

2024年問題に対する取組について

第20回北海道トラック輸送における取引環境・労働時間
改善地方協議会

令和6年2月21日

国土交通省 北海道運輸局

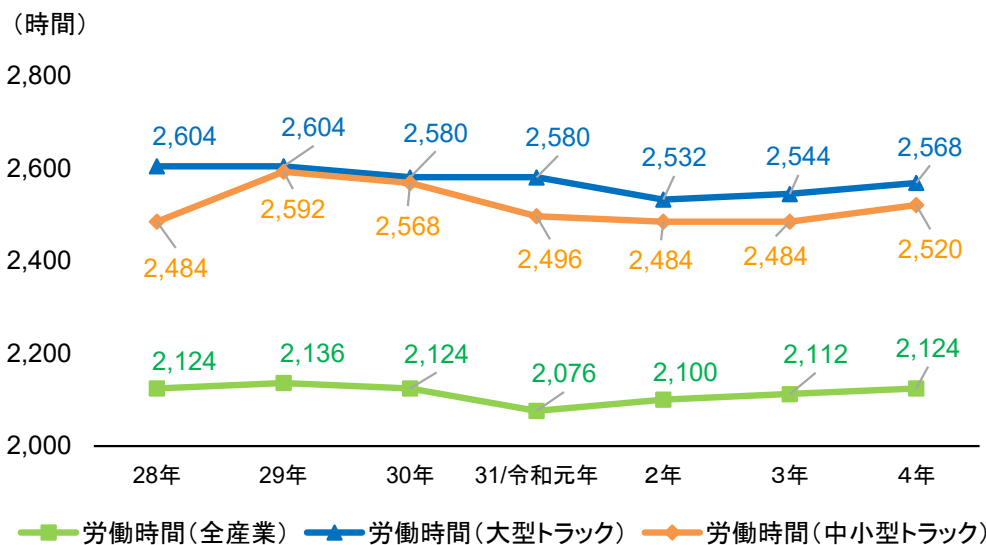
1. トラック運送事業の現状と課題について

2. 政策パッケージの進捗状況について

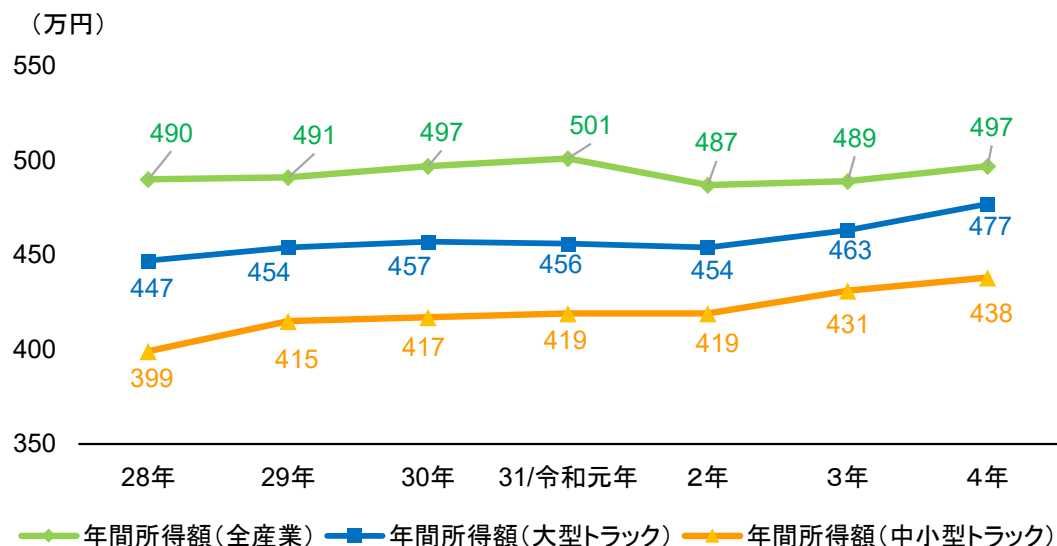
3. その他

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

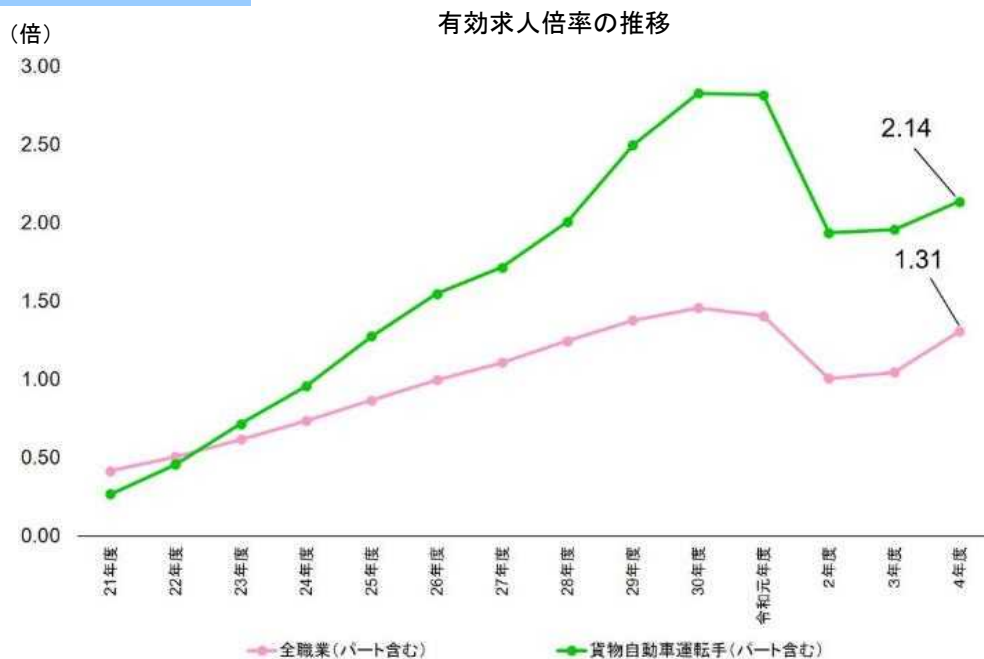
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



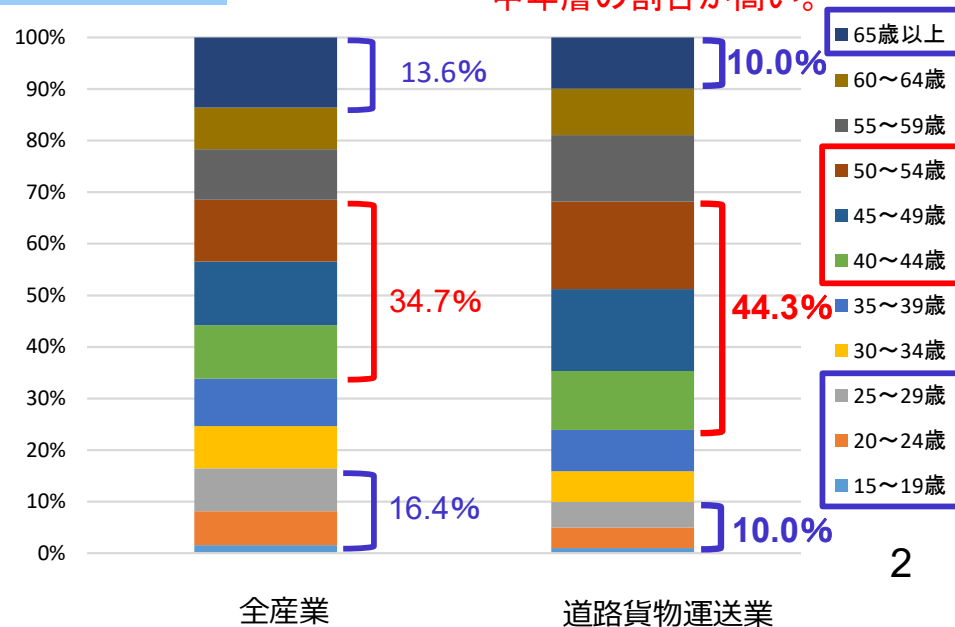
②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



