

令和7年7月 31 日

中国運輸局トラック・物流Gメン、創設2年間の活動報告 ～ 中国地域の取り組みが、全国的な動きに ～

トラック・物流Gメン（Gメン）は、継続的なトラックドライバーの高齢化、将来の人材不足を改善し、物流を継続するため、**荷主の監視強化、是正指導**を役割として令和5年7月22日に創設されました。

具体的な業務としては、「**プッシュ型の情報収集**」によって、改善すべき荷主・元請トラック事業者（荷主等）の拠点や営業所、改善事項の情報を収集し、「働きかけ」や「要請」、「勧告・事業者名公表」という手段によって「**是正指導**」を行っています。

中国運輸局における是正指導（働きかけ、要請）件数
（要請 9 件、働きかけ 120 件） R5.7.22～R7.7.18

中国運輸局ではこれらに加え、Gメン創設後間もない令和5年8月から、独自の取り組みを継続して実施してきており、今では全国的な動きに広がっています。

（中国運輸局が進めてきた独自の取り組み）

① オンライン説明会

WEB 環境を活用して荷主・トラック事業者の問題意識をアンケートで収集・共有、取り組み事例、法改正、補助金等情報を提供。

（令和7年7月18日(金)までの**開催回数 24 回、参加人数約 7,900 人**）

② 荷主等パトロール

荷主等を特定せず、エリア全域をローラー形式でアポ無しで訪問、情報提供、確認（場合により指導）を実施。

（令和7年7月18日(金)までの**立ち寄り先拠点数 1,731 か所**）

オンライン説明会は全国から参加者を得る成果により、中国運輸局を事務局とした「国土交通省トラック・物流荷主特別対策室」主催の説明会に位置付けられました。

荷主等パトロールは、広く荷主等に改善に向けた意識づけができる手段として、全国の地方運輸局に採用・実施されるようになり、トラック事業者からは「**勇気を貰った**」、「**荷主から対話してくれるようになり雰囲気が変わった**」などの評価をいただいています。

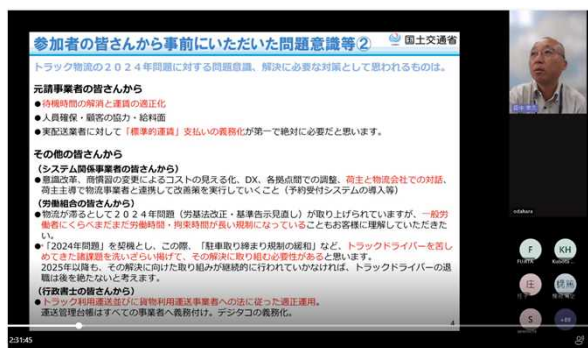
我々 Gメンは、トラック物流の問題を解決するため、これからも積極的に物流の現場に出向き、活動していきます（上記も加えた取組内容は別添にまとめています。）。

