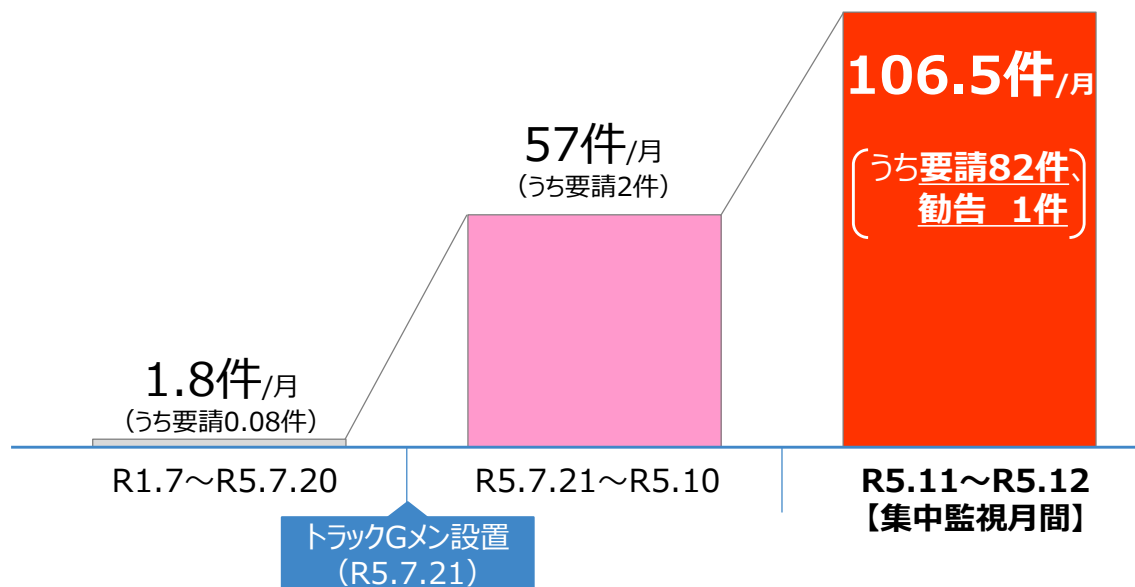


トラックGメンによる「集中監視月間」（令和5年11月・12月）の取組結果

- 「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、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、「働きかけ」「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「働きかけ」「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）
 - **働きかけ**： 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%）

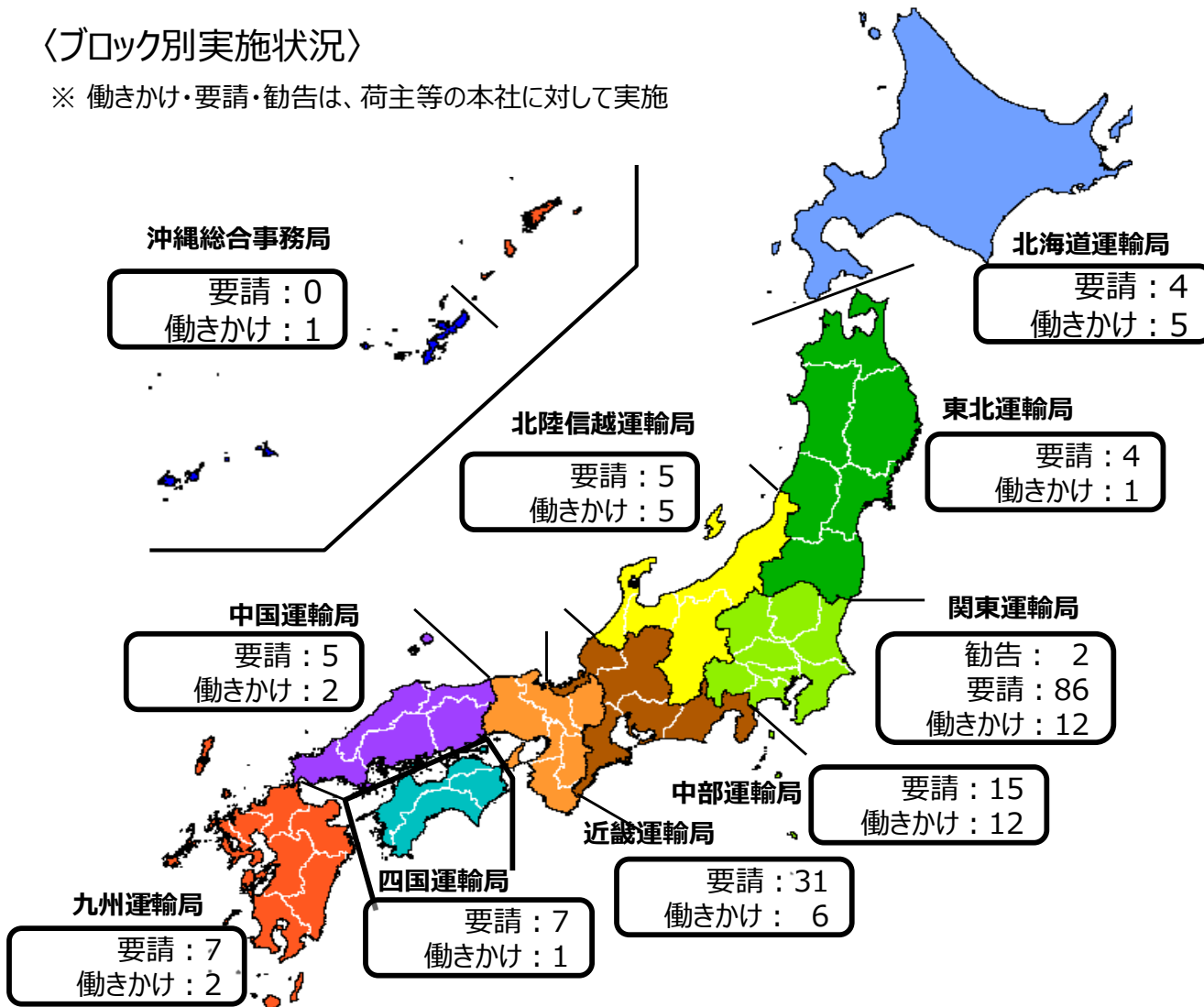
今般「働きかけ」「要請」「勧告」の対象となった荷主等については**フォローアップ**を継続し、**改善が図られない場合は更なる法的措置の実施**も含め厳正に対処。

