

事務連絡  
令和5年6月14日

出店企業の皆様へ

(公財) 日本食肉流通センター

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」政策パッケージに関する説明会  
【情報提供】

日頃から当センターの業務運営につきまして、格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

このほど、農林水産省畜産局食肉鶏卵課から、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」政策パッケージに関する説明会について、情報提供がありましたのでお知らせします。

## 関係団体各位

標記件につきまして、物流の2024年問題が迫る中、政府においては、6月2日(金)、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を開催し、「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定いたしました。

同パッケージに基づき、経産省・農水省・国交省は、荷主企業・物流事業者が年内にも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、同日付で公表しております。

2023年内を目途に、業界・分野別に、ガイドラインを踏まえて実際に取り組む事項を取りまとめた自主行動計画の作成をお願いしたく、この度、荷主団体の皆様向けに説明会を実施させていただきます。

同じ内容で2回実施しますので、ご都合のよい日がありましたら是非ご参加いただきたく、ご検討のほど何卒よろしくお願い申し上げます。

### ○「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」政策パッケージに基づく自主行動計画作成に関する説明会

【日時】第1回：6/16(金) 14:00~15:00 (1時間程度)

第2回：6/26(月) 14:00~15:00 (1時間程度)

【形式】第1回：WEB

第2回：対面・WEB併用

【対面実施場所】農林水産省本館7階講堂 ※第2回のみ

【定員】1団体・企業につき、各回3名程度以内

【資料】添付のほか、追加資料を準備中です。参加予定者には確定次第送付させていただく予定です。

【参集範囲】農林水産省所管荷主団体の皆様（会員企業の方も参加可）

【WEB会議リンク】

第1回：[ここをクリックして会議に参加してください](#)

会議 ID: 462 957 306 22

パスコード: 22WErk

第2回：[ここをクリックして会議に参加してください](#)

会議 ID: 433 105 495 230

パスコード: 3XmFix

### ○参加登録

添付 Excel 様式にて、以下担当宛に、参加者・参加形式を事前に登録いただきますようお願いいたします（※切：各回前日まで）

## ○参考リンク

<我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議>

[https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu\\_kakushin/index.html](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/index.html)

<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>

<https://www.maff.go.jp/j/press/shokuhin/ryutu/230602.html>

## ○担当・問い合わせ先

新事業・食品産業部食品流通課 中村、駒井、青木

TEL : 03-3502-5741

MAIL : [yasuaki\\_nakamura280@maff.go.jp](mailto:yasuaki_nakamura280@maff.go.jp); [yuki\\_komai690@maff.go.jp](mailto:yuki_komai690@maff.go.jp);  
[takahiro\\_aoki480@maff.go.jp](mailto:takahiro_aoki480@maff.go.jp)

# 「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<sup>(※)</sup>**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<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>
- 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
			<b>合計：14.3ポイント</b>

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

## 3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に**政策パッケージ全体のフォローアップ**

# 物流革新に向けた政策パッケージ

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収受・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に、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同時に、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CO<sub>2</sub>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<sup>1</sup>、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<sup>2</sup>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。

<sup>1</sup> 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。

<sup>2</sup> 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以上の自動運転車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<sup>3</sup>の導入を進める。

---

<sup>3</sup> 「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<sup>4</sup>)

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<sup>5</sup>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

<sup>4</sup> 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。

<sup>5</sup> 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 <sup>(注)</sup>	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

# 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
- ・賃金水準向上
- 個別事項(運送モード等に応じた事項)
- ・倉庫内業務の効率化
- ・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。

# 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

2023年6月  
経済産業省  
農林水産省  
国土交通省

効率的な物流を実現するためには、発荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者が連携・協働して、現状の改善を図るための取組を実施することが必要である。発荷主事業者、物流事業者及び着荷主事業者は、次に掲げる諸事項に取り組むことを通じて、物流の適正化・生産性向上を図るものとする。

