

取引環境等改善に向けた関東運輸局の取組について

令和7年3月13日

関東運輸局自動車交通部貨物課

1. トラック・物流Gメンの取組について

2. トラック事業者・荷主等への協力要請について

3. 物流改正法について

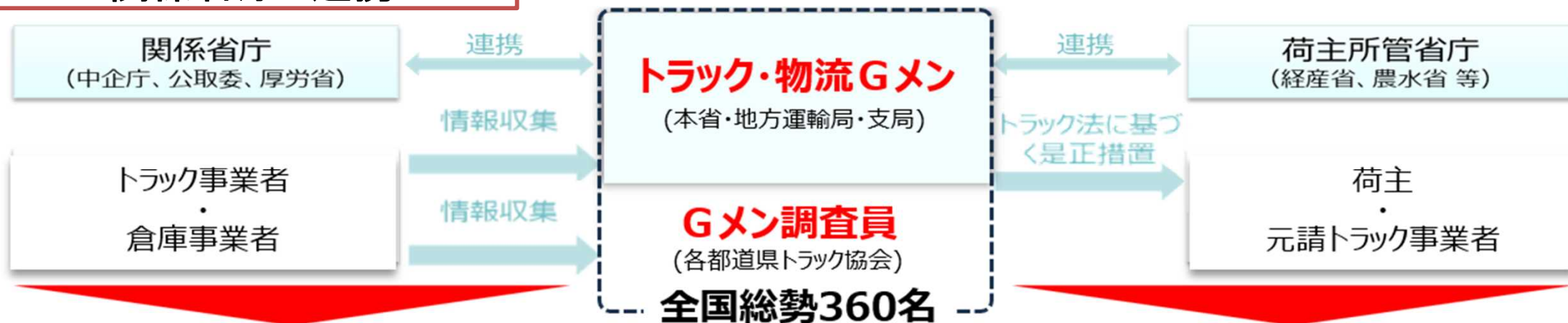
※ 参考資料

- ・トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間に関する調査結果
- ・違反原因行為に係る実態調査の結果(概要)

1. トラック・物流Gメンの取組について

- 「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（29名）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（166名）**」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。**

関係省庁と連携



荷主とトラック事業者の「適正」かつ「対等な」取引環境の改善



<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>



<過積載運送の指示・容認>



<無理な運送依頼>



<異常気象時の運送依頼>

トラック・物流Gメンの業務_是正指導

情報収集

電話・訪問調査



トラック事業者へ直接電話をかけ、もしくは直接事業所などに訪問し、荷主との間での困りごとがないか、その中で荷主からの行為に違反原因行為に該当するものがないか、などについて聴取。

目安箱

荷主等による長時間の荷待ちや契約にない附帯業務の強要などの実態を把握するための「目安箱」を設置し、「働きかけ」等の実施の判断に活用。情報提供者の同意が得られた場合は、追加の聞き取りを実施。

パトロール・フォローアップ調査



プッシュ型情報等で得られた違反原因行為の確認・証拠収集のため、荷主の物流拠点の敷地外から荷待ち状況等を調査。

荷主への是正指導の基本フロー

働きかけ

トラック事業者が法令順守できる
よう理解を求める

さらに情報を得た場合

要 請

改善計画の提出、改善状況の報告についても協力を依頼

要請してもなお改善されない場合

勧告・公表

改善計画の提出、改善状況の報告についても協力を依頼

理解を求める文書を発出



荷主による自主的な
状況確認と改善

荷主へのフォローアップの実施

要請・勧告文書を発出



必要に応じ関係省庁等と
連携してヒアリング



改善計画の策定、
改善期間の設定



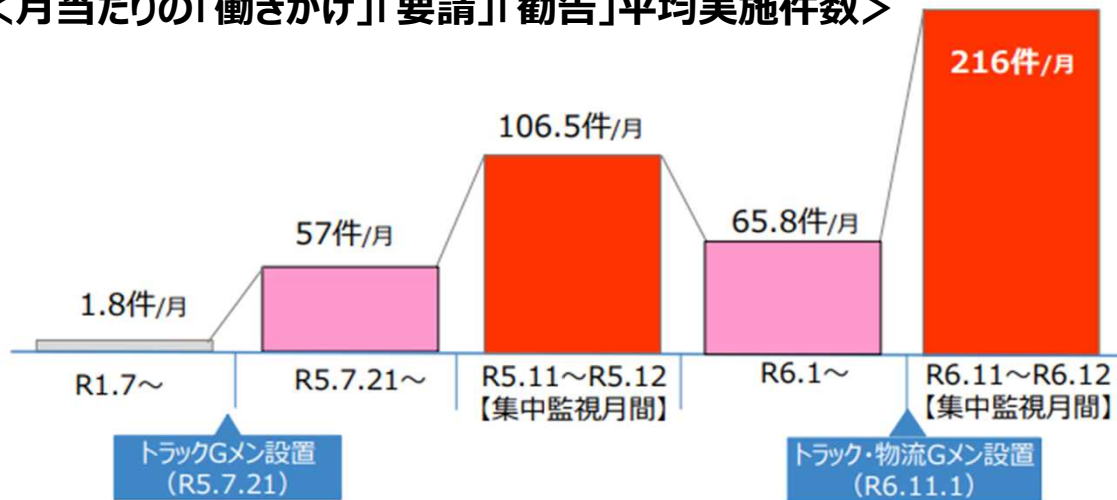
トラックGメンによる
改善状況の確認



改善報告の提出
(違反原因行為の解消)

トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導び取組結果

＜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)

