

物流革新に向けた施策について



国土交通省 北陸信越運輸局 交通政策部
環境・物流課長 芦澤千恵子



北陸信越運輸局

Hokuriku-Shin'etsu District Transport Bureau

2030年度に向けた政府の中長期計画

主要施策のポイント

(1) 適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等

- 以下について、通常国会での法制化
 - ・一定規模以上の荷主・物流事業者に対する荷待ち・荷役時間短縮に向けた計画作成の義務付け
 - ・トラック事業における多重下請構造是正に向けた実運送体制管理簿作成、契約時の書面による交付等の義務付け 等
- トラックドライバーの賃上げ等に向けた貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」の引上げ及び「標準運送約款」の見直し
- 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の徹底（トラックGメンによる集中監視）

(2) デジタル技術を活用した物流効率化

- 荷待ち・荷役時間短縮に向けた自動化・機械化設備・システム投資を支援
- 物流標準化やデータ連携の促進等フィジカルインターネット・ロードマップを踏まえた取組を推進し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を促進
- 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスについて実装を加速

(3) 多様な輸送モードの活用推進

- 大型コンテナの導入支援等を通じたモーダルシフトの推進強化
- 自動物流道路の構築（10年で実現を目指す。）
- 自動運航船の本格的な商用運航（2026年までに国際ルールを策定することにより、2030年頃の実現を目指す。）

(4) 高速道路の利便性向上

- 大型トラックの法定速度を2024年4月に90km/hに引上げ
- ダブル連結トラックについて、運行路線の拡充やダブル連結トラックに対応した駐車マス整備を含め導入促進
- 大口・多頻度割引の拡充措置を継続、法令を遵守しない事業者に対しては、割引制度を厳格に運用

(5) 荷主・消費者の行動変容

- ポイント還元実証事業等を通じた再配達削減の仕組みの社会実装
- 「送料無料」表示の見直しについて、2023年度中にその見直し状況を確認するため、フォローアップ調査を実施

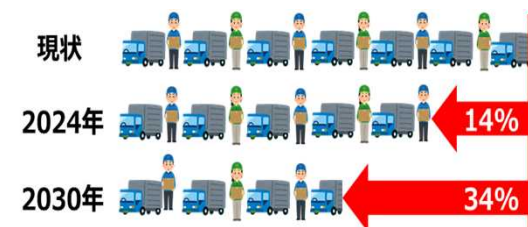
「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

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（右図）。
- ・物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。
- ・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。
*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の（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〉

【荷主等が取り組むべき措置の例】＜パレットの導入＞



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HPI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。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

①流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律関係

- 法律名を「物資の流通の効率化に関する法律」に改正
- 全ての荷主・物流関係事業者に判断基準に基づく物流効率化の努力を義務付け。

②貨物自動車運送事業法関係

- 真荷主、トラック事業者間の運送契約には書面の相互交付を義務付け
- 元請トラック事業者には実運送体制管理簿の作成・保存を義務付け
- 他の運送を利用する事業者には書面の交付を義務付け
- 他の運送を利用する一定規模以上のトラック事業者には、運送利用管理 規程の作成、運送利用管理者選任を義務付け
- 貨物軽自動車運送事業に係る安全対策（安全管理者選任、届出、講習受講運転者台帳作成、保存等）



新物効法の施行に向けた検討状況

- 国交省・経産省・農水省3省の審議会の合同会議※の取りまとめを踏まえ、**本年4月1日より、新物効法に基づく運送・荷役等の効率化に向けた基本方針、荷主・物流事業者の努力義務、判断基準等を施行。**

※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 ※本年（2025年）4月1日施行

（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）

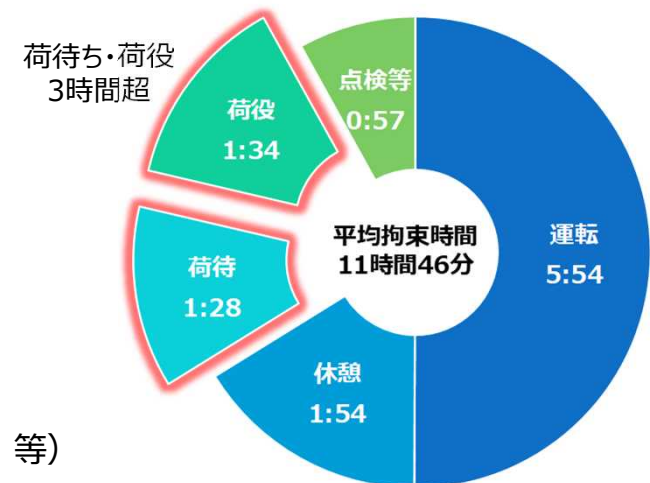
（2）トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

- 国と地方公共団体は、自らが荷主や施設管理者になる場合、率先してドライバーの運送・荷役等の効率化に資する措置等を実施
- 国は、設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、自動運転トラック・ドローン物流の実用化、物流人材の育成等を支援

（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

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



（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）その他トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するトラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進

- 物流に関わる多様な主体の役割（地域の産業振興やまちづくりとの連携、経済界全体での理解増進 等）
- トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提（中継輸送拠点の整備、「標準的運賃」の浸透 等）

（ドライバー実態アンケート調査(R6)より）

＜荷主・物流事業者の判断基準等＞

○**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

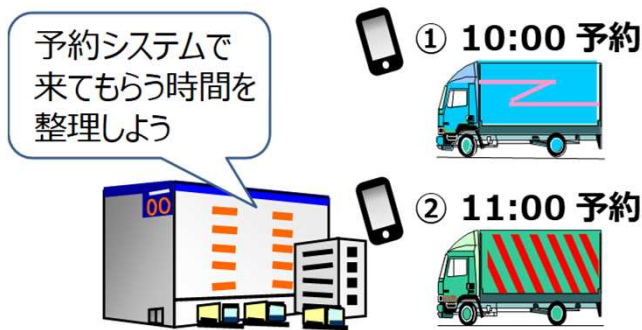
- ・複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等



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や混雑時間を回避した日時指定等による貨物の出荷・納品日時の分散 等
- ※ トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う



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による荷役等の効率化
- ・商品を識別するタグの導入や検品・返品水準の合理化等による検品の効率化
- ・バース等の荷捌き場の適正な確保による荷役作業のための環境整備
- ・フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によるトラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化 等



パレットの利用や検品の効率化

＜荷主等の取組状況に関する調査・公表＞

○荷主等の判断基準について、**物流事業者を対象として定期的なアンケート調査**を行い、上記①～③の**取組状況を把握**するとともに、これらの回答の**点数の高い者・低い者も含め公表**（点数の低い者の公表を検討する際は、ヒアリング等により適切に実態を把握する）。

＜物流に係る事業者等の責務＞

○荷主等に該当しない、施設管理者、商社、ECモールの運営事業者、物流マッチングサービス提供事業者など、**運送契約や貨物の受け渡しに直接関係を持たないものの商取引に影響がある者**についても、その**取組方針や事例等**を示すことを検討。5

