

# トラックGメン オンライン説明会資料

---

令和5年8月1日

中国運輸局自動車交通部貨物課

# 参加者の皆さんから事前に いただいた問題意識等

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。

## トラック事業者の皆さんから

- 荷主との対等な協議
- まずは人財確保が最優先（ドライバー確保だけに留まらず）運行や給料体系の見直し。
- メーカーと納品先（売り手と買い手）の力関係があり納品先（小売）が圧倒的な力を持っていてメーカーは買い手の言いなり。出荷量の平準化をしてほしい。：納品指定時間を無しにしてほしい：納品先の体制強化（施設、人員、マテハン）、オーダーの早期（納品日前々日午前中）受信。納品先での混雑緩和。納品先での自主荷役禁止。  
付帯作業禁止＝シール貼り：縦持ち作業：各階納品など・・・本来納品先で行う作業を人手が足りない為、メーカーに対して圧力を掛け我々は無償で作業を行う・・・きりが無い。
- 1. 長距離輸送（片道400 km以上）対応不可。  
2. 荷役分離により人員増加。よって経費負担増で経営圧迫。  
3. リードタイムの延長
- 休憩場所、SA/PAのインフラ整備。
- 適切運賃の收受
- 荷待ち時間の削減（予約システム）（積卸のパレット化）

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。

## 元請事業者の皆さんから

- 長年の物流課題が、解決していく期待感と変化への対応を適切にするため、**荷役時間短縮や付帯業務の是正などにどう対応すべきか、有効な対策やツールを知りたい**。また、物流機能を外部に委託する場合、委託先へどのような働きかけができるのか知りたい。
- 関係会社と協議した上での運賃改定、顧客へ理解を求めた上での料金改定が必要。

## 荷主事業者の皆さんから

- 荷主としては**運転手さんの運転する時間をどれだけ最大化できるかがポイント**。
- 受け荷主（着荷主）や消費者がコストや納期に対して理解できるか**。欧州の公共交通のように**物流をインフラとして社会全体で負担する議論**を始める。

## その他の皆さんから

- 運賃の確実な引き上げ実行のため出来れば特措法等で3～5年程度認可運賃制度、新規許可の一時的停止。その間要員をgメンに。
- 拘束時間を適正化するには、身の丈を縮めるしかないように思えます。それで営業所を増やしやすくするために、配車要件5台以上を緩和することはできないでしょうか？

「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

- 不安なので取り締まり度合いを知りたい。法令は守るが中小企業のため、どの程度の対策が必要か知りたい。
- どのような動きをされるのか知りたい。
- 残り少ない日数の中で、どれ程の解決策が取れるのか？ 又、荷待ち時間が掛かるのは都市部の大手や食品関係の集約センター等が思い浮かぶが、地方ではほんの一部だと考えられる。どのような優先順位を付けて取り組むのか期待と不安。
- 荷主、運送業者、納品先に忖度無しで厳しく取り組んでいただきたい。
- 運送業界とその関係性が深い荷主に対して監視の目が届くことは喜ばしい。
- 荷主対策に期待。 ●適正な運賃収受

## 荷主・元請事業者の皆さんから

- 是正措置だけでなく助言等もいただける体制を期待
- 荷主や運送事業者の数に対しGメンの数が少ないので実効性が期待できるか不安。

## その他の皆さんから（行政書士等の皆さん）

- 中国運輸局管轄で何人が配置されているのか？ その人数で、業務が回るのか？  
ポータルサイトはあるのか？

# トラックGメンとは

トラックGメンは、

~~「トラック運送事業者を取り締まる存在」~~

ではありません。

# トラックGメンとは

トラックGメンとは、  
トラック運送事業者の立場に立ち、  
トラック運送事業者を対象とした  
「プッシュ型の（積極的な）情報収集」と  
違反原因行為の疑いのある荷主・元請事業者に対する  
「働きかけ」や「要請」等により、  
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の専門部隊です。

# トラックGメンの組織・体制

トラックGメンは、**国土交通省職員(国家公務員)**の中から任命されるものです。  
令和5年7月21日(金)に創設され、全国で162名、中国運輸局では13名が任命されています。(本局3名、支局各2名)



トラックGメンポータルサイト (国交省HP)  
[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000116.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000116.html)  
内容は順次更新されていきます。

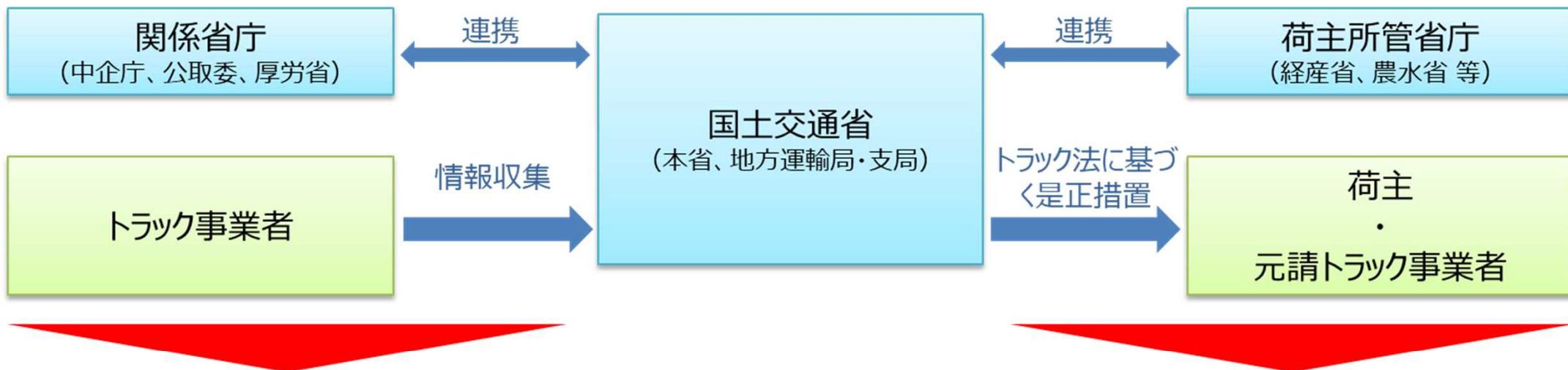


# トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化

- ▶ **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～）

# 違反原因行為とは

# 違反原因行為とは

違反原因行為とは、

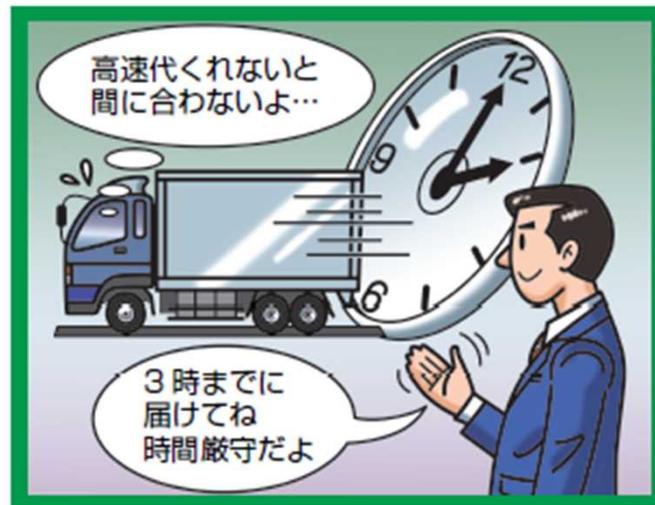
トラックの法令違反の原因となるおそれのある、  
以下のような行為を指します。

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

無理な到着時間の設定



⇒最高速度違反を招く  
おそれ

過積載になるような依頼



⇒過積載運行を招くおそれ

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、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

