

トラックGメンについて

1. トラックGメンとは
2. 「働きかけ」「要請」等について
3. 荷主等パトロールについて

1.トラックGメンとは

「物流の2024年問題」の解決を目指すため、
国土交通省に新たに設置

※トラック運送事業者を取り締まる存在ではありません。
また、監査業務とも別のものです。



- トラック事業者を対象にした積極的な情報収集
(プッシュ型情報収集)
- 貨物自動車運送事業法に基づき、発荷主・着荷主
元請事業者に対して「働きかけ」「要請」等

「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是正のための体制強化（**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**広輻**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

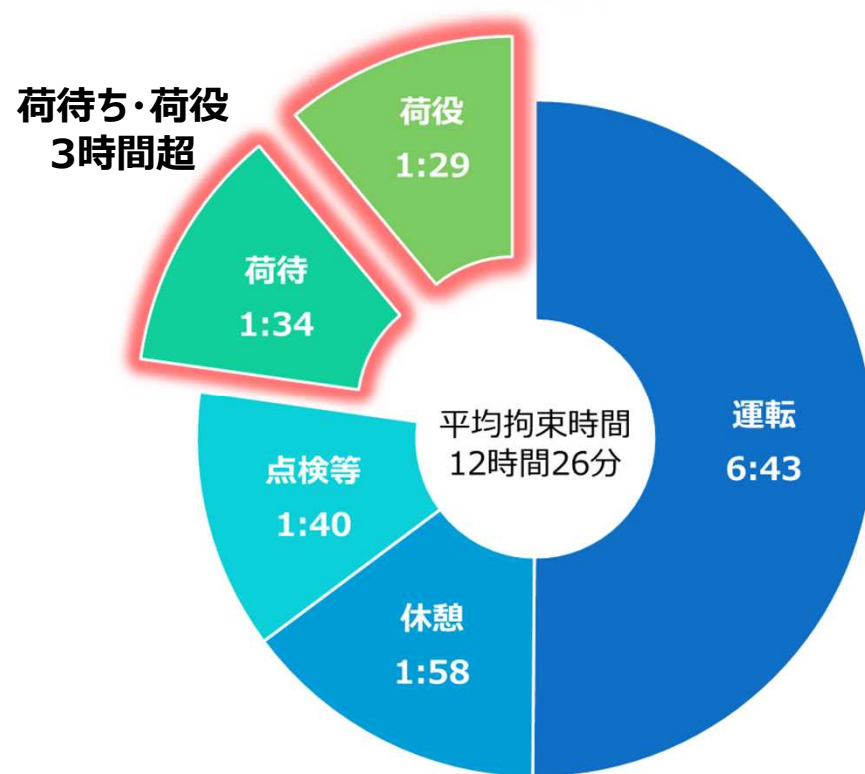
2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し

- 物流の適正化・生産性向上を図るため、**荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）**の双方において非効率な商慣行を見直す。

- 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

荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳

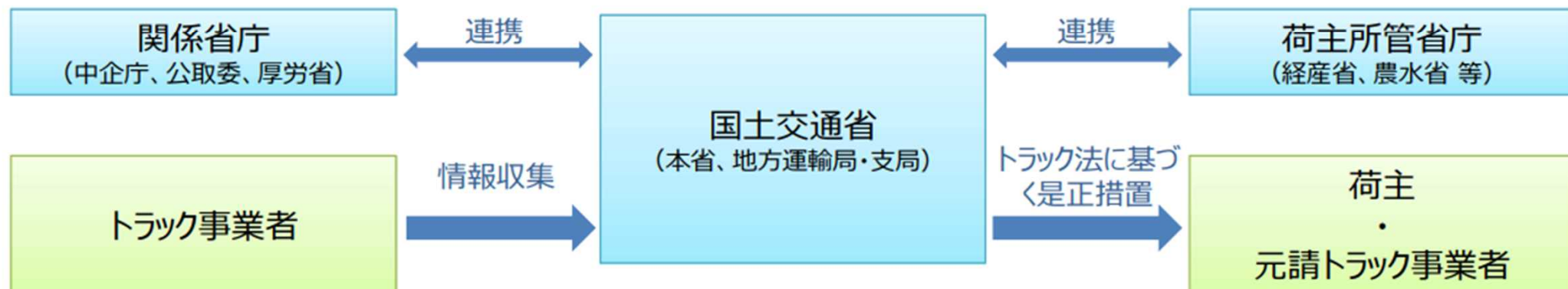


出典：トラック輸送状況の実態調査(R2)

- ▶ **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～）

※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。

- ① トラック事業者に対する訪問調査や電話聴取による積極的な情報収集
- ② 違反原因行為をしている疑いのある荷主の支店や荷捌き場周辺などへのパトロール（現場の状況確認）
- ③ 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

○（参考）トラック運転者への周知活動

近畿管内のトラックステーションや高速道路のSA・PAにおいて、トラック運転者に対して、「トラックGメン」制度について周知活動を実施するとともに、違反原因行為についてのヒアリングを実施しています。



トラック事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為

恒常的に長い荷待ち時間



無理な到着時間の設定



契約にない附带業務の依頼



附带業務の例

- 梱入れ 倉庫内の棚に貨物を入れる。
- 仕分け 運送終了後の貨物を
方面別等に分ける。
- ラベル貼り 貨物に値札等のラベルを貼る。
- 横持ち 積み下ろし場所から貨物を
移動させる。

