

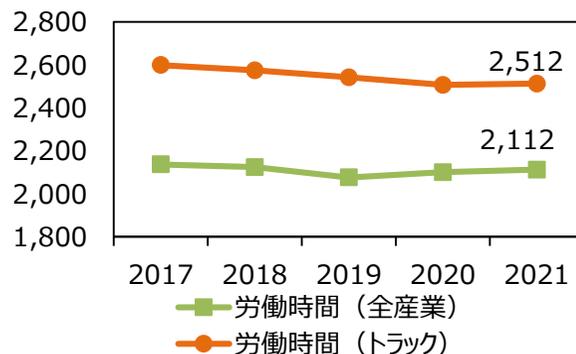
国民生活や経済を支える物流の革新に向けた提言（概要）

－ 物流を取り巻く諸課題への対応 －

- 物流は国民生活や経済活動、地方創生を支える重要な社会インフラであり、我が国経済の力強い成長や、より豊かな国民生活の実現等のため、その機能を十分に発揮させていくことが必要。一方、物流分野においては、人手不足の課題へ対応するため、働き方改革の推進が求められているほか、カーボンニュートラルへの対応も必要。
- 2024年4月には、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーに働き方改革の法律が適用されるが、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねなくなるという「2024年問題」に直面しており、このまま放置すると、2024年には14%、2030年には34%の輸送力が不足し、今のように運べなくなるおそれ。
- これに対応するため、物流調査会として、これまでの議論を踏まえ、①GX・DXや標準化等による物流の効率化、②荷主・物流事業者間等における取引実態の是正、③荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入について、物流の革新に向けて講ずるべき対策を取りまとめ。
- 「2024年問題」は一過性の課題ではなく構造的な課題であり、2030年の輸送力不足も見据え、中長期的に継続して取り組むことが必要。取引実態の是正については今年中に前倒しで実施し、2024年における輸送力不足の解消にめどをつけるとともに、次期通常国会に所要の法改正を提出すること。

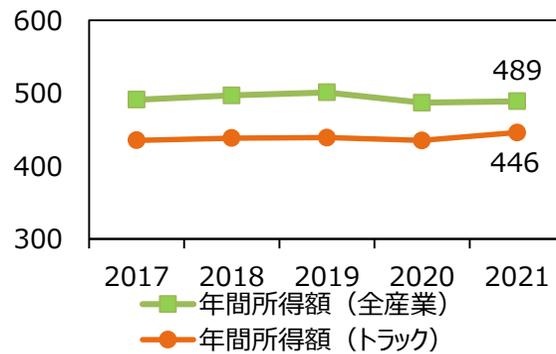
労働時間

全産業より2割長い



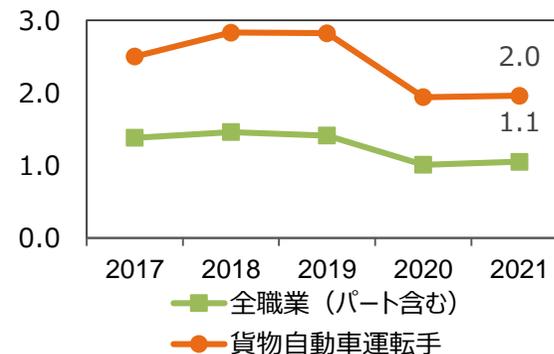
年間賃金

全産業より1割低い



有効求人倍率

全産業の2倍



1. GX・DXや標準化等による物流の効率化

(P.1～7)

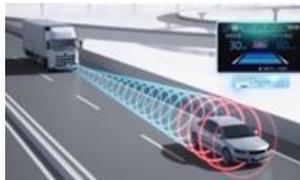
- モーダルシフト等「物流GX」の推進
- 自動運転やバース予約システム等「物流DX」の推進
- パレットやコンテナの規格統一化等「物流標準化」の推進
- 道路・港湾等の物流拠点（中継輸送含む）の機能強化や物流ネットワークの形成支援
- 高速道路のトラック速度規制の引上げ
- 労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現
- 地域物流等における共同輸配送

