

トラックGメンに関する オンライン説明会資料

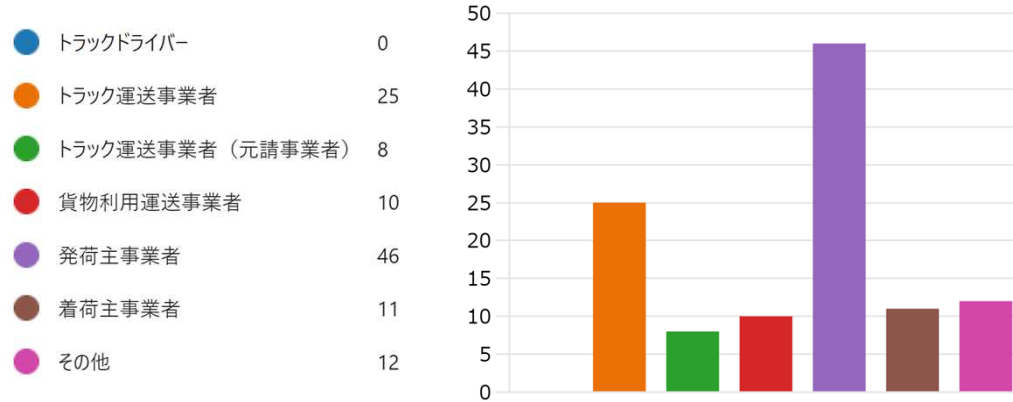
令和6年1月26日

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200名※、アンケート回答数91件 (回答率45.5%) 1/8時点

○回答者 (複数回答あり)

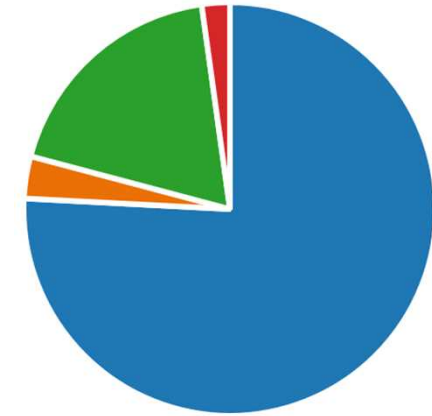
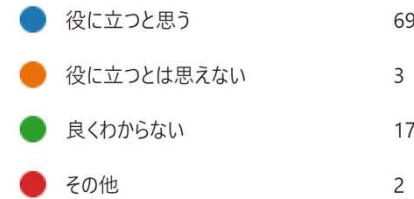


【その他】

○支援機関、金融機関、鉄道運送事業者、レンタルパレット事業者 等

※運輸局関係者除く

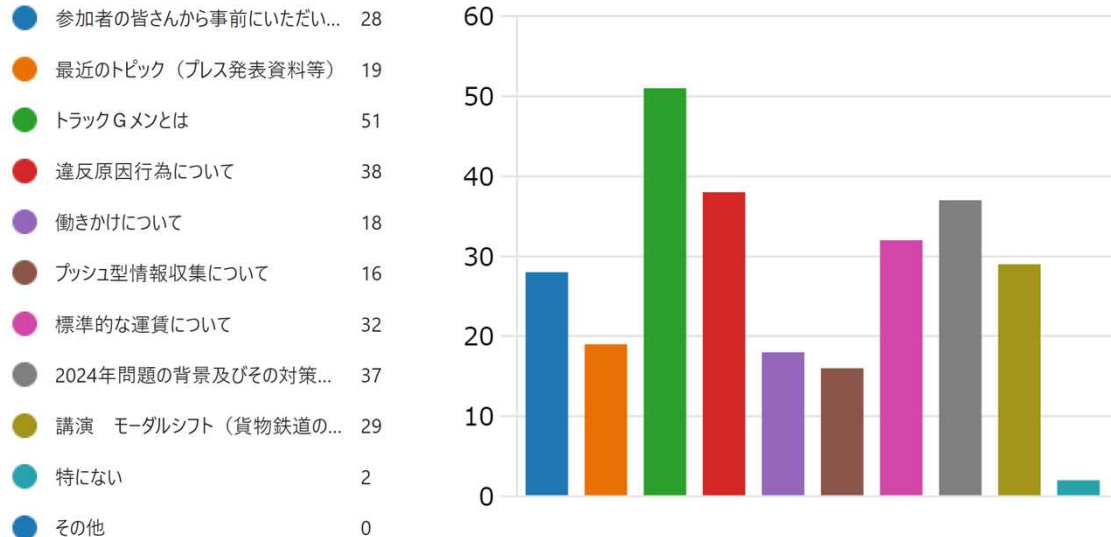
○活用度「今回の説明内容は今後業務に役立ちそうか？」



【その他】

○業種が違うがとても参考となった

○興味深かったテーマ



具体的な感想

○積込作業による作業料発生や積込み作業は荷主で行うなどの点が理解できた (トラック運送事業者)。
 ○JR貨物を利用した輸送が当社でも有効なのではないかと思う (元請トラック運送事業者)。
 ○物流課題は可視化できないことが多いが、国土交通省などの資料として可視化されると交渉の際に効力が格段にあがるため (発荷主事業者)。
 ○改革に向けた補助金も知らなかったなので、活性化させて対応を行うべく活動なのだと感じました (発荷主事業者)。
 ○運送業者に頼んではいけないことが理解できた (着荷主事業者)。

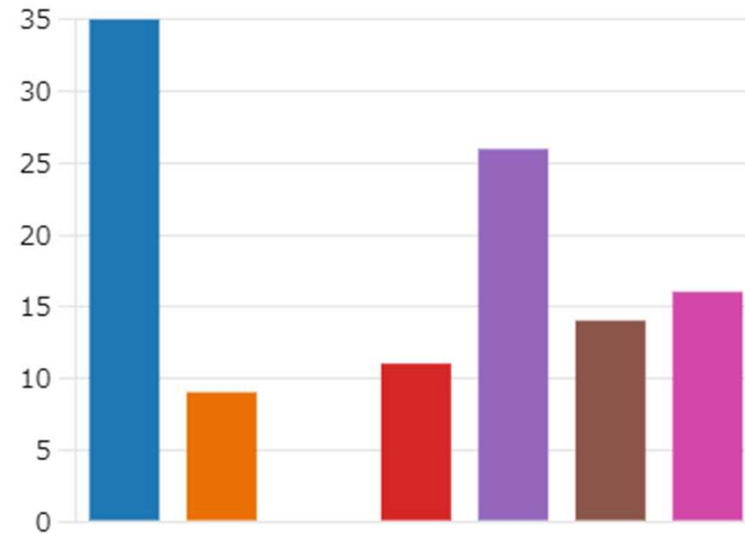
**今回参加いただいた皆さんから事前に
いただいた問題意識等**

今回参加いただいた皆さんの構成

令和6年1月24日(水)時点の事前登録者(91名)の構成

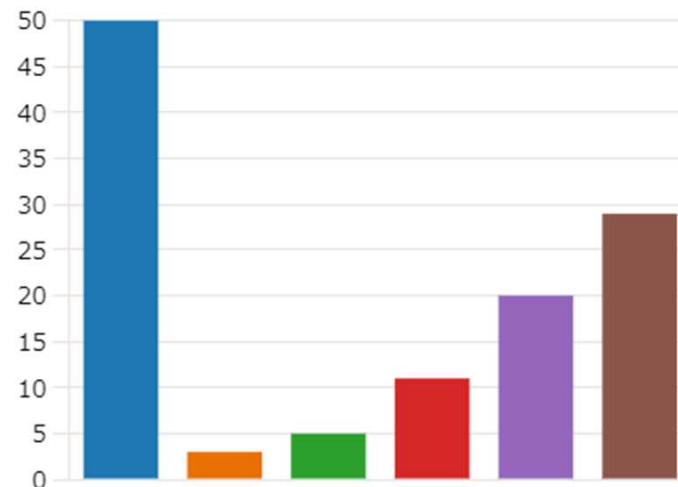
○事業者種別

●	トラック運送事業者	35
●	トラック運送事業者(元請事業者)	9
●	トラックドライバー	0
●	貨物利用運送事業者	11
●	発荷主事業者	26
●	着荷主事業者	14
●	その他	16



○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	50
●	第1回目(R5/8/1)に参加したこと...	3
●	第2回目(R5/9/22)に参加したこと...	5
●	第3回目(R5/10/20)に参加したこと...	11
●	第4回目(R5/11/24)に参加したこと...	20
●	第4回目(R5/12/20)に参加したこと...	29



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

- **ドライバーの確保**
- 働き方改革も推進することも大事ですが、法規制の下。運賃改正が進まなければ、**燃料の高騰への対応、最低賃金の維持には運賃改正が優先事項**だと思います。
- 物流データのデジタルでの早期提示、物流効率化への荷主の理解、**連結トラックに対応する荷役場の整備と輸送ロット・リードタイムの見直し**（積載率向上のため）
- 荷主側への公表では無く罰則運送事業者へ燃料、高速代、標準運賃に満たない金額分を補助金
- 人材確保。長時間の待機による拘束時間超過。**SNS、IoTの活用**。
- **運賃改定荷待ち時間短縮ドライバーの所得向上**（他業態への人材流出防止）
- **積卸の効率化と、運行時間などの緩和**
- エンドユーザーへの価格転嫁

元請事業者の皆さんから

- いたる地点での効率化のための施策を全関係者で取り組むため、**荷主(特に真の荷主)の理解**が必要。
- **荷主の値上げへの理解**
- **コストアップに対応できる料金收受**。荷主（着荷主含む）の理解と協力。待ち時間削減。
- **真荷主の意識がまだまだ低く思われる**。物流元請け会社やトラック事業会社では限界がある。
- 社内での問題意識の共有と荷主の理解。
- 荷主の理解、商習慣の見直し 荷主と運送会社の協働による物流の効率化 運送会社の強い姿勢
- 輸送力の低下、利益の減少、さらなる人材不足を招く恐れがある1人あたりの労働時間を減少させる必要がある為**積込と輸送の人員を分ける等の対策が必要**

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

- 着荷主側の協力と理解
- 「標準的な運賃」がどれくらい浸透しているか
- 慣習的に行われている付帯作業の認識を改めること
- 社会全体の意識改革
- 発・着荷主の運送会社へのご協力が問題解決の要諦

その他の皆さんから

- 荷主の理解
- 問題解決のためには、メーカー、出荷元の協力が必要。
例) **バラ積み納品を無くしパレット納品**する

「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

- 積極的な行動が今までの会議参加で良く分かった。継続して各荷主企業（3PL、倉庫）などにも働き掛けていただき、改善の方向に勢いをつけて欲しいです。
- **トラックGメンという言葉自体を初めて聞いたのでわからない。**
- まだまだ取り組んでいない地域ですので、わかりません。
- **世直し隊のように、日の当たらないところに光を与えてほしい。**
- 改善お願い致します。
- **荷主も人員不足で困っておられるのを見ると強く主張出来ない。**
- いいとは思いますが、**実態と実績を聞いてみたい。**

元請事業者の皆さんから

- 運送事業者に現状査察しているイメージ。**荷主を監査しているか？の印象は無い。**
- **具体的な働きかけ、勧告、要請・公表のガイドライン。**
- 活発に活動していると感じている。また、指摘に留まらず結果を出してきていると思う。
- 想像以上に積極的に活動していると感じている
- もっと現場の実態を知って欲しいので、**現場訪問の頻度を増やしてほしい。**
- 斬新な発想で期待している。
- 業務内容等分からないことがあるので今回聞いてみたい

「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

- 改善されない事業所への指導
- 世の中、全員が同じ方向には進まない。行きたいと思ってもサボる。取り締まりは不可欠だと思う。
- トラックGメンの調査内容について知りたい。

その他の皆さんから

- 違反行為に対する働きかけや情報収集などを通じ、ドライバーの働く環境改善につながる活動と感じる。
- 業界が抱える問題の共有にご尽力頂きたい。

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

- 現状を直視した際の**意見交換での荷主（企業）の受け止め方はどんな感じなのでしょうか**。その感じが、我々が交渉している他人事の様相なのか、気になります。
- 2024年問題の概要
- この時期であれば、**運賃について新たな情報がおおいと思うので時間を割いてほしい**。物流Gメンの仕事はいつまでされるのか？（こういったことは、日常茶飯事で、チャットの質問内にも話されている方がいたが、船会社での荷待ちは日常茶飯事の認識。それを正すのであれば、いつでも必要なのではないか？）
- 適正運賃の考え方の提示**（荷主も運送事業者も届け出運賃は形だけと思っている）他産業並みの労働条件を確保するためには、届け出運賃での支払いが必要だと思っていますが、運賃市場価格は5～7掛けと思っている。（運送事業者は受け身で、運賃原価データを提示しても適正に評価されない）
- 指導に従わない荷主のその後**

元請事業者の皆さんから

- 実際に荷主に勧告した事例が有るのか。**悪質な荷主（真の荷主以外含む）の事例**など。**ガイドラインで使用されている単語の定義**（例えば「荷待ち時間」。病院の様な受付、呼び出しシステムを導入した場合、「荷待ち」は何時からカウントされる？受付時間から？呼び出し時間から？など。）
- 働きかけ、勧告となった事例。
- 活動例や活動のスタンス**。
- 働きかけ等の実例
- 頑なな荷主の理解をどの様にすれば得られるか？** 方策は？
- 運送会社に対するポジション 荷主に対するポジション

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

- **荷卸しをする際に待ち時間が発生します。**着時間等は全く指定していないが皆同じような時間帯に来ることが大きな要因です。上記が理由でもこちらに過労運転防止義務違反に当たる可能性がありますか？
- 『待ち時間』の定義と実績収集方法、『付帯作業』の定義と実績収集方法
- 国交省の標準運賃約款と契約書改訂の要請

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）

ガイドラインに基づく各業界団体自主行動計画策定状況 国土交通省

令和5年6月2日「物流の2024年問題」への対応を加速することを目的として、経済産業省、農林水産省、国土交通省は連名で、発荷主事業者・着荷主事業者・物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめた「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」を策定し、令和5年度中を目途として荷主企業・物流事業者にガイドラインに沿った「自主行動計画」の策定・公表を要請。各業界団体が指針となる自主行動計画の策定・公表を進めています。

