

# 物流維持のための働き方改革

～時間外労働規制の見直しを間近に控えて～

---

国土交通省自動車局貨物課

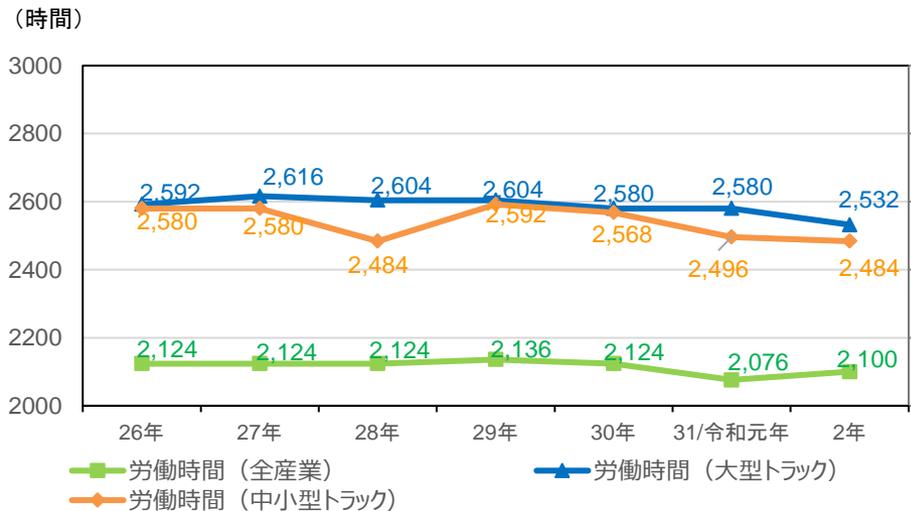
- 1. 貨物運送事業の現状と課題**
2. 総合物流施策大綱
3. 「ホワイト物流」推進運動

# トラック事業の課題

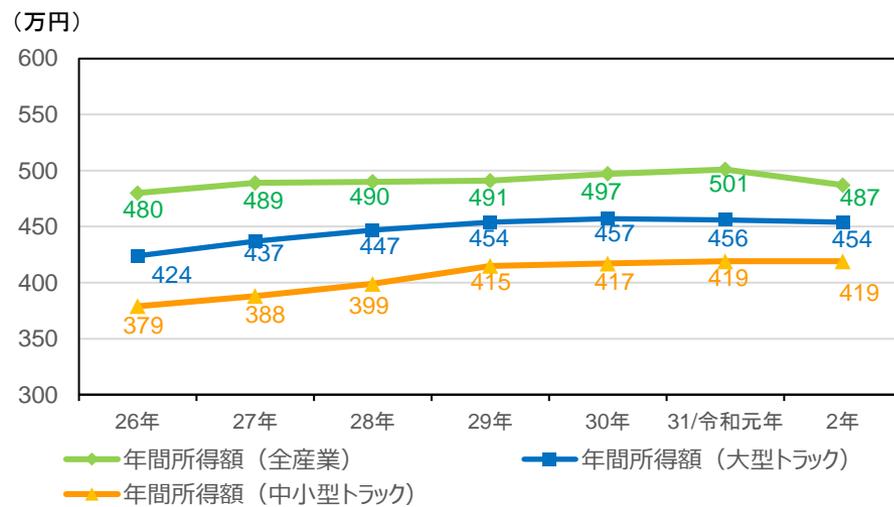
- **トラック業界は、長時間労働、低賃金、特に若年層の不足などにより、このままでは将来的な人手不足が懸念。**
- **人手不足を解消し持続可能性を確保するためには、現在の職場環境・労働条件の改善を図り、「魅力ある職場づくり」を行うことが不可欠。**
- **そのためには、運送事業者と荷主との取引環境を改善し、適正な運賃の収受や取引条件の見直しを行うとともに、運送事業者自身も業務の効率化を図り、生産性を高めていく必要。**

# トラック運送事業の働き方をめぐる現状

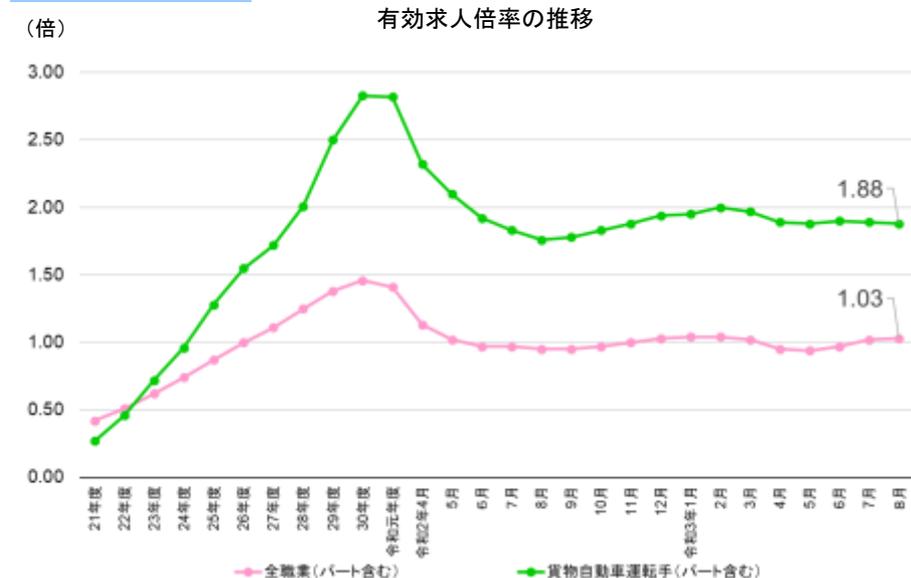
## ①労働時間 全職業平均より約2割長い。



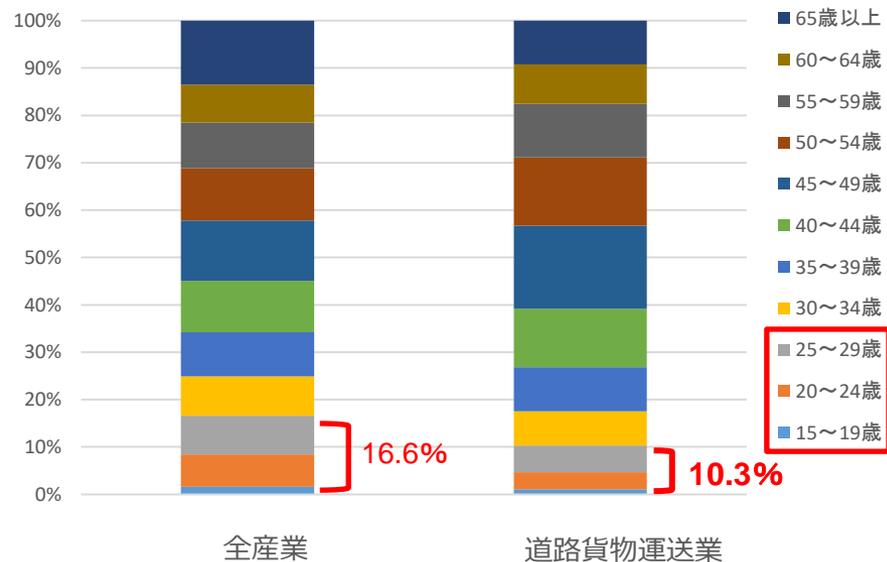
## ②年間賃金 全産業平均より約1割～2割低い。



## ③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



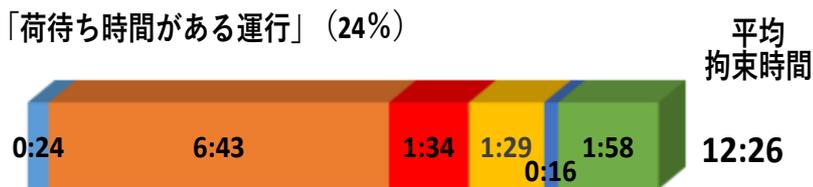
## ④年齢構成 全産業平均より若年層の割合が低い。



(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

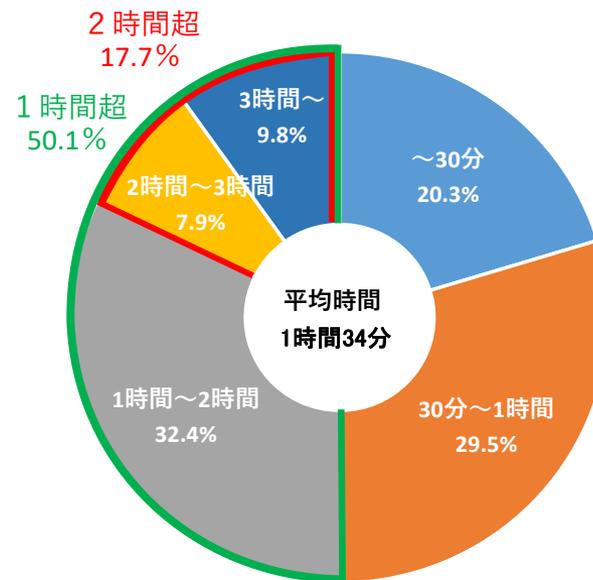
- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳  
(荷待ち時間の有無別)