等

■モーダルシフトの推進



■自動運転



■ドローン物流



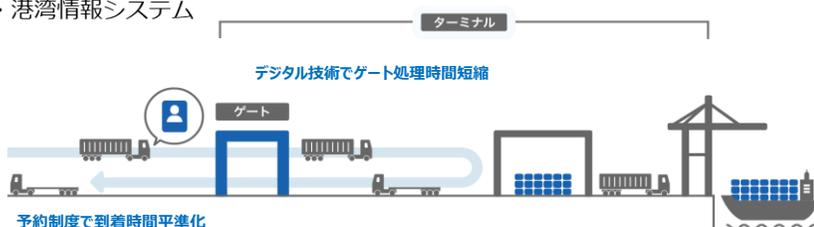
■データ連携システムの構築



■パレット化による効率化



■新・港湾情報システム



2. 荷主・物流事業者間等における取引実態の是正

(P.7～9)

- 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）に向けた指導・規制的措置等の導入
 - 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
 - 物流産業の多重下請構造の措置等の導入是正に向けた指導・規制的措置等の導入
- ⇨今年中に、ガイドラインを策定・公表、荷主企業・物流事業者による前倒し実施、運送契約に含まれる荷待ち・荷役等の範囲の明確化等

- 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））
 - 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（トラック法の延長を含む）
 - トラックの標準的な運賃制度の拡充・徹底
- ⇨今年中に、価格転嫁の円滑化やトラック法に基づく荷主等への要請の強化、「標準的な運賃」について所要の見直し等を実施

3. 荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入

(P.9)

- 経営者層の意識改革・行動変容を促す指導・規制的措置等の導入
- 消費者の意識改革・行動変容を促す取組（モーダルセレクト）
- 再配達削減に向けた取組
- 物流に係る広報の推進

「国民生活や経済を支える物流の革新に向けた提言」

－物流を取り巻く諸課題への対応－

令和5年5月23日
自由民主党政務調査会
物 流 調 査 会

目次

1. GX・DXや標準化等による物流の効率化

- (1) モーダルシフト等「物流GX」の推進
- (2) 自動運転やバース予約システム等「物流DX」の推進
- (3) パレットやコンテナの規格統一化等「物流標準化」の推進
- (4) 道路・港湾等の物流拠点（中継輸送含む）の機能強化や物流ネットワークの形成支援
- (5) 高速道路のトラック速度規制の引上げ
- (6) 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
- (7) 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上
- (8) 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
- (9) 地域物流等における共同輸配送の促進
- (10) 軽トラック事業（個人事業主）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
- (11) 女性や若者等の多様な人材の活用・育成

2. 荷主・物流事業者間等における取引実態の是正

- (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）に向けた指導・規制的措置等の導入
- (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) 物流産業の多重下請構造の是正に向けた指導・規制的措置等の導入
- (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
- (6) トラックの標準的な運賃制度の拡充・徹底

3. 荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入

- (1) 経営者層の意識改革・行動変容を促す指導・規制的措置等の導入
- (2) 消費者の意識改革・行動変容を促す取組（モーダルセレクト）
- (3) 再配達削減に向けた取組
- (4) 物流に係る広報の推進

物流は我が国の国民生活や経済活動、地方創生を支える重要な社会インフラであり、我が国経済の力強い成長や、より豊かな国民生活の実現等のため、その機能を十分に発揮させていく必要がある。一方、物流分野においては、人手不足や労働生産性の低さといった課題に対応するため、働き方改革の推進が求められているほか、カーボンニュートラルへの対応にも迫られている。

そのような中、2024年4月には、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーに働き方改革の法律が適用されるが、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねなくなるという「2024年問題」に直面しており、このまま放置すると、2024年には14%、2030年には34%の輸送力が不足し、今のようには運べなくなるとも推計されている。

