

物流に関連する最近の法改正と トラック・物流Gメンの取組について

第21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

令和8年3月2日

東北運輸局秋田運輸支局

物流に関連する最近の法改正について

【公布日：令和6年5月15日】

トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に向けた基本方針のポイント

- **令和10年度まで**に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、**以下の目標の達成**を目指す。
 - ① 全国のトラック輸送のうち **5割の運行で荷待ち・荷役等時間を1時間短縮**し、**ドライバー1人当たり年間125時間の短縮**
 - ② 全国のトラック輸送のうち **5割の車両で積載効率50%**を目指し、**全体の車両で44%への増加**を実現

荷主・物流事業者の努力義務・判断基準等のポイント

- **すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、**物流効率化のために取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、これらの**取組の例を示した判断基準**を策定。

① 積載効率の向上等

- ・ 複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・ 繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・ 配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等



地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- ・ トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等による貨物の出荷・納品日時の分散 等
- ※ トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う



トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- ・ パレット等の輸送用器具の導入による 荷役等の効率化
- ・ 商品を識別するタグの導入や検品・返品水準の合理化等による検品の効率化
- ・ バース等の荷捌き場の適正な確保による荷役作業のための環境整備
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によるトラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化 等



パレットの利用や検品の効率化

- 上記①～③の取組状況について、国が判断基準に基づき、**指導・助言、調査・公表**を実施。

【公布日：令和6年5月15日】

特定事業者の指定基準等のポイント

- 全体への寄与度がより高い**大手の事業者**が指定されるよう、以下の**指定基準値を超える事業者**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**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

<特定事業者の指定基準値>

特定荷主・特定連鎖化事業者

取扱貨物の重量 9万トン以上
(上位3,200社程度)

特定貨物自動車運送事業者等

保有車両台数 150台以上
(上位70社程度)

特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上
(上位790社程度)

<中長期計画・定期報告の記載内容>

中長期計画

- (1) 実施する措置
- (2) 実施する措置の具体的な内容・目標等
- (3) 実施時期 等

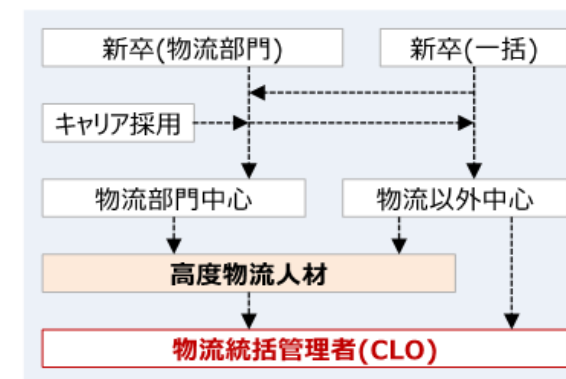
定期報告

- (1) 事業者の判断基準の遵守状況 (チェックリスト形式)
- (2) 判断基準と関連した取組に関する状況 (自由記述)
- (3) 荷待ち時間等の状況 【荷主等】

- 特定事業者のうち**荷主・連鎖化事業者**には、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある**役員等の経営幹部**から、以下の業務を統括管理する**物流統括管理者 (CLO※)**の選任を義務付け。

※Chief Logistics officer

- ・ 中長期計画、定期報告等の作成
- ・ **トラックドライバーの負荷軽減とトラックへの過度な集中を是正するための事業運営方針**の作成や**事業管理体制**の整備
- ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための**設備投資、デジタル化、物流標準化**に向けた**事業計画の作成・実施・評価**
- ・ **社内関係部門** (開発・調達・生産・販売・在庫・物流等) **間の連携体制の構築**や**社内研修の実施** 等



物流統括管理者のキャリアパス (イメージ)

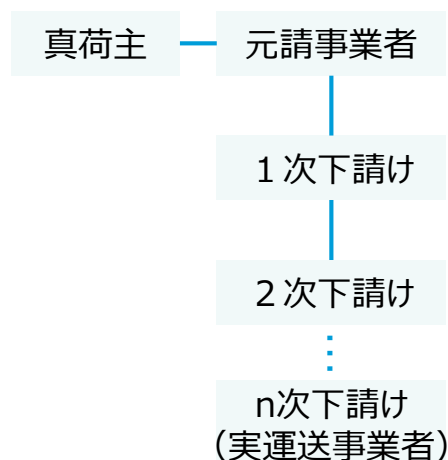
【公布日：令和6年5月15日】

トラック事業者の取引に対する規制的措置

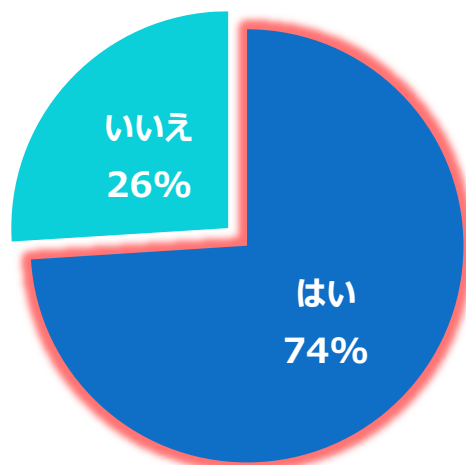
- **運送契約締結時**に、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面の交付**を義務付け*。【法第12条、第24条第2項・第3項関係】
- 利用運送を行うときに**委託先への発注適正化（健全化措置）**について**努力義務***を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、健全化措置に関する**運送利用管理規程**の作成・**運送利用管理者**の選任を義務付け。
【法第24条第1項、法第24条の2～第24条の4関係】
- **元請事業者**に対し、実運送事業者の名称や請負階層等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を義務付け。また、**各事業者**に対し、実運送体制管理簿の作成に必要な**情報の通知**を義務付け。【法第24条の5関係】

* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

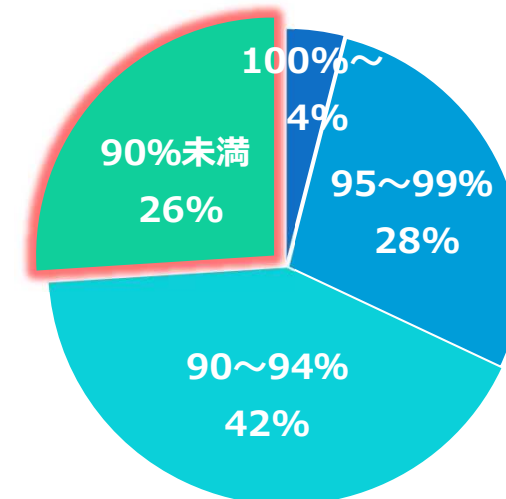
【多重下請構造のイメージ】



【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】



【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、請け負った金額の概ね何%か】



※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
（令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より）

- ドライバーの担い手不足により、何もしなければ**2030年には輸送能力が34%不足**
- **物流は国民生活及び経済活動の基盤**であり、エッセンシャルワーカーである**トラックドライバーの経済的社会的地位の向上**等により、我が国の物流の持続可能性の確保及び国民経済の健全な発展を図るため、**トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上**等を目的として、貨物自動車運送事業法を改正するとともに、それを担保するための新法を制定。

貨物自動車運送事業法の一部改正

1. 許可の更新制度の導入

トラック運送事業の許可について、**5年ごとの更新制**を導入

2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

トラック運送事業者は、自ら貨物を運ぶときや、他の事業者に運送を委託するときは、国土交通大臣が定める「**適正原価**」を継続して下回らないことを確保

- (※) 貨物利用運送事業者についても同様に規制
- (※) 適正原価を支払わない荷主については、違反原因行為に該当するものとして是正指導を実施
- (※) 標準的運賃については廃止

