

## トラック・物流Gメンの具体的な活動内容

トラックGメンの具体的な活動内容について直近の活動状況について知りたい。

【貨物利用運送事業者】

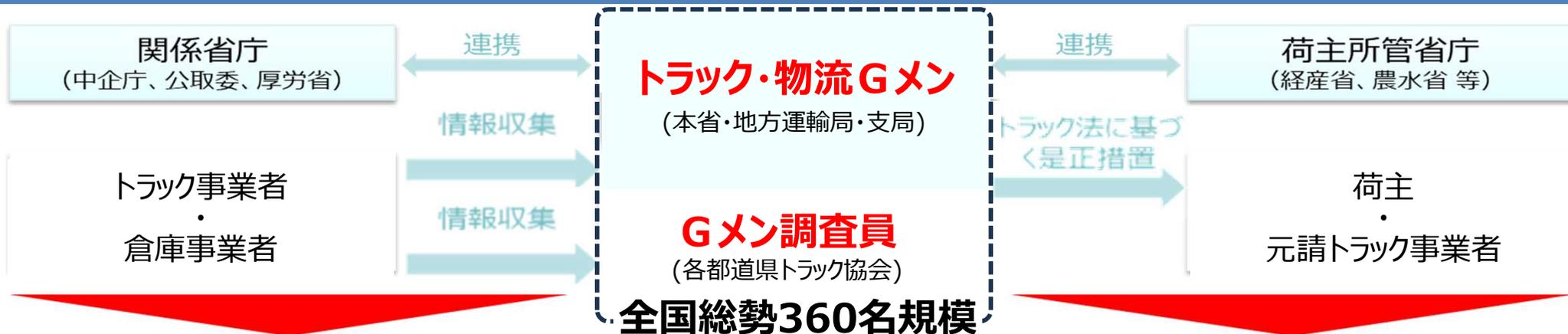
## 政策パッケージによるトラックGメン創設、トラック・物流Gメンへの改組

令和5年 6月	「物流革新に向けた政策パッケージ」とりまとめ 「商慣行の見直し」、「物流の効率化」、「荷主・消費者の行動変容」の3つを柱として、各種政策を明示 商慣行の見直しの施策の一つとして、情報収集力と執行力を高めるため「 <b>トラックGメン</b> 」が誕生。
7月	7月22日、全国で162名がGメンに任命。
8月	中国運輸局において、オンライン説明会、荷主等パトロールを開始
令和6年4月	4月1日、トラックドライバーの時間外労働時間上限規制施行
5月	5月15日 改正物流法（物効法・トラック法） 公布
6月	是正指導（働きかけ・要請）が運輸局の判断で執行可能とする制度変更。
11月	トラックGメンを「トラック・物流Gメン」に改組、トラック協会に「Gメン調査員」を配置。
令和7年 4月	4月1日 改正物流法一部施行 （荷主・物流事業者の努力義務、運送契約書面化、実運送体制管理簿等）



# 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、Gメン調査員とともに荷主・元請事業者への監視・指導を強化



### 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～）

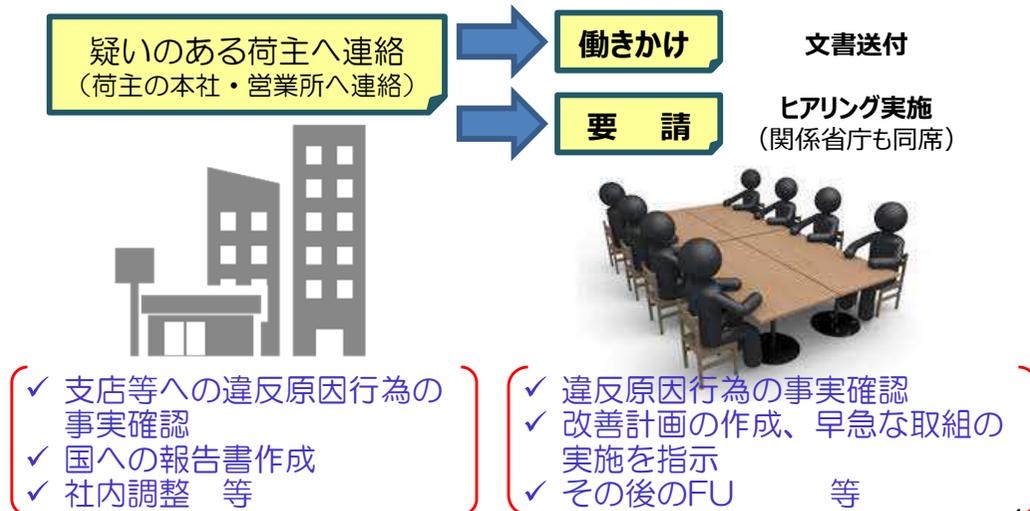
トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」  
制度※の執行力を強化（2023年度～）

