資料２

我が国の物流を取り巻く現状と取組状況

2022年9月2日

経済産業省・国土交通省・農林水産省

１．我が国の物流を取り巻く現状

（１）物流の現状

（２）「2024年問題」

（３）燃料価格高騰関係

２．行政の取組状況

１．我が国の物流を取り巻く現状

（１）物流の現状

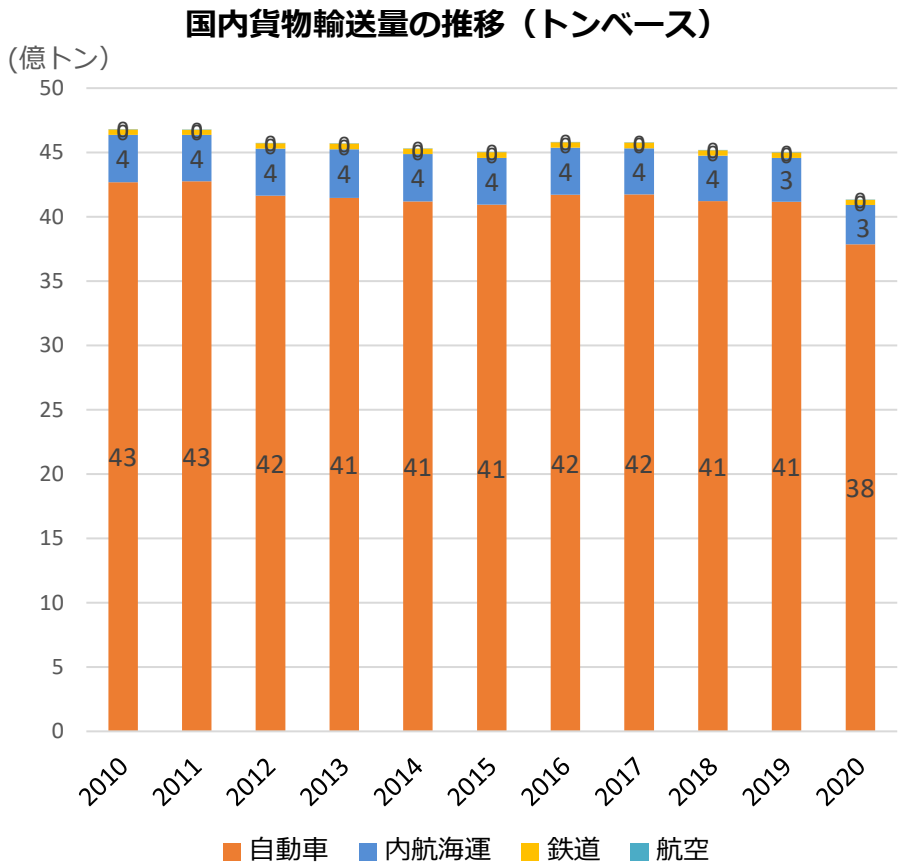
（２）「2024年問題」

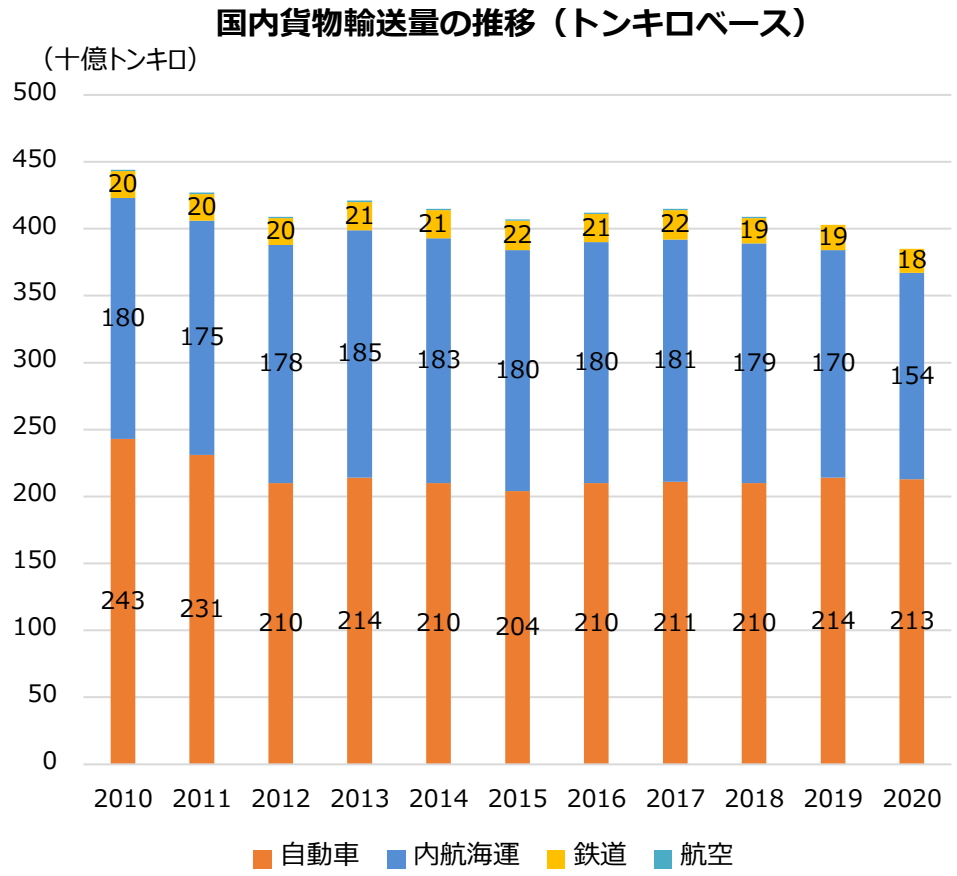
（３）燃料価格高騰関係

２．行政の取組状況

1.（1）　物流の現状：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年度は大幅に減少した。
- 国内貨物のモード別輸送（トンキロベース）は、**<u>自動車が約５割、内航海運が約４割</u>**を占め、鉄道の占める割合は全体の５％程度。





（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。

1.（1）　物流の現状：新型コロナウイルス感染症の影響（物流事業者への影響）

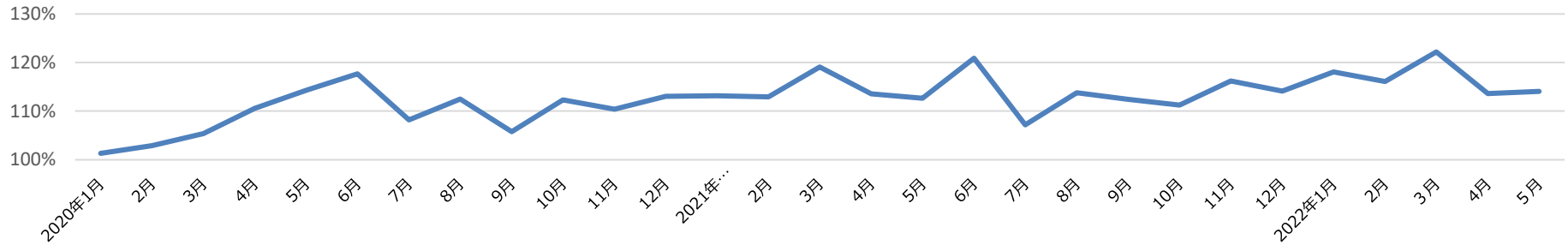
- BtoB貨物については、経済の停滞等を受け、一時大幅に貨物量が減少した。
- 宅配便については、通販需要等の拡大により、取扱量の増加傾向がみられた。

貨物動向（2019年同月比）

【国内貨物】		2022年1月	2022年2月	2022年3月	2022年4月	2022年5月	(参考)2019年度比 2020年度累計
・トラック主要24社（重量トン）（%）		+4.3	+1.7	+8.8	+2.3	+1.8	▲0.5%
・鉄道貨物（重量トン）（%）		▲11.5	▲16.7	▲9.9	▲13.4	▲17.6	▲8.6%
・内航海運：貨物船（重量トン）（%）		▲11.6	▲14.1	▲10.4	▲11.4	▲13.1	▲10.9%
：油送船（重量トン）（%）		▲3.6	▲10.6	▲0.1	▲9.3	▲6.6	▲8.1%
【国際貨物】							
・価 額 ベース(円)（%）	輸　出	+13.6	+12.6	+17.5	+21.2	+24.2	▲11.1%
	輸　入	+21.8	+29.8	+32.7	+35.0	+41.7	▲13.7%

（出典）国土交通省総合政策局情報政策課「トラック輸送情報」（トラック主要24社）、「内航船舶輸送統計調査」（内航海運）、JR貨物「輸送動向について」（鉄道貨物）、財務省「貿易統計」（国際貨物）より、国土交通省総合政策局物流政策課作成

宅配便取扱個数（2019年同月比）

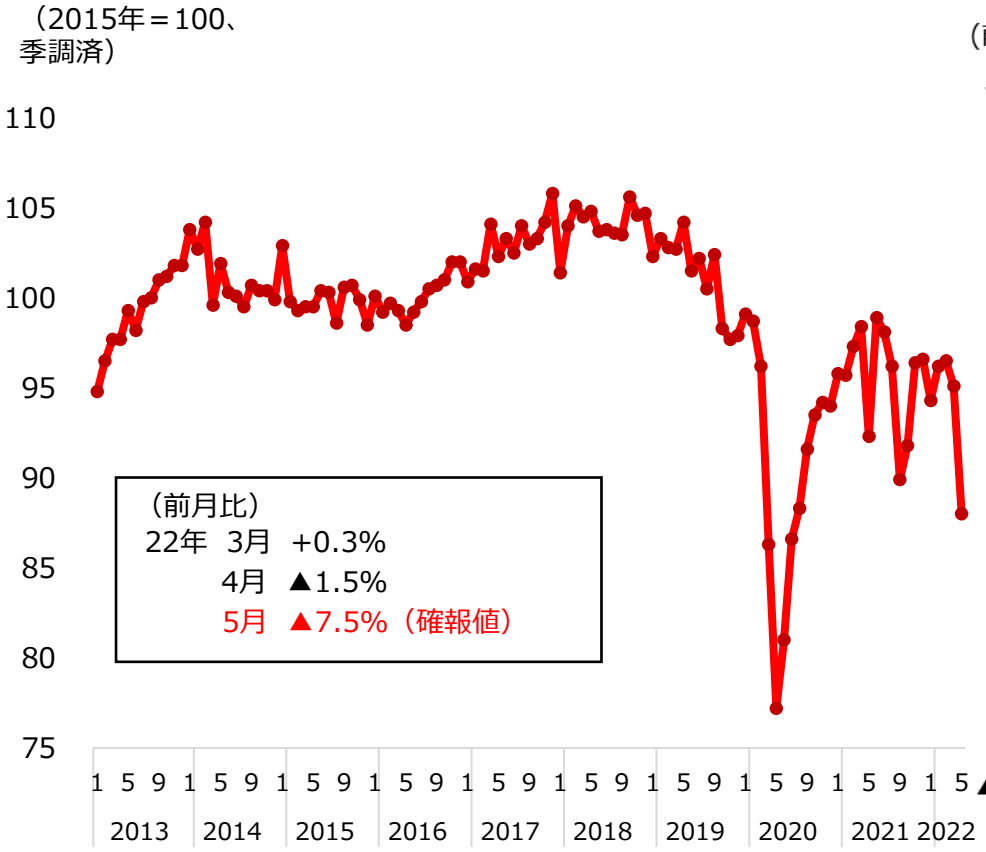


（出典）国土交通省総合政策局情報政策課「トラック輸送情報」より、国土交通省総合政策局物流政策課作成

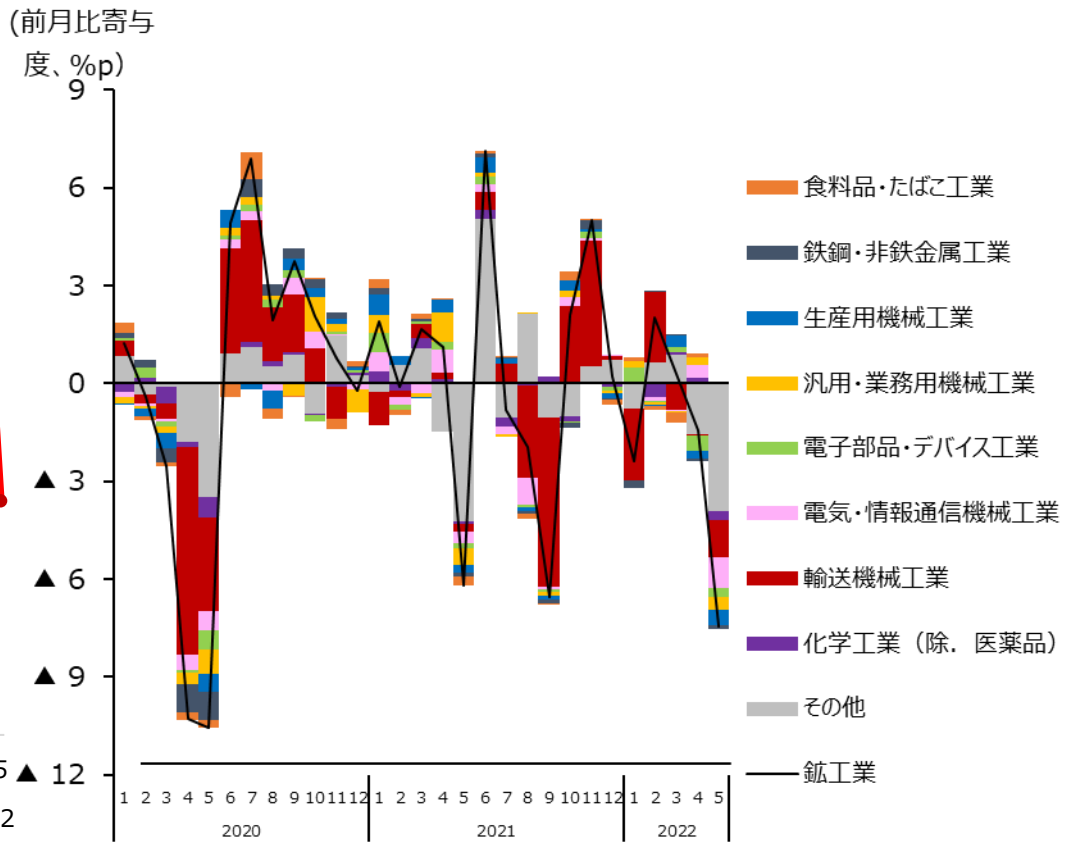
【参考】生産活動（鉱工業指数）の推移

- 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、2020年は工業生産が大きく低下しており、2022年5月現在でも、コロナ以前までの水準には戻っていない。

