

第18回トラック輸送における取引環境・労働時間改善秋田県協議会資料

トラックGメンの取組等について

東北運輸局秋田運輸支局

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**(1) 商慣行の見直し、(2) 物流の効率化、(3) 荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化(*)**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入(*)
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入(*)
- ④ **荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（トラックGメン（仮称））**
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃収受・価格転嫁円滑化等**の取組み(*)
- ⑥ **トラックの「標準的な運賃」制度**の拡充・徹底

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資**の促進（バス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進(*)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化(*)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

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

2. 施策の効果（2024年度分）

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

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に**政策パッケージ全体のフォローアップ**

【成立:令和5年6月14日、公布・施行:令和5年6月16日】

改正の目的

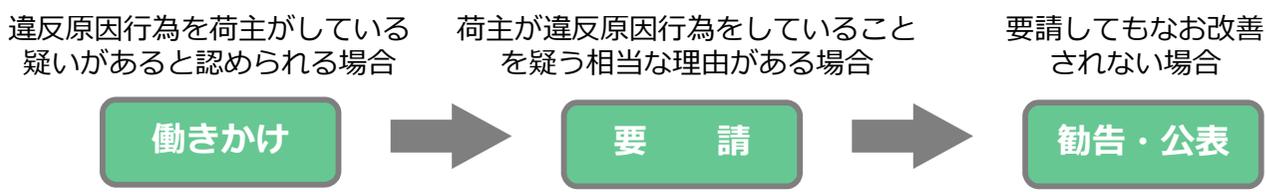
- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制を見据え、平成30年の議員立法において時限措置として、「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度を創設
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ば
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「標準的な運賃」や「働きかけ」等の制度を継続的に運用することが必要

改正の概要

現行 【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の規定



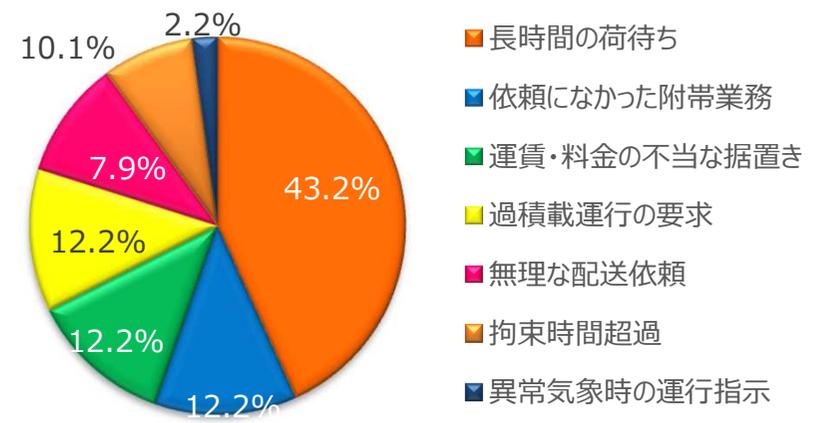
標準的な運賃

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

違反原因行為の割合



「働きかけ」等の実施件数

要請: 4件 働きかけ: 82件

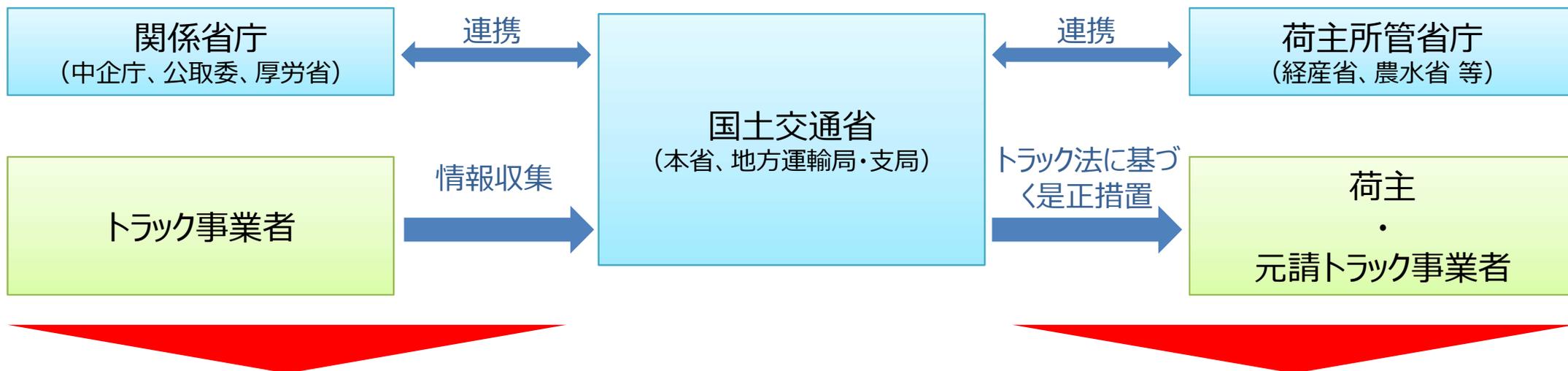
※令和元年7月～令和5年5月末までの累計

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～）

- 物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が来年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

