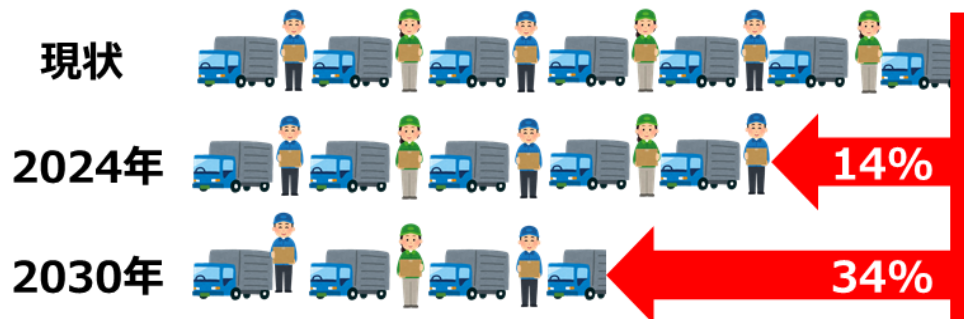


「物流革新に向けた政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応

資料

- 物流の停滞が懸念される「2024年問題」に対応するため、昨年6月に、①物流の効率化、②商慣行の見直し、③荷主・消費者の行動変容を柱とする抜本的・総合的な対策を取りまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」（以下「政策パッケージ」という。）を決定した。
- また、昨年10月には、可能な施策の前倒しを図るべく、「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめた。
- さらに、本年2月には、両パッケージに基づき、中長期的な対策として、物流の適正化・生産性向上をさらに進めるため、「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定・公表した。
- 今般、トラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用された2024年4月から4か月が経過しようとしていることや、政策パッケージに盛り込まれた対策を具体化した改正物流法が本年5月に公布されたことを踏まえ、政策パッケージの進捗状況と今後の対応について報告を行う。
- 当該報告を踏まえ、2030年度に不足する輸送力34%を補うことを目指し、荷待ち・荷役の削減、積載率向上、モーダルシフト、再配達削減等に着実に取り組んでいくための必要な施策について検討を進めることとする。

輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）



「政策パッケージ」の構成

1. 物流の効率化
2. 商慣行の見直し
3. 荷主・消費者の行動変容

「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応のポイント①

1. 物流の効率化

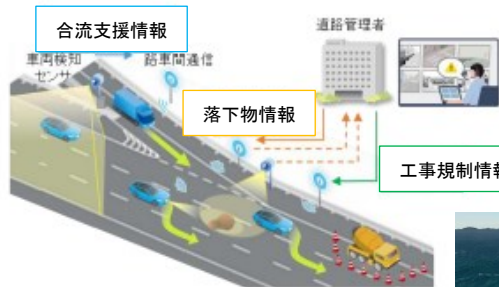
① 即効性のある設備投資や物流DX・GX、物流標準化やデータ連携の推進 P5

- ・自動化・機械化設備・システム投資、物流の脱炭素化の実証事業や海運のDX化に向けた技術開発を支援
- ・物流標準化やデータ連携の促進等の実証事業を通じて、共同輸配送や帰り荷確保の取組を支援

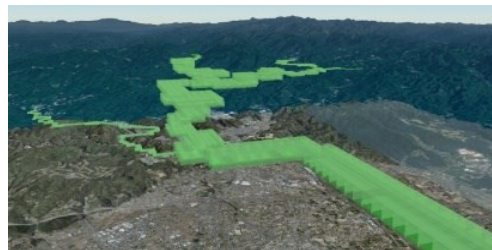
② 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスの実装加速 P6

- ・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、自動運転サービス支援道とドローン航路に係る取組を開始

【自動運転サービス支援道の形成】



【ドローン航路の整備】



③ 多様な輸送モードの活用推進 P7~11

- ・モーダルシフトを強力に促進するため、先進的な取組を行う際の大型コンテナやシャーシ等の導入を支援
- ・国際航空貨物の競争力強化に向けて、成田空港における滑走路の新設等の更なる機能強化に取り組むとともに、アクセス道路等の整備や、国際物流拠点における外国人材の活用（特区の活用を含む）が必要（千葉県からの要望事項）

【航空物流機能の集約イメージ】



- ・自動物流道路の構築に向けて、想定ルート選定を含め中間とりまとめを実施



【自動物流道路のイメージ】

- ・自動運航船検討会(本年6月設置)を通じて国内制度の検討・整備を進めるとともに、国際ルール策定を主導

④ 高速道路の利便性向上 P12

- ・ダブル連結トラックの通行区間の拡充

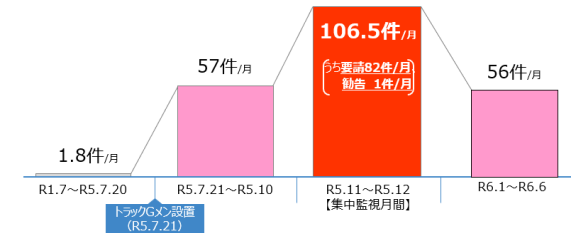
「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応のポイント②

2. 商慣行の見直し

① 適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等 P13～14

- ・荷主・物流事業者に対して物流効率化のための計画策定等を義務付ける改正物流効率化法の施行に向けて、国交省・経産省・農水省三省の合同会議を立ち上げ、国が定める基本方針、判断基準等の論点を整理

