

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12月18日

国土交通省トラック・物流荷主特別対策室



- ① 事前アンケートの結果について
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 改正物流法の施行に向けた検討状況について
- ④ トラック法改正関係、多重化検討会について
- ⑤ トラック・物流Gメンの活動について(四国合同パトロール等)
- ⑥ 参考資料紹介
 - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等
 - ⑥-2 トラック輸送の原価計算・標準的運賃・運賃交渉関係資料
 - ⑥-3 中小物流事業者における物流業務のデジタル化事例紹介

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 改正物流法の施行に向けた検討状況について
- ④ トラック法改正関係、多重化検討会について
- ⑤ トラック・物流Gメンの活動について（四国合同パトロール等）
- ⑥ 参考資料紹介
 - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等
 - ⑥-2 トラック輸送の原価計算・標準的運賃・運賃交渉関係資料
 - ⑥-3 中小物流事業者における物流業務のデジタル化事例紹介

事前アンケート結果①

回答者種別



説明会、興味のあるテーマ

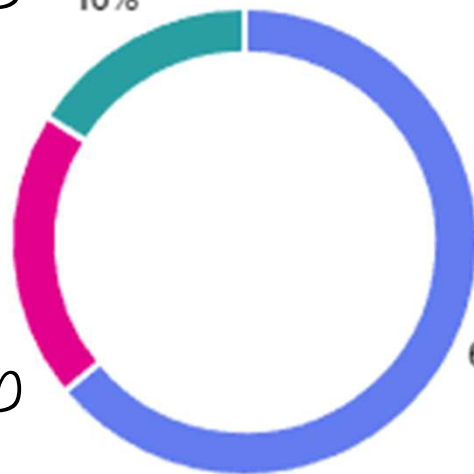


オンライン説明会参加経験

参加経験あり
(2回以上)

16%

初めて
参加する



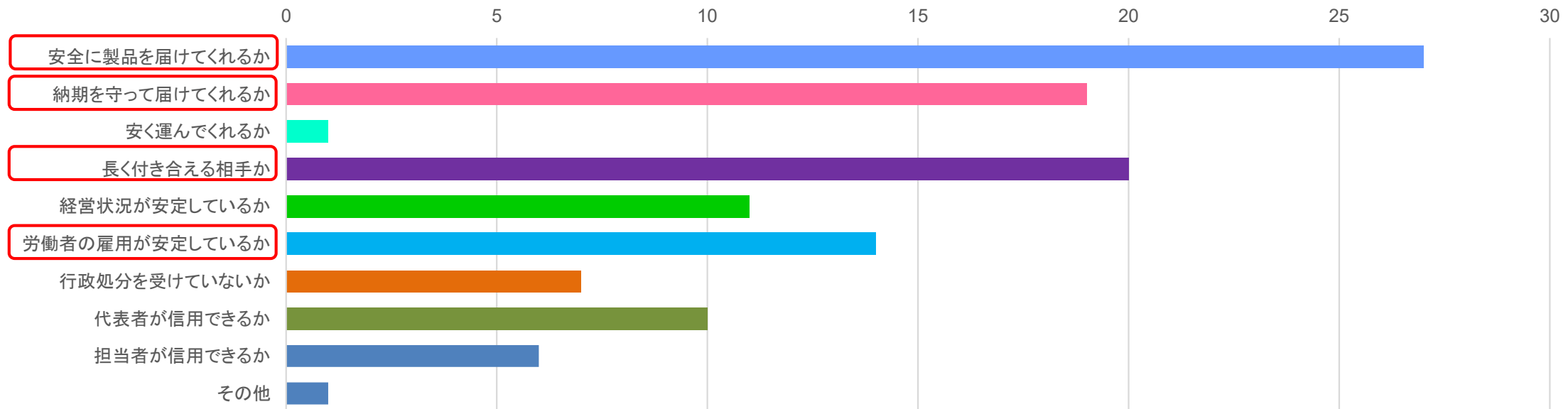
参加経験あり
(1回)

20%

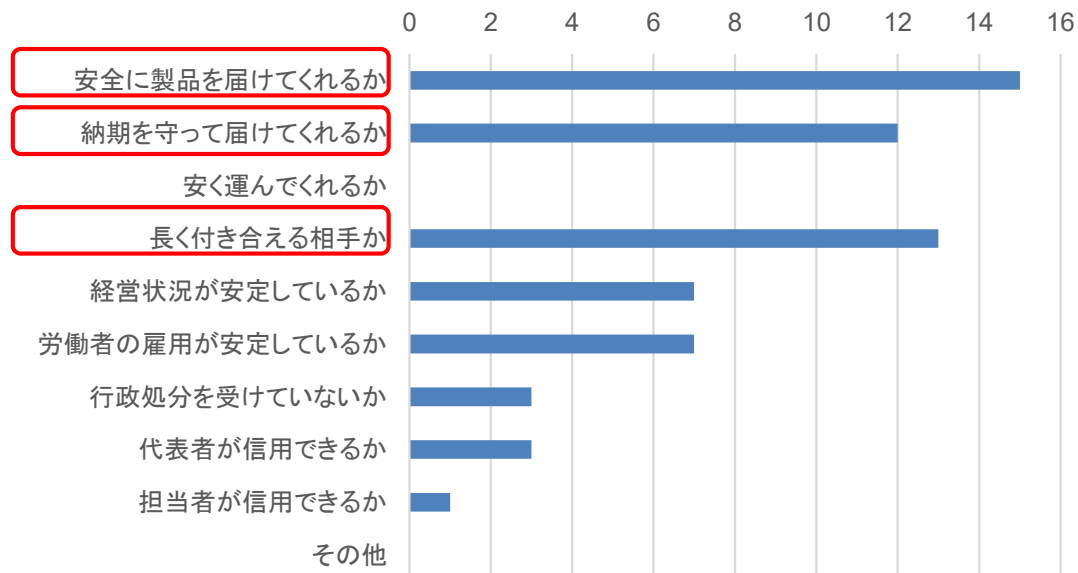
64%

事前アンケート結果①

物流パートナー選定の重要項目 (全体)



物流パートナー選定の重要項目(荷主回答)



物流パートナー選定の重要項目(物流回答)

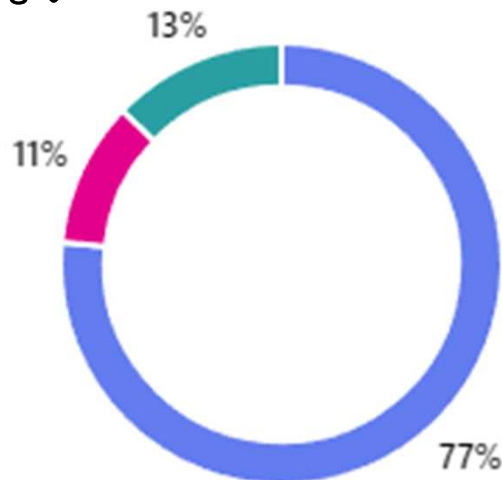


事前アンケート結果②

物流維持への不安の有無

わからない

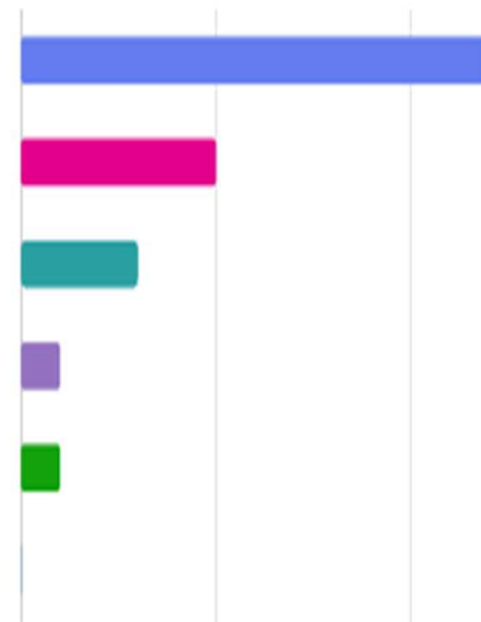
ない



ある

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。） 12
- 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） 5
- 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） 3
- 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ている。 1
- その他 0



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）。

トラックドライバーに作業を依頼している理由

これまでもやってもらっているから。こちらも人手不足なので。運賃に作業分も含まれていると思うから。「商慣行の見直しの大事なポイントだと思います。今までやってもらっているからが本音だと思います。リフト作業はトラックの運転とは違う業務であるとは思いますが、荷降ろしでの事故・商品破損の問題も明確になっていないのが現状です。荷主との運送契約のなかで有償とすることで解決したいと思います（元請トラック事業者）。」

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

- ・事業継続
- ・次世代の育成・乗務員不足
- ・法令遵守により、経営が傾く企業が出るのではないかと不安。
- ・強制は厳しい。

発・着荷主事業者

- ・トラック（運送会社）の確保
- ・集配時間の遅延
- ・既存ドライバーの高齢化進展
- ・モーダルシフトや共同輸配送などの対策が上手くいくのか不安
- ・繁忙期の入荷商品の遅延








元請トラック運送事業者








- ・現在の疲弊した運送業界の状態で、事業の継承と継続ができるかが不透明。
- ・永続的な人材の確保ができるか、そのためには運送事業者がしっかりと利益が出る体質になる必要がある。

その他事業者









- ・業界内でのドライバーの取りあいがただと物流が維持できなくなる（協会）。
- ・若者、女性の物流業界への就職に向けて環境改善が進んでいない（公社）。
- ・実運送側のビジネスモデルが従来のままなので稼げるビジネスを想像できないでいる（行政書士）。









- ① 事前アンケートの結果について
- ② **最近のトピック（各省報道発表資料等）**
- ③ 改正物流法の施行に向けた検討状況について
- ④ トラック法改正関係、多重化検討会について
- ⑤ トラック・物流Gメンの活動について(四国合同パトロール等)
- ⑥ **参考資料紹介**
 - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等
 - ⑥-2 トラック輸送の原価計算・標準的運賃・運賃交渉
関係資料
 - ⑥-3 中小物流事業者における物流業務のデジタル化
事例紹介

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
<p>令和6年度経産関係補正予算案の概要 https://www.meti.go.jp/main/yosan/yosan_fy2024/hosei/index.html</p>	R6.11.29	経済産業省	
<p>令和6年度農林水産関係補正予算の概要について https://www.maff.go.jp/j/press/kanbo/yosan/241129.html</p>	R6.11.29	農林水産省	
<p>令和6年度環境省補正予算（案）の概要 https://www.env.go.jp/guide/budget/r06/r06-hos-gaiyo_00001.html</p>	R6.11.29	環境省	
<p>令和6年度国土交通省関係補正予算の概要について https://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo05_hh_000278.html</p>	R6.11.29	国土交通省	
<p>令和6年度補正予算案について （「送料無料」表示の見直しに関する調査・検討…0.5億） https://www.caa.go.jp/policies/budget/assets/cms_caa205_241202_01.pdf</p>	R6.11.29	消費者庁	
<p>「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会/交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会/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」の取りまとめを策定しました https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000844.html</p>	R6.11.27	経済産業省 農林水産省 国土交通省	
<p>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施行に伴う関係省令・告示の制定等に関する意見募集について https://public-comment.e-gov.go.jp/pcm/detail?CLASSNAME=PCMMSTDETAIL&id=155240942&Mode=0</p>	R6.12.2	国土交通省	

	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
<p>荷主の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める命令案及び連鎖化事業者の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める省令案についての意見・情報の募集について</p> <p>https://public-comment.e-gov.go.jp/pcm/detail?CLASSNAME=PCMMSTDETAIL&id=550004022&Mode=0</p>	R6.12.2	農林水産省	
<p>GX市場創造に積極的に取り組む企業を応援するための「GX率先実行宣言」を新たに創設しました</p> <p>https://www.meti.go.jp/press/2024/12/20241206004/20241206004.html</p>	R6.12.6	経済産業省	
<p>動画版「令和6年版 労働経済の分析-人不足への対応-」を公開します</p> <p>https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_46083.html</p>	R6.12.2	厚生労働省	
<p>食料・農業・農村政策審議会企画部会（第114回）を開催しました。</p> <p>https://www.maff.go.jp/j/council/seisaku/kikaku/bukai/index.html</p>	R6.12.4	農林水産省	
<p>アマゾンジャパン合同会社による独占禁止法違反被疑行為に関する出品者からの情報・意見の募集について</p> <p>https://www.jftc.go.jp/soudan/jyohoteikyo/1204.html</p>	R6.11.27	公正取引委員会	
<p>株式会社イトーキに対する警告について</p> <p>https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2024/nov/241128_kannkijo.html</p>	R6.11.28	公正取引委員会	
<p>橋本総業株式会社から申請があった確約計画の認定について</p> <p>https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2024/dec/241212dai2.html</p>	R6.12.12	公正取引委員会	

トピック(報道発表)				公表日	関係省庁	2次元 バーコード
物流パートナーシップ優良事業者表彰受賞者を決定しました https://www.meti.go.jp/press/2024/12/20241206002/20241206002.html				R6.12.6	経済産業省	
大賞	経済産業大臣表彰	食品・飲料業界初の中距離帯での大規模貨物鉄道輸送への挑戦	ネスレ日本(株) 他3社			
部門賞	物流DX・標準化表彰	事務機業界における複数メーカーによる複合機などの共同配送	(一社)ビジネス機器・情報システム産業協会他18社			
	物流構造改革表彰	(2024年問題)複数課題同時解決!ダイヤグラムの抜本的改革	(株)日本アクセス 他2社			
	強靱・持続可能表彰	メーカーの垣根を越えた物流データ活用によるイノベーション創出	江崎グリコ(株) 他2社			
特別賞	グリーン物流パートナーシップ会議特別賞	共同輸入およびモーダルシフトによるサステナブルな農産品輸送の実現	(株)シジシージャパン 他4社			
広がってます、グリーン物流の輪 ～令和6年度物流パートナーシップ優良事業者表彰受賞者決定～ https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000845.html				R6.12.6	国土交通省	
大賞	国土交通大臣表彰	輸送モジュールの標準化及び検品レス納品等による物流の効率化	鈴与(株) 他10社			
部門賞	物流DX・標準化表彰	AIと需要予測を活用した遠隔地向けフルライン型シェア物流	佐川急便(株) 他2社			
	物流構造改革表彰	新関西物流センター新設に伴うサプライチェーンの効率化及び環境負荷低減の実現	ロジスティード(株) 他4社			
	強靱・持続可能表彰	ダブル連結トラック導入によるCO2排出量削減・省人化	センコー(株) 他6社			
特別賞	グリーン物流パートナーシップ会議特別賞	異業種メーカーによるリレー方式を用いたラウンド輸送の取組	サントリーロジスティクス(株) 他5社			

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回第5期消費者基本計画の策定に向けた有識者懇談会を開催しました。 https://www.caa.go.jp/policies/policy/consumer_policy/meeting_materials/review_meeting_009/040193.html</p>	R6.11.26	消費者庁	
<p>第8回 公益通報者保護制度検討会の開催について https://www.caa.go.jp/policies/policy/consumer_partnerships/meeting_materials/review_meeting_004/040246.html</p>	R6.11.27	消費者庁	
<p>第4回デジタル社会における消費取引研究会を開催しました。 https://www.caa.go.jp/policies/policy/consumer_transaction/meeting_materials/review_meeting_004/039986.html</p>	R6.12.6	消費者庁	
<p>令和6年度第1回食品衛生基準審議会器具・容器包装部会の開催について https://www.caa.go.jp/notice/entry/040245/</p>	R6.12.5	消費者庁	
<p>港湾におけるi-Construction・インフラDX推進委員会が開催されました。 https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_fr5_000061.html</p>	R6.11.26	国土交通省	
<p>建設業法等の改正に関する説明会を全国5都市で開催 ～建設業者・発注者を対象に12月19日から順次開催（参加無料）～ https://www.mlit.go.jp/report/press/tochi_fudousan_kensetsugyo13_hh_000001_00263.html</p>	R6.11.21	国土交通省	
<p>「官民物流標準化懇談会 モーダルシフト推進・標準化分科会」においてとり まとめた「新たなモーダルシフトに向けた対応方策」を公表 https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000836.html</p>	R6.11.22	国土交通省	
<p>第2回「トラック運送業における多重下請構造検討会」を開催しました。 ～実態調査の結果を踏まえた議論を実施～ https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000122.html</p>	R6.11.28	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>第2回「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」を開催しました。 ～関係事業者からのヒアリング及び意見交換を行いました～ https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn2_000020.html</p>	R6.11.21	国土交通省	
<p>「デジタル情報活用推進コミッティ」（第2回）の開催 ～まちづくりDXにおける産学官連携の具体策を議論～ https://www.mlit.go.jp/report/press/toshi03_hh_000151.html</p>	R6.11.25	国土交通省	
<p>11月の主要建設資材の需給動向は全ての調査対象資材において均衡 ～主要建設資材需給・価格動向調査（令和6年11月1～5日現在）の結果～ https://www.mlit.go.jp/report/press/tochi_fudousan_kensetsugyo14_hh_000001_00248.html</p>	R6.11.25	国土交通省	
<p>中央建設業審議会総会の開催～第三次・担い手3法を踏まえた施策を報告審議～ https://www.mlit.go.jp/report/press/tochi_fudousan_kensetsugyo13_hh_000001_00265.html</p>	R6.12.6	国土交通省	
<p>「自動車運送業分野」特定技能1号評価試験を開始します https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha01_hh_000097.html</p>	R6.12.4	国土交通省	
<p>船舶へのモーダルシフト推進にご活用ください！ ～中・長距離フェリー、RORO船及び内航コンテナ船に係る積載率動向について～ https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji03_hh_000191.html</p>	R6.11.28	国土交通省	
<p>「発注者責任を果たすための今後の建設生産・管理システムのあり方に関する懇談会」を開催しました。 ～「発注関係事務の運用に関する指針」改正案およびデータマネジメントについて議論～ https://www.nilim.go.jp/lab/peg/13yuusikisya.html</p>	R6.12.6	国土交通省	
<p>運送業界の取引条件適正化を後押し！クラウド型車両・採算管理サービス「ロジプッシュ」提供開始について https://www.shokochukin.co.jp/assets/pdf/nr_241211_01.pdf</p>	R6.12.11	商工中金	

公正取引委員会は、アマゾンジャパン合同会社による独占禁止法違反被疑行為について審査を行っています。この審査の一環として、出品者の方々からの情報・意見を募集することとしました。

1. 情報・意見募集の対象となる独占禁止法違反被疑行為

アマゾンジャパンは、自社が運営するECモール「Amazon.co.jp」の商品販売ページに、「おすすめ出品」の対象となる商品を掲載する表示スペース（「カートボックス」や「buy box」などと呼ばれることもあり。）を設けているところ、同サイトにおける出品者に対し、出品する商品の当該スペースへの掲載に関連し、

- ① 当該商品の販売価格を「競争力のある価格」「参考価格」等と称する価格とさせる
- ② 「フルフィルメント by Amazon」、「FBA」と称するサービスを利用させる

ことにより、出品者の事業活動を制限している疑いがあります。

本フォームを用いて、具体的な情報をお寄せください。



2. 情報・意見提出の要領

- (1) 当委員会に情報・意見を提出いただける場合には、次の「情報提供フォームへ」をクリックし、各質問に御回答ください（<https://www.jftc.go.jp/enquete/nonrequired/360/1204.html>）。
- (2) 質問には、「必須回答」と「任意回答」があります。
- (3) 文字化け防止のため、半角カタカナ、丸囲み数字などの機種依存文字は使用しないでください。
- (4) 情報提供フォームには資料を添付することができません。関係する資料を御提出いただける場合には、情報提供フォームを用いて御回答いただくと共に、「cart2024@jftc.go.jp」に資料を送付してください。

3. 情報・意見の取扱い

御回答いただいた情報・意見や御提出いただいた資料は、本件審査のためにのみ使用いたします。また、寄せられた情報・意見に対して回答はいたしかねますので、その旨御了承願います。

また、住所、事業者名（個人の場合は氏名）及び連絡先（電話番号及び電子メールアドレス）は、回答内容を確認する際の連絡に利用するものであり、この連絡以外の目的では利用いたしません。

なお、当委員会の調査に関してアマゾンジャパンから何らかの連絡を受けた場合には、その内容を上記の電子メールアドレス宛てに御連絡ください。

公正取引委員会は、(株)イトーキに対し、次のとおり、警告を行った。本件は、(株)イトーキが、独占禁止法第19条（特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不公正な取引方法（平成16年公正取引委員会告示第1号。以下「物流特殊指定」という。）第1項第6号(不当な経済上の利益の提供要請)）の規定に違反するおそれがある行為を行っているものである。

1.警告の相手方

法人番号	9120001014301	代表者	代表取締役 湊 宏司
名称	株式会社イトーキ	事業の概要	オフィス家具の製造販売等
所在地	大阪府中央区淡路町一丁目6番11号	資本金	73億5170万9456円

2.警告の概要(抜粋)

(1)イトーキは、オフィス家具の運送、搬入、組立て、据付け及び搬出の業務（以下「本件運送業務」という。）を委託する物流事業者（以下「本件物流事業者」という。）（注1）に対して、

ア **時間外費（注2）の対象を納品場所での業務に要した時間に限ることにより、納品場所以外での業務**
イ **本件運送業務に係る特定の附帯業務（注3）**

を無償で行わせている疑いがある。

（注1）物流特殊指定の備考第2項に規定する特定物流事業者に該当する事業者をいう。

（注2）基礎作業時間を超えて行われた業務に支払われる加算額をいう。

（注3）本件物流事業者が、オフィス家具を車両に積み込む業務及びオフィス家具の梱包材等の残材を引き渡す業務をいう。

(2) イトーキの前記(1)の行為は、物流特殊指定第1項第6号に該当し独占禁止法第19条の規定に違反するおそれがあることから、公正取引委員会は、イトーキに対し、前記(1)の行為を取りやめ、今後、当該行為と同様の行為を行わないよう警告した。

(3) なお、本件審査の過程において、イトーキから、本件物流事業者に無償で行わせていた役務に対する対価を過去に遡って支払うこと、本件物流事業者との取引条件を見直して書面により明確化することなどの措置を講じる旨の申出があった。

公正取引委員会は、橋本総業(株)に「物流特殊指定」で禁じている「代金の減額」、「不当な経済上の利益の提供要請」に違反する疑いが認められ、確約手続に付すことで排除措置の速やかな実行、競争の早期回復が図られると認められたため、確約手続きに係る通知を行い、橋本総業(株)から確約計画認定に係る申請が行われたため、審査のうえ当該確約契約を認定した。

1.申請者の概要

法人番号	6010001167534	所在地	東京都中央区日本橋小伝馬町14番7号
名称	橋本総業株式会社	代表者	オフィス家具の製造販売等

2.違反被疑行為の概要

橋本総業は、遅くとも平成28年7月以降、本件物流事業者に対して、次の行為を行っている。

- (1) 一部の本件物流事業者に対し、当該物流事業者の責めに帰すべき理由がないにもかかわらず、あらかじめ定めた代金の額からア「お支払割戻金」と称して、当該額に一定率を乗じて得た額を減じている。
イ 当該代金を当該物流事業者の金融機関口座に振り込む際の手数料を減じている。
- (2) 一部の本件物流事業者との間で、あらかじめ、委託する本件運送業務に係る1日当たりの業務時間及び当該業務時間を超える部分の業務に係る運賃について取り決めず、日又は月単位の定額の運賃を設定しているところ、当該物流事業者において法定時間外労働(注6)を要するような長時間の本件運送業務について、当該物流事業者に支払われる運賃の1時間当たりの額が、当該物流事業者の本件運送業務の内容と同種又は類似の内容の運送業務に対し通常支払われる運賃の1時間当たりの額に比し著しく低い額となる運賃で委託している。
- (3) 一部の本件物流事業者との間で、委託する本件運送業務に係る1日当たりの業務時間及び当該業務時間に対する日又は月単位の定額の運賃を設定しているところ、委託する本件運送業務が当該物流事業者において当該業務時間を超える時間を要するものであるにもかかわらず、あらかじめ当該物流事業者との間で当該業務時間を超える部分の本件運送業務に係る運賃について取り決めていないことにより、当該業務時間を超える部分の本件運送業務を無償で行わせている。
- (4) 一部の本件物流事業者に対し、委託内容に含まれていない本件運送業務に係る特定の**附帯作業**(注7)について、あらかじめ当該物流事業者との間で取引の条件を取り決めることなく、当該物流事業者**に無償で行わせている。**

(注6)「法定時間外労働」とは、労働基準法(昭和22年法律第49号)第32条第2項に規定する1日当たりの労働時間を超える労働をいう。

(注7)「附帯作業」とは、本件物流事業者が、①橋本総業の配送センターにおいて保管場所から運送する物品を取り出す作業、②当該物品を本件物流事業者の車両に積み込む作業、③橋本総業の取引先の事業所等において当該物品を当該車両から取り卸す作業及び④橋本総業の取引先から返品されることとなった物品を回収する作業をいう。

物流特殊指定が禁止する行為

- ① 代金の支払遅延
- ② 代金の減額
- ③ 買ったたき
- ④ 物の購入強制・役務の利用強制
- ⑤ 割引困難な手形の交付
- ⑥ 不当な経済上の利益の提供要請
- ⑦ 不当な給付内容の変更及びやり直し
- ⑧ 要求拒否に対する報復措置
- ⑨ 情報提供に対する報復措置

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)

持続可能な物流を支える物流効率化実証事業

令和6年度補正予算案額 **23億円**

(1) 商務・サービスG物流企画室

(2) 商務・サービスG

消費・流通政策課/物流企画室

事業の内容

事業目的

「物流2024年問題」への対応として、今年4月に改正物流法が成立。全荷主・物流事業者に対し、物流効率化のための取組を義務づける中、複数企業が連携する物流効率化に資する取組に対し、システム構築費用等の補助を行い、物流効率化の取組を促す。

また、地域における物流の維持は今後ますます重要。増加が見込まれる買物困難者への対応策として、先進的なモデル事例を組成する。

事業概要

(1) 物流効率化に資する連携実証事業

企業規模を問わず、複数企業が連携した物流効率化に資する取組に対し、物流施設の自動化・機械化に資する機器・システムの導入、プラットフォームの構築等に係る実証費用を補助することを通じて、改正物流法の取組の実効性を高める。

(2) 買物困難者対策事業

地域における買物困難者対策を支援するため、自動配送ロボットの実証実験等を補助。

事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）

(1) 物流効率化に資する連携実証事業



(2) 買物困難者対策事業



成果目標

本実証事業を通じ、複数企業が連携した物流効率化に資する取組を促進し、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を行い、我が国の物流の効率化を進め、トラックの積載効率50%を目指す。また買物アクセスに支障を有する地域での購買機会確保を目指し、買物困難者対策に資するサービスの展開を目指す。