過積載になるような依頼



大型台風や豪雨・豪雪日の配送



適正取引における運賃・料金等の不当な据え置き



国土交通省では、長時間の荷待ち、契約にない附帯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、インターネットなども活用して、積極的に収集しています。

悪質な荷主等に関する通報窓口（目安箱）

・次の質問にお答えください。

Q 1. 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. 速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
- 2. やむを得ない遅延に対するペナルティ等
- 3. 積み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. 依頼と異なる積み込み作業等
- 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。

【記入項目と記入例】

・トラックの種類

・いつ

・いつ 年 月頃

・荷主
<記入例>
「国土交通XYZ（株）」・「露ヶ間運送（元請）」・（記入せず）

・場所
<記入例>
1. 「東京都千代田区露ヶ間2丁目」の「露ヶ間第1物流センター」
2. 「神奈川県横浜市都筑区」の「神奈川運輸支局（株）系列の物流倉庫」
3. 「東京都千代田区」の「小売系の物流センター」

(注1) 荷主名のご記入が難しい場合は、上記記入例3のように住所と場所をご記入下さい。

(注2) 可能な限り、荷主名及び場所のご記入をお願い致しますが、どうしてもご記入できない場合は、荷主名（又は荷種）をご記入ください。

Q 2. 記入例を参考にしながら、ご意見・事例を具体的にご入力ください。

【自由記入欄】

- 記入例1 「16時」に到着指定され、定刻に着いたのに「3時間」以上待たされた
- 記入例2 当日、予定にない荷物「2パレット」を追加で積み込み依頼された
- 記入例3 「パレット荷役」と聞いていたのに「手荷役」だった
- 記入例4 荷主が高速道路を使用した分の料金負担をする条件であったのに「高速料金を負担」してくれなかった

Q 3. 自由記述欄でご記入頂いた貨物の種類について、該当する項目1つを選択してください。【必須】

- 1. 加工食品
- 2. 日用品
- 3. 機械・機械部品
- 4. 建設資材（砂利含む）
- 5. 紙・パルプ
- 6. 金属・金属製品
- 7. 化学品
- 8. 農水産品・林産品
- 9. 繊維工業品
- 10. その他

内容：

Q 4. 自由記述欄でご記入いただいた発着荷主の業態について、該当する項目1つを選択してください。【必須】

- 1. 農林漁業
- 2. 鉱業・採石業・砂利採取業
- 3. 建設業
- 4. 製造業
- 5. 電気・ガス・熱供給・水道業
- 6. 情報通信業
- 7. 運輸業・郵便業
- 8. 卸売業
- 9. 小売業
- 10. その他

内容：

2件目を入力する場合は、こちらをクリックしてください

3件目を入力する場合は、こちらをクリックしてください

Q 5. 会社名・所属やお名前などについてご記入ください。（任意）

会社名・所属

お名前

ご職業
 ドライバー
 運行管理者
 個人事業主
 経営者
 その他
内容：

お電話番号

メールアドレス

国土交通省からの連絡可否 連絡可 連絡不可



(表)

(裏)

近畿運輸局

トラックGメン始動

～物流SOSを話せる環境へ～

『積込先、配送先でのお困りごと、トラックGメンに話してみませんか？』

国土交通省
意見募集窓口
(国土省HP内)

「トラックGメン」は、適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の情報を集めています。

頂いた情報は、貨物自動車運送事業法に基づく荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等に活用し、荷主に対して配慮を求めます

※荷主等への対応にあたり、情報提供者を特定する情報（社名など）は、伝えません。
荷主等から情報提供元が特定されないよう配慮します。

【お電話での問い合わせはこちら】
国土交通省近畿運輸局トラックGメン
06-6949-6447

トラックGメン
ポータルサイト
※内容は順次更新中

裏面の様式に記入のうえ、FAXで近畿運輸局まで情報提供頂くことも可能です。

日々の運送業務でお困りごとがあれば、以下にご記入のうえ、近畿運輸局までFAXをしてください。

該当する□にレ点を付けて下さい。（複数回答可）

- 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
- 過積載の指示・容認
- 無理な運送依頼
- 異常気象時の運送依頼
- その他（ ）

上記チェック事項の内容をご記入ください。

記入例（「16時」に到着指定され、定刻に着いたのに「3時間」以上待たされた。）

上記内容に係る荷主情報

荷主名	
支店・営業所名	
住所	
荷物の種類	例) 食料品 等

会社名・所属やお名前などについてご記入ください。

会社名・所属（任意）	
お名前（任意）	
連絡先（電話番号・メールアドレス）（任意）	
運輸局（運輸支局）からの連絡可否（※1）	<input type="checkbox"/> 連絡可 <input type="checkbox"/> 連絡不可
「働きかけ」等への使用可否（※2）	<input type="checkbox"/> 使用可 <input type="checkbox"/> 使用不可

