

2024年問題に向けた行政の動向 及びトラックGメンについて

令和5年12月 日

広島運輸支局

2024年問題に対する問題意識等①

トラック物流の2024年問題に対する問題意識、解決に必要な対策として思われるものは。

トラック運送事業者の皆さんから

- 運送事業者、荷主様共に法令に対する知識の習得を、同じレベルで取り組む必要がある。
- 改善基準告示、働き方改革の影響による長距離輸送の統括距離の減少について問題意識を持っている。対策としては、中継基地の活用を考えている。
- 来年に向けて意識は高まっているが、いまだに納品先では是正の気配が見えない。関係者に周知する手段と方法が必要。
- 危機感の程度に「運べなくなる」という荷主側と、「企業の存続」という運送企業に歴然とした差がある。
- 運転者の他産業への転職比率が高まっている。運送企業もどのように給与制度を作れば良いのかわからない模様。給与制度のガイドラインを示すことが肝要。

元請事業者の皆さんから

- 「運賃の改定」に積極的に対応してくれるお客様もあれば、いつの間にか他社にかえるお客様もある。お客様もおかしいが、値上げ前の運賃で受注する同業他社がいるのも考えが浅いと思う。
- 物流業界の地位の低さが過重労働と低賃金を生み出したと感じています。物流業界に生きる者たちの意識の向上も必要ですが、物流の重要性を他の業界にも再認識していただいて物流業界の地位向上の必要性を感じます。
- ステークホルダーのそれぞれの立場で課題の原因の要素を理解・自覚すること。
- 運送業界が如何に荷主に「ものを言えるか」が重要。荷主のガイドライン遵守が必須。
- まず賃金。物流業界は長時間労働ありきで来てしまっているので、物流の希少価値を上げることが第一。
- 予約システムを導入しても近辺で待機する必要がある場合は意味がないのではないか。
- インフラ面での規制緩和（w連結トラックの運行緩和、青函トンネルの危険物輸送規制緩和等）

2024年問題に対する問題意識等②

トラック物流の2024年問題に対する問題意識、解決に必要な対策として思われるものは。

荷主事業者の皆さんから

- **パレット輸送を強力かつ早急に推進** する必要がある。
- 発着荷主の理解が必要であり、**金銭面だけでなく作業内容を含めて改善検討**しています。
- **荷主側での出荷量の平準化**により配車をスムーズに行えるようにする。**リードタイムの延長**。
- 残業の上限規制により収入低下につながる懸念がある。**賃金の底上げは必要**。
- 運送会社に聞いても各社動向確認中で、具体的な話が聞けず、対策を模索している状況。
- 人材活用。限られた人員で対応できる範囲を明確にして、**サービスレベルを合わせる**。
- **荷主側での受注×切時間・リードタイムの延長、バラ荷役輸送の廃止**。バス予約システム導入。
- 業界特有の**多層構造削減**。荷主に対する正しい情報の提供。
- **値上げした金額がドライバーに届くのか心配**。自分だけが良ければと動く事業者を取り締まる必要がある。
- 法制化を強行し、一気に**発・着荷主が同じ土俵で効率化に取り組めるようドライブ**いただきたい。
- 青果物業界の標準化が必要であり、できる対策は打っているが、**リードタイム延長、計画オーダーなど、業界の商慣習を見直さないと物流効率化の効果は限定的になるのではないかと**感じている。

その他の皆さんから

- **物流DX化**による現在業務の見える化（地方自治体）
- **多重下請け構造の改善**（事業協同組合）
- **リードタイムの見直し、物流費値上げに対する国民の理解**、現場の方が安心して声をあげることができる環境の整備、25m連結トラックの活用、混載による積載率向上、帰り荷確保（自動車メーカー）
- トラック事業者はまず**正しく時間管理**することが必要。**正しい把握が問題解決につながる**（機器メーカー）
- **運賃規制もしくは下請け3次規制**（協会）

2024年問題の背景

時間外労働の上限規制設定の経緯

働き方改革関連法で必要性明記（法案提出理由）

労働者がそれぞれの事情に応じた多様な働き方を選択できる社会を実現する働き方改革を推進するため時間外労働の限度時間の設定（略）等措置を講じる必要がある。



労働政策審議会にて必要性確認

- ・人口減少社会において、誰でも働ける環境を整える必要がある。
- ・しかし日本の現状は長時間労働者が多く、健康の確保や仕事と家庭生活の両立が困難。
- ・「過労死ゼロ」、女性や高齢者が働きやすい社会の実現のため、長時間労働是正が必要。

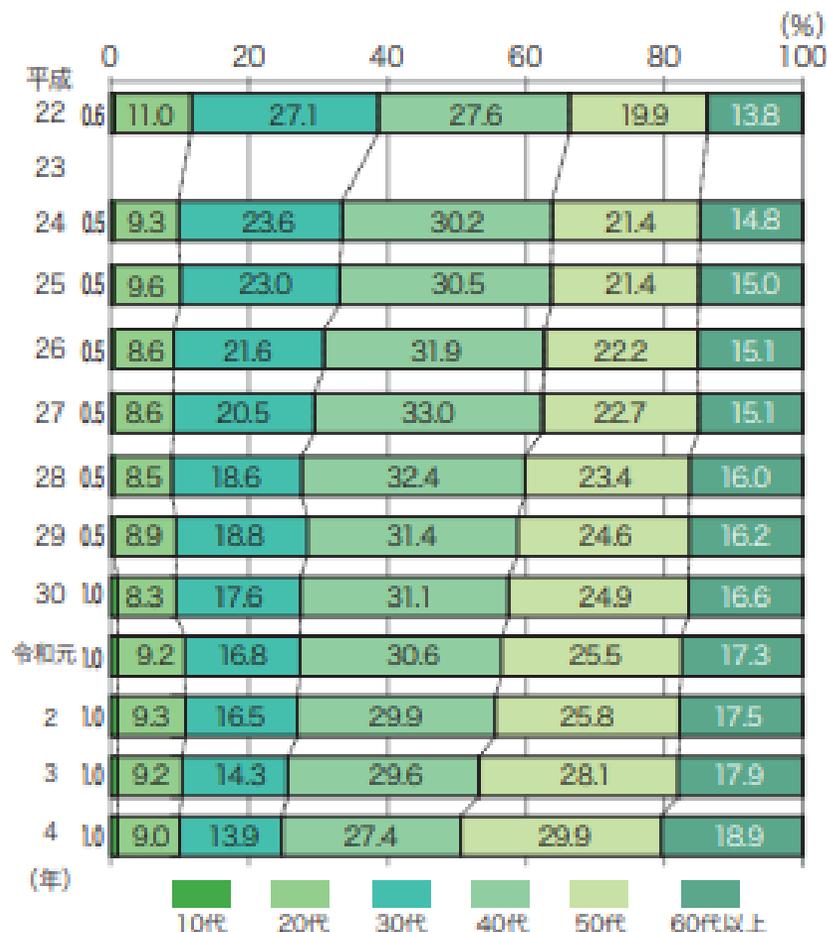


労働政策審議会労働条件分科会での議論

- ・運輸・郵便業は他産業に比べ週労働時間60時間以上の雇用者の割合が特に高い。
- ・収入を確保するために長時間労働によって収入を確保しようとする労働者がいるのも現状。
- ・しかし労働者が入ってきやすい業界の環境を労使双方でつくり上げる必要がある。
- ・鍵を握るのは商慣行の改善。課題の解決に向けて、業界・企業の枠を超えた協力が不可欠。
- ・荷主企業の協力といった全体の対策も含めた取組が改善基準告示の遵守につながる。

道路貨物運送業の就業状況について

◆ 道路貨物運送業 年齢階級別就業者構成比 (単位：%)



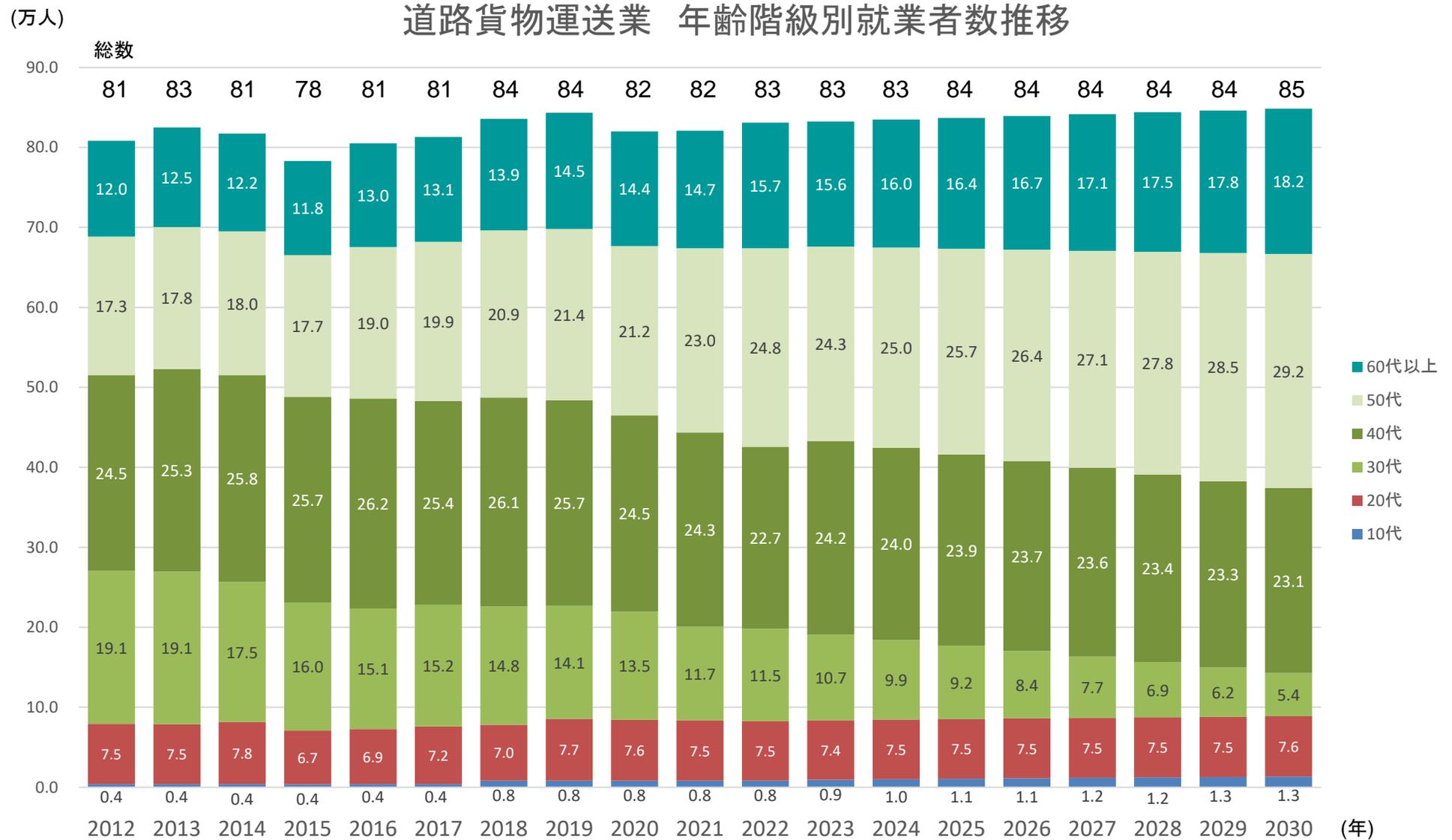
(注)：端数処理の関係で合計が一致しない場合がある

◆ 道路貨物運送業 就業者数の推移 (単位：万人)

| 年 | 道路貨物運送業 | | | | | |
|------|---------|-----|----|-------------|----|----|
| | 就業者数 | | | 輸送・機械運転従事者数 | | |
| | 総数 | 男性 | 女性 | 総数 | 男性 | 女性 |
| 平成22 | 181 | 148 | 33 | 79 | 77 | 2 |
| 23 | — | — | — | — | — | — |
| 24 | 182 | 150 | 32 | 83 | 81 | 2 |
| 25 | 187 | 153 | 34 | 84 | 83 | 2 |
| 26 | 185 | 151 | 33 | 83 | 81 | 2 |
| 27 | 185 | 151 | 34 | 80 | 78 | 2 |
| 28 | 188 | 153 | 35 | 83 | 81 | 2 |
| 29 | 191 | 156 | 35 | 83 | 81 | 2 |
| 30 | 193 | 155 | 38 | 86 | 84 | 2 |
| 令和元 | 196 | 156 | 40 | 87 | 84 | 3 |
| 2 | 194 | 155 | 39 | 85 | 82 | 3 |
| 3 | 199 | 159 | 40 | 84 | 82 | 3 |
| 4 | 201 | 160 | 41 | 86 | 83 | 3 |

資料：総務省「労働力調査」より作成

- (注)：1. 就業者：自営業主、家族従業者、雇用者（役員、臨時雇、日雇を含む）
 2. 輸送・機械運転従事者：「道路貨物運送業」における輸送・機械運転従事者は主に自動車運転従事者
 3. 端数処理の関係で合計が一致しない場合がある



資料:総務省「労働力調査」より中国運輸局自動車交通部貨物課が作成。
 ※道路貨物運送業従業者数(総数)に年齢階級別構成比を乗じて計算
 2023以降については過去の数字を元に回帰直線により推計
 端数処理の関係で合計が一致しない場合がある。

自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

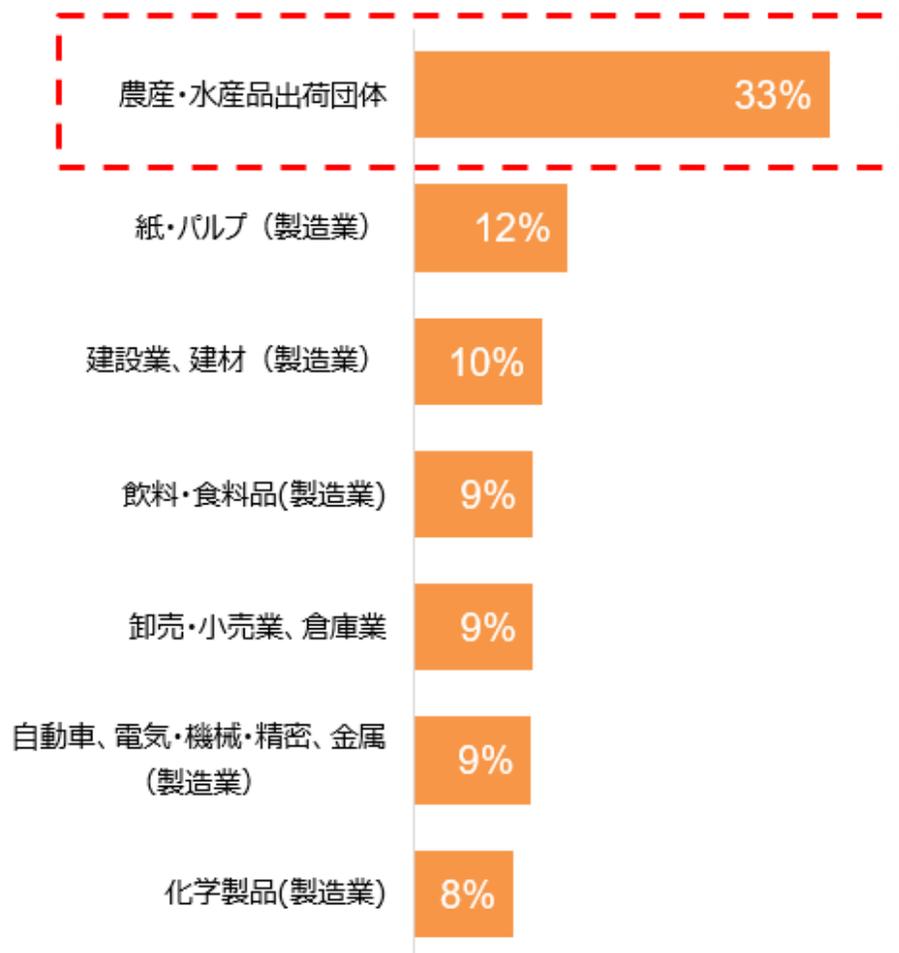
平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月1日）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示**」（**貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象**）により、拘束時間、運転時間等が強化される。