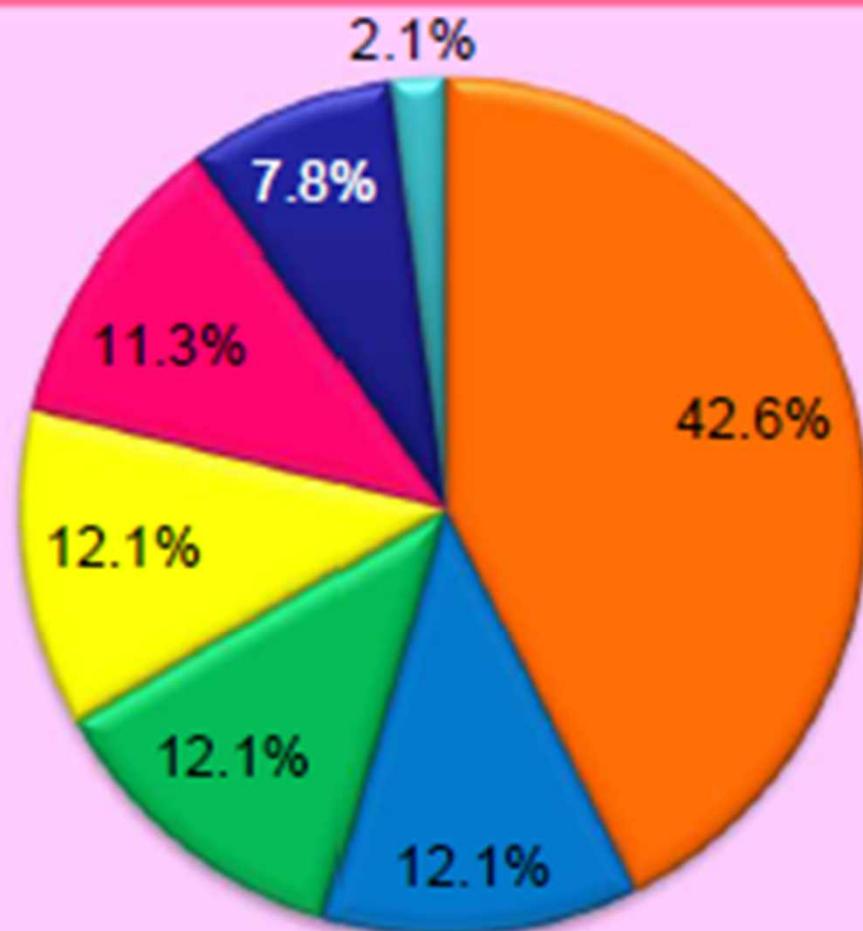


## 付帯業務の例

- 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

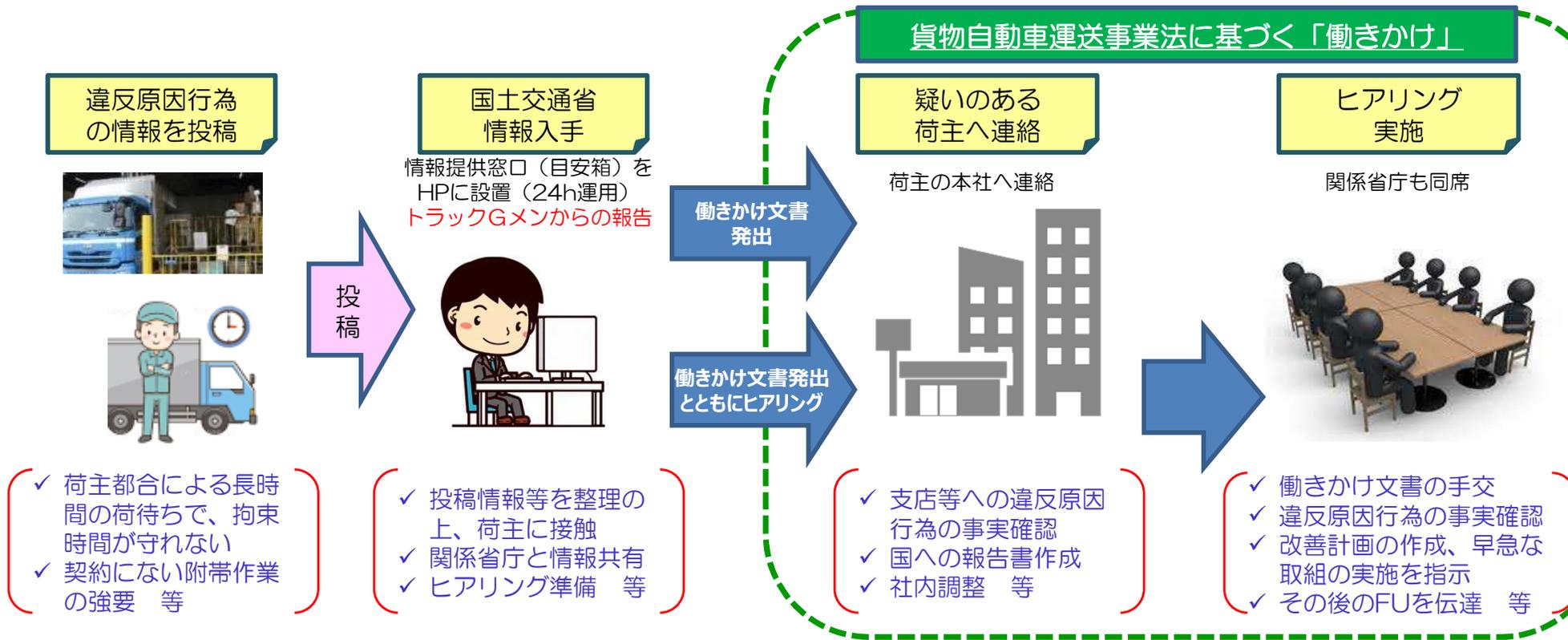
## 荷主起因の違反原因行為の割合



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

# トラックGメンによる働きかけ

# 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、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（令和5年6月末までの累計）：働きかけ⇒84件、要請⇒4件

# 働きかけの実施事例

# 働きかけの実施事例①

## ○違反原因行為：長時間の荷待ち

### ①(食品物流会社・着荷主) ～東北、近畿、九州運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 午前中指定納品のため、午前中に現地到着するも、荷卸し開始が13時(15時もあり)とは理不尽過ぎる。
- いつ行っても待機時間が長すぎる。繁忙期には午前7時に受付をして午後8時になってもまだ降ろせず、降ろせる見込みもないことから、荷物を持ち帰ったこともあった。



～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を**着荷主側が実施**。

- 一部運用にとどまっていた「**トラック予約システム**」を全車両に拡大
- **入庫作業バースの拡張と荷卸し時間の拡大** (荷卸し開始時間を1時間前倒し)

### ②(製紙卸会社・発荷主) ～東北、中国運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 朝に受付しても、伝票発行が早くて15時。遅い時では18時の場合もあり。
- 配送先決定、伝票発行が遅いため、積込み開始も遅くなり、5時間以上の待機が発生。

～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を**発荷主側が実施**。

- **積込み用バースの見直し(増加)**を実施
- 場外倉庫に**積荷のバーコードの読み込みシステムを導入**(工場へ戻る時間の削減に寄与)
- **新たな倉庫建設による横持ち移動時間の削減**も検討

## ○違反原因行為：長時間の荷待ち

### ③(運送事業者・元請) ～中部運輸局管内<R4,8月追記>

《相談者からの申告内容》

- 日曜祭日以外は、3時間以上待たされる。夕方18時に到着して荷卸しは早くて21時。
- 荷卸しの受付をして、毎回6～8時間待たされる。2件目の卸し時間に間に合わせるために途中休憩が取れない。

～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請側が実施。

- 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)の対策を実施した結果、平均滞在時間が「30分未満」まで大幅改善

### ④(運送事業者・元請、鉄鋼品取扱会社・発荷主) ～中国運輸局管内<R4,8月追記>

《相談者からの申告内容》

- 待機することが当たり前の状態であり、荷主等もそれを当たり前のことと思っている節あり。

～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請・発荷主側が実施。

- 積込ヤードの厳格管理（空きヤードへの誘導等）、検品作業へのハンディターミナルの全面導入
- 協力会社、乗務員から率直な意見を吸い上げる『目安箱』の設置、長時間荷待ち是正等に向けた各種取組を紹介する情報誌の所内掲示、定期的な協力会社ヒアリングの実施による情報共有を早急を実施
- ドライバーの入構時間を正確に管理するためのシステム導入に向けた検討をスタート

## ○違反原因行為：長時間の荷待ち

### ⑤(精密機器製造会社・着荷主)～関東運輸局管内<R5,1月追記>

《相談者からの申告内容》

- 荷卸し受付後、最大4～5時間の待機が結構ある。
  - 順番も受付順ではなく地方が優先となっているが、優先順位の説明もない。
- ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を**着荷主側が実施**。
- 早朝時間帯以外への車両の分散化として**一部時間指定を導入する対策を実施**
  - **荷卸しレーンを増加(2レーン→3レーンへ)**し、荷卸し能力を強化
  - **一部貨物を他の倉庫宛に移し、納入トラック台数を削減する対策を実施**