【問い合わせ先】 自動車交通部貨物課（田中・丸山・内藤） TEL:082-228-3438

トラック・物流Gメン創設経緯、これまでの変遷

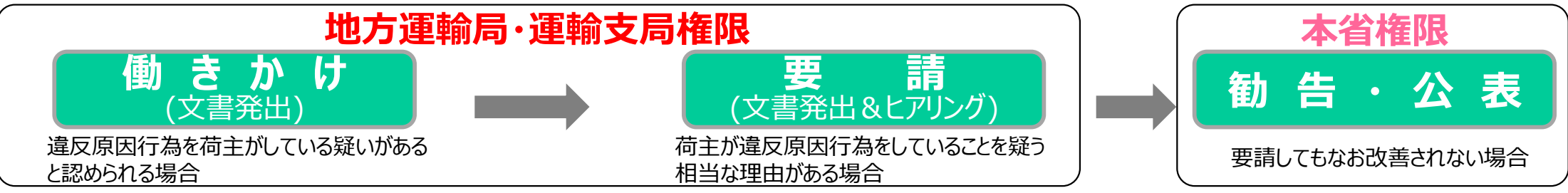
政策パッケージによるトラックGメン創設、トラック・物流Gメンへの改組

令和5年	「物流革新に向けた政策パッケージ」とりまとめ
6月	「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「 トラックGメン 」が誕生。
7月	7月22日、全国で162名、中国運輸局で13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
4月	
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。 全国総勢360名規模に。
令和7年	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、運送契約文書化、実運送体制管理簿等）
4月	
5月	5月23日 改正下請法公布⇒取適法へ（R8.1.1施行、Gメンにも指導権限が与えられる。）
6月	6月11日 改正トラック法公布（更新制、適正原価、白トラ利用荷主はGメンの是正指導対象に。）



「運賃・料金の不当な据え置き」について積極的に是正指導を実施

貨物自動車運送事業法付則第1条の2に基づく是正指導

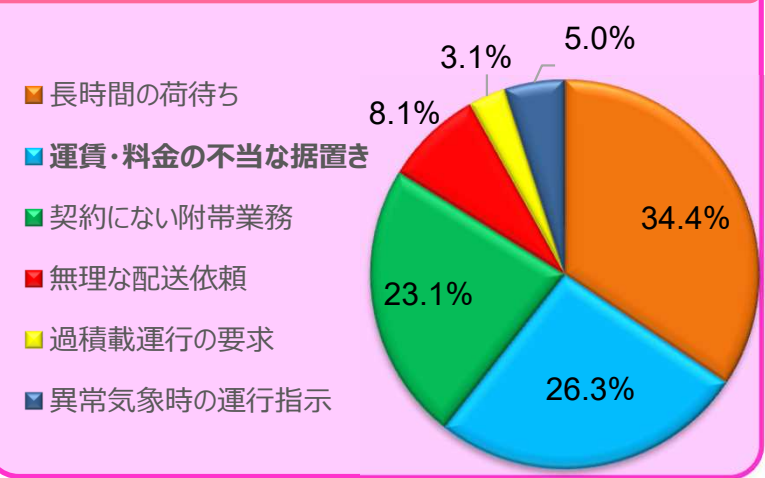


「是正指導」を実施した荷主数(中国運輸局)

対応内容	荷主数	内訳
要 請	9	(荷主4、元請5、その他)
働きかけ	120	(荷主69、元請50、その他1)

計129件の法的措置を実施
(令和7年7月18日現在)

是正指導対象となった違反原因行為の割合



是正指導による改善事例

トラック事業者からの申告内容
(是正指導)


働きかけ
↓
物流子会社

- 長時間の荷待ち
・ほぼ毎日3時間以上の荷待ちが発生している。
- 運賃・料金等の不当な据え置き
・交渉には応じてもらったものの、結果として交渉を断念せざるを得ない状況に追い込まれた。
- 異常気象時の運送依頼
・警報で出ている状況で、運送停止を相談したが聞き入れてもらえなかった。

元請の改善内容

- ・現状把握
荷待ち⇒調達物流で荷待ちが発生
運賃⇒価格交渉で詳細な資料を要求
気象⇒社内基準で運送停止判断
- ・対策
荷待ち⇒時間指定、荷卸し時間予約制導入
運賃⇒運賃上昇の根拠となる資料(公表資料)の提示で可とする。社内予算確保。積極的アプローチ(相談窓口設置)。
気象⇒国交省が整理した運行の目安を荷主と共有、ドライバーの安全第一で運行

トラック事業者からの申告内容
(是正指導)


要 請
↓
元請
発荷主

- 運賃・料金等の不当な据え置き
・長年「標準的運賃」の5割以下の水準で運賃を据え置かれている。
・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はぐらかされ、会合の場でも避けられる。
- 契約にない付帯作業
・ストレッチフィルムによる荷物の固定等荷主側で行うべき作業を無償でやられる。

