%
航空貨物運送事業	7,042	22	41	77%
鉄道利用運送事業	3,146	1,175	9	86%
外航利用運送事業	7,172	1,173	7	81%
航空利用運送事業	9,727	202	15	70%
倉庫業	26,000	6,582	13.2	99%
トラックターミナル業	295	16	0.5	94%
計	290,787	-	2,226	-

※ 国土交通省統計資料より、国土交通省総合政策局物流政策課作成。

※ 一部の業種については、報告提出事業者のみの合計の数値。

※ 全産業の売上高（営業収入）は財務総合政策研究所「年次別法人企業統計調査（2021年度）」、就業者数は総務省「労働力調査」2021年より。

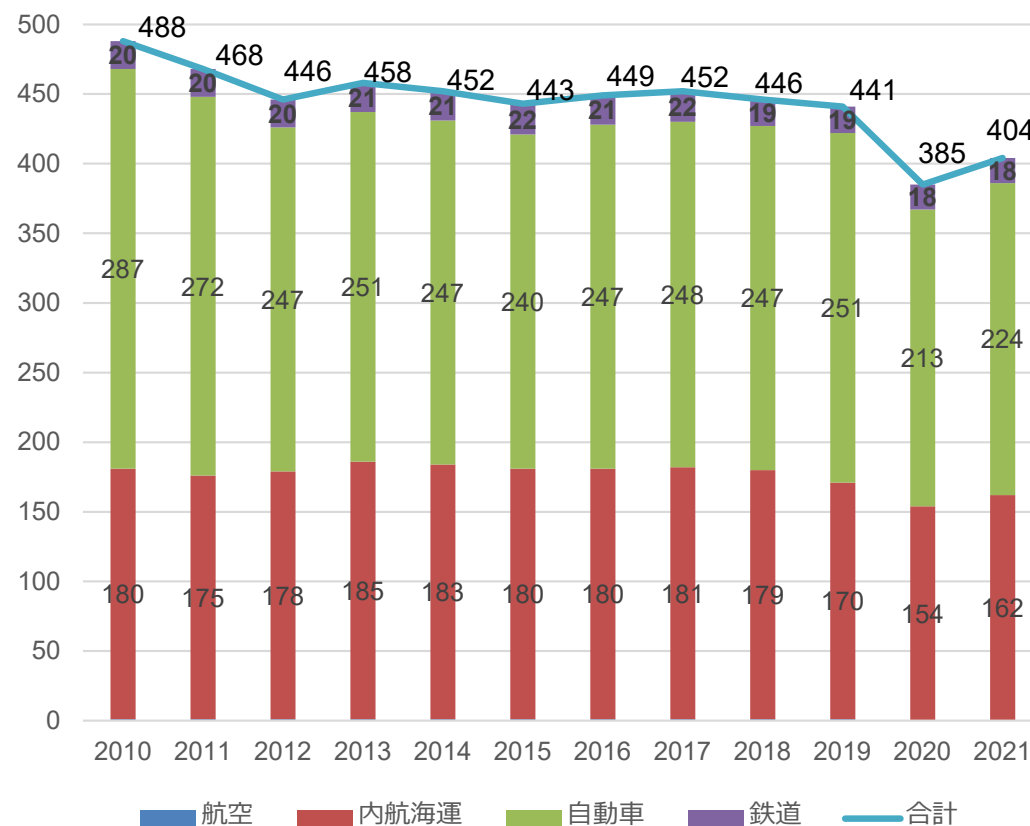
国内貨物輸送量の推移

- 国内貨物輸送量は輸送重量（トンベース）では、国内貨物輸送量は、ほぼ横ばいで推移していたが、2020年度は大幅に減少。
- 国内貨物のモード別輸送（トンキロベース）は、**自動車**が約5割、**内航海運**が約4割を占め、鉄道の占める割合は全体の5%程度。

