

貨物自動車運送事業の標準的な運賃及び 荷主対策の深度化について

国土交通省 東北運輸局
青森運輸支局 輸送・監査部門

改正の目的

【成立:令和5年6月14日、公布・施行:令和5年6月16日】

- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制(960時間)の適用を見据え、平成30年の議員立法における時限措置として、**「荷主対策の深度化」と「標準的な運賃」の制度を創設**
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の収受等により**労働条件を改善することが急務だが、担い手確保のための取組は道半ば**
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、**両制度を継続的に運用することが必要**

改正の概要

改正前 【時間外労働規制が適用される(令和6年3月)までの時限措置】

荷主対策の深度化

トラック事業者の法令遵守に係る**国土交通大臣による荷主への働きかけや要請等を実施**

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

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

標準的な運賃

運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標としての「**標準的な運賃**」制度(令和2年4月告示)

⇒セミナーや各種協議会等による周知・浸透

改正後

上記について「当分の間」の措置とする

- 令和4年度に東北運輸局管内で処分したトラック事業者の内、**約7割**が労働時間の基準に違反。
- また、令和4年度に青森運輸支局が監査を実施したトラック事業者の内、**約5割**が労働時間の基準に違反。

一般貨物自動車運送事業者の法令違反に対する行政処分等の状況について（東北運輸局集計）

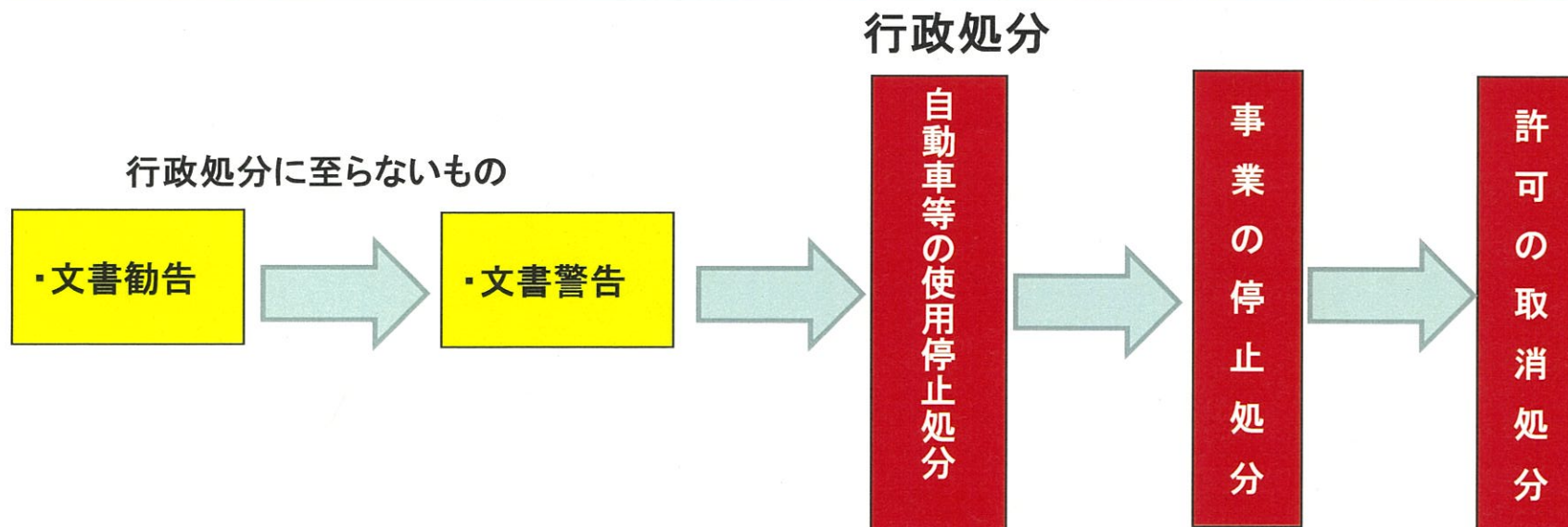
【令和4年度分】

東北運輸局自動車交通部自動車監査官

（単位：件）

運輸支局	行政処分等を受けた事業者数	行政処分等の内容ごとの件数					
		許可の取消	事業の停止	車両使用停止	警告	勧告	計
青森	18			16	2		18
岩手	15			10	6		16
宮城	11			5	6		11
秋田	7			7			7
山形	4				4		4
福島	21		1	19	1		21
計	76	0	1	57	19	0	77

