資料３

トラック・物流Ｇメンの取組

令和７年５月３０日
関　東　運　輸　局
神奈川運輸支局

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

目　次

① 物流革新に向けた政策パッケージ　2P～3P

② トラック・物流Ｇメンの設置と業務

・是正措置　4Ｐ～13Ｐ

・周知活動　14Ｐ

③ トラックドライバーの労働環境に関する実態調査の結果

・トラックドライバー１運行当たりの平均高速時間に関する調査結果　15Ｐ

・違反原因行為に係る実態調査の結果　16Ｐ～17Ｐ

④ ・各種サイトのご案内　18Ｐ

物流革新にむけた政策パッケージ

国土交通省

2023年　3月　「我が国の物流の革新に関する**関係閣僚会議**」を設置

6月　関係閣僚会議において「**物流革新に向けた政策パッケージ**」を策定

9月　岸田総理と中小トラック事業者等との「**車座対話**」を実施

10月　関係閣僚会議において「物流革新**緊急パッケージ**」を策定

11月　政府において**総合経済対策**・**補正予算案**を決定

2024年　2月　政府において**改正物流法案**の閣議決定、国会提出

関係閣僚会議において「2030年度に向けた**政府の中長期計画**」を策定

「**物流革新・賃上げに関する意見交換会**」を開催

5月　**改正物流法 公布**

7月　関係閣僚会議において**「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応**を報告

11月　新物効法の施行に向けた**国交省・経産省・農水省の合同審議会のとりまとめを策定**

2025年　4月　改正物流法 一部施行（荷主等に対する努力義務、契約の書面交付等）

2026年　4月　改正物流法 全面施行（特定事業者の指定、物流統括管理者の選任等）

（参考）「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**適正運賃収受・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（バース予約システム、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、サイバーポート、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

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

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

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

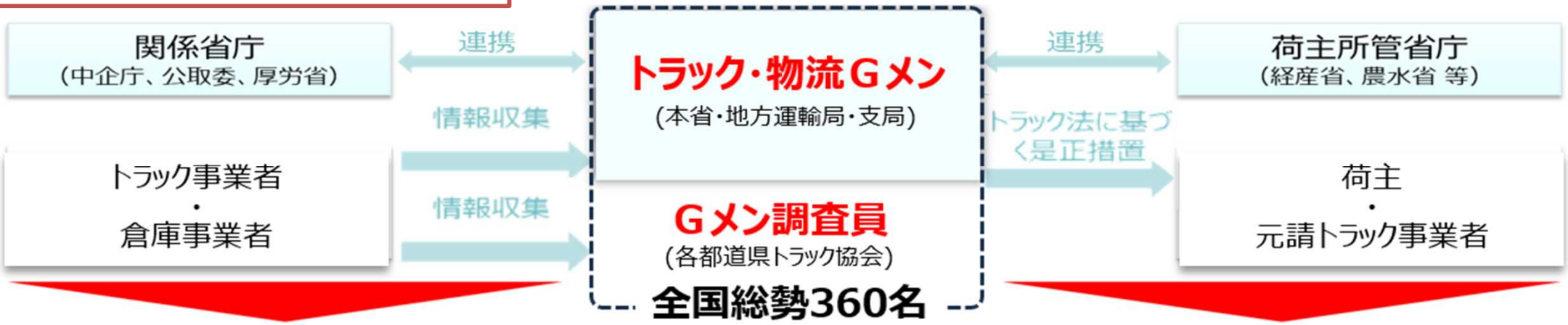
2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