### ⑥(日用品販売会社・着荷主)～関東運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 平均5時間は待機させられる。
  - 労働環境の悪化が著しく、時間管理もできない。
- ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を**着荷主側が実施**。
- **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。これまでの取組の効果を分析し、今後他施設でも実施予定

## ○違反原因行為：過積載運行の要求

### ①(運送事業者・元請) ～中部運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 荷台の天井まで、物理的に積めることができるところまで荷物を積まされる。
- ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請側が実施。
  - 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
  - 積荷重量を把握できる配車システムを構築し、協力会社と連携し、重量の分散化を実施
  - 同種事案の防止として、社内幹部会議において情報を共有、その後、社内全体へ迅速に情報展開



## ○違反原因行為：依頼(契約)になかった附帯作業

### ①(食品製造卸会社・真荷主、運送事業者・元請) ～関東、近畿、四国、北陸信越運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 積荷の手卸し後、積荷の仕分けとラベル貼りまで、2～3時間かけてやらされることもある。
- 卸先に仕分作業を止めてもらうよう、会社からお願いしても「メーカーに相談してくれ」と言われ、メーカーに交渉しても、「前の運送事業者もやっていた」と一切取り合ってもらえない。

～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を**真荷主・元請側が実施**。

- **真荷主及び元請から、附帯作業の撤廃について申入れを実施し、了承**

### ②(運送事業者・元請) ～近畿運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 運送内容を規定する正式な契約書を持っていない。
- 仕分け作業料、積込料の負担をお願いしているが、支払ってもらえない。

～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を**元請側が実施**。

- 協力会社と個別に協議を開始。**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し、契約内容の「見える化」を実施中**
- **契約締結にあたり、チェックシートを用いて各社の法令遵守にかかる状況を再確認**するなど、輸送の安全の確保に対する取組も合わせて措置



## 働きかけの実施事例②

### ○違反原因行為：拘束時間超過

#### ①(食品物流会社・発荷主)～関東運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 積込み先に到着しても荷揃え作業が終わっておらず、配送全体が遅くなり、拘束時間が守れない。
- ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を**発荷主側が実施**。
  - 物流機器(ソータシステム等)を導入し、仕分け作業のスピードアップ化を実施
  - 運送事業者と連携し、小口ロッドの配送を集約配送し、配送車両の削減を検討

### ○違反原因行為：異常気象時の運行指示

#### ②(食品物流会社・発荷主)～関東運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 大雪警報が発令されているにもかかわらず、配送を依頼された。
- ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。
- ⇒以下の対策を**発荷主側が実施**。
  - **災害時の対応マニュアルの見直し**を行い、配送先とも連携し、ドライバーの安全を最優先とした対応を行うことを改めて徹底
  - **予め荒天が予想される場合、運送事業者の判断による運行の中止について、配送先と連携し検討**



## 働きかけの実施事例②

### ○違反原因行為：適正取引における運賃・料金等の不当な据置き

#### ①(農産品取扱企業・真荷主)～九州運輸局管内〈R4,10月追記〉

《相談者からの申告内容》

- 運賃や燃料サーチャージについて交渉しても、応じてもらえない。

～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。

⇒以下の対策を**真荷主側が実施**。

- 燃料サーチャージについては、全額支払うことで運送事業者と契約締結
- 運賃については、これまで「トラッシュの比率分」を差し引いた積荷料金の支払いであったところ、トラッシュを含むすべての輸送重量に対して積荷料金を支払うことで合意



#### ②(農産品取扱企業・元請)～東北運輸局管内〈R4,10月追記〉

《相談者からの申告内容》

- 燃料サーチャージについて交渉しても、なかなか結論を出してもらえない。

～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を**元請側が実施**。

- 元請と真荷主が速やかに協議し、燃料サーチャージを導入することでスピード決着
- 運賃についても、関係者間で、価格改定を行うことで合意

# 要請の実施事例

## ○違反原因行為：長時間の荷待ち

### ①(製造業・発荷主) ～中部運輸局管内

○ 令和3年1月に「働きかけ」、令和4年8月に「要請」を実施

《「働きかけ」後の相談者からの申告内容》

- 昼過ぎから待機しているが、夕方18時ごろの積込になるのが常。
- 積込待ちがかなり長くて、お昼に受付しても夜7時になる。

～ 国土交通省において調査を実施し、情報との整合性を確認

- 発荷主において、改善計画に基づいた各種取組（「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）を実施した結果、「1時間以上の待機台数比率」は大幅改善。  
引き続き、業界及び客先に対する「オーダーの早期化」への働きかけの強化を継続

### ②(倉庫業・発着荷主) ～関東運輸局管内

○ 令和4年7月に「働きかけ」、令和5年2月に「要請」を実施

《「働きかけ」後の相談者からの申告内容》

- 受付後、2時間半以上荷待ちがあり、現在も待っている。
- 朝8時過ぎに受付したにも関わらず、12時現在も呼ばれない。

～ 国土交通省において調査を実施し、情報との整合性を確認

- 業務体制として、「積卸時間(～14:00)」と「積込時間(14:00～)」とを分けており、積卸時間帯には積込みはできない状況であったところ、体制の変更を含め、改めて改善計画の策定に着手

## ○違反原因行為：長時間の荷待ち

### ③(製造業・発荷主) ～四国運輸局管内

#### ○令和5年5月に「要請」を実施

《相談者からの申告内容》～国土交通省及び関係省庁に対する情報

- 待ち時間が長く、待たされることが多い。
- 午前10時に受付をして、5時間待たされ積込の連絡がきた。

～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を発荷主側が継続実施、及び実施予定。

- 在庫管理の見直しによる、積込箇所の削減・集約
- 積込時間の指定、明確化
- パレット輸送の導入拡大、荷役・倉庫人員の増員

## ○違反原因行為：過積載運行の指示

### ①(運送業(元請)) ～関東運輸局管内

《相談者からの申告内容》～関東運輸局管内

- 軽貨物車による飲料水配送において、委託を受けている荷量を運ぶために過積載となっていることを相談したが、対応してもらえない。(この他、複数の違反原因行為にかかる情報あり)。

～ 令和4年10月、「働きかけ」を実施 ⇒ 申告内容の事実確認とともに、改善計画の作成に着手

《相談者からの申告内容》～近畿運輸局管内

- 過積載とわかっていながらトラックに荷物を積むように強要してくる。過積載である旨を忠告しても聞いてもらえない。

～ 令和4年11月、「要請」を実施 ⇒ 申告内容の事実確認とともに、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ついて着手

# トラックGメンによるプッシュ型情報収集

## プッシュ型情報収集とは①

トラックGメンによる

プッシュ型情報収集とは、

電話聴取や訪問などにより、

違反原因行為の疑いのある荷主等の情報を

積極的に情報収集するものです。

そのほか、  
違反原因行為をしている疑いのある  
荷主の支店、荷捌き場周辺などへの  
パトロール（現場の状況確認）や、

以下のような各種フォローアップ調査を行います。

- 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

# 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

# パトロールの際の配布物(案)

国土交通省

(表)

## トラックGメンからのお知らせ

「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メンは、適正運賃の収受や労働環境の改善を実現し、2024年題の解決を目指すため国交省に創設された専門部隊です。「プッシュ型情報収集」のほか、**違反原因行為の疑いのある荷主・元請事業者**に対する「働きかけ」や「要請」等の過程で、事実と判明した行為について、改善に向けた計画策定を指導します。

### 【働きかけの実例】

### 【要請の実例】

#### 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



#### 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

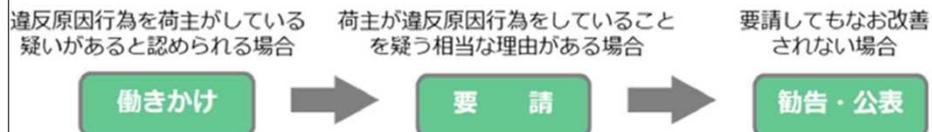


#### ケース② 過積載運行の要求

(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】



(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  
…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 [トラックGメンポータルサイト](#)  
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 ※内容は随時更新中  
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

プッシュ型情報収集については、

**地方貨物自動車運送適正化事業実施機関**

(以下「**地方実施機関**」) と連携を図ることとして  
しています。

地方実施機関の巡回指導の際も、

違法原因行為の疑いのある荷主情報のご提供は  
可能です。

いただいた情報は国土交通省に共有されますので、  
積極的にご協力ください。

# 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、契約にない附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、契約にない附帯業務の強要など、  
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. 積込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. 依頼と異なる積込み作業等
- 6. 依頼にはなかったラベル貼り・検品などの附帯作業等
- 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・事例を具体的に記入ください。