【月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数】



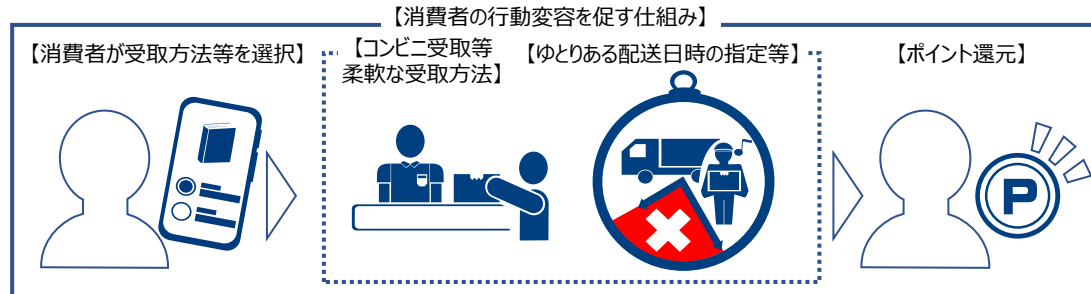
② トラックGメンの機能強化 P15

- ・物流の適正化に向けて悪質な荷主等を是正するため、トラックGメンを補助するGメン調査員の設置や荷主情報等のデータベース化など、トラックGメンの機能を強化し、本年も11～12月に集中監視を実施

3. 荷主・消費者の行動変容

① 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 P16

- ・本年10月からポイント還元実証事業を実施し、物流負荷の低い選択を利用者に促す仕組みの社会実装を目指す
※国として1配送当たり最大5円を支援



② 「送料無料」表示の見直し P17

- ・今後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するとともに、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る方向で議論中

各施策の進捗状況と今後の対応

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、バー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等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）



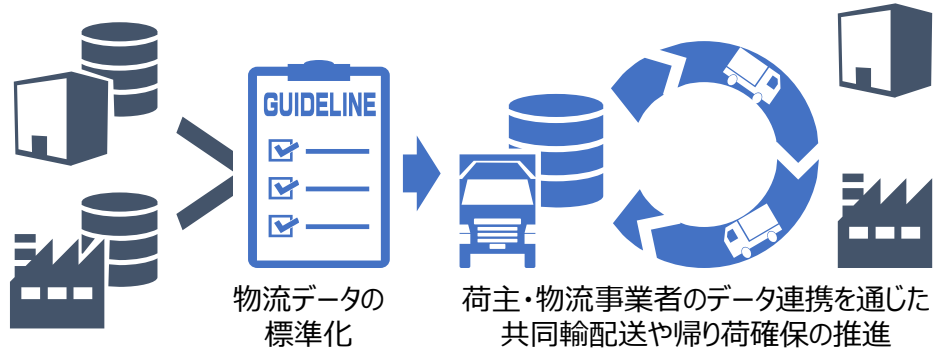
バラ積み・バラ卸し

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）

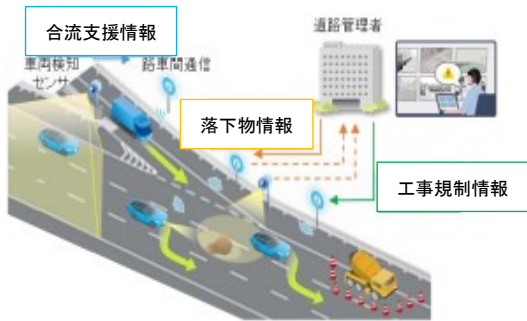


1. 物流の効率化 ②自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスの実装加速

○「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。

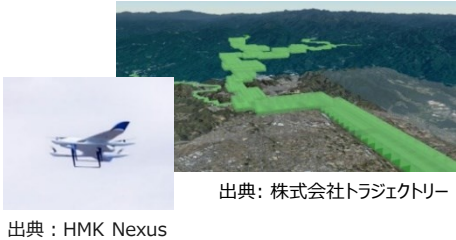


高速道路

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：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旨とし、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＞

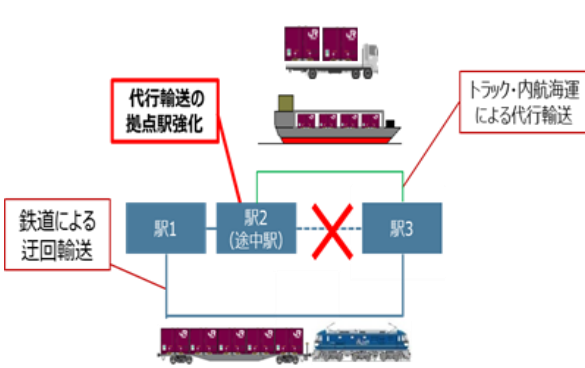


貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化の促進

- 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＞



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。7

1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（国際航空物流拠点の整備（成田空港））

○我が国の国際航空貨物の競争力強化に向けて、成田空港における滑走路の新設等の「更なる機能強化」に取り組むとともに、航空物流機能を一層強化。

成田空港の更なる機能強化

- 平成30年3月の地元合意に基づき、令和10年度末目途の供用を目指して成田空港の滑走路の新増設を推進。

＜事業の概要＞

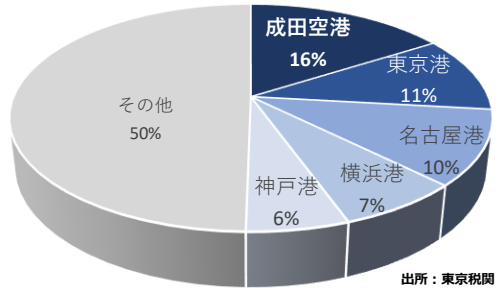
- ・ C滑走路の新設（3500m）・B滑走路の延伸（2500m→3500m）
⇒年間発着回数50万回を実現（発着枠は現在30万回）

