

# **「2030年度に向けた政府の中長期計画」の進捗状況 と次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた対応**

# 「2030年度に向けた政府の中長期計画」の進捗状況と今後の対応

- 物流の「2024年問題」については、2023年6月に関係閣僚会議で決定された「政策パッケージ」に基づく官民での取組の成果等により、現時点では、懸念された物流の深刻な停滞は起きていない。
- 2030年度に見込まれる34%の輸送力不足(施策なしケース)を補うことを目指し、2024年2月に関係閣僚会議で決定された「中長期計画」を踏まえた施策を着実に推進するとともに、「中長期計画」の見直しを反映した2026～2030年度の次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた検討を開始。

## 【中長期計画を踏まえた施策による輸送力への効果】

	2024年度			2030年度
	試算	現時点の実績	施策による効果等の考え方	試算
<b>必要輸送力</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		<b>100</b>
<b>施策なしケース</b>	<b>▲14</b>	<b>▲14</b>		<b>▲34</b>
<b>施策による効果等</b>	<b>+14.5</b>	<b>+13.6</b>		<b>+34.6</b>
うち荷待ち・荷役の削減	+4.5	+0.0	2020年から2024年にかけて、トラックドライバーの荷待ち・荷役時間は約3時間のまま横ばい。	+7.5
積載効率向上	+6.3	+8.6	2024年4月から11月までの輸送トン扣／能力トン扣を合計した積載効率（輸送トン扣／能力トン扣）41.3%を反映。	+15.7
モーダルシフト	+0.7	+1.3	2022年度の鉄道の輸送量（165億トン扣）と内航海運の貨物輸送量（388億トン扣）の合計値（553億トン扣）を反映。	+6.4
再配達削減	+3.0	+0.9	2024年10月時点の再配達率10.2%を反映。	+3.0
その他の取組 （トラック輸送力拡大等）		+1.4	2024年度の試算に織り込んでいなかった高速道路のトラック速度規制の引上げによる効果を反映。	+2.0
貨物輸送量の変化等		+1.4	2019年から2023年にかけての営業用トラックの貨物輸送量の変化（2019年：28.4億トン、2023年：25.1億トン）等を反映。	

# 「中長期計画」の進捗状況と今後の対応のポイント①

## 1. 物流の効率化

- 即効性のある設備投資、物流標準化・データ連携、物流DX・GXの推進
- 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の実装加速
- 多様な輸送モードの活用推進
  - ・ 陸・海・空の「新モーダルシフト」の推進
  - ・ ダブル連結トラック・自動物流道路
  - ・ 自動運航船の本格的な商用運航の実現
  - ・ 国際航空物流拠点の整備

- 地域の産業振興・まちづくり等と連携した物流拠点の整備や民間投資を促す政策のあり方の検討
- トラック運送業・倉庫における外国人材の活用
- トラック事業者の運行管理の高度化による輸送の安全確保等の推進

## 2. 商慣行の見直し (次ページ)

## 3. 荷主・消費者の行動変容等 (次ページ)

### 【自動化・機械化等の推進】



無人荷役機器

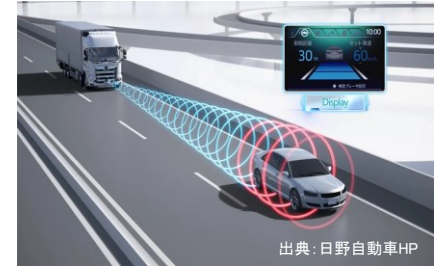


無人搬送機器

### 【革新的車両の導入促進】



ダブル連結トラック



自動運転トラック

### 【自動運転等に対応した物流拠点の整備】



(出典) 三菱地所株式会社

# 「中長期計画」の進捗状況と今後の対応のポイント②

## 1. 物流の効率化 (前ページ)

## 2. 商慣行の見直し

- 適正運賃収受や物流生産性向上のための改正物流法の施行
- トラック・物流Gメンの活動強化
- 多重取引構造の是正等を通じた適正運賃確保と賃上げの推進

## 3. 荷主・消費者の行動変容等

- ポイント還元実証事業を踏まえ、再配達削減に向けた多様な受取方法を社会全体に普及・浸透
- 都市内のラストマイル配送の効率化
- 荷主の経営者層の意識改革・行動変容
- 官民が連携した物流に係る広報の推進
- 「送料無料」表示のフォローアップ調査等

### 【改正物流法の荷主・物流事業者に対する規制的措置】

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

### 【トラック・物流Gメンの活動実績】



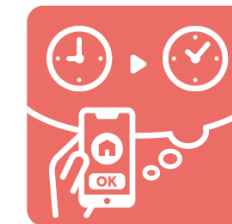
トラックドライバーへのヒアリング



### 【再配達削減に向けた多様な受取方法の普及・浸透】



置き配を活用しよう



確実に受け取れる日時・場所を指定しよう



街中の「宅配ロッカー」を活用しよう

# **「2030年度に向けた政府の中長期計画」を踏まえた 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、物流標準化・データ連携、物流DXの推進

○物流の生産性向上に向けて、荷主・物流事業者における自動化・機械化設備・システム投資、共同輸配送・帰り荷確保のための物流標準化・データ連携、フィジカルインターネット等の物流DXを推進。

## 荷主・物流事業者における自動化・機械化設備・システム投資の推進

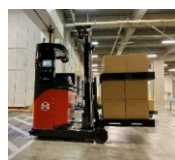
- 複数企業が連携した物流効率化に資する取組に対して、物流施設の自動化・機械化に資する機器・システムの導入、プラットフォームの構築等に係る実証費用を支援。
- 省力化に効果的な汎用製品をカタログから選択・導入。
- 荷役作業の効率化や荷待ち時間の削減、施設の省人化に資する機器・システムの導入を支援。



自動倉庫



無人荷役機器



自動フォークリフト



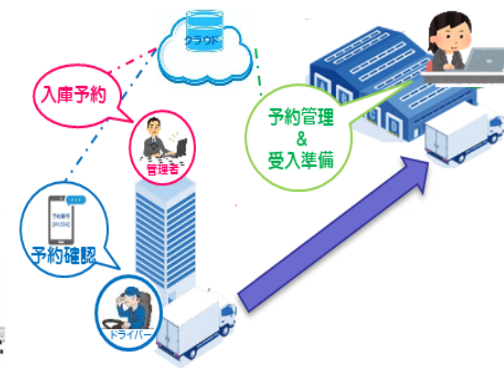
無人搬送機器



テールゲートリフター



トラック搭載型クレーン



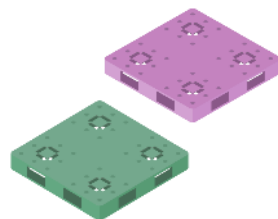
業務効率化に資するシステム

## 物流標準化・データ連携の推進

- 荷役時間の短縮等に向けた「標準仕様パレット」※の導入に取り組む荷主・物流事業者の実証事業を支援するとともに、関係事業者間のパレットの仕分け・回収作業等の取扱いの明確化を促進。

※ 平面サイズ：1,100mm×1,100mm  
調達形態：レンタル方式

等



標準仕様パレット

- 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(3.0版)」を本年2月に策定して利便性向上を図るとともに、本ガイドラインに準拠したデータ連携による共同輸配送、共同保管、検品レス等に取り組む事業者のシステム改修等を支援。

## フィジカルインターネット等の物流DXの推進

- フィジカルインターネット実現に向けて、2023年度に北海道フィジカルインターネット懇談会を開催。2024年度には業界別WGとして、新たに医薬品WGを設立。
- 自動配送ロボットの社会実装に向けて、10台の自動配送ロボットを同時操作する技術の開発支援を実施。



自動配送ロボット

- 2024年3月に「トラックデータ標準APIガイドライン(0.5版)」を策定し、運行管理に関して標準化すべきデータ項目や仕様、データの送受方法を定めた。さらに、実運用上必要となるルールの検討等を行い、2025年3月末までにガイドライン(1.0版)を策定。 5

# 1. 物流の効率化 ②物流GXの推進

○2050年カーボンニュートラルの達成に向けて、EVトラック等の導入、省エネ・脱炭素型の物流施設への転換、ゼロエミッション船等の開発、電気運搬船の普及、カーボンニュートラルレポートの形成等の物流GXを推進。

## EVトラック等の導入促進や省エネ・脱炭素型の物流施設への転換

- 物流の脱炭素化に向けて、EVトラック、FCVトラック等の車両やこれらの車両に必要となる充電設備等の導入を支援するとともに、物流施設において水素や再生可能エネルギー等を活用するための実証事業を推進。