「集中監視月間」働きかけ・要請・勧告実施件数

- 悪質な荷主や元請事業者等に対し、全国で**164件の「要請」**及び**47件の「働きかけ」**を実施し、違反原因行為の早急な是正を措置。
- さらに、既に「要請」を実施した荷主等のうち、**依然として違反原因行為に係る情報が相当数寄せられた2者に対し、初となる「勧告」を発動し、その旨を「公表」。**

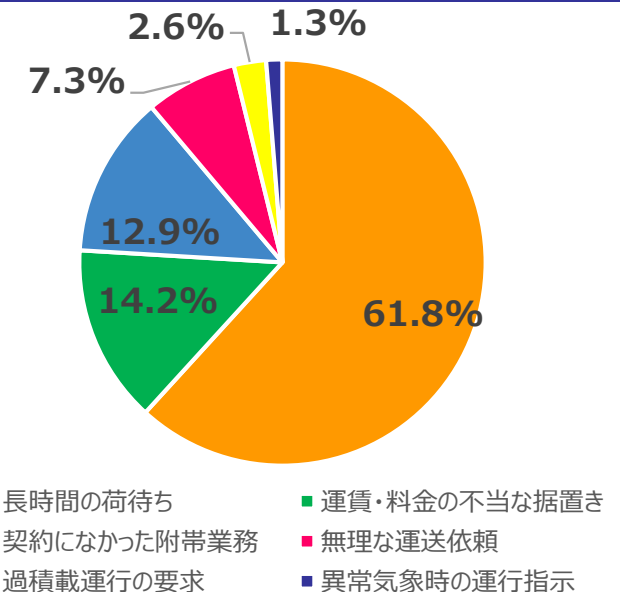
〈ブロック別実施状況〉

※ 働きかけ・要請・勧告は、荷主等の本社に対して実施



対応内容	荷主・元請数	内訳
勧告	2	荷主1・元請1
要請	164	荷主82・元請77・その他5
働きかけ	47	荷主26・元請19・その他2

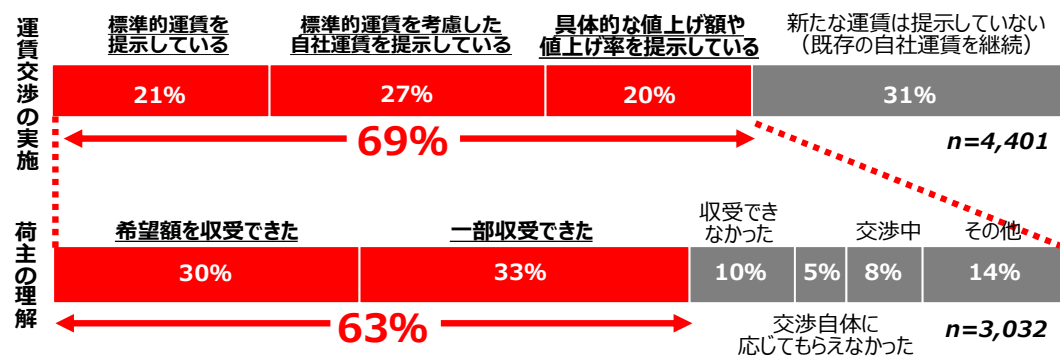
「集中監視月間」の働きかけ・要請・勧告実施件数の違反原因行為内訳



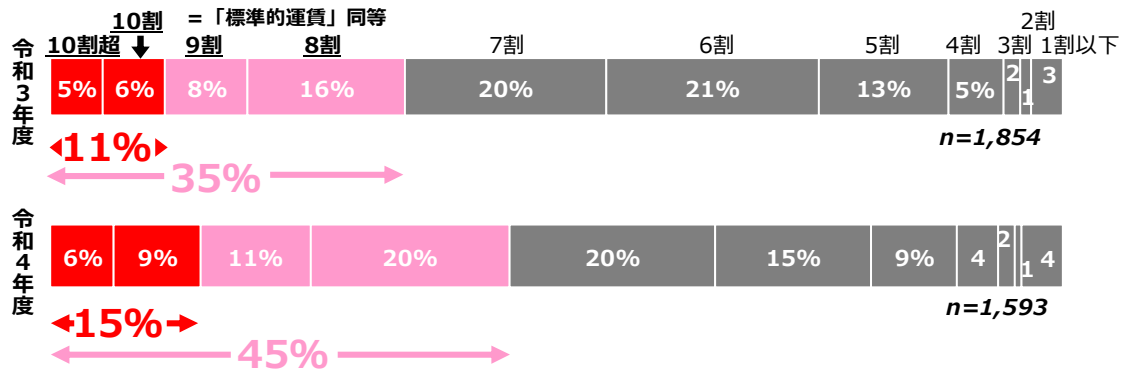
- トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設（令和2年4月告示）。
- 実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直しを図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。
 （※） 行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

「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セラス）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】

