

イノベーションや地域の課題に応えるラストワンマイル配送の実現

令和 5 年 4 月 6 日
国土交通省自動車局

目次

1. 背景	2
2. 貨物軽自動車運送事業における軽乗用車の活用	4
3. 貨客混載の実施区域の見直し	7
4. 繁忙期通達の利用実態調査	10
5. 「2024年問題」への対応に向けた動き	14

1. 背景

令和4年4月の規制改革推進会議における議事概要

軽貨物事業の規制緩和

- **乗用軽自動車でも軽貨物事業を行うことができるよう規制を見直していただきたい。**

貨客混載

- **例えば、過疎地周辺部や郊外のニュータウン等でも貨客混載のニーズがあるのではないか。現行の「過疎地域で人口3万未満」という対象地域の制限を撤廃すべき。**

繁忙期通達の活用

- **ニーズの多様化を踏まえ、国が繁忙期を一律に指定する規制の在り方を見直すべき。**

『規制改革実施計画』（令和4年6月7日閣議決定）

- **貨物軽自動車運送事業で使用できる車両が軽貨物車に限られている運用について、軽乗用車の使用を可能とする検討に着手し、結論を得次第、速やかに必要な措置を講ずる。**
- 一定の過疎地域を対象に認められている、タクシー事業者等が貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）の許可の取得により荷物の有償運送を可能とする**貨客混載の制度**について、**現行制度下ではカバーできない具体的なニーズ等について調査を行い、対応を検討し、結論を得次第、速やかに必要な措置を講ずる。**
- 令和3年9月1日に施行した「年末及び夏期等繁忙期におけるトラック輸送対策について」（平成15年2月14日自動車交通局貨物課長通達。以下本項において「通達」という。）に基づき、貨物自動車運送事業者による**自家用自動車の有償運送を繁忙期に認める制度**について、**輸送の安全性確保等を前提に、令和4年度に実施する現行通達の運用状況（事故や法令違反の状況等）のモニタリング結果や先に実施したラストワンマイル配送のニーズ調査の結果等を踏まえ、必要な措置について検討し、結論を得る。**








2. 貨物軽自動車運送事業における軽乗用車の活用

貨物軽自動車運送事業における軽乗用車の活用

概要

- 軽自動車(下記表参照)で貨物運送事業を始めるときは、運輸支局への届出が必要
- 軽自動車は、輸送能力や行動範囲が限られているため、許可が必要な貨物自動車運送事業よりも緩やかな規制(1両からでも可能)
- これまで、最大積載量の記載のある車両に限って認めてきたが、関係者からの要望や「規制改革実施計画」を踏まえ、軽乗用車についても、貨物軽自動車運送事業の用に供することを可能とし、届出の受理の取扱いを規定した通達を発出(令和4年10月24日)