① トラック・物流Gメンの設置

国土交通省

- **「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>

② トラック・物流Gメンの業務_是正指導

国土交通省

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

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

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

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

⇩

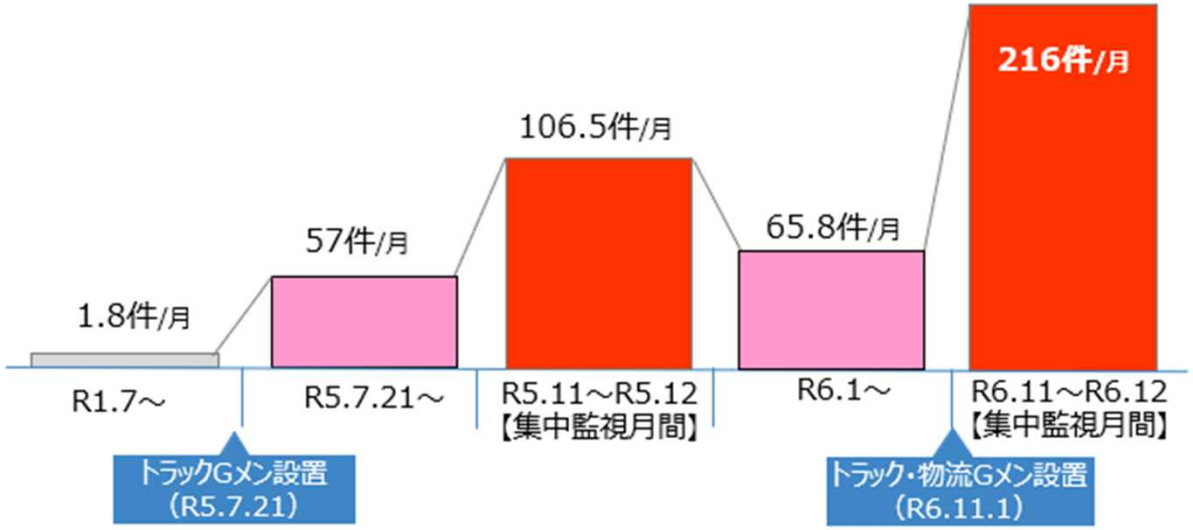
改善報告の提出
(違反原因行為の解消)

トラック・物流Gメンによる集中監視月間（令和6年11月・12月）の取組結果

国土交通省

【全体】

＜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。

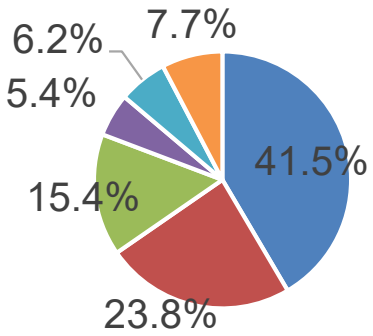
【関東運輸局】

集中監視月間中の是正措置

- 要請　　1件（荷主）
- 働きかけ　104件（荷主76、元請28）

※「要請」を実施した荷主に対しては、今後、改善計画の提出を求め、改善計画に基づいた取組みの確認等を進める。

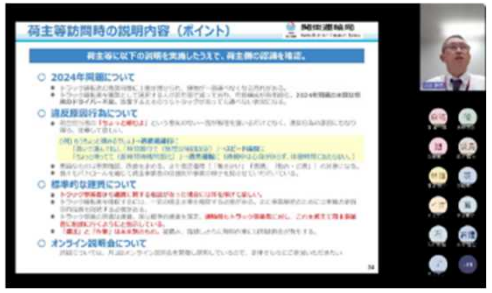
違反原因行為別の割合



- 長時間の荷待ち（41.5%）
- 契約にない附帯業務（23.8%）
- 運賃・料金の不当な据置き（15.4%）
- 過積載運送の指示・容認（5.4%）
- 異常気象時の運送依頼（6.2%）
- 無理な運送依頼（7.7%）

周知・広報活動

国土交通省主催の「トラック物流2024年問題に関するオンライン説明会」において、関東運輸局トラック・物流Ｇメンの取組み、成田空港、東京港における荷待ち等改善に向けた取組みについて説明。



令和６年11月22日(金)10時、15時 計2回
参加者：313名(午前177名、午後136名)

