

# 物流の2024年問題への対策について

令和5年7月

商務・サービスグループ

消費・流通政策課 物流企画室

# 「物流の2024年問題」(トラックドライバーの時間外労働の上限規制)

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

※株式会社NX総合研究所試算(2022年11月11日)

## トラックドライバーの働き方改革

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

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

## 「物流の2024年問題」の影響により不足する輸送能力試算(NX総合研究所)

○全体

不足する輸送能力の割合(不足する営業用トラックの輸送トン数)
<b>14.2%(4.0億トン)</b>

○発荷主別(抜粋)

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

○地域別(抜粋)

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

# 「物流の2024年問題」：影響試算（発荷主別・地域別）

## ■不足する輸送能力（発荷主別）（2019年度データ）

業 界	不足する輸送能力の割合
農産・水産品 出荷団体	32.5%
建設業、建材 (製造業)	10.1%
卸売・小売業、 倉庫業	9.4%
特積み	23.6%
元請の運送事業者	12.7%
紙・パルプ (製造業)	12.1%
飲料・食料品 (製造業)	9.4%
自動車、電気・機械・精密、金属 (製造業)	9.2%
化学製品(製造業)	7.8%
日用品 (製造業)	0.0%

## ■不足する輸送能力（地域別）（2019年度データ）

地域	不足する輸送能力の割合
北海道	11.4%
東 北	9.1%
関 東	15.6%
北陸信越	10.8%
中 部	13.7%
近 畿	12.2%
中 国	20.0%
四 国	9.2%
九 州	19.2%

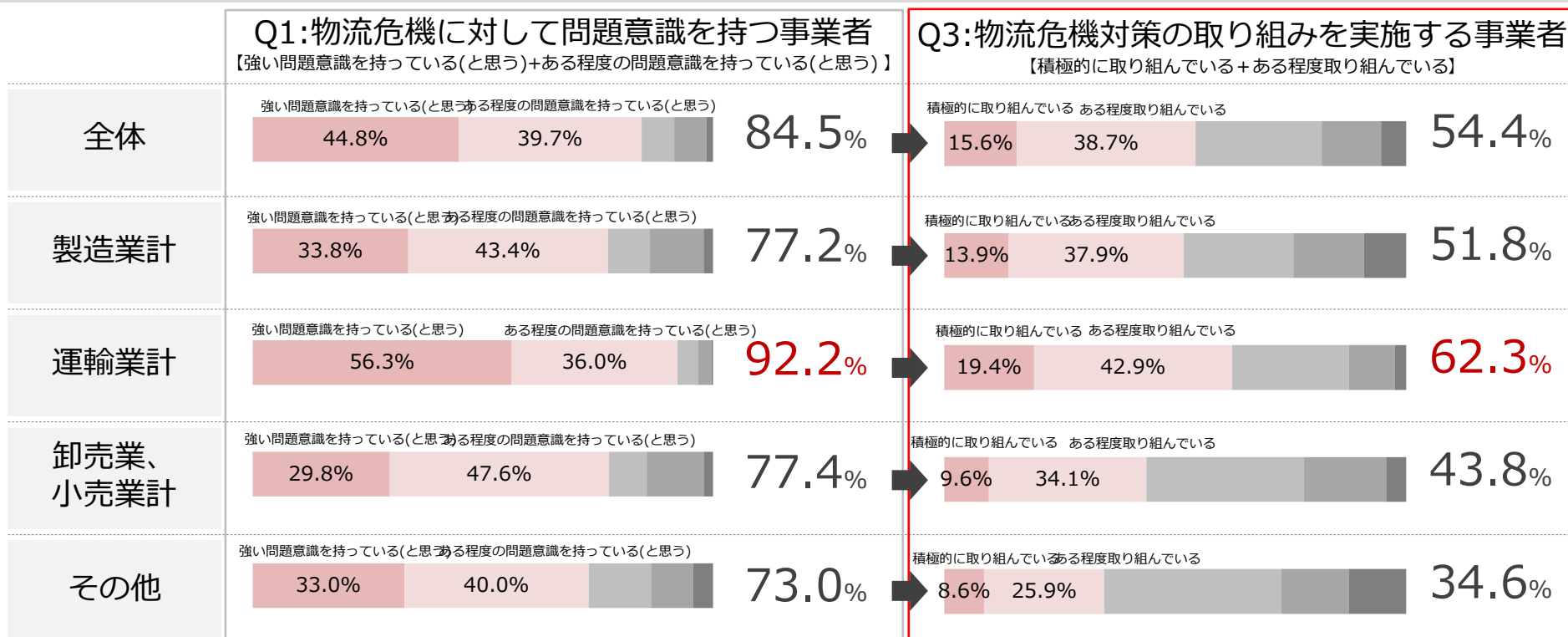
# 事業者向け定量アンケート（令和4年10月実施）

物流危機に対する問題意識と取組状況の業種別比較

- 1,707社へアンケート（製造業438社／運輸業876社／卸・小売業208社／その他185社）。
- 各業界7割以上が物流危機に問題意識を持つが、取組を推進できている割合は低くなり、バラつきもある。
  - 運輸業は他業界に比べ最多の9割が問題意識を持つが、取組を推進できているのは6割にとどまる。
  - 製造業・卸小売業では問題意識を持つ割合は7割程度、取組を推進する割合は4～5割にとどまり、特に卸小売では割合が低い（取組を推進するのは4割のみ）