1. 物流の効率化 ①即効性のある設備投資や物流DX・GX、物流標準化やデータ連携の推進

- 物流の効率化に向けて、自動化・機械化設備・システム投資や技術開発、物流の脱炭素化を推進。
- 物流標準化やデータ連携の促進等により、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を推進。

即効性のある設備投資や物流DX・GXの推進

- 荷主企業や物流事業者の営業所等において、自動フォークリフト、自動倉庫、無人荷役機器、バス予約システムの導入等の自動化・機械化設備・システム投資の実証事業や海運のDX化に向けた技術開発を支援。（約140件採択）
- 物流の脱炭素化に向けて、EVトラックの導入（約3,000台）や、物流施設等において再生可能エネルギー設備を導入する実証事業（約50件採択）を支援。

＜自動フォークリフト＞



＜自動倉庫＞



＜無人荷役機器＞



＜EVトラック＞



＜太陽光パネル＞



物流標準化やデータ連携の促進等を通じた共同輸配送や帰り荷確保の推進

- 本年6月、官民の協議会において、パレットの標準的な規格と運用（標準仕様パレット）を整理。
- パレット標準化を通じた荷役時間の短縮等に取り組む荷主・物流事業者に対して、標準仕様パレットの導入に係る設備導入・改修等の実証事業を支援。（約20件申請）

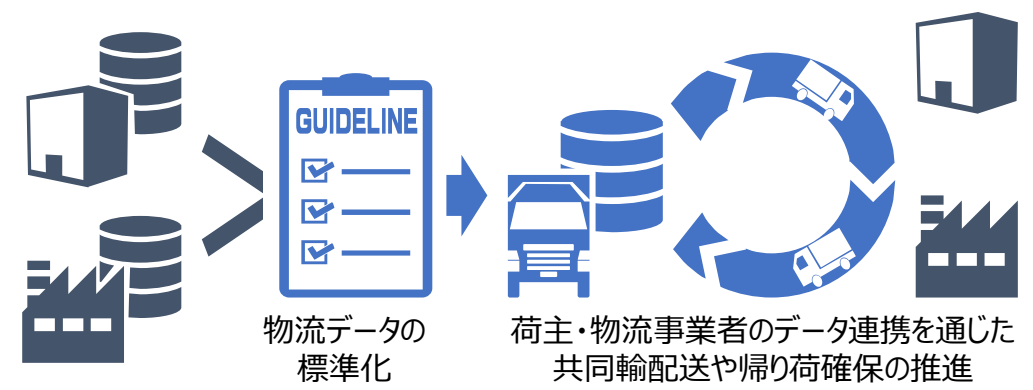


パレットからパレットへの積み替え



「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮

- 物流データの標準形式を定めた「物流情報標準ガイドライン」を活用したデータ連携を促し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保に取り組む実証事業を支援。（2件採択）

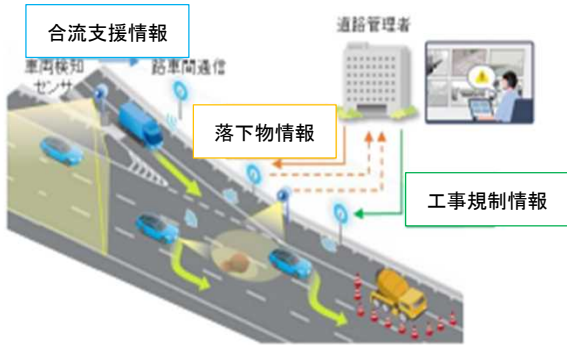


1. 物流の効率化 ②自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスの実装加速

○「デジタルライフライン全国総合整備実現会議」における事業者や関係省庁等との議論を踏まえ、
デジタルライフライン全国総合整備計画を策定（デジタルライフライン全国総合整備実現会議決定（2024年6月5日）、
デジタル行財政改革会議決定（2024年6月18日）、デジタル社会推進会議決定（2024年6月21日））。

自動運転サービス支援道に係る取組

- デジタルライフライン全国総合整備計画におけるアーリーハーベストプロジェクトとして、**新東名高速道路の駿河湾沼津SA～浜松SA間約100kmにおける、自動運転サービス支援道**に係る取組を開始した。
- 物流ニーズを考慮したうえで、**中長期的には東北から九州までをつなぐ幹線網の形成**を図る。

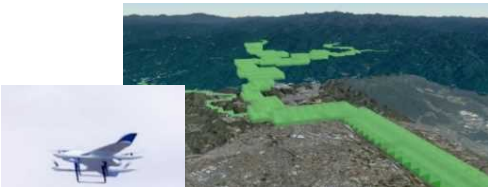


高速道路

アーリーハーベスト (1年目)	新東名高速道路 駿河湾沼津SA－浜松SA間約100km
短期 (～3年目)	東北自動車道※1 佐野SA－大谷PA間約40km
中長期 (～10年目)	東北～九州※2

ドローン航路に係る取組

- デジタルライフライン全国総合整備計画におけるアーリーハーベストプロジェクトとして、**秩父地域の送電網上空約150km及び浜松市の天竜川水系上空におけるドローン航路整備**等の取組※3を開始した。
- 短期的には**全国の一級河川上空約100km等**において、中長期的には**全国の国管理の一級河川上空約1万km等**においてドローン航路※4を整備する。



出典：株式会社トラジェクトリー
出典：HMK Nexus

河川※5

アーリーハーベスト (1年目)	静岡県 浜松市 天竜川水系上空 約30km
短期 (～3年目)	全国の一級河川上空 約100km※6（全国9地方×10km以上）
中長期 (～10年目)	全国の一級河川上空 国管理の一級河川の 総延長 約1万km

送電網

埼玉県 秩父地域 送電網上空 約150km
全国の送電網上空 関東の中山間地域をはじめとして約1万km※7
全国の送電網上空 約4万km

※1 車両開発状況や物流ニーズを踏まえて決定するとともに、適宜、他の路線・区間についても追加を検討するものとする ※2 物流ニーズを考慮した区間とする
※3 ドローン機体や充電設備等の整備に関する検討の開始を含む ※4 ドローン航路の飛行にあたっては、昨年12月に創設したレベル3.5飛行を最大限活用
※5 延長については、一級河川のうち、国が管理する区間のみを計上 ※6 2024年度に先行的に取り組むアーリーハーベストプロジェクトの実装状況を踏まえて詳細を検討 ※7 2027年度を目途とする

1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（モーダルシフトの強力な促進）

○鉄道（コンテナ貨物）や内航海運（フェリー・RORO船等）の輸送量を今後10年程度で倍増することを目指し、トラック長距離輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトを強力に促進。

大型コンテナやシャーシ等の導入促進

- 鉄道による貨物輸送について、荷主や物流事業者等のニーズや自助努力によるコンテナ導入状況を踏まえつつ、31ftコンテナの確保が必要。また、内航海運について、輸送量の増加に対応するための大型コンテナやシャーシ等の確保が必要。
- 物流効率化法の認定を受けたモーダルシフトの先進的な取組について、大型コンテナやシャーシ等の導入を支援。
（1次公募では約50件採択し、約540個の大型コンテナ、約300個のシャーシ等の導入を支援）

