

トラックGメンに関する オンライン説明会資料

令和5年11月24日

中国運輸局自動車交通部貨物課

前回参加いただいた皆さんからのご感想

説明会参加人数 95名※、アンケート回答数38件 (回答率40.0%) 10/31時点

※運輸局関係者除く

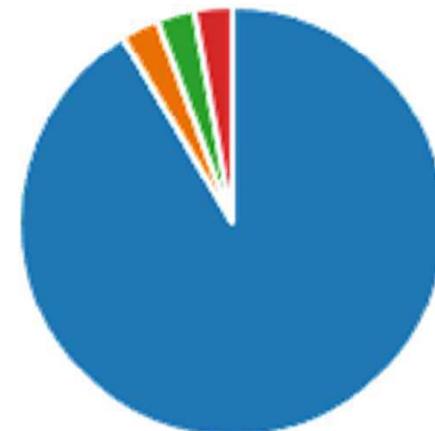
○回答者 (複数回答あり)

トラック運送事業者	14
トラック運送事業者 (元請事業者)	6
貨物利用運送事業者	2
荷主事業者	14
その他	8



○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	32
役に立つとは思えない	1
良くわからない	1
その他	1



【その他】

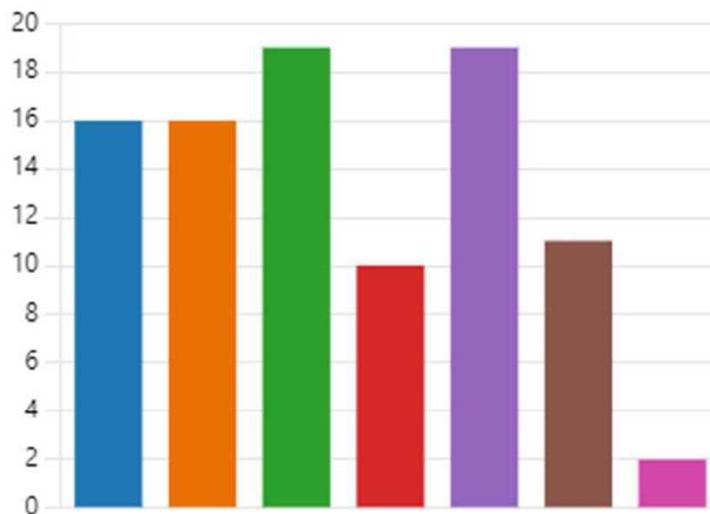
- システム事業者 (3件) ○行政書士 (2件) ○労働組合 (1件)
- 元トラック運送事業者 (1件) ○行政 (愛知支局) (1件)

【その他】

- 役立てたい (1件)

○興味深かったテーマ

トラックGメンとは	16
違反原因行為について	16
働きかけについて	19
プッシュ型情報収集について	10
標準的な運賃について	19
2024年問題の背景及びその対策...	11
その他	2



具体的な感想

- 客先への説明時に必要な知識が増え、折衝時に役に立つ (トラック運送事業者)
- トラックGメンが実際に荷主への働きかけをされている事が直接聞いて良かった (トラック運送事業者)
- 着荷主に対して物流の値上げを反映しなければならぬため、知識として役に立つと思う (発荷主事業者)
- 荷役等も価格指標などがあれば教えて欲しい (発荷主事業者)
- 他業界の例も踏まえ、商慣習含め改善に寄与していきたい (物流システム事業者)

【その他】 運賃交渉について。(1件)、セミナーに参加していた方々の質問内容 (1件)

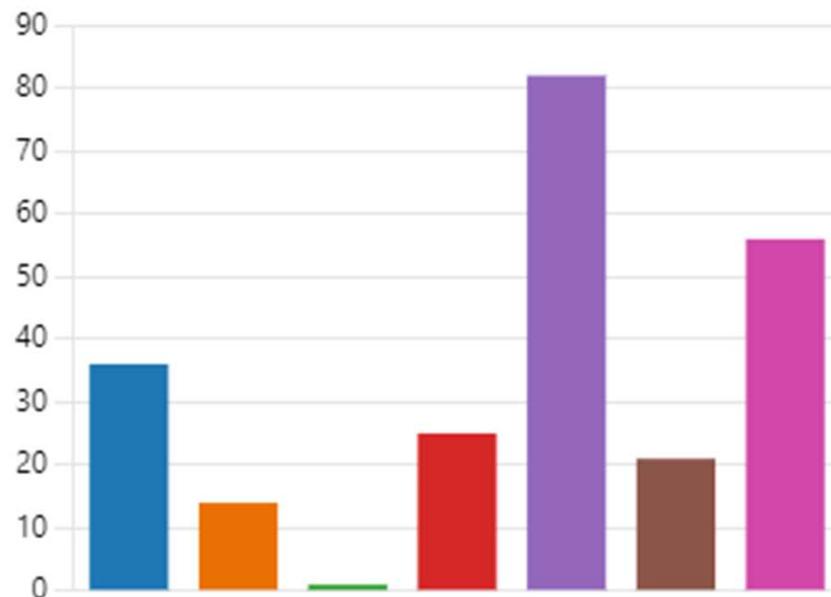
**今回参加いただいた皆さんから事前に
いただいた問題意識等**

今回参加いただいた皆さんの構成

令和5年11月22日(水)時点の事前登録者(235名)の構成

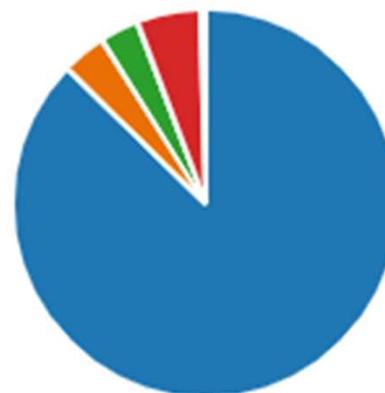
○事業者種別

●	トラック運送事業者	36
●	トラック運送事業者(元請事業者)	14
●	トラックドライバー	1
●	貨物利用運送事業者	25
●	発荷主事業者	82
●	着荷主事業者	21
●	その他	56



○これまで本説明会に参加したことがあるかどうか

●	初めて参加する	212
●	第1回目(R5/8/1)に参加したこと...	9
●	第2回目(R5/9/22)に参加したこ...	8
●	第3回目(R5/10/20)に参加した...	13
●	その他	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。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）

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

- バ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。
- 荷主側での受注メ切時間・リードタイムの延長、バラ荷役輸送の廃止。バー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）

「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）。

説明会で触れてほしい事項、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）。

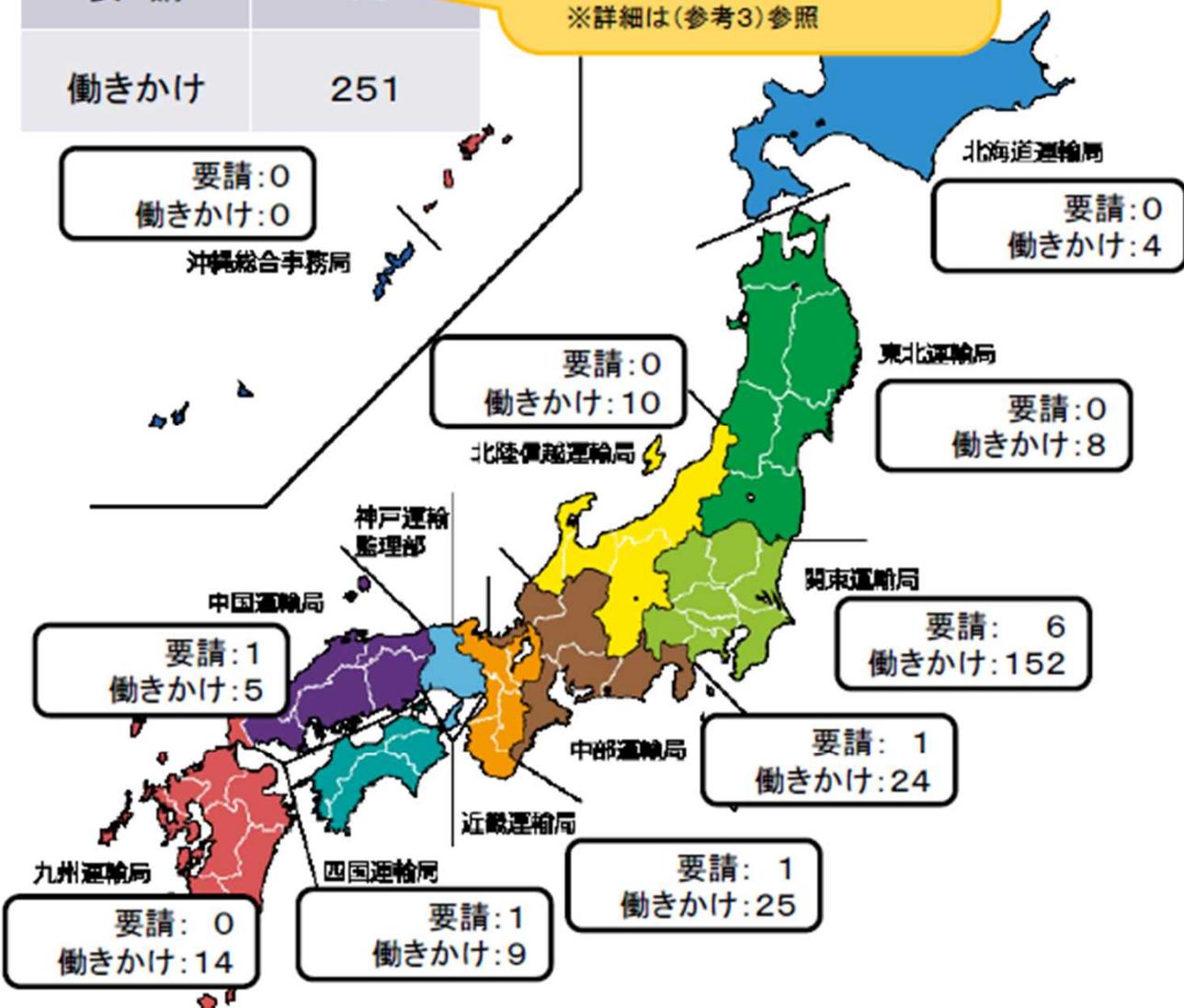
最近のトピック（国土交通省プレス発表資料等）

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)

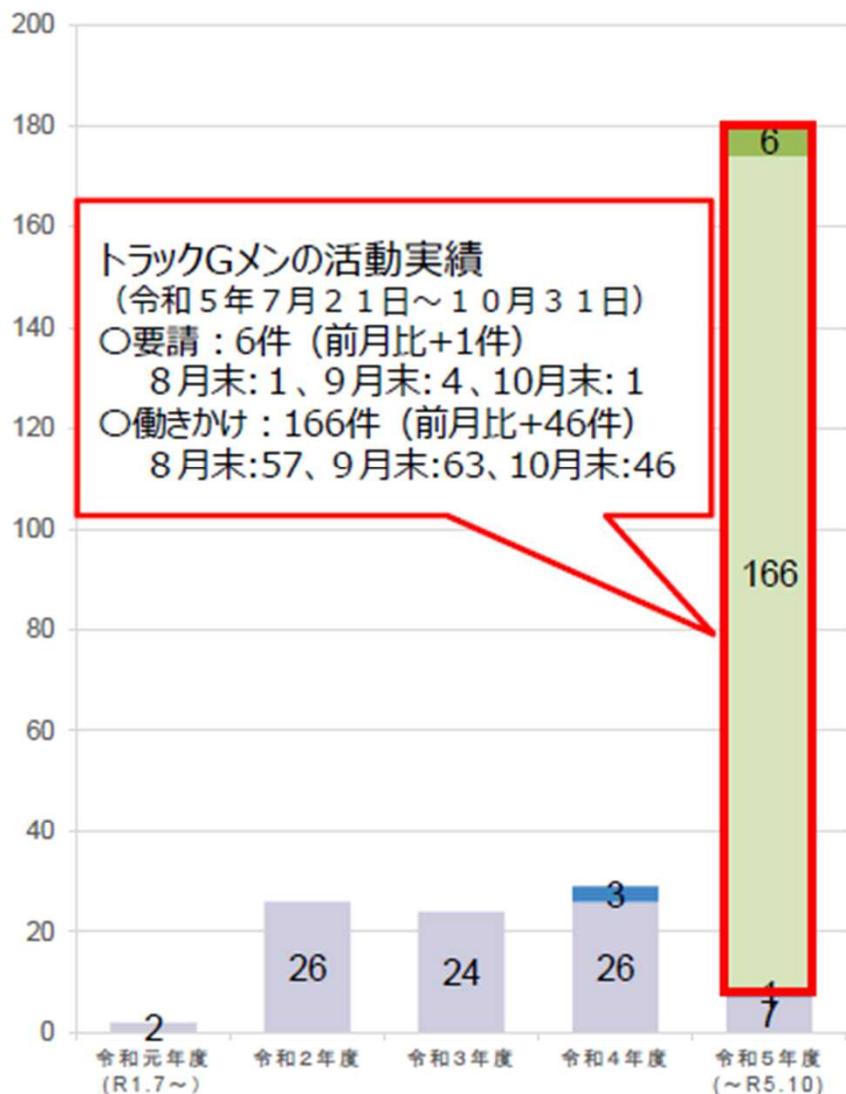
- ・長時間の荷待ち: 8件
 - ・契約にない附带業務: 1件
 - ・無理な配送依頼: 1件
 - ・過積載の指示: 1件
- ※詳細は(参考3)参照



※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)



全トラック事業者を対象にした調査の概要(速報)

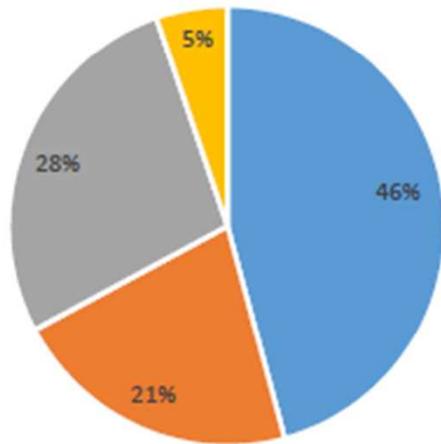
◆本年9～10月にかけて、全トラック事業者を対象にした調査結果は、以下のとおり。

○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)

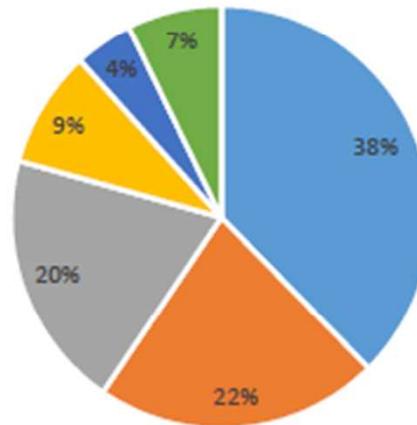
※現在、FAXによる回答を集計中

違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



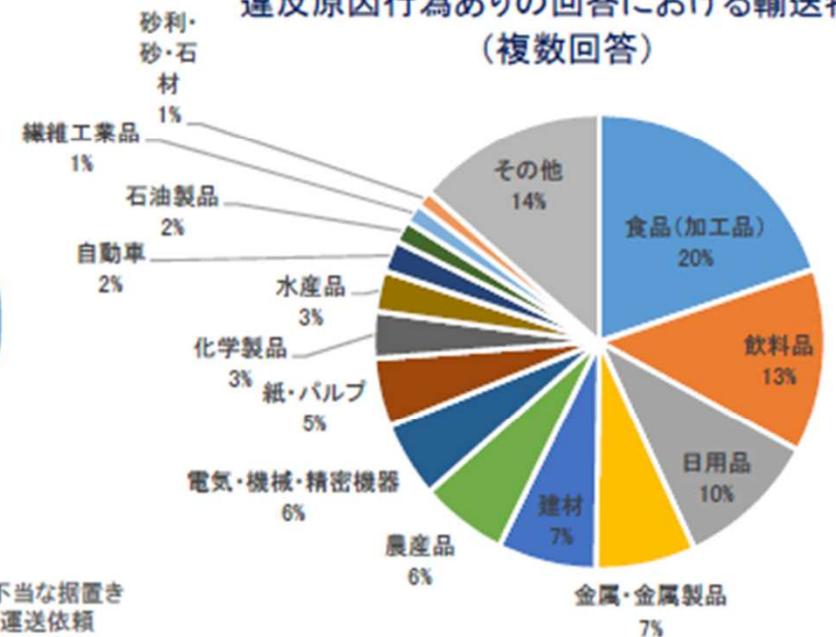
- ・発荷主(元請運送事業者は含まない)
- ・着荷主
- ・元請運送事業者(利用運送事業者含む)
- ・その他(倉庫事業者等)

違反原因行為の割合



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

違反原因行為ありの回答における輸送物品(複数回答)



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!

要請の実施事例

番号	違反原因行為	内容	分類	業態	本社所在地	違反原因行為発生場所
1	長時間の荷待ち	法に基づく働きかけにより、一旦は長時間の荷待ちは改善されたが、その後、 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、関係省庁にも同種の情報が寄せられたため、令和5年2月に要請を実施	発着荷主	運輸業, 郵便業	関東	関東
3	長時間の荷待ち	関係省庁から、長時間の荷待ちの改善について指摘を受けていたものの、改善がなされず、その後も 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～10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

トラック運転者の長時間労働改善に向けて「荷主どうし」の共同配送に興味のある荷主企業を募集します（令和5年度）

厚生労働省は、「荷主連携マッチング～あい積(づみ)ミーティング～」※と題して、共同配送に興味のある荷主企業の皆さまを対象に、物流生産性の向上とトラック運転者の長時間労働改善に向けた意見交換を行うオンラインミーティングを、11月からテーマごとに隔月で開催します。

※トラック運転者の長時間労働改善のため、ともに取り組む荷主企業との出会いを支援する場です。日頃、出会うことのない他の荷主の方々と物流生産性向上に向けた意見交換をすることで、「共同配送」などの新たな仕組み等を考えるきっかけとなる場です。

自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト



トラック運転者 トップページ

改善基準告示を守るためのポイントは？
企業の方々が集い、討論をする

パネルディスカッション
を開催します。

詳しくはこちら

荷主企業の方 限定

物流の効率化に向けて、荷主企業の方々が集い、意見交換をする

荷主連携マッチング あい積ミーティング
を開催します。

詳しくはこちら

開催概要

トラック運転者の長時間労働改善に向けて、荷主どうしの出会いを支援し、物流における連携のきっかけを提供するオンラインミーティングです。日頃出会うことのない他の荷主の方々と、共同配送を通じた物流生産性向上に向けた意見交換をしてみませんか？開催テーマごとに、オンラインで11月・1月・2月に開催する予定です。（11月・1月は受付×切済み）詳細は、参加エントリーされた企業にお知らせします。

開催テーマ

- 11月開催 関東地方内(近距離配送)の荷主どうしの連携 **エントリー×切済み**
- 1月開催 中部地方内(近距離配送)の荷主どうしの連携 **エントリー×切済み**
- 2月開催 関東・中部地方間の幹線運行往復化の荷主どうしの連携

募集概要

- [募集対象] 「荷主どうし」の共同配送に興味のある荷主企業
- [開催テーマ] 「関東地方」「中部地方」「関東・中部地方間」に注目した共同配送
- [募集方法] ポータルサイトから参加エントリーを受け付けています。

エントリーする企業には、当該企業の物流の状況などを回答していただく「参加申込書」と「自己紹介カード」を、厚生労働省委託事業者(株式会社富士通総研)からメールで送付します。

企業からの「参加申込書」などの提出をもって参加申込完了となります。

こちらからエントリー可能です。

<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/truck>



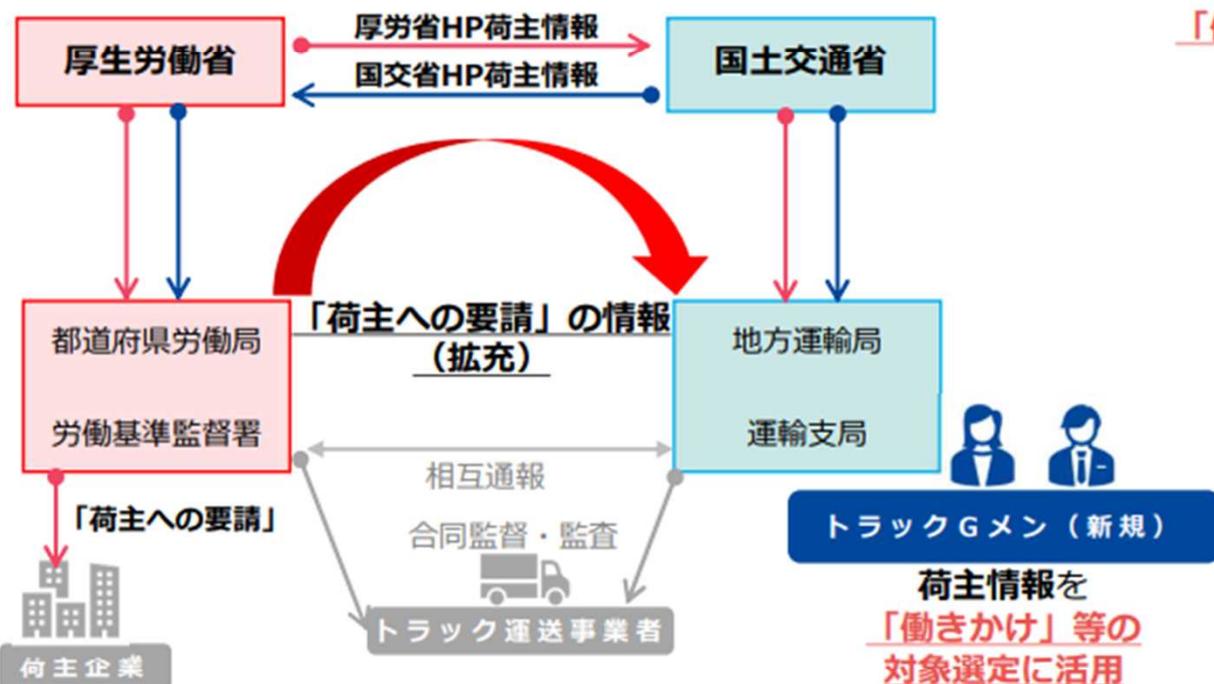
「トラックGメン」設置に伴う国土交通省との連携強化

(令和5年10月～)

① 荷主情報提供の運用強化

現行の国土交通省への荷主情報提供に加え、

- 荷待ちを発生させている疑いがあることを労働基準監督署が把握し、「荷主への要請」を実施した荷主の情報を、広く国土交通省に提供し、「トラックGメン」による「働きかけ」等の対象選定に活用



③ 「標準的な運賃」の周知強化

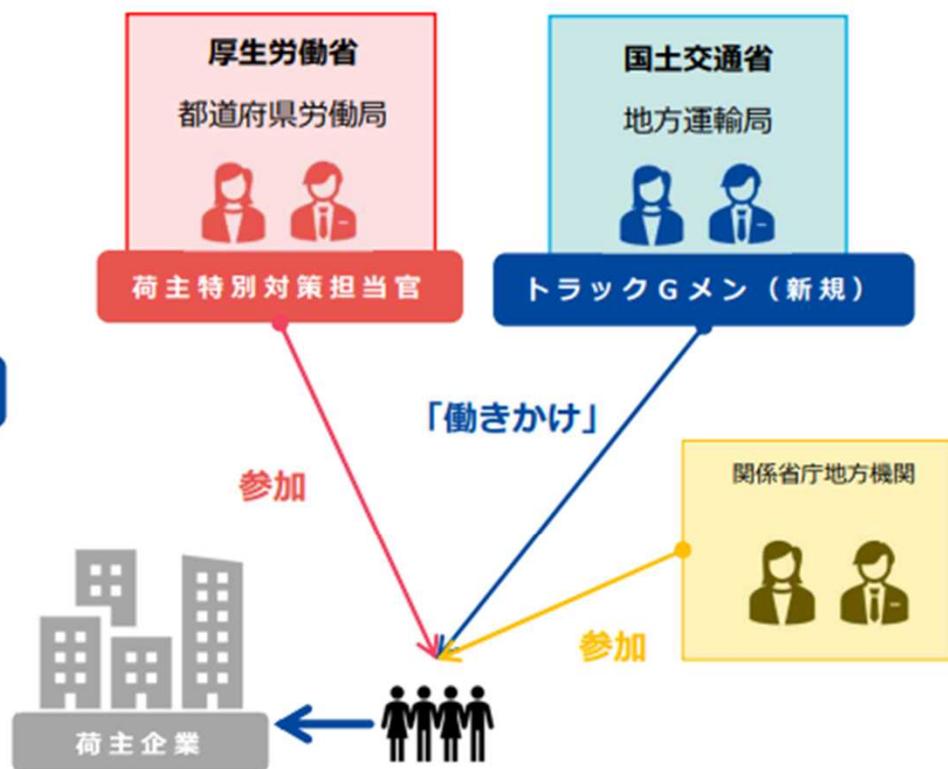
労働基準監督署が実施している「荷主への要請」の際、

- トラック法に基づく「標準的な運賃」も周知

② トラック法に基づく「働きかけ」の連携強化

荷主企業に対し、新たに、

- 国土交通省のトラックGメン+関係省庁が連携して、トラック運送事業者への配慮を「働きかけ」
- 長時間の恒常的な荷待ちを発生させていること等が疑われる事案については、都道府県労働局の「荷主特別対策担当官」も「働きかけ」に参加