1 物流革新に向けた取組の推進のうち 持続可能な食品等流通緊急対策事業

農林水産省
【令和6年度補正予算額 2,973百万円】

<対策のポイント>

我が国の物流における輸送力不足という構造的課題、新たな基本法の下で国民一人一人の食料安全保障を確立するという喫緊の課題に対処するため、多様な関係者が一体となって取り組む、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、②物流の自動化・省力化・品質管理に必要な設備・機器等の導入、③中継共同物流拠点の整備の支援等を行うことにより、農産物等の物流革新を加速化し、将来にわたって持続可能な食品流通網を構築します。

<事業目標>

物流の効率化に取り組む地域を拡大 等

<事業の内容>

<事業イメージ>

1. 物流生産性向上推進事業

973百万円

① 物流生産性向上実装事業

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（伝票の電子化、トラック予約システム等）、モーダルシフト（船舶等による農林産品共同輸送等）、ラストワンマイル配送等の取組を支援します。

② 物流生産性向上設備・機器等導入事業

物流の効率化、デジタル化・データ連携等に必要な設備・機器等の導入を支援します。

③ 推進事業

関係事業者に対し、本事業を活用した物流改善の提案を行い、関係者による協議会の設置や事業実施に当たっての指導・助言を行うとともに、優良事例の発信を支援します。また、産地や業界等の課題に応じて物流の専門家等を派遣する伴走支援等を行います。

2. 中継共同物流拠点施設緊急整備事業

2,000百万円

中継輸送、共同輸配送、モーダルシフト等に必要となる中継共同物流拠点の整備を支援します。

<事業の流れ>



【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物流生産性向上推進室 (03-6744-2389)
(2の事業) 食品流通課卸売市場室 (03-6744-2059)20

流通関係者による協議会

産地 卸売業者 小売業者 物流事業者 ITベンダー 等

補助事業を活用した実装、設備・機器等導入、施設整備

<実装支援>

標準仕様パレットでの輸送



モーダルシフト

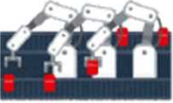


<設備・機器等の導入支援>

デジタル化
データ連携



パレタイザー



クランプフォークリフト



<中継共同物流拠点の整備>

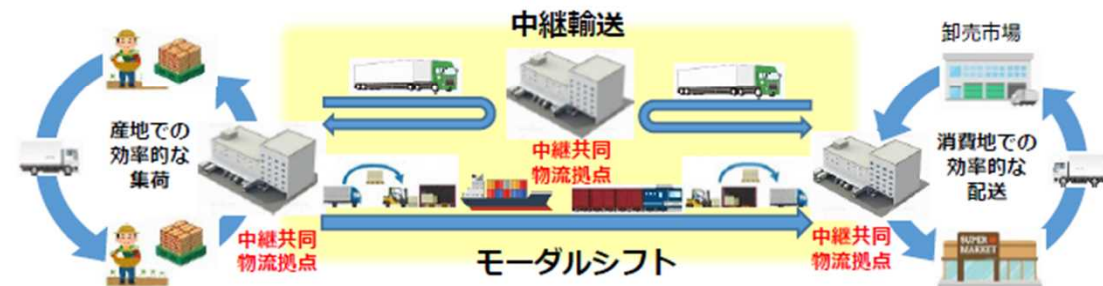
大型車に対応したトラックバース



コールドチェーン確保のための冷蔵設備



新たな食品流通網の構築





【令和6年度補正予算（案）4,800百万円】

業務用施設のZEB化・省CO2化の普及加速に資する高効率設備導入等の取組を支援します。

1. 事業目的

- ① 2050年カーボンニュートラル実現、そのための2030年度46%減（2013年度比）の政府目標の早期達成に寄与するため、建築物等におけるZEB化・省CO2改修の普及拡大により脱炭素化を進める。
- ② 外部環境への適応強化を進め、平時における利用者の「ウェルビーイング/高い生活の質」の実感につなげるとともに、フェーズフリー等の技術を取り入れ、建築物のレジリエンス向上の同時実現を目指す。

2. 事業内容

(1) ZEB普及促進に向けた省エネルギー建築物支援事業（一部経済産業省連携）

① 新築建築物のZEB普及促進支援事業 ② 既存建築物のZEB化普及促進支援事業

③ 非住宅建築物ストックの省CO2改修調査支援事業

ZEBの更なる普及拡大のため、新築/既存の建築物ZEB化に資する設備機器等の導入及び既存建築物ストックの省CO2改修によるZEBの達成可能性・省CO2効果の調査を支援する。

(2) 省CO2化と災害・熱中症対策を同時実現する施設改修等支援事業（一部国土交通省連携）

① 業務用施設における省CO2化・熱中症対策等支援事業

② フェーズフリーの省CO2独立型施設支援事業

(3) サステナブル倉庫モデル促進事業（国土交通省連携）

3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業
- 補助対象 地方公共団体、民間事業者・団体等
- 実施期間 令和6年度

4. 事業イメージ



施設の省CO2化と災害・熱中症対策/サステナブル倉庫普及





物流施設における省CO2型省人化機器等及び再生可能エネルギー設備の同時導入を支援します。

1. 事業目的

- 補助事業実施による省CO2化・省人化機器等及び再生可能エネルギー設備の同時導入事例を創出・横展開することでサステナブル倉庫モデルの普及を図り、業界全体におけるCO2排出削減と担い手不足への対応を同時に実現する。
- 自動化機器・システム等及び再生可能エネルギー設備を同時導入することで、CO2排出削減や担い手不足対策だけでなく、災害時におけるサプライチェーンの維持等、地域課題の解決にも貢献する。

2. 事業内容

2050年のカーボンニュートラルに向けて、社会全体におけるCO2排出削減が求められている中で、ストックとして長期にわたりCO2排出に影響する物流施設においてCO2排出を削減することは、物流業界全体におけるCO2排出削減に大きく貢献する。また、ドライバーの時間外労働時間の上限規制による輸送能力の不足等のいわゆる2024年問題の解決に向けて、サプライチェーンの結節点である物流施設においても、保管作業の省人化のみならず、荷役作業を含めた物流施設全体の省人化を促進する必要がある。こうした中で、①省CO2化・省人化機器等の導入によるエネルギー消費削減、②保管作業や荷役作業の省人化に伴う照明・空調のエネルギー消費削減、③再エネ設備の導入によるエネルギー供給を同時に行う事業について、その高額な初期コストを補助することにより、サステナブル倉庫モデルを構築・展開し、業界全体におけるCO2排出削減と担い手不足への対応を同時に実現する。

○補助対象：物流施設における省CO2化・省人化機器等及び再生可能エネルギー設備の同時導入を行う事業

3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業 (1/2) (上限1億円)
- 補助対象 地方公共団体、民間事業者・団体等
- 実施期間 令和6年度

4. 事業イメージ

● 補助対象事業のイメージ



● 省CO2化・省人化機器等の例



※導入により省CO2化されるものに限る。

○ 「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、**地方創生を支えるインフラである物流を革新**。 ※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決定

(1) 物流の効率化

【多様な輸送モードも活用した新たなモーダルシフト（新モーダルシフト）の推進】

(大型トラックと互換性のある規格)

地域の産業振興等と連携

導入支援

大型コンテナ・海運シャーシ

航空機の空きスペース等の有効活用

25mダブル連結トラック

ダブル連結トラックの導入促進

【物流GXの推進】

FCVトラック

水素スタンド

【物流拠点の機能強化】

非常用電源設備

【物流標準化・データ連携の推進】

「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮

物流データの標準化

荷主・物流事業者のデータ連携を通じた共同輸配送や帰り荷確保等の推進

【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】

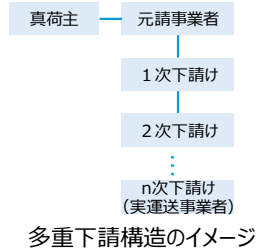
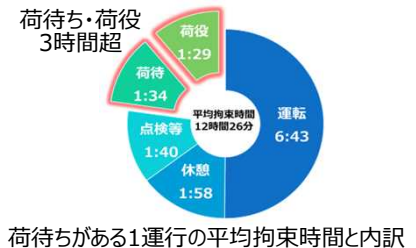
高速道路での自動運転トラック

無人フォークリフト

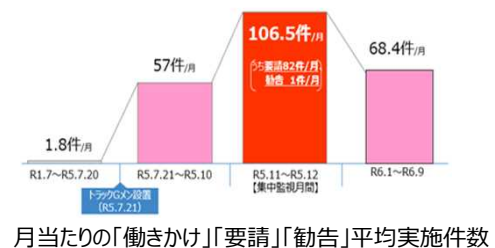
無人搬器送機

(2) 商慣行の見直し

【改正物流法の施行に向けた執行体制等の整備】

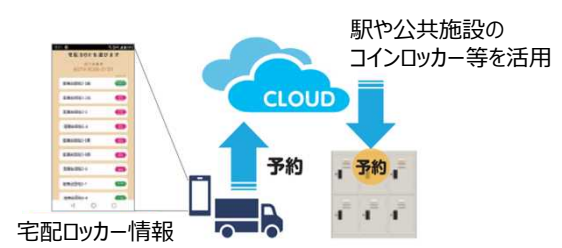


【トラック・物流Gメンの執行強化】



(3) 荷主・消費者の行動変容

【宅配ロッカー等の多様な受取方法等の普及促進】



運送事業者向けクラウド型車両・採算管理サービスのご紹介



◀ 商工中金
プレス資料
へのリンク

「商工中金」クラウド型車両・採算管理サービス「ロジブッシュ」提供開始について

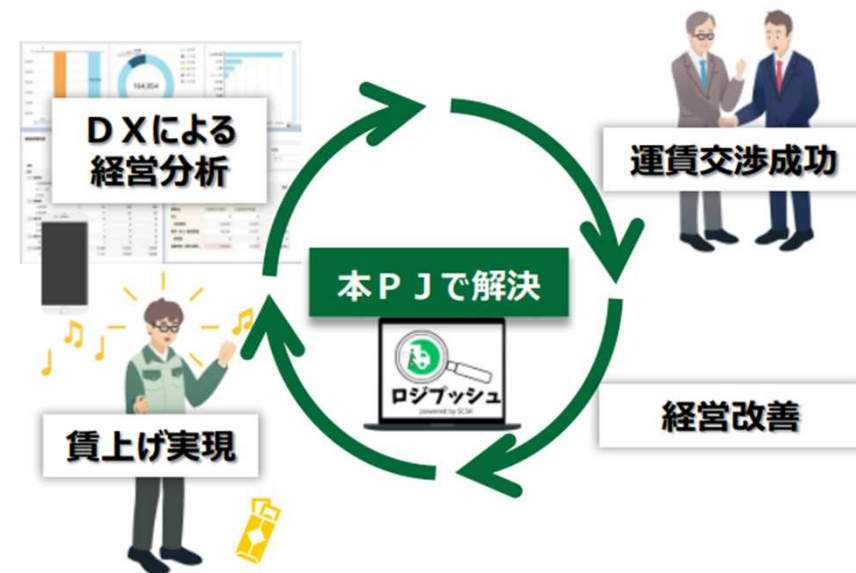
商工中金※では、運送業界の取引条件を適正化し、賃上げを後押しするため、運送事業者向けのクラウド型車両・採算管理サービス「ロジブッシュ」の提供を2025年1月より一部の店舗で開始することです。

サービス概要：運送事業者が車両情報や売上・経費情報を入力することで、車両毎の整備履歴や採算を簡単に管理することができるクラウドサービスの提供

【本サービスの概要】

利用可能企業	千葉支店、深川支店、新木場営業所、名古屋支店、堺支店、福岡支店、久留米支店で預金取引のあるお客さま。 (将来的にサービス提供エリアの拡大、機能拡充を目指しています。)
利用料金	車両1台当たり月額1,100円(税込) ※最大3ヶ月間の無償試用期間あり
申込方法	商工中金の営業担当者までご連絡ください
利用環境	Webブラウザ：Windows スマートフォン用アプリ：iOS、Android

【本サービスで実現したいこと】



【サービス提供の背景】近年、Eコマースの増加や配送方法の多様化といった市場環境変化の一方で、運送業界ではトラックドライバー不足や燃料費の高騰などの課題を抱えています。これらの環境変化に対応するため、運送事業者には荷主との取引条件の適正化を進めていくことが求められていますが、その前提となる**正確な収支管理、個別採算性の把握に課題を抱える事業者も少なくないことから、商工中金は、「ロジブッシュ」の提供を通じて、車両毎の採算管理を実現**することに加え、**今後、オプションサービスとして、荷主と合理的に取引条件の適正化に向けた交渉をする資料の作成にも対応する予定**とのこと。

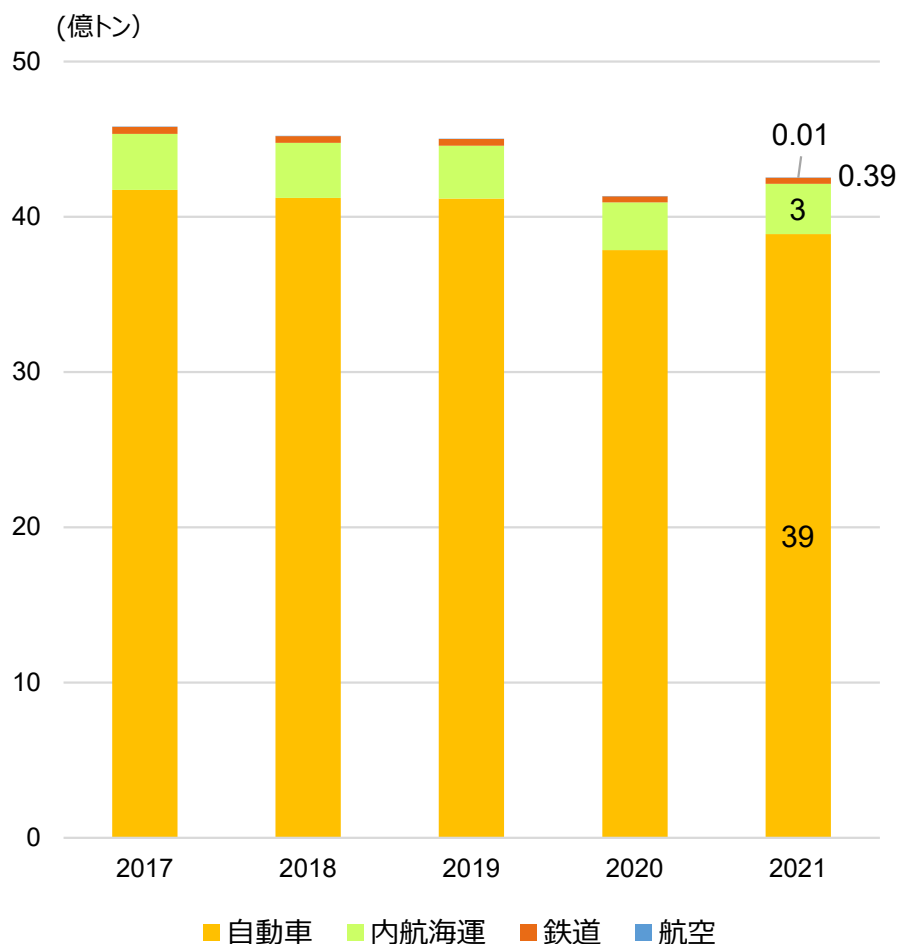
※商工中金とは… 1936年に中小企業組合と政府の共同出資により設立された中小企業専門の金融機関。運送事業に関しては全国約1万社に長年にわたって金融機能を発揮してきました。

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ **改正物流法の施行に向けた検討状況について**
- ④ トラック法改正関係、多重化検討会について
- ⑤ トラック・物流Gメンの活動について(四国合同パトロール等)
- ⑥ **参考資料紹介**
 - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等
 - ⑥-2 トラック輸送の原価計算・標準的運賃・運賃交渉
関係資料
 - ⑥-3 中小物流事業者における物流業務のデジタル化
事例紹介

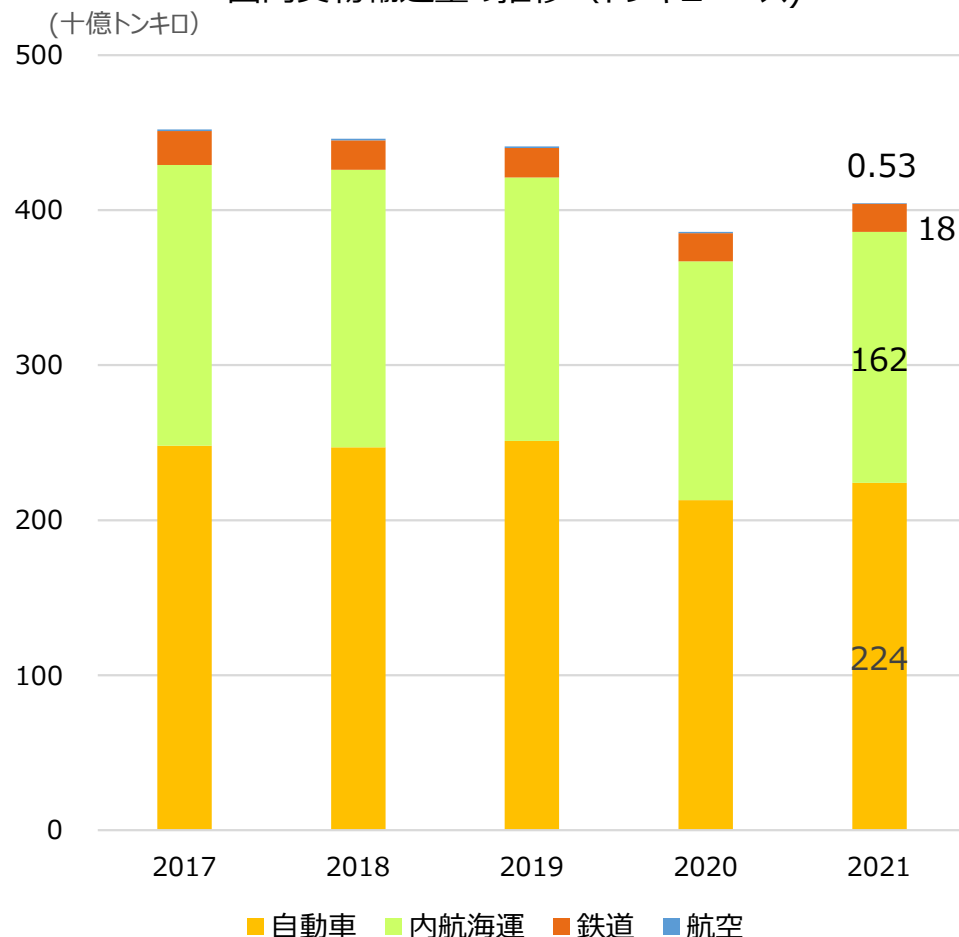
物流業界の現状

- 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）

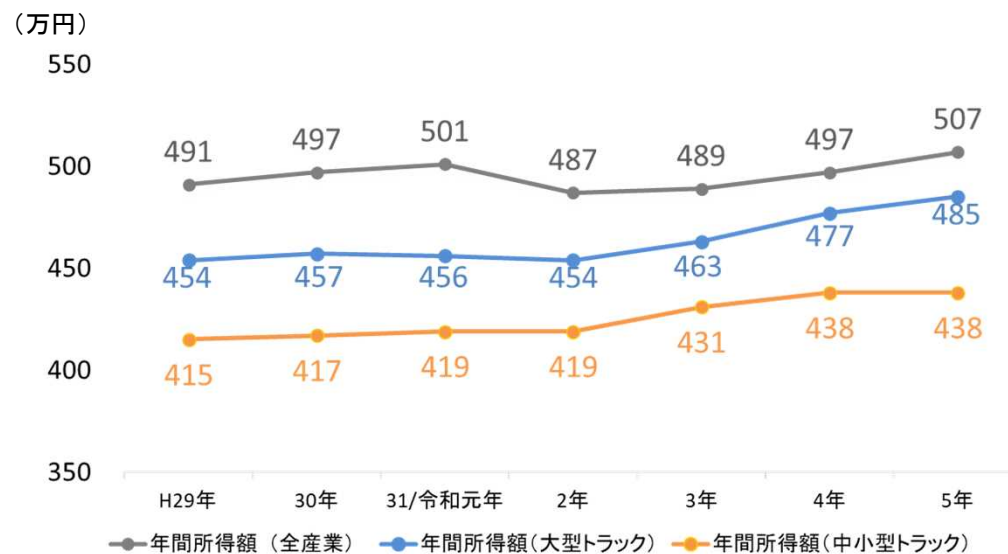


トラック運送事業の働き方をめぐる現状

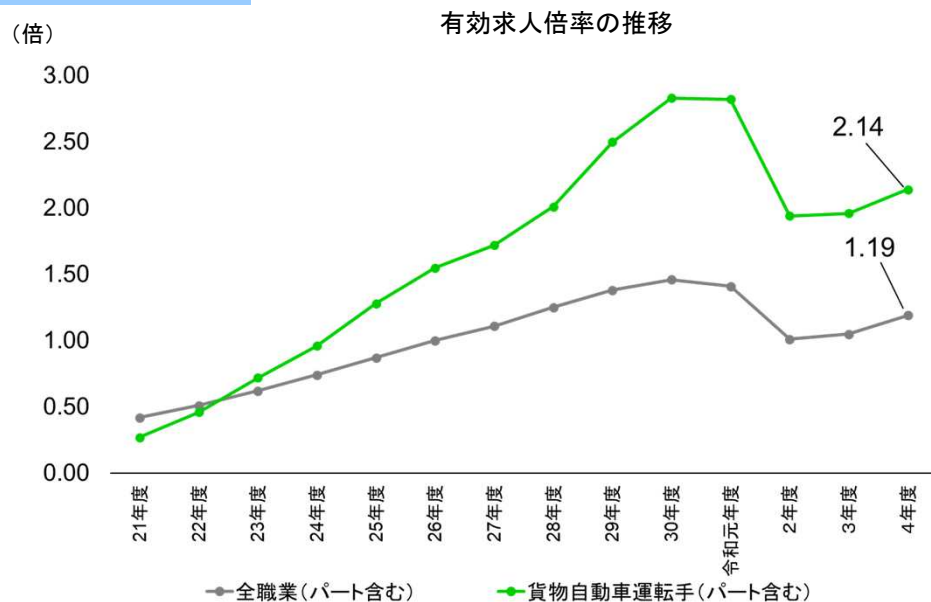
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



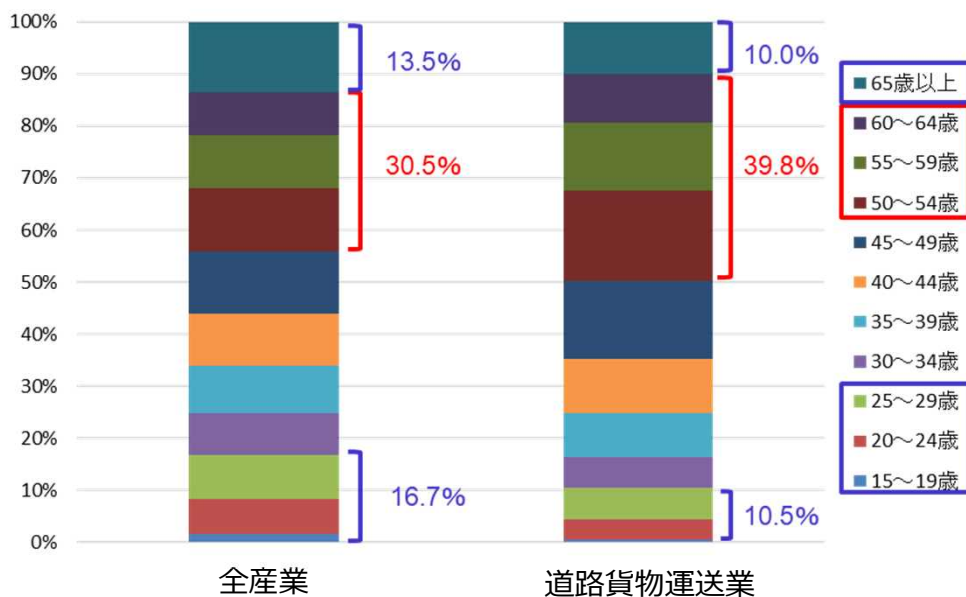
②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



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。



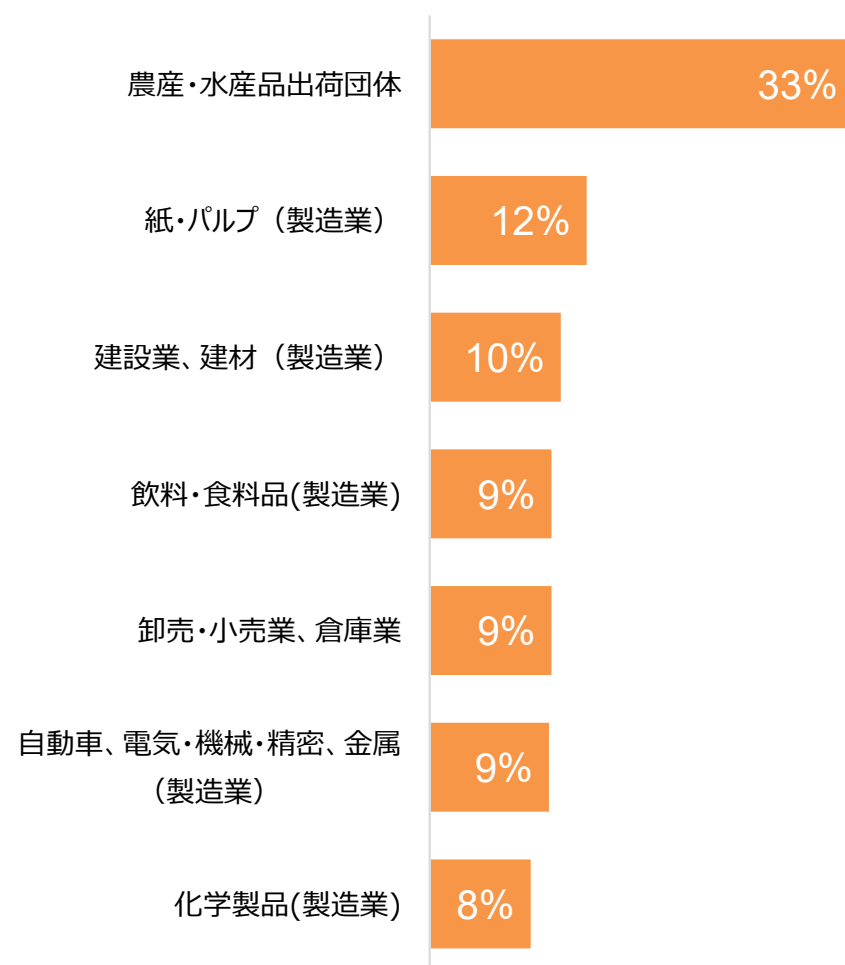
平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月1日）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準）**」（**貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象**）により、拘束時間、運転時間等が強化される。