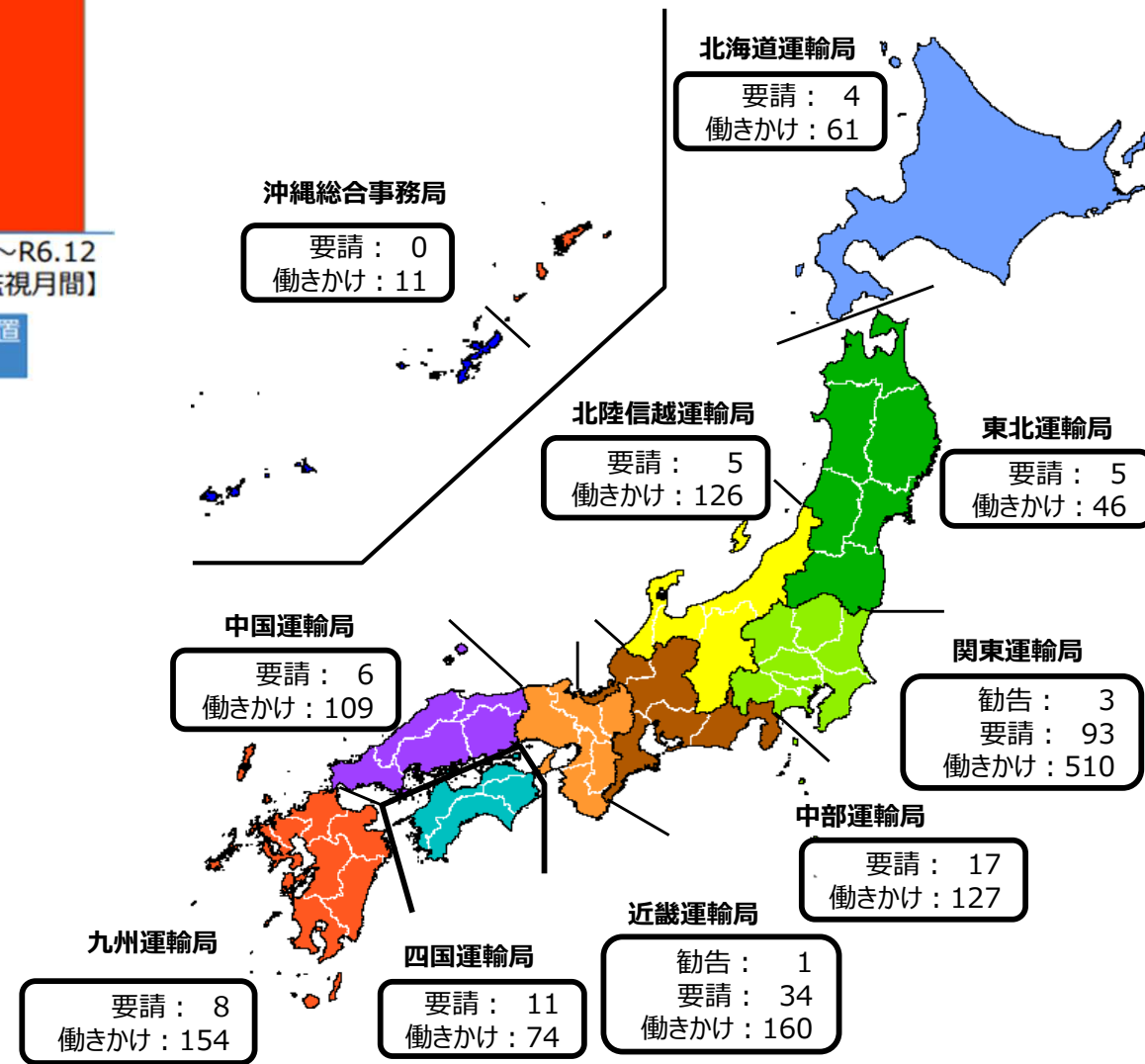
⇒ 計1,565件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (48%)
- 契約にない附帯業務 (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%)

＜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



事例①長時間の荷待ち

○対象事業者：荷主子会社（元請）
○発生場所：関東、中国運輸局管内
○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》

オーダー待ちで2～3時間の荷待ちが一年中発生している。積込が終わる時間は夜の19時頃になり、次の日の朝4時に関西まで届けられないといけないため、休憩時間もとれない。



- 国交省による「要請」実施
 - ・当日オーダーが多いため、決定するまで工場内で車両を待機させており、積込が午後に集中していた。また、複数の出荷場所での積み合わせも生じている。
 - ・改善計画に基づき、予約受付システムの導入、複数箇所積みの解消、鉄道輸送の活用、グループ会社の販売部門を通じて顧客に対するオーダー早期化の働きかけ等を実施した。
 - ・取り組みの結果、荷待ちと荷役時間の合計が2時間以上となった台数は、1ヶ月あたり1%以下となった。
 - ・長時間の荷待ちは改善したが、積込作業員の不足や、トラックの待機場所の確保など残る課題の解決に引き続き取り組む。

事例②長時間の荷待ち

○対象事業者：食品製造業（発荷主・着荷主）
○発生場所：近畿運輸局管内
○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での回答》

4～6月頃、7月～9月頃、2時間程度の荷待ちが発生している。出荷作業の人手が少なく、遅れていても全く気にしていない。



- 国交省による「要請」を実施
 - ・原材料の入庫において、急な製造対応などの影響で、一部の日時に車両が集中する事例が発生し、荷待ちが発生していた。また、製品の出荷においても、納品時間が指定されているため、一定の時間に車両が集中し、受注数量の増加等があった場合に、2時間以上の荷待ちが発生していた。
 - ・改善計画に基づき、倉庫作業員の増員、入構時間の指定、パレット化等を実施し、荷待ち平均時間は30分未満を大幅に下回るまで改善した。

(参考)悪質な荷主等への「要請」を通じた改善事例

事例③ 契約にない附帯業務

○対象事業者：加工食品運送業（元請）
○発生場所：関東、中国運輸局管内
○経緯：働きかけ実施後も複数の情報が寄せられたため
《荷主の違反原因行為に係る実態調査での回答》

積み込み前にラベル貼りをさせられている。料金はもらっていない。



- 国交省による「要請」実施
 - ・社内調査の結果、ラベル貼り作業、パレットへの載せ替え、納品先での検品作業等の契約にない業務を取引のある運送事業者にさせていたことが分かった。
 - ・自社人員を補充し、自社業務に切り替えを実施した。
 - ・取引のある運送業者全社との契約を見直し、業務内容について、双方の合意がとれているかを確認した。今後必要に応じて料金の交渉に応じる。

事例④ 運賃・料金の不当な据置き

○対象事業者：食料運送業（元請）
○発生場所：関東運輸局管内
○経緯：働きかけ実施後も複数の情報が寄せられたため
《荷主の違反原因行為に係る実態調査での回答》

3月に交渉を始めてから半年経つまで、反応がなかった。結局、親会社が首を縦に振らないと理由だけで、交渉に応じてくれなかった。



- 国交省による「要請」を実施
 - ・運賃・料金の価格協議状況について社内調査を実施し、「要請あったにも関わらず未対応」だったものについては、協議を速やかに実施した。
 - ・運賃・料金交渉に係る基本的な考え方、手順等を書面化し、社内で統一した対応を行えるようにした。
 - ・運送会社との協議に応じる旨周知し、価格協議の申し入れがあった場合は、都度協議に応じる。