Q1：貴社におきまして、2024年4月より施行される、働き方改革関連法のトラックドライバーへの適用を契機とした物流業界の人手不足、およびその様々な影響（以後、「物流危機」と記載）について、どの程度の問題意識をお持ちでしょうか。特定の部門ではなく、貴社全体としての温度感を教えてください。

Q3：貴社におきまして「物流危機対策」の取り組みは、どの程度実施されていますでしょうか。ご回答者様の感覚で構いません。あてはまるものを一つお答えください。



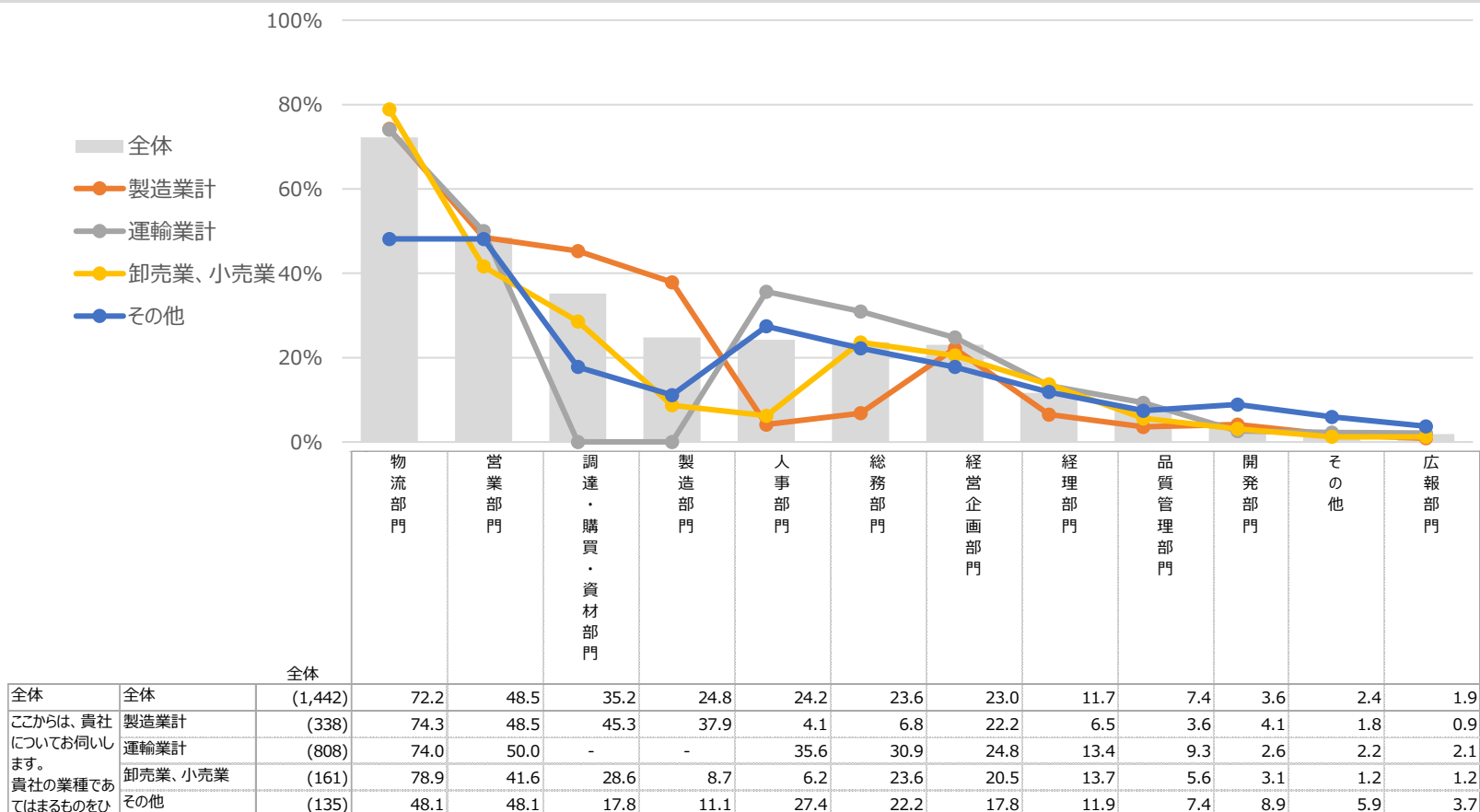
（出典）第6回持続可能な物流の実現に向けた検討会 事務局発表資料

# 事業者向け定量アンケート（令和4年10月実施）

物流危機に対する問題意識を持っている部門

- 物流部門において問題意識を持っていると回答している事業者が突出して多いものの、**約3割の事業者においては、物流部門でも「物流危機」への問題意識が薄い。**
- 一方、人事、総務、経営企画などの**管理・企画部門をはじめとする他の部門は、認識が低い状況。**

