

主要施策のポイント

（1）適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等

- 以下について、通常国会での法制化 P2
 - ・一定規模以上の荷主・物流事業者に対する荷待ち・荷役時間短縮に向けた計画作成の義務付け
 - ・トラック事業における多重下請構造是正に向けた実運送体制管理簿作成、契約時の書面による交付等の義務付け 等
- トラックドライバーの賃上げ等に向けた貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」の引上げ及び「標準運送約款」の見直し P3
- 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の徹底（トラックGMンによる集中監視） P4

（2）デジタル技術を活用した物流効率化

- 荷待ち・荷役時間短縮に向けた自動化・機械化設備・システム投資を支援 P5
- 物流標準化やデータ連携の促進等フィジカルインターネット・ロードマップを踏まえた取組を推進し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を促進
- 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について実装を加速

（3）多様な輸送モードの活用推進

- 大型コンテナの導入支援等を通じたモーダルシフトの推進強化 P6
- 自動物流道路の構築（10年で実現を目指す。）
- 自動運航船の本格的な商用運航（2026年までに国際ルールを策定することにより、2030年頃の実現を目指す。）

（4）高速道路の利便性向上

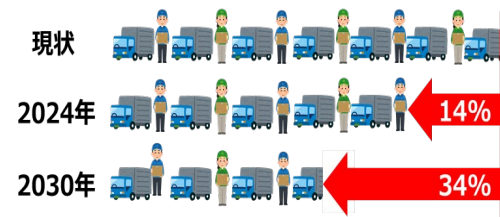
- 大型トラックの法定速度を2024年4月に90km/hに引上げ P7
- ダブル連結トラックについて、運行路線の拡充やダブル連結トラックに対応した駐車マス整備を含め導入促進
- 大口・多頻度割引の拡充措置を継続、法令を遵守しない事業者に対しては、割引制度を厳格に運用

（5）荷主・消費者の行動変容

- ポイント還元実証事業等を通じた再配達削減の仕組みの社会実装 P8
- 「送料無料」表示の見直しについて、2023年度中にその見直し状況を確認するため、フォローアップ調査を実施

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)。
 - ・ 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整備に向けて、商慣行の見直し、物流の効率化、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。
 - 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。



法案の概要

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。
- 上記①②の者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。
- 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、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**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、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【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

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】

- 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。
- 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。
- 他の事業者の**運送の利用 (= 下請に出す行為) の適正化**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

主要施策のポイント (1) 貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直し

- 検討会での議論を踏まえ、**①荷主等への適正な転嫁**、**②多重下請構造の是正等**、**③多様な運賃・料金設定等**の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会に諮問（令和6年1月10日）

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの**燃料費を120円**に変更し、**燃料サーチャージも120円**を基準価格に設定【運賃】

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 現行の待機時間料に加え、**公共工事設計労務単価表**を参考に、荷役作業ごとの**「積込料・取卸料」**を加算【運賃】

待機時間料	→	1,760円	
積込料・取卸料	機械荷役の場合	→	2,180円
	手荷役の場合	→	2,100円

※金額はいずれも中型車（4クラス）の場合の30分当たり単価

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離**し、**荷主から対価を収受**する旨を明記【約款】
- **「有料道路利用料」を個別に明記**するとともに、「運送申込書／引受書」のひな形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

<「下請手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- **「下請手数料」**（運賃の**10%**を別に収受）を設定【運賃】
- 元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**することを明記【約款】

