

政策動向のご紹介 ～物流の2024年問題～

令和5年7月

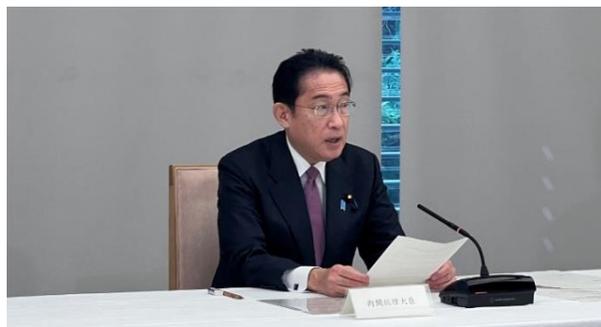
経済産業省

商務・サービスグループ 消費・流通政策課長 兼 物流企画室長

中野 剛志

「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、**デジタルインターネット**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）

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**
- ・**2時間以内ルール/1時間以内努力目標**
- ・物流の改善提案と協力
- ・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

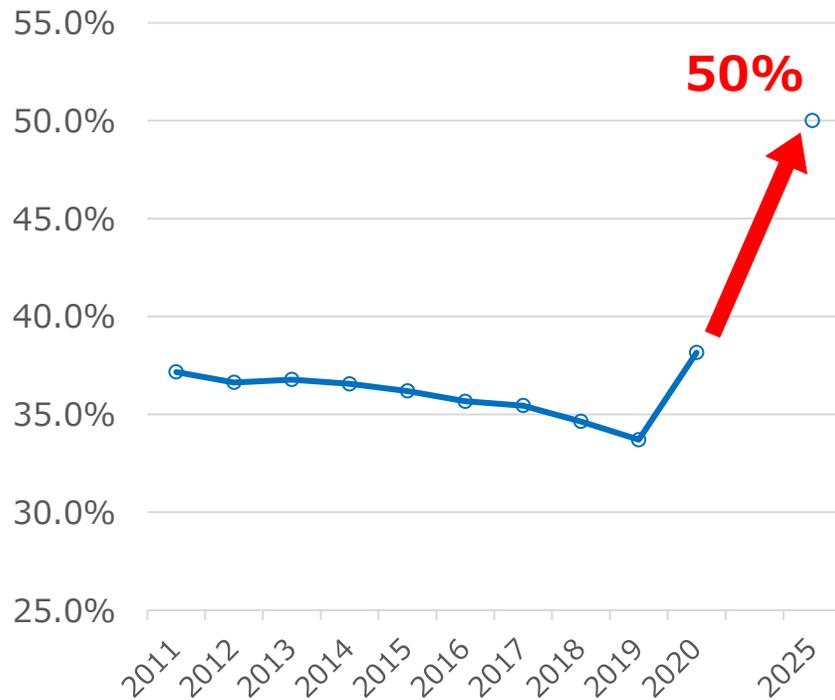
5. 業界特性に応じた独自の取組

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。

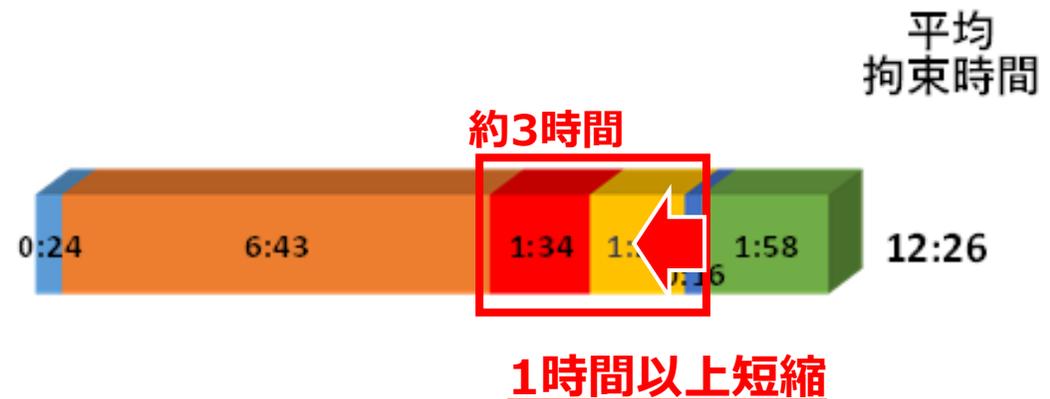
(参考) 積載率の向上／荷待ち・荷役作業等の時間の短縮

- 営業用トラックの積載率は約38%(2020年度)であり、50%に向上していくことが必要。
- 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・荷役作業等に係る時間は計約3時間(2020年度)であり、これを1時間以上短縮することが必要。

営業用トラックの積載率の推移



1運行の平均拘束時間とその内訳 (荷待ち時間がある運行)



※荷待ち時間がない運行についても、荷役時間（積卸し時間等）は発生する。
出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（令和2年度）」

(注)

- 1 「自動車輸送統計年報（国土交通省総合政策局情報政策本部）」より作成。
- 2 積載率 = 輸送トンキロ / 能力トンキロ
- 3 2020年分調査から調査方法及び集計方法を一部変更したため、変更前後の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されない。

(参考) 荷主による物流効率化に向けた対策の例

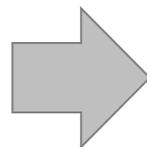
○パレット化による荷役時間の削減

生産拠点から納品先までパレット輸送することで、出荷・荷卸し時の作業時間を削減。

【バラ積み・バラ降ろし】



バラ積み・バラ降ろし
2～3時間/車



【パレット化】



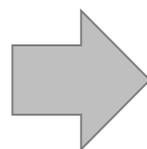
フォークリフト作業
20～30分/車

○バース予約システムの導入による荷待ち時間の削減

トラック到着時間の予約システムを導入することで、トラックドライバーの待機時間を削減するとともに、荷主企業側の作業効率も向上。※荷主企業向けアンケートの結果、システムを導入している事業者は約7%。

(経済産業省による令和4年度アンケート調査結果。回答数：約2,500社)