- 成田空港は国内最大の貿易港であり、滑走路の新増設とあわせ今後も取扱量が増加。既存施設の容量には限界があることから、空港隣接地との一体的運用による航空物流拠点の形成が必要。

＜参考＞

本年7月に成田空港会社が『新しい成田空港』構想を検討会でとりまとめ、新貨物地区の整備による航空物流機能の集約を図る方向性を提示。

主要港別輸出入額の割合（令和5年度）



出所：東京税関 令和5年分 成田空港貿易概況（速報）を基に作成

『新しい成田空港』構想検討会によるイメージ ※今後の検討により変更が生じる場合がある。



成田空港周辺における環境整備

- 成田空港においては、滑走路の新設等により貨物取扱量が増加することから、これらの空港施設整備とあわせた環境整備が必要（千葉県の要望事項）
 - ・ 成田空港へのアクセス道路の早期整備や圏央道と空港を結ぶ新たなインターチェンジが必要
 - ・ 成田空港を核とした国際物流拠点における外国人材の活用が必要（特区の活用を含む）

1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（自動物流道路の構築に向けた検討①）

【自動物流道路のあり方 中間とりまとめ（概要） ～「危機」を「転機」とする自動物流道路～ 】

社会の変化

人口減少

カーボンニュートラル

国際競争力

大規模災害

SDGs

変わる道路

WISENET2050

▶ 道路空間を多機能空間へ進化させ、自動化・環境など新たな価値を創造

変わる物流

物流革新

▶ 物流のモード間・事業者間を超えた効率化・協調により全体最適を実現

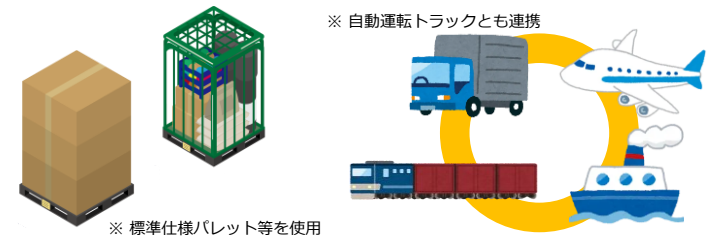
新しい物流形態「自動物流道路」の構築

道路空間を活用して専用空間を構築 **+** デジタル技術を活用して無人化・自動化された輸送手法

＜ポイント＞ 自動化により人的リソースの制約を離れた**小口・多頻度輸送** → 物流専用の**省スペース**で安定輸送
輸送と保管を統合した**バッファリング**で**需要の波を平準化** → オフピーク活用など**物流全体の効率化**

○ 持続可能で、賢く、安全な、全く新しいカーボンニュートラル型の物流革新プラットフォーム

- ① 物流の全体最適化
：需要平準化・標準化などのロジスティクス改革に貢献
- ② 物流モードのシームレスな連結
：積替えバリアを解消し、新しいモーダルシフトを実現
- ③ カーボンニュートラル
：低炭素技術を導入し、環境負荷を最小限に抑制等