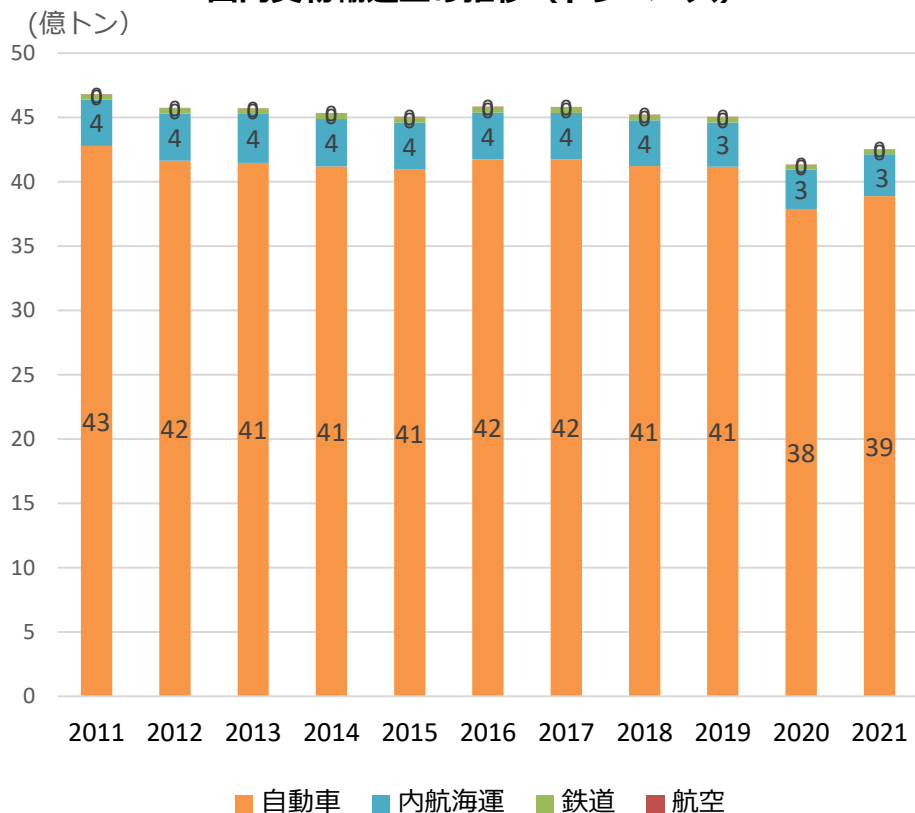
Q2：貴社におきまして「物流危機」への問題意識がおりとのことでしたが、問題意識をお持ちの部門は以下のどれですか。あてはまるものをすべてお答えください。（Q1にて「強い問題意識を持っている」「ある程度の問題意識を持っている」と回答した事業者ベース）。



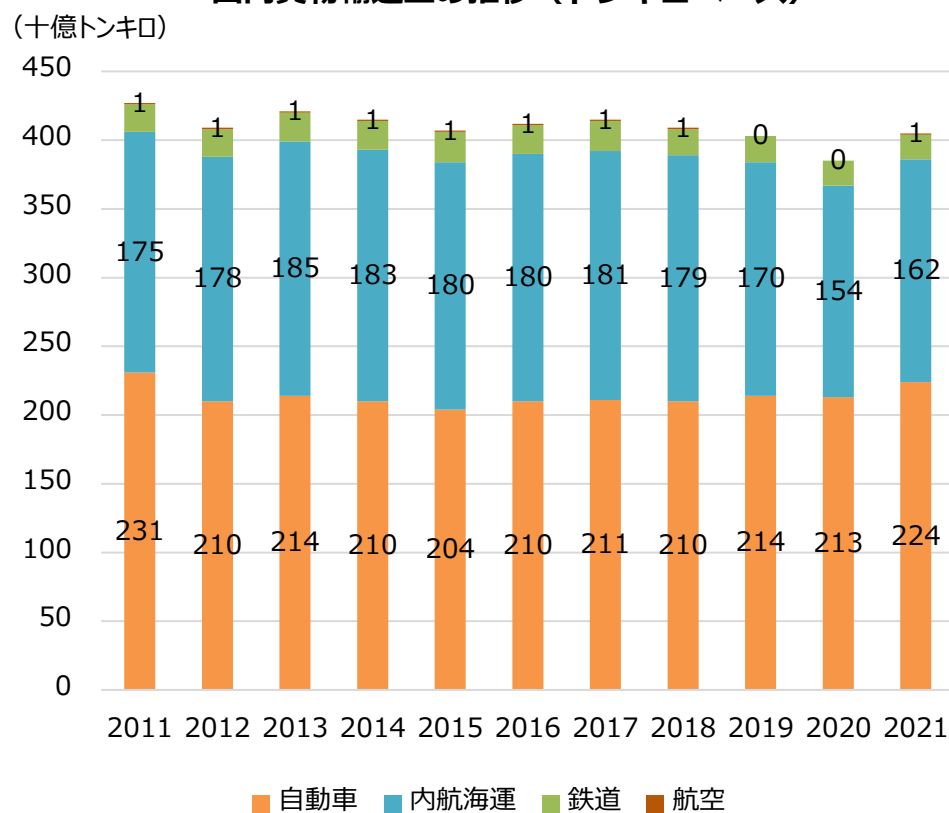
# 国内貨物輸送量・輸送手段の推移

- 国内貨物輸送量は輸送重量（重量ベース）では、**自動車**が9割を占める。国内貨物輸送量は、ほぼ横ばいで推移している。
- 国内貨物のモード別輸送（重量×距離ベース）は、**自動車**が約5割、**内航海運**が約4割を占める。

