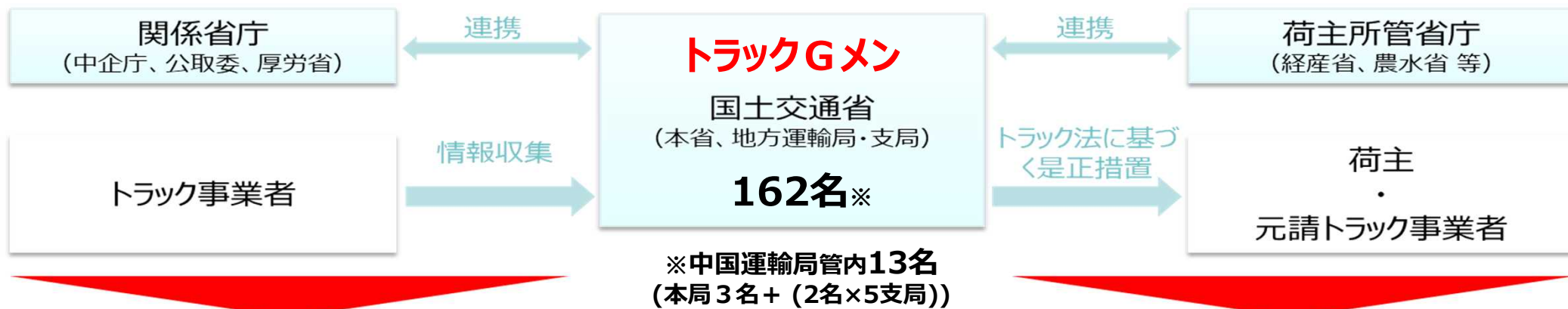


トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化



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～)

※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。

「プッシュ型情報収集」

① ヒアリング (訪問・電話)

違反原因行為の疑いのある荷主情報の積極的収集

② パトロール (現場の状況確認)

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

③ フォローアップ調査 (パトロール時に実施)

