

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12月20日

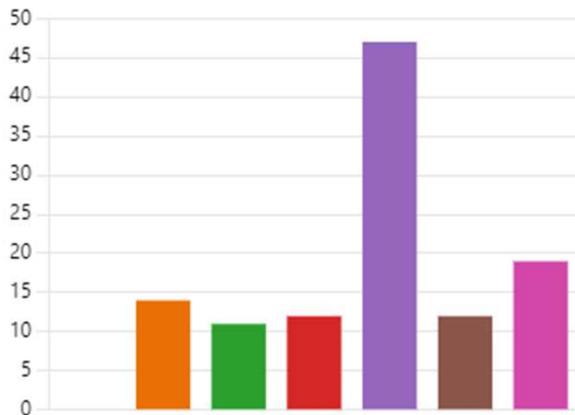
中国運輸局自動車交通部貨物課

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 約225名※、アンケート回答数101件 (回答率44.8%) 12/1時点

○回答者 (複数回答あり)

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



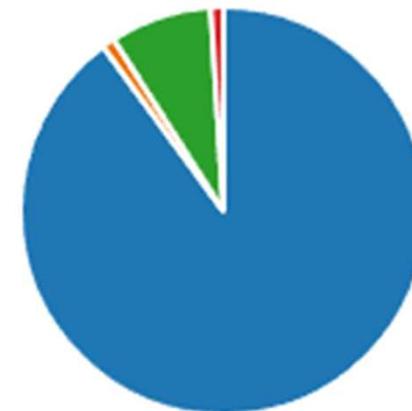
【その他】

○トラックメーカー、行政書士、倉庫業、協会、システム事業者、金融機関 等

※運輸局関係者除く

○活用度「今回の説明内容は今後業務に役立ちそうか？」

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

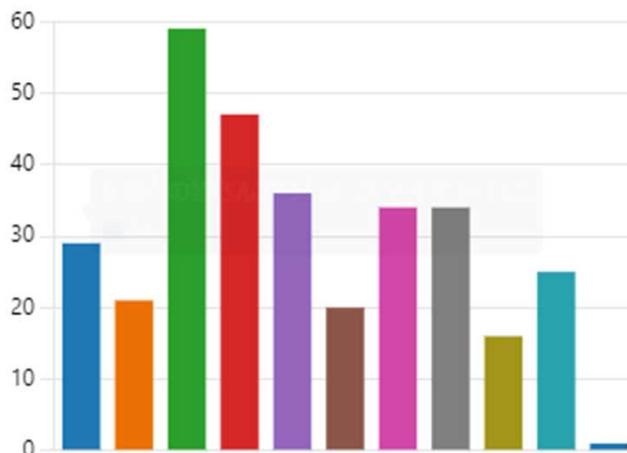


【その他】

○役立てたい (1件)

○興味深かったテーマ

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



【その他】 参加不能だった (1件)

具体的な感想

- 顧客に対する理解活動の武器として今回の資料を活用したい (トラック運送事業者)
- 知識が増えた。我が社に活用出来る業務改善が具体的にイメージ出来た (元請トラック運送事業者)
- 出荷主と運送業者との認識の違いが分かった。小売業として、消費者に対しても協力を促していかなければならないと思う (発荷主事業者)
- 本会議はドライバー目線での説明が多く参考となりました (発荷主事業者)
- 発荷・物流・着荷側 3社での取り組みを進めていく必要性があり 社内提言を進めるにあたって参考となった (着荷主事業者)

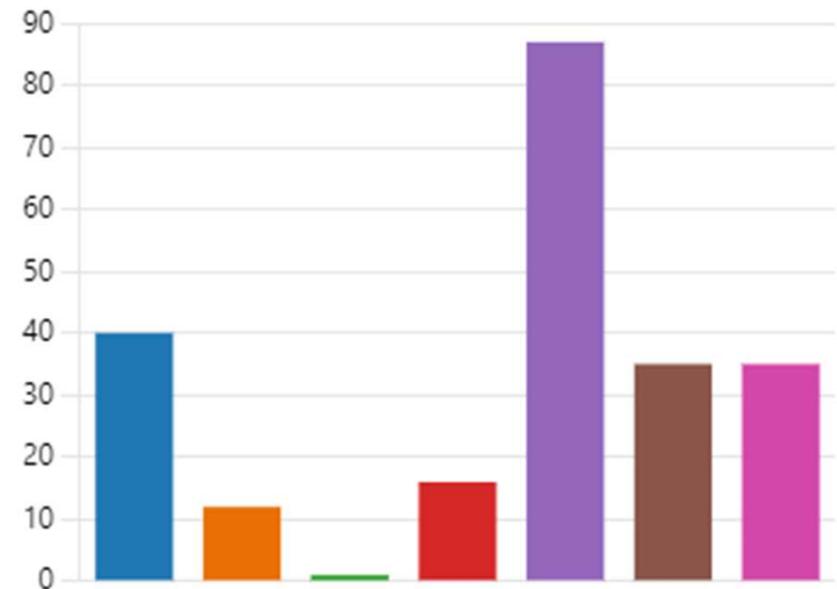
**今回参加いただいた皆さんから事前に
いただいた問題意識等**

今回参加いただいた皆さんの構成

令和5年12月19日(火)時点の事前登録者(170名)の構成

○事業者種別

●	トラック運送事業者	40
●	トラック運送事業者(元請事業者)	12
●	トラックドライバー	1
●	貨物利用運送事業者	16
●	発荷主事業者	87
●	着荷主事業者	35
●	その他	35



○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	158
●	第1回目(R5/8/1)に参加したこと...	3
●	第2回目(R5/9/22)に参加したこ...	1
●	第3回目(R5/10/20)に参加した...	6
●	第4回目(R5/11/24)に参加した...	22



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

- **荷主の理解・荷主の物流に対する危機感**
- 改善基準告示遵守に向けた対策、継続的な健康診断実施。
- **運賃改定（現行の20%から30%、全体で）**・荷待ち時間・付帯業務・多重下請け構造の法的制限
- 安く安く行こうとする業者の排除、放っておくと必ず無理が出る。
- 荷主への罰則や、**運送会社に対しては原価計算を添付した運賃交渉を義務付け**。そうすれば、荷主側の疑心暗鬼解消と運送会社の適正運賃化が図れるようになる。
- 協力会社との連携のやりとり、スイッチ輸送。近い輸送と遠い輸送の混合、**地場輸送のみへの特化**。

元請事業者の皆さんから

- **各業界毎の問題点を荷主と物流業者間で共有する機会を積極的に設ける必要がある。**
- 時短及び労務環境改善、その為政府主導の強制力が必要、着荷主の協力も
- **荷主の理解と意識改革**、物流慣習の見直し（物流波動の軽減、パレット化の推進、運賃値上げ他）
- 高速料金の荷主負担の理解、適正運賃の収受、この2つが無くしては間違いなく成立しません。一運送会社のお願いで限度があると思っています。荷主企業にはその点を十分にご理解頂きたいです。
- メーカー、物流業者間の**協業、スペース相互利用**、ドライバー荷役の廃止、ドライバー待遇の改善。
- 運送会社が強い決意で運送業界を魅力ある業界にすることに取組むこと。**発荷主・着荷主が物流改革を自覚して、従来の商慣習を見直すこと（運賃・料金の見直し含む）**。
- 強制力によるところが大きいと思われる。そうでないと、**結局緩い業者に仕事が流れる。いかに強制力を持って取り組まれるかが重要**のように感じている。
- 一部の荷主・輸送業者叩きで終わらせないで欲しい。またネットに出回る情報で、輸送業界が悪い印象が先走り、ドライバーの離職や新たな担い手が敬遠することが無いように配慮が必要

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

- **関係者すべてに問題解決意識**がある事、**運送業者の安定経営向上**
- 世間一般への周知不足を補う**メディア対策**（テレビ、ネット、新聞、雑誌等々）。
- 待ち時間や付帯作業の有料化、完全義務化。待ち時間の定義の明確化、およびトラック運転手が行うべき付帯作業や、荷主が行うべき作業の明確化。**荷主企業がこうした人の問題を抱えること。**
- 人材不足・労働時間短縮で**「必要な時に必要なものが届かない」・「輸送自体を断られる」**可能性が有る為、予約システムの導入等の業務効率化が必要と考えます。
- 荷待ち・荷役時間 2 時間以内ルールへの遵守のための対策の検討、中継地活用、モーダルシフト化
- 午前中：荷受作業、午後：出荷作業という慣習の変更。**午前中納品指定の分散化。**
- 社会一般への物流コストの可視化（送料無料×）、**物流コストの負担が必要という意識の常識化。**
- リードタイム緩和、運賃・料金の上昇分の転嫁に対する、**顧客（着荷主側）や消費者の理解**
- 着荷主について倉庫の規模、人員、管理者の意識について差があり、待機時間の改善に影響している。
- 都道府県単位でのハブとなる**総合物流拠点整備**。長距離輸送は公共サービスに近くなるものがある。
- 費用発生に着地点合意、輸送距離を考慮した地産地消生産への切替え、トラック便の集約
- 稼ぎが減ることによるドライバーの減少に歯止めをかけるため**乗務手当の支給等行政が指導**するべき。

その他の皆さんから

- 意識改革、多重下請け構造対策、鉄道や船へのモーダルシフト
- パートナシップ制度の普及啓発の強化など、**荷主と運送事業者の共存共栄を如何にして徹底していくか**
- 近距離のトラック、中・長距離の鉄道の利用など追加分けが必要
- 荷主様の理解が必要。現状、**理解されている荷主様はかなり少ないと思われる**。ドライバー不足が問題されている中で、AIの有効な活用に期待します。

「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

- **抜き打ち監査**を怖れている。
- 顧客及び元請業者への指導強化
- どのような活動がなされるか、具体的事案など。 **事実が分かったら対処し易い**
- 荷主が契約している運送契約を監査し、 **運送会社に不利益な契約を洗い出すための法整備と監査体制を構築**させたほうが、よほど早く適正化が図れる。風下からの改革より、川上を改革するほうが、コストも安く早期に運賃の適正化が図れる。
- **荷主に対して標準運賃、高速料金の理解を得てもらいたい**です。
- 公平性、その効力について疑問を感じる、ほんとに動いていただけなのか不安

元請事業者の皆さんから

- 下請業者への「しわよせ」については、競争原理の中で、 **荷主側に長年の商慣習があり、容易には理解されない**状況がある。荷主業界全体の意識変革につなげる実効性のある対策の推進に期待する。
- **顧客との取引きの影響**を懸念
- メーカーの理解と悪質な業者に対する抑制力
- 活動が見えない（物流新聞でしか情報が無く）為、何とも言えない
- **荷主に対してははっきりとモノ申してもらいたい。**
- 名前から取締り機関のようなイメージを与えているのが残念です今回のような説明会を発荷主・着荷主にも実施していただき、協力姿勢を築いてほしい。

「トラックGメン」について感じる印象、期待・ご不安など。

荷主事業者の皆さんから

- **トラックGメンがよく分かっていない**。こわい印象があります。天網恢恢疎にして漏らさずでお願いします。
- 抜け駆けを画策したり、**悪質な経営者をしっかりと取り締まっていただきたい**。
- 設置後、活発に活動されているという印象を受けます。
- 事業所に来ていただき現状を見てもらい、**何が問題なのか一緒に考えていただけたらいい**。
- ドライバー拘束時間の抑止力になり得ると感じる。ドライバー減少に歯止めがかかるような施策を求める。
- 万引き犯を見つけ出す「万引きGメン」のように「交通面における監視役」というイメージを持っております。
- **悪質運送業者の排除**。物流会社を聴取する中で得た**参考となる情報の共有**ができないかに期待
- ネットで調べると、働きかけや要請の件数があるが、実際の効果がどこまでのものなのかが気になります。
- 国が定めているガイドラインがあれば荷受人側にも説明がしやすく、違法行為(長時間待機など)を防げると考える。運送業者の待遇改善を考えたらよい取り組みだと思う。
- 対応途上の中で急に**Gメンという言葉が踏み込みすぎではないか**。
- 国として物流も含めた**グランドデザイン**ないままここに至る感覚があるので理解に苦しみます。
- 調査開始後にわかったことを受けて**方針の変遷**があれば教えてください。

その他の皆さんから

- 期待しています、まずはこういった取り組みから始めなければならないと思う
- 運ぶ側の輸送業者にばかりメスを入れるのではなく、**荷主に対してもそれ相応の権力を行使**して頂き、輸送業界の深刻な問題を感じられる様に動いて欲しい。

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

- 案内されている改善基準告示については各説明会にて説明頂いている為、気を付けるべきポイント等を説明頂きたい
- 価格値上げを働いている人に還元するには**
- 運賃適正化が行き渡るスケジュール感**を示して欲しい。今の生温い密告を拠り所にした改革ではおそらく適正運賃化は中途半端に終わると思います。
- 荷主企業に対してセミナー等を数多く行っていただきたい**です。
- 分割休憩が3時間でもよくなるが、基本例が知りたい。4月からは積込み、荷卸しのとき、トラックはとまっているが、休憩とみてもらえるのか？**お客様に荷待ち時間を減らすための説明方法**を教えてください。

元請事業者の皆さんから

- 問題点を解決した好事例**の紹介（具体的な動き）、実現可能な具体的取組
- 公的サポートの内容**について。ドライバー確保の施策と行政機関の補助
- 基準的な運賃タリフが現在どれくらいなのか？
- 今回の説明会は運送会社だけでなく荷主企業も参加されるようになっていきますので我々は2024年問題の内容はいやと言うほど耳にしておりますので、**荷主に対し話をして欲しい**。
- どこまで荷主に指導できるのか、その強制力の度合いについて、**法制化される規制的措施の具体的な内容**や規制の対象となる事業者等についてお聞かせいただければ幸いです。

説明会で触れてほしい事項、具体的なご質問。

荷主事業者の皆さんから

- **トラック物流2024問題の詳細**。劣悪なトラック従業者の待遇をどう改善できるのか、改善しないのか。
- **大手から再外注される場合の影響**について、一般的にどのような影響があるのか知っておきたい。
- まずは**法令などルール**を教えて欲しい。なんとなく。ふわっとした感じでしかとらえられない。
- 『**待ち時間**』の定義は？ 運転手が予定時間より早く到着した場合とか、荷積みは始まっているが荷揃えが遅く、積込に時間がかかる場合とか、待ち時間の明確な定義はあるのか？
- 待機時間の短縮について着荷主と交渉を進めています。その際、**設備投資等の費用が発生した場合、発荷主は費用負担をすべきでしょうか？**
- 予約システムの導入・DXの活用等、**業務効率化の為の対策、基本的で具体的な事例紹介**
- この法律の施行が運送会社やドライバーの為につながるか。どのような変化とどのような対策が必要なのか。
- **トラック輸送手配時の注意事項、禁止事項**。関係者（特に着荷主）への**周知徹底方法**。
- 致し方ない理由があった場合、荷主のほか、ドライバーにも発生した場合の対処法
- **運転手の生の声**、集荷（荷積み）、配達（荷降ろし）に関してどのように思われているか
- 運送だけではない形で、**人の遣り繰りをどのように問題化されているのか**（運送だけの話に留まっていないか）。待機時間なども逆に増えるような法律に感じるが、具体的に実態と乖離していないか。運送業者さんを使う会社は、問題が起きた時に何処に言っていけば良いのか。
- **給料が減ることによるドライバーさんの離職をアンケート等でシミュレーションしているのか**確認したい。労働基準法に抵触しない且つドライバーが減少しない。そのような施策をしているのか伺いたい。

その他の皆さんから

- **鉄道貨物輸送の有用性**
- どれだけの決意・意志を持って臨まれるのか。

最近のトピック（国土交通省プレス発表資料等）

・急激な物価高騰を乗り越え持続的な構造的賃上げを実現するためには、雇用の7割を占める中小企業がその原資を確保できる取引環境を整備することが必要
→令和5年11月29日に内閣官房及び公正取引委員会の連名で「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を策定

本指針の性格

- ・労務費の転嫁に関する事業者の発注者・受注者の双方の立場からの行動指針
- ・発注者及び受注者が採るべき行動／求められる行動を12の行動指針として取りまとめ。
- ・独占禁止法及び下請け代金法に基づき厳正に対処することを明記

発注者として採るべき行動／求められる行動

- 【行動①：本社（経営トップ）の関与】
- 【行動②：発注者側からの定期的な協議の実施】
- 【行動③：説明・資料を求める場合は公表資料とすること】※
- 【行動④：サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うこと】
- 【行動⑤：要請があれば協議のテーブルにつくこと】
- 【行動⑥：必要に応じ考え方を提案すること】

受注者として採るべき行動／求められる行動

- 【行動①：相談窓口の活用】
- 【行動②：根拠とする資料】※
- 【行動③：値上げ要請のタイミング】
- 【行動④：発注者から価格を提示されるのを待たずに自ら希望する額を提示】

発注者・受注者の双方が採るべき行動／求められる行動

- 【行動①：定期的なコミュニケーション】
- 【行動②：交渉記録の作成、発注者と受注者の双方での保管】

※価格交渉において、発注者が労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を求める場合や、受注者が労務費の上昇傾向を示す根拠資料の例として、「**標準的な運賃**」が明記されている。

「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」の全国ブロック説明会が開催されます

内閣官房、公正取引委員会、中小企業庁では、11月29日に公表された「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」について、全国ブロックごとの説明会を行うこととしており、中国ブロック説明会を以下により開催します。

発注側・受注側の別や業種・業態・規模、使用者・労働者の別を問わず、どなたでも参加可能ですので、是非御参加ください。

開催エリア・日程	時間・場所	会場定員	申込締切
北海道エリア 令和6年1月18日(木)	時間: 14時30分～16時00分 場所: 北海道経済産業局 6階第1会議室 (北海道札幌市北区北8条西2丁目 札幌第1合同庁舎)	60名	令和6年 1月16日(火)17時
東北エリア 令和5年12月26日(火)	時間: 14時00分～15時30分 場所: 東北経済産業局 5階5A・B会議室 (宮城県仙台市青葉区本町3-3-1仙台合同庁舎B棟)	60名	令和5年 12月22日(金)17時
関東エリア 令和6年1月9日(火)	時間: 13時30分～15時00分 場所: 関東経済産業局 1号館1階会議室 (埼玉県さいたま市中央区新都心1-1さいたま新都心合同庁舎1号館)	100名	令和6年 1月4日(木)17時
中部エリア 令和6年1月16日(火)	時間: 13時30分～15時00分 場所: 中部経済産業局 2階大会議室 (愛知県名古屋市中区三の丸2-5-2)	50名	令和6年 1月12日(金)17時
近畿エリア 令和6年1月12日(金)	時間: 13時30分～15時00分 場所: 近畿経済産業局 本館2階第1会議室 (大阪府大阪市中央区大手前1-5-44大阪合同庁舎1号館)	50名	令和6年 1月10日(水)17時
中国エリア 令和6年1月10日(水)	時間: 15時00分～16時30分 場所: 中国経済産業局 2階第1会議室 (広島県広島市中区上八丁堀6-30)	60名	令和6年 1月8日(月)17時
四国エリア 令和6年1月11日(木)	時間: 13時30分～15時00分 場所: 四国経済産業局 6階607会議室 (香川県高松市サンポート3-33 高松サンポート合同庁舎北館)	60名	令和6年 1月9日(火)17時
九州・沖縄エリア 令和6年1月15日(月)	時間: 13時30分～15時00分 場所: 九州経済産業局 本館6階第2・3会議室 (福岡県福岡市博多区博多駅東2-11-1福岡合同庁舎)	40名	令和6年 1月11日(木)17時

令和5年度 補正予算（物流革新緊急パッケージ関係）

【一般331億円、エネ特409億、財政融資200億円 他】

1. 物流の効率化

【一般284億円、エネ特409億、財政融資200億円 他】

- 即効性のある設備投資・物流DXの推進
- モーダルシフトの推進
- 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
- 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援
- 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 等

2. 荷主・消費者の行動変容

【一般45億円】

- 宅配の再配達率を半減する緊急的な取組 等

3. 商慣行の見直し

【一般 2億円】

- 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

物流効率化に向けた先進的な実証事業

令和5年度補正予算額 55億円



商務・サービスグループ
消費・流通政策課
／物流企画室

事業の内容

事業目的

我が国の国民生活・経済を支える社会インフラである物流には、「物流の2024年問題」のみならず、構造的な需給ひっ迫による輸送力不足の危機が迫る。

物流の2024年問題を乗り越え、社会インフラである物流を維持するためには、荷主企業の行動変容が重要。

『即効性のある設備投資の促進』を加速化させるために先進的な実証事業を行うことで、物流の投資効果を明らかにし、荷主企業の投資意欲を喚起するとともに、本実証の成果の積極的な横展開を行う。また、ラストワンマイル配送の省力化に向けた先進的な実証も行う。

事業概要

(1) 荷主企業における物流効率化に向けた先進的な実証事業

荷主企業の物流施設の自動化・機械化に資する機器・システムの導入等に係る費用を補助することを通じて、荷主企業の省力化や物流効率化の投資効果を明らかにする実証を行う。

(2) 自動配送ロボット導入促進実証事業

公道を走行する自動配送ロボットの採算性を確保したサービスモデルを創出し、市場の確立を図るため、複数拠点・多数台運行による大規模なサービス実証を行う。

事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）



(1) 補助率：中堅企業1/2、中小企業2/3

(2) 補助率：大企業・中堅企業1/3、中小企業2/3

成果目標

本実証事業を通じ、『即効性のある設備投資の促進』を加速化させ、「物流の2024年問題」及び構造的な需給ひっ迫による輸送力不足の解消に寄与する。

- 「2024年問題」による物流の停滞を回避するため、サプライチェーンの結節点として重要な役割を果たす物流施設においてDXを推進し、**トラックドライバーの荷待ち・荷役時間の削減、施設の省人化**を進めることは、喫緊の課題。
- このため、物流施設における自動化・機械化・デジタル化の優れた取組について、**システムの構築や自動化機器の導入等への支援**を行うことにより、物流施設におけるDXの強力な推進を図る。

