

物流の2024年問題への取組状況について



農林水産省

大臣官房新事業・食品産業部食品流通課

自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月1日）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準）**」（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）により、拘束時間、運転時間等が強化される。

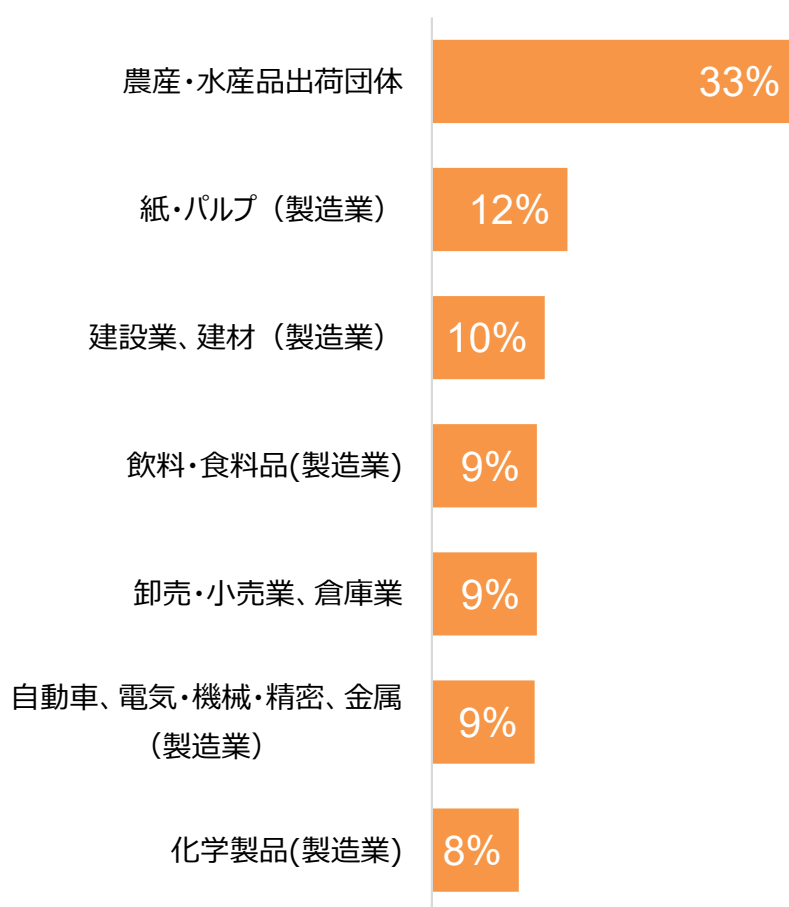
○主な改正内容

	現 行	改正後
時間外労働規制 （労働基準法）	なし	960時間 （原則、年720時間）
拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示）	【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。	令和6年4月～ 【1日あたり】 ・ 原則13時間以内、最大15時間以内。 ・ 長距離運行は週2回まで16時間 ※ 14時間超は1週間2回までの目安 【1ヶ月あたり】 原則、年3300時間、284時間以内。ただし、労使協定により、年3400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。

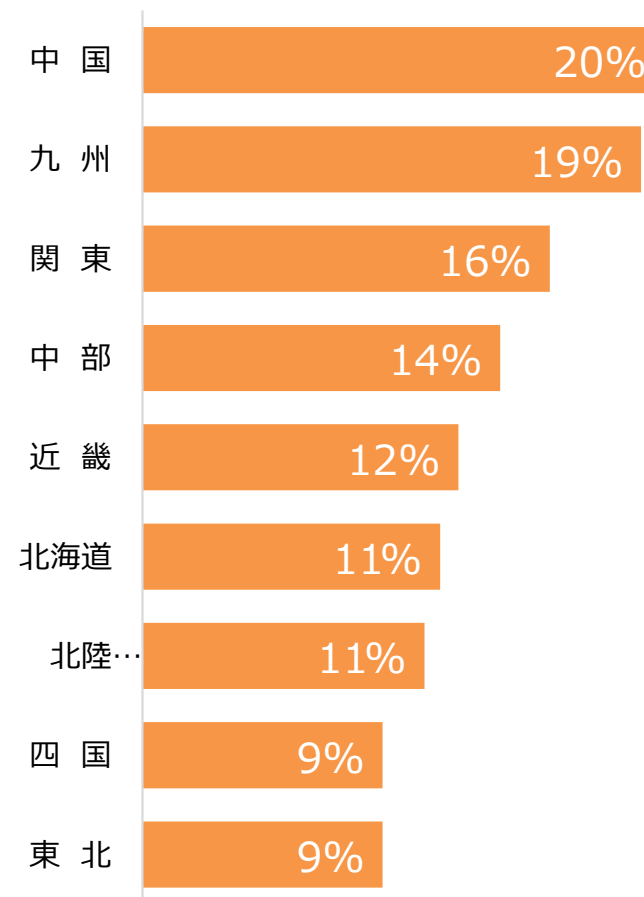
労働時間規制等による物流への影響

- 具体的な対応を行わなかった場合、**2024年度には輸送能力が約14%（4億トン相当）不足**する可能性。
- その後も対応を行わなかった場合、**2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足**する可能性。