<EVトラック>



<FCVトラック>



<充電設備>



<小型トラックのEV化・再エネ化による効果（イメージ）>

	現在	EV化	再エネ化
CO2排出量	2,000万トン	1,000万トン	0トン
燃料費	年1.5兆円	年7,000億円	年3,000億円
追加費用		50兆円（※1）	（※2）

※1 全ての保有台数をEV化した場合の費用と通常車両で更新した場合の費用の差額  
 ※2 使用するエネルギーを全て再エネ化するためには、発電設備等の初期投資が必要

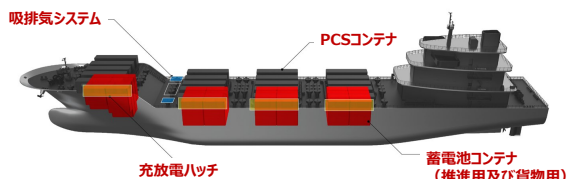
## ゼロエミッション船等の開発や電気運搬船の普及

- 海運の脱炭素化に向けて、グリーンイノベーション基金を活用して、ゼロエミッション船等の開発を支援。昨年8月、世界初の商用アンモニア燃料船（タグボート）が竣工。
- 電気を輸送する電気運搬船の普及に向けた取組を推進。

<アンモニア燃料タグボート「魁」>



<電気運搬船>



出典：株式会社海上パワーグリッド

## カーボンニュートラルレポート（CNP）の形成

- カーボンニュートラルレポート（CNP）の形成に向けて、次世代船舶燃料バンキング拠点の形成や荷役機械の脱炭素化等を推進。加えて、これらの取組を評価する認証制度をコンテナターミナルにおいて創設し、港湾のターミナル全体の取組を推進。

<LNGバンキングの様子>



<水素燃料換算型RTG>

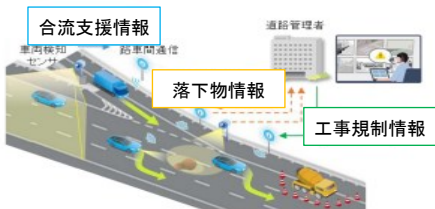


# 1. 物流の効率化 ③自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスの実装加速

○デジタルライフラインを整備・活用する上で参照すべきガイドライン<sup>※1</sup>や道路インフラに関する各種基準・パッケージ等の規範文書の策定を進め、短期・中長期の取組の着実な実行へとつなげる。

## 自動運転サービス支援道に係る取組

- 2024年12月に**第1回自動運転サービス支援道普及戦略WGを開催し、サービス実装に向けた諸論点を議論。**
- アーリーハーベストプロジェクトとして、**3月3日に新東名高速道路の駿河湾沼津SA～浜松SA間約100kmに自動運転車優先レーンを設定し、先読み情報提供システムや合流情報提供システム等の実証実験**を順次実施予定。
- 実証結果や車両の開発状況等も踏まえ、東北自動車道等への展開を進めていく。



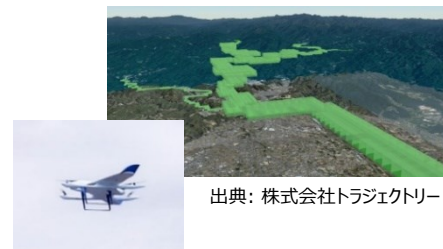
優先レーン走行対象車両の標章

### 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 <sup>※2</sup> 佐野SA-大谷PA間約40km <sup>※3</sup>
中長期 (～10年目)	東北～九州 <sup>※4</sup>

## ドローン航路に係る取組

- 2024年11月に**第1回ドローン航路普及戦略WGを開催し、ドローン航路のビジョンや運用および技術要件を記述したドローン航路ConOps（運用概念）を策定。**
- 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約30kmにおけるドローン航路整備等**の取組を開始。
- 2024年度内にドローン航路関連のシステム開発と**航路システムを用いた物流商用運航を実現見込み**。先行地域での実装結果を踏まえ、他地域における航路整備を推進する。



出典：株式会社トラジェクトリー

出典：HMK Nexus

### 河川<sup>※5</sup>

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 <sup>※6</sup> （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 <sup>※7</sup>
全国の送電網上空 約4万km

※1 2025年春頃以降に順次策定予定 ※2 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 ※3 2025年度より整備を開始する

※4 物流ニーズを考慮した区間とする ※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 ④多様な輸送モードの活用推進（陸・海・空の「新モーダルシフト」の推進）

○2030年度の輸送力不足34%の解消をより確かなものとするため、鉄道、船舶、航空機、ダブル連結トラック等の陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員した「新モーダルシフト」を強力に推進。

## 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

＜鉄道・内航海運へのモーダルシフト＞



等

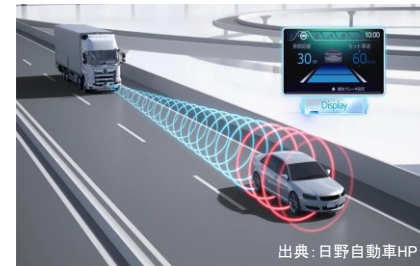
## 多様な輸送モードの活用

- 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活用＞



## 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（全国20か所程度を想定）

# 1. 物流の効率化 ④多様な輸送モードの活用推進（ダブル連結トラック・自動物流道路）

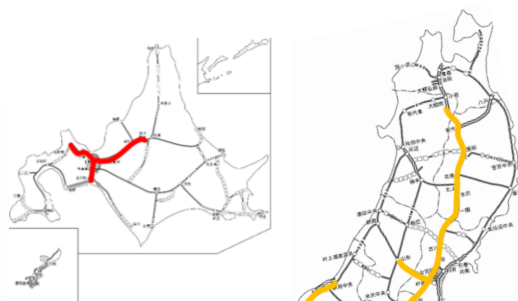
- 1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入促進、人手のいらない新たな物流形態となる「自動物流道路の社会実装に向けた検討」など、道路分野における物流の効率化を推進。

## ダブル連結トラックの導入促進

- 運行状況や事業者のニーズを踏まえ、ダブル連結トラックの通行区間について、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、令和6年9月に約1,200km拡充した。
- ダブル連結トラックの特殊車両通行手続について、令和6年度中に即時の通行を可能とする「確認制度」に対応予定。



<ダブル連結トラック>



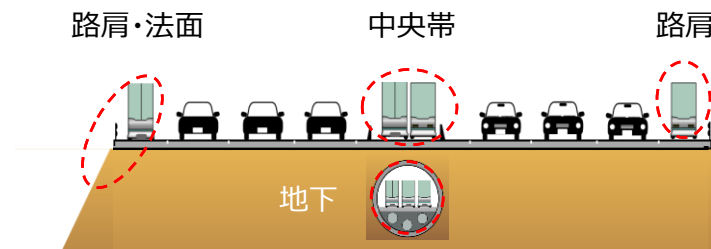
■ : 現在走行区間  
■ : 今回拡充区間

拡充前：約5,140km  
拡充後：約6,330km

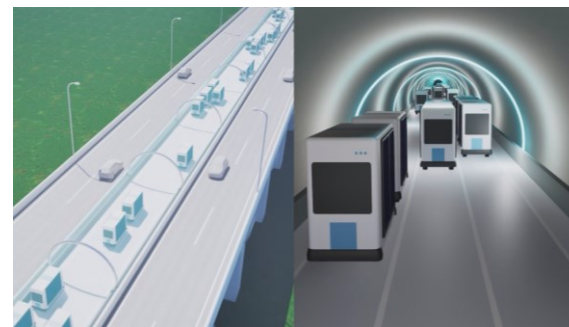
## 自動物流道路の社会実装に向けた検討

- 令和6年7月、想定ルートを選定を含めた自動物流道路のコンセプトについて、中間とりまとめを行った。
- 2027年度までの実験実施、2030年代半ばまでの第1期区間での運用開始に向け、事業スキーム・社会実験の実施方針を含め、令和7年夏頃に最終とりまとめを実施予定。

[道路空間の利活用イメージ]