1. 物流の効率化

○即効性のある設備投資・物流DXの推進

- ・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
- ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等
- ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等

○モーダルシフトの推進

- ・鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
- ・31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進

○トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

- ・荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等により、快適で働きやすい職場環境の整備を促進
- ・労働生産性の向上に資する車両を運転するための免許の取得等のトラック運転手のスキルアップを支援

○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

- ・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）
- ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進
- ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進
- ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化
- ・トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充や駐車マス予約制度の導入などの取り組みの推進

○標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進

○燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）

○高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続

○道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

○宅配の再配達率を半減する緊急的な取組

- ・ポイント還元を通じ、コンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配送日時の指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施

○政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

○トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）

- ・荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」等の集中実施、国土交通省及び荷主所管・法執行行政機関による連携強化

○現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）

○適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

- ・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
- ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
- ・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

トラックGメンの「集中監視月間(11月・12月)」における取組と最近の活動実績

- 国土交通省では、**11月・12月を「集中監視月間」と**位置づけ、**全トラック事業者を対象にした調査結果**などを基に、関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、「**要請**」「**勧告・公表**」を行い、監視を強化。これにより、ドライバーの労働条件の改善や取引適正化に向けた取組の加速化を図る。

悪質な荷主等への監視強化

全トラック事業者を対象にした調査結果（参考1「全トラック事業者を対象にした調査の概要（速報）」）やこれまで入手した情報を基に、悪質な荷主等に対し、「**要請**」「**勧告・公表**」を行い、早急な是正を促す。

関係行政機関との連携強化

厚生労働省の**荷主特別対策担当官**や中小企業庁の**下請Gメン**等と連携し、荷主やトラック事業者への**合同ヒアリング**を実施。

情報収集の強化

これまでの「**要請**」事例（参考3「要請事例」）を示しつつ、**プッシュ型情報収集**を実施し、全国の**トラック事業者**や**労働組合**、**地方適正化事業実施機関**からの悪質な荷主等に係る**情報収集**を強化。

トラックGメンの活動実績

トラックGメン発足後、貨物自動車運送事業法に基づく措置として、「**働きかけ**」**166件（前月比+46件）**、「**要請**」**16件（前月比+1件）**を実施。（R5.7.21～10.31の実績）（参考2「働きかけ・要請実施件数（令和5年10月末時点）」）、（参考3「要請事例」）

【悪質な荷主等への監視強化】

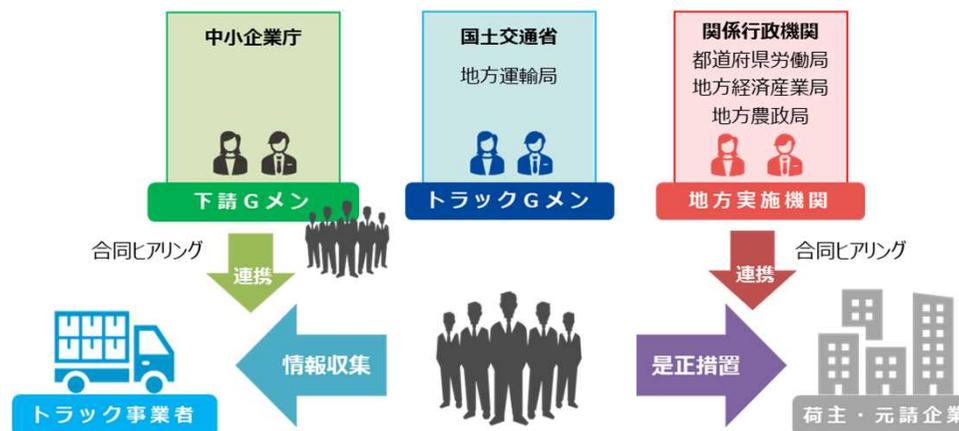
全トラック事業者を対象にした荷主による違反原因行為の調査



集中監視月間
〈11月～12月〉

調査の結果を踏まえた「**要請**」「**勧告・公表**」の集中実施

【関係行政機関との連携強化】



(参考1)全トラック事業者を対象にした調査の概要(速報)

