

「物流革新に向けた政策パッケージ」等に基づく取組みについて ／ 「トラック・物流Gメン」の活動について

神戸運輸監理部兵庫陸運部

令和 7年 3月13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

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

令和5年10月6日
我が国の物流の革新に
関する関係閣僚会議

- 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

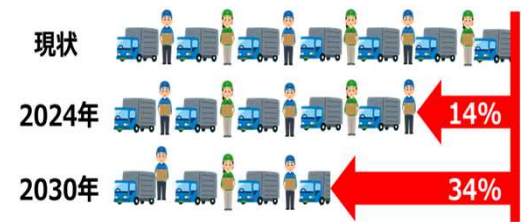
3. 商慣行の見直し

- 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）
- 適正な運賃の収受、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

「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〉

【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的措置

【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HPI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

○新物効法の施行に向けて、国交省・経産省・農水省3省の審議会の合同会議※を開催し、国が定める基本方針、判断基準、特定事業者の指定基準等の具体的な内容を審議の上、令和6年11月に取りまとめ。

※交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議

基本方針のポイント

← 令和7年4月1日施行

(1) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標

・ 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、安全性の確保を前提に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、令和10年度までに、以下の目標の達成を目指す。

- ① 5割の運行で、**1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減**（1人当たり年間125時間の短縮）
- ② 5割の車両で、**積載効率50%を実現**（全体の車両で積載効率44%に増加）

(2) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

・ 設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、物流人材の育成等の支援

(3) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関し、

荷主・物流事業者等が講ずべき措置

・ 積載効率の向上等 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

(4) 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する

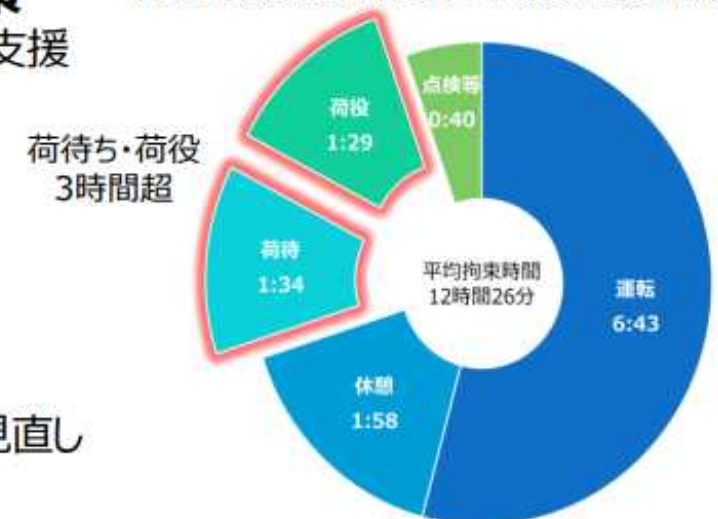
事業者の活動に関する国民の理解の増進

・ 再配達削減や多様な受取方法等の普及促進 ・ 「送料無料」表示の見直し
 ・ 返品削減や欠品に対するペナルティの見直し

(5) その他トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に必要な事項

・ 物流に関わる多様な主体の役割 ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提事項

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



(トラック輸送状況の実態調査(R2)より)

荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント

← 令和7年4月1日施行

- **すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**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、これらの**取組の例を示した判断基準・解説書**を策定。

① 積載効率の向上等

- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- ・ トラック予約受付システムの導入
- ・ 混雑時間を回避した日時指定 等



トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- ・ パレット等の輸送用器具の導入
- ・ タグ等の導入による検品の効率化
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置 等



パレットの利用や検品の効率化

特定事業者の指定基準等のポイント

← 令和8年4月施行予定

- 全体への寄与度がより高いと認められる**大手の事業者が指定**されるような基準値を設定。

特定荷主・特定連鎖化事業者

取扱貨物の重量 9万トン以上
(上位3,200社程度)

特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上
(上位70社程度)

特定貨物自動車運送事業者等

保有車両台数 150台以上
(上位790社程度)