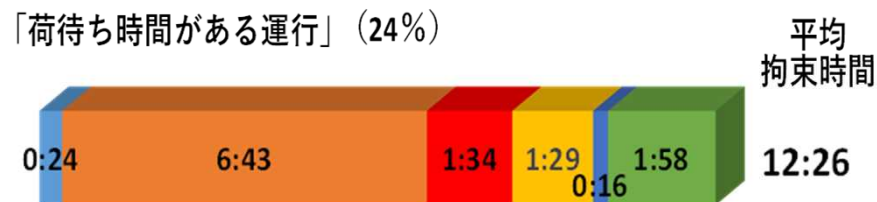
④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



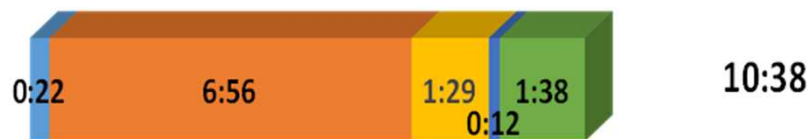
トラックドライバーの労働条件

- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳
(荷待ち時間の有無別)

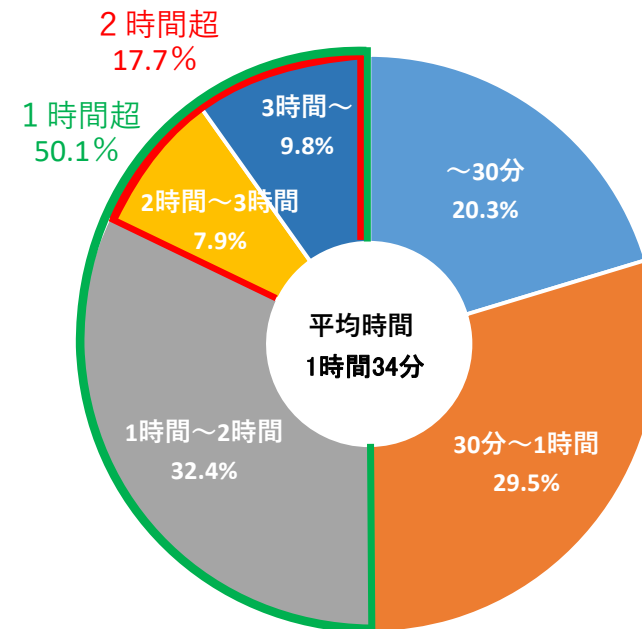


「荷待ち時間のない運行」(76%)



■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待 ■ 荷役 ■ 附带他 ■ 休憩

1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典:トラック輸送状況の実態調査
(R2)

自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

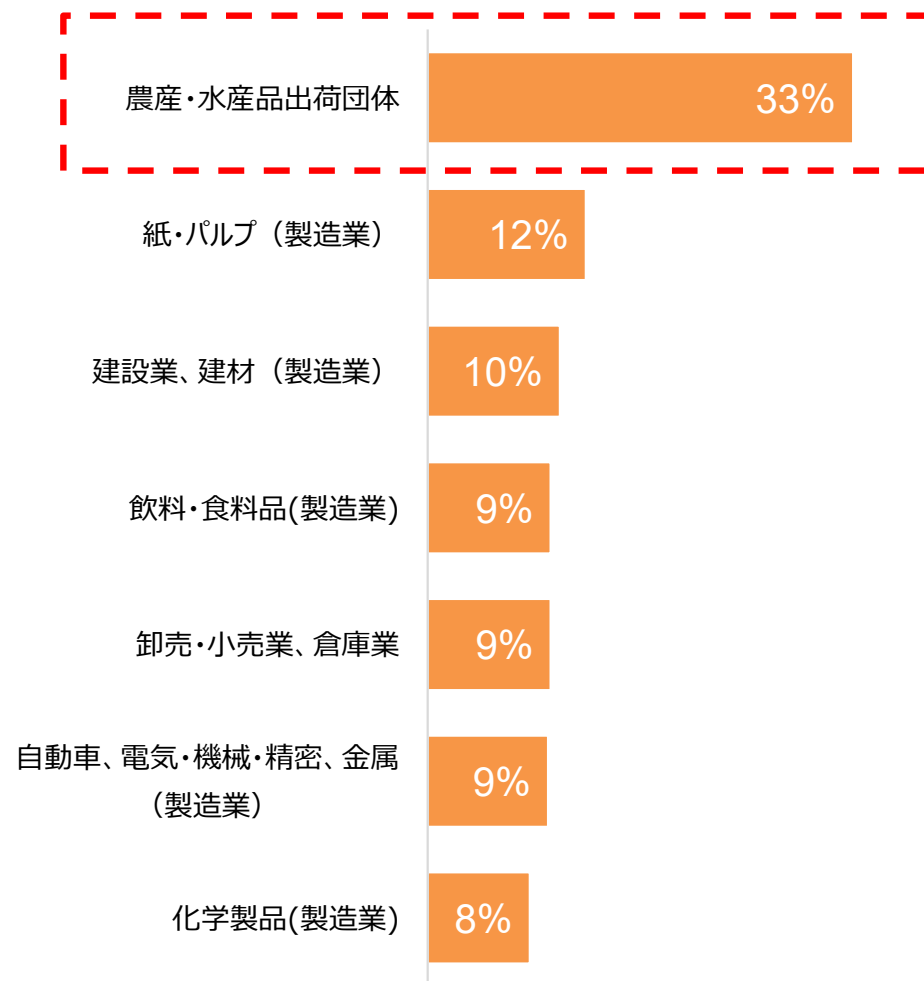
平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）**」により、拘束時間等が強化される。