## 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

#### ■物流業務の効率化・合理化

##### ①荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握

荷主事業者は、発荷主事業者としての出荷、着荷主事業者としての入荷に係る荷待ち時間及び荷役作業等（荷積み・荷卸し・附帯業務）にかかる時間を把握する。

※荷待ち時間<sup>1</sup>とは、集貨又は配達を行った地点（集貨地点等）における到着日時から出発日時までの時間のうち、業務（荷積み、荷卸し、附帯業務等）及び休憩に係る時間を控除した時間（待機時間）を指す。

※附帯業務とは、品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分、保管、検収及び検品、横持ち及び縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はい作業その他の運送事業に附帯して一定の時間、技能、機器等を必要とする業務をいう。

##### ②荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール

荷主事業者は、物流事業者に対し、長時間の荷待ちや、運送契約にない運転等以外の荷役作業等をさせてはならない。

荷主事業者は、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計2時間以内とする。その上で、荷待ち、荷役作業等にかかる時間が2時間以内となった、あるいは既に2時間以内となっている荷主事業者は、目標時間を1時間以内と設定しつつ、更なる時間短縮に努める（※）。

また、荷主事業者は、物流事業者が貨物自動車運送事業法等の関係法令及び法令に基づく命令を遵守して事業を遂行することができるよう、必要な配慮をしなければならない<sup>2</sup>。

<sup>1</sup> 荷待ち時間のうち、物流事業者都合による早期到着等は荷主事業者による把握及び削減が困難であるため、荷主事業者においては荷主都合による荷待ち時間を把握することとする。なお、中・大型トラックによる運送については、トラック運送事業者において、貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号）第8条に基づき、荷主都合による荷待ち時間が30分以上あった場合や荷役作業、附帯業務を行った場合は乗務記録に記載することが義務付けられている。

<sup>2</sup> 荷主事業者が、貨物自動車運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為（違反原因行為）を行っていることが疑われる場合、当該荷主事業者は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）附則第1条の

※トラックドライバーの1運行の平均拘束時間のうち、荷待ち、荷役作業等にかかる時間は計約3時間と推計される<sup>3</sup>。これを各荷主事業者の取組によって1時間以上短縮することを基本的な考え方とする。

### ③物流管理統括者の選定

荷主事業者は、物流の適正化・生産性向上に向けた取組を事業者内において総合的に実施するため、物流業務の実施を統括管理する者（役員等）を選任する。物流管理統括者は、物流の適正化・生産性向上に向けた取組の責任者として、販売部門、調達部門等の他部門との交渉・調整を行う。

### ④物流の改善提案と協力

発荷主事業者・着荷主事業者の商取引契約において物流に過度な負担をかけているものがないか検討し、改善する。また、取引先や物流事業者から、荷待ち時間や運転者等の手作業での荷積み・荷卸しの削減、附帯業務の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案する。

## ■運送契約<sup>4</sup>の適正化

### ⑤運送契約の書面化

運送契約は書面又はメール等の電磁的方法を原則とする<sup>5・6</sup>。

### ⑥荷役作業等に係る対価

荷主事業者は、運転者が行う荷役作業等の料金を支払う者を明確化し、物流事業者に対し、当該荷役作業等に係る適正な料金を対価として支払う。

また、自ら運送契約を行わない荷主事業者においても、取引先から運送契約において定められた荷役作業等を確認し、当該荷役作業が運送契約にないものであった場合も、発・着荷主事業者間で料金を支払う者を明確化し、当該者から取引先又は物流事業者に対して別途対価を支払う。

### ⑦運賃と料金の別建て契約

運送契約を締結する場合には、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで契約することを原則としなければならない<sup>7</sup>。

---

2に基づき、国土交通大臣による働きかけ、要請、勧告・公表の対象となる。なお、違反原因行為としては、「長時間の荷待ち」や「依頼になかった附帯業務」、「運賃・料金の不当な据置き」等があげられる。