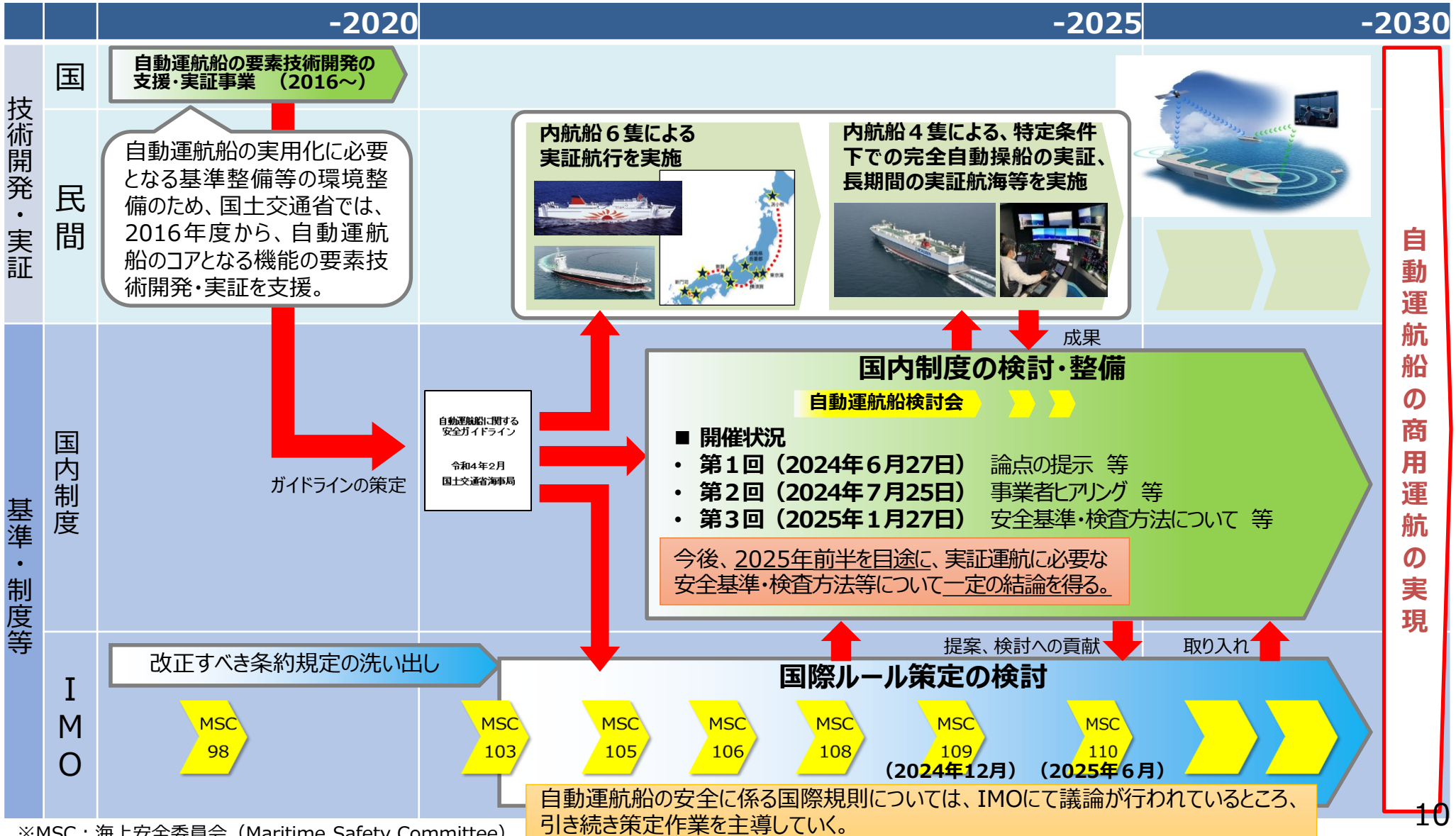


[自動物流道路のイメージ]



# 1. 物流の効率化 ④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、「自動運航船検討会」で安全基準・検査方法を含む国内制度の検討を行うとともに、国際海事機関(IMO)における国際ルール策定作業を主導。



※MSC：海上安全委員会（Maritime Safety Committee）



# 1. 物流の効率化 ④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年度末を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（発着容量は現在34万回）

- 「更なる機能強化」とあわせて、国際ハブ空港としての競争力の維持・強化を進めていくことが必要不可欠であることから、成田空港における貨物施設等の空港施設整備について、学識経験者や事業者などからなる「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」を立ち上げ、検討を開始（令和6年9月）

<成田空港の将来配置イメージ>

※今後の検討により変更が生じる場合がある。

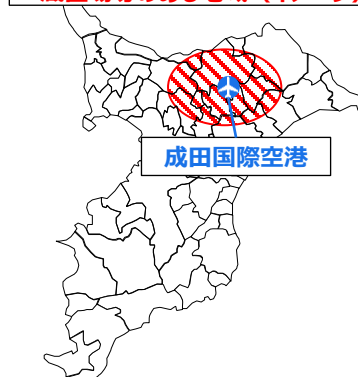


出典：『新しい成田空港』構想検討会（成田国際空港（株））

## 成田空港周辺における環境整備

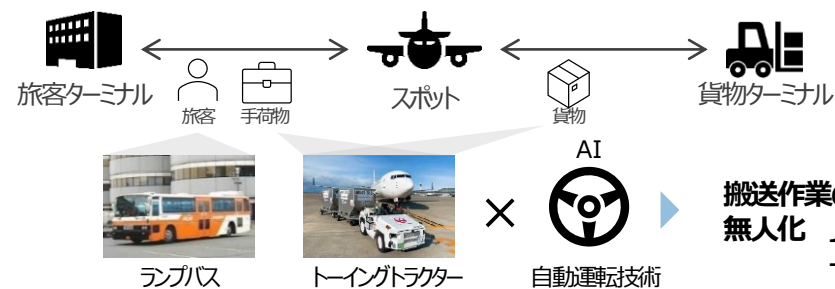
- 国家戦略特区諮問会議において、特定技能「航空分野（空港グランドハンドリング）」の外国人が、空港敷地外の保税蔵置場等において、国際航空物流拠点に係る貨物取扱業務に従事することを可能とすることについて、成田空港の「更なる機能強化」に向けた取組の進捗等を踏まえ、必要な措置を講ずることとされた。（令和6年12月）

成田空港の貨物を取り扱う保税蔵置場等のある地域（イメージ）



## 空港制限区域内における自動運転レベル4の実現

- 成田空港、羽田空港等を含む空港制限区域内における自動運転レベル4の実現によって、搬送作業の自動化を目指す。





# 1. 物流の効率化 ⑤ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

- 地域全体の産業インフラである物流について、地域の産業振興やまちづくり等と連携した物流拠点の整備等を促すとともに、物流拠点を巡る状況変化も踏まえた民間投資の促進に寄与する政策のあり方を検討。

## 社会資本整備総合交付金等を活用した物流拠点の整備

- 物流の機能維持に向けて、地方公共団体の産業振興やまちづくり等と連携した物流拠点の整備を促すため、社会資本整備総合交付金等の活用を推進。

＜社会資本整備総合交付金等を活用できる物流関連インフラの例＞



中継輸送拠点



トラックターミナル



共同荷捌き施設

※ 社会資本整備総合交付金の要綱等に基づく各種条件に合致する範囲で支援が可能。  
また、今後、新しい地域経済・生活環境創生交付金においても支援が可能。

## 農産物等の流通網の強化

- 青果物等の流通について中継輸送等を進めるため、集出荷施設・卸売市場等の物流施設や保冷库等の整備・機能強化を推進。



鮮度保持に資する高機能  
冷蔵庫付き自動倉庫を導入した中継共同物流拠点の整備

## 物流拠点を巡る状況変化も踏まえた民間投資の促進に寄与する政策のあり方の検討

- 地域全体の産業インフラで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変化も踏まえ、物流拠点への民間投資の促進に寄与する政策のあり方について、「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」の議論を本年春頃にとりまとめ。

### 【議論の柱】

- 物流拠点に求められる役割・機能
- 地域経済を支える物流拠点の立地戦略
- 物流拠点の整備・運営事業者に係る産業政策

### 【政策の方向性（案）】

- 物流拠点の整備に係る国の方針策定
- 基幹物流拠点の整備に係る関与・支援
- 公共性の高い物流拠点の整備・再構築に係る支援



モビリティプール  
自動運転トラックの有人/無人切替及びダブル連結トラック等の連結/解除

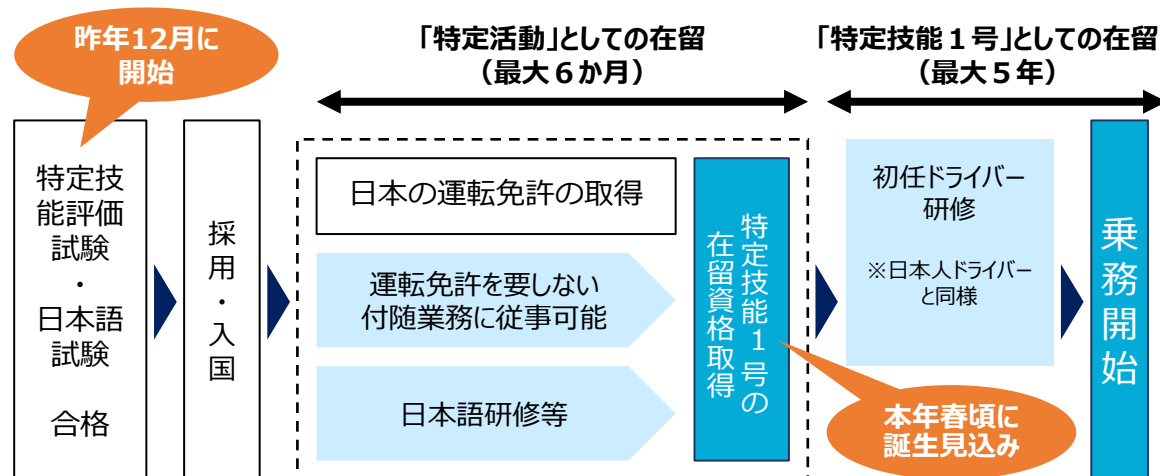
(出典) 三菱地所株式会社

# 1. 物流の効率化 ⑥多様な人材の活用・育成

- 物流分野における担い手不足**に対応するため、**トラック運送業における外国人材の活用**を推進するとともに、**倉庫における外国人材の活用に向けた調整**を実施中。