※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 **荷主等パトロール（現場の状況確認、周知・指導）**  
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・物流Gメンによる荷主等の監視・指導

## 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

# トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導の取組結果

トラック・物流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

## 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

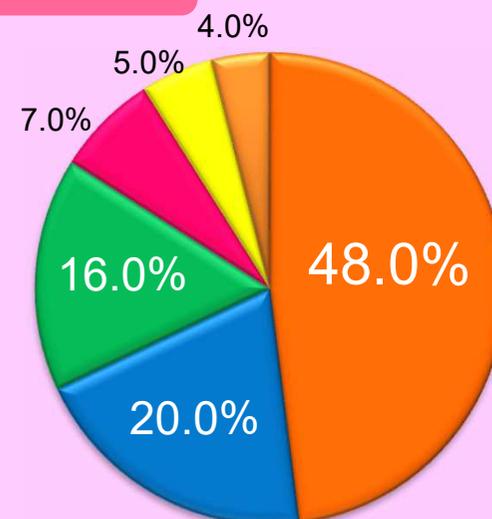
対応内容	荷主数	内訳
勧 告	4	(荷主2、元請1、その他1)
要 請	187	(荷主97、元請84、その他6)
働きかけ	1,506	(荷主1,018、元請436、その他52)

**計1,697件の法的措置を実施**

(令和7年3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



# 運輸局による「要請」・「働きかけ」等実施の形態

トラック事業者  
倉庫業者

他省庁等

本省

各県トラック協会

申告・相談

連携  
(要請(ヒアリング)参加等)

方針策定・指示・情報共有  
(申告情報とりまとめ・提供)

情報交換・連携

設置・任命

地方運輸局本局・運輸支局

(輸送部門・監査部門・倉庫部門が連携)

トラック・物流Gメン

[本局：一般貨物案件、支局：軽貨物案件]

通知

地方適正化  
事業実施機関

連携  
協力

Gメン  
調査員



違反原因行為を疑うに  
足りる相当な理由あり

**要 請**

(ヒアリング・文書)  
改善計画策定要請

違反原因行為の疑いあり

**働きかけ**

(文書送付)

日常・一般的な注意喚起

**荷主等パトロール**

(訪問のうえ、周知、説明、  
違反原因行為確認)

改正トラック法により、  
国交省に対する荷主の違  
反原因行為に係る情報通  
知業務追加。

荷主・元請トラック事業者

[本社・営業所(拠点)]

## 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。

## 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、トラック物流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



荷主等へのアポ無し訪問の際、現場にて、荷待ち、契約のない附帯業務等の有無や程度を確認し、荷主に対して指導。

## 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。

# 荷主等パトロールの全国展開

中国運輸局の手法を他運輸局が採用し全国的な動きに。

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**4,400**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~R7.3.31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



建設会社に対するアポ無し訪問・ヒアリング  
(関東・中国Gメン、東京Gメン調査員)

近畿



運賃・料金の不当な据置き申告があった飲料メーカーに対するアポ無し訪問・ヒアリング  
(近畿・四国・九州・中国Gメン)