「ホワイト物流」推進運動セミナー」を開催します！

国土交通省では、「ホワイト物流」推進運動の更なる推進のため、「**ホワイト物流**」推進運動 **セミナー**」を開催します。オンラインセミナーのため、どこからでもお気軽にご参加いただけます！

※ホワイト物流推進運動については後ほど詳しくご説明します。

各回共通のコンテンツ

- ・「ホワイト物流」推進運動の紹介（動画）
- ・我が国の物流の革新に向けた取組みの動向（国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課）
- ・改善基準告示の改正と発注者等への要請 2024年4月適用の時間外上限規制、改正改善基準告示のポイントと監督署が行う発注者等への要請、各種支援を紹介（厚生労働省）

各回独自のコンテンツ（講演）

第1回：10月19日（木）13:00～15:55 **終了**

- ・働き方改革の実現とコンプライアンスの徹底でCS・ES・FS（家族の満足度向上）の達成へ（新雪運輸株式会社）

第2回：11月9日（木）13:00～15:55 **終了**

- ・働き方改革の実現とコンプライアンスの徹底でCS・ES・FS（家族の満足度向上）の達成へ（新雪運輸株式会社）

第3回：12月7日（木）13:00～15:55

- ・トラック待機時間・倉庫終了時間の削減取組みについて（タカスタンダード株式会社）
- ・ご講演題調整中（SBS 東芝ロジスティクス株式会社）

第4回：1月26日（金）13:00～15:55

- ・皆で運ぶ物流の未来（仮）（NEXT Logistics Japan 株式会社）

第5回：2月15日（木）13:00～15:55

- ・「ステークホルダーとの相互理解」「運転手ファースト」で取り組むホワイト物流（もりか運送株式会社）

第6回：3月7日（木）13:00～15:55

- ・輸送事業の課題解決に向けて～「DX」による事故未然防止と業務効率化・法規制強化への取り組み～（ロジスティード株式会社）



11月は「下請取引適正化推進月間」です ～「見直そう」その一言で 救われる～



中小企業庁及び公正取引委員会は、下請取引の適正化について、下請代金支払遅延等防止法（以下「下請法」という。）の迅速かつ的確な運用と違反行為の未然防止、下請中小企業振興法（以下「下請振興法」という。）に基づく振興基準の遵守を指導すること等を通じ、その推進を図っています。特に、毎年11月を「下請取引適正化推進月間」とし、下請法の普及・啓発事業を集中的に行っています。本年度は以下の取組を行います。

1. 普及・啓発事業

(1) 下請取引適正化推進講習会の実施（公正取引委員会との連携事業）

オンライン（適正取引支援サイト）により、親事業者の下請取引担当者等を対象に、下請法及び下請振興法の趣旨・内容を周知徹底します。

適正取引支援サイト <https://tekitorisupport.go.jp/>

(2) 適正取引講習会（テキトリ講習会）の開催（中小企業庁独自事業）

発注側企業と受注側企業との適正な価格に基づく取引を推進するため、受注側企業の経営者・担当者を対象とした「価格交渉サポート」、発注側企業の購買・調達担当者も対象とした下請法の遵守に向けて、様々な取引事例や違反事例を中心に解説した「下請法」のオンライン講習会を開催いたします。

(3) 下請かけこみ寺の利用促進（中小企業庁独自事業）

「下請かけこみ寺」（全国48ヶ所に設置）では、中小企業の皆さんが抱える取引上の悩み相談を受け付けております。問題解決に向けて、専門の相談員や弁護士がアドバイスをを行います。

下請かけこみ寺事業 | 公益財団法人 全国中小企業振興機関協会外部サイト
<https://www.zenkyo.or.jp/kakekomi/index.htm>

(4) 広報誌等への掲載・掲示（公正取引委員会との連携事業）

- ・政府広報（新聞各紙、インターネット）
- ・ホームページ、メールマガジンを通じた広報
- ・都道府県や中小企業関係団体、事業者団体等の協力による機関誌等を通じた広報

2. 令和5年度「下請取引適正化推進月間」キャンペーン標語 （公正取引委員会との連携事業）

下請取引を行っている事業者に対し「下請取引適正化推進月間」を認知して頂くことを目的として、キャンペーン標語の一般公募を行ったところ、全国から409点の御応募がありました。その中から、公正取引委員会における厳正な審査の結果、入選作品5点を選定し、その中から、キャンペーン標語となる特選作品を決定しました。

キャンペーン標語は、下請取引適正化推進講習会テキストの表紙などに使用するほか、各種講習会で紹介するなどにより、事業者のコンプライアンス向上に資するよう幅広く活用します。

特選作品

「見直そう」その一言で 救われる

柴 秀雄（しば ひでお）さん

入選作品

繋げよう 発注者からの 協議の輪

青柳 婦美子（あおやぎ ふみこ）さん

発注者から積極協議で 高まる企業価値

野田 悟（のだ さとし）さん

発注者から 協議の提案 一歩前進 適正価格

山野 大輔（やまの だいすけ）さん

「過重労働解消キャンペーン」を11月に実施します。

[実施期間 令和5年11月1日(水)から11月30日(木)までの1か月間]

過労死等防止対策については、過労死等防止対策推進法（平成26年法律第100号）及び「過労死等の防止のための対策に関する大綱」（平成27年7月24日策定、令和3年7月30日変更）に基づき取組を行ってきました。しかしながら、過労死等の件数は近年高止まりの状況にあり、また、平成31年4月1日から順次施行されている時間外労働の上限規制が令和6年4月1日から工作物の建設の事業、自動車運転の業務、医業に従事する医師等にも適用されることから、引き続き、企業への法制度のきめ細かな周知等を通じ、長時間労働の削減等の過重労働解消に向けた機運の醸成を行う必要があります。

このため、厚生労働省では、「過労死等防止啓発月間」の一環として「過重労働解消キャンペーン」を11月に実施し、長時間労働の削減等の過重労働解消に向けた取組を推進するため、使用者団体・労働組合への協力要請、リーフレットの配布などによる周知・啓発等の取組を集中的に実施します。

施策紹介

主な実施事項

（1）労使の主体的な取組を促します

過重労働解消キャンペーンの実施に先立ち、使用者団体や労働組合に対し、長時間労働削減に向けた取組に関する周知・啓発等について、厚生労働大臣名による協力要請を行い、労使の主体的な取組を促します。また、自社の働き方改革等により、下請等中小事業者に「しわ寄せ」が生じることのないよう傘下団体・企業等への周知啓発を、併せて要請します。なお、都道府県労働局においても同様の取組を行います。

（2）労働局長によるベストプラクティス企業との意見交換を実施します

都道府県労働局長が地域において、長時間労働削減に向けて積極的に取り組んでいる企業やそれに協力する取引先企業等との意見交換を行い、当該企業の長時間労働の削減に向けた取組事例を収集するとともに、ホームページなどを通じて地域に紹介します。

（3）長時間労働が行われていると考えられる事業場等に対する重点監督を実施します

ア 監督の対象とする事業場等 以下の事業場等に対して、重点監督を実施します。

- i 長時間にわたる過重な労働による過労死等に係る労災請求が行われた事業場や各種情報から時間外・休日労働時間数が1か月当たり80時間を超えていると考えられる事業場等
- ii 労働基準監督署及びハローワークに寄せられた相談等から、離職率が極端に高いなど若者の「使い捨て」が疑われる企業等

イ 重点的に確認する事項

- i 時間外・休日労働が「時間外・休日労働に関する協定届」（いわゆる36協定）の範囲内であるか等について確認し、法違反が認められた場合は是正指導します。
- ii 賃金不払残業が行われていないかについて確認し、法違反が認められた場合は是正指導します。
- iii 不適切な労働時間管理については、労働時間を適正に把握するよう指導します。
- iv 長時間労働者に対しては、医師による面接指導等、健康確保措置が確実に講じられるよう指導します。

ウ 厳正な対応 監督指導の結果、重大・悪質な法違反が認められた場合は、送検し、公表します。

※監督指導の結果、1年間に2回以上同一条項の違反について是正勧告を受けた場合等は、ハローワークにおいて、一定期間求人を受理しません。また、職業紹介事業者や地方公共団体に対しても、ハローワークと同様の取組を行うようご協力をお願いしています。

(4) 労働相談等のご案内

厚生労働省では、11月1日(水)から11月7日(火)までの過重労働相談受付集中期間を含め、下記の窓口にて労働相談等に対応する体制を設けています。過重労働等に関する悩みや疑問がありましたらご連絡ください。

ア 最寄りの都道府県労働局・労働基準監督署 (開庁時間 平日 8:30~17:15)

イ 労働条件相談ほっとライン【委託事業】

0120-811-610 (はい! ろうどう (フリーダイヤル) 相談受付時間: 月~金 17:00~22:00、土日・祝日 9:00~21:00)

<https://www.check-roudou.mhlw.go.jp/lp/hotline/>

(5) キャンペーンの趣旨などについて周知・啓発を実施します

使用者等へのリーフレットの配布、広報誌、ホームページの活用により、キャンペーンの趣旨などについて広く国民に周知を図ります。

厚生労働省では、過重労働解消キャンペーン期間中、次の取組を実施します

- 01 労使の主体的な取組を促します**
使用者団体や労働組合に対し、長時間労働削減に向けた取組に関する周知・啓発等について、協力要請を行います。
- 02 労働局長によるベストプラクティス企業との意見交換を実施します**
都道府県労働局長が管内企業の経営トップとの意見交換により、長時間労働削減に向けた積極的な取組事例を収集・紹介します。
- 03 過重労働が行われている事業場などへの重点監督を実施します**
長時間労働が疑われる事業場等に対して、重点的に監督指導を行います。
- 04 労働相談を実施します** 相談無料
11月1日(水)を特別労働相談受付日として、「過重労働解消ダイヤル」(無料)を全国一斉に実施し、過重労働をはじめ労働条件全般について、都道府県労働局長の担当官が相談に応じます。
令和5年11月3日(金) 9時~17時 **0120-794-713**
11月1日(水)~11月7日(火)は、都道府県労働局長の担当官が相談に応じます。
相談窓口の詳細 <https://www.check-roudou.mhlw.go.jp/soudan/>
- 05 過重労働解消のためのセミナーを開催します** 参加費無料
事業主や人事労務関係者などを対象として、10時から12時を中心として、「過重労働解消のためのセミナー」(参加費無料)を開催します(無料でもなっても参加できます)。
* 詳細は最寄りの労働局ホームページをご覧ください。
専用ホームページ <https://kajyu-kaisyuu-zenkiren.com/>

「過労死等防止対策推進シンポジウム」を開催します
過労死をゼロに、健康で充実した働き続けることのできる社会の実現に向け、過労死等との防止について考えるシンポジウムも、11月の過重労働防止啓発月間を中心に開催します。
* 主催は労働局、共催は関係団体などにより実施されます(無料でもなっても参加できます)。
専用ホームページ <https://www.p-unique.co.jp/karoushiboushisymyo/>

11月は「しわ寄せ」防止キャンペーン月間です
大企業・経営者層による長時間労働の削減等の取組の下、中小企業等へのしわ寄せが危ぶまれないよう、公正なコスト負担を伴わない長時間労働の削減や労務管理などの取組を促します。
「しわ寄せ」防止特設サイト <https://work-holiday.mhlw.go.jp/shiwayoseboushi/>

この機会に一度 **ご自身の労働時間を見つめ直してみよう。**

毎年11月は「**過労死等防止啓発月間**」に「**過重労働解消キャンペーン**」を実施します!

令和5年11月3日(金) 9時~17時 **0120-794-713**

11月1日・2日・3日・6日・7日は、過重労働相談受付集中期間です
0120-811-610 (平日 17:00~22:00、土日・祝日 9:00~21:00)

厚生労働省 都道府県労働局 労働基準監督署

毎年11月は「**過労死等防止啓発月間**」です

「過労死等防止対策推進法」では、11月を「**過労死等防止啓発月間**」としています。このため、厚生労働省では、その一環として「**過重労働解消キャンペーン**」を11月に実施し、長時間労働の削減等の過重労働解消に向け、集中的な周知・啓発等に取り組むこととしています。

労働時間の現状をみると、週労働時間が60時間以上の労働者の割合は近年低下傾向であるものの、労働者全体の7%以上となっており、まだ長時間労働の実態がみられます。また、心臓病や脳卒中による死亡の2割は長時間労働と関係が指摘されています。長時間労働は、健康や生活の質に悪影響を及ぼすだけでなく、生産性の低下や事故・災害の発生にもつながります。長時間労働を削減し、健康で働き続けられる環境を整えることが、企業にとっても社会にとっても重要です。

長時間労働が健康に与える影響は? **高**

長時間労働は、健康や生活の質に悪影響を及ぼすだけでなく、生産性の低下や事故・災害の発生にもつながります。長時間労働を削減し、健康で働き続けられる環境を整えることが、企業にとっても社会にとっても重要です。

確かめよう労働条件

働く人や事業主、人事労務関係者の両方向に、労働時間短縮法などの取組を促すとともに、労働時間短縮法に抵触しない労働条件に関する相談窓口です。長時間・休日労働、年次有給休暇、労働者の健康診断など、併せてチェックしてみてください。

誰かめよう労働条件サイト <https://www.check-roudou.mhlw.go.jp/>

働き方・休み方改善ポータルサイト

企業の実践に、自身の長短の働き方・休み方の見直しや改善に役立つ情報を提供するサイトです。企業・社会の両方から働き方・休み方改善の取組を推進して自己啓発を促し、企業の取組事例を参考にすることもできます。豊富な取組事例から、過重労働を防止するための取組や取組のヒントを取り入れ、社内の取組にご活用ください。

働き方・休み方改善ポータルサイト <https://work-holiday.mhlw.go.jp/>

過重労働による健康障害を防止するために

- 01 時間外・休日労働時間を削減しましょう。**
* 労働基準法で定められている時間外労働の上限 (1名1名あたり) を必ず守ってください。
* 特別労働は、臨時な場合にのみ行われるものです。時間外・休日労働を行わせる場合は労働基準法(第45条)の規定に基づいて、その内容が労働契約(労働協約)に適合したものであるようにしてください。
* 労働時間を適正に把握してください。

時間外労働の上限
法律による上限(原則) **720時間**
* 1名あたり月平均 **80時間**
* 100時間未満

法律による上限(原則)
時間外労働(原則) **45時間**
* 1名あたり月平均 **36時間**
* 100時間未満
- 02 年次有給休暇の取得を促進しましょう。**
* 年次有給休暇を確実に取得するため、休日については、時季を定めて労働者に与えなければなりません。
* 年次有給休暇の計画付与や取得の活用や休職の取得を取り組みましょう。
- 03 労働時間等の設定を改善しましょう。**
* 労働契約(労働協約)を1年ごとに見直しをしましょう。
* 労働時間等の設定の改善に取り組みましょう。
* 具体的な改善の内容は、労働時間等見直しガイドラインを確認しましょう。
- 04 労働者の健康管理に係る措置を徹底しましょう。**
* 健康管理体制(健康診断、衛生管理、衛生指導等の取組、衛生委員会等の設置等)を整え、健康診断を実施し、必要な事後措置を講じてください。
* 時間外・休日労働が1ヶ月を超えれば労働安全衛生法に基づき、疲労の蓄積が認められる労働者が申し出た場合は、労務上の措置(労働時間短縮)を講ずる必要があります。
* 疲労による健康障害を防止するための取組を推進してください。

(6) 過重労働解消のためのセミナーを開催します

企業における自主的な過重労働防止対策を推進することを目的として、10月~1月を中心として全国でオンラインまたは会場開催により、「過重労働解消のためのセミナー」【委託事業】を開催します。(無料でどなたでも参加できます。) セミナーHP <https://kajyu-kaisyuu-zenkiren.com/>

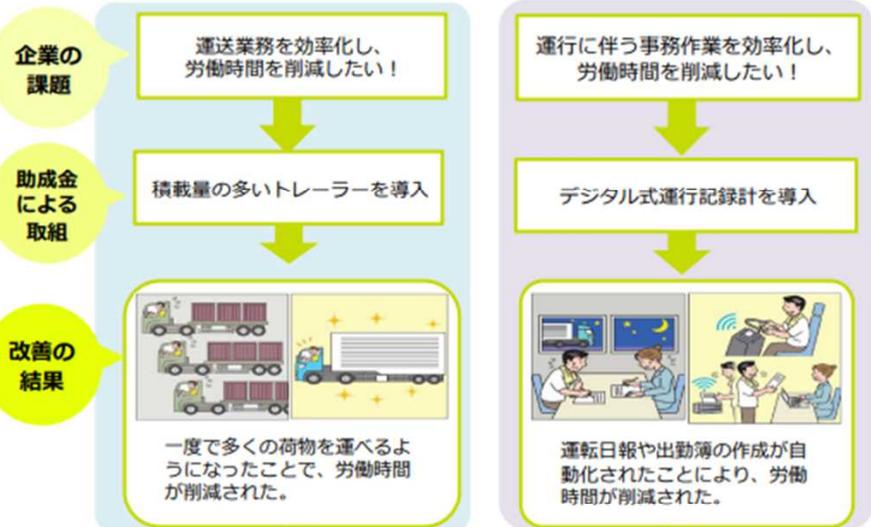
働き方改革推進支援助成金について

[申請〆切 令和5年11月30日(木)まで]

令和5年度「働き方改革推進支援助成金」 適用猶予業種等対応コース（運送業）のご案内

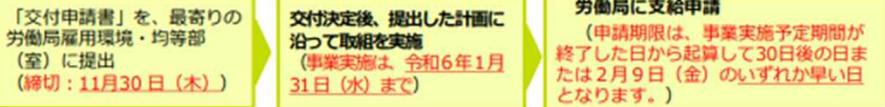
令和6年4月1日から、自動車運転の業務にも、**時間外労働の上限規制が適用されます。**
このコースは、生産性を向上させ、労働時間の削減や勤務間インターバル制度の導入に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主の皆さまを支援します。ぜひご活用ください。

課題別による助成金の活用事例



生産性の向上を図ることで、働きやすい職場づくりが可能に!!

ご利用の流れ



(注意) 本助成金は国の予算額に制約されるため、11月30日以前に、予告なく受付を締め切る場合があります。

助成内容について詳しくは、裏面をご参照ください。

ご不明な点やご質問がございましたら、企業の所在地を管轄する
都道府県労働局 雇用環境・均等部 または 雇用環境・均等室にお尋ねください。

(2023.4)

適用猶予業種等対応コース（運送業）の助成内容

対象事業主

- 以下のいずれにも該当する事業主です。
- 労働者災害補償保険の適用を受ける労働基準法第140条第1項に定める自動車運転の業務に従事する労働者を雇用する中小企業事業主(※1)であること。
 - 年5日の年次有給休暇の取得に向けて就業規則等を整備していること。
 - 交付申請時点で、36協定を締結していること。
 - 下記「成果目標」②を選択する場合は、原則として、過去2年間において月45時間を超える時間外労働の実態があること。(※2) など(※3)

- (※1) 中小企業事業主の範囲
以下のいずれかの要件を満たす企業が中小企業になります。
・資本または出資額が3億円以下
・常時使用する労働者が300人以下
- (※2) 基本的には1月45時間を超える時間外労働の実態があれば、要件を満たすこととなりますので、詳細はお問い合わせください。
- (※3) その他の要件についてはお問い合わせください。

助成対象となる取組 ～いずれか1つ以上を実施～

- ① 労務管理担当者に対する研修(※4)
 - ② 労働者に対する研修(※4)、周知・啓発
 - ③ 外部専門家によるコンサルティング
 - ④ 就業規則・労使協定等の作成・変更
 - ⑤ 人材確保に向けた取組
 - ⑥ 労務管理用ソフトウェア、労務管理用機器、デジタル式運行記録計の導入・更新(※5)
 - ⑦ 労働能率の増進に資する設備・機器等の導入・更新(※5)
- (※4) 研修には、勤務間インターバル制度に関するもの及び業務研修も含まれます。
- (※5) 原則として、パソコン、タブレット、スマートフォンは対象となりません。

成果目標

以下の「成果目標」の達成を目指して取組を実施してください。

- ① 月60時間を超える36協定の時間外・休日労働時間数を削減させること。
・時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間以下に設定
・時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間を超え月80時間以下に設定
 - ② 9時間以上の勤務間インターバルを導入すること。
(新規導入、適用範囲の拡大、時間延長)
- 上記の成果目標に加えて、指定する労働者の時間当たりの資金額を3%以上または、5%以上で資金引き上げを行うことを成果目標に加えることができます。

助成額

左記「成果目標」の達成状況に応じて、助成対象となる取組の実施に要した経費の一部を助成します。
【助成額最大880万円】

助成額	以下のいずれか低い額
	I 以下1～2の上限額及び3の加算額の合計額 II 対象経費の合計額×補助率3/4(※6) (※6) 常時使用する労働者数が30人以下かつ、支給対象の取組で⑥から⑦を実施する場合で、その所要額が30万円を超える場合の補助率は4/5

【Iの上限額】

1. 成果目標①の上限額

事業実施後に設定する時間外労働と休日労働の合計時間数	事業実施前の設定時間数	
	現に有効な36協定において、時間外労働と休日労働の合計時間数を月80時間を超えて設定している事業場	現に有効な36協定において、時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間を超えて設定している事業場
時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間以下に設定	250万円	200万円
時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間を超え、月80時間以下に設定	150万円	—

2. 成果目標②の上限額

(新規導入に該当するものがある場合)

休憩時間数(※7)	1企業当たりの上限額
9時間以上 11時間未満	100万円
11時間以上	150万円

(適用範囲の拡大・時間延長のみの場合)

休憩時間数(※7)	1企業当たりの上限額
9時間以上 11時間未満	50万円
11時間以上	75万円

(※7) 事業実施計画で指定した事業場に導入する勤務間インターバルの休憩時間数のうち、最も短いものを指します。

3. 資金引き上げの達成時の加算額

(常時使用する労働者数が30人以下の場合)

引き上げ人数	1～3人	4～6人	7～10人	11人～30人
3%以上引き上げ	30万円	60万円	100万円	1人当たり10万円(上限300万円)
5%以上引き上げ	48万円	96万円	160万円	1人当たり16万円(上限480万円)

(常時使用する労働者数が30人を超える場合)

引き上げ人数	1～3人	4～6人	7～10人	11人～30人
3%以上引き上げ	15万円	30万円	50万円	1人当たり5万円(上限150万円)
5%以上引き上げ	24万円	48万円	80万円	1人当たり8万円(上限240万円)

(2023.4)

2024年問題の背景

そもそも何故、歩合制賃金等働き方が特殊なトラックドライバーに、時間外労働の上限規制が設定されたのか？

⇒長時間労働で、健康障害リスクがあるトラックドライバーの労働環境を改善しないと、将来なり手がいなくなるから。

実現には商慣行改善が必要。そのためには、発着荷主の協力、業界・企業の枠を超えた取組みが必要。

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。

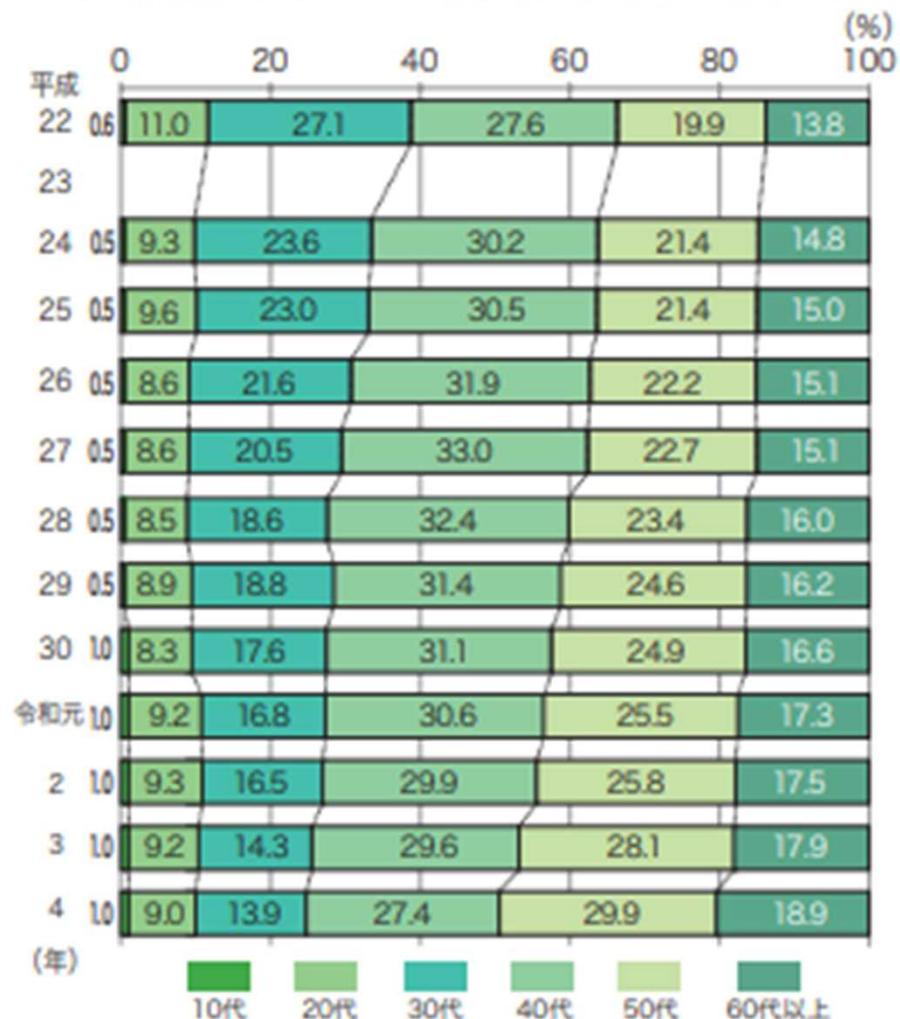


労働政策審議会労働条件分科会での議論

- ・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：%)