○主な改正内容

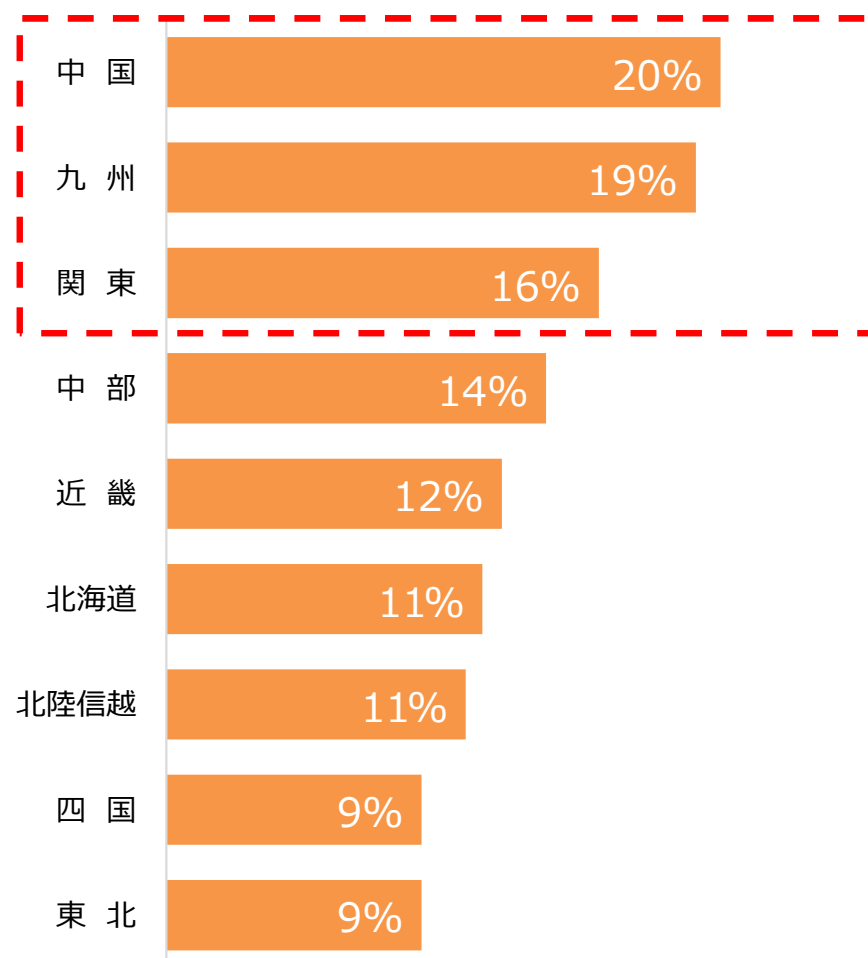
	現 行	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	<p>【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3,516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。</p>	<p>【1日あたり】 ・ 原則13時間以内、最大15時間以内。 ・ 宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、年3,300時間、284時間以内。ただし、労使協定により、年3,400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。</p>

- 具体的な対応を行わなかった場合、**2024年度には輸送能力が約14%（4億トン相当）不足**する可能性。
- その後も対応を行わなかった場合、**2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足**する可能性。

(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



1. トラック運送事業の現状と課題

2. 政策パッケージの進捗状況について

3. その他

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」について

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、総合的な検討を行うため、**令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置。**
- 同年6月2日に第2回を実施し、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策をまとめた**「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。**



＜構成員＞

議長 内閣官房長官
 副議長 農林水産大臣
 経済産業大臣
 国土交通大臣
 構成員 内閣府特命担当大臣
 （消費者及び食品安全担当）
 国家公安委員会委員長
 厚生労働大臣
 環境大臣

※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求める。

■ 総理指示（令和5年3月31日）

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題に直面しています。物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーに働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど1年となります。
- 一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。
- これに対応するため、荷主・物流事業者間等の**商慣行の見直し**と、物流の標準化やDX・GX等による**効率化の推進**により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の**行動変容**を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要です。
- このため、**物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等**の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。
- そこで、1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、**6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめ**てください。



「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定（令和5年6月2日）

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**(1) 商慣行の見直し、(2) 物流の効率化、(3) 荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化^(※)**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入^(※)
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入^(※)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃收受・価格転嫁円滑化等**の取組み^(※)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資の促進**（バス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバースポーツ、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進^(※)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化^(※)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入^(※)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

	(施策なし)	(施策あり)	(効果)
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間 × 達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% × 達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			合計：14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ 通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

物流革新緊急パッケージ

- 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来年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、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

1. 物流の効率化

○即効性のある設備投資・物流DXの推進

- ・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
- ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等
- ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等

○モーダルシフトの推進

- ・鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
- ・31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進

○トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

- ・荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等により、快適で働きやすい職場環境の整備を促進
- ・労働生産性の向上に資する車両を運転するための免許の取得等のトラック運転手のスキルアップを支援

○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

- ・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）
- ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進
- ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進
- ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化
- ・トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充や駐車マス予約制度の導入などの取り組みの推進

○標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進

○燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）

○高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続

○道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

○宅配の再配達率を半減する緊急的な取組

- ・ポイント還元を通じ、コンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配送日時の指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施

○政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

○トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）

- ・荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」等の集中実施、国土交通省及び荷主所管・法執行行政機関による連携強化

○現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）

○適正な運賃の收受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

- ・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
- ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
- ・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

標準的な運賃とは、ドライバーの労働条件を改善し、トラック運送業がその機能を持続的に維持しながら、国民生活と経済を支えていくために、法令を遵守して経営する際の参考となる運賃を示すことを目的に、令和2年4月に告示されたもの。

【背景】

トラック運送事業者は荷主に対する交渉力が弱い

- ① 必要なコストに見合った対価収受しにくい
- ② 法令遵守しながらの持続的運営ができない。

法令遵守して運営する際の参考となる運賃必要

標準的な運賃の告示制度の導入

運賃表の種類

距離制運賃	時間制運賃
-------	-------

運輸局別に策定（人件費、物価等地域差を考慮）

北海道運輸局	東北運輸局	関東運輸局	北陸信越運輸局	中部運輸局	近畿運輸局	中国運輸局	四国運輸局	九州運輸局	沖縄総合事務局
--------	-------	-------	---------	-------	-------	-------	-------	-------	---------

車種別に策定（代表的なバン型を前提に車種別に設定）

小型車 (2 tクラス)	中型車 (4 tクラス)	大型車 (10 tクラス)	トレーラー (20 tクラス)
-----------------	-----------------	------------------	--------------------



その他

- ・運送契約は代表的なものとして貸切運送を前提
- ・元請の傭車費用は別途必要
- ・運送の対価以外の経費は別途必要（付帯業務料、有料道路料等）

標準的な運賃 届出までのプロセス

STEP1 標準的な運賃制度を理解する

STEP2 自社で運賃を計算する

STEP3 荷主と運賃を交渉する

STEP4 運賃の事後届出を行う

※標準的な運賃の届出率 56.8%（令和5年6月末時点）10

北海道運輸局管内では、全国の届出率58.2%を超える、59.0%となっています。

支局名	事業者数	届出件数	割合
札幌	1,516	803	53.0%
函館	268	230	85.8%
室蘭	370	240	64.9%
旭川	410	288	70.2%
帯広	326	118	36.2%
釧路	276	196	71.0%
北見	189	106	56.1%
北海道計	3,355	1,981	59.0%
全国計	56,990	33,151	58.2%

令和5年12月15日
物流・自動車局貨物流通事業課

「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」の提言を公表します。

国土交通省では、本年8月より、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」を計3回開催し、「標準的な運賃」及び「標準運送約款」について、見直しに向けて学識者の皆様を交え、議論を行いました。今般、本検討会の提言を作成・公表いたしましたので、お知らせいたします。