標準化と自動化の推進

物流モードのシームレスな連結

＜想定ルート＞

社会実験

新東名高速の建設中
区間(新秦野～新御殿場)
などにおいて実験

第一期区間

- 小規模な改良で実装可能な区間などにおいて
10年後を目途に実現を目指す（先行ルート）
- 物流量も考慮しつつ、大都市近郊の特に
渋滞が発生する区間を想定

長距離幹線構想

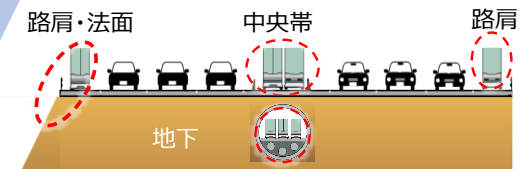
物流量が特に大きい
東京～大阪間を対象

- このほか、
- ・ モード結節のための、物流拠点（JR貨物駅等）間の接続
 - ・ 地方部での物流拠点・都市間、・都市内物流との連携 について検討



アジャイルアプローチで技術・ノウハウを確立

今後の検討事項：道路交通や物流全体への影響の検証、需要・ビジネスモデルの検討、技術開発
（民間資金を想定し、民間の活力を最大限活用）



道路空間の利活用イメージ

1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（自動物流道路の構築に向けた検討②）

【自動物流道路のイメージ】

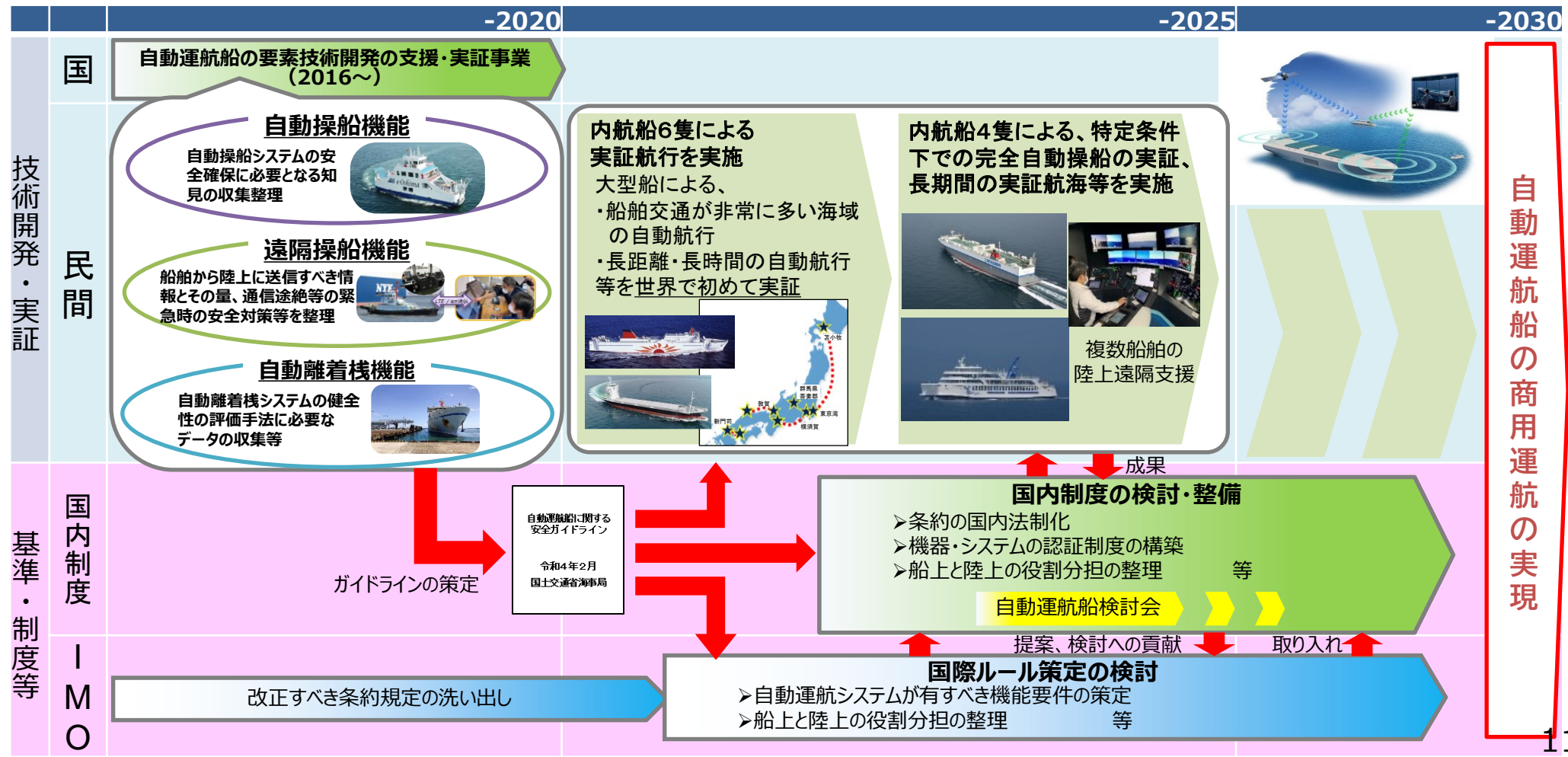


1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（自動運航船の本格的な商用運航の実現）

○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。

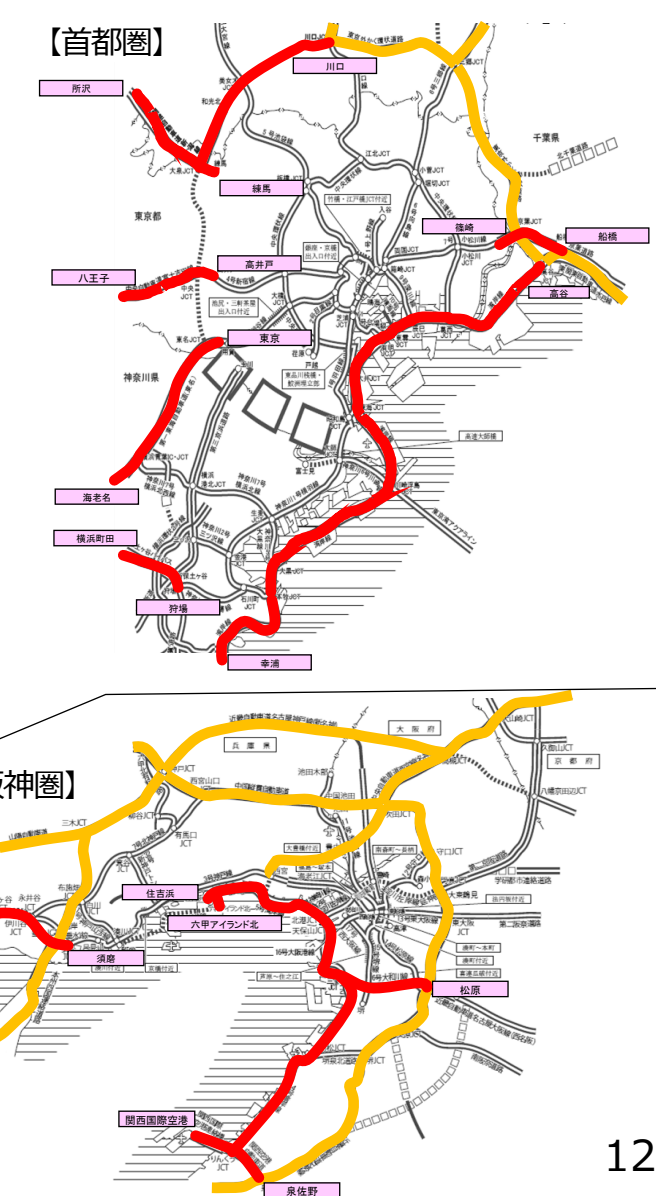