ガイドラインに沿った自主行動計画策定業界団体(荷主関係) ※内閣官房HPより

No	業種・分野	業界団体・事業者名(一部) ※多数ある場合は、内閣官房HPの公表順にスペースの範囲で記載
1	自動車	(一社)日本自動車工業会、(一社)日本自動車部品工業会
2	自転車	(一社)自転車協会
3	素形材	(一社)日本金型工業会、(一社)日本金属熱処理工業会、(一社)日本金属プレス工業協会 等
4	機械製造業	(一社)日本半導体製造装置協会、(一社)日本印刷産業機械工業会、(一社)日本時計協会 等
5	繊維	日本繊維産業連盟
6	電機・情報通信機器	(一社)日本配電制御システム工業会、(一社)ビジネス機械・情報システム産業協会 等
7	流通業(スーパー、コンビニ、ドラッグストア等小売業)	(一社)日本百貨店協会、(一社)日本フランチャイズチェーン協会、(一社)大手家電流通協会 等
8	建材・住宅設備業	(一社)日本建材・住宅設備産業協会
9	紙・紙加工業	全国段ボール工業組合連合会、日本製紙連合会
10	金属産業	(一社)日本伸銅協会、(一社)日本鉄鋼連盟、JFEスチール株
11	化学産業	全国複合肥料工業会・日本肥料アンモニア協会、石油連盟、フィジカルインターネット実現会議化学品WG 等
12	建設業	(一社)日本建設業連合会
13	商社	(一社)日本貿易会
14	農業	日本花き卸売市場協会、全国農業協同組合連合会、ホクレン農業協同組合連合会、(協)日本飼料工業会 等
15	食品製造業	(一社)日本即席食品工業協会、(一社)日本パン工業会、日本ハム・ソーセージ工業協同組合 等
16	食品卸売業	(一社)日本外食品流通協会、(一社)日本加工食品卸協会、全国中央市場青果卸売協会

自主行動計画策定・提出業界団体・事業者数 令和5年12月26日(火)現在103団体(社) ※荷主92団体(社)、物流関係11団体

詳しくは、内閣官房HPをご覧ください (https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/jisyukoudoukeikaku.html)。 

令和6年能登半島地震による災害に関して被災中小企業・小規模事業者支援措置を行います

経済産業省は、令和6年能登半島地震による災害に関して、新潟県、富山県、石川県及び福井県の47市町村に災害救助法が適用されたことを踏まえ、被災中小企業・小規模事業者支援措置を行います。

○既往債務の負担軽減に係る対応

○日本政策金融公庫及び商工組合中央金庫の休日電話相談の実施

1. 特別相談窓口の設置
2. 災害復旧貸付の実施
3. セーフティネット保証4号の適用
4. 既往債務の返済条件緩和等の対応
5. 小規模企業共済災害時貸付の適用

災害救助法適用地域

新潟県：新潟市、長岡市、三条市、柏崎市、加茂市、見附市、燕市、糸魚川市、妙高市、五泉市、上越市、佐渡市、南魚沼市、三島郡出雲崎町

富山県：富山市、高岡市、氷見市、滑川市、黒部市、砺波市、小矢部市、南砺市、射水市、中新川郡舟橋村、中新川郡上市町、中新川郡立山町、下新川郡朝日町

石川県：金沢市、七尾市、小松市、輪島市、珠洲市、加賀市、羽咋市、かほく市、白山市、能美市、河北郡津幡町、河北郡内灘町、羽咋郡志賀町、羽咋郡宝達志水町、鹿島郡中能登町、鳳珠郡穴水町、鳳珠郡能登町

福井県：福井市、あわら市、坂井市

中小企業庁金融課長 神崎 担当者：来島、太田、加見

電話：03-3501-1511（内線 5271～5）メール：bzl-s-chuki-kinyu@meti.go.jp

URL：<https://www.meti.go.jp/press/2023/01/20240104001/20240104001.html>



令和6年能登半島地震による影響を受ける中小企業・小規模事業者に関して、下請事業者との取引や官公需の観点から配慮要請を行いました

中小企業庁は、下請取引や官公需の発注に当たり、中小企業・小規模事業者に対する当該災害の影響を最小限とするため、親事業者や、各府省等、都道府県知事に対し要請を実施しました。

1. 令和6年能登半島地震の影響を受けている下請中小企業との取引に関する配慮について

経済産業大臣名（他省庁所管の業界については主務大臣との連名）で、業界団体代表者に対し、下請事業者に一方的に負担を押しつけないことや、今回の地震によって影響を受けた下請事業者が今後事業活動を再開させる場合にできる限り従来の取引関係を継続すること、などについて要請しています。

2. 令和6年能登半島地震による災害により被災した地域の中小企業・小規模事業者に対する官公需における配慮について

中小企業庁長官名で、各府省や都道府県知事に対し、適正な納期・工期の設定及び迅速な支払や、地域中小企業の適切な評価等について特段の配慮と受注機会の増大させること、などについて要請しています。

※ 各府省等とは、各府省及び各府省の所管する独立行政法人・国立大学法人等を指します。

中小企業庁 事業環境部 取引課 担当者：川森、原、藤野
電話：03-3501-1511（内線 5291～5297） メール：bzl-s-chuki-torihiki@meti.go.jp
URL：<https://www.meti.go.jp/press/2023/01/20240111007/20240111007.html>



経済対策に基づく新たな資金繰り支援策を行います

経済産業省は、令和5年11月2日に閣議決定された「デフレ完全脱却のための総合経済対策」に基づき、以下2点の新たな資金繰り支援を行います。

1. 新たな信用保証制度を創設

中小企業の4割が利用している信用保証制度で、依然として信用保証付融資の7割で経営者保証を徴求している現状を変えるため、保証料を上乗せすることで、経営者保証の提供を不要とする信用保証制度を創設することに加え、3年間の時限的な保証料負担軽減策を行います。

本制度については、3月15日より申込受付を開始し、それに先立ち2月16日より、要件確認などの事前審査も開始します。

2. 日本政策金融公庫等のコロナ資本性劣後ローンの金利運用見直し

コロナ資本性劣後ローンの黒字金利は、直近決算の黒字額から負担することになりますが、黒字額が小さい場合、金利負担により実態上赤字に転落する場合があります。

そのため、直近決算で黒字の事業者が翌年度に黒字金利を支払った場合に、直近決算において事実上の赤字に陥る場合には、直近決算期後1年間については赤字金利（0.5%）を適用するという運用見直しを2月16日より行います。

中小企業庁金融課長 神崎 担当者：来島、太田、加見

電話：03-3501-1511（内線 5271～5）メール：bzl-s-chuki-kinyu@meti.go.jp

URL：<https://www.meti.go.jp/press/2023/01/20240123002/20240123002.html>



保証料上乘せにより経営者保証の提供を不要とする信用保証制度 (制度概要)

- **保証料率の上乗せ**という経営者保証の機能を代替する手法を活用することから、**経営者保証ガイドラインの3要件**（①法人・個人の資産分離、②財務基盤の強化、③経営の透明性確保）よりも緩和した要件を設定。
- また、**新制度の活用を促す**ため、新制度における「**上乗せ保証料**」について、**3年の時限措置として軽減**（令和7年3月末までの保証申込分は0.15%、令和7年4月から令和8年3月までの保証申込分は0.10%、令和8年4月から令和9年3月までの保証申込分は0.05%に相当する保証料を国が補助）。

対象要件

(一定の経営規律等)

経済産業省令に規定

次の要件のいずれにも該当すること(*)

- ① 過去2年間（法人の設立日から2年経過していない場合は、その期間）において**貸借対照表、損益計算書等その他財産、損益又は資金繰りの状況を示す書類** (*1) を当該金融機関の求めに応じて提出していること。
- ② 直近の決算書において**代表者への貸付金等**(*2,3)がなく、かつ、代表者への**役員報酬、賞与、配当等が社会通念上相当と認められる額を超えていない**こと。
- ③ 直近の決算において**債務超過ではない**（純資産の額がゼロ以上である）こと**又は**直近2期の決算において**減価償却前経常利益が連続して赤字ではない**こと。
- ④ 上記①及び②については**継続的に充足することを誓約する書面を提出している**こと。
- ⑤ **中小企業者が保証人の保証を提供しないことを希望している**こと (*4)。

(*)法人の設立後最初の決算が未了の者の場合にあっては①から③までに掲げるものを、法人の設立後最初の2期分の決算が未了の者にあっては③に掲げるものをそれぞれ除く。

保証料率

- 通常の保証料率に、上記③の要件を両方とも満たしている場合は**0.25%**、どちらか一方のみを満たしている場合は**0.45%**の上乗せを行う（2期分の決算書がない場合は0.45%の上乗せ）。
- 事業者負担軽減のため、時限措置として、**上乗せした保証料の一部について軽減措置**を実施。

(*1)原則、貸借対照表及び損益計算書とするが、必要に応じて試算表や資金繰り表等も含む。

(*2)「代表者」には代表権を持つ者のほか、代表者に準ずる者も含む。

(*3)「貸付金」以外の金銭債権（仮払金・未収入金等）も含み、少額のものや事業の実施に必要なものは除く。

(*4)経営者保証を不要とすることができる既存の保証制度等については、本制度によらず、引き続き従前の取扱いを可能とする。

「農林水産省物流対策本部」、 「農林水産品・食品物流問題相談窓口」の設置について 農林水産省

農林水産省は、令和5年12月27日(水曜日)に、農林水産省の各品目・業界担当部署が参画する「農林水産省物流対策本部」(本部長:農林水産大臣)を設置のうえ第1回会合を開催したほか、同日に「農林水産品・食品物流問題相談窓口」を本省及び地方農政局に設置しました。

1. 「農林水産省物流対策本部」の設置について

(問い合わせ先)新事業・食品産業部食品流通課 担当者:中村、川村
代表:03-3502-8111(内線4152)ダイヤル:03-3502-5744

①対策本部メンバー

本部長 坂本農林水産大臣 副本部長 武村農林水産副大臣 本部メンバー 高橋農林水産政務官 他

②検討内容

全国各地・各品目の農林水産業者等の物流確保に向けた取組への後押しや負担軽減を図るための支援策等方策検討

③第1回会合議事概要(令和5年12月27日(水)開催)

農林水産省HPにて公開中: <https://www.maff.go.jp/j/shokusan/ryutu/butoryu.html>

2. 「農林水産品・食品物流問題相談窓口」の設置について

(問い合わせ先)新事業・食品産業部食品流通課卸売市場室 担当者:山田、菊地
代表:03-3502-8111(内線4152)ダイヤル:03-3502-5744

令和5年12月27日(水)に、物流上の課題や不安を抱えている事業者等の皆様からの相談を受け付ける「農林水産品・食品物流問題相談窓口」を本省及び地方農政局等に設置しました。皆様から状況をお伺いし、必要な場合には当省関係部局の職員等の現地派遣を行って、対応方策の御提案等をいたしますので、お気軽に御相談ください。

機関名	担当部課	電話番号(直通)	メールアドレス
農林水産省	大臣官房新事業・食品産業部食品流通課	03-6744-2379	butsuryu_sodan@maff.go.jp
北海道農政事務所	生産経営産業部事業支援課	011-330-8810	butsuryu_sodan_hokkaido@maff.go.jp
東北農政局	経営・事業支援部食品企業課	022-221-6146	butsuryu_sodan_tohoku@maff.go.jp
関東農政局	経営・事業支援部食品企業課	048-740-0145	butsuryu_sodan_kanto@maff.go.jp
北陸農政局	経営・事業支援部食品企業課	076-232-4149	butsuryu_sodan_hokuriku@maff.go.jp
東海農政局	経営・事業支援部食品企業課	052-746-6430	butsuryu_sodan_tokai@maff.go.jp
近畿農政局	経営・事業支援部食品企業課	075-414-9024	butsuryu_sodan_kinki@maff.go.jp
中国四国農政局	経営・事業支援部食品企業課	086-222-1358	butsuryu_sodan_chushi@maff.go.jp
九州農政局	経営・事業支援部食品企業課	096-211-9371	butsuryu_sodan_kyushu@maff.go.jp
内閣府沖縄総合事務局	農林水産部食料産業課	098-866-1673	butsuryu_sodan_oki.k6h@ogb.cao.go.jp

(相談内容の例) ・「物流2024年問題」は知っているが、具体的にどのような影響があるのか分からず、不安。 ・パレット化、モーダルシフト、中継輸送など物流改善に活用できる補助事業を知りたい。
・物流確保に向けた検討を始めたいが、現状を踏まえ、具体的にどのような対策が考えられるのか、助言が欲しい。 ・他の地域、事業者の取組状況を知りたい。 など。



詳しくはこちら

能登半島地震を受け設けられた雇用・労働関係の特例措置 をまとめたリーフレットを作成しました

令和6年能登半島地震をうけ、厚生労働省では、雇用や労働に関する様々な特例措置を設けています。こうした特例をより多くの人に活用してもらうため、「被災された従業員の方、仕事をお探しの方向け」と「被災された事業主の方向け」に、それぞれの内容を一覧にまとめたリーフレットを作成しました。必要な情報が必要な方に届くよう、被災地域をはじめとするハローワーク、労働基準監督署などで配布する予定です。

【リーフレットの内容】

○被災された従業員の方、仕事をお探しの方向け

【主な内容】

- ・被災者の仕事の相談に応じる窓口の案内
- ・災害で勤務先が事業を休・廃止し、賃金が受け取れない場合に受給できる失業給付の案内
- ・被災により公的職業訓練を受けられなくなった場合の修了認定や給付についての特例措置
- ・地震の影響で勤務先の業務が停止し、退職を余儀なくされた人が利用する、「未払賃金立替払制度」の申請手続きの簡略化

○被災された事業主の方向け

【主な内容】

- ・災害により休業せざるを得ない場合の従業員への賃金や手当について、法律上の考え方を取りまとめた「Q & A」や、「雇用調整助成金」による公的支援の案内
- ・各種助成金の申請が期限内に行えない場合、後日の申請が可能なことを案内
- ・労働保険料、社会保険料、障害者雇用納付金について、納付期限を延長・猶予

令和6年能登半島地震に伴う特例措置のご案内

このたびの令和6年能登半島地震を受け、雇用・労働関係では、次のような特例措置を行っています。詳しくは、最寄りの都道府県労働局、労働基準監督署、ハローワークにお問い合わせください。

労働局、労働基準監督署、ハローワークの相談窓口

1 仕事をお探しの方は…

新潟、富山、石川、福井労働局および管内のハローワークの一部に設置した「特別労働相談窓口」などでは、被災者の方々の仕事に関する相談にお応えしています。被災前の居住地以外での就職等を希望される方の相談にも応じています。

2 就職活動中の学生・生徒の方は…

新潟、富山、石川、福井労働局管内の新卒応援ハローワーク等に「学生等震災特別相談窓口」を設置し、被災した就職活動中の学生などに対する個別の職業相談にお応えしています。

3 労働条件等に関するご相談は…

新潟、富山、石川、福井労働局および管内の労働基準監督署の一部に設置した「特別労働相談窓口」などでは、労働条件、安全衛生、労働保険、労災補償などに関する相談にお応えしています。

災害による事業の休止などでお困りの方へ

1 雇用保険の特例措置があります

激甚災害法の指定地域（＝災害救助法の適用地域）内の事業所が災害により休止・廃止したために、休業して、賃金を受けることができない方については、実際に離職していなくても、失業給付を受給できます。また、激甚災害法の指定地域及びその隣接する指定地域内の事業所が、災害により事業を休止・廃止したために、一時的に離職した方については、事業再開後の再雇用が予定されている場合であっても、失業給付を受給できます。→雇用保険に6か月以上加入している等の要件を満たす方が対象となります。また、本特例措置を受けた方については、再度離職した際の失業給付の給付日数等に影響する場合があります。詳しくは、最寄りのハローワークにお問い合わせください。

