

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11月22日

国土交通省トラック・物流荷主特別対策室

- ① 改正物流法の施行に向けた検討状況について
- ② ドライバーの環境改善に向けた関東運輸局の取組について
- ③ 埼玉県における価格転嫁の取組・埼玉の持続可能な物流の確保に向けた取組
- ④ 参考資料紹介
 - ④-1 事前にいただいた問題意識等（詳細）
 - ④-2 最近のトピック（各省報道発表資料等）
 - ④-3 トラック・物流Gメンの活動について
 - ④-4 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料

事前アンケート結果②

物流維持への不安の有無

わからない

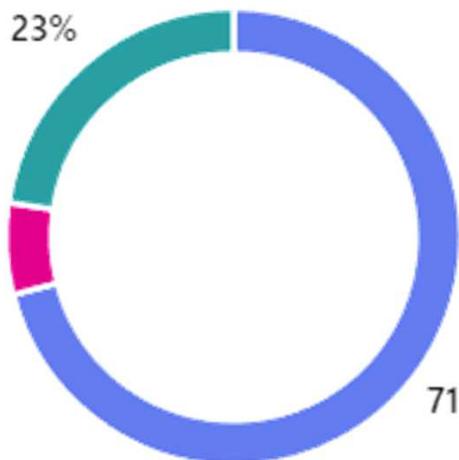
23%

ない

6%

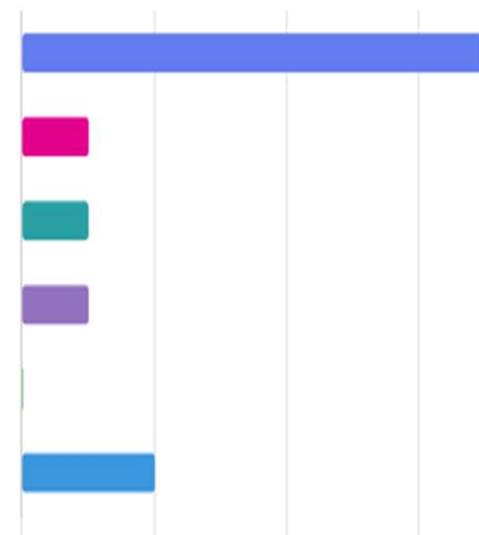
ある

71%



トラックドライバーの業務範囲認識

- 荷物を積んだトラックを現地に到着させるまで（荷台からの卸しは着荷主側で行う。） 7
- 荷物を積んだトラックを現地に到着させ、貨物を地上に下すまで（フォークリフト使用） 1
- 荷物を積んだトラックを現地に到着させ、貨物を地上に下すまで（手卸し） 1
- 荷物を積んだトラックを現地に到着させ、貨物を地上に卸し、着荷主指定の場所（倉庫内）に定... 1
- 基本的になんでも指示した作業はしてもらえと思っている。 0
- その他 2



〔パレ積みは車上渡し、バラ積みはパレットに積み付けまで
出入業者との関係性、安全か不安全かの判断が出来ないのであれば着荷主側〕

トラックドライバーに依頼している作業内容

フォークリフトを使った貨物の整理（はい作業）。いったん卸した場所からの移動（縦持ち、横持ち）。

トラックドライバーに作業を依頼している理由

トラックドライバーの役目だと思うから。これまでもやってもらっているから。

運賃に作業分も含まれていると思うから（①倉庫の入庫作業料金ではバラ積の荷下ろしはとても賄えない ②こちらが納品する立場になった際は、フォーク荷役やパレット積み付け、棚入れまでやらされることを考えると上記の切り分けは妥当と考えられる）。

事前アンケート結果③

物流維持への不安（具体的内容）

実運送トラック運送事業者

- 運賃の低迷と乗務員不足
- 荷主との運賃交渉が難しい。
- 厳しい業界なので事業承継を考えていない経営者も多いように感じる。業界の発展を考えてどのように取り組むかが今後の課題。

発・着荷主事業者

- ドライバー不足、継続勤務の不安定さなど物流不足や配送品質（安全面含む）の低下
- 配送業者の不足、定着しない乗務員が配送する品質不安（安全面）など
- 景気、着荷主に左右される面が大きい。

元請トラック運送事業者

- 荷主、利用運送、元請、それぞれに求められる対応。
- 2次傭車までと規制された場合の混乱。
- 長距離幹線が維持できないと、日本の動脈が破裂し、日本の経済全体に影響を及ぼすのではないか。

その他事業者

- 小規模物流事業者において現在の仕組みの抜本的な見直しがないと、人手確保ができない
- 少子高齢化、トラックドライバーになる魅力がなくなっている。逆に事故などの不安材料があるため。

- ① 改正物流法の施行に向けた検討状況について
- ② ドライバーの環境改善に向けた関東運輸局の取組について
- ③ 埼玉県における価格転嫁の取組・埼玉の持続可能な物流の確保に向けた取組
- ④ 参考資料紹介
 - ④-1 事前にいただいた問題意識等（詳細）
 - ④-2 最近のトピック（各省報道発表資料等）
 - ④-3 政策パッケージの進捗、補助金情報、R7予算関係
 - ④-4 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料

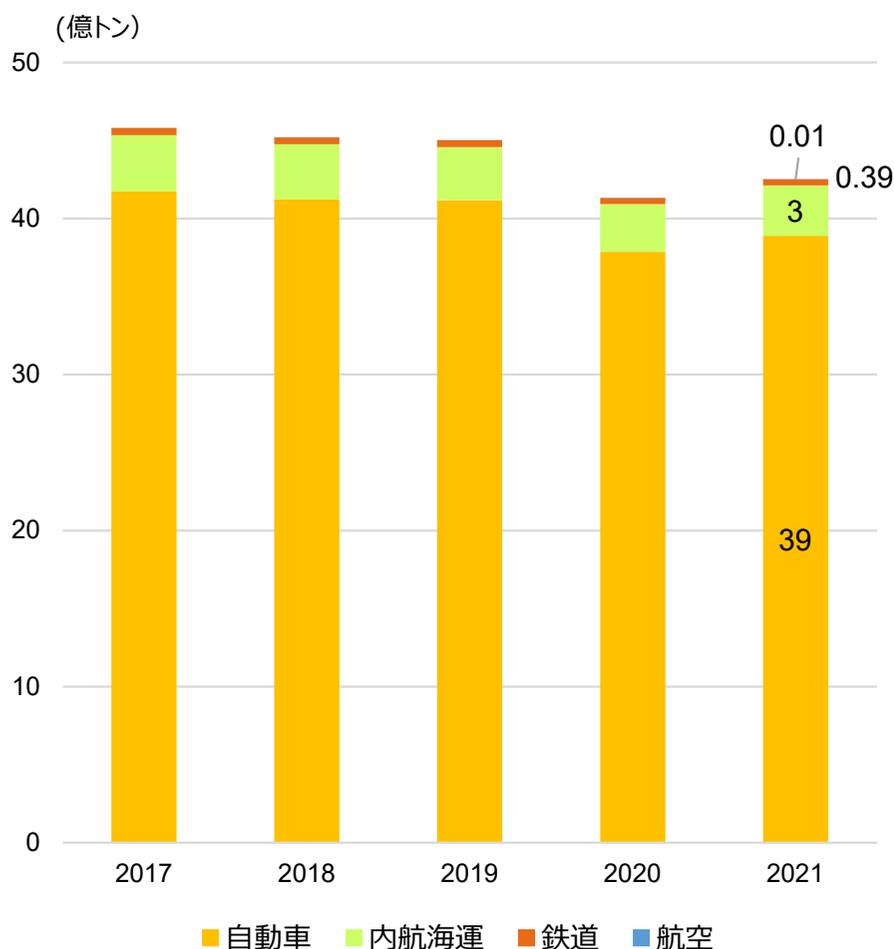
改正物流法の施行に向けた検討状況について

令和6年11月22日
国土交通省 物流・自動車局
物流政策課・貨物流通事業課

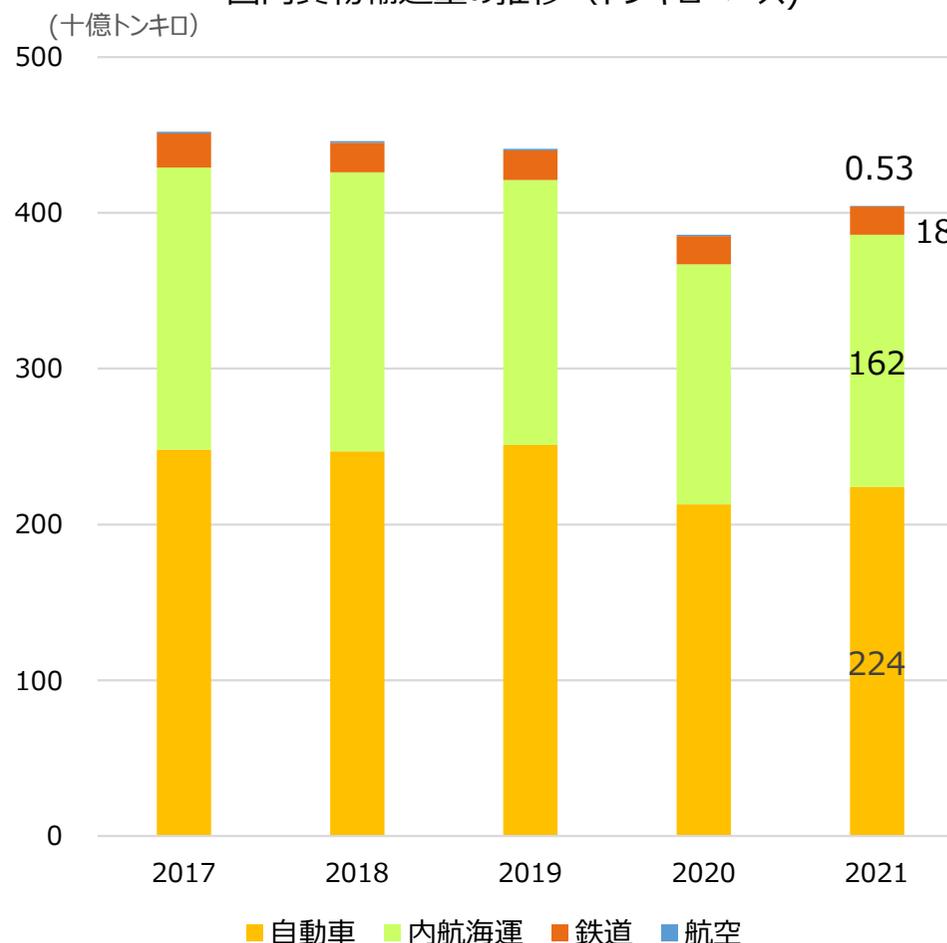
物流業界の現状

- 物流は国民生活や我が国経済を支える社会インフラであり、物流業界の営業収入の合計は約29兆円（全産業の2%）、従業員数は約226万人（全就業者数の3%）。
- 国内貨物のモード別輸送量はトンベースで自動車^{が9割超}、トンキロベースでは自動車^{が約5割}、内航海運^{が約4割}、鉄道が5%程度。

国内貨物輸送量の推移（トンベース）



国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）

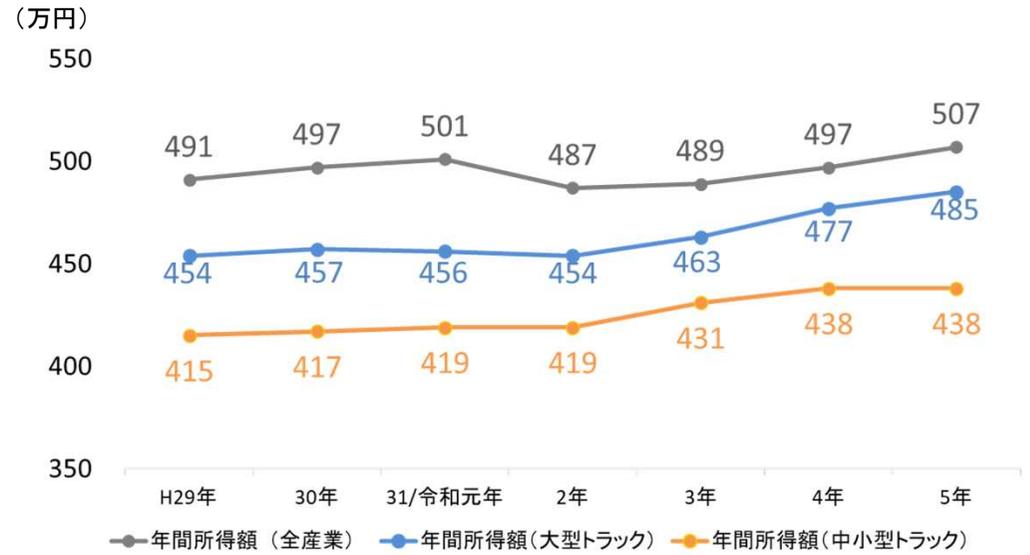


トラック運送事業の働き方をめぐる現状

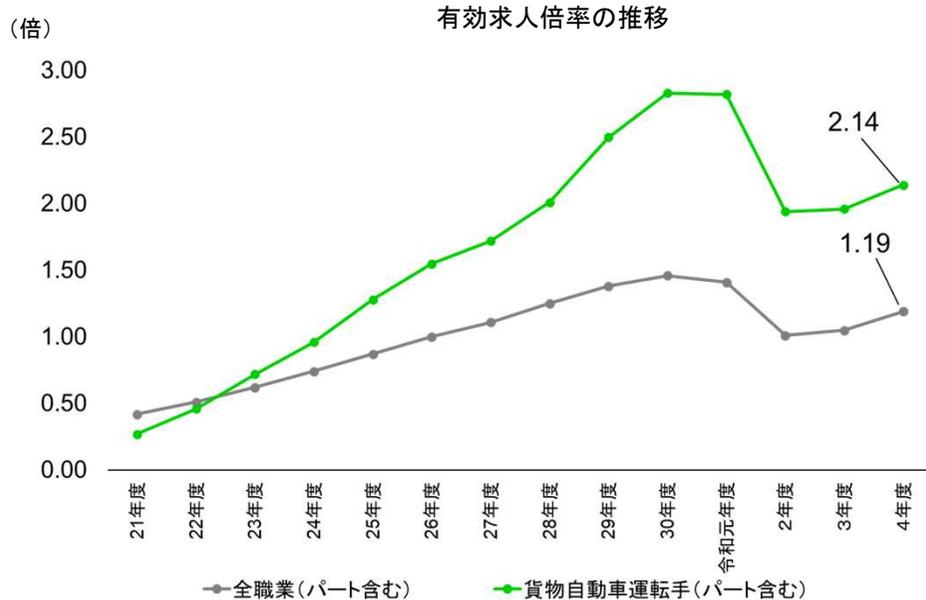
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



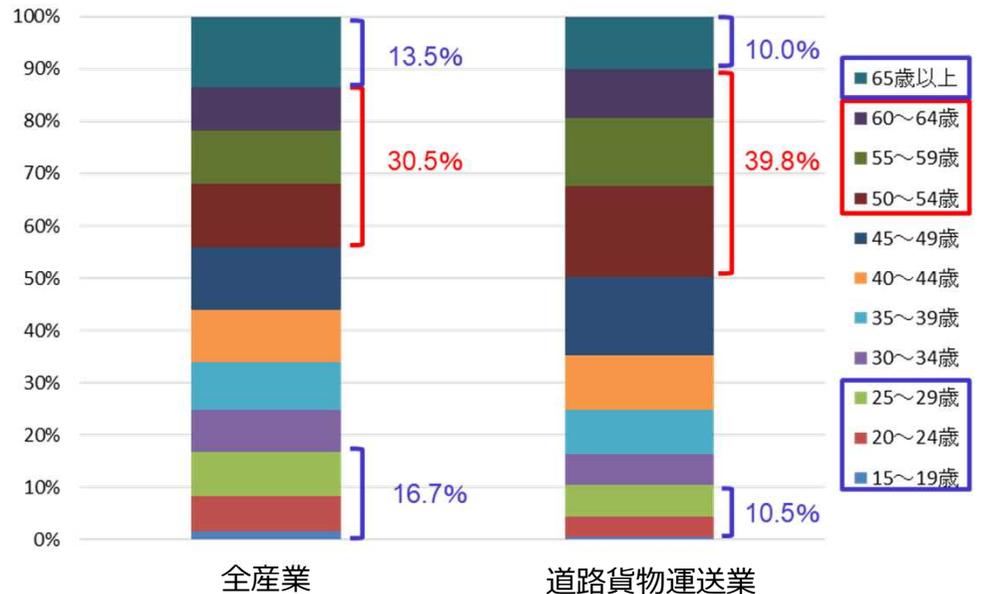
②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

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

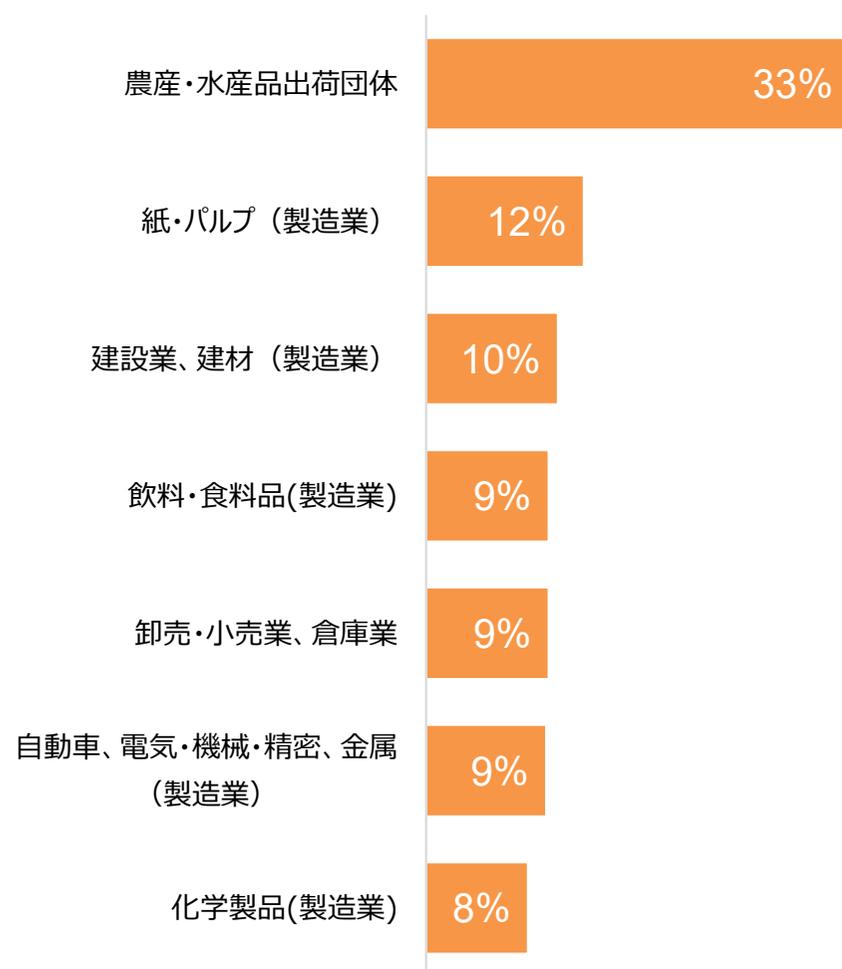
○主な改正内容

	現 行	改正後
時間外労働規制 （労働基準法）	なし	960時間 （原則、年720時間）
拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示）	【1日あたり】 原則 13時間 以内、最大 16時間 以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 293時間 以内。ただし、労使協定により、 年3516時間 を超えない範囲内で、 320時間 まで延長可。	令和6年4月～ 【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回までの目安 【1ヶ月あたり】 原則、 年3300時間 、 284時間 以内。ただし、労使協定により、 年3400時間 を超えない範囲内で、 310時間 まで延長可。

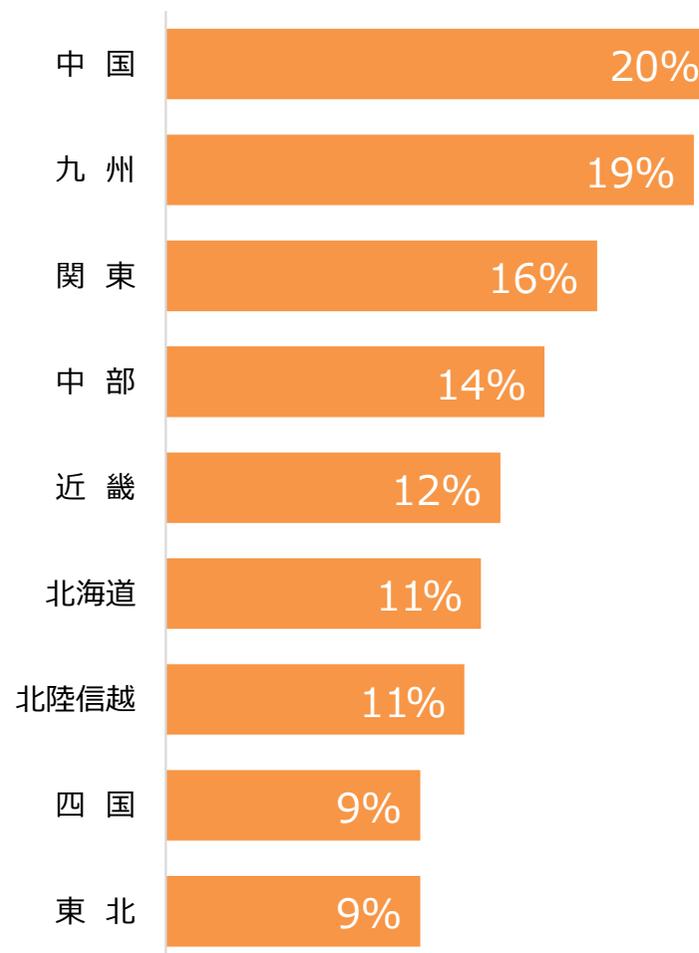
労働時間規制等による物流への影響

- 具体的な対応を行わなかった場合、**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）



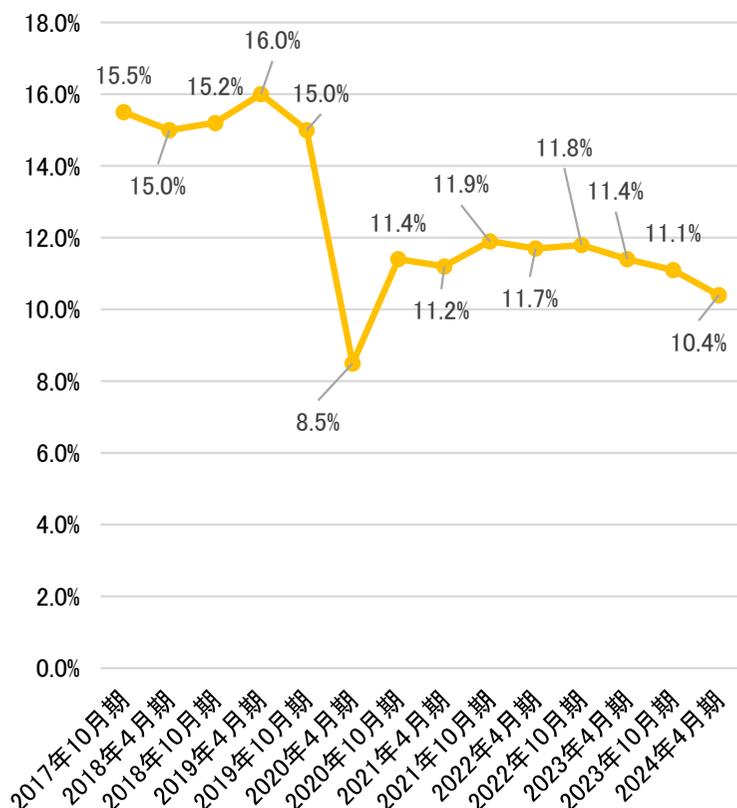
(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