- **物流統括管理者 (CLO)** は、**事業運営上の重要な決定に参画**する管理的地位にある**役員等から選任**。

荷主の皆様

トラック輸送の新たな「標準的運賃」が 告示されました

トラック運送業は、他産業と比較して、長時間労働・低賃金の傾向にあり、運転従事者数が減少しています。この問題に対処するため、令和6年度より時間外労働の限度時間が設定されました。

ドライバー不足による物流の停滞を引き起こさないために、物流産業を魅力ある職場とし、労働環境の改善に向けた「標準的運賃」にご協力をお願いします。



「標準貨物自動車運送約款」も同時に改正しています

運送契約の締結時に、附帯業務の有無、附帯業務料や燃料サーチャージなどを記載した書面の交付を必要としております。こちらについてもご理解とご協力をお願いいたします。

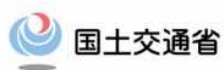


運賃と料金を含む運送契約の条件に関して

トラック運送事業者に対して積極的に協議の場を設けるとともに、
トラック運送事業者からの申し出にご協力よろしく申し上げます

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針

令和5年11月、内閣官房及び公正取引委員会は、発注者と受注者それぞれが採るべき行動/求められる行動を12の行動指針として取りまとめました。当該指針では、「標準的運賃」などの公表資料に基づき、受注者側が提示する価格について、発注者側が尊重することなどが盛り込まれています。



詳しくは国土交通省
HPをご覧ください。
新たな運賃・解説集
を掲載しています。



トラック運送事業者の皆様

令和6年
3月

トラック輸送の「標準的運賃」が 告示されました

令和2年、トラック運送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」制度を創設しました。

令和6年、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、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水準、下請けに発注する際の手数料などの多様な運賃・料金を設定した新たな「標準的運賃」を告示しました。



標準的運賃の活用により期待される効果

標準的運賃を参考として、自社での原価計算結果により事業継続に必要なコストに見合った対価を収受することで、

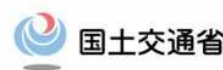
▶ ドライバーの賃金水準が引き上がり、労働環境の改善につながります

▶ 法令に則った事業の安定化を実現できます



お願い

物流の健全な維持・発展の為に、新たな「標準的運賃」を荷主との積極的な交渉に活用してください



詳しくは国土交通省
HPをご覧ください。
新たな運賃・解説集
を掲載しています。



新たな「標準的運賃」を 告示しました

トラック運送事業者が自社の原価を適切に把握し、荷主との運賃交渉を行う際の参考指標である「標準的運賃」制度が、より活用し易い形に改正されます

国土交通省HPに「標準的運賃 Q&A集」を掲載しております。新運賃適用の際にご参照ください。



標準的運賃の概要

I. 距離制運賃表

平均8%引上げ

単位：円

キロ程	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	15,790	18,190	23,060	29,070
20km	17,710	20,430	26,110	33,160
30km	19,630	22,660	29,160	37,240

II. 時間制運賃表

平均8%引上げ

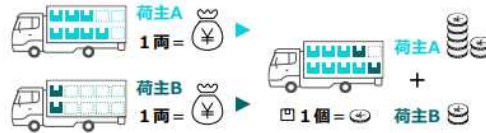
単位：円

種別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
基礎額	8時間制 39,380	46,640	60,090	76,840
	4時間制 23,630	27,980	36,050	46,100

参照：距離制運賃表、時間制運賃表（関東運輸局）より一部抜粋

III. 個建運賃

共同輸配送等を念頭に、「個建運賃」を設定



IV. 運賃割増率

▶ 速達割増等

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

▶ 休日割増（日曜祝祭日） 2割

▶ 深夜・早朝割増（22時～5時） 2割

▶ 特殊車両割増

冷蔵・冷凍車	小型車・中型車・大型車・トレーラーの2割
海上コンテナ輸送車	トレーラーの4割
セメントパレット車	大型車又はトレーラーの2割
ダンプ車	大型車の2割
コンクリートミキサー車	大型車の2割
タンク車	石油製品輸送車 大型車又はトレーラーの3割
	化成品輸送車 大型車又はトレーラーの4割
高圧ガス輸送車	大型車又はトレーラーの5割以上