中部



過積載の申告があった卸企業に対するアポ無し訪問・ヒアリング  
(中部・近畿・九州・中国Gメン、名古屋Gメン調査員)

九州



配送センターの荷積み状況確認  
(中国・九州Gメン)

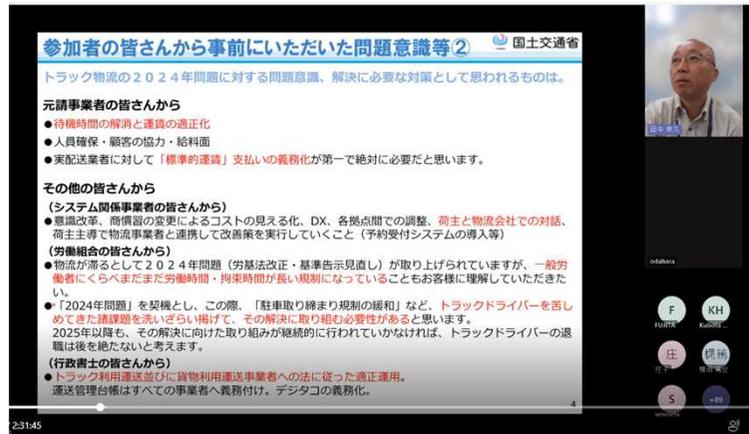
## オンライン説明会を継続開催し、トラック等物流事業者・荷主が意見交換できる「場」を提供

【第1回～第21回の累計参加者数】延べ約5,300名 中国管内をはじめ、全国から関係者が参加

### Gメンが毎月1回午前午後に説明

### 関係者の問題意識を共有

### 成功事例等役立つ情報を発信



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。

事前にいただいた問題意識等⑥ Q.トラック物流の2024年問題に対する問題意識、解決に必要な対策として思われるものは。

着荷主事業者の皆さんから

- 荷主、業界全体の意識改革
  - 物流に関わる方々の意識改革、物流費は、コストという認識改善。
  - 発荷主の意識は改善していると思いますが、発荷主が受荷主(着荷主)の対応まで思いが至らないこと(通常、受荷主(着荷主)は顧客になるため、影響が及ぼす、その結果、配送形態に改善が進められないこと)。
  - 2024年問題に対する正しい知識(社内でも十分理解されていないように思う)。
  - 事業者種別ごとの正しい認識と理解、更には互いを思う気持ちを持つこと。
- 課題の指摘
  - 施工現場での荷待ち時間削減を発荷主と着荷主間でどう連携していくか。
  - 予約時間に対する早着トラックの待ち時間削減をどう改善するか。
- 具体的な対策の提案
  - 荷主としてトラック運送事業者に対する荷待ち時間、インターバル、残業時間の管理の強化。

その他の皆さんから

- 物流DXプラットフォーム開発事業者
  - 人材確保しやすい環境整備、または人費を要さないような技術活用(自動運転や配送効率化)。
  - 2024年問題が「物流業界の実態を良くする為の『問題意識』」だと考えるのか？業界の問題と、従事する「人」の問題とは別モノであり、「人」の心を考えないで業務自体が進捗するだけではいけないか？
  - 社会的事象に突如として対応すべきことの明確化。物が運ばれることが当たり前ではないという社会的認識の拡大、そして物流業界が会社の壁を超えて、新しい事に取り組む事(デジタル)。
- システムベンダー
  - 荷主、物流事業者などステークホルダー全体の問題解決への意識
- 食と飲食のコンサルタント
  - 消費者も含め国全体で問題の理解と対応をしていないと個別の対応では難しいと思います。

国会での質疑より

Q. 改正法の執行体制は。(4/25参国交委 立憲民主党 小沼議員)

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

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

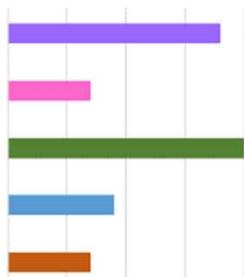
経産省は、これまで国交省、農水省と連携を進めてきた。荷主に対する措置を一層強力で推進していく。(齋藤経産大臣)