物流危機に対する認知度等について

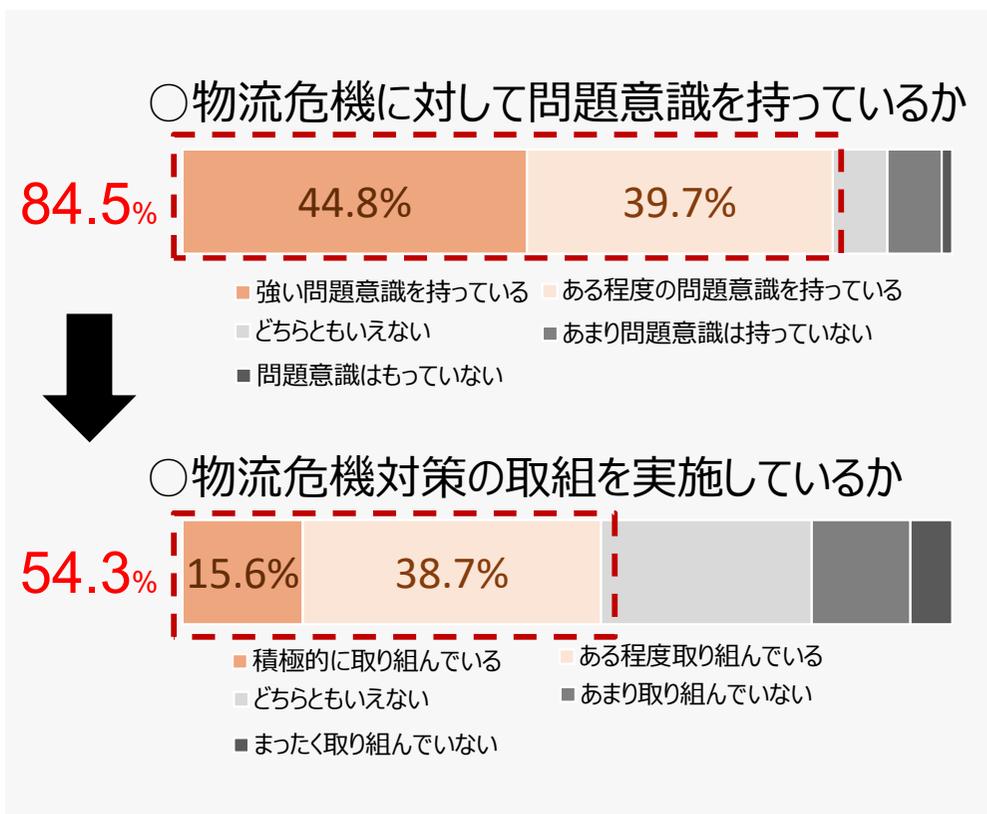
- 一般消費者については、現状、宅配貨物の再配達率は12%程度発生。
- 事業者については、物流危機に対して問題意識を持っているのは8割である一方、取組を実施しているのは約5割にとどまる。

再配達率の推移



出典：国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」
 注：2007年度より、ゆうパックの実績を調査対象に追加
 2016年度より、ゆうバケットの実績を調査対象に追加

物流危機に対する問題意識と取組み状況
 (回答事業者：1,707社)



出典：第7回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料

物流革新に向けた政策パッケージ等の策定

- 2023年 3月** 「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置
- 6月** 関係閣僚会議において「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定
- 8月** 「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終とりまとめ」を公表
- 9月** 岸田総理と中小トラック事業者等との「車座対話」を実施
- 10月** 関係閣僚会議において「物流革新緊急パッケージ」を策定
(6月の政策パッケージのうち緊急に取り組むべき事項を具体化)
- 11月** 政府において総合経済対策・補正予算案を決定
- 2024年 2月** 政府において物流法案の閣議決定、国会提出
関係閣僚会議において「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定
「物流革新・賃上げに関する意見交換会」を開催
- 5月** 改正物流法 公布
- 7月** 関係閣僚会議において「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応を報告



我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議
(2023.3.31)



岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話
(2023.9.28)

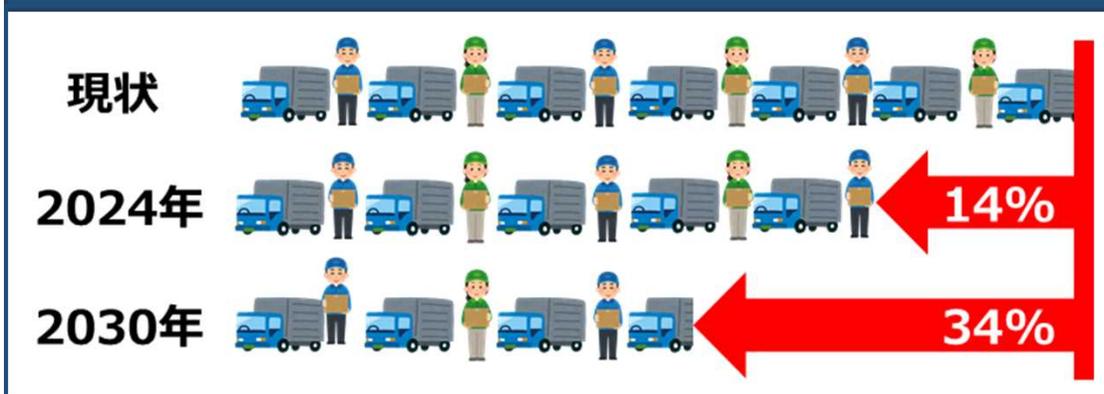


物流革新・賃上げに関する意見交換会
(2024.2.16)

物流革新に向けた政策パッケージ（ポイント）

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。
- さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）



「政策パッケージ」の構成

1. 具体的な施策
 - (1) 商慣行の見直し
 - (2) 物流の効率化
 - (3) 荷主・消費者の行動変容
2. 施策の効果
3. 当面の進め方

荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

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

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

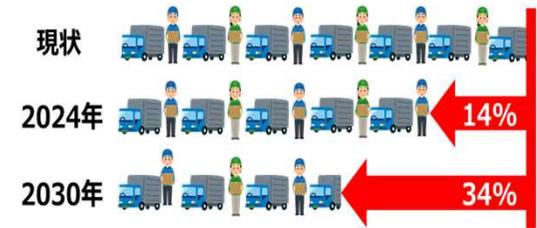
背景・必要性

○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）。
- ・ 物流の効率化、商慣行の見直し、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。
- ・ 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を整備。

○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。



改正法の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制的措置

【流通業務総合効率化法】

○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。

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>

○上記①②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。

○上記①②のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**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**。

※法律の名称を変更。

※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉



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

2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

【貨物自動車運送事業法】

○**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*2。

○**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**。

○下請事業者への**発注適正化**について**努力義務***3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**。

*2・3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3. 軽トラック事業者に対する規制的措置

【貨物自動車運送事業法】

○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HPI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。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

荷主・物流事業者間の**商慣行を見直し**、荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等を図る。

すべての事業者

○①**荷主***（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。

* 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

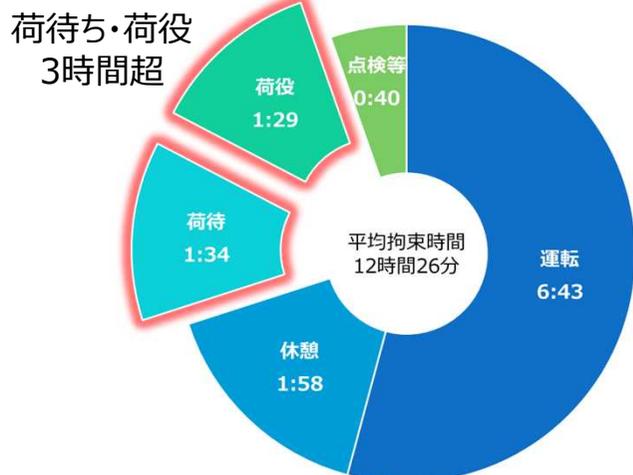
○上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

○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「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。

※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

--- 【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】 --- 【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】 --- 【荷主等が取り組むべき措置の例】 ---



(トラック輸送状況の実態調査(R2)より)

取り組むべき措置	判断基準 (取組の例)
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等
荷役時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等
積載率の向上	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等



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

国交省・経産省・農水省 3 省の審議会の合同会議について

○物流の生産性向上や適正運賃の収受を図るための改正物効法・トラック法が成立したことを受けて、改正法に基づく具体的な取組を進めるため、国土交通省、経済産業省・農林水産省 3 省の関係審議会の合同会議を設置する。

■ 合同会議

- 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会
- 産業構造審議会 商務流通情報分科会
流通小委員会
- 食料・農業農村政策審議会 食料産業部会
物流小委員会の関係審議会

■ 検討事項

- 改正法に基づく基本方針
- 荷主・物流事業者等の判断基準
- 特定事業者（荷主・物流事業者等）の指定基準
- 特定事業者の中長期計画・定期報告の記載事項
- 規制的措置の実効性確保のための調査・公表、評価制度
- その他

■ 構成員（◎：座長予定）

<交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会 委員>

- ◎根本 敏則 敬愛大学 経済学部 教授
- 二村真理子 東京女子大学 現代教養学部 教授
- 小林 潔司 京都大学 経営管理大学院 特任教授
- 住野 敏彦 全日本交通運輸産業労働組合協議会 議長
- 大串 葉子 同志社大学 大学院 教授
- 大島 弘明 流通経済大学 流通情報学部 教授
- 若林亜理砂 駒澤大学 法科大学院 教授

<産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会 委員>

- 橋本 雅隆 明治大学 グローバル・ビジネス研究科 専任教授
- 小野塚征志 株式会社ローランド・ベルガー パートナー
- 北川 寛樹 ポストコンサルティンググループ合同会社
マネジングディレクター・パートナー
- 首藤 若菜 立教大学 経済学部 教授
- 高岡 美佳 立教大学 経営学部 教授

<食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 委員>

- 矢野 裕児 流通経済大学 流通情報学部 教授
- 加藤 弘貴 公益財団法人流通経済研究所 専務理事
- 北條 英 公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 理事
- 河野 康子 一般財団法人日本消費者協会 理事
- 飴野 仁子 関西大学 商学部商学研究科 教授

<事務局>

- 国土交通省 物流・自動車局 物流政策課
貨物流通事業課
- 経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室
- 農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課物流生産性向上推進室

<オブザーバー>

- 荷主・連鎖化事業者を所管する関係省庁の関係部局

新物効法の施行に向けた合同会議取りまとめ案のポイント

本合同会議の開催趣旨

- **新物効法の成立**を踏まえ、**国交省・経産省・農水省三省の審議会の合同会議**※を開催し、国が定める**基本方針、判断基準、特定事業者の指定基準**等の具体的な内容について審議の上、**取りまとめ案**を作成。

※交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議

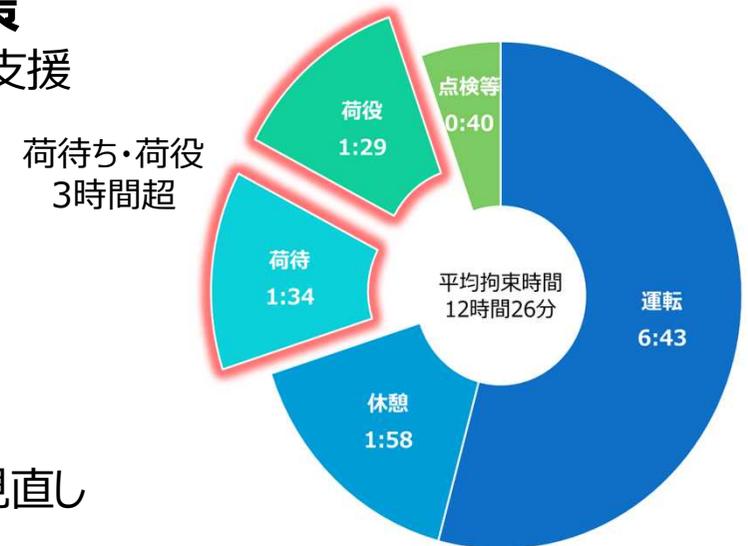
基本方針のポイント

(1) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標

- ・ 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、安全性の確保を前提に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、令和10年度までに、以下の目標の達成を目指す。

- ① 5割の運行で、**1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減**（1人当たり年間125時間の短縮）
- ② 5割の車両で、**積載効率50%を実現**（全体の車両で積載効率44%に増加）

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



(2) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

- ・ 設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、物流人材の育成等の支援

(3) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関し、荷主・物流事業者等が講ずべき措置

- ・ 積載効率の向上 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

(4) 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進

- ・ 再配達削減や多様な受取方法等の普及促進 ・ 「送料無料」表示の見直し

(5) その他トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に必要な事項

- ・ 物流に関わる多様な主体の役割 ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提事項

(トラック輸送状況の実態調査(R2)より)

荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント

- **すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**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、これらの**取組の例を示した判断基準・解説書**を策定。

① 積載効率の向上

- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- ・ トラック予約受付システムの導入
- ・ 混雑時間を回避した日時指定 等



トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- ・ パレット等の輸送用器具の導入
- ・ タグ等の導入による検品の効率化
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置 等



パレットの利用や検品の効率化

特定事業者の指定基準等のポイント

- 全体への寄与度がより高いと認められる**大手の事業者が指定**されるような基準値を設定。

特定荷主・特定連鎖化事業者

取扱貨物の重量 9万トン以上
(上位3,200社程度)

特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上
(上位70社程度)

特定貨物自動車運送事業者等

保有車両台数 150台以上
(上位790社程度)

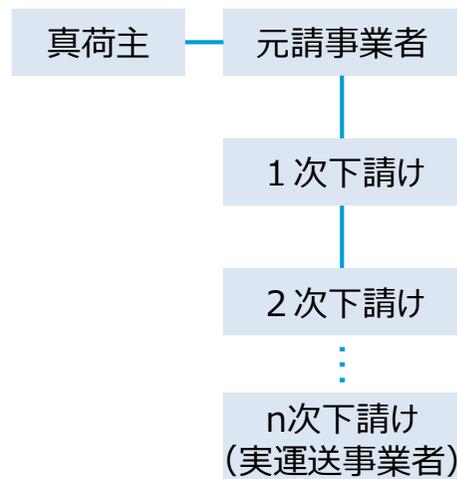
- **物流統括管理者（CLO）**は、**事業運営上の重要な決定に参画**する管理的地位にある**役員等から選任**。18

物流業界の**多重下請構造を是正**し、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

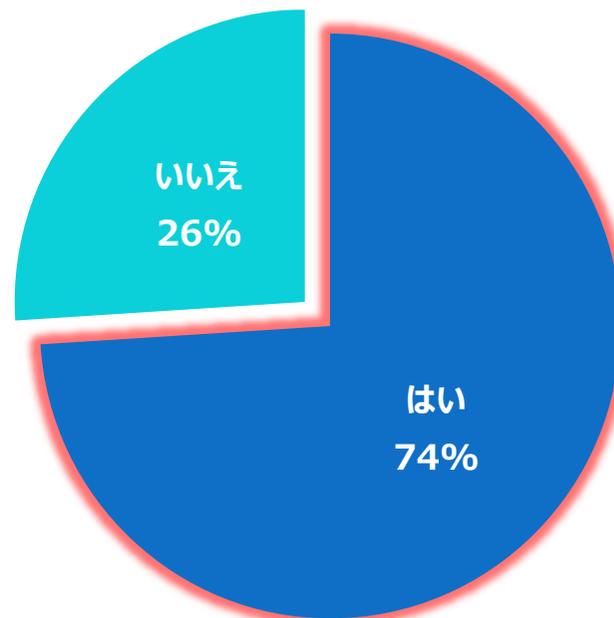
- 運送契約**の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面交付等を義務付け***。
- 元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。
- 下請事業者への**発注適正化**について**努力義務***を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**管理者**の選任を**義務付け**。

* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

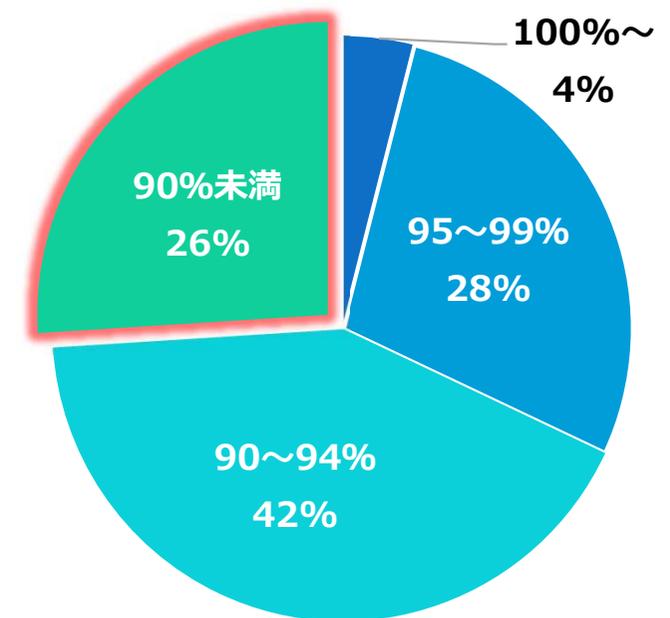
----- 【多重下請構造のイメージ】 -----



----- 【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】 -----



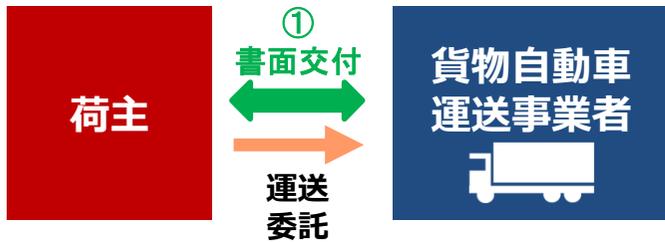
----- 【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、請け負った金額の概ね何%か】 -----



※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
(令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より)

書面交付等の義務付けについて（第12条、第24条関係）

<パターン1: 貨物自動車運送事業者のみが運送を受託しているケース>



貨物自動車運送事業者は

- ・引き受けた運送の全部を自ら行う
- ・引き受けた運送の全部を委託する
- ・引き受けた運送の一部を委託する

場合がある。

(※)引き受けた運送の全部を自ら行うことができない場合、貨物利用運送事業者に運送委託する場合もある(貨物利用運送事業の登録も受けている者に限る。)

①: 第12条の規定に基づく書面交付
(真荷主⇔トラック事業者)

②: 第24条の規定に基づく書面交付
{ トラック事業者・利用運送事業者
⇒ トラック事業者・利用運送事業者 }

<パターン2: 真荷主から運送を受託しているのが貨物利用運送事業者であるケース>



<パターン3: 貨物自動車運送事業者から貨物利用運送事業者への運送委託が含まれるケース>



実運送体制管理簿のイメージ

事例：トラック事業者X運輸

- ・保有台数:50台 ・常時利用する下請事業者の保有台数:50台
- ・荷主3社(食料品メーカー甲社、製紙メーカー乙社、機械メーカー丙社)

(※):法律上、実運送体制管理簿として記載が義務付けられる事項

実運送体制管理簿(機械メーカー丙社)

実運送体制管理簿(製紙メーカー乙社)

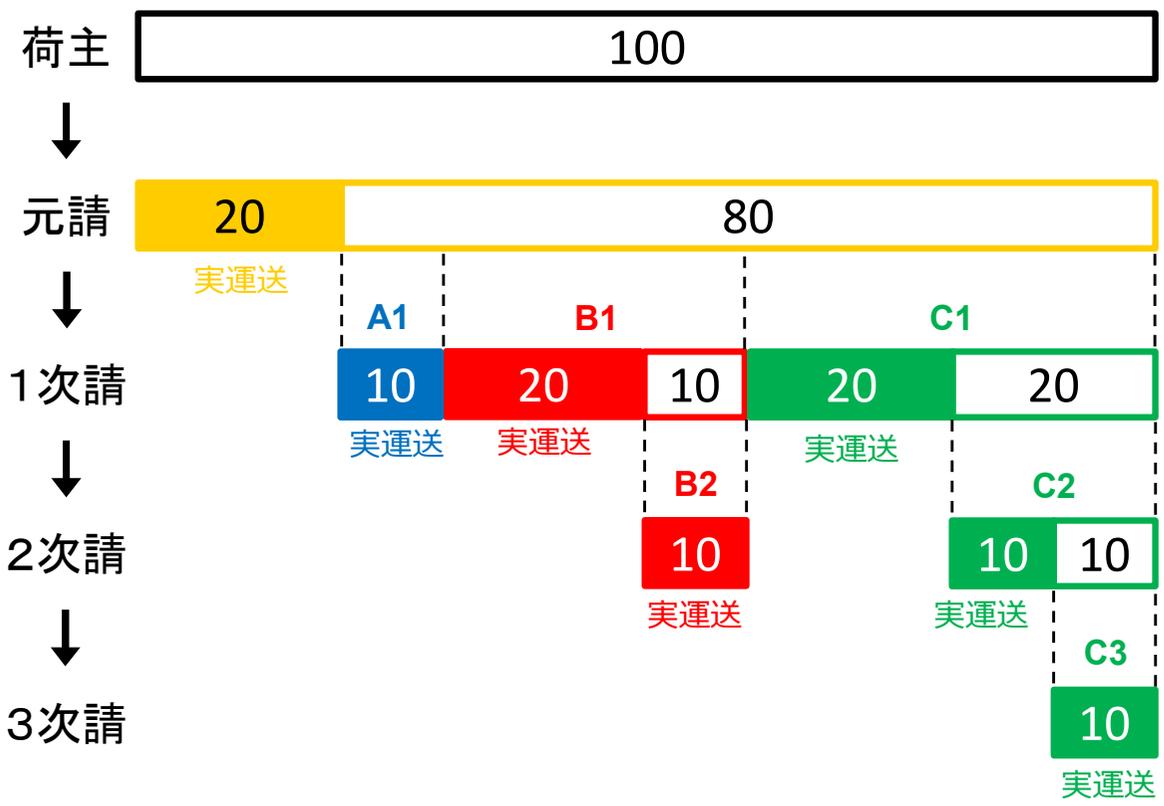
実運送体制管理簿(食料品メーカー甲社)

