

2024年問題に関する トラックGメンの活動について

国土交通省 近畿運輸局
自動車交通部 貨物課

令和6年11月27日

- 物流の「2024年問題」の背景
- 改正貨物自動車運送事業法に基づく対応
- 荷主対策の深度化
- 標準的な運賃・標準運送約款について
- 物流関連 2 法の概要
- オンライン説明会のお知らせ



◎ 近畿運輸局

● 大阪運輸支局

■ ないわ自動車検査登録事務所

■ 和泉自動車検査登録事務所

● 京都運輸支局本庁舎

○ 京都運輸支局舞鶴庁舎

▲ 京都南自動車検査場

● 奈良運輸支局

● 滋賀運輸支局

● 和歌山運輸支局

□ 勝浦海事事務所

☆ 神戸運輸監理部

● 神戸運輸監理部兵庫陸運部

■ 姫路自動車検査登録事務所

■ 近畿運輸局とは？

- ・ 国土交通省に属する、地方出先行政機関
- ・ 近畿管内（大阪府、京都府、奈良県、滋賀県、和歌山県）の交通・観光行政を所管。
- ※ 兵庫県については、神戸運輸監理部の管轄であるが、陸運部門のみ当局の所管。
- ・ 各府県には、下部組織として「運輸支局」があり、大阪府内には支局の他に「自動車検査登録事務所」が2ヶ所、和歌山県には「海事事務所」が1ヶ所ある。
- ※ 兵庫県については、「兵庫陸運部」となっている。

■ 近畿運輸局管内の貨物運送事業者数等

- ・ 事業者数：10,408者
(全国：63,127者)
- ・ 車両数：228,084両
(全国：1,454,186両)

(注)兵庫県の海事関係事務は神戸運輸監理部が管轄しています。

■ 講師自己紹介 現職

- ・ 令和5年7月21日～ 自動車交通部 貨物課 課長補佐
トラック荷主特別対策室 併任 (※R6.11.1トラック・物流荷主特別対策室に改組)

これまでの主な経歴

- ・ 平成30年4月～ 京都運輸支局 輸送・監査部門 運輸企画専門官 (監査担当)
- ・ 令和元年4月～ 自動車監査指導部 自動車監査官 (貨物担当)

- 物流の「2024年問題」の背景
- 改正貨物自動車運送事業法に基づく対応
- 荷主対策の深度化
- 標準的な運賃・標準運送約款について
- 物流関連 2 法の概要
- オンライン説明会のお知らせ

- 物流は国民生活や我が国経済を支える社会インフラであり、物流業界の営業収入の合計は約29兆円（全産業の2%）、従業員数は約226万人（全就業者数の3%）。
- 国内貨物のモード別輸送量はトンベースで自動車が9割超、トンキロベースでは自動車が約5割、内航海運が約4割、鉄道が5%程度。

国内貨物輸送量の推移（トンベース）



トラック運送事業の働き方をめぐる現状



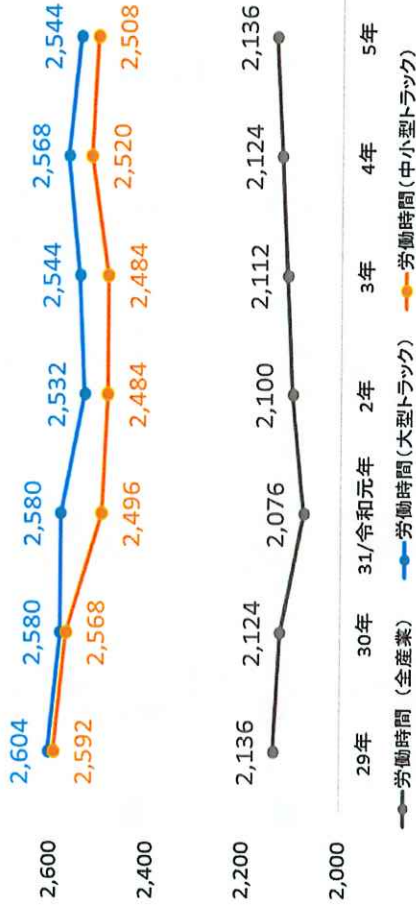
国土交通省近畿運輸局

トラックドライバーは労働時間が長く、賃金が安く、人手不足で高年齢化が進行しています。

① 労働時間

全職業平均より約2割(400h~450h)長い。

(時間) 2,800

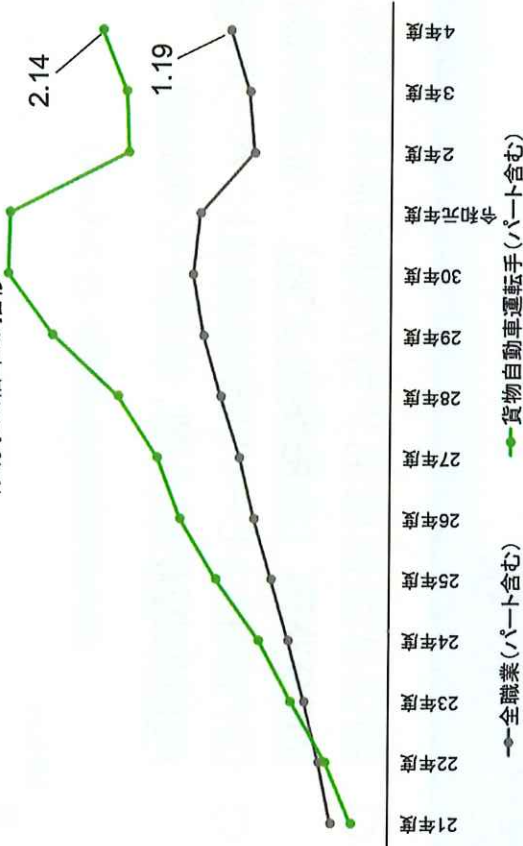


③ 人手不足

全職業平均より約2倍高い。

(倍) 3.00

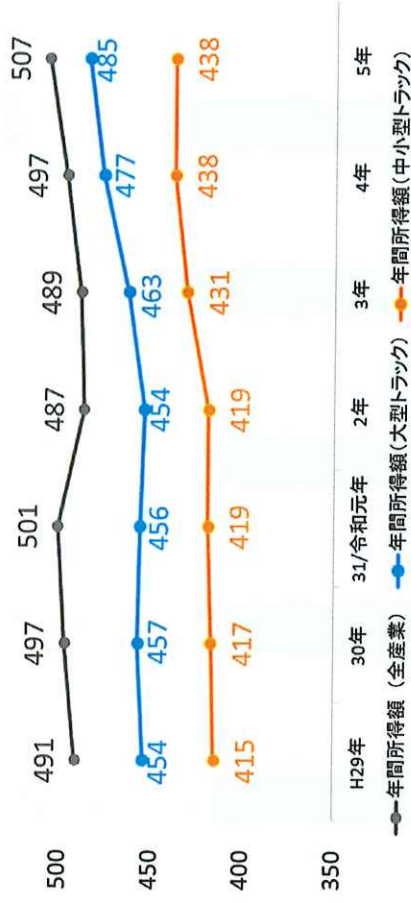
有効求人倍率の推移



② 年間賃金

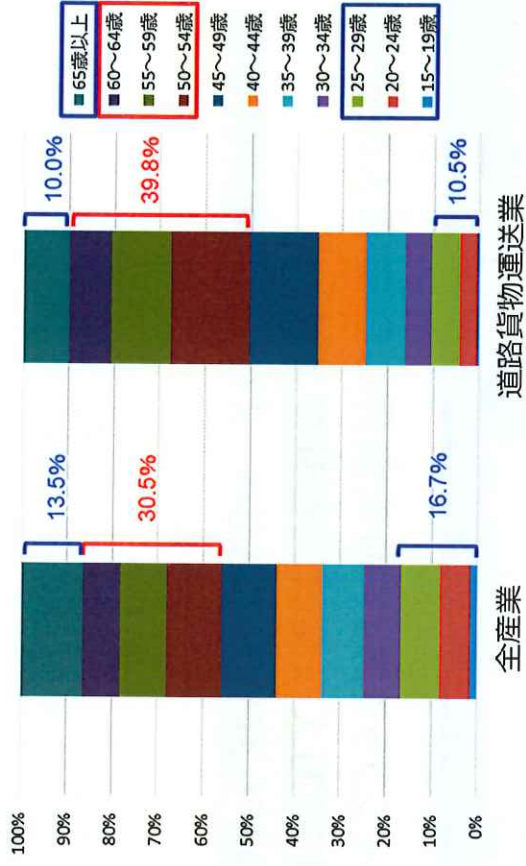
全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。

(万円) 550



④ 年齢構成

全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。
中年層の割合が高い。



道路貨物運送業

全産業

→ 全職業(パート含む) → 貨物自動車運転手(パート含む)

(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

健康起因事故件数は高止まり、でも検査を受けさせられない事業者も

運転者の健康起因事故の状況

運転者が疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案(自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数)は、高止まりの状況で、令和4年はそのうち3割が交通事故に至っている。

疾病としては「心臓疾患」「脳疾患」「大動脈瘤及び解離」が多く、合計割合が死亡した運転者の約8割を占める。

トラックについては必要な各種スクリーニング検査を受信させていない理由として、「**人員配置上、受診させる余裕がない**」、「**検査費用が高額**」などが挙げられている。

体調不良による大型トラックの事故事例 (H30.2.15)

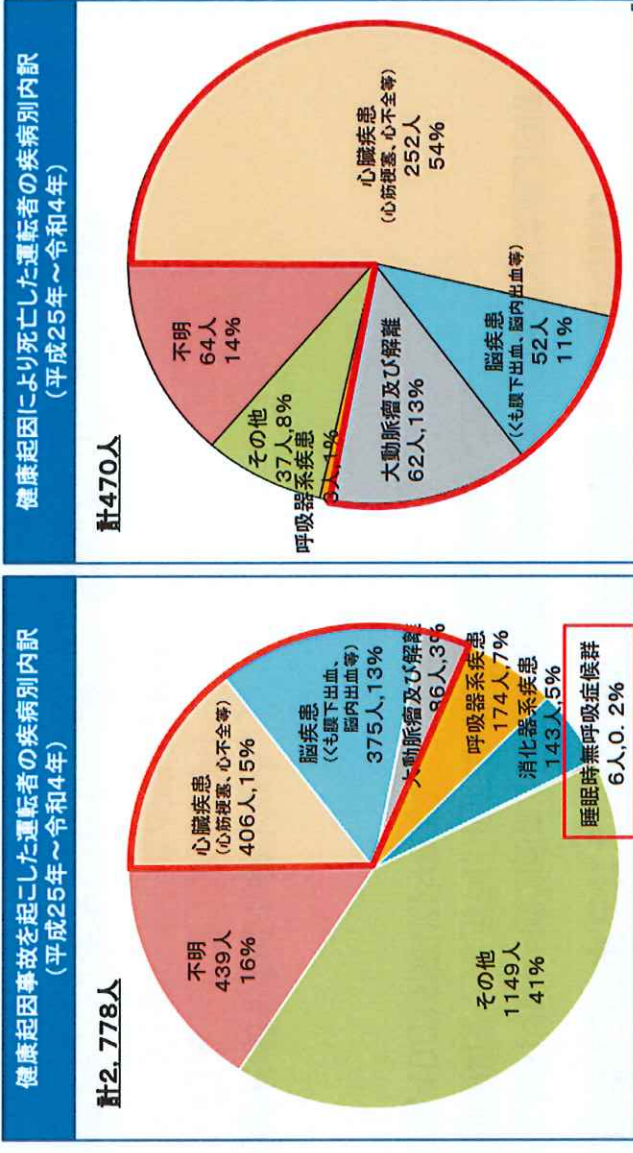
(事故概要)愛知県の国道で、大型トラックが信号待ちの車列の最後尾に追突し、6台の車両が関係する多重衝突事故が発生。軽乗用車の運転者が死亡、普通トラックの運転者が重傷、その他3名が軽傷。

