

トラックGメンに関するオンライン説明会Vol.5 (4/30 (火) 10:00、15:00)

大阪運輸支局では、荷主企業・元請事業者・トラック事業者等向けに、トラックGメンの業務や、活動状況等について、定期的にオンラインで説明会を実施することとしています。是非、周りの方も誘いのうえ、ご参加ください。

●日時：令和6年4月30日（火曜日）※午前・午後ともに同じ内容です。

【午前の部】10:00～11:30（終了時間は予定）※入退室自由です

【午後の部】15:00～16:30（終了時間は予定）※入退室自由です

●内容：

- ①前回までのアンケート結果の紹介
- ②最近のトピック
- ③「物流の2024年問題」について
- ④トラックGメンについて
- ⑤「物流の2024年問題」に関する政策等の動き 等



(大阪運輸支局HP)

●オンライン説明会のリンク：

(Microsoft Teamsを使用)

説明会は終了しました。

- ・申込みは必要ありませんので、上記の「こちらをクリック」を押してご参加ください。
- ・互いの参加者名が見えますので、匿名で参加される場合には、上記の「こちらをクリック」に埋め込まれたリンクをコピーして、[Microsoft EdgeまたはGoogle Chrome のwebブラウザからゲストとして参加してください。](#)
- ・会議システムの参加上限に達した場合には、参加できませんのであらかじめご了承ください。
- ・通信に係る費用は参加者様のご負担となります。
- ・説明会終了後、よろしければ以下のリンクからアンケートへの回答をお願いします。
アンケートフォームのリンク：<https://forms.office.com/r/bVgdMVgQ0x>

【参考】

- ・国土交通省HP トラックGメンポータルサイト：https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000116.html
- ・国土交通省HP 意見等の募集窓口（目安箱）：<https://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou-jittai/index.html>
- ・近畿運輸局HP 持続可能な物流をめざして：https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/00001_01976.html

【お問い合わせ先】

近畿運輸局 大阪運輸支局 輸送部門
電話：072-822-6733

トラックGメンに関する オンライン説明会 Vol.5

令和6年4月30日
大阪運輸支局 輸送部門

目次

1. 最近のトピックなど
2. 「標準的な運賃」等について
3. 「物流の2024年問題」について
4. トラックGメンについて
5. 「物流の2024年問題」に関する政策等の動き

アンケートで頂いたお声

「物流の2024年問題」の解決のため必要な対策・施策等について
(貴社にて既に行っている取組等あればそちらもご記入ください)

- ・バース管理システム等（トラック事業者）
- ・バース管理システムの導入（その他）
- ・バース受付予約システムの導入検討中（発荷主事業者）

- ・国として運送会社全体の賃金アップを図るための法改正。「冬季運賃プラス10%」「サーチャージプラス10%」など、冬タイヤ装着で燃費は、エコタイヤに比べ0.5km/ℓダウンし組み換え工賃もすべての負担は、トラック事業者。安全運行と労働環境を良くする為に、荷主との契約に冬季運賃設定。燃料の高騰の負担は、すべてトラック事業者の100%負担です。これではドライバーさんの給料アップは益々できない状況。国の指導としてサーチャージの推奨を元受け荷主に働き掛けて欲しい。（トラック事業者）

- ・拘束時間等管理について（トラック事業者）
- ・数年前から拘束時間を抑える取組を進めている。（トラック事業者）
- ・拘束時間削減のため200 kmを超える車中泊を伴う運行からの撤退（トラック事業者）

- ・積込み時間の管理・短縮（発荷主事業者）
- ・荷主との価格交渉、物流効率化の打合せ（元請事業者）

アンケートで頂いたお声

説明会で触れて欲しい話題・事項等について

- ・働きかけ、要請、勧告公表後の各社の取組の内容（トラック事業者）
- ・平常月は、何も問題ないのですが年末年始繁忙期になると大きく拘束時間が伸びる事象にどう対応すべきか？元受け荷主様都合による「積込時間が伸びる」「荷待ち待機時間が増える」（トラック事業者）
- ・荷主に理解させる方法、手段など。（その他）
- ・より具体的な料金収受に対する取組、商習慣（従来から料金がパッケージ）からの脱出方法（トラック事業者）
- ・実現可能性は置いておいて、検討されている国の施策など（トラック事業者）
- ・特定事業者及び多重下請け防止について具体的な定義の説明（トラック事業者）
- ・3PL業者の取り組み方法（発荷主事業者）
- ・附帯作業の費用の収受について 発荷主と着荷主の感じ方が違うので理解できるのか（元請事業者）
- ・倉庫の立場からの話題、推進する活動等について触れて欲しい。（発荷主事業者）

トラック運送事業者のための

価格交渉

ノウハウ・ハンドブック



取引条件の改善に向けて法令違反となる取引行為や必要な価格交渉ノウハウを掲載



国土交通省

1.最近のトピックなど

2024年3月「価格交渉促進月間」フォローアップ調査へのご協力をお願い【中小企業庁】 (R6.4.18)

- 毎年3月と9月の「価格交渉促進月間」の終了後に、中小企業の皆様を対象に、価格交渉・価格転嫁の実施状況を把握することを目的として実施するものです。
- 皆様の積極的なご回答の1つ1つが、価格転嫁の実現に向けた大きな一歩になりますので以下の調査依頼ハガキを受領された方は、ぜひ、ご協力のほどよろしくお願いいたします。



中小企業庁HP：<https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/follow-up/index.html>

価格交渉月間（3月・9月）について【中小企業庁】

- エネルギー価格や原材料費、労務費などが上昇する中、中小企業が適切に価格転嫁をしやすい環境を作るため、2021年9月より、毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」と設定
- この「月間」において、価格交渉・価格転嫁を促進するため、広報や講習会、業界団体を通じた価格転嫁の要請等を実施
- また、各「月間」終了後には、多数の中小企業に対して、主な取引先との価格交渉・価格転嫁の状況についてのフォローアップ調査を実施し、価格転嫁率や業界ごとの結果、順位付け等の結果をとりまとめるとともに、状況の芳しくない親事業者に対しては下請中小企業振興法に基づき、大臣名での指導・助言を実施

相談窓口		URL
よろず支援拠点	国が47都道府県に設置した 中小企業向けの経営相談窓口 価格転嫁に役立つ原価計算も支援	https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/download/roumuhi/madoguchi.pdf
下請かけこみ寺	国が全国48カ所に 設置した下請取引の相談窓口	https://www.zenkyo.or.jp/kakekomi/pdf/kakekomi_chirashi_R5.pdf
公正取引委員会の窓口	取引先から受ける 不当なしわ寄せについて 相談や通報の受付	https://www.jftc.go.jp/soudan/soudan/shitauke.html
	都道府県の 中小企業支援センター 経営相談窓口	https://www.chusho.meti.go.jp/soudan/todou_sien.html
	各地域の 商工会の経営相談窓口	https://www.shokokai.or.jp/?page_id=1754
	各地域の 商工会議所の経営相談窓口	https://www5.cin.or.jp/ccilist

中小企業庁「ここから始める価格交渉」より作成

（参考）

中小企業庁HP「価格交渉促進月間の実施とフォローアップ調査結果」：<https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/follow-up/index.html>
中小企業庁「ここから始める価格交渉」：https://tekitorisupport.go.jp/assets/pdf/topics/gekkan/20240301/pamphlet_a4_20240129.pdf

「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案」等に対する 意見の募集について【警察庁】 (R6.4.18)

- トラックやバスのA T車の普及が進んでいる状況や職業ドライバー不足等の近年の状況を踏まえ、大型免許等にA T免許を導入するとともに、技能試験、技能教習及び技能検定（以下「技能試験等」という。）の方法等の見直しを行うため、道路交通法施行規則（昭和35年総理府令第60号）及び指定自動車教習所等の教習の基準の細目に関する規則（平成10年国家公安委員会規則第13号）の改正案を一般に公表し、意見を募集するもの。

○期間

令和6年4月19日（金）から令和6年5月18日（土）まで（30日間）

パブリックコメント：<https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/Public?CLASSNAME=PCMMSTDDETAIL&id=120240010&Mode=0>

○内容

- 大型免許、中型免許及び準中型免許（これらの仮免許含む。）並びに大型第二種免許及び中型第二種免許にA T免許を導入する。
- 技能試験等は全てA T車を用いて行い、M T免許のクラッチ・ギア操作に係る項目のみ、M T普通車で行う。
- 中型第二種免許の試験車両規格をマイクロバスのサイズに見直す。
- その他所要の改正を行う。



国土交通省

近畿運輸局

同時発表：大阪労働局 近畿農政局 近畿経済産業局 公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所

令和6年4月16日

「物流2024年問題」の課題解決に向け 地方支分部局5機関が連携協定を締結しました ～5つの行政機関としては全国初～

「物流2024年問題」は、2024年度のみの一過性のものではなく、我が国の生産年齢人口の減少に伴い、年々深刻化していく構造的な課題であり、何も対策を講じなければ2030年度には34%の輸送力不足が見込まれています。このため、将来の運転者不足の状況を見据え、中長期的に政府全体で実効的で発信力のある取組を進める必要があります。

そこで、従来から各省庁において強力に取組を進めてきたところですが、大阪労働局、近畿農政局、近畿経済産業局、近畿運輸局及び公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所は、令和5年6月に政府がとりまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」に定められた施策について、関係行政機関がより強固に連携することにより、具体的な取組を一層強力に進め、物流にかかる課題に取り組むことを目的とし、**連携協定を締結しました。**

※「物流2024年問題」：働き方改革に関する法律が本年4月から適用され、トラックドライバーに時間外労働の上限規制が課されることにより、物流の停滞が懸念されている問題

1. 連携事項

- ① 説明会（各行政機関の取組や補助制度等）等の共催
- ② 価格転嫁対策、取引環境の改善等の集中対応時期や重点事案に対応した連携
- ③ その他の取組事項

2. 協定締結式の概要

○日 時：令和6年4月16日（火） 11:00～11:30
○場 所：大阪合同庁舎第4号館 2F 第一共用会議室
（大阪市中央区大手前4-1-76）
○出席者：大阪労働局長
近畿農政局長
近畿経済産業局長
近畿運輸局長
公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所長 事務代理 総務管理官

<問い合わせ先>

担当者：交通政策部 環境・物流課 竹森
電話：06-6949-6410
担当者：自動車交通部 貨物課 喜多畑
電話：06-6949-6447

<配布先>

青灯クラブ、近畿電鉄記者クラブ、
陸運記者会、海運関係業界プレス

〇目的

「2024年問題」は現在を乗り切れば終わる一過性のものではなく、現時点から始まる構造的な課題であり、将来の運転者不足の状況を見据え、中長期的に取り組む必要がある。従来から各省庁において強力に取組を進めてきたところであるが、一層実効的で発信力のある取組を進める必要がある。

取組にあたり、「物流革新に向けた政策パッケージ」に定められた施策等について、関係行政機関がより強固に連携するとともに、具体的な取組を一層強力に進め、物流にかかる課題に取り組むことを目的とし、連携協定を締結する。

今までも各行政機関の関係部署との連携は、先ほどの連名文書やメルマガ事業なども含め、随時行ってきましたが、今回、各行政機関のトップを含めた「組織」同士で、改めて連携協定を結びます。
これにより、スピーディーで実効性のある取組を強力に推し進めていきたいと考えています。



〈3〉

NEWS RELEASE



国土交通省

国土交通省 近畿運輸局

問い合わせ先

(所属) 交通政策部環境・物流課
(担当) 丸山・武井
(電話) 06-6949-6410

令和6年4月16日

令和6年度「モーダルシフト等推進事業」 (補助事業)の募集開始

温室効果ガスの排出削減、流通業務の省力化による持続可能な物流体系の構築を図るため、本日より「モーダルシフト等推進事業」(補助事業)の募集を開始します。

今年度事業では中継輸送による物流効率化の取組についても補助対象に追加します。

対象となる事業

1. 物流総合効率化法に基づく総合効率化計画策定のための調査事業

【総合効率化計画策定事業】

2. 物流総合効率化法の総合効率化計画に基づき実施する事業

【モーダルシフト推進事業・幹線輸送集約化推進事業・過疎地域のラストワンマイル配送効率化推進事業・中継輸送推進事業】

事業概要

1. 補助対象事業者

荷主及び物流事業者等物流に係る関係者によって構成される協議会

2. 補助対象経費(補助率)

総合効率化計画策定事業

(定額・上限 200 万円 + 最大 1/2・上限 300 万円※ = 上限総額 500 万円)

モーダルシフト推進事業・幹線輸送集約化推進事業・過疎地域のラストワンマイル配送効率化推進事業・中継輸送推進事業

(最大 1/2・上限 500 万円 + 最大 2/3・上限 500 万円※ = 上限総額 1,000 万円)

※下線部が、省人化・自動化に資する機器導入等の計画、実際に当該機器を用いて運行する場合の補助上限と補助率

3. 予算額・・・164 百万円

応募方法

国土交通省 Web サイト(下記 URL)に掲載の交付要綱、実施要領及び応募要項等を熟読の上、申請様式等を事業計画の主とする地域を管轄する地方運輸局等へご提出願います。

https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/ms_subsidy.html

スケジュール

応募期間: 令和 6 年 4 月 16 日(火)～6 月 7 日(金) 17 時まで(必着)

補助対象事業者の認定(交付決定): 8 月初旬頃を予定

補助対象期間

総合効率化計画策定事業: 令和 6 年 8 月 1 日～令和 7 年 2 月末日

モーダルシフト推進事業・幹線輸送集約化推進事業・過疎地域のラストワンマイル配送効率化推進事業・中継輸送推進事業:

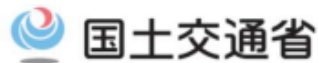
総合効率化計画認定の日※または令和 6 年 8 月 1 日のどちらか遅い方～令和 7 年 2 月末日

※総合効率化計画の認定の標準処理期間は 1 ヶ月です。

配布先: 青灯クラブ、近畿電鉄記者クラブ、陸運記者会、海事関係業界プレス

モーダルシフト等推進事業

令和6年度当初予算額 40.6百万円
(令和5年度補正予算額 123.4百万円)



物流分野の労働力不足に対応するとともに、温室効果ガスの排出量を削減しカーボンニュートラルを推進するため、物流総合効率化法の枠組みの下、トラック輸送から、よりCO₂排出量の少ない大量輸送機関である鉄道・船舶輸送への転換（モーダルシフト）等を荷主・物流事業者を中心とする多様・広範な関係者の連携のもとに推進する（**物流GX**）。また、省人化・自動化の取組を進めることで、物流DXを推進し、さらに物流効率化を加速させることとする。

物流の革新に向けた政策パッケージにおいて物流GXや物流効率化を強力に促進するとしていることも踏まえ、モーダルシフト等の物流効率化を図る取組において、「協議会の開催等、物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の策定のための調査事業に要する経費」や「認定を受けた総合効率化計画に基づき実施するモーダルシフト及び幹線輸送の集約化、過疎地域のラストワンマイル配送の効率化、中継輸送の初年度の運行経費」に対して支援を行うとともに、省人化・自動化に資する機器の導入に対して支援を行う。

実施に向けた主な流れ

1 協議会の立上げ
・物流事業者、荷主等の関係者による物流効率化に向けた意思共有

2 協議会の開催 **計画策定経費補助**
・関係者の参集、輸送条件に係る情報やモーダルシフト等の実現に向けた課題の共有及び調整、CO₂排出量削減効果の試算 等

3 総合効率化計画の策定
・協議会の検討結果に基づき、物流総合効率化法に規定する「総合効率化計画」の策定

4 総合効率化計画の認定・実施準備

5 運行開始 **運行経費補助**

補助上限・補助率

上限総額 500万円

- 省人化・自動化機器導入 上限300万円 (補助率：1/2以内)
- 計画策定経費補助 上限200万円 (補助率：定額)

上限総額 1,000万円

- 省人化・自動化機器導入 上限500万円 (補助率：2/3以内)
- 運行経費補助 上限500万円 (補助率：1/2以内)

省人化・自動化への転換・促進を支援

計画策定経費補助・運行経費補助に該当する取組のうち、**省人化・自動化**に資する機器の導入等を計画したり、実際に当該機器を用いて運行する場合には、**補助額上限の引上げ等**を行う。

省人化・自動化機器の導入例

・荷物の保管場所から荷さばき場までの無人搬送車での移動
・ピッキングロボットや無人フォークリフトを使用したパレット、コンテナ等への荷物の積み付け



無人搬送車



ピッキングロボット



無人フォークリフト

計画策定経費補助の支援対象となる取組

「総合効率化計画」の策定のための調査に要する費用が対象
一例



運行経費補助の支援対象となる取組



【中継輸送の取組の促進(拡充)】

令和6年度からのトラックドライバーへの時間外労働の上限規制が適用され、長距離幹線輸送を中心に、長時間労働の解決策として、一つの工程を複数人で分担する中継輸送が期待されているところ。一方、複数事業者間における中継輸送においては、交代・交換場所の確保や収益配分、運行管理等の調整に時間を要するため、促進には一層の**インセンティブ**が必要。そのため、**中継輸送による物流効率化の取組についても、運行経費補助の対象**とすることで、物流効率化の更なる推進を図る。

中継輸送の例



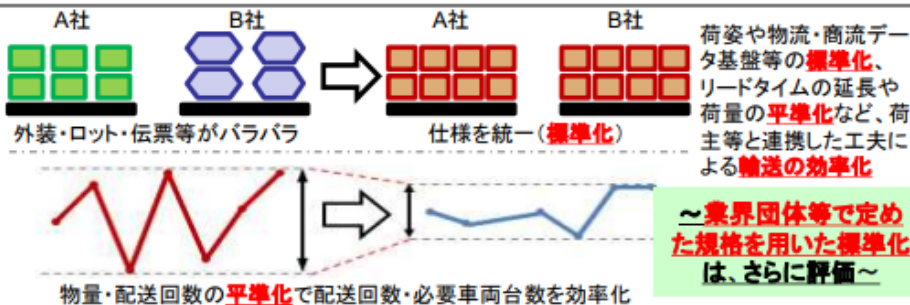
ドライバー交代
ヘッド・シャーシ交換 等

【想定される経費】
・施設利用料
・土地賃借料
・高速道路料金 (割増分) 等

令和6年度 モーダルシフト等推進事業において優先的に採択する案件の例

※下記の取組を優先的に採択するが、これ以外の取組も採択対象とする。

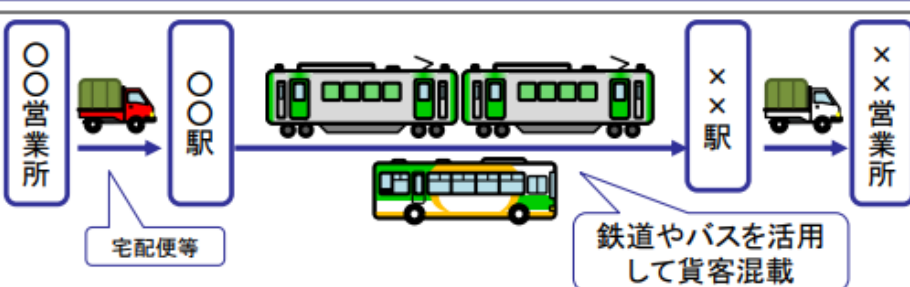
A) 荷主や輸送事業者等の連携・工夫による輸送の効率化



B) 複数企業による混載または積み荷を確保したモーダルシフトや、過疎地域や館内物流における共同配送



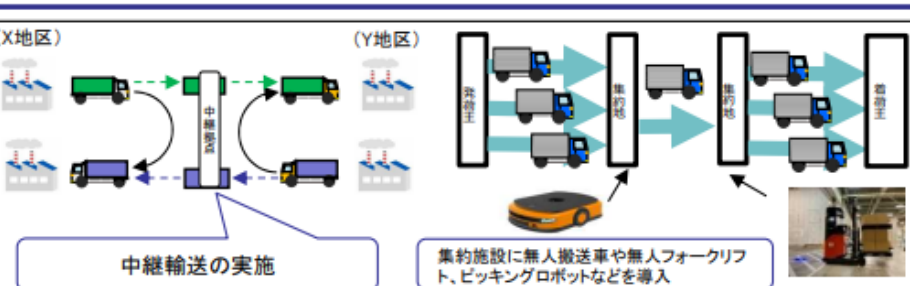
C) 旅客鉄道やバス等の空きスペースを活用した貨客混載



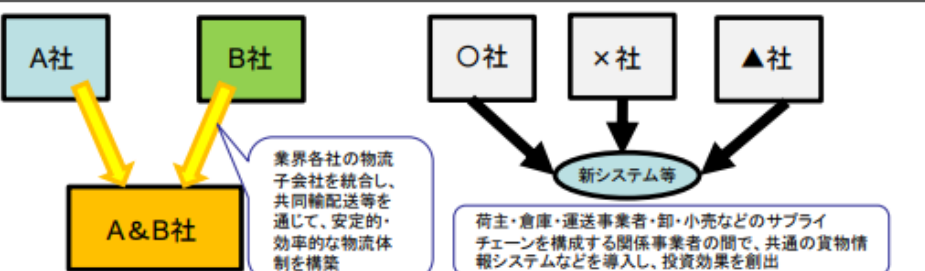
D) 鮮度保持コンテナの活用等による農産品輸送の効率化



E) 中継輸送や流通業務への省人化・自動化機器を用いた輸送の効率化



F) 物流企業内や企業間の事業再編、企業間の協調的投資を伴う輸送の効率化



倉庫事業者・貨物利用運送事業者向け相談窓口の設置について

(R6.4.15)

- 政府としては、物流の持続的成長に向けて、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において政策パッケージをとりまとめ、2024年4月以降、我が国の物流に支障が生じないよう環境整備に取り組んでいるところです。
- また、令和5年11月29日、内閣官房及び公正取引委員会において、「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」が策定されました。本指針は、労務費の転嫁に係る価格交渉について、「発注者」及び「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たものとなっています。
- こうした状況を踏まえ、国土交通省では、新たに倉庫事業者・貨物利用運送事業者向け相談窓口を設置しますので、幅広くご相談をお寄せください。

○相談窓口

下記のメールアドレス宛に価格転嫁や価格交渉等に関するご相談をご連絡ください。

hqt-souko_riyou@gxb.mlit.go.jp

物流「よろず御意見窓口」の設置について (R6.3.22)

- 物流の持続的成長に向けて、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において政策パッケージをとりまとめ、関係省庁で連携して取り組んでいるところですが、2024年4月以降、我が国の物流に支障が生じないよう、政府一丸となった取組をより一層加速化させることが重要です。
- そこで、個別の現場で起きている困りごとについて、一元的に御意見を受け付け、関係省庁と共有するための「よろず御意見窓口」を設置し、連携して物流の課題に対応するための体制を構築します。
- 国土交通省としては関係省庁や関係業界と緊密に連携しながら、物流の課題に対してスピード感を持って取り組んでいくことで、物流の停滞が生じないように、さらには物流産業が魅力あるものとなることを目指していきます。