鉱工業指数の推移



変動要因（業種別）



（出典）経済産業省「鉱工業指数」

1.（1）物流の現状：各物流業界の概要

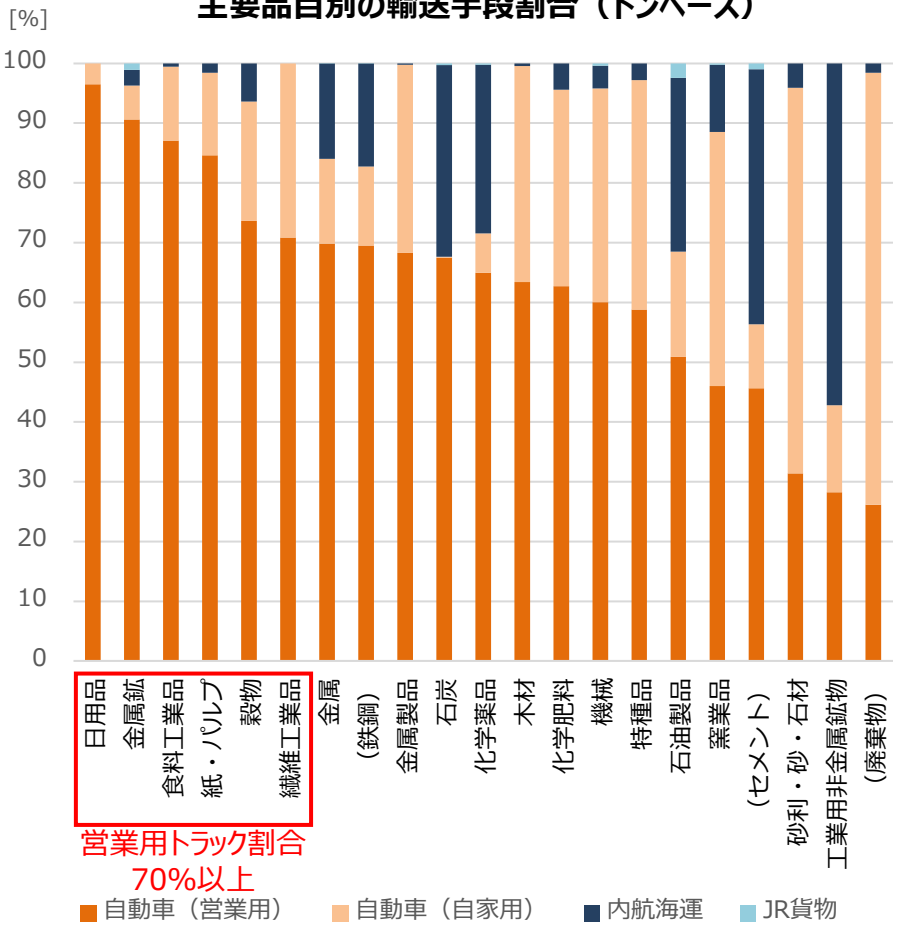
区分	営業収入（億円）	事業者数	従業員数（千人）	中小企業率
トラック運送業	193,576	62,599	1,940	99.9%
JR貨物	1,610	1	5	-
内航海運業	8,604	3,376	69	99.7%
外航海運業	32,494	190	7	58.7%
港湾運送業	9,784	859	51	88.2%
航空貨物運送事業	2,719	22	42	50.0%
鉄道利用運送事業	3,311	1,140	8	86.0%
外航利用運送事業	3,797	1,105	5	81.0%
航空利用運送事業	6,397	203	14	69.0%
倉庫業	23,202	6,382	115	91.0%
トラックターミナル業	319	16	0.5	93.8%
計	285,813	-	2,257	-

※ 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。
※ データは令和元年度のもの（一部例外、推計値有り）。この他に内航利用運送事業者、自動車利用運送事業者が存在。
※ 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。
※ トラック運送業は軽自動車を除く。

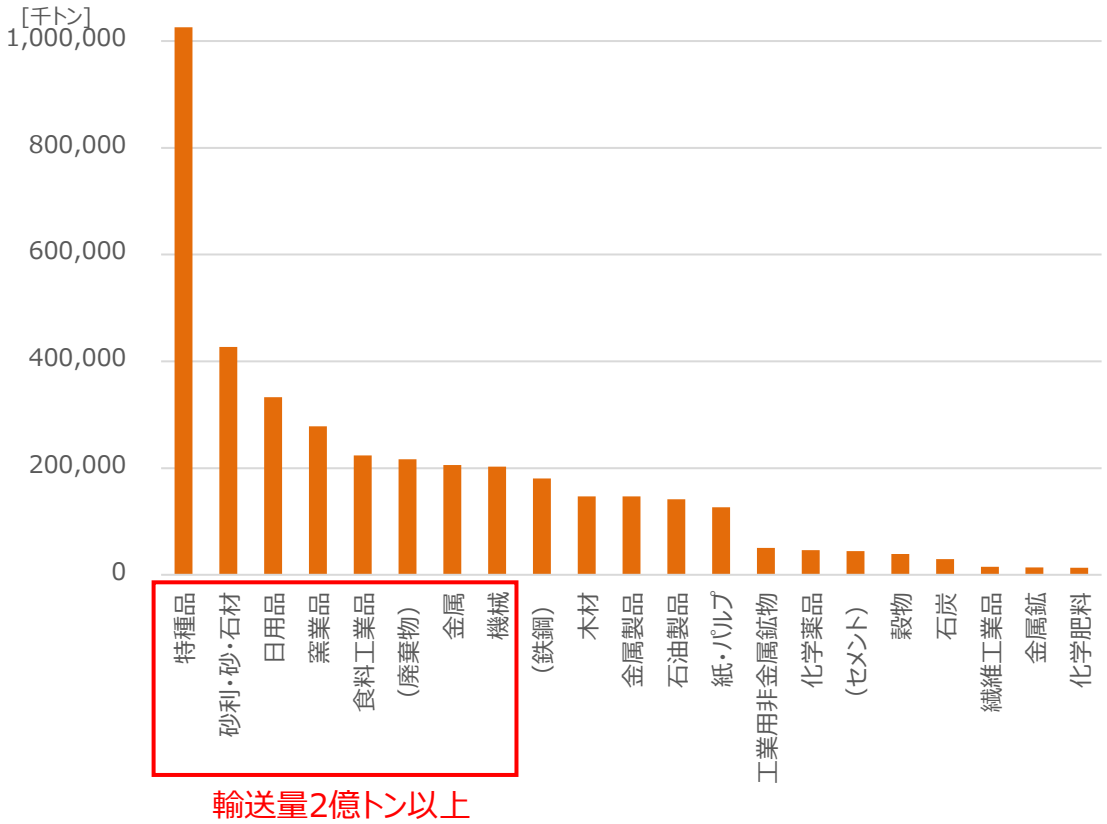
1.（1）　物流の現状：業界別でのトラック輸送概況

- 輸送手段に占める営業用トラックの活用割合が特に多いのは日用品、金属鉱、食料工業品等。石油製品や窯業品など、自家輸送や内航海運を主な輸送手段とする品目も存在する。

【割合の観点】
主要品目別の輸送手段割合（トンベース）



【絶対量の観点】
主要品目別トラック輸送量
（トンベース・平成31年度／令和元年度）



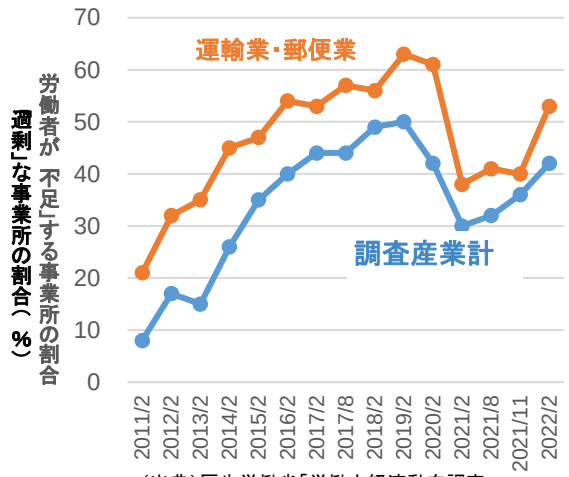
（出典）「数字でみる物流2021年度」より経済産業省作成

1.（1）　物流の現状　トラックドライバーの働き方を巡る状況

- 物流分野における**労働力不足が近年顕在化**しており、トラックドライバーが不足していると感じている企業は増加傾向。
- 年齢構成は全産業平均より**若年層と高齢層の割合が低く、中年層の割合が高い**ほか、労働時間も全産業平均より**約2割長い**。

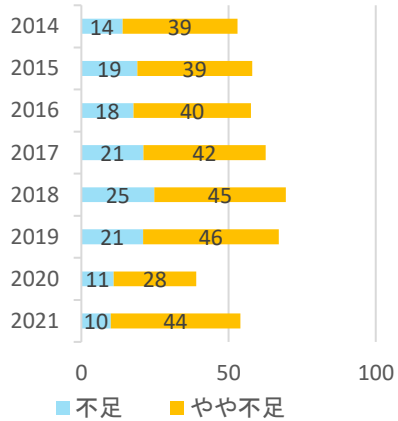
人手不足

<常用労働者の過不足状況>



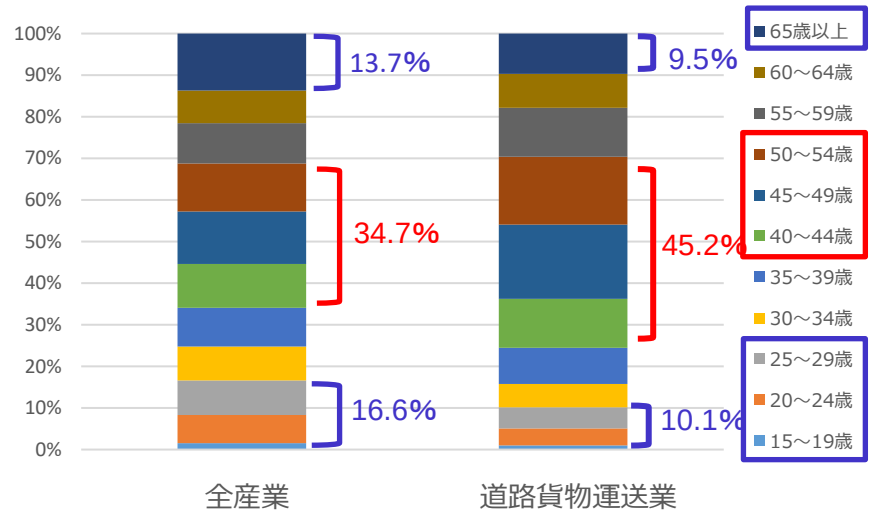
（出典）厚生労働省「労働力経済動向調査」

<トラックドライバーが不足していると感じている企業の割合>



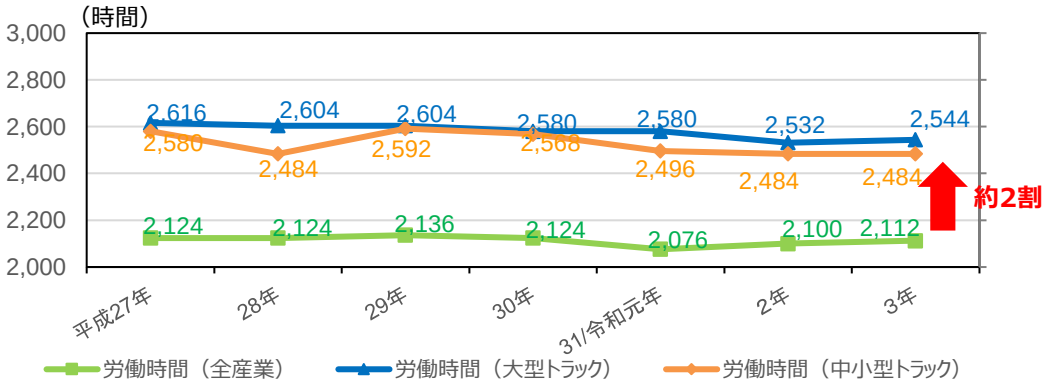
（出典）全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」
※各年の第2四半期（7月～9月）の数値を掲載

年齢構成



（出典）総務省「労働力調査」

労働時間



（出典）厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

(参考) 鉄道貨物協会H30報告書におけるトラックドライバー需給予測

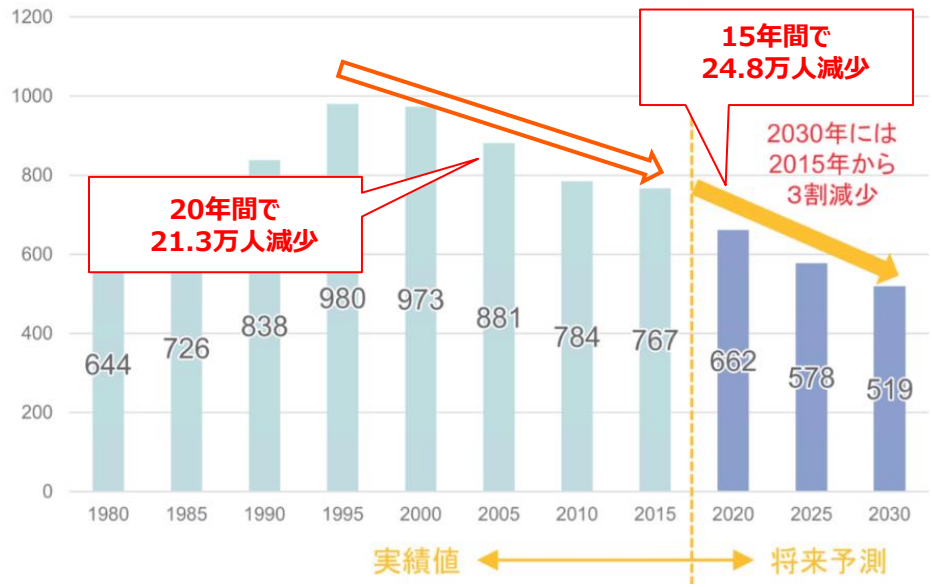
○2028年度の営業用トラック輸送量と営業トラック分担率の予測値から、ドライバー需要量を予測→**2028年度：約117.5万人**
○将来人口予測からドライバーの供給量を予測→**2028年度：約89.6万人**
○上記を踏まえると、**2028年度には約27.8万人のドライバー不足**が予測される。

※参考URL
https://rfa.or.jp/wp/pdf/guide/activity/30report.pdf

1.（1）　物流の現状：トラック輸送の担い手数の推移

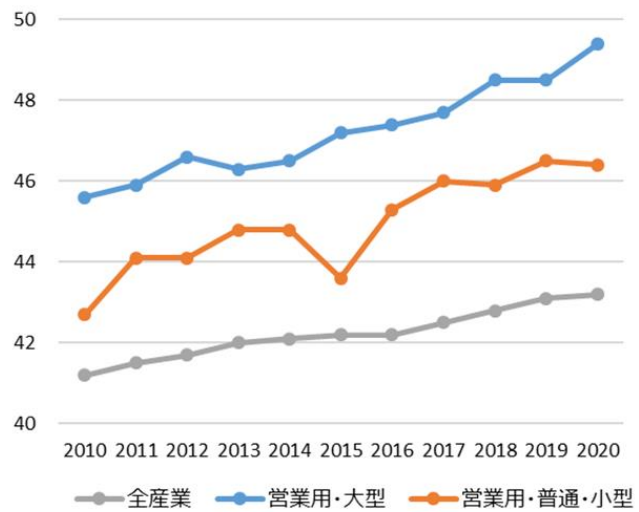
- 我が国の生産年齢人口は中長期的に減少傾向にあり、65歳以上の人口が増加していく。
- トラックドライバーについては、労働環境（労働時間、業務負荷等）から人材確保が容易ではなく、全産業に比して、平均年齢が3～6歳程度高い。
- また、道路貨物運送業は65歳以上の就業者の割合も少ない業種となっており、**対策を講じなければ、担い手の減少が急速に進んでいくおそれがある**。