事業概要

- 物流施設を保有・使用する物流関係事業者が、トラックドライバーの荷待ち・荷役の削減、施設の省人化を図るため、物流施設における、

- ・システム構築・連携
- ・自動化・機械化機器の導入

を同時に行う場合、その経費の一部を支援するとともに、専門家による伴走支援、効果検証等を行う。

【支援割合】 1/2

【支援対象システムの例】

ナンバープレート解析AIカメラ・システム、伝票電子化システム、在庫管理システム

【支援対象機器の例】



無人搬送機器



無人フォークリフト



無人荷役機器



自動倉庫

事例のイメージ

- トラック予約受付システムと、AIカメラシステムや伝票電子化システムとを連携させ、トラックの円滑なバース入庫を実現し、荷待ちを解消する。
- また、バースにおける、庫内作業による荷待ちが発生しないよう、無人搬送車による迅速なパレット準備等を行う。



専門家が、効果的なシステム構築・連携、DX機器選定等を支援

- 我が国の物流は国民生活や経済を支える重要な社会インフラであり、**物流2024年問題への対応が喫緊の課題**
- 本年10月に取りまとめられた「**物流革新緊急パッケージ**」に基づき、**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**を柱とする緊急的に取り組むべき対策を実施

①物流の効率化（一般会計112億円+財政投融资200億円）

物流の停滞を回避するため、物流DXや標準化等により生産性向上を図るとともに、モーダルシフト等を含む脱炭素化や人材の活用・育成を推進

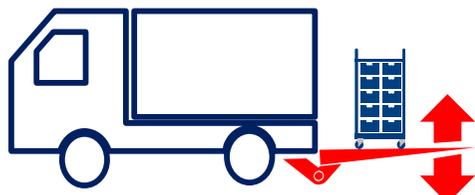
【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】



自動倉庫



無人フォークリフト



テールゲートリフター

【物流GXの推進】



【モーダルシフトの推進】



【物流拠点の機能強化】



非常用電源設備

【物流標準化の促進】



パレット

②荷主・消費者の行動変容（一般会計45億円）

再配達半減の取組や広報を通じ、荷主・消費者の意識改革・行動変容を促進

【宅配の再配達率を半減する緊急的な取組】



【物流広報事業】

③商慣行の見直し（一般会計2億円）

荷主・物流事業者において、非効率な商慣行の見直しを実施

【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】



【物流革新に向けた調査事業】

概要

- 物流総合効率化法に基づきモーダルシフトの認定を受けた事業(※)について大型コンテナ等の導入経費を支援
- (※)大型コンテナのラウンドユースやシャーシ・コンテナによる混載輸送、荷主・物流事業者連携による生産性向上に資する事業等先進的な取組を想定

補助内容・対象

【支援対象者】

- 荷主・利用運送事業者・実運送事業者等から構成された協議会

【対象機器等】

- 対象機器等

31ftコンテナ、大型コンテナ専用トラック、フォークリフト等の荷役機器、海運シャーシや40ftコンテナといった輸送機器やGPS機器、船内ドライバー用施設、冷蔵・冷凍コンテナ、冷蔵・冷凍トラック、低床貨車 等

- 補助率： 1/2以内

- 上限： 鉄道関係 3億円/1件、内航海運関係 1億円/1件

協議会イメージ

【荷主】

メーカー・卸売 等

【利用運送事業者】

地元の通運事業者 等

【実運送事業者】

JR貨物・内航海運事業者 等

【リース会社】



31ftコンテナとトップリフター



海運シャーシ

- トラック運送事業者は約99%が経営基盤の脆弱な中小事業者であり、新規投資の余力が乏しいことに加え、コロナ禍や燃油価格高騰の影響により、**厳しい経営環境に置かれている**。
- さらに、他産業と比較して**長時間労働・低賃金**の傾向にある中で、**ドライバー不足が深刻化**していることから、トラック運送業における**長時間労働の是正等の労働環境改善や事業環境の適正化が喫緊の課題**。
- このため、荷役作業の効率化や荷待ち時間の削減等に資する機器やシステムの導入等に係る費用を支援することにより、中小トラック運送業における**働き方改革や業務効率化・経営力強化の取組、人材の確保・育成を推進**し、トラック運送事業者の**労働生産性向上を図る**。

【1運行あたりの荷役時間】



■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待ち ■ 荷役
■ 付帯他 ■ 休憩

1運行当たり平均して、1時間29分の荷役時間が発生している。

出典:トラック輸送状況の実態調査

事業概要

- 補助内容・労働生産性の向上・多様な人材の確保に資する機器の導入補助(補助率:通常機器価格の1/6)
- ・業務効率化・経営力強化に資するシステムの導入、人材確保・育成支援(補助率:使用料等の1/2等)

○支援対象の例

車両の効率化設備導入支援 テールゲートリフター



- カゴ台車による荷役が可能となるため、**荷役時間が1/3程度に短縮**。
- 手荷役による重労働が軽減され、女性等の**多様な人材の確保に繋がる**。

トラック搭載型 クレーン

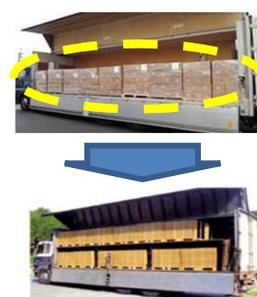


- 建築資材等の重量物や高低差のある現場など、手荷役による作業が困難な場面で効果的。
- 手荷役ではなくクレーンによる積み卸しが可能となることで、**荷役時間を1/3程度に短縮可能**。

トラクタの 速度制限装置

- 超重量物用トラクタに装着されている速度制限装置を空車時に解除できる改造を行い、**労働時間を短縮**。

トラック搭載用 2段積みデッキ



- 荷物を2段積みすることが可能となるため、**約2倍の積載量が実現され、生産性向上に繋がる**。

業務効率化支援

- 予約受付、配車計画、動態管理、求貨求車、運行・労務管理システム等の導入により、**荷待ち時間の削減や輸送効率の向上が可能**。
- 契約書電子化と併せて、**DXによる業務効率化も実現**。



経営力強化支援

- 燃料費等の変化を反映した**適正な原価の算定及び運賃・料金交渉に活用可能**。
- M&A等の事業承継を支援

人材確保・育成支援

- ドライバーのスキルアップ支援として、大型・けん引免許等の取得費用やフォークリフト運転技能講習の受講費用等を支援することにより、**労働生産性の向上を促進**。
- 採用活動や、安全講習・健康管理等の人材育成に係る経費を支援することで、**ドライバーの確保・育成・定着を促進**。

事業目的

- 営業倉庫等の物流施設は、災害対策基本法に基づく防災基本計画において、災害時の物資拠点としての役割が期待されており、**国民の安定的な生活の確保と社会の安定の維持に不可欠なサービス**として事業の継続が不可欠。
- 災害時等におけるサプライチェーンの確保、災害対応能力の強化を図るため、サプライチェーン上で重要な物流施設における非常用電源設備、充電設備の導入支援を行い、災害時等における**電源機能を維持し、円滑かつ迅速な物資輸送体制を維持・確保**する。

事業内容

物流施設において、**非常用電源・充電設備**を導入する場合に補助を行う。

【補助率】

1 / 2 以内

【補助対象者】

- ・倉庫事業者
- ・貨物利用運送事業者
- ・トラックターミナル事業者
- ・貨物運送事業者
- ・物流不動産開発業者

【要件】

- ・小規模施設（施設面積1000㎡未満）でないこと
- ・「大規模地震・津波災害応急対策対処方針」の考え方に適合する施設であること
- ・災害時における地方自治体への協力への意思表示等を行うこと 等

【補助対象施設】

- ・営業倉庫
- ・トラックターミナル
- ・貨物運送事業者の集配施設
- ・貨物利用運送事業者の保管等施設
- ・物流不動産

【補助対象設備】

- ・非常用電源設備
(発電設備又は蓄電池)
- ・充電設備



<非常用電源設備>



<充電設備>

○物流革新に向けた政策パッケージ（抄）（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）

1. 具体的な施策

(2) 物流の効率化

⑤ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援
(物流施設の機能強化等)

災害時等におけるサプライチェーンの確保及び円滑な支援物資物流の実現のため、**非常用電源設備の導入促進等**により物流施設の災害対応能力の強化等を推進し、地域における防災力の強化等を推進する。

<対策のポイント>

物流の標準化（標準仕様のパレット導入等）・デジタル化・データ連携（納品伝票の電子化、トラック予約システムの導入等）・モーダルシフト等の取組、物流効率化やコールドチェーン確保等に必要な設備・機器の導入、中継共同物流拠点の整備等を支援します。

<政策目標>

物流の効率化に取り組む地域を拡大 等

<事業の全体像>

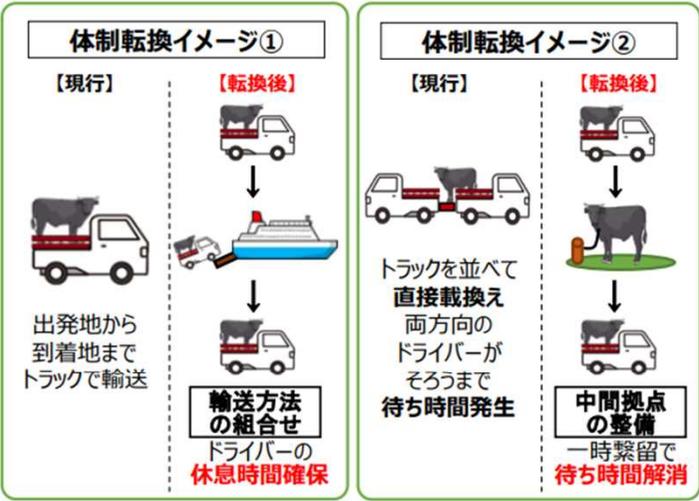
1. 物流革新に向けた生鮮食料品等サプライチェーン緊急強化総合対策【2,500百万円】

- ① 物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組、物流の効率化やコールドチェーンの確保等に必要な設備・機器の導入を支援します。
- ② 農産品等の流通網を強化するため、中継輸送、モーダルシフト、共同輸配送に必要となる中継共同物流拠点の整備を支援します。



2. 家畜遠隔流通体制転換実証事業【150百万円】

生体家畜の長距離輸送について、家畜移出入産地や生体家畜輸送業者等が一体となって行う、陸上輸送と海上・鉄道輸送の組合せによる輸送ルートの転換や中継拠点を活用したりレー輸送等の実証的取組を支援します。



(関連事業) 産地生産基盤パワーアップ事業のうち国産シェア拡大対策【2,500百万円】の一部

流通体制合理化整備事業

加工・業務用野菜産地から実需までをつなぐ流通体制の合理化によりサプライチェーンの強靱化を図るため、集出荷貯蔵施設の11パレットに対応した施設改良やパレタイザーの導入等、青果物流通拠点施設の整備に係る経費を支援します。



【お問い合わせ先】 (1の事業) 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課 (03-3502-5741)
(2の事業) 畜産局食肉鶏卵課 (03-3502-5989)
畜産振興課 (03-6744-2587)
(関連事業) 農産局園芸作物課 (03-3501-4096)

モーダルシフト等推進事業

物流分野の労働力不足に対応するとともに、温室効果ガスの排出量を削減しカーボンニュートラルを推進するため、物流総合効率化法の枠組みの下、トラック輸送から、よりCO₂排出量の少ない大量輸送機関である鉄道・船舶輸送への転換（モーダルシフト）等を荷主・物流事業者を中心とする多様・広範な関係者の連携のもとに推進する（**物流GX**）。また、省人化・自動化の取組を進めることで、物流DXを推進し、さらに物流効率化を加速させることとする。

物流の革新に向けた政策パッケージにおいて物流GXや物流効率化を強力に促進するとしていることも踏まえ、モーダルシフト等の物流効率化を図る取組において、「協議会の開催等、物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の策定のための調査事業に要する経費」や「認定を受けた総合効率化計画に基づき実施するモーダルシフト及び幹線輸送の集約化、過疎地域のラストワンマイル配送の効率化の初年度の運行経費」に対して支援を行うとともに、省人化・自動化に資する機器の導入に対して支援を行う。

実施に向けた主な流れ

- 協議会の立上げ
 - 物流事業者、荷主等の関係者による物流効率化に向けた意思共有
- 協議会の開催
 - 関係者の参集、輸送条件に係る情報やモーダルシフト等の実現に向けた課題の共有及び調整、CO₂排出量削減効果の試算等
- 総合効率化計画の策定
 - 協議会の検討結果に基づき、物流総合効率化法に規定する「総合効率化計画」の策定
- 総合効率化計画の認定・実施準備
- 運行開始

計画策定経費補助

補助上限・補助率

上限総額
500万円

省人化・自動化機器導入
上限300万円
(補助率：1/2以内)

計画策定経費補助
上限200万円
(補助率：定額)

上限総額
1,000万円

省人化・自動化機器導入
上限500万円
(補助率：2/3以内)

運行経費補助
上限500万円
(補助率：1/2以内)

省人化・自動化への転換・促進を支援

計画策定経費補助・運行経費補助に該当する取組のうち、**省人化・自動化**に資する機器の導入等を計画したり、実際に当該機器を用いて運行する場合には、**補助額上限の引上げ等**を行う。

省人化・自動化機器の導入例

- 荷物の保管場所から荷さばき場までの無人搬送車での移動
- ピッキングロボットや無人フォークリフトを使用したパレット、コンテナ等への荷物の積付け



無人搬送車



ピッキングロボット



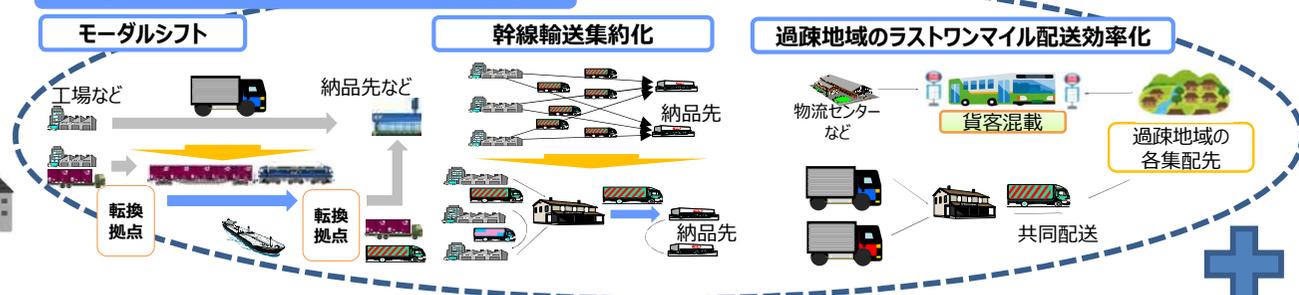
無人フォークリフト

計画策定経費補助の支援対象となる取組

「総合効率化計画」の策定のための調査に要する費用が対象一例



運行経費補助の支援対象となる取組



【中継輸送の取組の促進《拡充》】

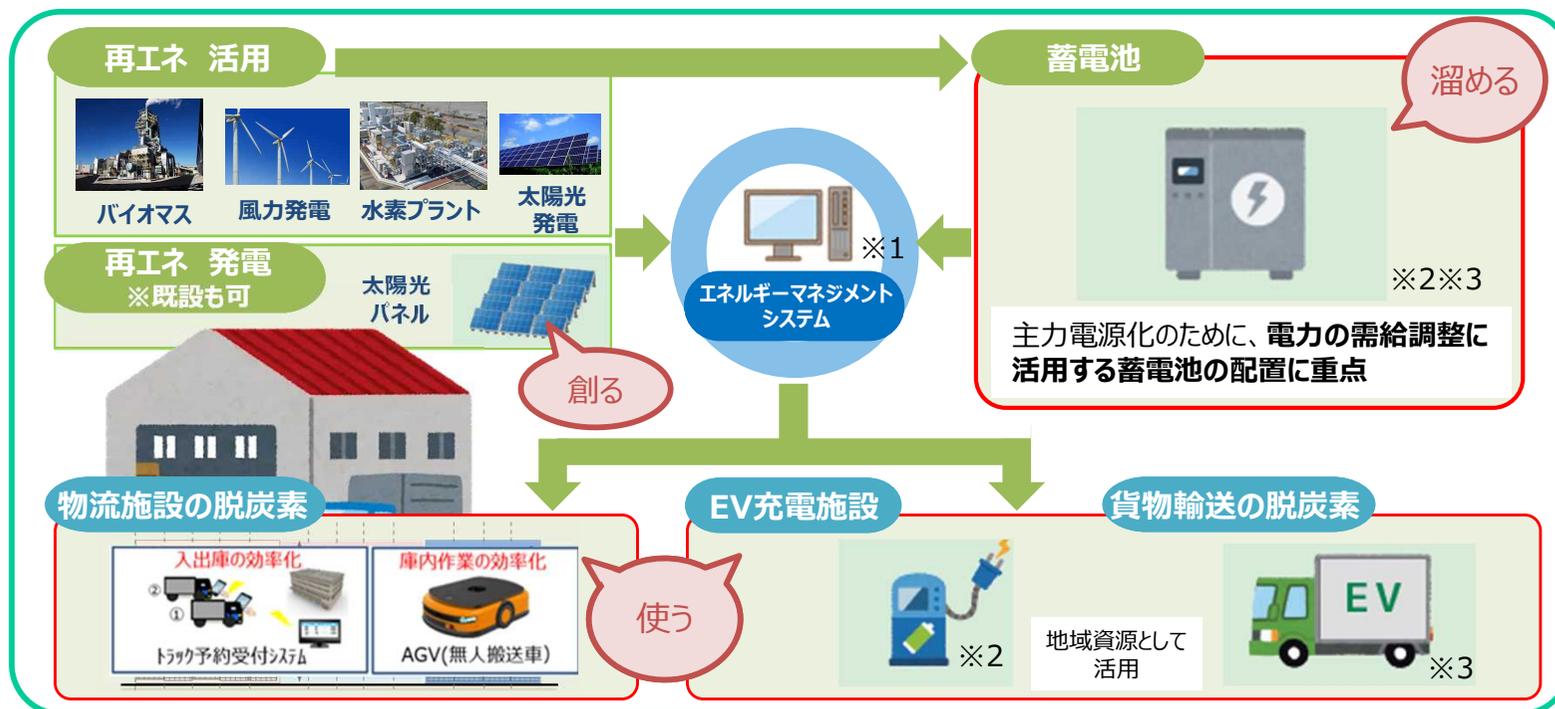
令和6年度からのトラックドライバーへの時間外労働の上限規制が適用され、長距離幹線輸送を中心に、長時間労働の解決策として、一つの工程を複数人で分担する中継輸送が期待されているところ。一方、複数事業者間における中継輸送においては、交代・交換場所の確保や収益配分、運行管理等の調整に時間を要するため、促進には一層の**インセンティブ**が必要。そのため、**中継輸送による物流効率化の取組についても、運行経費補助の対象**とすることで、物流効率化の更なる推進を図る。

中継輸送の例



再生可能エネルギーを活用（太陽光発電を含む）し、物流施設（倉庫、トラックターミナル等）を拠点に施設、輸送の一体的かつ効率的にエネルギー供給を行うことにより物流の脱炭素化を図る事業に対して支援する

支援スキーム 物流施設を拠点とした再エネ関連施設・設備等の一体的導入を支援



脱炭素化・経営改善 → 持続可能な物流

※1 再生エネ電力購入、自家発電力の供給サイドと、倉庫内作業、EV車充電等の需要サイドの需給バランスのベストミックスを実現

※2 非常時に災害拠点の非常用電源として活用、地域のEV車に開放

※3 蓄電池、EVトラック産業育成

補助率・補助対象等

【補助率】 1 / 2 以内

【補助対象者】 倉庫事業者・貨物運送事業者・貨物利用運送事業者・トラックターミナル事業者等

【補助対象施設】 営業倉庫・貨物(利用)運送事業者の集配施設等

【補助対象設備等】 再生エネ発電施設（太陽光発電）・蓄電池・エネルギーマネジメントシステム・EV充電設備・EVトラック等車両、先進的取組に必要な機器類（トラック予約受付システム、無人搬送機、無人フォークリフト等）

【補助要件】 ①再生エネ電力の購入、または、再生エネ発電施設（新設／既設）の導入、及び、②蓄電池、充電設備、エネルギーマネジメントシステム、EVトラック等車両の内、いずれか2つ以上を導入する一体的な取組であること



【令和5年度補正予算（案） 40,900百万円】

2050年カーボンニュートラルの達成を目指し、トラック・タクシー・バスの電動化を支援します。

1. 事業目的

- 運輸部門は我が国全体のCO2排出量の約2割を占め、そのうちトラック等商用車からの排出が約4割であり、2050年カーボンニュートラル及び2030年度温室効果ガス削減目標（2013年度比46%減）の達成に向け、商用車の電動化（BEV、PHEV、FCV等）は必要不可欠である。
- このため、本事業では商用車（トラック・タクシー・バス）の電動化に対し補助を行い、普及初期の導入加速を支援することにより、価格低減による産業競争力強化・経済成長と温室効果ガスの排出削減を共に実現する。

2. 事業内容

本事業では、商用車（トラック・タクシー・バス）の電動化（BEV、PHEV、FCV等※）のための車両及び充電設備の導入に対して補助を行うことにより、今後10年間の国内投資を呼び込み、商用車における2030年目標である8トン以下：新車販売の電動車割合20～30%、8トン超：電動車累積5000台先行導入を実現し、別途実施される乗用車の導入支援等とあわせ、運輸部門全体の脱炭素化を進める。また、車両の価格低減やイノベーションの加速を図ることにより、価格競争力を高める。