①事前に到着時間を予約



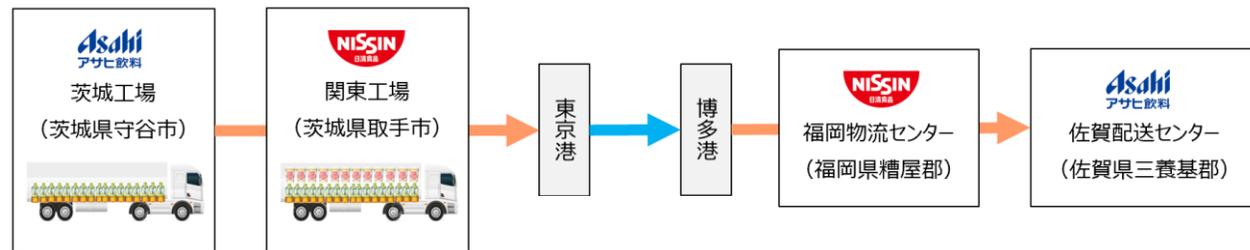
②待ち時間なしで荷積み・荷卸し



(参考) 荷主による物流効率化に向けた対策の例

○共同輸送

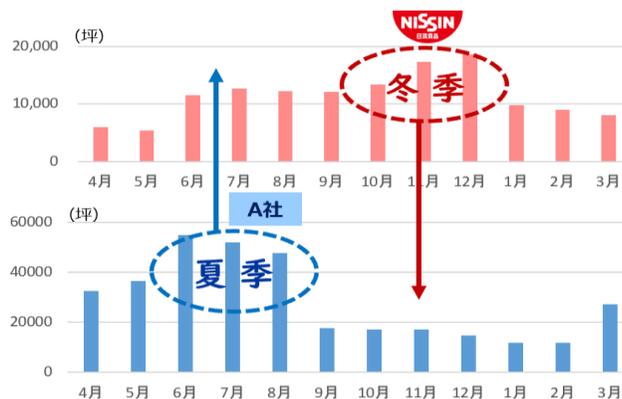
異業種企業による混載により、トラック輸送を効率化。



(出典) 日清食品株式会社

○倉庫相互利用

季節ごとの需要変化に合わせて、他社と倉庫を相互利用することで倉庫における保管を平準化。



冬季に需要が増加する即席麺と、夏季に需要が増加する飲料で倉庫における保管を平準化

(出典) 日清食品株式会社

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 / 5）

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。

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。

※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。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。

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。

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（2 / 5）

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

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。

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。

■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。

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。

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（3 / 5）

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

（2）実施することが推奨される事項

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。

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」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。

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とともに、働き方改革・や輸送の安全性の向上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。

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（4 / 5）

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して発送量を適正化する。

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（5 / 5）

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

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）

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、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

（略）

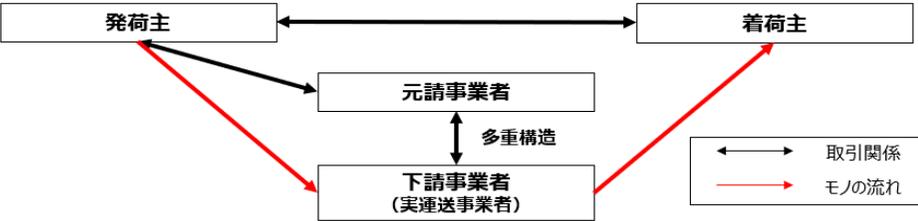
5. 業界特性に応じた独自の取組

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。

【参考】持続可能な物流の実現に向けた検討会（概要）

- 人口減少に伴う労働力不足による需給バランスのギャップに加え、2024年から施行されるトラックドライバーの時間外労働時間規制（物流の「2024年問題」）、燃料高・物価高の影響を踏まえ、**着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとするための検討会を2022年9月から開催。**（事務局：経産省・国交省・農水省）。

■ 論点

- ①労働時間規制による物流への影響
- ②物流の危機的状況に対する消費者や荷主企業の理解が不十分
- ③非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化
（発荷主～物流事業者、元請事業者～下請事業者、発荷主～着荷主）

- ④着荷主の協力の重要性
- ⑤物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進に向けた環境整備

■ スケジュール（想定）

- 2022年9月2日に第1回を開催。
- 2023年2月8日に中間取りまとめを公表。
- 2023年6月16日に第11回（最終回）を開催。
- 2023年夏頃を目途に最終とりまとめを公表予定。

※2023年7月3日～8月3日の期間において、最終取りまとめ（案）に係るパブリックコメントを実施している。

＜委員＞

大島 弘明	株式会社N X総合研究所 取締役
小野塚征志	株式会社ローランド・ベルガー パートナー
北川 寛樹	ボストンコンサルティンググループ合同会社 マネジングディレクター・パートナー
河野 康子	一般財団法人日本消費者協会 理事
首藤 若菜	立教大学 経済学部 教授
高岡 美佳	立教大学 経営学部 教授
根本 敏則	敬愛大学 経済学部 教授
二村真理子	東京女子大学 現代教養学部 教授
北條 英	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 理事
矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部 教授

＜事務局＞

経済産業省	商務・サービスグループ 物流企画室
国土交通省	総合政策局 物流政策課
国土交通省	自動車局 貨物課
農林水産省	大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課

＜オブザーバー＞

荷主・物流事業者団体（35団体）等

令和5年7月18日

「トラックGメン」の創設について

～ 全国 162 名の体制で荷主・元請事業者への監視を強化 ～

2023年6月2日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、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ため、2023年7月21日（金）に「トラックGメン」を創設し、緊急に体制を整備するとともに、当該「トラックGメン」による調査結果を貨物自動車運送事業法に基づく荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等に活用し、実効性を確保します。

- トラックドライバーは、他産業と比較して労働時間が長く、低賃金にあることから、担い手不足が課題。
- 荷主企業・元請事業者の理解と協力の下、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により、トラックドライバーの労働条件を改善することが急務。
- 国土交通省では、適正な取引を阻害する行為を是正するため、貨物自動車運送事業法に基づき、荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等を実施してきたが、依然として荷主等に起因する長時間の荷待ちや、運賃・料金等の不当な据え置き等が十分に解消されていない。
- このため、2023年7月21日に「トラックGメン」を創設。当該「トラックGメン」による調査結果を貨物自動車運送事業法に基づく荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等に活用し、実効性を確保。
- 「トラックGメン」の創設に当たっては、国土交通省の既定定員 82 人（8 人）の既存リソースを最大限活用するとともに、新たに 80 人（9 人）を緊急に増員し、合計 162 人（17 人）の体制により業務を遂行。