2 Q & Aをご用意しています

地震に伴って休業する場合の手当の支払や派遣労働に関する労働相談などについてのQ & Aをまとめていますので、参考にしてください。→詳しくは、最寄りの労働基準監督署（派遣労働に関しては都道府県労働局の需給調整事業担当）にお問い合わせください。また、厚生労働省ホームページにも掲載しています。
(https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000121431_00177.html)



公共職業訓練および求職者支援訓練を受講されている方へ

職業訓練の修了認定や給付について特例措置があります

被災により訓練を受けられない場合に、被災前にあらかじめ決められた訓練時間の8割を終了しているときは、訓練を修了したと取り扱われることがあります。

→詳しくは、それぞれの訓練機関へお問い合わせください。

雇用保険や職業訓練受講給付金を受給している職業訓練の受講者が、被災による訓練の中断や休講などで訓練を受けられない場合でも、失業給付や職業訓練受講給付金が支給されることがあります。

→詳しくは、ハローワークまでお問い合わせください。

「未払賃金立替払制度」

申請書類の簡略化や迅速な処理を行います

地震の直接的な被害により事業活動が停止した被災地域の中小企業に雇用されていた方々に関する未払賃金の立替払については、申請に必要な書類の簡略化などを行い、迅速な処理を行います。

→詳しくは、最寄りの労働基準監督署にお問い合わせください。厚生労働省ホームページにも掲載しています
(https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/16849_00001.html)。

なお、制度の詳細につきましては、厚生労働省ホームページをご覧ください (http://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/shinsai_rousaishouseido/tatekae/index.html)。

仕事や通勤中に被災された方の「労災保険給付」

申請書類の受付を柔軟に行います

労働者の方が「工作中」や「通勤中」に、地震により建物が崩壊したことなどが原因となって被災された場合には、「労災保険」による給付（治療や投薬、休業補償など）を受けられます。また、請求にあたって事業主や医療機関の証明が受けられなくても請求書は受け付けています。

→詳しくは、最寄りの労働局または労働基準監督署にお問い合わせください。

「災害被災者のための心と健康の相談ダイヤル」

メンタルヘルス及び健康に関する相談を受け付けています

労働者健康安全機構では、自然災害又は大規模な事故等により被災された方々（事業者、労働者及びその家族等）に対するメンタルヘルス及び健康に関する相談を受け付けています。

●「自然災害又は大規模な事故等による災害被災者のための心と健康の相談ダイヤル」

0120-200-826（フリーダイヤル）

【受付日時】平日 10時00分～17時00分 ※土・日・祝日は除く

→全国どこからでも、携帯電話からも無料で利用可能です。

「勤労者財産形成持家融資」・「中小企業退職金共済制度」・「労働金庫」

融資の返済期間などに特例措置があります

独立行政法人勤労者退職金共済機構においては、財形持家融資の返済期間猶予等についての特例措置を設けています。

→詳しくは、独立行政法人 勤労者退職金共済機構（電話03-6907-1234（中退共）、03-6731-2831（建退共）、03-6731-2887（清退共、林退共）、03-6731-2945（財形持家融資）9:00-17:15（土日祝日は除く））にお問い合わせいただくか、厚生労働省ホームページ（https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_37207.html）または独立行政法人 勤労者退職金共済機構ホームページ（<https://www.taisyokukin.go.jp/>）をご覧ください。

北陸労働金庫及び新潟県労働金庫における対応

預金通帳等を紛失した場合でも、ご本人確認をした上でお支払いします。

→詳しくは、北陸労働金庫（電話076-231-2165）、新潟県労働金庫（電話025-223-8207）までお問い合わせください。

詳しくは、最寄りの都道府県労働局、労働基準監督署、ハローワークにお問い合わせください。厚生労働省のホームページ（<http://www.mhlw.go.jp/>）でも、関連の情報をお伝えしています。

令和6年能登半島地震に伴う特例措置のご案内

このたびの令和6年能登半島地震を受け、雇用・労働関係では、次のような特例措置を行っています。詳しくは、最寄りの都道府県労働局、労働基準監督署、ハローワークにお問い合わせください。

労働局、労働基準監督署、ハローワークの相談窓口

1 助成金の支給申請など、雇用の安定のための相談窓口

新潟、富山、石川、福井労働局および管内のハローワークの一部に設置した「特別労働相談窓口」などでは、被災した事業主の方々に対し、各種助成金の支給申請などの相談にお応えしています。

2 地震の影響を受けた事業主の新卒採用に関する相談窓口

新潟、富山、石川、福井労働局管内の新卒応援ハローワーク等に「学生等震災特別相談窓口」を設置し、地震の影響により、従来どおりの新卒採用を行うことが困難である事業主などに対する相談にお応えしています。

3 労働条件や労災補償などに関する相談窓口

新潟、富山、石川、福井労働局および管内の労働基準監督署の一部に設置した「特別労働相談窓口」などでは、労働条件、安全衛生、労働保険、労災補償などに関する相談にお応えしています。

災害を受けて事業の休業などを行わざるを得ない場合

1 休業する場合の手当の支払いや派遣労働に関するQ&A

事業自体の休業に伴い、労働者を休業させるときには、できるだけ労働者の不利益を回避するよう努力することが大切です。地震による影響で休業する場合の手当の支払や派遣労働に関する労働相談などについてQ&Aをまとめましたので、参考にしてください。→詳しくは、最寄りの労働基準監督署（派遣労働に関しては都道府県労働局の需給調整事業担当）にお問い合わせいただくか、厚生労働省のホームページをご覧ください。（https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000121431_00177.html）



2 休業手当を支払った場合は、雇用調整助成金を利用できます

令和6年能登半島地震に伴う「経済上の理由」(*)により休業、教育訓練又は出向を余儀なくされた事業所において、労働者に休業手当や賃金等が支払われた場合、全国の事業所で雇用調整助成金の特例措置が利用できます。また、新潟県、富山県、石川県、福井県の区域内の事業所においては、助成率の引き上げ（中小企業2/3から4/5、大企業1/2から2/3）等の措置も講じています。

(*)「経済上の理由」の具体的な例としては、交通手段の途絶により原材料の入手や製品の搬出ができない、修理業者の手配や修理部品の調達が困難なことから事業活動が阻害されている、などが挙げられます。→詳しくは、労働局または最寄りのハローワークにお問い合わせいただくか、厚生労働省のホームページをご覧ください。



3 失業給付について、従業員にお知らせください

激甚災害法の指定地域（＝災害救助法の適用地域）内の事業所が災害により休止・廃止したために、休業して、賃金を受けることができない労働者については、実際に離職していなくても失業給付が受給できます。また、激甚災害法の指定地域及びその隣接する指定地域内の事業所が、災害により事業を休止・廃止したために、一時的に離職した労働者については、事業再開後の再雇用が予定されている場合であっても、失業給付を受給できます。→要件を満たす方が対象となります。また、本特例措置を受けた方については、再度離職した際の失業給付の給付日数等に影響する場合があります。詳しくは、最寄りのハローワークにご相談ください。

各種助成金の支給申請

令和6年能登半島地震を理由にハローワーク等に行くことができず、期限内に各種助成金の支給申請ができない場合、後日、理由を添えて申請することができます。→詳しくは、労働局又は最寄りのハローワークへお問い合わせください。

労働保険料、障害者雇用納付金等の納付期限延長・猶予

1 石川県及び富山県内に所在地がある事業主等

石川県及び富山県内に所在地を有する事業主などについて、労働保険料、障害者雇用納付金などの申告・納期限等を一律に延長します。

2 石川県及び富山県外に所在地がある事業主等

石川県及び富山県外に所在地を有する事業主であっても、このたびの災害によって事業財産に相当の損失を受け、労働保険料などを納付することが困難となった場合には、個別に納付の猶予措置を受けることができます。

詳しくは…

労働保険料については最寄りの労働局か労働基準監督署へ、障害者雇用納付金については独立行政法人高齢・障害・求職者雇用支援機構へお問い合わせください。

「災害被災者のための心と健康の相談ダイヤル」

労働者健康安全機構では、自然災害又は大規模な事故等により被災された方々（事業者、労働者及びその家族等）に対するメンタルヘルス及び健康に関する相談を受け付けています。

●「自然災害又は大規模な事故等による災害被災者のための心と健康の相談ダイヤル」

0120-200-826（フリーダイヤル）

【受付日時】平日 10時00分～17時00分 ※土・日・祝日は除く

→全国どこからでも、携帯電話からも無料で利用可能です。

中小企業退職金共済制度・勤労者財産形成持家融資の特例措置

独立行政法人勤労者退職金共済機構が行っている中小企業退職金共済制度（中退共）の掛金の納付期限延長等や財形持家融資の返済期間猶予等の特例措置を設けています。

→詳しくは、独立行政法人勤労者退職金共済機構（電話03-6907-1234（中退共）、03-6731-2831（建退共）、03-6731-2887（清退共、林退共）、03-6731-2945（財形持家融資）9:00-17:15（土日祝日は除く））にお問い合わせいただくか、独立行政法人勤労者退職金共済機構ホームページ（<https://www.taisyokukin.go.jp/>）をご覧ください。

詳しくは、最寄りの都道府県労働局・労働基準監督署・ハローワークにお問い合わせください。厚生労働省のホームページでも、関連情報をお伝えしています。（<http://www.mhlw.go.jp/>）

・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。

「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）



国土交通省では、物流施設の災害対応能力の強化等を図るための「物流拠点機能強化支援事業」(補助事業)について、R5年度当初予算分の採択を決定しました。それに引き続き、追加公募を開始します。

1. 事業概要

災害時や電力不足時においても、物流拠点において電源機能を維持し、迅速かつ円滑な物資輸送体制を確保することが必要である一方、非常用電源設備は、導入費用の高さ等を考慮すると、自助努力で導入することは企業にとって大きな負担となっているため、災害対応能力の強化を図るため、非常用電源設備の導入支援を行い、物流拠点において電源機能を維持し、迅速かつ円滑な物資輸送体制を確保していく。

2. 今後の公募予定

第1次公募に引き続き、追加公募を実施いたします。申請の際には、国土交通省Webサイト(下記URL)に掲載されている交付要綱、実施要領等をご覧頂き、申請様式に必要な事項をご記入の上必要書類を添えて地域を管轄する地方運輸局等へご提出ください。

https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk2_000021.html

3. 公募受付期間

応募期間：令和6年1月9日(火)～2月14日(水) 17時まで(必着)

国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課 電話：03-5253-8297(内線41-347)

URL：https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu02_hh_000068.html

物流施設の災害対応能力の強化等

事業概要

- 災害対応能力の強化を図るため、非常用電源設備の導入支援を行い、物流拠点において電源機能を維持し、迅速かつ円滑な物資輸送体制を確保する。

背景・経緯

- 営業倉庫等の物流施設においては、災害対策基本法に基づく防災基本計画においても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。
- 近年の災害時（平成30年台風第21号や令和元年台風第15号）において、物流施設で停電等が生じており、それによって物流の現場に混乱が発生。

総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）（令和3年6月15日閣議決定）
 III 3（1）③ 物流拠点と既存インフラとのアクセス強化や物流拠点の防災対策（略）災害発生時においても生活必需品等の物資供給を途絶させないよう、（略）、物流拠点の防災対策を充実させるほか、（略）防災設備を備えた物流施設の整備を推進する。

必要性・課題

- 災害が激甚・頻発化している中、災害時や電力不足時においても、物流拠点において電源機能を維持し、迅速かつ円滑な物資輸送体制を確保することが必要。
- 一方、非常用電源設備は、導入費用の高さや費用対効果を考慮すると、自助努力で導入することは企業にとって大きな負担となっている。



台風15号により倒壊した鉄塔

実施内容

物流施設において、非常用電源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

- 【補助対象施設】
・営業倉庫
・航空上屋
・トラックターミナル
- 【補助対象設備】
非常用電源設備（発電設備又は蓄電池）



<非常用電源設備>

※詳細については交付要綱等をご確認ください。

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。

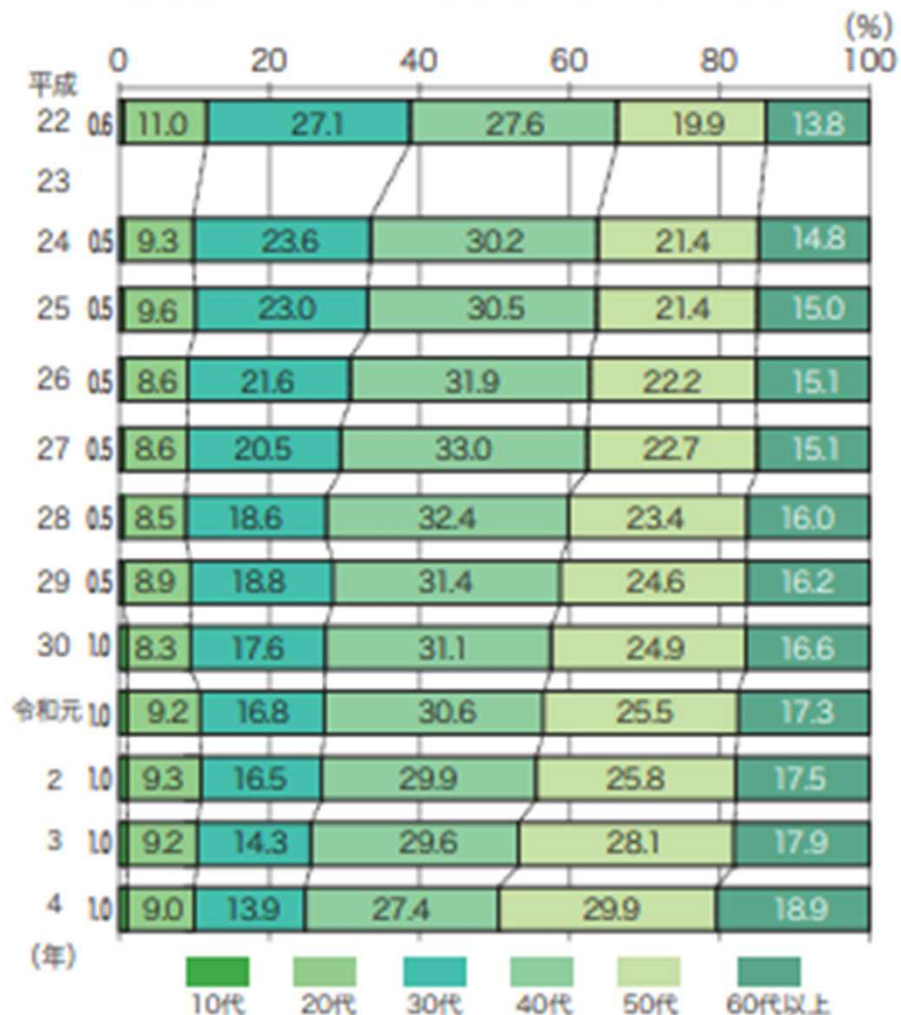


労働政策審議会労働条件分科会での議論

- ・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：%) ◆ 道路貨物運送業 就業者数の推移 (単位：万人)