■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待 ■ 荷役 ■ 附带他 ■ 休憩

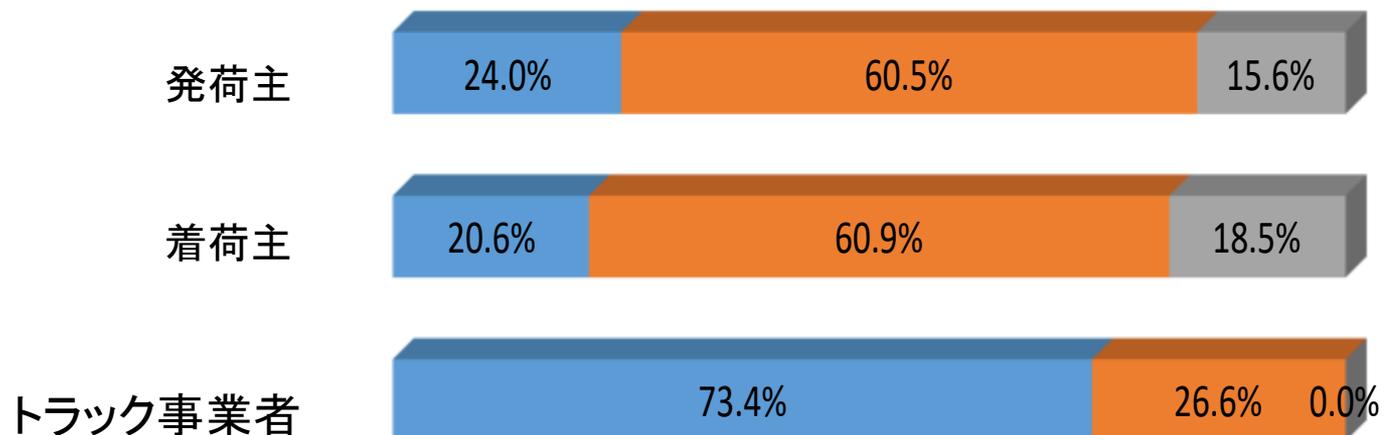
1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典:トラック輸送状況の実態調査 (R2)

➤ また、荷待ち時間の有無については、荷主とトラック事業者との間で認識に大きなギャップが存在する。

## 荷待ち時間の発生の有無



■ 発生している※1 ■ 発生していない ■ その他※2

※1: 荷主調査では「時間までは把握していない」を含む

※2: 荷主調査では「把握していない」を含む

## 改正の目的

- トラック運送業の健全な発達を図るため、**規制を適正化**
- 時間外労働規制の適用(令和6年4月)を見据え、**緊急に運転者の労働条件を改善**

## 改正の概要

### 1. 規制の適正化

**参入要件を厳格化**(欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等)

### 2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

**定期的な車両の点検・整備の実施**や**社会保険料の納付**等の義務づけ

### 3. 荷主対策の深度化

**【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】**

トラック事業者の法令遵守に係る**荷主の配慮義務**や、**国土交通大臣による荷主への働きかけ**の規定を新設

### 4. 標準的な運賃

**【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】**

**運転者の労働条件を改善**し、**持続的に事業を運営**するための参考指標として「**標準的な運賃**」の制度を導入

## 貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

- ・ 制度改正について荷主・運送事業者向けに**関係省庁連名で周知**。
- ・ 国交省HPにおいて**意見等の募集窓口等を設置**。

違反原因行為を荷主がしている  
疑いがあると認められる場合

荷主が違反原因行為をしていること  
を疑う相当な理由がある場合

要請してもなお改善  
されない場合

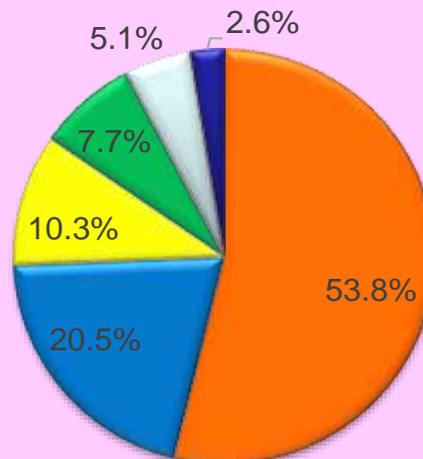
働きかけ

要 請

勧告・公表

独占禁止法違反の疑いがある場合は公正取引委員会へ通知

## 働きかけにおける違反原因行為の割合



- 長時間の荷待ち
- 過積載
- 無理な配送依頼
- 拘束時間超過
- 異常気象
- 依頼になかった附帯業務

国土交通省

輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

国土交通省では、貨物自動車運送事業者及び荷主のみならず、これまで、「標準運送約款の改正」、「適正取引の推進」、「荷主勧告制度」等を周知してきました。これらの取組みに関するご経験、運送状況、実態状況等の実態把握を行うため、輸送・荷待ち・荷役などに関する意見等の募集窓口を設置致します。

意見等の募集窓口 <https://www.mlit.go.jp/jidoshayusou-jittai/index.html>

長時間の荷待ちや契約に含まれない別等業務（追加業務）など、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する情報をお持ちの場合は、こちらへ情報をお寄せください。

●お持ちの情報はこちらへ投稿ください

(参考)  
 ○標準貨物自動車運送約款の改正について  
 ○トラック輸送における適正取引推進の推進について  
 ○荷主勧告制度について  
 ○業務記録の記録対象となる荷待ち時間・荷役作業等について

このページのQRコード

国交省HP：意見等の募集窓口

# 標準的な運賃について（告示：令和2年4月24日）

標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)**を改善し、**持続的に事業を運営**するための参考となる指標

## 基本的な策定方針

- ◆ **運賃表の基本** ⇒ 貸切運送を前提に(1)距離制、(2)時間制の運賃表を設定
- ◆ **車種等の違い** ⇒ 車格別(2t, 4t, 10t, 20t)に**ドライバン型のトラック**を基準として算出
- ◆ **地域差** ⇒ **地方運輸局ブロック単位**で運賃表を策定
- ◆ **運賃と料金の考え方** ⇒ 高速道路料金やフェリー料金等については**運賃と別に収受**

## 適正な原価・利潤の確保

- ◆ **元請け・下請けの関係** ⇒ 元請事業者の庸車費用等は考慮せず、**実運送にかかる原価**等を基準に算出
- ◆ **車両費** ⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた**車両への設備投資等**ができるよう償却年数は**5年**で設定
- ◆ **人件費** ⇒ ドライバーの労働条件改善のため、**全産業平均の時間当たりの単価**を基準
- ◆ **帰り荷の取扱い** ⇒ **帰り荷がないことを前提に実車率50%**の前提で算出。
- ◆ **利潤** ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、**自己資本に対する適正な利潤額**を設定