○御意見窓口

下記のメールアドレスに物流に関するご意見等をご連絡ください。

hqt-butstryu2024@gxb.mlit.go.jp

○関係省庁 ※上記のメールアドレスにご連絡いただくと、下記の関係省庁に共有されます。

警察庁交通局交通規制課

消費者庁消費者政策課

厚生労働省労働基準局労働条件政策課、監督課

農林水産省大臣官房新事業・食品産業部食品流通課

経済産業省商務・サービスグループ物流企画室

国土交通省物流・自動車局物流政策課

環境省水・大気環境局モビリティ環境対策課

まるっと減らそう、再配達！！

～4月は「再配達削減 PR 月間」！受け取りは1回で！～

(R6.3.22)

昨年6月に取りまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」では、令和6年度の再配達率を半減することとしております。このため、昨年に引き続き、本年4月を「再配達削減 PR 月間」とし、関係省庁や宅配事業者、EC事業者等と連携し、再配達削減に向けた取組みを強力に推進して参ります。

近年、多様化するライフスタイルとともに電子商取引（以下 EC）が急速に拡大し、令和4年度には、EC市場が全体で22.7兆円規模、物販系分野で13.9兆円規模となっています。また、ECの拡大に伴い宅配便の取扱個数は約50億個（令和4年度）となっています。

国土交通省としては、宅配・EC事業者や関係省庁と連携し、消費者の意識改革と行動変容を通じ、再配達率半減に向けた取組が進むよう、スピード感を持って対応して参ります。

○呼びかける内容

- ・ 時間帯指定の活用（ゆとりある日時指定）
- ・ 各事業者の提供しているアプリ等の活用
- ・ コンビニ受取や置き配など、多様な受取方法の活用
- ・ 発送時に送付先の在宅時間を確認 など

R6.3.16(土) 大阪駅周辺での街頭キャンペーン（リーフレット配布）

○趣旨

・消費者に対し、「物流の2024年問題」等の周知が必要であることから、街頭キャンペーンを実施。

○概要

1.日時：令和6年3月16日（土）10：00～12：00

2.場所：JR大阪駅周辺の以下の場所

- ①大阪駅前交差点南詰（10:00～10:30）
- ②大阪駅前西交差点北西角（10:45～11:15）
- ③ヘップナビオ前（11:30～12:00）

（配布場所）



（リーフレット※A4両面三つ折り）



「物流の2024年問題」とは

2024年4月から
トラックドライバーの
時間外労働の上限規制等により
労働時間が短くなります

その結果、輸送能力が不足し
今のままの運び方が難しくなる
可能性があります
(物流の2024年問題)

このままでは、2030年度には
輸送能力の34.1%が不足すると
試算されています(2019年度比)

(※)「持続可能な物流の実現に向けた検討会」第3回検討会資料
株式会社NX総合研究所の試算

日常生活でも

『当日、翌日の宅配サービス受けられ
なくなる』『水産品・青果物など
新鮮なものが手に入らなくなる』
といった影響が発生するかもしれません

持続可能な物流の実現には
消費者のみなさまの
ご協力が必要です



お問い合わせ・ご意見等はこちら

近畿運輸局 自動車交通部 貨物課

〒540-8558 大阪府中央区大手前4-1-76
06-6949-6447

近畿運輸局 大阪運輸支局

〒572-0846 寝屋川市高宮栄町12-1
072-822-6733 (音声が入ったら1)

～消費者のみなさまへ～

知っていますか？ 物流の 2024年問題

一人ひとりができることがあります
持続可能な物流の実現には
消費者の皆様の協力が必要です



国土交通省近畿運輸局

公益財団法人 関西消費者協会 (協力)

一般社団法人 近畿トラック協会 (協力)

よりよい物流のために努力している

企業を応援 してみませんか？

- 安全性や労働条件等の認証を受けている物流企業があります。
- こうした企業を知ることで、企業を応援してみませんか？



会社の従業員の引っ越しに係る
コストを抑えることができた

出典：国土交通省「再配津割減啓発リーフレット」

- ・トラック輸送の生産性向上・物流の効率化や、「より働きやすい労働環境」の実現を目指す社会運動に参加している事業者等のマークです。

「送料無料」表示の見直し

我が国では、物流における「2024年問題」に直面しており、現在、政府の「物流革新に向けた政策パッケージ」等に基づき様々な対策が採られているところである。

消費者庁では、運賃・料金が消費者向けの送料に適正に転嫁・反映されるべきという観点から、「送料無料」表示に関する実態や見直しによる影響等を把握するため、意見交換会を実施し、検討を重ねてきた。関係者等の意見を踏まえると、

- 送料の表示に関し、「送料として商品価格以外の追加負担を求めない」旨を表示する場合には、その表示者は表示についての説明責任がある。
- 消費者庁として、関係事業者等に送料表示の見直しを促すとともに、事業者の自主的な取組状況を注視していく。

表示例

送料負担の仕組みを表示

- 送料の負担者を表示
「送料当社負担」 など
- 送料込みの価格を表示
「〇〇円（送料込み）」 など



「送料無料」表示をする場合、表示者の責任として「無料」と表示する理由、仕組み等を分かりやすく説明

- 「送料無料」表示をする理由
誰が負担しているのか、
商品をお勧めするための販売促進の手法であること など
- 送料を無料とする仕組み
配送業者に対して契約に基づき適正な運賃を支払っていること など

送料表示に併せて、物流における「2024年問題」に関し、
物流の持続可能性に対する認識や対応について説明を行うことが望ましい。

第1回 「物流革新に向けたデジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会」の開催について (R6.2.28)

・「物流革新に向けた政策パッケージ」において、「トラック事業者の運行管理の高度化により輸送の安全確保を図るため、デジタル式運行記録計（以下「デジタコ」という。）について、将来的な義務づけも視野に入れつつ強力な普及促進を図る」とされており、「「2024 年問題」による物流の停滞を回避するためには、DX等による物流の効率化・生産性向上を図る」観点からもデジタコの活用が重要であり、このような状況を踏まえ、「物流革新に向けたデジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会」を設置し、トラックにおけるデジタコの強力な普及促進を図るための方策を検討するため、令和6年2月28日（水）、第1回会議が行われました。

検討会の進め方(課題と検討の方向)

- トラックにおいて、デジタコの将来的な義務づけも視野に入れつつ、強力な普及促進を図るための方策を検討すべく、「物流革新に向けたデジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会」を設置。

【議題と検討の方向】

(1) デジタコの有用性について

デジタコの装着のメリットについて、法定三要素の情報に加え、「動態管理」「配送管理」「安全運転指導」「勤怠時間管理」等の付加機能が運行管理の高度化や物流の効率化にどのように寄与するのか、現行流通している商品の機能も踏まえて整理。

(2) デジタコの普及目標及び普及策について

デジタコの強力な普及促進に向け、将来的な普及率の目標を設定するとともに、当該目標値の達成にむけた普及促進策を、事業者負担も勘案し検討。また、目標設定後、毎年、普及率に関するフォローアップを実施。

5

検討会の進め方(当面のスケジュール)

- トラックにおいて、デジタコの将来的な義務づけも視野に入れつつ、強力な普及促進を図るための方策を検討すべく、「物流革新に向けたデジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会」を設置。

【当面のスケジュール】

第1回検討会(2月28日)

- ・物流革新に向けたデジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会について
- ・貨物自動車運送事業におけるデジタコの搭載状況アンケート結果等
- ・日本自動車部品工業会からのデジタコの現状説明

第2回検討会(5月頃)

- ・デジタコの普及目標、普及策の検討 等

第3回検討会(夏頃)

- ・デジタコの普及状況のフォローアップ手法の検討
- ・デジタコの普及目標、普及策の設定 等

6

デジタコを活用した経営管理

円形チャート紙と手書きの日報



- ・ドライバーが帰社後に手書き、労働時間が増える…
- ・アナタコデータの読み取りは特定の熟練スタッフしかできない…
- ・正確なデータ把握と分析に時間がかかる…

デジタコを使うと…



運転内容の
明細

作業チャート
走行、荷積、荷卸、
待機、休息等の別

速度グラフ



出典：国土交通省「中小トラック運送業のためのITツール活用ガイドブック」より抜粋

デジタル式運行記録計（デジタルタコグラフ）とは

- ・ デジタルタコグラフ（以下デジタコ）は、時間、距離、速度の記録に加え、エンジン回転数、アイドリング時間などのデータも記録できる車載機器
- ・ 旧来のアナログ式タコグラフでは、円形チャート紙に直接針で記録していますが、デジタコは、記録した運行データをメモリーカードや通信により取得し、パソコン等にも記録できるとともに、そのデータ解析が瞬時にできるのが特徴
- ・ これにより、どのような運転ぶりであったのかを把握することが容易になったとともに、運行記録が自動出力できるため、管理業務の効率化も実現



国土交通省委託事業
中小トラック運送業のための
ITツール活用ガイドブック
—労働時間短縮と生産性向上を目指して—

お問い合わせ先：
国土交通省自動車局貨物課
TEL: 03-5253-8111 (内線41-322)
企画・制作：株式会社運輸・物流研究室

本ガイドブックの基礎データとなるアンケート調査では、全国の都道府県トラック協会の理事・青年部会の事業者の皆様にご協力いただきました。
また、日本貨物運送協同組合連合会の青年・次世代経営者連絡協議会の委員の皆様からは取り纏めにあたり貴重なアドバイスをいただきました。
感謝申し上げます。

中小トラック運送業のための ITツール活用ガイドブック

—労働時間短縮と生産性向上を目指して—

IT Tools Practical Guidebook



働き方改革・生産性向上の実現には
ITツールの活用が効果的です
このガイドブックはITの基礎知識から
業務実態に合ったITツールの活用法まで
事例を含めて解説します



2030年度に向けた政府の中長期計画（ポイント）

令和6年2月16日
我が国の物流の革新に
関する関係閣僚会議

主要施策のポイント

（1）適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等

- 以下について、通常国会での法制化 P2
 - ・一定規模以上の荷主・物流事業者に対する荷待ち・荷役時間短縮に向けた計画作成の義務付け
 - ・トラック事業における多重下請構造是正に向けた実運送体制管理簿作成、契約時の書面による交付等の義務付け 等
- トラックドライバーの賃上げ等に向けた貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」の引上げ及び「標準運送約款」の見直し P3
- 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の徹底（トラックGメンによる集中監視） P4

（2）デジタル技術を活用した物流効率化

- 荷待ち・荷役時間短縮に向けた自動化・機械化設備・システム投資を支援 P5
- 物流標準化やデータ連携の促進等フィジカルインターネット・ロードマップを踏まえた取組を推進し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を促進
- 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスについて実装を加速

（3）多様な輸送モードの活用推進

- 大型コンテナの導入支援等を通じたモーダルシフトの推進強化 P6
- 自動物流道路の構築（10年で実現を目指す。）
- 自動運航船の本格的な商用運航（2026年までに国際ルールを策定することにより、2030年頃の実現を目指す。）

（4）高速道路の利便性向上

- 大型トラックの法定速度を2024年4月に90km/hに引上げ P7
- ダブル連結トラックについて、運行路線の拡充やダブル連結トラックに対応した駐車マス整備を含め導入促進
- 大口・多頻度割引の拡充措置を継続、法令を遵守しない事業者に対しては、割引制度を厳格に運用

（5）荷主・消費者の行動変容

- ポイント還元実証事業等を通じた再配達削減の仕組みの社会実装 P8
- 「送料無料」表示の見直しについて、2023年度中にその見直し状況を確認するため、フォローアップ調査を実施

主要施策のポイント（1） 通常国会での法制化（法改正案の概要）

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）。
- ・ 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、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〉

【荷主等が取り組むべき措置の例】＜パレットの導入＞



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】

○**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

第3回 貨物軽自動車運送事業適正化協議会の開催 (R5.12.26)

- ・近年、EC（電子商取引）市場の拡大により、軽自動車による運送需要が拡大しているところ、平成28年から令和4年にかけて、保有台数1万台当たりの事業用軽自動車の死亡・重傷事故件数は約5割増加している状況。
- ・加えて、令和5年6月に関係閣僚会議でとりまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」において「軽トラック事業の適正運営や安全確保」が位置づけられているところ、貨物軽自動車運送事業者に対する新たな安全対策や貨物軽自動車運送事業を巡る現状等について意見交換を実施。

【物流革新に向けた政策パッケージ】（抄）

（2）物流の効率化

⑫ 軽トラック事業の適正運営や安全確保【国交省】

軽トラックの事故が増加し輸送の安全確保が急務となっていること、また、トラック運送業の働き方改革を進める中で適正な競争条件を確保する必要があることを踏まえ、軽トラック運送業における安全対策を強化する。同時に、軽トラック事業者が遵守すべき輸送の安全や労働時間に係る法令等について、当該事業者に運送を依頼する荷主企業・元請事業者等を通じて、周知・徹底を図る。

また、個人事業主である軽トラック事業者のドライバーの輸送の安全を確保するため、軽トラック事業者のドライバーが車両の法定点検や故障等の際に、安全や損害賠償の支払に必要な措置を講じた上で、個人事業主間で車両の共同使用を認める新たな制度について具体化する。

さらに、軽トラック事業の適正運営等のため、軽トラック事業者を利用して運送する事業者による取組みに関し必要な措置を講じる。

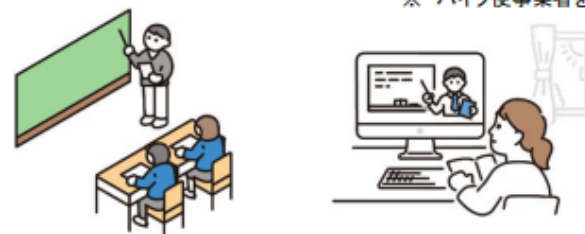
国土交通省HP：https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000154.html

貨物軽自動車安全管理者(仮称)の選任と講習の受講の義務付け

営業所ごとに「貨物軽自動車安全管理者(仮称)」を選任し、以下2つの講習受講を義務付ける※。

※ バイク便事業者を除く

- 管理者講習**(仮称)
管理者の選任にあたり受講
- 管理者定期講習**(仮称)
2年ごとに受講



国土交通大臣への事故報告の義務付け

死傷者を生じた事故等、一定規模以上の事故について、運輸支局及び運輸局を通じて国土交通大臣への報告を義務付ける。

一般貨物事業者等に対して義務付けている事項の準用(事故の報告の対象など詳細については今後検討)

国土交通大臣による輸送の安全情報の公表

事業者に対して発出した輸送の確保命令や行政処分の情報等を国土交通省HPにて公表する。

一般貨物事業者等に対して実施している事項の準用



運転者への適性診断の受診を義務付け

一般貨物等の運転者に義務付けている適性診断を軽貨物の運転者にも義務付ける※。

一般貨物事業者等に対して義務付けている事項の準用。現在適性診断を実施している認定機関は全国で約130。

※ バイク便事業者を除く

- 初任診断（業務開始にあたり受診）
- 適齢診断（65歳以上の運転者が3年ごとに受診）
- 特定診断（事故を起こした場合に受診）



独立行政法人自動車事故対策機構 ホームページより

業務記録及び事故記録の保存義務付け

- 毎日の業務開始・終了地点や業務に従事した距離等を記録した業務記録を作成し、1年間の保存を義務付ける。
- 事故が発生した場合、その概要や原因、再発防止対策を記録し、3年間の保存を義務付ける。

一般貨物事業者等に対して義務付けている事項の準用

スケジュール

次期通常国会への法案提出も含め検討中。

物流の適正化・生産性向上に関する「自主行動計画」の公表

- 令和5年6月に決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」では、2024年度には輸送力が14%（トラックドライバー14万人相当）不足する可能性があることを踏まえ、**規制措置の導入を前提として、業種・分野別に、物流の適正化・生産性向上に関する「自主行動計画」を作成**し、政府においても年内目途にそれらを公表することとされている。

内閣官房
Cabinet Secretariat

Google 提供

検索

内閣官房について

会見・発表

政策・制度

情報提供

[トップページ](#) > [各種本部・会議等の活動情報](#) > [我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議](#) > 自主行動計画

自主行動計画

令和5年6月に決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」では、2024年度には輸送力が14%（トラックドライバー14万人相当）不足する可能性があることを踏まえ、規制措置の導入を前提として、業種・分野別に、物流の適正化・生産性向上に関する「自主行動計画」を作成し、政府においても年内目途にそれらを公表することとされております。各団体が作成している自主行動計画は以下のとおりです。

自主行動計画

業種・分野	団体名
-------	-----

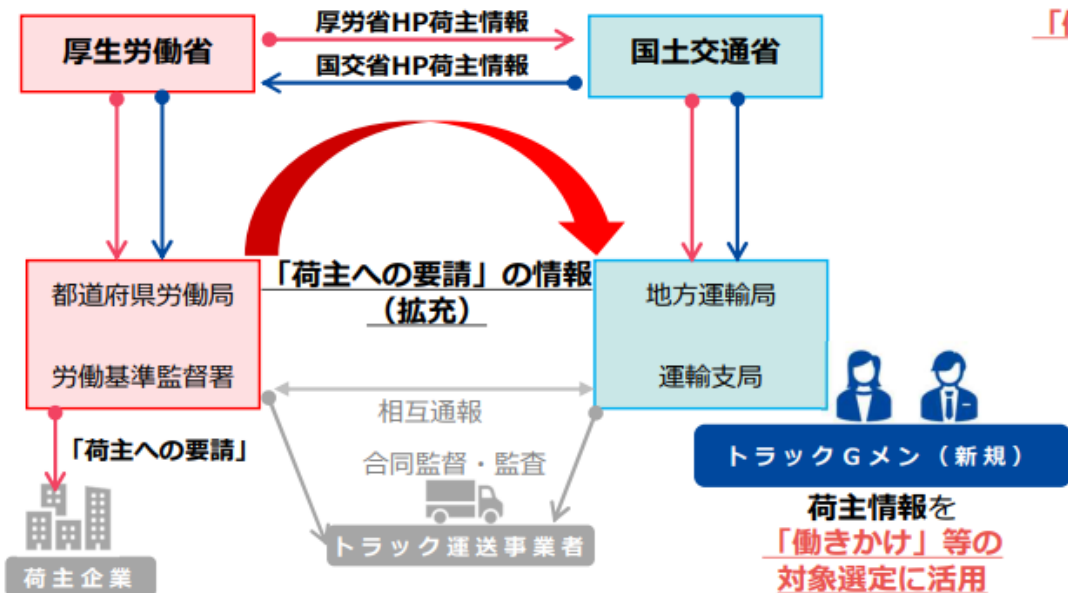
内閣官房HP：https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/jisyukoudoukeikaku.html

「トラックGメン」設置に伴う国土交通省との連携強化（令和5年10月～）

① 荷主情報提供の運用強化

現行の国土交通省への荷主情報提供に加え、

- 荷待ちを発生させている疑いがあることを労働基準監督署が把握し、「荷主への要請」を実施した荷主の情報を、広く国土交通省に提供し、「トラックGメン」による「働きかけ」等の対象選定に活用



③ 「標準的な運賃」の周知強化

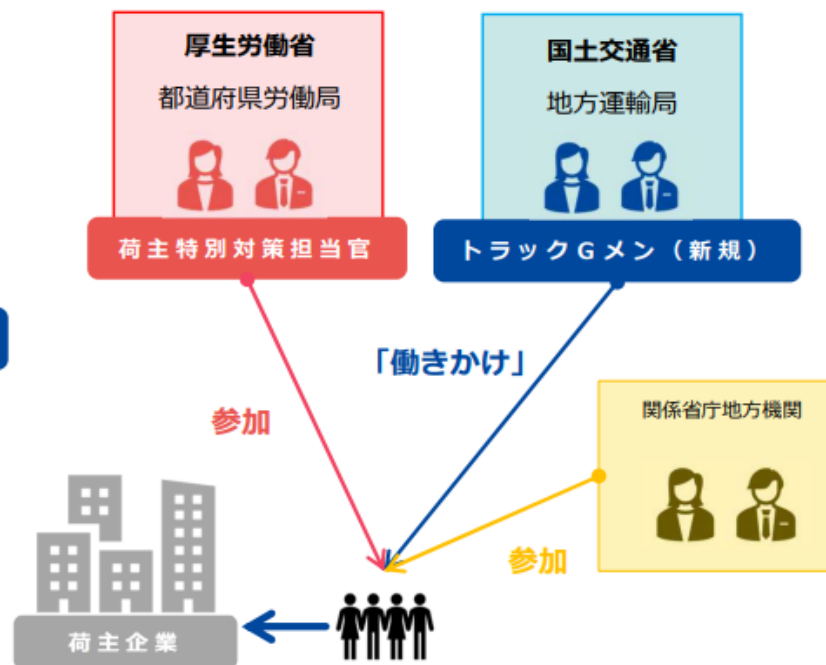
労働基準監督署が実施している「荷主への要請」の際、

- トラック法に基づく「標準的な運賃」も周知

② トラック法に基づく「働きかけ」の連携強化

荷主企業に対し、新たに、

- 国土交通省のトラックGメン+関係省庁が連携して、トラック運送事業者への配慮を「働きかけ」
- 長時間の恒常的な荷待ちを発生させていること等が疑われる事案については、都道府県労働局の「荷主特別対策担当官」も「働きかけ」に参加



「農林水産品・食品物流問題相談窓口」の設置について（農林水産省）

- 農林水産省は、令和5年12月27日(水)に、農林水産省の各品目・業界担当部署が参画する「農林水産省物流対策本部」（本部長：農林水産大臣）を設置し、第1回会合を開催するほか、同日に「農林水産品・食品物流問題相談窓口」を本省及び地方農政局に設置

令和5年12月27日(水)に、物流上の課題や不安を抱えている事業者等の皆様からの相談を受け付ける「農林水産品・食品物流問題相談窓口」を本省及び地方農政局等に設置します。

皆様から状況をお伺いし、必要な場合には当省関係部局の職員等の現地派遣を行って、対応方策の御提案等をいたしますので、お気軽に御相談ください。

機関名	担当部課	電話番号（直通）	メールアドレス (※メール送信の際は☆を@に置き換えて送信してください。)
農林水産省	大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課	03-6744-2379	butsuryu_sodan☆maff.go.jp
北海道農政事務所	生産経営産業部事業支援課	011-330-8810	butsuryu_sodan_hokkaido☆maff.go.jp
東北農政局	経営・事業支援部食品企業課	022-221-6146	butsuryu_sodan_tohoku☆maff.go.jp
関東農政局	経営・事業支援部食品企業課	048-740-0145	butsuryu_sodan_kanto☆maff.go.jp
北陸農政局	経営・事業支援部食品企業課	076-232-4149	butsuryu_sodan_hokuriku☆maff.go.jp
東海農政局	経営・事業支援部食品企業課	052-746-6430	butsuryu_sodan_tokai☆maff.go.jp
近畿農政局	経営・事業支援部食品企業課	075-414-9024	butsuryu_sodan_kinki☆maff.go.jp
中国四国農政局	経営・事業支援部食品企業課	086-222-1358	butsuryu_soudan_chushi☆maff.go.jp
九州農政局	経営・事業支援部食品企業課	096-211-9371	butsuryu_sodan_kyushu☆maff.go.jp
内閣府沖縄総合事務局	農林水産部食料産業課	098-866-1673	butsuryu_sodan_oki.k6h☆ogb.cao.go.jp