道路貨物運送業の運転従事者数の推移



（出典）日本ロジスティクスシステム協会（JILS）「ロジスティクスコンセプト2030」2020年2月

トラックドライバーの平均年齢の推移

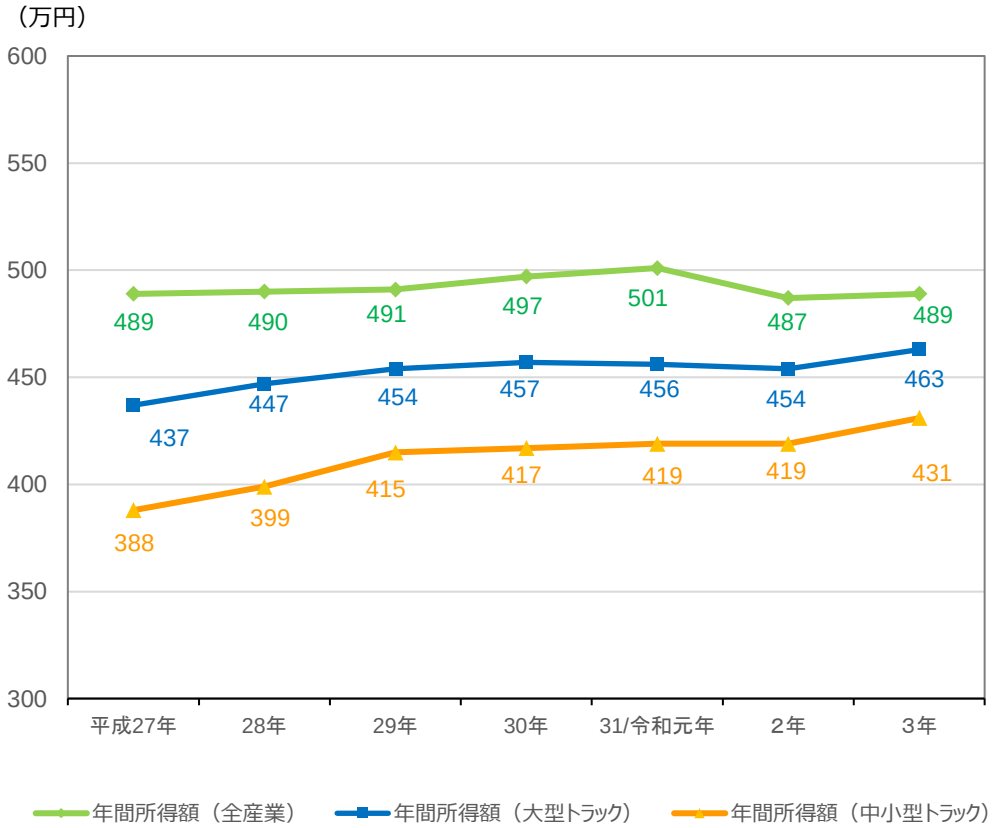


「賃金構造基本統計調査」より経済産業省作成
令和2年に調査項目及び調査方法の見直しが行われたため、令和元年以前については、「令和2年調査と同じ推計方法を用いた過去分の集計」を用いた。

1.（1）　物流の現状：トラックドライバーの年収

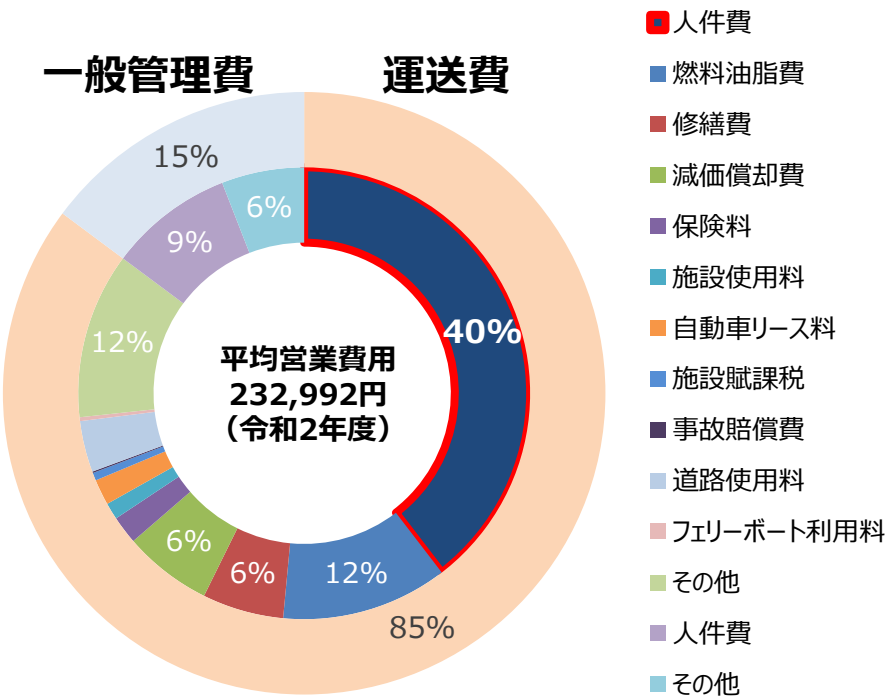
- **<u>トラックドライバーの年収は、全産業平均に比して5%～10%程度低い</u>**状況となっている。
- トラック運送事業の**<u>営業費用の約4割は運送に係る人件費</u>**であり、ドライバーの収入を上げていくためには、原資となる運賃確保が不可欠。

トラックドライバーの年間所得額の推移



（出典）厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省自動車局にて作成

トラック運送事業の営業費用の内訳

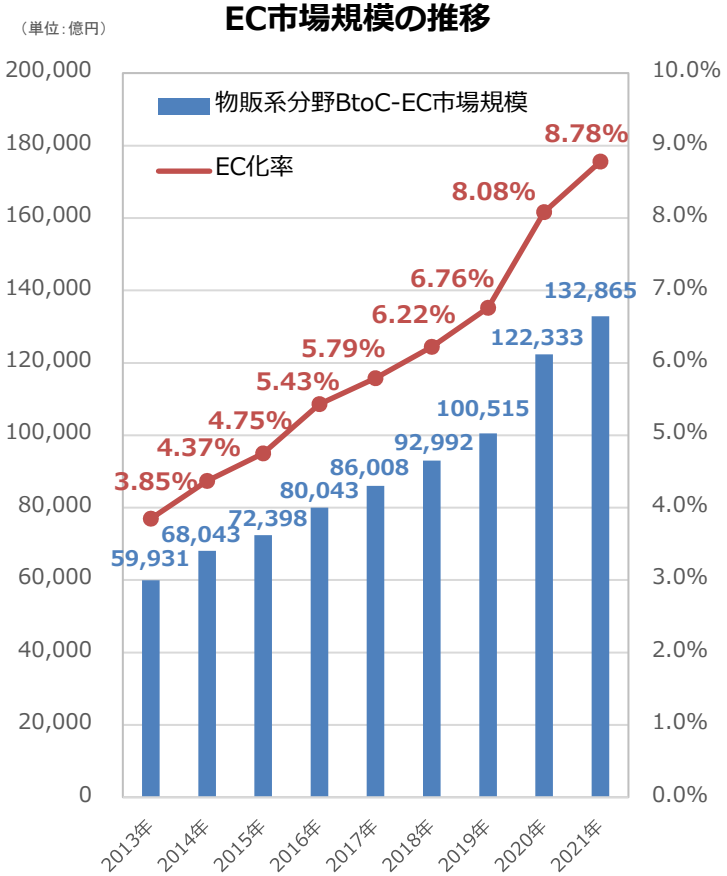


（出典）全日本トラック協会「経営分析報告書(概要版)―令和2年度決算版―」より経済産業省作成

1.（1）　物流の現状：EC市場の推移・規模、宅配便取扱個数・再配達率

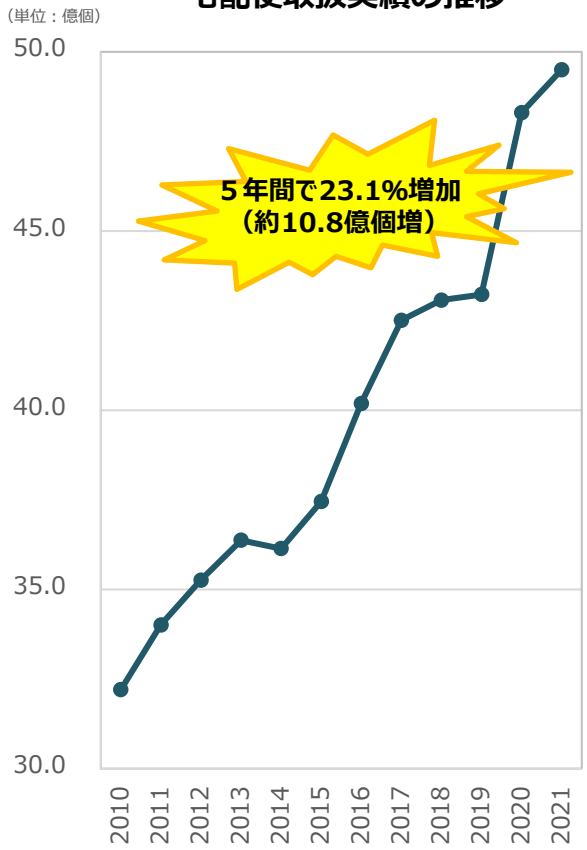
- 宅配貨物の不在再配達は新型コロナウイルスの感染拡大前においては全体の**約15～16%程度発生**。
- 新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出自粛要請等から宅配便利用者の在宅時間が増加し、１回での受け取りが増えてはいるものの、物流分野における労働力不足が懸念される中、今後もEC市場の拡大が見込まれることから、**再配達を削減し、物流を効率化することが必要**となっている。

EC市場規模の推移



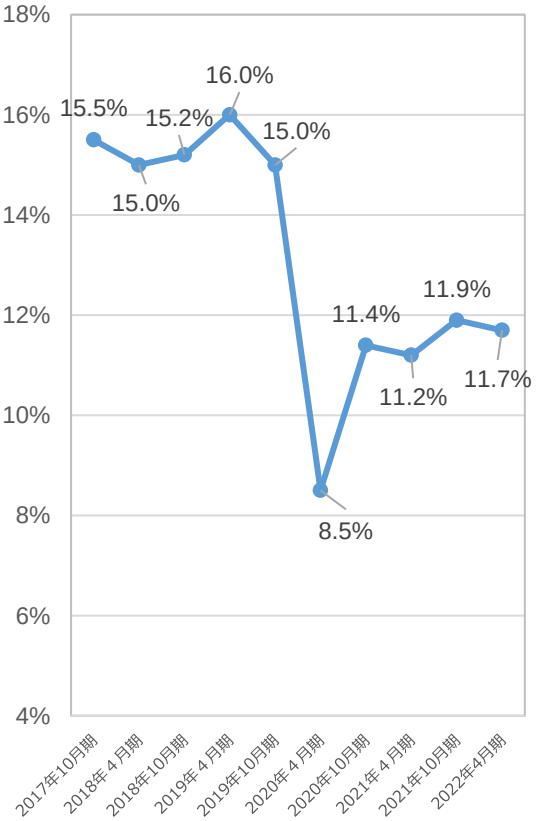
（出典）経済産業省「電子商取引実態調査」
注：EC化率＝物販系分野における電子商取引市場規模（推計値）
／物販系分野における商取引市場規模（推計値）

宅配便取扱実績の推移



（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

再配達率の推移



（出典）国土交通省「宅配便再配達実態調査」
（2017年10月期-2021年4月期）

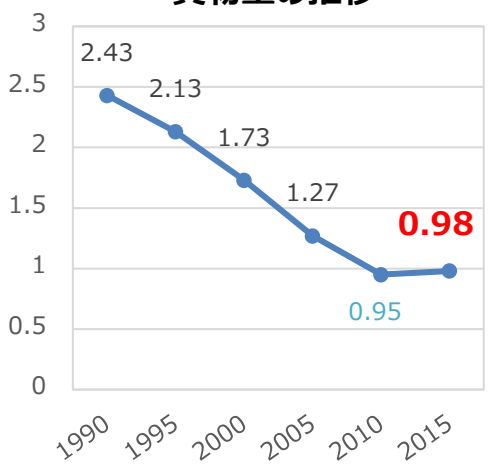
1.（1）　物流の現状：直近の物流の変化①

- 貨物１件あたりの貨物量が直近の20年で半減する一方、物流件数はほぼ倍増しており、物流の小口多頻度化が急速に進行している。
- 2010年以降、積載率は40%以下の低い水準で推移している。

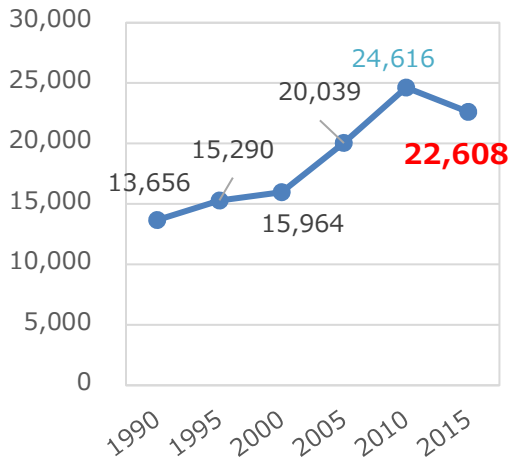
小口多頻度化の動き

	平成２年度	平成22年度	**平成27年度**
貨物１件あたりの貨物量	2.43トン/件	0.95トン/件 <0.39倍>	**0.98トン/件**
物流件数の推移 （３日間調査）	13,656千件	24,616千件 <1.80倍>	**22,608千件**