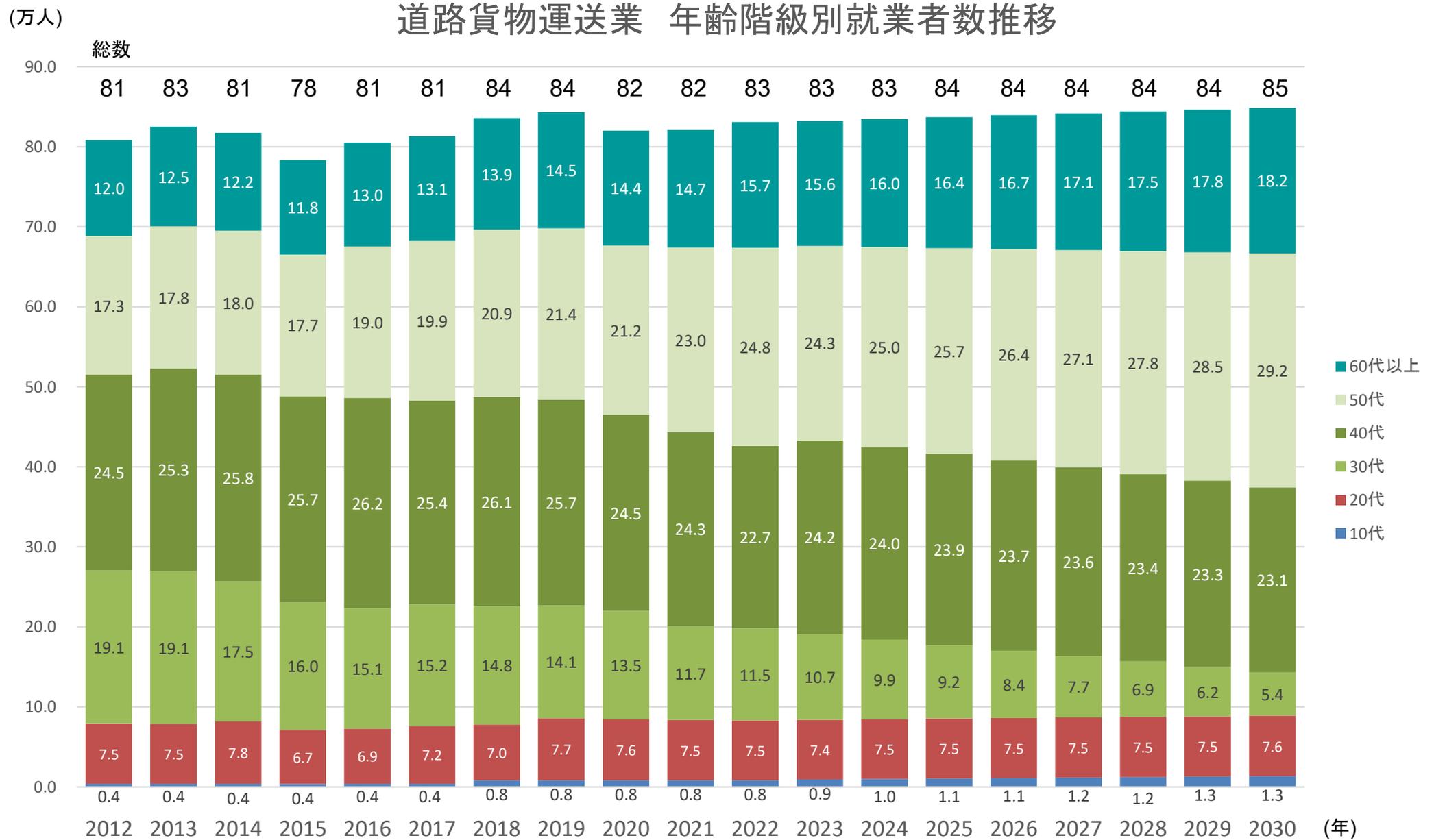
(注)：端数処理の関係で合計が一致しない場合がある

◆ 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

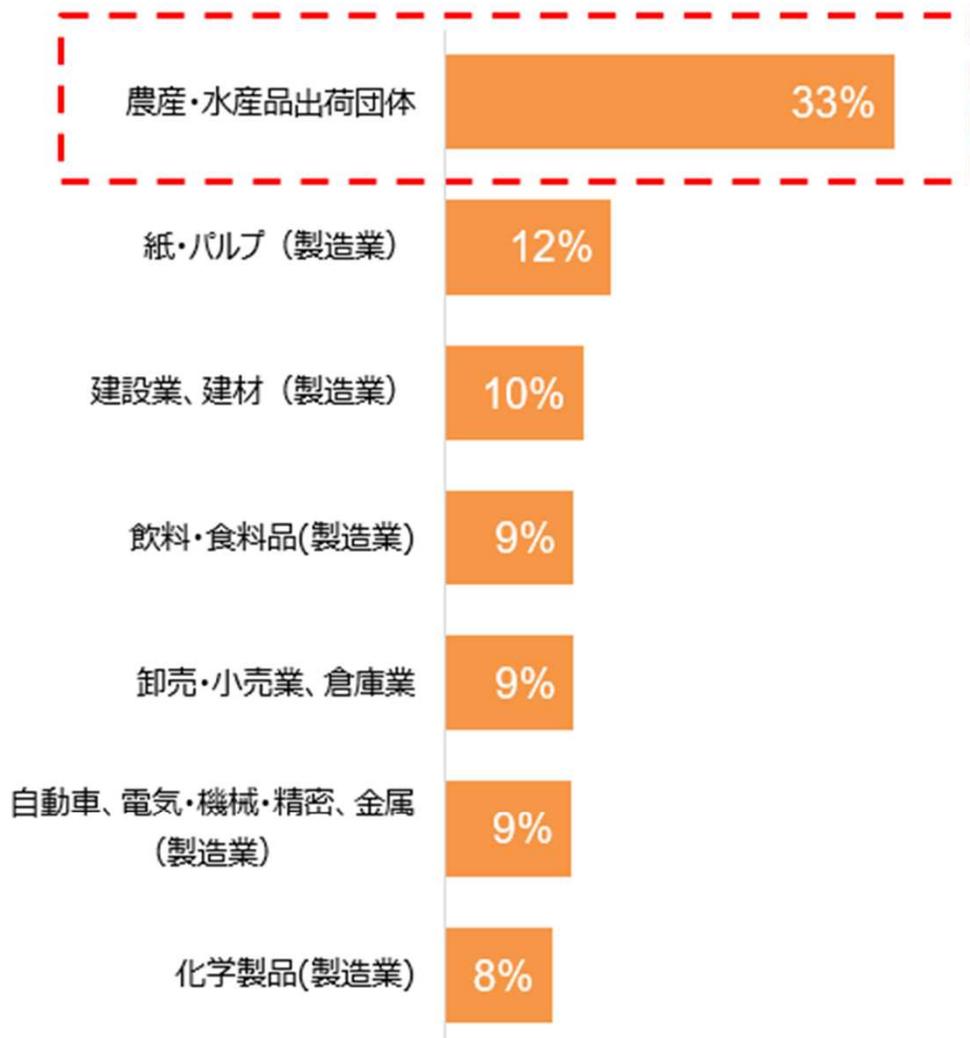
平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月1日）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）**」により、拘束時間、運転時間等が強化される。

○主な改正内容

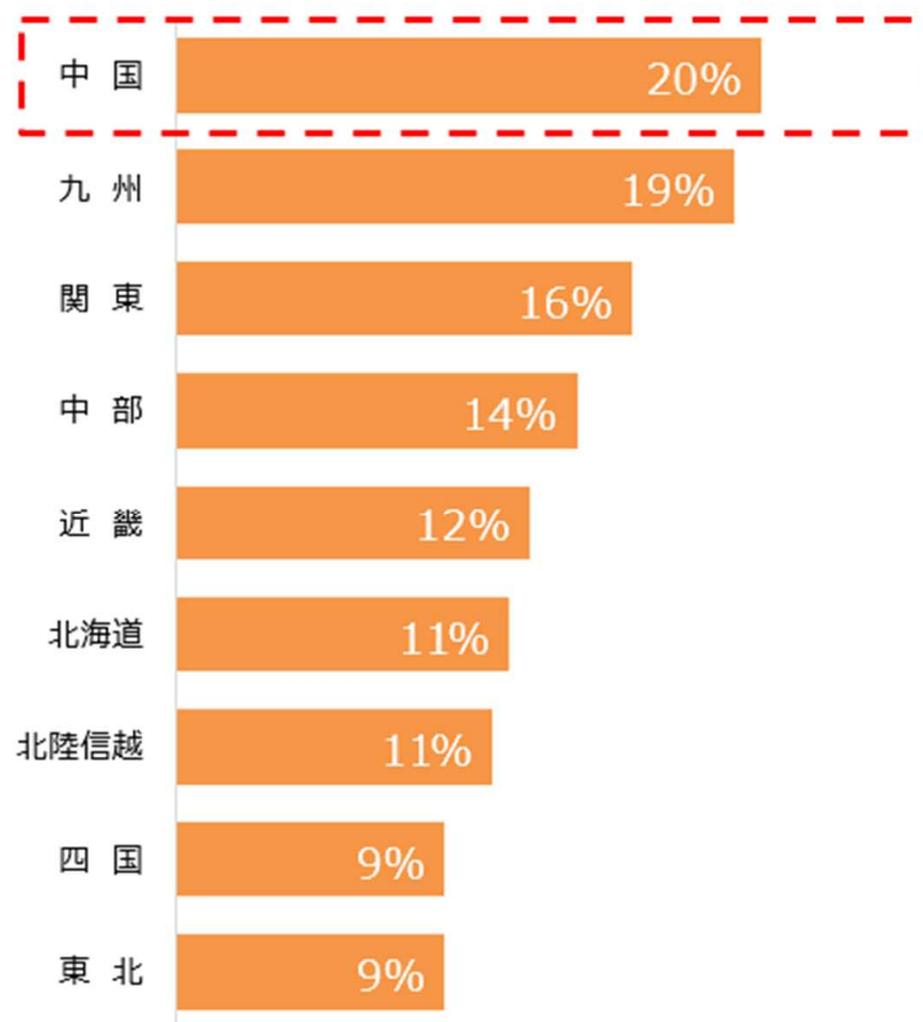
	現 行	改正後（令和6年4月～）
時間外労働規制 （労働基準法）	なし	960時間 （原則、年720時間）
拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示）	【1日あたり】 ・原則 13時間 以内、最大 16時間 以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 293時間 以内。 ただし、労使協定により、 年3,516時間 を超えない範囲内で、 320時間 まで延長可。	【1日あたり】 ・原則 13時間 以内、最大 15時間 以内。 ・長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 年3,300時間、284時間 以内。 ただし、労使協定により、 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

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

働きかけ



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



要請してもなお改善
されない場合

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）

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して**我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**（1）商慣行の見直し、（2）物流の効率化、（3）荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

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

1. 具体的な施策

（1）商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入^(※)
- 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**適正運賃收受・価格転嫁円滑化等**の取組み^(※)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

（2）物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資の促進**（バス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバースポーツ、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^(※)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化^(※)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

（3）荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入^(※)
- 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

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
			合計：14.3ポイント

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

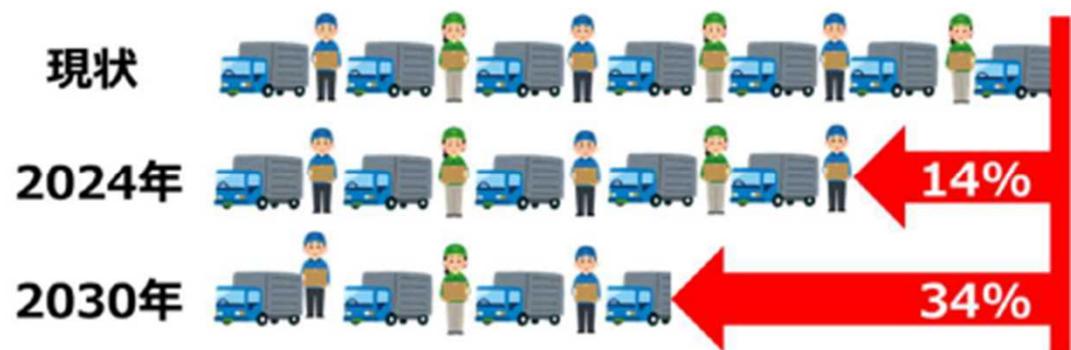
2024年初に**政策パッケージ全体のフォローアップ**

「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。

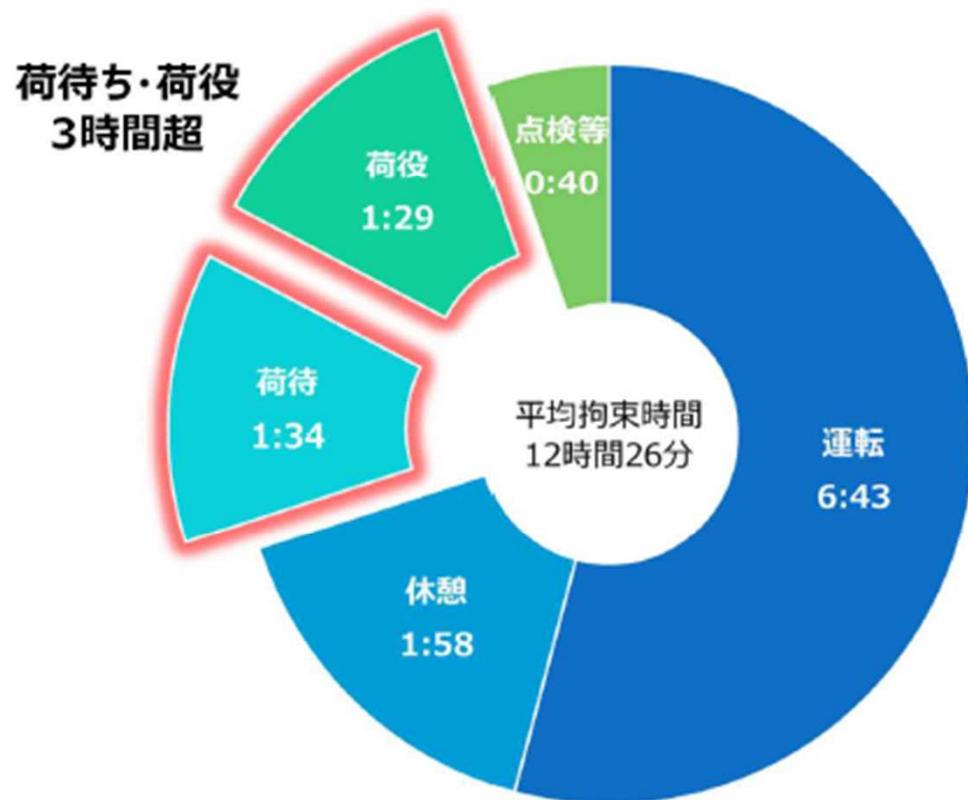
中長期的に継続して取り組むための枠組みを、次期通常国会での法制化も含め確実に整備。

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。

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、適正な運賃収受を実現する。

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

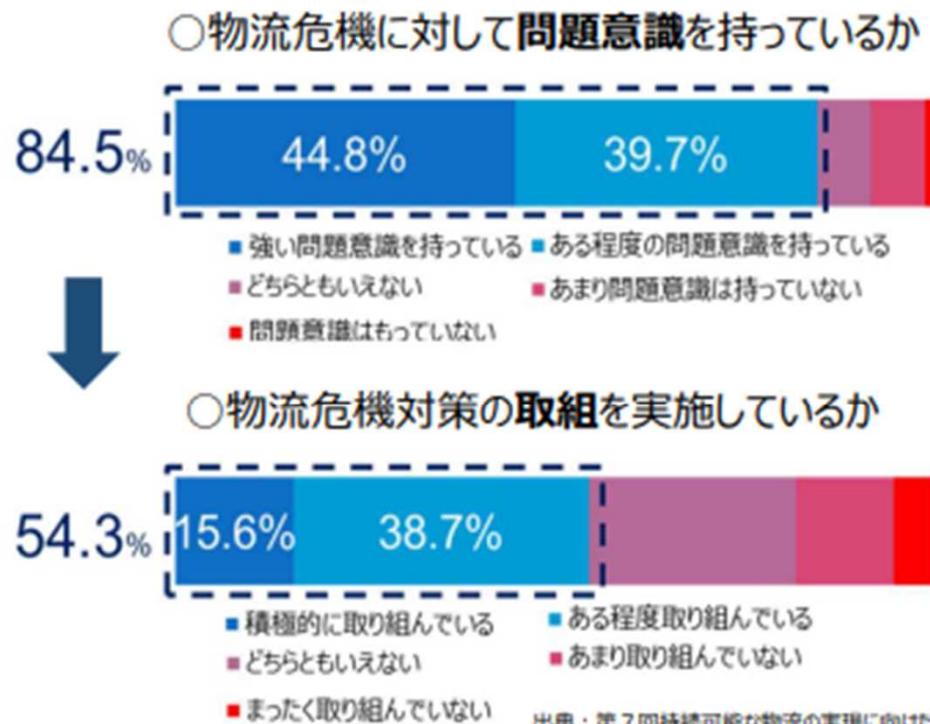


1. 具体的な施策 (3) 荷主・消費者の行動変容

- 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・行動変容を促す取り組み
- ④ **再配達削減**に向けた取り組み（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）

○適正な運賃の收受、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】

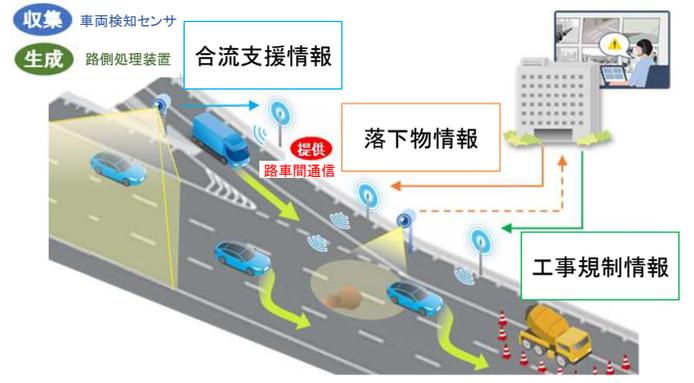


港湾物流手続等の電子化の推進 (サイバーポート)

【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



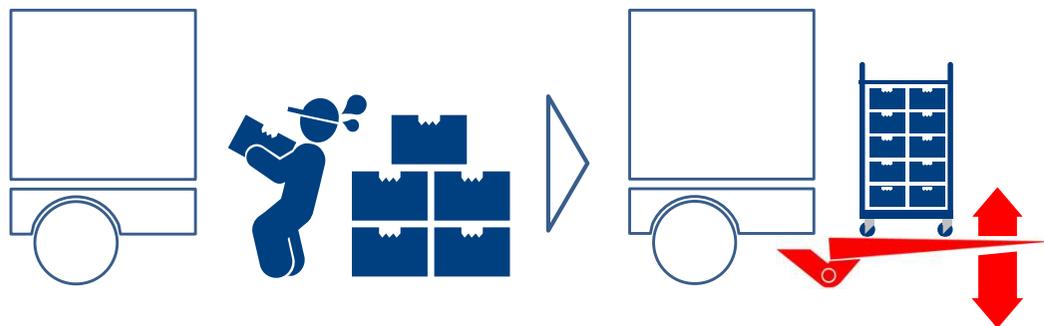
コンテナ大型化の推進



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

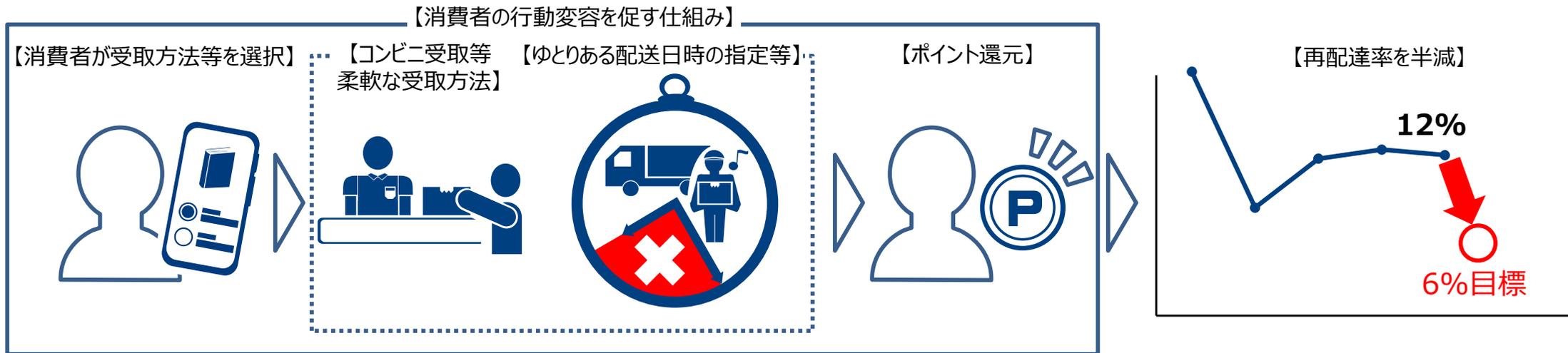


- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

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

トラックGメンとは

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。

決して「**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
 内容は順次更新されていきます。

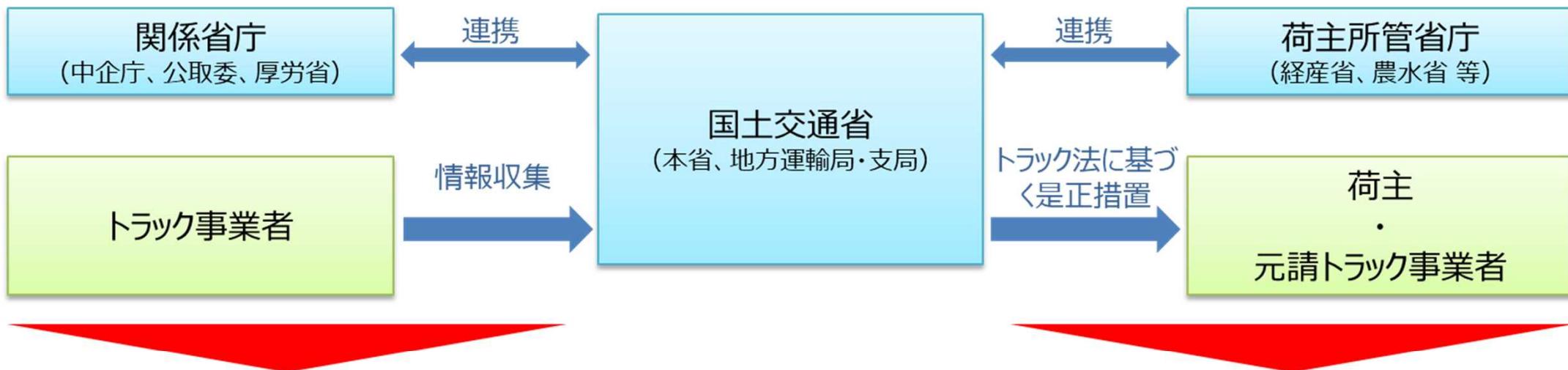


トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化

- ▶ **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）



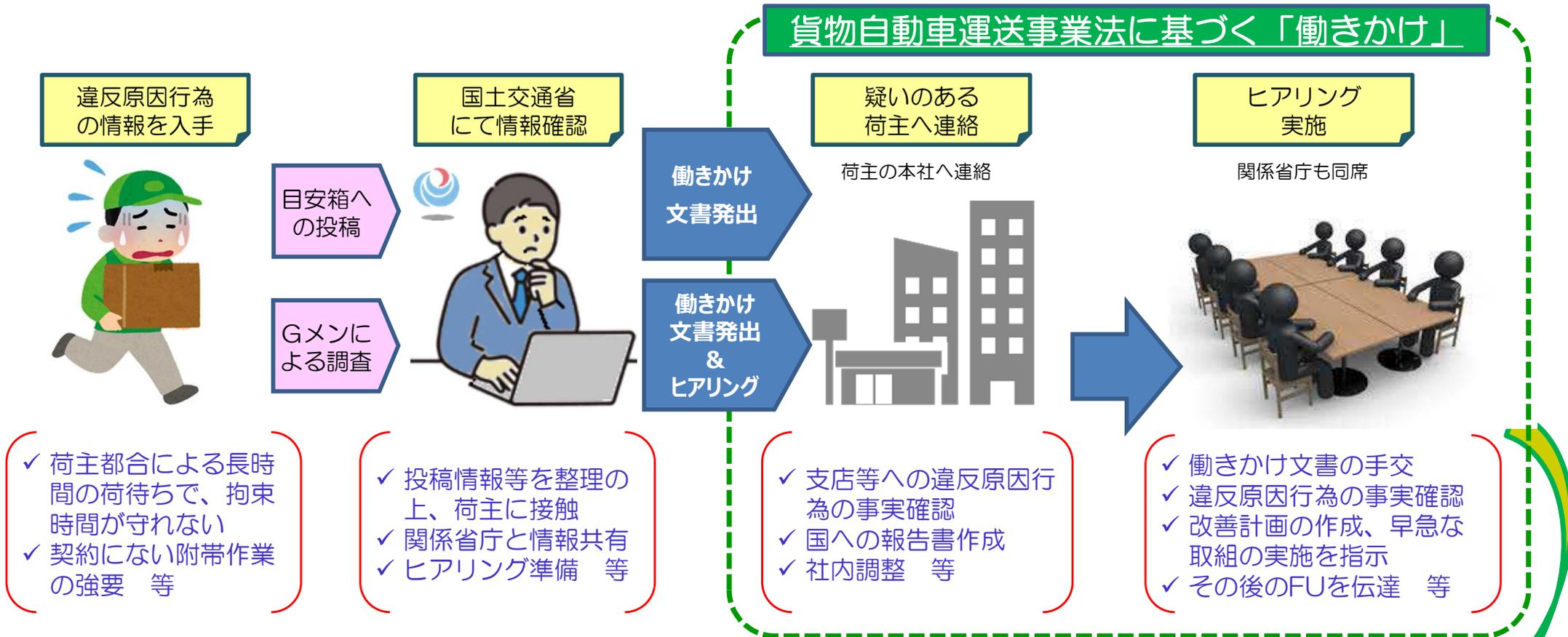
トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

