

物流2法の改正とそれに伴う対応について



令和6年1月1日

農林水産省新事業・食品産業部
食品流通課 物流生産性向上推進室長
丸田 聡



1. 我が国の物流の現状と課題
2. 政府全体での物流対策の現状
3. 改正物流効率化法の検討状況
 - ① 概要
 - ② 基本方針について
 - ③ 荷主・物流事業者等の判断基準等
 - ④ 特定事業者の指定基準等
 - ⑤ 中長期計画・定期報告の記載事項について
 - ⑥ 物流統括管理者（CLO）
4. 農林水産品の物流効率化に向けた取組

まとめ・お伝えしたいこと（まとめですが、最初にお伝えします）

- 物流の2024年問題、24年は終わりでなくはじまりの年。今後も年々深刻さを増していく輸送能力不足への対応は、各社に忍び寄る大きな課題
- 24年問題、各社において、前向きにとらえて取り組み、物流効率化につなげて頂きたい（物流革新元年）
- このため、「物流革新に向けた政策パッケージ」や「改正物流効率化法」等、政府が示す施策の方向性をうまく活用して頂きたい（「めんどろなことをやらされる」と受け止めるのではなく、社内を変えるための追い風として使って頂きたい）
- 物流効率化を、物流部門だけの課題とするのではなく、会社全体の課題だとして取り組んで頂くことが重要で、会社をリードされる方を「物流統括管理者」に選任頂くことも重要
- 個社だけで取り組めないことは、顧客や他社等との連携が重要
- 農水省としても、物流革新に向け、予算措置や農林水産省物流対策本部等で支援
- 物流の問題に限る話でないが、各社事業に係る社内・社外の者を大切にしようとする思いが重要。改善・改革はそこからも始まるはず

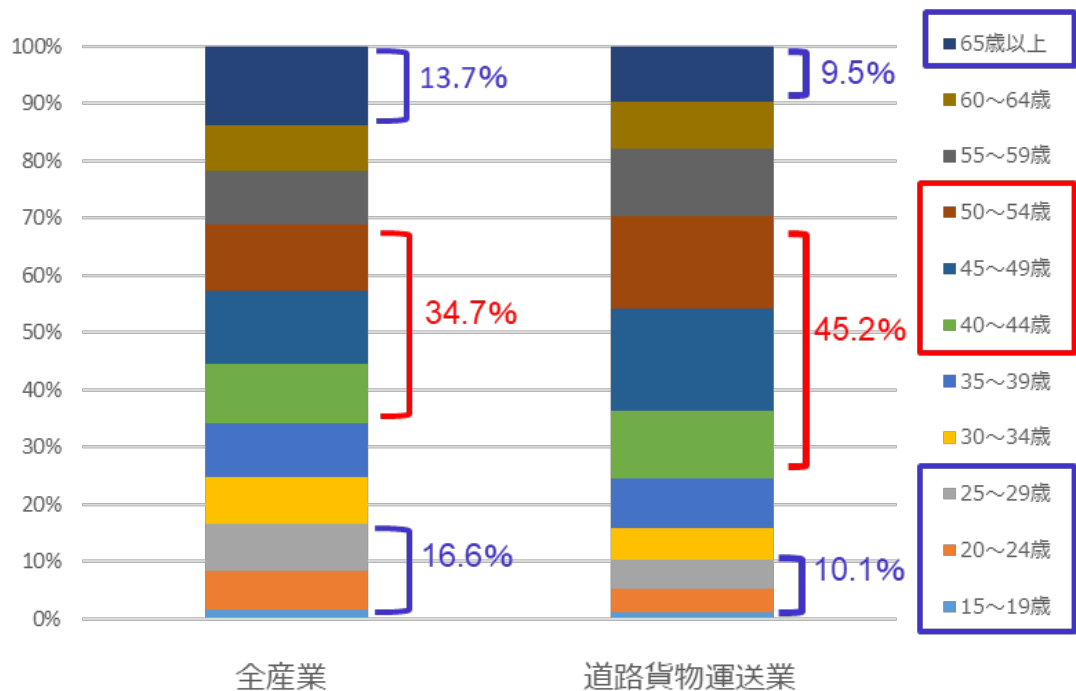
1. 我が国の物流の現状と課題



トラックドライバーの年齢構成、労働時間

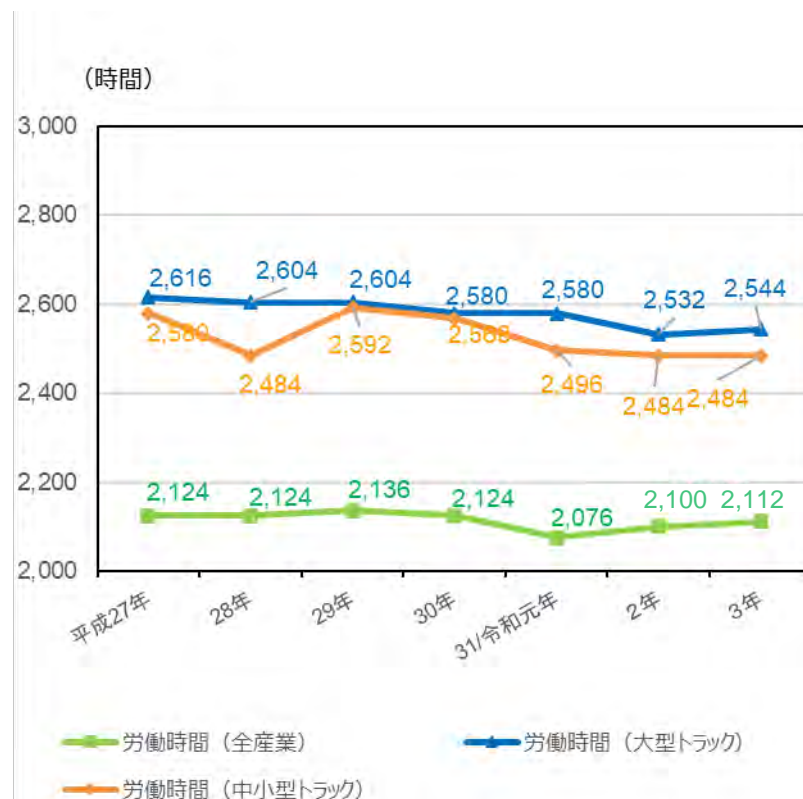
- 物流分野における労働力不足が、近年、顕在化。
- 年齢構成は、**若年層と高齢層の割合が、共に低い。**
- 労働時間は、全産業平均より**約2割長い。**

○ 年齢構成の比較（全産業、道路貨物運送業）



(出典) 総務省「労働力調査」

○ 労働時間の比較（大型トラック、小型トラック、全産業）



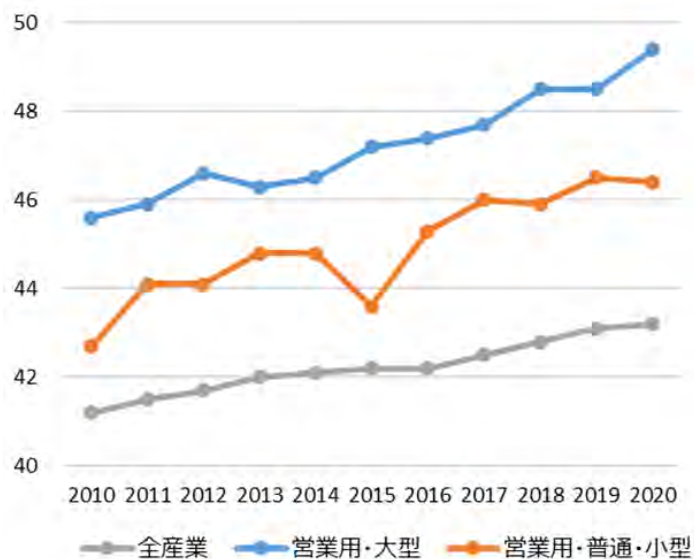
(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

トラックドライバー数の推移



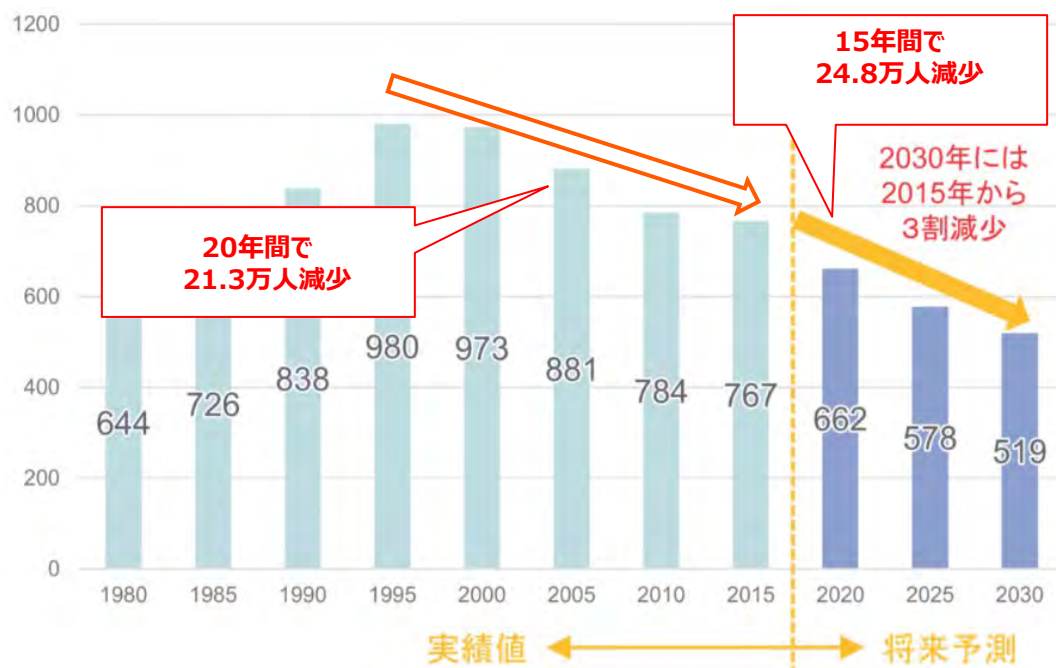
- **トラックドライバーについては、労働環境（労働時間、業務負荷等）から人材確保が容易ではなく、全産業に比して、平均年齢が3～6歳程度高い。**
- **また、道路貨物運送業は65歳以上の就業者の割合も少ない業種となっており、対策を講じなければ、担い手の減少が急速に進んでいくおそれがある。**

○ **トラックドライバーの平均年齢の推移**



「賃金構造基本統計調査」より経済産業省作成
 令和2年に調査項目及び調査方法の見直しが行われたため、令和元年以前については、「令和2年調査と同じ推計方法を用いた過去分の集計」を用いた。

○ **道路貨物運送業の運転従事者数の推移**



(出典) 日本ロジスティクスシステム協会 (JILS) 「ロジスティクスコンセプト2030」2020年2月

物流の2024年問題



- ・ **トラックドライバーの長時間労働是正のため、2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限規制（年960時間）が適用。**
 - ・ 物流効率化に取り組まなかった場合、労働力不足による**物流需給がさらに逼迫**するおそれがあり、**コロナ前の2019年比で最大14.2%（4.0億トン）の輸送能力不足※**が起これると試算されている。
 - ・ さらに、**2030年には、34.1%（9.4億トン）の輸送能力不足※**が懸念される。
- ※株式会社NX総合研究所試算（2022年11月11日）

○ トラックドライバーの働き方改革

法律・内容		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
労働基準法	時間外労働の上限規制（年720時間）の適用【一般則】		大企業に適用	中小企業に適用	→			
	時間外労働の上限規制（年960時間）の適用【自動車運転業務】							適用
	月60時間超の時間外割増賃金引き上げ（25%→50%）の中小企業への適用						適用	→