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

## 毎回事前アンケートを実施のうえ、荷主・トラック等物流事業者の認識を共有

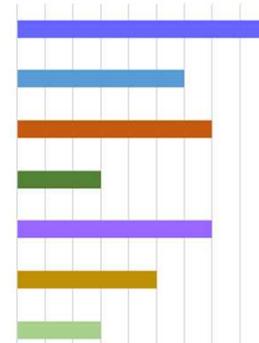
### 【参加者種別】

- トラック事業者
- トラック事業者(元請)
- 発荷主
- 着荷主
- その他



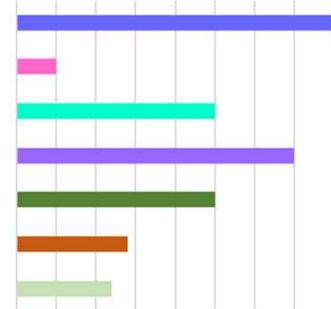
### 【参加者の各テーマへの関心度】

- 改正物流法の規制内容
- 物流DX
- 商慣行の見直し
- トラック・物流Gメンの活動
- 荷主・消費者の行動変容
- 適正運賃収受(運賃交渉)
- モーダルシフト



### 【物流で一番大事なポイントは？】

- 安全に製品を届けられるか
- 安く運んでくれるか
- 納期を守ってくれるか
- 長く付き合える相手か
- 経営状態が安定しているか
- 行政処分を受けていないか
- 代表・担当者が信用できるか



トラック事業者、荷主が集う場として定着

改正物流法、商慣行見直しに高い関心

荷主・トラック事業者ともに「安全に運ぶ」を優先

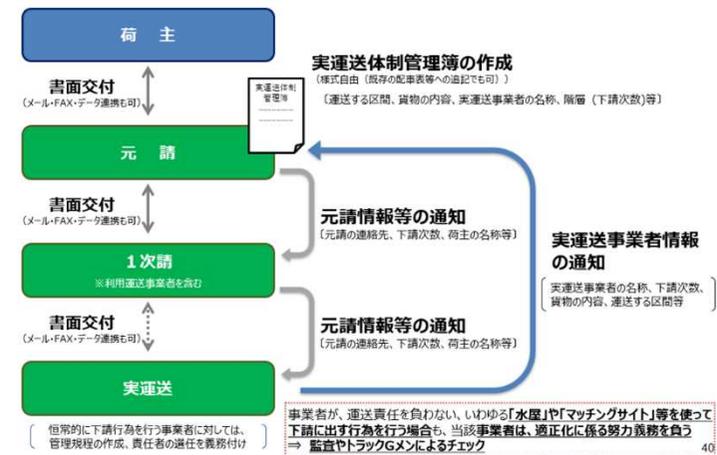
# オンライン説明会での説明事項(一部紹介)