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～）

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、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**

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）

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便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みされる。
- ～ 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



働きかけの実施事例②

○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。
- 卸先に仕分け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もっていない。
- 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

要請の実施事例

番号	違反原因行為	内容	分類	業態	本社所在地	違反原因行為発生場所
1	長時間の荷待ち	法に基づく働きかけにより、一旦は長時間の荷待ちは改善されたが、その後、 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、関係省庁にも同種の情報が寄せられたため、令和5年2月に要請を実施	発着荷主	運輸業、郵便業	関東	関東
3	長時間の荷待ち	関係省庁から、長時間の荷待ちの改善について指摘を受けていたものの、改善がなされず、その後も 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～10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

パトロールの際の配布物

(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、適正運賃の収受や労働環境の改善を実現し、2024年問題の解決を目指すため国土交通省が創設した専門部隊です。「プッシュ型(積極的)情報収集」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】

【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② 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③ 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④ 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な場合、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

トラックGメンポータルサイト

※内容は順次更新中

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

トラック運送事業者向け周知用チラシ

(表)

国土交通省 中国運輸局

積込先、配送先で 困りごと、ありませんか。

情報ください

「目安箱」投稿サイト
(国土交通省HP内)



恒常的に長い荷待ち時間

過労運転防止義務違反を招くおそれがあります。

もう2時間待ってるのここではないも長く待たされるな

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。

高速度代けないと間に合わないよー

3時までに届けてね 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も頼むよ

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、えー、この悪雨のなかですか 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】
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
※内容は随時更新中

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】

依頼の取り次ぎがなかった附帯作業
(食品製造卸会社・荷荷主等)

- 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



【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



目安箱 (具体的イメージ)

※1. 正確な住所、電話番号の記載、電話番号は必ず正確に記入してください。(注)

※2. 送付先住所が不明な場合は、必ず住所を正確に記入してください。

※3. 送付先住所が不明な場合は、必ず住所を正確に記入してください。

※4. 送付先住所が不明な場合は、必ず住所を正確に記入してください。

※5. 送付先住所が不明な場合は、必ず住所を正確に記入してください。

※6. 送付先住所が不明な場合は、必ず住所を正確に記入してください。

※7. 送付先住所が不明な場合は、必ず住所を正確に記入してください。

※8. 送付先住所が不明な場合は、必ず住所を正確に記入してください。

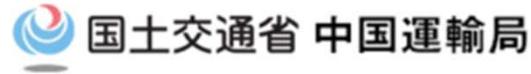
※9. 送付先住所が不明な場合は、必ず住所を正確に記入してください。

※10. 送付先住所が不明な場合は、必ず住所を正確に記入してください。

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はありません。
 - ※荷主等(働きかけ・要請の対象)から情報提供元が特定されないように配慮します。

(表)



(裏)

トラック物流の2024年問題について

「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・元請け企業の皆様から、「トラック物流の2024問題」に関する様々なご心配の声が寄せられています。

(寄せられた声の一例)

- ・ 2024年問題解決に向けた情報を提供して欲しい。
- ・ 令和5年7月に創設された「トラックGメン」の業務内容について教えて欲しい。等

こうした声にお応えするため、中国運輸局では8月より、**毎月1回オンライン説明会を実施**しています。

是非この機会に情報収集いただければと思います。

参加を希望される方は以下の事前登録フォームから事前登録をお願いします。

「トラック物流2024年問題」に関するオンライン説明会

(令和5年12月20日(水) 10:00,15:00開催分※)

ご案内・事前登録フォーム

<https://forms.office.com/r/NG9nWNJfaC>



※午後開催の要望がありましたので、今回は試行的に、午前・午後の2回実施いたします。

2024年4月より、トラックドライバーの残業時間が「年960時間まで」に制限されることから、**現在上限を超える時間を使って運ばれている貨物が運べなくなる懸念**があり、「**トラック物流の2024年問題**」と呼ばれています。

何も対策を講じなければ、**2024年には14%、2030年には34%**の輸送力が不足する可能性があります。

問題の解決にはトラック運送事業者だけでなく**発着荷主企業、消費者の皆さんのご理解、ご協力が必要**であり、**オンライン説明会で必要な情報を提供**しています。

○トラックドライバーの労働時間に関する改正内容 (令和6(2024)年4月～)

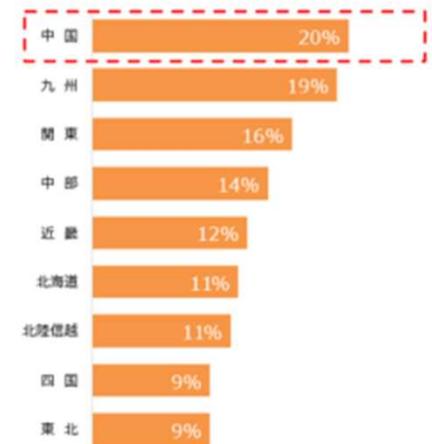
	現行	改正後(令和6年4月～)
時間外労働規制 (労働基準法)	なし	960時間 (原則、年720時間)
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	【1日あたり】 ・ 原則 13時間 以内、最大 16時間 以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 293時間 以内。 ただし、労使協定により、 年3,516時間 を超えない範囲内で、 320時間 まで延長可。	【1日あたり】 ・ 原則 13時間 以内、最大 15時間 以内。 ・ 長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 年3,300時間、284時間 以内。 ただし、労使協定により、 年3,400時間 を超えない範囲内で、 310時間 まで延長可。

○物流への影響

(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)



パトロールの状況(荷主の拠点、本社事務所等)

令和5年8月22日～11月22日の結果

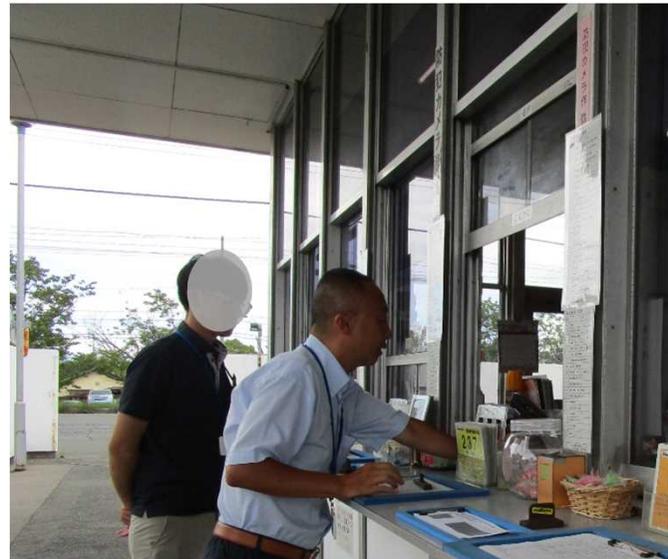
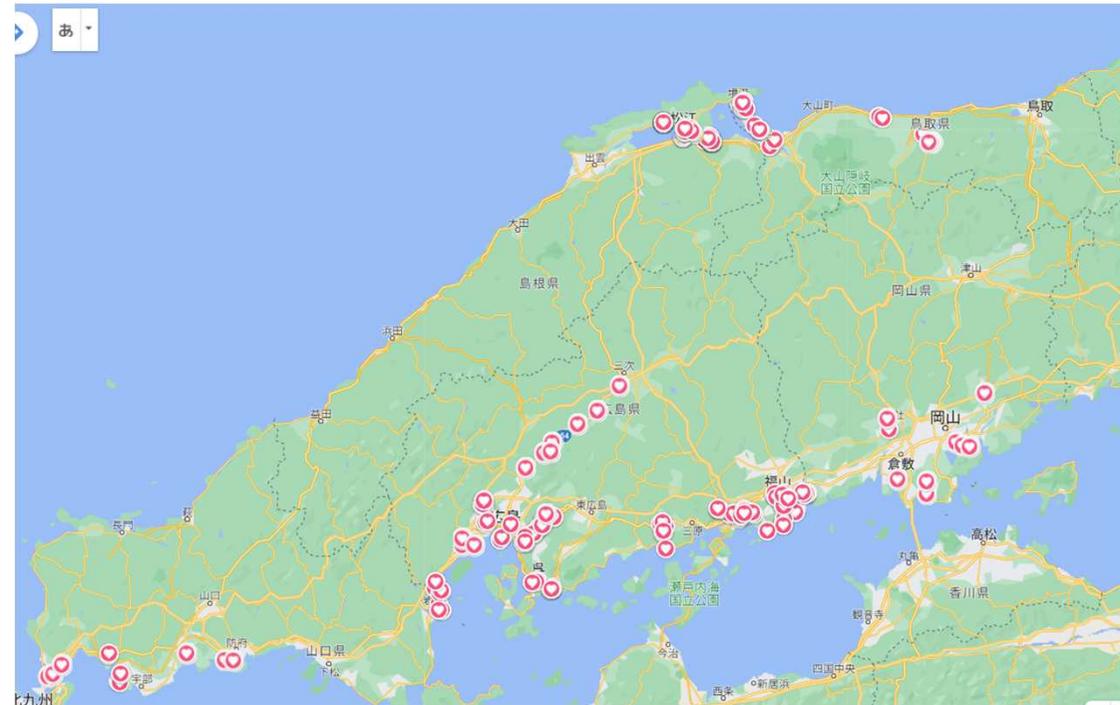
パトロール先拠点数485か所

(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両の更新等**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）

トラックドライバー・トラック事業者からの情報収集状況

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。

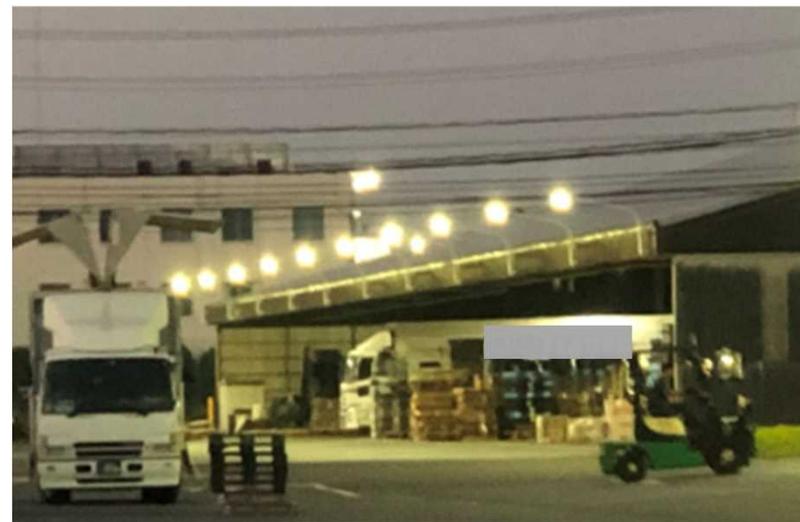
時間を指定されて来たが、そこから既に3時間程度待機中。こんなに待たされるとわかっていたら、途中コンビニで買い出しもできたのに。（荷物が載せきれかわからないので、とりあえず備車で呼ばれた模様。）

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、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。

<p>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】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> 1. 速度違反を惹起するおそれのある非合理的な到着時間の指定等 <input type="radio"/> 2. やむを得ない遅延に対するペナルティ等 <input type="radio"/> 3. 積み直前に貨物量を増やすような急な依頼等 <input type="radio"/> 4. 荷待ち時間の恒常的な発生等 <input type="radio"/> 5. 依頼と異なる積み込み作業等 <input type="radio"/> 6. 依頼にはなかったラベル貼り・検品などの附帯作業等 <input type="radio"/> 7. 高速料金など費用の自己負担等 <input type="radio"/> 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 <input type="radio"/> 9. 異常気象によるトラブル等 <input type="radio"/> 10. その他、コンプライアンス的に問題と思われるもの <p>(内容： <input type="text"/>)</p> <p>※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。</p>										
<p>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。</p>	<p>【記入項目と記入例】</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>・トラックの種類</td> <td>トラックの大きさ <input type="text"/></td> </tr> <tr> <td></td> <td>トラックの形状 <input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>・いつ</td> <td>年 <input type="text"/> 月 <input type="text"/> 日 <input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>・荷主</td> <td><記入例> 「国土交通XYZ（株）」・「商ヶ間運送（元請）」・（記入せず）</td> </tr> <tr> <td>・場所</td> <td><記入例> 1. 「東京都千代田区商ヶ間2丁目」の「商ヶ間第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。</td> </tr> </table>	・トラックの種類	トラックの大きさ <input type="text"/>		トラックの形状 <input type="text"/>	・いつ	年 <input type="text"/> 月 <input type="text"/> 日 <input type="text"/>	・荷主	<記入例> 「国土交通XYZ（株）」・「商ヶ間運送（元請）」・（記入せず）	・場所	<記入例> 1. 「東京都千代田区商ヶ間2丁目」の「商ヶ間第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。
・トラックの種類	トラックの大きさ <input type="text"/>										
	トラックの形状 <input type="text"/>										
・いつ	年 <input type="text"/> 月 <input type="text"/> 日 <input type="text"/>										
・荷主	<記入例> 「国土交通XYZ（株）」・「商ヶ間運送（元請）」・（記入せず）										
・場所	<記入例> 1. 「東京都千代田区商ヶ間2丁目」の「商ヶ間第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。										

<p>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】</p>	<p>【自由記入欄】</p> <div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%;"></div> <p>・内容</p> <p>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</p> <p>記入例2 当日、予定にない荷物「2パレット」を追加で積み込み依頼された</p> <p>記入例3 「パレット荷役」と聞いていたのに「手荷役」だった</p> <p>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</p>
<p>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】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> 1. 加工食品 <input type="radio"/> 2. 日用品 <input type="radio"/> 3. 機械・機械部品 <input type="radio"/> 4. 建設資材（砂利含む） <input type="radio"/> 5. 紙・パルプ <input type="radio"/> 6. 金属・金属製品 <input type="radio"/> 7. 化学品 <input type="radio"/> 8. 農水産品・林産品 <input type="radio"/> 9. 繊維工業品 <input type="radio"/> 10. その他 <p>(内容： <input type="text"/>)</p>

違反原因行為とは

違反原因行為とは

違反原因行為とは、

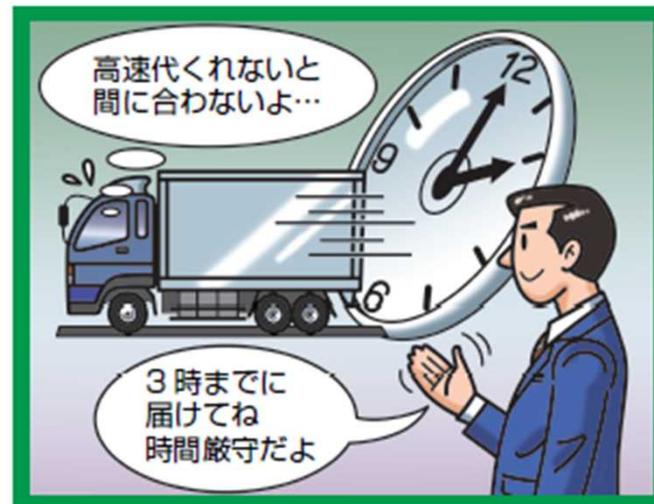
トラックの法令違反の原因となるおそれのある、
以下のような行為を指します。

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

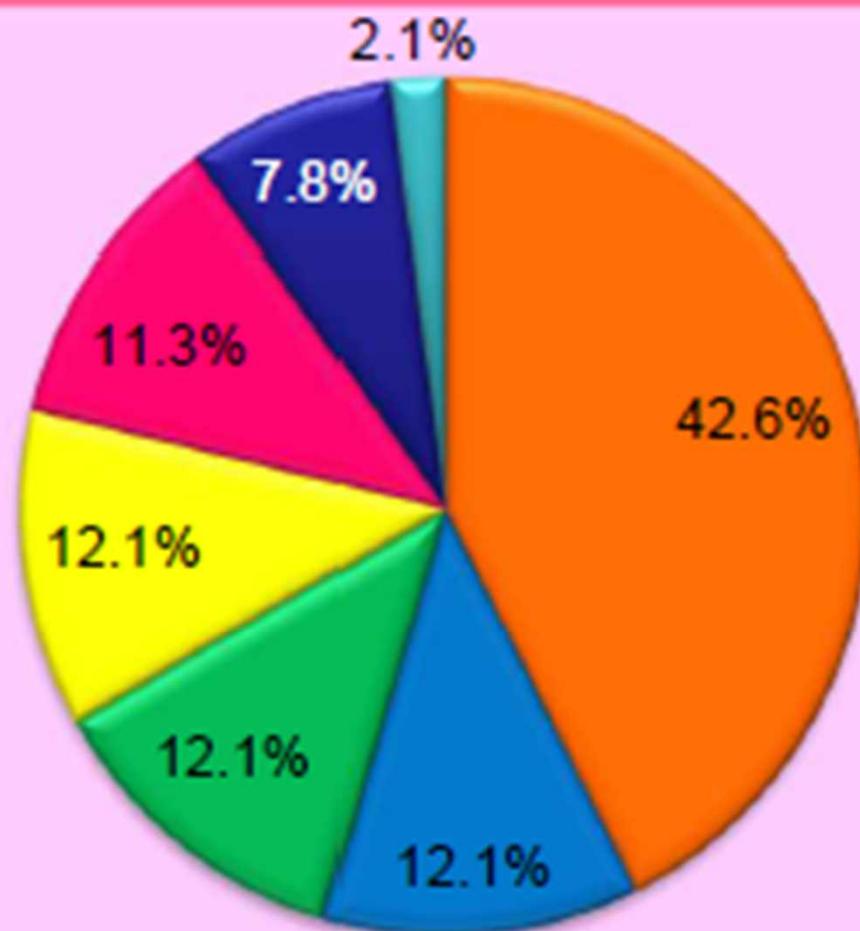


付帯業務の例

- 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

標準的な運賃

標準的な運賃設定における考え方

トラック事業者は、長い間荷主のコスト削減のしわ寄せを一方的に受けてきた。

物流コストの削減圧力がトラック事業者にのみかかるということがあってはいけない。

標準的な運賃は、トラック運転者の待遇改善のため、実走行コストを基にした収受すべき運賃。

標準的な運賃の負担は、荷主にとって厳しいものかもしれないが、運賃・料金以外で削減できるコストはあるはず。

2024年4月以降、トラック事業者にまともな条件を提示できない荷主の荷物は運ばれなくなる。という事態を避ける必要がある。

これを機会として、荷主はトラック事業者とともに、物流の効率化を進めていただく必要がある。

令和2年 標準的な運賃に係る説明会

国土交通省自動車局貨物課長説明より

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

STEP 1 標準的な運賃制度を理解する

STEP 2 自社で運賃を計算する

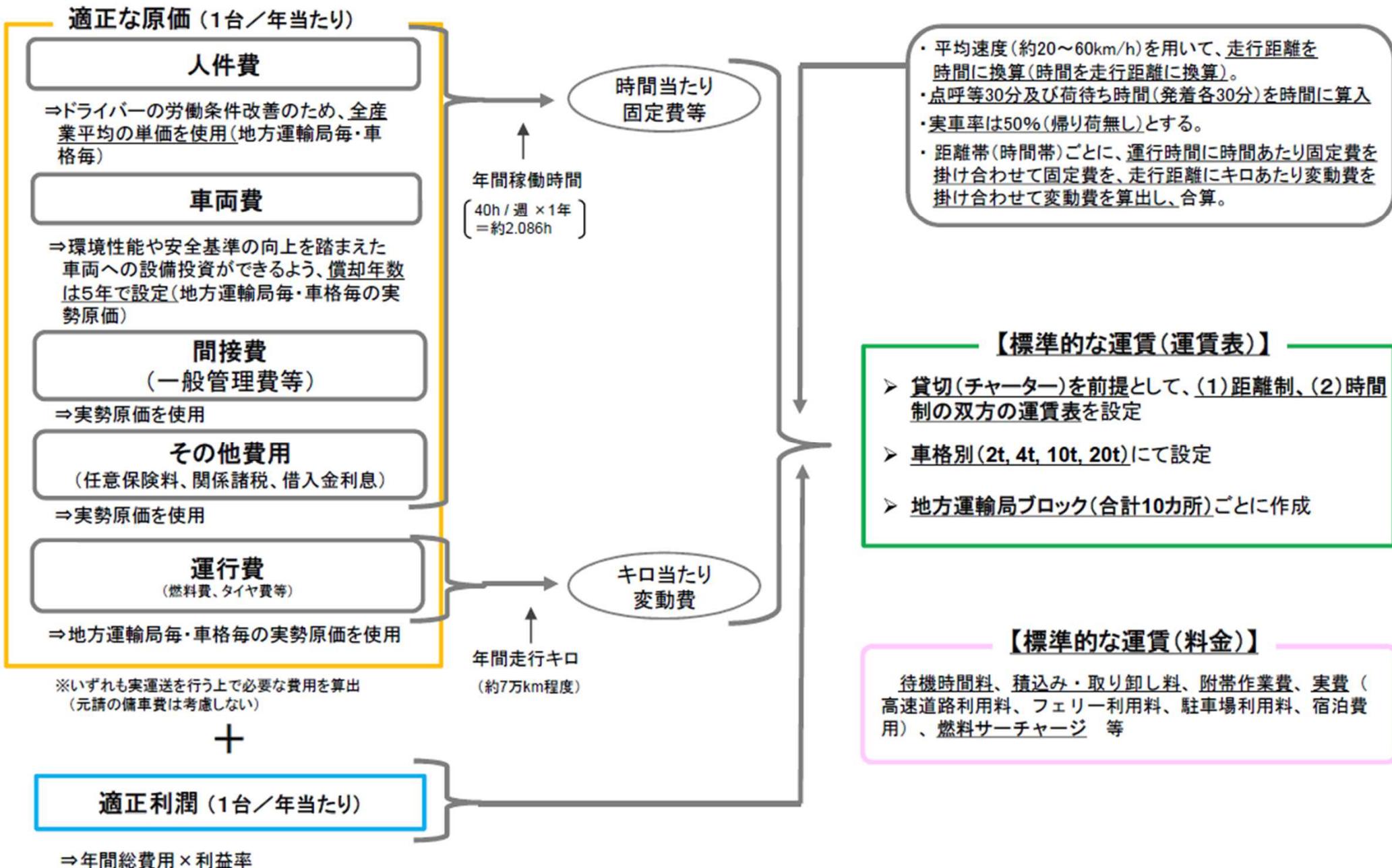
STEP 3 荷主と運賃を交渉する

STEP 4 運賃の事後届出を行う

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



標準的な運賃の例（中国運輸局ブロック）

I 距離制運賃表

（単位：千円）

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	13,000	15,060	19,220	23,980
20km	14,580	16,920	21,730	27,260
30km	16,160	18,770	24,240	30,530
40km	17,740	20,620	26,750	33,800
50km	19,310	22,480	29,270	37,070
60km	20,890	24,330	31,780	40,340
70km	22,470	26,180	34,290	43,610
80km	24,050	28,040	36,800	46,880
90km	25,620	29,890	39,320	50,150
100km	27,200	31,740	41,830	53,420
110km	28,770	33,570	44,340	56,690
120km	30,350	35,400	46,850	59,960
130km	31,930	37,230	49,360	63,230
140km	33,500	39,050	51,870	66,500
150km	35,080	40,880	54,380	69,770
160km	36,650	42,710	56,890	73,040
170km	38,230	44,540	59,400	76,310
180km	39,800	46,360	61,910	79,580
190km	41,380	48,190	64,420	82,850
200km	42,950	50,020	66,930	86,120
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,140	3,620	4,800	6,220
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	7,850	9,060	11,990	15,560