(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会中間とりまとめ（2023年2月）より抜粋

「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

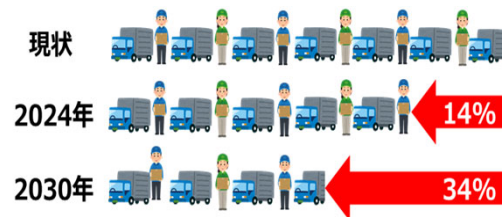
背景・必要性

○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

○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〉

【流通業務総合効率化法】

【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

荷主・物流事業者に対する規制措置のポイント 【流通業務総合効率化法】

荷主・物流事業者間の**商慣行を見直し**、荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等を図る。

すべての事業者

○①**荷主***（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。

* 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。

一定規模以上の事業者

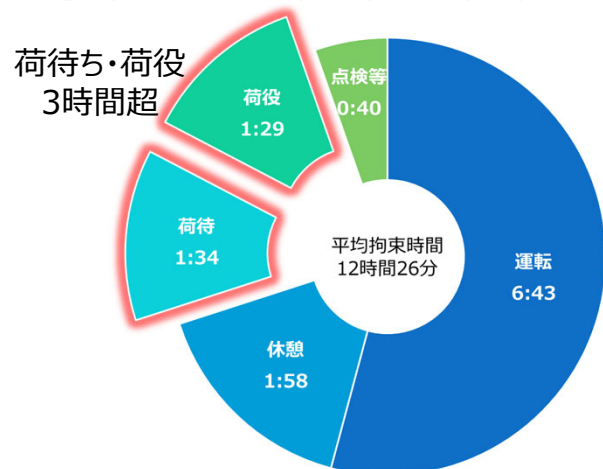
○上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

○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「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。

※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〉

――【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】―― 【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】 ――― 【荷主等が取り組むべき措置の例】――



（トラック輸送状況の実態調査(R2)より）

取り組むべき措置	判断基準（取組の例）
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等
荷役時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等
積載率の向上	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレット導入



パレットの利用による荷役時間の短縮

改正物効法関連の今後のスケジュール（想定）

- 今般の法改正により、物効法では流通業務総合効率化事業に関する規定に加え、ドライバーの運送・荷役等の効率化のための規制措置が新設。
- 当該規制措置については、事業者全般にかかる措置を公布後1年以内に、特定事業者にかかる措置を公布後2年以内に、それぞれ施行することとしている。

- 2024年5月15日 法律公布
 - 2024年6月28日 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 の立上げ
 - 2025年度～ 法律の施行①
 - 基本方針
 - 荷主・物流事業者の努力義務・判断基準
 - 判断基準に関する調査・公表等
 - 2026年度～ 法律の施行②
 - 特定事業者の指定
 - 中長期計画の提出・定期報告
 - 物流統括管理者（CLO）の選任等
- 合同会議での議論事項

2024年度に向けた業界・分野別の自主行動計画の作成状況

「業種・分野別に、物流の適正化・生産性向上に関する「自主行動計画」を作成し、政府においても年内目途にそれらを公表する。」

「物流革新に向けた政策パッケージ」(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)

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
- ・物流の改善提案と協力
- 2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・運送契約の書面化 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

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

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

- | | |
|-------------|-----------------------|
| ○共通事項 | ○個別事項（運送モード等に応じた事項） |
| ・業務時間の把握・分析 | ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握 |
| ・長時間労働の抑制 | ・トラック運送業における多重下請構造の是正 |
| ・運送契約の書面化 等 | ・「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

- ・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) 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

(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

(2) 実施することが推奨される事項

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| ○共通事項 | ○個別事項（運送モード等に応じた事項） |
| ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化 | ・倉庫内業務の効率化 |
| ・賃金水準向上 | ・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。