(※1)「連絡可」にチェックが入っている場合、運輸局（運輸支局）から詳細を確認させて頂く場合があります。

(※2)「使用可」にチェックが入っている場合、荷主への貨物自動車運送事業法に基づく対応の検討・活用等に使用させて頂きま

近畿運輸局 FAX番号 06-6949-6531

担当部課・運輸支局等担当部署	電話番号	住所
近畿運輸局 自動車交通部 貨物課	06-6949-6447	大阪府中央区大手前4-1-76 大阪合同庁舎第4号館（13階）
大阪運輸支局 輸送部門	072-822-6733 (ガイダンス番号：1)	寝屋川市高宮栄町12-1
京都運輸支局 輸送・監査部門	075-681-9765 (ガイダンス番号：4)	京都市伏見区竹田向代町37
奈良運輸支局 企画輸送・監査部門	0743-59-2151 (ガイダンス番号：4)	大和郡山市額田部北町981-2
滋賀運輸支局 企画輸送・監査部門	077-585-7253	守山市木浜町2298-5
和歌山運輸支局 輸送・監査部門	073-422-2138	和歌山市湊1106-4
神戸運輸監理部 兵庫陸運部 輸送部門	078-453-1104 (ガイダンス番号：5)	神戸市東灘区魚崎浜町34-2

2. 「働きかけ」「要請」等について

- 「違反原因行為」（トラック事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為）をしている疑いのある荷主に対して、トラック事業者のコンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であることについて理解を求める「働きかけ」を実施
- 荷主が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場合等には、「要請」や「勧告・公表」を実施
- トラック事業者に対する荷主の行為が独占禁止法違反の疑いのある場合には、「公正取引委員会に通知」