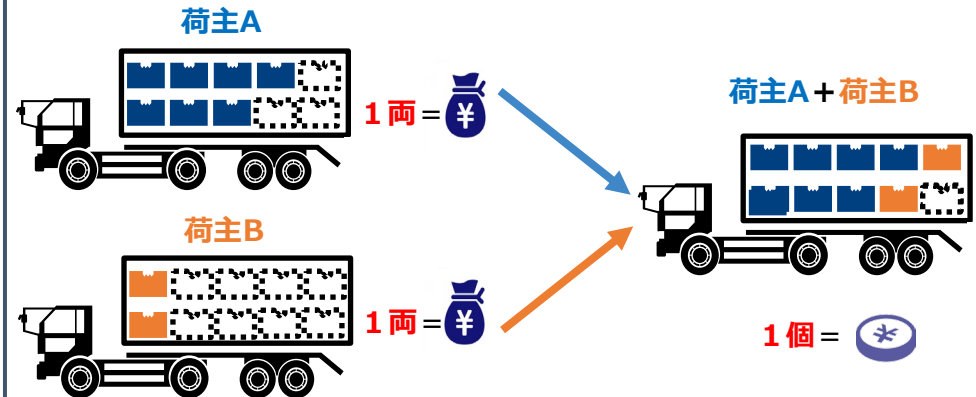
<契約条件の明確化>

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した**電子書面**（運送申込書／引受書）を**交付**することを明記【約款】

3. 多様な運賃・料金設定等

<「個建て運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建て運賃**」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の**「速達割増し」**（逆にリードタイムを長く設定した場合の**割引**）や、**有料道路を利用しないこと**によるドライバーの運転の長時間化を考慮した**割増し**を設定【運賃】

<その他>

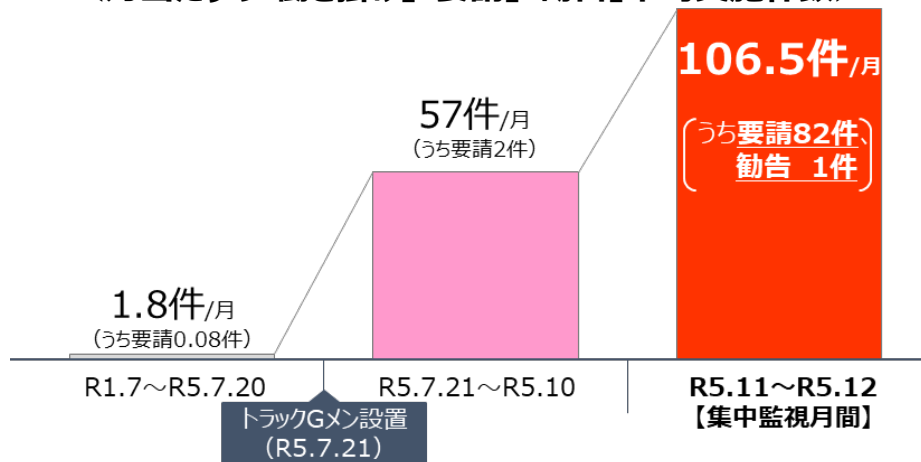
- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増し**を追加【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能**とする。【約款】

主要施策のポイント (1) 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の強化 (トラックGメンによる集中監視)

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月)に基づき、**全国162名体制の「トラックGメン」**を設置。(令和5年7月)
関係府省と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働き掛け」や「要請」を実施。
- **令和5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、**初めての「勧告」(2件)**を実施(令和6年1月26日)したほか、「働き掛け」「要請」による**是正指導を徹底**。

トラックGメンの活動実績

<月当たりの「働き掛け」「要請」「勧告」平均実施件数>



「集中監視月間」の取組

集中監視月間における実績

- **勧告**： **2件【初】** (荷主1、元請1件)
 - **要請**： 164件 (荷主82、元請77、その他5)
 - **働き掛け**： 47件 (荷主26、元請19、その他2)
- ⇒ 計213件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (62%)
- 運賃・料金の不当な据置き (14%)
- 契約になかった附帯業務 (13%)
- 無理な運送依頼 (7%)
- 過積載運行の要求 (3%)
- 異常気象時の運行指示 (1%)

今般「働き掛け」「要請」「勧告」の対象となった荷主等については**フォローアップ**を継続し、**改善が図られない場合は更なる法的措置の実施**も含め厳正に対処。