V. 待機時間/VI. 積込料・取卸料、附帯業務料

運送以外の役務を行う場合は、運賃とは別に料金として收受

	4tクラス中型車の例		合計2時間を超えた場合は、割増率5割を加算
待機時間料	1,760円/30分	※30分を超える場合	
積込料・取卸料	2,180円/30分	(機械荷役の場合)	
	2,100円/30分	(手荷役の場合)	
附帯業務料	運賃とは別に実費として收受		

VII. 利用運送手数料

運賃の10%を当該運賃とは別に收受（運賃から差し引くのではなく、運賃に上乗せして荷主から收受）

VIII. 有料道路利用料

有料道路を利用した区間の料金を別に定めるところにより收受

IX. その他実費として收受すべき費用

フェリー利用料、特殊車両通行関係費用、中継輸送における施設使用料その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として收受

X. 燃料サーチャージ

120円を基準価格とし、軽油価格の変動に応じて設定できるよう、算出方法や燃料価格上昇テーブル等を提示

新たな料金表は国土交通省HPに掲載しています

トラック運送事業者の皆様へのお願い

- ・ 労務費や燃料費等のコストを運賃・料金として適正に收受できるよう、標準的運賃の考え方も参考に、原価計算を行いましょう。
- ・ 荷主等との運賃交渉の際に、標準的運賃を活用しましょう。標準的運賃等の公表資料を用いて提示した価格については、合理的な根拠があるものとして尊重すべきものとされています*。
- ・ 荷主等が運賃交渉に応じたくない、運賃・料金を不当に据え置かれる等の場合には、トラックGメンによる是正指導の対象となる場合があります。全国のトラックGメンに情報をお寄せください。
- ・ 「点検整備の未実施」「最低賃金法に基づき定められた最低限度額より低い賃金の支払い」「社会保険への未加入」等は法令違反です。法令違反が確認された場合には、行政処分を行います。



トラックGメンウェブサイト



「標準的運賃」の活用を行い
適切な運賃の收受へ
ご協力をよろしくお願いいたします

荷主の皆様へのお願い

- ・ トラック運送事業者が、運賃交渉の際に、標準的運賃等の公表資料を用いて提示した価格については、合理的な根拠があるものとして尊重してください*。
- ・ 荷主等が運賃交渉に応じない、運賃・料金を不当に据え置く、荷待ち・荷役の対価を支払わない等の行為は、トラックGメンによる是正指導の対象となる場合があります。
- ・ 荷主の皆様におかれては、トラック運送事業者の適正運賃收受に向けてご理解・ご協力をお願いいたします。

参照：労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（令和5年11月、内閣官房及び公正取引委員会）

- 令和5年7月に発足したトラックGメンは、これまでに荷主等に対して1,000件超の是正指導を行うなど、**着実に成果**を挙げてきている。
- 他方で、荷待ち時間の削減などにあたり、倉庫業者の取組みは寄託者である発・着荷主の協力が必須であり、サプライチェーン全体の取引環境を適正化するために**倉庫業者からの意見聴取や情報収集**も必要な状況。
- また、荷主による買ったたきや価格転嫁交渉に応じない事例など、**荷主と倉庫業者との間の取引適正化が課題**。
- このような状況を踏まえ、**トラックGメンの改組及び拡充**を行い、**荷主等に向けた対策の実効性を更に高める**。