<sup>3</sup> 国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（令和2年度）」

<sup>4</sup> 多くの場合、着荷主事業者が輸送条件（納品場所や納品時刻等）を指定し、これに基づき発荷主事業者が輸送を手配しているが、着荷主事業者が輸送を手配する場合（引取り物流）も存在する。

<sup>5</sup> トラック運送業における書面化推進ガイドライン（平成26年1月22日、平成29年8月4日改訂）

<https://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf>

<sup>6</sup> 標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）

<https://www.mlit.go.jp/common/001280957.pdf>

<sup>7</sup> 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示（令和2年国土交通省告示第75号）においては、待機時間が30分を超える場合や、積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として収受することとされている。

## ⑧燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の価格への反映

物流事業者から燃料サーチャージの導入について相談があった場合及び燃料費等の上昇分や高速道路料金等の実費を運賃・料金に反映することを求められた場合には協議に応じ、コスト上昇分を運賃・料金に適切に転嫁する<sup>8</sup>。

## ⑨下請取引の適正化

運送契約の相手方の物流事業者（元請事業者）に対し、下請に出す場合、⑤から⑧までについて対応することを求めるとともに、多重下請構造が適正な運賃・料金の収受を妨げる一因となることから、特段の事情なく多重下請による運送が発生しないよう留意する<sup>9</sup>。

## ■輸送・荷役作業等の安全の確保

### ⑩異常気象時等の運行の中止・中断等

台風、豪雨、豪雪等の異常気象<sup>10</sup>が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行わない。また、運転者等の安全を確保するため、運行の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重する。

## (2) 実施することが推奨される事項

### ■物流業務の効率化・合理化

#### ①予約受付システムの導入

トラックの予約受付システムを導入し、荷待ち時間を短縮する。

#### ②パレット等の活用

パレット、カゴ台車、折りたたみコンテナ、通い箱等を活用し、荷役時間等を削減する。また、レンタルパレットや他社が所有するパレット等を活用する場合には、本来の目的以外で使用せず、使用後は所有者等に適切に返却する。取引先や物流事業者からパレット等の活用について提案があった場合には、協議に応じ、積極的なパレット等の活用を検討する。

#### ③入出荷業務の効率化に資する機材等の配置

指定時間に着車したトラックにおいて、フォークリフト作業員待ち等の荷待ち時間が発生しないよう、適正な数のフォークリフトやフォークリフト作業員等、荷役に必要な機材・人員を配置する。また、入出荷業務の効率化を進めるためデジタル化・自動化・機械化に取り組む。

<sup>8</sup> 荷主（元請を含む。）が貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）や下請代金支払遅延等防止法（昭和31年法律第120号）に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）附則第1条の2に基づき、荷主への働きかけ、要請、勧告・公表の対象となる。

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_mn4\\_000011.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn4_000011.html)

<sup>9</sup> 公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」（平成29年3月9日、令和4年12月26日改定）においては、「適正取引確保や安全義務の観点から、全ての取引について、原則、2次下請までに制限する。なお、2次下請は荷主からみて3つの事業者が取引に関与している状況をいう。」とされている。

<sup>10</sup> 「異常気象時」の目安は国土交通省「台風等による異常気象時下における輸送の目安」によるものとする。

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001330342.pdf>

#### ④検品の効率化・検品水準の適正化

検品方法（納品伝票の電子化、検品レス化、サンプル検品化、事後検品化等）や返品条件（輸送用の外装段ボールの汚れ、擦り傷があっても販売する商品に影響がなければ返品しない）等の検品の効率化・検品の適正化を推進し、返品に伴う輸送や検品に伴う拘束時間を削減する。

#### ⑤物流システムや資機材（パレット等）の標準化

物流に係るデータ・システムの仕様やパレットの規格等について標準化を推進する。また、取引先や物流事業者からデータ・システムの仕様やパレットの規格等の標準化について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案する。