(事故原因)

大型トラックの運転者は事故前日から体調不良があり、運行途中でさらに体調の悪化を感じたが、運転を継続していた。そのため、信号待ちの車列に気が付くのが遅れ衝突したと考えられる。また、運転者の出庫が3時頃と早いことを理由に、事業者は2ヵ月前から始業点呼をしておらず、運行管理者は体調不良に気づくことがなかった。



運転者の健康起因事故の疾病別内訳



時間外労働上限規制のほかにも、これだけのルールが課せられています。

労働基準法

時間外労働上限規制：年間960時間以内

自働車運転者の労働時間の改善のための基準（改善基準告示）

拘束時間のルール

拘束時間…使用者に拘束されている時間（労働時間＋休憩時間）

- 1日あたり：原則13時間以内（最大15時間。但し14時間超は週2回まで。長距離運行の場合も16時間超は週2回まで）
- 1ヶ月あたり：284時間以内（労使協定により310時間まで延長可。但し年間上限を超えないこと）
- 1年あたり：3,300時間以内（労使協定によっても3,400時間以内まで）

運転時間のルール

連続運転時間の上限：4時間（毎に30分の休憩を取る必要がある。）

- 1日あたりの運転時間の上限：2日を平均した1日あたり9時間以内
- 1週間あたりの運転時間の上限：2週間を平均した1週間あたり44時間以内

休息期間のルール

休息期間…使用者の拘束を受けない期間、労働者の自由な時間

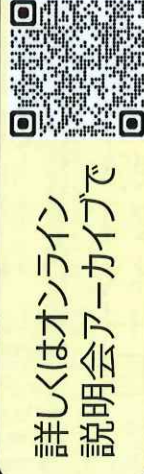
- 1日あたりの運転時間の下限：基本11時間（継続9時間を下回らないこと。長距離運行の場合8時間以上は週2回まで）

※休息時間が9時間を下回る場合は、一運行（出庫～帰庫）終了後、継続して12時間の休憩を与えること。

休日労働のルール

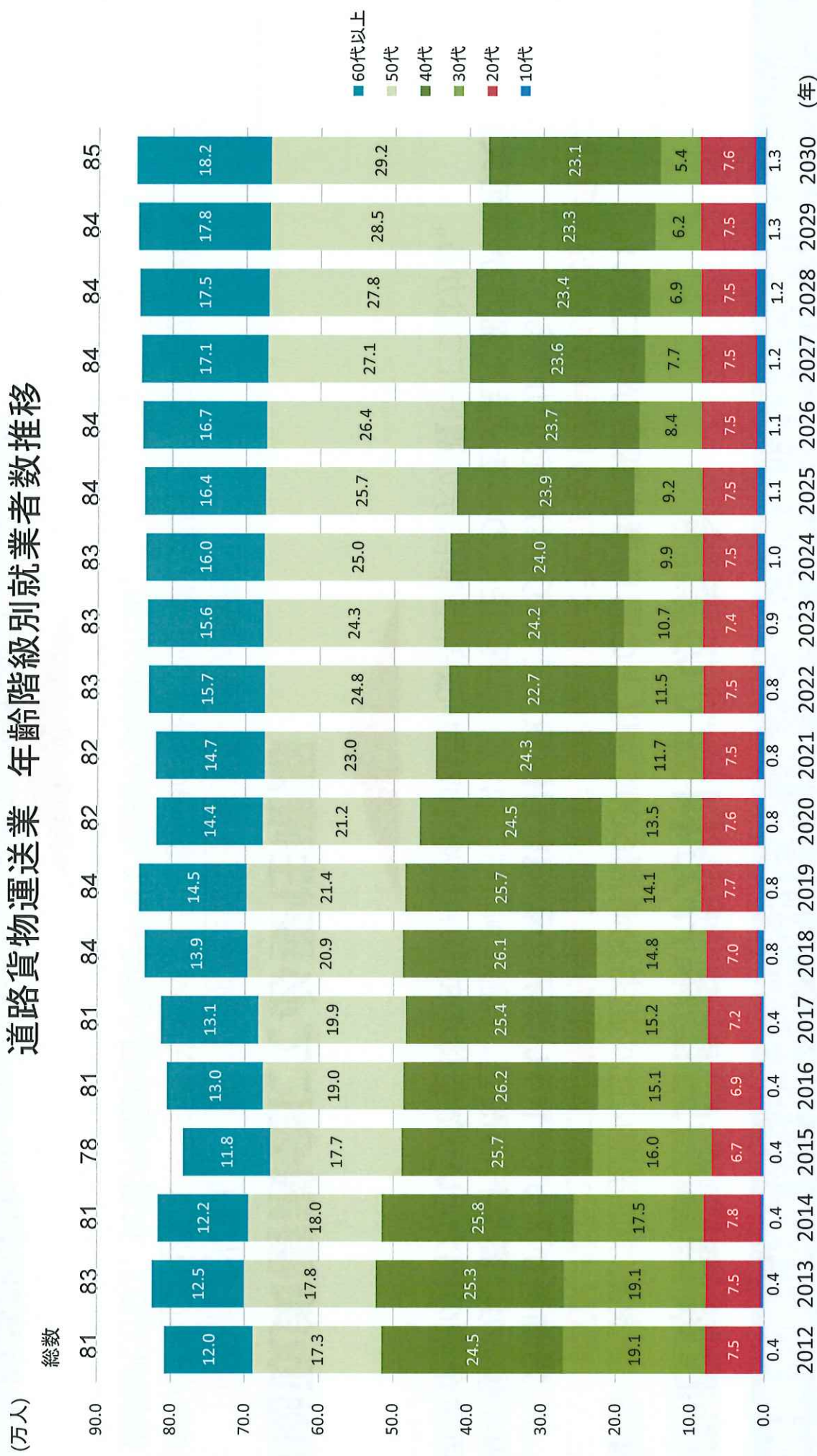
休日労働回数の上限

：2週について1回が限度



トラックドライバーは労働時間が長く、賃金が安く、人手不足で高齢化が進行しています。

道路貨物運送業 年齢階級別就業者数推移



資料：総務省「労働力調査」より中国運輸局自動車交通部貨物課が作成。

※道路貨物運送業従業者数（総数）に年齢階級別構成比を乗じて計算。2023以降については過去の数字を元に回帰直線により推計。
端数処理の関係で合計が一致しない場合がある。

長時間労働で稼ぎたいドライバーがいても、「誰でも働ける環境」を作るため上限規制が必要

労働政策審議会労働条件分科会での議論

- ・運輸・郵便業は他産業に比べ週労働時間60時間以上の雇用者の割合が特に高い。
- ・**収入を確保するためには長時間労働によって収入を確保しようとする労働者がいるのも現状。**
- ・しかし労働者が入ってきやすい業界の環境を労使双方でつくり上げる必要がある。
- ・鍵を握るのは商慣行の改善。課題の解決に向けて、業界・企業の枠を超えた協力が不可欠。
- ・荷主企業の協力といった全体の対策も含めた取組が改善基準告示の遵守につながる。

労働政策審議会にて必要性確認

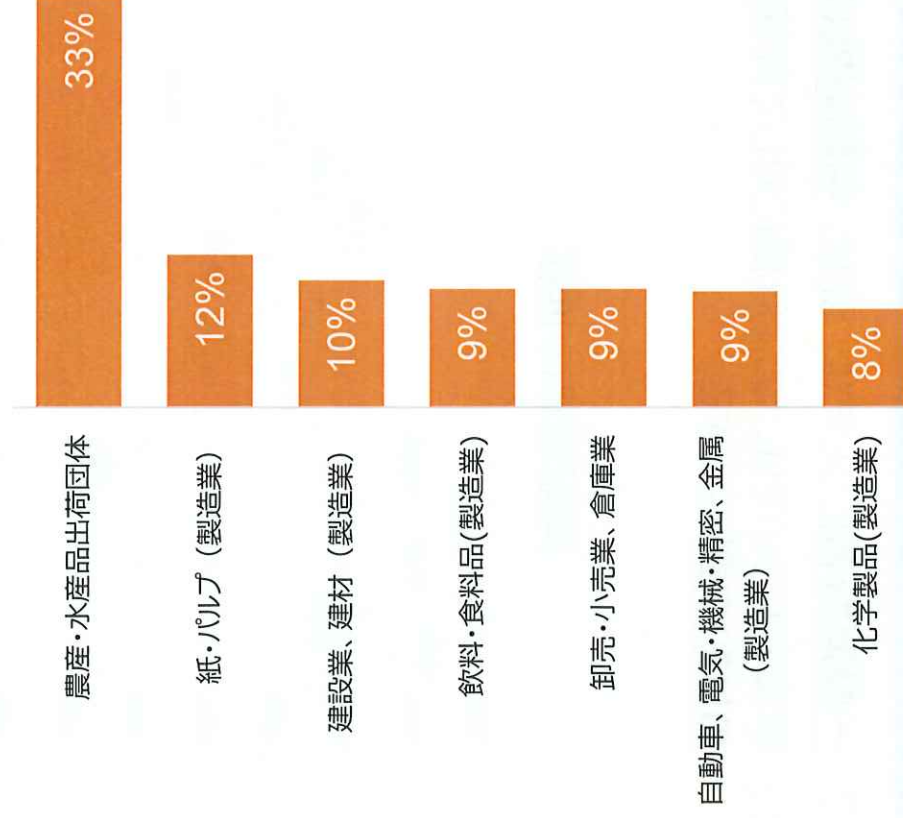
- ・人口減少社会において、誰でも働ける環境を整える必要がある。
- ・しかし日本の現状は長時間労働者が多く、健康の確保や仕事と家庭生活の両立が困難。
- ・「過労死ゼロ」、女性や高齢者が働きやすい社会の実現のため、長時間労働是正が必要。