＜31ftコンテナと荷役機器＞



＜海運シャーシ＞

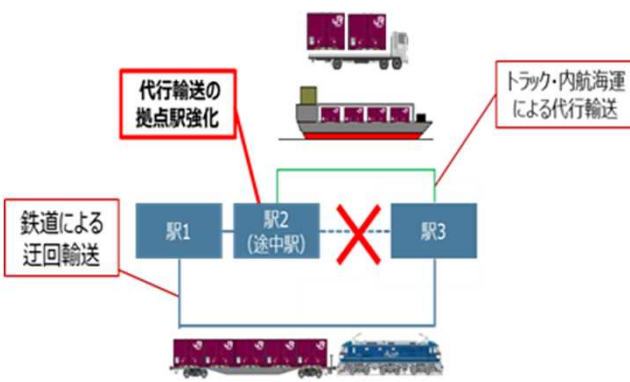
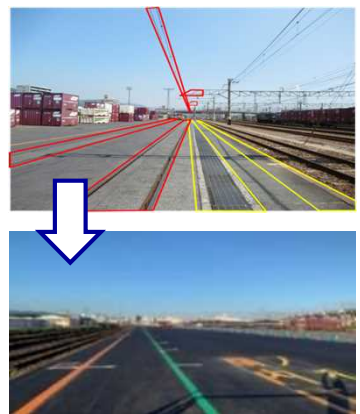


貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化の促進

- 貨物駅において、災害時に迅速かつ安定的に代行輸送を実施できる体制を確立し、災害対応能力を強化。

＜貨物駅の施設整備（支障移設等）＞ ＜災害時に貨物鉄道が寸断した場合の対応＞

山陽線
新南陽駅



内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化等

- 港湾施設の整備等の内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化を実施。（苫小牧港、敦賀港、大分港 等）

＜内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化に向けた取組＞



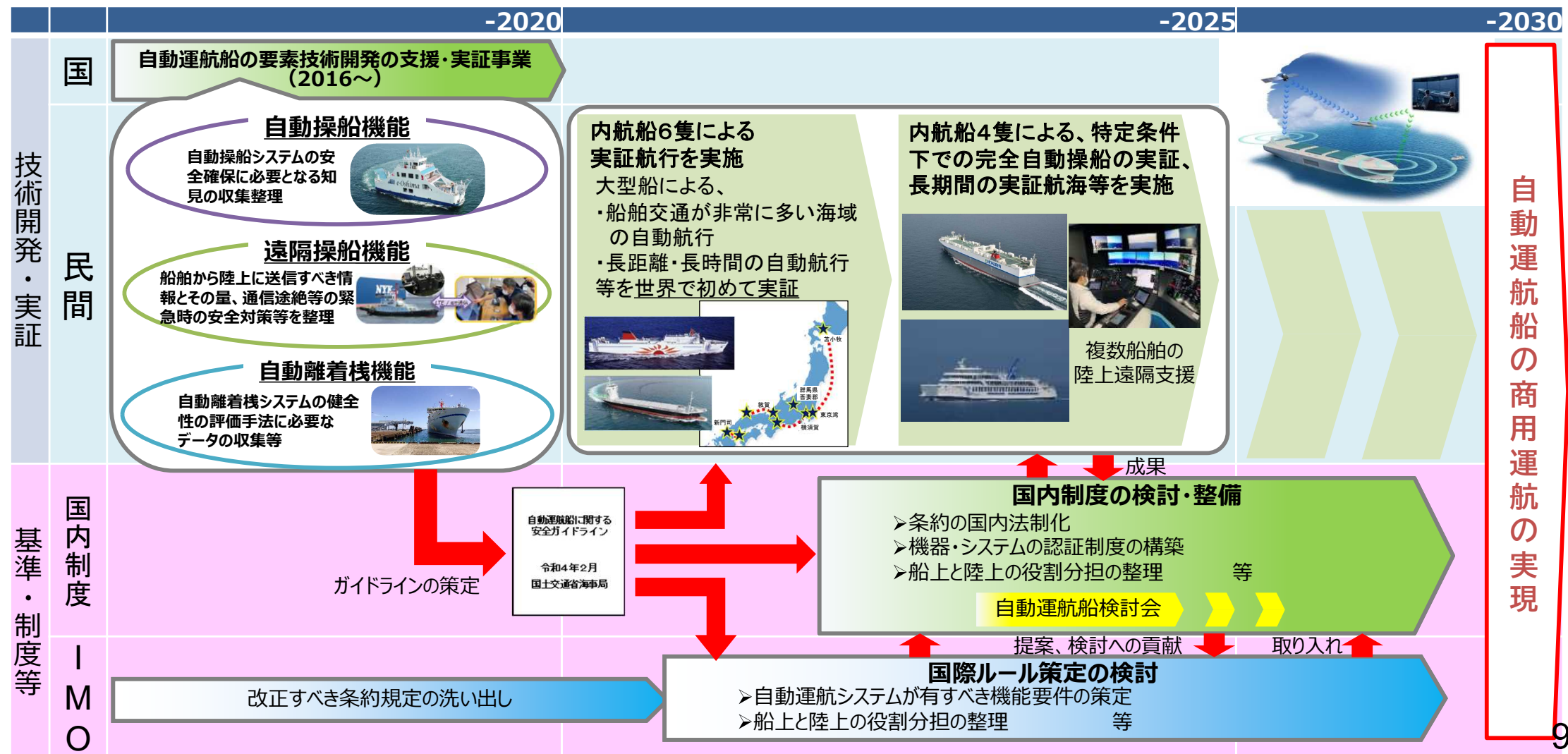
- 内航海運の利用促進に向けて、船舶の新造に対する支援を行うとともに、荷主・物流事業者の新規需要等を調査。

1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（自動運航船の本格的な商用運航の実現）

○自動運航船の2030年頃までの本格的な商用運航の実現を目指し、2024年6月に設置された「自動運航船検討会」を通じて国内制度の検討・整備を進めるとともに、引き続き国際海事機関(IMO)における国際ルール策定作業を主導。

自動運航船の実現に向けたロードマップ

- 2016年から要素技術の開発・実証を支援。「自動運航船検討会」において、2025年前半を目途に実証運航に必要な安全基準等について一定の結論を得るとともに、自動運航技術の進展に対応した国際ルールの策定を主導。



1. 物流の効率化 ④高速道路の利便性向上（ダブル連結トラックの通行区間の拡充）

○ 1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能なダブル連結トラックについて、運行状況や事業者のニーズを踏まえ、**初となる北海道、首都高速及び阪神高速、災害時の迂回路となる上信越道、北陸道、中国道等で通行区間の拡充を実施。**

