









- 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

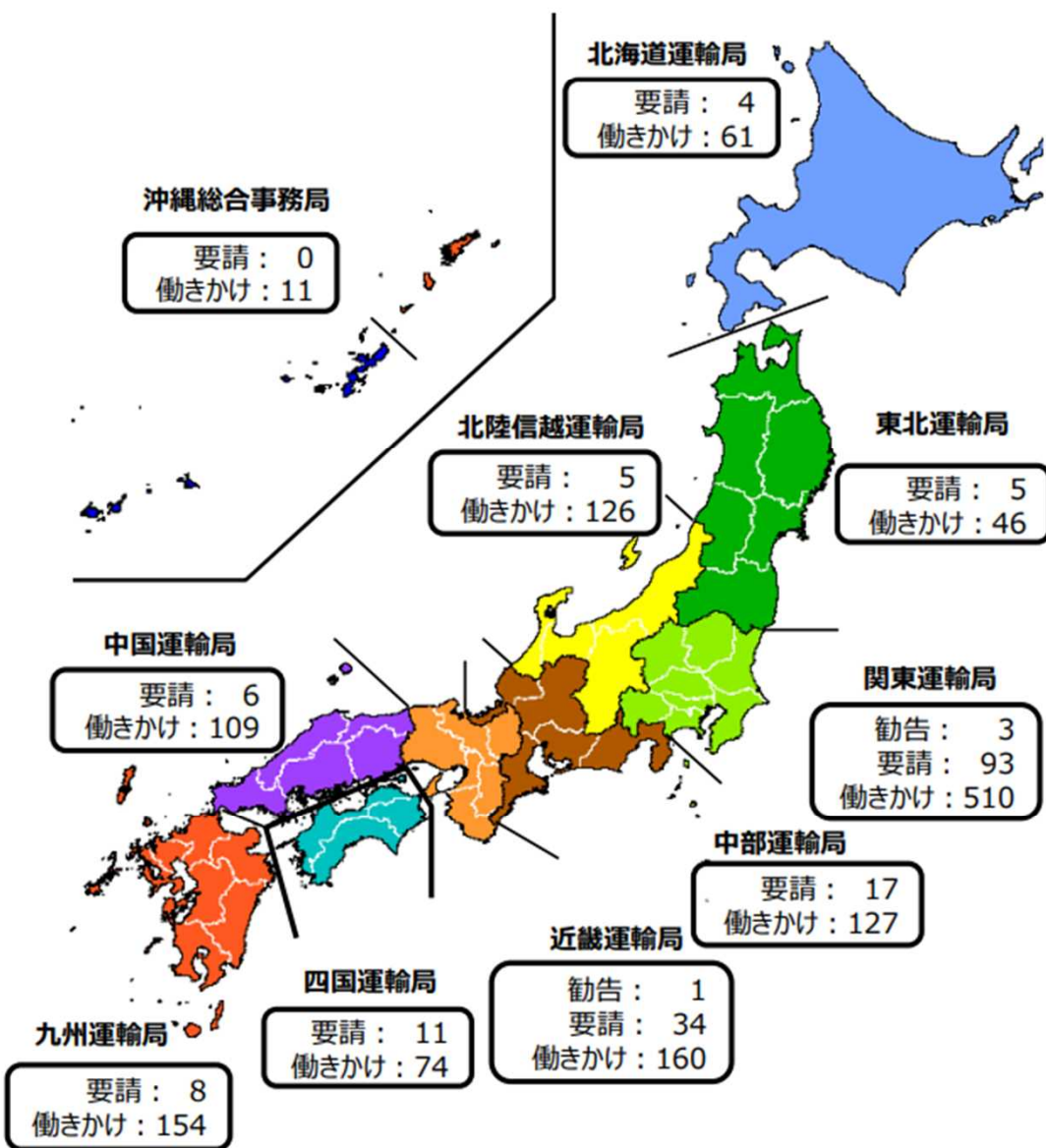
トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
<p>トラック・物流Gメンによる「集中監視月間」の取組を踏まえた国土交通省の対応について — 貨物自動車運送事業法に基づく「勧告」を2件実施 — https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000319.html</p>	R7.1.30	国土交通省	
<p>流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令を閣議決定 ～物流の「2024年問題」に対応するための物流改正法の一部を施行します～ https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000317.html</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