積込日	運送区間(※)	貨物の内容(※)	実運送トラック事業者の名称(※)	請負階層(※)	車番	ドライバー名	...
2/1(木)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × 10トン	X運輸	—	11-11	〇〇	
2/1(木)	〇〇工場～卸売店イ	食料品 × b箱	X運輸	—	11-12	〇〇	
⋮							
2/1(木)	〇〇工場～小売店ウ	食料品 × c個	A運輸	1次請け	11-13	〇〇	
2/1(木)	××工場～倉庫エ	食料品 × dケース	B運輸	2次請け	11-14	〇〇	
⋮							
2/2(金)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × eトン	X運輸	—	22-11	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店イ	食料品 × f箱	X運輸	—	22-12	〇〇	
⋮							
2/2(金)	××工場～倉庫エ	食料品 × gケース	C運輸	1次請け	22-13	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店オ	食料品 × h個	D運輸	3次請け	22-14	〇〇	
⋮							

⇒ 様式など決まっていないため、既存の配車表を活用するなど、事業者の取り組みやすい形で作成。電磁的記録での作成も可。

トラック運送業における運賃及び下請け手数料收受の流れ（イメージ）

事例 荷主と元請Xが、荷物100t・運賃100万円の運送契約を締結した場合



	運賃	手数料
元請	20万円	80万円×10% = 8万円
A1	10万円	
B1	20万円	10万円×10% = 1万円
C1	20万円	20万円×10% = 2万円
B2	10万円	
C2	10万円	10万円×10% = 1万円
C3	10万円	
合計	100万円	12万円

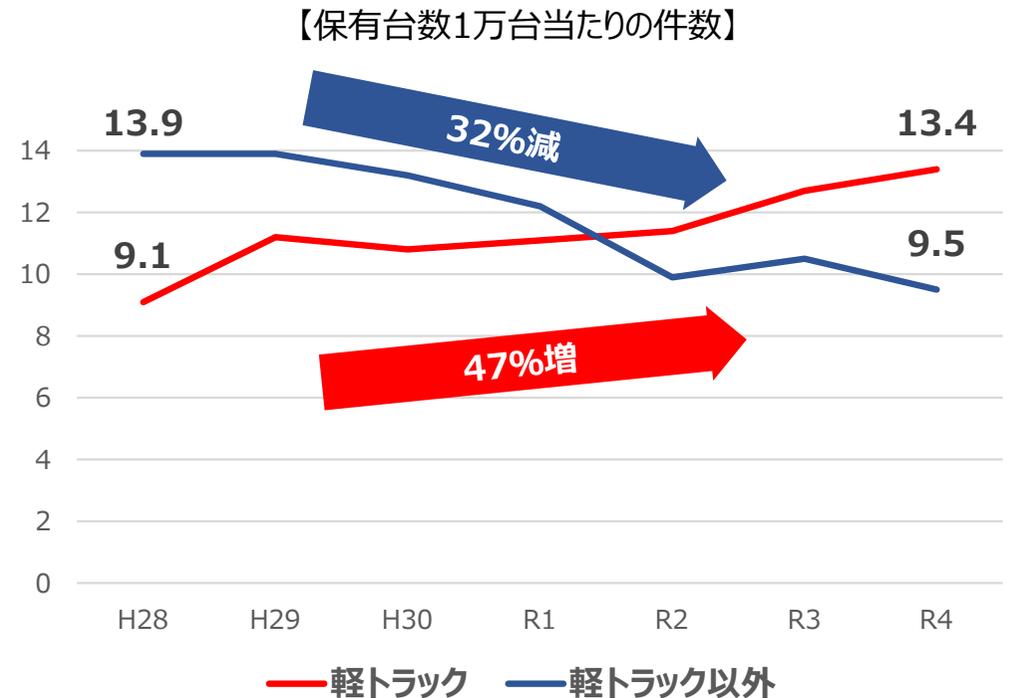
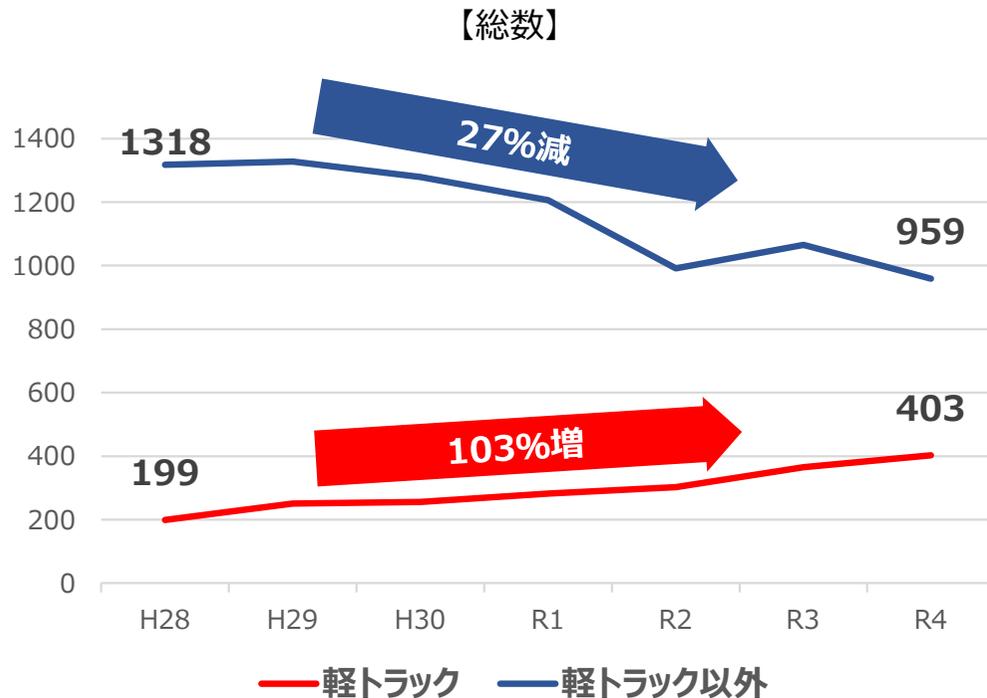
- 元請事業者は、実運送体制管理簿の作成により把握した**下請次数を考慮した金額**を考慮して、荷主に対し**運賃精算交渉**。（※）
（※）運賃の精算は、荷物の運送が完了した後に行うことも可能。
- **管理簿の作成を継続**することで、**下請次数を一定程度見通す**ことができるようになることから、荷主との運賃交渉段階においても、**実運送事業者が收受すべき運賃**を考慮した金額を**荷主に請求**。

【参考】標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）（抄）
 （運賃、料金等の收受方法）
 第三十一条 当店は、貨物を受け取るときまでに、荷送人から運賃、料金等を收受します。
 2 前項の場合において、運賃、料金等の額が確定しないときは、その概算額の前渡しを受け、運賃、料金等の確定後荷送人に対し、その過不足を払い戻し、又は追徴します。
 3 （略）

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（保有台数当たりの件数も5割増）。

- 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**。
- 国交省による公表対象に、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。

【事業用トラックの死亡・重傷事故件数の推移】

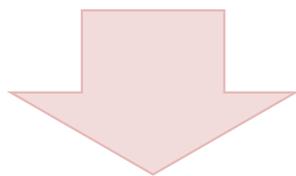


（（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」、（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」より）

改正物流法の施行に向けたスケジュール

- 2024年4月26日 法案成立
- 2024年5月15日 法律公布
2024年6月1日【物効法】 鉄道・運輸機構が行う業務に「出資」を追加
- 2024年6月28日

国交省・経産省・農水省3省の審議会の合同会議の設置
(基本方針、判断基準、指定基準等の具体的内容の検討)



2024年8月1日【トラック法】 適正化機関から国交大臣への通知（執行強化）

2024年10月1日【トラック法】 軽トラック事業者に係る講習機関の登録

- **2025年度4月（想定）【物効法】** 荷主等に対する努力義務、判断基準等
【トラック法】 契約の書面交付、実運送体制管理簿の作成等
- **2026年度4月（想定）【物効法】** 特定事業者の指定、中長期計画の作成、
物流統括管理者の選任等

令和7年度物流関係予算概算要求について①

- **物流の「2024年問題」**は、当該時点を乗り越えれば終わる一過性の課題ではなく、**年々深刻化する構造的な課題**でもあり、**2030年に不足する輸送力34%を補う**ことを目指して、**継続的に対応していく必要**がある。
- このため、「2030年度に向けた政府の中長期計画」に基づき、①**物流の効率化**、②**商慣行の見直し**、③**荷主・消費者の行動変容**を柱とする施策を一体的に講じ、**物流の適正化・生産性向上の更なる推進**を図る。

(1) 物流の効率化

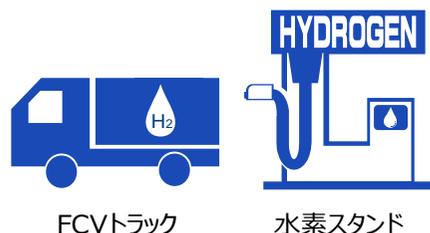
【1兆7,982億円の内数】

■ **物流の革新と持続的成長**に向けて、モーダルシフト等の**物流GX**、自動化・機械化機器の導入等の**物流DX**、標準仕様パレットの利用促進等の**物流標準化**や**データ連携**のほか、**物流施設の機能強化**や**物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備**を推進。

【モーダルシフト等の強力な促進】



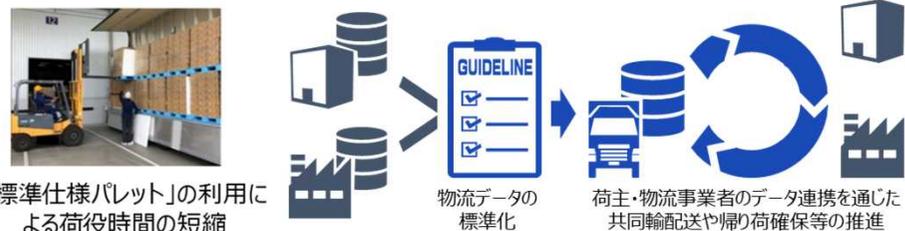
【物流GXの推進】



【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】



【物流標準化・データ連携の推進】



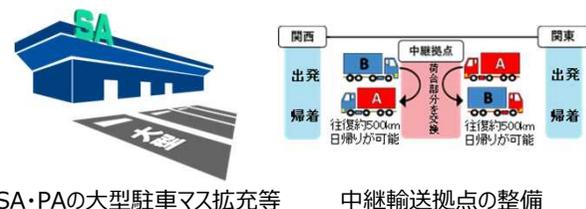
【物流施設の機能強化】



【物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備】

※このほか、財政投融資も活用して物流拠点や物流GX・DX関連設備の整備等を支援。

■ 効率的な物流ネットワークの早期整備・活用



■ 内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化



■ 成田空港における滑走路の新設等の更なる機能強化



■ 社会資本整備総合交付金等を活用した関連都市インフラの整備等の推進



令和7年度物流関係予算概算要求について②

(2) 商慣行の見直し

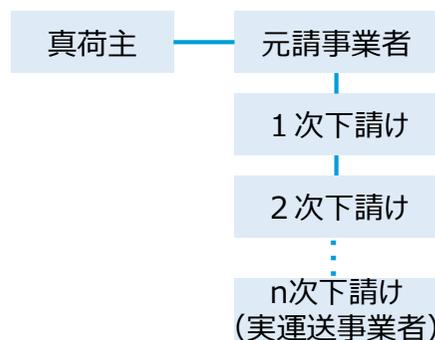
【168億円の内数】

- 原則来年4月の改正物流法の施行に向けて、荷主・物流事業者に対する規制的措置の執行体制を整備。
- トラックドライバーの賃上げ原資の確保に向けて、多重下請構造の是正や「標準的運賃」の普及・浸透に向けた実態調査等を行うとともに、物流の適正化に向けて荷主・元請事業者の悪質な行為を是正するため、トラックGメンの執行を強化。

荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳



多重下請構造のイメージ



トラックGメンの活動状況 (トラックドライバーへのヒアリング)



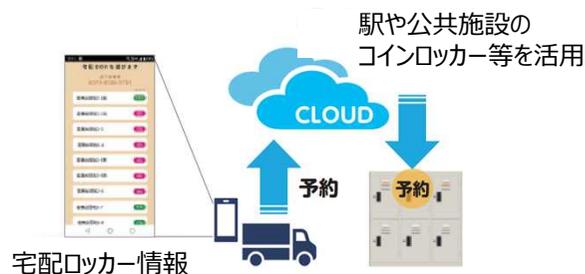
大型車駐車スペースがあるコンビニ駐車場

高速SA、PA

(3) 荷主・消費者の行動変容

【168億円の内数】

- 本年10月からの再配達削減に向けたポイント還元実証事業の実施を契機として、宅配事業者の更なる負担軽減を図るため、宅配ロッカー等の多様な受取方法やゆとりを持った配送日時指定等の普及促進に向けた実証事業を実施。



- 荷主等による物流改善の取組状況等について見える化し、企業の努力を消費者や市場からの評価につなげる仕組みの創設に向けた調査・検討を実施。

「トラック・物流Gメン」への改組と体制の拡充

- 令和5年7月に発足したトラックGメンは、これまでに荷主等に対して1,000件超の是正指導を行うなど、**着実に成果**を挙げてきている。
- 他方で、荷待ち時間の削減などにあたり、倉庫業者の取組みは寄託者である発・着荷主の協力が必須であり、サプライチェーン全体の取引環境を適正化するために**倉庫業者からの意見聴取や情報収集**も必要な状況。
- また、荷主による買ったたきや価格転嫁交渉に応じない事例など、**荷主と倉庫業者との間の取引適正化が課題**。
- このような状況を踏まえ、**トラックGメンの改組及び拡充**を行い、**荷主等に向けた対策の実効性を更に高める**。

概要

<トラックGメンの改組>

- ・現行のトラックGメンについて、物流全体の適正化を図る観点から、「**トラック・物流Gメン**」に改組し、**倉庫業者からも情報収集**

<体制の拡充> 現行162名に、

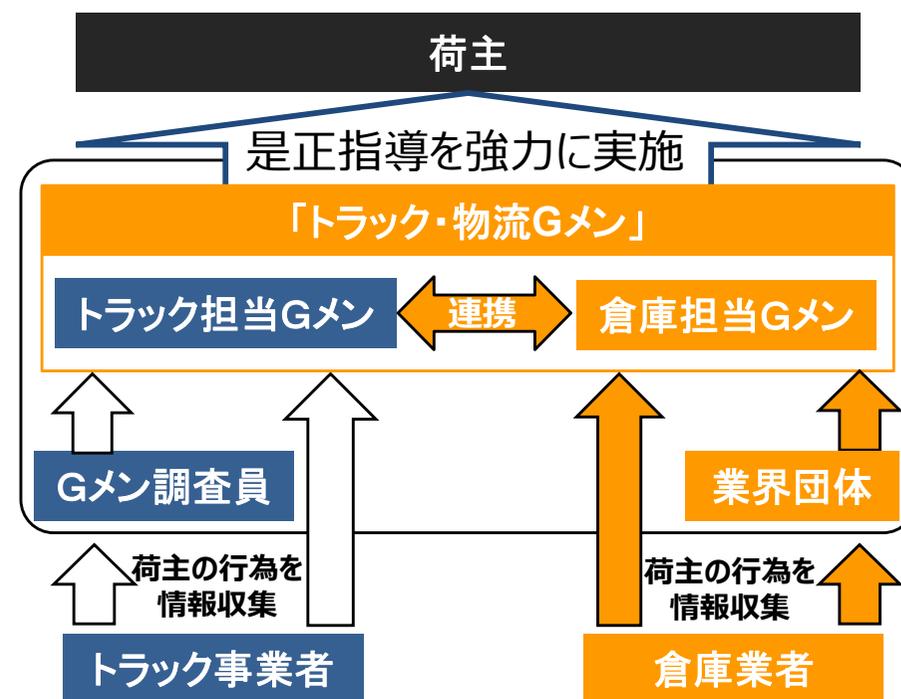
- ・国交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・各都道府県のトラック協会が新たに設ける「**Gメン調査員**」166名

を追加し、**総勢360名規模**で対応

スケジュール

11月1日 新体制始動
11月～12月 集中監視月間

業務フローのイメージ



参考 ○流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案に対する附帯決議（抄）（衆・国交委）
物流のサプライチェーン全体の取引の適正化に向け、トラックGメンを物流産業全体の健全化に向けた組織とすること

- ① 改正物流法の施行に向けた検討状況について
- ② **ドライバーの環境改善に向けた関東運輸局の取組について**
- ③ 埼玉県における価格転嫁の取組・埼玉の持続可能な物流の確保に向けた取組
- ④ 参考資料紹介
 - ④-1 事前にいただいた問題意識等（詳細）
 - ④-2 最近のトピック（各省報道発表資料等）
 - ④-3 トラック・物流Gメンの活動について
 - ④-4 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料

ドライバーの環境改善に向けた 関東運輸局の取組について

国土交通省 関東運輸局
自動車交通部 貨物課



- 関東運輸局管内の貨物運送事業者数等
(令和5年3月31日現在)

事業者数: 19,861者
(全国: 63,127者) 31.4%
車両数: 45,780両
(全国: 1,454,186両) 31.0%

関東運輸局管内に所在する企業数

※中小企業庁統計資料より (令和3年6月時点)

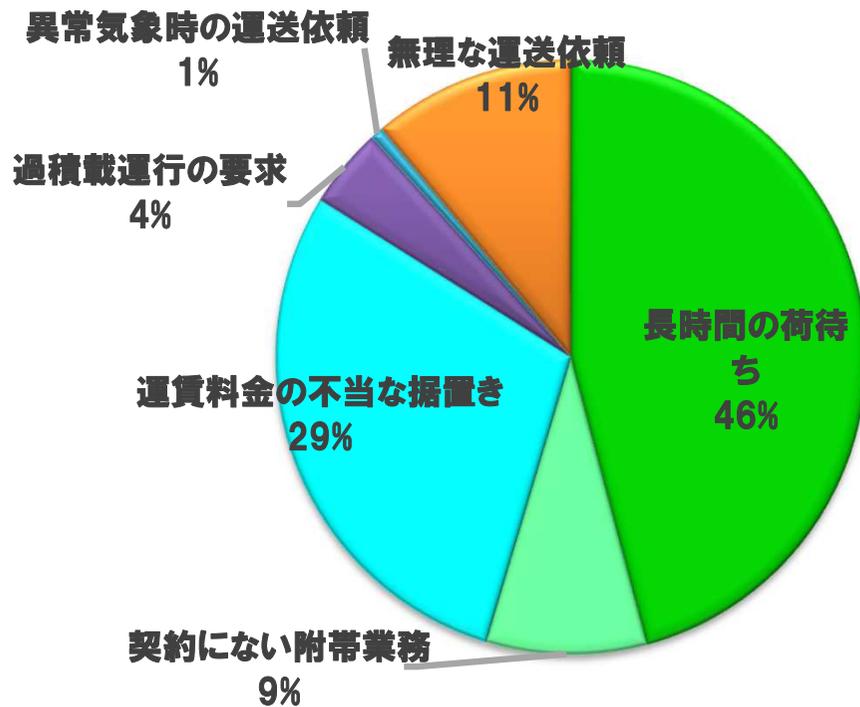
中小企業: 1,080,345社
(全国: 3,364,891社) 32.1%
大企業: 5,816社
(全国: 10,364社) 56.1%
規模合計: 1,086,161社
(全国: 3,375,55社) 32.1%

関東管内の情報収集と是正措置件数

(令和5年7月から令和6年9月までの累計)

情報収集で回答があった件数
⇒関東管内 4,336件

○ 違反原因行為累計型割合



〈ブロック別働きかけ・要請・勧告実施件数〉



関東運輸局管内 是正措置実施件数

	件数
働きかけ	406件 (荷主 271件、元請け 122件、その他(倉庫等) 13件)
要請	92件 (荷主 49件、元請け 43件、)
勧告	2件 (荷主 1件、元請け 1件、)

	件数
勧告	2件 (荷主1件、元請1件) 概要: 王子マテリア株式会社 ヤマト運輸株式会社
要請	175件 (荷主89件、元請81件、その他(倉庫等) 5件) 実施事例
働きかけ	914件 (荷主611件、元請281件、その他(倉庫等) 22件) 実施事例

関東運輸局での荷主・元請事業者などへのパトロールとは

- ①目安箱やプッシュ型情報により、違反原因行為が疑われる情報を得た場合。
- ②「是正措置」実施済みの荷主等に対し、そのフォローアップのために荷待ち状況等の調査が必要な場合。
- ③2024年問題等に対する荷主等への広報・啓発活動を行う場合。

荷主等に以下の説明を実施したうえで、荷主側の認識を確認。

○ 2024年問題について

- 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。
- 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。2024年問題の本質は将来のドライバー不足。放置するとそのうち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

- 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**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（長時間待機常態化）」→**過労運転**に（待機中は心身が休らず、休憩時間にあたらぬ。）

- 悪質なものは事実確認、改善を求める。また是正指導（「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。**
- 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がある。また事業継続のためには車輛の更新等再投資を継続する必要がある。
- トラック事業の原資は運賃。国は標準的運賃を策定。**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。
- 「運送」と「作業」は本来別のもの。荷積み、荷卸しさらに附帯作業には別途料金が発生する。

○ オンライン説明会について

詳細については、月1回オンライン説明会を開催し説明しているので、是非そちらにご参加いただきたい

荷主企業からのご意見

- ・ 2024年に向けて協力会社と協議や対策を講じてきたので、現在の所大きな問題は生じていない。
- ・ 運送は運送会社に全面的にお任せしている。今のところ運送会社から要望等は受けていない。
- ・ 今のところ問題は生じていないが、別の支店が依頼していた運送事業者が主要荷主の工場撤退に伴い廃業してしまい、次の運送業者を探すのに苦労した模様。当社単独での荷量はそれほど多くないが依頼をする運送事業者が扱っている他の荷主の影響も受けるのだと感じた。
- ・ 無理な納品依頼については運送会社に確認した上で断っているし、運送会社に対して無理な依頼はしない。自社としては運送会社をお願いしている立場だと思っている。