今後は、**標準的な運賃を実勢運賃に反映**させていくことが重要

その上で、**収益増相当分が適正原価の確保(人件費、設備費等)**に充てられることが重要

- 平成30年改正後の貨物自動車運送事業法に基づき、**運賃交渉力の弱い運送事業者の適正な運賃収受を支援すること**を目的に、令和2年4月「標準的な運賃」を告示。
- 「標準的な運賃」では、全産業並みの給与、車両の更新期間5年、一般的な利潤(自己資本金の1%)などの経営改善につながる前提を置いて、参考となる運賃を示している。
- 運送事業者が**自己の経営状況を踏まえて運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むことが肝要**。行政は、荷主に対して、公平な立場で運賃交渉に臨むよう促していく。

## 標準的な運賃 届出までのプロセス

STEP1 標準的な運賃制度を理解する

STEP2 自社で運賃を計算する

STEP3 荷主と運賃を交渉する

STEP4 運賃の事後届出を行う

## 届出に至るまでの過程を改善

- これまでの普及策の効果検討
- 課題抽出(例:周知・浸透の良し悪し、荷主理解)

- 経営状況の振り返り・分析を促進
  - ・ドライバー人件費
  - ・車両の更新費用
  - ・実車率
  - ・保険料
  - ・適正利潤

- 運賃交渉の障壁解消
  - ・荷主の理解

- 平成30年7月6日に公布された「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」において、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行の5年後(令和6年4月1日)に、年960時間(休日労働を含まない)の上限規制を適用することとなった。
- 自動車の運転業務のポイントは以下のとおり。
  - ①5年間の猶予期間の設定 ②段階的实施(年960時間以内の規制で適用開始。将来的には一般則の適用を目指す。)
  - ③長時間労働を是正するための環境整備を速やかに推進

	現行規制	見直しの内容「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」 (平成30年7月6日公布)
原則	≪労働基準法で法定≫ (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定を結んだ場合、協定で定めた時間まで時間外労働可能 (3) 災害復旧その他避けることができない事由により臨時の必要がある場合には、労働時間の延長が可能 (労基法33条)	≪同左≫
36協定の 限度	≪厚生労働大臣告示：強制力なし≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・ただし、臨時的で特別な事情がある場合、延長に上限なし(年6か月まで)(特別条項)  (2) ・自動車の運転業務は、(1)の適用を除外 ・別途、改善基準告示により、拘束時間等の上限を規定(貨物自動車運送事業法、道路運送法に基づく行政処分の対象)	≪労働基準法改正により法定：罰則付き≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・特別条項でも上回ることを出来ない年間労働時間を設定 ① 年720時間(月平均60時間) ② 年720時間の範囲内で、一時的に事務量が増加する場合にも上回ることを出来ない上限を設定 a. 2～6ヶ月の平均でいずれも80時間以内(休日労働を含む) b. 単月100時間未満(休日労働を含む) c. 原則(月45時間)を上回る月は年6回を上限  (2) 自動車の運転業務の取り扱い ・施行後5年間 現行制度を適用(改善基準告示により指導、違反があれば処分) ・令和6年4月1日以降 年960時間(休日労働を含まない) ・将来的には、一般則の適用を目指す

「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」に対する附帯決議(参議院)(抜粋)  
 荷主の理解と協力を確保するための施策を強力に講ずるなど、取引環境の適正化や労働生産性の向上等の長時間労働是正に向けた環境整備に資する実効性ある具体的取組を速やかに推進すること。

# ●労働時間のルール「改善基準告示」

<p>拘束時間 (始業から終業までの時間)</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・1日 原則13時間以内 最大16時間以内(15時間超えは1週間2回以内)</li><li>・1か月 293時間以内</li></ul> <p>※荷待ち時間や荷役作業の時間も拘束時間に含まれる</p>
<p>休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・継続8時間以上</li></ul>
<p>運転時間</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・2日平均で、1日あたり9時間以内</li><li>・2週間平均で、1週間あたり44時間以内</li></ul>
<p>連続運転時間</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・4時間を超えないこと</li></ul> <p>(30分以上の休憩等の確保(1回10分以上で分割可))</p>

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号）」について、「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号）」の国会附帯決議事項に基づき、過労死防止等の観点から、労働条件の基本事項として労働条件分科会において審議。

## 専門委員会の設置

自動車運転者の多様な勤務実態や業務の特性等に  
 応じ、産業・物流の状況も踏まえた検討を要するため、労働条件分科会の下に、新たに公労使の三者で  
 構成される「自動車運転者労働時間等専門委員会」を  
 設置し検討を行う。

※令和元年11月25日の「第156回労働政策審議会労働条件分科会」にて決定。



## 検討会の設置

自動車運転者を使用する事業場に対する実態調査において調査すべき具体的事項の方針や、今後の方向性  
 等について、各分野で検討を行う。

## スケジュール（専門委員会の進め方等）

- 令和元年 12月 第1回専門委員会
  - ・専門委員会設置の経緯、目的の説明
  - ・今後の進め方について確認
- 令和2年度 専門委員会及び業態別作業部会
  - ・実態調査の実施期間、内容を議論
- 10月～12月 実態調査の実施
  - ※トラックは令和3年度に再度実施
- 令和3年度 専門委員会及び業態別作業部会
  - ・実態把握、調査結果を踏まえた議論
  - ・告示の見直しを検討
- ～令和4年 改正改善基準告示公布（トラック）
- 令和6年4月～ 施行

※厚生労働省が作成した資料を国土交通省において加工して使用



# 燃料価格上昇を踏まえた荷主への周知

国自貨第69号  
令和3年11月10日

荷主関係団体 御中

国土交通省自動車局貨物課長

貨物自動車運送事業者の適正な運賃收受のための周知について

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

今般の燃料価格上昇によって貨物自動車運送事業者の経営状況に与える影響が懸念されています。こうした燃料価格の上昇分については、「標準的な運賃」の設定や燃料サーチャージの導入等によって適正な運賃收受に繋げ、貨物自動車運送事業者のみがその負担を抱えないことが必要です。

また、今般の燃料価格上昇は、適正な運賃收受の重要性について認識を新たにするものではありませんが、そもそも、「標準的な運賃」において積算される人件費、車両更新に要する費用、事業運営や物流効率化に必要となる設備導入に要する経費などを含め、適正な運賃を收受することが物流の持続可能性を確保するうえで重要です。

つきましては、荷主（運送委託者）と貨物自動車運送事業者が協議の上、適正な運賃による運送契約の締結を行うことは、取引環境の適正化のために不可欠であることから、今般の趣旨についてご理解いただき、下記の事項について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

記

1. 貨物自動車運送事業者と協議の上、**燃料費の上昇分を反映した適正な運賃・料金への見直しを行うこと。**
2. 貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、**運賃・料金を不当に据え置くことは、**私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）に違反するおそれがあるとともに、**貨物自動車運送事業法**（平成元年法律第83号）**附則第1条の2に基づき、荷主への働きかけ、要請、勧告・公表等の対象**となること。

## 運送委託者の方へのお知らせ



### 燃料費・人件費の上昇分の負担を拒んでいませんか？



**⚠ 法令違反となるおそれがあります!!**  
 ・運送委託者が運送事業者から燃料費・人件費の上昇コストを運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、下掲の私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律に違反するおそれがあります。