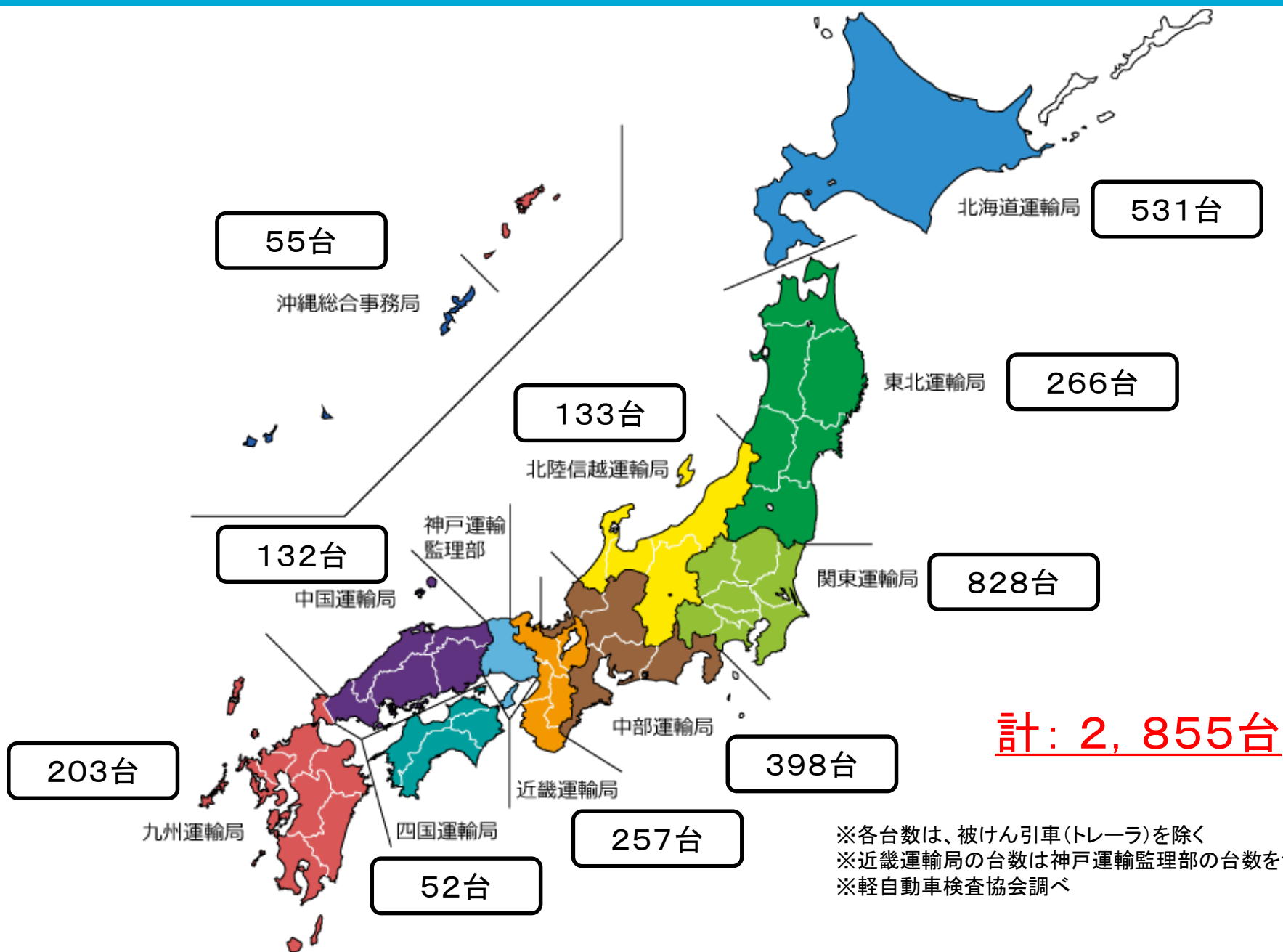
車種別表

排気量	~125CC	125CC超~	~660CC	660CC超~
種別	徒歩 			
	自転車 	二輪 	軽自動車(貨物) 	登録自動車(貨物) 
	原動機付自転車 		軽乗用車 	
許可等	許可等不要	貨物軽自動車運送事業(届出)		一般貨物自動車運送事業(許可)

通達における主な規定

- 積載できる貨物の重量は、乗車定員から乗車人数を控除した数に55を乗じた重量(単位キログラム)以内とする
- 届出を受理した際に、過積載による運行や有償旅客の運送をしてはならない旨周知及び指導する
- 届出を受理した際に、事業者自らが過労運転の防止や運転者の酒気帯びの有無の確認等の運行管理を適切に行うことについて指導する
- 車検証の記載事項のうち、「自家用又は事業用の別」は「事業用」、「用途」は「乗用」とする

規制緩和後の活用状況について(令和5年2月末時点)



※各台数は、被けん引車(トレーラ)を除く
※近畿運輸局の台数は神戸運輸監理部の台数を含む
※軽自動車検査協会調べ

3. 貨客混載の実施区域の見直し

貨客混載制度の実施区域の見直し

- 現在、貨客混載の実施については、乗合バス事業者は全国において、また、貸切バス事業者、タクシー事業者及びトラック事業者は過疎地域又は過疎地域とみなされた区域であって、人口3万人に満たない市町村（以下単に「過疎地域※」という。）において認められているところ、令和3年4月に、複数の地方公共団体より、スーパーシティ提案の枠組みを通じて本制度の見直しに関する提案がなされた。
- これらの提案については、国家戦略特区ワーキンググループ（令和4年9月26日開催）等で議論を行ってきたところ、「国家戦略特区において取り組む規制改革事項等について」（令和4年12月22日国家戦略特別区域諮問会議決定）において「貨客混載に係る現行制度下ではカバーできない具体的なニーズ等について、全国的なアンケート調査等を踏まえ対応を検討し、2022年度中に結論を得て、2023年度に速やかに必要な措置を講ずる」こととされた。
- 今般、調査を踏まえ、過疎地域以外においても貨客混載の実施に係る具体的なニーズが一定程度確認できたことから、貨客混載の実施区域の見直し等の措置を講ずることとする。
（通達発出：令和5年5月、通達施行：令和5年6月（予定））