荷主企業からのご意見 2

<専属契約>

- ・当該センターは、自社の店舗向け配送のみを1者専属で行っているため、2024年問題についても対策済みである。
また、納品に来る事業者に対しても、場内での滞在時間をチェックしており、滞在時間が長くなった車両は、センター職員が状況を確認に行き、トラブルが生じていないか等確認し速やかな退出を促している。
- ・専属の運送事業者が建物内に事務所を構えているため、運送に係ることについては任せている。現状で荷待ち等に対する要望は特にきていない。
また、燃料費も高騰しており運賃の値上がりが発生するのはしょうがないことだと理解しているので、そこは対応している。

荷主企業からのご意見 3

<大手との契約>

- 大手運送事業者を利用している。運送に関しては全て任せている。荷待ち等の発生はなく、今のところ運送会社から何らかの要望が出ているということもない。
- スーパー関係の倉庫への納品は恒常的な荷待ちがあるため、運送会社が嫌がるようでこのあたりでは特定の大手運送事業者くらいしか引き受けてくれない。
- 製造業は作った上で一ついくらの世界なので、運んでもらわなければ商売にならない。自社は大手運送事業者に依頼しているが、運送大手には強気の対応をされており、約束の時間に製品を渡せなければ、帰られてしまい自分たちで持ち込まなければならない。

元請・運送事業者からのご意見

- ・ 4月以降予約システムを導入して運営しており、導入当初にあった混乱も落ち着いてきて順調に稼働できている。
- ・ 荷主が2024年問題に対し意識高く対応いただいているため、協力して対応してきた。過去は2時間を超える滞留もあったが、現在はそのようなことはほとんど無い状況。
- ・ 仕事の交渉も運賃交渉も強気で実施。「出来ないことは出来ない」と伝えて取引をやめた荷主もある。備車も使っているため、自社がある程度運賃をもらわなければ協力会社にそれなりの運賃を払うことが出来ない。
- ・ 元請の仕事はほぼ無く、業務のほとんどが備車としての依頼なので、経費の上昇と比べ運賃はそれほど上がらず利益を確保することが難しくなっている。

まとめ

- ・ 運転者の不足と高齢化で今までのように荷物を運ぶ事が出来ない
- ・ ケースが出始めている。
- ・ 運送事業者の労働環境を気にする発荷主は着実に増えている(共栄
- ・ することで自社製品の輸送力確保にも繋がる)
- ・ 運送事業者も仕事を選ぶ者が増えてきている(経営力の強化)

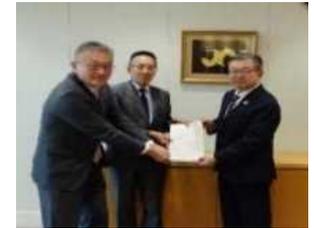
【今後の課題】

- ・ 発荷主に比して着荷主の意識変化はまだまだ(発荷主からの改善要望を聞かないケースも)
- ・ 過去にサービスとして行っていた荷役作業を当たり前と捉えている荷主・元請の意識改革
- ・ 運送にはコストがかかることについての消費者の認知の拡大と適切な運送価格の収受(「送料無料」の変更など)

2024年問題解決に向けた関東運輸局の取組

【荷主団体への対応】

- 2024年問題解決に向けて物流負荷の軽減の取組や、必要なコストを反映した適正な運賃・料金の収受のため十分な協議を行っていただくよう、関東経済産業局との連名により、荷主団体（関東商工会議所連合会）に対して文書による協力要請を実施してきている。（R5～）
- 同様に各都県商工会議所等の荷主団体に対しても運輸支局から協力要請を実施。
- 各地区の商工会議所の専務理事が出席する運営研究会において、2024年問題に向けた行政の取組について講演を実施。さらに講演終了後に各地区商工会議所専務理事と意見交換を実施。（R6）



文書による荷主団体への協力要請

【トラック事業者団体への対応】

- トラック事業者と荷主が協議の上、適正な運賃契約の締結をすることが取引環境の適正化には不可欠との認識のもと、トラック協会に対して傘下会員への周知を依頼している。標準的運賃制度が創設されて4年目となる現在、届出が進んでいない支部会員に対して今一度周知浸透を図り、活用と届出の促進について協会に対して要請。（R6）



「標準的運賃」の届出促進を要請
（R6.9関東トラック事業者大会にて）

【トラックGメンの取組】

- トラック事業者からの情報収集（R6.9末累計 4,336件）
- 荷主企業へのパトロールの実施（周知啓蒙、現地調査、証拠収集等）
- 勉強会・セミナー等による周知活動



トラックGメンによる
運送事業者からの電話聴取



適正化Gメン調査員による
巡回指導時の情報収集



トラックGメン
荷主パトロールの様子



他省庁との合同説明会の様子

○荷主等への是正措置実施件数【ブロック別】

※ 令和5年7月から令和6年9月末までの累計



過去に
・トラッ
・トラッ
・集中監

成田空港の輸入貨物引取り時における渋滞問題

○ポイント

- ・ 運送会社は、**輸入貨物の仕事だけをしているわけではないため、日中は別の仕事をしており、夕方になって成田空港にやってくるパターンが非常に多い。**引き渡し作業が夕方以降に集中してしまうが故に、上屋側も施設のキャパの問題もあり、またマンパワー（処理能力）にも限界があるため、捌くのに時間がかかってしまい、結果的に引き渡しに時間がかかってしまう。
- ・ **荷主が到着翌日の午前中に納品を求めるケースが大半となるため、運送事業者の引き取りが夕方以降に集中してしまっている。**

○対策

- ・ 空港関係者で2024年問題対策協議会を設置（これまでに4回開催）
- ・ 輸入貨物引取りに係る予約システムを導入（R6. 11月より稼働）

・ 港湾施設のコンテナターミナル（CT）の渋滞問題

○ポイント

- ・ 各港湾施設の荷役機器の老朽化や人員の不足により、CT毎の処理能力に差が生じている。
- ・ 荷主がコンテナ搬出日の翌日午前納品を求めるケースが大半のため、運送事業者の引き取りが前日夕方に集中し渋滞が発生。
- ・ 運送事業者が集中してしまうとCTの処理能力を超えてしまい、結果的にコンテナの引渡しに時間がかかってしまう。

○対策

- ・ 国交省としてCONPAS（予約システム）を導入
- ・ 埠頭の整備と設備の近代化による処理能力を向上
- ・ ストックヤードの整備、オフピーク時間帯への誘導等
- ・ 関東運輸局Gメンがトラック協会海上コンテナ部会と意見交換を実施

「令和6年度 東京港オフピーク搬出入モデル事業」の選定結果
東京港のオフピークの利用促進に向けたプロジェクトが決定しました

東京都は、午後や夕方に集中する傾向にある東京港へのトラックの来場時間を分散化させ、コンテナターミナルにおけるゲート前混雑解消を加速するため、東京港と荷主・物流事業者の双方の課題解決に資する取組として、午前中などコンテナターミナルが比較的空いている時間帯に搬出入を行う「東京港オフピーク搬出入モデル事業」を実施します。

東京都と共に課題解決を目指していただける荷主企業の取組を募集しておりましたが、この度、事業プロモーターが設置する審査委員会の審査を経て、プロジェクトが決定しましたのでお知らせします。

記

1 選定プロジェクトの概要（詳細は別紙のとおり）

- (1) プロジェクト名 複数企業連携による東京港オフピーク輸送プロジェクト
- (2) 提案企業 株式会社クボタ（代表）、本田技研工業株式会社、コマツ三桜工業株式会社、白石カルシウム株式会社、株式会社鶴見製作所、吉田運送株式会社、みなと運送株式会社、鈴与株式会社、株式会社日新
- (3) 事業概要 複数の荷主企業と物流企業が連携し、混雑の少ない夜間を利用して内陸と東京港の間の輸送を効率化するとともに、コンテナターミナルの搬出入を午前中に実施し混雑を回避する
- (4) 実施期間（予定） 令和6年9月から令和7年2月まで（準備、実施、とりまとめ等）

2 プロジェクトの実施体制

事業プロモーター（株式会社野村総合研究所）が本プロジェクトの伴走支援を実施します。

https://www.nri.com/jp/service/mcs/koubo/offpeak_ext

本件は、「『未来の東京』戦略」を推進する事業です。
 戦略9 都市の機能をさらに高める戦略

<東京物流ビズとは>

東京物流ビズとは、都民生活や経済活動を支える重要な社会インフラである物流を維持するために、「物流の効率化に向けた社会的ムーブメントを醸成していくプロジェクト」です。

【問合せ先】

東京都港湾局港湾経営部振興課
 電話 03-5320-5549

選定プロジェクトの概要

「複数企業連携による東京港オフピーク輸送プロジェクト」

■ 事業概要

東京港の混雑によるドライバーの長時間拘束やアイドリング中のCO₂排出という課題に対して、オフピークを活用した解決を、複数企業による連合協業により実現する

- ・ 日中に各荷主企業と荷主最寄デポ間の移送を行い、道路混雑の少ない夜間に荷主最寄デポと東京港デポ間の移送を実施
- ・ 東京港のオフピークである午前中に東京港デポとコンテナターミナル間の移送を実施。複数企業間におけるシャーシ共有化についても検討
- ・ 各社のコンテナ発着情報を物流企業間で共有し、行き帰り荷の事前マッチングにより車両効率を向上

輸送フロー図（輸出の場合）



※ここで使用する「デポ」とは、コンテナの年間輸送において、コンテナを預置したシャーシのトラックヘッドを付加し搬入する場所を指す

■ 想定されるメリット

- ・ 港湾エリアの混雑解消への貢献
- ・ 運送会社及びドライバーの負担の軽減
- ・ 車両回転率の向上による運送生産性の向上
- ・ 安定的なコンテナ輸送力の確保
- ・ CO₂排出の削減による環境への貢献 など

端緒

トラック事業者から荷主都合による長時間の荷待ちで、拘束時間が守れないとの情報が寄せられた

- 情報を整理し、違反原因行為が発生している可能性が高いと判断
- 関係省庁(労働局)と連携し、文書による働きかけを発出するとともにヒアリングを実施

考えられる原因

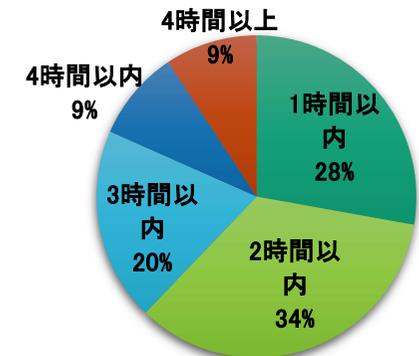
- ① 入館時刻の不伝達
運送委託事業者に明確な入館時間の連絡をしておらず、慣習的に積込みの開始時刻を目安に入館してもらっていた。
- ② 認識不足
出荷物量が多い日は、出荷、積込みの作業に時間がかかることの認識が不足しており、結果的に長時間の荷待ち時間が発生していたことに気づけなかった。
- ③ 運送委託事業者とのコミュニケーション不足
運送委託事業者への要請内容等がその下の再委託先(トラック事業者等)に伝達されず、結果実際に運送を行うトラック事業者に入館の運用等が徹底されていなかった可能性があり、そのことに対する認識が低かった。

改善に向けて

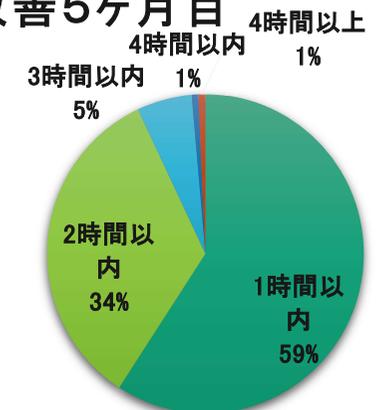
- ① システムの導入
バース管理システムを導入し、入館受付を開始するとともに、荷待ち時間の可視化を図り、問題点の把握、対策の早期対応体制を構築。
- ② 入館時刻の連絡の徹底。
運送委託事業者へ車両手配依頼の際に各車両の入館時刻の連絡を徹底。
- ③ 運送委託事業者への説明会開催
運送委託事業者へバース管理システム運用及びシステムによる入館受付の徹底と指定入館時刻の厳守についての協力要請のための説明会を開催。
- ④ 社内教育の実施
「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者、物流事業者の取組に対するガイドライン」を用いて社員教育を実施。ガイドライン遵守に向け各現場での取組を実施させていく。

効果

改善1ヶ月目



改善5ヶ月目



休憩

再開は 11:05

- ① 改正物流法の施行に向けた検討状況について
- ② ドライバーの環境改善に向けた関東運輸局の取組について
- ③ 埼玉県における価格転嫁の取組・埼玉の持続可能な物流の確保に向けた取組**
- ④ 参考資料紹介
 - ④-1 事前にいただいた問題意識等（詳細）
 - ④-2 最近のトピック（各省報道発表資料等）
 - ④-3 トラック・物流Gメンの活動について
 - ④-4 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料

- ① 参加者の問題意識等共有
- ② 改正物流法の施行に向けた検討状況について
- ③ ドライバーの環境改善に向けた関東運輸局の取組について
- ④ 埼玉県における価格転嫁の取組・埼玉の持続可能な物流の確保に向けた取組
- ⑤ **参考資料紹介**
 - ⑤-1 **事前にいただいた問題意識等（詳細）**
 - ⑤-2 最近のトピック（各省報道発表資料等）
 - ⑤-3 トラック・物流Gメンの活動について
 - ⑤-4 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料

●商慣行の見直し

トラック運送事業者の皆さんから

- ・着荷主の意識改革。引き取り物流への切り替え。荷主に対する周知。無茶な要望に対する罰則。
- ・今のGメンの活動を継続していく（地道に）。飽きがこないよう、強化月間を単月でも年末年始以外の繁忙期（5月、8月）でも行う。または、国交省主体・厚労省主体または、業界団体と共同でパトロールなどを行う。業界団体は、自分事ではないのでその団体でパトロールを行う。
- ・慣習をリセットすること、良く成る事を目指して進めば、光明もある。
- ・先々に向けた強みと弱みなどの分析により、各企業があるべき姿に向けて行動。
- ・安易な水屋の発想を無くせば、必ず良い業界になっていくと信じている

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・荷主の理解。荷主への配送料金値上げ分や輸送効率向上分のゲインについてドライバーへの適切な還元
- ・量販店、得意先の物流への意識の変化と行動が必要

発荷主事業者の皆さんから（続き）

- ・着荷主の意識・行動変容が不可欠。着荷主は発荷主の顧客である場合が大半であり、ドライバーの負担軽減の交渉が難しい場合が多い。着荷主の意識を変えるための広報活動をお願いしたい。
- ・着荷主・最終顧客の意識・行動変容
- ・全荷主がこの問題を重要視すること、また対応策を考えていくことなど共通認識が重要だと考える。一荷主が取組を強化しても他荷主が非協力的では輸送会社も混乱し計画が水の泡となり荷待ちが発生してしてしまう。社内活動においてもモチベーション維持が非常に難しい。
- ・荷受け側都合だけの時間指定（それに伴うムダな待機）、待機における乗務員への配慮（作業集中時の待ち状況の連絡フォローなど）、どの企業も抱えるマンパワー不足の解消が課題と考えます。
- ・納期のゆとり。荷受け側都合による強制作業（倉庫入れ、積替えなど）、乗務員に配慮の無い待機等、商慣行上の改善が必要。

●商慣行の見直し

発荷主事業者の皆さんから（続き）

- ・荷主として遵守すべき事柄は理解しているが、社内の管理体制、データ収集については模索中にて助言を頂ければ助かります。

その他の皆さんから

- ・ドライバーを増やすこと(待遇改善だけではなく魅力ある仕事であることを知ってもらう)(**データ分析事業者**)
- ・トラック事業者の本気度、荷主の周知徹底がまだ進んでいない。商慣習の変更への対応が両業界で進まない。(公益法人)

●人材確保

発荷主事業者の皆さんから

- ・ドライバーを増やすこと(待遇改善だけではなく魅力ある仕事であることを知ってもらう)

●荷待ち・荷役対策

発荷主事業者の皆さんから

- ・荷待ち時間の削減

●高速道路関係

トラック運送事業者の皆さんから

- ・高速道路料金での中型車は総重量 8 トン未満であるが、道路交通法同様の総重量11トン未満にするべきと考えます。現在、トラックドライバー人口は目まぐるしく減少しており、それを補うためには 1 台当たりの積載重量を増すことで配送効率の向上ができ、空車回送削減並びに環境改善に繋がります。また、**1 台当たりの最大積載重量が増えるとドライバー不足への一助になります。**

<参考> 平ボディ車で総重量 8 トン未満では最大積載重量 3 トン程度、1 1 トン未満では 5.5 トン程度です。また、ウイング車で総重量 8 トン未満では最大積載重量 2.5 トン程度、1 1 トン未満では 5.2 トン程度です。

●改正物流法関係

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・改正物流法に関するより詳細な情報公開

●物流効率化（DX、物流標準化、モーダルシフト）

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・モーダルシフトについて、関西→九州の船舶乗船枠が取れない状況となっている。鉄道コンテナについても、リードタイムに関して、着時間が守れなかったり、天候状況や災害により運行が滞ってしまうため、なかなか普及していない状況との事。結局、トラックでの輸送に頼らざるを得ない状況。翌着が厳しい運行については、リードタイムを伸ばし、それに見合う運賃設定をして頂く必要がある。
- ・バス予約システムの適切な運用ルールの策定（現状倉庫都合で予約を取っており、配車効率悪化の原因になっている例が散見されるため）
- ・輸送部門に最大限配慮した物流システムやインフラ・パレタイズの構築

発荷主事業者の皆さんから

- ・パレット輸送や付帯作業について

その他の皆さんから

- ・2024年問題は、①長距離幹線 ②集配の近距離 に大別すると、①への影響が大きい。（世の中に流れる情報が、①②をごちゃ混ぜにして議論しがちなので、峻別すべきと思う。）特に、①は国内貨物輸送量2022年4,090億トンキロの約1/3を担うトレーラの利便性向上を図ることに注力する必要があると思う。その辺りの考え方について説明して頂きたい。

- ① 改正物流法の施行に向けた検討状況について
- ② ドライバーの環境改善に向けた関東運輸局の取組について
- ③ 埼玉県における価格転嫁の取組・埼玉の持続可能な物流の確保に向けた取組
- ④ **参考資料紹介**
 - ④-1 事前にいただいた問題意識等（詳細）
 - ④-2 **最近のトピック（各省報道発表資料等）**
 - ④-3 トラック・物流Gメンの活動について
 - ④-4 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
<p>モビリティDX促進のための新たなコミュニティ「モビリティDXプラットフォーム」を立ち上げました https://www.meti.go.jp/press/2024/10/20241031004/20241031004.html</p>	R6.10.31	経済産業省	
<p>パートナーシップ構築宣言のひな形を改正しました https://www.meti.go.jp/press/2024/11/20241101002/20241101002.html</p>	R6.11.1	経済産業省	
<p>下請中小企業振興法に基づく「振興基準」を改正しました https://www.meti.go.jp/press/2024/11/20241101001/20241101001.html</p>	R6.11.1	経済産業省	
<p>「DXセレクション2025」の募集を開始しました https://www.meti.go.jp/press/2024/11/20241101003/20241101003.html</p>	R6.11.1	経済産業省	
<p>「DX銘柄2025」選定に向けたDX調査の項目を公表します https://www.meti.go.jp/press/2024/11/20241101004/20241101004.html</p>	R6.11.1	経済産業省	
<p>「労働者性に疑義がある方の労働基準法等違反相談窓口」を設置します https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_44487.html</p>	R6.10.25	厚生労働省	
<p>労働政策審議会（雇用環境・均等分科会）を開催 https://www.mhlw.go.jp/stf/shingi/shingi-rousei_126989.html</p>	R6.11.8	厚生労働省	
<p>過労死等防止対策推進協議会を開催 https://www.mhlw.go.jp/stf/shingi/0000061675_224293.html</p>	R6.11.14	厚生労働省	

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
<p>食料・農業・農村政策審議会企画部会（第112回）を開催 https://www.maff.go.jp/j/council/seisaku/kikaku/bukai/index.html</p>	R6.11.6	農林水産省	
<p>第2回フラッグシップ輸出産地の募集を開始します！ https://www.maff.go.jp/j/press/yusyutu_kokusai/s_keisei/241101.html</p>	R6.11.1	農林水産省	
<p>下請取引の適正化について https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2024/nov/241115/nenmatuyousei.html</p>	R6.11.15	公正取引 委員会	
<p>第6回取引デジタルプラットフォーム官民協議会を開催 https://www.caa.go.jp/policies/policy/consumer_transaction/meeting_materials/review_meeting_003/039798.html</p>	R6.11.1	消費者庁	
<p>(パブコメ結果公表)公益通報者保護法別表第八号の法律を定める政令の一部を改正する政令案 https://public-comment.e-gov.go.jp/pcm/1040?CLASSNAME=PCM1040&Mode=1&id=235040011</p>	R6.10.30	消費者庁	
<p>高齢化やテクノロジーの進展等を見据えた消費者保護に関する官民共創ラウンドテーブル(第1回)を開催 https://www.caa.go.jp/policies/future/ppi</p>	R6.11.8	消費者庁	
<p>第6回公益通報者保護制度検討会を開催 https://www.caa.go.jp/policies/policy/consumer_partnerships/meeting_materials/review_meeting_004/039931.html</p>	R6.11.8	消費者庁	
<p>「令和6年度消費生活意識調査(第3回)」の結果について https://www.caa.go.jp/notice/entry/039947/</p>	R6.11.7	消費者庁	

