

トラック物流2024年問題に 関するオンライン説明会資料

令和6年2月22日

中国運輸局自動車交通部貨物課

能登半島地震災害支援派遣結果について

能登半島地震の概要(発生規模・被害の状況)

1 能登半島地震の概要

- (1) 発生時刻 令和6年1月1日16時10分頃
- (2) 震源地 石川県能登地方(震源の深さ ごく浅い)
- (3) 地震の規模 マグニチュード7.6(最大)

2 被害の状況(人的・建物被害)

市町名	人的被害(人)					住家被害(棟)					非住家被害(棟)			
	死者	うち災害関連死※	行方不明者	負傷者		小計	全壊	半壊	一部破損	床上浸水	床下浸水	小計	公共建物	その他
				重傷	軽傷									
金沢市					9	9	4 9 8 4					4 9 8 4		1
七尾市	5				3	8	1 4 3 2 8					1 4 3 2 8	8 2	5 2
小松市					1	1	1	5 1	1 8 8 0			1 9 3 2		
輪島市	1 0 2	3	確認中	2 1 3	3 0 3	6 1 8	2 7 4 2	2 3 1 6	5 0 5 1			1 0 1 0 9		3 1 9 4
珠洲市	1 0 3	6		4 7	2 0 2	3 5 2	4 9 3 0	3 4 0 1	5 3 6 6			1 3 6 9 7		
加賀市							8	2 9	1 4 6 2			1 4 9 9		
羽咋市	1				7	8	2 5 1 8					2 5 1 8	6 1	9
かほく市							8	2 2 7	1 1 0 0			1 3 3 5		1 7 1
白山市					2	2			2 6 4			2 6 4		
能美市							1	9	9 7 2			9 8 2	9	
野々市市					1	1			3 4			3 4		
川北町									1 8			1 8		
津幡町					1	1	1 6 0 3					1 6 0 3		
内灘町				2		2	1 5 0 9					1 5 0 9		
志賀町	2			7	9 4	1 0 3	6 1 1 2			6	5	6 1 2 3		2 1
宝達志水町							1 0 7 2					1 0 7 2		1
中能登町				1	1	2	4 9	6 9 6	1 9 8 9			2 7 3 4	1	6 6 6
穴水町	2 0			3 2	2 2 5	2 7 7	4 9 1	1 4 1 6	2 0 8 6			3 9 9 3		
能登町	8	6		1 0	2 5	4 3	3 1 0	7 9 0	4 5 5 9			5 6 5 9	3	1 7 1 5
計	2 4 1	1 5		3 1 2	8 7 4	1 4 2 7	7 4 3 8 2			6	5	7 4 3 9 3	1 5 6	5 8 3 0

※ 災害関連死：震災による死者数以外で、震災後に災害による負傷の悪化または身体的負担による疾病のため死亡したと思われる死者数(市町が判断したものを計上)

※ 安否不明者：(2月20日14時時点)9人(輪島市9)

3 孤立集落・要支援集落等

※孤立集落は解消済み。その他、被災地域全域に要支援集落(孤立は解消されたが、引き続き支援が必要な地域)等が存在。引き続き支援。

能登半島地震の被害、復旧状況

道路の緊急復旧状況（2月21日 7:00現在）

半島内の主要幹線道路：約9割復旧（うち沿岸道路(249号): 8割）

生活インフラ復旧に必要な重要箇所：約8割

交通の復旧状況（2月21日13:00現在）

1月16日（火）1次避難所（各市町村）→1.5次避難所（要配慮者一時収容施設）への要配慮者、ボランティア輸送定期便開始（能登町、珠洲市、輪島市）

1月25日（木）能登方面特急バス一部運行再開（輪島、珠洲、珠洲宇出津）

1月27日（土）のと里山空港、能登-羽田便運航再開、複数のタクシー会社が二次交通を実施

1月29日（月）のと鉄道七尾線代行バス運行開始

2月15日（木）のと鉄道七尾線（七尾～能登中島駅間）運行再開。残りの不通区間も4月上旬の運行再開を目指し復旧工事中。

停電の発生状況（2月21日13:00現在）

北陸電力管内 石川県 約1,200戸（輪島市 約850戸、珠洲市 約280戸、能登町 約30戸、穴水町 約30戸、志賀町 約10戸、七尾市 約10戸）

※避難所、医療・福祉施設への送電は完了。復旧の長期化が見込まれる地域においては、現場へのアクセス改善に応じて順次、復旧作業を実施。

断水の解消率（2月21日14:00現在）

約7割（最大約66,800戸→約22,880戸）

下水道の復旧状況（2月19日13:30現在）

ポンプ稼働約7.5割（故障箇所4か所→1箇所）

下水道管路約9.5割（全長6,334kmのうち6,045kmが復旧）

被災現場の状況(派遣期間中視察できた箇所)

輪島市



珠洲市



内灘町



穴水町



災害支援派遣業務等の概要

派遣期間：令和6年1月15日（月）～1月29日（月） [15日間]

業務概要：国土交通省北陸信越運輸局石川運輸支局（以下「支局」）及び石川県トラック協会（以下「トラ協」）の業務支援。

具体的業務内容：

①緊急輸送実績データの日時集積、関係者への展開

（トラ協が石川県との災害輸送協定に基づき実施する広域物資拠点（県）から地域内輸送拠点（市町村）に送付される輸送実績）

②石川県広域物資拠点（石川県産業展示館（以下「産展」）の状況確認・情報収集・報告。

③被災地の地域内輸送拠点の物資に対する在庫状況確認・要望等情報収集

（産展における配送計画策定の精度向上を図るため、在庫状況のほか、責任者氏名、連絡先等を入力の上、産展内県庁職員、経産省リエゾン、産展内物流事業者に共有）

④産展内打合せ会議に参加

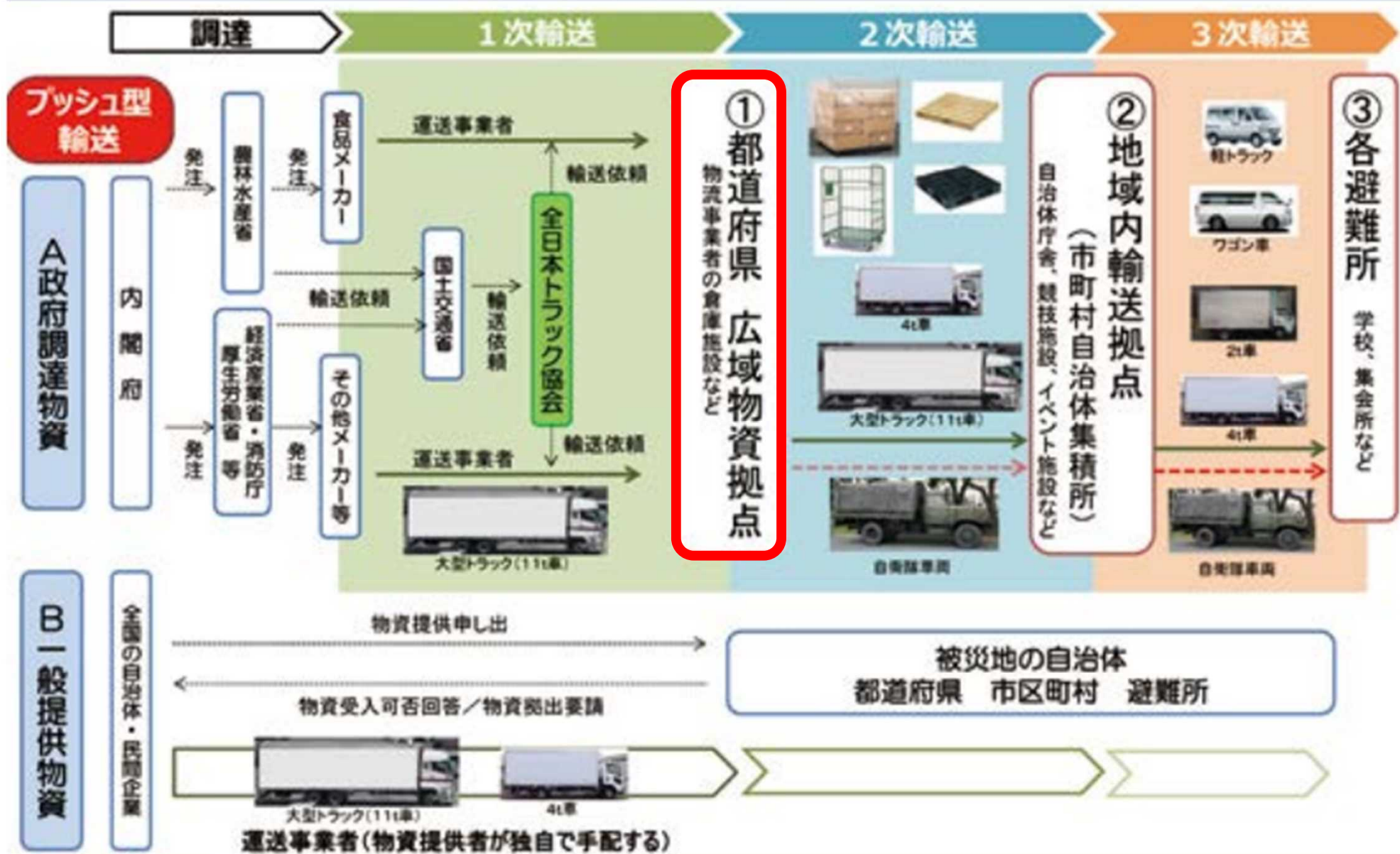
- ・配送計画打合せ：県庁職員、経産省・内閣府防災リエゾン、トラ協、災害輸送専門家衆出席
- ・緊急物資輸送運用改善に関する打合せ：県庁職員、経産省・内閣府防災リエゾン、システムベンダー、物流事業者（庫内管理担当）出席

⑤ドライバー保護の観点から、産展内の物資の荷卸し、荷積みの状況を監視、適宜指摘。

⑥その他県庁国交省リエゾンと連携のうえ産展にて情報収集、都度生じる事態に対応。

緊急支援物資輸送の流れ

緊急支援物資輸送の流れ



中国地方をはじめ全国のトラックが一次輸送を実施

佐賀



名古屋



岩手



広島



岡山



岐阜



奈良



群馬



地元トラック運送事業者の活躍(被災地への2次輸送) 国土交通省

広域輸送拠点(石川県産業展示館)から各市町の地域内輸送拠点向け緊急物資輸送を実施。

令和6年2月13日(火)までの実績：輸送事業者64社 台数延べ555台

広域物資拠点(石川県産業展示館)の様子

野々市運輸機工(株)



城西運輸機工(株)



北陸貨物運輸(株)



日本通運(株)北陸支店



小林運輸(株)



梶運送(株)



現地で得られた情報により発表者作成

石川県トラック協会の取組みについて

【緊急輸送体制の構築】

石川県、金沢市と災害時における緊急・救援輸送を締結し、緊急輸送体制を構築。また、敷地内に緊急物資収納庫を設置し、緊急・救援物資の集配送基地として使用できるよう整備。会員事業者の中から災害発生時に緊急輸送対応できるものを常にリスト化



【地震発災後の主な対応】

1月1日(月)16時10分頃 地震発生

同日17時57分、石川県トラック協会災害対策本部設置、会員の被災状況確認開始

1月2日(火) 石川県との「災害応急対策用貨物自動車による緊急・救援輸送等に関する協定」に基づく要請により、プッシュ型物流輸送支援を開始。

石川県危機管理対策課の要請に対応し、会員事業者から災害物流専門家の派遣を実施

1月3日(水) 第1次集積所(石川県産業展示館)へ必要に応じて職員を配置し本部事務局及び出動車両、集積所担当者との連絡体制を強化

以降令和6年1月23日まで61事業者が、363回の緊急物資輸送を実施



日々の改善例①

○石川県トラック協会・災害物流専門家の助言による運用ルール改善



・主な改善点

過積載運転の防止：水等单位当たりの質量の多い物資は詰められるだけ詰めようとするため、過積載になりやすい。トラックの積載容量には限界があるため、事故の危険性があることを教示。

パレット管理：倉庫内の管理がしやすいほか、トラックに積算する単位として用いることで、積載イメージの簡略化、共有を促進。

積載換算に関する助言：水のほか、段ボールベッド、ブルーシートなどを4 t、10tのトラックにどれだけ詰めるのか、要望数に対応した積載数（パレット何個分）について助言し、輸送計画に反映。

作業の効率化により搬出入時間を大幅短縮、長時間の荷待ち改善につながった。

日々の改善例③

○パレットの活用による物資の管理

1月7日(日)10時時点



1月27日(土)10時時点



物流事業者の助言により、パレットを用意した上で、床に直置きだった物資をパレットに積んで管理。リフトでまとめて移動できるようになり、種別毎の置き場所の整理が可能となった。

また、雪や雨で濡れたトラックが入場しても導線の分離に加えパレットに載せたことにより、物資が濡れ破損することがなくなった。

日々の改善例④

○荷捌きエリアの確保

1月7日(日)10時時点



1月27日(土)10時時点



物流事業者の助言により大量に積まれていたビニールシートを別館（3号館）に移送。

更に細かく混在している物資を整理し、積込みのための荷捌きエリア確保。方面別に仮置きできるように配置し、検品チェックできるようにした。

自衛隊と民間トラックの役割分担を整理（自衛隊：主に食料を搬送、民間トラック：主に食料以外を搬送）、更に両者の導線、積み込みの時間を分け、事故を防止。



現地で得られた情報により発表者作成

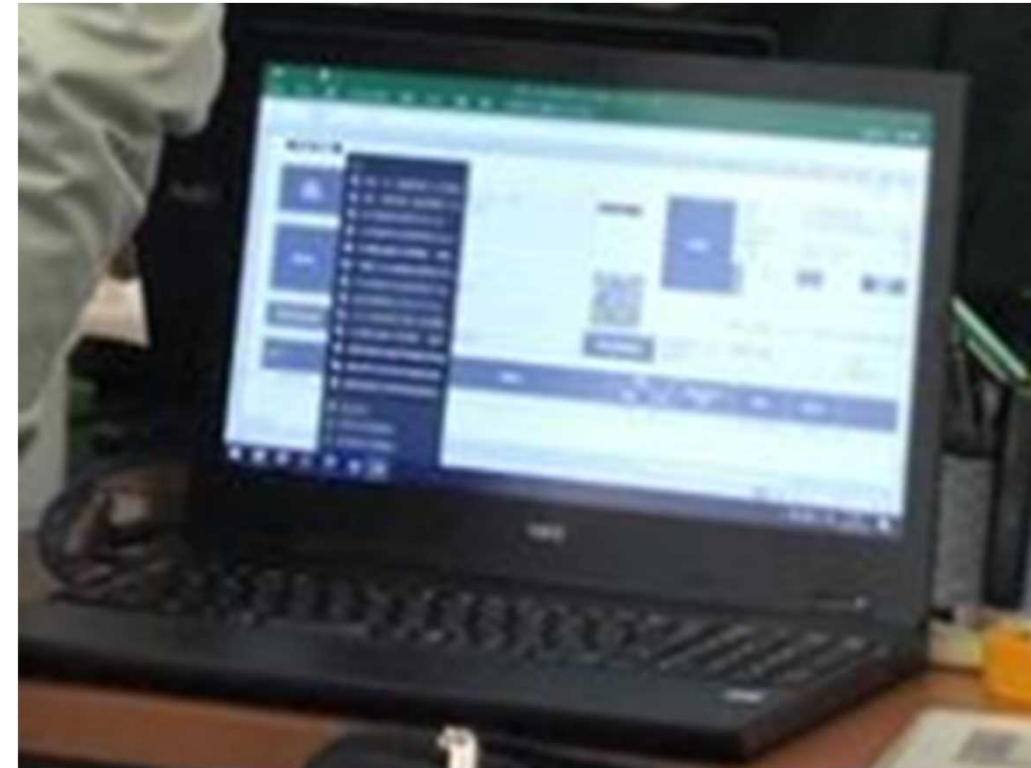
日々の改善例⑤

○物資調達・輸送等調整支援システムの活用

1月7日(日)10時時点



1月27日(土)10時時点



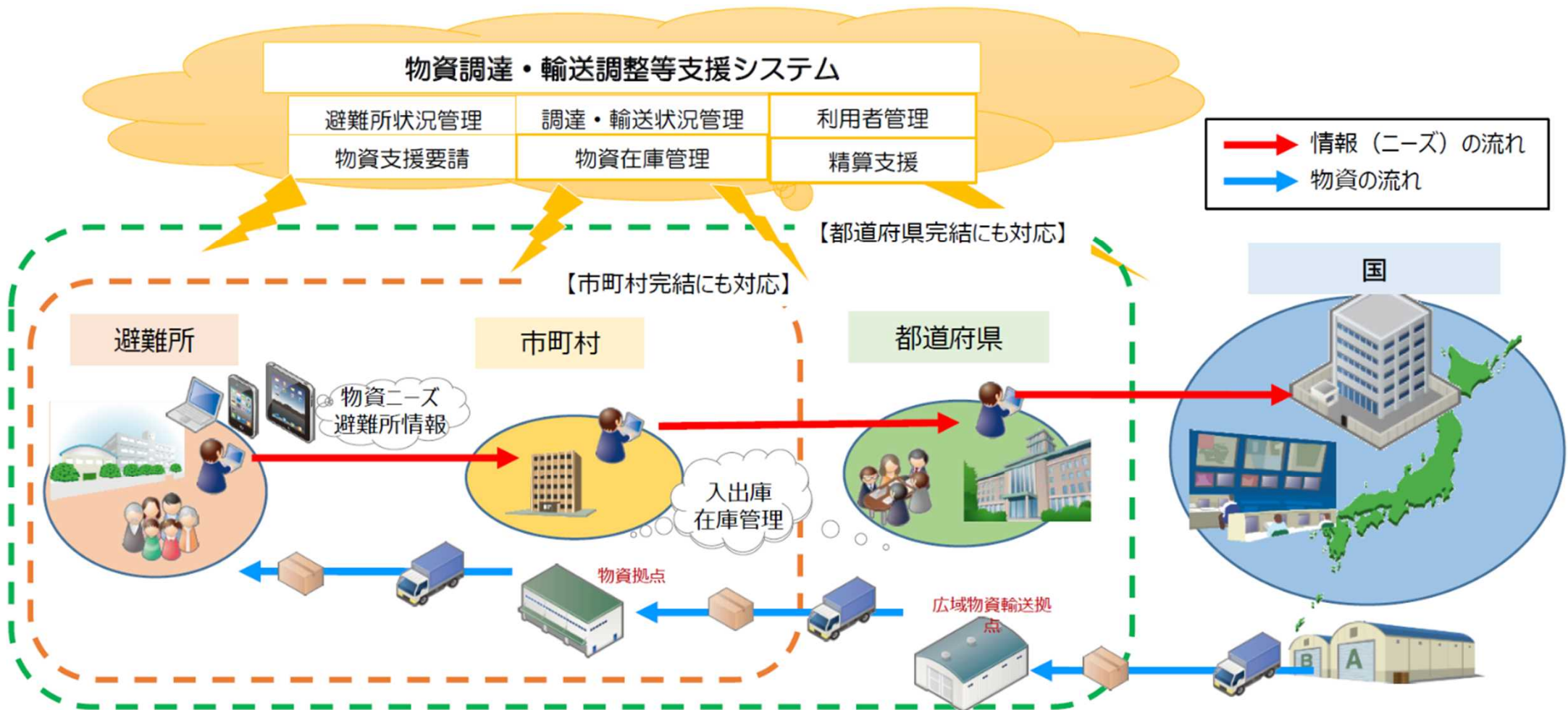
発災当初は県庁職員が独自にエクセルフォーマットを作成し物資の管理を行っていた。その後1月12日に内閣府防災担当よりシステム提供の打診があり、システム管理に移行。市町村からの要望に対する物資の提供が行えるようになった。

一方で、在庫管理機能については、システム仕様の段階であまり想定がなされておらず、要望と在庫の突合せができず、結果2次集積所での大量の在庫の発生が生じる結果となっている。システムの本格的な災害への導入は今回が初とのこと。日々県庁職員の経験の仕様への反映が行われていることから、以後改善が期待される。

物資調達・輸送調整等支援システムの概要

国と地方公共団体の中で、物資の調達・輸送等に必要な情報を共有し、調整を効率化することで、迅速かつ円滑な被災者への物資支援を実現するためのシステム

都道府県及び市町村の物資拠点や避難所の物資情報(ニーズ、調達・輸送状況等)を国・都道府県・市町村で共有できるよう開発し、2020年度より運用開始



「石川県庁職員からの感謝の言葉」

- ・今回トラック運転者に対する尊敬の念が半端ない。
- ・リフト操作がスマートで次々物資を積みこむ姿がかっこいい。自分もリフトの資格を取りたくなった。
- ・全国から物資が石川に届いている。それも各地の長距離ドライバーが清々しい顔で運んできてくれている。
- ・「俺はこんなことしかできないから」「残りの人生有意義なものにしたいと志願して運転してきた」など言ってくれるドライバーがいる。本当にありがたい。