具体的には、省エネ法に基づく「非化石エネルギー転換目標」を踏まえた中長期計画の作成義務化に伴い、BEVやFCVの野心的な導入目標を作成した事業者や、非化石エネルギー転換に伴う影響を受ける事業者等に対して、車両及び充電設備の導入費の一部を補助する。

※BEV：電気自動車、PHEV：プラグインハイブリッド車、FCV：燃料電池自動車

3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業（補助率：2/3、1/4等）
- 補助対象 民間事業者・団体、地方公共団体等
- 実施期間 令和5年度

4. 事業イメージ

【トラック】補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3 等

補助対象
車両の例



EVトラック/バン



FCVトラック

【タクシー】補助率：車両本体価格の1/4 等

補助対象
車両の例



EVタクシー



PHEVタクシー



FCVタクシー

【バス】補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3 等

補助対象
車両の例



EVバス



FCVバス

【充電設備】補助率：1/2 等

補助対象
設備の例



充電設備

※本事業において、上述の車両と一体的に導入するものに限る

【目的】

我が国産業の国際競争力の強化、消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多様化等への対応、環境負荷の低減及び流通業務に必要な労働力の確保を図る。

【制度の概要】

二以上の者が連携して、流通業務の総合化（輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。）及び効率化（輸送の合理化）を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資するもの（流通業務総合効率化事業）を認定し、認定された事業の実施主体に対する鉄道・運輸機構の融資を行う。

<物流総合効率化法に基づく財政投融資の支援スキーム>



支援対象事業

輸送モードの結節を行う機能等を有する一定規模の物流拠点施設を整備する事業

- ・幹線輸送と都市内輸送を結節する自動車ターミナル等の広域物流拠点
- ・幹線輸送を効率化するための中継輸送の物流拠点 等

物流のDX・GXによる効率化、生産性向上及び環境負荷の低減を図る事業

- ・物流DX：物流施設の自動化に必要な施設の導入
- ・物流GX：EV車両、再生可能エネルギー関係施設の導入 等

物流拠点



EVトラック



太陽光パネル



無人搬送車



立体自動倉庫



再配達率半減に向けた緊急対策事業

概要

○消費者が再配達削減に取り組むよう促すため、宅配便やEコマースの注文時に、コンビニ受取など、物流負荷軽減に資する受取方法等を選択した場合に、消費者にポイントが還元される仕組みを社会実装すべく、実証事業を実施。

➡消費者が選択する物流サービスの内容に応じた、適正な運賃の收受を実現

実証事業の内容

EC事業者のウェブサイト等において、消費者が自ら、柔軟な荷物の受取方法（コンビニ受取、営業所受取、置き配等）やゆとりある配送日時指定等を選択できるようにシステムを構築し、物流負荷軽減に資する荷物の受取方法を選択した消費者にポイント還元する実証事業や当該事業を支援する効率的な配送等を可能にするアプリの検証等

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

【消費者の行動変容を促す仕組み】



【補助対象経費項目】 システム改修や実証事業等に必要経費の1/2以内

・システム改修費にあっては最大1/2(最大1.5億円まで)、1回あたりのポイント還元額の最大1/2(最大5円まで)

【実証対象】

・EC事業者(Eメール事業者を含む)、物流事業者

価格交渉促進月間（2023年9月） フォローアップ調査の結果について （速報版）

令和5年11月28日
中小企業庁

2023年9月 価格交渉促進月間、フォローアップ調査の概要

- 原材料費やエネルギー費、労務費等が上昇する中、中小企業が適切に価格交渉・転嫁できる環境を整備するため、2021年9月より毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」と設定。2023年9月で**5回目**。
- 成果を確認するため、各「月間」の終了後、価格交渉、価格転嫁それぞれの実施状況について、中小企業に対して「①アンケート調査、②下請Gメンによるヒアリング」を実施し、結果を取りまとめ。
(※11月28日時点における速報版。個別業種ごとの交渉・転嫁等も含めた確報版は12月以降公表の予定)

①アンケート調査

○調査の中身、業種

中小企業等に、発注側の事業者（最大3社分）との間の価格交渉・転嫁の状況を問うアンケート票を送付。調査票の配布先の業種は、経済センサスの産業別法人企業数の割合（BtoC取引が中心の業種を除く）を参考にして抽出。

○配布先の企業数 30万社

○調査期間 2023年10月10日～11月10日

○回答企業数 35,175社（※回答から抽出される発注側企業数は延べ42,924社）

（参考：2023年3月調査：17,292社、2022年9月調査：15,195社）

○回収率 11.7%（※回答企業数/配布先の企業数）

②下請Gメンによるヒアリング調査

○調査対象

地域特性や業種バランスに配慮した上で、商慣習等によりコストが取引価格に反映できていない状況や、発注側企業との間で、十分な価格交渉が行われていない状況が見られた事業者等も含め、対象先を選定。

○調査期間 2023年10月23日～12月6日（予定）

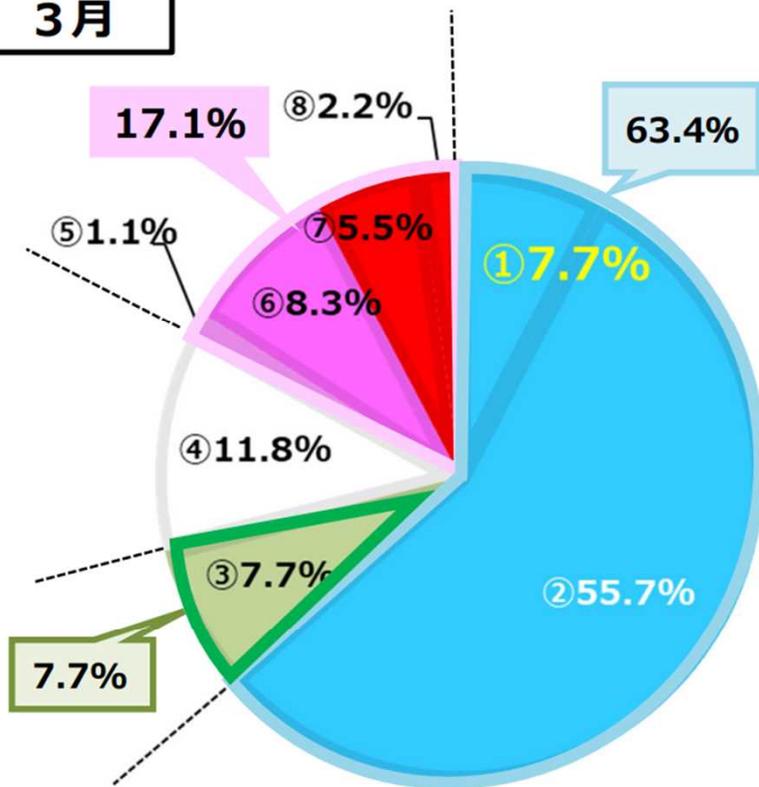
○ヒアリング件数 約2,000社

価格交渉の状況

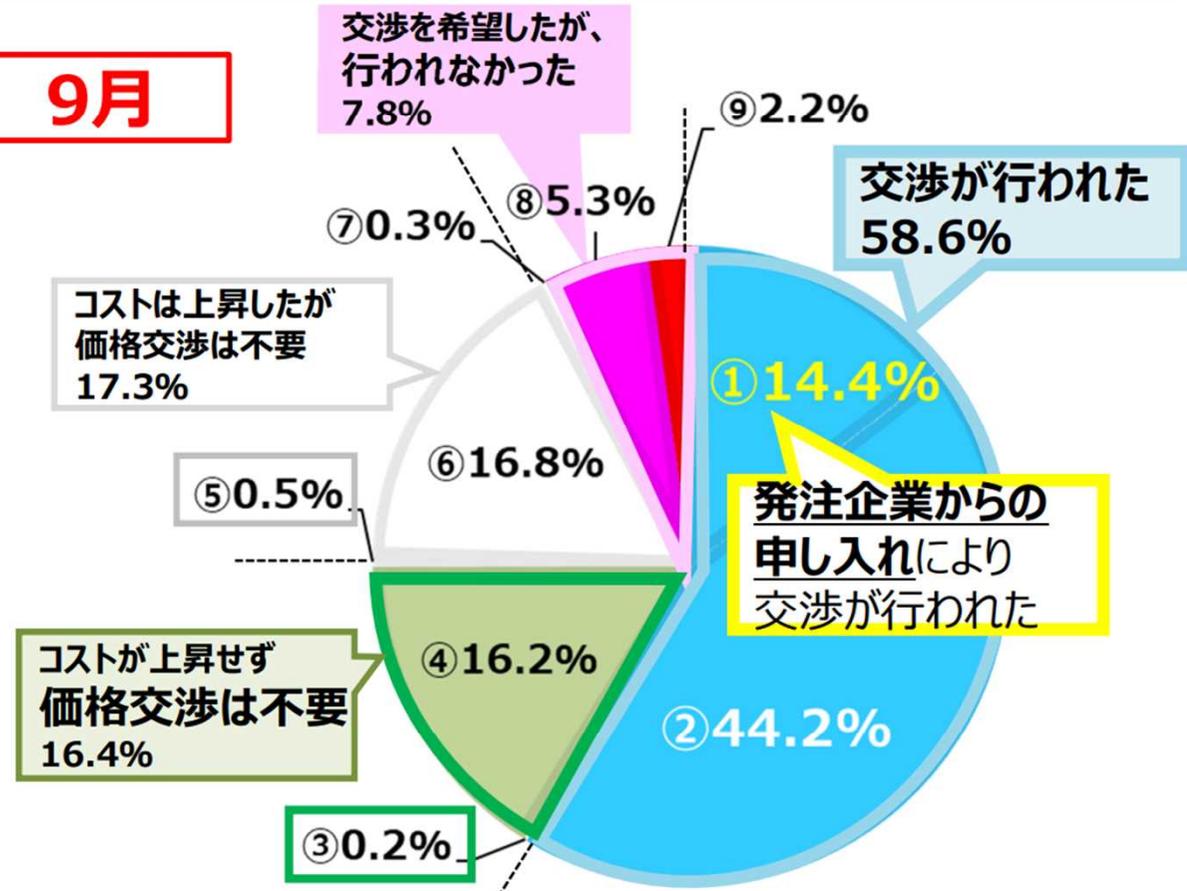
- 「発注側企業から交渉の申し入れがあり、価格交渉が行われた」割合は、3月時点から概ね倍増（下図の黄色①：7.7%→14.4%）。
- また、「価格交渉を希望したが、交渉が行われなかった」割合は10ポイント程度、減少（ピンク色：17.1%→7.8%）。
- 「コストが上昇せず、価格交渉は不要」と回答した受注企業の割合（下図の緑色）が16.4%。3月時点より約8ポイント増加（7.7%→16.4%）。コスト上昇が一服、あるいは既に価格転嫁（値上げ）出来たため、価格交渉を不要と考える企業が増加。
⇒ 価格交渉できる雰囲気は醸成されつつある。
- 【残る課題】「コスト上昇したが、下請の方から『価格交渉は不要』と判断し、交渉しなかった」割合が16.8%存在。⇒ この中には、「交渉資料を準備できない」、「価格改定の時期が数年に1度」等の理由で、機動的な価格交渉が出来ていない者も残る。

直近6ヶ月間における価格交渉の状況

3月



9月



価格交渉状況の業種別ランキング（価格交渉に応じた業種）

- **機械製造（2位）、化学（3位）、自動車・自動車部品（8位）、印刷（9位）、広告（18位）**は、3月調査よりも5段階以上、順位が上昇。

順位	2023年3月	順位	2023年9月
1位	造船	1位	造船→
2位	繊維	2位	機械製造↑↑
3位	食品製造	3位	化学↑↑
4位	飲食サービス	4位	食品製造↓
5位	建材・住宅設備	5位	電機・情報通信機器↑
6位	卸売	6位	金属↑
7位	金属	7位	繊維↓↓
8位	電機・情報通信機器	8位	自動車・自動車部品↑↑↑
9位	機械製造	9位	印刷↑↑↑
10位	紙・紙加工	10位	卸売↓
11位	製薬	11位	鉱業・採石・砂利採取↑↑
12位	化学	12位	紙・紙加工↓
13位	石油製品・石炭製品製造	13位	石油製品・石炭製品製造→
14位	小売	14位	建設↑↑
15位	廃棄物処理	15位	電気・ガス・熱供給・水道↑
16位	鉱業・採石・砂利採取	16位	小売↓
17位	情報サービス・ソフトウェア	17位	建材・住宅設備↓↓↓
18位	電気・ガス・熱供給・水道	18位	広告↑↑
19位	建設	19位	飲食サービス↓↓↓
20位	自動車・自動車部品	20位	金融・保険↑
21位	印刷	21位	情報サービス・ソフトウェア↓
22位	不動産・物品賃貸	22位	トラック運送↑
23位	金融・保険	23位	廃棄物処理↓↓
24位	広告	24位	放送コンテンツ↑
25位	放送コンテンツ	25位	通信↑
26位	トラック運送	26位	不動産業・物品賃貸↓
27位	通信	27位	製薬↓↓↓
—	その他	—	その他

※ 表中、↑ ↓ →は前回3月調査と比較した結果の上がり下がりを示す。
矢印の数は、3月時点と比較した場合の順位変動幅の大きさを示す。
 (例) ↑ : 1~4段階の上昇、↑↑ : 5~9段階上昇、
 ↑↑↑ : 10段階以上上昇

※ 2 価格交渉が行われたか、下記の評価方法で回答を点数化し、発注企業の業種別に集計。(例) 家電メーカー(発注者)が、トラック運送業者(受注者)に運送を委託するケースは、「電機・情報通信機器」に集計。

質問① 交渉が行われたか	質問② 発注企業から交渉申し入れがあったか	質問③ 交渉が実現しなかった理由	点数
行われた	申し入れがあった		10点
	申し入れがなかった		8点
行われなかった	申し入れがあった	コストが 上昇せず、交渉は不要と判断し、辞退 したため	10点
		コストが 上昇したが、交渉は不要と判断し、辞退 したため	10点
		コストが 上昇したが、発注量減少や取引停止を恐れ、申し入れを辞退 したため	5点
	申し入れがなかった	コストが 上昇せず、価格交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかった ため	0点
		コストが 上昇したが、価格交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかった ため	0点
		コストが 上昇したが、発注量減少や取引停止を恐れ、交渉を申し出なかった ため。	-5点
		コストが 上昇し、交渉を申し出たが、応じてもらえなかった ため。	-10点

(参考) 業種別 【価格交渉と価格転嫁との比較】

- 価格交渉が比較的行われている業種は、価格転嫁（値上げ）を認める割合も高い傾向（例：機械製造、化学）。
- 価格交渉は行うが、結果としての転嫁（値上げ）を認める割合は低い業界もあり（例：造船、自動車）、反対に、交渉は行われませんが、転嫁率が高い業界も存在（例：製薬、飲食サービス）。

価格交渉		価格転嫁		価格転嫁率	
		全体		45.7%	
業種別	1位	造船	1位	化学	59.7%
	2位	機械製造	2位	食品製造	53.6%
	3位	化学	3位	電機・情報通信機器	53.4%
	4位	食品製造	3位	機械製造	53.4%
	5位	電機・情報通信機器	5位	飲食サービス	52.3%
	6位	金属	6位	製薬	50.7%
	7位	繊維	6位	卸売	50.7%
	8位	自動車・自動車部品	8位	造船	50.1%
	9位	印刷	9位	金属	49.1%
	10位	卸売	10位	小売	49.0%
	11位	鉱業・採石・砂利採取	11位	紙・紙加工	48.7%
	12位	紙・紙加工	12位	印刷	48.6%
	13位	石油製品・石炭製品製造	13位	繊維	47.5%
	14位	建設	14位	建材・住宅設備	45.4%
	15位	電気・ガス・熱供給・水道	15位	建設	45.2%
	16位	小売	16位	広告	44.6%
	17位	建材・住宅設備	17位	自動車・自動車部品	44.3%
	18位	広告	18位	金融・保険	42.4%
	19位	飲食サービス	19位	石油製品・石炭製品製造	42.1%
	20位	金融・保険	20位	鉱業・採石・砂利採取	41.9%
	21位	情報サービス・ソフトウェア	21位	電気・ガス・熱供給・水道	41.1%
	22位	トラック運送	22位	不動産業・物品賃貸	39.6%
	23位	廃棄物処理	22位	情報サービス・ソフトウェア	39.6%
	24位	放送コンテンツ	24位	廃棄物処理	34.9%
	25位	通信	25位	通信	33.1%
	26位	不動産業・物品賃貸	26位	放送コンテンツ	27.0%
	27位	製薬	27位	トラック運送	24.1%
	-	その他	-	その他	41.9%

(参考) 価格交渉と価格転嫁の関係

- 価格交渉が行われた企業のうち、「交渉自体には応じたものの、転嫁に全く応じなかった」企業の割合が高い業種は、**トラック運送業、放送コンテンツ業、通信業**など。
- これらの業種には、①コストに占める労務費の割合が高い、②多重下請構造や、多くの個人事業主が存在、等の傾向あり。

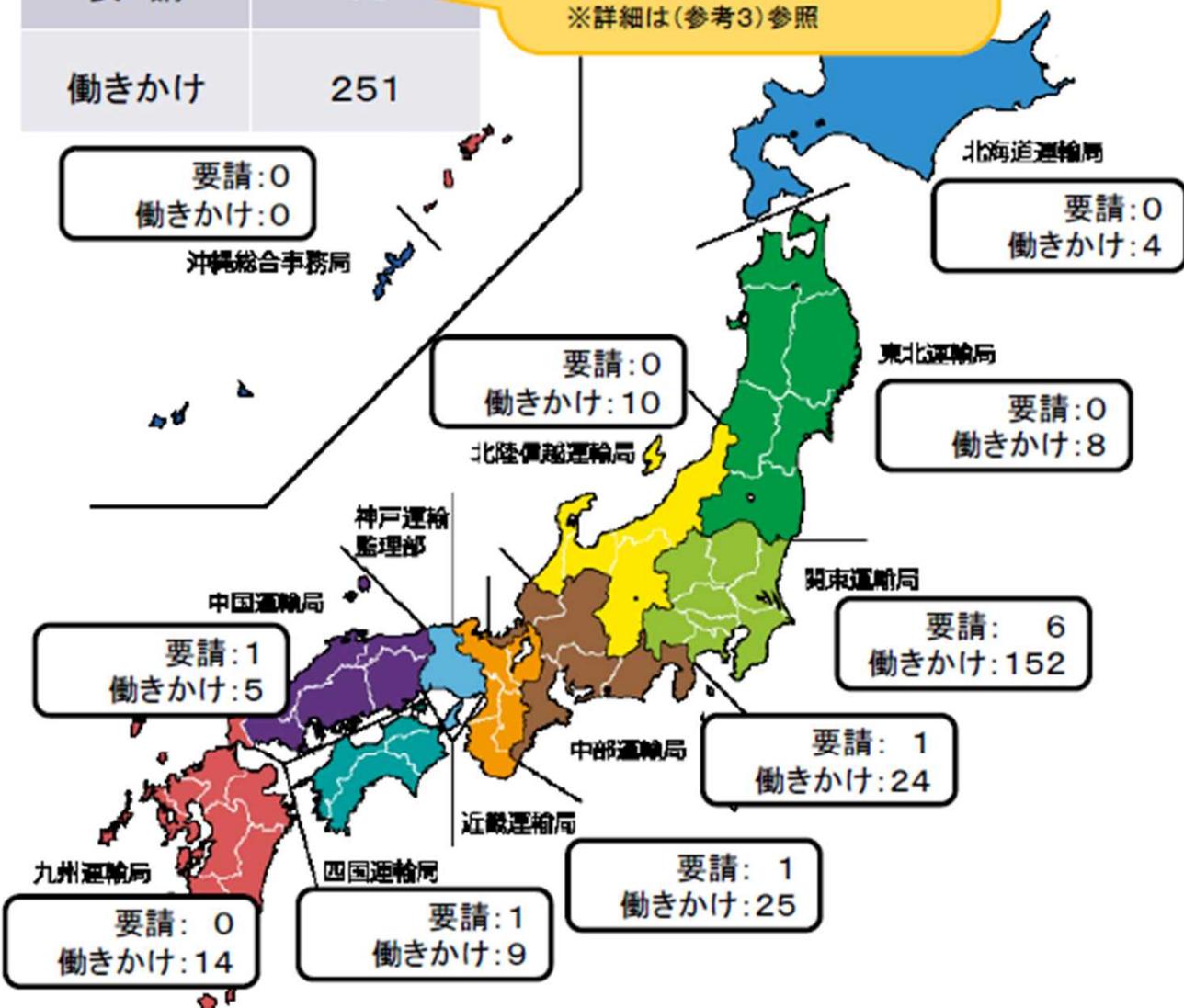
順位	業種名	価格交渉は行われたが、 全く転嫁できなかった企業の割合	転嫁率		コスト全体に占める 労務費の割合
			コスト全体	労務費	
ー	全体	11.4%	45.7%	36.7%	40.2%
1位	飲食サービス	6.5%	52.3%	36.2%	29.9%
2位	鉱業・採石・砂利採取	7.0%	41.9%	32.5%	34.7%
3位	食品製造	7.2%	53.6%	39.8%	27.9%
4位	印刷	7.8%	48.6%	33.4%	35.6%
5位	卸売	7.9%	50.7%	35.7%	26.4%
6位	繊維	8.2%	47.5%	33.1%	38.2%
7位	化学	8.5%	59.7%	47.0%	33.8%
8位	電機・情報通信機器	8.8%	53.4%	39.8%	38.5%
9位	建材・住宅設備	8.9%	45.4%	33.6%	34.3%
10位	機械製造	9.0%	53.4%	39.8%	38.4%
11位	金属	10.1%	49.1%	34.8%	35.8%
12位	小売	10.6%	49.0%	35.4%	27.7%
13位	建設	11.4%	45.2%	41.2%	43.5%
14位	広告	11.6%	44.6%	39.8%	52.5%
15位	造船	12.2%	50.1%	38.6%	36.3%
16位	廃棄物処理	12.5%	34.9%	28.6%	43.5%
16位	紙・紙加工	12.5%	48.7%	34.0%	34.9%
18位	情報サービス・ソフトウェア	13.0%	39.6%	46.5%	79.5%
18位	製薬	13.0%	50.7%	27.8%	33.4%
20位	自動車・自動車部品	13.2%	44.3%	28.6%	34.8%
21位	石油製品・石炭製品製造	13.7%	42.1%	29.8%	35.3%
22位	電気・ガス・熱供給・水道	14.9%	41.1%	37.0%	43.5%
23位	金融・保険	16.3%	42.4%	39.6%	53.2%
24位	不動産業・物品賃貸	16.6%	39.6%	34.9%	46.2%
25位	通信	23.9%	33.1%	31.0%	56.6%
26位	放送コンテンツ	25.0%	27.0%	32.3%	61.8%
27位	トラック運送	29.2%	24.1%	19.1%	41.1%