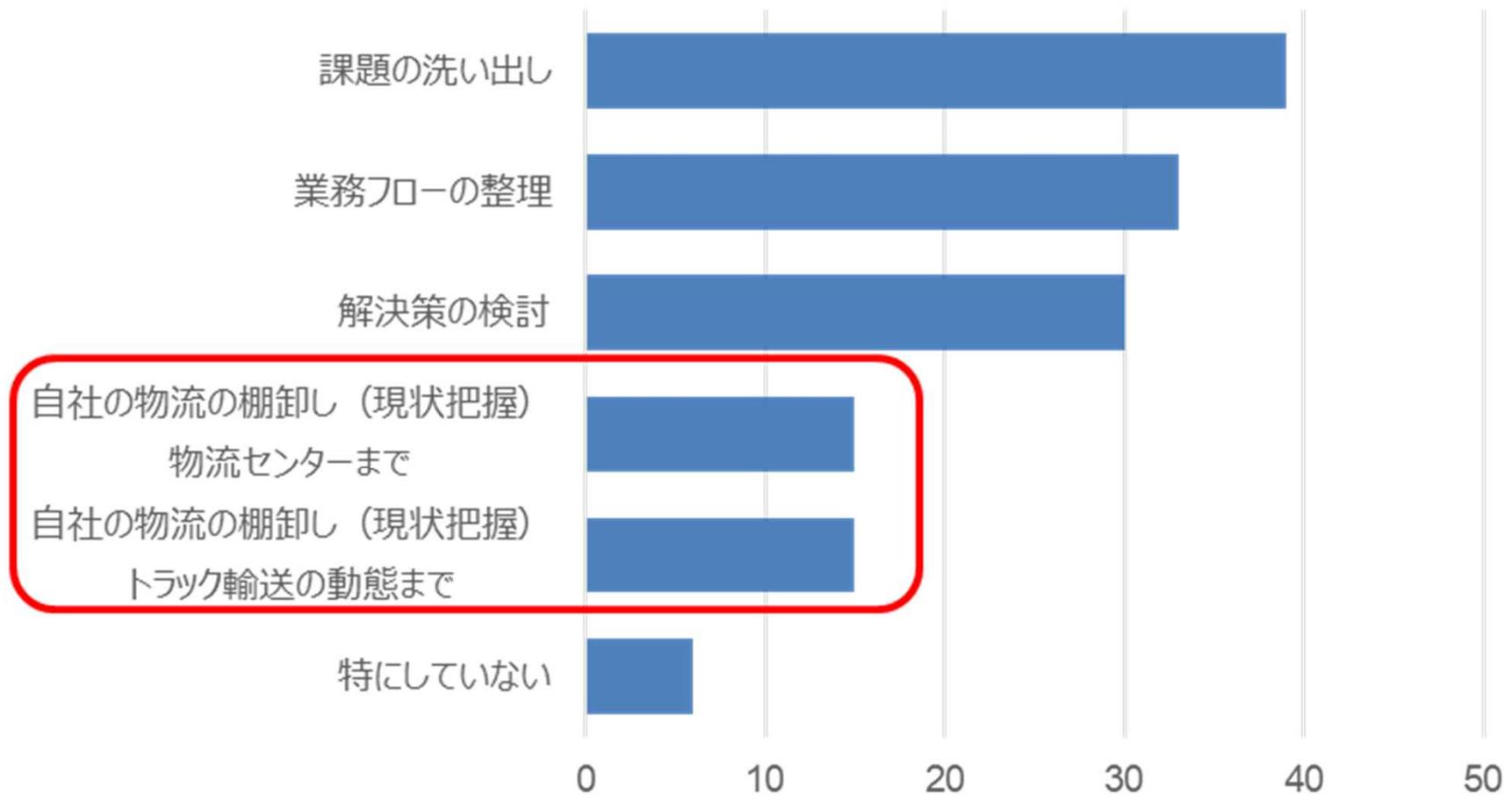
トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
<p>第4回デジタル社会における消費取引研究会を開催 https://www.caa.go.jp/policies/policy/consumer_transaction/meeting_materials/review_meeting_004/039986.html</p>	R6.11.20	消費者庁	
<p>令和6年度革新的な省CO2実現のための部材や素材の社会実装・普及展開加速化事業の公募について https://www.env.go.jp/press/press_03962.html</p>	R6.11.7	環境省	
<p>自動車リサイクル専門委員会合同会議（第59回）の開催について https://www.env.go.jp/council/03recycle/yoshi03-03.html</p>	R6.11.14	環境省	
<p>令和6年度 使用済製品のリユースの促進に係る検討会(第1回)を開催 https://www.env.go.jp/recycle/circul/reuse/page_01601.html</p>	R6.11.19	環境省	
<p>「投資家とスタートアップ向け：Climate TechのGHGインパクト算定・評価に関する手引き」の公表について https://www.env.go.jp/press/press_04010.html</p>	R6.11.15	環境省	
<p>第1回「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」を開催 https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn2_000020.html</p>	R6.10.30	国土交通省	
<p>第4回「官民物流標準化懇談会」を開催 https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000200.html</p>	R6.11.5	国土交通省	
<p>第6回「モーダルシフト推進・標準化分科会」を開催 https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000200.html</p>	R6.10.30	国土交通省	

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
<p>敦賀港・大阪港でターミナル管理システムの効果等を検証 https://www.mlit.go.jp/report/press/port03_hh_000122.html</p>	R6.11.20	国土交通省	
<p>荷主業界と内航海運業界の連携強化を図ります！ ～令和6年度 第2回安定・効率輸送協議会を開催～ https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_mn3_000017.html</p>	R6.11.12	国土交通省	
<p>事業用自動車事故調査委員会の調査報告書を公 ～ドライバーの疲労が眠気・わき見を誘発！早めの休憩を。～ https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000670.html</p>	R6.11.1	国土交通省	
<p>トラックGメンを「トラック・物流Gメン」へ改組・拡充し、集中監視月間を実施 https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000832.html</p>	R6.11.1	国土交通省	
<p>運行管理高度化ワーキンググループを開催 ～事業者遠隔点呼や業務前自動点呼など運行管理高度化を検討～ https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000082.html</p>	R6.11.6	国土交通省	
<p>「北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する有識者検討会 議」（第4回）を開催 https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000020.html</p>	R6.11.6	国土交通省	
<p>改正物流効率化法の荷主・物流事業者等に対する規制措置の施行に向けた検討(第4回 3省合同会議を開催) https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303_butsuryu201.html</p>	R6.11.11	国土交通省	
<p>新東名高速道路における自動運転トラックの要素技術検証を開始 https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001853.html</p>	R6.11.5	国土交通省	

最近のトピック（関係省庁報道発表より） 令和6年10月25日～11月20日

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
令和6年度「国際物流の多元化・強靱化に向けた実証調査」の公募を開始 https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000835.html	R6.11.20	国土交通省	
「中央回廊に関する実証調査」の実証輸送参加事業者を選定 https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000841.html	R6.11.19	国土交通省	
「水素を燃料とする荷役機械の導入促進に向けた検討会」の設置 https://www.mlit.go.jp/report/press/port04_hh_000488.html	R6.11.18	国土交通省	
「コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策等検討委員会」第5回委員会の開催 https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_mn2_000006.html	R6.11.21	国土交通省	

バス予約システム導入にあたり行ったこと



R6.10.25(株)Hacobu主催WEBセミナー資料より

バス予約システム導入に係るトラック事業者の声

- **予約しても前の荷積み・荷卸しが終わらず結局待たされる。**
→ 枠の取り方が実績に基づいていない可能性。
- **到着指定(予約)時間が勝手に変えられる。**
→ 時間変更の条件、連絡体制、同意形成フローの合意不形成
- **予約×切の時間が配車確定のタイミングに合わない**
→ トラック事業者を交えた事前のフロー整理、合意形成不足
- **人気の時間(平日午前中等)がすぐ埋まり、結局順番待ち**
→ 発注タイミング等荷主側のオペレーションがそのままでは時間枠の整理が早く綺麗にできても荷待ちは減らない。

構内・工場近くでの待機禁止、数字合わせの荷待ち時間削減

トラック運送事業者の不満は減らずトラックGメンの是正指導の対象に

調査背景・実施目的

（調査背景） 現在、物流業界において、長時間の荷待ちや契約にない附帯作業等による長時間労働、価格競争に伴う厳しい取引環境・雇用環境等、物流業界における課題は深刻化しており、これらがトラックドライバーをはじめとする物流分野における人手不足の原因となっている。物流業界においては、2024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等の働き方改革や脱炭素化に向けた取組への対応も求められている。

こうした背景を受け、2023年6月に経済産業省・農林水産省・国土交通省の3省が、『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』を取りまとめ、発荷主・着荷主・物流事業者が連携・協働して『物流業務の効率化・合理化』に取り組むことが求められている。

（実施目的） 『物流業務の効率化・合理化』を実現するために、荷主・物流事業者が活用することで物流の2024年問題に 対し改善効果があると期待されるサービスを明らかにする。

調査スコープ

物流効率化は「設備・機材」と「IT情報・技術」の2つのアプローチ対象があるが、**本調査においては、「IT情報・技術」を対象とする。**
 （自動運転トラック、AGV、パレット、パレタイザー、自動倉庫等の「設備・機材」は本調査の対象外。）

調査対象サービス

物流に関わるプレイヤー※同士が連携・協働して効率化するサービスに重点を置きつつ、個社内で行える効率化サービスまで広く対象とした。
 ※ガイドラインに記載されている発荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者。

調査対象スコープ内に属するサービス大分類

	輸送				保管（倉庫）		
企業間連携による効率化サービス	輸送マッチングサービス				倉庫・輸送拠点マッチングサービス		
個社内で行える効率化サービス	ダイナミックプライシング	輸送管理システム	実績・動態管理システム	電子書面・契約システム（伝票電子化・EDI等）	検品レスサービス	バス予約システム	倉庫関連管理システム
	輸送・調達計画システム（ルート・モード最適化）		積付管理システム	バックオフィス業務自動化（RPA等）			

（参考）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より
 効率的な物流を実現するためには、発荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者が連携・協働して、現状の改善を図るための取組を実施することが必要である。発荷主事業者、物流事業者及び着荷主事業者は、次に掲げる諸事項に取り組むことを通じて、物流の適正化・生産性向上を図るものとする。

本調査の重点課題

物流革新に向けた政策パッケージの施策効果のうち、【荷待ち・荷役の削減】と【積載効率の向上】に資する効果の期待ができるサービスを重点課題とする。

4.まとめ

例えば荷役時間の短縮には、検品方法見直し、事前の情報連携、荷姿変更など複数の方法があるが、それぞれアプローチ方法が異なる。サービス等の選択は、自社の課題解決方針に合致したものを選定する必要がある。

サービス導入
目的

本調査で重点を置いた物流の2024年問題の取組事項
「荷待ち・荷役の削減」、「積載効率の向上」に対応し、物流の効率化を図る

	課題領域	各テーマに対応するサービス小分類
物流企画	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">分析</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">可視化</div>	<ul style="list-style-type: none"> 物流統合管理システム...p.100～p.118
物流管理	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">計画立案</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">計画に基づく指示・手配</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">実績管理</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">業務改善</div>	<ul style="list-style-type: none"> 伝票電子化システム...p.154～p.165 配送案件管理システム...p.88～p.99 共同輸送マッチングサービス...p.125～p.130 中継拠点マッチングサービス...p.131～p.136 積載率可視化システム...p.149～p.153
物流運用	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">作業指示</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">作業遂行</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">現場改善</div>	<ul style="list-style-type: none"> 倉庫運用管理システム（WES）...p.45～p.50 輸送管理システム（TMS）...p.68～p.87 求貨・求車マッチングサービス...p.119～p.124 積付管理システム...p.137～p.148 動態管理システム...p.57～p.67 パース予約システム...p.24～p.38 車両ナンバー認証システム...p.51～p.56 画像検品システム...p.39～p.44

4.まとめ

課題領域に対応する各システムは、それぞれ異なる留意点をもち、導入企業それぞれの状況に鑑みたうえで、物流効率化サービスの検討・利用を進めていくことが必要である。

課題領域		本調査で確認された荷主・物流事業者・倉庫事業者が留意すべき主な例
物流企画	分析	<ul style="list-style-type: none"> 導入企業独自のカスタマイズを必要とする場合、開発期間が長くなり、導入決定から効果の発現までの時間が長期化。
	可視化	<ul style="list-style-type: none"> 関連会社やグループ会社間で連携をして広く改善を行うシステムを運用するには、当該協力会社においてもメリットがあることを明確にし、理解・協力を得て、システム導入を進めることが必要。（また、協力を得るための時間が長期化する可能性もあり）
物流管理	計画立案	<ul style="list-style-type: none"> 複数システムのデータを集約し、分析等を行うシステムの効果を高めるためには、各システムにおいて正しい運用がされており、生成されるデータの精度が高いことが前提条件として必要。
	計画に基づく指示・手配	<ul style="list-style-type: none"> 取り扱っている荷の特徴（定貫品・不定貫品等）・物流特性（ラストワンマイル配送・幹線輸送等）に鑑みた実業務に沿ったシステムを導入しないと、導入効果が減少。
	実績管理	<ul style="list-style-type: none"> 既存システムとの連携可否等を考慮しないと、限定的な効果・余分な開発コストの発生につながる可能性あり。
	業務改善	<ul style="list-style-type: none"> スマホが普及していない、IT人材が不足している等、ITリソースに鑑みたシステム選定をしないと限定的な効果となる可能性あり。
物流運用	作業指示	<ul style="list-style-type: none"> 同一機能の複数システムを導入することとなり、現場担当者の業務が煩雑になる可能性があることの考慮が必要。
	作業遂行	<ul style="list-style-type: none"> システム導入の前提条件として、物流情報をデータとして準備しておく必要ある。（特に物流業務を外部委託している荷主は、荷のサイズ・重量等の情報を保有していない傾向）
	現場改善	

システム導入に係る留意点

○ **自社の業務課題、実状調査、フロー整理は自社が責任を持つ**

→ベンダーは聞き取り綺麗に整理してくれるが、それで満足しない。
最後の腹決めは自社の責任。

○ **決裁権持つ人間をチームの責任者に**

→または決裁権を持つ人にももの言える人がトップに座ること。
そうしないと「ちやぶ台返し」や導入後の「こんなはずじゃなかった」に。

○ **面倒でも最初に広く関係者の意見を聞き、過程を共有する。**

→急がば回れ。その過程を記録に残せば、「手戻り」を防ぐ効果も



荷主事業者における物流担当者のご苦勞が少しでも報われるよう
トラックGメンは荷主、トラック事業者、システムベンダー等関係者の
「声」を聞き、それを伝えるべきところに「**伝え**」ていきます。

それがシステム投資効果向上の一助になれば幸いです。

トラック運送業における多重下請構造検討会

検討会の趣旨・目的

- トラック運送業においては、実運送事業者が**適正な運賃を収受できておらず、ドライバーの賃金も低い**という問題があり、**多重下請構造がその一因**となっているとの指摘がある。
- 現在、多重下請構造の是正に向けて、新たな標準的運賃における「下請け手数料」の設定、トラックGメンによる元請等への是正指導、改正法に基づく「実運送体制管理簿」による下請構造の可視化などを進めているところ。
- 他方、**トラック運送業における下請構造**には、貨物利用運送事業法の規制がかかり運送契約の締結主体となる第一種貨物利用運送事業者や、同法の規制がかからず、かつ、運送契約の締結主体ともならない取次事業者等の多様な関係者が介在する場合があるが、必ずしもこれらの事業者の**実態が明らかでない**。
- これまで、平成26年に貨物利用運送事業の実態調査、令和4年度に下請構造に係る実態調査を行ってきたが、取次事業者等に関する**現状把握は十分とは言えない**状況。
- このため、本検討会において、取次事業者等へのヒアリング等を通じて**実態把握に努めるとともに、トラック運送業が下請構造となる背景・意義や課題を検証し、多重下請構造の是正等を通じた適正な運賃収受に向けて必要な対策を検討**する。

令和6年 8月	: 第1回検討会（全ト協提言報告）
8月～11月	: 実態調査の実施（アンケート、ヒアリング）
11月	: 第2回検討会（調査結果フィードバック）
12月	: 第3回検討会（論点整理）
令和7年 2月～	: 第4回検討会以降、最終とりまとめに向けて検討

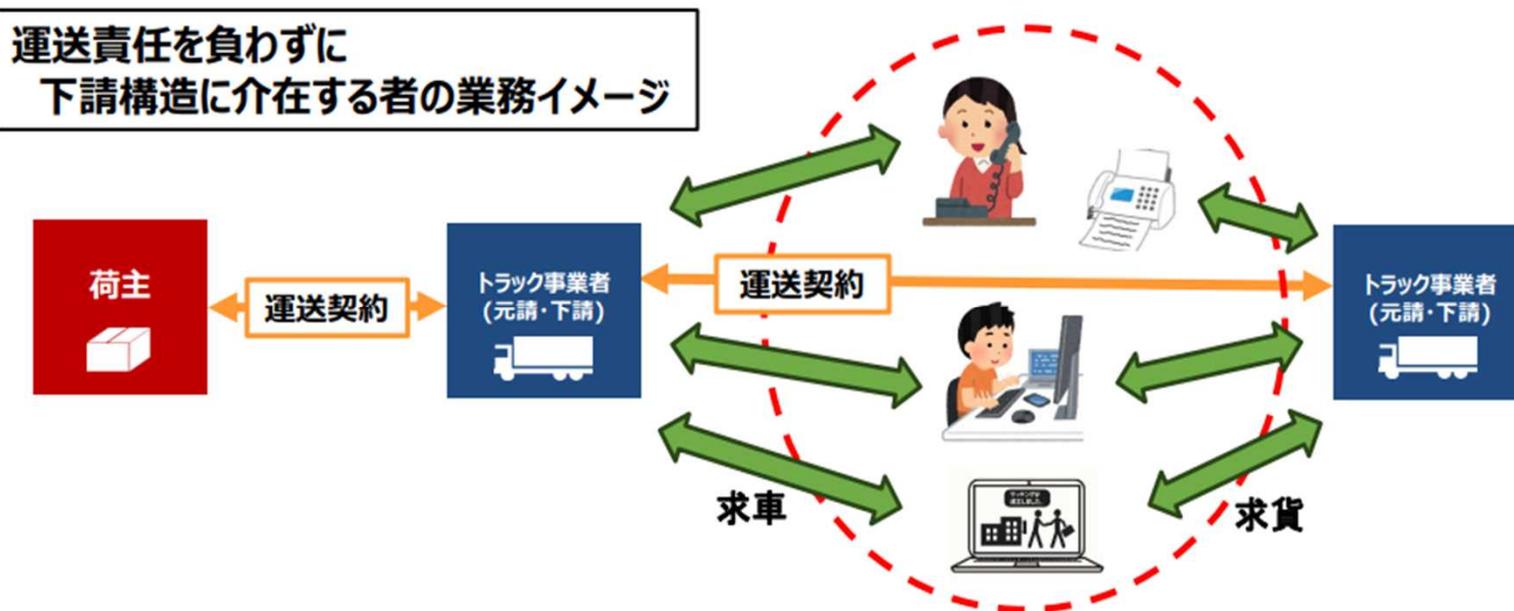
トラック運送業の多重下請構造に介在する者

トラック運送業の多重下請構造に介在する者については、概ね下記の4分類に分けられる。

- ① 貨物利用運送事業法に基づく第1種貨物利用運送事業の登録を受け、利用運送事業を行っている者
(= 荷主と運送契約を締結し、運送不能時等の損害賠償責任を負う者)
- ② 平成15年の改正前の貨物運送取扱事業法（平成元年法律第82号。）における「運送取次事業」を行っている者
(※現行法では規制の対象外) (= 荷主と運送契約を締結せず、取次が適切であれば運送不能時等の損害賠償責任を負わない者)
- ③ 貨物運送取扱事業法・現行の貨物利用運送事業法いずれにおいても規制対象外である、「媒介」を行っている者
(= 荷主と運送契約を締結せず、媒介以外の運送に関する責任を一切負わない者)
- ④ 運送契約に関与せず単に情報提供のみを行う者など、①～③以外で、トラック運送業の多重下請構造に介在する者

「運送取次」や「媒介」、「情報提供」といった形態で、運送責任を負わずに下請構造に介在する者がいる。これらに該当する者としては、実態上、

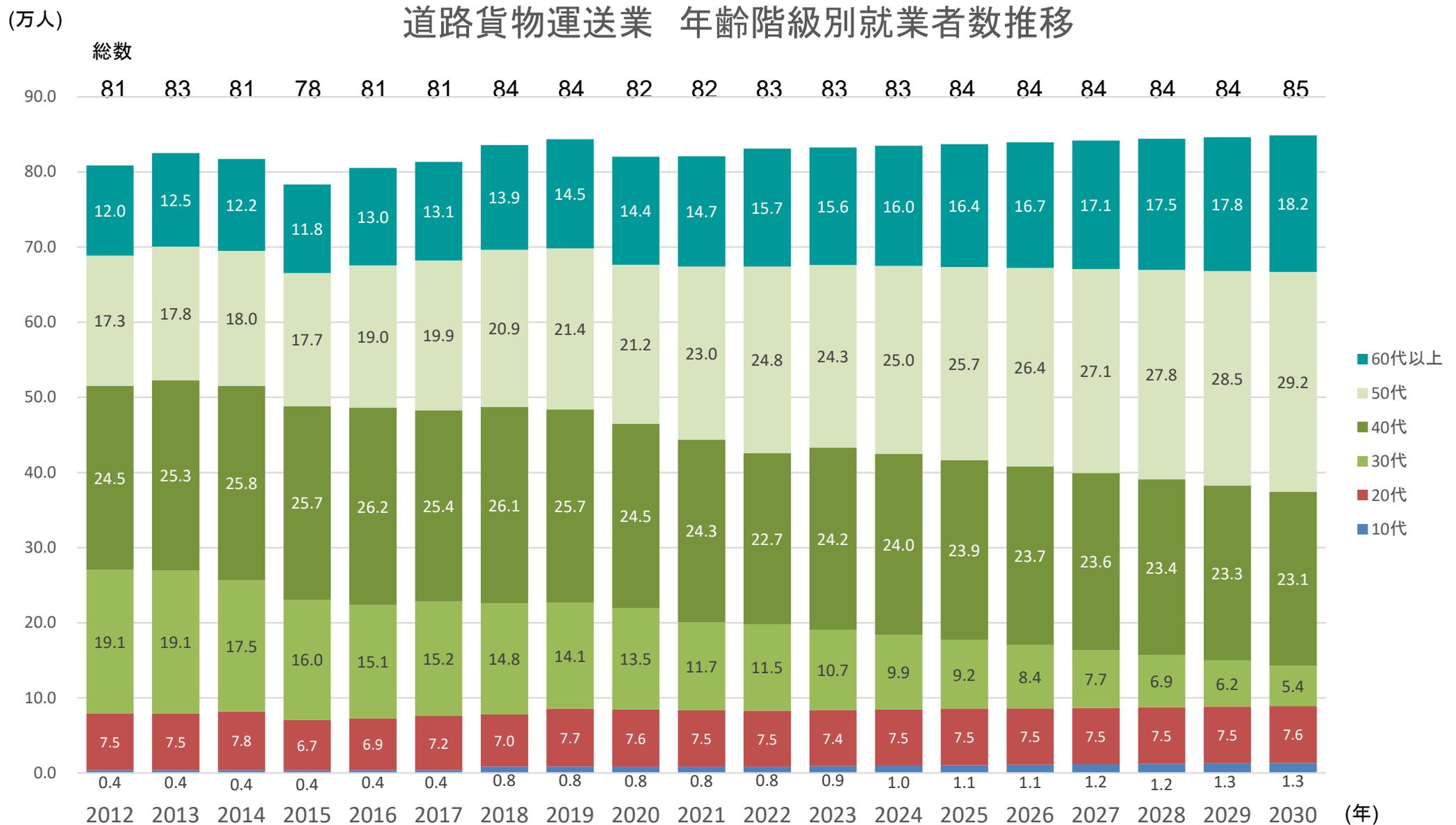
- 荷主・元請事業者から電話やFAX等で依頼を受け、下請事業者を自らの人的つながりや地縁、資本関係等を活用して探索する者
- インターネットを通じて、人的つながりや地縁等を超えて、求荷・求車のマッチングを行う者や、マッチングの場のみを提供する者等が存在すると考えられる。