【記入項目と記入例】

・トラックの種類

・トラックの形状

・いつ

・荷主   
「国土交通XYZ(株)」・「露ヶ間運送(元請)」・(記入せず)

・場所   
1. 「東京都千代田区露ヶ間2丁目」の「露ヶ間第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のように住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致しますが、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】

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」を追加で積込み依頼された

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・パレプ
- 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

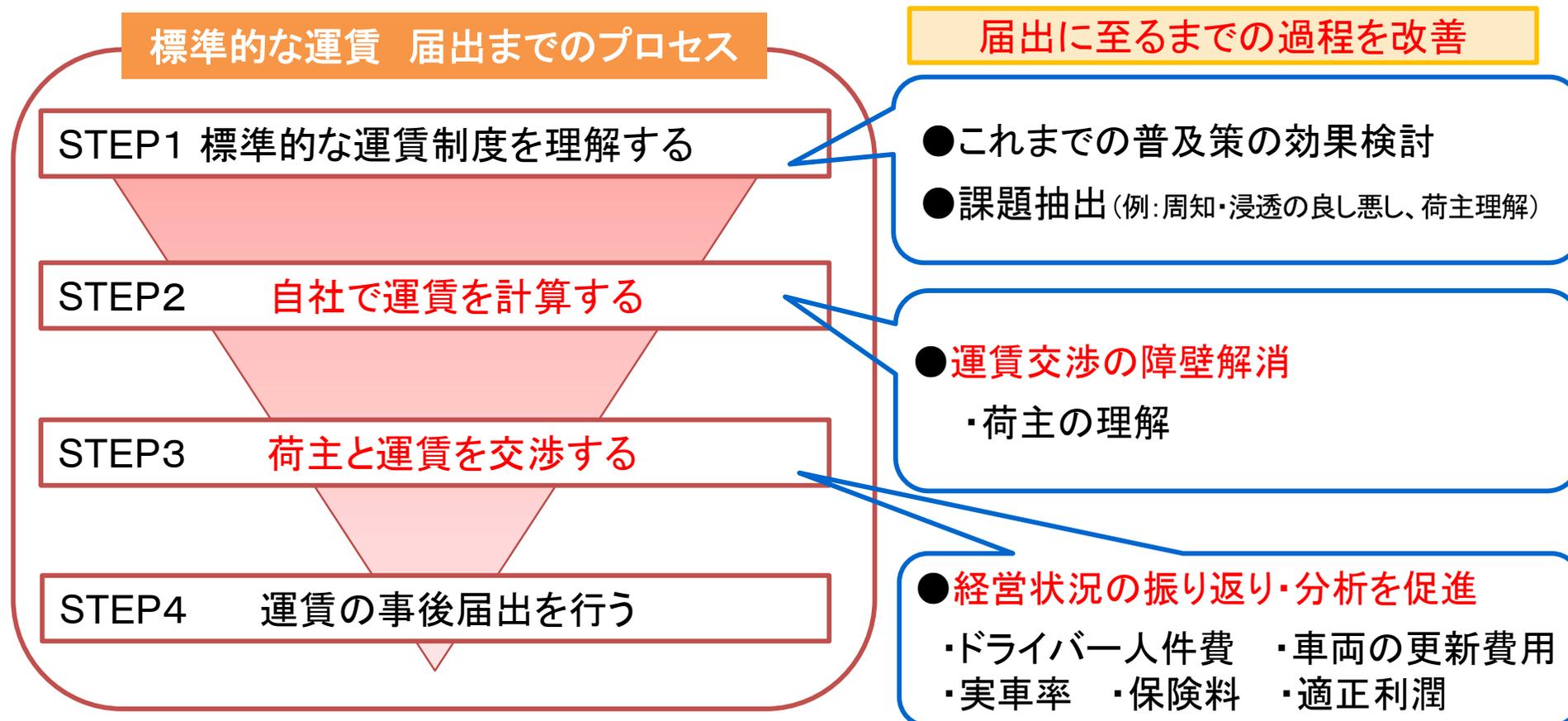
内容:

国土交通省では、**8月21日以降**、全トラック事業者を対象とした同内容の書面調査を実施します。是非ご協力ください。34

# 標準的な運賃

# 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**



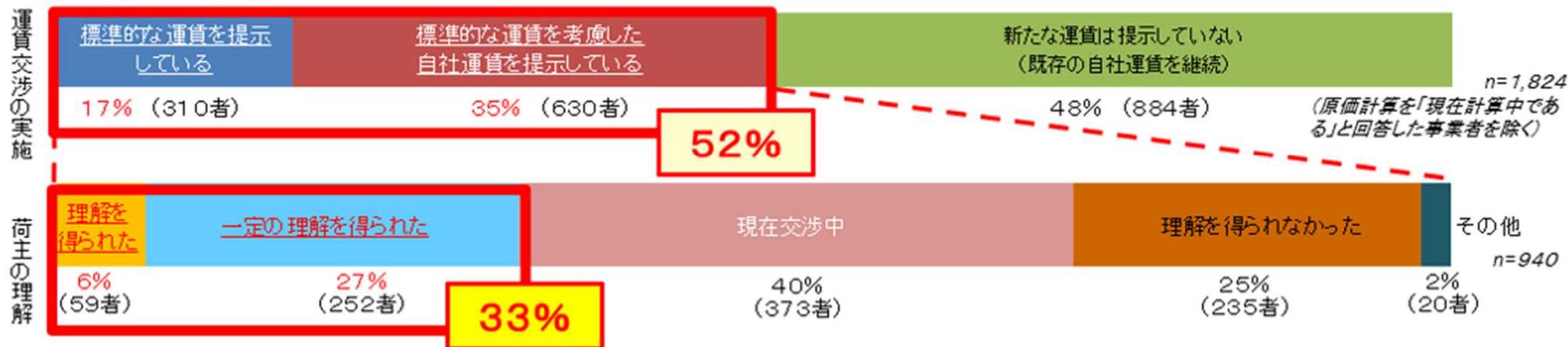
※標準的な運賃の届出率 56.8% (令和5年6月末時点)

中国ブロックは全体で8割を超えており、四国に次いで日本で2番目に届出割合が高い地域となっている。

支局名	事業者数	届出件数	割合
鳥取	302	262	86.8%
島根	375	333	88.8%
岡山	1148	895	78.0%
広島	1,509	1,230	81.5%
山口	627	546	87.1%
中国計	3,961	3,266	82.5%
全国計	56,990	32,381	56.8%

○ 令和2年4月に告示された「標準的な運賃」について、浸透・活用状況等の実態を把握することを目的として、(公社)全日本トラック協会が会員事業者を対象とした調査を実施

**(令和3年度)** 期間: 令和4年1月28日～3月31日、回収率: 5.9% (回収票数2,406票 ÷ 対象者数40,468者)



**(令和4年度)** 期間: 令和5年2月7日～3月31日、回収率: 8.5% (回収票数4,401票 ÷ 対象者数51,657者)



→ **全体の76%が「標準的な運賃」制度の延長を希望**  
(令和5年6月の法改正で「当分の間」継続されること。)

【主な意見】  
荷主との交渉に活用しやすい(2,564件)、運賃の下支えになる(1,517件)  
原価計算の参考となる(1,104件)、自社の経営判断に活用できる(780件)他