※荷主には、着荷主や元請事業者も含まれます。

トラックGメンによる悪質な荷主等への是正指導

貨物自動車運送事業法付則第1条の2に基づき、荷主等への働きかけ等を実施。

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

働きかけ



荷主が違反原因行為をしていること
を疑う相当な理由がある場合

要 請

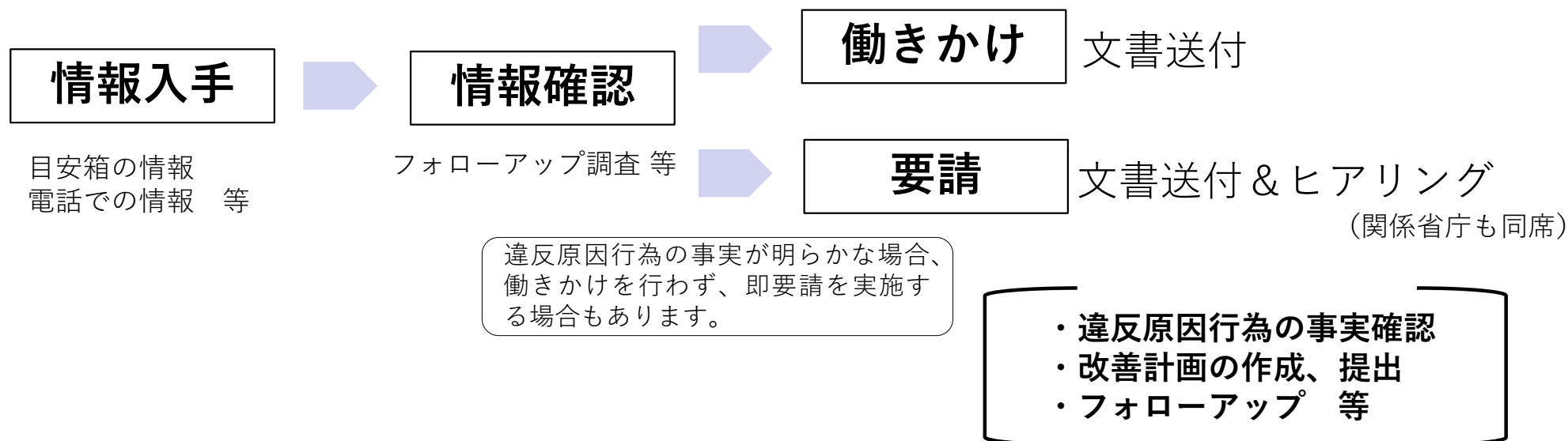


要請してもなお改善
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

○働きかけ・要請のイメージ

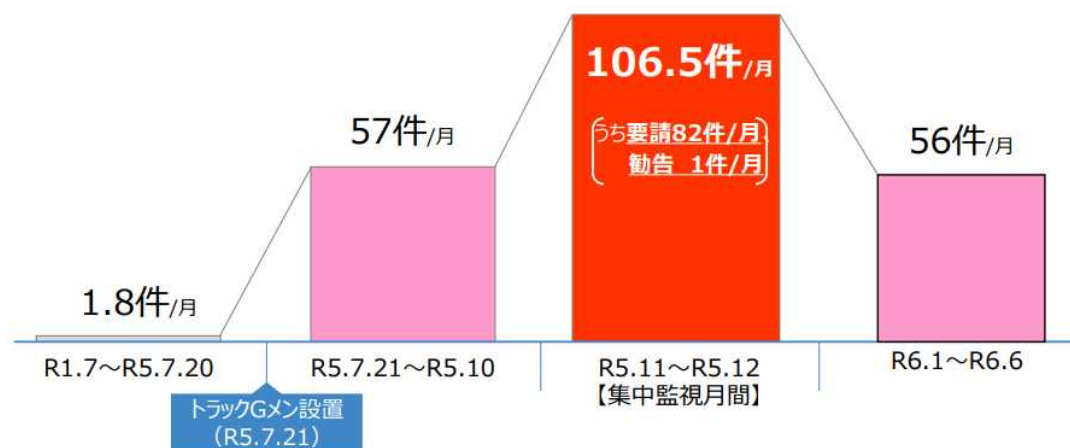


トラックGメンの活動実績（R6.6.30現在）

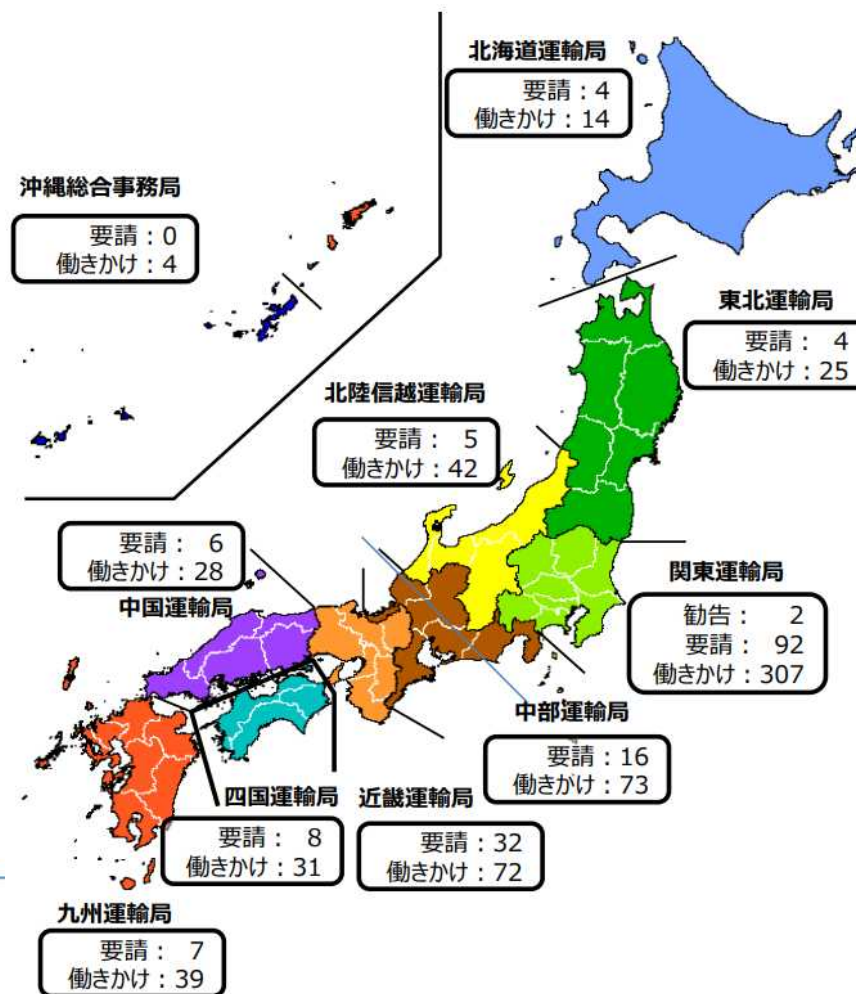
働きかけ等の累計実施件数（R6.6.30現在）		
勧告	2件	（荷主1、元請1）
要請	174件	（荷主88、元請81、その他5）
働きかけ	635件	（荷主423、元請193、その他19）

⇒ 計811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。

○長時間の荷待ち

(製紙卸会社・発荷主) 東北、中国運輸局管内

≪相談者からの申告内容≫

- 朝に受付しても、伝票発行が早くて15時。遅い時では18時の場合もあり。
- 配送先決定、伝票発行が遅いため、積込み開始も遅くなり、5時間以上の待機が発生。

～働きかけ後、以下の対策を**発荷主側が実施**

- 積込み用バースの見直し(増加)を実施
- 場外倉庫に積荷のバーコードの読み込みシステムを導入(工場へ戻る時間の削減に寄与)
- 新たな倉庫建設による横持ち移動時間の削減も検討

○依頼(契約)にない附帯作業

(運送事業者・元請) 近畿運輸局管内

≪相談者からの申告内容≫

- 運送内容を規定する正式な契約書をもっていない。
- 仕分け作業料、積込料の負担をお願いしているが、支払ってもらえない。

～働きかけ後、以下の対策を**元請側が実施**

- 協力会社と個別に協議を開始。作業範囲、運送料金、作業附帯料金をそれぞれ分けて契約を締結し、契約内容の「見える化」を実施中(5月中には全ての協力会社と契約締結予定)
- 契約締結にあたり、チェックシートを用いて各社の法令遵守にかかる状況を再確認するなど、輸送の安全の確保に対する取組も合わせて措置

○異常気象時の運行指示

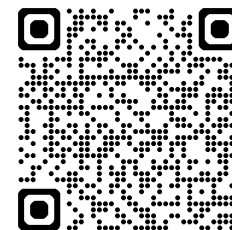
(食品物流会社・発荷主) 関東運輸局管内

≪相談者からの申告内容≫

- 大雪警報が発令されているにもかかわらず、配送を依頼された。

～働きかけ後、以下の対策を**発荷主側が実施**

- 災害時の対応マニュアルの見直しを行い、配送先とも連携し、ドライバーの安全を最優先とした対応を行うことを改めて徹底
- 予め荒天が予想される場合、運送事業者の判断による運行の中止について、配送先と連携し検討