3. 委託次数の制限

トラック運送事業者及び貨物利用運送事業者は、元請として運送を引き受ける場合、**再委託の回数を二回以内に制限するよう努力義務化**

4. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り

許可や届出なく有償で運送行為を行うトラック（いわゆる「**白トラ**」）の利用を禁止（罰則付）荷主等に対しては**是正指導も実施**

貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

1. 基本方針の策定

(1) 体制の整備

①**許可の更新事務**及び②**事業適正化支援等を適切・効率的に実施**できるよう**独立行政法人に行わせる等**必要な体制を整備

(2) 財源の確保等

上記業務の実施に必要な費用を確保できるよう、**(1)①について更新手数料等**によるほか、**(1)②について広く社会で支える観点から財源措置を検討**

2. 法制上の措置等

政府は基本方針に基づき、必要な法制上の措置等を**本法律の施行後3年以内を目途**として講じる

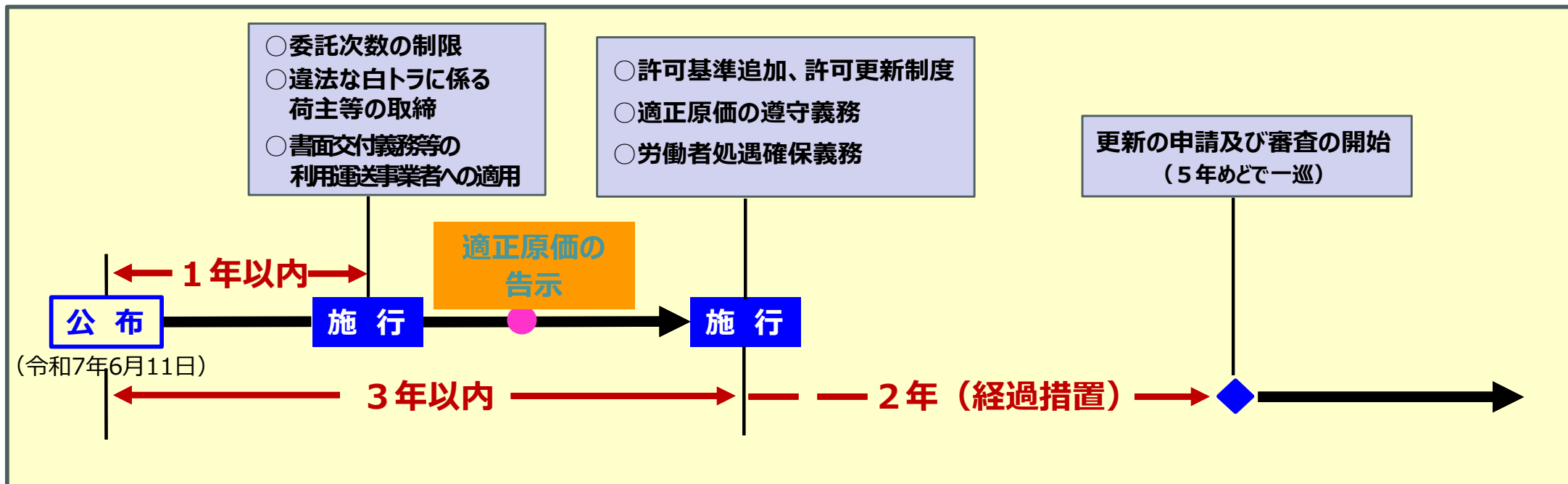
3. 物流政策推進会議

政府は、物流に関する施策の総合的かつ集中的な推進を図るため、**物流政策推進会議を設置**

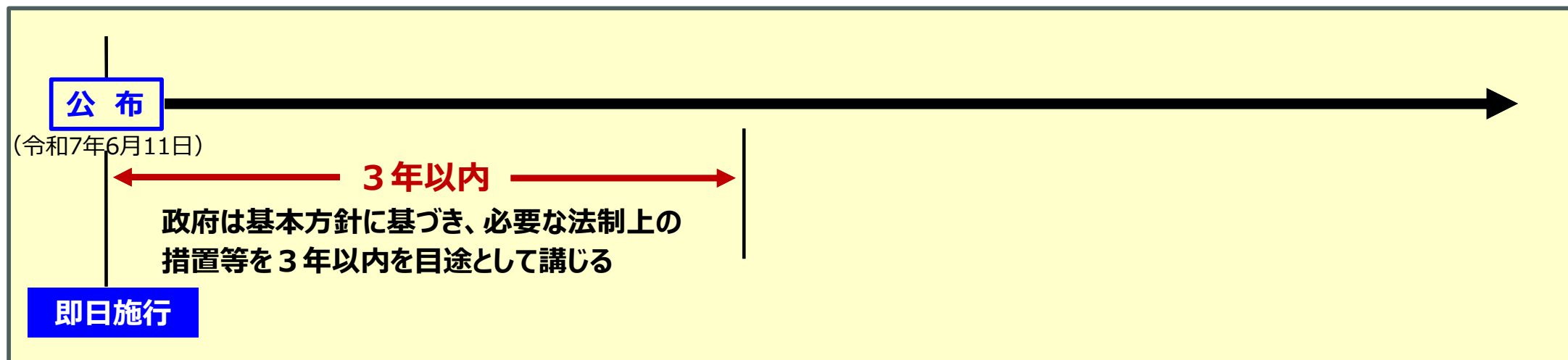
推進会議の下に、連絡調整を行うための関係者会議を設置

担保

【貨物自動車運送事業法】

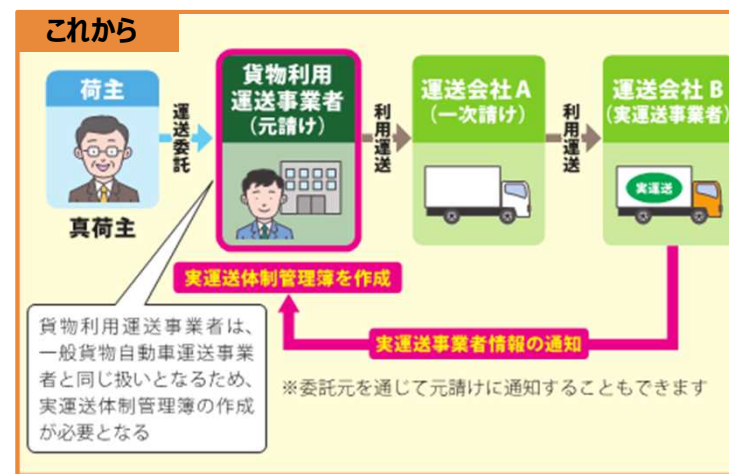


【貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律】



1 書面交付義務・実運送体制管理簿の作成義務の対象者が「利用運送」にも拡大

元請としてトラックを利用する貨物利用運送事業者にも書面交付義務や実運送体制管理簿の作成義務が新たに課されます



2 委託回数の制限

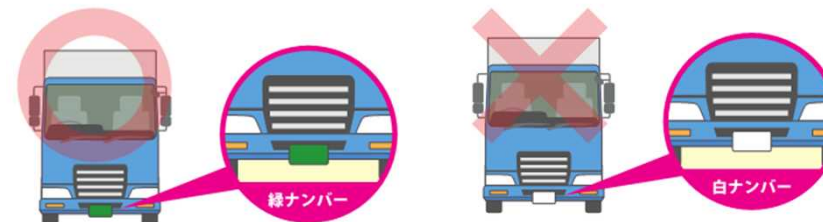
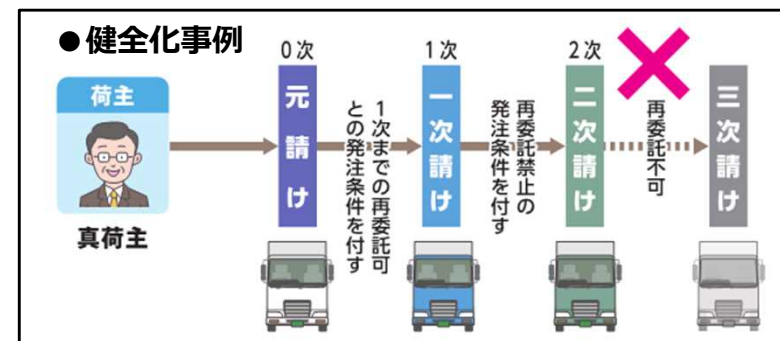
元請事業者に対して、再委託の回数を2回までに制限する努力義務が課されます

3 白トラ利用の罰則強化

いわゆる白トラに貨物の運送を委託した荷主等は新たに処罰の対象になります

- ・100万円以下の罰金
- ・「トラック・物流Gメン」による是正指導の対象

注：自家用自動車による運送について、自己の生業と密接不可分での業務過程の中に包摂され、独立性を有しないものである場合等（自らの販売・製造・修理等のために行う物品の運送）は許可不要です。



取適法（改正下請法）の概要【令和8年1月1日施行】

下請代金支払遅延等防止法（下請法）が改正され中小受託取引適正化法（取適法）へ
 今回の改正により、法律の適用対象が拡大され、「**特定運送委託**」が新たな対象取引に追加。
 取適法が適用されるかどうかは、発荷主（委託事業者）と運送事業者（中小受託事業者）の**資本金の額**又は**常時使用する従業員数**で決定。

■ 適用対象（取引の内容 + 資本金基準 又は 従業員基準）

取引の内容	役務提供委託（運送）、 特定運送委託	
資本金基準 又は 従業員基準	委託事業者	中小受託事業者
	資本金 3 億円超 資本金 1 千万円超 3 億円以下 常時使用する従業員 300 人超	資本金 3 億円以下（個人含む） 資本金 1 千万円以下（個人含む） 常時使用する従業員 300 人以下（個人含む）