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)

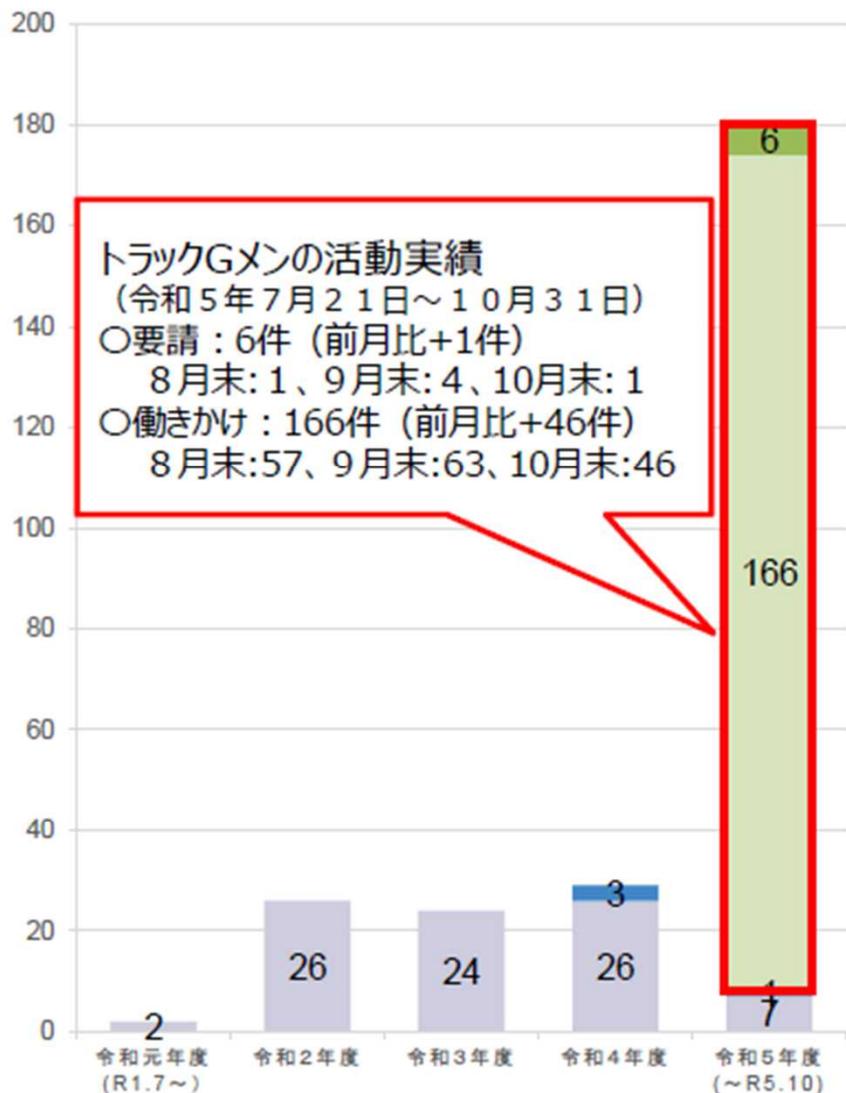
- ・長時間の荷待ち: 8件
 - ・契約にない附带業務: 1件
 - ・無理な配送依頼: 1件
 - ・過積載の指示: 1件
- ※詳細は(参考3)参照



※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)

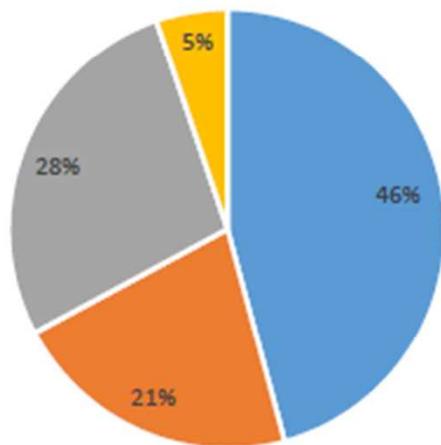
◆本年9～10月にかけて、全トラック事業者を対象にした調査結果は、以下のとおり。

○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)

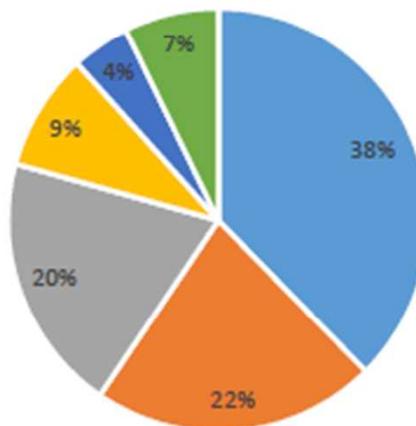
※現在、FAXによる回答を集計中

違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



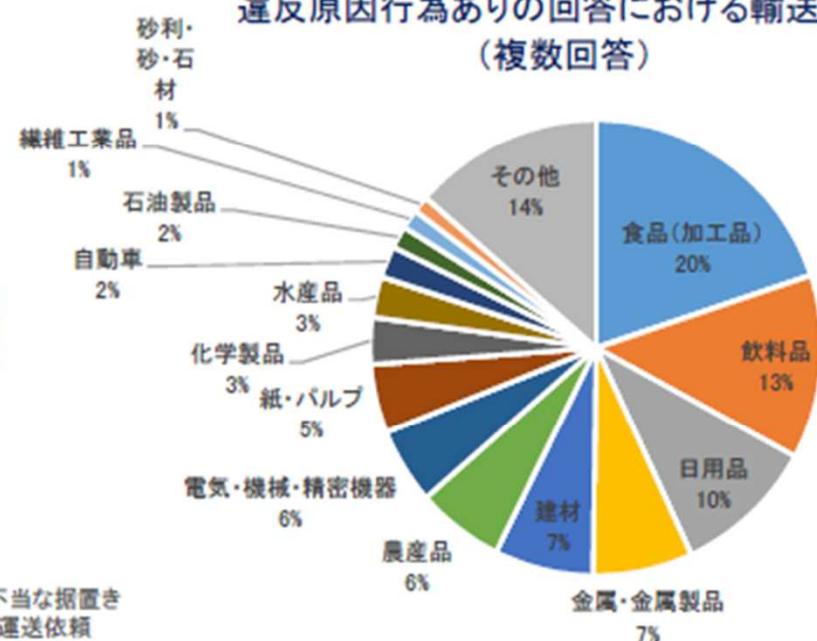
- ・発荷主(元請運送事業者は含まない)
- ・着荷主
- ・元請運送事業者(利用運送事業者含む)
- ・その他(倉庫事業者等)

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

違反原因行為ありの回答における輸送物品(複数回答)



- ・運賃・料金の不当な据置き
- ・異常気象時の運送依頼
- ・その他無理な運送依頼

本調査により得られた情報とこれまでトラックGメンが収集した情報等を照らし合わせ、明らかとなった悪質な荷主・元請事業者に対し、速やかに法的措置(「働きかけ」「要請」「勧告・公表」)を発動!

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

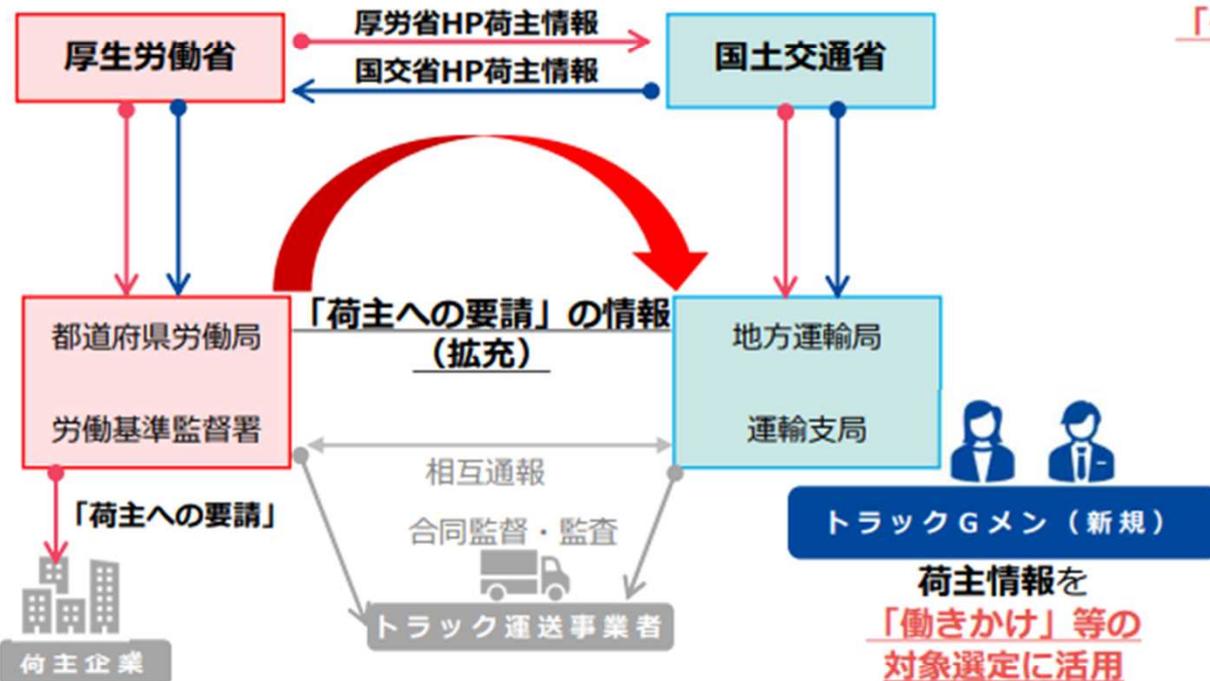
「トラックGメン」設置に伴う国土交通省との連携強化

(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

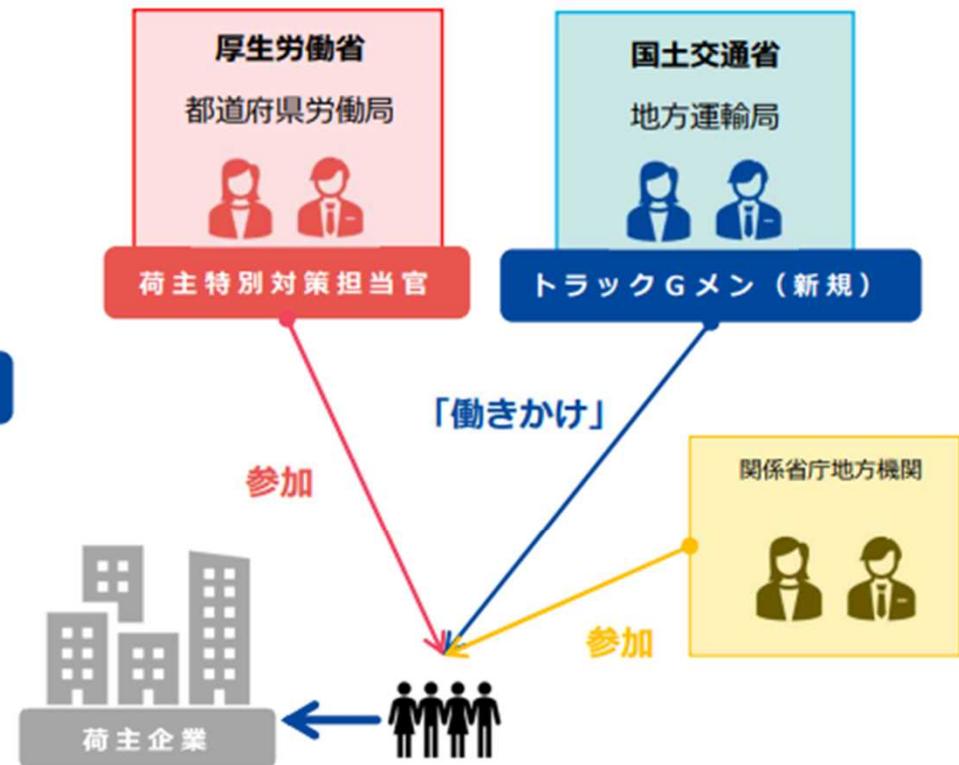
労働基準監督署が実施している「荷主への要請」の際、

- 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

- ・ホワイト物流を推進する中で出来た「働き方改革」と今後の課題と対策について（株式会社フードレック）
- ・八大株式会社のデジタル化による働き方改革事例（八大株式会社）

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（仕事環境の改善でCS・ES・FS（家族の満足度向上）の達成へ（新雪運輸株式会社）
- ・ホワイト物流を推進する中で出来た「働き方改革」と今後の課題と対策について（株式会社フードレック）

第3回：12月7日（木）13:00～15:55 終了

- ・待機時間削減を目的とした高回転物流への取組みについて（タカスタンダード株式会社）
- ・DFL思考 × 包装デザインアップデートによる顧客価値共創（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）



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。

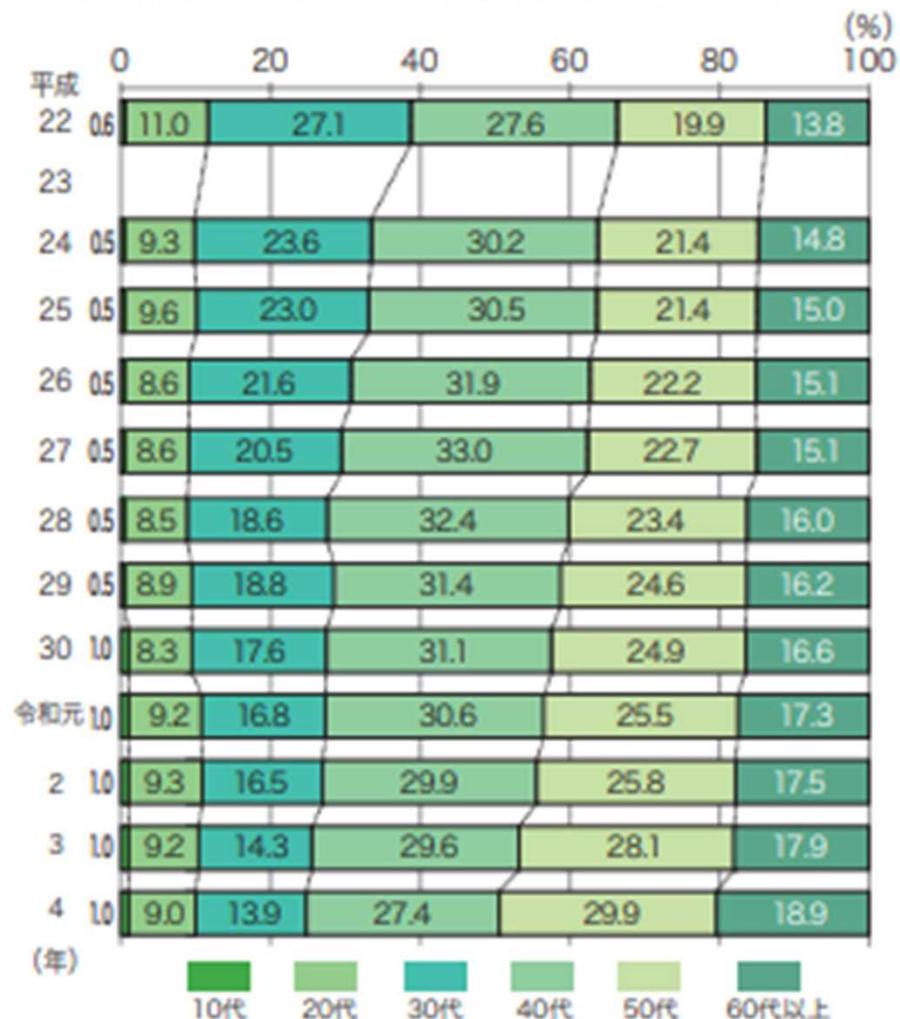


労働政策審議会労働条件分科会での議論

- ・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：%)



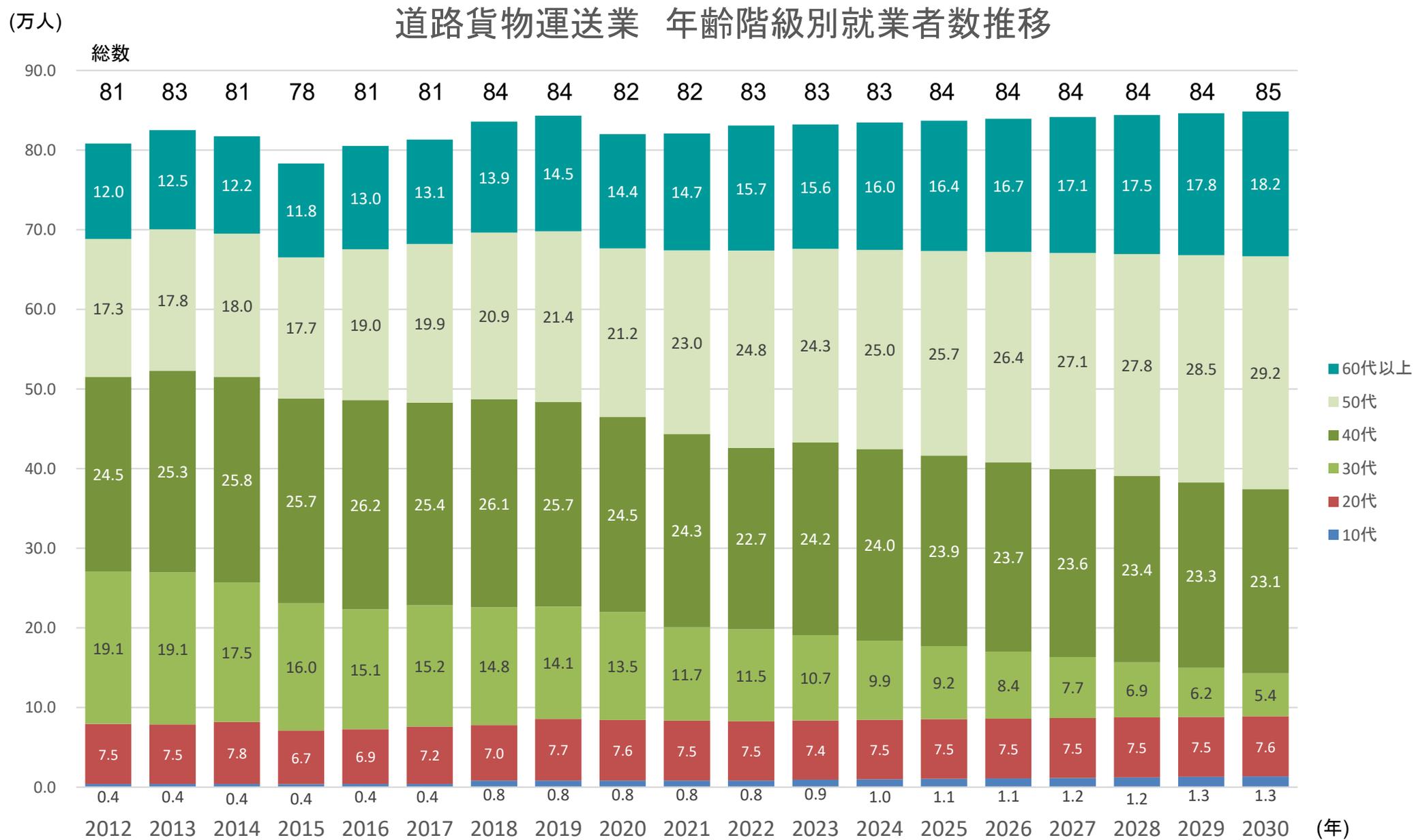
(注)：端数処理の関係で合計が一致しない場合がある

◆ 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

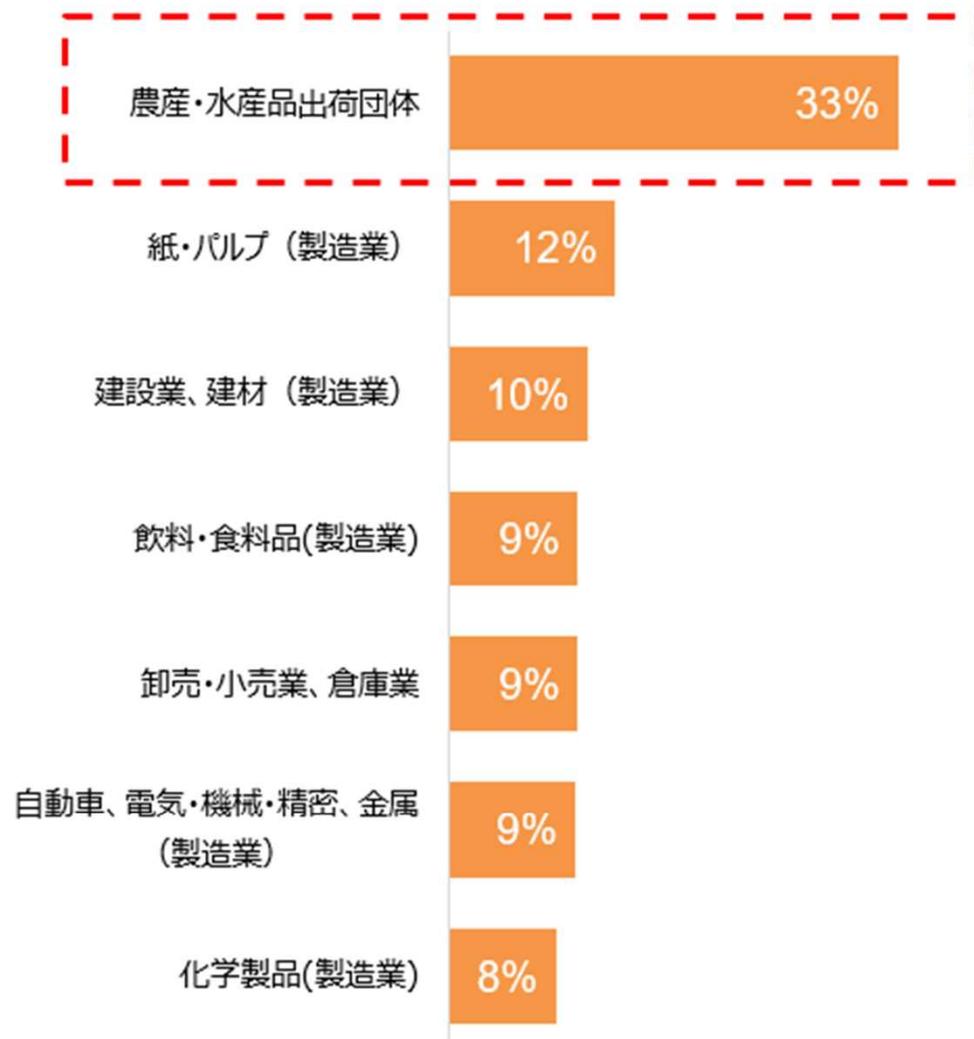
平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月1日）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）**」により、拘束時間、運転時間等が強化される。