- ・ 情報提供元への事実確認・深堀り
- ・ 「働きかけ」、「要請」実施済荷主の再度の違反原因行為の疑い等確認

「働きかけ」

疑いのある荷主へ連絡

文書のみ送付

荷主の本社へ連絡

ヒアリング実施

関係省庁も同席



- ✓ 支店等への違反原因行為の事実確認
- ✓ 国への報告書作成
- ✓ 社内調整 等

- ✓ 違反原因行為の事実確認
- ✓ 改善計画の作成、早急な取組の実施を指示
- ✓ その後のFU 等

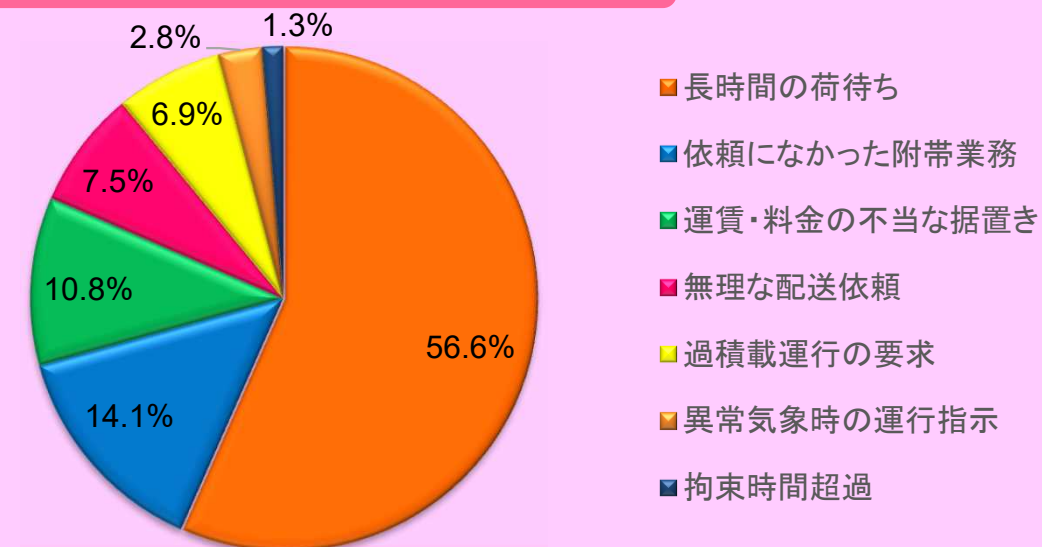
荷主対策の深度化、対応状況

「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
勧告	2
要請	174
働きかけ	339

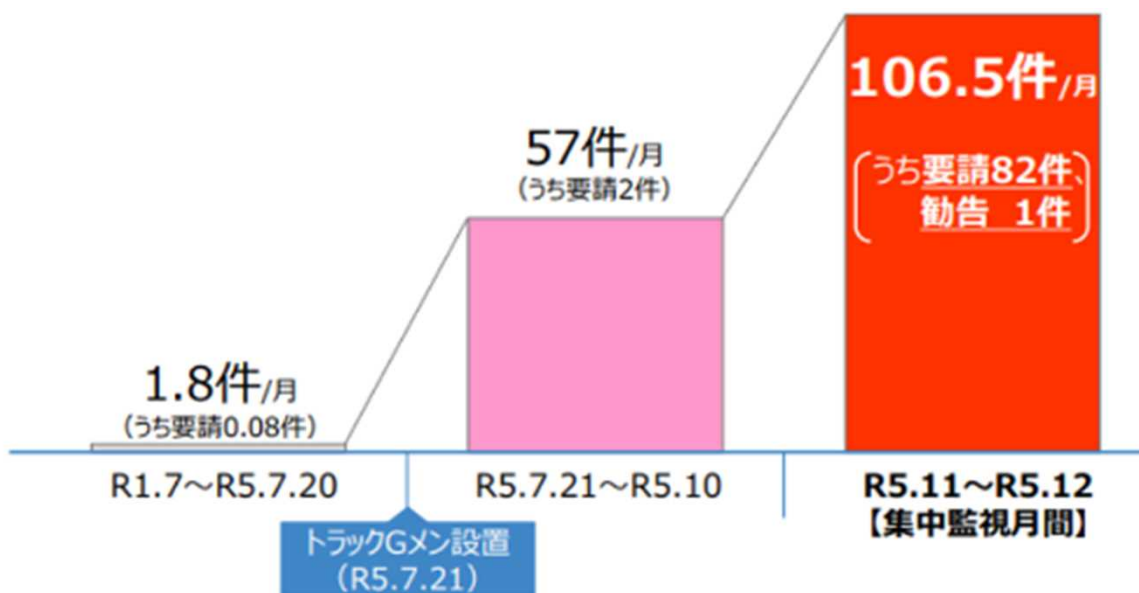
※令和6年2月29日現在(令和元年7月からの累計)

荷主起因の違反原因行為の割合



トラックGメンによる「集中監視月間」(令和5年11・12月)による取り組み

<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%)

パトロールの状況(荷主の拠点、本社事務所等)

令和5年7月21日～令和6年5月31日の結果

パトロール先拠点数**878**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。**



これまで立ち寄ったパトロール先拠点 (一部)

(広島) 吉田工業団地、廿日市市宮内工業団地 (岡山) 熊山工業団地 (山口) 新南陽鉄鋼団地
(島根) 江津地域拠点工業団地、大田市工業団地 (鳥取) 境港市西工業団地、境港市竹内団地



パトロールの様相

パトロール時の配布物

パトロールの際、以下の情報を確実に伝えるため、運輸局独自でチラシを用意し、担当者に手交することとしている。

- トラックGメンの制度周知
(プッシュ型情報収集、働きかけ、要請、勧告・公表)
- 違反原因行為について (対荷主等)
- 2024問題のあらまし
- オンライン説明会への参加

トラック事業者・ドライバー用説明チラシ

(トラックGメン制度(働きかけ等)の周知、情報提供呼びかけ)

積込先、配送先で困りごと、ありませんか。

情報ください

恒常的に長い待ち時間、無理な到着時間の設定、過積載によるような依頼、異常気象時の運行指示

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 (貨物の抱え上げ等、などをせられるが料金支払われない)
- 運賃・料金等の不当な振替

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。

「トラックGメン」とは…

トラックGメンは、適正運賃の受取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の国土交通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