（出典）東北運輸局HP



具体例

- 対象 A運送(株) 本社営業所 (車両数14両)
 - 端緒 労働局からの自動車運転者の労働条件改善のための通報及び内部告発
 - 所見 主に他運送事業者の下請けとして運送を行っている場合が多く、荷主に対して弱い立場であることが法令違反の一因と思料される。
 - 主な違反項目
 - ・運転者に対して告示で定める乗務時間の基準を遵守させていなかった。
 - ・一運行における勤務時間が基準を超えていた。 他6項目
 - 自動車等の使用停止処分の内容
 - 車両6両 令和元年12月24日～令和2年1月16日(24日間)
 - 車両1両 令和元年12月24日～令和2年1月18日(26日間) 合計170日車
- ※運行管理者には資格者証返納命令発令

法令順守は交通事故を防止し、安全・安心を守るため。

トラック事業者の管理不足による違反がある一方、違反の原因が荷主側にある場合も。
⇒荷主起因の違反原因行為

荷待ち時間が長くて
出発が遅れる

積み込み作業が長引いて
予定通り走れない

着時間の指定が厳しくて
休憩する時間がない



貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

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

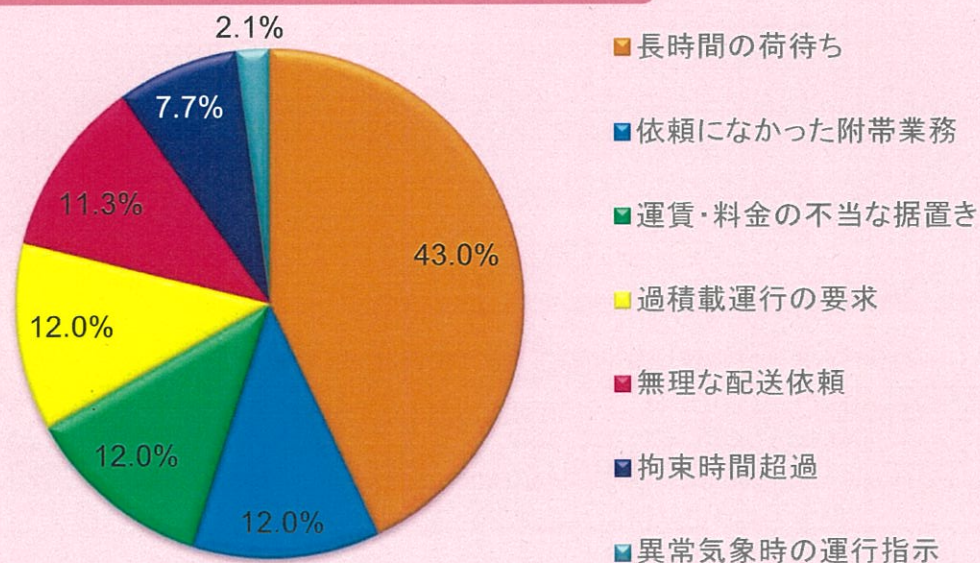
要 請

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

荷主起因の違反原因行為の割合



「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要 請	5
働きかけ	85

※令和5年7月31日現在

○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

○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

○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

○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4t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