元請・発荷主の改善内容

- ・現状把握
⇒発荷主と元請の情報共有推進(協力会社からの運賃改定の要求全体の情報提供等)
- ・組織内共有
⇒問題の役員報告等社内共有(発荷主)
- ・対応検討
⇒付帯作業: 契約見直し、料金支払い
運賃: 路線毎の最適化を検討。物流予算確保に向け動く(発荷主)

中国運輸局トラック・物流Gメンの活動状況②

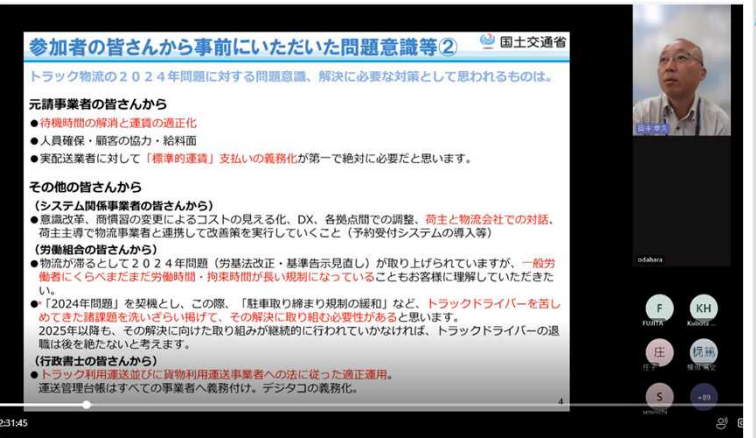
オンライン説明会の継続開催により、トラック等物流事業者・荷主に情報提供

【第1回～第24回の累計参加者数】延べ約7,900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連携していく。
 - ・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、または人員を要し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」だと言えるのか？業界の問題と、従事する「人」の問題とは別モノであり、「人」のことを考えない業界自体が衰退するのではないのか？
 - ・社会的責任を重んじ、人々の安全を最優先で確保し、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(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課題解決への意識
- 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。(齊藤国土交通大臣)

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 国衛議員)

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)

「トラック・荷主事業者の関係再構築」にかかる実質的效果

オンライン説明会にトラック・荷主事業者が同規模参加し問題意識や意見を交換



(R7.7.28(月)第24回オンライン説明会結果より)

相互理解深度化 (オンライン説明会アンケートより)

- 発荷主が多く参加され、運送会社の実態に同調する意見が多い事に、理解が深まっていると認識できた。(トラック事業者)。
- 発荷・物流・着荷側 3社での取り組みを進めていく必要性があり 社内提言を進めるにあたって参考となった (着荷主事業者)

運賃値上げ実現の情報 (事後アンケート、事業者ヒアリングより)

- 荷卸し時間指定の交渉から実施し着荷主に理解をしてもらえた事で運賃交渉だけでなく今後何が問題になるのかを共有出来た (元請トラック事業者)。
- 23年度から値上げ要請には基本予算取りした上で漏れなく対応した。(発・着荷主事業者)。

中国運輸局トラック・物流Gメンの活動状況③

積極的な荷主パトロールを実施し、労働環境改善と運賃改定を呼びかけ。

パトロール立ち寄り先

管内はもとより、トラックが貨物運ぶ大消費地にも出向き、パトロールを実施



パトロール先拠点数 **1,731**か所
(R5.7.21~R7.7.18)

中国運輸局 荷主等パトロールの特徴

- ・ **基本的にアポ無しで訪問**
(より多くの荷主等を訪問するため。)
- ・ **違反原因行為の疑いがあればその場で指摘。**
(要請を受けた荷主等の改善状況確認も実施。)
- ・ **オンライン説明会への参加を呼びかけ**
(より深く理解を得るため。結果荷主の参加が増加。)

中国地方全地域でパトロールを実施、トラック協会Gメン調査員とも連携



山口

漁港における輸送状況を確認
(山口運輸支局Gメン)



島根

機器メーカーに対する周知を実施
(島根運輸支局Gメン、島根県トラック協会Gメン調査員)



