

# トラックGメン活動報告

---

四国運輸局自動車交通部貨物課

令和6年3月8日

# 四国運輸局では、昨年7月21日より11人体制でプッシュ型情報収集や荷主への働きかけを実施しています！

【辞令交付式（令和5年7月21日）】



## ●プッシュ型情報収集

・トラック事業者に対する電話や訪問により、違反原因行為に関与している荷主や元請の情報収集（違反原因行為有の情報100件を超える）  
 さらに、昨年11月からは中小企業庁の下請Gメン（取引調査員）等と連携し、トラック事業者への合同ヒアリングを実施。

・違反原因行為をしている疑いのある荷主の拠点・物流センターなどへのパトロール（現場確認）

## 【関係行政機関との連携強化】



## ●荷主・元請企業への要請・働きかけ（違反原因行為への対処）

・プッシュ型情報収集等で得られた情報を元に荷主・元請企業に対して違反原因行為に関するヒアリングを行い、違反原因行為をしていると認められれば改善を促す。

働きかけの場には、厚生労働省の荷主特別対策担当官や荷主所管省庁も同席

四国管内の要請・働きかけ件数

（要請8件 働きかけ10件） ※R5.12末現在

## 【違反原因行為への対処】

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



※働きかけを踏まずに、いきなり要請となる場合もあり

# 荷主の拠点・物流センター等でのパトロールの状況

トラックGメン発足以降の実施状況（四国管内）

（実績）パトロール先拠点数約50件

（内容）プッシュ型情報収集やGoogleストリートビューを元に、荷待ちや附帯業務の状況を調査

◆ 運転者に荷待ちなどの状況をヒアリング

Gメン周知チラシを配布し、目安箱への情報提供を呼び掛け

## 配布しているチラシ



**積込先、配送先で困りごと、ありませんか。**  
情報ください

**「トラックGメン」とは…**  
トラックGメンは、道運委員の政策や労働環境改善を推進し、2024年問題の解決を目指す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、違反取扱いの遅いある荷主・元請事業者**本社**への「働きかけ」や「要請」等を行い、疑いが事実であれば、改善に向けた計画策定を指導します。

**目安箱（具体的なイメージ）**

目安箱には、荷主・元請事業者からの情報提供を呼び掛けるための案内が記載されています。

## ◆ 運転者から聞き取りした内容

### 食品会社物流センター

（A社運転者）

月始・月末が特に荷待ちが酷く、敷地外までトラックが待機していることもあり、最大で2時間待たされたこともあった。出庫時には検品業務がある。

（B社運転者）

予約システムはない。バースが空いた順から入庫しているため、待っている。積み込みなどの附帯業務がある。日本は運転者の善意で附帯業務を行っているが、これを無くしてほしい。

### 住宅メーカー

（C社運転者）

受付をして前のトラックの積み込みが終わるのを待っている。積み込み場所が狭いので、路上で待つしかない。今日は30分以上待っているが、酷い時は道路の両端にトラックが並んで3時間待ちのこともある。

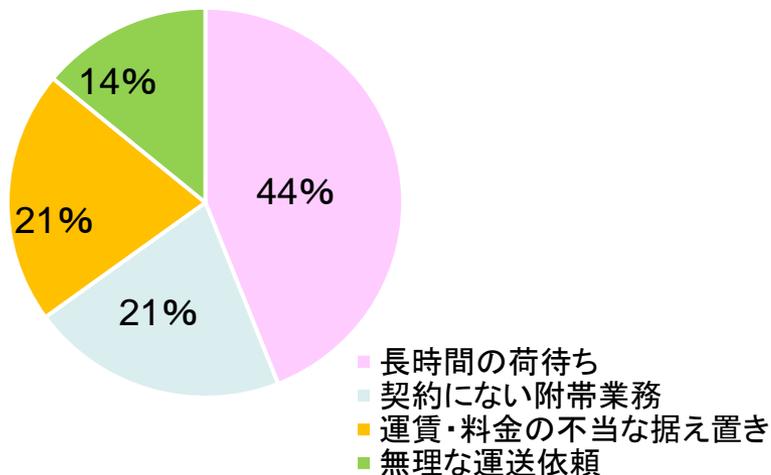
## 他さまざまな声があります

- ・倉庫が昼休憩のため、荷降ろし待ちをしている。8箇所を回る予定。倉庫が昼休憩のため、敷地内に入れない。
- ・荷主からの指定で荷待ち中である。また、手積みで時間がかかる。
- ・14:30指定で荷降ろしの予定だが、敷地内で待てないため、路上で待機している。荷降ろし作業は最大で1時間半かかる。