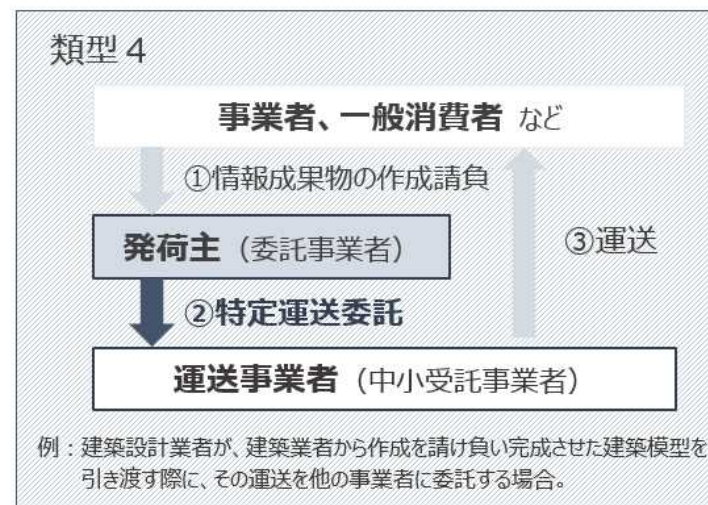
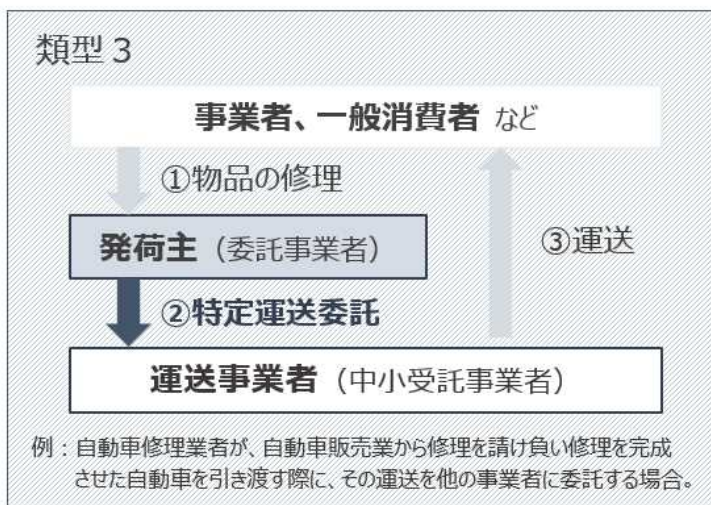
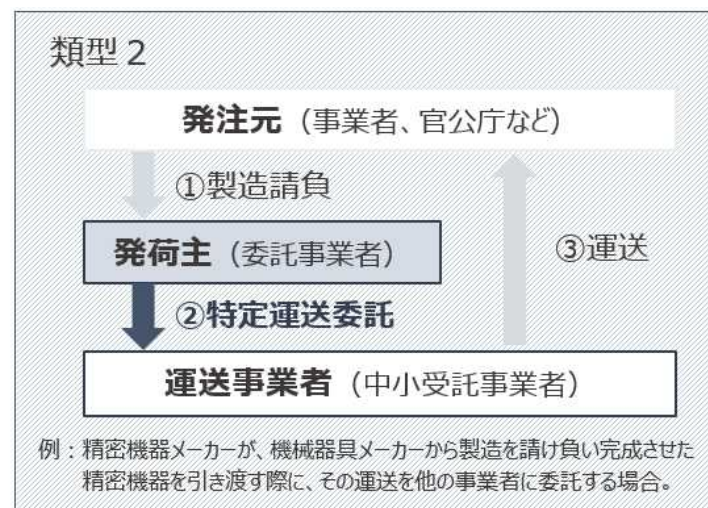
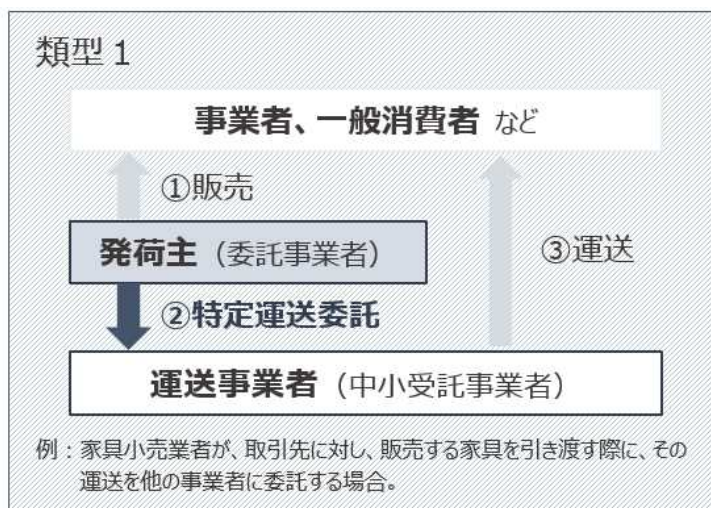
■ 委託事業者の 4 つの義務と 11 の禁止事項

4 つの義務	11 の禁止事項		
01 発注内容の明示義務	01 受領拒否	05 買ったたき	09 不当な経済上の利益提供要請
02 書類の作成・保存義務	02 支払遅延（ 手形払の禁止 ）	06 購入・利益強制	10 不当な給付内容の変更・やり直し
03 支払期日を定める義務	03 減額	07 報復措置	11 協議に応じない一方的な代金決定
04 遅延利息の支払義務	04 返品	08 有償支給原材料等の早期決済	

特定運送委託の類型

特定運送委託とは、発荷主が**自社の事業のために行う物品の運送**（販売する物品、製造を請け負った物品、修理を請け負った物品又は作成を請け負った情報成果物が記載されるなどした物品を取引の相手方に運送する行為）を、**運送事業者（個人も含む）に委託する取引**のことを指す。

取適法の適用を受ける特定運送委託は、以下の4つのタイプ（類型1～類型4）。



標準的運賃・標準運送約款

- 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行い、令和6年3月22日公布・同年6月1日施行。
（※）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

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針

- 急激な物価高騰を乗り越え持続的な構造的賃上げを実現するためには、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必要。

→令和5年11月29日に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

※価格交渉において、発注者が労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を求める場合や、受注者が労務費の上昇傾向を示す根拠資料の例として、「標準的な運賃」が明記されている。

【参考】公正取引委員会HP <https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyoukijun/romuhitenka.html>

秋田県内（秋田支局管内）の状況

標準的運賃の届出状況（令和7年12月末現在）

⇒ **75.0%**（全340事業者のうち、255者が届出済）

【参考】 全国平均：64.5% 東北平均：64.5%

「価格転嫁の円滑化に関する協定」

- ・・・秋田県、国の関係機関、県内経済団体、労働組合、金融関係団体が相互に連携し、価格転嫁の機運の醸成、情報共有のための協定を締結（令和5年6月5日）



<参考情報>

- パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化の取組について(令和 3年12月27日付閣議了解別紙2)
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/atarashii_sihonsyugi/pdf/partnership_torikumi_set.pdf
- 「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」に関する公正取引委員会の取組
https://www.jftc.go.jp/partnership_package/index.html
- 下請取引適正化、価格交渉・価格転嫁に関する中小企業庁の取組
https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/index.html#tenka_torihiki_tekiseika
- パートナーシップ構築宣言 <https://www.biz-partnership.jp/>
- 燃料油価格引下げ措置 <https://nenryo-teigakuhikisage.go.jp/>
- 物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金
<https://www.chisou.go.jp/tiiki/rinjikoufukin/juutenshien.html>
- 労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針(令和5年11月29日)
<https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyoukijun/romuhitenka.html>

「貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく荷主への是正指導指針」

- トラック・物流Gメンが実施する是正指導の基準や考え方等について、行政手続法第36条に基づく行政指導指針として制定。

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001913224.pdf>

趣旨

トラック・物流Gメンによる荷主・元請事業者等に対する効果的な是正指導等の継続的实施には、**透明性や公平性を確保し、貨物自動車運送事業者、倉庫業者及び荷主・元請事業者等からの一層の理解と協力を得る必要がある。**

- <ねらい>
- ① **透明かつ公正な行政指導**
 - ② **貨物自動車運送事業者及び倉庫業者等からの違反原因行為に関する積極的な情報提供**
 - ③ **荷主・元請事業者等による自主的な商慣行の見直し**

是正指導指針の考え方（抜粋）※長時間の荷待ち

- **荷主都合**による、**1時間以上の荷待ち**（荷待ち・荷役合算で把握している場合は2時間以上）が**恒常的に発生している場合**

<荷待ち時間の起点>

- ・指定時間が無い場合は、到着した時間（到着後、速やかに受付を行う場合はその時間）
- ・指定時間がある場合には、基本的には指定された時間からとなる（早着、定時着の場合）が、遅れた場合にはその後の受付で指定した時間から(*)。

<荷待ち時間の終点>

- ・**「荷役等の開始時間」まで**（荷主のフォークマン等が荷役作業を行っている際のドライバーの待ち時間は荷待ちに含まれない）

是正指導指針P4

II-1.(2)①イ(ii)(c)

トラックドライバーが集荷場所等に、指示された到着時刻等よりも後に到着した場合

・当該到着時刻（到着後速やかに受付等を行う場合はその時刻）から荷役等の開始時刻まで

4 例えば、トラックドライバーが集荷場所等に到着した後、速やかに受付等を行わずに業務上の指示等により休憩する時間など、業務から完全に離れることができる時間は、「荷主の都合」に含まれない。

また、**トラックドライバーの到着の遅れに起因して荷役等の順番が後ろ倒しとなり生じた追加的な荷待ち時間**、天候や交通事情等の荷主の責任によらず生じた荷待ちについても、**「荷主の都合」に含まれない。**

特定技能制度における自動車運送業分野の制度概要



- 深刻化する人手不足への対応として、生産性の向上や国内人材の確保のための取組を行ってもなお人材を確保することが困難な状況にある産業上の分野に限り、一定の専門性・技能を有し即戦力となる外国人を受け入れるため、在留資格「特定技能1号」及び「特定技能2号」を創設（平成31年4月から実施）
- **特定技能1号**：特定産業分野に属する相当程度の知識又は経験を必要とする技能を要する業務に従事する外国人向けの在留資格
在留者数：350,706人（令和7年8月末現在、速報値）
- **特定技能2号**：特定産業分野に属する熟練した技能を要する業務に従事する外国人向けの在留資格
在留者数：4,407人（令和7年8月末現在、速報値）