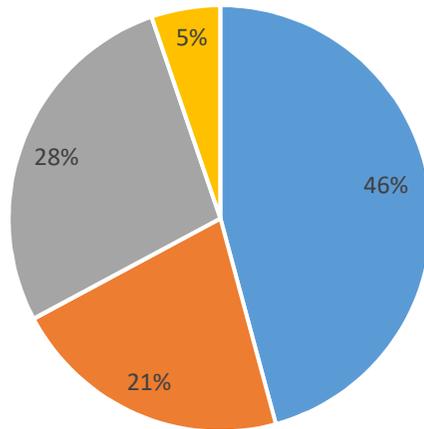
◆本年9～10月にかけて、全トラック事業者を対象にした調査結果は、以下のとおり。

○調査対象事業者数：63, 251者

○回答数：10, 629件(Web回答のみ・1事業者から複数回答ある場合含む)

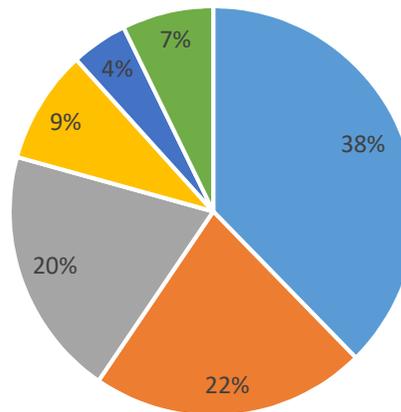
※現在、FAXによる回答を集計中

違反原因行為を行っている疑いのある
荷主の分類



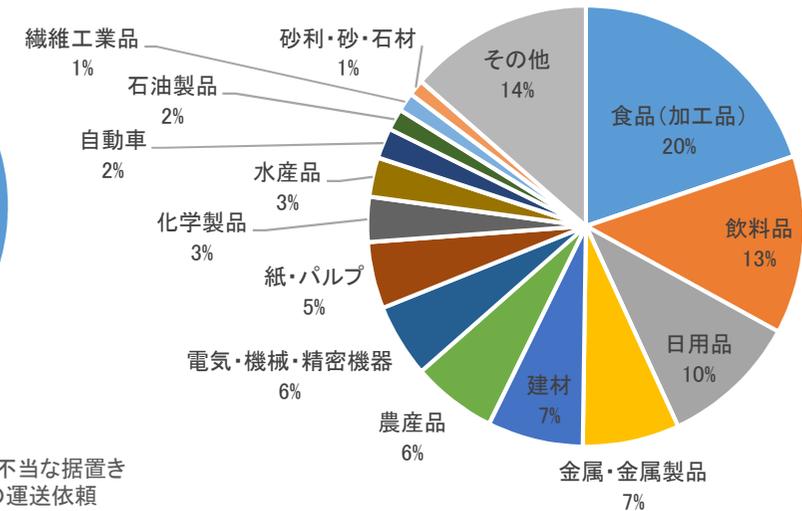
- 発荷主(元請運送事業者は含まない)
- 着荷主
- 元請運送事業者(利用運送事業者含む)
- その他(倉庫事業者等)

違反原因行為の割合



- 長時間の荷待ち
- 契約にない附帯業務
- 過積載の指示・容認
- 運賃・料金の不当な据置き
- 異常気象時の運送依頼
- その他無理な運送依頼

違反原因行為ありの回答における輸送物品
(複数回答)