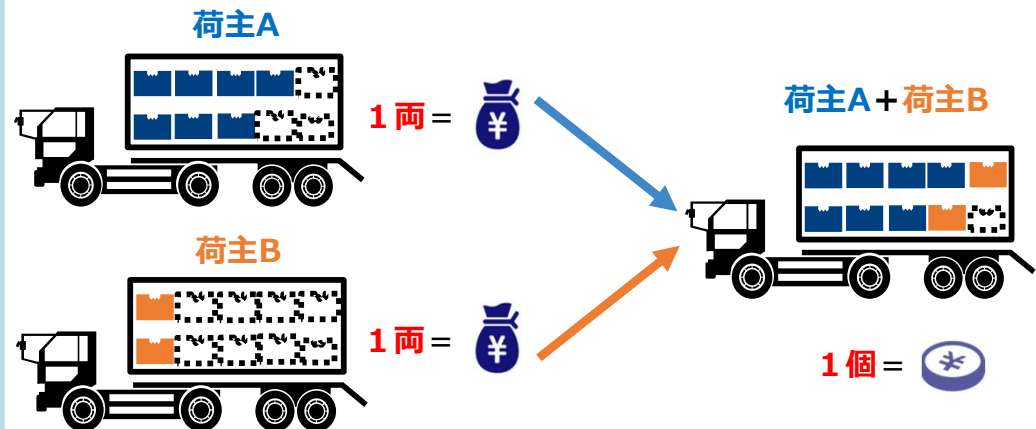
<契約条件の明確化>

- 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】

物流革新及び賃上げに向けた 政府の取組

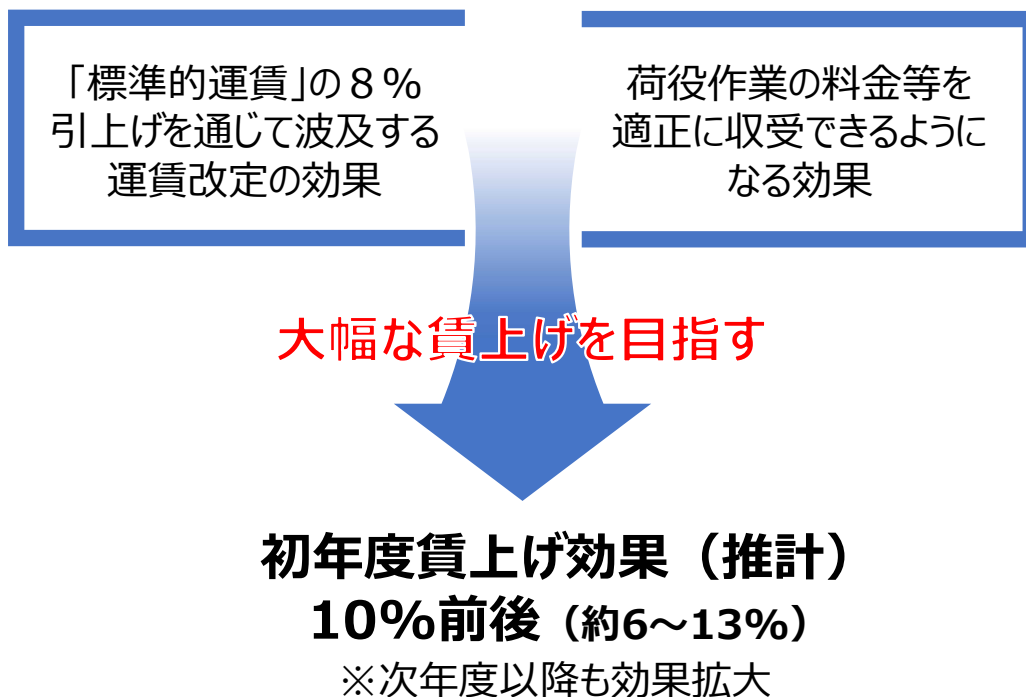
2030年度に向けた政府の中長期計画（概要）

- 2023年6月に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」に盛り込まれた施策について、**2030年度までのロードマップを作成**するもの。
- 2030年度に見込まれる**34%の輸送力不足（施策なしケース）**を補うことを目指す。
- この中長期計画については、**毎年度フォローアップ**を行い、次期（2026～2030年度）の「総合物流施策大綱」を閣議決定するタイミングと合わせて見直し。

○施策による輸送力への効果

	2024年度	2030年度
必要輸送力	100	100
施策なしケース	▲14	▲34
施策による効果	+14.5	+34.6
うち荷待ち・荷役削減	+4.5	+7.5
積載率向上	+6.3	+15.7
モーダルシフト	+0.7	+6.4
再配達削減	+3.0	+3.0
その他 (トラック輸送力拡大等)		+2.0

○「標準的運賃」の引上げによる賃上げ効果（推計）



主要施策のポイント①

（1）適正運賃收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（2024年通常国会）

- ・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け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（2023年度中措置。10%前後の賃上げ効果）

○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）

【荷主・物流事業者に対する規制的措置】

荷主等が取り組むべき措置の例 <パレットの導入>



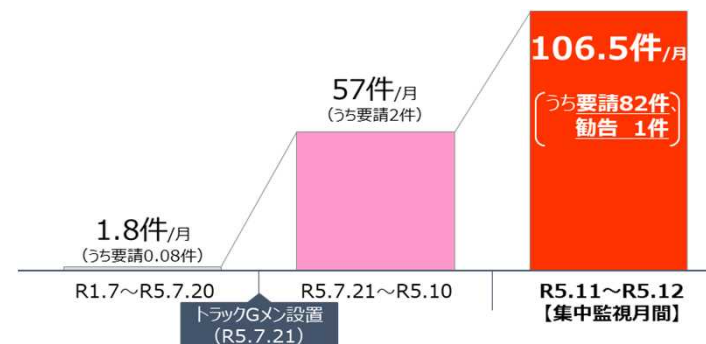
バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

【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



主要施策のポイント②