パトロール

アポ無し訪問

フォローアップ

関係機関との連携

中国局とGメン調査員と合同パトロール

関東経済産業局・埼玉県庁との合同

NX・NPロジスティクス株式会社に対する「勧告」

国土交通省

荷主

運送業務を発注

ＮＸ・ＮＰロジスティクス株式会社
【倉庫・利用運送事業者】

下請取引

自社が請け負った運送業務を再委託

全国の複数の拠点(東北、関東、中部、近畿運輸局管内)において、**長時間の荷待ち**が発生している疑い

トラック事業者
【下請事業者】

運送先

要請（R5.12）

- 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・物流Ｇメンによる改善状況のヒアリング
・トラック事業者への全数調査　等

勧告（R7.1.30）

- 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
- ＮＸ・ＮＰロジスティクスが**改善計画を提出（R7.3）**
- 今後の取組状況については、**トラック・物流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。

株式会社吉野工業所に対する「勧告」概要

国土交通省

株式会社吉野工業所
（発荷主・製造業）

運送業務を発注

全国の複数の拠点（関東、近畿運輸局管内）において、**長時間の荷待ちが発生**している疑い

トラック事業者

運送先

要請（R5.11）

- 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・物流Ｇメンによる改善状況のヒアリング
・トラック事業者への全数調査　等

勧告（R7.1.30）

- 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
- 株式会社吉野工業所が**改善計画を提出(R7.3)**
- 今後の取組状況については、**トラック・物流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**

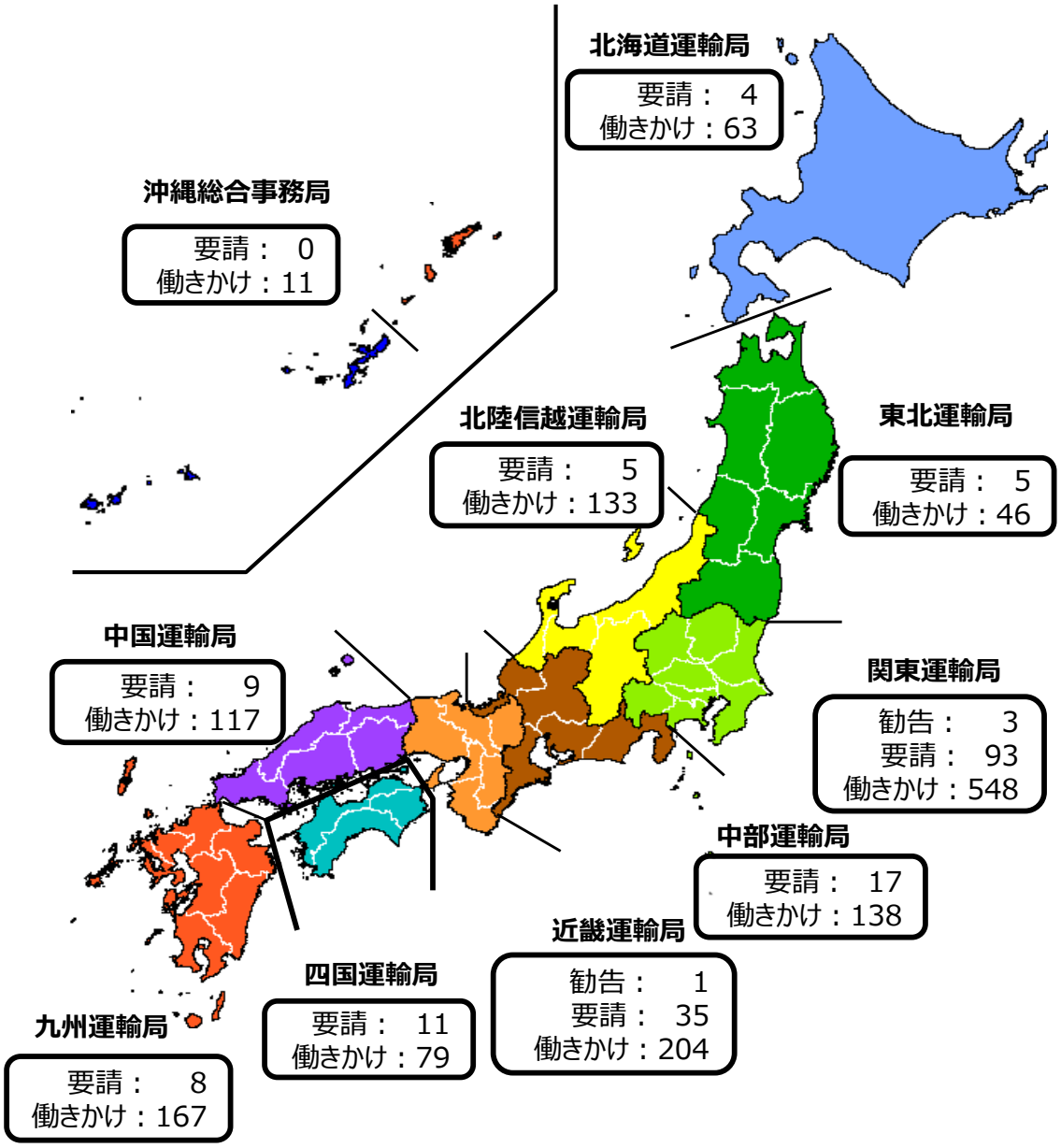
＜参考＞貨物自動車運送事業法附則第1条の2第4項
国土交通大臣は、当分の間、前項の規定による要請を受けた荷主がなお違反原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由があると認めるときは、当該荷主に対し、違反原因行為をしないよう勧告することができる。