※（ ）の数値は、北海道運輸局における人数となります。

※ なお、以下の日程で北海道運輸局における「トラックGメン」に対する辞令交付式を行いますので、取材を希望される報道機関の方は、別紙によりお申し込み下さい。

日時：2023年7月21日（金）午前10時30分

場所：北海道運輸局 札幌第二合同庁舎 8階 海技試験場

申込先：hkt-hikkoshi@gxb.mlit.go.jp

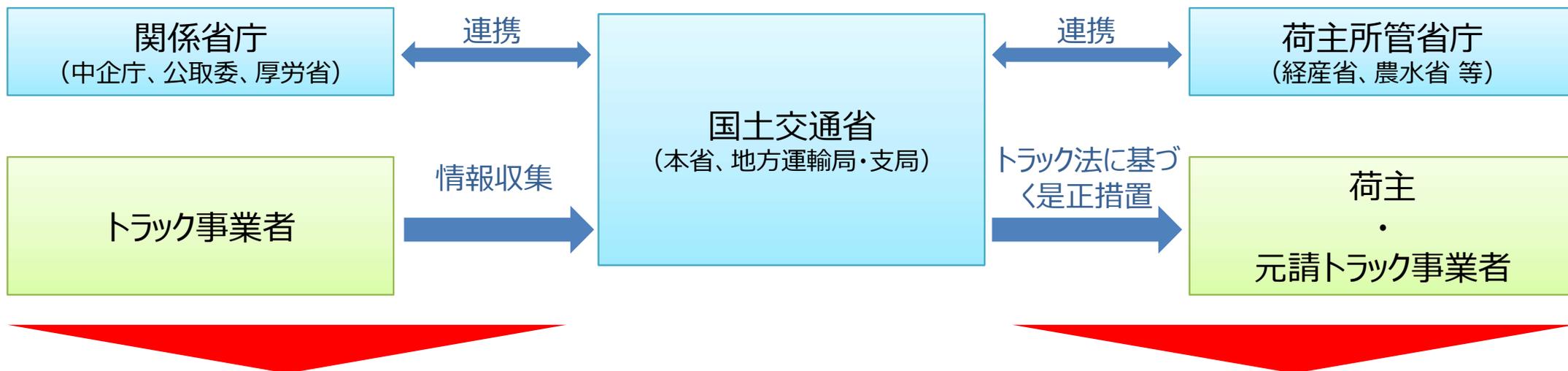
【問い合わせ先】国土交通省北海道運輸局自動車交通部
貨物課：砂田（すなだ）・三宅（みやけ）
TEL：011-290-2743(直通)

トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化

- **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（予定）、162名体制※で本省及び地方運輸局等に設置**

※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。

【成立:令和5年6月14日、公布・施行:令和5年6月16日】

改正の目的

- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制を見据え、平成30年の議員立法において時限措置として、「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度を創設
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ば
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「標準的な運賃」や「働きかけ」等の制度を継続的に運用することが必要

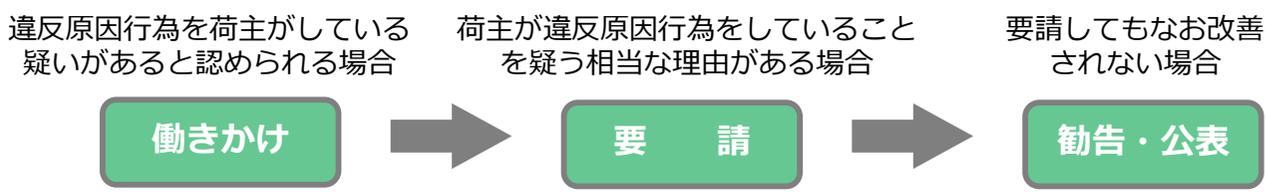
改正の概要

現行

【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】

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



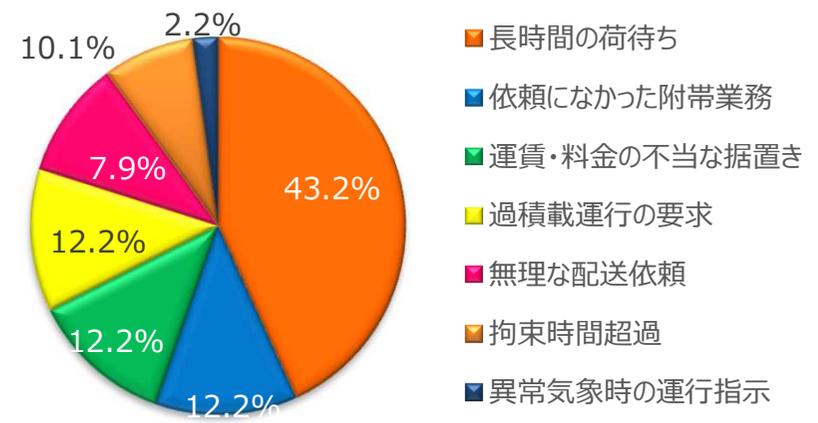
標準的な運賃

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

改正後

上記について「当分の間」の措置とする

違反原因行為の割合



「働きかけ」等の実施件数

要請: 4件 働きかけ: 82件

※令和元年7月～令和5年5月末までの累計

「道の駅」等を活用した中継輸送について

令和5年7月28日

北海道開発局建設部

道路計画課





- 北海道は広域分散型の地域構造であり、食や観光などを提供する生産空間の維持に向けた取組みの一環として、物流の「中継輸送」の実証実験を令和3年度から行っています。

北海道の物流を取り巻く課題(2024年問題)

令和6年4月から「自動車運転の業務」に働き方関連法が適用

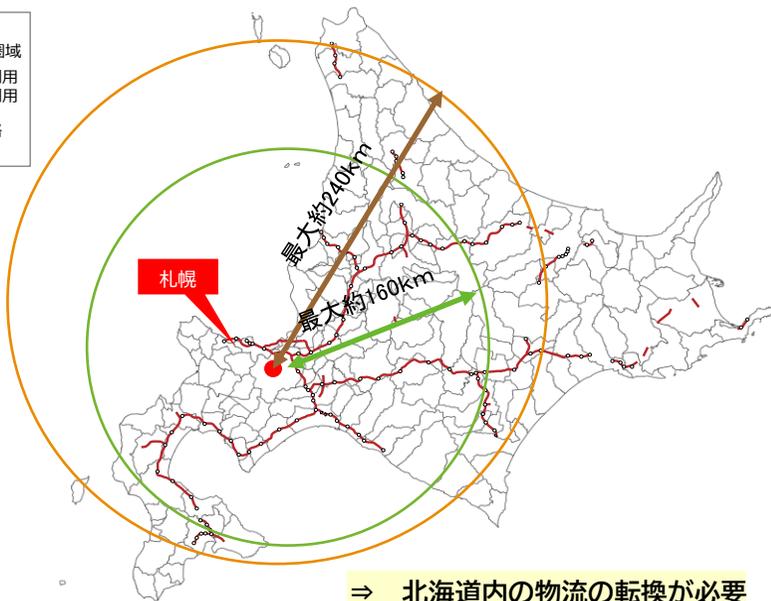
- ✓ 時間外960時間の上限
- ✓ 拘束時間は、1日13時間以内(運転は2日平均で9時間以内)