○長時間の荷待ち

(倉庫業・発着荷主) 関東運輸局管内 令和4年7月に働きかけ、令和5年2月に要請を実施

≪「働きかけ後の相談者からの申告内容」≫

- 受付後、2時間半以上荷待ちがあり、現在も待っている。
- 朝8時過ぎに受付したにも関わらず、12時現在も呼ばれない。

○業務体制として、「積卸時間(～14:00)」と「積込時間(～14:00)」とを分けており、積卸時間帯には積込みはできない状況であったところ、体制の変更を含め、改めて改善計画の策定に着手

○長時間の荷待ち

(製造業・発荷主) 四国運輸局管内 令和5年5月に要請を実施

≪相談者からの申告内容≫ 国土交通省及び関係省庁に対する情報

- 待ち時間が長く、待たされることが多い。
- 午前10時に受付をして、5時間待たされ積込の連絡がきた。

～要請後、以下の対策を実施

- 在庫管理の見直しによる、積込箇所の削減・集約
- 積込時間の指定、明確化
- パレット輸送の導入拡大、荷役・倉庫人員の増員

○無理な配送依頼

(元請) 関東運輸局管内

≪相談者からの申告内容≫

- 積込時間が遅いため、「納品日を遅くしてほしい。」と申し入れをしてももらえない。
- 荷渡しが深夜、更に日付がかわってからになる時もある。

それでも、納品時間・必着は変えてもらえない。

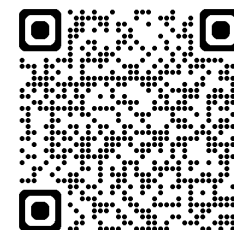
～令和5年5月、働きかけを実施

○改善計画の作成・取組に着手

- 働きかけ後も同種の違反原因行為に関する内容が短期間に複数件寄せられる。

～令和5年7月、要請を実施

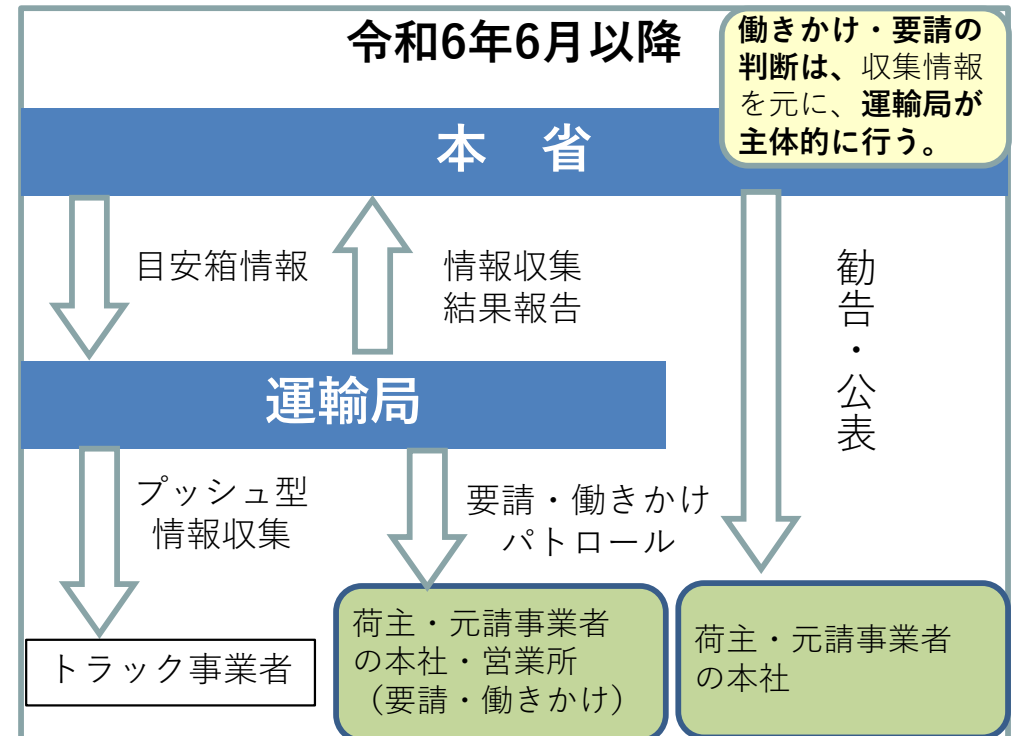
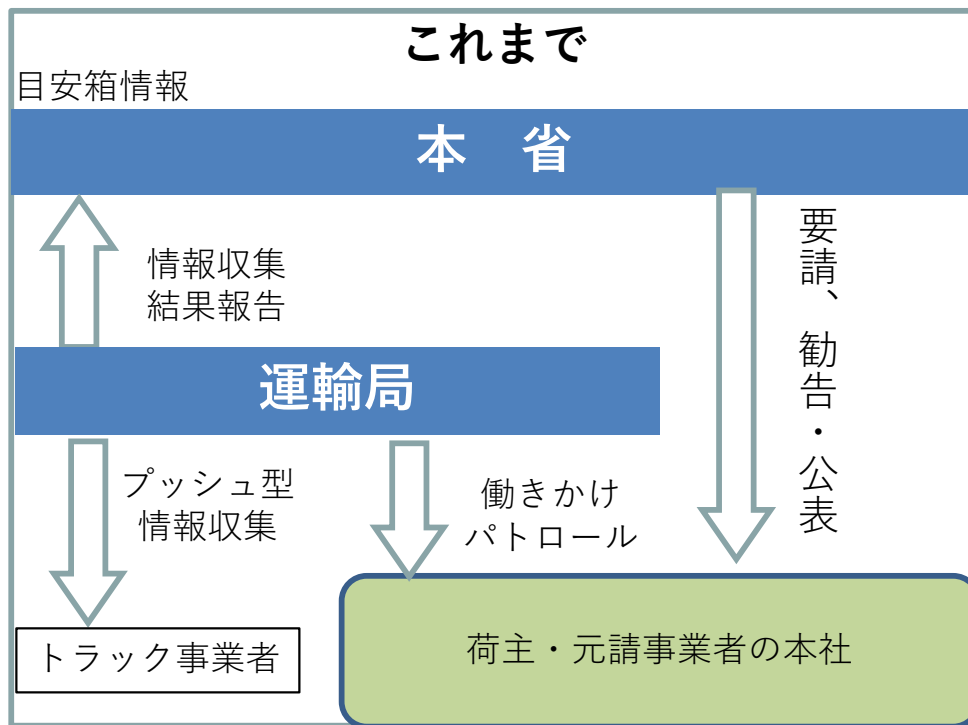
○改善計画の見直し(取組内容の充実等)と対策のスピードアップに着手