(億トン) 国内貨物輸送量の推移（トンベース）



(十億トンキロ) 国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）

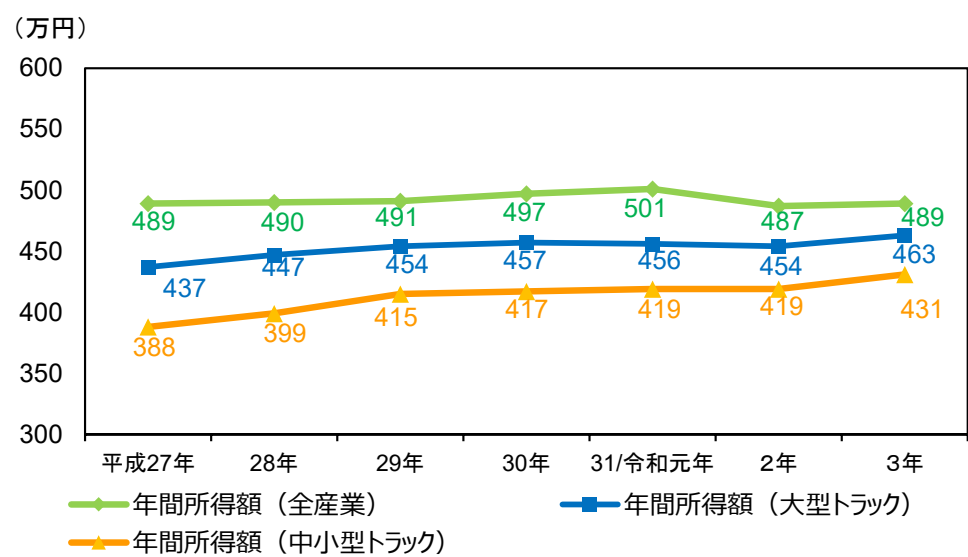
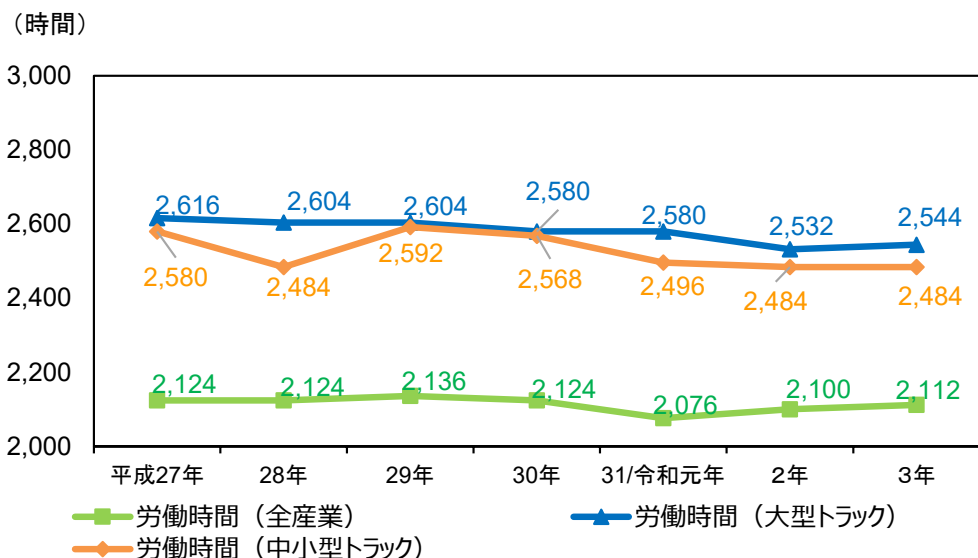


(出典) 国土交通省総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成。

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

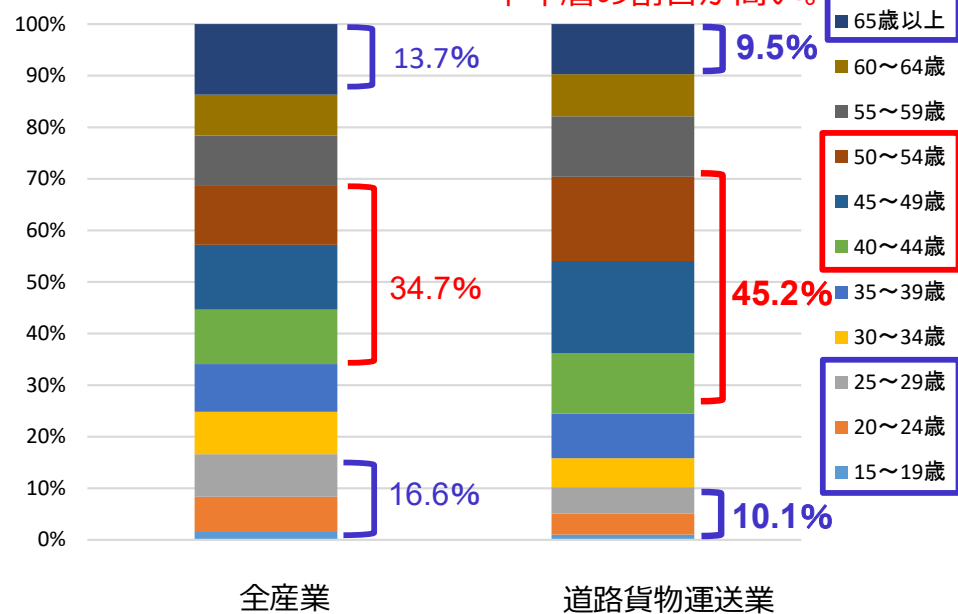
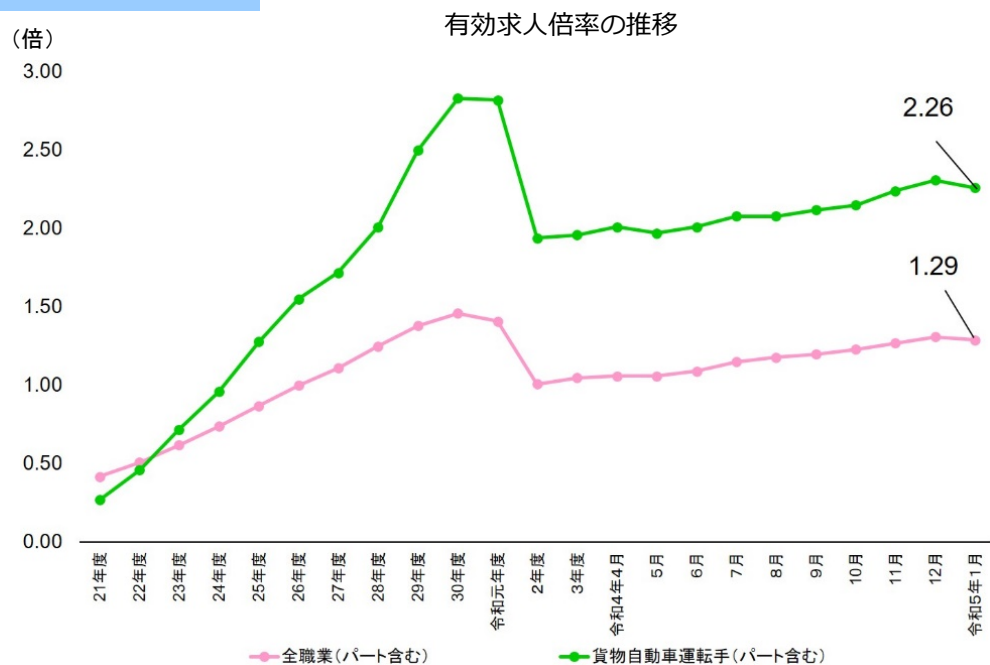
①労働時間 全職業平均より約2割 (300h~400h) 長い。