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、HPに追加



各業界における取組状況（自主行動計画より）

鉄鋼業界（日本鉄鋼連盟）

- ・ 着荷主側であるユーザー団体や、発荷主側であるサプライヤー団体、輸送事業者との間で連携が必要な事項の洗い出し等を行った上で、連携して問題解決を図る。

石油業界（石油連盟）

- ・ 燃料油の納入先であるガソリンスタンドとの間における計画配送等の事前通知を通じて、荷卸し先での速やかな荷卸しと荷待ち時間の短縮に協力。
- ・ バーター取引や出荷基地の共同利用等といった会社間を超えた物流提携。

自動車業界（日本自動車工業会）

- ・ 「生産部品（調達）物流：引取物流化等の推進」、「完成車物流：完成車メーカー間の共同物流化等の推進」、「補給部品物流：共同物流に向けた部品販社との連携拡大等の推進」のそれぞれについて、各物流の特性を踏まえ、共同物流を軸とした取組みを推進。

スーパーマーケット業界

（オール日本スーパーマーケット協会・全国スーパーマーケット協会・日本スーパーマーケット協会）

- ・ 賞味期間180日以上の上記の加工食品の小売店舗への納品限度について、原則「1 / 2 残し」を推進。
- ・ 受発注は、業界の標準EDIである「流通BMS」の導入を促進。これにより伝票レス化など取引業務の効率化を進めるとともに「事前出荷情報メッセージ」を利用した検品レス化により、検品作業時間を削減。

（チェーンストア協会）

- ・ 小売店舗への納品・入荷に係る荷待ち・荷役作業等の時間は1時間以内をめざすものとする。

農産物・食品等分野における「自主行動計画」の策定状況（令和6年6月6日時点）

- 農産物・食品等分野においては、**60以上の団体・事業者が「自主行動計画」を策定**。製・配・販が協調して、物流の負荷軽減に取り組み。
- あわせて、農産品等の流通網を強化するため、**物流の標準化（標準パレット導入等）、デジタル化・データ連携（納品伝票の電子化等）等の取組支援**や、中継輸送や共同輸送に必要となる**中継共同物流拠点の整備**を支援。

業種・分野	自主行動計画の作成団体
農業等	全国農業協同組合連合会、ホクレン農業協同組合連合会、協同組合日本飼料工業会、菊池地域農業協同組合、あきた農業協同組合、熊本果実農業協同組合連合会、一般社団法人中央酪農会議、苓北町農業協同組合、玉名農業協同組合、全国複合肥料工業会・日本肥料アンモニア協会、熊本県経済農業協同組合連合会、八代地域農業協同組合、鹿本農業協同組合、鹿児島県経済農業協同組合連合会、松山中央市場
食品製造業	一般社団法人日本即席食品工業協会、一般社団法人日本パン工業会、日本ハム・ソーセージ工業協同組合、一般社団法人全国包装米飯協会、食品物流未来推進会議（SBM）（味の素株式会社、カゴメ株式会社、キッコーマン食品株式会社、キュービー株式会社、日清オイリオグループ株式会社、株式会社日清製粉ウェルナ、ハウス食品株式会社、株式会社Mizkan）、日本ビート糖業協会、日本スターチ・糖化工業会、一般社団法人日本冷凍食品協会、三和酒類株式会社、宝酒造株式会社、霧島酒造株式会社、全日本菓子協会、全日本糖化工業会、精糖工業会、株式会社ロッテ、一般社団法人日本乳業協会、ヤマサ醤油株式会社、亀田製菓株式会社、一般社団法人日本植物油協会、日清オイリオグループ株式会社、株式会社J-オイルミルズ、株式会社ブルボン、アサヒ飲料株式会社、キリンビバレッジ株式会社、サントリーホールディングス株式会社・サントリー株式会社・サントリー食品インターナショナル株式会社、株式会社伊藤園、一般社団法人全国清涼飲料連合会、一般社団法人日本冷凍めん協会、ビール酒造組合、アサヒビール株式会社、オリオンビール株式会社、キリンビール株式会社、サッポロビール株式会社、森永製菓株式会社、丸大食品株式会社、ポッカサッポロフード&ビバレッジ株式会社、不二製油株式会社、ダイドードリンク株式会社、カルビー株式会社、株式会社ニッスイ、メルシャン株式会社、株式会社不二家、昭和産業株式会社、日本マーガリン工業会、株式会社ニチレイフーズ
食品卸売業	日本花き卸売市場協会、一般社団法人日本外食品流通協会、一般社団法人日本加工食品卸協会、全国中央市場青果卸売協会、株式会社神明、木徳神糧株式会社、一般社団法人日本給食品連合会、全国給食事業協同組合連合会、全国青果卸売協同組合連合会、一般社団法人全国水産卸協会
食品小売業	オール日本スーパーマーケット協会・一般社団法人全国スーパーマーケット協会・一般社団法人日本スーパーマーケット協会、日本チェーンストア協会、日本生活協同組合連合会