○主な改正内容

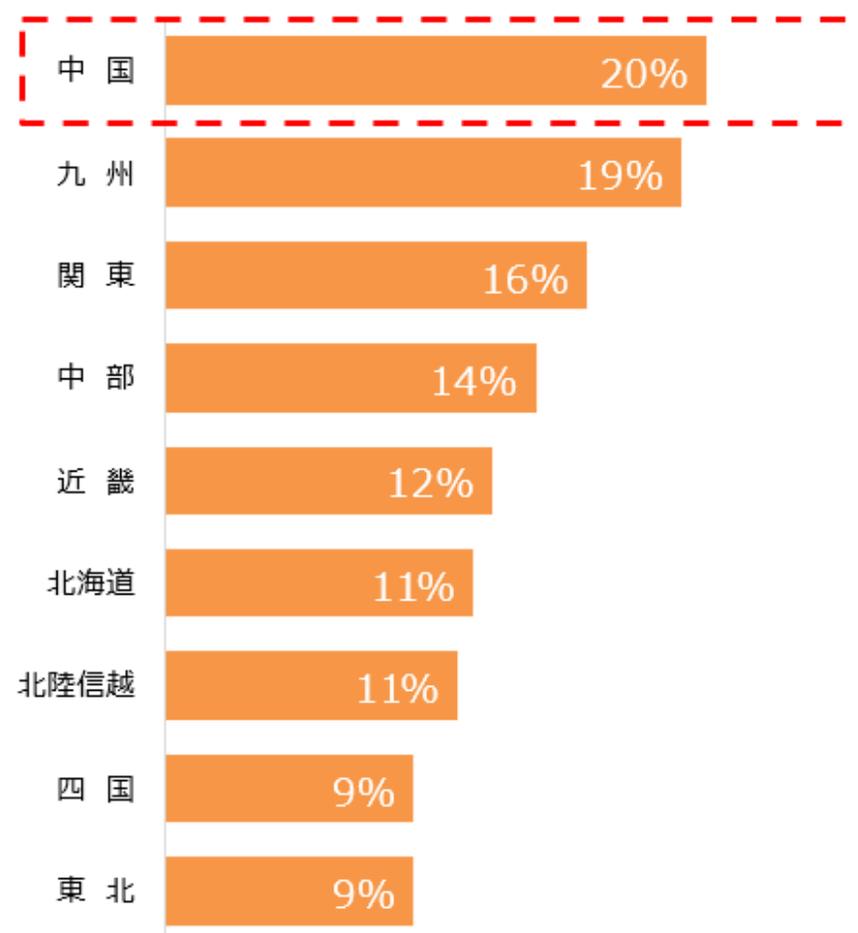
| | 現 行 | 改正後（令和6年4月～） |
|---------------------------------|---|--|
| 時間外労働規制 （労働基準法） | なし | 960時間 (原則、年720時間) |
| 拘束時間 (労働時間＋休憩時間) (改善基準告示) | 【1日あたり】 ・ 原則 13時間 以内、最大 16時間 以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 293時間 以内。 ただし、労使協定により、 年3,516時間 を超えない範囲内で、 320時間 まで延長可。 | 【1日あたり】 ・ 原則 13時間 以内、最大 15時間 以内。 ・ 長距離運行は週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3,300時間、284時間 以内。 ただし、労使協定により、 年3,400時間 を超えない範囲内で、 310時間 まで延長可。 |

- 具体的な対応を行わなかった場合、**2024年度には輸送能力が約14%（4億トン相当）不足**する可能性。
- その後も対応を行わなかった場合、**2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足**する可能性。

(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



法改正による対応

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律(議員立法)の概要(令和5年法律第62号)

【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

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

時限措置から恒久的な制度へ

制度創設当時

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

改正後

「当分の間」の措置

2024年問題への対策（政策まとめ）



令和5年
4月1日
より

地方実施機関による巡回指導の

総合評価が

D・E

- 事業者(営業所)には、半年に一回、巡回指導を行います
- 指摘事項に係る改善結果報告未提出の営業所また、3回続けてD・E評価の営業所は、国に報告され、**監査・処分の対象**となります



令和5年4月1日より、地方実施機関が行う巡回指導の総合評価がD・E評価で、その後も改善が図られない営業所への対応を、国との連携を通じて強化します。

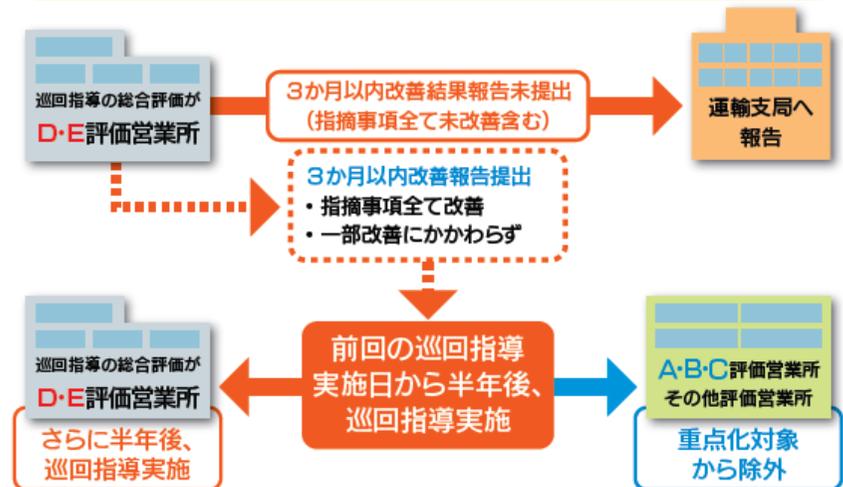
定期報告事業

以下のいずれかに該当する営業所については、地方実施機関から運輸支局等に対し、一定期間ごとに報告が行われます。

- ア 巡回指導における総合評価で「D」または「E」と判定された営業所のうち、以下のいずれかに該当するもの
 - (7) 巡回指導時に行った改善指導について、3ヶ月以内に改善結果報告を行わないもの(改善結果報告を行ったものの指摘事項のすべてについて改善が認められない営業所を含む。)
 - (4) 総合評価が3回連続して「D」または「E」となったもの
- イ 地方実施機関が行う巡回指導を正当な理由がないのに拒否した営業所
- ウ 運輸開始届出後の新規巡回指導において、許可基準を逸脱するような悪質な事業計画違反が疑われる営業所
- エ 健康保険、厚生年金保険、労働者災害補償保険又は雇用保険に加入していない(一部未加入の場合を含む。)又は当該保険料を納付していない営業所

総合評価D又はEの判定を受けたら・・・

速やかに全ての指摘事項を改善し、巡回指導実施日から3か月以内に必ず改善結果報告書を地方実施機関に提出!



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

- ・荷役作業等に係る対価
- ・**運賃と料金の別建て契約**
- ・**燃料サーチャージ導入燃料費等上昇分の価格への反映**
- ・下請取引の適正化
- ・異常気象時等の運行の中止・中断等

(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
- ・**物流事業者との協議**
- ・**高速道路の利用**
- ・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

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。

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
- ・**運賃と料金の別建て契約**
- ・**コスト上昇分・荷役作業対価の運賃・料金への反映**
- ・**契約内容の見直し**
- ・下請取引の適正化

○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)

- ・トラックの予約受付システム等の導入
- ・共同輸配送の促進、帰り荷の確保
- ・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

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）

【最終とりまとめの位置付け】

- 「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」（2021年6月閣議決定）や各種のガイドラインの実効性を確保するため取り組むべき政策について提示するもの。
- 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、荷主企業・消費者、経済社会の「三方よし」を目指す。

【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。

【最終とりまとめの概要】

1. 荷主企業や消費者の意識改革

- 荷主企業・物流事業者の物流改善を評価する仕組みの創設
- 経営者層の意識改革を促す措置
 - ▶ 物流管理の責任者（CLO※）の設置
 - ※ Chief Logistics Officer
- 消費者の行動変容を促す方策の実施
- 物流に係る広報の強化

2. 物流プロセスの課題の解決

- 労働時間削減・物流の合理化を図る措置（待機時間、荷役時間等の削減、納品回数減少、リードタイム延長等）
 - ▶ 「判断基準」の提示、中長期計画の作成・報告義務、勧告・措置命令等を含む法的措置
- 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）
 - ▶ 契約内容の書面化・電子化
 - ▶ 運送体制台帳の作成
- 物流コスト可視化（メニュープライシング等）
- 貨物自動車運送事業法に基づく荷主への働きかけ等及び標準的な運賃の制度の継続的な運用等
- 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
- 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
- モーダルシフトの推進
- 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

【経緯】

- 2022年9月 検討会 設置
- 2023年2月8日 中間とりまとめ 公表
- 2023年2月～6月 業界団体等へのヒアリング

物流革新緊急パッケージ

- 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。
- この他、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ス予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送日時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）

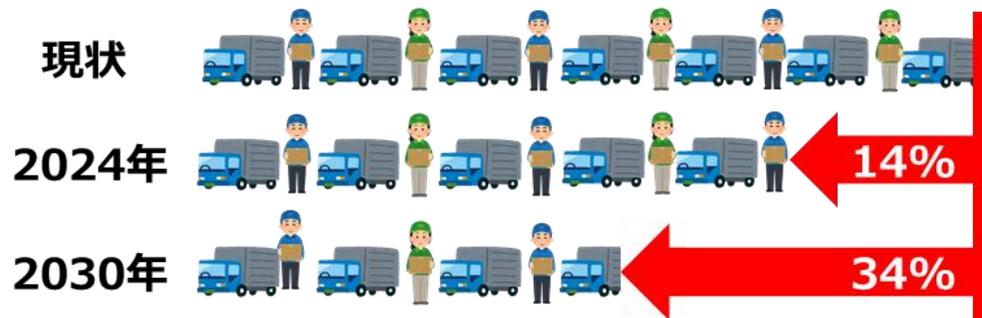
○適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

- ・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

物流革新緊急パッケージのポイント

- 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。
- この他、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。

輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）



「緊急パッケージ」の構成

1. 物流の効率化
2. 荷主・消費者の行動変容
3. 商慣行の見直し

1. 物流の効率化(1)

○ 即効性のある設備投資・物流DXの推進

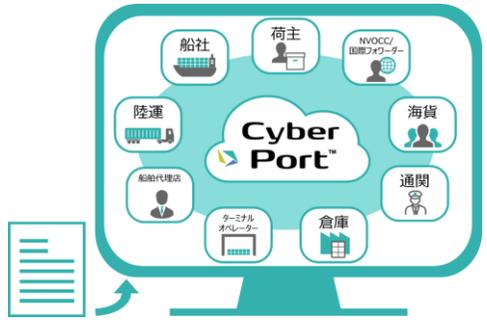
物流施設の自動化・機械化の推進

【自動フォークリフト】 【AGV・ピッキングロボット】

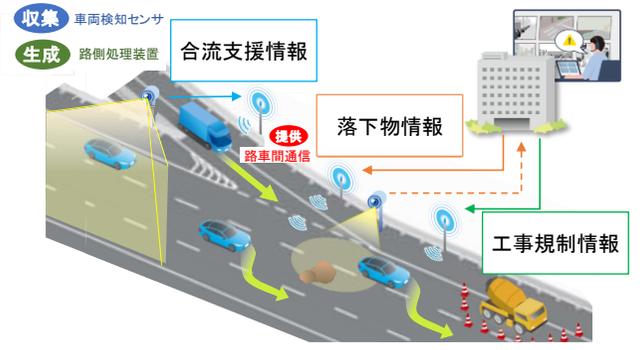


港湾物流手続等の電子化の推進 (サイバーポート)

【関係者間でデータ連携し、物流手続を効率化】



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



○ モーダルシフトの推進

鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強



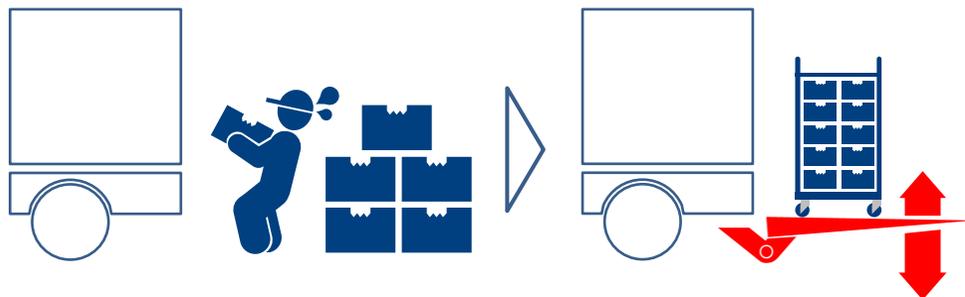
コンテナ大型化の推進



1. 物流の効率化(2)

○ 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

テールゲートリフター等、
荷役作業の負担軽減に資する機器等の導入強化



大型・けん引免許取得等のトラック運転手のスキルアップ支援

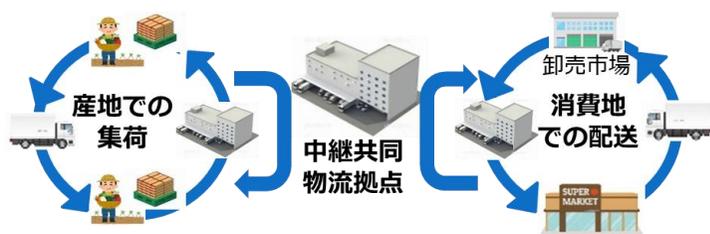


○ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

農産品等の流通網の強化

モーダルシフト等に対応するための
港湾施設の整備等

高規格道路整備等による物流ネットワークの強化や
SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充等

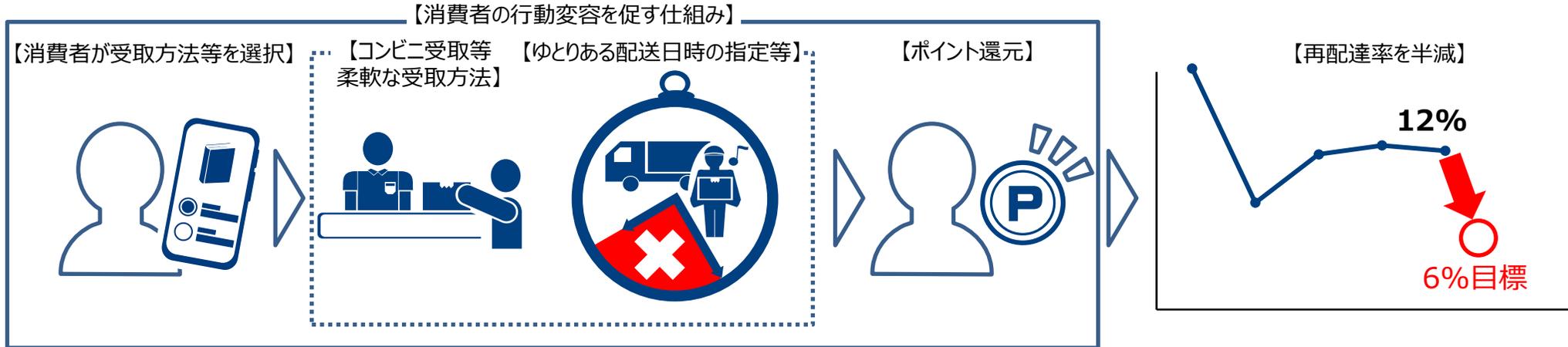


- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

○ 宅配の再配達率の半減に向けた緊急的な取組

ポイント還元を通じた消費者の行動変容を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業



○ 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）

○ 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）

・燃料価格等の高騰の状況を踏まえ、運賃表を見直すとともに、荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価や下請に発注する際の手数料の水準を提示して、引き上げ

○ 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

標準的な運賃

標準的な運賃

「標準的な運賃」のポイント

- 平成30年貨物自動車運送事業法により、事業者が自社の適正な運賃を算出し、**荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標**として活用いただくための「標準的な運賃」制度を創設。
- 令和2年4月に告示した「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**。

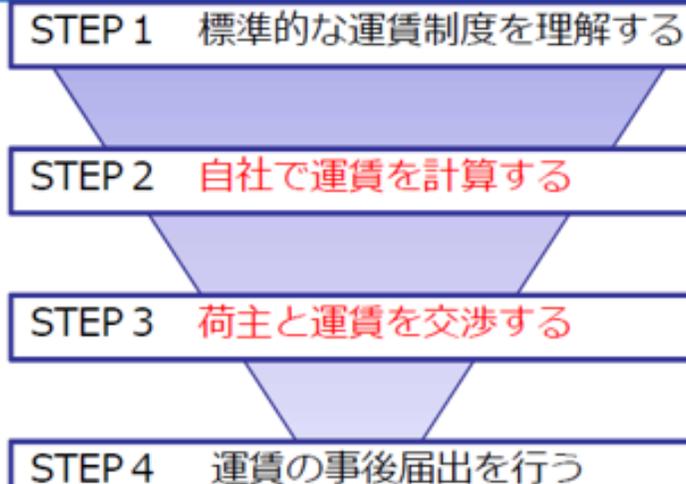
基本的な策定方針

- ◆ 運賃表の基本 ⇒ 貸切運送を前提に (1) 距離制、(2) 時間制の運賃表を設定
- ◆ 車種等の違い ⇒ 車格別 (2t, 4t, 10t, 20t) にドライバン型のトラックを基準として算出
- ◆ 地域差 ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定
- ◆ 運賃と料金の考え方 ⇒ 高速道路料金やフェリー料金等については 運賃と別に収受

適正な原価・利潤の確保

- ◆ 人件費 ⇒ ドライバーの労働条件改善のため、全産業平均の時間当たりの単価を基準
- ◆ 車両費 ⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた車両への設備投資等ができるよう償却年数は5年で設定
- ◆ 元請・下請の関係 ⇒ 元請事業者の庸車費用等は考慮せず、実運送にかかる原価等を基準に算出
- ◆ 帰り荷の取扱い ⇒ 帰り荷がないことを前提に、実車率50%の前提で算出。
- ◆ 利潤 ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、自己資本に対する適正な利潤額を設定