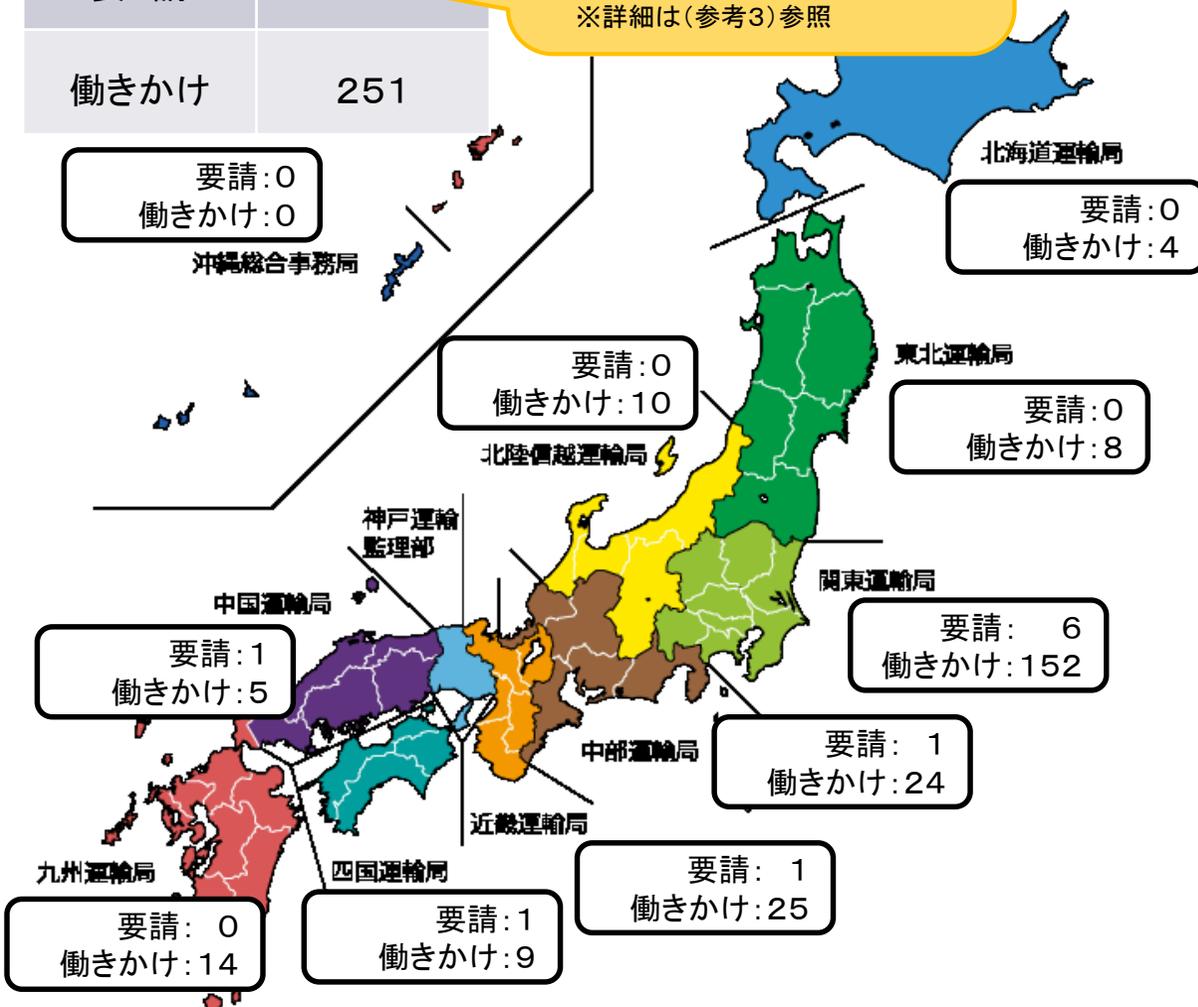
全トラック事業者を対象にした調査により得られた情報とこれまでトラックGメンが収集した情報等を照らし合わせた上、悪質な荷主・元請事業者に対し、**速やかに法的措置(「働きかけ」「要請」「勧告・公表」)を発動!**

(参考2)働きかけ・要請実施件数(令和5年10月末時点)

対応内容	荷主・元請数
要請	10
働きかけ	251

違反原因行為の内訳(重複あり)

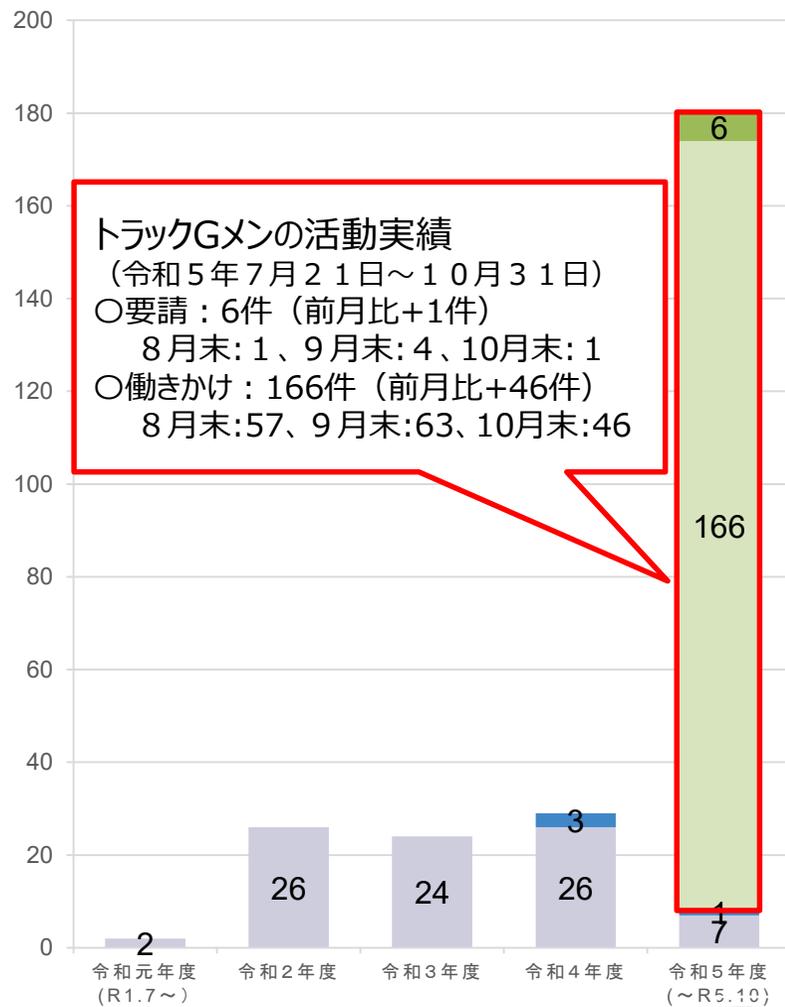
- ・長時間の荷待ち: 8件
 - ・契約にない附帯業務: 1件
 - ・無理な配送依頼: 1件
 - ・過積載の指示: 1件
- ※詳細は(参考3)参照