パレットの活用に当たり、これからパレット化を図る荷主事業者は、平面サイズ1,100mm×1,100mmのパレットの導入を優先的に検討する。パレット化実施済みの荷主事業者がパレット標準化を行うに当たっては、取り扱う製品等に留意しつつ、平面サイズ1,100mm×1,100mmのパレットの採用を検討する<sup>11</sup>。

物流に係るデータ項目の標準化に当たっては、「物流情報標準ガイドライン<sup>12</sup>」を参照し、ガイドラインのメッセージに準拠するなど、他データとの連携ができるよう留意する。

#### ⑥輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮

トラック輸送の輸送距離を短縮し、トラック運転者の拘束時間を削減するため、長距離輸送におけるモーダルシフト、幹線輸送部分と集荷配送部分の分離、集荷先・配送先の集約等を実施する。

#### ⑦共同輸配送の推進等による積載率の向上

貨物の輸送単位が小さい場合には、他の荷主事業者との連携や物流事業者への積合せ輸送の実施により、積載率を向上する。

### ■運送契約<sup>4</sup>の適正化

#### ⑧物流事業者との協議

運賃と料金を含む運送契約の条件に関して、物流事業者に対して積極的に協議の場を設ける。

#### ⑨高速道路の利用

トラック運転者の拘束時間を削減するため、高速道路を積極的に利用する。また、物流事業者から高速道路の利用と料金の負担について相談があった場合は、協議に応じ、高速道路の利用に係る費用については、運賃とは別に実費として支払う。

<sup>11</sup> 官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 中間とりまとめ（令和4年6月）  
<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001487773.pdf>

<sup>12</sup> 物流情報標準ガイドライン  
<https://www.lisc.or.jp/>

## ⑩ 運送契約の相手方の選定

契約する物流事業者を選定する場合には、関係法令の遵守状況を考慮する<sup>13</sup>とともに、働き方改革<sup>14・15</sup>や輸送の安全性の向上<sup>16</sup>等に取り組む物流事業者を積極的に活用する。

## ■ 輸送・荷役作業等の安全の確保

### ⑪ 荷役作業時の安全対策

荷役作業を行う場合には、労働災害の発生を防止するため、安全な作業手順の明示、安全通路の確保、足場の設置等の対策を講じるとともに、事故が発生した場合の損害賠償責任を明確化する。

---

<sup>13</sup> 国土交通省自動車総合安全情報 行政処分情報

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/cgi-bin/search.cgi>

<sup>14</sup> 賛同企業リスト（「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト）

<https://white-logistics-movement.jp/list/>

<sup>15</sup> 運転者職場環境良好度認証制度 認証事業者（自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」）

[https://www.untenshashokuba.jp/?page\\_id=2597](https://www.untenshashokuba.jp/?page_id=2597)

<sup>16</sup> 公益社団法人全日本トラック協会「Gマーク制度について」

<https://jta.or.jp/member/tekiseika/gmark.html>

## 2. 発荷主事業者としての取組事項

### (1) 実施が必要な事項

#### ■物流業務の効率化・合理化

##### ①出荷に合わせた生産・荷造り等

出荷時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行い、荷役時間を短縮する。

##### ②運送を考慮した出荷予定時刻の設定

トラック運転者が輸配送先まで適切に休憩を取りつつ運行することが可能なスケジュールが組めるよう出荷予定時刻を設定する。

### (2) 実施することが推奨される事項

#### ■物流業務の効率化・合理化

##### ①出荷情報等の事前提供

貨物を発送する場合に、物流事業者や着荷主事業者の準備時間を確保するため、出荷情報等を早期に提供する。例えば、出荷オーダー確定が当日になった場合、輸送手段を見込みで確保する必要が生じ、急な輸配送依頼や荷待ち時間の発生につながるため、可能な限り出荷の前日以前に出荷オーダーを行う。

##### ②物流コストの可視化

着荷主事業者との商取引において、基準となる物流サービス水準を明確化し、物流サービスの高低に応じて物流コスト分を上下させるメニュープライシング等の取組を実施し、物流効率に配慮した着荷主事業者の発注を促す。