II 時間制運賃表

（単位：千円）

種別		小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
基礎額	8時間制 基礎走行キロ 小型車は100km 小型車以外のもの 130km	32,420	38,640	49,950	62,950
	4時間制 基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの 60km	19,450	23,180	29,970	37,770
加算額	基礎走行キロを超える場 合は、10kmを増すごとに	280	340	510	710
	基礎作業時間を超える場合は、 1時間を増すごとに(4時間制 の場合であって、午前から午後 にわたる場合は、正午から起 算した時間により加算額を計 算する。)	3,020	3,160	3,390	4,000

III 運賃割増率

【特殊車両割増】冷蔵車・冷凍車 2割

【休日割増】日曜祝祭日に運送した距離に限る 2割

【深夜・早朝割増】午後10時から午前5時まで運送した距離 2割

IV 待機時間料

 30分を超える場合において30分までごとに発生する金額
 小型…1,670円、中型…1,750円、大型…1,870円、トレーラー…2,220円

V 積込料、取卸料、附帯業務料

積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として收受

VI 実費

有料道路利用料、フェリー利用料その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として收受

VII 燃料サーチャージ

 別に定めるところにより收受

VIII その他

この告示に定めるもののほか、この告示の施行に関し必要な事項は、別に定める。

中国ブロックは全体で8割を超えており、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	334	89.1%
岡山	1,148	899	78.3%
広島	1,509	1,232	81.6%
山口	627	548	87.4%
中国計	3,961	3,275	82.7%
全国計	56,990	32,875	57.7%

今後の課題：実勢運賃との整合

○標準的な運賃は、トラック運転者の待遇改善のため、実走行コストを基にした収受すべき運賃のため、元請事業者は下請事業者が標準的な運賃を収受できるような運賃を設定のうえ、荷主から収受する必要がある。

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

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

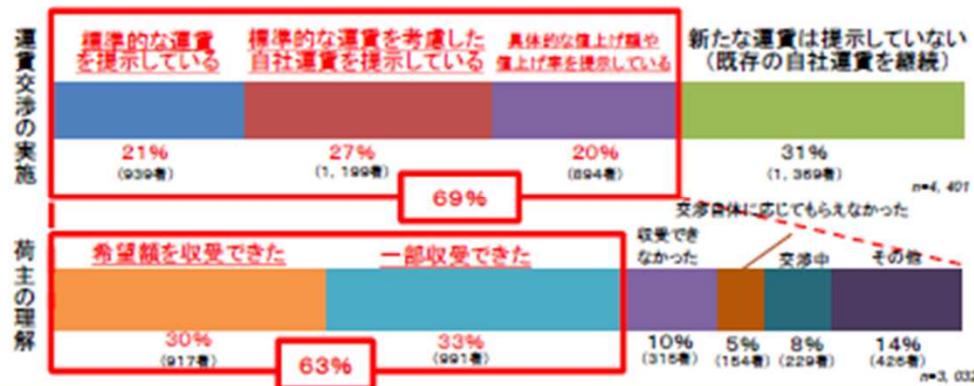
【参考1】「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月2日「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」決定) (抄)

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)



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

悪質なトラック運送事業者対策について



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

- 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。

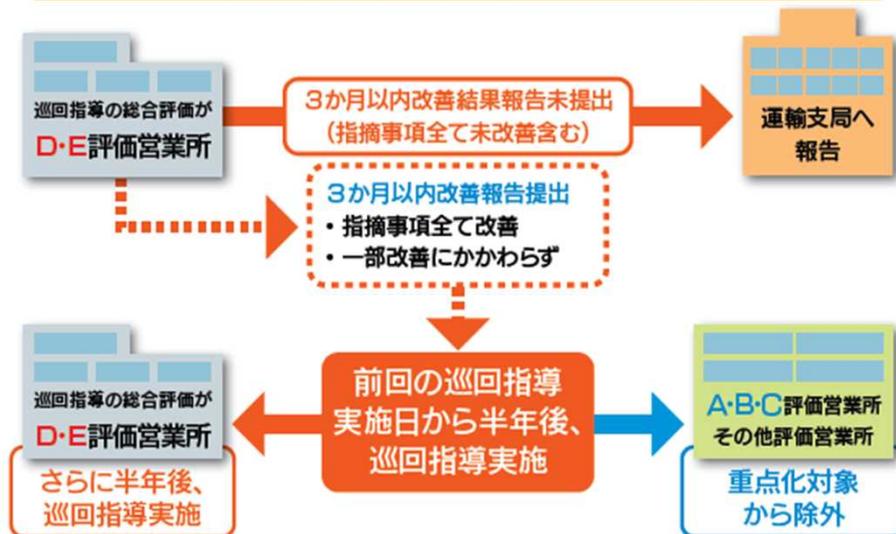
定期報告事業

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
 - (ア) 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。)
 - (イ) 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!



(参考) 物流効率化に向けた取組み事例紹介

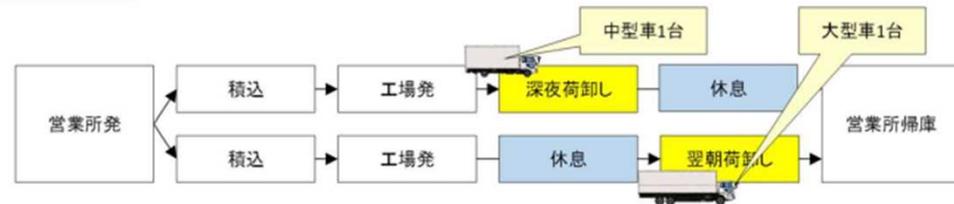
トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者で構成する「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央、各県に設置。関係者が一体となり、取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備等を図るため、対策の検討や、実証事業など行っている。

配車工夫や高速道路利用による拘束時間削減（鳥取県）

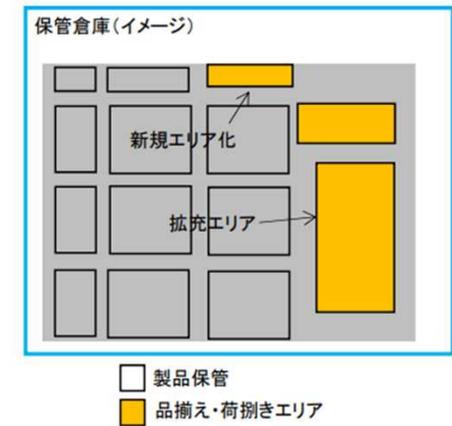
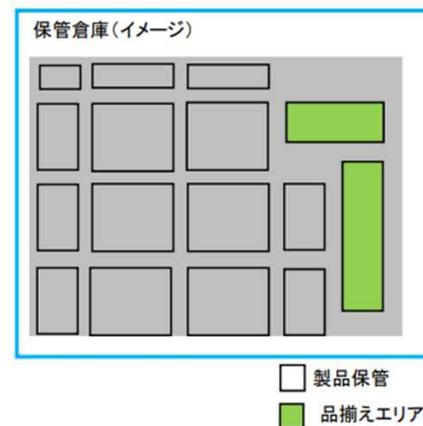
改善前 ○深夜+翌朝2回の荷卸しの運行事例⇒休憩期間8時間を守れてなく、16時間を超過している。



改善後 ○深夜荷卸しの便と翌朝荷卸しの便の2便に分けて運行



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。

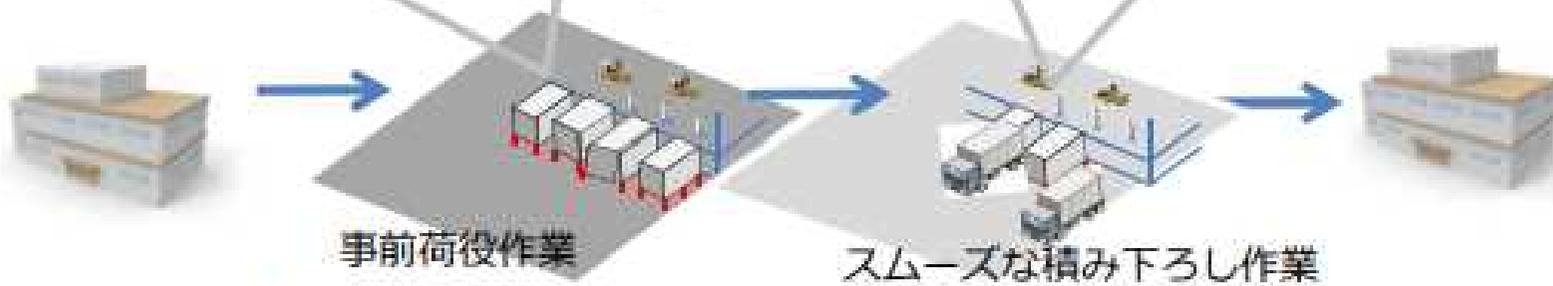
＜スワップボディコンテナ車両の特長＞

- 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

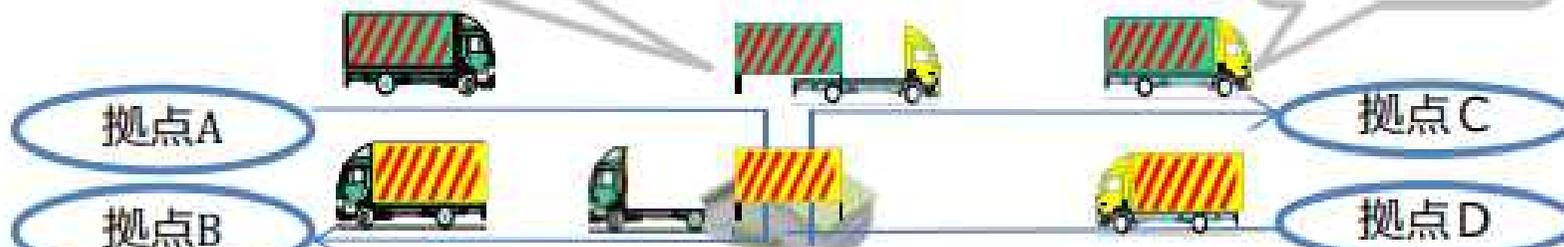


【活用例②：中継輸送での活用】

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

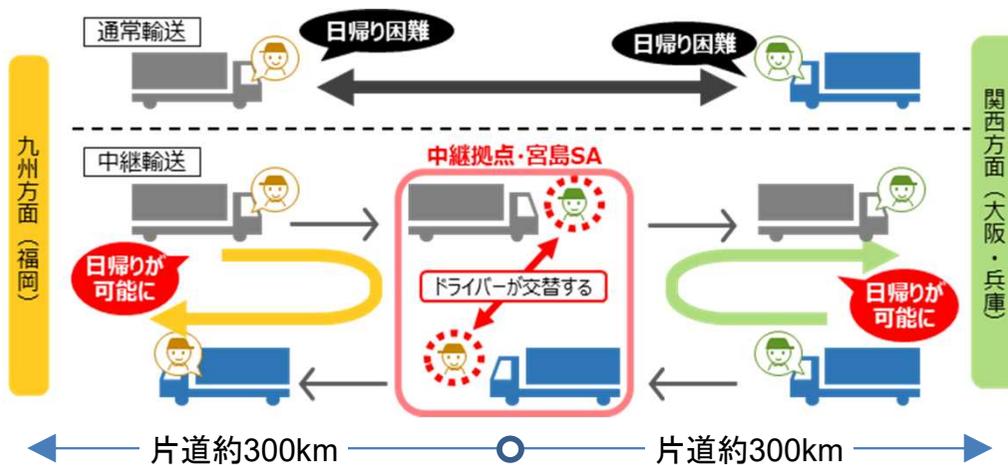
日帰りでの勤務が可能となり、労働環境が改善



中継輸送拠点・中継輸送（実証実験▶拠点整備）（広島県）

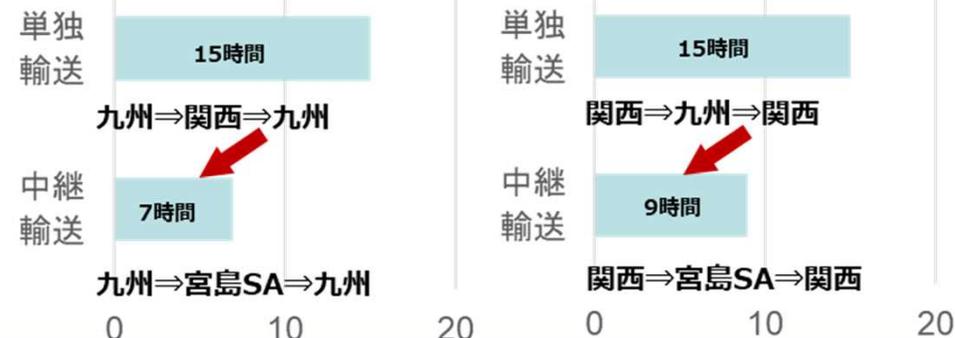
○関西-九州間の中継輸送拠点ニーズ把握・効果検証のため、両地域の間位置する宮島SAにて中継輸送の実証実験を実施。効果が認められたため中継地点の整備が現実的。

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

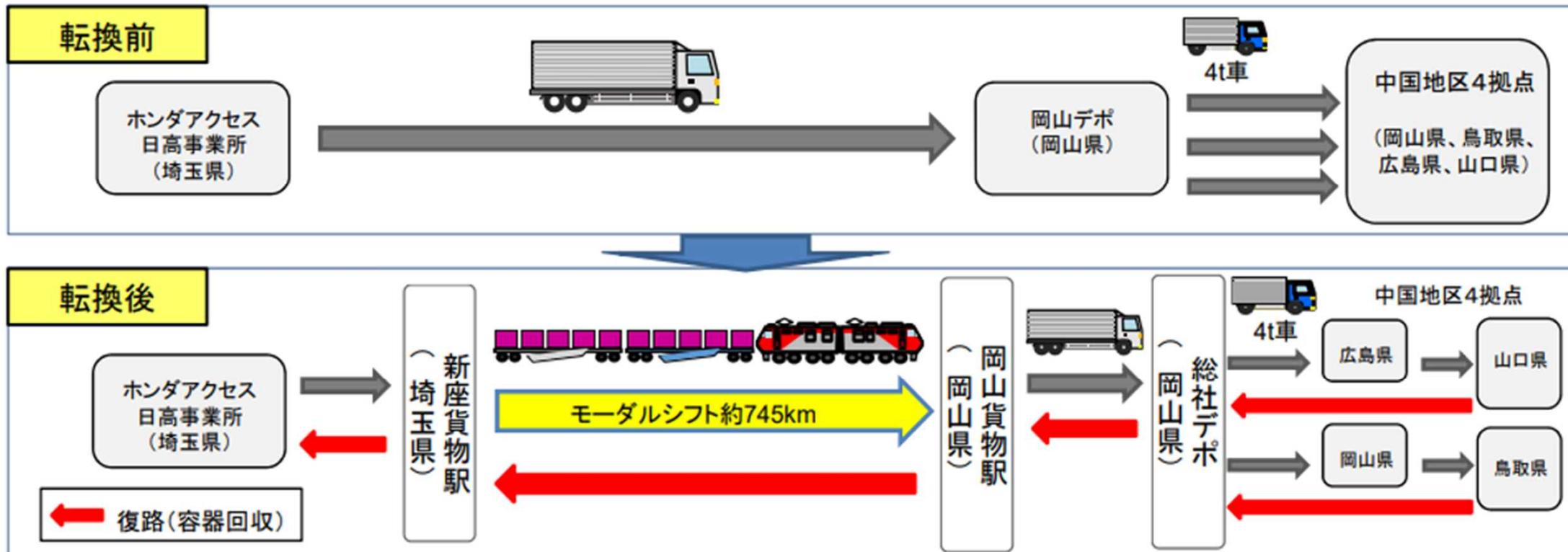


<整備イメージ>



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

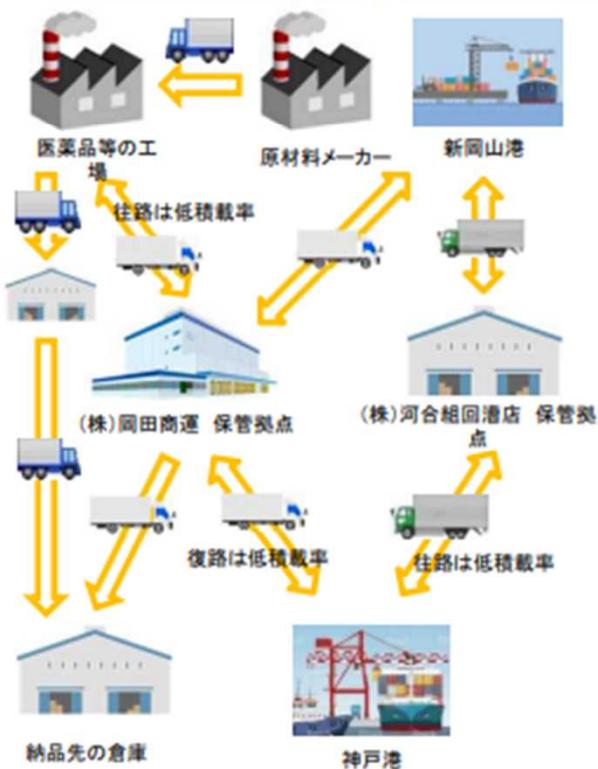
- ・CO2排出削減量: 98.5t-CO2 (33%)
- ・ドライバー運転時間省力化 450時間 (8.2%削減)

輸送網の集約化・共同輸配送(岡山県)

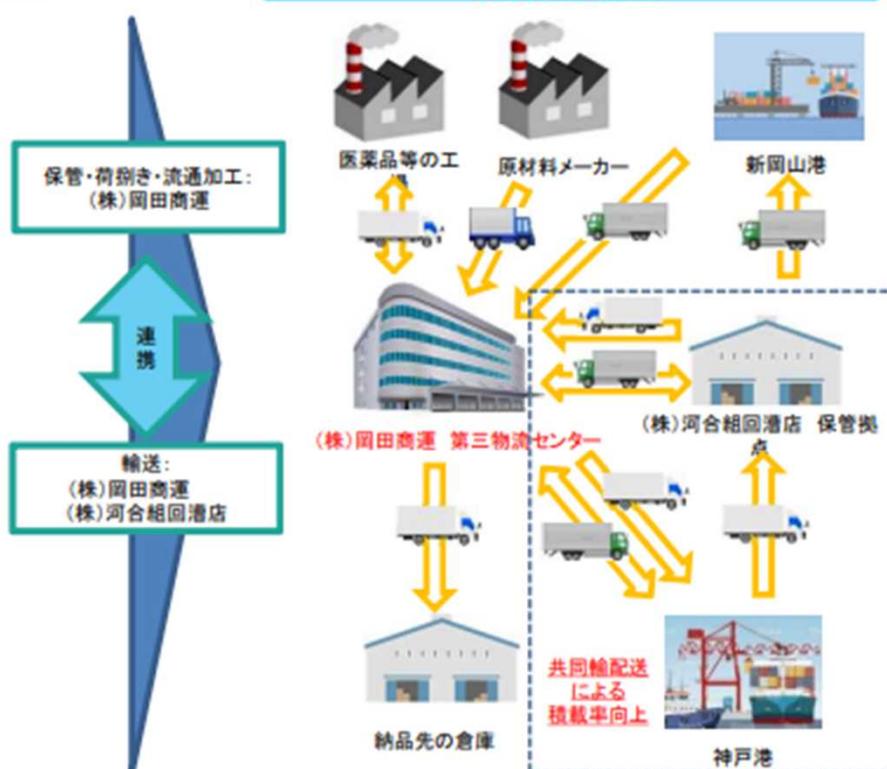
- (株)岡田商運は、医薬品等の保管及び輸送をしているが、積載率の低い運行があり、非効率な物流体制となっている。今般、医薬品等及びその原材料を保管できる「第三物流センター」を新設するとともに、積載率向上を課題としている(株)河合組回漕店と連携して、共同輸配送を行うことにより物流の効率化を図る。
- 国土交通省は、令和4年7月29日付けで改正物流総合効率化法の規定により総合効率化計画として認定。

- ・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台で通常の大型トラック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 通常の大型トラック (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 (埼玉県蓮田市)
- 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、後方にも誘導を配置すること。



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



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



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



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



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・アント・ピー株式会社
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 フェーユーロネット
(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)

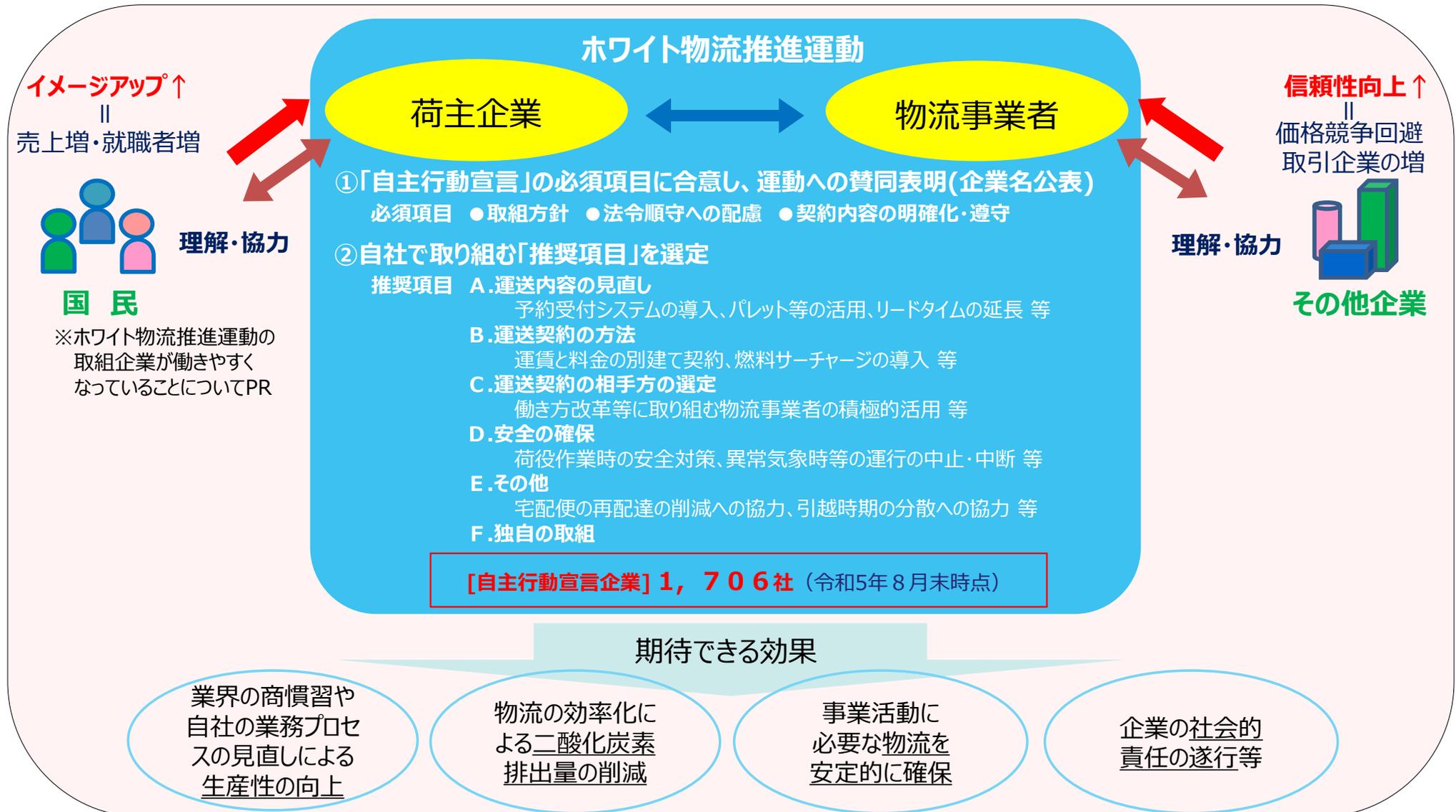


事業者の取組み：女性用休憩室の整備、配達エリア、勤務時間（残業・泊りなしなど）の配慮、普通免許で運転できる2t箱車、オートマ車の導入等

「ホワイト物流」推進運動

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。

講演

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～

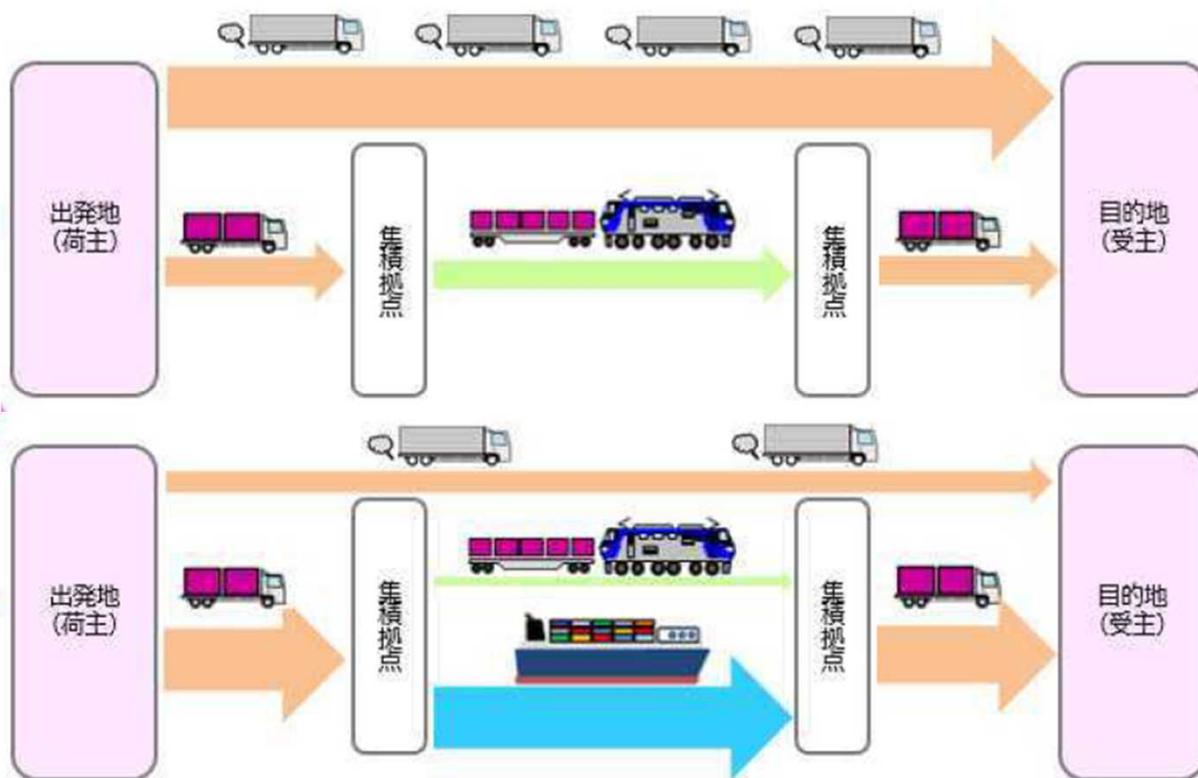
令和5年5月

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④【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/