概要

<トラックGメンの改組>

- ・現行のトラックGメンについて、物流全体の適正化を図る観点から、「**トラック・物流Gメン**」に改組し、**倉庫業者からも情報収集**

<体制の拡充> 現行162名に、

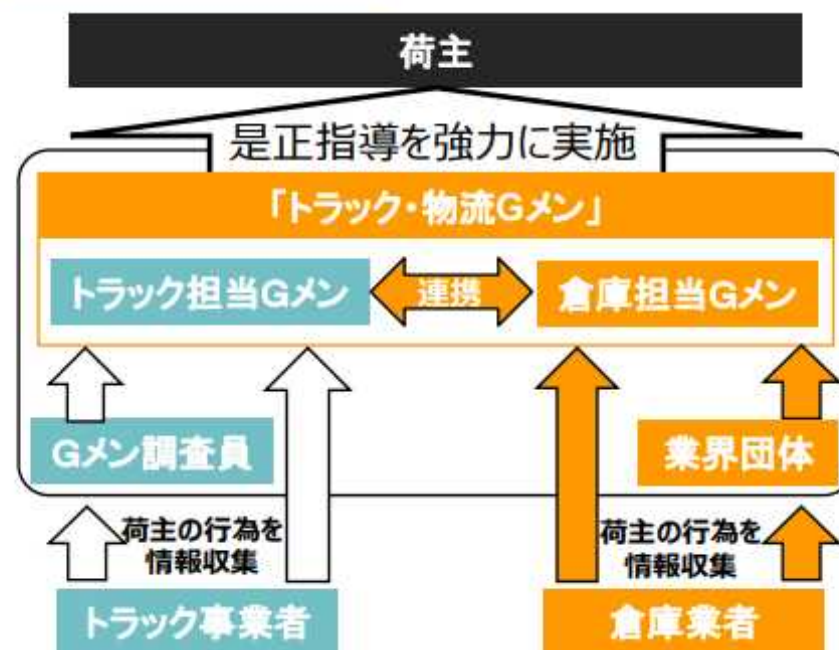
- ・国交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・各都道府県のトラック協会が新たに設ける「**Gメン調査員**」166名

を追加し、**総勢360名規模**で対応

スケジュール

11月1日 新体制始動
11月～12月 集中監視月間

業務フローのイメージ



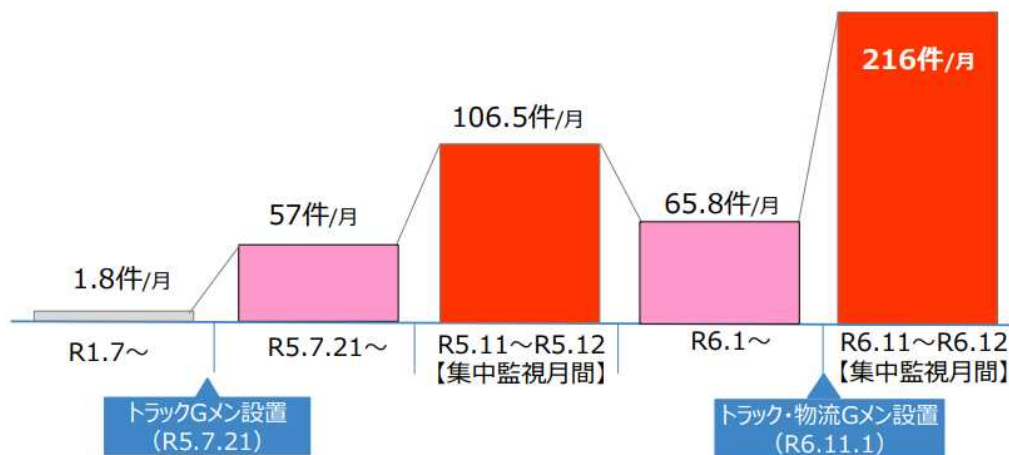
参考 ○流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案に対する附帯決議（抄）（衆・国交委）
物流のサプライチェーン全体の取引の適正化に向け、トラックGメンを物流産業全体の健全化に向けた組織とすること