○主な改正内容

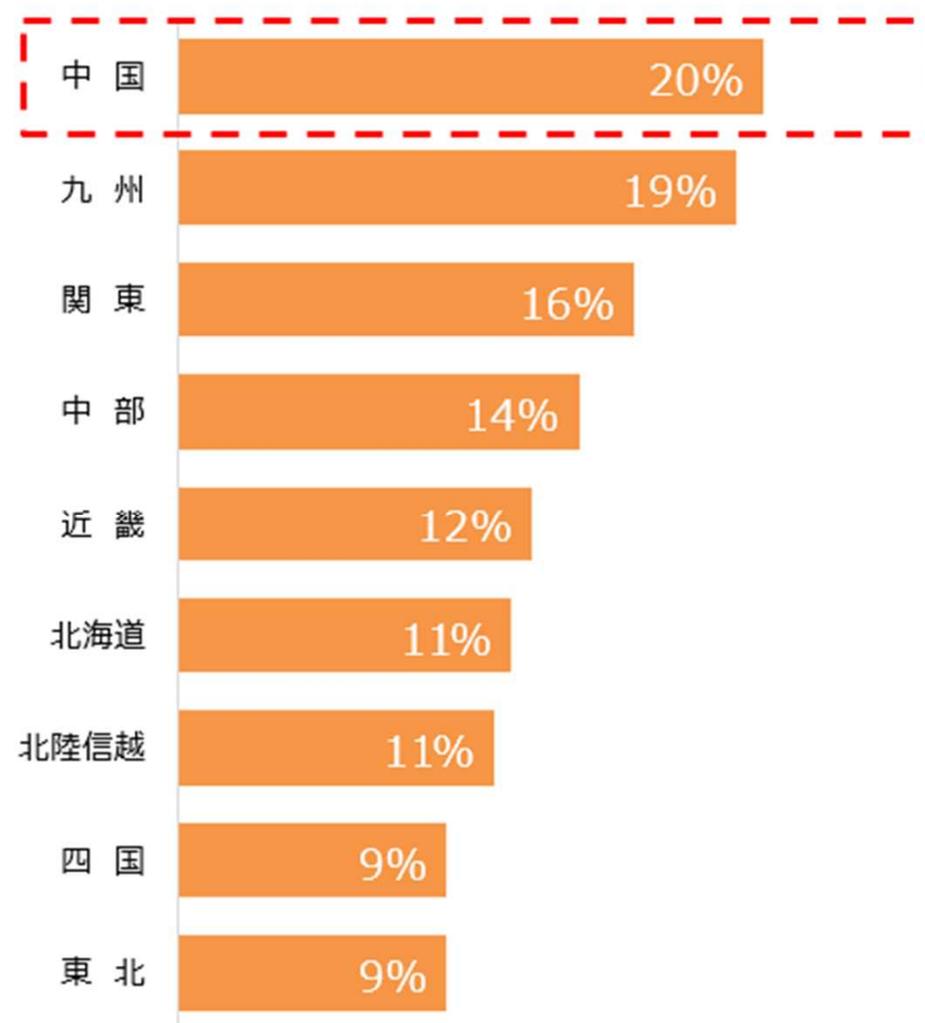
	現 行	改正後（令和6年4月～）
時間外労働規制 （労働基準法）	なし	960時間 （原則、年720時間）
拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示）	【1日あたり】 ・原則 13時間 以内、最大 16時間 以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 293時間 以内。 ただし、労使協定により、 年3,516時間 を超えない範囲内で、 320時間 まで延長可。	【1日あたり】 ・原則 13時間 以内、最大 15時間 以内。 ・長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 年3,300時間、284時間 以内。 ただし、労使協定に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

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

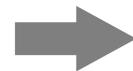
改正の概要

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

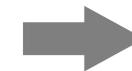
違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

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

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、正式名称を「**荷主特別対策室員**」
 といって、**国土交通省職員（国家公務員）**の中から
 任命されています。

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。

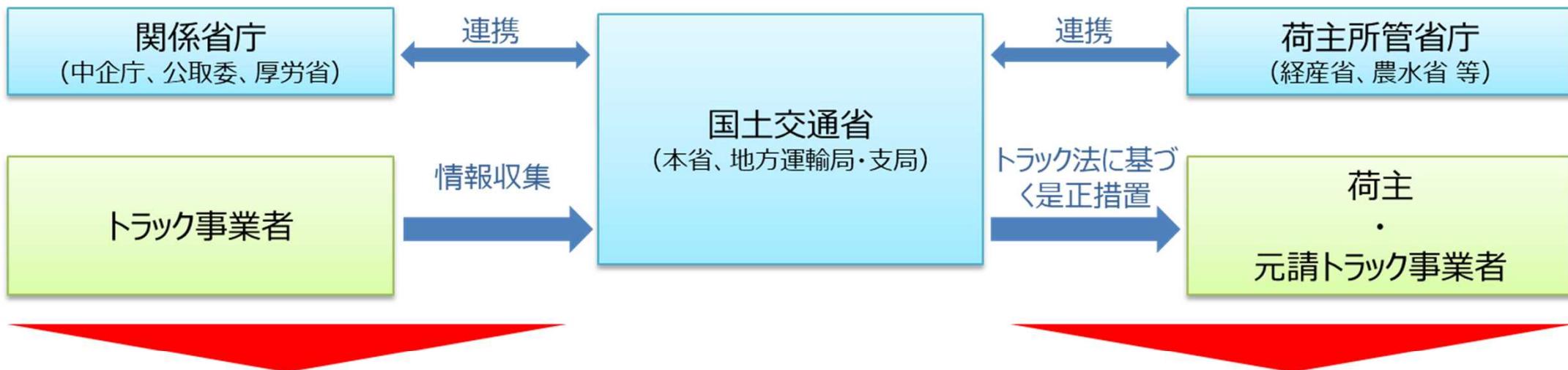


トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化

- ▶ **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～）

違反原因行為とは

違反原因行為とは

違反原因行為とは、

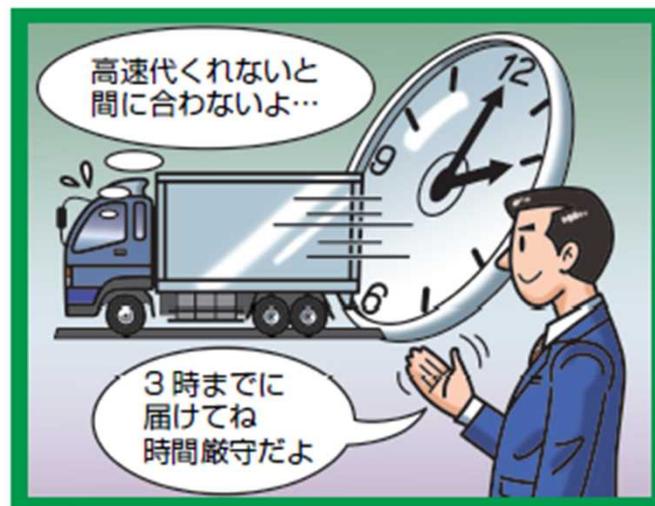
トラックの法令違反の原因となるおそれのある、以下のような行為を指します。

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



契約にない付帯業務を行わせ、料金を支払わないこと



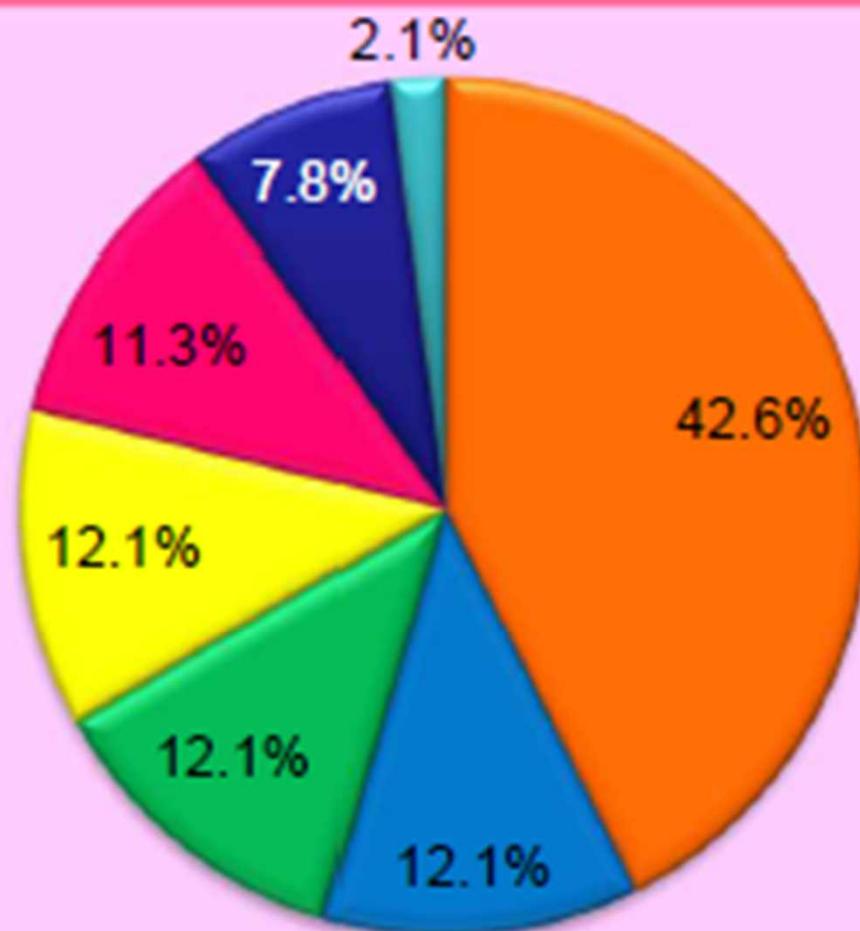
- 個別の運送内容等を考慮せず、一律一定率の引下げをして、通常支払われる運賃より低い運賃にすること
- 運送委託者が、自らの目標額、予算等を基準として、通常支払われる運賃より低い運賃に、一方的に設定すること
- 軽油価格の高騰、多頻度輸送、長距離輸送、手待ち時間の発生等輸送条件が変化したにもかかわらず、それらを一考考慮しないで、通常支払われる運賃より低い運賃に据え置くこと
- 特定の運送受託者を差別的に取り扱い、他の運送受託者より低い運賃を設定すること
- 同種の運送役務について、特定の地域又は顧客向けであることを理由に、通常支払われる運賃より低い運賃を設定すること

付帯業務の例

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

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

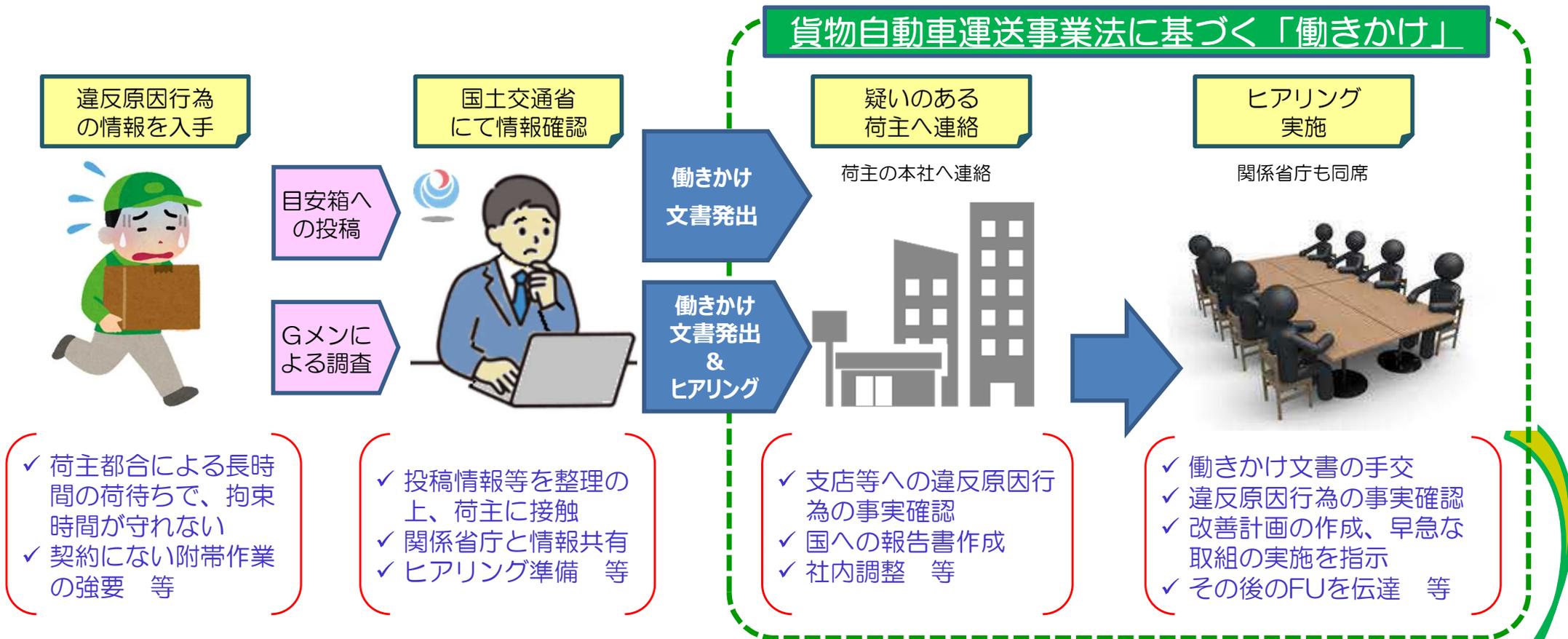
荷主起因の違反原因行為の割合



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

トラックGメンによる働きかけ

働きかけが行われるまで



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

- 長時間の荷待ち、運賃・料金の不当な据置き、過積載の指示等、違反原因行為の事実確認
- 違反原因行為が事実の場合、早急の解消に向けた改善計画の作成・提出
- 改善計画には、違反原因行為の解消に必要な期間を設定（改善期間：概ね3か月程度）
- 取組の確実な実施を指示するとともに、進捗状況や改善効果等を定期的にヒアリングや提出データ等で確認し、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が優先となっているが、優先順位の説明もない。
- ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を**着荷主側が実施**。
- 早朝時間帯以外への車両の分散化として**一部時間指定を導入する対策を実施**
 - **荷卸しレーンを増加(2レーン→3レーンへ)**し、荷卸し能力を強化
 - **一部貨物を他の倉庫宛に移し、納入トラック台数を削減する対策を実施**

⑥(日用品販売会社・着荷主)～関東運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 平均5時間は待機させられる。
 - 労働環境の悪化が著しく、時間管理もできない。
- ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を**着荷主側が実施**。
- **入庫混雑時間帯の分散や荷受け開始時間の前倒し、仮置きスペースの確保を実施**
 - 長時間の荷待ち状況が大幅に改善。これまでの取組の効果を分析し、今後他施設でも実施予定

○違反原因行為：過積載運行の要求

①(運送事業者・元請) ～中部運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 荷台の天井まで、物理的に積めることができるところまで荷物を積まされる。
- ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請側が実施。
 - 協力会社と調整を図り、一部 4 t 車両から大型車両へ変更
 - 積荷重量を把握できる配車システムを構築し、協力会社と連携し、重量の分散化を実施
 - 同種事案の防止として、社内幹部会議において情報を共有、その後、社内全体へ迅速に情報展開



○違反原因行為：依頼(契約)になかった附帯作業

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

《相談者からの申告内容》

- 積荷の手卸し後、積荷の仕分けとラベル貼りまで、2～3時間かけてやらされることもある。
 - 卸先に仕分作業を止めてもらうよう、会社からお願いしても「メーカーに相談してくれ」と言われ、メーカーに交渉しても、「前の運送事業者もやっていた」と一切取り合ってもらえない。
- ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を**真荷主・元請側が実施**。
- **真荷主及び元請から、附帯作業の撤廃について申入れを実施し、了承**

②(運送事業者・元請) ～近畿運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 運送内容を規定する正式な契約書を持っていない。
 - 仕分け作業料、積込料の負担をお願いしているが、支払ってもらえない。
- ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を**元請側が実施**。
- 協力会社と個別に協議を開始。**作業範囲、運送料金、作業附帯料金をそれぞれ分けて契約を締結し、契約内容の「見える化」を実施中**
 - **契約締結にあたり、チェックシートを用いて各社の法令遵守にかかる状況を再確認**するなど、輸送の安全の確保に対する取組も合わせて措置



働きかけの実施事例②

○違反原因行為：拘束時間超過

①(食品物流会社・発荷主)～関東運輸局管内

《相談者からの申告内容》

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

○違反原因行為：異常気象時の運行指示

②(食品物流会社・発荷主)～関東運輸局管内

《相談者からの申告内容》

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



働きかけの実施事例②

○違反原因行為：適正取引における運賃・料金等の不当な据置き

①(農産品取扱企業・真荷主)～九州運輸局管内〈R4,10月追記〉

《相談者からの申告内容》

- 運賃や燃料サーチャージについて交渉しても、応じてもらえない。

～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。

⇒以下の対策を**真荷主側が実施**。

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



②(農産品取扱企業・元請)～東北運輸局管内〈R4,10月追記〉

《相談者からの申告内容》

- 燃料サーチャージについて交渉しても、なかなか結論を出してもらえない。

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

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

要請の実施事例

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でない場合、働きかけを行わず、即要請を実施する場合があります。

(裏)

それ、違反原因行為です。

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

恒常的に長い荷待ち時間 無理な到着時間の設定 過積載になるような依頼



⇒過労運転防止義務違反を招くおそれ



⇒最高速度違反を招くおそれ



⇒過積載運行を招くおそれ

他にも、以下の行為が違反原因行為となることがあります。

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

事実であれば、改善していただく必要があります。

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

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

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時間待ってるのにここではいつも長く待たされるなあ

悪いねーもう少し待ってて

無理な到着時間の設定

最高速度違反を招くおそれがあります。

高速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、この暴雨のなかですか

大丈夫かなあ

そのほか、こんな行為についても情報があればお寄せください。

- 依頼(契約)にない附帯作業 (貨物への値札ラベル貼り、などをさせられるが料金が支払われない。)
- 運賃・料金等の不当な据置き

国土交通省トラックGメンが荷主・元請事業者の本社に対して「働きかけ」、「要請」を行い、是正を指導します。

【電話でのご連絡はこちらまで】
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 1. 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。)

② 2. 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。)

③ 3. 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。)

④ 4. 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。)

⑤ 5. 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。)

⑥ 6. 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。)

⑦ 7. 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。)

⑧ 8. 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。)

⑨ 9. 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。)

⑩ 10. 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。)

⑪ 11. 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。)

⑫ 12. 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。)

⑬ 13. 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。)

⑭ 14. 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。)

⑮ 15. 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。)

⑯ 16. 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。)

⑰ 17. 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。)

⑱ 18. 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。)

⑲ 19. 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。)

⑳ 20. 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。)

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)



「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。

(裏)

トラック物流の2024年問題について

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)



オンライン説明会チラシ (改訂版)

(表)

国土交通省 中国運輸局

「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1月26日(金) 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。

(裏)

トラック物流の2024年問題について

「**トラック物流の2024年問題**」は、直接的には2024年4月以降、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、**現在それ以上残業して運んでいる貨物が運べなくなる**という懸念のことを指します。

【2024年問題の物流への影響】具体的な対応を行わなかった場合、
2024年度には輸送能力が約14% (4億トン相当) 不足する可能性あり。
2030年度には輸送能力が約34% (9億トン相当) 不足する可能性あり。

しかし問題の本質は、労働環境が過酷であることを理由にした**長期的なドライバー不足**です。問題解決には、**トラック運送事業者に加え、発着荷主企業の皆様のご理解、ご協力が必要です。**

【お願い①】 違反原因行為の防止に向けた対応

発荷主、着荷主の何気ない要望が、トラックドライバーに無理をさせ、スピード違反や過積載などの違反原因になる場合、それらを「**違反原因行為**」と呼びます。特に「荷待ち」による長時間の待機は気が休まらず過労運転・交通事故の原因にもなります。特にドライバーに接する荷主企業のご担当者、発注計画策定担当者等に周知をお願いします。