※相談内容の例

- 「物流2024年問題」は知っているが、具体的にどのような影響があるのか分からず、不安。
- 物流確保に向けた検討を始めたいが、現状を踏まえ、具体的にどのような対策が考えられるのか、助言が欲しい。
- 他の地域、事業者の取組状況を知りたい。
- パレット化、モーダルシフト、中継輸送など物流改善に活用できる補助事業を知りたい。

農林水産省HPより抜粋：<https://www.maff.go.jp/j/press/shokuhin/ryutu/231226.html>

荷主の業界団体への協力依頼文書(3局連名)



国土交通省近畿運輸局

令和5年12月11日

荷主団体 あて

近畿経済産業局産業部 流通・サービス産業課
近畿農政局経営・事業支援部 食品企業課
近畿運輸局自動車交通部 貨物課

物流の適正化・生産性向上に向けた取組について(協力依頼)

物流は国民生活や経済活動、地方創生を支える重要な社会インフラであり、我が国経済の力強い成長や、より豊かな国民生活の実現等のため、その機能を十分に発揮させていく必要があります。一方で物流分野においては人手不足や労働生産性の低さといった課題に対応するため、働き方改革の推進が求められています。

そのような中、2024年4月からはトラックドライバーにも時間外労働の上限規制(年960時間)が適用されることとなり、輸送力不足から物流の停滞が懸念される、いわゆる「2024年問題」へ早急に対応する必要があります。

こうした状況から、令和5年6月に我が国の物流の革新に関する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」がとりまとめられ、「商慣行の見直し」、「物流の効率化」、「荷主・消費者の行動変容」という3本の柱に沿った諸施策について、関係省庁が一丸となり取り組むこととなりました。

効率的な物流を実現するためには、発荷主事業者、物流事業者、着荷主事業者が連携・協働して現状の改善を図るための取組を実施することが必要です。

つきましては、令和5年6月に取りまとめられた「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」を傘下会員企業に周知していただき、制度の促進にご協力いただきますようお願いいたします。

●物流革新に向けた政策パッケージ

(2023年6月2日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議)

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/seisaku_package.pdf

●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

(2023年6月 経済産業省、農林水産省、国土交通省)

概要版: <https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001612797.pdf>

本文: <https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001612798.pdf>

●物流革新緊急パッケージ

(2023年10月6日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議)

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/kinkyu_package_1006.pdf

【本件に関するお問い合わせ先】

・近畿経済産業局産業部 流通・サービス産業課

担当者: 阪谷、北野

電話: 06-6966-6025 FAX: 06-6966-6085

(今後、荷主企業に対して貨物自動車運送事業法等に基づく措置を行う場合は、当該荷主企業の業種を所管する課が担当します。)

・近畿農政局経営・事業支援部 食品企業課

担当者: 高野、茶谷

電話: 075-414-9024 FAX: 075-414-7345

・近畿運輸局自動車交通部 貨物課

担当者: 酒井、松本

電話: 06-6949-6447 FAX: 06-6949-6531

適正な事業が行われていない可能性が高いトラック事業者への対応強化

令和5年
4月1日
より

地方実施機関による巡回指導の
総合評価が
D・Eの

- 事業者(営業所)には、半年に一回、巡回指導を行います
- 指摘事項に係る改善結果報告未提出の営業所
また、3回続けてD・E評価の営業所は、国に報告され、
監査・処分の対象となります



令和5年4月1日より、地方実施機関が行う巡回指導の総合評価がD・E評価で、その後も改善が図られない営業所への対応を、国との連携を通じて強化します。

定期報告事業

以下のいずれかに該当する営業所については、地方実施機関から運輸支局等に対し、一定期間ごとに報告が行われます。

ア 巡回指導における総合評価で「D」または「E」と判定された営業所のうち、以下のいずれかに該当するもの

(ア) 巡回指導時に行った改善指導について、3ヶ月以内に改善結果報告を行わないもの（改善結果報告を行ったものの指摘事項のすべてについて改善が認められない営業所を含む。）

(イ) 総合評価が3回連続して「D」または「E」となったもの

イ 地方実施機関が行う巡回指導を正当な理由がないのに拒否した営業所

ウ 運輸開始届出後の新規巡回指導において、許可基準を逸脱するような悪質な事業計画違反が疑われる営業所

エ 健康保険、厚生年金保険、労働者災害補償保険又は雇用保険に加入していない（一部未加入の場合を含む。）又は当該保険料を納付していない営業所

総合評価D又はEの判定を受けたら・・・

速やかに全ての指摘事項を改善し、巡回指導実施日から3か月以内に必ず改善結果報告書を地方実施機関に提出！

巡回指導の総合評価がD・E評価営業所

3か月以内改善結果報告未提出
(指摘事項全て未改善含む)

運輸支局へ報告

巡回指導の総合評価がD・E評価営業所

3か月以内改善報告提出
・指摘事項全て改善
・一部改善にかかわらず

前回の巡回指導実施日から半年後、巡回指導実施

巡回指導の総合評価がD・E評価営業所
さらに半年後、巡回指導実施

A・B・C評価営業所
その他評価営業所
重点化対象から除外

国土交通省

JTA 全日本トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

『各関係機関の取組内容を集約、周知・発信』の取組について

- 「2024年問題を含む、物流業界が抱える課題や課題解決のための各関係機関(※)の取組」をとりまとめて、主に荷主企業やトラック事業者に対して、行政機関及び大阪府トラック協会が持つ周知ツール(メルマガや広報誌など)を用いて定期的に発信(※) 公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所・大阪労働局・近畿農政局・近畿経済産業局・近畿運輸局

令和6年1月 Vol.4

令和6年3月 Vol.5

～行政機関からお知らせです～
令和6年1月 Vol.4
編集：近畿運輸局
(公正取引委員会(※1)・大阪労働局・近畿農政局・近畿経済産業局・近畿運輸局)
荷主企業、トラック運送事業者、商業関係者、自治体の皆様へ

■2024年問題への取組■

1. 指針の公表(令和5年11月29日)について【公正取引委員会】
「**労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針**」を公表しました。
(「発注者」及び「受注者」が採るべき行動/求められる行動を12の行動指針に)
(例えば、発注者:本社(経営トップ)の関与など、受注者:根拠資料の提示など) (公正取引委員会HP)

2. 運送事業者と発着荷主が連携した物流改善の取組事例について【大阪労働局】
大阪労働局長と大阪運輸支局長は、働き方改革に向けて積極的に取組みを進める**ベストプラクティス企業**として**レンゴーロジスティクス株式会社、レンゴー株式会社**と意見交換を実施しました。
(大阪労働局HP)

3. 物流2024年問題の対応について【近畿農政局】
物流2024年問題の対応として、物流の標準化(パレット、外装等)、デジタル化、省力化、モーダルシフトを推進するための設備・機器の導入、中継輸送、共同輸配送に対応する物流機能の強化、又、トラック予約システムの導入により**計画的な荷の搬入出を推進**しています。
(農林水産省資料)

4. 自動化等に資する機器などの導入費用補助について【近畿経済産業局】
●**物流効率化に向けた先進的な実証事業(令和5年度補正予算:55億円(※2))**
荷主企業の物流施設の自動化・機械化に資する機器・システムの導入等に係る費用の一部を補助(補助率:中堅企業1/2、中小企業2/3)
●荷主企業と連携することにより、**トラック運送事業者なども対象**となります。
(※2) 自動配送ロボット導入促進実証事業との合計
(経済産業省資料 P.20)

5. トラックGメンの取組状況について【近畿運輸局】
(大阪運輸支局HP)
・荷主企業への働きかけ ▶**18者に対して実施済**(令和5年12月末現在 近畿管内)
・制度の周知 ▶随時、荷主等に啓発活動を実施中 (in 近畿管内の倉庫や物流センター)
▶荷主等とトラック運送事業者にトラックGメン活動説明会を開催済
(トラックGメンの制度や取組、ガイドラインについてオンラインにて説明) 資料はこちら

■長時間労働や適正な取引を阻害する違反行為等についての情報提供先はこちら■

公正取引委員会	国土交通省	厚生労働省
違反行為情報提供フォーム 下請事業者(匿名)から買いたたきなどの違反行為を行っていると思われる 親事業者 に関する情報を収集しています。	意見等の募集窓口 長時間の荷待ち、契約がない 附帯業務 の強要など違反原因行為を行っているおそれのある 荷主情報 を収集しています。	長時間の荷待ちに関する情報メール窓口 荷主・元請運送事業者の都合による 長時間の荷待ち に関する情報を収集しています。

各機関のお問い合わせ先は、青文字のリンク先もしくはQRコードの読み取り先をご覧ください。
(※1) 近畿には公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所

～行政機関からお知らせです～
令和6年3月 Vol.5
編集：近畿運輸局
(公正取引委員会(※1)・大阪労働局・近畿農政局・近畿経済産業局・近畿運輸局)
荷主企業、トラック運送事業者、商業関係者、自治体の皆様へ

■2024年問題への取組■

1. 特別調査の結果(R5年12月)について【公正取引委員会】
～「優越的地位の濫用」に係るコスト上昇分の価格転嫁円滑化の取組に関する特別調査～
・**明示的な協議の無い価格置きき**等の行為が認められた**発注者8,175名(全国)に注意喚起**
・多重下請構造が存在する特定のサプライチェーンで価格転嫁が円滑に進んでいない
(道路貨物運送業含む) 公正取引委員会HP

2. 新36協定の様式について【大阪労働局】
自動車運転の業務については、**2024年4月1日**から時間外労働の上限規制と改正改善基準告示が適用されますので、**新しい36協定の様式で届け出る必要があります。**
改正改善基準告示と36協定記載例→ 厚生労働省HP

3. 農林水産品・食品の物流に関する官民合同タスクフォース設置【近畿農政局】
農林水産省では、物流2024年問題への対応の一環として、**全国各地・各品目の農林水産業者等の物流確保に向けた取組への後押しや負担軽減を図るため「農林水産省物流対策本部」**(本部長:農林水産大臣)を設置しました。
また、「**農林水産品・食品の物流に関する官民合同タスクフォース**」を立ち上げ、幅広い関係者と協力して物流問題に取り組んでまいります。
(農林水産省HP)

4. 中小企業庁、価格交渉促進月間(R5年9月)の取組結果を公表【近畿経済産業局】
○価格交渉促進月間とFU(フォローアップ)調査
・中小企業が**適切に価格転嫁をしやすい環境を作る**ため、毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」と設定、広報や講習会、業界団体を通じた積極的な価格交渉・価格転嫁への対応要請
・**受注側企業の状況について**FU調査の実施・結果の公表、「指導・助言」の実施
○トラック運送は、転嫁率が**24.2%(全国)に上昇(前回 19.4%)** ★その他結果の詳細は **こちらから**
→適正取引推進のため、荷主の皆様のご理解とご協力をお願いします！ 中小企業庁HP

5. トラックGメン「集中監視月間(R5年11～12月)」の取組結果について【近畿運輸局】
恵質な荷主や元請事業者等に対し
・**初めて2件(荷主1社、元請事業者1社)の「勧告」・「公表」を実施** ※全国での実施件数
・**164件の「要請」と47件の「働きかけ」を実施**
(「勧告」「要請」等の対象となった荷主等に対しては)
・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**
・**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を実施** 国土交通省HP

■長時間労働や適正な取引を阻害する違反行為等についての情報提供先はこちら■

公正取引委員会	国土交通省	厚生労働省
違反行為情報提供フォーム 下請事業者(匿名)から買いたたきなどの違反行為を行っていると思われる 親事業者 に関する情報を収集しています。	意見等の募集窓口 長時間の荷待ち、契約がない 附帯業務 の強要など違反原因行為を行っているおそれのある 荷主情報 を収集しています。	長時間の荷待ちに関する情報メール窓口 荷主・元請運送事業者の都合による 長時間の荷待ち に関する情報を収集しています。

各機関のお問い合わせ先は、青文字のリンク先もしくはQRコードの読み取り先をご覧ください。
(※1) 近畿には公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所

近畿運輸局HPにも掲載 (https://www.ttb.mlit.go.jp/kinki/00001_01976.html)

自動車運送事業のための「働きやすい職場認証制度」の概要

(正式名称:「運転者職場環境良好度認証制度」)

- 評価制度の創設により、職場環境改善に向けた各事業者の取組を「見える化」。
- 求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促す。また、更なる改善取組を促すことで、より働きやすい労働環境の実現や安定的な人材の確保を図る。
- 認証を取得した事業者のより高い水準への移行を促すため、これまでの「一つ星」・「二つ星」に加えて令和5年度から新たに「三つ星」を導入した。



1. 認証の審査要件

- A: **法令遵守等**、B: **労働時間・休日**、C: **心身の健康**、D: **安心・安定**、E: **多様な人材の確保・育成**、F: **自主性・先進性等**の6分野についての取組要件を満たしていること。
※ Fは「二つ星」・「三つ星」のみ。「一つ星」では参考点として点数化。
※ 「三つ星」においては、B、C、Eについて認証項目を追加。
- 「三つ星」においては、A～Fの認証項目に加え、働きやすい職場実現のための方針、課題、目標、改善に向けた行動計画、体制整備などの記載欄を設け、事業者の改善に向けたPDCAが適切に回っているかについても審査。

2. 申請方法

- 認証実施団体の「一般財団法人日本海事協会(Class NK)」が受付、審査及び認証手続きを実施。
※ 審査料: 55,000円*+3,300円×営業所数(本社除く)
(*: インターネットによる電子申請の場合、33,000円に割引。
電子申請による「一つ星」の継続申請の場合、16,500円に割引。)
- ※ 登録料: 66,000円+5,500円×営業所数(本社除く)
- ※ 料金は全て税込。
- ※ 「三つ星」の審査料・登録料については、制度HP(<https://www.untenshashokuba.jp/>)をご参照ください。

3. 認証事業者数 令和5年12月現在

トラック事業者	2,398社(一つ星1,549社、二つ星 849社)
バス(貸切・乗合)事業者	293社(一つ星 165社、二つ星 128社)
タクシー事業者	867社(一つ星 551社、二つ星 316社)
合 計	3,558社(一つ星2,265社、二つ星1,293社)

4. スケジュール(令和6年度)

- 「一つ星」・「二つ星」新規・継続
受付期間: 令和6年7月1日～9月15日
- 「三つ星」新規
受付期間: 令和6年4月16日～5月31日

5. 認証取得によるインセンティブ

- 厚生労働省と連携し、**ハローワーク**における求人票への**認証マークの表示**や、認証事業者と求職者の**マッチング支援**を実施。
- **求人エージェント**等の認定推進機関の協力を得て、「**求人サイト**」に認証事業者の**特集ページの掲載**、「**設備改修工事の料金割引**」等も実施中。
- 令和4年度第2次補正予算による**補助金**における認証事業者の**優遇等**も実施。また、「二つ星」・「三つ星」の認証事業者のうち対面での審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを端緒とした監査の対象から除外することができる規定の整備も実施予定。

各認証段階の基本的考え方

- 一つ星： **全事業者**に取得していただきたい認証段階
- 二つ星： **「一つ星」を取得した事業者**に目指していただきたい認証段階
- 三つ星： **「二つ星」を取得し、更に高みを目指す事業者**に取得していただきたい認証段階

	一つ星	二つ星	三つ星
導入時期	令和2年度	令和4年度	令和5年度
取得できる事業者	法令を順守し、労働条件や労働環境改善に向けた取り組みを一定程度実施していると認められた事業者	法令順守のみならず、法令を上回る労働条件や労働環境改善に向けた取り組みを相当程度実施していると認められた事業者	法令順守のみならず、法令を上回る労働条件や労働環境改善に向けた取り組みを十分に実施していると認められた事業者
評価の対象分野	以下の 5分野 を評価対象とします。 A:法令順守等 B:労働時間・休日 C:心身の健康 D:安心・安定 E:多様な人材の確保・育成	左記の5分野に、 「F:自主性・先進性等」を加えた6分野 を評価対象とします。	左記6分野について従来の参考項目を加えて項目数を増加 する予定です。加えて、 働きやすい職場実現のための方針、課題、目標、改善に向けた行動計画、体制整備などを記述いただき、改善に向けたPDCAが適切に回っていることを評価 します。
合格基準点の考え方	必須項目を全て満たすことに加え、選択必須項目の達成割合は 概ね3割程度 としています。	必須項目を全て満たすことに加え、選択必須項目の達成割合は 概ね6割程度 としています。	必須項目を全て満たすことに加え、選択必須項目の達成割合は 概ね7割程度 とします。
対面審査（巡回チェック）	認証後 に、認証事業者から 抽出して実施 します（巡回チェック）。	左記と同様ですが、 「一つ星」よりも高い割合で実施 します（巡回チェック）。	認証前 に、 申請した全事業者に実施 します（対面審査）。

現在実施しているインセンティブ

1. ハローワーク（厚生労働省）

- 求人票へ認証マークを表示し、働きやすい職場であることを求職者へ見える化
- ハローワークインターネットサービスにおいて、「働きやすい職場認証制度」と検索することによる認証事業者の求人検索
- 認証事業所が取り組んでいる働き方改革の取組等を求職者にわかりやすく発信するための求人票作成支援等

2. 求人サイト等（認定推進機関*）

求人サイト

- 求人サイト上で本認証取得事業者の特集ページを掲載
- 本認証取得事業者に絞った検索への対応
- 特別価格による求人掲載

損害保険

- 労災上乗せ保険の保険料の割引

設備改修工事

- 水廻り関連改修や設備改修工事の料金割引等

*：働きやすい職場認証制度の周知広報、助言指導その他の必要な業務を実施する機関。認証実施団体の日本海事協会が国土交通省と協議の上、認定。

今後実施予定のインセンティブ

3. 監査（国土交通省）

- 「二つ星」・「三つ星」の認証事業者のうち対面による審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを端緒とした監査の対象から除外することができる規定を整備

（参考）令和4年度までの認証事業者を対象としたインセンティブ

4. 令和4年度2次補正の補助金（国土交通省）

バス・タクシー関係

- 二種免許取得支援
予算の範囲内で本認証制度取得事業者を優遇

トラック関係

- テールゲートリフター導入支援
申請件数が予算額を超えて抽選を実施する場合、本認証制度取得事業者等を優遇
- 予約受付システム等支援及び大型等免許取得支援
本認証制度取得事業者等が申請対象（予定）

※今後、更に追加予定

2. 「標準的な運賃」等について

新たなトラックの標準的運賃を告示しました (R6.3.22)

～ 運賃水準を8%引き上げるとともに、荷役の対価等を新たに加算 ～

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



令和6年3月22日
物流・自動車局
貨物流通事業課

新たなトラックの標準的運賃を告示しました

～ 運賃水準を8%引き上げるとともに、荷役の対価等を新たに加算 ～

令和2年4月に告示したトラックの標準的運賃について、運賃水準を8%引き上げるとともに、荷役の対価等を加算した、新たな運賃を告示しました。今後、関係省庁・産業界とも連携し、実効性の確保に努めるとともに、あらゆる手段を講じて、ドライバーの賃上げ原資の確保に向けて取り組んでまいります。

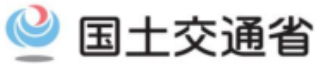
1. 背景

トラック運送業については、間近に迫る「2024年問題」も踏まえ、ドライバーの賃上げの原資となる適正運賃を収受できる環境の整備が急務です。

こうした中、昨年6月にとりまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」において、トラックの標準的運賃について、荷主等への周知・徹底を強化するとともに、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主等に適正に転嫁できるよう、所要の見直しを図ることとされました。

「標準的運賃」等の見直しについて

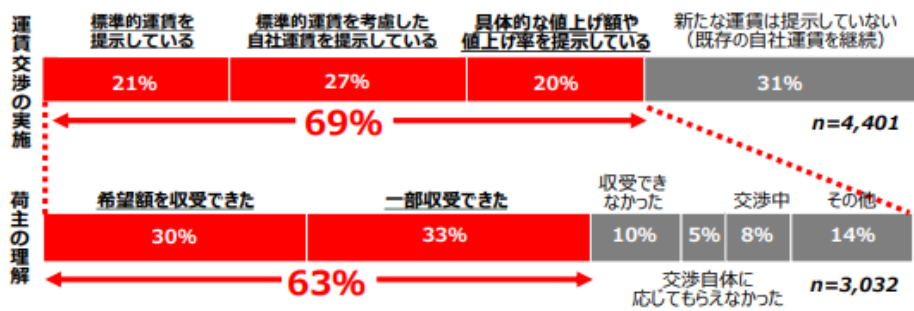
参考



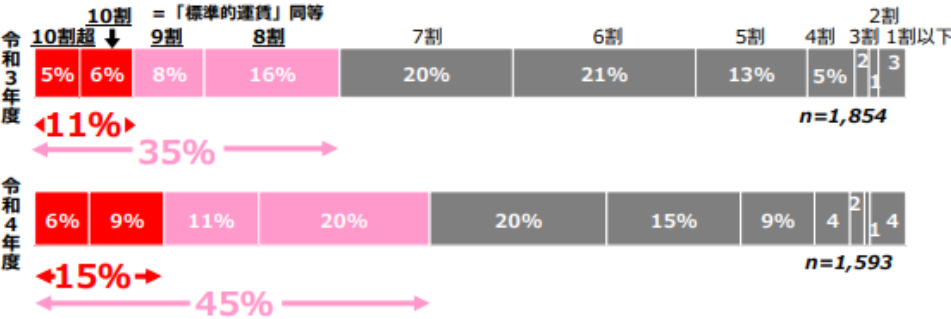
- トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設（令和2年4月告示）。
- 実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直しを図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。
(※) 行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

「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。

スケジュール

- | 年度 | 月・日 | 内容 |
|------|--------|-----------------|
| 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・2月 | 運輸審議会への諮問等 |
| | 3月22日 | 告示改正・施行（標準的運賃） |
| | 6月1日 | 施行（標準運送約款） |

I 距離制運賃表

近畿運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	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)
10km	15,060	17,060	22,070	27,890
20km	16,920	19,190	25,020	31,870
30km	18,780	21,330	27,980	35,840
40km	20,630	23,460	30,940	39,810
50km	22,490	25,600	33,900	43,780
60km	24,350	27,730	36,850	47,760
70km	26,200	29,870	39,810	51,730
80km	28,060	32,000	42,770	55,700
90km	29,920	34,140	45,730	59,670
100km	31,770	36,280	48,680	63,650
110km	33,620	38,380	51,550	67,490
120km	35,470	40,490	54,420	71,330
130km	37,320	42,600	57,290	75,170
140km	39,170	44,700	60,160	79,010
150km	41,020	46,810	63,030	82,850
160km	42,870	48,920	65,890	86,690
170km	44,720	51,030	68,760	90,530
180km	46,570	53,130	71,630	94,370
190km	48,420	55,240	74,500	98,210
200km	50,270	57,350	77,370	102,050
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,680	4,180	5,650	7,560
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	9,210	10,450	14,130	18,900