情報入手 → 情報確認 → 働きかけ → ヒアリング → 改善計画策定 → フォローアップ → 再訪の機会

働きかけ後の改善事例

依頼内容の再考、改善、改善後の再確認

要請後の改善事例

依頼内容の再考、改善、改善後の再確認

目次欄(具体的なメニュー)

依頼したい内容、依頼の状況、依頼の経緯、依頼の目的、依頼の希望、依頼の連絡先

荷主用説明チラシ

(トラックGメン制度(働きかけ等)、違反原因行為について周知)

トラックGメンがパトロール中です。

トラックGメンは「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、適正運賃の受取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の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。

【働きかけの事例】

ケース① 運賃・料金の不当な振替
ケース② 長時間の待ち時間
ケース③ 依頼内容にない附帯作業
ケース④ 依頼内容の再考

【要請の事例】

ケース① 長時間の待ち時間
ケース② 依頼内容にない附帯作業
ケース③ 依頼内容の再考

【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思われる場合 → 働きかけを行う → 要請 → 勧告・公表

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。

恒常的に長い待ち時間、無理な到着時間の設定、過積載によるような依頼

→ 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。

運賃・料金の不当な振替
依頼にない附帯業務
異常気象時の運行指示

該当する事実があれば、改善の必要があります。
(トラックGメンの指摘後は、改善計画の策定・提出が必要で、その前に行動を。)

オンライン説明会 案内チラシ

(トラック事業者・ドライバー、荷主の全てに配布・周知)

「トラック物流2024年問題」に関するオンライン説明会のお知らせ

トラック運送事業者や荷主・元請企業の皆様から、「トラック物流の2024年問題」に関して日々寄せられる様々な声に答えるため、国土運輸局は8月より、**毎月1回、オンライン説明会を実施**しています。

今月は以下の日程で行います。問題意識・ご質問にお答えします。事前登録の際にご記入ください。

ご案内・事前登録フォーム
(令和6年2月22日(木) 10:00, 15:00開催分)

トラック物流の2024年問題とは?

2024年4月以降、トラックドライバーの労働環境が「9600時間」に規制され、それ以上稼働して貨物が運ばなくなる「運賃不足問題」といわれること。

【2024年問題の概要】
2024年度は総稼働能力が14% (約100万台) 不足する可能性がある。2025年度は総稼働能力が34% (約250万台) 不足する可能性がある。

制度改正の内容

規制改正の内容

トラックGメン、活動しています!

荷主等の監視強化を目的に令和5年7月21日に発足した**トラックGメン**、我々が現在までどのような活動を行ってきたかご紹介いたします。ちなみにこれらは、全活動でも約半数、**中国運輸局独自の取組**です。

【パトロールの積極的実施】

パトロール先拠点数 **540** 箇所 (令和5年8月22日~12月5日の実績)

中国管内全域で実施中!

【毎月オンライン説明会を実施】

これまで約 **450** 人の参加 (令和5年8月1日から毎月1回実施)

【労務費の適切な取組】

労務費の適切な取組に関する資料 (R5.11.29)

【お願い】違反原因行為の防止に向けた対応

【お願い】運賃交渉への誠意を持った対応

【お願い】労務費の適切な取組

【お願い】労務費の適切な取組に関する資料 (R5.11.29)

周知用チラシ表面 (共通)

トラック事業者周知用チラシ裏面 (活動報告記載)

荷主周知用チラシ裏面 (標準的な運賃等記載) 3

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。**
- 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。**
- 「運送」と「作業」は本来別のもの。荷積み、荷卸しさらに付帯作業には別途料金が発生する。

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

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4 t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）