拘束時間 = 労働時間 + 休憩時間
 労働時間 = 作業時間(運転・整備・荷扱い) + 荷待ち時間

片道の運転時間が4.5時間程度が日帰り運送の限界

<札幌市からの4.5時間圏域イメージ>

- 凡例(イメージ)
- 札幌市からの4時間半圏域
 - 高速道路利用
 - 一般国道利用
 - 高規格道路
 - 一般国道



⇒ 北海道内の物流の転換が必要

物流課題の解決に向けた取組み

物流事業者との連携協力協定の締結

- 令和3年10月 北海道開発局とヤマト運輸株式会社が、北海道の生産空間の維持・発展のため、物流の確保などに関する連携協力協定を締結

■連携協力協定の締結の様子



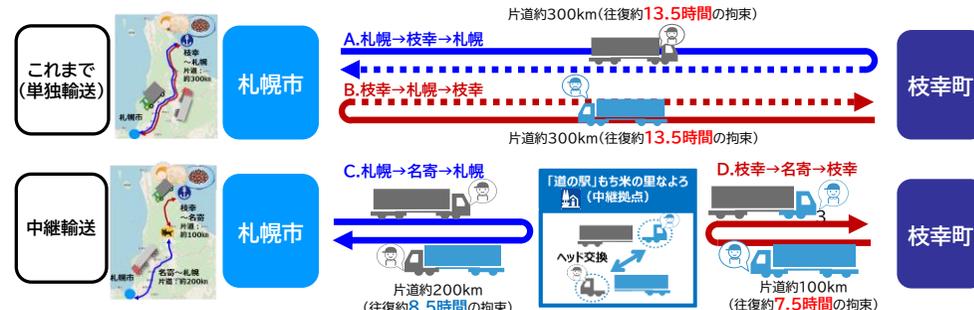
連携協力協定に基づく取組内容

- 物流の確保
- 道路交通の安全性の確保
- 災害等に伴い広域的に影響が及ぶ国道の通行止め時の情報共有

など

物流の確保に向けた取組み

- 物流システムの効率化と道の駅の交通拠点機能の強化を目的に、道の駅「もち米の里☆なよろ」において、中継輸送の実証実験を実施
- 各社ばらばらに輸送するのではなく、道の駅を活用し連携することでドライバーの運転時間の短縮を図る中継輸送の実証実験



▲中継輸送の概念図(これまでの単独輸送との比較)



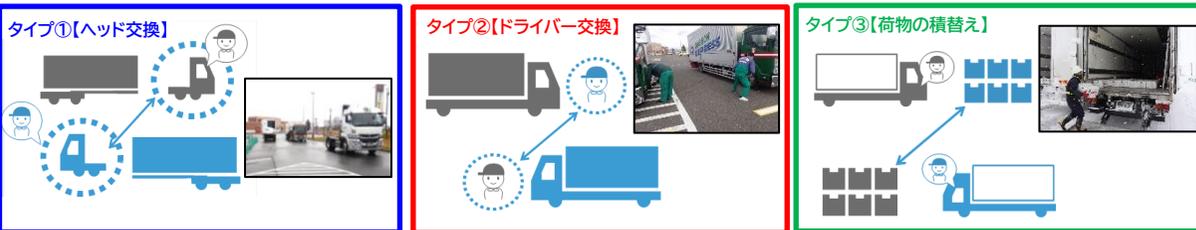
令和4年度「道の駅」を活用した中継輸送実証実験の概要

- 令和4年11月～12月に道の駅「もち米の里☆なよろ」において、様々な中継方式/輸送経路で中継輸送の実証実験を行いました。
- 特に、中継輸送と共同輸送を組み合わせ、空荷の削減とともに積載率の向上を図る輸送パターンを初めて試行しました。
⇒トラック(ドライバー)が5台(人)⇒3台(人)に効率化
- 空荷輸送の削減や積載率の向上のため、トラックドライバー同士が到着時間や車種等の情報を登録・確認するアプリを導入しました。

<令和4年度の中継方式/輸送経路>

- 令和3年度の実験に参加した物流事業者からトレーラーを保有していない物流事業者も利用できる仕組みのニーズがあったことから、令和4年度はドライバー交替・荷物積替えを追加し、中小事業者を含め参加事業者を公募して実施しました。(令和4年11/21～12/18、8社参加)

■中継方式



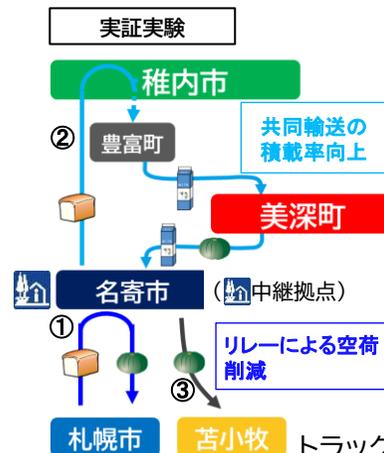
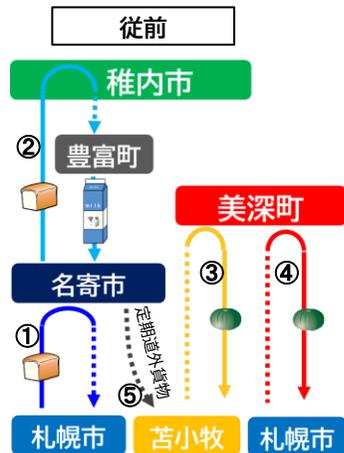
● 令和3・4年度実施 ● 令和4年度実施

■輸送経路

①中継輸送

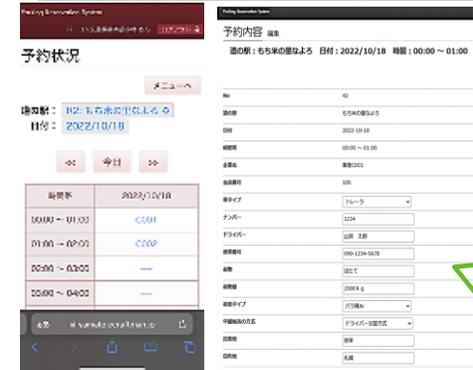
中継輸送のタイプ	出発地	中継拠点	目的地
ヘッド交換	枝幸	もち米の里☆なよろ (名寄市)	石狩
	枝幸		石狩
ドライバー交替	旭川		稚内
	稚内		札幌
荷物の積替え	枝幸		札幌

②中継輸送 + 共同輸送



<アプリを用いた登録・確認>

※物流の効率化のためには、中継輸送と合わせて、両荷となるような荷物のマッチングを行うことが必要



入力内容
・道の駅名、予約日、時間帯、企業名、ナンバー、荷物、荷役タイプ など

主な機能

- 物流事業者及びドライバーが、スマホで予約・確認
- お互いの車両ナンバー、タイプなどを予め確認可能
- 相手の携帯番号が分かり、必要に応じて連絡可能



▲共同輸送の積載率向上 (奥に牛乳、手前にカボチャの段ボールがある)



トラックが5台(人)⇒3台(人)と削減



- いずれの輸送パターンでも、トラックドライバーの労働時間削減(40~44%減)、輸送費用削減(34~45%減)、環境負荷削減(45~50%減)が確認されました。
- また、物流事業者から、中継輸送する荷物のマッチングを行う予約システムのニーズや、将来的な中継輸送の実施ニーズが確認されました。
- 名寄での実証結果を全道にも展開することで、生産空間を支える物流のサービス水準を確保する効果が期待できることから、今後、最適な中継拠点の配置や予約システムの改善などに向けて、官民が連携して検討します。

