

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7年2月21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 改正物流法の施行に向けた情報
- ③ トラック・物流Gメンの活動について
(中部運輸局担当者、大阪府トラック協会Gメン調査員より説明)
- ④ 物流事業者DX事例の紹介
(運送会社の時間管理具体策とポイント (株)TUMIX)
- ⑤ 参考資料紹介
 - ⑤-1 最近のトピック (各省報道発表資料等)
 - ⑤-2 事前にいただいた問題意識等
 - ⑤-3 運賃改定交渉、業務効率化に関する成功事例
 - ⑤-4 トラック法改正関係資料
(軽トラック事業への規制、行政処分関係)

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 改正物流法の施行に向けた情報
- ③ トラック・物流Gメンの活動について
(中部運輸局担当者、大阪府トラック協会Gメン調査員より説明)
- ④ 物流事業者DX事例の紹介
(運送会社の時間管理具体策とポイント (株)TUMIX)
- ⑤ 参考資料紹介
 - ⑤-1 最近のトピック (各省報道発表資料等)
 - ⑤-2 事前にいただいた問題意識等
 - ⑤-3 運賃改定交渉、業務効率化に関する成功事例
 - ⑤-4 トラック法改正関係資料
(軽トラック事業への規制、行政処分関係)

事前アンケート結果①

回答者種別



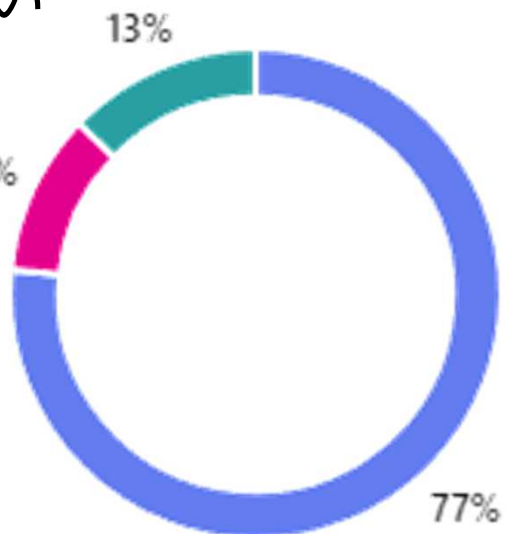
説明会、興味のあるテーマ



物流維持への不安の有無

わからない

ない



ある

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

- ・高齡化、人材不足
- ・**運転手不足**
（若手の希望者が少ない）
- ・**事務方（配車係）の育成**

元請トラック運送事業者

- ・物流は能動的に活動する意識が大事だが、**知識・意識のレベルの低い業者が多く、全体の機運醸成不足（足の引っ張り合いの状態？）**。
- ・運送事業者が徐々に業界から撤退している傾向が強くなっている

発・着荷主事業者

- ・**日本人の完璧気質が生産性を損ねている**。設備投資や人件費補充の費用保障を急速に進める必要がある。
- ・**幹線輸送での車両確保が困難になってきている**
- ・**運転手の採用、育成が進んでいるのかよく分からない。**

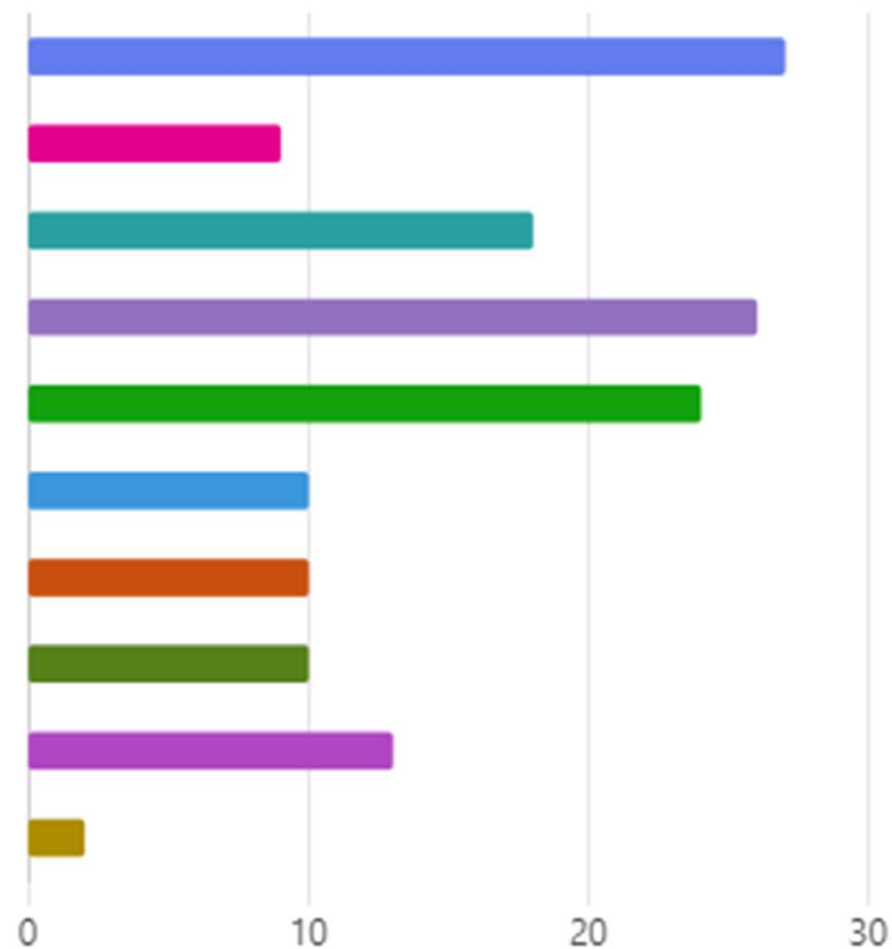
その他事業者

- ・モードのうまい使い分けができていない。（コンサル）
- ・**総論賛成各論反対の風土。悪い結果を創造して行動できない思い込みがまん延している（物流OB）**。
- ・**免許取得費社内助成費を経費と認めない税務署（行政書士）**。

アンケート結果の共有(続き)

運送の相手方を選定する際、どの点を重視していますか

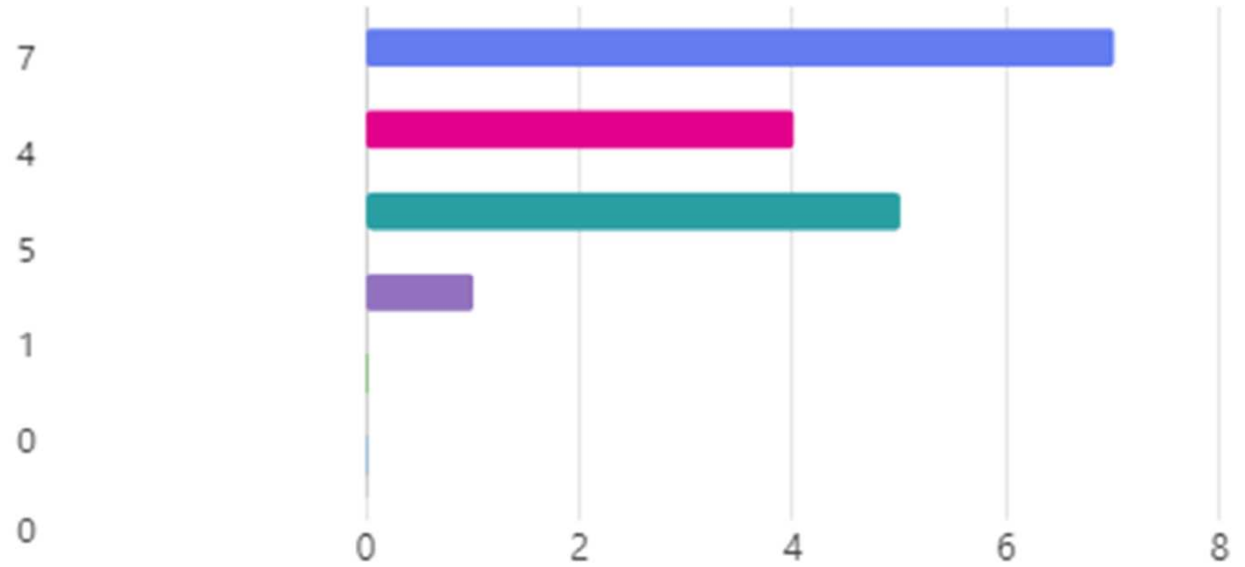
● 安全に製品を届けてくれるか	27
● 安く運んでくれるか	9
● 納期を守って届けてくれるか	18
● 長く付き合い合える相手か	26
● 経営状況が安定しているか	24
● 労働者の雇用が安定しているか	10
● 行政処分を受けていないか	10
● 代表者が信用できるか	10
● 担当者が信用できるか	13
● その他	2



アンケート結果の共有(続き)

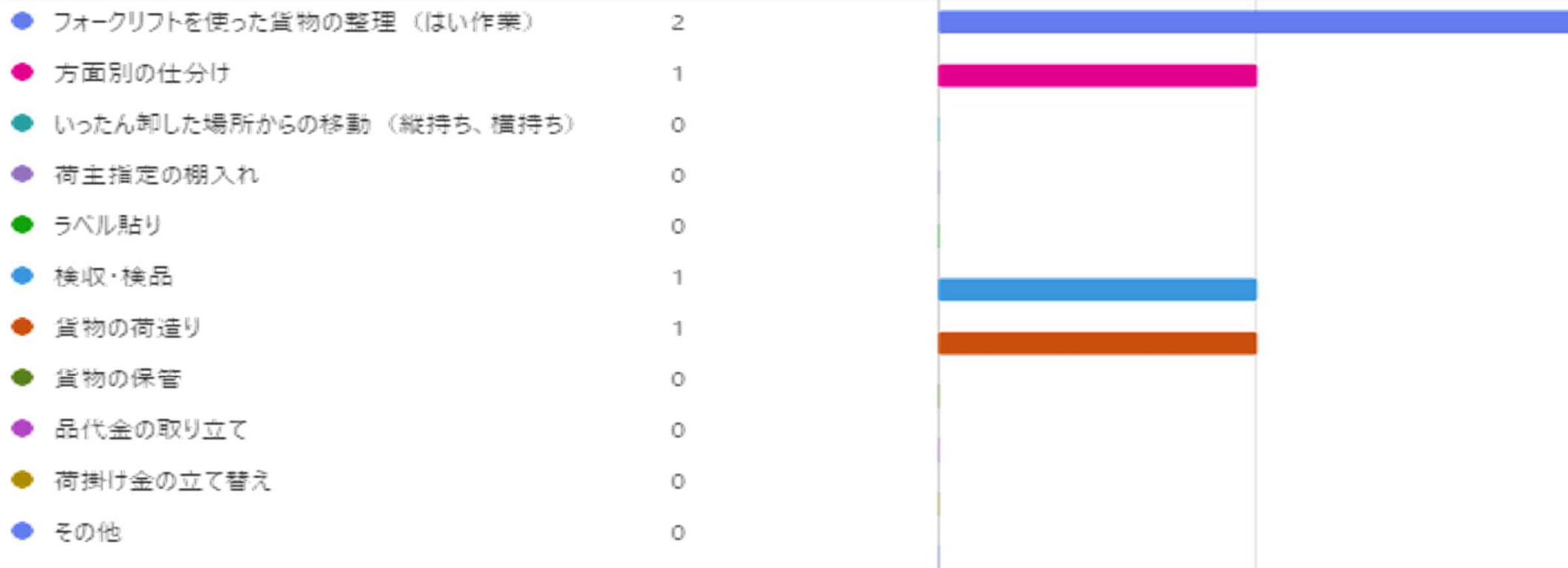
トラックドライバーの「運送」に係る仕事の範囲はどこまでだと考えますか（着荷主への質問）

- 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。）
- 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）
- 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）
- 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...
- 基本的になんでも指示した作業はしてもらえている。
- その他



アンケート結果の共有(続き)

トラックドライバーにどのような作業を依頼されていますか。(着荷主への質問)



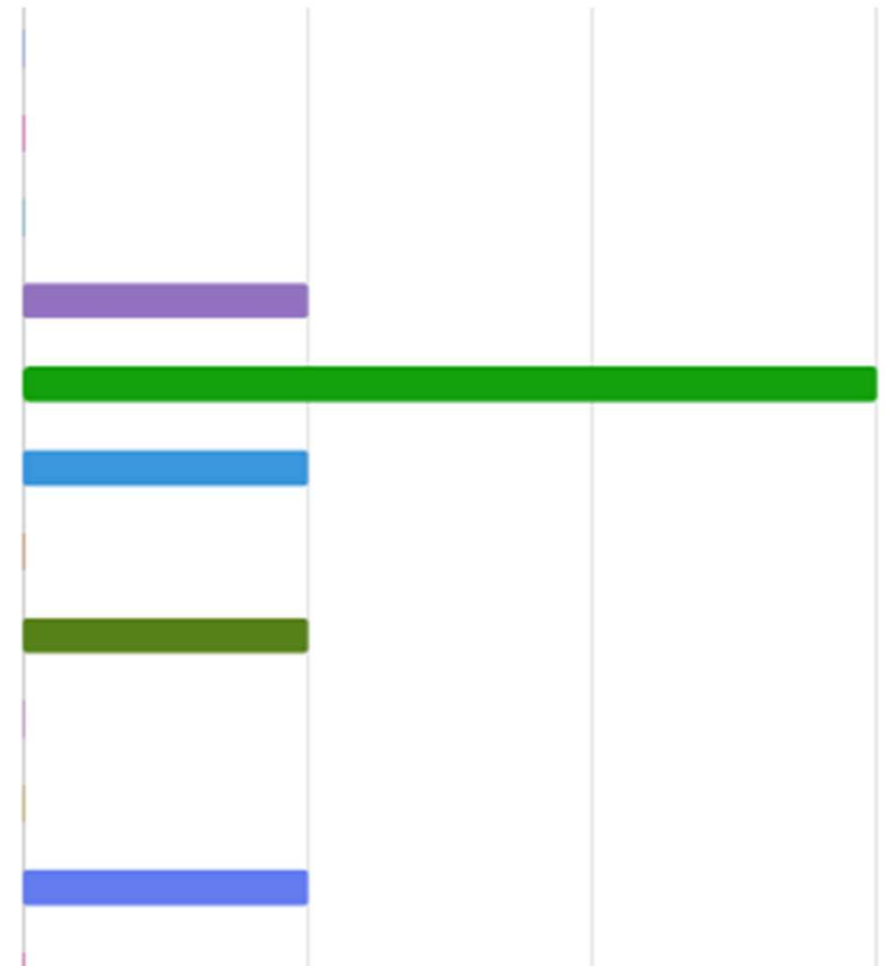
作業を依頼されている理由はなんですか。(着荷主への質問)



アンケート結果の共有(続き)

標準的運賃と比較した場合、現在収受している運賃の水準はどの程度ですか
(トラック事業者への質問)

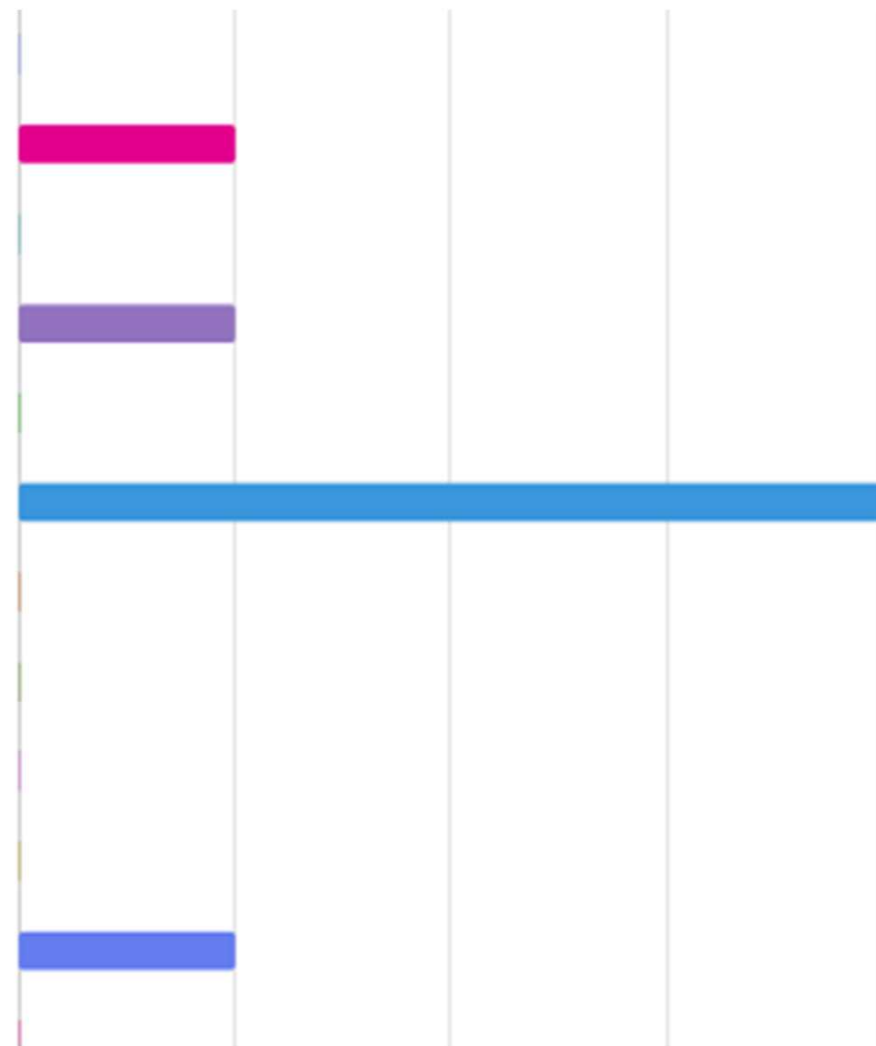
● 標準的運賃の水準以上	0
● 標準的運賃と同等程度	0
● 標準的運賃の9割程度	0
● 標準的運賃の8割程度	1
● 標準的運賃の7割程度	3
● 標準的運賃の6割程度	1
● 標準的運賃の5割程度	0
● 標準的運賃の4割程度	1
● 標準的運賃の3割程度	0
● 標準的運賃の2割程度	0
● 標準的運賃の1割程度	1
● 標準的運賃の計算の仕方が分からない	0



アンケート結果の共有(続き)

適正運賃・料金と比較した場合、現在収受している運賃の水準はどの程度ですか
(トラック事業者以外の物流事業者への質問)

● 適正運賃・料金水準以上	0
● 適正運賃・料金の水準程度	1
● 適正運賃・料金の9割程度	0
● 適正運賃・料金の8割程度	1
● 適正運賃・料金の7割程度	0
● 適正運賃・料金の6割程度	4
● 適正運賃・料金の5割程度	0
● 適正運賃・料金の4割程度	0
● 適正運賃・料金の3割程度	0
● 適正運賃・料金の2割程度	0
● 適正運賃・料金の1割程度	1
● 適正運賃・料金の水準が分からない。	0



- ① 事前アンケートの結果について
- ② **改正物流法の施行に向けた情報**
- ③ トラック・物流Gメンの活動について
(中部運輸局担当者、大阪府トラック協会Gメン調査員より説明)
- ④ 物流事業者DX事例の紹介
(運送会社の時間管理具体策とポイント (株)TUMIX)
- ⑤ 参考資料紹介
 - ⑤-1 最近のトピック (各省報道発表資料等)
 - ⑤-2 事前にいただいた問題意識等
 - ⑤-3 運賃改定交渉、業務効率化に関する成功事例
 - ⑤-4 トラック法改正関係資料
(軽トラック事業への規制、行政処分関係)

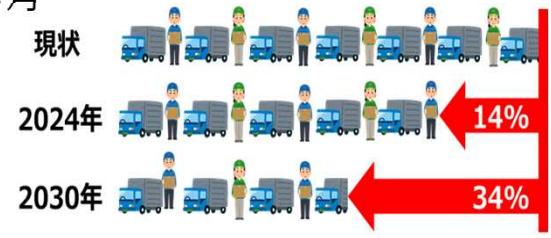
「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

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2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

- ・ 何も対策を講じなければ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。

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>

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

○上記①②の取組状況について、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HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る**事故報告・安全確保命令**に関する情報等を追加。

【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

「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

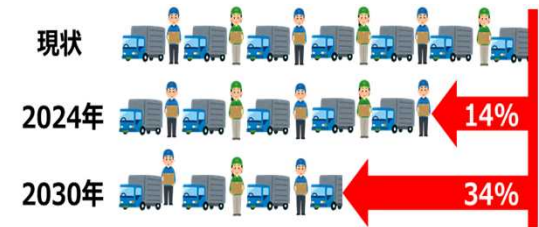
背景・必要性

○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）

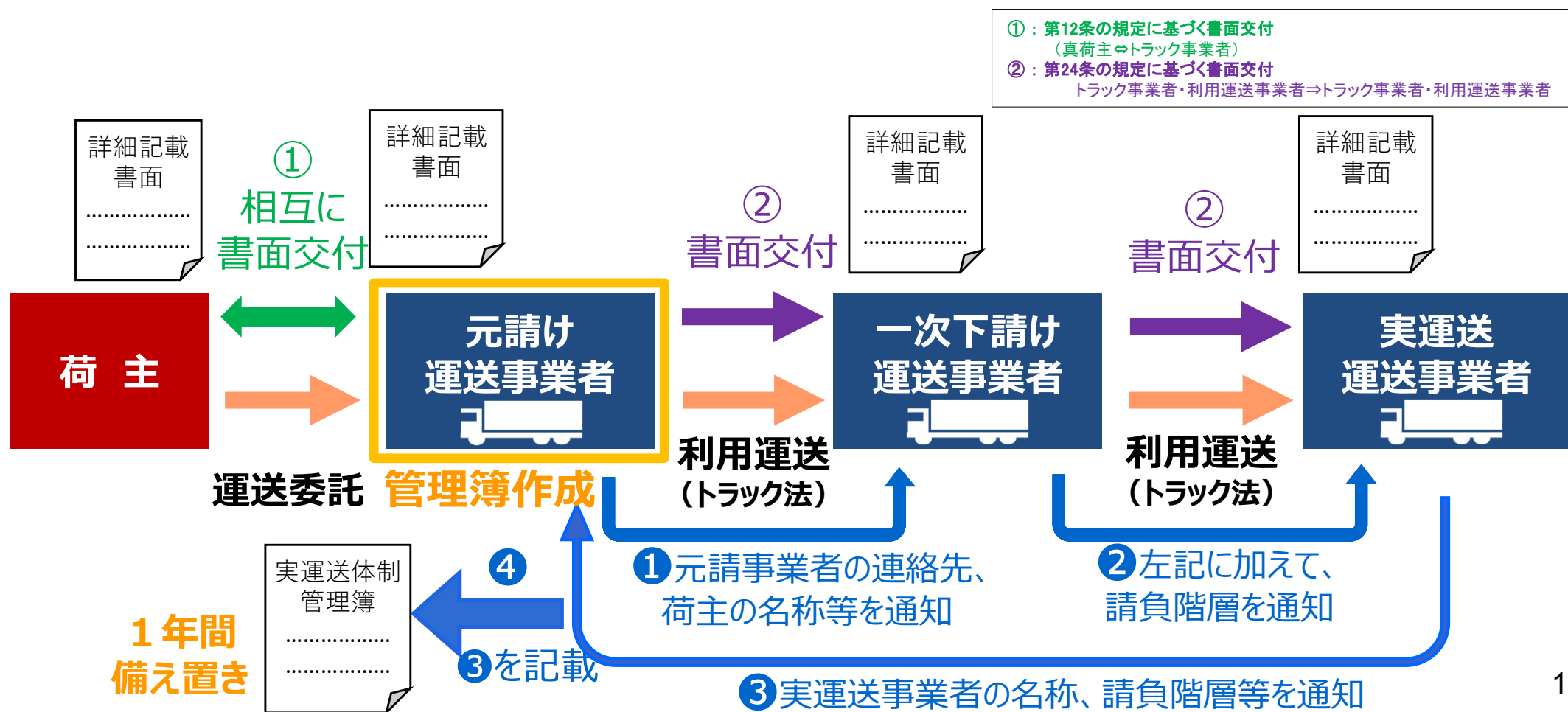
○荷待ち・荷役時間の削減

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

- 運送契約の締結等の際して、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**書面の交付**等を**義務付け**。
- 運送体制の明確化を図るため、**元請事業者**に対し、**実運送事業者の名称、請負階層**等を記載した**実運送体制管理簿の作成**を**義務付け**。



書面交付関係 ※赤字は省令事項

- **運送契約の締結等**に際して、**災害その他緊急やむを得ない場合**を除き、以下の事項について記載した**書面交付**を義務付け

※ この書面は交付した日から**一年間写しを保存すること**

【交付書面の記載事項】

- ① 運送サービスの**内容・対価**
- ② 運送契約に**附帯業務**が含まれる場合には、その**附帯業務の内容・対価**
- ③ **契約の当事者の氏名・名称及び住所**
- ④ **有料道路利用料、燃料サーチャージその他の特別に生ずる費用に係る料金**
- ⑤ **運賃及び料金の支払の方法**
- ⑥ **書面を交付した年月日**

- ・ メール等の電子的方法でも可
- ・ 基本契約が交わされている場合、その基本契約に記載されている内容については省略可

実運送体制管理簿関係 ※赤字は省令事項

○ **元請事業者**に対し、以下の事項について記載した**実運送体制管理簿**を作成し、運送が完了した日から1年間、営業所に備え置くことを**義務付け**

※ 作成の対象となる貨物の重量は**1.5トン**以上

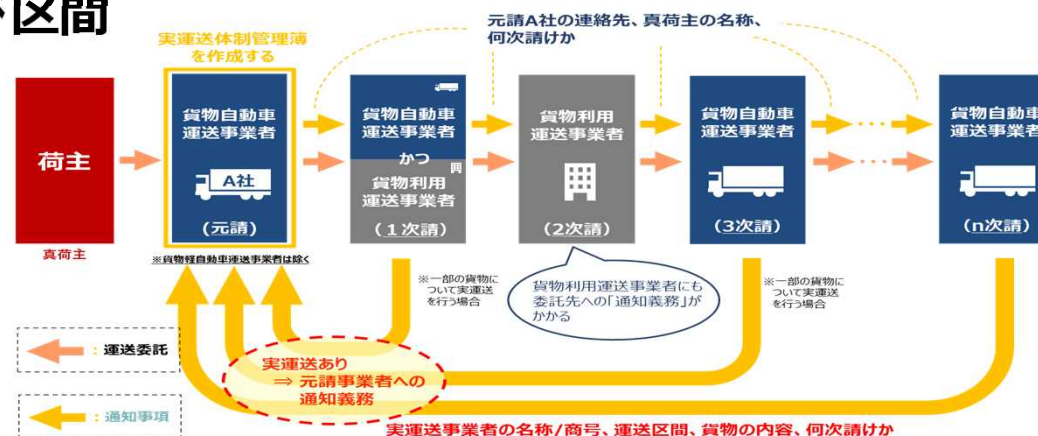
※ **真荷主と元請事業者との間において、「元請事業者が実運送を行わない場合には常に同一の貨物自動車運送事業者が実運送を行う」旨の契約が締結されている場合は、運送ごとの作成の適用除外**