○ 「物流の2024年問題」の影響により不足する輸送能力試算（NX総合研究所）

○ 2024年度

不足する輸送能力の割合（不足する営業用トラックの輸送トン数）
14.2%（4.0億トン）

○ 2030年度

不足する輸送能力の割合（不足する営業用トラックの輸送トン数）
34.1%（9.4億トン）

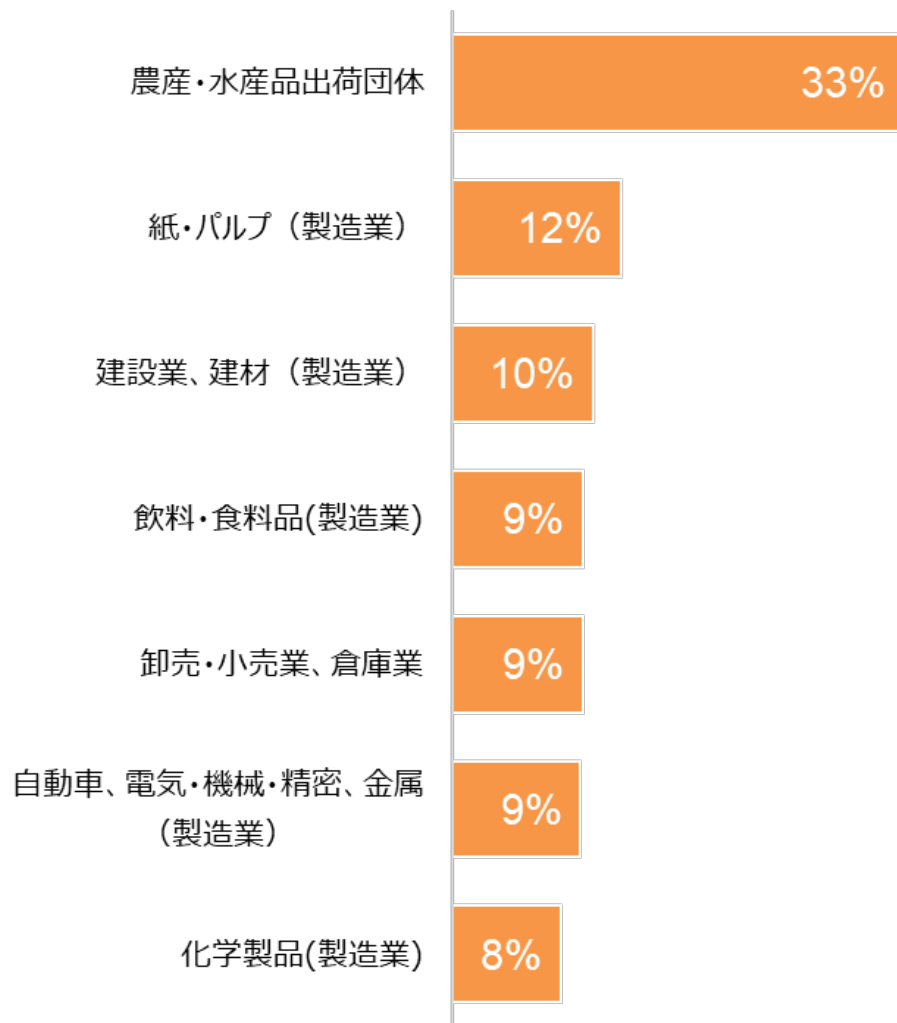
		現行	2024年4月以降（原則）
改善基準告示（抄）	年間拘束時間	3,516時間	3,300時間
	1ヶ月の拘束時間	293時間	284時間
	1日の拘束時間	13時間	13時間
	休憩時間	継続8時間以上	継続11時間を基本とし、9時間下限

物流の2024年問題の影響



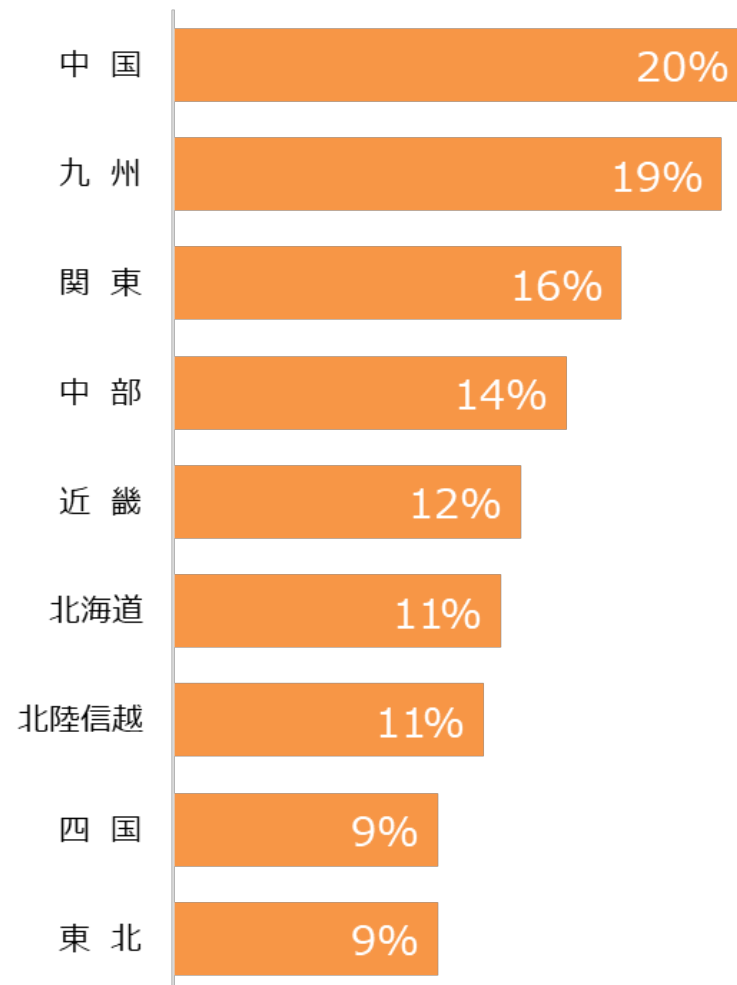
(1) 不足する輸送能力（品目別）

（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）



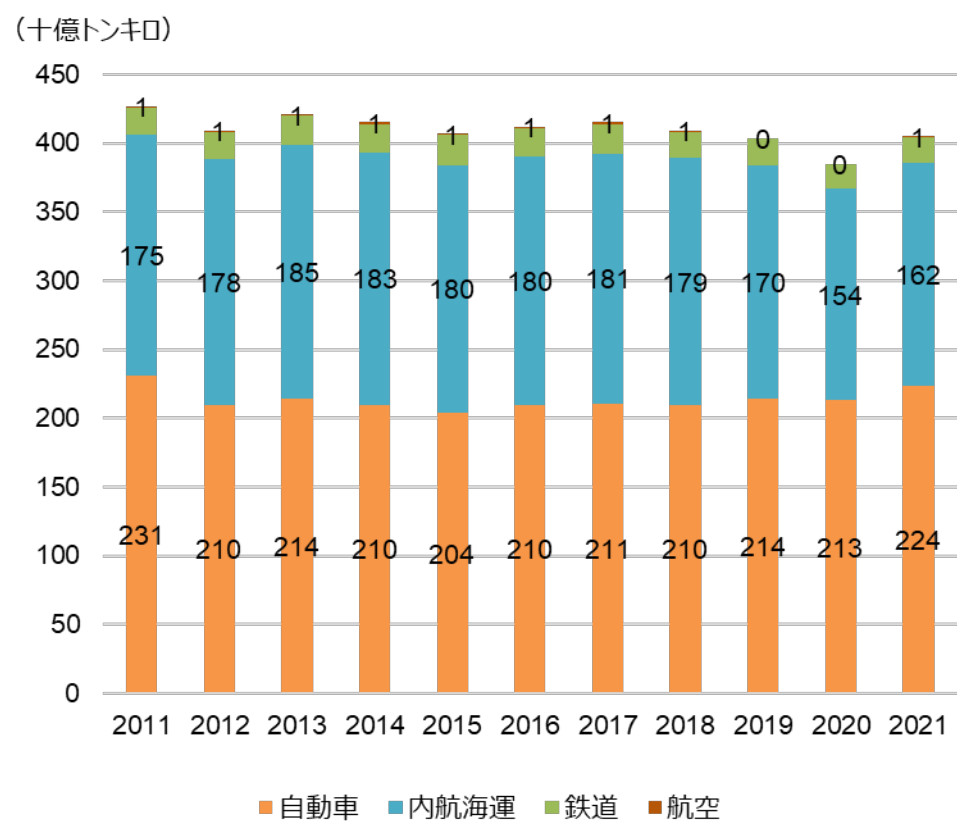
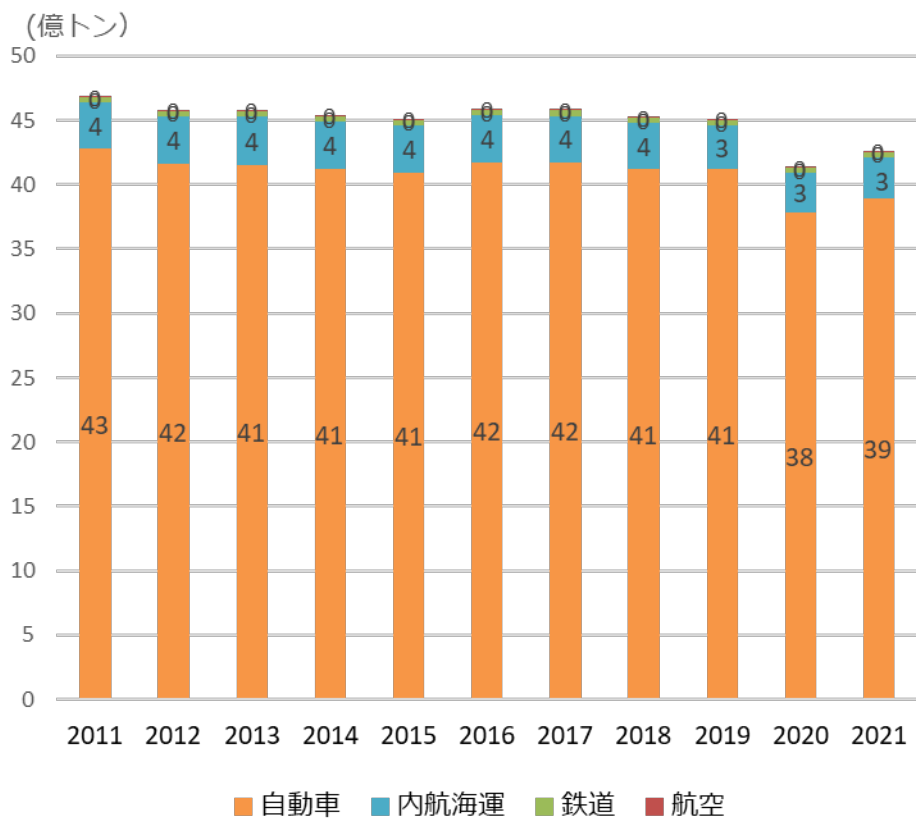
国内貨物輸送の現状



・ 国内貨物輸送は、輸送重量ベースではトラックが9割を占める。

○ 国内貨物輸送量の推移（重量ベース）

○ 国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）



2. 政府全体での物流対策の現状



○ 物流革新に向けた政策パッケージ

- 政府一体となって総合的な検討を行うため、令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置。
- 令和5年6月2日に、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容について抜本的・総合的な対策をまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。

物流革新に向けた政策パッケージ

※次期通常国会での法制化も含め確実に整備。

(1) 商慣行の見直し

- ① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制措置等の導入（※）
- ② 納品期限（3分の1ルール、短いリードタイム）、物流コスト込み取引価格等の見直し
- ③ 物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制措置等の導入（※）
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（トラックGメン（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等の取組み（※）
- ⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある設備投資の促進（バス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「物流GX」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「物流DX」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「物流標準化」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の物流拠点（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック速度規制（80km/h）の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現
- ⑧ 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上
- ⑨ ダブル連結トラックの導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
- ⑪ 地域物流等における共同輸配送の促進（※）
- ⑫ 軽トラック事業の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化（※）
- ⑬ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す規制措置等の導入（※）
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を評価・公表する仕組みの創設
- ③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ 再配達削減に向けた取組み（再配達率「半減」に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る広報の推進

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

<構成員>

- 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

※上記のほか、公正取引委員会委員長出席

2024年初

- 通常国会での法制化も含めた規制措置の具体化

2023年末まで

- トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「標準運送約款」「標準的な運賃」の改正等
- 再配達率「半減」に向けた対策
- 2024年度に向けた業界・分野別の自主行動計画の作成・公表
- 2030年度に向けた政府の中長期計画の策定・公表