働き方改革関連法(2018(平成30)年6月29日成立)で**必要性明記** (法案提出理由)

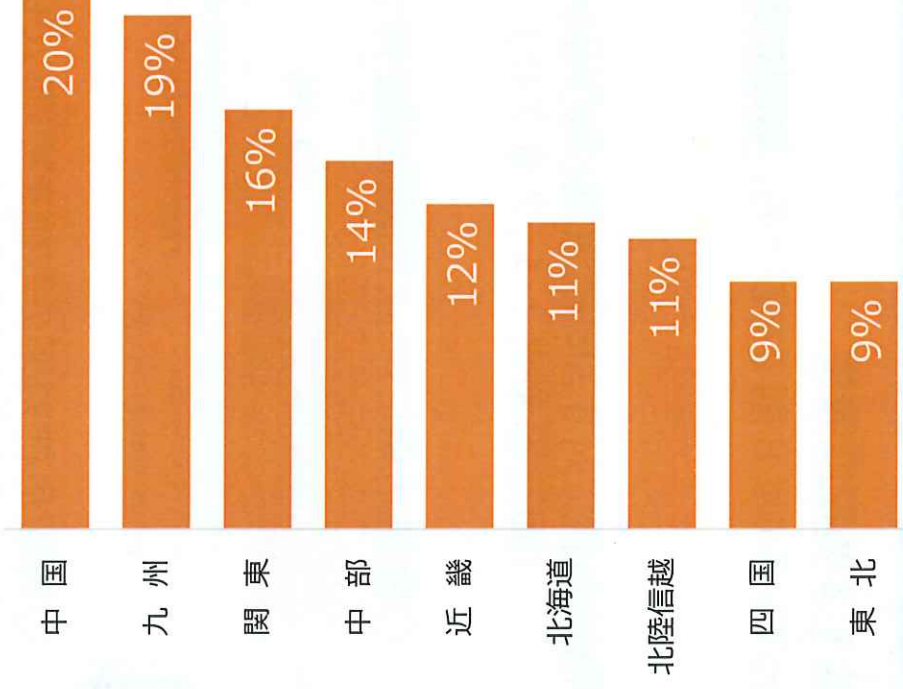
労働者がそれぞれの事情に応じた多様な働き方を選択できる社会を実現する働き方改革を推進するため
時間外労働の限度時間の設定 (略) 等措施を講じる**必要**がある。

- 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。
- その後も対応を行わなかった場合、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。

(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



- 一般消費者については、現状、宅配貨物の再配達率は12%程度発生。
- 事業者については、物流危機に対して問題意識を持っているのは8割である一方、取組を実施しているのは約5割にとどまる。

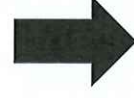
再配達率の推移



出典：国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」
 注：2007年度より、ゆうパックの実績を調査対象に追加
 2016年度より、ゆうパケットの実績を調査対象に追加

物流危機に対する問題意識と取り組み状況
 (回答事業者：1,707社)

○物流危機に対して問題意識を持っているか



○物流危機対策の取組を実施しているか



出典：第7回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料

- 物流の「2024年問題」の背景
- 改正貨物自動車運送事業法に基づく対応
- 荷主対策の深度化
- 標準的な運賃・標準運送約款について
- 物流関連 2 法の概要
- オンライン説明会のお知らせ

平成30年改正（法律第96号）

改正の目的

- トラック運送業の健全な発達を図るため、規制を適正化
- 時間外労働規制の適用（令和6年4月）を見据え、緊急に運転者の労働条件を改善

改正の概要

規制の適正化

参入要件を厳格化（欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等）

事業者が遵守すべき事項の明確化

定期的な車両の点検・整備の実施や社会保険料の納付等の義務づけ

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

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

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

令和5年改正（法律第62号）

「荷主対策の深度化」・「標準的な運賃」を時限措置から恒久的な制度へ

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の継続的な運用が必要なため

制度創設当時

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

改正後

「当分の間」の措置
（実質恒久的な制度へ）

荷主等による「違反原因行為」とは？

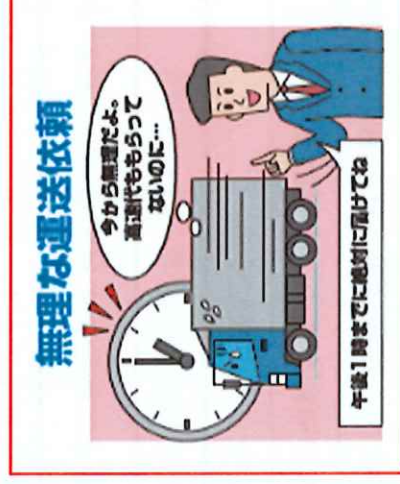


国土交通省近畿運輸局

「違反原因行為」とは、トラック運送事業者が関係法令に違反する原因となる恐れのある行為。



過労運転防止措置義務違反の原因に



最高速度違反の原因に



過積載運送の原因に



輸送の安全を確保するための
遵守事項違反の原因に



過労運転防止措置義務違反の原因に



燃料費・人件費の上昇コストを運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、下請法・独占禁止法に違反する恐れがあります。

※ 国土交通省「台風等による異常気象時下における輸送の目安」(令和2年2月28日)

【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るべき
	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るべき
	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るべき		
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るべき		

※ 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「2024年問題」の背景
- ・ 改正貨物自動車運送事業法に基づく対応
- ・ 荷主対策の深度化
- ・ 標準的な運賃・標準運送約款について
- ・ 物流関連 2 法の概要
- ・ オンライン説明会のお知らせ

- 2023年 3月 「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置
- 6月 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」を策定
- 8月 「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終とりまとめ」を公表
- 9月 岸田総理と中小トラック事業者等との「車座対話」を実施
- 10月 関係閣僚会議において「物流革新緊急パッケージ」を策定
(6月の政策パッケージのうち緊急に取り組むべき事項を具体化)
- 11月 政府において総合経済対策・補正予算案を決定
- 2024年 2月 政府において物流法案の閣議決定、国会提出
関係閣僚会議において「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定
「物流革新・賃上げに関する意見交換会」を開催
- 5月 改正物流法 公布
- 7月 関係閣僚会議において「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応を報告



我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議
(2023.3.31)



岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話
(2023.9.28)



物流革新・賃上げに関する意見交換会
(2024.2.16)

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**。物流産業を魅力ある職場とするため、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、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）商慣行の見直し

- ・ **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
- ・ 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
- ・ **トラックGメン**による荷主等の是正指導、トラックの「**標準的運賃**」の拡充・徹底、業界ごとの**自主行動計画**の作成・実施 等

（２）物流の効率化

- ・ 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）
- ・ 「**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）
- ・ 「**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、サイバースポーツ、フィジカルインターネット等）
- ・ **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
- ・ 女性や若者等の**多様な人材**の活躍・育成 等

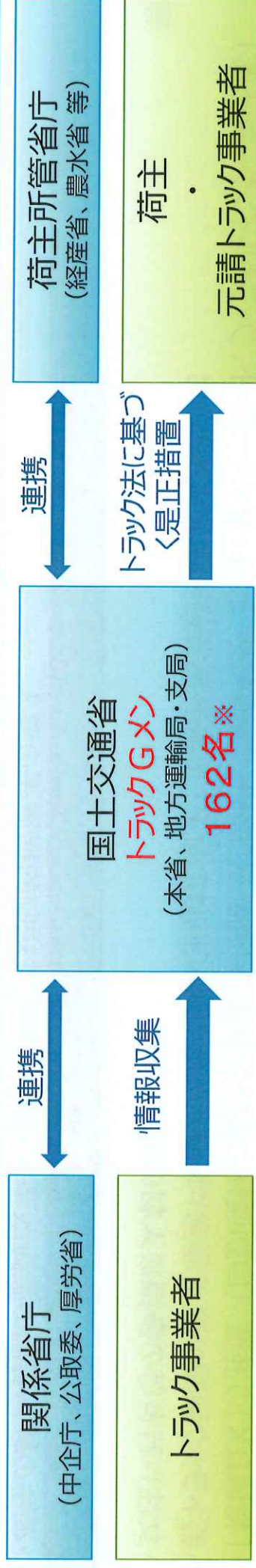
（３）荷主・消費者の行動変容

- ・ 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
- ・ **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）
- ・ 物流に係る**広報**の推進

荷主・元請事業者への監視体制の強化



国土交通省近畿運輸局



※ 近畿運輸局管内17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」

① ヒアリング (訪問・電話)

違反原因行為の疑いのある荷主情報の積極的収集

② パトロール (現場の状況確認)

違反原因行為をしている疑いのある荷主等の支店、荷
捌き場周辺など

③ フォローアップ調査 (パトロール時に実施)

- ・ 情報提供元への事実確認・深堀り
- ・ 「働きかけ」、「要請」実施済荷主の再度の違反原因行為の疑い等確認

荷主等に対する是正指導

疑いのある荷主へ連絡

「働きかけ」・「要請」
文書発出・ヒアリング

ヒアリング実施時は、関係省庁も同席

運用



- ✓ 支店等への違反原因行為の事実確認
- ✓ 国への報告書作成
- ✓ 社内調整 等

- ✓ 違反原因行為の事実確認
- ✓ 改善計画の作成、早急な取組の実施を指示
- ✓ その後のFU 等

「トラックGメン」とは？



国土交通省近畿運輸局

■ 「トラックGメン」とは？



「トラックGメン」*は、トラック運送事業者を対象とした「プッシュ型」の情報収集」と違反原因行為の疑いのある荷主・元請事業者に対する「働きかけ」等により、適正運賃の收受や労働環境の改善を実現し、物流の「2024年問題」の解決をめざすための専門部隊です。

