資料２

我が国の物流の革新に向けた取組みの動向

2024年10月７日

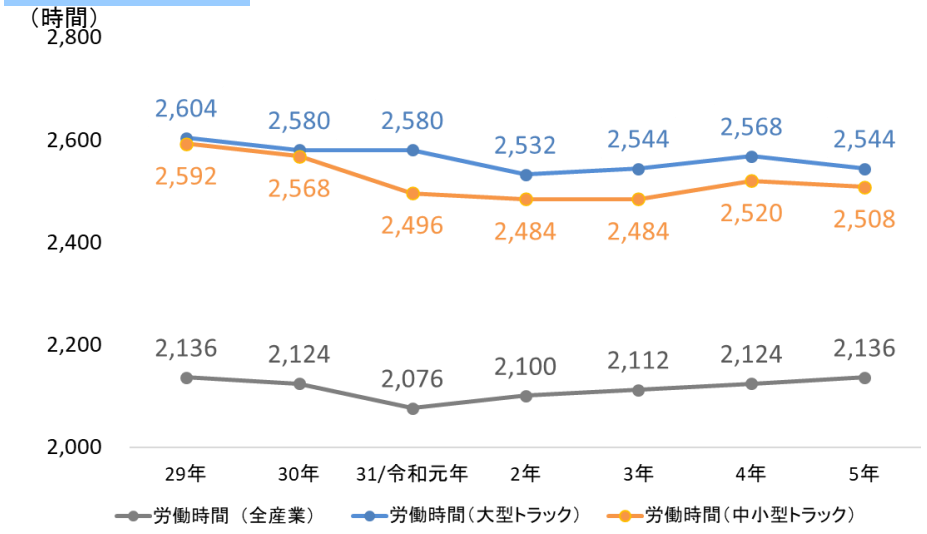
国土交通省物流・自動車局

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

国土交通省

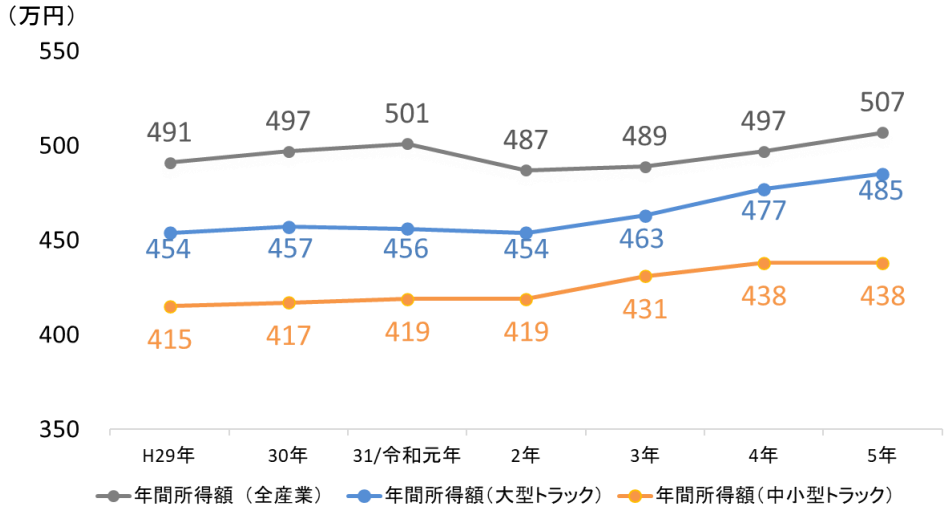
①労働時間

全職業平均より約2割長い。



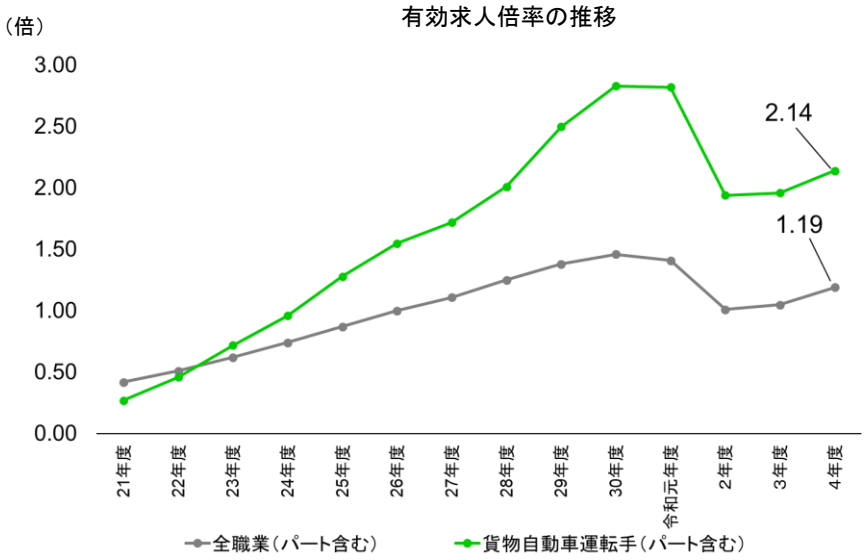
②年間賃金

全産業平均より5%～15%低い。



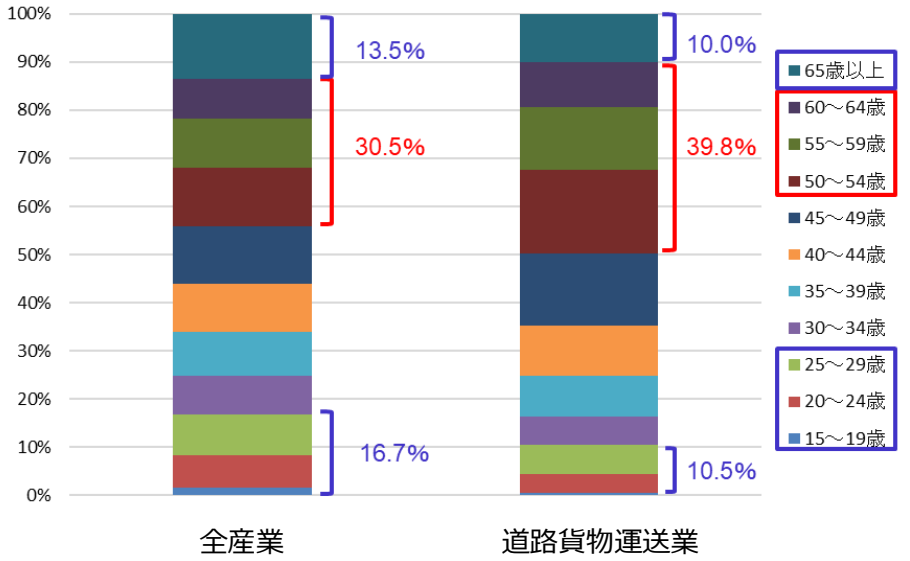
③人手不足

全職業平均より約2倍高い。



④年齢構成

全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。
中年層の割合が高い。



（出典）厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

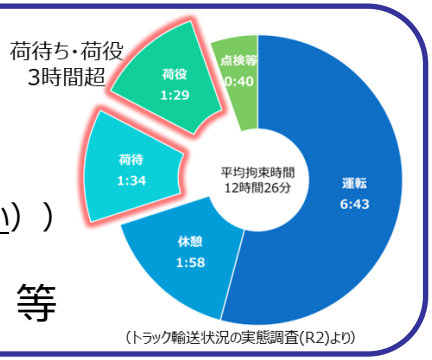