【実運送体制管理簿の記載事項】

- ① 実運送事業者の**商号又は名称**
- ② 実運送事業者が実運送を行う**貨物の内容及び区間**
- ③ 実運送事業者の**請負階層**

※ 2トントラックによる**貸切運送**が作成対象に含まれる基準を設定

※ 系列化等により下請構造が固定化されている場合を想定



<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>



 : 管理簿の作成主体

<パターン2：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>



健全化措置関係 ※赤字は省令事項

- 元請事業者等に対し、以下の**発注適正化（健全化）措置**を講ずることを**努力義務化**
- 前年度に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**以上の事業者に対し、**運送利用管理規程**の作成、**運送利用管理者**の選任を**義務付け**

【健全化措置の内容】

- ① 利用運送に要する費用の概算額を把握した上で、その概算額を勘案して下請けに出すこと（ここで標準的運賃も勘案することが適当）
- ② 「荷主が提示する運賃・料金 < ①の概算額」である場合、当該荷主に対し、運賃・料金について交渉をしたい旨を申し出ること
- ③ 例えば、「下請事業者が更に下請け（2次請け）に出す場合には、そこから先（3次請け以降）に委託することを制限する」などの条件を付すること

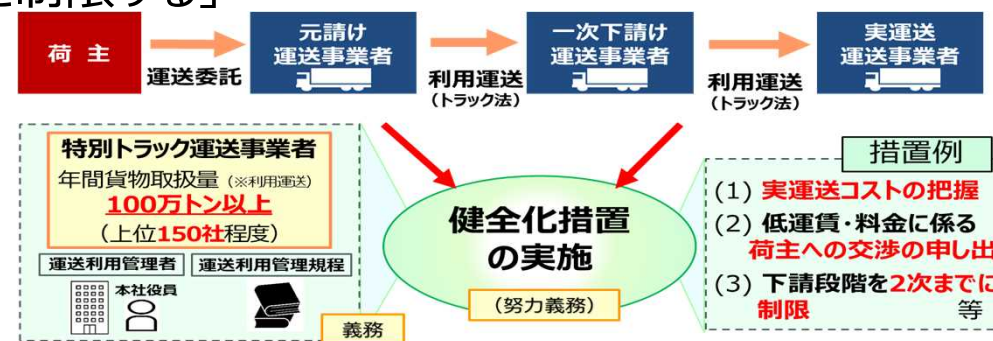
※**全体の半分程度**をカバーする基準を設定。

<参考：100万トンの場合>

令和2年度：49.2%（144者）

令和3年度：47.8%（158者）

令和4年度：45.1%（156者）



「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

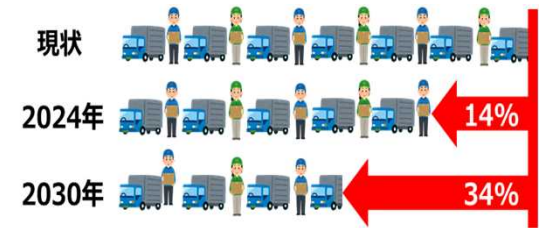
背景・必要性

○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効率の向上等を図る。

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

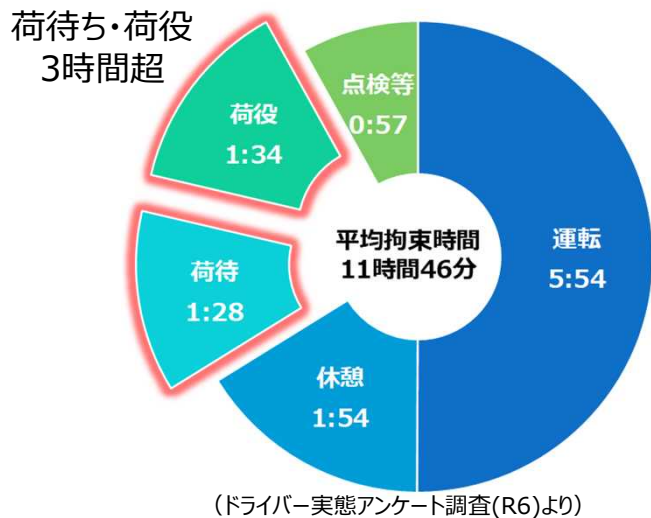
○上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、努力義務に係る措置の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

○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】 ---



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
積載効率の向上等	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

パレット導入



パレットの利用による荷役時間の短縮

新物効法の施行に向けた検討状況

- 国交省・経産省・農水省3省の審議会の合同会議※の取りまとめを踏まえ、**本年4月1日より、新物効法に基づく運送・荷役等の効率化に向けた基本方針、荷主・物流事業者の努力義務、判断基準等を施行。**

※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 ※本年（2025年）4月1日施行

(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）

(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

- 国と地方公共団体は、自らが荷主や施設管理者になる場合、率先してドライバーの運送・荷役等の効率化に資する措置等を実施
- 国は、設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、自動運転トラック・ドローン物流の実用化、物流人材の育成等を支援

(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

- 積載効率の向上等 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

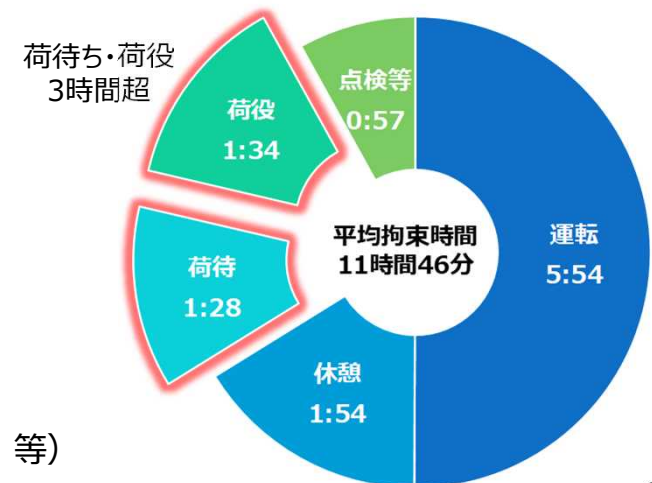
(4) 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進

- 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
- 返品削減や欠品に対するペナルティの見直し

(5) その他トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するトラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進

- 物流に関わる多様な主体の役割（地域の産業振興やまちづくりとの連携、経済界全体での理解増進 等）
- トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提（中継輸送拠点の整備、「標準的運賃」の浸透 等）

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



(ドライバー実態アンケート調査(R6)より) 20

＜荷主・物流事業者の判断基準等＞

○**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 **積載効率の向上等**

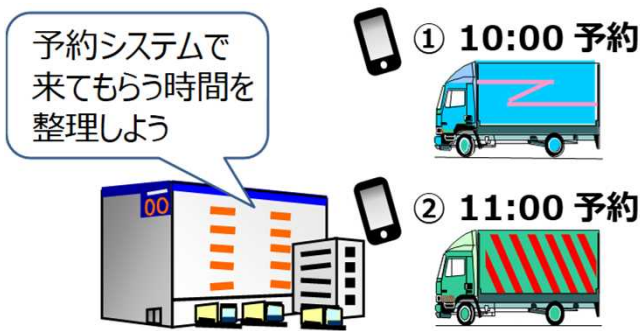
- ・ 複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・ 繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・ 配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等



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や混雑時間を回避した日時指定等による貨物の出荷・納品日時の分散 等
- ※ トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う



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による荷役等の効率化
- ・ 商品を識別するタグの導入や検品・返品水準の合理化等による検品の効率化
- ・ バース等の荷捌き場の適正な確保による荷役作業のための環境整備
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によるトラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化 等



パレットの利用や検品の効率化

＜荷主等の取組状況に関する調査・公表＞

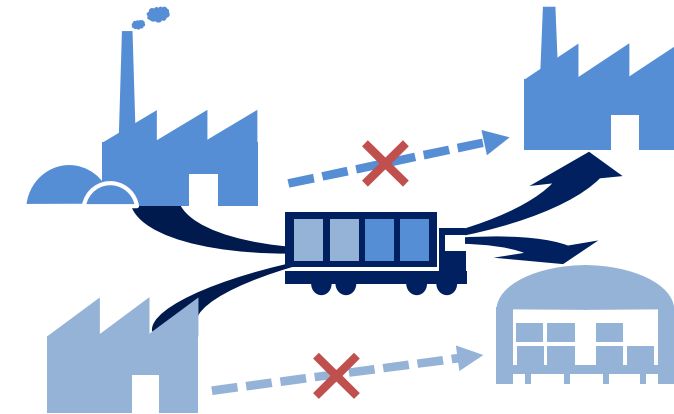
○荷主等の判断基準について、**物流事業者を対象として定期的なアンケート調査**を行い、上記①～③の**取組状況を把握**するとともに、これらの回答の**点数の高い者・低い者も含め公表**（点数の低い者の公表を検討する際は、ヒアリング等により適切に実態を把握する）。

＜物流に係る事業者等の責務＞

○荷主等に該当しない、施設管理者、商社、ECモール等の運営事業者、物流マッチングサービス提供事業者など、**運送契約や貨物の受け渡しに直接関係を持たないものの商取引に影響がある者**についても、その**取組方針や事例等**を示すことを検討。21

積載効率の向上等

- 複数の荷主の貨物の積合せを行うこと等により、**輸送網を集約**すること
- 荷主や他のトラック事業者等と協議を実施し、**配送の共同化**に取り組むこと
- 求貨求車システム等を活用した復荷の確保により、**実車率の向上**を図ること
- 配車システムの導入等により、**配車・運行計画の最適化**を行うこと
- 輸送量に応じた大型車両の導入等により、**積載することが可能な貨物の総量を増加**させること



積合せによる輸送網集約

※ このほか、合同会議の取りまとめを踏まえ、

- ・トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間を把握し、荷主が自ら荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に実際に要したこれらの時間について情報提供すること
- ・関係事業者がトラック予約受付システムを導入している場合は、そのシステムを利用すること
- ・荷主が指示した時刻・時間帯に遅延する場合は荷主や寄託倉庫にその状況を報告するとともに、理由なく必要以上に早くトラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう、効率的な配車・運行に努めること。
- ・取引先に対して、共同輸配送のための個建て運賃の導入やリードタイムに応じた運賃設定、標準仕様パレットの活用などの提案を行うこと



地域の配送の共同化

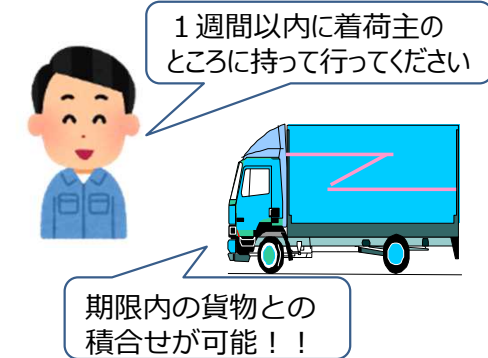


求貨求車システムの活用

等にも取り組んでいただきたい。

積載効率の向上等

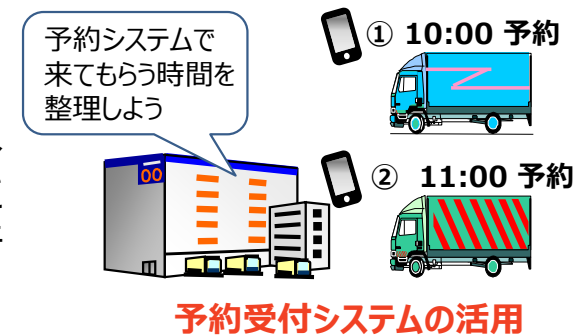
- トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ等に積極的に取り組めるよう、**実態に即した適切なリードタイムの確保**や**荷主間の連携**に取り組むこと
- トラック事業者の運行効率向上のため、**繁閑差の平準化**や**納品日の集約**等を通じた**発送量・納入量の適正化**や、**配車システムの導入**等を通じた**配車・運行計画の最適化**に取り組むこと
- 適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化ができるよう、**社内の関係部門（物流・販売・調達等）の連携を促進**すること 等



リードタイムの確保

荷待ち時間の短縮

- トラックが一時に集中して到着することがないよう、**トラック予約受付システムの導入**や**混雑時間を回避した日時指定**等により、**貨物の出荷・納品日時を分散**させること（システムについては、実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと） 等



予約受付システムの活用

荷役等時間の短縮

- **パレット、カゴ車等の輸送用器具**の導入により、荷役等の効率化を図ること
- 貨物の出荷の際に、**出荷荷積み時の順序**や**荷姿を想定した生産・荷造り**等を行うこと
- フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、**トラックドライバーの負担軽減**と**積卸し作業の効率化**を図ること
- ASNの活用、バーコード等の商品の識別タグの導入等により、**検品の効率化**を図ること
- **バース等の荷捌き場を貨物の量に応じて適正に確保**し、作業環境を整えること 等

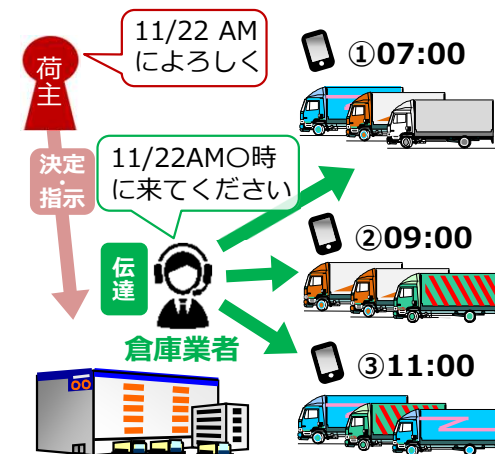


検品の効率化

荷待ち時間の短縮

※倉庫業者のみ努力義務が課される

- トラックが一時に集中して到着することがないよう、**トラック予約受付システムの導入**や**混雑時間を回避した日時指定**等により、**貨物の出荷・納品日時を分散**させること（システムについては、実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと）等

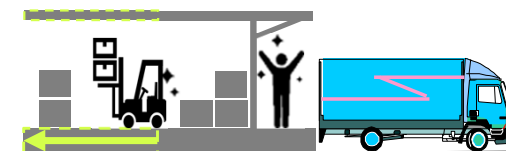


予約受付システムを活用した調整

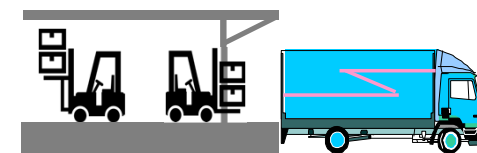
荷役等時間の短縮

※全ての関連事業者に努力義務が課される

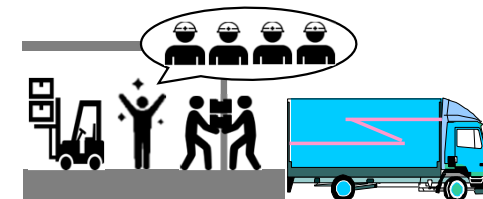
- **バース等の荷捌き場を貨物の量に応じて適正に確保**し、作業環境を整えること
- 荷役前後の搬出入の実施に関するマニュアルの作成や周知等により、**搬出入を迅速に行う**こと
- フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、**ドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化**を図ること
- 発送先の荷主ごとに有償で**貨物を仕分けて**トラックドライバーに引き渡すこと
- 荷主から一貫パレチゼーション実現のためにパレットでの納品を提案された場合に、**その提案に有償で協力を行う**こと等により、荷役等の効率化を図ること
- **検品を効率的に実施するための機器**を導入すること等により、**検品作業の時間を短縮**すること 等



物量に応じた拡張



フォークリフト等を適切に配置



作業員を適切に配置

<特定事業者の指定基準>

- 中長期計画の作成や定期報告等が義務付けられる**一定規模以上の事業者（特定事業者）**について、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、それぞれ以下の指定基準値を設定。

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)

<中長期計画・定期報告の記載内容>

中長期計画

- 作成期間
 - ・ **毎年度提出することを基本**としつつ、計画内容に変更がない限りは5年に1度提出
- 記載内容
 - (1) **実施する措置**
 - (2) 実施する措置の**具体的な内容・目標等**
 - (3) 実施**時期** 等

定期報告

- 記載内容
 - (1) 事業者の**判断基準の遵守状況** (チェックリスト形式)
 - (2) 判断基準と**関連した取組に関する状況** (自由記述)
 - (3) **荷待ち時間等**の状況【荷主等】
- 荷待ち時間等の状況の計測方法
 - ・ 取組の実効性の確保を前提として**サンプリング等の手法**を許容
 - ・ 荷待ち時間等が**一定時間以内の場合には報告省略**が可能 等

※荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表については、市場や消費者からの評価につながる仕組みの創設に向けて、新物効法の枠組みと合わせて具体化。

<物流統括管理者（CLO）の業務内容> ※CLO：Chief Logistics Officer

- 物流統括管理者**は、ロジスティクスを司るいわゆる**CLOとしての経営管理の視点や役割も期待**されているため、**事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位**にある**役員等の経営幹部から選任**し、以下の業務を統括管理する。

- ・ 中長期計画、定期報告等の作成
- ・ **トラックドライバーの負荷軽減とトラックへの過度な集中を是正**するための**事業運営方針**の作成や**事業管理体制**の整備
- ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための**設備投資、デジタル化、物流標準化**に向けた**事業計画の作成・実施・評価**
- ・ **社内の関係部門**（開発・調達・生産・販売・在庫・物流等）**間の連携体制の構築**や**社内研修の実施** 等

開催主旨

令和7年4月の改正物流法の施行に向けて、トラック事業者に対して、「取引適正化のためのトラック事業者に対する規制的措置」や「物流効率化のための荷主・物流事業者に対する規制的措置」を中心に説明会を実施し、主として元請事業者等の理解を深める。

説明内容

法改正の背景、概要、書面交付の義務化、実運送体制管理簿・下請情報通知、健全化措置・運送利用管理規程・運送利用管理者、荷待ち時間等記録義務付け対象拡大、Q & A、物流効率化のための荷主・物流事業者が取り組むべき措置やその判断基準など



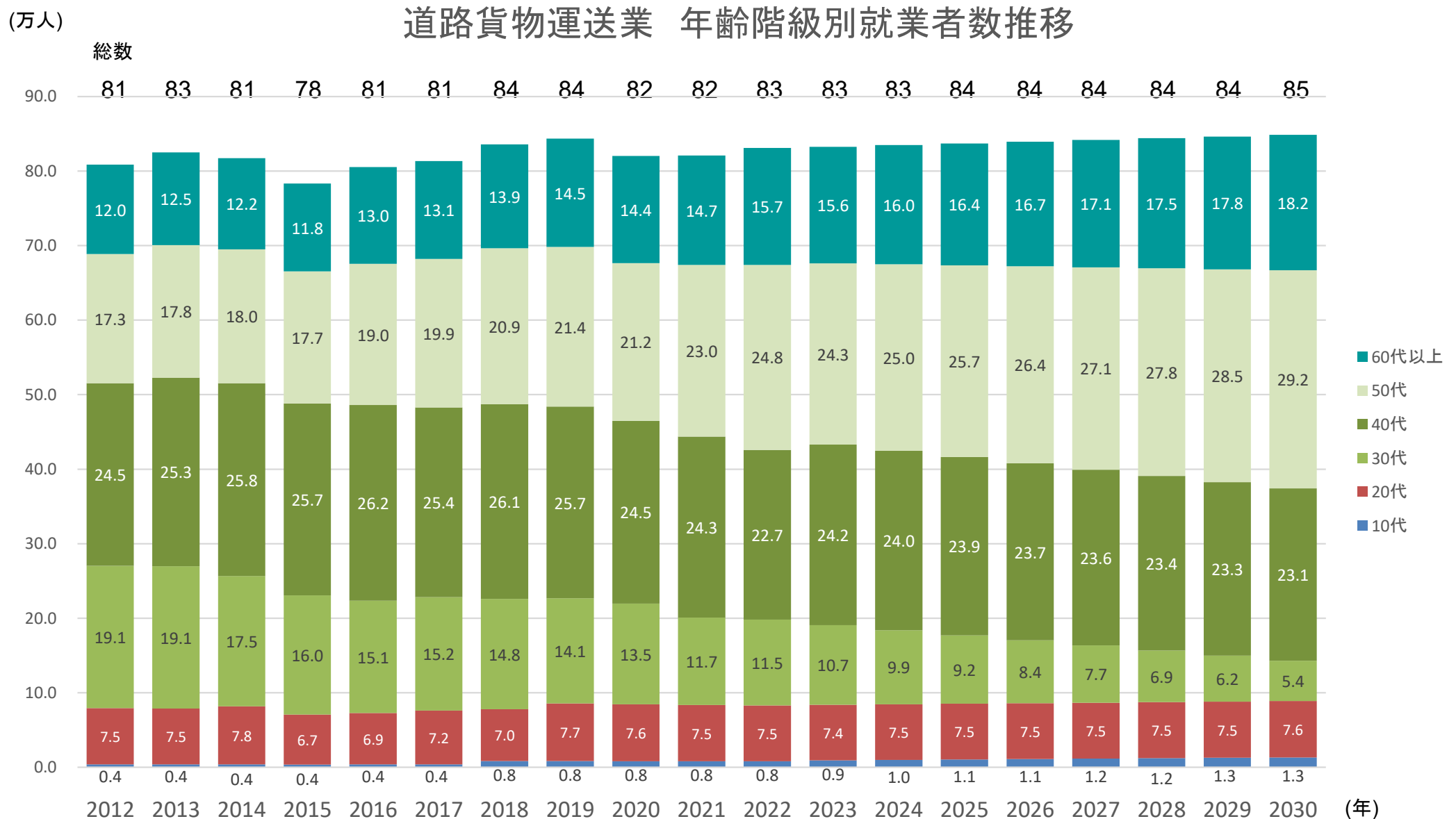
開催日程 (参加登録は右の二次元バーコードから [まとめページ] で。※~~メ~~切済みのブロックもあるのでご注意ください。)

No	開催ブロック	開催市	開催日時	開催施設名	開催場所住所	WEB参加	
1	北海道	札幌市	R7.3.12(水)13:30-15:30	札幌パークホテル3階 パークホール	札幌市中央区南10条西3丁目1番1号	可	
2	東北	仙台市	R7.2.21(金)13:30-15:30	WEB開催	—	可	
3	関東	横浜市	終了				
4	北陸信越	新潟市	R7.3.3(月)13:30-15:30	新潟県トラック総合会館6階大研修室	新潟市中央区新光町6番地4	可	
5	中部	名古屋市	R7.3.21(金)13:30-15:30	TKP名古屋駅前カンファレンスセンター ホール8A	名古屋市中村区名駅2-41-5 CK20 名駅前ビル8階	可	
6	近畿	大阪市	R7.2.26(水)14:00-16:00	アートホテル大阪ベイタワー	大阪市港区弁天1-2-1	可	
7	中国	広島市	R7.3.5(水)14:00-16:00	広島県トラック総合会館大研修室	広島県広島市東区光町2-1-18	可	
8	四国	高松市	R7.2.28(金)13:30-15:30	ホテルパールガーデン	香川県高松市福岡町2丁目2-1	可	
9	九州・沖縄	福岡市	R7.3.7(金)14:30-16:30	リファレンス駅東4階Q会議室	福岡県福岡市博多区博多駅東1-16-4	可	

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 改正物流法の施行に向けた情報
- ③ **トラック・物流Gメンの活動について**
(中部運輸局担当者、大阪府トラック協会Gメン調査員より説明)
- ④ 物流事業者DX事例の紹介
(運送会社の時間管理具体策とポイント (株)TUMIX)
- ⑤ 参考資料紹介
 - ⑤-1 最近のトピック (各省報道発表資料等)
 - ⑤-2 事前にいただいた問題意識等
 - ⑤-3 運賃改定交渉、業務効率化に関する成功事例
 - ⑤-4 トラック法改正関係資料
(軽トラック事業への規制、行政処分関係)

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。

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

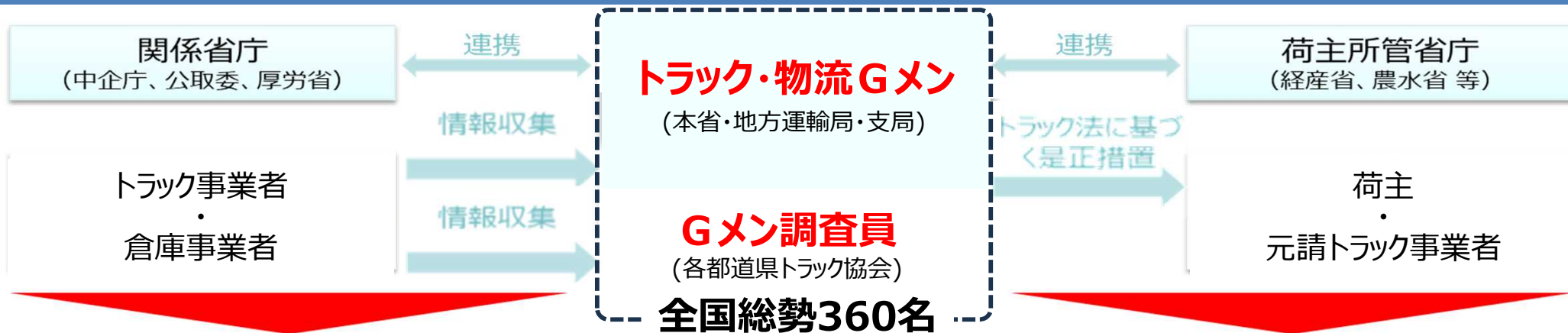
- 休日労働回数の上限：**2週について1回が限度**

詳しくはオンライン
説明会アーカイブで



商慣行見直しに向けた執行力の強化（トラック・物流Gメンの設置）

トラック・物流Gメンが設置され、調査員とともに荷主・元請事業者への監視体制を強化



トラック・物流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～）

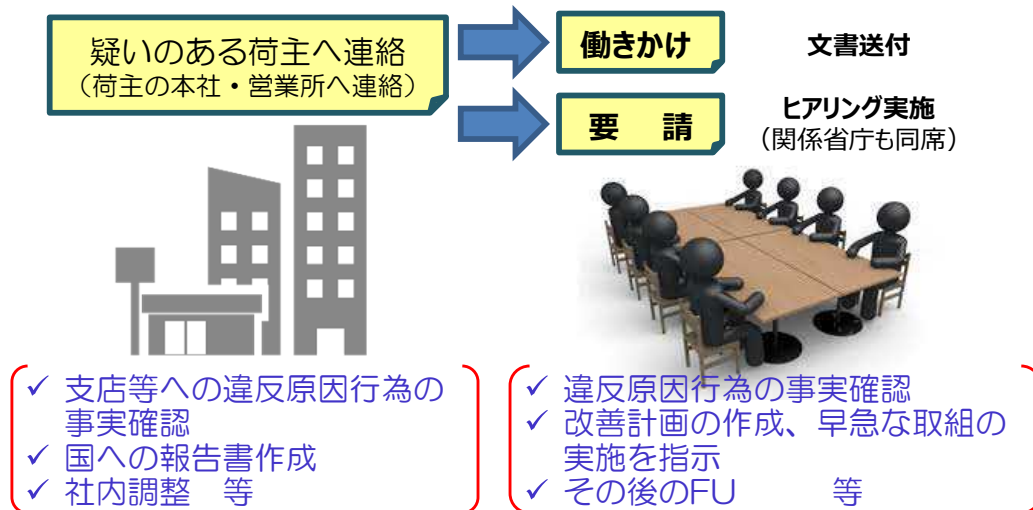
トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」
制度※の執行力を強化（2023年度～）

