

# 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3月19日

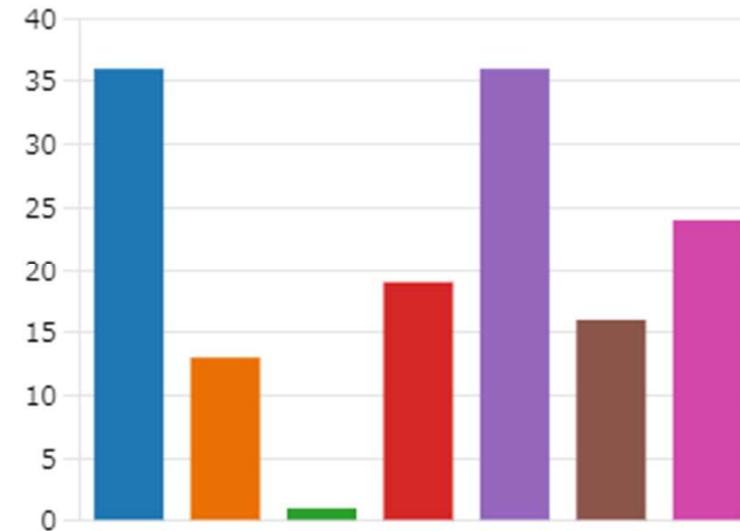
中国運輸局自動車交通部貨物課

# 今回参加いただいた皆さんの構成

## 令和6年3月19日(火)時点の事前登録者(110名)の構成

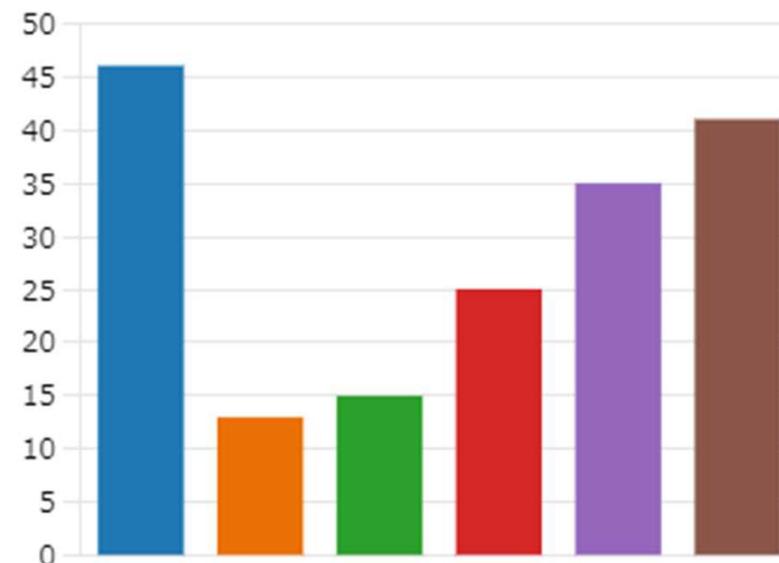
### ○事業者種別

●	トラック運送事業者	36
●	トラック運送事業者(元請事業者)	13
●	トラックドライバー	1
●	貨物利用運送事業者	19
●	発荷主事業者	36
●	着荷主事業者	16
●	その他	24



### ○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	46
●	第1回目(R5/8/1)に参加したこと...	13
●	第2回目(R5/9/22)に参加したこ...	15
●	第3回目(R5/10/20)に参加した...	25
●	第4回目(R5/11/24)に参加した...	35
●	第4回目(R5/12/20)に参加した...	41



- ① 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景・物流への影響
- ⑤ トラックGメンとは
- ⑦ 違反原因行為とは
- ⑧ 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）
- ⑨ トラックGメンによるプッシュ型情報収集
- ⑩ 標準的な運賃
- ⑪ 原価計算について
- ⑫ 参考資料紹介

令和6年2月21日

公正取引委員会は、ダイオーロジスティクス株式会社（以下「ダイオーロジスティクス」という。）に対し調査を行ってきたところ、下請代金支払遅延等防止法（以下「下請法」という。）第4条第1項第6号（購入・利用強制の禁止）の規定に違反する行為が認められたので、本日、下請法第7条第2項の規定に基づき、同社に対し勧告を行った。

## 違反事実の概要(抜粋)

ダイオーロジスティクスは、大王製紙グループから請け負う貨物の運送等が売上額のほとんど全てを占めているが、同グループ以外からの貨物の運送等を請け負う「外部販売取引」による売り上げ拡大を目的として、下請事業者に対し、目標金額を定め、下請事業者が同グループ以外の荷主から請け負った貨物の運送を自社に委託させていた。（上記により、ダイオーロジスティクスは約7千万の支払いを受けていた。）

法人番号	3500001014359
名称	ダイオーロジスティクス株式会社
本店所在地	愛媛県四国中央市中之庄町1695番
代表者	代表取締役 竹内 正人
事業の概要	一般貨物自動車運送、貨物利用運送
資本金	3000万円

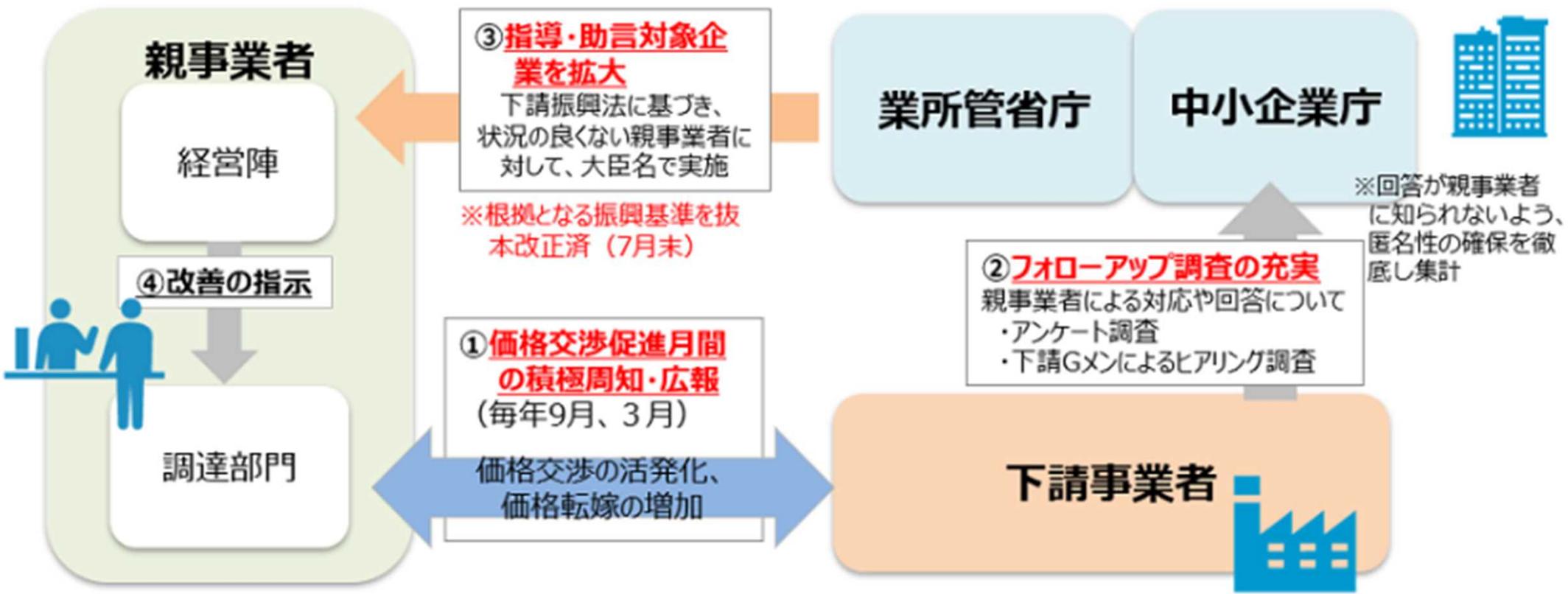
## 勧告の概要(抜粋)

- (1) 違反行為の認識と再犯防止について取締役会で決議。
- (2) 自社役員、従業員に対する下請法研修など社内体制の整備に必要な措置実施。
- (3) (1)、(2)について自社役員、従業員に周知
- (4) (1)、(2)について取引先下請事業者に通知
- (5) (1)～(4)までについて取った措置を公正取引委員会に報告。

# 3月は価格交渉促進月間です。



エネルギー価格や原材料費、労務費などが上昇する中、中小企業が適切に価格転嫁をしやすい環境を作るため、2021年9月より、毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」と設定。この「月間」において、価格交渉・価格転嫁を促進するため、広報や講習会、業界団体を通じた価格転嫁の要請等を実施しています。また、各「月間」終了後には、多数の中小企業に対して、主な取引先との価格交渉・価格転嫁の状況についてのフォローアップ調査を実施し、価格転嫁率や業界ごとの結果、順位付け等の結果をとりまとめるとともに、状況の芳しくない親事業者に対しては下請中小企業振興法に基づき、大臣名での指導・助言を実施しています。



令和6年2月29日

運輸審議会※は令和6年1月10月に国土交通大臣から諮問された本事案について、標準的な運賃として定めることが適当である旨答申しました。

※国家行政組織法第8条に規定する審議会で、個別法の規定に基づき、国土交通大臣の行う許認可等の個々の行政処分等の適否について諮問を受け、これに対して、公平な立場から各方面の意見を汲み上げ、公平かつ合理的な決定を行う常設の機関です。

## 「標準的な運賃」見直しのポイント

### <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

### <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

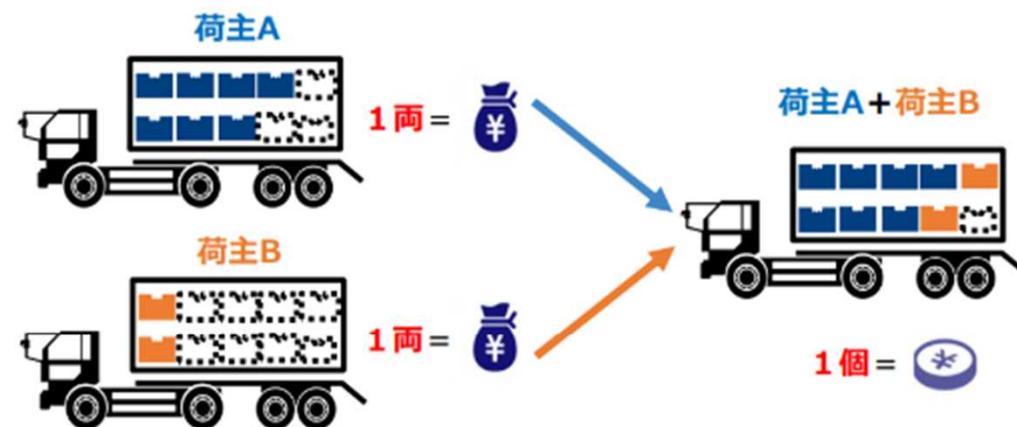
待機時間料	→	1,760円	
積込料・取卸料	機械荷役の場合	→	2,180円
	手荷役の場合	→	2,100円

※金額はいずれも中型車（4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

### <「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



- 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

### <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

運輸審議会の議事概要、配布資料、公聴会の状況等は、運輸審議会HPにてご覧になれます。

[https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/unyu00\\_sg\\_000021.html](https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/unyu00_sg_000021.html)



# 補助金の交付事務を行う事業者(執行団体)の公募

国土交通省では、以下の補助事業について、交付事務を行う事業者（執行団体）の公募を開始しました。  
**※補助金交付申請の公募ではありません。**

## ○物流施設におけるDX推進実証事業

公募受付〆切：令和6年3月15日(金)17時迄(必着)

## ○物流脱炭素化促進事業

公募受付〆切：令和6年3月15日(金)17時迄

## ○モーダルシフト加速化緊急対策事業

公募受付〆切：令和6年3月15日(金)17時迄

○「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。

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

**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(※)大型コンテナのワンコンテュースやシャーシ・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

**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】**

**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ス入庫を実現し、荷待ちを解消する。
- また、バスにおける、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

**支援スキーム** 物流施設を拠点とした再生可能エネルギー設備等の一体的導入を支援

**【補助率】** 1/2以内  
**【補助対象】** 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

**【補助対象設備等】**  
 ・再生可能発電設備（太陽光発電）・蓄電池・エネルギー管理システム、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再生電力の購入、または、再生可能エネルギー設備（新設/既設）の導入、及び、②蓄電池、充電設備、エネルギー管理システム、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。

**【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】

## ○再配達率半減に向けた緊急対策事業

公募受付〆切：令和6年3月15日(金)17時迄

## ○物流標準化促進事業

(物流データの標準化促進に向けた オープンプラットフォーム構築支援事業)  
 (労働力不足に対応するための標準仕様パレットの利用促進支援事業)

公募受付〆切：令和6年3月15日(金)17時迄

**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、物流負担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、適正な運賃の収受を実現

○標準仕様パレットの利用促進のため、複数のレンタルパレット事業者が連携して効果的に標準仕様パレットの共同管理・共同運用を行うための支援を行々とともに、当該パレットを導入する事業者等に対し、その導入に係る支援及び効果検証を行う。【労働力不足に対応するための標準仕様パレットの活用促進支援事業】

○地域特性を踏まえつつ共同輸送等を図る取組を促進し物流データの標準化を目指すため、物流システム事業者と連携して行う物流・商流情報のオープンプラットフォームの構築に係る支援を行う。【物流データの標準化促進に向けたオープンプラットフォーム構築支援事業】

**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）やゆとりある配達日時等の指定等を選択できるようにシステムを構築し、物流負担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達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】

【消費者が受取方法等を選択】 → 【コンビニ受取等柔軟な受取方法】 → 【ゆとりある配達日時の指定等】 → 【ポイント還元】 → 【再配達率を半減】

**【補助対象経費項目】** システム改修や実証事業等に必要の費用の1/2以内  
 ・システム改修費にあっては最大1/2(最大1.5億円まで)、1回あたりのポイント還元額の最大1/2(最大5円まで)

**【実証対象】**  
 ・EC事業者(ECモール事業者を含む)、物流事業者

**事業概要**

**1. 労働力不足に対応するための標準仕様パレットの利用促進支援事業 (260百万円)**

<レンタルパレット事業者への支援>

- タグ・バーコード等の設置及び運用に係る費用支援、共同管理・共同運用の効果検証支援、共同管理・共同運用に係るシステム整備支援、紛失・流用防止のためのパレット動態管理に関する取組支援 等

<パレットを導入する事業者等への支援>

- 標準仕様パレット導入に係る支援（レタライザー、ラック等の物流設備の購入・改修費用、現用自社パレットの処分費用等）

**2. 物流データの標準化促進に向けたオープンプラットフォーム構築支援事業 (140百万円)**

複数の荷主や物流事業者、物流システム事業者等で構成される協議会に対し、

- 物流システム事業者との契約に向けた支援、参画事業者拡大等に向けた広報の支援等
- データ基盤使用料、物流情報標準ガイドラインに準拠するためのシステム改修支援等

※物流情報標準ガイドラインに準拠することとする。  
 ※業種や地域特性を踏まえた効果検証も実施。

令和6年3月8日

# (補助金交付申請の公募) 商用車の電動化促進事業

本補助事業について、交付事務を行う事業者（執行団体）である一般財団法人環境優良車普及機構が、補助金の交付申請の公募を開始しました。 公募受付期間：令和6年3月8日（金）～ 公募締切：令和7年1月31日（金）

## 商用車の電動化促進事業（経済産業省、国土交通省連携事業）

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

お問合せ先： 環境省 水・大気環境局 モビリティ環境対策課 脱炭素モビリティ事業室 電話：03-5521-8301

執行団体HP：<https://www.levo.or.jp/subsidy/hoseiyosan/>



# コネクトパーキング宮島整備事業計画検討会を開催

令和5年3月の第1回検討会に続き、令和6年2月20日(火)に第2回を開催。今回は「施設機能」、「駐車マス数」について議論をおこなった。今後も必要に応じ議論が行われる予定。

- ・物流業界の「2024年問題」に対応するため、働き方改革に向けた取組みを速やかに実施する必要がある。
- ・令和4年3月の実験結果を踏まえ、本格的な中継拠点となる「コネクトパーキング宮島」を整備することで、ドライバーの労働環境の改善を推進する。

## ■コネクトパーキング宮島整備計画の概要

### 1. 事業概要

- ・整備箇所  
：広島県廿日市市佐方
- ・延長：約1.0km



図1 広域位置図



図2 周辺位置図

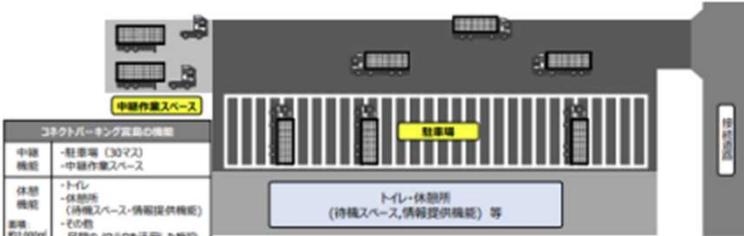


図3 整備イメージ

・管理運営方法は、PFI・コンセッション(公共施設等運営権)制度等の活用も念頭に入れ、効率的・効果的な管理・運営を検討予定。(図4、5)

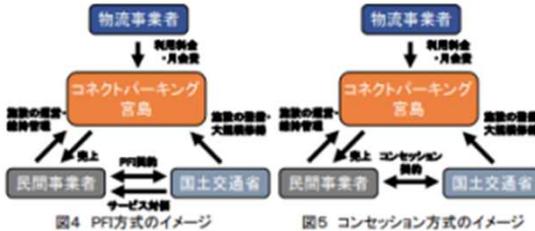


図4 PFI方式のイメージ

図5 コンセッション方式のイメージ



図6 施設イメージ

### 2. 課題

#### ①働き方改革・2024年問題※への対応

- ・労働時間の上限規制を遵守しながら現在と同水準の物流を確保するための施策として、一つの行程を複数人で分担する「中継輸送」が期待されている。(図7)

※2024年問題とは、働き方改革関連法によって2024年4月1日以降自動車運搬業務の年間時間外労働時間の上限が960時間に制限されることによって発生する問題の総称のこと

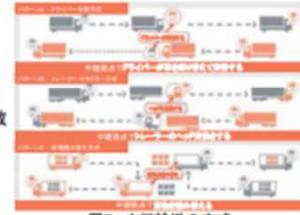


図7 中継輸送の方式

#### ②中継輸送拠点の不足

- ・現在、国内で幅広い主体が利用可能な中継輸送拠点は静岡県のコネクトエリア浜松のみ。(図8)
- ・中継輸送の普及には、更なる拠点の整備が必要。



図8 全国の中継拠点整備状況(浜松のみ)

#### ③高まる中継輸送のニーズ

- ・現在、泊つきの長距離運行は関東～九州などのルートが多く、そのうち中継地がある場合は約4割が広島を中継地している。(図9、10)



図9 現在の泊つき運行の代表的区間



図10 現在の中継状況・中継位置

### 3. 整備効果

#### 効果1 トラックドライバーの労働環境の改善

- ・中継輸送の活用によって、運行時間の短縮や、日帰りができる業務が増加することで、労働環境の改善や新たな人手の確保が期待される。

#### 効果2 中継輸送ニーズへの対応

- ・ニーズの高い広島県内かつ高速道路直近である当該箇所に中継拠点を整備することで、九州～関東や九州～関西の輸送で中継輸送が実施しやすくなる。

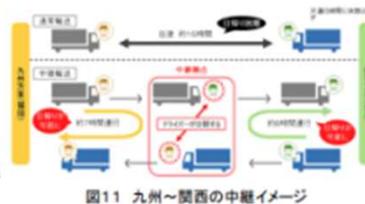


図11 九州～関西の中継イメージ

### 議論①施設機能

休憩[待機スペース]、自販機、トイレ、道路情報提供、中継作業スペース  
(出席委員より「防災機能」としての設備も必要等発言あり。)

機能	コネクトパーキング宮島	備考
宿泊		周辺施設と連携
仮眠	△	
休憩	○	コネクトエリア浜松に設置
食堂		周辺施設と連携
売店		周辺施設と連携
自販機	○	コネクトエリア浜松に設置
トイレ	◎	道路施設として設置
宿泊を伴わない入浴/シャワー	△	
コインランドリー	△	
道路情報提供	◎	道路施設として設置
事務室	△	
燃料給油		周辺施設と連携
洗車場	△	
中継作業スペース	◎	中継輸送施設として設置
診療		周辺施設と連携

### 議論②駐車マス数

整備計画で示した30台として、利用形態等のニーズ調査を今後実施。

# 「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

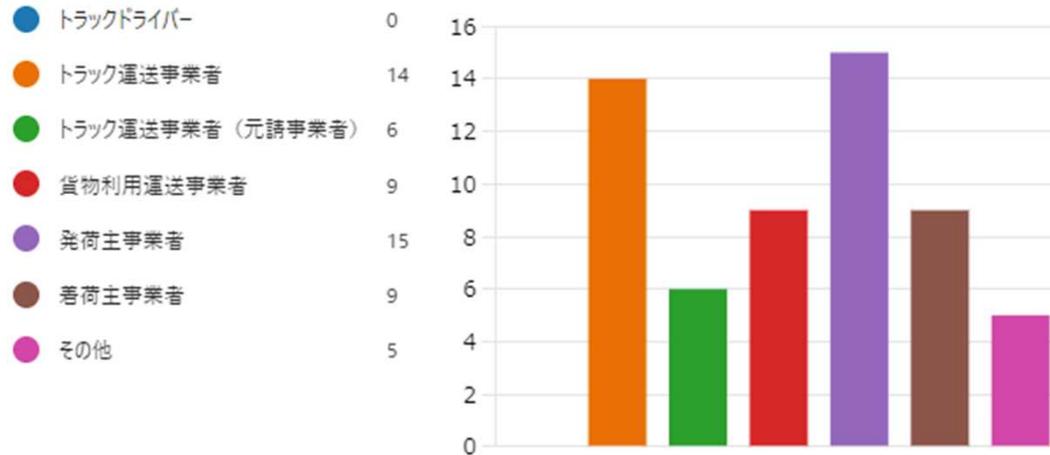
- ① 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想**
- ③ 参加者から事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景・物流への影響
- ⑤ トラックGメンとは
- ⑦ 違反原因行為とは
- ⑧ トラックGメンによる荷主対策の強化  
(働きかけ、要請、勧告・公表)
- ⑨ トラックGメンによるプッシュ型情報収集
- ⑩ 標準的な運賃
- ⑪ 原価計算について
- ⑫ 参考資料紹介