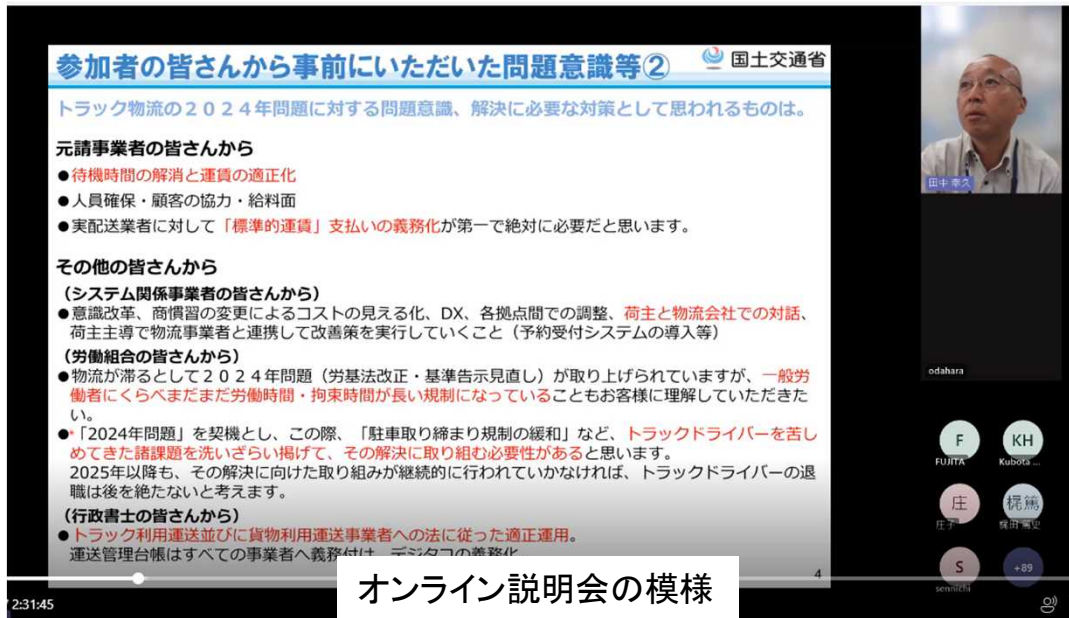
オンライン説明会による周知

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

- **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。)
- **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)
- **参加者の問題意識、取組みについて共有**
(参考になる同種事業者の好例、失敗例も紹介)
- **標準的な運賃、標準貨物自動車運送約款について**
- **物流効率化に向けた取組み事例紹介**
- **トラックGメンの積極的対応について**
(中国運輸局をはじめ全国のGメンの活動を紹介)

※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。



開催結果及び参加者の状況 (運輸局関係者除く)

【第1回～第10回の累計参加者数】 **延べ1,603名** 令和5年8月1日より、毎月1回、20日頃に開催 (第5回(12月20日(水))からは午前、午後の2回開催。)

【参加者種別】 トラック運送事業者、元請、荷主事業者、行政書士、労働組合、マスコミ、物流関係システム会社、コンサル、金融、車両メーカー等多種他用な関係者が参加

【参加元地域】 中国5県のほか、北海道、東京都、千葉県、群馬県、埼玉県、神奈川県、愛知県、岐阜県、三重県、新潟県、大阪府、愛媛県、高知県、宮崎県など他の都道府県からも数多く参加

全国から参加いただいている実績を踏まえ第10回からは、「国土交通省トラック荷主特別対策室主催のオンライン説明会」として、全国の運輸局で本オンライン説明会を周知いただくこととした。

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。

共通する問題意識(トラック運送事業者、元請、荷主)。

- **業種を超えた相互理解が必要**(運賃改定、リードタイム緩和、荷待削減。)
※特に**着荷主の理解が必要とする意見多数**
- **他の同業他社の問題意識、解決に向けた対策などを共有したい。**

トラック運送事業者の問題意識

- 物流の価値向上、荷主における理解の深度化、標準的な運賃を義務的運賃に
- 荷主規制強化、**低運賃競争から輸送品質での競争**
- 多重化構造の是正、適正運賃収受、高速道路料金負担の軽減、トラック休憩スペース確保

元請けトラック運送事業者の問題意識

- **安受けトラック事業者排除、ドライバーが運転だけに特化する体制づくり**
- IT点呼等改善が期待できる仕組みの強制的導入
- 拘束時間上限を気にし過ぎたことによる**事故惹起の懸念**
- **対価を支払った場合の附帯業務による2時間ルールの適用除外**

荷主事業者の問題意識

- 政府広報のTVCM等、各業界団体での統一認識、**経営者のリーダーシップ**
- **適切な運行ルートに対して適切な料金の支払、車上渡しの厳守、契約外荷役指示の禁止**
- **物流効率化**(共同輸配送・バース予約システム・中継輸送・モーダルシフト、物流DX化等)