貨物一件あたりの貨物量の推移

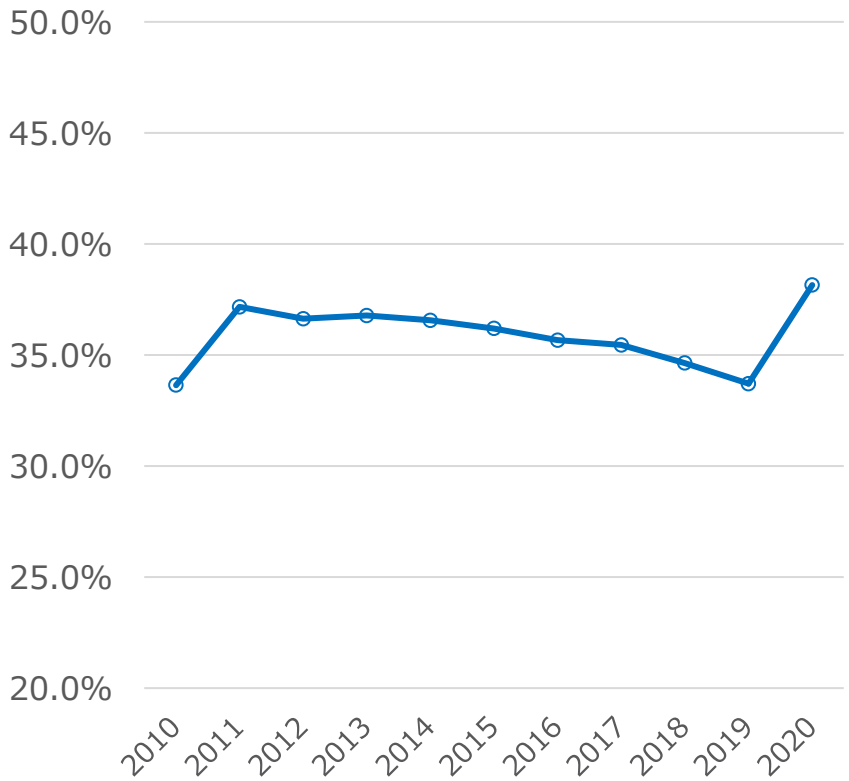


物流件数の推移



（出典）国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）」

貨物自動車の積載率の推移

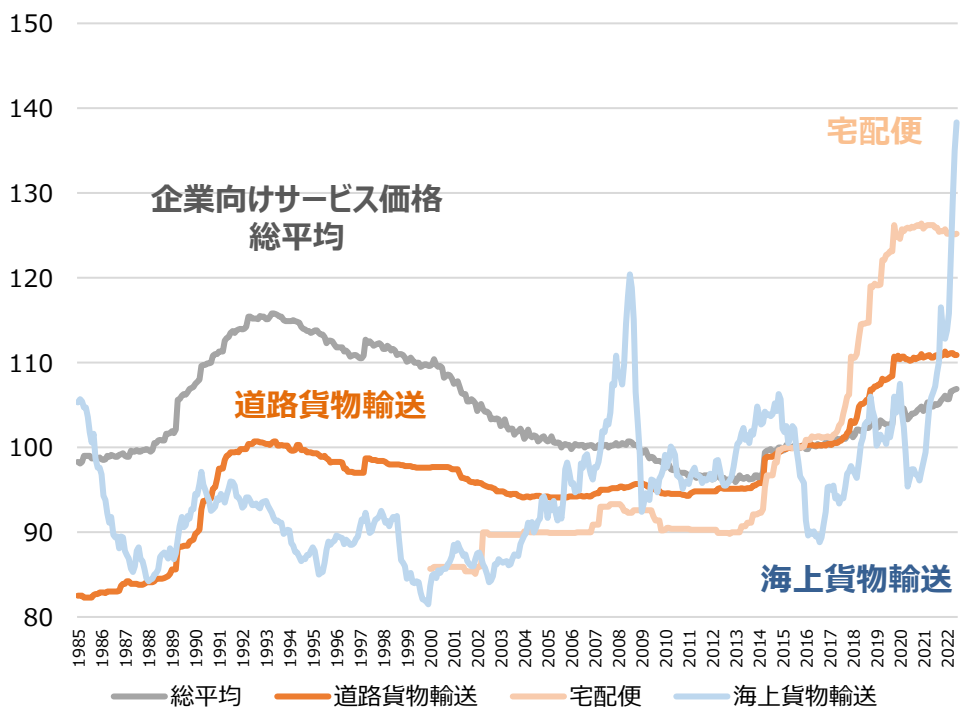


（注）
1 「自動車輸送統計年報（国土交通省総合政策局情報政策本部）」より作成。
2 積載効率＝輸送トンキロ／能力トンキロ
3 2020年分調査から調査方法及び集計方法を一部変更したため、変更前後の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されない。

1.（1）　物流の現状：直近の物流の変化②

- 道路貨物輸送のサービス価格は、2010年代後半にバブル期の水準を超え、過去最高（物流コストインフレ）。特に、宅配便の価格の急騰が顕著。上下の振れ幅の大きな海上貨物輸送（外航海運の影響が大きい）に比して、短期的な価格変化ののち、固定化していく傾向。
- **荷主企業から見た売上高物流コスト比率は上昇傾向**にあり、JILSの物流コスト調査では、2021年度は5.7%と過去20年の同調査で最大となった。

道路貨物輸送・海上貨物輸送のサービス価格指数の推移



（出典）日本銀行「企業向けサービス価格指数（2015年基準）」より経済産業省作成

売上高物流コスト比率の動き

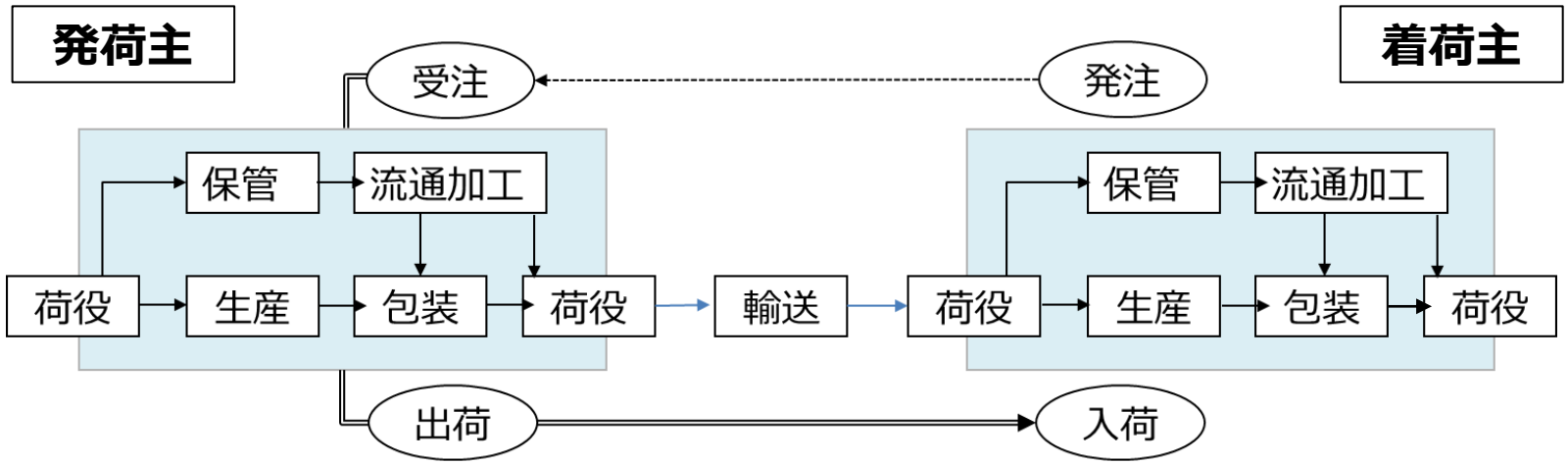
	平成７年度	平成２７年度	令和3年度
売上高物流コスト比率（全業種）（※１）	6.13%	4.63% <0.76倍>	**5.70%**
名目国内総生産（GDP）（※２）	516.7兆円	532.1兆円 <1.03倍>	**541.8兆円**

売上高物流コスト比率の推移（全産業）（※１）

※1 （出典）JILS「物流コスト調査報告書」
※2 （出典）内閣府「国民経済計算（GDP統計）」

1.（1）　物流の現状：物流効率化における荷主の取組の重要性

- **物流需要は受発注により発生。出荷・入荷の条件決定には発・着荷主が大きく関わっている。**
- このため、**パレット化による作業負荷の削減や、荷積み・荷卸しに係る荷待ち時間の削減、共同輸配送などの効率的な輸送の実現には**、物流機能と調達・生産・販売・回収などの分野を総合的に考えるロジスティクスの視点から、荷主の積極的な取組が重要となる。



（出典）苦瀬博仁『ソーシャル・ロジスティクス』を参考に経済産業省が作成し一部加工

バラ積み

積み込み、荷卸し待ち

（写真）トラック運転者の長時間労働解消に向けたポータルサイト

1.（1）　物流の現状：地球温暖化対策計画の改定（令和３年10月22日閣議決定）

■ 地球温暖化対策推進法に基づく政府の総合計画

「2050年カーボンニュートラル」宣言、2030年度46%削減目標※等の実現に向け、計画を改定。

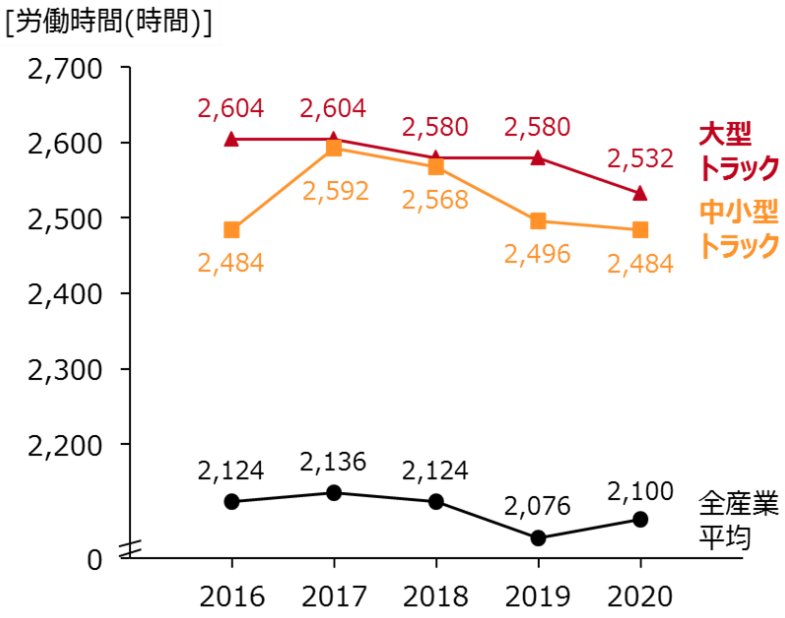
※我が国の中期目標として、2030年度において、温室効果ガスを2013年度から46%削減することを目指す。さらに、50%の高みに向け、挑戦を続けていく。

温室効果ガス排出量・吸収量（単位：億t-CO2）		2013排出実績	2030排出量	削減率	従来目標
		14.08	7.60	▲46%	▲26%
エネルギー起源CO_2		12.35	6.77	▲45%	▲25%
部門別	産業	4.63	2.89	▲38%	▲７%
部門別	業務その他	2.38	1.16	▲51%	▲40%
部門別	家庭	2.08	0.70	▲66%	▲39%
部門別	運輸	2.24	1.46	▲35%	▲27%
部門別	エネルギー転換	1.06	0.56	▲47%	▲27%
非エネルギー起源CO_2、メタン、N_2O		1.34	1.15	▲14%	▲８%
HFC等４ガス（フロン類）		0.39	0.22	▲44%	▲25%
吸収源		-	▲0.48	-	（▲0.37億t-CO_2）
二国間クレジット制度（JCM）		官民連携で2030年度までの累積で１億t-CO_2程度の国際的な排出削減・吸収量を目指す。我が国として獲得したクレジットを我が国のNDC達成のために適切にカウントする。			-

1.（2）「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年間労働時間は全産業平均に比べ2割程度長く、労災請求件数、支給決定件数ともに、最も多い業種となっており、労働環境を改善する必要がある。
- **<u>2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限（休日を除く年960時間）規制</u>**が適用。
- 労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間、休息時間等の基準を定める**<u>「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」</u>**についても、改正に向けた検討が行われている。

トラックドライバーの年間労働時間



（出典）全日本トラック協会(2021)「日本のトラック輸送産業現状と課題」

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
	年休5日取得義務化		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
改善基準告示（抄）	年間拘束時間	3,516時間	労働政策審議会において検討中
	1ヶ月の拘束時間	293時間	
	1日の拘束時間	13時間	
	休息時間	継続8時間以上	

1.（2） 物流への影響について

- 長距離運送における輸送手段確保が難しいケースが発生しており、企業によるリードタイムの延長、長距離輸送から中継拠点でのスイッチ輸送（中継輸送）への切り替え等が行われている。
- また、中距離輸送についても、制度改正を見据えた輸送方法の見直し等の動きが起きている。

属性（地域・業種）	コメント内容	出典
四国地方 （徳島・一般運送）	2024年問題の影響も深刻だ。これまでは四国ー九州の片道約700キロを1日で運んでいたが、それができなくなる。片道2日かかるとなれば、それだけ車両の回転率が下がる。1台当たりの売り上げが減るのでドライバーの手取りに影響する。それを見越して当社は**片道250キロ以内、1日で往復できる関西圏の仕事**を数年前から開拓してきた。	月刊ロジスティクス・ビジネス 2022年4月号　P.42
関東地方 （茨城・卸）	**500キロメートル以上、特に茨城から大阪のトラック便を見つけるのが非常に大変**	月刊ロジスティクス・ビジネス 2022年4月号　P. 35
北陸・信越地方 （新潟・食品）	**名古屋・大阪方面へのトラック確保が最近難しくなっている**。北海道・九州への商品発送は鉄道とトラックの併用だが、（名古屋や大阪では）そうもいかない。鉄道輸送へのモーダルシフトを行っているが、やはり限界がある。	月刊ロジスティクス・ビジネス 2020年4月号　P.28
関東地方 （東京・食品）	**長距離運送が確保できない**。中でも関東と静岡地区発、東北および西日本着の車両確保に苦戦している。	月刊ロジスティクス・ビジネス 2020年4月号　P.34
関東地方 （東京・食品）	関東から中国・四国・九州地方の**幹線は中1日が一般化しつつある**。	月刊ロジスティクス・ビジネス 2020年4月号　P.34
近畿地方 （京都・化学）	**各方面ともにトラック不足が解消されていない**。特に九州方面便において以前の他単価での車両確保が難しくなっている	月刊ロジスティクス・ビジネス 2020年4月号　P.42
九州地方 （福岡・総合物流）	長時間運行を規制する法規制の影響によって、これまでワンマンで九州・関東間の長距離配送していたところを、**関西付近でスイッチ運行**するようにした。	月刊ロジスティクス・ビジネス 2020年4月号　P.45
九州地方 （福岡・倉庫）	福岡発四国行、広島以東方面への**リードタイムを1日延長するなどの動き**が協力運送会社から見られるようになった	月刊ロジスティクス・ビジネス 2020年4月号　P.45

（出典）ライノス・パブリケーションズ刊「月刊ロジスティクス・ビジネス」2022年4月号および2020年4月号。（注）傍線は経済産業省による。

1.（2）「物流の2024年問題」：企業の認知度について

- 企業のアンケート調査の結果によれば、**「2024年問題」の認知度は産業全体で5割程度。**
- 発生すると考えられる課題としては、**「人材不足」や「対応コスト」**が挙げられている。

あなたは物流業界における「2024年問題」についてご存知ですか。
ご存知の場合、どの程度内容を理解しているかを教えてください。（単一回答）

	該当数	知っていて、十分に内容を理解できている	知っていて、ある程度内容を理解できている	知っているが、あまり内容を理解できていない	知らない・わからない
全体	1000	9.0	25.2	15.3	**50.5**
製造業	687	8.3	25.6	14.8	**51.2**
電気・ガス・熱供給・水道業	48	4.2	25.0	20.8	**50.0**
運輸業、郵便業	107	19.6	24.3	15.9	**40.2**
卸売業、小売業	158	6.3	24.1	15.2	**54.4**

あなたのお勤め先（または経営企業）において、2024年問題によって発生すると考えられる課題を教えてください。（複数回答）

	該当数	サービス・商品の値上げ	売上・利益の減少、規模縮小	法令対応が間に合わない	社員の給与減	社員の離職	人材不足	対応のためのコスト増	その他	特になし
全体	1000	23.0	19.4	7.4	9.1	9.7	30.7	36.9	0.9	31.8
製造業	687	22.9	18.5	5.8	7.6	8.6	28.8	38.9	1.0	32.0
電気・ガス・熱供給・水道業	48	14.6	12.5	4.2	10.4	8.3	35.4	25.0	0.0	35.4
運輸業、郵便業	107	23.4	23.4	15.9	18.7	20.6	48.6	36.4	1.9	26.2
卸売業、小売業	158	25.9	22.8	9.5	8.9	7.6	25.3	32.3	0.0	33.5