# 参加者の反応(第7回[2/22日開催]のアンケート結果より)

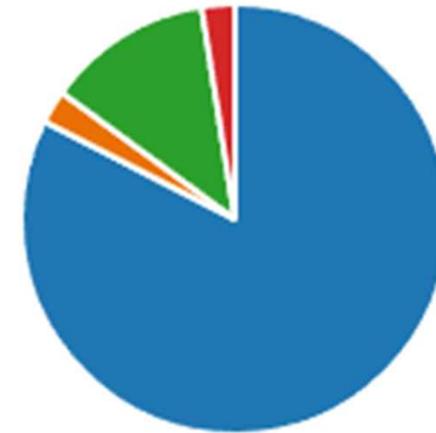
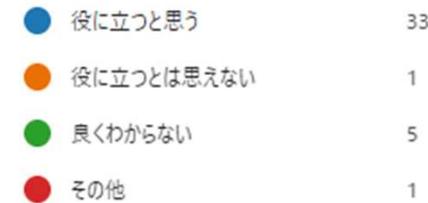
説明会参加人数 約160名※、アンケート回答数46件 (回答率28.8%) 3/4時点

※運輸局関係者除く

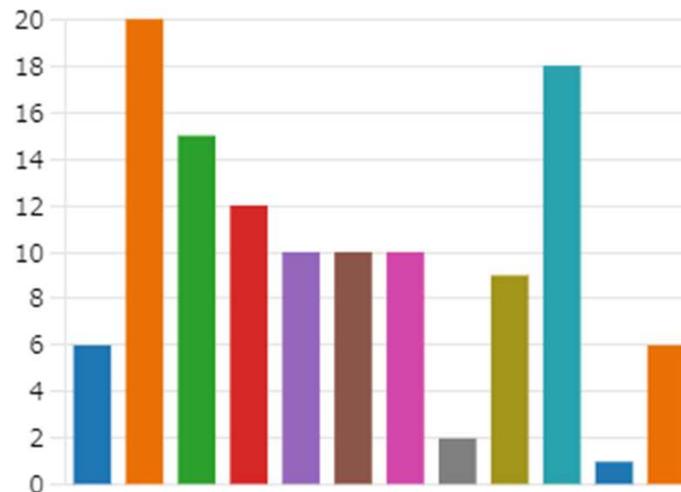
## ○回答者 (複数回答あり)



## ○活用度「今回の説明内容は今後業務に役立ちそうか？」



## ○興味深かったテーマ



## 具体的な感想

- 新しい情報が入ることが一番大きい。特に改善基準告示については、説明を聞きながらチャット等で質問できるので非常にありがたい(トラック運送事業者)。
- 月1回開催している事業所別全員参加のチーム会で活用している(元請トラック運送事業者)。
- 待機・付帯作業解決の方向性の判断材料となっています(発荷主事業者)。
- 物流事業は、競う事業ではなく、協力し合う事業へと動いている様子が分かった(発・着荷主事業者)。
- 荷待ち時間発生(開始)時間の解釈に役立つ(発・着荷主事業者)。

# 具体的コメント(一部)

**Q. 運賃改定交渉、業務効率化に関してご提供いただける情報があればお寄せください（成功例、失敗例どちらでも結構です。）。**

## **A. トラック運送事業者の皆さんから**

- 高額な特殊車両の導入にあたり、現行運賃で協力して欲しいと依頼された。
- まだ交渉中であるが、お客様からは「高速道路使用」は認める方向で検討しているとの回答あり。しかし、それだけでもお客からしたらコストアップになるので、肝心な運賃まで手が回りそうにない雰囲気だった。
- 現時点でいうと、同業他社からの荷物については、荷主（荷物を出す企業）が上げてくれない。原価改善は、春から・・・などの言い訳。間違いなく、同業他社の受け手一時前が交渉出来ていないことは明らかです。一斉に運送事業所が動く期間設定というののもあって良いのかもしれませんが。

## **A. 元請トラック運送事業者の皆さんから**

- 利用運送事業者ですが、規模の小さな荷主（着荷主、着払い / 配送先）との運賃交渉は困難な様です。荷主が運送約款について理解していないケースが多い。啓発の必要性を感じている。

## **A. 荷主事業者の皆さんから**

- 運送業者の社長様が2019年と2024年でトラック車両価格、タイヤ代、車検費用などのコスト上昇状況及び実際のコストを示されたうえで、運賃改定のお見積りを提出されました。2024年4月から応じる方向で調整しています。
- 荷主側としては、運用事業者からの改定申し入れに対しては、改定理由が明確になっているものに対しては、両者理解の場を設け、交渉を継続している。効率化に関しては、業務受託先、運送事業者とともにムリ、ムダの削減を目標に取り組んでいる。

- ① 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想
- ③ 参加者から事前にいただいた問題意識等共有**
- ④ 2024年問題の背景・物流への影響
- ⑤ トラックGメンとは
- ⑦ 違反原因行為とは
- ⑧ 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)
- ⑨ トラックGメンによるプッシュ型情報収集
- ⑩ 標準的な運賃
- ⑪ 原価計算について
- ⑫ 参考資料紹介

# 事前にいただいた問題意識等(まとめ)

共通するご意見：

関係者の理解向上

(特に着荷主 (同社他部門含む)、消費者)

2024年問題・Gメン活動の周知強化

荷主(特に着荷主)に対する規制強化

関係者の具体的な対応について

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

- 2024年問題を荷主に今以上に理解してもらえる事
- **荷主側の当問題についての理解と問題意識の圧倒的な不足**。適正料金の法的な拘束力。
- 罰則がないということで、**荷主に2番手以降での様子見感が強い**。
- **荷主側の担当者が商慣習が違法行為だと理解していない**。今更運送業者も指摘できない。  
(指摘したとしても、当たり前感覚なので、逆におしかりをうける：担当者は全く**悪気はなく、優越的な立場(大手企業)**を利用した下請けいじめになっていることを認知していないだけ)
- 製造メーカーの場合、**倉庫・センター・出荷担当は理解が浸透し始めていますが、納品先への説明が出来ていない**。営業・外渉担当者の理解がほぼ出来ていない。また、家電メーカーにおいても、未だに繁忙期に集中した製品輸送の変更情報が出てきていません。元請け運送企業は頭を抱えています。**表面と実態の乖離が大きい**。大手企業の物流管理責任者の浸透と大手企業の定義化。自社のみならず、関連企業(OEM、下請け)にも連動する事が必須と考えます。
- **新聞・TV報道・ネットニュース**などで取り上げないと、株価云々には影響が出難い。
- 運送事業者だけではなく、荷主(産業界)にも**啓蒙出来る冊子の作成による周知活動も必要**。
- 5年間の猶予期間を無視してきた事実、**社会(マスコミ含め)が放置していた事実も周知すべき**。
- **中小企業の運賃の値上げと、実質的な賃上げ、時間管理の徹底**
- 荷役・待機時間の短縮。**実際に運ぶ会社に対する運賃の見直し**
- ドライバー人口減少、高年齢化に伴い**社内教育、福利厚生、働きやすい環境づくりが必要**。
- **優良な運転手の雇用は事業継続の根幹となるが、現実には厳しい**。適正な料金の収受と合わせながら、良質な輸送サービスの提供を続けていくことに苦慮している。

理解向上

周知

具体的対応

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

理解向上

- 荷主側の意識改革 ● 発荷主、着荷主のトラック運送事業の実態と課題への理解。
- 荷主だけではなく、メーカーの理解と協力が必要。● 関係者全てが真摯に取り組むこと。
- 荷主の理解と全関係者が適切に対応すること。

周知

- 荷主への周知 ● **運送会社のイメージを変える。**古い慣習を改める。

具体的対応

- トラック予約システムの導入 ● 運賃の適正化 ● **運送事業高速料金無料化**
- **ドライバーの労働環境の改善と業務効率化**
- サプライチェーン全体での物流の省人化・効率化への意識共有
- **抜け道が作られないような管理。** ● **「ぬけがけ」のようなことをする業者の排除**
- 中小零細企業（実運送業者）への行政支援（高速料金や燃料費の補助など）
- この時期に至っても値上げ交渉すら行っていない同業社があり、足並みが揃わないので運賃も思うように上がらないが、**重要な荷主であれば転注を恐れて妥協せざるを得ない。**特に長距離輸送の会社は4月以降の売り上げが減少し賃金も減少するためドライバーの流出を懸念する。法令順守する会社が適正な運賃を収受できなければ淘汰されてしまいます。
- **荷主殿から収受する単価が適正な単価であること。**（できれば標準的な運賃で）
- 高速道路使用が当たり前になること。
- 確実に全事業者が行うには**時間が足りない。**当初からわかっていたことですが

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

理解向上

- **関係部門のマネジメント層の理解** ● 営業分門、納入先の理解 ● 着荷主側の理解
- 着荷主（同じ企業でも出荷は物流部門、受入は購買部門と発着で部門が異なる）、流通、消費者の意識改革おそらく消費者はAmazonが翌日届かなくなると危機感は覚えない。
- **荷主企業の物流業務の理解、特に“運べなくなる”リスクへの対応とトラックGメンによる監視強化の再認識が必要**

周知

- **テレビやYouTube、SNSなどを通じてスポットCMを絨毯爆撃の如く透過して啓発する。**

規制

- **納品条件改善は、着荷主の理解なしには進めることは出来ない**と思う。発荷主に対する規制強化だけで無く、**着荷主に対しても規制を強化すべき**。また、**運転手の成り手を増やす施策が必要**。残業規制や運賃値上げだけで運転手希望者が増えるとは思えない。

具体的対応

- **経営層からのトップダウンの指示** ● パレット下ろしの問題について興味がある ● **物流コスト是正**
- 荷主と輸送会社への啓蒙活動とトラックドライバーの賃金体系見直し(時短でも現状維持以上)
- **流通業界のトラック運転手不足に、非常に危機感を持っています**。法改正を真摯に受け止め、**ドライバーの働き方改革を発・着荷主主導で改善しなくてはならない**と痛感しています。
- **荷待ち時間削減、拘束時間短縮については、積込み開始時間の事前予約を活用すると共に、効率よく積むための前段取りが必須**となると考えています。予定通り積み込めるような仕組み作りを現在も尚試行錯誤しています。**平ボディーに関しては、シート掛けの改善も必要**。
- 入荷予約時間に合わせた配車変更（**予約してもいつも通りに出ていれば周辺待機になる**）
- トラック事業者及び元請・下請け構造の透明化、さらに荷主側との協働での取り組み
- 送料無料表示の罰則付き禁止、従来の重量・容積・距離に加えリードタイムも課金要素に加える
- 発着地の待機・荷積・荷降まで全てが関わる事なので、これと言う部分を改善しても追い付かずな場合も想定されるので**細かな部分まで突き詰めて行く必要がある**と思います。

## その他の皆さんから

- 理解向上 {
  - 輸送効率の改善、労働条件の向上（のための**荷主の意識改革**）
  - とりわけ急ぎではない荷物について**リードタイムを持つ意識を持ってもらう事**
- 具体的対応 {
  - **モーダルシフトの促進**
  - 原材料費、エネルギー費、労務費といった**必要なコストの価格転嫁が出来る環境対策**
  - 労働力の確保、**魅力ある産業となること**

## 「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

- 期待 {
  - 問題解決を期待する ● 顧客の思考 ● 積極的に活動してもらいたい
  - **Gメンが入ったところはそれなりに業務改善に動いている印象**があり、期待しております。
  - **十分な行動と成果が出ている**と思います。いつもありがとうございます。
  - **不適正な事案の適正化**に大いに期待している。 ● これまでにない取り組みで、感謝している。
  - **荷主に対して何がダメなのかご指導頂くことに期待。**
- 具体的対応 {
  - 客先の荷待ち時間短縮
  - 今後運賃や附帯業務など**運送業の窮状を荷主側へ働きかけていただく事の期待。**
  - 現状の運送事業者に寄り添った活動を応援します。また、**強化月間での影響は大きく、同じような設定強化期間の活動を期待**します。その際は、**マスコミによる実態報告も併せて希望**します。
  - 運賃値上げに対する。**荷主側の運送業者に対する考え方の改善**
  - 引き続き現状の活動を進野を広く。また、通報情報のある企業へは、階数を重ねて頂く。また、トラックGメンよりも、労基の巡回があった場合に「ビビッて」いますので、**通報企業へは連携訪問をお願いしたい。**
- 周知不足 {
  - 名前を知っている程度で、**実際稼働している印象はありません。**

「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

- |                   |  |
|-------------------|--|
| 期待<br>応援          | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 活動により待機時間が削減されれば良いと思う</li> <li>● 先回の講習会で実情を知れたので、悪いイメージは無い。むしろ<b>今後も積極的な活動を期待</b>する。</li> <li>● 積極的に活動されている様で、非常に良いと思う。● <b>非常に荷主に対するインパクトがあると思います。</b></li> </ul>  |
| 具<br>体的<br>対<br>応 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 荷主への罰則強化 ● 公正性</li> <li>● <b>国が主導と云う所を前面に押し出して欲しい</b></li> <li>● 実運送会社の実態把握、問題点解決に向けた行政への提案</li> <li>● 引き続き荷主への働きかけをお願い致します。ただ、<b>一社や二社購買の荷主に訪問されると勘繰られますので消極的になります。</b></li> <li>● 価格面、待機時間等も大事だが、<b>安全対策についてもチェック</b>願いたい。例えば、工場内・倉庫内等で車上への昇降時に使用する手摺付昇降設備の有無、荷張りやシート掛け時の墜落防止用設備(セーフティブロック・墜落防止器具の設置)等</li> </ul> |
| 周<br>知<br>不<br>足  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 初めて聞きます</li> </ul>  |
| 報<br>告<br>PR      | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>出向かれた先の企業で、どのような回答を得られたか</b>ご報告をお願いします。</li> </ul>   |

## 荷主事業者の皆さんから

- 期待応援
  - 真面目に努力している運送事業者や荷主が報われるような活動を期待。
  - 不当な要求をおこなう業者を摘発するような組織であればいいと思う**
  - 期待しかない。悪いことをしても損することが無ければ、悪いことは広がる。**悪いことは駄目なんだという実行力が不可欠だと思う。**日本の明るい未来のために、しっかりと取り締まっていただきたい。
- 具体的対応
  - どのような聞き取り回答が出るのか分かりませんが、全てに関わる事なので**トータル聞き取りで整合性を取り注意・指導など行っていただけるとしっかりと改善されて行くと思います。**
  - 法令遵守の徹底の為に積極的に活動してほしい。(中国運輸局の様に・・・)
  - いろいろな情報を集めて頂き、課題と共に改善事例を開示していただけると、各社水平展開が可能と思います。最適な流通システムの構築を期待しています。**
  - 荷主の悪いところを指摘し改善を促していく ● 不公正な取引は大いに摘発願いたい
  - 官民協力し改善策を探る
- 周知不足
  - 「トラックGメン」初めて聞いた。
  - 実際にあったことがないので未知です。
- 報告PR
  - トラックGメンの認知度アップ ● **トラックGメンの活動のPR強化** ● 今後も積極的情報発信を。
  - トラック運転手側、発荷主側のみならず、**着荷主側が問題となる現場の状態も、世間へ発信していただき、世論を醸成してもらいたい。**
  - もっとトラックGメンの存在を世にアピールしたほうが良い(メディアへの露出を増やし、消費者にトラックGメンの存在を知ってもらい、意識改革を促す)
  - 消費者や国民の理解がないと、物流24問題解決の加速は難しいと思う。**説明会(運送会社や荷主)に限らず、**SNSなどを活用して消費者や国民にPRしてほしい。**

## 「トラックGメン」について感じる印象、期待・ご不安など。

### その他の皆さんから

期待  
応援

- 活発的に活動されている印象ではあるので**発荷主と着荷主の改善に期待している**
- 毎回参加させて頂き、**Gメンの動きや進捗状況を報告いただいております期待している**
- 現場を見ながらよく活動されていると思います。「Gメン」ということで当初は警戒されると思いますが、認知されれば事業者からの信頼も得られ、より効果が上がるのではないかと思います。"

## 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

- 待遇改善 ● 拘束時間の管理方法 ● 長距離運行の日報の記載の仕方、長距離運行がどの様になるか。
- この会議が重ねていくにあたって、**ターゲットを絞り込んだ内容で、分けて会議できるともっと素晴らしい。**
- 荷主構内で誘導員配置や、構内外の清掃活動など協力会社として実施しているが、実際は中小企業にとって、その人件費は大きいものです。みんな忖度して協力する空気感など、そのようなことが実際はダメなのか、もしくは安全環境整備のために必要なこととして良いとされるのか、どこで**線引きがあるのかなど説明会で触れて欲しい**です。荷主も運送業者もそのあたりが不明確であり、わからないことが多いため、**実際は人件費はかかっている、協議しにくい**ところになります。
- **乗務員に対する給与支払い**（働く時間が減少の為他社の給与支払対策等）**時間管理における他社の取り組み等**
- **大手企業、業界大手は、格好だけして進展が見られない**ことが現実。**より厳しい「見せしめ」**ではないですが、必要ではないかと考えます。
- **4月から運賃が上がらない + 乗務員基本給が上がらない + 5月からの給与は減る → 乗務員の退職が増長**される。この傾向が、既に出始めています。ここの運送企業の実態の声をどこまでGメンや行政は把握されているでしょうか。また、そのことについての手立ては準備されているのでしょうか。

説明会で触れてほしい事項、具体的なお質問。

## 元請事業者の皆さんから

- **これまでの活動成果** ● **標準的な運賃説明** ● **「荷待ち時間」についての定義**を引き続きご確認願いたい。
- 多重下請け問題について、**荷主、元請けの定義**を明確にしてもらいたい。
- **多重下請けが禁止された場合の実輸送会社における帰り荷の確保。**
- **改正法案についての、その後の詳細、進捗。**
- 料金改定に対する荷主側の対応 ● **荷主の意識変革の実例を横広げ展開の事例紹介**
- いわゆる**大企業で運賃値上げを認めた事例**があれば、教えて頂きたい。

## 荷主事業者の皆さんから

- トラックGメンの最近時の活動内容の説明にもっと時間をかけてほしい
- 荷主や着荷主に対する**具体的法規制内容**（今後の予定も含めて）
- 4月を前に具体的な動きがどうなっているかを知りたい ● **具体的な改善事例**（ケーススタディ）
- 経産省・国交省の4月からの現場への具体的対応
- 荷主側のトラックドライバーの待ち時間短縮施策
- 最新の政策、法令の改正の状況のその解説物流24年問題に取り組んでいる事業者（運送事業者、荷主に係らず）へのインセンティブ（補助金等）の紹介Gメンが働きかけ等を行った事業者の具体的な取り組みとその後
- **運送会社より港湾関係での待機が多いと時々相談を受けている。**危険物の輸送をお願いしており、法律で危険物のコンテナヤードへの搬入がCUT日に限られているため、車両が集中して港湾荷役が追い付かないこともある模様。消防法は総務省消防庁管轄ですが、**関係省庁との連携も検討してほしい。**（対応されているのであれば継続的にお願いします）

説明会で触れてほしい事項、具体的なご質問。

## 荷主事業者の皆さんから

- **運送会社より港湾関係での待機が多いと時々相談を受けている。**危険物の輸送をお願いしており、法律で危険物のコンテナヤードへの搬入がCUT日に限られているため、車両が集中して港湾荷役が追い付かないこともある模様。消防法は総務省消防庁管轄ですが、**関係省庁との連携も検討してほしい。**（対応されているのであれば継続的にお願いします）
- 2024年問題という、取り組みを始めれば終わりと解釈する人も居る。しかし、現実的にはPDCAの改善活動が最低でも数年続くものだと考えている。**2024年問題という表現を見直しても良いのではないか？**
- 着荷主が**入荷予約システムを導入し、運送会社の方が予約したとしても、道路混雑により早く出発しなくてはならない場合がある**ようです。道路混雑に関しては、発着荷主のいずれにも責任があるとは言い切れないのではないのでしょうか。並行して**国交省で道路混雑緩和に向けた対策を考えてほしい**です。
- 料金改訂や契約書改訂などの動きが緩慢である理由

## その他の皆さんから

- 今後の国の方針と進捗状況について**10%の手数料を取ると2次下請けまでしか運べなくなり車両不足が深刻化するのではないか長距離と中距離の手数料10%では運賃が大きく変動すると思うがどのようにお考えでしょうか**
- **改善基準の内容について進展があれば教えてほしい**

- ① 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想
- ③ 参加者から事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景・物流への影響**
- ⑤ トラックGメンとは
- ⑦ 違反原因行為とは
- ⑧ 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）
- ⑨ トラックGメンによるプッシュ型情報収集
- ⑩ 標準的な運賃
- ⑪ 原価計算について
- ⑫ 参考資料紹介

# 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。

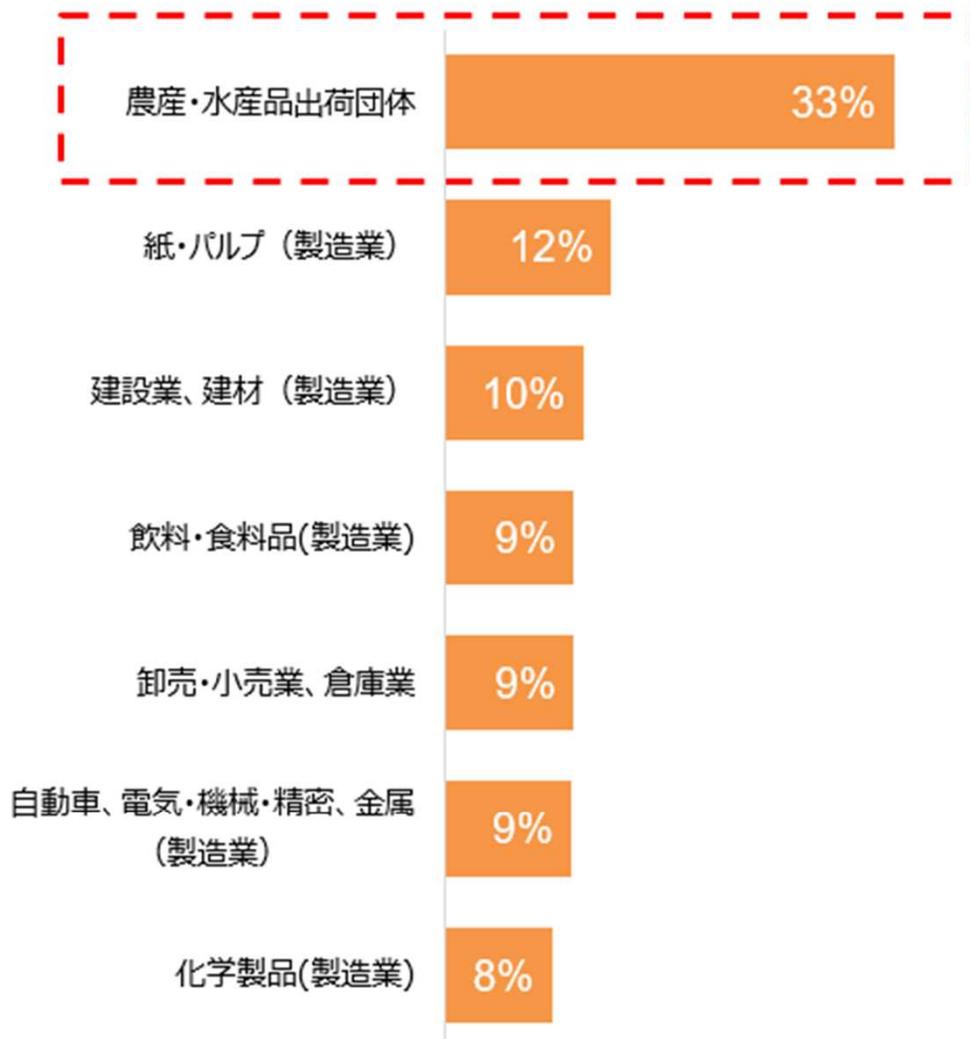
併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示**」（**貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象**）により、拘束時間、運転時間等が強化されます。