2023年度	2024年度~2026年度	2027年度~2030年度
トラックGメンの設置	悪質荷主・元請事業者への監視・是正の徹底	
○集中監視月間 (11月・12月) ☆集中監視月間 (2024年度以降適宜実施)		
労働基準監督署による労働基準法や改善基準告示の遵守の徹底		

- 荷主等を対象とした規制的措置の導入と併せ、荷主や物流事業者における自動化・機械化設備・システム投資を支援することで、2030年度までにトラックドライバー 1 人当たりの荷待ち・荷役作業等時間を2019年度比で年間125時間以上の削減を目指す。
- 物流標準化やデータ連携の促進等2040年のフィジカルインターネット実現を目指したロードマップを踏まえた取組を推進し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を促進するとともに、規制的措置の導入による納品リードタイム延長等によって、2030年度までに積載率を2019年度比で16%以上増加させることを目指す。
- 「デジタルライフライン全国総合整備計画」を2023年度中に策定し、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について、実装への取組を着実に進める。まず、2024年度から先行的な取組を開始し、150km以上のドローン航路の整備や、100km以上のデジタル情報配信道の整備等を進める。

【荷待ち・荷役作業等時間の削減】

<自動倉庫>

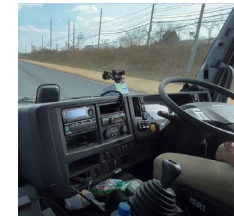


<無人フォークリフト>



【自動運転・ドローン】

<ハンズ・オフ実証の様子>



<ドローン航路>



2023年度

2024年度～2026年度

2027年度～2030年度

バス予約システム等の導入促進

標準仕様パレットの活用促進

パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化促進

物流情報標準ガイドラインの活用促進

荷主・物流事業者のデータ連携を通じた共同輸配送の促進

2040年のフィジカルインターネットの実現に向けて、フィジカルインターネット・ロードマップの着実な実行

業界・分野別の「自主行動計画」の作成

ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施

○ガイドライン策定 (6月)

○計画の公表 (12月)

☆遵守状況

☆フォローアップ調査

☆

☆

☆裾切り・判断基準の検討

規制的措置の導入

☆法案提出

デジタルライフライン全国総合整備計画の策定

アーリーハーベストプロジェクト
(デジタル情報配信道)

幹線道路や先行地域と隣接する地域へ拡大

アーリーハーベストプロジェクト
(ドローン航路)

無人地帯を中心に、有人地帯にも拡大

アーリーハーベストプロジェクト
(インフラ管理DX)

大規模都市等を中心に拡大

全国展開
の促進

- 鉄道（コンテナ貨物）や内航海運（フェリー・RORO船等）の輸送量を今後10年程度で倍増することを目指し、官民協議会で継続的にフォローアップを行うとともに、3年後を目途に見直しを実施する。
- 自動物流道路の構築に向け、必要な機能や技術、課題等を検討するため、2023年度内に有識者や関係団体等から成る検討会を設置し、2024年夏頃に、想定ルート選定を含め中間取りまとめを行う。その上で、10年での実現を目指し、具体化に向けて検討する。
- 自動運航技術の進展に対応した国際ルール策定を主導して、2026年までに国際合意を形成することにより、自動運航船の2030年頃までの本格的な商用運航を実現することを目指す。

【自動物流道路の構築】



道路空間の利活用イメージ



スイスで検討中の地下物流システムのイメージ
出典: Cargo Sous Terrain社HP

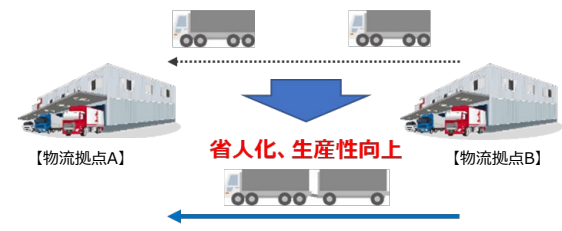
【自動運航船の本格的な商用運航】



2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
モーダルシフト推進に向けた協議会での検討（7月～）	取組状況の適時フォローアップ・目標見直し	
○協議会取りまとめ（11月）	☆フォローアップ ☆	★目標見直し ☆ ☆ ☆ ☆
大型コンテナ等の導入促進		
貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化の促進		
内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化		
自動物流道路の構築に向けた調査・検討	10年での実現を目指し、具体化に向けた検討	
○検討会立ち上げ	☆中間取りまとめ（想定ルート選定）	
自動運航技術の進展に対応した国際ルール策定の主導	2030年頃までの本格的な商用運航を実現	
	○国際ルール策定	○国際ルール発効

