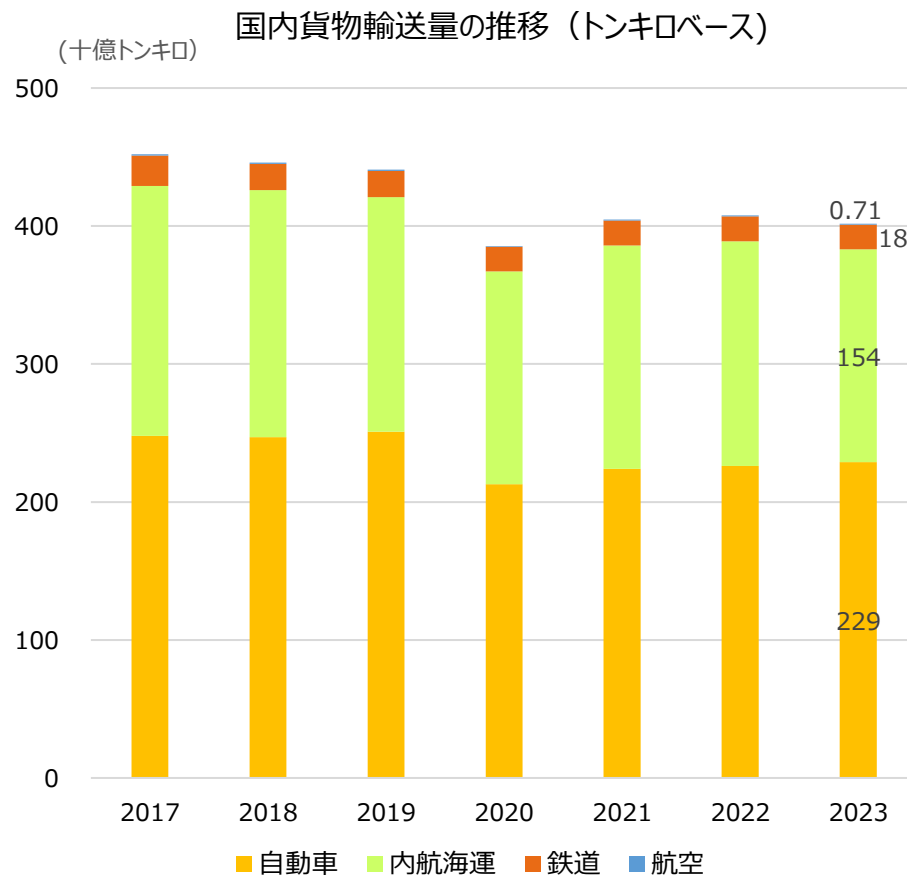
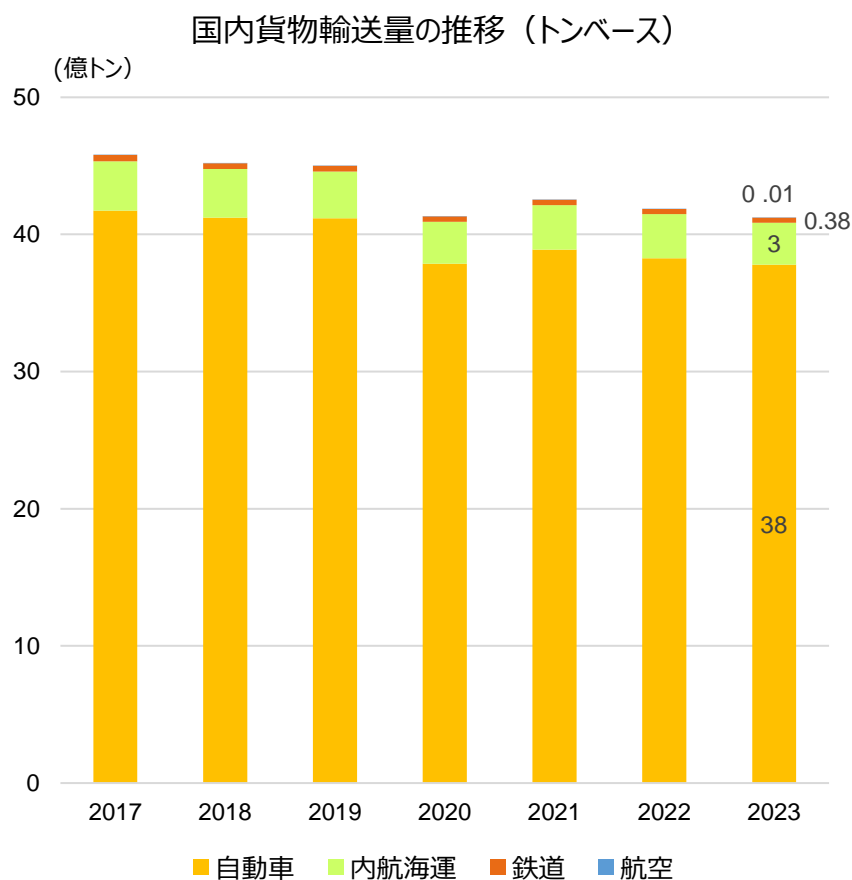