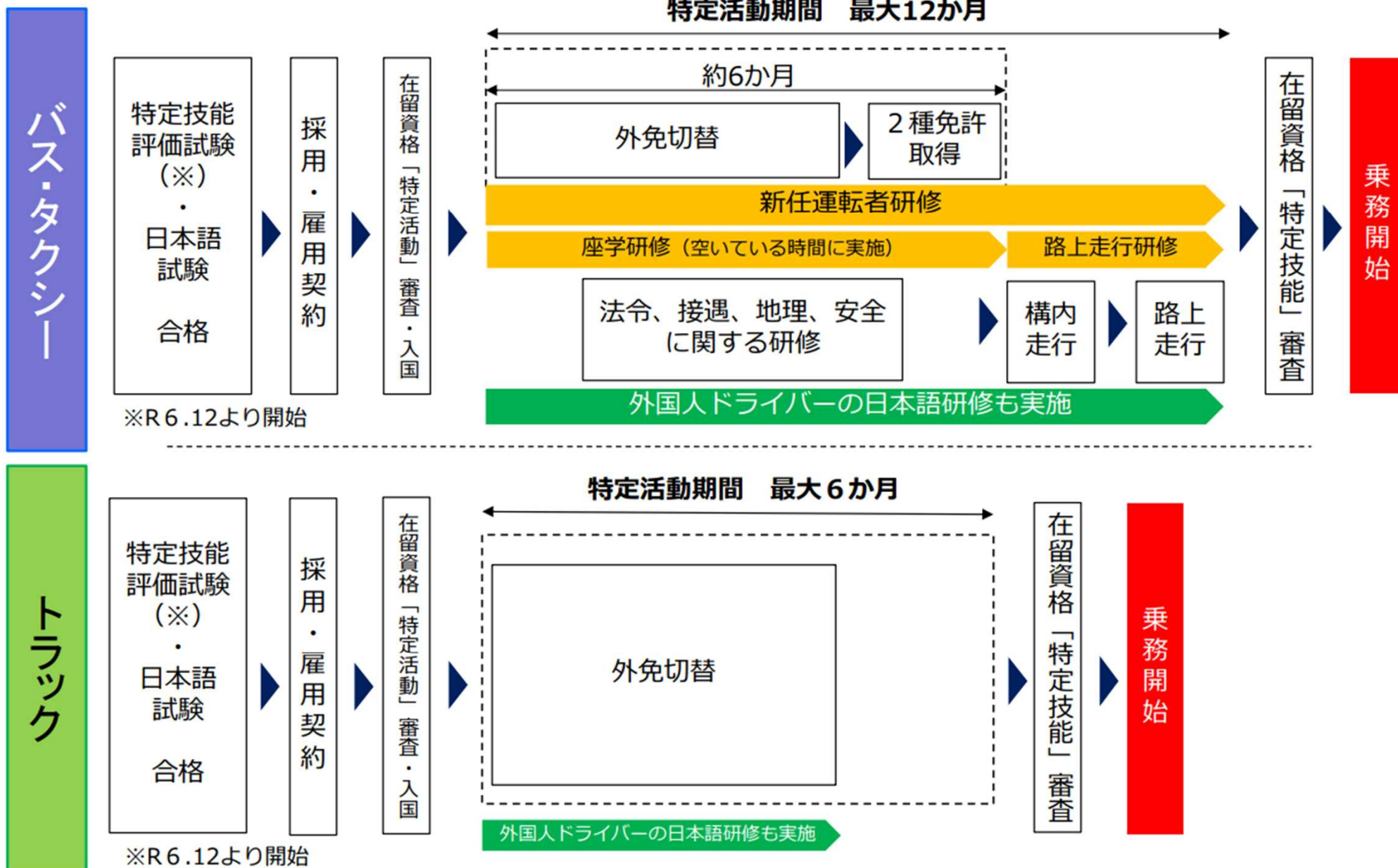
特定産業分野：介護、ビルクリーニング、工業製品製造業、建設、造船・舶用工業、自動車整備、航空、宿泊、**自動車運送業**、鉄道、
（16分野） 農業、漁業、飲食料品製造業、外食業、林業、木材産業
（赤字は特定技能1号・2号でも受入れ可。黒字は特定技能1号のみで受入れ可。）

■ 特定技能1号【自動車運送業分野（バス、タクシー、トラック運転者）】

※在留期間上限5年

	バス	タクシー	トラック
・受入れ見込数	2.45万人		
・主な業務内容	①運行業務 ②接客業務	①運行業務 ②接客業務	①運行業務 ②荷役業務
・技能水準	①第二種運転免許(※1) ②特定技能評価試験(バス)(※2)	①第二種運転免許(※1) ②特定技能評価試験(タクシー)(※2)	①第一種運転免許(※1) ②特定技能評価試験(トラック)(※2)
	※1 日本国内で運転免許を取得するための手続等に要する期間については、在留資格「特定活動」(バス運転手及びタクシー運転手については1年・更新不可、トラック運転手については6ヶ月・更新不可)で在留を認める。 ※2 特定技能評価試験は各業界団体及び実施者である(一財)日本海事協会において準備。		
・日本語能力	日本語能力試験N3	日本語能力試験N3	・日本語能力試験N4 又は ・日本語基礎テスト 合格
・受入れ事業者の要件	・「働きやすい職場認証制度」の 認証取得 等	・「働きやすい職場認証制度」の 認証取得 等	・「働きやすい職場認証制度」 又は「Gマーク制度」の認証取得 等

乗務開始までのプロセス



「1号特定技能外国人支援計画」の義務的支援10項目

○ 受入れ機関は、1号特定技能外国人に対して「特定技能1号」の活動を安定的かつ円滑に行うことができるようにするための職業生活上、日常生活上又は社会生活上の支援の実施に関する計画「1号特定技能外国人支援計画」を作成し、当該計画に基づき支援を行わなければならない（登録支援機関へ業務委託も可能）。



①事前ガイダンス

・在留資格認定証明書交付申請前又は在留資格変更許可申請前に、労働条件・活動内容・入国手続・保証金徴収の有無等について、対面・テレビ電話等で説明



②出入国する際の送迎

・入国時に空港等と事業所又は住居への送迎
・帰国時に空港の保安検査場までの送迎・同行



③住居確保・生活に必要な契約支援

・連帯保証人になる・社宅を提供する等
・銀行口座等の開設・携帯電話やライフラインの契約等を案内・各手続の補助



④生活オリエンテーション

・円滑に社会生活を営めるよう日本のルールやマナー、公共機関の利用方法や連絡先、災害時の対応等の説明



⑤公的手続等への同行

・必要に応じ住居地・社会保障・税などの手続の同行、書類作成の補助



⑥日本語学習の機会の提供

・日本語教室等の入学案内、日本語学習教材の情報提供等



⑦相談・苦情への対応

・職場や生活上の相談・苦情等について、外国人が十分に理解することができる言語での対応、内容に応じた必要な助言、指導等



⑧日本人との交流促進

・自治会等の地域住民との交流の場や、地域のお祭りなどの行事の案内や、参加の補助等



⑨転職支援(人員整理等の場合)

・受入れ側の都合により雇用契約を解除する場合の転職先を探す手伝いや、推薦状の作成等に加え、求職活動を行うための有給休暇の付与や必要な行政手続の情報の提供



⑩定期的な面談・行政機関への通報

・支援責任者等が外国人及びその上司等と定期的(3か月に1回以上)に面談し、労働基準法違反等があれば通報



特定技能外国人受入れ導入コストの目安

①人材紹介費

1人あたり～60万円程度

- 採用時に1度のみ発生
- 採用ルート・求める人材のレベル（日本語能力等）による
- 理論年収による変動をさせずに、「〇円」という取り決めにするのが一般的
- 一般的に、早期退職に対する返金規定がある

②支援委託費

月額～5万円程度

- 毎月の支援に対して発生
- サービスに見合った金額であるかの確認が必要

③ビザ取得費用

印紙代：4,000円
委託費：～20万円程度

- ビザ取得・更新の都度発生
- 入管への申請で必ず発生する費用
 - 海外採用の場合：無し（在留資格認定証明書の郵送代のみ）
 - 国内採用・ビザの更新の場合：収入印紙代4,000円
- 書類作成・申請を委託する場合（手続きが煩雑なため、委託が一般的）
 - 1名・1回の申請あたり～20万円程度。

④寮の手配費

エリア等による

- 初期費用は入居時に1度のみ発生、家賃を会社負担する場合は毎月発生
- 法人契約の場合、敷金・礼金・保証金・仲介手数料・更新手数料・途中解約金等を外国人に負担させることは不可
- 家賃・管理費・共益費・水道光熱費等の実費（全部または一部）を外国人に負担させることは可
- 家具家電、WiFi等についても、企業側で準備することも一般的

⑤渡航/国内移動費

～15万円程度

- 基本的には配属の際に1度のみ発生
- 出発するエリア・時期により幅が出るが、航空券代は～10万円程度
- LCCの利用、出発・到着時間の工夫で安く抑えられる場合もある

⑥その他

主に実費

- 支援にかかる交通費等の実費を企業が負担することになっている場合
- 日本語教育・日本人との交流支援等にかかる費用が、登録支援機関に支払う月々の支援費に含まれていない場合（テキスト代など）
- 独自の教育・サポート・イベント等を行う場合