# 2024年問題の背景及びその対策（政策）

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。

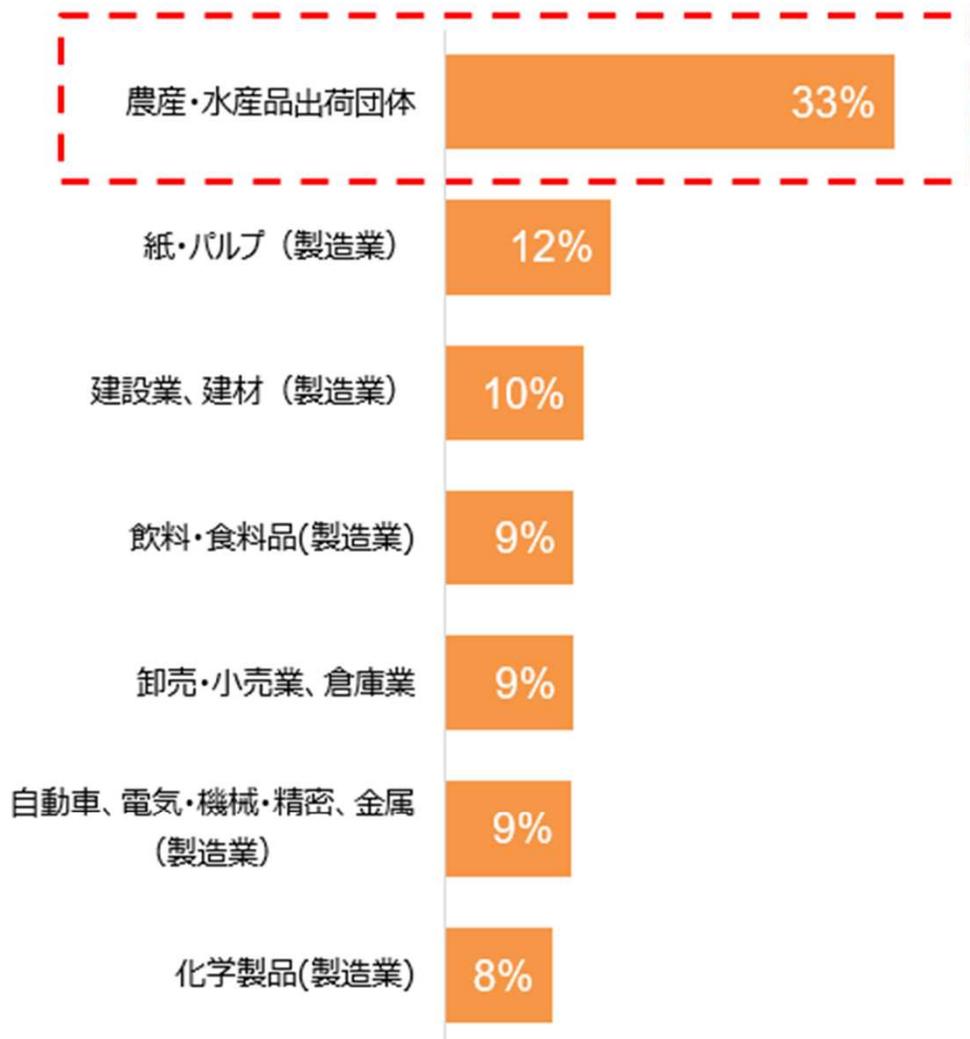
## ○主な改正内容

	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	<b>960時間</b> （原則、年720時間）
拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示）	<b>【1日あたり】</b> ・原則 <b>13時間</b> 以内、最大 <b>16時間</b> 以内 ※15時間超は1週間2回以内  <b>【1ヶ月あたり】</b> 原則、 <b>293時間</b> 以内。 ただし、労使協定により、 <b>年3,516時間</b> を超えない範囲内で、 <b>320時間</b> まで延長可。	<b>【1日あたり】</b> ・原則 <b>13時間</b> 以内、最大 <b>15時間</b> 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  <b>【1ヶ月あたり】</b> 原則、 <b>年3,300時間、284時間</b> 以内。 ただし、労使協定により、 <b>年3,400時間</b> を超えない範囲内で、 <b>310時間</b> まで延長可。

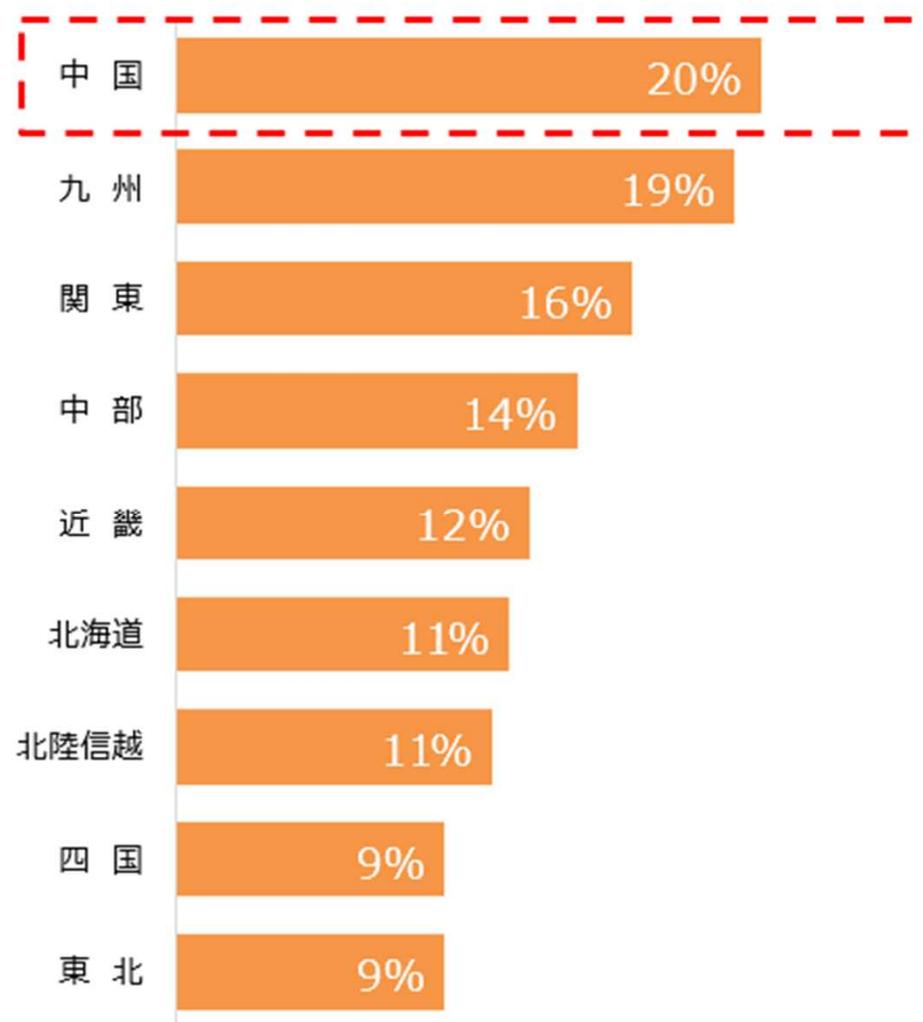
# 労働時間規制等による物流への影響

- 具体的な対応を行わなかった場合、**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）



【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

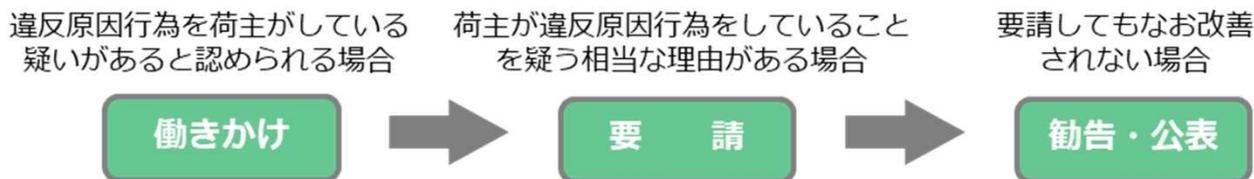
- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制を見据え、平成30年の議員立法において時限措置として、「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度を創設
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいつそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ば
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「標準的な運賃」や「働きかけ」等の制度を継続的に運用することが必要

## 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



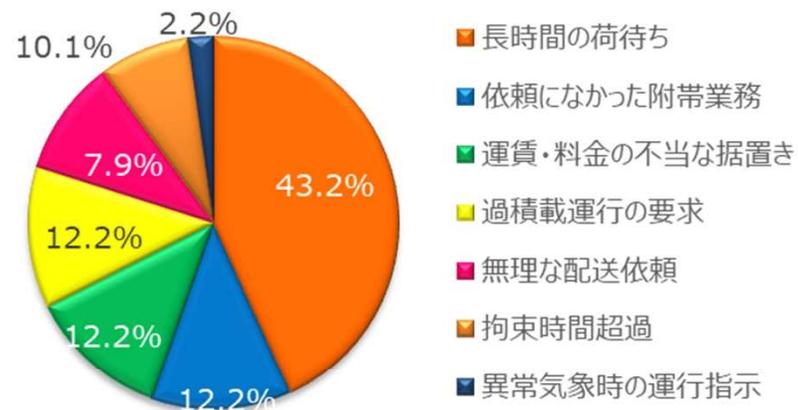
#### 標準的な運賃

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

#### 違反原因行為の割合



#### 「働きかけ」等の実施件数

要請: 4件 働きかけ: 84件

※令和元年7月～令和5年6月末までの累計

# 「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<sup>(※)</sup>**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）に向けた規制的措置等の導入<sup>(※)</sup>
- 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的措置等の導入<sup>(※)</sup>
- 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Gメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃收受・価格転嫁円滑化等**の取組み<sup>(※)</sup>
- 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、サイバースポーツ、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<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>
- 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的措置等の導入<sup>(※)</sup>
- 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	3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