トラック・物流Gメンの活動実績（R6年12月末時点）

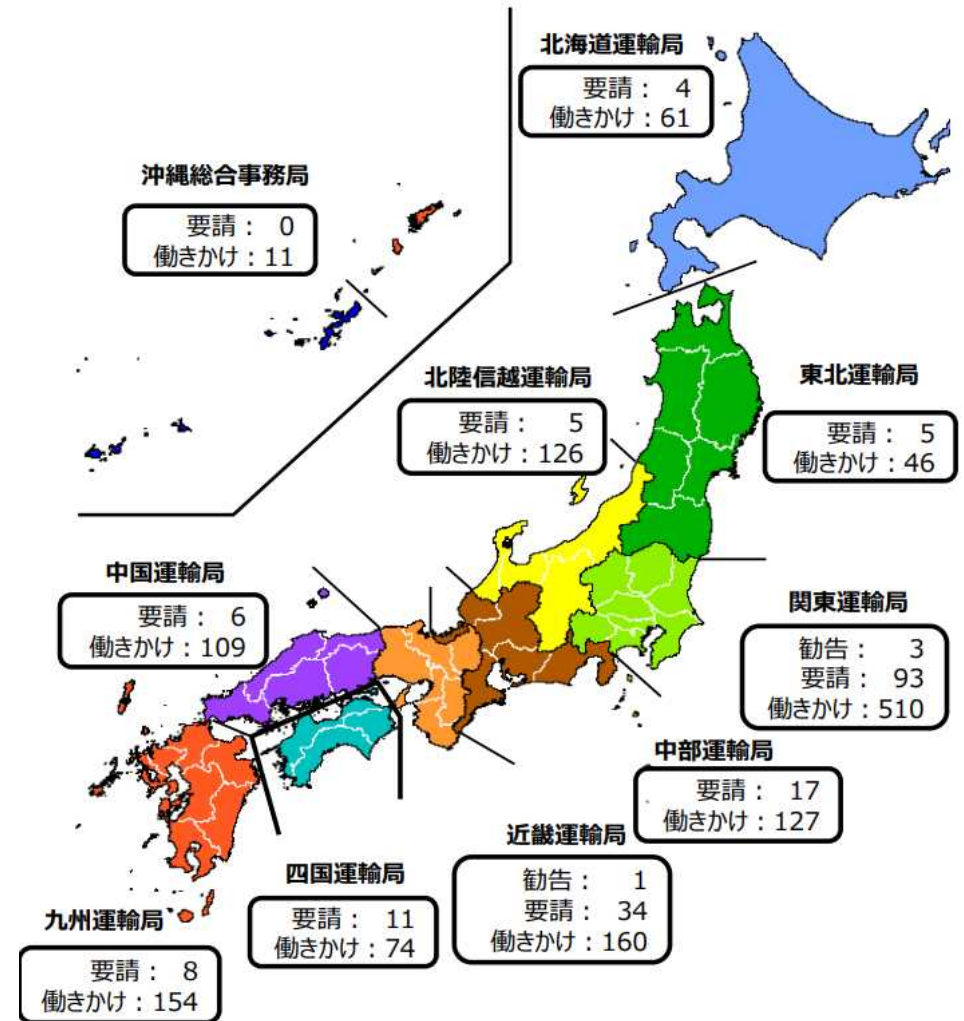
働きかけ等の累計実施件数（令和6年12月末時点）		
勧告	4件	（荷主2、元請1、その他1）
要請	183件	（荷主94、元請83、その他6）
働きかけ	1,378件	（荷主942、元請399、その他37）