速やかに実施

- 2024年における規制措置の具体化を前提としたガイドラインの作成・公表等

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

○ 物流の適正化・生産性向上に向けた「ガイドライン」

「業界・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公表する。」

「物流革新に向けた緊急パッケージ」(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)

同日付けで、「**物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者ガイドライン**」(経産省、農水省、国交省)を公表。

荷主・物流業界に対して、ガイドラインに従った取組を強く要請するとともに、**業界・分野別の自主行動計画の作成を呼びかけ**。

荷主・物流業界において、**1月24日時点で100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

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
- ・荷待ち・荷役作業等時間
- ・2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・物流管理統括者の選定
- ・物流の改善提案と協力
- ・運送契約の書面化 等

(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
- ・パレット等の活用
- ・検品の効率化・検品水準の適正化
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・荷役作業時の安全対策 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

(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
- ・物流コストの可視化
- ・発送量の適正化 等

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

(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

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

○共通事項

- ・業務時間の把握・分析
- ・長時間労働の抑制
- ・運送契約の書面化 等

○個別事項(運送モード等に応じた事項)

- ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握
- ・トラック運送業における多重下請構造の是正
- ・「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

○共通事項

- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・賃金水準向上

○個別事項(運送モード等に応じた事項)

- ・倉庫内業務の効率化
- ・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。

○ 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9月26日時点）



- 農産物・食品等分野においては、**76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な**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 (16)	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、あしかた農業協同組合、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、熊本農業協同組合、鹿児島県経済農業協同組合連合会、松山中央市場、球磨地域農業協同組合
食品製造業 (46)	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、キューピー株式会社、日清オイログループ株式会社、株式会社日清製粉ウエルナ、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、日清オイログループ株式会社、株式会社J-オイルミルズ、株式会社フルボン、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、ダイドードリンコ株式会社、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、株式会社コチレイフーズ、江崎グリコ株式会社
食品卸売業 (11)	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、公益社団法人日本食肉市場卸売協会
食品小売業 (3)	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

- ① 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)
- ② **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)
- ③ 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)
- ④ 「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)

3. 改正物流効率化法の検討状況について

① 概要



「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

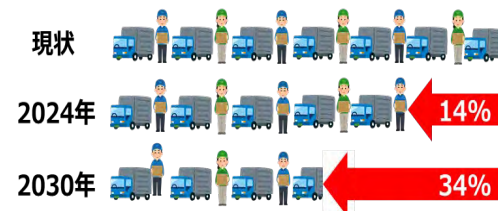
背景・必要性

○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的措置

【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。

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>

- 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（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。

※鉄道建設・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〉

2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

【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的措置

【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HP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（物資の流通の効率化に関する法律）

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

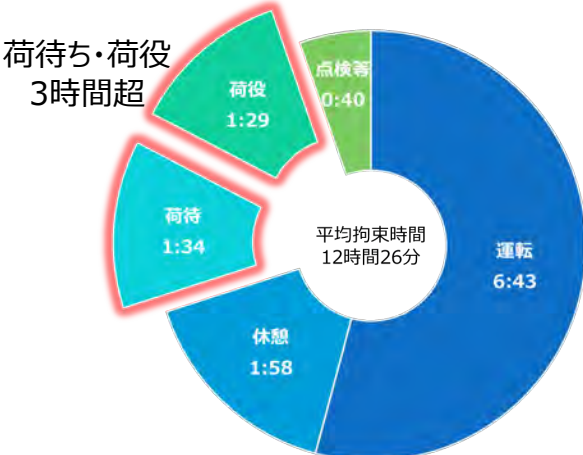
- ①**荷主***（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
 - * 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記①②取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言**、**調査・公表**を実施。

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。
 ※鉄道建設・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

荷主等が取り組むべき措置のイメージ

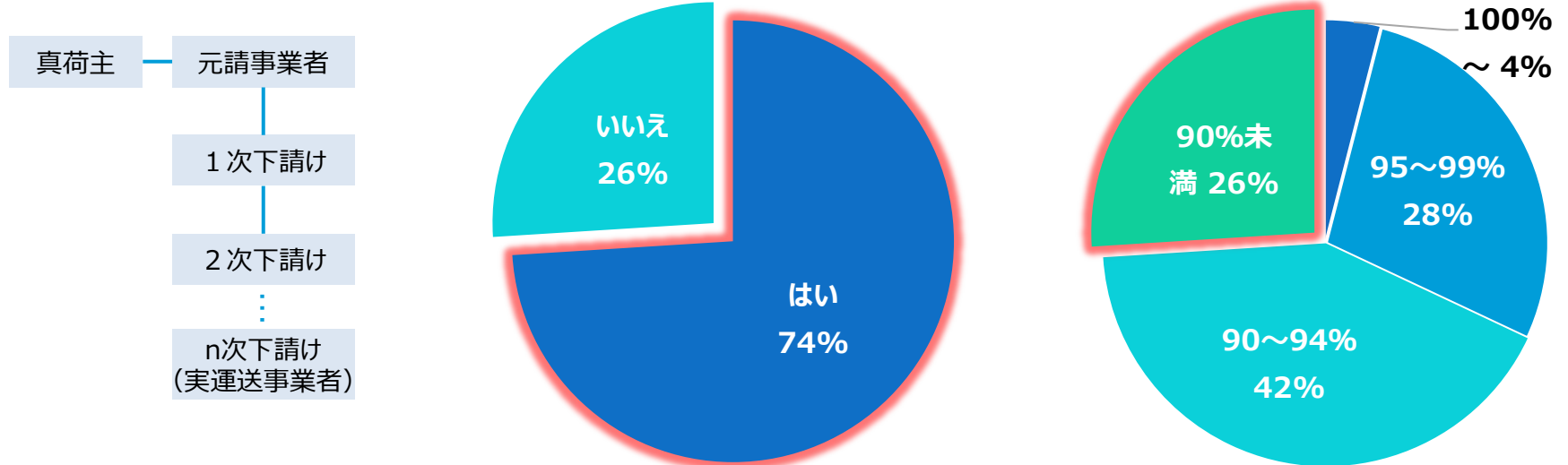
目的	イメージ
<p>荷待ち時間の短縮</p>	 <p>早く並んで早い順番を取りたい…</p> <p>予約システムで来てもらう時間を整理しよう</p> <p>① 10:00 予約</p> <p>② 11:00 予約</p> <p>トラックが一時期に集中することによる順番待ち・荷待ち時間が発生</p> <p>荷待ち時間の短縮</p>
<p>荷役等時間の短縮</p>	 <p>通常検品 商品のバーコードをスキャン 賞味期限と数量を入力</p> <p>ユニット検品 リスト上のパレットを チェックするだけ</p> <p>長時間の荷役等が発生</p> <p>荷役等時間の短縮</p>
<p>運転者一人当たりの運送ごとの貨物の重量の増加</p>	 <p>明日持ってきて！</p> <p>少し待ってもらえませんか…</p> <p>とにかく明日！！</p> <p>他の貨物を積合せられない…</p> <p>低い積載率で輸配送せざるを得ない</p> <p>明日持ってきて！</p> <p>少し待ってもらえませんか？</p> <p>では3日後までに！</p> <p>期限内の貨物との積合せが可能！</p> <p>積載率の向上が可能になる</p>

トラック事業者の取引に対する規制的措置（貨物自動車運送事業法）

物流業界の**多重下請構造を是正**し、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

- 元請トラック事業者**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。
- 荷主・トラック事業者・利用運送事業者**に対し、**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。
- トラック事業者・利用運送事業者**に対し、他の事業者の**運送の利用（＝下請けに出す行為）の適正化**について努力義務を課すとともに、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。

-----【多重下請構造のイメージ】----- 【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】 --- 【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、請け負った金額の概ね何%か】



※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
（令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より）

これまでの経緯等

- 2024年5月15日 物流改正法 公布
- 2024年6月28日 **第1回合同会議**を開催し、規制的措置の施行に向けた検討を開始
- 2024年7月以降 事務局にて各種業界団体と意見交換 ※今後も必要に応じて実施予定
(現時点では、荷主関係53団体、物流事業者関係7団体 等)
- 2024年8月26日 **第2回合同会議**を開催し、取りまとめ素案の提示や業界団体からのヒアリング等を実施
- 2024年9月26日 **第3回合同会議**を開催し、取りまとめ案について審議

⇒ **取りまとめ案についてパブリックコメントを実施（9月27日～10月26日）**



➤ 2025年4月（想定）

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（想定）

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

三省合同会議の実施について

- 物流の生産性向上や適正運賃の収受を図るための「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」（以下「改正法」という。）が成立したことを受けて、改正法に基づく具体的な取組を進めるため、国土交通省、経済産業省及び農林水産省共同で、標記の合同会議を設置。

■ 建付け

- 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、
- の合同会議として実施。

■ 論点

- ①改正法に基づく基本方針の策定
- ②荷主・物流事業者等の判断基準の策定
- ③特定事業者（荷主・物流事業者等）の裾切り基準の設定
- ④特定事業者の中長期計画・定期報告の記載事項
- ⑤物流に係る評価制度に係る検討（評価項目や評価方法、その体制に係る検討の頭出し、検討に係るWGの設置の決定）
- ⑥その他（特別事業者（元請トラック事業者等）の裾切り基準の設定など）

■ スケジュール

後述

■ 構成員

<交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会 委員>

根本 敏則	敬愛大学 特任教授
二村真理子	東京女子大学 現代教養学部 教授
小林 潔司	京都大学 経営管理大学院 特任教授
住野 敏彦	全日本交通運輸産業労働組合協議会 議長
大串 葉子	同志社大学 大学院 教授
大島 弘明	流通経済大学 流通情報学部 教授
若林亜理砂	駒澤大学 法科大学院 教授

<産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会 委員>

橋本 雅隆	明治大学 グローバル・ビジネス研究科 専任教授
小野塚征志	株式会社ローランド・ベルガー パートナー
北川 寛樹	ポストコンサルティンググループ合同会社 マネジングディレクター・パートナー
首藤 若菜	立教大学 経済学部 教授
高岡 美佳	立教大学 経営学部 教授

<食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 委員>

矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部 教授
加藤 弘貴	公益財団法人流通経済研究所 専務理事
北條 英	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 理事
河野 康子	一般財団法人日本消費者協会 理事
飴野 仁子	関西大学 商学部 教授

<事務局>

国土交通省	物流・自動車局 物流政策課
経済産業省	商務・サービスグループ 物流企画室
農林水産省	大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課物流生産性向上推進室

<オブザーバー>

荷主・連鎖化事業者を所管する関係省庁の関係部局

3. 改正物流効率化法の検討状況について

②基本方針について



<検討事項>

- **改正物効法では、トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に向けて、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基本方針を国が定めるため、その具体的な内容※について検討を実施。**

※基本方針に定めることとされている事項

- ① 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の意義及び目標に関する事項
- ② 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関する施策に関する基本的な事項
- ③ 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関し、貨物自動車運送事業者等、荷主及び貨物自動車関連事業者が講ずべき措置に関する基本的な事項
- ④ 集荷又は配達に係る運転者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に関する基本的な事項
- ⑤ その他貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関し必要な事項

<基本方針に定めるトラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の目標として取りまとめ案において示された事項>

- **荷主企業、物流事業者、施設管理者をはじめとする物流に関わる様々な関係者が協力して、以下の事項を達成することを目標とする。**
 - ・ 令和10年度までに、全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時間削減することで、**トラックドライバー1人当たり年間125時間の短縮を実現**すること。
 - ・ このためには、現状、トラックドライバーの1運行の平均拘束時間のうち、荷待ち・荷役作業等にかかる時間は計約3時間と推計されていることを踏まえ、この**1運行当たりの荷待ち・荷役等時間が計2時間以内**となるよう**荷待ち・荷役等時間を削減する必要がある**こと。また、これを踏まえ、**荷主は、1回の受渡しごとの荷待ち・荷役等時間**について、安全性の確保を前提に、**原則として目標時間を1時間以内と設定**しつつ、**業界特性その他の事情によりやむを得ない場合を除き、2時間を超えないよう荷待ち・荷役等時間を短縮**すること。
 - ・ 令和10年度までに、全トラック輸送のうち5割の車両で積載効率50パーセントを目指し、**全体の車両で積載効率44パーセントへの増加を実現**すること。また、トラック輸送1運行当たりの輸送効率の向上に当たっては、**重量ベースだけでなく、容積ベースでも改善を図ることが望ましい**こと。
 - ・ これらの目標の達成に向けた取組を通じて、地球温暖化対策の推進に関する法律（平成10年法律第117号）第8条第1項に基づく**地球温暖化対策計画**（令和3年10月22日閣議決定）に**対策・施策として位置付けられている脱炭素物流の推進に貢献**すること。