（※）過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法（令和3年法律第19号）に基づくもの

制度改正前

【乗合バス】



貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能

※350kg未満の荷物を運ぶ場合は、道路運送法第82条に基づき許可不要

【貸切バス】



貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能

過疎地域に限る

【タクシー】



貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能

過疎地域に限る

【トラック】



旅客自動車運送事業の許可を取得した上で、旅客を運ぶことが可能

過疎地域に限る

制度改正（案）

【乗合バス】



貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能

350kg未満の荷物を運ぶ場合は、道路運送法第82条に基づき許可不要

【貸切バス】



貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能

全国で実施可能とする※

【タクシー】



貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能

全国で実施可能とする※

【トラック】



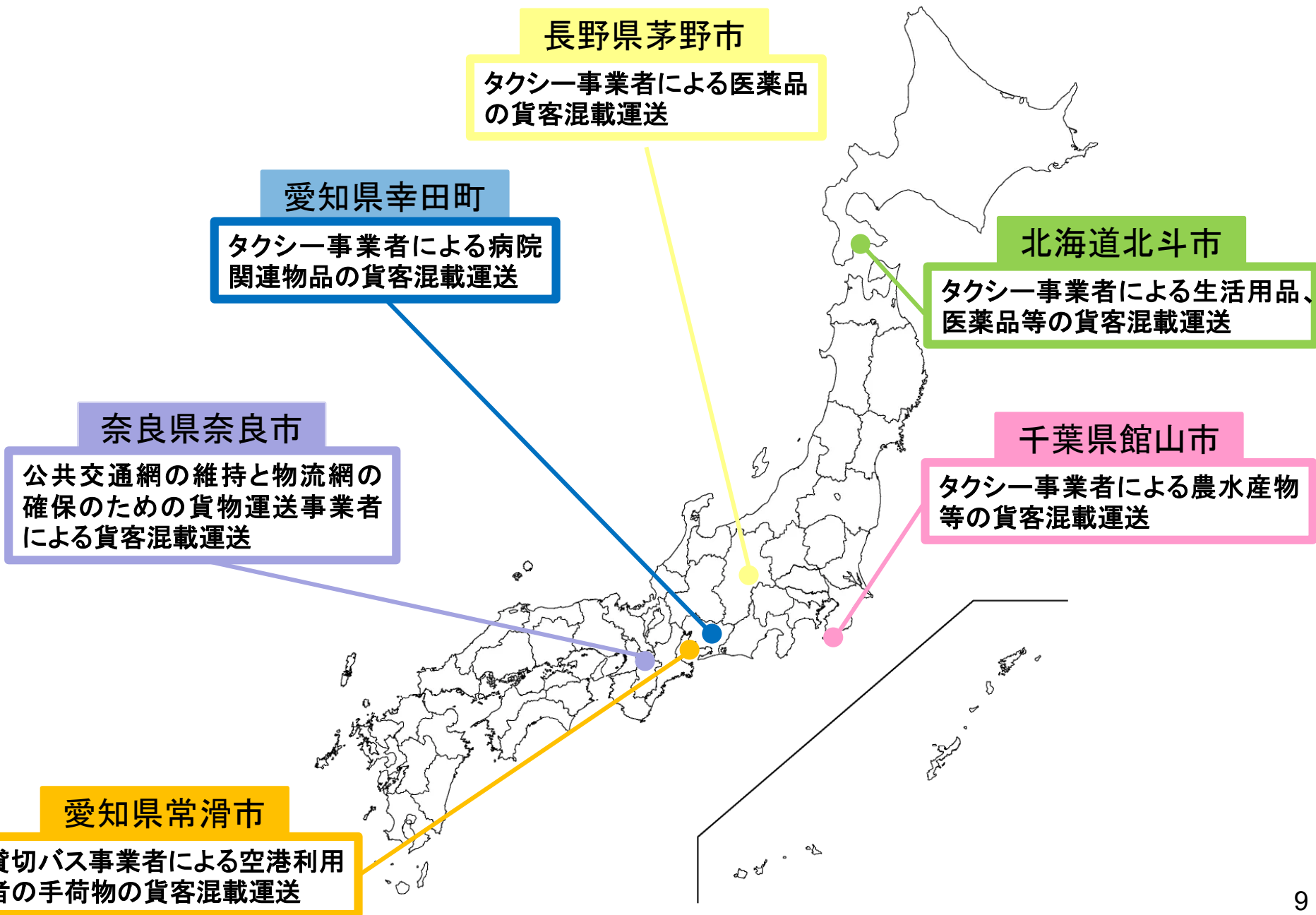
旅客自動車運送事業の許可を取得した上で、旅客を運ぶことが可能

全国で実施可能とする※

（※）ただし、貸切バス事業者若しくはタクシー事業者による貨物の運送又はトラック事業者による旅客の運送について、発地及び着地がいずれも過疎地域以外となる場合は、以下に掲げる者による協議が整っていることを許可に付す条件とする。

- ①関係する地方公共団体
- ②地域の交通網の維持の観点から旅客自動車運送事業者及び旅客をそれぞれ代表し得る者
- ③地域の物流網の維持の観点から貨物自動車運送事業者及び荷主をそれぞれ代表し得る者