※本社所在地から、地域別に整理・表示

トラックGメンの活動実績

(件) ■ 働きかけ ■ 要請 ■ 働きかけ(Gメン) ■ 要請(Gメン)



トラックGメンの活動実績

(令和5年7月21日~10月31日)

○要請: 6件 (前月比+1件)

8月末: 1、9月末: 4、10月末: 1

○働きかけ: 166件 (前月比+46件)

8月末: 57、9月末: 63、10月末: 46

(参考3)「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、 同じ工場において3時間を超える荷待ち 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、 別の拠点で3～4時間の荷待ち発生 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 3～6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（ 到着から荷下ろし開始までに3時間かかった 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（ 数年前から最大7時間に及ぶ荷待ちが発生 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（ 3～5時間の荷待ちが恒常的に発生 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（ 数時間～10時間に及ぶ荷待ちが発生 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（ 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 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（ 出荷遅れの説明なく、翌日配送を強要する 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、 全社レベルでの安全対策に係る情報共有が不十分 であり、 他の拠点でも過積載運行の指示 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 8

「2024年問題」特設ページのご紹介

The screenshot shows the homepage of the Tohoku Transport Bureau. The main navigation bar includes '報道・広報', '各種手続', '海技士国家試験', '統計・データ', and '入札総合情報'. The breadcrumb trail is '国土交通省 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! ?'. The main content area features a large banner with a truck image and the text 'トラックの「2024年問題」知っていますか! ?'. Below the banner, there is a section titled 'お知らせ' (Notice) with a date of 2024年9月7日 (Wednesday) 13時30分~16時30分. Another section is titled '物流の「2024年問題」とは' (What is the '2024 Year Problem' in logistics?). At the bottom, there is a section for '2024年問題トピックス' (2024 Year Problem Topics).

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

トラックGメン がパトロール中です。

トラックGメンが「プッシュ型情報収集」の一環として、**荷主事業者の支店、荷捌き場周辺などへのパトロール（現場の状況確認）**を行っております。ご理解とご協力をよろしくお願いいたします。

トラックGメンとは？

トラックGメンは、適正運賃の収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」等を行い、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

(農産物取扱企業・真荷主)

- 改善策 -

燃料サーチャージ、運賃についてはト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



【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 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



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。

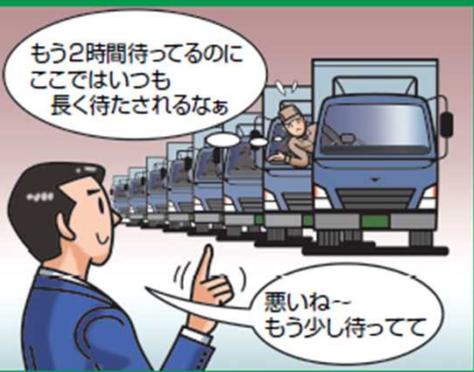
それ、違反原因行為です。

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 東北運輸局 自動車交通部 貨物課 022-791-7531



トラックGメンポータルサイト
※内容は順次更新中

青森運輸支局 輸送・監査部門 017-739-1501 (音声案内3)
宮城運輸支局 輸送・監査部門 022-235-2517 (音声案内3)
山形運輸支局 輸送・監査部門 023-686-4711 (音声案内3)

岩手運輸支局 輸送・監査部門 019-638-2154 (音声案内3)
秋田運輸支局 輸送・監査部門 018-863-5811 (音声案内3)
福島運輸支局 輸送・監査部門 024-546-0345 (音声案内3)