②年間賃金 全産業平均より5%~10% (20万~50万円) 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。



自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

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1日）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準）**」（**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、運転時間等が強化される。

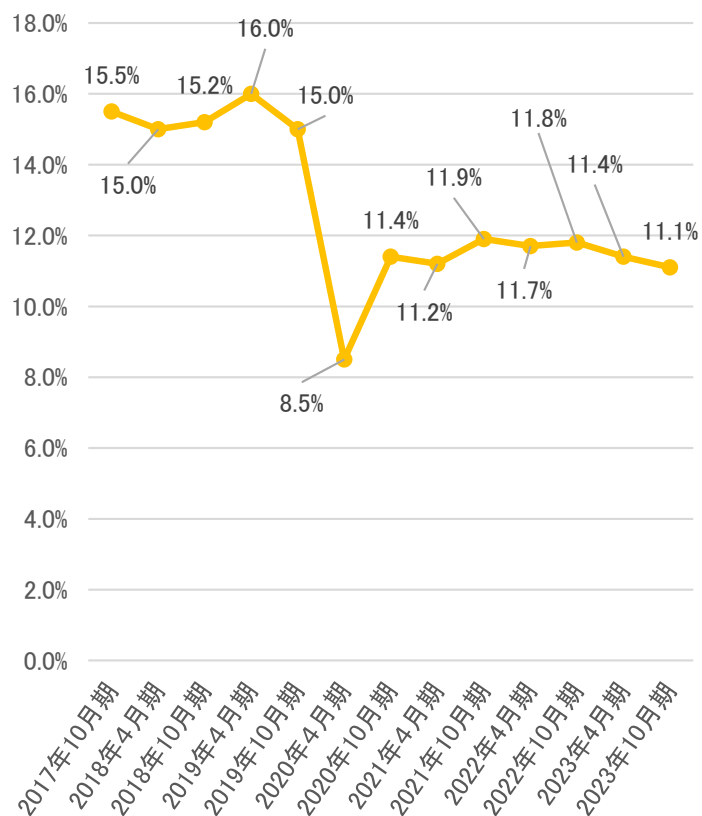
○主な改正内容

	現 行	改正後
時間外労働規制 （労働基準法）	なし	960時間 （原則、年720時間）
拘束時間 （労働時間＋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3516時間 を超えない範囲内で、 320時間 まで延長可。	令和6年4月～ 【1日あたり】 ・ 原則 13時間 以内、最大 15時間 以内。 ・ 長距離運行は週2回まで16時間 ※ 14時間超は1週間2回までの目安 【1ヶ月あたり】 原則、 年3300時間 、 284時間 以内。ただし、労使協定により、 年3400時間 を超えない範囲内で、 310時間 まで延長可。