国内貨物輸送量の推移（トンベース）



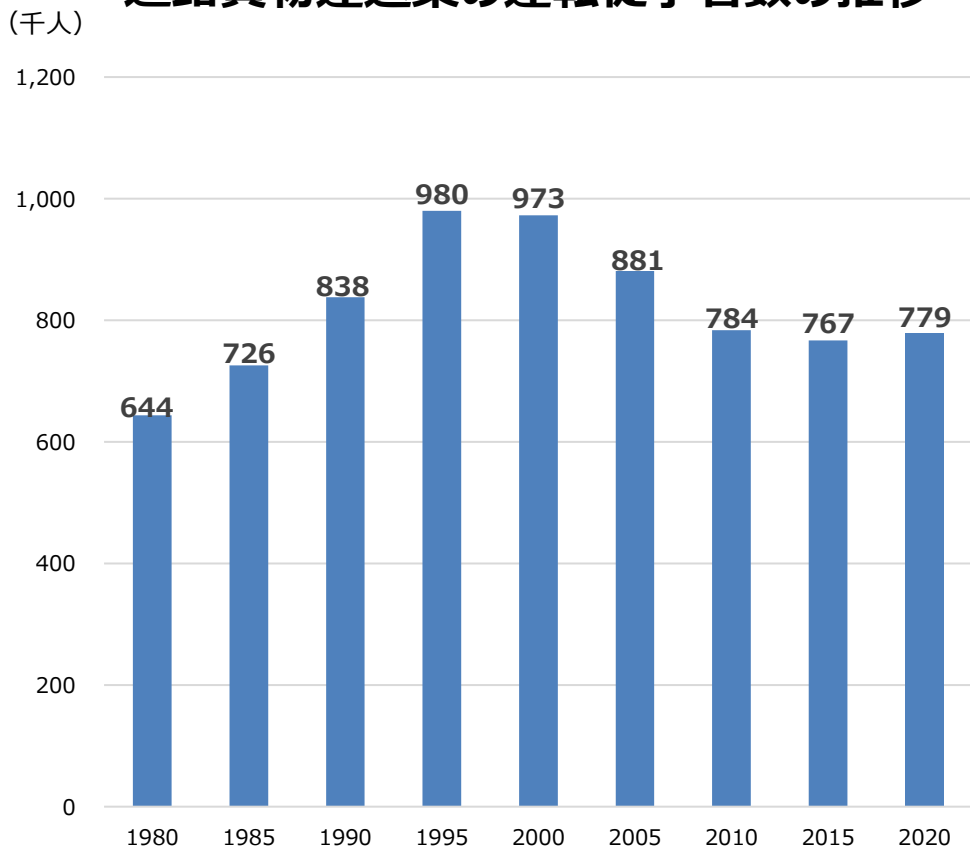
国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）



# 問題の所在

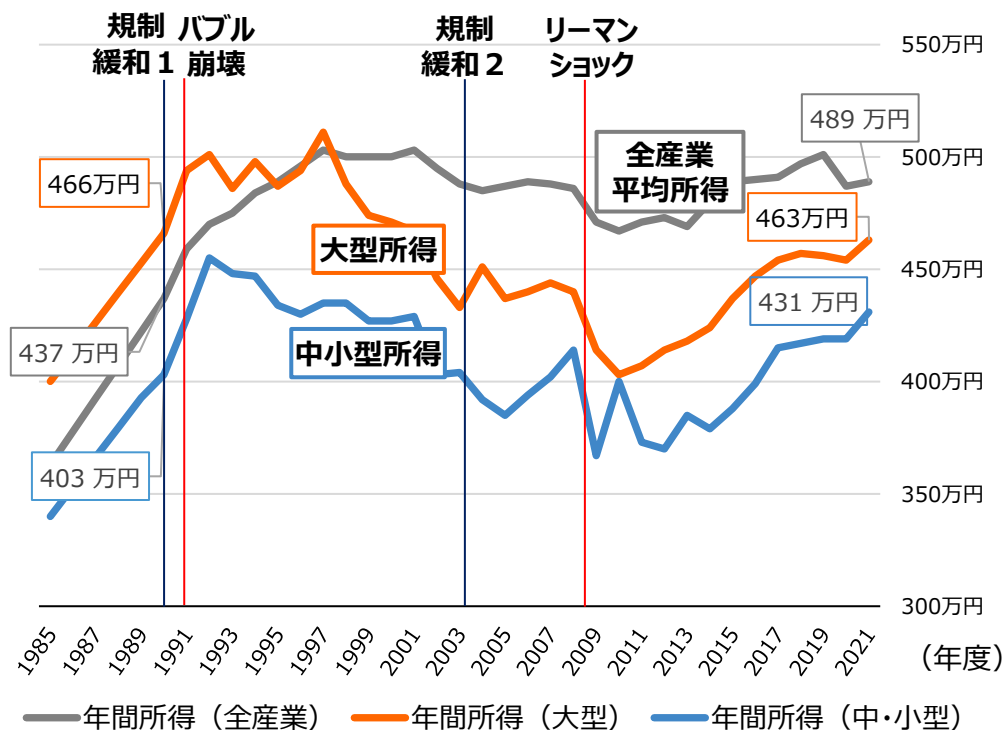
- トラックドライバーの数は90年代をピークに減少している。
- 労働力不足等を背景に、トラックドライバーの年収は、近年、やや上昇。しかし、全産業平均よりも、なお1～2割低い。