トラック・物流Gメンの是正指導累計実績（令和7年3月末時点）

国土交通省

〈運輸局別働きかけ・要請・勧告実施件数〉

期間（R1.7～R7.3）



働きかけ等の累計実施件数（R1.7～R７.３）

- 勧告　：　4件（荷主2、元請１、その他1）
- 要請　：　187件（荷主97、元請84、その他6）
- 働きかけ：1,506件
  （荷主1,018、元請436、その他52）

⇒ 計1,697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（6%）
- 異常気象時の運送依頼（3%）

（参考）令和6年1月「勧告」実施事例　王子マテリア株式会社

国土交通省

王子マテリア株式会社
（発荷主・製造業）

運送業務を発注

全国の複数の拠点（北海道、関東、中部、近畿、九州運輸局管内）において、**長時間の荷待ちが発生**している疑い

トラック事業者

運送先

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。

王子マテリア株式会社の改善報告（概要）【令和7年2月14日提出】

国土交通省

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**

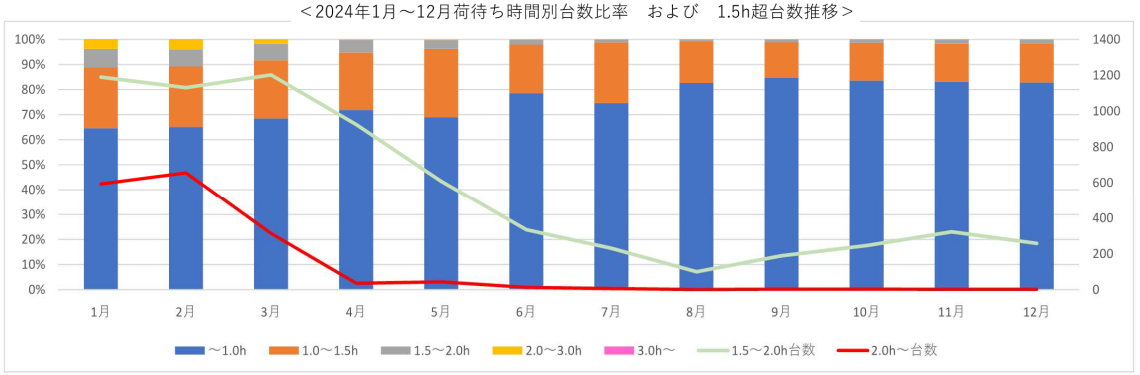
- 王子物流と協力し、運送会社、ドライバーからの意見聴取を実施
- 意見・要望等については可能な限り対応し、輸送会社・ドライバーへのフィードバックも実施
- 滞在時間短縮の他複数積み削減、予約可能時間帯の拡大の意見・要望について対応