※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」



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。

トラック・物流Gメンによる悪質な荷主等への是正指導

貨物自動車運送事業法付則第1条の2に基づき、荷主等への働きかけ等を実施。

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていること
を疑う相当な理由がある場合

要 請

要請してもなお改善
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

「是正指導」を実施した荷主数

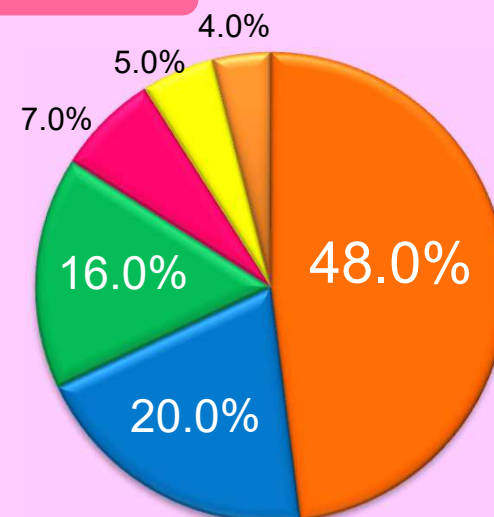
対応内容	荷主数	内訳
勧 告	4	(荷主2、元請2件)
要 請	183	(荷主94、元請83、その他6)
働きかけ	1,378	(荷主942、元請399、その他37)

計1,565件の法的措置を実施

(令和7年1月31日現在)

荷主起因の違反原因行為の割合

- 長時間の荷待ち
- 契約にない附帯業務
- 運賃・料金の不当な据置き
- 無理な配送依頼
- 過積載運行の要求
- 異常気象時の運行指示



トラック・物流Gメンによる荷主等の監視

長時間の荷待ち



契約にない附带作業



運賃・料金等の不当な据置き



このような行為の疑いがあれば、
事実を確認し、是正を指導します。



是正指導は、最終的に、荷主等へ
の勧告・社名公表まで行います。



無理な運送依頼



異常気象時の運送依頼



過積載運送の指示・容認

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)



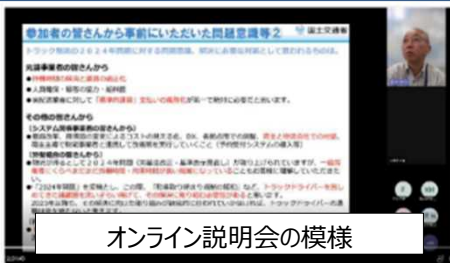
大型車駐車スペースがあるコンビニ駐車場

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



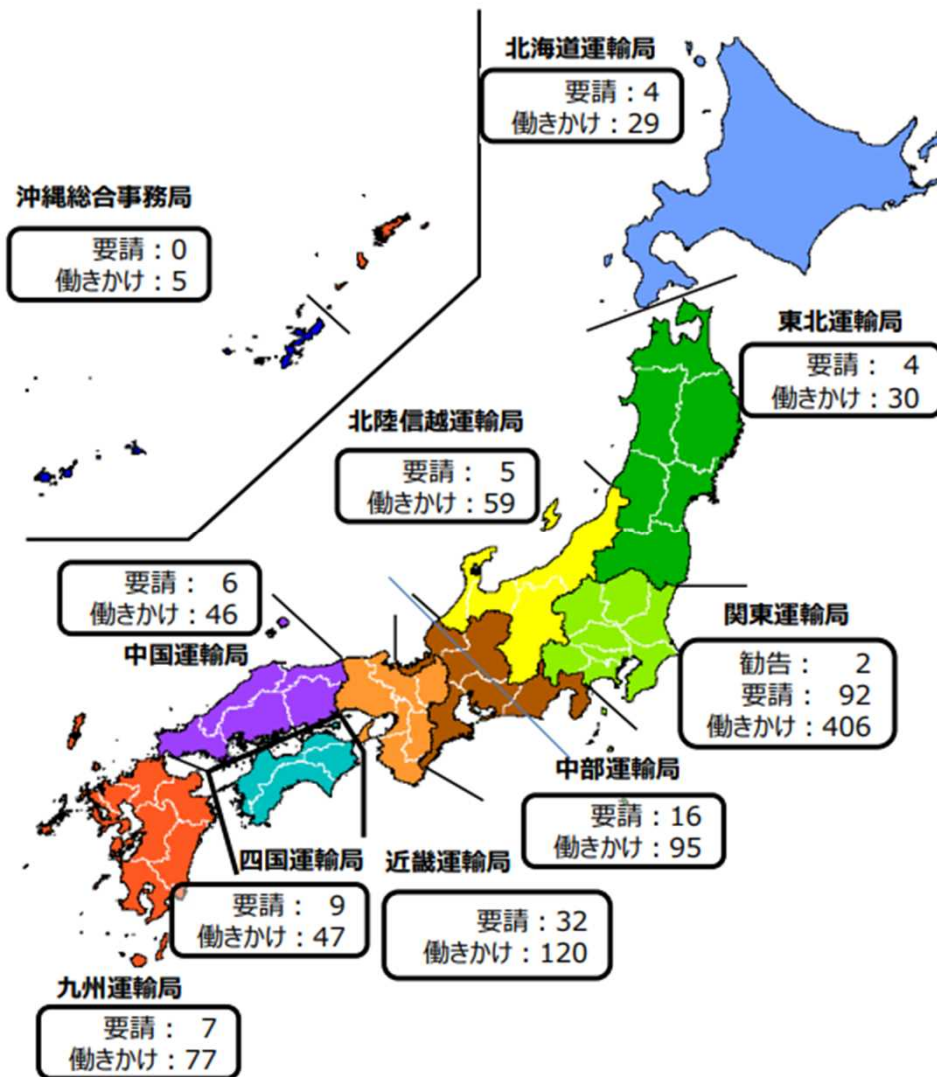
オンライン説明会の模様

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



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。

全国各地で各運輸局がパトロールを実施



パトロール先拠点数約**3,300**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~R7.1.31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

パトロール
動画



西日本を中心に、Gメンの広域連携（合同パトロール）も実施中

関東



関東・中国Gメン、東京Gメン調査員

近畿



近畿・四国・九州・中国Gメン

四国



四国・中国Gメン

九州



九州・中国Gメン

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。

運輸局合同パトロール内容



【大阪】 発荷主団体へのヒアリング、着荷主による売値上げ、無理な注文の是正の必要について説明。



【東京】 機能性材料卸商社にて、リードタイム緩和、運賃値上げの必要性について説明、取引先にもリスク情報としての提供を要請。



【香川】 工場内の荷待ち対策について、駐車スペースの確保、一部アイドリング許可地区を設けている様子を確認。



【福岡・佐賀】 配送センターで荷積みの状況を確認。リフトマンを増員し、車両の滞在時間削減に向けた取組との報告を受けた。

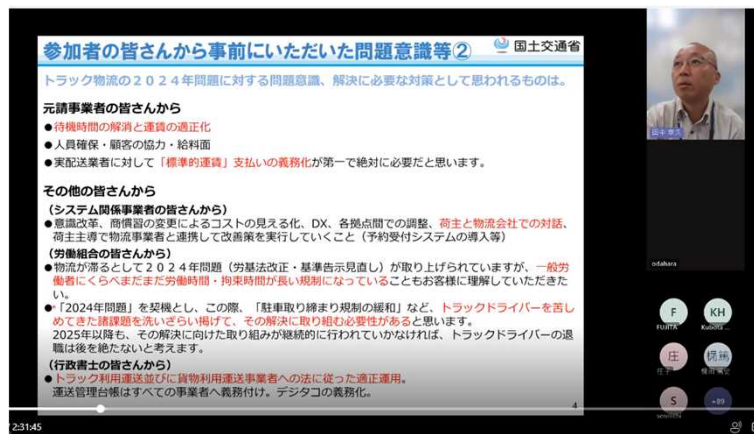
トラック事業者・荷主の相互理解に向けて、「何回も」、「わかりやすく」、「有益な情報を提供」

【第1回～第18回の累計参加者数】延べ約**3,800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。
- 鍵を握るのは高値割の改善。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）。

トラック物流2024年問題に
関するオンラン説明会

中部運輸局のトラック・物流Gメン活動報告

令和7年2月21日

中部運輸局 自動車交通部 貨物課

- プッシュ型情報収集 . . . P. 2
- 働きかけ・要請の実施状況 . . . P.3
- セミナー等でトラック・物流Gメンの周知啓発活動 . . . P.4
- 荷主パトロールの実施 . . . P.5 ~P.10
- その他中部運輸局の取組 . . . P.11~P.17

電話による情報収集、事業者訪問のほか、標準的運賃説明会などの終了後において、トラック・物流Gメンの相談ブースを設け、荷主起因による違反原因行為に関するヒアリングを実施。また、高速道路SA・PAやトラックステーションにてトラック運転者へのヒアリングを実施。



電話による情報収集



R6.5.27 標準的運賃説明会



R6.11.20 北陸自動車道・南条SA

実績（令和7年1月末時点）：1829件

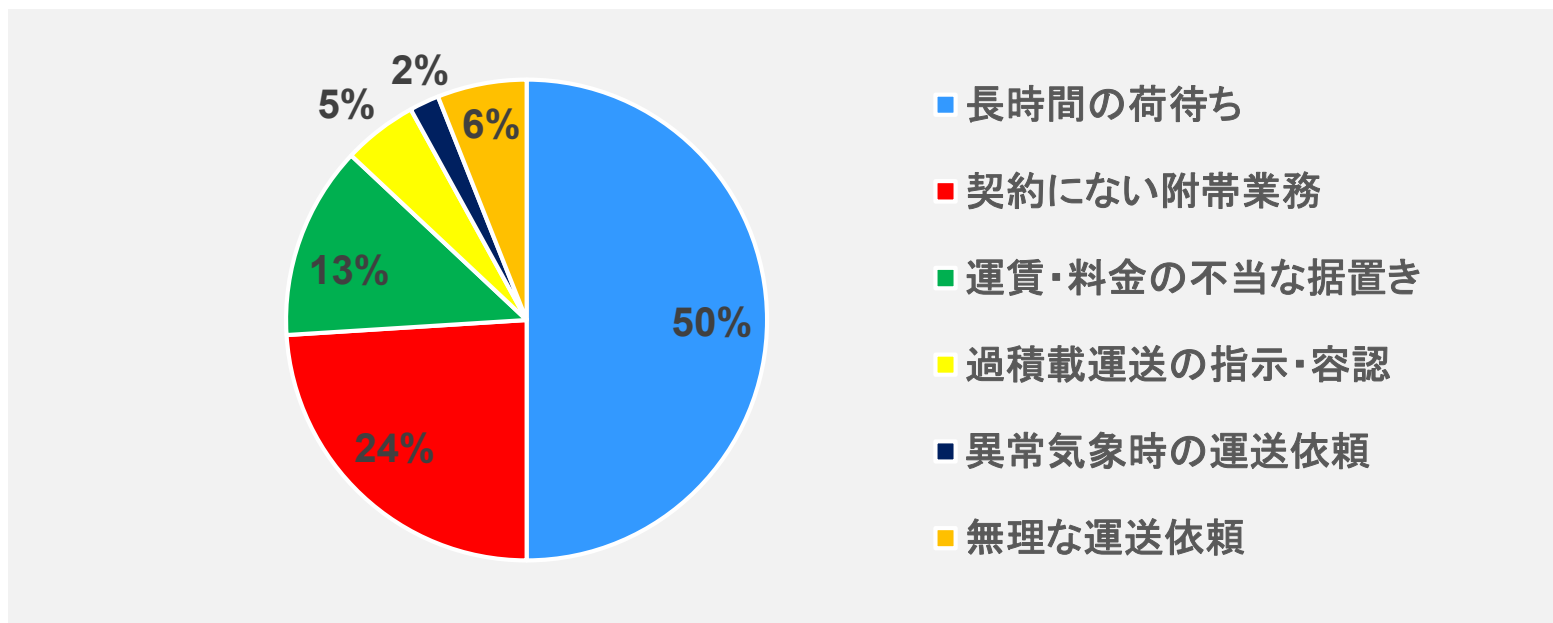
（トラックGメン設置（R5.7.21）以降の累計）

トラック・物流Gメンによる関係行政機関と連携したヒアリングやトラック事業者への違反原因行為実態調査等の情報をもとに、悪質な荷主・元請事業者に対し、「働きかけ」や「要請」の実施。

働きかけ	要請
127件	17件

R6.12末時点
(令和元年7月からの累計)

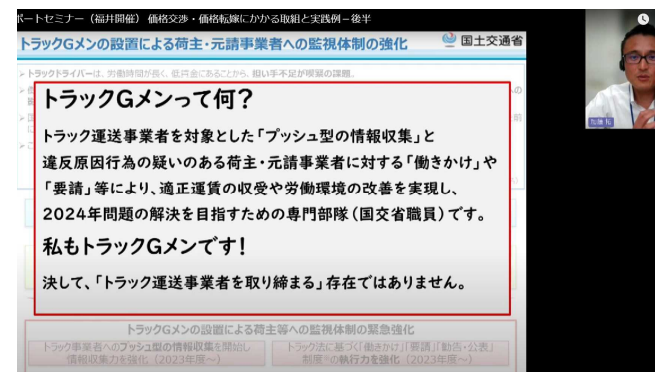
【違反原因行為別の割合】



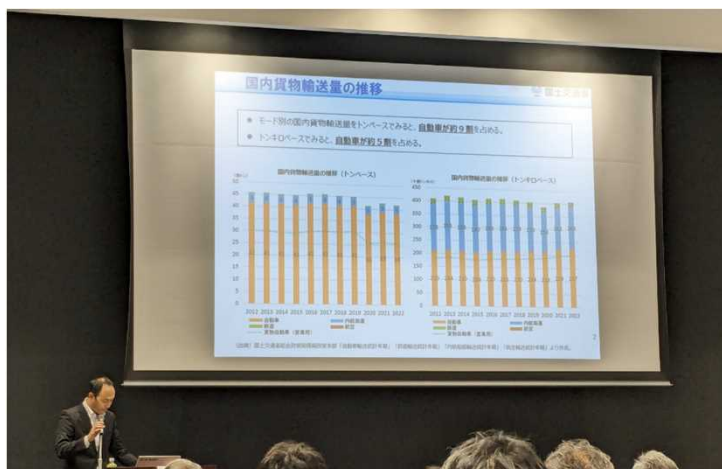
トラック協会をはじめとする各種団体等の主催するセミナー等にて物流の2024年問題、改正物流法に関する内容等について講演を実施するとともに、トラック・物流Gメンの活動を周知啓発。



R7.1.30 2024年問題対策セミナー（静岡）



R6.9.18 価格転嫁サポートセミナー（福井）



R6.5.27 愛知県トラック協会主催セミナー（愛知）

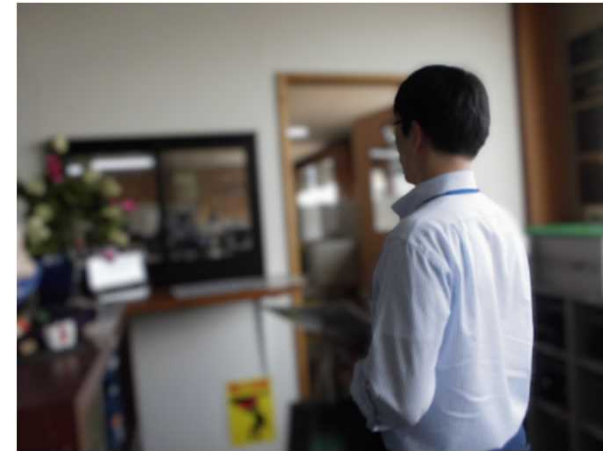


R6.5.15 J L 連合会幹事会（愛知）

荷主企業・元請事業者等を訪問し、物流の2024年問題、トラック・物流Gメンの活動等の説明を行うとともに、違反原因行為を行わないよう依頼。



R6.11 荷主パトロール（静岡）



R6.10 荷主パトロール（愛知）



R6.11 荷主パトロール（静岡）



R6.11 荷主パトロール（静岡）

荷主パトロールにおける具体的な説明内容

■物流の2024年問題

- ・令和6年4月から時間外労働の9 6 0時間上限規制がトラックドライバーへ適用され、「モノが運べなくなる」可能性が懸念。
- ・担い手の確保に加え、取引環境の適正化、物流の生産性向上が喫緊の課題。

■トラック・物流Gメンについて

- ・長時間の荷待ち、契約にない附帯業務等の違反原因行為について、トラック・物流Gメンが積極的に情報を収集。
- ・関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施

■荷主事業者・物流事業者の取組ガイドラインの周知

- 荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
- 荷待ち・荷役作業等時間 **2時間以内ルール**
- 標準的運賃 など

■その他情報提供

- 改正物流法の情報提供
- セミナー・オンライン説明会の案内 等

以下のチラシ等を担当者に手交

- ①荷主企業等向けチラシ
- ②荷主事業者・物流事業者の取組みガイド
- ③標準的運賃チラシ

(表)

(裏)

国土交通省 中部運輸局からのお知らせ

トラック・物流Gメン活動中!

トラック・物流Gメンは、物流産業全体の取引適正化を進めるため、適正な取引を阻害する疑いのある荷主・元請事業者に対する監視を強化するべく、創設された制度です。トラック事業者に対するヒアリングの実施等により、違反原因行為^(※)の疑いのある荷主・元請事業者に対し、「働きかけ」や「要請」等を行っています。

※違反原因行為については、裏面もご覧ください。

荷主が違反原因行為を
している疑いがあると
認められる場合

働きかけ

荷主が違反原因行為を
していることを疑う
相当な理由がある場合

要請

要請してもなお改善
されない場合

勧告・公表

※勧告を発動した場合は
荷主名を公表します。

トラックGメンの活動事例を紹介します

① **運賃・料金の不当な据置きを是正**
燃料サーチャージについて交渉しても、なかなか結論を出してもらえない

元請と真荷主が速やかに協議し、燃料サーチャージを導入することでスピード決着

② **恒常的な長時間の荷待ちを是正**
3時間以上待たされる

専用バスの確保、荷受・仕分要員の配置、到着時間の設定の対策をした結果、平均滞在時間が「30分未満」まで大幅改善

③ **契約にない附带業務を是正**
契約にない附带業務を無償で要求される

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し、契約内容の「見える化」を実施

④ **過積載運行の要求を是正**
荷物の重量に関係なく、箱車やウィング車の天井まで荷物を積まされる

積荷重量を把握できる配車システムを構築し、協力会社と連携し、重量の分散化を実施

それ、違反原因行為です。

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

恒常的に長い荷待ち時間 無理な到着時間の設定 過積載になるような依頼



⇒過労運転防止義務違反を招くおそれ



⇒最高速度違反を招くおそれ



⇒過積載運行を招くおそれ

他にも、以下の行為が違反原因行為となることがあります。

- **契約にない附带業務**
…契約にない手作業での積込作業、ラベル貼り、検品の強要
- **運賃・料金の不当な据置き**
…運賃・燃料サーチャージの価格交渉に応じない
- **ドライバーの拘束時間超過**
…配車時刻までに荷揃えが終わっておらずドライバーを待機させる
- **異常気象時の運行指示**
…気象警報が出ているにもかかわらず運行指示をする

事実であれば、改善していただく必要があります。

(トラック・物流Gメンの働きかけによる事実判明の場合は、改善対応が必要です。)

【お問い合わせ先】

(トラック関係) 国土交通省 中部運輸局 自動車交通部 貨物課 052-952-8037
愛知運輸支局 輸送・監査部 052-351-5313 静岡運輸支局 輸送・監査部 054-261-1191
岐阜運輸支局 輸送・監査部 058-279-3714 三重運輸支局 輸送・監査部 059-234-8411 福井運輸支局 輸送・監査部 0776-34-1602
(倉庫業関係) 国土交通省 中部運輸局 交通政策部 環境・物流課 052-952-8007



トラック・物流Gメン専用サイト
※内容は随時更新中

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

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項

・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握	・物流管理統括者の選定
・荷待ち・荷役作業等時間	・物流の改善提案と協力
2時間以内ルール/1時間以内努力目標	・運送契約の書面化 等

(2) 実施することが推奨される事項

・予約受付システムの導入	・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
・パレット等の活用	・共同輸配送の推進等による積載率の向上
・検品の効率化・検品水準の適正化	・荷役作業時の安全対策 等

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

・出荷に合わせた生産・荷造り等	・運送を考慮した出荷予定時刻の設定
-----------------	-------------------

(2) 実施することが推奨される事項

・出荷情報等の事前提供	・発送量の適正化 等
・物流コストの可視化	

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

・納品リードタイムの確保

(2) 実施することが推奨される事項

・発注の適正化	・巡回集荷(ミルクラン方式) 等
---------	------------------

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

○共通事項 ・業務時間の把握・分析 ・長時間労働の抑制 ・運送契約の書面化 等	○個別事項(運送モード等に応じた事項) ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握 ・トラック運送業における多重下請構造の是正 「標準的な運賃」の積極的な活用
---	--

(2) 実施することが推奨される事項

○共通事項 ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化 ・賃金水準向上	○個別事項(運送モード等に応じた事項) ・倉庫内業務の効率化 ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進 ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等
---	--

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

荷主の皆様



トラック輸送の新たな「標準的運賃」が 告示されました

トラック運送業は、他産業と比較して、長時間労働・低賃金の傾向にあり、運転従事者数が減少しています。この問題に対処するため、令和6年度より時間外労働の限度時間が設定されました。

ドライバー不足による物流の停滞を引き起こさないために、物流産業を魅力ある職場とし、労働環境の改善に向けた「標準的運賃」にご協力をお願いします。



「標準貨物自動車運送約款」も同時に改正しています

運送契約の締結時に、附帯業務の有無、附帯業務料や燃料サーチャージなどを記載した書面の交付を必要としております。こちらについてもご理解とご協力をお願いいたします。



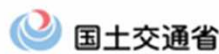
お願い

運賃と料金を含む運送契約の条件に関して

トラック運送事業者に対して積極的に協議の場を設けるとともに、トラック運送事業者からの申し出にご協力よろしくお願いたします

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針

令和5年11月、内閣官房及び公正取引委員会は、発注者と受注者それぞれが採るべき行動/求められる行動を12の行動指針として取りまとめました。当該指針では、「標準的運賃」などの公表資料に基づき、受注者側が提示する価格について、発注者側が尊重することなどが盛り込まれています。



詳しくは国土交通省HPをご覧ください。新たな運賃・解読集を掲載しています。



お問い合わせ

国土交通省 〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3 TEL：03-5253-8111（代表）

発行：2024年5月

トラック運送事業者の皆様



令和6年
3月

トラック輸送の「標準的運賃」が 告示されました

令和2年、トラック運送事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設しました。

令和6年、燃料高騰分や高速道路料金なども含めて適正に転嫁できるよう、運賃水準の引上げ、荷待ち・荷役などの輸送以外のサービスの対価について標準的水準、下請けに発注する際の手数料などの多様な運賃・料金を設定した新たな「標準的運賃」を告示しました。



標準的運賃の活用により期待される効果

標準的運賃を参考として、自社での原価計算結果により事業継続に必要なコストに見合った対価を受容することで、

▶ ドライバーの賃金水準が引きあがり、労働環境の改善につながります

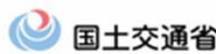


▶ 法令に則った事業の安定化を実現できます



お願い

物流の健全な維持・発展の為に、新たな「標準的運賃」を荷主との積極的な交渉に活用してください



詳しくは国土交通省HPをご覧ください。新たな運賃・解読集を掲載しています。



お問い合わせ

国土交通省 〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3 TEL：03-5253-8111（代表）

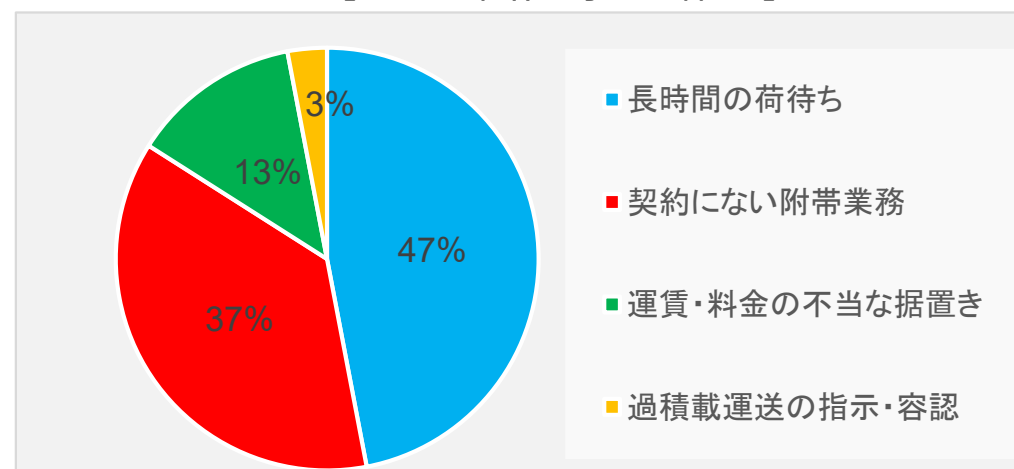
発行：2024年5月

国土交通省では、**令和6年11月・12月**をトラック・物流Gメン「**集中監視月間**」と位置付け取組を強化。令和6年11月に、物流産業全体の取引適正化を進めるため、トラックGメンを「**トラック・物流Gメン**」へ体制を拡充。具体的には、当局物流担当部署の職員と各県のトラック協会が新たに設ける「**Gメン調査員**」を追加することで、情報収集機能を強化。