事例⑤ 無理な運送依頼

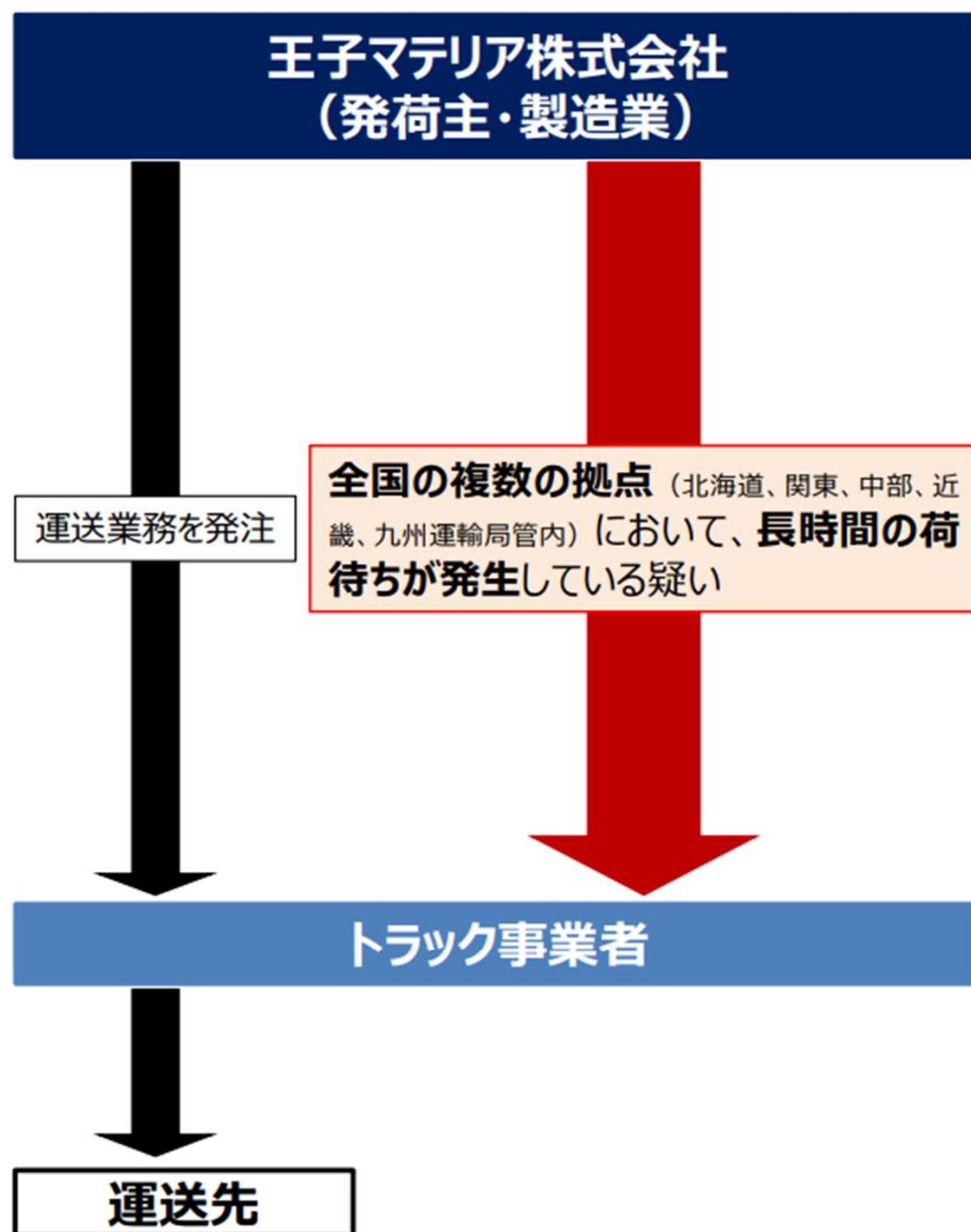
○対象事業者：荷主子会社（元請）
○発生場所：関東運輸局管内
○経緯：働きかけ実施後も複数の情報が寄せられたため
《目安箱の投稿》



出荷が遅れることの説明がなく、さらに翌日の配送を強要された。

- 国交省による「要請」を実施
 - ・休日に売れた商品を店舗に補充するので、月曜日、お盆、年末年始は繁忙となる。倉庫の処理能力を超えた発注が来たので、荷渡し時間の超過が発生した。
 - ・人員見直しにより、17時に荷渡しを完了させることを目標に設定し、完了時間の平準化を概ね達成した。
 - ・営業担当を通じて、着荷主へ納品時間と曜日の見直しを折衝。一部取引先で改善が実現した。引き続き交渉を行う。

(参考)「勧告」実施事例 王子マテリア株式会社



要請 (R4.8)

- ・トラック事業者に対し**長時間の荷待ち**をさせている疑いがあることから、**違反原因行為の是正を要請**
- ・要請後、**改善計画を提出**し、同計画に基づく取組により**一定の改善を確認**



- ・トラックGメンによる関係省庁と連携したヒアリング
- ・トラック事業者への全数調査 等

勧告 (R6.1.26)

- ・依然として違反原因行為に係る情報が相当数寄せられたことを踏まえ、**要請後もなお違反原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由があると認め、違反原因行為をしないよう勧告し、その旨公表**
- ・**違反原因行為の早急な是正**を促すとともに、**改善計画の提出**を指示

※勧告後の対応

- ・王子マテリア株式会社が**改善計画を提出(R6.3)**
- ・今後の取組状況については、**トラックGメンによるヒアリングや現地訪問等**を通じて**フォローアップ継続**
- ・**改善が図られない場合**、更なる法的措置の実施を含め、**厳正に対処**

<参考>貨物自動車運送事業法附則第1条の2第4項

国土交通大臣は、当分の間、前項の規定による要請を受けた荷主が**なお違反原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由があると認めるときは**、当該荷主に対し、**違反原因行為をしないよう勧告**することができる。

1. 目標 (令和6年3月改善計画)

- 令和6年9月末までに、原則「荷待ち、荷役作業等時間2時間超」をゼロとする。(一部の工場は令和6年12月末まで)
- 運送事業者・トラックドライバーへのヒアリング活動を定期的に繰り返し行い、輸送業務に関わる労働環境改善につなげる。

2. 実施済み対策

① 各工場での出荷効率化投資

予約システムの導入、出荷口の増設、荷捌き場新設、旧倉庫活用、ハンディターミナル更新、無線機導入、カメラ設置、外部倉庫への出荷システム拡充

② 運送会社・トラックドライバーへの定期的なヒアリングの実施

- 王子物流と協力し、運送会社、ドライバーからの意見聴取を実施
- 意見・要望等については可能な限り対応し、輸送会社・ドライバーへのフィードバックも実施
- 滞在時間短縮の他複数積み削減、予約可能時間帯の拡大の意見・要望について対応

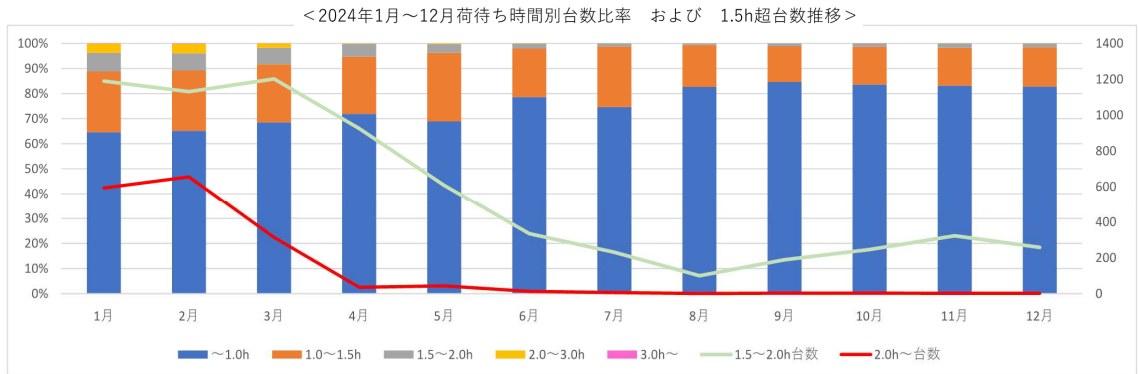
③ デリバリー体制の一元管理

令和6年7月 業務改善やDX推進などの課題を解決するため品種・部門を超えて調整する部署(セールsstrategyセンター)を新設

4. 今後の取組み

- 悪天候など特殊な事情をのぞき、改善計画は達成されており、今後も継続して効果を発現できる体制を整えることができた。
- 引き続き、運送事業者をはじめ物流関係者との緊密なコミュニケーションのもと、関係者からの信頼回復に努めていく。