## 道路貨物運送業の運転従事者数の推移



(出典) 国勢調査より経済産業省作成

## トラックドライバーの年収推移



出典：年間所得：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

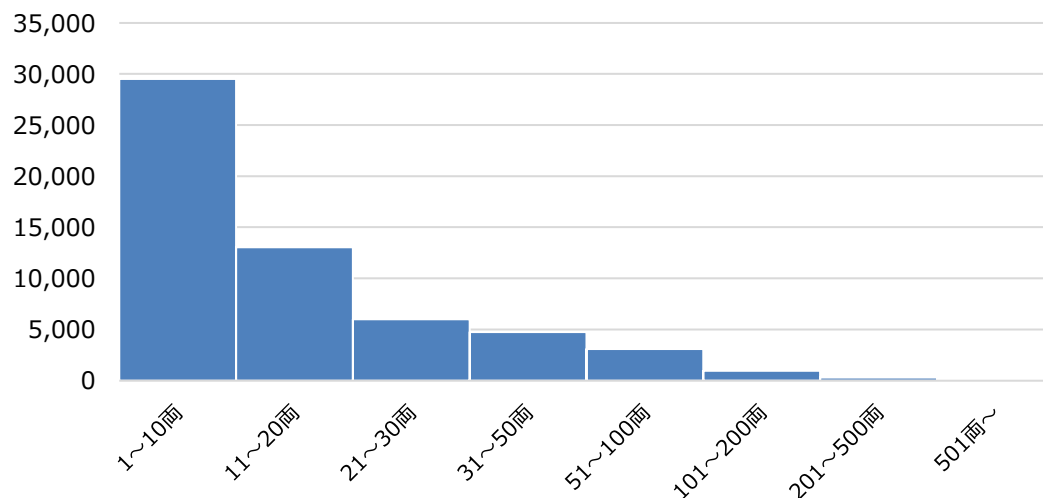
※規制緩和1：事業参入について免許制から許可制に、運賃を認可制から事前届出制に変更等。  
 ※規制緩和2：営業区域廃止、最低車両台数を全国一律5両に、運賃を事後届出制に変更。

# 【参考】トラック事業者の規模（令和2年3月末時点）

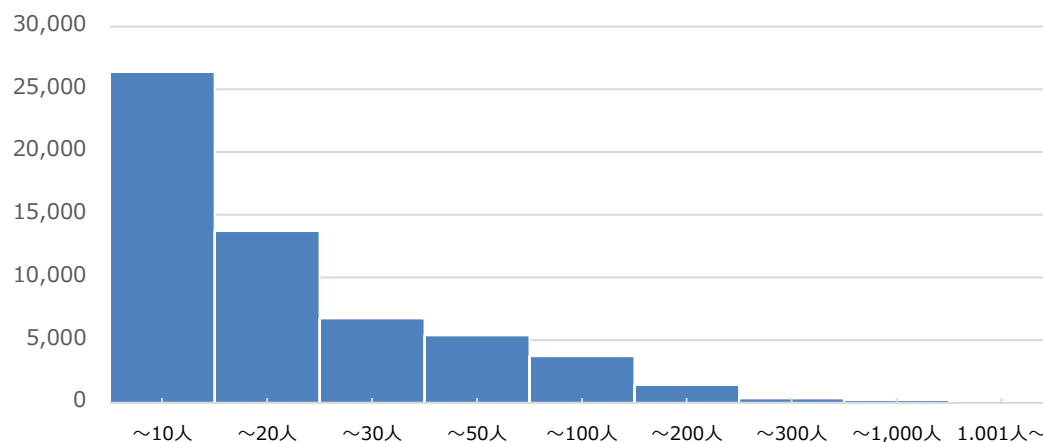
- トラック事業者の多くは、車両20両以下、従業員数20人以下の中小企業。

トラック（一般+特積）（事業者数：57,790）					
車両数規模別		従業員数規模別		資本金規模別	
区分	事業者数	区分	事業者数	区分	事業者数
1～10両	29,505	～10人	26,374	～100万円	2,862
11～20両	13,055	～20人	13,705	～300万円	8,998
21～30両	6,008	～30人	6,749	～500万円	6,884
31～50両	4,759	～50人	5,383	～1,000万円	19,343
51～100両	3,097	～100人	3,736	～3,000万円	13,574
101～200両	958	～200人	1,442	～5,000万円	2,423
201～500両	314	～300人	359	～1億円	1,156
501両～	94	～1,000人	236	～3億円	241
		1,001人～	76	3億円～	210
				その他	2,099