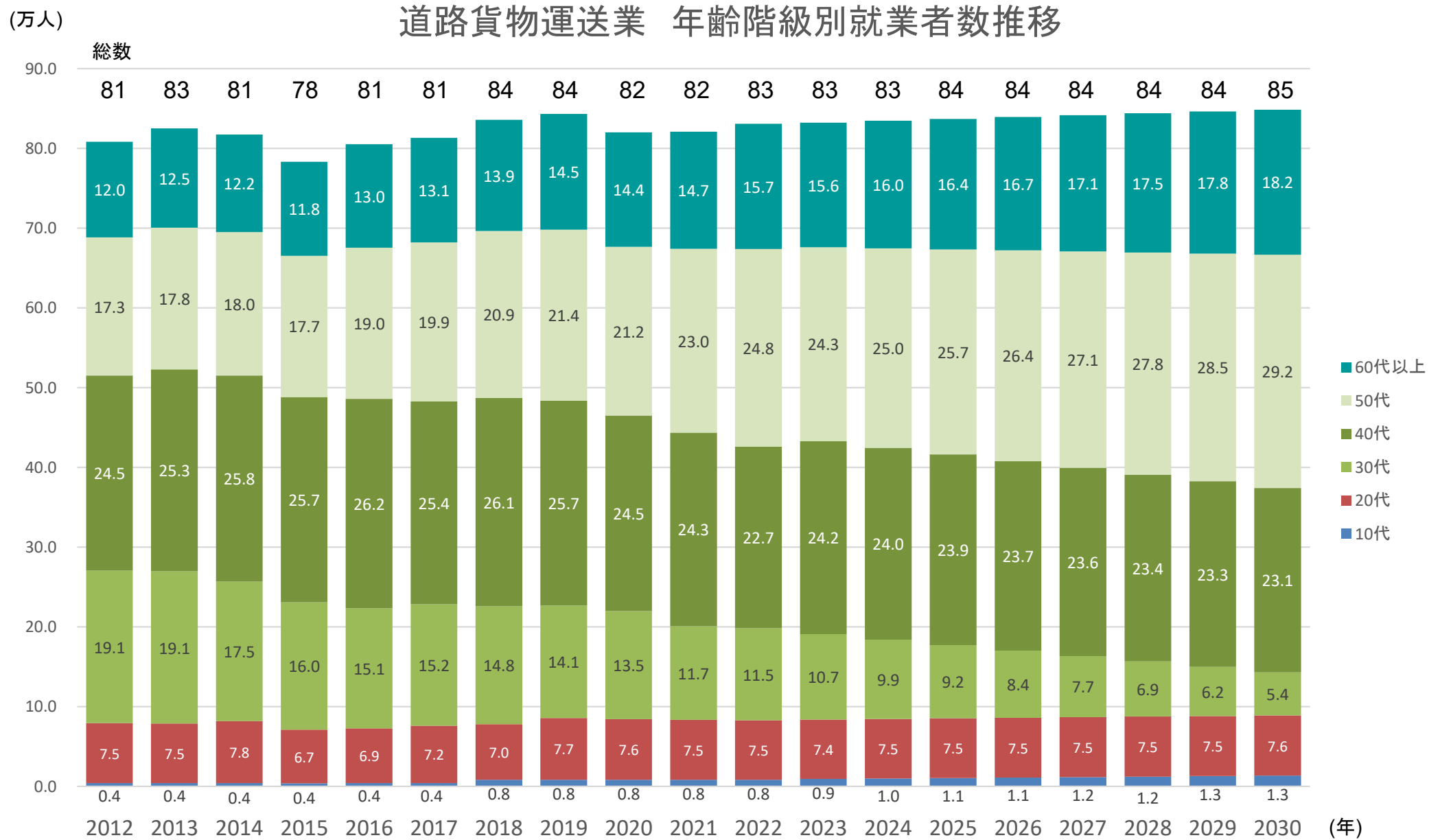


(注)：端数処理の関係で合計が一致しない場合がある

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

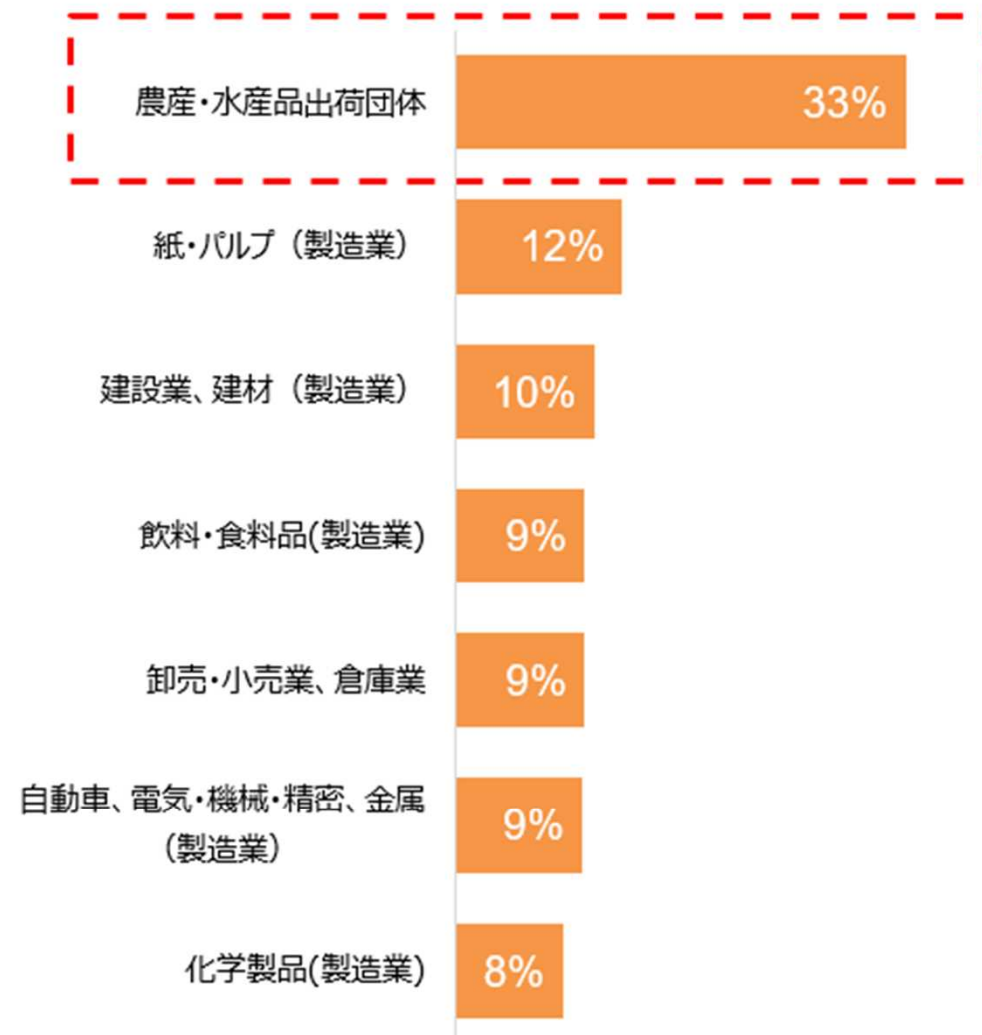
平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月1日）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）**」により、拘束時間、運転時間等が強化される。

○主な改正内容

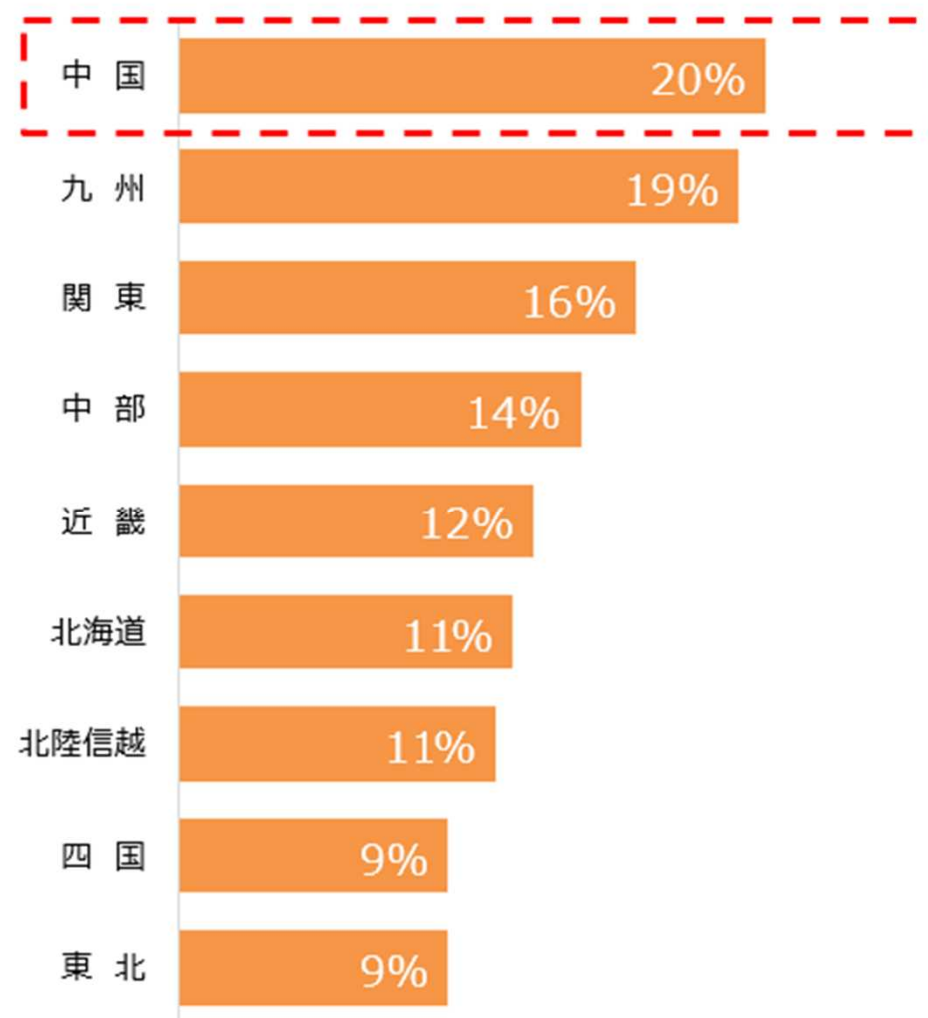
	現 行	改正後（令和6年4月～）
時間外労働規制 （労働基準法）	なし	960時間 （原則、年720時間）
拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示）	【1日あたり】 ・原則 13時間 以内、最大 16時間 以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 293時間 以内。 ただし、労使協定により、 年3,516時間 を超えない範囲内で、 320時間 まで延長可。	【1日あたり】 ・原則 13時間 以内、最大 15時間 以内。 ・長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 年3,300時間、284時間 以内。 ただし、労使協定に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

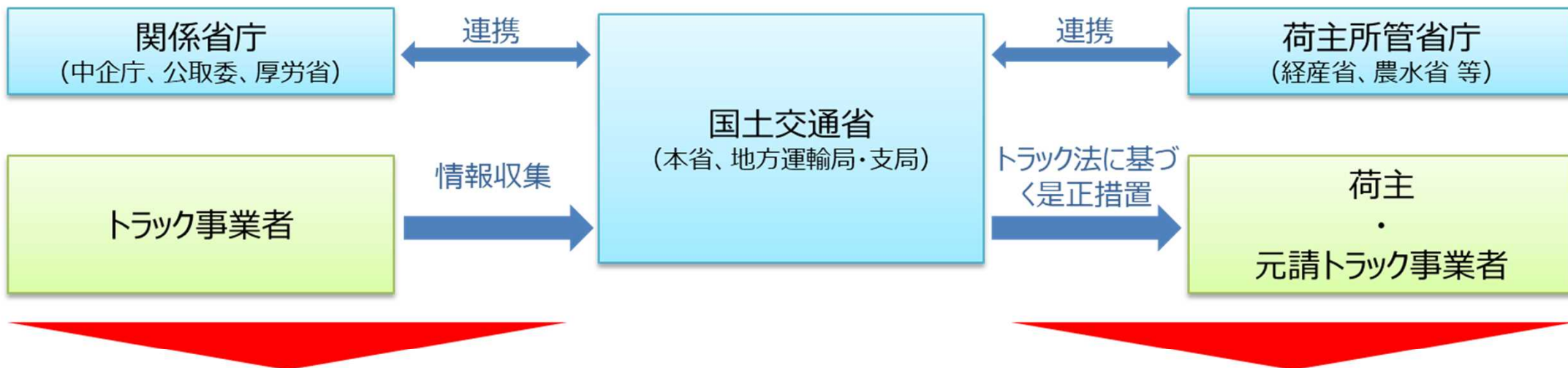


トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化

- ▶ **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



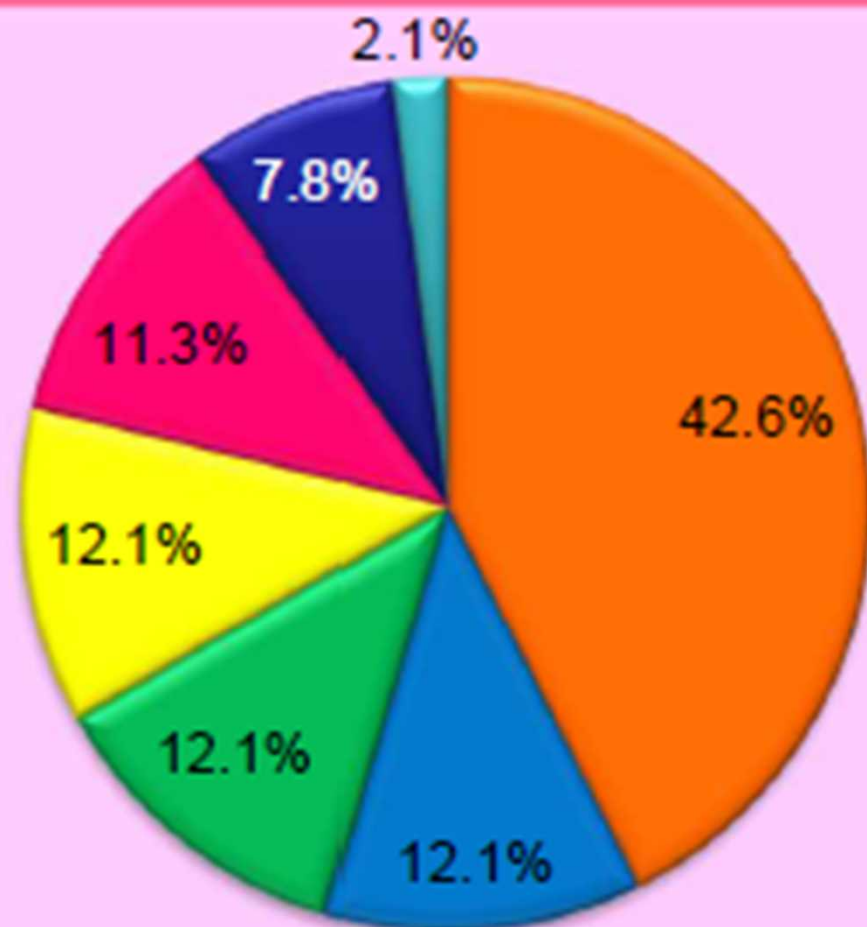
- 個別の運送内容等を考慮せず、一律一定率の引下げをして、通常支払われる運賃より低い運賃にすること
- 運送委託者が、自らの目標額、予算等を基準として、通常支払われる運賃より低い運賃に、一方的に設定すること
- 軽油価格の高騰、多頻度輸送、長距離輸送、手待ち時間の発生等輸送条件が変化したにもかかわらず、それらを一切考慮しないで、通常支払われる運賃より低い運賃に据え置くこと
- 特定の運送受託者を差別的に取り扱い、他の運送受託者より低い運賃を設定すること
- 同種の運送役務について、特定の地域又は顧客向けであることを理由に、通常支払われる運賃より低い運賃を設定すること