3. 改善結果 (全工場の荷待ち、荷役作業等の2時間越え比率の変化)



荷待ち等時間別台数比率	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
～1.0h	64.6%	65.1%	68.5%	71.9%	68.9%	78.6%	74.6%	82.7%	84.6%	83.6%	83.1%	82.8%
1.0～1.5h	24.1%	24.1%	23.2%	22.9%	27.3%	19.3%	24.1%	16.6%	14.2%	15.1%	15.0%	15.7%
1.5～2.0h	7.5%	6.8%	6.6%	5.1%	3.5%	2.0%	1.2%	0.7%	1.1%	1.3%	1.8%	1.5%
2.0～3.0h	3.7%	3.8%	1.7%	0.2%	0.3%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
3.0h～	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

※各月の比率は、端数処理しているため、合計で100%とならない場合がある。

- 令和6年1月の勧告後、国土交通省では、経済産業省、厚生労働省とともに定期的にフォローアップを実施してきた。
- 今後も定期的に意見交換を実施し、荷待ち等の状況を引き続き注視していく。

○荷主企業への周知活動

荷主等物流施設に立ち寄り荷待ち状況の現地調査や荷主等に対して物流の2024年問題解決に向けた荷主の協力の必要性を伝え、理解を得るための周知・協力要請を実施。

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。

関係機関との連携



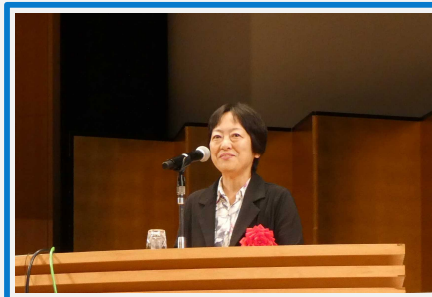
関東経済産業局や埼玉県、Gメン調査員等と連携して周知・協力要請を実施。

訪問先	いただいたご意見
建機レンタル	無理な納品依頼については運送会社に確認した上で断っているし、運送会社に対して無理な依頼はしない。自社としては運送会社をお願いしている立場だと思っている。
デザイン・印刷	専属の運送事業者が建物内に事務所を構えているため、運送に係ることについては任せている。燃料費も高騰しており運賃の値上がりが発生するのはしょうがないことだと理解しており対応している。
家電量販店 物流センター	当該センターは、自社の店舗向け配送のみを1者専属で行っているため、2024年問題についても対策済み。 また、納品に来る事業者に対しても、場内での滞在時間をチェックしており、滞在時間が長くなった車両は、センター職員が状況を確認に行き、トラブルが生じていないか等確認し速やかに退出が出来るように努めている。
食品製造	スーパー関係の倉庫への納品は恒常的な荷待ちがあるため、運送会社が嫌がるようでこのあたりでは特定の大手運送事業者くらいしか引き受けてくれない。
元請事業者	仕事の交渉も運賃交渉も強気で実施。「出来ないことは出来ない」と伝えて取引をやめた荷主もある。備車も使っているため、自社がある程度運賃をもらわなければ協力会社にそれなりの運賃を払うことが出来ない。
運送事業者	元請の仕事はほぼ無く、業務のほとんどが備車としての依頼なので、経費の上昇と比べ運賃はそれほど上がらず利益を確保することが難しくなっている。

2. トラック事業者・荷主等への 協力要請について

トラック事業者への対応

- トラック事業者と荷主が協議の上、適正な運賃契約の締結をすることが取引環境の適正化には不可欠との認識のもと、トラック協会に対して傘下会員への周知を依頼している。
標準的運賃制度が創設されて4年目となる現在、届出が進んでいない支部会員に対して今一度周知浸透を図り、活用と届出の促進について協会に対して要請。
- 加えて、非協会員トラック事業者に対しては、NASVAでの運行管理者講習会時にチラシを配布するなど周知を行った。（R6.9関東トラック事業者大会にて）



「標準的運賃」の届出促進を要請
（R6.9関東トラック事業者大会にて）

荷主への対応

- 令和7年2月、関東経済産業局との連名により、関東商工会議所連合会に対し、改正物流法を踏まえた適正取引推進・物流効率化等に関する協力を文書で要請。
- 「物流2024年問題の解決に向けてはトラック事業者のみならず、発着荷主なども含めたサプライチェーン全体で協力し、継続的に取り組むことが必要。改正物流法の規制措置は持続可能な物流の実現に向け関係者が相互に協力をすることを義務づけるものと理解いただき、法令遵守の徹底と取り組みへの協力」を要請。



左：小林代表幹事、 右：佐合関東経産局長
中央：藤田関東運輸局長
（R7.2関東商工会議所連合会にて）

手交した協力要請文書

関東商工会議所連合会
会長 小林 健 殿

国土交通省関東運輸局長
藤田 祐子

経済産業省関東経済産業局長
佐合 達矢

関 自 貨 第 1667 号
20250214 関東第 30 号
令和 7 年 2 月 19 日



物流改正法施行による新たな規制の措置への対応について（要請）

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

トラック運送事業は、国民生活に欠かすことのできない基幹産業ですが、ドライバーの有効求人倍率が全産業平均の約2倍のまま推移するなど、担い手不足が深刻化しており、賃金引き上げなど労働環境の改善を通じた担い手の確保が喫緊の課題となっています。

昨年4月から、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時間外労働の上限規制及び改正改善基準告示が適用されている一方、何も対策を講じなければ物流の停滞が生じかねないという、いわゆる物流の「2024年問題」に直面しています。問題の解決に向けては、「物流の効率化」、「商慣行の見直し」、「荷主・消費者の行動変容」など、トラック運送事業者のみならず、発着荷主等も含めたサプライチェーン全体で協力し、継続的に取り組んでいく必要があります。

また、昨年5月に公布された物流改正法では、荷主・物流事業者に対し荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等の取組措置などが、トラック運送事業者に対し契約内容の書面化などの義務付けが盛り込まれ、本年4月から一部施行されます。

これらの新たな規制の措置は、持続可能な物流の実現に向けて、関係者が相互に協力することを義務づけるものとご理解いただき、法令遵守の徹底とともに下記事項について傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