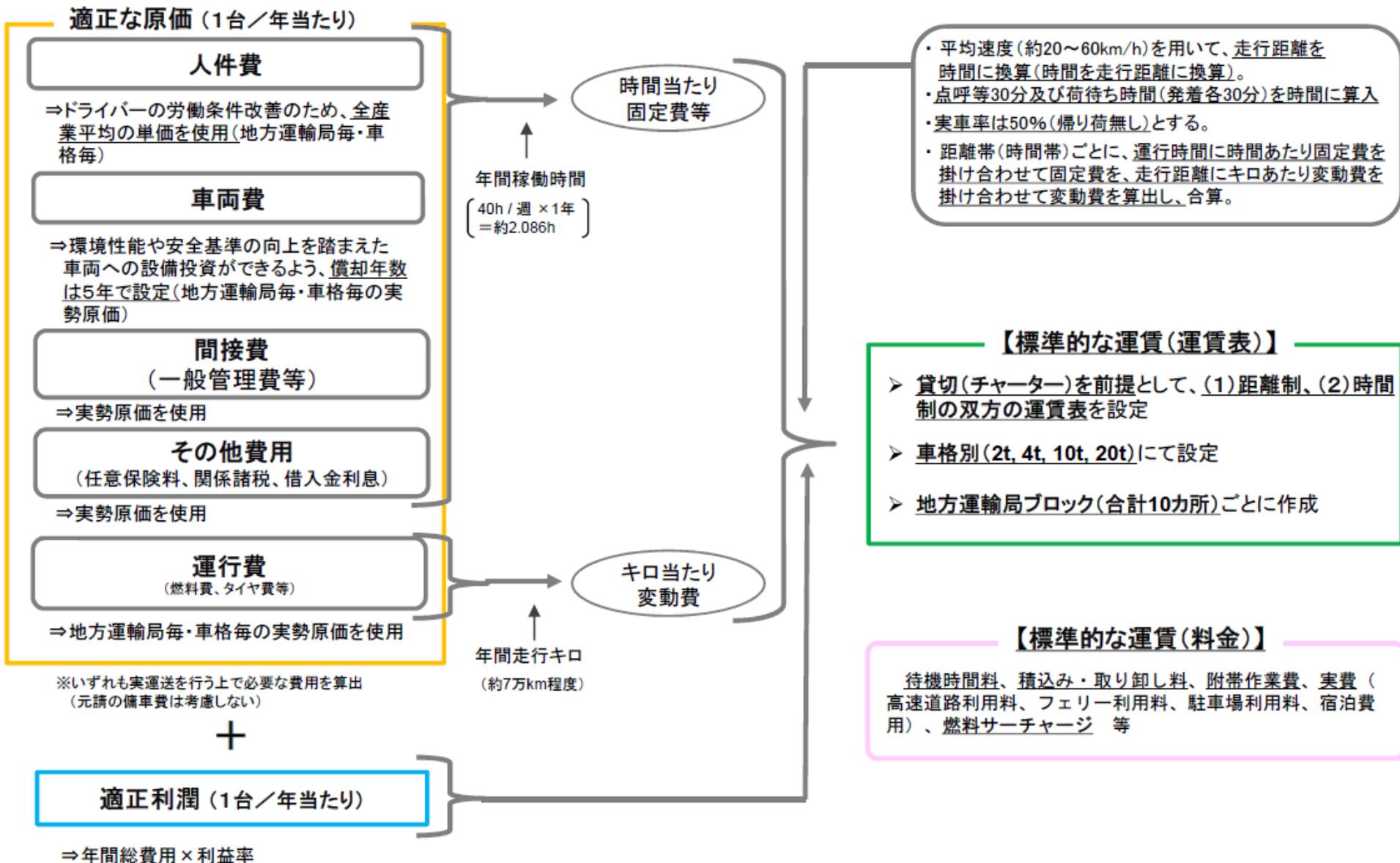
標準的な運賃 届出までのプロセス



届出率: 57.7%
(令和5年9月末時点)

運賃交渉を行ったトラック事業者: 約69%
うち、荷主から一定の理解を得られた事業者: 約63%
⇒ 事業者全体のうち 運賃交渉について荷主から一定の理解を得られた事業者は約43%
(出典) 国土交通省「標準的な運賃に係る実態調査(令和4年度)」

「標準的な運賃」の算出に係る考え方



見直しの方向性（標準的な運賃）

運賃表見直し

経済の現況を考慮した見直し→値上げの方向

サービスの対価

荷待ち・荷役作業等、輸送以外のサービスの対価について標準的な水準を策定
参考値：原価調査における「荷役等の料金」の調査結果及び建設業等の労務費

下請に発注する際の手数料

下請に発注する際の手数料について標準的な水準を策定
参考値：原価調査における「利用運送手数料」の調査結果

積載率の向上

積載率の向上に資するような運賃・料金の標準的な水準を策定
参考値：リードタイムの延長や往復の運送依頼を行った荷送人について、割引いた運賃を設定

特殊車両割増等

特殊車両割増等について標準的な水準を策定→現在示している冷蔵車・冷凍車のみ2割増しのほかにも、これまで通達で示してきた各種特殊車両の割増率を告示に明示（海上コンテナ輸送車、ダンプ車、セメントバルク車、コンクリートミキサー車、タンク車）

見直しの方向性（標準運送約款）

運送以外のサービス

トラック運送事業者が行う、荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービスの内容を明確化
→「積み込み」「取卸し」等の運送以外の業務については、「第2章 運送業務」から分離
→契約にない荷卸し等が生じたケースについても、約款上、明確に規定

契約の書面化・電子化

契約の書面化・電子化について規定
→、運賃、料金、附帯業務等を記載した書面を交付（電磁的方法を含む）しなければならない旨を規定

荷主が実運送事業者を把握するための手立て

多重下請構造下における荷主が実運送事業者を把握するための手立てについて規定
→利用運送を行う元請運送事業者を対象に、当該運送の全部又は一部について運送を行う実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知しなければならない旨を規定

中止手数料の金額等

積載率の向上に資するような運賃・料金を設定でき中止手数料の金額等の引上げ、運賃・料金等の店頭掲示事項のオンライン化等について規定
→中止手数料の請求を開始できるタイミング及び中止手数料の金額について、実勢に応じて見直し。
→運賃・料金等の店頭に掲示することとされている事項について、インターネットによる公表を可能とする旨を規定

概要

- トラック運送業については、令和5年6月に取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」において、**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、荷主企業等に適正に転嫁できるよう、令和5年中に、「標準運送約款」や「標準的な運賃」について所要の見直しを図ることとされたところ。**
- このため、国土交通省、経済産業省、農林水産省等の行政機関、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等を構成員とする「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」を立ち上げ、「標準的な運賃」及び「標準運送約款」の見直しに係る論点整理と方向性について、議論を行う。

構成員

委員

【学識経験者】

- ・野尻 俊明 流通経済大学 名誉教授 <座長>
- ・矢野 裕児 流通経済大学 流通情報学部教授
- ・首藤 若菜 立教大学 経済学部教授
- ・若林亜理砂 駒澤大学 法科大学院教授

【行政】

- ・小熊 弘明 国土交通省 自動車局貨物課長
- ・平澤 崇裕 国土交通省 総合政策局物流政策課長
- ・中野 剛志 経済産業省 商務・サービスグループ物流企画室長
- ・藏谷 恵大 農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課長

オブザーバー

【業界】

- ・(公社)全日本トラック協会

【労組】

- ・全日本運輸産業労働組合連合会
- ・全国交通運輸労働組合総連合

【行政】

- ・厚生労働省
- ・中小企業庁
- ・公正取引委員会

【荷主】

- ・(一社)日本経済団体連合会
- ・日本商工会議所
- ・全国農業協同組合連合会

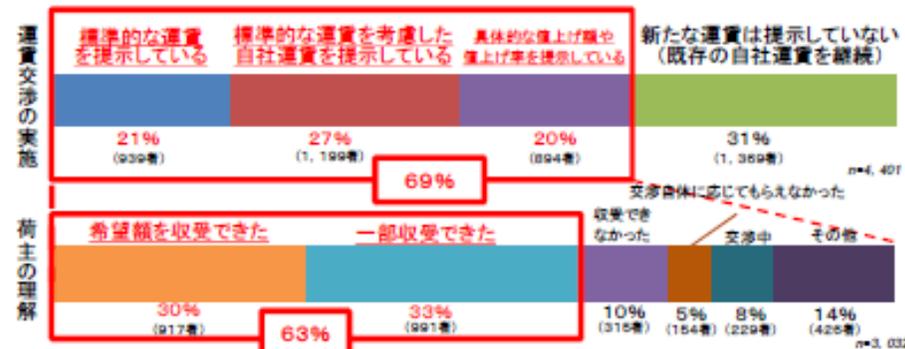
【参考1】「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」決定）（抄）

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し

⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底【国交省】

トラック法に基づく「標準的な運賃」について、荷主企業等への周知・徹底を強化するとともに、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、荷主企業等に適正に転嫁できるよう、今年中に、「標準運送約款」や「標準的な運賃」について所要の見直しを図る。

【参考2】標準的な運賃に係る実態調査結果の概要（令和4年度）



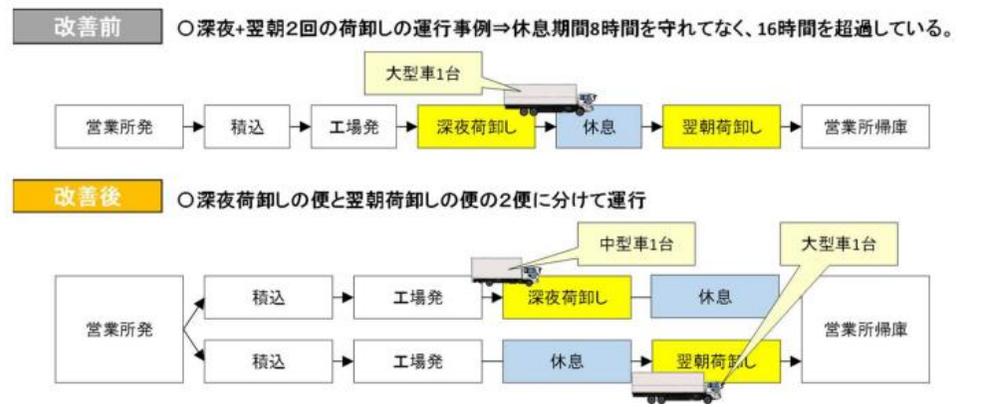
スケジュール

- 8月30日 第1回検討会 (論点整理)
- 10月 第2回検討会 (提言素案の整理)
- 12月 第3回検討会 (提言取りまとめ) ⇒ 提言を踏まえ、「標準運送約款」及び「標準的な運賃」を改正

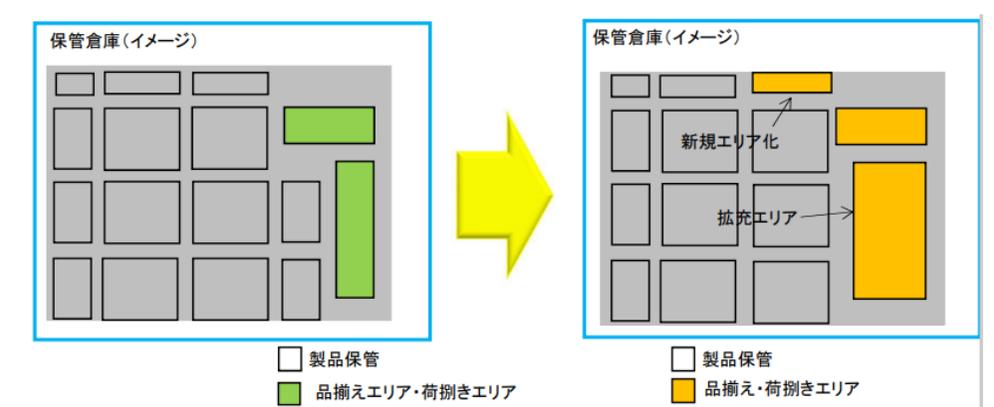
(参考) 物流効率化に向けた取組み事例紹介

トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者で構成する「**トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会**」を中央、各県に設置。関係者が一体となり、取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備等を図るため、対策の検討や、実証事業など行っている。

配車工夫や高速道路利用による拘束時間削減（鳥取県）



品揃えエリア・荷捌きエリアを拡張（島根県）



パレット荷役による積込み作業時間の削減（岡山県）



ハンディーターミナルを用いた検品・検収作業の効率化（山口県）



鶴信運輸(株)では、2020年からドライバーの負担軽減や労働時間の削減のために、スワップボディコンテナ車両の導入を進めている。導入効果として、荷物の積み下ろしに**4時間かかっていたのが、20分に短縮**するなど劇的な効果を上げている。

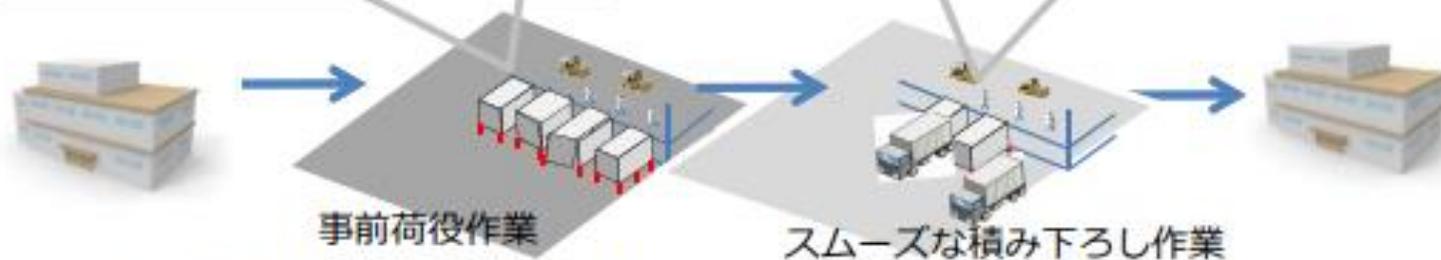
<スワップボディコンテナ車両の特長>

- 車体と荷台を簡易に分離することが可能 → 荷待ち時間削減、積載率向上
- けん引免許が不要 → ドライバー不足を解消

【活用例①：物流施設での活用】

トラック到着前から荷役が始められ、トラック到着までにコンテナを一杯にでき、積載率が向上し、トラック台数を削減

トラックは到着後、荷台を付け替えるだけで出発でき、荷役作業による荷待ち時間を削減

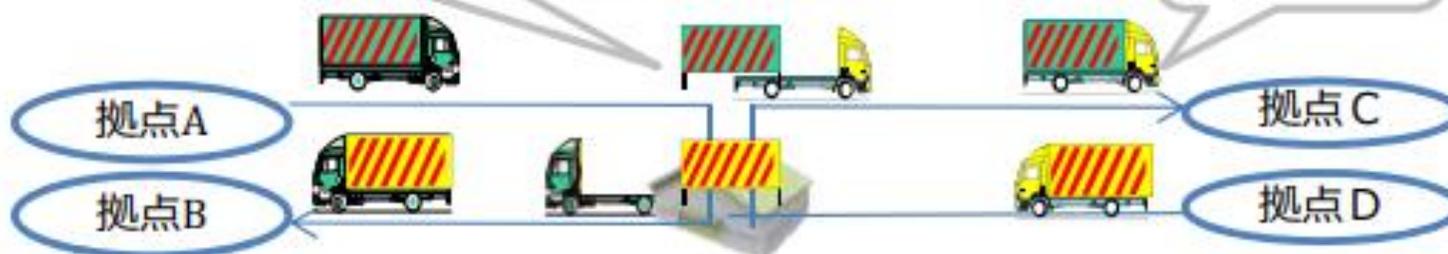


【活用例②：中継輸送での活用】

帰り荷の確保により積載率が倍増し、トラック台数を削減

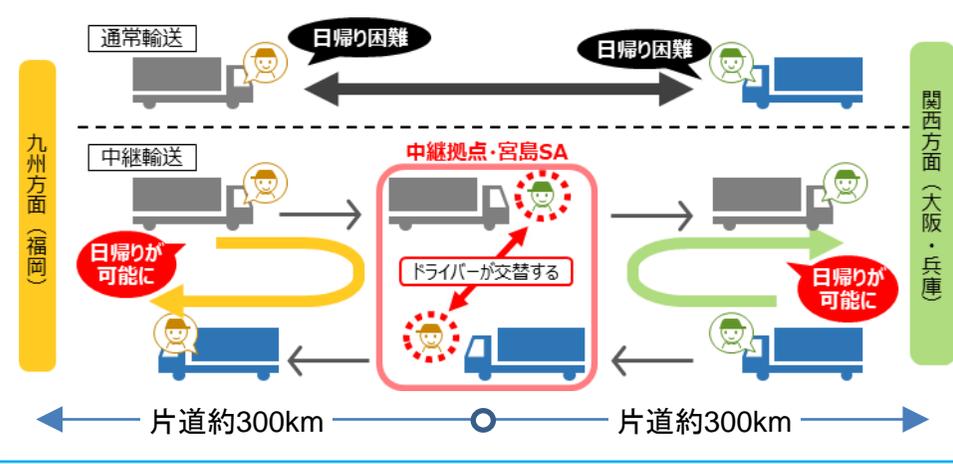
中継拠点で荷台を交換

日帰りでの勤務が可能となり、労働環境が改善



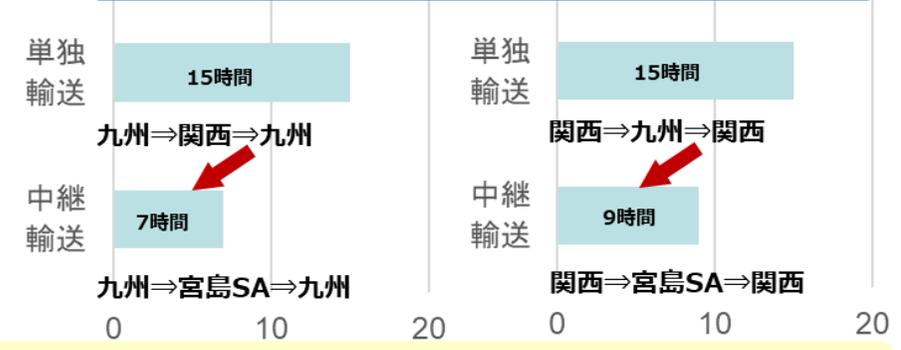
○関西-九州間の中継輸送拠点ニーズ把握・効果検証のため、両地域の間に位置する宮島S Aにて中継輸送の実証実験を実施。効果が認められたため中継地点の整備が現実的。