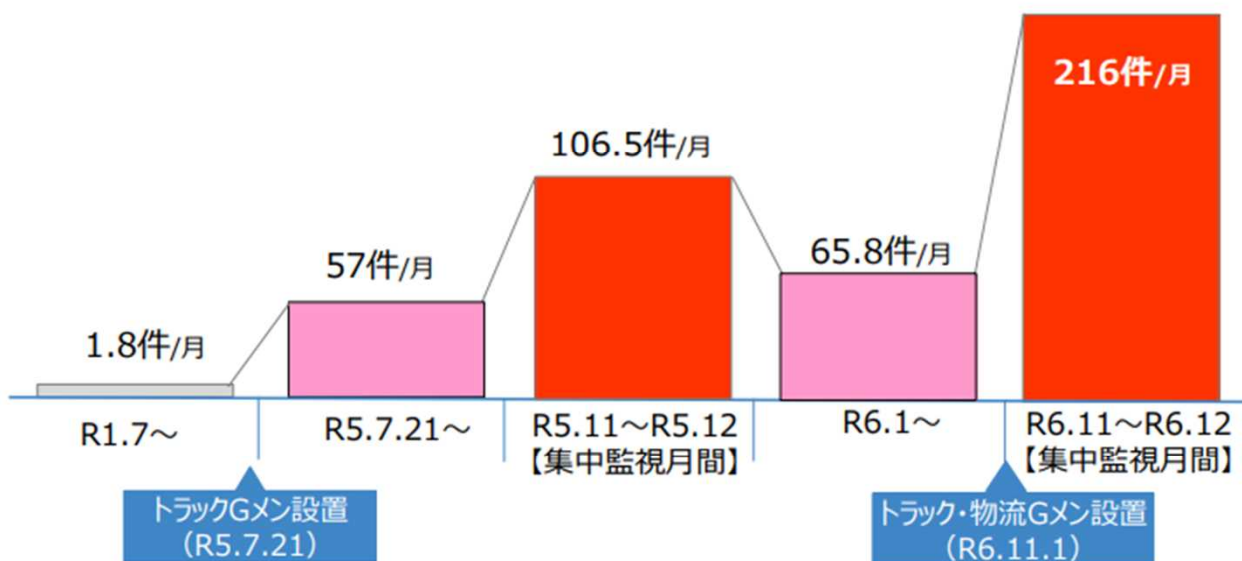
主な違反原因行為

- 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！

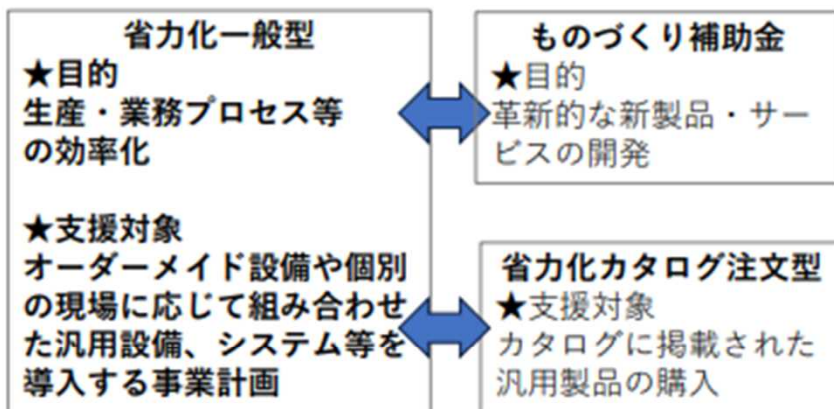


補助上限額
最大1億円

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

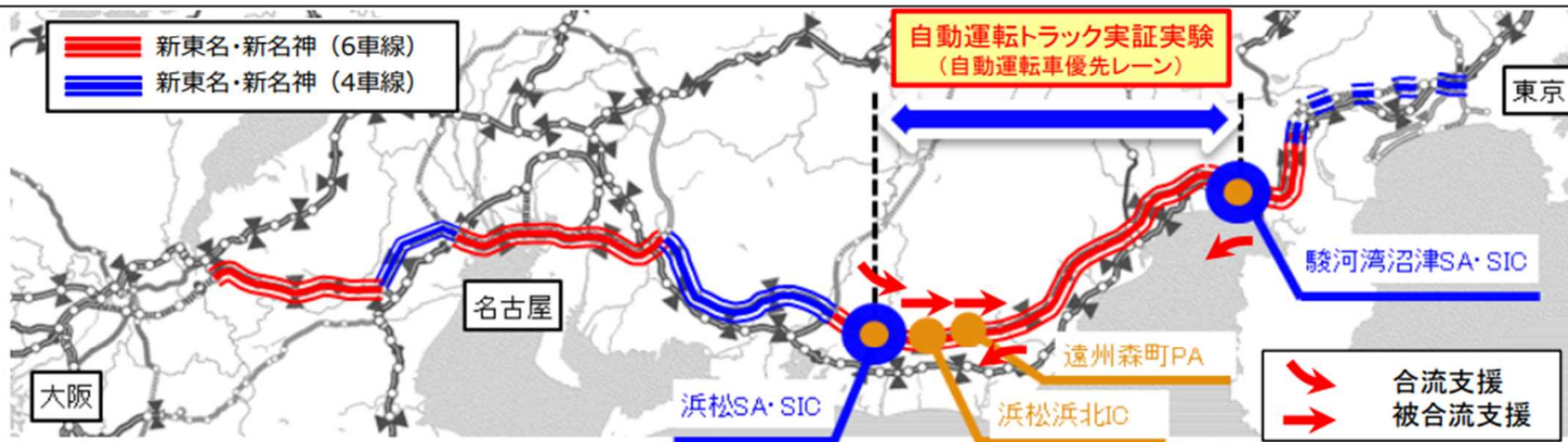


お問い合わせ窓口