#### 📌 要注意! チェックポイント

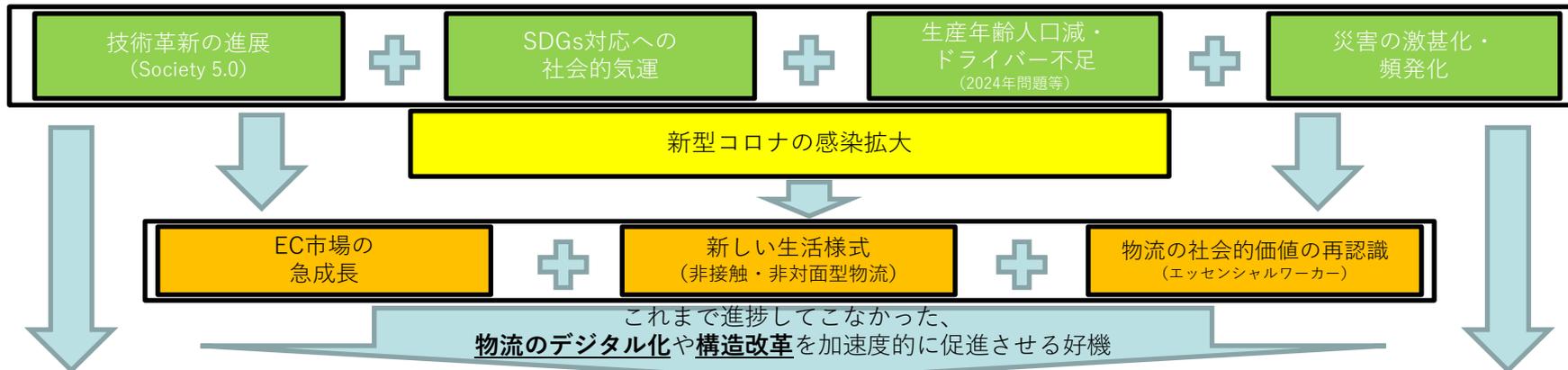
- ☑ 燃料費・人件費の上昇を踏まえた運賃・料金の見直しの協議を拒んでいませんか。
- ☑ 燃料サーチャージの導入要請があってもかかわらず、協議を拒んでいませんか。

**👤 こんな取引を目指しませんか？**

- ☑ 運送事業者と定期的に協議し、運賃・料金を見直す。
- ☑ 急激な燃料価格上昇など特殊な事象に際しては、随時協議による運賃・料金を見直す。

1. 貨物運送事業の現状と課題
- 2. 総合物流施策大綱**
3. 「ホワイト物流」推進運動

# 総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)概要



新型コロナ流行による社会の劇的な変化もあいまって、我が国の物流が直面する課題は先鋭化・鮮明化

①物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化  
(簡素で滑らかな物流)

②労働力不足対策と物流構造改革の推進  
(担い手にやさしい物流)

- (1) 物流デジタル化の強力な推進
- (2) 労働力不足や非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の取組の推進
- (3) 物流標準化の取組の加速
- (4) 物流・商流データ基盤等
- (5) 高度物流人材の育成・確保

- (1) トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備
- (2) 内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組の推進
- (3) 労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進
- (4) 農林水産物・食品等の流通合理化
- (5) 過疎地域におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保
- (6) 新たな労働力の確保に向けた対策
- (7) 物流に関する広報の強化

③強靱で持続可能な物流ネットワークの構築  
(強くてしなやかな物流)

- (1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築
- (2) 我が国産業の国際競争力や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築
- (3) 地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築(カーボンニュートラルの実現等)

# 1: 物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化(簡素で滑らかな物流)

## (1) 物流デジタル化の強力な推進

手続書面の電子化の徹底、サイバーポートの推進による港湾物流の生産性向上、データ基盤の整備、特殊車両通行手続の迅速化、ICTを活用した点呼の推進 等

- ICTを活用した点呼の推進
- 特殊車両通行手続の迅速化 (※)

現状：原則対面



運転者  
運行管理者

ICT活用

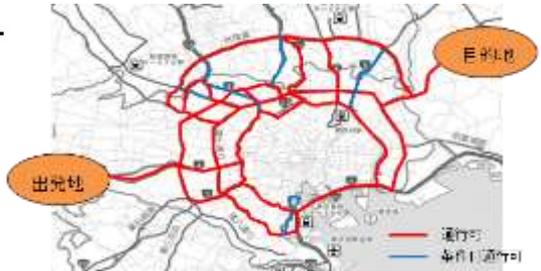
遠隔点呼



自動点呼  
ロボット等



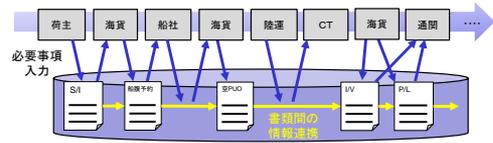
点呼



通行可能な経路の通知イメージ(ウェブ上で即時に地図表示)

(※) 特殊車両が即時にウェブ上で確認した通行可能経路を通行できる新たな通行制度による手続の迅速化

### サイバーポートの推進による港湾物流の生産性向上



民間事業者間の港湾物流手続を電子化

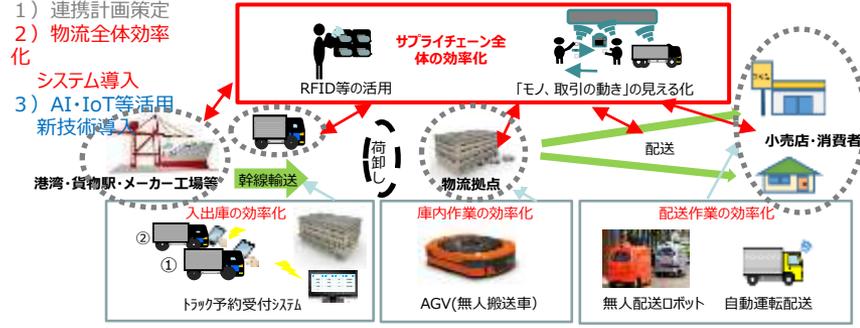
<主なKPI>  
・サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な港湾関係者数【約650者(2025年度)】

## (2) 労働力不足や非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の取組の推進

倉庫等の物流施設へのロボット等の導入支援、  
隊列走行・自動運転の実現に向けた取組の推進 等

### サプライチェーン全体の最適化を見据えたデジタル化

- 1) 連携計画策定
- 2) 物流全体効率化
- 3) AI・IoT等活用  
新技術導入



### 倉庫等の物流施設における自動化・機械化



### トラック隊列走行/自動化



### 自動運航船

<主なKPI>  
・物流総合効率化法による総合効率化計画の認定件数(輸送網の集約等)  
【141件(2020年度)→330件(2025年度)】

<主なKPI> (1: 物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化(簡素で滑らかな物流))  
 ・物流業務の自動化・機械化やデジタル化に向けた取組に着手している物流事業者の割合【100%(2025年度)】  
 ・物流業務の自動化・機械化やデジタル化により、物流DXを実現している物流事業者\*の割合【70%(2025年度)】  
 (\*物流業務の自動化・機械化やデジタル化により、従来のオペレーションの改善や働き方改革などの効果を定量的に得ている事業者をいう。)  
 ・物流業務の自動化・機械化やデジタル化に向けて、荷主と連携した取組を行っている物流事業者の割合【50%(2025年度)】

# 1: 物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化(簡素で滑らかな物流)

## (3) 物流標準化の取組の加速

加工食品分野における標準化推進体制の整備と  
周辺分野への展開、業種ごとの物流の標準化の推進等

### ■モノ・データ・業務プロセス等の標準化の推進

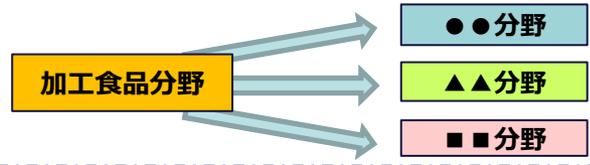
**標準の標準化**  
 ① 加工食品の標準化推進体制の整備と周辺分野への展開、業種ごとの物流の標準化の推進等  
 ② 標準化推進体制の整備と周辺分野への展開、業種ごとの物流の標準化の推進等