実証実験の概要



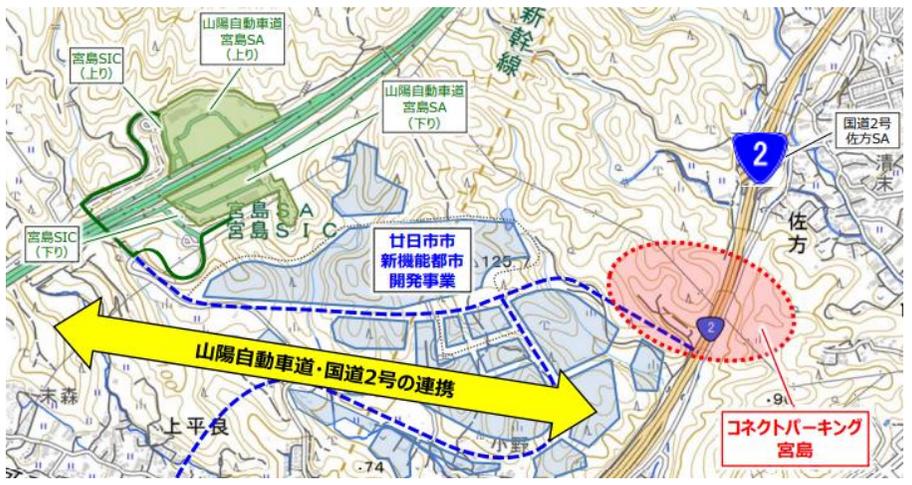
結果

ドライバーの拘束時間が削減！



中継地点導入のメリット：ドライバーの日帰りが可能。車中泊の負担が軽減
 中継地点導入の課題：中継待ち合わせ時間のロス短縮、専用施設の整備

コネクトパーキング宮島の整備



モーダルシフト(岡山県、鳥取県、広島県、山口県)

- モーダルシフトとは、トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること。
- 中国管内では、自動車部品の輸送などについて、トラック輸送を鉄道コンテナ輸送に転換する試みが実施されている。



特徴

- ・自動車部品の鉄道へのモーダルシフト
- ・出荷姿を手積み手降ろしから容器化し、ドライバーの作業負荷軽減を図る。

効果

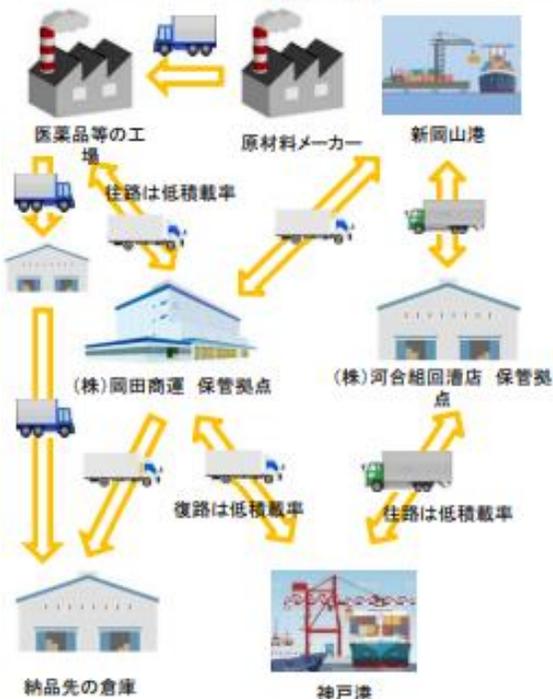
- ・CO2排出削減量: 98.5t-CO2 (33%)
- ・ドライバー運転時間省力化 450時間 (8.2%削減)

輸送網の集約化・共同輸配送(岡山県)

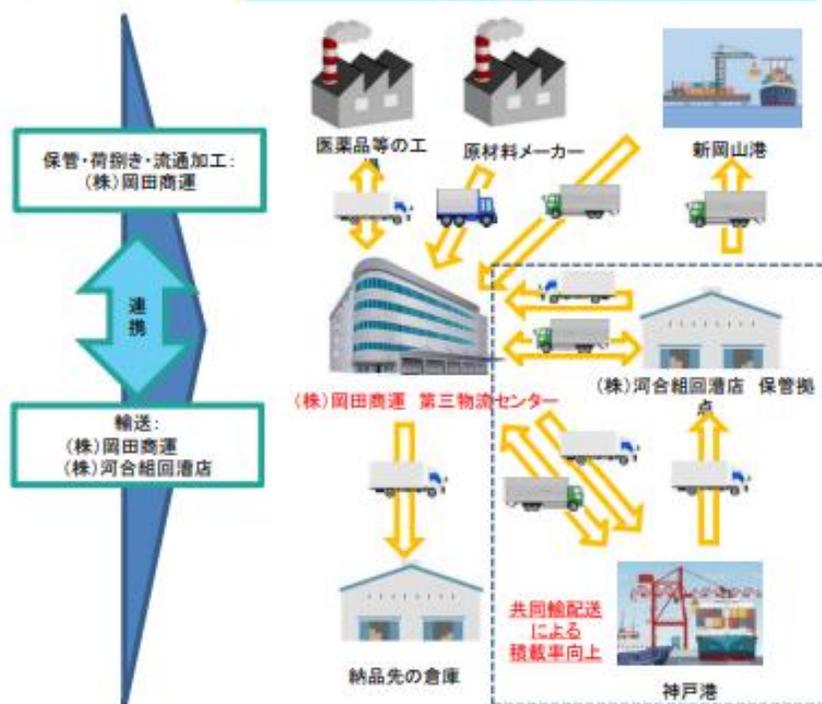
- (株)岡田商運は、医薬品等の保管及び輸送をしているが、積載率の低い運行があり、非効率な物流体制となっている。今般、医薬品等及びその原材料を保管できる「第三物流センター」を新設するとともに、積載率向上を課題としている(株)河合組回漕店と連携して、共同輸配送を行うことにより物流の効率化を図る。
- 国土交通省は、令和4年7月29日付けで改正物流総合効率化法の規定により総合効率化計画として認定。

- ・医薬品等及びその原材料を一元管理できる物流拠点を新設することにより、輻輳している輸送網を集約。
- ・トラックの走行量削減等により、CO2排出量を削減(約27.4%)
- ・トラック予約受付システムを導入し、効率的な荷受け作業を実施することにより、手待ち時間を削減(約80%)。

現行



認定計画



<実施事業者>

- ・(株)岡田商運
- ・(株)河合組回漕店

<特定流通業務施設の概要>

- ・所在: 岡山県岡山市中区江崎393番他
- ・アクセス: 新岡山港から約3.0km
- ・延床面積: 12,799㎡
- ・トラック予約受付システムを導入

ダブル連結トラックによる大量輸送(広島県、山口県)

「ダブル連結トラック」は、1台で通常的大型トラック2台分の輸送が可能であり、導入の推進はトラック輸送の深刻な担い手不足解消方策の一つ。国土交通省も特車許可基準緩和により後押し。

特車許可基準の車両長を緩和 (現行の21mから最長25mへ)

現在 通常的大型トラック (10tトラック)



約12m

今後 **ダブル連結トラック** : 1台で2台分の輸送が可能



ダブル連結トラック (フルトレーラー連結車) 特車緩和基準

- 車両は、フルトレーラー連結車のバン型であるか (25mまで)
- 特定の区間を通行し、高規格幹線道路等の自動車専用道路以外を通行する区間が必要最小限の区間となるように設定
- 21m超車両に指定装置 (16項目) を装備できるか
- 積荷の制限 (危険物貨物、大量の液体、動物)
- 運転者要件
(大型自動車運転業務に直近5年以上従事、けん引免許5年以上の保有等)
- 通行条件
(追い越し・縦列走行禁止、故障時停止表示、ETC2.0車載器稼働等)

福山通運(株)では現在44両を導入済み。全国15府県、23か所 (中国管内では広島県、山口県の3か所) で発着可能な体制を構築している。

- ① 盛岡支店 (岩手県盛岡市) 2023.6許可
- ② 北上支店 (岩手県北上市)
- ③ 栃木支店 (栃木県栃木市)
- ④ 大宮支店 (埼玉県大宮市)
- ⑤ 入間支店 (埼玉県入間市)
- ⑥ 成田支店 (千葉県成田市) 2023.2許可
- ⑦ 裾野営業所 (静岡県裾野市)
- ⑧ 静岡支店 (静岡県静岡市)
- ⑨ 豊橋支店 (愛知県豊川市)
- ⑩ 一宮支店 (愛知県一宮市)
- ⑪ 名古屋支店 (愛知県北名古屋市)
- ⑫ 岐阜支店 (岐阜県岐阜市)
- ⑬ 京都支店 (京都府京都市): 箱が2軸の場合はC条件。
- ⑭ 大阪支店 (大阪府大阪市)
- ⑮ 阪神支店 (兵庫県尼崎市)
- ⑯ 神戸支店 (兵庫県神戸市) 2023.1許可
- ⑰ 福山支店 (広島県福山市)
- ⑱ 廿日市支店 (広島県廿日市市)
- ⑲ 下関支店 (山口県下関市)
- ⑳ 福岡流通センター (福岡県福岡市)
- ㉑ 福岡支店 (福岡県福岡市)
- ㉒ 熊本支店 (熊本県熊本市) 2023.5許可: 熊本支店の国道3号線への出入口工事完成検査終了までは通行させない。
- ㉓ えびの営業所 (宮崎県えびの市) 2023.5許可: C条件に加え、後方に毛排導を配置すること。



女性ドライバーの活躍(広島県、山口県、島根県、岡山県)

国土交通省の取組み

特設サイトを運営のうえ、以下の情報を発信。

- 実際にトラック運送会社で働く女性(トラガール)、活躍場面、会社経営者の声を紹介。
- 企業に対する情報として女性活躍推進による効果を紹介。
- トラック運転手として目指すスタイルと必要な免許について紹介。etc…。



トラガール促進プロジェクト

トラックドライバーをめざす女性応援サイト

地域密着トラガール

01



準中型自動車免許(3.5t~7.5t未満)

暮らしを支えるトラガール

02



中型自動車免許(7.5t~11.0t未満)

大型車で活躍するトラガール

03



大型自動車免許(11.0t以上)

日本の産業を支えるトラガール

04



大型自動車免許+けん引免許

～ 中国運輸局管内でも数多くの女性ドライバーが活躍中 ～ トラガールサイトから抜粋

 WAKIJI TRANSPORT
株式会社 脇地運送 (広島県広島市)

アイ・ティ・アット・ピョー株式会社
防府営業所 (山口県防府市)

榎本商店株式会社
(島根県浜田市)

株式会社 ティーユーロジネット
(広島県安芸郡坂町)

 榎本運送株式会社
MAKIMOTO UNSO, Inc.
(岡山県岡山市)



事業者の取組み：女性用休憩室の整備、配達エリア、勤務時間(残業・泊りなしなど)の配慮、普通免許で運転できる2t箱車、オートマ車の導入等

モーダルシフト（内航海運の活用）

海上輸送を取り入れた輸送の多様化について

非常災害時の代替輸送ルート確保、地球温暖化対策、トラックドライバーの高齢化や深刻な担い手不足への対応などから、モーダルシフトの推進に対する機運が大きく高まってきています。

そこで、産官学で組織する**中国地方国際物流戦略チーム**では、物流活動に関わる関係者の方々に、海上輸送の特徴やメリット、また港湾利用に際しての問い合わせ先などを紹介し、海上輸送利用も含めた輸送モードの多様化・安定化をさらに促進することを目的として「**海上輸送利用のガイドライン**」を作成しました。

海上輸送の有効性に対する理解をよりいっそう深め、物流効率化および持続的な物流の仕組みの構築を検討される際の参考にしていただければと思います。

海上輸送利用のガイドライン

～みなとの普段使いのご提案～



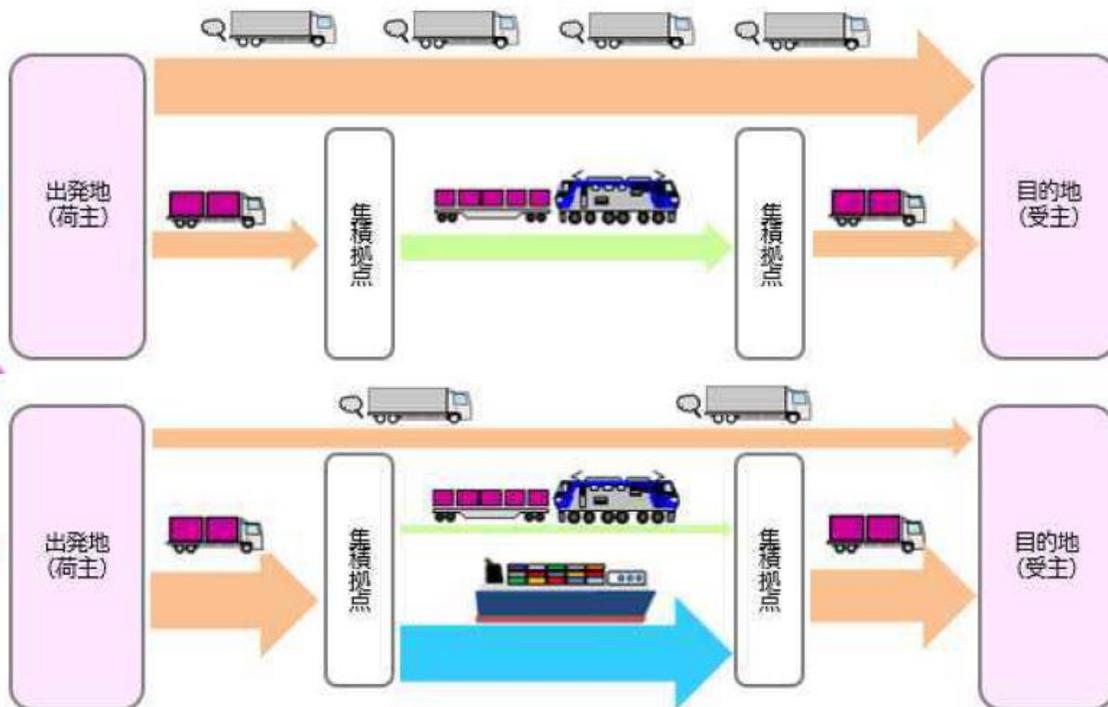
令和5年5月

中国地方国際物流戦略チーム



「海上輸送利用のガイドライン」はこちらからダウンロード可能です。

海上輸送を取り入れた輸送の多様化



海上輸送の特徴

特徴①【物流コストの低減】

海上輸送はトラックや鉄道輸送に比べ、一度に大量の貨物を運ぶことが可能です。輸送ロットを大きくすることで物流コストの削減が期待できます。

※特に長距離で比較的高い頻度で貨物輸送を行っている事業者であれば、海上輸送を取り入れることで、物流の効率化や輸送コスト削減のメリットが大きくなります。

特徴②【定時性の確保】

全国の主要都市間でフェリー、RORO船、コンテナ船が定期運航を行っており、定時性が確保されます。

※台風等の異常荒天時を除き、ほとんど欠航がありません。

※トラックや鉄道の陸上輸送に比べ、リードタイム面では劣りますが、計画的な輸送計画、在庫調整などを行うことで、繁忙期のトラック確保や、事故や渋滞による納期遅延リスクが解消され、定時性が確保できます。

特徴③【リスク分散による物流機能の継続】

海上輸送を利用しておくことで、いざというときの物流網のバックアップルートの確保につながります。

※平成30年7月豪雨災害や、平成28年熊本地震などの災害時では、海上輸送網は健全に機能し、陸上輸送に変わる重要な輸送モードとして機能しました。

特徴①【環境負荷・ドライバー負担の軽減】

●フェリー、RORO船、コンテナ船などの海上輸送は、トラックによる陸上輸送に比べ、エネルギー消費が低く、二酸化炭素(CO2)の排出量も少ない、環境に優しい輸送モードです。

●海上輸送を利用することで、トラックドライバーの負担が軽減され、働き方改革にもつながります。

中国管内の定期航路の就航状況(内航海運①)

フェリー

| | 航路 | 便数 | 運航会社 | 問い合わせ先(運航状況) |
|----------|--------------|----------|----------------------|--|
| 江田島(呉)方面 | 広島-江田島(切串) | 21~22便/日 | 上村汽船(株) | TEL: 082-251-6020 http://kamimurakisen.com/ |
| | 広島-江田島(三高) | 14便/日 | 瀬戸内シーライン(株) | TEL: 082-254-1701 http://setonaikaikisen.co.jp/sealine/ |
| | 呉-江田島(切串) | 18~20便/日 | さくら海運(株) | TEL: 0823-38-8988 https://sakurakaiun.jimdofree.com/ |
| | 呉-江田島(小用) | 13便/日 | 瀬戸内シーライン(株) | TEL: 082-254-1701 http://setonaikaikisen.co.jp/sealine/ |
| 四国方面 | 広島-呉-松山 | 10便/日 | 瀬戸内海汽船(株) 石崎汽船(株) | TEL: 082-253-1212 http://setonaikaikisen.co.jp/ TEL: 089-953-1003 http://www.ishizakikisen.co.jp/ |
| | 柳井-伊保田-松山 | 3~4便/日 | 周防大島松山フェリー(株) | TEL: 0820-75-1575 https://www.suo-oshima-matsuyamaferry.com/ |
| | 柳井-松山 | 7~9便/日 | 防予フェリー(株) | TEL: 0820-22-3311 https://www.boyoferry.co.jp/index.html |
| | 徳山下松(徳山)-竹田津 | 5便/日 | 周防灘フェリー(株) | TEL: 0834-34-3000 https://www.suonada.co.jp/ |