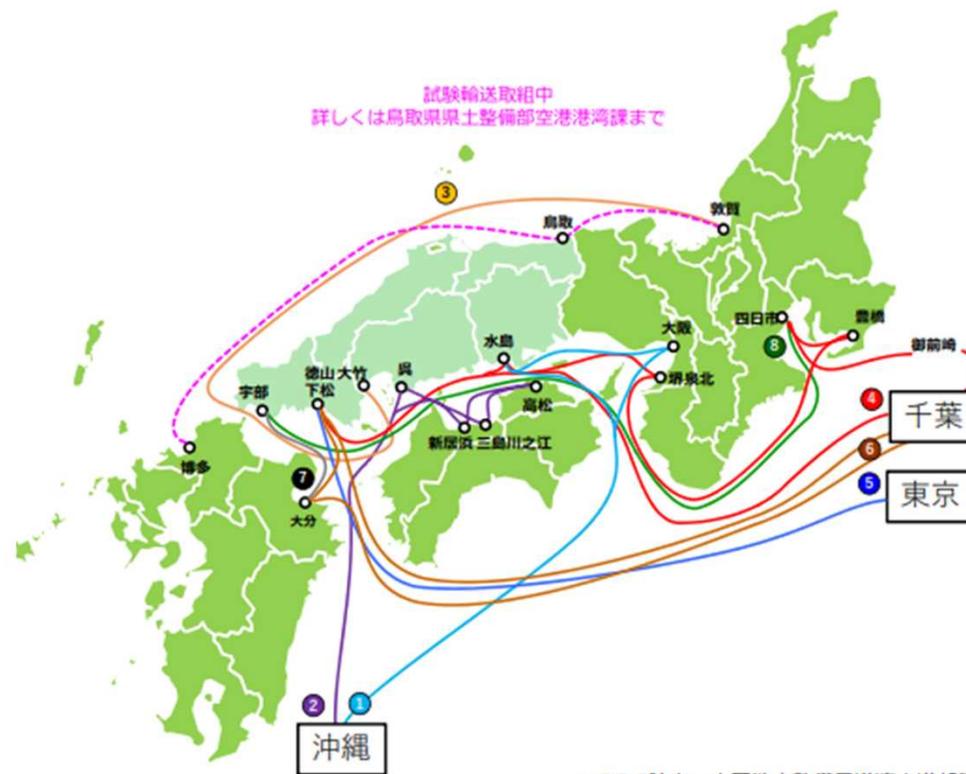
フェリー航路図



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(船船代理店等)
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)	淀岡商事(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)	鈴与海運(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



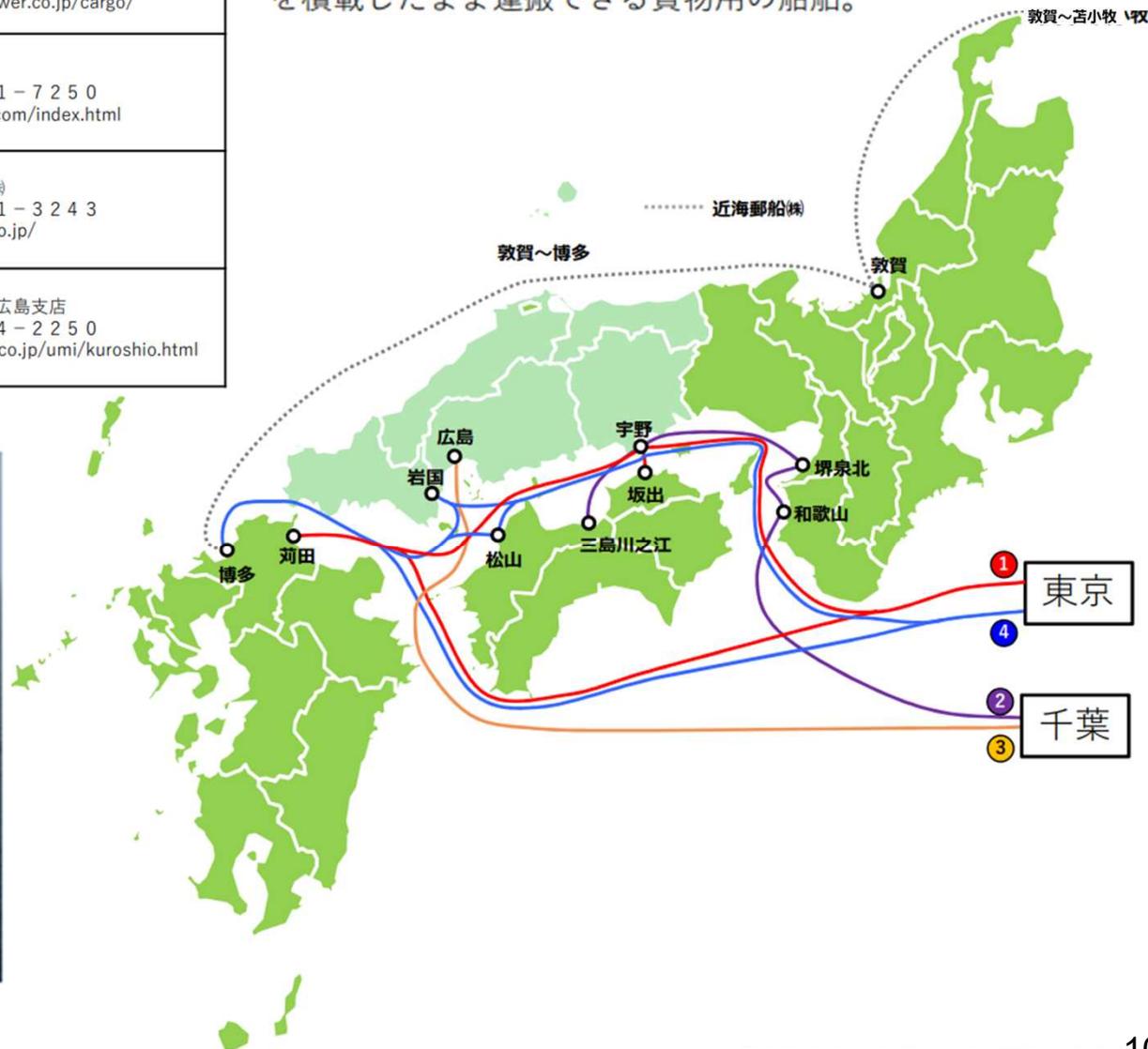
中国管内の定期航路の就航状況(内航海運②)

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。



第五はる丸
(大王海運提供)

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ツールの活用方法まで事例を含めて解説します

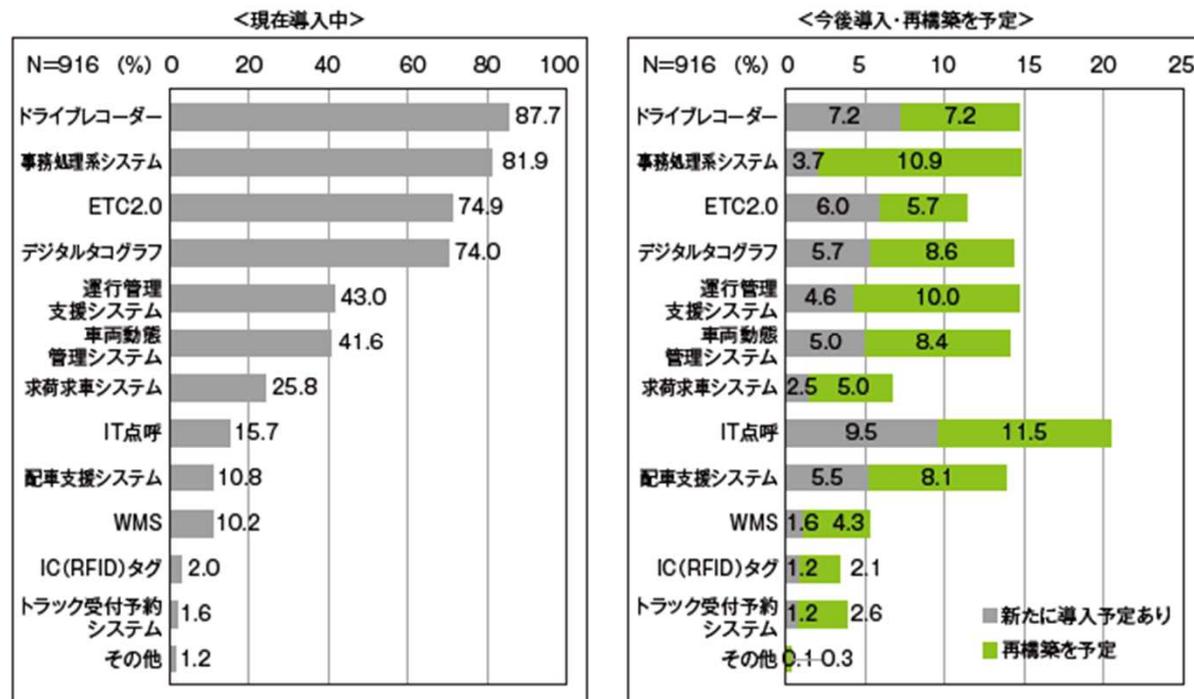


生産性向上に向けたITツールの活用

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。

システムの紹介(トラック運送事業者で導入するITツール①)

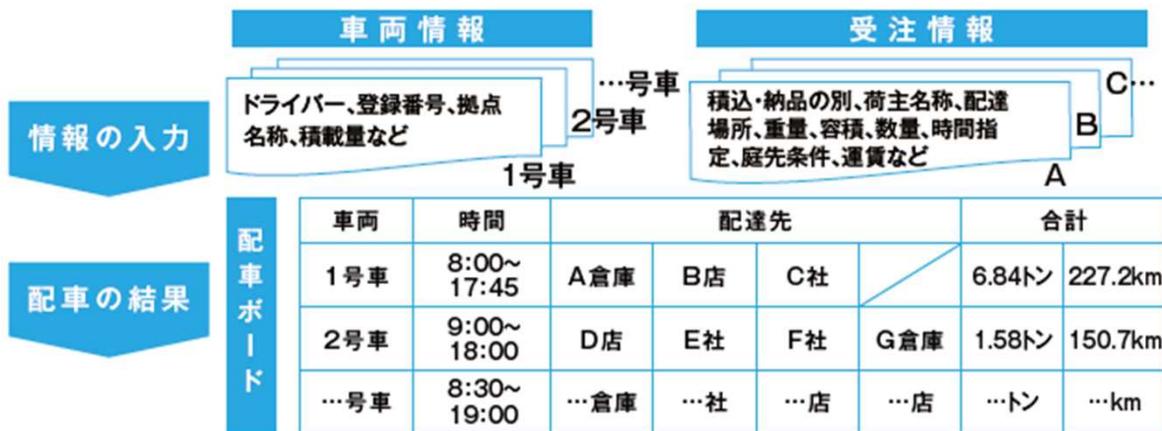
車輦動態管理システム

車輦動態管理の仕組み



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達当日の荷物のピッキング作業、積込み作業、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、実車率向上
 - ・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



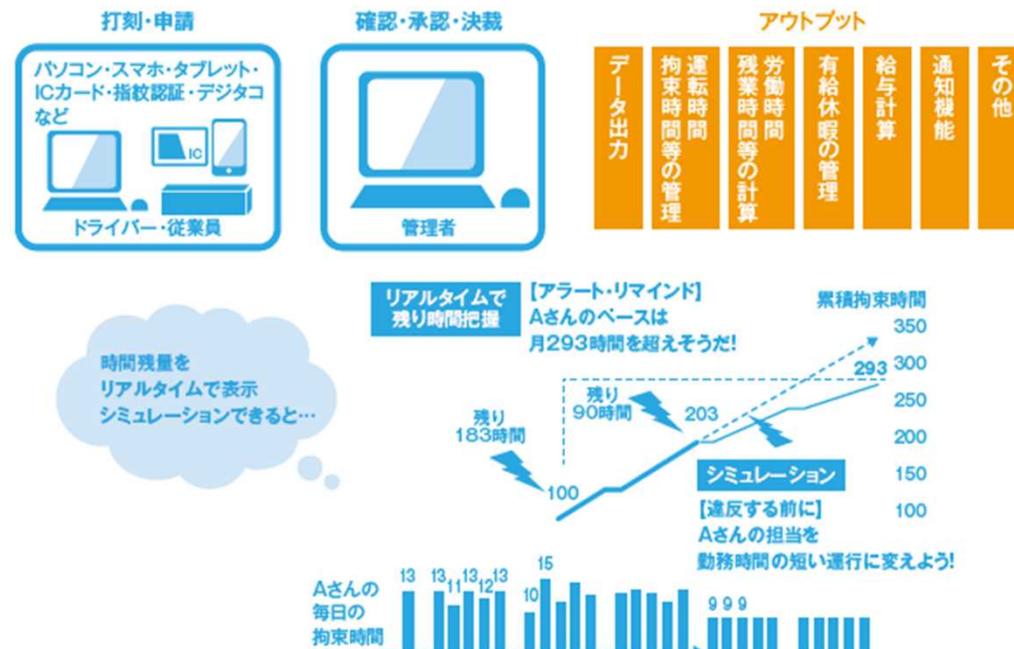
システム概要 運行管理システムとは、運行に関わる業務システム全般を指します。一般には、トラック輸送ならではの運送関連業務システムと、関連する帳票作成等の事務作業システムを連携させたものを指します。

【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。

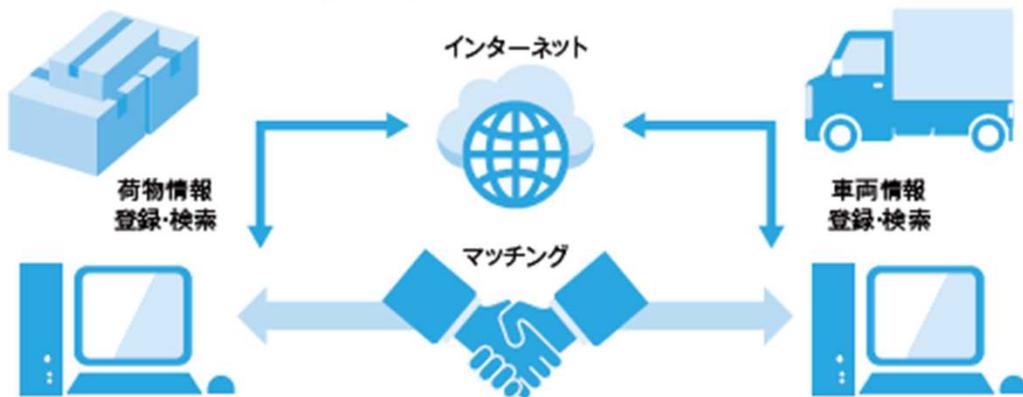
【導入上留意点】

- 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。

システムの紹介(トラック運送事業者で導入するITツール③)

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、上乗せ保険の必要可否 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)
- 荷物量の季節変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、また自社の原価を適切に把握するために、原価計算の実施を推奨しています。
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。

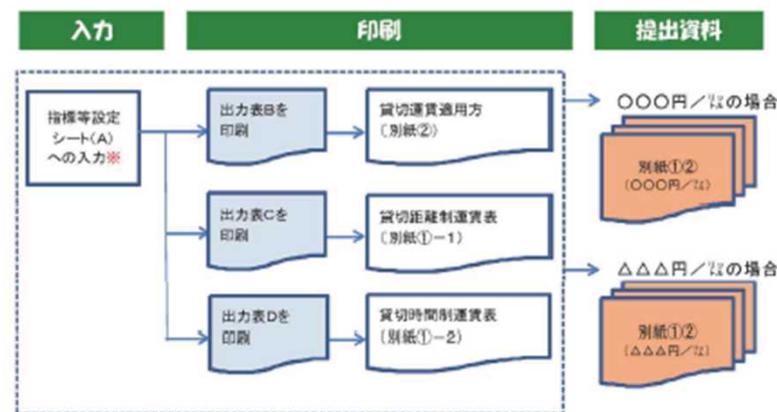
[運賃原価リンク集](#)

[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

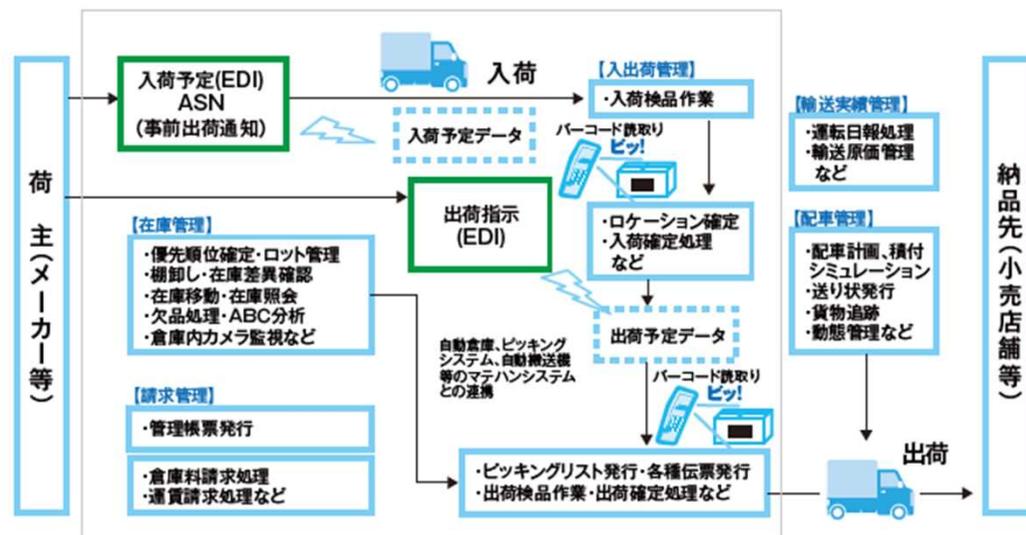
- ・入構する全て又は多数のトラックの利用。

○ルールの徹底

- ・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。

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

マツダロジスティクス(株)が提供する 海陸一貫輸送サービス



マツダロジスティクス(株)
海運グループ

第2東洋丸

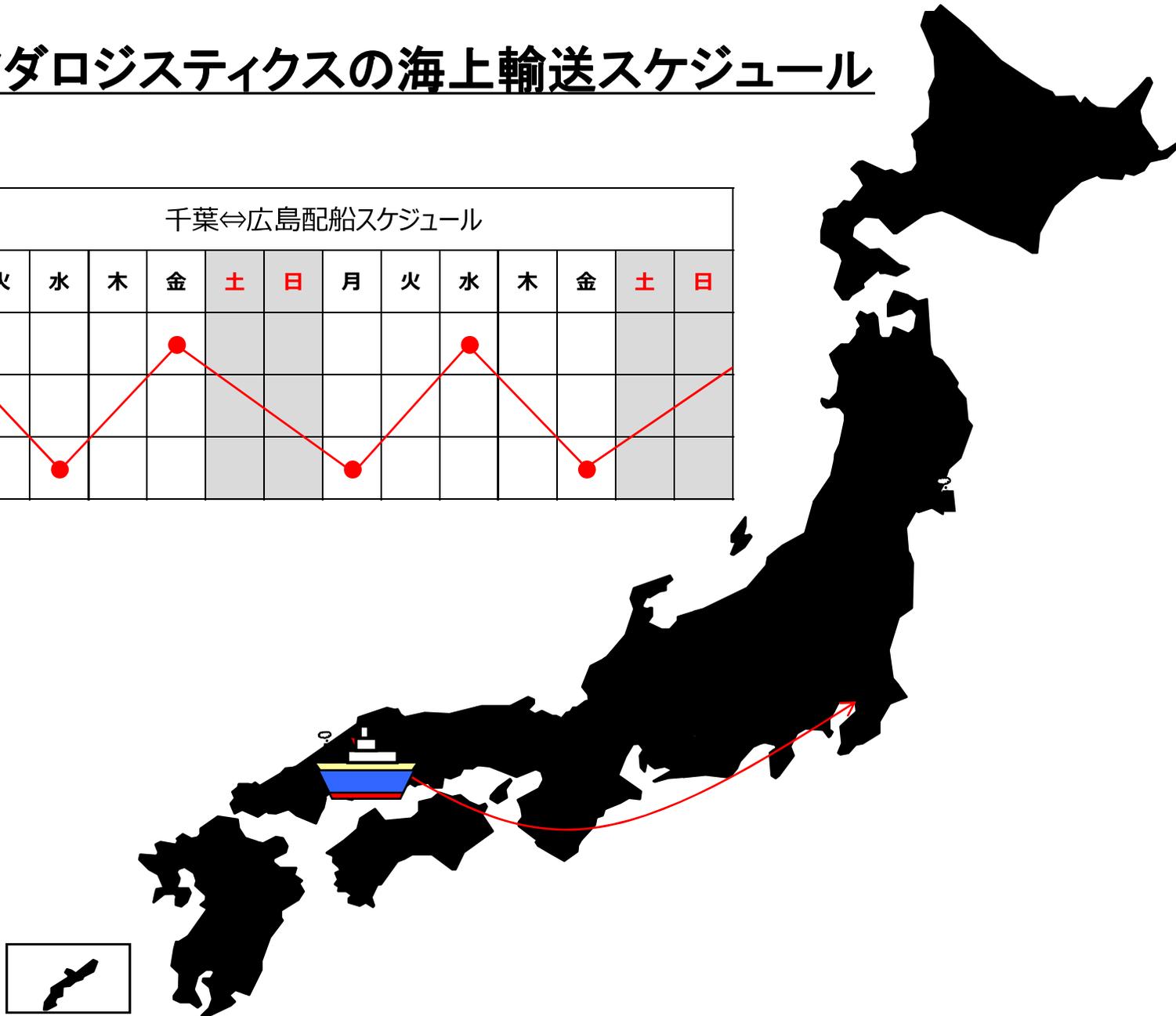


竣工：2009年2月 全長：約125m
総トン数：4,898t 全幅：約20.5m
速力：18ノット（広島/千葉：約29時間）
構造：1～4層、6層（車両専用約450台）
 5層（トレーラー40台）

マツダロジスティクスの海上輸送スケジュール

千葉⇔広島配船スケジュール

月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日
●				●					●				
		●					●				●		



RORO船輸送

ウイングトレーラー



L=12.2m、W=2.4m、H=2.3m

H=4.8m

(地上から)