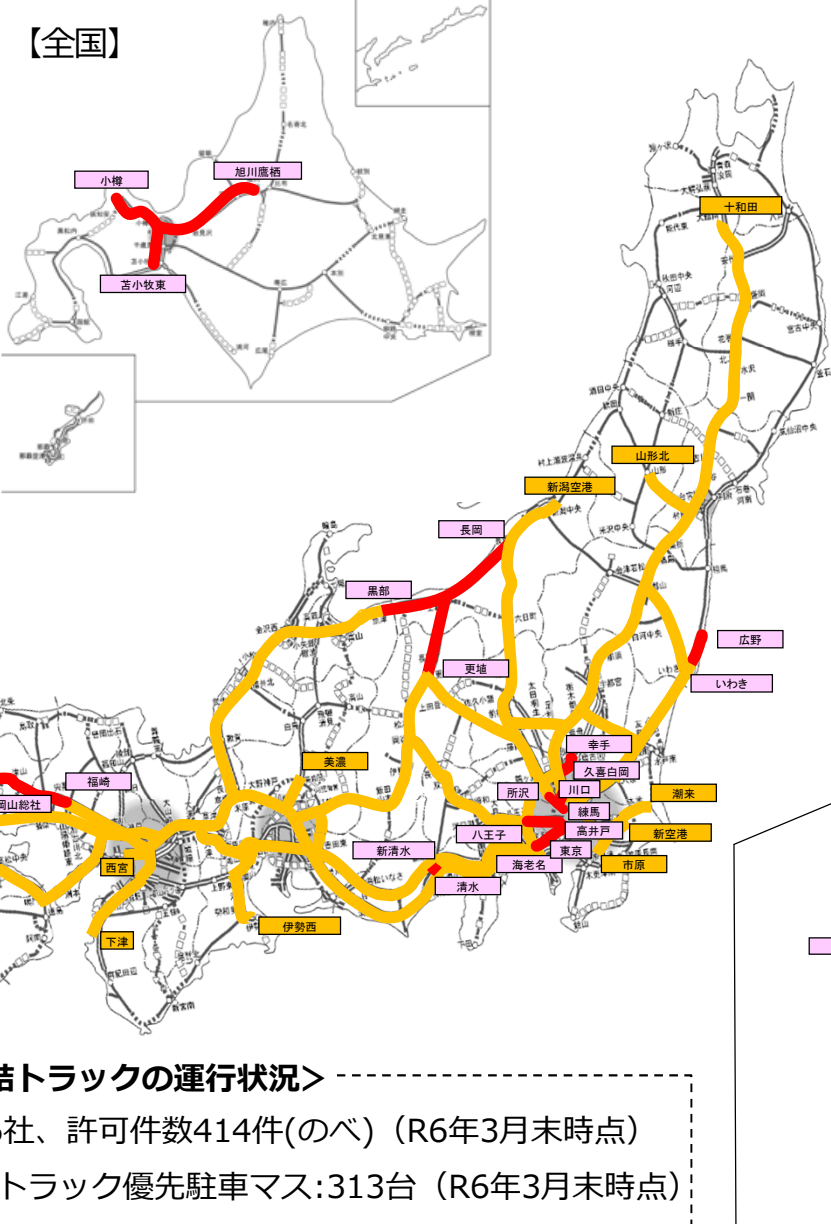
■ : 現在走行区間
■ : 今回拡充区間
 拡充前: 約5,140km
 拡充後: 約6,330km



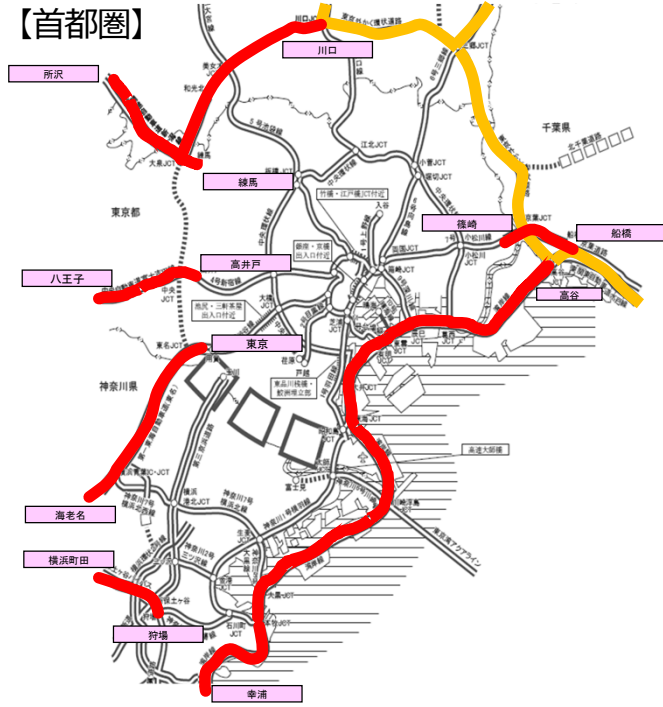
<ダブル連結トラック>

凡 例
供 用 中
6車線 4車線 2車線
事 業 中
調 査 中

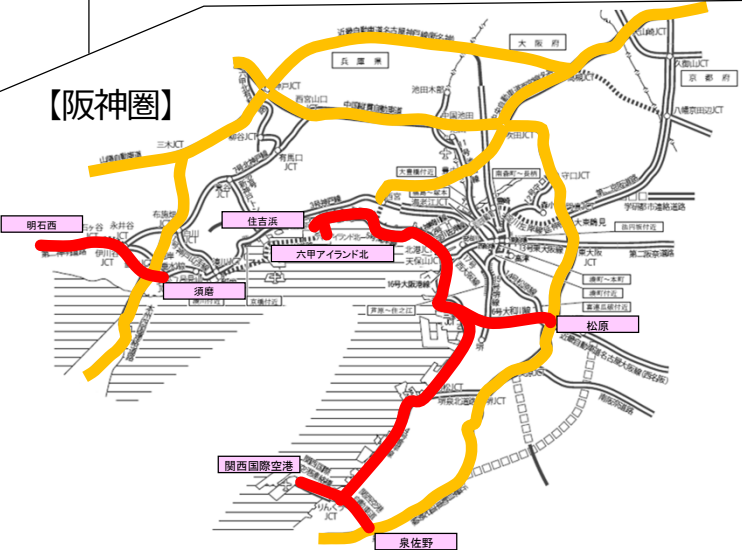
【全国】



【首都圏】



【阪神圏】



<ダブル連結トラックの運行状況>

- ・ 申請者数16社、許可件数414件(のべ) (R6年3月末時点)
- ・ ダブル連結トラック優先駐車マス: 313台 (R6年3月末時点)

※ネットワーク図は2024年4月1日時点
 ※事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む
 ※首都圏、中部圏、近畿圏、札幌、仙台、広島、北九州、福岡都市圏については、一部の路線を省略している