- ① 改正物流法の施行に向けた検討状況について
- ② ドライバーの環境改善に向けた関東運輸局の取組について
- ③ 埼玉県における価格転嫁の取組・埼玉の持続可能な物流の確保に向けた取組
- ④ 参考資料紹介**
 - ④-1 事前にいただいた問題意識等（詳細）
 - ④-2 最近のトピック（各省報道発表資料等）
 - ④-3 トラック・物流Gメンの活動について**
 - ④-4 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料

道路貨物運送業 年齢階級別就業者数の推移（一部予測値）

トラックドライバーは労働時間が長く、賃金が安く、人手不足で高年齢化が進行しています。



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。

トラックドライバーの健康を守るためのルール(2024年4月～)

時間外労働上限規制のほかにも、これだけのルールが課せられています。

労働基準法

時間外労働上限規制：年間960時間以内

自働車運転者の労働時間の改善のための基準（改善基準告示）

拘束時間のルール 拘束時間…使用者に拘束されている時間（労働時間＋休憩時間）

- 1日あたり：**原則13時間以内**（最大15時間。但し14時間超は週2回まで。長距離運行の場合も16時間超は週2回まで）
- 1ヶ月あたり：**284時間以内**（労使協定により310時間まで延長可。但し年間上限を超えないこと）
- 1年あたり：**3,300時間以内**（労使協定によっても3,400時間以内まで）

運転時間のルール

- 連続運転時間の上限：**4時間**（毎に30分の休憩を取る必要がある。）
- 1日あたりの運転時間の上限：**2日を平均した1日あたり9時間以内**
- 1週間あたりの運転時間の上限：**2週間を平均した1週間あたり44時間以内**

休息期間のルール 休息期間…使用者の拘束を受けない期間、労働者の自由な時間

- 1日あたりの運転時間の下限：**基本11時間**（継続9時間を下回らないこと。長距離運行の場合8時間以上は週2回まで）
※休息時間が9時間を下回る場合は、一運行（出庫～帰庫）終了後、継続して12時間の休息を与えること。

休日労働のルール

- 休日労働回数の上限：**2週について1回が限度**

詳しくはオンライン
説明会アーカイブで



時間外労働の上限規制設定の経緯

長時間労働で稼ぎたいドライバーがいても、「誰でも働ける環境」を作るため上限規制が必要

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。

労働政策審議会にて必要性確認

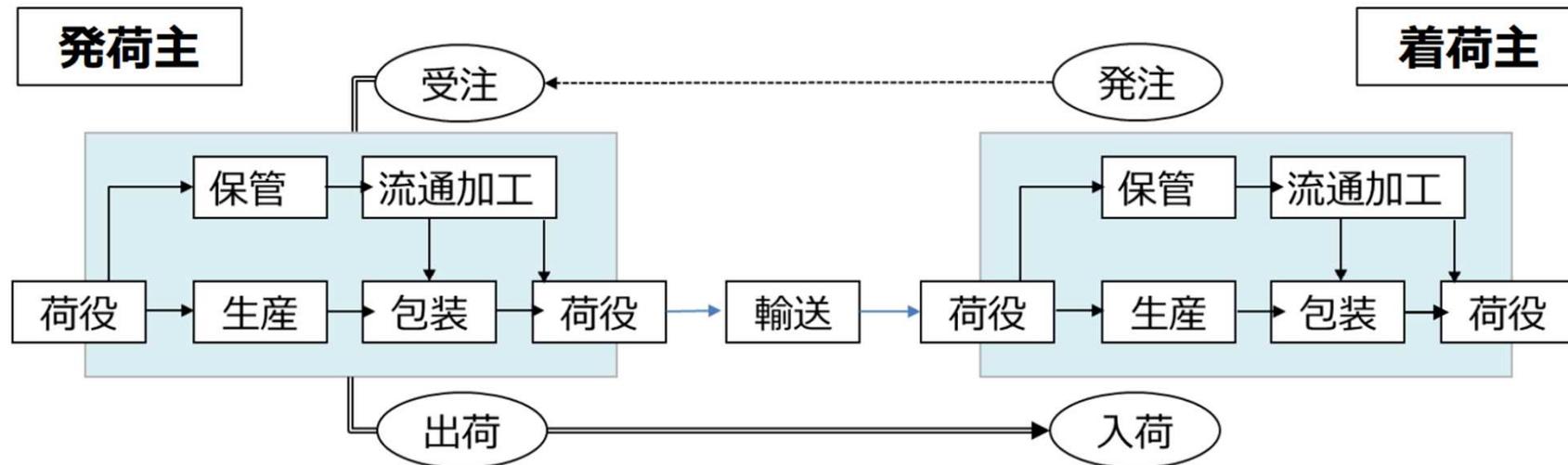
- ・人口減少社会において、誰でも働ける環境を整える必要がある。
- ・しかし日本の現状は長時間労働者が多く、健康の確保や仕事と家庭生活の両立が困難。
- ・「過労死ゼロ」、女性や高齢者が働きやすい社会の実現のため、長時間労働是正が必要。

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。

物流の過程

- 物流需要は受発注により発生。出荷・入荷の条件決定には発・着荷主が大きく関わっている。
- このため、パレット化による作業負荷の削減や、荷積み・荷卸しに係る荷待ち時間の削減、共同輸配送などの効率的な輸送の実現には、物流機能と調達・生産・販売・回収などの分野を総合的に考えるロジスティクスの視点から、荷主の積極的な取組が重要となる。



(出典) 苦瀬博仁『ソーシャル・ロジスティクス』を参考に経済産業省が作成し一部加工

バラ積み

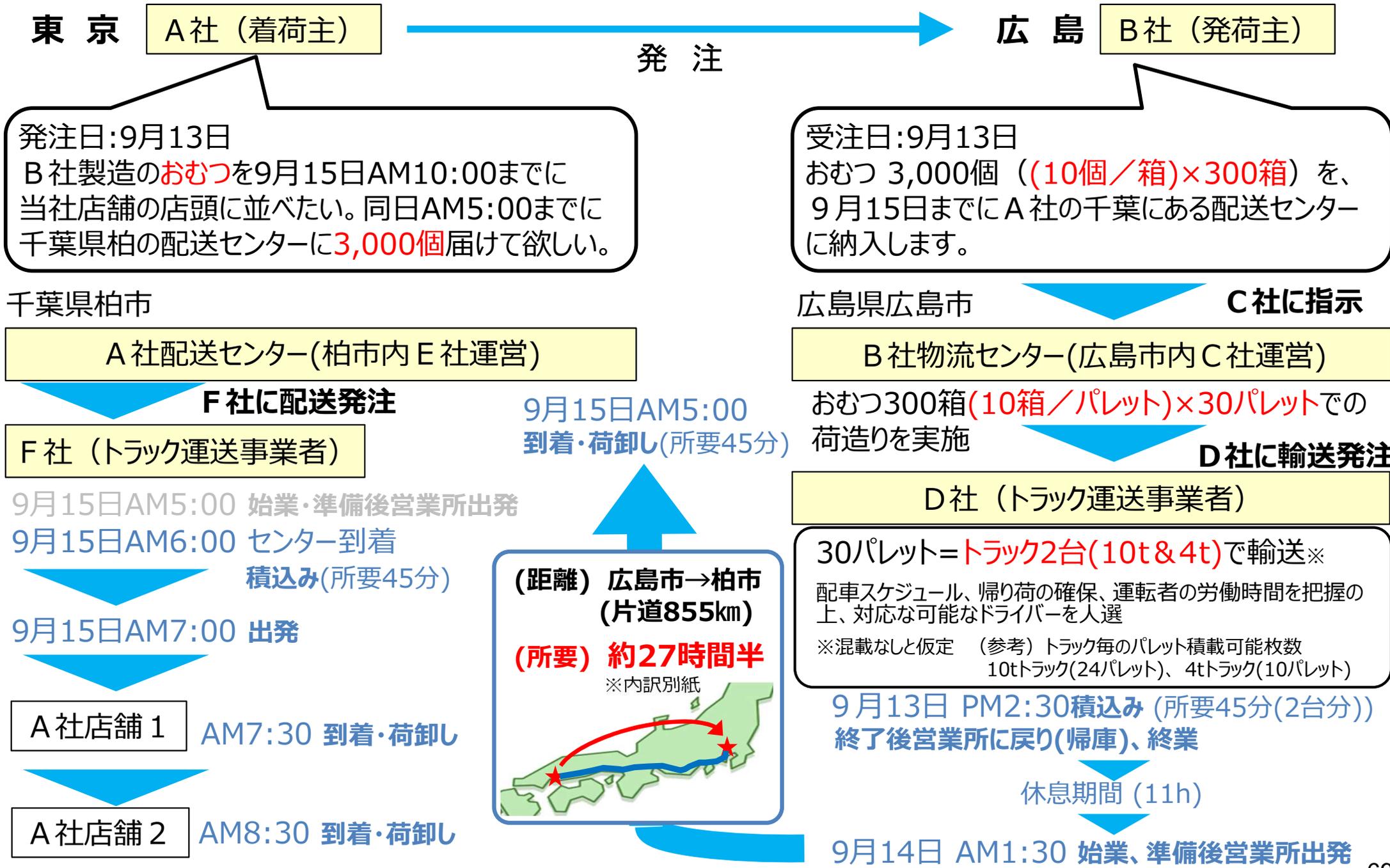


積み込み、荷卸し待ち



トラック物流の例 (単位換算と時間の制約)

※以下の所要時間は、改善基準告示における各種例外規定を全て適用しないものとした場合の想定。



(例) 広島～柏 所要約27時間半の内訳

【前提条件】 平均時速75km、4時間ごとに30分の休憩(430) 2回、拘束時間13時間(うち拘束時間あたりの運転時間9時間)、11時間の休息1回

【運転時間合計】 855km ÷ 75km = **11時間24分(A)**

【休息期間】 **11時間(B)**

【休憩・その他拘束時間】 **5時間(C)**

$$(A) + (B) + (C) = 27時間24分 \approx 27時間半$$

内 訳

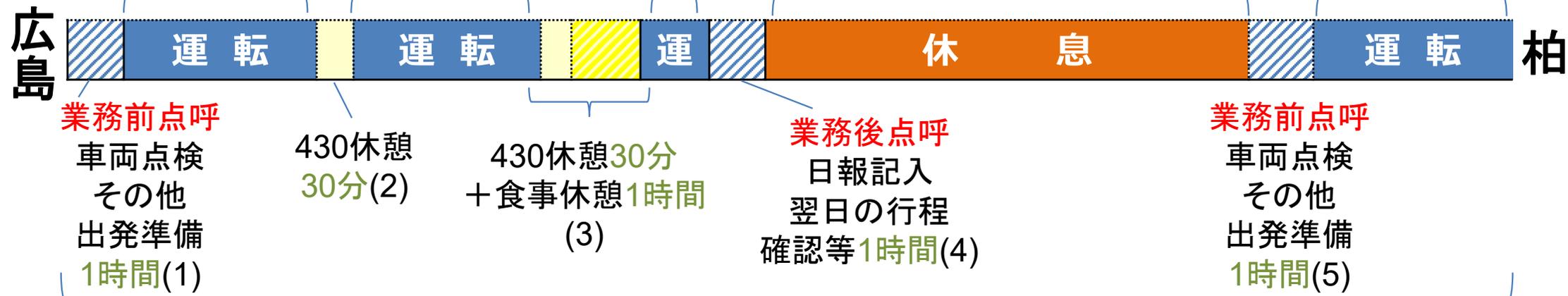
① + ② + ③ = **9時間(675km)**

75km × 4時間 = 300km①
 75km × 4時間 = 300km②
 75km × 1時間 = 75km③

11時間

75km × 2時間24分 = 180km④

国際労働機関 (ILO) 勧告※により、1日あたりの休息期間とすべきとされた時間



休憩等 (1) + (2) + (3) + (4) + (5) = **5時間**

※路面運送における労働時間及び休息期間に関する勧告(第161号)(1979年6月27日採択) 70

連続運転時間上限の判断

いわゆる430休憩の取得イメージ



運転時間の上限計算方法（1日・1週間あたり）

1日あたり上限（2日を平均した1日あたり9時間以内）

- ① 特定日の運転時間(A時間)と特定日の前日の運転時間(B時間)との平均
- ② 特定日の運転時間(A時間)と特定日の翌日の運転時間(C時間)との平均

特定日の前日(N-1日)	特定日(N日)	特定日の翌日(N+1日)
B時間	A時間	C時間

① $\frac{B時間 + A時間}{2}$ と ② $\frac{A時間 + C時間}{2}$ ①、②とも9時間を超えた場合改善基準告示違反となる。

1週間あたり上限（2週目を平均した1週間あたり44時間以内）



酒酔い・酒気帯び運転に係る行政処分基準の強化 トラック、バス、タクシー

- 酒酔い・酒気帯び運行が確認された場合、現行の酒酔い・酒気帯び運行の業務に加え、新たに指導監督義務と点呼実施義務について違反行為を設ける(それぞれの違反行為について加算)^{※1、2}

違反行為	処分内容	
酒酔い・酒気帯び運行の業務 【現行】	初違反	100日車
	再違反	200日車
飲酒運転防止に係る指導監督が未実施 【新設】	初違反	100日車
	再違反	200日車
飲酒運転防止に係る点呼が未実施 【新設】	初違反	100日車
	再違反	200日車

※1 指導監督・点呼実施について、明らかに実施されていることを指導・点呼記録により事業者が証明した場合は処分対象外
 ※2 現行と同様、処分日車数による行政処分に加え、最長14日間の事業の事業停止処分を付加

処分量定の引き上げ(違反件数に比例した処分の導入) トラックのみ

- 勤務時間等基準告示の遵守違反

未遵守件数	処分内容			
	初違反		再違反	
5件以下	警告	(変更なし)	10日車	(変更なし)
6件以上 15件以下	現行 10日車	改正後 2日車/ 未遵守1件	現行 20日車	改正後 4日車/ 未遵守1件
	現行 20日車		現行 40日車	

- 点呼の実施違反

未実施件数	処分内容			
	初違反		再違反	
19件以下	警告	(変更なし)	10日車	(変更なし)
20件以上 49件以下	現行 10日車	改正後 1日車/ 未実施1件	現行 20日車	改正後 2日車/ 未実施1件
	現行 20日車		現行 40日車	

国土交通省ネガティブ情報検索サイト

国交省HP

国土交通省

ホーム | 国土交通省について | 報道・広報 | 政策・法令・予算 | 白書・オープンデータ | お問い合わせ・申請

トピックス 国土交通省の活動

- 【4月15日】 第1回国土交通大臣と関係団体・重要企業・寄託貨物会社の各社長が集まりました。
- 【4月14日】 石川大野田空港が国土交通省の検査を受けました。
- 【4月8日】 菅野大臣が「国土交通省の活動」の発表を行いました。
- 【4月8日】 菅野大臣が「国土交通省の活動」の発表を行いました。
- 【4月6日】 菅野大臣、こやみ大臣が「国土交通省の活動」の発表を行いました。
- 【4月6日】 菅野大臣、こやみ大臣が「国土交通省の活動」の発表を行いました。

重要なお知らせ

令和6年度半期地方自治体への検査と対応について



政策情報

- 国土交通省防災・減災対策本部
- 国土交通省防災・減災対策本部
- 国土交通省防災・減災対策本部
- 国土交通省防災・減災対策本部
- 国土交通省防災・減災対策本部

プレスリリース

- 2024年4月19日
- 国土交通省の活動
- 国土交通省の活動
- 国土交通省の活動
- 国土交通省の活動
- 国土交通省の活動

政策情報、分野別一覧

- 総合政策
- 国土政策
- 道路
- 港湾
- 航空
- 国土安全保障
- 国土政策
- 国土政策
- 国土政策
- 国土政策
- 国土政策

ピックアップ情報

- 国土交通省の活動
- 国土交通省の活動
- 国土交通省の活動
- 国土交通省の活動
- 国土交通省の活動

ネガティブ情報検索サイト

ネガティブ情報検索サイト

この検索サイトでは、国土交通省の事業者等の過去の行政処分等を検索することができます。

STEP 1 事業分野を選択

STEP 2 事業者を選択

検索結果一覧

- 建設物の設計・審査・評価
- 建設物の設計・審査・評価
- 建設物の設計・審査・評価
- 建設物の設計・審査・評価
- 建設物の設計・審査・評価

行政処分事業者検索ページ

自動車総合安全情報

行政処分事業者検索ページ

事業者の行政処分情報検索

検索条件

検索結果

検索結果一覧

行政処分の年月日	事業者の氏名・名称	事業者の所在地	行政処分の種別	違反点数
2024年4月28日	株式会社T27(一) (法人番号 7240001022236) 代表取締役 藤原 隆	広島県広島市安芸区南尾道5丁目13-16	48	42
2024年4月14日	株式会社藤原建設(法人番号 8240001034412) 代表取締役 藤原 隆	広島県広島市安芸区南尾道5丁目13-16	38	38
2024年4月24日	株式会社藤原建設(法人番号 8240001034412) 代表取締役 藤原 隆	広島県広島市安芸区南尾道5丁目13-16	37	37
2024年4月24日	株式会社藤原建設(法人番号 8240001034412) 代表取締役 藤原 隆	広島県広島市安芸区南尾道5丁目13-16	29	29
2024年4月24日	株式会社藤原建設(法人番号 8240001034412) 代表取締役 藤原 隆	広島県広島市安芸区南尾道5丁目13-16	20	20
2024年4月14日	株式会社藤原建設(法人番号 8240001034412) 代表取締役 藤原 隆	広島県広島市安芸区南尾道5丁目13-16	20	20

個別情報

行政処分事業者の詳細情報

行政処分の年月日: 令和6年1月30日

事業者の氏名または名称: 有限会社佐藤建設(法人番号9240002022373) 代表取締役 佐藤 久

事業者の所在地: 広島県広島市安芸区北さくら5丁目33-7

営業所の名称: 本社営業所

営業所の所在地: 広島県広島市安芸区南尾道5丁目9-7

行政処分の内容: 輸送施設の使用停止(70日書)及び文書留置

主な違反の条項: 貨物運送事業者法(以下「法」)第9条第1項、法第17条第1項第1号及び第4項

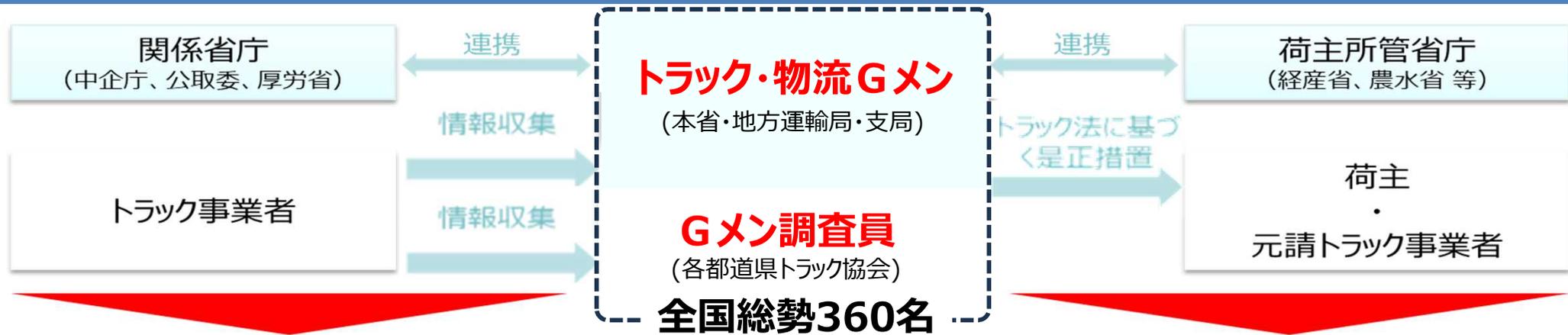
違反行為の概要: 令和5年2月10日、同年2月24日、同年3月10日及び同年4月25日、情報提供を遅延して監督を実施。8件の違反が認められた。(1)業務計画の策定遅延(車庫) (貨物自動車運送事業者法第17条第1項第1号)、(2)業務計画の策定遅延(車庫) (貨物自動車運送事業者法第17条第1項第1号)、(3)業務計画の策定遅延(車庫) (貨物自動車運送事業者法第17条第1項第1号)、(4)点呼の実施遅延(安全規則第7条第1項、第2項及び第3項)、(5)点呼の記録遅延(安全規則第7条第5項)、(6)点呼の記録事項記載違反(安全規則第7条第5項)、(7)業務計画の策定遅延(安全規則第8条)、(8)運転者等台帳の記載事項記載違反(安全規則第9条第5項第1項)

違反点数(事業者): 7点

違反点数(営業所): 7点

商慣行見直しに向けた執行力の強化（トラックGメンの設置）

トラックGメンが設置され、荷主・元請事業者への監視体制を強化



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～）

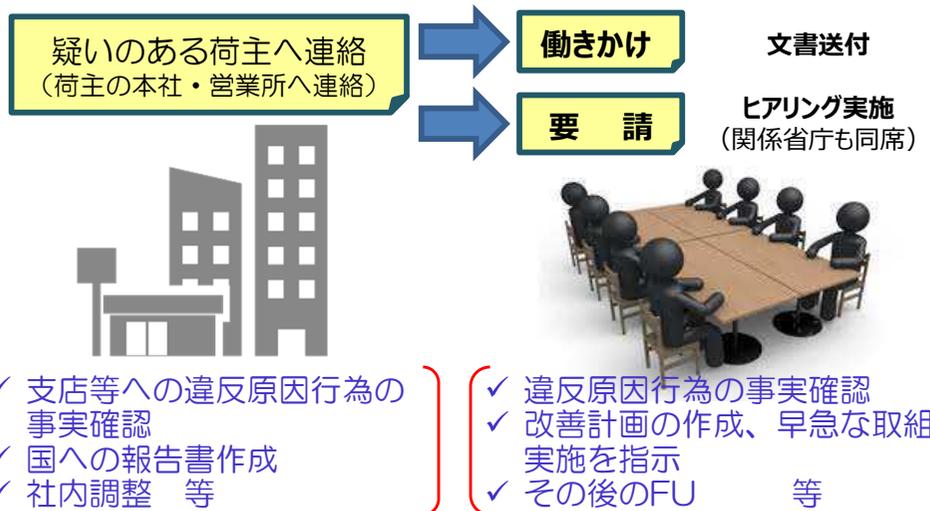
トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」
制度※の執行力を強化（2023年度～）

