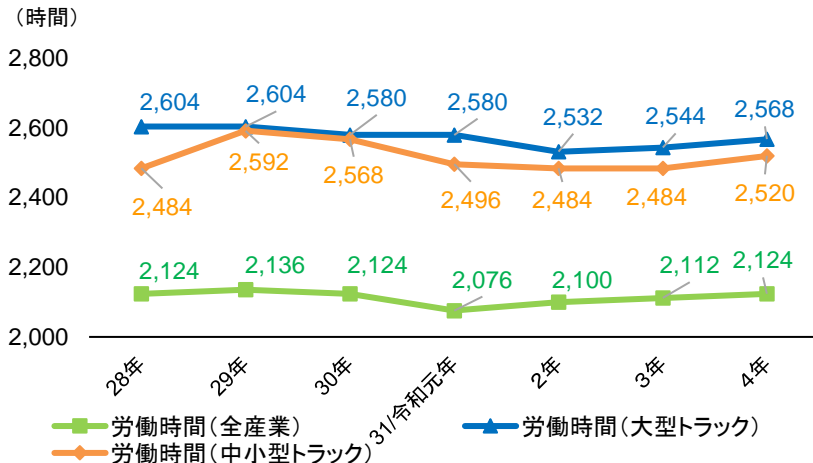


## トラック運送事業の現状について

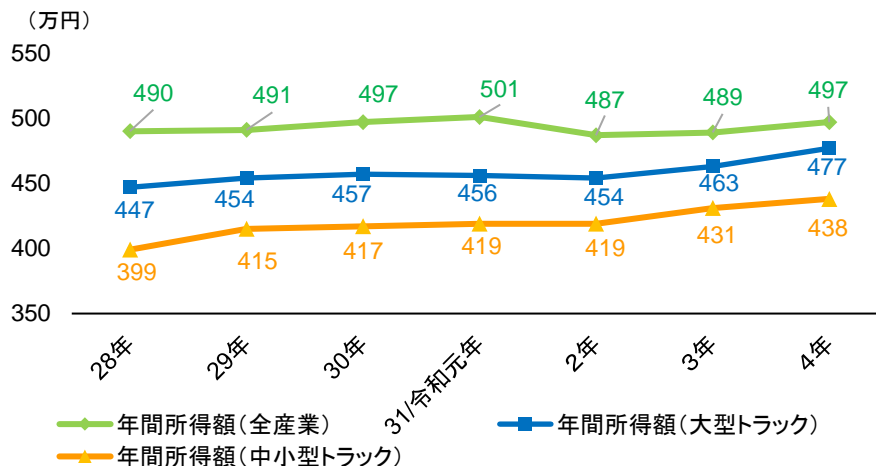
---

国土交通省関東運輸局

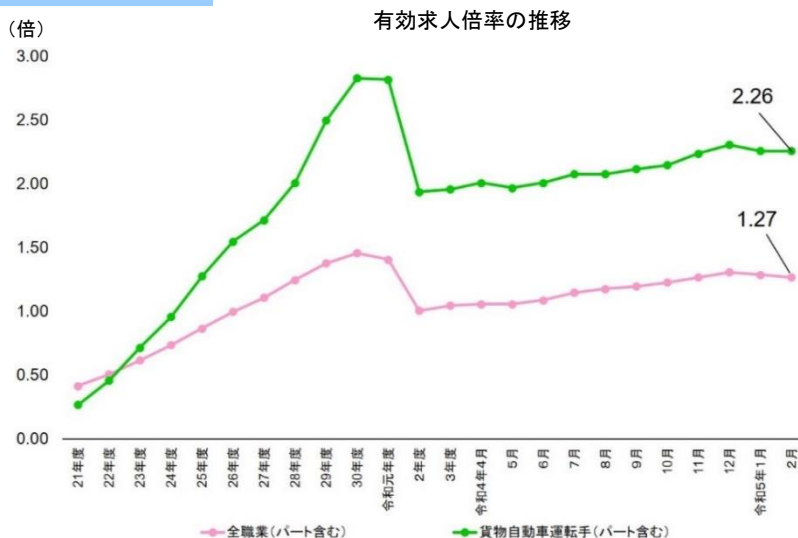
## ①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



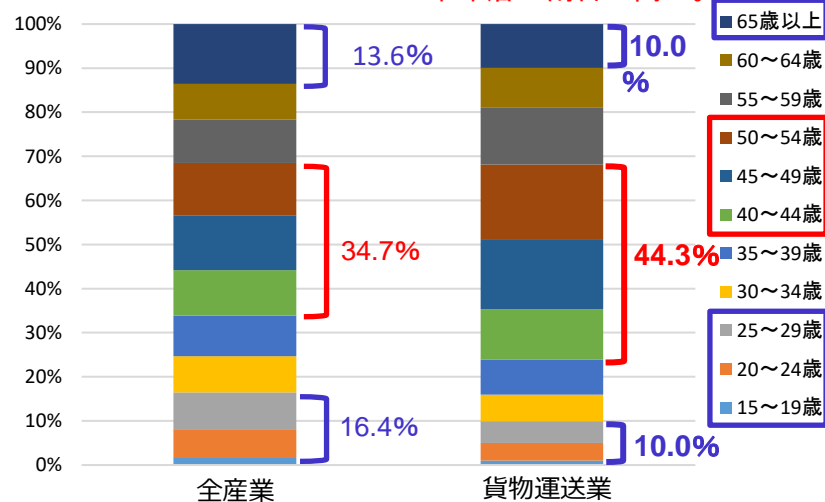
## ②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