検討会での議論を踏まえ、①荷主等への適正な転嫁、②多重下請構造の是正等、③多様な運賃・料金設定等の提言を取りまとめ。

1. 「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」提言の概要（別添参照）

① 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引き上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、平均約8%の運賃引上げ
- 原価のうちの燃料費を120円に変更し、燃料サーチャージも120円を基準価格に設定

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 待機時間料に加え、荷役作業ごとの「積込料・取卸料」を加算
- 標準運送約款において、運送と運送以外の業務を別の章に分離し、荷主から対価を収受する旨を明記

② 多重下請構造の是正等

- 「下請け手数料」を設定
- 荷主、運送事業者双方が運賃・料金等を記載した電子書面を交付することを明記

③ 多様な運賃・料金設定等

- 共同輸配送等を念頭に、「個建運賃」を設定
- リードタイムが短い運送の際の「速達割増」や、有料道路を利用しないことによるドライバーの運転の長時間化を考慮した割増を設定

等

2. 今後のスケジュール

検討会における議論や提言を踏まえて、令和6年1月以降、「標準的な運賃」については運輸審議会への諮問、「標準運送約款」についてはパブリックコメントを経て、改正。

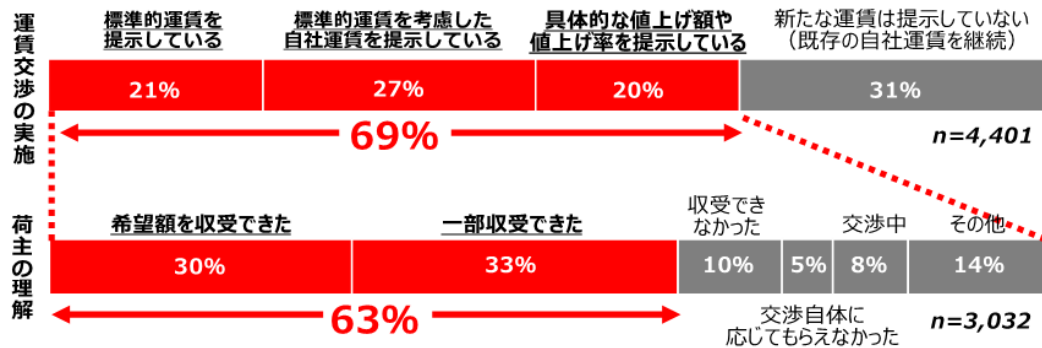
【連絡先】 物流・自動車局貨物流通事業課 運崎 宮屋敷 武藤（内線 41333）
代表 03-5253-8111 直通 03-5253-8575



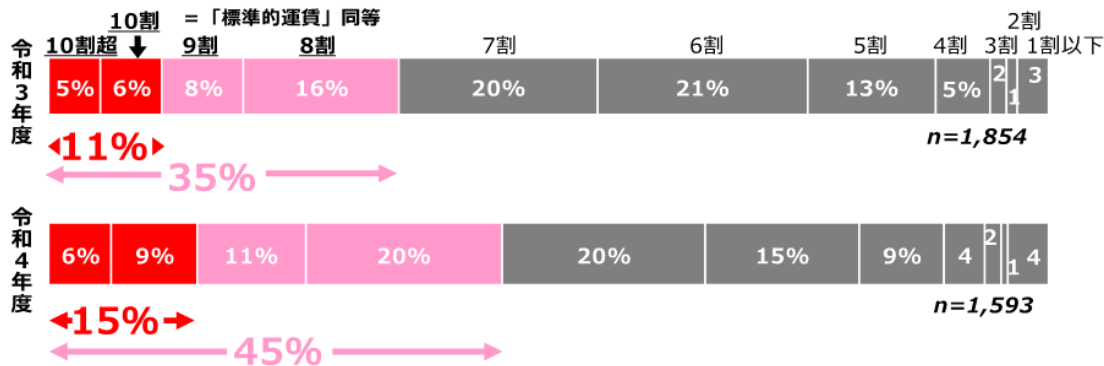
- トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設（令和2年4月告示）。
- 実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直しを図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。
 （※）行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

「標準的運賃」の活用状況

<標準的運賃に係る実態調査結果（令和4年度）の概要>



<「標準的運賃」と契約額の乖離状況>



見直しの方向性

- 「標準的運賃」について、以下の見直しを行う。
 - ・ 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、**運賃水準の引上げ幅を提示**
 - ・ 荷待ち・荷役などの輸送以外のサービスの対価について、**標準的な水準を設定**
 - ・ 下請けに発注する際の手数料の設定 等
- 併せて、「標準運送約款」について、**契約条件の明確化等**の見直しを行う。

見直しに向けたスケジュール

令和5年 8月30日 第1回検討会（論点整理）
 10月27日 第2回検討会（提言素案の整理）
 12月7日 第3回検討会（提言取りまとめ）

⇒令和6年1月以降、運輸審議会への諮問等を経て、「標準的運賃」及び「標準運送約款」を改正

- 検討会での議論を踏まえ、**①荷主等への適正な転嫁**、**②多重下請構造の是正等**、**③多様な運賃・料金設定等**の提言をとりまとめ（令和5年12月15日）

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの**燃料費を120円**に変更し、**燃料サーチャージも120円**を基準価格に設定【運賃】

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 現行の待機時間料に加え、**公共工事設計労務単価表**を参考に、荷役作業ごとの「**積込料・取卸料**」を加算【運賃】

待機時間料	→	1,760円	
積込料・取卸料	機械荷役の場合	→	2,180円
	手荷役の場合	→	2,100円

※金額はいずれも中型車（4クラス）の場合の30分あたり単価

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離**し、**荷主から対価を収受**する旨を明記【約款】
- 「**有料道路利用料**」を個別に明記するとともに、「**運送申込書／引受書**」の雛形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

<「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- 「**下請け手数料**」（運賃の**10%**を別に収受）を設定【運賃】
- 元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**することを明記【約款】

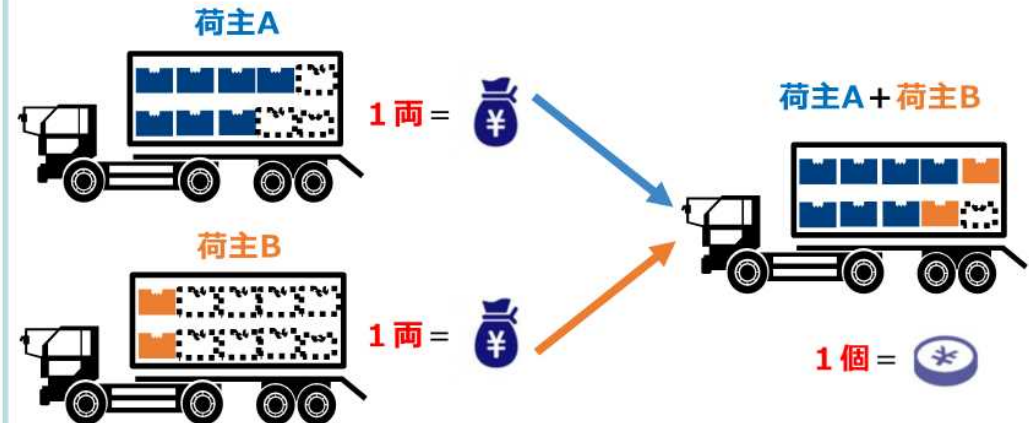
<契約条件の明確化>

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した**電子書面**（運送申込書／引受書）を**交付**することを明記【約款】