前回参加いただいた皆さんからのご感想

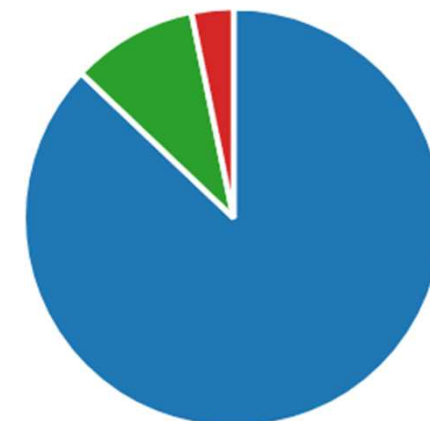
説明会参加人数 約140名※、アンケート回答数31件 (回答率22.5%) 2/6時点

○回答者 (複数回答あり)



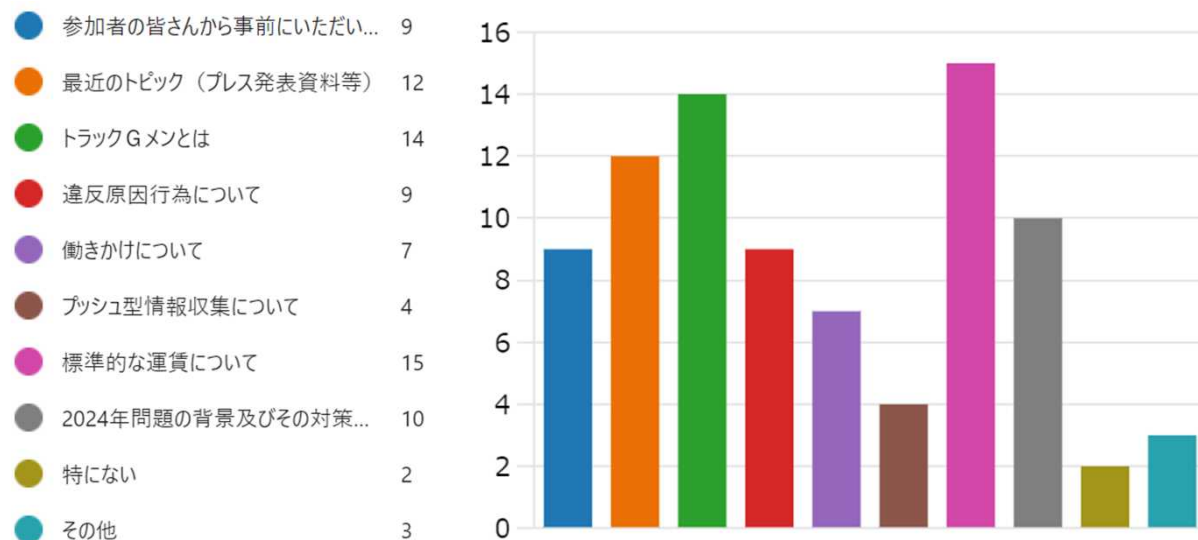
※運輸局関係者除く

○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】 これからよく考えます

○興味深かったテーマ



具体的な感想

- 価格交渉の難易度が高く(特に改定率)具体的な解決策があれば助かります (トラック運送事業者)。
- 運賃の見える化を適正な価格帯に引き上げる可能性を感じた (元請トラック運送事業者)。
- 待機時間による働きかけが多いことがわかった。まずは待機時間の改善に集中して取り組む必要がある (発荷主事業者)。
- 大変かとは思いますが、荷主の取り組もうとしているが、物流委託先の原因で進んでいないような内容も吸い上げて欲しいです (発荷主事業者)。
- 今回は、北陸で応援されている取組についても参考になりました (着荷主事業者)。

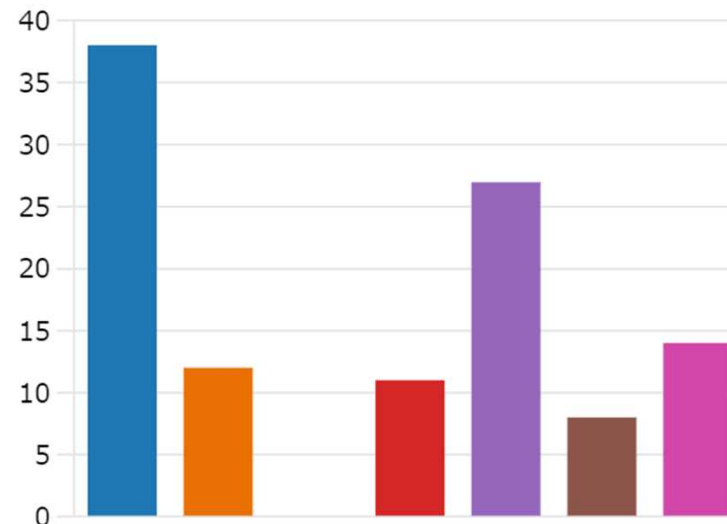
**今回参加いただいた皆さんから事前に
いただいた問題意識等**

今回参加いただいた皆さんの構成

令和6年2月21日(水)時点の事前登録者(105名)の構成

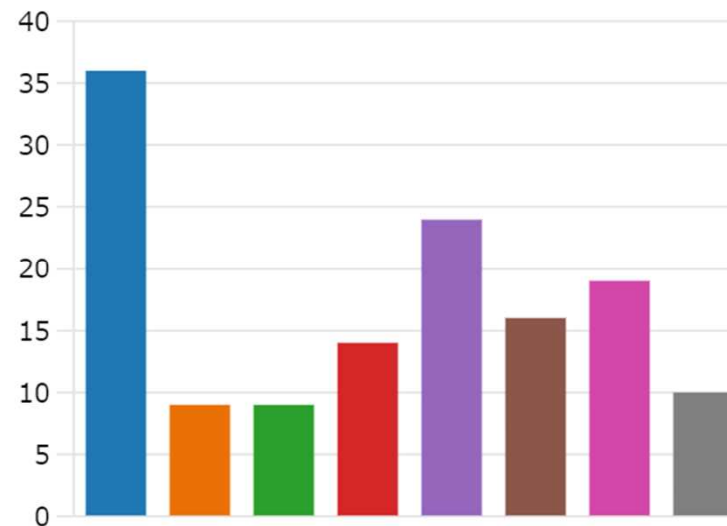
○事業者種別

●	トラック運送事業者	38
●	トラック運送事業者(元請事業者)	12
●	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	27
●	着荷主事業者	8
●	その他	14



○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	36
●	第1回目(R5/8/1)に参加したこと...	9
●	第2回目(R5/9/22)に参加したこと...	9
●	第3回目(R5/10/20)に参加したこと...	14
●	第4回目(R5/11/24)に参加したこと...	24
●	第5回目(R5/12/20)に参加したこと...	16
●	第6回目(R6/1/26)に参加したこと...	19
●	その他	10



共通するご意見：

危機感・問題意識の醸成

相互理解（特に着荷主）

情報共有・浸透

他社事例・課題感の共有

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

- 自社で運行中以外は時間制御が困難な業界であり、**改善基準告示に対応するためには輸送依頼側の協力がすべて**であることを理解し実行してもらいたい。
- 依頼側が労働力や車両、維持経費など含め**自社で輸送するコストと、輸送事業者に依頼するメリット・デメリットを十分に比較する事により、継続可能なコストで輸送受託できる**考える。
- 輸送コストの認識の共有は大事。**輸送品質や信頼が寄受託の競争であってほしい。**
- 荷主だけでなく倉庫業者と運送業者との調整が大切。
- **他の中小零細企業の問題意識を逆に聞いてみたい。**問題事例の解決策として是非とも取り入れたい。
- 3次4次下請け等は、儲けがでなくて四苦八苦しているのをよく耳にします。
- **中小零細企業にはアイデアが出ない、分からないことが分からない、問題意識は感じるが、手が出せない実行できない**という声を、周囲の会社からよく聞くが、**本当なのか？**
- 発荷主だけではなく着荷主側の協力が重要。**産業界全体の理解と協力が不可欠。**
- **発荷主の物流担当者と同レベルの情報を、営業が保有しないと、着荷主の同意と理解が得られない。**
- 現在、運送業界への説明冊子が出来ていますが、**産業界向けの説明冊子を「国交省（全ト協がタイアップして）作成（配布）が必要**と考えます。
- 中小の運送事業者の2024年問題は、発荷主が振り回されている。中小の着荷主の方が問題。大企業同士の話は付くが、**中小同士の場合、話は出来ても、解決までは至らない。**運賃・料金に転嫁することすら互いにできない。
- 成功事例も大事だと思うが、**失敗（残念）だったことも教えていただけると嬉しい**です。
- 敵は荷主では決してありませんが、**双方で改善していくといった姿勢が必要**と思います。

トラック物流の2024年問題に対する問題意識、解決に必要な対策として思われるものは。

元請事業者の皆さんから

- **道路制限の緩和。鉄道施設の拡充。**
- **時間を気にしすぎて、事故を惹起**する可能性が増加。
- **標準的運賃**を実運送業者に**支払い義務化**。
- 荷主の理解、**安受けして新規開拓する運送事業者の排除**。
- 労働時間の是正及び**適切運賃の收受**に対する対策。
- 荷主企業とドライバー双方の理解深耕が必要。
- **大手荷主が率先して取り組む姿勢**を示して欲しい
- 荷主の理解、**ドライバーは運転だけに特化**する体制づくり（**積み下ろしは荷主で手配**）
- **今のままでは、乗務員の給料が減って、離職が進む**のは避けられないように思えます。**乗務員の所得の実態が監視**できる体制、及び所得が補償できる仕組みが必要では？
- 無賃の荷待ち、荷役は×だが、付帯作業料として対価が発生する場合は2時間ルールの適用外としないと、**何でもかんでも2時間ルールを当てはめると倉庫側の作業員が持ちません**。
- 国内の働き手不足は構造的な問題。**広い意味での物流DX**（たとえば商品やサービス、ビジネスモデルの**変革**）**が不可欠**。
- 荷主の理解（**待ち時間の削減、パレット化**）
- 情報発信の在り方に工夫が不足している。**問題という言葉が独り歩きしすぎ**ている。
- もっと**丁寧に質問しやすい場を設ける**ことも一つと思います。

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

- 商習慣の見直し ● ドライバーの拘束時間の短縮 ● **経営者のリーダーシップ** ● 政府広報のTVCM等
- 発着荷主のビジネス優先志向の变革 ● 輸送が困難になる危機感 ● **物流事業者との密な情報交換**
- **各業界団体での統一認識**が必要 ● 2024年問題の現状を関係各社で共有し協力して対応すること
- **トラック物流のイメージの回復**。きついというイメージを払拭する。
- 荷待ち時間、荷受け作業時間の短縮、トラックドライバー拘束時間の短縮。
- 荷主の時間厳守 **適切な運行ルートに対して適切な料金の支払**
(高速道：高速料金の支払い；一般道：時間割増料金の収受)
- **車上渡しの厳守、契約外荷役指示の禁止**
- 法施行が直前になってきているが、受入時の待機が改善されるのかなど**着荷主側の理解が得られているかが心配**。(着荷主には営業部門を通じて依頼しているが、商流の長い納品先は心配)
- ドライバー不足による手配困難。**イレギュラーな時間設定(午後積み翌午前卸以外)への対応困難等**
- 問題点：**物流費の高騰と顧客への物流サービスの低下**、対策：**納品先の理解**
- 商業施設側での荷受けルールや荷受け時間指定が、施設を出入りする納品ドライバーに多大な待機時間と余計な付帯作業を発生させており、ドライバー労働環境改善および2024年問題解決の妨げとなっている。少なくとも、**施設側における荷受け時間指定の撤廃**が必要。
- 駅前によくある路上駐車禁止区域にある小売店への納品が駐車禁止対象となり難しく、大型車両の駐車場が近くにない場合、2024年問題解決の妨げとなっている。**納品業者の路上駐車取り締まりをやや緩める必要**がある。"

その他の皆さんから

- 多重下請け構造の改善 ● モーダルシフト、荷主の理解
- 運賃交渉、ドライバー拘束時間の是正及び荷主の理解
- アナログタコグラフの廃止→**デジタルタコグラフのみ認めるように法改正**
- **運送事業者にとっては待遇改善、とくに運賃料金価格転嫁の交渉。荷主にとっては待機させる時間の減少。**

「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

- 運送事業者の支援組織としての推移を引き続き期待します。強化月間中の情報発出は、インパクトがあったと考えます。改めて、**強化月間を1年～1.5年間継続して設定して頂き、マスコミにその情報を発信して頂き、抜け駆けが出来ないように希望します。**
- 大いに期待してますので、**要請、勧告、公表を徹底して行ってほしい。**
- ニュースなどで拝見する等、**取組みへの本気度が伝わってくる**気がします。
- トラックGメンの活動で荷主に対する調査や勧告で**改善基準告示に準じ、適正に労働者の確保や事業継続ができる**ことを大いに期待している。
- とても良い活動だと思います。**運送会社、荷主様、納品先様の生の声からの反映を期待**しています。
- 個人的な感想ですが、一生懸命に業界のために仕事をしてもらってしています。ただGメンは自社の仕事をしているわけではないので、すいませんが、**どうしても最後は所詮他人事に見えてしまう。**
- 自社では恩恵を感じない。**昔ながらの小さい町工場や零細企業などにもGメンはいくのですか？**
- **荷主や元受け事業者に自己改革や自らを改善していく力はない**と考える。

「トラックGメン」について感じる印象、期待・ご不安など。

元請事業者の皆さんから

- **心強くありがたい活動**です。更なる実態調査を期待する。**調査の結果を新聞等で広く伝えて欲しい。**
- トラック業界全体が底辺(イメージ)から脱却する必要がある。 ● 人数が少ないと思います。
- 1社購買している荷主から見れば**当社が何かしら密告したのではと勘繰られる可能性があり心配。**
- 適正取引を阻害する疑いのある**悪質な荷主や元請事業者に対する監視及び是正に期待**します。
- **物流サービスの維持・向上には相応のコストがかかる**ことを社会に広く伝えていただきたい。
- 元請け事業者に対し**確とした裏付けがとれていない段階で「働きかけ」「要請」を軽々しく発出していただきたくない。**あやふやな違反行為とされる内容・場所を言われても、出された側は困惑するだけ。国交省は(やり易い)省管轄の元請け事業者をターゲットにしているようにしかみえない。
- うわべだけでなく、**トラック事業者の視点に立ち、荷主への要望等**
- トラック事業者でなく**荷主にもっと法改正の内容を説明必要。**方向が違ってきかねない恐れを感じます。

荷主事業者の皆さんから

- 運送会社さんの味方 ● 調査の観点がわかりにくい ● このような**積極的な情報発信の継続**を期待
- **荷主と輸送会社の力関係を壊して欲しい** ● 想像以上に活動している ● 何を言われるか分からず不安
- **突然の訪問か事前連絡を頂けるのか不明** ● 2024年問題解決の推進力
- トラックGメン体制の強化・**取締まり不十分 (さらに強化すべき)**
- とても重要な役割。**トラック物流全体のイメージを落とさないためにも取り締まりは必要なこと**だと思う。
- 良い活動だと思っている。見せしめ事例を次々と公表し、**世の中全体に危機感を伝えていただきたい。**

「トラックGメン」について感じる印象、期待・ご不安など。

その他の皆さんから

- 同業者たる元請けが改めてくれないと、下請は改善のしようが無い。なので**元請け運送事業者（利用運送含む）に集中して働きかけて欲しい。**
- **トラック協会をもっと焚きつけて欲しい。**
- トラックGメンの取り組みに期待をしています。
- **発荷主への理解浸透**
- 今後の物流を変えていくためにも頑張ってもらいたい

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

- **値上げの成功例** ● **荷主様、納品先様の全体的な感触**
- 自社は、平ボデー専門の会社です。ウイングや箱系の仕事と異なり、ボタンの開閉で終わる仕事ではありません。2024年問題の内容はウイングや箱系の会社の説明ばかり。**平ボデーに特化した説明を聞きたい。**
- **同規模の会社の今後**をきいてみたい。M&M、規模拡大縮小、燃料サーチャージ運賃交渉、設備投資、トラック修繕費の高騰等。
- きついけど稼げる職業ではなくなった。**魅力のない職業になりましたが、国はどう思っているのですか？日本の物流の未来はどうなりますか？**
- 先週、2024年問題での流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する**法律案に関する詳しい内容**など現状を教えてください。

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

- **運送業の大手から、最終的に実走する会社の運賃の乖離幅を少しでも狭めていく手法**など。
- **稼ぎたくて運送会社に入社した人の引き止め方**。学歴等の縛りがない運送業や建設業の運転手や作業員の未来はあるのか？
- **他社の中小零細企業の問題、疑問等**を聞いてみたい。
- 4月以降、1年間は36協定の延長が認められる（3月末までに新たな提出できた前提）ことが明らか中、まじめに法令を遵守する企業が荷主から敬遠される事が予想されます。その際、大手を除く企業は、苦戦する事が予想されます。抜け穴を実行したところが優越されること、是正は出来なくても、プレスリリースは出来るといった何らかの施策は必要かと考えます。
- **中距離～地場に運行がシュリンク**していきます。「**車両が集中する＝運賃が上がりきらない**」と考えられるので、**その辺りの気配りも施策の中で対策を打っていただくよう期待**しています。
- **着荷主側**の2024年問題に対する取り組みが出来ていないことへの**対策**。

元請事業者の皆さんから

- **各社から寄せられた質問と回答事例** ● **要請を受けた荷主のその後の改善度合い**について。
- 2024年4月に向けた**料金改定の進捗状況** ● **適正運賃の收受に対する具体的な取り組み**の説明
- 標準運賃の適用を顧客に求めています、**トン単価等に変換する場合の明確な基準**がないため、結局希望するレベルの売上が確保できそうに無いです。得策はないでしょうか？
- 能登半島地震発生を受け、**有事の際のトラック輸送における特車通行許可緩和**について、もし行政で何らかの検討が進められているようであれば、開示可能な範囲でその情報が聞きたいところです。
- 荷主メーカーに対する今後の取り組み。運送事業者は罰則あり、**メーカーには名前が出るだけでどこまでの改善があるのか**。

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

- 荷主側が行ったドライバーさんの**労働環境改善事例** ● どのような方法で**問題解決**したかの**事例紹介**
- 法制化の動き概要説明(**法規制の判断基準対象**)、2/13閣議決定、**トラックGメンの現状報告**
- 法律面で**荷主の横暴**（時間を守らない。適切な運行ルートに対して適切な料金の支払をしない。契約外荷役指示。）を**取り締まれるならその説明**をお願いします。
- 毎月国の政策が更新されているので、**何がどのように変わるのかを分かりやすく説明**してほしい。
- **トラックGメンによる指摘事例**や**トラックドライバーが困る要求等**、荷主が注意しておく項目。
- **ショッピングモール、問屋などに対し独自にヒアリング**を行ったところ、各々から**2024年問題の当事者でなく、物流業者で解決してほしい**という話を聞いた。これらのように**ドライバーへ納品時間や条件を指定する事業者に対し、2024年問題解決に関して国から具体的にどのように働きかけを行っているか。**
- **「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**公表資料を尊重**というのが、**どのようなことを指しているのか**気になります。逆に何かしてはいけないということなのでしょうか。
- サービス、慣習となっている感のある、**フォークリフトの付帯作業についての原則論**。
- 一回の運送で**荷待ち時間を2時間以内という表現を2時間まで待たせて良いと解釈している人がいる**。一回の出荷時に1時間以内、一回の着荷時に1時間以内というような表現にならないだろうか？

その他の皆さんから

- 事業者の**改善や交渉事例** ● 現在の**取り締まり状況**、**発着荷主の改善状況** ● **改善基準告示**について
- 改訂される**標準運賃をモデルにどう使えば交渉に臨みやすくなるか**、例示。
- **利用運送手数料のモデルが10%**で考えていることを**実運送事業者に周知して欲しい**。
- 荷主は運輸行政の規制対象の外だと認識しています。**どこまで抑止力が働きますか？**
- 全体的な話や**今の行政の動き**について聞きたい。