- 大型トラックの最高速度を、2024年4月に、90km/hに引き上げる。これより高い速度への引上げは、引上げの影響を見極めた上で、新たな車両開発等の状況変化が生じた際には検討する。
- トラック輸送の省人化の促進や労働生産性の向上に向けて、1台で通常のトラック2台分の輸送を可能とする「ダブル連結トラック」の導入やその運転に必要な大型免許等の取得を促進する。運行状況や事業者のニーズを踏まえ、2024年度内に運行路線の拡充等に向けた調整を行うとともに、ダブル連結トラックに対応した駐車マスを順次整備する。
- 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2025年3月末まで継続する。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。
- 料金所における業務の効率化や渋滞の解消等を図るため、ETC専用化について、運用状況等を踏まえながら、計画的に推進する。

【ダブル連結トラック】



<ダブル連結トラック駐車マス整備>



2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
有識者検討会の開催（7月～12月）	速度規制の引上げ ☆提言の取りまとめ（12月）	引上げの影響を見極めた上で、新たな車両開発等の状況変化が生じた際には更なる引上げを検討
ダブル連結トラックの導入促進		
ダブル連結トラックの運行路線の拡充に向けた調整	☆事業者のニーズを踏まえ拡充 ダブル連結トラックに対応した駐車マスの整備	
物流総合効率化法に基づく出資制度創設に向けた検討	高速道路IC近傍に立地した 物流拠点施設の整備促進	
大口・多頻度割引の拡充措置の継続		
割引制度の厳格な運用		
	ETC専用化の推進	

- コンビニ受取や置き配、ゆとりある配送日時指定など、物流負荷の低い受取方法を選択した消費者に対しポイントを還元する実証事業、「標準的運賃」の8%引上げやトラックGメンによる是正指導の大幅強化等を通じた運送形態を踏まえた多様な運賃・料金設定等の促進により、再配達削減の仕組みを社会実装する。さらに、再配達削減PR月間を継続的に実施することにより、再配達率を半減する。
- 送料の表記に関し、関係事業者に対し「送料無料」表示の見直しを要請するとともに、「送料無料」表示の見直し状況について、2023年度中にその見直し状況を確認するため、フォローアップ調査を実施する。
- 規制的措置の導入により、一定規模以上の荷主を特定事業者として指定し、物流統括管理責任者の選定を義務付けることで、荷主における全社的な物流改善の取組を促進する。

【再配達削減の取組】



【「送料無料」表示の見直し】



2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
ポイント実証等の取組		社会実装
○再配達削減PR月間（4月）	☆再配達削減PR月間 ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆
標準的運賃・標準運送約款の見直し	新たな標準的運賃・標準運送約款の周知浸透・取組状況の適時フォローアップ	
	○検討会取りまとめ（12月）	
トラックGメンの設置	悪質荷主・元請事業者への監視・是正の徹底	
	○集中監視月間（11月・12月） ☆集中監視月間（2024年度以降適宜実施）	
	物流に係る広報の実施	
○政府広報（9月）	○政府広報（2月）	
「送料無料」表示の見直し	要請	
	○方向性の公表（12月）	○行動変容が見られなければ追加対応
	○要請先の見直し状況確認（3月）・フォローアップ調査	
業界・分野別の「自主行動計画」の作成	ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施	
○ガイドライン策定（6月）	○計画の公表（12月） ☆遵守状況フォローアップ調査 ☆ ☆	
	裾切り・判断基準の検討	規制的措置の導入
	☆法案提出	