フェリー航路図

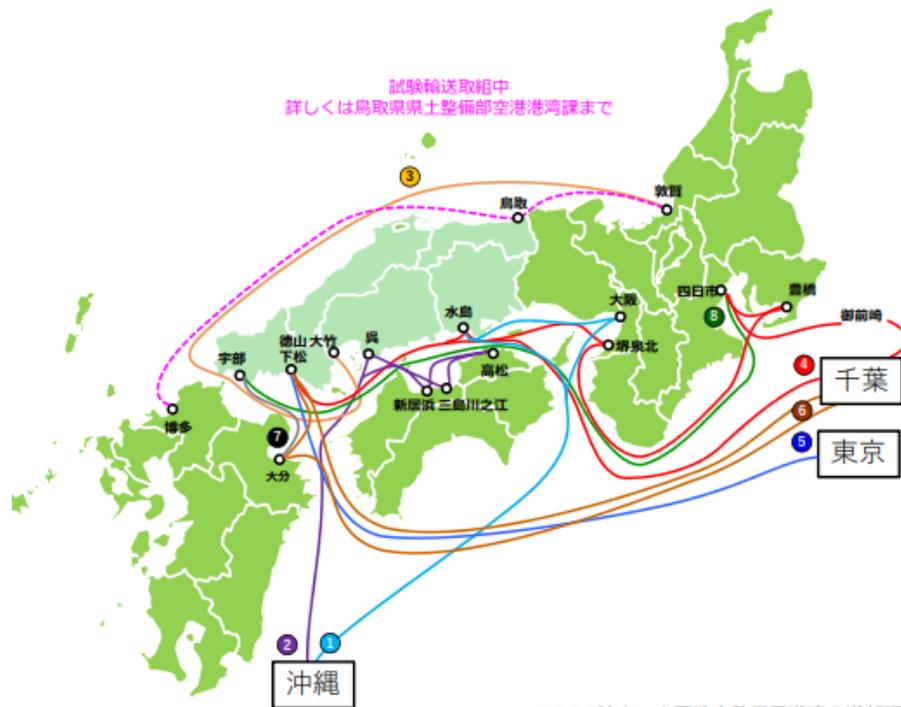


※R5.5時点 中国地方整備局港湾空港部調べ

内貿(内航コンテナ船)

| 港名 | 航路 | 便数 | 運航会社 | 問い合わせ先(船舶代理店等) |
|-------|--------------------------------|-------------|----------|---------------------------------------|
| 水島港 | ① 那覇-水島-大阪-那覇 | 週1便(金) | 南日本汽船(株) | 日本通運水島海運支店 TEL: 086-523-0204 |
| 呉港 | ② 呉-三島川之江-高松-新居浜-那覇 | 週1便(水) | 南日本汽船(株) | 定額商事(株) TEL: 0823-28-0221 |
| 大竹港 | ③ 大竹-敦賀-大竹 | 週2便(水)(土) | 井本高運(株) | 日本通運(株)広島支店大竹営業課 TEL: 0827-52-4311 |
| 徳山下松港 | ④ 千葉-御前崎-四日市-豊橋-堺泉北-徳山下松-水島-千葉 | 週1便(曜日不定) | センコー(株) | トクヤマ海陸運送(株) TEL: 0834-31-3610 |
| | ⑤ 徳山下松-船橋-徳山下松 | 週1.2便(曜日不定) | 東ソー物流(株) | 東ソー物流(株) TEL: 0834-63-0080 |
| 宇部港 | ⑥ 徳山下松-千葉-清水-大分-徳山下松 | 週1便(月) | 幹与海運(株) | トクヤマ海陸運送(株) TEL: 0834-31-3610 |
| | ⑦ 宇部-大分-宇部-大分-宇部 | 週2便(月)(木) | 日織物流(株) | 宇部興産海運(株) TEL: 0836-34-5512 |
| 宇部港 | ⑧ 四日市-宇部 | 週1便(土) | 井本高運(株) | 宇部興産海運(株) TEL: 0836-34-5512 |

内航コンテナ船航路図



沖繩

※R5.5時点 中国地方整備局港湾空港部調べ

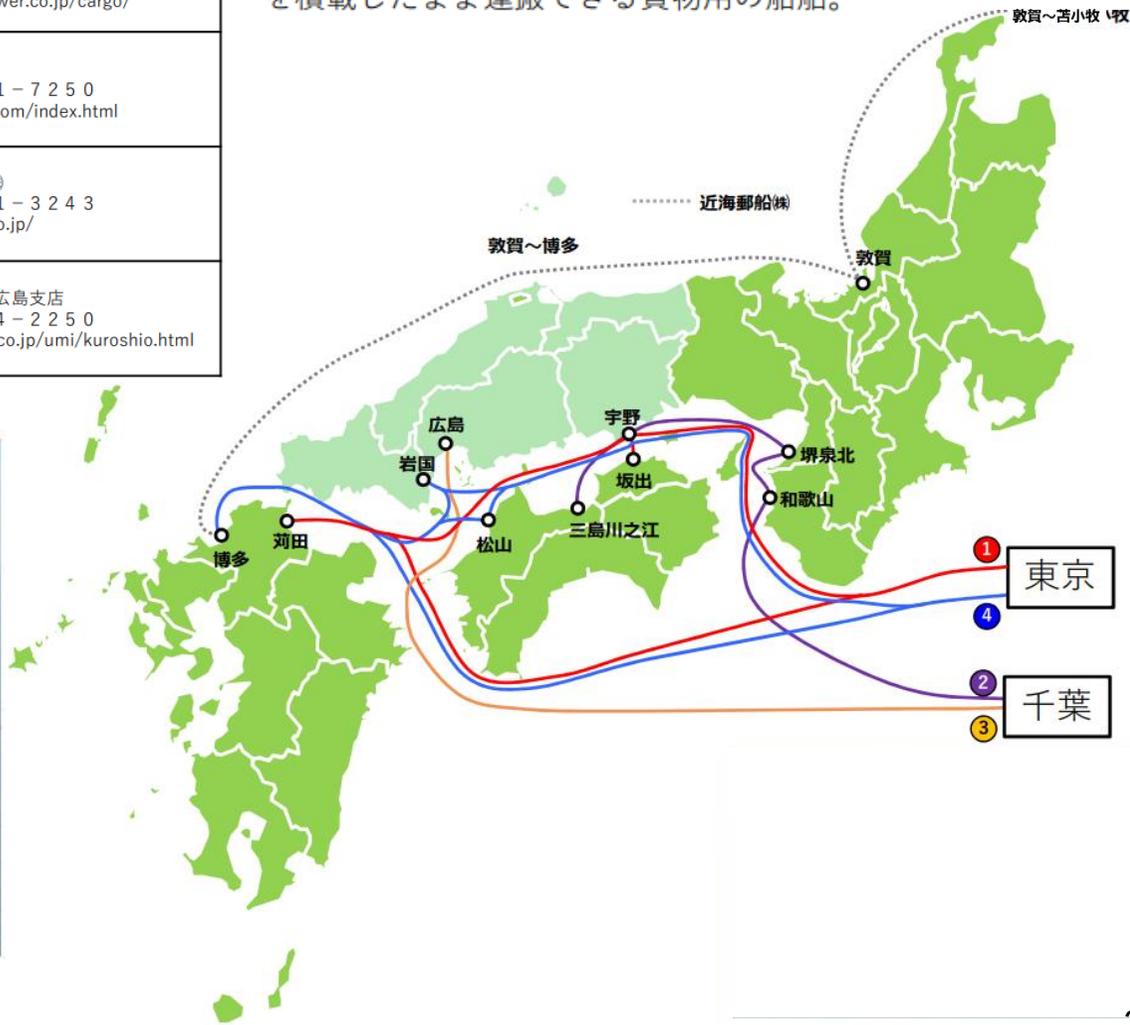
中国管内の定期航路の就航状況(内航海運②)

内貿 (内航RORO船)

| 港名 | 航路 | 便数 | 運航会社 | 問い合わせ先 (船舶代理店等) |
|-----|-----------------------------------|---------------------------|---------------|---|
| 宇野港 | ① 苅田-宇野-坂出-東京 ※坂出は週1便 | 週2便 (火) (土) | 商船三井フェリー(株) | 日本通運株式会社 TEL: 0863-31-0202 https://www.sunflower.co.jp/cargo/ |
| | ② 三島川之江-宇野-堺泉北-和歌山-千葉 ※和歌山は週1便 | 週6便 (月~土) | 大王海運(株) | 大王海運(株) TEL: 0863-31-7250 https://daio-kaiun.com/index.html |
| 広島港 | ③ 広島-千葉 | 2週3便 (月) (金) (水) | マツダロジスティクス(株) | マツダロジスティクス(株) TEL: 082-251-3243 https://mazdalogi.co.jp/ |
| 岩国港 | ④ 博多-岩国-東京 ※一部松山寄港あり | 週2便 (火) (土) | 商船三井フェリー(株) | 日本通運株式会社 広島支店 TEL: 0827-24-2250 https://www.nittsu.co.jp/umi/kuroshio.html |
| | | | NX海運(株) | |

内航RORO船航路図

※Roll-on Roll-off船の略でトラックやトレーラーが自走で船に乗り込み、貨物を積載したまま運搬できる貨物用の船舶。



物流関係システムの活用

中小トラック運送業のためのITツール活用ガイドブック

—労働時間短縮と生産性向上を目指して—

IT Tools Practical Guidebook

働き方改革・生産性向上の実現にはITツールの活用が効果的です
このガイドブックはITの基礎知識から業務実態に合ったITツールの活用法まで事例を含めて解説します

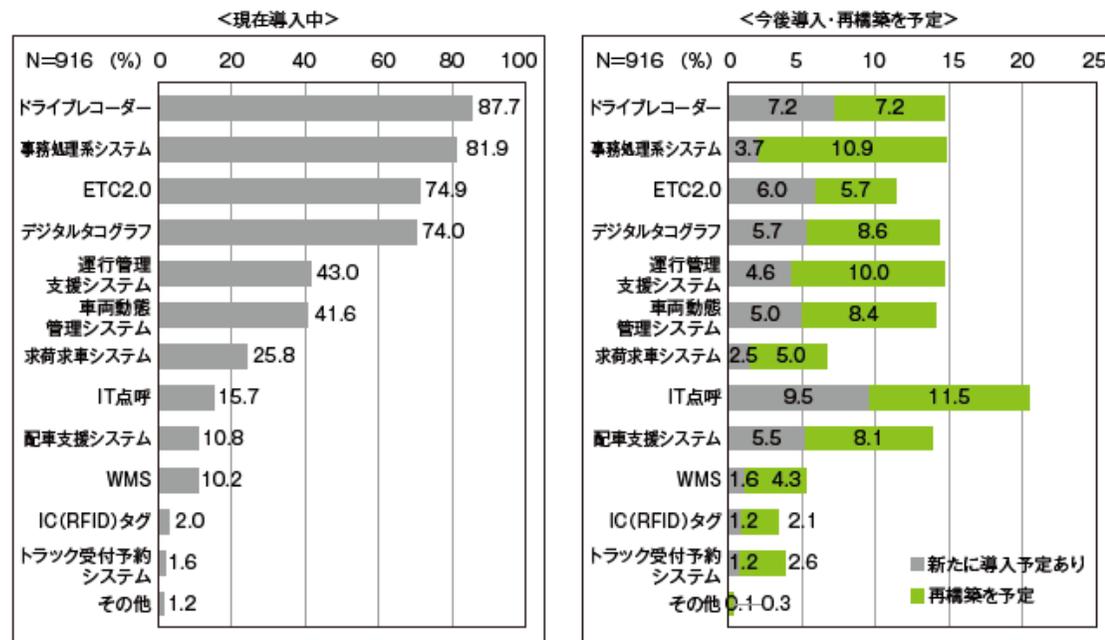


生産性向上に向けたITツールの活用

国土交通省ではトラック運送業の経営改善に役立つITツールのシステム内容や機能、トラック運送事業者における活用状況・活用事例を調査し、中小トラック運送事業者がITツールを導入・活用していくためのガイドブックを作成しました。

調査の結果、導入IT機器で最も多いのは、ドラレコ、事務処理システム、ETC2.0、デジタコ。今後導入を予定しているIT機器は「IT点呼」がトップとなっています。

IT 機器・ソフトウェアの導入について(複数回答)



資料：国土交通省「トラック運送業におけるIT機器、ソフトウェア等の活用による生産性向上に関するアンケート」(2019年3月)、P7以降のアンケート結果も同様。

車輻動態管理システム

車輻動態管理の仕組み



配車支援・計画システム

配車支援・計画システムのイメージ



システム概要 車両が現在どこにいるのか、どのような運行状況にあるのかを確認するシステム。GPS機能の搭載された車載端末等から携帯電話等のデータ通信機能を利用し、インターネットを介して、車両の位置や運行状況などのデータを受信することにより管理を実現しています。

システム概要 配車支援・計画システムは、受注情報（荷物）を車両（ドライバー）に効率的に割り当てるシステム。受注情報をもとに配送当日の荷物のピッキング作業、積み込み作業、トラックの配車や配送ルート等の段取りを計算し、その結果をパソコンの画面や紙面に出力します。

【導入効果】

○輸送サービスの「見える化」

- ・荷主からの問い合わせに回答できる。
- ・車両の動態を常時把握可能なため、緊急依頼等に臨機応変に対応可能。

○生産性の向上

- ・道路の渋滞度に応じた配送指示や、他業務先行による時間の短縮
- ・待ち時間や輸送時間の短縮に伴うドライバーの労働時間短縮
- ・荷卸し先での順番待ち回避

【導入効果】

○過積載防止(配車計画とともに重量計算も同時で行うため。)

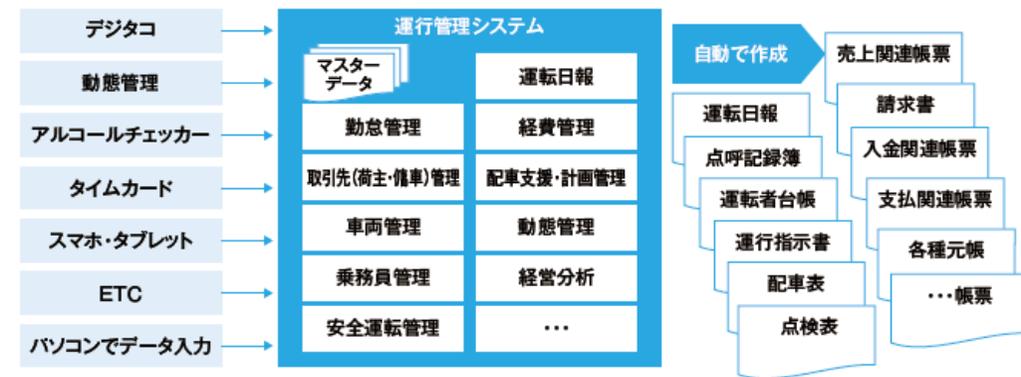
- 人手不足対応(熟練配車マンのノウハウをシステムが補完)
- 紙伝票作業の手間解消(カルタ取り→パソコン上での作業)
- その他生産性向上

- ・積載率、実率率向上
- ・備車の最適化
- ・車両運行時間の合理化、
- ・配送ルートの最適化、
- ・指定時間内到着、所要時間算出等
- ・配車管理属人化脱却(新入社員でも配車担当になれる)
- ・シミュレーション分析機能を活用した業務改善
- ・物流拠点の立地効果判断 など

運行管理システム

運行管理システムのイメージ

運行管理システムのイメージ



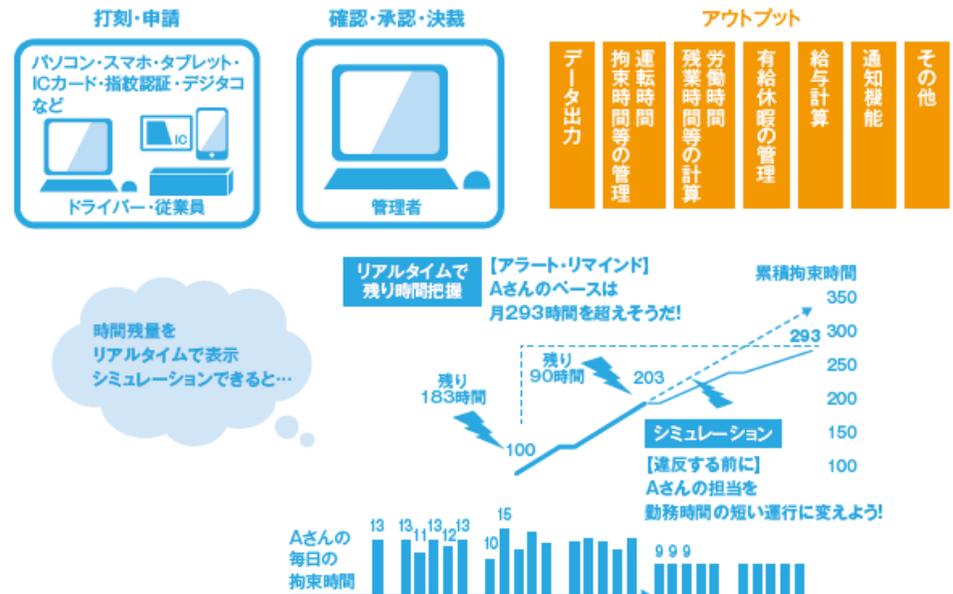
システム概要 運行管理システムとは、運行に関わる業務システム全般を指します。一般には、トラック輸送ならではの運送関連業務システムと、関連する帳票作成等の事務作業システムを連携させたものを指します。

【導入効果】

- 総務部門や経理部門の事務作業効率化
 - ・データを共有化するため、転記や手入力という作業が不要になる。
- 日常業務の効率化
- 安全運行の確保、改善基準告示遵守のための勤怠管理 ※
- 経営の可視化・分析による合理化
 - ・データ入力のワンストップ化による誤入力防止。
 - ・荷主別・車両別の採算管理
 - ・ネットワーク型システムの採用により、グループ全体の経営管理も可能に。

勤怠管理システム

勤怠管理システムのイメージ



システム概要 始業・終業、運転時間、拘束時間、休息・休憩期間、荷役時間、待機時間などの時刻を記録（打刻）、時間を集計管理するシステム

【導入効果】

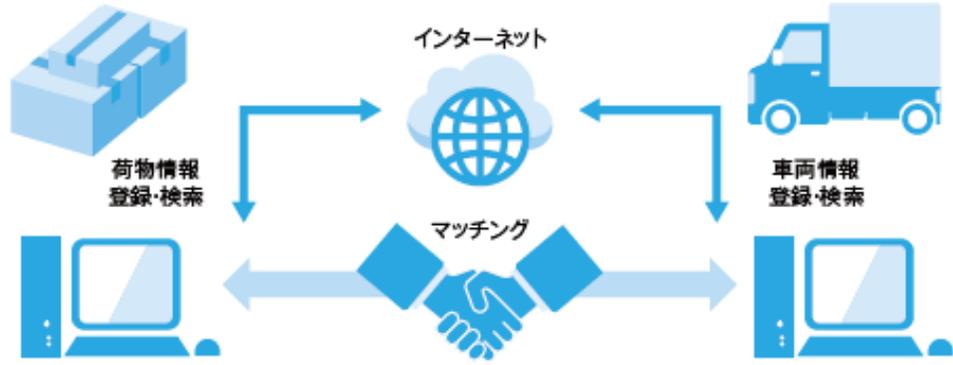
- 改善基準告示の遵守
 - ・データを共有化するため、転記や手入力という作業が不要になる。
- 勤怠情報集計作業の効率化
 - ・従業員の勤務状況をリアルタイムに把握し、アラートやリマインドできる
 - ・労働時間等の超過を未然に防ぎやすくなる。