自主行動計画の記載例

- 荷役時間の削減に向け、青果物・花き等、品目別のガイドラインに従って、**標準仕様パレットの活用**。
（JA全農など）
- 納品リードタイムを延長**することで効率的な配送計画を実現。**加工食品の小売店舗への納品限度**について、**原則1/2ルール**。
（日本ハム・ソーセージ工業協同組合、日本加工食品卸協会など）
- 他の荷主との車両の相互活用や積合せ輸送など**共同輸配送を推進**し、積載率を向上。
（食品物流未来推進会議（SBM）など）
- 「事前出荷情報」データをあらかじめ送信することにより、**検品レスを実現**。**電子システム（EDI）による受発注**を推進し、作業を効率化。
（日本加工食品卸協会など）

「標準的運賃」等の見直しのポイント

- 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（4tクラス）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、荷主から対価を受受する旨を明記【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%を別に收受）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】

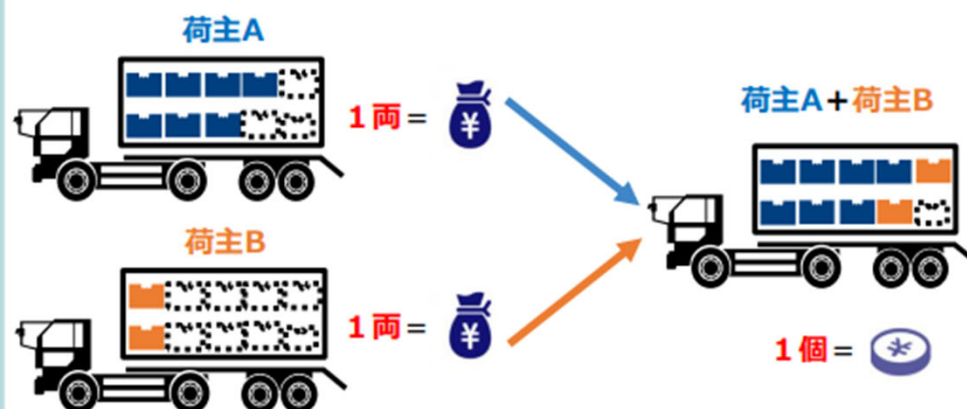
<契約条件の明確化>

- 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】

トラック事業者に対する
電話調査や訪問調査(全国)



荷主へのパトロール
(荷待ち状況の現地確認等)(全国)