荷待ち時間の削減難しい等 現状を前提としたご意見

＝

これこそが**商慣行**、変えるため
業界・企業の枠を超えて考える
必要がある。

- ・改善事例
- ・参加者の皆さんに聞いてみたいこと

トラック運送事業者・元請・荷主
それぞれの立場からご意見を伺い
たい。

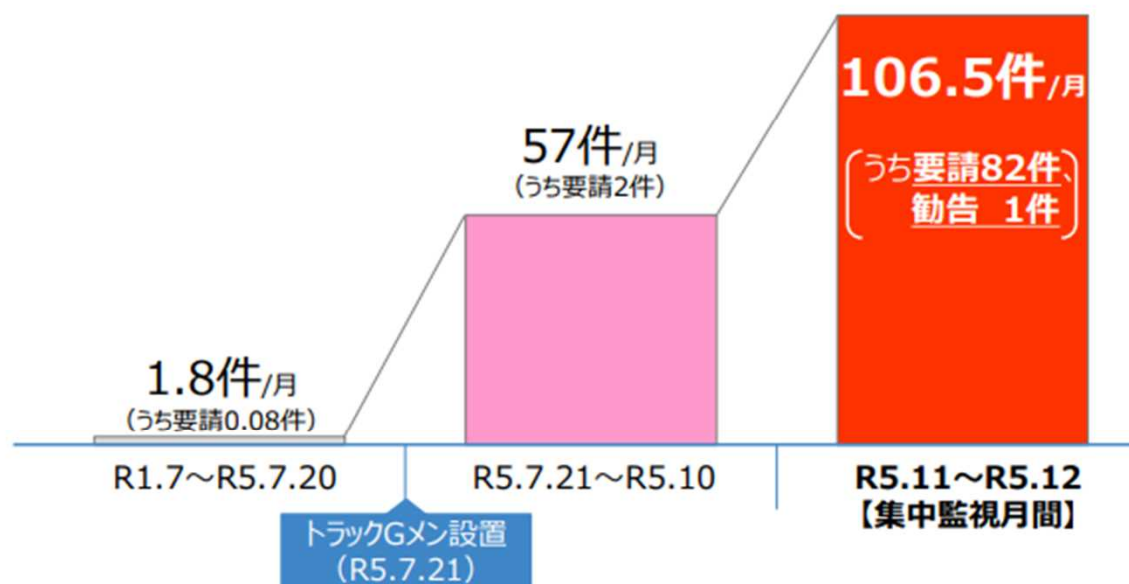
(チャット又はアンケートにて)

最近のトピック（国土交通省プレス発表資料等）

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月)に基づき、全国162名体制の「トラックGメン」を設置(令和5年7月)。関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施。
- 令和5年11月・12月を「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、過去に要請を受けたにもかかわらず、依然として違反原因行為をしている疑いのある荷主等に対し、初めての「勧告」(2件)を実施(令和6年1月26日)したほか、「働きかけ」「要請」による是正指導を徹底。

トラックGメンの活動実績

＜月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数＞



「集中監視月間」の取組

集中監視月間における実績

- **勧告**： **2件【初】** (荷主1、元請1件)
 - **要請**： 164件 (荷主82、元請77、その他5)
 - **働きかけ**： 47件 (荷主26、元請19、その他2)
- ⇒ 計213件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (62%)
- 運賃・料金の不当な据置き (14%)
- 契約になかった附帯業務 (13%)
- 無理な運送依頼 (7%)
- 過積載運行の要求 (3%)
- 異常気象時の運行指示 (1%)

今般「働きかけ」「要請」「勧告」の対象となった荷主等についてはフォローアップを継続し、改善が図られない場合は更なる法的措置の実施も含め厳正に対処。

背景・必要性

○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。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本年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輸送力不足の可能性（右図）。
- ・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、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。



○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。
→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。

荷主・物流事業者に対する規制的措置

○①**荷主**※1（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について努力義務を課し、当該措置について**国が判断基準を策定**。

※1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②の者の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

○一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、**中長期計画の作成や定期報告等**を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を義務付け。

※法律の名称を「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」から「**物資の流通の効率化に関する法律**」に変更。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。（予算）

【荷主等が取り組むべき措置の例】 <パレットの導入>



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

トラック事業者の取引に対する規制的措施

- 元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を義務付け。
- 荷主・トラック事業者・利用運送事業者に対し、**運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価（**附帯業務料、燃料サーチャージ**等を含む。）等について記載した**書面による交付等**を義務付け。
- トラック事業者・利用運送事業者に対し他の事業者の**運送の利用（＝下請けに出す行為）の適正化**について努力義務を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成、責任者の選任**を義務付け。

軽トラック事業者の取引に対する規制的措施

- 軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を義務付け。
- 国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る**事故報告・安全確保命令**に関する情報等を追加。

2030年度に向けた政府の中長期計画（ポイント）

令和6年2月16日
我が国の物流の革新に
関する関係閣僚会議

主要施策のポイント

(1) 適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等

- 以下について、通常国会での法制化 P2
 - ・一定規模以上の荷主・物流事業者に対する荷待ち・荷役時間短縮に向けた計画作成の義務付け
 - ・トラック事業における多重下請構造是正に向けた実運送体制管理簿作成、契約時の書面による交付等の義務付け 等
- トラックドライバーの賃上げ等に向けた貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」の引上げ及び「標準運送約款」の見直し P3
- 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の徹底（トラックGメンによる集中監視） P4

(2) デジタル技術を活用した物流効率化

- 荷待ち・荷役時間短縮に向けた自動化・機械化設備・システム投資を支援 P5
- 物流標準化やデータ連携の促進等フィジカルインターネット・ロードマップを踏まえた取組を推進し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を促進
- 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスについて実装を加速

(3) 多様な輸送モードの活用推進

- 大型コンテナの導入支援等を通じたモーダルシフトの推進強化 P6
- 自動物流道路の構築（10年で実現を目指す。）
- 自動運航船の本格的な商用運航（2026年までに国際ルールを策定することにより、2030年頃の実現を目指す。）

(4) 高速道路の利便性向上

- 大型トラックの法定速度を2024年4月に90km/hに引上げ P7
- ダブル連結トラックについて、運行路線の拡充やダブル連結トラックに対応した駐車マス整備を含め導入促進
- 大口・多頻度割引の拡充措置を継続、法令を遵守しない事業者に対しては、割引制度を厳格に運用

(5) 荷主・消費者の行動変容

- ポイント還元実証事業等を通じた再配達削減の仕組みの社会実装 P8
- 「送料無料」表示の見直しについて、2023年度中にその見直し状況を確認するため、フォローアップ調査を実施

主要施策のポイント (1) 貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直し

- 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・料金設定等の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会に諮問（令和6年1月10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分当たり単価

- 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、荷主から対価を收受**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」のひな形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

<「下請手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- 「**下請手数料**」（運賃の**10%**を別に收受）**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】

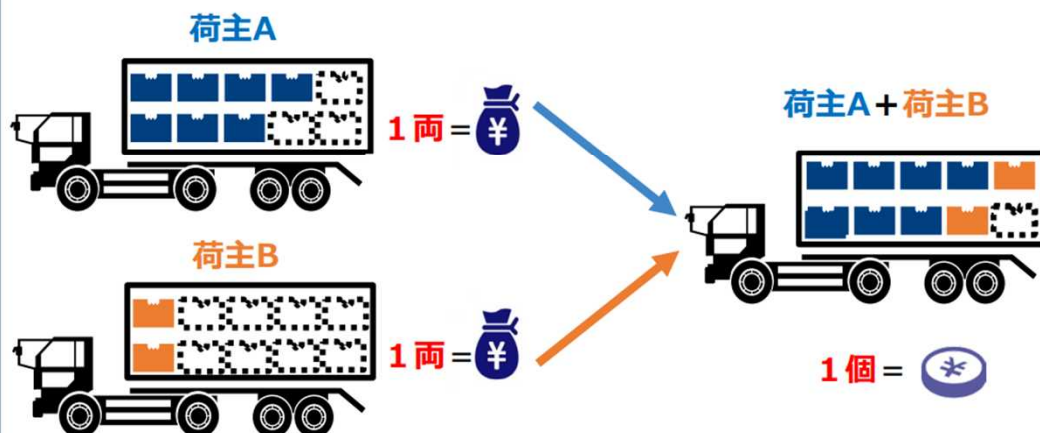
<契約条件の明確化>

- 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

<「個建て運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建て運賃**」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の「**速達割増し**」（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**割増し**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**特殊車両割増しを追加**【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】

2. 施策の効果

「標準的運賃」の引上げによる賃上げ効果（推計）

「標準的運賃」の8%引上げを通じて波及する運賃改定の効果

これまで適正に収受しきれていない荷役作業の料金（積込み料・取卸し料）を収受できるようになる効果

大幅な賃上げを目指す

初年度賃上げ効果（推計）10%前後（約6~13%） ※次年度以降も効果拡大

政策パッケージの輸送力への効果（2030年度）

	輸送力試算		施策なし	施策あり(2024年度)	施策あり(2030年度)
	2024年度	2030年度			
必要輸送力	100	100			
施策なしケース	▲14	▲34			
荷待ち・荷役の削減	+4.5	+7.5	年間750時間	年間75時間削減	年間125時間削減
積載率向上	+6.3	+15.7	38%	40%	44%
モーダルシフト	+0.7	+6.4	524億トン	539億トン	667億トン
再配達削減	+3.0	+3.0	12%	6%	6%
その他(トラック輸送力拡大等)		+2.0			
	+14.5%	+34.6%			

- 公共工事設計労務単価（公共発注者の積算用単価）について、令和6年3月から適用する単価を公表（2月16日）
- 工事に必要な資材運搬を行う一般運転手の単価は、最も高い水準となる7.2%の引き上げ

一般運転手の労務単価の推移



一般運転手の作業内容

- ・資機材を運搬する車両、除雪トラック等の運転



令和6年の伸び率

一般運転手	+7.2%
(参考) 全職種平均	+5.9%

※単純平均の伸び率

単価設定のポイント

- (1) 最近の労働市場の実勢価格を適切・迅速に反映し、47都道府県・51職種別に単価を設定
- (2) 4月から適用される時間外労働の上限規制に対応するために必要な費用を反映

全国

全職種 (23,600円) 令和5年3月比；+5.9% (平成24年度比；+75.3%)

主要12職種* (22,100円) 令和5年3月比；+6.2% (平成24年度比；+75.7%)

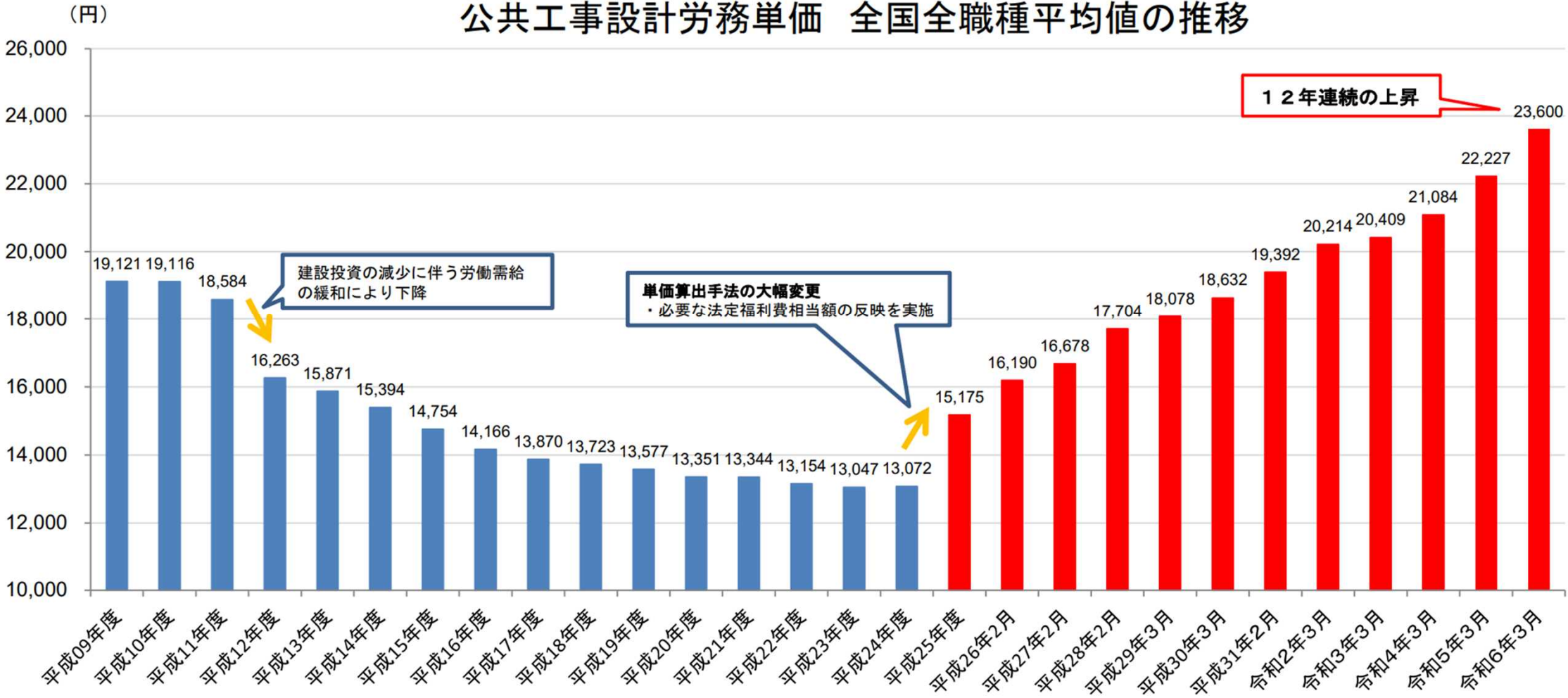
※「主要12職種」とは通常、公共工事において広く一般的に従事されている職種

主要12職種

職種	全国平均値	令和5年度比	職種	全国平均値	令和5年度比
特殊作業員	25,598円	+6.2%	運転手(一般)	23,454円	+7.2%
普通作業員	21,818円	+5.5%	型わく工	28,891円	+6.6%
軽作業員	16,929円	+6.3%	大工	27,721円	+4.9%
とび工	28,461円	+6.2%	左官	27,414円	+5.0%
鉄筋工	28,352円	+6.6%	交通誘導警備員A	16,961円	+6.4%
運転手(特殊)	26,856円	+6.3%	交通誘導警備員B	14,909円	+7.7%

令和6年3月から適用する公共工事設計労務単価について

公共工事設計労務単価 全国全職種平均値の推移



参考：近年の公共工事設計労務単価の単純平均の伸び率の推移

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R02	R03	R04	R05	R06	H24比
全職種	+15.1%	+7.1%	+4.2%	+4.9%	+3.4%	+2.8%	+3.3%	+2.5%	+1.2%	+2.5%	+5.2%	+5.9%	+75.3%
主要12職種	+15.3%	+6.9%	+3.1%	+6.7%	+2.6%	+2.8%	+3.7%	+2.3%	+1.0%	+3.0%	+5.0%	+6.2%	+75.7%

注1) 金額は加重平均値にて表示。平成31年までは平成25年度の標本数をもとにラスパイレ式で算出し、令和2年以降は令和2年度の標本数をもとにラスパイレ式で算出した。

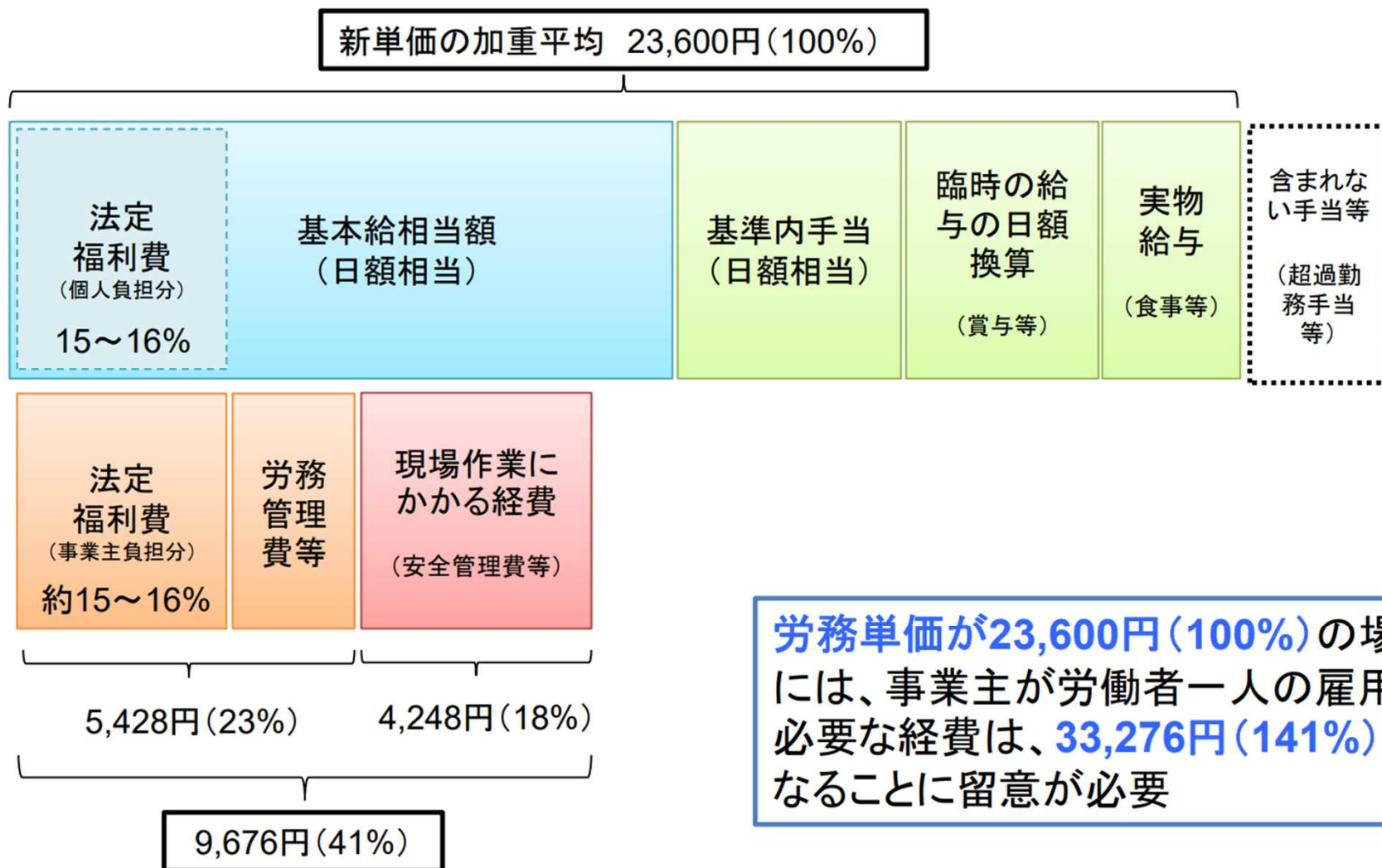
注2) 平成18年度以前は、交通誘導警備員がA・Bに分かれていないため、交通誘導警備員A・Bを足した人数で加重平均した。

注3) 伸び率は単純平均値より算出した。

「公共工事設計労務単価」と「雇用に伴う必要経費」の関係

- 労働者本人が受け取るべき賃金を基に、日額換算値(所定内労働時間8時間)として**労務単価を設定**
⇒ 例えば、日給制の労働者が受け取る日当よりも広い概念。法定福利費も全額反映
- 労務単価には、事業主が負担すべき**必要経費(法定福利費、安全管理費等)**は含まれていない。
- 事業主が下請代金に**必要経費分を計上しない**、又は下請代金から**必要経費を値引く**ことは**不当行為**

※イメージ図



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

「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 終了

- ・皆で運ぶ、物流の未来（NEXT Logistics Japan 株式会社）
- ・シニア活躍・新価値創出で描く未来ビジョン（株式会社セイリョウ）

第5回：2月15日（木）13:00～15:55 終了

- ・八大株式会社のDXによる働き方改革（八大株式会社）
- ・「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）
- ・医薬品メーカー物流における3つの変革～「GDP」「DX」そして「モーダルシフト」～（武田薬品工業株式会社）

・セミナー参加申込みフォーム <https://white-logistics-movement.jp/seminar/>



自動物流道路に関する検討会の開催について

社会資本整備審議会道路分科会国土幹線部会においてとりまとめられた「高規格道路ネットワークのあり方中間とりまとめ」において、物流危機への対応や温室効果ガス削減に向けて、新たな物流形態として、道路空間をフル活用した「自動物流道路」の構築に向けた検討を進める必要があるとされており、自動物流道路の実現に向け、自動物流道路の目指すべき方向性、必要な機能や技術、課題等を検討するため、有識者、関係団体及び関係省庁からなる検討会を設置し、令和6年2月21日（水）に第1回会議が行われました。



スイスで計画中の地下物流システム
(イメージ)

