

## 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議の開催について

〔令和5年3月31日  
閣議口頭了解〕

1. 我が国の社会経済の変化に迅速に対応し、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、我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議（以下「会議」という。）を開催する。
2. 会議の構成は、次のとおりとするとともに、公正取引委員会委員長の出席を求めるものとする。ただし、議長は、必要があると認めるときは、荷主を所管する大臣等、関係者の出席を求めることができる。  
  
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
3. 会議の庶務は、農林水産省、経済産業省及び国土交通省の協力を得て、内閣官房において処理する。
4. 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関する事項その他必要な事項は、議長が定める。

# 物流をめぐる現状と課題について

---

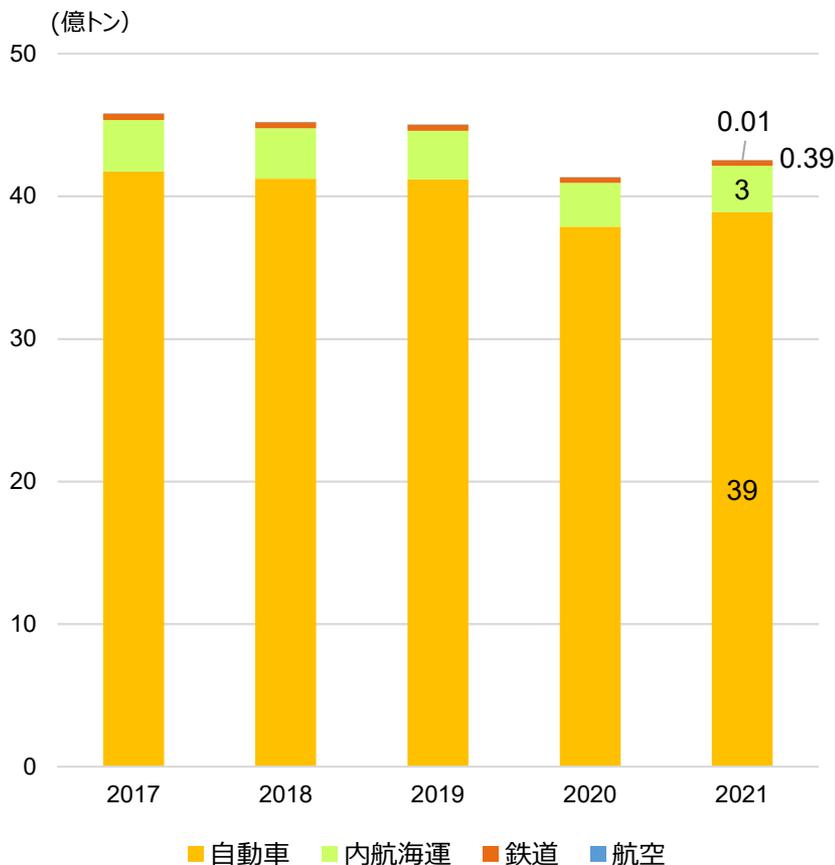
令和 5 年 3 月 3 1 日

農林水産省・経済産業省・国土交通省

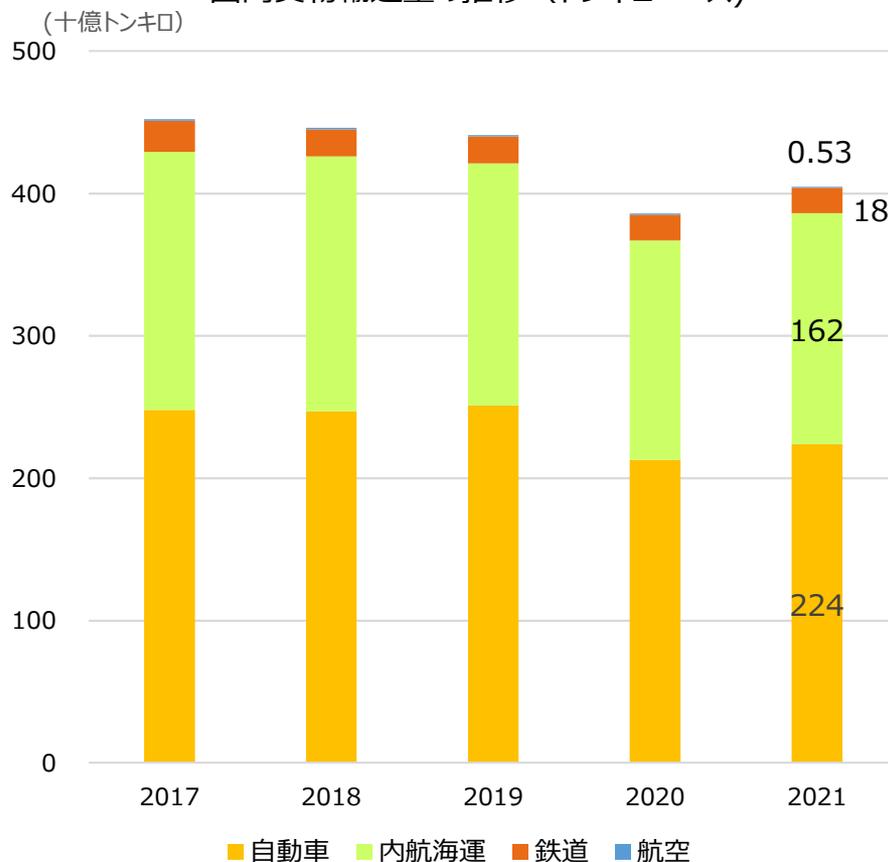
# 物流業界の現状

- 物流は国民生活や我が国経済を支える社会インフラであり、物流業界の営業収入の合計は**約29兆円（全産業の2%）**、従業員数は**約226万人（全就業者数の3%）**。
- 国内貨物のモード別輸送量はトンベースで**自動車**が**9割超**、トンキロベースでは**自動車**が**約5割**、**内航海運**が**約4割**、鉄道が5%程度。

国内貨物輸送量の推移（トンベース）

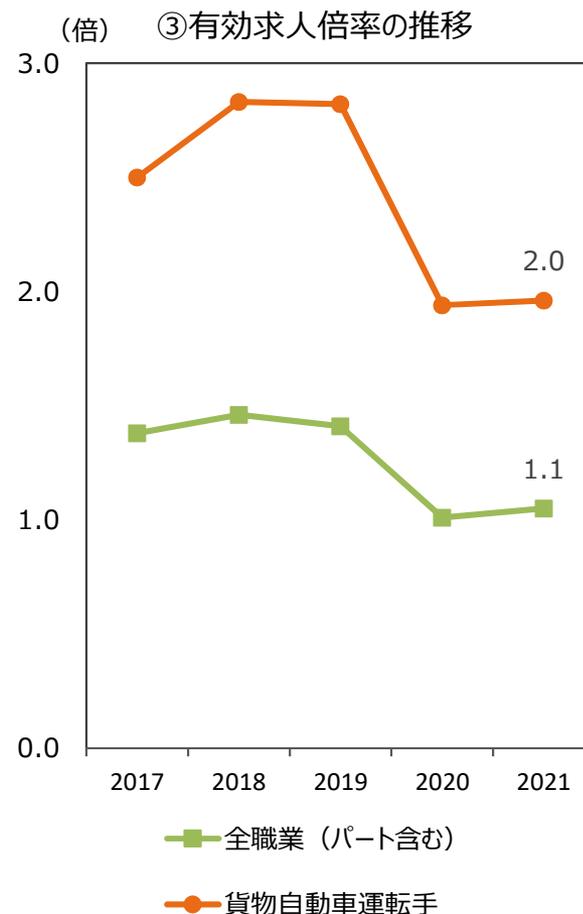
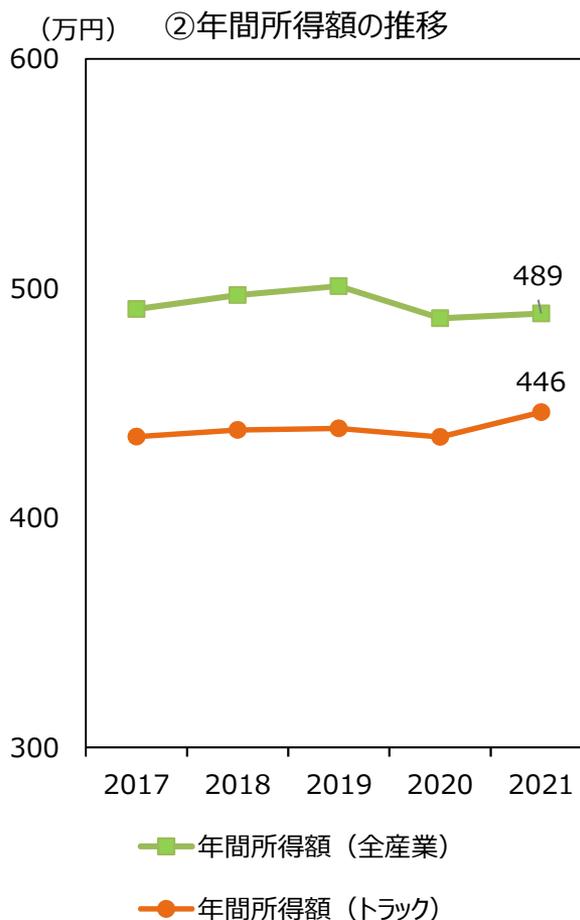
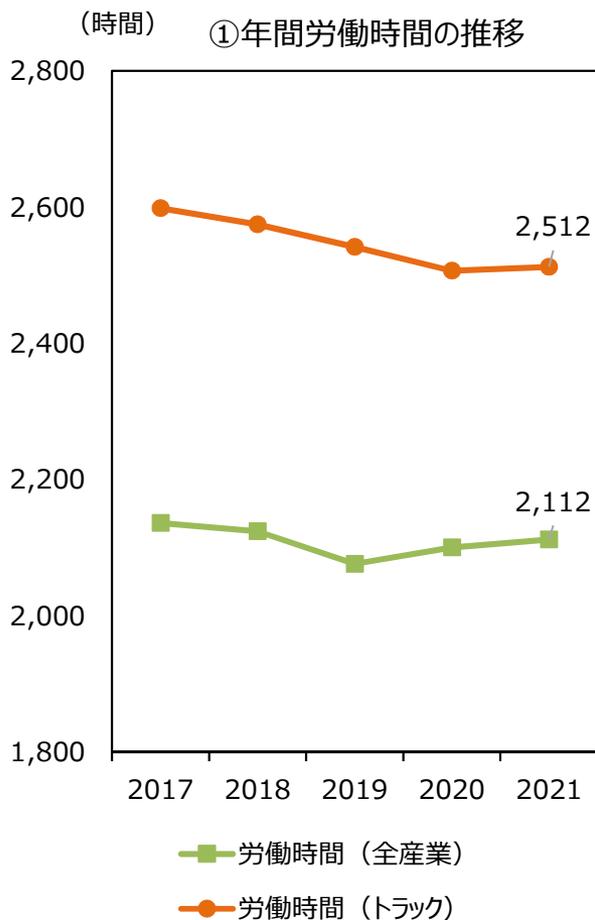