物流の現状と課題について

令和6年12月23日
物流・自動車局
物流政策課

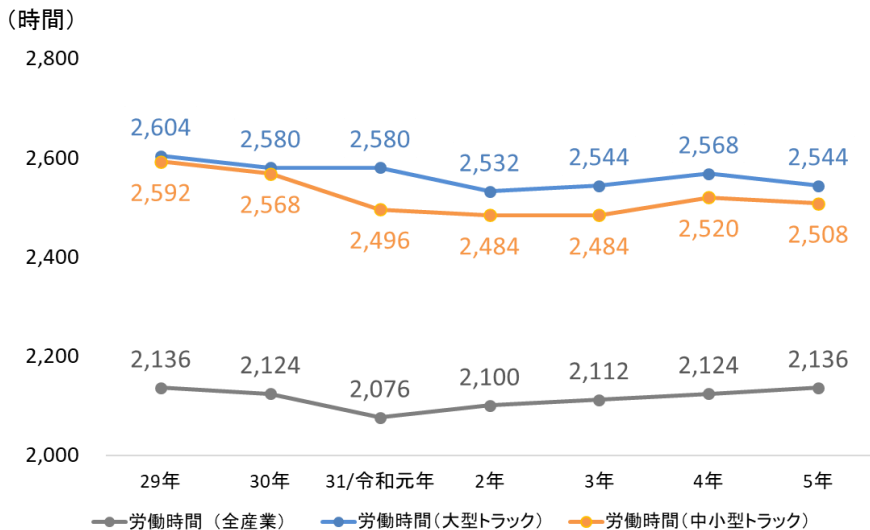
物流業界の現状

- 物流は国民生活や我が国経済を支える社会インフラであり、物流業界の営業収入の合計は約29兆円（全産業の2%）、従業員数は約226万人（全就業者数の3%）。
- 国内貨物のモード別輸送量はトンベースで自動車 $\underline{\text{が9割超}}$ 、トンキロベースでは自動車 $\underline{\text{が約5割}}$ 、 $\underline{\text{内航海運が約4割}}$ 、鉄道が5%程度。