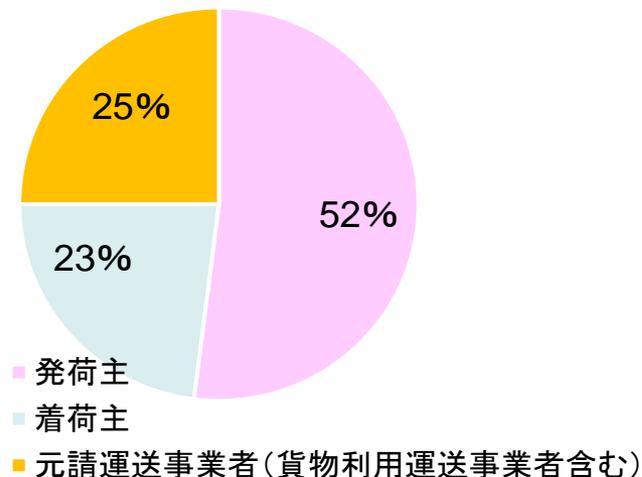
# 事業者への聞き取り結果(四国の状況)

◆Gメン発足以降、電話や訪問でトラック事業者から聞き取りを行った結果は以下のとおり

違反原因行為の内訳



違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



※違反原因行為の一例

## 長時間の荷待ち関係

・予約システムがあるが、午前中の予約が全く取れない。8:30に荷降ろししたいが、実際に荷降ろしできるのが13時過ぎになってしまう。また、予約時間の前に早く呼ばれることもあり、運転者は気が抜けない。