○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

○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

○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

◆ これまでに実施した「要請」4件の概要は、以下のとおり。

- 要請発出日：令和4年8月8日
- 業種：紙・パルプ（発荷主）
- 違反原因行為：恒常的な長時間の荷待ち、無理な運行指示

（要請に至った理由）

- 従前、「働きかけ」を実施し、一定の改善あり
- その後、複数の者から、長時間の荷待ちが発生している旨の投稿が寄せられたため、ヒアリングを実施
- ヒアリング時に提供されたデータから、長時間の荷待ちが発生しているものと判断
- ⇒「事務取扱」規定④に則り、「要請」発出

- 要請発出日：令和4年11月11日
- 業種：元請運送事業者
- 違反原因行為：過積載運行の指示

（要請に至った理由）

- 運賃・料金の不当な据置き、過積載運行の指示など複数の違反原因行為の疑いから、「働きかけ」を実施し、改善計画の作成を指示
- 改善計画の作成中、同種の違反原因行為（過積載運行の指示）を行っているとの投稿あり
- ⇒「事務取扱」規定に則り、「働きかけ」実施中にもかかわらず、同種の違反原因行為を行っているとの情報が確認できたことから、「要請」発出

- 要請発出日：令和5年2月20日
- 業種：加工食品（着荷主）
- 違反原因行為：恒常的な長時間の荷待ち

（要請に至った理由）

- 「働きかけ」を実施し、策定した改善計画に基づく取組を実施後、一定の改善あり
- その後、国土交通省及び厚生労働省の意見募集窓口に対し、複数の者から、同種の違反原因行為が発生している投稿あり
- ⇒「事務取扱」規定⑤に則り、「要請」発出

- 要請発出日：令和5年5月29日
- 業種：紙製品（発荷主）
- 違反原因行為：恒常的な長時間の荷待ち

（要請に至った理由）

- 厚生労働省設置の意見募集窓口に対該荷主の長時間の荷待ち情報の投稿あり
- これを受け、労働基準監督署では、当該荷主に対して改善を求める要請文書を発出
- 要請文の発出後も、厚生労働省及び国土交通省に対し、同種の違反原因行為を行っているとの投稿あり
- ⇒「事務取扱」規定⑤に則り、「要請」発出
- ※「働きかけ」を行わず、即「要請」を発出した初の事例

「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**（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進
（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進
（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック**速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進^(※)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化^(※)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

（３）荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制措置等の導入^(※)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）	（施策あり）	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間×達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50%×達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			合計：14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初	・ 通常国会での法制化も含めた規制措置の具体化
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



令和5年7月20日

令和5年7月18日

自動車局貨物課

「トラックGメン」の創設について

～ 全国162名の体制で荷主・元請事業者への監視を強化 ～

2023年6月2日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、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ため、2023年7月21日（金）に「トラックGメン」を創設し、緊急に体制を整備するとともに、当該「トラックGメン」による調査結果を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、実効性を確保します。

- トラックドライバーは、他産業と比較して労働時間が長く、低賃金にあることから、担い手不足が課題。
- 荷主企業・元請事業者の理解と協力の下、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により、トラックドライバーの労働条件を改善することが急務。
- 国土交通省では、適正な取引を阻害する行為を是正するため、貨物自動車運送事業法に基づき、荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等を実施してきたが、依然として荷主等に起因する長時間の荷待ちや、運賃・料金等の不当な据え置き等が十分に解消されていない。
- このため、2023年7月21日に「トラックGメン」を創設。当該「トラックGメン」による調査結果を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、実効性を確保。
- 「トラックGメン」の創設に当たっては、国土交通省の既定定員82人の既存リソースを最大限活用するとともに、新たに80人を緊急に増員し、合計162人の体制により業務を遂行。