過疎地域以外における貨客混載の実施に係る具体的なニーズ



4. 繁忙期通達の利用実態調査

制度

- 輸送需要が極端に増大し、**事業用自動車のみでは輸送力の確保が困難**となる年末年始・夏季等の繁忙期に限り、許可を得たトラック事業者が運行・労務管理などの安全指導を行うことを前提に、**自家用車の活用を例外的に許可**。
- 令和3年9月1日、ネット通販事業等による宅配貨物量の変化を踏まえ、対象時期を見直すとともに、申請手続きの合理化、使用される自家用車の管理の厳格化（原則ラストワンマイル配送のみ、台数制限、運送事業者による報告義務、ペナルティの新設等）等のため、通達（※）改正を実施。
 ※『年末年始及び夏季等繁忙期におけるトラック輸送対策について』（平成15年2月14日国自貨第91号）

改正概要

項目 改正後 ・改正前	許可の期間	申請手続	法令違反等への対応
改正前	<ul style="list-style-type: none"> 以下の時期について活用 (平均的な利用日数：60日) (時期) 年末年始 11/10～1/10 夏 期 6/1～8/31 秋 期 9/1～11/30 	<ul style="list-style-type: none"> それぞれの時期ごとに都度申請が必要 許可後の運送実績に関する報告なし 	<ul style="list-style-type: none"> 悪質な違反・事故等が生じても特段のペナルティなし
改正後 (令和3年9月)	<ul style="list-style-type: none"> 以下の時期について一車両当たり90日の稼働日を任意で選択し活用 (時期) 春期 3/10～3/31 4/20～4/30 5/6～5/15 夏期 6/15～8/12 秋期 8/13～11/9 年末 11/10～12/31 	<ul style="list-style-type: none"> 一度で1年間の申請が可能 翌年2月までに運送実績を報告 	<ul style="list-style-type: none"> 悪質な違反や社会的に影響のある事故があった場合、直ちに許可証の返納 また、上記の場合や、稼働日が90日を超えた場合、事故等の事実を隠滅した場合には翌年の許可を行わない

繁忙期通達の利用実態調査(令和4年度)【概要】

- 令和3年9月に施行した改正後の繁忙期通達の運用状況を把握するため、令和4年度に自家用有償運送の許可申請を行った運送事業者(500者)を対象としたアンケート調査を実施
- 調査期間：令和5年2月16日～3月7日
- 調査方法：調査委託事業者を通じた、Webアンケート
- 調査対象事業者：令和4年度に自家用有償運送の許可申請を行った運送事業者(500者)
- 今後、調査対象事業者の一部を抽出し、深掘りのためのヒアリング調査を実施する予定

アンケート調査

<調査項目>

○各期間における稼働状況

- ・稼働期間及び台数
 - ・輸送品目
 - ・輸送区間
- 等

○運転者に対する健康管理・研修

日常的に運送業務を行っていない者に対する

- ・健康管理の有無
 - ・研修(法令遵守、事故防止等)の有無
- 等

○事故等の発生状況

○現行の繁忙期通達に対する意見

- ・利用期間の拡大
- 等



ヒアリング調査

<対象>

アンケート調査において、現行の繁忙期通達に対する具体的な意見を行った運送事業者等

<調査項目>

○車両・車庫の確保主体等

- ・車両の確保主体(委託元 or 委託先)
 - ・車両の整備主体(委託元 or 委託先)
 - ・車庫の確保主体(委託元 or 委託先)
- 等

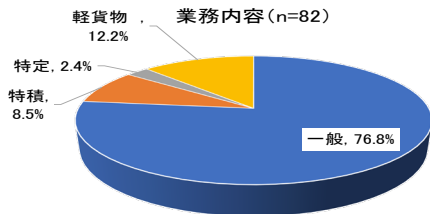
○利用期間の拡大ニーズ

- ・利用期間の拡大を求める具体的な時期
 - ・利用期間の拡大によって輸送したい品目
- 等

調査の結果等を踏まえ、必要な措置について検討し、令和5年度できるだけ早期に結論を得る

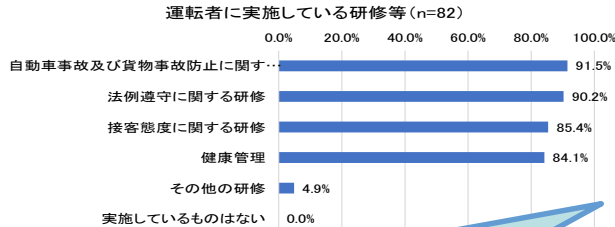
- 調査期間：令和5年2月16日～3月7日
- 調査対象事業者：令和4年度に自家用有償運送の許可申請を行った運送事業者（500者）
- 回答数：82件