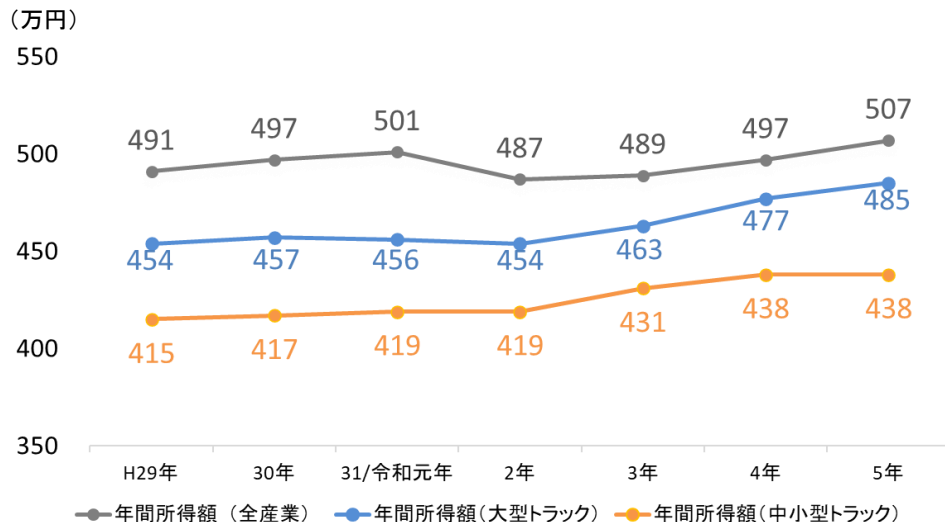


トラック運送事業の働き方をめぐる現状

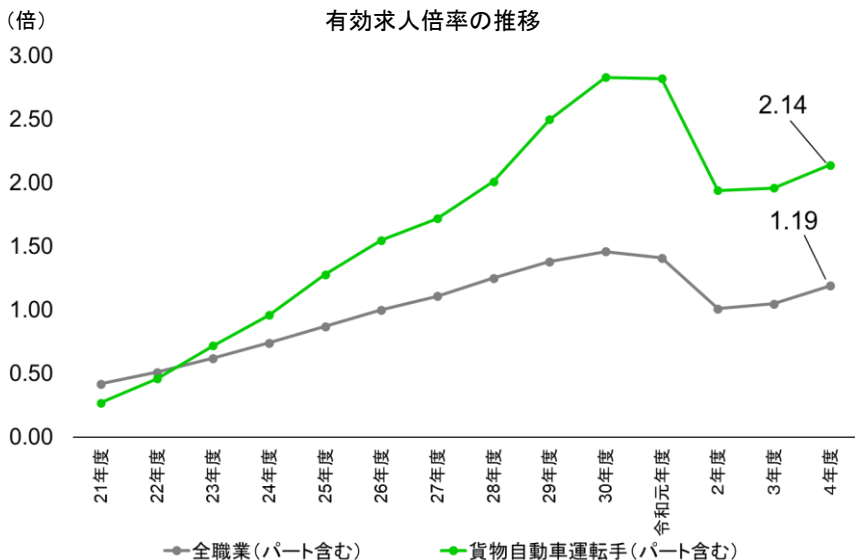
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



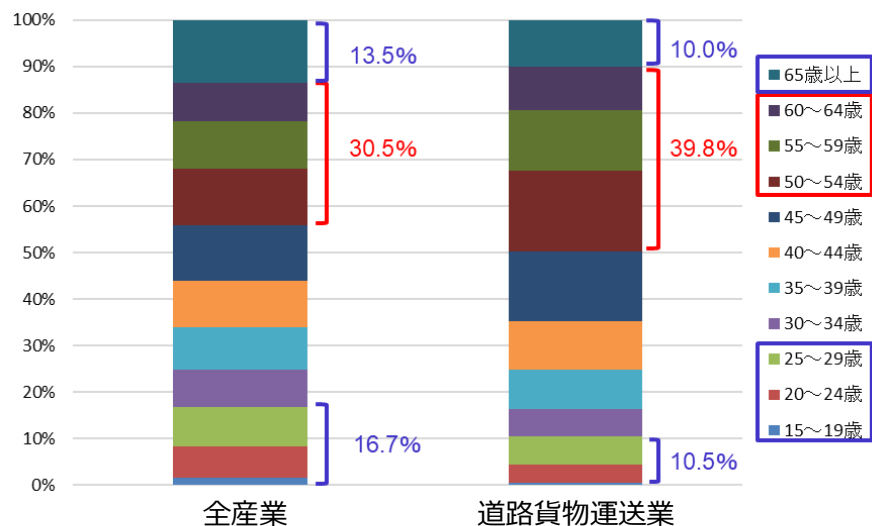
②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