記

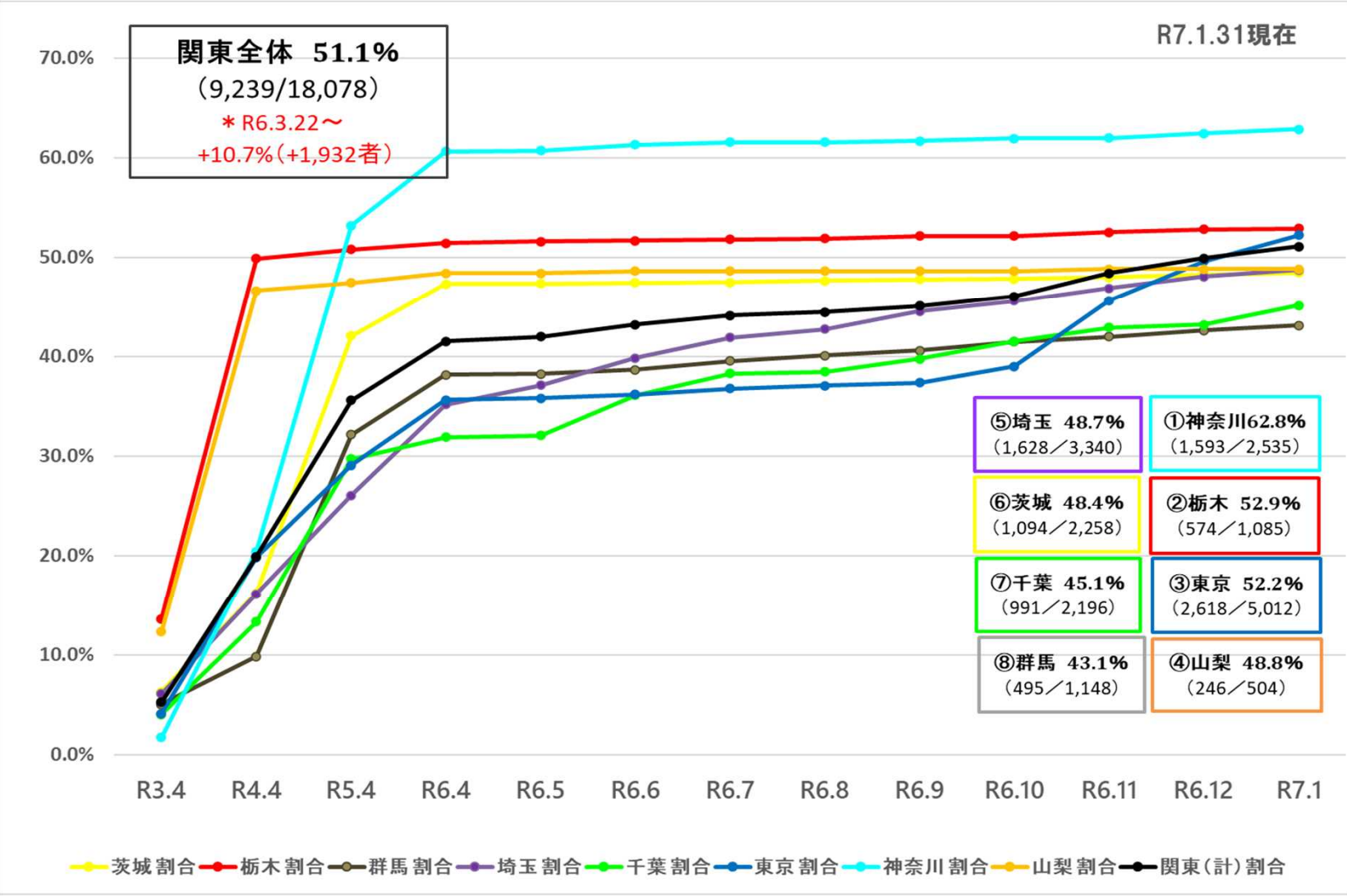
○トラック運送事業者が提供する役務やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等）を明確化し、適正運賃収受を目的とした契約内容の書面化を徹底していただくこと。

○荷待ち・荷役時間の削減、積載率の向上に関する取り組みを積極的に推進していただくこと。

※物流改正法・・・「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（新名称：物資の流通の効率化に関する法律）及び「貨物自動車運送事業法」をいう。

(参考) 標準的運賃の届出状況

【関東管内 標準的な運賃の届出率推移 (R3.3~R7.1)】



標準的運賃に係る届出件数			
令和6年12月31日時点			
支局	事業者数 (重複除く) H31.3.31 現在	件数	割合
札幌	1516	817	53.9%
函館	268	233	86.9%
室蘭	370	243	65.7%
旭川	410	289	70.5%
帯広	326	122	37.4%
釧路	276	199	72.1%
北見	189	111	58.7%
小計 (北海道)	3355	2014	60.0%
青森	796	469	58.9%
岩手	582	393	67.5%
宮城	1187	673	56.7%
秋田	340	255	75.0%
山形	364	223	61.3%
福島	988	676	68.4%
小計 (東北)	4257	2689	63.2%
茨城	2258	1090	48.3%
栃木	1085	573	52.8%
群馬	1148	489	42.6%
埼玉	3340	1605	48.1%
千葉	2196	949	43.2%
東京	5012	2487	49.6%
神奈川	2535	1583	62.4%
山梨	504	246	48.8%
小計 (関東)	18078	9022	49.9%
新潟	707	577	81.6%
長野	636	287	45.1%
富山	603	393	65.2%
石川	741	453	61.1%
小計 (北陸信越)	2687	1710	63.6%
福井	477	341	71.5%
岐阜	856	476	55.6%
静岡	1546	1027	66.4%
愛知	2893	1750	60.5%
三重	968	759	78.4%
小計 (中部)	6740	4353	64.6%
滋賀	503	385	76.5%
京都	974	858	88.1%
大阪	4402	3045	69.2%
兵庫	2210	686	31.0%
奈良	597	408	68.3%
和歌山	558	401	71.9%
小計 (近畿)	9244	5783	62.6%
鳥取	302	265	87.7%
島根	375	335	89.3%
岡山	1148	914	79.6%
広島	1509	1252	83.0%
山口	627	553	88.2%
小計 (中国)	3961	3319	83.8%
徳島	380	340	89.5%
香川	594	517	87.0%
愛媛	735	671	91.3%
高知	422	389	92.2%
小計 (四国)	2131	1917	90.0%
福岡	2229	1494	67.0%
佐賀	436	353	81.0%
長崎	428	371	86.7%
熊本	688	618	89.8%
大分	523	382	73.0%
宮崎	402	339	84.3%
鹿児島	1006	745	74.1%
小計 (九州)	5712	4302	75.3%
陸運事務所	825	343	41.6%
合計	56990	35452	62.2%