##### ③発荷主事業者側の施設の改善

荷待ち・荷役作業等の時間の削減に資するよう、倉庫等の物流施設の集約、新設・増設、レイアウト変更等、必要な改善を実施する。

##### ④混雑時を避けた出荷

道路が渋滞する時間や混雑時間を避け、出荷時間を分散させる。

##### ⑤発送量の適正化

荷待ち時間を削減するとともに運行効率を向上させるため、日内波動（例．朝納品の集中）や曜日波動、月波動などの繁閑差の平準化や、隔日配送化、定曜日配送化等の納品日の集約等を通じて発送量を適正化する。

### 3. 着荷主事業者としての取組事項

#### (1) 実施が必要な事項

##### ■物流業務の効率化・合理化

##### ①納品リードタイムの確保

発荷主事業者や物流事業者の準備時間を確保し、輸送手段の選択肢を増やすために、発注から納品までの納品リードタイムを十分に確保する。納品リードタイムを短くせざるを得ない特別な事情がある場合には、自ら輸送手段を確保する（引取り物流）等により、物流負荷の軽減に取り組む。

#### (2) 実施することが推奨される事項

##### ■物流業務の効率化・合理化

##### ①発注の適正化

荷待ち時間を削減するとともに運行効率を向上させるため、日内波動（例．朝納品の集中）や曜日波動、月波動などの繁閑差の平準化や、適正量の在庫の保有、発注の大ロット化等を通じて発注を適正化する。

発注の適正化にあたり、取引先がメニュープライシングを用意している場合（2.（2）②参照）には、それを活用する。

##### ②着荷主事業者側の施設の改善

倉庫等の物流施設の集約、新設・増設、レイアウト変更等を行い、荷待ち・荷役作業等の時間を削減する。

##### ③混雑時を避けた納品

道路が渋滞する時間や混雑時間を避け、納品時間を分散させる。

##### ④巡回集荷（ミルクラン方式）

着荷主事業者が車両を手配し、各取引先の軒先まで巡回して集荷する巡回集荷（ミルクラン方式）の方が、より効率的な物流が可能となる場合は、発荷主事業者との合意の上で、これを導入する。

## 4. 物流事業者の取組事項

### (1) 実施が必要な事項

#### ・ 共通事項

##### ■ 物流業務の効率化・合理化

##### ① 業務時間の把握・分析

荷主事業者による取組の前提として、運送時間、庫内作業時間、入出庫に係る荷待ち時間及び荷役作業等（積込み・荷卸し・附帯業務）にかかる時間を把握・分析し、物流業務の問題・課題を明らかにするなど、生産性向上に向けた改善活動を実施する。

##### ■ 労働環境改善に資する措置

##### ② 長時間労働の抑制

荷主事業者等からの依頼を受ける時点で、労働基準法令等を遵守できるかどうか確認するとともに、他社に運送・保管等を委託する場合にあっては、委託した下請事業者が労働基準法令等を遵守できるかどうか確認する。労働基準法令等を遵守できない事例が確認された場合には、原因分析、改善策の検討を行った上で、荷主事業者等との協議を実施する。

##### ■ 運賃の適正収受に資する措置

##### ③ 運送契約の書面化

運送契約は書面又はメール等の電磁的な方法を原則とする<sup>17・18</sup>。

##### ④ 運賃と料金の別建て契約

運送契約を締結する場合には、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで契約することを原則としなければならない<sup>19</sup>。

##### ⑤ コスト上昇分や荷役作業等に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組

労務費や燃料費等の運送に係るコスト上昇分や、運送契約に含まれない荷役作業等への対価、高速道路料金、船舶運賃等の実費については、実運送事業者や倉庫事業者が収受すべきものとして、荷主事業者等に対し、必要コスト負担について申し入れ、運送・保管・取引条件の見直し提案などの協議を実施する。