「物流2024年問題」とは？

国土交通省

トラック業界の構造的課題

- ✓ 長時間労働（年間労働時間は全産業平均より約２割（400h～450h）長い）
- ✓ 低賃金（年間賃金は全産業平均より５％～15%（20万～60万円）低い）
- ✓ 慢性的な担い手不足（有効求人倍率は全産業の約２倍）
- ✓ 若手ドライバーの不足（全産業平均より若年層の割合が低く、中年層の割合が高い））

等



（トラック輸送状況の実態調査(R2)より）

ドライバーの労働環境改善のため・・・

(2024年４月～)

トラック業界の働き方改革

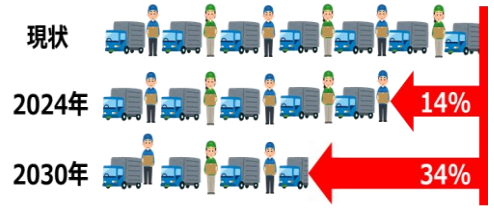
- ✓ 時間外労働上限規制の適用（年960時間）
- ✓ 改善基準告示の見直し（年間拘束時間3,516時間→3,300時間　等）

このまま何も対策を講じなければ・・・

物流2024年問題

- ✓ モノが運べなくなるおそれ（2024年度：約14%、2030年度：約34%の輸送能力不足のおそれ）
- ✓ ドライバーの年収低下のおそれ
  （拘束時間が3,300時間を超えるトラックドライバーが全体の約３割存在）