## ③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



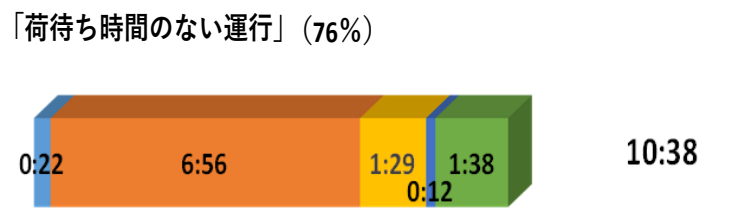
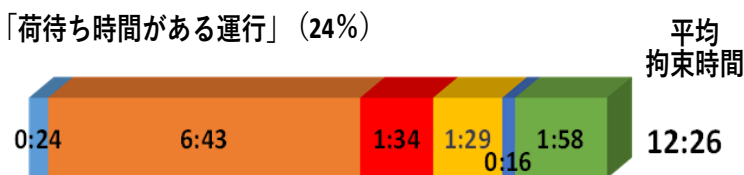
## ④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



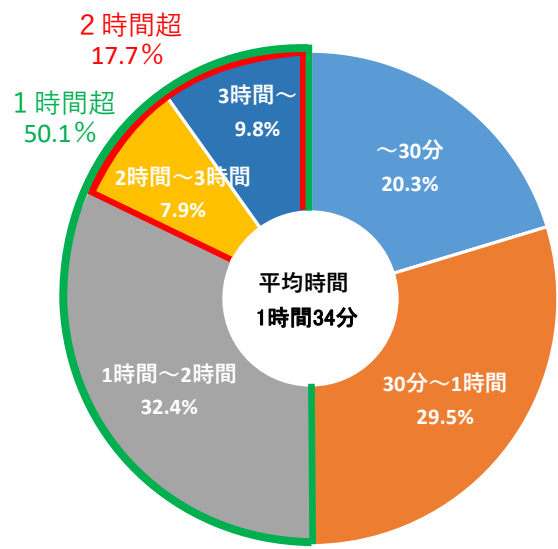
(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

- 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)



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)

【成立: 令和5年6月14日、公布・施行: 令和5年6月16日】

## 改正の目的

- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制を見据え、平成30年の議員立法において時限措置として、「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度を創設
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ば
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「標準的な運賃」や「働きかけ」等の制度を継続的に運用することが必要

## 改正の概要

**現行** 【時間外労働規制が適用される(令和6年3月)までの時限措置】

### 荷主対策の深度化

トラック事業者の法令遵守に係る国土交通大臣による荷主への働きかけや要請等の規定

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

### 標準的な運賃

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の「標準的な運賃」制度(令和2年4月告示)  
⇒セミナーや各種協議会による周知・浸透

**改正後**

上記について「当分の間」の措置とする

# 「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日  
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、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の働き方改革に関する法律が2024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、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **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、**(1) 商慣行の見直し、(2) 物流の効率化、(3) 荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**(※)も含め確実に整備。

## 1. 具体的な施策

### (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（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制措置等の導入(※)
- 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 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制措置等の導入(※)
- 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GMN**（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**等の取組み(※)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

### (2) 物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資**の促進（バス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック**速度規制（80km/h）**の引上げ
- 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
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進(※)
- ⑫ **軽トラック事業**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(※)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

### (3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制措置等の導入(※)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

## 2. 施策の効果（2024年度分）

	(施策なし)	(施策あり)	(効果)
・ 荷待ち・荷役の削減	し時間	→ 2時間×達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% ×達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			<b>合計：14.3ポイント</b>

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

## 3. 当面の進め方

### 速やかに実施

- ・ 2024年における規制措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

### 2023年未まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

### 2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制措置の具体化

2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

# 物流の適正化・生産性向上に向けた 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン(概要)

## 1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

### (1) 実施が必要な事項

- ・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
- ・荷待ち・荷役作業等時間  
2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・物流管理統括者の選定
- ・物流の改善提案と協力
- ・運送契約の書面化 等

### (2) 実施することが推奨される事項

- ・予約受付システムの導入
- ・パレット等の活用
- ・検品の効率化・検品水準の適正化
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・荷役作業時の安全対策 等