（出典）パーソルホールディングス株式会社「差し迫る物流業界の「2024年問題」実態調査」（2022年）

1.（3）　燃料価格高騰関係

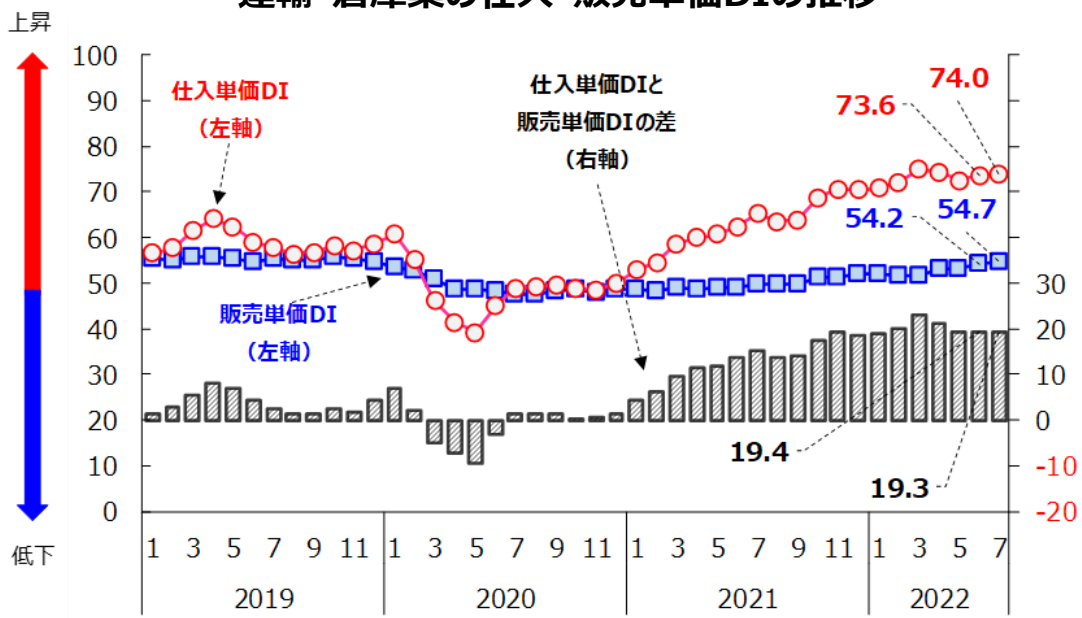
- **<u>燃料価格はトラック運送の主要費用の一つ</u>**であり、燃料価格高騰が経営に与える影響は大きい。
- 他方で、**<u>燃料価格上昇分の収受額への反映が進んでいない事業者も多く、トラック運送事業の経営を圧迫</u>**している。

※燃料費の上昇分を運賃等に反映することを求めたにもかかわらず不当に据え置くことは、独占禁止法の違反（買いたたき）等になるおそれがあるとともに改正貨物自動車運送事業法に基づく、国土交通省による荷主等への働きかけや、要請、勧告・公表等の対象となる。

軽油価格（全国）の推移
（令和4年8月24日時点）

（出典）資源エネルギー庁「石油製品価格調査　給油所小売価格調査」（令和4年8月24日時点）

運輸・倉庫業の仕入・販売単価DIの推移

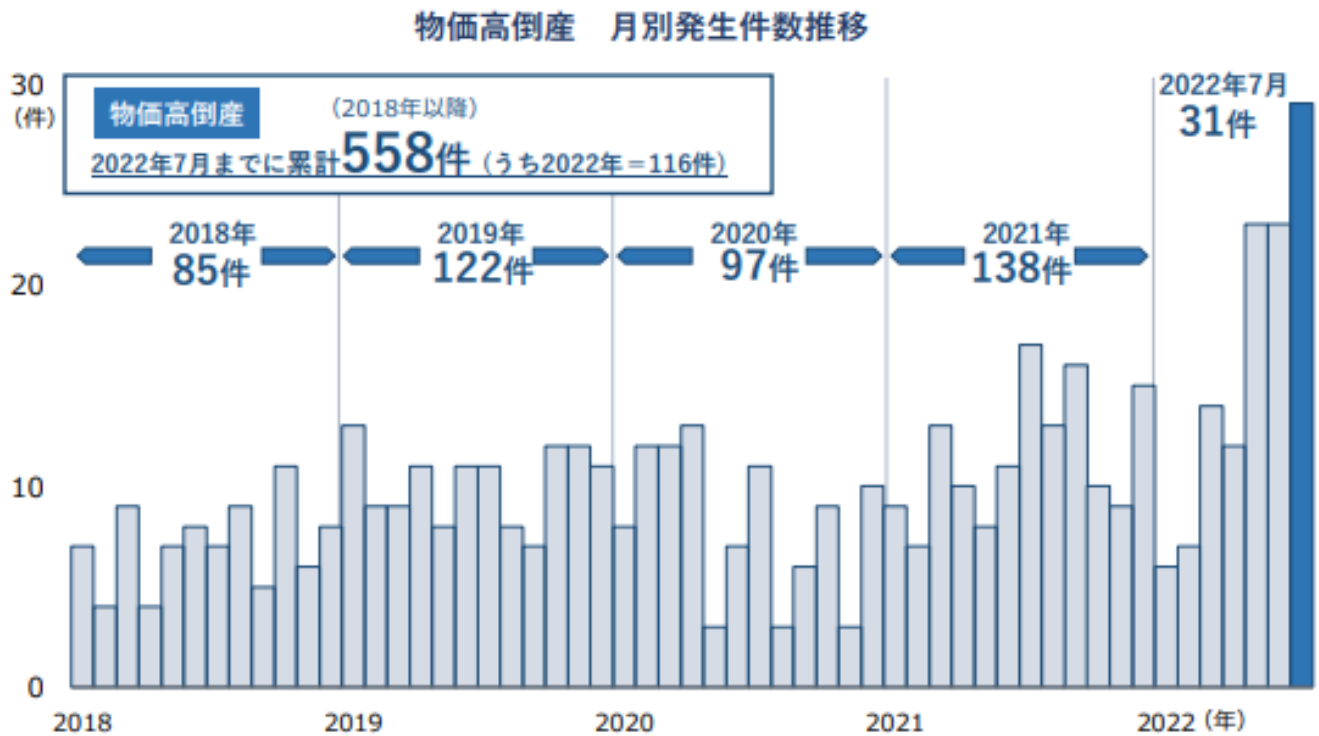


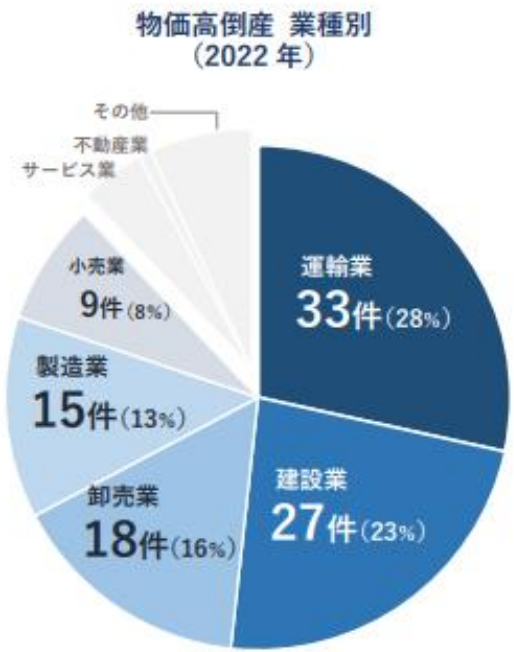
注1：仕入（販売）単価DIは前年同月と比べて仕入（販売）単価が上昇したか、低下したかを表している。「50」が判断の目安となり、「50」を上回れば仕入（販売）単価が前年と比べて上昇していることを表す。
注2：棒グラフは、仕入単価DIと販売単価DIの差分を表している。この差が大きいほど、仕入単価の上昇を販売単価へ転嫁できていないことを示している。

（出典）帝国データバンク「TDB国内景気動向調査」

1.（3）　燃料価格高騰関係：運輸業への影響

- 民間企業の分析によれば、**原油や燃料、原材料などの「仕入れ価格上昇」や、取引先からの値下げ圧力などで価格転嫁ができなかったことによる倒産**が相次いでおり、コロナによる輸送量の減少による**経営悪化等の背景もあり、運輸業関係が特に多い状況**となっている。





[注] 物価高倒産：法的整理（倒産）となった企業のうち、原油や燃料、原材料などの「仕入れ価格上昇」、取引先からの値下げ圧力などで価格転嫁できなかった「値上げ難」などにより、収益が維持できずに倒産した企業

（出典）帝国データバンク「「物価高倒産」動向調査」（2022年8月8日）

１．我が国の物流を取り巻く現状

（１）物流の現状

（２）「2024年問題」

（３）燃料価格高騰関係

２．行政の取組状況

総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）概要

技術革新の進展（Society 5.0） ＋ SDGs対応への社会的気運 ＋ 生産年齢人口減・ドライバー不足（2024年問題等） ＋ 災害の激甚化・頻発化

新型コロナの感染拡大

EC市場の急成長 ＋ 新しい生活様式（非接触・非対面型物流） ＋ 物流の社会的価値の再認識（エッセンシャルワーカー）

これまで進捗してこなかった、
物流のデジタル化や構造改革を加速度的に促進させる好機

新型コロナ流行による社会の劇的な変化もあいまって、我が国の物流が直面する課題は先鋭化・鮮明化

①物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（間素で滑らかな物流）

（1）物流デジタル化の強力な推進
手続書面の電子化の徹底、サイバーポートの推進による港湾物流の生産性向上、データ基盤の整備、特殊車両通行手続の迅速化、ICTを活用した点呼の推進　等

（2）労働力不足や非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の取組の推進
倉庫等の物流施設へのロボット等の導入支援、隊列走行・自動運転の実現に向けた取組の推進　等

（3）物流標準化の取組の加速
加工食品分野における標準化推進体制の整備と周辺分野への展開、業種ごとの物流の標準化の推進　等

（4）物流・商流データ基盤等
物流・商流データ基盤の構築と社会実装の推進、物流MaaSの推進　等

（5）高度物流人材の育成・確保
物流DXを推進する人材に求められるスキルの明確化・発信、学習機会の提供　等

②労働力不足対策と物流構造改革の推進（担い手にやさしい物流）

（1）トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備
商慣習の見直し、標準的な運賃の浸透、荷待ち時間の削減、ダブル連結トラック等の活用支援　等

（2）内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組の推進
船員の確保・育成、働き方改革の推進、内航海運の運航・経営効率化　等

（3）労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進
共同輸配送のさらなる展開、倉庫シェアリングの推進、再配達の削減、ラストワンマイル配送円滑化の推進　等

（4）農林水産物・食品等の流通合理化
ストックポイント等の流通拠点の整備、卸売市場等における自動化・省人化、標準化やパレット化の促進　等

（5）過疎地域におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保
貨客混載や共同配送の推進、ドローン物流の社会実装化　等

（6）新たな労働力の確保に向けた対策
女性、高齢者、外国人等の多様な人材が活躍できる職場環境の整備、オペレーションの定型化・標準化　等

（7）物流に関する広報の強化
物流危機の現状や持続可能な物流の確保の重要性に関する社会の共通認識を高めるための広報活動の強化

③強靭で持続可能な物流ネットワークの構築（強くてしなやかな物流）

（1）感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靭で持続可能な物流ネットワークの構築
災害発生時の基幹的海上交通ネットワーク機能の維持、「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組の推進、自動運転・隊列走行を見据えた道路整備　等

（2）我が国産業の国際競争力や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築
重要物流道路の拡充等トラックの大型化に対応した道路機能強化、国際コンテナ戦略港湾政策の推進、農林水産物・食品の輸出拡大、物流事業者の海外展開支援　等

（3）地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築（カーボンニュートラルの実現等）
モーダルシフトのさらなる推進、荷主連携による物流の効率化、各輸送モード等の低炭素化・脱炭素化の促進　等

荷主・物流事業者の連携等による物流効率化・省エネ化等の取組

- 物流の効率化や省エネ対策の観点からも、荷主と物流事業者が連携しながら取組を進めていくことが不可欠であり、振興・規制・表彰等の施策が実施されている。

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（物流総合効率化法）

2016年10月改正：
・支援の対象となる流通業務総合効率化事業について一定の規模及び機能を有する流通業務施設を中核とする事業から、二以上の者が連携して行うことを前提とする多様な取組へと対象を拡大。これにより、施設整備を伴わない、モーダルシフトや地域内での共同配送等の多様な取組を支援の対象とした。

エネルギーの使用の合理化等に関する法律（省エネ法）

2018年12月改正：
・「荷主」の定義を見直し、貨物の所有権に関わらず、契約等で輸送の方法等(日時、場所、輸送モード)を決定する者を対象とした。
・荷受企業など、到着日時等を指示する事業者についても、「準荷主」として省エネへの協力を求める努力義務を導入。

2023年4月改正：
・2050年カーボンニュートラル等を踏まえ、非化石エネルギーへの転換に係る措置を導入。

物流パートナーシップ優良事業者表彰

2022年：
「グリーン物流優良事業者表彰」から「物流パートナーシップ優良事業者表彰」に改称し、「物流DXや標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化」、「労働力不足対策の推進と物流構造改革の推進」、「強靭で持続可能な物流ネットワークの構築」に資する取組を幅広く評価（12月表彰予定）。

物流総合効率化法（流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律）の概要

目的

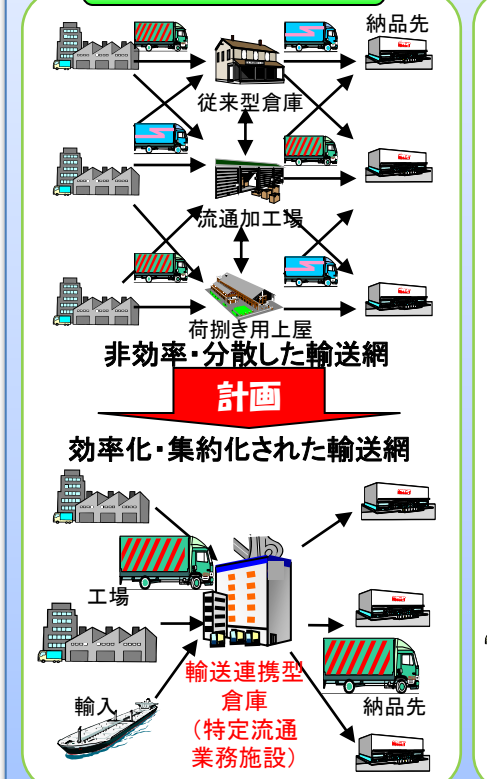
・我が国産業の国際競争力の強化
・消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多頻度化等への対応
・環境負荷の低減
・流通業務に必要な労働力の確保

制度の概要

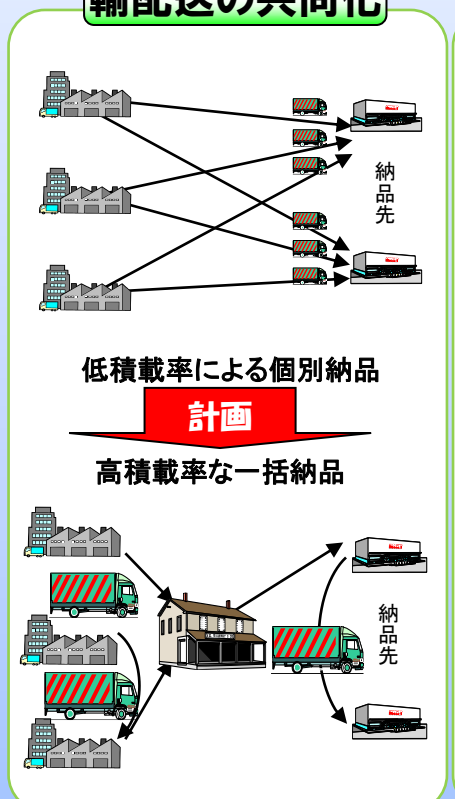
二以上の者が連携して、流通業務の総合化（輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。）及び効率化（輸送の合理化）を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資するもの（流通業務総合効率化事業）を認定し、認定された事業に対して支援を行う。