## ○主な改正内容

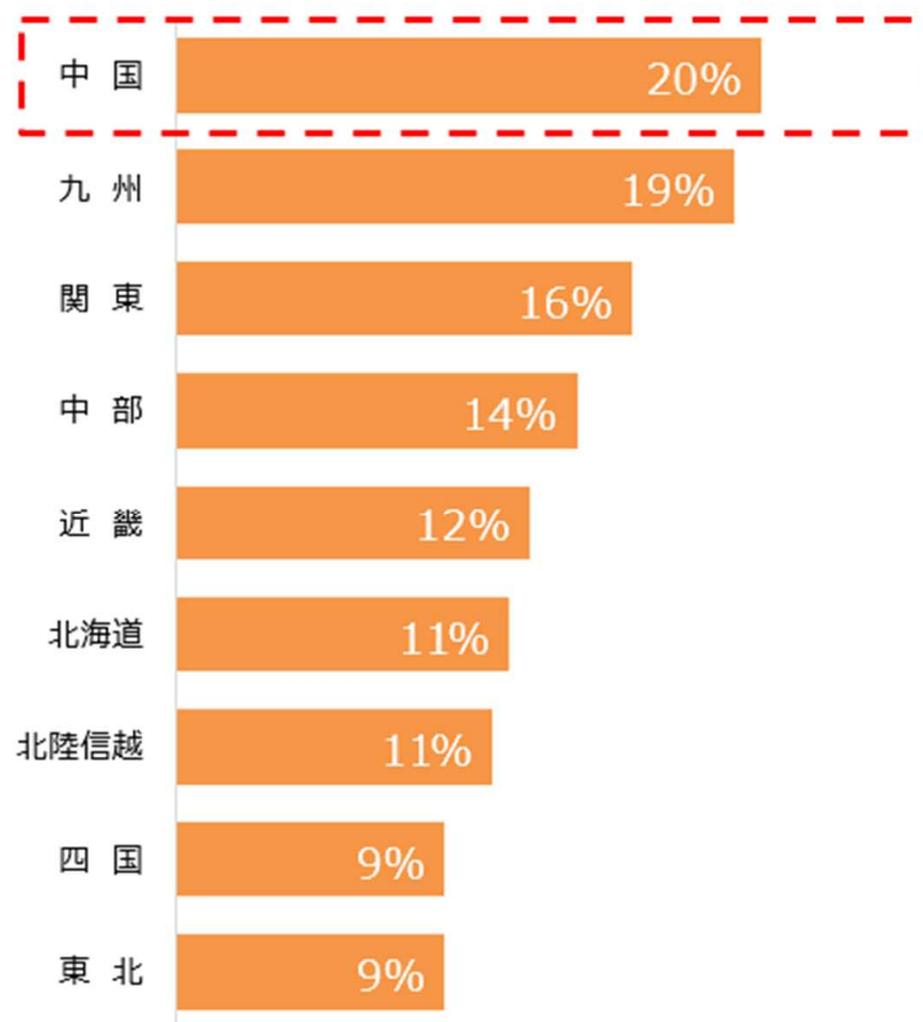
	現 行	改正後（令和6年4月～）
時間外労働規制 （労働基準法）	なし	<b>960時間</b> （原則、年720時間）
拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示）	<b>【1日あたり】</b> ・原則 <b>13時間</b> 以内、最大 <b>16時間</b> 以内 ※15時間超は1週間2回以内  <b>【1ヶ月あたり】</b> 原則、 <b>293時間</b> 以内。 ただし、労使協定により、 <b>年3,516時間</b> を超えない範囲内で、 <b>320時間</b> まで延長可。	<b>【1日あたり】</b> ・原則 <b>13時間</b> 以内、最大 <b>15時間</b>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

- 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）

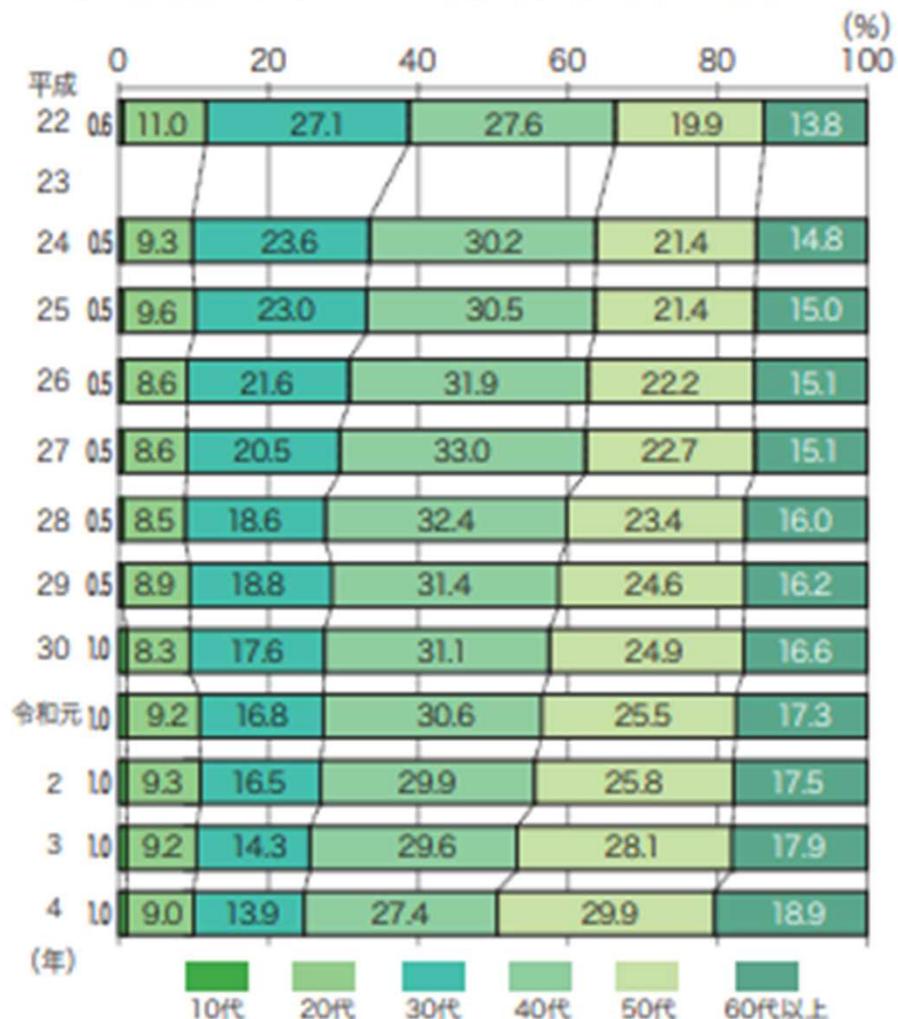


(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



# 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)

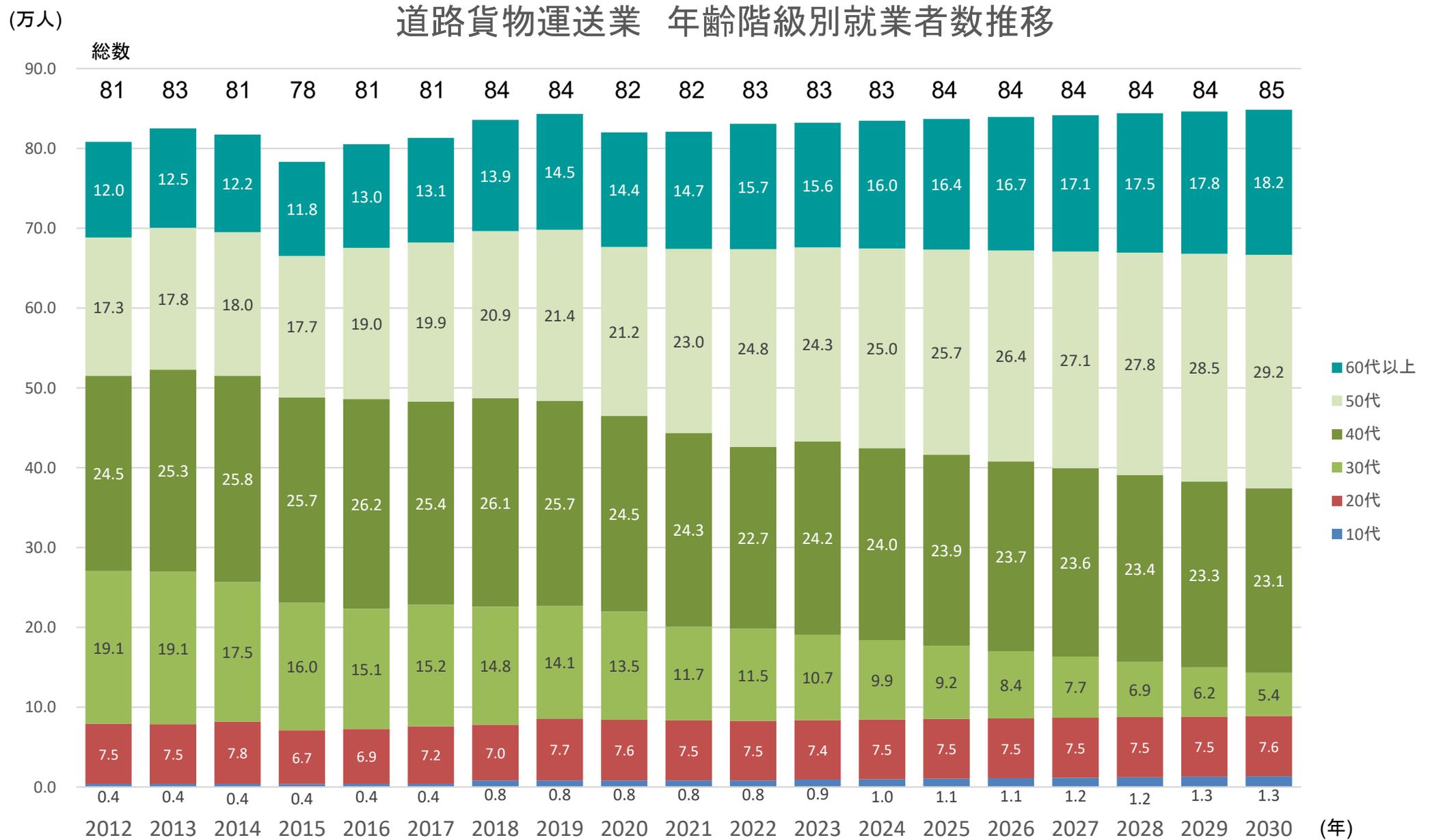


(注)：端数処理の関係で合計が一致しない場合がある

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(2018(平成30)年6月29日成立)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

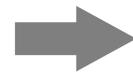
### 改正の概要

#### 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

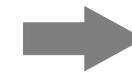
違反原因行為を荷主がしている  
疑いがあると認められる場合

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

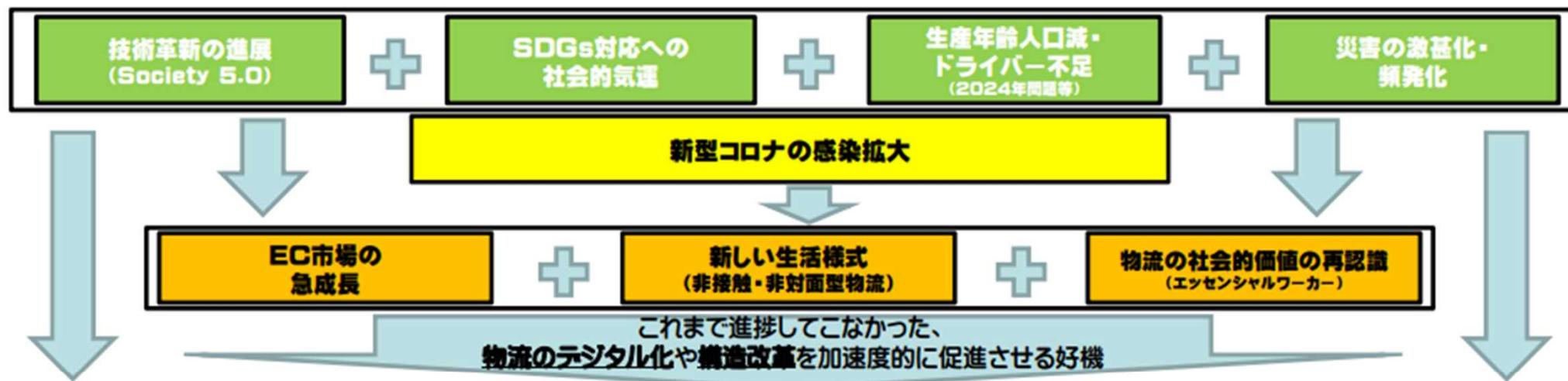
時間外労働規制が適用される  
(令和6年3月)までの時限措置



改正後

「当分の間」の措置

# 総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)概要



新型コロナ流行による社会の劇的な変化もあいまって、我が国の物流が直面する課題は先鋭化・鮮明化

① 物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化  
(簡素で滑らかな物流)

- (1) 物流デジタル化の強力な推進
- (2) 労働力不足や非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の取組の推進(倉庫等の物流施設へのロボット等の導入支援等)
- (3) 物流標準化の取組の加速
- (4) 物流・商流データ基盤等
- (5) 高度物流人材の育成・確保

③ 強靱で持続可能な物流ネットワークの構築  
(強くてしなやかな物流)

- (1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築
- (2) 我が国産業の国際競争力や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築
- (3) 地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築(カーボンニュートラルの実現等)

② 労働力不足対策と物流構造改革の推進  
(担い手にやさしい物流)

- (1) **トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備**
- (2) 内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組の推進
- (3) 労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進
- (4) 農林水産物・食品等の流通合理化
- (5) 過疎地域におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保
- (6) 新たな労働力の確保に向けた対策
- (7) **物流に関する広報の強化**

## 2: 労働力不足対策と物流構造改革の推進 (担い手にやさしい物流)

### (1) トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備

商慣習の見直し、標準的な運賃の浸透、荷待ち時間の削減  
ダブル連結トラック等の活用支援等

#### ■ トラックドライバーの働き方改革等の推進

改正貨物自動車運送事業法の取組の浸透等

[改正の概要]

1. 規制の適正化
2. 事業者が遵守すべき事項の明確化
3. 荷主対策の深度化
4. 標準的な運賃の告示制度の導入

⇒ 標準的な運賃の浸透を図り、ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)を改善し、持続的な事業環境を実現  
⇒ コンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であるということについて理解を求めるための働きかけを実施

国民運動の展開



⇒ 国民運動として、荷主、一般国民向けに輸送の効率化等と呼びかけ

#### ■ ダブル連結トラック等の活用支援

ダブル連結トラック: 1台で2台分の輸送が可能

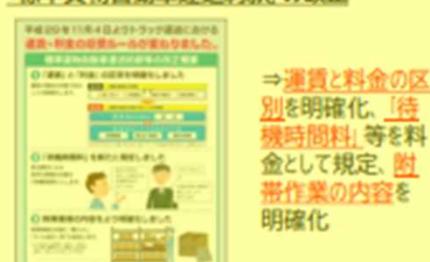


特車許可基準の車両長を緩和(2019年1月~)  
(21mから最大で25mへの緩和)

<主なKPI>

- ・トラックドライバーの①年間所得額平均/②平均労働時間に関する目標
- 【①年間所得額平均を全産業平均まで引き上げる②平均労働時間を全産業平均まで引き下げる】

[標準貨物自動車運送約款]の改正



⇒ 運賃と料金の区別を明確化、「待機時間料」等を料金として規定、附帯作業の内容を明確化

荷待ち件数が多い荷種の商慣行の見直し



#### ■ デジタル機器等の活用による荷待ち時間の削減

トラックドライバーが到着時刻を予約 ⇒ トラックの到着時間が平準化され、荷待ち時間が削減

<トラック予約受付システム>

### (2) 内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組の推進

船員の確保・育成、働き方改革の推進、  
内航海運の運航・経営効率化等

#### ■ 船員の労務管理体制に係る見直し

<新たな船員の労務管理スキームイメージ>



#### ■ 船舶管理業の登録制度の創設

<船舶管理業のイメージ>



<主なKPI>

- ・船員1人・1時間当たりの輸送量 [4,019トンキロ(2018年) → 4,919トンキロ(2025年)]

## 2: 労働力不足対策と物流構造改革の推進 (担い手にやさしい物流)

### (5) 過疎地域におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保

貨客混載や共同配送の推進、ドローン物流の社会実装化等

#### ■ 路線バス、コミュニティバス等を活用した貨客混載



#### ■ ドローン物流



#### ■ 道の駅等を拠点とした自動運転サービス



<主なKPI>

・物流総合効率化法による総合効率化計画の認定件数(過疎地域)  
[14件(2020年度)→100件(2025年度)]

### (6) 新たな労働力の確保に向けた対策

女性、高齢者、外国人等の多様な人材が活躍できる職場環境の整備、オペレーションの定型化・標準化等

#### ■ 中継輸送の普及、パレット物流の促進

[中継輸送による日帰り運行の実現]



#### ■ 船員の働き方改革

#### ■ トラックドライバー等への

外国人の活用に関する議論

#### ■ 物流DXの推進によるオペレーションの

定型化・標準化を通じた多様な人材の確保・育成

<主なKPI>

・トラック運転に従事する若年層の割合  
[トラック運転に従事する若年層(15歳~29歳)の割合を全産業の割合まで引き上げる。(2025年度)]

### (7) 物流に関する広報の強化

物流危機の現状や持続可能な物流の確保の重要性に関する社会の共通認識を高めるための広報活動の強化

<主なKPI>

・物流のおかれている現状や課題に対して問題意識を持っている消費者の割合 [100%(2025年度)]  
・「担い手にやさしい物流」を実践している消費者の割合 [80%(2025年度)]

# 「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日  
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

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

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

## 1. 具体的な施策

### （1）商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入<sup>(※)</sup>
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入<sup>(※)</sup>
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃收受・価格転嫁円滑化等**の取組み<sup>(※)</sup>
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

### （2）物流の効率化

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

### （3）荷主・消費者の行動変容

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

## 2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）	（施策あり）	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間 × 達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% × 達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			<b>合計：14.3ポイント</b>

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

## 3. 当面の進め方

2024年初

- ・ 通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

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

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

# 物流の適正化・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
  - 2023年8月 最終とりまとめ 公表

# 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6年2月13日(火)現在124団体(社)

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](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/jisyukoudoukeikaku.html))。 

# 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

# 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

- ① 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想
- ③ 参加者から事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景・物流への影響
- ⑤ **トラックGメンとは**
- ⑦ 違反原因行為とは
- ⑧ 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)
- ⑨ トラックGメンによるプッシュ型情報収集
- ⑩ 標準的な運賃
- ⑪ 原価計算について
- ⑫ 参考資料紹介

# 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](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<sup>(※)</sup>**も含め確実に整備。

## 1. 具体的な施策

### (1) 商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入<sup>(※)</sup>
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入<sup>(※)</sup>
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン（仮称）**）
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃收受・価格転嫁円滑化等**の取組み<sup>(※)</sup>
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

### (2) 物流の効率化

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

### (3) 荷主・消費者の行動変容

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

## 2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）	（施策あり）	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間 × 達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% × 達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			<b>合計：14.3ポイント</b>

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

## 3. 当面の進め方

2024年初

- ・ 通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

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

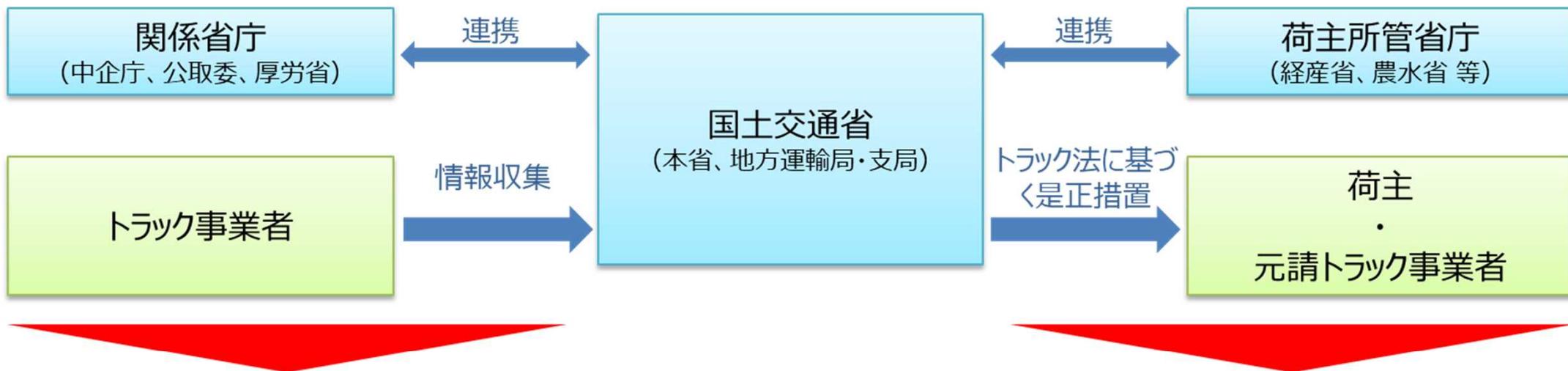
2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

# 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～）

- ① 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想
- ③ 参加者から事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景
- ⑤ トラックGメンとは
- ⑦ 違反原因行為とは**
- ⑧ 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）
- ⑨ トラックGメンによるプッシュ型情報収集
- ⑩ 標準的な運賃
- ⑪ 原価計算について
- ⑫ 参考資料紹介