※ なお、以下の日程で「トラックGメン」に対する辞令交付式を行いますので、撮影を希望される報道機関の方は、以下のアドレスまでお申し込み下さい。

日時：2023年7月21日（金）午前11時45分

場所：国土交通省1-1階特別会議室**国土交通省低層棟共用会議室3B ※会場を再変更しました。**

申込先：hqt-truk-gmen_atmark_gxb.mlit.go.jp （※_atmark_を@に置き換えて送信して下さい）

【問い合わせ先】国土交通省自動車局

貨物課 運崎・宮屋敷

代表：03-5253-8111（内線 41302,41332）

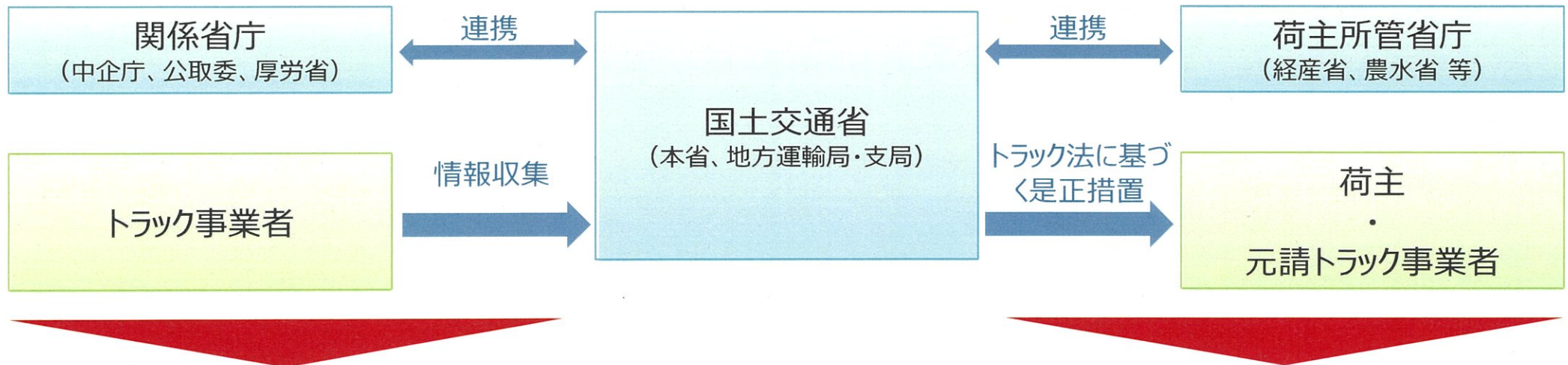
直通：03-5253-8575

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 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）