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。



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。

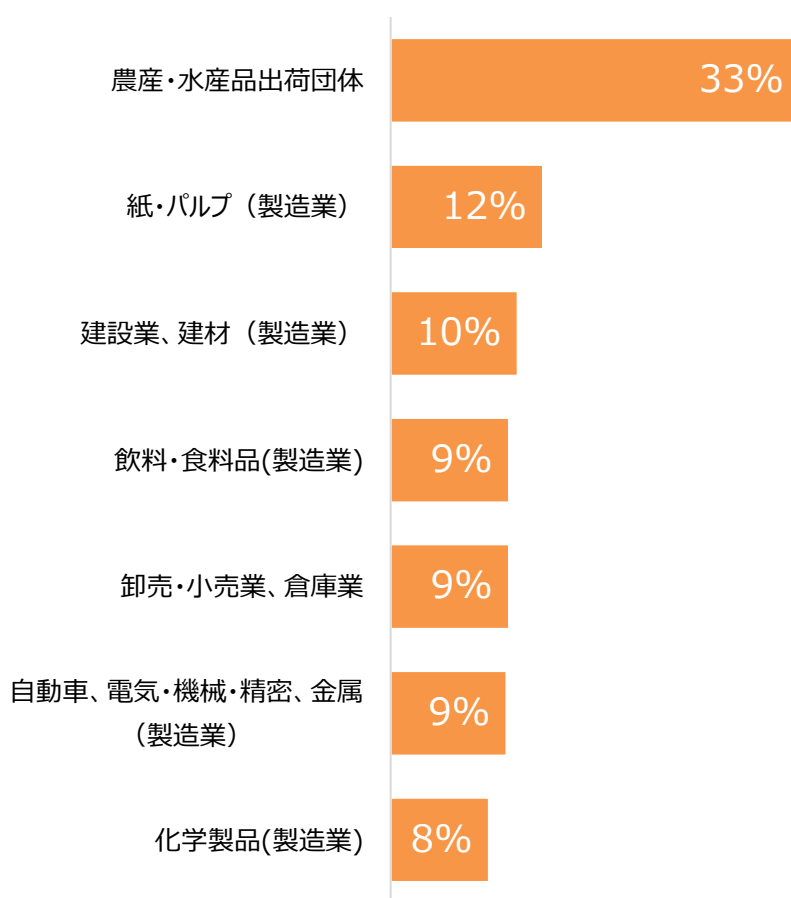
○主な改正内容

	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。

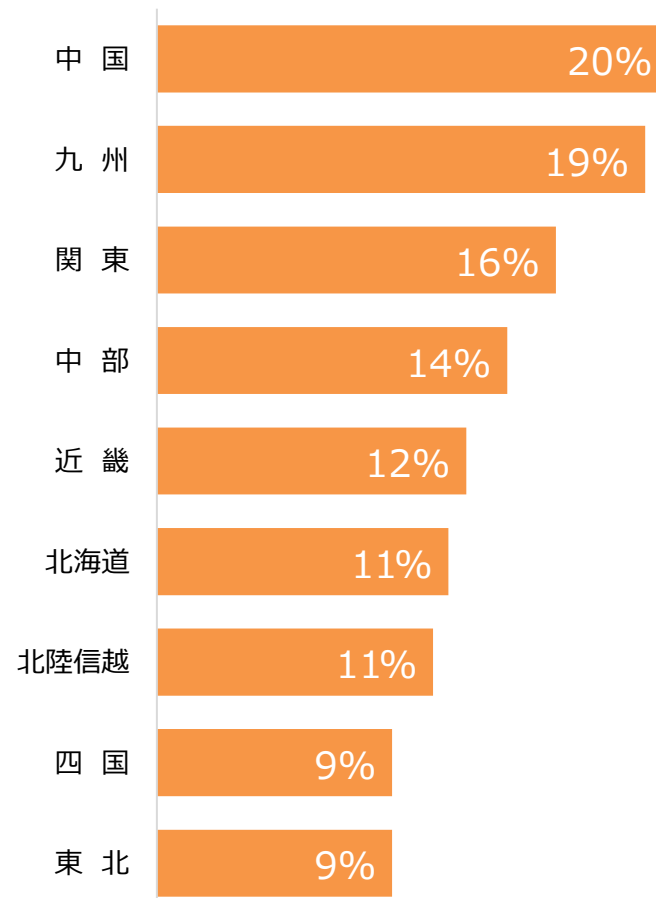
労働時間規制等による物流への影響