働きかけ・要請の実施

- 中部運輸局では、トラック事業者への違反原因行為実態調査やトラック・物流Gメンによる関係行政機関と連携したヒアリングにより入手した情報等をもとに、悪質な荷主・元請事業者に対し「**働きかけ**」を実施。
- 過去に、働きかけを実施した荷主のうち、依然として違反原因行為をしている疑いのある荷主に対して、「**要請**」を実施。

【違反原因行為別の割合】



- 要請 : 1件 (荷主1)
- 働きかけ : 30件 (荷主26、元請2、その他2)

今般「**働きかけ**」「**要請**」の対象となった荷主等について、**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。

「Gメン調査員」と連携した周知啓発活動

中部管内の高速道路のSA、トラックステーション等において、Gメン調査員と連携し、トラック運転者に対し、荷主等による違反原因行為に関する聞き取りを実施。収集した情報については、荷主への働きかけ等に活用することにより、トラック運転者の労働条件の改善や取引の適正化に繋げる。

また、荷主企業を含む広く一般に対し、トラック・物流Gメンの活動を周知・啓発。

■街頭調査実施一覧

支 局	日 程	場 所	Gメン調査員	トラック・物流Gメン	トラック運転者聞き取り人数	違反原因行為の件数
愛 知	11月12日	名古屋トラックステーション	2人	6人	27人	10件
愛 知	12月6日	伊勢湾岸自動車道 刈谷Hオアシス	4人	7人	32人	8件
静 岡	11月13日	浜松トラックステーション	2人	7人	29人	7件
岐 阜	12月18日	中央自動車道・恵那峡SA	2人	7人	19人	2件
三 重	12月12日	亀山トラックステーション	2人	4人	23人	5件
福 井	11月20日	北陸自動車道・南条SA	2人	6人	14人	4件



（街頭調査の様子）

荷主パトロールの実施

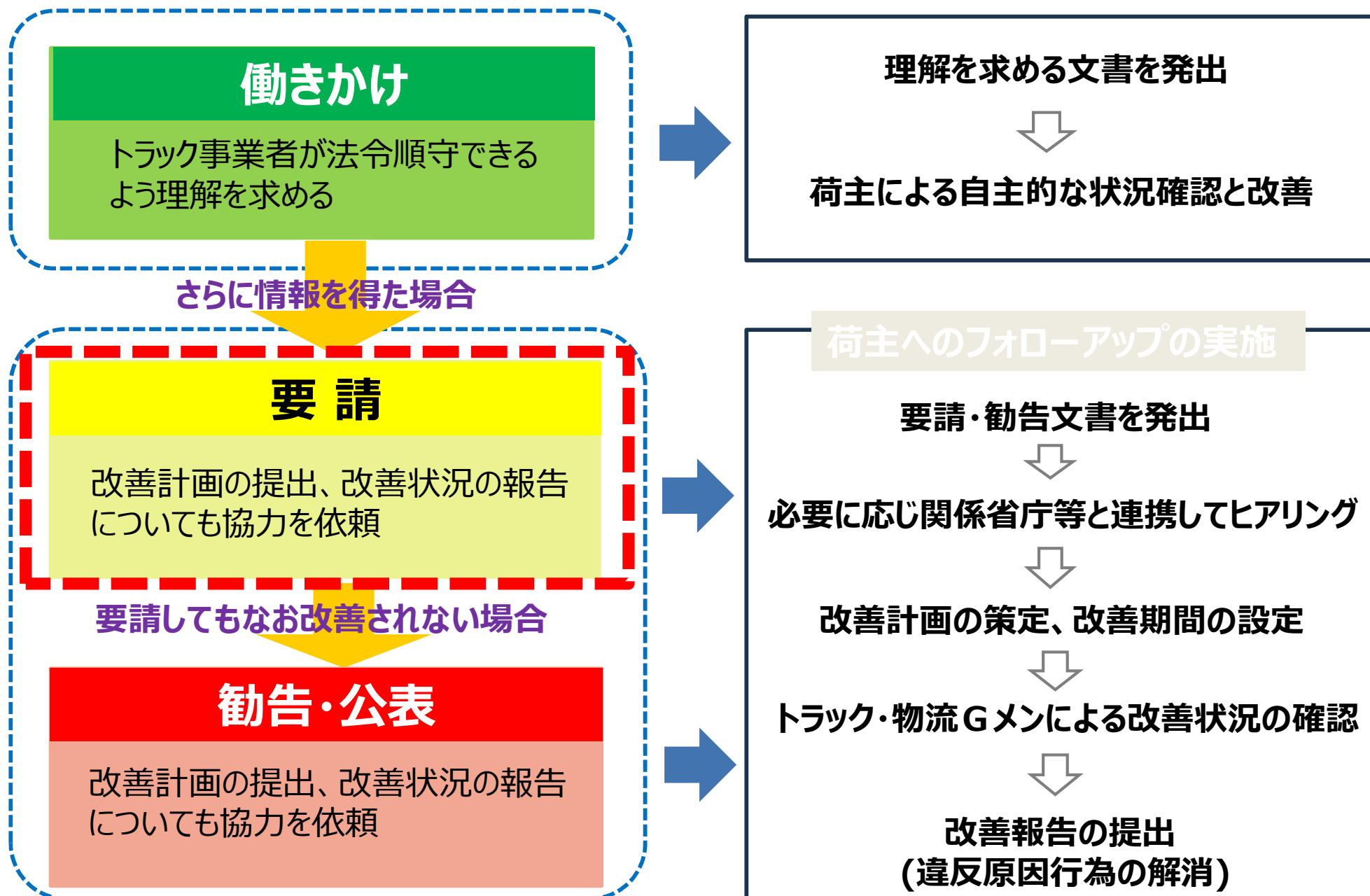
2024年問題に対する荷主への広報・啓発活動の一環として、静岡県内の荷主企業16社に訪問し、トラック事業者が関係法令を遵守して、事業を遂行することの重要性について理解を得るための周知及びトラック運転者の労働環境の改善と標準的運賃の理解を呼びかけた。

【荷主パトロールの結果】（荷主企業における2024年問題に対する対応状況）

- ・荷役時間の短縮に向けて、パレットの導入を検討
- ・持続可能な物流に向け、運賃協議などにおける運送事業者側の意見に配慮
- ・雨天時や繁忙期における荷役作業等の削減を課題と認識して対策を検討中



（荷主パトロールの様子）



恒常的な長時間の荷待ち

- 対象事業者：建材メーカー（発荷主）
- 経緯：「働きかけ」実施後も複数の情報が寄せられたため
《目安箱の投稿、荷主の違反原因行為に係る実態調査の回答》

- ・〇〇工場において平均3時間程度の荷待ちが発生している。
- ・積み上がり時間が遅いにも関わらず、到着指定時間が早い。
- ・午前中には積込可能という条件であっても、出荷準備ができておらず長時間の待機が発生する。



- 中部運輸局による「働きかけ」を実施（令和6年度）
- ・荷主としての理解・協力が必要であるとして運送会社に配慮を求める文書を発出。
- ・長時間の荷待ちが発生しているか自主的に確認いただき、事実が確認された場合は改善を依頼。



数ヶ月後...

・全然変わってないよ。



- 中部運輸局による「要請」を実施
- ・荷待ちの発生状況や発生原因をヒアリングして、現在の改善状況を確認。
- ・荷待ち対策をしていたが、更なる改善のために改善計画の策定を依頼。
- ・中部経済産業局もヒアリングに同席し情報を共有。

■ヒアリングの概要

○荷待ちの発生状況

- ・ 純粋な荷待ち時間は平均 1 時間程度。
- ・ **2 時間を超える荷待ち**が全体の 10%発生している。
- ・ 5 年前から改善対応しており、当時と比較すると荷待ち時間は削減している。

○荷待ちの発生原因

- ・ 積み込み時のバースが不足している。
- ・ 積み込み場所が複数あり、積み込みが 1ヶ所で完結しない。
- ・ 受注締めから出荷までのリードタイムが短いので荷揃えの遅れがある。
(当日締め当日出荷)
- ・ 工場の休日前に荷物が増加する。

○現在の取組状況

- ・ 既存作業員の休憩時間を分散し、昼休憩の時間帯も積み込み可能とした。
- ・ 配送エリア別にトラックの入場時間を細かく設定した。

○今後の改善計画

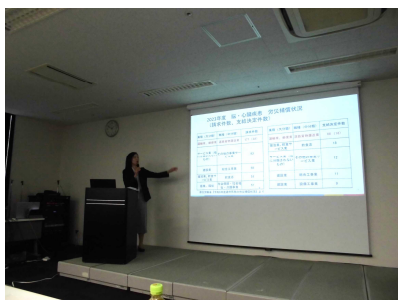
- ・ 新倉庫の建設を正式決定し、バースを増やすとともに積み込み場所を 1ヶ所に集約する。
- ・ 予約システムを導入して、リアルタイムで積み込み状況を可視化。
- ・ 既存作業員のシフトを変更して、作業開始時間を 2 時間前倒す。
- ・ リードタイムを 1 日～2 日延長できるよう着荷主と連携を図る。



中部運輸局は、関係機関との連携により、持続可能な物流の実現に向けて、「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく各施策を推進するため、10月31日 ウィンクあいちにて、荷主企業等関係者を対象としたセミナーをハイブリッド形式（対面、Web）で開催。当日は、荷主、倉庫事業者、運送事業者等を含め 211名の参加があった。

開催概要

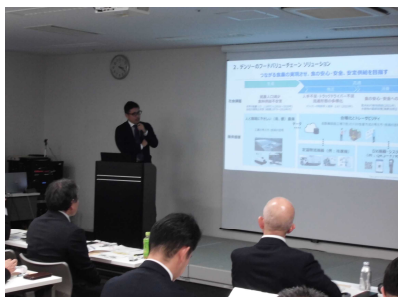
- 題 名：「持続可能な物流セミナー2024」
～荷主企業として「物流効率化の役割」をどう果たすべきか～
- 開催日時：令和6年10月31日（木） 13:30～16:10
- 場 所：ウィンクあいち 大会議室 1002
- 参加者：211名（会場104名、Web107名）
- 主催：中部運輸局
- 後援：愛知労働局、東海農政局、中部経済産業局、中部トラック協会



基調講演 首藤教授



国交省 物流政策課 相川課長補佐



事例Ⅰ 株式会社デンソー



事例Ⅱ F-LINE株式会社

荷主・物流事業者向け
持続可能な物流セミナー2024

荷主企業として 「物流効率化の役割」を どう果たすべきか

持続可能な物流を実現するためには、荷主企業、物流事業者が連携・協働して、「物流革新に向けた政策パッケージ」及び「2030年度に向けた政府の中長期計画」に基づく各施策を推進していくことが重要です。本セミナーでは、荷主企業等関係者を対象に物流業界の現状と課題、物流関連2法等の説明、物流効率化の事例を紹介します。

開催

10月31日(木)

13:30～16:10

会場

ウィンクあいち 大会議室1002

名古屋市中村区名駅4丁目4-38 +Web同時配信

参加無料

定員
150名

(先着順)

第1部 基調講演

物流「2024年問題」の現状と課題

講師 立教大学 経済学部経済政策学科 教授 **首藤 若菜 氏**

立教大学経済学部教授。専門は労使関係論、女性労働論。著書に「雇用が賃金が日本の選択」(筑摩書房)、「物流危機は終わらない—暮らしを支える労働のゆくえ」(岩波新書)など。経産省・国土省・農水省「持続可能な物流の実現に向けた検討会」、産業構造審議会高物流流通情報分科会流通小委員会などの公益委員を務め、テレビ番組などにも多数出演。

第2部 行政機関の取組、物流効率化の事例紹介

▶行政機関の取組み
行政機関 **国土交通省 物流・自動車局物流政策課 課長 紺野 博行**
課長補佐 相川 高広

▶物流効率化の事例紹介
事例Ⅰ 産地と荷受のデータ連携による取組
株式会社デンソー
フードリユースチェーン事業推進部
データソリューション課 課長 **西部 慎太郎 氏**

事例Ⅱ 共同輸配送の取組
F-LINE株式会社
物流未来研究所 次長 **坂本 卓哉 氏**

問い合わせ先

中部運輸局自動車交通部貨物課
Tel:052-952-8037

お申し込みはこちらから
申込締切:10月24日(木)

※お申し込みはメールでも可です。
QRコードからの申し込みは必ずしも必要ではありません。

主催：中部運輸局 後援：愛知労働局、東海農政局、中部経済産業局、中部トラック協会

※中部管内運輸支局においても、持続可能な物流の実現に向けて、関係機関と連携して「物流の2024年問題」についてのセミナー等を開催
愛知 R6.9.30 静岡 R7.1.30 岐阜 R6.9.6 三重 R6.9.13 福井 R6.9.18 ほか

会場参加者へアンケート用紙を配布、オンライン参加者へは回答用のURLを送付した。（以下、主要回答を抜粋）
 会場参加104名、オンライン107名 計211名の内、回答者は57名から回答があった。
 なお、回答者の属性は、荷主5名、倉庫14名、運送18名、関係機関・団体4名、未回答16。

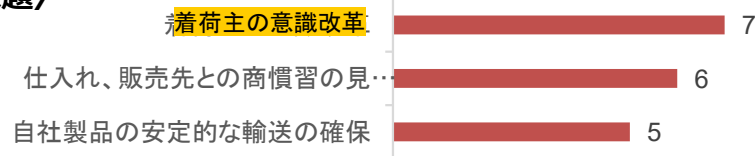
■ 各講演の評価

【講演の分かりやすさ】 「分かりやすかった」 首藤教授:79%、国交省:44%、デンソー:52%、F-LINE : 63%

【講演の参考度】 「参考になった」 首藤教授:86%、国交省:70%、デンソー:68%、F-LINE : 77% **➡ 全般的に講演の分かりやすさ、参考度ともに高評価**

■ 【荷主企業への質問】 物流の2024年への対応にあたって、貴社における課題、取組みについて当てはまるものをご回答ください

〈課題〉



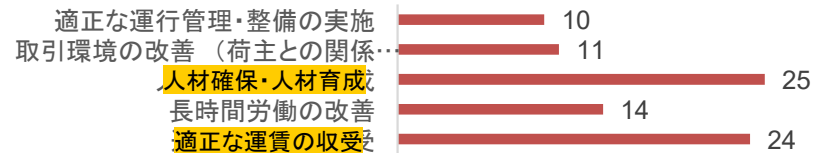
〈取組み〉



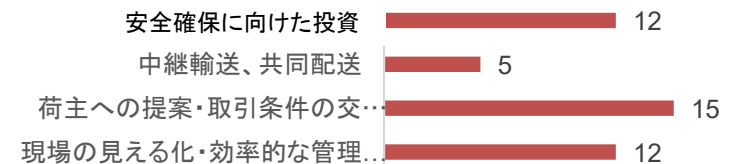
➡ 「着荷主の意識改革」を課題とする荷主が多数、一方、課題の認識はあるが具体的な取組みが十分とは言えない

■ 【運送事業者への質問】 物流の2024年への対応にあたって、貴社における課題、取組みについて当てはまるものをご回答ください

〈課題〉



〈取組み〉



➡ ドライバーの「人材確保・人材育成」や「適正な運賃の收受」を課題とする者が多数、一方、課題の認識はあるが具体的な取組みが十分とは言えない

■ 具体的なお意見

- ・委員会（3省審議会の合同会議）などの公益委員の話聞けるいい機会であった。【首藤教授】
- ・行政機関の取組について、国土交通省の本腰を入れた取組みがよく理解できた。【国交省 相川補佐】
- ・事例紹介について、DXの具体的好事例であった。【デンソー】
- ・事例紹介について、「競争は商品で、物流は共同で」を基本理念とし、常に意識して活動されたことが着実な活動（成果）へ繋がっていると感じた。【F-LINE】
- ・これからも事例紹介と行政の方向性について、セミナーの開催をお願いしたい。【全体意見】
- ・2024年問題はこれからも続くので、今後も「物流革新に向けた政策パッケージ」の進捗や成果について、開催してもらいたい。【全体意見】

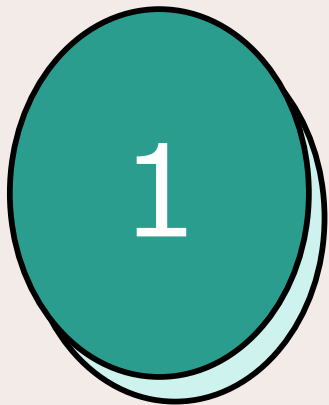
➡ 提出いただいた意見について今後反映することを検討

国土交通省トラック・物流荷主特別対策室主催

トラック物流2024年問題に関する
オンライン説明会

(一社) 大阪府トラック協会 適正化事業部

議題



Gメン調査員の
業務と役割



大阪府トラック協会
Gメン調査員の活動内容



調査員業務を
通じて

大阪府トラック協会
適正化事業部



①

Gメン調査員の業務と役割

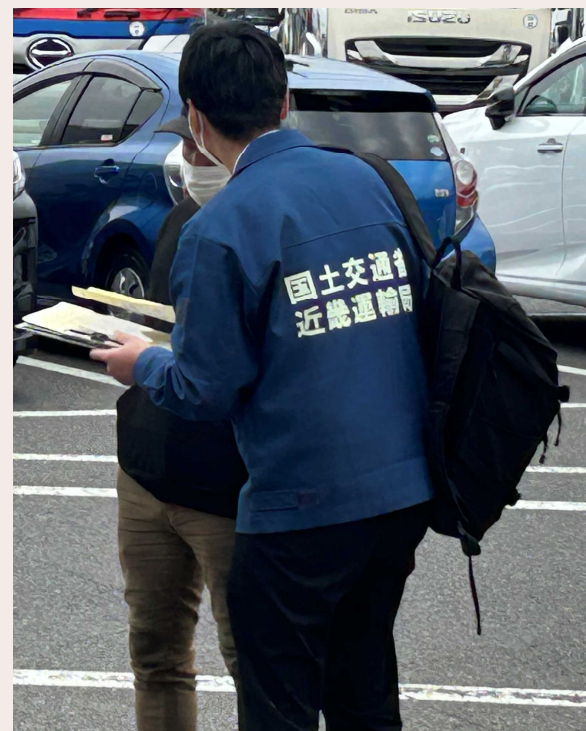


Gメン調査員とは

適正化事業調査員（Gメン調査員）は、各都道府県トラック協会の適正化事業実施機関から選任されており、「トラック・物流Gメン」と連携し、トラック事業者の健全な事業運営を妨げる違反原因行為を行う悪質な荷主・元請事業者等についての情報を収集しています。

全国でトラック・物流Gメン191名、
Gメン調査員166名と、総勢360名規模
で情報収集を行っております。

当協会では、荷主の違反原因の情報
収集や荷主等パトロール・トラック
運転手への周知・聞き取り活動を行
っております。



大阪府内サービスエリアにて実施された大阪運輸支局
と大阪府トラック協会による合同周知・聞き取り活動
の様子

②

大阪府トラック協会 Gメン調査員の活動内容



大阪府トラック協会 Gメン調査員の概要

大阪府トラック協会では適正化事業指導員が現在18名在籍しております。その内13名がGメン調査員を兼務しております。おそらくGメン調査員が最も多いトラック協会の一つだと思われます。

その理由としてトラック事業者や発・着荷主企業が大阪府内に数多く在籍しており、たくさんの荷主の違反原因行為に関する情報が集積されるためです。また、支局のトラック・物流Gメンとの合同パトロールを実施する際、大きな規模感をもって行うために多くの兼任調査員が在籍しております。

巡回指導時等の情報収集

当協会の適正化事業部では、トラック事業者に対し行われる巡回指導において情報収集を実施しております。大阪府適正化事業部における情報収集では、巡回指導の案内文書に「荷主等の違反情報に係る調査票」を同封し送付しており、当日その場で回収します。違反原因行為等の記載があった場合には、簡単な聞き取りを行ったうえで、後日に調査員があらためて電話や訪問により詳細な内容を聞き取っています。その他に少数ですが、架電や、来訪等もあります。翌月には国土交通省へ報告等を行います。

荷主等の違反情報に係る調査票

大阪府貨物運送適正化事業実施機関

トラックGメン・適正化事業調査員(Gメン調査員)は適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の情報を収集しています。

貨物自動車運送事業法・附則第一条の二第8項

以下の質問にお答えください。

記入日・令和 年 月 日

事業者名	
連絡先電話番号	
担当者氏名	役職

(1) 荷主・元請事業者の行為について、以下の「違反原因行為」があれば○をしてください。

1. 長時間の荷待ち
2. 契約にない附帯業務
3. 運賃・料金の不当な据置き
4. 過積載運送の指示・容認
5. 異常気象時の運送依頼
6. 無理な運送依頼 (4. 過積載、5. 異常気象の場合を除く)
7. その他 _____
8. 特に無し

(2) 荷主情報について差し支えなければご記入ください。

荷主・元請事業者名	_____
支店・営業所名	_____
連絡先	TEL _____

(3) 荷主・元請事業者の情報を国土交通省に提供しますか。

1. はい
2. いいえ

(4) 上記の内容について、更に詳しい内容をお聞きするために適正化調査員より後日、お電話をしてもよろしいでしょうか。

1. 電話可 (後日、連絡させていただきます)
2. 電話不要

ご協力ありがとうございました。

Gメン調査員業務実績

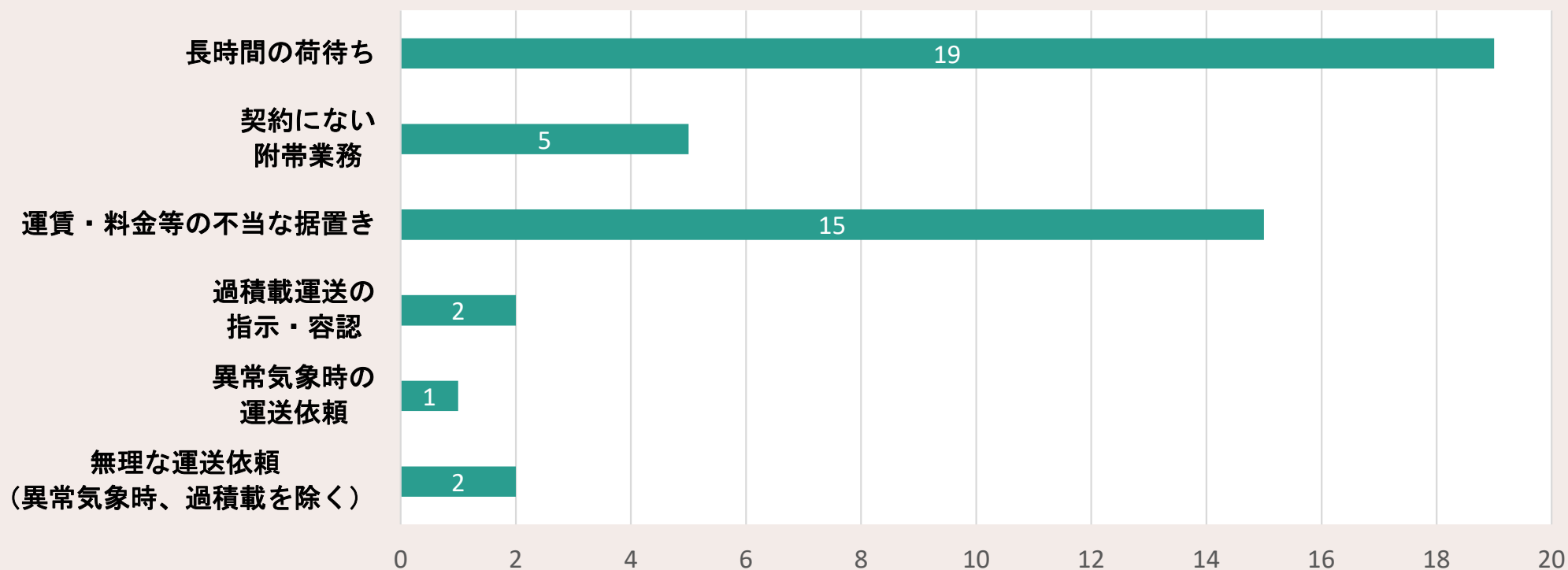
業務実績：巡回指導等での聞き取り調査241社行った中で、荷主の違反原因行為の情報ありとの回答は**39件**ありました。

その内、国土交通省への情報提供を希望する事業者は**23件**ありました。

(令和6年11月～令和7年1月)

荷主の違反原因行為の種類

違反原因行為の件数



荷主情報の取扱いについて

大阪府トラック協会では、荷主情報を国土交通省へ提供する・しないに関わらずできるだけ多くの情報提供・相談業務を受付けており、支局への情報提供の前のクッション的な役割も担っております。事業者からは「荷主の違反原因行為の情報はあるが、Gメンによる荷主への是正指導で身バレをしたくないことからGメンへの情報提供は希望しない」が、「トラック協会（Gメン調査員）には実状を知って欲しい」等の事例もあり「事業者の声なき声」として積極的に相談・情報収集を行っております。このような情報提供をしない荷主情報は総合的な観点から何らかの形で役立てたいと考えております。

情報収集で頂いたお声

- 現在の運賃は「標準的な運賃」からは程遠い運賃で高速道路料金も出ておらず自社で賄っている。検品作業や荷卸し等、契約外の仕事もドライバーが現地で依頼され無償で実施している状況。交渉の際、荷役料を別建てでいただけるようお願いするも、相手にされない。
- 着荷主においてほぼ毎日待機がある。発荷主とは交渉できており、発荷主から着荷主に対し、待機の解消をお願いしてもらっているが、待機時間は減らず、ドライバーの拘束時間が伸びてしまっている。着荷主へのパトロールや監査を実施して欲しい。