この状況に対応するためには、①物流の標準化やDX・GX等による効率化の推進と、②荷主・物流事業者間や物流事業者・物流事業者間における取引実態の是正により、物流の生産性を向上させるとともに、③荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入を進める抜本的・総合的な対策が必要である。このため、当調査会として、累次にわたって、物流事業者だけでなく荷主事業者も含めて、大手から中小まで幅広い事業者や業界団体のヒアリングを行い、議論を重ね、物流の革新に向けて講ずるべき対策を下記のとおり取りまとめた。

もとより、「2024年問題」は当該時点を乗り越えれば終わる一過性の課題ではなく、当該時点から始まる構造的な課題であり、また、社会において大きな存在感を有する物流には、カーボンニュートラルへの対応が求められるため、2030年の輸送力不足も見据え、下記の対策には中長期的に継続して取り組む必要がある。しかしながら、「2024年問題」が始まる4月まで1年を切った今、下記対策のうち下線部分については今年中に実行に移し、2024年における輸送力不足の解消に目処をつけるとともに、次期通常国会には所要の法改正を行わなければならない。

当調査会から政府に対し、この対策の内容とスケジュールを「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」で取りまとめる「政策パッケージ」に盛り込むとともに、その主要部分を骨太方針2023、新しい資本主義実行計画等にしっかりと位置づけ、必要な予算を確保して強力で推進していくよう、強く要請する。

なお、今回とりまとめた提言については、今後、ヒアリングを実施した事業者や業界団体に対して周知を行い、具体的な対策に向け引き続き要望や意見を把握することとする。

記

1. GX・DXや標準化等による物流の効率化

(1) モーダルシフト等「物流GX」の推進

トラックドライバーの担い手確保にも資するモーダルシフト・モーダルコンビネーション（鉄道・新幹線含む）を地域の実情に応じて促進するとともに、車両や施

設等の省エネ化・脱炭素化を推進するなど、物流GXを実現していくため、次の取組を支援する。

(モーダルシフトの強力な促進)

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し、最適なモードを活用したモーダルコンビネーションの展開を図るために、コンテナ専用トラックやシャーシ、コンテナ等の導入を促進するとともに、貨物鉄道についての輸送余力等をより広い対象に見える化したシステムの導入、フェリーの積載率についての定期的な調査・荷主等への情報提供を行い、利用可能な輸送力について周知することにより、利用促進及び積載率の向上を図る。

また、貨物鉄道について、既存の輸送力を徹底的に活用した潜在的な輸送ニーズの取り込み強化の支援を行うとともに、輸送力を増強するための施設整備について支援を強化する。エネルギー使用量やCO₂排出量を見える化するための調査や新幹線による貨物輸送拡大の可能性に関する調査を行うとともに、貨物新幹線車両について検討する。さらに、貨物駅における積み替えステーション、多機能倉庫、パレットデポの整備及びE&S化、冷蔵、冷凍コンテナ、大型コンテナの取扱い拡大、フォークリフト、トップリフター、駅構内トラック等への電動車の導入や新型車両の開発・導入を進める。

更なる内航海運の活用に向けて、フェリー・RORO船の輸送力増強の支援を強化するとともに、船内でのドライバーの休息環境を整備する。

(省エネ化に資する車両や船舶の導入等)

EV等の電動車や、スワップボディコンテナ車両¹等の輸送効率の向上による省エネ化に資する車両の普及促進を進める。

ゼロエミッション船等の開発・導入、生産基盤の構築及び船員の教育訓練環境の整備並びに内航海運の脱炭素化に必要な調査・技術開発及び連携型省エネ船等の導入等を進める。

(物流施設等の省エネ化・脱炭素化)

物流の脱炭素化に向けて、物流施設における省エネ型省人化機器及び再生可能エネルギー設備等の導入や、冷凍冷蔵倉庫における脱炭素型自然冷媒機器への転換、物流施設やEVトラック等に対して一体的かつ効率的にエネルギー供給を行う取組等を推進する。

(カーボンニュートラルポート)