積込先、配送先で 困りごと、ありませんか。

情報ください



恒常的に長い荷待ち時間

過労運転防止義務違反を招くおそれがあります。



無理な到着時間の設定

最高速度違反を招くおそれがあります。

過積載になるような依頼

過積載運行を招くおそれがあります。



異常気象時の運行指示

輸送安全確保義務違反を招くおそれがあります。

そのほか、こんな行為についても情報があればお寄せください。

- 依頼(契約)にない附帯作業 (貨物への値札ラベル貼り、などをさせられるが料金が支払われない。)
- 運賃・料金等の不当な据置き

国土交通省トラックGメンが荷主・元請事業者の**本社**に対して「働きかけ」、「要請」を行い、是正を指導します。

【電話でのご連絡はこちらまで】

国土交通省 東北運輸局 自動車交通部 貨物課 022-791-7531



トラックGメン
ポータルサイト

※内容は順次更新中

青森運輸支局 輸送・監査部門 017-739-1501 (音声案内3)
宮城運輸支局 輸送・監査部門 022-235-2517 (音声案内3)
山形運輸支局 輸送・監査部門 023-686-4711 (音声案内3)

岩手運輸支局 輸送・監査部門 019-638-2154 (音声案内3)
秋田運輸支局 輸送・監査部門 018-863-5811 (音声案内3)
福島運輸支局 輸送・監査部門 024-546-0345 (音声案内3)

「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」や、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」等を行い、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・要請の手順】



【働きかけ後の改善事例】

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

【要請後の改善事例】

長時間の荷待ち(製造業・発荷主)
働きかけ後の再発により要請実施

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

目安箱 (具体的イメージ)

Q1. 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】

Q2. 記入例を参考にしながら、ご意見・事例を具体的に記入ください。

トラックの種類	トラックの用途
いつ	月
荷主	記入例
場所	記入例
内容	記入例

トラックGメンの適切な活動のため、目安箱への投稿をお願いします。

投稿いただきたい内容

- ご意見・事例の分類
 - …長時間の荷待ち、依頼にない附帯業務など
- ご意見・事例の具体的な内容
 - …いつ、どこで、誰から、どのようなことをさせられたか
- 貨物の種類
 - …加工食品、日用品、機械・機械部品など
- 発着荷主の業態
 - …農林漁業、鉱業・砕石業・砂利採取業など
- 投稿者の情報
 - …会社名、お名前、ご職業、ご連絡先など
 - ※「国土交通省からの連絡可否」において、「連絡不可」を選択いただいた場合、ご連絡を差し上げることはありません。

※荷主等(働きかけ・要請の対象)から情報提供元が特定されないように配慮します。

■令和5年12月4日、荷主等への監視体制の強化を目的として、トラック事業者（24者）とトラックGメンとの懇談会を開催。

トラック事業者の運送状態や荷主・元請事業者の事例について意見交換を実施。

■集中監視月間にあわせ、秋田県内の複数のトラック事業者に対し、プッシュ型情報収集を実施。

■秋田県貨物自動車運送適正化事業実施機関とトラックGメンとの連携を強化。

貨物自動車運送事業者 各位

秋田県貨物自動車運送適正化事業実施機関
本部長 赤上 信弥
【公印省略】

「トラックGメン通報連絡窓口」の設置について

日頃は、当実施機関の巡回指導にご理解とご協力をいただき感謝申し上げます。

さて、国土交通省では物流の2024年問題の解決に向けた施策として、本年7月に「トラックGメン（※）」を創設し、荷主、元請事業者（以下、「荷主等」という。）に関する情報を積極的に収集しているところです。

このため、当実施機関としても本施策に連携し、違反原因行為をしている荷主等の情報がより多く提供されるよう本日付で当実施機関内に「トラックGメン通報連絡窓口」を設置しましたのでお知らせします。

荷主等との関係において、下記事例等でお困りの事業者には置かれましては、下記連絡窓口にて別紙様式を参考に情報提供いただくようお願いいたします。提供された情報については、当実施機関から秋田運輸支局（トラックGメン）に提供いたします。

- ① 恒常的な長い荷待ち時間
- ② 無理な到着時間の設定
- ③ 依頼（契約）にない附帯作業
- ④ 運賃・料金等の不当な据置き 等

■トラックGメン通報連絡窓口（秋田県貨物自動車運送適正化事業実施機関内）

TEL：018-863-5041

E-mail：tsk@ata.or.jp

担当：適正化事業部指導員

通報参考様式は[こちらをクリック](#)

なお、通報窓口は当実施機関を含め3ヶ所ありますので、適宜選択の上、情報提供いただくようお願いいたします（匿名での情報提供も可能です）。

■国土交通省「目安箱」（国土交通省ホームページ内）

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

[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 \(mlit.go.jp\)](#)

■秋田運輸支局 輸送・監査部門（トラックGメン）

TEL：018-863-5811（音声案内3）

※トラックGメンとは、適正運賃の収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、「プッシュ型（積極的）情報収集」や違反原因行為の疑いのある荷主等の本社へ「働きかけ」や「要請」等を行っています。