令和6年6月以降、以下の変更により運輸局がより積極的に荷主対策を行うことができるようになりました。

○主な変更点

- ・働きかけ・要請の判断は、運輸局が主体的に行う
- ・働きかけ・要請は、基本的に、荷主・元請事業者の営業所に実施



3.荷主等パトロールについて

近畿運輸局では、荷主等パトロールによる積極的な現場の状況確認を実施

パトロールの概要

- ・長時間の荷待ち等の情報があった物流施設（営業所や物流センター等）だけでなく、周辺の物流施設も含め、基本的にアポなしで訪問し、現場の状況確認を実施
- ・荷主等向けのチラシ（「トラックGメンがパトロール中です」等を担当者に配布し、トラックGメン制度等を周知
- ・物流施設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活用



パトロールの状況

令和5年11月～令和6年9月12日までの訪問数（近畿運輸局管内）

753か所

説明内容

- 物流の2024年問題
- 違反原因行為
- トラックGメン制度
- 働きかけ等制度
- 物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン
- 標準的な運賃
- オンライン説明会 等

以下の資料等を担当者に手交

- 荷主用説明チラシ
- オンライン説明会の案内
- 元請（トラック事業者）向けチラシ等

○荷主用説明チラシ



国土交通省 近畿運輸局 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メンとは、適正運賃の受取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・元請事業者に対して、「働きかけ」や「要請」等の是正指導を行います。**

【働きかけの実例】

- ケース① 運賃・料金等の不当な差引き
（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っています。
- ケース② 依頼（契約）になかった附帯作業
（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分けて契約を締結

【要請の実例】

- ケース① 長時間の荷待ち
（製造業・発荷主）
-改善策-
「入構時間の指定」「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② 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】
違反原因行為を荷主がしている 荷主が違反原因行為をしていることを疑う相当な理由がある場合 要請してもなお改善されない場合

働きかけ → 要請 → 勧告・公表

※違反原因行為の再発が明らかになった場合、働きかけを行わず、要請を実施する場合があります。

【お問い合わせ先】 国土交通省 近畿運輸局 自動車交通部 貨物課 06-6949-6447
大阪運輸支局 輸送部門 072-822-6733 京都運輸支局 輸送・監督部門 075-681-9765 奈良運輸支局 企画輸送課 監督部門 0743-59-2151 和歌山運輸支局 企画輸送課 監督部門 077-585-7253 和歌山運輸支局 輸送・監督部門 073-422-2138 兵庫運輸支局 輸送部門 078-453-1104

○オンライン説明会の案内



国土交通省 近畿運輸局からののお知らせ

国土交通省トラック荷主特別対策室主催 「トラック物流2024年問題」に関するオンライン説明会【第14回】開催

開催日時：令和6年9月24日(火) 10:00,15:00 (同日2回開催)

問題意識等登録ページ
<https://forms.office.com/r/n6nJ08cin7>

※参加にあたり事前の登録は不要ですが、問題意識、ご意見・ご質問を専用フォームから登録いただければ幸いです。

(ご提供している情報(一部))

- ・物流効率化法、貨物自動車運送事業法改正の内容
- ・標準的な運賃・料金改正、標準運送約款改正について
- ・トラック運送の原価計算、価格交渉（運賃交渉）ノウハウ・事例紹介
- ・各トラック運送事業者、荷主事業者等参加者の問題意識共有、取組ご紹介 など

運賃交渉に活用いただける資料なども提供しています！

今月のトピック（運賃交渉参考データ、6月末時点是正指導の状況【全国】）

【グラフ①】 一般労働者の月あたり賃金は、過去10年で月あたり約2万円増。
【グラフ②】 学卒求人の初任給は、過去10年で大が約1万、高卒では月あたり約1.8万円増。
【グラフ③】 軽油価格は過去1年間で小売は150円台、大口取引価格でも120円台という高い水準で推移。
※オンライン説明会ではこのほか情報も提供しています。