広島

荷主企業に対して説明を実施
(広島運輸支局Gメン、広島県トラック協会Gメン調査員)



岡山

工業団地を回り周知活動
(岡山運輸支局Gメン・岡山県トラック協会Gメン調査員)



鳥取

農産物関係荷主に説明を実施
(鳥取運輸支局Gメン)

荷主等パトロールの全国展開

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。



…立ち寄り実績
のある地域



中国

広島市内の工業団地、中心部の荷主をアポ
無し訪問のうえ説明
(中部・中国Gメン)



近畿

運賃・料金の不当な据置きの申告があった飲
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)



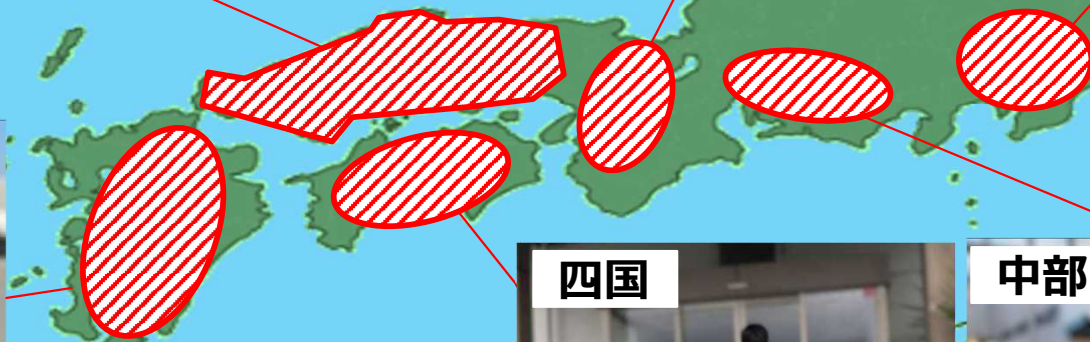
関東

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)



九州

配送センターの荷積み状況確認
(中国・九州Gメン)



四国

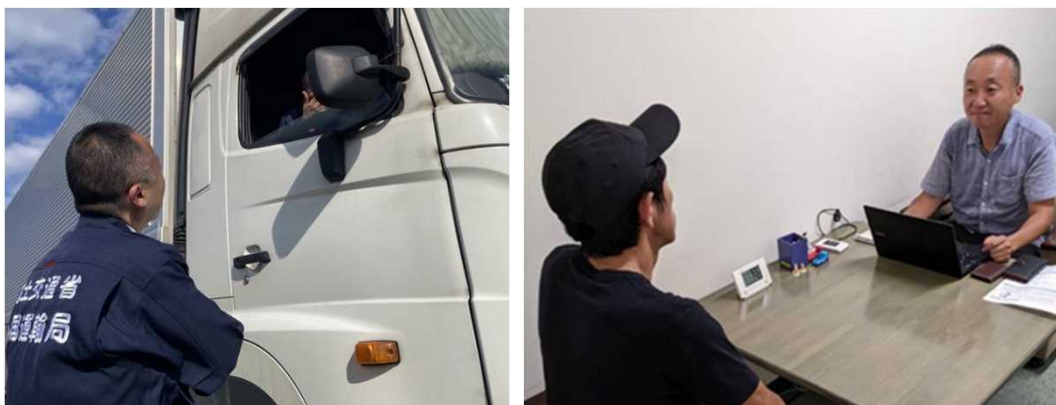
大手卸の物流センターを
アポ無し訪問の上説明
(中国・四国Gメン)



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)

トラック事業者・トラックドライバー・倉庫業者へのヒアリング（プッシュ型情報収集）



事業者拠点のほか、SA,PA、道の駅、コンビニ、自動車事故対策機構(NASVA)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(荷主等パトロール)



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(荷主等パトロール)