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)	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	赤外線センサ ①合流車を検知 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	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

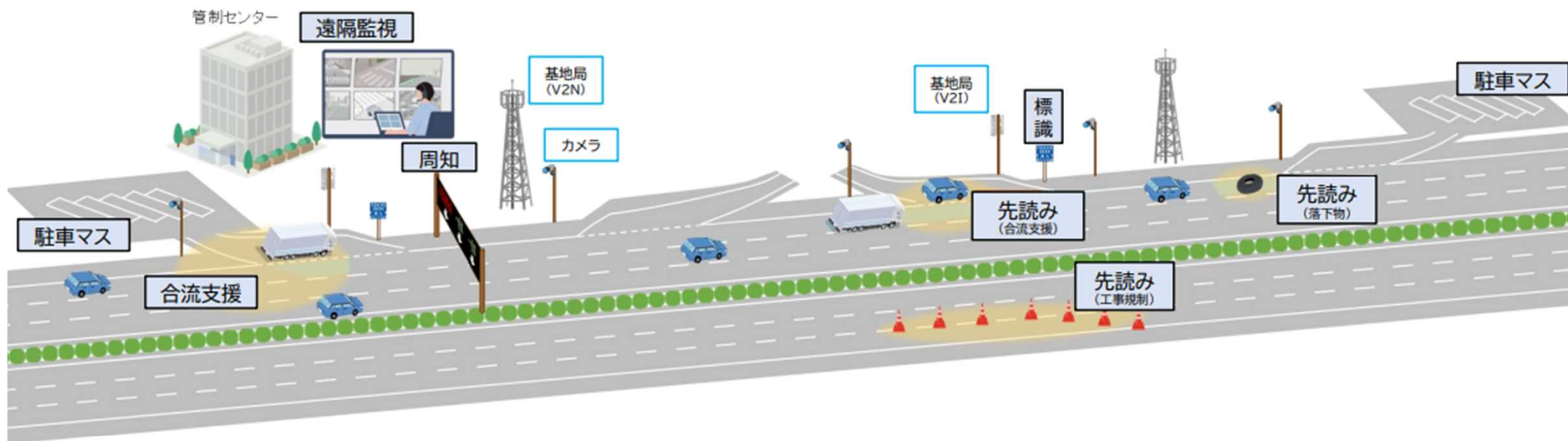
出典：NEXCO中日本

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