※ 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。

* 令和6年11月より「トラック・物流Gメン」に改組体制を拡充。（詳細は後述）

■ 「トラックGメン」の主な業務

プッシュ型情報収集

電話調査



トラック運送事業者へ直接電話をかけ、荷主等の間で困りごとがないか、その中で荷主等からの行為に違反原因行為に該当するものがないか、などについて聴取。

訪問調査



トラック運送事業者を直接訪問し、荷主等との関係や取引状況に関して、特に違反原因行為に該当するものがあれば詳しくヒアリングを実施。

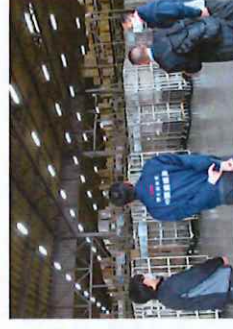
是正指導

「働きかけ」等の実施



悪質な荷主に対して、法に基づき「働きかけ」等の是正指導を実施。
違反原因行為が確認できた場合は、改善計画の作成、早急な取組の実施を指示。

是正指導実施後のフォローアップ



是正指導を実施済みの荷主に対し、そのフォローアップのために現場での改善状況を確認。

周知・啓発

運転者への周知活動



高速道路のSA・PAやトラックステーション等で、トラック運転者へ周知啓発活動を実施。
荷待ち状況などについてもヒアリングを実施。

荷主パトロール



荷主企業を訪問し、荷待ちの発生状況などを調査。
荷主としてトラック運送事業者に配慮することの重要性などについて説明。

トラックGメン設置後、荷主等に対する是正指導実施件数が飛躍的に増加しました。

「是正指導」を実施した荷主数

対応内容	荷主数	内訳
勧告	2	(荷主1、元請1件)
要請	175	(荷主89、元請81、その他5)
働きかけ	914	(荷主611、元請281、その他22)

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (52%)
- 契約にない附带業務 (17%)
- 運賃・料金の不当な据置き (14%)
- 無理な運送依頼 (8%)
- 過積載運送の指示・容認 (6%)
- 異常気象時の運送依頼 (3%)

計 1,091件の法的措置を実施

(令和6年9月30日現在)

<月当たりの「是正指導」(働きかけ、要請、勧告) 平均実施件数>



今般「是正指導」(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。

〈トラック・物流Gメンの活動状況〉

トラック事業者に対する
電話調査や訪問調査



トラック運転者への
ヒアリング



荷主へのパトロール（荷待ち状況の現地確認等）



トラック事業者・荷主に対する オンライン説明会

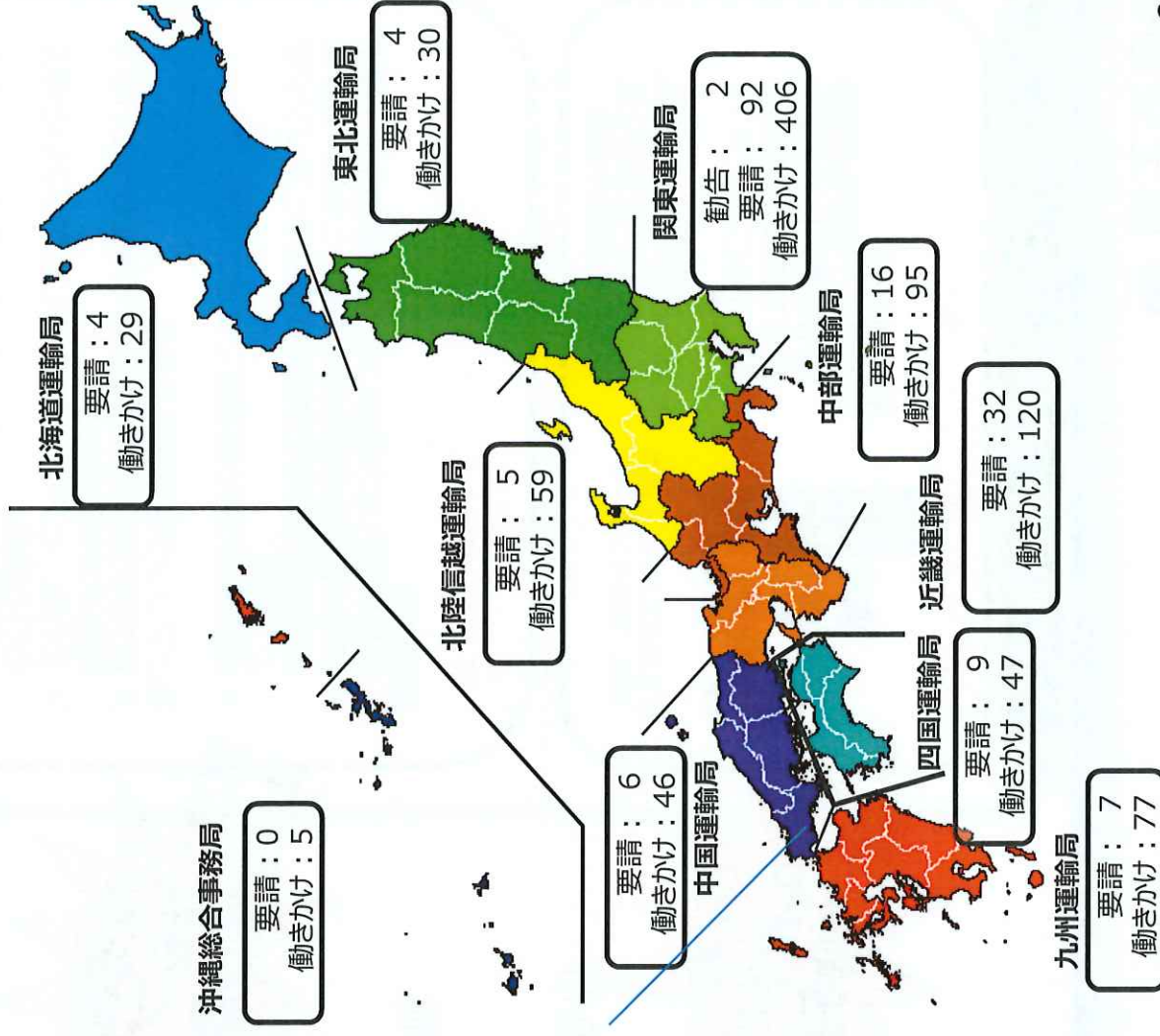


トラック・物流Gメンのチラシ



〈ブロック別働きかけ・要請・勧告実施件数〉

(R6.9.30 現在)



「働きかけ」の流れ

情報収集

目安箱／直電
からの情報

プッシュ型収集
による情報

関係行政機関
からの情報

情報の精査



違反原因行為をしているの？

- ✓ 違反原因行為の種別及び
荷主情報を整理
- ✓ 必要に応じて、
補充聴取、調査等を実施

「要請」の流れ

情報

「働きかけ」実施後も未
改善の情報が発生する
とき

「働きかけ」を行った荷
主等の物流施設のパト
ロールを通じて得た情報

荷主が違反原因行為をし
ている蓋然性があると認
められるなど相당한理由
がある場合

荷主等の拠点
(営業所等)



(パトロール)

等



ドライバー

貨物自動車運送事業法に基づく措置

文書による「働きかけ」の実施

働きかけ内容

- トラック事業者が関係法令を遵守して事業を遂行できるよう荷主が配慮することについての理解
- 違反原因行為が行われていないか自主的な社内点検の実施の促進

荷主等の本社もしくは営業所、物流センター等

文書による「要請」

文書による要請とともにヒアリングの実施

要請内容

- 違反原因行為の解消に向けた計画の作成・提出
- 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な報告やヒアリングなどで確認
- 違反原因行為の解消までフォローアップ

※ヒアリングを実施する場合

- 重大または悪質な違反原因行為を行っている可能性がある荷主など
- その他、ヒアリングを実施した方がよいと考えられる場合
(荷主等が扱う貨物を所管する関係省庁（経産省、農水省等）と連携して実施）



改善が認められない場合 「勧告・公表」

○長時間の荷待ち解消

- ・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。（着荷主が対応）
- ・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)
⇒平均滞在時間が「30分未満」まで大幅改善（元請運送事業者が対応）

○依頼(契約)になかった附帯作業

- ・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
（元請運送事業者が対応）

○適正取引における運賃・料金等の不当な据置き

- ・燃料サーチャージ全額支払、トラッシュ比率分差引きを廃止（真荷主事業者が対応）

○過積載運行の要求

- ・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（元請運送事業者が対応）
- ・積荷重量を把握できる配車システムを構築（元請運送事業者が対応）

国交省・経産省・農水省3省の審議会の合同会議取りまとめ案

○ 新物効法（第30条第4号及び第5号）では、荷主・物流事業者等が物流効率化のために取り組むべき措置の実施状況の評価の前提となる「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法を国が省令で定めることとされている。

○ 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の具体的な算定方法は以下のとおりとする必要がある。

（1）荷待ち時間について

① 到着時刻・時間帯の指示がない場合

⇒ トラックドライバーが集貨・配達を行う場所やその周辺の場所に**到着した時刻**（到着後速やかに受付等を行う場合はその時刻（以下、受付時刻という））から荷役等の開始時刻までとする。

② 到着時刻・時間帯の指示があった場合

指示された到着時刻・時間帯の始期よりも**前に到着した場合** ⇒ **指示時刻等**から荷役等の開始時刻までとする。

指示された到着時刻・時間帯内に到着した場合 ⇒ **当該到着時刻**（受付時刻）から荷役等の開始時刻までとする。

指示時刻・時間帯の終期よりも**後に到着した場合**

⇒ **当該到着時刻**（受付時刻）から荷役等の開始時刻までとする。ただし、トラック事業者やトラックドライバーの都合で指示時刻等を過ぎた場合については、荷待ち時間として計測しない。

（2）荷役等時間について

① トラックドライバーが行う荷役、検品、荷造り、入庫・出庫、棚入れ・棚出し、仕分け、商品陳列、ラベル貼り、代金の取立て・立替えなど、**運転業務に付帯する業務業務の開始時間**から終了時間までとする。

② 荷卸しと荷積みを行って行うケースや帰り荷（複荷）の積み込みを行うケース、輸送用機器を持ち帰るケースなど、1つの施設内で荷卸しと荷積み両方を行う場合は、積載効率の向上等に向けた事業者の取組を阻害しないよう、**荷卸しと荷積みを別々に計測することも許容することとする**。

○ また、荷待ち時間等については、トラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所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は除外するが、迅速に車両を動かせるような状態での待機や荷役作業中の立ち会いが要求されているなど、業務から完全に離れることができず、実質的に休憩がとれていない時間は、これらの計算から除外しないことを明確化して運用する。

○ なお、トラックドライバーによる荷待ち時間等の計測については、現状、貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号）第8条において大型トラック（車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上）が対象とされている荷待時間・荷役作業等の記録の義務付けについて、義務付けの範囲の拡大が検討されている。

荷主の事務所、物流拠点に対する「パトロール」の実施

国土交通省近畿運輸局

積極的にパトロールを実施し、労働環境改善と適正運賃収受への理解を呼びかけています。

全国各地でパトロールを実施

パトロール先拠点数約2,200か所

パトロール
動画



各地方運輸局において様々な手法により実施。
(R5.7.21～R6.10.10全国)

【実施例】

● 荷主事業者の事務所・物流拠点等を訪問し、以下を実施

- ・ 違反原因行為の防止を呼びかけ
- ・ 荷待ち状況の実態確認
- ・ 運賃交渉への誠意を持った対応を要請
- ・ 要請を受けた荷主等の改善状況を確認
- ・ オンライン説明会への参加を呼びかけ