【お願い②】 運賃交渉への誠意を持った対応

人材の確保、設備(トラック等)の適切な更新のためには原資が必要です。また燃料に変化が生じやすい燃料費についてもサーチャージ制によりコストを回収する必要があります。トラック運送事業者が収入を得る手段は運送の対価である「**運賃**」、荷積み・荷下ろし、その他作業の対価である「**料金**」のため、適切な転嫁が必要となっています。

トラック運送事業者が適切に事業を継続し、輸送力を安定的に提供できるよう、国は「標準的な運賃・料金」を定め告示しています。更に運輸局はこれを携えて荷主企業に交渉に行くよう、トラック運送事業者の背中を押しています。交渉には、是非誠意を持った対応をお願いします。

標準的な運賃・料金 (中国運輸局ブロック)

I 距離制運賃表 (単位:千円)					II 時間制運賃表 (単位:千円)					
車種別	小型車 (2トントラック)	中型車 (4トントラック)	大型車 (11トントラック)	トレーラー (120トントラック)	種別	小型車 (2009.3)	中型車 (4075.3)	大型車 (10079.3)	トレーラー (20079.3)	
150km	13,000	15,000	19,220	23,900	基礎料	基礎運行10分 小型車は100km 小型車以外のものは150km	32,420	38,640	49,950	62,950
200km	14,500	16,920	21,720	27,200						
300km	16,100	18,720	24,240	30,520	4時間制	基礎運行10分 小型車は50km 小型車以外のものは60km	19,450	23,180	29,970	37,770
400km	17,740	20,620	26,760	33,800						
500km	19,310	22,480	29,270	37,070	加算	基礎運行10分を超える場合は、10kmを増すこと	280	340	510	710
600km	20,900	24,320	31,780	40,340						
700km	22,470	26,180	34,290	43,610	加算	基礎作業時間が増える場合は、1時間増すこと(4時間制の場合で、午前・午後・夜間)にわたる場合は、正午の起算した時間より加算額を計算する。	3,020	3,160	3,390	4,000
800km	24,050	28,040	36,800	46,880						
900km	25,620	29,890	39,320	50,150	III 運賃割増率					
1000km	27,200	31,740	41,920	53,420	【特殊車両割増】冷蔵車・冷凍車 2割					
1100km	28,770	33,570	44,260	56,580	【休日割増】日曜祝日に運送した距離に限り 2割					
1200km	30,350	35,400	46,700	59,740	【深夜・早朝割増】午後10時から午前5時までに運送した距離 2割					
1300km	31,930	37,230	49,120	62,910	IV 待機時間料 30分を超える場合において30分までにご発生する金額					
1400km	33,500	39,050	51,570	66,070	小型…1,670円、中型…1,750円、大型…1,870円、トレーラー…2,220円					
1500km	35,080	40,880	54,000	69,220	V 積込料、取卸料、附帯業務料					
1600km	36,650	42,710	56,440	72,390	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取受					
1700km	38,230	44,540	58,870	75,550	VI 実費					
1800km	39,800	46,360	61,310	78,710	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取受					
1900km	41,380	48,190	63,740	81,870	VII 燃料サーチャージ 別に定めるところにより取受					
2000km	42,950	50,020	66,180	85,030	VIII その他					
2000kmを超えて200kmを増すごとに加算する金額	3,140	3,420	4,800	6,220	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。					
2000kmを超えて500kmを増すごとに加算する金額	7,850	9,060	11,990	15,560						

これらについても、**オンライン説明会で必要な情報を提供**しています。是非ご参加ください。

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～12月13日の結果

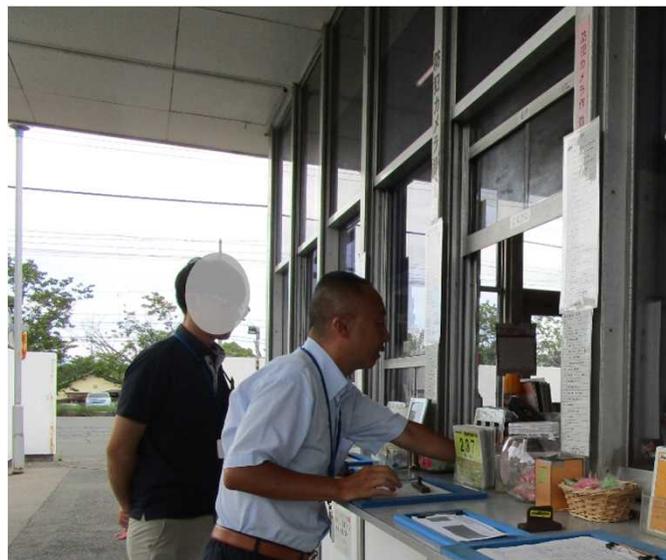
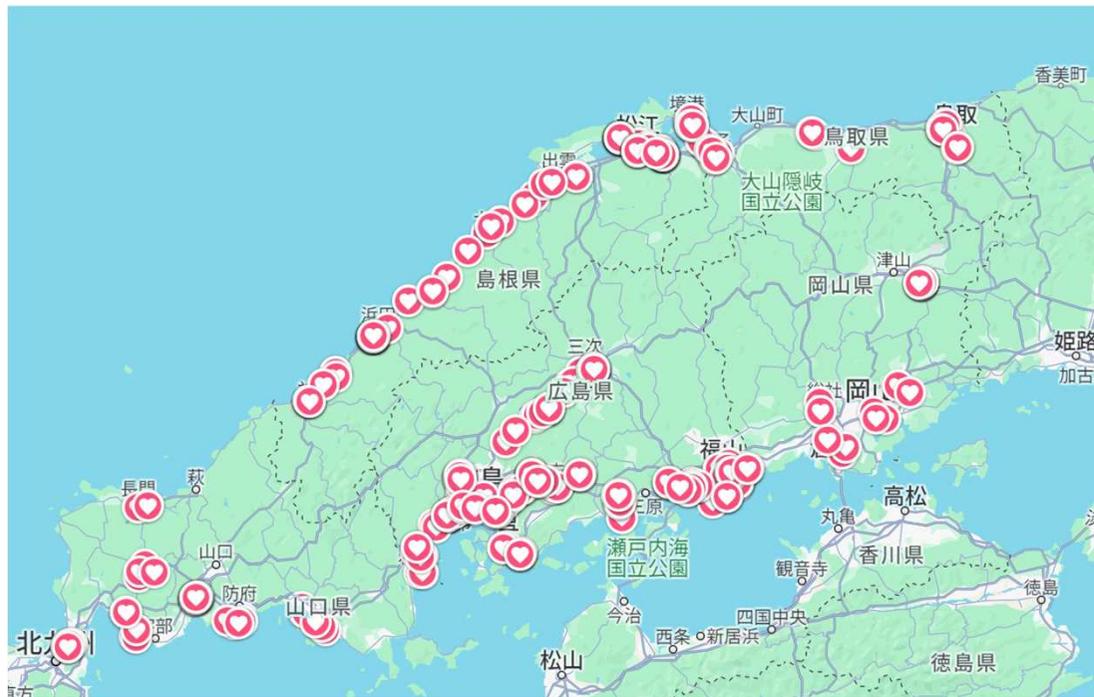
パトロール先拠点数**634**か所

(内容) 制度説明ペーパー手交の上以下を説明

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

事前に得た情報を元に、**改善すべき点** (違反原因行為) **を強調した説明も実施。**

また、トラック運送事業者の事業継続の為には適切な収入の確保が必要、そのため**運賃交渉には真摯に対応するよう依頼。**



パトロールの様子 (現在も日々実施中)

具体的な説明内容(ポイント)

2024年問題について

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

違反原因行為について

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

標準的な運賃について

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

オンライン説明会について

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

パトロールを通じた所感

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

パトロールで聴取した荷主側の発言

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

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。

ハンディー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。

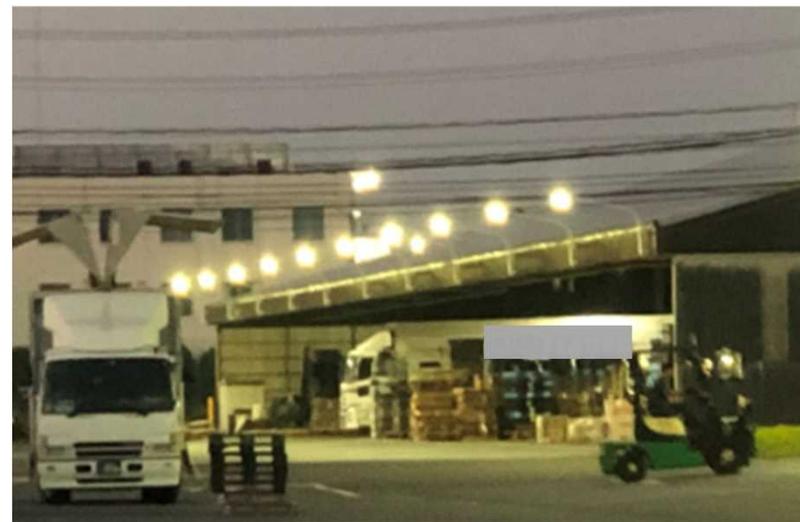
時間を指定されて来たが、そこから既に3時間程度待機中。こんなに待たされるとわかっていたら、途中コンビニで買い出しもできたのに。（荷物が載せきれかわからないので、とりあえず備車で呼ばれた模様。）

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される。

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



※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。

国土交通省

https://www.mit.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が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 gray; 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」を追加で積み込まれた</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>

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 80

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

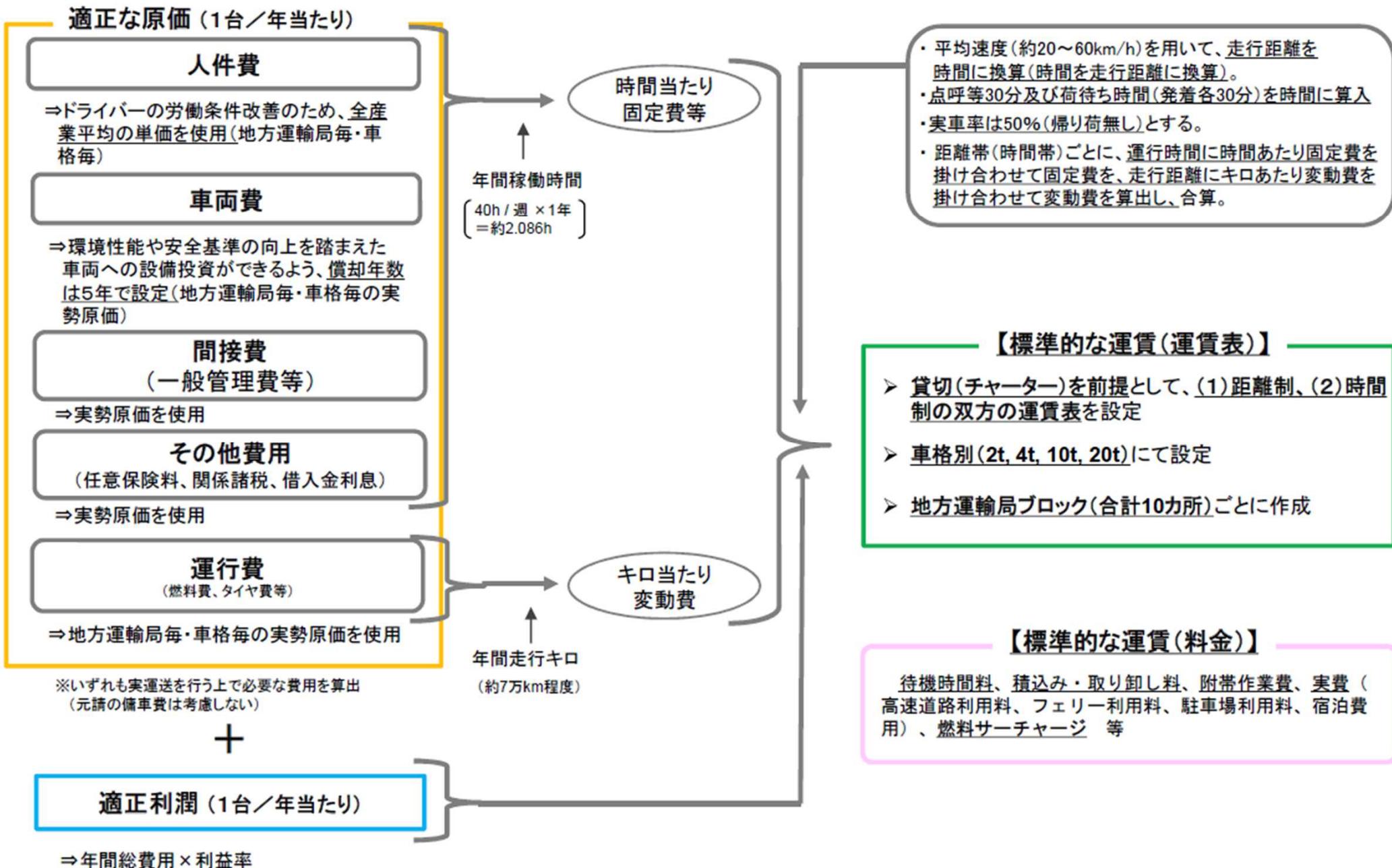
STEP 3 荷主と運賃を交渉する

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	901	78.5%
広島	1,509	1,233	81.7%
山口	627	549	87.6%
中国計	3,961	3,279	82.8%
全国計	56,990	32,977	57.9%

今後の課題：実勢運賃との整合

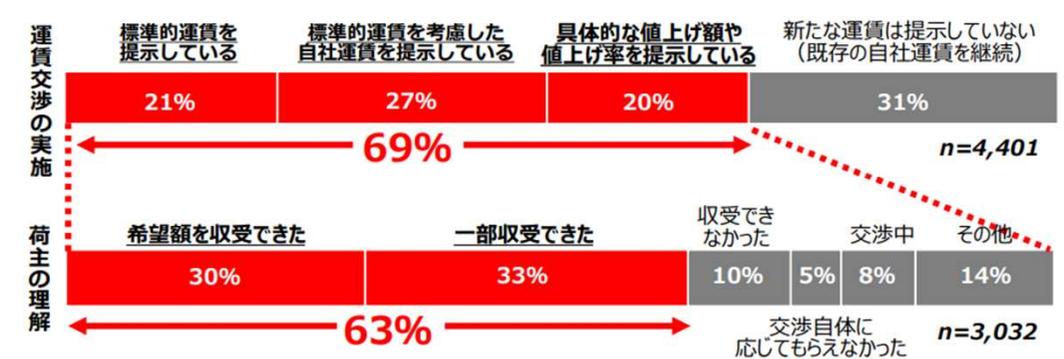
○標準的な運賃は、トラック運転者の待遇改善のため、実走行コストを基にした収受すべき運賃のため、**元請事業者は下請事業者が標準的な運賃を収受できるような運賃を設定のうえ、荷主から収受する必要がある。**

「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直しについて

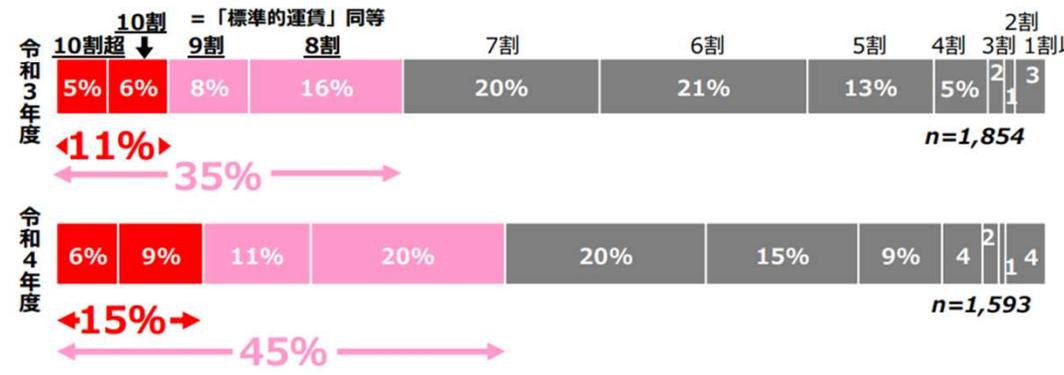
- **トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設（令和2年4月告示）。**
- **実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直しを図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。**
 （※）行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

「標準的運賃」の活用状況

＜標準的運賃に係る実態調査結果（令和4年度）の概要＞



＜「標準的運賃」と契約額の乖離状況＞



見直しの方向性

- 「標準的運賃」について、以下の見直しを行う。
 - ・ 燃料高騰分や高速道路料金なども含めて適正に転嫁できるよう、**運賃水準の引上げ幅を提示**
 - ・ 荷待ち・荷役などの輸送以外のサービスの対価について、**標準的な水準を設定**
 - ・ 下請けに発注する際の手数料の設定 等
- 併せて、「標準運送約款」について、**契約条件の明確化等**の見直しを行う。

見直しに向けたスケジュール

- 令和5年 8月30日 第1回検討会（論点整理）
 - 10月27日 第2回検討会（提言素案の整理）
 - 12月7日 第3回検討会（提言取りまとめ）
- ⇒令和6年1月以降、運輸審議会への諮問等を経て、「標準的運賃」及び「標準運送約款」を改正

① 荷主等への適正な転嫁

＜運賃水準の引き上げ幅を提示＞

- 運賃表を改定し、平均約8%の運賃引上げ
- 原価のうちの燃料費を120円に変更し、燃料サーチャージも120円を基準価格に設定

＜荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示＞

- 待機時間料に加え、荷役作業ごとの「積込料・取卸料」を加算
- 標準運送約款において、運送と運送以外の業務を別の章に分離し、荷主から対価を収受する旨を明記

② 多重下請構造の是正等

- 「下請け手数料」を設定
- 荷主、運送事業者双方が運賃・料金等を記載した電子書面を交付することを明記

③ 多様な運賃・料金設定等

- 共同輸配送等を念頭に、「個建運賃」を設定
- リードタイムが短い運送の際の「速達割増」や、有料道路を利用しないことによるドライバーの運転の長時間化を考慮した割増を設定

「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直しのポイント

- 検討会での議論を踏まえ、**①荷主等への適正な転嫁**、**②多重下請構造の是正等**、**③多様な運賃・料金設定等**の提言をとりまとめ（令和5年12月15日）

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの**燃料費を120円**に変更し、**燃料サーチャージも120円**を基準価格に設定【運賃】

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 現行の待機時間料に加え、**公共工事設計労務単価表**を参考に、荷役作業ごとの**積込料・取卸料**を加算【運賃】

待機時間料	→	1,760円	
積込料・取卸料	機械荷役の場合	→	2,180円
	手荷役の場合	→	2,100円

※金額はいずれも中型車（4tクラス）の場合の30分あたり単価

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離**し、**荷主から対価を収受**する旨を明記【約款】
- **「有料道路利用料」を個別に明記**するとともに、「運送申込書／引受書」の雛形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

<「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- **「下請け手数料」（運賃の10%を別に収受）を設定**【運賃】
- 元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**することを明記【約款】

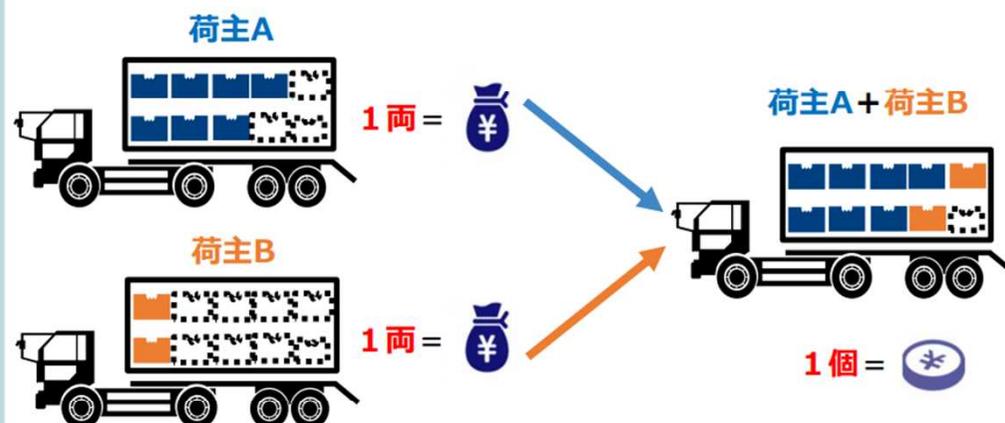
<契約条件の明確化>

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した**電子書面（運送申込書／引受書）を交付**することを明記【約款】

3. 多様な運賃・料金設定等

<「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の**「速達割増」**（逆にリードタイムを長く設定した場合の**割引**）や、**有料道路を利用しないこと**によるドライバーの運転の長時間化を考慮した**割増**を設定【運賃】

<その他>

- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増を追加**【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能**とする【約款】