支援対象となる流通業務総合効率化事業の例

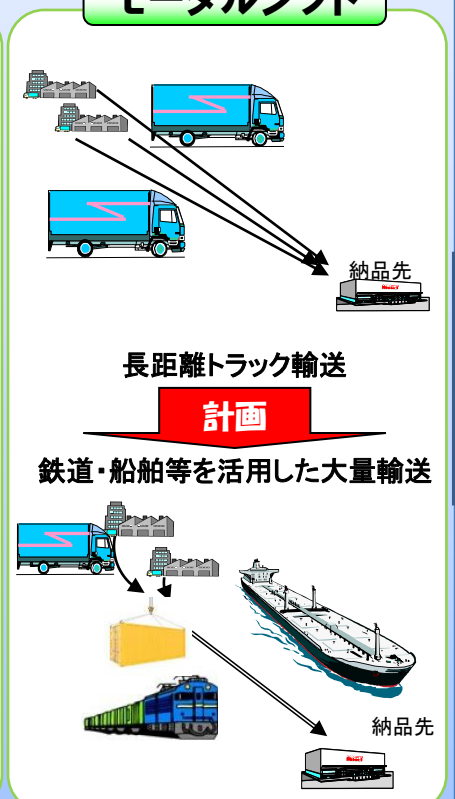
輸送網の集約



輸配送の共同化



モーダルシフト



大臣認定

支援措置

① 事業の立ち上げ・実施の促進
・計画策定経費・運行経費の補助
・事業開始に当たっての、倉庫業、貨物自動車運送事業等の許可等のみなし

② 必要な施設・設備等への支援
・輸送連携型倉庫への税制特例
→法人税：割増償却8％（5年間）
→固定資産税：課税標準 1／2（5年間）等
・施設の立地規制に関する配慮
→市街化調整区域の開発許可に係る配慮

③ 金融支援
・信用保険制度の限度額の拡充
・長期低利子貸付制度
・長期無利子貸付制度（主に中小企業向け）

④（独）鉄道・運輸機構による支援
・事業実施のための資金の貸付け　等

財政融資を活用した物流効率化

○人手不足等により物流効率化が求められる中、財政融資の活用を図ることで、関係者の連携・協働による取組を資金面から後押しする。

物流総合効率化法に基づく
流通業務総合効率化事業※の実施を後押し

※　二以上の者が連携して、流通業務の総合化及び効率化を図る事業

対象施設

幹線輸送と都市内輸送の接続や陸上輸送と海上輸送等複数の輸送モードの結節を行う機能等を有する一定規模の物流拠点施設。

［対象施設のイメージ］

・幹線輸送と都市内輸送を結節する自動車ターミナル等の広域物流拠点
・ダブル連結トラック等に対応した共同輸送拠点
・幹線輸送を効率化するための中継輸送拠点
・陸上輸送と海上輸送等を結節する機能を持った物流拠点　施設

国

民間金融機関

認定

財政融資

貸付

鉄道・運輸機構

貸付

実施計画

国の認定を受けた計画に基づき、物流施設の整備を実施する物流事業者等

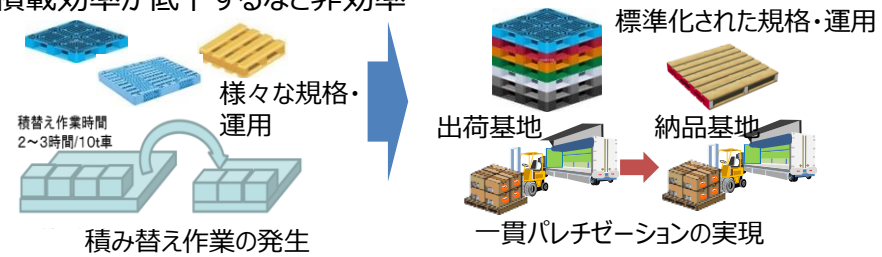
＜融資の対象となる取組の例＞
・トラックターミナル等の物流施設の整備
・中継拠点に供する施設の整備

物流標準化の取組①

●物流の効率化に向けた荷主・物流事業者等の関係者の連携・協働を円滑化するための環境整備として、共同化・自動化等の前提となるハード・ソフトの標準化が必要。

パレットの標準化

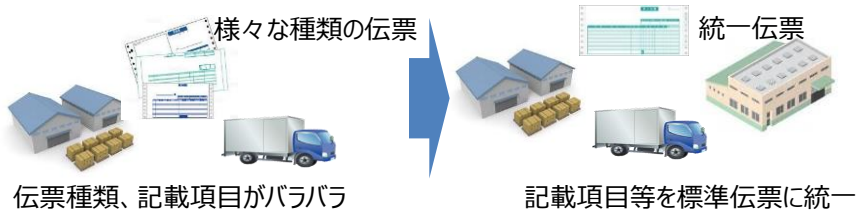
○ 様々な規格・運用が存在していることにより、積替え作業の発生や積載効率が低下するなど非効率



荷役作業の効率化、トラックへの積載効率の向上

伝票の標準化

○ 荷主等の事業者ごとに伝票がバラバラであり、記載項目も異なるため、荷積み、荷卸し時におい非効率



検品・事務作業の効率化

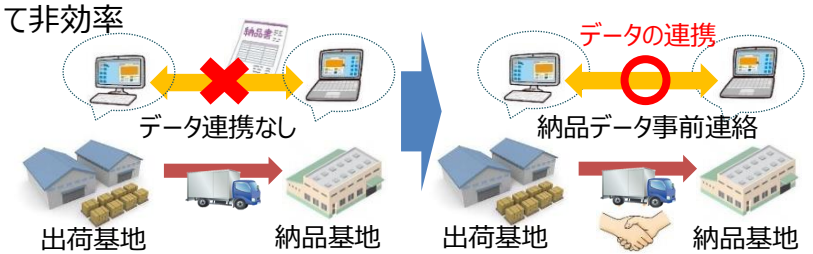
外装の標準化

○ 様々な商品サイズ・形状により、パレット等への積載効率が低下するなど非効率

荷役作業の効率化、積載効率、保管効率の向上

データの標準化

○ 物流事業者と着荷主の間などで商品データが標準化された仕様で共有されていないことから納品時の賞味期限確認等の検品において非効率



検品・荷卸し作業の効率化

物流標準化の取組②

業種分野横断的な物流標準化の取組

・官民物流標準化懇談会

議題：ハード・ソフト含むすべての物流各項目（パレット・外装サイズ、外装表示、伝票、データ・物流用語等）の業種分野横断的な標準化

パレット

●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27日公表）

・パレット標準化推進分科会

：

日本物流団体連合会・物流標準化調査小委員会

【ソフトの標準化】SIPスマート物流サービス

●物流標準ガイドライン -ver.1.0-（令和３年10月15日公表）

連携
協力

業種分野ごとの物流標準化の取組

加工食品分野

●加工食品分野における物流標準化アクションプラン（令和２年３月27日公表）

・加工食品分野における物流標準化研究会

・加工食品分野における物流標準化アクションプラン フォローアップ会

青果物分野

●青果物流通標準化ガイドライン骨子（令和４年４月15日公表）

・青果物流通標準化検討会

紙加工品分野

●紙加工品（衛生用品分野）におけるアクションプラン（令和４年４月18日公表）

・紙加工品（衛生用品分野）物流研究会

菓子（スナック・米菓）分野

●菓子物流（スナック・米菓系）におけるパレット標準化ガイドライン（令和４年５月20日公表）

・菓子パレット標準化促進協議会

：

※令和４年７月28日時点

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（概要）

パレット標準化推進分科会
令和４年６月

○背景（物流の担い手不足や物流の重要性の再認識）

・厳しい労働環境（手荷役等の附帯作業・長時間労働）
・2024 年にドライバーへの罰則付き時間外労働規制適用
・バラ積み・バラ卸し、パレット化荷物の積み替えの発生
➡労働力不足深刻化・物流機能が維持できなくなるおそれ

・新型コロナ流行による物流の重要性の再確認
・ SDGs達成に向けた機運の高まり
➡荷主・物流事業者等の関係者が連携して強力に推進する必要性

○パレット標準化の定義等

「標準規格のパレットを標準化された方法で運用すること（ユニットロード化・一貫パレチゼーション）を通じ、パレット化可能なすべての荷物の効率的な輸送・保管を実現する」

対象範囲：国内物流※／工場等の施設～卸売業等の物流施設等（※国際的にはエリアによって標準サイズが異なり、国際間での一貫化は課題も多いため、足元の国内課題に早急に取り組む。）

○関係者の責務（適切かつ公平な受益者負担）

◆発荷主：取引環境改善・標準パレット導入・パレット前提の営業等
◆着荷主：パレット納品導入やこれを前提にした発注・パレット管理等
◆物流事業者：情報発信・提案・適正な対価の提示等
◆パレットレンタル事業者・パレットメーカー：パレットの適切な利用拡大・循環システム構築に向けた取組等
◆行政・物流団体・経済団体等が連携、パレット標準化の必要性等発信

○パレット標準化の効果（今後、定量的効果の発信を目指す）

・労働環境改善（荷役の負担・時間軽減）
・物流効率化（共同輸配送の促進、DX・機械化の促進）
・付加価値の創出（トレーサビリティの確保等）
・物流機能の維持・強靭化
・環境負荷低減
➡パレット標準化の効果は荷主を含めた各関係者に還元される

実態把握を進め、規格・運用の標準化を検討。特に、2024年に向けバラ積み解消が急務のため、規格の議論を一部前倒し。

これからパレット化を図る事業者に推奨する規格（平面サイズ）：1100㎜×1100㎜(※)

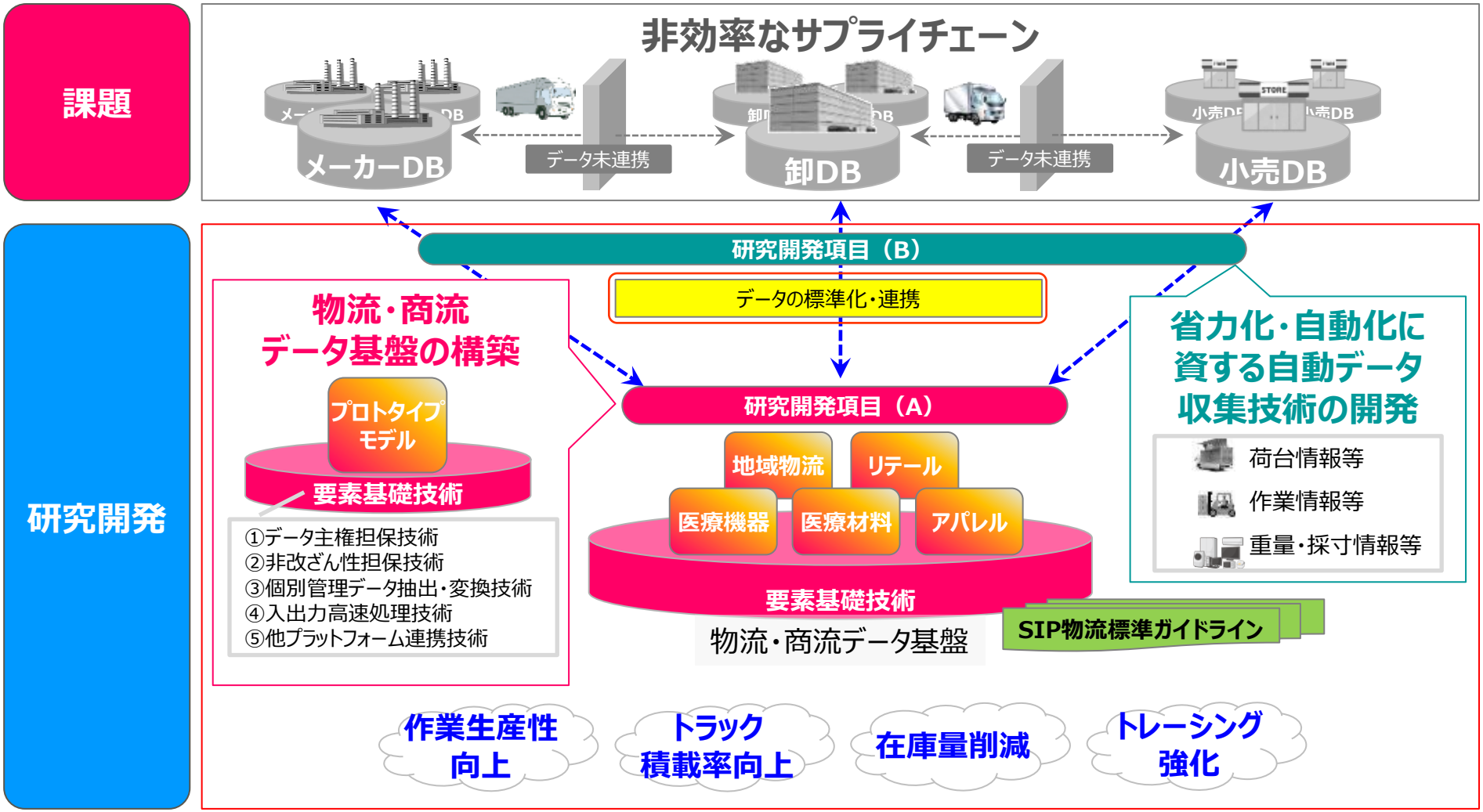
※国内で最も生産・利用（全生産数量中約32%、JISのサイズ中約66%(令和4年5月時点)）。最多規格の利用割合が増えることで、積み替え削減、積み付け・保管効率向上、機械化促進、コスト面でのスケールメリットが期待。

※業種分野の状況、商品特性等によっては、上記推奨規格の採用が困難な場合や、異なる規格の採用がより合理的な場合もある。

＜今後の検討＞ パレット利用実態の把握を進め、パレット化実施済みの事業者も含めたパレット標準化に向けて、規格（高さ・強度等）・運用（循環システム実現等）の両面で引き続き検討。

SIPスマート物流サービスについて（平成30年度～令和４年度）

●「モノの動き（物流）」と「商品情報（商流）」を見える化し、個社・業界の垣根を越えてデータを蓄積・解析・共有する「物流・商流データ基盤」を構築中。これにより、トラック積載率の向上や無駄な配送の削減等を実現し、生産性の向上に貢献する。



物流に関する広報に関する調査

- 物流分野における労働生産性の向上等の**物流課題の解決に向けては**、物流を取り巻く現状・課題やその解決のための取組の重要性について、**関係者や一般消費者に認識してもらうことが極めて重要**であり、総合物流施策大綱においても、物流に関する広報を強化することとしている。
- 下記のような調査を通じて、物流を取り巻く現状・課題や、目指すべき方向性に関する**広報を強化するため**の効果的な**方策等を検討する**。