一般トラック/車両数規模別



一般トラック/従業員数規模別

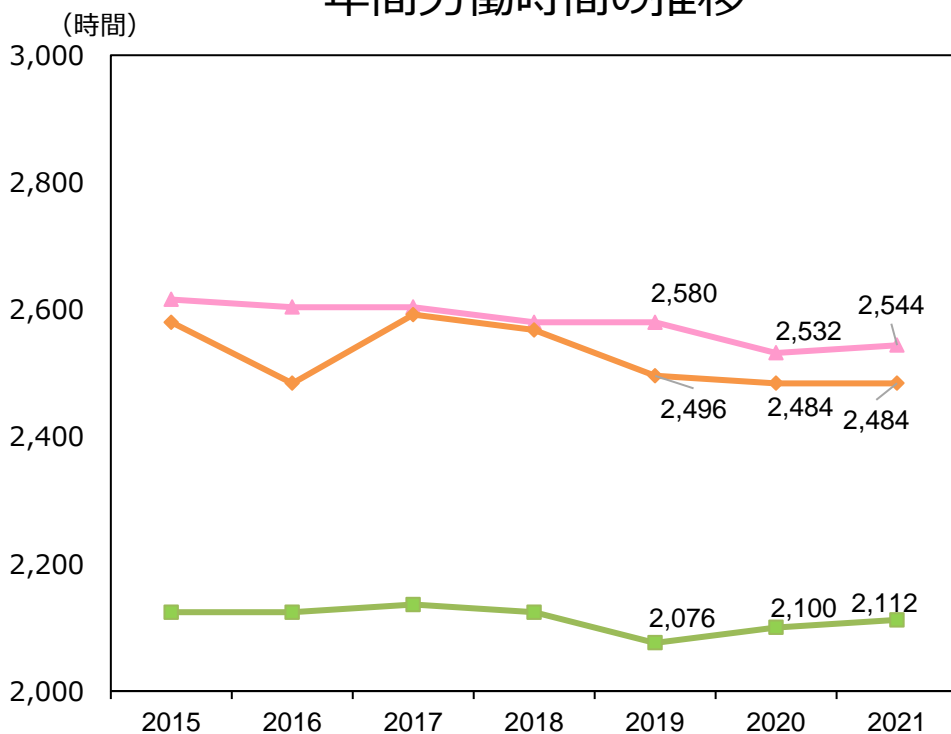




# トラックドライバーの働き方に関する現状

- トラックドライバーと全産業を比較すると、年間労働時間は約2割長く、年間所得額は近年微増傾向にあるが、全産業に比べ5%~10%低い水準となっている。

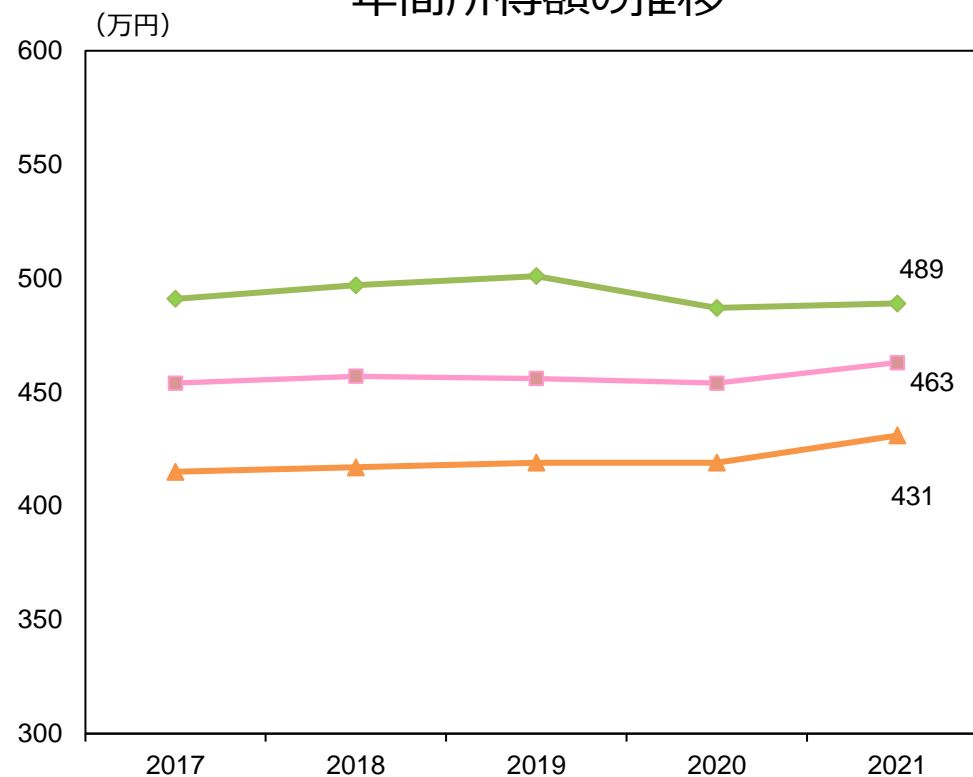
## 年間労働時間の推移



■ 労働時間 (全産業)      ▲ 労働時間 (大型トラック)  
◆ 労働時間 (中小型トラック)