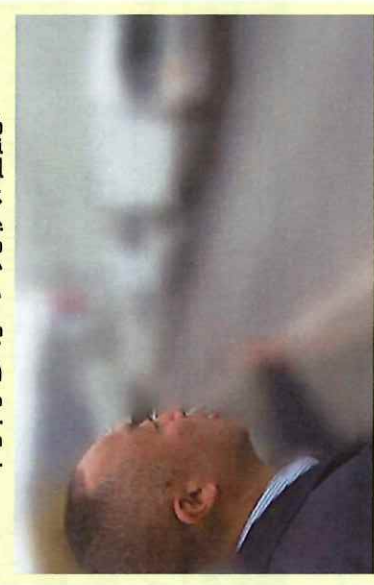
パトロールの具体例

荷主等へのアポなし訪問・説明



荷主等をアポなしで訪問し、オンライン説明会、2024年問題解決に向けた荷主の協力の必要性などについて説明。

荷待ち等の現状確認



荷主の拠点等現場に向き、荷待ちの有無や程度について確認。

是正指導後のフォローアップ



是正指導を受けた荷主の現場で改善状況について確認。

西日本トラックGメンによる広域連携



国土交通省近畿運輸局

(西日本4局トラックGメン合同パトロール)

西日本の各運輸局が連携の上、大消費地の働きかけを実施

中国・四国・九州発の貨物の多くは大消費地である近畿（大阪・兵庫）の着荷主に納品され、そこで常態的な荷待ちや附帯作業などの違反原因行為が行われており、日頃「目安箱」にも多数の投稿が寄せられている。

しかしその多くが連絡先不明や連絡不可などで、働きかけ、要請などの「是正指導」に結びついていない。

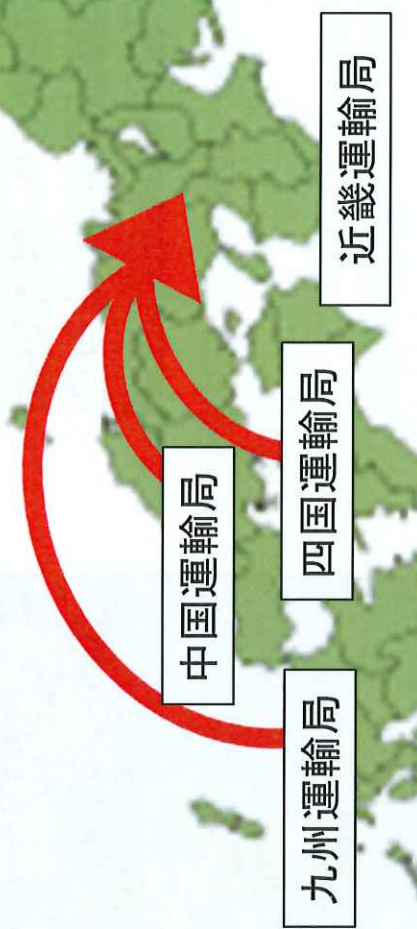
そこで、現地調査の実施とともに、こうした「声」を荷主に届けるため、近畿・中国・四国・九州の各地方運輸局が連携し、**令和6年9月25、26日に、大阪市内において、西日本4局トラックGメン合同パトロールを実施した。**

大消費地で活動する中国、四国、九州のトラックドライバーに実状をヒアリングし、

荷待ち、附帯作業等の違反原因行為の実態を調査。

各運輸局のGメンが連携して大阪等の主な

荷主に対するパトロール（アポ無し訪問）を実施し、トラック事業者・ドライバーの「声」を届ける。



合同パトロール実施のメリット

集団効果：数の優位で、荷主への説明を有利に進める
エリア匿名性の確保：特定エリアのトラック事業者・ドライバーを対象とした仕返し、犯人探しを防ぐ。
機動力：一度に多くのポイント(荷主拠点)を捕捉。

近畿運輸局

四国運輸局

九州運輸局



2日間で33箇所をアポ無し訪問(うち27荷主に対し働きかけ、ヒアリングを実施)



事務連

事務連 締口
令和 6 年 9 月 25 日

大府府に拠点を持つ幾・着荷主の皆様へ

近畿運輸局自動車交通部貨物課長
中国運輸局自動車交通部貨物課長
四国運輸局自動車交通部貨物課長
九州運輸局自動車交通部貨物課長

トラック物流 2024 年問題解決に向けたご理解・ご協力について

経済の血流である「物流」、その多くを担う「トラックドライバーの労働環境の改善」、またその原資となる「適正な運賃」の収受が国の喫緊の課題となっています。
特に西日本の発地である中国・四国・九州のトラック運送事業者では物流の維持に向けた不安が広がっており、まずは主な貨物の集積地である大阪地域に拠点がある幾・着荷主の皆様にご理解とご協力をお願いしたいと思います。

その解決に向けて去る令和 6 年 5 月 15 日（水）「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」及び「貨物自動車運送事業法」が改正・公布され、現在施行に向けた議論が進んでいます。改正法が施行された場合は、これまで以上に幾荷主だけでなく、着荷主の皆様にも物流効率化に向けた努力義務が課せられます。

そのため、今回法律の施行を待たず、西日本の各運輸局まで周知させていただくこととしました。トラック物流 2024 年問題に関する主な項目と内容を別添のとおりまとめておりますので、ご覧いただくとともに、物流部門だけでなく、経営幹部の皆様にも課題の認識、解決に向けてのご検討をいただくとともに、更なる取り組みを推進いただようお願いいたします。

【お問い合わせ先】 本件にかかわるお問合せは以下の各運輸局まで御連絡ください。
近畿運輸局 自動車交通部 貨物課 06-6949-8447・中国運輸局 自動車交通部 貨物課 082-228-8438
四国運輸局 自動車交通部 貨物課 087-802-6773・九州運輸局 自動車交通部 貨物課 082-472-2528

物流 2 法関係資料

改正 物流法の関係（附 6.5.15 公布）

改正 物流法の関係（附 6.5.15 公布）

改正 物流法の関係（附 6.5.15 公布）

改正 貨物自動車運送事業法（附 6.5.15 公布）

改正 貨物自動車運送事業法（附 6.5.15 公布）

改正 貨物自動車運送事業法（附 6.5.15 公布）

改正 貨物自動車運送事業法（附 6.5.15 公布）

改正 貨物自動車運送事業法（附 6.5.15 公布）

改正 貨物自動車運送事業法（附 6.5.15 公布）

改正 貨物自動車運送事業法（附 6.5.15 公布）

改正 貨物自動車運送事業法（附 6.5.15 公布）

改正 貨物自動車運送事業法（附 6.5.15 公布）

トラック Gメン 関係資料（オンライン説明会／違反原因行為）

「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

国土交通省近畿運輸局では、トラック物流 2024 年問題に関するオンライン説明会を開催いたします。お申し込みは、お申し込みフォームからお願いいたします。

開催日時：令和 6 年 10 月 25 日（金）10:00-11:00（※10月24日午後 17:00 までお申し込みください）

開催場所：オンライン（Zoom 会議）

参加費：無料（お申し込みが必要です）

お申し込みフォーム：[お申し込みフォーム]

トラック Gメン

国土交通省近畿運輸局では、トラック物流 2024 年問題に関するオンライン説明会を開催いたします。お申し込みは、お申し込みフォームからお願いいたします。

開催日時：令和 6 年 10 月 25 日（金）10:00-11:00（※10月24日午後 17:00 までお申し込みください）

開催場所：オンライン（Zoom 会議）

参加費：無料（お申し込みが必要です）

お申し込みフォーム：[お申し込みフォーム]

違反原因行為

違反原因行為とは、トラック物流 2024 年問題に関するオンライン説明会を開催いたします。お申し込みは、お申し込みフォームからお願いいたします。

違反原因行為とは、トラック物流 2024 年問題に関するオンライン説明会を開催いたします。お申し込みは、お申し込みフォームからお願いいたします。

違反原因行為とは、トラック物流 2024 年問題に関するオンライン説明会を開催いたします。お申し込みは、お申し込みフォームからお願いいたします。

「トラック・物流Gメン」への改組と体制の拡充

- 令和5年7月に発足したトラックGメンは、これまでに荷主等に対して1,000件超の是正指導を行なうなど、**着実に成果**を挙げてきている。
- 他方で、荷待ち時間の削減などにあたり、倉庫業者の取組みは寄託者である発・着荷主の協力が必須であり、サプライチェーン全体の取引環境を適正化するために**倉庫業者からの意見聴取や情報収集**も必要な状況。
- また、荷主による買いたたきや価格転嫁交渉に応じない事例など、**荷主と倉庫業者との間の取引適正化が課題**。
- このような状況を踏まえ、**トラックGメンの改組及び拡充**を行い、**荷主等に向けた対策の実効性を更に高める**。

概要

＜トラックGメンの改組＞

- ・現行のトラックGメンについて、物流全体の適正化を図る観点から、「**トラック・物流Gメン**」に改組し、**倉庫業者からも情報収集**

＜体制の拡充＞ 現行**162名**に、

- ・国交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・各都道府県のトラック協会が新たに設ける「**Gメン調査員**」166名