業務内容



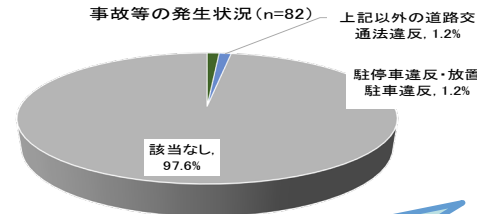
○回答した事業者の3/4が一般貨物自動車運送事業者

運転者を実施している研修等



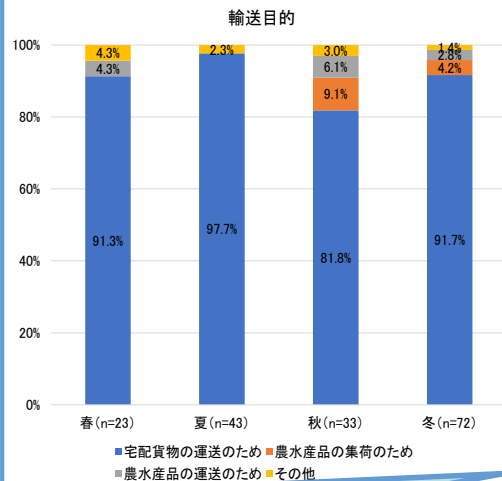
○回答した事業者すべてが、運転者に対し何らかの研修や健康管理等を実施していると回答

事故等の発生状況



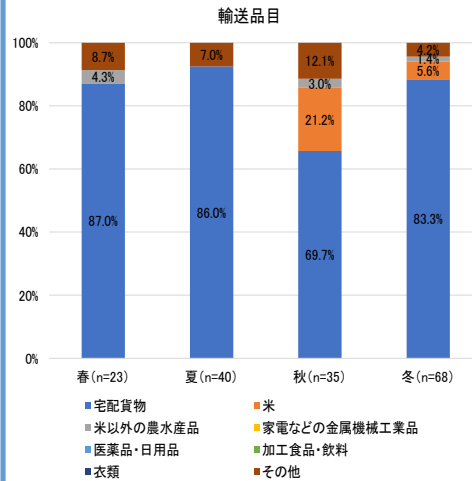
○一部、駐停車違反があったが、ほとんどの事業者において事故等は発生していない

輸送目的



○全期を通して宅配貨物の運送が多くを占めているが、春期・秋期・冬期においては農水産品の出荷及び運送にも活用されており、特に秋期は米が多く運送されている。

輸送品目



新たに活用したい期間

- 1/10～2/28：降雪(大雪)時、高速道路含む幹線道路閉鎖により貨物の遅延が発生した場合 (品目：宅配貨物)
- 4/1～4/20、5/1～5/5：(品目：肥料(農作業用))
- 4/10～5/10：水稲苗の配送(播種施設から青苗へ育てる施設へ)がこの期間限定で行われる。クレーン車でなければ運べない荷物であり、台数もそれなりに必要 (品目：米以外の農水産品)
- 12/1～12/31：ギフトの需要が増加するため (品目：宅配貨物)

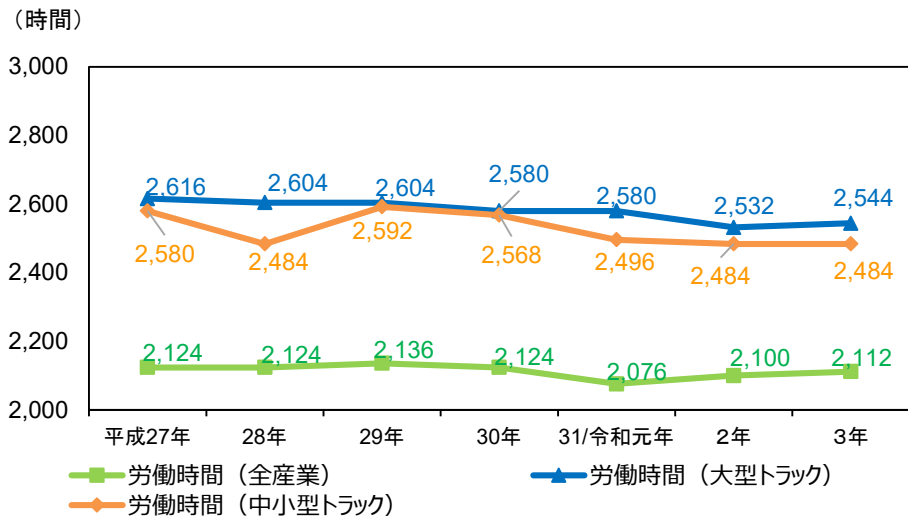
意見・要望

- 使用期間(90日)をもう少し延ばしてほしい。
- 現行の期間では春の農作業の肥料の配送がまったくできず困っているため、秋期同様、春期は3/10～5/15にしてほしい。指定の期間に配達しようと頑張っても雪解けが進まない、倉庫の事情等、農家側の事情もあるために配達が進まない。