3. 多様な運賃・料金設定等

<「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の「**速達割増**」（逆にリードタイムを長く設定した場合の**割引**）や、**有料道路を利用しない**ことによるドライバーの運転の長時間化を考慮した**割増**を設定【運賃】

<その他>

- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増を追加**【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能**とする【約款】

トラックGメンとは、

トラック運送事業者を対象とした
「**プッシュ型の（積極的な）情報収集**」と

違反原因行為の疑いのある荷主・元請事業者に対する
「**働きかけ**」や「**要請**」等により、

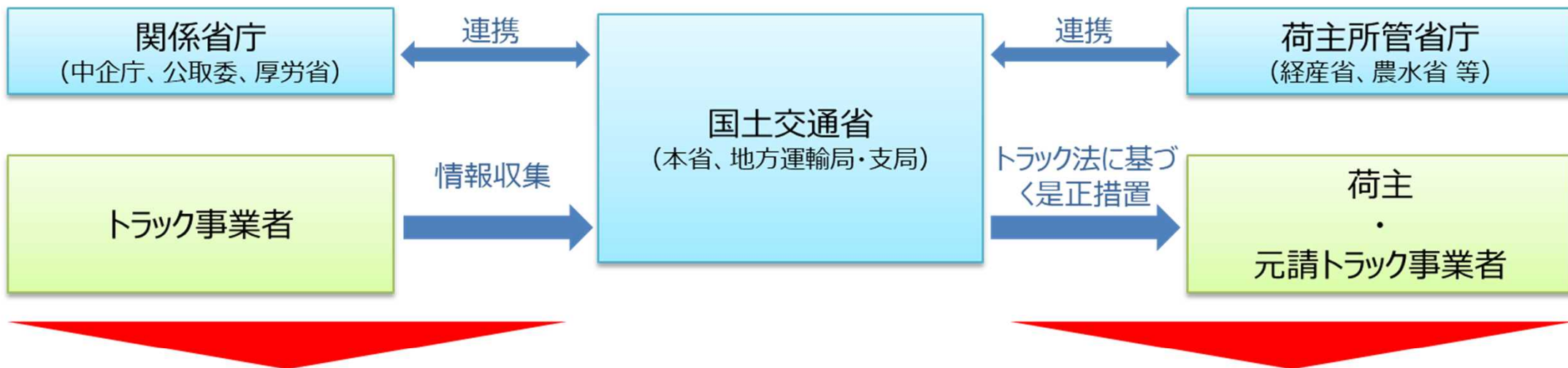
適正運賃の收受や労働環境の改善を実現し、
2024年問題の解決を目指すための専門部隊です。

トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化

- ▶ **トラックドライバー**は、労働時間が長く、低賃金にあることから、**担い手不足が喫緊の課題**。
- ▶ 働き方改革の一環として、2024年4月からドライバーに**時間外労働の上限規制（年960時間）**が適用されるが、これによる**物流への影響が懸念（「2024年問題」）**。
- ▶ 国土交通省では、**貨物自動車運送事業法に基づく荷主等への「働きかけ」「要請」**等による**是正措置**を講じてきたが、2024年問題を前に、**強力な対応が必要**。
- ▶ このため、新たに**「トラックGメン」を設置することで荷主等への監視体制を緊急に強化し、荷主対策の実効性を確実なものに**。