⇒ 計1,565件の法的措置を実施

＜月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数＞



＜ブロック別働きかけ・要請・勧告実施件数＞



今般「働きかけ」「要請」「勧告」の対象となった荷主等についてはフォローアップを継続し、改善が図られない場合は更なる法的措置の実施も含め厳正に対処。

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
近畿運輸局での取組結果について

① 違反原因行為の疑いのある荷主等への是正指導件数について

働きかけ：37件
要請：2件

令和6年4月～10月：61件
令和6年11月・12月：39件 ➡ **月平均2.2倍!!**



② トラック事業者等への情報収集

令和6年4月～10月：281件
令和6年11月・12月：127件 ➡ **月平均1.5倍!!**

※電話又は訪問により、トラック・物流Gメンが直接ヒアリングが実施できた件数を計上

③ 荷主等へのパトロールについて

令和5年7月(※Gメン発足時)～令和6年10月：1033件
令和6年11月・12月：197件 ➡ **月平均1.5倍!!**

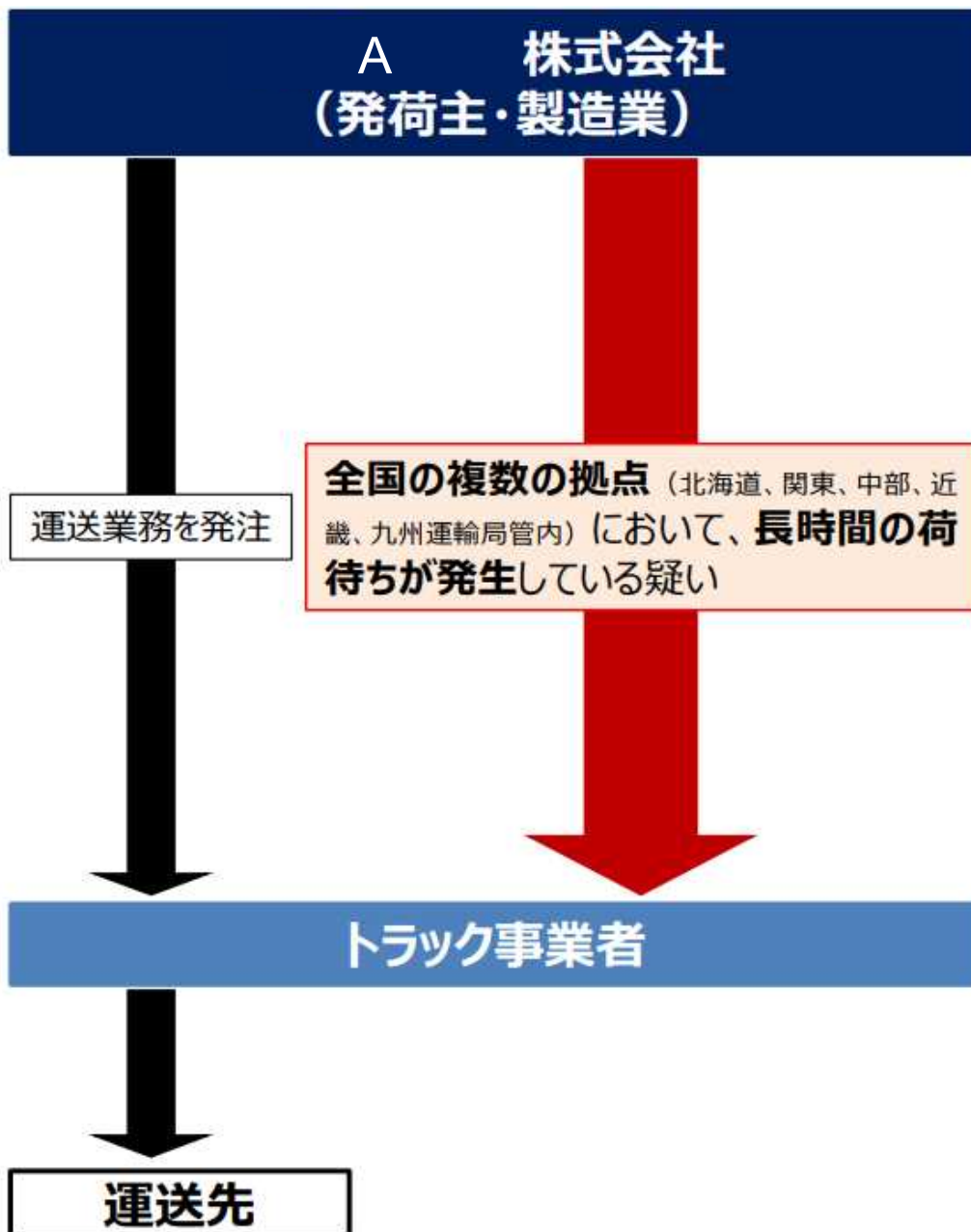
※パトロール：荷主・元請事業者等にGメン制度と違反原因行為についての説明を行い、周知を行うとともに注意喚起を促す訪問の総称