物流危機に対する認知度等について

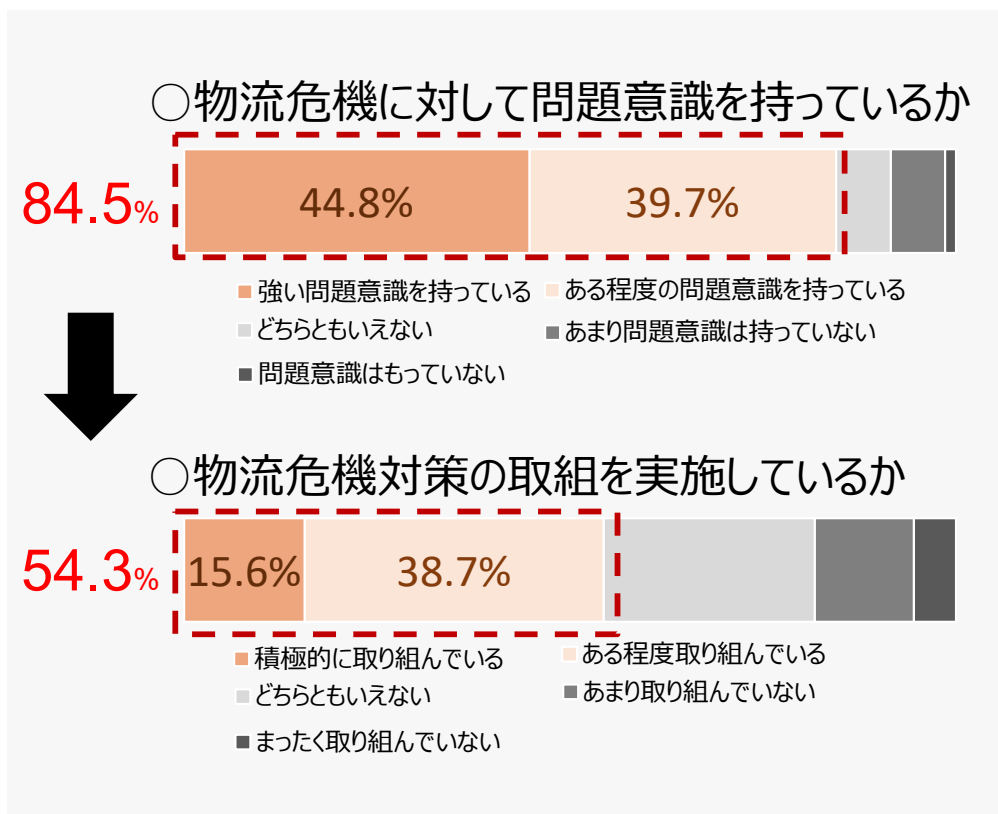
- 一般消費者については、現状、宅配貨物の再配達率は12%発生。
- 事業者については、物流危機に対して問題意識を持っているのは8割である一方、取組を実施しているのは約5割にとどまる。

再配達率の推移



出典：国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」
 注：2007年度より、ゆうパックの実績を調査対象に追加
 2016年度より、ゆうパケットの実績を調査対象に追加

物流危機に対する問題意識と取組み状況
 (回答事業者：1,707社)



出典：第7回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料

「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」の概要

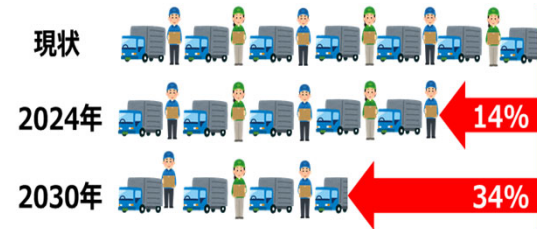
背景・必要性

○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）。
- ・ 物流の効率化、商慣行の見直し、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。
- ・ 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を整備。

○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。



改正法の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制措置

○①**荷主***1（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
*1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

○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**。

※法律の名称を変更。

※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【流通業務総合効率化法】

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

2. トラック事業者の取引に対する規制措置

○**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。

○**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***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。

【貨物自動車運送事業法】

3. 軽トラック事業者に対する規制措置

○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。

【貨物自動車運送事業法】

【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・物流事業者に対する規制的措置（物資の流通の効率化に関する法律）

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

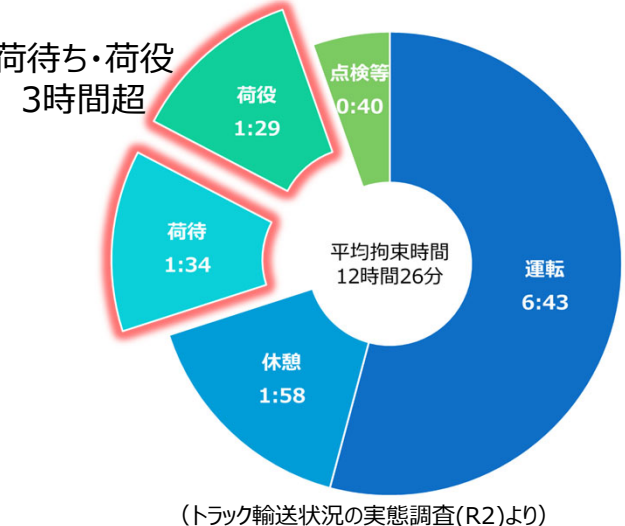
- ①**荷主***（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
* 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記①②取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言**、**調査・公表**を実施。

一定規模以上の事業者

- 上記①②の事業者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**。

※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・運輸機構の業務に、大臣認定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】 ---



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



改正法関連の今後のスケジュール

- **2024年2月13日** **法案の閣議決定**
- **2024年3～4月** **法案審議（国土交通委員会へ附託）**
- 2024年4月～ 働き方改革法の施行（トラックドライバーの時間外労働規制）
- **2024年4月26日** **法案成立**
- **2024年5月15日** **法律公布**

国交省・経産省・農水省 3 省合同会議の立上げ
(改正物流効率化法に基づく基本方針、判断基準、指定基準等について)