3. 改正物流効率化法の検討状況について

③ 荷主・物流事業者等の判断基準等



荷主の判断基準等について①（改正法第43条※関係）

<検討事項>

※特定事業者に対する規制的措置の施行前（公布後2年以内に施行）は、第38条

- 改正物効法では、荷主（発荷主・着荷主）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、当該措置については**国が省令で判断基準を定める**こととしており、また、事業者の理解増進の観点からは、取組事例等を記した判断基準の解説書の作成も重要であるため、それらの**具体的な内容について検討を実施**。

<取りまとめ案において示された事項>

- 以下の事項を取組の例として盛り込むこととする。なお、以下の事項による取組が**目標達成に対し業界特性や作業員等の安全性の確保その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能**とする必要がある。
 - ① 積載率の向上等
 - ・トラック事業者が複数荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷（復荷）の確保等に積極的に取り組めるよう、**実態に即した適切なリードタイムの確保や荷主間の連携**に取り組むこと。
 - ・トラック事業者の運行効率向上のため、年単位・月単位・週単位等の**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**や、**配車システムの導入**等を通じた**配車・運行計画の最適化**に取り組むこと。なお、繁閑差の平準化が容易ではない場合は、**納入単位・回数**の集約等に取り組むこと。
 - ・**社内の関係部門（物流・調達・販売等）の連携を促進**することにより、**適切なリードタイムの確保**や**発送量・納入量の適正化**を図ること。
 - ② 荷待ち時間の短縮
 - ・トラックが一時に集中して到着することがないよう、**トラック予約システムの導入**や**混雑時間を回避した日時指定等**により、**貨物の出荷・納品日時を分散**させること。なお、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、関係事業者の配送スケジュールに配慮した予約時間の調整や利用率の向上など、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**こと。
 - ・**寄託先の倉庫に対する受発注の前倒しを行うこと**等により、**倉庫業者の適切な作業時間を確保**するとともに、**貨物の出荷・納品日時を分散**させること。

荷主の判断基準等について②（改正法第43条※関係）

<取りまとめ案において示された事項>

※特定事業者に対する規制的措置の施行前（公布後2年以内に施行）は、第38条

③ 荷役等時間の短縮

- ・ **パレット、カゴ車等の輸送用器具の導入**により、**荷役等の効率化**を図ること。なお、パレットを使用する場合は、**一貫パレチゼーション実現**のため、**発荷主・着荷主等の関係事業者間で協力して、発注数や納品数の調整**を行うとともに、**「標準仕様パレット」やこれに適合する包装資材の導入等のパレット標準化に向けた取組**を行うこと。
- ・ **バーコード等の商品を識別するタグの導入、検品・返品水準の合理化、管理単位の統一**等により、**検品の効率化**を図ること。また、食品の物流においては、**賞味期限の年月表示化**に取り組むこと。
- ・ 事前出荷情報の活用により、**伝票レス化・検品レス化**を図ること。
- ・ **バース等の荷捌き場**について、**貨物の物量に応じて適正に確保**し、荷役作業が行える環境を整えること。
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、**トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化**を図ること。
- ・ 貨物の出荷を行う際には、**出荷荷積み時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り**等を行うことにより、**荷役等の効率化**を図ること。

④ 前掲①～③の実効性確保に関する事項

- ・ 寄託先の倉庫における荷待ち・荷役等時間の短縮の達成のために、当該**倉庫・第一種荷主・第二種荷主間において、事前出荷情報や、それに付随する容積、数量、重量、寸法等の情報、寄託者、運送事業者に関する情報を事前に伝達**すること。また、入出庫日程・量の調整や定時便の設定などに関する寄託先の倉庫からの提案に応じるなど、当該**倉庫等と必要に応じた協力・連携**を行うこと。
- ・ 貨物の入出庫に当たって、**トラックドライバーに寄託者、貨物や施設等の詳細に関する情報を適切に伝達**すること。
- ・ **責任者の設置や社内教育等の実施体制整備**を行うこと。
- ・ やむを得ない遅延に対するペナルティの見直しなど、**荷主が指示した時刻・時間帯よりも必要以上に早くトラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう配慮**すること。
- ・ **荷待ち・荷役等時間の状況や取組の効果を適切に把握**すること。これらの状況や効果の把握に当たっては、**デジタル技術の活用**に努めること。
- ・ **レンタルパレットを使用する場合は、関係事業者との間で適正な費用分担等を徹底**すること。
- ・ 物流情報標準ガイドラインへの準拠などの**物流データの標準化**に取り組むこと。
- ・ 貨物の運送を委託する際は、**モーダルシフト**等により、輸送される物資の貨物自動車への過度の集中の是正に努めること。
- ・ 異常気象時（台風・豪雨・豪雪等）に無理な運送を行わせない等、**トラックドライバーの安全・休憩環境の確保に配慮**すること。
- ・ トラック事業者との運送契約の締結に当たっては、物流効率化にも資する正当な対価の基準である**「標準的運賃」を活用**すること。
- ・ 発荷主・着荷主間・物流事業者間の取引における**物流コストの可視化**を通じて、**物流サービスに応じた価格設定の仕組みを導入**すること。
- ・ 契約内容に関する交渉の場を設けるなど、**関係事業者間での連携**を図るとともに、**必要に応じて取引先に対して協力を求める**こと。また、取組や費用負担等について必要に応じて**契約内容の見直し**を行うこと。

連鎖化事業者の判断基準等について（改正法第62条※関係）

<検討事項>

※特定事業者に対する規制的措置の施行前（公布後2年以内に施行）は、第46条

- 改正物効法では、**連鎖化事業者（フランチャイズチェーンの「本部」）**に対し、連鎖対象者（フランチャイズチェーンの「加盟者」）における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**国が省令で判断基準を定めること**としており、また、事業者の理解増進の観点からは、取組事例等を記した判断基準の解説書の作成も重要であるため、それらの**具体的な内容について検討を実施**。

<取りまとめ案において示された事項>

- 以下の事項を取組の例として盛り込むこととする。なお、以下の事項による取組が**目標達成に対し業界特性や作業員等の安全性の確保その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能**とする必要がある。
 - ① 積載率の向上等
 - ・ 商品の発注先等が運送委託のタイミングから連鎖対象者における貨物の受渡しまでの間に適切なリードタイムを確保できるよう、**適切なリードタイムを確保した発注をする等の協力**を行うこと。
 - ・ トラック事業者の運行効率を向上させるため、年単位・月単位・週単位等の**繁閑差の平準化**や**納品日の集約**等を通じた**納入量の適正化**や、**配車システムの導入**等を通じた**配車・運行計画の最適化**に取り組むこと。なお、繁閑差の平準化が容易ではない場合は、**納入単位・回数の集約**等に取り組むこと。
 - ・ **社内の関係部門(物流・調達・販売等)の連携を促進**することにより、**適切なリードタイムの確保**や**納入量の適正化**を図ること。
 - ② 荷待ち時間の短縮
 - ・ トラックが一時に集中して到着することがないように、**混雑時間を回避した日時指定**等により、**貨物の納品日時を分散**させること。
 - ③ 上記①及び②の実効性確保に関する事項
 - ・ **責任者の設置や社内教育等の実施体制整備**を行うこと。
 - ・ やむを得ない遅延に対するペナルティの見直しを行うなど、**連鎖化事業者が指示した時刻・時間帯よりも必要以上に早くトラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう配慮**すること。
 - ・ **荷待ち時間の状況や取組の効果を適切に把握**すること。これらの状況や効果の把握に当たっては、**デジタル技術の活用**に努めること。
 - ・ 物流情報標準ガイドラインへの準拠などの**物流データの標準化**に取り組むこと。
 - ・ **関係事業者間での連携**を図るとともに、**必要に応じて取引先に協力を求める**こと。また、取組や費用負担等について必要に応じて**契約内容の見直し**を行うこと。

貨物自動車運送事業者等の判断基準等について（改正法第35条関係）

<検討事項>

- 改正物効法では、貨物自動車運送事業者等に対し、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**国が省令で判断基準を定める**こととしており、また、事業者の理解増進の観点からは、取組事例等を記した判断基準の解説書の作成も重要であるため、それらの**具体的な内容について検討を実施**。

<取りまとめ案において示された事項>

- 以下の事項を取組の例として盛り込むこととする。なお、以下の事項による取組が**目標達成に対し業界特性や作業員等の安全性の確保その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能**とする必要がある。
 - ① 積載率の向上等
 - ・ **複数の荷主の貨物の積合せ**を行うこと等により、**輸送網を集約**すること。
 - ・ 荷主、連鎖化事業者、他のトラック事業者と必要に応じて協議を実施し、**配送の共同化**に取り組むこと。
 - ・ 求貨求車システム等を活用した**帰り荷（復荷）の確保**により、**実車率の向上**を図ること。
 - ・ 配車システムの導入等により、**配車・運行計画の最適化**を行うこと。
 - ・ 輸送量に応じた大型車両の導入等により、**運送ごとの貨物の総量を増加**させること。
 - ② 上記①及び関係事業者（荷主、倉庫業者等）の取組の実効性確保に関する事項
 - ・ トラックドライバーの**荷待ち・荷役等時間を把握**し、荷主等が荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に**情報提供**すること。なお、トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間の把握に当たっては、**デジタルタコグラフ等のデジタル技術の活用**に努めること。
 - ・ 貨物の受渡しに当たっては、**寄託者や貨物に関する詳細な情報を適切に把握**すること。
 - ・ **関係事業者がトラック予約受付システムを導入している場合は、そのシステムを利用**すること。
 - ・ 荷主、連鎖化事業者が指示した時刻・時間帯に**遅延する場合は荷主や寄託倉庫にその状況を報告する**とともに、**理由なく必要以上に早くトラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう、効率的な配車・運行**に努めること。
 - ・ 取引先に対して、**標準仕様パレットの活用、共同輸配送のための個建て運賃の導入、リードタイムに応じた運賃設定などの提案**を行うこと。
 - ・ **関係事業者間での連携**を図るとともに、**必要に応じて取引先に協力を求める**こと。また、取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直しを行うこと。
 - ・ 物流情報標準ガイドラインへの準拠など**物流データの標準化**に取り組むこと。
 - ・ テールゲートリフターの導入、荷捌き施設の整備など積載率の向上等に伴う**トラックドライバーの積卸し作業の負荷低減**を図ること。
 - ・ 積載率の向上等に当たっては、トラックの過積載など事業の正常な運営が阻害されないよう、**関係法令を遵守**すること。

貨物自動車関連事業者の判断基準等について（改正法第53条※関係）

<検討事項>

※特定事業者に対する規制的措置の施行前（公布後2年以内に施行）は、第42条

- 改正物効法では、貨物自動車関連事業者（倉庫、港湾運送、航空運送、鉄道）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**国が省令で判断基準を定める**こととしており、また、事業者の理解増進の観点からは、取組事例等を記した判断基準の解説書の作成も重要であるため、それらの**具体的な内容について検討を実施**。