最大積載重量

20トン



RORO船輸送

平トレーラー



L=12.3m、W=2.4m、H=2.4m

最大積載重量

21トン



RORO船輸送



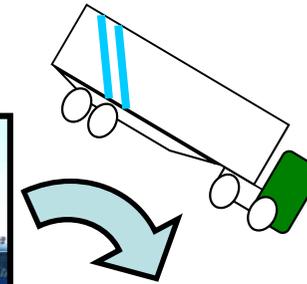
RORO船輸送



ヘッドとトレーラーが離れます

海陸一貫輸送

集荷



船積み



配送



海陸一貫輸送

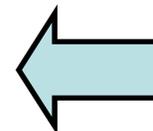
船揚げ



海上



固縛



RORO船輸送の強み

1.品質

船舶は振動も少なく、輸送時の振動による荷崩れ、荷傷みは殆ど生じません。



積み替えがないため
貨物ダメージが少ない

RORO船輸送の強み

1.品質



横揺れ、縦揺れなどによるトレーラーの移動を台車、固縛にて防止します。

RORO船輸送の強み

2.コスト

長距離を大量に一括輸送することにより燃料費、ドライバーの労務費、高速料金など輸送コストの削減が可能です。



帰りの心配(コスト)
が無い

RORO船輸送の強み

3.安定性(定時性)

定時の出港や入港により計画的で安定した輸送が可能です。(荒天時は除く)



渋滞、交通事故、雪などのトラブルが回避できる

HACOBU

中国運輸局 2024年問題オンライン説明会

Hacobuが提供するサービス・事例のご紹介

2023/11/24



HACOBU
STRATEGY

Confidential





取締役 COO 坂田 優（さかた まさる）

2016年1月よりHacobu創業に参画し、プロダクト開発にも従事。荷主企業（メーカー、卸、小売）、3PL事業者、運送会社といった物流にかかわるあらゆるレイヤーの企業のDXに携わり、変革を支援。

ミッション：運ぶを最適化する

創業

2015年6月

従業員数

約130名

資本金

約38億円

ASKUL

SONY



Daiwa House



豊田通商



三菱倉庫



BIPROGY



※出典：JILS「2021年度 物流コスト調査報告書【概要版】」(2021) 10頁及び
矢野経済研究所「2021年版 ラストワンマイル物流市場の実態と展望」(2021)
(https://release.nikkei.co.jp/attach/614407/02_202107121514.pdf) より当社推計

持続可能な物流インフラを創る

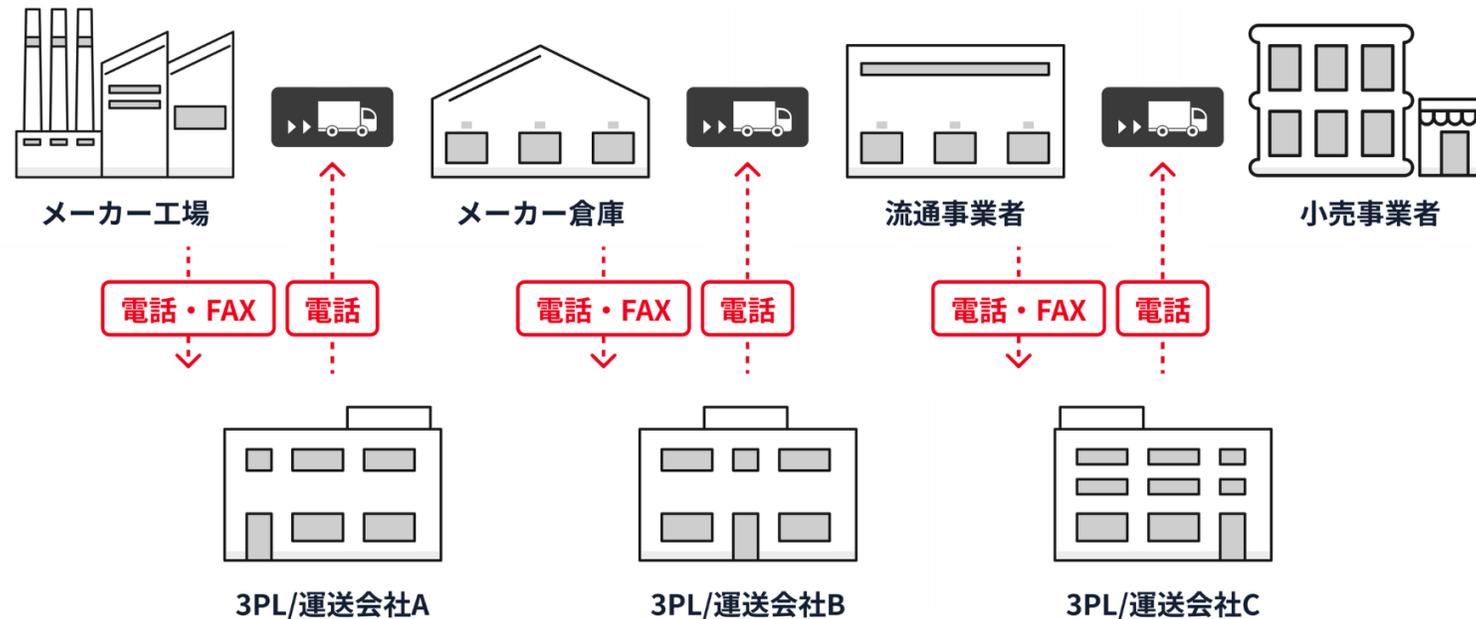
物流SaaS事業



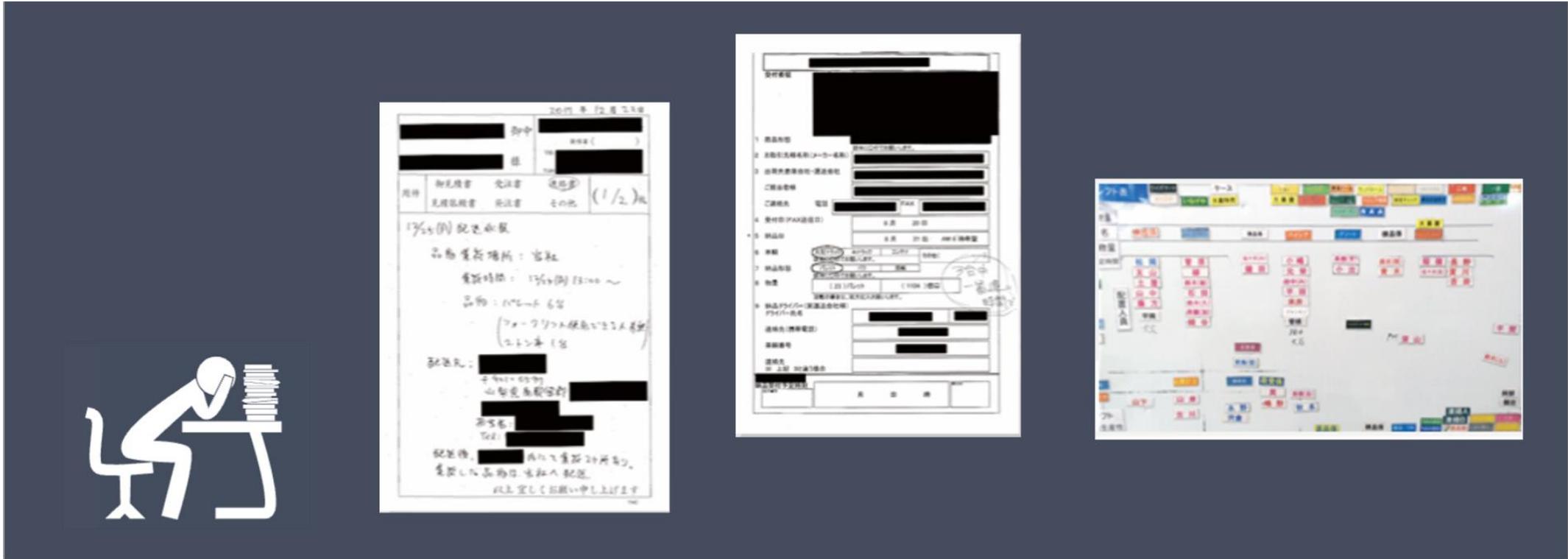
物流DXコンサルティング

HACOBU
STRATEGY

様々な関係者が存在する企業間物流

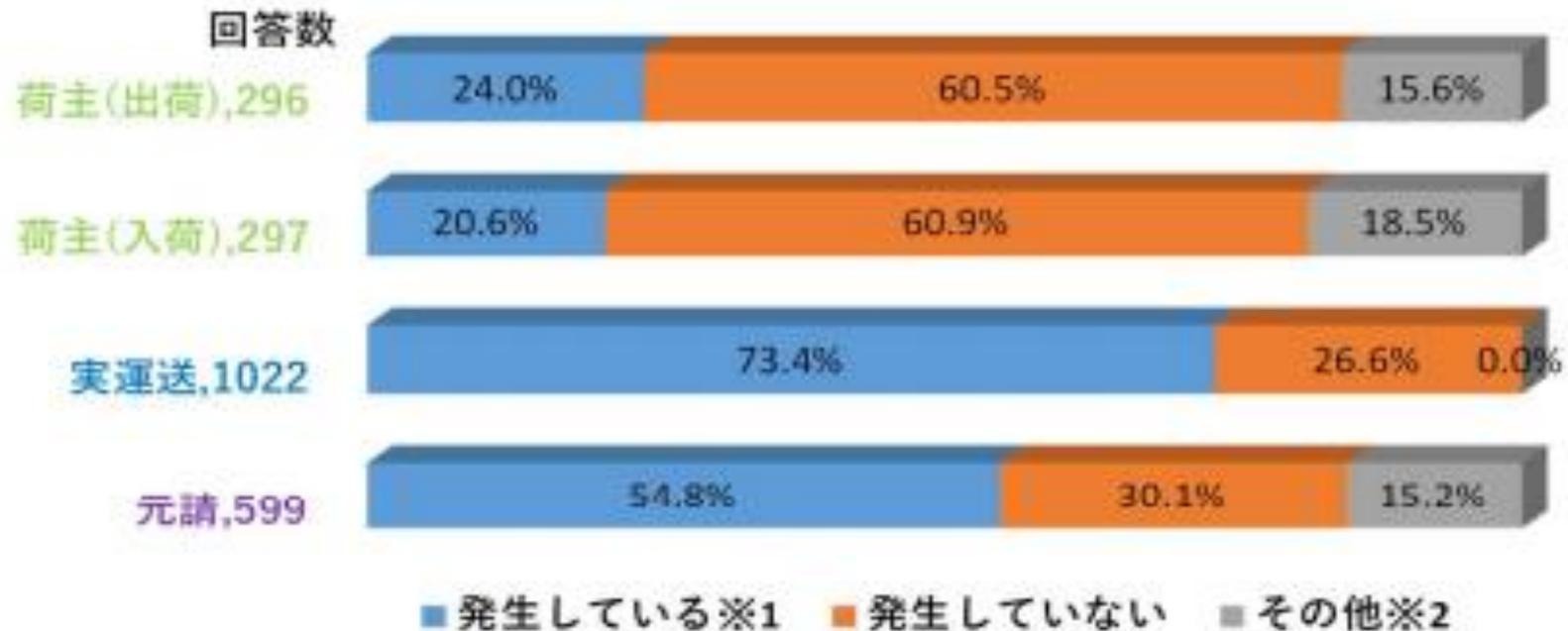


アナログなコミュニケーション



データがないので認識が揃わない

荷待ち時間の発生有無に対する認識



※1：荷主調査では「時間までは把握していない」を含む

※2：荷主調査では「把握していない」を含む、事業者調査（元請）では「不明」を含む

出典：トラック輸送状況の実態調査結果（2021年）

ミッション

運ぶを最適化する

信念

データドリブン・ロジスティクスが
社会課題を解決する

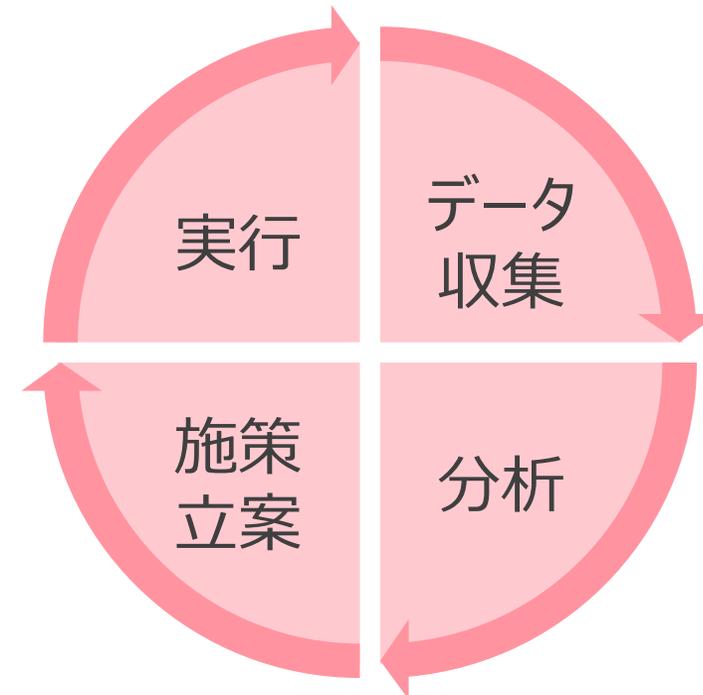
データドリブン：データにもとづく

データにもとづく物流の世界を「データドリブン・ロジスティクス®」と呼び、その実現に邁進しています

KKD Logistics



Data-Driven Logistics®



MOVOは物流現場の課題を解決するとともに、物流をデータで可視化するための物流DXツールです

トラック予約受付サービス

MOVO Berth

(ムーボ・バース)

物流センター・工場運営の生産性向上を支援！

- 車両待機問題の解消
- 計画的な庫内作業の実現
- 車両やバースの状況を即座に共有
- 接車誘導や伝票突合せの工数削減



(※) 出典：デロイト トーマツ ミック経済研究所、『スマートロジスティクス・ソリューション市場の実態と展望【2022年度版】』 <https://mic-r.co.jp/mr/02560/>

動態管理サービス

MOVO Fleet

(ムーボ・フリート)

車両管理の効率化で、荷主と運送会社双方のコスト削減を実現！

- 走行データを蓄積し活用
- 遅延見込みを自動で通知
- 自社・備車を一括で管理
- 配送効率の向上

配車支援サービス

MOVO Vista

(ムーボ・ヴィスタ)

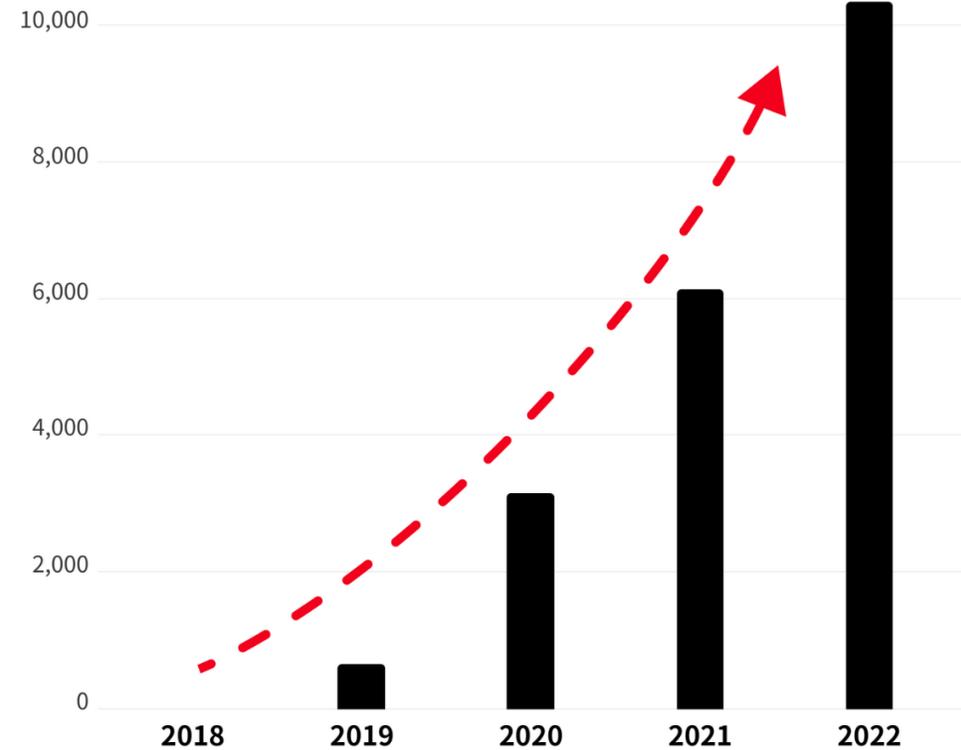
配車業務をデジタル化し、生産性向上を支援！

- FAX、電話、メールのコミュニケーションをデジタル化
- オンライン上での受発注・請求管理
- リアルタイムな納品確認

メーカー		小売	
<p>飲料・食品</p>	<p>日雑・製紙</p>		
<p>自動車・重工業</p>	<p>化学・医薬品</p>	<p>卸</p>	
<p>電機</p>	<p>アパレル</p>		
物流・倉庫			

**利用事業所数
1万5,000超**

MOVO利用事業所数の推移

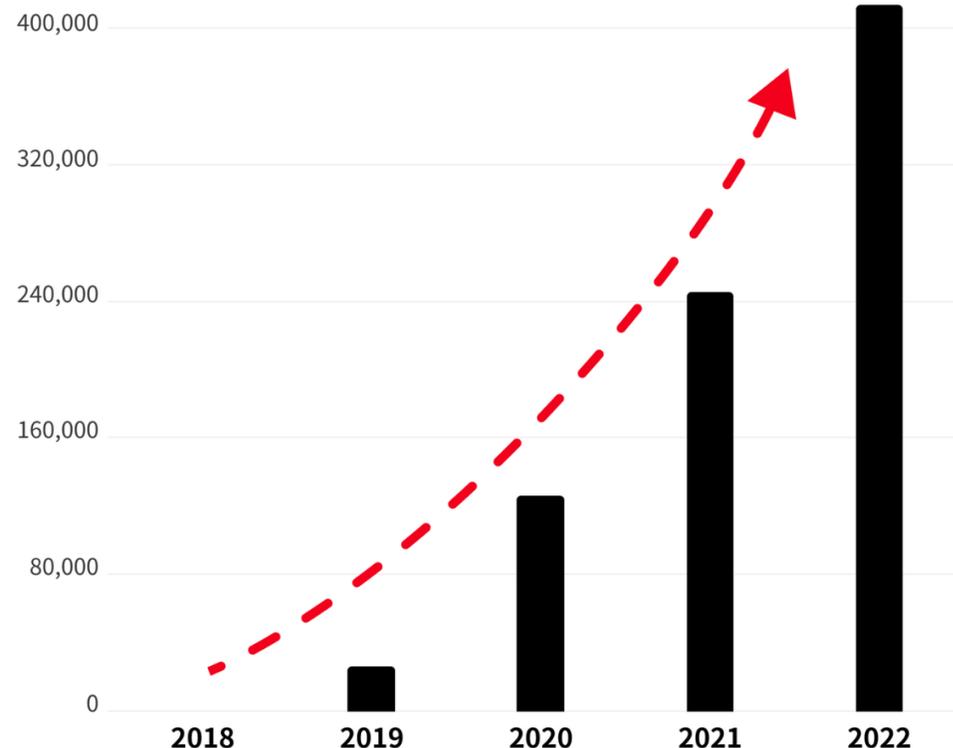


(*1) 利用事業所数とは、MOVO 導入拠点に加えてMOVO を利用する事業所数のアカウントを合計した数字

累計登録 ドライバー数 48万超^(*1)

国内トラックドライバーの
2人に1人相当!^(*2)

登録ドライバー数の推移



(*1) 累計利用ドライバー数とは、利用者が「MOVO Berth」を利用する際に登録するドライバー電話番号のID数
 (*2) 国土交通省「物流生産性向上に資する幹線輸送の効率化方策の手引き」より2015年の従事者数 76.7万人を基に試算
 (<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001415371.pdf>)