自動物流道路（オートフロー・ロード）の検討のポイント

▶ 検討の背景

<WISENET2050>
技術創造による
道路空間の多機能化

<重点課題>

カーボンニュートラル・持続可能な道路交通
人口減少下での経済成長・国際競争力強化
大規模災害等リスクへの国土安全保障

<物流の課題>

ドライバー不足・高齢化
深夜労働等、ドライバー負荷
小口・多頻度化
交通負荷（渋滞・事故）・環境負荷

▶ 自動物流道路（オートフロー・ロード）の構築のポイント

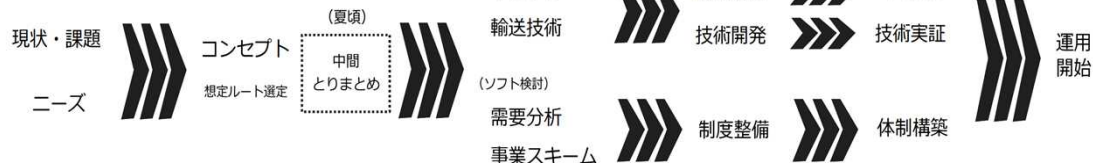
- 道路空間をフル活用した新しい物流形態を早期実現
<10年での実現を目指し、バックキャストで検討>
- 必要なブレイクスルーの実現を前提に議論
- 増える物流、高齢化・不足するドライバーに対応し、トラック輸送をサポート
- クリーンエネルギーで環境に優しい持続可能な物流を実現
- 思い切ったパラダイム転換により、既存システムとの調和を図りつつ、ロジスティクス改革に貢献

技術開発 官民連携
法制度整備 協調領域の拡大
デジタル化 商慣習
インフラ整備

<ロジスティクス改革の方向性>

モーダルシフトの推進 IOTによる自動化・ネットワーク化 戦略的な物流ハブ拠点配置
エネルギーのグリーン化 共同輸配送・バレット等の標準化

<検討の進め方のイメージ>



議論項目

- ①急速に変化する社会・経済情勢の中、30年後・50年後の物流は、どのような姿を目指していくべきか
- ②自動物流道路がどのように社会やロジスティクスを変革させていくことができるか
 - どのような社会課題・物流課題にアプローチするべきか
 - ターゲットとする課題をどのように設定するか
 - 自動物流道路が拠点配置を含むトータルの物流サービスにどのように影響を与えるか
- ③使いやすく、役に立つ自動物流道路に必要なことは何か
 - どこで、どのような輸送を担うのか
 - 備えるべき／備えるとよい機能は何か
- ④産・学・官でどのように連携をはかっていくか
 - 競争から協調へ、有機的な連携のあり方

今後複数回検討会を開催し、関係者へのヒアリング、論点についての議論をつ行い、**令和6年夏頃中間とりまとめ**。その後継続して議論を行い、最終とりまとめを行う予定。

2024年問題の背景

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ます。

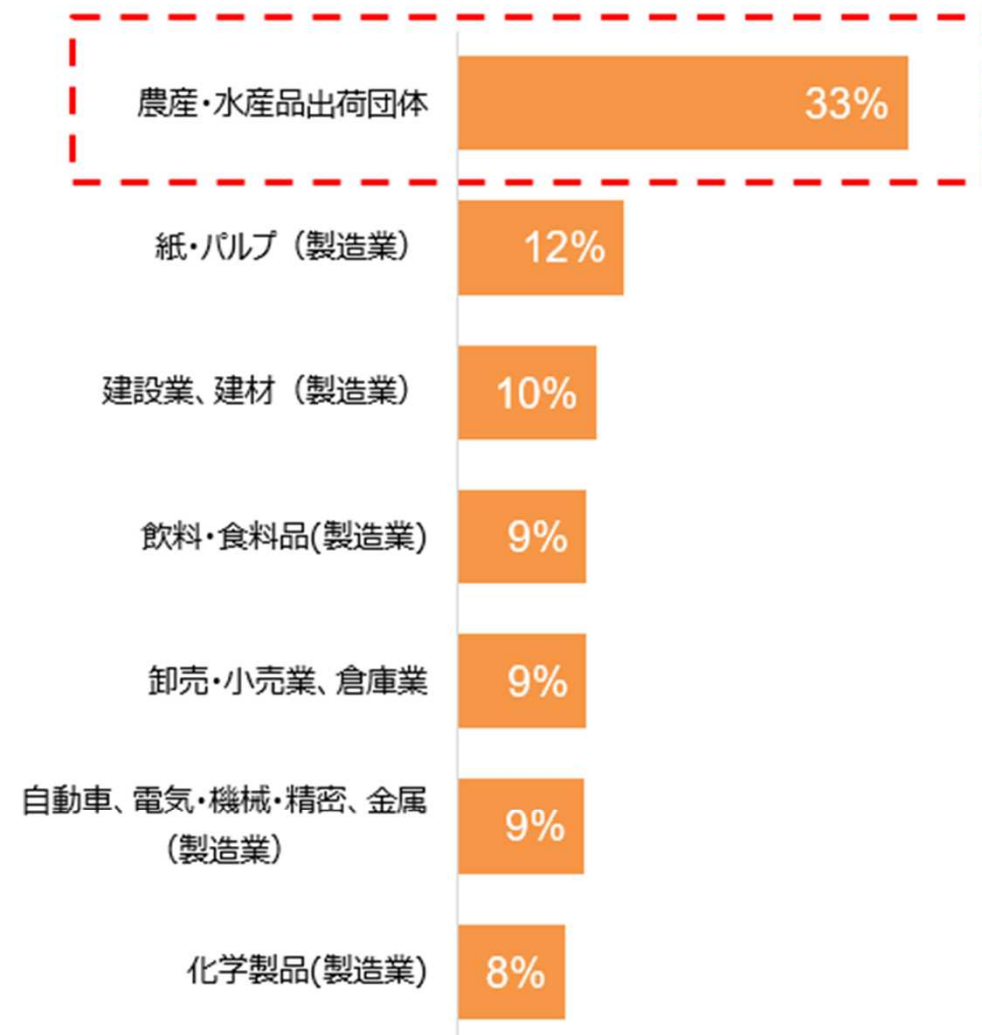
併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示**」（**貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象**）により、拘束時間、運転時間等が強化されます。

○主な改正内容

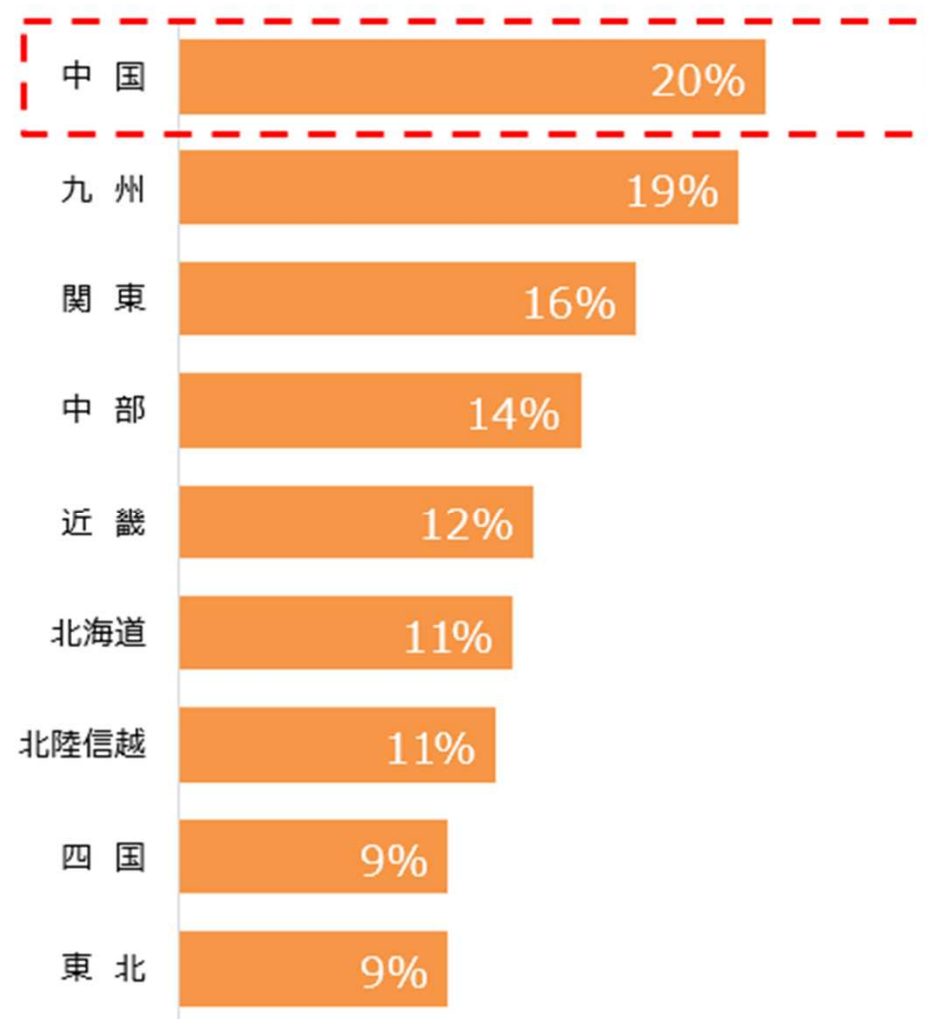
	現 行	改正後（令和6年4月～）
時間外労働規制 （労働基準法）	なし	960時間 （原則、年720時間）
拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示）	【1日あたり】 ・原則 13時間 以内、最大 16時間 以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 293時間 以内。 ただし、労使協定により、 年3,516時間 を超えない範囲内で、 320時間 まで延長可。	【1日あたり】 ・原則 13時間 以内、最大 15時間 以内。 ・長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 年3,300時間、284時間 以内。 ただし、労使協定に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

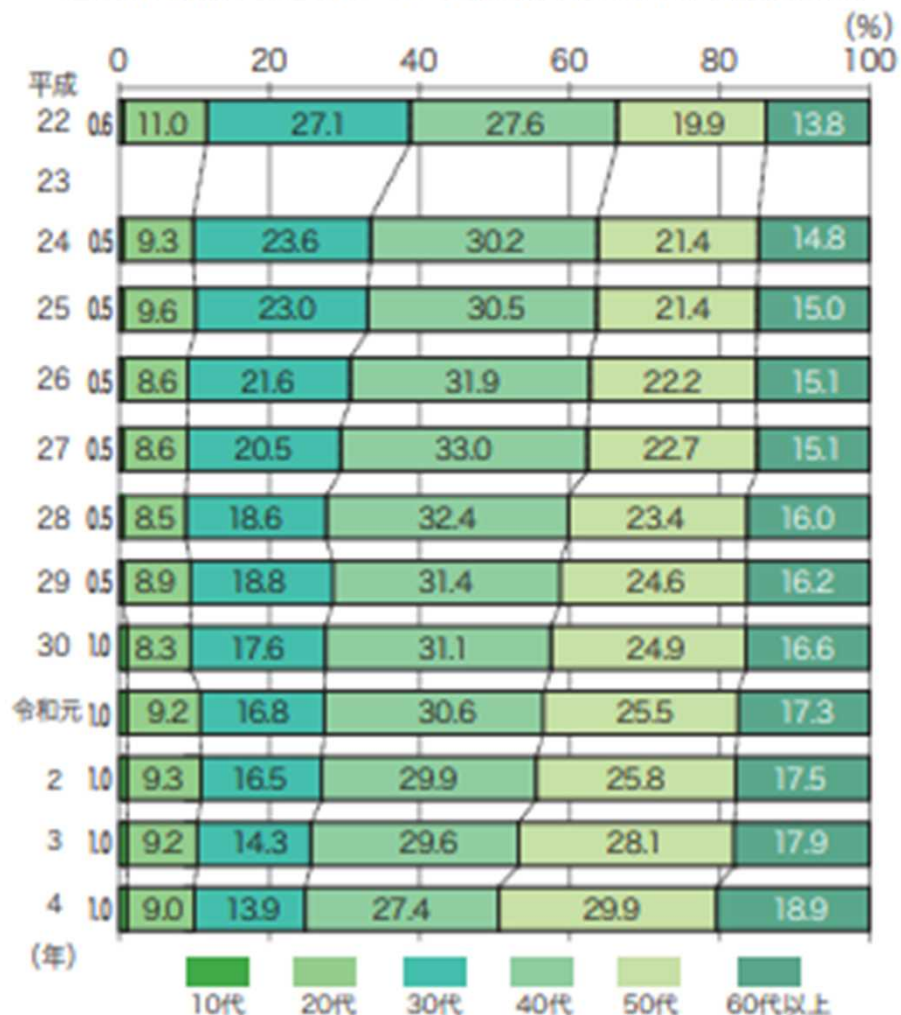


(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



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)

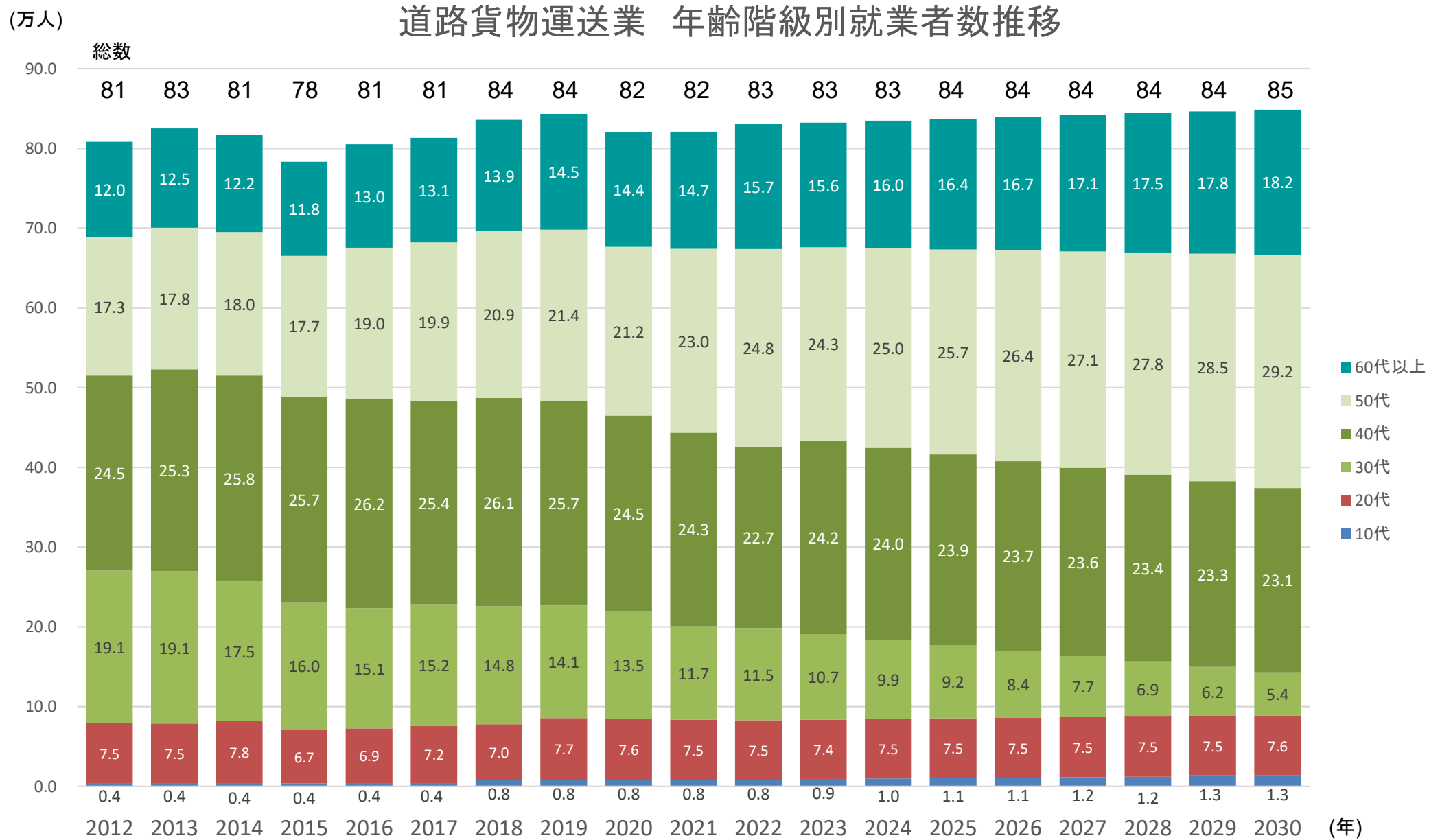


(注)：端数処理の関係で合計が一致しない場合がある

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。

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。

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

中国トラックGメンの動き(荷主パトロール)

テレビ朝日「報道ステーション」(令和5年12月14日(木))



2024年問題

ドライバーの残業が年間960時間までに



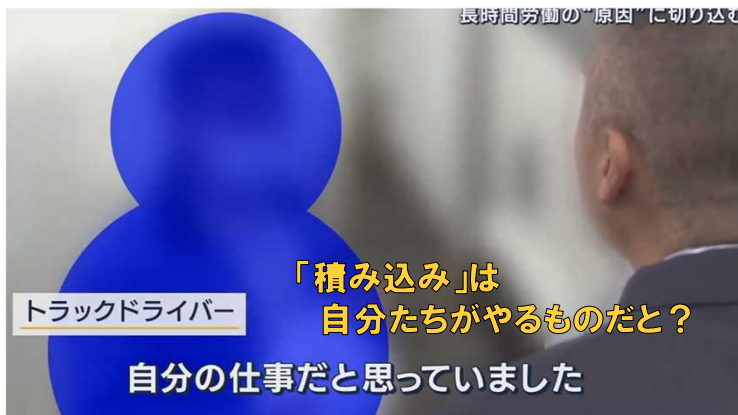
中国運輸局
田中 幸久 貨物課長

荷物の積み込みを待っている車列



中国運輸局
田中 幸久 貨物課長

“15時間待ち”という荷待ちを
させられている話も聞いた



長時間労働の“原因”に切り込む

トラックドライバー

「積み込み」は
自分たちがやるものだと？

自分の仕事だと思っていました



トラックドライバー

多重化ってやつね
間に入ってくる業者の数



「2024年問題」の解消なるか

運送会社を営むドライバー

(荷主から)
「今から行ってくれ」
「4時間休憩なしに走ってくれないか」



荷主とも協議



中国運輸局
田中 幸久 貨物課長

まずは我々が動いて
相互の情報を交流させる



独自 7月創設「トラックGメン」密着
「2024年問題」の解消なるか

中国運輸局
田中 幸久 貨物課長

両者がウィンウィンになる関係性を
再構築できればいいんじゃないか

トラックGメンとは

トラックGメンは、トラック運送事業者の立場に立ち、
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、国交省職員から
選抜された専門部隊**です。

決して「~~トラック運送事業者~~を取り締まる存在」や
「**天下り団体**」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。



「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

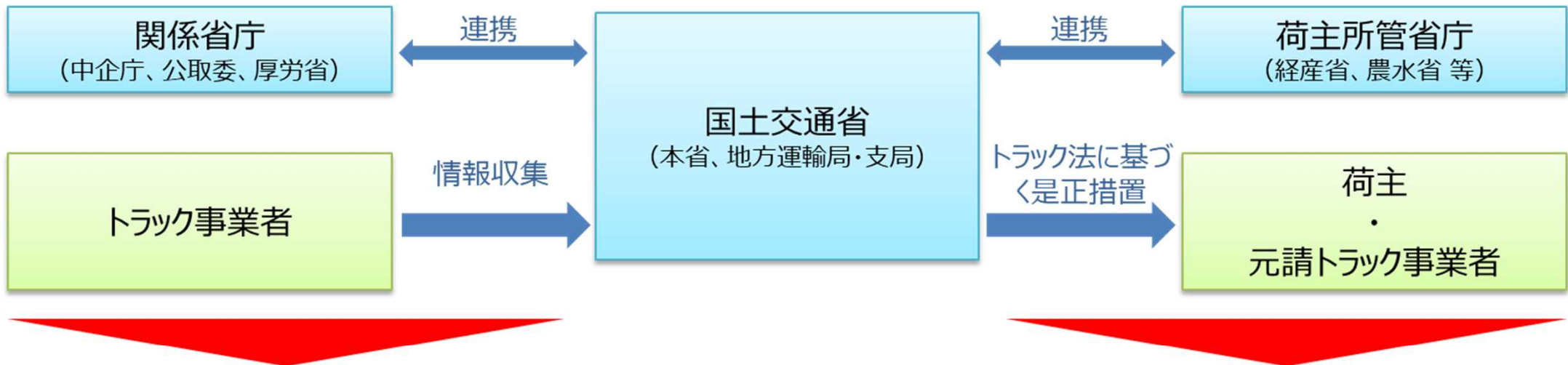
2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化

- ▶ **トラックドライバー**は、労働時間が長く、低賃金にあることから、**担い手不足が喫緊の課題**。
- ▶ 働き方改革の一環として、2024年4月からドライバーに**時間外労働の上限規制（年960時間）**が適用されるが、これによる**物流への影響が懸念（「2024年問題」）**。
- ▶ 国土交通省では、**貨物自動車運送事業法に基づく荷主等への「働きかけ」「要請」**等による**是正措置**を講じてきたが、2024年問題を前に、**強力な対応が必要**。
- ▶ このため、新たに**「トラックGメン」**を設置することで荷主等への監視体制を緊急に強化し、**荷主対策の実効性を確実なものに**。