# 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

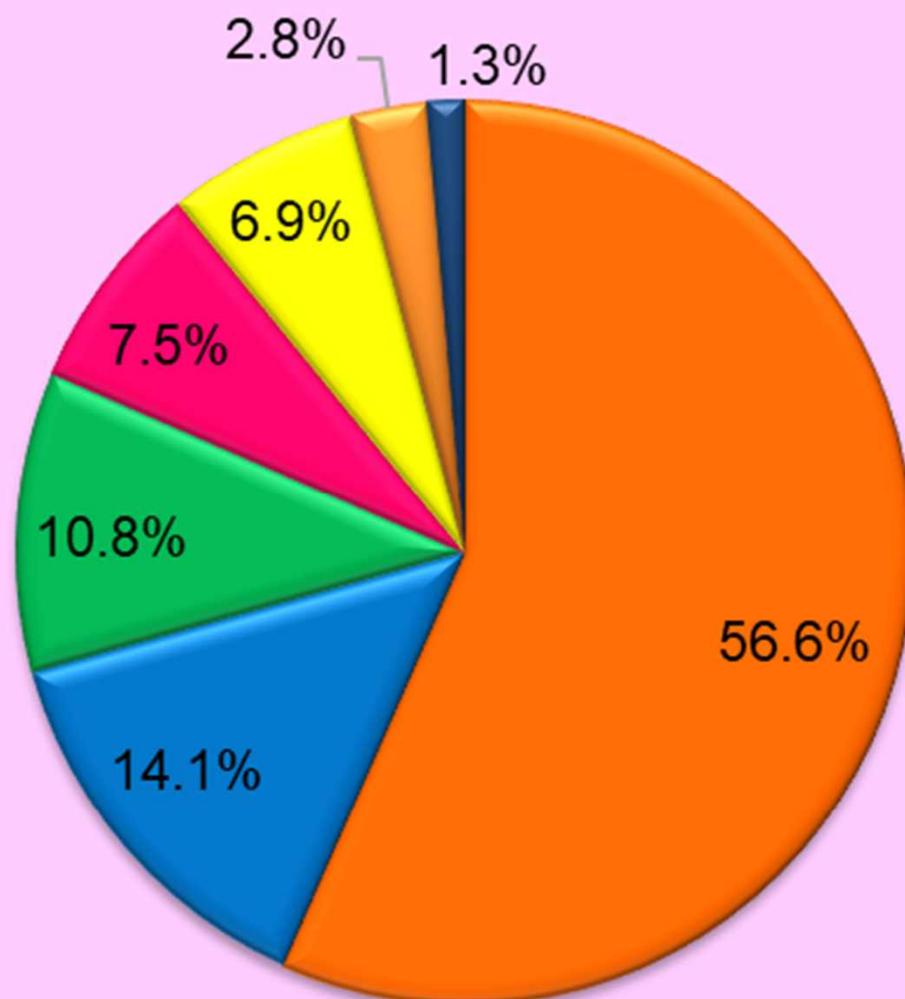


## 付帯業務の例

- 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

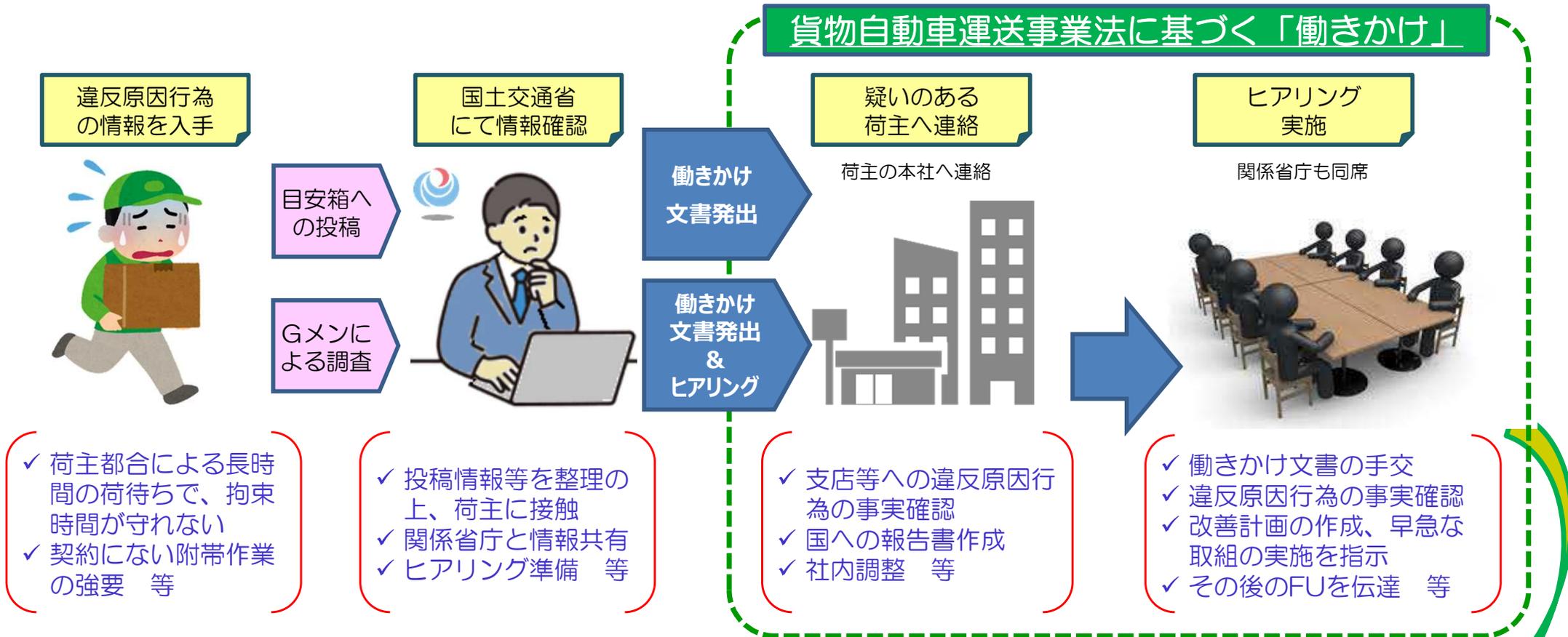
## 荷主起因の違反原因行為の割合



- 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
- 無理な配送依頼
- 過積載運行の要求
- 異常気象時の運行指示
- 拘束時間超過

- ① 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想
- ③ 参加者から事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景
- ⑤ トラックGメンとは
- ⑦ 違反原因行為とは
- ⑧ 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）**
- ⑨ トラックGメンによるプッシュ型情報収集
- ⑩ 標準的な運賃
- ⑪ 原価計算について
- ⑫ 参考資料紹介

# 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）

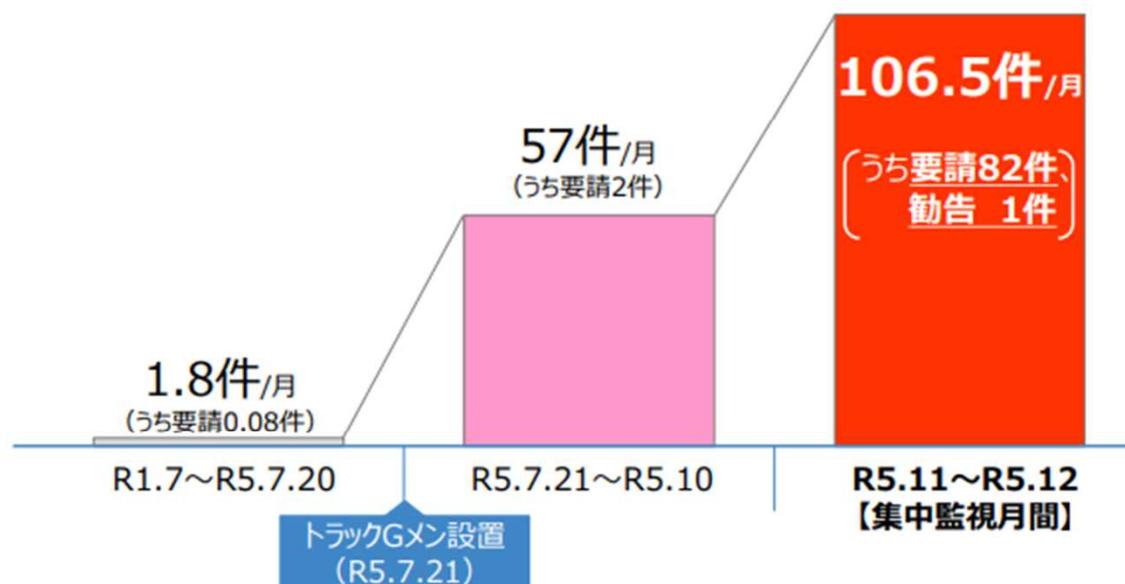
## ○過積載運行の要求

- ・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）

- 「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。

## 貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

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

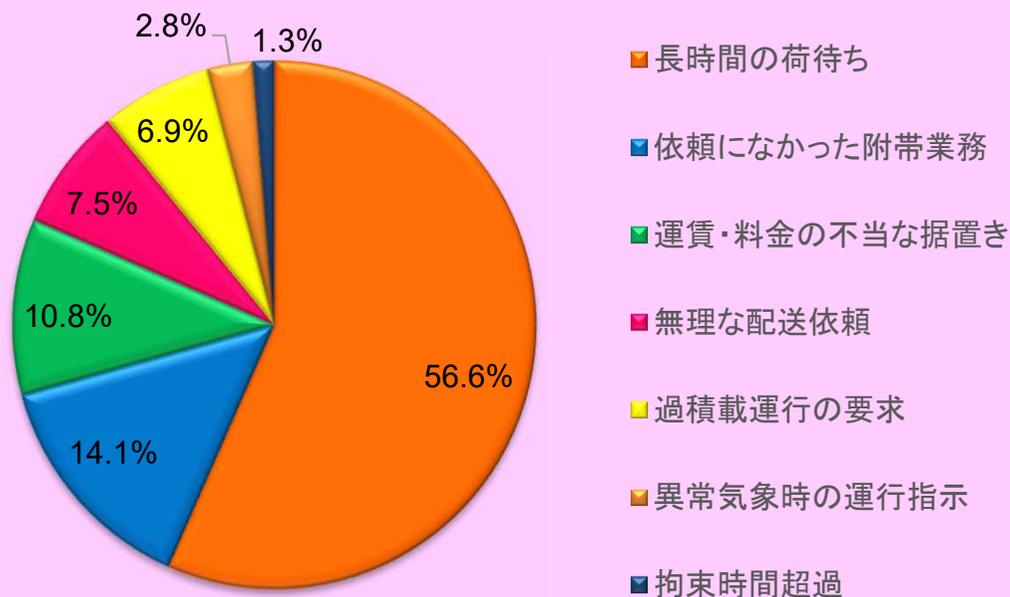
要 請

要請してもなお改善  
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

## 荷主起因の違反原因行為の割合



## 「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
勧告	2
要 請	174
働きかけ	339

※令和6年2月29日現在

(令和元年7月からの累計)

- ① 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想
- ③ 参加者から事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景
- ⑤ トラックGメンとは
- ⑦ 違反原因行為とは
- ⑧ 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）
- ⑨ **トラックGメンによるプッシュ型情報収集**
- ⑩ 標準的な運賃
- ⑪ 原価計算について
- ⑫ 参考資料紹介

# 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～3月18日の結果

パトロール先拠点数 **770**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。**



これまで立ち寄ったパトロール先拠点 (一部)

(広島) 吉田工業団地、廿日市市宮内工業団地 (岡山) 熊山工業団地 (山口) 新南陽鉄鋼団地  
(島根) 江津地域拠点工業団地、大田市工業団地 (鳥取) 境港市西工業団地、境港市竹内団地



パトロールの様様

# 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



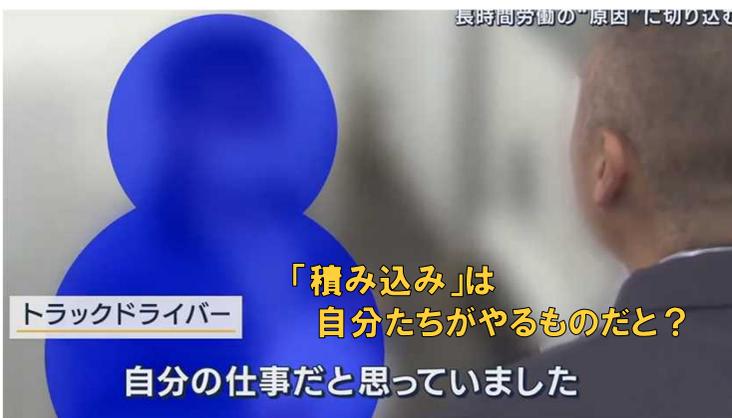
中国運輸局  
田中 幸久 貨物課長

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

# 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な場合、働きかけを行わず、即要請を実施する場合があります。

(裏)

## それ、違反原因行為です。

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

恒常的に長い荷待ち時間 無理な到着時間の設定 過積載になるような依頼



⇒過労運転防止義務違反を招くおそれ

⇒最高速度違反を招くおそれ

⇒過積載運行を招くおそれ

他にも、以下の行為が違反原因行為となることがあります。

### 運賃・料金の不当な据置き

(例) 運賃・燃料サーチャージの価格交渉に応じないなど

#### 運賃・料金の不当な据置きの例

- 単価見直しに相談をしてもなしのつぶてで案を聞かずにしない。
- 荷主の担当部署に相談に行く「不届か、まず一度もうけるべまらう」と言われ断られた。
- 荷主の物流子会社の担当に運賃改定交渉を申し込むと「予算があるから」と戻された。

※内閣府、公正取引委員会が「労務者の適切な報酬のための価格交渉に関する指針」を示しており、適切に役立つ公正な交渉を推進するおそれがある場合には、禁止行為及び罰則規定に基づき厳正に対処していくと警告しています。



### 依頼にない附帯業務

(例) 契約にない以下のような業務を行わず、料金を支払わない

#### 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。
- 貨物にシール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。



### 異常気象時の運行指示

(例) 気象警報が出ているにもかかわらず運行指示をする

#### 異常気象時の運行指示の例

大雪警報や台風による警報が出ているのに運行を指示され、積荷異常気象により輸送を継続できます。荷主から違約金を請求されるなどという例も、これは当然違反原因行為です。



該当する事実があれば、改善の必要があります。

(トラックGメンの指摘後は、改善計画の策定・提出が必要です。その前に行動を。)

【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

(表)

(裏)

国土交通省 中国運輸局

## 積込先、配送先で 困りごと、ありませんか。

情報ください



「目安箱」  
投稿サイト  
(国土交通省HP内)

**恒常的に長い荷待ち時間**

過労運転防止義務違反を招くおそれがあります。



もう2時間待ってるのここではないも長く待たされるな

悪いねーもう少し待ってて

**無理な到着時間の設定**

最高速度違反を招くおそれがあります。



高速度代けないと間に合わないよー

3時までには届けてね時間厳守だよ

**過積載になるような依頼**

過積載運行を招くおそれがあります。



えっ

重量オーバーになるかもしれないけどこれも頼むよ

断れないし仕方ない

**異常気象時の運行指示**

輸送安全確保義務違反を招くおそれがあります。



予定通り運んでね

え、えー、この悪雨のなかですか

大丈夫かなあ

そのほか、こんな行為についても情報があればお寄せください。

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

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

【電話でのご連絡はこちらまで】



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



## 「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。「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)



**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。

# 目安箱への投稿

## （輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について）

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

### （アクセス方法）

国交省 **トラック** **目安箱**

クリック



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

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

クリック



入力フォームへ

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

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

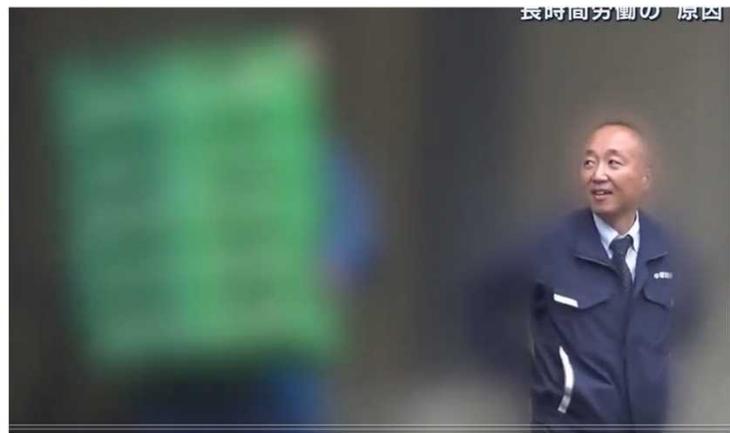
### （入力フォーム【一部】）

・次の質問にお答えください。

<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"> <li><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</li> <li><input type="radio"/> 2. やむを得ない遅延に対するペナルティ等</li> <li><input type="radio"/> 3. 積み直前に貨物量を増やすような急な依頼等</li> <li><input type="radio"/> 4. 荷待ち時間の恒常的な発生等</li> <li><input type="radio"/> 5. 依頼と異なる積み込み作業等</li> <li><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</li> <li><input type="radio"/> 7. 高速料金など費用の自己負担等</li> <li><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</li> <li><input type="radio"/> 9. 異常気象によるトラブル等</li> <li><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</li> </ul> <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>&lt;記入例&gt; 「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>&lt;記入例&gt; 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。										

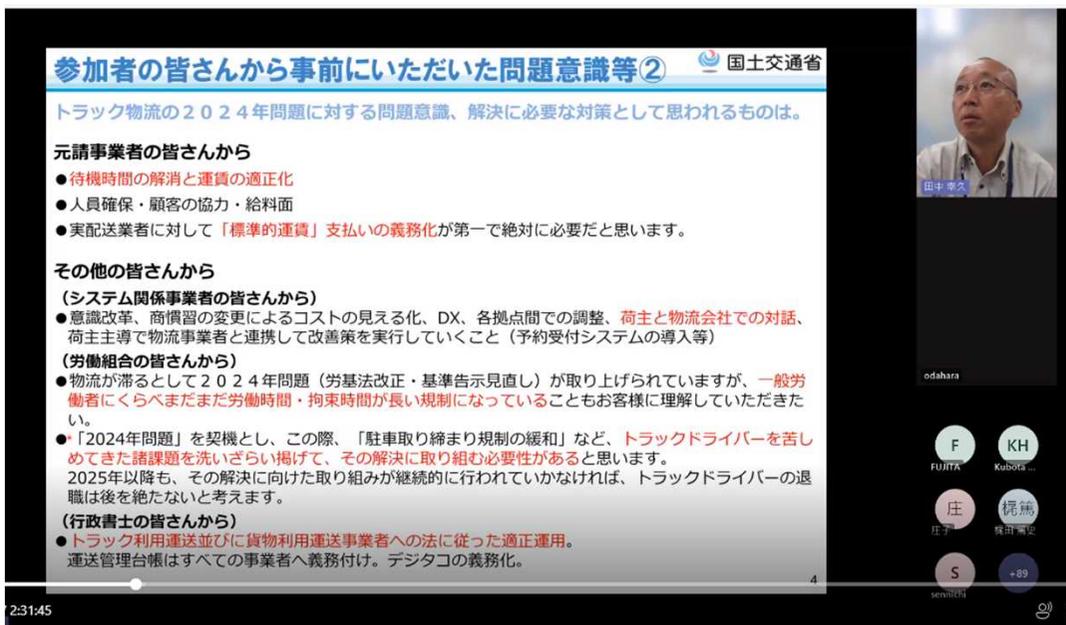
<p>Q 3. 自由記述欄でご記入頂いた貨物の種類について、該当する項目1つを選択してください。【必須】</p>	<p>【自由記入欄】</p> <div style="border: 1px solid gray; height: 40px; width: 100%;"></div> <p>・内容</p> <p>記入例1 「16時」に到着指定され、定刻に着いたのに「3時間」以上待たされた</p> <p>記入例2 当日、予定にない荷物「2パレット」を追加で積み込まれた</p> <p>記入例3 「パレット荷役」と聞いていたのに「手荷役」だった</p> <p>記入例4 荷主が高速道路を使用した分の料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"> <li><input type="radio"/> 1. 加工食品</li> <li><input type="radio"/> 2. 日用品</li> <li><input type="radio"/> 3. 機械・機械部品</li> <li><input type="radio"/> 4. 建設資材（砂利含む）</li> <li><input type="radio"/> 5. 紙・パルプ</li> <li><input type="radio"/> 6. 金属・金属製品</li> <li><input type="radio"/> 7. 化学品</li> <li><input type="radio"/> 8. 農水産品・林産品</li> <li><input type="radio"/> 9. 繊維工業品</li> <li><input type="radio"/> 10. その他</li> </ul> <p>(内容： <input type="text"/>)</p>

# 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）



オンライン説明会の模様

### 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。

## 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5回(12月20日(水))からは午前、午後の2回開催。）。

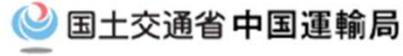
【第1回～第7回の累計参加者数】 **延べ944名**

【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。

# オンライン説明会チラシ (パトロール時に配布・案内)

(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った懸念のこと。

**【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。**

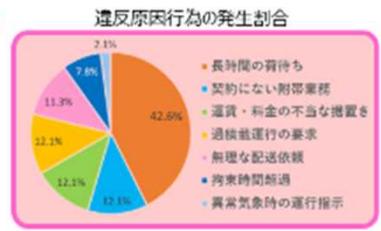
制度改正の内容	現行	改正後(令和6年4月~)
時間外労働規制(労働基準法)	なし	960時間(原則、年720時間)
拘束時間(労働時間+休憩時間)(改進黨準告示)	【1日あたり】 - 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内  【1ヶ月あたり】 - 原則、293時間以内。 ただし、労使協定により、年3,516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。	【1日あたり】 - 原則13時間以内、最大15時間以内。 - 長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内  【1ヶ月あたり】 - 原則、年3,300時間、284時間以内。 ただし、労使協定により、年3,400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」「契約のない作業(附帯業務)」をさせることも違反原因行為になります。



### 【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)

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 (11トントラック)
10km	15,000	15,000	19,200	23,800
20km	16,500	16,500	21,700	27,300
30km	16,100	18,700	24,200	30,800
40km	17,100	20,600	26,700	33,800
50km	19,300	22,600	29,200	37,400
60km	20,800	24,300	31,700	40,300
70km	22,400	26,100	34,200	43,400
80km	24,000	28,000	36,800	46,800
90km	25,600	29,800	39,300	50,100
100km	27,200	31,700	41,800	53,400
120km	29,700	33,500	44,300	56,800
140km	31,900	35,300	46,800	60,100
160km	33,800	38,000	49,300	63,400
180km	35,600	40,800	51,800	66,700
200km	36,600	42,700	54,400	70,100
250km	38,200	44,600	56,900	73,500
300km	39,800	46,500	59,400	76,900
350km	41,300	48,400	61,900	80,300
400km	42,900	50,300	64,400	83,700
500km	44,500	52,200	66,900	87,100
600km	46,100	54,100	69,400	90,500
700km	47,700	56,000	71,900	93,900
800km	49,300	57,900	74,400	97,300
900km	50,900	59,800	76,900	100,700
1000km	52,500	61,700	79,400	104,100

#### 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 (11トントラック)
基本運賃	32,420	38,640	49,950	62,950
基本運賃	19,450	23,180	29,970	37,770
基本運賃	280	340	510	710
基本運賃	3,020	3,160	3,390	4,000