結果概要

• 労働時間の削減、輸送費用の低減、環境負荷の軽減効果を確認

	①中継輸送		②中継輸送 + 共同輸送
	札幌~名寄~稚内	旭川~名寄~稚内	札幌~名寄~稚内
総労働時間 (運転時間・荷役時間・休憩時間)	札幌発 約14.1時間 稚内発 約14.1時間 約41%削減	旭川発 約9.8時間 稚内発 約9.8時間 約40%削減	従前:トラック5台分 約39.5時間 実験:トラック3台分 約22.1時間 約44%削減
輸送費用の削減 (人件費・燃料費・高速代)	約12万円 約7万円 約42%削減	約9万円 約6万円 約34%削減	約20万円 約11万円 約45%削減
環境負荷の削減 (CO2排出量)	854kg 431kg 約50%削減	730kg 365kg 約50%削減	1,316kg 722kg 約45%削減

今後の取組

■予約システムの改善

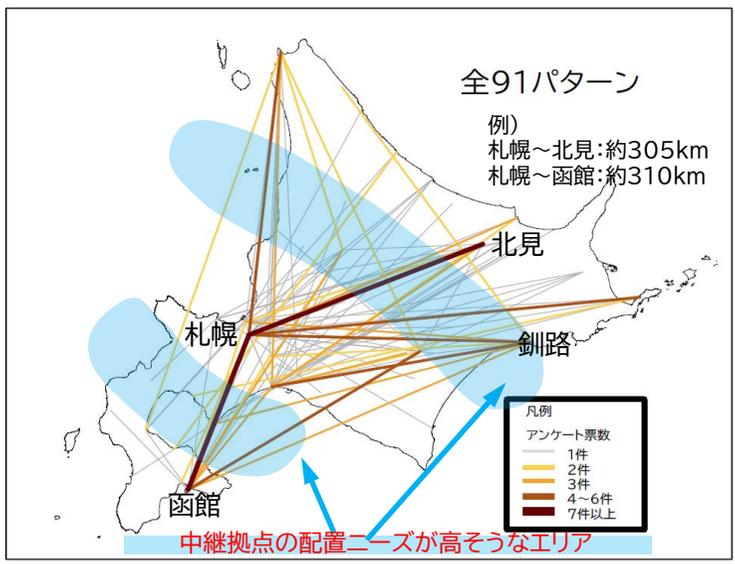
実証実験の参加者から、以下の改善ニーズが確認されました。

- 配達完了の報告・確認やリアルタイムでの車両位置の確認ができるが良い
- 今回は、マッチング自体は運送事業者間の情報共有および調整で行ったが、マッチング自体を自動化する機能が本格導入に向けては必要

■最適な中継拠点の配置

令和4年度に道内の物流事業者※1を対象に実施したアンケート(回答数N=212件)より、将来的に中継輸送を実施したいODパターン(市町村間における輸送OD)は、以下に示す91パターンがありました。このうち、札幌~北見、札幌~函館等はアンケート票数が多くなっており、北海道内の物流事業者の主要な中継輸送ODパターンと考えられます。

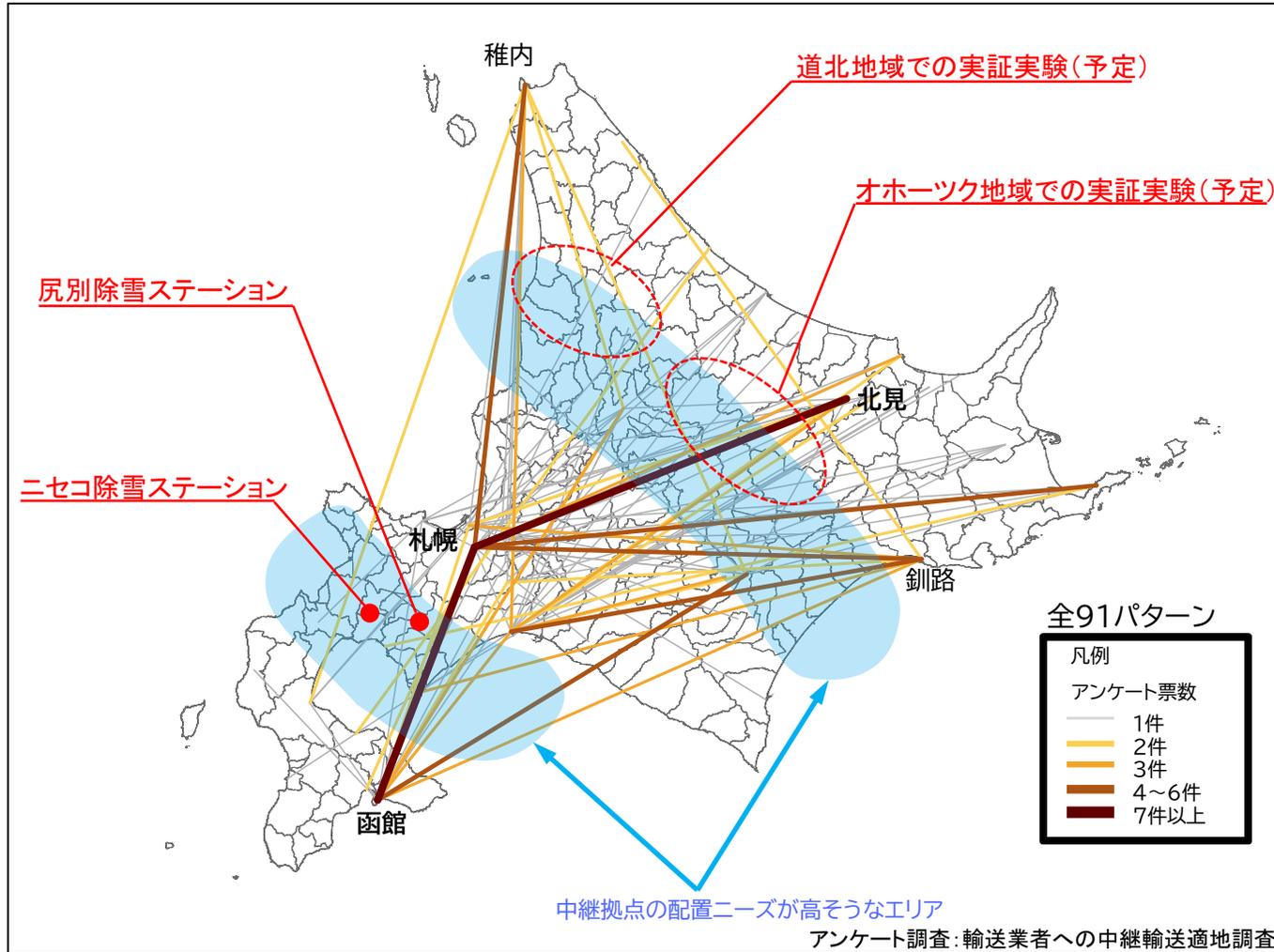
※1:貨物自動車運送業法による許可を所得した道内に営業所のあるトラック事業者(4,792社)