【導入上留意点】

- 実労働時間と勤怠データの一致
 - ・時間計算の起点・終点となる「打刻」を確実にに行わせる必要あり。

求荷求車システム

配車支援・計画システムのイメージ



登録情報の例

会員情報

会社名、所在地、主な輸送先、主な輸送品目、車両情報(保有車種、積載トン数)、担当者など

荷物情報

- 積地情報(積日時、場所)
- 卸地情報(卸日時、場所)
- 高速代や付帯作業料の支払いの有無
- その他、上乘せ保険の必要可否 など

車両情報

- 空車情報(空き日時、空き場所)
- 可能な積地・卸地
- 車両情報(車種、トン数)
- その他荷種の制約 など

システム概要 インターネットなどの情報システム機能を利用して車両と荷物の情報をマッチングさせるシステム。

インターネットを利用して、荷物を依頼する側と、車両を活用したい運送側が、それぞれ情報登録や検索を行います。

【導入効果】

- 車両積載率の向上・、帰り荷の確保(実車率アップ)
- 荷物量の季節波動等の繁閑差に対応
- 受注機会獲得(特定荷主への依存を改善)
- 営業・配車担当者の人手不足補完
- 輸送条件等受注内容の明示化

原価計算・燃料サーチャージ算出シート

トラック運送事業者における原価計算シート



トラック運送業界の原価計算について

全日本トラック協会では、適正取引を推進するため、また貴社の原価を適切に把握するために、原価計算の実施を推進しています。
現在、全国のトラック協会において、原価計算セミナーを実施しておりますが、加えてホームページにおいても情報提供を進めてまいります。
ぜひ事業者の皆様にご活用いただけますと幸いです。

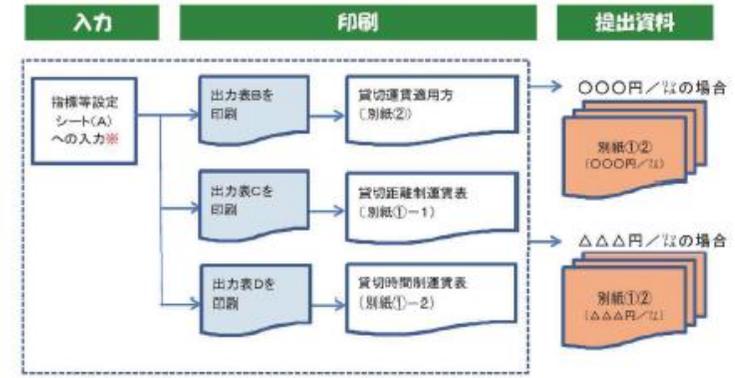
[運賃原価リンク集](#)

[原価計算シート](#)

<http://運賃原価.com/>

概要 自社の経営実態を把握する支援ツールの一つとして、全日本トラック協会が会員事業者向けに提供しているツール(エクセルファイル)。

トラック運送事業者の燃料サーチャージ算出シート



http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000004.html

概要 トラック運送業における燃料サーチャージ制の導入を促進するため、公正取引委員会と協議の上、作成・公表したもの(エクセルファイル)。

システムの紹介(荷主事業者のシステムを活用)

トラック予約受付システム

トラック予約受付システムのイメージ



システム概要 バスの空き状況を管理し、予約を受け付けるシステム。トラック側が物流施設への到着時刻等をスマートフォン等の端末から事前予約、物流施設側はトラックの入出情報を事前照合するとともに予め作業準備することでトラックの待機時間削減と物流施設側の作業効率アップの両立を図ります。

【導入効果】

トラック事業者の効果

○ドライバーの待機時間の削減

- ・出発を遅らせたり、別の仕事を組み合わせやすくなる。

発荷主・倉庫側の効果

○作業効率化、作業不可の平準化

- ・作業戦力に合わせて予約枠を調節することが可能。

【導入上留意点】

○作業効率化、作業不可の平準化

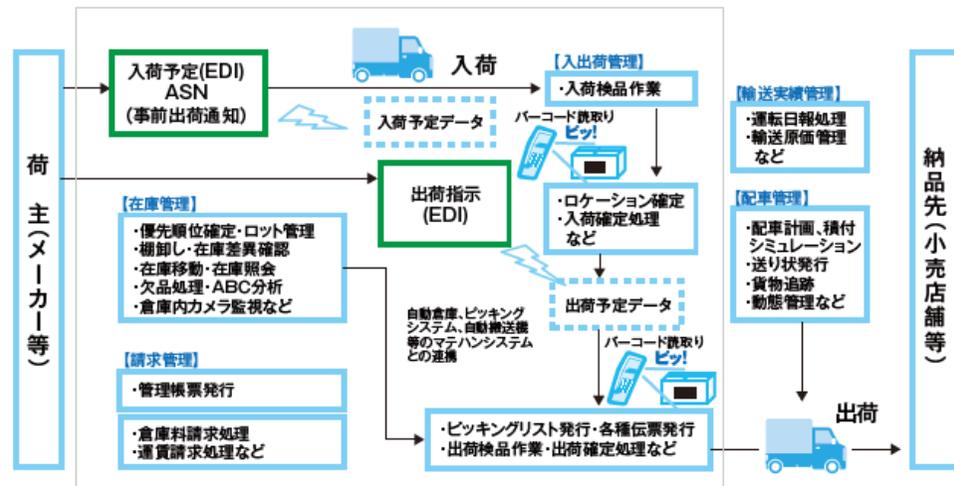
- ・入構する全て又は多数のトラックの利用。

○ルール徹底

- ・予約時間に合わせた入構(予約時間の厳守)
- ・変更・取り消し手続きの徹底

WMS (ウェアハウスマネジメントシステム)

WMSのイメージ



システム概要 倉庫にある製品を管理するためのシステム。出入庫作業や倉庫内ロケーションの管理など現場作業に直結した管理システムで、例えば、入庫、保管、在庫管理、ピッキング、検品、梱包、積込等全般を管理して輸配送につなげます。

【導入効果】

○各種作業の生産性向上、作業品質の向上

- ・ASN(事前出荷通知)の情報をもとに受入・検品・入庫
- ・出荷指示情報をもとにピッキング・検品出荷などの庫内作業全般を管理・支援
- ・内容物の数量、重量、容積などの管理も可能
- ・入庫伝票、ピッキングリスト、検品表、荷札・送り状などの帳票やラベルを出力
- ・ハンディターミナルなどを用いたでペーパーレス化も可能。

○在庫の精度の向上、倉庫フロアの効率的な利用

トラックGメンについて

トラックGメンに関するご意見等

「トラックGメン」について感じる印象、期待・ご不安など。

トラック運送事業者の皆さんから

- 周囲では取り締まり部門と考えて反発した印象を持つ方が多く感じます。活動そのものは応援いたします。
- 荷主企業の気づきにもなるので、できるだけ多くの荷主企業への調査を行っていただきたい。
- 乗務員に構内作業を求められる立ち寄り先が多いため、解消されるよう期待している。
- 結果的に末端いじめで終わらないかとの思いがぬぐい切れない。

元請事業者の皆さんから

- 実際にどの位突っ込んで調査対応してくれるのか。
- 全国統一レベルでの管理の徹底ができるのか。どこまで徹底して行うのか。
- 現場で注意するポイント。何を言ってはいけないという例。
- 真荷主の協力なくしては、物流会社もどうすることもできません。真荷主への働きかけもお願いしたい。
- 定期的にマスコミへ活動実績などを発信してほしい。

荷主事業者の皆さんから

- 正しい知識を展開いただける機会のため期待しています。ホワイト物流実現のため必要と感じます。
- 荷主のどのような行為が「悪質」になるのか明確にわかっていない。具体的にどのような事を監視するのか。
- 着荷主の賛同が得られないことが多い。着荷主の協力、意識改革、強制力という意味で期待しています。
- 荷主として全社（国内各拠点含め）にどのように説明・留意させるべきか。気を付けるべき点は何か。

その他の皆さんから

- 軽貨物にも対応してくれるのか（行政書士）。
- 荷役時間が長くなる、荷待ち時間が発生する理由までしっかり聞いているのか不明（協会）。

トラックGメンに関するご意見等②

より詳しく知りたい事項、具体的なご質問。

トラック運送事業者の皆さんから

- この半年間でのトラックGメンの実績（警告件数等）
- 物流専任者に関する企業規模、発・着荷主に対しての罰則ないしプレスリリースに至る過程。Gメンの訪問について、どの程度SNS・通報で行動しているのか。あまりアクションが運送企業へあるとは思えない。
- 運賃交渉などで交渉決裂した後、どのような対応をされているのかが知りたい。

元請事業者の皆さんから

- 運送料金以外の付帯業務の説明および取り扱い料金設定（標準単価）が知りたい。
- 具体的な勧告基準、例えば長待機時間は何時間以上を悪質とみなすのかなど。
- 日本の企業でも世界的な大企業が率先して「標準的な運賃」の収受を行わなければ中小はいわずもがな。超優良企業がどのような対応をしているのか。具体例があれば知りたい。
- 同業他社の取り組みが共有できればありがたいと感じます。

荷主事業者の皆さんから

- 想定されるケースの事例、改善案など。どの程度トラックの稼働が低下するのか。
- 悪質な行為として何が該当するのか。改善基準告示を遵守できなかった場合の具体的例。
- 運賃契約で付帯作業は別途記載が必要ですか。積込み作業込みの運賃の明記では不備でしょうか。
- どのよう着荷主への徹底を図るのか。法制化はいつ、どのように施行するのか。現実的な運賃について。
- 現実的に輸送量が減り、コストが上がるためパレットを使用できないが、罰せられるのか。
- 待ち時間や付帯作業を内容別に実績収集する合理的な方法を知りたい。待機時間起点の定義。

その他の皆さんから

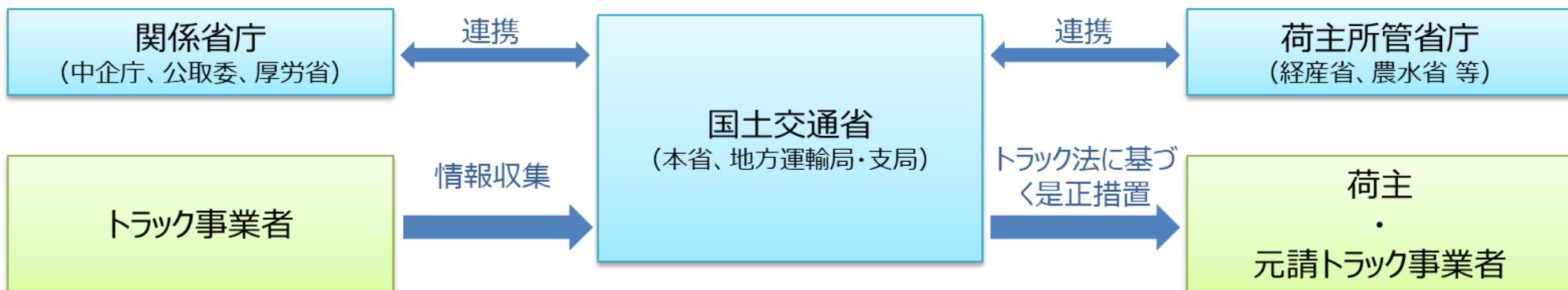
- トラックGメンがトラック事業者から提供を受けたい荷主に関する具体的な情報（協会）。

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～）

全トラック事業者を対象にした調査の概要(速報)

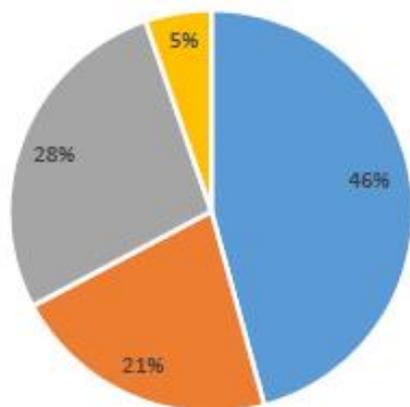
◆本年9～10月にかけて、全トラック事業者を対象にした調査結果は、以下のとおり。

○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)

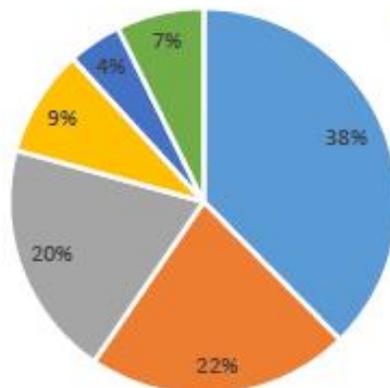
※現在、FAXによる回答を集計中

違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



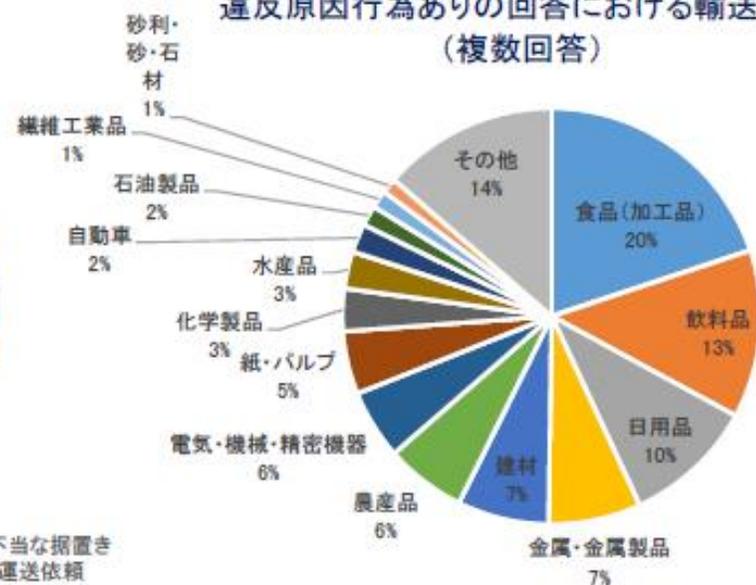
- ・発荷主 (元請運送事業者は含まない)
- ・着荷主
- ・元請運送事業者 (利用運送事業者含む)
- ・その他 (倉庫事業者等)

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

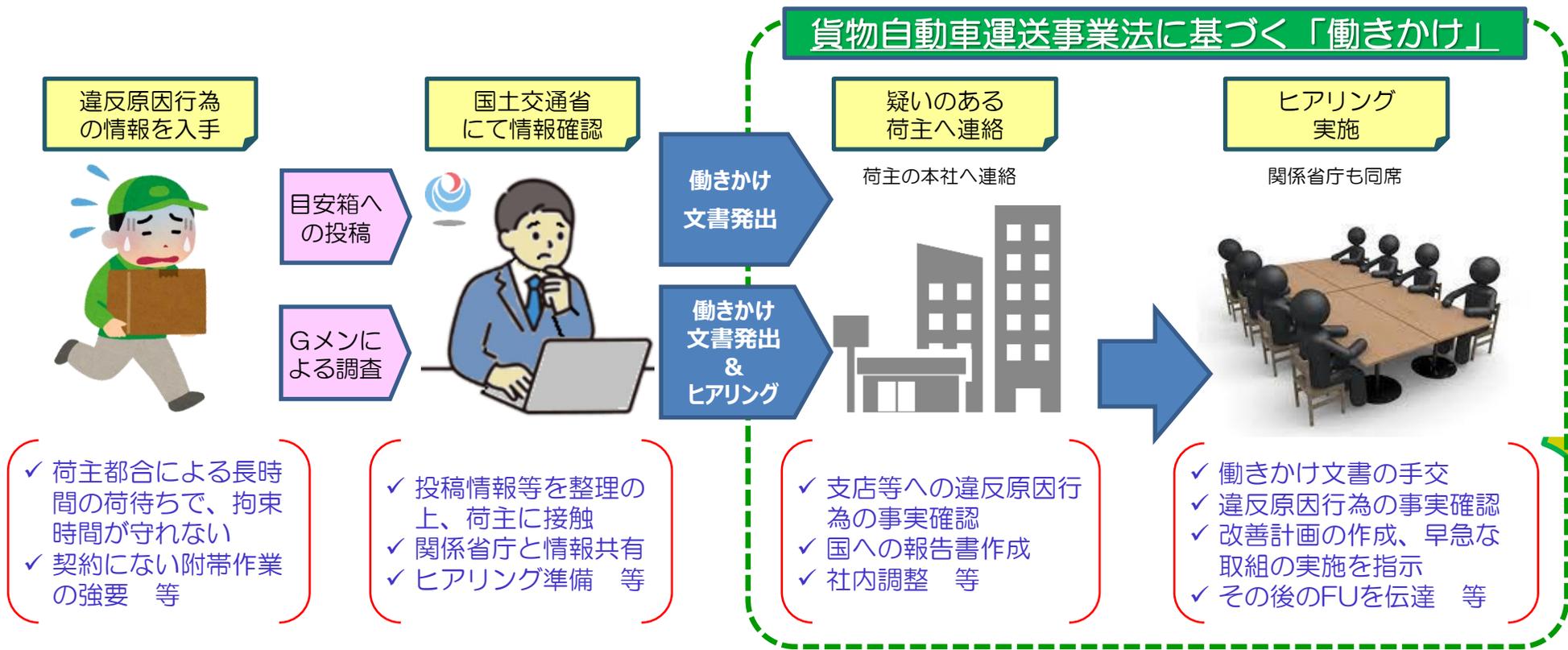
違反原因行為ありの回答における輸送物品 (複数回答)



- ・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

本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、明らかとなった悪質な荷主・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!