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

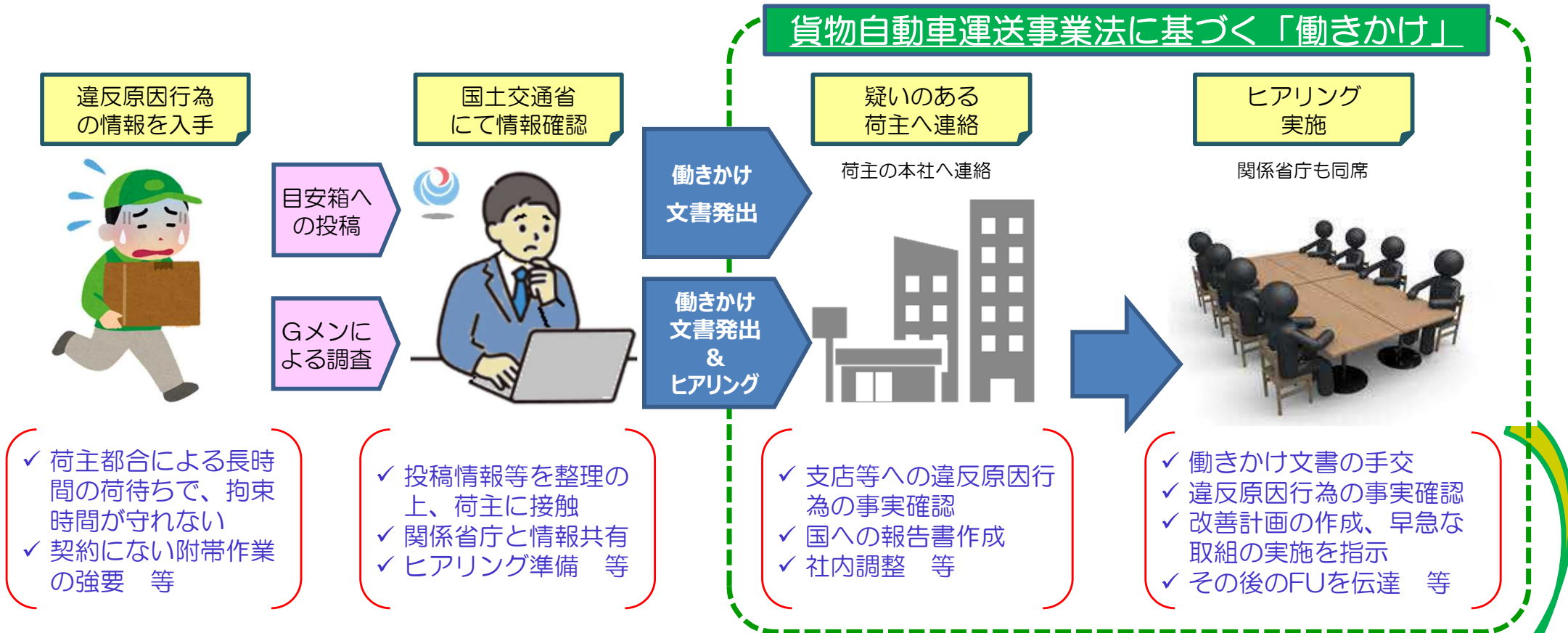
荷主起因の違反原因行為の割合



- 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



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らえていない。
- 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】

ケース① 運賃・料金等の不当な据置き
(農産物取扱企業・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 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

【要請の実例】

ケース③ 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
※内容は随時更新中

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。



高速代く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交通省に創設された専門部隊です。「プッシュ型(積極的)情報収集」や、違反原因行為の疑いのある荷主・元請事業者**本社**への「働きかけ」や「要請」等を行い、疑いが事実であれば、改善に向けた計画策定を指導します。

【働きかけ・要請の手順】



【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・要請の経緯について、運送業務と関係していること、(500字以内)

② 2. 依頼・要請の経緯について、運送業務と関係していること、(500字以内)

③ 3. 依頼・要請の経緯について、運送業務と関係していること、(500字以内)

④ 4. 依頼・要請の経緯について、運送業務と関係していること、(500字以内)

⑤ 5. 依頼・要請の経緯について、運送業務と関係していること、(500字以内)

⑥ 6. 依頼・要請の経緯について、運送業務と関係していること、(500字以内)

⑦ 7. 依頼・要請の経緯について、運送業務と関係していること、(500字以内)

⑧ 8. 依頼・要請の経緯について、運送業務と関係していること、(500字以内)

⑨ 9. 依頼・要請の経緯について、運送業務と関係していること、(500字以内)

⑩ 10. 依頼・要請の経緯について、運送業務と関係していること、(500字以内)

⑪ 11. 依頼・要請の経緯について、運送業務と関係していること、(500字以内)

⑫ 12. 依頼・要請の経緯について、運送業務と関係していること、(500字以内)

⑬ 13. 依頼・要請の経緯について、運送業務と関係していること、(500字以内)

⑭ 14. 依頼・要請の経緯について、運送業務と関係していること、(500字以内)

⑮ 15. 依頼・要請の経緯について、運送業務と関係していること、(500字以内)

⑯ 16. 依頼・要請の経緯について、運送業務と関係していること、(500字以内)

⑰ 17. 依頼・要請の経緯について、運送業務と関係していること、(500字以内)

⑱ 18. 依頼・要請の経緯について、運送業務と関係していること、(500字以内)

⑲ 19. 依頼・要請の経緯について、運送業務と関係していること、(500字以内)

⑳ 20. 依頼・要請の経緯について、運送業務と関係していること、(500字以内)

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。**

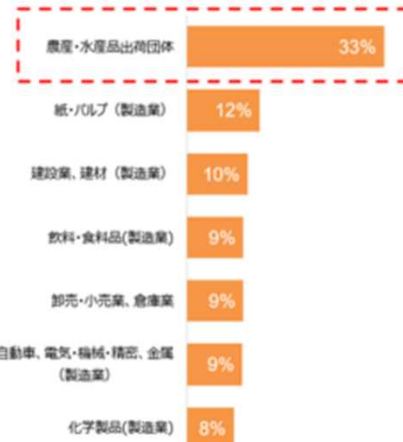
問題の解決にはトラック運送事業者だけでなく**発着荷主企業、消費者の皆さんのご理解、ご協力が必要**であり、**オンライン説明会で必要な情報を提供**しています。

○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年問題」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 (20T/2)	中型車 (40T/2)	大型車 (100T/2)	トレーラー (200T/2)
150km	13,000	15,000	19,220	23,900	基礎料 基礎運行キロ 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 基礎運行キロ 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	20,420	26,760	33,800					
500km	19,310	22,400	29,270	37,070	基礎運行キロを超える場合は、10kmを増すこと	280	340	510	710
600km	20,890	24,320	31,780	40,340					
700km	22,470	26,180	34,290	43,610	基礎作業時間を超える場合は、1時間増すこと(4時間制の場合で、午前・午後別の場合は、午前・午後別の間にわたる場合は、正午の起算した時間より加算額を計算する。)	3,020	3,160	3,300	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 【特殊車両割増】冷蔵車・冷凍車 2割 【休日割増】日曜祝日に運送した距離に限り 2割 【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				
1000km	27,200	31,740	41,920	53,420	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 小型…1,670円、中型…1,750円、大型…1,870円、トレーラー…2,220円				
1100km	28,770	33,570	44,260	56,580	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取受				
1200km	30,350	35,400	46,700	59,740	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取受				
1300km	31,930	37,230	49,120	62,910	VII 燃料サーチャージ 別に定めるところにより取受				
1400km	33,500	39,050	51,570	66,070	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。				
1500km	35,080	40,880	54,000	69,220					
1600km	36,650	42,710	56,440	72,390					
1700km	38,230	44,540	58,870	75,550					
1800km	39,800	46,360	61,310	78,710					
1900km	41,380	48,190	63,740	81,870					
2000km	42,950	50,020	66,180	85,030					
200kmを超えて200km未満に増加する金額	3,140	3,420	4,800	6,220					
200kmを超えて200km未満に増加する金額	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26日の結果

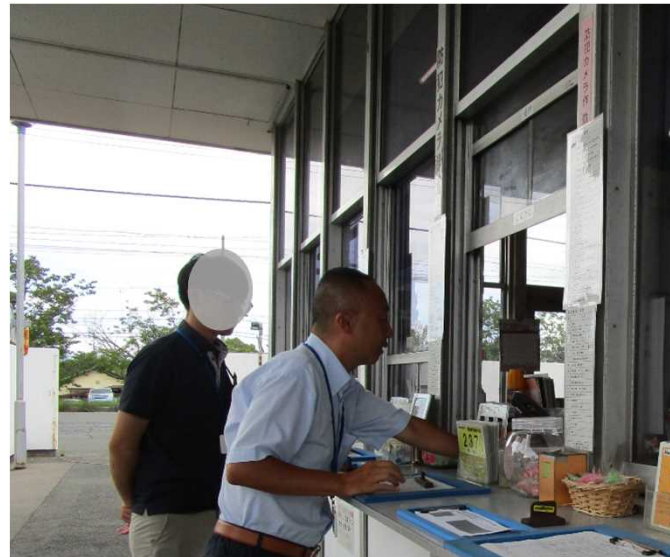
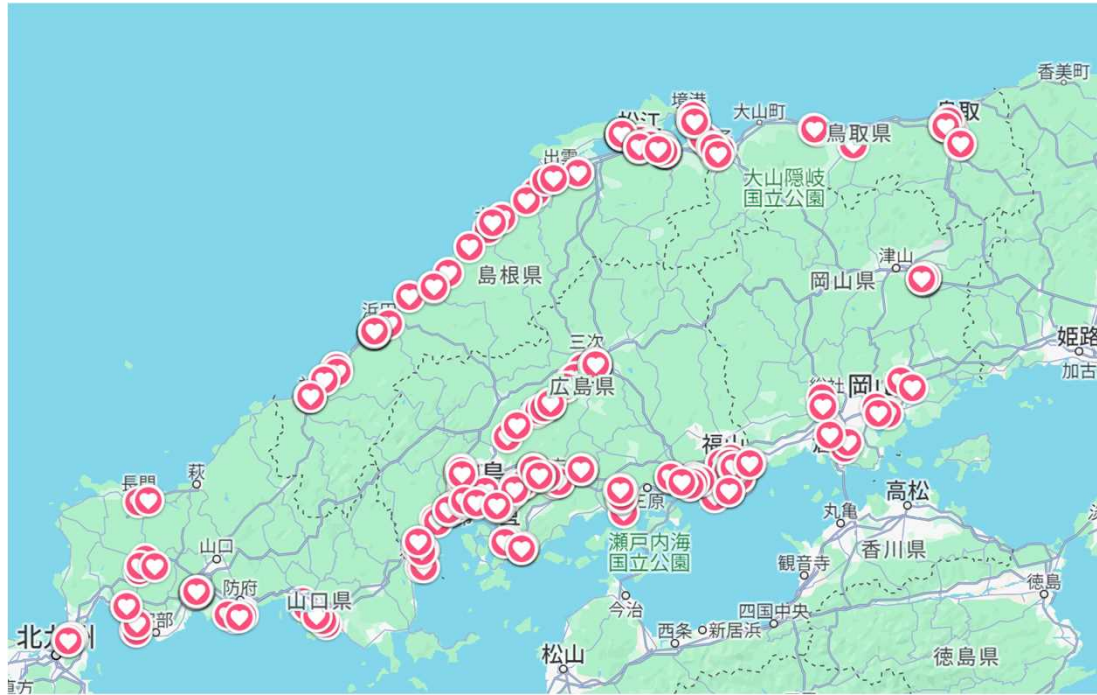
パトロール先拠点数**658**か所

(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

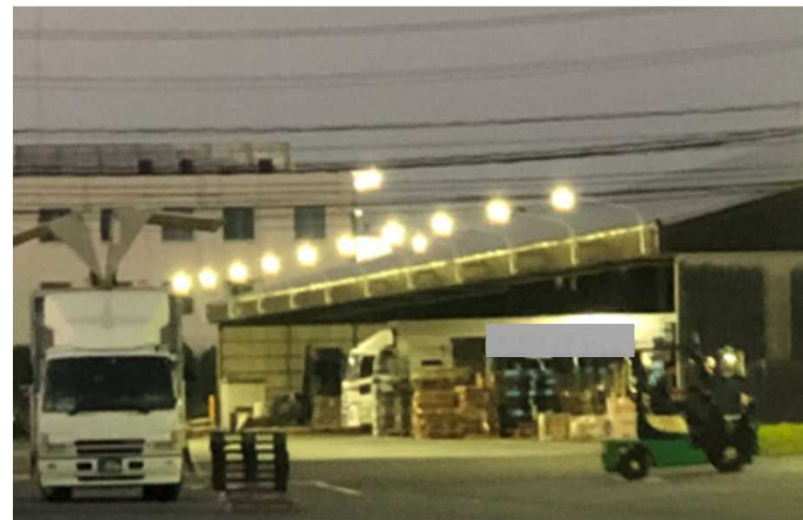
○荷積み待機中のトラック運転者

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へのヒアリング。

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.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 67