一般労働者の賃金推移 [グラフ①] 軽油価格推移 [グラフ③] 学卒求人の初任給 [グラフ②]

「是正指導」を実施した荷主数 (令和6年6月30日現在)

対応内容	荷主数	内訳
働きかけ	2	(荷主1、元請1)
要請	174	(荷主88、元請81、その他5)
働きかけ	635	(荷主423、元請193、その他19)

計811件の法的措置を実施

○元請（トラック事業者）向けチラシ



近畿運輸局

トラックGメン始動

～物流SOSを話せる環境へ～

「積込先、配送先でのお困りごと、トラックGメンに話してみませんか？」 (複数回答可)

「トラックGメン」は、適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の情報を集めています。

頂いた情報は、貨物自動車運送事業法に基づく荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等に活用し、荷主に対して配慮を求めます。

※荷主等への対応にあたり、情報提供者を特定する情報（社名など）は、仮えしません。荷主等から情報提供元が特定されないよう配慮します。

【お電話での問い合わせはこちら】
近畿運輸局大阪運輸支局トラックGメン
072-822-6733

トラックGメンポータルサイト ※内容は順次更新中

裏面の様式に記入のうえ、FAXで大阪運輸支局まで情報提供頂くことも可能です。

大阪運輸支局FAX番号 072-822-3317

(表)

国土交通省 近畿運輸局 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・元請事業者に対して、「働きかけ」や「要請」等の是正指導を行います。**

【働きかけの実例】

ケース① 運賃・料金等の不当な据置き
(農産物取扱企業・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に

ケース② 依頼(契約)になかった附帯作業
(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分けて契約を締結

【要請の実例】

ケース① 長時間の荷待ち
(製造業・発荷主)
-改善策-
「入構時間の指定」「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② 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】

違反原因行為を荷主がしている疑いがあると認められる場合 → 荷主が違反原因行為をしていることを疑う相当な理由がある場合 → 要請してもなお改善されない場合

働きかけ → 要 請 → 勧告・公表

※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。

(裏)

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

もう2時間待ってるのにここはいつも長く待たされるなあ

悪いねーもう少し待ってて

高速代くれないと間に合わないよー

3時までには届けてね 時間厳守だよ

えっ 重量オーバーになるかもしれないけどこれも頼むよ

断れないし仕方ない

⇒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。

- **依頼にない附帯業務**
…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メンの要請等による事実判明の場合は、改善計画の策定・提出が必要です。)

【お問い合わせ先】 国土交通省 近畿運輸局 自動車交通部 貨物課 06-6949-6447

大阪運輸支局 輸送部門 072-822-6733 京都運輸支局 輸送・監査部門 075-681-9765 奈良運輸支局 企画輸送・監査部門 0743-59-2151 滋賀運輸支局 企画輸送・監査部門 077-585-7253 和歌山運輸支局 輸送・監査部門 073-422-2138 兵庫陸運部 輸送部門 078-453-1104

トラックGメンポータルサイト ※内容は随時更新中

物流の2024年問題について

- 令和6年4月から時間外労働の960時間上限規制等がトラックドライバーへ適用され、「モノが運べなくなる」可能性が懸念されている。
- 長期的な問題として、トラックドライバーの労働環境を改善しないと将来のなり手がいなくなる恐れがある。このままだとドライバー不足になり、トラックがあっても運べない状況になる。
- 長時間労働の是正**や**適正な運賃收受**などの取引環境の適正化を図るためには、荷主や元請事業者の配慮が重要である。

トラックGメンについて

- 長時間の荷待ち、契約にない付帯作業等の違反原因行為について、トラックGメンが**積極的に情報収集**している。
- 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」等を実施している。

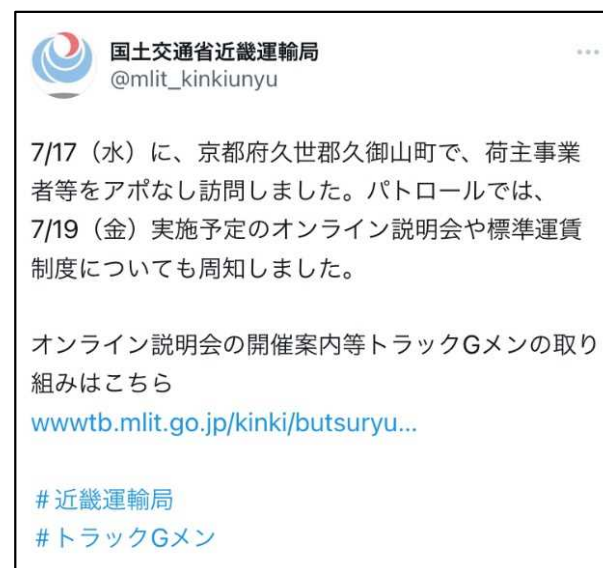
物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドラインの周知

トラック事業者等から特に話題に挙がる項目などを中心に周知

- 荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
- 荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール
- 運賃と料金の別建て契約 等