海陸の結節点となる港湾の脱炭素化に向けて、低炭素型荷役機械の導入、LN

¹車体と荷台を分離することができ、分離中に荷役作業の実施が可能な車両。

Gバンカリング拠点の形成等の取組によってカーボンニュートラルポートの形成を推進する。

(2) 自動運転やバース予約システム等「物流DX」の推進

自動運転、ドローン物流、バース予約システム、求貨求車マッチングや自動倉庫等、物流DXを活用して物流の生産性を向上させるよう、次の取組を支援する。

(自動運転・ドローン等の新技術を活用したDX)

自動運転トラック、自動運航船、ドローン物流等の実用化に向け、着実に対応を行う。特に、2024年度中には、ドローン航路や自動運転支援道の設定等の先行的な取組を開始する。

(トラック輸送・荷役作業等の効率化)

荷主等と連携して荷待ち時間を削減するため、倉庫や貨物鉄道駅、空港上屋等におけるバース予約システム等の導入を進める。自動倉庫や無人荷役機器、テールゲートリフター等荷役作業の効率化等に資する機器等の導入を進める。

また、トラック事業者における車両動態管理システムや配車管理システム、求貨求車システム、貨物鉄道における輸送余力等をより広い対象に見える化したシステム、トラックドライバー向け予約システム、コンテナハンドリングマネジメントシステム等の輸送効率化に資するシステムの導入や、原価計算システム等のトラック事業者の価格交渉力強化のためのシステムの導入を進める。さらに、トラック事業者の運行管理の高度化により輸送の安全確保を図るため、デジタル式運行記録計の普及促進や事業者間での遠隔点呼等の実現に向けた検討を加速する。

商流情報と物流情報のオープンプラットフォームを活用した共同輸配送等による積載率向上に向けた取組の普及促進・拡大を図る。

(内航海運におけるDX)

適切な労務管理や効率的な運航管理を実現するため、AIを活用した配船計画の作成支援や船員労務管理システム等の導入を促進するほか、船員の働き方改革や荷役作業の効率化をより一層推進するため、船上作業を自動化する装置等の機器・システムの導入促進等により、内航海運DXを促進する。また、依然として紙や対面で行われている海運事業者や船員による行政手続きについて、業務プロセスの再構築(BPR)を実施した上でオンライン化を行い、生産性向上や働き方改革を図る。

(港湾や空港における入退場の円滑化や手続きの電子化)

港湾での待ち時間短縮や荷役効率化に向け、新・港湾情報システム「CONP

A S」の横展開や遠隔操作R T Gの導入等、「ヒトを支援するA I ターミナル」の取組の社会実装を進めるとともに、A I ターミナルの取組をさらに深化させ、港湾における更なる生産性向上と労働環境改善に資する技術開発を推進する。

また、港湾物流全体の生産性向上やデータの利活用による機動的な港湾政策の実施に向けて、民間事業者間の港湾物流手続等を電子化・可視化する「サイバーポート」を推進する。

空港においては、待ち時間短縮に資するトラックドックマネジメントシステム²の導入を進める。

(荷主における設備・システム投資)

トラックドライバーの労働時間を削減していくためには、荷主企業においても到着時間指定やパレット化を推進していくことが重要であることから、荷主企業における自主的な取組を促すとともに、設備・システム投資を推進する。

(フィジカルインターネット³)

中長期の人口減少に備え、効率的な共同輸配送の仕組みであるフィジカルインターネットの実現に向けて、業界によるアクションプランの策定や、電子タグ、物流ロボット等を活用した輸配送・物流拠点の自動化・デジタル化、物流情報のデータ化・標準化、地域単位でのモデルケース創出を推進する。

(3) パレットやコンテナの規格統一化等「物流標準化」の推進

標準仕様のパレットの利用拡大を図るため、事業者による導入やそれに対応するための物流拠点の改修等に対して支援を行うとともに、紛失・流出防止のためのパレットの動態管理・個体管理の取組を支援する。

トラック事業者、鉄道事業者及び内航海運事業者が共通して使用可能な大型コンテナのあり方を検討し、その導入に対して支援を行うとともに、それに対応するための貨物駅の改修、トップリフターの導入等を支援する。また、国際海上コンテナに対応する低床型貨車の導入等を支援する。