○主な改正内容

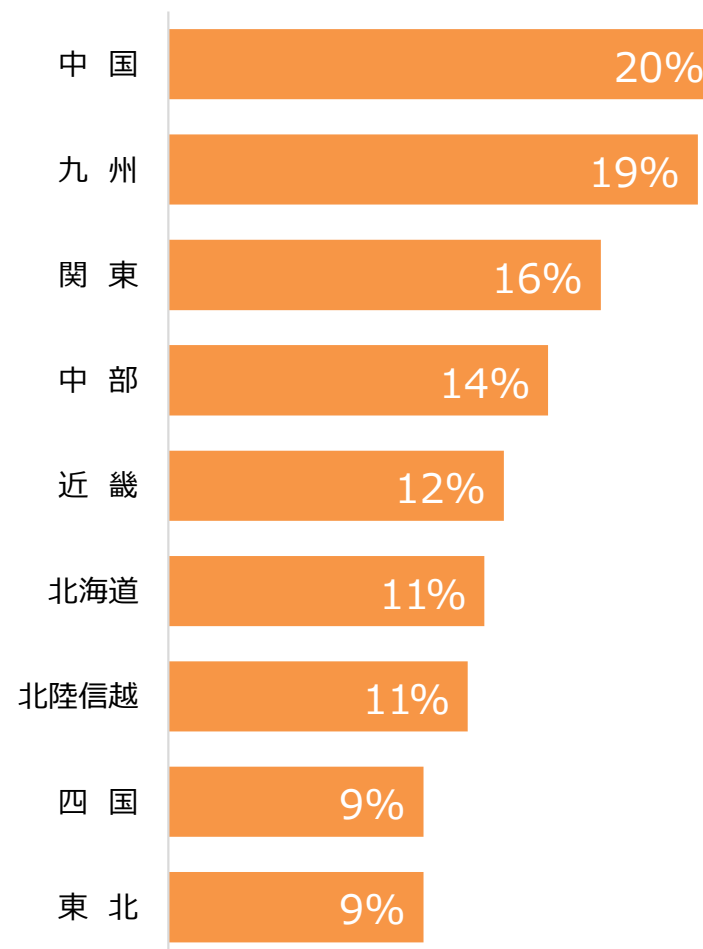
	現 行	改正後
時間外労働規制 (労働基準法)	なし	960時間 (原則、年720時間)
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	<p>【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。</p>	<p>令和6年4月～</p> <p>【1日あたり】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 原則13時間以内、最大15時間以内 ・ 長距離運行は週2回まで16時間 <p>※ 14時間超は1週間2回までの目安</p> <p>【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。</p>

- 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）



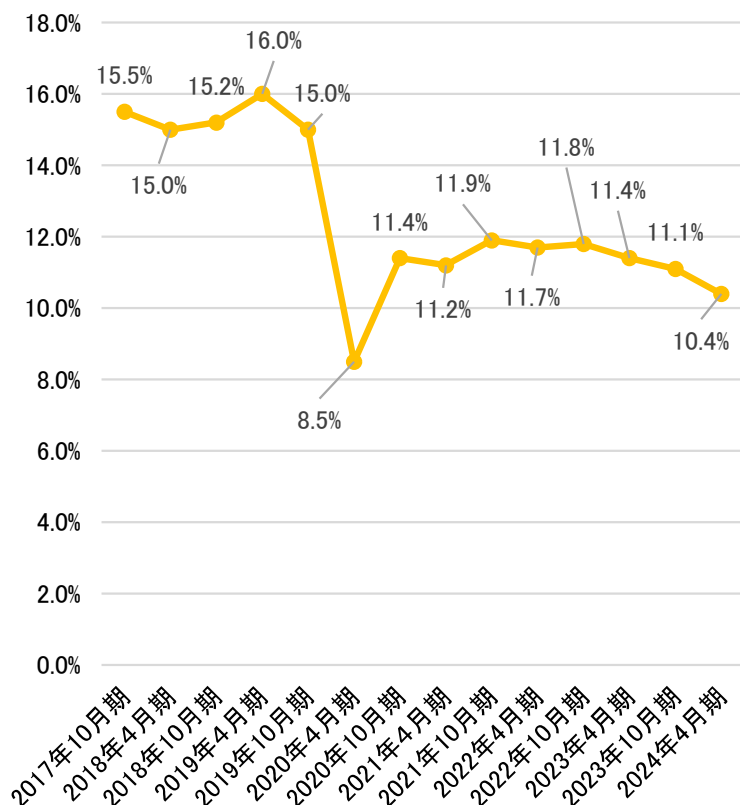
(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



物流危機に対する認知度等について

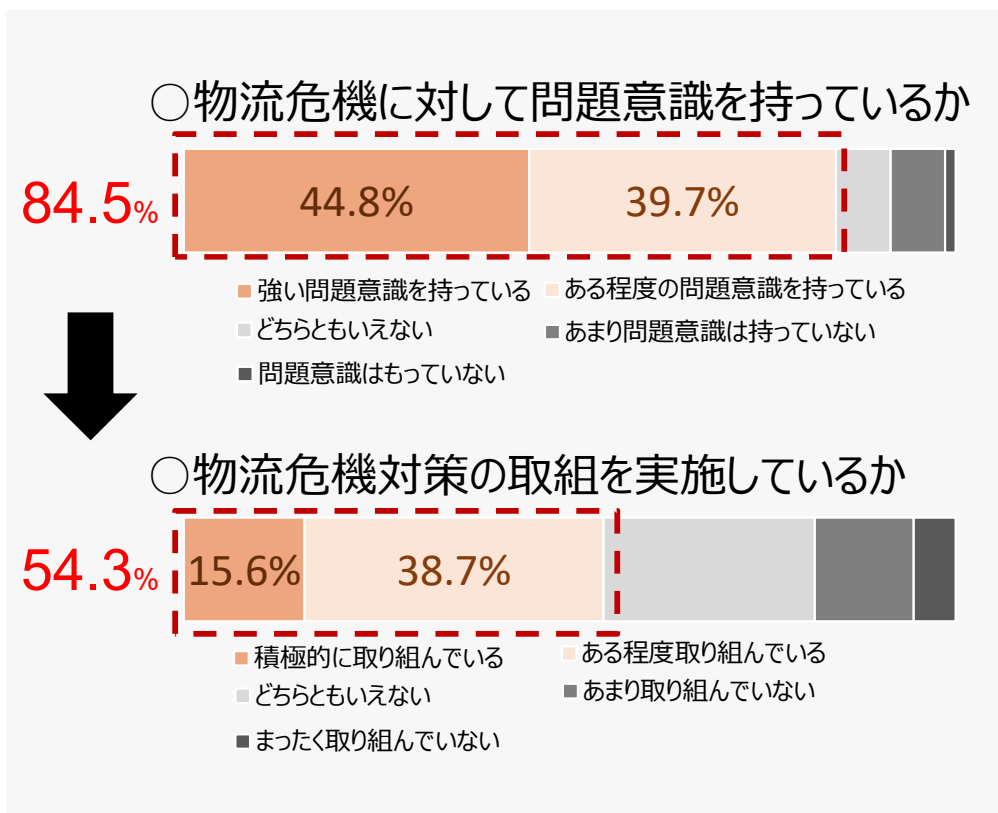
- 一般消費者については、現状、宅配貨物の再配達は12%程度発生。
- 事業者については、物流危機に対して問題意識を持っているのは8割である一方、取組を実施しているのは約5割にとどまる。

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

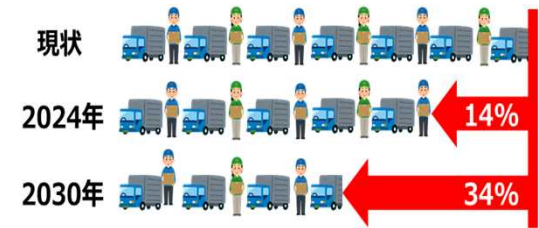
背景・必要性

○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〉



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

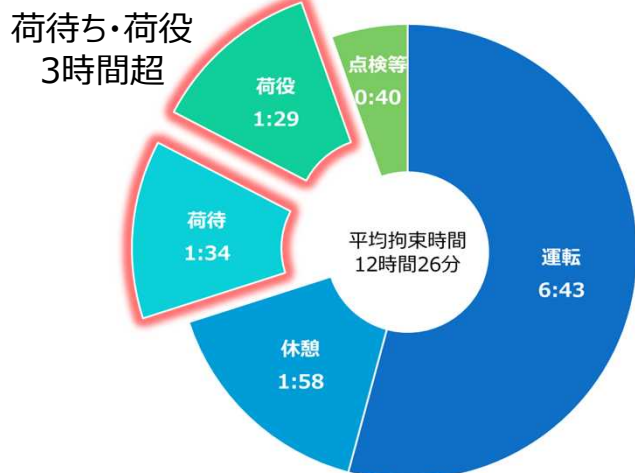
○上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

○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

○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

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

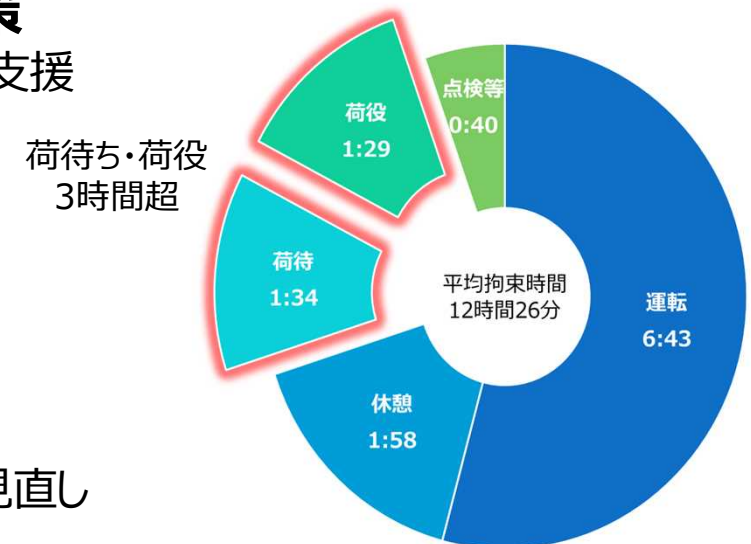
基本方針のポイント

(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

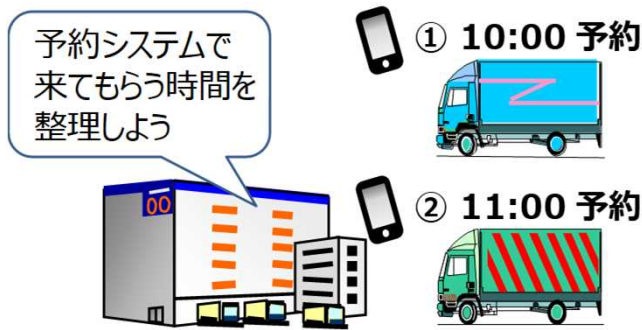
- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



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)

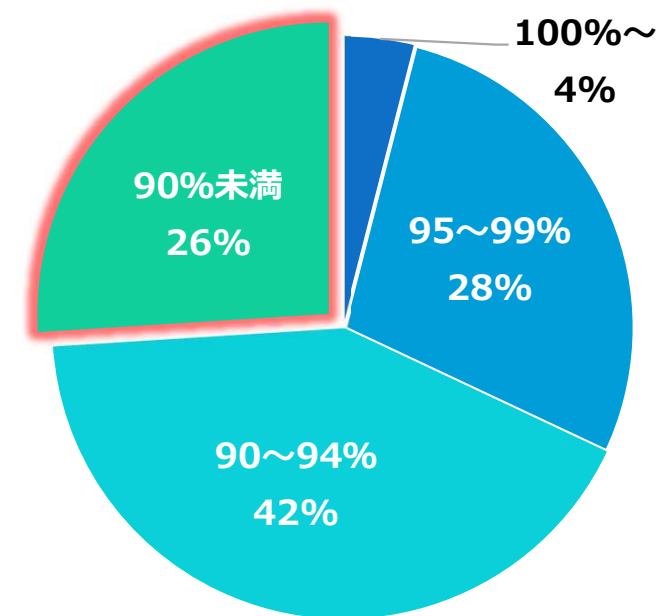
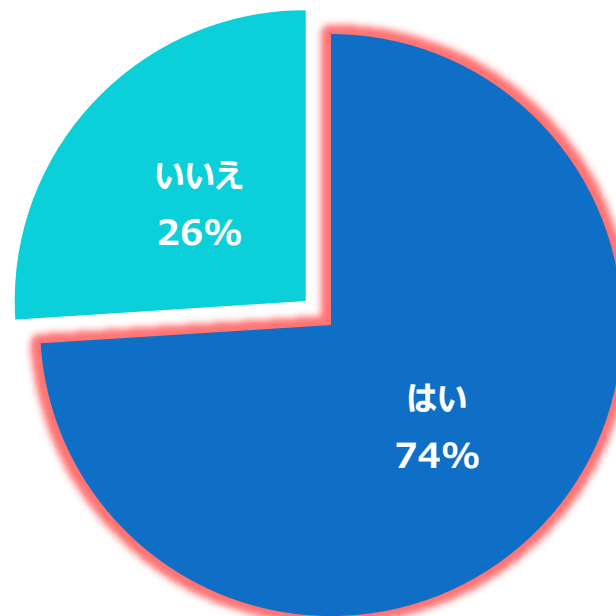
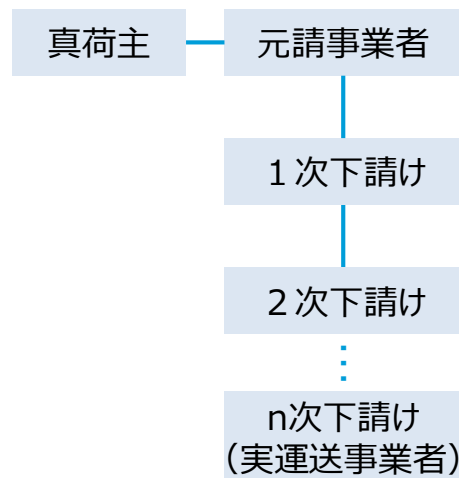
- **物流統括管理者（CLO）**は、**事業運営上の重要な決定に参画**する管理的地位にある**役員等から選任**。37

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）

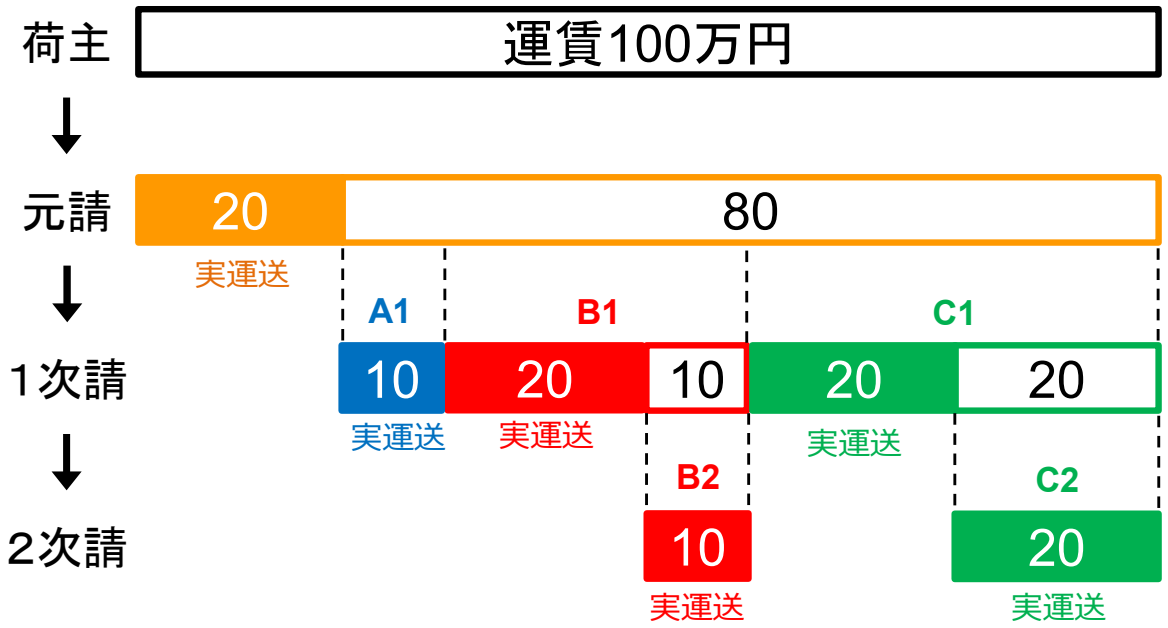
実運送体制管理簿（製紙メーカー乙社）

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。

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	20万円	
合計	100万円	11万円

- 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。(※)
- 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。

(※) 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。

【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、貨物を受け取るまで、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。

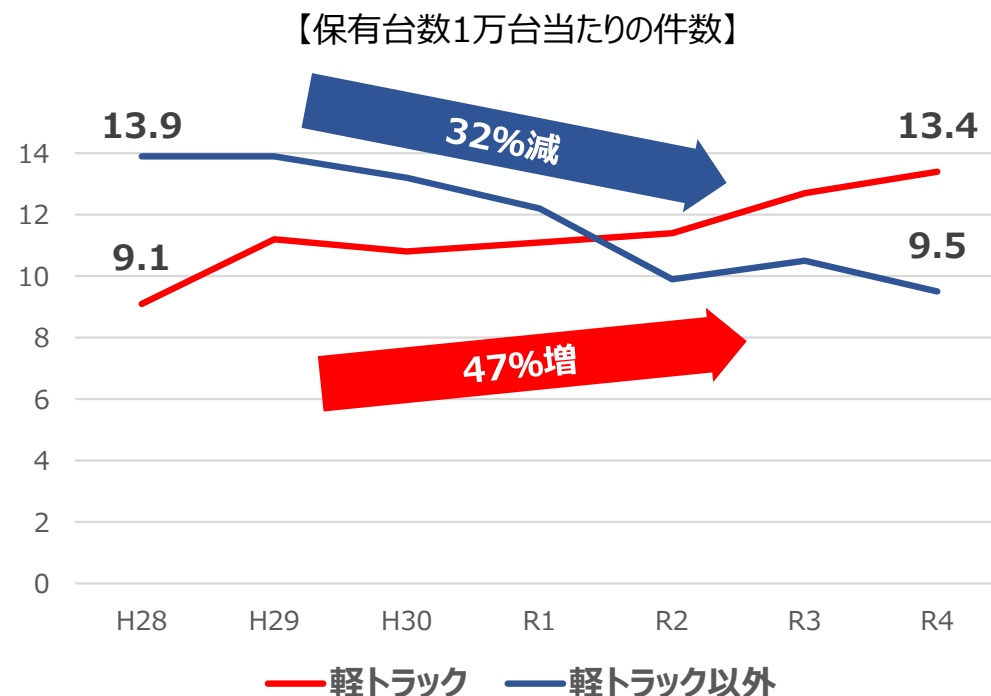
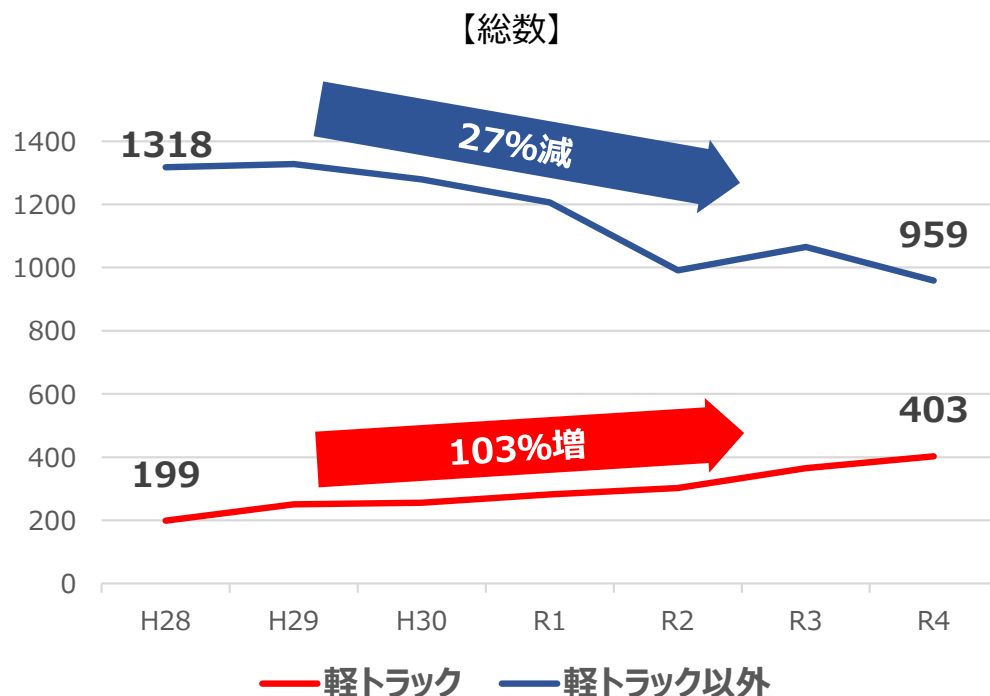
3 (略)

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

- **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

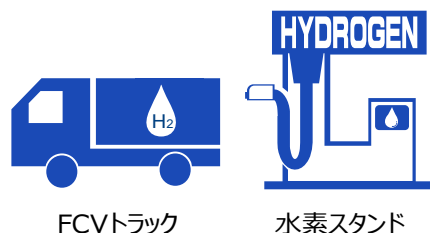
【1兆7,982億円の内数】

■ **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】



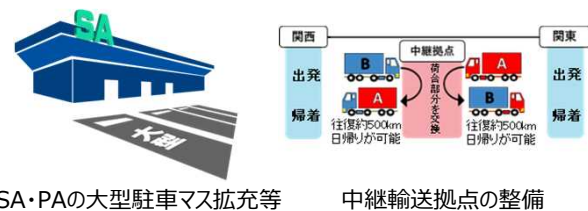
【物流施設の機能強化】



【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

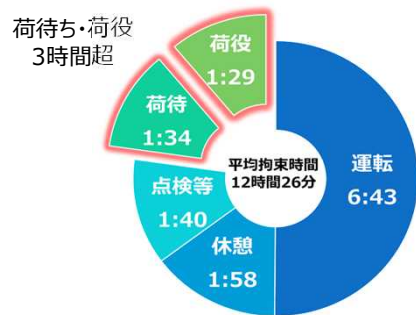


(2) 商慣行の見直し

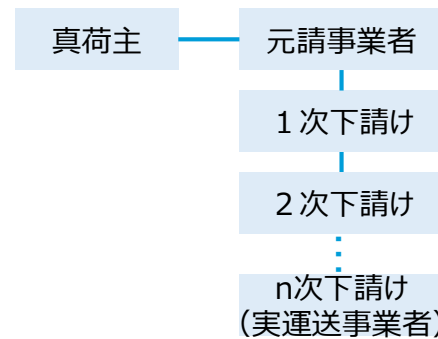
【168億円の内数】

- 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



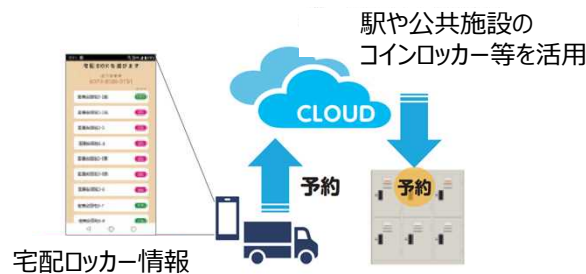
トラックGメンの活動状況 (トラックドライバーへのヒアリング)



(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。

- 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、

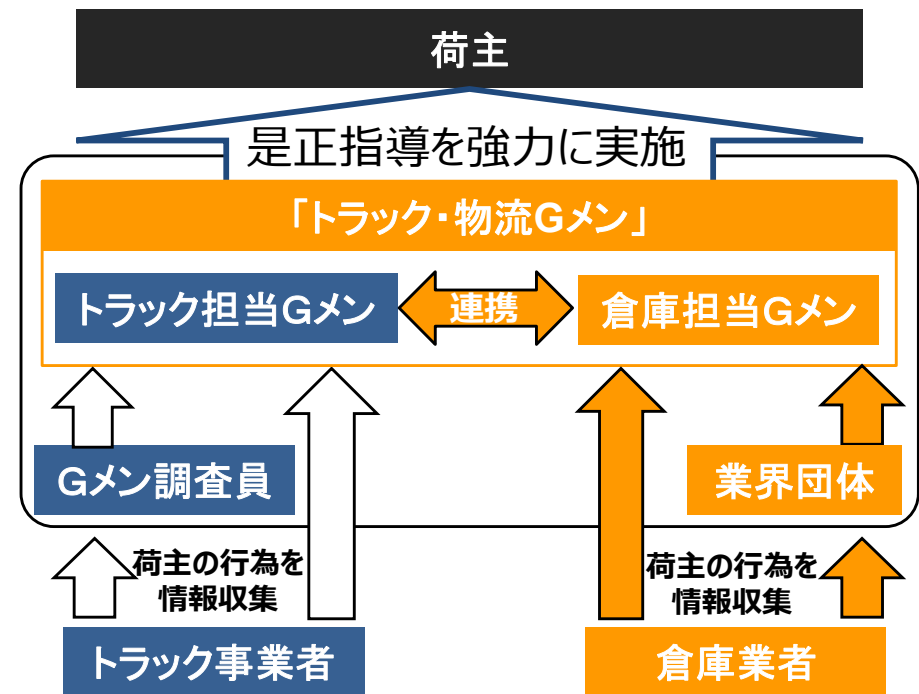
- ・国交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・各都道府県のトラック協会が新たに設ける「**Gメン調査員**」166名

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

<p>定めようとする 命令などの題名</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○貨物自動車運送事業者等の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める省令案（仮称） ○貨物自動車関連事業者の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める省令案（仮称） ○国土交通省関係流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律施行規則及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に関する省令の一部を改正する省令案 ○貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関する基本的な方針案（仮称）
<p>根拠法令条項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○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（令和6年法律第23号。以下「改正法」という。） ○改正法による改正後の物資の流通の効率化に関する法律（平成17年法律第85号）第30条第4号及び第5号、法第33条第1項、第35条第1項、第42条第1項