(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
(2030年度までに荷待ち・荷役作業等時間を2019年度比で年間125時間以上削減)
- 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 (2030年度までに積載率を2019年度比で16%以上増加)
- 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
(自動運転について、2024年度から、100km以上のデジタル情報配信道整備。ドローン物流について、2024年度から、150km以上のドローン航路整備)

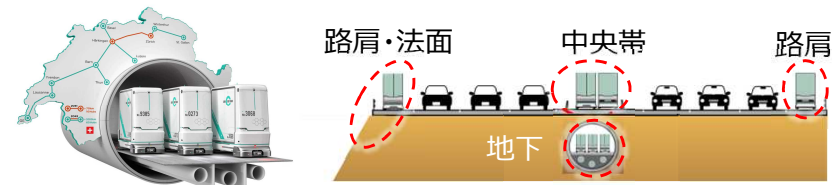
(3) 多様な輸送モードの活用推進

- 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
(官民協議会で継続的にフォローアップ。10年程度で倍増を目指す)
- 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)

【自動物流道路の構築】

スイスで検討中の
地下物流システムのイメージ

道路空間の利活用イメージ



出典: Cargo Sous Terrain社HP

【自動運航船の本格的な商用運航】



【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>



<ドローン航路>



(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
(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)
- 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
(運行路線拡充や駐車マス整備、財政投融資によるダブル連結トラック導入支援)
- 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
(2023年度補正予算)

(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
- 「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
(行動変容が見られなければ追加対応)

【ダブル連結トラック】

<ダブル連結トラック駐車マス整備>



【「送料無料」表示の見直し】