(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

## 年間所得額の推移



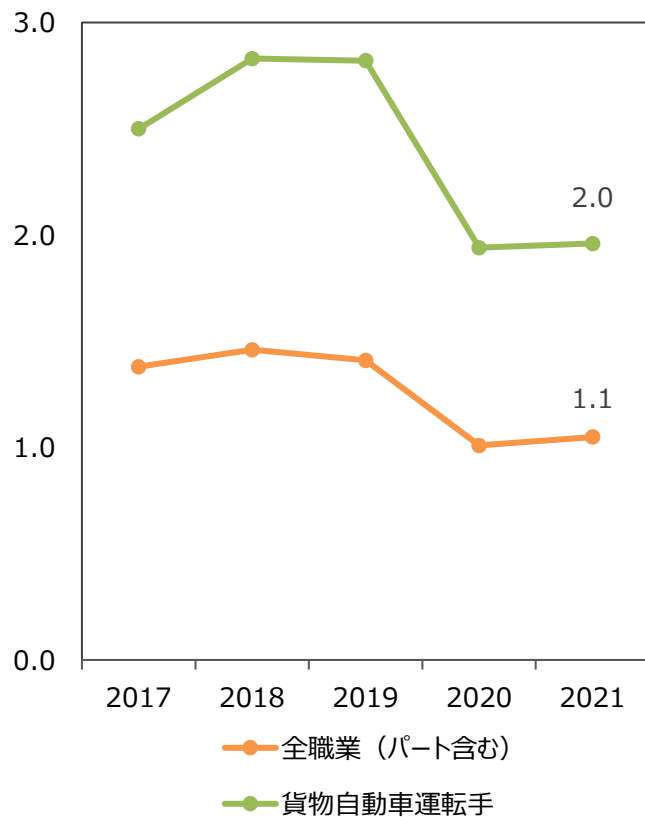
■ 年間所得額 (全産業)      ▲ 年間所得額 (大型トラック)  
◆ 年間所得額 (中小型トラック)

(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

# トラックドライバーの働き方に関する現状

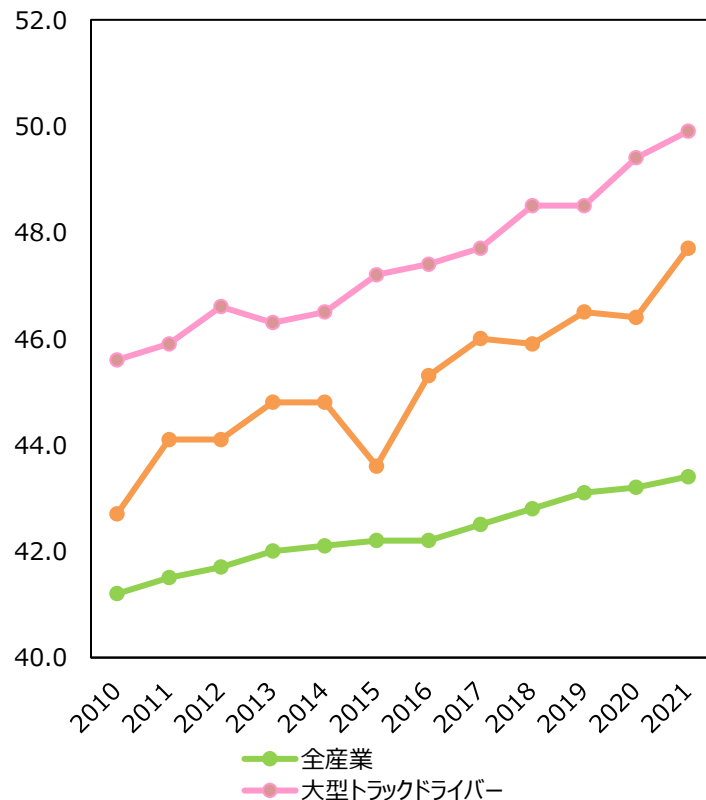
- トラックドライバーの有効求人倍率は全産業の約2倍と、人手不足感が強くなっている。
- 平均年齢についても、全産業に比べ4～6歳程度高くなっており、従業員構成としては、他産業に比して40歳～50歳の占める割合が高く、若年層と高齢層の割合が低い。

有効求人倍率の推移



(出典) 厚生労働省「一般職業紹介状況」から国土交通省自動車局にて作成

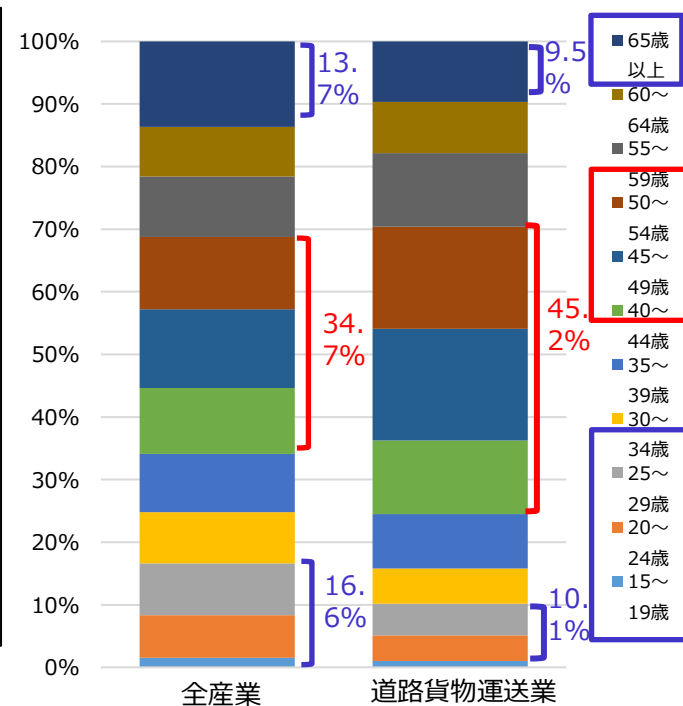
平均年齢の推移



(出典) 厚生労働省「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年と同じ推計方法を用いた過去の集計」を用いた。