**外装の標準化**  
 ① 標準化推進体制の整備と周辺分野への展開、業種ごとの物流の標準化の推進等  
 ② 標準化推進体制の整備と周辺分野への展開、業種ごとの物流の標準化の推進等

**内装の標準化**  
 ① 標準化推進体制の整備と周辺分野への展開、業種ごとの物流の標準化の推進等  
 ② 標準化推進体制の整備と周辺分野への展開、業種ごとの物流の標準化の推進等

**型と型紙の標準化**  
 ① 標準化推進体制の整備と周辺分野への展開、業種ごとの物流の標準化の推進等  
 ② 標準化推進体制の整備と周辺分野への展開、業種ごとの物流の標準化の推進等

### ■加工食品分野をプロトタイプとした業種分野ごとの標準化の推進



<主なKPI>  
 ・業種分野別の物流標準化に関するアクションプラン・ガイドライン等策定数  
 【3件(2021年度~2025年度)】

## (5) 高度物流人材の育成・確保

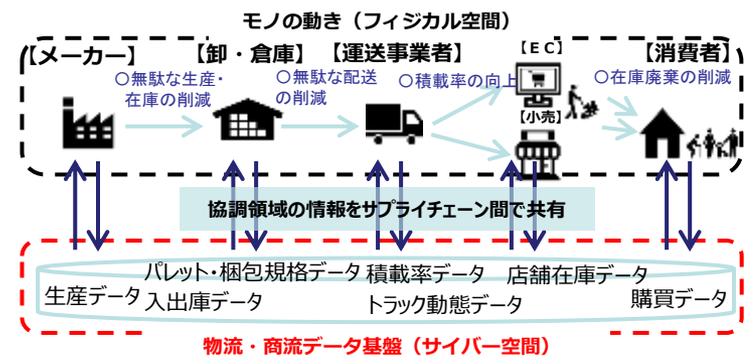
物流DXを推進する人材に求められるスキルの  
明確化・発信、学習機会の提供等

<主なKPI>  
 ・大学・大学院に開講された物流・サプライチェーンマネジメント分野を取り扱う産学連携の寄附講座数  
 【50講座(2021~2025年度)】

## (4) 物流・商流データ基盤の構築等

物流・商流データ基盤の構築と社会実装の推進、物流MaaSの推進等

### ■ 物流・商流データ基盤(※1)の構築と社会実装の推進



(※1) SIP「スマート物流サービス」プロジェクト(内閣府戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)第2期において実施)において構築を目指している「物流・商流データ基盤」を指す。

### ■ 物流MaaS(※2)の推進

(※2) 複数の商用車メーカーのトラック車両データを共通的な仕組みで連携させ協調して取り組むべき課題に活用する等、物流分野における新しいモビリティサービス



<主なKPI>  
 ・物流・商流データ基盤を活用したビジネスモデルの社会実装件数  
 【3件(2021年度~2025年度)】

# 2: 労働力不足対策と物流構造改革の推進 (担い手にやさしい物流)

## (1)トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備

商慣習の見直し、標準的な運賃の浸透、荷待ち時間の削減  
ダブル連結トラック等の活用支援 等

### ■ トラックドライバーの働き方改革等の推進

改正貨物自動車運送事業法の取組の浸透等

- 【改正の概要】**
1. 規制の適正化
  2. 事業者が遵守すべき事項の明確化
  3. 荷主対策の深度化
  4. 標準的な運賃の告示制度の導入

⇒標準的な運賃の浸透を図り、ドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を改善し、持続的な事業環境を実現  
⇒コンプライアンス確保には**荷主の配慮が重要**であるということについての理解を求めるための働きかけを実施

「標準貨物自動車運送約款」の改正



⇒運賃と料金の区別を明確化、「待機時間料」等を料金として規定、**付帯作業の内容**を明確化

荷待ち件数が多い荷種の商慣習の見直し



⇒輸送品目別にガイドラインを作成し、リードタイム延長など商慣習の改善を促進

国民運動の展開



⇒国民運動として、荷主、一般国民向けに輸送の効率化等呼びかけ

### ■ ダブル連結トラック等の活用支援

の活用支援

ダブル連結トラック: 1台で2台分の輸送が可能



特車許可基準の車両長を緩和(2019年1月～)  
(21mから最大で25mへの緩和)

### ■ デジタル機器等の活用

による荷待ち時間の削減



<トラック予約受付システム>

- <主なKPI>**
- ・トラックドライバーの①年間所得額平均/②平均労働時間に関する目標
  - 【①年間所得額平均を全産業平均まで引き上げる②平均労働時間を全産業平均まで引き下げる】

## (2)内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組の推進

船員の確保・育成、働き方改革の推進、  
内航海運の運航・経営効率化 等

### ■ 船員の労務管理体制に係る見直し <新たな船員の労務管理スキームイメージ>



### ■ 船舶管理業の登録制度の創設

<船舶管理業のイメージ>



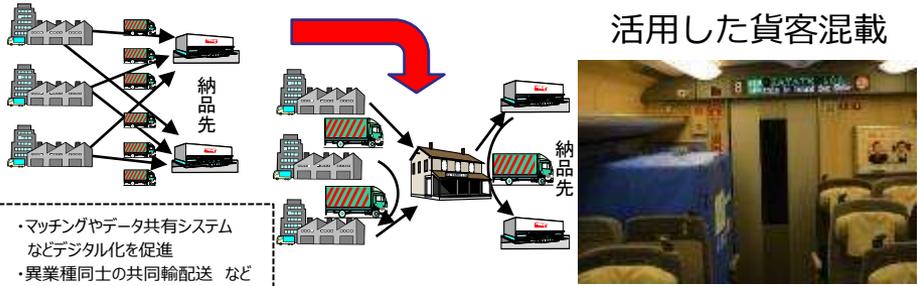
- <主なKPI>**
- ・船員1人・1時間当たりの輸送量【4,019トンキロ(2018年)→4,919トンキロ(2025年)】

## 2: 労働力不足対策と物流構造改革の推進 (担い手にやさしい物流)

### (3) 労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進

共同輸配送のさらなる展開、倉庫シェアリングの推進、再配達削減、ラストワンマイル配送円滑化の推進 等

- 共同輸配送のさらなる展開
- 新幹線等を



- 再配達の削減

【配送実証の取組】



- 路上荷さばき対策



<主なKPI>

- ・物流業の労働生産性 【2025年度までに2018年度比で2割程度向上させる】
- ・トラックの積載効率 【37.7%(2019年度)→50%(2025年度)】
- ・宅配便の再配達率 【10%程度(2020年度)→7.5%程度(2025年度)】

### (4) 農林水産物・食品等の流通合理化

ストックポイント等の流通拠点の整備、卸売市場等における自動化・省人化、標準化やパレット化の促進 等

- 共同物流拠点の整備



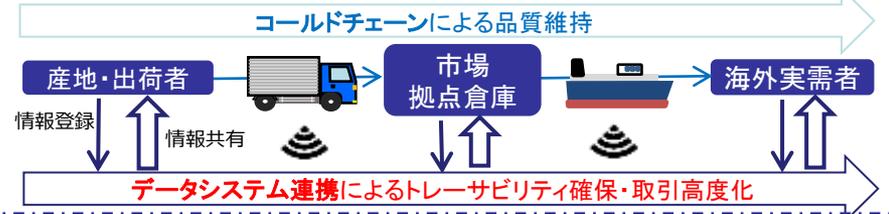
- 自動化・省人化、標準化・パレット化

AI・ICTによるリモート商品管理・マッチング、AGVによる自動搬送

パレット化による効率化



- データ連携システムの構築



<主なKPI>

- ・物流効率化に取り組む事業者数 (物流総合効率化法の総合効率化計画又は食品等流通法の食品等流通合理化計画の認定件数) 【64件(2020年度)→200件(2025年度)】

## 2: 労働力不足対策と物流構造改革の推進（担い手にやさしい物流）

### (5) 過疎地域におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保

貨客混載や共同配送の推進、ドローン物流の社会実装化 等

- 路線バス、コミュニティバス等を活用した貨客混載



- ドローン物流



- 道の駅等を拠点とした自動運転サービス



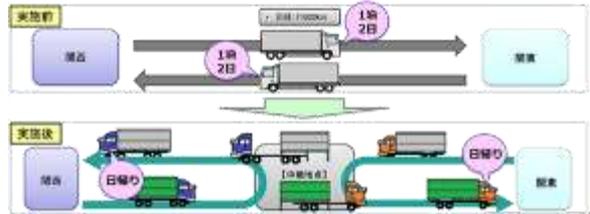
<主なKPI>  
 ・物流総合効率化法による総合効率化計画の認定件数(過疎地域)  
 【14件(2020年度)→100件(2025年度)】