2. 施策の効果

「標準的運賃」の引上げによる賃上げ効果（推計）

「標準的運賃」の8%引上げを通じて波及する運賃改定の効果

これまで適正に収受しきれていない荷役作業の料金（積込み料・取卸し料）を収受できるようになる効果

大幅な賃上げを目指す

初年度賃上げ効果（推計）10%前後（約6~13%） ※次年度以降も効果拡大

政策パッケージの輸送力への効果（2030年度）

	輸送力試算		施策なし	施策あり(2024年度)	施策あり(2030年度)
	2024年度	2030年度			
必要輸送力	100	100			
施策なしケース	▲14	▲34			
荷待ち・荷役の削減	+4.5	+7.5	年間750時間	年間75時間削減	年間125時間削減
積載率向上	+6.3	+15.7	38%	40%	44%
モーダルシフト	+0.7	+6.4	524億トコ和	539億トコ和	667億トコ和
再配達削減	+3.0	+3.0	12%	6%	6%
その他(トラック輸送力拡大等)		+2.0			
	+14.5%	+34.6%			

- 「物流2024問題」の解決等に向け、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を取りまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」（以下「政策パッケージ」という。）を昨年6月に決定し、同年10月には、可能な施策の前倒しを図るべく、「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめた。今般、両パッケージに基づき、モーダルシフトに必要となるハード整備を始めとする各種施策について、「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定・公表する。
- 本計画では、政策パッケージに盛り込まれた各種施策について、主なフォローアップの内容を記載した上で、下記1. のとおり進めることにより、下記2. のとおり荷待ち・荷役の削減、積載率向上、モーダルシフト、再配達削減等を図り、2030年度に不足する輸送力を補うことを目指す。
- なお、本計画については、毎年度フォローアップを行うとともに、我が国の経済社会や物流を取り巻く状況の変化等を考慮しつつ、次期「総合物流施策大綱」のタイミングと合わせ見直しを行うものとする。

目次

1. 政策パッケージに記載した各種施策のロードマップ	2
(1) 商慣行の見直し	2
(2) 物流の効率化	3
(3) 荷主・消費者の行動変容	8
2. 施策の効果	9
(参考) 令和5年補正予算・令和6年度当初予算案における政策パッケージ関係予算総括表	10

1. 政策パッケージに記載した各種施策のロードマップ ※

施策名	2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
(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	業界・分野別の「自主行動計画」の作成	ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施	
	○ガイドライン策定（6月）	○計画の公表（12月） ☆遵守状況 ☆ フォローアップ調査 裾切り・判断基準の検討 ☆法案提出	☆
② 納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直し	業界・分野別の「自主行動計画」の作成	ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施	
	○ガイドライン策定（6月）	○計画の公表（12月） ☆遵守状況 ☆ フォローアップ調査	☆
	業界等におけるメニュープライシング等の導入に向けた先進的な取組の推進		
	官民の協議会等の場を通じて3分の1ルール、短いリードタイム等の商慣習の見直し		
③ 物流産業における多重下請構造の是正	業界・分野別の「自主行動計画」の作成	ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施	
	○ガイドライン策定（6月）	○計画の公表（12月） ☆遵守状況 ☆ フォローアップ調査 裾切り基準の検討 ☆法案提出	☆
	悪質トラック事業者への巡回指導の重点化		
④ トラックGメンの設置等	トラックGメンの設置	悪質荷主・元請事業者への監視・是正の徹底	
		○集中監視月間（11月・12月） ☆集中監視月間（2024年度以降適宜実施）	
	労働基準監督署による労働基準法や改善基準告示の遵守の徹底		