※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。

「プッシュ型情報収集」

- ① **ヒアリング**（訪問・電話）
違反原因行為の疑いのある荷主情報の積極的収集
- ② **パトロール**（現場の状況確認）
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
- ③ **フォローアップ調査**（パトロール時に実施）
 - ・ 情報提供元への事実確認・深堀り
 - ・ 「働きかけ」、「要請」実施済荷主の再度の違反原因行為の疑い等確認

「是正指導」



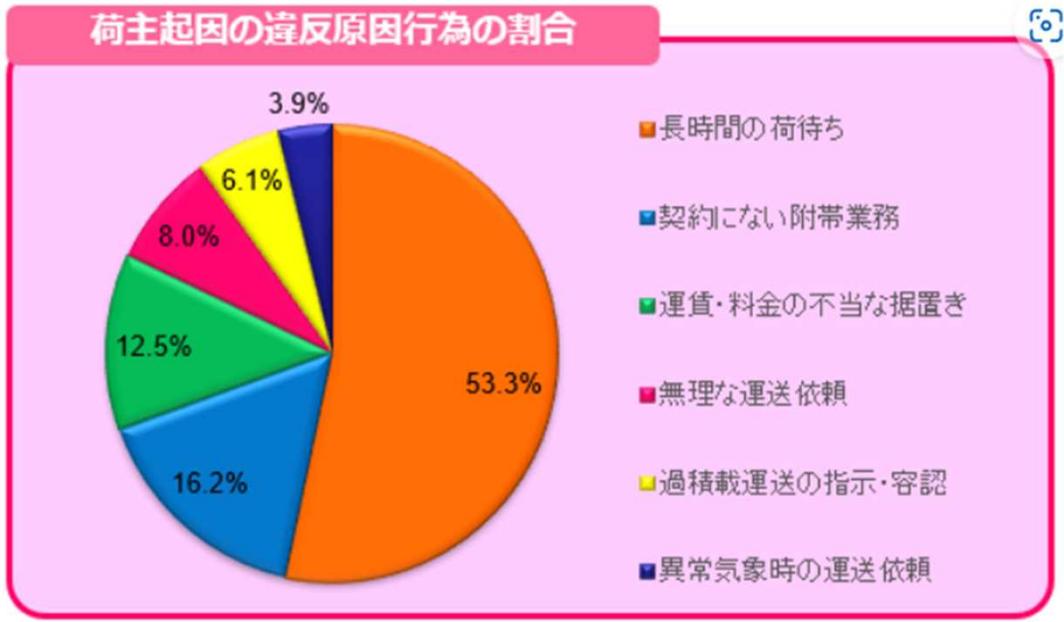
トラックGメンによる荷主等への是正指導の取組結果

トラックGメン設置後、荷主等に対する是正指導実施件数が飛躍的に増加しました。

「是正指導」を実施した荷主数

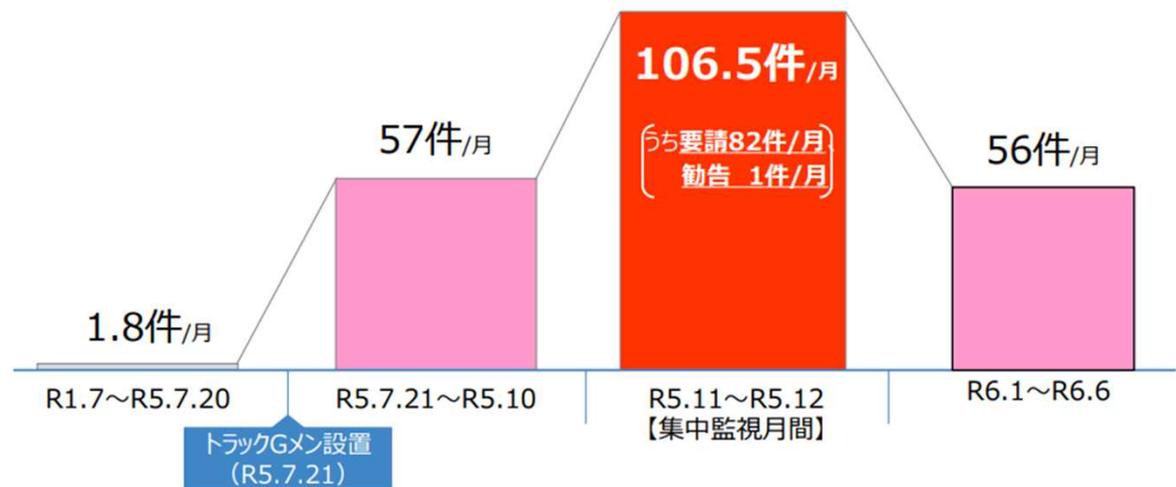
対応内容	荷主数	内訳
勧告	2	(荷主1、元請1件)
要請	174	(荷主88、元請81、その他5)
働きかけ	635	(荷主423、元請193、その他19)

計811件の法的措置を実施
(令和6年6月30日現在)



<月当たりの「是正指導」(働きかけ、要請、勧告) 平均実施件数>

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



今般「是正指導」(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。

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）

全国のトラックGメン活動状況 (令和6年6月30日現在)

全国のトラックGメンがトラック事業者の声を聞き、荷主等に対する是正指導を実施しています。

○トラックGメンの活動状況

トラック事業者に対する
電話調査や訪問調査 (全国)



トラックドライバーへのヒアリング
(全国)

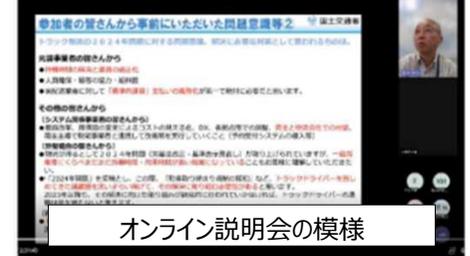


大型車駐車スペースがあるコンビニ駐車場
高速SA、PA

荷主へのパトロール(荷待ち状況の現地確認等) (全国)



トラック事業者・荷主に対する
説明会



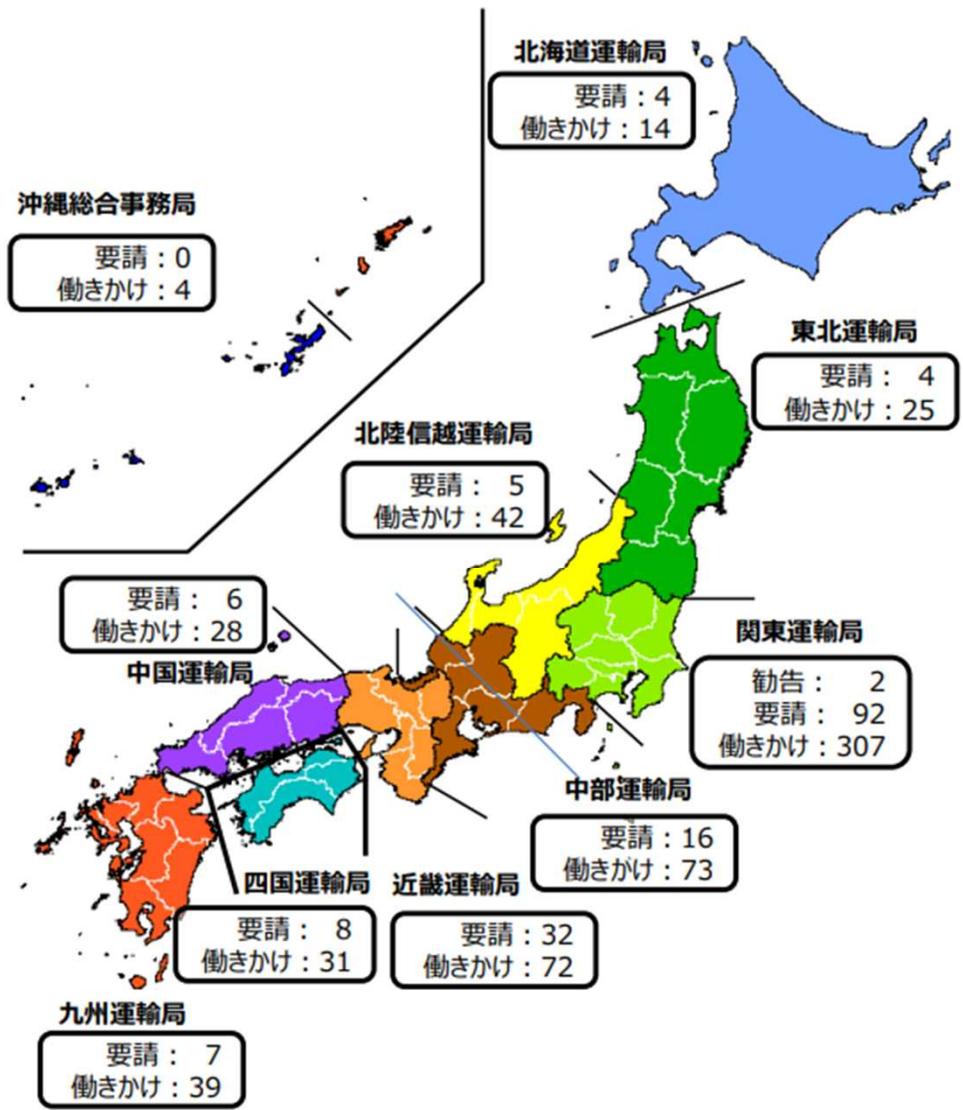
オンライン説明会の模様

トラックGメンのチラシ配布 (全国)



〈ブロック別働きかけ・要請・勧告実施件数〉

※数値は要請、働きかけが行われた、各ブロックに本社を有する荷主等の数



国土交通省トラック荷主特別対策室主催オンライン説明会

トラック事業者・荷主の相互理解に向けて、「何回も」、「わかりやすく」、「有益な情報を提供」

【第1回～第14回の累計参加者数】 **延べ2,400名** 全国からトラック、発着荷主他関係者が参加

Gメンが毎月1回午前午後に実施

2024年問題の背景を説明

国会の動き等最新情報を紹介

参加者の皆さんから事前にいただいた問題意識等②

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

元請事業者の皆さんから

- 待機時間の解消と運賃の適正化
- 人員確保・顧客の協力・給料面
- 実配事業者に対して「標準的運賃」支払いの義務化が第一に絶対必要だと思います。

その他の皆さんから

(システム関係事業者の皆さんから)

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

(労働組合の皆さんから)

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

(行政官士の皆さんから)

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

参加者から寄せられた問題意識を紹介し、共有するGメン。

時間外労働の上限規制設定の経緯

走って稼ぐドライバーがいるのも分かるが、「誰でも働ける環境」を作るため上限規制が必要

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。**
- しかし労働者が入り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。
- 鍵を握るのは高償値の改善。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。

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。**

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。

国会での質疑より

Q. 改正法の執行体制は。(4/25参国交委 立憲民主党 小沼議員)

A. 令和6年3月21日の衆議院本会議で、経産大臣、農水大臣が出席されてしっかり3省連携していくという答弁があった。実際そうなるように国交省が頑張っていきたい。(斉藤国土交通大臣)

Q. 荷主の指導に対する経産省、農水省の見解は。(3/21衆本会議 公明党 国重議員)

経産省は、これまで国交省、農水省と連携を進めてきた。荷主に対する措置を一層強力で推進していく。(齋藤経産大臣)

農水省はこれまで国交省等と協力を推進してきた。荷主の意識、行動の変革に積極的に取り組んでいく。(坂本農水大臣)

参加者から寄せられた問題意識（一部）

- 着荷主の理解と協力が**必要**で、それを理解、納得させる術が必要（発荷主）。
- **トラック集車が徐々に難しく**なっている（発・着荷主）。
- 受注量の増加により**手配が困難**になる事を怖れている（元請トラック事業者）。
- 各所で**積み残しが発生**する可能性が高い（物流システムベンダー）。
- 納入トラックと契約していないので**荷待ちコントロール不可**、発荷主の責任では（着荷主）。
- **バス予約システム、予約枠の不足**による配車担当者の早出対応（発荷主）
- **小規模着荷主での付帯作業要求**に苦慮。説得しているが理解されない（発荷主）。

荷主の事務所、物流拠点に対する「荷主等パトロール」の実施

積極的にパトロールを実施し、労働環境改善と適正運賃収受への理解を呼びかけています。

全国各地でパトロールを実施

パトロール動画



パトロール先拠点数約**2,200**か所

各地方運輸局において様々な手法により実施。

(R5.7.21~R6.10.10全国)

(実施例)

- 荷主事業者の事務所・物流拠点等を訪問し、以下を実施
 - ・ 違反原因行為の防止を呼びかけ
 - ・ 荷待ち状況の実態確認
 - ・ 運賃交渉への誠意を持った対応を要請
 - ・ 要請を受けた荷主等の改善状況を確認
 - ・ オンライン説明会への参加を呼びかけ

違反原因行為の例

常態的な長時間の荷待ち



無理な運行依頼



運賃・料金の不当な据置き



契約にない附带業務



上記のほか、異常気象時の運行依頼、過積載運行の強要なども違反原因行為として是正指導の対象に。

荷主等パトロールの具体例

荷主等へのアポなし訪問・説明



荷主等をアポなしで訪問し、オンライン説明会、2024年問題解決に向けた荷主の協力の必要性などについて説明。

荷待ち、附帯作業等の現状確認・指導



荷主の拠点等現場に出向き、荷待ち、契約にない附帯業務等の有無や程度について確認。

荷主への指摘、要請対象のフォローアップ



違反原因行為の疑いが現認された場合は、認識を確認の上指摘。また要請を受けた荷主の現場で改善状況の確認も行う。

トラックドライバーへのヒアリング



高速道路SA,PA。道の駅、コンビニ、自動車事故対策機構(NASVA)などで運転者の話を聞き、情報提供を呼びかけ。

西日本トラックGメンによる広域連携

(西日本4局トラックGメン合同パトロール)

西日本の各運輸局が連携の上、大消費地の着荷主に働きかけを実施

中国・四国・九州発の貨物の多くは大消費地である近畿（大阪・兵庫）の着荷主に納品され、そこで常態的な荷待ちや附帯作業などの違反原因行為が行われており、日頃「目安箱」にも多数の投稿が寄せられている。

しかしその多くが連絡先不明や連絡不可などで、働きかけ、要請などの「是正指導」に結びついていない。

そこで、現地調査の実施とともに、こうした「声」を荷主に届けるため、近畿・中国・四国・九州の各地方運輸局が連携し、**令和6年9月25,26日に、大阪市内において、西日本4局トラックGメン合同パトロールを実施した。**

大消費地で活動する中国、四国、九州のトラックドライバーに実状をヒアリングし、**荷待ち、附帯作業等の違反原因行為の実態を調査。**

各運輸局のGメンが連携して大阪等の主な**荷主に対するパトロール（アポ無し訪問）**を実施し、トラック事業者・ドライバーの「声」を届ける。



合同パトロール実施のメリット

集団効果：数の優位で、荷主への説明を有利に進める

エリア匿名性の確保：特定エリアのトラック事業者・ドライバーを対象とした仕返し、犯人探しを防ぐ。

機動力：一度に多くのポイント(荷主拠点)を捕捉。

2日間で33箇所をアポ無し訪問(うち27荷主に接触・説明)。他3荷主に対し働きかけ、ヒアリングを実施。

合同パトロールの様子①



事前ミーティング(当日の動き等説明)



班編成、顔合わせ、段取り打ち合わせ

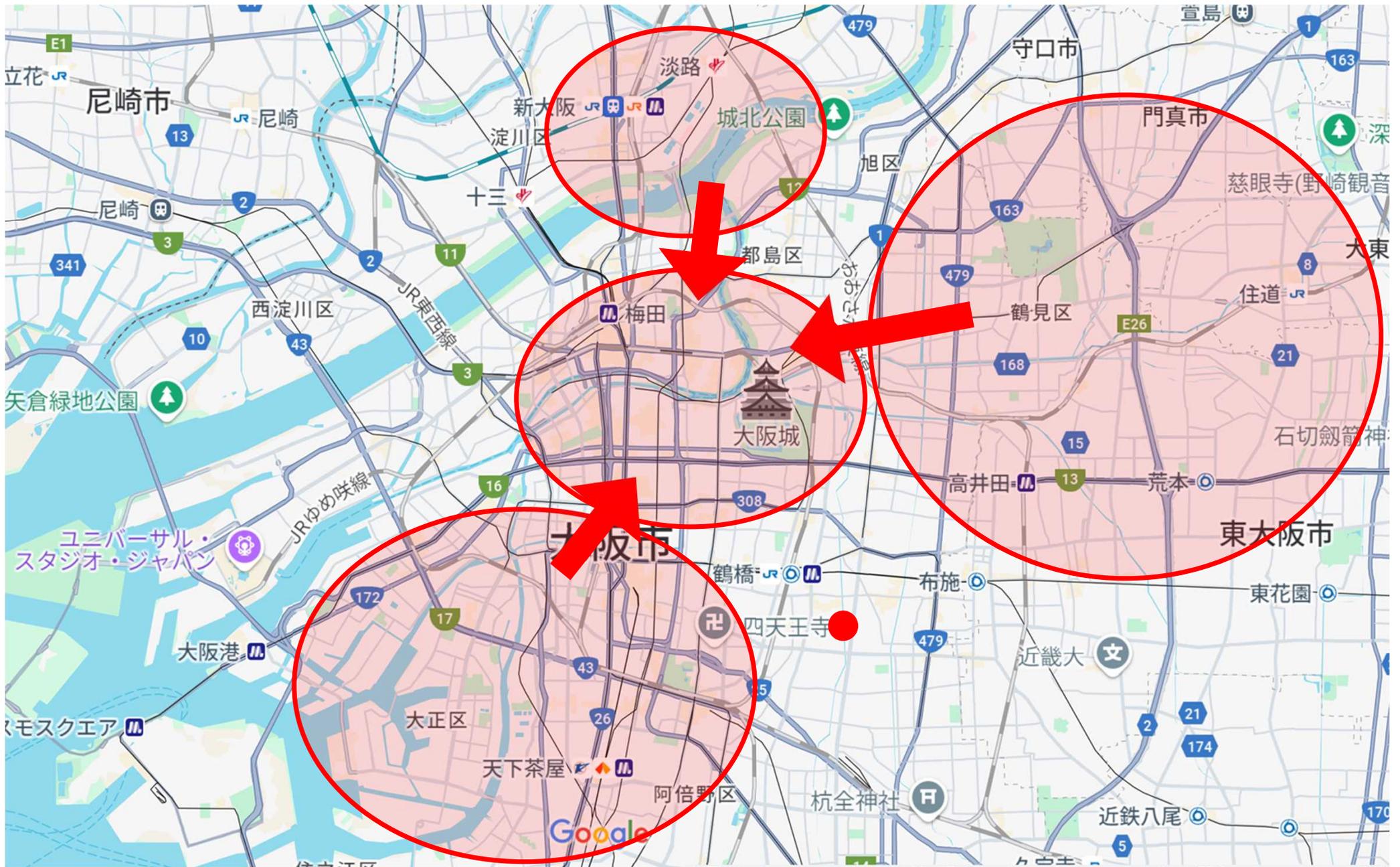


荷主訪問直前の段取り打ち合わせ



荷主訪問 (4局合同)

西日本4局トラックGメン合同パトロール活動エリア図



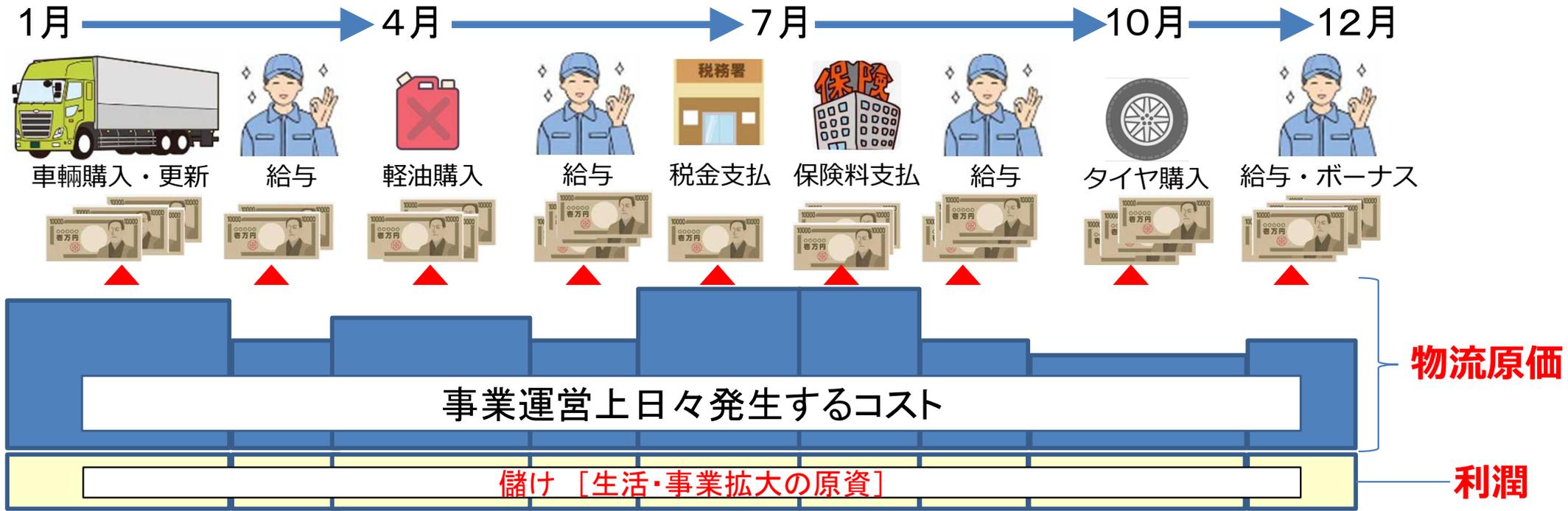
西日本4局トラックGメン合同パトロール 面談等実施状況(一部)

班	訪問先	面談	パトロール結果
A	元請物流事業者	○	専務対応。親会社（メーカー）の荷物96%。 目安箱と荷主等パトロールで匿名でメッセージを届けていることを教示。 荷主に運賃交渉に応じるよう言っているため、協力会社にもちゃんと払うよう教示。 付帯業務で困っているとのこと。
B	食料・飲料・卸	○	物流担当チーフ対応、物流について積極的に取り組んでいる様子。運賃もあげている とのこと。着荷主への付帯業務削減要請も、聞かない着荷主からは売らない。しかし 購買量が多い事業者との縁は切りにくいとのこと。
C	メーカー	○	物流関連二法改正について興味を持たれている様子。特定荷主はグループ会社にも 適用されるか気にしていた。
C	元請物流事業者	○	常務取締役対応、トラック事業者の立場が強くなっており、利用運送契約の見積もり を取っても1週間後の配達予定日には配車が難しいと断られる事もある。運賃は上 がっても対応できるが、車両が手配できるかどうかの瀬戸際になっており、物流2024年 が現実になっていることを実感。 真荷主との運賃交渉は難航するも、半年前に標準運賃改正と同じ上がり幅で運賃 アップに成功。高速料金もほぼ収受できている。
C	メーカー	○	アパレル、化学品、取り扱いの商材の幅は広い。営業部門それぞれが、物流会社を手 配。荷待ちについて時間改善している。 コストの部分について、助成があれば対応できる。 業界団体の集まりがあるのでその場でも共有したい。
D	食料・飲料・卸	○	担当者不在のため、人事課員と立ち話。2024問題やトラックgメンについてはご存知 だった。社員向けに、2024問題の研修もしたとのこと。トラックドライバーも講師に招いた とのこと。