## 契約にない附帯業務

・契約の際に物流センター運営会社が庫内作業を行う予定であったが、運営会社のスタッフの数が足りていないため、現状は自社の運転者も作業を行っている。

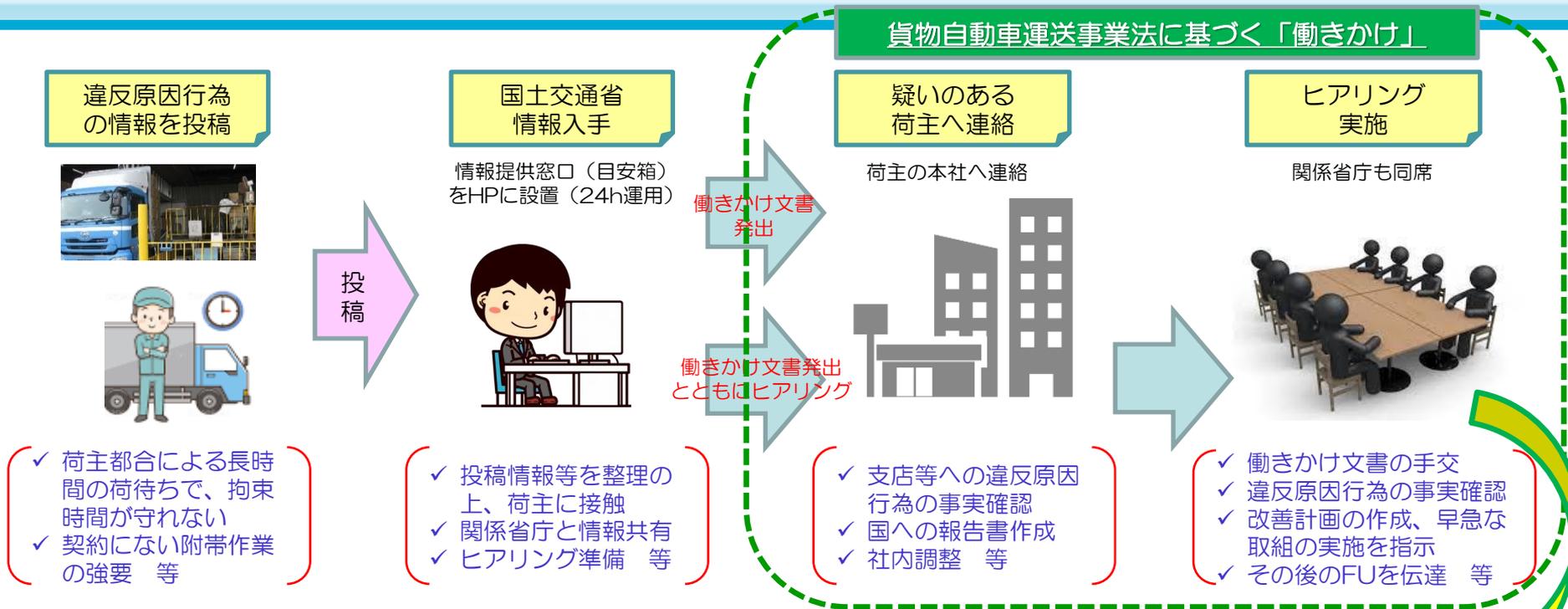
## 運賃・料金の不当な据え置き

・元請会社の支店長に運賃値上げの交渉をしたところ、即日契約を切られた。

## 無理な運送依頼

・四国から東京都内まで9時間で運ぶように強要されるが、高速料金が支払われない。

# 貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」実施までの手順



● 「働きかけ文書発出とともにヒアリングを実施する場合は、主に以下の流れに沿って実施

- 長時間の荷待ち、運賃・料金の不当な据置き、過積載の指示等、**違反原因行為の事実確認**
- 違反原因行為が事実の場合、早急の解消に向けた**改善計画の作成・提出**
- 改善計画には、**違反原因行為の解消に必要な期間を設定（改善期間：概ね3か月程度）**
- **取組の確実な実施を指示するとともに、進捗状況や改善効果等を定期的にヒアリングや提出データ等で確認し、違反原因行為が解消されたことが確認できるまでフォローアップ**
- 当該荷主が扱う貨物を所掌する関係省庁（経産省、農水省等）と連携してヒアリングを実施

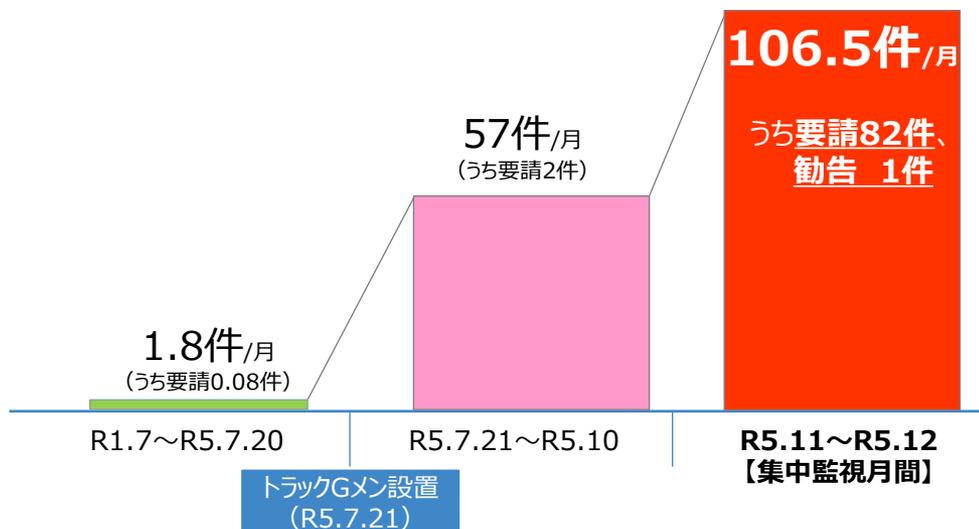
【これまでの実績（～R5.12.31）】 働きかけ:298件、要請:174件、勧告:2件

# トラックGメンによる「集中監視月間」（令和5年11月・12月）の取組結果

- 「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）。関係省庁と連携して、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「働きかけ」や「要請」を実施。
- 令和5年11月・12月を「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、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、「働きかけ」「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「働きかけ」「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）
  - **働きかけ**： 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%）