1. 政策パッケージに記載した各種施策のロードマップ〈続〉

施策名	2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度	
⑤ 担い手の賃金水準の向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等		適正運賃・料金収受に関する周知・働き掛け		
		価格転嫁円滑化の促進 ○労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針策定（11月） ○価格交渉促進月間（9月） ☆価格交渉促進月間（3月） ○価格交渉促進月間に係るフォローアップ調査 ☆		
	労働基準監督署による荷主への要請			
	「送料無料」表示の見直し	要請		
	業界・分野別の「自主行動計画」の作成 ○ガイドライン策定（6月）	○計画の公表（12月） ☆遵守状況 ☆ ☆ フォローアップ調査	○行動変容が見られなければ追加対応 ○要請先の見直し状況確認（3月） ・フォローアップ調査	
		裾切り基準の検討 ☆法案提出	ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施 規制的措置の導入	
	⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底	標準的な運賃・標準運送約款の見直し ○検討会取りまとめ（12月）	新たな標準的な運賃・標準運送約款の周知浸透・取組状況の適時フォローアップ	
(2) 物流の効率化				
① 即効性のある設備投資の促進	物流事業者・荷主企業における自動化・機械化の促進			

1. 政策パッケージに記載した各種施策のロードマップ〈続〉

施策名	2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
②物流GXの推進			
・モーダルシフトの強力な推進	モーダルシフト推進に向けた協議会での検討（7月～） ○協議会取りまとめ（11月）	取組状況の適時フォローアップ・目標見直し ☆フォローアップ ☆ ★（目標見直し） ☆ ☆ ☆ ☆	
	大型コンテナ等の導入促進		
	貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化の促進		
	内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化		
・省エネ化・脱炭素化等に資する車両や船舶の導入	EV車両の導入促進		
	ゼロエミッション船等の開発	実証運航	
	電気運搬船の開発・実証	普及等	
・物流施設等の省エネ化・脱炭素化	再生可能エネルギー設備等の導入促進		
	脱炭素型自然冷媒機器への転換促進		
・カーボンニュートラルレポートの形成の推進		カーボンニュートラルレポートの形成の推進	
③物流DXの推進			
・自動運転やドローン物流等	デジタルライフライン全国総合整備計画の策定	アーリーハーベストプロジェクト（デジタル情報配信道） 幹線道路や先行地域と隣接する地域へ拡大 アーリーハーベストプロジェクト（ドローン航路） 無人地帯を中心に、有人地帯にも拡大 アーリーハーベストプロジェクト（インフラ管理DX） 大規模都市等を中心に拡大	全国展開の促進
	自動物流道路の構築に向けた調査・検討	10年での実現を目指し、具体化に向けた検討	
	自動運航技術の進展に対応した国際ルール策定の主導	2030年頃までの本格的な商用運航を実現 ○国際ルール策定 ○国際ルール発効	

1. 政策パッケージに記載した各種施策のロードマップ〈続〉

施策名	2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
・自動配送ロボットを活用した物流DX	技術開発支援 サービスモデルの創出の支援		社会実装の推進
・トラック輸送・荷役作業等の効率化	バス予約システム等の導入促進 荷主・物流事業者のデータ連携を通じた 共同輸配送の促進 トラックデータ標準APIガイドラインの策定 事業者間遠隔点呼の先行実施	トラックデータ標準化・連 携利用の仕組み確立	本格運用
・内航海運におけるDX	船員の労働負荷軽減や効率的な運航管理に 資するシステム等の普及促進		
・港湾や空港における入退場の円滑化や手続の 電子化		AIターミナル技術の導入促進 AIターミナルの取組の深化に向けた 港湾における技術開発の推進 サイバーポートの推進 バス予約システム等の導入促進	
・フィジカルインターネット	2040年のフィジカルインターネットの実現に向けて、フィジカルインターネット・ロードマップの着実な実行		
④ 物流標準化の推進	官民標準物流化懇談会等における検討		
	○官民標準物流化懇談会（9月） ☆ ☆ ☆		☆ ☆ ☆ ☆
	☆パレット標準化推進分科会最終取りまとめ		
	○モーダル協議会取りまとめ（11月） ☆フォローアップ ☆ ★（目標見直し）		☆ ☆ ☆ ☆
	標準仕様パレットの活用促進		
パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化促進			
物流情報標準ガイドラインの活用促進			
大型コンテナ等の導入促進			