<取りまとめ案において示された事項>

- 以下の事項を取組の例として盛り込むこととする。なお、以下の事項による取組が**目標達成に対し業界特性や作業員等の安全性の確保その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能**とする必要がある。
 - ① 荷待ち時間の短縮
 - ・ バース等の荷捌き場に荷役が可能な数以上のトラックが一時に集中して到着しないよう、**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り到着時間を調整**すること。なお、トラック予約受付システムの導入に当たっては、単にシステムを導入するだけでなく、関係事業者の配送スケジュールに配慮した予約時間の調整や利用率の向上など、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**こと。
 - ② 荷役等時間の短縮 ※港湾運送、航空運送、鉄道事業者に対しては、荷役等時間の短縮についてのみ努力義務が課される
 - ・ 荷主から一貫パレチゼーション実現のためにパレットでの納品について提案された際には、**パレット費用の適正な価格転嫁が確認できれば、その提案に協力を行う**こととし、荷役等の効率化を図ること。
 - ・ 倉庫から着荷主向けの配送車両への荷積みについて、倉庫業者の作業費用の適正な価格転嫁が確認できれば、納品先単体に仕分けた状態で貨物をトラックドライバーに引き渡し、荷役等の効率化を図ること。
 - ・ **検品を効率的に実施するための機器を導入**すること等により、**検品作業の時間を短縮**すること。
 - ・ **バース等の荷捌き場**について、**貨物の物量に応じて適正に確保**し、荷役作業が行える環境を整えること。
 - ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、**トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化**を図ること。
 - ・ 荷役前後の搬出入の実施に関するマニュアルの作成や周知等により、**搬出入を迅速に行う**こと。
 - ③ 上記①及び②の実効性確保に関する事項
 - ・ トラックドライバーの**荷待ち・荷役等時間を把握**し、荷主等が荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に**情報提供**すること。
 - ・ 寄託者である荷主に対し**物流改善の提案**を行うなど、**必要に応じた協力・連携**を行うこと。
 - ・ 無人搬送機、ピッキングロボット等の**自動化・機械化機器**すること。
 - ・ 物流情報標準ガイドラインへの準拠など**物流データの標準化を導入**に取り組むこと。
 - ・ **関係事業者間での連携**を図るとともに、**必要に応じて取引先に協力を求める**こと。また、取組や費用負担等について必要に応じて**契約内容の見直し**を行うこと。

荷主等の取組状況に関する調査・公表について（改正法第71条※関係）

<検討事項>

※特定事業者に対する規制的措置の施行前（公布後2年以内に施行）は、第49条

- 改正物効法では、荷主等の判断基準に関して、**国が調査・公表を行うこととされているため、その具体的な内容について検討が必要。**

<検討の視点>

- ドライバーの運送・荷役等の効率化のための取組の実施状況について荷主等を対象とした網羅的な調査を行うことは、事業者数の多さや業種の多様性を考慮すると困難であるため、これらの**荷主等との間で貨物のやりとりを行っている物流事業者（トラック、倉庫など）を対象として、定期的なアンケート調査**を実施することとしてはどうか。
- 上記の定期的なアンケート調査の実施に当たっては、**物流事業者からの回答に基づいて主要な荷主等を抽出した上で、当該荷主等の取組状況について荷待ち・荷役等時間の短縮、積載率の向上等に関する項目別に回答を点数化し、点数の高い者・低い者も含め公表**することとしてはどうか。
- その際、中小企業庁が実施している、下請取引に関する「価格交渉促進月間」のフォローアップ調査では、**300万社以上の中小企業のうち30万社に対してアンケート票を送付しサンプリング調査**を行い、発注側企業の価格交渉・価格転嫁の状況について回答を求めた上で、**受注側中小企業10社以上から回答があった主要な発注側企業の状況について点数化・公表**していることを参考にしているかどうか。
- さらに、アンケート調査の結果、荷主等において**長時間の荷待ち、契約にない附带業務、無理な運送依頼等が常態化**しているなど**悪質な事例を補足した場合**には、**トラックGメンに情報共有し働きかけや要請等につなげていく**ことも考えられないか。

3. 改正物流効率化法の検討状況について

④ 特定事業者の指定基準等



特定事業者の種類ごとの指定基準値と指標の算定方法等について

特定事業者の種類	指定基準値	指標の算定方法	指定基準値の根拠
特定荷主	取扱貨物の重量※1 9万トン以上 (上位3,200社程度)	<ul style="list-style-type: none"> ○特定第一種荷主（≒発荷主） 貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を行 わせた貨物の年度の合計の重量 ○特定第二種荷主（≒着荷主） 次に掲げる貨物の年度の合計の重量 <ul style="list-style-type: none"> ①自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物 ②自らの事業に関して、他の者をして運転者から受け取らせる貨物 ③自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物 ④自らの事業に関して、他の者をして運転者に引き渡させる貨物 	国土交通省「全国貨物純流動調査（物 流センサス）報告書」（令和5年3月） 及び 総務省・経済産業省「令和3年経 済センサス - 活動調査」（令和5年6月 27日）を元に試算し、第一種荷主、第二 種荷主及び連鎖化事業者の取扱貨物の 重量が多い順に対象とし、全体の50%をカ バーする基準値及び対象事業者数を算出
特定連鎖化 事業者		<ul style="list-style-type: none"> 次に掲げる貨物（※2）の年度の合計の重量 <ul style="list-style-type: none"> ①当該連鎖化事業者の連鎖対象者が運転者から受け取る貨物 ②当該連鎖化事業者の連鎖対象者が他の者をして運転者から受 け取らせる貨物 	
特定倉庫業者	貨物の保管量 70万トン以上 (上位70社程度)	倉庫業者が寄託を受けた物品を保管 する倉庫において入庫された貨物の年度の合計 の重量	各倉庫業者から提出された「受寄物入出 庫高及び保管残高報告書」（令和4年 1月～12月分）を元に試算し、貨物の保 管量が多い順に対象とし、全体の50%をカ バーする基準値及び対象事業者数を算出
特定貨物自動車 運送事業者等	保有車両台数 150台以上 (上位790社程度)	保有する事業用自動車の台数	国土交通省「令和4年度 貨物自動車運 送事業輸送実績調査」を元に、元請として の輸送能力を加味した上で試算し、輸送能 力が多い順に対象とし、全体の50%をカ バーする基準値及び対象事業者数を算出

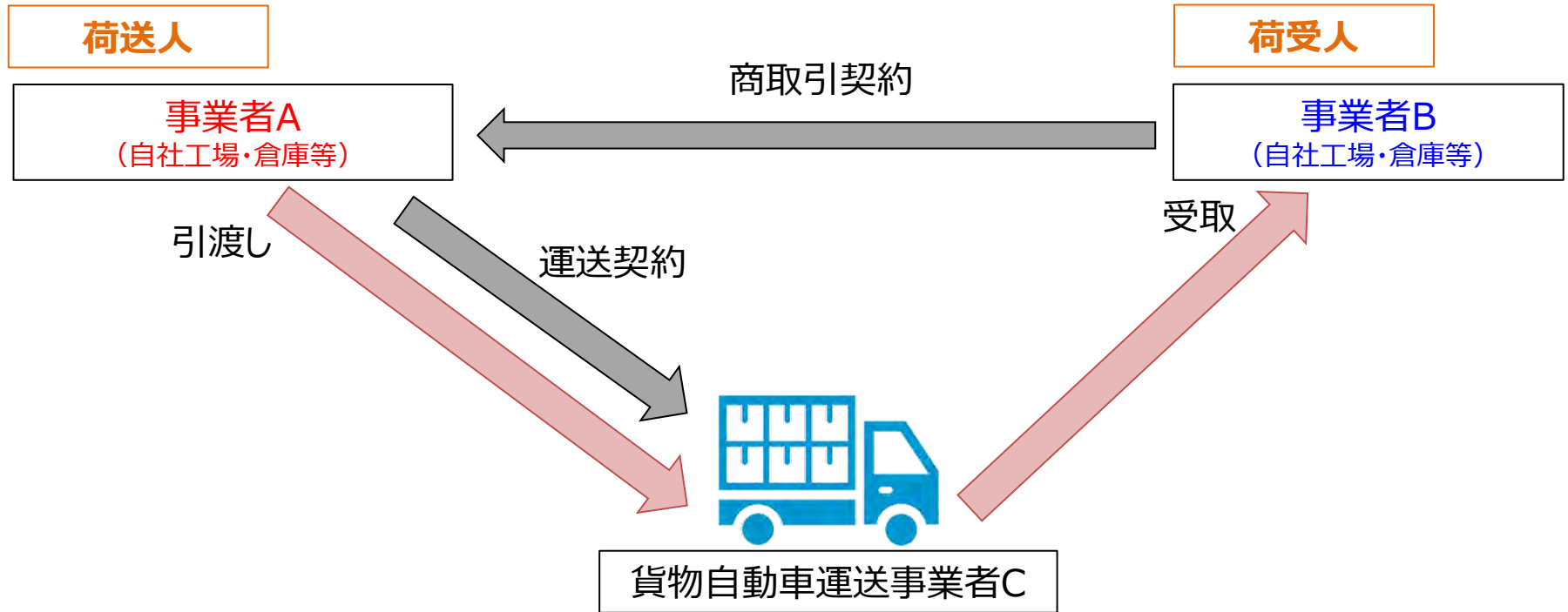
※1：事業者としての全体の取扱い貨物の重量ではなく、第一種荷主、第二種荷主、連鎖化事業者それぞれの立場での取扱貨物の重量を指す。

※2：当該連鎖化事業者の連鎖対象者が貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託するもの並びに当該連鎖化事業者が連鎖対象者との定型的な約款による契約に基づき受渡しの日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができない貨物を除く。

重量の算定方法について

- 軽い重量の貨物を取り扱う発荷主となる業種や、卸売業、小売業などの着荷主となるケースが多い特殊性を有する業種においては、重量を把握することに多大なコストがかかることが想定される。
- そのため、取扱貨物の重量算定方法については手段を1つに限定せず、複数の選択肢を提示し、それぞれの事業者において合理的な算定方法を選択することとする。