<p>案の公示日</p>	<p>2024年12月2日</p>
<p>受付開始日時</p>	<p>2024年12月2日0時0分</p>
<p>受付締切日時</p>	<p>2025年1月5日23時59分</p>



荷主の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める命令案及び連鎖化事業者の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める省令案についての意見・情報の募集について

定めようとする命令などの題名	<p>○荷主の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める命令</p> <p>○連鎖化事業者の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める省令</p>
根拠法令条項	○物資の流通の効率化に関する法律第三十八条第一項、第四十六条第一項

案の公示日	2024年12月2日
受付開始日時	2024年12月2日0時0分
受付締切日時	2025年1月5日23時59分



- ① 事前アンケートの結果について
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 改正物流法の施行に向けた検討状況について
- ④ **トラック法改正関係、多重化検討会について**
- ⑤ トラック・物流Gメンの活動について(四国合同パトロール等)
- ⑥ 参考資料紹介
 - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等
 - ⑥-2 トラック輸送の原価計算・標準的運賃・運賃交渉
関係資料
 - ⑥-3 中小物流事業者における物流業務のデジタル化
事例紹介

(令和6年11月26日パブコメ終了)

背景

○213 回国会において成立、令和6年5月15日に公布された物流2法が改正され、うち貨物自動車運送事業法第4条で規定された以下について国交省令に委任された事項について施行規則（省令）等の改正を行う必要がある。

（貨物自動車運送事業法第4条で新たに規定された事項）

- ・運送契約締結時等の書面交付義務
- ・下請事業者の健全な事業運営の確保に資する取組を行う努力義務
- ・当該取組に関する運送利用管理規程の作成・運送利用管理者の選任義務（一定規模以上の事業者に限る。）
- ・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・保存義務等

○当該規定については、改正法の公布後 1 年を超えない範囲内において、政令で定める日から施行するとされたところ。

改正概要

（1）貨物自動車運送事業法施行規則等の一部を改正する省令案

<運送契約締結時等の書面交付義務関係>

①運送契約に係る書面への記載事項等（新設）

（書面に記載すべき事項）

- ・契約の当事者の指名又は名称及び住所
- ・有料道路の通行に係る料金・燃料サーチャージ
- ・特別に生ずる費用に掛かる料金
- ・運賃及び料金の支払いの方法
- ・書面を交付した年月日

（交付義務の例外事由）

- ・災害その他緊急やむを得ない場合

（保存期間）

- ・当該書面の写しを書面の交付日から 1 年間保存しなければならない

(令和6年11月26日パブコメ終了)

②書面の交付に代えることができる電磁的方法 (新設)

電子情報処理組織を使用する方法のほか、電磁的記録媒体に記録する方法等

③電磁的方法により書面に記載すべき事項を提供しようとする場合における書面交付の相手方の承諾を得る方法 (新設)

相手方の承諾を得るための情報通信の技術を利用する方法は、電子情報処理組織を使用する方法のほか、承諾をする旨を記録した電磁的記録媒体を交付する方法とする。

<運送利用管理規程の作成・運送利用管理者の選任義務関係>

④運送利用管理規程の作成及び運送利用管理者の選任を行う貨物自動車運送事業者の行う貨物自動車利用運送の規模 (新設)

前年度におけるその行った貨物自動車利用運送に係る貨物取扱量の合計量が 100 万トン以上であること。

⑤運送利用管理規程の作成及び変更並びに運送利用管理者の選任及び解任の届出 (新設)

(運送利用管理規程の作成の届出の期限)

貨物自動車利用運送に係る貨物取扱量の合計量が 100 万トン以上となった年度の翌年度の7月10日まで

⑥運送利用管理規程の作成及び変更並びに運送利用管理者の選任及び解任の届出の受理に係る権限の委任 (第42条関係) →地方運輸局長に委任

<実運送体制管理簿の作成・保存義務関係>

⑦実運送体制管理簿の作成の対象となる貨物の重量の下限等 (新設)

・実運送体制管理簿の作成の対象となる貨物の重量は、1.5 トン以上とする。

・実運送体制管理簿の作成は、貨物の運送が完了した後、遅滞なく、行うものとする。

⑧実運送体制管理簿を貨物の運送ごとに作成することを要しない場合 (新設)

・真荷主と元請事業者との間において、「元請事業者が実運送を行わない場合には常に同一の貨物自動車運送事業者が実運送を行う」旨の契約が締結されている場合→貨物の運送ごとに作成することを要しない。

・貨物の運送ごとに作成しない場合の実運送体制管理簿には、一般の記載事項に加えて、当該契約の期間を記載する。

(令和6年11月17日パブコメ終了)

- ・元請事業者は、当該実運送体制管理簿に記載した貨物の運送が完了した日から、当該契約が満了する日までの期間又は1年間のいずれか長い期間、これを営業所に備え置く。

⑨電磁的記録に記録された事項を表示する方法（新設）

- ・当該事項を紙面又は出力装置の映像面に表示する方法とする。

<その他>

⑩その他所要の改正

- ・改正法施行に伴う条ズレの手当や準用規定の整備等所要の改正を行う。

(2) 国土交通省の所管する法令に係る民間事業者等が行う書面の保存等における情報通信の技術の利用に関する法律施行規則（e-文書法施行規則）の一部改正

(1)①の書面の保存に関する規定を別表第一に追加することで、**当該規定に基づく保存を電磁的に行うことができることとする。**

(3) その他関係省令の一部改正

今後のスケジュール（予定）

公布：令和7年1月

施行：改正法の施行の日（令和7年4月）

トラック事業者に対する規制措置

荷主

書面交付

(メール・FAX・データ連携も可)

元請

書面交付

(メール・FAX・データ連携も可)

1次請

※利用運送事業者を含む

書面交付

(メール・FAX・データ連携も可)

実運送

実運送体制管理簿の作成

(様式自由 (既存の配車表等への追記でも可))

[運送する区間、貨物の内容、実運送事業者の名称、階層 (下請次数)等]

実運送体制
管理簿

.....
.....

元請情報等の通知

[元請の連絡先、下請次数、荷主の名称等]

元請情報等の通知

[元請の連絡先、下請次数、荷主の名称等]

実運送事業者情報の通知

[実運送事業者の名称、下請次数、
貨物の内容、運送する区間等]

恒常的に下請行為を行う事業者に対しては、
管理規程の作成、責任者の選任を義務付け

事業者が、運送責任を負わない、いわゆる「水屋」や「マッチングサイト」等を使って
下請に出す行為を行う場合も、当該事業者は、適正化に係る努力義務を負う
⇒ 監査やトラックGメンによるチェック

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	
⋮							

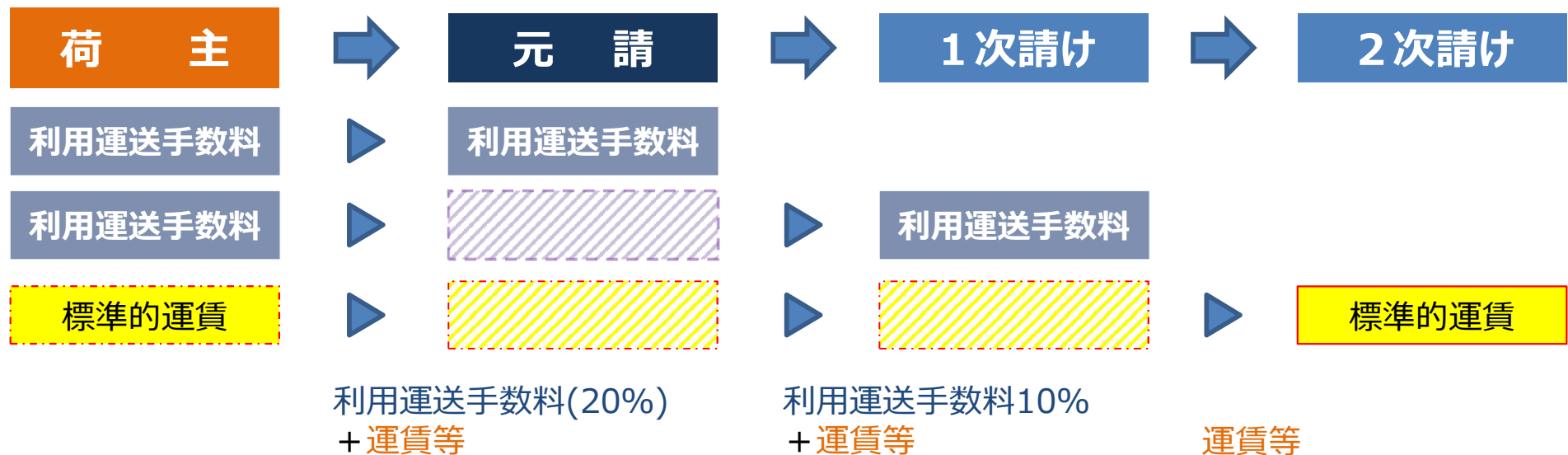
⇒ 様式など決まっていないため、既存の配車表を活用するなど、事業者の取り組みやすい形で作成。電磁的記録での作成も可。54

利用運送手数料について

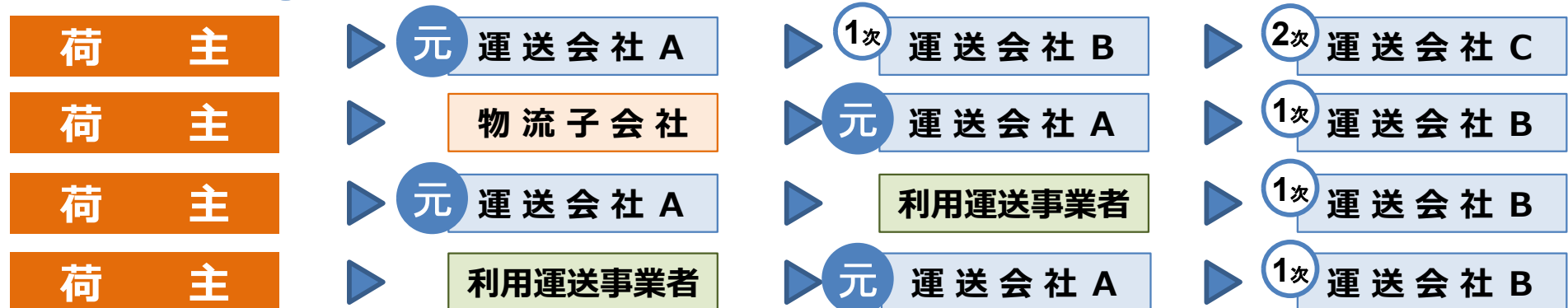
利用運送手数料

※以下はわかりやすいよう元請、1次下請が実運送を行わない前提で例を作成。

- ・運賃の10%を**運賃と別に収受**
 - ・実運送事業者の**手配までに要した回数**について収受
- ⇒下請け数が増えていくと10%、10%×2…と増えていく

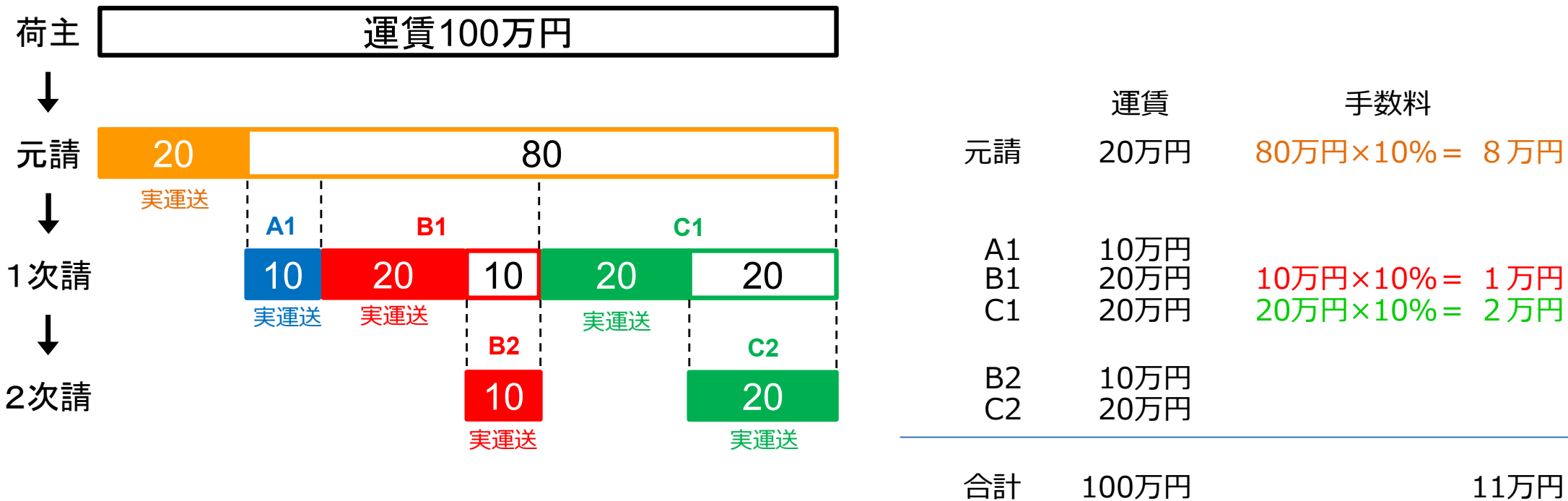


下請構成の例 (元請は元請事業者、荷主に対して運送手数料が請求でき、実運送体制管理簿作成の義務を負う)



※上記物流子会社、利用運送事業者は、一般貨物運送事業の許可がない場合を想定。一般貨物運送事業者の場合は元請になる。

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



- 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。(※)
- 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。

(※) 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。

【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、貨物を受け取るまで、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)

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

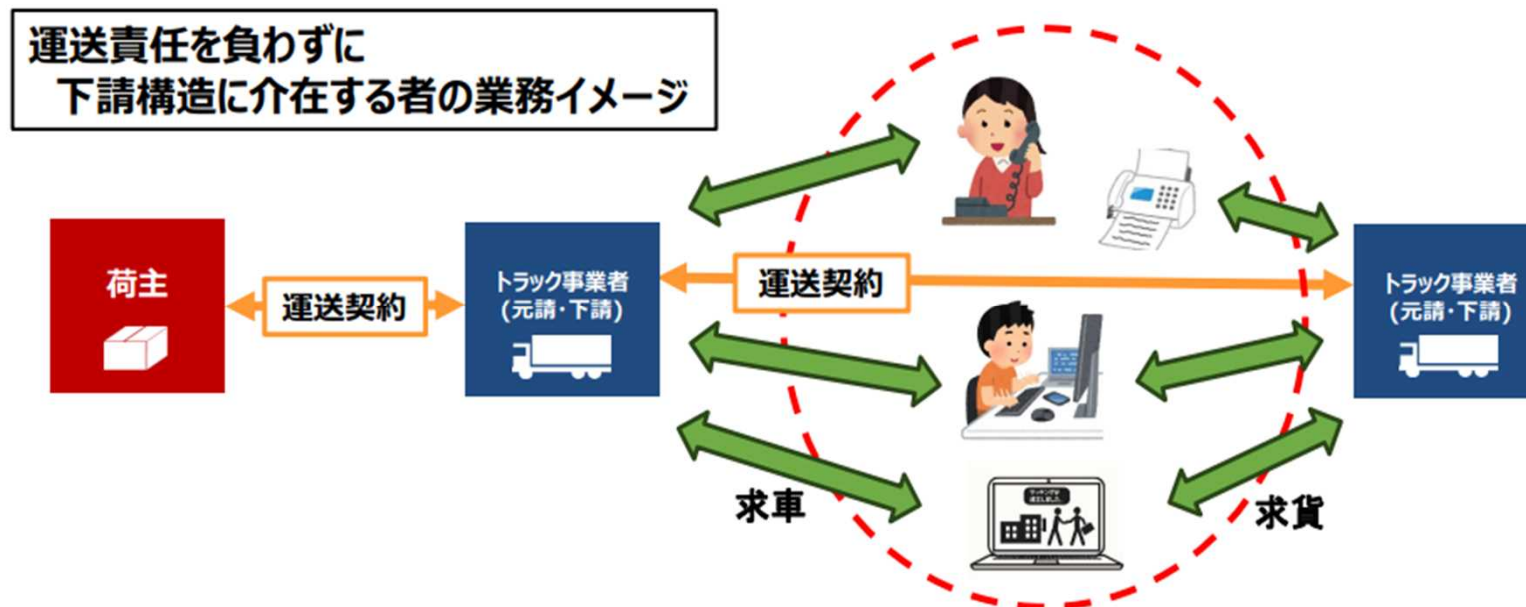
トラック運送業の多重下請構造に介在する者については、概ね下記の4分類に分けられる。

- 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。



第一種貨物利用運送事業（自動車）者へのアンケート、事業者へのヒアリング調査結果のまとめ及び今後の方向性（たたき台）

◇利用運送事業者について

- 荷主と元請の間で利用運送を行う事業者が最多であり、**三次～五次など低次の下請次数に位置する事業者の割合は小さい。**
- **専業事業者は兼業事業者に比して少なく、従業員数10名以下の小規模な事業者が多い。**
- **日常的に運送を依頼するトラック事業者の数が5社以内の事業者が過半数を占めている。**
- 下請構造の下位で介在する事業者が提供している付加価値は独自性が低い。
- 運送の実現にリスクを負いながら求車側・求荷側双方にコンサルティングを行う事業者もいれば、単に取次・仲介等を行うのみで一定割合の費用を受け取る事業者も存在。
- 手数料を別建てで収受する事業者は、いわゆる手数料を運賃から差し引く事業者と比較して、求車側（荷主等）との交渉力が高い。
- 荷主と元請との間に介在する事業者の過半数が運賃と別建てでいわゆる手数料を請求している一方、**より下位の下請次数では運賃から差し引く事業者が70%以上**となっている。

今後の方向性

- ⇒ **同じ利用運送事業者であってもリスクの負い方や運送実現への関与度合い等が大きく異なることから、取引における実際上の役割に着目して議論すべきではないか。**
- ⇒ **運送を依頼する運送事業者の候補が少なく、結果的に再委託を発生させる要因の一つになっているのではないか。**
- ⇒ **下請構造の下位に介在する事業者は、付加価値の独自性が低い一方で、いわゆる手数料を運賃から差し引く傾向にあり、運送の実現に当たって果たす機能・役割の重要性等を鑑みると、下請構造の上位と同程度の金額を取るには見合わないのではないか。**

◇マッチングサービスの活用について

- マッチングサービスが活用される主な場面は、以下のとおり。
 - ① 帰路のトラックの空きを埋めるため、帰り荷を見つけない時〈求荷〉
 - ② 通常受けられる依頼より、さらに好条件の取引を見つけない時〈求荷〉
 - ③ 未知の地域へのスポット運送等において、運んでくれる事業者を見つけない時〈求車〉
- お互いの信頼性が確認された場合には、中長期的な関係構築につながったケースもある。

今後の方向性

- ⇒ 現状マッチングサービスは、求車側・求荷側ともに、主に単発での受発注ニーズの受け皿として機能しているのが実情。
- ⇒ 他方で、求車側・求荷側のいずれにも広範囲かつオープンなネットワークを持ち得る点に着目すると、今後、未知の事業者間での安定的・継続的な取引関係の発掘・構築にあたって、マッチングサービスがさらに貢献し得る余地があるのではないかと。

◇利用運送登録を受けていない、電話等で取次を行う事業者の存在について

- 電話等で取次を行う者は、運送会社や荷主等に所属する傾向へ変化している可能性。

今後の方向性

- ⇒ 今後の検討においては、法規制や専業・兼業の別等の分類に捉われず、各事業者等が多層構造の中で実質的に果たす役割に着目した議論を進めるべきかと。

◇トラック運送事業者が他の運送事業者を利用する場合／利用を受ける場合について

- 他の運送事業者を利用する主な理由は、以下のとおり。
 - ① 荷主・元請事業者等との関係を維持する観点から、自社で運ぶか否かを問わず、一旦受注することが通例となっているため（必ずしも繁忙期に限られない。）
 - ② 未知の地域への運送受注時等において、ツテを頼って帰り荷の紹介等をしてもらうため
 - ③ 自社内業務の効率化等の観点から、条件の合わない仕事をアウトソーシングするため
 - ④ 利ザヤを稼ぎたいため
- ①～④から生じた依頼ルートは、初回紹介時のみならずその後も固定化することが慣習化。
- ほとんどの場合において、多重下請構造の全体像を誰も把握していない。
- 元請事業者が再委託の制限等に係るルールを設けている場合には、下請事業者側から断りやすく、質の担保にもつながりやすい。
- 自己又は他己評価によって信頼性を確認し得ることが、依頼先選定時の重要なポイント。
- トラブル発生時の責任範囲は、ケースによって異なる。

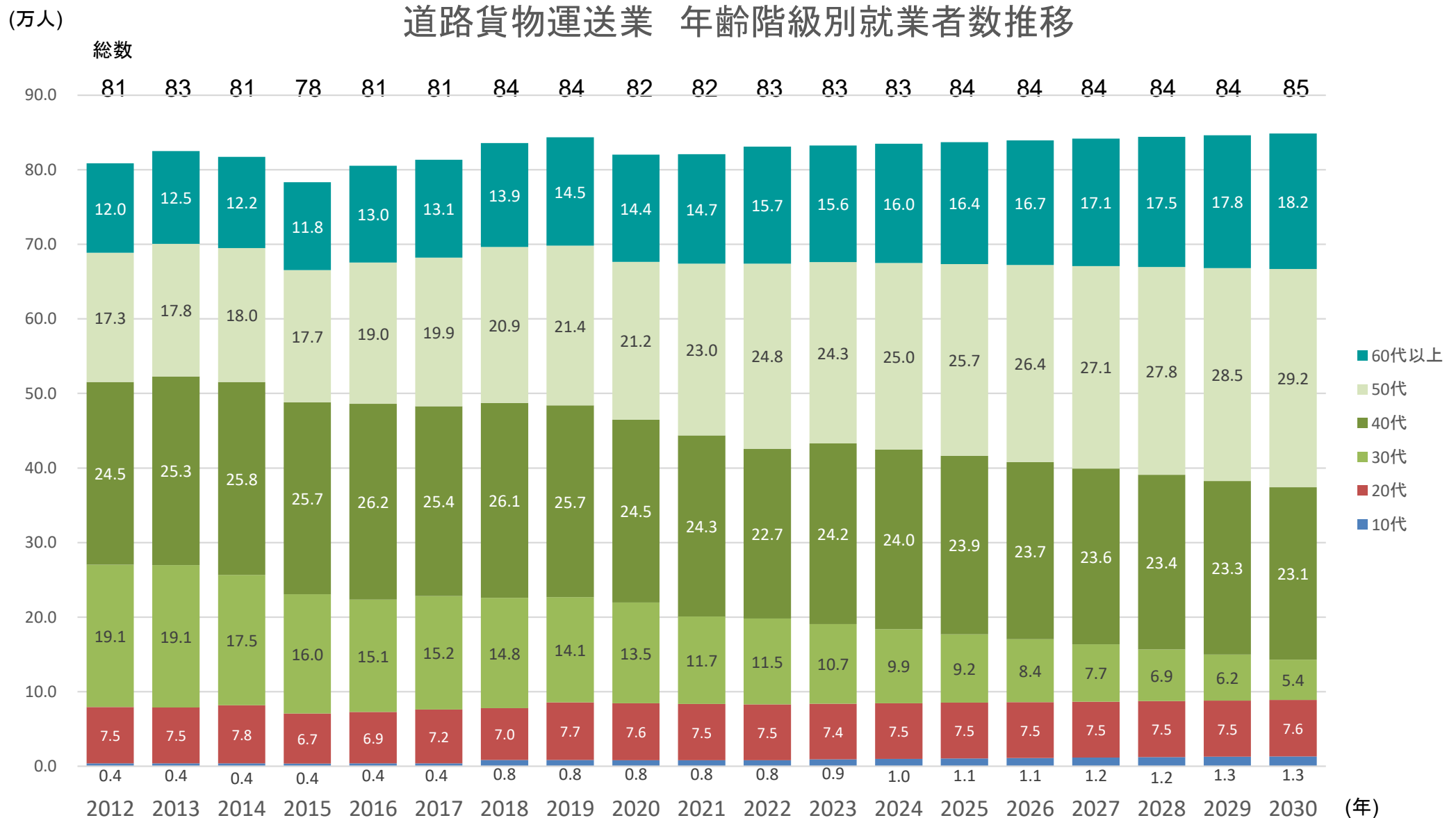
今後の方向性

- ⇒ 各請負階層ごとに無秩序に繰り返される上記商慣行が、多重下請構造となっている最大の要因であり、これらの商慣行を抜本的に是正すべきではないか。
- ⇒ 元請事業者が自ら責任をもって手配できる範囲を超えて運送を引き受けていることが多重下請構造が生じる発端となっているのではないか。
- ⇒ 元請事業者等の川上段階でのルール作り、与信チェックのあり方は、今後の重要論点か。
- ⇒ 法令遵守意識の低い事業者が安価で条件の悪い仕事を引き受けてしまうことも、一旦運送を受注せざるを得ない一因となっているのではないか。

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 改正物流法の施行に向けた検討状況について
- ④ トラック法改正関係、多重化検討会について
- ⑤ **トラック・物流Gメンの活動について(四国合同パトロール等)**
- ⑥ 参考資料紹介
 - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等
 - ⑥-2 トラック輸送の原価計算・標準的運賃・運賃交渉関係資料
 - ⑥-3 中小物流事業者における物流業務のデジタル化事例紹介