また、他のトラック運送事業者に運送を委託する場合にあっては、当該事業者は、委託先の下請事業者が実運送事業者に対して実運送に係る必要な対価を適正に支払っているか確認する。

##### ⑥ 契約内容の見直し

運送・保管実態等と契約内容が整合していない場合、契約内容の見直しを実施する。

<sup>17</sup> トラック運送業における書面化推進ガイドライン（平成 26 年 1 月 22 日、平成 29 年 8 月 4 日改訂）

<https://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf>

<sup>18</sup> 標準貨物自動車運送約款（平成 2 年運輸省告示第 575 号）

<https://www.mlit.go.jp/common/001280957.pdf>

<sup>19</sup> 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示（令和 2 年国土交通省告示第 575 号）においては、待機時間が 30 分を超える場合や、積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として収受することとされている。

## ⑦下請取引の適正化

下請に出す場合、③から⑥までについて対応することを求めるとともに、多重下請構造が適正な運賃・料金の收受を妨げる一因となることから、特段の事情なく多重下請による運送が発生しないよう留意する<sup>20</sup>。

## ・個別事項（運送モード等に応じ、実施することが求められる事項）

### ■労働環境改善に資する措置

#### ⑧荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握

トラック運送事業者は、荷主都合による荷待ち時間が30分以上あった場合や荷役作業等を行った場合は乗務記録に記載し、最低1年間は保存する<sup>21・22</sup>。

なお、荷待ち時間等の把握にあたっては、デジタル式運行記録計を活用することにより、客観的な把握に努める。

### ■運賃の適正収受に資する措置

#### ⑨トラック運送業における多重下請構造の是正

元請トラック運送事業者は、下請トラック運送事業者の名称や運送内容等を整理したリストを作成し、実運送事業者を含む下請構造の把握に努める。

下請トラック運送事業者は、その運送のうち一部又は全部を他の事業者に請け負わせた場合、当該他の事業者の名称を請負元のトラック運送事業者に報告する。

#### ⑩「標準的な運賃」の積極的な活用

トラック運送事業者は、「標準的な運賃」の考え方を活用し、自社の人件費、燃料費、車両償却費等のコストを計算の上、自社運賃を算出し、荷主事業者と積極的に交渉する。なお、荷主事業者との交渉にあたり、交渉力が十分に備わっていないトラック運送事業者は、全国の運輸支局等に設置するトラック輸送適正取引推進相談窓口<sup>23</sup>や、国土交通省ウェブサイト上に設置した目安箱<sup>24</sup>を適宜活用する。

<sup>20</sup> 公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」（平成29年3月9日、令和4年12月26日改定）においては、「適正取引確保や安全義務の観点から、全ての取引について、原則、2次下請までに制限する。なお、2次下請は荷主からみて3つの事業者が取引に関与している状況をいう。」とされている。

<sup>21</sup> 貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号）第8条

<sup>22</sup> 貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について（平成15年3月10日）第8条

<sup>23</sup> トラック輸送適正取引推進相談窓口

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000004.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000004.html)

<sup>24</sup> 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

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000043.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000043.html)

## (2) 実施することが推奨される事項

### ・ 共通事項

#### ■ 物流業務の効率化・合理化

##### ① 物流システムや資機材（パレット等）の標準化

物流に係るデータ・システムの仕様やパレットの規格等について、業種分野横断的・業種分野別の物流標準化に関するアクションプラン・ガイドラインを踏まえ、荷主事業者に積極的に提案することにより標準化を推進する。パレットの活用にあたっては、取り扱う製品等に留意しつつ、平面サイズ 1,100mm×1,100mm のパレットの導入を優先的に検討する。また、物流に係るデータ項目の標準化にあたっては、「物流情報標準ガイドライン<sup>25</sup>」を参照し、ガイドラインのメッセージに準拠するなど、他データとの連携ができるよう留意する。

#### ■ 運賃の適正収受に資する措置

##### ② 賃金水準向上

賃金の原資となる運賃・料金の適正収受を進め、労働者の賃金水準の向上に取り組む。出来高払いや残業代に依存する給与体系を見直し、基本給を向上させるなど、賃金水準の向上に努める。