- 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）



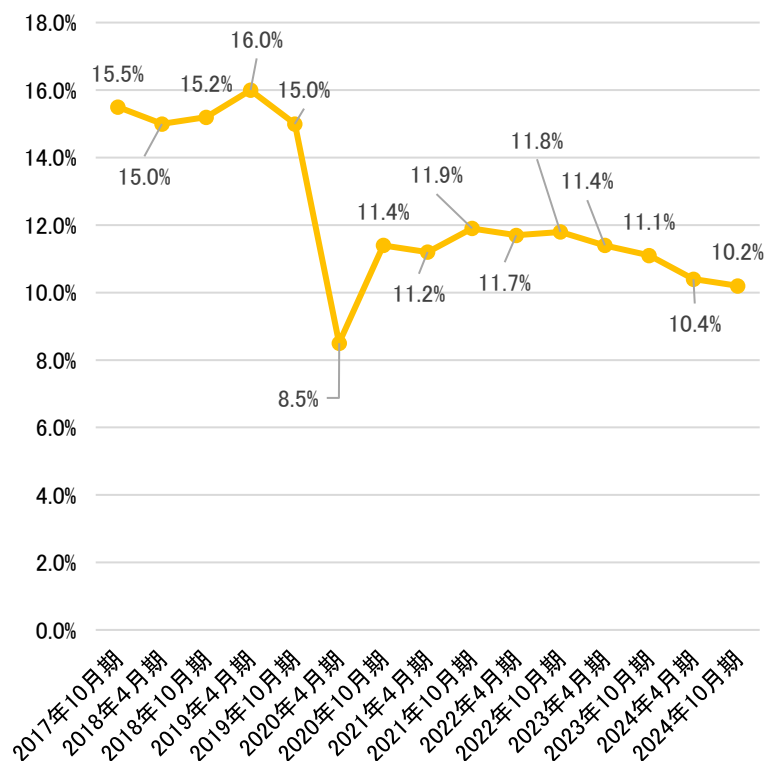
(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



物流危機に対する認知度等について

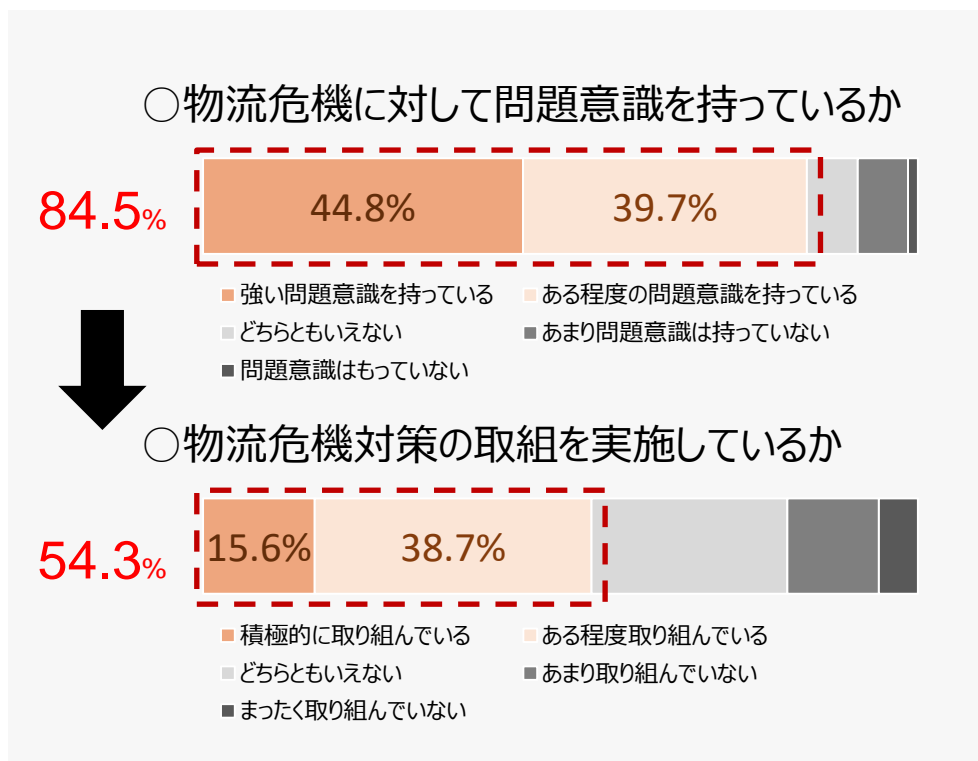
- 一般消費者については、現状、宅配貨物の再配達率は12%程度発生。
- 事業者については、物流危機に対して問題意識を持っているのは8割である一方、取組を実施しているのは約5割にとどまる。