1. 政策パッケージに記載した各種施策のロードマップ〈続〉

施策名	2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
⑤ 物流拠点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	非常用電源等の導入促進		
	農産品等の流通網の強化 (中継共同物流拠点の整備、標準仕様パレット・トラック予約システム等の導入、モーダルシフト等)		
	貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化の促進		
・物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備	高規格道路整備による物流ネットワークの強化等		
	中継輸送拠点の整備等		
	SA・PAにおける大型駐車マスの拡充等		
	ETC専用化の推進		
	関連都市インフラの整備等の推進 ○土地利用転換に係る規制や手続の見直し(12月)		
	内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化 ☆次世代高規格ユニットロードターミナル検討会最終取りまとめ		
⑥ 高速道路のトラックの速度規制の引上げ	有識者検討会の開催 (7月～12月)	速度規制の引上げ ☆提言の取りまとめ(12月)	引上げの影響を見極めた上で、新たな車両開発等の状況変化が生じた際には更なる引上げを検討
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	大口・多頻度割引の拡充措置の継続		
	割引制度の厳格な運用		
⑧ 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上	道路情報の電子化推進		
	通行条件緩和に向けた 実地検証・試行		

1. 政策パッケージに記載した各種施策のロードマップ〈続〉

施策名	2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
⑨ ダブル連結トラックの導入促進	<p>ダブル連結トラックの導入促進</p> <p>ダブル連結トラックの運行路線の拡充に向けた調整</p> <p>物流総合効率化法に基づく出資制度創設に向けた検討</p>	<p>☆事業者のニーズを踏まえ拡充</p> <p>ダブル連結トラックに対応した駐車マスの整備</p> <p>高速道路IC近傍に立地した物流拠点施設の整備促進</p>	
⑩ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し		交通実態に応じたきめ細やかな取組の推進	
⑪ 地域物流等における共同輸配送の促進	<p>地域レベルのフィジカルインターネットの実現に向けた先進的な取組の推進</p> <p>荷主・物流事業者のデータ連携を通じた共同輸配送の促進</p> <p>物流総合効率化法に基づく出資制度創設に向けた検討</p> <p>物流事業者間の協業等を促進する方策の検討</p> <p>☆物流事業者間の協業促進に向けた周知広報等</p>	<p>地域の物流網の共同化・集約化を通じた共同輸配送の促進</p> <p>物流事業者間の協業等の促進</p>	
⑫ 軽トラック事業の適正運営や安全確保	<p>☆法案提出</p> <p>○貨物軽自動車運送事業適正化協議会における周知</p> <p>☆集中監査・指導の実施</p> <p>車両の共同使用に向けた検討</p> <p>○貨物軽自動車運送事業適正化協議会における協議</p>	<p>規制措置の導入</p> <p>安全対策の周知徹底</p> <p>車両の共同使用の具体化</p>	

1. 政策パッケージに記載した各種施策のロードマップ〈続〉

施策名	2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
⑬ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成	テールゲートリフター等の導入		
	大型免許等の取得促進		
	若年新人船員等の確保・育成の促進		
(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	業界・分野別の「自主行動計画」の作成		
	○ガイドライン策定（6月）	○計画の公表（12月） ☆遵守状況 ☆フォローアップ調査	☆
		裾切り基準の検討 ☆法案提出	規制的措置の導入
② 荷主・物流事業者の物流改善の評価・公表	評価制度の検討		
		○評価制度創設	評価制度の導入
③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組	ポイント実証等の取組		
			社会実装
④ 再配達率「半減」を含む再配達削減	ポイント実証等の取組		
	○再配達削減PR月間（4月）	☆	☆
		☆	☆
⑤ 物流に係る広報の推進	物流に係る広報の実施		
	○政府広報（9月）	○政府広報（2月）	