種 別			車種別	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)
			局 別				
基 礎 額	8 時 間 制	基礎走行キロ 小型車は100km 小型車以外のもの 130km	北海道	33,250	39,840	53,240	68,890
			東北	33,160	39,880	52,610	68,440
			関東	39,380	46,640	60,090	76,840
			北陸信越	34,630	41,160	54,400	70,020
			中部	36,390	43,230	56,440	73,120
			近畿	37,640	43,920	57,690	73,970
			中国	34,740	41,760	55,200	70,430
			四国	33,140	40,640	53,870	69,470
			九州	33,770	40,740	53,860	69,700
			沖縄	31,310	37,550	50,420	66,390
	4 時 間 制	基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの 60km	北海道	19,950	23,900	31,940	41,330
			東北	19,900	23,930	31,570	41,060
			関東	23,630	27,980	36,050	46,100
			北陸信越	20,780	24,700	32,640	42,010
			中部	21,830	25,940	33,860	43,870
			近畿	22,580	26,350	34,610	44,380
			中国	20,840	25,060	33,120	42,260
			四国	19,880	24,380	32,320	41,680
			九州	20,260	24,440	32,320	41,820
			沖縄	18,790	22,530	30,250	39,830
加 算 額	基礎走行キロを超える場合は、10kmを増すごとに		北海道	350	410	630	930
			東北	340	410	630	920
			関東	350	410	630	930
			北陸信越	340	410	630	920
			中部	340	410	630	920
			近畿	340	410	630	920
			中国	340	410	630	920
			四国	340	410	630	920
			九州	340	400	630	920
			沖縄	340	410	630	920
	基礎作業時間を超える場合は、1時間を増すごとに (4時間制の場合であつて、午前から午後にわたる場合は、正午から起算した時間により加算額を計算する。)		北海道	2,790	2,930	3,150	3,700
			東北	2,780	2,910	3,130	3,680
			関東	3,710	3,890	4,180	4,920
			北陸信越	2,990	3,140	3,380	3,970
			中部	3,310	3,480	3,740	4,400
			近畿	3,430	3,600	3,870	4,550
			中国	3,060	3,210	3,450	4,060
			四国	2,890	3,030	3,260	3,830
			九州	2,940	3,090	3,320	3,900
			沖縄	2,550	2,680	2,880	3,380

Ⅲ 個建運賃

運送区間ごとに最低積載個数又は重量のいずれか及びこれらに基づく最低保証料を設定した上で、次の式により算出した1個又は1重量あたりの運賃を適用することができる。

$$(\text{車種別のキロ程に応じた距離制運賃又は車種別の時間制運賃のいずれか及びこれらの運賃に付随する料金}) \div \{(\text{最大積載個数又は重量}) \times \text{基準積載率}(\bigcirc\bigcirc\%) \}$$

※〇〇は、各運送事業者において設定するものとする。

Ⅳ 運賃割増率

【速達割増等】

次の(1)又は(2)に該当する貨物の運送契約をする場合には、当該(1)又は(2)に掲げる割増率を適用することができる。ただし、(1)の割増率を適用する場合においても、Ⅷに定める有料道路利用料は別に実費として収受するものとする。

- (1) 通常想定される配達予定日時よりも早く配達を希望した場合 ○割
(2) 有料道路の利用が認められない場合
有料道路を代替する一般道のキロ程に応じた運賃について〇割以上

※〇は、各運送事業者において設定するものとする。

※(1)については、積み合わせを前提として、荷主が十分なリードタイムを確保可能な配達を希望した場合には、〇割を割り引いた運賃を設定することができる。

【特殊車両割増】

冷蔵車・冷凍車	小型車、中型車、大型車又はトレーラーの2割
海上コンテナ輸送車	トレーラーの4割
セメントバルク車	大型車又はトレーラー車の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車の3割
化成品輸送車	大型車又はトレーラー車の4割
高圧ガス輸送車	大型車又はトレーラー車の5割以上

※高圧ガス輸送車については、内容物に対応したタンク仕様により車両本体価格が高額となる場合があることから5割以上とした。

【休日割増】

日曜祝祭日に運送した距離に限る	2割
-----------------	----

【深夜・早朝割増】

午後10時から午前5時までに運送した距離に限る	2割
-------------------------	----

V 待機時間料

時間 \ 車種別	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)
30分を超える場合において30分までごとに発生する金額	1,680 円	1,760 円	1,890 円	2,220 円
VIに定める積込料・取卸料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額	2,010 円	2,110 円	2,270 円	2,670 円

VI 積込料・取卸料、附帯業務料

【積込料・取卸料】

時間/内容 \ 車種別		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)
30分までごとに発生する金額	フォークリフト又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,080 円	2,180 円	2,340 円	2,750 円
	手積みの場合	2,000 円	2,100 円	2,260 円	2,650 円
Vに定める待機時間料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額	フォークリフト又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,490 円	2,610 円	2,810 円	3,300 円
	手積みの場合	2,400 円	2,520 円	2,710 円	3,180 円

【附帯業務料】

附帯業務を行った場合には、運賃とは別に実費として収受

VII 利用運送手数料

運賃の10%を当該運賃とは別に収受

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収受

IX その他実費として収受すべき費用

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収受

X 燃料サーチャージ

1. 以下の算出方法に基づいて算出するものとする。

基準価格:120.00円/L (※)

改定の刻み幅:5.00円/L

改定条件:改定の刻み幅5.00円/Lの幅で軽油価格が変動した時点で、翌月から改定する。

廃止条件:軽油価格が120.00円/Lを下回った時点で、翌月から廃止する。

計算式:(距離制運賃)

走行距離(km)÷車両燃費(km/L)×算出上の燃料価格上昇額(円/L)

(時間制運賃)

平均走行距離(km)÷車両燃費(km/L)×算出上の燃料価格上昇額(円/L)

(個建運賃)

1個又は1重量あたりの運賃の算出にあたって用いた距離制運賃又は時間制運賃の計算式に準ずる

※標準的な運賃の設定に係る原価計算においては、燃料費を120.00円/Lとして算出していることから、燃料サーチャージの基準価格も120.00円/Lとして設定している。
各運送事業者が燃料サーチャージを導入する際は、「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」(平成24年5月16日最終改定)も参考にしつつ、当該運送事業者が自社の運賃の設定に係る原価計算において基準とした燃料費を燃料サーチャージの基準価格として設定することが望ましい。

2. 燃料サーチャージの改定条件と算出上の燃料価格上昇額テーブルは下表のとおりとする。

調達している軽油価格	燃料サーチャージ 算出上の代表価格	燃料サーチャージ 算出上の燃料価格 上昇額
基準価格	120.00円	—
～ 120.00円/L	廃止	
120.00円 超 ～ 125.00円/L	122.50円/L	2.50円/L
125.00円 超 ～ 130.00円/L	127.50円/L	7.50円/L
130.00円 超 ～ 135.00円/L	132.50円/L	12.50円/L
135.00円 超 ～ 140.00円/L	137.50円/L	17.50円/L
140.00円 超 ～ 145.00円/L	142.50円/L	22.50円/L
145.00円 超 ～ 150.00円/L	147.50円/L	27.50円/L
150.00円 超 ～ 155.00円/L	152.50円/L	32.50円/L
155.00円 超 ～ 160.00円/L	157.50円/L	37.50円/L
160.00円 超 ～ 165.00円/L	162.50円/L	42.50円/L
165.00円 超 ～ 170.00円/L	167.50円/L	47.50円/L
170.00円 超 ～ 175.00円/L	172.50円/L	52.50円/L
175.00円 超 ～ 180.00円/L	177.50円/L	57.50円/L
180.00円 超 ～ 185.00円/L	182.50円/L	62.50円/L
185.00円 超 ～ 190.00円/L	187.50円/L	67.50円/L
190.00円 超 ～ 195.00円/L	192.50円/L	72.50円/L
195.00円 超 ～ 200.00円/L	197.50円/L	77.50円/L
200.00円 超 ～ 205.00円/L	202.50円/L	82.50円/L

※算出上の代表価格は、刻み幅の中間値とした。

※算出上の燃料価格上昇額は、(算出上の代表価格－基準価格)とした。

※軽油価格が、205.00円/Lを上回った場合は、改定の刻み幅5.00円/Lの幅で算出上の代表価格及び算出上の燃料価格上昇額を算出するものとする。

3. サーチージ額算出のための車両燃費は以下のとおりとする。

車種	燃費
小型車（2 t クラス）	〇〇km/L
中型車（4 t クラス）	〇〇km/L
大型車（10 t クラス）	〇〇km/L
トレーラー（20 t クラス）	〇〇km/L

※〇〇は、各運送事業者において設定するものとする。

4. 時間制運賃の場合のサーチージ額算出のための条件（平均走行距離）は以下のとおりとする。

車種	8 時間制	4 時間制
小型車（2 t クラス）	100km	50km
中型車（4 t クラス）	130km	60km
大型車（10 t クラス）	130km	60km
トレーラー（20 t クラス）	130km	60km

5. 端数処理

端数処理として、円単位に小数を切り上げる。

XI その他

この告示に定めるもののほか、この告示の施行に関し必要な事項は、別に定める。

「標準的運賃」等の見直しのポイント

- 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**の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会への諮問等を経て告示（令和6年3月22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	→	2,180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
機械荷役の場合	→	2,100円	
手荷役の場合	→	2,100円	

- 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】

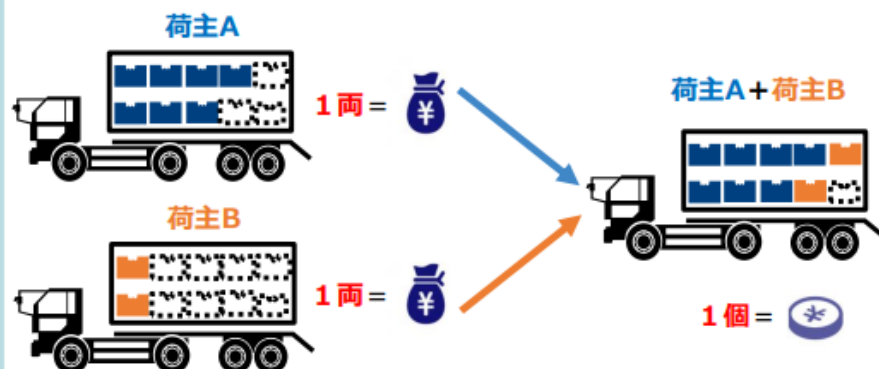
<契約条件の明確化>

- 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】

2. 施策の効果

「標準的運賃」の引上げによる賃上げ効果（推計）

「標準的運賃」の8%引上げを
通じて波及する運賃改定の効果

これまで適正に収受しきれていない
荷役作業の料金（積込み料・取卸し料）
を収受できるようになる効果

大幅な賃上げを目指す

初年度賃上げ効果（推計）10%前後（約6～13%） ※次年度以降も効果拡大

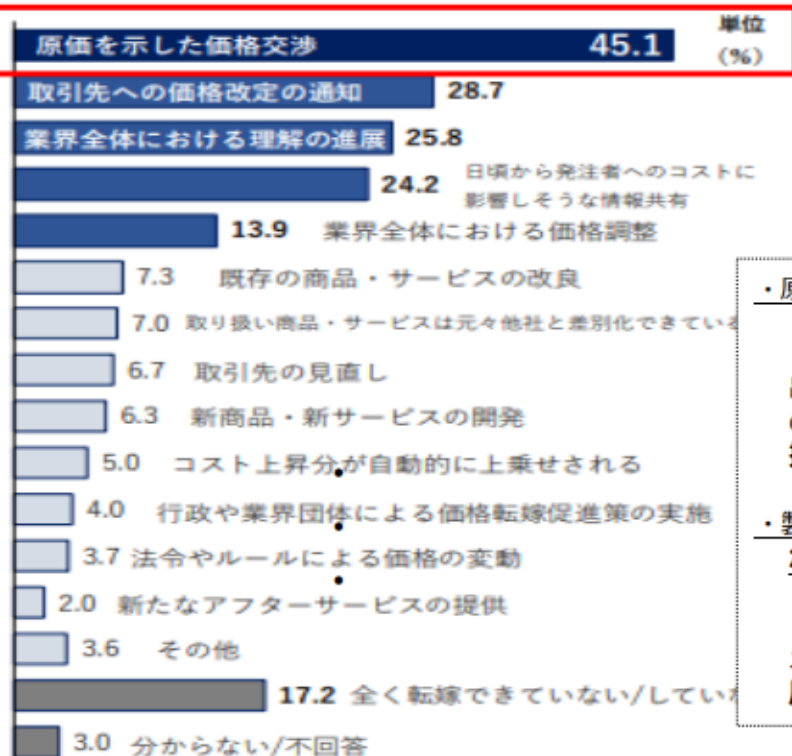
政策パッケージの輸送力への効果（2030年度）

	輸送力試算				
	2024年度	2030年度	施策なし	施策あり(2024年度)	施策あり(2030年度)
必要輸送力 施策なしケース	100 ▲14	100 ▲34			
荷待ち・荷役の削減	+4.5	+7.5	年間750時間	年間75時間削減	年間125時間削減
積載率向上	+6.3	+15.7	38%	40%	44%
モーダルシフト	+0.7	+6.4	524億トン	539億トン	667億トン
再配達削減	+3.0	+3.0	12%	6%	6%
その他(トラック輸送力拡大等)		+2.0			
	+14.5%	+34.6%			

価格転嫁サポート体制の強化（受注側企業への支援）

- 7月より、全国のよろず支援拠点に「価格転嫁サポート窓口」を設置し、中小企業等に対する価格交渉に関する基礎的な知識の習得支援や、原価計算の手法の習得支援を実施。
- 商工会議所・商工会等へ価格交渉ハンドブックを配布、支援機関においても価格転嫁に関する基本的な知識の習得支援等を行い、中小企業の価格転嫁を支援する全国的なサポート体制を整備。

価格転嫁ができた理由（複数回答）



<価格転嫁サポート窓口の支援イメージ>

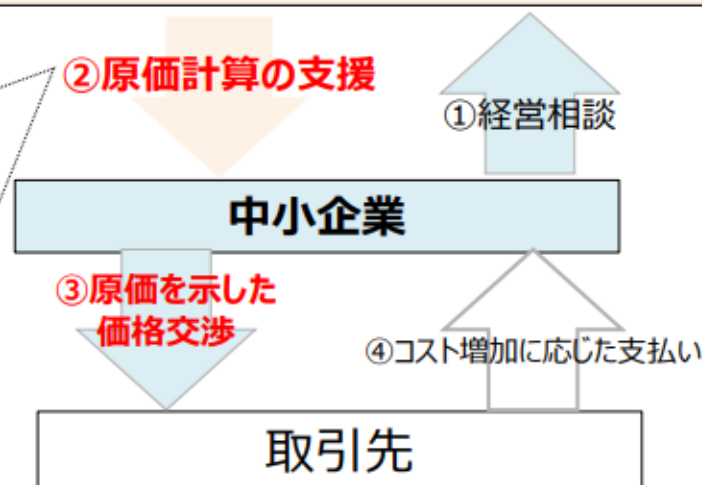
・原価管理に係る**基礎支援**

原価管理の目的とその算出に係る考え方、製品原価の算出に**必要な情報の把握手法等**について助言。

・製品原価算出に係る**実践的な提案**

個々の企業の実態を踏まえた、具体的な**製品毎の原価の算出方法等**を提案。

価格転嫁サポート窓口 （よろず支援拠点）



（出典）株式会社帝国データバンク資料
（2023/2/9 特別企画：
価格転嫁の成功理由に関する企業アンケート）

「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」の公表（R5.11.29）

- ・ 昨今の急激な物価上昇を乗り越え、持続的な構造的賃上げを実現するためには、特に我が国の雇用の7割を占める中小企業がその原資を確保できる取引環境を整備することが重要。
- ・ その一環として、内閣官房及び公正取引委員会の連名で「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を策定。
- ・ 労務費の転嫁に関する事業者の発注者・受注者の双方の立場からの行動指針。発注者及び受注者が採るべき行動／求められる行動を12の行動指針として取りまとめ、それぞれに「労務費の適切な転嫁に向けた取組事例」、「留意すべき点」などを記載。

発注者として採るべき行動／求められる行動

- | | |
|-----------------------------|--------------------------------|
| 【行動①：本社（経営トップ）の関与】 | 【行動④：サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うこと】 |
| 【行動②：発注者側からの定期的な協議の実施】 | 【行動⑤：要請があれば協議のテーブルにつくこと】 |
| 【行動③：説明・資料を求める場合は公表資料とすること】 | 【行動⑥：必要に応じ考え方を提案すること】 |

受注者として採るべき行動／求められる行動

- 【行動①：相談窓口の活用】
- 【行動②：根拠とする資料】
- 【行動③：値上げ要請のタイミング】
- 【行動④：発注者から価格を提示されるのを待たずに自ら希望する額を提示】

発注者・受注者の双方が採るべき行動／求められる行動

- 【行動①：定期的なコミュニケーション】
- 【行動②：交渉記録の作成、発注者と受注者の双方での保管】

発注者が労務費上昇の理由の説明や根拠資料を求める場合や、受注者が労務費の上昇傾向を示す根拠資料（公表資料）の例として、『**一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃**』が挙げられている。

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針①

本指針 の性格

- ✓ 労務費の転嫁に関する事業者の**発注者・受注者の双方の立場からの行動指針**。
- ✓ 労務費の適切な転嫁のため、発注者及び受注者がこの行動指針に沿った行為を行うことが必要。
- ✓ 本指針に記載の12の行動指針に沿わないような行為をすることにより、**公正な競争を阻害するおそれがある場合には、公正取引委員会において独占禁止法及び下請代金法に基づき厳正に対処**することを明記。
- ✓ 他方で、**記載された発注者としての行動を全て適切に行っている場合、通常は独占禁止法及び下請代金法上の問題が生じない旨を明記**。

発注者として採るべき行動／求められる行動

★行動①：本社（経営トップ）の関与

①労務費の上昇分について取引価格への転嫁を受け入れる**取組方針を具体的に経営トップまで上げて決定すること**、②経営トップが同方針又はその要旨などを書面等の形に残る方法で**社内外に示すこと**、③その後の**取組状況を定期的に経営トップに報告し、必要に応じ、経営トップが更なる対応方針を示すこと**。

★行動②：発注者側からの定期的な協議の実施

受注者から労務費の上昇分に係る取引価格の引上げを求められていなくても、業界の慣行に応じて1年に1回や半年に1回など**定期的に労務費の転嫁について発注者から協議の場を設けること**。特に**長年価格が据え置かれてきた取引や、スポット取引と称して長年同じ価格で更新されているような取引**においては協議が必要であることに**留意が必要**である。

協議することなく長年価格を据え置くことや、スポット取引とはいえないにもかかわらずスポット取引であることを理由に協議することなく価格を据え置くことは、独占禁止法上の優越的地位の濫用又は下請代金法上の買いたたきとして問題となるおそれがある。

★行動③：説明・資料を求める場合は公表資料とすること

労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を受注者に求める場合は、**公表資料（最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率など）に基づくものとし、受注者が公表資料を用いて提示して希望する価格については、これを合理的な根拠のあるものとして尊重すること**。

★行動④：サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うこと

労務費をはじめとする価格転嫁に係る交渉においては、**サプライチェーン全体での適切な価格転嫁による適正な価格設定を行うため、直接の取引先である受注者がその先の取引先との取引価格を適正化すべき立場に在ることを常に意識して、そのことを受注者からの要請額の妥当性の判断に反映させること**。

★行動⑤：要請があれば協議のテーブルにつくこと

受注者から労務費の上昇を理由に**取引価格の引上げを求められた場合には、協議のテーブルにつくこと**。労務費の転嫁を求められたことを理由として、**取引を停止するなど不利益な取扱いをしないこと**。

★行動⑥：必要に応じ考え方を提案すること

受注者からの申入れの巧拙にかかわらず受注者と協議を行い、**必要に応じ労務費上昇分の価格転嫁に係る考え方を提案すること**。

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針②

受注者として採るべき行動／求められる行動

★行動①：相談窓口の活用

労務費上昇分の価格転嫁の交渉の仕方について、国・地方公共団体の相談窓口、中小企業の支援機関（全国の商工会議所・商工会等）の相談窓口などに相談するなどして積極的に情報を収集して交渉に臨むこと。

発注者に対して労務費の転嫁の交渉を申し込む際、一例として、**6頁の様式**を活用することも考えられる。

★行動②：根拠とする資料

発注者との価格交渉において使用する根拠資料としては、最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率などの公表資料を用いること。

★行動③：値上げ要請のタイミング

労務費上昇分の価格転嫁の交渉は、業界の慣行に応じて1年に1回や半年に1回などの定期的に行われる発注者との価格交渉のタイミング、業界の定期的な価格交渉の時期など受注者が価格交渉を申し出やすいタイミング、発注者の業務の繁忙期など受注者の交渉力が比較的優位なタイミングなどの機会を活用して行うこと。

★行動④：発注者から価格を提示されるのを待たずに自ら希望する額を提示

発注者から価格を提示されるのを待たずに受注者側からも希望する価格を発注者に提示すること。発注者に提示する価格の設定においては、自社の労務費だけでなく、自社の発注先やその先の取引先における労務費も考慮すること。

発注者・受注者の双方が採るべき行動／求められる行動

★行動①：定期的なコミュニケーション

定期的にコミュニケーションをとること。

★行動②：交渉記録の作成、発注者と受注者の双方での保管

価格交渉の記録を作成し、発注者と受注者と双方で保管すること。

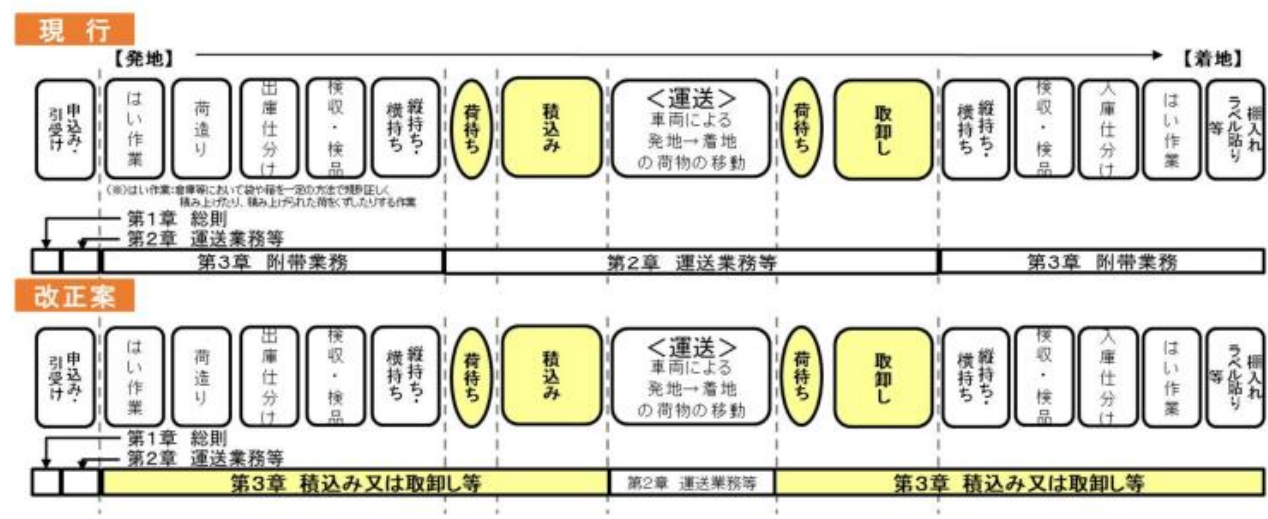
今後の対応

- 内閣官房は、各府省庁・産業界・労働界等の協力を得て、今後、労務費の上昇を理由とした価格転嫁が進んでいない業種や労務費の上昇を理由とした価格転嫁の申出を諦めている傾向にある業種を中心に、**本指針の周知活動**を実施する。
- 公正取引委員会は、発注者が本指針に記載の12の採るべき行動／求められる行動に沿わないような行為をすることにより、**公正な競争を阻害するおそれがある場合には、独占禁止法及び下請代金法に基づき厳正に対処していく。**