## 2. 発荷主事業者としての取組事項

### (1) 実施が必要な事項

- ・出荷に合わせた生産・荷造り等
- ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

### (2) 実施することが推奨される事項

- ・出荷情報等の事前提供
- ・物流コストの可視化
- ・発送量の適正化 等

## 3. 着荷主事業者としての取組事項

### (1) 実施が必要な事項

- ・納品リードタイムの確保

### (2) 実施することが推奨される事項

- ・発注の適正化
- ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

## 4. 物流事業者の取組事項

### (1) 実施が必要な事項

- 共通事項
  - ・業務時間の把握・分析
  - ・長時間労働の抑制
  - ・運送契約の書面化 等
- 個別事項(運送モード等に応じた事項)
  - ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握
  - ・トラック運送業における多重下請構造の是正
  - ・「標準的な運賃」の積極的な活用

### (2) 実施することが推奨される事項

- 共通事項
  - ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
  - ・賃金水準向上
- 個別事項(運送モード等に応じた事項)
  - ・倉庫内業務の効率化
  - ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進
  - ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等

## 5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

- 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来年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、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- その他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

## 1. 物流の効率化

### ○即効性のある設備投資・物流DXの推進

- ・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
- ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等
- ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等

### ○モーダルシフトの推進

- ・鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
- ・31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進

### ○トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

- ・荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等により、快適で働きやすい職場環境の整備を促進
- ・労働生産性の向上に資する車両を運転するための免許の取得等のトラック運転手のスキルアップを支援

### ○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

- ・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）
- ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進
- ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進
- ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化
- ・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における大型車駐車マスの拡充や駐車マস্য約制度の導入などの取り組みの推進

### ○標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進

### ○燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）

### ○高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続

### ○道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

## 2. 荷主・消費者の行動変容

### ○宅配の再配達率を半減する緊急的な取組

- ・ポイント還元を通じ、コンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配達日時等の指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施

### ○政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

## 3. 商慣行の見直し

### ○トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）

- ・荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」等の集中実施、国土交通省及び荷主所管・法執行行政機関による連携強化

### ○現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）

### ○適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

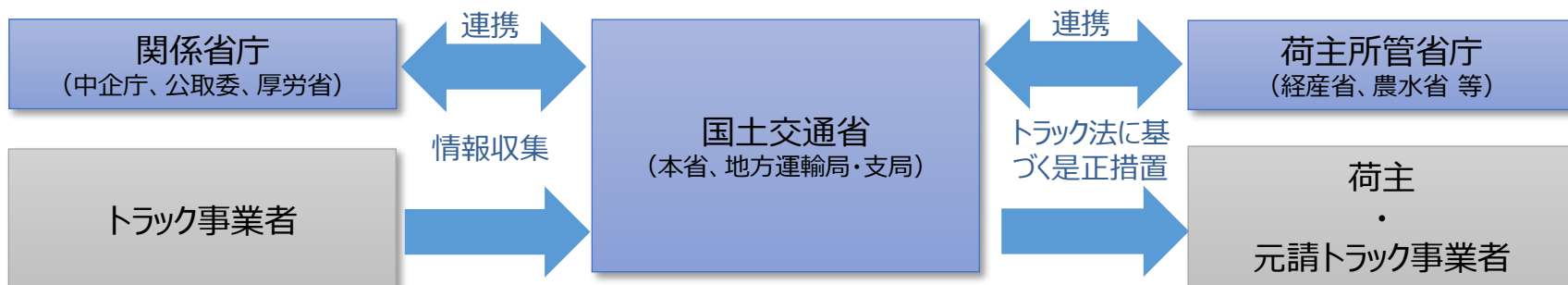
- ・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
- ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
- ・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

# トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化

- **トラックドライバー**は、労働時間が長く、低賃金にあることから、**担い手不足が喫緊の課題**。
- 働き方改革の一環として、2024年4月からドライバーに**時間外労働の上限規制（年960時間）**が適用されるが、これによる**物流への影響が懸念（「2024年問題」）**。
- 国土交通省では、**貨物自動車運送事業法に基づく荷主等への「働きかけ」「要請」**等による**是正措置**を講じてきたが、2024年問題を前に、**強力な対応が必要**。
- このため、新たに**「トラックGメン」を設置することで荷主等への監視体制を緊急に強化し、荷主対策の実効性を確実なものに**。

⇒ **令和5年7月21日、162名体制※で本省及び地方運輸局等に設置**

※緊急増員80名（本省2名、地方運輸局等19名、運輸支局等59名）、既存定員との併任等82名（本省13名、地方運輸局等16名、運輸支局等53名）



## トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し  
情報収集力を強化（2023年度～）

トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」  
制度※の**執行力を強化**（2023年度～）



# トラックGメンの活動について

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和5年10月6日  
物流・自動車局  
貨物流通事業課