III 運賃増率  
 【特殊車(油圧)】冷庫車・冷凍車 2割  
 【休日(日)増】日曜祭日(日)運送した距離に依る 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 待機時間割増 30分を越える場合、1分30秒まで発生する金額  
 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、取卸しその他付帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として収受  
 VI 乗付  
 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、運賃とは別に乗付として収受  
 VII 燃料サーチャージ 別に定めるところにより収受  
 VIII その他 別に定めるところにより収受  
 この告示に定めるところのほか、この告示の施行に関し必要な事項は、別に定める。

## 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。

- ① 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想
- ③ 参加者から事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景
- ⑤ トラックGメンとは
- ⑦ 違反原因行為とは
- ⑧ 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）
- ⑨ トラックGメンによるプッシュ型情報収集
- ⑩ 標準的な運賃**
- ⑪ 原価計算について
- ⑫ 参考資料紹介

# 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

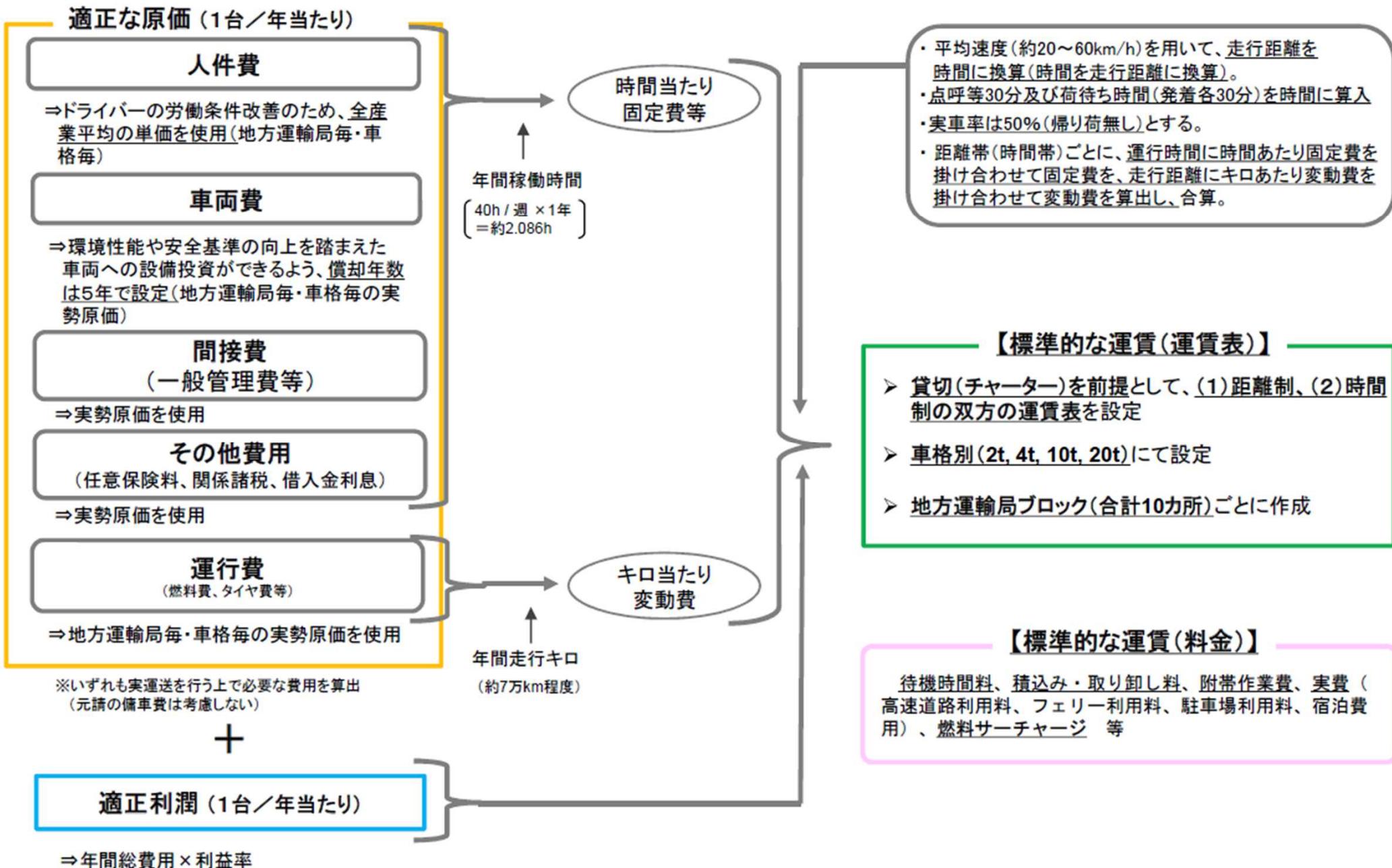
STEP 3 荷主と運賃を交渉する

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)※運輸審議会答申内容

## I 距離制運賃表

(単位：千円)

車種別 キロ程	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)
10km	13,850	16,160	21,030	26,410
20km	15,610	18,220	23,900	30,260
30km	17,360	20,280	26,770	34,110
40km	19,120	22,330	29,640	37,950
50km	20,870	24,390	32,510	41,800
60km	22,630	26,450	35,380	45,650
70km	24,380	28,510	38,250	49,500
80km	26,140	30,570	41,120	53,340
90km	27,900	32,630	43,990	57,190
100km	29,650	34,690	46,860	61,040
110km	31,400	36,710	49,630	64,740
120km	33,140	38,730	52,390	68,450
130km	34,880	40,750	55,160	72,160
140km	36,630	42,770	57,930	75,860
150km	38,370	44,790	60,700	79,570
160km	40,110	46,810	63,470	83,270
170km	41,860	48,830	66,240	86,980
180km	43,600	50,850	69,010	90,690
190km	45,340	52,870	71,780	94,390
200km	47,090	54,890	74,550	98,100
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,470	4,000	5,450	7,290
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	8,670	9,990	13,620	18,220

## 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	34,740	41,760	55,200	70,430
	4時間制 基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの 60km	20,840	25,060	33,120	42,260
加算額	基礎走行キロを超える場合は、10kmを増すごとに	340	410	630	920
	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、午前から午後になつた場合は、正午から起算した時間により加算額を計算する。)	3,060	3,210	3,450	4,060

## III 個建運賃(1個又は1重量あたり運賃、○は事業者が設定)

運送区間ごとに最低積載戸数は又は重量のいずれか及びこれらに基づく最低保証料を設定した上で次の式により計算。

計算した運賃(距離制運賃or時間制運賃)+付随料金

$$\div \{(\text{最大積載戸数又は重量}) \times \text{基準積載率}(\%)\}$$

## IV 運賃割増率

### 【速達割増等(○は事業者が設定)】

- ・通常想定される配達予定日より早い日を希望した場合…○割増(有料道路利用料は別途実費として收受)
- ・有料道路の利用が認められない場合…有料道路を代替する一般道のキロ程に応じて○割増

※積み合わせ前で、荷主が十分なリードタイム確保可能な配達を希望した場合は○割を割り引いた運賃設定も可。

### 【特殊車両割増】

冷蔵車・冷凍車	小型車、中型車、大型車又はトレーラーの2割
海上コンテナ輸送車	トレーラーの4割
セメントバルク車	大型車又はトレーラーの2割
ダンプ車	大型車の2割
コンクリートミキサー車	大型車の2割
タンク車（石油製品輸送車）	大型車又はトレーラーの3割
タンク車（化成品輸送車）	大型車又はトレーラーの4割
タンク車（高圧ガス輸送車）	大型車又はトレーラーの5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時までに運送した距離 2割

### V 待機時間料

(単位：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)
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	1,680	1,760	1,890	2,220
IVに定める積込料・取卸料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額	2,010	2,110	2,270	2,670

### VI積込料・取卸料、附帯業務料

#### 【積込料・取卸料】

(単位：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)	
30分までごとに発生する金額	フォークリフト又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,080	2,180	2,340	2,750
	手摘みの場合	2,000	2,100	2,260	2,650
Vに定める待機時間料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額	フォークリフト又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,490	2,610	2,810	3,300
	手摘みの場合	2,400	2,520	2,710	3,180

【附帯業務料】 附帯業務を行った場合には、運賃とは別に実費として収受

VII 利用運送手数料 運賃の10%を当該運賃とは別に収受

VIII 有料道路利用料 有料道路を利用した区間の料金を別に定めるところにより収受

### X 燃料サーチャージ

#### 1.算出方法

基準価格	120.00円	
改定の刻み幅	5.00円	
改定条件	改定の刻み幅5.00円/Lの幅で軽油価格が変動した時点で、翌月から改定。	
廃止条件	軽油価格が120.00円/Lを下回った時点で、翌月から廃止	
計算式	距離制運賃	走行距離(km)÷車両燃費(km/L)×算出上の燃料価格上昇額(円/L)
	時間制運賃	平均走行距離(km)÷車両燃費(km/L)×算出上の燃料価格上昇額(円/L)
	個建運賃	1個又は1重量あたりの運賃の算出にあたって用いた距離制運賃又は時間制運賃の計算式に準ずる

※標準的な運賃の設定に係る原価計算においては、燃料費を120.00円/Lとして設定していることから、燃料サーチャージの基準価格も120.00円/Lとして設定している。各運送事業者が燃料サーチャージを導入する際は、「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」(平成24年5月16日最終改定)も参考にしつつ、当該運送事業者が自社の運賃の設定に係る原価計算において基準とした燃料費を燃料サーチャージの基準価格として設定することが望ましい。

## 2. 燃料サーチャージの改訂条件と算出上の燃料価格上昇額テーブル

調達している軽油価格	燃料サーチャージ算出上の代表価格	燃料サーチャージ算出上の燃料価格上昇額
基準価格	120.00円	-
～ 120.00円/L	廃止	
120.00超 ～ 125.00円/L	122.50円/L	2.50円/L
125.00超 ～ 130.00円/L	127.50円/L	7.50円/L
130.00超 ～ 135.00円/L	132.50円/L	12.50円/L
135.00超 ～ 140.00円/L	137.50円/L	17.50円/L
140.00超 ～ 145.00円/L	142.50円/L	22.50円/L
145.00超 ～ 150.00円/L	147.50円/L	27.50円/L
150.00超 ～ 155.00円/L	152.50円/L	32.50円/L
155.00超 ～ 160.00円/L	157.50円/L	37.50円/L
160.00超 ～ 165.00円/L	162.50円/L	42.50円/L
165.00超 ～ 170.00円/L	167.50円/L	47.50円/L
170.00超 ～ 175.00円/L	172.50円/L	52.50円/L
175.00超 ～ 180.00円/L	177.50円/L	57.50円/L
180.00超 ～ 185.00円/L	182.50円/L	62.50円/L
185.00超 ～ 190.00円/L	187.50円/L	67.50円/L
190.00超 ～ 195.00円/L	192.50円/L	72.50円/L
195.00超 ～ 200.00円/L	197.50円/L	77.50円/L
200.00超 ～ 205.00円/L	202.50円/L	82.50円/L

## 3. サーチャージ額算出のための車両燃費

(〇〇は、各運送事業において設定)

車種	燃費
小型車 (2tクラス)	〇〇km/L
中型車 (4tクラス)	〇〇km/L
大型車 (10tクラス)	〇〇km/L
トレーラー (20tクラス)	〇〇km/L

## 4. 時間制運賃の場合のサーチャージ額算出のための条件 (平均走行距離)

車種	8時間制	4時間制
小型車 (2tクラス)	100km	50km
中型車 (4tクラス)	130km	60km
大型車 (10tクラス)	130km	60km
トレーラー (20tクラス)	130km	60km

## 5. 端数処理 端数処理として、円単位に少数を切り上げる。

## XI 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。

# 「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】

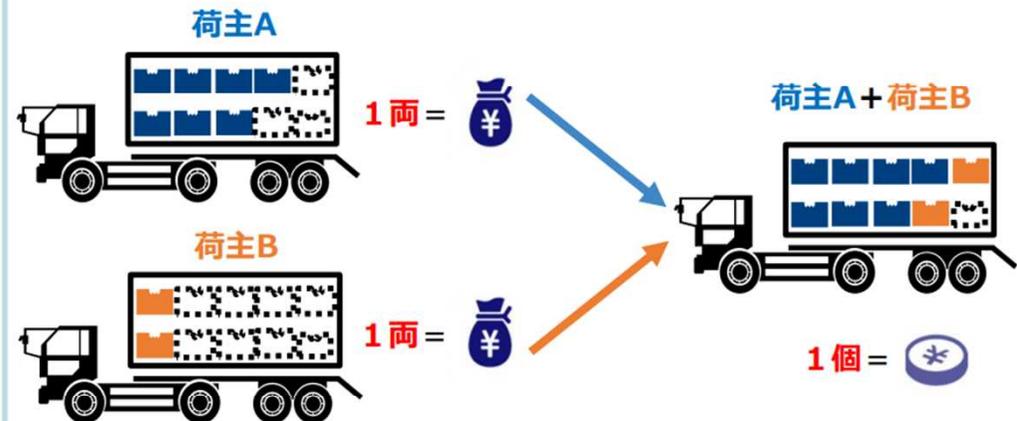
### <契約条件の明確化>

- 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

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。

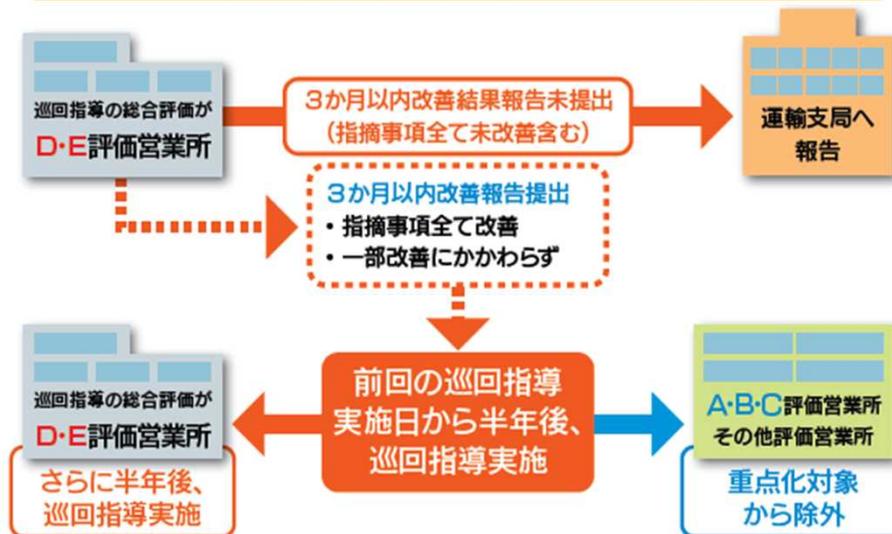
**定期報告事業**

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！



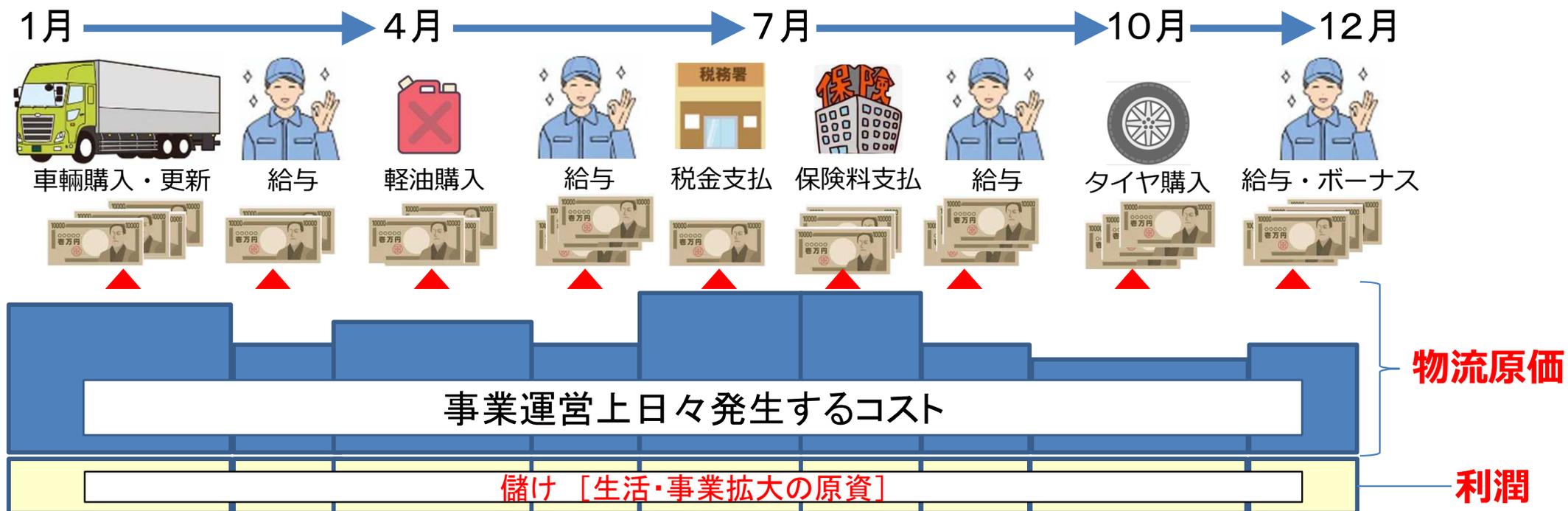
- ・ 事業者(営業所)には、半年に一回、巡回指導を行います
- ・ 指摘事項に係る改善結果報告未提出の営業所また、3回続けてD・E評価の営業所は、国に報告され、**監査・処分の対象**となります



- ① 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想
- ③ 参加者から事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景
- ⑤ トラックGメンとは
- ⑦ 違反原因行為とは
- ⑧ 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）
- ⑨ トラックGメンによるプッシュ型情報収集
- ⑩ 標準的な運賃
- ⑪ **原価計算と運賃交渉**
- ⑫ 参考資料紹介

# 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。



## 原価計算の活用に向けて

### 5. 原価計算の実施手順

決算書から“車両別原価”を算出し、そのデータを加工して“取引先別”や“運行ルート別”等の平均原価を算出します。

ステップ  
1

運送事業に関する損益計算書を作成します。  
(運送事業のみの場合は会社の決算書が該当)

ステップ  
2

実運送の売上・費用と備車(利用運送)の売上・費用等を区分します。  
備車については受注先、発注先別に原価を計算します。

ステップ  
3

車両に結付く費用(車両費、保険、運行三費<sup>※</sup>、運転者人件費)を割付けます。結付かない間接費は一定の基準により車両に配分します。  
※燃料油費、修理費、タイヤ・チューブ費  
→5-1~5-7、参照

ステップ  
4

走行距離や運送時間を結ばえ、車両別に「1kmあたりの変動費」と「1時間あたりの固定費」を算出します。  
→5-8、参照

ステップ  
5

車両別の原価データを加工して、取引先別、運行ルート別の平均原価を算出します。必要に応じて契約別の計算も行います。  
→5-9、参照

13



# トラック運送の原価計算の活用に向けて

## 原価計算の必要性・効果

### 原価計算の必要性

賃金アップや燃料高騰等の費用の変化に対応した料金を収受するためには原価計算が必要

運行の効率化や赤字路線の抽出、黒字化のためには原価計算が必要

### 効果

適正な運賃・料金の収受

運行効率化による利益確保

交渉の説得力向上

自社の状況把握  
実効性のある**(確実に収益を確保できる)**  
事業計画の策定

## 原価計算の活用事例

### <ケース1> 交渉結果を見越して上乗せして要請し、確実に利益を確保

運送原価に対して収受運賃が▲6%であるという原価データを提示して10%の値上げを要請し、結果として8%の値上げを受け入れてもらうことができた(当初は5%UPの要請を想定したが、値切られることを考慮のうえその分を上乗せして要求。)

### <ケース2> 原価データの推移を示すことで運賃・料金の17%の引上げに成功

荷主に対して1990年から現在までの原価データを個別に示し、物流担当部長にコストアップの実態を理解してもらうことを促した。結果的に17%の引き上げ要請に対して満額の引上げとなった。

### ＜ケース3＞ 原価計算により赤字路線を抽出し利益確保に成功

各車両の1時間当たり固定費、1km当たり変動費の標準原価データを算出し、附带作業、手待ち時間等に係る時間コストを元請事業者に提示し、それらをカバーできる運賃水準でなければ受注しない方針を徹底。

各車両の1時間当たり固定費、1km当たり変動費の標準原価データを算出しており、附带作業、手待ち時間等に係る時間コストを元請事業者に提示し、それらをカバーできる運賃水準でなければ受注しない方針を徹底。

原価システムについては瞬時に計算できる表計算システムを開発。結果1運行ごとの損益を踏まえた対応を可能に。

### ＜ケース4＞ 積合せ運送によりトータルでの利益を確保

原価計算データを示し厳しい現状を理解してもらい、積合せ運送により積載率が向上するよう、出発時間や到着時間を柔軟に設定してもらうことで、トータルで利益が確保できるよう要請。

法令遵守の徹底を荷主担当者に説明することで運賃を上げてもらい、運送条件を変えてくれるケースもあった。

### ＜ケース5＞ グラフや写真をあわせて見せることで効果的な交渉を実現

原価計算データ全てではなく、燃料価格、燃費、ドライバーの労働時間などの原価計算の基礎となるデータを示すことで荷主の理解を得ている。特に労働規制が強化されている昨今では、労働時間、社会保険等の賃金関係のデータを提示することが有効。

データの種類、見せ方（数字、グラフ化、図表化）を工夫して取り組むことが重要。

### ＜ケース6＞ 原価計算とコンプライアンス関連情報を荷主に共有して価格交渉の成功率を20%向上

1km当たり原価及び1時間あたり原価を提示し、燃料費の占める割合に基づいて、燃料サーチャージと運行ルート別の運賃単価の見直しを荷主に要求。更にその際、安全対策を行うためにコストを要することについて、荷主責任についても各種法令を合わせて丁寧に説明。