- ① 改正物流法の施行に向けた検討状況について
- ② ドライバーの環境改善に向けた関東運輸局の取組について
- ③ 埼玉県における価格転嫁の取組・埼玉の持続可能な物流の確保に向けた取組
- ④ 参考資料紹介**
 - ④-1 事前にいただいた問題意識等（詳細）
 - ④-2 最近のトピック（各省報道発表資料等）
 - ④-3 トラック・物流Gメンの活動について
 - ④-4 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料**

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)



$$\text{V} \wedge \text{A} ? \quad \text{健全な事業継続の為には} \quad (\text{物流原価} + \text{利潤}) = < \text{売上げ} \text{ が望ましい。}$$



コスト(原価)の発生と契約・売上げの收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。

車両別費用の整理

直接割付の可否	費用	固定/変動	概要
車両に直接割付け できる費用 (基本実費)	運行費	変動	○燃料(軽油)・油脂(エンジンオイル費)費用 ○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) ○尿素水費用(ディーゼルエンジン車) ○タイヤチューブ、交換費用
	車両費	固定	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)
	車両の税金	固定	自動車取得税、自動車重量税、自動車税
	車両の保険費	固定	自賠責保険料等車両毎に費用が発生するもの。
	運転者の人件費※	固定	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
車両に直接割付け できない費用 (車輛別売り上げ又は稼働時間の割合で按分)	車両の保険費	固定	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。
	間接費	固定	一般管理費 (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)、 備品運搬費、車庫等の施設費

※ 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

車両別費用で「固定」に整理された費用の合計

÷

稼働時間

=

1 時間あたり固定費

1 kmあたり変動費の計算

0 ℓ → 満タン燃料費用

÷

実燃費(km/ℓ)

=

1 kmあたり燃料費

オイル交換1回あたりの
油脂費用

÷

1交換あたり
走行距離

=

1 kmあたり油脂費

タイヤチューブ交換1回
あたりのタイヤチューブ費用

÷

1交換あたり
走行距離

=

1 kmあたり
タイヤチューブ費

一般修理費用、
車検整備費用

÷

修理、整備の間
の走行距離

=

1 kmあたり修理費

0 ℓ → 満タン尿素費用

÷

0 ℓ → 満タンの
走行可能距離

=

1 kmあたり尿素水費

実践的な原価計算

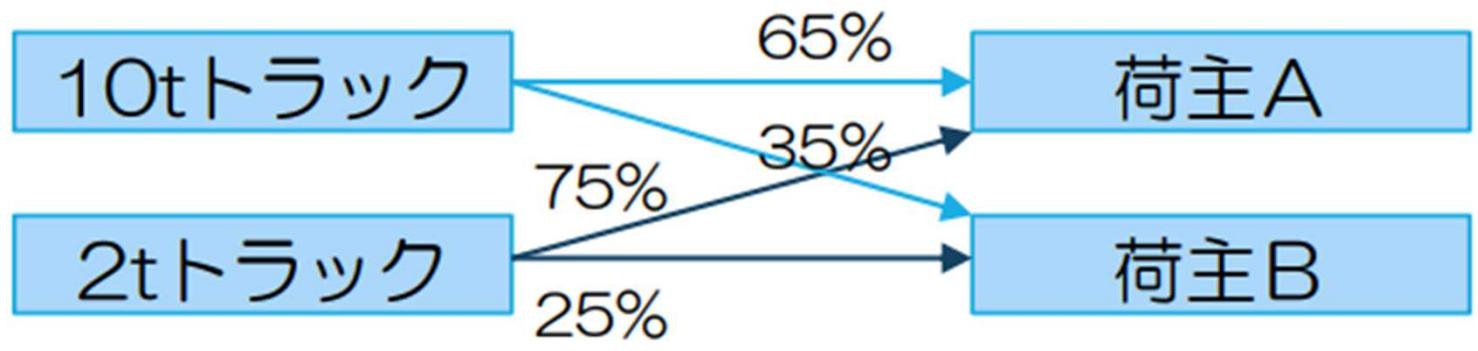
運行ルート別の原価計算

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。

- 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）、運輸審議会への諮問等を経て告示（令和6年3月22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（4セラス）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】

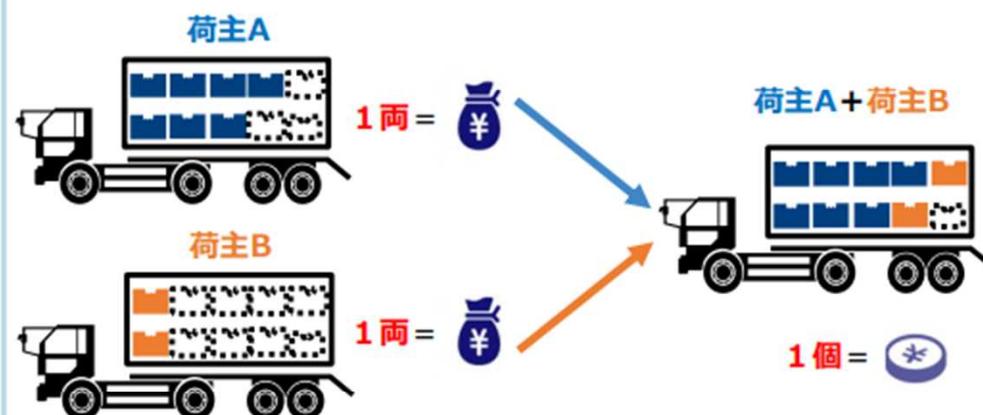
<契約条件の明確化>

- 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】

その他運賃・料金・割増等について

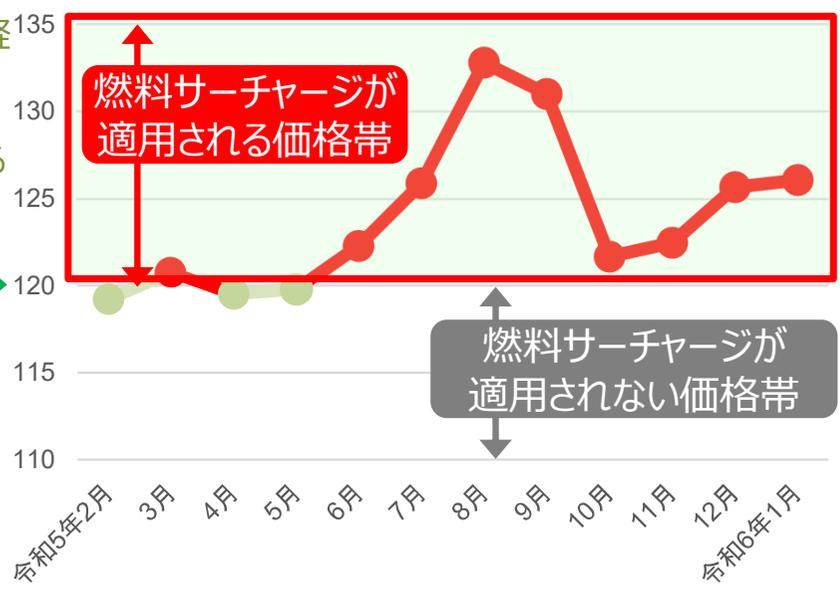
燃料サーチャージ

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

新標準的な運賃による軽油基準額 120円/ℓ それを上回る場合燃料サーチャージ必要 →



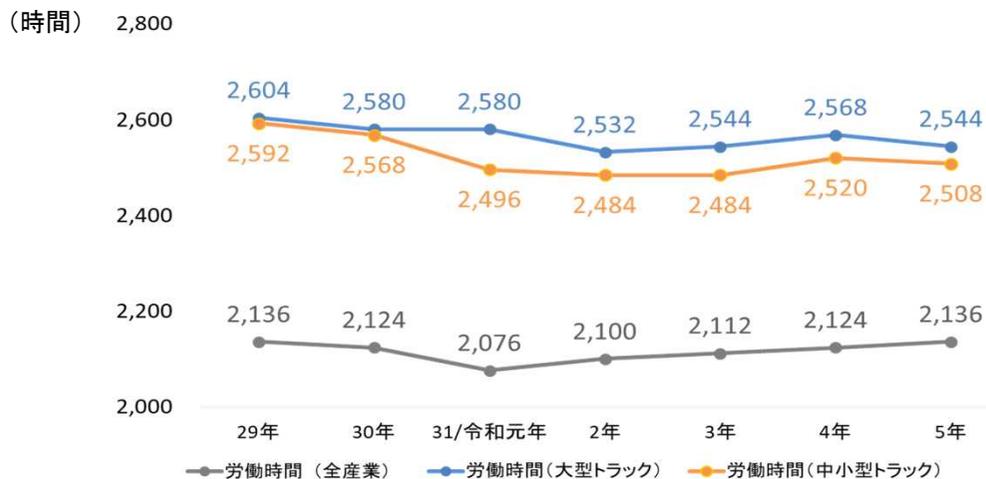
- 前提条件**
- ・距離別運賃 (大型車、中国運輸局管内)
 - ・走行距離：840km(東京～広島間)
 - <標準的な運賃：248,920円>
 - ・燃費：3.3km/ℓ
 - ・燃料上昇額20円上昇→算出上の燃料価格上限額17.5円

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

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

トラックドライバーは労働時間が長く、賃金が安く、人手不足で高年齢化が進行しています。

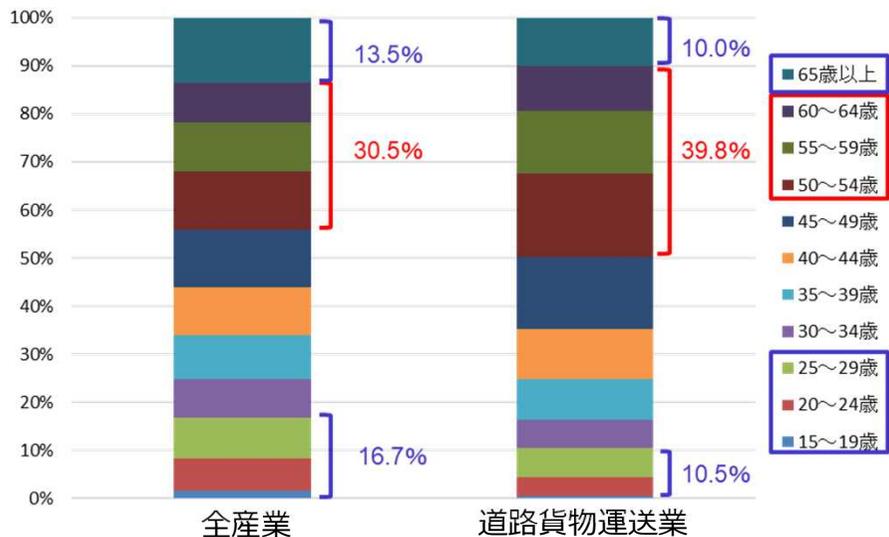
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



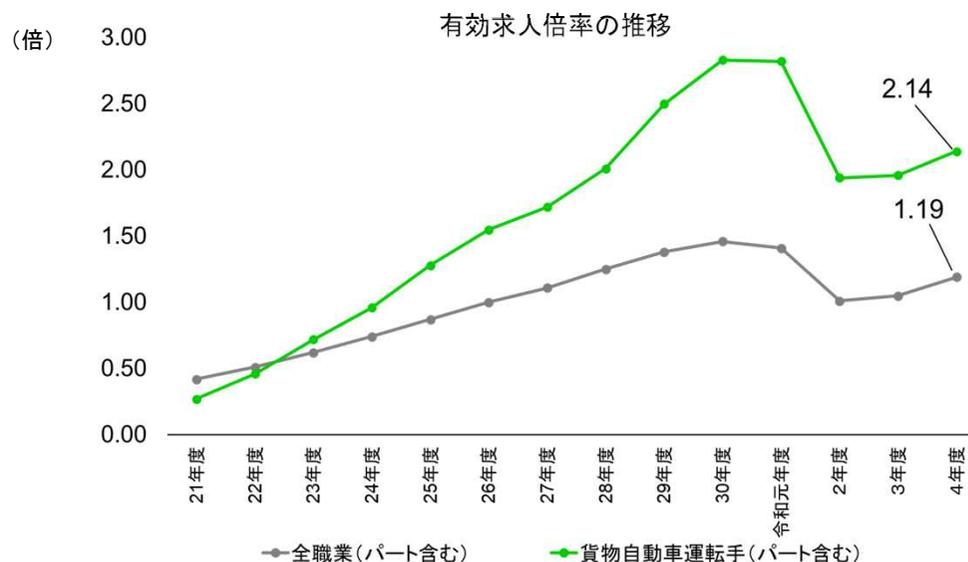
②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



③年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



④人手不足 全職業平均より約2倍高い。

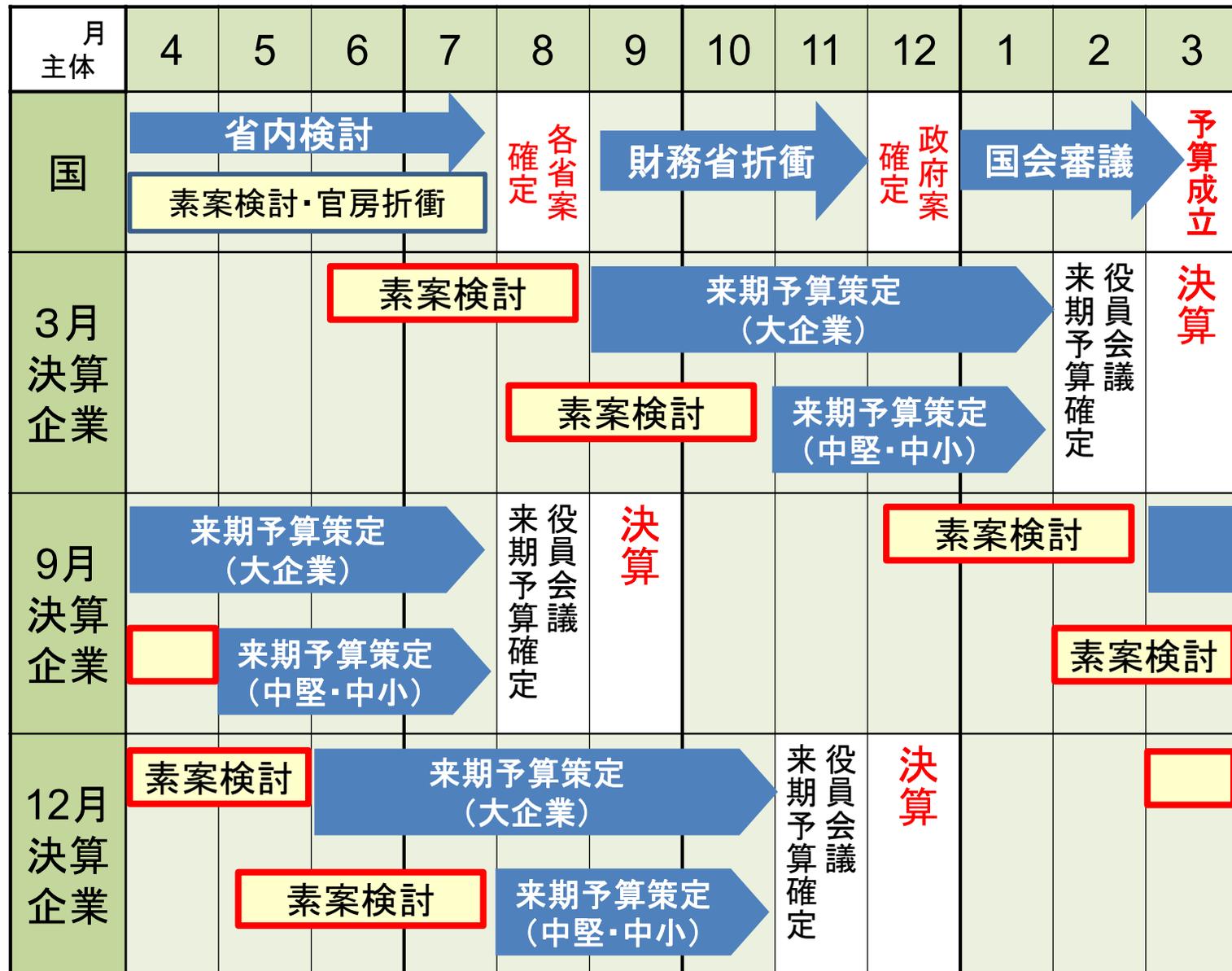


(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

(参考情報) 交渉の開始時期(相手方の予算策定期期を見極めて実施)

(仮定) 大企業：決算月の約5～6か月前から予算策定開始、決算月の前月中に予算決定。
 中堅・中小企業：決算月の3か月前後から、来期予算準備開始。

決算月	法人数	割合
1月	100,172	3.6%
2月	180,631	6.6%
3月	502,060	18.3%
4月	195,004	7.1%
5月	227,592	8.3%
6月	268,192	9.8%
7月	210,109	7.7%
8月	240,760	8.8%
9月	299,291	10.9%
10月	134,262	4.9%
11月	102,304	3.7%
12月	285,436	10.4%
合計	2,745,813	100%



国税庁の令和元年度のデータより集計

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）

・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。

令和5年度における荷主と物流事業者との取引に関する調査結果及び優越的地位の濫用事案の処理状況について

公正取引委員会は、荷主による物流事業者に対する優越的地位の濫用を効果的に規制する観点から、「物流特殊指定」の遵守状況・荷主と物流事業者との取引状況把握のため調査を継続的に実施。更に令和5年度は、優越的地位の濫用につながるおそれがあるとして、17件※に注意を実施。（※協同組合(3件)、道路貨物運送業(2件)、食料品製造業(2件)、プラスチック製品製造業(2件)、金属製品製造業(2件) など。）

①注意喚起文書を送付した荷主の業種別内訳

業種名(注)	荷主数	割合
製造業(大分類)	265名	46.2%
食料品製造業	40名	7.0%
窯業・土石製品製造業	28名	4.9%
化学工業	21名	3.7%
金属製品製造業	18名	3.1%
プラスチック製品製造業	17名	3.0%
生産用機械器具製造業	17名	3.0%
その他	124名	21.6%
卸売業、小売業(大分類)	178名	31.1%
飲食料品卸売業	34名	5.9%
建築材料、鉱物・金属材料等卸売業	32名	5.6%
その他の卸売業	32名	5.6%
機械器具卸売業	31名	5.4%
その他の小売業	15名	2.6%
その他	34名	5.9%
その他	130名	22.7%
協同組合	53名	9.2%
農業	11名	1.9%
総合工事業	11名	1.9%
その他	55名	9.6%
合計	573名	100%

②注意喚起文書を送付した荷主の行為類型別内訳

行為類型	件数	割合
買ったたき	239件	34.8%
代金の減額	142件	20.7%
代金の支払遅延	117件	17.0%
不当な給付内容の変更及びやり直し	106件	15.4%
不当な経済上の利益の提供要請	45件	6.6%
割引困難な手形の交付	31件	4.5%
その他	7件	1.0%
合計	687件	100%

③独占禁止法上の問題につながるおそれのある主な事例

1. 買ったたき

- 荷主Aは、物流事業者から**労務費等の上昇に伴うコスト上昇分の運賃引上げを求められたにもかかわらず、そのような運賃引上げに応じない理由を回答することなく、運賃を据え置いた。**(金属製品製造業)
- 荷主Bは、**物流事業者から労務費の上昇に伴うコスト上昇分の運賃引上げを求められたにもかかわらず、物流事業者が自助努力で解決すべき問題であるとして運賃の引上げ協議を拒否した。**(プラスチック製品製造業)

2. 代金の減額

- 荷主Cは、物流事業者に対し、「**協力値引き**」と称して、契約書で定めていた運賃を一方的に5%差し引いて支払った。(建築材料、鉱物・金属材料等卸売業)
- 荷主Dは、物流事業者に対し、**運賃の支払方法を手形払から現金振込に変更したが、その際に運賃を一律に5%差し引いて支払った。**(物品賃貸業)

3. 代金の支払遅延

- 荷主Eは、物流事業者に対し、契約書で定めた**運賃の支払日が金融機関の休日であった場合に、あらかじめ合意することなく、休日の翌営業日に運賃を支払っていた。**(金属製品製造業)
- 荷主Fは、物流事業者に対し、**運送業務のほかに新たに附帯作業を追加し、委託したが、荷主Fの経理部門がそのことを把握していなかったため、当該附帯作業に係る料金の支払が遅れた。**(その他の小売業)

4. 不当な給付内容の変更及びやり直し

- 荷主Gは、物流事業者に対し、**運送を行うこととされていた当日の朝に運送委託をキャンセルしたが、そのような突然のキャンセルに伴い物流事業者が負担した費用を支払わなかった。**(総合工事業)
- 荷主Hは、物流事業者に対し、**運送内容を突然変更したが、その変更に伴い物流事業者が負担した費用を支払わなかった。**(木材・木製品製造業)

5. 不当な経済上の利益の提供要請

- 荷主Iが物流事業者に対し、自身の**事業所の構内での事故防止のためとして、荷役作業や車両移動時の立会者の派遣を求めたことから、物流事業者はこれに応じたが、荷主Iはその費用を支払わなかった。**(繊維工業)
- 荷主Jは、物流事業者に対し、物流業務に附帯して輸入通関業務を委託するに際して、**関税・消費税の納付を立て替えさせ、物流事業者が荷主による直接納付を求めても応じなかった。**(はん用機械器具製造業)

6. 割引困難な手形の交付

- 荷主Kは、物流事業者に対し、**運賃として手形期間150日の約束手形を交付した。**(物品賃貸業)

7. 物の購入強制・役務の利用強制

- 荷主Lは、物流事業者に対し、**自身が取り扱う自動車共済保険及び定期貯金を契約するよう求めた。**(協同組合)
- 荷主Mは、物流事業者に対し、**自身の子会社が取り扱う保険の契約及びワインの購入を強要した。**(道路貨物運送業)

悪質なトラック運送事業者対策について

令和5年4月1日より 地方実施機関による巡回指導の総合評価が

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



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

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

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

総合評価D又はEの判定を受けたら・・・

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