※告示されてからの累計件数

3. 物流改正法について

「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

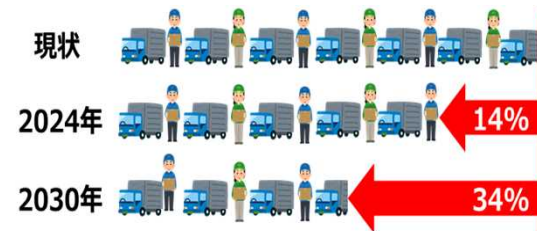
背景・必要性

○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

○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〉

【流通業務総合効率化法】

【荷主等が取り組むべき措置の例】＜パレットの導入＞



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

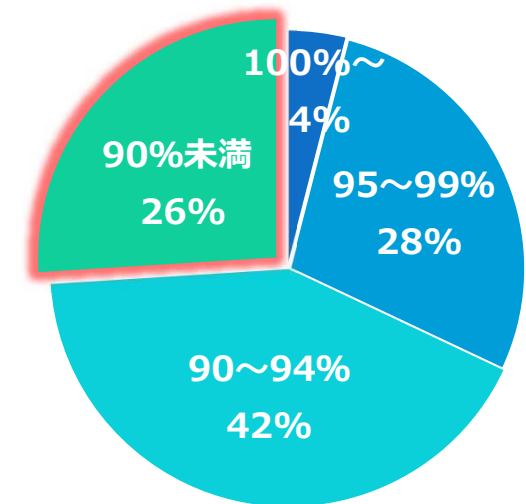
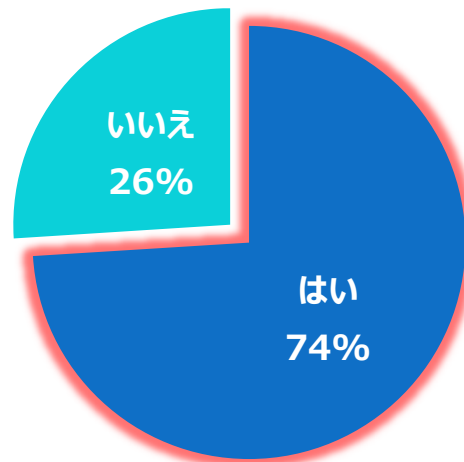
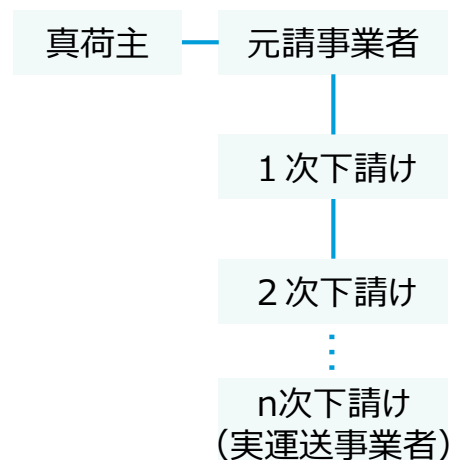
物流業界の多重下請構造の是正に向けた取組につなげるとともに、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

- ① **運送契約締結時**に、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**を**義務付け***。【法第12条、第24条第2項・第3項関係】
- ② 利用運送を行うときに**委託先への発注適正化（健全化措置）**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、健全化措置に関する**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**。
【法第24条第1項、法第24条の2～第24条の4関係】
- ③ **元請事業者**に対し、実運送事業者の名称や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**。また、**各事業者**に対し、実運送体制管理簿の作成に必要な**情報の通知**を**義務付け**。【法第24条の5関係】

* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

⇒ **令和7年4月1日施行**

----- 【多重下請構造のイメージ】 ----- 【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】 ----- 【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、
請け負った金額の概ね何%か】



※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
(令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より)

① 書面交付関係

- 運送契約締結時に、以下の事項について記載した**書面交付**を義務付け
 - ・ 真荷主*とトラック事業者が運送契約を締結するときは、**相互の書面交付**（法第12条）
 - ・ トラック事業者等が利用運送を行うときは、**委託先への書面交付**（法第24条）
- 交付した書面については、その写しを**一年間保存**すること

*「真荷主」とは、以下の①～③のすべてに該当する者を指す。

- ① 自らの事業に関して
- ② 貨物自動車運送事業者との間で運送契約を締結して貨物の運送を委託する者であって、
- ③ 貨物自動車運送事業者以外のもの

【交付書面の記載事項】

- ① 運送役務の内容・対価
- ② 運送契約に荷役作業・附帯業務等が含まれる場合には、その内容・対価
- ③ その他の特別に生ずる費用に係る料金（例：有料道路利用料、燃料サーチャージなど）
- ④ 運送契約の当事者の氏名・名称及び住所
- ⑤ 運賃・料金の支払方法
- ⑥ 書面の交付年月日

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

(参考) 書面交付の義務付けについて

<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>

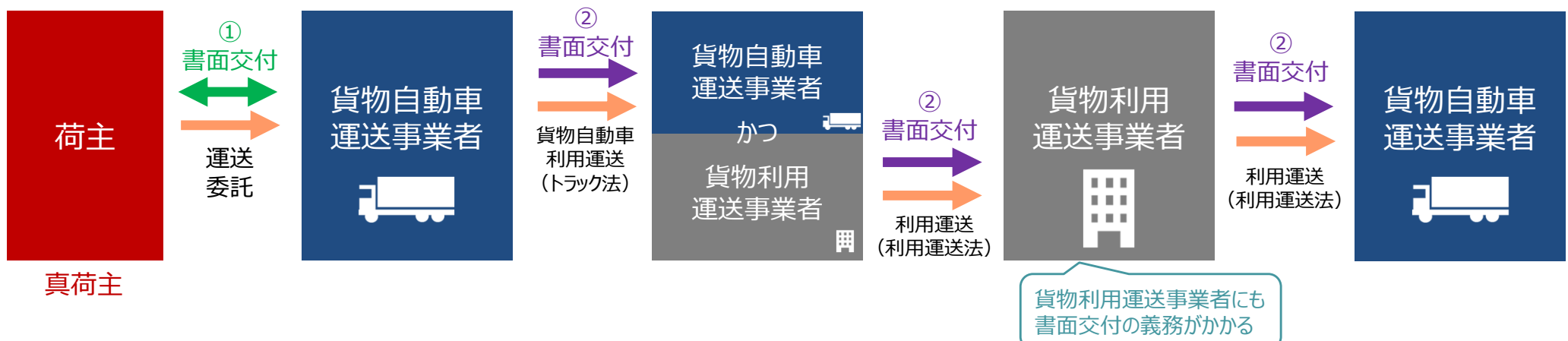


- ①：第12条の規定に基づく書面交付
(真荷主⇔トラック事業者)
- ②：第24条の規定に基づく書面交付
(トラック事業者・利用運送事業者
⇒トラック事業者・利用運送事業者)

<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>



②-1 健全化措置関係＜努力義務について＞

- 元請事業者等に対し、利用運送を行うときに、**委託先への発注適正化（健全化措置）**を講ずることを**努力義務化**。具体的な内容は以下のとおり。

【健全化措置の内容】

- ① 利用する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利用の申込みをすること
- ② 荷主が提示する運賃・料金が①の概算額を下回る場合、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 委託先のトラック事業者が再委託を行う場合に関し、委託先に対して、例えば「二以上の段階にわたる委託の制限（再々委託の制限）」等の条件を付すこと

※あくまでも例示であり、委託先に対してその他の条件を付すことによって対応していただくことでも問題ありません。

例) 「再委託を行う場合は、再委託先の運送に要する費用を聞き取る場を設けたうえで申込みをすること」など

②-2 健全化措置関係＜運送利用管理規程の作成義務・運送利用管理者の選任義務について＞

- 前年度の利用運送量（貨物自動車運送事業法に基づくものに限る。）が100万トン以上の事業者に対し、健全化措置に関する**運送利用管理規程**の作成・**運送利用管理者**の選任及び**国土交通大臣への届出**を義務付け