アンケート調査:輸送業者への中継輸送適地調査

令和4年度に道内の物流事業者※1を対象に実施したアンケート(回答数N=212件)より、将来的に中継輸送を実施したいODパターン(市町村間における輸送OD)は、以下に示す91パターンを確認。
 このうち、札幌―北見、札幌―函館等はアンケート票数が多くなっており、北海道内の物流事業者の主要な中継輸送ODパターンと考えられる。
 この動線上の中間に立地するエリアが中継拠点の配置ニーズが高そうなエリアと考えられ、このエリアに立地する道路施設(道の駅、駐車帯、SAPA、除雪ステーション等)を対象に中継輸送拠点候補箇所を検討。

※1:貨物自動車運送業法による許可を所有した道内に営業所のあるトラック事業者(4,792社)



※赤字箇所は令和5年度に実証実験を予定箇所

後志地域での中継輸送実証実験（除雪ステーション活用の例）

【課題・目的】 地方部は1つの中継拠点で広域な地域をカバーしており、輸送が非効率となっている。
地方部の中継拠点から配送エリア内各地への輸送を効率化することを目的とする。

(中継拠点の機能)

- ①都市間の輸送を中継する機能
- ②地方部の中継拠点から配送エリア内各地への輸送を中継する機能←今回の実証実験での着眼点

【実証実験概要】 道路施設（除雪ステーション）を中継拠点として活用することにより、都市間（千歳⇔倶知安）を輸送する大型トレーラーから後志地域内（中継拠点⇔各市町村）を輸送する小型トラックに荷物を積替える中継拠点を、現状の1箇所から3箇所に増設。

【期間】 令和5年7月3日(月)～令和6年3月29日(金)の平日

【場所】 ニセコ除雪ステーション、尻別除雪ステーション

【効果検証】

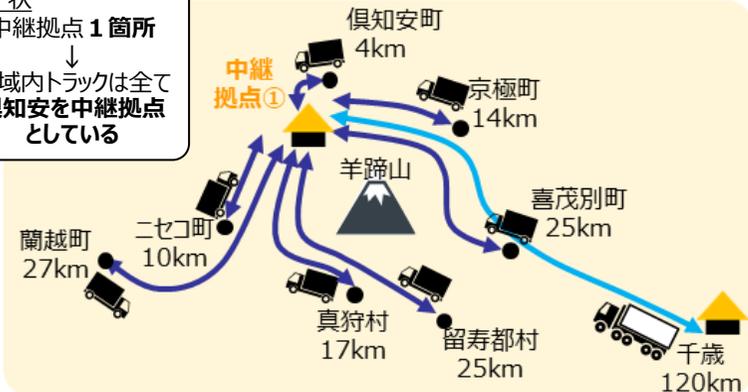
除雪ステーションの活用による、ドライバーの労働時間、輸送費用、環境負荷の変化等を把握

<後志地域の物流中継地点>



実証実験のイメージ

現状
中継拠点1箇所
↓
地域内トラックは全て倶知安を中継拠点としている



○配送距離概算

現状(片道)	
都市間トレーラー	約120km
地域内トラック	約122km
合計	約242km

実験時
中継拠点3箇所
↓
地域内トラックは最寄中継拠点を活用



実験時(片道) 想定	
都市間トレーラー	約130km
地域内トラック	約46km
合計	約176km

効率化

凡例

- 千歳 都市間トレーラー 移動経路・距離 (千歳→中継拠点)
- 町・村 地域内トラック 移動経路・距離 (各町村→中継拠点)
- 従来の拠点 (倶知安および千歳)
- 中継拠点 除雪ST (ニセコおよび尻別)

農林水産物・食品流通の合理化に向けて

農林水産省
大臣官房 新事業・食品産業部 食品流通課

農林水産物・食品流通の合理化に向けた施策

インフラ × 標準化 × デジタル



- 集出荷施設、卸売市場整備に対する補助
- 食品流通事業者の冷蔵庫等への低利融資



- ガイドラインの策定
- モデル形成、実証



- モデル形成、実証

青果物流通標準化ガイドライン

- 青果物流通標準化検討会では、検討項目ごとに**分科会**を設けて議論。
- **令和5年3月**に**ガイドライン**を策定。

ガイドラインの概要

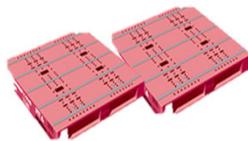
○ パレット循環体制

1. サイズ・材質

- ・原則1.1m×1.1m (**11型**)
- ・**プラスチック製**を推奨

2. 運用

- ・利用から回収まで**レンタル**が基本
- ・パレット管理が不可欠。青果物流通業者の**意識醸成**が必要
- ・パレットの**情報共有システム**の構築・導入を推進



○ 外装サイズ

1. 最大平面寸法

- ・最大平面寸法は1.1m×1.1m
- ・パレットからは**み出さない**ように積み付け

3. 荷崩れ防止・品質劣化防止

- ・湿気による品質劣化を防止するよう、**簡潔なラッピング**

2. 最大総重量

- ・プラスチックパレットの耐荷重を踏まえて**1 t**

4. 外装サイズの寸法

- ・品目ごとに標準となる**段ボールサイズ**を順次設定。導入産地を順次拡大。

(積み付けの様子)



(荷崩れ防止策)