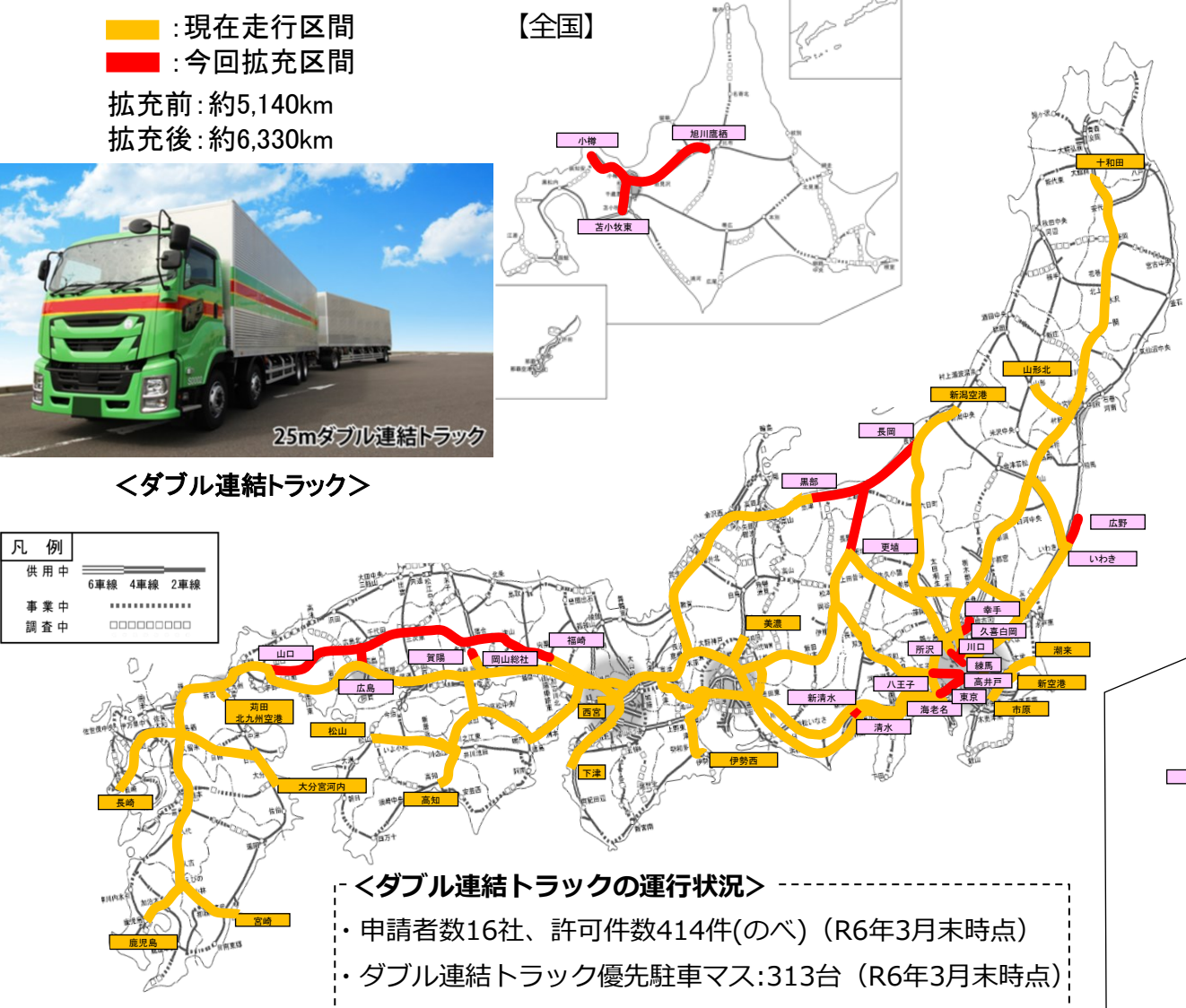
自動運航船の実現に向けたロードマップ

- 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。



※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適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等

○本年5月15日に公布された改正物流効率化法の荷主・物流事業者に対する規制措置の施行に向けて、国交省・経産省・農水省三省の合同会議※を立ち上げ、国が定める基本方針、判断基準等の論点を整理。

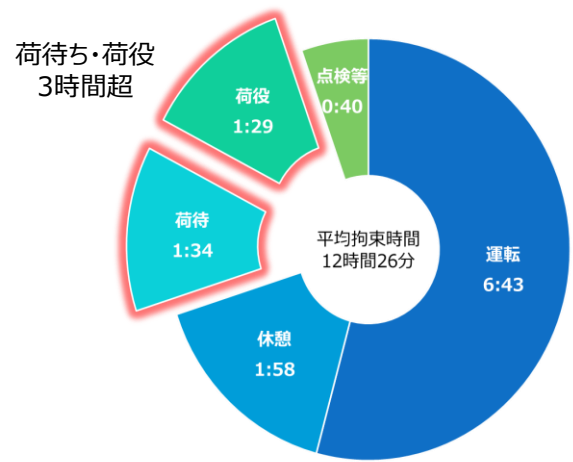
※交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議

改正物流効率化法の施行に向けたスケジュール（想定）

- 2024年5月15日 法律公布
- 2024年6月28日 国交省・経産省・農水省三省の合同会議を立ち上げ、規制措置の施行に向けた検討を開始
 - <合同会議で今後議論することとなった論点>
 - ・ 荷主・物流事業者に対する規制措置の実効性を確保するための制度設計のあり方
 - ・ ドライバーの運送・荷役等の効率化のための物流に関わる様々な関係者間の連携・協力のあり方
 - ・ 荷主・物流事業者の判断基準等における物流効率化に向けたデジタル技術の活用のあり方
 - ・ 荷主等の意識改革・行動変容を促すための物流改善の取組状況の調査・評価のあり方 等