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（セールスストラテジーセンター）を新設

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）

＜2024年1月～12月荷待ち時間別台数比率　および　1.5h超台数推移＞



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。

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。

・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。

（参考）悪質な荷主等への「要請」を通じた改善事例

国土交通省

事例①長時間の荷待ち

〇対象事業者：荷主子会社（元請）
〇発 生 場 所：関東、中国運輸局管内
〇経緯：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。

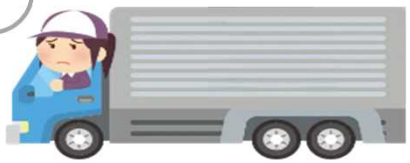
• 取り組みの結果、荷待ちと荷役時間の合計が2時間以上となった台数は、１ヶ月あたり1%以下となった。

• 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

〇対象事業者：食品製造業（発荷主・着荷主）
〇発 生 場 所：近畿運輸局管内
〇経緯：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、一部の日時で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

国土交通省

事例③契約にない附帯業務

〇対象事業者：加工食品運送業（元請）
〇発 生 場 所：関東、中国運輸局管内
〇経 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。今後も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

〇対象事業者：食料運送業（元請）
〇発 生 場 所：関東運輸局管内
〇経緯：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

〇対象事業者：荷主子会社（元請）
〇発 生 場 所：関東運輸局管内
〇経　　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。

② トラック・物流Gメンの業務_周知活動

国土交通省

○荷主・物流事業者への周知活動

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、適正運賃の収受や労働環境の改善のための取組みについて、荷主の協力の必要性を伝え、理解を得るための周知・協力要請などを実施。