## 「トラックGメン」躍動！

～発足からこれまでの活動実績と関係行政機関との連携強化について～

- 国土交通省では、トラック運送事業における適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の監視を強化するため、本年7月、全国162名からなる「トラックGメン」を創設しました。
- 「トラックGメン」は、発足後、トラック事業者への積極的な情報収集を行い、悪質な荷主に対し、法に基づく「働きかけ」や「要請」を行っています。
- 「トラックGメン」発足から約2ヶ月で、「働きかけ」の件数が昨年度1年間に比べて4倍強となるなど、成果をあげています。
- 10月からは、他の関係機関と合同ヒアリングを実施するほか、11月・12月を「集中監視月間」と位置づけ、一層監視を強化します。

### <活動実績>

- トラックGメン発足後(7/21～9/29)の実績は、**貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」を120件、「要請」を5件実施し、発足前の実施状況と比べ、大幅な伸び**を示しており、違反原因行為※の解消に向けて、迅速な対応が図られています。(別添「トラックGメンの活動実績グラフ」参照)

※ 荷主都合による恒常的な長時間の荷待ちや運賃・料金の不当な据置きなどの行為。

### <今後の動き>

#### 【荷主に対する関係行政機関との合同ヒアリング】(10月～)

- 今月から、**国土交通省と厚生労働省の「荷主特別対策担当官」をはじめとする関係行政機関の地方実施機関(経済産業局、農政局、労働局)と連携し、荷主企業に対し、合同でヒアリング**を行ってまいります。

#### 【「集中監視月間」の実施】(11月及び12月)

- 国土交通省では、現在、**全トラック事業者に対し、荷主による違反原因行為の実態を把握するための調査を実施**しており、これまでにトラックGメンが収集した情報や調査結果等を照らし合わせ、**来る11月～12月を「集中監視月間」と位置付け、悪質な荷主に対し、その状況に応じ、法に基づく「働きかけ」、「要請」、「勧告・公表」といった措置を講じて**まいります。

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和5年11月7日  
物流・自動車局  
貨物流通事業課

## トラックGメンによる荷主等への監視体制をさらに強化

～ 「集中監視月間」スタート！ ～

- 国土交通省では、「トラックGメン」創設(本年7月)以降、トラック事業者への積極的な情報収集のほか、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」などを全国で実施しています。
- 9月～10月にかけて実施した全トラック事業者を対象にした調査では、長時間の荷待ちや運賃・料金の不当な据置きなどを強いる荷主等の情報が多数寄せられました。
- これらを基に、11月・12月を「集中監視月間」と位置付け、悪質な荷主等に対して、「要請」「勧告・公表」を実施し、監視を強化してまいります。

### <集中監視月間における取組>

#### 【悪質な荷主等の監視強化】

- **全トラック事業者を対象にした調査結果(速報)※**やこれまで入手した情報を基に、悪質な荷主等に対し、「**要請」「勧告・公表**」を行い、早急な是正を促してまいります。  
※ 参考1「全トラック事業者を対象にした調査結果(速報)」を参照

#### 【関係行政機関との連携強化】

- 厚生労働省の**荷主特別対策担当官**や中小企業庁の**下請Gメン**等と連携し、荷主やトラック事業者への**合同ヒアリング**を実施してまいります。

#### 【情報収集の強化】

- これまでの「**要請**」事例※を示しつつ、プッシュ型情報収集を実施し、全国の**トラック事業者や労働組合、地方適正化事業実施機関**からの悪質な荷主等に係る**情報収集**を強化してまいります。  
※ 参考3「要請事例」を参照

(参考)トラックGメンの活動実績(令和5年10月末時点)

貨物自動車運送事業法附則に基づく「働きかけ」を**251件(166件)**、「要請」を**10件(6件)**※実施  
( )内の数字は、トラックGメン発足後(R5.7.21～)の累積実施件数。月当たりの平均実施件数は、発足前の**1.8件から57件と大幅に増加**。

※ 参考2「働きかけ・要請実施件数(令和5年10月末時点)」及び参考3「要請事例」を参照

# トラックGメンの「集中監視月間（11月・12月）」における取組と最近の活動実績

- 国土交通省では、**11月・12月を「集中監視月間」と位置づけ、全トラック事業者を対象にした調査結果**などを基に、関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、**「要請」「勧告・公表」**を行い、監視を強化。これにより、ドライバーの労働条件の改善や取引適正化に向けた取組の加速化を図る。

## 悪質な荷主等への監視強化

**全トラック事業者を対象にした調査結果**（参考1「全トラック事業者を対象にした調査の概要（速報）」）やこれまで入手した情報を基に、悪質な荷主等に対し、**「要請」「勧告・公表」**を行い、早急な是正を促す。

## 関係行政機関との連携強化

厚生労働省の**荷主特別対策担当官**や中小企業庁の**下請Gメン**等と連携し、荷主やトラック事業者への**合同ヒアリング**を実施。

## 情報収集の強化

これまでの**「要請」事例**（参考3「要請事例」）を**示しつつ**、**プッシュ型情報収集**を実施し、全国の**トラック事業者**や**労働組合**、**地方適正化事業実施機関**からの悪質な荷主等に係る**情報収集**を強化。