(4) 道路・港湾等の物流拠点（中継輸送含む）の機能強化や物流ネットワークの形成支援

(物流施設の機能強化等)

サプライチェーンの結節点として重要な役割を果たす営業倉庫が2024年問題等の社会情勢の急激な変化に的確に対応できるよう、物流総合効率化法の計

² 「バース予約システム」+「受付システム」でトラックバースの受付・管理を電子化することにより、効率的に作業を行えるシステム。

³ 規格化された容器に詰められた貨物を、複数企業の倉庫やトラック等をネットワークとして活用し輸送する共同輸配送システム。

画認定制度に関し効果的な見直しを行い、物流G X・D X設備等の導入に加え、物流施設の整備・機能強化を推進する。また、災害時等におけるサプライチェーンの確保及び円滑な支援物資物流の実現のため、非常用電源設備の導入支援等により物流施設の災害対応能力の強化等を推進し、地域における防災力の強化等を推進する。

貨物鉄道について、現に貨物列車が走行している線区や災害時等に貨物列車が走行する蓋然性が高い線区については基幹的鉄道ネットワークとして維持・機能向上を図るとともに、災害による長期不通が発生しないよう、脆弱箇所について、鉄道河川橋梁対策、隣接斜面崩壊対策を実施するなど、輸送障害に強い貨物鉄道ネットワークを構築する。また、災害時に貨物鉄道が一部寸断された場合であっても、迅速かつ、安定的に代行輸送を実施できる体制を確立するため、代行輸送の拠点となる貨物駅における円滑な積替えを可能とするための施設整備を推進する。

青果物等の流通について、パレット化、中継輸送等やコールドチェーン化を進めるため、集出荷施設・卸売市場等の物流施設や保冷库等の機器の整備・機能強化を推進する。

(物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備)

三大都市圏環状道路、地方都市の環状道路等の高規格道路整備による物流ネットワークの強化や、道路の部分改良の機動的・面的実施、TDM施策など交通容量を有効活用する取組の推進による道路ネットワークのパフォーマンス向上により、迅速かつ円滑な物流を実現する。

トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAや道の駅において大型車駐車マスを拡充するなど、さらに大型車が確実に休憩できるような取組を推進するとともに、物流の効率化等を促進するため、地域における必要性を検討し、スマートICの整備を推進する。また、物流の効率化など生産性向上のため、IC・港湾・空港等の整備と連携して地方公共団体が行うアクセス道路の整備に対して、支援を行う。さらに、中継輸送の実用化・普及に資する拠点の整備等を推進する。

IC周辺等で道路等の関連都市インフラの整備等を推進するとともに、土地利用の最適化を図ることで、物流施設等を誘致しやすい環境を形成する。

モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化として、船舶大型化等に対応した岸壁等の港湾施設の整備や、荷役効率化に向けたターミナルにおけるシャーシ位置管理等のシステム整備、貨物輸送需要を踏まえたシャーシ置き場、小口貨物積替施設、リーファープラグ等の整備支援を行う。

(5) 高速道路のトラック速度規制の引上げ

交通安全の観点から現在80キロメートル毎時とされている高速自動車国道上での大型貨物自動車の最高速度について、交通事故の発生状況のほか、車両の安全に係る新技術の普及状況などを勘案しながら、これを引き上げる方向で検討する。

(6) 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

トラックドライバーの労働生産性の向上のため、大口・多頻度割引の拡充措置を継続し、利用しやすい高速道路料金を実現する。

なお、法令を遵守しない事業者が割引の対象とならないよう、高速道路会社において、割引制度を厳格に運用する。

(7) 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上

特殊車両通行制度に関して、ドライバー不足の解消や働き方改革の実現のため、通行時間帯条件の緩和等を行うとともに、手続期間の短縮を図るため、道路情報の電子化の推進等による利便性向上を図る。

(8) 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し

路外の駐車スペースが少ない場所を中心に、集配に係る駐車に関する規制緩和の要望が依然として寄せられていることから、こうした要望も踏まえつつ、交通実態等に応じたきめ細かな取組をより一層推進する。