2. 施策の効果

「標準的運賃」の引上げによる賃上げ効果（推計）

「標準的運賃」の8%引上げを通じて波及する運賃改定の効果

これまで適正に収受しきれていない荷役作業の料金（積込み料・取卸し料）を収受できるようになる効果

大幅な賃上げを目指す

初年度賃上げ効果（推計）10%前後（約6~13%） ※次年度以降も効果拡大

政策パッケージの輸送力への効果（2030年度）

	輸送力試算		施策なし	施策あり(2024年度)	施策あり(2030年度)
	2024年度	2030年度			
	必要輸送力	100			
	施策なしケース	▲14			
荷待ち・荷役の削減	+4.5	+7.5	年間750時間	年間75時間削減	年間125時間削減
積載率向上	+6.3	+15.7	38%	40%	44%
モーダルシフト	+0.7	+6.4	524億トコ和	539億トコ和	667億トコ和
再配達削減	+3.0	+3.0	12%	6%	6%
その他(トラック輸送力拡大等)		+2.0			
	+14.5%	+34.6%			

令和5年補正予算・令和6年度当初予算案における政策パッケージ関係予算総括表

(参考)

総額【一般会計404億円、エネルギー対策特別会計506億円、自動車安全特別会計9億円、労働保険特別会計1億円、財政投融资322億円 他】

事項	会計種別	令和6年度当初予算案		令和5年度補正予算	
		一般会計	特別会計	一般会計	特別会計
合計		21億円 他	エネルギー対策 97億円 他 自動車安全 9億円 労働保険 1億円	383億円 他	エネルギー対策 409億円 他
(1) 商慣行の見直し		0.3億円 他	-	2億円 他	-
○荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減		-	-	(国) 0.7億円	-
○トラックGMENの設置等		(国) 0.3億円	-	(国) 1.5億円	-
○担い手の賃金水準の向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等		(経) 28億円の内数	-	(経) 8.3億円の内数	-
(2) 物流の効率化 ※この他に財政投融资322億円(当初122億、R5補正200億円を含む。)		21億円 他	自動車安全 9億円 他 エネルギー対策 97億円	336億円 他	エネルギー対策 409億円 他
○即効性のある設備投資の促進		-	-	(経)(国) 70億円+1000億円の内数	-
○物流GXの推進		(国) 5億円+2449億円の内数 他	(環) 97億円+70億円の内数 他	(国) 74億円+924億円の内数 他	(環) 409億円+62億円の内数
○物流DXの推進		(国)(経)(農) 13億円+2兆1183億円の内数 他	(経)(国)(環) 6億円+49億の内数 他	(経)(国) 81億円+1000億円の内数 他 ※再掲あり	-
○物流標準化の推進		(農) 18億円の内数 他	-	(国) 4億円	-
○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援		(国)(農) 2億円+2兆1183億円の内数 他	-	(国)(農) 84億円+2800億円の内数 他	-
○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		-	-	(国) 78億円	-
○特殊車両通行制度に関する見直し・利便性の向上		(国) 2兆1183億円の内数 他	-	(国) 90億円の内数	-
○ダブル連結トラックの導入促進		-	-	(国) 15億円 ※再掲あり	-
○地域物流等における共同輸配送の促進		(経) 4億円の内数	-	(国) 4億円 ※再掲あり	-
○軽トラック事業の適正運営や安全確保		-	(国) 1億円	-	-
○女性や若者等の多様な人材の活用・育成		(国) 1億円+66億円の内数	(国) 2億円	(国) 15億円+5億円の内数	-
(3) 荷主・消費者の行動変容		2億円の内数	労働保険 1億円 エネルギー対策 36億円の内数	45億円 他	エネルギー対策 2億円の内数
○再配達率「半減」を含む再配達削減		-	-	(国) 45億円	-
○物流に係る広報の推進		(環) 2億円の内数	(環)(厚) 1億円+36億円の内数	(国)(環) 0.4億円+4億円の内数	(環) 2億円の内数