⇒ **令和5年7月21日、162名体制※で本省及び地方運輸局等に設置**

※緊急増員80名（本省2名、地方運輸局等19名、運輸支局等59名）、既存定員との併任等82名（本省13名、地方運輸局等16名、運輸支局等53名）



トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し
情報収集力を強化（2023年度～）

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

違反原因行為とは

違反原因行為とは、

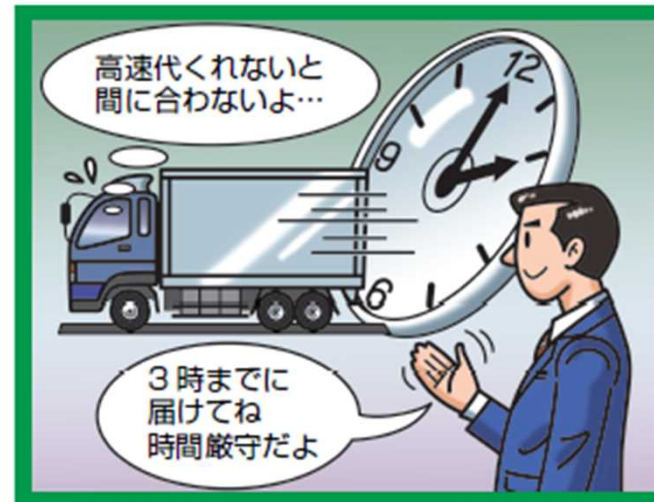
トラックの法令違反の原因となるおそれのある、
以下のような行為を指します。

恒常的に長い荷待ち時間



⇒過労運転防止義務違反
を招くおそれ

無理な到着時間の設定



⇒最高速度違反を招く
おそれ

過積載になるような依頼



⇒過積載運行を招くおそれ

運賃・料金の交渉に応じず、不当に低廉に据置くこと



契約にない付帯業務を行わせ、料金を支払わないこと



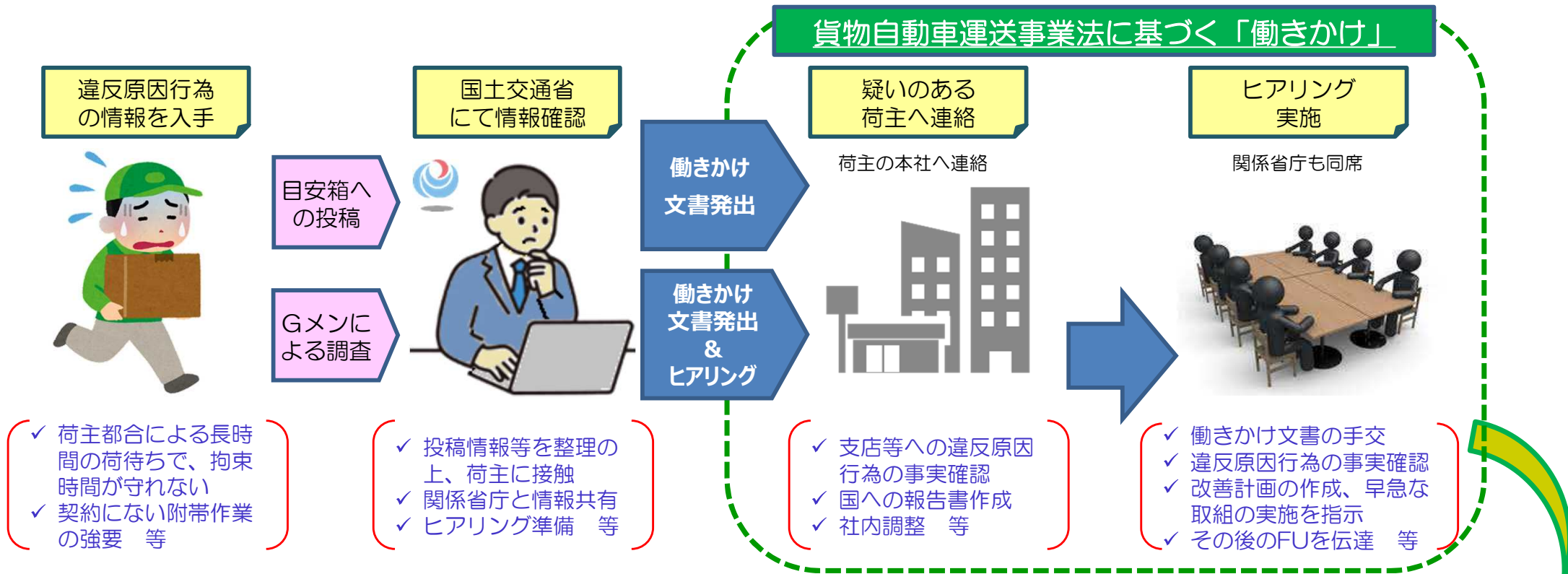
荷主等が通常運賃より低い運賃に設定した例

- 一律一定率を引下げ
- 荷主等の目標額、予算等を基準として設定
- 輸送条件の変化（軽油価格の高騰、手待ち時間の発生等）を考慮せず設定
- 特定の運送受託者への差別的設定
- 特定の地域又は顧客向けの設定

荷主等が行わせる付帯業務の例

- 倉庫内の棚に貨物を入れる
- 運送終了後の貨物を方面別等に分ける
- 貨物に値札などのラベルを貼る
- 積み下ろし場所から貨物を移動する
- 倉庫内にある商品の中から出荷指示のあったものを集める（ピッキング）
- 貨物の検査・検収
- 倉庫内の清掃

働きかけが行われるまで



● 「働きかけ文書発出とともにヒアリングを実施する場合は、主に以下の流れに沿って実施

- 長時間の荷待ち、運賃・料金の不当な据置き、過積載の指示等、違反原因行為の事実確認
- 違反原因行為が事実の場合、早急の解消に向けた改善計画の作成・提出
- 改善計画には、違反原因行為の解消に必要な期間を設定（改善期間：概ね3か月程度）
- 取組の確実な実施を指示するとともに、進捗状況や改善効果等を定期的にヒアリングや提出データ等で確認し、フォローアップ（違反原因行為の解消が確認できるまで）
- 当該荷主が扱う貨物を所掌する関係省庁（経産省、農水省等）と連携してヒアリングを実施

トラックGメンによるプッシュ型情報収集

- ① 電話聴取や訪問などによる、違反原因行為の疑いのある荷主情報の積極的収集
- ② 違反原因行為をしている疑いのある荷主等の支店、荷捌き場周辺などへのパトロール(現場の状況確認)
- ③ 各種フォローアップ調査
 - 荷主の違反原因行為を投稿してきたトラック事業者へのフォローアップ調査
 - 目安箱(国交省HP)に寄せられた投稿情報のフォローアップ調査
 - 「働きかけ」や「要請」を実施済の荷主等について、再度同種の違反原因行為をしている疑いがある場合、情報提供元であるトラック事業者へのフォローアップ調査

トラックGメンとは？

トラックGメンは、適正運賃の收受や労働環境の改善を実現し、2024年問題の解決を目指すため国交省に創設された**専門部隊**です。「プッシュ型の情報収集」や違反原因行為の疑いのある荷主・元請事業者本社への「働きかけ」や「要請」等を行い、疑いが事実であれば、改善に向けた計画策定を指導します。

○働きかけのイメージ



○目安箱について

・次の質問にお答えください。

Q1. ご意見・事例の分類について、該当する項目1つを選択してください。【必須】

○ 1. 運賃違反を疑うおそれがある非合理的な到着時間の指定等
 ○ 2. やむを得ない理由に対するペナルティ等
 ○ 3. 積み込み直前に荷物量を増やすような急な依頼等
 ○ 4. 待ち時間の恒常的な発生等
 ○ 5. 依頼と異なる積み込み作業等
 ○ 6. 依頼にはなかったラベル貼り・積品などの附帯作業等
 ○ 7. 高速料金など費用の自己負担等
 ○ 8. 過度な貨物事故（つぶれ、破損、へこみ、こすれ、擦れなど）への対応等
 ○ 9. 異常気象によるトラブル等
 ○ 10. その他、コンプライアンス的に問題と認められるもの
 (内訳：「」)

※複数該当するものがある場合には、項目毎に複数回に分けてご記入ください。

【記入項目と記入例】

・トラックの種類

・いつ

・いつ 年 月頃

トラック業界の労働環境改善のため情報をお寄せください！

- ・長時間の荷待ち
- ・契約にない付帯業務
- ・いつ、どこで、だれから、どのようなことをされたのか 等

※情報提供元が特定されないように配慮致します



目安箱
投稿サイト
国交省HP内

トラック事業者の皆様

こんなこと、ありませんか？

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



大型台風や豪雨・豪雪日の配送



こんな話は、

トラックGメン

に御相談ください！

【電話での連絡はこちらまで】
 北海道運輸局自動車交通部貨物課
 札幌運輸支局輸送・監査担当
 旭川運輸支局輸送・監査担当
 釧路運輸支局輸送・監査担当
 北見運輸支局企画輸送・監査担当

011-290-2743
 011-731-7167
 0166-51-5272
 0154-51-2514
 0157-24-7631

函館運輸支局輸送・監査担当 0138-49-8863
 室蘭運輸支局輸送・監査担当 0143-44-3012
 帯広運輸支局企画輸送・監査担当 0155-33-3286

国土交通省北海道運輸局 からのお知らせ

トラックGメン がパトロール中です。

トラックGメンが「プッシュ型情報収集」の一環として、荷主事業者の支店、荷捌き場周辺などへのパトロール（現場の状況確認）を行っております。ご理解とご協力をよろしくお願いいたします。

トラックGメンとは？

トラックGメンは、適正運賃の取受や労働環境の改善を実現し、2024年問題の解決を目指すため国土交通省が創設した専門部隊です。「プッシュ型（積極的）情報収集」の他、**違反原因行為**の疑いのある荷主・元請事業者**本社**への「働きかけ」や「要請」等を行い、疑いが事実であれば、改善に向けた計画策定を指導します。

【働きかけの実例】

ケース① 運賃・料金等の不当な据置き
 (農産品取扱企業・真荷主)
 -改善策-
 燃料サーチャージ、運賃についてはトラックも含む全ての輸送重量に対して積荷料金を支払うこと