(9) 地域物流等における共同輸配送の促進

過疎地域における担い手不足や貨物量減少・積載率低下といった課題に対応するため、共同輸配送や物流事業者間の協業等を促進する方策について検討する。

地域レベルでもフィジカルインターネットの実現に向けて、標準化や物流DXの成果を活用しつつ、荷主・物流事業者等の関係者間の連携を促進する。

(10) 軽トラック事業（個人事業主）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

軽トラックの事故が増加し輸送の安全確保が急務となっていること、また、トラック事業の働き方改革を進める中で適正な競争条件を確保する必要があることを踏まえ、軽トラック事業における安全対策を強化する。また、軽トラック事業者が遵守すべき輸送の安全や労働時間に係る法令等について、当該事業者に運送を依頼する荷主・元請事業者等を通じて、周知・徹底を図る。

さらに、軽トラック事業の適正運営等のため、軽トラック事業者を利用して運送する事業者による取組に関し必要な措置を講じる。

(11) 女性や若者等の多様な人材の活用・育成

トラック運送業における深刻な担い手不足を解消するべく、快適で働きやすい職場環境の整備や人材確保のための効果的な支援を講じるほか、女性や若者等の多様な人材の確保や、制度の運用変更について2023年度中に検討を行う。加えて、外国人材の活用に向けて、検討を進める。

また、トラック事業者の労働生産性を向上するため、大型車両やトレーラー等の輸送効率の高い車両を運転するために必要な免許の取得を支援する。

船員については、今後見込まれる高齢船員の大量離職に備え、新人船員の計画的な確保・育成を推進するとともに、元船員の復職支援等船員の確保・育成に取り組む。船内という閉鎖空間で労働と生活を繰り返す特殊な環境で、若手船員の定着が課題となっているため、船員労働環境改善の観点からより高速・大容量の海上ブロードバンドサービスの普及に向けた環境整備を図る。

2. 荷主・物流事業者間等における取引実態の是正

(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）に向けた指導・規制的措置等の導入

待機時間、荷役時間の削減等を通じて労働時間を削減するとともに、納品回数の減少等を通じた総輸送需要の抑制や物量の平準化により効率的な物流を実現するため、発荷主企業、物流事業者、着荷主企業が連携・協働して、改善を図る必要がある。このため、事業規模や貨物特性といった事情を勘案しつつ、それぞれの事業者に対して、物流負荷の軽減に向けた計画作成や実施状況の報告を求めるとともに、取り組みが不十分な事業者に対して、勧告、命令等を行う規制的措置等の導入等により、取引実態の是正を行う。

この規制的措置の導入を前提としてガイドラインを示し、今年度中に荷主企業や物流事業者が前倒しで実施することを促すとともに、運送契約に含まれる荷待ち・荷役等の範囲を明確化し、正当な対価が支払われるようにする。

(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

食品を製造した日から賞味期限までの期間の3分の1の間に納品が求められる商慣習（3分の1ルール）が存在しており、現在その見直しを進める過程で納品期限が3分の1のものと2分の1のものが混在し、物流及び在庫管理を複雑化させている。また、特に日販品で受発注後翌日納品を求める短いリードタイムが主流となっており、トラックの夜間運転や倉庫の夜間作業などをもたらしている。こうした3分の1ルールや短いリードタイム等食品物流の商慣習の見直しを官民で構成する協議会等の場を通じて食品事業者に対して働きかけを行う。

これら商慣習の見直しについて、上記（1）と同様にガイドラインを示し、今年度中に荷主企業が前倒しで実施することを促す。

また、繁忙期を避けた発注やその大ロット化、パレチゼーション等、物流効率化を意識した商取引が進められるよう、物流サービスに応じて価格を変動させる「メニュープライシング」の取組等、商取引における物流コストの見える化の推進に向けて取り組む。

(3) 物流産業の多重下請構造の是正に向けた指導・規制的措置等の導入

多重下請構造にあるトラック運送業において、実運送事業者の適正な運賃の確保による賃金水準の向上等を実現するため、元請事業者等が実運送事業者を把握できるように、規制的措置の導入等により、その構造の是正に取り組む。