公益社団法人全日本トラック協会「自動車運送業分野 トラック区分における特定技能外国人受け入れの手引き」より

トラック・物流Gメンの取組について

トラック・物流Gメンについて

■トラック・物流Gメンとは

- ✓ トラック・物流Gメンは、物流2024年問題の解決を目指すため**2023年7月に国土交通省が創設した調査・指導部隊**
- ✓ 様々な手法による情報収集や、違反原因行為の疑いのある**荷主・元請事業者等に対する是正指導**を実施
- ✓ 2024年11月より、**倉庫業者を情報収集対象に追加**
- ✓ 各都道府県トラック協会のGメン調査員とともに、**総勢360名規模**で活動

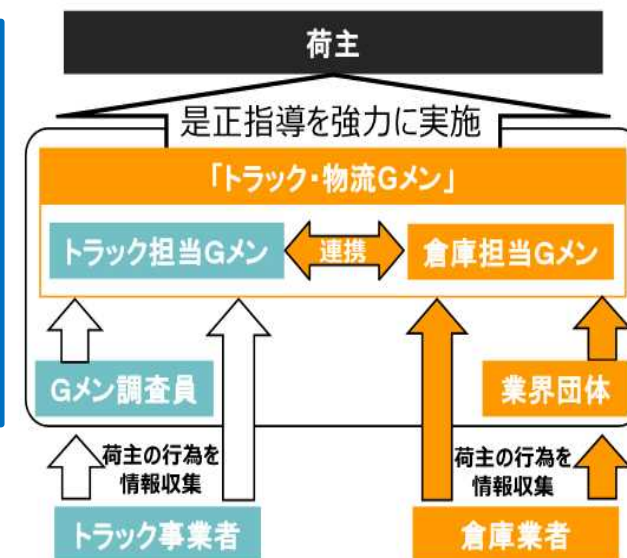
トラック・物流Gメンの主な活動内容

- ◆トラック事業者へのプッシュ型情報収集
- ◆荷主パトロール
- ◆街頭活動（ドライバーへの周知等）
- ◆荷主等に対する説明会等の開催

◆荷主への是正指導

※国交省HP「目安箱」、厚労省HP「長時間荷待ち情報メール窓口」、地方適正化機関の巡回指導、Gメン調査員からの情報等を端緒

- (1) 荷主への働きかけ
- (2) 荷主への要請
- (3) 荷主への勧告・公表



【働きかけ・要請の手順】



違反原因行為とは

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を指します。

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

無理な到着時間の設定



⇒最高速度違反を招くおそれ

過積載になるような依頼



⇒過積載運行を招くおそれ

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

運賃・料金の不当な据え置き



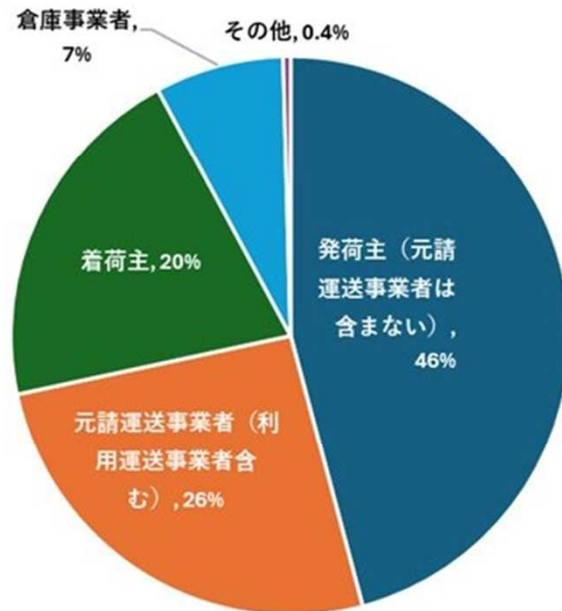
依頼にない付帯業務



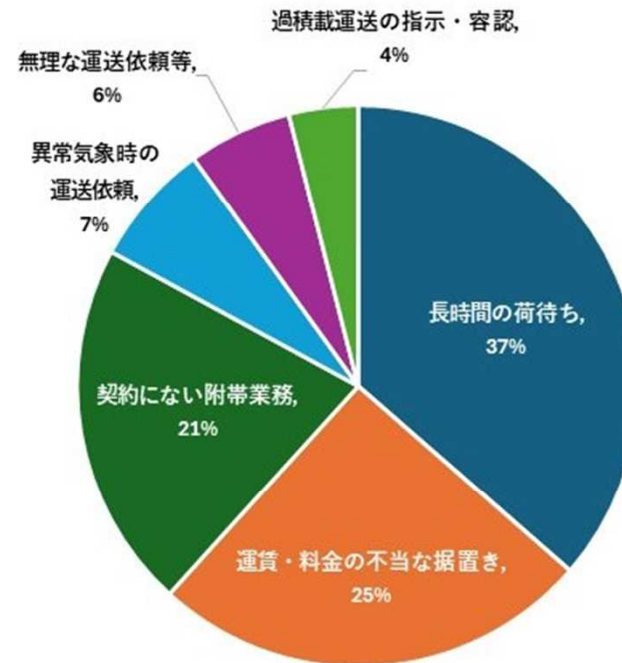
違反原因行為に係る実態調査の結果(概要)

- ◆令和7年8～9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：約6万社
- 回答数：21,048件（R6：24,159件） ※同一事業者からの複数回答を含む。
- うち、違反原因行為があったと回答した件数：2,007件（R6：3,308件）
- 昨年度調査に比べて、全ての違反原因行為において件数が減少傾向ではあるが、依然として、食品・食料品の占める割合は多い。

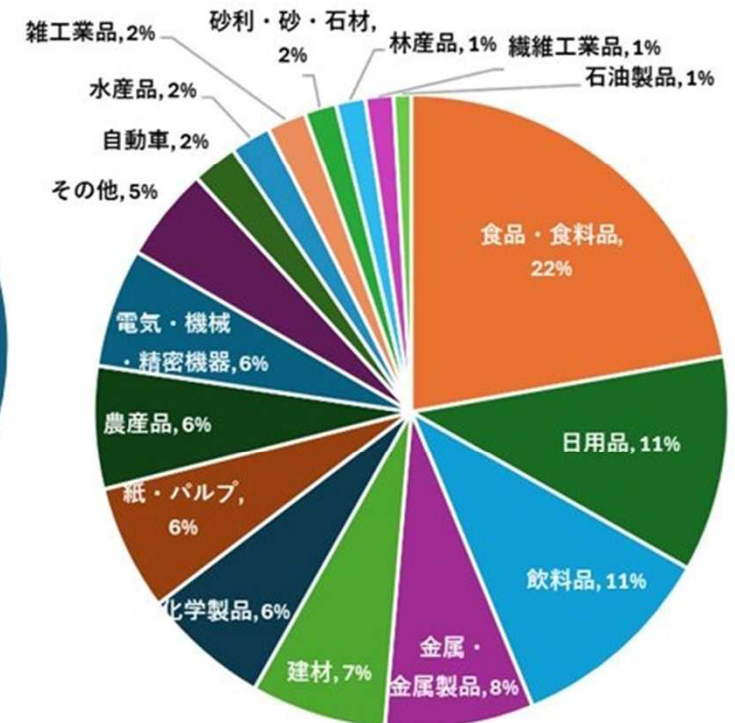
1. 違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



2. 違反原因行為の割合



3. 違反原因行為ありの回答における輸送品目（複数回答）

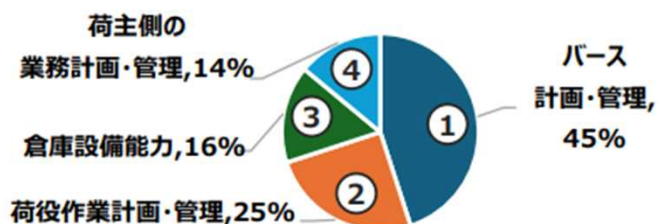


違反原因行為に係る実態調査の結果(主な傾向)

- ◆ 回答のあったトラック事業者のうち、**Gメンの活動を認知している割合は、約90%**となっている。
- ◆ 違反原因行為の実態調査を基にGメンが追加でトラック事業者から詳細情報を収集したところ、違反原因行為の上位3位では、下記のような傾向があった。
- ◆ Gメンの是正指導の強化や荷主パトロール等の啓発活動の効果、また、改正物流法（R7年4月施行）などの総合的な施策により**荷主の意識が改善されてきていることもあり、違反原因行為の報告は約39%減少**している。

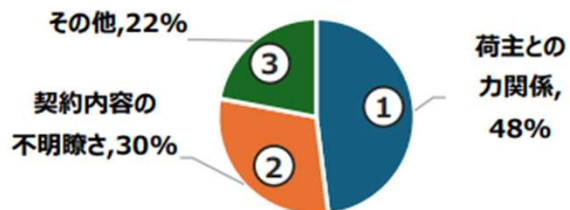
違反原因行為上位3位におけるトラック事業者が考える主な原因の内訳と声

長時間の荷待ち



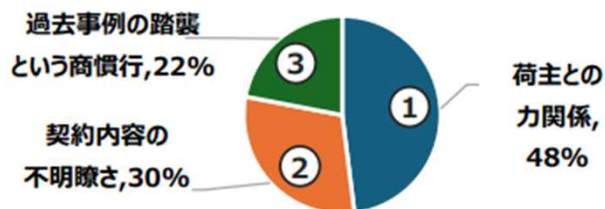
- ①：「倉庫で導入されているバース計画・管理システムをうまく活用できない。またそもそもシステムがなく、到着順となっている」、「荷主と倉庫側で伝票やデータの連携が取れず作業が遅延してしまう」等。
- ②：「倉庫の荷役作業の管理者や現場作業員の不足」、「荷主と運送事業者との連携が不十分」等。
- ③：「バース数が少ない」、「着荷主側の荷捌き場などの作業場所が不足」、「運送事業者が待機できる場所が荷主側倉庫にない」等。
- ④：「着荷主側の業務計画と実リソース（人員数、設備能力、など）との整合性が取れていない」等。