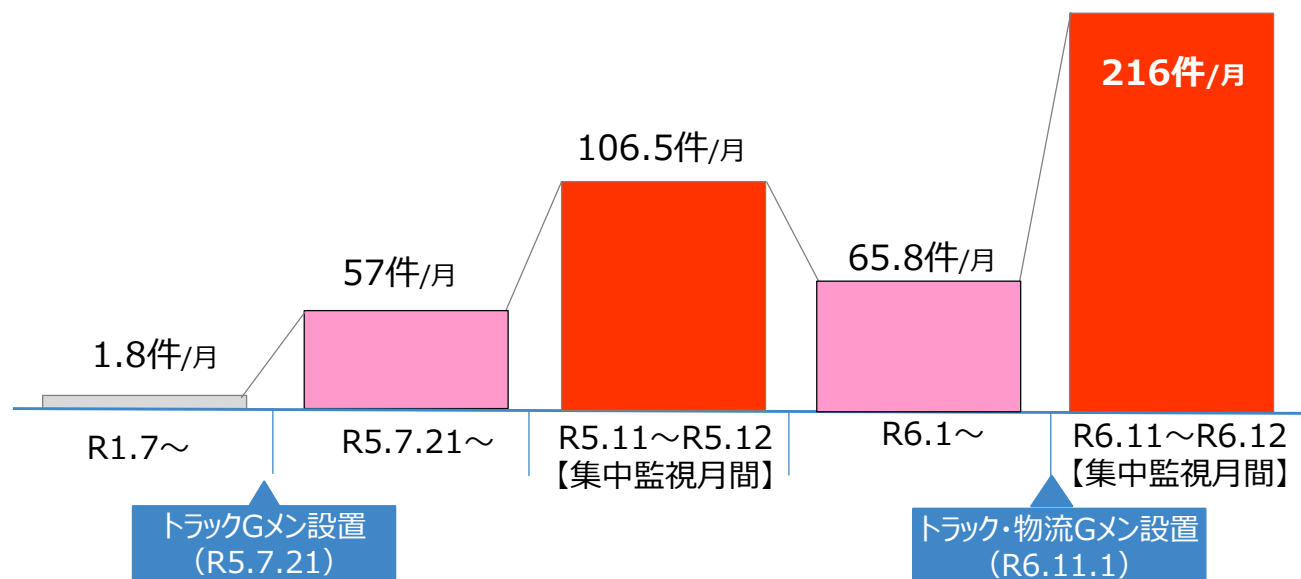
2. 商慣行の見直し ①トラック・物流Gメン（荷主等への是正指導の取組結果）

別紙1

- 「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。
- 令和6年11月・12月を「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、「勧告」（2件）を実施（令和7年1月30日）したほか、「働きかけ」（423件）、「要請」（7件）による是正指導を徹底。

トラック・物流Gメンによる集中監視月間の活動実績

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



働きかけ等の実施件数（R6.11~R6.12）

- 勧告 : 2件（荷主1、その他1）
- 要請 : 7件（荷主4、元請2、その他1）
- 働きかけ : 423件（荷主304、元請104、その他15）

⇒ 2ヶ月間で計432件の法的措置を実施

Gメン調査員からの情報提供

- 運輸支局にR6.12.28までに計115件の通知あり

倉庫業担当Gメンによる倉庫業者へのヒアリング

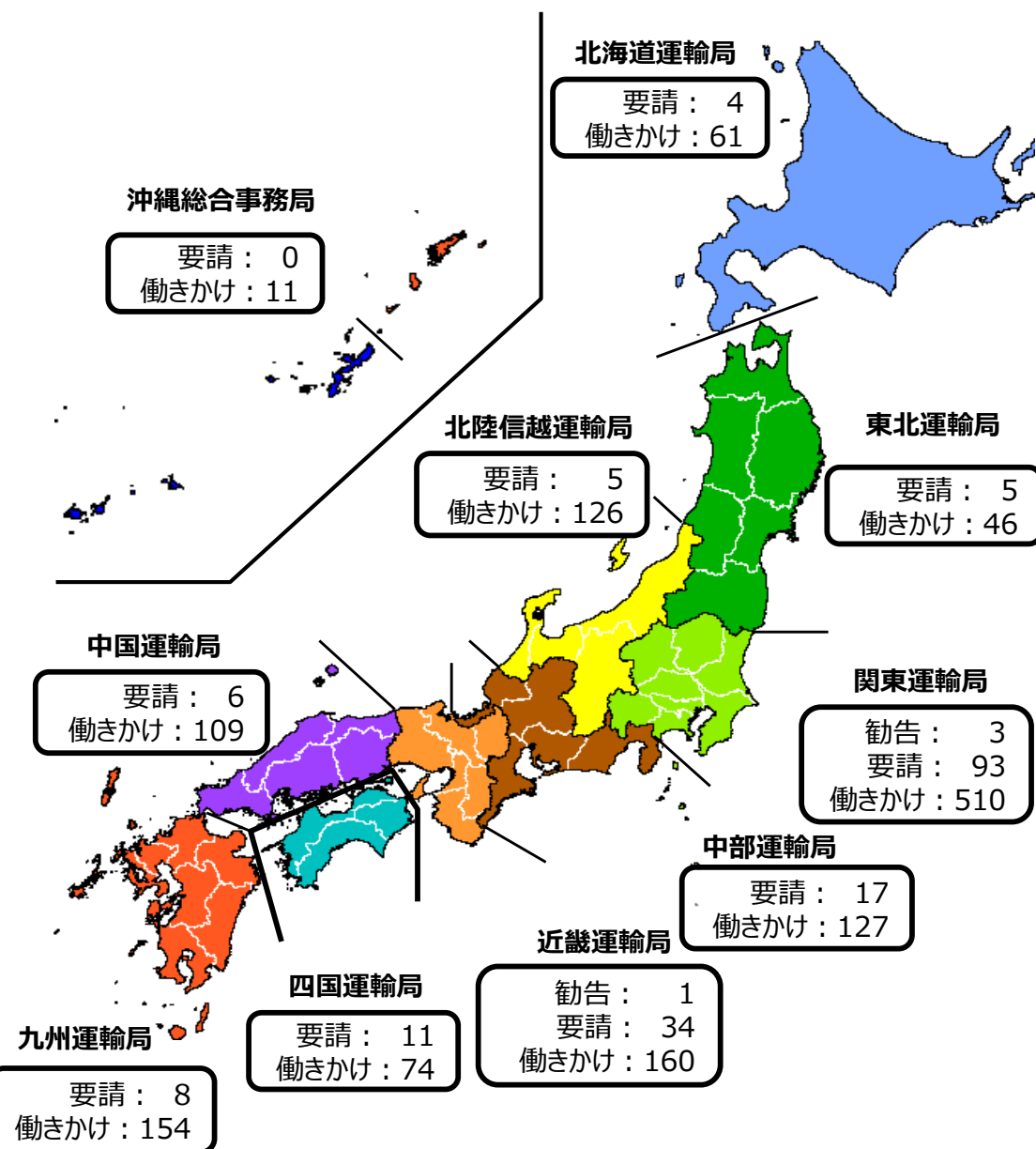
- 業界と連携して倉庫業者へのヒアリングを実施。
- 各地方運輸局等においても、倉庫事業者や地区協会へのヒアリングを所轄地域にて実施。

今後「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。

2. 商慣行の見直し ①トラック・物流Gメン（荷主等への是正指導の取組結果）

トラック・物流Gメンの累計実績（令和6年12月末時点）

〈運輸局別働きかけ・要請・勧告実施件数〉 R1.7～R6.12



働きかけ等の累計実施件数 （R1.7～R6.12）

- 勧告 : 4件（荷主2、元請1、その他1）
- 要請 : 183件（荷主94、元請83、その他6）
- 働きかけ : 1,378件
（荷主942、元請399、その他37）