再配達率の推移



出典：国土交通省「宅配便再配達実態調査」

物流危機に対する問題意識と取組状況
(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（2023年3月1日開催）

物流革新に向けた政府の動き等

- 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
- 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
「物流革新・賃上げに関する意見交換会」を開催
- 5月** 改正物流法 公布
- 7月** 関係閣僚会議において「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応を報告
- 11月** 新物効法の施行に向けた国交省・経産省・農水省の合同審議会の取りまとめを策定
- 2025年 4月** 改正物流法 一部施行予定（荷主等に対する努力義務、契約の書面交付等）

「物流革新に向けた政策パッケージ」の概要

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**。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、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、**法制化**も含め確実に整備。

（1）商慣行の見直し

- ・**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
- ・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
- ・**トラックGメン**による荷主等の是正指導、トラックの「**標準的運賃**」の拡充・徹底、業界ごとの**自主行動計画**の作成・実施 等

（2）物流の効率化

- ・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）
- ・「**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）
- ・「**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）
- ・**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
- ・女性や若者等の**多様な人材**の活躍・育成 等

（3）荷主・消費者の行動変容

- ・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
- ・**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）
- ・物流に係る**広報**の推進 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」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。
 - ・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的措置

【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。

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>

*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（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〉



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的措置

【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的措置

【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。

改正物流法の施行に向けたスケジュール

- 2024年4月26日 法案成立
- 2024年5月15日 法律公布
 - 2024年6月1日【物効法】 鉄道・運輸機構が行う業務に「出資」を追加
- 2024年6月28日
 - 国交省・経産省・農水省3省の審議会の合同会議の設置
(基本方針、判断基準、指定基準等の具体的な内容を審議)
 - 2024年8月1日【トラック法】 適正化機関から国交大臣への通知(執行強化)
 - 2024年10月1日【トラック法】 軽トラック事業者に係る講習機関の登録
- 2024年11月27日

合同会議取りまとめの策定・公表

- 2025年度4月(想定) 【物効法】 荷主等に対する努力義務、判断基準等
【トラック法】 契約の書面交付、実運送体制管理簿の作成等
- 2026年度4月(想定) 【物効法】 特定事業者の指定、中長期計画の作成、
物流統括管理者の選任等

新物効法の施行に向けた合同会議取りまとめのポイント

本合同会議の開催趣旨

- **新物効法の施行**に向けて、**国交省・経産省・農水省 3省の審議会の合同会議**※を開催し、国が定める**基本方針、判断基準、特定事業者の指定基準**等の具体的な内容を審議の上、令和6年11月に**取りまとめ**。

※交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議

基本方針のポイント

(1) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標

- ・ 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、安全性の確保を前提に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、令和10年度までに、以下の目標の達成を目指す。

- ① 5割の運行で、**1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減**（1人当たり年間125時間の短縮）
- ② 5割の車両で、**積載効率50%を実現**（全体の車両で積載効率44%に増加）

(2) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

- ・ 設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、物流人材の育成等の支援

(3) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関し、荷主・物流事業者等が講ずべき措置

- ・ 積載効率の向上等 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

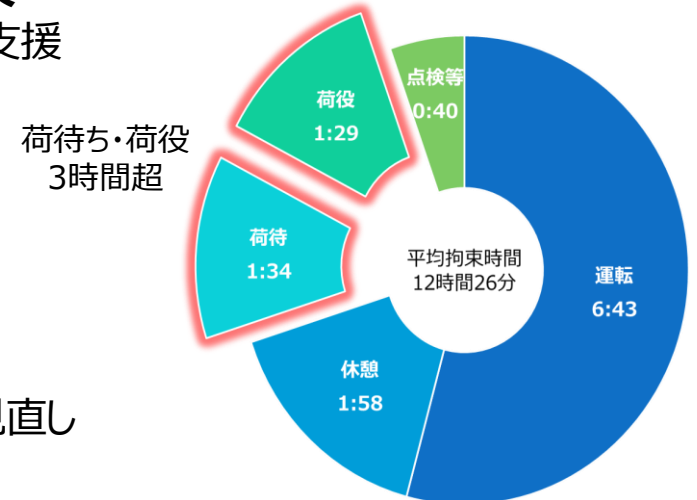
(4) 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進