## 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」

### 法改正の内容を詳しく説明

#### トラック事業者に対する規制的措置

国土交通省



### 参加者の問題意識等を共有

#### 今回参加者の問題意識共有(主なもの)

国土交通省

- トラック運送事業者の皆さんから**
- 「商慣行の見直し」、「運賃、料金、賃金関係」、「現状の厳しさ」、「状況の変化」、「物流効率化(モーダルシフト)」(具体的なコメント)
  - 2024年問題を進めた結果、大手荷主様は内製化を回り、自社便・白ナンバートラックに変えてきております。
  - モーダルシフトは結局のところ、ドライバーの負担を減らすという配送の仕事を変えてるだけではないかと思っております。
- 元請トラック運送事業者の皆さんから**
- 「商慣行の見直し」、「運賃、料金、賃金関係」、「物流効率化(物流DX[デジタル化、機械化・自動化])」(具体的なコメント)
  - 末端の下請事業者への適正な運賃運流を行う施策(多重下請構造の是正)であることは理解できるが、荷主側に対し強制力がある内容に転換して欲しいと思っております。当然、商品単価の価格転嫁に運賃上昇されることも理解は出来る。(国民全体で考える必要あり)
- 荷主事業者の皆さんから**
- 「商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容」、「運賃確保」、「物流効率化(中継輸送)」、「その他物流効率化」、「課題感、情報共有」(具体的なコメント)
  - 会社として、解決しなければならぬことは積極的に行動しなければならないが、末端の納品先での取引先に関係している会社では、まだ解決するには時間と関係している会社が一丸と進めて行かないと解決が難しい所もあると思っております。
- 荷主事業者の皆さんから**
- 「商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容」、「物流効率化(物流DX[デジタル化、機械化・自動化])」、「運賃、料金、賃金関係」、「物流効率化(共同配送)」(具体的なコメント)
  - 作業の自動化が重要になると考える。また、業者主からのリ・ドタイム延長も必要と考える。現状午後にはデータを受信し、夕刻から夜間にかけて仕分けを行い、翌日午前中に納品しているため手配・人員手配の無駄が発生している。後1日リ・ドタイムが長ければ、無駄が省けると考える。
- その他の皆さん(ソフトウェア開発事業者、地方公共団体、行政書士)から**
- 「商慣行の見直し」、「物流効率化(モーダルシフト)」(具体的なコメント)
  - 上流の価格転嫁 運賃交渉を行って上流が価格転嫁できていないと、運賃料金は荷主にとってたの経費でしかないで、商品価格も含めた上流が価格転嫁できていないと交渉の余地がないです。