2024年初

- ・ 通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ 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

速やかに実施

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

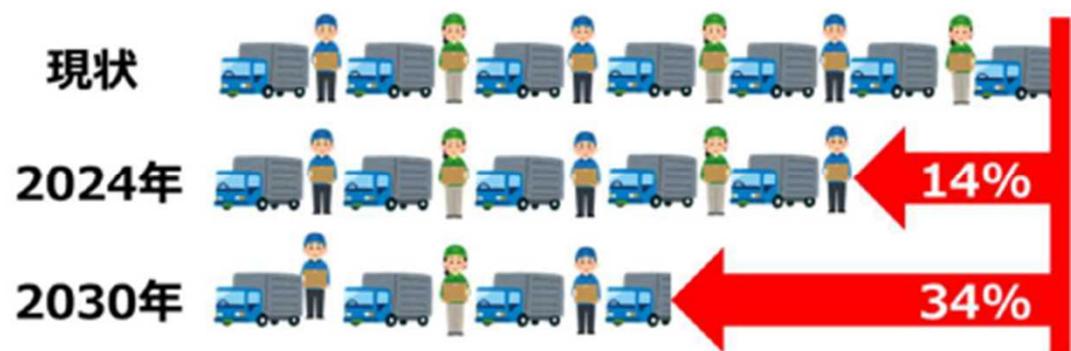
2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

# 「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。

## 輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）



## 「政策パッケージ」の構成

1. 具体的な施策
  - (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
2. 施策の効果
3. 当面の進め方

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、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

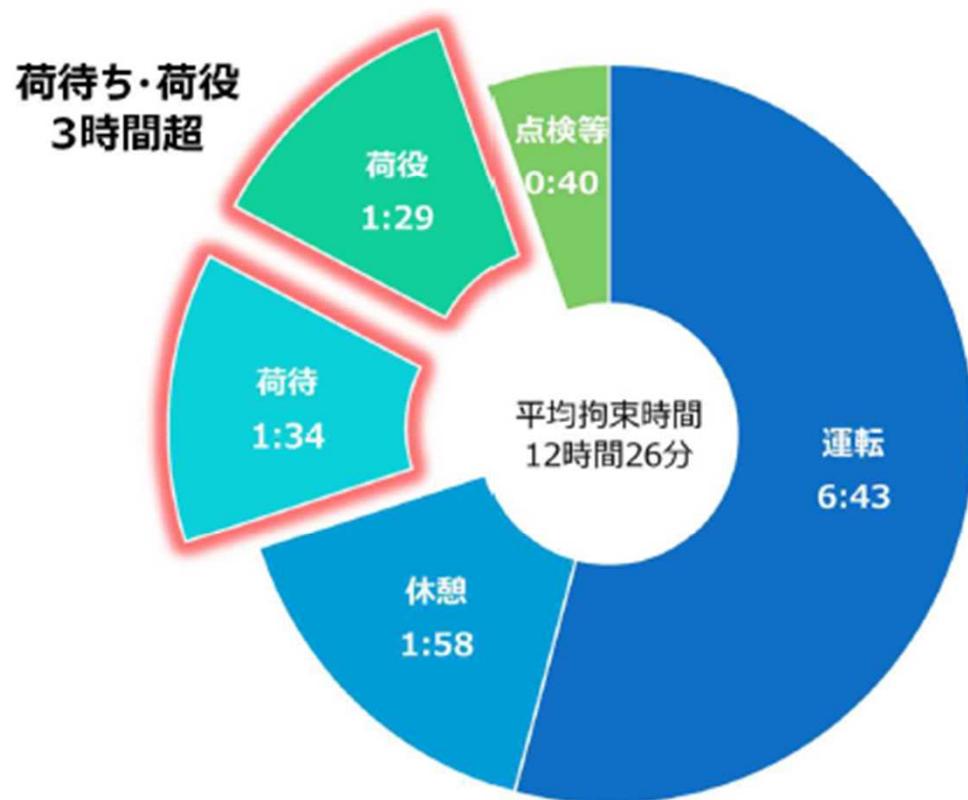
中長期的に継続して取り組むための枠組みを、次期通常国会での法制化も含め確実に整備。

# 1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し

- 物流の適正化・生産性向上を図るため、**荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）**の双方において非効率な商慣行を見直す。

- 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）に向けた規制的措置等の導入
- 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的措置等の導入
- 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Gメン（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

荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳



出典：トラック輸送状況の実態調査(R2)

# 1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し①

【※下線部分については今年中に実行】

## ① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減【農水省、経産省、国交省等】

待機時間、荷役時間の削減等を通じてトラックドライバーの労働時間を削減するとともに、納品回数の減少等を通じた総輸送需要の抑制や物量の平準化により効率的な物流を実現するため、発荷主企業、物流事業者、着荷主企業が連携・協働して、改善を図る必要がある。このため、事業規模や貨物特性といった事情を勘案しつつ、それぞれの事業者に対して、**物流負荷の軽減に向けた計画作成や実施状況の報告**を求めるとともに、取組みが不十分な事業者に対して、**勧告、命令等を行う規制的措置等の導入**等に向けて取り組む。

この規制的措置の導入を前提として、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項（ガイドライン）を示し、これに則して大手の荷主企業・物流事業者が業界・分野別に「自主行動計画」を作成し、今年度中に前倒しで実施することを図るとともに、**運送契約に含まれる荷待ち・荷役等の範囲を明確化し、**正当な対価の収受を促進する。

## ② 納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直し【農水省、経産省、消費者庁】

食品を製造した日から賞味期限までの期間の3分の1の間に納品が求められる商慣行（3分の1ルール）が存在しており、現在その見直しを進める過程で納品期限が3分の1のものと2分の1のものが混在し、物流及び在庫管理を複雑化させている。また、特に日販品で受発注後翌日納品を求める**短いリードタイムが主流**となっており、**トラックの夜間運転や倉庫の夜間作業**などをもたらしている。こうした3分の1ルールや短いリードタイム等食品物流の商慣行の見直しについて、官民で構成する協議会等の場を通じて**食品事業者に対して働きかけ**を行う。

これら商慣行の見直しについて、上記①と同様、**ガイドラインの提示や自主行動計画の作成**等により、今年度中に荷主企業が前倒しで実施することを図る。

また、繁忙期を避けた発注やその大口化、パレチゼーション等、物流効率化を意識した商取引が進められるよう、物流サービスや需給状況に応じて価格を変動させる「メニュープライシング」や「ダイナミックプライシング」の取組み等、商取引における物流コストの見える化の推進に向けて取り組む。

# 1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し②

【※下線部分については今年中に実行】

## ③ 物流産業における多重下請構造の是正【国交省】

多重下請構造にあるトラック事業において、実運送事業者の適正な運賃の確保による賃金水準の向上等を実現するため、元請事業者等が実運送事業者を把握できるよう、台帳作成等に係る規制的措置の導入等に向けて取り組む。

この規制的措置の導入を前提として、上記①と同様、ガイドラインの提示や自主行動計画の作成等により、今年度中に大手の荷主企業・元請運送事業者が前倒しで実施することを図る。

また、トラック事業に係る必要な安全規制の見直しを図るとともに、悪質な事業者が利益を得るといったモラルハザードを生じさせないよう、法令遵守への意識が低く、悪質な法令違反が常態化していると認められるトラック事業者に対し、強力かつ重点的に改善を促す観点から、適正化実施機関が行う巡回指導の強化に伴い、国の監査体制を充実させ、悪質事業者に対する監査を強力に実施する。

# 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、モーダルコンピネーションの促進
  - ・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。

# 1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し③

【※下線部分については今年中に実行】

## ④ トラックGメン（仮称）の設置等【国交省、厚労省】

「トラックGメン（仮称）」を設置し、発荷主企業のみならず、着荷主企業も含め、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。

また、当該Gメンによる調査結果を貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号。以下「トラック法」という。）に基づく荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等に活用し、実効性を確保する。