## トラックGメンの活動実績

トラックGメン発足後、貨物自動車運送事業法に基づく措置として、**「働きかけ」166件（前月比+46件）**、**「要請」6件（前月比+1件）**を実施。（R5.7.21～10.31の実績）（参考2「働きかけ・要請実施件数（令和5年10月末時点）」）、（参考3「要請事例」）

### 【悪質な荷主等への監視強化】

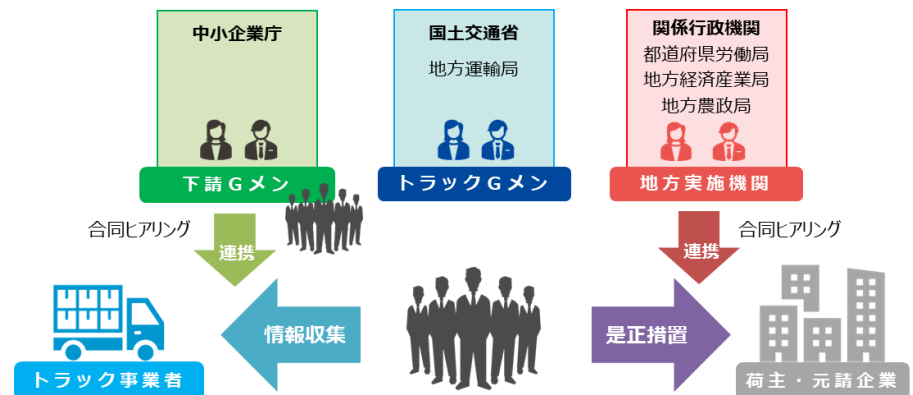
全トラック事業者を対象にした荷主による違反原因行為の調査



**集中監視月間  
〈11月～12月〉**

調査の結果を踏まえた  
**「要請」「勧告・公表」の  
集中実施**

### 【関係行政機関との連携強化】



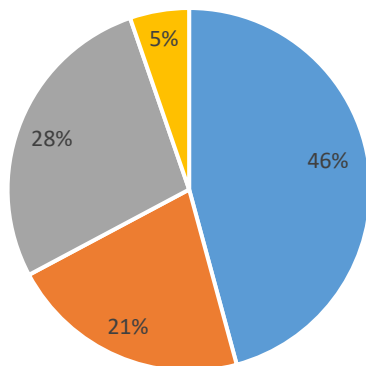
◆本年9～10月にかけて、全トラック事業者を対象にした調査結果は、以下のとおり。

○調査対象事業者数：63, 251者

○回答数：10, 629件(Web回答のみ・1事業者から複数回答ある場合含む)

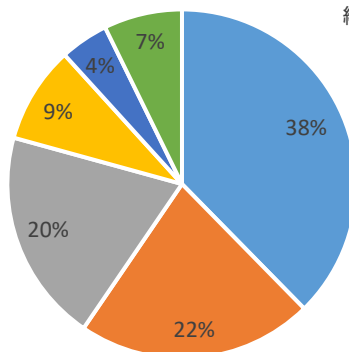
※現在、FAXによる回答を集計中

違反原因行為を行っている疑いのある  
荷主の分類



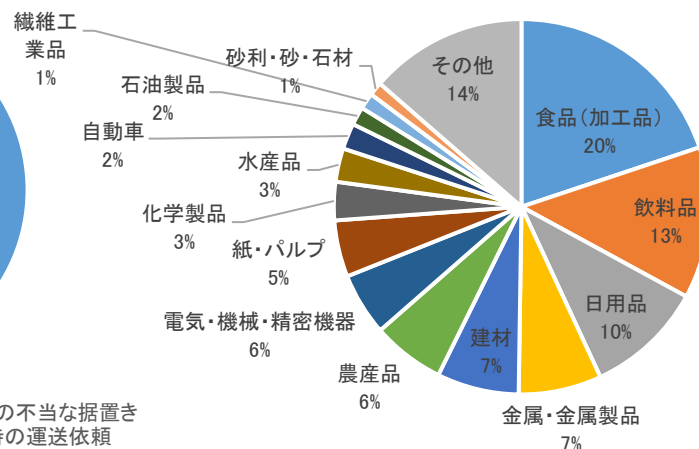
- 発荷主(元請運送事業者は含まない)
- 着荷主
- 元請運送事業者(利用運送事業者含む)
- その他(倉庫事業者等)

違反原因行為の割合



- 長時間の荷待ち
- 契約にない附帯業務
- 過積載の指示・容認
- 運賃・料金の不当な据置き
- 異常気象時の運送依頼
- その他無理な運送依頼

違反原因行為ありの回答における輸送物品  
(複数回答)