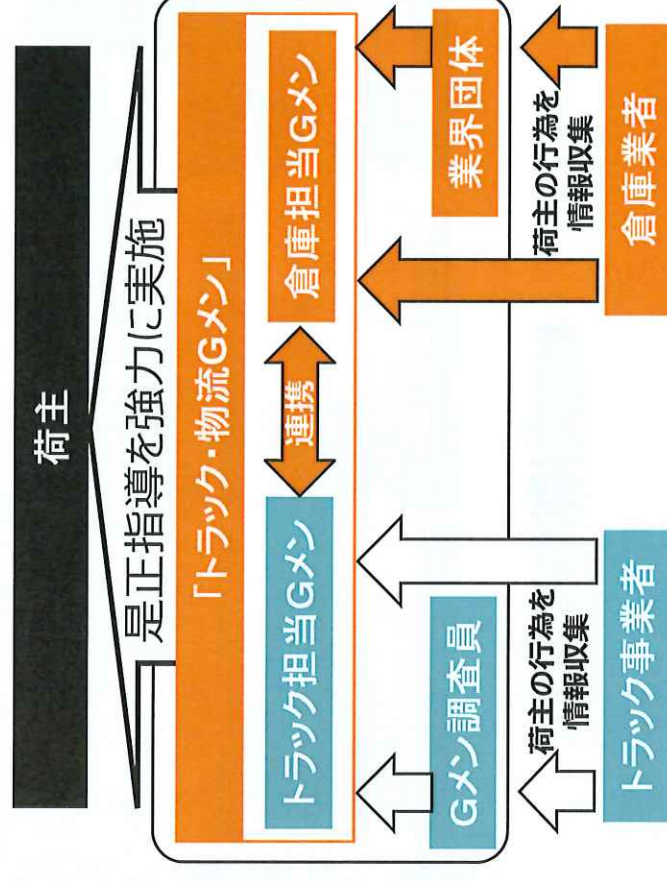
を追加し、**総勢360名規模**で対応

スケジュール

11月1日 新体制始動

11月～12月 集中監視月間

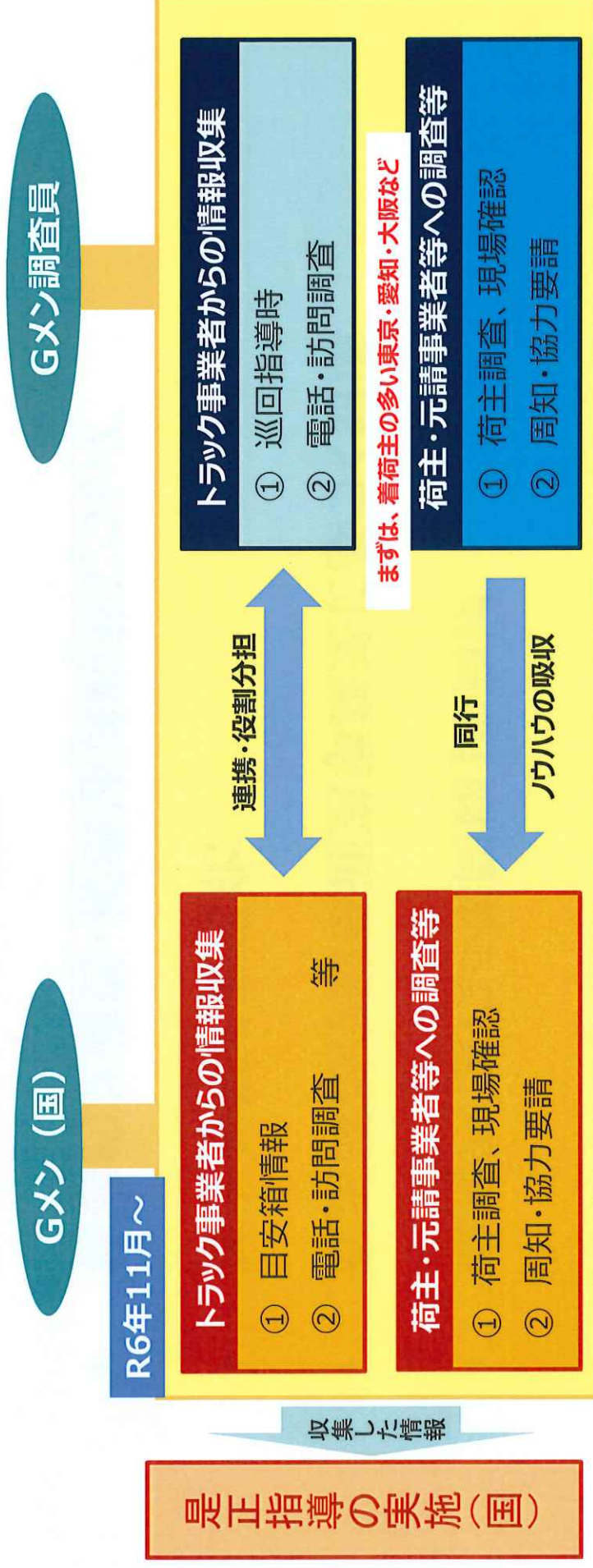
業務フローのイメージ



参考 ○ 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案に対する附帯決議（抄）（衆・国交委）
物流のサプライチェーン全体の取引の適正化に向け、トラックGメンを物流産業全体の健全化に向けた組織とすること

○ 国のトラック・物流Gメンに加え、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関（**都道府県トラック協会**）に「**Gメン調査員**」を設置し、情報収集体制を強化。

○ **トラック・物流GメンとGメン調査員による連携体制**のもと、本年も**11～12月に集中監視を実施**。



荷主とトラック事業者の、適正かつ対等な取引環境の醸成

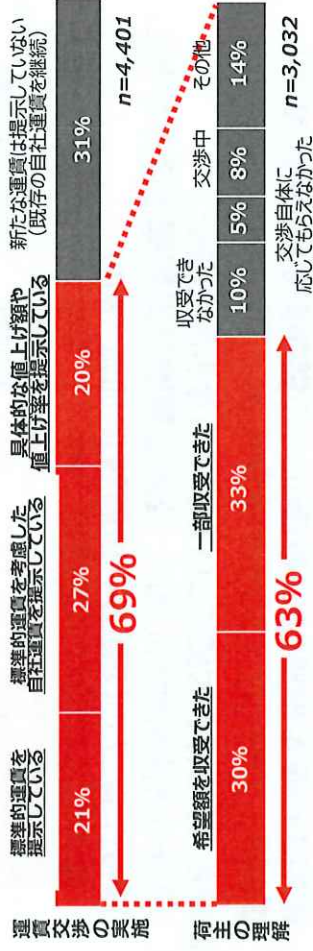
- ・ 物流の「2024年問題」の背景
- ・ 改正貨物自動車運送事業法に基づく対応
- ・ 荷主対策の深度化
- ・ 標準的な運賃・標準運送約款について
- ・ 物流関連 2 法の概要
- ・ オンライン説明会のお知らせ

- 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。

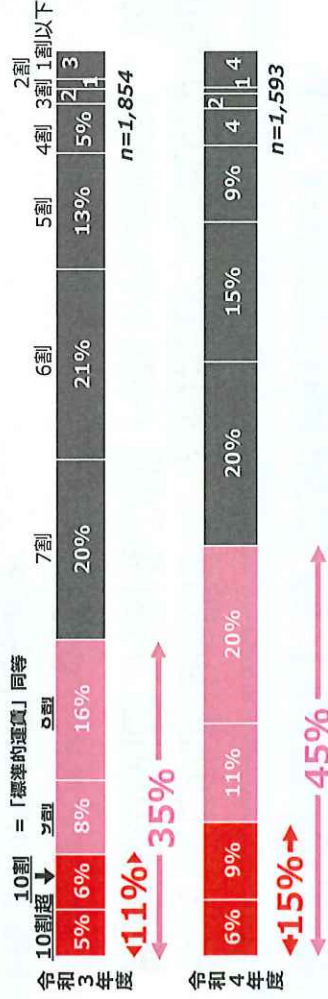
（※）行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

「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

- | Year | Month | Event |
|------|--------|-----------------|
| 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） |

- 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
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（4tクラス）の場合の30分あたりの単価

- 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】

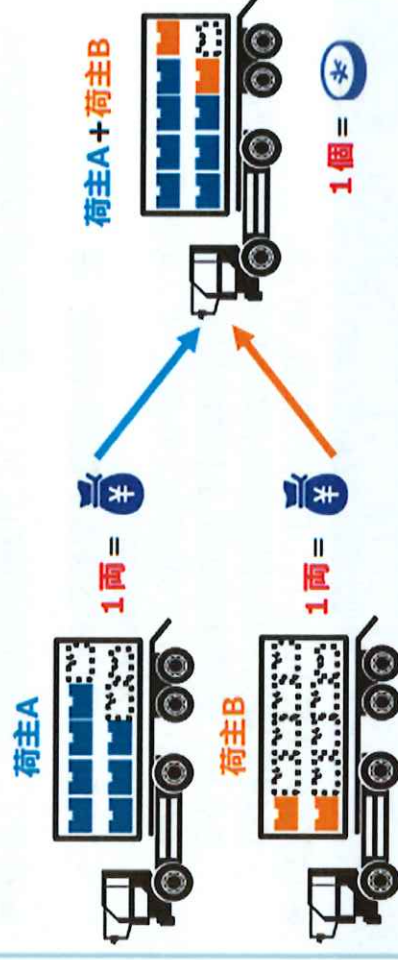
＜契約条件の明確化＞

- 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・料金等の店頭揭示事項について、**インターネットによる公表を可能とする**【約款】

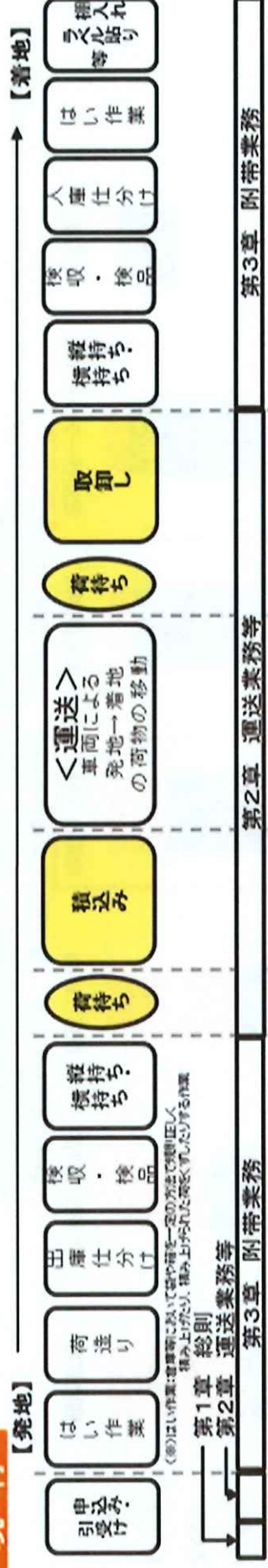
(1) 荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービス内容の明確化



適正に収受できる環境を整備！！

・約款上の業務区分の明確化

現行



改正



・契約にない取卸し等を含め、積み込料・取卸料を収受する旨を明記 (第61条)