国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）



# トラックドライバーの働き方をめぐる現状

- トラックドライバーを全産業と比較すると、年間労働時間は約2割長く、年間所得額は約1割低く、有効求人倍率は約2倍。
- トラックドライバーの長時間労働の主な要因としては、長時間の運転時間、荷待ち時間、荷役作業等が挙げられる。



# 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）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（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）**」により、拘束時間等が強化される。

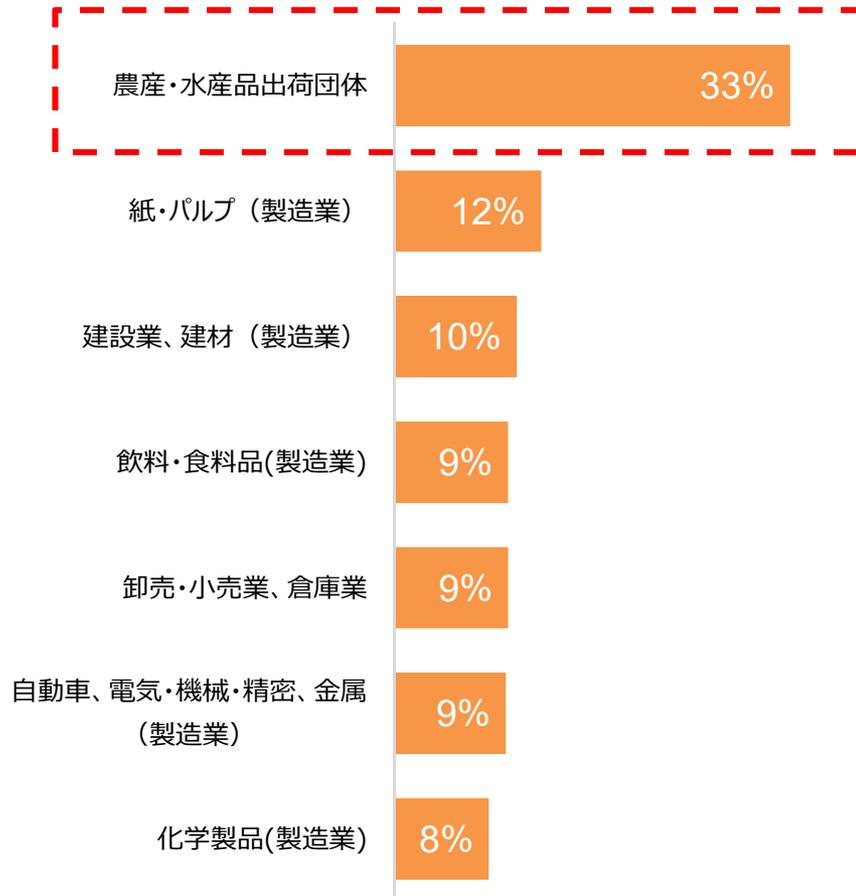
## ○主な改正内容

	現 行	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960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 <b>13時間</b> 以内、最大 <b>16時間</b> 以内 ※15時間超は1週間2回以内  【1ヶ月あたり】 原則、 <b>293時間</b> 以内。ただし、労使協定により、 <b>年3,516時間</b> を超えない範囲内で、 <b>320時間</b> まで延長可。	【1日あたり】 ・ 原則 <b>13時間</b> 以内、最大 <b>15時間</b> 以内。 ・ 宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内  【1ヶ月あたり】 原則、 <b>年3,300時間、284時間</b> 以内。ただし、労使協定により、 <b>年3,400時間</b> を超えない範囲内で、 <b>310時間</b> まで延長可。