情報提供など

- 標準的な運賃**、標準運送約款の改正
- 法改正の情報提供
- オンライン説明会の案内 等



近畿運輸局のトラックGメン活動については、近畿運輸局公式X（旧Twitter）でも発信しています。

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
- ・物流管理統括者の選定
- ・荷待ち・荷役作業等時間
- ・物流の改善提案と協力
- 2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・運送契約の書面化 等

(2) 実施することが推奨される事項

- ・予約受付システムの導入
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・パレット等の活用
- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・検品の効率化・検品水準の適正化
- ・荷役作業時の安全対策 等

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・出荷に合わせた生産・荷造り等
- ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

(2) 実施することが推奨される事項

- ・出荷情報等の事前提供
- ・発送量の適正化 等
- ・物流コストの可視化

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・納品リードタイムの確保

(2) 実施することが推奨される事項

- ・発注の適正化
- ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

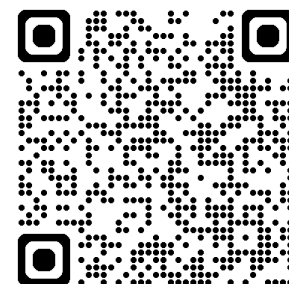
- | | |
|-------------|-----------------------|
| ○共通事項 | ○個別事項（運送モード等に応じた事項） |
| ・業務時間の把握・分析 | ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握 |
| ・長時間労働の抑制 | ・トラック運送業における多重下請構造の是正 |
| ・運送契約の書面化 等 | ・「標準的な運賃」の積極的な活用 |

(2) 実施することが推奨される事項

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| ○共通事項 | ○個別事項（運送モード等に応じた事項） |
| ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化 | ・倉庫内業務の効率化 |
| ・賃金水準向上 | ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進 |
| | ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等 |

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。



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

※8%引き

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

※8%引き

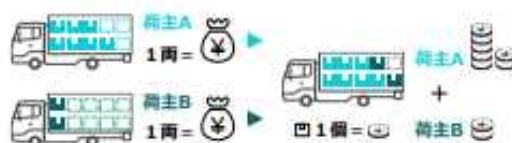
単位：円

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)
8時間制	39,380	46,640	60,090	76,840
4時間制	23,630	27,980	36,050	46,100

※併用：距離制運賃表、時間制運賃表（関東運輸局）より一部改定

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
セメントパルグ車	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
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		
待機時間料	1,760円/30分	※30分を超える場合	合計2時間を超えた場合は、割増率5割を加算
積込料・取卸料	2,180円/30分（機械待機の場合）		
	2,100円/30分（手動待機の場合）		
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



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てくれない、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。

※併用：労務費の適切な把握のための運賃交渉に関する指針（令和5年11月、内閣府所及び公正取引委員会）



(トラック事業者)

- 積込み、取卸し、附帯作業についてトラックドライバーがサービスでして当たり前という商慣行になっている。運賃と料金の別建てについて運輸局がもっと周知すべき。
- 納品先への配送について、翌日配送と翌々日配送の食品メーカーが混在している。翌々日配送だと運送の計画を立てやすくなるので、着荷主の理解を得て、翌々日配送の食品メーカーが増えて欲しい。
- 国土交通省が発出した異常気象時の措置の目安について、荷主企業にも周知して欲しい。

(参考)

国土交通省HP：https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000210.html



(発荷主（卸売りなど）)

- 入在庫依頼にない下請けのトラックが来所することで、受付照合待ちの時間が発生し、結果として待機時間が発生する場合がある（発荷主企業）。
- 半年ほど前からトラック入荷受付予約システムを導入。導入後、一定以上の待機時間が発生した場合は、卸売り業者、倉庫作業を担当する業者、運送事業者で原因を確認し対策している。システムが効果的に機能するよう連携して取り組んでいる（中間流通業者（卸売り））
- 配送の集約化を進めている。通常1日2回配送を行っているが、物量が少ない時期や雪が積もりやすい地域での配送を1日1回にしている。着荷主の協力が必要であるので、全体で丸となって取り組んでいきたい（発荷主企業）。

(物流事業者、倉庫業者)

- 物流施設での荷待ち時間の改善のためには、受発注時間の前倒しとそのルールの徹底が必要ではないか。ただ、緊急の納品への対応等のサービスレベルが落ちることにはなるので、着荷主の理解や、その先にいる消費者の理解が得られるかが鍵になると思う（物流事業者）。
- 予約システム導入のみだけでなく、システムのデータを利用することで荷待ち時間の発生割合等を分析し問題解決に繋げている。自社に関するデータ分析は、2024年問題の解決には必須ではないか（物流事業者）。
- 営業倉庫で入荷量が季節的な要因により増加することがあり、入荷受付時間にトラックが集中しトラックの待機時間が長くなることもある。長時間の待機について、入構から出構までの待機時間の記録を取り課題ととらえている。事前に入荷情報を把握するためバース予約システムといったシステムの導入を検討中（倉庫業者）。

(物流事業者、トラック事業者双方)

- 外装ダメージ品の確認のため待機時間が発生する場合がある。全日本トラック協会の出している梱包のリーフレットが分かりやすい。また、荷物の種類によっては、外装ダメージ品の条件緩和の議論があっても良いのではないか。

(参考)

公益社団法人全日本トラック協会「「貨物事故削減啓発リーフレット」について」
https://jta.or.jp/member/hikkoshi_member/gaisou_onegai2018.html



ご視聴ありがとうございました！！