# 原価計算の実施手順

## <基本的な手順>

決算書から**車両別原価**を算出し、そのデータを加工して**取引先別**や**運行ルート別**等の平均原価を算出。

### ステップ 1

運送事業に関する損益計算書を作成。（運送事業のみの場合は会社の決算書）

### ステップ 2

**実運送**の売上・費用と**備車（利用運送）**の売上・費用等を**区分**。  
備車については受注先、発注先別に原価を計算。

### ステップ 3

**車両に紐付く費用**（車両費、保険、運行三費（燃料油脂費、修理費、タイヤ・チューブ費）、運転者人件費）を**割付け**。紐付かない間接費は一定の基準により車両に配分。

### ステップ 4

走行距離や運送時間を踏まえ、**車両別に「1kmあたりの変動費」と「1時間あたりの固定費」を算出**します。

### ステップ 5

車両別の原価データを加工して、**取引先別、運行ルート別の平均原価を算出**。  
必要に応じて契約別の計算も実施。

# 車両別費用の整理

直接割付の可否	費用	固定/変動	概要
<b>車両に直接割付け できる費用</b> (基本実費)	<b>運行費</b>	<b>変動</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○燃料(軽油)・油脂(エンジンオイル費)費用</li> <li>○修理費用(一般修理、車検整備、定期点検費用、ミッションオイル費等)</li> <li>○尿素水費用(ディーゼルエンジン車)</li> <li>○タイヤチューブ、交換費用</li> </ul>
	<b>通行料等</b>	<b>固定</b>	高速道路利用料、フェリー利用料、駐車場の施設利用料
	<b>車両費</b>	<b>固定</b>	車両購入費、リース費用(メンテナンスリース等修理費などを含む場合は除く)
	<b>車両の税金</b>	<b>固定</b>	自動車取得税、自動車重量税、自動車税
	<b>車両の保険費</b>	<b>固定</b>	自賠責保険料等車両毎に費用が発生するもの。
	<b>運転者の人件費※</b>	<b>固定</b>	運転者の給与、法定福利、福利厚生費(健康診断代、昼食代等)、退職金(退職給与引当金)、通勤手当
<b>車両に直接割付け できない費用</b> (車輛別売り上げ又は稼働時間の割合で按分)	<b>車両の保険費</b>	<b>固定</b>	任意保険、運送保険、運送業者賠償責任保険等、会社単位で契約する為車両毎に割り当てられない保険料。
	<b>間接費</b>	<b>固定</b>	<b>一般管理費</b> (役員・運行管理者・整備管理者の人件費、事務所維持費用、各種消耗品費、事務用品費、通信費など)、 <b>備品運搬費、車庫等の施設費</b>

※ 1者1台で車両を割り当てられている例。1台を複数人で共有している場合は、車両毎の乗務時間で按分のうえ1台あたりを積み上げ。

# 1 時間あたり、1 kmあたり費用の算出

## 1 時間あたり固定費の計算

$$\boxed{\text{1 時間あたり固定費}} = \boxed{\text{車両別費用で「固定」に整理された費用の合計}} \div \boxed{\text{稼働時間}}$$

## 1 kmあたり変動費の計算

$$\boxed{\text{1 kmあたり燃料費}} = \boxed{\text{0 ℓ → 満タン燃料費用}} \div \boxed{\text{実燃費(km/ℓ)}}$$

$$\boxed{\text{1 kmあたり油脂費}} = \boxed{\text{オイル交換1回あたりの油脂費用}} \div \boxed{\text{1交換あたり走行距離}}$$

$$\boxed{\text{1 kmあたりタイヤチューブ費}} = \boxed{\text{タイヤチューブ交換1回あたりのタイヤチューブ費用}} \div \boxed{\text{1交換あたり走行距離}}$$

$$\boxed{\text{1 kmあたり修理費}} = \boxed{\text{一般修理費用、車検整備費用}} \div \boxed{\text{修理、整備の間の走行距離}}$$

$$\boxed{\text{1 kmあたり尿素水費}} = \boxed{\text{0 ℓ → 満タン尿素費用}} \div \boxed{\text{0 ℓ → 満タンの走行可能距離}}$$

# 実践的な原価計算

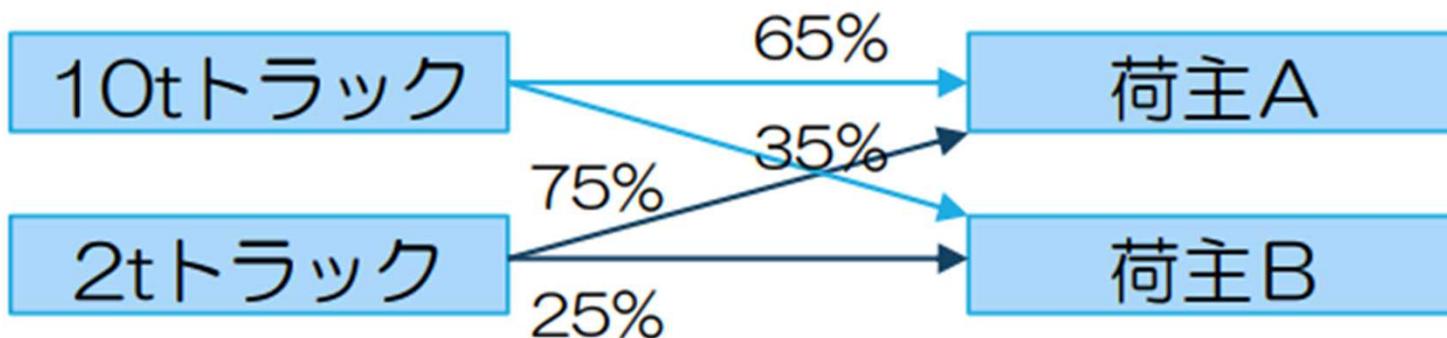
## 運行ルート別の原価計算

発着地点間の距離と稼働時間を基本に算出

$$\begin{aligned}
 & \boxed{\text{固定費}} = \boxed{\text{1時間あたり固定費}} \times \boxed{\text{平均稼働時間(時間)}} \\
 & \quad + \\
 & \boxed{\text{変動費}} = \boxed{\text{1kmあたり変動費}} \times \boxed{\text{平均走行距離(km)}} \\
 & \quad + \\
 & \boxed{\text{料金・実費等}} = \boxed{\text{1運行あたりの実費}} \\
 & \quad \cdot \text{高速道路利用料} \cdot \text{燃料サーチャージ} \cdot \text{フェリー利用料} \cdot \text{附帯作業費} \\
 & \quad \cdot \text{駐車場利用料} \cdot \text{車両留置料} \cdot \text{宿泊費用} \cdot \text{その他諸費用}
 \end{aligned}$$

## 取引先別の原価計算

車両ごとの原価を荷主毎の輸送の稼働時間で按分



※ 1台1荷主等に割り当てられる場合は、按分は不要。

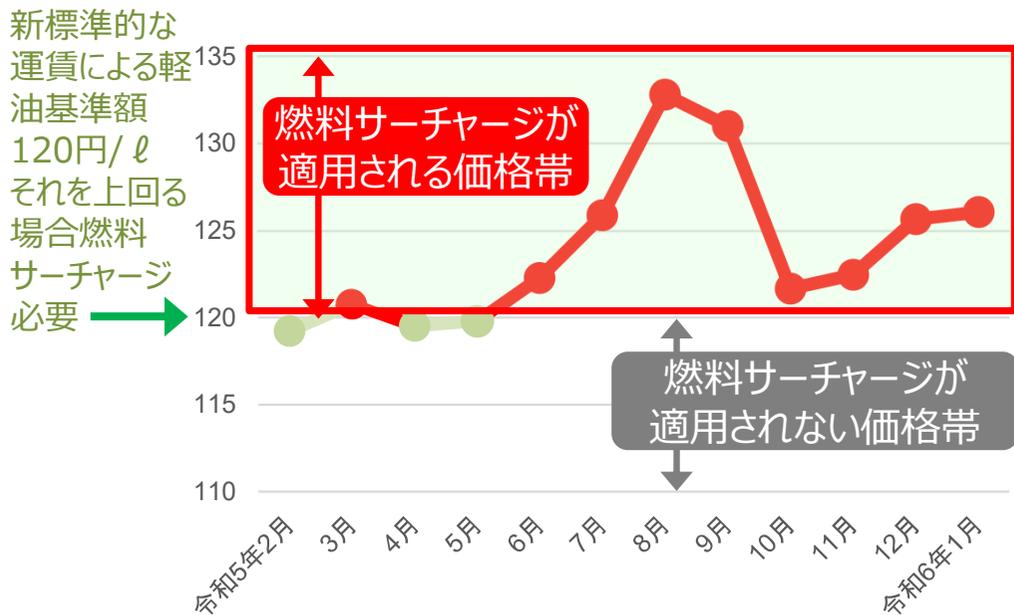
# 燃料サーチャージ

## 燃料サーチャージとは

燃料サーチャージとは、燃料等の価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建ての運賃として設定する制度



## 標準的な運賃 燃料サーチャージ計算例

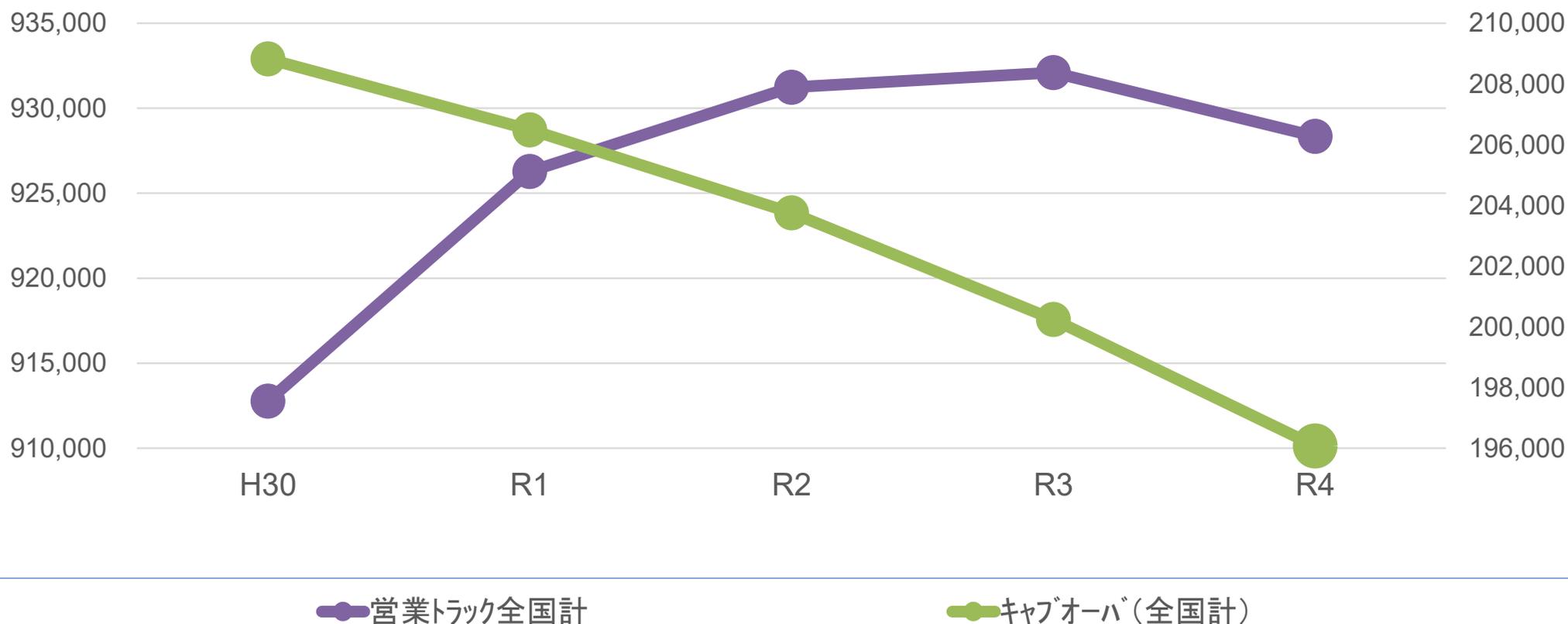


### 前提条件

- ・距離別運賃（大型車、中国運輸局管内）
- ・走行距離：840km(東京～広島間)
- ＜標準的な運賃：248,920円＞
- ・燃費：3.3km/ℓ
- ・燃料上昇額20円上昇→算出上の燃料価格上限額17.5円

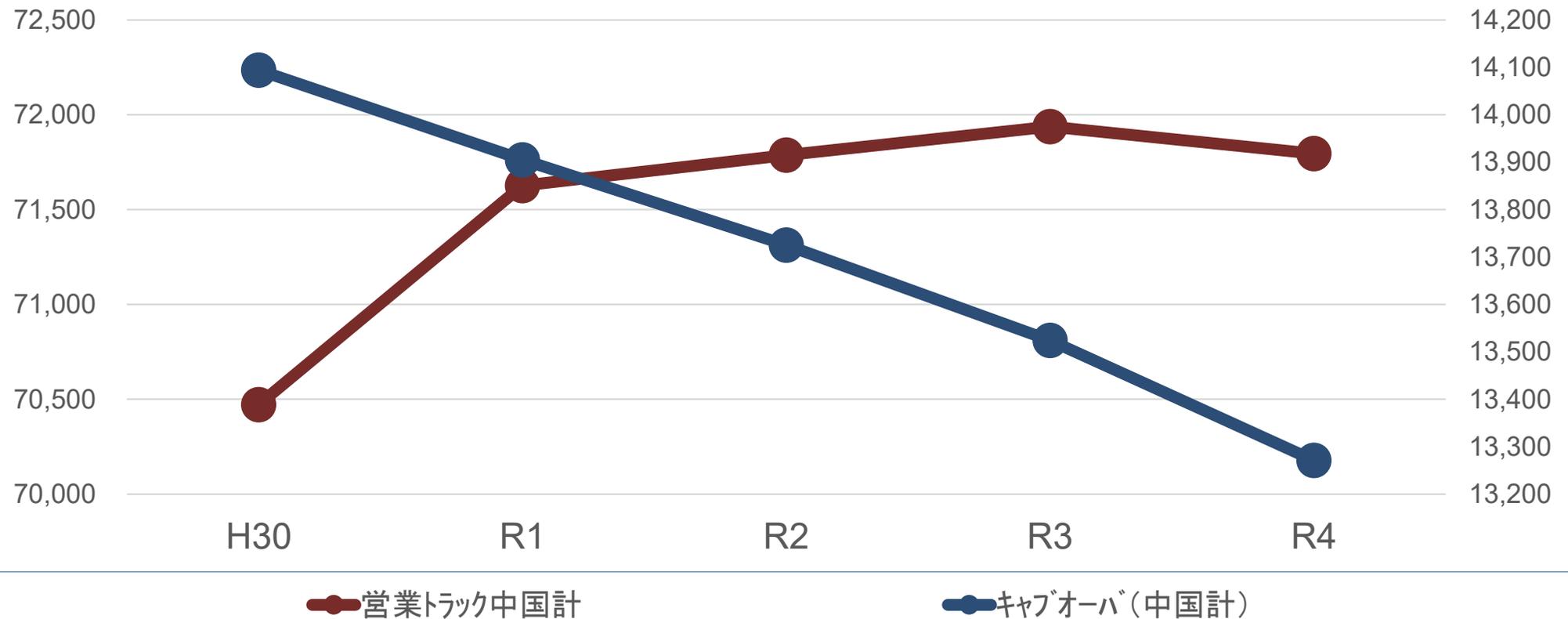
$$\begin{aligned}
 & \text{走行距離(km)} \div \text{燃費(km/ℓ)} \times \text{算出上の燃料価格上昇額(円/ℓ)} \\
 &= 840(\text{km}) \div 3.3(\text{km}) \times 17.5(\text{円/km}) \\
 &= 4,455\text{円}
 \end{aligned}$$

## トラック台数推移(全国)



トラック(普通車)	H30	R1	R2	R3	R4
キャブオーバ(全国)	207,566	205,244	202,484	198,957	195,581
キャブオーバ(トラクタ)(全国)	1,263	1,250	1,272	1,284	493
キャブオーバ(全国計)	208,829	206,494	203,756	200,241	196,074
営業トラック全国計	912,767	926,279	931,236	932,109	928,352

## トラック台数推移(中国)



トラック(普通車)	H30	R1	R2	R3	R4
キャブオーバ(中国)	14,015	13,830	13,657	13,460	13,211
キャブオーバ(トラクタ)(中国)	79	75	68	64	60
キャブオーバ(中国計)	14,094	13,905	13,725	13,524	13,271
営業トラック中国計	70,471	71,626	71,787	71,937	71,795



取引条件の改善に向けて法令違反となる取引行為や必要な価格交渉ノウハウを掲載

## 目次

<b>I章</b>	<b>このハンドブックの使い方</b>	
	はじめに .....	1
	1. このハンドブックの内容 .....	2
	2. このハンドブックのねらい .....	2
<b>II章</b>	<b>こんな取引条件に要注意!!</b>	
	1. 著しく低い運賃・料金を一方的に設定されていませんか? .....	3
	2. 附带業務の料金を運送委託者に負担してもらえていますか? .....	4
	3. 有料道路の利用料金を負担させられていませんか? .....	5
	4. 契約の内容を書面化できていますか? .....	6
	5. 運送委託者の都合で生じた追加運賃・料金を、運送委託者に負担してもらえていますか? .....	7
	6. 燃料費・人件費の上昇分を適切に運賃・料金を転嫁できていますか? .....	8
	7. 労働時間を守れない運送を強要されていませんか? .....	9
	8. 荷待ち時間への対策を講じてもらえていますか? .....	10
<b>III章</b>	<b>受注者のための価格交渉ノウハウ</b>	
	1. 取引条件を明確にしましょう .....	11~14
	2. 価格根拠を上手に伝えましょう .....	15~16
	3. 取り決めたルールや交渉経緯を書面に残しましょう .....	17~21
<b>IV章</b>	<b>困った!! そんな時の相談先</b>	
	1. 取引上の悩みについての相談先① .....	22
	2. 取引上の悩みについての相談先② .....	23
	3. 下請法・その他関連政策についての相談先 .....	24
	4. 関連法規 .....	25~26

## III章 受注者のための価格交渉ノウハウ

本章では、望ましい取引を行うための価格交渉ノウハウをご紹介します。適正取引の実現に向け、価格交渉における様々な場面で受注者側はどのような対応を講じるのがよいか、参考にしてください。

### 1 取引条件を明確にしましょう

荷主・元請運送事業者と運送事業者間のトラブルを回避するためには、その取引条件を明確にすることが重要です。まず、**取引条件に関するルールを定めた上で、価格設定方法等について両者間で合意をとることが望まれます。**

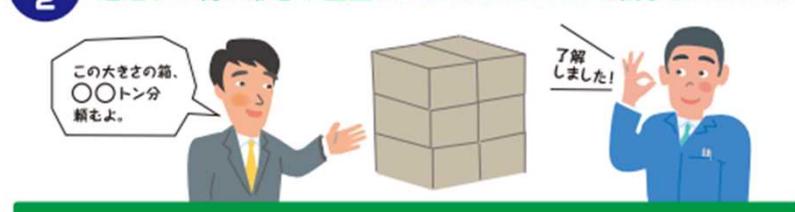
#### A 業務内容について

業務内容・責任の範囲を明確にして、契約を結びましょう。

##### ポイント1 運送業務と附帯業務の区別を明確にする。



##### ポイント2 運送する物の形態や重量について、あらかじめ確認をしておく。



##### ポイント3 附帯業務が発生する際は、その業務内容を明確にする。



### B 運賃・料金設定について

運賃・料金を荷主・元請運送事業者と運送事業者の双方の合意に基づいて、明確に設定しましょう。また、**定期的に協議の場を設け、適宜見直すようにしましょう。**

##### ポイント1 運賃と料金の区別を明確にする。



##### ポイント2 運賃に関して、燃料費や人件費などを考慮し合理的な範囲で設定する。



##### ポイント3 有料道路利用料金や附帯業務を行うために生じる費用など運送にかかる追加費用の額やその費用分担について、あらかじめ明確に設定する。



## Ⅲ章 受注者のための価格交渉ノウハウ

**ポイント 4** 荷主・元請運送事業者の都合による貨物量の増減の場合には、荷主と十分に協議し、合理的な運賃・料金を設定する。



**ポイント 5** キャンセルや不十分な荷造りによる荷物の汚破損（外装異常）が生じた場合、契約に含まれない附帯業務や荷待ち時間が発生した場合の費用負担について、契約時にあらかじめ明確にしておく。



### チェックポイント

- ✓ 荷待ち時間については、契約時に見込まれる荷待ち時間を確認の上、車両留置料を設定しましょう。
- ✓ 実際の運送で生じた荷待ち時間を記録し、当初見込んでいたより長い荷待ち時間が恒常的に発生する場合には、荷待ち時間削減対策や車両留置料の引上げについて荷主と協議しましょう。



荷待ち時間

## C | その他

突発的な事態が起きた際に、どのような対応をとるのかなど、事前に荷主・元請運送事業者と運送事業者間で話し合いをしておくようにしましょう。

**ポイント** 突発的な燃料費の高騰に際しては、その上昇分を見込んだ運賃・料金の再設定について協議する。また、燃料サーチャージ制度の導入について、荷主・元請運送事業者に対し、導入の必要性等を十分に説明の上提案する。



## 2 価格根拠を上手に伝えましょう

荷主・元請運送事業者との価格交渉にあたっては、燃料費、人件費等のコストに関する客観的なデータを提示するなどして自社が提示する価格の根拠を合理的に伝えることが必要です。

### A 荷主・元請運送事業者による運賃・料金の低減要請への対応

- 1 自社の価格設定については明確な原価計算を行い、詳細に提示しましょう。  
※原価計算の方法が分からない場合には、全日本トラック協会がHPで公開している「トラック運送業における原価計算シート」を活用することや、各都道府県トラック協会主催の講習会に参加することをお勧めします。

原価計算のご参考 全日本トラック協会HP

<http://www.jta.or.jp/>

- 2 附帯業務など運送以外の取引条件について、契約後に齟齬が生じないように詳細に提示しましょう。
- 3 附帯業務や荷待ちにかかる時間費用については、附帯業務の内容や想定される荷待ち時間数を明示した上で、運賃とは別に提示しましょう。(契約見直し交渉にあたって必要となります。)

契約に含まれない附帯業務や荷待ち時間が発生した場合の取り決めをしておきましょう。



### B 燃料費・人件費等の高騰分に対して

- 1 燃料費・人件費等の上昇分については、公的機関等から公表されているデータなどを用いて、必要な金額の合理性を明らかにした上で提示しましょう。

燃料費の参考資料 資源エネルギー庁「石油製品価格調査」

[http://www.enecho.meti.go.jp/statistics/petroleum\\_and\\_lpgas/pl007/](http://www.enecho.meti.go.jp/statistics/petroleum_and_lpgas/pl007/)

人件費の参考資料(有効求人倍率) 厚生労働省「一般職業紹介状況(職業安定業務統計)」

<http://www.mhlw.go.jp/toukei/list/114-1.html>

- 2 外的要因によるコスト増加について、企業努力で対応可能な範囲を荷主・元請運送事業者に示し、その範囲を超えるものについては、運賃・料金の反映されるよう荷主・元請運送事業者と協議しましょう。
- 3 燃料費については、燃料サーチャージの意義や必要性を荷主に伝えた上で、燃料サーチャージの導入を荷主・元請運送事業者と協議することも有効です。

燃料サーチャージのご参考 国土交通省「燃料サーチャージ制の導入促進」

[http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000004.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000004.html)



### C その他

- 1 当初合意した多頻度・小口輸送への対応が、ドライバー不足などにより困難になった場合や現場の負担が大きくなった場合には、発注量の引き上げなどの改善案を提示した上で、それに見合う運賃料金の再設定を協議しましょう。

### 3 取り決めたルールや交渉経緯を書面に残しましょう

取引条件の改善に向けて発注者と取り決めたルールを着実に実行するためには、書面に取り決めを残すことが重要となります。

#### A 書面化すべき事項

契約内容を書面化する際に、業務上必要最小限の項目として、次の8項目が挙げられます。これらの項目に追加して、業務上必要な記載項目を記載してください。

- ① 荷主・元請運送事業者／受託者、連絡先
- ② 委託日／受託日
- ③ 運送日時、場所
- ④ 運送品の概要、車種・台数
- ⑤ 運賃・燃料サーチャージ
- ⑥ 附帯業務内容
- ⑦ 有料道路利用料金、附帯業務料金、車両留置料<sup>(※)</sup>
- ⑧ 支払方法・期日

(※) 荷待ち時間に対する料金

できるだけ詳細に  
契約書を作成しよう!