情報収集で頂いたお声

- 本来は運送会社と荷主は対等な関係であり、交渉により運賃や料金を決めなければならないが、荷主の一方的な要求を聞き入れざる負えない現状を実感している。
- 運送事業者は中小零細企業が多く、従属的な関係を強いられており、荷主の違反原因行為の情報を提供したために契約を切られるのではないかというリスクがある。 **(身バレのリスク)**

荷主等パトロールの実施

物流の2024年問題、トラック・物流Gメン制度、違反原因行為などについて周知、協力をお願いするため、**大阪運輸支局と合同での荷主等パトロール**を実施しています。

Gメン調査員の活動が始まって以来、現在までに**大阪府内6か所**において実施しています。

荷主等パトロールの概要

3.パトロールについて

近畿運輸局では、荷主等パトロールによる積極的な現場の状況確認を実施

パトロールの概要

- ・長時間の荷待ち等の情報があった物流施設（営業所や物流センター等）だけでなく、**周辺の物流施設も含め**、基本的にアポなしで訪問し、現場の状況確認を実施
- ・**荷主等向けのチラシ（「トラックGメンがパトロール中です」等を担当者に配布**し、トラックGメン制度等を周知
- ・物流施設周辺で待機しているトラックを確認した場合は、**状況を記録し情報収集に活用**



出展：近畿運輸局HPより

③

調査員業務を通じて



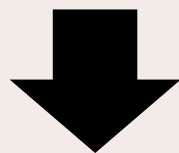
合同パトロールの感想、気づいたこと

- 荷主企業の担当者や代表者に話を伺うと、「**物流の2024年問題**」や「**運賃交渉等**のトラックドライバーの労働環境改善への荷主企業の取り組み」等、会社によって**大きく考え方が違っており、荷主企業の対応に差があるように感じた。**
- 運送会社側としてもトラックドライバーの労働環境を向上させないとトラックドライバーが集まらず、一人当たりの仕事量が増え、**過労運転・事故のリスク向上**につながる。
- 仕事内容によっては**荷物を運んでも儲からない、また運べば運ぶほど損**をすることもある。

合同パトロールの感想、気づいたこと

荷主企業：意識が変わっている会社と変わっていない会社の差が激しい

運送会社：利益の大きい仕事を行わなければトラックドライバーが離れていく



運送会社はトラックドライバーにとって労働環境が良い荷主企業としか取引ができなくなっている。

今後の取組

- 引き続き大阪運輸支局との合同パトロールを実施するとともに、巡回時の情報収集の強化を行う。
- トラック・物流GメンやGメン調査員が講師として、「トラック協会主催の荷主向けのセミナー」等において2024年問題やGメン活動について説明し、**ドライバーの労働環境改善**の機運を醸成する。

まとめ

少子高齢化が進んで行く中で、労働時間や拘束時間の短縮も続いて行くため、近い将来トラックドライバーが不足するおそれがあります。今後はこれまでのように荷物がいつでもどこでも時間通りに配達されるとは限りません。

一部荷主は、「運べない」ことに対する危機感が高いことを感じており、運賃交渉について荷主の側から話し合いを設定する動きが出てきていると聞いています。

まとめ

これまでの安い運賃・料金で運送会社を選ぶのではなく、運賃・料金を高くして労働条件も良くして運送会社から選ばれる荷主になるべく取り組みが始まっています。

このような好事例や物流効率化の事例等を様々な機会を通じて、積極的に、荷主等に情報提供できるように実施してまいります。

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 改正物流法の施行に向けた情報
- ③ トラック・物流Gメンの活動について
(中部運輸局担当者、大阪府トラック協会Gメン調査員より説明)
- ④ **物流事業者DX事例の紹介**
(運送会社の時間管理具体策とポイント (株)TUMIX)
- ⑤ **参考資料紹介**
 - ⑤-1 最近のトピック (各省報道発表資料等)
 - ⑤-2 事前にいただいた問題意識等
 - ⑤-3 運賃改定交渉、業務効率化に関する成功事例
 - ⑤-4 トラック法改正関係資料
(軽トラック事業への規制、行政処分関係)

【実例紹介】 運送会社の時間管理 具体策とポイント



株式会社 TUMIX

【前段】	(02分)
・はじめに(会社紹介、自己紹介)	02分
【本段】	(38分)
・2024年問題の本質	05分
・2024年問題成功と失敗の分岐点	06分
・成功事例紹介:2社	13分
・TUMIXコンプラ (製品説明+実機デモ)	10分
・まとめ	02分

はじめに



【会社紹介】



【株式会社TUMIX】

- 《本店所在地》 静岡県静岡市葵区栄町1-3 鈴与静岡ビル4階
- 《設立》 令和元年6月1日
- 《資本金》 1,000万円
- 《事業内容》 運送業クラウド「TUMIX」の製造・販売
- 《URL》 <https://tumix.co.jp>

《OUR MISSION》

運送業界のデジタル化を促し
日本の物流と運送会社の無駄をなくす



【鈴与株式会社】

- ・静岡県静岡市清水区入船町11-1
- ・創業：享和元年（1801年）
- ・総合物流業
- ・売上：1,442億円（2021.08）
- ・従業員：1,100名

※他グループ会社：清水エスパルス、フジドリームエアラインズなど140社

小久保 輝夫

COO



- ≫ 2001年入社(神奈川県出身)
- ≫ 主な経歴
 - ・ 運送部門に8年勤務、手配実務経験を積み上げ、運送システム開発、営業所の設立、新規事業の立ち上げなどを担当
 - ・ 企画部門に6年勤務、拡販、働き方改革など多岐にわたるプロジェクトを経験
 - ・ ほか、倉庫現場部門、アジア駐在
- ≫ 2016年より、運送プラットフォーム事業の開発プロジェクト実働責任者
- ≫ 令和元年6月に株式会社TUMIXを設立・出向

【ウェビナ・セミナー実績】各県トラック協会及び関連支部、船井総研、各種団体、保険会社、メーカー主催協力会など多数

2024年問題の本質

2024年問題

耳にタコ
ですが上限
960h/年労働
時間短縮新改善
基準告示労働の内訳
管理強化

≫ 二つの側面での管理が必要

① 外枠 ≡ 上限時間設定

② 中身 ≡ 新改善基準告示

≫ 運送会社は『**厳格な時間管理**』が必要



時間管理の重要性が高まる理由「罰則強化」

2024年10月～
罰則二倍強

■勤務時間等告示の遵守違反（トラックのみ）

未遵守5件以下	初違反	警告
	再違反	10日車
未遵守6～15件	初違反	10日車
	再違反	20日車
未遵守16件以上	初違反	20日車
	再違反	40日車

改正後
→→→

未遵守5件以下	変更なし	
未遵守6件以上	初違反	1件当たり2日車
	再違反	1件当たり4日車

■点呼の未実施（トラックのみ）

未遵守19件以下	初違反	警告
	再違反	10日車
未遵守20～49件	初違反	10日車
	再違反	20日車
未遵守50件以上	初違反	20日車
	再違反	40日車

改正後
→→→

未遵守19件以下	変更なし	
未遵守20件以上	初違反	1件当たり1日車
	再違反	1件当たり2日車

例：監査対象期間にて、該当事業所で

15時間超過運行が30件あると60日車≒車両3台×1ヶ月の車両停止に相当

⇒車両停車期間前後の免許取り付け／外しで10日程度追加

⇒トータルで400万円の売上減、キャッシュフロー悪化

乗務員の勤怠・労務管理の重要性は更に高まる

こんな勤怠・労務管理はOK？

こんな勤怠・労務管理はOK？



乗務員の労働時間？
ウチはデジタコで管理してるから大丈夫



法律上の「労働時間の開始」の定義

労働基準法では、「労働時間とは使用者の指揮命令下に置かれている時間」と定義されています。つまり、雇用主から直接的または黙示的な指示を受け、従業員が業務に従事する時間のことを労働時間とといいます。

この定義は当然のことをいっているようですが、実際の業務上では判断が難しいケースが生じることがあるため、注意が必要です。たとえば、就業規則に記載はないものの、社内の習慣で勤務時間外にやるべきことがある場合などです。このような時間を労働時間としてみなすかどうかは、就業規則だけでなく、そこに雇用主の直接的または黙示的な指示があるかどうか、強制力があるかどうかなどを、客観的な事実に基づいて判断します。

【解】デジタコだけで労働時間管理は不可


デジタコ管理は“**運転中の情報に限られる**”
法令の“**労働は業務に従事する全体の時間**”

となると、こんな疑問が湧いてくる



じゃあ、どうやって
勤務の開始と終了を把握すれば良い？
運送業の時間管理は特殊なんだよね



適切な場面で
適切な情報を
集めるのが大変。。。 

① 全て変動値

➤ 出勤時刻、退勤時刻、休憩時間

② 打刻手段や機器が特殊 & 複数 & 入れ替わる

➤ デジタコ、点呼、タイムカード、、、

➤ 宿泊運行は事務所or外出先出勤が不規則に混在

➤ 陸運局は主にデジタコ、労基はタイムカード

や点呼、トラ協巡視は主にデジタコと点呼

③ 業界特有の労務管理 ⇨ 改善基準告示も並行管理

労働一日の計測



結論



**デジタコだけでの時間管理は困難。
実務業態に沿った管理方法を確立しないと
未払訴訟等にも発展するリスクあり。**

(対策の詳細は後段)



【2024年問題】 対策の成功と失敗の 分岐点

『2024年問題に対する各運送会社様の対策状況・傾向の調査』

実施期間 : 2022年2月～2022年4月
調査項目 : 2024年問題への対策状況・対策方法
調査対象 : **日本全国の運送会社(1,009社)**
方法 : **ランダム**
調査規模 : 車両台数5台～200台



そこから、更なる調査に協力頂けた63社
(内訳: **対策成功11社、今後取組予定49社**)の
回答内容の比較を通じて
「**成功と失敗の分岐点**」を導き出す

TUMIX 実績分析『成功と失敗の分岐点』⇨対策実施の前工程

大項目	対応内容	成功社	(回答社数率)	今後対応社	(回答社数率)	施策実施差異
定期チェック	毎日、毎週、月中など	10	91%	30	61%	-30%
日々配車調整	配車予定の社内共有・相互協力	5	45%	16	33%	-13%
	有休取得の奨励	4	36%	13	27%	-10%
	休息時間の確保	3	27%	20	41%	14%
	出勤指示時間の厳守	3	27%	17	35%	7%
	積卸日時を荷主と都度調整	3	27%	13	27%	-1%
	運行ローテーションの導入	2	18%	18	37%	19%
	完全土日休みの導入			6	12%	
	長距離輸送の翌日を休日にする			4	8%	
	特別休息の活用			2	4%	
	荷主交渉	運行ルートの見直し、増便対応	6	55%	14	29%
値上げ		4	36%	32	65%	29%
積卸地での待機時間の削減				25	51%	
高速代の請求				16	33%	
仕事の切替え	荷主の切替、地場シフト	4	36%	17	35%	-2%
その他	弁護士、社労士、コンサル	1	9%	8	16%	
	ツール導入(デジタコ、点呼、勤怠)	3	27%	8	16%	
		11社		49社		

- 成功社が最重視した『**定期チェック**』の差が最大。
『**社内の情報共有**』も同じ状況
- 成功社の荷主交渉は運用の対策提案が最優先。
値上げや高速代などの金額交渉は重視しない。



①“把握”を重視

⇒対策実施の前工程

②実務改善を優先

⇒荷主への改善提案は
実務面から

貴社の施策・方針の見直しに
お役立てください

【2024年問題】 成功実例のご紹介

(厳選紹介)

- ① 勤怠管理で利益を出す
- ② 乗務員と向き合う時間を増やす
- ③ 事業継承の遵法経営基盤を作る

取組事例①

勤怠管理で利益を出す

労働時間の改善PDCAが残業時間圧縮につながった

- ・有限会社ビッグバード・トランスポート **BB.T**
(埼玉県川口市)
- ・乗務員:13人(13台、主に2~4tPG)
- ・取扱貨物:医材、食品
- ・主な運行:関東域内
- ・給与構造:基本給+時間外、手当



<背景>

- ①創業以来、新聞配送を中心に事業を展開。
ペーパーレス化時代に伴って荷量が減少、
医材分野に挑戦してきた。
- ②商材の特性上、医材はコロナ禍で増加した。
ただし、夜間配送や日々の荷量変動もあり、
収益や手配面は不安定な状況が続いていた。
- ③多忙化が進むため、乗務員の時間管理には
手が届き難い状態になっていた
- ④そのため、今すぐにでも、管理精度と収益性の
両立が必要な状態になっていた

<背景②>

(前ページ③より継続)

⑤現状踏襲のままでは、会社の維持が危ぶまれると判断し、会社内の改革を決意した

⑥常務自ら、経営と実務を改めて深掘りし、自社の強み/弱みを分析して辿り着いたのは「経営層と現場のコミュニケーション不足」



上記状況を解消して、従業員に「働きたい」と思って貰える会社になりたい



事例① 勤怠管理で利益を出す

やりたい事



乗務員の勤務環境の整備

TUMIX  事例① 勤怠管理で利益を出す**<現状>**

配車担当が配車、指示も運行も情報は一方通行だった。



⇒配車の整合性をチェックする体制も、乗務員との意思疎通も図れていなかった

TUMIX 事例① 勤怠管理で利益を出す

<改革>

シンプルに、二つのことに取り組み
それらを有機的につなげた。

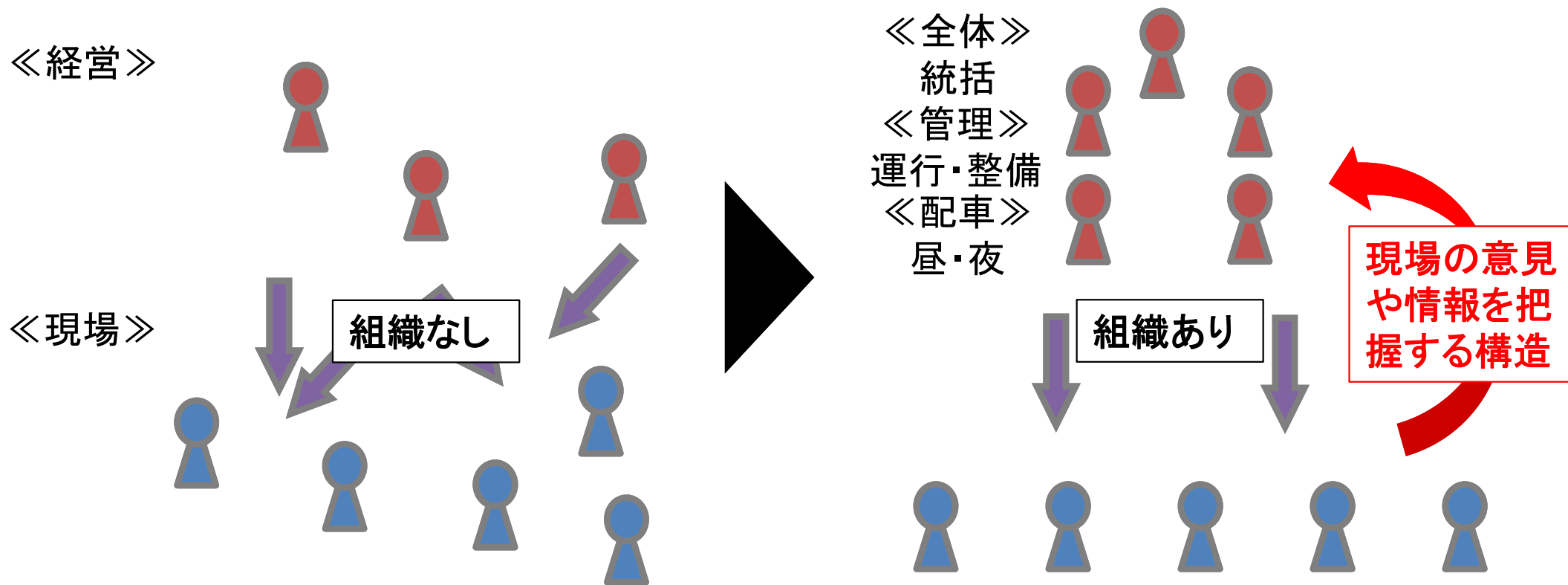
- ①「組織」の構築
- ②PDCA

企業としてやるべきことは共通！



<改革①>

経営と現場を正常につなぐ「組織」を作った



⇒運用組織の構築が成功のはじまり

①責任所在の明確化②現場意見の吸収と循環

TUMIX 事例① 勤怠管理で利益を出す

<改革②-1>

(組織でのPDCAのため) 勤怠管理ツールを導入

The screenshot displays the TUMIX software interface. On the left, there is a navigation menu with buttons for '運行管理' (Operation Management), '労務管理' (Labor Management), and 'ドライブレコーダ' (Drive Recorder). The main area shows a dashboard with '2021年12月20日(水) 13:24' and a '地図' (Map) section. Below the dashboard, there are several data management options: '運転ランキング' (Operation Ranking), '運転ランキング(期間集計)' (Operation Ranking (Period Summary)), '日次処理(乗務員別)' (Daily Processing (By Crew Member)), '日次処理(車両別)' (Daily Processing (By Vehicle)), '日次処理(経費管理)' (Daily Processing (Expense Management)), and '日次処理(手入力日報)' (Daily Processing (Manual Daily Report)).

Below the dashboard is a data table with columns: 時間 (Time), 勤務時間 (Working Time), 休憩時間 (Rest Time), 距離From (Distance From), 距離To (Distance To), 走行距離 (Running Distance), 実車距離 (Actual Vehicle Distance), 空走距離 (Idle Running Distance), 高速代 (Express Fee), and 燃料 (l) (Fuel (l)). A red box highlights a portion of the table, and a red arrow points to it from the dashboard area. The text 'デジタコデータ活用' (Digital Tachograph Data Utilization) is written in red below the highlighted area.

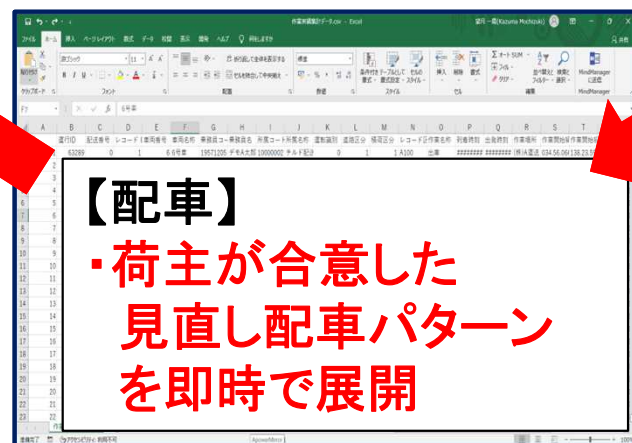
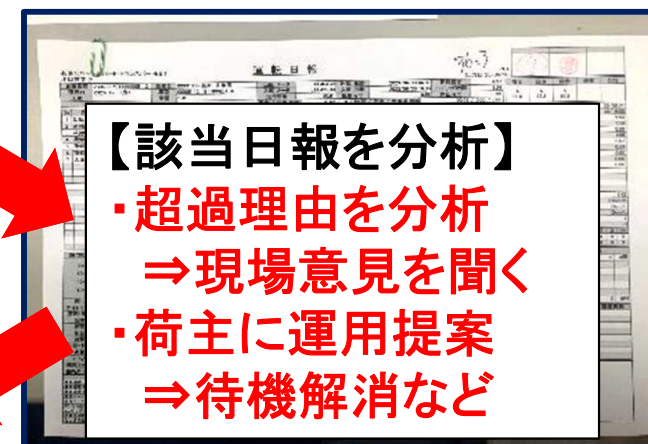
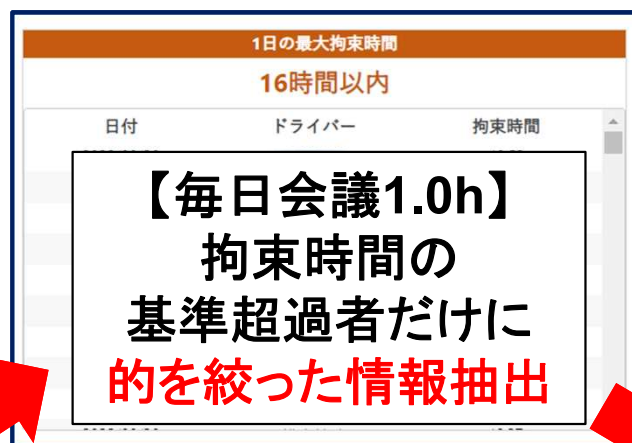
時間	勤務時間	休憩時間	距離From	距離To	走行距離	実車距離	空走距離	高速代	燃料 (l)
15:45	10:14	06:19					99	4	
20:40	19:47	08:04					411	16	
08:49		10:20					500	22	
07:51		05:45					21	22	
05:11		03:21					0	48	
20:09		00:30					47	127	
20:09		01:08					34	37	
08:49		00:00					111	107	

⇒ 運行結果 ⇨ デジタコ情報をタイムリーに自動連携
⇨ 帰庫後に即時でデータ管理 (手作業ゼロ)

TUMIX 事例① 勤怠管理で利益を出す

<改革②-2>

「組織」で毎日定例会議を行い配車をPDCA



荷主の信頼を勝ち取る！
 >> 日々の情報提供
 >> 改善積極姿勢



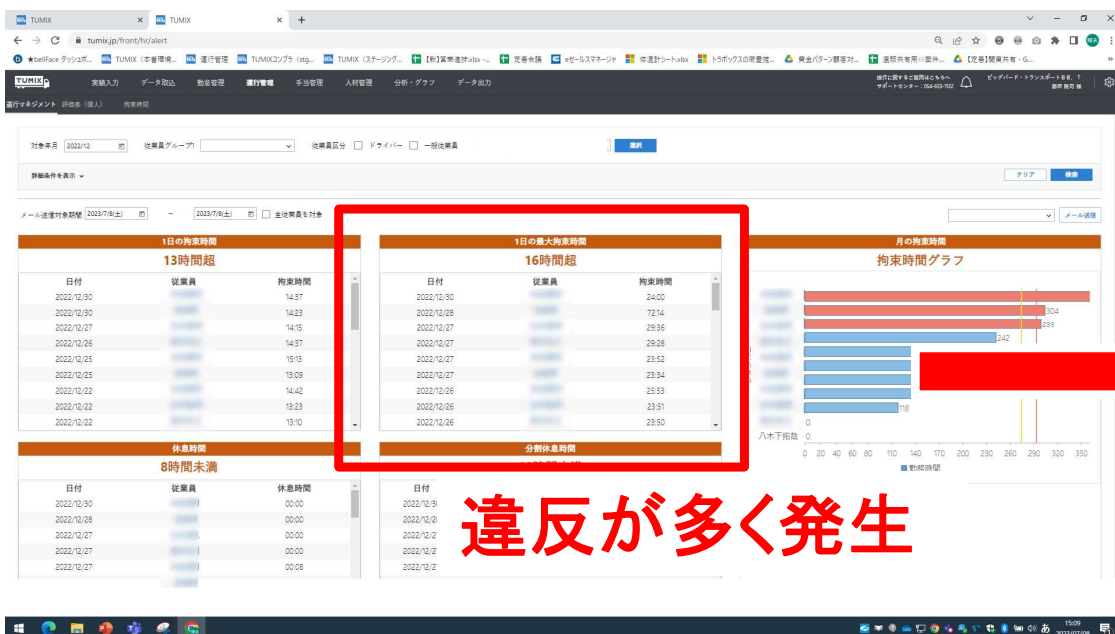
⇒管理指標を拘束時間に絞り、現場も荷主も巻込む

TUMIX 事例① 勤怠管理で利益を出す

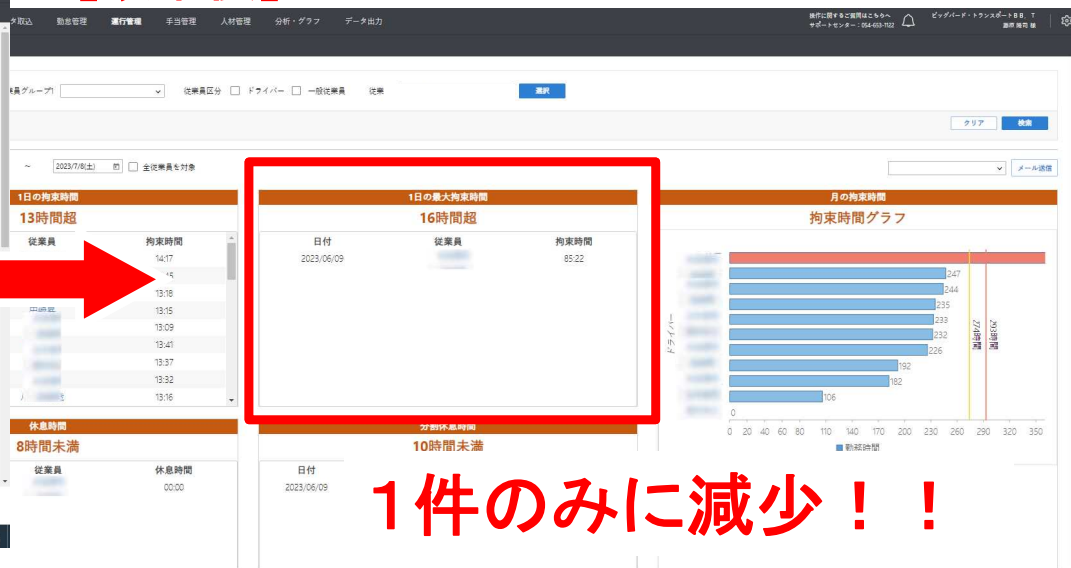
<改革②-3>

荷主に対して、納入条件を交渉・調整
(特に納品指定時間の調整を粘り強く実施)

【改革前】



【改革後】



⇒待機や休憩の削減

①拘束「16時間超」がほぼゼロに！ ⇨ 残業削減

②1台あたりの運行本数や相積み効果で荷量増



事例① 勤怠管理で利益を出す

改善前

紙
運転日報
矢崎

エクセル
出勤簿

紙
点呼簿

改善後

矢崎
デジタコ

自動

勤怠管理
ツール

アルコール
システム
点呼

- ⇒現場と管理の密結合で働き甲斐アップ、若手増加
- ⇒①拘束超過ほぼゼロ化②月間残業20h以上/人削減
- ⇒自車の生産性向上(売上120%、荷主巻き込み効果)