## トラック運送業における外国人材の活用

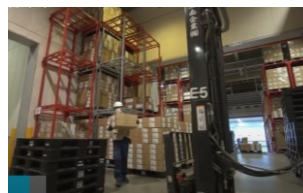
- 担い手不足への対応が喫緊の課題となっている自動車運送業分野について、昨年3月に**特定技能制度の対象分野への追加**を閣議決定。
- 特定技能1号の在留資格を得るには、
  - ① 日本語試験の合格
  - ② 特定技能評価試験（分野別）の合格
  - ③ 日本の自動車運転免許の取得
 を満たす必要があり、②の**特定技能評価試験は昨年12月に開始**しており、**本年春頃に最初の特定技能外国人が誕生**する見込み。



## 倉庫における外国人材の活用

- 近年、EC市場の拡大等を背景とした**保管需要の増大**等により、荷物の積み替えや保管の機能を有する倉庫の稼働率が向上しているとともに、**施設規模が拡大**しており、**庫内作業員の人手不足が課題**となっている。
- 倉庫・トラック業界からの要望を踏まえ、**特定技能制度・育成就労制度の対象分野への追加**に向けて国土交通省、出入国在留管理庁、厚生労働省等において検討中。

### 【想定される業務内容の例】



入庫作業



入出荷検品



ピッキング



流通加工



出庫作業



# 1. 物流の効率化 ⑦トラック事業者の運行管理の高度化による輸送の安全確保等の推進

- トラック事業者の運行管理の高度化による輸送の安全確保のため、**DXを活用した事業者間での遠隔点呼等の実現とデジタル式運行記録計の強力な普及促進**に向けた取組を実施。
- 軽トラック事業者のドライバーの輸送の安全確保のため、個人車両の点検・修理等の際に、**軽トラック事業者が他の事業者が保有する事業用車両を共同で使用できる制度**を具体化。

## DXを活用した事業者間での遠隔点呼等の実現

- トラック事業者における安全性の向上、労働環境の改善、人手不足の解消等を図るため、**ICTを活用した運行管理の高度化に向けたWGでの検討**を実施。
- 事業者間での遠隔点呼と業務前自動点呼**について、令和6年度に先行実施を行うとともに、令和7年度の制度化に向けた要件のとりまとめを実施。



## デジタル式運行記録計の強力な普及促進

- 輸送の安全確保と物流の効率化・生産性向上に向けて、昨年7月、**デジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会**で、**普及率の目標設定や普及策のとりまとめ**を実施。
- 同運行記録計の普及率が低い**小規模のトラック事業者における費用負担の軽減**等により、普及の加速化を図る。



<デジタル式運行記録計>

## 軽トラック事業者における車両の共同使用の具体化

- 関係者間で**事前に協定を締結**することにより、**運輸支局へ届出等を行うことなく、軽トラック事業者が他の事業者が保有する事業用車両を共同で使用可能**とした。



## 2. 商慣行の見直し ①適正運賃收受や物流生産性向上のための改正物流法の施行

- 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

### トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に向けた基本方針のポイント

- **令和10年度までに**、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、**以下の目標の達成**を目指す。
  - ① 全国のトラック輸送のうち **5割の運行で荷待ち・荷役等時間を1時間短縮し、ドライバー1人当たり年間125時間の短縮**を実現
  - ② 全国のトラック輸送のうち **5割の車両で積載効率50%**を目指し、**全体の車両で44%への増加**を実現

### 荷主・物流事業者の努力義務・判断基準等のポイント

- **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**等を策定。

#### ① 積載効率の向上等

- ・共同輸配送や帰り荷の確保
- ・適切なリードタイムの確保
- ・発送量・納入量の適正化

等

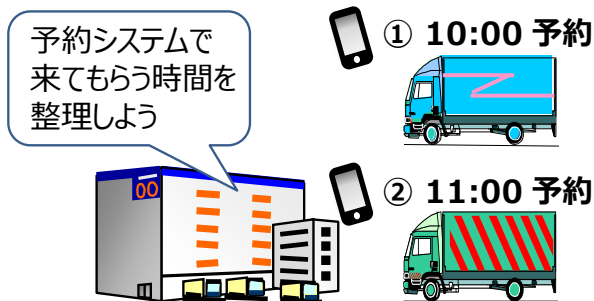


地域における配送の共同化

#### ② 荷待ち時間の短縮

- ・トラック予約受付システムの導入
- ・混雑時間を回避した日時指定

等



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
- ・タグ等の導入による検品の効率化
- ・フォークリフトや荷役作業員の適切な配置

等



パレットの利用や検品の効率化

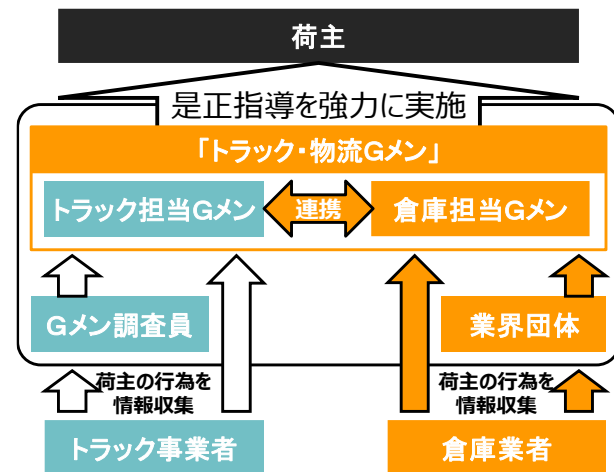


## 2. 商慣行の見直し ②トラック・物流Gメンの活動強化

- 「トラックGメン」について、物流全体の適正化を図る観点から、令和6年11月に「トラック・物流Gメン」に改組。
- 令和6年11月・12月を集中監視月間と位置付けて取組を強化し、過去に要請を受けたにもかかわらず、依然として違反原因行為をしている疑いのある荷主等に対して「勧告(2件)」を実施。

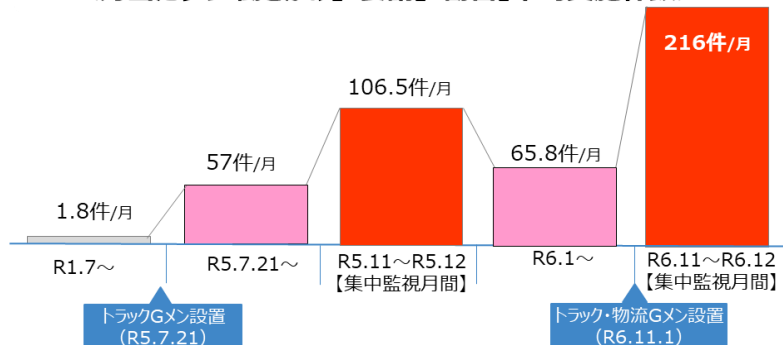
### 「トラック・物流Gメン」への改組・拡充

- 設置当初の162名から、地方運輸局等の物流担当職員29名と、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」166名を追加し、総勢360名規模に体制を強化。
- 荷待ち時間の削減等に当たり、サプライチェーン全体の取引環境を適正化するため、倉庫業者からの意見聴取や情報収集を実施。
- 下請法の改正により、トラック・物流Gメンに対する申告について下請法上の「報復措置の禁止」の対象に追加し、荷主・元請事業者の報復を恐れずに申告できる環境を確保。
- トラック・物流Gメンの調査で下請法違反が疑われる事案があった場合は、国土交通大臣から指導・助言できる権限を新たに追加。公正取引委員会、中小企業庁と連携して対応。
- 改正物流法に基づく書面交付の義務化により、契約内容が明確化されることを踏まえて、契約書面を活用した効果的な情報収集を実施。