### ・ 個別事項（運送モード等に応じ、実施することが求められる事項）

#### ■ 効率化に資する措置

##### ③ トラックの予約受付システム等の導入

トラック運転者の荷待ち時間を削減するとともに、電子伝票を導入する等により、事前に入出庫情報を把握し、庫内作業の効率化を図る。

トラック運送事業者は、配車計画システム等を活用した効率的な配送ルートの設定による輸送の効率化に取り組む。

##### ④ 共同輸配送の促進、帰り荷の確保

共同で輸配送を実施することにより、積載効率の向上に取り組む。また、片荷となっている場合には帰り荷を確保することとなり、空車回送の削減につなげる。

##### ⑤ 倉庫内業務の効率化

自動化・機械化を進めるとともに、返品物流の減少や検品レスに向けた取組を荷主事業者と連携して進める。

##### ⑥ 入出庫ロットの大口化、平準化、受発注時間の前倒し

入出庫ロットの大口化、物流波動の平準化、受発注時間の前倒し等を荷主事業者と連携して進める。

---

<sup>25</sup> 物流情報標準ガイドライン  
<https://www.lisc.or.jp/>

## ■労働環境改善に資する措置

### ⑦モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進

トラックで輸送していた貨物について、荷主事業者に積極的に提案を行い、大量輸送が可能な鉄道と船舶を活用して輸送するよう取り組む。

船内でのトラックドライバーの休憩環境の整備に取り組む。

### ⑧中継輸送の促進

トラック運送事業者は、運転者の日帰り運行を可能とし、労働環境の改善を図るため、中継輸送に積極的に取り組む。

### ⑨高速道路の積極的な利用

トラック運送事業者は、運転者の拘束時間等を削減するため、高速道路を積極的に利用する。また、高速道路料金については、運賃とは別に実費として収受するよう、荷主事業者に対して申し入れる。

### ⑩作業負荷軽減等による労働環境の改善

自動化・機械化やパレット化により、荷役作業の負荷軽減や時間削減を図る。特に、重量物を人力で持ち上げることを回避することや、物流拠点における深夜労働等の削減に取り組む。

### ⑪働きやすい職場認証制度及びGマーク制度の推進

トラック運送事業者は、働き方改革や輸送の安全性の向上等を図るため、「ホワイト物流」推進運動に参加<sup>26</sup>するとともに、「運転者職場環境良好度認証制度」（働きやすい職場認証制度）の認証<sup>27</sup>や、貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）における「安全性優良事業所」としての認定<sup>28</sup>を積極的に受ける。

## ■運賃の適正収受に資する措置

### ⑫下請取引の相手方の選定

下請トラック運送事業者を選定する場合には、関係法令の遵守状況を考慮<sup>29</sup>するとともに、働き方改革<sup>26・277</sup>や輸送の安全性の向上<sup>288</sup>等に取り組む下請トラック運送事業者を積極的に活用する。

<sup>26</sup> 賛同企業リスト（「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト）

<https://white-logistics-movement.jp/list/>

<sup>27</sup> 運転者職場環境良好度認証制度 認証事業者 | 自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」

[https://www.untenshashokuba.jp/?page\\_id=2597](https://www.untenshashokuba.jp/?page_id=2597)

<sup>28</sup> 公益社団法人全日本トラック協会「Gマーク制度について」

<https://jta.or.jp/member/tekiseika/gmark.html>

<sup>29</sup> 国土交通省自動車総合安全情報 行政処分情報

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/cgi-bin/search.cgi>

## 5. 業界特性に応じた独自の取組

上記1. から4. までの取組について、業界特性上実施することができない事項については、代替となる取組を設定して実施することとする。また、上記1. から4. までの取組に加えて、業界団体や関係事業者間で物流の適正化・生産性向上のために合意した事項については、これを実施することとする。