また、受注者が匿名で労務費という理由で価格転嫁の協議のテーブルにつかない事業者等に関する**情報を提供できるフォームを設置し**、第三者に情報提供者が特定されない形で、**各種調査において活用**していく。

標準貨物自動車運送約款等の改正（令和6年6月1日施行）

- 1.荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービスの内容の明確化等
- 2.運賃・料金、附帯業務等を記載した書面の交付
- 3.利用運送を行う場合における実運送事業者の商号・名称等の荷送人への通知等
- 4.中止手数料等の金額等の見直し
- 5.運賃・料金等の店頭掲示事項のオンライン化



国土交通省HP（改正後の約款はこちら）：https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000009.html
近畿運輸局HP「標準的な運賃及び標準運送約款等について」：https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/00001_02840.html

3. 「物流の2024年問題」について

「物流の2024年問題」とは

- 2024年4月から
時間外労働の960時間上限規制と改正改善基準告示が
トラックドライバーへ適用されます。
- 労働環境改善が期待される一方、労働時間が短くなる
ことで輸送能力が不足し、「モノが運べなくなる」可
能性が懸念されています。→物流の2024年問題



- 「物流の2024年問題」の解決には、
トラック事業者のほか、荷主企業・物流事業者等の
物流に関係する全ての関係者の取組が必要となります。

「物流の2024年問題」による物流への影響

- 労働時間削減のために具体的な対応を行わなかった場合、**2024年度には輸送能力の14.2%（4億トン相当）が不足**することが懸念されており、さらに、**2030年度には、輸送能力の34.1%（9.4億トン相当）不足**する可能性があるとして試算されています。

（２）不足する輸送能力（発荷主別）（2019年度データ）

業 界	不足する輸送能力の割合
農産・水産品 出荷団体	32.5%
建設業、建材 （製造業）	10.1%
卸売・小売業、 倉庫業	9.4%
特積み	23.6%
元請の運送事業者	12.7%
紙・パルプ（製造業）	12.1%
飲料・食料品 （製造業）	9.4%
自動車、電気・機械・精密、 金属（製造業）	9.2%
化学製品（製造業）	7.8%
日用品（製造業）	0.0%

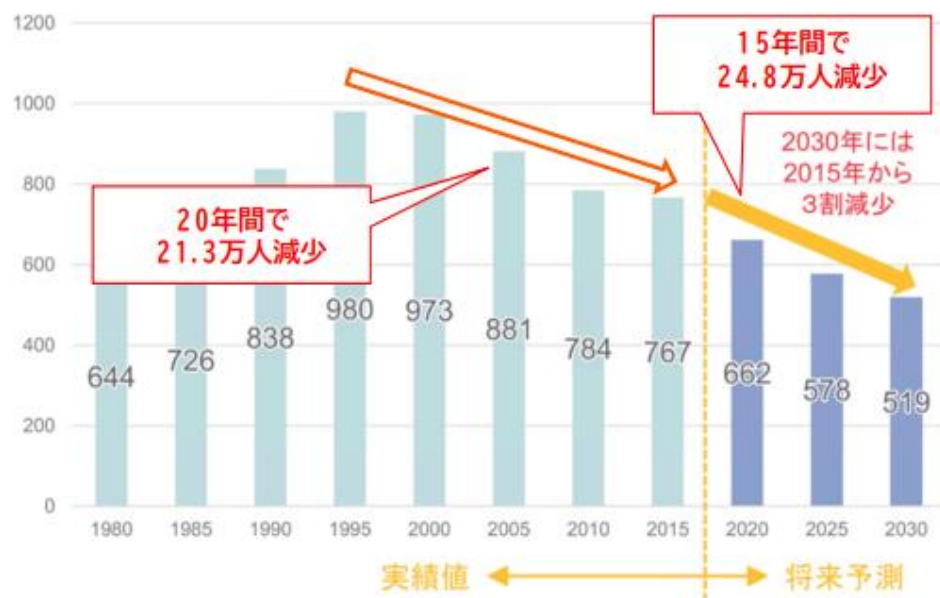
（３）不足する輸送能力（地域別）（2019年度データ）

地域	不足する輸送能力の割合
北海道	11.4%
東 北	9.2%
関 東	15.6%
北陸信越	10.8%
中 部	13.7%
近 畿	12.1%
中 国	20.0%
四 国	9.2%
九 州	19.1%

トラック輸送の担い手数の推移

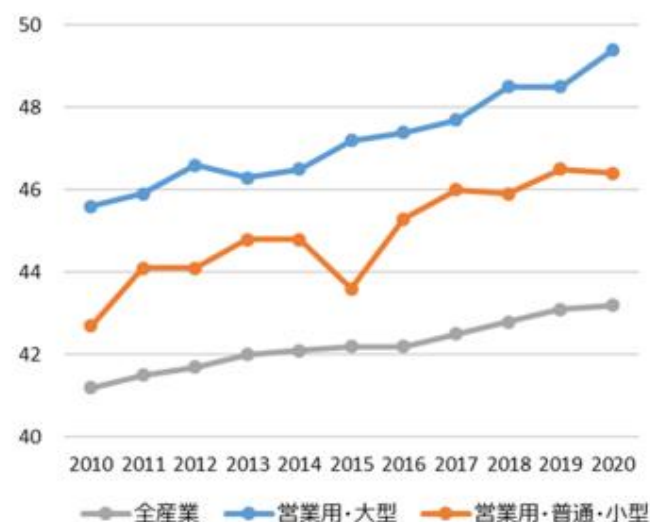
- トラックドライバーについては、労働環境（労働時間、業務負荷等）から人材確保が容易ではなく、全産業に比して、平均年齢が3～6歳高い

道路貨物運送業の運転従事者数の推移



（出典）日本ロジスティクスシステム協会（JILS）「ロジスティクスコンセプト2030」2020年2月

トラックドライバーの平均年齢の推移



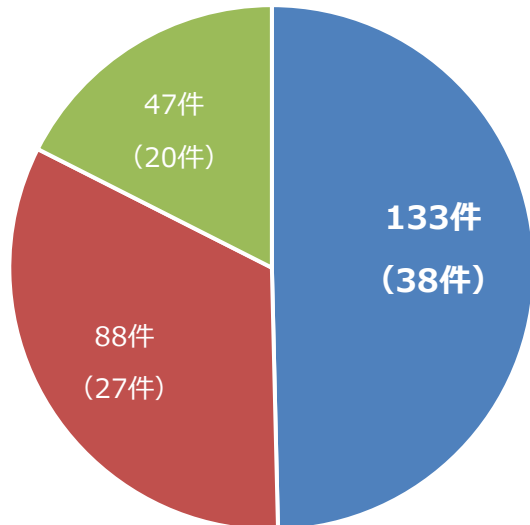
「賃金構造基本統計調査」より経済産業省作成
令和2年に調査項目及び調査方法の見直しが行われたため、令和元年以前については、「令和2年調査と同じ推計方法を用いた過去分の集計」を用いた。

出典：第1回持続可能な物流の実現に向けた検討会（令和4年9月2日開催）より抜粋

脳・心臓疾患の労災請求件数・支給決定件数

- 道路貨物運送業は、脳・心臓疾患による労災請求件数、支給決定件数ともに、全業種のうち最も多い（令和4年度）

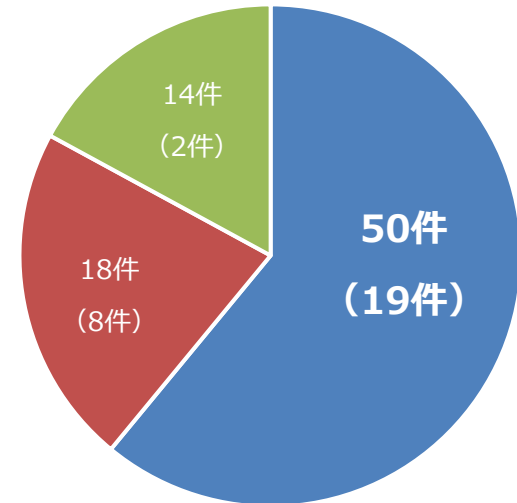
請求件数（上位3業種）



■ 道路貨物運送業 ■ その他の事業サービス業 ■ 総合工事業

（ ）内は死亡の件数で、内数である

支給決定件数（上位3業種）



■ 道路貨物運送業 ■ 総合工事業 ■ 飲食店

（ ）内は死亡の件数で、内数である

出典：厚生労働省『令和4年度「過労死等の労災補償状況」』より大阪運輸支局輸送部門で作成

- 長時間労働・健康障害リスクなど、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なくなる。
- 労働環境改善のためには、荷待ち時間の削減など商慣行の見直しが必要。
- 商慣行の見直しを実現するためには、荷主企業、物流事業者の双方における取組が必要。
- 商慣行の見直しのための施策の一つとして、トラックGメンの設置が位置づけ。

トラック運転者の「改善基準告示」が改正されます。 令和6年4月より適用予定です。	
1年、1か月の拘束時間	1年：3,300時間以内 1か月：284時間以内 【例外】労働協定により、次のとおり延長可（①②を満たす必要あり） 1年：3,400時間以内 1か月：310時間以内（年6か月まで） ① 284時間超は連続3か月まで ② 1か月の稼働率・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める
1日の拘束時間	13時間以内（上限15時間、14時間超は週2回までが目安） 【例外】搬送を伴う長距離貨物運送の場合^{※1}、16時間まで延長可（週2回まで） ※1：1週間における運行がすべて長距離貨物運送（一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送）で、一の運行における休息期間が住所以外での場所におけるものである場合
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない 【例外】搬送を伴う長距離貨物運送の場合^{※1}、連続8時間以上（週2回まで） 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える
運転時間	2日平均1日：9時間以内 2週平均1週：44時間以内
連続運転時間	4時間以内 運転の中断時は、原則として休憩を与える（1回おおむね連続10分以上、合計30分以上） 10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない 【例外】SA・PA等に入駐停車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4時間30分まで延長可
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の運転時間、連続時間（2日平均）、連続運転時間から除くことができる^{※2,※3} ※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・ 運転中に暴発しやむを得ない事象が発生し事故が発生したこと ・ 運転中に予期せず緊急停止のフリーズが欠陥したこと ・ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・ 異常気象（豪雨等凶天等）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難になったこと ※3：運転日報上の記録に加え、客観的な記録（公的機関のHPI情報等）が必要。
特例	分割休息（連続9時間の休息期間を与えることが困難な場合） ・ 分割休息は1回3時間以上 ・ 3分割が連続しないよう努める ・ 休息期間の合計は、2分割：10時間以上、3分割：12時間以上 ・ 一定期間（1か月程度）における実働総時間の2の1/3の限度
	2人乗組（自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合） 身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 【例外】設備（車両内バック）が④4の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ・ 拘束時間を4時間以上延長（ただし、運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えることが必要） ・ さらに、8時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を28時間まで延長可
	※4：車両内バックが、長さ198cm以上、かつ、幅60cm以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の揺動等からの衝撃が緩和されるものであること
	隔日勤務（業務の必要上やむを得ない場合） 2日目の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】夜間勤務で夜間4時間以上の稼働を与える場合、2日目の拘束時間を24時間まで延長可（2週間に3回まで） 2週間の拘束時間は126時間（21時間×6勤務）を超えることができない
	フェリー ・ フェリー乗船時間は、原則として休息期間（減量後の休息期間）は、フェリー下船時刻から乗船終了時刻までの時間の2分の1を下回ってはならない ・ フェリー乗船時間が8時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない。休日労働によって拘束時間の上限を超えない

- 2002

4.トラックGメンについて

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、
国土交通省に創設された専門部隊

※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**広範**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

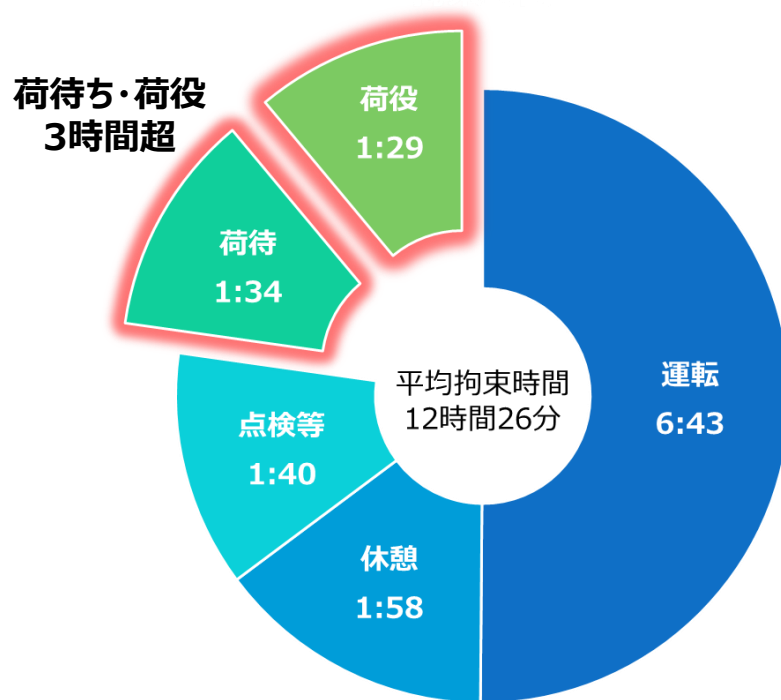
2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

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

荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳



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（予定）、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。

プッシュ型情報収集とは

- 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

※上記のほか、大阪運輸支局では大阪トラックステーションにおいて、トラックドライバーへ「トラックGメン制度」の周知（チラシ配布）を行う等独自活動も実施しています。

違反原因行為とは

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



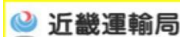
適正取引における運賃・料金等の不当な据え置き



トラック事業者向け周知用チラシ

(表)

(裏)



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？』



「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】
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。

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、大阪運輸支局まで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)	☐ 連絡可 ☐ 連絡不可
「働きかけ」等への使用可否(※2)	☐ 使用可 ☐ 使用不可

(※1)「連絡可」にチェックが入っている場合、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す。

大阪運輸支局FAX番号 072-822-3317

大阪運輸支局ホームページからダウンロードできます (<https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/osaka/>)

「目安箱」について

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。

国土交通省意見募集窓口（目安箱）

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。



↑のQRコードから
入力フォームにア
クセスできます。

・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。

「働きかけ」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、関係省庁と連携して、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」

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

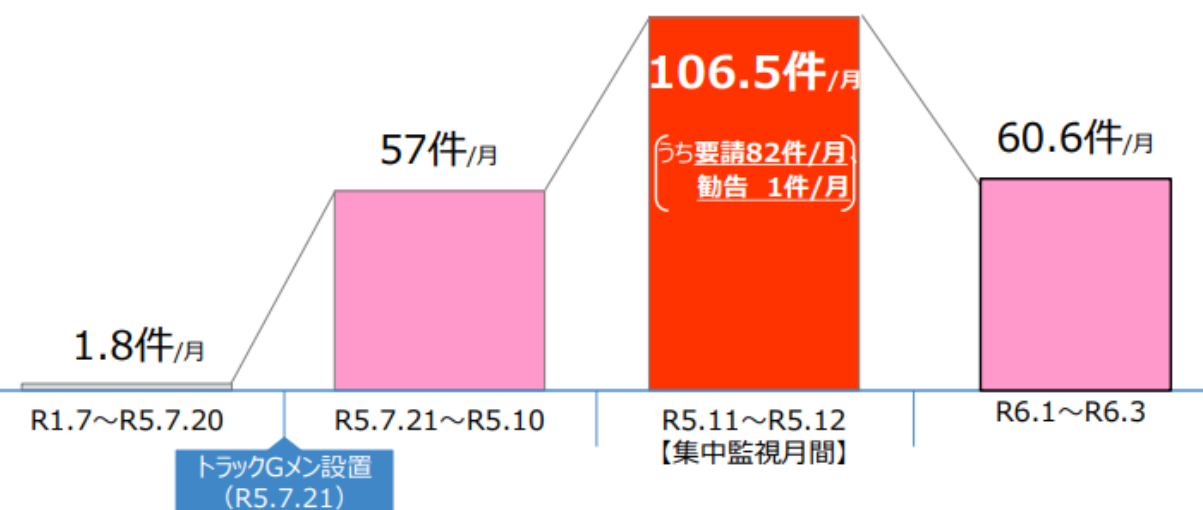
※ 「働きかけ」等は、荷主の本社に対して実施

トラックGメンによる荷主等への是正指導の取組結果

- 「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5年11月・12月を「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、初めての「勧告」(2件)を実施**(令和6年1月26日)したほか、「働きかけ」(47件)、「要請」(164件)による**是正指導を徹底**。
- 引き続きトラック事業者への**プッシュ型情報収集を実施**するとともに、要請を行った荷主等への**改善状況の確認のパトロール等を実施**。

トラックGメンの活動実績

＜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

- 勧告 : 2件 (荷主1、元請1件)
 - 要請 : 174件 (荷主88、元請81、その他5)
 - 働きかけ : 478件 (荷主310、元請158、その他10)
- ⇒ 計654件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (53%)
- 契約になかった附帯業務 (15%)
- 運賃・料金の不当な据置き (13%)
- 無理な運送依頼 (8%)
- 過積載運行の要求 (7%)
- 異常気象時の運行指示 (4%)

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。

働きかけの実施事例①

○違反原因行為：長時間の荷待ち

(食品物流会社・着荷主) ～東北、近畿、九州運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 午前中指定納品のため、午前中に現地到着するも、荷卸し開始が13時(15時もあり)とは理不尽過ぎる。
- いつ行っても待機時間が長すぎる。繁忙期には午前7時に受付をして午後8時になってもまだ降ろせず、降ろせる見込みもないことから、荷物を持ち帰ったこともあった。

～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を着荷主側が実施。

- 一部運用にとどまっていた「トラック予約システム」を全車両に拡大
- 入庫作業バースの拡張と荷卸し時間の拡大（荷卸し開始時間を1時間前倒し）

(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。

～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒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

働きかけの実施事例②

○違反原因行為：長時間の荷待ち

(運送事業者・元請) ～中部運輸局管内 〈R4,8月追記〉

《相談者からの申告内容》

- 日曜祭日以外は、3時間以上待たされる。夕方18時に到着して荷卸しは早くて21時。
- 荷卸しの受付をして、毎回6～8時間待たされる。2件目の卸し時間に間に合わせるために途中休憩が取れない。
～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請側が実施。
 - 専用バースの確保、荷受・仕分要員の配置、到着時間の設定(17:00の定着化)の対策を実施した結果、平均滞在時間が「30分未満」まで大幅改善

(運送事業者・元請、鉄鋼品取扱会社・発荷主) ～中国運輸局管内 〈R4,8月追記〉

《相談者からの申告内容》

- 待機することが当たり前の状態であり、荷主等もそれを当たり前のことと思っている節あり。
～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請・発荷主側が実施。
 - 積込ヤードの厳格管理（空きヤードへの誘導等）、検品作業へのハンディターミナルの全面導入
 - 協力会社、乗務員から率直な意見を吸い上げる『目安箱』の設置、長時間荷待ち是正等に向けた各種取組を紹介する情報誌の所内掲示、定期的な協力会社ヒアリングの実施による情報共有を早急に実施
 - ドライバーの入構時間を正確に管理するためのシステム導入に向けた検討をスタート

働きかけの実施事例③

○違反原因行為：長時間の荷待ち

(精密機器製造会社・着荷主) ～関東運輸局管内〈R5,1月追記〉

《相談者からの申告内容》

- 荷卸し受付後、最大4～5時間の待機が結構ある。
- 順番も受付順ではなく地方便が優先となっているが、優先順位の説明もない。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を着荷主側が実施。
 - 早朝時間帯以外への車両の分散化として一部時間指定を導入する対策を実施
 - 荷卸しレーンを増加(2レーン→3レーンへ)し、荷卸し能力を強化
 - 一部貨物を他の倉庫宛に移し、納入トラック台数を削減する対策を実施

(日用品販売会社・着荷主) ～関東運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 平均5時間は待機させられる。
- 労働環境の悪化が著しく、時間管理もできない。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を着荷主側が実施。
 - 入庫混雑時間帯の分散や荷受け開始時間の前倒し、仮置きスペースの確保を実施
 - 長時間の荷待ち状況が大幅に改善。これまでの取組の効果を分析し、今後他施設でも実施予定

働きかけの実施事例④

○違反原因行為：過積載運行の要求

(運送事業者・元請) ～中部運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 荷台の天井まで、物理的に積めることができるところまで荷物を積まされる。
～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請側が実施。
 - 協力会社と調整を図り、一部4 t 車両から大型車両へ変更
 - 積荷重量を把握できる配車システムを構築し、協力会社と連携し、重量の分散化を実施
 - 同種事案の防止として、社内幹部会議において情報を共有、その後、社内全体へ迅速に情報展開

○違反原因行為：依頼(契約)になかった附帯作業

(食品製造卸会社・真荷主、運送事業者・元請) ～関東、近畿、四国、北陸信越運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 積荷の手卸し後、積荷の仕分けとラベル貼りまで、2～3時間かけてやらされるところもある。
- 卸先に仕分作業を止めてもらうよう、会社からお願いしても「メーカーに相談してくれ」と言われ、メーカーに交渉しても、「前の運送事業者もやっていた」と一切取り合ってもらえない。
～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認⇒以下の対策を真荷主・元請側が実施
 - 真荷主及び元請から、附帯作業の撤廃について申入れを実施し、了承

働きかけの実施事例⑤

○違反原因行為：依頼(契約)になかった附帯作業

(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らえていない。
- 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。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒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

働きかけの実施事例⑥

○違反原因行為：拘束時間超過

(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》

- 積込み先に到着しても荷揃え作業が終わっておらず、配送全体が遅くなり、拘束時間が守れない。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を発荷主側が実施。
 - 物流機器(ソータシステム等)を導入し、仕分け作業のスピードアップ化を実施
 - 運送事業者と連携し、小口ロッドの配送を集約配送し、配送車両の削減を検討

○違反原因行為：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。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒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