### トラック・物流Gメンの活動実績

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



### 集中監視月間 (R6.11~R6.12) における件数

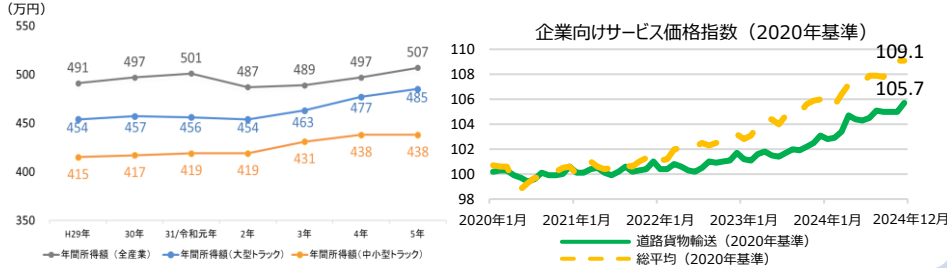
- 勧告 : 2件 (荷主1、その他1)
- 要請 : 7件 (荷主4、元請2、その他1)
- 働きかけ : 423件 (荷主304、元請104、その他15)

## 2. 商慣行の見直し ③多重取引構造の是正等を通じた適正運賃確保と賃上げの推進

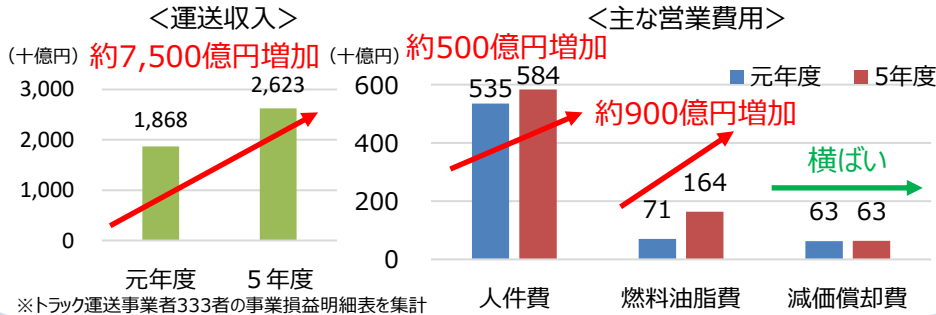
- トラックドライバーへの賃上げの実現に向けて、**多重取引構造の是正等を通じた価格転嫁率の向上**により、賃上げ原資の確保を図るとともに、**トラック運送業界に対しても、ドライバーへの確実な賃上げを国土交通大臣から要請予定**。
- また、**国や地方公共団体等が荷主となる場合の「標準的運賃」の活用**を推進。

### トラック運送事業における運賃収受と賃上げの状況

- **ドライバー所得額・トラック運賃の伸びは、全産業平均よりも低い。**

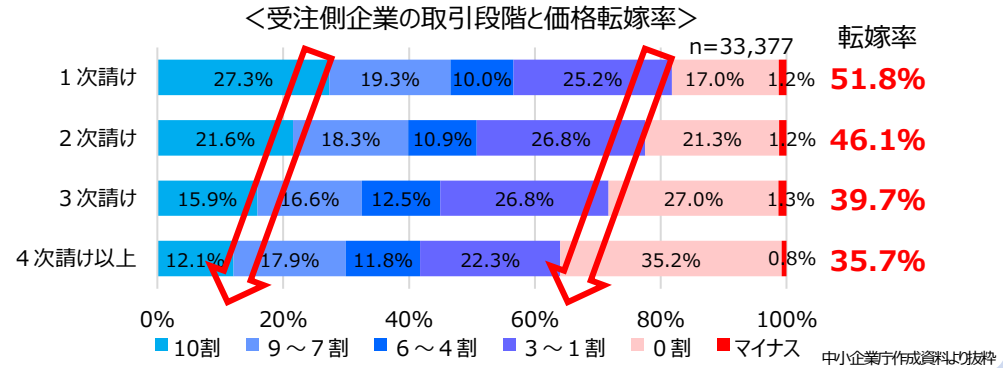


- トラック運送業界においても、人件費の増加幅が運送収入の伸びを下回り、**賃上げへの反映は限定的**。



- 2024年9月の中小企業庁調査によると、30業種中、**トラック運送事業における価格転嫁率は、受発注いずれの立場でも、ほぼ最下位**。

- 受注側企業の取引段階が深くなるにつれて、**価格転嫁割合が低くなる傾向**。



- 改正物流法による**実運送コスト把握等の義務付け開始**
- 実態調査を踏まえた**多重構造解消に向けた規制措置**の検討
- **ドライバーに係る人件費の増加や価格交渉の促進**について、**国土交通大臣からトラック運送業界に対する直接の要請**を実施予定

### 国や地方公共団体等が荷主となる場合の「標準的運賃」の活用

- トラック事業者がトラックドライバーの賃上げ原資となる適正な運賃を収受できるよう、**官公需についての中小企業者の受注の確保に関する法律の基本方針**において、**国・地方公共団体等が物品の買入れ等の発注を行う際の予定価格の作成に当たって「標準的運賃」を活用**することを明記する方向で検討中。
- **人事異動に伴う引越を行う職員**に対しても、国土交通省が先頭に立って、トラック事業者の適正な運賃の収受に向けた**「標準的運賃」を考慮するよう推奨していく方策**を検討。

### 3. 荷主・消費者の行動変容等 ①ポイント還元実証事業による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%)のための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し、ポイント還元実証事業を踏まえ、多様な受取方法の社会全体への普及・浸透に向けた方策を検討。

#### 再配達率半減に向けたポイント還元実証事業の結果概要

##### 【主な事業者の取組概要】

Eコマース事業者	 <ul style="list-style-type: none"><li>● 一回受け取りの推進 等</li></ul> → 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	 <ul style="list-style-type: none"><li>● 日付指定一回受け取りキャンペーン 等</li></ul> → 日付指定による一回の受け取りでポイント還元	 <ul style="list-style-type: none"><li>● おトク指定便キャンペーン 等</li></ul> → 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		

##### 【ポイント還元実証事業による再配達率の減少効果】

再配達率：10.2%（2024年10月時点）

「1回受け取り」で、最大1.2%pt 減少 + 「置き配」で、最大3.1%pt 減少

これらの多様な受取方法の社会全体への普及・浸透に向けた方策を検討

### 3. 荷主・消費者の行動変容等 ②都市内のラストマイル配送の効率化

○都市内物流の効率化に向けて、**貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しや、共同住宅等への荷さばき駐車施設の附置**を促すための取組、**マンション内における一括配送サービスの普及**を推進。

#### 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し

- 短時間の駐車が不可避である**業務用車両に係る駐車需要にきめ細かく対応**の必要性等を踏まえ、以下の取組を推進。

##### 《貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し》

- ・貨物集配中の車両の**駐車禁止規制からの除外**
- ・**貨物車専用駐車枠の設置**、これらの枠に駐車している一般車両の取締り
  - ※ 駐車需要が高い一方、路外駐車場の整備が十分でない場所等で重点的に実施



##### 《駐車許可の運用の見直し》

- ・駐車許可について、**許可要件の明確化等を通じて運用の統一**を図るほか、**申請書類の統一等を通じて関係手続等の合理化・簡素化**を推進

＜貨物集配中の車両が駐車可能な区間及び距離＞



#### 共同住宅等への荷さばき駐車施設の附置を促すための取組

- **道路交通の円滑化や都市内物流の円滑化**に向けて、近年の超高層共同住宅の増加や配送需要の増大等を踏まえ、**標準駐車場条例**※1を改正して**共同住宅への荷さばき駐車施設の附置**に係る規定を追加し、**地方公共団体に通知**。

※1 駐車場法に基づき地方公共団体が定めることができる附置義務条例の参考(令和6年度中予定)

＜荷さばき駐車施設の例＞



- **駐車場法施行令の改正**※2により、住居系地域等においても、駐車場法に基づく**附置義務制度の対象**とできる建築物の用途に**共同住宅を追加**。

※2 令和7年3月公布、令和8年4月施行予定

#### マンション内における一括配送サービスの普及促進

- 令和6年11月より、マンション管理会社と宅配会社の連携の下、**複数の宅配会社から届けられた荷物をマンション管理員が一括で受け取り、居住者に配送するサービスの実証事業**を実施中。

＜実証事業の様子＞



- 本実証事業を踏まえ、マンション管理会社と連携した**マンション内における一括配送サービスの普及促進**に向けた方策を検討。



### 3. 荷主・消費者の行動変容等 ③ 荷主の経営者層の意識改革・行動変容

○荷主企業において全社的な物流改善を主導する**物流統括管理者(CLO)**の役割等の普及・啓発のための**高度物流人材シンポジウム**を開催するとともに、**高等教育機関と連携した物流人材の育成**を推進。