働きかけが行われるまで



● 「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、フォローアップ（違反原因行為の解消が確認できるまで）**
- 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**

運賃・料金の交渉に応じず、不当に低廉に据置くこと



- 個別の運送内容等を考慮せずに、一律一定率の引下げをして、通常支払われる運賃より低い運賃にすること
- 運送委託者が、自らの目標額、予算等を基準として、通常支払われる運賃より低い運賃に、一方的に設定すること
- 軽油価格の高騰、多頻度輸送、長距離輸送、手待ち時間の発生等輸送条件が変化したにもかかわらず、それらを一切考慮しないで、通常支払われる運賃より低い運賃に据え置くこと
- 特定の運送受託者を差別的に取り扱い、他の運送受託者より低い運賃を設定すること
- 同種の運送役務について、特定の地域又は顧客向けであることを理由に、通常支払われる運賃より低い運賃を設定すること

契約にない付帯業務を行わせ、料金を支払わないこと



付帯業務の例

- 倉庫内の棚に貨物を入れる。
- 運送終了後の貨物を方面別等に分ける。
- 貨物に値札などのラベルを貼る。
- 積み下ろし場所から貨物を移動させる。

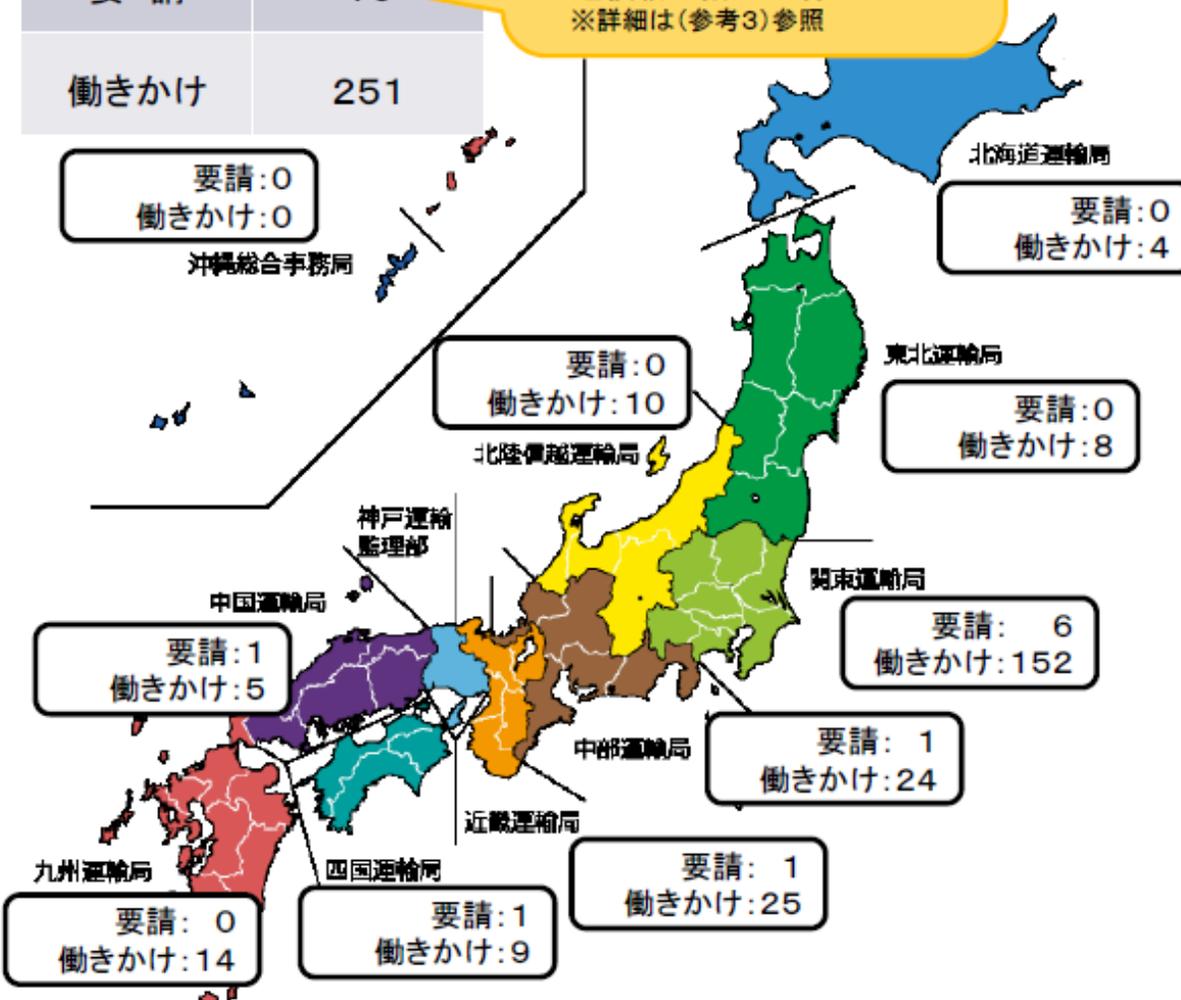
- 運送委託者は、運送受託者の運転手等に依頼し、契約で定められていない業務（発荷主・着荷主の倉庫内荷役、ピッキング、仕分け、清掃、検査・検収、ラベル貼り等）について、無償で実施させること（契約外の無償による付帯業務）
- 運送受託者に対し、当該運送受託者に委託した取引とは関係のない貨物の積み下ろし作業をさせること

働きかけの実施状況 (R1. 7~R5. 10)

| 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)

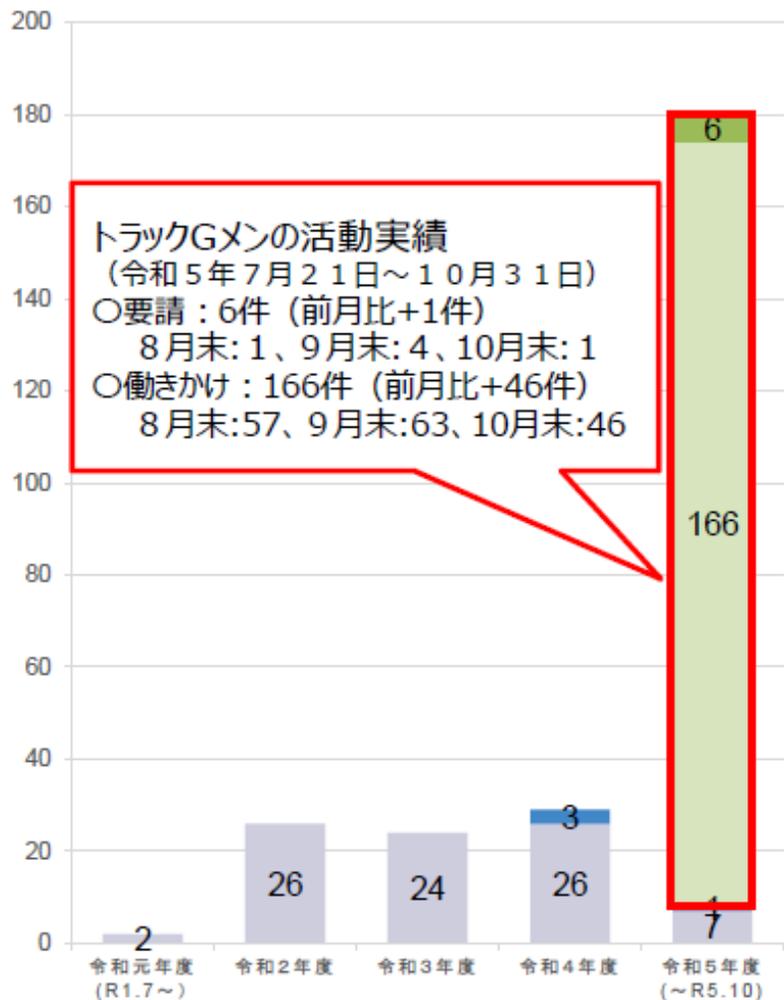
- ・長時間の荷待ち: 8件
 - ・契約にない附带業務: 1件
 - ・無理な配送依頼: 1件
 - ・過積載の指示: 1件
- ※詳細は(参考3)参照



※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

(件) ■ 働きかけ ■ 要請 ■ 働きかけ(Gメン) ■ 要請(Gメン)



1.「働きかけ」について

働きかけ件数：**4件**（疑いのある違反原因行為:恒常的な長時間の荷待ちの発生）

働きかけの内容：文書交付後相手方の要望によりヒアリングを実施、改善状況をヒアリング今後適宜フォローアップ予定

。

2.中国独自の取組み

①パトロール

実施件数：**約500件**（荷主・元請事業者拠点の立ち寄り先件数（延べ数））

②荷主、トラック事業者向けオンライン説明会

参加者計：**約450人**（毎月1回実施、これまで4回実施済み。）

働きかけを契機に改善が行われた例

○長時間の荷待ち解消

- ・入庫混雑時間帯の分散や荷受け開始時間の前倒し、仮置きスペースの確保を実施
⇒長時間の荷待ち状況が大幅に改善。（着荷主が対応）
- ・専用バースの確保、荷受・仕分要員の配置、到着時間の設定(17:00の定着化)
⇒平均滞在時間が「30分未満」まで大幅改善（元請運送事業者が対応）

○依頼(契約)になかった附帯作業

- ・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
（元請運送事業者が対応）

○適正取引における運賃・料金等の不当な据置き

- ・燃料サーチャージ全額支払、トラッシュ比率分差引きを廃止（真荷主事業者が対応）

○過積載運行の要求

- ・協力会社と調整を図り、一部4t車両から大型車両へ変更（元請運送事業者が対応）
- ・積荷重量を把握できる配車システムを構築（元請運送事業者が対応）

| 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、 同じ工場において3時間を超える荷待ち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、 別の拠点で3～4時間の荷待ち発生 の情報が寄せられたほか、関係省庁にも同様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 3～6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（ 到着から荷下ろし開始までに3時間かかったなど ）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（ 数年前から最大7時間に及ぶ荷待ちが発生など ）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（ 3～5時間の荷待ちが恒常的に発生など ）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（ 数時間～1.0時間に及ぶ荷待ちが発生など ）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（ 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（ 出荷遅れの説明なく、翌日配送を強要するなど ）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、 全社レベルでの安全対策に係る情報共有が不十分 であり、 他の拠点でも過積載運行の指示が疑われたため 、令和4年11月に要請を実施 | 元請 | 運輸業、郵便業 | 関東 | 近畿 |

トラックGメンによるプッシュ型情報収集

トラックGメンによるプッシュ型情報収集

- ① 電話聴取や訪問などによる、違反原因行為の疑いのある荷主情報の積極的収集
- ② 違反原因行為をしている疑いのある荷主等の支店、荷捌き場周辺などへのパトロール(現場の状況確認)
- ③ 各種フォローアップ調査
 - 荷主の違反原因行為を投稿してきたトラック事業者へのフォローアップ調査
 - 目安箱(国交省HP)に寄せられた投稿情報のフォローアップ調査
 - 「働きかけ」や「要請」を実施済の荷主等について、再度同種の違反原因行為をしている疑いがある場合、情報提供元であるトラック事業者へのフォローアップ調査

(表)

国土交通省 中国運輸局 からのお知らせ

トラックGメン がパトロール中です。

トラックGメンが「プッシュ型情報収集」の一環として、荷主事業者の支店、荷捌き場周辺などへのパトロール（現場の状況確認）を行っております。ご理解とご協力をよろしくお願いいたします。

トラックGメンとは？

トラックGメンは、適正運賃の收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」の他、**違反原因行為の疑いのある荷主・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。

【働きかけの実例】

ケース① 運賃・料金等の不当な据置き
(農産品取扱企業・真荷主)
-改善策-
燃料サーチャージ、運賃についてはトラックも含む全ての輸送重量に対して積荷料金を支払うこと

ケース① 長時間の荷待ち
(製造業・発荷主)
-改善策-
「入庫時間の指定」「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

ケース② 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

ケース② 過積載運行の要求
(運送事業者・元請)
-改善策-
当該違反原因行為の防止に向けた全社レベルの対策強化に着手

【違反原因行為の改善が見られない場合の流れ】

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

※違反原因行為の事実が明らかでない場合、働きかけを行わず、即要請を実施する場合があります。

(裏)

それ、違反原因行為です。

違反原因行為とは、トラック運送事業者が法令に違反する原因となるおそれのある荷主・元請運送事業者の以下のような行為です。

恒常的に長い荷待ち時間 無理な到着時間の設定 過積載になるような依頼



⇒過労運転防止義務違反を招くおそれ



⇒最高速度違反を招くおそれ



⇒過積載運行を招くおそれ

他にも、以下の行為が違反原因行為となることがあります。

- **依頼にない附帯業務**
…契約にない手作業での積込作業、ラベル貼り、検品の強要
- **運賃・料金の不当な据置き**
…運賃・燃料サーチャージの価格交渉に応じない
- **ドライバーの拘束時間超過**
…配車時刻までに荷揃えが終わっておらずドライバーを待機させる
- **異常気象時の運行指示**
…気象警報が出ているにもかかわらず運行指示をする

事実であれば、改善していただく必要があります。

(トラックGメンの働きかけによる事実判明の場合は、改善計画の策定・提出が必要。)

【お問い合わせ先】 国土交通省 中国運輸局 自動車交通部 貨物課 082-228-3438

鳥取運輸支局 輸送・監査担当 0857-22-4120 岡山運輸支局 輸送・監査担当 086-286-8122

広島運輸支局 輸送・監査担当 082-233-9167 島根運輸支局 輸送・監査担当 0852-37-1311 山口運輸支局 輸送・監査担当 083-922-5336

トラックGメンポータルサイト
※内容は順次更新中

(表)

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時間待ってい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

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。

高速代く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

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お任せよ

断れないし仕方ない

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。

予定通り運んでね

え、え、この暴雨のなかですか 大丈夫かなあ

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・元請事業者の本社に対して「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】

トラックGメン
ポータルサイト
※内容は随時更新中

国土交通省 中国運輸局 自動車交通部 貨物課 082-228-3438

広島運輸支局 輸送・監査担当 082-233-9167 鳥取運輸支局 輸送・監査担当 0857-22-4120 島根運輸支局 輸送・監査担当 0852-37-1311
 岡山運輸支局 輸送・監査担当 086-286-8122 山口運輸支局 輸送・監査担当 083-922-5336

(裏)

「トラックGメン」とは…

トラックGメンは、適正運賃の收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省に創設された専門部隊です。「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。

【働きかけ・要請の手順】

【働きかけ後の改善事例】

依頼(契約)にない附帯作業
(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

仕事量多いし仕方ないの、おまかせさんならいらないよー

【要請後の改善事例】

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-

- 「入積時間の指定」「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

悪いねーもう少し待ってて

ええーまたですか

改善してくださってお願いしたいの…

目安箱 (具体的なイメージ)

Q1. ご意見・事例の投稿には、必ず署名を添付しなくてはなりません。 (※匿名での投稿はできません。)

個人情報は入力されたままに公開されます。

※個人情報は入力されたままに公開されます。

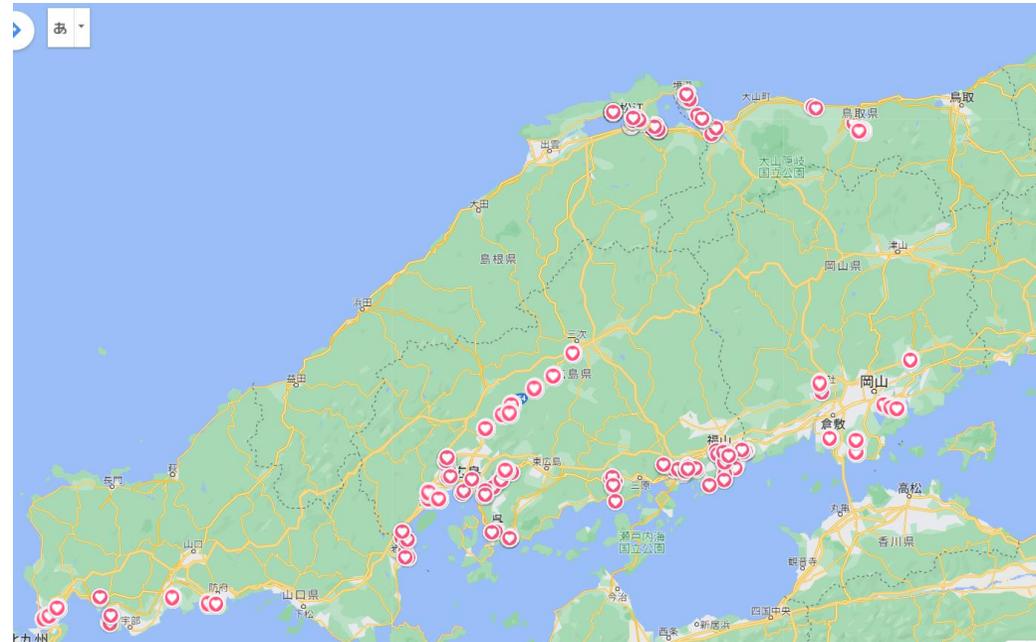
Q2. 送付先住所を間違いないか、ご署名・電話番号を必ずご確認ください。

トラックGメンの適切な活動のため、目安箱への投稿をお願いします。

投稿いただきたい内容

- 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、ご連絡を差し上げることがありません。

※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配慮します。



令和5年8月22日～11月22日の結果

パトロール先拠点数**485**か所

(内容) 制度説明ペーパー手交の上以下を説明

- トラック物流2024年問題について
- 違反原因行為
- トラックGメンの業務
- 働きかけ等制度
- 標準的な運賃 等

事前に得た情報を元に、改善すべき点(違反原因行為)を強調した説明も実施。
また、トラック運送事業者の事業継続の為には適切な収入の確保が必要、そのため運賃交渉には真摯に対応するよう依頼。