働きかけの実施事例⑦

○違反原因行為：適正取引における運賃・料金等の不当な据置き

（農産品取扱企業・真荷主） ～九州運輸局管内 〈R4,10月追記〉

《相談者からの申告内容》

- 運賃や燃料サーチャージについて交渉しても、応じてもらえない。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を真荷主側が実施。
 - 燃料サーチャージについては、全額支払うことで運送事業者と契約締結
 - 運賃については、これまで「トラッシュの比率分」を差し引いた積荷料金の支払いであったところ、トラッシュを含むすべての輸送重量に対して積荷料金を支払うことで合意

（農産品取扱企業・元請） ～東北運輸局管内 〈R4,10月追記〉

《相談者からの申告内容》

- 燃料サーチャージについて交渉しても、なかなか結論を出してもらえない。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請側が実施。
 - 元請と真荷主が速やかに協議し、燃料サーチャージを導入することでスピード決着
 - 運賃についても、関係者間で、価格改定を行うことで合意

要請の実施事例①

○違反原因行為：長時間の荷待ち

（製造業・発荷主） ～中部運輸局管内

○ 令和3年1月に「働きかけ」、令和4年8月に「要請」を実施

《「働きかけ」後の相談者からの申告内容》

- 昼過ぎから待機しているが、夕方18時ころの積込になるのが常。
- 積込待ちがかなり長くて、お昼に受付しても夜7時になる。

～ 国土交通省において調査を実施し、情報との整合性を確認

○ 発荷主において、改善計画に基づいた各種取組（「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）を実施した結果、「1時間以上の待機台数比率」は大幅改善。

引き続き、業界及び客先に対する「オーダーの早期化」への働きかけの強化を継続

（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

要請の実施事例②

○違反原因行為：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。

～これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒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

○違反原因行為：過積載運行の指示

(運送業・元請) ～関東運輸局管内

《相談者からの申告内容》～関東運輸局管内

- 軽貨物車による飲料水配送において、委託を受けている荷量を運ぶために過積載となっていることを相談したが、対応してもらえない。（この他、複数の違反原因行為にかかる情報あり）
 - 令和4年10月、「働きかけ」を実施
- 《追加申告内容》～近畿運輸局管内
- 過積載とわかっていながらトラックに荷物を積むように強要。過積載である旨を忠告しても聞いてもらえない。
 - 令和4年11月、「要請」を実施
- ～ 申告内容の事実確認とともに、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ついて着手

要請の実施事例③

○違反原因行為：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。」と申し入れしても聞いてもらえない。
- 荷渡しが深夜、更に日付が変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
 - ～ 申告内容の事実確認とともに、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。

「要請」事例

番号	違反原因行為	内容	分類	業態	本社所在地	違反原因行為発生場所
1	長時間の荷待ち	法に基づく働きかけにより、一旦は長時間の荷待ちは改善されたが、その後、 <u>同じ工場において3時間を超える荷待ち</u> が発生していることが疑われたため、令和4年8月に要請を実施	発荷主	製造業	関東	中部
2	長時間の荷待ち	法に基づく働きかけにより、一旦は長時間の荷待ちは解消されたが、 <u>別の拠点で3～4時間の荷待ち発生</u> の情報が寄せられたほか、関係省庁にも同種の情報が寄せられたため、令和5年2月に要請を実施	発着荷主	運輸業，郵便業	関東	関東
3	長時間の荷待ち	関係省庁から、長時間の荷待ちの改善について指摘を受けていたものの、改善がなされず、その後も <u>3～6時間の荷待ちが発生</u> していることが疑われたため、令和5年5月に要請を実施	発荷主	製造業	四国	四国
4	長時間の荷待ち	荷待ちに係る情報（ <u>到着から荷下ろし開始までに3時間かかった</u> など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施	元請	運輸業，郵便業	関東	関東
5	長時間の荷待ち	荷待ちに係る情報（ <u>数年前から最大7時間に及ぶ荷待ちが発生</u> など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施	発荷主	サービス業	中部	中部
6	長時間の荷待ち	荷待ちに係る情報（ <u>3～5時間の荷待ちが恒常的に発生</u> など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施	着荷主	卸売業，小売業	中国	近畿、中国
7	長時間の荷待ち	法に基づく働きかけを行った後、荷待ちに係る情報（ <u>数時間～10時間に及ぶ荷待ちが発生</u> など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施	元請 (荷主子会社)	運輸業，郵便業	関東	中部、中国
8	長時間の荷待ち 契約にない附帯業務	荷待ち等に係る情報（ <u>日常的に4、5時間の荷待ち発生やラベル貼りをさせられる</u> など）が複数寄せられ、長時間の荷待ち及び契約にない附帯業務が発生していることが疑われたため、令和5年10月に要請を実施	発荷主	製造業	近畿	関東
9	無理な配送依頼	法に基づく働きかけにより、改善のための取組に着手したものの、引き続き、無理な配送依頼（ <u>出荷遅れの説明なく、翌日配送を強要する</u> など）が疑われたため、令和5年7月に要請を実施	元請 (荷主子会社)	運輸業，郵便業	関東	関東
10	過積載運行の指示	法に基づく働きかけにより、改善のための取組に着手した矢先、 <u>全社レベルでの安全対策に係る情報共有が不十分</u> であり、 <u>他の拠点でも過積載運行の指示</u> が疑われたため、令和4年11月に要請を実施	元請	運輸業，郵便業	関東	近畿

荷主等パトロール（現場の状況確認）

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だけではなく、周辺の物流施設も含め現場の状況確認を実施
- 可能な限り物流施設に立ち寄り、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」等を配布し、トラックGメンの制度等を周知
- 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（滞留車両調査）

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



パトロールで頂いた意見等については、オンライン説明会の場で紹介し国土交通省の立場や議論の状況等について説明

例）運賃と料金の別建て収受（標準運送約款関係）、運送契約の書面化、パレット標準化推進分科会の議論 等

荷主等向け周知用チラシ

(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**本社**への「**働きかけ**」や「**要請**」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シュ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な場合、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



⇒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】 国土交通省 近畿運輸局 自動車交通部 貨物課 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

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

現場確認で頂いたお声

（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。

（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、全体で一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がある。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と（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 （2023/12/20確認）

運送に係る附帯業務の提供

トラック運送業において問題となる具体的行為類型

- 運送委託者は、運送受託者の運転手等に依頼し、契約で定められていない業務（発荷主・着荷主の倉庫内荷役、ピッキング、仕分け、清掃、検査・検収、ラベル貼り等）について、無償で実施させること（契約外の無償による附帯業務）
- 運送受託者に対し、当該運送受託者に委託した取引とは関係のない貨物の積み下ろし作業をさせること

関連法規の留意点

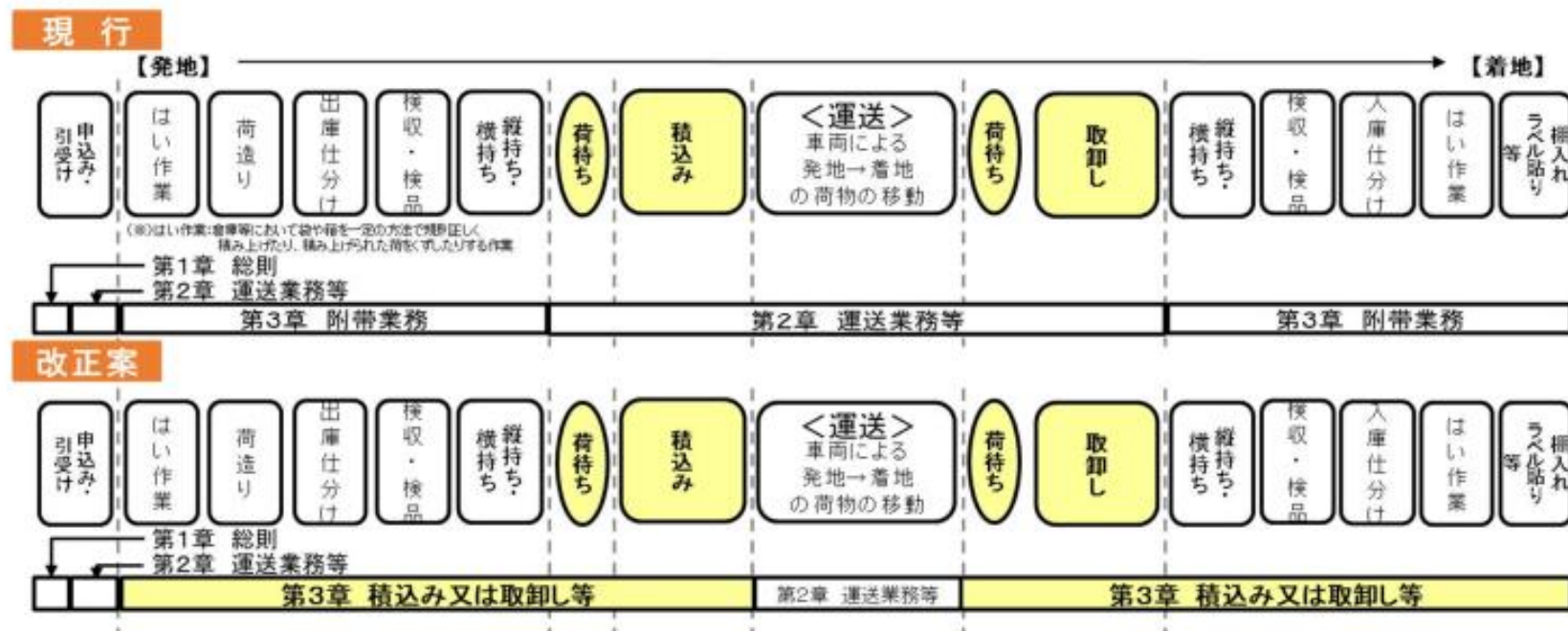
- 物流特殊指定の留意点
物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、特定荷主が、金銭、役務その他の経済上の利益を提供させることにより、特定物流事業者の利益を不当に害することは、物流特殊指定第1項第6号に該当し、独占禁止法に違反するおそれがある。
- 下請法の留意点
無償の労務提供を強要する行為は、下請法等の適用対象となる取引を行う場合、下請法第4条第2項第3号の「不当な経済上の利益の提供要請」に該当し、下請法に違反するおそれがある。
- 貨物自動車運送事業法の留意点
運送契約において、契約に定められていない役務を無償で要求することは、運転手の拘束時間の長時間化を招き、過労運転の原因となり、安全運行を阻害する行為になる。この結果、輸送の安全の確保を阻害することとなる場合には、貨物自動車運送事業法第22条の2に違反するおそれがある。また、法附則第1条の2第2項に基づく荷主等への働きかけの対象となりうることや、最終的には「荷主への勧告」を行うこともあり得る。

求められる取引慣行

- 運送委託者と運送受託者との取引
運送委託者が運送受託者に対し、附帯業務を依頼する場合は、運送受託者の直接的利益となることを明らかにした上で、十分な協議を行ったパートナーシップを結び、運送行為に伴う附帯業務の役割分担と費用負担に関し、あらかじめ明確に取り決めておくことが求められる。
- 運送委託者、運送受託者双方が附帯サービスは無償であるという意識を変えていくことが求められる。
- 現場において運送委託者等から契約外作業の要請があった際には、運送受託者の担当者は管理職に報告し、双方の管理職同士で合意した上で当該要請について対応することが求められる。
- 契約にあたっては、作業の範囲、役割分担、費用分担等を明確にし、双方が契約内容を確認した上で書面にて行うことが求められる。
- 運送委託者、運送受託者の双方は、定期的な会議を設ける等、実態及びそれに係る問題意識を共有し、双方で改善策を検討、実施することが求められる。

運賃と料金の別建て収受

- 通達により運賃及び料金を定義づけし、標準運送約款の改正により運賃及び料金の区別を明確化しており、貨物自動車運送事業者は**運賃と料金を別建てで収受**することとなっている。



【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】（抄）

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

⑦運賃と料金の別建て契約

運送契約を締結する場合には、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで契約することを原則としなければならない。

4.物流事業者の取組事項

(1)実施が必要な事項

④運賃と料金の別建て契約

運送契約を締結する場合には、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで契約することを原則としなければならない。

一般貨物自動車運送事業等における運賃及び料金について (平成29年8月4日付け国自貨第59号) (抄)

1. 運賃

貨物運送事業における「運賃」とは、貨物の場所的移動に対する対価をいう。なお、貨物の積付けであって、シート、ロープなど通常貨物運送事業を行う者（以下「貨物運送事業者」という。）が備えている積付用品による作業への対価を含むものとする。

2. 料金

貨物運送事業における「料金」とは、（1）及び（2）のとおりとする。

（1）貨物運送事業者が受託する運送以外の役務に対する対価であって以下①～③に掲げるもの。

①積込料又は取卸料

貨物の発地又は着地において、荷送人又は荷受人の依頼により、貨物運送事業者が行う貨物の車両への積込み又は車両からの取卸し（貨物の積付けであって、シート、ロープなど通常貨物運送事業者が備えている積付用品による作業を除く。）に対する対価

②待機時間料

車両が貨物の発地又は着地に到着後、荷送人又は荷受人の責により貨物運送事業者が待機した時間（荷送人又は荷受人が貨物の積込み若しくは取卸し又は附帯業務を行う場合における待機した時間を含む。）に対する対価

③附帯業務料

荷送人又は荷受人の依頼により、貨物運送事業者が行う品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分、保管、検収及び検品、横持ち及び縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はい作業その他の貨物運送事業に附帯して一定の時間、技能、機器等を必要とする業務に対する対価

（2）深夜・早朝配送等の特別な費用が発生する輸送により増加する費用を賄うために収受するためのもの。

運送契約の書面化

【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】（抄）	
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	
①運送契約の書面化	<u>運送契約は書面又はメール等の電磁的方法を原則とする。</u>
4. 物流事業者の取組事項	
（1）実施が必要な事項	
③運送契約の書面化	<u>運送契約は書面又はメール等の電磁的方法を原則とする。</u>

契約の書面化により期待される効果

- ① 事前に運送条件を確認することで、輸送形態や発着時間等が明確化され、過労運転等のコンプライアンス違反を防止することができる。
 - ② 運送条件等を記録しておくことで、事故等が起こった際に事後的に契約内容を確認することができる。
 - ③ 契約にない附帯業務の防止等、現場でのトラブルを回避することができる。
 - ④ 事前に積込・取卸料や附帯業務料等を明確にすることで適正な運賃・料金を収受することができる。
- 近畿運輸局公式YouTubeチャンネルに、『トラック運送の適正取引セミナー』（令和5年2月28日）の動画がアップロードされており、この中で、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」などの説明もなされております。是非、ご視聴ください。
- ※通信に係る費用はご視聴様のご負担となります。

トラック運送業における書面化推進ガイドラインの概要

目的

安全運行に向けて、運送契約に関して荷主等と貨物自動車運送事業者が書面化により共有すべき必要最低限の事項を明確にし、様式例を示す。また、実務に即して、可能な限り円滑、迅速に書面化を行う方法も提示する。

必要記載事項

- ① 貨物の品名、重量、個数等
- ② 運送日時・場所等
- ③ 運送の扱種別
- ④ 運賃、燃料サーチャージ、料金(待機時間料、積込料及び取卸料、附帯業務料等)、有料道路利用料、立替金その他費用
- ⑤ 荷送人及び荷受人の連絡先等
- ⑥ 運送状の作成年月日等
- ⑦ 高価品については、貨物の種類及び価額
- ⑧ 積み込み又は取卸し作業の委託の有無
- ⑨ 附帯業務の委託
- ⑩ 運送保険加入の委託の有無
- ⑪ 支払方法、支払期日

様式例(一部抜粋)

Ⅱ 附帯業務

附帯業務内容	
業務日時	
【備考】	

(注)「附帯業務」は、標準貨物自動車運送約款第60条第1項を踏まえた役務(品代金の取立て、荷替金の立替え、貨物の荷送り、仕分け、保管、検収及び検品、検持ち及び検持ち、搬入れ、パレット貼り、はし作業その他の貨物自動車運送に附帯して一定の時間、技能、機具等を必要とする業務)であり、「運賃及び料金」の「附帯業務料」の欄に記載の費用となります。

Ⅲ 運賃及び料金

運賃	円	燃料サーチャージ	円	有料道路利用料(概算)	円
積込料	円				
取卸料	円				
待機時間料	円	(見込み待機時間 分、 分あたり単位: 円)			
附帯業務料	品代金の取立て	円	荷替金の立替え	円	
	荷送り	円	仕分け	円	
	保管	円	検収及び検品	円	
	検持ち及び検持ち	円	搬入れ	円	
	パレット貼り	円	はし作業	円	
	その他(詳細略)	円			
〇〇料	円				
消費税額	円				
【備考】					

円滑性、迅速性の確保について

- 継続的な運送契約に伴う書面について
車種・台数のみが日によって変わる場合には、その都度、車種・台数のみをメール・FAX等で交付すれば他の項目の書面化は不要
- 変更時の簡便な対応について
当初の書面に記載されていた事項の一部を変更する場合には、全ての事項を改めて書面化する必要なし
- 運賃、料金の記載について
反復継続しての契約関係にある委託者、受託者間においては、実額の表記に代えて、算定方法を示す書面を添付する簡便な方法を取ることも可能。

異常気象時における措置の目安

【別表】 異常気象時における措置の目安

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安※
降雨時	20～30mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30～50mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロプレーニング現象）	輸送を中止することも検討すべき
	50mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時	10～15m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15～20m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	
	20～30m/s	通常で速度で運転するのが困難になる	輸送を中止することも検討すべき
	30m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
降雪時	大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		
視界不良（濃霧・風雪等）時	視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討すべき		
警報発表時	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断すべき		

※ 輸送を中止しないことを理由に直ちに行政処分を行うものではないが、国土交通省が実施する監査において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じずに輸送したことが確認された場合には、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成21年9月29日付け国自安第73号、国自貨第77号、国自整第67号）」に基づき行政処分を行う。

【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】（抄）

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

⑩異常気象時等の運行の中止・中断等

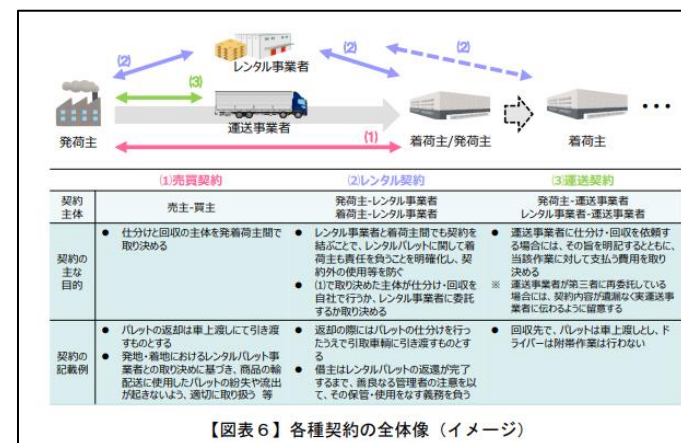
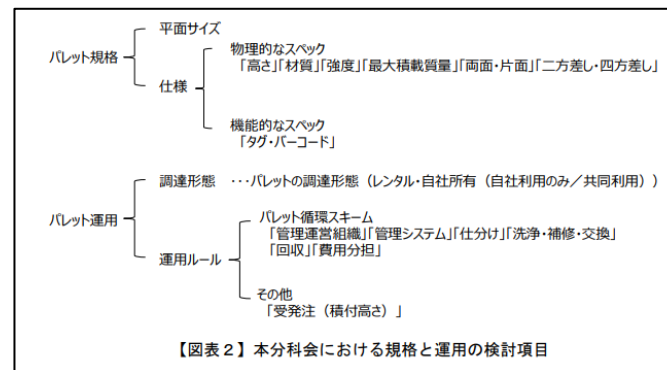
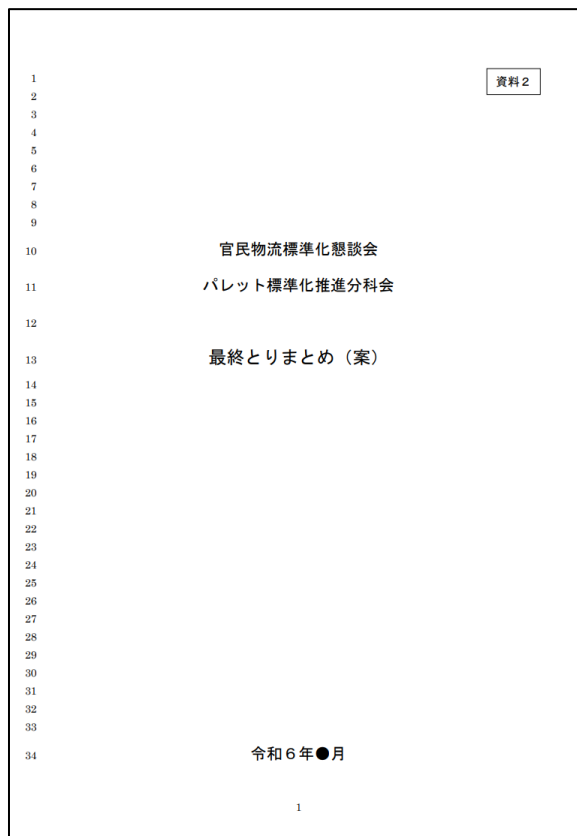
台風、豪雨、豪雪等の異常気象が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行わない。また、運転者等の安全を確保するため、運行の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重する。

官民物流標準化懇談会 第12回「パレット標準化推進分科会」の開催について

(R6.3.13)

- デジタル技術の社会実装が急速に進みつつある中、時機を逸せず集中的に物流産業における標準化を推進するため、令和3年6月17日に「官民物流標準化懇談会」を設置。
- 第1回懇談会での議論を受けて、懇談会の下で個別の標準化テーマごとの議論を進めるため、まずは先行的に物流機器（パレット等）の標準化について検討する「パレット標準化推進分科会」を設置し、令和3年9月から計11回の会議を開催。パレットの標準化の具体的な在り方について更に議論・検討を進めるため、第12回分科会を開催。

《最終とりまとめ（案）より一部抜粋》



官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 中間とりまとめ（概要）

○背景(物流の担い手不足や物流の重要性の再認識)

- ・厳しい労働環境（手荷役等の附帯作業・長時間労働）
- ・2024 年にドライバーへの罰則付き時間外労働規制適用
- ・バラ積み・バラ卸し、パレット化荷物の積み替えの発生
→労働力不足深刻化・物流機能が維持できなくなるおそれ
- ・新型コロナ流行による物流の重要性の再確認
- ・SDGs達成に向けた機運の高まり
→荷主・物流事業者等の関係者が連携して強力に推進する必要性

○パレット標準化の定義等

「標準規格のパレットを標準化された方法で運用すること（ユニットロード化・一貫パレチゼーション）を通じ、パレット化可能なすべての荷物の効率的な輸送・保管を実現する」

対象範囲：国内物流※／工場等の施設～卸売業等の物流施設等（※国際的にはエリアによって標準サイズが異なり、国際間での一貫化は課題も多いため、足元の国内課題に早急に取り組む。）

○関係者の責務(適切かつ公平な受益者負担)

- ◆発荷主：取引環境改善・標準パレット導入・パレット前提の営業等
- ◆着荷主：パレット納品導入やこれを前提にした発注・パレット管理等
- ◆物流事業者：情報発信・提案・適正な対価の提示等
- ◆パレットレンタル事業者・パレットメーカー：パレットの適切な利用拡大・循環システム構築に向けた取組等
- ◆行政・物流団体・経済団体等が連携、パレット標準化の必要性等発信