### (6) 新たな労働力の確保に向けた対策

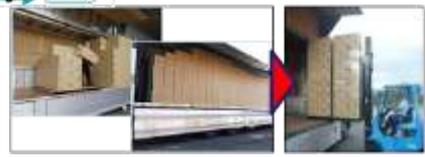
女性、高齢者、外国人等の多様な人材が活躍できる職場環境の整備、オペレーションの定型化・標準化 等

- 中継輸送の普及、パレット物流の促進

【中継輸送による日帰り運行の実現】



【手積みからパレット物流への転換】



- 船員の働き方改革
- トラックドライバー等への外国人の活用に関する議論
- 物流DXの推進によるオペレーションの定型化・標準化を通じた多様な人材の確保・育成

<主なKPI>  
 ・トラック運転に従事する若年層の割合  
 【トラック運転に従事する若年層(15歳～29歳)の割合を全産業の割合まで引き上げる。(2025年度)】

### (7) 物流に関する広報の強化

物流危機の現状や持続可能な物流の確保の重要性に関する社会の共通認識を高めるための広報活動の強化

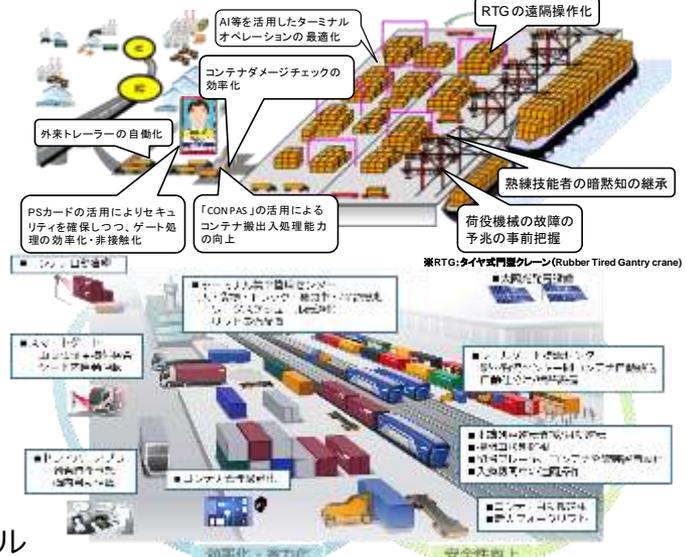
<主なKPI>  
 ・物流のおかれている現状や課題に対して問題意識を持っている消費者の割合 【100%(2025年度)】  
 ・「担い手にやさしい物流」を実践している消費者の割合 【80%(2025年度)】

# 3: 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築 (強くてしなやかな物流)

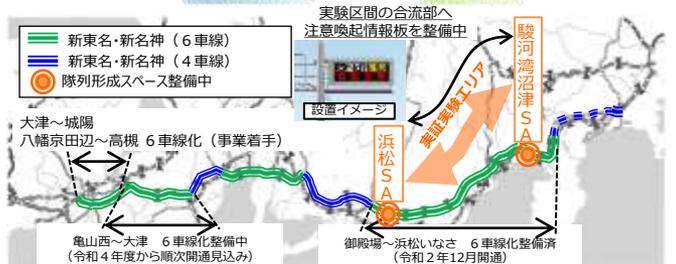
## (1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築

災害発生時の基幹的海上交通ネットワーク機能の維持、「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組の推進、自動運転・隊列走行を見据えた道路整備 等

### 「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組の推進



### スマート貨物ターミナル



### 自動運転・隊列走行を見据えた道路整備

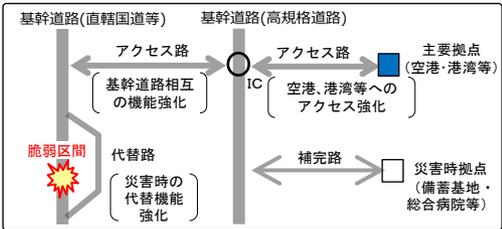
### 各輸送モードにおける輸送の安全確保

<主なKPI>  
 ・道路による都市間到達性の確保率【57%(2019年度)→63%(2025年度)】  
 ・港湾の耐災害性強化対策(地震対策)  
 (大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワーク(約400ネットワーク)のうち、発災時に使用可能なものの割合)  
 【33%(2020年)→47%(2025年)】

## (2) 我が国産業の国際競争力強化や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築

重要物流道路の拡充等トラックの大型化に対応した道路機能強化、国際コンテナ戦略港湾政策の推進、農林水産物・食品の輸出拡大、物流事業者の海外展開支援 等

### 重要物流道路ネットワーク



### 農林水産物・食品の輸出拡大

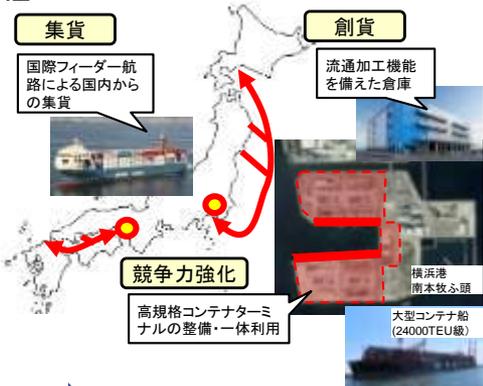


### 輸出環境整備イメージ

### 物流事業者の海外展開支援

- ・日本式冷ドチェーン物流サービスを基にした国際標準の普及
- ・規制・インフラ等の改善に向けた働きかけ
- ・官民ファンドの活用

### 国際コンテナ戦略港湾政策の推進



### 国際基幹航路の維持・増加

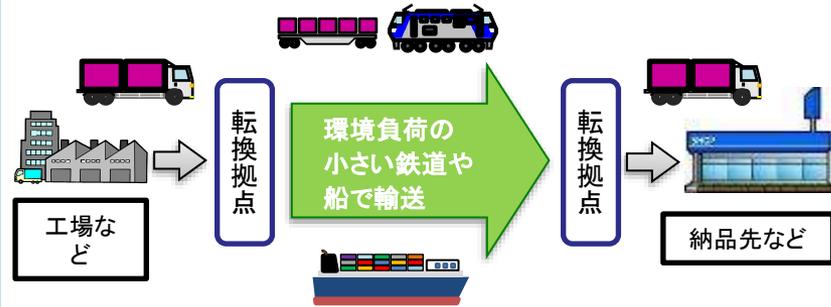
<主なKPI>  
 ・我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保  
 【京浜港 週27万TEU(欧州:週2便、北米:デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州:3方面・週12便)  
 阪神港 週10万TEU(欧州:週1便、北米:デイリー寄港、アフリカ・豪州:2方面・週5便)(2019年7月)  
 →京浜港 週27万TEU以上(欧州:週2便、北米:デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州:3方面・週12便)  
 阪神港 週10万TEU以上(欧州:週1便、北米:デイリー寄港、アフリカ・豪州:2方面・週5便)(2023年度)】  
 ・アジアにおける我が国物流事業者の海外倉庫の延床面積【2025年度までに2020年度比27%増】

# 3: 強靭性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築 (強くてしなやかな物流)

## (3)地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築

モーダルシフトのさらなる推進、荷主連携による物流の効率化、各輸送モード等の低炭素化・脱炭素化の促進 等

### ■ モーダルシフトのさらなる推進



### ■ 航空分野における脱炭素化

機材・装備品等への新技術導入  
例：航空機の電動化

バッテリー  
電動モータ 等

本邦航空会社による持続可能な航空燃料(SAF)を使用した商用運航

運航効率改善

従来の航法 航空保安監視

技術革新

RNAV 航空保安監視

VOR/DME, GPS 等

空港特殊車両等へのEV・FCVの導入促進

灯火・照明のLED化

再生可能エネルギーの導入促進

貯倉等の環境負荷低減

GPU(地上動力装置)の利用促進

空港の脱炭素化の推進

### ■ 次世代自動車等の普及促進



### ■ ゼロエミッション船の商業運航の早期実現



### ■ 倉庫の低炭素化の推進

・冷凍冷蔵倉庫における省エネ型自然冷媒機器への転換

・庫内作業の省人化に伴う照明・空調のエネルギー消費削減及び再エネ設備によるエネルギー供給

有人区画 省人区画

照明無しで稼働する無人搬送車

### ■ カーボンニュートラルポートの形成



<主なKPI>

- 一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者の省エネ改善率(特定貨物輸送事業者(鉄道300両～、トラック200台～、船舶2万総トン～)及び特定航空輸送事業者(9000トン～))  
【毎年度 直近5年間の改善率の年平均-1%】
- モーダルシフトに関する指標
- ①鉄道による貨物輸送トンキロ【184億トンキロ(2019年度)→209億トンキロ(2025年度)】 ②海運による貨物輸送トンキロ【358億トンキロ(2019年度)→389億トンキロ(2025年度)】