- **2025年度～** **法律の施行①（努力義務・判断基準 等）**
(2025年度中) 各事業者による貨物重量の算定
- **2026年度～** **法律の施行②（特定事業者の措置 [特定事業者の指定、
中長期計画の提出・物流統括管理者の選定 等]**
- 2027年度～ 法令に基づく定期報告の提出開始

下位法令として検討する必要がある事項イメージ（想定）

【政令】物資の流通の効率化に関する法律施行令（仮）

- 特定事業者の指定基準（法第37条、第45条、第55条、第64条）
- 特定荷主及び特定連鎖化事業者に対する命令に際し意見を聴く審議会（法第49条、第68条）
- 権限の委任（法第74条）

【省令】貨物自動車運送事業者等の運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める命令（仮）※国土交通省の単管省令

- 貨物自動車運送事業者等判断基準（法第35条）

【省令】貨物自動車関連事業者の運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める命令（仮）※国土交通省の単管省令

- 貨物自動車関連事業者等判断基準（法第53条）

【省令】国土交通省関係物資の流通の効率化に関する法律施行規則（仮）※国土交通省の単管省令

- 荷待ち時間の定義（法第30条第4号）
- 荷役等の定義（法第30条第5号）
- 荷役等時間の定義（法第30条第5号）
- 特定貨物自動車運送事業者等の措置に係る様式等＜特定貨物自動車運送事業者等の指定／取消し(法第37条)・中長期計画(法第38条)・定期報告(法第39条)・立入検査証(法第41条)＞
- 特定倉庫業者の措置に係る様式等＜特定倉庫業者の指定／取消し(法第55条)・中長期計画(法第56条)・定期報告(法第57条)・立入検査証(法第59条)＞

【省令】荷主の運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める命令（仮）※荷主事業所管省庁の共同省令

- 荷主判断基準（法第43条）

【省令】荷主事業所管省庁関係物資の流通の効率化に関する法律施行規則（仮）※荷主事業所管省庁の共同省令

- 特定荷主の措置に係る様式等＜特定荷主の指定／取消し(法第45条)・中長期計画(法第46条)・物流統括管理者の指定／取消し(法第47条)・定期報告(法第48条)・立入検査証(法第50条)＞
- 物流統括管理者の業務内容（法第47条）

【省令】連鎖化事業者の運転者の運送の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める命令（仮）※連鎖化事業所管省庁の共同省令

- 連鎖化事業者判断基準（法第62条）

【省令】連鎖化事業所管省庁関係物資の流通の効率化に関する法律施行規則（仮）※連鎖化事業所管省庁の共同省令

- 特定連鎖化事業者の措置に係る様式等＜特定連鎖化事業者の指定／取消し(法第64条)・中長期計画(法第65条)・物流統括管理者の指定／取消し(法第66条)・定期報告(法第67条)・立入検査証(法第69条)＞
- 物流統括管理者の業務内容（法第66条）

【告示】運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関する基本的な方針（仮）※国土交通省・経済産業省・農林水産省の共同告示

- 基本方針（法第33条）

下位法令として検討する必要がある事項と調整方針

① 特定荷主、特定連鎖化事業者事業者の指定基準（第45条、第64条）【政令事項】

○ 特定荷主、特定連鎖化事業者（法第45条、第64条）

<考え方>

- 第一種荷主、第二種荷主及び連鎖化事業者に該当し得る者について、取扱貨物の重量が多い順に対象とし、指定された第一種荷主、第二種荷主及び連鎖化事業者の取扱貨物の重量（貨物自動車を使用して運送されたものに限る。）の合計が取り扱われる貨物の全重量の半分程度となる事業者を指定の対象とすることを想定。

下位法令として検討する必要がある事項と調整方針

② 荷待ち時間、荷役等、荷役等時間の定義（法第30条第4号・第5号）【省令事項】

<考え方>

- 荷待ち時間：原則として、荷主がドライバーに指示した到着時刻から実際に荷役等※を開始した時刻までを「荷待ち時間」とすることを想定。
- 荷役等時間：ドライバーが荷役等を開始した時刻から荷役等を終了した時刻までを「荷役等時間」とすることを想定。

※「荷役等」についても今後整理のうえ省令で定義を置く。

③ 判断基準（法第43条、第62条）【省令事項】

<考え方>

- 各名宛人にそれぞれの努力義務が課せられた上で、実際の実組内容は個々の事業者の判断に委ねられているところ、各名宛人に対して運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加のための具体的な取組方法を示すために、判断の基準となるべき事項を定めることを想定。
- ※検討に当たっては、「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の実組に関するガイドライン」⁽¹⁾の記載事項を参考とする。

(1) <https://www.meti.go.jp/press/2023/06/20230602005/20230602005.html>

下位法令として検討する必要がある事項と調整方針

④ 中長期計画の記載事項（法第46条、第65条）【省令事項】

<考え方>

- 努力義務の措置ごとに、判断基準で示す取組事項を踏まえ、自社が計画期間内にどのような取組を実施するかについて記入してもらうことを想定。

⑤ 物流統括管理者の業務内容（法第47条、第66条）【省令事項】

<考え方>

- 自社における物資の流通全体を統括管理する者として、運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加のために行うべき業務を定めることを想定。