○パレット標準化の効果（今後、定量的効果の発信を目指す）

- ・労働環境改善（荷役の負担・時間軽減）
- ・物流効率化（共同輸配送の促進、DX・機械化の促進）
- ・付加価値の創出（トレーサビリティの確保等）
- ・物流機能の維持・強靱化
- ・環境負荷低減
→パレット標準化の効果は荷主を含めた各関係者に還元される

実態把握を進め、規格・運用の標準化を検討。特に、2024年に向けバラ積み解消が急務のため、規格の議論を一部前倒し。

これからパレット化を図る事業者に推奨する規格（平面サイズ）：1100mm×1100mm(※)

※国内で最も生産・利用（全生産数量中約32%、JISのサイズ中約66%(令和4年5月時点)）。最多規格の利用割合が増えることで、積み替え削減、積み付け・保管効率向上、機械化促進、コスト面でのスケールメリットが期待。

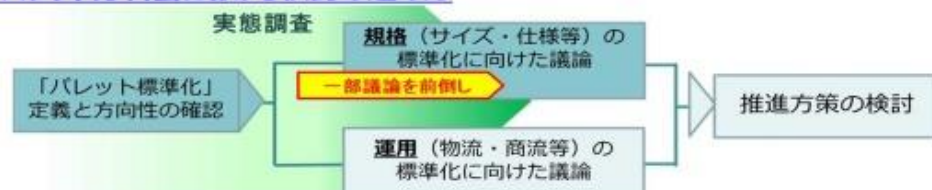
※業種分野の状況、商品特性等によっては、上記推奨規格の採用が困難な場合や、異なる規格の採用がより合理的な場合もある。

＜今後の検討＞パレット利用実態の把握を進め、パレット化実施済みの事業者も含めたパレット標準化に向けて、規格（高さ・強度等）・運用（循環システム実現等）の両面で引き続き検討。

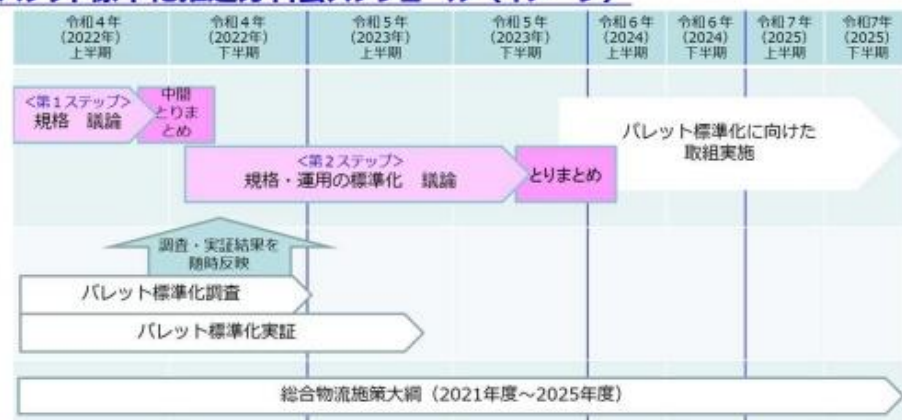
◆パレット標準化に向けた段階的取組



◆パレット分科会における検討の進め方



◆パレット標準化推進分科会スケジュール（イメージ）



◆官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 構成員

五十音順、敬称略／◎座長

伊勢川 光	一般社団法人日本物流団体連合会 理事・事務局長
加納 尚美	一般社団法人日本パレット協会 会長
齋藤 弘憲	公益社団法人経済同友会 執行役
重松 康夫	一般財団法人日本規格協会 産業基盤系規格開発ユニット長
嶋崎 真理	一般社団法人日本倉庫協会 常務理事
高岡 美佳	立教大学経営学部 教授
田中 浩一	株式会社日立物流 ロジスティクスソリューション開発本部 ロジスティクステクノロジー部 部長
成瀬 慎一郎	日本通運株式会社 ロジスティクスエンジニアリング戦略室長
西井 茂	佐川急便株式会社 東京本社 輸送ネットワーク部 部長
畠山 和生	ヤマト運輸株式会社 輸送機能本部 輸送戦略企画部 部長
藤原 敏彦	全国農業協同組合連合会 経営企画部 次長
二村 真理子	東京女子大学現代教養学部 教授
北條 英	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 理事 JILS総合研究所 所長
牧田 信良	公益社団法人全日本トラック協会 常任理事
◎味水 佑毅	流通経済大学流通情報学部 教授
宮澤 伸	日本商工会議所 地域振興部 部長
室賀 利一	株式会社N X総合研究所 シニアコンサルタント
脇坂 大介	一般社団法人日本経済団体連合会 産業政策本部 上席主幹

＜行政＞

武田 裕紀	農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課 課長
中野 剛志	経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室 室長
平澤 崇裕	国土交通省 総合政策局 物流政策課 課長
日野 祥英	国土交通省 自動車局 貨物課 課長

◆パレット標準化推進分科会開催状況

- 第1回：令和3年9月7日
- 第2回：令和4年1月18日
- 第3回：令和4年3月1日
- 第4回：令和4年5月12日

パレットの適正な管理・循環に向けた啓発ポスター

そのパレット、誰のものですか？

あれ、これしか返ってきていないけど、転用されてるのかな…？



他社のパレットを勝手に使っちゃったけど、お互いさまだしいいよね…？

いろんな会社のパレットが混ざってる…



⚠️ パレットの不正利用は厳禁です！

さらに、適切に返却しないとこんな弊害も…

余計な出費で頭が痛い…

年間〇〇万円分紛失！



発荷主

余計な費用が加算されている…

パレット補充コスト

商品価格



着荷主

パレットに係る費用がさらに上乗せされてしまう可能性があります

こんなパレット管理を目指しませんか？



あなたの物流、標準仕様パレット[※]で効率化しませんか？

作業効率が悪いし荷待ち時間も長いから疲勞がたまる…



荷役・荷待ち時間が短縮！

標準仕様パレット

効率がいいから快適！



こんな場合、まだまだ改善余地があります。

バラ積みで保管・輸送



規格がバラバラで積み替えが発生



パレットの規格が揃っていると効率的で簡単！

こんなパレット管理を目指しませんか？



※ 国土交通省「パレット標準化推進分科会」では、「標準仕様パレット」の規格と運用として11型・レンタルなどが推奨されています



5.「物流の2024年問題」に関する政策等の動き

「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**広域**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

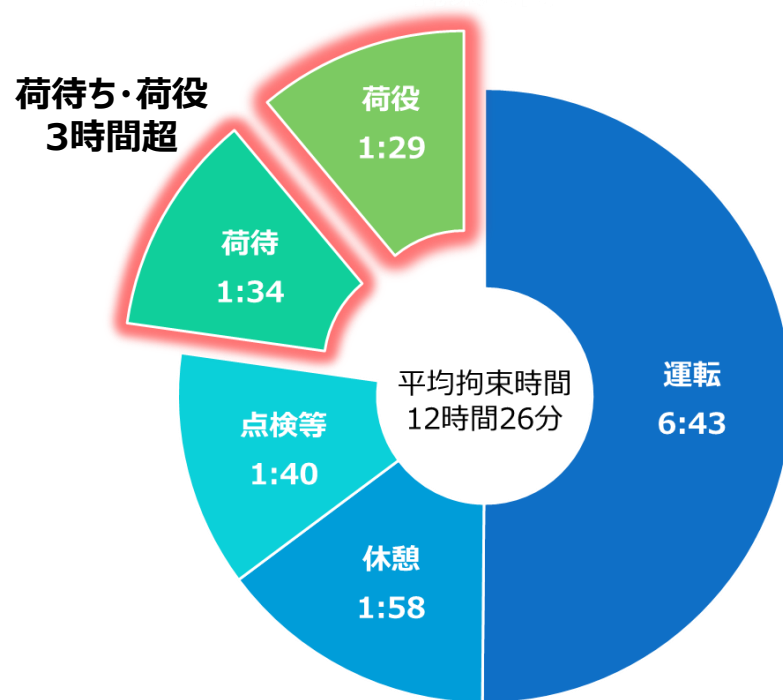
2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

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）に向けた規制的措施等の導入
- 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施等の導入
- 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

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)

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し①

【※下線部分については今年中に実行】

① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減【農水省、経産省、国交省等】

待機時間、荷役時間の削減等を通じてトラックドライバーの労働時間を削減するとともに、納品回数の減少等を通じた総輸送需要の抑制や物量の平準化により効率的な物流を実現するため、発荷主企業、物流事業者、着荷主企業が連携・協働して、改善を図る必要がある。このため、事業規模や貨物特性といった事情を勘案しつつ、それぞれの事業者に対して、**物流負荷の軽減に向けた計画作成や実施状況の報告**を求めるとともに、取組みが不十分な事業者に対して、**勧告、命令等を行う規制措置等の導入等**に向けて取り組む。

この規制措置の導入を前提として、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項（ガイドライン）を示し、これに則して大手の荷主企業・物流事業者が業界・分野別に「自主行動計画」を作成し、今年度中に前倒しで実施することを図るとともに、**運送契約に含まれる荷待ち・荷役等の範囲を明確化し、** 正当な対価の収受を促進する。

② 納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直し【農水省、経産省、消費者庁】

食品を製造した日から賞味期限までの期間の3分の1の間に納品が求められる商慣行（3分の1ルール）が存在しており、現在その見直しを進める過程で納品期限が3分の1のものと2分の1のものが混在し、物流及び在庫管理を複雑化させている。また、特に日販品で受発注後翌日納品を求める**短いリードタイムが主流**となっており、**トラックの夜間運転や倉庫の夜間作業**などをもたらしている。こうした3分の1ルールや短いリードタイム等食品物流の商慣行の見直しについて、官民で構成する協議会等の場を通じて**食品事業者に対して働きかけ**を行う。

これら商慣行の見直しについて、上記①と同様、**ガイドラインの提示や自主行動計画の作成等**により、今年度中に荷主企業が前倒しで実施することを図る。

また、繁忙期を避けた発注やその大口化、パレチゼーション等、物流効率化を意識した商取引が進められるよう、物流サービスや需給状況に応じて価格を変動させる「メニュープライシング」や「ダイナミックプライシング」の取組み等、商取引における物流コストの見える化の推進に向けて取り組む。

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し②

【※下線部分については今年中に実行】

③ 物流産業における多重下請構造の是正【国交省】

多重下請構造にあるトラック事業において、実運送事業者の適正な運賃の確保による賃金水準の向上等を実現するため、元請事業者等が実運送事業者を把握できるよう、**台帳作成等に係る規制****的措置の導入**等に向けて取り組む。

この規制的措置の導入を前提として、上記①と同様、**ガイドラインの提示**や**自主行動計画の作成**等により、今年度中に大手の荷主企業・元請運送事業者が前倒しで実施することを図る。

また、トラック事業に係る必要な安全規制の見直しを図るとともに、悪質な事業者が利益を得るといったモラルハザードを生じさせないよう、法令遵守への意識が低く、悪質な法令違反が常態化していると認められるトラック事業者に対し、強力かつ重点的に改善を促す観点から、適正化実施機関が行う巡回指導の強化に伴い、国の監査体制を充実させ、悪質事業者に対する監査を強力に実施する。

④ トラックGメン（仮称）の設置等【国交省、厚労省】

「**トラックGメン（仮称）**」を設置し、発荷主企業のみならず、着荷主企業も含め、**適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の監視を強化**する。

また、当該Gメンによる調査結果を貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号。以下「**トラック法**」という。）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、**実効性を確保**する。

加えて、自動車運転者の健康と労働条件を確保するため、自家用自動車により自社の貨物を輸送する事業者についても、労働基準法や改善基準告示の遵守の徹底を図る。

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し③

【※下線部分については今年中に実行】

⑤ 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 【国交省、経産省、公取委、農水省、厚労省、消費者庁】

トラック事業、内航海運業及び倉庫業に係る燃料等の価格上昇分を反映した適正な運賃・料金収受に関する周知及び法令に基づく働きかけ等を実施する。また、トラック事業者をはじめとする物流事業者は荷主企業に対する交渉力が弱く、コストに見合った適正な運賃・料金が収受できていないことから、取引環境の適正化を強力に推進する。また、運賃・料金が消費者向けの送料に適正に転嫁・反映されるべきという観点から、「送料無料」表示の見直しに取り組む。

労務費を含めた、適切な価格転嫁の実現を図るため、下請Gメンによるヒアリング結果を踏まえた自主行動計画の改定・徹底や、価格交渉促進月間の結果に基づく情報公開と指導・助言などに、関係省庁でより一層連携して取り組む。

特に、トラック運送業については、依然として荷主企業起因の長時間の荷待ちや、運賃・料金の不当な据え置き等が十分に解消されていないことを踏まえ、トラック法に基づく荷主企業等への「働きかけ」「要請」及び「標準的な運賃」の制度について、延長等所要の対応を検討する必要がある。また、適正運賃の収受を確保するため、契約の電子化・書面化を図る規制措置の導入等に向けて取り組む。労働条件の改善と取引環境の適正化を図るため、国土交通省、公正取引委員会、経済産業省、農林水産省、厚生労働省等の関係省庁でより一層緊密に連携し、トラック法に基づく荷主企業等への「働きかけ」「要請」等を徹底する。

上記④及び⑤に掲げた適正な運賃収受・価格転嫁の円滑化やトラック法に基づく荷主企業等への要請の強化、情報公開等の措置の具体的内容について、今年中に成案を得る。

⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底【国交省】

トラック法に基づく「標準的な運賃」について、荷主企業等への周知・徹底を強化するとともに、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主企業等に適正に転嫁できるよう、今年中に、「標準運送約款」や「標準的な運賃」について所要の見直しを図る。

また、新たに設置する「トラックGメン（仮称）」により、「標準的な運賃」の活用状況についての監視を強化し、その調査結果や下請振興法に基づく指導・助言も活用して、適正な取引を阻害する疑いがある荷主企業等に対してはトラック法に基づく「働きかけ」「要請」等を行うことにより、「標準的な運賃」制度の実効性を確保し、適正な運賃収受を実現する。

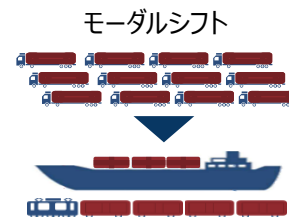
1. 具体的な施策 (2) 物流の効率化

● 物流GX・DX・標準化等により、新技術も活用しつつハード・ソフト両面で物流を効率化する。

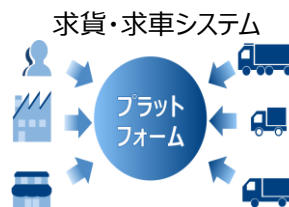
- ① 即効性のある**設備投資**の促進
(バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等)
- ② 「**物流GX**」の推進
(鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、
車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等)
- ③ 「**物流DX**」の推進
(自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、
サイバースポット、フィジカルインターネット等)
- ④ 「**物流標準化**」の推進 (パレットやコンテナの規格統一化等)
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**に係る機能強化・土地利用
最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック**速度規制 (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

「物流GX」の例



「物流DX」の例

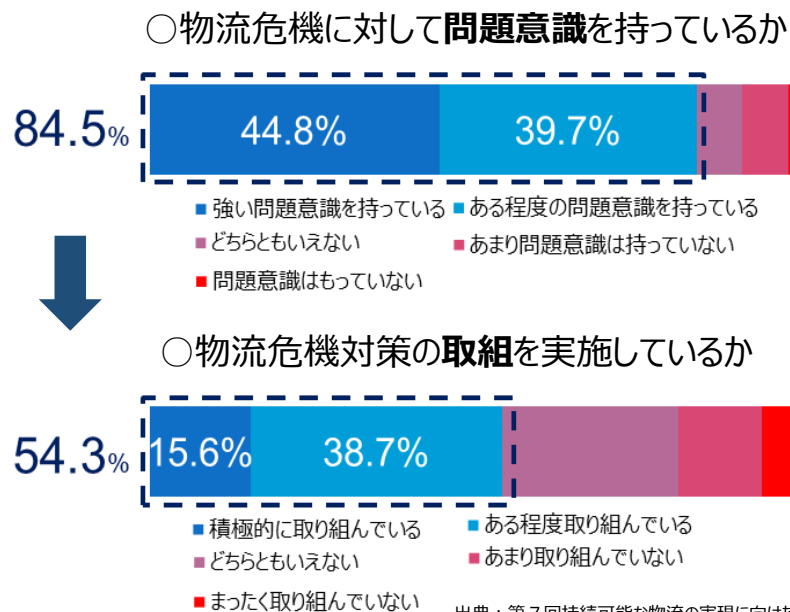


1. 具体的な施策 (3) 荷主・消費者の行動変容

- 荷主企業や消費者の意識改革・行動変容に向けて、広報活動にとどまらず、**新たな仕組み**の導入を含めて取り組む。

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す
規制措置等の導入
- 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・行動変容を促す取り組み
- ④ **再配達削減**に向けた取り組み（**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

荷主企業・物流事業者の問題意識と取組状況



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			
・ 積載効率の向上	3時間	→ 2時間×達成率3割	： 4.5ポイント
・ モーダルシフト	38%	→ 50% ×達成率2割	： 6.3ポイント
・ 再配達削減	3.5億トン	→ 3.6億トン	： 0.5ポイント
	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 ・ **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
政策パッケージ
全体の
フォローアップ

速やかに ・ 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

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（概要）

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。

物流革新緊急パッケージのポイント

- 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。

輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）



「緊急パッケージ」の構成

1. 物流の効率化
2. 荷主・消費者の行動変容
3. 商慣行の見直し

1. 物流の効率化（1）

○ 即効性のある設備投資・物流DXの推進

物流施設の自動化・機械化の推進

【自動フォークリフト】

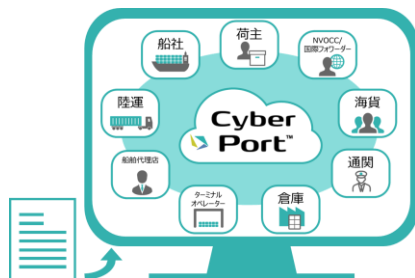


【AGV・ピッキングロボット】

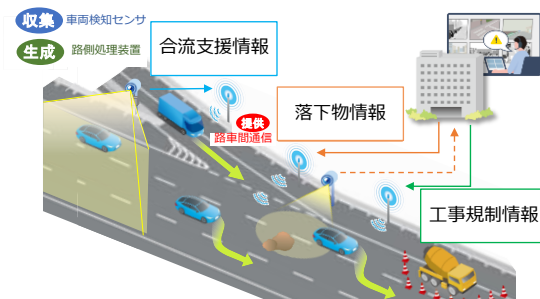


港湾物流手続等の電子化の推進 (サイバーポート)

【関係者間でデータ連携し、物流手続を効率化】

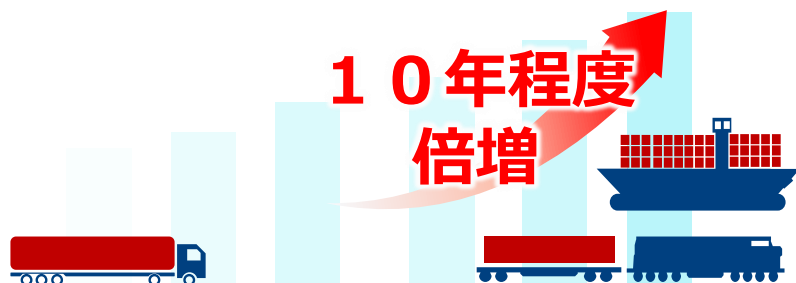


自動運転トラックを対象とした 路車協調システム等の実証実験



○ モーダルシフトの推進

鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強



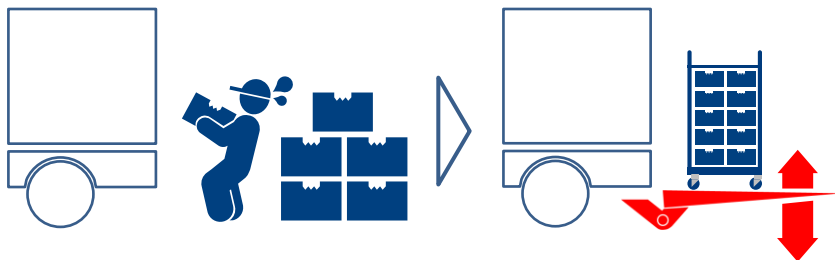
コンテナ大型化の推進



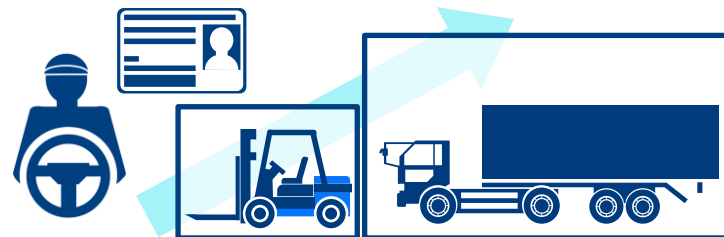
1. 物流の効率化（2）

○ 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

テールゲートリフター等、
荷役作業の負担軽減に資する機器等の導入強化

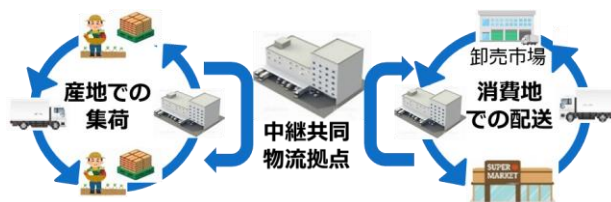


大型・けん引免許取得等のトラック運転手のスキルアップ支援



○ 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



モーダルシフト等に対応するための
港湾施設の整備等



高規格道路整備等による物流ネットワークの強化や
SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充等

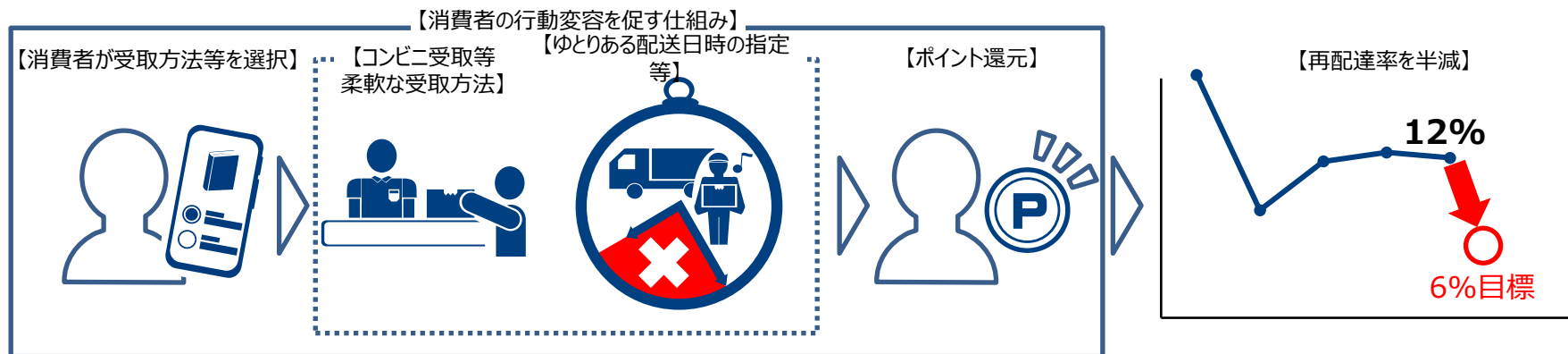


- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

○ 宅配の再配達率の半減に向けた緊急的な取組

ポイント還元を通じた消費者の行動変容を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業



○ 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）

○ 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）

- ・燃料価格等の高騰の状況を踏まえ、運賃表を見直すとともに、荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価や下請に発注する際の手数料の水準を提示して、引き上げ