(2) 契約の書面化・電子化

付帯業務やその料金、燃料サーチャージ等については書面化・電子化されていない場合が多く、適正な運賃・料金の収受が困難となっている状況

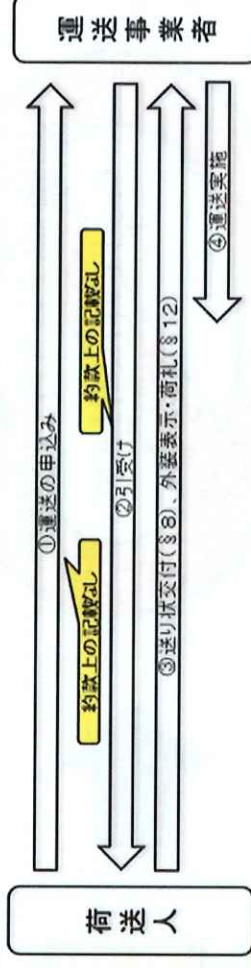


【参考】契約内容が書面化・電子化の場合の記載内容と程度

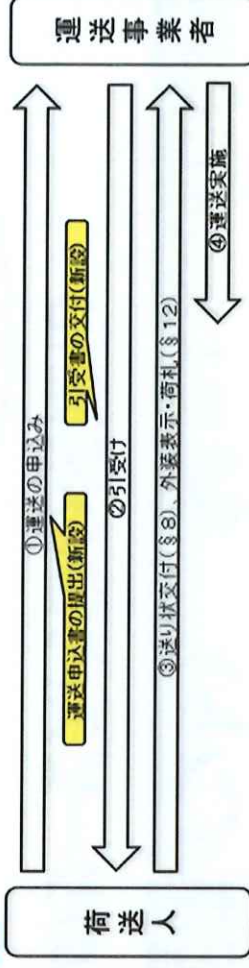
・個々の案件の運送条件や契約に含まれる業務内容を明確化（第6条、第7条）

運賃、料金、付帯業務等を記載した書面（電磁的方法を含む）を交付（運送申込書／引受書）することとする

現行



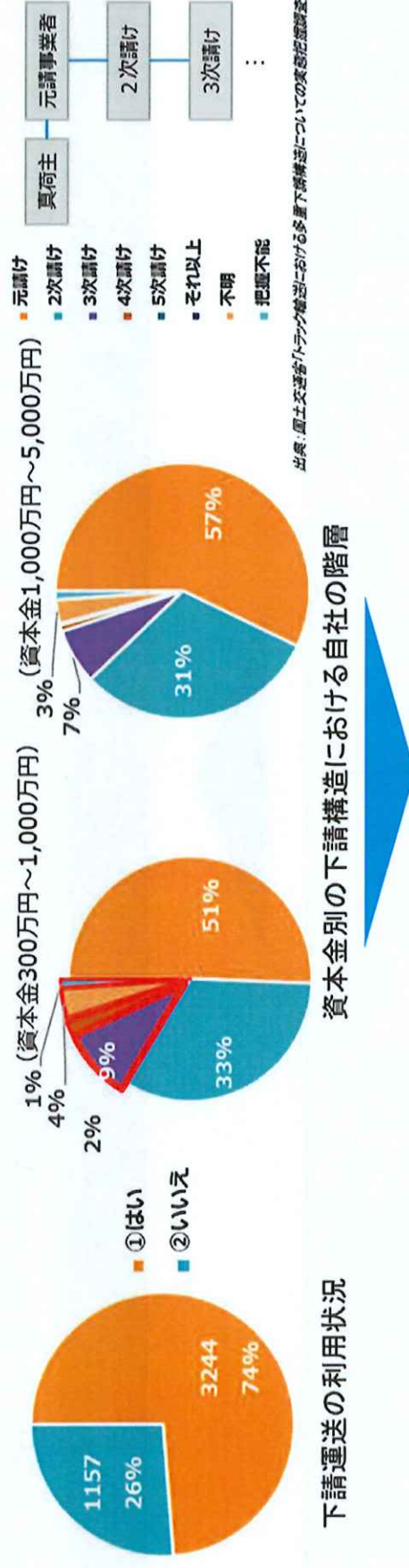
改正



(3) 下請構造の可視化

中小零細事業者を中心として、下請構造における 自社の階層を把握していないトラック運送事業者が多く存在

荷主も自らの貨物が 実際のどのトラック運送事業者によって運送されているのか把握していないといった事態が存在



- ・利用運送を行う元請運送事業者は、当該運送の全部又は一部について運送を行う実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知（第17条第1項）
- ・利用運送に係る費用は「利用運送手数料」として、運賃・料金とは別途収受する旨新たに明記（第17条第2項）

(4) その他

- ・中止手数料の請求を開始できるタイミング及び中止手数料の金額について見直し (第38条)

～2日前	前日	当日
なし	なし	普通：3,500円 小型：2,500円



～3日前	2日前	前日	当日
なし	運賃料金等の20% 以内	運賃料金等の30% 以内	運賃料金等の50% 以内

- ・運賃・料金等の店頭揭示事項のオンライン化 (第32条第4項)
- ※改正貨物自動車運送事業法第11条においても規定 (令和6年4月1日施行)
- ・燃料サーチャージの設定について明記 (第32条第2項)
- ・賃金水準、物価変動に当たっての運賃料金改定協議について明記 (第32条第3項)

- ・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

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
- ・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。
- ・独占禁止法及び下請け代金法に基づき厳正に対処することを明記

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】
- 【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】

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】

※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。

令和5年
4月1日
より



- ・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。

定期報告事項

以下のいずれかに該当する営業所については、地方実施機関から理翰支局等に対し、**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

(7) 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。）

(1) 総合評価が3回連続して「D」または「E」となったもの

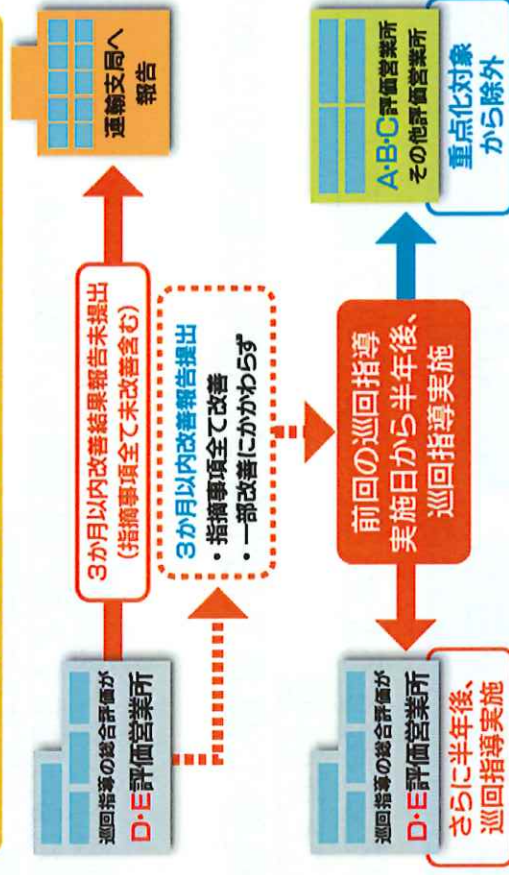
イ 地方実施機関が行う巡回指導を正当な理由がないのに拒否した営業所

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

工 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

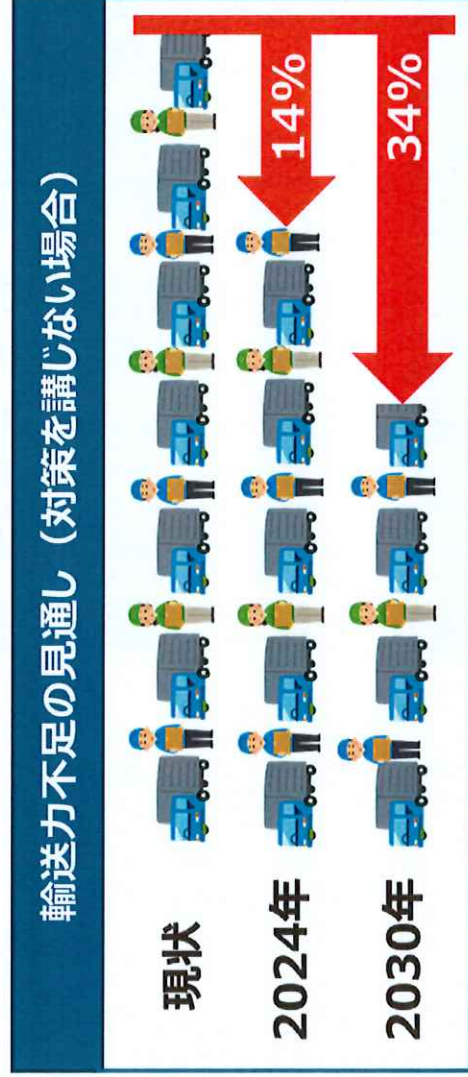
織姫価値口又はEの判定を受けたら・・・

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！



- ・ 物流の「2024年問題」の背景
- ・ 改正貨物自動車運送事業法に基づく対応
- ・ 荷主対策の深度化
- ・ 標準的な運賃・標準運送約款について
- ・ 物流関連 2 法の概要
- ・ オンライン説明会のお知らせ

- 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。



「政策パッケージ」の構成

1. 具体的な施策
 - (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
2. 施策の効果
3. 当面の進め方

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、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。

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

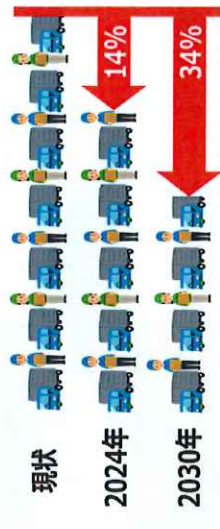
背景·必要性

○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）。
- ・ 物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容について、技術的・総合的な対策が必要。
- ・ 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を整備。

○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。

→以下の施策を講ずることにより、物流の持続的成長を図ることが必要。



改正法の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制の措置

○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。

○上記①②のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、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**警告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には物流対応管理者の選任を義務付け。

※法律の名称を変更。

※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定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的措施

○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。

○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管理体制管理簿の作成を義務付け。

○下請事業者への発注適正化^{*2}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。

*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的措施

○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HPにおける公表対象に、軽トラ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

1. 荷主・物流事業者に対する規制的措施

【流通業務総合効率化法】

荷主・物流事業者間の**商慣行**を見直し、荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等を図る。

すべての事業者

- **荷主***（発荷主、着荷主）・ **物流事業者**（トラック、鉄道、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。

*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も荷主に準ずる義務を課す。

- 上記取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

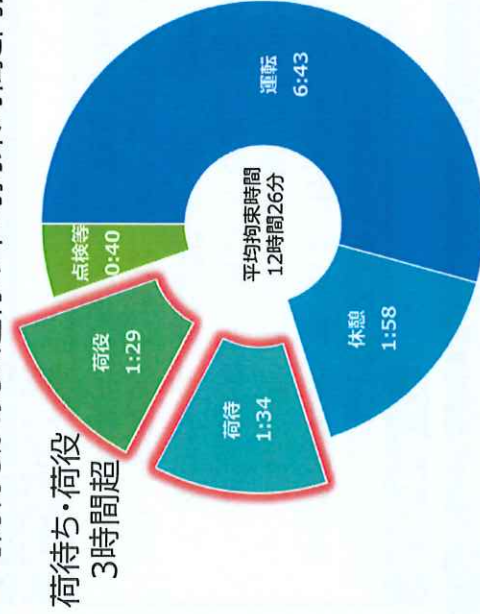
一定規模以上の事業者

- 上記の事業者のうち一定規模以上のもの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。
- さらに、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「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。