標準化を促進

物流DXを促進

## 物流DX

機械化・デジタル化を通じて物流のこれまでのあり方を変革すること

(物流DXにより、他産業に対する物流の優位性を高めるとともに、我が国産業の国際競争力の強化につなげる)

- ◆既存のオペレーション改善・働き方改革を実現
- ◆物流システムの規格化などを通じ物流産業のビジネスモデルそのものを革新

サプライチェーン全体での機械化・デジタル化により、情報・コスト等を「見える化」、作業プロセスを単純化・定常化

### 物流分野の機械化(主要な取組例)

#### 幹線輸送の自動化・機械化



トラック隊列走行／自動化



自動運航船

#### ラストワンマイル 配送の効率化



ドローン配送

#### 庫内作業の自動化・機械化



自動配送ロボ

### 物流のデジタル化(主要な取組例)

- ・手続きの電子化(運送状やその收受の電子化、特車通行手続の迅速化等)による業務の効率化
- ・点呼や配車管理のデジタル化による業務の効率化
- ・荷物とトラック・倉庫のマッチングシステムの活用による物流リソースの活用の最大化



※民間企業の取組の例

- ・トラック予約システム導入による手待ち時間の削減
- ・SIP物流(物流・商流データ基盤)やサイバーポートの構築により、サプライチェーン上の様々なデータを蓄積・共有・活用し、物流を効率化
- ・AIを活用したオペレーションの効率化  
(「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組や、AIを活用した配送業務支援等)



AIを活用した配送ルートの自動作成

相互に連携

1. 貨物運送事業の現状と課題
2. 総合物流施策大綱
3. 「ホワイト物流」推進運動

# 「ホワイト物流」推進運動 ～ ホワイト物流推進運動の概要 ～

- 国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するため、若者、女性、高齢者も含めた全ての人にとって魅力ある「よりホワイト」な職場づくりを行う取り組み。

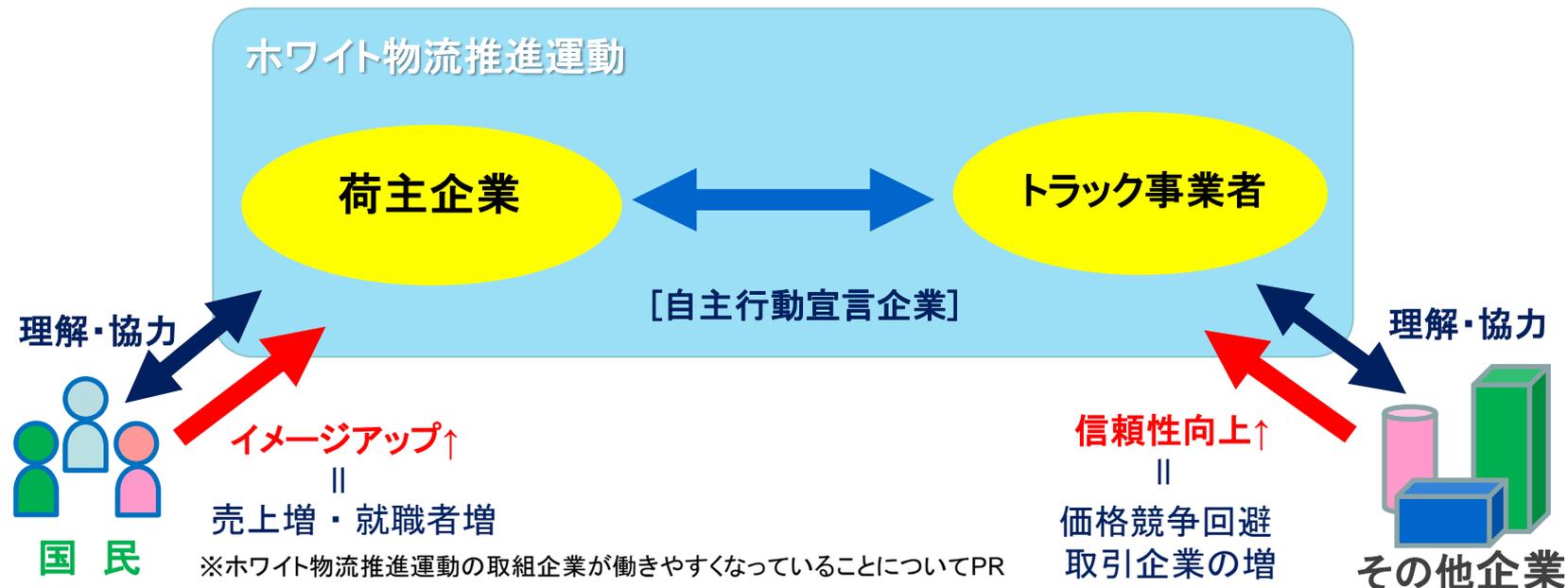
※ 全トラック運転手中、女性運転手は約 3%、65歳以上の運転手は約9% 【令和元年】

- 荷主企業、トラック事業者など、関係者が連携して当該取り組みを強力に推進。

平成30年 5月30日

「ホワイト物流」推進運動を重点施策とする「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議政府行動計画」が決定

## 推進運動のイメージ



## 必須項目

### (取組方針)

・事業活動に必要な物流の持続的・安定的な確保を経営課題として認識し、生産性の高い物流と働き方改革の実現に向け、取引先や物流事業者等の関係者との相互理解と協力のもとで、物流の改善に取り組みます。

### (法令遵守への配慮)

・法令違反が生じる恐れがある場合の契約内容や運送内容の見直しに適切に対応するなど、取引先の物流事業者が労働関係法令・貨物自動車運送事業関係法令を遵守できるよう、必要な配慮を行います。

### (契約内容の明確化・遵守)

・運送及び荷役、検品等の運送以外の役務に関する契約内容を明確化するとともに、取引先や物流事業者等の関係者の協力を得つつ、その遵守に努めます。

## 推奨項目

※推奨項目リストを公表

### A. 運送内容の見直し

- ・ 物流の改善提案と協力
- ・ 予約受付システムの導入
- ・ パレット等の活用
- ・ 発荷主からの入出荷情報等の事前提供
- ・ 集荷先や配送先の集約
- ・ 運転以外の作業部分の分離
- ・ リードタイムの延長
- ・ 納品日の集約
- ・ 検品水準の適正化

等

### B. 運送契約の方法

- ・ 運送契約の書面化の推進
- ・ 運賃と料金の別建て契約
- ・ 燃料サーチャージの導入
- ・ 下請取引の適正化

### C. 運送契約の相手方の選定

- ・ 契約の相手方を選定する際の法令遵守状況の考慮
- ・ 働き方改革等に取り組む物流事業者の積極的活用

### D. 安全の確保

- ・ 荷役作業時の安全対策
- ・ 異常気象時等の運行の中止・中断等

### E. その他

- ・ 宅配便の再配達削減への協力
- ・ 引越時期の分散への協力
- ・ 物流を考慮した建築物の設計・運用

### F. 独自の取組

- ・ 独自の取組

# (参考)自主行動宣言の様式

## 「ホワイト物流」推進運動 持続可能な物流の実現に向けた自主行動宣言

企業・組合名	役職	氏名	所在地	主たる事業	ホームページ
国土交通省	課長	国土 太郎	東京都	運輸業、郵便業	<a href="https://www.mlit.go.jp/">https://www.mlit.go.jp/</a>