一般消費者向け定量アンケート

一般消費者が物流危機に対して、どのように認識しているか把握することで、広報戦略として必要とされる要件について示唆を得る。

（令和４年9月末実施想定、計５問／1000名まで。）

【想定設問案　計5問まで】

Q.　物流に関して行っている現在行っている行動
　　（宅配BOXの利用、置き配等）など

Q.　物流危機が迫っていることを認知しているか

Q.　物流危機について現在どの程度の問題意識があるか

Q.　物流危機の詳細を聞いて問題意識は高まるか

Q.　物流危機に取り組む企業についてどう感じるか

事業者向け定量アンケート

物流危機への意識、取組状況を確認するために、物流事業者や荷主を対象にWEB定量アンケートを実施。

（令和４年9月末実施想定）

【想定設問案】

Q.　物流危機に対する危機認識の強さ

Q.　物流危機に対する現在の取組状況

Q.　現在、取り組んでいる取組の詳細（自由回答）

Q.　物流危機への取組における課題感
　　：個社対応が難しい、生活者意識etc

Q.　事業者の情報（会社名／担当部署／連絡先）　など

ヒアリング

物流危機がもたらす、生活者への影響、企業活動への影響、物流危機に対する認識の現状、取組状況、その推進のうえでの課題点等について、ヒアリングを実施。（令和４年10月以降随時実施）

その他

文献調査、ビッグデータ調査も実施。以上事項をとりまとめ広報戦略立案を実施。（令和５年１月頃）

中長期の方向性―フィジカルインターネット実現会議

- 経済産業省及び国土交通省の連携により、我が国で2040年までにフィジカルインターネットを実現するべく、**フィジカルインターネット実現会議を開催**。
- 令和3年10月から全6回開催し、令和4年3月に「フィジカルインターネット・ロードマップ」を策定・公表（**政府レベルのロードマップとしては世界初**）

フィジカルインターネット実現会議

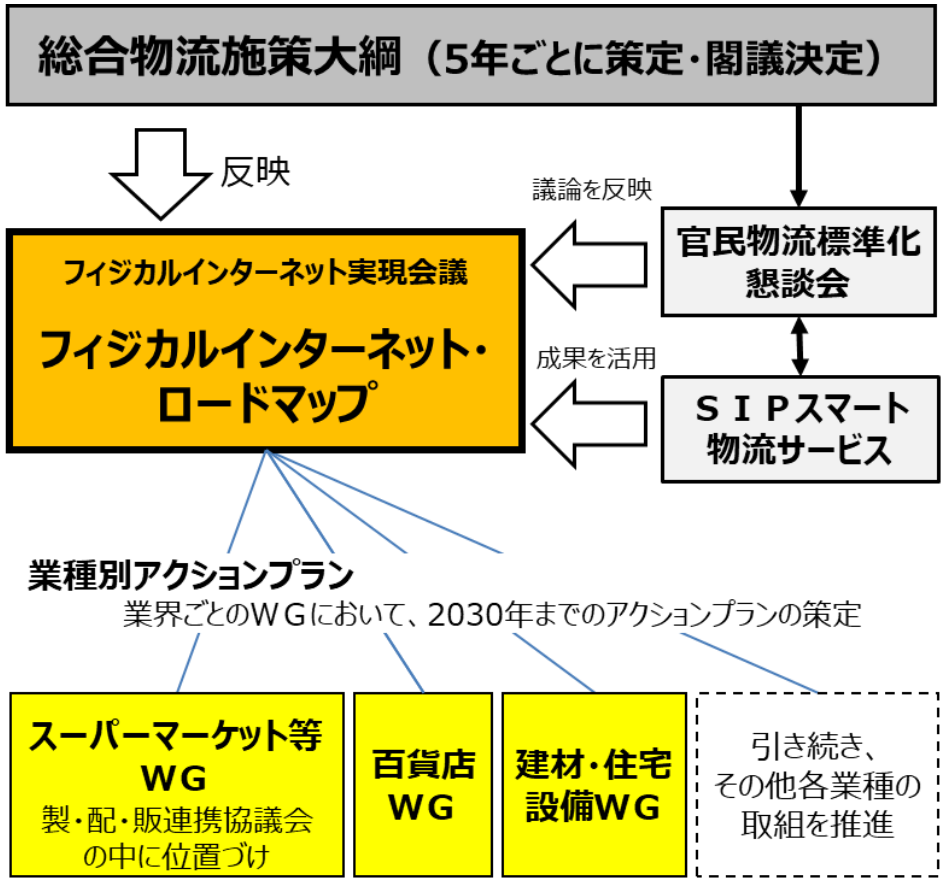
＜構成委員＞ ※敬称略・五十音順

浅野　耕児　一般財団法人流通システム開発センター ソリューション第二部　部長
荒木　勉　上智大学　名誉教授
伊勢川　光　一般社団法人日本物流団体連合会　理事・事務局長
小野塚　征志　株式会社ローランド・ベルガー　パートナー
加藤　弘貴　公益財団法人流通経済研究所　専務理事
河合　亜矢子　学習院大学　経済学部　教授
齋藤　弘憲　公益社団法人経済同友会　執行役
嶋﨑　真理　一般社団法人日本倉庫協会　常務理事
土屋　知省　一般社団法人日本冷蔵倉庫協会　理事長
西岡　靖之　法政大学　デザイン工学部　教授
西成　活裕　東京大学　先端科学技術研究センター　教授
橋本　雅隆　明治大学　グローバル・ビジネス研究科　専任教授
原島　藤壽　公益社団法人全日本トラック協会　物流政策委員会　副委員長
藤野　直明　株式会社野村総合研究所　産業ＩＴイノベーション事業本部　主席研究員
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
堀内　保潔　一般社団法人日本経済団体連合会　産業政策本部長
宮澤　伸　日本商工会議所　地域振興部長
村上　富美　株式会社日経ＢＰ　日経ビジネス編集部　シニアエディター
吉本　一穂　早稲田大学　創造理工学部　教授

＜事務局＞

経済産業省　商務・サービスグループ　消費・流通政策課　物流企画室
国土交通省　総合政策局　物流政策課

検討・実施体制



フィジカルインターネット・ロードマップ

項目	年度	～2025	2026～2030	2031～2035	2036～2040
	現状	準備期	離陸期	加速期	完成期
ガバナンス	事業者ごとや業界ごとに様々なルールが相互に調整されずに存在	物流スポット市場の発達 2024年 トラックドライバーの時間外労働上限規制	計画的な物流調整/利益・費用のシェアリングルールの確立 業界内・地域内	業界間・地域間・国際間	
物流・商流データプラットフォーム（PF）	各種PFの萌芽。複数のPF間の相互接続性・業務連続性の確保が課題。	PF間の自律調整 各種PFビジネスの発達 SIPスマート物流サービス SC可視化、サービス展開 例）地域物流 各種PFとの連携 物流・商流を超えた多様なデータの業種横断プラットフォーム SIPスマート物流サービス物流標準ガイドラインの活用 例）業務プロセス、GS1を始めとするコード体系			
水平連携 標準化・シェアリング	各種要素の非統一に起因し、物流現場の負担が発生。モノ・データ・業務プロセスの標準化に連携して取り組むことが必要。	物流EDI標準の普及 パレットの標準化 PIコンテナの標準化 企業・業種の壁を越えた物流機能・データのシェアリング 業界内・地域内	業界間・地域間・国際間		
垂直統合 BtoBtoCのSCM	ロジスティクス・SCMを経営戦略としていない。物流を外部化してしまっており、物流とのデータ連携ができておらず、物流の制約を踏まえた全体最適を実現できず。	標準化・商慣行是正等（業種別アクションプラン） 例）加工食品、スーパーマーケット等、百貨店、建材・住宅設備 パレチゼーションの徹底 SCM/ロジスティクスを基軸とする経営戦略への転換 基幹系システムの刷新/DX ライフサイクルサポート デマンドウェブ（BtoB/BtoC） 消費者情報・需要予測を起点に、製造拠点の配置も含め、サプライチェーン全体を最適化。 トラックなどの輸送機器や倉庫などの物流拠点のみならず、製造拠点の一部もシェア。			
物流拠点 自動化・機械化	自動化機器の普及促進と、業務プロセス革新による生産性向上が課題。	物流DX実現に向けた集中投資期間 ロボットフレンドリーな環境構築・各種標準化 装置産業化の進展 完全自動化の実現 2030年度 物流ロボティクス市場規模 1,509.9億円（2020年度の約8倍） 出典：矢野経済研究所 中継輸送の普及（リレー・シェアリング） 物流MaaS（トラックデータ連携・積替拠点自動化等）			
輸送機器 自動化・機械化	実証段階であり、本格的な導入・サービス化には至っていない。他方、ドライバーの人手不足問題は深刻化	後続車有人隊列走行システム・高速道路での後続車無人隊列走行システムの商業化 出典：官民ITS構想・ロードマップ サービス展開 高速道路での自動運転トラック実現 出典：官民ITS構想・ロードマップ サービス展開 限定地域での無人自動運転移動サービス 出典：官民ITS構想・ロードマップ サービス展開 自動配送ロボットによる配送の実現 サービス展開 ドローン物流の社会実装の推進 出典：空の産業革命に向けたロードマップ2021 サービス展開			

フィジカルインターネット ゴールイメージ

①効率性（世界で最も効率的な物流）
- リソースの最大限の活用による、究極の物流効率化
- カーボンニュートラル（2050）
- 廃棄ロス・ゼロ
- 消費地生産の拡大

②強靭性（止まらない物流）
- 生産拠点・輸送手段・経路・保管の選択肢の多様化
- 企業間・地域間の密接な協力・連携
- 迅速な情報収集・共有

③良質な雇用の確保（成長産業としての物流）
- 物流に従事する労働者の適正な労働環境
- 物流関連機器・サービス等の新産業創造・雇用創出
- 中小事業者が物流の「規模の経済」を享受し成長
- ビジネスモデルの国際展開

④ユニバーサル・サービス（社会インフラとしての物流）
- 開放的・中立的なデータプラットフォーム
- 買い物弱者の解消
- 地域間格差の解消

エネルギーの使用の合理化等に関する法律（省エネ法）の概要

- 省エネ法では、**工場等の設置者、輸送事業者・荷主に対し、省エネ取組の目安となる判断基準（設備管理の基準やエネルギー消費効率改善の年１％改善目標等）を示す**とともに、一定規模以上の事業者には**エネルギーの使用状況等を報告**させ、**取組が不十分な場合には指導・助言や合理化計画の作成指示等**を行うこととしている。

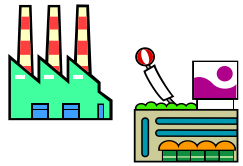
エネルギー使用者への直接規制

工場・事業場

努力義務の対象者

工場等の設置者

・事業者の努力義務



報告義務等対象者

特定事業者
（エネルギー使用量1,500kl/年以上）

・エネルギー管理者等の選任義務
・中長期計画の提出義務
・エネルギー使用状況等の定期報告義務

運輸

貨物/旅客輸送事業者

・事業者の努力義務

荷主（自らの貨物を輸送事業者に輸送させる者）

・事業者の努力義務

特定貨物／旅客輸送事業者
（保有車両トラック200台以上等）

・計画の提出義務
・エネルギー使用状況等の定期報告義務

特定荷主
（年間輸送量3,000万ﾄﾝｷﾛ以上）

・計画の提出義務
・委託輸送に係るエネルギー使用状況等の定期報告義務

使用者への間接規制

特定エネルギー消費機器等（トップランナー制度）

製造事業者等（生産量等が一定以上）

・自動車や家電製品等32品目のエネルギー消費効率の目標を設定し、製造事業者等に達成を求める

一般消費者への情報提供

家電等の小売事業者やエネルギー小売事業者

・消費者への情報提供（努力義務）

※建築物に関する規定は、平成29年度より建築物省エネ法に移行

省エネ法における荷主制度の背景と概要

- 平成18年の省エネ法改正において、運輸分野の省エネルギー対策として、輸送事業者とともに荷主に対し、省エネ取組について義務づけ。

義務対象者

自らの事業活動に伴う貨物輸送量が**3,000万トンキロ以上の者を特定荷主として指定**。

判断基準

荷主が省エネの取組を実施するにあたって、具体的に措置すべき事項を判断基準として公表。

・省エネ取組方針の策定と効果の把握（方針の策定、社内体制の構築、定期的確認等）
・輸送効率向上措置等（荷姿の標準化、距離の短縮、モーダルシフト）
・目標の設定と計画的な取組の実施（中長期的に見た年間低減目標（１％）　等）

義務内容

Ⅰ．**中長期計画の策定**（年１回、主務大臣（経済産業大臣＋事業所管大臣）に提出）
合理化の目標達成のために計画を作成する。

Ⅱ．**定期の報告**（年１回、主務大臣（経済産業大臣＋事業所管大臣）に提出）
・輸送に係るエネルギーの使用量
・エネルギー消費原単位　：　委託輸送に係るエネルギー使用量÷売上高や物流量
・省エネ措置の実施状況　　等

平成30年度改正省エネ法における荷主の定義変更・準荷主の位置づけ

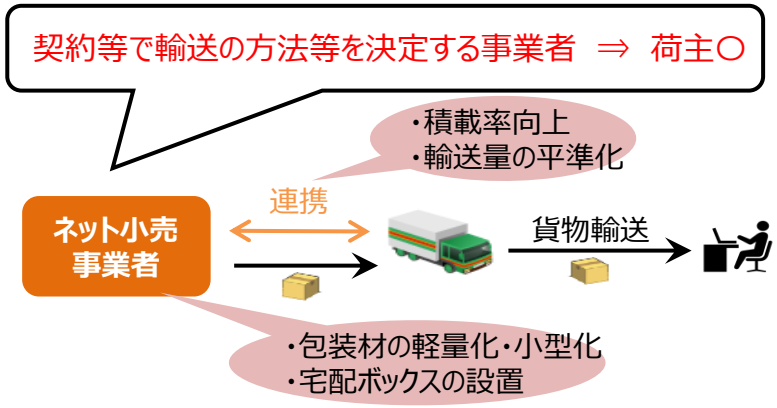
- 平成30年度の省エネ法改正において、貨物の所有権を問わず、**契約等で輸送の方法等を決定する事業者を荷主と定義**することで、貨物の所有権はないものの輸送方法等を決定するネット小売事業者も省エネ法の荷主規制の対象とした。
- また、貨物輸送事業者との契約関係はないものの、**貨物の受取又は引渡しを行う日時及び場所の指示を行うことができる事業者**を**準荷主**と位置づけ、努力義務を規定した。

荷主の定義変更

荷主　＝　輸送の方法等を決定する事業者

・貨物の所有権を問わず、契約等で輸送の方法等を決定する事業者を荷主と定義。

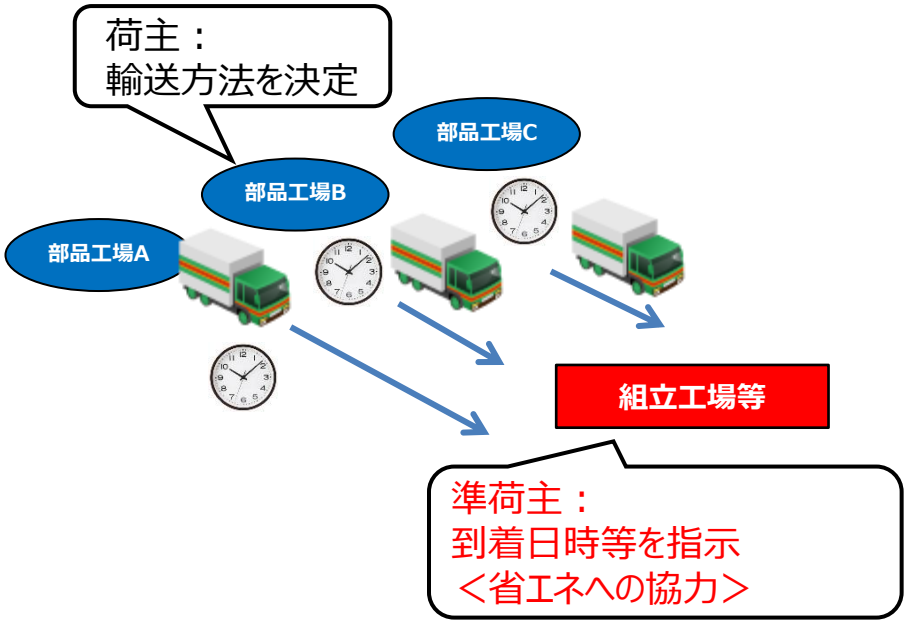
・貨物の所有権のないネット小売事業者も省エネ法の対象へ。
※貨物輸送事業者との契約がなく、輸送の方法等を決定していないモール事業者やＣtoＣの仲介事業者は対象外。