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。

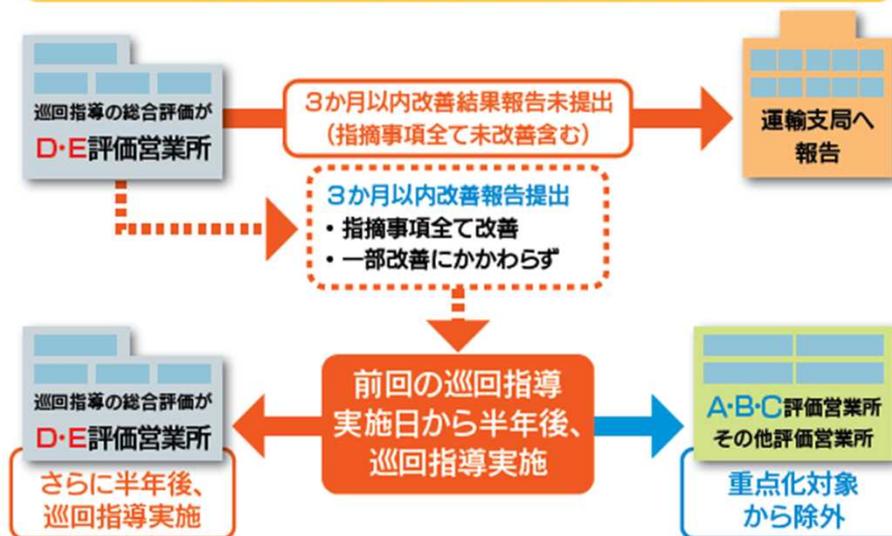
定期報告事業

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！



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。

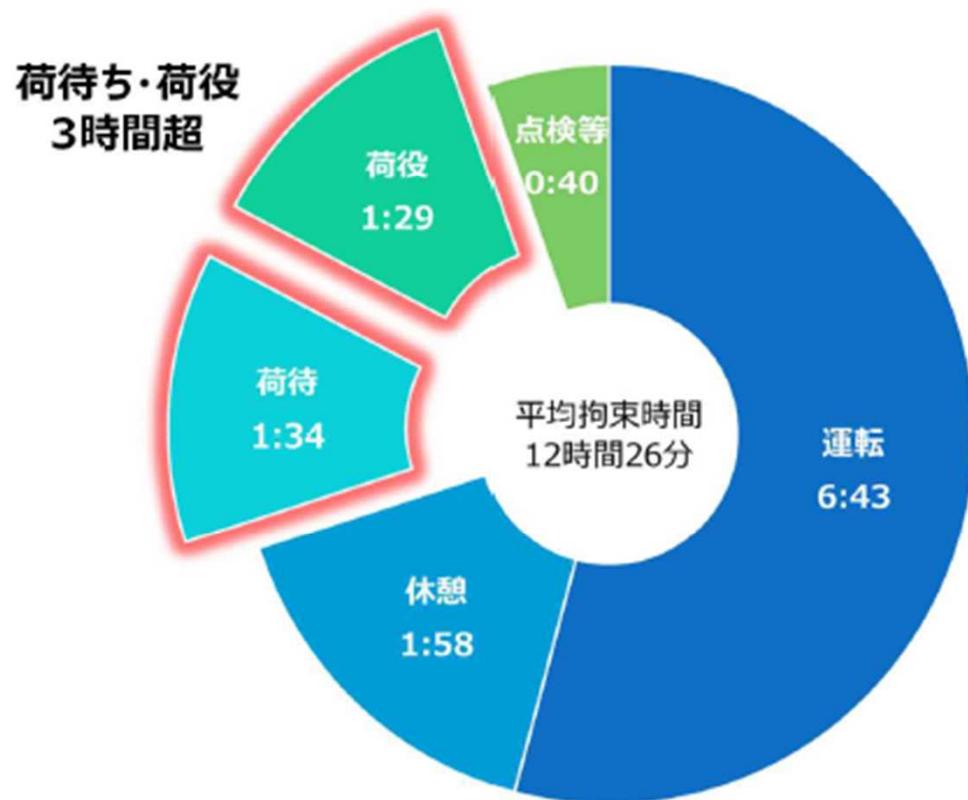
中長期的に継続して取り組むための枠組みを、次期通常国会での法制化も含め確実に整備。

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

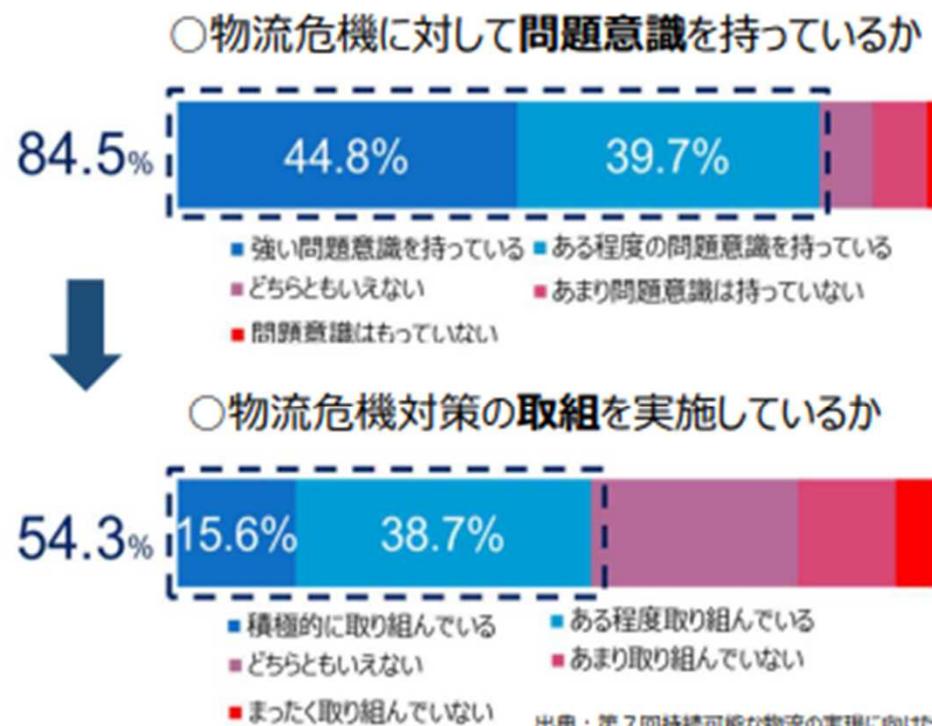


1. 具体的な施策 (3) 荷主・消費者の行動変容

- 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 国土交通省 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

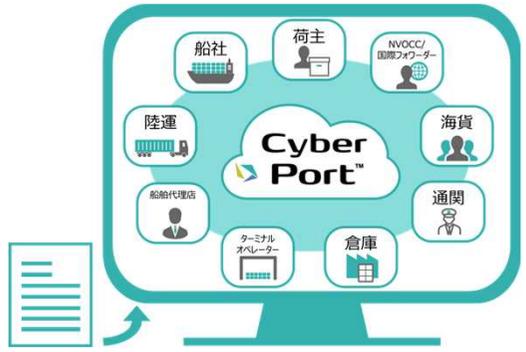
物流施設の自動化・機械化の推進

【自動フォークリフト】 【AGV・ピッキングロボット】

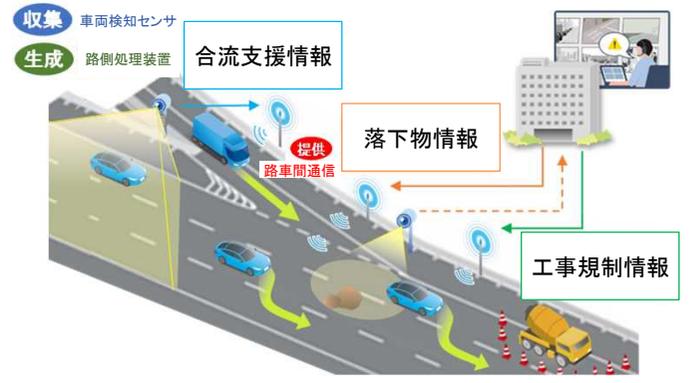


港湾物流手続等の電子化の推進 (サイバーポート)

【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



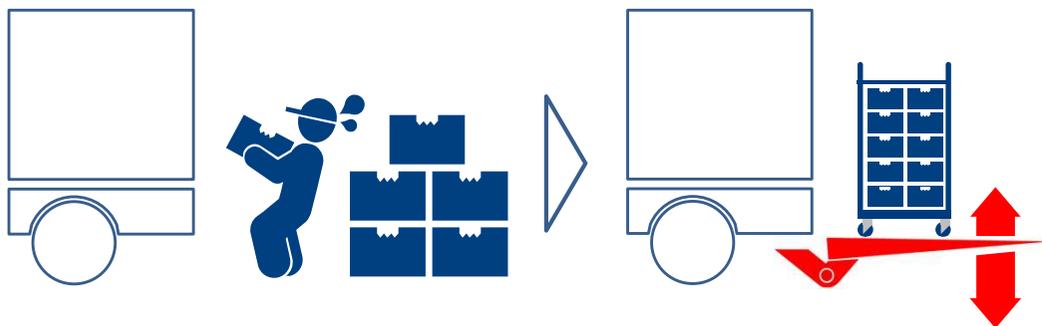
コンテナ大型化の推進



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

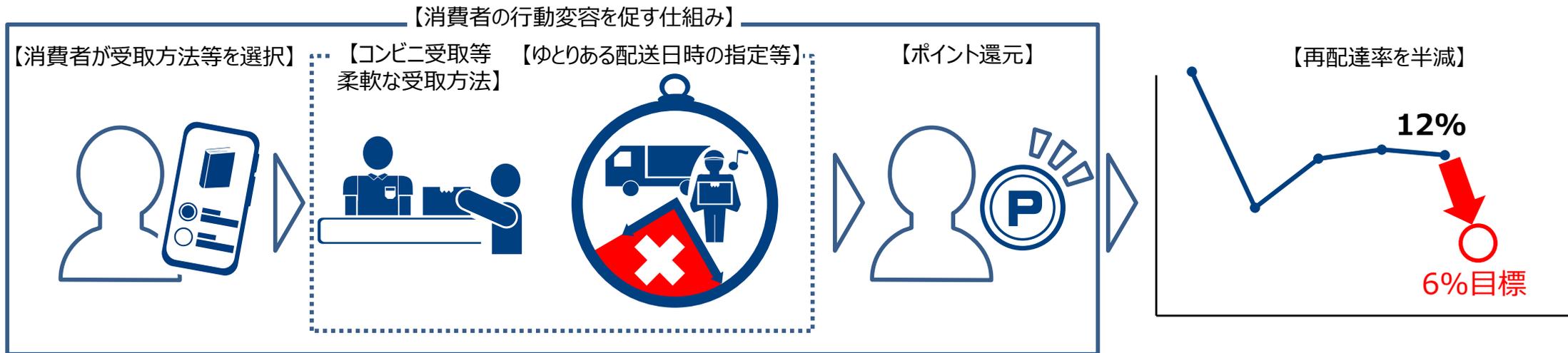


- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

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

(参考) 物流効率化に向けた取組み事例紹介

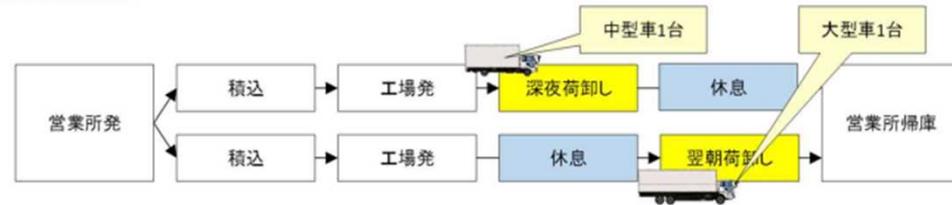
トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者で構成する「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央、各県に設置。関係者が一体となり、取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備等を図るため、対策の検討や、実証事業など行っている。

配車工夫や高速道路利用による拘束時間削減（鳥取県）

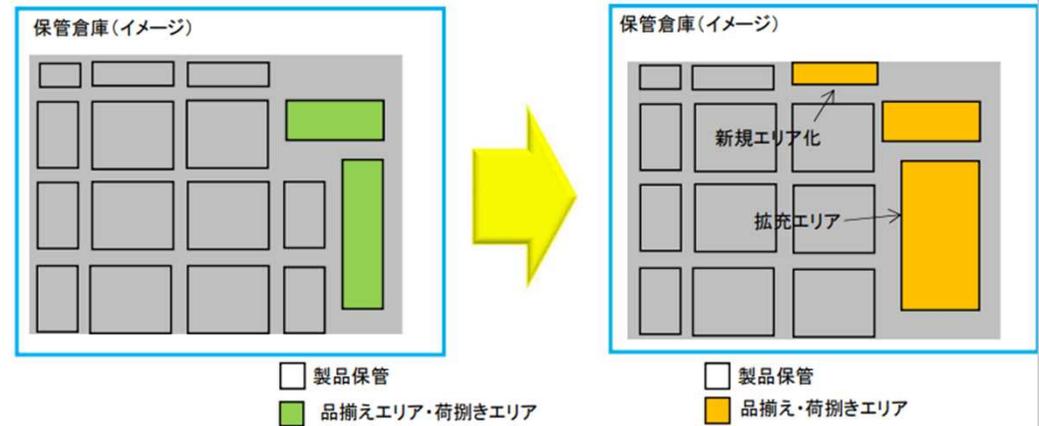
改善前 ○深夜+翌朝2回の荷卸しの運行事例⇒休憩期間8時間を守れてなく、16時間を超過している。



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



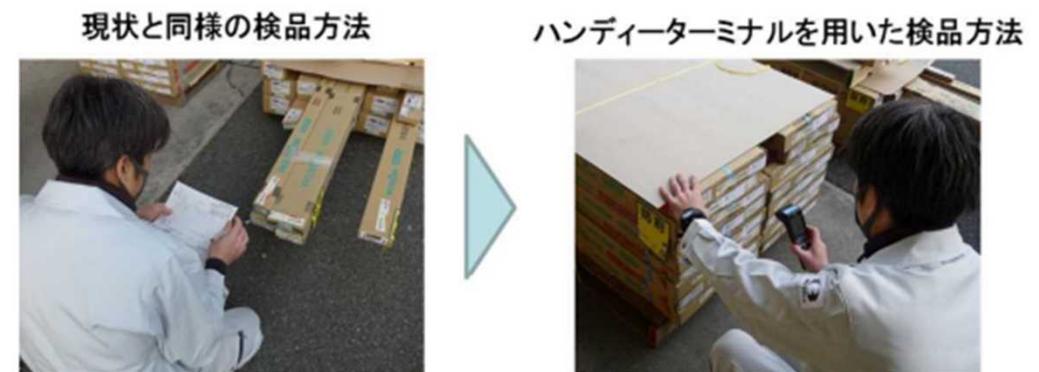
品揃えエリア・荷捌きエリアを拡張（島根県）



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。

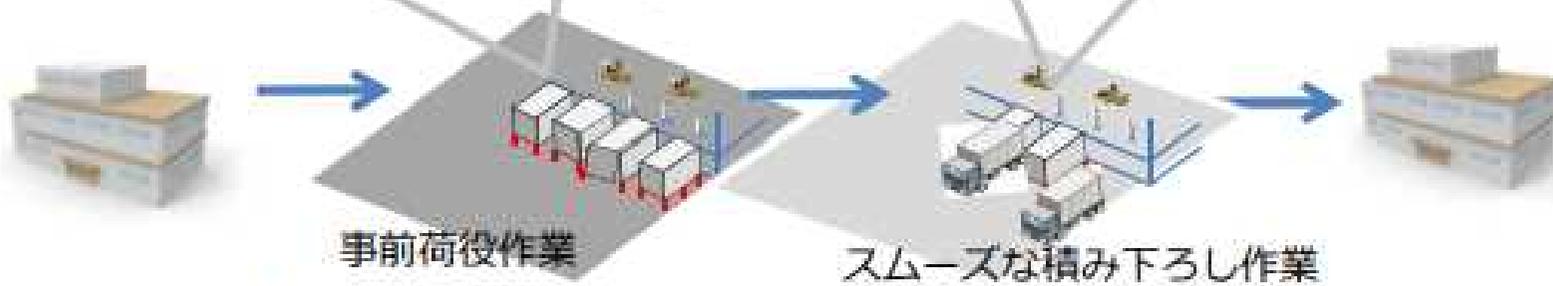
＜スワップボディコンテナ車両の特長＞

- 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

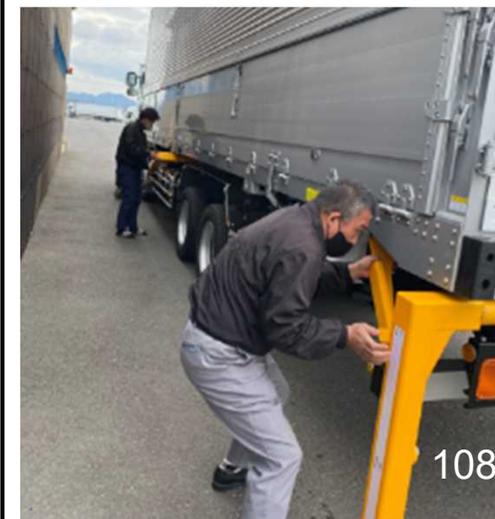
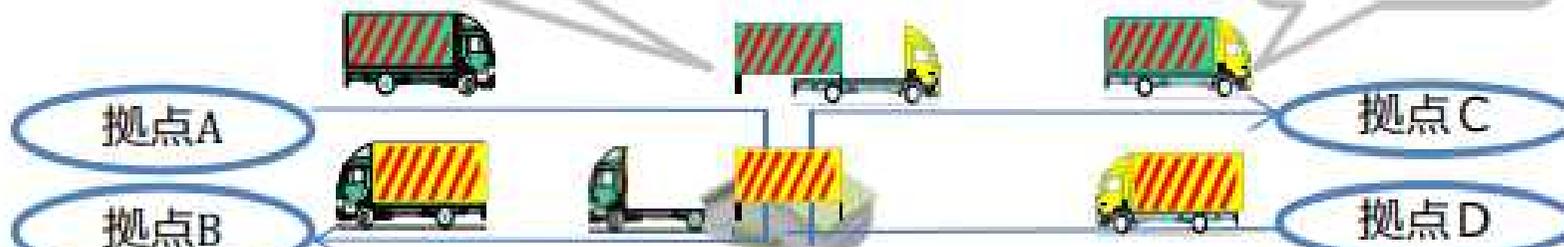


【活用例②：中継輸送での活用】

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

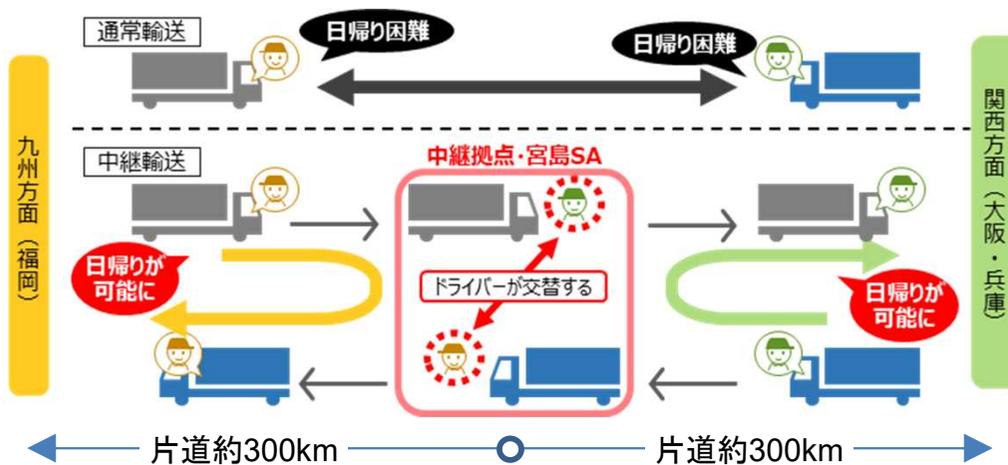
日帰りでの勤務が可能となり、労働環境が改善



中継輸送拠点・中継輸送（実証実験▶拠点整備）（広島県）

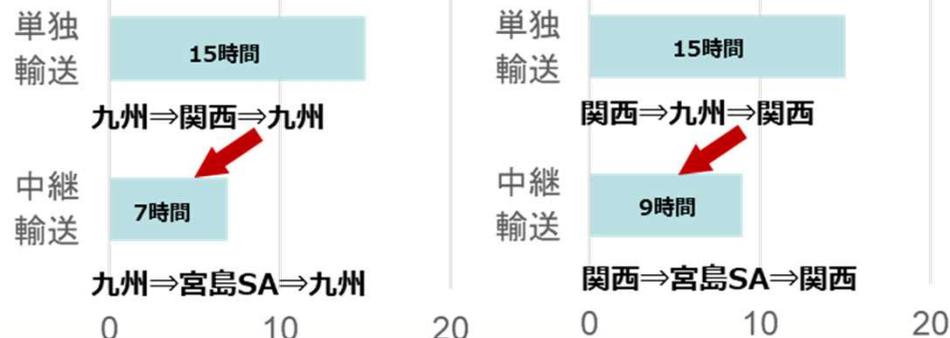
○関西-九州間の中継輸送拠点ニーズ把握・効果検証のため、両地域の間位置する宮島SAにて中継輸送の実証実験を実施。効果が認められたため中継地点の整備が現実的。