- 2025年4月
 - 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4月
 - 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

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



(トラック輸送状況の実態調査(R2)より)

＜合同会議で今後議論することとなった論点（詳細）＞

① 荷主・物流事業者に対する規制的措施の実効性を確保するための制度設計のあり方

- ・ 運送形態に応じた荷待ち・荷役等時間や積載率の目標設定
- ・ 一定規模以上の事業者（特定事業者）に該当しない中小事業者に規制的措施を遵守させるための方策
- ・ 正当な対価が支払われているケースや休憩時間と「荷待ち時間」と「荷役等時間」との関係の整理

等

② ドライバーの運送・荷役等の効率化のための物流に関わる様々な関係者間の連携・協力のあり方

- ・ 複数の荷主が協力して行う積載率の向上等のための取組についての判断基準の策定
- ・ 荷待ち時間・荷役等時間を把握する際の貨物運送に携わる関係者全体での連携方法
- ・ 商慣行を変革するための関係事業者間の交渉の場の設定

等

③ 荷主・物流事業者の判断基準等における物流効率化に向けたデジタル技術の活用のあり方

- ・ 単なるシステムの導入ではなく実際に効率化につながるシステムの活用方法の提示
- ・ 検品レス化や伝票レス化の前提となる事業所コードの整備
- ・ デジタルタコグラフ等のデジタル技術を活用した物流の現場の見える化の推進

等

④ 荷主等の意識改革・行動変容を促すための物流改善の取組状況の調査・評価のあり方

- ・ 先行して物流改善に取り組んでいる業界や事業者が損をしないような評価方法
- ・ 特定事業者以外であって自ら進んで報告をしたい事業者から報告を受けるための仕組み
- ・ 物流改善の取組状況の調査・公表について荷主と物流事業者間の関係性を崩さずに実態を聴取する方策

等

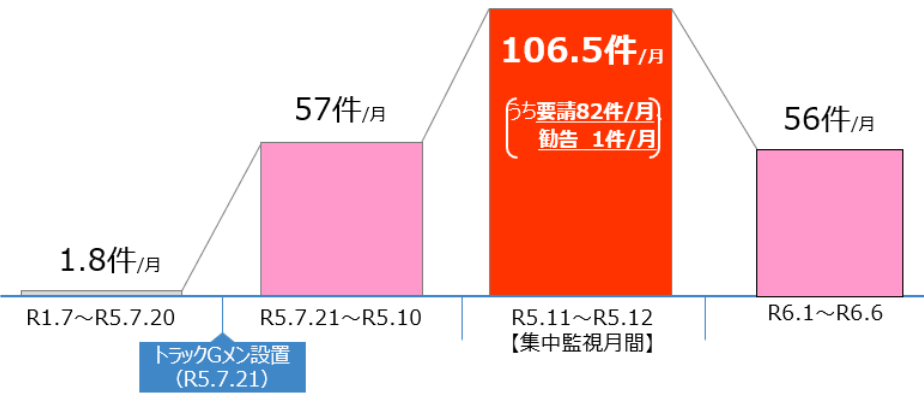
2. 商慣行の見直し ②トラックGメンの機能強化

○物流の適正化に向けて悪質な荷主等を是正するため、トラックGメンを補助するGメン調査員の設置や、荷主情報等のデータベース化など、トラックGメンの機能を強化し、本年も11～12月に集中監視を実施。

トラックGメンの活動実績

- 「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（同年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。

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



働きかけ等の累計実施件数	主な違反原因行為
● 勧告 : 2件 (荷主1、元請1) ● 要請 : 174件 (荷主88、元請81、その他5) ● 働きかけ : 635件 (荷主423、元請193、その他19) ⇒ 計811件の法的措置を実施	● 長時間の荷待ち (53%) ● 契約にない附帯業務 (16%) ● 運賃・料金の不当な据置き (13%) ● 無理な運送依頼 (8%) ● 過積載運行の指示・容認 (6%) ● 異常気象時の運送依頼 (4%)

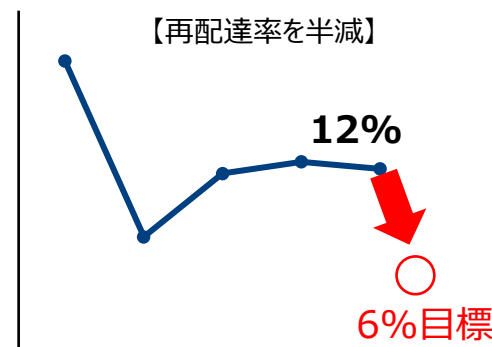
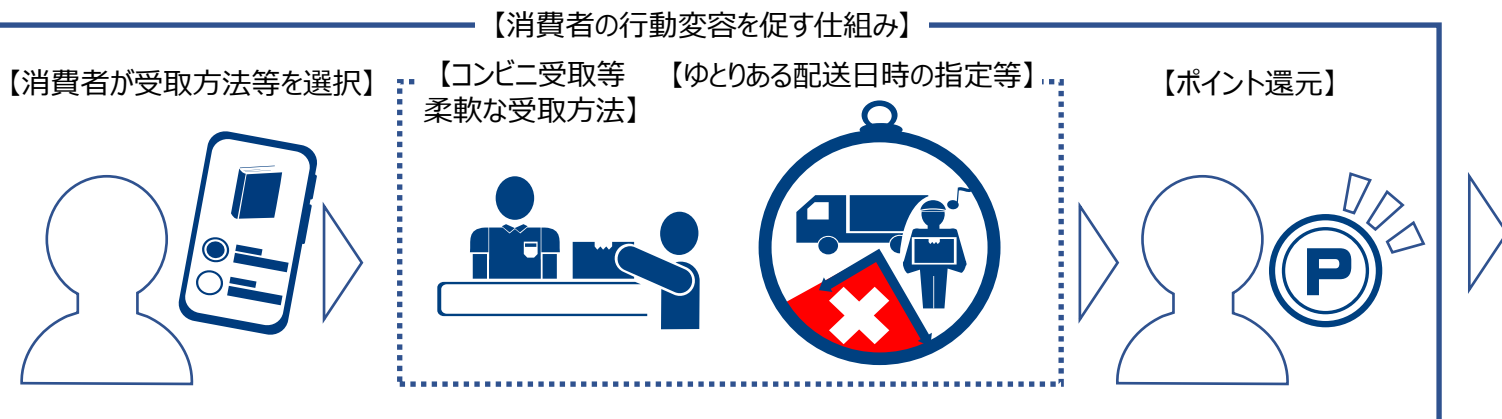
トラックGメンの機能強化の概要