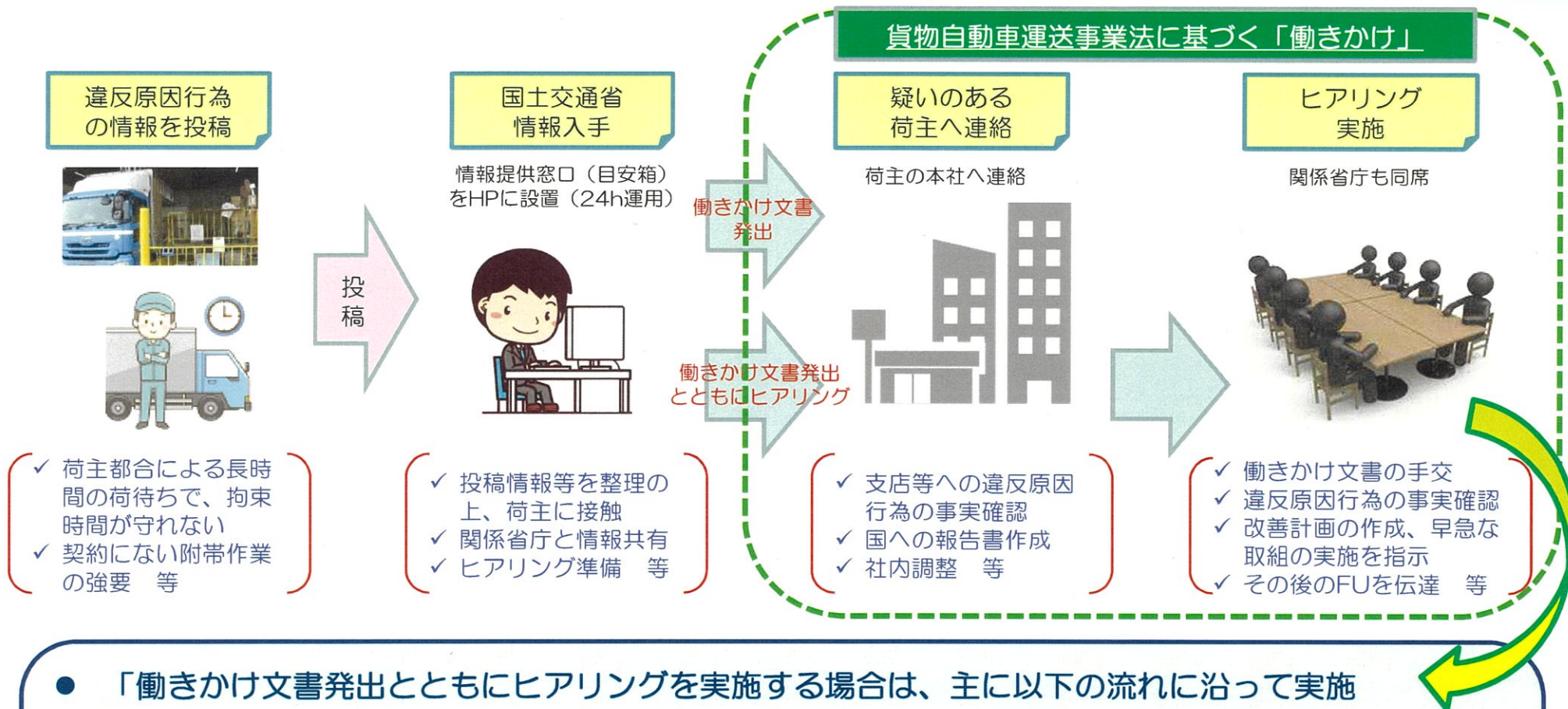


トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

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～）

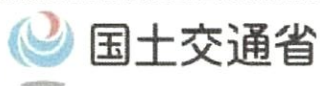
※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。



● 「働きかけ文書発出とともにヒアリングを実施する場合は、主に以下の流れに沿って実施

- 長時間の荷待ち、運賃・料金の不当な据置き、過積載の指示等、違反原因行為の事実確認
- 違反原因行為が事実の場合、早急の解消に向けた改善計画の作成・提出
- 改善計画には、違反原因行為の解消に必要な期間を設定（改善期間：概ね3か月程度）
- 取組の確実な実施を指示するとともに、進捗状況や改善効果等を定期的にヒアリングや提出データ等で確認し、違反原因行為が解消されたことが確認できるまでフォローアップ
- 当該荷主が扱う貨物を所掌する関係省庁（経産省、農水省等）と連携してヒアリングを実施

- ・国土交通省では、荷主等による長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務の強要など、トラック運送事業者の皆様がコンプライアンス確保に影響しうる輸送を行わざるを得ない実態を把握し、今後の施策に活用するための「意見等の募集窓口」を設置。
- ・本窓口では、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する意見・事例、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。なお、寄せられたご意見等については、荷主への法に基づく対応の検討等に活用。



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

国土交通省では、貨物自動車運送事業者及び荷主のみならず、これまで、「標準運送約款の改正」、「適正取引の推進」、「荷主勧告制度」等を周知してきました。これらの取組みに関するご認識、浸透度、実施状況等の実態把握を行うため、輸送・荷待ち・荷役などに関する意見等の募集窓口を設置致します。

意見等の募集窓口

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou-jittai/index.html>

長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務(追加業務)など、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する情報をお持ちの場合は、[こちら](#)へ情報をお寄せください。

●お持ちの情報はこちらへ投稿ください

〈参考〉

- 標準貨物自動車運送約款等の改正について
- トラック輸送における適正取引推進の推進について
- 荷主勧告制度について
- 乗務記録の記載対象となる荷待時間・荷役作業等について