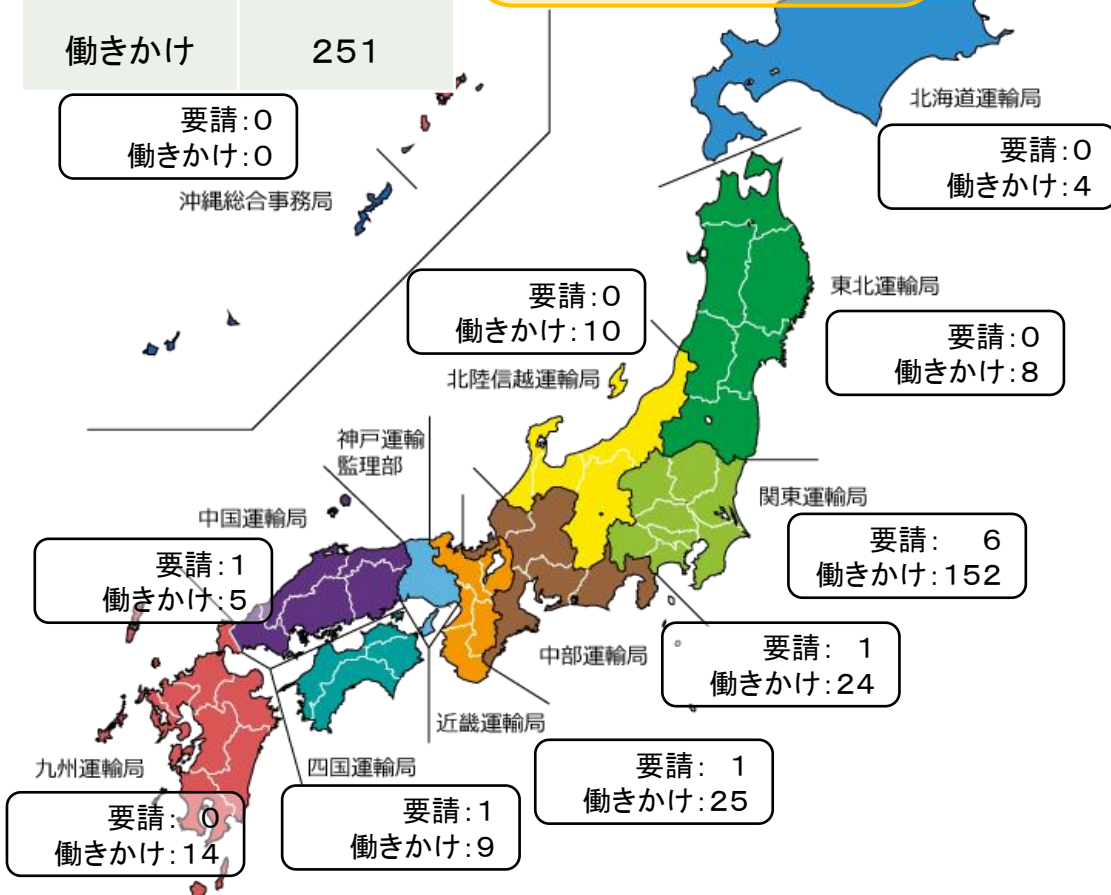
全トラック事業者を対象にした調査により得られた情報とこれまでトラックGメンが収集した情報等を照らし合わせた上、悪質な荷主・元請事業者に対し、**速やかに法的措置**（「働きかけ」「要請」「勧告・公表」）を発動！

## (参考2) 働きかけ・要請実施件数 (令和5年10月末時点)

対応内容	荷主・元請数
要請	10
働きかけ	251

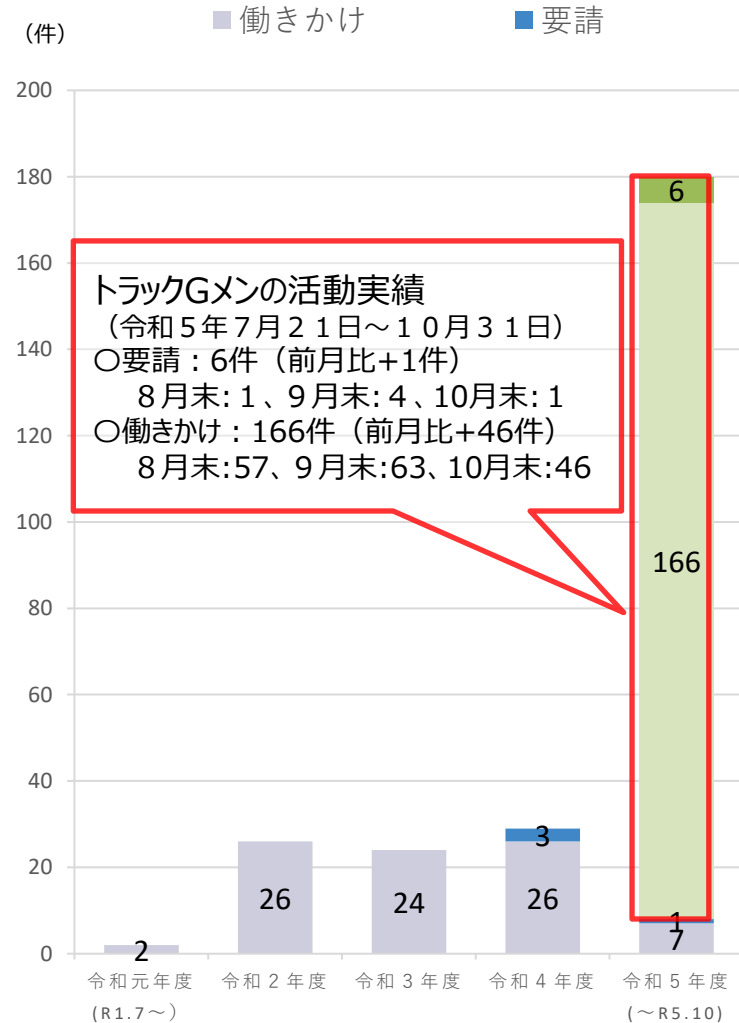
### 違反原因行為の内訳(重複あり)