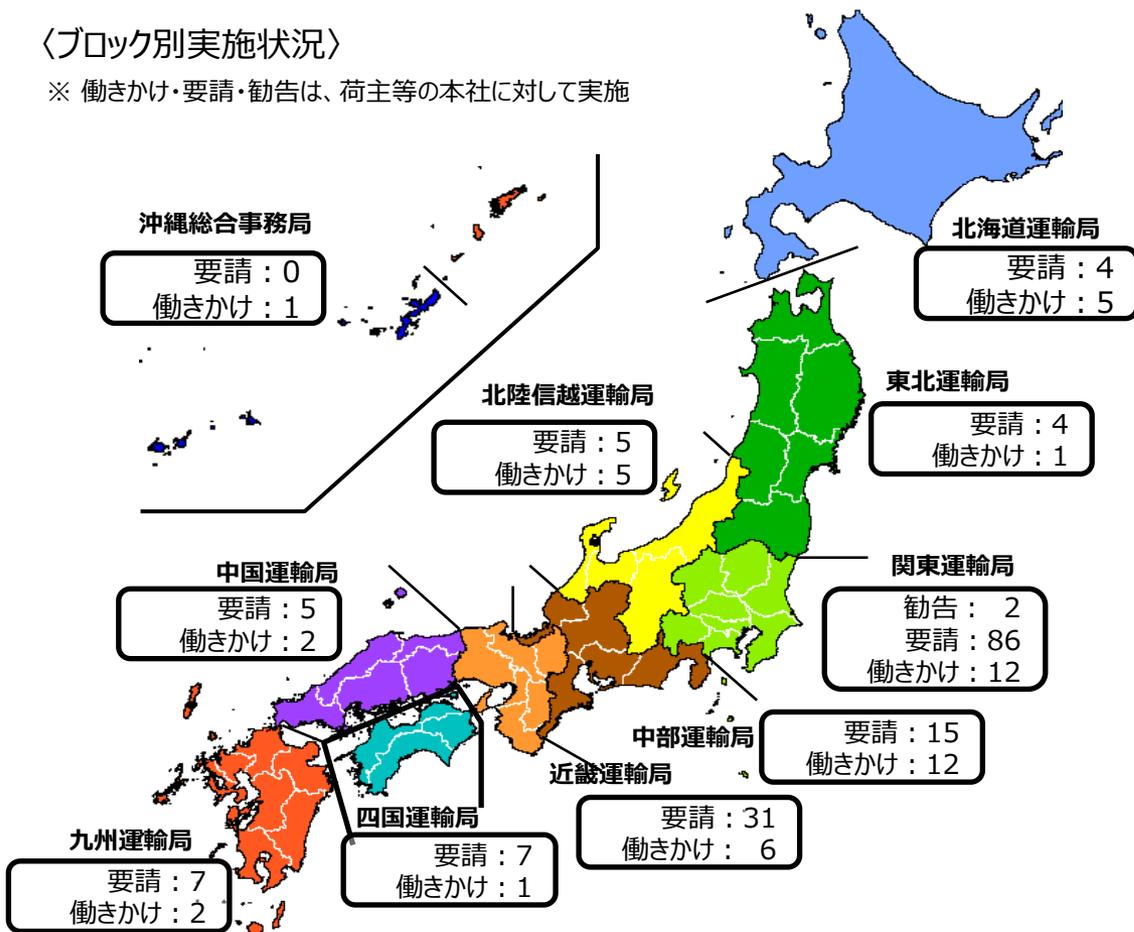
今般「働きかけ」「要請」「勧告」の対象となった荷主等についてはフォローアップを継続し、改善が図られない場合は更なる法的措置の実施も含め厳正に対処。

# 「集中監視月間」働きかけ・要請・勧告実施件数

- 悪質な荷主や元請事業者等に対し、全国で**164件の「要請」**及び**47件の「働きかけ」**を実施し、違反原因行為の早急な是正を措置。
- さらに、既に「要請」を実施した荷主等のうち、**依然として違反原因行為に係る情報が相当数寄せられた2者**に対し、**初となる「勧告」を発動**し、その旨を「公表」。

## 〈ブロック別実施状況〉

※ 働きかけ・要請・勧告は、荷主等の本社に対して実施



対応内容	荷主・元請数	内訳
勧告	2	荷主1・元請1
要請	164	荷主82・元請77・その他5
働きかけ	47	荷主26・元請19・その他2

## 「集中監視月間」の働きかけ・要請・勧告実施件数の違反原因行為内訳