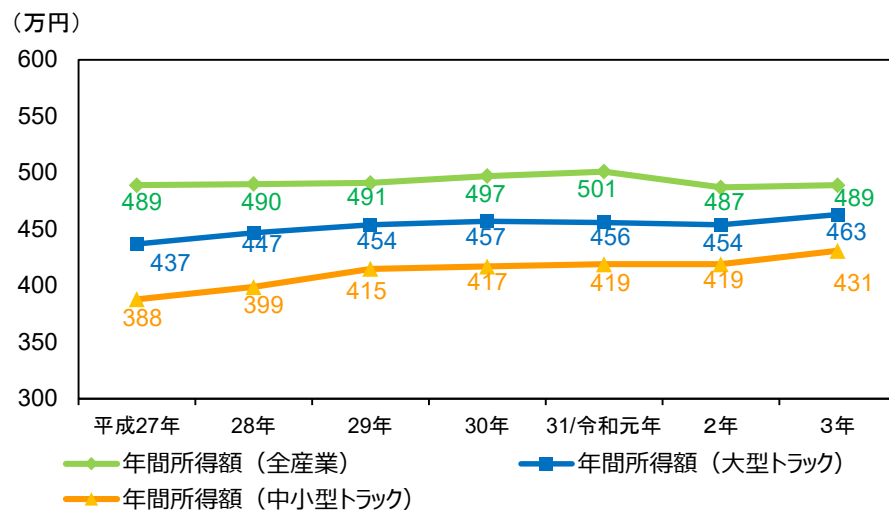
5. 「2024年問題」への対応に向けた動き

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

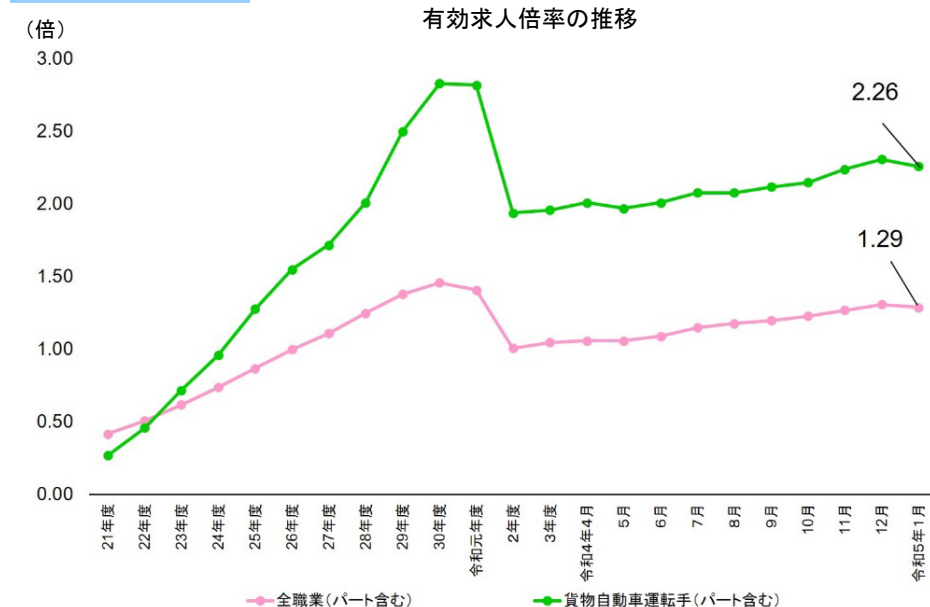
①労働時間 全職業平均より約2割(300h~400h)長い。



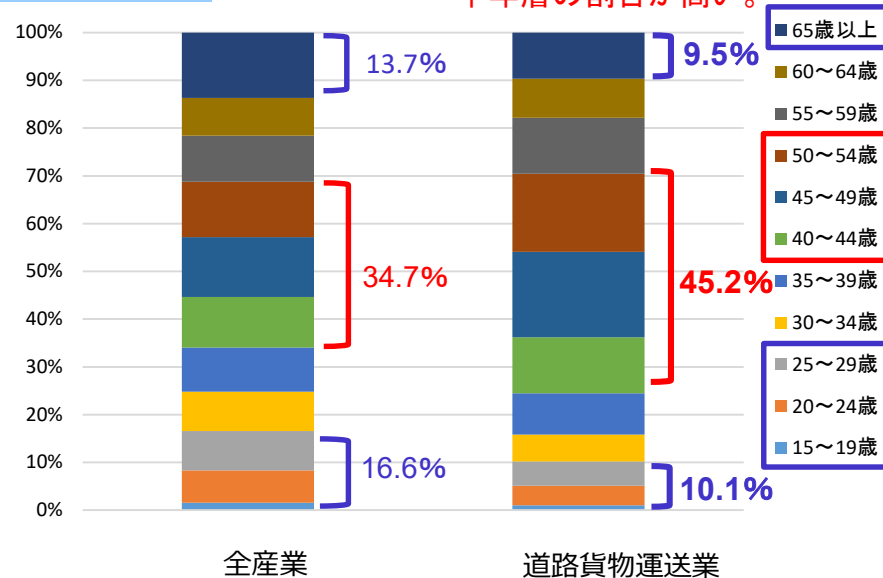
②年間賃金 全産業平均より5%~10%(20万~50万円)低い。



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。

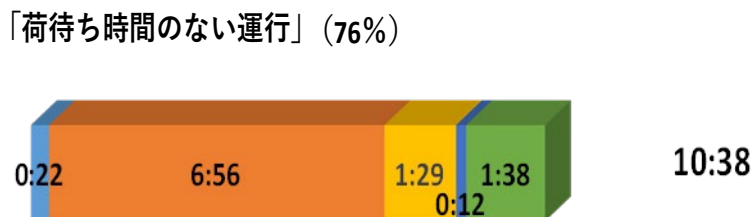
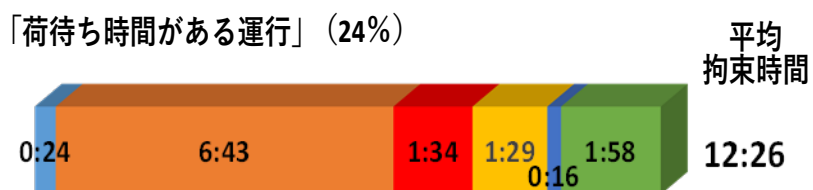


(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

トラックドライバーの労働条件

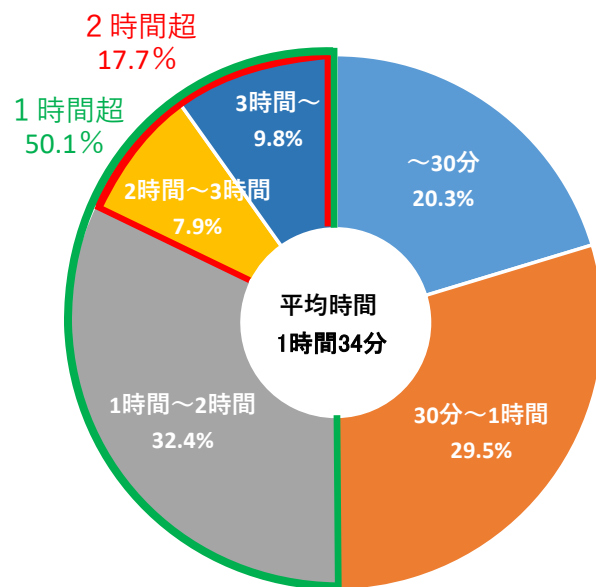
- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

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)

平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月1日）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示**」（**貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象**）により、拘束時間、運転時間等が強化される。

○主な改正内容

	現 行	改正後
時間外労働規制 （労働基準法）	なし	960時間 （原則、年720時間）
拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示）	【1日あたり】 原則 13時間 以内、最大 16時間 以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 293時間 以内。ただし、労使協定により、 年3516時間 を超えない範囲内で、 320時間 まで延長可。	令和6年4月～ 【1日あたり】 ・ 原則 13時間 以内、最大 15時間 以内。 ・ 長距離運行は週2回まで16時間 ※ 14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 年3300時間 、 284時間 以内。ただし、労使協定により、 年3400時間 を超えない範囲内で、 310時間 まで延長可。

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**、**国土交通大臣による荷主への働きかけ等**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

標準的な運賃

- 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、運転者について全産業並みの給与、車両の更新期間5年、一般的な利潤(自己資本金の10%)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。

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

※標準的な運賃の届出率 53.5% (令和5年2月末時点)

荷主対策の深度化

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

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

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

働きかけ

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

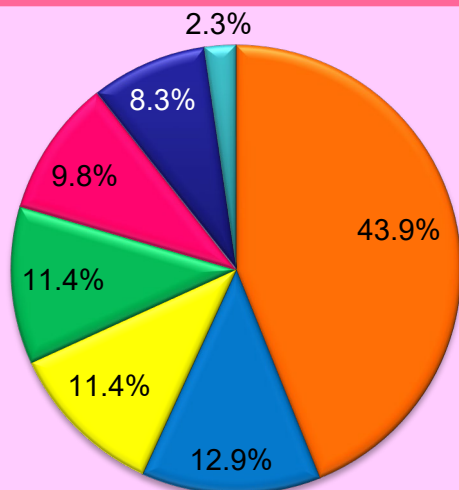
要 請

要請してもなお改善
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為が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