パトロールの様子 (現在も日々実施中)

具体的な説明内容(ポイント)

2024年問題について

- 令和6年4月からトラック運転者の残業時間に上限が課せられ、貨物が一部運べなくなる恐れがある。
- また長期的な問題として、トラック運転者を職業として選択する人が若年層で減っており、年齢構成が高年齢化している。このままだとドライバー不足になり、トラックがあっても運べない状況になる。

違反原因行為について

- トラック運転者を確保するには、働く環境を改善する必要がある。**荷主担当者の「ちょっと頼むよ」という悪気のない一言が無理を強いるだけでなく、違反行為の原因にもなり得る。注意して欲しい。
(例) 「もうちょっと積めるでしょ」→過積載運行の原因に
「急いで運んでね」、「時間厳守で(無理な時間設定)」→スピード違反に
「ちょっと待ってて(日常的に長時間の待機に)」→過労運転に※
※待機中は心身が休まるわけではなく、休憩時間にはあたらない。
- 悪質なものは事実確認、改善を求める「働きかけ」「要請」「勧告・公表」の対象になる
- 我々もパトロールを通じて荷主事業者の雰囲気や事業の様子を見させていただいている。

標準的な運賃について

- トラック運転者を確保するには、一定の賃金水準を確保する必要もある。**また事業継続のためには車輛の更新等**再投資を継続する必要がある。**トラック事業の原資は運賃なので、国は標準的な運賃を策定し、**運輸局もトラック事業者に対し、これを携えて荷主事業者に相談に行くようにと指示している。**
- トラック事業者から運賃に関する相談があった場合には耳を傾けて欲しい。**

オンライン説明会について

- 中国運輸局では月1回オンライン説明会を開催し、詳細を説明しているので、是非ご参加いただきたい

パトロールを通じた所感

- **2024年問題に関する認識は高い**「2024年問題に関して荷主事業者にお知らせしたいことがあり伺った」というと皆納得した様子で対応いただける（受付の警備員レベルでも）。
- **発荷主は「運べない」ことに対する危機感が高い**。特に食品関係、また競合他社がいる部品や建材などを扱っている荷主には、指定どおりに届かない＝商機を逸するという危機意識が高いように感じる。
- **建設会社、製造工場等の着荷主にはトラックと関わっている認識が薄い**。指定通り原料や資材が届くことが当たり前と感じている発言もあり、それらが届かなくなるリスクについて問うと、問題を認識し、話を聞いてくれる。

パトロールで聴取した荷主側の発言

- **値上げには応じている**。child車などは数がないので、「運べない」と言われると困る。今は運送会社の方が強い。（食品製造会社）
- **値上げには応じた**。ただ今は数が少なくなっているが、**こちらが大事に制作した商品を雑に扱ったり、こちらの指摘に耳を貸さないドライバーもいて、何のために値上げしたのかと思うことがある**。輸送サービスのクオリティーの確保について問題提起して欲しい。（精密機械製造会社）
- **どこも大変なので、値上げの相談には応じたい**。ただ、こちらから着荷主に対しての値上げはなかなかできない。競合が多い場合切られるきっかけにもなるので。（鉄鋼製品製造会社）
- **うちはトラックに配送をお願いすることはないが、資材の受け入れの際トラックが運んでくる。荷下ろしはこちらでやる。事故が起こってはいけないので**。（アルミ製品製造会社）

8月20日 岡山トラックターミナル

○荷積み待機中のトラック運転者

ピッキング、バーコード読み取りの作業させられている。

ハンディターミナル端末を説明もなく当たり前のように持たされ、付帯業務は当然サービス。機器破損は10万円の弁償。

拘束時間が長い

荷待ちは常態的に1-3時間。**長い場合は13-15時間**ということも。



9月3日 広島商工センター

○3次請け事業者のトラックドライバー

食事を昨夜22:00からしていない。

時間を指定されて来たが、そこから既に3時間程度待機中。こんなに待たされるとわかっていたら、途中コンビニで買い出しもできたのに。（荷物が載せきれぬかわからないので、とりあえず備車で呼ばれた模様。）

常に動いており休む暇がない、休憩もとれず、430など取ったことがない。

一社の運賃でペイしないため、3社の輸送依頼を順に回しながら稼働している。

朝イチのスーパーマーケットでは、棚への陳列まで手伝われる。

付帯作業も当然。パトロールをするなら、朝方のスーパーのバックヤードを見るのが良い。

10月4日 事業者訪問

○適正化機関を通じて希望があったトラック運送事業者にヒアリング。

運賃は数十年前に自分が事業を継いだ当時のまま

運賃は長年据え置かれたまま。運賃は上がらないのに車両価格は上がる一方。

値上げを切り出すと「じゃあうちを辞めるってことだね」と…。

長年請け負っているが、歩み寄りの姿勢が全くなく、ひどい。

目安箱への投稿

(輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について)

国土交通省では、「働きかけ」の端緒とするため、長時間の荷待ち、契約にない付帯業務の強要などの違反原因行為を行っているおそれのある荷主情報を、インターネットなども活用して、積極的に収集しています。

(アクセス方法)

国交省 **トラック** **目安箱**

クリック



国土交通省
https://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou-jittai

輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等
意見等募集の目的 国土交通省では、長時間の荷待ち、契約にない付帯業務の強要など
の違反原因行為を行っているおそれのある荷主情報を積極的に収集しています。

クリック



入力フォームへ

※トラック協会等のHPでも「目安箱」としてリンクが紹介されている例もあります。

・トラックの種類：トラックの大きさ 小型... ・荷主：<記入例>；「国土交通XYZ（株...」

(入力フォーム【一部】)

・次の質問にお答えください。

Q 1. ご意見・事例の分類について、該当する項目1つを選択してください。【必須】

- 1. 速度違反を惹起するおそれがある非合理的な到着時間の指定等
- 2. やむを得ない遅延に対するペナルティ等
- 3. 積み直前に貨物量を増やすような急な依頼等
- 4. 荷待ち時間の恒常的な発生等
- 5. 依頼と異なる積み作業等
- 6. 依頼にはなかったラベル貼り・検品などの付帯作業等
- 7. 高速料金など費用の自己負担等
- 8. 過度な貨物事故（つぶれ、破損、へこみ、こすれ、擦れなど）への対応等
- 9. 異常気象によるトラブル等
- 10. その他、コンプライアンス的に問題と思われるもの

(内容：)

※複数該当するものがある場合には、項目毎に複数回に分けてご記入ください。

Q 2. 記入例を参考にしながら、ご意見・事例を具体的にご入力ください。

【記入項目と記入例】

・トラックの種類

・いつ

・荷主
「国土交通XYZ（株）」・「森ヶ間運送（元請）」・（記入せず）

・場所
1. 「東京都千代田区森ヶ間2丁目」の「森ヶ間第1物流センター」
2. 「神奈川県横浜市都筑区」の「神奈川運輸支局（株）系列の物流倉庫」
3. 「東京都千代田区」の「小売系の物流センター」
(注1) 荷主名のご記入が難しい場合は、上記記入例3のように在所と場所をご記入下さい。
(注2) 可能な限り、荷主名及び場所のご記入をお願いしますが、どうしてもご記入できない場合は、荷主名（又は荷種）をご記入ください。

【自由記入欄】

・内容

記入例1 「16時」に到着指定され、定刻に着いたのに「3時間」以上待たされた

記入例2 当日、予定にない荷物「2パレット」を追加で積み依頼された

記入例3 「パレット荷役」と聞いていたのに「手荷役」だった

記入例4 荷主が高速道路を使用した分の料金負担をする条件であったのに「高速料金を負担」してくれなかった

Q 3. 自由記述欄でご記入頂いた貨物の種類について、該当する項目1つを選択してください。【必須】

- 1. 加工食品
- 2. 日用品
- 3. 機械・機械部品
- 4. 建設資材（砂利含む）
- 5. 紙・パルプ
- 6. 金属・金属製品
- 7. 化学品
- 8. 農水産品・林産品
- 9. 繊維工業品
- 10. その他

(内容：)

Q 4. 自由記述欄でご記入いただいた発着荷主の業態について、該当する項目1つを選択してください。【必須】

- 1. 農林漁業
- 2. 鉱業・採石業・砂利採取業
- 3. 建設業
- 4. 製造業
- 5. 電気・ガス・熱供給・水道業
- 6. 情報通信業
- 7. 運輸業・郵便業
- 8. 卸売業
- 9. 小売業
- 10. その他

(内容：)

1. 働きかけ・要請

- ①集中監視月間(11月・12月)中の活動を強化
- ②件数の多い荷待ち、トラック運送事業者の要望の多い運賃改善について、積極的に荷主に教示、ガイドラインに基づく自主行動計画の策定状況についても聴取。
- ③他省庁とも連携の上、働きかけへ同席を得たうえでの合同ヒアリング等を積極的に実施。

2. プッシュ型情報収集

パトロール、フォローアップ調査を強化し、ヒアリング・周知も合わせて実施。

- ①荷主向けパトロール時、オンライン説明会のチラシも配布のうえ参加を呼びかけ
- ②ドライバー向け周知も適宜実施(荷主の拠点、SA、PA、トラックステーション、道の駅等)
- ③荷主、トラック事業者向けオンライン説明会を継続。

(荷主事業者参加者増に向け荷主団体等にも周知を進める)

- ④中国管内適正化機関との連携強化
- ⑤外部向け説明(トラック協会、労働組合、荷主業界団体)を積極的に実施。
- ⑥トラック事業者からの要望によるヒアリング(相談)に積極的に対応。
- ⑦関係省庁との連携推進(下請Gメンヒアリングへの参加)
- ⑧改善監査時によるGメン随行調査を適宜実施 (貨物課⇔監査官室で連携について確認済み。)
- ⑨支局に対し、体制・事情に合わせた本局Gメンによるサポートを実施(合同パトロール等)。

中国運輸局によるトラック物流2024年問題に関するオンライン説明会について

中国運輸局によるオンライン説明会について

中国運輸局では、トラックGメンや2024年問題について運送事業者、荷主事業者等、物流に関わる皆様へ向けて月に1回オンライン説明会を開催しております。施策動向、2024年に向けての変化する動きに対応するため、説明資料も刷新しております。是非ご参加ください。

・次回開催日時：令和5年12月20日（水） 午前の部：10時～
午後部：15時～

・次回説明会ご参加申し込みはこちらまで→

https://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/00001_01682.html

ご参加頂いた皆様からの感想

○顧客に対する理解活動の武器として今回の資料を活用したい（トラック運送事業者）

○知識が増えた。我が社に応用出来る業務改善が具体的にイメージ出来た（元請トラック運送事業者）

○荷主と運送業者との認識の違いが分かった。小売業として、消費者に対しても協力を促していかなければならないと思う（発荷主事業者）

○本会議はドライバー目線での説明が多く参考となりました（発荷主事業者）

○発荷・物流・着荷側 3社での取り組みを進めていく必要性があり 社内提言を進めるにあたって参考となった（着荷主事業者）

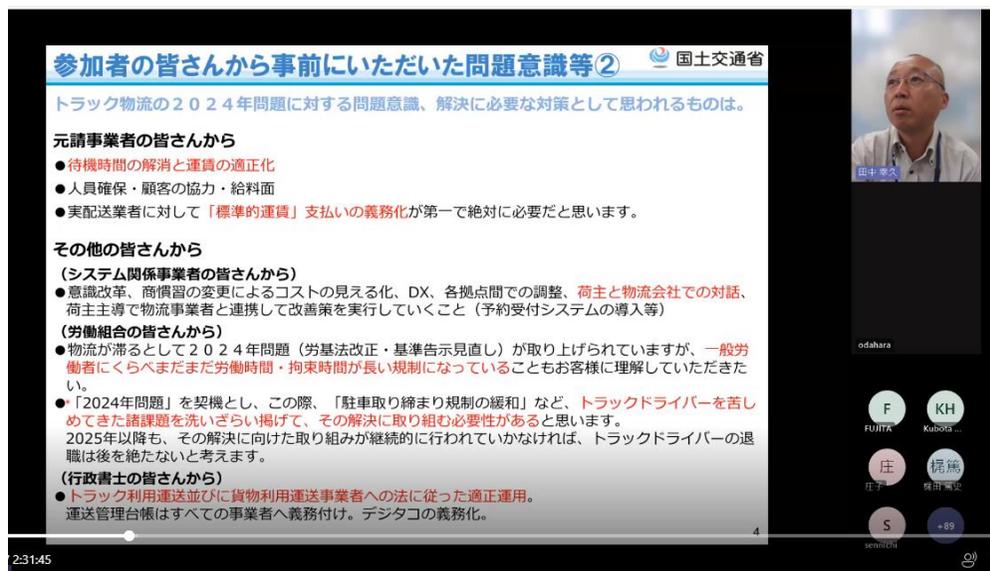
オンライン説明会のこれまでの動き

説明の内容（「何回も」、「わかりやすく」、「有益な情報」を重視）

主な説明内容

- **トラックGメンの業務内容について**
（働きかけ・要請・勧告／公表、プッシュ型情報収集(パトロール等)）
- **違反原因行為とは**
（荷主の安易な一言が違反原因行為に。運賃の不当据え置きも。）
- **標準的な運賃について**
- **2024年問題の背景・政策**
（残業上限規制が何故必要なのか、そもそもから説明。）
- **物流効率化に向けた取組み事例紹介**
- **国交省、関係省庁からのトピック**
（各省報道発表資料等から参加者の関心に合う情報を提供）

※他に事前登録の際問題意識等を収集し、説明会中もチャットでの質問を可として参加者同士の情報共有も図っている。



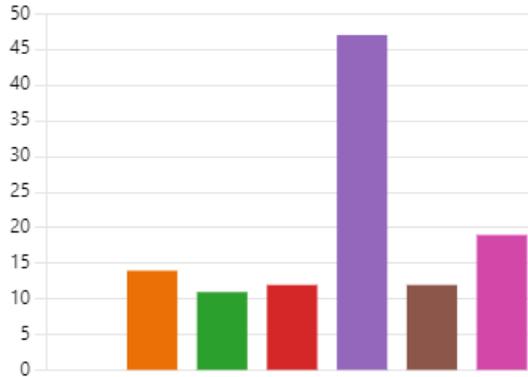
オンライン説明会の模様

開催結果及び参加者の状況（運輸局関係者除く）

- 【第1回】 令和5年8月 1日(火) 参加者40名（トラック運送事業者、元請、荷主事業者、行政書士等）
 - 【第2回】 令和5年9月22日(金) 参加者66名（上記（第1回）の職種に労働組合、マスコミが追加）
 - 【第3回】 令和5年10月20日(金)、参加者115名（上記（第2回）の職種にシステム会社が追加）
 - 【第4回】 令和5年11月24日(金)、参加者225名（上記（第3回）の職種にコンサル、金融、車両メーカー等が追加）
- 毎月1回20日頃に実施。各回とも初めての参加者が多数。回を重ねるたびに参加者人数・種別に広がりが見られる。

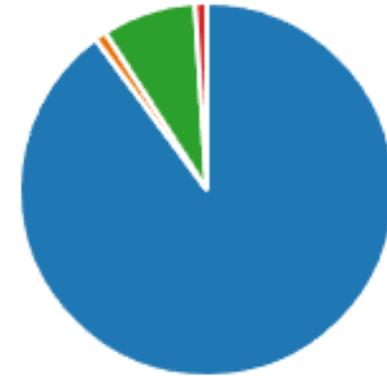
○回答者 (複数回答あり)

| | |
|-------------------|----|
| トラックドライバー | 0 |
| トラック運送事業者 | 14 |
| トラック運送事業者 (元請事業者) | 11 |
| 貨物利用運送事業者 | 12 |
| 発荷主事業者 | 47 |
| 着荷主事業者 | 12 |
| その他 | 19 |



○活用度「今回の説明内容は今後業務に役立ちそうか？」

| | |
|------------|----|
| 役に立つと思う | 89 |
| 役に立つとは思えない | 1 |
| 良くわからない | 8 |
| その他 | 1 |



【その他】

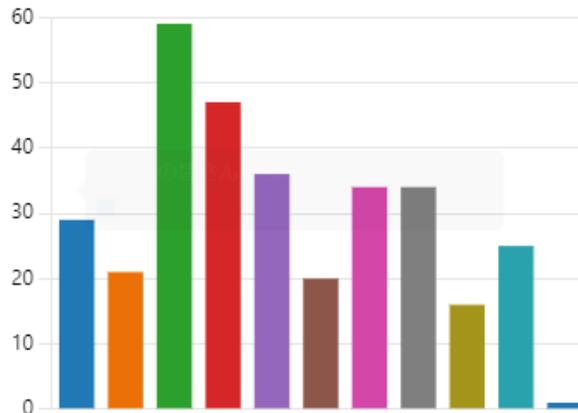
○トラックメーカー、行政書士、倉庫業、協会、システム事業者、金融機関 等

【その他】

○役立てたい (1件)

○興味深かったテーマ

| | |
|----------------------|----|
| 参加者の皆さんから事前にいたい... | 29 |
| 最近のトピック (プレス発表資料等) | 21 |
| トラックGメンとは | 59 |
| 違反原因行為について | 47 |
| 働きかけについて | 36 |
| プッシュ型情報収集について | 20 |
| 標準的な運賃について | 34 |
| 2024年問題の背景及びその対策... | 34 |
| 講演①モーダルシフト (内航海運の... | 16 |
| 講演②物流システムの活用 (備Ha... | 25 |
| その他 | 1 |



【その他】 参加不能だった (1件)