このページのQRコード

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、契約に含まれ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。

・次の質問にお答えください。

違反等を察知するおそれがある非合理的な到着時間の指定等
むを得ない遅延に対するペナルティ等

- 3. 積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. 依頼と異なる積込み作業等
- 6. 依頼にはなかったラベル貼り・移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、こすり、擦れなど)への対応等
- 9. 異常気象によるトラブル等
- 10. その他、コンプライアンス的に問題と思われるもの

(内容: [])

※複数該当するものがある場合には、項目毎に複数回に分けてご記入ください。

【記入項目と記入例】

・トラックの種類

・トラックの形状

「2024年問題」特設ページのご紹介

国土交通省 東北運輸局

検索 文字サイズ 標準 拡大

トップページへ お問い合わせ サイトマップ

報道・広報 各種手続 海技士国家試験 統計・データ 入札総合情報

東北運輸局 > バス・タクシー・トラック > トラックの「2024年問題」知っていますか！？

バス・タクシー・トラック

乗合バス関係公示等

貸切バス関係公示等

特定旅客自動車運送事業関係公示等

タクシー事業関係公示等

トラック運送事業を始めるには

貨物利用運送を始めるには

トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会(ガイドライン)はこちらをご覧ください

荷待ち時間の記録義務づけについて

標準貨物自動車運送約款、運賃・料金制度について

標準引越運送約款について

自家用有償旅客事業等の公示

運輸安全マネジメントの対象事業者の拡大について(タクシー・トラック)【H30年4月1日より】

PDFファイルをご覧いただくにはAdobe Reader(無償)が必要です。ダウンロードした後インストールしてください。

Get Adobe Acrobat Reader

Adobe Readerダウンロードページへのリンク

トラックの「2024年問題」知っていますか！？

印刷用ページ

トラックの「2024年問題」知っていますか！？

トラック事業においては、2024年4月から働き方改革関連法施行により時間外労働の上限(休日を除く年960時間)規制等が適用されます。

この規制は、「2024年問題」と称され、とりわけ他の業態よりも労働時間が長いとされるトラック事業については、労働時間が制限されることで、①1日に運ぶことができる荷物の量が削減、②トラック事業者の売上げ・利益の減少、③ドライバーの収入の減少、④収入の減少による担い手不足などが懸念されているところです。

適用猶予業種の時間外労働の上限規制 特設サイト はたらきかたススめ(厚生労働省)

「トラックGメン」の創設について <荷主向けチラシ> <運送事業者向けチラシ>

荷主情報の投稿はこちらへ

お知らせ

2024年問題に関する新着情報を掲載して参ります。

まだ間に合う「先手必勝」の物流2024年対策～2024年問題に向けた対策と事例～<フォレスト仙台、Web同時配信あり>

【開催日時】9月7日(木曜日)13時30分～16時30分

【申込期限】9月1日(金曜日)まで ※チラシ・参加申込はこちら

物流の「2024年問題」とは

「2024年問題」は物流に関係する全ての皆様が考え、取り組んでいかなければ解決できない問題です。

「2024年はずぐぞです」

物流の「2024年問題」とは

2024年問題トピックス

物流革新に向けた政策パッケージ

物流の連正化・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

東北運輸局の取り組み

東北運輸局では、「2024年問題」特設ページを公開しております

https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/00001_00250.html



厚生労働省の特設サイト
「はたらきかたススめ」へのリンク

- 「トラックGメン」についてのご案内
- 荷主・運送事業者向けチラシの掲載

荷主情報の投稿窓口へリンク

どなたでも参加できる「2024年問題」の
関連イベントを随時更新

- 「2024年問題」とはどのようなものか
- 荷主、運送事業者、物流利用者がそれぞれの立場でできる取組をご紹介(資料の掲載、関連ページへのリンク)

ページ下部では、各県トラック協会が公開する動画もご紹介