加えて、自動車運転者の健康と労働条件を確保するため、自家用自動車により自社の貨物を輸送する事業者についても、労働基準法や改善基準告示の遵守の徹底を図る。

## ⑤ 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【国交省、経産省、公取委、農水省、厚労省、消費者庁】

トラック事業、内航海運業及び倉庫業に係る燃料等の価格上昇分を反映した適正な運賃・料金収受に関する周知及び法令に基づく働きかけ等を実施する。また、トラック事業者をはじめとする物流事業者は荷主企業に対する交渉力が弱く、コストに見合った適正な運賃・料金が収受できていないことから、取引環境の適正化を強力に推進する。また、運賃・料金が消費者向けの送料に適正に転嫁・反映されるべきという観点から、「送料無料」表示の見直しに取り組む。

労務費を含めた、適切な価格転嫁の実現を図るため、下請Gメンによるヒアリング結果を踏まえた自主行動計画の改定・徹底や、価格交渉促進月間の結果に基づく情報公開と指導・助言などに、関係省庁でより一層連携して取り組む。

特に、トラック運送業については、依然として荷主企業起因の長時間の荷待ちや、運賃・料金の不当な据え置き等が十分に解消されていないことを踏まえ、トラック法に基づく荷主企業等への「働きかけ」「要請」及び「標準的な運賃」の制度について、延長等所要の対応を検討する必要がある。また、適正運賃の収受を確保するため、契約の電子化・書面化を図る規制措置の導入等に向けて取り組む。労働条件の改善と取引環境の適正化を図るため、国土交通省、公正取引委員会、経済産業省、農林水産省、厚生労働省等の関係省庁でより一層緊密に連携し、トラック法に基づく荷主企業等への「働きかけ」「要請」等を徹底する。

上記④及び⑤に掲げた適正な運賃収受・価格転嫁の円滑化やトラック法に基づく荷主企業等への要請の強化、情報公開等の措置の具体的内容について、今年中に成案を得る。

# 1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し④

【※下線部分については今年中に実行】

## 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。

また、新たに設置する「トラックGメン（仮称）」により、「標準的な運賃」の活用状況についての監視を強化し、その調査結果や下請振興法に基づく指導・助言も活用して、適正な取引を阻害する疑いがある荷主企業等に対してはトラック法に基づく「働きかけ」「要請」等を行うことにより、「標準的な運賃」制度の実効性を確保し、適正な運賃收受を実現する。

# 1. 具体的な施策 (2) 物流の効率化

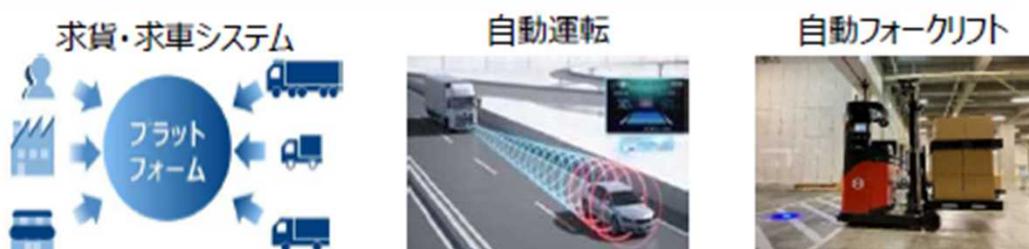
- 物流GX・DX・標準化等により、新技術も活用しつつハード・ソフト両面で物流を効率化する。

- ① 即効性のある**設備投資**の促進  
(バース予約システム、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**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

## 「物流GX」の例



## 「物流DX」の例



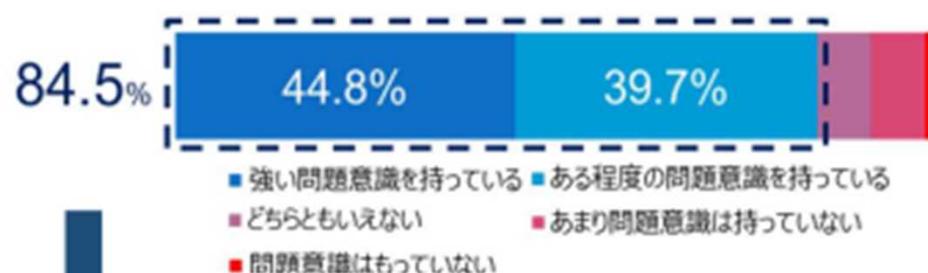
# 1. 具体的な施策 (3) 荷主・消費者の行動変容

- 荷主企業や消費者の意識改革・行動変容に向けて、広報活動にとどまらず、**新たな仕組み**の導入を含めて取り組む。

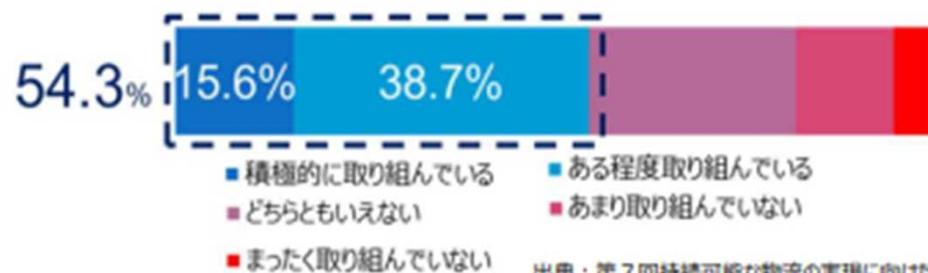
- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（再配達率「半減」に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

## 荷主企業・物流事業者の問題意識と取組状況

○物流危機に対して**問題意識**を持っているか



○物流危機対策の**取組**を実施しているか



出典：第7回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料

# 持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終とりまとめ(案)

○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、令和5年7月3日に概要以下の**最終とりまとめ案**を公示のうえパブリックコメントを実施中。令和5年8月3日に受付を締め切りの上、今夏中に決定する予定。

## 【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。

## 【最終とりまとめの位置づけ】

- 「総合物流施策大綱」（2021年6月閣議決定）や各種ガイドライン等について、2024年を前に諸課題が先鋭化・鮮明化している中、**これまで規定してきたことの実効性を確保**するため、取り組むべき政策について提示するもの。
- 政策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。

## 【持続可能な物流の実現のために取り組むべき政策】

### 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
- 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

- 労働時間削減に資する措置（待機時間、荷役時間等の削減）
- 物流の合理化を図る措置（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、標準的な運賃制度の継続的な運用
- トラックドライバーの賃金水準向上