運賃・料金の不当な据置き



- ①：「荷主側の一方的な運賃・料金の決定」、「荷主側が運賃を上げないから運送業者にしわ寄せがいく」、「話に行くと荷主から契約を解除・打ち切られるリスクがある」「荷主と親子関係にあるため交渉不可」等。
- ②：「荷主本社からの回答待ちで契約交渉が進まない」、「契約が複雑で交渉が進まない」「営業所ごとに契約をしているが、他の営業所では異なるという理由で、進まない」等
- ③：「荷主との交渉の機会がない」、「決定権が荷主本社のみで交渉窓口が遠い」、「入金時に減額されている」、「ドライバーの維持が困難になっている。」等。

契約にない附帯業務



- ①：「附帯業務を断れない、拒否すると契約を打ち切りをそそのかされる。」、「本社の承諾は得たが、支店では聞いていないと突き返される。」「作業負荷が高く、ドライバーが辞めていく」等。
- ②：「業務改善・定着している中でいつの間にか増えた附帯業務については、交渉が難しい」、「荷主との契約書記載の内容が古いままになっており業務範疇が曖昧」、「平日土日の区別なし」、「運用がコロコロ変わる」等。
- ③：「だいぶ前から附帯業務が常態化しており、賃金が厳しい現代でも今更言いづらい」、「バラ積やパレットの乗せ換えが生じているが、ずっとやっているので言えない」等。

トラック・物流Gメンの最近の動き

働きかけ等の累計実施件数（R1.7～R7.11）

- 勧告 : 5件（荷主3、元請1、その他1）
- 要請 : 195件（荷主106、元請83、その他6）
- 働きかけ : 2,194件（荷主1,540、元請554、その他100）

⇒ 計2,394件の法的措置を実施

■ Gメンアシスタント事務局の設置（R7.9）

- ✓ 「トラック・物流Gメン」の活動をより効果的に実施するため、**Gメンアシスタント事務局を設置**。
- ✓ Gメン活動で得た情報から、違反が発生する可能性が高い傾向等を把握し、**効果的な是正指導に繋げるための調査・分析**を行う。
- ✓ セミナー開催、メディア配信、改善事例集の配布を通して、**荷主等の行動変容を図る**。

■ 公正取引委員会や中小企業庁との連携強化

- ✓ 本年5月に公布された取適法を契機として、荷主・元請事業者等に対する一層の**価格転嫁・取引適正化の推進のため**、取適法等の施行を見据えた公正取引委員会や中小企業庁との連携を強化。

■ 違法な白トラ対策

- ✓ 本年6月に成立したトラック適正化2法において、**荷主等の違法な「白トラ」の利用に対する是正指導**が新設されたことから、法施行後に**プッシュ型**の情報収集を開始し、**加えて荷主等への周知を強化**。

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち（47%）
- 契約にない附帯業務（21%）
- 運賃・料金の不当な据置き（16%）
- 無理な運送依頼（7%）
- 過積載運送の指示・容認（5%）
- 異常気象時の運送依頼（4%）

■ 集中監視月間の実施（R7.10～11）



ドライバーへの周知活動



荷主向け説明会



荷主・元請事業者訪問

○ 2030年度までの「集中改革期間」における物流革新の実現に向けて、次期「物流大綱」の策定を見据え、物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容等を柱とする抜本的・総合的な施策を強力に推進する。

① 物流の効率化

【陸・海・空の輸送モードを総動員した新モーダルシフト等の推進】



鉄道・内航海運へのモーダルシフトの強化



ダブル連結トラックを活用した共同輸配送や中継輸送



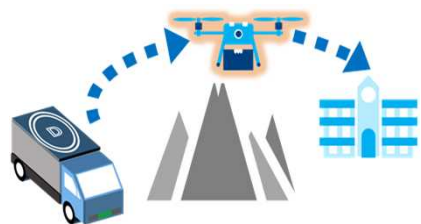
航空機の空きスペース等の有効活用

【多様な担い手の確保・育成や労働生産性向上等の推進】



「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮

【ドローンの活用等を通じたラストマイル配送の効率化】



ドローンを活用したラストマイル配送



物流を支える地域の受取拠点の整備

【自動運転トラックの社会実装の推進】



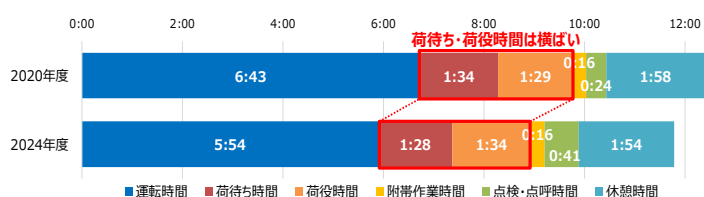
【物流拠点の機能強化等】



非常用電源設備

② 商慣行の見直し

【荷主・物流事業者に対する規制の徹底】



トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳

【トラック・物流Gメンによる是正指導】



月当たりの「働きかけ」等の平均実施件数

③ 荷主・消費者の行動変容等

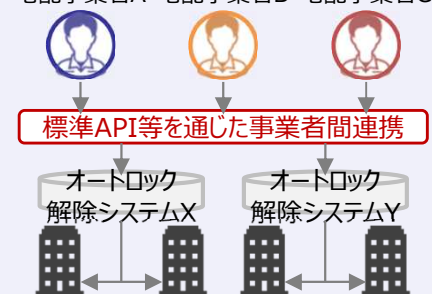
計画情報の連携による物量の平準化

発注者・納入者間における生産・在庫・配送等の計画情報の連携



オートロック式マンションにおける置き配

宅配事業者A 宅配事業者B 宅配事業者C



どの事業者の荷物でも置き配が利用可能

④ 次期「物流大綱」の策定を見据えた調査

■ 次期「物流大綱」に関する新機軸の検討や輸送力見通しの検証等

主要施策別

（単位：百万円）

主要施策	R8年度当初予算・R7年度補正予算			R7年度 当初予算	備考	
	R8年度 当初予算	増減率	R7年度 補正予算			
1. 次期「総合物流施策大綱」の策定を見据えた物流革新の集中改革の推進	9,749	2,623	1.05	7,126	2,488	
物流の効率化	8,275	2,545	1.06	5,730	2,400	
商慣行の見直し	528	68	0.99	461	69	
荷主・消費者の行動変容	845	10	0.50	835	20	
次期「総合物流施策大綱」の策定を見据えた施策効果等の調査事業等	100	－	－	100	0	
2. 自動車運送業及び整備業における人材確保等の推進	5,899	203	0.99	5,695	205	
自動車運送業における人手不足対策支援について	5,566	－	－	5,566	0	
自動車運送業における外国人材の適正な受入環境の確保	35	6	0.64	29	9	
自動車整備業の人材確保・育成の推進	247	197	1.01	50	196	
白タクや違法ハイヤーの撲滅に向けた調査事業	50	－	－	50	0	
3. 自動車分野のDXや技術開発による事業基盤強化等の推進	8,721	6,946	1.86	1,775	3,741	
人手不足解消に向けた自動運転トラックによる幹線輸送実証事業	1,276	1	0.08	1,275	8	再掲
自動運転（レベル4）法規要件の策定	231	231	1.24	－	185	
自動車登録検査関係手続のデジタル化	5,979	5,979	2.08	－	2,881	
自動車の技術・基準の国際標準化等の推進	735	735	1.10	－	666	
高度安全運転支援システム普及促進事業	500	－	－	500	0	
[「交通空白」の解消等に向けた地域交通のり・デザインの全面展開] ※内数	[55,764]	[20,560]	－	[35,204]	[20,905]	総政局等
4. 脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のGXの推進	1,190	571	1.01	618	563	
商用電動車の性能評価・導入促進事業	618	0	皆増	618	0	
脱炭素に向けた産学官連携による次世代大型車開発促進事業	571	571	1.01	－	563	
5. 輸入自動車の安心・安全の確保	3,828	－	－	3,828	0	
輸入車安全対策事業	3,828	－	－	3,828	0	
6. 自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等	16,531	14,684	1.09	1,847	13,500	
(独)自動車事故対策機構千葉療護センターの老朽化対策	1,492	1,492	5.10	－	292	
自動車事故被害者支援体制等整備事業	1,174	1,174	0.94	－	1,246	
事故被害者へのアウトリーチ強化・ユーザー理解増進事業	300	300	1.00	－	300	
自動車アセスメント事業 ※内数	8,754	8,754	－	－	9,032	
自動車運送事業の安全総合対策事業	1,913	1,913	1.14	－	1,681	
先進安全自動車の整備環境の確保事業	392	392	1.07	－	365	
事業用自動車の重大事故に関する事故調査等機能の強化	130	130	1.00	－	130	
自動車運送事業者に対する監査体制の強化	88	88	2.01	－	44	
自動車運送事業の安全対策事業	386	386	1.09	－	354	
高齢運転者等の事故防止対策の推進	55	55	1.02	－	54	
自動車事故被害者救済対策等の充実	1,847	－	－	1,847	0	
(歳入関係) 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し	574,060	－	皆減	574,060	6,500	R7補正予算にて全額返済