⇒ 計1,565件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち（48%）
- 契約にない附帯業務（20%）
- 運賃・料金の不当な据置き（16%）
- 無理な運送依頼（7%）
- 過積載運送の指示・容認（5%）
- 異常気象時の運送依頼（4%）

2. 商慣行の見直し ②「標準的運賃」等の見直し

- 検討会での議論を踏まえ、①荷主等への適正な転嫁、②多重下請構造の是正等、③多様な運賃・料金設定等の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会への諮問等を経て告示（令和6年3月22日）。

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、平均約8%の運賃引上げ【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの燃料費を120円に変更し、燃料サーチャージも120円を基準価格に設定【運賃】

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 現行の待機時間料に加え、公共工事設計労務単価表を参考に、荷役作業ごとの「積込料・取卸料」を加算【運賃】

待機時間料	→	1,760円	
積込料・取卸料	機械荷役の場合	→	2,180円
	手荷役の場合	→	2,100円

※金額はいずれも中型車（4セラス）の場合の30分あたり単価

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、割増率5割を加算【運賃】
- 標準運送約款において、運送と運送以外の業務を別の章に分離し、荷主から対価を収受する旨を明記【約款】
- 「有料道路利用料」を個別に明記するとともに、「運送申込書／引受書」の雛形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

<「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- 「下請け手数料」（運賃の10%を別に収受）を設定【運賃】
- 元請運送事業者は、実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知することを明記【約款】

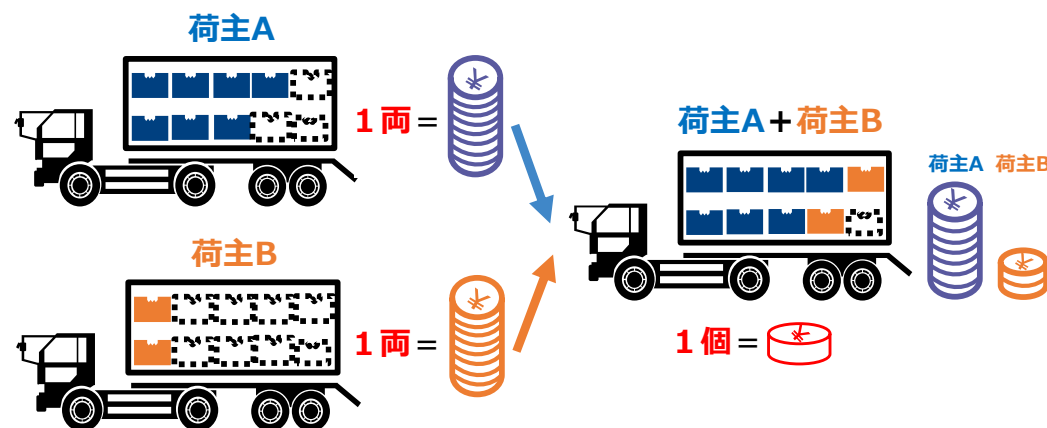
<契約条件の明確化>

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した電子書面（運送申込書／引受書）を交付することを明記【約款】

3. 多様な運賃・料金設定等

<「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「個建運賃」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の「速達割増」（逆にリードタイムを長く設定した場合の割引）や、有料道路を利用しないことによるドライバーの運転の長時間化を考慮した割増を設定【運賃】

<その他>

- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の特殊車両割増を追加【運賃】
- 中止手数料の請求開始可能時期、金額を見直し【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、インターネットによる公表を可能とする【約款】

2. 商慣行の見直し ③2024年度に向けた業界・分野別の自主行動計画の作成状況

荷主・物流業界において、**令和6年6月時点で150以上の団体・事業者が「自主行動計画」を作成しており、政府として公表** ※

＜自主行動計画作成済の団体＞

日本自動車工業会、JA全農、日本百貨店協会、日本スーパーマーケット協会等、日本半導体製造装置協会、日本加工食品卸協会、日本外食流通協会、日本花き市場協会、全日本菓子協会、日本パン工業会、日本ハムソーセージ工業協同組合、日本即席食品工業協会、全日本トラック協会、日本倉庫協会 など

※今後新たに作成される自主行動計画については随時、HPIに追加



再配達率半減に向けたポイント還元実証事業の概要

【消費者の行動変容を促す仕組み】

【消費者が受取方法等を選択】



【コンビニ受取等
柔軟な受取方法】



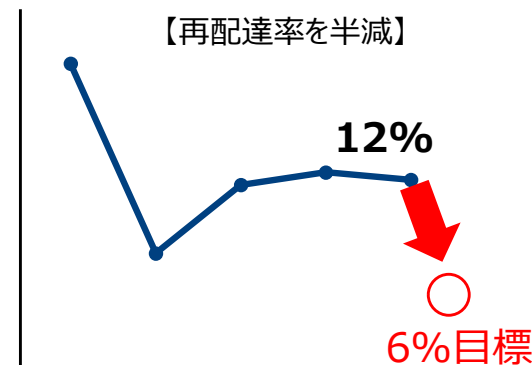
【ゆとりある配送日時の指定等】



【ポイント還元】



【再配達率を半減】



ポイント還元実証事業を実施する主な事業者の取組概要

ECマース
事業者

amazon

- 一回受け取りの推進 等
- 非対面等多様な受け取りを活用し
一度で受け取れた場合にポイント還元

Rakuten

- 日付指定一回受け取りキャンペーン 等
- 日付指定による一回の受け取りで
ポイント還元

LINEヤフー

- おトク指定便キャンペーン 等
- お届けまで余裕のある日付を選択した
場合にポイント還元

物流事業者

 **ヤマト運輸**

SAGAWA

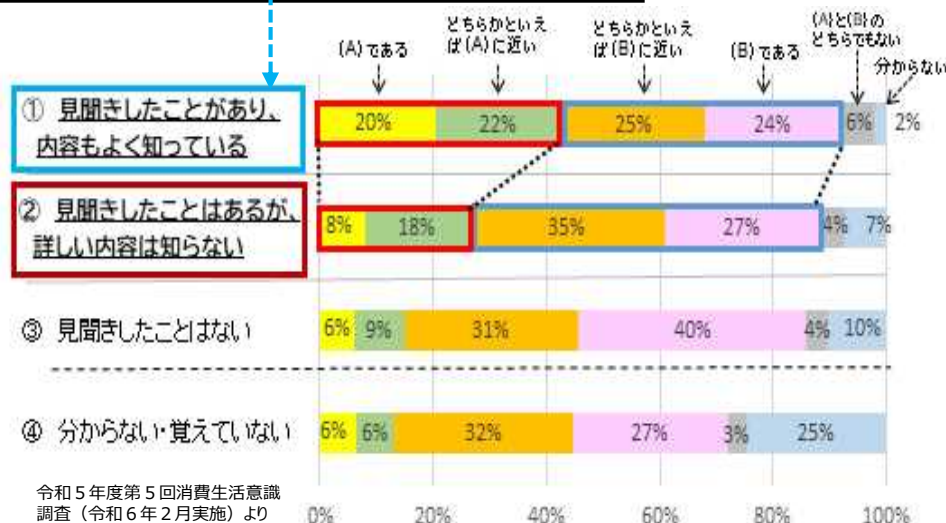
 **日本郵便**

3. 荷主・消費者の行動変容 ②「送料無料」表示の見直し

- 物流サービスに対するコスト意識の浸透やドライバーに対する社会的な理解の醸成に向けて、
 - ・令和6年度の消費生活意識調査において、「送料無料」表示に関する消費者等の意識改革・行動変容の状況把握を実施。
 - ・改正物流効率化法に基づく基本方針においても、「送料無料」表示の見直し等を定めた。