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。

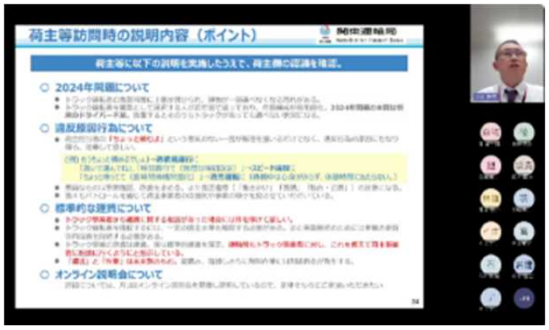
ドライバーへの周知チラシ配布、ヒアリング

トラックが集まる高速道路SA・PAやトラックステーションなどで、ドライバーから荷主に関する情報を収集。

関係機関との連携

関係省庁や自治体、Gメン調査員との合同ヒアリングやパトロールによる効果的な周知活動を実施。

説明会の開催



対面及びオンラインで、Gメンの活動の紹介、物流改正法などの説明会を開催。

③ トラックドライバーの労働環境改善に関する調査結果

国土交通省

○ 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

【調査概要】

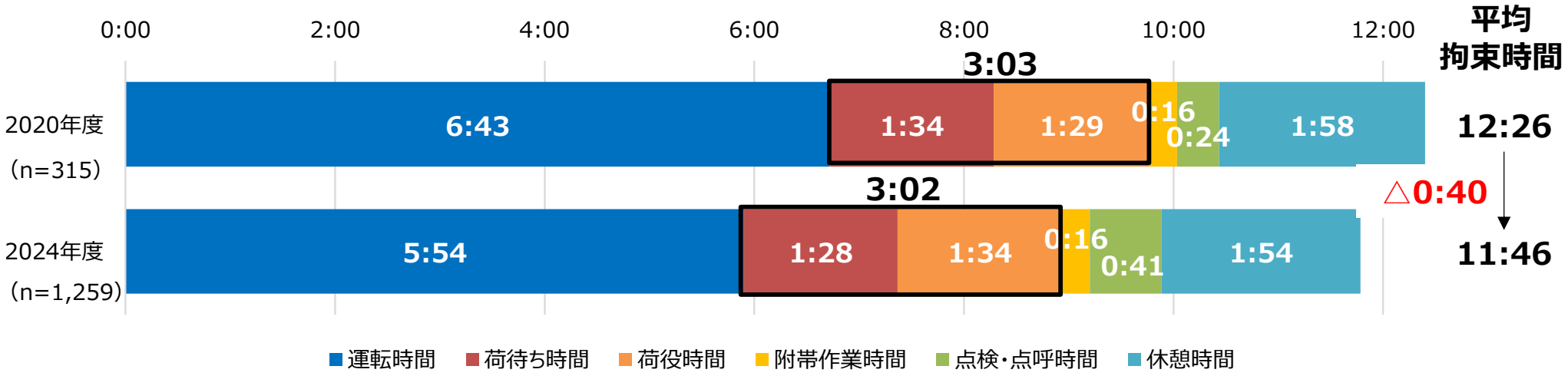
○調査対象：一般貨物自動車運送事業のうち実運送を行う事業者
○調査期間：前回（2020年度）調査：2021年１月下旬から同年３月３日
今回（2024年度）調査：2024年９月19日から同年11月30日
○調査内容：2024年４月から同年８月までの通常期における代表的な１日の運行について、主に以下の項目を調査
①運転時間、②荷待ち時間、③荷役時間、④附帯作業時間、⑤点検・点呼に要した時間、⑥休憩時間
○回答状況：前回（2020年度）調査　1,315運行　　今回（2024年度）調査　2,544運行

【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



③ トラックドライバーの労働環境改善に関する調査結果

国土交通省

○ 違反原因行為に係る実態調査の結果（概要）

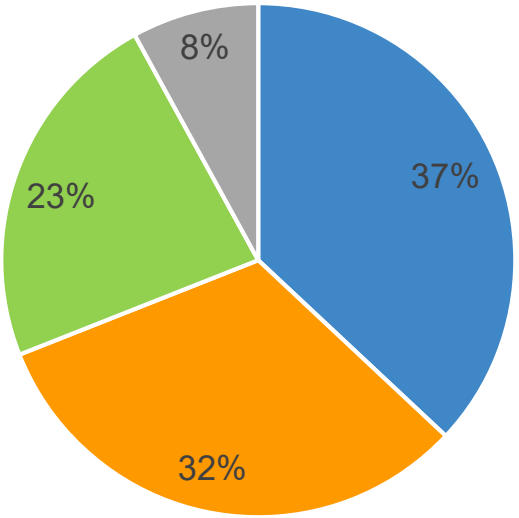
◆ 昨年9～10月にかけて、全トラック事業者を対象にした調査結果は、以下のとおり。