④ トラックステーション等での運転手への啓発活動

- 11月28日 奈良県 針トラックステーション (チラシ80部配布)
- 12月16日 滋賀県 彦根トラックステーション (チラシ11部配布)
- 12月24日 大阪府 大阪トラックステーション (チラシ約30部配布)
- 12月24日 京都府 名神高速道路桂川SA (チラシ16部配布)





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

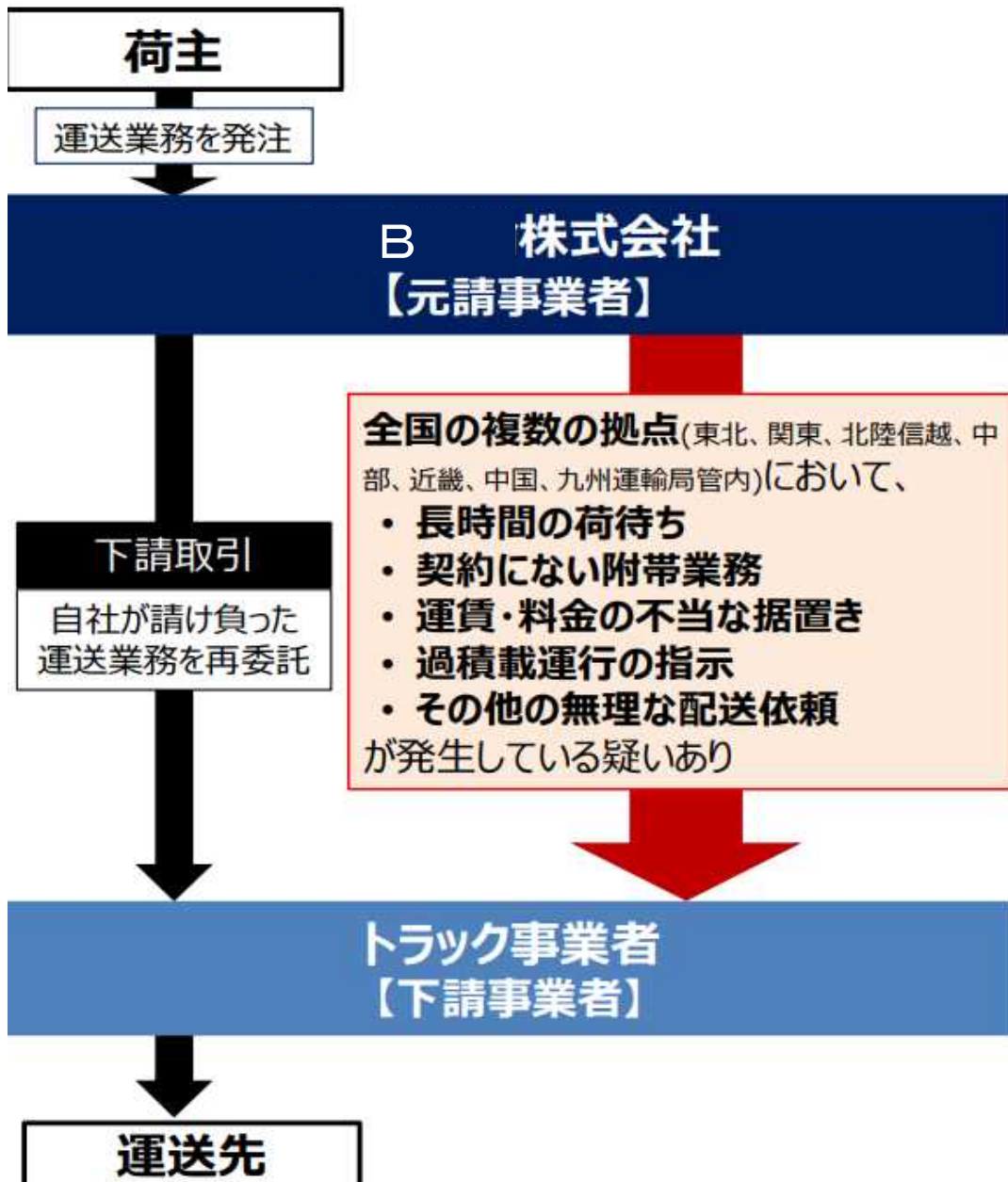
勧告 (R6.1.26)