当社は、「ホワイト物流」推進運動の趣旨に賛同し、以下のように取り組むことを宣言します。

最終更新:	2021年10月8日
-------	------------

### (取組方針)

・事業活動に必要な物流の持続的・安定的な確保を経営課題として認識し、生産性の高い物流と働き方改革の実現に向け、取引先や物流事業者等の関係者との相互理解と協力のもとで、物流の改善に取り組みます。

### (法令遵守への配慮)

・法令違反が生じる恐れがある場合の契約内容や運送内容の見直しに適切に対応するなど、取引先の物流事業者が労働関係法令・貨物自動車運送事業関係法令を遵守できるよう、必要な配慮を行います。

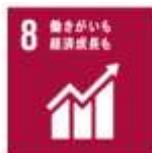
### (契約内容の明確化・遵守)

・運送及び荷役、検品等の運送以外の役務に関する契約内容を明確化するとともに、取引先や物流事業者等の関係者の協力を得つつ、その遵守に努めます。

No.	分類番号		取組項目	取組内容
1	A	③	パレット等の活用	パレットの共同利用を進めていきます。
2				
3				
4				
5				
6				

PR欄	自由記述
-----	------

## ホワイト物流推進運度は「SDGs」につながる取り組み



**8. 働きがいも経済成長も**  
すべての人のための持続的、包摂的かつ持続可能な経済成長、生産的な完全雇用およびディーセント・ワーク(働きがいのある人間らしい仕事)を推進する



**9. 産業と技術革新の基盤をつくろう**  
強靱なインフラを整備し、包摂的で持続可能な産業化を推進するとともに、技術革新の拡大を図る



**11. 住み続けられるまちづくりを**  
都市と人間の居住地を包摂的、安全、強靱かつ持続可能にする



**13. 気候変動に具体的な対策を**  
気候変動とその影響に立ち向かうため、緊急対策を取る

## 取引企業等との関係性向上

自主行動宣言を行った企業は、「物流ひいては日本経済が直面する課題解決に取り組む企業」となり、企業のCSR活動として非常に重要な意義をもちます。

企業がCSRを果たすことで、取引企業等との関係性も向上することが期待されます。

逆に取引しない企業は、物流社会全体で取り組む課題に無関心という表明になりかねず、将来的にサプライチェーンから外されたり、株主や地域の支援を得ることができなくなったりする可能性も懸念されます。

## 企業のブランディングに効果的

自主行動宣言を行った企業は、社会に対して責任を果たす企業として認識され、企業イメージの向上やブランディングにも非常に効果的です。

こうした社会貢献的な取り組みを積極的に行い、高い企業イメージ、高いブランドイメージをもつ企業は、フェアトレード的に消費者や取引企業からも選ばれるようになり、優秀な人材の採用にも有利になることが期待されます。

## ビジネスチャンスにつながる

自主行動宣言を行った企業は、物流効率化などの課題を解決するための新しい取り組みを検討・実施しております。

こうした取り組みは、自主行動宣言を行った企業間での新規事業の創造や他業種との協働など、新しいビジネスチャンスにつながることを期待されます。

### 「ホワイト物流」推進運動 ポータルサイト

賛同企業リスト、「ホワイト物流」推進運動 推奨項目などをご紹介  
 賛同企業数：1315社（2021年12月31日時点）



<https://white-logistics-movement.jp/>



### 「ホワイト物流」推進運動 Twitter アカウントを立上げ

賛同した事の「効果」「感動」体験を、他社にShare（共有）& Spread（拡散）する仕掛けとして、「ホワイト物流」推進運動のTwitterアカウントを立上げ



### ポータルサイト 新規コンテンツ「集いの場」

賛同企業・団体同士の出会い・連携を支援する「集いの場」を8月開設  
 業界・業種にこだわらず賛同企業・団体の皆様が、自身の物流に関わる“困りごと”や“要望”などを、集いの場の掲示板に投稿し、その投稿を見て共感した他の賛同企業・団体様と連携に向けた意見交換ができるプラットフォームです。



### 「ホワイト物流」推進セミナー

- セミナータイトル：「ホワイト物流」推進運動セミナー  
 ～物流生産性向上に向け荷主企業が推進する取組とは～
- 対象者：主に、荷主企業（業種/業界を特定せず、全産業を対象）
- 開催形態：オンライン開催（zoom）
- セミナー実施時期：令和3年10月～令和4年3月まで 月1回 [計6回]

セミナープログラム(予定)		主催者：国土交通省
1. 「ホワイト物流」推進運動の紹介		
2. 最近の物流政策について（仮）	国土交通省	
3. 物流効率化への取組み ～荷主からできること、取組んで欲しいこと～	富士通総研	
4. 取組事例の発表	講演企業詳細は 開演後にご覧ください	

# 自主行動宣言の提出状況と更なる取組み

- 平成31年4月以降、1,315社が自主行動宣言を提出（令和3年12月31日時点）

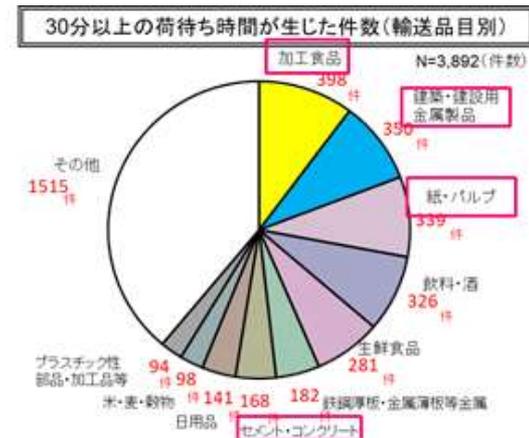
業態別	企業・組合 ・団体数
農業, 林業	1
漁業	0
鉱業, 採石業, 砂利採取業	1
建設業	11
製造業	368
電気・ガス・熱供給・水道業	1
情報通信業	38
運輸業, 郵便業	705
卸売業, 小売業	112
金融業, 保険業	3
不動産業, 物品賃貸業	2
学術研究, 専門・技術サービス業	3
宿泊業, 飲食サービス業	1

業態別	企業・組合 ・団体数
生活関連サービス業, 娯楽業	0
教育, 学習支援業	3
医療, 福祉	6
複合サービス事業	18
サービス業(他に分類されないもの)	23
公務(他に分類されるものを除く)	0
分類不能の産業	19
合計	1,315

- 令和2年3月に、①自主行動宣言未提出の荷主上場企業等に対し、再度参加要請文を送付する共に、②既提出企業等に対し、更なる取組みの具体化や深掘りを要請。
- 今後も、セミナー等を通じて「ホワイト物流」推進運動の更なる推進が図られるよう関係省庁と連携した取組を実施。

## 1. ガイドライン策定の経緯

- トラック運送業においては、ドライバー不足が大きな課題となっており、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携して、取引慣行上の課題も含めてサプライチェーン全体で解決を図っていくことが必要。
- 一方、個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあるところであり、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- このため、荷待ち件数が特に多い加工食品、建設資材、紙・パルプの各分野の物流について、課題の抽出を図るとともに、トラック運送事業者及び発着荷主が参画して長時間労働の改善を図るため懇談会等を設置。懇談会等の検討の成果としてガイドラインを策定。



## 2. ガイドラインの構成

### 【まえがき】

- ガイドライン策定の経緯とトラック運送事業の現状
  - 今後のトラック運送事業の見通し、
  - トラック運送事業を取り巻く制度面の変遷、
  - トラック運送事業の健全な発展に向けて

### 【本編】

- 輸送品目別物流における現状・課題、解決の方向性の整理
- 取引環境と長時間労働の改善に向けた具体的な取組み事例等

### 【あとがき】

- 輸送品目別物流における今後の取組みの方向性



加工食品、飲料・酒物流編



建設資材物流編



紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編



紙・パルプ(家庭紙分野)物流編



**我が国の物流を維持していくため、  
本日ご紹介した「ホワイト物流」推進運動へ  
の理解を深めていただき、自主行動宣言の  
ご提出をご検討いただけますと幸いです。**