- ・長時間の荷待ち: 8件
  - ・契約にない附帯業務: 1件
  - ・無理な配送依頼: 1件
  - ・過積載の指示: 1件
- ※詳細は(参考3)参照



※本社所在地から、地域別に整理・表示

## トラックGメンの活動実績



## (参考3) 「要請」事例

番号	違反原因行為	内容	分類	業態	本社所在地	違反原因行為発生場所
1	長時間の荷待ち	法に基づく働きかけにより、一旦は長時間の荷待ちは改善されたが、その後、 <b>同じ工場において3時間を超える荷待ち</b> が発生していることが疑われたため、令和4年8月に要請を実施	発荷主	製造業	関東	中部
2	長時間の荷待ち	法に基づく働きかけにより、一旦は長時間の荷待ちは解消されたが、 <b>別の拠点で3～4時間の荷待ち発生</b> の情報が寄せられたほか、関係省庁にも同種の情報が寄せられたため、令和5年2月に要請を実施	発着荷主	運輸業、郵便業	関東	関東
3	長時間の荷待ち	関係省庁から、長時間の荷待ちの改善について指摘を受けていたものの、改善がなされず、その後も <b>3～6時間の荷待ちが発生</b> していることが疑われたため、令和5年5月に要請を実施	発荷主	製造業	四国	四国
4	長時間の荷待ち	荷待ちに係る情報（ <b>到着から荷下ろし開始までに3時間かかった</b> など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施	元請	運輸業、郵便業	関東	関東
5	長時間の荷待ち	荷待ちに係る情報（ <b>数年前から最大7時間に及ぶ荷待ちが発生</b> など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施	発荷主	サービス業	中部	中部
6	長時間の荷待ち	荷待ちに係る情報（ <b>3～5時間の荷待ちが恒常的に発生</b> など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施	着荷主	卸売業、小売業	中国	近畿、中国
7	長時間の荷待ち	法に基づく働きかけを行った後、荷待ちに係る情報（ <b>数時間～10時間に及ぶ荷待ちが発生</b> など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施	元請 (荷主子会社)	運輸業、郵便業	関東	中部、中国
8	長時間の荷待ち 契約にない附帯業務	荷待ち等に係る情報（ <b>日常的に4、5時間の荷待ち発生やラベル貼りをさせられる</b> など）が複数寄せられ、長時間の荷待ち及び契約にない附帯業務が発生していることが疑われたため、令和5年10月に要請を実施	発荷主	製造業	近畿	関東
9	無理な配送依頼	法に基づく働きかけにより、改善のための取組に着手したものの、引き続き、無理な配送依頼（ <b>出荷遅れの説明なく、翌日配送を強要する</b> など）が疑われたため、令和5年7月に要請を実施	元請 (荷主子会社)	運輸業、郵便業	関東	関東
10	過積載運行の指示	法に基づく働きかけにより、改善のための取組に着手した矢先、 <b>全社レベルでの安全対策に係る情報共有が不十分</b> であり、 <b>他の拠点でも過積載運行の指示</b> が疑われたため、令和4年11月に要請を実施	元請	運輸業、郵便業	関東	近畿

## 積込先、配送先で 困りごと、ありませんか。

情報ください



「目安箱」  
投稿サイト  
(国土交通省HP内)