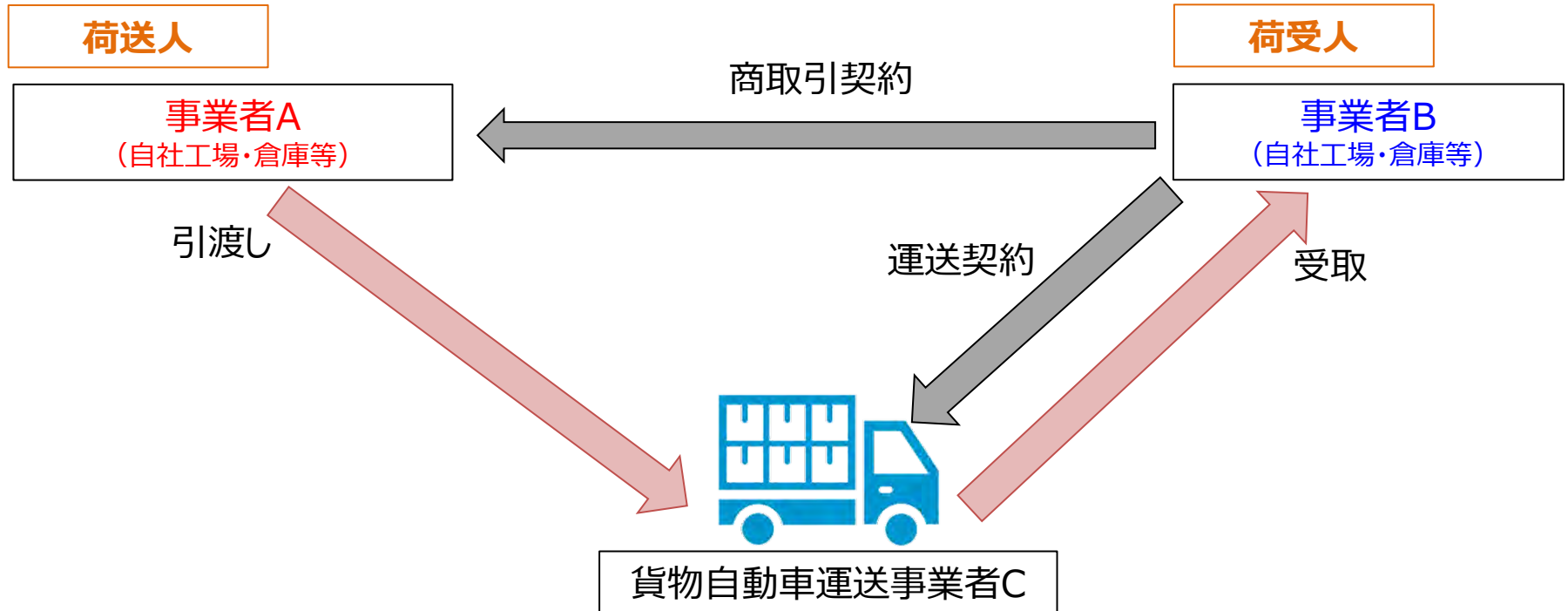
貨物の運送のパターン①（最も基本的なパターン）



第一種荷主：事業者A

第二種荷主：事業者B

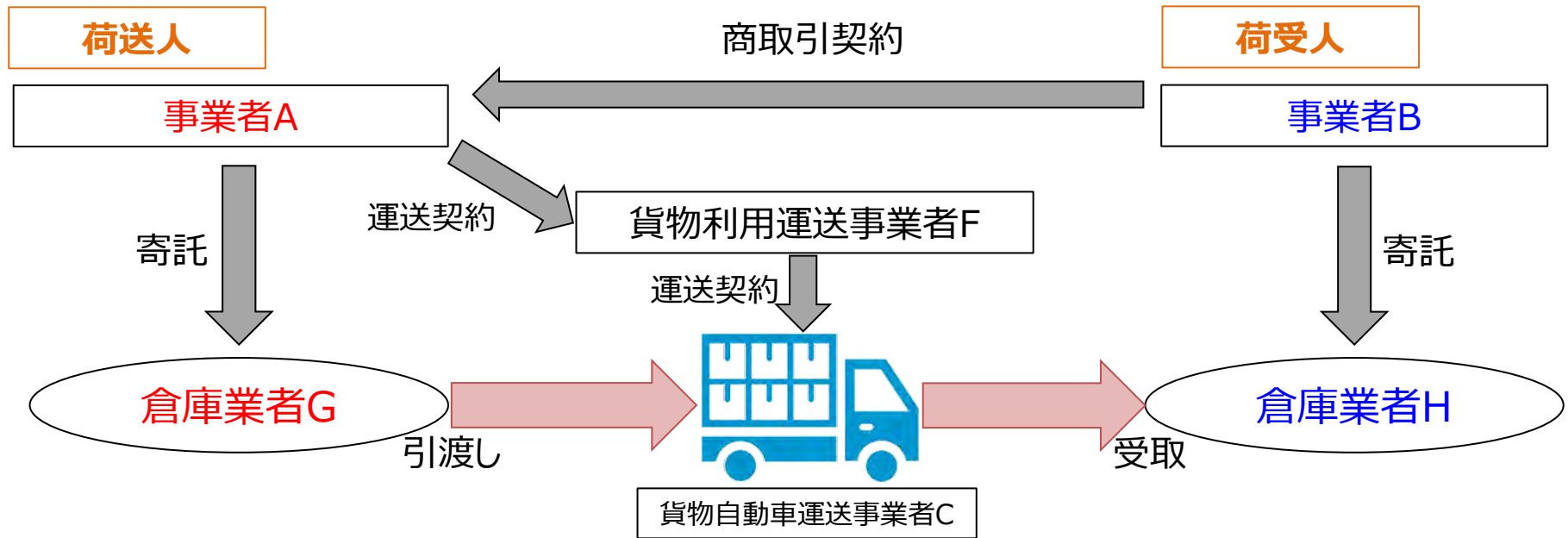
貨物の運送のパターン②（引取物流のパターン）



第一種荷主：事業者B

第二種荷主：事業者A

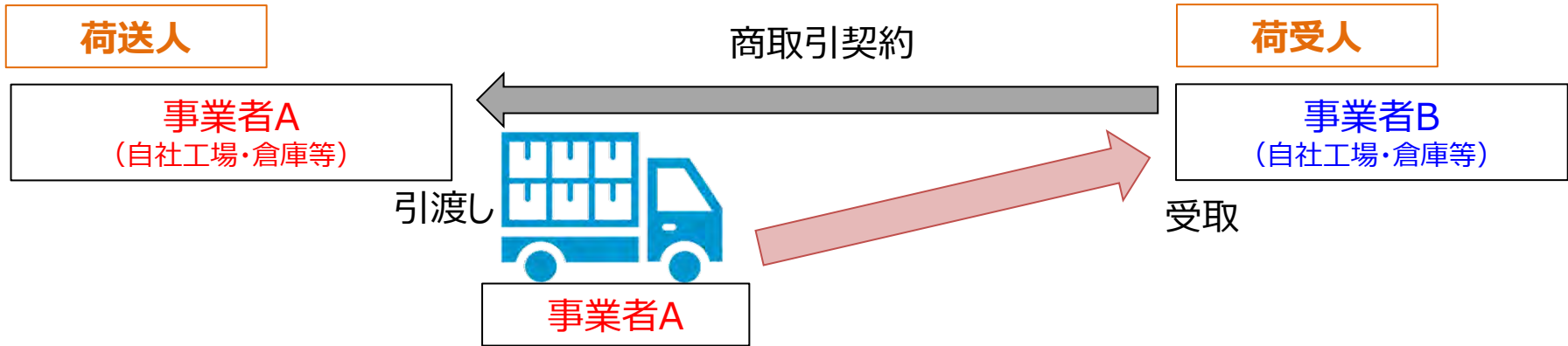
貨物の運送のパターン③（関係者が増えたパターン）



第一種荷主：事業者A

第二種荷主：事業者B

貨物の運送のパターン④（自家用車で運送するパターン）



第一種荷主：なし

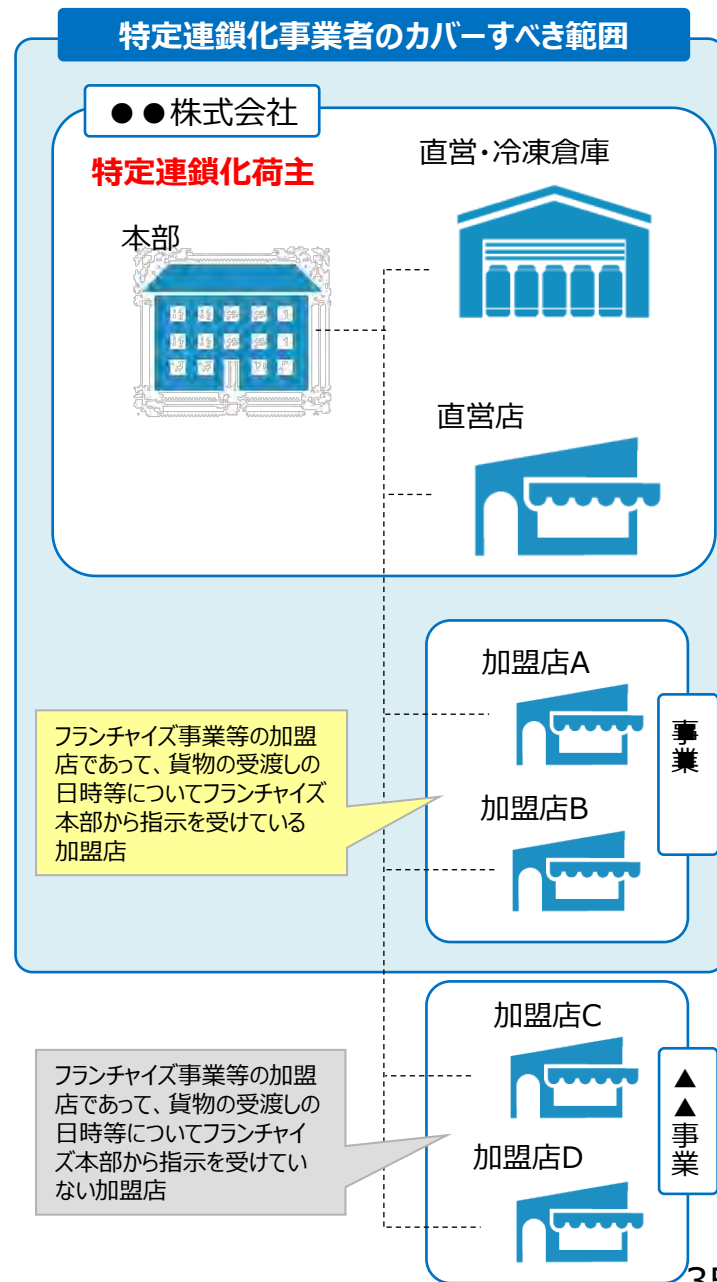
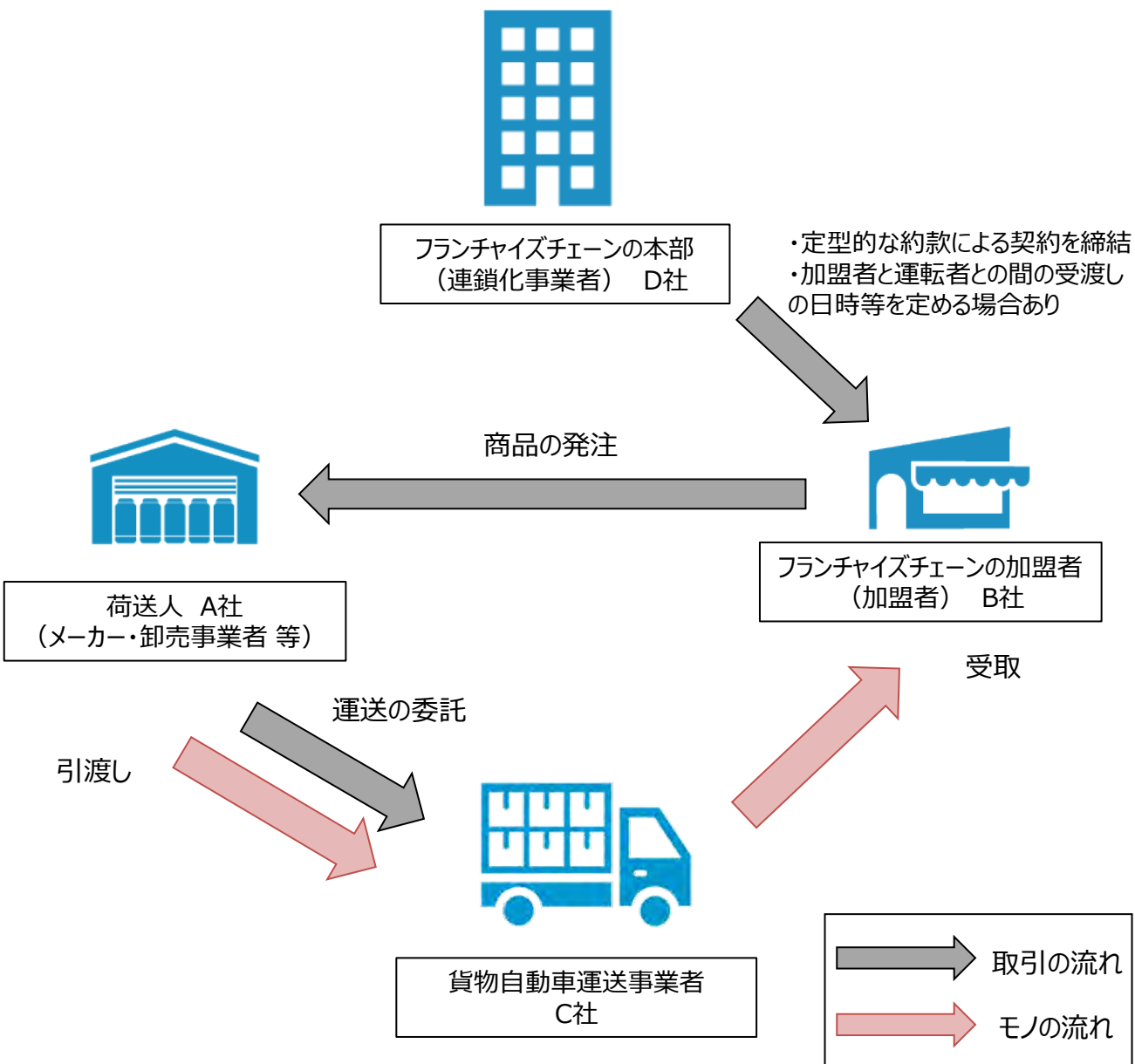
第二種荷主：事業者B



第一種荷主：なし

第二種荷主：なし

連鎖化事業者（フランチャイズチェーンの本部）に関して



3. 改正物流効率化法の検討状況について

⑤中長期計画・定期報告の記載事項について



中長期計画・定期報告の記載事項について

（中長期計画：改正法第38条・第46条・第56条・第65条関係）
（定期報告：改正法第39条・第48条・第57条・第67条関係）

<検討事項>

- 改正物効法では、一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、**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。
- 中長期計画・定期報告の記載事項は、事業者の取組状況把握に当たっての有力な端緒情報となるため、事業者における**「取組の実効性の担保」と「業務負荷の軽減」**を両立する観点から検討を実施。