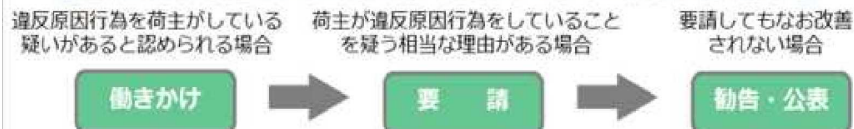
ケース② 依頼契約にない付帯作業
 (食品製造卸会社・真荷主等)
 -改善策-
 作業範囲、運送料金、作業附帯料金をそれぞれ契約を締結

【要請の実例】

ケース③ 長時間の荷待ち
 (製造業・発荷主)
 -改善策-
 「入庫時間の指定」「出荷口の増設」「搬送先付近の倉庫を中継地点として活用」などを実施

ケース④ 過積載運行の要求
 (運送事業者・元請)
 -改善策-
 当該違反原因行為の防止に向けた全社レベルの対策強化に着手

【違反原因行為の改善が見られない場合の流れ】



※違反原因行為の事実が明らかでない場合、働きかけを行わず、即要請を実施する場合があります。

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。

- **依頼にない付帯業務**
 …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Gメンの働きかけによる事実判明の場合は、改善計画の策定・提出が必要。)

【お問い合わせ先】
 北海道運輸局自動車交通部貨物課 011-290-2743 札幌運輸支局輸送・監査担当 011-731-7167
 函館運輸支局輸送・監査担当 0138-49-8863 旭川運輸支局輸送・監査担当 0166-51-5272
 室蘭運輸支局輸送・監査担当 0143-44-3012 釧路運輸支局輸送・監査担当 0154-51-2514
 帯広運輸支局企画輸送・監査担当 0155-33-3286
 北見運輸支局企画輸送・監査担当 0157-24-7631

北海道管内におけるトラックGメンの活動について

●活動状況

◆運送事業者へのプッシュ型情報収集の実施

- ・道内の運送事業者に対し、本局・支局において計画的に実施。

◆周知・啓発活動

- ・NASVAにトラックGメンの活動等についてのチラシを持ち込み、適性診断の受診時や一般講習の受講の際に配付を実施。
- ・NEXCO東日本に依頼し、トラックGメンの活動等についてのチラシを、SAやPAに設置してもらうとともに、デジタルサイネージにて、全道のSAやPAに目安箱の周知を実施。

●11月及び12月の集中監視月間中の活動状況

- ◆年間活動に加え、当局ホームページや業界広報誌などあらゆる媒体を活用してトラックGメンの活動や目安箱について周知を実施。
 - ・関係行政機関との連携強化を図り、荷主やトラック事業者への合同ヒアリングを実施。
 - ・トラック事業者へのプッシュ型情報収集を強化。
 - ・物流施設を訪問し、トラックGメンの活動内容や荷主等の違反原因行為について、チラシを用いて周知を実施。
 - ・トラックドライバー、労働組合に、トラックGメンや目安箱の周知を実施。
 - ・SAやPAでのトラックドライバーからの聞き取り調査を実施。

●北海道管内における活動実績（12月31日現在）

◆下請Gメンとの連携

- ・北海道経済産業局の下請Gメンと連携し、訪問調査へ同席、運送事業者からの合同ヒアリングを実施 8件

◆「働きかけ」の実績

- ・働きかけの実施 7件

◆「要請」の実績

- ・要請の実施 4件

北海道管内における「働きかけ」の実施事例

① 違反原因行為：契約にない附帯業務

【相談者からの申告内容】

- 契約にないフォークリフトによる荷下ろし及び仕分け作業を強制されている。

【荷主からの聴取内容】 発荷主：酒類、食品卸売企業

- 長年の商慣習により契約にない附帯業務を行っている事業所があるかもしれないため、調査を実施し、契約に沿った業務が行われるよう改善を図る。

② 違反原因行為：長時間の荷待ち

【相談者からの申告内容】

- 製材の積込みに4～5時間の荷待ちが発生している。

【荷主からの聴取内容】 発荷主：建築材の製造販売企業

- 荷待ち時間は恒常的に3時間程度発生している。原因は、運送事業者の到着が午後に集中すること及び荷役時の安全性の問題から複数のトレーラーに同時に製材を積めないことである。運送事業者との定例会議の場で荷待ち時間について話し合い改善を図る。

③ 違反原因行為：異常気象時の運行依頼

【相談者からの申告内容】

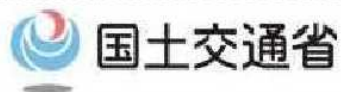
- 台風・大雪により、基本運行経路の高速道路及び一般道路が通行止めにも関わらず、倍の時間を要する北回り南回りの通行止めになっていない道路を利用した運送を依頼される。

【荷主からの聴取内容】 発荷主：食品物流企業

- 運送事業者と話し合い、異常気象時の運行について改善を図る。

意見等の募集窓口(目安箱)について

- ・国土交通省では、荷主等による長時間の荷待ちや契約に含まれない附带業務の強要など、トラック運送事業者の皆様がコンプライアンス確保に影響しうる輸送を行わざるを得ない実態を把握し、今後の施策に活用するための「意見等の募集窓口」を設置いたしました。
- ・本窓口は、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する意見・事例を収集することを目的としており、本人の同意なく、提供された情報に基づき投稿者、事業者又は荷主に問い合わせを行うことはありませんので、このような内容に関する情報等がございましたら投稿して下さい。



輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

国土交通省では、貨物自動車運送事業者及び荷主のみなさまに対して、これまで、「標準運送約款の改正」、「適正取引の推進」、「荷主勧告制度」等を周知してきました。これらの取組みに関するご認識、浸透度、実施状況等の実態把握を行うため、輸送・荷待ち・荷役などに関する意見等の募集窓口を設置致します。

意見等の募集窓口

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou-jittai/index.html>

長時間の荷待ちや契約に含まれない附带業務(追加業務)など、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する情報をお持ちの場合は、[こちら](#)へ情報をお寄せください。

●お持ちの情報はこちらへ投稿ください

〈参考〉

- 標準貨物自動車運送約款等の改正について
- トラック輸送における適正取引推進の推進について
- 荷主勧告制度について
- 乗務記録の記載対象となる荷待時間・荷役作業等について



このページのQRコード

輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

意見等募集の目的

国土交通省では、長時間の荷待ち、契約にない附带業務の強要などの違反原因行為を行っているおそれのある荷主情報を積極的に収集しています。日々の運送業務の中で、お困りのことがありましたら、下記フォームに入力の上、国土交通省までお知らせください。

※いただいたご意見等については、荷主への法に基づく対応の検討にあたり、活用させていただきます。

(なお、投稿時に「連絡可」にチェックが入っている方には、補足のお話を聞かせていただく場合もありますので、その際はご協力をお願い申し上げます。)

※法に基づく対応を行い状況が改善された事例についてはこちらをご覧ください。

・次の質問にお答えください。

- 度違反を惹起するおそれがある非合理的な到着時間の指定等
むを得ない遅延に対するペナルティ等
- 3. 積込み直前に貨物量を増やすような急な依頼等
 - 4. 荷待ち時間の恒常的な発生等
 - 5. 依頼と異なる積込み作業等
 - 6. 依頼にはなかったラベル貼り・検品などの附带作業等
 - 7. 高速料金など費用の自己負担等
 - 8. 過度な貨物事故(つぶれ、破損、へこみ、こすれ、擦れなど)への対応等
 - 9. 異常気象によるトラブル等
 - 10. その他、コンプライアンス的に問題と思われるもの
- (内容:)
- ※複数該当するものがある場合には、項目毎に複数回に分けてご記入ください。