○ 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

2030年度に向けた政府の中長期計画（ポイント）

令和6年2月16日
我が国の物流の革新に
関する関係閣僚会議

主要施策のポイント

（1）適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等

P2

- 以下について、通常国会での法制化
 - ・一定規模以上の荷主・物流事業者に対する荷待ち・荷役時間短縮に向けた計画作成の義務付け
 - ・トラック事業における多重下請構造是正に向けた実運送体制管理簿作成、契約時の書面による交付等の義務付け 等
- トラックドライバーの賃上げ等に向けた貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」の引上げ及び「標準運送約款」の見直し
- 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の徹底（トラックGメンによる集中監視）

P3

P4

（2）デジタル技術を活用した物流効率化

P5

- 荷待ち・荷役時間短縮に向けた自動化・機械化設備・システム投資を支援
- 物流標準化やデータ連携の促進等フィジカルインターネット・ロードマップを踏まえた取組を推進し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を促進
- 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスについて実装を加速

（3）多様な輸送モードの活用推進

P6

- 大型コンテナの導入支援等を通じたモーダルシフトの推進強化
- 自動物流道路の構築（10年で実現を目指す。）
- 自動運航船の本格的な商用運航（2026年までに国際ルールを策定することにより、2030年頃の実現を目指す。）

（4）高速道路の利便性向上

P7

- 大型トラックの法定速度を2024年4月に90km/hに引上げ
- ダブル連結トラックについて、運行路線の拡充やダブル連結トラックに対応した駐車マス整備を含め導入促進
- 大口・多頻度割引の拡充措置を継続、法令を遵守しない事業者に対しては、割引制度を厳格に運用

（5）荷主・消費者の行動変容

P8

- ポイント還元実証事業等を通じた再配達削減の仕組みの社会実装
- 「送料無料」表示の見直しについて、2023年度中にその見直し状況を確認するため、フォローアップ調査を実施

主要施策のポイント（1）

通常国会での法制化（法改正案の概要）

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）。
- ・ 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）

【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】

○**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

主要施策のポイント（１）貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直し

- 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・料金設定等の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会に諮問（令和6年1月10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セバス）の場合の30分当たり単価
- 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」のひな形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

<「下請手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- **「下請手数料」（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】

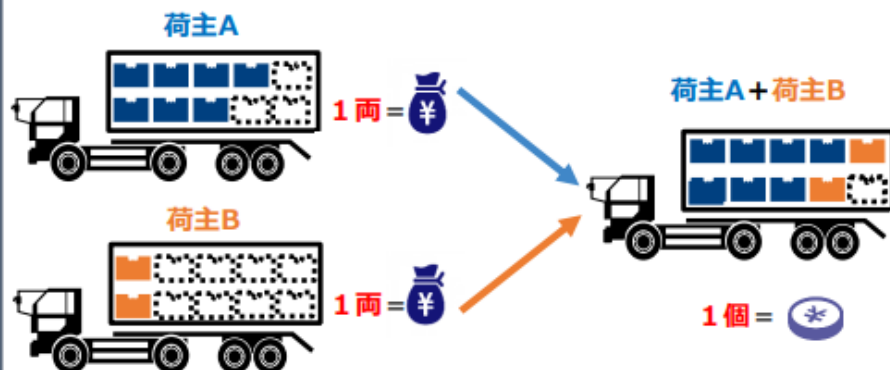
<契約条件の明確化>

- 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

<「個建て運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建て運賃**」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の「**速達割増し**」（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**割増し**を設定【運賃】

<その他>

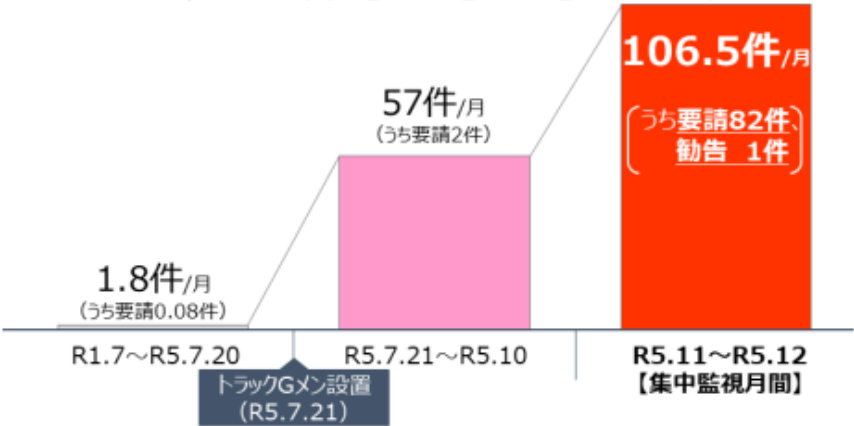
- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増しを追加**【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能とする**。【約款】

主要施策のポイント（1） 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の強化（トラックGメンによる集中監視）

- 「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）
関係府省と連携して、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「働き掛け」や「要請」を実施。
- **令和5年11月・12月を「集中監視月間」と位置付けて取組を強化し、過去に要請を受けたにもかかわらず、依然として違反原因行為**をしている疑いのある荷主等に対し、**初めての「勧告」（2件）**を実施（令和6年1月26日）したほか、「働き掛け」「要請」による**是正指導を徹底**。

トラックGメンの活動実績

＜月当たりの「働き掛け」「要請」「勧告」平均実施件数＞



「集中監視月間」の取組

集中監視月間における実績

- **勧告： 2件【初】**（荷主1、元請1件）
 - **要請： 164件**（荷主82、元請77、その他5）
 - **働き掛け： 47件**（荷主26、元請19、その他2）
- ⇒ 計213件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち（62%）
- 運賃・料金の不当な据置き（14%）
- 契約になかった附帯業務（13%）
- 無理な運送依頼（7%）
- 過積載運行の要求（3%）
- 異常気象時の運行指示（1%）

今般「働き掛け」「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。

2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
トラックGメンの設置	悪質荷主・元請事業者への監視・是正の徹底	
○集中監視月間（11月・12月） ☆集中監視月間（2024年度以降適宜実施）		
労働基準監督署による労働基準法や改善基準告示の遵守の徹底		

主要施策のポイント（2）

デジタル技術を活用した物流効率化

- 荷主等を対象とした規制的措置の導入と併せ、荷主や物流事業者における自動化・機械化設備・システム投資を支援することで、2030年度までにトラックドライバー 1 人当たりの荷待ち・荷役作業等時間を2019年度比で年間125時間以上の削減を目指す。
- 物流標準化やデータ連携の促進等2040年のフィジカルインターネット実現を目指したロードマップを踏まえた取組を推進し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を促進するとともに、規制的措置の導入による納品リードタイム延長等によって、2030年度までに積載率を2019年度比で16%以上増加させることを目指す。
- 「デジタルライフライン全国総合整備計画」を2023年度中に策定し、自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスについて、実装への取組を着実に進める。まず、2024年度から先行的な取組を開始し、150km以上のドローン航路の整備や、100km以上のデジタル情報配信道の整備等を進める。

【荷待ち・荷役作業等時間の削減】

<自動倉庫>



<無人フォークリフト>



【自動運転・ドローン】

<ハンズ・オフ実証の様子>



<ドローン航路>



2023年度	2024年度～2026年度		2027年度～2030年度	
バース予約システム等の導入促進				
	標準仕様パレットの活用促進			
パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化促進				
	物流情報標準ガイドラインの活用促進			
荷主・物流事業者のデータ連携を通じた共同輸配送の促進				
2040年のフィジカルインターネットの実現に向けて、フィジカルインターネット・ロードマップの着実な実行				
業界・分野別の「自主行動計画」の作成	ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施			
○ガイドライン策定（6月）	○計画の公表（12月）			
	☆遵守状況フォローアップ調査	☆	☆	
	裾切り・判断基準の検討	規制的措置の導入		
	☆法案提出			
デジタルライフライン全国総合整備計画の策定	アーリーハーベストプロジェクト （デジタル情報配信道）	幹線道路や先行地域と隣接する地域へ拡大		
	アーリーハーベストプロジェクト （ドローン航路）	無人地帯を中心に、有人地帯にも拡大		
	アーリーハーベストプロジェクト （インフラ管理DX）	大規模都市等を中心に拡大		
全国展開の促進				

主要施策のポイント（3）

多様な輸送モードの活用推進

- 鉄道（コンテナ貨物）や内航海運（フェリー・RORO船等）の輸送量を今後10年程度で倍増することを目指し、官民協議会で継続的にフォローアップを行うとともに、3年後を目途に見直しを実施する。
- 自動物流道路の構築に向け、必要な機能や技術、課題等を検討するため、2023年度内に有識者や関係団体等から成る検討会を設置し、2024年夏頃に、想定ルート選定を含め中間取りまとめを行う。その上で、10年での実現を目指し、具体化に向けて検討する。
- 自動運航技術の進展に対応した国際ルール策定を主導して、2026年までに国際合意を形成することにより、自動運航船の2030年頃までの本格的な商用運航を実現することを目指す。

【自動物流道路の構築】



道路空間の利活用イメージ



スイスで検討中の地下物流システムのイメージ
出典: Cargo Sous Terrain社HP

【自動運航船の本格的な商用運航】

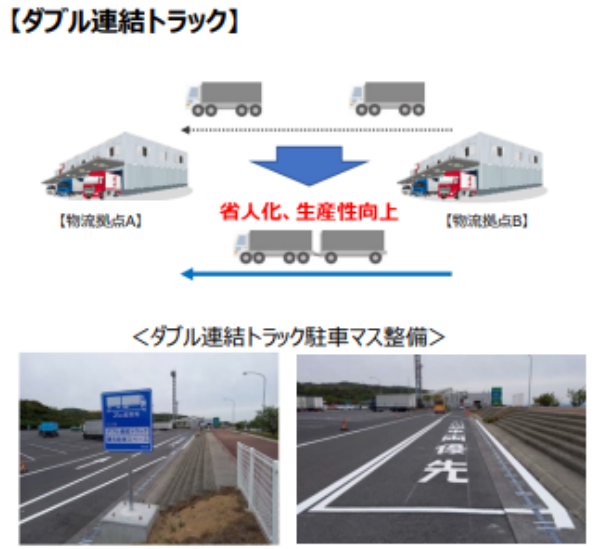


2023年度	2024年度～2026年度			2027年度～2030年度			
モーダルシフト推進に向けた協議会での検討（7月～）	取組状況の適時フォローアップ・目標見直し						
○協議会取りまとめ（11月）	☆フォローアップ	☆	★目標見直し	☆	☆	☆	☆
大型コンテナ等の導入促進							
貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化の促進							
内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化							
自動物流道路の構築に向けた調査・検討	10年での実現を目指し、具体化に向けた検討						
○検討会立ち上げ ☆中間取りまとめ（想定ルート選定）							
自動運航技術の進展に対応した国際ルール策定の主導	2030年頃までの本格的な商用運航を実現						
	○国際ルール策定			○国際ルール発効			

主要施策のポイント（4）

高速道路の利便性向上

- 大型トラックの最高速度を、2024年4月に、90km/hに引き上げる。これより高い速度への引上げは、引上げの影響を見極めた上で、新たな車両開発等の状況変化が生じた際には検討する。
- トラック輸送の省人化の促進や労働生産性の向上に向けて、1台で通常のトラック2台分の輸送を可能とする「ダブル連結トラック」の導入やその運転に必要な大型免許等の取得を促進する。運行状況や事業者のニーズを踏まえ、2024年度内に運行路線の拡充等に向けた調整を行うとともに、ダブル連結トラックに対応した駐車マスを順次整備する。
- トラックドライバーの労働生産性の向上のため、大口・多頻度割引の拡充措置を2025年3月末まで継続する。なお、法令を遵守しない事業者が割引の対象とならないよう、高速道路会社において、割引制度を厳格に運用する。
- 料金所における業務の効率化や渋滞の解消等を図るため、ETC専用化について、運用状況等を踏まえながら、計画的に推進する。



2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
有識者検討会の開催（7月～12月）	速度規制の引上げ	引上げの影響を見極めた上で、新たな車両開発等の状況変化が生じた際には更なる引上げを検討
	☆提言の取りまとめ（12月）	
ダブル連結トラックの導入促進		
ダブル連結トラックの運行路線の拡充に向けた調整	☆事業者のニーズを踏まえ拡充 ダブル連結トラックに対応した駐車マスの整備	
物流総合効率化法に基づく出資制度創設に向けた検討	高速道路IC近傍に立地した 物流拠点施設の整備促進	
大口・多頻度割引の拡充措置の継続		
割引制度の厳格な運用		
	ETC専用化の推進	

主要施策のポイント（5）

荷主・消費者の行動変容

- コンビニ受取や置き配、ゆとりある配送日時指定など、物流負荷の低い受取方法を選択した消費者に対しポイントを還元する実証事業、「標準的運賃」の8%引上げやトラックGメンによる是正指導の大幅強化等を通じた運送形態を踏まえた多様な運賃・料金設定等の促進により、再配達削減の仕組みを社会実装する。さらに、再配達削減PR月間を継続的に実施することにより、再配達率を半減する。
- 送料の表記に関し、関係事業者に対し「送料無料」表示の見直しを要請するとともに、「送料無料」表示の見直し状況について、2023年度中にその見直し状況を確認するため、フォローアップ調査を実施する。
- 規制的措置の導入により、一定規模以上の荷主を特定事業者として指定し、物流統括管理責任者の選定を義務付けることで、荷主における全社的な物流改善の取組を促進する。

【再配達削減の取組】



【「送料無料」表示の見直し】



2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
ポイント実証等の取組	社会実装	
○再配達削減PR月間（4月）	☆再配達削減PR月間 ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆
標準的運賃・標準運送約款の見直し	新たな標準的運賃・標準運送約款の周知浸透・取組状況の適時フォローアップ	
トラックGメンの設置	悪質荷主・元請事業者への監視・是正の徹底	
○検討会取りまとめ（12月）	物流に係る広報の実施	
○集中監視月間（11月・12月）	☆集中監視月間（2024年度以降適宜実施）	
○政府広報（9月）	○政府広報（2月）	
「送料無料」表示の見直し	要請	
	○方向性の公表（12月）	○行動変容が見られなければ追加対応
	○要請先の見直し状況確認（3月）・フォローアップ調査	
業界・分野別の「自主行動計画」の作成	ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施	
○ガイドライン策定（6月）	○計画の公表（12月）	
	☆遵守状況フォローアップ調査 ☆ ☆	
	裾切り・判断基準の検討	規制的措置の導入
	☆法案提出	

2. 施策の効果

「標準的運賃」の引上げによる賃上げ効果（推計）

「標準的運賃」の8%引上げを
通じて波及する運賃改定の効果

これまで適正に収受しきれていない
荷役作業の料金（積込み料・取卸し料）
を収受できるようになる効果

大幅な賃上げを目指す

初年度賃上げ効果（推計）10%前後（約6～13%） ※次年度以降も効果拡大

政策パッケージの輸送力への効果（2030年度）

	輸送力試算		施策なし	施策あり(2024年度)	施策あり(2030年度)
	2024年度	2030年度			
必要輸送力 施策なしケース	100 ▲14	100 ▲34			
荷待ち・荷役の削減	+4.5	+7.5	年間750時間	年間75時間削減	年間125時間削減
積載率向上	+6.3	+15.7	38%	40%	44%
モーダルシフト	+0.7	+6.4	524億トン	539億トン	667億トン
再配達削減	+3.0	+3.0	12%	6%	6%
その他(トラック輸送力拡大等)		+2.0			
	+14.5%	+34.6%			

「トラック物流2024年問題」 に関するオンライン説明会のお知らせ

「**トラック物流の2024年問題**」に関する情報提供のため、国土交通省では、**オンライン説明会を毎月実施**しており、今月は以下の日程で行います。

説明会では、参加者の 問題意識・ご質問にお答えしますので、事前登録の際にご記入ください。

ご案内・事前登録フォーム

令和6年5月24日(金) 10:00,15:00 (同日2回開催)

<https://forms.office.com/r/YEein1M0gv>



(会議参加用URLは前日に各参加者あてお送りします(事前登録用ページにも表示します。))

トラック物流の2024年問題とは？

2024年4月以降、**トラックドライバーの残業時間が「年960時間まで」に制限**され、それ以上残業して貨物が運べなくなる＝運べる貨物が減るという懸念のこと。

【2024年問題の物流への影響】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) 不足する可能性あり。
2030年度には輸送能力が約34% (9億トン相当) 不足する可能性あり。

制度改正 の内容

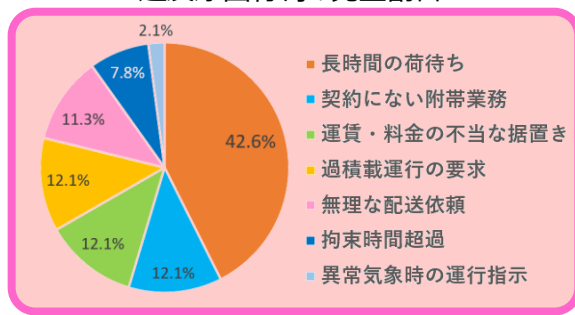
	現 行	改正後 (令和6年4月～)
時間外労働規制 (労働基準法)	なし	960時間 (原則、年720時間)
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	【1日あたり】 ・原則 13時間 以内、最大 16時間 以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 293時間 以内。 ただし、労使協定により、 年3,516時間 を超えない範囲内で、 320時間 まで延長可。	【1日あたり】 ・原則 13時間 以内、最大 15時間 以内。 ・長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 年3,300時間 、 284時間 以内。 ただし、労使協定により、 年3,400時間 を超えない範囲内で、 310時間 まで延長可。

しかし、問題の本質は、労働環境が過酷なことによる**長期的なドライバー不足**。
問題解決には、発着荷主企業の皆様のご理解、ご協力が必要です。

【お願い①】違反原因行為の防止に向けた対応

「**違反原因行為**」はトラックドライバーに無理をさせ、**過労運転、スピード違反、過積載**などの原因になる行為です。
「**ちょっと頼むよ**」という何気ない一言が引き金になることを、社内で周知いただきたいと思います。
更に「**運賃を不当に低く据え置くこと**」「**契約にない作業(附帯業務)**」をさせることも違反原因行為になり得ます。

違反原因行為の発生割合



【お願い②】運賃交渉への誠意を持った対応

トラック運送事業者が事業を継続するためには、適正に**人材の確保、設備（トラック等）の適切な更新、燃料費の回収**を行う必要があります。

トラック運送事業者が収入を得る手段は運送の対価である「**運賃**」、荷積み・荷下ろし、その他作業の対価である「**料金**」のため、それらへの適切なコストの転嫁が必要です。

国は「**標準的な運賃・料金**」を定め告示し、更に運輸局は、これを携えて荷主企業に交渉に行くよう、トラック運送事業者の背中を押しています。**交渉には、是非誠意を持った対応をお願いします。**

標準的な運賃・料金（中国運輸局ブロック）

I 距離制運賃表

（単位：円）

車種別 キロ程	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)
10km	13,850	16,160	21,030	26,410
20km	15,610	18,220	23,900	30,260
30km	17,360	20,280	26,770	34,110
40km	19,120	22,330	29,640	37,950
50km	20,870	24,390	32,510	41,800
60km	22,630	26,450	35,380	45,650
70km	24,380	28,510	38,250	49,500
80km	26,140	30,570	41,120	53,340
90km	27,900	32,630	43,990	57,190
100km	29,650	34,690	46,860	61,040
110km	31,400	36,710	49,630	64,740
120km	33,140	38,730	52,390	68,450
130km	34,880	40,750	55,160	72,160
140km	36,630	42,770	57,930	75,860
150km	38,370	44,790	60,700	79,570
160km	40,110	46,810	63,470	83,270
170km	41,860	48,830	66,240	86,980
180km	43,600	50,850	69,010	90,690
190km	45,340	52,870	71,780	94,390
200km	47,090	54,890	74,550	98,100
200kmを超えて500km まで20kmを増すごとに 加算する金額	3,470	4,000	5,450	7,290
500kmを超えて50km を増すごとに加算する 金額	8,670	9,990	13,620	18,220

II 時間制運賃表

（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	基礎走行キロ 小型車は100km、小型車以外のもの130km	34,740	41,760	55,200	70,430
	4時間制	基礎走行キロ 小型車は50km、小型車以外のもの60km	20,840	25,060	33,120	42,260
加算額	基礎走行キロを超える場合は、10kmを増すごとに		340	410	630	920
	基礎作業時間を超える場合は、1時間を増すごとに(4時間制の場合であって、午前から午後にわたる場合は、正午から起算した時間により加算額を計算する。)		3,060	3,210	3,450	4,060

（略）

V 待機時間料

（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)
30分を超える場合において30分までごとに発生する金額	1,680	1,760	1,890	2,220
IVに定める積込料・取卸料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額	2,010	2,110	2,270	2,670

VI 積込料・取卸料、附帯業務料

【積込料・取卸料】

（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)
30分までごとに発生する金額	フォークリフト又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,080	2,180	2,340	2,750
	手積みの場合	2,000	2,100	2,260	2,650
Vに定める待機時間料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額	フォークリフト又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,490	2,610	2,810	3,300
	手積みの場合	2,400	2,520	2,710	3,180

【**附帯業務料**】 附帯業務を行った場合には、運賃とは別に実費として収受

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（R5.11.29）

内閣官房及び公正取引委員会 は連名で以下の指針を策定・公表しました。

発注者として採るべき行動／求められる行動

【行動①：本社（経営トップ）の関与】

【行動②：発注者側からの定期的な協議の実施】

【行動③：説明・資料を求める場合は公表資料※とすること】

【行動④：サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うこと】

【行動⑤：要請があれば協議のテーブルにつくこと】

【行動⑥：必要に応じ考え方を提案すること】

発注者・受注者の双方が採るべき行動／求められる行動

【行動①：定期的なコミュニケーション】

【行動②：交渉記録の作成、発注者と受注者の双方での保管】

※運賃交渉にあたっては「**標準的な運賃・料金**」が公表資料にあたります。

なお、**発注者が本指針に記載の採るべき行動／求められる行動に沿わないような行為をすることにより、公正な競争を阻害するおそれがある場合には、公正取引委員会において独占禁止法及び下請代金法に基づき厳正に対処していく。**とされています。