消費者に対する意識調査

- 「送料無料」表示を見聞きしたことがある人のうち、「送料無料」表示の見直しの議論を見聞きしたことがある人は約70%。
→そのうち、
 - ① 内容もよく知っている人が約20%、
 - ② 詳しい内容は知らない人が約50%
- 上記の議論の内容について、詳しい内容は知らない人(②)においては、「送料無料」と表示することに問題はないと考える人が多数。一方で、よく知っている人(①)でも、問題はないと考える人(B)が半分いるが、「無料」と表示するのはやめるべき(A)と考える人の割合は、②のそれよりも高い。



事業者等の主な取組事例

- 令和5年12月の「送料無料」表示の見直し要請に応じて、以下の取組等を実施。

公益社団法人 日本通信販売協会

事業者団体としての取組として、団体作成の「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」の中に、「送料無料」表示の見直し等の取組を盛り込んだ。



アマゾンジャパン合同会社

「送料を無料とする仕組み」について説明を加えるとともに、持続可能な配送を目指した取組等を紹介



LINEヤフー株式会社

オンラインモールの商品検索結果に表示される「表示情報について」をクリックすると「送料無料 = 表示価格に送料が含まれる商品」との説明等を表示



楽天市場

「送料を無料とする仕組み」について図表を用いて説明を加えるとともに、物流の持続可能性に関する取組等を紹介

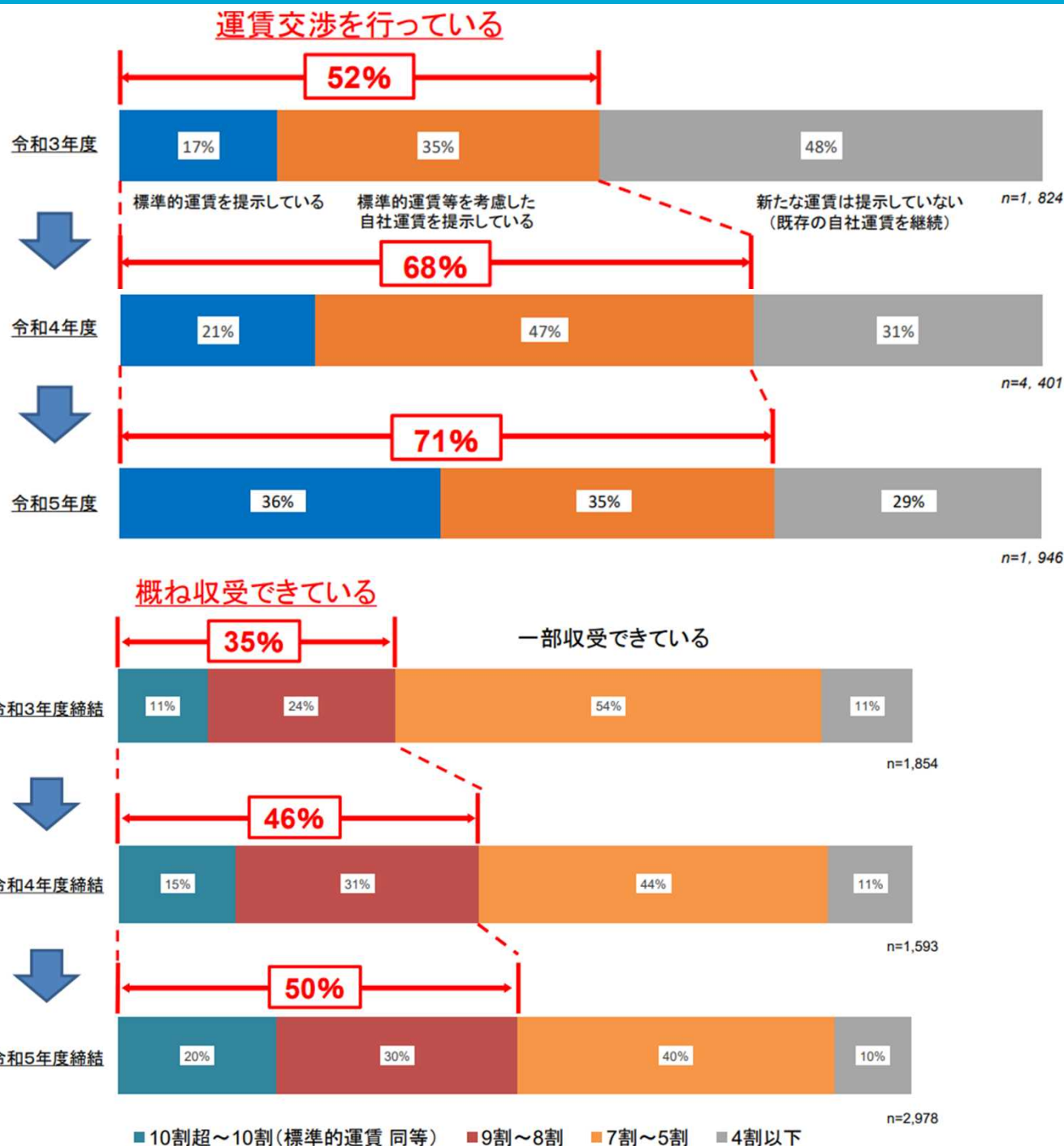


標準的運賃に係る実態調査

○ 令和2年4月に告示された「標準的運賃」について、浸透・活用状況等の実態を把握することを目的として、(公社)全日本トラック協会の会員事業者を対象とした調査を実施。

○ 運賃交渉を行っている割合は、令和3年度は52%だったが、令和5年度は71%となっており、継続して増加

○ 令和3年度中に締結された運送契約では、「標準的運賃」と比べ、運賃を概ね収受できている契約数は35%であったが、令和5年度中に締結された運送契約では、50%となっており、継続して増加している。



トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間に関する調査結果

第17回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会 資料

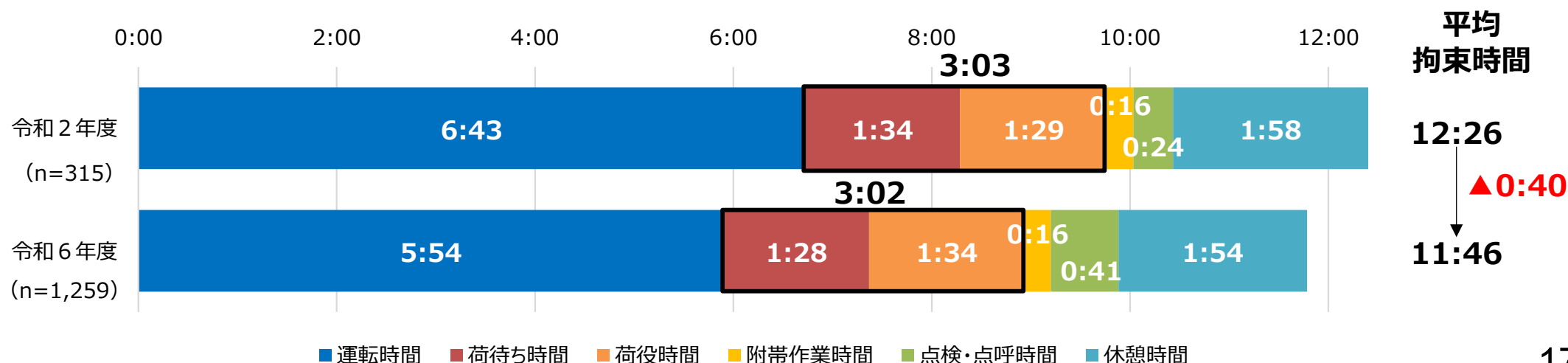
【調査概要】

- 調査対象：一般貨物自動車運送事業のうち実運送を行う事業者
- 調査期間：前回（令和2年度）調査：令和3年1月下旬から同年3月3日
今回（令和6年度）調査：令和6年9月19日から同年11月30日
- 調査内容：令和6年4月から同年8月までの通常期における代表的な1日の運行について、主に以下の項目を調査
①運転時間、②荷待ち時間、③荷役時間、④附帯作業時間、⑤点検・点呼に要した時間、⑥休憩時間
- 回答状況：前回（令和2年度）調査：1,315運行 今回（令和6年度）調査：2,544運行

【調査結果概要】

- **トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間は11時間46分**であり、前回調査と比較して**約40分減少**しており、その主な要因は**運転時間の減少（▲約50分）**。
- **荷待ち時間と荷役時間の合計**については、前回と今回の調査結果を比較すると、**ほぼ横ばい**となっており、「物流革新に向けた政策パッケージ」※で定めた目標値には到達していない。 ※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決定

<トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳>



陸・海・空の輸送モードを活用した新モーダルシフトの推進

令和6年11月22日
官民物流標準化懇談会
モーダルシフト推進・標準化分科会

2030年度に不足する輸送力34%の解消をより確かなものとするため、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員し、トラックドライバー不足や物流網の障害などに対応するための「新たなモーダルシフトに向けた対応方策」をとりまとめ。

＜多様な輸送モードも活用した新たなモーダルシフト（新モーダルシフト）の推進＞

① 鉄道と内航海運へのモーダルシフトの取組の更なる強化

- ・小口貨物の混載輸送やパレット化、大型コンテナ・シャーシ等の確保、けん引免許の取得に対する支援
- ・貨物駅のコンテナホームの拡幅、線路改良、路盤強化等の施設整備に向けた支援、代行輸送の拠点となる貨物駅での円滑な積み替えを可能とする施設整備、新幹線等の貨客混載による車両スペースの有効活用の推進
- ・新船投入や船舶大型化、新規需要の創出に向けた取組への支援、内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化

等



鉄道・内航海運へのモーダルシフト

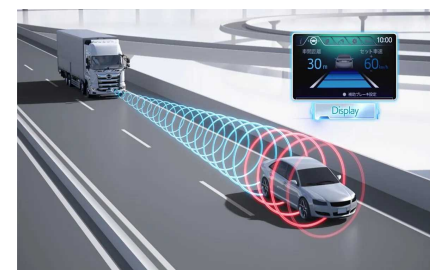
② 多様な輸送モードの活用

- ・中小事業者を念頭に置いたダブル連結トラックの導入支援
- ・高速道路における自動運転トラックの実証実験に対する支援
- ・航空貨物輸送の更なる活用に向けた取組の支援や受入体制の確保

等



ダブル連結トラックの導入促進



高速道路での自動運転トラック



航空機の空きスペース等の有効活用

③ 地域の産業政策・地域政策等との連携

- ・地域の産業振興等と連携した新モーダルシフトや地域の物流ネットワークの再構築を実現するため、地方自治体や産業団体・経済団体、荷主企業、物流事業者等が協働する先進的な取組を支援

背景

- 物流2024年問題や激甚化する災害問題等に社会が直面する中で、物流を取り巻く長年の構造的課題への対応の必要性がこれまでなく高まっている状況であり、ソフト・ハード一体として積極的な政策の推進を図る絶好機。
- 積載率の向上、荷待・荷役時間の縮減、新技術の導入等の社会的要請へスピード感を持って対応するとともに、**地域全体の産業インフラでもある物流拠点※へのニーズの変化、アセットの老朽化、物流拠点の役割や供給方法の多様化等**の状況の変化も踏まえ、営業倉庫を含めた**物流拠点に係る、物流拠点への民間投資の促進に寄与する政策のあり方の検討**を行うため、国土交通省及び関係団体等による検討会を開催する。

※ 本検討会での議論の範囲は、民間事業者や地方公共団体が設置・運営する物流拠点を対象とするものである。

議論の柱

① 物流拠点に求められる役割・機能

- ・物流2024年問題・気候変動等を踏まえた物流の変化への対応
- ・自動運転等のGX・DXに係る新技術への対応 等

② 地域経済を支える物流拠点の立地戦略

- ・中継輸送の拡大、EC拠点の拡大、自動運転導入等を踏まえた変化への対応
- ・地域戦略、まちづくりとの連携強化その他の整備促進に向けた課題への対応 等

③ 物流拠点の整備・運営事業者に係る産業政策

- ・老朽化アセットの再構築、人手不足等の持続可能性に関わる課題への対応
- ・一層の連携の可能性等の物流業界内の構造のあり方
- ・政策推進のための支援策のあり方 等



構成員

有識者委員

- ・大島 弘明 流通経済大学流通情報学部 教授
- ・岡田 孝 社会システムデザイン(株)取締役主席研究員
- ・田島 夏与 立教大学経済学部 教授
- ・西成 活裕 東京大学大学院工学系研究科 教授
- ・牧坂 亮佑 三菱UFJ信託銀行(株)不動産コンサルティング部リサーチャー
- ・三宅 美樹 有限責任あずさ監査法人 テクニカル・ディレクター

関係機関等

- ・(一社) 日本倉庫協会
- ・全国トラックターミナル協会
- ・(一社) 日本冷蔵倉庫協会
- ・(株) 日本政策投資銀行
- ・日本貨物鉄道(株)
- ・(公社) 全日本トラック協会
- ・(一社) 不動産協会

オブザーバー

- ・農林水産省
- ・経済産業省
- ・国土交通省
- 【事務局：
物流・自動車局】

スケジュール(予定)

- 第1回(R6.10.30)
＜議題＞物流拠点を取り巻く環境の変化や課題 等
- 第2回(R6.12.10)
＜議題＞関係事業者からのヒアリング
- 第3回(R7.1)
＜議題＞課題、政策の方向性の確認、骨子(案)
- 第4回(R7.3)
＜議題＞課題、政策の方向性の確認、骨子・報告書(案)