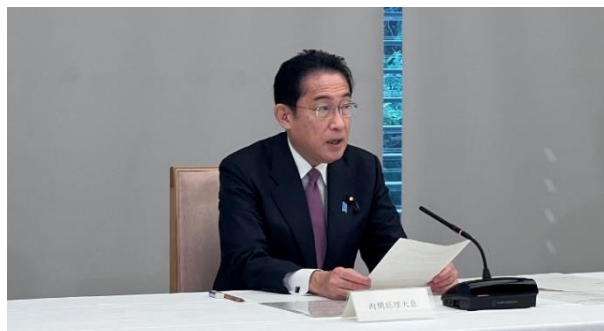
年齢構成



(出典) 総務省「労働力調査」

# 「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<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、**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<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：</b>			<b>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) 荷主による物流効率化に向けた対策の例

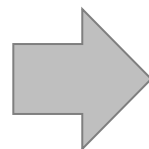
## ○パレット化による荷役時間の削減

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】



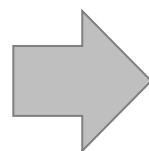
フォークリフト作業  
20～30分/車

## ○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



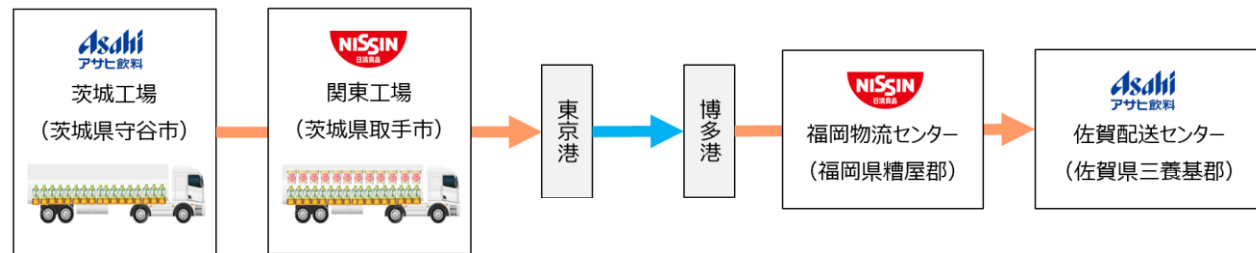
### ②待ち時間なしで荷積み・荷卸し



# (参考) 荷主による物流効率化に向けた対策の例

## ○共同輸送

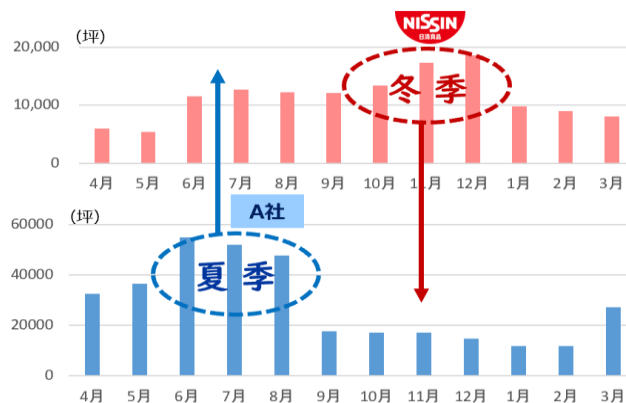
異業種企業による混載により、トラック輸送を効率化。



(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

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

（略）

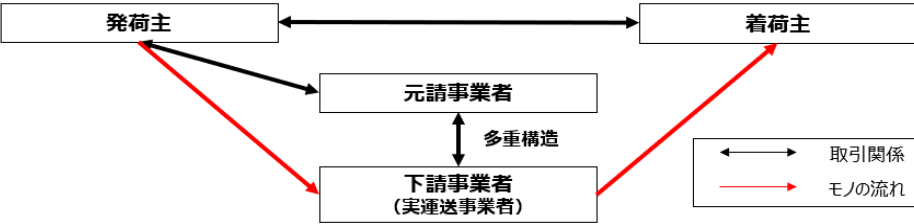
## 5. 業界特性に応じた独自の取組

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。

# 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7月を目途に最終とりまとめを行う。

## ＜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

# 持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終取りまとめ（案）（抜粋）

## 2. 持続可能な物流の実現のために取り組むべき政策

### （1）荷主企業や消費者の意識改革

（略）

### （2）物流プロセス課題の解決（非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化、着荷主の協力）

①待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置の検討

- － 法的措置の必要性
- － 荷主企業の定義
- － 中長期計画の作成及び定期報告の対象とする企業規模
- － 目標設定・報告及びその手続き
- － 企業間の連携のあり方

②契約条件の明確化、多重下請構造の是正等の運賃の適正収受に資する措置の検討

③物流コスト可視化の検討

④貨物自動車運送事業法に基づく荷主への働きかけ等及び標準的な運賃に係る延長等  
所要の対応の検討

⑤トラックドライバーの賃金水準向上に向けた環境整備の検討

### （3）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 （略）