- ・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

- ・ A 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。



要請 (R4.11)

- ・ 過積載運行の指示を実施し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

- ・ B 株式会社 が 改善計画を提出 (R6.2)
- ・ 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。

物流施設等の現場確認(荷主パトロール)

長時間の荷待ち等情報があった物流施設だけでなく、周辺の物流施設も含め現場の状況確認

可能な限り物流施設に立ち寄り、チラシを配付し、トラックGメンの制度等を周知

現場周辺で待機しているトラックを確認した場合は、状況を記録し情報収集に役立てる



NEWS RELEASE

国土交通省近畿運輸局
(同時発表)国土交通省中国運輸局
(同時発表)国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部
(同時発表)国土交通省中国運輸局岡山運輸支局

令和7年3月10日

近畿運輸局&中国運輸局「トラック・物流Gメン」合同パトロールを実施 ～兵庫県・岡山県の2地域で同時パトロール～

トラック運送事業の輸送力不足が懸念される「物流の2024年問題」への対応として、「トラック・物流Gメン」は、悪質な荷主・元請事業者等への監視を強化し持続可能な物流の確保に向けて取組を実施しております。

トラック・物流Gメン業務の一環として、管内のトラック事業者から、適正な取引を阻害する疑いのある荷主・元請事業者等に関する情報を収集し、是正指導やパトロールを実施しておりますが、違反原因行為の発生場所が管轄外の情報も寄せられています。

以上のことから、今回、近畿運輸局と中国運輸局の「トラック・物流Gメン」は、以下のとおり合同パトロールを実施します。

1. 実施日時、場所

日 時：令和7年3月17日(月) 9:30～16:30

場 所：(1班) 兵庫県姫路市周辺(予定)

(2班) 岡山県岡山市周辺(予定)

※パトロールは2班に分かれ、それぞれの場所にて実施します。

2. 活動内容

荷主企業又は物流拠点を事前連絡なしで訪問し、違反原因行為(恒常的な長時間の荷待ち、契約にない附帯作業、運賃・料金の不当な据置き等)の防止等についての協力を要請する。

《違反原因行為について》

- ・多数の車両が同じ時間に集中して到着し、荷待ちが発生したことで計画通りに運送できなかった
- ・車上渡しと聞いていたのに庫前渡しとされて取卸しに時間がかかった
- ・運賃・料金の交渉で必要なコストについて理解が得られない

といった情報が寄せられています

【報道関係者の皆様へ】

取材を希望される場合は、別紙1「取材申込要領」をご確認の上、別紙2「取材申込書」を3月13(木)17時【必着】までにメールにて送付してください。

パトロール当日の集合場所・時間については、「取材申込書」の記載連絡先に個別にご案内いたします。

<配布先>

青灯クラブ
近畿電鉄記者クラブ
陸運記者会(トラック)
兵庫県政記者クラブ

<問い合わせ先>

担当者：近畿運輸局 自動車交通部 貨物課 松本・藤田
電 話：06-6949-6447
担当者：神戸運輸監理部 兵庫陸運部 輸送部門 木原・寺田
電 話：078-453-1104 (音声ガイダンス後「5J」)

周知活動の目的

- ・ 物流現場を知るため
- ・ 違反原因行為の情報収集
- ・ トラックGメンの認知度向上

実施日時: 令和7年3月6日(水)

11:00~13:00

場所: 山陽自動車道 三木S. A. (下り線)



当日は30名のドライバーへ周知活動を行った