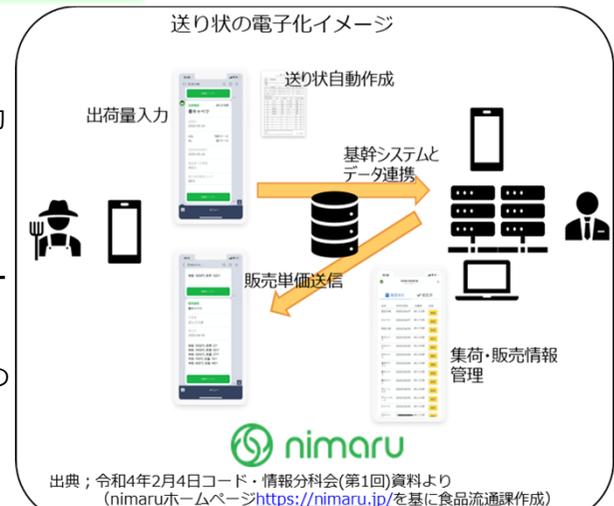
○ コード・情報

1. 納品伝票の電子化

- ・**送り状**、**売買仕切書**を優先
- ・送り状・売買仕切書の標準的な記載項目を提示

2. コード体系の標準化

- ・商品では**青果物標準品名コード** (JA全農のベジフルコード) を活用
- ・事業者では**県連、JA、市場の事業者コード**を活用



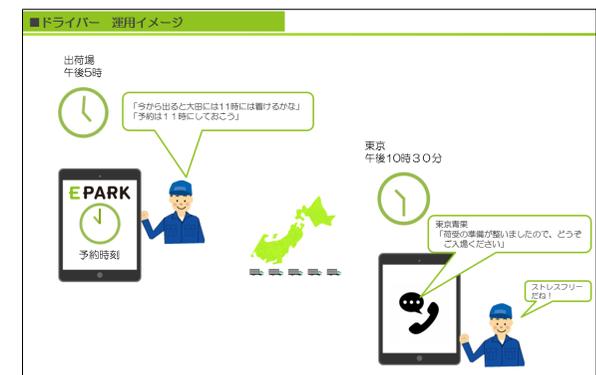
○ 場内物流

1. トラック予約システム

- ・到着時間等を予約。荷下ろし待ち時間を削減。

2. 場内物流改善体制の構築

- ・開設者を中心に、卸売業者、仲卸業者等による場内物流改善体制を構築
- ・市場内の**パレット管理**、**荷下ろし等の秩序形成**、法令遵守を促進

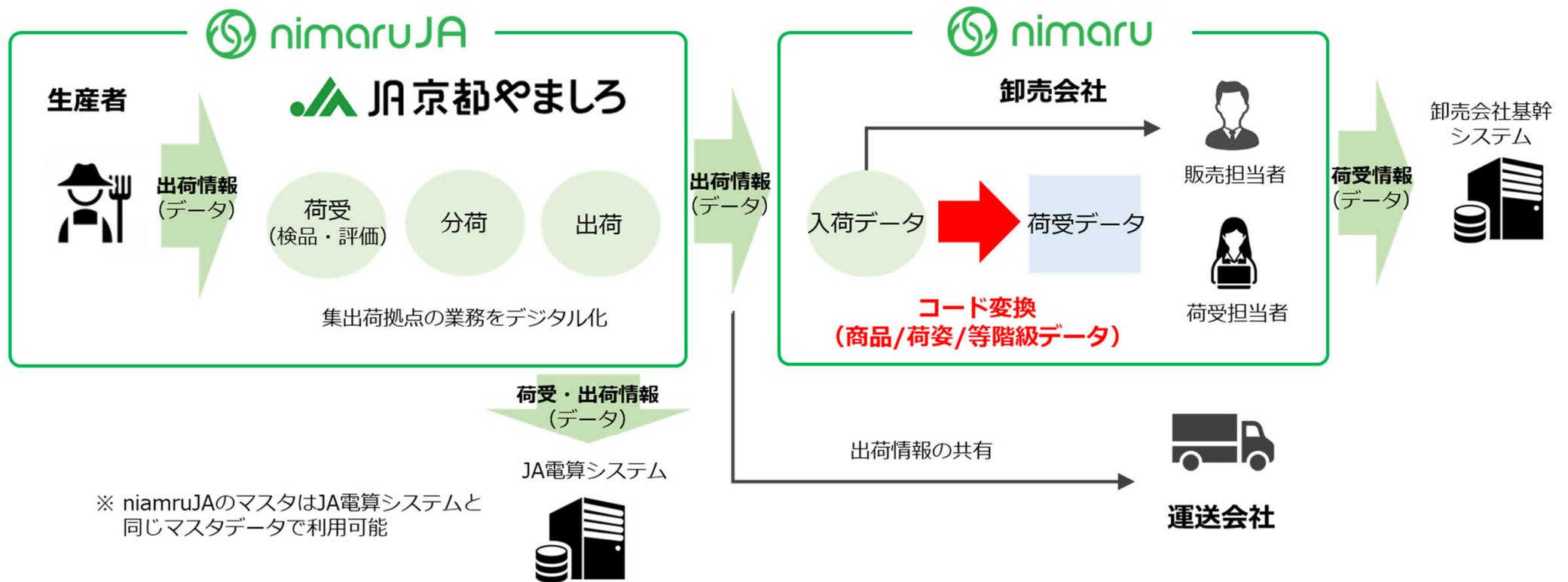


花き流通標準化ガイドライン（令和5年3月策定）における標準化項目について

項目	内容
<p>1. 台車</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 主に鉢物については、産地の出荷拠点から卸売市場までの幹線輸送における手荷役解消のため、台車での輸送を推奨。 ● 全国的に利用されているフル台車のサイズと、実証実験で開発したハーフ台車のサイズを標準的な台車のサイズとして推奨。 <ul style="list-style-type: none"> フル台車：W1055mm×D1285mm×H2068mm（写真左） ハーフ台車：W520mm×D1280mm×H1900mm（写真右） <div style="text-align: right;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">台車の統一</div> </div> 
<p>2. パレット・外装</p>	<p>【パレット】</p> <div style="text-align: right;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">パレットサイズの統一</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-left: 20px;">段ボールサイズの統一</div> </div> <ul style="list-style-type: none"> ● 主に切り花については、産地の出荷拠点から卸売市場までの幹線輸送における手荷役解消のため、パレットでの輸送を推奨。 ● 平面サイズ1100mm×1100mmを標準化。 <p>【外装】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 標準の平パレット1,100mm×1,100mmに合わせ、例えば次のようなサイズの横箱段ボールの使用を推奨。 <ul style="list-style-type: none"> タイプA：長さ1,100mm×幅360mm×高さ260mm タイプB：長さ1,100mm×幅360mm×高さ173mm タイプC：長さ1,100mm×幅360mm×高さ130mm タイプD：長さ1,100mm×幅275mm×高さ130mm など （写真はT11パレットにタイプA～Dの4種類の標準箱を積み上げた様子 ▶） <p>〔品目特性を踏まえて、必要に応じて縦箱段ボールの使用も可能。〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 検品作業等が効率的になるようラベル等の表示の向きをそろえた積み付けモデルを推奨。 
<p>3. コード・情報</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ペーパレス化・データ連携を前提とし、帳票の標準項目を設定。 （出荷者名、卸売業者名、品名、等階級、数量、単価など） <div style="text-align: right;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">情報伝達方式の統一</div> </div>