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。

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

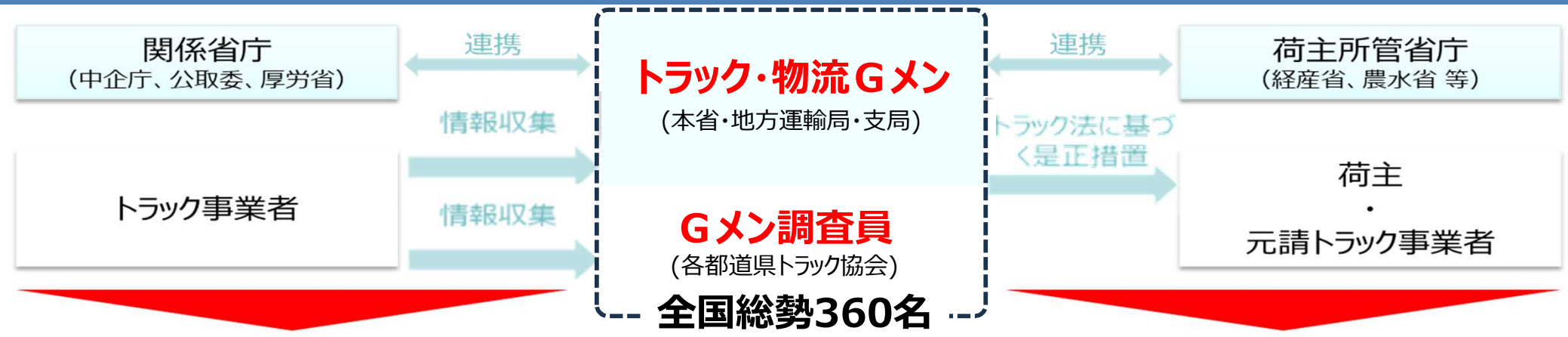
- ・人口減少社会において、誰でも働ける環境を整える必要がある。
- ・しかし日本の現状は長時間労働者が多く、健康の確保や仕事と家庭生活の両立が困難。
- ・「過労死ゼロ」、女性や高齢者が働きやすい社会の実現のため、長時間労働是正が必要。



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。

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

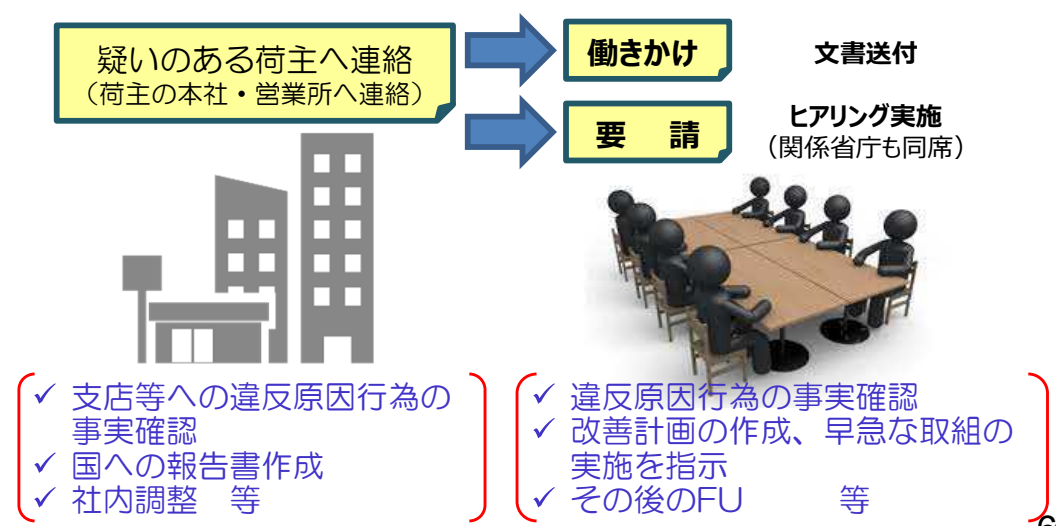
- トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し情報収集力を強化（2023年度～）
- トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」制度※の執行力を強化（2023年度～）

※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。

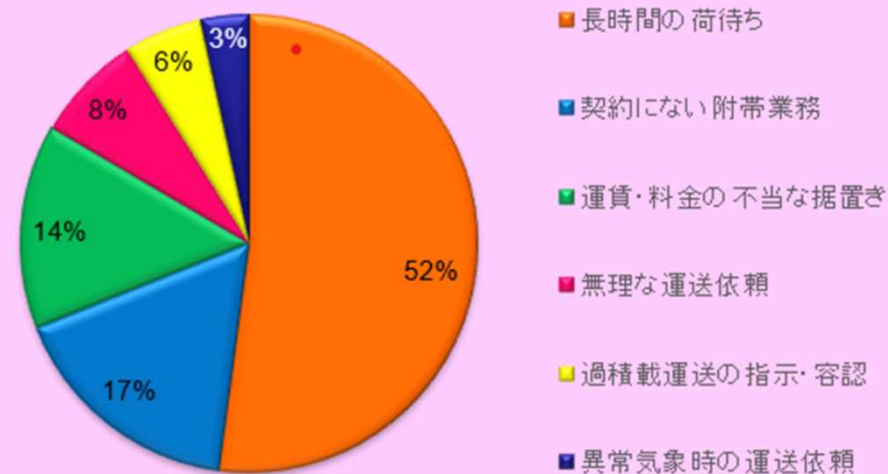
「是正指導」を実施した荷主数

対応内容	荷主数	内訳
勧告	2	(荷主1、元請1件)
要請	175	(荷主89、元請81、その他5)
働きかけ	914	(荷主611、元請281、その他22)

計1091件の法的措置を実施

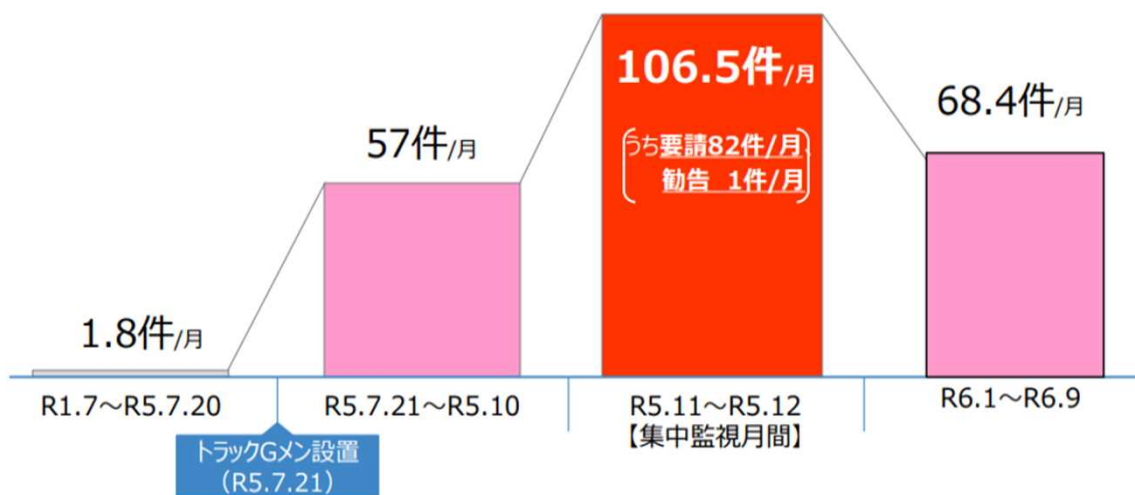
(令和6年9月30日現在)

荷主起因の違反原因行為の割合



<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。

トラック・物流Gメンの働きかけ事例

運賃・料金の不当な据置き

運賃や燃料サーチャージ※について交渉しようとしても、荷主が応じない



荷主とトラック事業者が交渉の場で話し合った結果、**燃料サーチャージについて、全額支払うことで合意し、契約を締結**

※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。
(標準的運賃では軽油基準額120円/ℓ超の場合適用)

異常気象時の運送依頼

大雪警報が発令されている状況でトラック事業者が運行不可と判断したにもかかわらず、配送を依頼された



- ・マニュアルを見直し、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、**トラック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対応

※国交省は「**異常気象時における措置の目安**」をまとめ、荷主による無理な運送依頼があった場合は、国に通報するよう業界団体に通達

トラック・物流Gメンの働きかけ事例

過積載運送の指示・容認

積込直前に貨物量を増やすよう指示される



- ・協力会社と調整を図り、一部4t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）

※道路運送法58条の5第1項(荷主による過積載依頼の禁止)。同58条の5第2項(再発防止命令)。再発防止命令違反は**6ヶ月以下の懲役又は10万円以下の罰金**。

契約にない附帯作業

契約にない（トラック事業者が合意していない）附帯作業をドライバーに指示する。



- ・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）

※**付帯作業の強要**は、独禁法に基づく「**物流特殊指定**」（告示）により禁じられている「**不当な経済上の利益の提供要請**」に該当し、罰金が科せられる場合があります。

トラック・物流Gメンの要請事例

長時間の荷待ち

長時間の荷待ち発生により働きかけ実施。しかしその後に、再度荷待ち発生の情報
「積積込待ちがかなり長く、お昼に受付・待機しても夕方から夜頃の積込になる。」



要請実施



発荷主において、改善計画に基づいた以下の各種取組を実施。

「入構時間の指定」、「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

全国のトラックGメン活動状況 (令和6年9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)



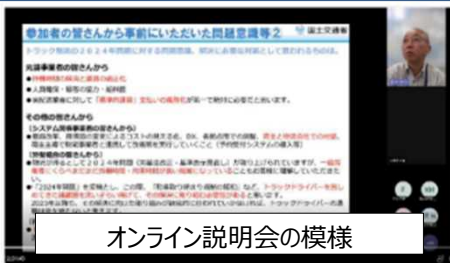
大型車駐車スペースがあるコンビニ駐車場

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



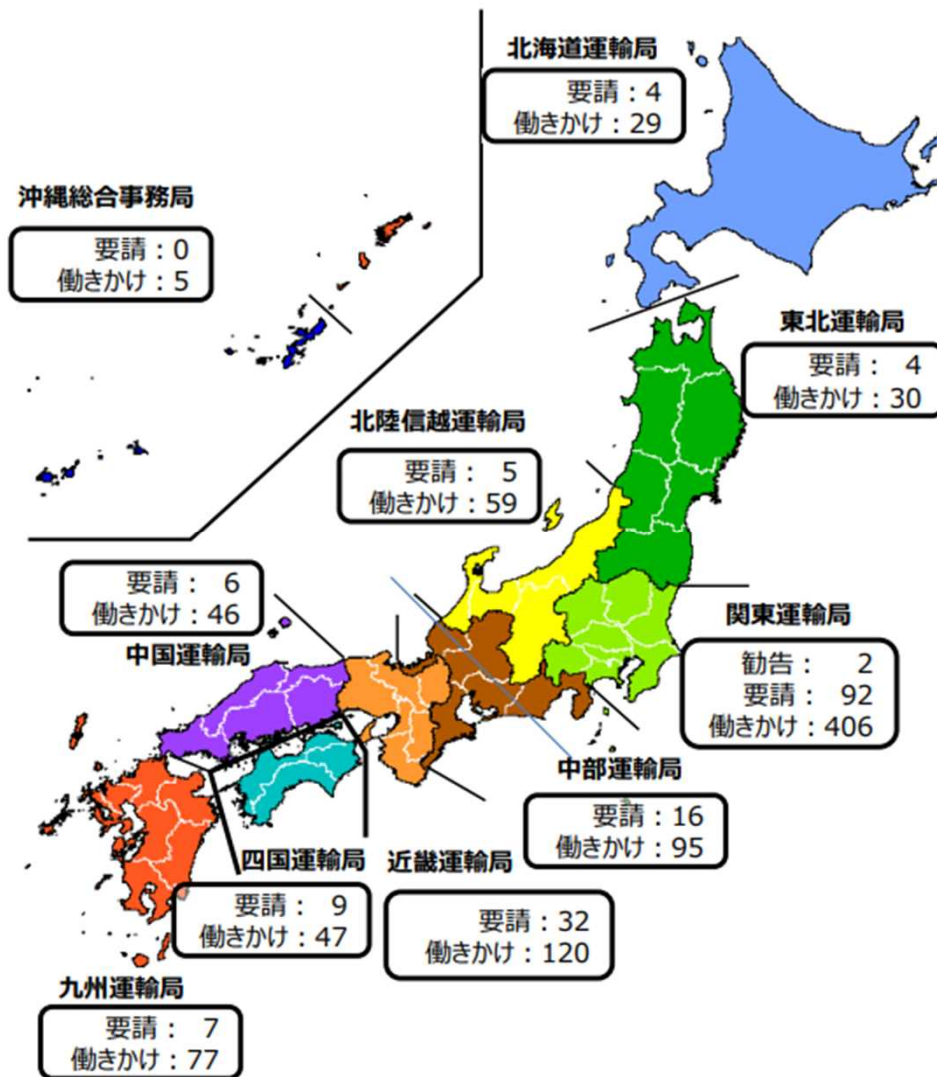
オンライン説明会の模様

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



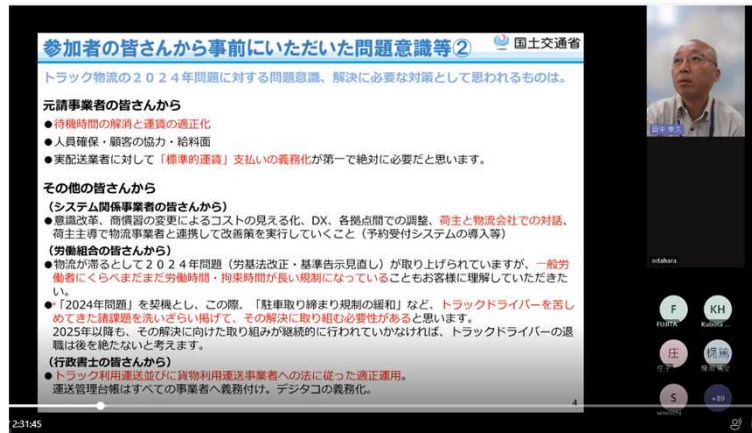
トラック事業者・荷主の相互理解に向けて、「何回も」、「わかりやすく」、「有益な情報を提供」

【第1回～第16回の累計参加者数】 **延べ3,000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回午前午後を実施

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。
- ・鍵を握るのは高単価の改善。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に推進していく。(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)。
- バース予約システム、予約枠の不足による配車担当者の早出対応 (発荷主)
- 小規模着荷主での附帯作業要求に苦慮。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~R6.11.30全国の実績)

(実施例)

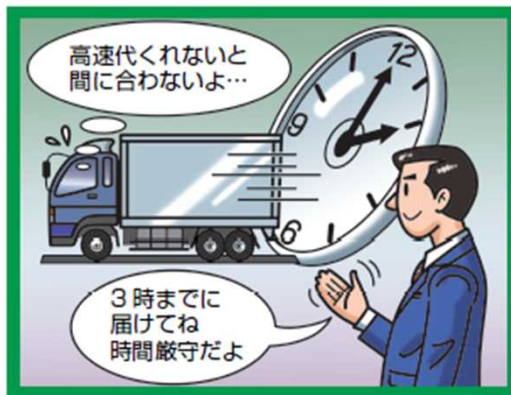
- 荷主事業者の事務所・物流拠点等を訪問し、以下を実施
 - ・ 違反原因行為の防止を呼びかけ
 - ・ 荷待ち状況の実態確認
 - ・ 運賃交渉への誠意を持った対応を要請
 - ・ 要請を受けた荷主等の改善状況を確認
 - ・ オンライン説明会への参加を呼びかけ

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。



No	担当部局	担当部課・ 運輸支局担当部署	電話番号	No	担当部局	担当部課・ 運輸支局担当部署	電話番号
1	物流・自動車局	貨物流通事業課	03-5253-8575	12	東北運輸局	福島運輸支局 輸送・監査部門	024-546-0345 (ガイダンス番号:3)
2	北海道運輸局	自動車交通部貨物課	011-290-2743	13		岩手運輸支局 輸送・監査部門	019-638-2154 (ガイダンス番号:3)
3		札幌運輸支局 輸送・監査担当	011-731-7167	14		青森運輸支局 輸送・監査部門	017-739-1501 (ガイダンス番号:3)
4		函館運輸支局 輸送・監査担当	0138-49-8863	15		山形運輸支局 輸送・監査部門	023-686-4711 (ガイダンス番号:3)
5		旭川運輸支局 輸送・監査担当	0166-51-5272	16		秋田運輸支局 輸送・監査部門	018-863-5811 (ガイダンス番号:3)
6		室蘭運輸支局 輸送・監査担当	0143-44-3012	17	関東運輸局	自動車交通部貨物課	045-211-7248
7	釧路運輸支局 輸送・監査担当	0154-51-2514	18	東京運輸支局 輸送担当		03-3458-9231 (ガイダンス番号:1)	
8	帯広運輸支局 企画輸送・監査担当	0155-33-3286	19	神奈川運輸支局 輸送担当		045-939-6800 (ガイダンス番号:1)	
9	北見運輸支局 企画輸送・監査担当	0157-24-7631	20	埼玉運輸支局 輸送・監査担当		048-624-1835 (ガイダンス番号:3)	
10	東北運輸局	自動車交通部貨物課	022-791-7531	21		群馬運輸支局 企画輸送・監査担当	027-263-4440 (ガイダンス番号:1)
11		宮城運輸支局 輸送・監査部門	022-235-2517 (ガイダンス番号:3)	22	千葉運輸支局 輸送・監査担当	043-242-7336 (ガイダンス番号:2)	



No	担当部局	担当部課・ 運輸支局担当部署	電話番号	No	担当部局	担当部課・ 運輸支局担当部署	電話番号
23	関東運輸局	茨城運輸支局 輸送・監査担当	029-247-5348 (ガイドランス番号:1)	34	中部運輸局	岐阜運輸支局 輸送・監査担当	058-279-3714
24		栃木運輸支局 企画輸送・監査担当	028-658-7011	35		三重運輸支局 輸送・監査担当	059-234-8411
25		山梨運輸支局 企画輸送・監査担当	055-261-0880 (ガイドランス番号:1)	36		福井運輸支局 輸送・監査担当	0776-34-1602
26	北陸信越運輸局	自動車交通部貨物課	025-285-9154	37	近畿運輸局	自動車交通部貨物課	06-6949-6447
27		新潟運輸支局 輸送・監査部門	025-285-3124	38		大阪運輸支局 輸送部門	072-822-6733 (ガイドランス番号:1)
28		長野運輸支局 輸送・監査部門	026-243-4642	39		京都運輸支局 輸送・監査部門	075-681-9765 (ガイドランス番号:4)
29		石川運輸支局 輸送・監査部門	076-208-6000 (ガイドランス番号:1)	40		奈良運輸支局 企画輸送・監査部門	0743-59-2151 (ガイドランス番号:4)
30		富山運輸支局 輸送・監査部門	076-415-0111	41		滋賀運輸支局 企画輸送・監査部門	077-585-7253
31	中部運輸局	自動車交通部貨物課	052-952-8037	42	神戸運輸監理部	和歌山運輸支局 輸送・監査部門	073-422-2138
32		愛知運輸支局 輸送担当	052-351-5312	43		兵庫陸運部輸送部門	078-453-1104 (ガイドランス番号:5)
33		静岡運輸支局 輸送・監査担当	054-261-1191				



No	担当部局	担当部課・ 運輸支局担当部署	電話番号	No	担当部局	担当部課・ 運輸支局担当部署	電話番号
44	中国運輸局	自動車交通部貨物課	082-228-3438	55	九州運輸局	自動車交通部貨物課	092-472-2528
45		広島運輸支局 輸送・監査担当	082-233-9167	56		福岡運輸支局 輸送部門	092-673-1191 (ガイドランス番号:1)
46		鳥取運輸支局 輸送・監査担当	0857-22-4120	57		佐賀運輸支局 企画輸送・監査部門	0952-30-7271 (ガイドランス番号:1)
47		島根運輸支局 輸送・監査担当	0852-37-1311	58		長崎運輸支局 輸送・監査部門	095-839-4747 (ガイドランス番号:2)
48		岡山運輸支局 輸送・監査担当	086-286-8122	59		熊本運輸支局 輸送・監査部門	096-369-3155 (ガイドランス番号:3)
49		山口運輸支局 輸送・監査担当	083-922-5336	60		大分運輸支局 輸送・監査部門	097-558-2107 (ガイドランス番号:3)
50	四国運輸局	自動車交通部貨物課	087-802-6773	61	沖縄総合事務局	宮崎運輸支局 輸送・監査部門	0985-51-3952 (ガイドランス番号:2)
51		香川運輸支局 企画輸送・監査部門	087-882-1357	62		鹿児島運輸支局 輸送・監査部門	099-261-9192 (ガイドランス番号:3)
52		徳島運輸支局 輸送・監査部門	088-641-4811	63		運輸部陸上交通部	098-866-1836
53		愛媛運輸支局 輸送・監査部門	089-956-1563	64		陸運事務所輸送部門	098-877-5140
54		高知運輸支局 輸送・監査部門	088-866-7311	倉庫事業者・貨物利用運送事業者向け相談窓口 hqt-souko_riyou@gxb.mlit.go.jp			

四国・中国合同パトロール(in香川)

国土交通省 四国運輸局

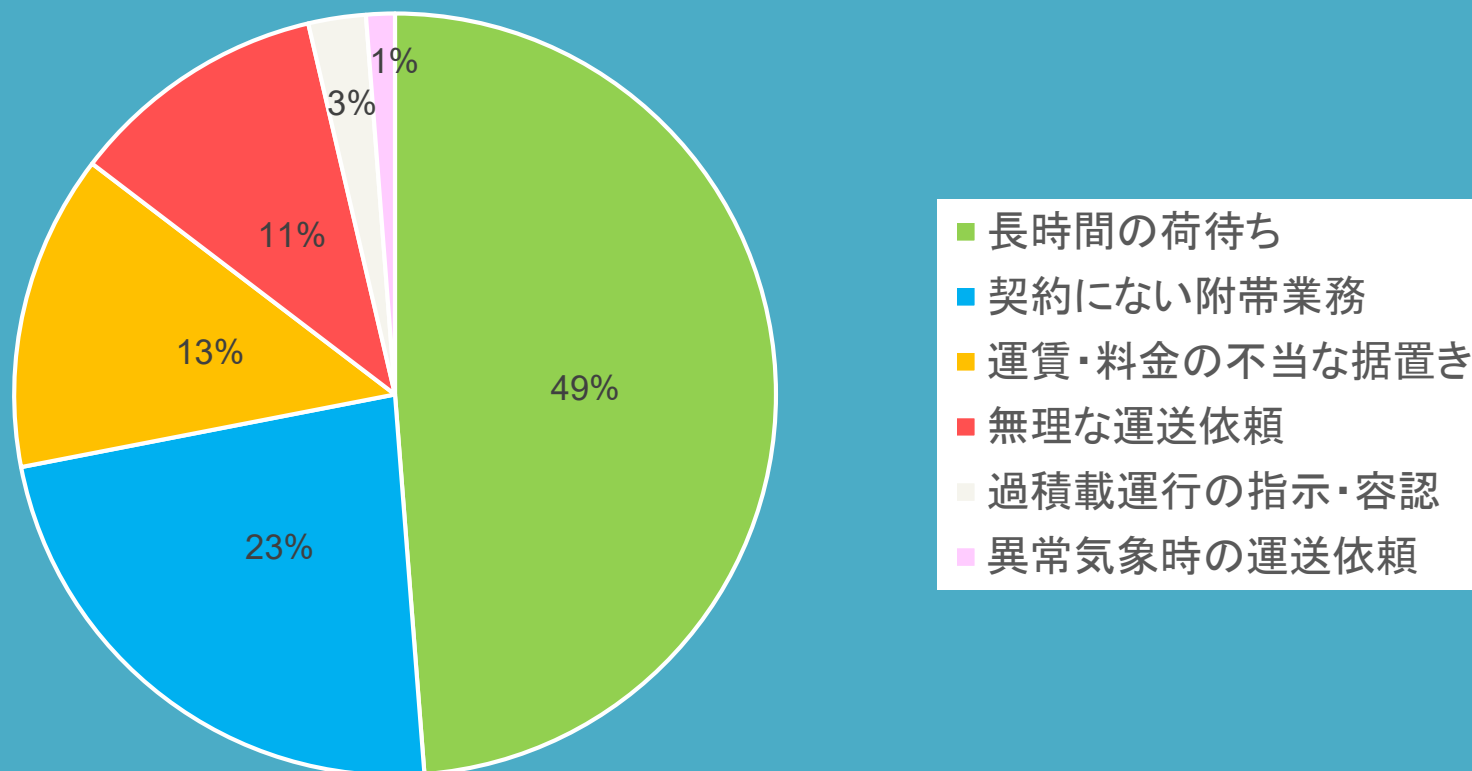
自動車交通部 貨物課

令和6年12月18日

法的措置の実施状況

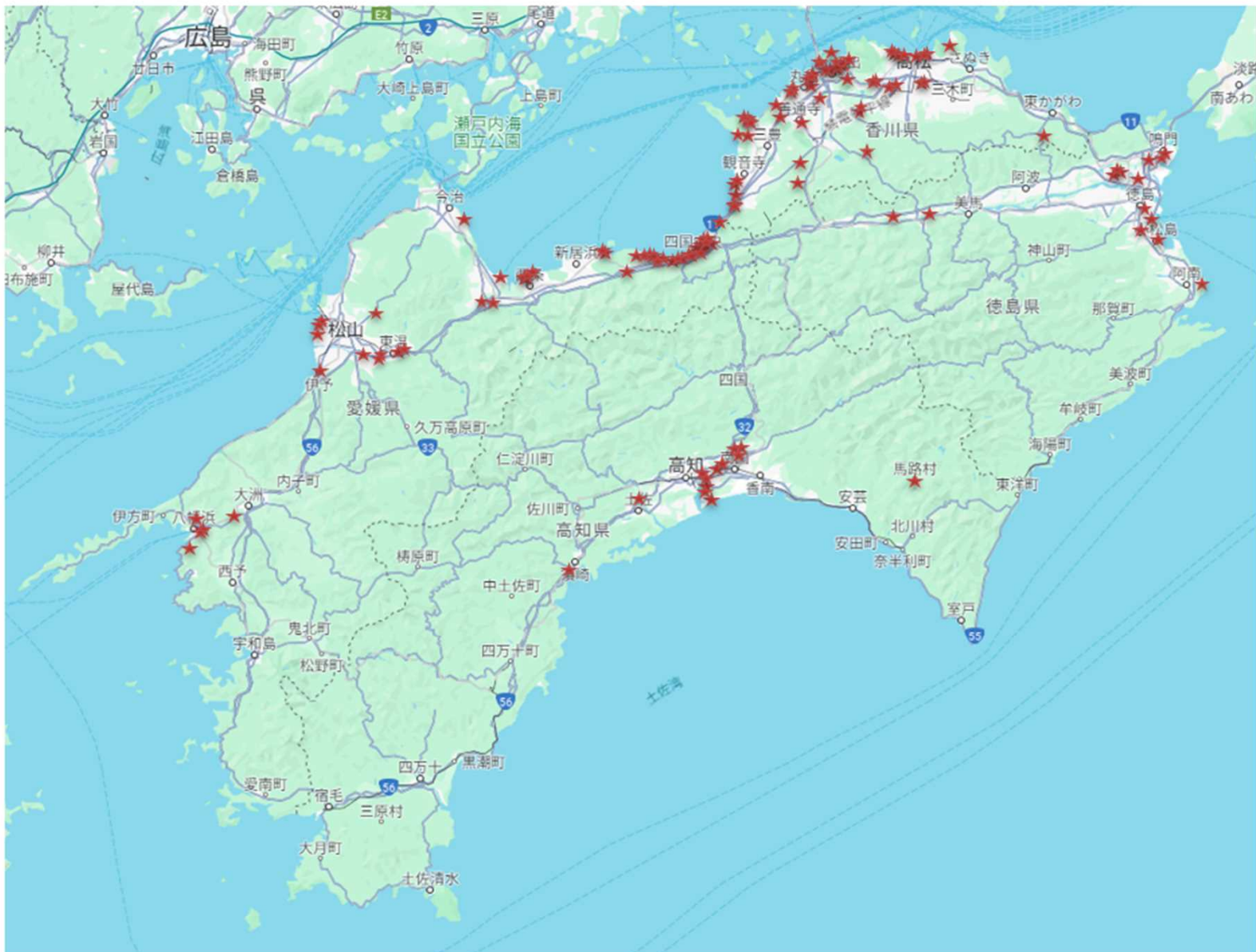
要請	働きかけ
10	59

違反原因行為の内訳



四国運輸局の活動実績(令和6年11月末現在)