この規制的措置の導入を前提としてガイドラインを示し、今年度中に荷主企業や大手元請運送事業者が前倒して実施することを促す。

また、貨物自動車運送事業に係る必要な安全規制の見直しを図るとともに、「悪貨が良貨を駆逐する」ことがないように、法令遵守への意識が低く、悪質な法令違反が常態化していると認められるトラック事業者に対し、強力かつ重点的に改善を促す観点から、適正化実施機関が行う巡回指導の強化に伴い、国の監査体制を充実させ、悪質事業者に対する監査を強力に実施する。

(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））

「トラックGメン（仮称）」を設置し、発荷主のみならず、着荷主も含め、適正な取引を阻害する疑いのある荷主・元請事業者の監視を強化する。また、当該Gメンによる調査結果をトラック法に基づく、荷主・元請事業者への「働きかけ」「要請」等に活用し、実効性を確保する。

(5) 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃收受・価格転嫁円滑化等の取組

トラック運送業、内航海運業及び倉庫業に係る燃料等の価格上昇分を反映した適正な運賃・料金收受に関する周知及び法令に基づく働きかけ等を実施する。また、トラック事業者をはじめとする物流事業者は荷主に対する交渉力が弱く、コストに見合った適正な運賃・料金が收受できていないことから、取引環境の適正化を強力に推進する。運賃・料金が消費者向けの送料に適正に転嫁・反映されるべきという観点から、「送料無料」表示の見直しに取り組む。

労務費を含めた、適切な価格転嫁の実現を図るため、下請Gメンによるヒアリング結果を踏まえた自主行動計画の改定・徹底や、価格交渉促進月間の結果に基づく情報公開と指導・助言などに、関係省庁でより一層連携して取り組む。

特に、トラック運送業については、労働条件の改善と取引環境の適正化を図るため、トラック法に基づく荷主等への「働きかけ」「要請」等を徹底する。その際、国土交通省、公正取引委員会、経済産業省、農林水産省、厚生労働省等の関係省庁で

より一層緊密に連携する。また、依然として荷主起因の長時間の荷待ちや、運賃・料金の不当な据え置き等が十分に解消されていないことを踏まえ、トラック事業者において積極的な価格交渉等の努力を行うとともに、本制度及び標準的な運賃について、2024年3月末となっている適用期限を延長する必要がある。

上記（４）及び（５）に掲げた適正な運賃收受・価格転嫁の円滑化やトラック法に基づく荷主等への要請の強化、情報公開等の措置の具体的内容について、今年中に成案を得る。

（６）トラックの標準的な運賃制度の拡充・徹底

トラック法に基づく「標準的な運賃」について、引き続き、荷主等への周知・徹底を図るとともに、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主等に適正に転嫁できるよう、今年中に、所要の見直しを図る。

3. 荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入

（１）経営者層の意識改革・行動変容を促す指導・規制的措置等の導入

荷主企業の役員クラスに物流管理の責任者を配置することを義務づけるなどの規制的措置等の導入により、経営者層の意識改革・物流改善への取組を促進する。

（２）消費者の意識改革・行動変容を促す取組（モーダルセレクト）

急いで受け取る必要のない荷物については、消費者がよりゆとりを持った配送日時を指定（輸送モードの選択も含む。）するなど、消費者の意識改革・行動変容を促す取組を進める。

（３）再配達削減に向けた取組

再配達率が高止まりし、宅配事業者の負担が増えており、特に、タワーマンションにおいては、1個運ぶのに30分以上かかる場合もあるなど、その改善が必要である。そのため、コンビニ・ガソリンスタンドでの受け取りやマンションにおける宅配ボックスの設置、置き配が進む取組等を推進するとともに、消費者が1回で受け取るインセンティブを付与することを検討するなど、再配達削減に向けた取組を進める。

（４）物流に係る広報の推進

より広く荷主企業や消費者に対して、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のために各々が取り組むべき事項を伝えるため、官民連携して強力的に広報を推進する。

以上