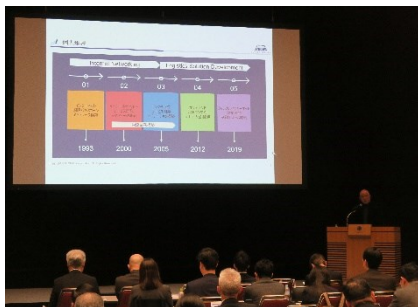
#### 高度物流人材シンポジウムの開催

● **国内の物流課題**や**海外の動向**、**先端技術の活用**や**DX**も含めた幅広い視野に立って企画・提案ができる物流人材の確保・育成に向けて、本年2月28日に**高度物流人材シンポジウム(第5回)**を開催し、**物流統括管理者(CLO)のロールモデルを提示**するとともに、CLOに求められる**役割・資質、キャリアパスのあり方**等について、物流分野で活躍する多様な人材を交えて議論。

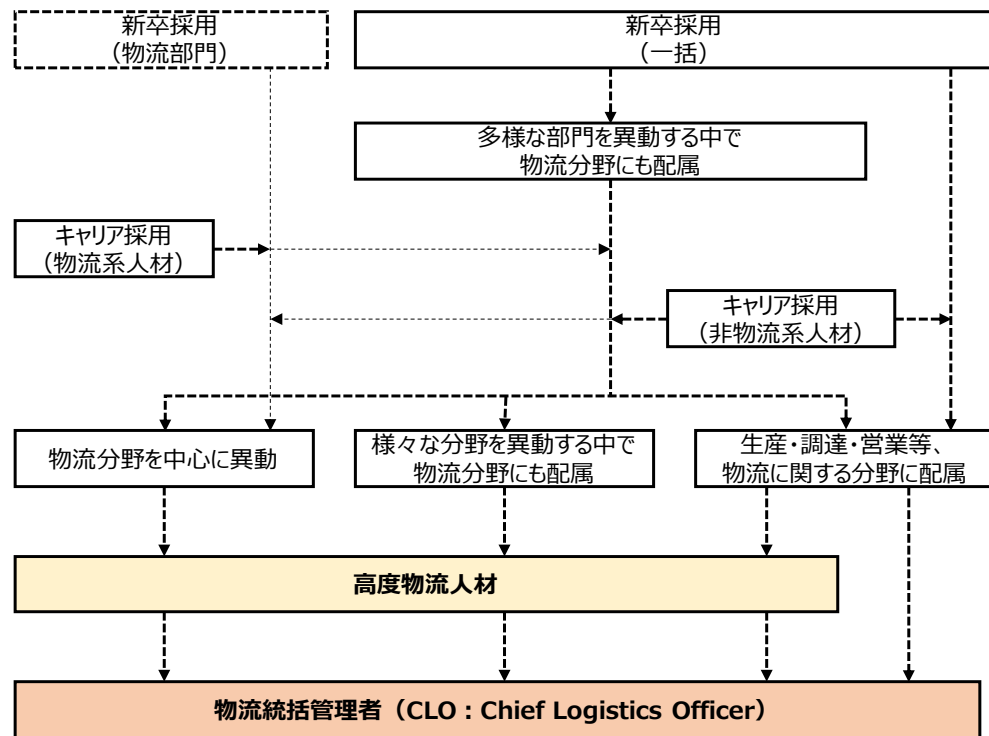
<議論のテーマ>

- ・新技術や異分野連携を企画・推進できる物流人材の育成方法
- ・個社の視点等にとどまらず全体最適を志向するCLOの人物像
- ・CLOとそれを支える高度物流人材の連携体制のあり方

等



<CLO候補の育成に向けたキャリアパス (イメージ) >



#### 大学等のリカレント教育プログラムを通じた物流人材の育成

- **物流統括管理者とそれを支える高度物流人材による物流改善の取組**を促すため、大学等の高等教育機関における物流教育講座の開設に資するよう、**サプライチェーン・マネジメントに関するリカレント教育プログラム**のアウトラインを設計し、2024年度中に公表予定。
- 本アウトラインを踏まえ、産学の協働体制の構築を支援し、**企業ニーズを踏まえた物流人材の確保・育成**を推進。

### 3. 荷主・消費者の行動変容等 ④物流に係る広報の推進

- 物流が果たしている役割の重要性やその危機的状況、持続可能な物流の実現に向けて各々が取り組むべき事項をより広く荷主企業・消費者に伝えるため、官民連携して強力に広報を推進。

#### 物流産業の魅力向上のための広報の推進

- 我が国の国民生活や経済活動等を支える重要な社会インフラである物流が果たしている役割などについて、消費者の理解を促すためのアニメーション動画を作成。政府広報とも連携し、ウェブサイト・SNS等を通じた情報発信を実施。

＜アニメーション動画のイメージ＞



#### 【アニメの概要】

B級グルメフェスに参加した主人公と友人が、その開催に関わる物流に思いを馳せる様子を描くことにより、「モノ」の運搬だけでなく、ライフイベントなどの「コト」消費も支える物流の姿を描写する。

<https://www.youtube.com/watch?v=sItqI9dNKI4>

#### 物流危機等に関する荷主企業・消費者の理解促進

- 持続可能な物流の実現に向けた取組事項に関するアイコンを作成し、消費者等に対して新聞広告等で広く周知するとともに、誰でも自由に使えるように提供することで、業界団体や事業者が主体となった広報活動を支援。

＜荷主企業向けアイコンの例＞



荷待ち・荷役などの時間を  
適切に把握しよう

＜消費者向けアイコンの例＞



くらしを支える物流に  
思いやりをもとう

#### 「再配達削減PR月間」の実施

- 昨年に引き続き、本年4月を「再配達削減PR月間」とし、関係事業者や宅配事業者、Eコマース・通販事業者等と連携して、再配達削減に向けた呼びかけなどを実施。

### 3. 荷主・消費者の行動変容等 ⑤「送料無料」表示の見直し

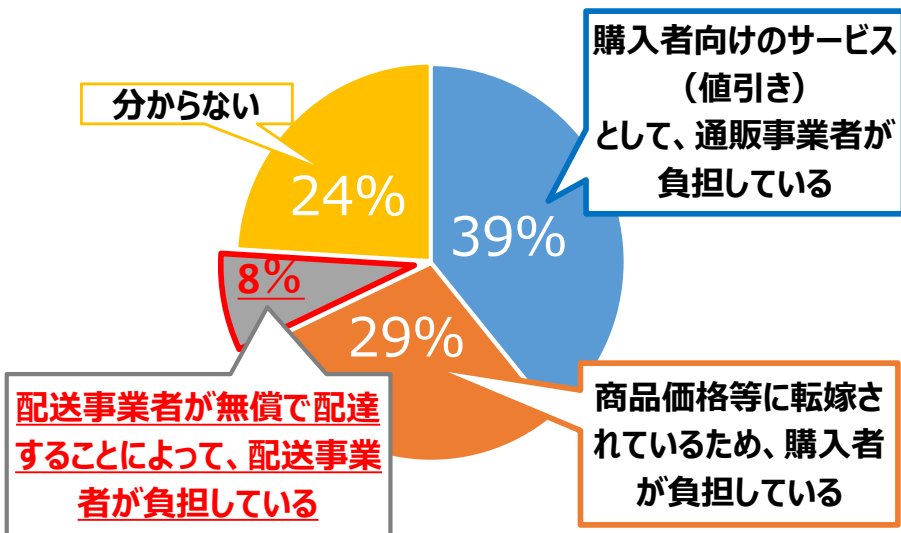
○消費者の物流サービスに対するコスト意識の浸透やドライバーに対する社会的な理解の醸成に向けて、

- ・令和6年8月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**を行うとともに、関係省庁・業界団体と連携した**消費者向けの啓発活動**を実施。
- ・**新物効法に基づく基本方針**において「**送料無料**」表示の**見直し**等を定め、本年2月に公布。

#### 消費者に対する意識調査

- **令和6年8月の消費者生活意識調査**において、「**送料無料**」表示があった場合の送料に対するイメージを聞いたところ、「送料は、配送事業者が無償で配達することによって、**配送事業者が負担している**」と答えた人は約**1割程度**。

<「送料無料」表示があった場合の送料に対するイメージ>



出典：令和6年度第1回消費生活意識調査（令和6年8月実施）

#### 消費者向けの啓発活動

- 消費者に対する意識調査の結果を踏まえ、関係省庁・業界団体と連携した**消費者向けの啓発活動**を実施。

①「**送料無料**」表示の見直しについて、消費者や事業者の理解醸成に取り組んでいることを周知

② 配送負荷の軽減に向けて、宅配ボックスの活用や配送時間帯の指定などによる「**再配達削減**」の協力を呼びかけ



#### 新物効法の基本方針における記載内容

- 本年2月に公布した**新物効法の基本方針**において、「**送料無料**」表示の見直しについて、以下の内容を明記。
  - ・「**送料として商品価格以外の追加負担を求めない**」旨の表示をする事業者は、その表示について**説明責任を果たす**必要がある。
  - ・**国は、消費者や事業者の理解を醸成するための取組**を積極的に進める必要がある。