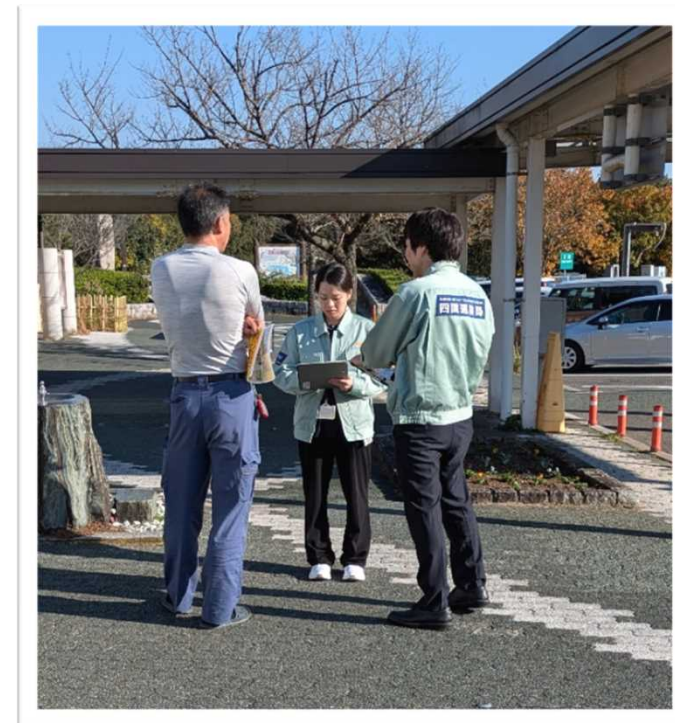
現地調査済み物流拠点



①「過積載の根絶街頭キャンペーン」に併せて、周知活動を実施



②高速SA・PAでドライバーへの情報収集を実施



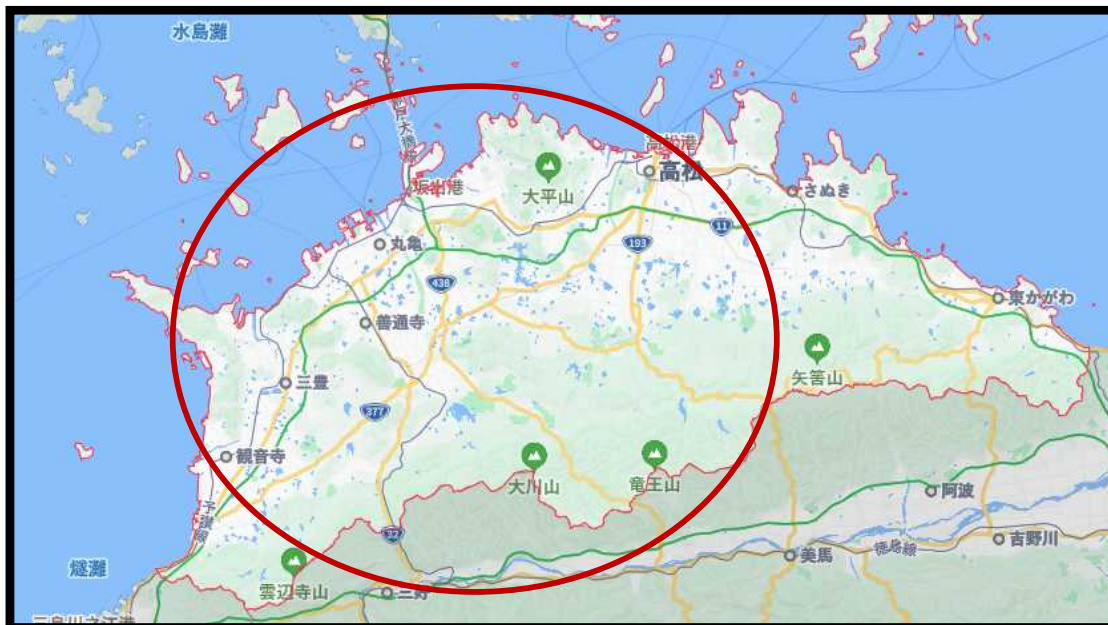
合同パトロールの狙い

- ①法的措置(要請・働きかけ)済み物流拠点に対する改善状況の確認
- ②中国地方の運送会社も出入りしている物流拠点の現状確認

→①② 全て抜き打ちで実施

パトロールエリア

香川県中西讃地域



パトロール対象	違反原因行為
A社(中讃地区倉庫)	荷待ち
B社(中讃地区卸売業)	荷待ち、附帯業務
C社(中讃地区製造業)	荷待ち
D社(中讃地区卸売業)	荷待ち、附帯業務
E社(西讃地区工場)	荷待ち
F社(西讃地区卸売業)	荷待ち、附帯業務
G社(中讃地区小売業)	運賃・料金の不当な据置き(疑い)

啓発目的のパトロール・ドライバーヒアリングも実施

パトロール先対応	事業者数
面談	8
資料のみの配付	0
門前払い	1

※面談のうち、2社は啓発目的のパトロール
※門前払いはG社



A社（中讃地区倉庫） 荷待ち

- ・令和6年10月から予約システム稼働
- ・路上待機が発生していたので、待機場の案内を徹底
- ・路上駐車禁止の注意書きを記載したコーンの設置やチラシも配布

B社（中讃地区卸売業） 荷待ち・附帯業務

- ・令和7年1月の予約システム稼働に向けて周知中
- ・荷物量の平準化に注力
- ・検品レスの拡大
- ・リフトマンを含む庫内作業員を大幅に増員

C社(中讃地区製造業) 荷待ち

- ・令和6年4月より予約システム導入
システム利用率100%(予約枠は30分ごと)
- ・早朝対応のリフトマンを増員
- ・物量が多くなり、待機が発生する場合に備えて外部倉庫を増やした

D社(中讃地区卸売業) 荷待ち・附帯業務

- ・令和6年12月から受付・予約システムを試験導入中
- ・令和7年以降本格実施
- ・納品ルールの周知を徹底

法的措置後の各社の対応について

E社(西讃地区工場) 荷待ち

- ・入場時刻と退場時刻をドライバーに記入してもらい管理
記録は本社にも共有
- ・アイドリングストップに関する構内ルールについてドライバーに周知
- ・荷物が多い時期はリフトマンを増やした
- ・運送事業者の協議の場を設けることを検討中

F社(西讃地区卸売業) 荷待ち・附帯業務

- ・予約システムの利用率が約20%アップ
- ・荷物量が多いときは対応できるバースを増やした
- ・庫内作業員を増員
- ・ドライバーにやってもらっていた附帯業務をできる限り自社で実施
- ・パレット化推進のためにメーカーとも協議中

- ・各物流拠点が改善に向けて取り組みを進めていることが確認できた
- ・法的措置を実施するだけで終わることなく、違反原因行為の解消に向けて継続的に行政として対応していく



更新情報	
2024年12月9日	トラック・物流Gメンによる活動について
2024年12月6日	路線バス事業者、貸切バス事業者、タクシー事業者、トラック事業者の法令違反に対する行政処分等の状況を更新しました
2024年12月6日	愛南町臨時海技士国家試験の総合合格者発表について〔五級・四級(航海・内燃機関)〕
2024年11月19日	自動車保有台数と販売状況速報を更新しました
2024年11月8日	一般職試験(高卒者)を対象とした採用面接を実施します

四国運輸局ホームページ

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 改正物流法の施行に向けた検討状況について
- ④ トラック法改正関係、多重化検討会について
- ⑤ トラック・物流Gメンの活動について（四国合同パトロール等）
- ⑥ **参考資料紹介**
 - ⑥-1 **事前にいただいた問題意識等**
 - ⑥-2 トラック輸送の原価計算・標準的運賃・運賃交渉
関係資料
 - ⑥-3 中小物流事業者における物流業務のデジタル化
事例紹介

事前にいただいた問題意識等①

●商慣行の見直し

トラック運送事業者の皆さんから

- ・業界全体が内容を周知し遵守することを前提としなければ守れない。
- ・荷主の物流に対する意識改革が必要、現場とのギャップがかなりある。
- ・荷待ち時間の削減と場内での滞在時間の分析が必要
- ・第三四半期頃から急速な行政機関の実態の伴う行動とその活動報告がマスコミなども通じて見え始めた。実態把握をしっかりとしながら粛々と進めることが必要。荷主の中には抜け道を模索しているものもいる。

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・基本はこうですよと気長な説明が必要。普通は誰も守りたい、元気に働きたい
- ・乗務員自身の考え方(社会人としての常識を持ち合わせる)の変革
- ・着荷主は運送事業者との直接契約がない。発荷主が責任を持って着荷主に働きかけることが最も重要。
- ・商慣行の見直しは一方的な運送事業者からの押し付けだけでは難しい面もあると思う。日本独自、業界独自のルールが必要と考える。しかし基本になるルールを物流効率化の法案の中ではっきりさせることが重要であり、それとの相違点を明らかにして運送契約を締結するようにしたい。
- ・旅客にはできて、貨物ではできない理由が分からない。

発荷主事業者の皆さんから

- ・運賃アップに見合う製品価格。企業における物流部以外の理解。
- ・着荷主の理解 発注時間が変わらないと川下にも大きく影響する。
- ・荷主、物流業者共に課題点を共有し相互理解が必要
- ・パレット輸送化、受注締め時間変更、納品条件緩和（指定時間、棚入れ、2階上げ廃止など）、ドライバーの時間管理、荷待ち荷下ろし時間の低減

事前にいただいた問題意識等②

●商慣行の見直し（続き）

発荷主事業者の皆さんから(続き)

- ・荷待ち、附帯作業の廃止。着荷主側に規制を掛ける必要もあるのでは。
- ・着荷主側の発注タイミング（同日での細かい発注の抑止、纏め出荷）、指定納期の緩和。
- ・荷下ろししてもらおうのが当然という顧客が依然として多く営業サイドもなぜできないんだという声が多い。顧客からのクレームという扱い。納品先からも以前はやってもらっていた、〇〇運送はやってくれるという意見が多く中々理解が得られない。
- ・負担は少ないが稼げないでも問題になるのでは。
- ・青果物関連の荷下ろし条件は付帯条件が多く荷受け側の改善協力が必要。青果物の荷下ろしの商慣行（戸別配送）の見直し。・荷下ろし場所が傾斜地や荷下ろし方法が脚立を使っただけの作業等の改善。
- ・小規模事業者の着荷主の理解および資金的余裕がないと進まない。荷受け場所拡張費用の助成など。

着荷主事業者の皆さんから

- ・ばら積みの習慣は、配送企業が積載率を高めたいためやめようとしないうちもある。それは依頼元（着荷主）に関係ないので、そこを依頼元が悪いように言われぬようにしてほしい。
- ・ドライバーによる積み込み、荷下ろしは関東では厳密に契約に含まれているが関西は曖昧な気がする。

その他の皆さんから

- ・小規模事業者が多いのでM&Aなども積極的に推進すべき。県議会の物流問題特別委員会でそういった意見も出た（**地方自治体**）。
- ・着荷主に対する物流問題改善に向けての商慣習改善へのアクションはどのようなことが行われているか。また着荷主の認識がどの程度変わってきているのか（**公益法人**）。
- ・二人乗務に消極的な実運送事業者の意識改革の促進。一人乗務に比べて特急運送が可能。1台あたり2人×2班体制の稼働ができるのでは（**行政書士**）？

事前にいただいた問題意識等③

●改正物流法について

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・特定倉庫業者への規制内容・影響

発荷主事業者の皆さんから

- ・特定荷主に対する具体的な規制措置の内容、物流統括管理者のあるべき姿をもう少し詰めて具現化していただきたい。
- ・それぞれの年度における施行内容
- ・特に特定荷主に求められる、物流統括責任者（CLO）の選任、中長期計画の提出、定期報告の実施といった点について。
- ・物流2法改正による発荷主の対応

●ドライバーの労働環境改善

発荷主事業者の皆さんから

- ・トラックドライバーの労働環境を改善、物流の最適化、これらを総合的に実施し、荷主として運送会社を守る意識を持つ事。

着荷主事業者の皆さんから

- ・ドライバーの待遇を良くする事で成り手を確保する必要がある。

事前にいただいた問題意識等④

● 運賃改定・製品価格転嫁

トラック運送事業者の皆さんから

- ・適正運賃を収受しドライバーに適正給与を支給し、しっかりとした乗務員教育を行う事が必要

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・最上流の真の荷主のコスト負担を伴った理解が必要

発荷主事業者の皆さんから

- ・運賃アップに見合う製品価格
- ・使用している運送会社の運賃の妥当性。運送会社の適正な価格はどれ程なのか気になる。
- ・時代に即した標準的運賃はあるのか。
- ・運賃については運送会社からの値上げ要請は色々と来ているが、**上げ幅の根拠がもう少し明確にならないと経営陣への説明に苦慮する**。「標準的な運賃」をそのまま提示してくる業者もいるが、**実際にその金額でOKを出せる荷主は大手の一部に限ると思う**。

その他の皆さんから

- ・たくさん問題が絡み合っていると認識しているが、**いま一番必要なのは運賃のアップ（公益法人）**。
- ・**季節割増し運賃の新設**。いまだとブラックフライデー、ボーナス、お歳暮、クリスマス、年末年始商戦と納期厳守が立て込むので、**繁忙期割増しを標準運賃に新たに加えてほしい（行政書士）**。
- ・また**特車割増しも8ナンバーで括るなど範囲の拡大（行政書士）**。
- ・**Gマーク等認証事業者**に手当的な恩典を与えてほしい。あるいは、**一定の取扱量ごとに認証事業者の利用義務付けなどでも構いません（行政書士）**。

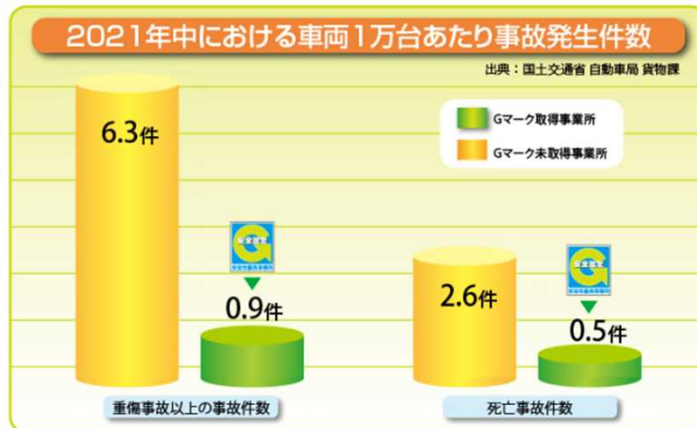
安全性優良事業所とは

全国貨物自動車適正化事業実施機関((公社)全日本トラック協会)に安全性を評価・認定された事業所。

評価制度は2003年度に発足。最新の認定事業所数は**29,044**(令和5年12月15日現在)になります。



Gマーク取得事業所は、未取得事業所に比べて、**事故の割合が半分以下**になっています



それは**3テーマ30**項目以上の厳しい評価基準を**クリア**した**事業所**だけが**認定**されるからです

1 「安全性に対する法令の遵守状況」

適正化指導員による事業所の巡回指導結果、運輸安全マネジメントの取組状況の評価

2 「事故や違反の状況」

事故や行政処分などの状況の評価

3 「安全性に対する取組の積極性」

安全対策会議の実施、運転者への教育などの取組を評価

上記3つのテーマに、計30以上の評価項目が設けられています。

100点中80点以上の評価など全ての認定要件をクリアした事業所だけが「安全性優良事業所」として認定されます。また、認定された後も2～4年ごとに更新審査があるため、認定事業所は安全性を維持し続ける必要があります。

Gマークは安全な輸送のための取り組みが認められた事業所の目印です



Gマーク認定事業所は、2023年3月現在**28,521**事業所で約3割の事業所が取得しています。また、認定事業所の車両台数は**746,075**台で全営業用トラック(緑ナンバーのトラック)の約5割になります。

Gマークの事業所申請から認定までの流れ



安全運送に関する荷主としての行動指針 (抜粋)

一般社団法人日本経済団体連合会 (平成15年10月21日策定)

- 1 法令を遵守し、運送事業者に対して、過積載や高さ制限違反等の法令違反となるような要求はしない。
- 2 運送事業者の選定にあたっては、ISO9001基準や安全性優良事業所認定制度などの客観的な基準を積極的に活用する。
- 3 法令違反を繰り返す運送事業者に対しては、取引の停止などを含め、毅然とした態度で臨む。
- 4 運送事業者との協力のもと、安全運送に関する定期的な協議・会合の実施、安全パンフレットの配布など安全運送の確保と啓蒙活動に努める。

長期認定取得事業所制度の開始(令和5年度より)

6回目更新を迎える事業所は、20箇年もの長きにわたり、安全運行の実績を積み上げられた「長期認定取得事業所」と認定され、通常のステッカーにかえて、**ゴールドステッカー**が交付されます。



【Gマークゴールドステッカー】

ゴールドステッカーに有効期限の表示はなく、長年使用可能。

長年の安全運行の実績を表象するものであり、安全運行への取組みは継続が必要。

そのため、認定の有効期間は4年間。認定継続を希望の場合は、4年毎の更新申請が必要となる。

事前にいただいた問題意識等⑤

●トラックGメンについて

トラック運送事業者の皆さんから

- ・エリア担当のトラックGメンの方への連絡方法が知りたい。

発荷主事業者の皆さんから

- ・Gメンの具体的な活動は知りたい。どうやることで先様の意識を変えられるか参考にしたい。
- ・事例は国土交通省でみたが全国的にどんな動きがあるのか、罰則ももっと厳しくしたほうが良いと思うのだがどのような対応なのか。

●物流効率化（モーダルシフト）

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・物流のDX化をして、物流情報（荷量、引き取り、納入情報のデジタル化＋早期開示化）を見える化して、物流効率向上（積載効率向上）できるプラットフォームが必要だと思います。

発荷主事業者の皆さんから

- ・鉄道・船舶輸送の活用。
- ・CO2削減の側面でも検討したいが、コンテナ1つの貸し切りというところがコスト的に難しい。

●物流効率化（標準化）

発荷主事業者の皆さんから

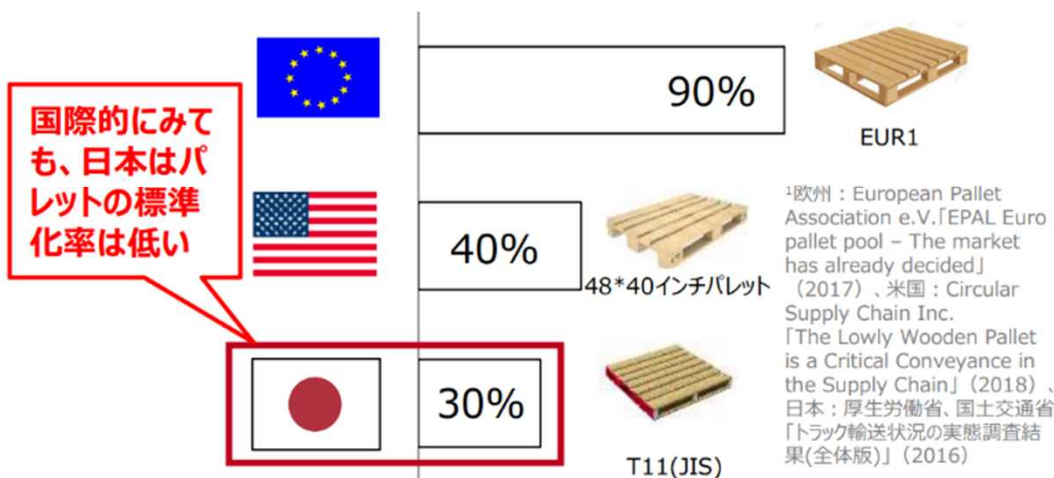
- ・パレット輸送化。
- ・流出パレット費用の補助金化。
- ・ドライバー拘束時間の短縮⇒パレット一貫輸送。
- ・共通のプラットフォーム、業界、業種ごとのルールの一貫化。

主なパレット規格と課題

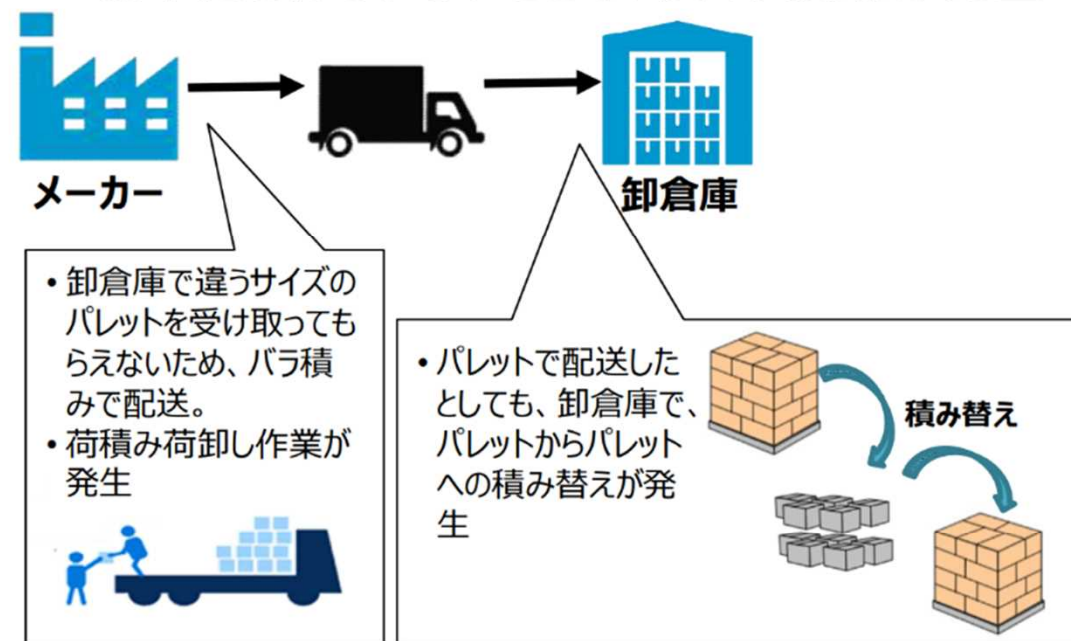
日本では、様々なパレットが存在

長さ	幅	通称	特徴	海外
1000	800			中国
1100	900	9型	酒類業界で主に使用され、「ビールパレット」と呼ばれている。	
1100	1100	11型	JIS/APSF*規格	台湾、韓国
1200	800		「ユーロパレット」と呼ばれている。海外との輸出入が多い企業や外資系の企業が多く使っている傾向？	ヨーロッパ、中国
1200	1000	12型	APSF規格* 自動車業界、薬品業界、冷凍倉庫業界などで使用	中国、台湾
1219	1016			アメリカ
1300	1100	13型	袋物、製パン、家電などで使用	
1400	1100	14型	袋物（米・化学等）、家電などで使用	

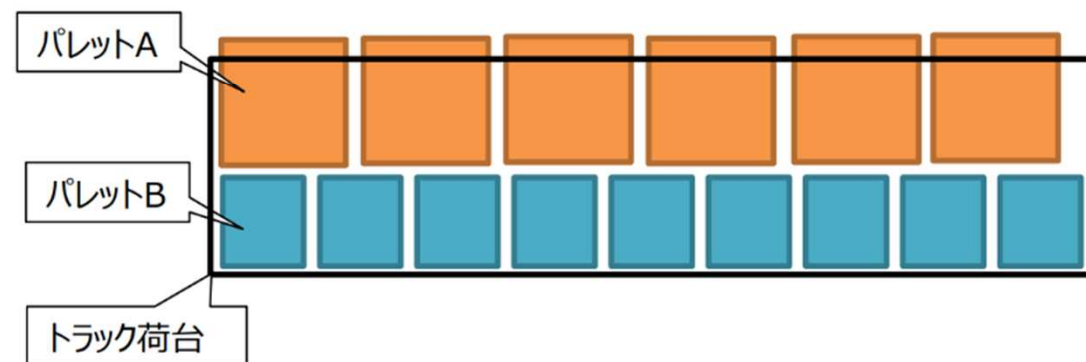
パレット輸送に占める標準パレットの使用率¹



標準化されていないことで、積み替え等が発生



標準化が無ければ、効率的な合積みができない



令和3年9月から官民の協議会（パレット標準化推進分科会）において、パレット標準化に向けた検討を開始。令和6年6月に標準的な規格と運用を整理し、効率的な一貫パレチゼーションを目指す。

I. パレット標準化を巡る現状と課題

パレット化可能であるにもかかわらずバラ積み・バラ卸しが行われている

※輸送の際のパレット化率は約8割（パレット化可能な荷物のうち）

パレットの規格や運用が統一されておらず、物流拠点にて積み替えが発生

※例えば、貨物の出荷時では約5割の積み替えが発生

荷主所有のパレットの回収は、一般的に少量多頻度であり負担が大きい

※レンタルパレット利用率は約3割

現状Ⅰ パレットを利用していない



バラ積み・バラ卸し

現状Ⅱ パレットを利用しているが、規格や運用が標準化されていない



パレットからパレットへの積み替え



II. 標準的な規格と運用（標準仕様パレット）

○主な規格

平面サイズ	1,100mm×1,100mm
高さ	144～150mm
最大積載質量	1t
タグ・バーコード (貨物/パレット追跡用)	タグ・バーコードの装着が可能な設計 (将来的にはタグ・バーコードの装着を目指す)
その他	二方差しまたは四方差し