等



物流革新に向けた政府の動き等

国土交通省

2023年　3月　「我が国の物流の革新に関する**関係閣僚会議**」を設置

6月　関係閣僚会議において「物流革新に向けた**政策パッケージ**」を策定

9月　岸田総理と中小トラック事業者等との「**車座対話**」を実施

10月　関係閣僚会議において「物流革新**緊急パッケージ**」を策定
（6月の政策パッケージのうち緊急に取り組むべき事項を具体化）

11月　政府において**総合経済対策**・**補正予算案**を決定

2024年　2月　政府において**物流法案**の閣議決定、国会提出

関係閣僚会議において「2030年度に向けた**政府の中長期計画**」を策定

「**物流革新・賃上げに関する意見交換会**」を開催

5月　**改正物流法**　公布

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議
（2023.3.31）

岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話
（2023.9.28）

物流革新・賃上げに関する意見交換会
（2024.2.16）

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】

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。

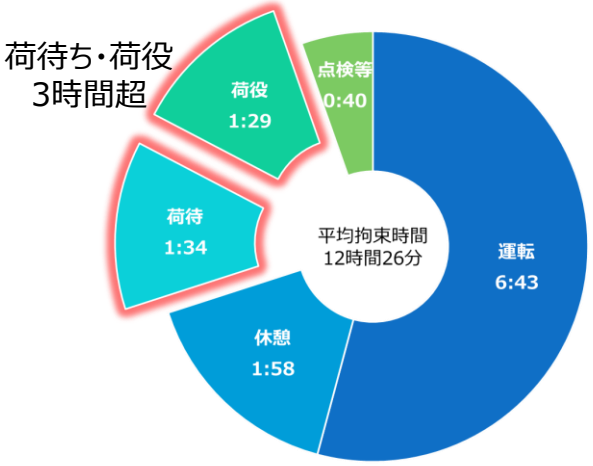
一定規模以上の事業者

○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】



（トラック輸送状況の実態調査(R2)より）

【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】

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

【荷主等が取り組むべき措置の例】

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

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】

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。

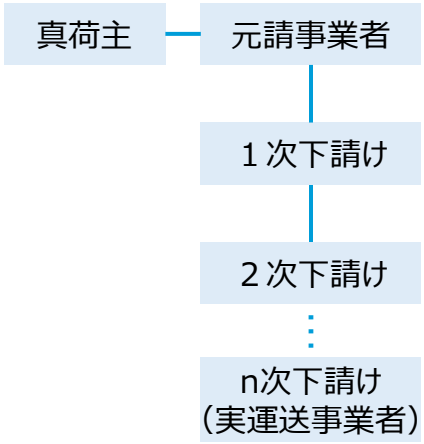
○**運送契約**の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面交付等**を**義務付け**＊。

○**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**。

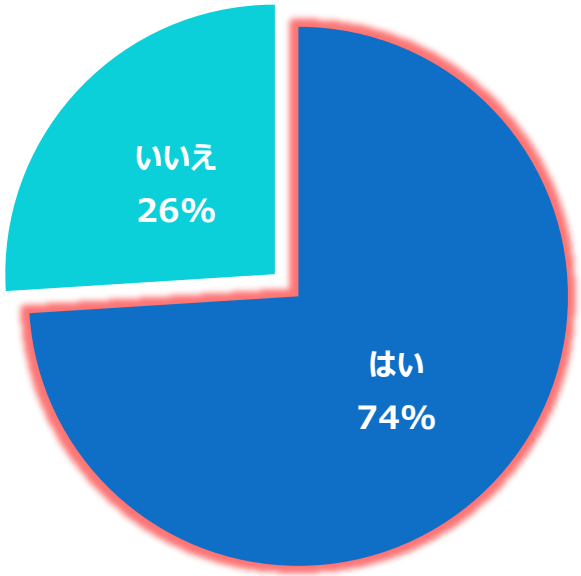
○下請事業者への**発注適正化**について**努力義務**＊ を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**管理者**の選任を**義務付け**。

＊ 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

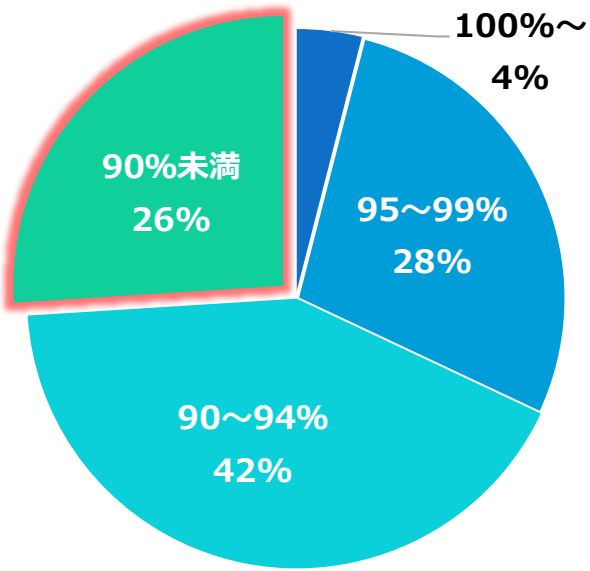
【多重下請構造のイメージ】



【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）