# 下請法改正法案の概要

(下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律案)

新名称：「製造委託等に係る中小受託事業者に対する  
代金の支払の遅延等の防止に関する法律」

令和 7 年 3 月  
公正取引委員会



# 下請法改正の背景・趣旨等

近年の急激な労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇を受け、「物価上昇を上回る賃上げ」を実現するためには、事業者において賃上げの原資の確保が必要。

中小企業をはじめとする事業者が各々賃上げの原資を確保するためには、サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させる「構造的な価格転嫁」の実現を図っていくことが重要。

例えば、協議に応じない一方的な価格決定行為など、価格転嫁を阻害し、受注者に負担を押しつける商慣習を一掃していくことで、取引を適正化し、価格転嫁をさらに進めていくため、下請法改正法案を今国会に提出した。

(令和7年3月11日閣議決定⇒第217回通常国会にて審議予定)

## 施行期日

公布の日から起算して1年を超えない範囲内において政令で定める日

# 下請法の主な改正事項（一覽）

## 〈規制の見直し〉

### （1）協議を適切に行わない代金額の決定の禁止（価格据え置き取引への対応）

代金に関する協議に応じない、必要な説明・情報提供をしないことによる、一方的な代金額の決定を禁止

### （2）手形払等の禁止

対象取引において、手形払を禁止。その他の支払手段（電子記録債権、ファクタリング等）についても、支払期日までに代金相当額を得ることが困難なものを禁止

### （3）運送委託の対象取引への追加（物流問題への対応）

対象取引に、発荷主が運送事業者に対して物品の運送を委託する取引を追加

### （4）従業員基準の追加（適用基準の追加）

従業員数300人（役務提供委託等は100人）の区分を新設

### （5）面的執行の強化

事業所管省庁の主務大臣に指導・助言権限を付与。相互情報提供に係る規定を新設

## 〈「下請」等の用語の見直し〉

・題名について、以下のとおり改める。

「下請代金支払遅延等防止法」⇒「**製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律**」

・用語について、以下のとおり改める。

「下請事業者」⇒「**中小受託事業者**」、「親事業者」⇒「**委託事業者**」等

# 下請法の主な改正事項の概要

## ① 協議を適切に行わない代金額の決定の禁止 **【新第5条第2項第4号関係】**

### 改正理由

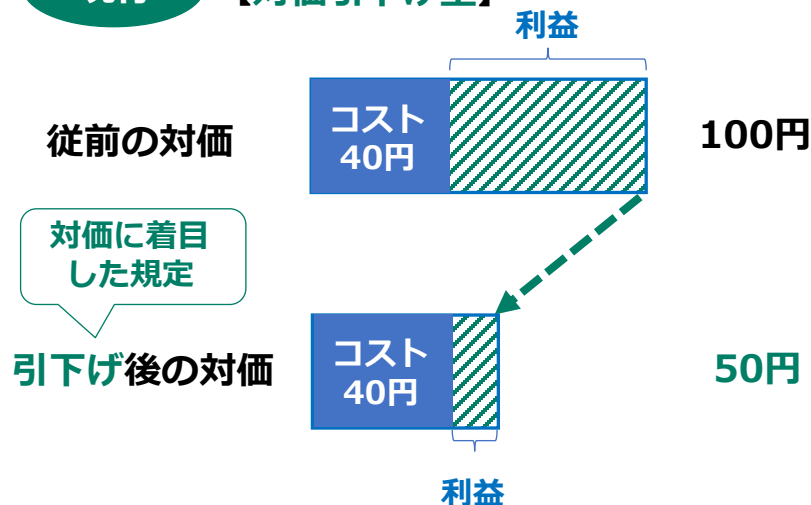
- コストが上昇している中で、協議することなく価格を据え置いたり、コスト上昇に見合わない価格を一方的に決めたりするなど、上昇したコストの価格転嫁についての課題がみられる。
- そのため、適切な価格転嫁が行われる取引環境の整備が必要。

### 改正内容

- ◆ 「市価」の認定が必要となる買ったときとは別途、対等な価格交渉を確保する観点から、中小受託事業者から価格協議の求めがあったにもかかわらず、協議に応じなかったり、委託事業者が必要な説明を行わなかったりするなど、一方的に代金を決定して、中小受託事業者の利益を不当に害する行為を禁止する規定を新設する。

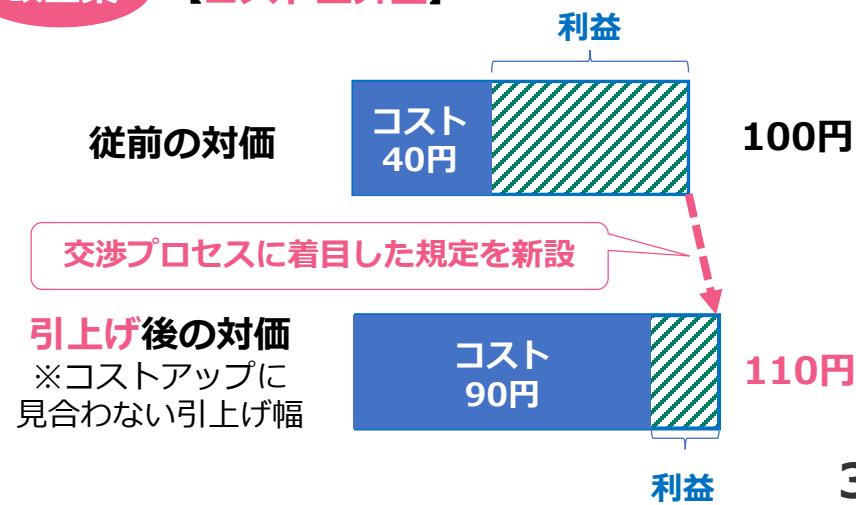
#### 現行

#### 【対価引下げ型】



#### 改正案

#### 【コスト上昇型】



# 下請法の主な改正事項の概要

## ② 手形払等の禁止【新第5条第1項第2号関係】

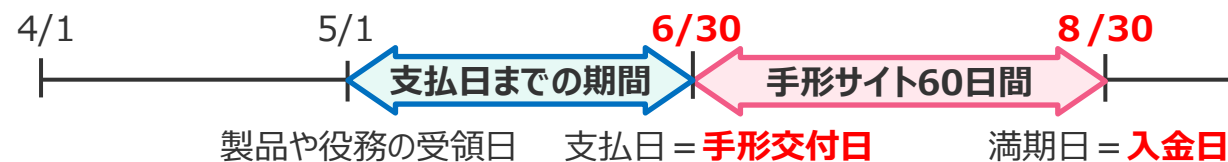
### 改正理由

- 支払手段として手形等を用いることにより、発注者が受注者に資金繰りに係る負担を求める商慣習が続いている。

### 改正内容

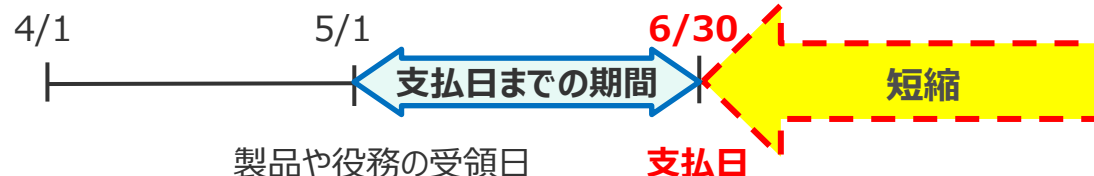
- ◆ 中小受託事業者の保護のためには、今般の指導基準の変更を一段進め、本法上の支払手段として、手形払を認めないこととする。
- ◆ 電子記録債権やファクタリングについても、支払期日までに代金に相当する金銭（手数料等を含む満額）を得ることが困難であるものについては認めないこととする。

#### 現行



支払日までの期間（60日） + 手形サイト（60日） = 現金受領までの期間【120日】

#### 改正案



支払日までの期間（60日） = 現金受領までの期間【60日】



# 下請法の主な改正事項の概要

## ③ 運送委託の対象取引への追加【新第2条第5項、第6項関係】

### 改正理由

- **発荷主から元請運送事業者への委託は、本法の対象外**（独占禁止法の物流特殊指定で対応）である。
- 立場の弱い物流事業者が、荷役や荷待ちを無償で行わされているなど、**荷主・物流事業者間の問題（荷役・荷待ち）**が顕在化している。