【成立:令和5年6月14日、公布・施行:令和5年6月16日】

改正の目的

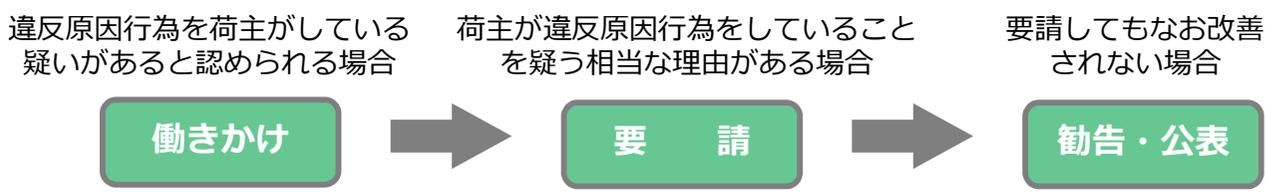
- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制を見据え、平成30年の議員立法において時限措置として、「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度を創設
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ば
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「標準的な運賃」や「働きかけ」等の制度を継続的に運用することが必要

改正の概要

現行 【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の規定



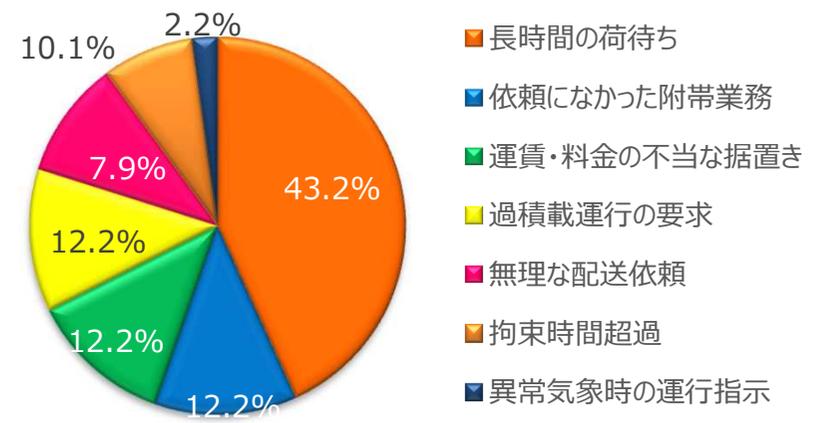
標準的な運賃

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

違反原因行為の割合



「働きかけ」等の実施件数

要請: 4件 働きかけ: 82件

※令和元年7月～令和5年5月末までの累計

- 物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が来年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

1. 物流の効率化

○即効性のある設備投資・物流DXの推進

- ・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
- ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等
- ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等

○モーダルシフトの推進

- ・鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
- ・31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進

○トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

- ・荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等により、快適で働きやすい職場環境の整備を促進
- ・労働生産性の向上に資する車両を運転するための免許の取得等のトラック運転手のスキルアップを支援

○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

- ・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）
- ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進
- ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進
- ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化
- ・トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充や駐車マス予約制度の導入などの取り組みの推進

○標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進

○燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）

○高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続

○道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

○宅配の再配達率を半減する緊急的な取組

- ・ポイント還元を通じ、コンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配送日時の指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施

○政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

○トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）

- ・荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」等の集中実施、国土交通省及び荷主所管・法執行行政機関による連携強化

○現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）

○適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

- ・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
- ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
- ・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

令和5年12月15日
物流・自動車局貨物流通事業課

「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」の提言を公表します。

国土交通省では、本年8月より、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」を計3回開催し、「標準的な運賃」及び「標準運送約款」について、見直しに向けて学識者の皆様を交え、議論を行いました。今般、本検討会の提言を作成・公表いたしましたので、お知らせいたします。

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・料金設定等の提言を取りまとめ。

1. 「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」提言の概要（別添参照）

① 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引き上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、平均約8%の運賃引上げ
- 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

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 待機時間料に加え、荷役作業ごとの「積込料・取卸料」を加算
- 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

② 多重下請構造の是正等

- 「下請け手数料」を設定
- 荷主、運送事業者双方が運賃・料金等を記載した電子書面を交付することを明記

③ 多様な運賃・料金設定等

- 共同輸配送等を念頭に、「個建運賃」を設定
- リードタイムが短い運送の際の「速達割増」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