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**

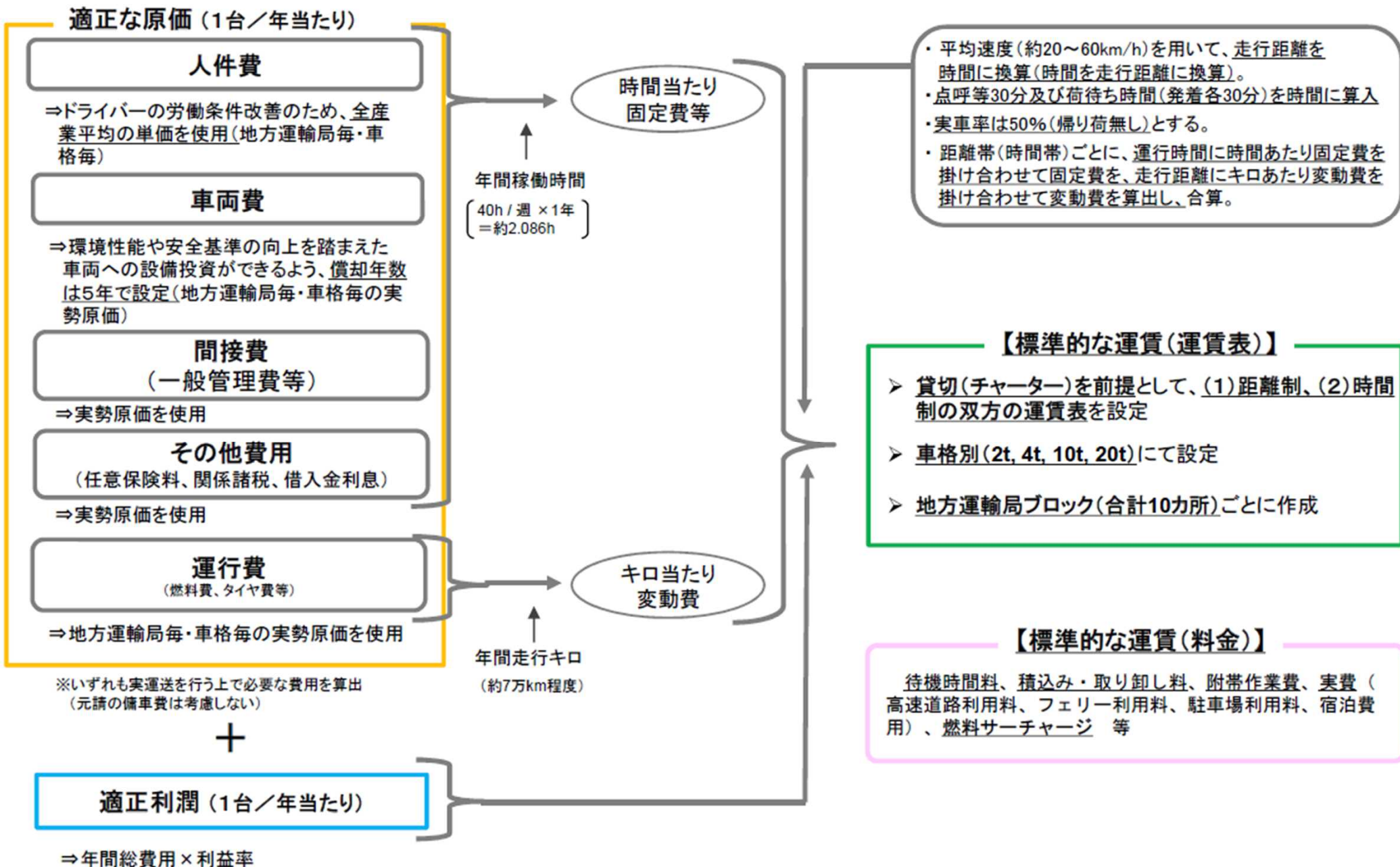
STEP 3 **荷主と運賃を交渉する**

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	44,260	56,580
120km	30,350	35,400	46,700	59,740
130km	31,930	37,230	49,130	62,910
140km	33,500	39,050	51,570	66,070
150km	35,080	40,880	54,000	69,230
160km	36,650	42,710	56,440	72,390
170km	38,230	44,540	58,870	75,550
180km	39,800	46,360	61,310	78,710
190km	41,380	48,190	63,740	81,870
200km	42,950	50,020	66,180	85,030
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

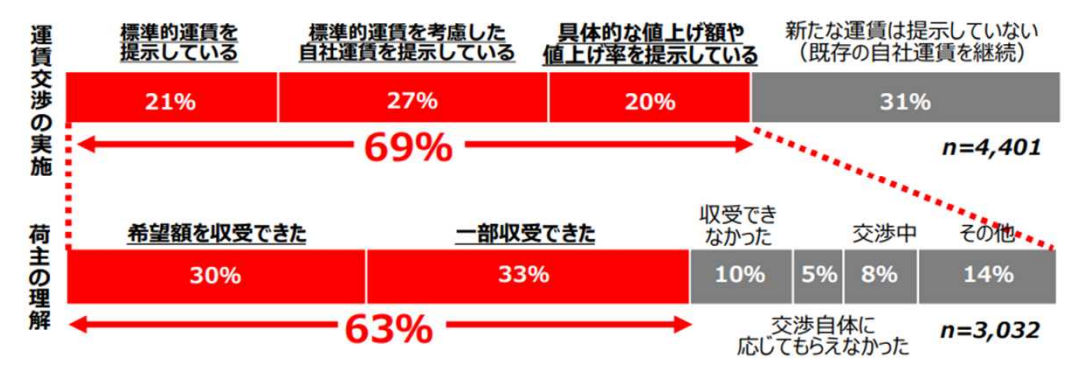
○標準的な運賃は、トラック運転者の待遇改善のため、実走行コストを基にした収受すべき運賃のため、**元請事業者は下請事業者が標準的な運賃を収受できるような運賃を設定のうえ、荷主から収受する必要がある。**

「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直しについて

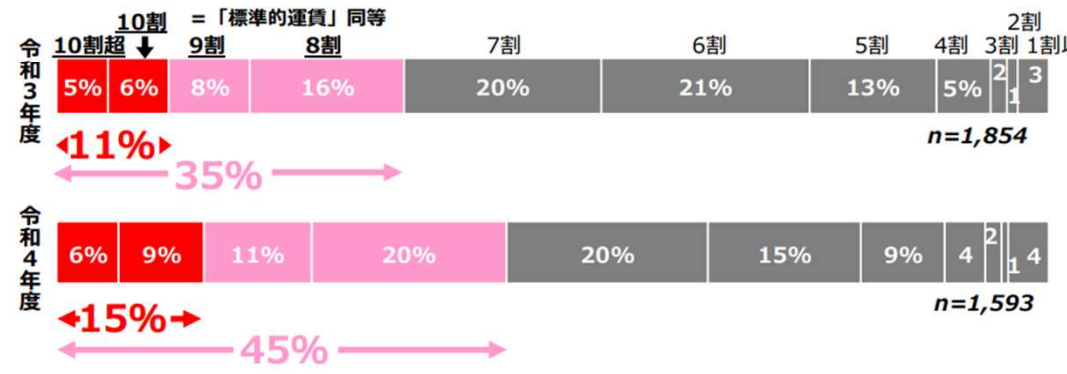
- **トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設（令和2年4月告示）。**
- **実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直しを図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。**
 （※）行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

「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】

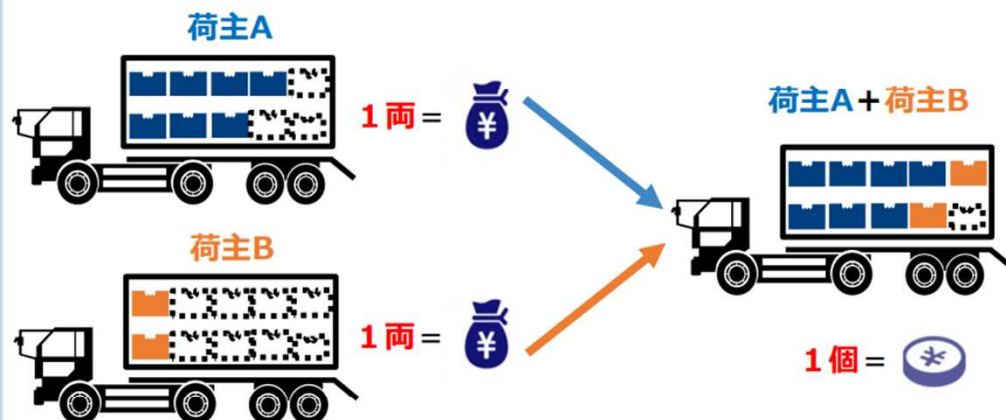
<契約条件の明確化>

- 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。

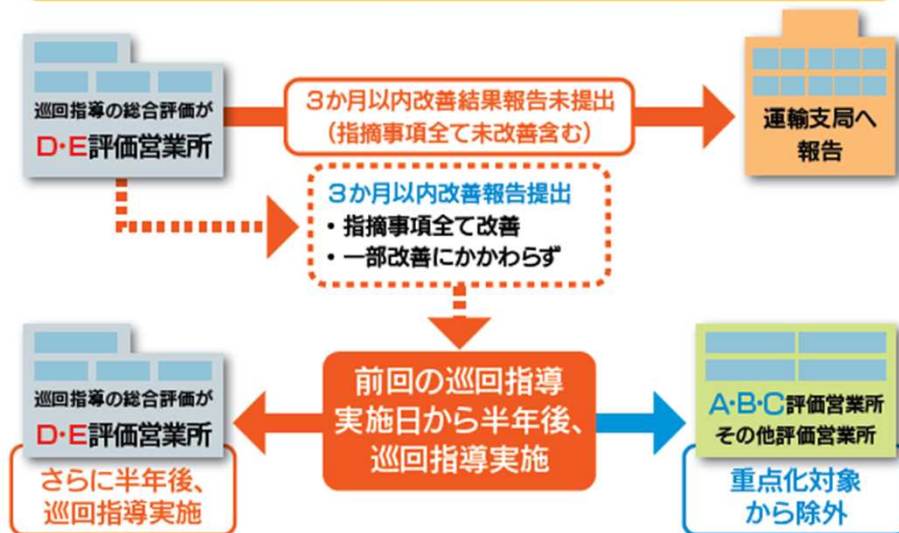
定期報告事業

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

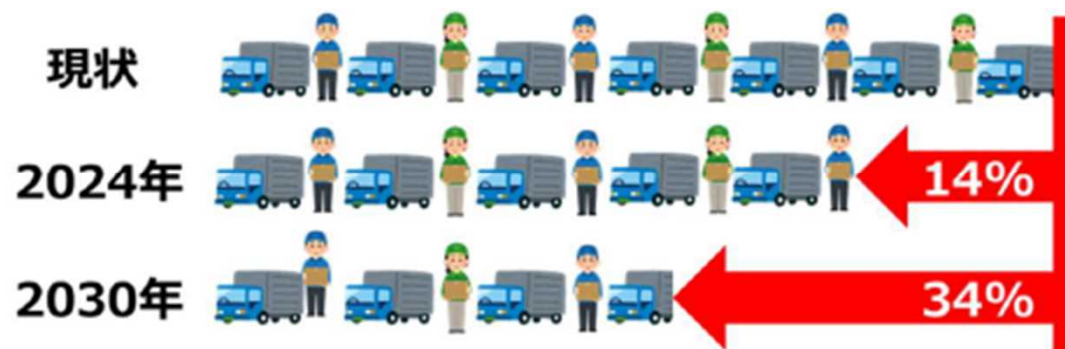
2024年初に**政策パッケージ全体のフォローアップ**

「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。

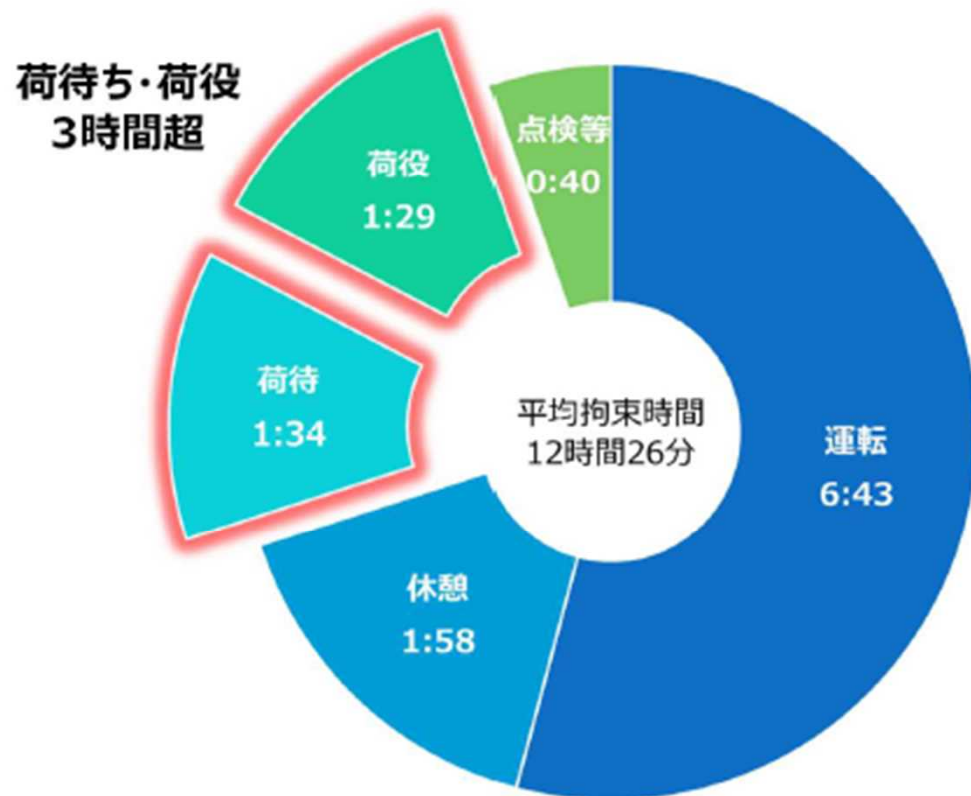
中長期的に継続して取り組むための枠組みを、次期通常国会での法制化も含め確実に整備。

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、適正な運賃收受を実現する。

1. 具体的な施策 (2) 物流の効率化

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

- ① 即効性のある**設備投資**の促進
(バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等)
 - ② 「**物流GX**」の推進
(鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、
車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等)
 - ③ 「**物流DX**」の推進
(自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、
サイバーポート、フィジカルインターネット等)
 - ④ 「**物流標準化**」の推進 (パレットやコンテナの規格統一化等)
 - ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
 - ⑥ 高速道路のトラック**速度規制 (80km/h)** の引上げ
 - ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
 - ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
 - ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
 - ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
 - ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化
 - ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