Q1. ご意見・事例の分類について、該当する項目1つを選択してください。【必須】

【記入項目と記入例】

・トラックの種類	トラックの大きさ <input type="text"/>
	トラックの形状 <input type="text"/>

北海道運輸局のホームページについて

北海道運輸局について	車の登録	車の検査	船の免許
採用情報	入札・契約情報	統計情報	行政処分情報



お役立ち情報

- [車の登録](#)
- [車の検査](#)
- [船の免許](#)
- [各種届出・申請案内](#)
- [運輸局Q&A](#)
- [行政相談窓口](#)

各種情報

- [北海道運輸局について](#)
- [採用情報](#)
- [入札・契約情報](#)
- [統計情報](#)
- [行政処分情報](#)
- [情報公開・個人情報保護](#)
- [北海道地方交通審議会](#)
- [北海道運輸局における地方創生](#)
- [イベント等のご案内](#)
- [出前講座情報](#)
- [広報誌のご案内](#)
- [メルマガのご案内](#)

プレス情報

一覧

- 2023年11月2日 [令和5年秋の褒章 受章者について](#)
- 2023年10月27日 [函館バス株式会社の乗合バスの上限運賃変更認可について](#)
- 2023年10月24日 [自動車特定整備事業者の事業停止処分について](#)
- 2023年10月19日 [大型車の車輪脱落事故防止街頭点検を実施します! ~冬用タイヤへの交換時期に多く発生する大型車の車輪脱落事故を防止します~](#)
- 2023年10月19日 [「令和5年自動車関係功労者大臣表彰」受賞者について](#)

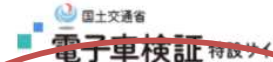
トピックス

一覧

- 2023年11月2日 [令和5年度 入札・契約情報\(物品・役務\)](#)
- 2023年10月31日 [北海道運輸局広報誌『北斗七星』第255号を発行しました
海で活躍する女性と室蘭市の中学生が会います~身近な海の仕事について詳しく知るため海事講座を開催~ 他](#)
- 2023年10月30日 [令和5年度10月海技士国家試験の筆記合格者の発表\(3~5級航海、3~5級機関\)](#)
- 2023年10月30日 [物流業界の「2024年問題」対策セミナーを実施しました](#)
- 2023年10月26日 [【R5.11.11開催予定】バス運転体験合同就職相談会inくしろ\(釧路\)](#)
[【R5.11.11開催予定】バス運転手合同就職説明会\(小樽\)のお知らせ](#)


Hokkaido Safety-travel Information
北海道 旅の安全情報


札幌駅周辺バスのりば
変更のご案内
令和5年10月1日から



電子車検証 特設サイト



トラックGメン
~荷主情報投稿窓口~



Hokkaido
Islands
Camper



キャンピングカーで、
北の離島を満喫!
キャンペーン



北海道運輸局
公式 Twitter
@mlit_hokkaido

1. トラック運送事業の現状と課題について

2. 政策パッケージの進捗状況について

3. その他

令和6年2月13日
物流・自動車局物流政策課
物流・自動車局貨物流通事業課
物流・自動車局安全政策課

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

2024年問題に対応し、物流の持続的成長を図るため、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」が、本日、閣議決定されました。

I. 背景

物流は国民生活・経済を支える社会インフラです。物流産業を魅力あるものとするため、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」に直面しています。こうした状況に対応するため、荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、商慣行の見直し、物流の効率化、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です。

また、軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数が最近6年で倍増しており、安全対策の強化が求められています。

II. 法律案の概要

(1) 荷主・物流事業者に対する規制 【流通業務総合効率化法】

○荷主・物流事業者に対し、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。

○上記取組状況について、国が判断基準に基づき指導・助言、調査・公表を実施。

○上記事業者のうち、一定規模以上のものを特定事業者として指定し、中長期計画の作成や定期報告等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、勧告・命令を実施。

○さらに、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「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」から「物資の流通の効率化に関する法律」に変更

(2) トラック事業者の取引に対する規制 【貨物自動車運送事業法】

○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。

○荷主・トラック事業者・利用運送事業者に対し、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。

○トラック事業者・利用運送事業者に対し、他の事業者の運送の利用（=下請けに出す行為）の適正化について努力義務を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する管理規程の作成、責任者の選任を義務付け。

(3) 軽トラック事業者に対する規制 【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国土交通大臣への事故報告を義務付け。

○国交省による公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

【問い合わせ先】

物流・自動車局 物流政策課 内波、古川、小原、宇野 <全般、(1) 関係>

TEL：03-5253-8111（内線：41-802、41-831、41-823、41-883）、03-5253-8799（直通）

物流・自動車局 貨物流通事業課 羽田野、佐藤、佐々木 <(2) 関係>

TEL：03-5253-8111（内線：41-323、41-347）、03-5253-8575（直通）

物流・自動車局 安全政策課 宮坂、荻島 <(3) 関係>

TEL：03-5253-8111（内線：41-613、41-615）、03-5253-8566（直通）

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

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）。
- ・ 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、商慣行の見直し、物流の効率化、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。



○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。

法案の概要

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。

○上記①②の者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。

○一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、中長期計画の作成や定期報告等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、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。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。（予算）



2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

【貨物自動車運送事業法】

○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。

○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。

○他の事業者の運送の利用（=下請けに出す行為）の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

2/19（月）～22（木）の期間を「北海道物流WEEK」とし、行政機関・関係団体・事業者等が連携して「2024年問題」を共に乗り越えるためのイベント・取組を開催。



第1便

北海道の物流と地域の将来を考える2日間

2/19（月）14～17時@アスティ45 国土交通省（北海道開発局・北海道運輸局）

「共同輸送・中継輸送を考えるシンポジウム」

2/19（月）
～20（火）

2/20（火）14～17時@アスティ45 経済産業省（北海道経済産業局）

「北海道地域フィジカルインターネット懇談会」

（各機関のホームページをご確認ください）

第2便

北海道の物流と地域の将来を考える実証実験

2/21（水）
～22（木）

JR貨物×北海道通運業連合会の共催による

モーダルコンビネーション推進に向けた新たなチャレンジの2days

第3便

トラック運送業者連携・共創の集い in十勝

2/21（水）

北海道運輸局・北海道開発局の共催によりマッチングイベントを開催

（詳細は後日公表）

第4便

北海道トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会

2/21（水）

北海道運輸局・北海道労働局・北海道トラック協会の共催により開催

（詳細は後日公表）

第5便

北海道物流研究会

2/22（木）

※物流問題の課題解決と新たな北海道物流ネットワークの構築に向けた検討を行うため、イオン北海道(株)、(株)西友、(株)トライアルホールディングス、北雄ラッキー(株)など趣旨に賛同する14社で令和5年5月に発足