【運送利用管理規程の内容】

- ① 健全化措置を実施するための事業の運営の方針に関する事項
- ② 健全化措置の内容に関する事項
- ③ 健全化措置の管理体制に関する事項
- ④ 運送利用管理者の選任に関する事項

※毎年提出している事業実績報告書の「輸送トン数（利用運送）・全国計」の欄で判断。

※事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者（役員等）から1人選任。

【運送利用管理者の職務】

- ① 健全化措置を実施するための事業の運営の方針を決定すること。
- ② 健全化措置の実施及びその管理の体制を整備すること。
- ③ 実運送体制管理簿を作成する場合にあっては、当該実運送体制管理簿の作成事務を監督すること。

※届出期限は、利用運送量が100万トン以上となった年度の翌年度の7月10日まで。

⇒ 令和6年度に100万トン以上となった場合は、令和7年4月1日～令和7年7月10日の間に届出をする必要。

③ 実運送体制管理簿関係

- **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**の作成を**義務付け**
 - ※ 作成の対象となる貨物の重量は**1.5トン**以上
 - ※ 元請事業者が真荷主から貨物の運送を引き受ける際に、元請事業者から実運送事業者に至るまでの一連の委託関係が明らかとなっている場合、運送ごとの作成は不要（一度作ればよい）
- 作成した実運送体制管理簿は**1年間保存する**こと
- **各事業者**に対し、実運送体制管理簿の作成に必要な**情報の通知**を**義務付け**

【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**

※真荷主から**運送依頼があった時点**で判断。
実運送の時点で何トン運ぶかや、実運送で混載を行うか等とは関係ない。

※系列化等により下請構造が固定化されている場合（真荷主及び元請事業者がともに、実運送事業者とその請負階層についてあらかじめ把握している状態）を想定。

(参考) 実運送体制管理簿の作成主体について

<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>



(参考) 実運送体制管理簿のイメージ

・既存の配車表を活用するなど、事業者の取り組みやすい形で作成可能。電磁的記録での作成も可。

事例：トラック事業者X運輸

- ・荷主3社（食料品メーカー甲社、製紙メーカー乙社、機械メーカー丙社）
- ・食料品メーカー甲社からの運送依頼について、前ページの下請構造により運送した場合

赤枠：必須の記載事項

実運送体制管理簿（機械メーカー丙社）

※元請事業者自身が管理簿に記載されるのは
「一部を自身が実運送し、残りを利用運送した場合」のみ

実運送体制管理簿（製紙メーカー乙社）

※元請事業者は実運送をしていない（すべて利用運送した）
ため、元請事業者自身は管理簿には記載されない

実運送体制管理簿（食料品メーカー甲社）

積込日	運送区間	貨物の内容	実運送事業者の商号又は名称	請負階層	車番	ドライバー名	...
2/1(木)	××工場～○○工場	食品機械	A運輸	1次請け	11-11	○○	
2/1(木)	○○工場～Z営業所	冷凍食品	X運輸	元請け	22-22	○○	
2/1(木)	Z営業所～小売店ア	冷凍食品	C運輸	2次請け	33-33	○○	
2/2(金)	××工場～倉庫ウ	飲料	D運輸	1次請け	44-44	○○	
2/2(金)	××工場～倉庫ウ	飲料	E運輸	2次請け	55-55	○○	
2/2(金)	××工場～倉庫ウ	飲料	G運輸	3次請け	66-66	○○	
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	

※「調味料」は元請事業者がすべて自身で実運送した（利用運送を行っていない）ため、管理簿への記録は不要

その他の制度改正（令和7年4月1日施行）

○荷待時間・荷役作業等の記録義務の対象となる車両の拡大

- ・ 業務記録における荷待時間・荷役作業等の記録義務の対象となる車両が、現行の「車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の車両」から、全ての車両に拡大されます。

○特定貨物自動車運送事業の事業譲渡等に係る手続の変更

- ・ 特定貨物自動車運送事業の譲渡、合併・分割又は相続が発生した場合、事業の権利義務は自動的に承継されることとなっており、権利義務を承継した者は事後の届出義務のみ課されることとされているところ。
- ・ 今般、特定貨物自動車運送事業についても、一般貨物自動車運送事業者と同様に事業譲渡等の際に権利義務を承継する者の適格性を審査するために、届出制が認可制に変更となります。

○軽トラック事業者に対する規制的措施

- ・ 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を義務づけ。
- ・ 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。

◆ 【改正貨物自動車運送事業法に関する資料等掲載先】

国土交通省：https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn4_000014.html



◆ 【新物効法荷主向け説明会動画及び説明会資料等掲載先】

国土交通省：https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn1_000029.html



※ 参考資料

- ・トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間に関する調査結果
- ・違反原因行為に係る実態調査の結果(概要)

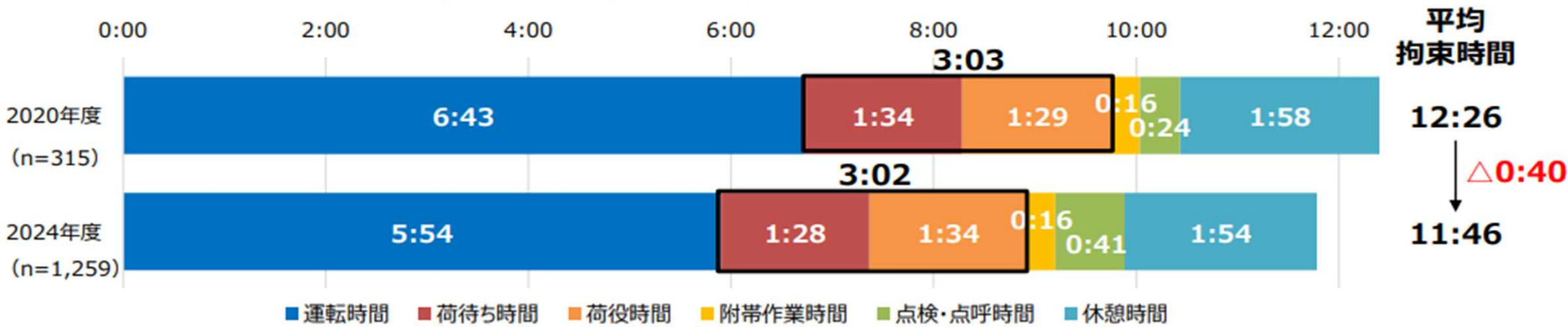
【調査概要】

- 調査対象：一般貨物自動車運送事業のうち実運送を行う事業者
- 調査期間：前回（2020年度）調査：2021年1月下旬から同年3月3日
今回（2024年度）調査：2024年9月19日から同年11月30日
- 調査内容：2024年4月から同年8月までの通常期における代表的な1日の運行について、主に以下の項目を調査
①運転時間、②荷待ち時間、③荷役時間、④附帯作業時間、⑤点検・点呼に要した時間、⑥休憩時間
- 回答状況：前回（2020年度）調査 1,315運行 今回（2024年度）調査 2,544運行