「物流GX」の例



「物流DX」の例

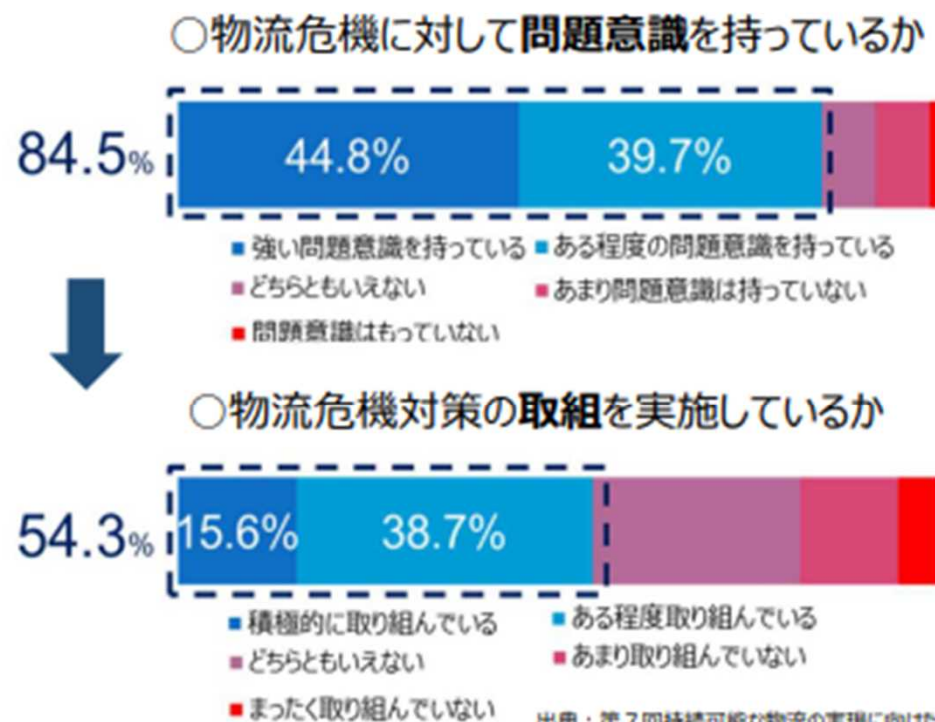


1. 具体的な施策 (3) 荷主・消費者の行動変容

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

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

荷主企業・物流事業者の問題意識と取組状況



物流の適正化・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）

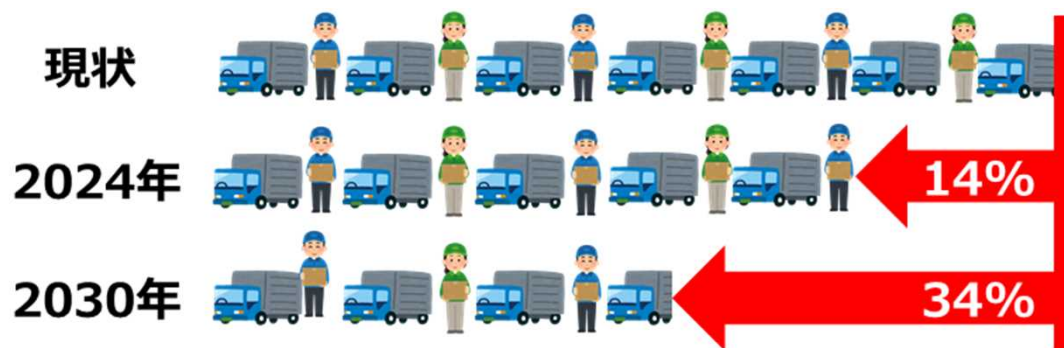
○適正な運賃の收受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

- ・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

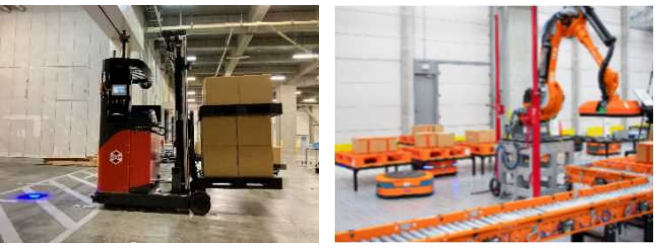
1. 物流の効率化
2. 荷主・消費者の行動変容
3. 商慣行の見直し

1. 物流の効率化(1)

○ 即効性のある設備投資・物流DXの推進

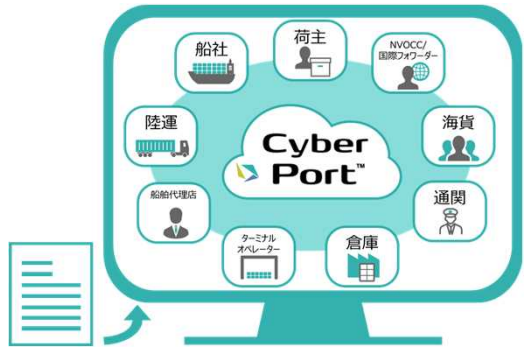
物流施設の自動化・機械化の推進

【自動フォークリフト】 【AGV・ピッキングロボット】

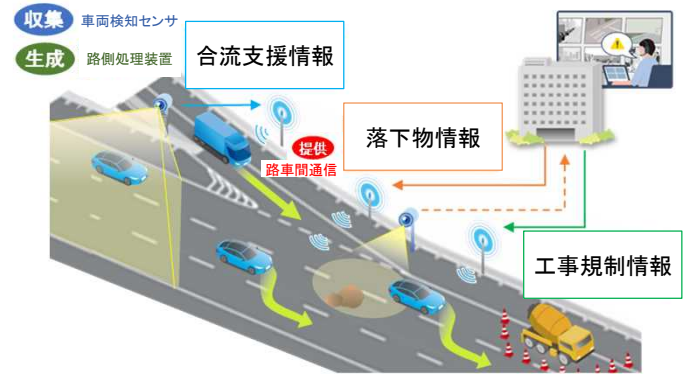


港湾物流手続等の電子化の推進 (サイバーポート)

【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



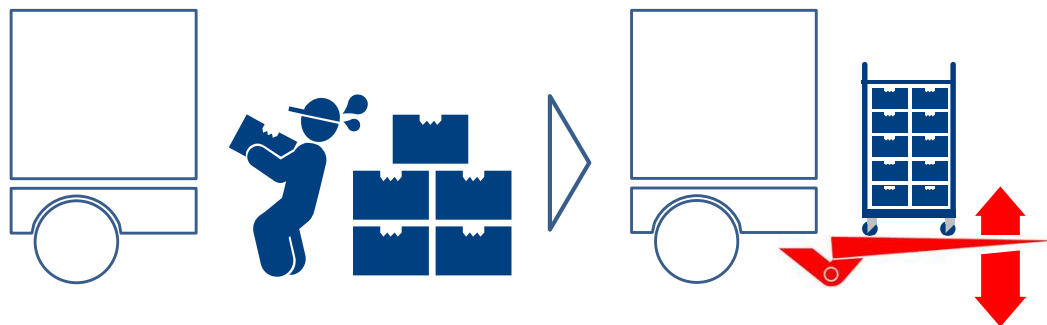
コンテナ大型化の推進



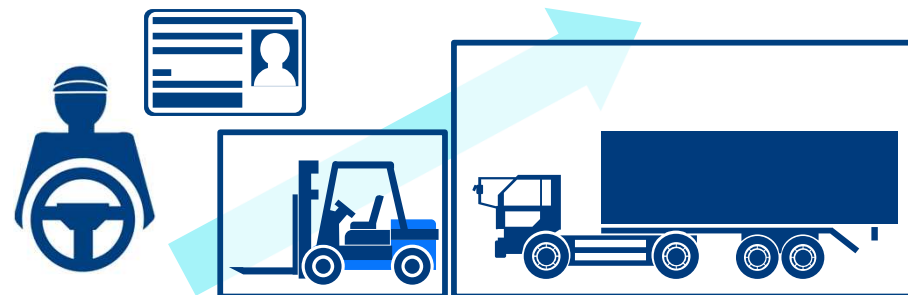
1. 物流の効率化(2)

- 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

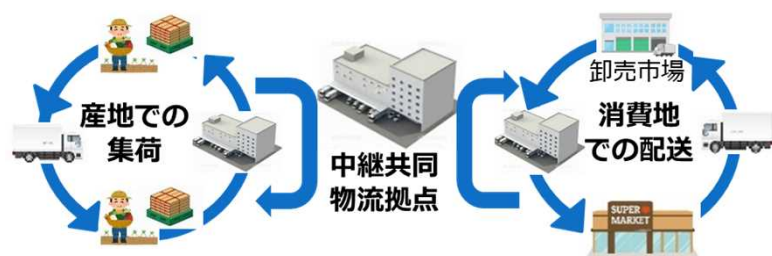


- 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

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

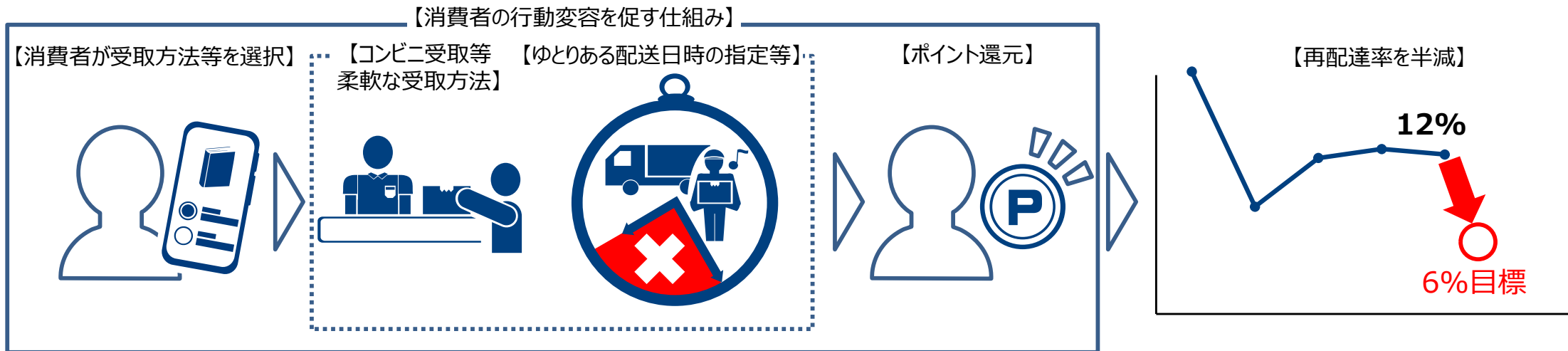


- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

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

(参考) 物流効率化に向けた取組み事例紹介

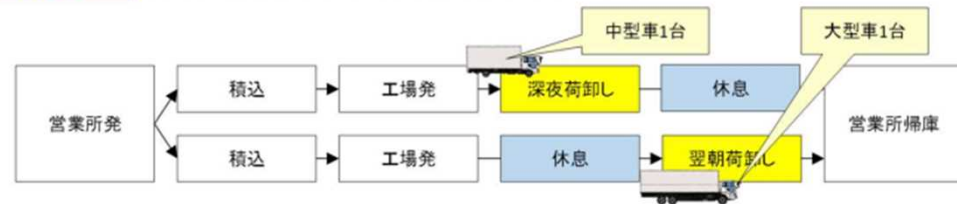
トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者で構成する「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央、各県に設置。関係者が一体となり、取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備等を図るため、対策の検討や、実証事業など行っている。

配車工夫や高速道路利用による拘束時間削減（鳥取県）

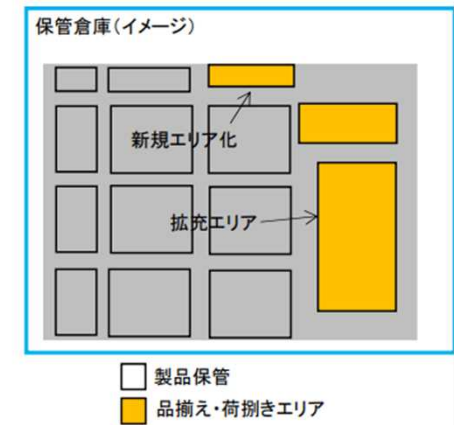
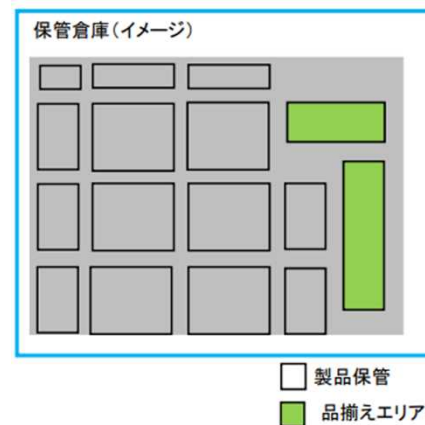
改善前 ○深夜+翌朝2回の荷卸しの運行事例⇒休憩期間8時間を守れてなく、16時間を超過している。



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。

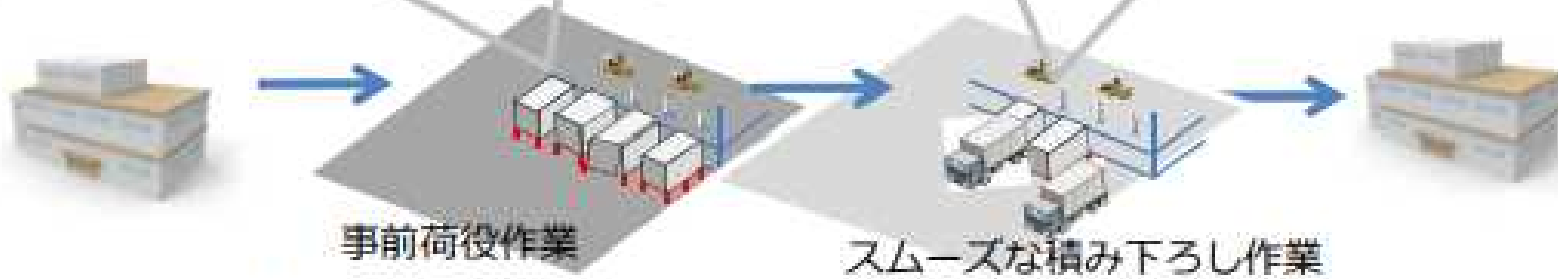
＜スワップボディコンテナ車両の特長＞

- 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

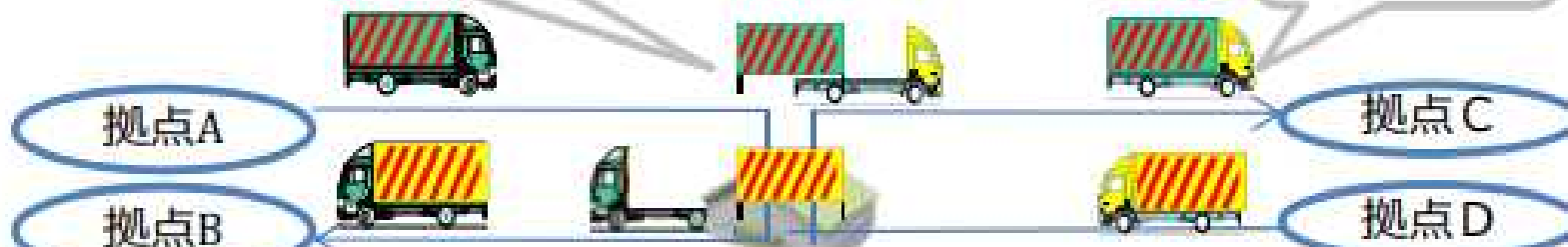


【活用例②：中継輸送での活用】

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

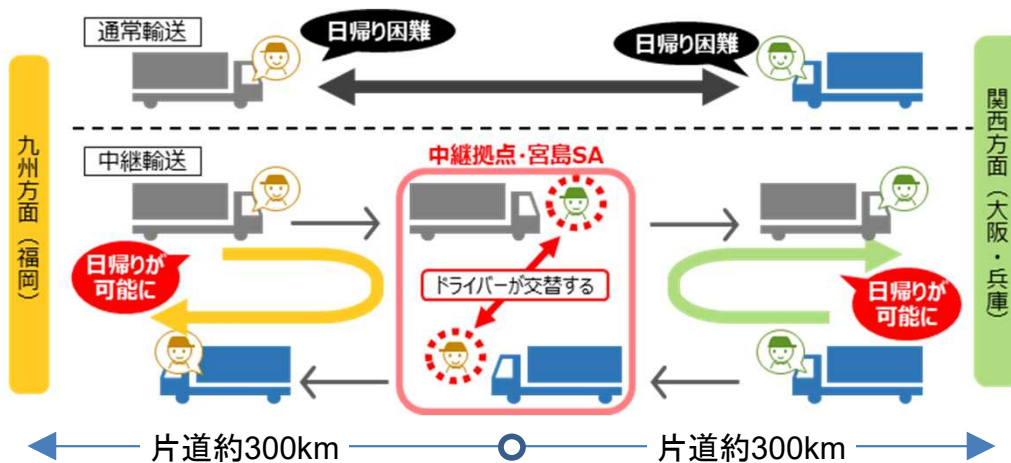
日帰りでの勤務が可能となり、労働環境が改善



中継輸送拠点・中継輸送（実証実験▶拠点整備）（広島県）

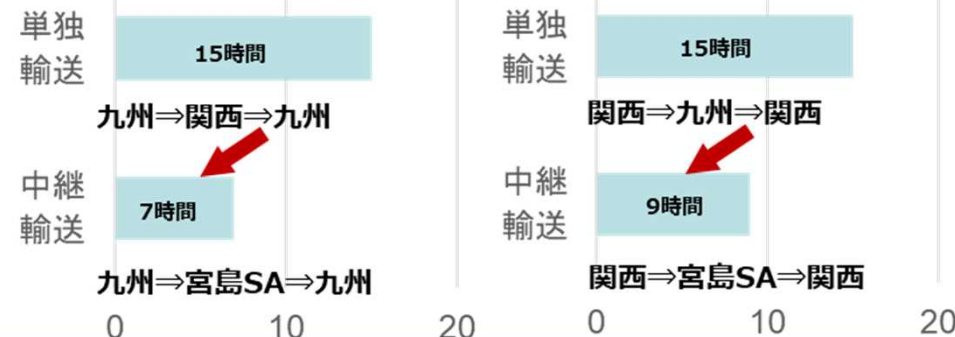
○関西-九州間の中継輸送拠点ニーズ把握・効果検証のため、両地域の間に位置する宮島SAにて中継輸送の実証実験を実施。効果が認められたため中継地点の整備が現実的。