荷主等へのアポ無し訪問の際、現場にて、荷待ち、契約に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。

是正指導（働きかけ、要請、勧告〔社名公表〕）、指導後の対象のフォローアップ



違反原因行為の疑いが確認された場合は、是正指導。更に荷主の現場で改善状況の確認も行う。

トラック事業者に対しプッシュ型情報収集を実施すると…。

「言いたいことはあるけど、身バレ※が怖くて言えない…」

※身バレ…情報提供者の身元がバレること

申告されなければ是正指導はできない。物流の改善は実現しない。

トラック事業者に安心して相談して貰える雰囲気醸成する必要がある。
⇒そのためには、Gメンを信用して貰う必要がある。= Gメンが動く必要がある。

Gメンがエリアごとに**荷主を不作為に訪問・周知する「パトロール」**を実施（中国運輸局）。

パトロールの具体的方法

不作為に回る ⇒ 数を回る必要がある

立入権限がない ⇒ だが説明を聞いてもらう必要がある

トラブルはトラックに悪影響 ⇒ 荷主の傾聴確保も必要

⇒ **基本は「アポなし訪問」**

⇒ **まずは情報提供から**

（ドライバー不足、法改正、オンライン説明会）

⇒ **しっかり名乗り、丁寧に説明**

（複数名訪問、名刺交換、資料で説明）

業界関係者・有識者からの評価

業界幹部・有識者の評価



「国の働きかけで本当に運賃の改善が図られ驚いている」

(公財) 全日本トラック協会
中国トラック協会会長
(公財) 広島県トラック協会会長
福山通運(株)小丸社長



「トラックGメンのなかには、従来より踏み込んだ行動を行う者が現れた。例えば中国運輸局のトラックGメンは…。」

立教大学経済学部首藤教授
共著「間違いだらけの日本の物流」より

荷主・トラック事業者におけるトラック・物流Gメンの評価も変化

トラック事業者

創設当初

- ・「トラックGメン」という名称に、周囲では取り締まり部門と考えて反発した印象を持つ方が多い。
- ・どこまで対応してくれるのかが不安。
- ・また役所が天下り団体を作ったという印象。

最近

- ・Gメンの地道な行動に感謝です。
- ・大きな動きをされているようで大口荷主等の意識変革が進んでいるように感じています。
- ・おかげで荷主側から声がけを貰えるようになった。
- ・Gメンの活動に勇気を貰い、決死の覚悟で運賃交渉したら叶った上、荷主に「今まで放置していて申し訳ない」と言って貰えた。

荷主

- ・荷主や運送事業者の数に対しGメンの数が少ないので実効性が期待できるか不安。
- ・どのような着荷主への徹底を図るのか。悪質な行為として何が該当するのか。

- ・単に指導だけでなく対話していただけることで、様々な現場で得た情報を提供いただける機会は貴重。指導に加え、助言も期待。
- ・荷主でもSCM部門はコスト重視でなかなか声が上げにくかったが、是正指導により社内の機運が高まり、幹部の物流を見る目も変わってきた。運賃予算も積極的に獲得していきたい。

中国運輸局トラック・Gメンは今後も動きます。

荷主・トラック事業者の「声」を聞き、それぞれに届け、WinWinな関係に改善

種別	トラック事業者の声	荷主の声
運賃	・原価計算後の運賃を提示。協力会社も含めた輸送体制の必要性を示したうえで、ケース毎に交渉 1次請け対応: +10%を数字を示しながら商談を実施 繁忙期の期間中: +20%で事前に金額設定を実施 - 理解のない担当者にも情報共有という形で周知 ・しっかり原価計算し運賃改定に成功したが、他の協力会社も一律で上がりモヤモヤ。個社別の評価をして欲しい。	・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、ということが確認できた ・物流事業者から提示された運賃原価を買主に提示し、物流費高騰による売価交渉をしたところ、認められた ・予算策定期期に来て貰うと運賃の要望を聞きやすい ・こちらから声をかけ運賃改定し、感謝の声を貰った
労働環境改善	・バース予約システムは、予約〆切が早く、荷積卸が集中する時間の予約が取りづらい ・パレットはサイズが混在し、1.1サイズでもレンタルとそれ以外があるため、ドライバーが移す作業をさせられている ・初めて入場するドライバーでも、自分の納入場所がどこにあるのかが一目瞭然でわかるDXなどがあれば良い。 ・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い。	・現場と話し合い、衣類・日用品などの貨物については配送日、時間帯の変更などを実施しトラックの台数を集約 ・現場からの注文期限前倒し、注文の最少ロット引き上げ ・荷役スタッフ、リフトマンを荷主側で実施 ・賞味期限を日時管理から月単位に変更 ・3年かけてレンタル標準パレットを導入 ・元請事業者と打合せの場を持ち、荷待ち・荷役時間の決め方等、コンセンサスを得ながら、進め改善ができた。