上記の各種事項を決定した際は、「日時」「場所」「担当者」「方法(対面・電話など)」を記録しておきましょう。あるいは、見積書や契約書に記載しておくことでトラブルが発生した際に役立ちます。

記録を作成する際には、正確な事実を記載することが重要です。記録を残す際には、可能な限り記憶が鮮明な交渉当日に作成し、荷主・元請運送事業者と共有しましょう。

また、電子メールなどを活用して記録を残すことも有効です。取引先に対して、「間違いがあるかと迷惑をかけるのでご確認させてください」と伝え、改めて記録内容を電子メールなどで確認することも、相互認識の共有という点で有用と考えられます。

### 2 取引上の悩みについての相談先②

「下請かけこみ寺」では、①全国の中小企業から寄せられた企業間取引に関する様々な相談等に対して相談員が無料で親身になって対応するとともに、必要に応じて弁護士<sup>(※)</sup>の無料相談も行っています。また、②紛争の早期解決に向けて裁判外紛争解決手続(ADR)を無料で実施しています。

実施体制は、公益財団法人全国中小企業取引振興協会が「下請かけこみ寺本部」として、全ての事業の管理・運営を行い、47の各都道府県下請企業振興協会が地域の拠点として、中小企業の皆様方との接点となる役目を果たしています。

下請かけこみ寺相談用フリーダイヤル(通話料無料)



**0120-418-618**

- ① 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想
- ③ 参加者から事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景
- ⑤ トラックGメンとは
- ⑦ 違反原因行為とは
- ⑧ 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）
- ⑨ トラックGメンによるプッシュ型情報収集
- ⑩ 標準的な運賃
- ⑪ 違反原因行為とは
- ⑫ **参考資料紹介**

## ⑫ 参考資料紹介

- 2024年問題への対策（政策まとめ）
- 補助制度について
- 働きかけの実施事例
- 要請の実施事例
- 物流効率化に向けた取組み事例紹介

# 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】

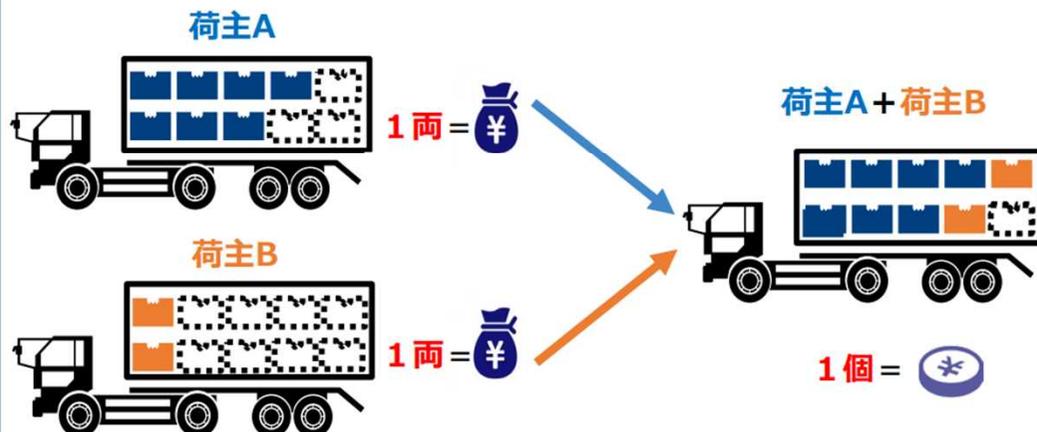
### <契約条件の明確化>

- 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	524億トク	539億トク	667億トク
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			
	<b>+14.5%</b>	<b>+34.6%</b>			

## 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

# 貨物自動車運送事業法の改正

## 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。

## ⑫ 参考資料紹介

- ・ 2024年問題への対策（政策まとめ）
- ・ **補助制度について**
- ・ 働きかけの実施事例
- ・ 要請の実施事例
- ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介

# 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

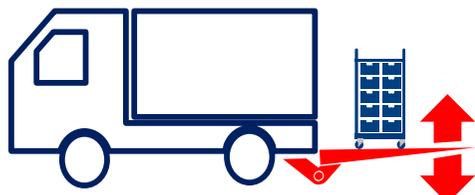
【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】



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】

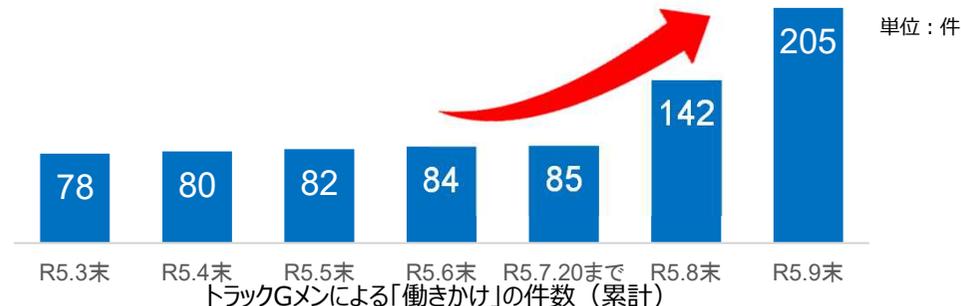


【物流広報事業】

## 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
- 付帯他
- 運転
- 荷待ち
- 荷役
- 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

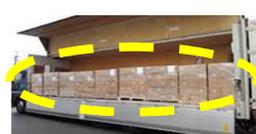


- 建築資材等の重量物や高低差のある現場など、手荷役による作業が困難な場面で効果的。
- 手荷役ではなくクレーンによる積み卸しが可能となることで、**荷役時間を1/3程度に短縮可能**。

#### 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>

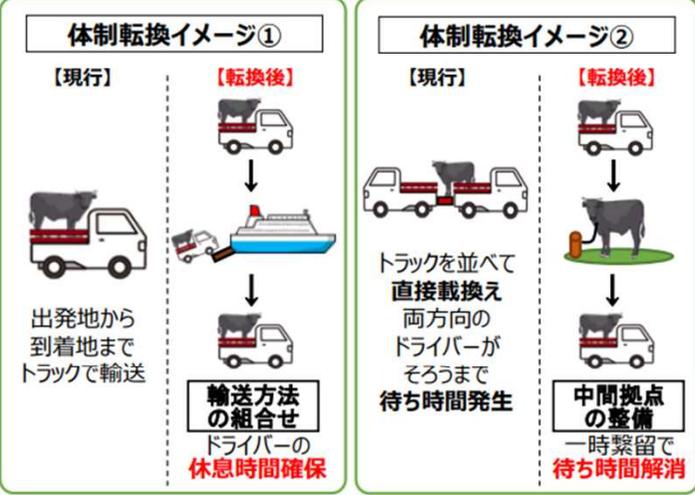
1. 物流革新に向けた生鮮食料品等サプライチェーン緊急強化総合対策【2,500 百万円】

- 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、共同輸配送に必要な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CO<sub>2</sub>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、CO<sub>2</sub>排出量削減効果の試算等
- 総合効率化計画の策定
  - 協議会の検討結果に基づき、物流総合効率化法に規定する「総合効率化計画」の策定
- 総合効率化計画の認定・実施準備
- 運行開始

### 計画策定経費補助

## 補助上限・補助率

上限総額 500万円	省人化・自動化機器導入 上限300万円 (補助率：1/2以内)
	計画策定経費補助 上限200万円 (補助率：定額)
上限総額 1,000万円	省人化・自動化機器導入 上限500万円 (補助率：2/3以内)
	運行経費補助 上限500万円 (補助率：1/2以内)

## 省人化・自動化への転換・促進を支援

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

### 省人化・自動化機器の導入例

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



無人搬送車



ピッキングロボット



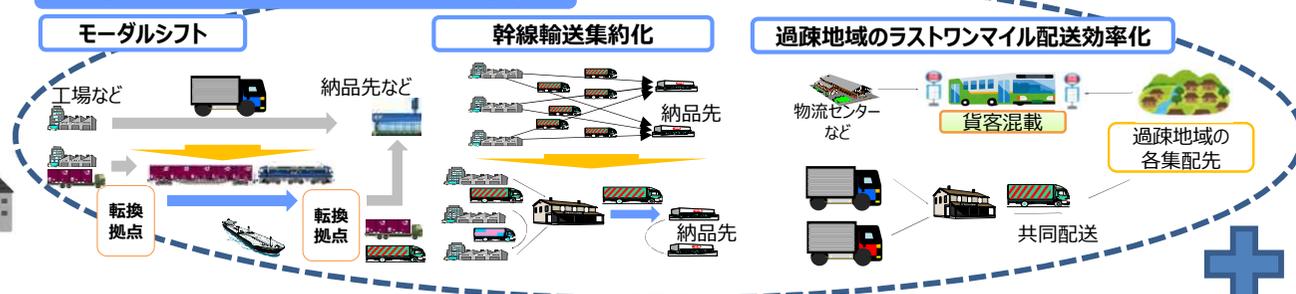
無人フォークリフト

## 計画策定経費補助の支援対象となる取組

「総合効率化計画」の策定のための調査に要する費用が対象一例



## 運行経費補助の支援対象となる取組



## 【中継輸送の取組の促進《拡充》】

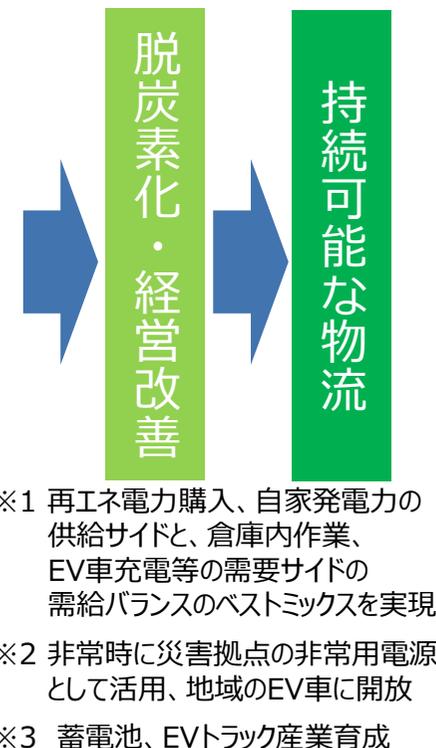
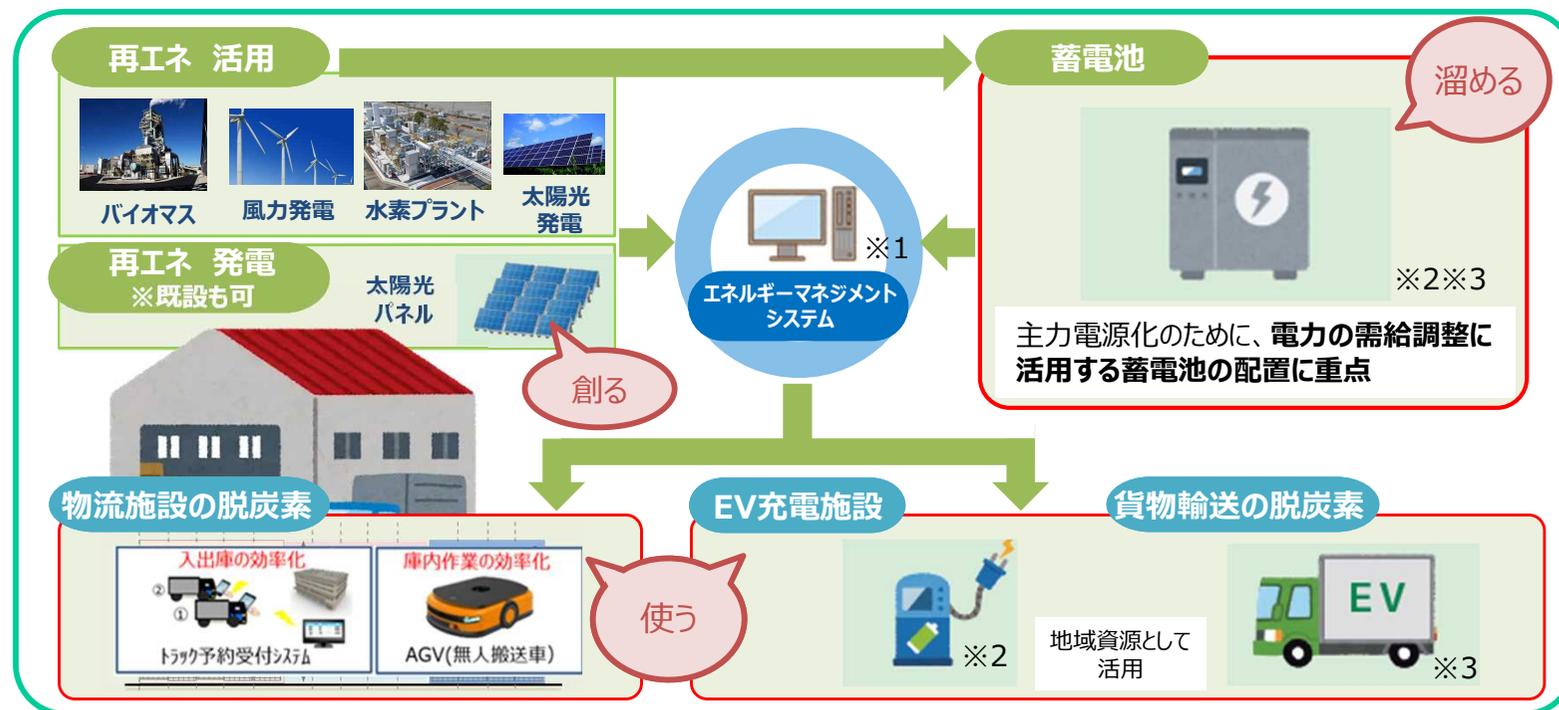
令和6年度からのトラックドライバーへの時間外労働の上限規制が適用され、長距離幹線輸送を中心に、長時間労働の解決策として、一つの工程を複数人で分担する中継輸送が期待されているところ。一方、複数事業者間における中継輸送においては、交代・交換場所の確保や収益配分、運行管理等の調整に時間を要するため、促進には一層の**インセンティブ**が必要。そのため、**中継輸送による物流効率化の取組についても、運行経費補助の対象**とすることで、物流効率化の更なる推進を図る。

### 中継輸送の例



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

**支援スキーム** 物流施設を拠点とした再エネ関連施設・設備等の一体的導入を支援



## 補助率・補助対象等

【補助率】 1 / 2 以内

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

【補助対象施設】  
・営業倉庫  
・貨物(利用)運送事業者の集配施設等

### 【補助対象設備等】

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

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



【令和5年度補正予算（案）40,900百万円】

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

### 1. 事業目的

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

### 2. 事業内容

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

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

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

### 3. 事業スキーム

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

### 4. 事業イメージ

【トラック】補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3 等

補助対象  
車両の例



EVトラック/バン



FCVトラック

【タクシー】補助率：車両本体価格の1/4 等

補助対象  
車両の例



EVタクシー



PHEVタクシー



FCVタクシー

【バス】補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3 等

補助対象  
車両の例



EVバス



FCVバス

【充電設備】補助率：1/2 等

補助対象  
設備の例



充電設備

※本事業において、上述の車両と一体的に導入するものに限る

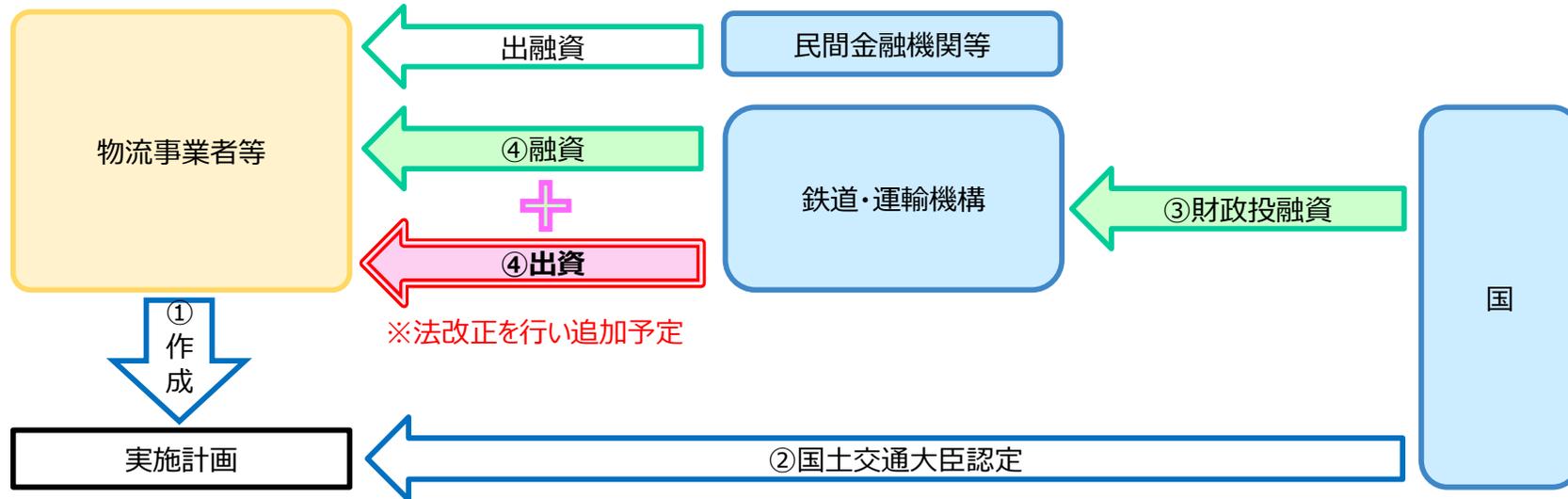
## 【目的】

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

## 【制度の概要】

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

### <物流総合効率化法に基づく財政投融資の支援スキーム>



## 支援対象事業

輸送モードの結節を行う機能等を有する一定規模の物流拠点施設を整備する事業

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

物流のDX・GXによる効率化、生産性向上及び環境負荷の低減を図る事業

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

物流拠点



EVトラック



太陽光パネル



無人搬送車



立体自動倉庫



# 再配達率半減に向けた緊急対策事業

## 概要

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

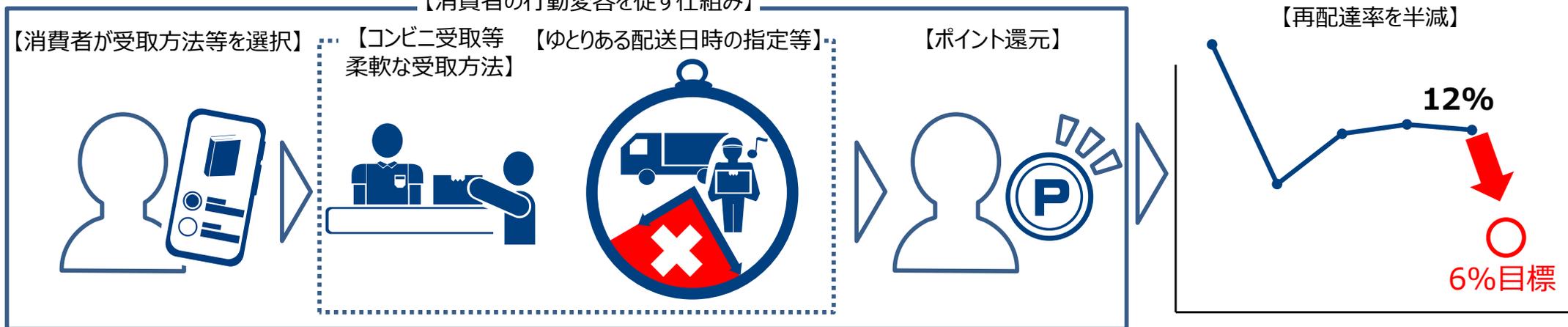
➡消費者が選択する物流サービスの内容に応じた、適正な運賃の收受を実現

## 実証事業の内容

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

ポイント還元を通じた消費者の行動変容を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業

【消費者の行動変容を促す仕組み】



【補助対象経費項目】 システム改修や実証事業等に必要経費の1/2以内

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

【実証対象】

・EC事業者(Eコマース事業者を含む)、物流事業者

## ⑫ 参考資料紹介

- 2024年問題への対策（政策まとめ）
- 補助制度について
- **働きかけの実施事例**
- 要請の実施事例
- 物流効率化に向けた取組み事例紹介

# 働きかけの実施事例①

## ○違反原因行為：長時間の荷待ち

### ①(食品物流会社・着荷主) ～東北、近畿、九州運輸局管内

《相談者からの申告内容》

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



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

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

### ②(製紙卸会社・発荷主) ～東北、中国運輸局管内

《相談者からの申告内容》

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

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

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

## ○違反原因行為：長時間の荷待ち

### ③(運送事業者・元請) ～中部運輸局管内<R4,8月追記>

《相談者からの申告内容》

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

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

- 専用バースの確保、荷受・仕分要員の配置、到着時間の設定(17:00の定着化)の対策を実施した結果、平均滞在時間が「30分未満」まで大幅改善

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

《相談者からの申告内容》

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

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

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

## ○違反原因行為：長時間の荷待ち

### ⑤(精密機器製造会社・着荷主) ～関東運輸局管内<R5,1月追記>

《相談者からの申告内容》

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

### ⑥(日用品販売会社・着荷主) ～関東運輸局管内

《相談者からの申告内容》

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

## ○違反原因行為：過積載運行の要求

### ①(運送事業者・元請) ～中部運輸局管内

《相談者からの申告内容》

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



## ○違反原因行為：依頼(契約)になかった附帯作業

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

《相談者からの申告内容》

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

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

- **真荷主及び元請から、附帯作業の撤廃について申入れを実施し、了承**

### ②(運送事業者・元請) ～近畿運輸局管内

《相談者からの申告内容》

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

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

- 協力会社と個別に協議を開始。**作業範囲、運送料金、作業附帯料金をそれぞれ分けて契約を締結し、契約内容の「見える化」を実施中**
- **契約締結にあたり、チェックシートを用いて各社の法令遵守にかかる状況を再確認**するなど、輸送の安全の確保に対する取組も合わせて措置