取組事例③

事業継承の遵法経営基盤を作る

後継者に思いを託す

- ・ 恭和運送株式会社（1営業所、**岡山県津山市**）
- ・ 従業員：30名、うち（乗）26人
- ・ 取扱貨物：機械類（業務用空調）、化学薬品
- ・ 主な運行：全国配送、地場輸送（50%程度）
- ・ 給与構造：基本給＋手当（みなし含）



TUMIX 事例③ 事業継承の遵法経営基盤を作る**<背景1>**

- ①初代社長時代、順調に仕事を増やし規模拡大
- ②但し、初代は職人気質で乗務員と言い争う事も
(2代目現社長の安東様は、当時は配車担当)
- ③その後、先代から引継ぎ社長就任(当時52歳)
- ④先代の姿を見つつ、急激な規模拡大は“個々との対話の希薄化”を招く恐れを感じ、自分は
「従業員の繋がりを大事にする風土を作りたい」
「繋がりが心理的安全と輸送品質向上を生む」
と考えるようになった。
徐々に長距離や負担が大きい仕事を減らす
➤60→35台に縮小(収益性の低い仕事順に撤退)

＜背景2＞

⑤約5年前、監査で時間管理に対し厳しい指導あり
(結果)“預け”仕事の削減

労働時間をデジタコ日報とExcel手作業管理

⑥2023年夏、主要荷主から労働時間のシステム化
依頼通達を受け、現運用継続に危機感を持った

⑦同時に、息子(3代目)に会社を譲るべき時期が
見え始めていた



2代目社長ご自身のモットーである

“(輸送品質の基盤)人の繋がりを重んじる風土”
を、伝承したい

やりたい事

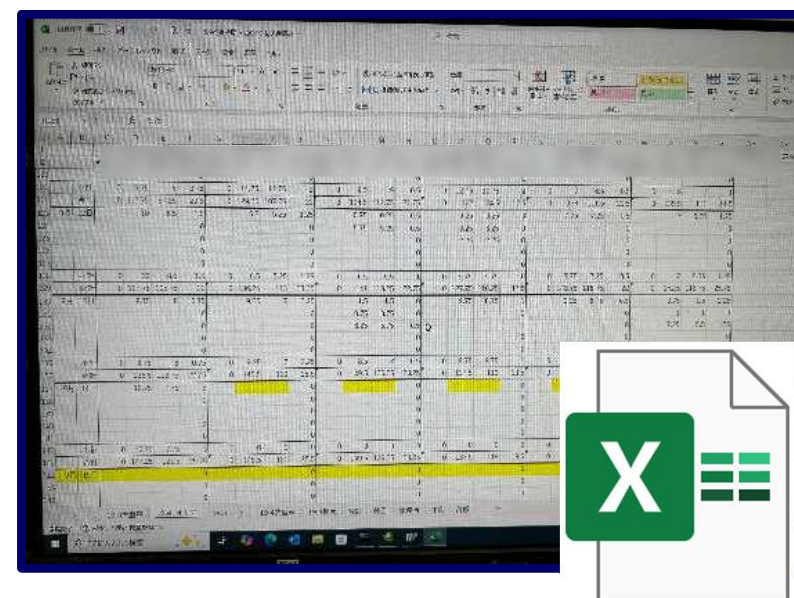


経営環境(≡輸送品質)を
維持・向上する基盤の構築

＜改善前①勤怠管理＞

(乗) デジタコの紙日報から勤務情報をExcel入力

※社長の属人作業



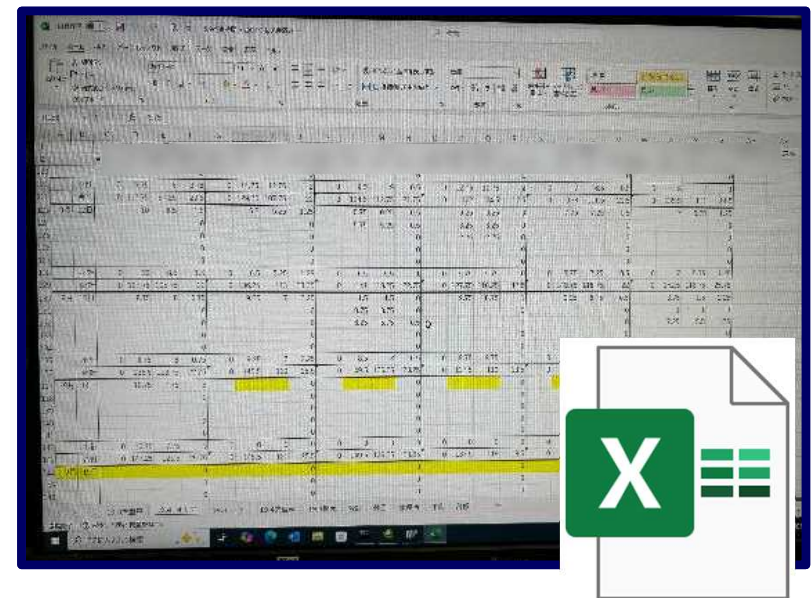
⇒ デジタコ出庫・帰庫から拘束／休息時間を管理
紙管理対応とインプット業務が残存(20h/月)

＜改善前②労務管理＞

(乗) デジタコ紙日報で改善基準告示の遵守確認

※社長の属人作業

始業日時	12/00:41
終業日時	12/18:16
就業時間	11:07
残業時間	3:07
深夜時間	3:48
荷積み時間	0:00
待機時間	0:00
休憩時間	1:04
休息時間	3:23

⇒ 手入力集計・画面で実態把握 (15h/月)

⇒ 補: デジタコのみ管理にリスクあり

例) Wカウント、休息、連続勤務日数

<改善：管理ツールの導入> デジタコデータを 勤怠・労務管理ツールに自動連携

The screenshot displays the TUMIX system interface. On the left, there's a sidebar with menu items like '運行管理' (Operation Management), '労務管理' (Labor Management), and 'ドライブレコーダ' (Drive Recorder). The main area shows a dashboard with '運転ランキング' (Operation Ranking) and '日次処理' (Daily Processing) options. Below this, a data table is visible with columns for driver, date, and various metrics. A red box highlights a row of data, and a red arrow points to it. The text 'デジタコデータ活用' (Digital Tachograph Data Utilization) is written in red below the box.

行距離	実車距離	空走距離	高速代	燃料 (l)
	99	4		
	411	16		
	500	22		
	21	22		
	0	48		
	47	127		
	34	37		
	111	107		

⇒乗務員の帰庫後に即時データ管理(手作業ゼロ)

従来手入力作業: 17万円/月削減

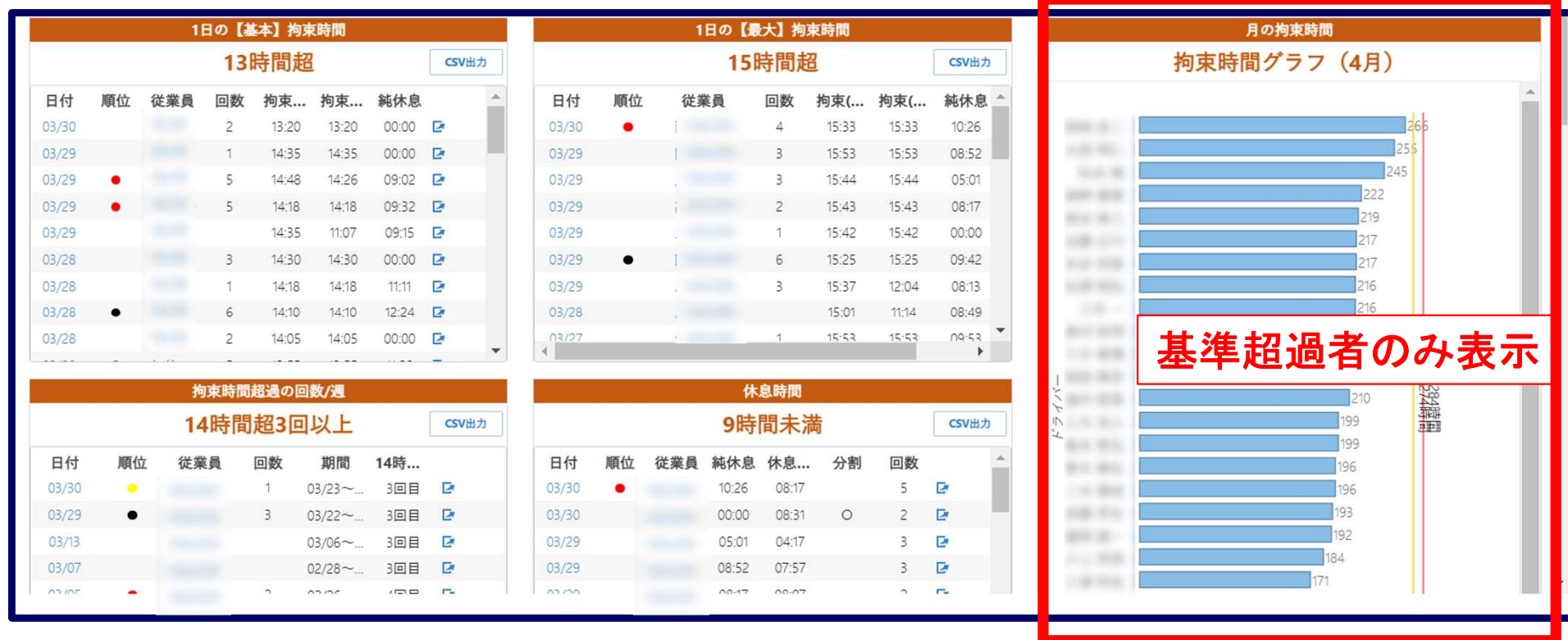
<改善後①勤怠管理> “労働時間”をタイムリーに把握



⇒ 日々結果を社内共有、配車変更等に展開
集計 & 資料作成を解消: 8万円/月削減

<改善後②運行管理>

“改善基準告示の遵守状況”を都度把握



⇒拘束時間を即座に管理

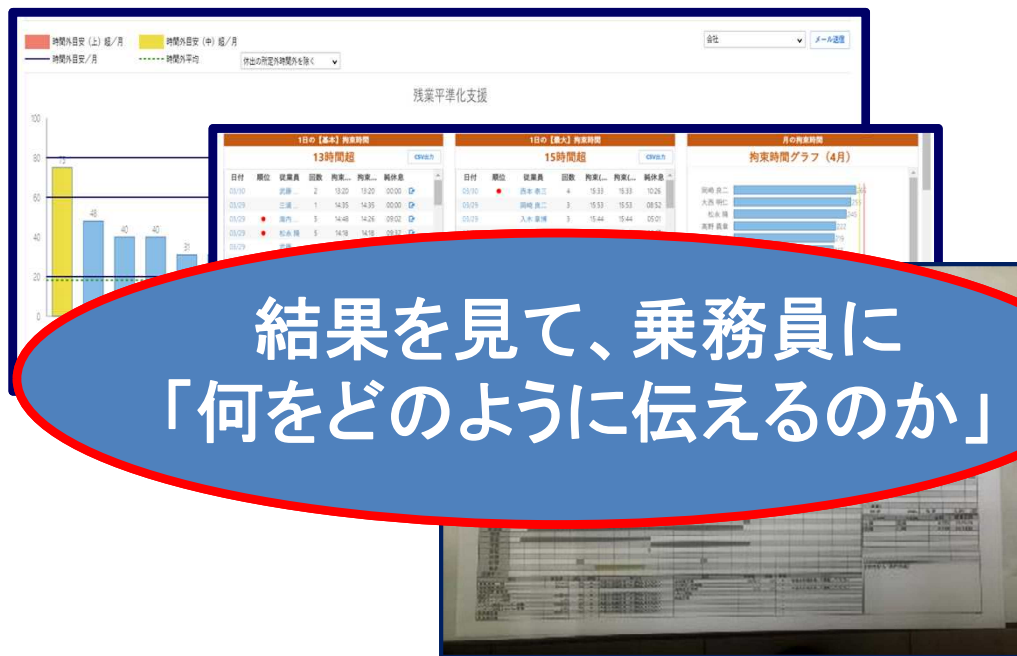
⇒外出中乗務員でも、即座に指導できる体制に！

16h超運行(3便/日≒60回)がほぼ0に

＜改善後③DX化で経営基盤を強化＞

課題解決を一緒に考える時間の確保

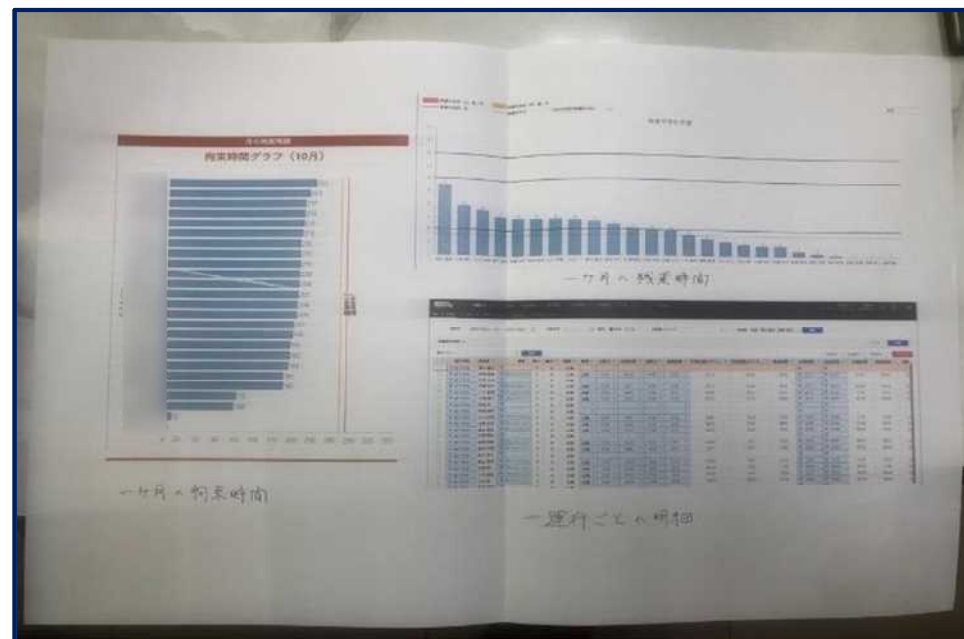
(遵法経営基盤＝課題解決への取り組み)



⇒DX効果：実態把握のタイムリー性が向上

⇒DX効果：考える時間とOJT引継ぎ時間の確保

＜更にレベルアップ『安全品質向上は武器』＞
(3代目)取組みそのものを荷主交渉材料に！



⇒ 遵法運行の実態及び厳格な管理を荷主にアピール
(効果) 主要荷主値上げ10%UPに成功
(約20万円/月)

事例③ 事業継承の遵法経営基盤を作る

改善前

紙
矢崎
運転日報

手書き
エクセル入力

紙
点呼簿

改善後

矢崎
デジタコ

自動

勤怠管理
ツール

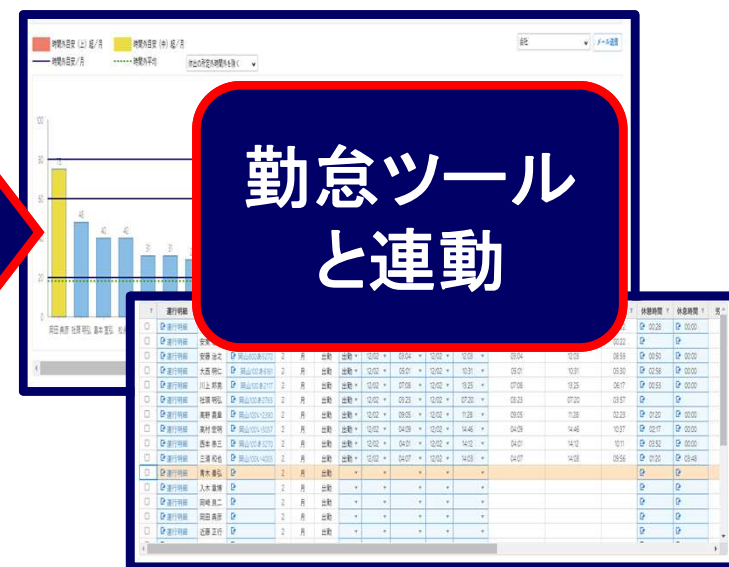
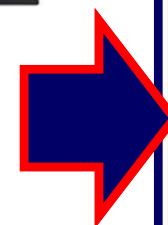
東洋マーク
アルキラー

- ⇒DX化が輸送品質向上と事業基盤の伝承に貢献
- ⇒タイムリー指導の改善効果(拘束16h超:0人)
- ⇒収益改善:45万円/月(入力削減+値上げ)

TUMIX 事例③ 事業継承の遵法経営基盤を作る

＜今後の予定＞

自動点呼の導入とその勤怠・労務連動



⇒ 自動点呼を積極導入予定

⇒ 勤怠システムと繋げ、遵法経営基盤強化を狙う

(厳選紹介)

- ① 勤怠管理で利益を出す
- ② 乗務員と向き合う時間を増やす
- ③ 事業継承の遵法経営基盤を作る



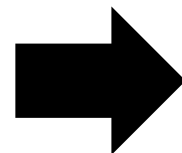
業務改善の参考として
ご活用頂ければ幸甚です

【紹介実例に共通するポイント】 成功のフレームワーク



【乗務員職の実労働時間】

把握



対策



- ①リアルタイム性
- ②ひとつに絞る

もうひとつの共通ポイント

【運送業専用の勤怠管理DXツール】 TUMIXコンプラ



TUMIX 【概要】TUMIXコンプラ

TUMIXが、勤怠管理に必要なデータをお手持ちの機器から自動で収集・集計！
勤怠と労務管理に必要な帳票をワンクリック出力！≒手入力レスの時間管理を実現

出勤

運転

退勤

電子タイムカード
(タブレット/スマホ/PC)

点呼システム

デジ タコ

点呼システム

電子タイムカード
(タブレット/スマホ/PC)

出勤

乗務前
点呼走行
休憩
休息乗務後
点呼

退勤

AI顔認証

自動連携

免許認証

- ・労働時間の“リアルタイム把握”を実現。アウトプットもリアルタイム更新
- ・運送業に特化した高い利便性：日跨ぎ、車両乗換え、二泊三日、Wカウント
分割休息、丸め、打刻+〇分、アラート、変形労働、給与システム連動

業務効率化+遵法経営

TUMIX 主な管理機能、アウトプット

運送会社の勤怠管理、運行管理に役立つ豊富な機能。
配車計画との連動が、明日の予定≒未来をもっと良くします。

AI顔認証

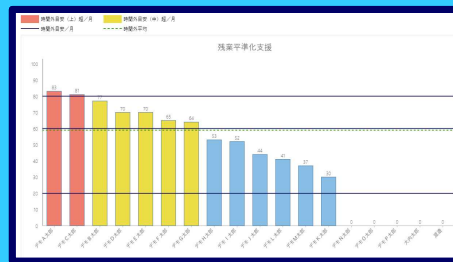


タブレット&スマホで出退勤打刻+免許認証。**事務・倉庫も利用可能**

出勤簿リアルタイム

週40残業やWカウントの自動計算にも対応。**時間超過コメント機能付**

残業平準化グラフ



誰が見ても、直感的な残業管理が可能。**メール機能付き**

2024年問題対策



残業を年間単位で管理。**960時間進捗**を会社全体で管理可能。

改善基準告示一覧

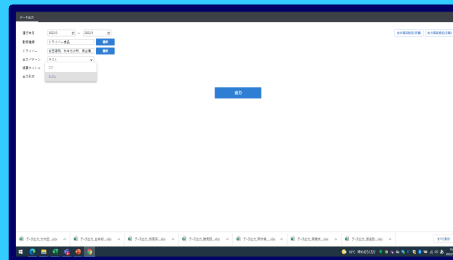


全乗務員の遵守状況を**ダッシュボードで一覧管理**。メール共有可能

経営改善

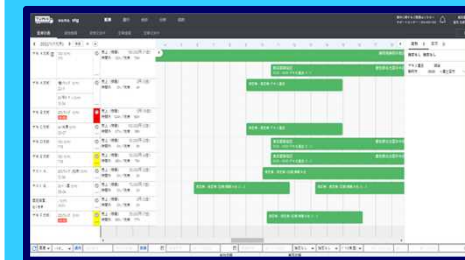
運行生産性を管理し**出勤指示時間**や**待機時間**改善善進捗をサポート

データ出力管理



会計や給与システムと**連動**、社労士等顧問先への情報提供に対応

配車計画と連動



労働時間を意識した配車を実現。明日の配車をもっと順法に！

TUMIX データ連携機種(打刻パターン)

TUMIXコンプラは“お客様が既にお持ちのツールと連動”し、入カレスをサポート致します。

点呼システム、アルコールC

※出勤/退勤時間の取得に利用

- ・東海電子(Pro系)
- ・IT点呼キーパー
- ・点呼+(ナブアシスト)
- ・サンコーテクノ
- ・中央自動車工業
- ・アルキラー・プラス、NEX
- ・Kenco(ウイズ)



デジタコ

※休憩、運行時間の取得に利用

- ・ESTRA Web、Web2(矢崎)
- ・ITP-Web Service V2、V3
- ・GATEX(MIMAMORI)
- ・e-tacho (NP)
- ・オクトリンク(CENTLESS)
- ・SG-Fleet(佐川情報システム)
- ・トラフィックス2 etc...



タブレット/免許認証

※出勤/退勤時間の取得に利用

- ・Android端末(免許認証時推奨)
- ・Apple端末(i-phone、i-pad)



スマホ (アナタコ対応可)

※出勤/退勤時間の取得に利用
※休憩、運行時間の取得に利用

- ・Android端末
- ・Apple端末

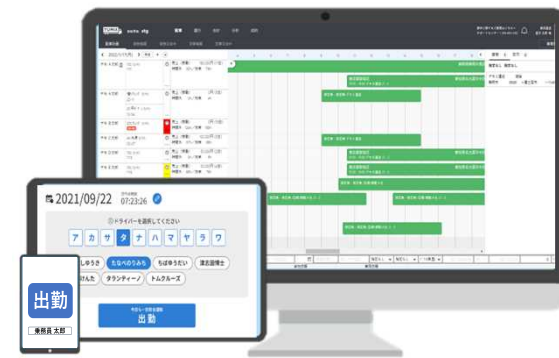


(実機デモ) TUMIXコンプラ

- ・ 運送業の複雑な時間管理にフィット
- ・ お手持ちの機器と共存共栄
- ・ 勤怠と労務のダブル改善に貢献
- ・ 確かなコスト削減効果
- ・ 倉庫作業員、一般事務員も利用可能
- ・ 配車システムとの連動で更に効果大
- ・ クラウドだから、日々進化



業務効率化＋遵法経営



まとめ、振り返り

- 時間管理への取り組みは必須化
- 運送業の時間管理は複雑で大変
- 運送業の時間管理に強いDXツールがある
- **【最重要】**

中小規模でも前向きに取り組み、
確実に成果を収めている仲間がいる



- (×) 横を見て、まだやらない
- (○) 自ら取り組み、仲間に伝搬









ありがとうございました



- ① 事前アンケートの結果について
- ② 改正物流法の施行に向けた情報
- ③ トラック・物流Gメンの活動について
(中部運輸局担当者、大阪府トラック協会Gメン調査員より説明)
- ④ 物流事業者DX事例の紹介
(運送会社の時間管理具体策とポイント (株)TUMIX)
- ⑤ **参考資料紹介**
 - ⑤-1 **最近のトピック (各省報道発表資料等)**
 - ⑤-2 事前にいただいた問題意識等
 - ⑤-3 運賃改定交渉、業務効率化に関する成功事例
 - ⑤-4 トラック法改正関係資料
(軽トラック事業への規制、行政処分関係)

最近のトピック（関係省庁報道発表より） 令和7年1月18日～2月18日

※順不同 141

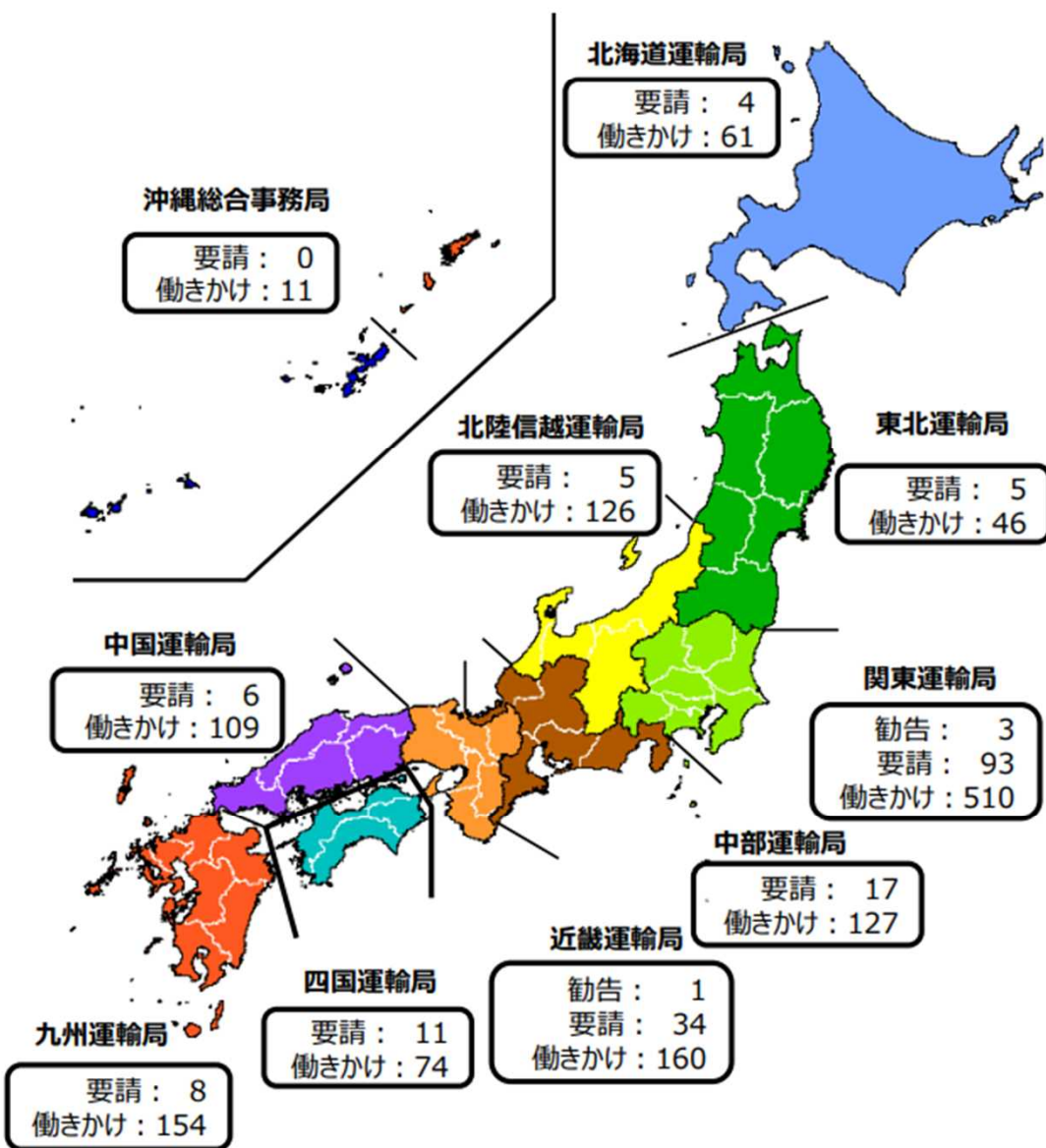
トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
<p>トラック・物流Gメンによる「集中監視月間」の取組を踏まえた国土交通省の対応について — 貨物自動車運送事業法に基づく「勧告」を2件実施 — https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000319.html</p>	R7.1.30	国土交通省	
<p>流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令を閣議決定 ～物流の「2024年問題」に対応するための物流改正法の一部を施行します～ https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000317.html</p>	R7.1.28	国土交通省	
<p>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が公布されました https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000321.html</p>	R7.1.31	国土交通省	
<p>「物流情報標準ガイドライン」をver3.00に改訂しました https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000853.html</p>	R7.2.7	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実証実験を開始 ～自動運転車優先レーンを活用し自動運転トラックの走行をインフラから支援～ https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001884.html</p>	R7.2.7	国土交通省	
<p>「令和6年度消費生活意識調査(第5回)」の結果について https://www.caa.go.jp/notice/entry/041014/</p>	R7.2.6	消費者庁	
<p>「荷主向け物流セミナー～これからの物流の在り方を考える～」の開催について https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/feb/250204_kyuusyuu_butsuryuflyer.pdf</p>	R7.2.4	九州経済産業局 九州農政局 九州運輸局 公正取引委員会 事務総局九州事務所	
<p>「電子商取引及び情報財取引等に関する準則」を改訂しました https://www.meti.go.jp/press/2024/02/20250212003/20250212003.html</p>	R7.2.12	経済産業省	