<中長期計画について（取りまとめ案より）>

- 作成期間について、毎年度提出してもらうことを基本としつつ、中長期的に実施する措置を記載することを踏まえ、計画内容に変更がない限りは**5年に1度提出**することとする。
- 記載内容について、判断基準で示す取組事項を踏まえ、「運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加」、「運転者の荷待ち時間の短縮」、「運転者の荷役等時間の短縮」に関し、①**実施する措置**、②**具体的な措置の内容・目標等**、③**実施時期等**、④参考事項を記載することとする。

<定期報告について（取りまとめ案より）>

- 記載内容について、①**事業者の判断基準の遵守状況**（チェックリスト形式を想定）、②関連事業者との連携状況等の**判断基準と関連した取組に関する状況**（自由記述欄を想定）、③**荷待ち時間等の状況**を記載することとする。

（荷待ち時間等の状況について）

【前提】

- ・ 特定事業者**自身が荷待ち時間等の現状を把握し、どの程度改善する必要があるかを認識**することができるよう、記載事項とする。
- ・ **「取組の実効性の担保」と「業務負荷の軽減」**の双方の観点から合理的な方法とすることが求められる。

【具体的方法】

- ・ 荷主、連鎖化事業者及び倉庫業者は、**自らが管理する施設における荷待ち時間等を計測し、報告することとする。**
- ・ 他方、管理する全ての施設のすべての運行において、荷待ち時間等を計測することが費用や作業負担等の観点から必ずしも合理的でないケースも想定されることから、**取組の実効性の担保を前提としたサンプリング等の手法の実施**や、業務負荷の軽減のために**荷待ち時間等が一定時間以下である場合等の報告省略**を可能とする。その上で、荷待ち時間等の計測に当たっては、デジタル技術の活用等により効率的な把握を実施し、**より多くの施設における物流改善につなげていくことが望ましい。**

荷待ち時間等の状況の計測・報告方法について（定期報告関係）

＜取りまとめ案において示された具体的方法＞

- ① **計測方法** : 対象となる各施設で 1 回の受渡しごとの「荷待ち時間等（＝荷待ち時間＋荷役等時間）」について、原則 **荷待ち時間と荷役時間を分けて計測** することとするが、**実態として切り分けられない場合は分けずに計測することも可能**とする
- ② **対象施設** : 特定荷主等自身が管理する施設（荷待ち時間については当該施設の周辺の場所も含む）※
※：契約に基づき倉庫業者等から荷待ち時間等の状況やそれを踏まえた改善の提案等を受けることができる場合においては、これらを把握した上で改善につなげていくこととする。
- ③ **サンプリング** : **可能な場合は全施設全運行**について計測・報告することとするが、取組の実効性の担保を前提とした**サンプリング等の手法を用いて報告することを許容する**※1
- ④ **報告省略** : **1 回の受渡しに係る荷待ち時間等が一定時間以内**又は業界特性や環境を踏まえて**更なる短縮が難しい場合**については、**報告の省略を可能**とする※2
- ⑤ **報告方法** : 計測した荷待ち時間等の平均時間を施設ごとに報告

（※1） サンプリング等の手法については、①どの程度のサンプリングを許容するか、②どのように客観性の担保をするか、といった点から継続的に検討を行う必要があるが、以下の方向性が考えられるのではないかと。

- ・ 計測対象施設、計測期間、計測対象運行ごとに、抽出の最低数値を示すこと。
- ・ 特定荷主等においては、示された最低数値以上の施設、期間、運行を自ら選定し、計測を実施し、報告することとする。
- ・ 最低値としては以下の方向性が考えられるのではないかと。

対象施設：取り扱う貨物重量の半分程度を把握することを念頭に、特定荷主等自身が管理する全ての施設から、年間において取扱貨物の重量が大きい施設

対象期間：四半期ごとに任意の連続した 5 営業日以上（前年度の実績に照らして、各四半期中最も売上金額が低いと見込まれる月は対象外）

対象運行：全ての運行

（※2） 報告の省略を可能とする場合は、以下の場合としてはどうか。

- ・ 荷待ち時間等が 1 時間以内である場合

※連鎖化事業者においては荷待ち時間が30分以内である場合

- ・ 荷役等の業務に要する時間が安全性又は衛生等の観点から短縮することが難しく、例えば、以下に該当すると認められる場合

- ① 特殊車両を用い、洗浄等の附帯作業が必須となる
- ② 危険物を扱うことから、安全確認のため時間を要する
- ③ 重量物を扱うことから、安全確認のため時間を要する 等

上記（※1）及び（※2）の詳細については、制度施行までの間に引き続き検討

3. 改正物流効率化法の検討状況について

⑥物流統括管理者(CLO)



物流統括管理者（CLO）の業務内容について（改正法第47条・第66条関係）

<検討事項>

- 改正物効法では、特定事業者のうち**荷主・連鎖化事業者には物流統括管理者（CLO）※の選任を義務付け**。
 - ※ 物流統括管理者は、トラックドライバーの荷役等時間の短縮及び積載率の向上を促進するため、貨物の運送に前後する調達、生産、保管、販売等の過程との調整を図りつつ、運送の効率化に向けた取組を進めていく必要があり、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者として、自社における物資の流通全体を統括管理することが求められる。また、その立場としては、基本として、重要な経営判断を行う役員等の経営幹部から選任されることが必要である。
- 物流統括管理者が統括管理する業務のうち、下記③は**国が省令で定めるため、その具体的な内容について検討を実施**。
 - ① 中長期計画の作成
 - ② ドライバーの負荷低減と輸送される物資のトラックへの過度の集中を是正するための事業運営方針の作成と事業管理体制の整備
 - ③ **その他ドライバーの運送・荷役等の効率化のために必要な業務**

<取りまとめ案において示された事項>

- 物流統括管理者は、**事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者**であり、改正法に基づく義務等に対して**全社的な責任を持って対応する必要**があることから、前掲③については以下の業務を規定する必要がある。
 - ・ **定期報告の作成**
 - ・ 貨物運送の委託・受渡しの状況に関する**国からの報告徴収に対する当該報告の作成**
 - ・ 事業運営上の重要な決定に参画する立場から、**社内の関係部門（開発・調達・生産・物流・販売等）間の連携体制の構築**
 - ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための**設備投資、デジタル化、物流標準化に向けた事業計画の作成、実施及び評価**
 - ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関する**職員の意識向上に向けた社内研修等の実施**
 - ・ リードタイムの確保に資する**調達・生産・販売を含めた在庫管理計画の作成**
- また、**フィジカルインターネットの実現に向けた水平連携や垂直連携の推進**のためには、他の荷主や物流事業者をはじめとする様々な関係者と連携しながら**商慣行の見直しやオペレーションの調整、物流標準化などに取り組む必要**があることから、以下の業務も規定する必要がある。
 - ・ **物資の保管・輸送の最適化に向けた物流効率化のため、調達先及び納品先等の物流統括管理者や物流事業者等の関係者との連携・調整**
- また、物流統括管理者は、**物流改善に向けた現状の把握や分析等に当たって、デジタル技術を効果的かつ効率的に活用し、業務**を行うことが望ましい。

4. 農林水産品の物流効率化に向けた取組



持続可能な食品等流通総合対策事業

【令和7年度予算概算要求額 3,200（150）百万円】

<対策のポイント>

我が国の物流における輸送力不足という構造的な課題に対処しつつ、新たな基本法の下での国民一人一人の食料安全保障を確立するため、多様な関係者が一体となって取り組む①物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組、②物流の自動化・省力化・品質管理に必要な設備・機器等の導入、③中継共同物流拠点の整備への支援等を行うことにより、遠隔産地の負担軽減を進めるとともに、若手や女性トラックドライバーも継続的に従事可能な農林水産品・食品の流通網を構築し、将来にわたって持続可能な食品流通を実現します。

<事業目標>

物流の効率化に取り組む地域を拡大 等

<事業の内容>

<事業イメージ>

1. 物流生産性向上推進事業

1,200(150) 百万円

① 物流生産性向上実装事業

物流の標準化(パレット、外装等)、デジタル化・データ連携(伝票の電子化、トラック予約システム等)、モーダルシフト(船舶による農林産品共同輸送等)、ラストワンマイル配送等の取組を支援します。

② 物流生産性向上設備・機器等導入事業

物流の標準化、デジタル化・データ連携等の効果をより発現するため、物流の自動化・省力化・品質管理に必要な設備・機器等の導入を支援します。

③ 推進事業

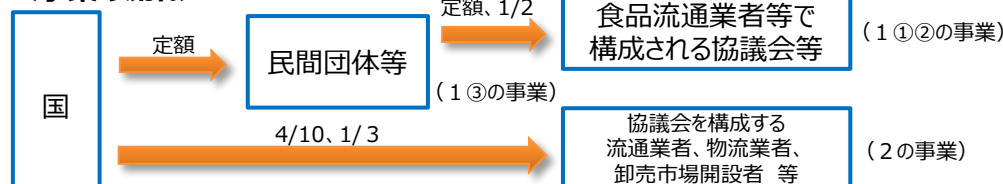
関係事業者に対し、本事業を活用した物流改善の提案を行い、関係者による協議会の設置や事業実施に当たっての指導・助言を行うとともに、優良事例の発信を支援します。また、産地や業界等の課題の状況に応じて物流の専門家等を派遣する伴走支援等を行います。

2. 中継共同物流拠点施設整備事業

2,000(一)百万円

新たな食品流通網の構築に必要な中継共同物流拠点の整備を支援します。

<事業の流れ>



【お問い合わせ先】 (1の事業) 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課物流生産性向上推進室 (03-6744-2389)
(2の事業) 卸売市場室 (03-6744-2059)

流通関係者による協議会

産地 卸売業者 小売業者 物流事業者 ITベンダー 等

補助事業を活用した実装、設備・機器等導入、施設整備

<実装支援>

標準仕様パレットでの輸送



デジタル化
データ連携



<設備・機器等の導入支援>

パレタイザー



冷蔵設備



クランプフォークリフト



<中継共同物流拠点の整備>

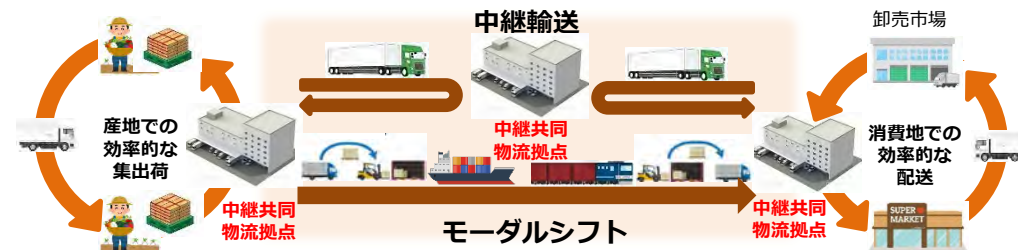
大型車に対応したトラックバース



コールドチェーン確保のための冷蔵設備



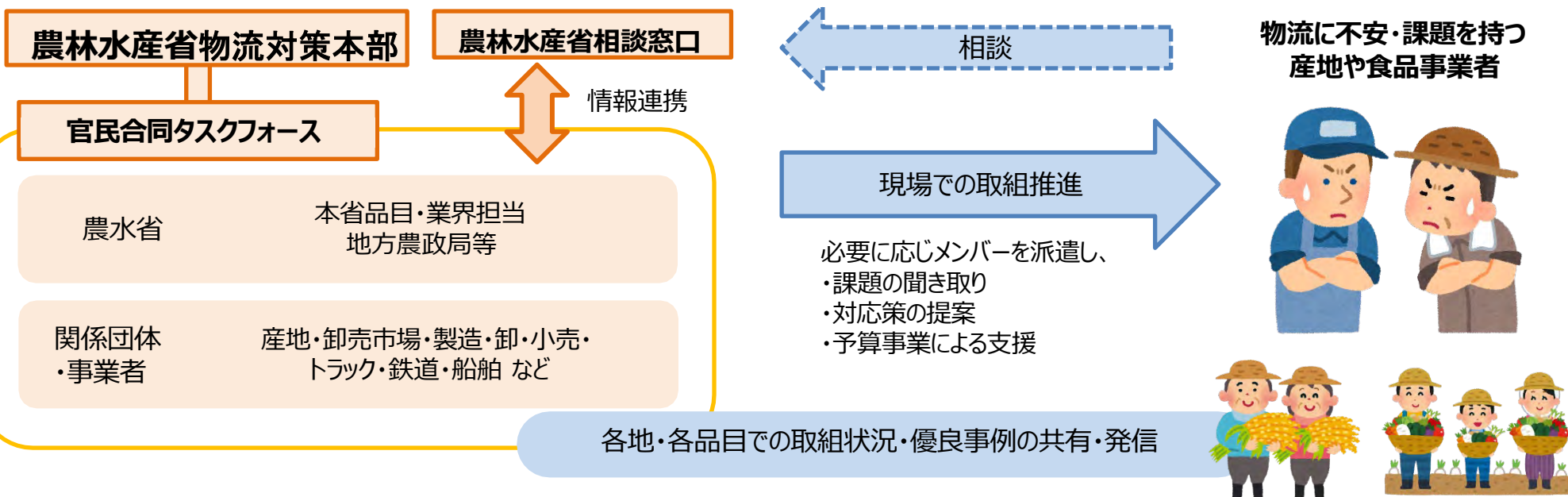
新たな食品流通網の構築



大臣官房新事業・食品産業部食品流通課物流生産性向上推進室 (03-6744-2389)
卸売市場室 (03-6744-2059)