### 標準的運賃、運賃交渉情報提供

国土交通省

#### 関係指標(月あたり賃金、初任給、軽油価格)

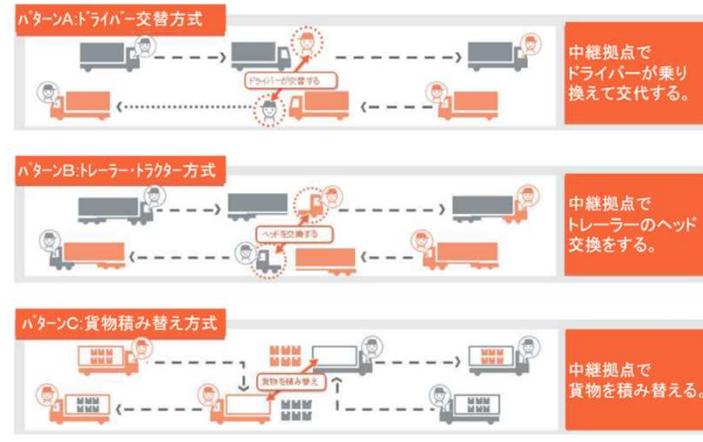
月あたり賃金、初任給は過去10年で上昇、軽油価格は過去1年高水準で推移。



### 物流効率化参考情報提供

#### 物流効率化(中継輸送)

国土交通省



### 国交省他関係省庁のトピック紹介

#### 事前にいただいた問題意識等⑥ Q.トラック物流の2024年問題に対する問題意識、解決に必要な対策として思われるものは。

国土交通省

- 着荷主事業者の皆さんから**
- **荷主、業界全体の意識改革**  
-物流に変わる方々の意識改革。物流費は、コストという認識改善。  
-発荷主の意識は改善しているとは思いますが、発荷主が受荷主(着荷主)の対応まで思いが至らないこと(通常、受荷主(着荷主)は顧客になるため、影響が及ぼす、その結果、配送形態に改善が進められないこと)。  
-2024年問題に対する正しい知識(社内でも十分理解されていないように思う)。  
-事業者種別ごとの正しい認識と理解、更には互いを思う気持ちを持つこと。
  - **課題の指摘**  
-施工現場での荷待ち時間削減を発荷主と着荷主間でどう連携していくか。  
-予約時間に対する早着トラックの待ち時間削減をどう改善するか。
  - **具体的な対策の提案**  
-荷主としてトラック運送事業者に対する荷待ち時間、インターバル、残業時間の管理の強化。
- その他の皆さんから**
- **物流DXプラットフォーム開発事業者**  
-人材確保しやすい環境整備、または人員を要さないような技術活用(自動運転や配送効率化)。  
-2024年問題が物流業界の実態を良くするための「問題意識」と見えるのか? 業界の問題と、従事する「人」の問題とは別モノであり、「人」のことを考えないと業界自体が衰退するだけではないのか?  
-具象的事象に落とし込んでの「なすべきこと」の明確化。物が運ばれることが当たり前ではないという社会的認識の拡大、その上で物流業界が会社の壁を超えて、新しい事に取り組む事(デジタル)。
  - **システムベンダー**  
-荷主、物流事業者などステークホルダー全体の問題解決への意識
  - **食と飲食業のコンサルタント**  
-消費者も含め国民全体で問題の理解と対処をしていかなければ個別の対応では難しいと思えます。

### 予算・補助制度のご紹介

#### 「再配達率削減緊急対策事業」(補助事業)の募集を開始します

国土交通省

宅配便の再配達率が高止まり(12%程度)し、物流事業者の負担が増えており、その改善が必要です。今般、物流負担の低い選択を消費者に促す仕組みの社会実装を目指し、消費者が荷物の受取方法(コンビニ・営業所受取、置き配など)や日時を自ら「選択」できる仕組みを構築し、物流負荷軽減に協力的な消費者にインセンティブを付与する実証事業(「再配達率削減緊急対策事業」(補助事業))の募集を開始します。

**1. 事業概要**

- 補助対象事業者  
EC事業者、物流事業者
- 補助対象経費(補助率)  
[1]再配達率削減システム改善事業: 最大1/2(最大1.5億円まで)  
[2]再配達率削減ポイント付与実証事業: 最大1/2(1配送あたり最大5万円まで)  
[3]物流負荷軽減アプリ実証事業: 最大1/2(最大0.4億円まで)

**2. 公募の詳細**

公募の詳細・申請様式等については、再配達率削減緊急対策事業特設Webサイト(下記URL)に掲載の公募要領等をご確認ください。  
なお、オンラインで公募説明会を開催します。詳細は、特設Webサイトでご案内します。

**3. スケジュール**

公募期間: 令和6年5月31日(金)~6月28日(金)16時まで(必着)  
補助対象事業者の認定(交付決定): 7月中旬  
事業期間: 交付決定日~令和7年1月14日(火)  
※再配達率削減ポイント付与実証事業については令和6年10月または[1]再配達率削減システム改善事業における改修終了の日をいずれか遅い方とし、期間は最大2ヶ月です。

**4. 問い合わせ先**

再配達率削減緊急対策事業費補助金申請窓口  
一般社団法人 国際物流総合研究所(執行団体)  
TEL: 050-6865-5341 E-mail: info@2024saihai50.jp

↑特設Webサイト  
https://2024saihai50.jp/

## トラック・物流Gメンの具体的な活動内容

トラックGメンがどのような活動を行っているのか？  
実際には是正対応となった事例。【発荷主】

# 是正指導・改善の内容 (違反原因行為別)

## 長時間の荷待ち



### 申告内容

- いつも長時間待たされる。
- リフトマン不足で荷積・荷卸待ちさせられる
- スタッフ不足で荷造りができていない
- バース予約システムを利用しないと順番を後回しにされる。等

### 要請



- 社内(役員会)報告、対策チーム整備
- 現状把握 (荷待ち時間測定、ドライバーアンケート、ヒアリング)
- 受発注の調整 (物流センター飽和解消)
- バース予約システム導入、リフトマン確保
- トラック事業者へのシステム活用呼びかけ
- ドライバーに対する謝意表示、意見募集