青果物流通の生産者 – J A – 卸売業者間のデータ連携

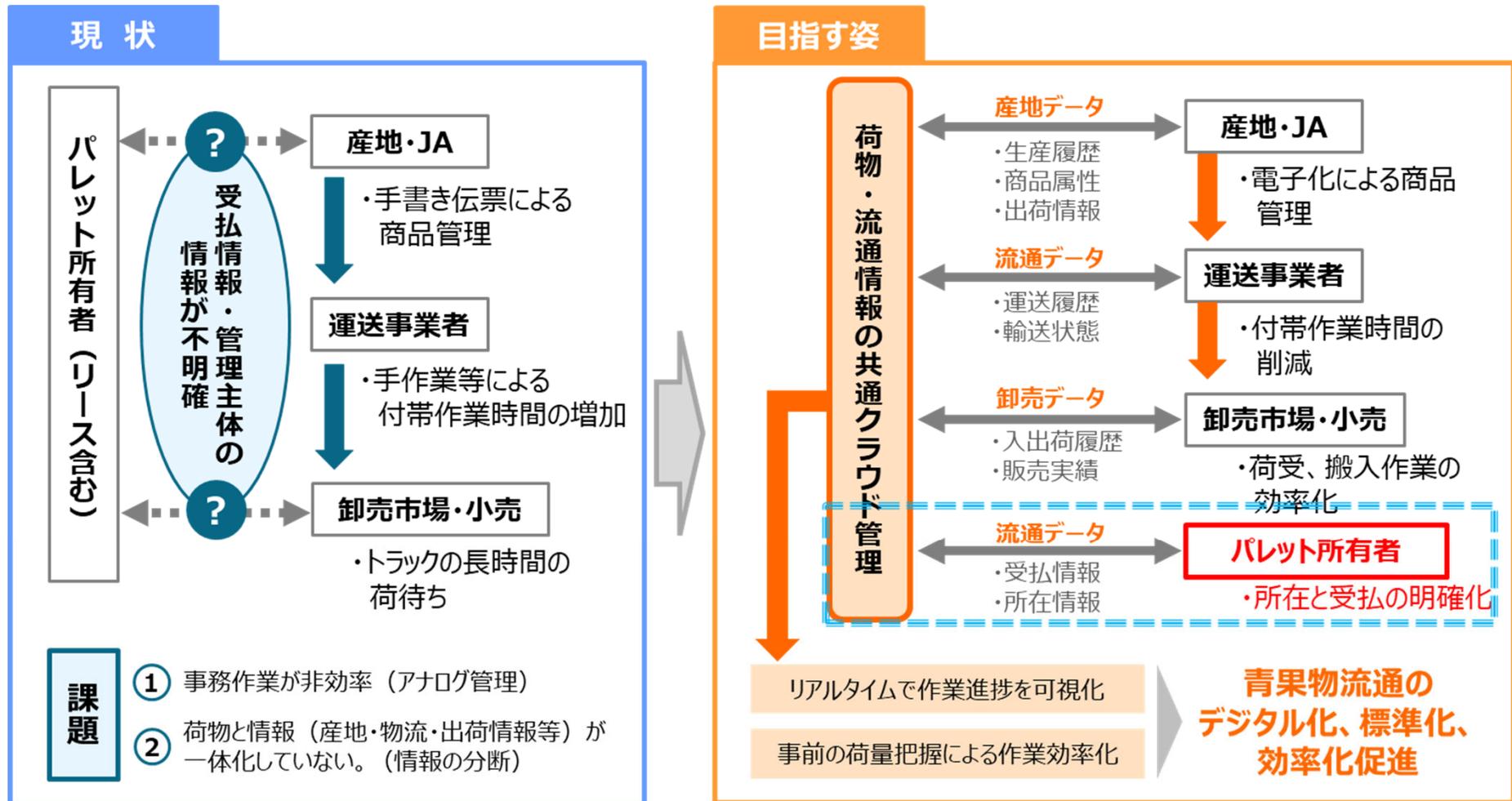
- 事業者間で出荷情報をデータ共有。同一データをコードマッピングを通して各事業者の基幹システムへ取り込みが可能なプラットフォームを提供



『niamruJA』及び『niamru』は、クラウドの仕組みにより情報の共有や全ての処理がスマホやタブレット、PCで可能

パレット管理・パレット単位の荷物情報の共有化

- 青果物流通に係る関係者（JA・全農・運送事業者・卸売市場等）が連携して、ICTを活用したパレット単位によるデータ連携システムの導入を図り、青果物流通における持続可能な物流体制の構築を進める。



第2回 青果物流通標準化検討会コード・情報分科会全国農業協同組合連合会説明資料より抜粋

○ 適正な価格形成への理解醸成と食品アクセスの確保のうち
生鮮食料品等サプライチェーン緊急強化対策

【令和4年度補正予算額 876百万円】

＜対策のポイント＞

我が国経済の再生と社会情勢や需要の変化を見据え、食品流通の合理化を進めるため、卸売市場や食品流通団体等が取り組む生鮮食料品等の安定供給機能を確保するサプライチェーンの改善・強化を支援します。

＜事業目標＞

- 事業実施者の取扱数量又は金額を5%以上拡大 [令和6年まで]
- 流通における所要時間や経費等を30%以上削減、食料品アクセス問題の解消

＜事業の内容＞

1. サプライチェーン強化実証

生鮮食料品等の安定供給を継続的に行うための先進的な取組（共同配送、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等）の実証を支援します。

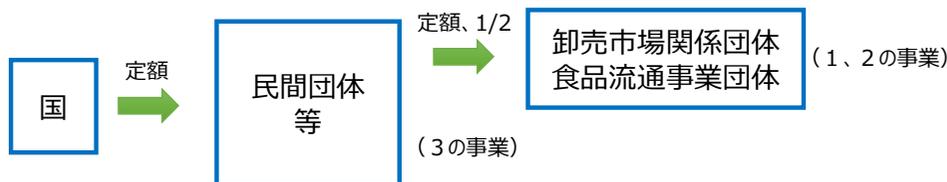
2. 設備・機器等導入支援

トラックドライバーの負担軽減のための物流改善や食料品アクセスの確保等サプライチェーンの機能強化に対する取組を支援します。

3. 推進事業

1及び2の事業の推進を支援します。

＜事業の流れ＞



＜事業イメージ＞

共同配送の推進	モーダルシフトの推進	ラストワンマイル配送の確保
<p>1.実証</p> <p>共同配送システム</p> <p>・共同配送のシステム実証等</p>	<p>1.実証</p> <p>・モーダルシフトを実現するための輸送実証等</p>	<p>1.実証</p> <p>＜自動配送＞</p> <p>＜バーチャルスーパーマーケット＞</p> <p>・ラストワンマイル配送実証等</p>
<p>2.設備・機器等導入</p> <p>・加工機器・冷蔵庫の導入等</p>	<p>2.設備・機器等導入</p> <p>・パレタイザー、クランプフォークリフトの導入等</p>	<p>2.設備・機器等導入</p> <p>・移動販売車、無人店舗システムの導入等</p>

【お問い合わせ先】 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課 (03-3502-8237)

等