- ① Gメン調査員の設置
 - 国のトラックGメンに加え、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関（都道府県トラック協会）にGメン調査員を設置し、情報収集体制を強化。
- ② 荷主情報等のデータベース化
 - 荷主情報等を管理するクラウドシステムを整備し、関係者間でタイムリーに情報を共有することにより効果的な要請等を実施。

3. 荷主・消費者の行動変容 ①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

- 宅配の再配達率の半減（12%→6%）に向けて、本年10月からポイント還元実証事業を実施し、物流負荷の低い選択を利用者に促す仕組みの社会実装を目指す。※国として1配送当たり最大5円を支援

再配達率半減に向けたポイント還元実証事業の概要



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



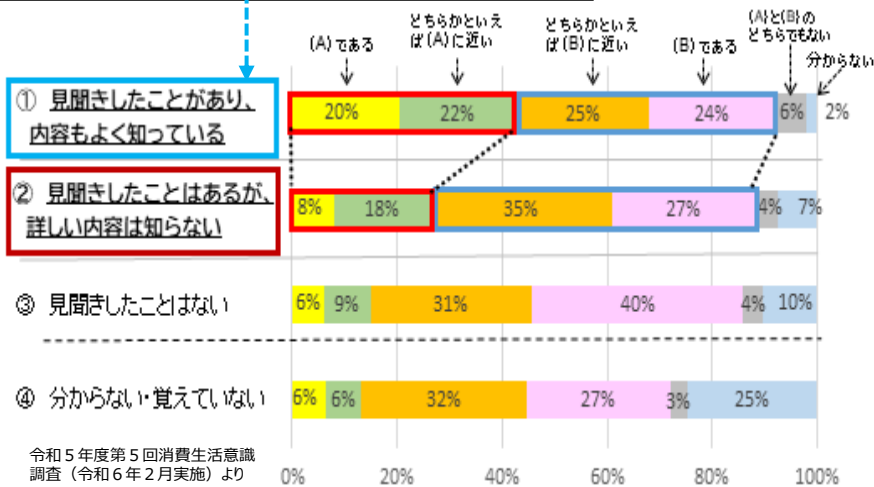
日本郵便

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る方向で議論中。

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



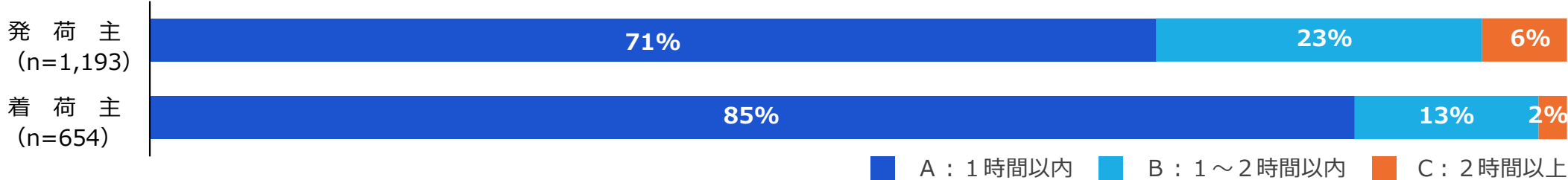
物流の効率化や運賃収受の状況

「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」の遵守状況について（概要）

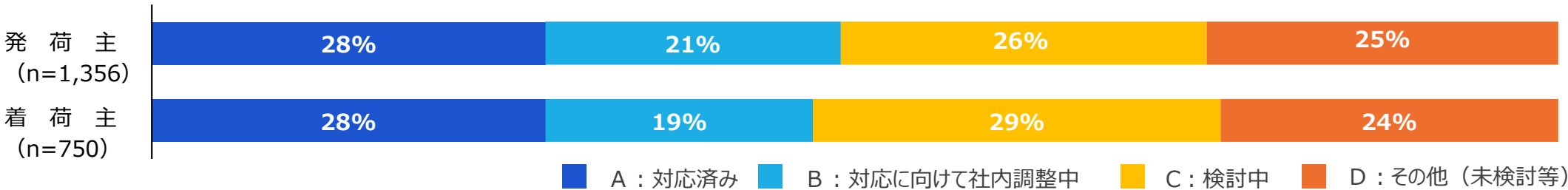
- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日関係閣僚会議決定）に基づき、「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」の遵守状況について、**フォローアップ調査**を実施。
〔期間：2024（令和6）年2月20日～3月8日 回答数：発荷主1,356社、着荷主750社、物流事業者73社〕
- 引き続き、ガイドラインの遵守を呼びかけるとともに、遵守状況について**継続的**にフォローアップ調査を実施。