中国運輸局トラック・物流Gメンは、人の気持ちに響く行動と説明で、荷主等の行動変容、商慣行改善による物流効率化を目指します。

トラック物流関係において、関係行政機関の「ハブ」として汗をかき、荷主・トラック事業者、その他関係者への情報提供とともに、荷主等に対する積極的な「是正指導」を行い、荷主等の行動変容、商慣行改善による物流効率化を進め、トラック事業者の経営環境、トラックドライバーの労働環境を改善します。

トラック物流問題の主役はドライバー、彼らの「声」に様々なヒントがある。

種別	コメント
現場の状況	・検品機器（ハンディースキャナー）を持たされ、契約にない検品作業を強要されている。壊れたら弁償させられる。 ・とりあえずこいと言われて、食事もトイレも我慢して駆けつけたらそこから3時間待ち。そのようなことの連続で、昨日の昼から今(夕方)まで、何も口にしていない。 ・昔に比べれば作業はなくなり楽になっている。一方で労働時間が減り収入も減った。
トラックドライバーの魅力	・移動があり、様々な現場で色々な人と会って会話するのが楽しい。（40代男性） ・出庫したら運転中は一人。不要な気遣いをしなくてよい。（30代、60代男性） ・移動があり、様々な現場で色々な人と会って会話するのが楽しい。（40代男性）
職業選択の動機	・接客業を目指したがコロナで挫折。その時、学生時代引越しのアルバイトで乗ったトラックを思い出した。あれを乗り回している自分は格好良いだろうなと思い、ドライバーを志した。（20代女性） ・高校卒業後工場に勤めたが、トラックドライバーにあこがれていたのも、免許が取れる歳に免許を取得。転職は勇気がいったが、一生のことなので、思い切ってトラックドライバーへの転職を決めた。（20代男性）
会社選択のポイント	・ライフワークバランス重視をHPに記載している会社の面接を受けたら社長がとても良い人だった（20代女性） ・家から営業所が近く、人間関係もよさそうだったので。（20代男性） ・30代で他業種から転職。車種が多く、様々な経験が積みそうな会社を選んだ。（60代男性）
転職の動機	・大手の長距離運転者だったが、結婚を機に配偶者の親から家庭生活に参加できるよう、毎日家に帰れる安定した生活を求められ、地場運送の地元の会社に転職した（20代男性）。 ・50台の役職定年を機に、選択。2種免許とリフトの資格を取ってこの世界に。道路に出れば一人。人間関係のストレスもなく、今でも転職して良かったと思っている。（60代男性） ・ずっとトラックドライバーをしたかったが、息子が巣立つまではリスクを避け我慢してきた。息子の就職（トラックドライバー）を機に自分もトラックドライバーに。（40代女性）
若手ドライバー支援	・ドライバー歴は55年。ドライバーの知り合いが多く、多くのトラック事業者の実状を知っている。若い人には会社の待遇に思い悩んでいる者が多いので、一緒に釣りに出かけて気分転換をさせたり、その時にポツポツと話される悩みを聞いたりしている。また自分が得た情報から、条件の良い事業者を紹介することもある。（70代男性）