⑥ 定期報告の記載事項（法第48条、第67条）【省令事項】

<考え方>

- 取組の実効性を担保するために、当該事業者の取組状況を一定の周期で把握するべく、毎年度、報告を求めることを想定。
- 加えて、実際の「荷待ち時間等の状況」についても、取組の実効性の担保と事業者の負荷軽減を両立させるような形で、報告を求めることを想定。

※取組の実施状況を踏まえた荷主の行動変容に向けて評価制度の創設を別途検討

下位法令として検討する必要がある事項と調整方針

⑦ 基本方針（法第33条）【告示事項】

<考え方>

以下の事項について定めることを想定。

1. 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の意義及び目標に関する事項
2. 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関する施策に関する基本的な事項
3. 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関し、貨物自動車運送事業者等、荷主及び貨物自動車関連事業者が講ずべき措置に関する基本的な事項
4. 集荷又は配送に係る運転者への負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進に関する基本的な事項
5. その他貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関し必要な事項

参考

今回の法改正に係る背景・概要等

「物流の2024年問題」(トラックドライバーの時間外労働の上限規制)

- トラックドライバーの長時間労働是正のため、2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限規制(年960時間)が適用。
- 物流効率化に取り組みなかった場合、労働力不足による物流需給がさらに逼迫するおそれがあり、コロナ前の2019年比で最大14.2%(4.0億トン)の輸送能力不足*が起これると試算されている。(物流の2024年問題)
- さらに、2030年には、34.1%(9.4億トン)の輸送能力不足*が懸念される。

※株式会社NX総合研究所試算(2022年11月11日)

トラックドライバーの働き方改革

法律・内容		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
労働基準法	時間外労働の上限規制(年720時間)の適用【一般則】		大企業に適用	中小企業に適用	→			
	時間外労働の上限規制(年960時間)の適用【自動車運転業務】							適用
	月60時間超の時間外割増賃金引き上げ(25%→50%)の中小企業への適用						適用	→

		現行	2024年4月以降(原則)
改善基準告示(抄)	年間拘束時間	3,516時間	3,300時間
	1ヶ月の拘束時間	293時間	284時間
	1日の拘束時間	13時間	13時間
	休息时间	継続8時間以上	継続11時間を基本とし、9時間下限

「物流の2024年問題」の影響により不足する輸送能力試算(NX総合研究所)

○全体

不足する輸送能力の割合(不足する営業用トラックの輸送トン数)

14.2%(4.0億トン)

○発荷主別(抜粋)

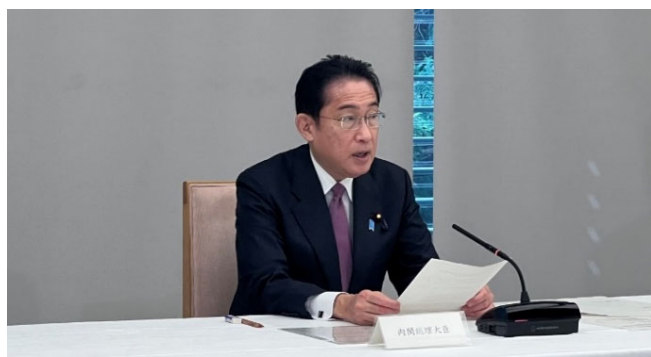
業界	不足する輸送能力割合
農産・水産品出荷団体	32.5%
紙・パルプ(製造業)	12.1%
建設業、建材(製造業)	10.1%
自動車、電気・機械・精密、金属(製造業)	9.2%

○地域別(抜粋)

地域	不足する輸送能力の割合
中国	20.0%
九州	19.1%
関東	15.6%
中部	13.7%

「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、関係行政機関の緊密な連携の下、政府一体となっ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（バス予約システム、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）

2023年6月2日
経済産業省・農林水産省・
国土交通省 同時発表

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、モーダルコンビネーションの促進 |
| | ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等 |

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

「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」の概要

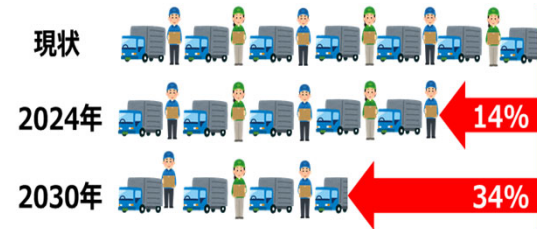
背景・必要性

○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）。
- ・ 物流の効率化、商慣行の見直し、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。
- ・ 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を整備。

○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。



改正法の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制措置

○①**荷主***1（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
*1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

○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**。

※法律の名称を変更。

※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【流通業務総合効率化法】

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

2. トラック事業者の取引に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

○**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。

○**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***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

○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。

* 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②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①②の事業者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**。