主な遵守状況

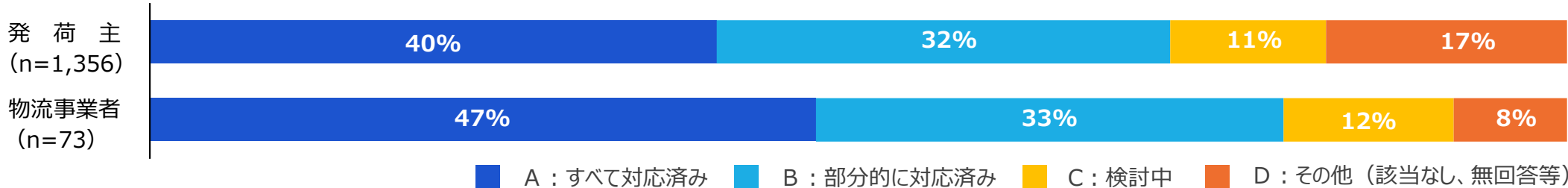
○ 荷待ち・荷役作業にかかる時間



○ 物流統括管理者(CLO)の選定の取組状況

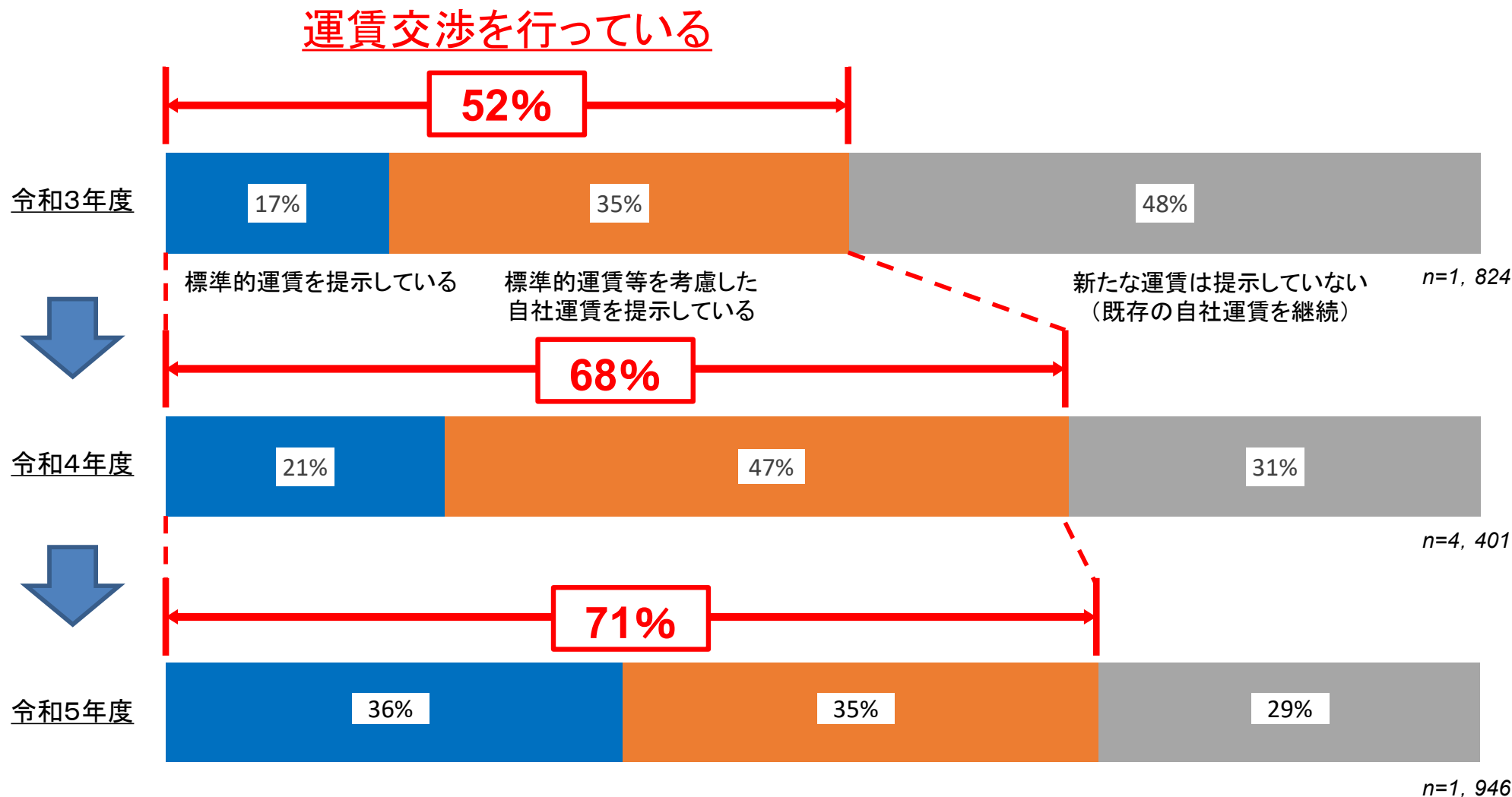


○ 運送契約の書面化の取組状況



標準的運賃に係る実態調査結果① ～運賃交渉の実施状況～

- 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、継続して増加している。



標準的運賃に係る実態調査結果② ～「標準的運賃」との乖離～

○ 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。