⇒ **令和5年7月21日、162名体制※で本省及び地方運輸局等に設置**

※緊急増員80名（本省2名、地方運輸局等19名、運輸支局等59名）、既存定員との併任等82名（本省13名、地方運輸局等16名、運輸支局等53名）



トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し
情報収集力を強化（2023年度～）

トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」
制度の**執行力を強化**（2023年度～）

違反原因行為とは

違反原因行為とは

違反原因行為とは、

トラックの法令違反の原因となるおそれのある、以下のような行為を指します。

恒常的に長い荷待ち時間



⇒過労運転防止義務違反
を招くおそれ

無理な到着時間の設定



⇒最高速度違反を招く
おそれ

過積載になるような依頼



⇒過積載運行を招くおそれ

運賃・料金の交渉に応じず、不当に低廉に据置くこと



- 個別の運送内容等を考慮せず、一律一定率の引下げをして、通常支払われる運賃より低い運賃にすること
- 運送委託者が、自らの目標額、予算等を基準として、通常支払われる運賃より低い運賃に、一方的に設定すること
- 軽油価格の高騰、多頻度輸送、長距離輸送、手待ち時間の発生等輸送条件が変化したにもかかわらず、それらを一考考慮しないで、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

契約にない付帯業務を行わせ、料金を支払わないこと

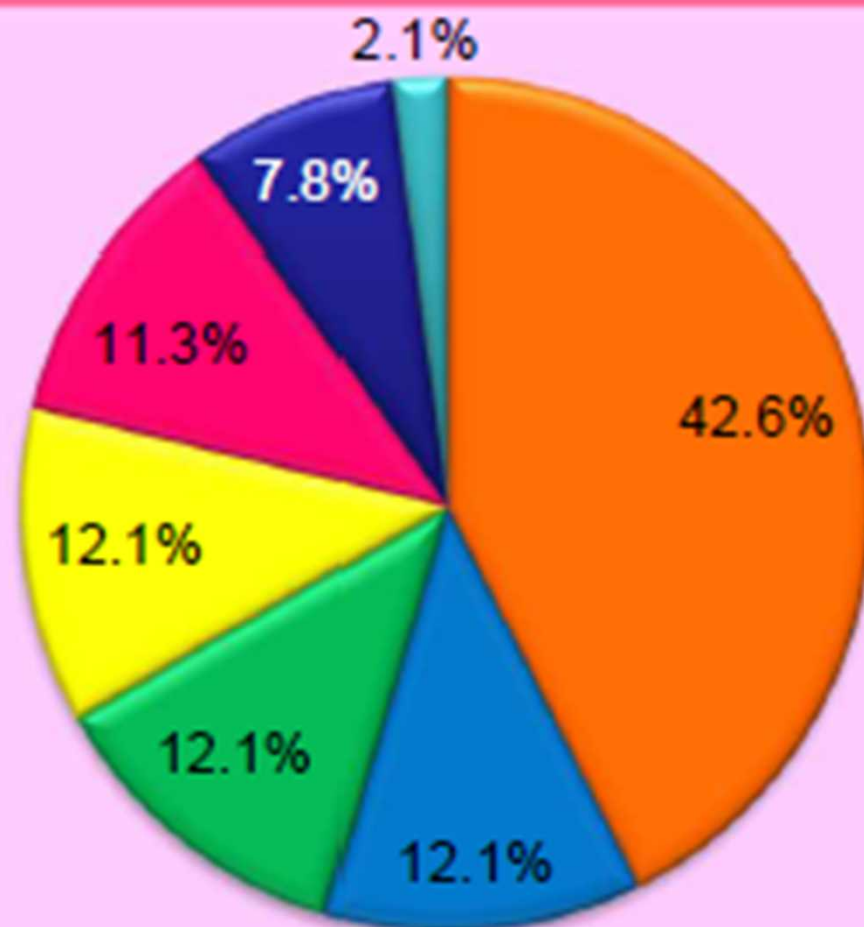


付帯業務の例

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

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

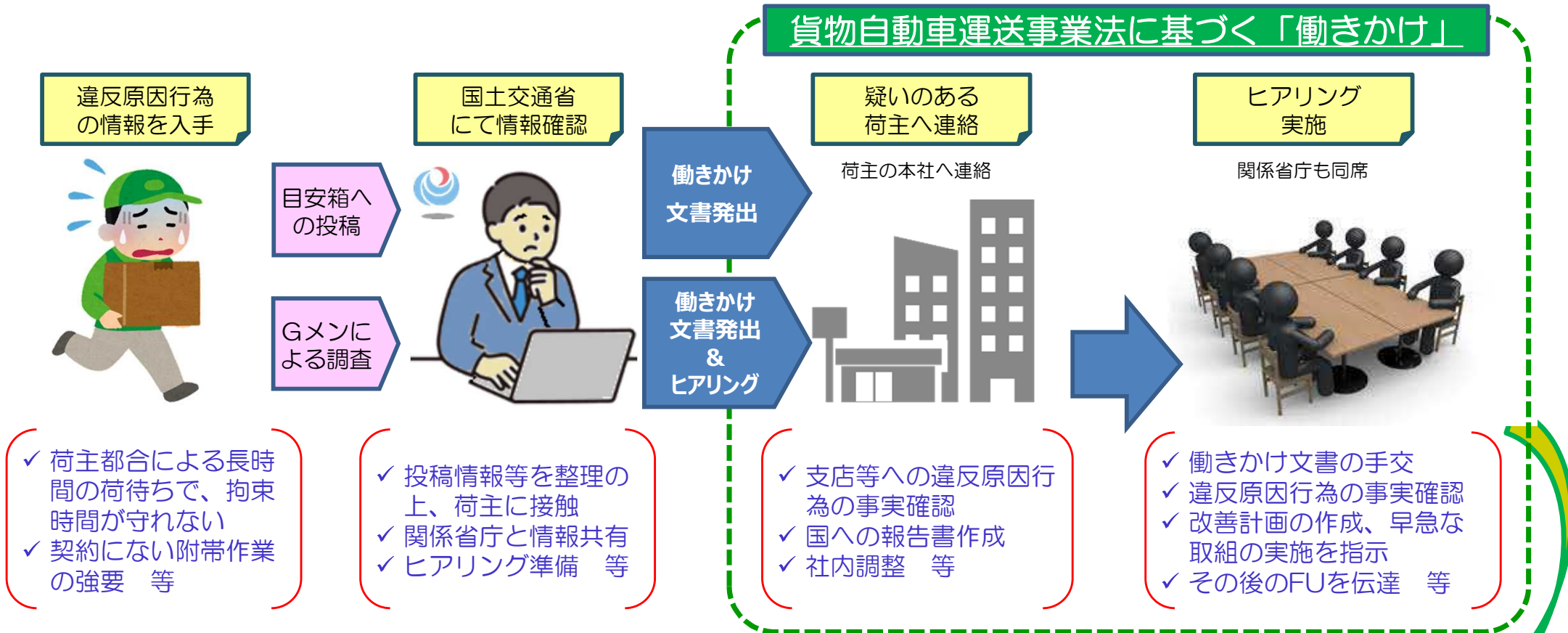
荷主起因の違反原因行為の割合



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

トラックGメンによる荷主対策の強化 (働きかけ、要請、勧告・公表)

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

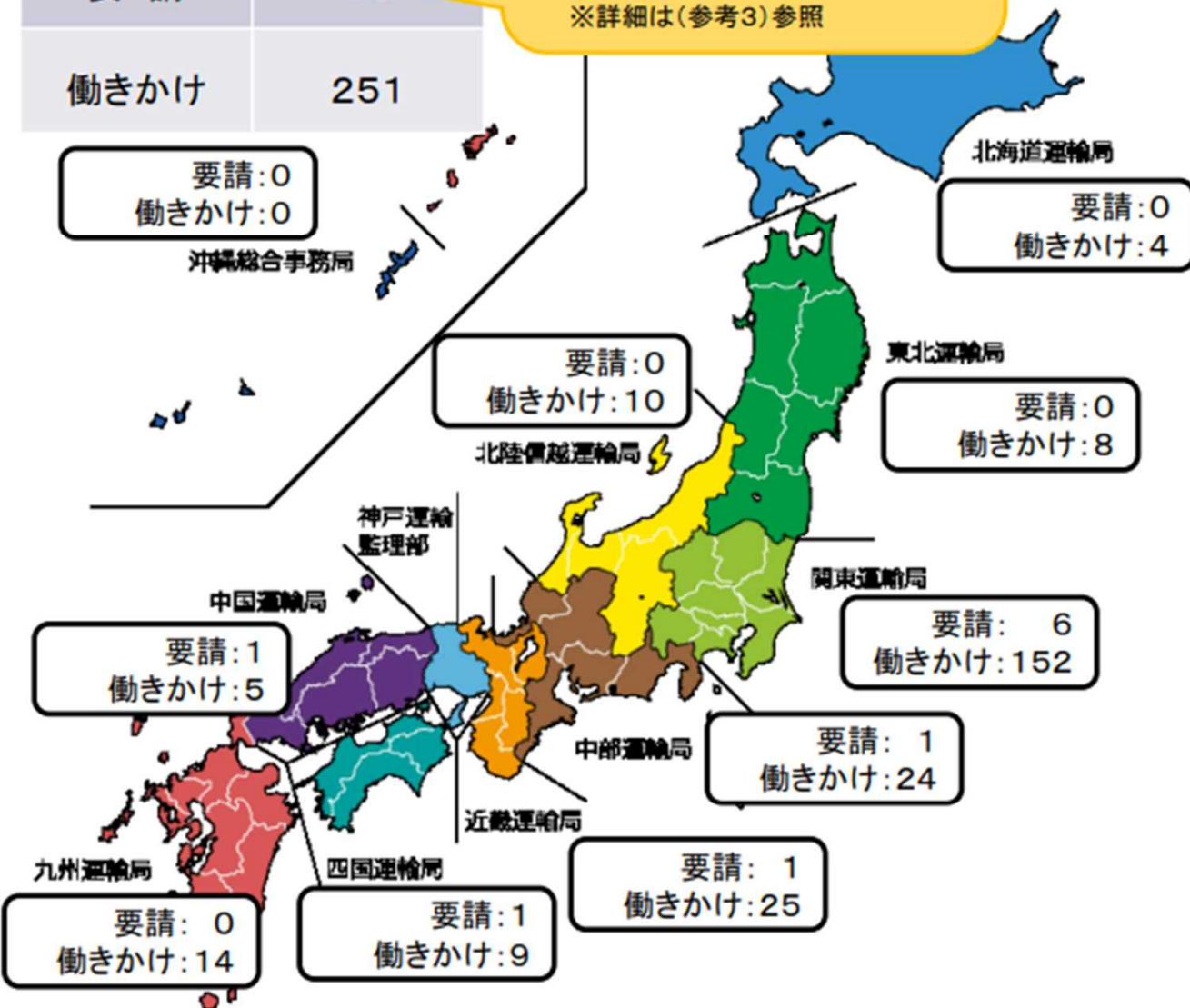
- ・協力会社と調整を図り、一部4 t車両から大型車両へ変更（元請運送事業者が対応）
- ・積荷重量を把握できる配車システムを構築（元請運送事業者が対応）

働きかけ・要請実施件数(令和5年10月末時点)

違反原因行為の内訳(重複あり)

- ・長時間の荷待ち: 8件
 - ・契約にない附帯業務: 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

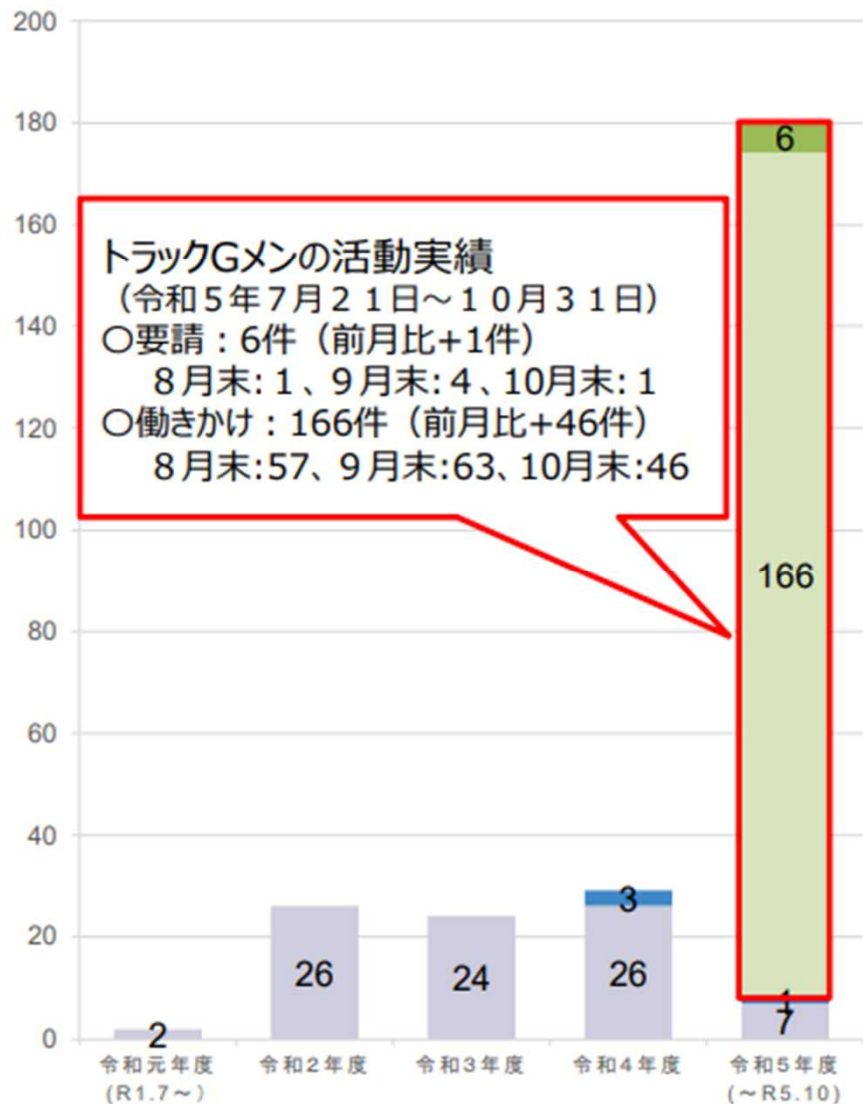
対応内容	荷主・元請数
要請	10
働きかけ	251



※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

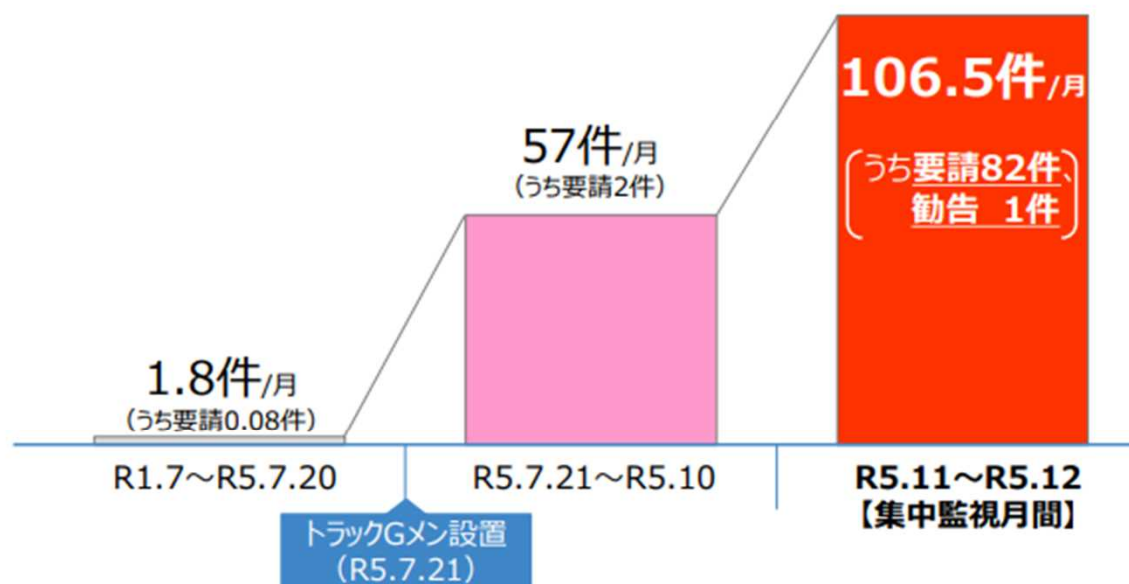
(件) ■働きかけ ■要請 ■働きかけ(Gメン) ■要請(Gメン)



- 「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月)に基づき、全国162名体制の「トラックGメン」を設置(令和5年7月)。関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施。
- 令和5年11月・12月を「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、過去に要請を受けたにもかかわらず、依然として違反原因行為をしている疑いのある荷主等に対し、初めての「勧告」(2件)を実施(令和6年1月26日)したほか、「働きかけ」「要請」による是正指導を徹底。

トラックGメンの活動実績

＜月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数＞



「集中監視月間」の取組

集中監視月間における実績

- **勧告**： **2件【初】** (荷主1、元請1件)
 - **要請**： 164件 (荷主82、元請77、その他5)
 - **働きかけ**： 47件 (荷主26、元請19、その他2)
- ⇒ 計213件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (62%)
- 運賃・料金の不当な据置き (14%)
- 契約になかった附帯業務 (13%)
- 無理な運送依頼 (7%)
- 過積載運行の要求 (3%)
- 異常気象時の運行指示 (1%)

今般「働きかけ」「要請」「勧告」の対象となった荷主等についてはフォローアップを継続し、改善が図られない場合は更なる法的措置の実施も含め厳正に対処。

勧告対象荷主・元請事業者

勧告を行った年月日	荷主等	氏名又は名称	本社所在地	違反原因行為の内容	(参考)	
					要請を行った年月	違反原因行為の内容
令和6年1月26日	荷主	王子マテリア株式会社	東京都中央区銀座5丁目12番8号	・長時間の荷待ち	令和4年8月	・長時間の荷待ち
令和6年1月26日	元請	ヤマト運輸株式会社	東京都中央区銀座2丁目16番10号	<ul style="list-style-type: none"> ・長時間の荷待ち ・契約にない附带業務 ・運賃・料金の不当な据置き ・過積載運行の指示 ・その他の無理な運送依頼 	令和4年11月	・過積載運行の指示

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

パトロールの状況(荷主の拠点、本社事務所等)



令和5年8月22日～2月19日の結果

パトロール先拠点数 **726**か所

(内容) 制度説明ペーパー手交の上以下を説明

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

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

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

パトロールの様子 (現在も日々実施中)



具体的な説明内容(ポイント)

2024年問題について

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

違反原因行為について

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

標準的な運賃について

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

オンライン説明会について

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

パトロールの際の配布物

(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

(表)

(裏)

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ないか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

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

トラックGメンポータルサイト

※内容は随時更新中

「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。「押し型(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. 依頼、事例の概要について、運賃等詳細と併せて添付してください。(別紙)

※2. 送付先住所を明記し、ご署名・捺印を必ずしてください。

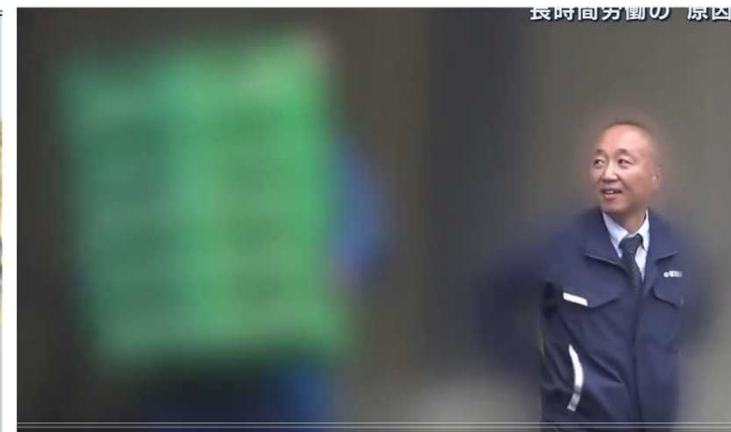
トラックGメンの適切な活動のため、目安箱への投稿をお願いします。

投稿いただきたい内容

- ご意見・事例の分類
 - …長時間の荷待ち、依頼にない附帯業務など
- ご意見・事例の具体的な内容
 - …いつ、どこで、誰から、どのようなことをさせられたか
- 貨物の種類
 - …加工食品、日用品、機械・機械部品など
- 発着荷主の業態
 - …農林漁業、鉱業・砕石業・砂利採取業など
- 投稿者の情報
 - …会社名、お名前、ご職業、ご連絡先など
 - ※「国土交通省からの連絡可否」において、「連絡不可」を選択いただいた場合、ご連絡を差し上げることはありません。

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

トラックドライバーへの周知・情報収集



オンライン説明会チラシ (パトロール時に配布・案内)

(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」に関して日々寄せられる様々な声に答えるため、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。