最近のトピック（関係省庁報道発表より） 令和7年1月18日～2月18日

※順不同

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
<p>脱炭素技術等による工場・事業場の省CO2化加速事業（SHIFT事業）の令和7年度支援機関の公募について https://www.env.go.jp/press/press_04349.html</p>	R7.2.6	環境省	
<p>中小企業省力化投資補助事業（一般型）の第1回公募要領を公開しました https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/sapoin/2025/250130shoryokuka_kobo.html</p>	R7.1.30	中小企業庁	
<p>価格交渉促進月間の実施とフォローアップ調査結果 https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/follow-up/index.html</p>	R7.1.21	中小企業庁	
<p>第3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。 ～これまでの議論を踏まえて論点を整理～ https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000122.html</p>	R7.2.5	国土交通省	
<p>引越時期の分散に御協力をお願いします！ ～3月の引越件数は通常月の約2倍！混雑時期を外してスムーズな引越を～ https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000324.html</p>	R7.2.7	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・告示が公布されました。 https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000854.html</p>	R7.2.18	国土交通省	

〈運輸局別働きかけ・要請・勧告実施件数〉 R1.7~R6.12



働きかけ等の累計実施件数 (R1.7~R6.12)

- 勧告 : 4件 (荷主2、元請1、その他1)
- 要請 : 183件 (荷主94、元請83、その他6)
- 働きかけ : 1,378件
(荷主942、元請399、その他37)

⇒ 計1,565件の法的措置を実施

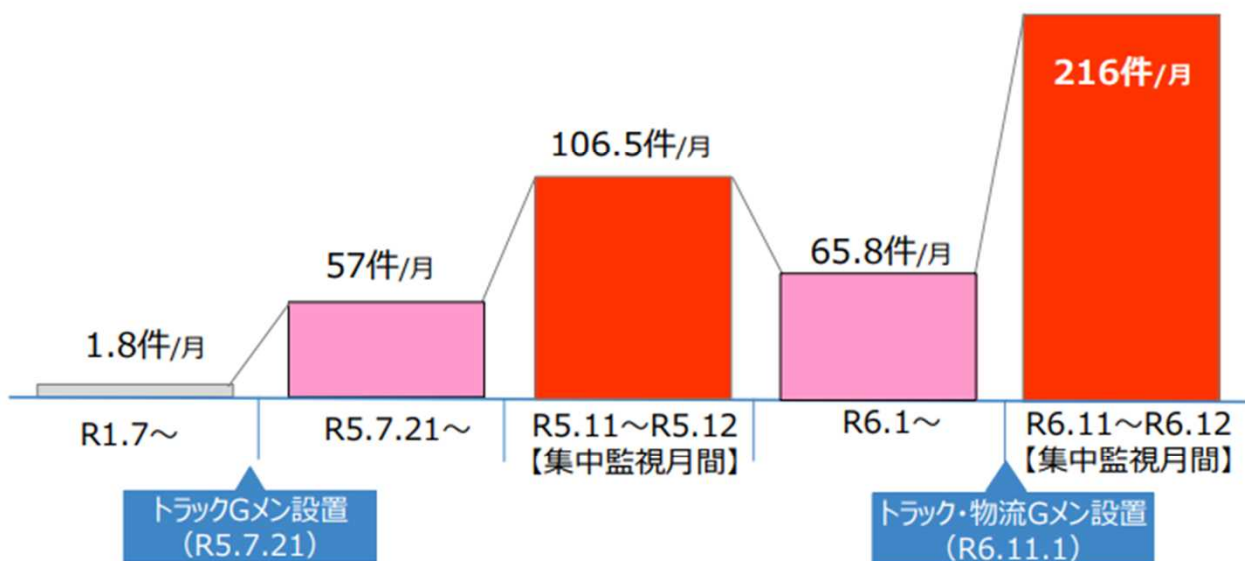
主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (48%)
- 契約にない付帯業務 (20%)
- 運賃・料金の不当な据置き (16%)
- 無理な運送依頼 (7%)
- 過積載運送の指示・容認 (5%)
- 異常気象時の運送依頼 (4%)

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月）に基づき、全国162名体制の「トラックGメン」を設置（令和5年7月）。
関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施。
- 令和6年11月には、物流産業全体の取引適正化を進めるため、トラックGメンを「トラック・物流Gメン」へ改組し、本省・地方運輸局等の物流担当部署の職員と、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」を加えた総勢360名規模に体制を拡充。
- 令和6年11月・12月を「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、「勧告」（2件）を実施（令和7年1月30日）したほか、「働きかけ」（423件）、「要請」（7件）による是正指導を徹底。

トラック・物流Gメンによる集中監視月間の活動実績

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



働きかけ等の実施件数（R6.11~R6.12）

- 勧告 : 2件（荷主1、その他1）
 - 要請 : 7件（荷主4、元請2、その他1）
 - 働きかけ : 423件（荷主304、元請104、その他15）
- ⇒ 2ヶ月間で**計432件**の法的措置を実施

Gメン調査員からの情報提供

- 運輸支局にR6.12.28までに**計115件**の通知あり

倉庫業担当Gメンによる倉庫業者へのヒアリング

- 業界と連携して倉庫業者へのヒアリングを実施。
- 各地方運輸局等においても、倉庫事業者や地区協会へのヒアリングを所轄地域にて実施。

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

物流センター前で荷待ち状況のパトロール



ドライバーへの周知チラシ配布、ヒアリングの実施（Gメン調査員も同行）



倉庫事業者へ悪質な荷主の情報ヒアリング
（トラック担当、倉庫担当Gメンが合同で実施）



経済産業局、県と合同の
荷主への啓発活動



トラック法改正やGメン活動の紹介
をするオンライン説明会の開催



物流に関する商慣習の問題に関する論点

主な論点

- 荷主・物流事業者間の問題（荷役・荷待ち）を踏まえ、発荷主から運送事業者へ物品の運送を委託する取引の下請法における取扱いについて、見直すべき点はあるか。

主要な意見

- 着荷主と発荷主との間に部品等の製造や購入の発注だけでなく、その部品等を「運ぶ」契約も含まれており、発荷主はその債務の履行のために運送事業者に物の運送を委託する、という構造に着目すれば、下請法の対象とされている取引と類似の構造があるといえるのではないか。
- 現在、荷主と元請運送事業者との取引は物流特殊指定の対象、元請運送事業者と下請運送事業者との取引は下請法の対象とされているが、事業者にとって分かりにくく、統一的に下請法として対象とすることが望ましい。
- 荷主からの運送委託について下請法の適用対象を広げる際には、規制の範囲が広くなりすぎないように配慮する必要がある。着荷主と発荷主の取引においては、物の運送が前提となることが多いものの、例えば「どこから」運ぶかは発荷主が決めており、完全な役務の再委託とはいえ、下請構造に該当するかどうかを慎重に判断する必要がある。
- 下請法では、役務の提供後60日以内の支払期日を定めることが義務付けられており、物流特殊指定から下請法に規制を切り替える場合には、資金繰り負担を始めとする発荷主の負担への配慮が必要である。

解決の方向性

- ◆ 発荷主が運送事業者に対して物品の運送を委託する取引の類型を新たに下請法の対象取引とする。

執行に係る省庁間の連携の在り方に関する論点

主な論点

- 公正取引委員会、中小企業庁、事業所管省庁の連携の在り方として、各省庁の特徴をいかして、更に下請法の執行を強化していくためにはどのような取組が必要か。現行の事業所管省庁の調査権限（第9条第3項）で十分か。

主要な意見

- 下請法、振興基準、各業法には、それぞれの目的と役割があり、それらを有効に組み合わせ課題解決を進めることが必要である。事業所管省庁が業法等を活用してしっかりと関与することが不可欠である。
- 省庁間の連携を強化し、具体的な指導・助言を共有することで、規制の実効性を高めることが必要である。
- 事業所管省庁の主務大臣等が下請法に違反する行為に対し指導・助言が行えるよう権限付与することは有効な手法だと考える。必要な法改正及びトラック・物流Gメンなどとの具体的な連携の在り方などについて関係省庁と検討を進めていただきたい。
- 省庁間の連携については、公正取引委員会、中小企業庁と事業所管省庁が常時情報交換するプラットフォームの構築が必要なのではないか。

解決の方向性

- ◆ 現行法においても事業所管省庁は中小企業庁の措置請求のための調査権限を有しているが、それに加えて下請法上問題のある行為について指導する権限を規定する。
- ◆ 下請事業者が申告しやすい環境を確保すべく、報復措置の禁止（第4条第1項第7号）の申告先として、現行の公正取引委員会及び中小企業庁長官に加え、事業所管省庁の主務大臣を追加する。

中小企業省力化投資補助金

人手不足に悩む中小企業等に対して
個別の現場や事業内容等に合わせた
設備導入・システム構築等の
多様な省力化投資を支援します！

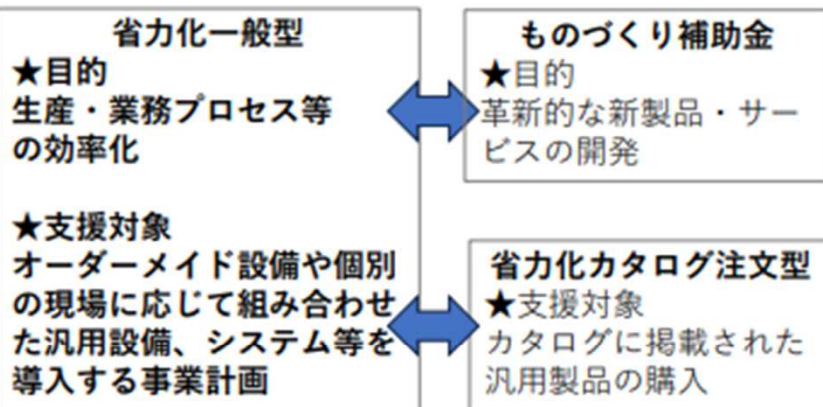


補助上限額
最大1億円

補助率
1/3～2/3

一般型

カタログ注文型やものづくり補助金との違いは？



活用イメージ

たとえば、通信販売事業でオンラインショッピングの顧客数及び購買量に対応するため、自動梱包機及び倉庫管理システムをオーダーメイドで開発・導入

たとえば、自動車関連部品製造事業で検査が難しい微細な自動車関連部品の製造を効率的に行うため、最新のデジタルカメラやAI技術等を活用した自動外観検査装置を事業者の現場に合わせた形で導入

事業概要

基本要件

- 労働生産性の年平均成長率が+4.0%以上増加
- 1人あたり給与支給総額の年平均成長率が事業実施都道府県における最低賃金の直近5年間の年平均成長率以上又は給与支給総額の年平均成長率が+2.0%以上増加
- 事業所内最低賃金が事業実施都道府県における最低賃金+30円以上の水準
- 次世代育成支援対策推進法に基づく一般事業主行動計画を公表等（従業員21名以上の場合のみ）の基本要件を全て満たす3～5年の事業計画に取り組むこと。

※最低賃金引上げ特例適用事業者の場合、基本要件は①、②、④のみとします。
※3～5年の事業計画に基づき事業を実施していただくとともに、毎年、効果報告を提出いただき、事業成果を確認します。
※基本要件等が未達の場合、補助金返還義務があります。

その他要件

- 補助事業者の業務領域・導入環境において、当該事業計画により業務量が削減される割合を示す省力化効果が見込まれる事業計画を策定すること。
- 事業計画上の投資回収期間を根拠資料とともに提出すること。
- 3～5年の事業計画期間内に、補助事業において、設備投資前と比較して付加価値額が増加する事業計画を策定すること。
- 人手不足の解消に向けて、オーダーメイド設備等の導入等を行う事業計画を策定すること。
※カタログ注文型の製品カタログに登録されているカテゴリに該当する製品について、本事業で導入する場合は審査の際に考慮します。

要件	生産・業務プロセス、サービス提供方法の省力化
補助上限	750万円～8,000万円
補助率	中小企業1/2、小規模・再生2/3 ※補助金額1,500万円までは1/2もしくは2/3 補助金額1,500万円を超える部分は1/3
補助対象経費	機械装置・システム構築費（必須）、技術導入費、専門家経費、運搬費、クラウドサービス利用費、外注費、知的財産権等関連経費
その他	収益納付は求めません。

大幅引上げ特例

補助上限額を250～2,000万円上乘せ

- 給与支給総額の年平均成長率+6.0%以上増加
 - 事業所内最低賃金が事業実施都道府県における最低賃金+50円以上の水準
- ※最低賃金引上げ特例事業者、各申請枠の上限額に達していない場合は除きます。
※上記(1)(2)のいずれか一方で未達の場合、補助金返還義務があります。

最低賃金引き上げ特例

補助率を2/3に引き上げ

- 指定する一定期間において、1ヵ月以上地域別最低賃金+50円以内で雇用している従業員が全従業員数の30%以上いる事業者
- ※小規模・再生事業者は除きます。
※補助金額1,500万円までが引き上げ対象となります。

事業の流れ

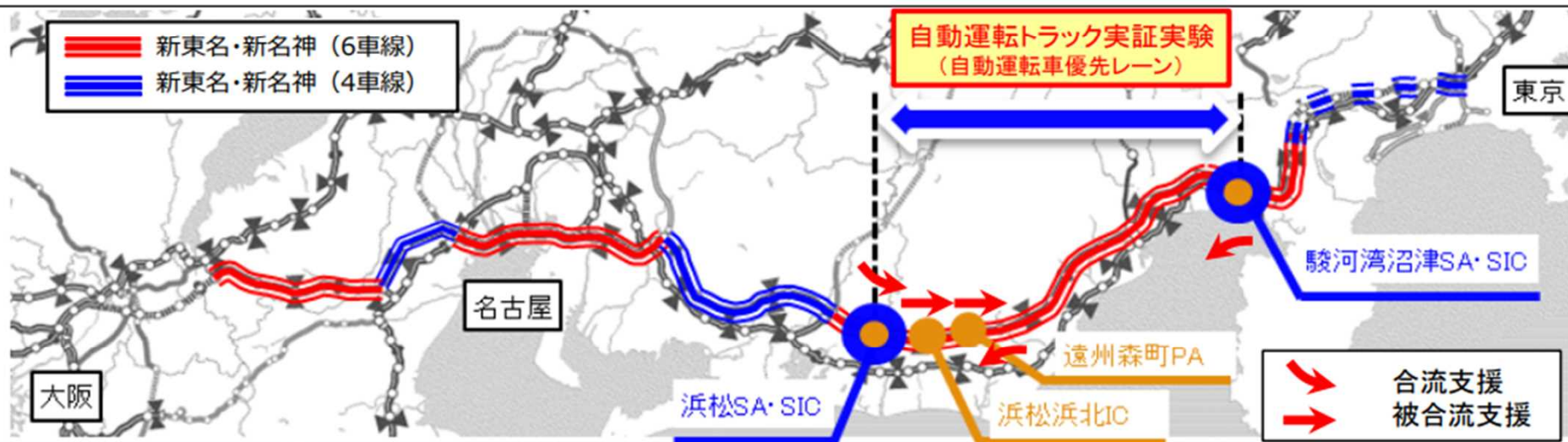


お問い合わせ窓口

ナビダイヤル：0570-099-660
IP電話等からのお問い合わせ：03-4335-7595
受付時間：9：30～17：30/月曜～金曜（土・日・祝日除く）

新東名高速道路における自動運転トラック実証実験

- 2024年度に新東名高速道路(駿河湾沼津SA~浜松SA)に自動運転車優先レーンを設定し、車両開発と連携した路車協調(合流支援情報提供、先読み情報提供等)によるレベル4自動運転トラックの実現に向けた実証実験を実施。



自動運転車優先レーン		合流支援情報提供イメージ 自動運転トラックの本線合流を支援	被合流支援情報提供イメージ 本線に合流する他車両への対応を支援	先読み情報提供イメージ
区間	駿河湾沼津SA ~ 浜松SA	駿河湾沼津SA(下)、遠州森町PA(下)、浜松SA(上)	遠州森町PA(上)、浜松浜北IC(上)	V2I通信等 工事規制 落下物 交通事故 検知:通報等、 車両プローブ等
専用・優先	優先レーン (第一通行帯)	V2I通信 760M, 5.8G, 5.9G ①'トラック通過を検知 ②'トラックへ情報提供 速度調整により、 隙間を狙って合流 道路情報板 ②' 合流車への トラック接近周知	赤外線センサ ①合流車を検知 道路情報板 ②' 合流車への トラック接近周知 速度調整により、 急減速等を回避 自動運転車 合流支援	V2I通信等 出典:VICSセンター 自動運転トラック 車線変更等 車両制御への 活用を想定
時間帯	深夜時間帯 22:00~5:00 (土日祝日、特定日を除く)	LIDAR ①'本線車を検知し、 位置・速度を生成 道路情報板 ②' 本線車への合流接近周知	V2I通信 760M, 5.8G, 5.9G ①'トラック通過を検知 ②'トラックへ情報提供	

※一部内容については、2025年度以降に実施

高速道路の自動運転サービスに求められるインフラ支援

要素① 合流支援情報提供システム

自動運転車の本線合流を支援する情報提供システムの整備



出典：経済産業省

要素② 先読み情報提供システム

自動運転車の円滑な走行(事前の車線変更等)を支援する情報提供システムの整備



出典：photo AC

出典：国土交通省

AIカメラや車両データ等を活用した落下物等の早期自動検知



出典：NEXCO東日本

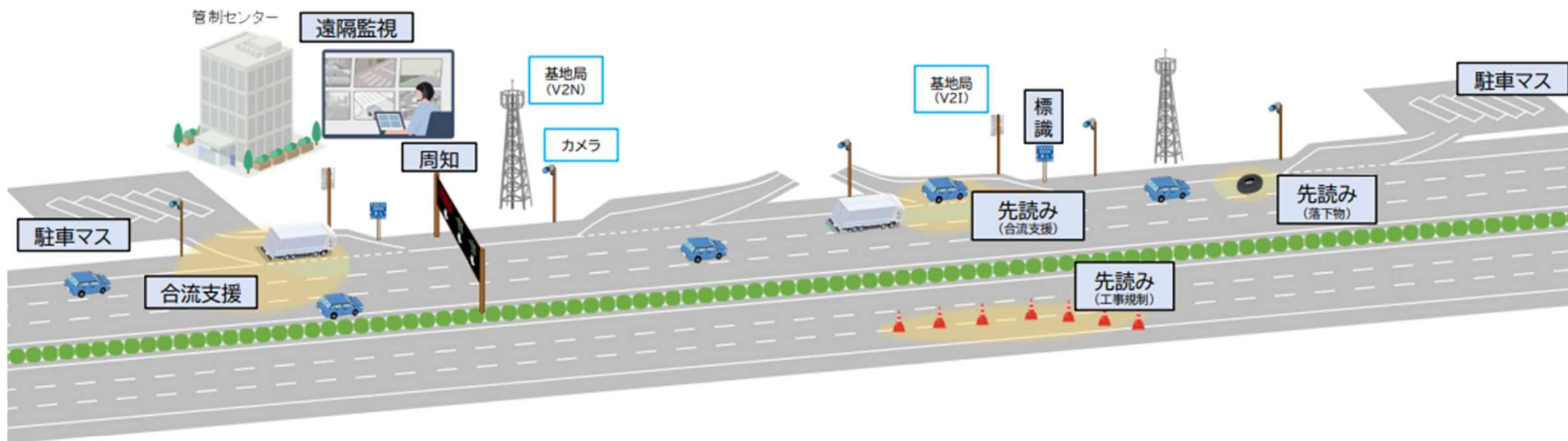
出典：NEXCO中日本

要素③ 道路、交通管理

遠隔監視、運転手や保安要員の派遣等



出典：NEXCO中日本



要素④ 切替拠点

自動運転の切替(ドライバー乗降等)に必要な駐車マスの整備



出典：NEXCO中日本

出典：経済産業省

要素⑤ 自動運転車優先レーン

「優先通行帯」など



出典：毎日新聞

「優先通行帯」等の周知



出典：本報通信

出典：NEXCO西日本

新東名高速道路の実証のスケジュール

実証実験	2024年度	今回(現場公開(3/3))	2025年度
要素① 合流支援	路側機等インフラ整備	合流支援情報提供システム(通信確認)等	自動運転車優先レーンを設定し、自動運転サービス支援道の実証実験を開始
要素② 先読み情報	先読み情報提供システム(通信確認)等		
要素④ 切替拠点	11/5(水)~ 切替拠点(SA)からの自動発着確認等		
要素⑤ 優先レーン	標識等インフラ整備		

※要素③の「道路・交通管理」については、実証期間中の対応等を通じて検証

※自動運転サービス支援道の開始等については、詳細が決まり次第、改めて発表予定

要素技術検証

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 改正物流法の施行に向けた情報
- ③ トラック・物流Gメンの活動について
(中部運輸局担当者、大阪府トラック協会Gメン調査員より説明)
- ④ 物流事業者DX事例の紹介
(運送会社の時間管理具体策とポイント (株)TUMIX)
- ⑤ **参考資料紹介**
 - ⑤-1 最近のトピック (各省報道発表資料等)
 - ⑤-2 **事前にいただいた問題意識等**
 - ⑤-3 運賃改定交渉、業務効率化に関する成功事例
 - ⑤-4 トラック法改正関係資料
(軽トラック事業への規制、行政処分関係)

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

- ・荷主への問題意識共有、**（荷主の中での）経営陣との意思疎通、問題意識共有**
- ・**物流業者間の協力**（物流業者間の協力体制をスムーズに可能にするサービス、またそれに対する法的規制はどのようなものがあるのか。）、納期、荷積みの工夫、
- ・**荷主への罰則強化**（優越的地位の濫用といった独占禁止法上の違反行為の取り締まり。支払価格を長年低く据え置くような「買ったたき」行為の取り締まり。）

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・対応が可能であるにも関わらず、**意図的に不正、不誠実な対応を行なう荷主、運送事業者の社名開示**と、悪質な事業者の営業停止などの行政処分。
- ・海上コンテナのヤードの混雑が多く困っている。
- ・**荷主企業の役員クラスの物流責任者の設置を法制化することについて**詳細を教えて欲しい。設置の条件は？具体的な役割は？それによってどういうことになると考えているのか？**国が企業に対して物流・サプライチェーンを経営課題として取り組むようにというメッセージとして期待**しています。商習慣の不透明なところが明らかになるチャンスだと思います。
- ・**附帯作業の適正化・改善**（契約明記と料金收受）
- ・海上コンテナを冷蔵庫へ運送する手配がある。ただヤードの混雑が多く困っている。

事前にいただいた問題意識等①

● 商慣行の見直し（続き）

元請トラック運送事業者の皆さんから（続き）

- ・ **商慣習の見直しは今のままでは進展がないので法制化が必要**。業界・個々の企業によって違うので難しいのはわかるが、**物流効率化の自主行動計画に織り込んで見える化してほしい**。
- ・ 運送業は積み込み、荷下ろし、運転のほか、積み地での待機、おろし地での待機、仕分け、検品などで作業時間も拘束時間となって計上される。しかし削減について運送業だけで解消できる部分は実はほぼなく、全て「荷主」側による作業面の変革が必要。

◆ 作業面で変えなければいけない事

- ① **バラ荷物がパレット積み、下ろしにする**
- ② **予約システムを導入する**
- ③ **出荷オーダーを早めに出す / 顧客からの注文締切を前倒しする**
- ④ **倉庫ピッキング用の機械導入** など。

ドライバーの拘束時間削減のため変革を余儀なくされるのは運送業側ではなく、荷主企業側。運送業、とりわけドライバーの労働時間短縮により物が運べなくなる！！という大煽り見出しが散々ネットではばらまかれていましたが、労働時間を短くするのも長くするのも荷主企業次第、という当たり前のことが世間に周知された2024問題。しかし矢面に立たされるのはいつも「運送業」。変革をしなければならない「荷主企業」はこの1年間どうしていたのか。それをしっかり聞き取りし、荷主－運送業双方が解決に向けてどのような対応をしていったのかを知る場所、機会が必要。