- ・ 再配達の削減や多様な受取方法等の普及促進 ・ 「送料無料」表示の見直し
- ・ 返品削減や欠品に対するペナルティの見直し

(5) その他トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に必要な事項

- ・ 物流に関わる多様な主体の役割 ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提事項

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



(トラック輸送状況の実態調査(R2)より)

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

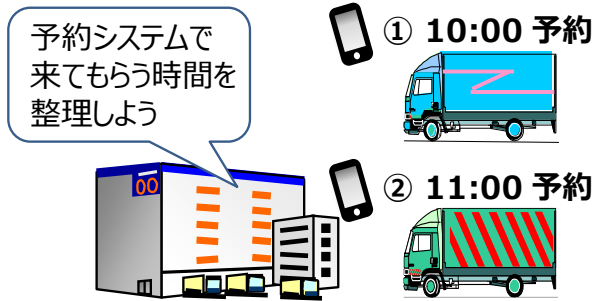
- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



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)

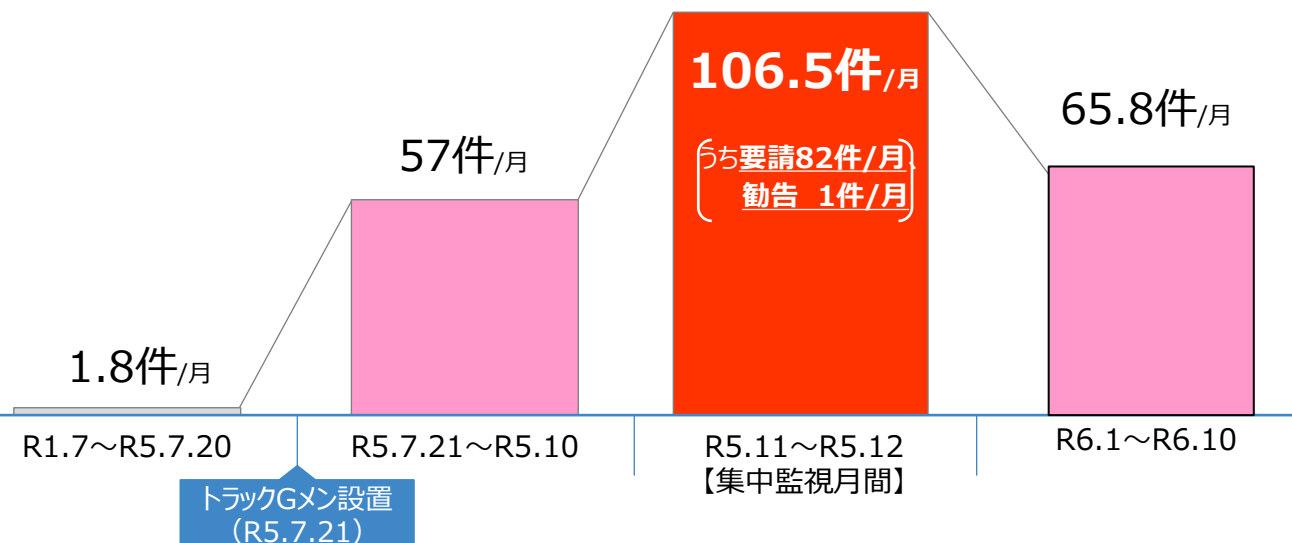
- **物流統括管理者（CLO）**は、**事業運営上の重要な決定に参画**する管理的地位にある**役員等から選任**。 11

トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導の取組

- 「**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、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」(47件)、「要請」(164件)による**是正指導を徹底**。
- 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。

トラック・物流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>



働きかけ等の累計実施件数

- 勧告 : 2件 (荷主1、元請1件)
 - 要請 : 175件 (荷主89、元請81、その他5)
 - 働きかけ : 914件 (荷主611、元請281、その他22)
- ⇒ 計1,091件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (52%)
- 契約にない附帯業務 (17%)
- 運賃・料金の不当な据置き (14%)
- 無理な運送依頼 (8%)
- 過積載運送の指示・容認 (6%)
- 異常気象時の運送依頼 (3%)