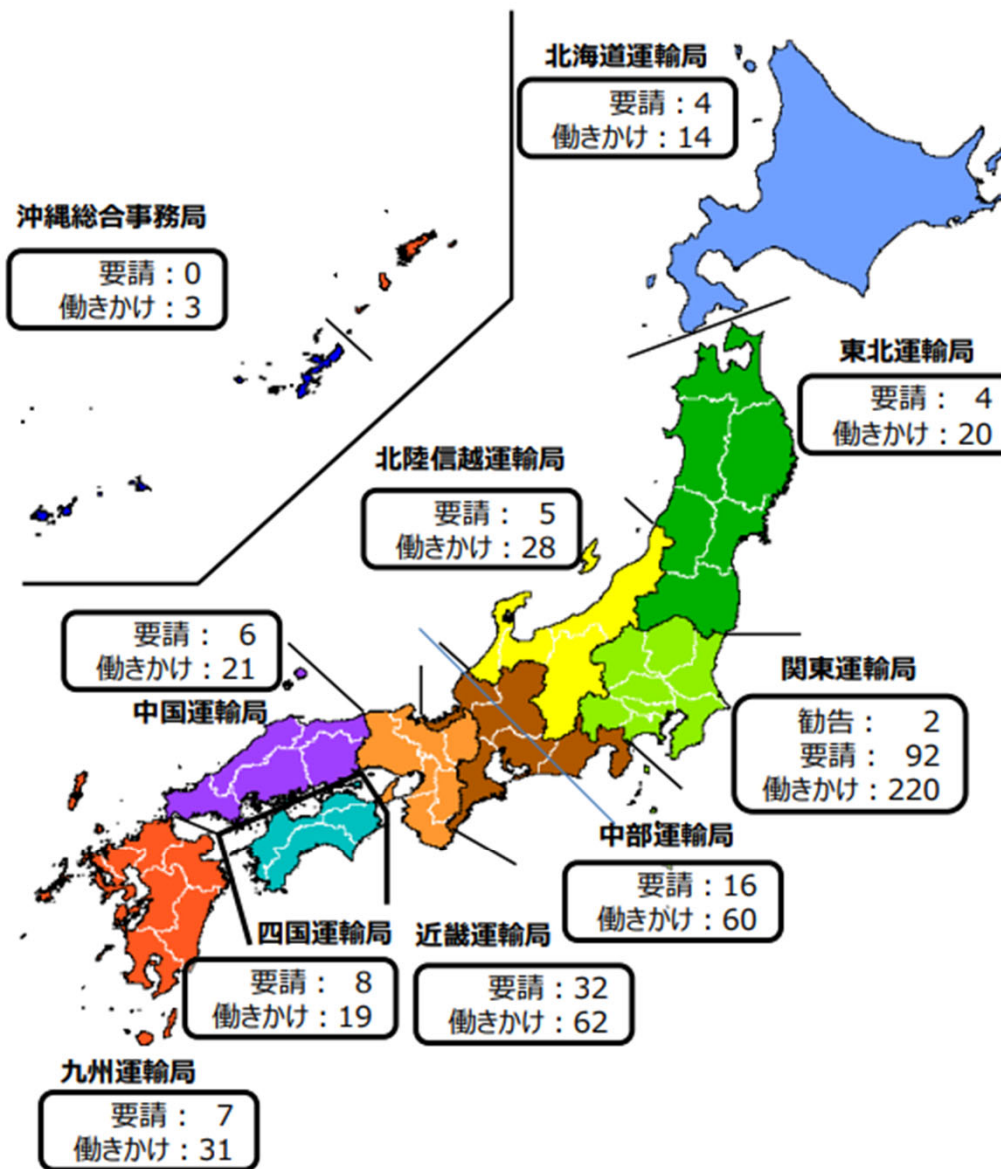


トラック事業者・荷主に対する説明会、
トラックGメンのチラシ配布(全国)



オンライン説明会の模様

〈ブロック別働きかけ・要請・勧告実施件数〉 ※ 働きかけ・要請・勧告は、荷主等の本社に対して実施



トラックドライバーへのヒアリング
(中部・中国・九州)



トラックターミナル



高速SA、PA

荷主と物流事業者との取引に関する調査（令和6年6月6日公正取引委員会）

- 公正取引委員会は、令和5年度における荷主と物流事業者との取引公正化に向けた調査の結果を公表。
- 調査結果を踏まえ、独占禁止法上の問題につながるおそれのあった荷主573社（687件）に対して注意喚起文書を送付。取引の改善を要請。
- 注意喚起文書を送付した荷主の上位3業種は「協同組合※」「食料品製造業」「飲食料品卸売業」。

※主に農産物、林産物及び水産物の販売事業等を営む協同組合

○注意喚起文書を送付した荷主の業種別内訳

業種名（注）		荷主数	割合
製造業 （大分類）		265 名	46.2%
	<u>食料品製造業</u>	40 名	7.0%
	窯業・土石製品製造業	28 名	4.9%
	化学工業	21 名	3.7%
	金属製品製造業	18 名	3.1%
	プラスチック製品製造業	17 名	3.0%
	生産用機械器具製造業	17 名	3.0%
	その他	124 名	21.6%
卸売業、 小売業 （大分類）		178 名	31.1%
	<u>飲食料品卸売業</u>	34 名	5.9%
	建築材料、鉱物・金属材料等卸売業	32 名	5.6%
	その他の卸売業	32 名	5.6%
	機械器具卸売業	31 名	5.4%
	その他の小売業	15 名	2.6%
	その他	34 名	5.9%
その他		130 名	22.7%
	<u>協同組合</u>	53 名	9.2%
	農業	11 名	1.9%
	総合工事業	11 名	1.9%
	その他	55 名	9.6%
合計		573 名	100%

○注意喚起文書を送付した荷主の行為類型別内訳

行為類型	件数	割合
買ったとき	239 件	34.8%
代金の減額	142 件	20.7%
代金の支払遅延	117 件	17.0%
不当な給付内容の変更及びやり直し	106 件	15.4%
不当な経済上の利益の提供要請	45 件	6.6%
割引困難手形の交付	31 件	4.5%
その他	7 件	1.0%
合計	687 件	100%

（注）複数の行為類型で注意喚起文書の送付を受けた荷主が存在するため、合計の件数は注意喚起文書送付先の荷主数573名とは一致しない。

出典：公正取引委員会プレスリリース資料（令和6年6月6日）

2030年度に向けた政府の中長期計画（ポイント）

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