実証実験の概要



結果

ドライバーの拘束時間が削減！

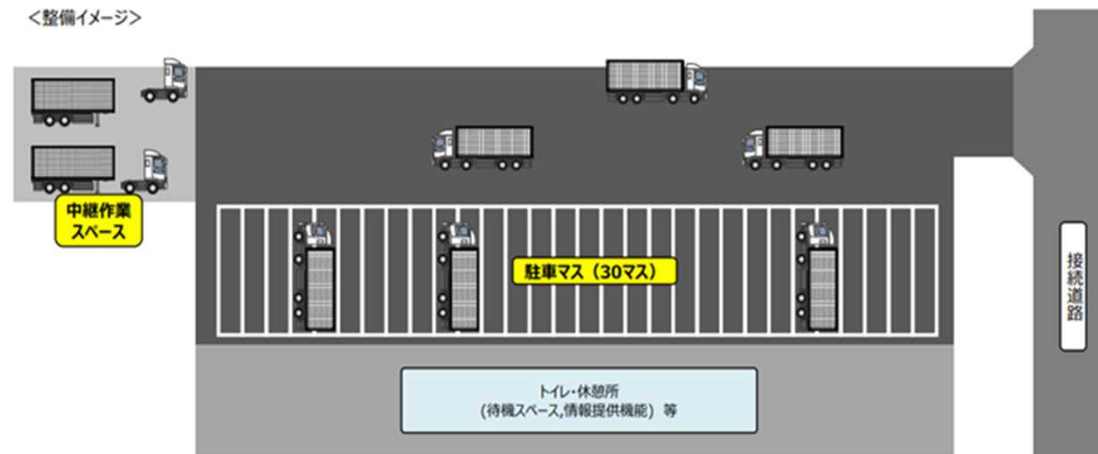


中継地点導入のメリット：ドライバーの日帰りが可能。車中泊の負担が軽減
 中継地点導入の課題：中継待ち合わせ時間のロス短縮、専用施設の整備

コネクトパーキング宮島の整備

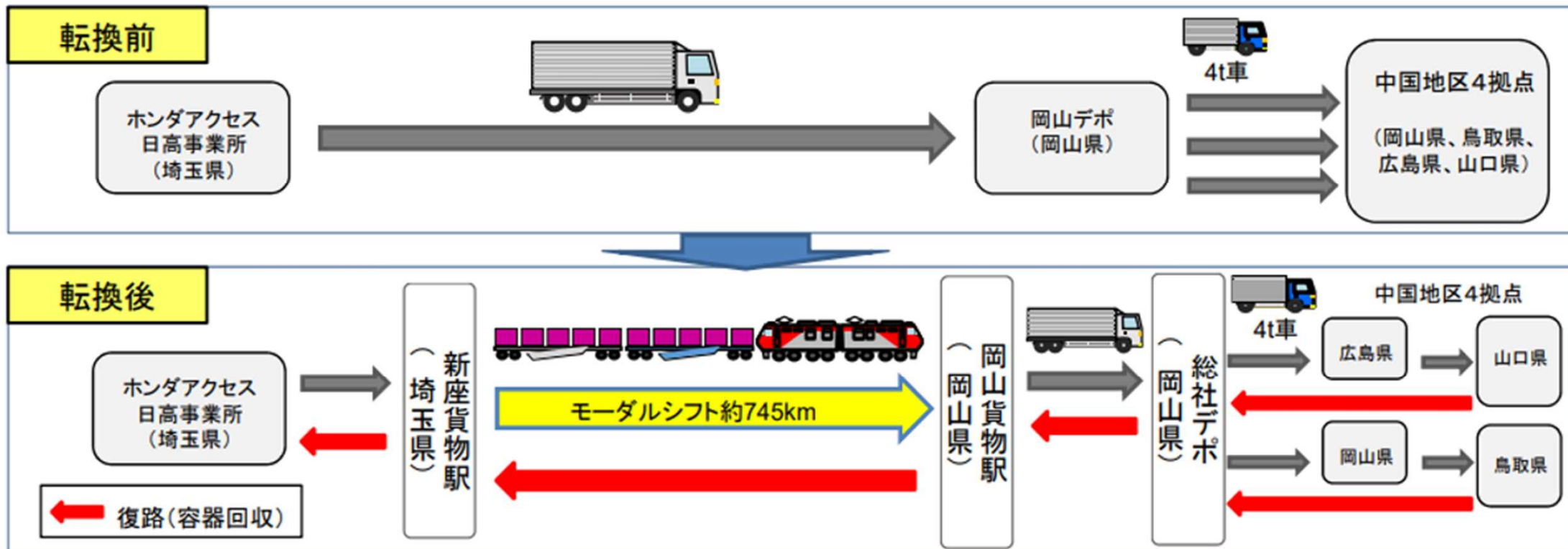


<整備イメージ>



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

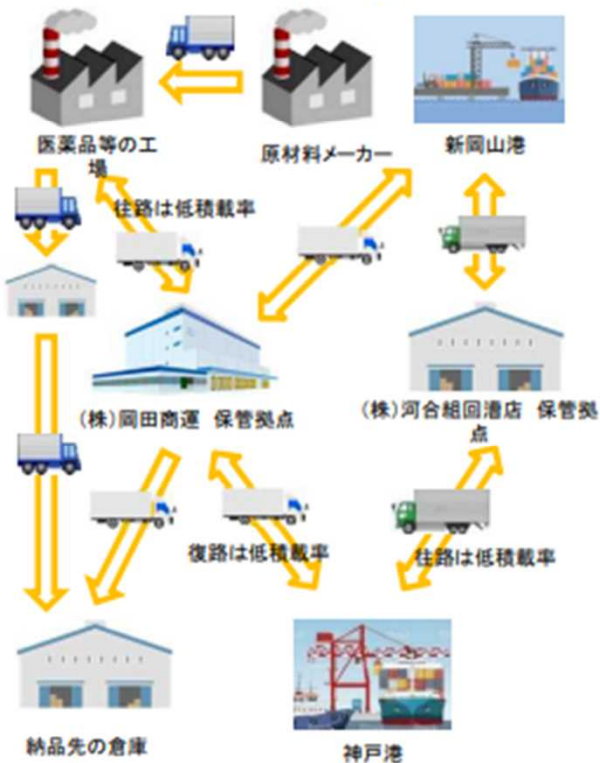
- ・CO2排出削減量: 98.5t-CO2 (33%)
- ・ドライバー運転時間省力化 450時間 (8.2%削減)

輸送網の集約化・共同輸配送(岡山県)

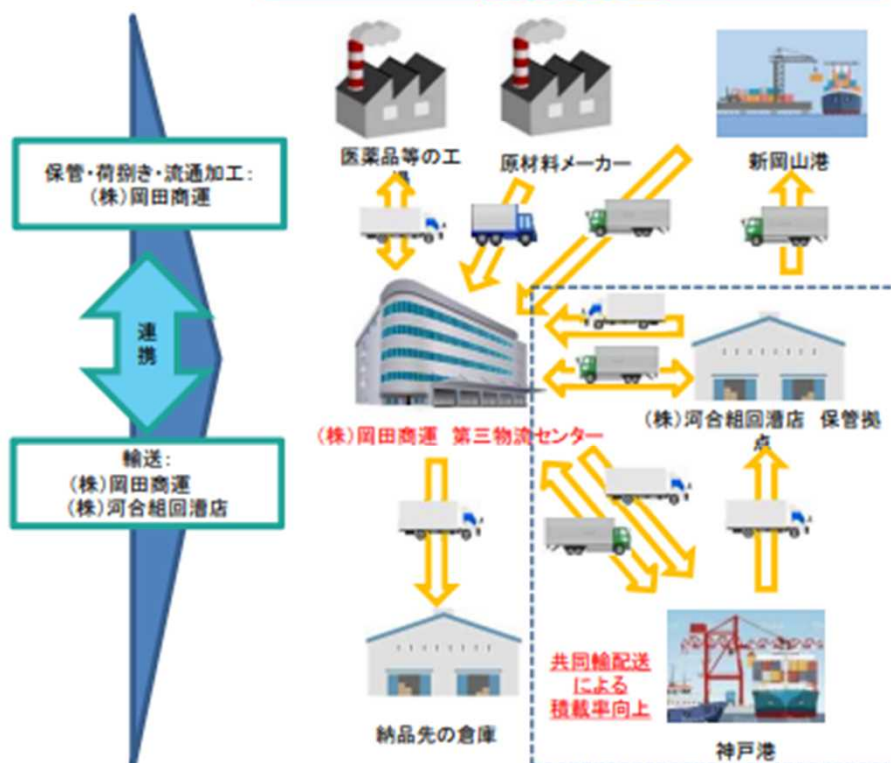
- (株)岡田商運は、医薬品等の保管及び輸送をしているが、積載率の低い運行があり、非効率な物流体制となっている。今般、医薬品等及びその原材料を保管できる「第三物流センター」を新設するとともに、積載率向上を課題としている(株)河合組回漕店と連携して、共同輸配送を行うことにより物流の効率化を図る。
- 国土交通省は、令和4年7月29日付けで改正物流総合効率化法の規定により総合効率化計画として認定。

- ・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。



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

- 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…。

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)

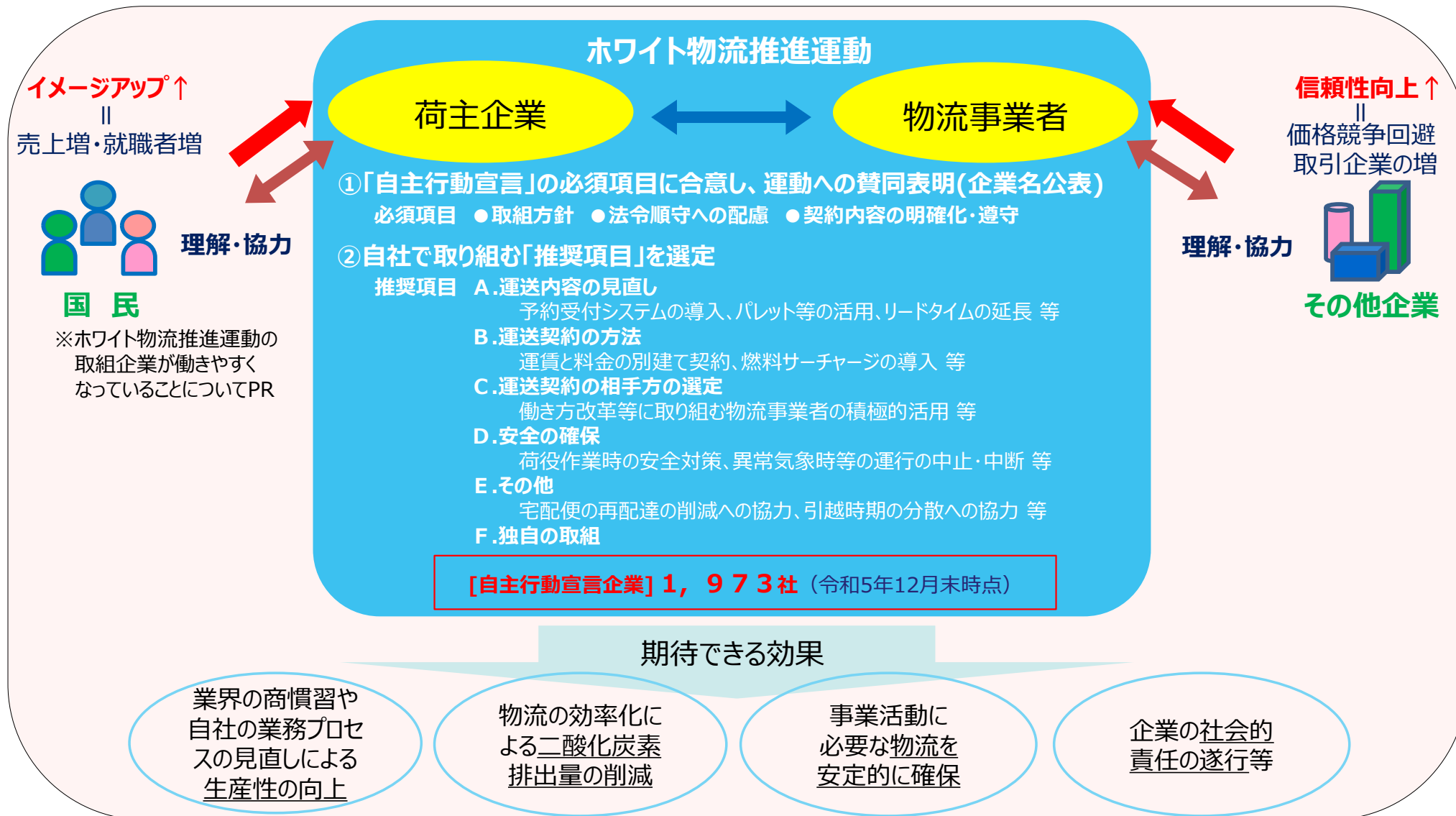


事業者の取組み：女性用休憩室の整備、配達エリア、勤務時間（残業・泊りなしなど）の配慮、普通免許で運転できる2t箱車、オートマ車の導入等

「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

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。