### 改正内容

- ◆ **発荷主が運送事業者に対して物品の運送を委託する取引を、本法の対象となる新たな類型として追加**し、機動的に対応できるようにする。

### 改正案

現行の「物品の運送の再委託」に加えて「物品の運送の委託」を新たな規制対象に追加



# 下請法の主な改正事項の概要

## ④ 従業員基準の追加【新第2条第8項、第9項関係】

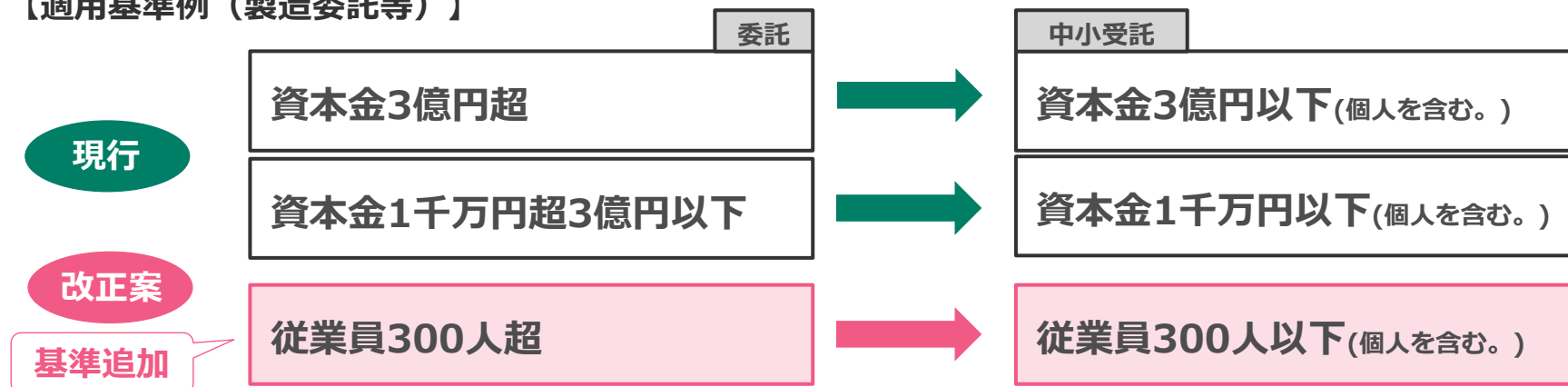
### 改正理由

- 実質的には事業規模は大きいものの当初の資本金が少額である事業者や、減資をすることによって、本法の対象とならない例がある。
- 本法の適用を逃れるため、受注者に増資を求める発注者が存在する。

### 改正内容

- ◆ 適用基準として従業員数の基準を新たに追加する。
- ◆ 具体的な基準については、本法の趣旨や運用実績、取引の実態、事業者にとっての分かりやすさ、既存法令との関連性等の観点から、従業員数300人（製造委託等）又は100人（役務提供委託等）を基準とする。

### 【適用基準例（製造委託等）】



# 下請法の主な改正事項の概要

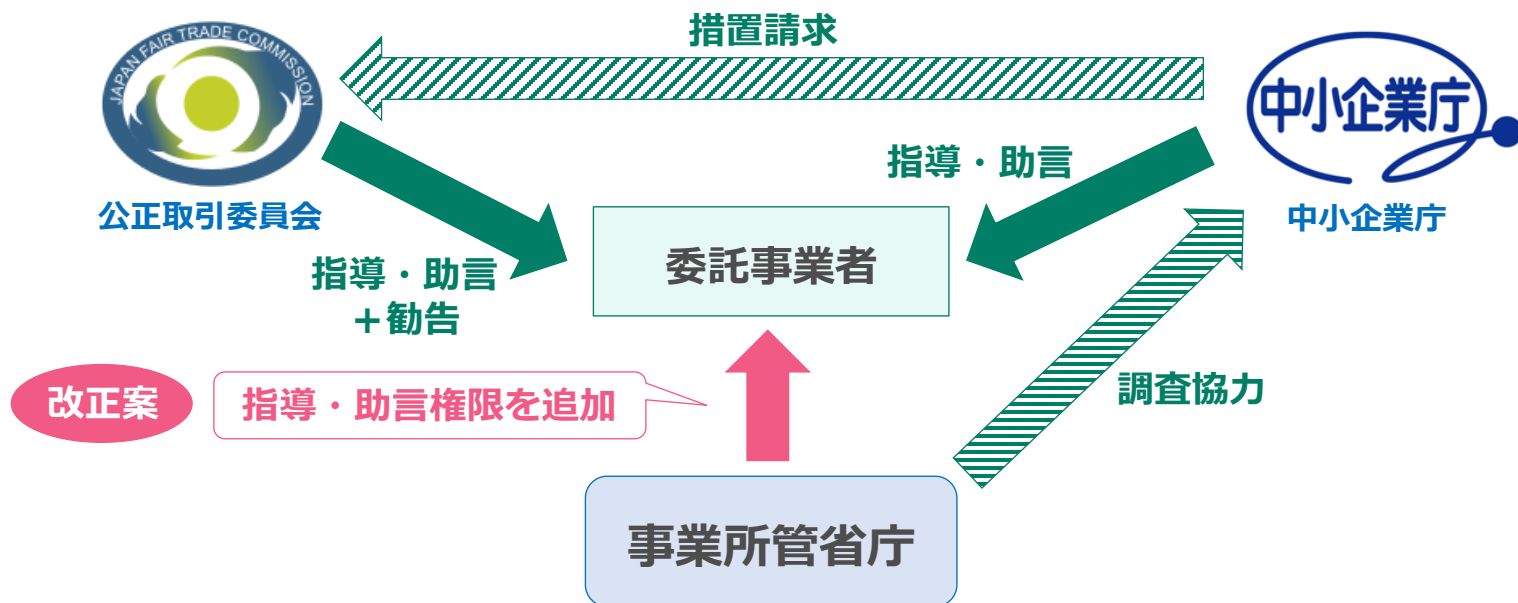
## ⑤ 面的執行の強化【新第5条第1項第7号、第8条、第13条関係】

### 改正理由

- 現在、事業所管省庁には調査権限のみが与えられているが、公正取引委員会、中小企業庁、事業所管省庁の連携した執行をより拡充していく必要がある。
- 事業所管省庁（「トラック・物流Gメン」など）に通報した場合、本法の「報復措置の禁止」の対象となっていない。

### 改正内容

- ◆ 事業所管省庁の主務大臣に指導・助言権限を付与する。
- ◆ 中小受託事業者が申告しやすい環境を確保すべく、「報復措置の禁止」の申告先として、現行の公正取引委員会及び中小企業庁長官に加え、事業所管省庁の主務大臣を追加する。



# 下請法の主な改正事項の概要

## ⑥ 「下請」等の用語の見直し【題名、新第2条第8項、第9項関係】

### 改正理由

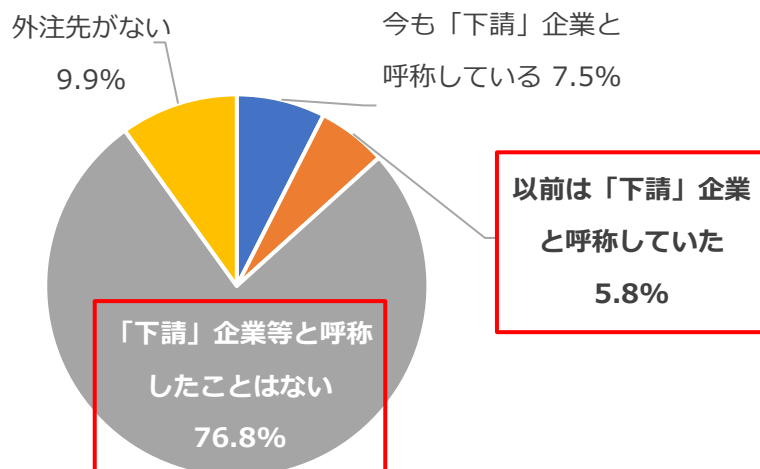
- 本法における「下請」という用語は、発注者と受注者が対等な関係ではないという語感を与えるとの指摘がある。
- 時代の変化に伴い、発注者である大企業の側でも「下請」という用語は使われなくなっている。

### 改正内容

- ◆ 用語について、「親事業者」を「委託事業者」、「下請事業者」を「中小受託事業者」、「下請代金」を「製造委託等代金」等に改正する。
- ◆ 法律の題名も、「下請代金支払遅延等防止法」を「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律」に改正する。

外注先を「下請」企業と呼称した経験の有無  
(n=3,583)

【発注者としての声】



発注者から「下請」企業と呼称された経験の有無  
(n=3,583)

【受注者としての声】