## 働きかけの実施事例②

### ○違反原因行為：拘束時間超過

#### ①(食品物流会社・発荷主) ～関東運輸局管内

《相談者からの申告内容》

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

### ○違反原因行為：異常気象時の運行指示

#### ②(食品物流会社・発荷主) ～関東運輸局管内

《相談者からの申告内容》

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



## 働きかけの実施事例②

### ○違反原因行為：適正取引における運賃・料金等の不当な据置き

#### ①(農産品取扱企業・真荷主)～九州運輸局管内〈R4,10月追記〉

《相談者からの申告内容》

- 運賃や燃料サーチャージについて交渉しても、応じてもらえない。

～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。

⇒以下の対策を**真荷主側が実施**。

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



#### ②(農産品取扱企業・元請)～東北運輸局管内〈R4,10月追記〉

《相談者からの申告内容》

- 燃料サーチャージについて交渉しても、なかなか結論を出してもらえない。

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

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

## ⑫ 参考資料紹介

- 2024年問題への対策（政策まとめ）
- 補助制度について
- 働きかけの実施事例
- **要請の実施事例**
- 物流効率化に向けた取組み事例紹介

# 要請の実施事例(一部)

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、 <b>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</b> 、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、 <b>別の拠点で3～4時間の荷待ち発生</b> 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 <b>3～6時間の荷待ちが発生していることが疑われたため</b> 、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（ <b>到着から荷下ろし開始までに3時間かかったなど</b> ）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（ <b>数年前から最大7時間に及ぶ荷待ちが発生など</b> ）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（ <b>3～5時間の荷待ちが恒常的に発生など</b> ）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（ <b>数時間～10時間に及ぶ荷待ちが発生など</b> ）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（ <b>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</b> ）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（ <b>出荷遅れの説明なく、翌日配送を強要するなど</b> ）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、 <b>全社レベルでの安全対策に係る情報共有が不十分</b> 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

## ⑫ 参考資料紹介

- 2024年問題への対策（政策まとめ）
- 補助制度について
- 働きかけの実施事例
- 要請の実施事例
- **物流効率化に向けた取組み事例紹介**

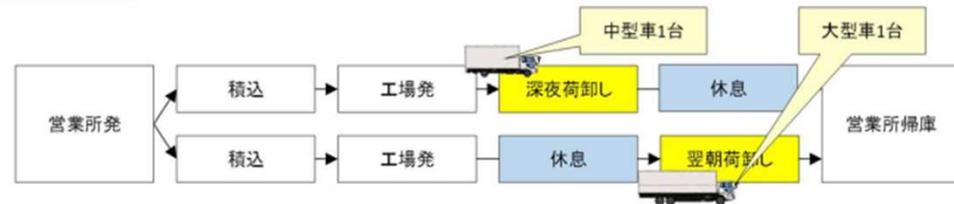
トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者で構成する「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央、各県に設置。関係者が一体となり、取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備等を図るため、対策の検討や、実証事業など行っている。

## 配車工夫や高速道路利用による拘束時間削減（鳥取県）

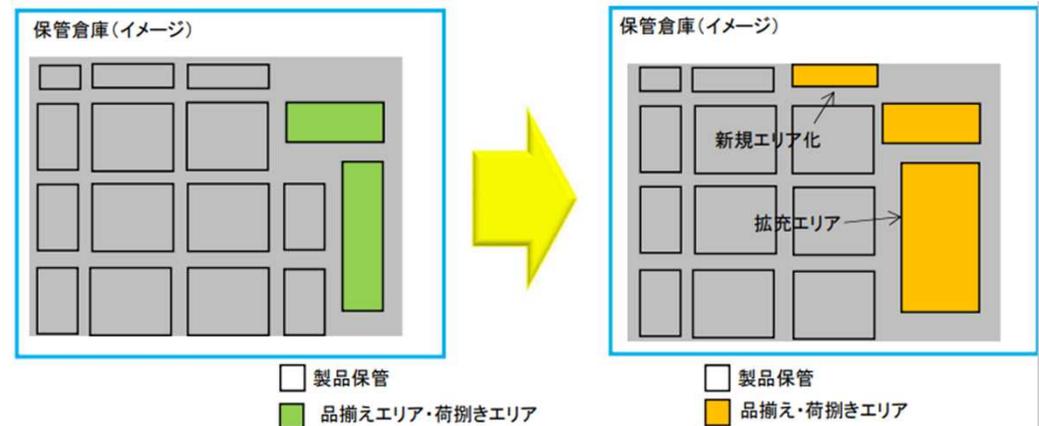
**改善前** ○深夜+翌朝2回の荷卸しの運行事例⇒休憩期間8時間を守れてなく、16時間を超過している。



**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



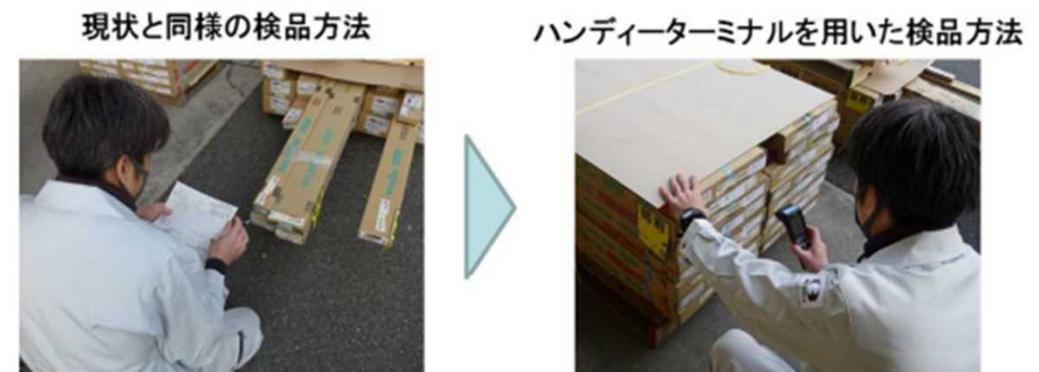
## 品揃えエリア・荷捌きエリアを拡張（島根県）



## 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

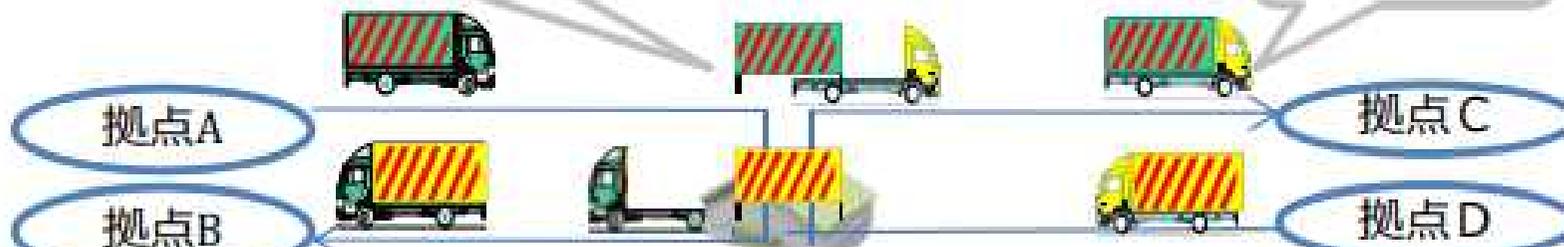


### 【活用例②：中継輸送での活用】

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

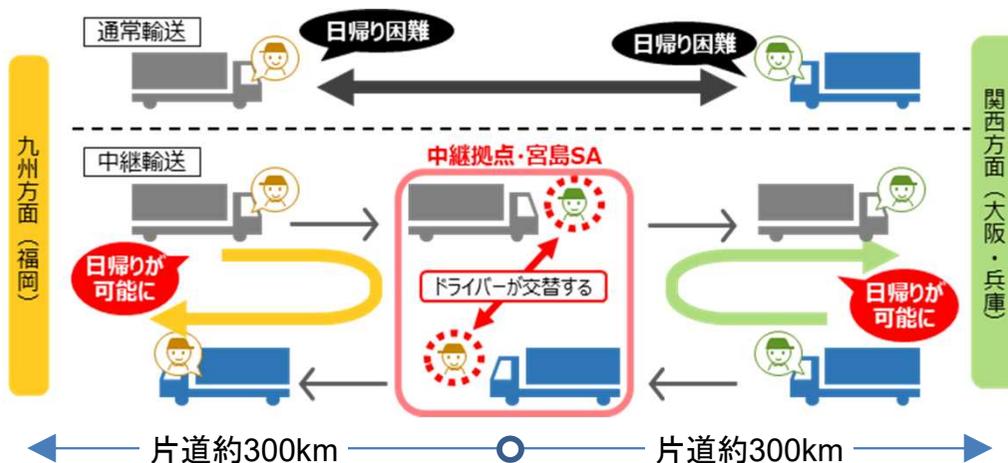
日帰りでの勤務が可能となり、労働環境が改善



# 中継輸送拠点・中継輸送（実証実験▶拠点整備）（広島県）

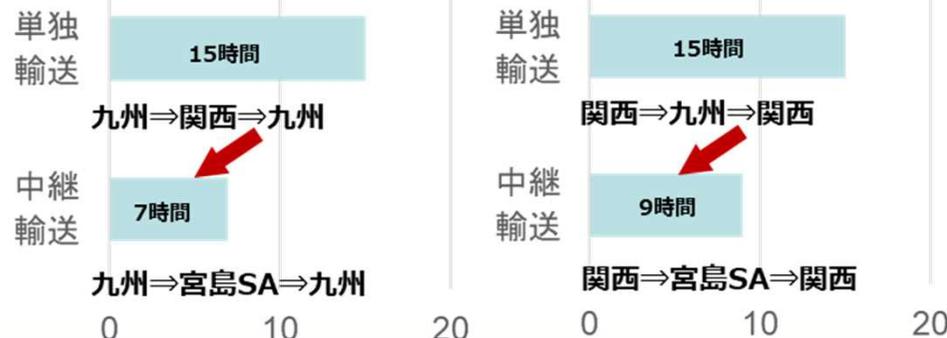
○関西-九州間の中継輸送拠点ニーズ把握・効果検証のため、両地域の間位置する宮島SAにて中継輸送の実証実験を実施。効果が認められたため中継地点の整備が現実的。

## 実証実験の概要



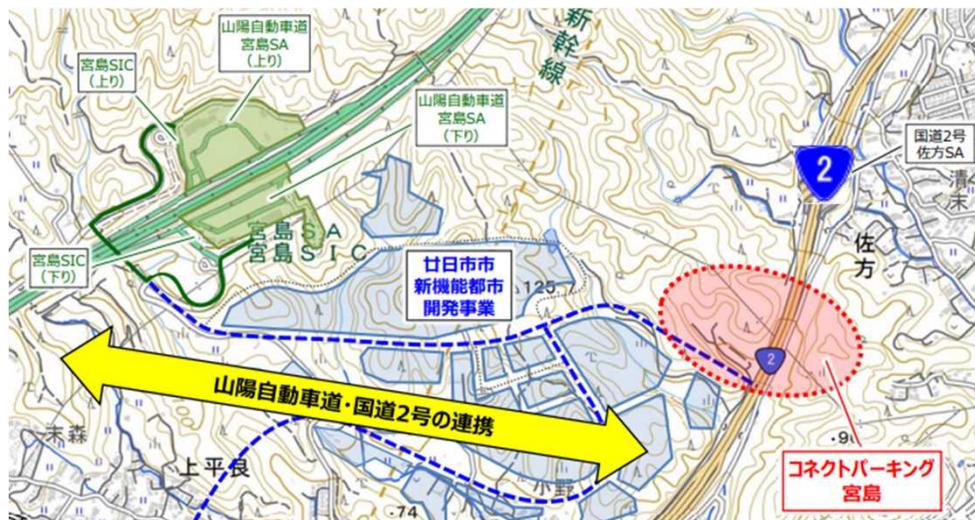
## 結果

### 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

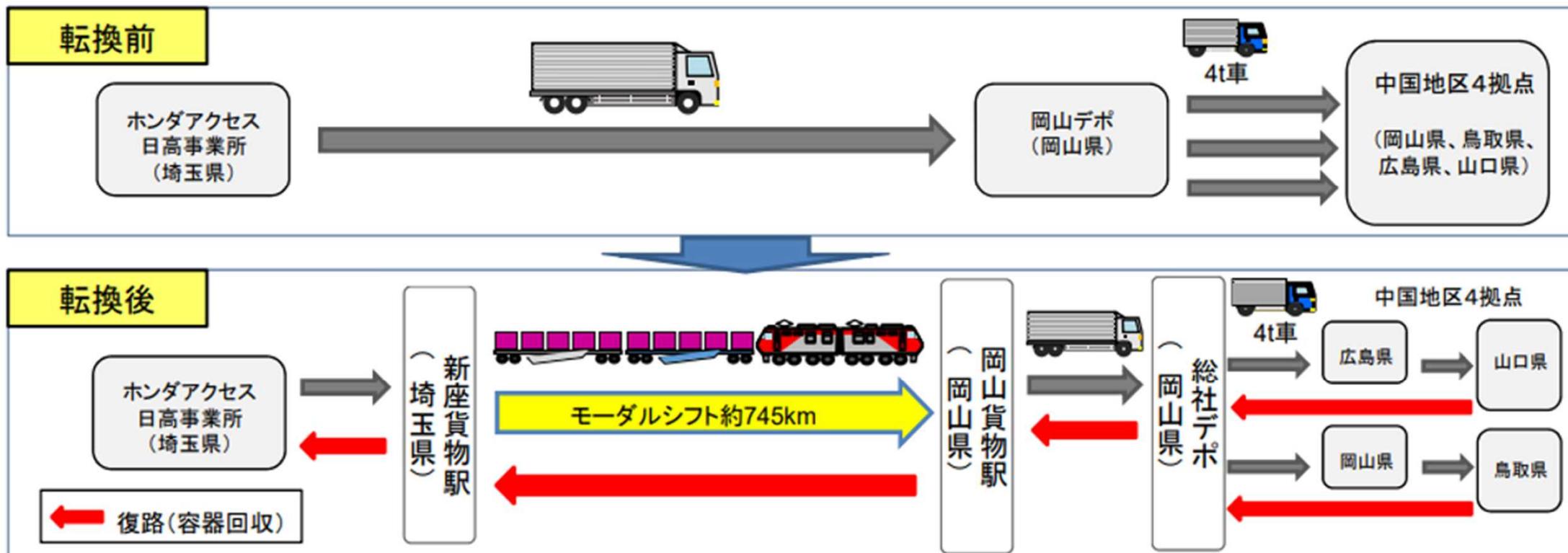


### <整備イメージ>



# 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**

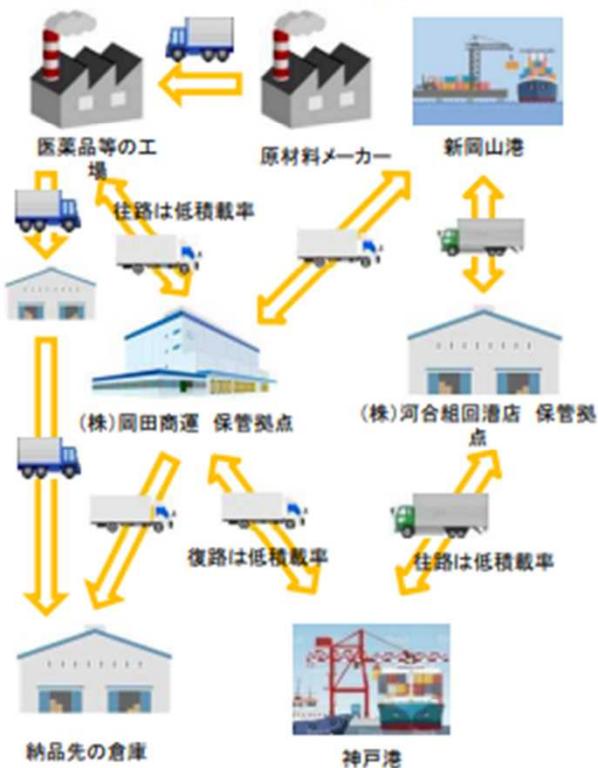
- ・CO2排出削減量: 98.5t-CO2 (33%)
- ・ドライバー運転時間省力化 450時間 (8.2%削減)

# 輸送網の集約化・共同輸配送(岡山県)

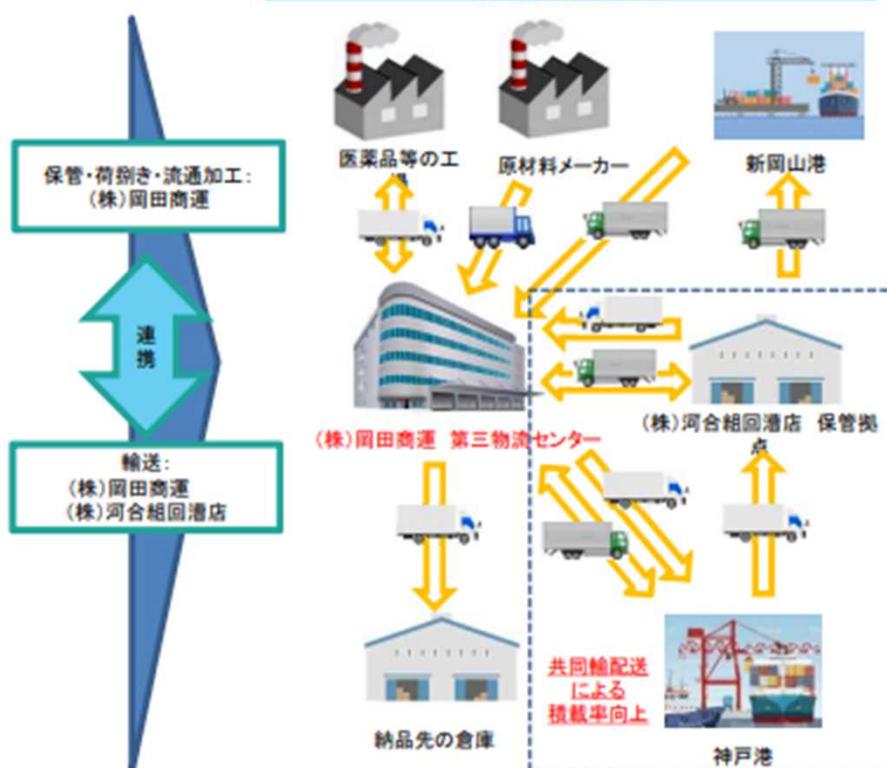
- (株)岡田商運は、医薬品等の保管及び輸送をしているが、積載率の低い運行があり、非効率な物流体制となっている。今般、医薬品等及びその原材料を保管できる「第三物流センター」を新設するとともに、積載率向上を課題としている(株)河合組回漕店と連携して、共同輸配送を行うことにより物流の効率化を図る。
- 国土交通省は、令和4年7月29日付けで改正物流総合効率化法の規定により総合効率化計画として認定。

- ・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)



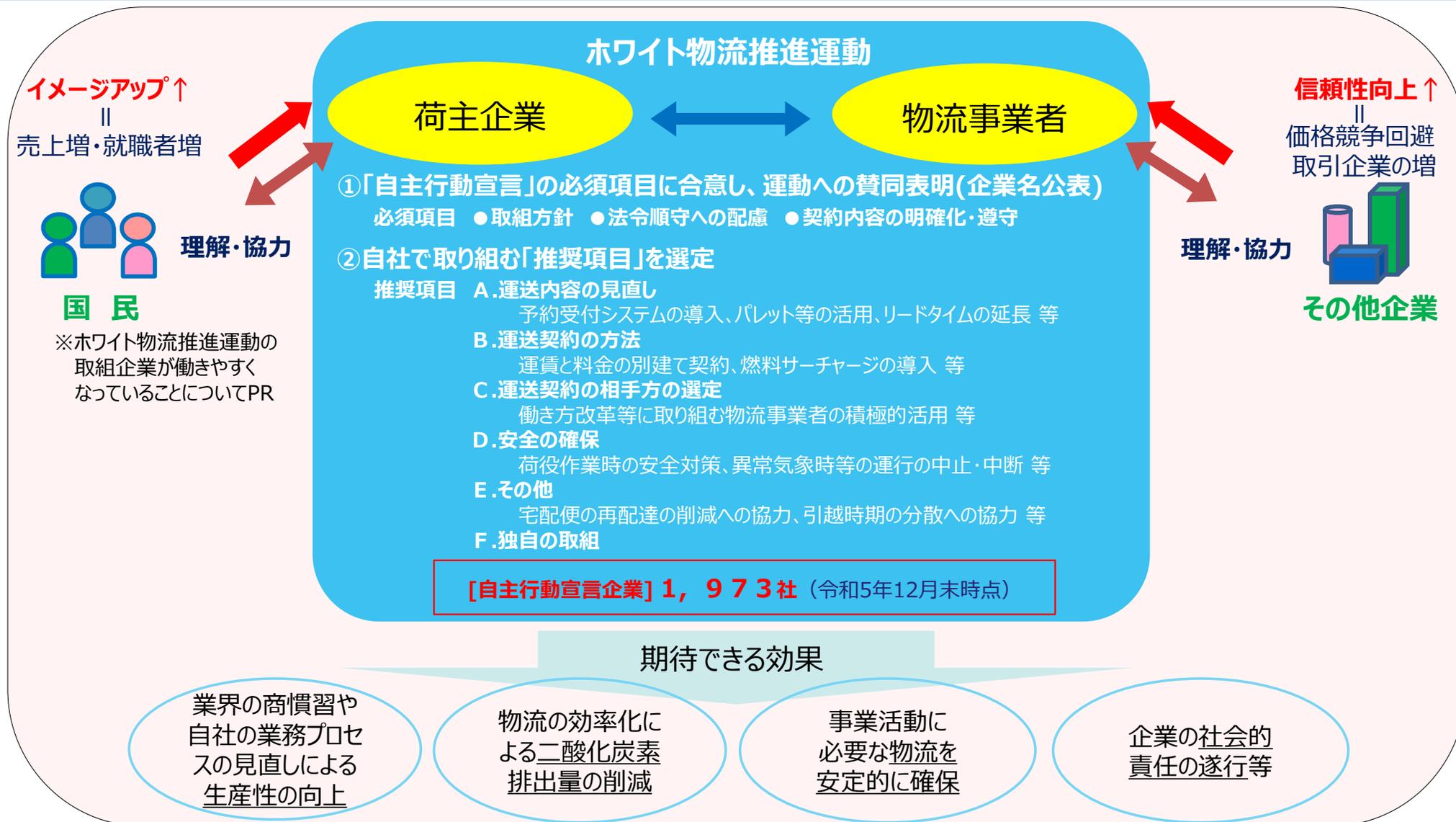
榎本運送株式会社  
MAKIMOTO UNSO, Inc.  
(岡山県岡山市)



# 「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。