### 改善内容

## 無理な運送依頼



### 申告内容

- 積込時間が遅く、荷渡しが深夜、未明になることもある。
- 指定された納品日時必着だと、スピード違反等無理をする必要あり
- 説明しても納品日時必着変わらず
- 高速代も支払われない。等

### 要請



- 社内報告、関係者連絡会議設置
- 現状把握 (荷造りに係る作業状況、納品日必着の理由、ニーズ)
- リードタイム緩和 (D1⇒D2)
- 店舗からの発注期限前倒し、輸送頻度集約、出荷情報の事前提供(NO検品化)

### 改善内容

## 過積載運送の指示・容認



### 申告内容

- 頻繁に過積載運行を求められる。
- 違反だと説明しても理解されない。
- 自車トラックは積載量以内、備車は積めるだけ積みという方針
- 軽トラックの飲料輸送は輸送ノルマ重視で荷主が過積載を容認。等

### 要請



- 社内(役員会)報告、対策チーム整備
- 現状把握 (受発注、重量把握状況)
- 重量情報の管理徹底 (システム導入)
- 導入車両の大型化 (4t⇒10t)
- 輸送頻度の集約化 (毎日⇒週2)

### 改善内容

# 是正指導・改善の内容 (違反原因行為別)

## 運賃・料金等の不当な据置き

人件費や燃料費が上がっているのに、運賃や料金をあげてもらえませんか？



だめだ、こっちも苦しいんだよ

### 申告内容

- ・長年「標準的運賃」の5割以下の水準で運送を継続
- ・運賃交渉を持ちかけても「無理」の一点張りで交渉の場につこうとしない。
- ・メールも無視、直接会おうとしても面会拒否、会合の場でも避けられる。

### 要請



- ・(真荷主=メーカー)
- ・現状把握 (元請に運賃改定の要求状況(全体)の情報提供要請)
- ・社内(役員会)報告、対策方針策定(元請トラック事業者)
- ・真荷主に情報提供。協力会社とのコミュニケーションの機会を再検討

### 改善内容

## 契約にない付帯作業

悪いね、そこのラベルを貼るのを手伝ってもらえる？



契約にはなかったはずだけど...

### 申告内容

- ・現場でドライバーが、ラベル貼り、仕分け、横持ち、パレット移しなどの作業を求められる。
- ・特に着荷主の卸場での要求が多い
- ・これらの作業には運賃とは別の料金が発生していない。

### 要請



- ・社内報告、関係者連絡会議設置
- ・現状把握 (現場でドライバーが作業を行っている実態について)
- ・付帯業務の撤廃 (自社スタッフで対応)
- ・契約の見直し (トラック事業者に作業料を支払う)
- ・契約の見直し (寄託倉庫に作業を委託)

### 改善内容

## 異常気象時の運送依頼



納品日は変えられないからね

大雨警報が出ているのに...

### 申告内容

- ・卸地に台風上陸でも。積地が晴れていれば運送を求められる。
- ・その上「事故は起こすな」と言われる。
- ・運送停止の判断が遅く、キャンセル料の支払いもないので、運行をキャンセルされるとそのまま損失に。

### 働きかけ



- ・社内(役員会)報告、連絡会等体制整備
- ・現状把握 (異常気象時の運行依頼)
- ・国交省の基準「異常気象時における措置の目安」を社内及び取引先に共有。
- ・運送停止の判断をトラック事業者に委ねる
- ・改正トラック運送約款に基づくキャンセル料を支払う方針を決定。

### 改善内容

## トラック・物流Gメンとして重視している観点

トラック・物流Gメンが動いて荷主、物流事業者の情報が共有され、両者の理解が深まり、WinWinになる関係性を再構築できたら良いと思っている。

(令和5年12月テレビ朝日「報道ステーション」インタビューにて)



商売上のしがらみのない我々(Gメン)が、関係者それぞれの思いを届け、お互いが自ら行動変容しようと思うまで、一生懸命説明して理解してもらおうよう行動したい。

(令和6年10月NHK「おはよう日本」インタビューにて)