### 恒常的に長い 荷待ち時間

過労運転防止義務違反を招くおそれがあります。



もう2時間待ってるのにここではいつも長く待たされるなあ  
悪いねーもう少し待ってて



高速度代けないと間に合わないよ...  
3時までには届けてね時間厳守だよ

### 無理な到着 時間の設定

最高速度違反を招くおそれがあります。

### 過積載になる ような依頼

過積載運行を招くおそれがあります。



えっ  
重量オーバーになるかもしれないけどこれも頼むよ  
断れない仕方ない



予定通り運んでね  
え、えー。この豪雨のなかですか  
大丈夫かなあ

### 異常気象時の 運行指示

輸送安全確保義務違反を招くおそれがあります。

そのほか、こんな行為についても情報があればお寄せください。

- 依頼(契約)にない附帯作業 (貨物への値札ラベル貼り、などをさせられるが料金が支払われない。)
- 運賃・料金等の不当な据置き

国土交通省トラックGメンが荷主・元請事業者に対して「働きかけ」、「要請」を行い、是正を指導します。



【電話でのご連絡はこちらまで】

国土交通省 関東運輸局 自動車交通部 貨物課 045-211-7248



トラックGメン  
ポータルサイト  
※内容は順次更新中

- 東京運輸支局 03-3458-9231(内線1) 神奈川運輸支局 045-939-6800(内線1) 埼玉運輸支局 048-624-1835(内線3)  
群馬運輸支局 027-263-4440(内線1) 千葉運輸支局 043-242-7336(内線2) 茨城運輸支局 029-247-5348(内線1)  
栃木運輸支局 028-658-7011 山梨運輸支局 055-261-0880

## 「トラックGメン」とは...

トラックGメンは、適正運賃の収受や労働環境の改善を実現し、2024年問題の解決を目指すため国土交通省が創設した専門部隊です。「プッシュ型(積極的)情報収集」や、違反原因行為の疑いのある荷主・元請事業者への「働きかけ」や「要請」等を行い、改善に向けた計画策定を指導します。

### 【働きかけ・要請の手順】



### 【働きかけや要請後の改善事例】

依頼(契約)になかった附帯作業(食品製造卸会社・真荷主等)  
改善策- 作業範囲、運送料金、作業附帯料金をそれぞれ分けて契約を締結



長時間の荷待ち(製造業・発荷主)働きかけ後の再発により要請実施  
改善策- 「入構時間の指定」「出荷口の増設」「搬送先付近の倉庫を「中継地点」として活用(など)を実施



※「働きかけ」⇒「要請」を行っても改善がみられない場合には「勧告」や「公表」を行うこととなります。

積み込み先や配送先でお困りのことがございましたら、**目安箱への投稿、又は最寄りの運輸局または運輸支局へ情報提供**をお願いします。

<投稿いただきたい内容(目安箱)>

- ご意見・事例の分類  
...長時間の荷待ち、依頼にない附帯業務など
- ご意見・事例の具体的な内容  
...いつ、どこで、誰から、どのようなことをさせられたか
- 貨物の種類  
...加工食品、日用品、機械・機械部品など
- 発着荷主の業態  
...農林漁業、鉱業・砕石業・砂利採取業など
- 投稿者の情報  
...会社名、お名前、ご職業、ご連絡先など  
※「国土交通省からの連絡可否」において、「連絡不可」を選択いただいた場合には、ご連絡を差し上げることはありません。  
※荷主等(働きかけ・要請の対象)から情報提供元が特定されないように配慮します。

### 目安箱(具体的イメージ)

Q1. ご依頼・事例の投稿について、該当する項目1つを選択してください。(必須)

Q2. 記入欄を複数行にし、ご依頼・事例の具体的な内容をご記入ください。

Q3. 記入欄を複数行にし、ご依頼・事例の具体的な内容をご記入ください。

Q4. 記入欄を複数行にし、ご依頼・事例の具体的な内容をご記入ください。

Q5. 記入欄を複数行にし、ご依頼・事例の具体的な内容をご記入ください。

Q6. 記入欄を複数行にし、ご依頼・事例の具体的な内容をご記入ください。

Q7. 記入欄を複数行にし、ご依頼・事例の具体的な内容をご記入ください。

Q8. 記入欄を複数行にし、ご依頼・事例の具体的な内容をご記入ください。

Q9. 記入欄を複数行にし、ご依頼・事例の具体的な内容をご記入ください。

Q10. 記入欄を複数行にし、ご依頼・事例の具体的な内容をご記入ください。

Q11. 記入欄を複数行にし、ご依頼・事例の具体的な内容をご記入ください。

Q12. 記入欄を複数行にし、ご依頼・事例の具体的な内容をご記入ください。

Q13. 記入欄を複数行にし、ご依頼・事例の具体的な内容をご記入ください。

Q14. 記入欄を複数行にし、ご依頼・事例の具体的な内容をご記入ください。

Q15. 記入欄を複数行にし、ご依頼・事例の具体的な内容をご記入ください。

Q16. 記入欄を複数行にし、ご依頼・事例の具体的な内容をご記入ください。

Q17. 記入欄を複数行にし、ご依頼・事例の具体的な内容をご記入ください。

Q18. 記入欄を複数行にし、ご依頼・事例の具体的な内容をご記入ください。

Q19. 記入欄を複数行にし、ご依頼・事例の具体的な内容をご記入ください。

Q20. 記入欄を複数行にし、ご依頼・事例の具体的な内容をご記入ください。