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

ご案内・事前登録フォーム

(令和6年2月22日(木) 10:00,15:00開催分※)

<https://forms.office.com/r/Qc4AwY5YvJ>



(会議参加用URLは前日に各参加者あてお送りします(事前登録用ページにも表示します。))

トラック物流の2024年問題とは？

2024年4月以降、**トラックドライバーの残業時間が「年960時間まで」に制限**され、**それ以上残業して貨物が運べなくなる＝運べる貨物が減る**という懸念のこと。

【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。

制度改正の内容

	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)(改進黨準告示)	【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。

しかし、問題の本質は、労働環境が過酷なことによる**長期的なドライバー不足**。問題解決には、**発着荷主企業の皆様のご理解、ご協力が必要です。**

(裏)

【お願い①】違反原因行為の防止に向けた対応

「違反原因行為」はトラックドライバーに無理をさせ、過労運転、スピード違反、過積載などの原因になる行為です。「ちょっと頼むよ」という何気ない一言が引き金になることを、社内で周知いただきたいと思います。更に「運賃を不当に低く据え置くこと」「契約にない作業(附帯業務)」をさせることも違反原因行為になり得ます。

【お願い②】運賃交渉への誠意を持った対応

トラック運送事業者が事業を継続するためには、適正に人材の確保、設備(トラック等)の適切な更新、燃料費の回収を行う必要があります。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、それらへの適切なコストの転嫁が必要です。

国は「**標準的な運賃・料金**」を定め告示し、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トン以下)	中型車 (4トン以下)	大型車 (10トン以下)	トレーラー (10トン以下)	種別	小型車 (20トラス)	中型車 (40トラス)	大型車 (100トラス)	トレーラー (200トラス)	
10km	13,000	15,000	19,200	23,800	普通運賃	普通運賃4口 小型車100km 小型車以外の0.15km	32,420	38,640	49,950	62,950
20km	16,240	18,920	23,720	27,360		普通運賃4口 小型車150km 小型車以外の0.4の0.6km	19,450	23,180	29,970	37,770
30km	16,140	18,770	24,240	28,300		普通運賃4口 小型車200km 小型車以外の0.4の0.6km	280	340	510	710
40km	17,740	20,420	26,720	32,400		注: 普通運賃4口を超過する場合は、10km単位で計算する。				
50km	19,310	22,400	29,270	37,470		注: 普通運賃4口を超過する場合は、10km単位で計算する。				
60km	20,890	24,320	31,790	40,340		注: 普通運賃4口を超過する場合は、10km単位で計算する。				
70km	22,470	26,180	34,290	43,410		注: 普通運賃4口を超過する場合は、10km単位で計算する。				
80km	24,050	28,040	36,800	46,500		注: 普通運賃4口を超過する場合は、10km単位で計算する。				
90km	25,620	29,900	39,320	49,150		注: 普通運賃4口を超過する場合は、10km単位で計算する。				
100km	27,200	31,760	41,850	52,420		注: 普通運賃4口を超過する場合は、10km単位で計算する。	3,020	3,160	3,390	4,000
110km	28,770	33,570	44,380	56,300						
120km	30,350	35,400	46,790	59,740						
130km	31,930	37,230	49,130	62,910						
140km	33,510	39,060	51,570	66,470						
150km	35,090	40,890	54,000	69,230						
160km	36,670	42,710	56,440	72,390						
170km	38,250	44,540	58,870	75,550						
180km	39,830	46,360	61,310	78,710						
190km	41,410	48,190	63,740	81,870						
200km	42,990	50,020	66,180	85,430						
100kmを超えて200kmまで20kmを超過して10km単位で計算する	3,140	3,420	4,300	6,220						
100kmを超えて200kmを超えて10km単位で計算する	7,430	9,080	11,390	15,940						

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針 (R5.11.29)

内閣官房及び公正取引委員会は連名で以下の指針を策定・公表しました。

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

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

※運賃交渉にあたっては「標準的な運賃・料金」が公表資料にあたります。

なお、発注者が本指針に記載の採るべき行動/求められる行動に沿わないような行為をすることにより、公正な競争を阻害するおそれがある場合には、**公正取引委員会において独占禁止法及び下請代金法に基づき厳正に対処していく**、とされています。

目安箱への投稿

(輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について)

国土交通省では、「働きかけ」の端緒とするため、長時間の荷待ち、契約にない附帯業務の強要などの違反原因行為を行っているおそれのある荷主情報を、インターネットなども活用して、積極的に収集しています。

(アクセス方法)

国交省 **トラック** 目安箱

クリック



国土交通省
https://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou-jittai

輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等
意見等募集の目的 国土交通省では、長時間の荷待ち、契約にない附帯業務の強要など、違反原因行為を行っているおそれのある荷主情報を積極的に収集しています。

クリック



入力フォームへ

※トラック協会等のHPでも「**目安箱**」としてリンクが紹介されている例もあります。

・トラックの種類：トラックの大きさ小型... ・荷主：<記入例>；「国土交通XYZ（株...」

(入力フォーム【一部】)

・次の質問にお答えください。

<p>Q 1. ご意見・事例の分類について、該当する項目1つを選択してください。【必須】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> 1. 速度違反を惹起するおそれ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 style="width: 15%;">・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: 60px; 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>

オンライン説明会による周知

説明の内容（「何回も」、「わかりやすく」、「有益な情報」を重視）

参加者の皆さんから事前にいただいた問題意識等②

トラック物流の2024年問題に対する問題意識、解決に必要な対策として思われるものは。

元請事業者の皆さんから

- 待機時間の解消と運賃の適正化
- 人員確保・顧客の協力・給料面
- 実配送業者に対して「標準的運賃」支払いの義務化が第一で絶対必要だと思います。

その他の皆さんから

（システム関係事業者の皆さんから）

- 意識改革、商慣習の変更によるコストの見える化、DX、各拠点間での調整、荷主と物流会社での対話、荷主主導で物流事業者と連携して改善策を実行していくこと（予約受付システムの導入等）

（労働組合の皆さんから）

- 物流が滞るとして2024年問題（労基法改正・基準告示見直し）が取り上げられていますが、一般労働者にくらべまだまだ労働時間・拘束時間が長い規制になっていることもお客様に理解していただきたい。
- 「2024年問題」を契機とし、この際、「駐車取り締まり規制の緩和」など、トラックドライバーを苦しめてきた諸課題を洗いざらい掲げて、その解決に取り組む必要があると思います。2025年以降も、その解決に向けた取り組みが継続的に行われていかなければ、トラックドライバーの退職は後を絶たないと考えます。

（行政書士の皆さんから）

- トラック利用運送並びに貨物利用運送事業者への法に従った適正運用、運送管理台帳はすべての事業者へ義務付け、デシタコの義務化。



主な説明内容

- **トラックGメンの業務内容について**
（働きかけ・要請・勧告／公表、プッシュ型情報収集(パトロール等)）
- **違反原因行為とは**
（荷主の安易な一言が違反原因行為に。運賃の不当据え置きも。）
- **標準的な運賃について**
- **2024年問題の背景・政策**
（残業上限規制が何故必要なのか、そもそもから説明。）
- **物流効率化に向けた取組み事例紹介**
- **国交省、関係省庁からのトピック**
（各省報道発表資料等から参加者の関心に合う情報を提供）

※他に事前登録の際問題意識等を収集し、説明会中もチャットでの質問を可として参加者同士の情報共有も図っている。

オンライン説明会の模様

開催結果及び参加者の状況（運輸局関係者除く）

令和5年8月1日より、毎月1回、20日頃に開催。

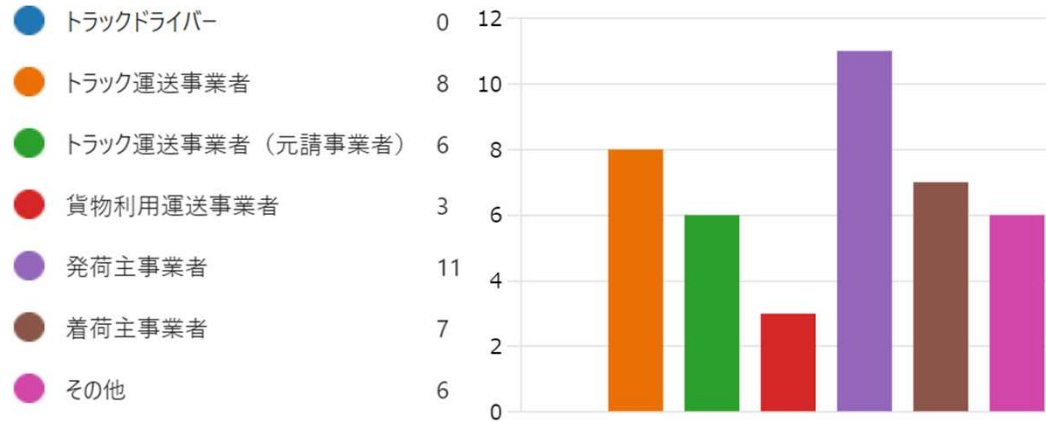
【第1回～第6回の累計参加者数】 **延べ784名**

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

第4回(11月24日(金)開催)からは、参加者に有益な情報を提供するため、モーダルシフト、物流システムなどテーマ別に専門事業者を招いた講演も実施。第5回(12月20日(水))からは午前、午後の2回開催。

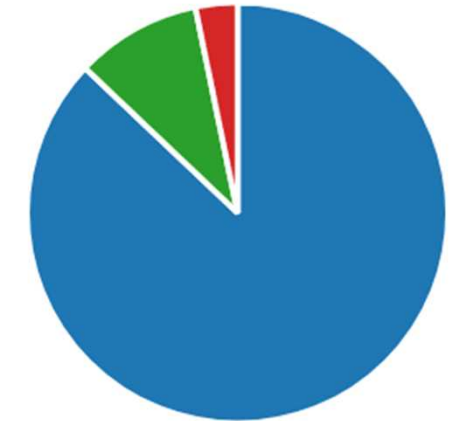
説明会参加人数 約140名※、アンケート回答数31件 (回答率22.5%) 2/6時点

○回答者 (複数回答あり)



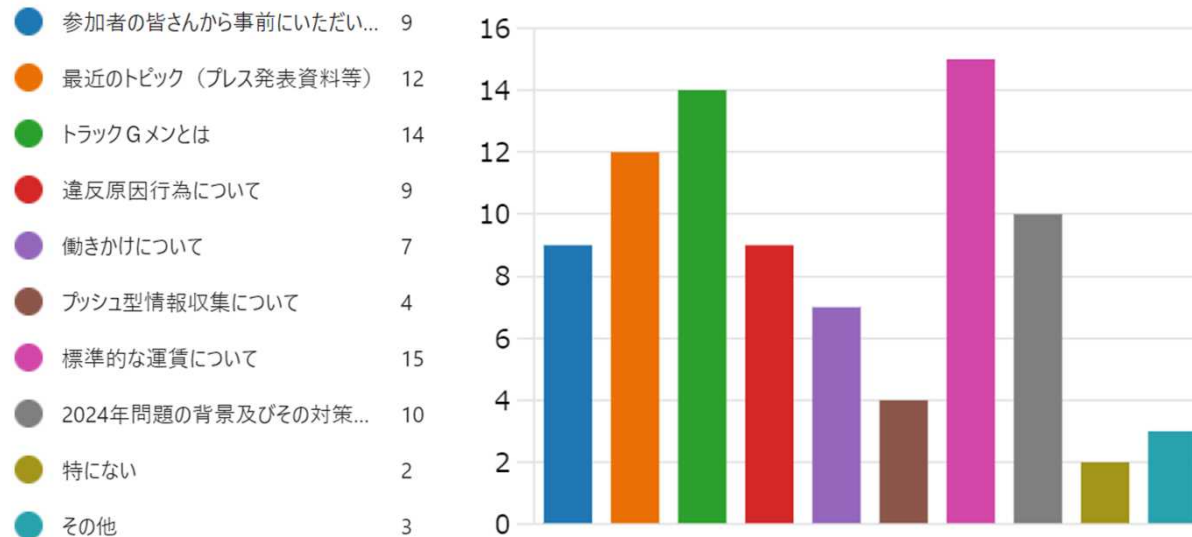
※運輸局関係者除く

○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】 これからよく考えます

○興味深かったテーマ



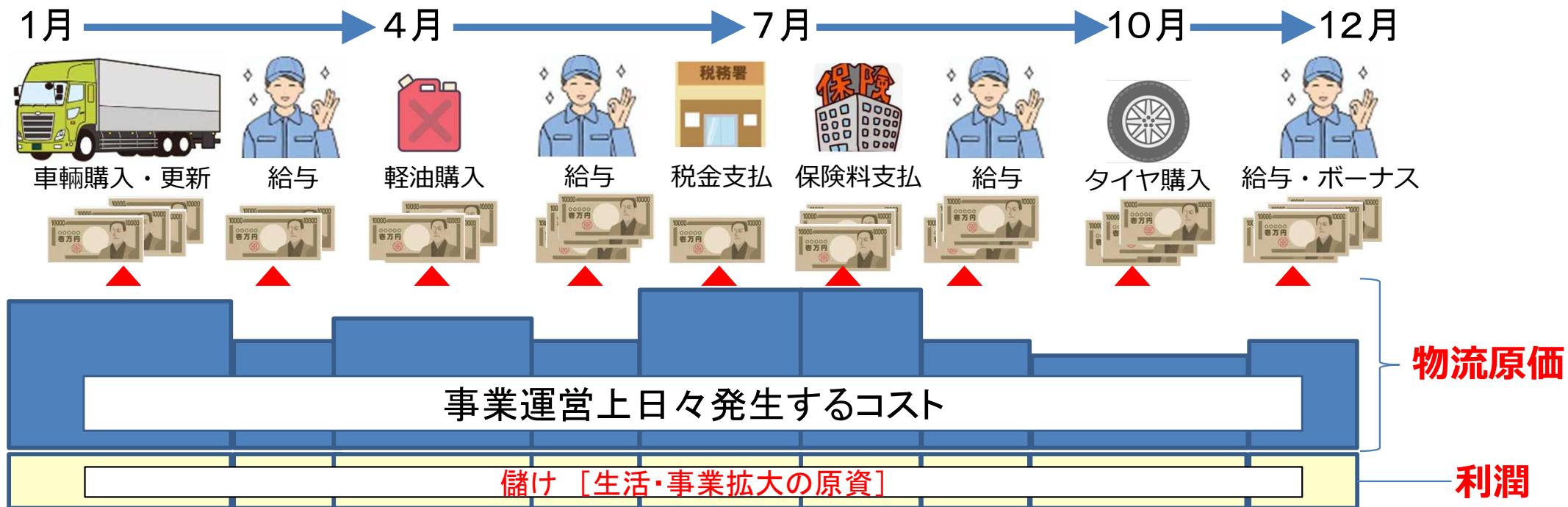
具体的な感想

- 価格交渉の難易度が高く(特に改定率)具体的な解決策があれば助かります (トラック運送事業者)。
- 運賃の見える化を適正な価格帯に引き上げる可能性を感じた (元請トラック運送事業者)。
- 待機時間による働きかけが多いことがわかった。まずは待機時間の改善に集中して取り組む必要がある (発荷主事業者)。
- 大変かとは思いますが、荷主の取り組もうとしているが、物流委託先の原因で進んでいないような内容も吸い上げて欲しいです (発荷主事業者)。
- 今回は、北陸で応援されている取組についても参考になりました (着荷主事業者)。

標準的な運賃

物流コスト(原価)と売り上げ

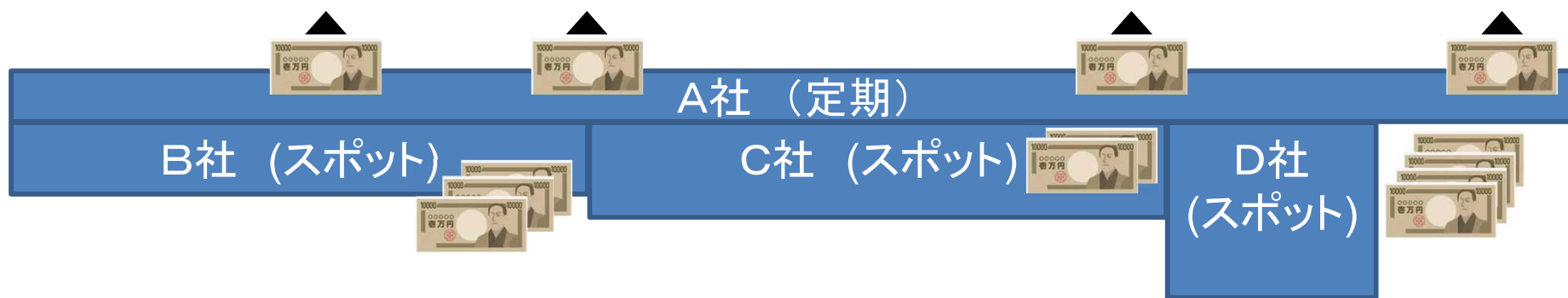
日々発生する物流コスト(原価)



運送依頼と売り上げ

VIIA?

健全な事業継続の為に
(物流原価 + 利潤) = < 売上げ が望ましい。



コスト(原価)の発生と契約・売り上げの収受のタイミングが違うので、契約・運賃交渉の際に走行キロ・時間見合いの単価設定がしづらい。「一運行あたり〇〇万」などの相場観が損益分岐の判断に用いられるか、荷主の言い値を飲まざるを得ない。また、逆に支払いの際に売り上げの実態に見合ったコスト負担なのか判断が付きずらく、設備投資に消極的になるか無計画な設備投資になる。

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。

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

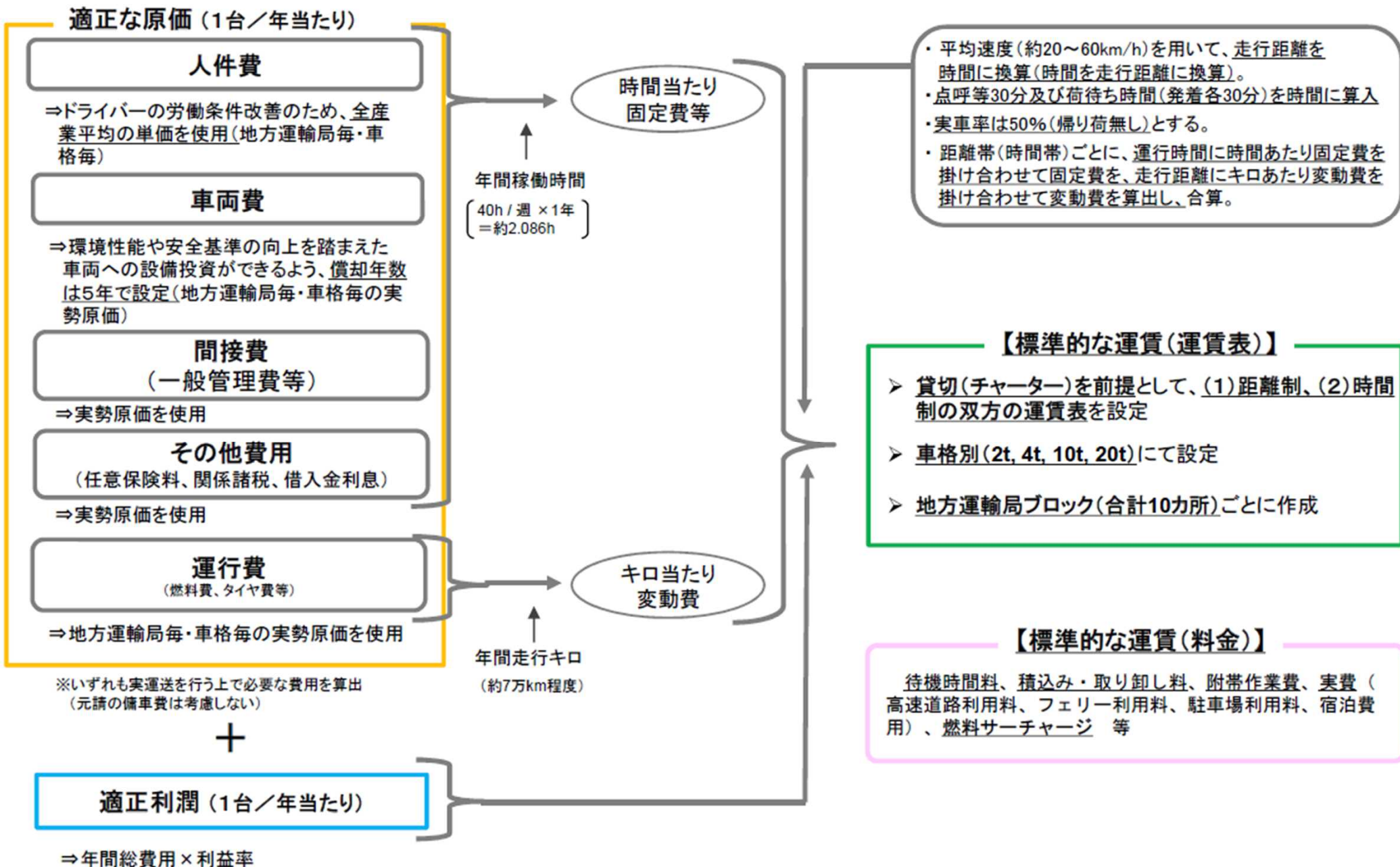
STEP 3 荷主と運賃を交渉する

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	905	78.8%
広島	1,509	1,233	81.7%
山口	627	549	87.6%
中国計	3,961	3,283	82.9%
全国計	56,990	33,057	58.0%