【調査結果概要】

- **トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間は11時間46分**であり、前回調査と比較して**約40分減少**しており、その主な要因は**運転時間の減少（▲約50分）**。
- **荷待ち時間と荷役時間の合計**については、前回と今回の調査結果を比較すると、**ほぼ横ばい**となっており、「物流革新に向けた政策パッケージ」※で定めた目標値には到達していない。 ※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決定

○トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳



違反原因行為に係る実態調査の結果(概要)

◆ 昨年9～10月にかけて、全トラック事業者を対象にした調査結果は、以下のとおり。

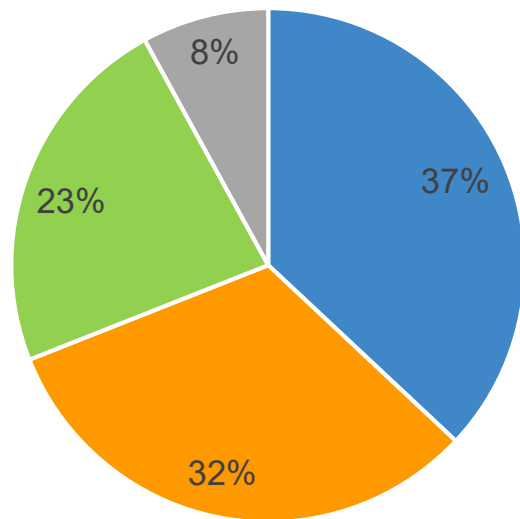
○ 調査対象事業者数：**62,848者**(R5:63,251者)

○ 回答数：**24,159件**(R5:23,840件) ※同一事業者からの複数回答を含む。

うち、違反原因行為があったと回答した件数：**3,308件**(R5:4,441件)

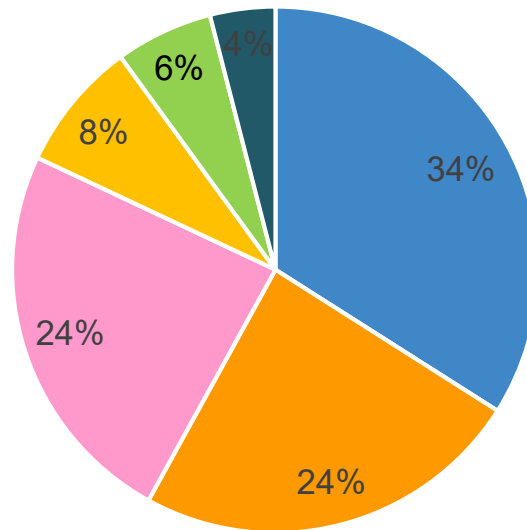
○ 昨年調査に比べて、すべての違反原因行為において件数が減少したが、昨年同様に輸送品目別では、**「食品」の割合が一番高くなっている。**

違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



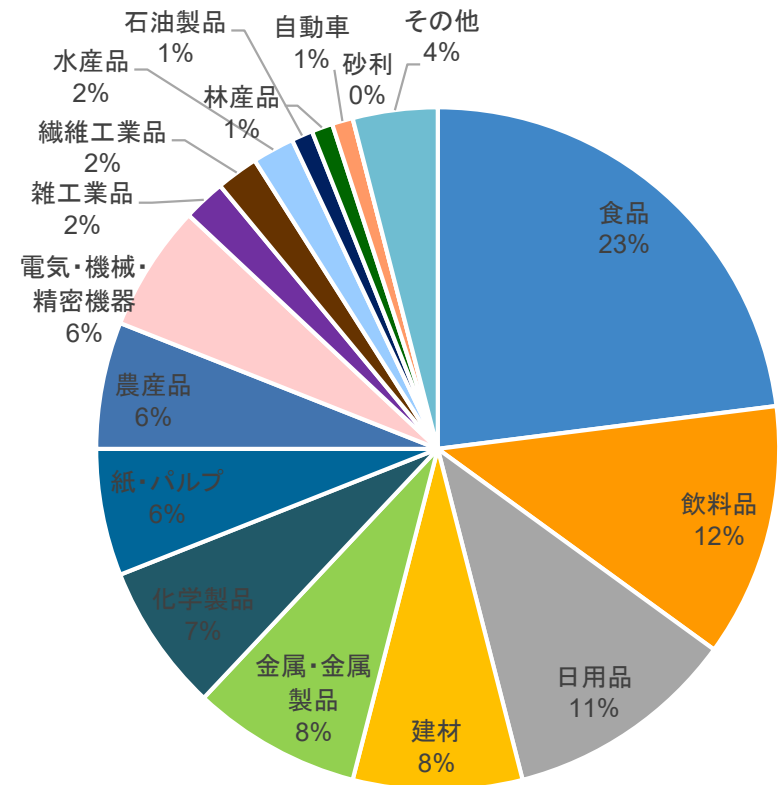
- 発荷主(元請運送事業者は含まない)
- 元請運送事業者(利用運送事業者含む)
- 着荷主
- その他(倉庫事業者等)

違反原因行為の割合



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

違反原因行為ありの回答における輸送物品(複数回答)



- ◆ 回答のあったトラック事業者のうち、Gメンの活動を認知している割合は約78%となっている。
- ◆ 違反原因行為の実態調査を基にGメンが追加でトラック事業者から詳細情報を収集したところ、違反原因行為の上位3位では、下記のような傾向があった。
- ◆ 一方、違反原因行為があると回答したトラック事業者のうち、匿名で連絡が取れないもの(約24%)、Gメンによる追加調査を希望しないもの(約32%)、是正指導に活用を望まないもの等(約9%)※があり、是正指導に至らない事案も多く、今後ともGメン活動に対するトラック事業者の理解と協力を得ていくことが重要。※重複あり

長時間の荷待ち

- 荷主から到着時間の指定があった割合は約53%。
- 1～2時間の荷待ち(荷役を含まず)が最も多く、次が2～3時間、3時間超の順となっている。
- トラック事業者からは、「待機時間解消のために予約システムを導入されたが、予約できる時間が限られており予約が取れない。」、「リフトマンが不足しており、バースに着いても荷役が始まらない。」、「オーダーの早期化を着荷主に依頼している。」といった声が多く聞かれた。
- 他方、運送会社の都合による荷待ち(「予約をしていない」「予約時間よりも早く到着した」等)への指摘もあった。

運賃・料金の不当な据置き

- 金額を書面で提示したうえ、運賃交渉している割合は約62%。
- トラック事業者が提示した根拠で主なものは、「自社原価(標準的運賃を基礎としたものを含む)」。
- 交渉したが一方的に決定した価格を押し付けられ、希望する値上げ等に至らなかったという案件が多い。
- 元請に交渉したところ、真荷主が値上げに応じてくれないことを理由に据え置かれたという案件もあった。

契約にない附帯業務

- 契約にない附帯業務の種類として「荷物の仕分け作業」と回答したものの割合が一番高かった(約24%)。
- トラック事業者からは「昔からの商慣習によるものであり、やめることを言い出しにくい。」との声が多く聞かれた。
- 「配送先で指示された附帯業務について発荷主に確認したところ、やらなくてもいいと言われ着荷主と認識が異なっている。」という案件もあった。