入場予約・入退場受付によって、物流センター・工場における車両待機の改善や生産性向上を支援するサービス



- 入場時間・物流情報を事前共有
- バース作業計画の立案



- バース作業の状況を共有
- 受付・誘導の電子化

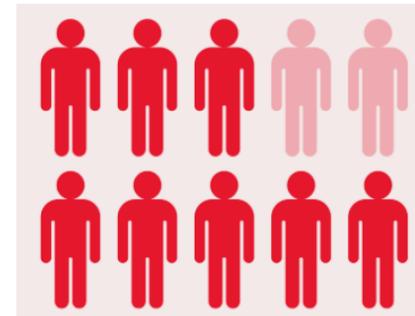
車両待機の解消

- 車両の入場時間を分散し、計画的な入出荷作業で待機問題を解決



庫内作業の生産性向上

- 車両の到着順が事前に分かるため、前もって荷揃えをする等、当日の作業効率化につながる



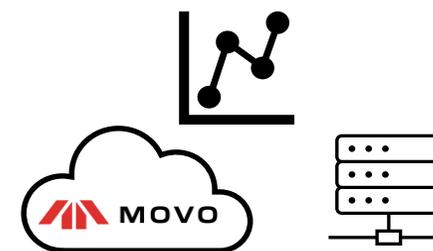
情報共有を円滑に

- 車両の到着状況を受付・構内作業で共有
- 車両の誘導もSMSやアプリでの通知でスムーズに



実績データの取得・蓄積

- 待機や作業にどれくらい時間がかかっているかを車両ごとに可視化し、改善すべき点を確認可能





配車マン（運送会社）



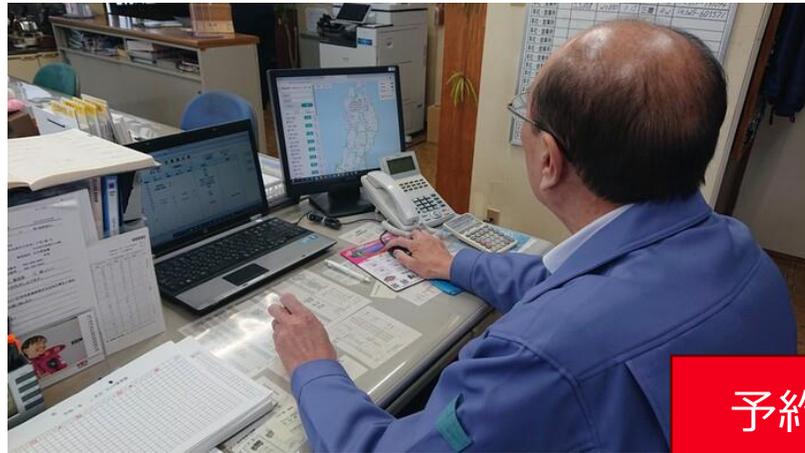
事務員/受付（拠点）



ドライバー



作業者（拠点）



配車マン（運送会社）

予約



予約



事務員/受付（拠点）

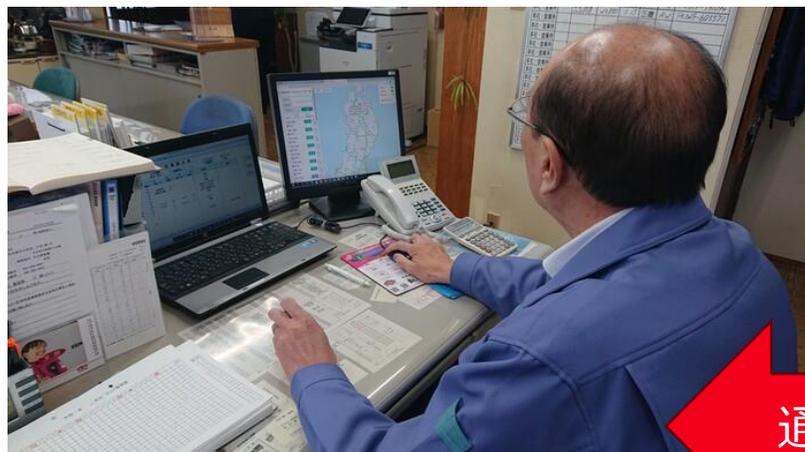


ドライバー



作業者（拠点）

②前日または当日（このステップを挟まないケースもある）



配車マン（運送会社）



事務員/受付（拠点）

通知

計画

通知



ドライバー



作業者（拠点）



配車マン（運送会社）



事務員/受付（拠点）



ドライバー

入場
受付



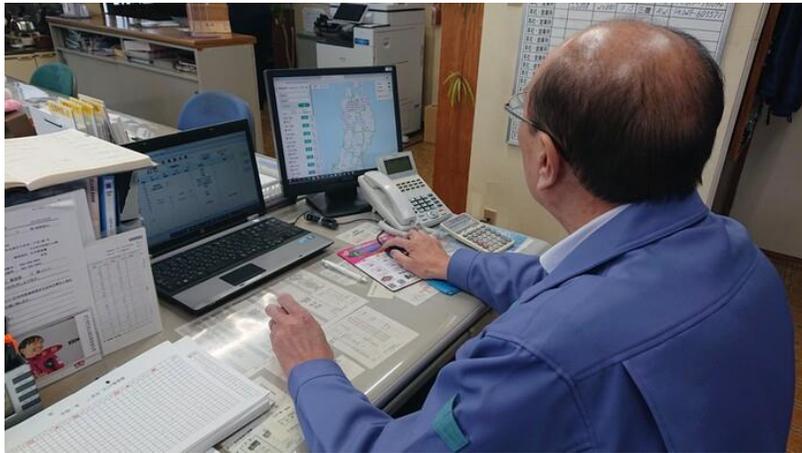
通知

通知



作業者（拠点）

③当日（遅延する場合）



配車マン（運送会社）



事務員/受付（拠点）



ドライバー

遅延
連絡

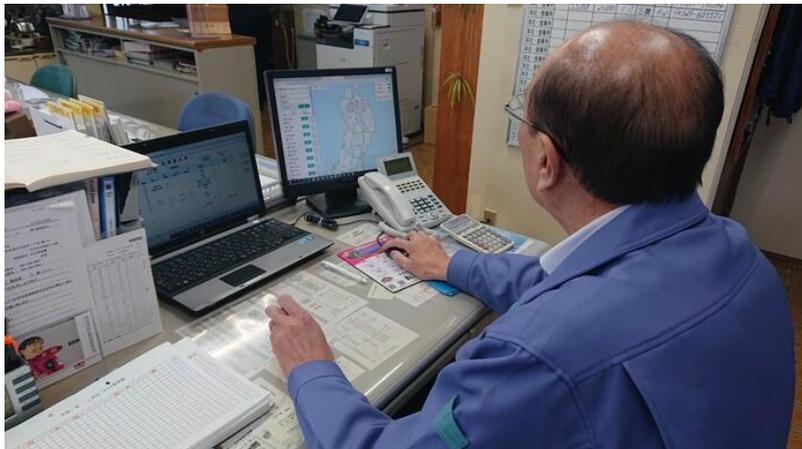


通知

通知



作業者（拠点）



配車マン（運送会社）



事務員/受付（拠点）

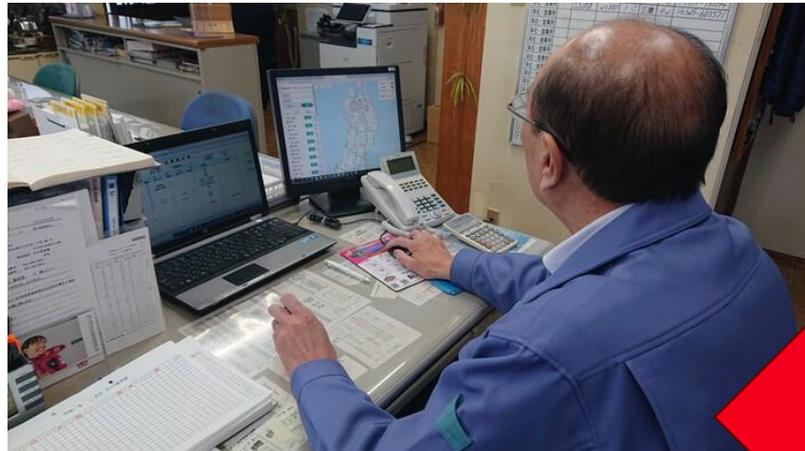


ドライバー



作業者（拠点）





配車マン（運送会社）



事務員/受付（拠点）

情報共有

情報共有



作業登録



ドライバー



作業者（拠点）



配車マン（運送会社）



事務員/受付（拠点）



ドライバー

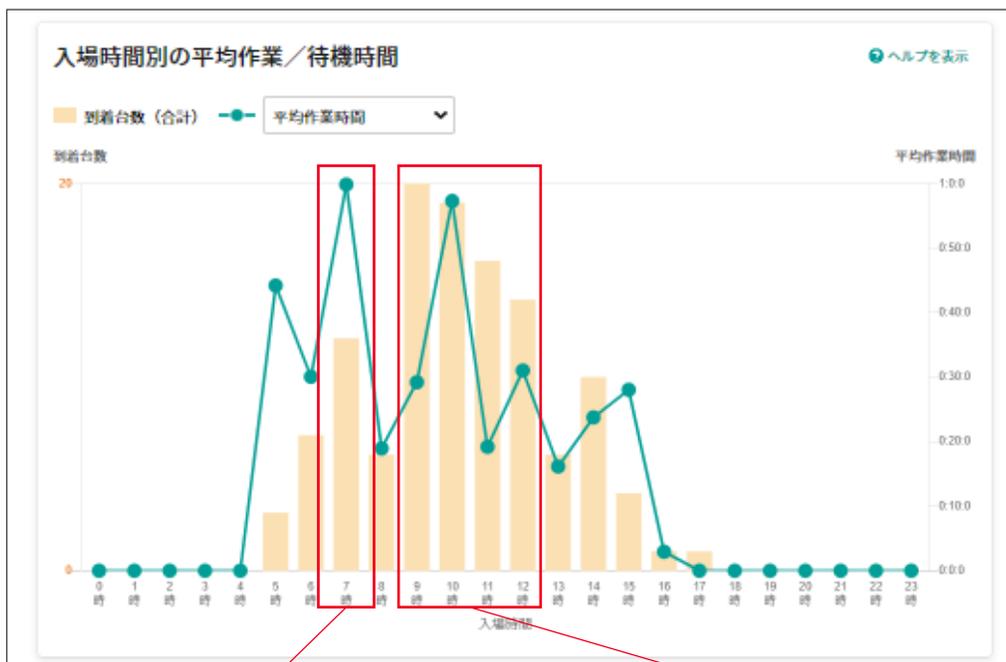
退場
受付



作業者（拠点）

入退場および作業時間の実績はダッシュボード上で確認。CSVでダウンロードも可能

入場時間別の分析



早朝の作業に1時間かかっている
→前日の準備で効率化できないか

午前中に車両が集中している
→午後へ分散し効率化できないか

作業・待機時間別の分析



作業時間が1時間以上の車両が10台
→原因は何か

待機時間が1時間以上の車両が25台
→原因は何か

荷主・本社

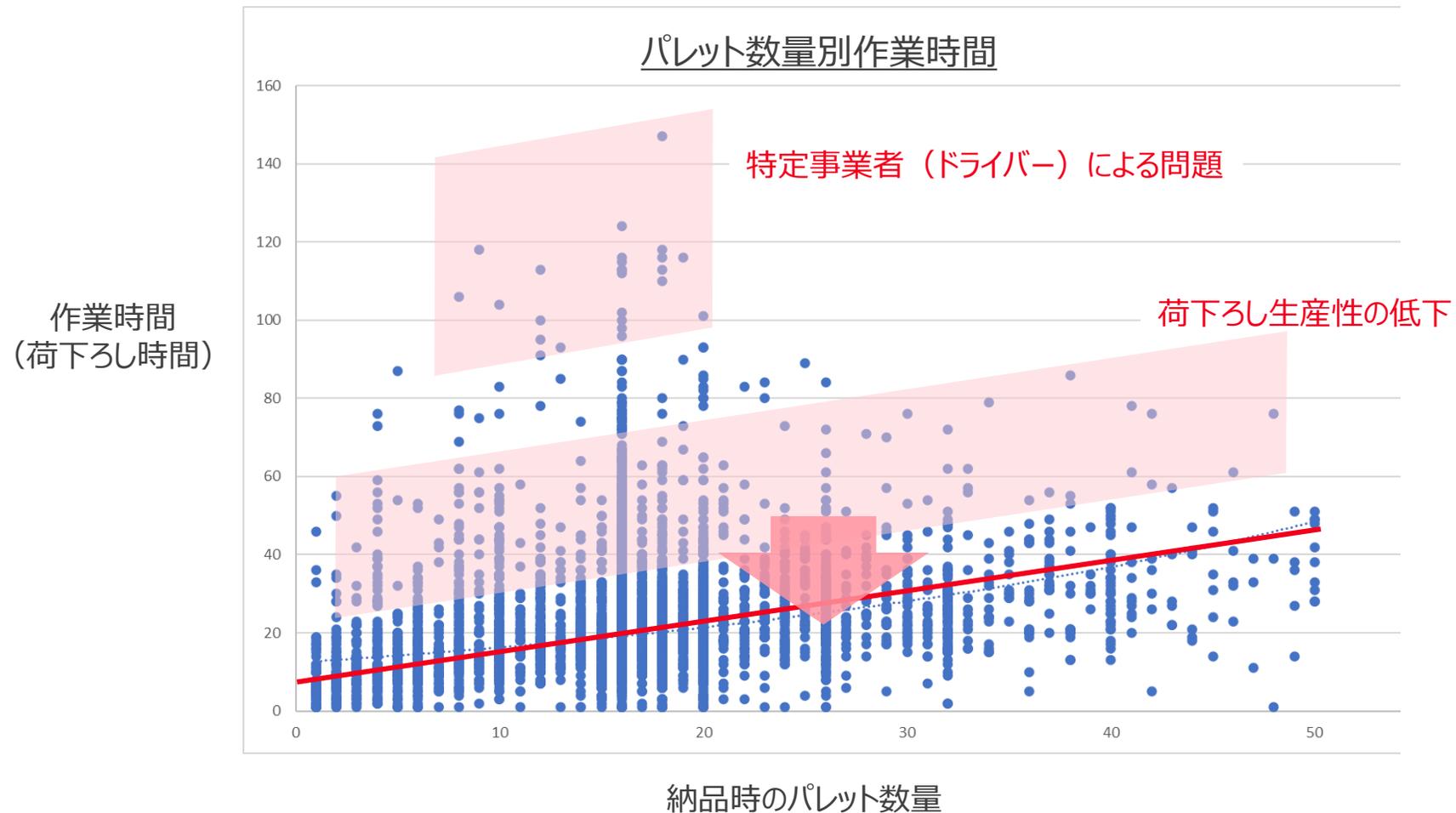
データで現場のことが
わかった！



ドライバー・現場

デジタルツールで
仕事が楽になった！

荷量情報と作業実績データにより、パレット数量ごとの作業時間（生産性）を可視化することで問題点を特定



作業開始時間を後ろ倒しすることで、入荷検品人時を1か月あたり78人時削減した事例

Before

単位：車両台数

バース名	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00
B	0	2	0	0	0	0	0
C	2	2	1	0	0	0	0
D	1	2	1	0	0	0	0
E	1	2	1	1	0	0	0
F	1	0	1	0	0	0	0
G	0	2	0	1	0	0	0
H	1	0	2	1	0	0	0

合計	6	8	6	3	0	0	0
----	---	---	---	---	---	---	---

8時から荷受けしていたが、10時以降の入荷車両がほとんどなく、構内作業員はアイドルしていた

After

単位：車両台数

バース名	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00
B	0	1	0	0	0	0	0
C	0	2	1	2	0	0	0
D	0	2	1	2	0	0	0
E	0	2	1	1	0	0	0
F	0	0	1	1	0	0	0
G	0	1	1	1	0	0	0
H	0	0	1	1	2	0	0

合計	0	8	7	7	4	1	0
----	---	---	---	---	---	---	---

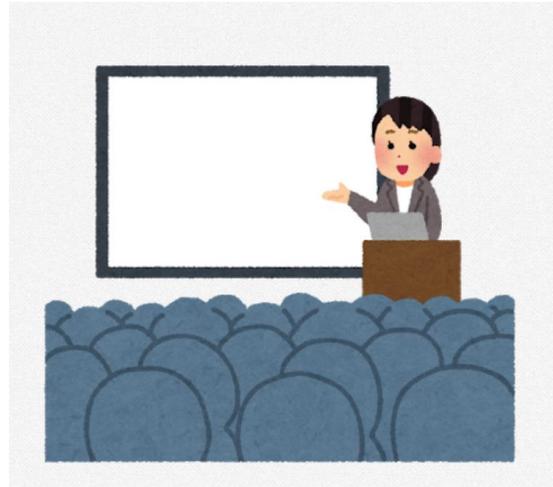
入荷時間を30分後ろ倒ししても、午前中に入荷作業は完了できた

導入後の改善施策

- 入荷作業時間を後ろ倒しすることによる、懸念点を洗い出した（入荷後の格納、補充、事務処理等への影響）
- トライアルとして、3日間入荷時間の後ろ倒しを行い、懸念事項をクリアした
- 入荷検品者の出社を30分後ろ倒しすることで、78人時/月の削減ができた



導入前後のお客様



運用設計

契約開始と同時に導入前の事前打合せを行います

現場・取引先への説明会
推進責任者様が中心となり実施いただきます

準備期間

本稼働前の準備に際し、不明点等適宜ご相談承ります

本稼働

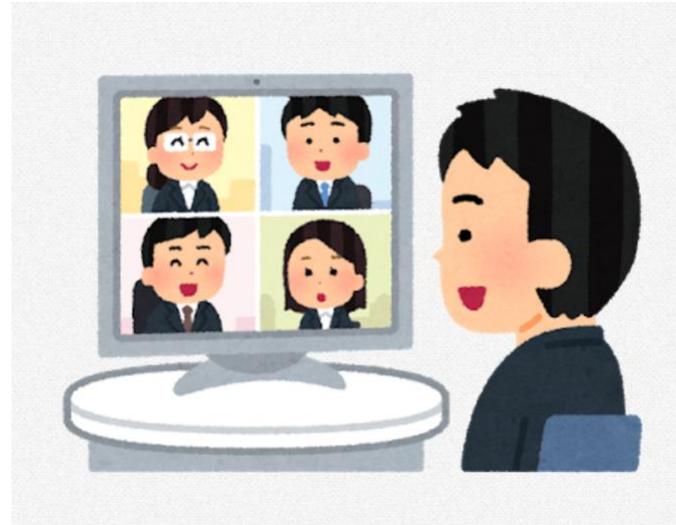
おめでとうございます！
定着に向けてあと一歩！

導入支援：1-2か月



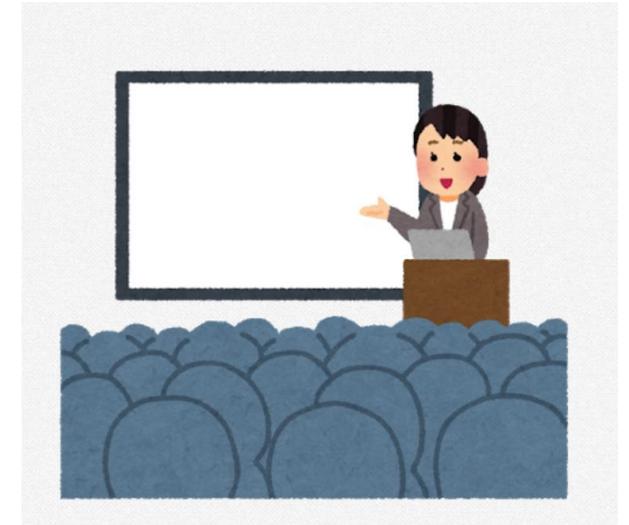
導入振り返り

導入支援完了時に、データを見ながら振り返りを行います



定着・活用・成果出し

ユーザ・コミュニティへのご参加等、更なる活用にお役立てください



成功拡大・横展開

成功事例として社内共有し、改善・改革を横展開

活用・成功・成功拡大に向けて

MOVOを通じて物流を改善、改革しようとする方々が集う場です

- 他社の取り組みが、自社の悩みを解消するヒントになることもあるから
- 変革の道のりは厳しいが、ともに進む仲間の存在に励まされるから
- 物流課題は、一社では解決できないから



ガイドラインにおける取り組み事項を全面的にご支援可能です

物流業務の効率化・合理化

荷待ち・荷役時間の把握・削減

- 荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握
- 荷待ち・荷役作業等時間を2時間以内へ（目標は1時間以内）

荷主が主体者として、物流の改善提案と協力を行う

- 荷主企業内で役員クラスの物流管理統括者（CLO）を選定
- 発荷主、着荷主、物流事業者が協力して物流改善に取り組む



運送契約の適正化

運送契約の書面化

- 口頭等での依頼も多いが、書面や電子的方法での記録を原則に

下請取引の適正化

- 運賃と料金の別建て契約
- 多重下請け構造を是正



輸送・荷役作業などの安全の確保

異常気象時等の運航の中止・中断など

- BCP対策を検討していく必要性



#新しい資本主義 #成長戦略

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

更新日：令和5年6月2日 | 総理の一日

ツイート シェアする LINEで見る



会議のまとめを行う岸田総理1

2023年6月2日

物流革新のための
政策パッケージ



2024年春/夏

通常国会法制化

https://www.go.movo.co.jp/WP202309_Policy-Package_LP.html

HACOBU

法制化前に知りたい
物流革新政策パッケージの全貌

2023年9月

 MOVO

HACOBU
STRATEGY

Confidential



HACOBU STRATEGY

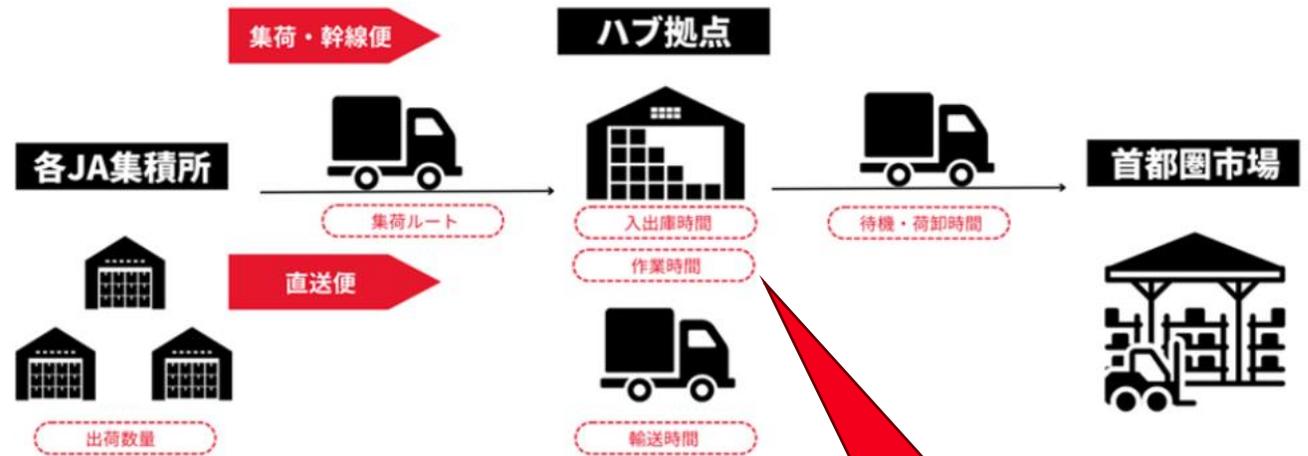
秋田県トラック協会、国土交通省等が取り組む

首都圏向け青果物の 物流効率化 実証実験

3年連続参画

2023年度・実証実験の概要

集荷・幹線便と直送便の組み合わせにより
積載率向上と拘束時間削減を両立できる輸送体制の確立を目指す



ハブ拠点にて
MOVO Berthを
活用

総運行時間は、1週間で199.7時間（22.9%）削減

▼現状

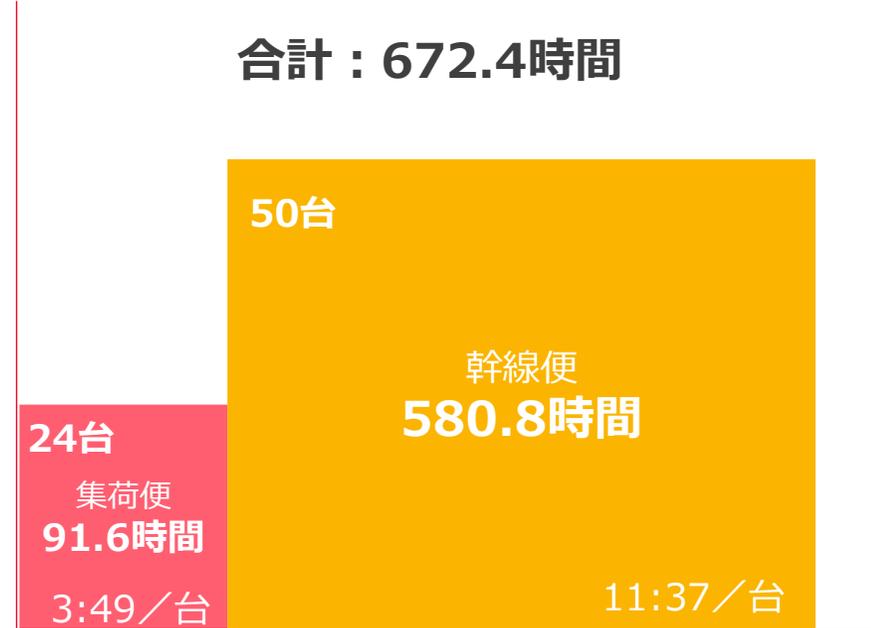
↑運行台数



→運行時間

▼施策実施後

↑運行台数



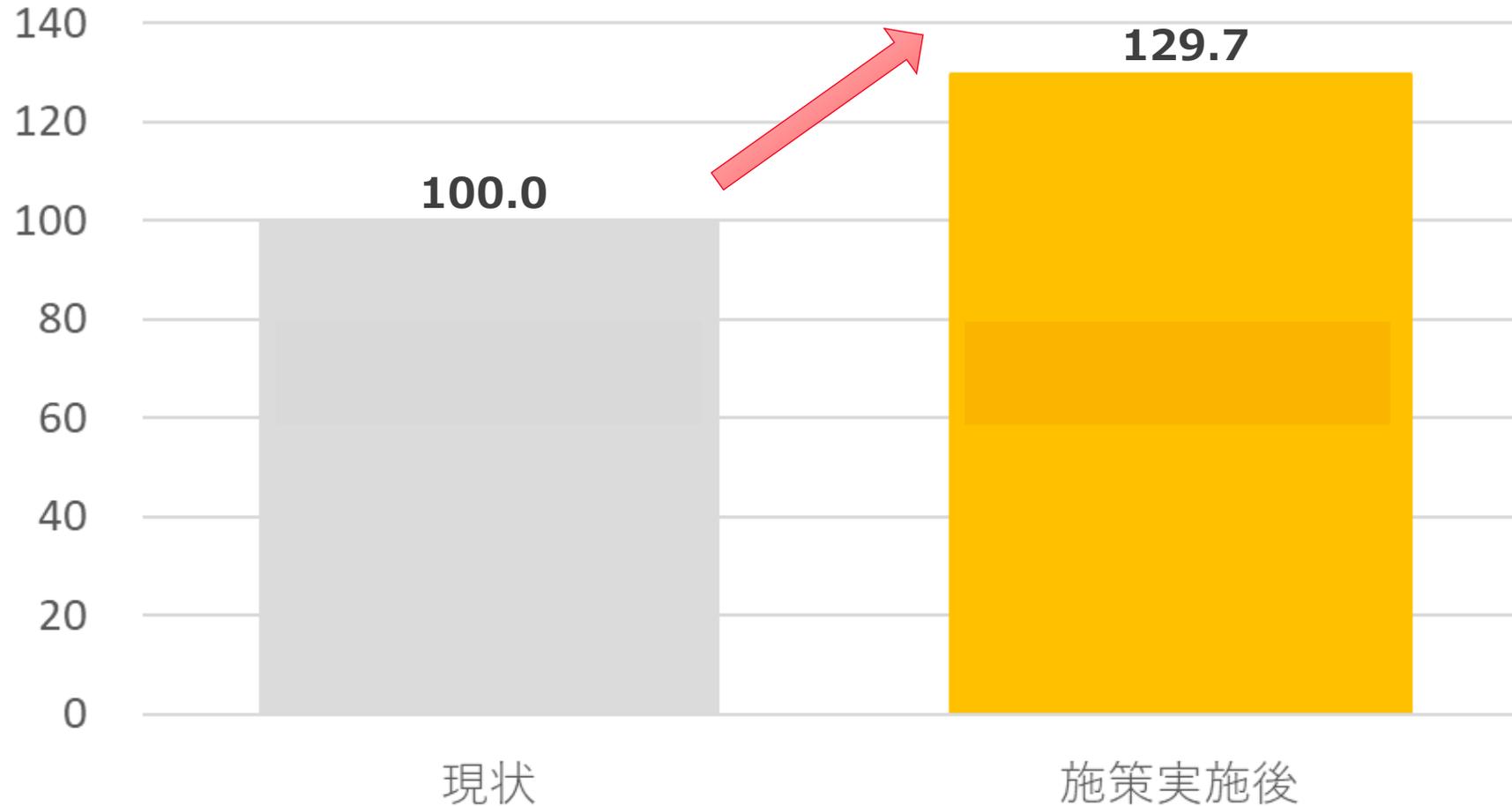
合計 15:26

→運行時間

199.7時間
(22.9%)
削減

労働時間の削減により、ドライバーの生み出す付加価値（時間あたり売上）が増加

▼ドライバー 1 時間当たりの売上（現状の売上を100としたとき）



▼ 1 時間あたり売上の算出式

$$\frac{\text{1 週間の売上}}{\text{総労働時間}} = \text{1 時間あたり売上}$$

HANCOBU