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

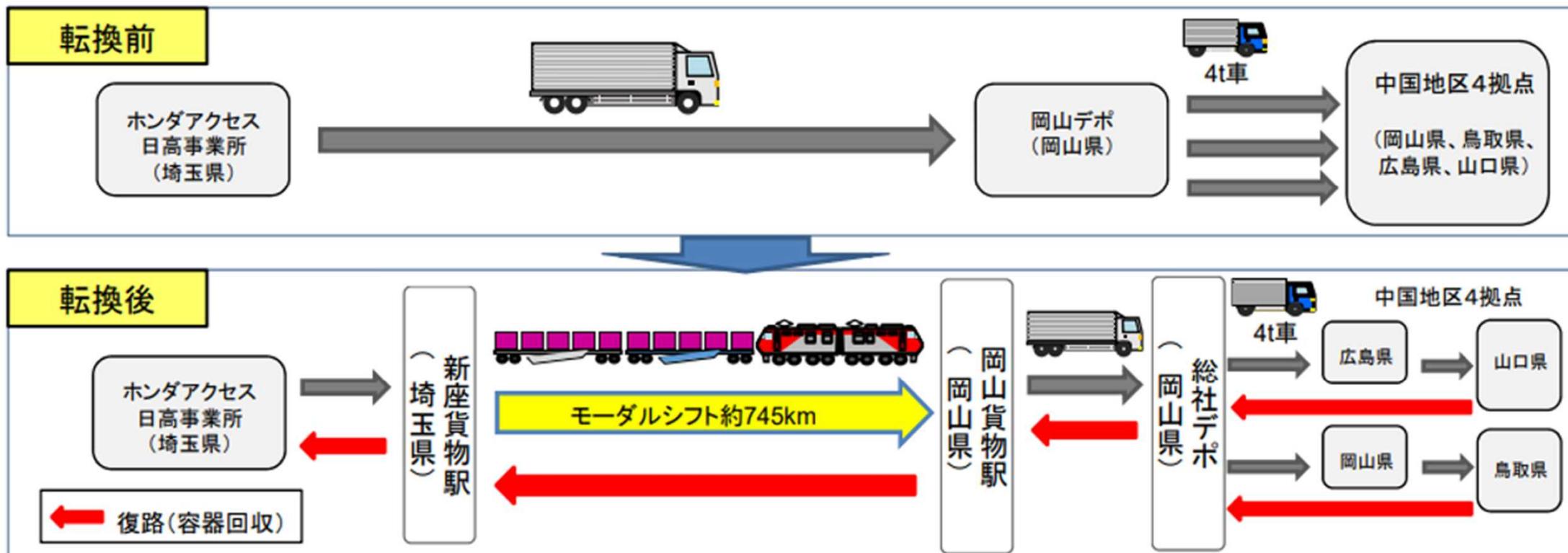


<整備イメージ>



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

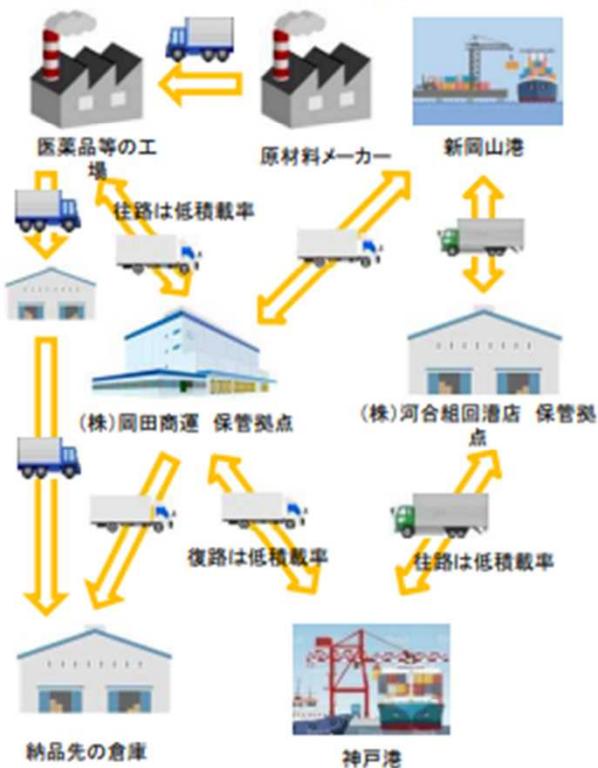
- ・CO2排出削減量: 98.5t-CO2 (33%)
- ・ドライバー運転時間省力化 450時間 (8.2%削減)

輸送網の集約化・共同輸配送(岡山県)

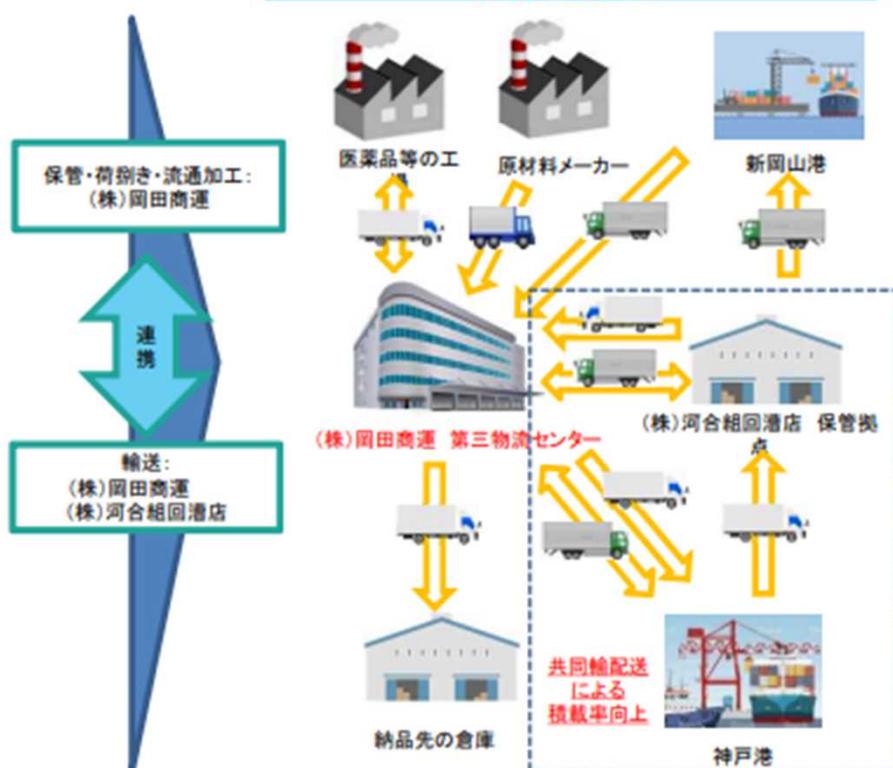
- (株)岡田商運は、医薬品等の保管及び輸送をしているが、積載率の低い運行があり、非効率な物流体制となっている。今般、医薬品等及びその原材料を保管できる「第三物流センター」を新設するとともに、積載率向上を課題としている(株)河合組回漕店と連携して、共同輸配送を行うことにより物流の効率化を図る。
- 国土交通省は、令和4年7月29日付けで改正物流総合効率化法の規定により総合効率化計画として認定。

- ・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)

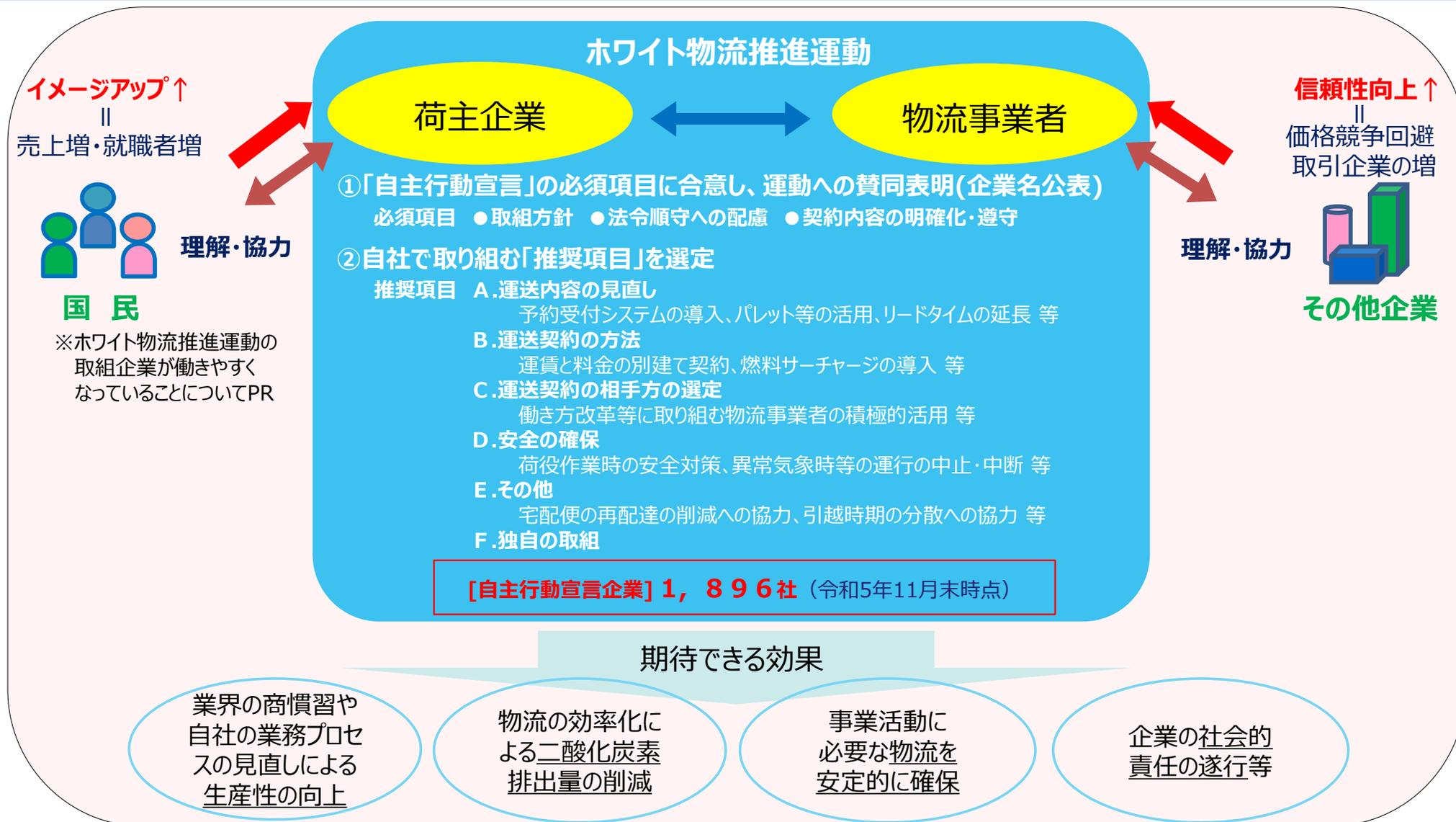


事業者の取組み：女性用休憩室の整備、配達エリア、勤務時間（残業・泊りなしなど）の配慮、普通免許で運転できる2t箱車、オートマ車の導入等

「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、先着順での積込・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

審査要件: 以下の6分野について基本的な取り組み要件を満たすことで認証が取得

- ①法令遵守等 ②労働時間・休日 ③心身の健康 ④安心・安定 ⑤多様な人材の確保・育成 ⑥自主性・先進性等 (⑥は二つ星、三つ星の)

※三つ星の評価の対象分野

上記6分野について従来の参考項目を加えて項目数を増加します。加えて、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、体制整備などを記述いただき、改善に向けたPDCAが適切に回っていることを評価します。

2. 申請方法

審査実施団体: (一財)日本海事協会(ClassNK)

料 金	一つ星新規申請		一つ星継続申請		二つ星新規申請		三つ星新規申請※1	
	紙申請 一部電子申請	電子申請	紙申請 一部電子申請	電子申請	紙申請 一部電子申請	電子申請	紙申請 一部電子申請	電子申請
1) 審査料	50,000円	30,000円	50,000円	15,000円	50,000円	30,000円	147,000円	127,000円
+ 複数の営業所を申請対象とする場合	+ 3,000円×営業所数(本社除く)						※2	
2) 登録料	60,000円(有効期間に重複機関が1年以上生じる場合、3,000円を差し引く。)							
+ 複数の営業所を申請対象とする場合	+ 5,000円×営業所数(本社除く)							

※1 別途対面審査員2名分の旅費実費(1名往復につき30,000円上限)が必要。

※2 三つ星の審査料(複数の営業所を申請対象とする場合)①、②の合計

①: + 3,000円×申請対象営業所数(本社除く)

②: + 84,000×2力所目以降の対面審査対象営業所数(審査対象営業所の数により1~6力所が対象となる。)

3. 認証事業者数

令和5年12月18日現在

トラック事業者	8,173社(一つ星4,468社、二つ星3,705社)
バス(貸切・乗合)事業者	1,038社(一つ星 515社、二つ星 523社)
タクシー事業者	1,420社(一つ星 908社、二つ星 512社)
合 計	10,631社(一つ星5,891社、二つ星4,740社)

4. スケジュール

➤ 「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

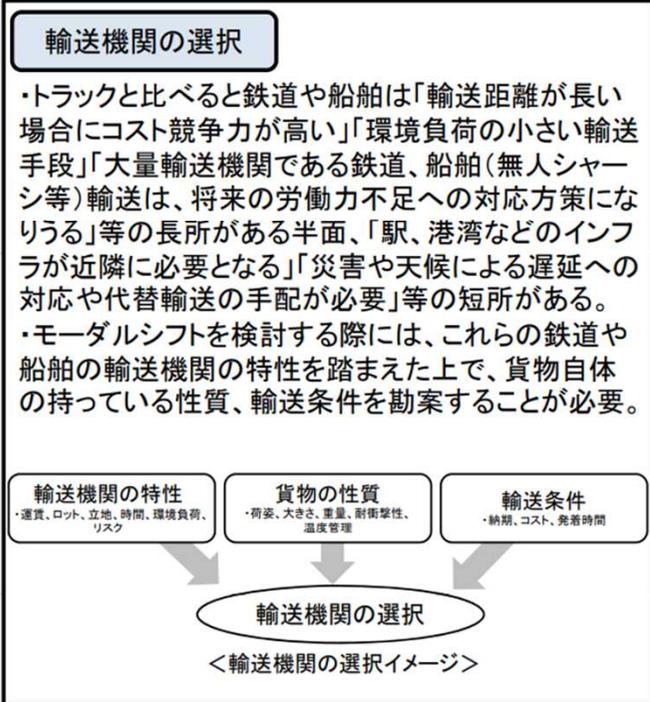
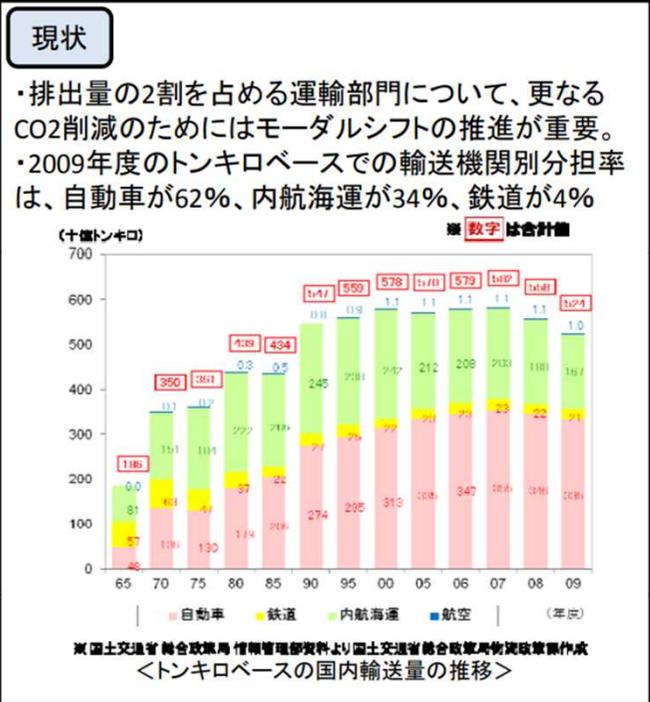
5. 認証取得によるインセンティブ

- 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（鉄道貨物の活用）

モーダルシフト等推進官民協議会 中間取りまとめ 概要



鉄道や船舶を利用する上での課題等の整理

- ・荷主は、物流事業者に対して、競争力のある料金体系、リードタイムの改善、荷役時間の短縮を求めている。
- ・物流事業者は、荷主に対してモーダルシフトへの積極的な取組を求めている。
- ・行政機関には、モーダルシフトを促すためのインセンティブの導入等が求められている。

<鉄道や船舶を利用する上での主な課題>

課題	鉄道	船舶
運賃	幹線輸送が短い場合や駅・港湾からの集配距離が長い場合に割高	
リードタイム	駅・港湾での積み替えが発生し時間がかかる	
インフラ整備	駅等のインフラ整備が不十分	船舶や一部岸壁等の老朽化
ロット	サイズ、重量の制限	
輸送障害	災害や緊急時の代替輸送	
輸送品質	荷崩れによる荷傷み	
その他	・インセンティブ付与等の検討 ・荷主の認識不足、物流事業者のPR不足 ・第二種貨物利用運送事業の許可手続に時間がかかる	

今後の方向性（モーダルシフト推進のための主な対策）（現行施策 ◇:短期、◆:中長期、新規施策 ○:短期、●:中長期 【】:実施者）

部門	項目	施策
鉄道部門	運賃	○優良事例の周知と活用【荷主、物流事業者】
	リードタイム	◆E&S方式貨物駅の整備の推進【JR貨物】 ◆納入期限等、納入条件の見直し【荷主】
	インフラ整備	◇◆現在進めている施策の更なる推進と周知 ◆隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業【JR貨物、（支援：国交省）】 ◆31ftコンテナ取扱駅の拡充【JR貨物】 ●将来に向けたインフラ整備の検討【JR貨物】
	ロット	●31ftコンテナの普及促進【JR貨物、利用運送事業者、荷主、経産省、国交省】
	輸送障害	◇災害等による鉄道輸送障害に対応するための調査【全国通運連盟】
	輸送品質	○荷物事故防止能力の向上【全国通運連盟】
	荷主・物流事業者に対する支援	◇鉄道コンテナ輸送お試しキャンペーン【全国通運連盟】 ◇グリーン物流推進事業支援助成（コンテナ・車両取得支援）の継続【全国通運連盟】 ○モーダルシフト推進に向けたインセンティブ付与等の検討【経産省、国交省】
船舶部門	運賃	◇運航経費削減対策のための省エネ運航の推進【フェリー・内航海運事業者】
	リードタイム	◆納入期限等、納入条件の見直し【荷主】
	インフラ整備	◇◆現在進めている施策の更なる推進と周知 ◇スーパーエコシップ（SES）の普及促進【国交省、鉄道建設・運輸施設整備支援機構】 ◇複合一貫輸送ターミナルの整備【国交省】 ◆船舶の老朽化に対応するための老齢船舶の代替促進【フェリー・内航海運事業者】 ◇海上交通低炭素化促進事業（低炭素化に資する設備導入補助）【国交省】 ●将来に向けたインフラ整備の検討【国交省】
	荷主・物流事業者に対する支援	○モーダルシフト推進に向けたインセンティブ付与等の検討【経産省、国交省】
その他	◇エコシップマーク認定制度【エコシップモーダルシフト実行委員会（日本長距離フェリー協会、日本内航海運組合総連合会）】	
	◇エコシップモーダルシフト表彰制度【エコシップモーダルシフト実行委員会、国交省】	
	◇グリーン物流パートナーシップ優良事業者表彰及び講演等の開催【経産省、国交省】 ◆コンテナへ効率的に積み込むための商品及びその荷姿の標準化【荷主】 ●貨物自動車運送事業者に係る第二種貨物利用運送事業の許可手続に関する簡素化の検討【国交省】 ●荷主と物流事業者との情報共有（マッチング）の場の提供【荷主、物流事業者、経産省、国交省】	

鉄道部門

項目	施策
運賃	○優良事例の周知と活用【荷主、物流事業者】
リードタイム	◆E&S方式貨物駅の整備の推進【JR貨物】 ◆納入期限等、納入条件の見直し【荷主】
インフラ整備	◇◆現在進めている施策の更なる推進と周知 ◆隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業【JR貨物、(支援:国交省)】 ◆31ftコンテナ取扱駅の拡充【JR貨物】 ●将来に向けたインフラ整備の検討【JR貨物】
ロット	●31ftコンテナの普及促進【JR貨物、利用運送事業者、荷主、経産省、国交省】
輸送障害	◇災害等による鉄道輸送障害に対応するための調査【全国通運連盟】
輸送品質	○荷物事故防止能力の向上【全国通運連盟】
荷主・物流事業者に対する支援	◇鉄道コンテナ輸送お試しキャンペーン【全国通運連盟】 ◇グリーン物流推進事業支援助成(コンテナ・車両取得支援)の継続【全国通運連盟】 ○モーダルシフト推進に向けたインセンティブ付与等の検討【経産省、国交省】
その他	◇エコレールマーク制度の推進【鉄道貨物協会、国交省】 ◇グリーン物流パートナーシップ優良事業者表彰及び講演等の開催【経産省、国交省】 ◆コンテナへ効率的に積み込むための商品及びその荷姿の標準化【荷主】 ●貨物自動車運送事業者に係る第二種貨物利用運送事業の許可手続に関する簡素化の検討【国交省】 ●荷主と物流事業者との情報共有(マッチング)の場の提供【荷主、物流事業者、経産省、国交省】

【凡例】 現行施策 ◇:短期、◆:中長期、新規施策 ○:短期、●:中長期【】:実施者

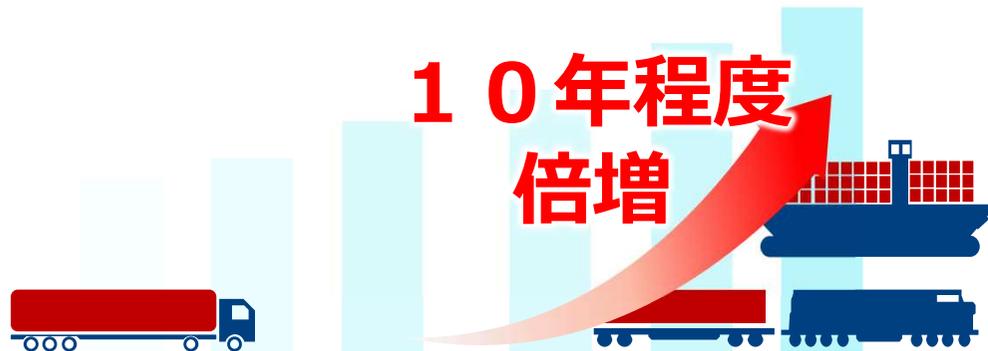
物流革新緊急パッケージ（抜粋）

1. 物流の効率化

○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

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



【国も強力に後押（予算措置の状況）】（単位：百万円）

モーダルシフト等推進事業 : R4補正6, R5当初30, R5補正(1次)123
モーダルシフト加速化緊急対策事業 : R5補正(1次) 5,800