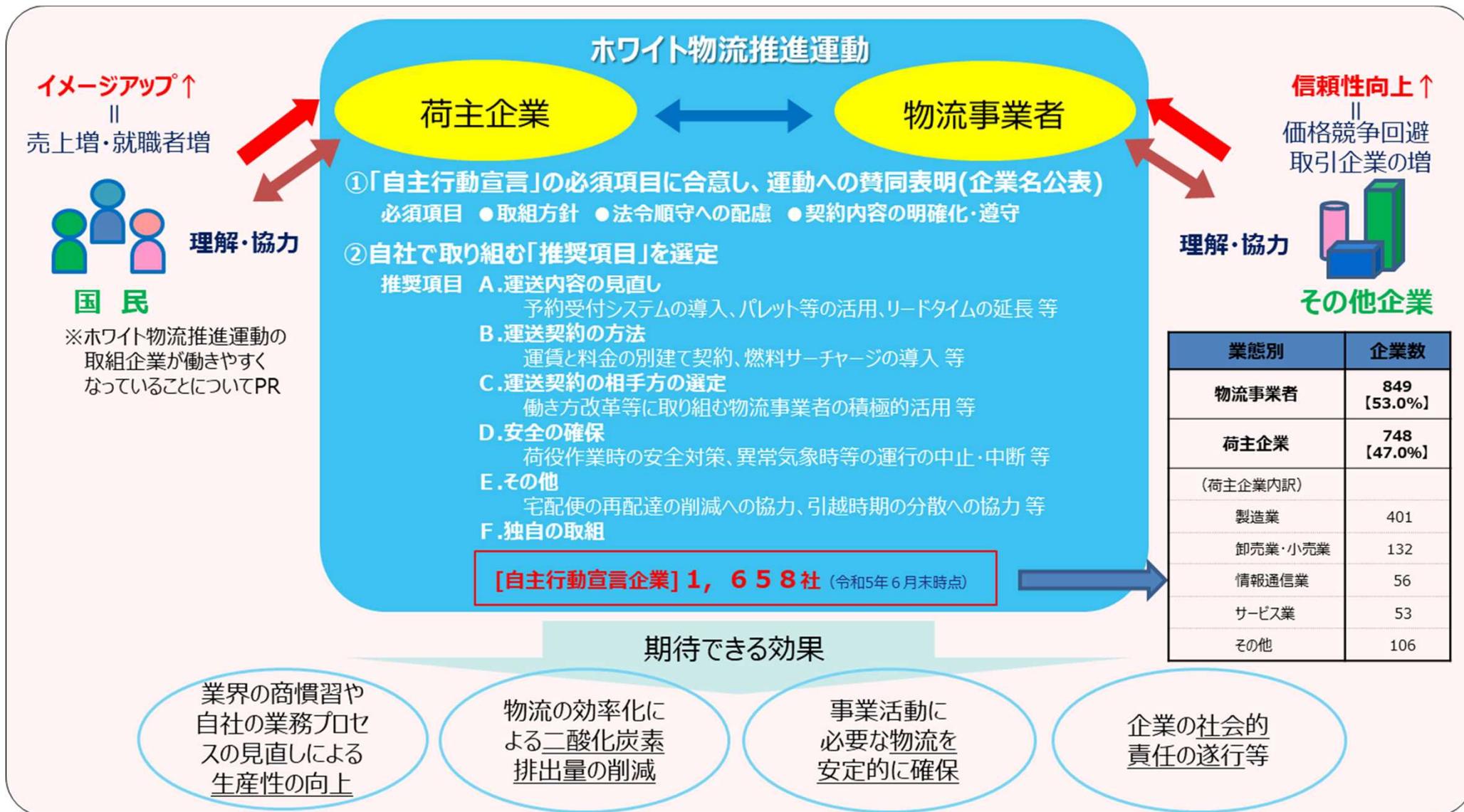
### 3. 物流標準化・効率化推進

- 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
- モーダルシフト推進
- 車両・施設等の省エネ化・脱炭素化推進
- その他生産性向上を図るための措置

# 「ホワイト物流」推進運動とは

深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的に、次の点に取り組む運動。平成30年度から実施。

- ① トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
- ② 女性や60代以上の運転者等も働きやすいより「ホワイト」な労働環境の実現



# 「ホワイト物流」推進運動の取組み事例



## 課題

### ①長時間のムダな荷待ち時間の常態化

納品先で、到着順での積込・積降ろしが行われていた。一方で、納品先の荷受け処理能力やトラックバース数には限りがあり、特定時間帯に納品車両が日常的に集中。結果、長時間のムダな荷待ちが常態化。

## 取組み

### 納品先が「予約受付システム」を導入し、物流事業者が活用

併せて、各トラックバースの荷役予定時間を事前設定する運用変更を実施。



## 成果

- 荷待ち時間・荷役時間の短縮
- 納品先の庫内作業が効率化



## 課題

### ②手作業での大量貨物の積込・積降しの負担

車両にレタスのバラ積み1,200ケース分の大量の段ボールを手積み・手降ししており、トラック運転者にとって重労働。荷主側には、リードタイムが長くなる要因に。

## 取組み

### パレットの活用

パレットを使用するように物流事業者と発荷主・着荷主が調整。パレットの費用負担や保管・返却方法を関係者との間で合意。これを踏まえて、手作業からフォークリフトによる荷役作業に移行。

## 成果

- 荷役時間が大幅に短縮
- リードタイムも短縮



## 課題

### ③夜間や早朝の積込み作業が発生していた

当日12時受注締切⇒翌日午前配達を行っていた。  
※予測物量で荷役と配車を行うため、作業が遅延し、積込み作業も夜間や早朝になり、出発も遅延。

## 取組み

### リードタイムの延長

当日12時締切⇒翌々日 午前配達に変更。受注時間の前倒しまたは配達時間の後ろ倒しにより、受注から配達までのリードタイムの延長。

## 成果

- 夜間や早朝の積込み作業が減少
- 納品時刻遵守

- 評価制度の創設により、職場環境改善に向けた各事業者の取組を「見える化」。
- 求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促す。また、更なる改善取組を促すことで、より働きやすい労働環境の実現や安定的な人材の確保を図る。
- 認証を取得した事業者のより高い水準への移行を促すため、これまでの「一つ星」・「二つ星」に加えて令和5年度から新たに「三つ星」の申請を受け付ける。



## 1. 認証の審査要件

- A: **法令遵守等**、B: **労働時間・休日**、C: **心身の健康**、D: **安心・安定**、E: **多様な人材の確保・育成**、F: **自主性・先進性等**の6分野についての取組要件を満たしていること。  
 ※ Fは「二つ星」・「三つ星」のみ。「一つ星」では参考点として点数化。  
 ※ 「三つ星」においては、B、C、Eについて認証項目を追加。
- 「三つ星」においては、A～Fの認証項目に加え、働きやすい職場実現のための方針、課題、目標、改善に向けた行動計画、体制整備などの記載欄を設け、事業者の改善に向けたPDCAが適切に回っているかについても審査。

## 2. 申請方法

- 認証実施団体の「一般財団法人日本海事協会(Class NK)」が受付、審査及び認証手続きを実施。  
 ※ 審査料: 55,000円\*+3,300円×営業所数(本社除く)  
 (\*: インターネットによる電子申請の場合、33,000円に割引。  
 電子申請による「一つ星」の継続申請の場合、16,500円に割引。)
- ※ 登録料: 66,000円+5,500円×営業所数(本社除く)
- ※ 料金は全て税込。
- ※ 「三つ星」の審査料・登録料については、後日日本海事協会より公表。

## 3. 認証事業者数

令和5年7月14日現在

トラック事業者	2,398社(一つ星1,549社、二つ星 849社)
バス(貸切・乗合)事業者	293社(一つ星 165社、二つ星 128社)
タクシー事業者	867社(一つ星 551社、二つ星 316社)
合計	3,558社(一つ星2,265社、二つ星1,293社)

## 4. スケジュール (予定)

- 「一つ星」新規・継続 / 「二つ星」新規  
 受付期間: 令和5年7月18日～9月15日  
 認証事業者の公表: 令和6年2月以降順次
- 「三つ星」新規  
 受付期間: 令和5年9月19日～10月16日  
 認証事業者の公表: 令和6年3月以降順次

## 5. 認証取得によるインセンティブ

- 厚生労働省と連携し、**ハローワーク**における求人票への**認証マークの表示**や、認証事業者と求職者の**マッチング支援**を実施。
- **求人エージェント**等の認定推進機関の協力を得て、「**求人サイト**に認証事業者の**特集ページの掲載**」、「**設備改修工事の料金割引**」等も実施中。
- 令和4年度第2次補正予算による**補助金**における認証事業者の**優遇等**も実施。また、「二つ星」・「三つ星」の認証事業者のうち対面での審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを端緒とした監査の対象から除外することができる規定の整備も実施予定。

## 参考（一般の声）

# Youtube、tictok等から拾ったトラックドライバーの印象

がさつだが話すと優しい人が多い。運転が上手い。

道を譲ってくれるのは大抵がトラックドライバー

真夜中の信号待ちで、真後ろにベタづけしてきたり、夜の国道で、右に左に車線変更してあおってきたり。バカが多すぎ。いい人なんか見たことないわ。

めちゃくちゃIIおっさんか、どうしようもないクソ野郎の両極のイメージ

高速道路で追い越し、車線をゆっくりと譲らないで居るの何故？ サッサと譲れば渋滞しないのに。

トラック乗ると人が変わる！ 車が大きくなると気が大きくなる！！

片側1車線でトラックの運ちゃんハンドルにお弁当乗せて運転してて運転の危機感がなくて怖かった。

バイク乗ってたらチップ車に1mぐらいまで後ろにつけられて煽られた。バイクだから生命の危険感じる。

昔、高速道路の橋のコーナーで、トレーラーに幅寄せされた。死ぬかと思った。

昔はシャブ中、暴力団あがり、元珍走団（暴走族）あがりが多かったが今はまともというか安月給で疲れたオジサンが多い。

深夜は赤信号に加速して突入

東名でいきなり車線変更してぶつかりそうになったので、クラクション鳴らしたら、こちらが追い抜く時運転席から石投げられた。フロントガラスは割れなかったが、信じられないことをする奴がいる。

コンビニの店員さんが怒っていました。駐車場にシヨコ入りペットボトルやうんち入り袋を捨てていくらしい。

トラック運転手によるかな。すぐ軋て引きずりおろして殴る蹴るの運転手いたな。

深夜高速の左車線のみトラックが数台固まって走っていて、追い越し車線が誰も走っていないのに、後続車が追い付いてくるとギリギリで追い越し車線に入って進路妨害するトラック多くない？

あのね、トラックの馬鹿ホーン大大大大迷惑やで。