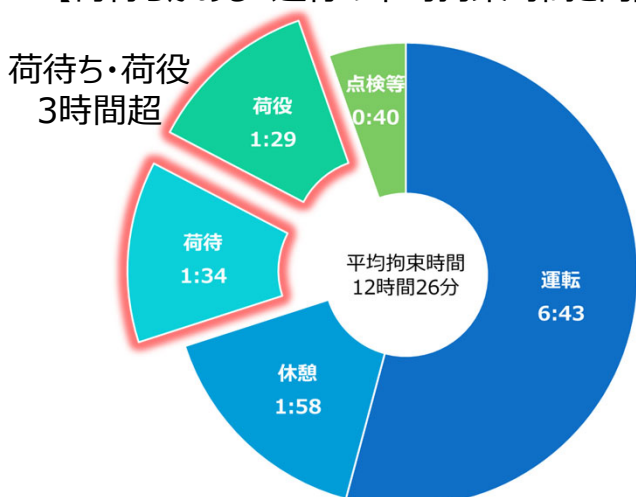
※法律の名称を「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。

※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定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



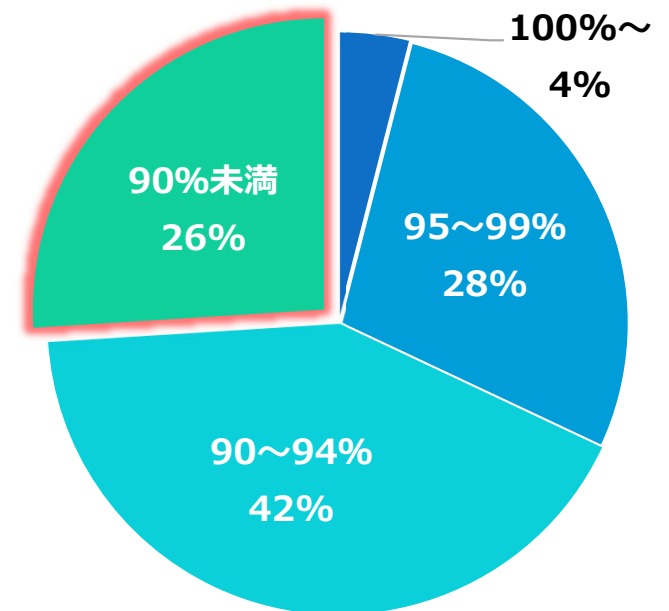
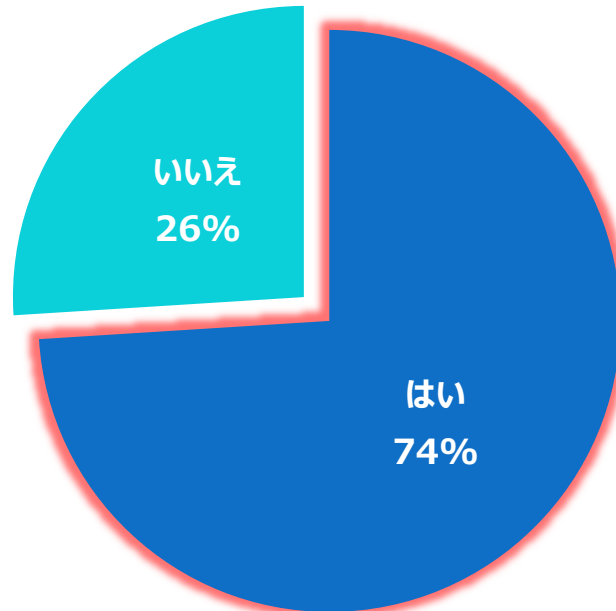
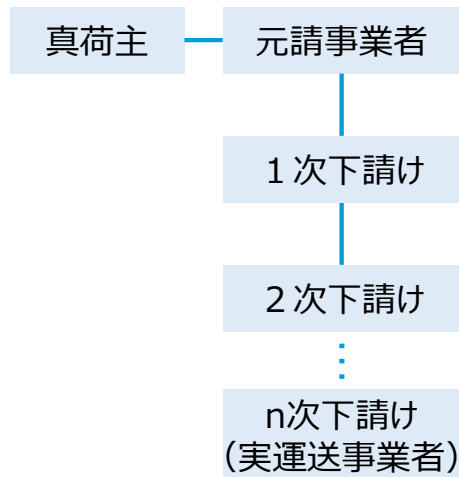
パレットの利用による荷役時間の短縮