○主な運用

調達形態、 管理	効率的な一貫パレチゼーションを目指す観点から、レンタル方式を推進。 ※将来的には、複数のレンタルパレット事業者の連携（「共同プラットフォーム」）によるパレットの共同配送・管理システム運営等を目指す。
パレットの仕分け・回収、 費用分担	売主と買主間の売買契約や、レンタルパレット事業者とのレンタル契約においてパレットの仕分け・回収作業の主体や費用負担を明記する。 ※将来的には、適切に価格転嫁される環境を構築し、賃借期間に応じて負担する方式を目指す。

※製品の特性上標準仕様パレットを活用できない場合や、既に業種分野内で複数企業が参画し相当数の物量で一貫パレチゼーションが実現できている場合等、標準仕様パレットの採用が当分の間困難な場合においては、設備改修等のタイミングも勘案しつつ、将来的な標準仕様パレットの採用を期待する。

Ⅲ. パレット標準化実現に向けたロードマップ

- ・パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化（2025年度）
- ・レンタルパレット事業者間の「共同プラットフォーム」の社会実装（2030年度） 等

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度～2030年度		
発着荷主	(1)標準仕様パレットの活用推進					★ ゴール目標 }} 2030年度以降も検討すべき事項	
	(2)標準仕様パレットの活用提案への真摯な協議応諾						
	(3)パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化		★				
	(4)使用後の所有者等への適切な返却						
	(5)フォークリフト、作業員等荷役に必要な機材・人員の配置						
	(6)製品積付効率等を向上させるための受発注ロットサイズの検討・実施						
	(7)効率化のための自動化・機械化等の検討・実施						
発荷主	(8)外装サイズの検討・実施						
運送事業者、倉庫事業者	(9)標準仕様パレット導入の推進、荷主への積極的な提案	★					
倉庫事業者	(10)フォークリフト、作業員等荷役に必要な機材・人員の配置						
	(11)標準仕様パレットの荷役、搬送を前提とした自動化・省人化						
レンタルパレット事業者、パレット製造事業者	(12)標準仕様パレットの周知協力	★					
レンタルパレット事業者	(13)パレット紛失防止策の適切な実施				★		
	(14)レンタルパレット事業者間の共同プラットフォームに向けた検討		★	共同プラットフォームの社会実装	★		
パレット製造事業者	(15)標準規格のパレットの製造・販売						
	(16)標準規格のパレットの市場への安定供給						
行政	パレット標準化に係る推進策			標準仕様パレットの追加調達に係る推進策	★		
	共同プラットフォームに向けた推進策			共同プラットフォームの利用拡大に向けた推進策	★		
	標準仕様パレットに係る情報発信						

Ⅳ. パレット標準化の実現に向けたKPI（2030年度）

KPI	現状		2030年度
パレット生産数量に占める11型パレットの割合	26%	↑ 倍増	50%以上
レンタルパレット保有数量に占める11型パレットの割合	76%	↑ 9pt増	85%以上
レンタルパレット保有数量	2,650万枚	↑ 倍増	5,000万枚以上
レンタル事業者間で共同回収を行う拠点数	42箇所	↑ 約10倍増	400箇所以上
荷役作業に係る時間	一人当たり年間375時間	↓ 16%減	一人当たり年間315時間以下

事前にいただいた問題意識等⑥

●物流効率化（物流DX）

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・物流のDX化をして、物流情報（荷量、引き取り、納入情報のデジタル化＋早期開示化）を見える化して、物流効率向上（積載効率向上）できるプラットフォームが必要だと思います。

発荷主事業者の皆さんから

- ・物流DXを推進する企業への国、行政からの後押し（補助金・投資額の法人税控除等）。
- ・業務のDX化が注目を浴びていますが、運送業務におけるDX化事例があれば教えてください。
- ・対応できない運送会社もあり、どの程度を目安として取組めばよいのか。

●物流効率化（その他）

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・日報から拾った正しい点呼に運転手が行った点呼を一つずつ手書きで合しており、手間がかかるので、デジタルだし、ボタン1つで合否が出るか。点呼は1つ目は本社で行う点呼、2つ目は携帯アルコールチェックを運転手に持たせている点呼、3つ目は漏れを防ぐため全てを手書きの点呼用紙。今はこの3つを正しい点呼か一つずつ合してチェックしている。

発荷主事業者の皆さんから

- ・車の自動運転技術の進歩。
- ・荷役作業、荷待時間、納品リードタイム、輸配送の合理化による運賃・費用の低減⇒大量輸送、共同化省人化。

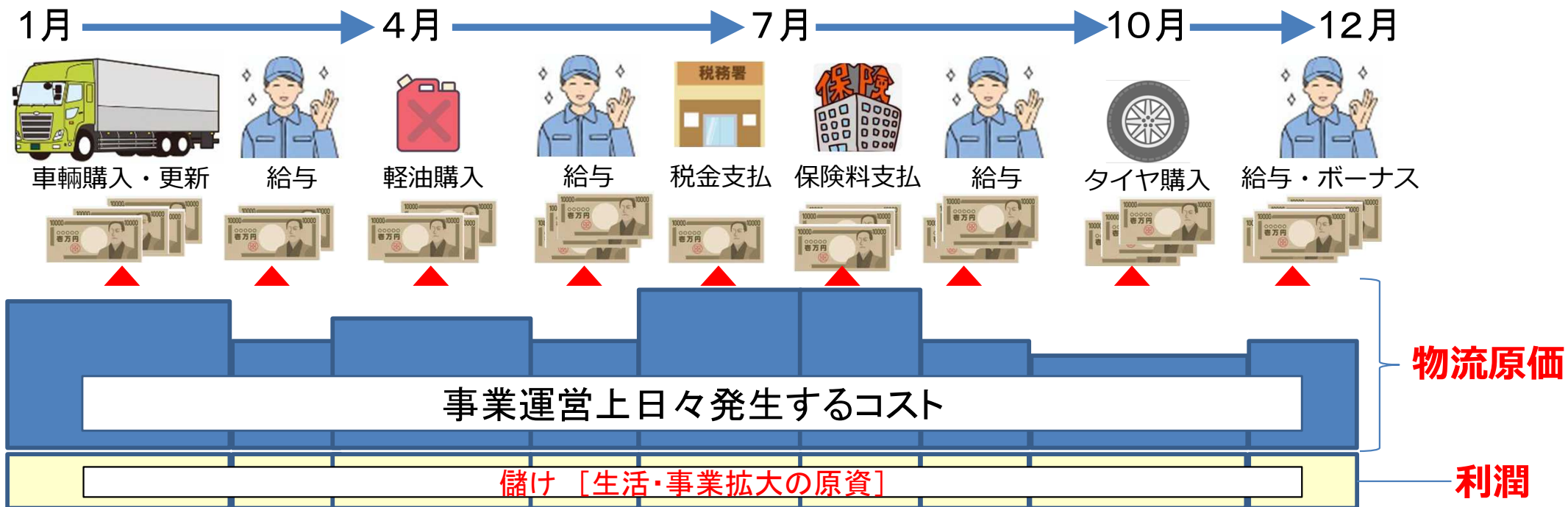
その他の皆さんから

- ・荷主、元請け事業者に、荷主の下に出入りする実運送事業者で共同配送を促す策が必要**（行政書士）**

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 改正物流法の施行に向けた検討状況について
- ④ トラック法改正関係、多重化検討会について
- ⑤ トラック・物流Gメンの活動について（四国合同パトロール等）
- ⑥ **参考資料紹介**
 - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等
 - ⑥-2 **トラック輸送の原価計算・標準的運賃・運賃交渉
関係資料**
 - ⑥-3 中小物流事業者における物流業務のデジタル化
事例紹介

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。

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

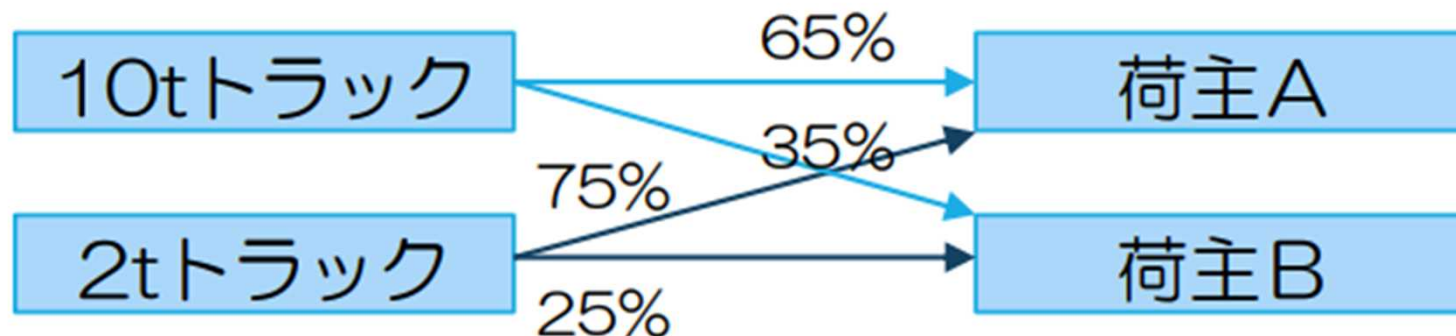
運行ルート別の原価計算

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

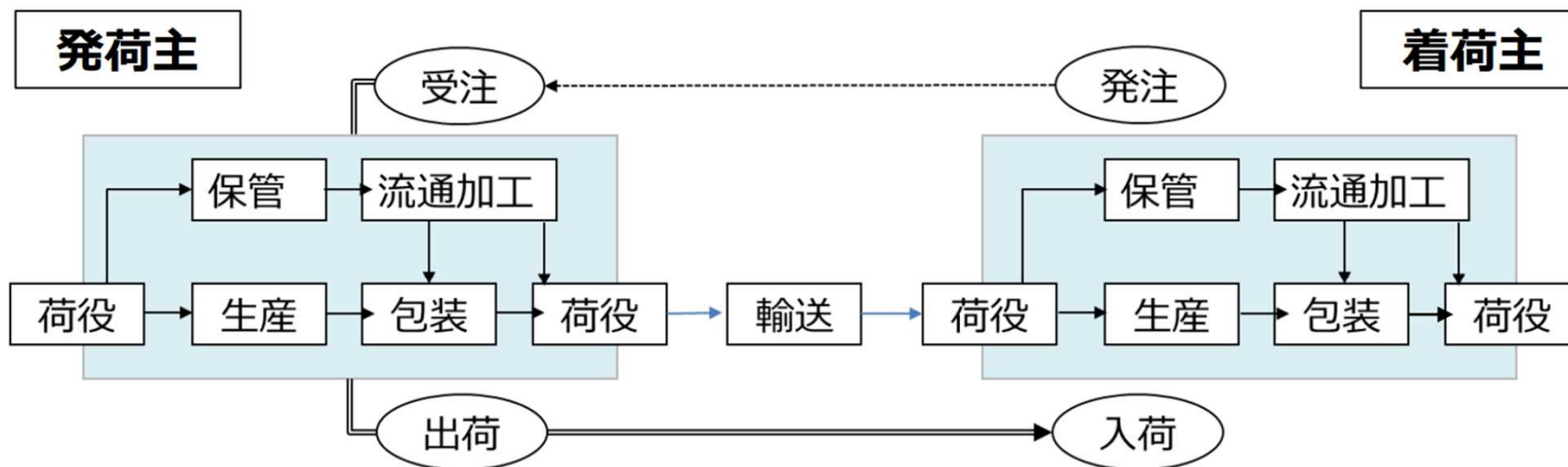
車両ごとの原価を荷主毎の輸送の稼働時間で按分



※ 1台1荷主等に割り当てられる場合は、按分は不要。

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



- 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	※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	
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

- 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】

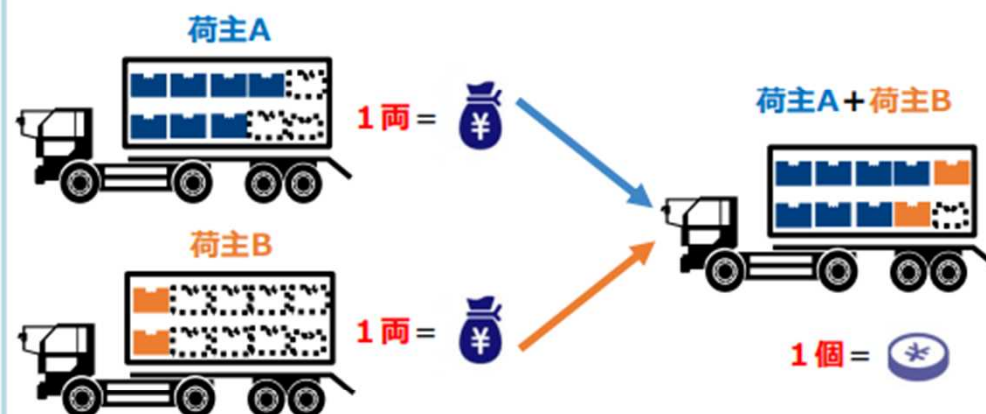
<契約条件の明確化>

- 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】

Q1. 標準的な運賃の算出根拠は？

- 年間のトラック1台あたりの「運行費」「車両費」「人件費」「間接費」「その他費用」を「適正な原価」とし、さらに「適正な利潤」を加え、キロ当たりの変動費に、また時間当たりの固定費に割り戻すことにより、運賃を算出しています。
- 原価・費用や利潤は、現在のトラックドライバーの平均労働時間（約2,600時間）ではなく、全産業平均の労働時間並み（約2,086時間）を確保できるよう算出しています。



標準的運賃
Q&A
(国交省HP)

【運賃表の見直し】

- トラック運送業における運送原価の構成は、人件費(41.4%)に次いで、燃料油脂(16.3%)、修繕費(6.8%)、車両等の減価償却費(6.7%)の順に高く、これらが約7割を占めています。
- 現行の「標準的運賃」の運賃表は、令和元年10月にトラック運送事業者を対象に実施した原価調査結果に基づき算出したものですが、足下の燃料価格をはじめとした物価高の影響により、現行の運賃表の算出に用いた運送原価は、足下の物価動向と乖離が生じている可能性があります。
- このため、令和5年9月に改めて原価調査を実施し、その結果及び直近の統計資料等に基づいて、足下の市場動向を反映した運賃表に見直しいたしました。

<トラック運送事業者の平均原価構成比>



Q2. 運賃表のキロ程は片道と往復のどちらの走行距離?

- 運賃表のキロ程は、1車1回の運送で、発地で貨物を車両に積み込んでから、着地で車両から荷物を取り卸すまで、貨物を車両に積載して実際に走行した距離をさします。
例えば、往路のみ貨物を積載し、復路は貨物を積まず空で戻る場合は、往路の走行距離が運賃表のキロ程となります。

Q3. 同一荷主の運送で、往路も復路も運送を依頼する場合のキロ程の考え方は?

- 往復とも同一荷主の貨物を運送する場合、発地で貨物を積み着地で貨物を卸し、復路でまた着地で貨物を積み発地で貨物を卸す場合、往路で1回の運送、復路で1回の運送として、往路と復路それぞれの走行距離がキロ程になります。
なお、例えばミルクランのように、発地から出て、A → B → Cと順番に貨物を卸し、発地へ戻るような運送の場合は、発地から発地までの全走行距離がキロ程になります。

Q4. 個建運賃の計算方法と、計算に必要な基準積載率の設定について

- 運送区間ごとに最低積載個数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1個又は1重量あたりの運賃を算出します。

(車種別のキロ程に応じた距離制運賃又は車種別の時間制運賃のいずれか及びこれらの運賃に付随する料金) ÷ {(最大積載個数又は重量) × 基準積載率 (〇〇%) }

- 基準積載率 (〇〇%) は、運送事業者がそれぞれ設定することができます
- 個別運賃には、t建て、m³建て、才建て、パレット建て等、様々な単位によるものが考えられ、最も適切なものを設定します

貨物自動車運送事業法許認可制度の推移

	事 項	旧 法（道路運送法） ～平成2年11月30日	現行法（貨物自動車運送事業法） 平成2年12月1日～
経済的規制	新規参入	<div data-bbox="405 355 548 416" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">免 許</div> <ul style="list-style-type: none"> ・適切な事業計画及び事業遂行能力 ・需給バランスによる参入抑制 <div data-bbox="405 534 909 662" style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> 事業区分 <ul style="list-style-type: none"> ・路線：定期、定期線、積合せ可 ・区域：指定されたエリア内輸送 </div>	<div data-bbox="1088 355 1232 416" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">許 可</div> ※貨物軽自動車運送事業は届出制 <ul style="list-style-type: none"> ・適切な事業計画及び事業遂行能力 ・事業区分を一本化 ※平成15年改正で「営業区域」の廃止 <div data-bbox="1088 534 1346 595" style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-top: 10px;">緊急調整措置</div> <ul style="list-style-type: none"> ・既存事業者の経営悪化が著しい場合には、新規参入させない例外措置 <div data-bbox="1088 716 1442 777" style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-top: 10px;">社会保険等加入確認</div> ※平成20年より <ul style="list-style-type: none"> ・運輸開始の際に確認
	運賃・料金	<div data-bbox="405 927 548 987" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">認 可</div>	<div data-bbox="1088 927 1346 987" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">事前届出</div> <div data-bbox="1088 1010 1346 1070" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">変更命令</div> <div style="text-align: center; margin: 10px 0;"> → 平成15年改正 </div> <div data-bbox="1704 927 1962 987" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">事後届出</div> <div data-bbox="1704 1010 1962 1070" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">事業改善命令</div> <div style="text-align: right; margin-top: 5px;">※軽を除く。</div>
	事業計画変更 (増減車)	<div data-bbox="405 1192 548 1252" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">認 可</div> <ul style="list-style-type: none"> ・需給バランスによる増車抑制 	<div data-bbox="1088 1192 1346 1252" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">事前届出</div> <ul style="list-style-type: none"> ・「7日前」から「あらかじめ」に変更(平成23年3月)
	事業の休止・廃止	<div data-bbox="405 1401 548 1461" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">許 可</div>	<div data-bbox="1088 1401 1346 1461" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">事後届出</div> <ul style="list-style-type: none"> ・30日以内

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

前提条件

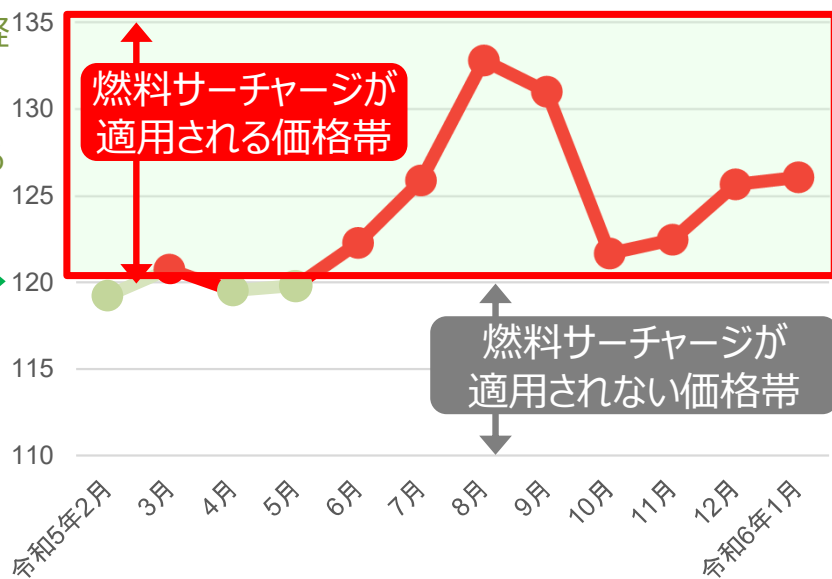
- ・距離別運賃（大型車、中国運輸局管内）
- ・走行距離：840km(東京～広島間)
- ＜標準的な運賃：248,920円＞
- ・燃費：3.3km/ℓ
- ・燃料上昇額20円上昇→算出上の燃料価格上限額17.5円

$$\text{走行距離(km)} \div \text{燃費(km/ℓ)} \times \text{算出上の燃料価格上昇額(円/ℓ)}$$

$$= 840(\text{km}) \div 3.3(\text{km}) \times 17.5(\text{円/km})$$

$$= 4,455\text{円}$$

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 →



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。

東京

A社 (着荷主)

発注

広島

B社 (発荷主)

発注日:9月13日
B社製造のおむつを9月15日AM10:00までに
当社店舗の店頭に並べたい。同日AM5:00までに
千葉県柏の配送センターに3,000個届けて欲しい。

受注日:9月13日
おむつ 3,000個 ((10個/箱)×300箱) を、
9月15日までにA社の千葉にある配送センター
に納入します。

千葉県柏市

A社配送センター(柏市内E社運営)

F社に配送発注

F社 (トラック運送事業者)

9月15日AM5:00 始業・準備後営業所出発

9月15日AM6:00 センター到着

積込み(所要45分)

9月15日AM7:00 出発

A社店舗 1

AM7:30 到着・荷卸し

A社店舗 2

AM8:30 到着・荷卸し

9月15日AM5:00
到着・荷卸し(所要45分)

(距離) 広島市→柏市
(片道855km)

(所要) 約27時間半

※内訳別紙



広島県広島市

C社に指示

B社物流センター(広島市内C社運営)

おむつ300箱(10箱/パレット)×30パレットでの
荷造りを実施

D社に輸送発注

D社 (トラック運送事業者)

30パレット=トラック2台(10t&4t)で輸送※

配車スケジュール、帰り荷の確保、運転者の労働時間を把握の上、対応可能なドライバーを人選

※混載なしと仮定 (参考) トラック毎のパレット積載可能枚数
10tトラック(24パレット)、4tトラック(10パレット)

9月13日 PM2:30積込み(所要45分(2台分))
終了後営業所に戻り(帰庫)、終業

休息期間 (11h)

9月14日 AM1:30 始業、準備後営業所出発

(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

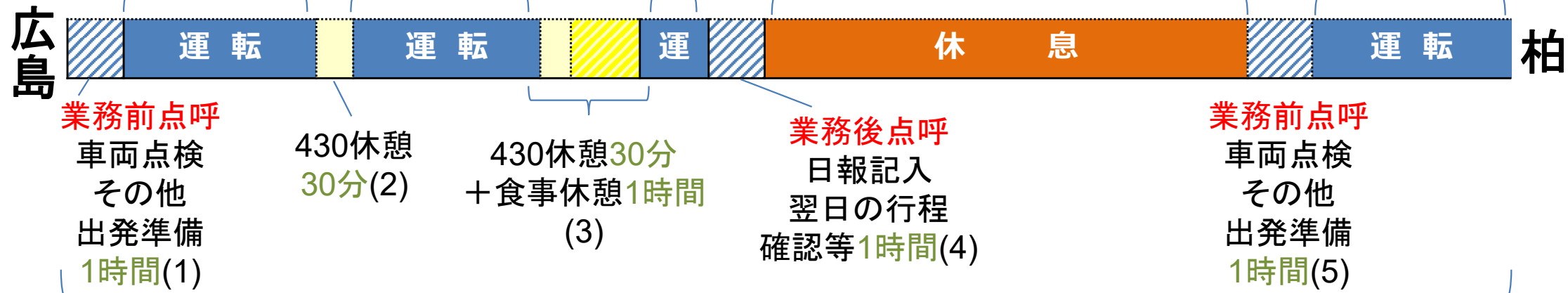
① + ② + ③ = **9時間(675km)**

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

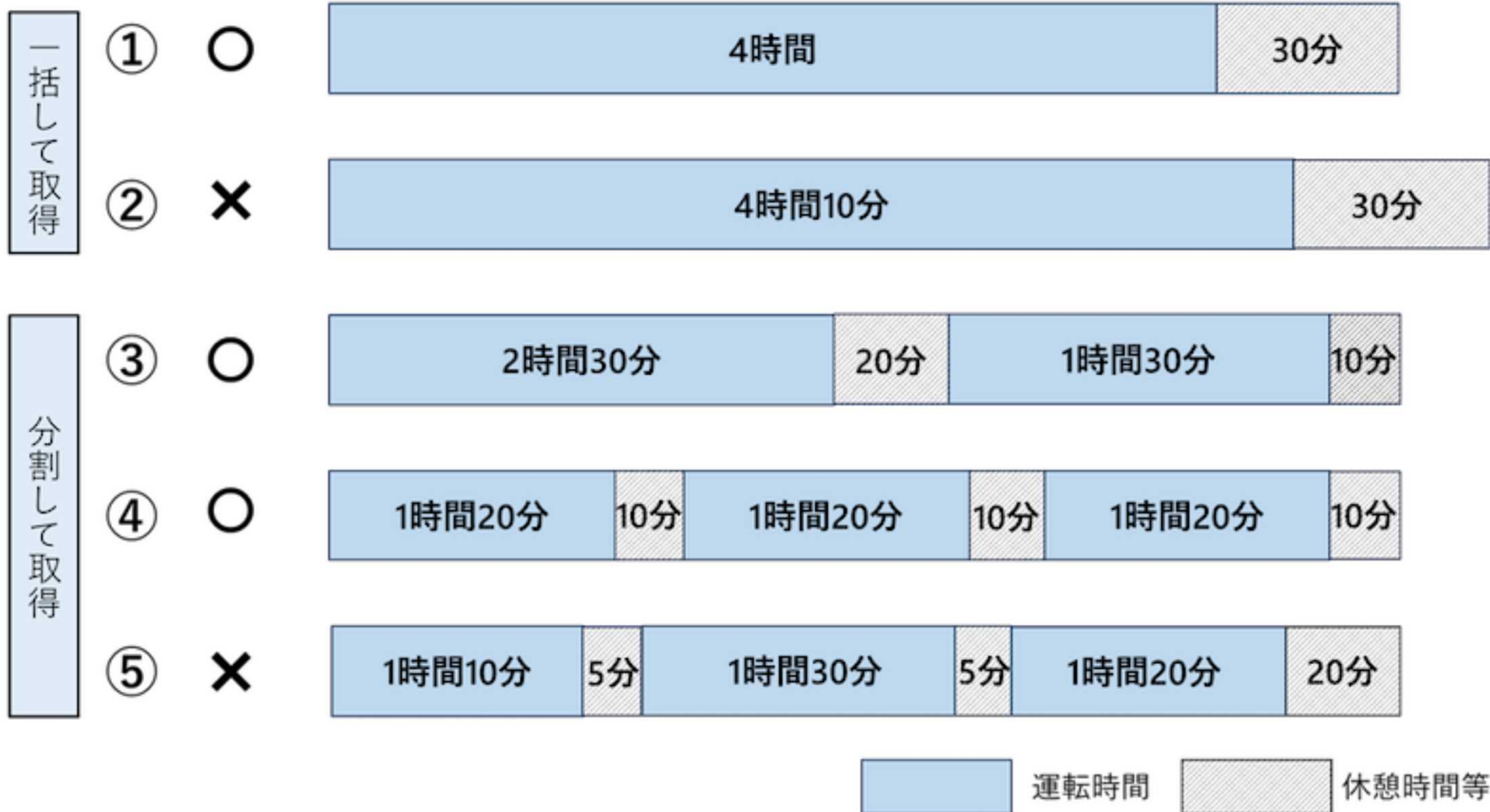
国際労働機関 (ILO) 勧告※により、1日あたりの休息期間とすべきとされた時間