荷主起因の違反原因行為の割合



- 長時間の荷待ち
- 依頼になかった附帯業務
- 過積載運行の要求
- 運賃・料金の不当な据置き
- 無理な配送依頼
- 拘束時間超過
- 異常気象時の運行指示

「働きかけ」等を実施した荷主数

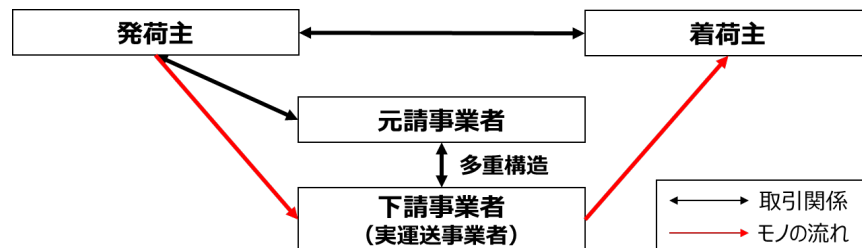
対応内容	荷主数
要 請	3
働きかけ	78

※令和5年3月31日現在

人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働規制（物流の「2024年問題」）、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響を踏まえ、**着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとする**ための検討会を開催。（事務局：経産省・国交省・農水省）

■ 論点

1. 労働時間規制による物流への影響
2. 物流の危機的状況に対する消費者や荷主企業の理解が不十分
3. 非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化
（発荷主～物流事業者、元請事業者～下請事業者、発荷主～着荷主）



4. 着荷主の協力の重要性
5. 物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進に向けた環境整備

■ スケジュール（想定）

- 2022年9月に第1回を開催。
- 2023年2月に中間とりまとめ。
- 2023年夏頃に最終とりまとめ。（予定）

<委員> ◎は座長

大島 弘明	株式会社N X総合研究所 取締役
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	アクセンチュア株式会社 製造・流通本部 マネジング・ディレクター
河野 康子	一般財団法人日本消費者協会理事
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
◎根本 敏則	敬愛大学 経済学部 教授
二村真理子	東京女子大学 現代教養学部 教授
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
矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部 教授

<事務局>

経済産業省	商務・サービスグループ物流企画室
国土交通省	総合政策局 物流政策課
国土交通省	自動車局 貨物課
農林水産省	大臣官房新事業・食品産業部食品流通課

- 人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働規制（「2024年問題」）、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響を踏まえ、着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとするため、2022年9月から検討会を開催。（事務局：経産省 国交省 農水省）
- 同検討会では、2月8日に概要以下の**中間とりまとめ**を公表。今後、2023年夏頃に**最終とりまとめ**予定。

【労働時間規制等による物流への影響】

- 具体的な対応を行わなかった場合には、**2024年度には約14%（4億トン相当）の輸送能力が不足**する可能性。
- その後もドライバー数減少が見込まれ、**2030年度には約34%（9億トン相当）の輸送能力が不足**する可能性。

【基本的な考え方】

- これまで策定してきたガイドライン等について、**インセンティブ**等を打ち出して有効に機能するようにするとともに、類似の法令等を参考に、**規制措置等、より実効性のある措置**も検討すべき。
- その検討に当たっては、物流事業者が提供価値に応じた**適正対価**を収受するとともに、物流事業者、荷主、経済社会の「**三方良し**」を目指す。

【最終とりまとめに向けて検討する事項】

1. 荷主企業や消費者の意識改革

- 物流に係る広報の推進
- 物流改善の取組が評価される仕組み
- 経営者層の意識改革を促す措置
- 消費者に求められる役割

2. 物流プロセスの課題の解決

- 労働時間削減に資する措置（待機時間、荷役時間等の削減）
- 物流の平準化を図る措置（納品回数減少、リードタイム延長等）
- 運賃の適正収受に資する措置（契約条件明確化、多重下請の是正等）
- 物流コスト可視化
- 荷主への働きかけ、標準的な運賃に係るトラック法の延長等所要の対応
- トラックドライバーの賃金水準向上

3. 物流標準化・効率化推進

- 省力化・自動化の推進
- デジタル技術を活用した共同輸配送・帰り荷確保等
- 物流の平準化を図る措置（再掲）
- 官民連携による物流標準化の推進
- 物流拠点のネットワークの形成等
- モーダルシフト推進
- 車両・施設等の省エネ化・脱炭素化の推進
- その他生産性向上を図るための措置

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、関係行政機関の緊密な連携の下、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・開催。**



<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

■ 総理発言のポイント

- 荷主・物流事業者間等の商慣行の見直しと、物流の標準化やD X・G X等による効率化の推進により、物流の生産性を向上するとともに、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べく、抜本的・総合的な対応が必要。
- 1年以内に具体的成果が得られるよう、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめること。

※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求めるものとする。