準荷主の位置づけ

準荷主　＝　到着日時等を指示できる荷受側の事業者

・貨物の到着時刻等を指示できる**荷受側の事業者を準荷主と位置づけ**、努力を求める。（努力義務）



令和４年度改正省エネ法を踏まえた荷主関連の対応

- 非化石エネルギーへの転換に関する措置の新設を踏まえ、その適切かつ有効な実施を図るための荷主に対する判断の基準を新たに設けることが必要である。
- 貨物輸送部門における非化石エネルギーへの転換にあたっては、荷主と貨物輸送事業者が、一体となって取り組むことが重要。別途、国土交通省主導で検討される貨物輸送事業者に対する非化石エネルギーへの転換に関する判断の基準と連携して検討を進める。

✓ エネルギー使用の合理化の判断基準は荷主と貨物輸送事業者の取組が一体となっている

荷主	貨物輸送事業者
モーダルシフト	
・活用の決定	・車両やインフラの整備。 ・促進（利用可能な貨物選別、周知）。
ルート・手段	
・貨物の主な輸送ルート（拠点経由と直送を使い分けて、貨物輸送距離全体を短縮するように発注）。	・効率的な輸送経路を事前に計画する。 ・GPS等の機器の導入や、道路交通情報等を踏まえた、混雑回避等を行う。
大型車両の導入	
・車両の大型化等の手段により、貨物輸送事業者に対して便数を削減するように発注する。	・輸送量に応じて大型化を推進する。
積み合わせ・混載	
・輸送単位が小さい場合は積み合わせ等の実施するように発注。 ・同梱やまとめ送りを促進、他の荷主と共同輸配送を実施。	・輸送物品の特性を把握し、効率的な輸送単位の決定を行う。 ・他の輸送事業者と連係して、共同配送など実施する。
エコドライブ	
・取組（機器の導入や教育）に協力	・輸送手段毎の運転法の実施やシステムの活用、教育等。

出所　荷主部分：貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関する荷主の判断の基準
貨物輸送事業者部分：貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関する貨物輸送事業者の判断の基準

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（議員立法）の概要　（平成30年法律第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

１．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）

２．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

３．荷主対策の深度化

【時間外労働規制が適用されるまで（令和６年３月）の時限措置】

トラック事業者の法令遵守に係る**荷主の配慮義務**や、**国土交通大臣による荷主への働きかけ**の規定を新設

４．標準的な運賃

【時間外労働規制が適用されるまで（令和６年３月）の時限措置】

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「**標準的な運賃**」の制度を導入

荷主対策の深度化

貨物自動車運送事業法改正法附則第１条の２に基づく荷主への働きかけ等

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

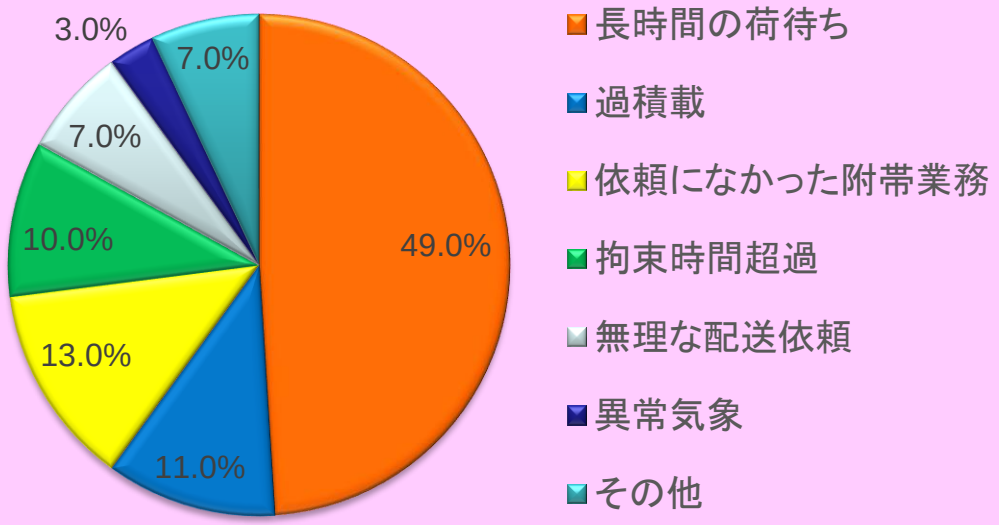
違反原因行為を荷主がしている疑いがあると認められる場合 → **働きかけ**

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**

※　荷主の行為に独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

荷主起因の違反原因行為の割合



「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要　請	1
働きかけ	６２

※令和４年８月２４日現在

標準的な運賃

- 平成30年改正後の貨物自動車運送事業法に基づき、**運賃交渉力の弱い運送事業者の適正な運賃収受を支援すること**を目的に、令和２年４月「標準的な運賃」を告示。
- 「標準的な運賃」では、**運転者について全産業並みの給与、車両の更新期間５年**、一般的な利潤（自己資本金の10%）などの経営改善につながる前提を置いて、参考となる運賃を示している。
- 運送事業者が**自己の経営状況を踏まえて運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むことが肝要**。

標準的な運賃　届出までのプロセス

STEP1 標準的な運賃制度を理解する

STEP2　自社で運賃を計算する

STEP3　荷主と運賃を交渉する

STEP4　運賃の事後届出を行う

●セミナー、各種協議会による周知・浸透

●経営状況の振り返り・分析を促進

・ドライバー人件費　・車両の更新費用
・実車率　・保険料　・適正利潤

●運賃交渉の障壁解消

・荷主の理解

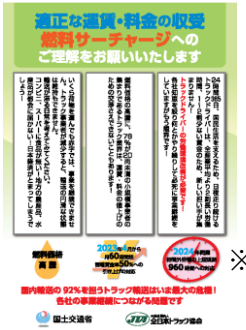
※標準的な運賃の届出率　49．2%（令和4年7月末時点）

燃料価格の上昇に対する国土交通省の対応（トラック関係）

①荷主への周知・広報の強化

「燃料費を含む適正な運賃の収受」という基本的考え方に基づき「標準的な運賃や「燃料サーチャージ」の導入等により、燃料価格上昇分を反映した適正な運賃等への見直しを行うよう、荷主企業に理解と協力を呼びかけ。
具体的には、以下の対応を実施。（R4.8.31現在）

○荷主関係団体（約1,000団体）あて要請文書を発出（R3.11.10）
○荷主企業（約45,000社）あて要請文書を全ト協と連名で発出（R4.1.21）
○運輸支局長等による荷主団体、荷主企業への訪問（123回）
○各県の取引改善協議会やホワイト物流セミナー等を通じた周知（133回）



※荷主向け
パンフレット

※荷主企業を訪問し、要請文書を手交する運輸支局長

②相談窓口の設置

トラック事業者が、燃料費の上昇分への運賃等への反映について相談ができるよう、国土交通本省、地方運輸局、運輸支局に、全国で合計64の相談窓口を新たに設置するとともに、国土交通省目安箱（web）にも意見募集の対象として燃料価格に関する事項を新たに明記。

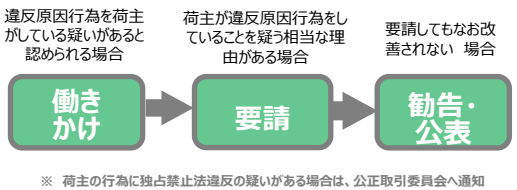
○R4.8.31現在、計32件の相談に対応

※燃料サーチャージに関する相談・意見・質問等：25件、運賃交渉に関する相談・意見等：６件、燃料価格に関する意見：１件

③荷主働きかけ等の法的措置

燃料費の上昇分を運賃等に反映することを求めたにもかかわらず不当に据え置くことは、独禁法の違反（買いたたき）等になるおそれがあるとともに、改正貨物自動車運送事業法に基づき、国交省による荷主への働きかけや、要請、勧告・公表等の対象にすることとし、この点につき、関係省庁等と連携して対応。

＜貨物自動車運送事業法附則第１条の２に基づく荷主への働きかけのフロー＞



○R4.8.31現在、上記の相談に基づき、７件の働きかけを実施
※運賃・料金や運送条件に関する運送事業者との交渉に応じるよう働きかけ：７件（東北、関東、中部、中国、九州運輸局管内）

○R4.8.31現在、中小企業庁と連携し、下請中小企業振興法に基づき助言（注意喚起）を実施
※元請運送事業者に対して下請事業者との価格転嫁や価格交渉を適正に行うよう助言

燃料価格上昇を踏まえた荷主への周知

国自貨第６９号
令和３年１１月１０日

荷主関係団体　御中

国土交通省自動車局貨物課長

貨物自動車運送事業者の適正な運賃収受のための周知について

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

今般の燃料価格上昇によって貨物自動車運送事業者の経営状況に与える影響が懸念されています。こうした燃料価格の上昇分については、「標準的な運賃」の設定や燃料サーチャージの導入等によって適正な運賃収受に繋げ、貨物自動車運送事業者のみがその負担を抱えないことが必要です。

また、今般の燃料価格上昇は、適正な運賃収受の重要性について認識を新たにするものではありますが、そもそも、「標準的な運賃」において積算される人件費、車両更新に要する費用、事業運営や物流効率化に必要となる設備導入に要する経費などを含め、適正な運賃を収受することが物流の持続可能性を確保するうえで重要です。

つきましては、荷主（運送委託者）と貨物自動車運送事業者が協議の上、適正な運賃による運送契約の締結を行うことは、取引環境の適正化のために不可欠であることから、今般の趣旨についてご理解いただき、下記の事項について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

記

１．貨物自動車運送事業者と協議の上、燃料費の上昇分を反映した適正な運賃・料金への見直しを行うこと。

２．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）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・公表等の対象となること。

価格転嫁円滑化に向けた法執行の強化

- 「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」（令和３年12月27日）に基づき、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分が適切に転嫁されるよう、政府として取組を進めている。

独占禁止法、下請代金法の対応（公正取引委員会、中小企業庁）

【独占禁止法関係】

○ 荷主による物流事業者に対する優越的地位の濫用について調査を実施。独占禁止法上の問題につながるおそれのある荷主641名に対して、具体的な懸念事項を明示した文書を送付して、注意喚起を実施（R4.5）

○ 優越的地位の濫用に関して、対象業種を追加（道路貨物運送業を含む22業種）し、緊急調査を実施（R4.6受注者向け）。今後、発注者向け調査や、コスト上昇分の転嫁拒否が疑われる事案への立入調査を実施。

【下請代金法関係】

○ 労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇を取引価格に反映しない取引は、下請代金法上の「買いたたき」に該当するおそれがあることを明確化（R4.1公取委「運用基準」改正）

○ コスト上昇分の転嫁拒否が疑われる事案が発生していると見込まれる業種について、重点立入業種として、道路貨物運送業を含む４業種を選定（R4.5）

下請振興法の対応（中小企業庁、事業所管省庁）

○ 毎年9月及び3月を「価格交渉促進月間」として設定し、業界への働きかけ、アンケート及び下請Ｇメンによるフォローアップ調査を実施。

○ 調査に基づき、価格交渉・転嫁の状況の良くない親事業者に対して、下請振興法に基づく助言（注意喚起）を実施（R4.4）。

○ 下請振興法に基づく「振興基準」を改正し、親事業者に求められる取組として、コストが上昇した下請事業者から申出があった場合、遅滞なく協議を行うこと、下請事業者の賃上げが可能となるよう十分に協議して取引対価を決定すること等を追加（R4.7）。今後、改正した振興基準は、業界団体の自主行動計画の改定や、個社への指導・助言に活用。

「ホワイト物流」推進運動　～ ホワイト物流推進運動の概要 ～

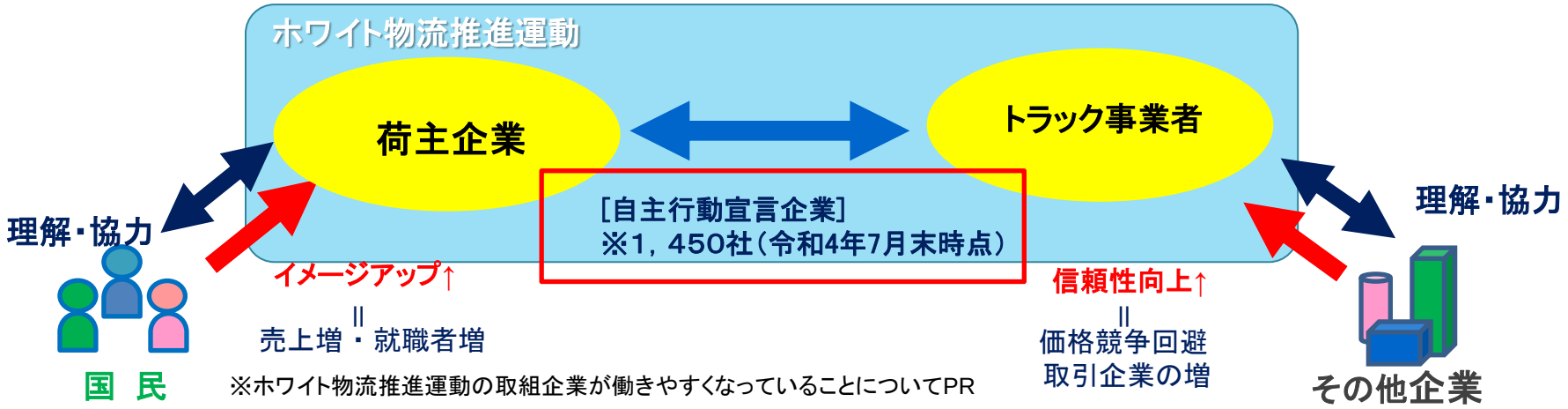
○　国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するため、若者、女性、高齢者も含めた全ての人にとって魅力ある「よりホワイト」な職場づくりを行う取組。

※トラックドライバーのうち、１０代・２０代は約１０％、６５歳以上は約９％、女性は約３％

○　荷主企業、トラック事業者など、関係者が連携して当該取組を強力に推進。

（平成30年 5月30日
「ホワイト物流」推進運動を重点施策とする「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議政府行動計画」が決定）

推進運動のイメージ



※ホワイト物流推進運動の取組企業が働きやすくなっていることについてPR

宣言内容

【必須項目】

・取組方針
・法令遵守への配慮
・契約内容の明確化・遵守

【推奨項目】 ※企業の判断で複数項目から選択

A. 運送内容の見直し
B. 運送契約の方法
C. 運送契約の相手方の選定
D. 安全の確保

（宣言が多い上位3項目）
・物流の改善提案と協力
・異常気象時等の運行の中止・中断等
・パレット等の活用