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) 115

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 $\frac{B時間 + A時間}{2}$ 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週間を平均した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・酒気帯び運転が確認された場合、現行の酒酔い・酒気帯び運転の業務に加え、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・酒気帯び運転の業務 【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	

国交省HP

国土交通省 HP

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・寄託行政機関の各社長が集まりました。
- 【4月14日】 国土交通大臣が岡山県の観光施設を視察。
- 【4月8日】 国土交通大臣が「自家消費型太陽光発電」の普及を推進。
- 【4月8日】 国土交通大臣が岡山県の観光施設を視察。
- 【4月6日】 国土交通大臣、こけり政府が「野生動物と共存」の取組を推進。
- 【4月6日】 国土交通大臣、こけり大臣が第5回「地域の公共交通・デザイン実現会議」に参加。

重要なお知らせ

令和6年度半島地区における被害と対応について

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
- 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
- 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	防災	交通安全	危機管理
国土政策	国土・不動産	都市	水・気候・国土保全
道路	住宅・建築	港湾	物流・自動車
海運	航空	北極圏	
政府広報	行政官報	技術調査	

海上保安庁 | 気象庁 | 観光庁 | 国土交通省 | 国土交通省 | 国土交通省

ピックアップ情報

- 防災情報ポータル
- 無人航空機（ドローン・飛行機）の飛行ルール
- マンション管理・共有部分サイト（改正マンション法施行情報）
- 国土交通データプラットフォーム
- 無料パスポートの安全情報
- インフラメンテナンス
- インフラありマップ
- 日本のインフラの今
- 自動車OSSにおけるマイナンバーの活用
- 自動車OSSにおけるマイナンバーの活用
- 自動車OSSにおけるマイナンバーの活用

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

1 業種の選択

- 建設業
- 運輸業
- 製造業
- 情報通信業
- サービス業
- その他

2 事業者を選択

- 株式会社
- 有限会社
- 個人事業主
- その他

3 業種・事業者の絞り込み

検索結果一覧

- 建設業
- 運輸業
- 製造業
- 情報通信業
- サービス業
- その他

4 業種・事業者の絞り込み

検索結果一覧

- 建設業
- 運輸業
- 製造業
- 情報通信業
- サービス業
- その他

5 業種・事業者の絞り込み

検索結果一覧

- 建設業
- 運輸業
- 製造業
- 情報通信業
- サービス業
- その他

6 業種・事業者の絞り込み

検索結果一覧

- 建設業
- 運輸業
- 製造業
- 情報通信業
- サービス業
- その他

行政処分事業者検索ページ

自動車総合安全情報

国土交通省

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

行政処分の年月日

事業者の氏名・名称

事業者の所在地

行政処分の種類

違反点数

違反回数

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	行政処分の種類	違反点数	違反回数
2024年4月19日	株式会社A	東京都千代田区	運転免許の取消	48	42
2024年4月18日	株式会社B	東京都千代田区	運転免許の取消	38	38
2024年4月17日	株式会社C	東京都千代田区	運転免許の取消	37	37
2024年4月16日	株式会社D	東京都千代田区	運転免許の取消	29	29
2024年4月15日	株式会社E	東京都千代田区	運転免許の取消	20	20
2024年4月14日	株式会社F	東京都千代田区	運転免許の取消	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)代表者佐藤博久

事業者の所在地: 広島県広島市安佐北区あさひが丘6丁目33-7

営業所の名称: 本社営業所

営業所の所在地: 広島県広島市西区草津津1丁目9-7

行政処分の内容: 輸送施設の使用停止(70日書)及び文書罰金

主な違反の条項: 貨物運搬車運送業務法(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、情報提供を漏れとして監督を欺す。8件の違反が認められた。(1)業務計画の策定後運送(車)運送(貨物自動車運送業務法第11条第4号)。(2)業務計画の策定後運送(車)運送(貨物自動車運送業務法第11条第4号)。(3)業務計画の策定後運送(車)運送(貨物自動車運送業務法第11条第4号)。(4)点呼の実施後運送(安全規則第7条第1項、第2項及び第3項)。(5)点呼の記録簿記載違反(安全規則第7条第5項)。(6)点呼の記録簿記載違反(安全規則第7条第5項)。(7)業務計画の策定後運送(車)運送(貨物自動車運送業務法第11条第4号)。(8)運転者等台帳の記載事項記載違反(安全規則第9条の5第1項)

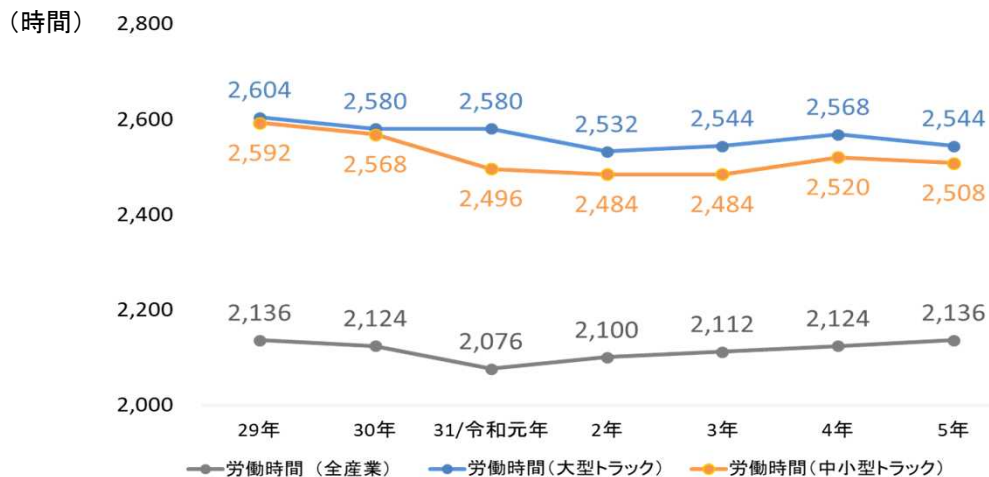
違反点数(事業者): 7点

違反点数(営業所): 7点

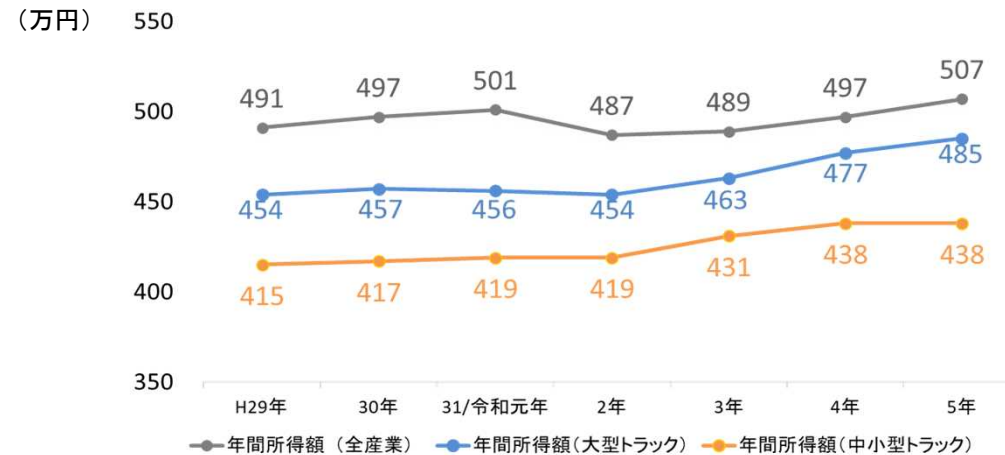
トラック運送事業の働き方をめぐる現状

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。

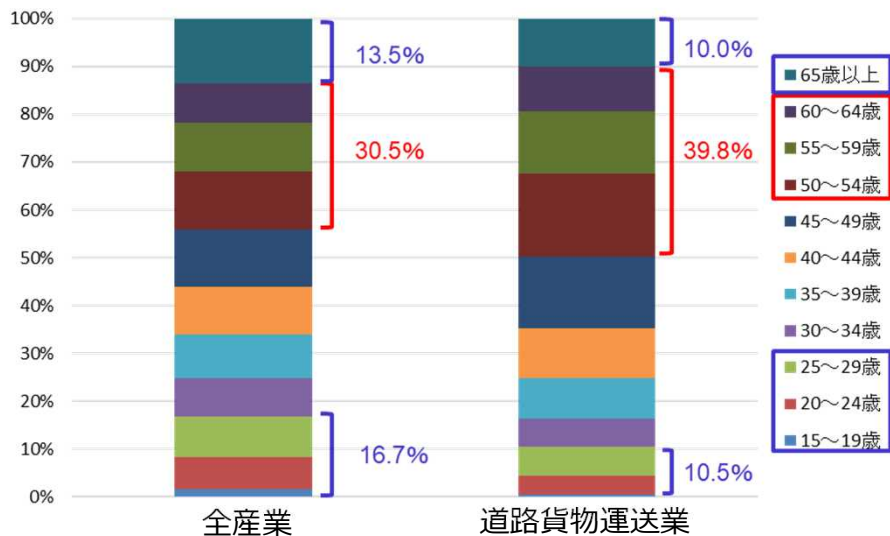
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



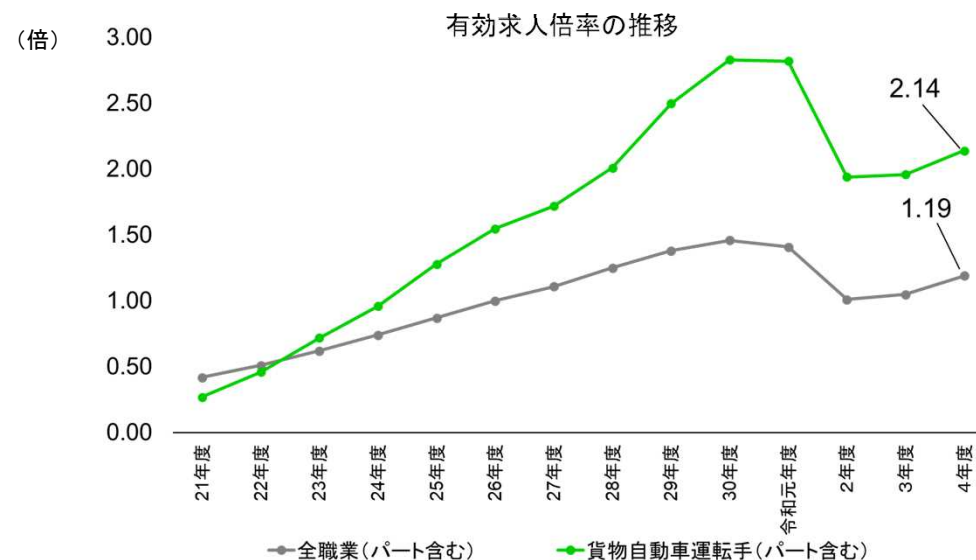
②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



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。



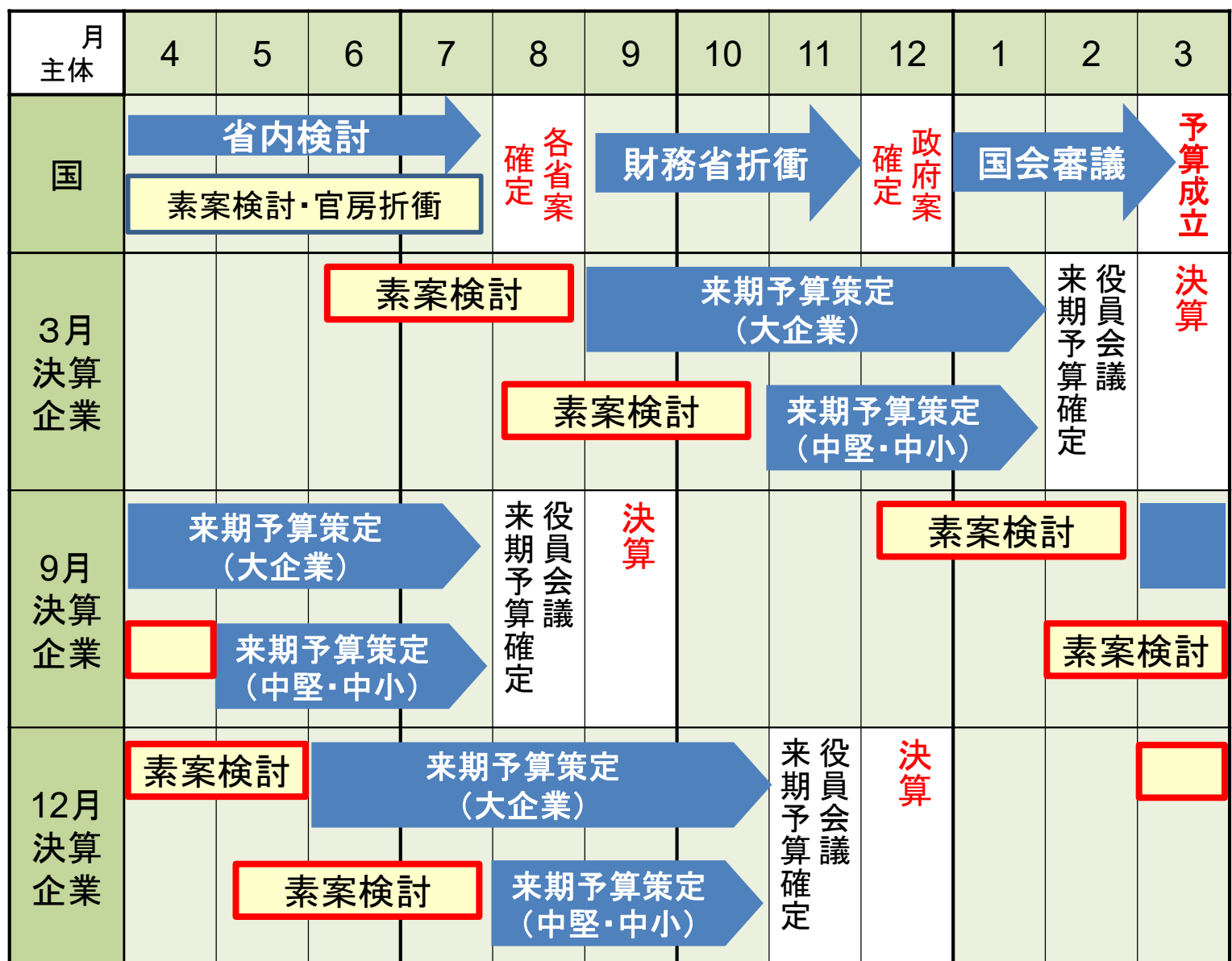
④人手不足 全職業平均より約2倍高い。



(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%



・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

- 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。

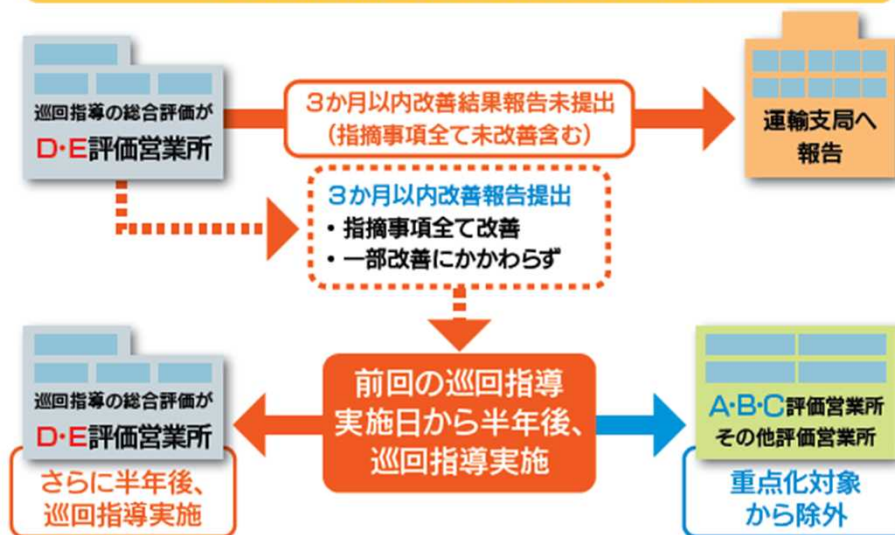
定期報告事業

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!



- ① 事前アンケートの結果について
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 改正物流法の施行に向けた検討状況について
- ④ トラック法改正関係、多重化検討会について
- ⑤ トラック・物流Gメンの活動について(四国合同パトロール等)
- ⑥ **参考資料紹介**
 - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等
 - ⑥-2 トラック輸送の原価計算・標準的運賃・運賃交渉
関係資料
 - ⑥-3 **中小物流事業者における物流業務のデジタル化
事例紹介**

中小物流事業者における物流業務のデジタル化事例紹介

(令和6年3月 国交省作成「中小物流事業者における物流業務のデジタル化実証リーフレット」より)

【リーフレットの内容】

荷主と物流事業者間のデジタル化推進に向けてデジタル化の効果や課題を明らかにするため、物流事業者のコスト面の負担が少ない形で、荷主と物流事業者をデジタル化ツールで繋ぎ、業務の効率化を図る実証事業をデジタル化の対象範囲が異なる3つのケースでそれぞれ異なる事業者に対して実施。

当該実証事業から得られた成果(デジタル化による業務効率化の効果や課題等)を整理したもの。



リーフレットアクセス用
2次元バーコード

実証事業におけるデジタル化の対象

	見積・発注	配車・運行計画	集荷・輸送・検収	請求
実証① 複数ツールを活用した一連の業務効率化	事業者間におけるやりとり	計画策定、帳票作成	検収作業、受領書の共有 輸送状況のやりとり 荷待時間可視化	請求書作成、共有
実証② 事務処理を中心とした業務効率化	事業者間におけるやりとり	計画策定、帳票作成	荷待時間可視化	請求書作成、共有
実証③ 輸送に関わる業務を中心とした効率化			荷待時間可視化 CO ₂ 排出量可視化	



中小物流事業者における
物流業務の
デジタル化実証

1 章 デジタル化実証の概要

1 複数ツールを活用した一連の業務効率化

- ◆ 参画事業者は受発注～配車～輸送～請求まで様々な業務課題を抱えており、今回の実証では複数ツールを組合せることで一連の業務の効率化を図りました。
- ◆ 本実証の詳細は2章「複数ツールを活用した一連の業務効率化」にてご説明します。

日々の業務の課題

一連の業務において様々な課題が発生

見積・受注・請求



- 紙や電話等、荷主とのやりとりはアナログが中心で非効率が発生

配車・運行計画



- 計画作業や帳票作成はアナログが中心で負荷が大きい

集荷・輸送・検収

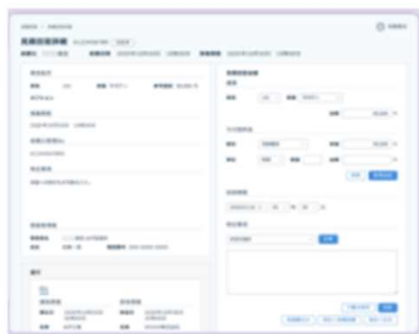


- 荷主からの輸送状況に関する問合せ対応の負荷が大きい
- 積込時の検品ミスの発生

どのような実証を行ったか

- 見積や受注、請求書送付等における荷主とのやりとりや運行管理帳票作成、積込時の検品等において、実証の中で複数デジタルツールを利用して業務を実施し、上記課題解決等の効果を検証

事務処理支援ツール※ 二次元バーコードツール※



- 見積・受注、請求における荷主とのやりとり等をデジタルツール上で完結
- 配車計画、管理帳票作成が可能

- 輸送状況、荷待ち時間の可視化や電子受領サイン、二次元バーコード検品が可能

どのように課題が改善されたか

- 荷主とのやりとりがツール上で完結できたことで、従来発生していた電話等での追加の確認等、不要なやりとりが無くなり、作業時間削減等に繋がった
- 各運行管理帳票がデジタル化できたことで、手作業による帳票作成の手間を無くすことができた
- 二次元バーコード検品により従来発生していた目視による検品ミスを実質ゼロに抑えることが可能になった

ツール導入における課題と克服できたポイント

- 広範囲な業務へデジタルツールを導入する場合、既存のシステムで行っている部分と重複する部分も発生してしまうが、システム間で連携できれば二重入力等の手間が発生せずに効率的に導入できる可能性が見いだせた

本実証の企業情報

テック物流(物流事業者)



125名
社員数



30億円
売上高



鉄鋼
主要貨物

サステック(荷主)



347名
社員数



675億円
売上高



鉄鋼
主要貨物

1 章 デジタル化実証の概要

2 事務処理を中心とした業務効率化

- ◆ 参画事業者は事務処理を中心に業務課題を抱えており、今回の実証ではデジタルツール活用による事務処理を中心とした業務効率化を図る実証を実施しました。
- ◆ 本実証の詳細は3章「事務処理を中心とした業務効率化」にてご説明します。

日々の業務の課題

事務処理を中心に課題が発生

紙や電話でのやりとり



手作業中心のアナログな業務



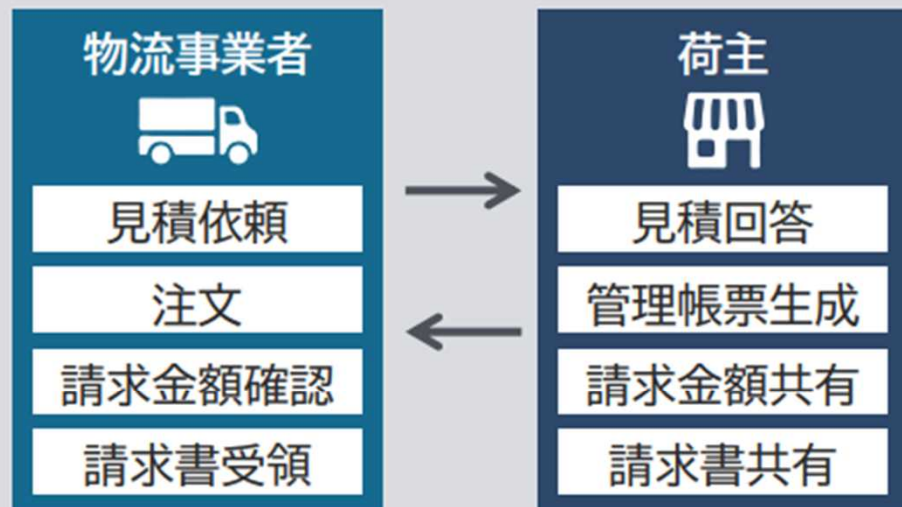
- 社内外での情報共有は紙や電話が中心であり、伝達ミス(受注の対応漏れ)や手間が発生
- 手作業が中心のため、特に請求業務において作業ミスやダブルチェック等による業務負荷が発生

どのような実証を行ったか

- 見積や受注、請求書送付等における荷主とのやりとりや運行管理帳票作成等の事務処理を中心に、実証の中で事務処理支援ツールを利用して業務を実施し、上記課題解決等の効果を検証

事務処理のデジタル化

事務処理支援ツール



どのように課題が改善されたか

- 荷主とのやりとり等がツール上で完結できたことで、電話等でのやりとりで発生していた対応漏れ等の作業ミスの削減や効率化により作業時間を削減
- 各運行管理帳票をデジタル化できたことで、手作業による帳票作成の手間を無くすことができた
- 請求書の電子化や送付の必要なくツール上で共有できたことで、作業時間や紙帳票を削減

ツール導入における課題と克服できたポイント

- 今回のツールは見積からの業務を前提としており、該当業務(スポットの依頼)を対象に効果を確認した
- 一方で参画事業者は毎回の見積を実施しないミルクラン方式も行っているが、請求におけるやりとりで活用する等、部分的な利用でも効果を見出せる可能性があることが確認できた

本実証の企業情報

大友ロジスティクスサービス(物流事業者)



社員数

1,975
名



売上高

246億
円



主要貨物

工業部品

1 章 デジタル化実証の概要

3 輸送に関わる業務を中心とした効率化

- ◆ 参画事業者は輸送に関わる業務を中心に課題を抱えており、今回の実証ではデジタルツール活用による荷待ち時間の可視化及び輸送におけるCO2排出量可視化を図る実証を実施しました。
- ◆ 本実証の詳細は4章「輸送に関わる業務を中心とした効率化」にてご説明します。

日々の業務の課題

輸送に関わる業務を中心に課題が発生

ドライバーの作業実態の把握



- ドライバーの労働時間削減が求められる中で、荷待ちがどれくらい発生しているのか等、作業実態が掴めておらず改善策が打ちにくい

輸送におけるCO2排出量の把握



- 通常の輸送においてCO2排出量を算出する仕組みはなく、荷主からCO2排出量の報告を求められた際は、手計算で排出量を算出して報告

どのような実証を行ったか

- 実証の中で二次元バーコードツールを活用することで、現場での情報入力によりドライバーの荷待ち時間可視化及び輸送におけるCO2排出量の可視化を行い、上記課題解決等の効果を検証

現場での情報入力

荷待ち算出用情報

到着時間 hh:ss

荷役開始時間 hh:ss

CO2算出用情報

輸送距離 xx km

輸送重量 xx kg



荷待ち/CO2排出量可視化

荷待ち時間/CO2排出量レポート

荷待ち時間 hh:ss

CO2排出量 xx トン

どのように課題が改善されたか

- 荷待ち時間の可視化ができるようになったことで、ドライバーの作業実態を定量的に把握でき、荷待ち削減の取組意識が向上
- CO2排出量の可視化ができるようになったことで、手作業での算出による荷主への報告における作業負担を削減

ツール導入における課題と克服できたポイント

- 現場のドライバーが問題なく入力できるか、現場の負担が増えないか等の懸念があったが、入力項目が少なく操作が簡便であったことで、現場での負担をかけずに問題無く入力してもらうことができた

本実証の企業情報

山九(物流事業者)



社員数

12,233
名



売上高

4,065億
円



主要貨物

化成品等