○ 調査対象事業者数：**62，848者**（R5：63，251者）

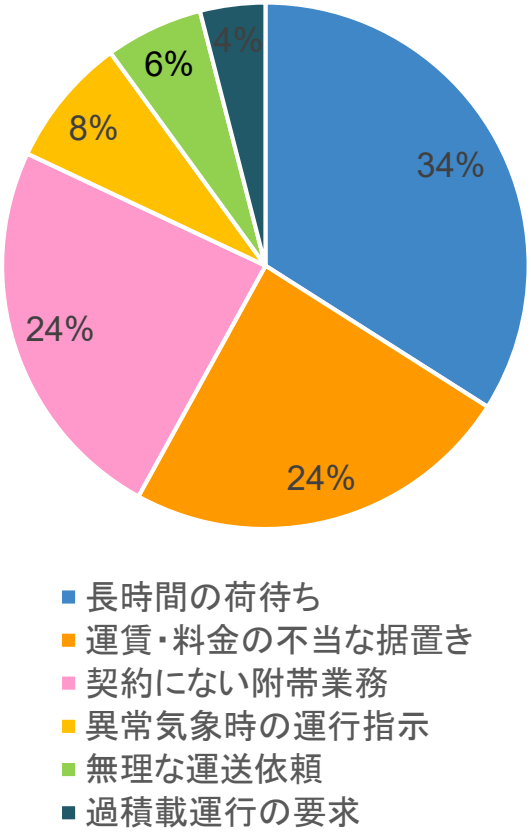
○ 回答数：**24，159件**（R5：23，840件） ※同一事業者からの複数回答を含む。
うち、違反原因行為があったと回答した件数：**3，308件**（R5：4，441件）

○ 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**。

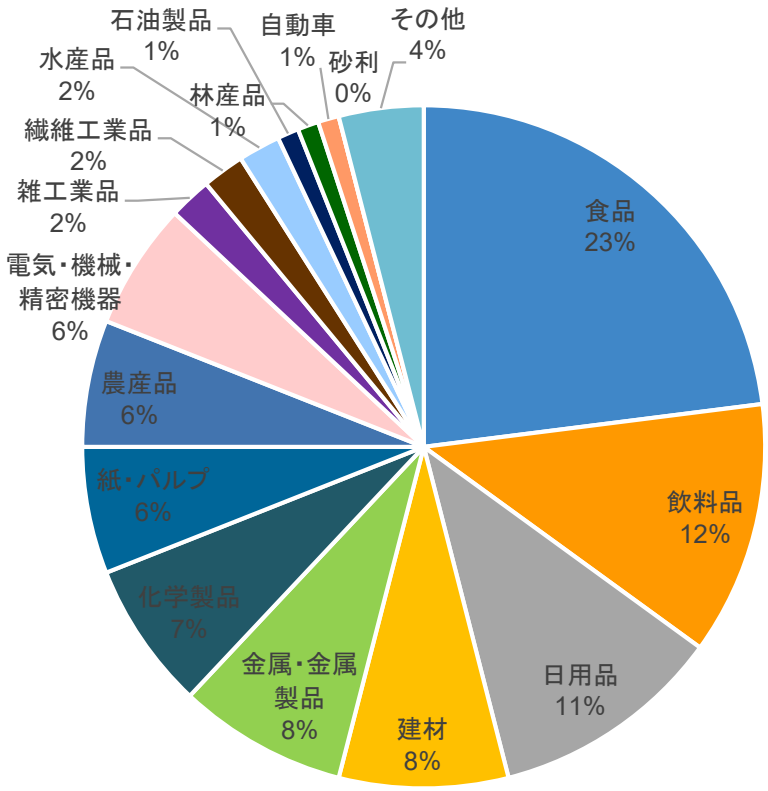
違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



違反原因行為の割合



違反原因行為ありの回答における輸送物品（複数回答）



○ 違反原因行為に係る実態調査の結果（主な傾向）

国土交通省

- ◆ 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。

各種サイト等一覧

国土交通省

トラック・物流Gメンポータルサイト

- 国土交通省トラック・物流Gメンが荷主・元請事業者に対して、「働きかけ」、「要請」を行い、是正を指導します。
  https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000116.html

「目安箱」投稿サイト

- 積込先、配送先で困りごと、ありませんか。「恒常的に荷待ち時間が長い」、「契約にない附帯業務」「過積載になるような依頼」など情報をお寄せください。
  https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000043.html

「オンライン説明会」参加サイト

- オンライン説明会への参加はこちら。
- 荷主、元請け事業者など関係者の問題意識、取組好事例紹介のほか、最近のトピックス、物流改正法などの説明もあります。
  https://wwwtb.mlit.go.jp/chugoku/00001_01682.html