● 商慣行の見直し（続き）

発荷主事業者の皆さんから

- ・“荷役”には重量物の積替えや複雑な仕分けがある。現在、その荷役業務はトラック運転手や荷主の物流倉庫係が実施。運転手がやる場合は時間あたり約二千元で依頼する事が出来る仕組み。
- ・荷役が運賃込みとしていた従来からは一歩改善。しかし問題もクローズUPされている。重労働や複雑な仕分けや不定期戸配を時間あたり約二千元では高齢運転手の離職や若年層が敬遠する労働環境の温床になってしまう。
- ・実際、運転手が不足し、外国人労働者では複雑で厳しくて出来ない荷役は日本人の日当や一運行を費やしてやる事になり、たとえ一時間でも一万円から三万円を犠牲にしないと出来ない業務になる事をトラック年齢分布から推測するべき。
- ・この悪い生産性ともいえる重労働で複雑で不定期な荷役作業を、一年なり二年なりの期限を設けて、制度と保障を設定し、執行機構を現存体制から構築してほしい。
- ・中小零細企業は投資費用がなく、人手も足りません。社会に幅広く、高齢者も若年層も働いて商売が継続できる仕組みを定義して頂きたいです。
- ・待ったなしの労働人口変化に対応するために、先手を打つ行政の断行力を期待。

（具体的に必要なもの）

1. J A 及び、中小零細企業への荷受け設備増設への補助金
2. 農家戸配要員配置への J A への補助金
3. 農家への自宅納屋への搬入補助金
4. 申請に対しての審査機関と人員設置
5. 補助金額の条件を分ける（一律では改善されないところが出る）

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）

- ・業界、業種の垣根を超えた課題解決の為の議論開催の場を行政側が中立的立場として間に立つ事が必要
- ・受注リードタイム延長の浸透
- ・日本の商習慣で通報は広く支持がされにくい事の観点に立って現実的な方策を実施してもらえないか。例えば、改善に消去的な業界は特定されるので、その業界を重点的に廻って頂く等。
- ・1990年の物流二法改正による規制緩和で一気に運送会社が増え過当競争の中でできた現在までの慣行は法律改正だけで簡単に変えられる類のものではなく、**運送会社、発着荷主、物流会社が共通の認識を持つ必要性があるものの、各々が単独で手探りで動いている為全体を俯瞰してみると実はさほど思った効果が出ていないのではと感じている。**
- ・今時、依頼がFAX、**当日出庫多数ありお断りすると「今回だけ」とか「以前はやってくれたのに対応が悪くなった」と認識される。**物流に対する意識が20年～30年は遅れてると感じている。
- ・待機時間の対応、今後も車両を確保できるか。
- ・現在時間指定なしでのトラック業者を依頼しており、待ち時間もない状況であるが、**荷待ち時間を把握する必要があることから時間指定をすべきでないかと考えている。**

事前にいただいた問題意識等②

● 商慣行の見直し（続き）

その他の皆さんから

- ・ Gマークの他、「適正な運営が継続可能」であることを荷主企業が評価できるための物流企業のライセンスが必要。

（リーダーカンパニーの証書(証明)を国交省の審査を挙手制で実施する仕組み。健全企業のみが申請でき、審査は、厳しく行われ、馴れ合いのマークではない。監査は一年ごとに行われ、前後1ヶ月の日程で、監査側に合わせたスケジュールで実施。必要な帳票は日常的に整理されていることが前提）（行政書士）。

- ・ 生き残れる企業としての運送事業者のみが誇れる・残れる企業になる制度（行政書士）。
- ・ ドライバーを確保するか、船・鉄道を絡めて物流を維持するか（コンサル）。
- ・ 運賃アップ、荷待ち時間の減少、多重下請構造（物流OB）。

● 周知

トラック運送事業者の皆さんから

- ・ アンケートや、トラック目安箱の存在を広める。（新聞広告、CM、ラジオ、SNS等）、回答を増やす。（大小問わず各運送会社へ）

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・ トラック・物流Gメンの活動・広報強化（荷主への牽制効果拡大へ）

その他の皆さんから（行政書士）

- ・ 引き続き、より具体的な内容を適時適切に開示して頂きたいと思います。ネット上でQ&Aが検索できるような仕組みがあれば良い。

事前にいただいた問題意識等②

● 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

- ・1月31日公布された貨物自動車運送事業法の政令と省令に関して、その説明と解説（参考事例も含め）を早急に聞きたい。
 - ・一般貨物自動車運送事業と第一種貨物利用運送業(自動車)両方の許認可を持っている会社について、真荷主の立場で対応する必要があるのかどうかわかりにくい。
 - ・荷主企業の役員クラスの物流責任者の設置を法制化することについて詳細を教えて欲しい。設置の条件は？具体的な役割は？それによってどういうことになると考えているのか？
- 国が企業に対して物流・サプライチェーンを経営課題として取り組むようにというメッセージとして期待しています。商習慣の不透明なところが明らかになるチャンスだと思います。

発荷主事業者の皆さんから

- ・法案改正・規制の内容を把握して上記の対策につなげたい。
- ・物流効率を上げるための実効性のある施策を多く知りたい。

● 物流標準化（パレット化）

発荷主事業者の皆さんから

- ・配送先がレンタルパレットの在庫管理システムを使用していないためマニュアル対応となっており、紛失等のリスク、伝票での二重管理などの課題がある。

● 運賃・料金

トラック運送事業者の皆さんから

- ・トラック本体やエネルギーコストが上昇し、低賃金で人手不足も課題、**適正運賃の義務化**や旅行業界に合わせて、週末や大型連休時の割り増し運賃。燃料高騰による燃料サーチャージ收受。宅配業界にはラストワンマイルの指定時間の有料化や再配達の有料化が必要。

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・**「適正運賃とは何か」**、を知らない配車担当者・運送会社が多すぎるのも問題。まずは内部からの是正が必要で、**「そもそも運賃とは何か」**を学ぶ配車・実務者レベルの勉強会が必要。
- ・運賃とはその日の支払いに対してプラスであれば良し、と勘違いしている配車担当者が多数存在。運賃とは何か、経営者だけではなく配車担当者レベルで学ぶ機会がなかったこともこの業界が適正に機能していない一因。
- ・**配車担当者が学ぶのはその会社の「常識」「価値観」から算出された運賃だけ**。国が決める適正運賃ではない、なのに自社の運賃が適正だと思っている担当者が本当に多い。
- ・運送業内部の運賃基準が統一化されていない箇所を是正していく必要がある。
- ・**附帯作業の適正化・改善（契約明記と料金收受）**
- ・標準的運賃の適用・広報強化、顧客意識の変容

事前にいただいた問題意識等④

● 高速道路関係

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・運送事業者への高速料金の無料の実施

その他の皆さんから

- ・**高速道路の割引制度**改訂。**緑ナンバー枠を創設**して、時間帯による割引を排し(平準化し)運行計画を柔軟化 = PA・SAの駐車場満車を解消に帰する政策の実現 (行政書士)。

● 運転者の確保

トラック運送事業者の皆さんから

- ・規制が進む中、人材不足をどう補うか?、乗務員教育。

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・運転手の確保の為の施策
- ・ドライバー不足についてはさらなる深刻な状況ですが、会社から社員みんなに安心感を与えられる環境が必要でそれを目指すべき。具体的には以下があげられる。

- ① **社員の将来にむけてのステップアップの方法**
- ② **社員の家族も巻き込んだ福利厚生**
- ③ **労働日の計画化による有給の使いやすい環境**
- ④ **社員への教育環境**

事前にいただいた問題意識等④

●物流DX

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・DX化については色々とモデルを知りたい。
- ・何をもって効率化なのかを運送業の意見を聞いて行っていない荷主企業が多すぎる。例えば、初めて納品、**積み込みに行く大規模工場の一部を自動化したとしても初見のドライバーはまず「納品場所がどこにあるのか」すらわかっていない状態**。入場した時点で自分の納品場がどこにあるのかが一目瞭然でわかるDXであれば現場効率は上がりますが到着するまでに時間を要し、到着した時点の**「点」で自動化されたとしても運送業の現場の効率化ではなく荷主企業の効率化でしかない**。物流DXというのであれば荷主運送業双方がWinWinの成果物が必要。そのためにもやはり相互の意見交換は大切。

発荷主事業者の皆さんから

- ・**バス予約受付システム、パレット回収システム等におけるシステムの共通プラットフォームの確立（相互互換性を保持する）**。
- ・**10人以下の零細企業が過半数を占める運送会社においては手書きの発注書、見積書他を最低限PC上（オンライン）にて行える事にするのが彼らに取っての「DX」であるという事実を周知し、必要なフォロー体制構築（行政側からヒアリングしプッシュ型の後押し）**をして欲しい。
- ・バス予約システム導入後の運用
- ・事業会社の内数社が特定荷主に指定される可能性が高くなってきたので、そうなった時の対策にデジタルツールの使用を検討している。

事前にいただいた問題意識等④

●物流DX(続き)

発荷主事業者の皆さんから(続き)

・**バース予約受付システムは「導入」ありきで始まっている感が否めない。**

- ◎ 運転手に聞いたら予約システムの携帯アプリだけで何社もあり、納品先に応じて使い分けなければならず、かえって手間がかかる。
- ◎ 9割の納品先が午前中着を要望している現状では早い時間帯から埋まっていき結局昼頃まで待たされるからあまり導入前と比べても効果を感じられない。

●トラック・物流Gメン

トラック運送事業者の皆さんから

- ・**トラック・物流Gメンのアポなしでの荷主の訪問は非常に良い活動だと思う。**荷主に対しては違反があると通報されるという意識を引き続き強めてほしい。
- ・**現在行われている行動について、継続をお願いします。**特に、下請けに対しての視点で加速した感があります。正しい物流(経営)が行われ、そこで従事している従業員が“損をしたようにならないよう”継続してをお願いします。

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・**港湾の貨物に携わる配送業者の運転手の方々を対象とした物流Gメンの皆様の活動、または活動予定。**

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 改正物流法の施行に向けた情報
- ③ トラック・物流Gメンの活動について
(中部運輸局担当者、大阪府トラック協会Gメン調査員より説明)
- ④ 物流事業者DX事例の紹介
(運送会社の時間管理具体策とポイント (株)TUMIX)
- ⑤ **参考資料紹介**
 - ⑤-1 最近のトピック (各省報道発表資料等)
 - ⑤-2 事前にいただいた問題意識等
 - ⑤-3 **運賃改定交渉、業務効率化に関する成功事例**
 - ⑤-4 トラック法改正関係資料
(軽トラック事業への規制、行政処分関係)

運賃改定交渉、業務効率化に関する成功事例

● 意思疎通の環境整備

- ・2022年5月より、元請運送会社と打合せの場を持ち、高速料金、荷待ち・荷役時間の決め方等、コンセンサスを得ながら、進めてきたことが非常に良かったと考えております。（発荷主）

● 運賃交渉

- ・原価計算後の運賃を提示します。基本自社だけでは対応が無理なので、1次請け対応の可能性はあります。よって、+10%を数字を示しながら商談を行います。2次請けまでの対応時は、お客様と相談とするか、+10%さらには、自社の含みを一部輩出しての対応という、厳しい交渉を理解のあるお客様とは進めています。または、繁忙期の暦を設定して、その期間中だけは、明らかに+20%で事前に金額設定を行う。この程度の商談は、理解のある担当者の場合には進め、無い場合にはこういった手法で事例がありますと伝えて、情報共有としています。

（トラック事業者）

- ・弊社は発／着荷主ですが、荷主側から積極的に「運賃改定交渉に応じる」というアナウンス、姿勢を示せば、物流事業者様からはあまり無理な要求は無い、という感じを受けました。

（発・着荷主）

- ・運賃改定あるなら言っただけだと伝えているがなかなか運送会社からは言っこない。ゼロ回答はしないと言っているけどいつも土壇場で言われるので予算取る〇月までには情報欲しいといっても、いつも予算取得時期を過ぎてから急に言われるので対応できないことが多い（発荷主）。

● 荷待ち削減

- ・トラック予約システムを導入して待ち時間の削減ができました（発荷主）。

運賃改定交渉、業務効率化に関する成功事例

● 附帯業務削減

- ・日食協のガイドラインが具体的なため業界が違っていると賛否あるも、このガイドラインをベースとして付帯作業改善の交渉に使用しています（発荷主）。

● 物流DX

- ・ある食品製造事業者においては、基幹システムを全体的に見直し、事務処理支援ツールを使って、見積、発注、請求における荷主、荷受とのやりとりを全て電子化することで、作業時間削減、検品ミスがなくなるようにしています（行政機関）。
- ・入荷管理システムの導入等により、各部門で可能な限り荷待ち時間削減の取り組むことができている（発荷主）。

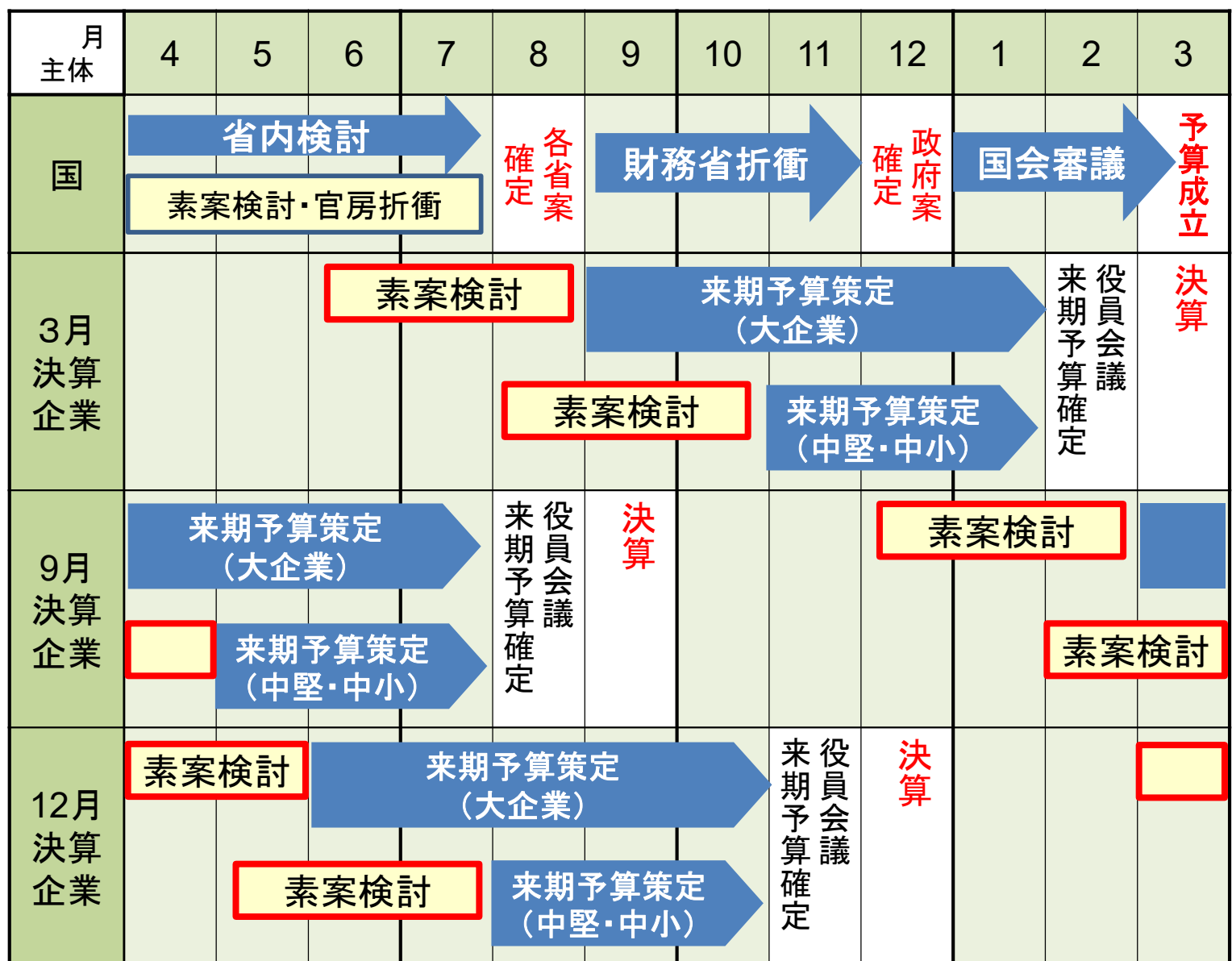
● モーダルシフト

- ・集車困難エリアにおける製品輸送に対し、余席を活用した鉄道輸送へシフトすることで、コスト上昇を抑えながら、モーダルシフトを行うことが出来ました（発荷主）。
- ・入荷管理システムの導入等により、各部門で可能な限り荷待ち時間削減の取り組むことができている（発・着荷主）。

(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%



- ① 事前アンケートの結果について
- ② 改正物流法の施行に向けた情報
- ③ トラック・物流Gメンの活動について
(中部運輸局担当者、大阪府トラック協会Gメン調査員より説明)
- ④ 物流事業者DX事例の紹介
(運送会社の時間管理具体策とポイント (株)TUMIX)
- ⑤ **参考資料紹介**
 - ⑤-1 最近のトピック (各省報道発表資料等)
 - ⑤-2 事前にいただいた問題意識等
 - ⑤-3 運賃改定交渉、業務効率化に関する成功事例
 - ⑤-4 **トラック法改正関係資料**
(軽トラック事業への規制、行政処分関係)

1 貨物軽自動車安全管理者の選任と講習受講の義務付け

- 貨物軽自動車運送事業者（バイク便事業者を除く）に対して、営業所ごとに「貨物軽自動車安全管理者」を選任※し、以下2つの講習受講を義務付ける。
 - ・貨物軽自動車安全管理者講習：貨物軽自動車安全管理者の選任にあたり受講
 - ・貨物軽自動車安全管理者定期講習：2年ごとに受講
- ※ 一般貨物自動車運送事業等を経営している場合、営業所において運行管理者として選任されているものを当該貨物軽自動車安全管理者として選任することも可
- 貨物軽自動車安全管理者を選任したときは、貨物軽自動車運送事業者の氏名又は名称、貨物軽自動車安全管理者の氏名及び生年月日、貨物軽自動車安全管理者の兼職※の有無等を届出させる。
 - ※ 主に運転者や運行管理者と兼ねるかどうかを記載
- 既存の貨物軽自動車運送事業者における貨物軽自動車安全管理者の選任については、施行後2年の猶予期間を設ける。

2 業務記録の作成・保存の義務付け

- 貨物軽自動車運送事業者（バイク便事業者を除く）に対して、業務記録の作成及び1年間の保存を義務付ける。主な項目は以下の通り。：
 - ① 業務の開始、終了及び休憩の日時
 - ② 業務の開始、終了及び休憩の地点
 - ③ 業務に従事した距離
 - ④ 主な経過地点
 - ⑤ （荷主都合により集貨又は配達を行った地点で30分以上待機した場合）
集貨地点、集荷地点に到着した日時、荷役作業の開始及び終了の日時、附带業務の開始及び終了の日時
 - ⑥ （荷役作業等を実施した場合（荷役作業等が契約書に明記されている場合は、荷役作業等が1時間以上である場合に限る））
集貨地点、荷役作業の開始及び終了の日時、荷役作業の内容、左記に掲げた事項に係る荷主の確認の有無

3 事故記録の保存の義務付け

- 貨物軽自動車運送事業者に対して、事故が発生した場合、その概要や原因、再発防止対策等の記録、及びこれらの記録の3年間の保存を義務付ける。

4 国土交通大臣への事故報告の義務付け

- 貨物軽自動車運送事業者に対して、死傷者を生じた事故等、一定規模以上の事故について、運輸支局を通じて国土交通大臣への報告を義務付ける。

5 特定の運転者への指導・監督及び適性診断の義務付け

- 一般貨物自動車運送事業者等に義務付けている以下の特定の運転者への指導・監督及び適性診断の受診を貨物軽自動車運送事業者（バイク便事業者を除く）の特定の運転者にも義務付ける：
 - ① 運転者として新たに雇い入れた者
 - ② 高齢者（65歳以上の者）
 - ③ 死者又は負傷者が生じた事故を引き起こした者
- 上記について、既存の貨物軽自動車運送事業者については、施行後3年の猶予期間を設ける。
- また、貨物軽自動車運送事業者は、運転者の氏名、当該運転者に対する指導及び当該運転者の適正診断の受診状況等を記載した貨物軽自動車運転者等台帳を作成し、これを営業所に備え置かなければならないことを義務付ける。

貨物軽自動車運送事業に係る処分基準の追加

行政処分事由	行政処分内容
<p>➤ 貨物軽自動車安全管理者の選任違反 ○選任なし</p>	事業停止（30日間）
<p>➤ 貨物軽自動車安全管理者の選任（解任）の未届出、虚偽届出 ○選任（解任）の未届出に係るもの</p>	初違反：警告
	再違反：10日車
○虚偽の届出に係るもの	初違反：40日車
	再違反：80日車
➤ 貨物自動車安全管理者の講習受講義務違反	初違反：10日車
	再違反：20日車
➤ 貨物軽自動車運転者等台帳 ○作成なし（5名以下）	初違反：警告
	再違反：10日車
○作成なし（6名以上）	初違反：10日車
	再違反：20日車
○全て作成なし	初違反：20日車
	再違反：40日車
○記載事項等の不備	初違反：警告
	再違反：10日車
➤ 貨物軽自動車運転者等台帳の保存義務違反	初違反：警告
	再違反：10日車

運送契約締結時の書面交付義務関係等に係る処分基準の追加

行政処分事由	行政処分内容
<p>➤ 運送契約締結時の書面交付義務違反</p> <p>○ 交付なし 5 件以下</p>	<p>初違反：警告</p> <p>再違反：10日車</p>
<p>○ 交付なし 6 件以上 15 件以下</p>	<p>初違反：10日車</p> <p>再違反：20日車</p>
<p>○ 交付なし 16 件以上</p>	<p>初違反：20日車</p> <p>再違反：40日車</p>
<p>○ 記載事項等の不備</p>	<p>初違反：警告</p> <p>再違反：10日車</p>
<p>○ 交付書面の写しの保存 一部保存なし</p>	<p>初違反：警告</p> <p>再違反：10日車</p>
<p>全て保存なし</p>	<p>初違反：20日車</p> <p>再違反：40日車</p>
<p>➤ 他の一般貨物自動車運送事業者の行う運送を利用する際の書面交付義務違反</p>	<p>運送契約締結時の書面交付義務違反に係る処分量定と同じ</p>
<p>➤ 運送利用管理規程の作成・届出違反</p> <p>○ 未作成</p>	<p>初違反：20日車</p> <p>再違反：40日車</p>
<p>○ 届出に係るもの</p>	<p>初違反：警告</p> <p>再違反：10日車</p>
<p>➤ 運送利用管理規程の必要事項設定違反（規程の内容不適切）</p>	<p>初違反：10日車</p> <p>再違反：20日車</p>
<p>➤ 運送利用管理者の選任違反</p>	<p>初違反：20日車</p> <p>再違反：40日車</p>

運送契約締結時の書面交付義務関係等に係る処分基準の追加

行政処分事由	行政処分内容
<p>➤ 運送利用管理者の選任（解任）の未届出、虚偽届出</p> <ul style="list-style-type: none"> ○選任（解任）の未届出に係るもの 	<p>初違反：警告</p> <p>再違反：10日車</p>
<ul style="list-style-type: none"> ○虚偽の届出に係るもの 	<p>再違反：40日車</p> <p>初違反：80日車</p>
<p>➤ 運送利用管理者の意見に対する尊重義務違反</p>	<p>初違反：10日車</p> <p>再違反：20日車</p>
<p>➤ 実運送体制管理簿の作成義務違反</p> <ul style="list-style-type: none"> ○作成なし5件以下 	<p>初違反：警告</p> <p>再違反：10日車</p>
<ul style="list-style-type: none"> ○作成なし6件以上15件以下 	<p>初違反：10日車</p> <p>再違反：20日車</p>
<ul style="list-style-type: none"> ○作成なし16件以上 	<p>初違反：20日車</p> <p>再違反：40日車</p>
<ul style="list-style-type: none"> ○記載事項等の不備 	<p>初違反：警告</p> <p>再違反：10日車</p>
<ul style="list-style-type: none"> ○実運送体制管理簿の備え置き一部備え置きなし 	<p>初違反：警告</p> <p>再違反：10日車</p>
<ul style="list-style-type: none"> ○全て備え置きなし 	<p>初違反：20日車</p> <p>再違反：40日車</p>
<p>➤ 実運送体制管理簿に係る通知義務違反</p>	<p>初違反：警告</p> <p>再違反：10日車</p>

疾病、疲労等のおそれのある運行の業務

(旧基準)

行政処分事由	行政処分内容
○健康診断未受診者 1 名	初違反：警告
	再違反：10日車
○健康診断未受診者 2 名	初違反：20日車
	再違反：40日車
○健康診断未受診者 3 名以上	初違反：40日車
	再違反：80日車



(新基準) ※違反件数に比例した処分の導入

行政処分事由	行政処分内容
○健康診断未受診者 1 名	初違反：警告
	再違反：10日車
○健康診断未受診者 2 名	初違反：20日車
	再違反：40日車
○健康診断未受診者 3 名以上 (未受診者 1 名あたり)	初違反：15日車
	再違反：30日車

【アンケート協力をお願い】 最後に以下のリンクから簡単なアンケートにご協力ください。

<https://forms.office.com/r/HQ26vvQQQx>

ご意見は、わかりやすく有益な情報を次回以降の説明会でご提供できるよう活用させていただきます。



情報提供も引き続き募集中です！ 物流効率化、運賃交渉の成功・失敗事例のほか、物流関係システムやサービス、金融、燃料、各種サプライヤー等、物流関係であればジャンルは問いませんので、積極的に御連絡ください。

(連絡先) 082-228-3438 (事務局：中国運輸局自動車交通部貨物課) cgt-chugoku-kamotsu@gxb.mlit.go.jp

国土交通省トラック荷主特別対策室主催のオンライン説明会は毎月1回実施します。

次回開催日時は **令和7年3月19日（水）10:00～、15:00～**です。

以下のリンクから事前登録が可能ですので、よろしくお祈いします。

ご説明する項目は、ご登録いただいたメールアドレス宛にお知らせいたします。



国土交通省トラック荷主特別対策室主催

「トラック物流2024年問題オンライン説明会」【第20回】事前アンケートページ

<https://forms.office.com/r/NaXLX8ukjD>

今後も有益な情報を発信し、全国の荷主・物流事業者・皆様の集いの場となるよう運営して参ります。
引き続きよろしくお祈いします。

ご清聴ありがとうございました。