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。

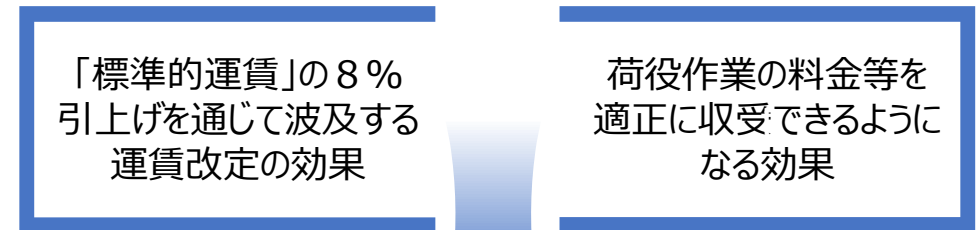
2030年度に向けた政府の中長期計画

- 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）



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

「2030年度に向けた政府の中長期計画」を踏まえた取組の推進

【多様な輸送モードも活用した新たなモーダルシフトの推進】

(大型トラックと互換性のある規格)

31ft

40ft MOL

航空機の空きスペース等の有効活用

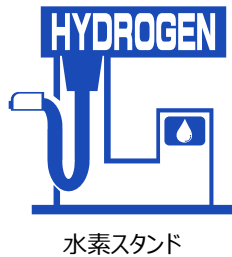
地域の産業振興等と連携

導入支援

大型コンテナ・海運シャーシ

ダブル連結トラックの導入促進

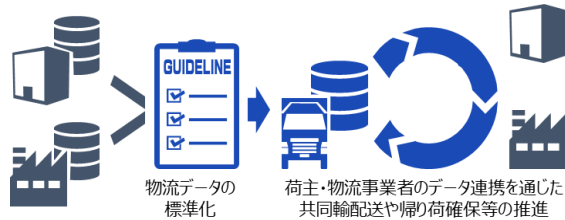
【物流GXの推進】



【物流標準化・データ連携の推進】



「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮



【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】



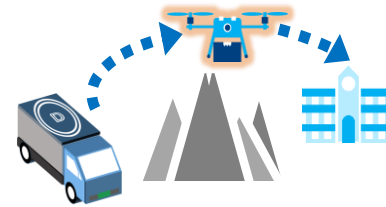
高速道路での自動運転トラック



無人フォークリフト



無人搬器送機



ドローンによるラストワンマイル配送の効率化



テールゲートリフター



自動運航船の普及に向けた制度整備



【物流拠点の機能強化等】



物流拠点の今後のあり方に関する検討の推進

第2章 国民の安心・安全と持続的な成長に向けた具体的施策

第1節 日本経済・地方経済の成長～全ての世代の現在・将来の賃金・所得を増やす～

2. 新たな地方創生施策（「地方創生2.0」）の展開～全国津々浦々の賃金・所得の増加に向けて～

(3) 地域の生活環境を支える基幹産業等の活性化

(物流・交通)

「2030年度に向けた政府の中長期計画」に基づき、物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容を柱とする施策を一体的に講じ、地方創生を支えるインフラである物流を革新する。

物流の効率化については、鉄道、船舶、航空機、ダブル連結トラック等を活用した新たなモーダルシフトや共同輸配送を行う際に必要となる物流拠点の整備や大型コンテナ・シャーシの導入及び実証輸送を支援する。自動運転サービス支援道について、データ連携システムの開発・機能拡充、自動運転トラックによる幹線輸送サービスの自動化の社会実装を支援する。自動車運送事業者の高速道路の利用による労働生産性向上のために、高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置を1年間延長する。デジタル技術の活用、物流標準化・データ連携、自動化機器の導入、ドローン配送の拠点整備を支援する。水素・再生エネルギーの充填・充電設備の導入を支援する。

商慣行の見直しに関し、改正物流法の施行に向け、荷主・物流事業者の物流効率化の取組状況の調査や広報を行い、物流改善や標準的運賃の普及につなげるとともに、荷主の物流効率化に資する取組を支援する。荷主・消費者の行動変容については、宅配ロッカー等の多様な受取方法を普及する再配達削減の取組の実証を支援する。

(略)

物流・人流の速達性向上のため、道路ネットワークの戦略的・計画的な整備を進めるとともに、高速道路の渋滞対策や観光需要の平準化の観点から、混雑に応じた柔軟な料金体系の転換に取り組む。