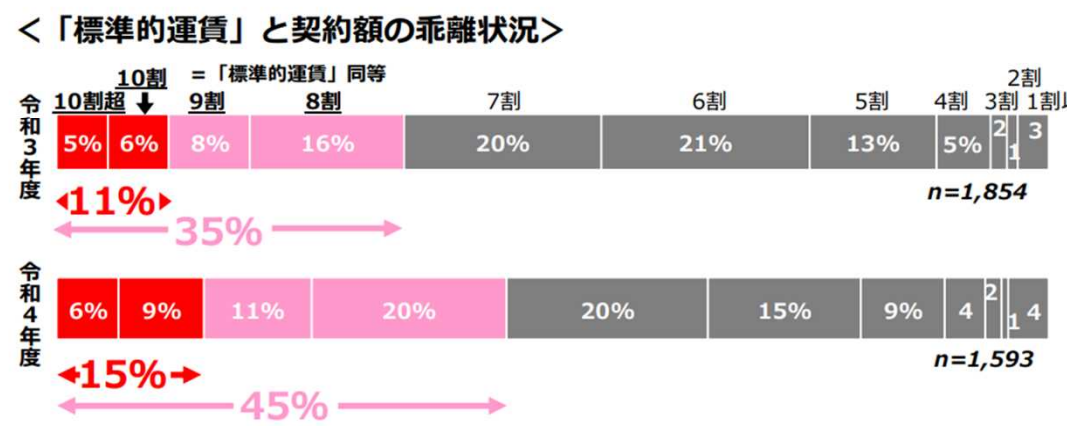
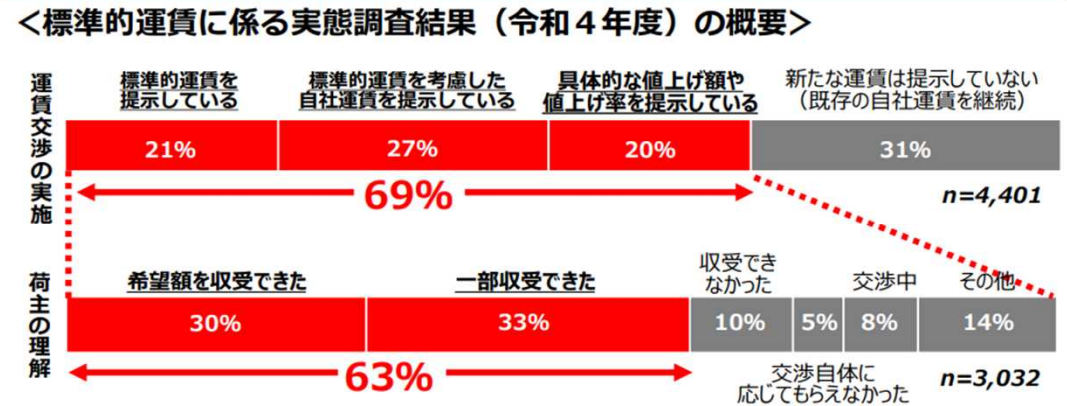
今後の課題：実勢運賃との整合

○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



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】

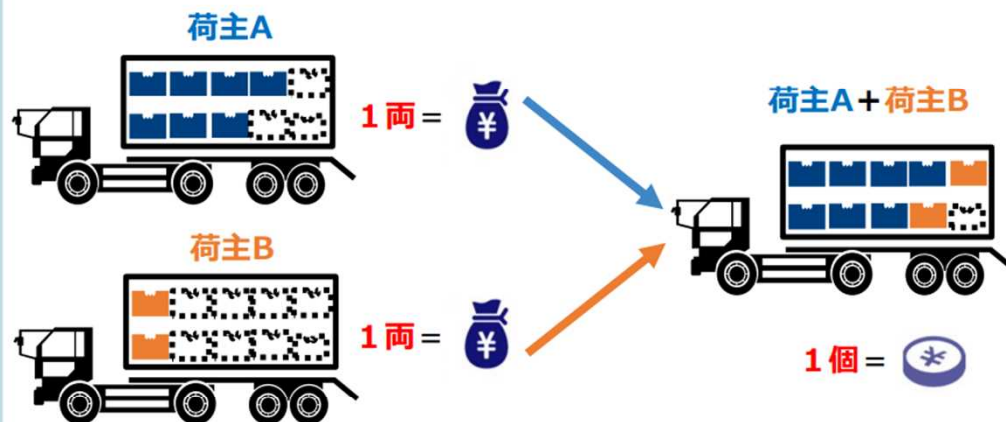
<契約条件の明確化>

- 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】

・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。

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

D E

- 事業者(営業所)には、半年に一回、巡回指導を行います
- 指摘事項に係る改善結果報告未提出の営業所
また、3回続けてD・E評価の営業所は、国に報告され、**監査・処分の対象**となります



令和5年4月1日より、地方実施機関が行う巡回指導の総合評価がD・E評価で、その後も改善が図られない営業所への対応を、国との連携を通じて強化します。

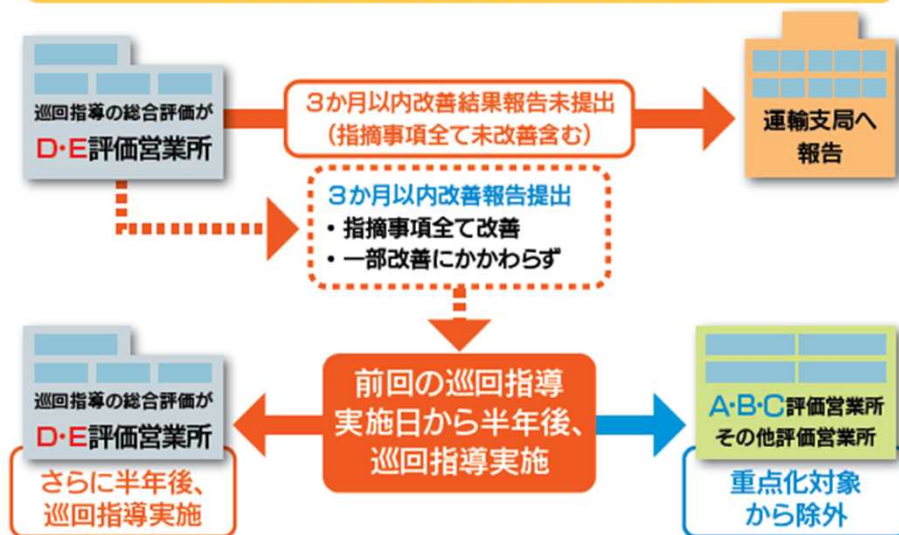
定期報告事業

以下のいずれかに該当する営業所については、地方実施機関から運輸支局等に対し、一定期間ごとに報告が行われます。

- ア 巡回指導における総合評価で「D」または「E」と判定された営業所のうち、以下のいずれかに該当するもの
 - (ア) 巡回指導時に行った改善指導について、3ヶ月以内に改善結果報告を行わないもの(改善結果報告を行ったものの指摘事項のすべてについて改善が認められない営業所を含む。)
 - (イ) 総合評価が3回連続して「D」または「E」となったもの
- イ 地方実施機関が行う巡回指導を正当な理由がないのに拒否した営業所
- ウ 運輸開始届出後の新規巡回指導において、許可基準を逸脱するような悪質な事業計画違反が疑われる営業所
- エ 健康保険、厚生年金保険、労働者災害補償保険又は雇用保険に加入していない(一部未加入の場合を含む。)又は当該保険料を納付していない営業所

総合評価D又はEの判定を受けたら・・・

速やかに全ての指摘事項を改善し、巡回指導実施日から3か月以内に必ず改善結果報告書を地方実施機関に提出!



参考資料

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

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)。 

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
- 2023年2月8日
- 2023年2月～6月

検討会 設置
中間とりまとめ 公表
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

補助制度について

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

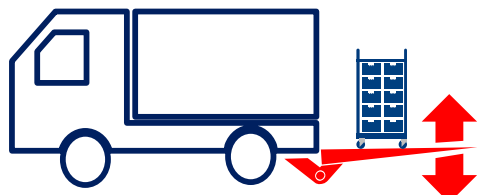
【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】



自動倉庫

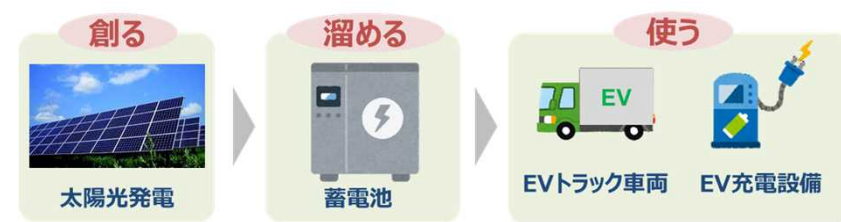


無人フォークリフト



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】

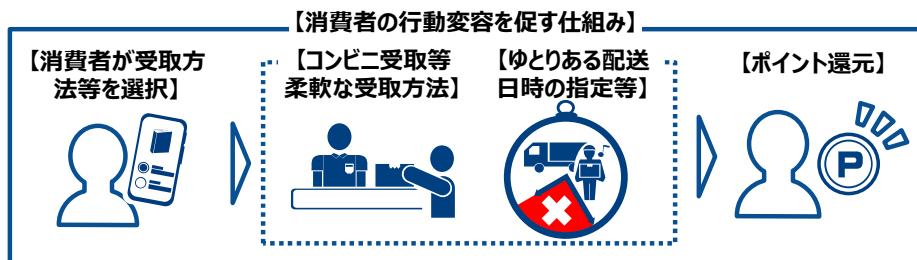


パレット

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】

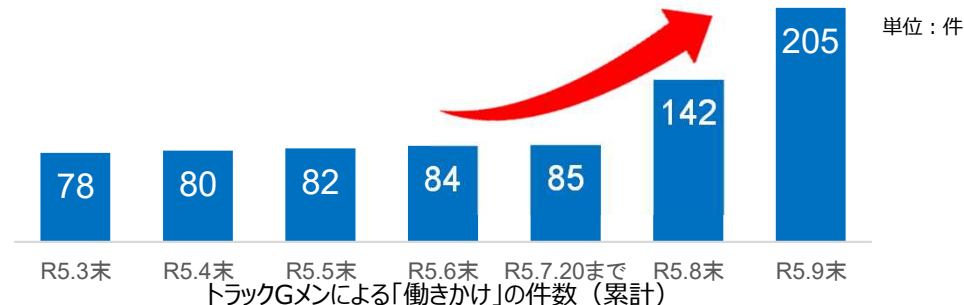


【物流広報事業】

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

【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

【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



<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>

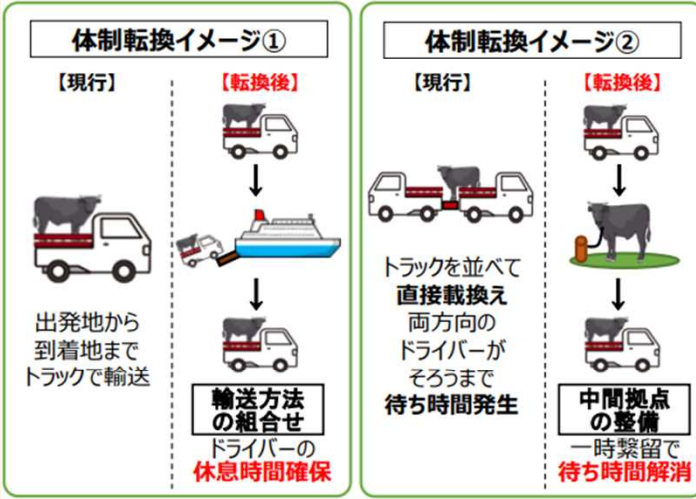
1. 物流革新に向けた生鮮食料品等サプライチェーン緊急強化総合対策【2,500 百万円】

- 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

運行経費補助

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



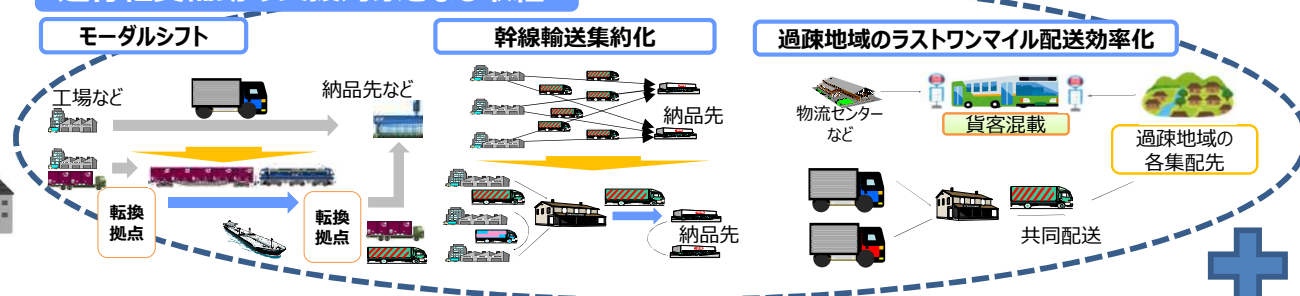
無人フォークリフト

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。

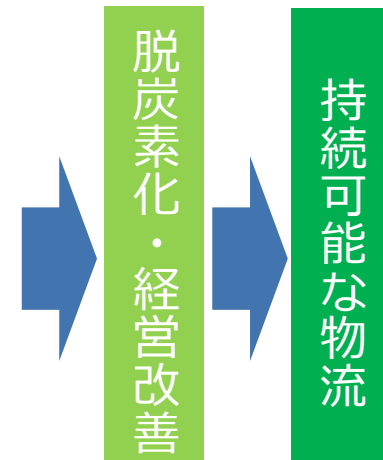
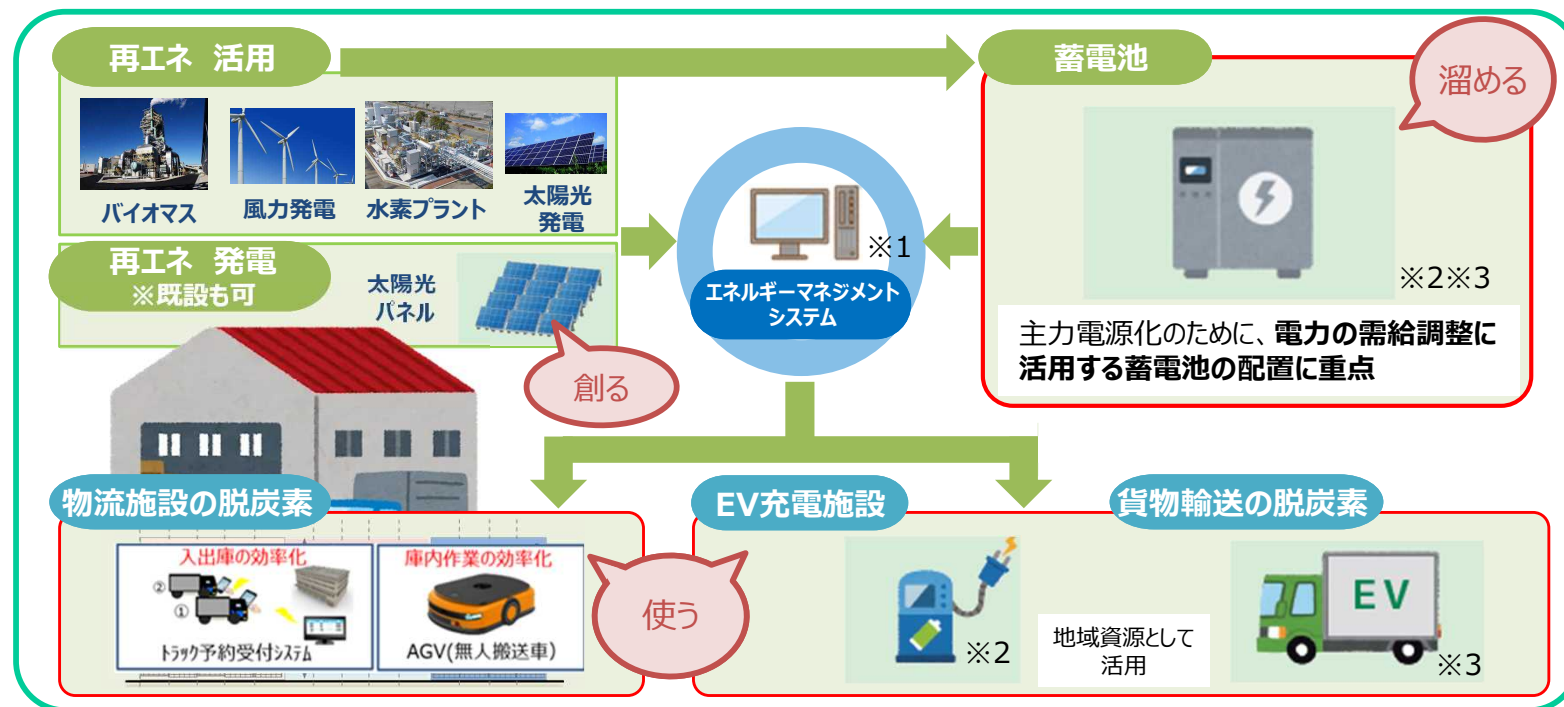
中継輸送の例



【想定される経費】
・施設利用料
・土地賃借料
・高速道路料金
(割増分) 等

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



- ※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

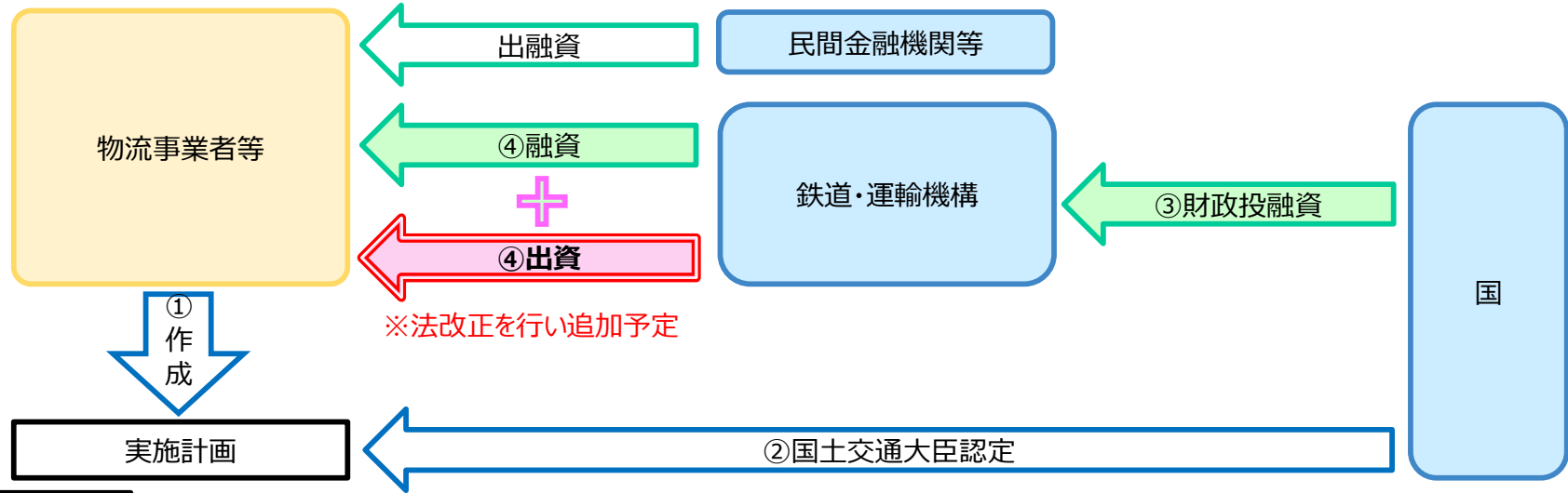
【目的】

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。

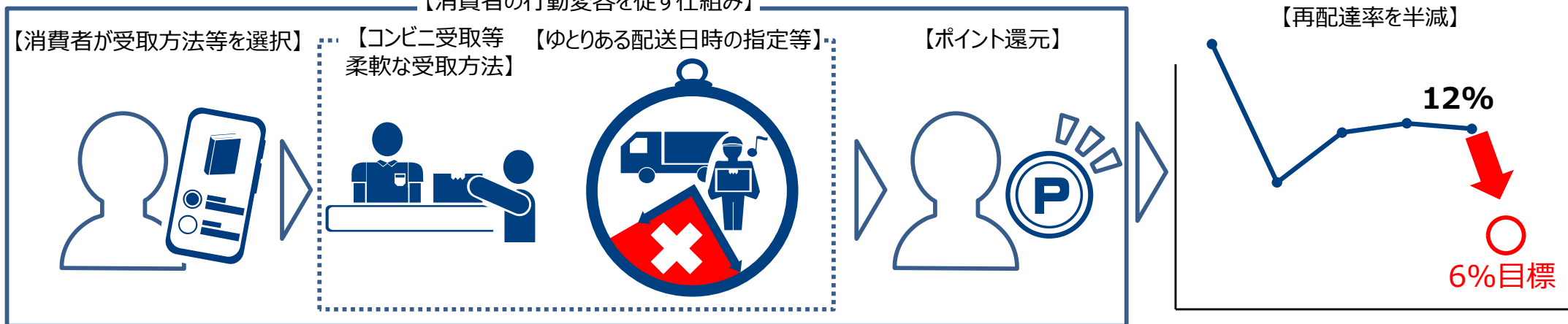
➡消費者が選択する物流サービスの内容に応じた、適正な運賃の收受を実現

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つては最大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