等

2. 今後のスケジュール

検討会における議論や提言を踏まえて、令和6年1月以降、「標準的な運賃」については運輸審議会への諮問、「標準運送約款」についてはパブリックコメントを経て、改正。

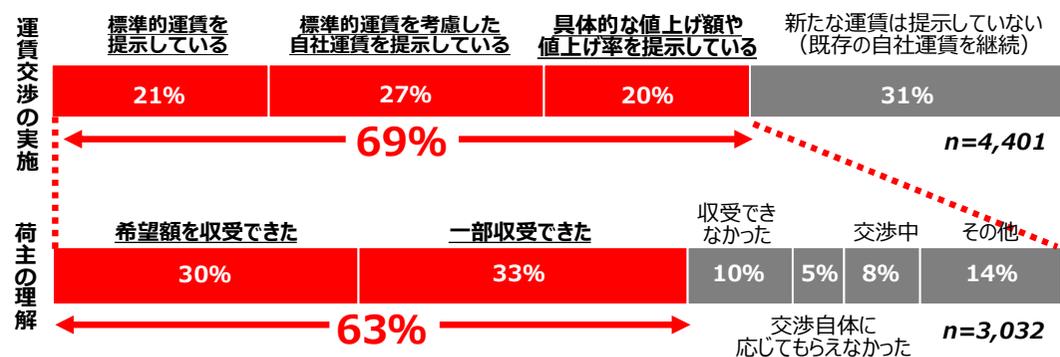
【連絡先】 物流・自動車局貨物流通事業課 運崎 宮屋敷 武藤（内線 41333）
代表 03-5253-8111 直通 03-5253-8575



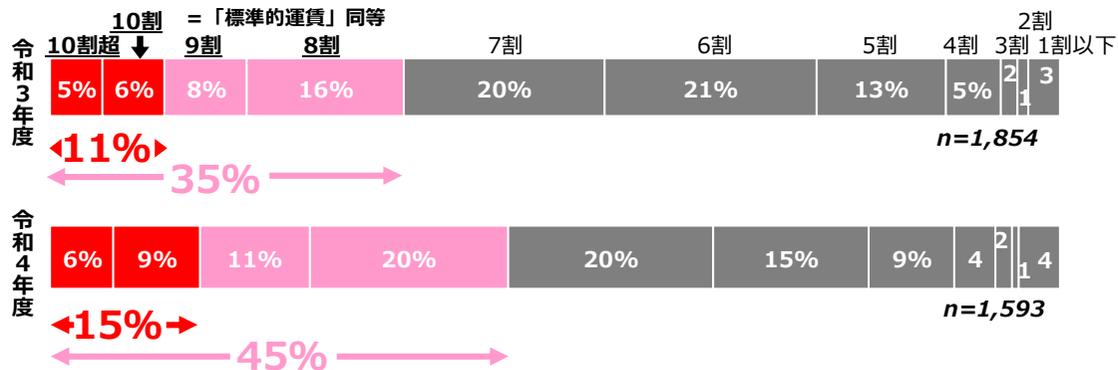
- トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、**荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標**として、「**標準的運賃**」制度を創設（令和2年4月告示）。
- **実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直し**を図るため、「**標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会**」（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。
 （※）行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

「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に、**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。

見直しに向けたスケジュール

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月以降、運輸審議会への諮問等を経て、「標準的運賃」及び「標準運送約款」を改正

「標準的運賃」及び「標準運送約款」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**の提言をとりまとめ（令和5年12月15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クラス）の場合の30分あたり単価

- 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】

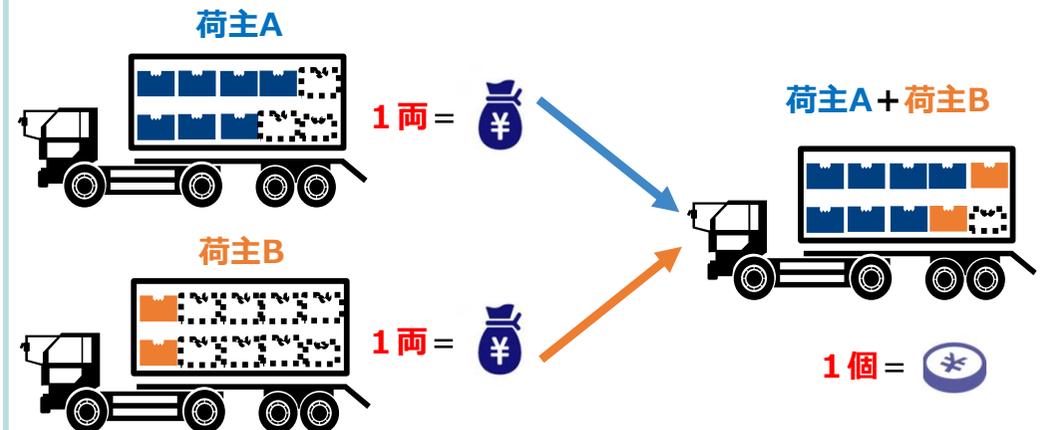
<契約条件の明確化>

- 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】