農林水産省物流対策本部・官民合同タスクフォース

- ・ **令和5年12月、農林水産大臣を本部長とする「農林水産省物流対策本部」**を設置。
- ・ また、本省・各地方農政局等に**「農林水産物・食品物流相談窓口」**を設置。
- ・ 本部の下に、農業団体、食品産業団体のほか物流団体の協力も得て**「官民合同タスクフォース」**を立ち上げ。物流の確保に不安や課題を抱える産地等に対し、必要に応じ、**「タスクフォースメンバーの現地派遣」**を行い、中継輸送やパレット化などについての具体的な改善策を提案することで、全国各地・各品目の現場での取組を推進。



取組事例：米の鉄道輸送、米と加工食品との「ラウンド輸送」

【米の鉄道輸送】

- 令和5年11月、東北・北陸では、生産者団体がJR貨物と連携し、青森から北陸を經由して大阪へ米などを輸送する貨物列車(全農号)の定期運行を開始。

【米と加工食品とのラウンド輸送】

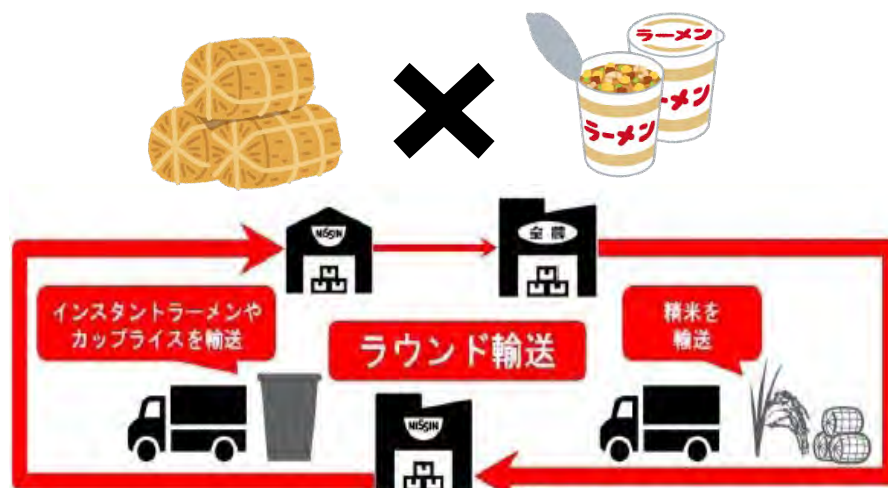
- 令和5年10月、食品製造業者と生産者団体が、産地から米を食品加工工場に運び、帰り便で加工食品を産地側に運ぶことで、空車のまま回送する区間が生じない「ラウンド輸送」を開始。

- JA全農が、休日の運休列車を活用し、米の専用列車として青森→大阪間で定期運行を開始（R5.11～）。
- 秋田・新潟・金沢などの途中駅で米などを積み込むことで西日本、東海地区などの消費地へ届ける。



JA全農による「全農号」

- 日清食品とJA全農が連携。
- 岩手～茨城間、福岡～山口間において、同じトラックで、米穀倉庫から精米工場・加工工場へ米を、加工工場から製品倉庫へインスタントラーメン等を輸送。



荷降ろしと積み込みを同一場所で行う 横移動ゼロ化 空車回送を極力発生させない

まとめ・お伝えしたいこと

- 物流の2024年問題、24年は終わりでなくはじまりの年。今後も年々深刻さを増していく輸送能力不足への対応は、各社に忍び寄る大きな課題
- 24年問題、各社において、前向きにとらえて取り組み、物流効率化につなげて頂きたい（物流革新元年）
- このため、「物流革新に向けた政策パッケージ」や「改正物流効率化法」等、政府が示す施策の方向性をうまく活用して頂きたい（「めんどろなことをやらされる」と受け止めるのではなく、社内を変えるための追い風として使って頂きたい）
- 物流効率化を、物流部門だけの課題とするのではなく、会社全体の課題だとして取り組んで頂くことが重要で、会社をリードされる方を「物流統括管理者」に選任頂くことも重要
- 個社だけで取り組めないことは、顧客や他社等との連携が重要
- 農水省としても、物流革新に向け、予算措置や農林水産省物流対策本部等で支援
- 物流の問題に限る話でないが、各社事業に係る社内・社外の者を大切にしようとする思いが重要。改善・改革はそこからも始まるはず

(情報提供)企業取引研究会(公取・中企庁開催)における議論①

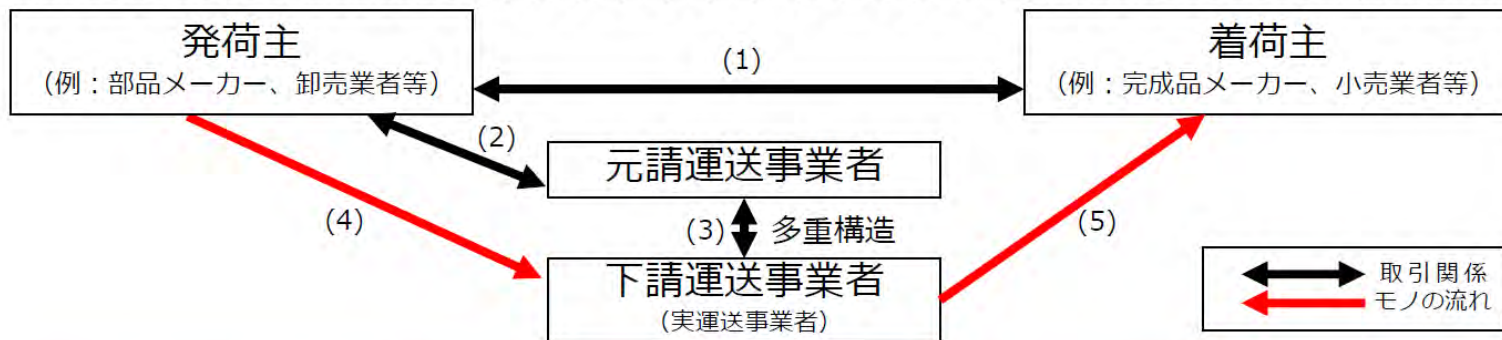
本日のテーマ

- 平成15年に行われた下請代金支払遅延等防止法改正（平成16年施行）により、
運送事業者間の運送業務の委託については下請法の対象とされ、一方、荷主から運
送事業者に対する運送業務の委託については、下請法の対象ではなく、「物流特殊
指定」（平成16年施行）により対応することとし、約20年間運用されてきた。
- しかし、近年、物流に関しては、物流の「2024年問題」に端を発し、**多重下請
構造に起因する問題や荷主により長時間の荷待ちや無償での荷役を求められること
が社会問題化**し、今般、国土交通省において一定の法整備（改正物流総合効率化法、
改正貨物自動車運送事業法）も行われたところ。
- こうした状況を踏まえ、**下請法の運用の在り方や現行の優越的地位の濫用規制の
在り方（物流特殊指定・下請法）**についてどのように考えるべきか。
【関係条項：下請法第2条第4項（役務提供委託）、物流特殊指定】

(情報提供) 企業取引研究会(公取・中企庁開催)における議論②

物流業界の構造と課題①

- 運送役務の内容は着荷主と発荷主との間で定められ、その内容に基づき発荷主が運送事業者に運送業務を発注するという構造。
- そのような中で、以下の問題が指摘されている。
 - 発荷主や着荷主における、長時間の荷待ち、契約にない附帯作業の強要（荷役等）
 - 物流事業者間における多重下請構造。実運送事業者に渡る運賃の低価格化。



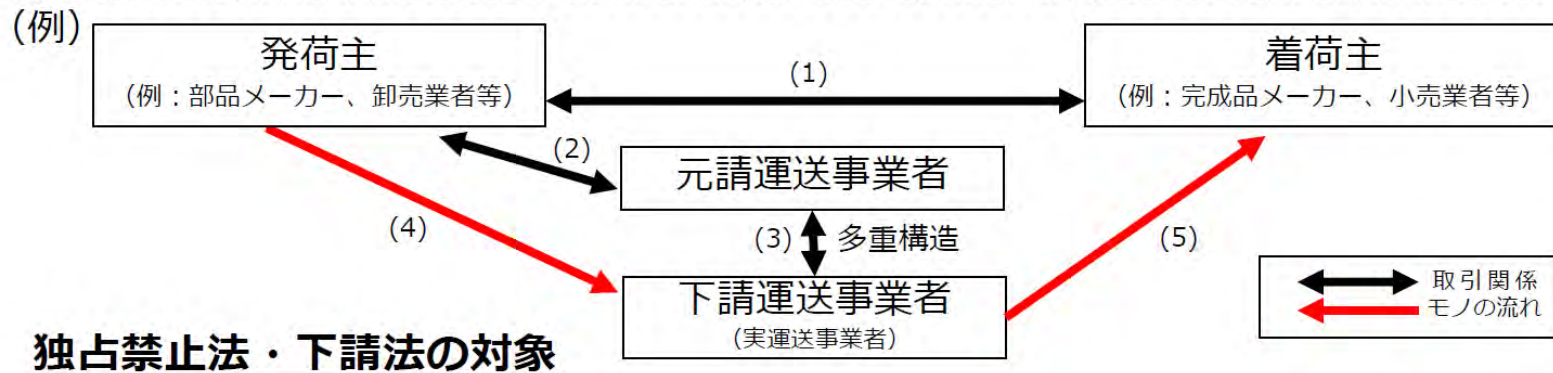
対象	契約関係の有無	主な課題等
(1)発荷主－着荷主	有	・(5)で発生した事由の処理
(2)発荷主－元請事業者	有	・ <u>取引適正化(運賃・料金等)</u> ・(4)(5)で発生した事由の処理
(3)元請事業者－下請事業者	有	・ <u>取引適正化(運賃・料金等)</u> ・(4)(5)で発生した事由の処理
(4)発荷主－下請事業者	無	・ <u>長時間の荷積み、荷待ち</u> ・ <u>契約にない附帯作業</u>
(5)下請事業者－着荷主	無	・ <u>長時間の荷卸し、荷待ち</u> ・ <u>契約にない附帯作業</u>

持続可能な物流の実現に向けた検討会（経済産業省・国土交通省・農林水産省）第3回検討会（令和4年11月11日）資料4（中間取りまとめに向けた論点の整理）を基に企業取引研究会事務局において作成。

(情報提供) 企業取引研究会(公取・中企庁開催)における議論③

【参考】独占禁止法・下請法と事業法の制度間連携の追求

- 事業所管省庁における政策ツールによって適正な契約関係が締結されるような環境を整備しつつ、その契約内容が不公正である場合には独占禁止法・下請法の適用が検討できるような連携は考えられないか。



- ▶ 取引関係がある当事者間を対象
- ▶ 上記(4)(5)のように直接的な取引関係がない当事者の問題については、独占禁止法・下請法によって解決することが困難

事業所管省庁との連携

- ▶ 事業所管省庁において、(4)や(5)で生じる問題 (契約にない荷役、荷待ち等) についても、(1)(2)(3)の契約事項として含まれるよう業界に対し働きかけ
- ▶ その結果、契約の内容になった場合に、取引の実態が不公正な取引であるとき、下請法によって対応することが可能となるのではないか。