※本表における計数は、端数処理の関係で、合計した額と一致しない場合がある。
 ※本表における計数は、政府情報システムに係る経費（デジタル庁一括計上分）を含まない。
 ※ [] 内は他局・他省庁予算の関連事項であり、計数に算入していない。
 ※上記の他に財政投融资を活用した物流施設・DX・GX投資の支援として119億円計上

1. 次期「総合物流施策大綱」の策定を見据えた物流革新の集中改革の推進

■ 2030年度までの「集中改革期間」における物流革新の実現に向けて、次期「総合物流施策大綱」の策定を見据え、物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容等を柱とする抜本的・総合的な施策を強力に推進する。

物流の効率化

【8,275百万円（2,400百万円 3.5倍）】
（一般会計、自動車安全特別会計：自動車事故対策勘定）

※2,545百万円[R8当初]、5,730百万円[R7補正]
※自動車安全特別会計を含む

日本全体の物流ネットワークの再構築の推進

【31百万円[R8当初]、1,030百万円[R7補正]】

目的

- 陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員した新モーダルシフトや全国各地の幹線輸送と地域配送の結節点となる基幹的な物流拠点の整備等を通じて、日本全体の物流ネットワークの再構築を推進する。

内容

- 地域の産業振興等と連携しながら、鉄道、船舶、航空機、ダブル連結トラック等を活用した新モーダルシフトや地域の物流ネットワークの再構築を進める荷主・物流事業者の先進的な取組を支援する。



鉄道・内航海運への
モーダルシフトの強化



航空機の空きスペース等の
有効活用



ダブル連結トラックを活用した
共同輸配送や中継輸送



新幹線等の貨客混載

- 日本全体の物流ネットワークの中核となり、全国各地の幹線輸送と地域配送の結節点となる基幹的な物流拠点について、全体最適を見据えた政策的な配置を促すための調査・検討を行う。

ラストマイル配送の持続可能な提供の確保 【175百万円[R7補正]】

目的

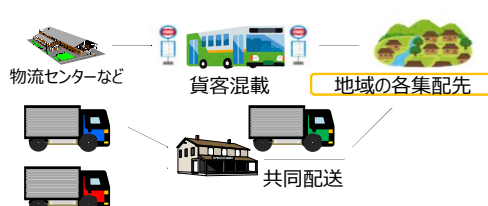
- 物流の小口・多頻度化や人口減少・少子高齢化の進行を踏まえ、都市部・地方部を問わずに宅配便ドライバーの負担の軽減を図り、ラストマイル配送の持続可能な提供を確保する。

内容

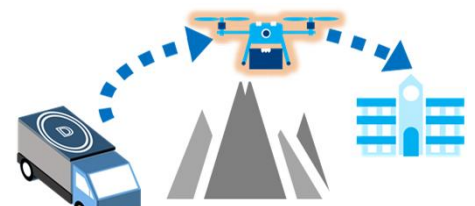
- 荷主・物流事業者・地方自治体等の多様な主体が連携しながら、物流負荷の軽減に向けた受取拠点の整備、貨客混載・共同配送の推進、ドローン等の活用などを図る先進的な取組を支援する。



物流を支える地域の受取拠点の整備



過疎地域等における貨客混載・共同配送



ドローンを活用したラストマイル配送

自動運転トラックの社会実装の推進 【1,275百万円[R7補正]】

目的

- 2026年度以降のレベル4自動運転トラックの社会実装に向けて、自動運転の1対多運行の実現やセミトレーラ、ダブル連結トラックでの自動運転の開発・導入等を進める事業者の取組を支援する。

内容

<対象事業のイメージ>

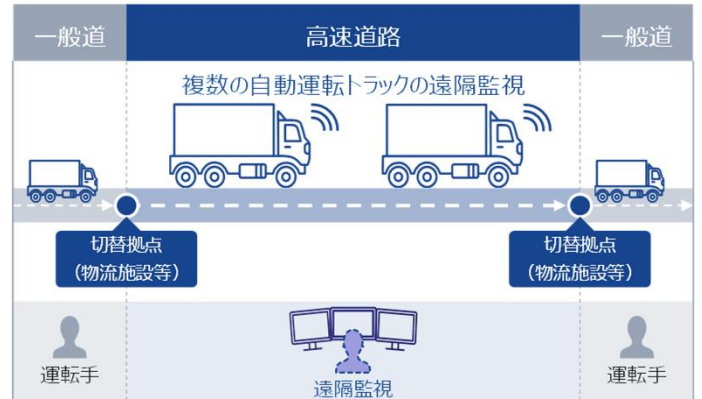
- 物流拠点間の幹線道路における自動運転トラックによるピストン輸送
- 自動運転トラックの活用に資する物流拠点の整備・最適化 等

<対象事業者>

- 道路運送事業者、自動運転関連事業者 等

<補助対象経費>

- 自動運転トラックの車両購入費・部品費・架装費
- 自動運転トラックに対応した駐車スペース、トラックバース等の造成・舗装費用
- 自動運転トラックの1対多運行に向けた運行システム等の開発・構築費用
- 自動運転トラックの社会実装に向けた初年度の運行経費 等



中小物流事業者の労働生産性の向上等の推進 【1,550百万円[R7補正]】

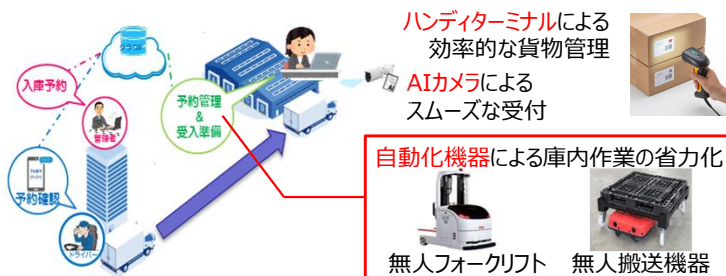
目的

- 多様な人材が活躍できる職場環境整備に向けて、中小物流事業者における機械化・自動化・省人化・デジタル化などを支援するとともに、物流倉庫における外国人材の適正な受入環境を確保する。

内容

業務効率化・経営力強化支援

- 予約受付、動態管理、求貨求車システム、原価算定に資するシステム等の導入、物流標準化・データ連携、事業継承
- 物流施設へのシステムや機器の導入による自動化・機械化・デジタル化



車両の効率化設備導入支援

- テールゲートリフター、トラック搭載クレーン等の導入による荷役作業に係る時間や作業負担の軽減



テールゲートリフター



トラック搭載クレーン

人材確保・育成支援

- 中型・大型・けん引免許やフォークリフト運転資格の取得 等

災害時の物流拠点の機能強化等 【15百万円[R8当初]、600百万円[R7補正]】

目的

- 災害時におけるサプライチェーンの維持・確保や支援物資物流の構築を図る。

内容

- 非常用電源設備の導入支援等により物流施設の災害対応能力を強化するとともに、地方公共団体と物流事業者が連携して取り組む物資輸送訓練に対する支援を行う。



非常用電源設備

※68百万円[R8当初]、461百万円[R7補正]

目的

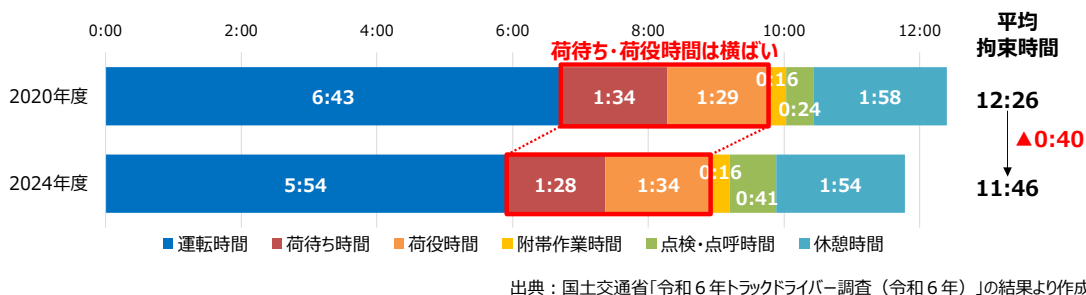
- 物流の「2024年問題」を契機として進められてきた物流の効率化とトラック運送事業者の取引環境の適正化に加え、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上に資する施策を講じることにより、物流の持続的かつ健全な発展を図る。

内容

- 令和8年4月1日の改正物流法の全面施行を見据え、荷待ち・荷役等時間の短縮や積載効率の向上等に向けた荷主・物流事業者に対する規制の執行体制を整備する。
- 本年6月に公布されたトラック適正化2法の施行に向けて、トラック事業者の許可更新制度の導入に係る業務プロセスの構築等の検討や「適正原価」の設定に向けた実態調査等を行う。
- 物流業界の多重取引構造の是正に資する事業者間の連携・マッチング等の実現に向けた環境整備やトラック・物流Gメンが悪質な荷主・元請事業者への是正指導等を的確に行うための調査等を行う。

トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳

トラック・物流Gメンの活動状況



荷主・消費者の行動変容等

【 845百万円（ 20百万円 42.3倍） 】

※10百万円[R8当初]、835百万円[R7補正]

目的

- 改正物流法の全面施行を見据えた物流統括管理者間の連携やデジタル技術を活用した荷主・物流事業者間の協働・協調を促すとともに、再配達削減に向けて消費者が置き配などの多様な受取方法をより積極的に選択するための環境整備を推進する。

内容

- 物流統括管理者が主体となって複数の荷主・物流事業者間のデータの可視化・共有化を進める取組を支援し、物流コストに応じた運賃・商品価格の設定や物量の平準化などの物流改善を推進する。
- 物流負荷の低減に向けて、物流に配慮した注文方法の普及促進や再配達の削減に向けた置き配サービスの事業者間連携等を進める事業者の先進的な取組を支援する。

物流コストに応じた運賃・商品価格の設定

計画情報の連携による物量の平準化

物流に優しい注文方法の普及・浸透



財政投融資：[R8当初] 2,400百万円
[R7補正] 9,500百万円

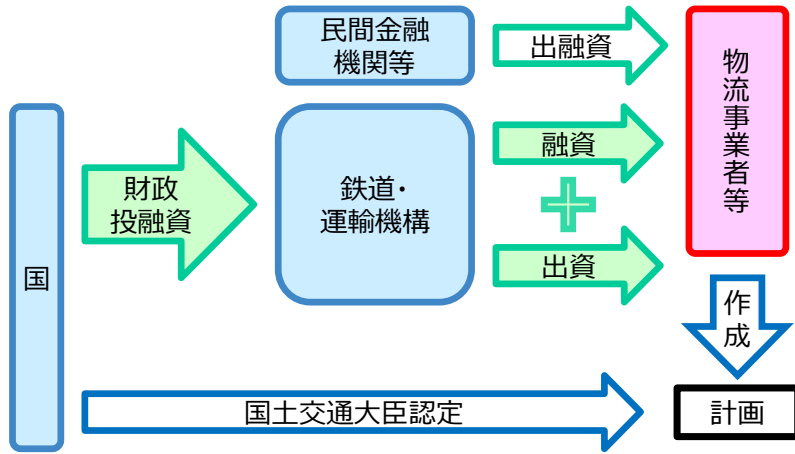
目的

- 我が国の産業の国際競争力強化、物流の小口・多頻度化への対応、環境負荷の低減、流通業務に必要な労働力の確保等に向けた荷主・物流事業者等の物流効率化の取組を支援する。

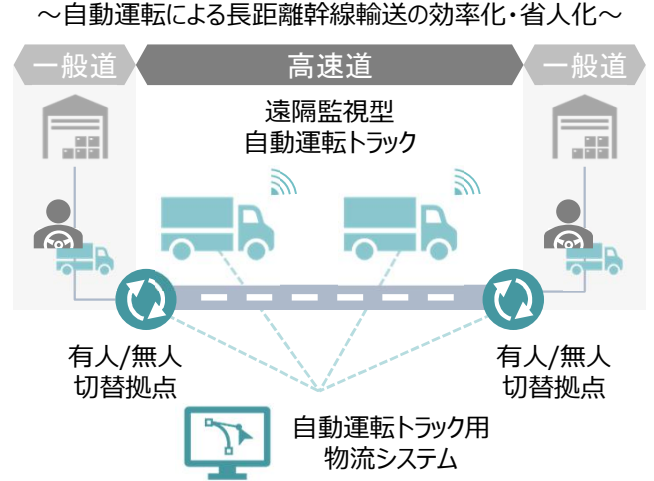
内容

- 物流効率化法に基づく認定を受けた事業において物流拠点や物流DX・GX関連設備の整備を行う者に対して、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構を通じた財政投融資による支援を行う。

【財投支援スキーム】



【事業イメージ】

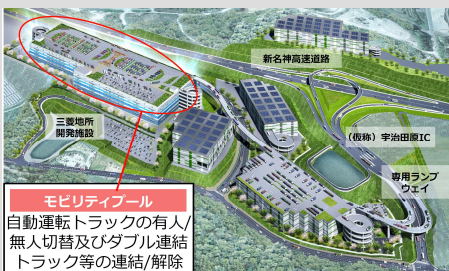


次期「総合物流施策大綱」の策定を見据えた物流革新の集中改革の推進

物流の「2024年問題」については、令和5年6月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」で決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく官民の取組の成果等により、2025年度に入っても物流の機能を維持できています。一方で、担い手不足が深刻化していく中で、必要な物流の機能を維持していくためには、従来にない対策を抜本的かつ計画的に講じていくことが不可欠です。

こうした中、令和7年3月の関係閣僚会議では、総理から、輸送力不足が年々深刻化する2030年度までの期間を物流革新の「集中改革期間」と位置付けた上で、物流全体の適正化や生産性向上、自動運転等の抜本的なイノベーションに向けて、「2030年度に向けた政府の中長期計画」の見直しを反映した次期「総合物流施策大綱」を策定すべく、早急に検討を開始するよう指示がありました。これを受け、本年5月に、次期「物流大綱」の策定に向けた国土交通省・経済産業省・農林水産省の3省合同の有識者検討会を立ち上げ、物流の常識を根本から革新していくための施策の具体化・深度化の検討を進めているところです。

また、地方公共団体の産業振興やまちづくり等の連携を踏まえた、中継輸送機能等を持った物流拠点の整備・再構築を支援してまいります。



トラック輸送の変容を踏まえた基幹となる物流拠点のイメージ



地方公共団体が関与した物流拠点整備の取組の例 (北海道名寄市における整備イメージ)



ドローン配送拠点

2. 自動車運送業及び整備業における人材確保等の推進

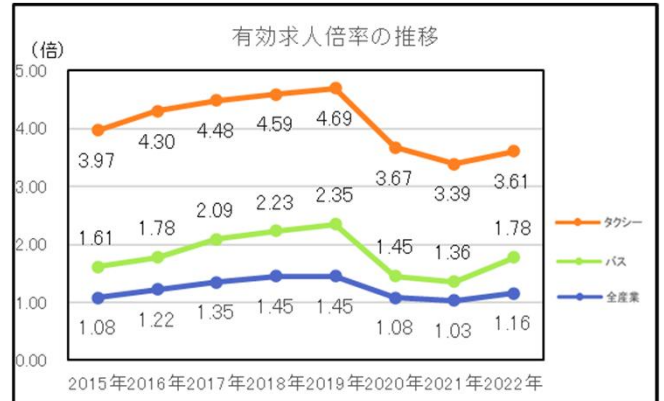
- 人手不足による事業の縮小・廃止の抑制や事業の承継・持続を図るため、人材確保や生産性向上等の取組を通じた経営改善を図る集中的な支援等を推進する。

自動車運送業における人手不足対策支援について

【5,566百万円[R7補正]（新規）】

目的

- ・地域の日常生活・社会経済活動の基盤となるバス・タクシー事業において、担い手の確保が喫緊の課題となっている。
- ・足もとでは、「交通空白」の解消に向けて、地域ごとに今後の地域公共交通のあり方を検討している最中であり、人手不足によりバス・タクシー事業者が事業の縮小をすれば、地域の公共交通の維持が困難となるおそれがあるため、人手不足対策支援を行う。



内容

<補助対象経費>

- ・人材確保セミナーの開催経費
- ・二種免許取得等に関する経費
- ・女性用控え室等の整備経費 等

<補助対象事業者>

バス事業者、タクシー事業者等



<人材確保セミナー>



<2種免許取得>



<女性用控え室>

※トラック事業における人手不足対策については、6頁の「中小物流事業者の労働生産性の向上等の推進」に含まれる。

自動車運送業における外国人材の適正な受入環境の確保

【35百万円（9百万円 3.9倍）】

目的

※6百万円[R8当初]、29百万円[R7補正]

自動車運送業分野（バス、タクシー及びトラック運転手）において、特定技能外国人の受入れが開始し、今後、受入人数を拡大させていく必要がある中で、特定技能協議会の運営、受入促進・フォローアップ調査等を通じて、自動車運送業における外国人材の適正な受入環境を確保する。

内容

- **協議会運営**: 制度の適正な運用を図るため、分野別の協議会において、構成員の連携の緊密化を図り、各事業者が特定技能外国人を受け入れられるよう、制度や情報の周知、法令遵守の啓発のほか、地域ごとの人手不足の状況を把握するなど、適正な受入環境を整備する。

自動車運送業分野特定技能協議会

<主な協議内容>

1. 特定技能外国人の受入れに係る制度の趣旨や優良事例の周知
2. 特定技能所属機関等に対する法令遵守の啓発
3. 就業構造の変化や経済情勢の変化に関する情報の把握・分析
4. 大都市圏等への集中回避に係る対応策の検討・調整 など

【構成員】

- ・国土交通省
- ・受入事業者
- ・登録支援機関
- ・業界団体 等

- **受入促進・フォローアップ調査**: 送り出し国・登録支援機関・受入機関への実態調査・分析・取りまとめ・優良事例の水平展開等を行い、特定技能外国人の受入れを促進する。