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



働きかけの実施事例②

○違反原因行為：依頼(契約)になかった附帯作業

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

《相談者からの申告内容》

- 積荷の手卸し後、積荷の仕分けとラベル貼りまで、2～3時間かけてやらされることもある。
- 卸先に仕分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

物流効率化に向けた取組み事例紹介

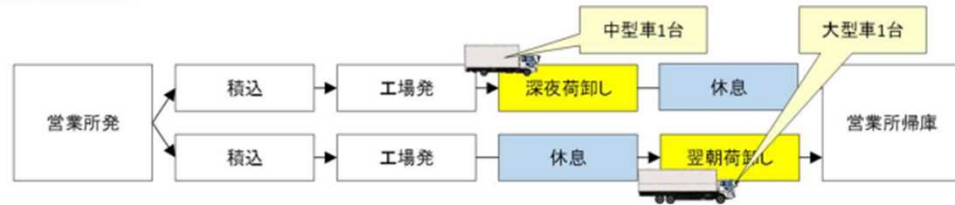
トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者で構成する「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央、各県に設置。関係者が一体となり、取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備等を図るため、対策の検討や、実証事業など行っている。

配車工夫や高速道路利用による拘束時間削減（鳥取県）

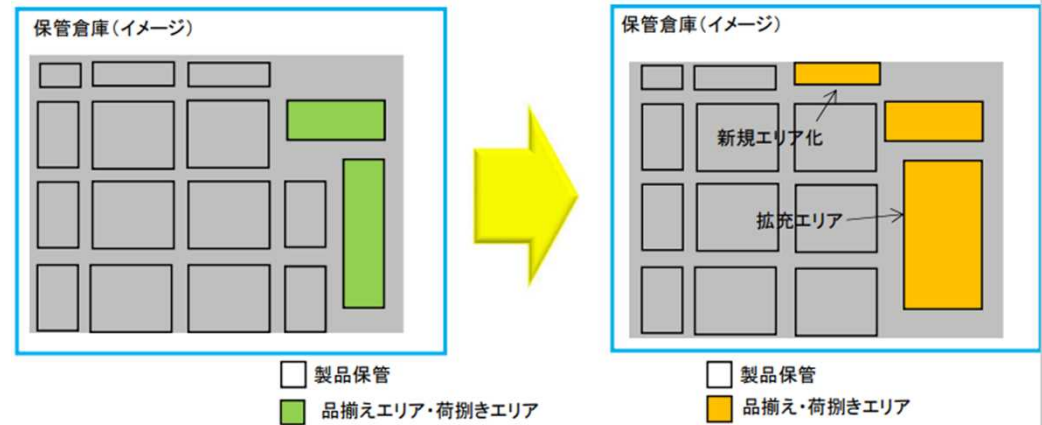
改善前 ○深夜+翌朝2回の荷卸しの運行事例⇒休憩期間8時間を守れてなく、16時間を超過している。



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。

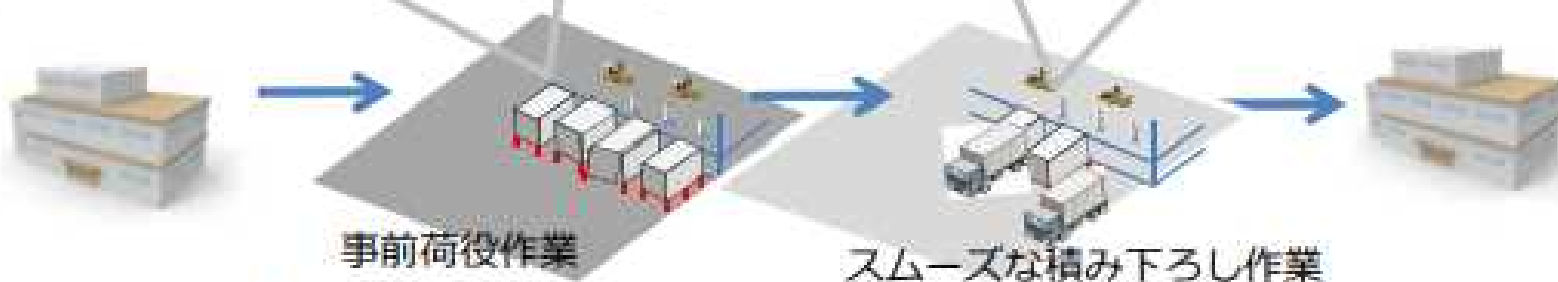
＜スワップボディコンテナ車両の特長＞

- 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

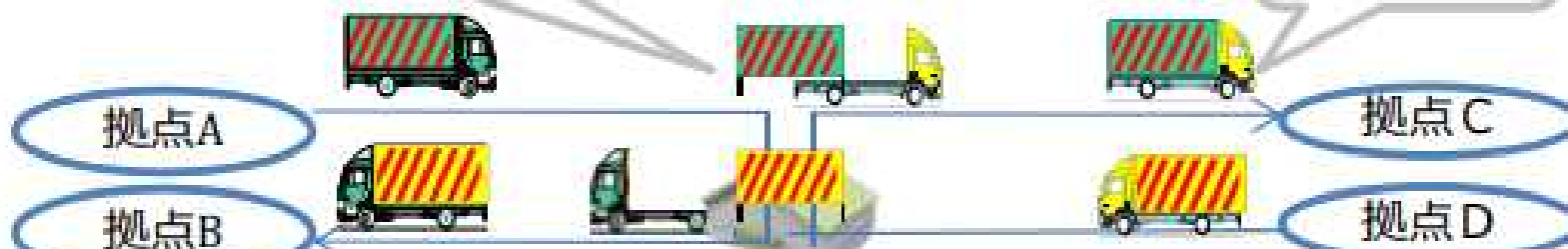


【活用例②：中継輸送での活用】

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

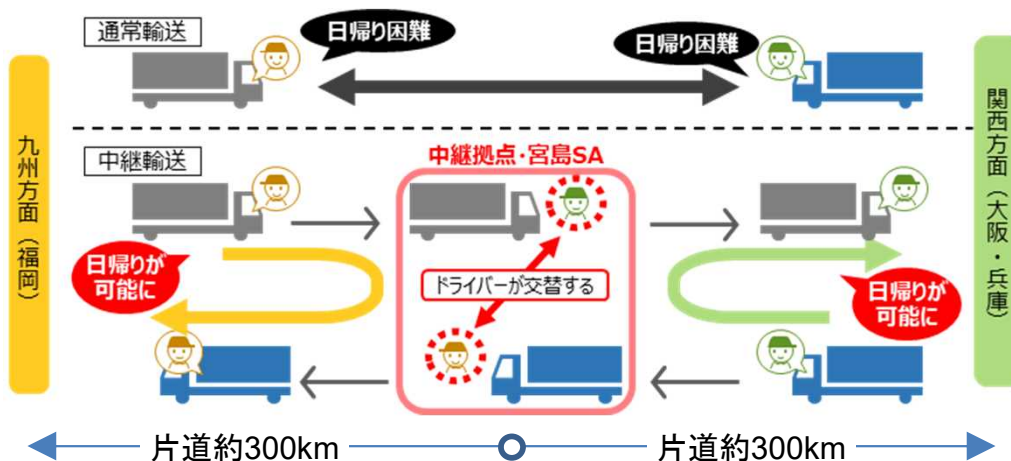
日帰りでの勤務が可能となり、労働環境が改善



中継輸送拠点・中継輸送（実証実験▶拠点整備）（広島県）

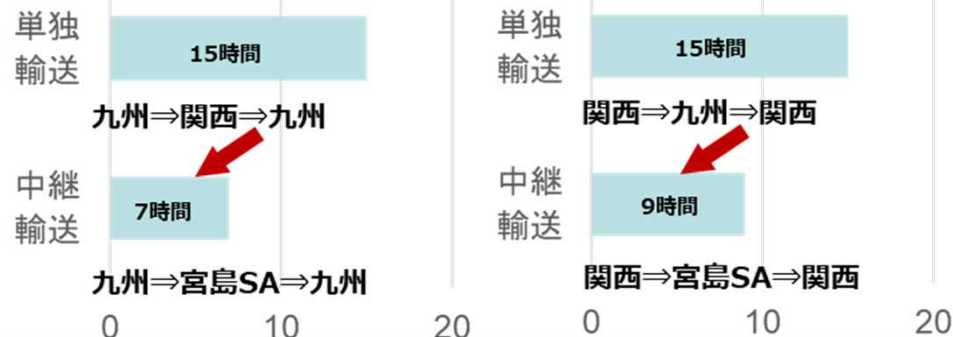
○関西-九州間の中継輸送拠点ニーズ把握・効果検証のため、両地域の間位置する宮島SAにて中継輸送の実証実験を実施。効果が認められたため中継地点の整備が現実的。

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

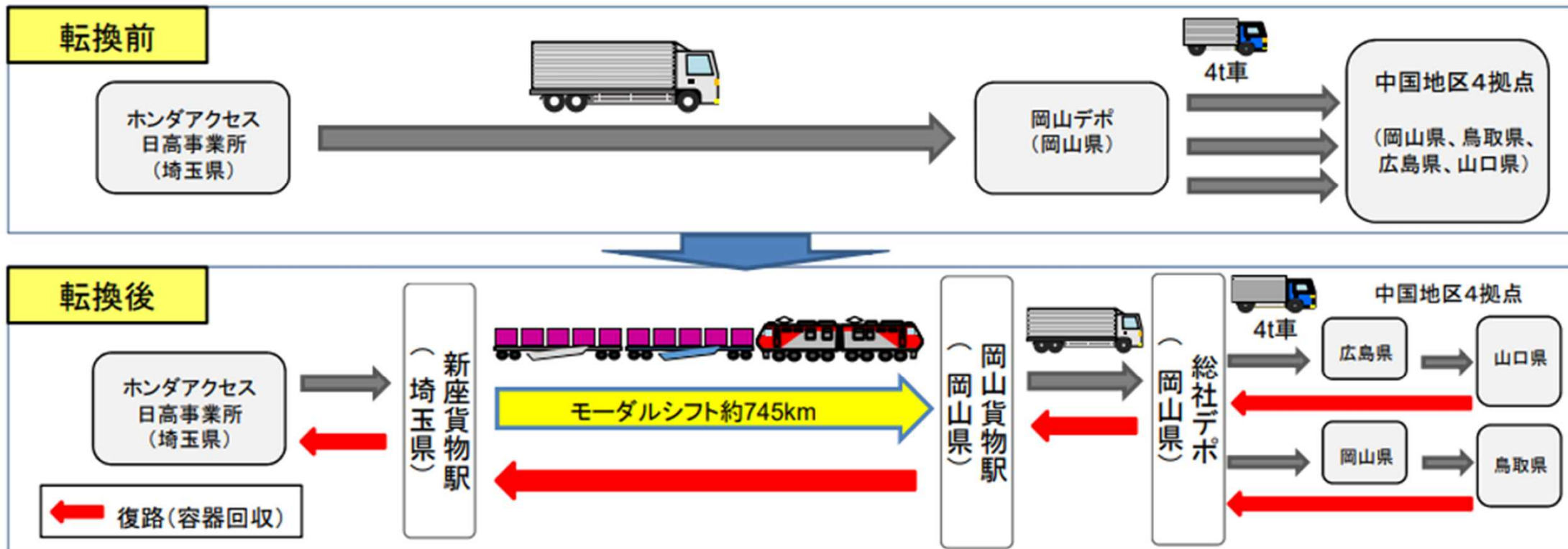


<整備イメージ>



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

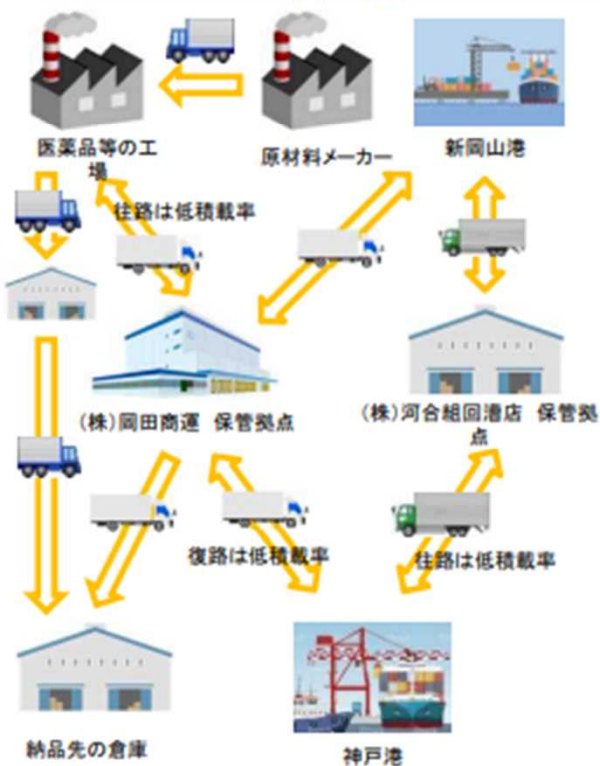
- ・CO2排出削減量: 98.5t-CO2 (33%)
- ・ドライバー運転時間省力化 450時間 (8.2%削減)

輸送網の集約化・共同輸配送(岡山県)

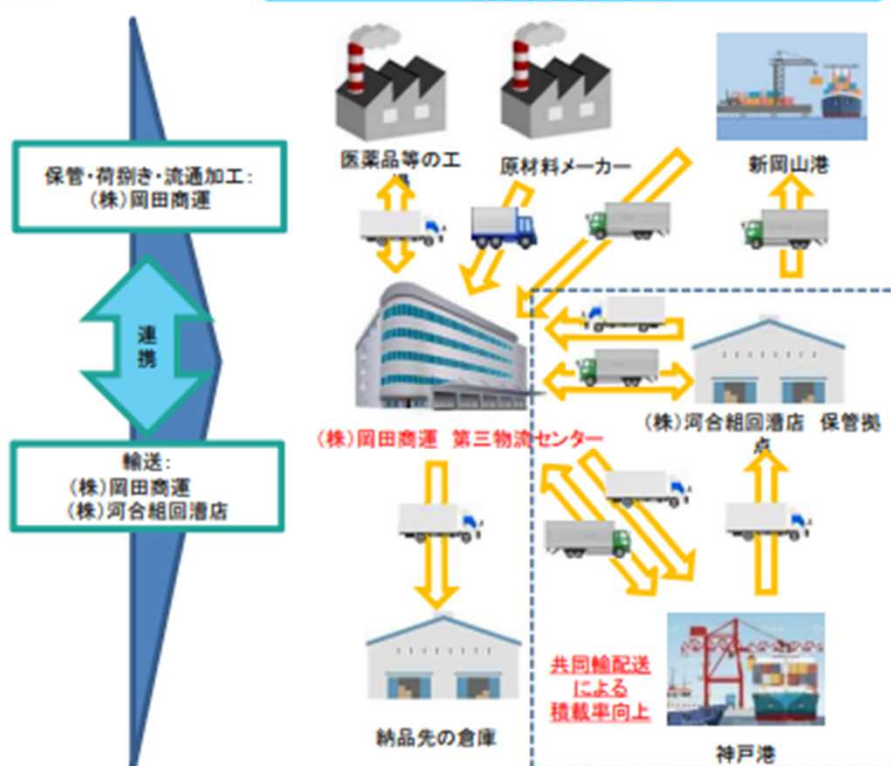
- (株)岡田商運は、医薬品等の保管及び輸送をしているが、積載率の低い運行があり、非効率な物流体制となっている。今般、医薬品等及びその原材料を保管できる「第三物流センター」を新設するとともに、積載率向上を課題としている(株)河合組回漕店と連携して、共同輸配送を行うことにより物流の効率化を図る。
- 国土交通省は、令和4年7月29日付けで改正物流総合効率化法の規定により総合効率化計画として認定。

- ・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)

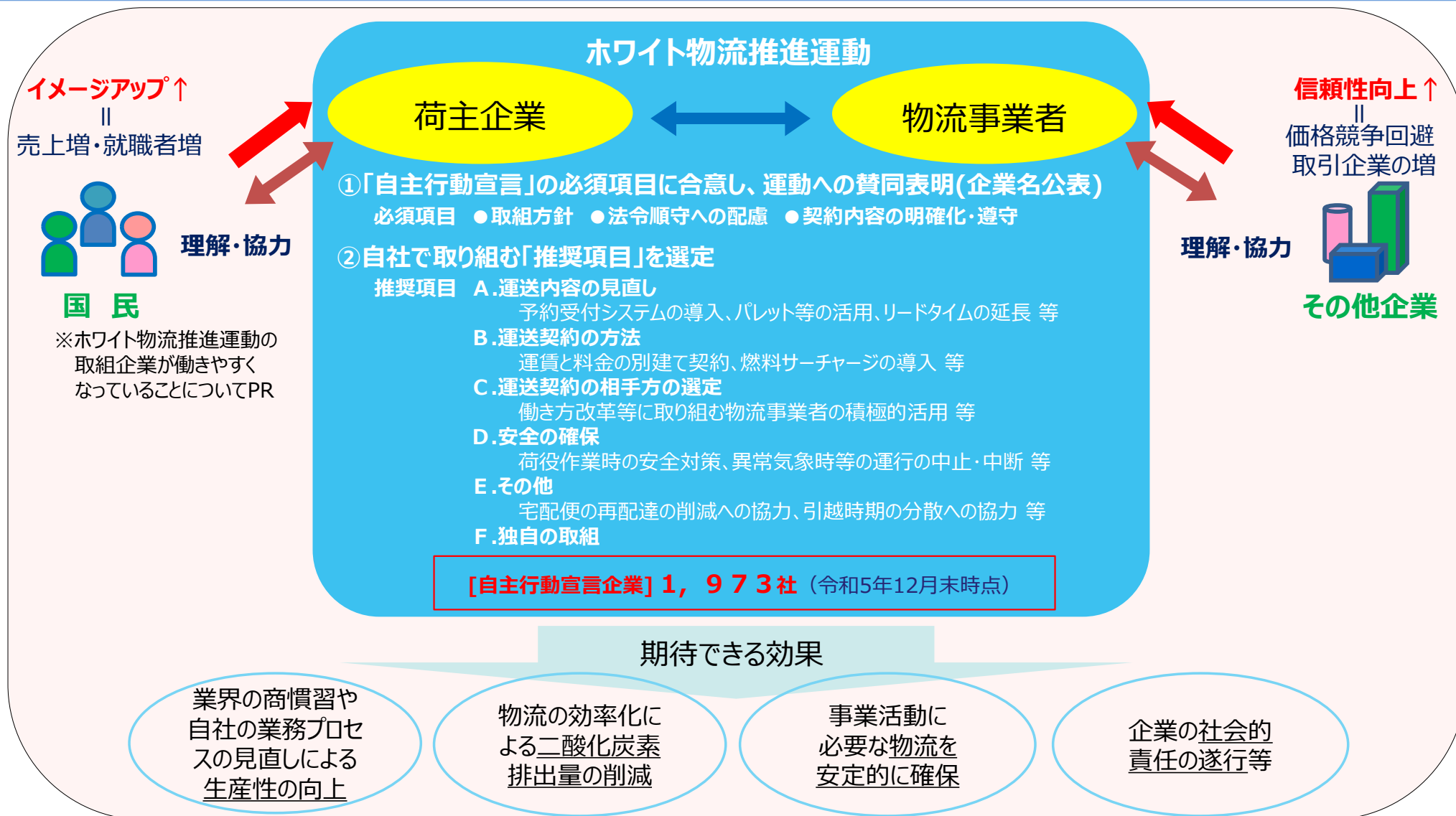
榎本運送株式会社
MAKIMOTO UNSO, Inc.
(岡山県岡山市)



「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。