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。

- 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**。

* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

----- 【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】



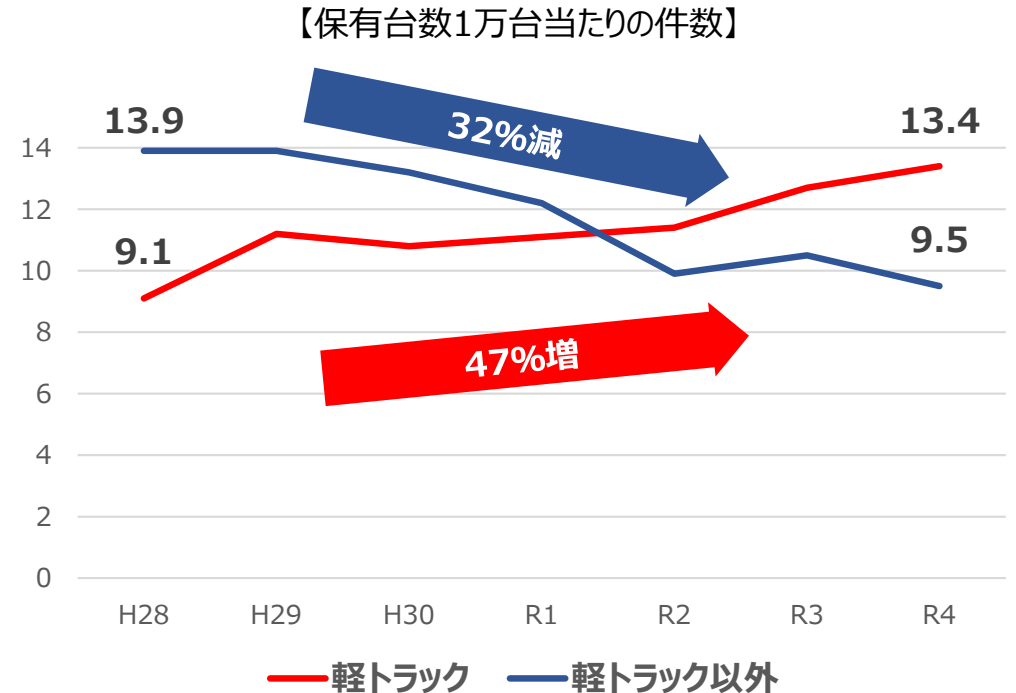
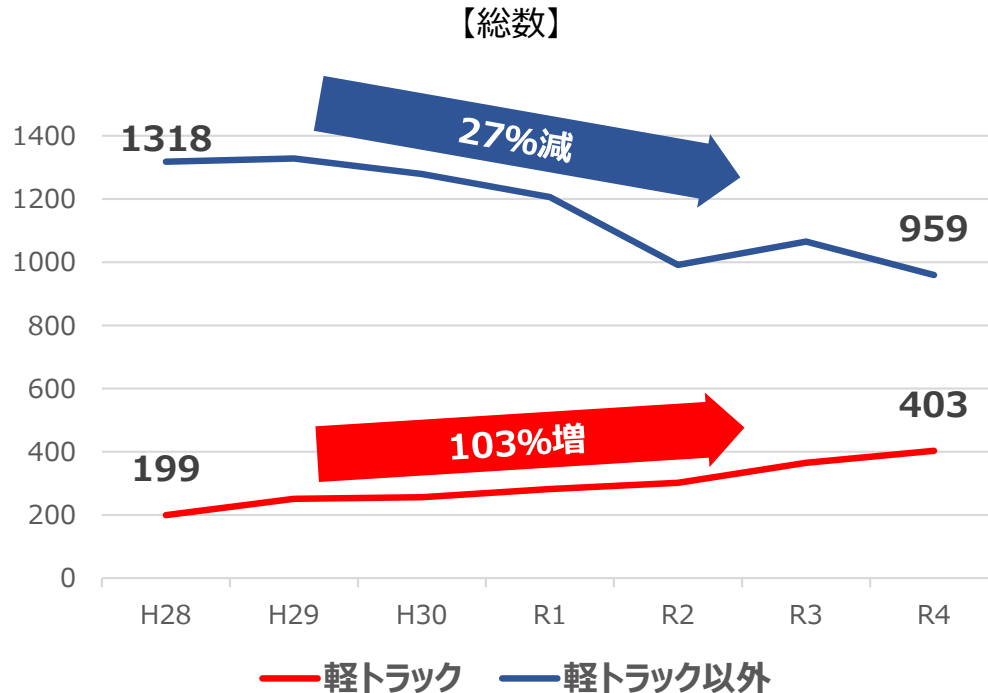
※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
(令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より)

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）

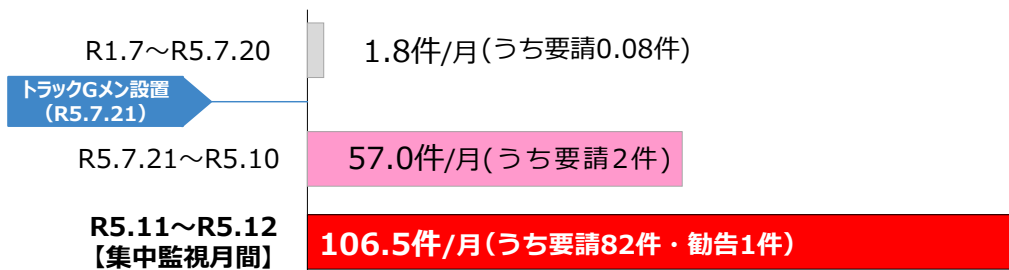
【参考】法改正以外の関連措置

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発表 (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)

○運輸審議会への諮問 (R6.1) を経て、「標準運送約款」の改正と併せて「標準的運賃」の改正を告示 (R6.3)。

【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

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 + R6当初

一般404億円 エネ特506億円

財政融資322億円 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