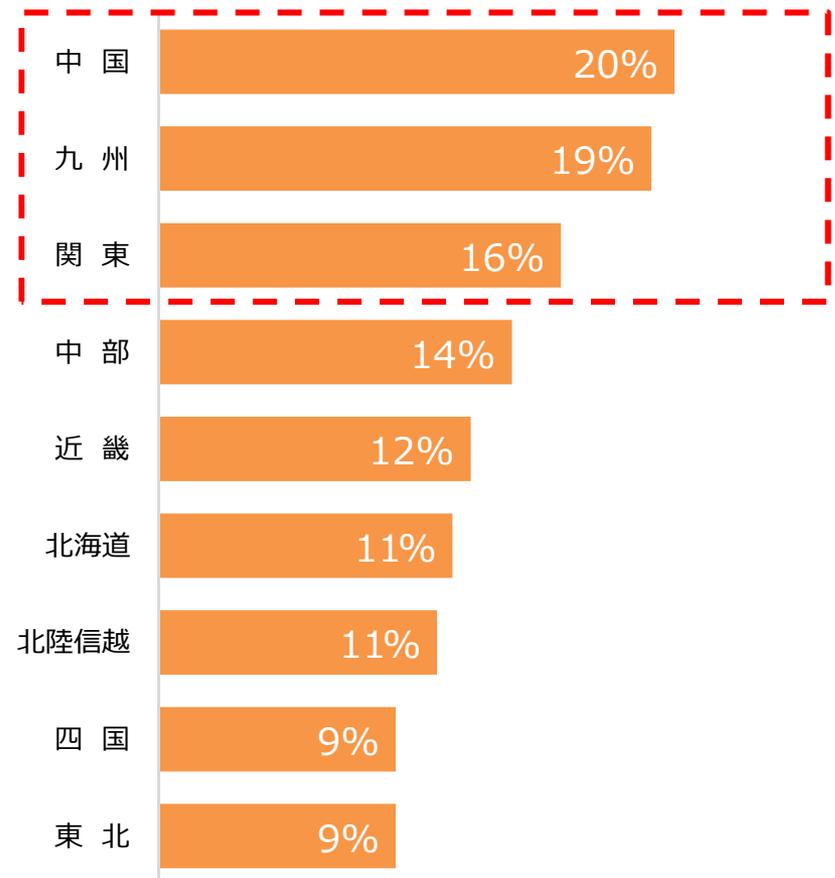
# 労働時間規制等による物流への影響

- 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）



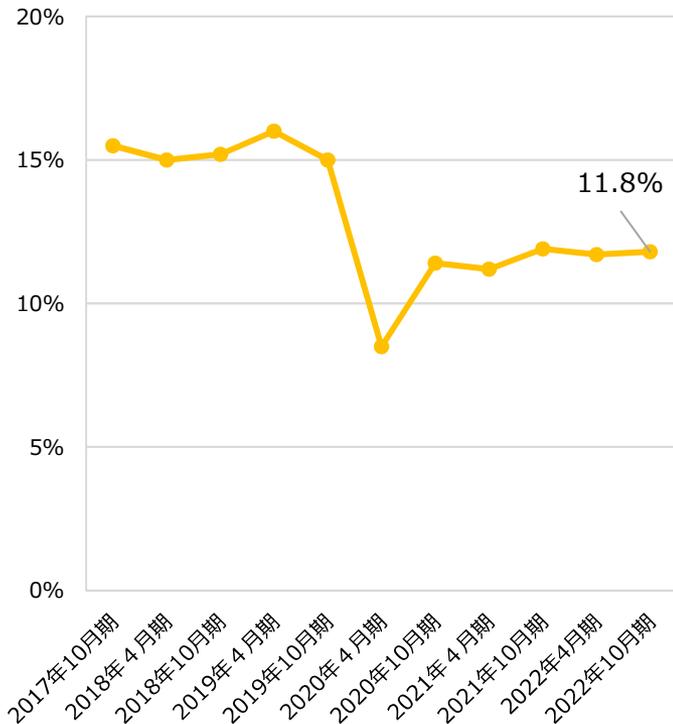
(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



# 物流危機に対する認知度等について

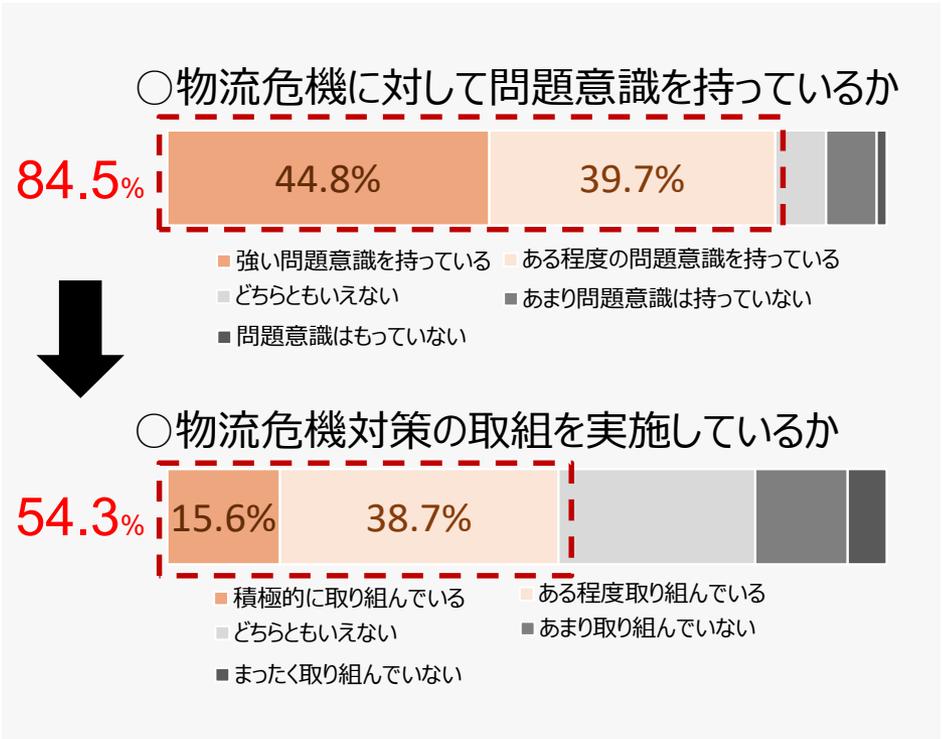
- 一般消費者については、現状、宅配貨物の再配達率は12%発生。
- 事業者については、物流危機に対して問題意識を持っているのは8割である一方、取組を実施しているのは約5割にとどまる。

再配達率の推移



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

物流危機に対する問題意識と取り組み状況  
 (回答事業者：1,707社)



出典：第7回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料

# 検討の方向性

1. 荷主・物流事業者間等の商慣行の見直し
2. 物流の標準化やDX・GX等による効率化の推進
3. 荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入

【参考：物流の取引関係・モノの流れ】