※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）

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



（トラック輸送状況の実態調査（R2）より）

【荷主・物流事業者の「取り組みむべき措置」「判断基準」】

取り組みむべき措置	判断基準（取組の例）
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、 予約システムの導入 等
荷役時間の短縮	パレット等の利用、標準化、 入出庫の効率化に資する資機材の配置、 荷積み・荷卸し施設の改善 等
積載率の向上	余裕を持ったリードタイムの設定、 運送先の集約 等

【荷主等が取り組むべき措置の例】



国交省・経産省・農水省3省の審議会の合同会議について

○物流の生産性向上や適正運賃の収受を図るための改正物効法・トラック法が成立したことを受けて、改正法に基づく具体的な取組を進めるため、国土交通省、経済産業省・農林水産省3省の関係審議会の合同会議を設置する。

■合同会議

- ・ 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会
- ・ 産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会
- ・ 食料・農業農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会

■検討事項

- ・ 改正法に基づく基本方針
- ・ 荷主・物流事業者等の判断基準
- ・ 特定事業者（荷主・物流事業者等）の指定基準
- ・ 特定事業者の中長期計画・定期報告の記載事項
- ・ 規制的措置の実効性確保のための調査・公表・評価制度
- ・ その他

■構成員（◎：座長予定）

＜交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会 委員＞

◎根本 敏則 敬愛大学 経済学部 教授
二村 真理子 東京女子大学 現代教養学部 教授
小林 潔司 京都大学 経営管理大学院 特任教授
住野 敏彦 全日本交通運輸産業労働組合協議会 議長
大串 葉子 同志社大学 大学院 教授
大島 弘明 流通経済大学 流通情報学部 教授
若林 亜理砂 駒澤大学 法科大学院 教授

＜産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会 委員＞

橋本 雅隆 明治大学 グローバル・ビジネス研究科 専任教授
小野塚 征志 株式会社ローランド・ベルガー パートナー
北川 寛樹 ボストンコンサルティンググループ 合同会社
マネジングディレクター・パートナー

首藤 若菜 立教大学 経済学部 教授
高岡 美佳 立教大学 経営学部 教授

＜食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 委員＞

矢野 裕児 流通経済大学 流通情報学部 教授
加藤 弘貴 公益財団法人流通経済研究所 専務理事
北條 英 公益財団法人日本ロジスティクスシステム協会 理事
河野 康子 一般財団法人日本消費者協会 理事
飴野 仁子 関西大学 商学部 商学研究科 教授

＜事務局＞

国土交通省

物流・自動車局

物流政策課

貨物流通事業課

経済産業省

商務・サービスグループ 物流企画室

農林水産省

大臣官房新事業・食品産業部 食物流通課 物流生産性向上推進室

＜オブザーバー＞

荷主・連鎖化事業者を所管する関係省庁の関係部局

新物効法の施行に向けた合同会議取りまとめ案のポイント

本合同会議の開催趣旨

○新物効法の成立を踏まえ、国交省・経産省・農水省三省の審議会の合同会議※を開催し、国が定める基本方針、判断基準、特定事業者の指定基準等の具体的な内容について審議の上、取りまとめ案を作成。

※交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議

基本方針のポイント

(1) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標

・ 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、安全性の確保を前提に、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、令和10年度までに、以下の目標の達成を目指す。

- ① 5割の運行で、1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減（1人当たり年間125時間の短縮）
- ② 5割の車両で、積載効率50%を実現（全体の車両で積載効率44%に増加）

(2) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

・ 設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、物流人材の育成等の支援

(3) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関し、

荷主・物流事業者等が講ずべき措置

・ 積載効率の向上 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

(4) 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する

事業者の活動に関する国民の理解の増進

・ 再配達の削減や多様な受取方法等の普及促進 ・ 「送料無料」表示の見直し

(5) その他トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に必要な事項

・ 物流に関わる多様な主体の役割 ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提事項

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



(トラック輸送状況の実態調査(R2)より)

荷主・物流事業者等の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・解説書を策定。

① 積載効率の向上

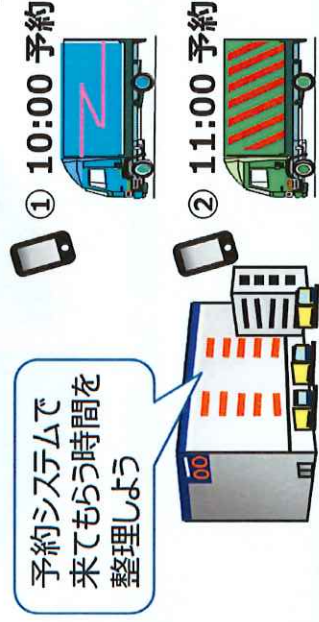
- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



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
- ・ 混雑時間を回避した日時指定 等



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
- ・ タグ等の導入による検品の効率化
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置 等



パレットの利用や検品の効率化

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と認められる**大手の事業者が指定**されるような基準値を設定。

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)

特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上
(上位70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790社程度)

○物流統括管理者（CLO）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から選任。46

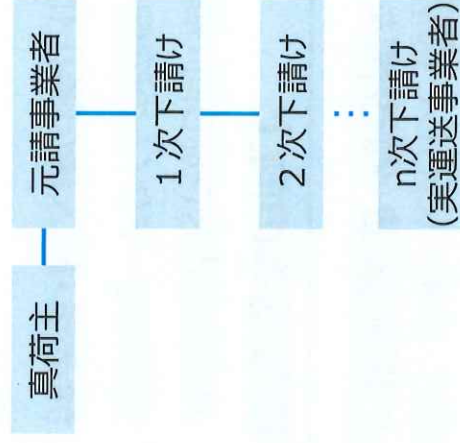
2. トラック事業者の取引に対する規制的措施

【貨物自動車運送事業法】

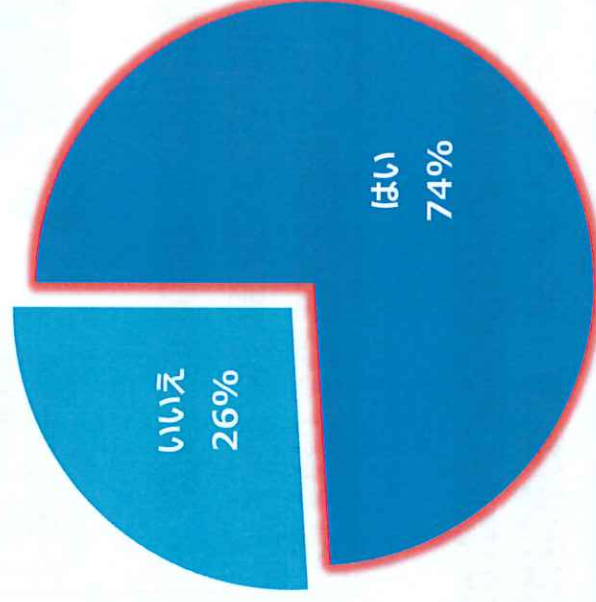
物流業界の多重下請構造を是正し、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

- 元請トラック事業者に対し、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。
- 荷主・トラック事業者・利用運送事業者に対し、**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**。
- トラック事業者・利用運送事業者に対し、他の事業者の**運送の利用（＝下請けに出す行為）の適正化**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、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。

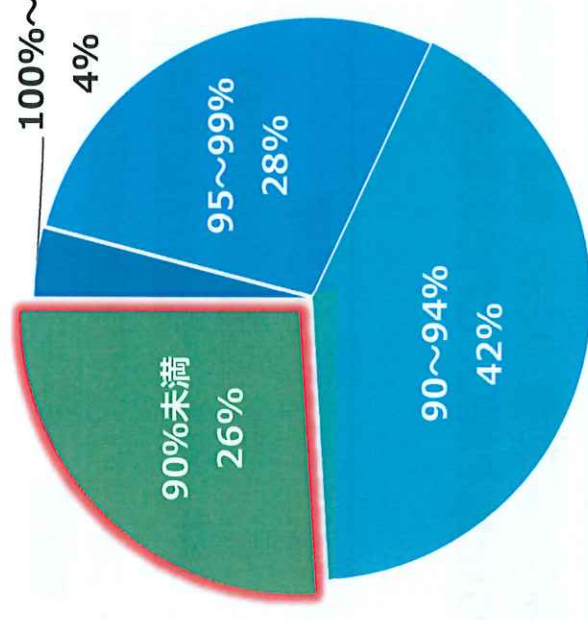
【多重下請構造のイメージ】



【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)

書面交付等の義務付けについて（第12条、第24条関係）

貨物自動車運送事業者は

- ・引き受けた運送の全部を自ら行う
- ・引き受けた運送の全部を委託する
- ・引き受けた運送の一部を委託する場合がある。

(※)引き受けた運送の全部を自ら行うことができない場合、

貨物利用運送事業者に運送委託する場合もある（貨物利用運送事業の登録も受けている者に限る。）。

＜パターン1：貨物自動車運送事業者のみが運送を受託しているケース＞



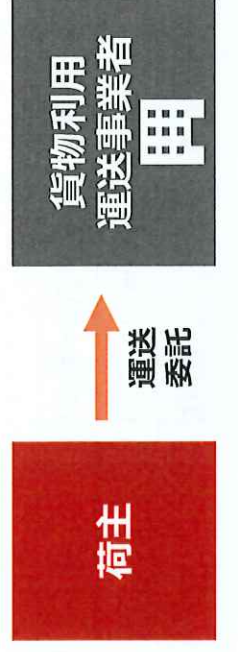
①：第12条の規定に基づく書面交付

(真荷主⇄トラック事業者)

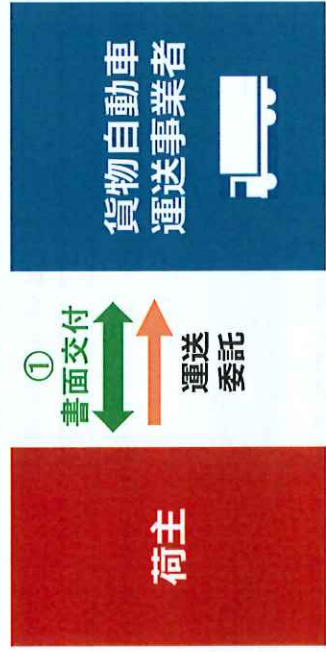
②：第24条の規定に基づく書面交付

〔トラック事業者・利用運送事業者
⇒トラック事業者・利用運送事業者〕

＜パターン2：真荷主から運送を受託しているのが貨物利用運送事業者であるケース＞



＜パターン3：貨物自動車運送事業者から貨物利用運送事業者への運送委託が含まれるケース＞



実運送体制管理簿のイメージ

事例：トラック事業者X運輸

- ・保有台数:50台 ・常時利用する下請事業者の保有台数:50台
 - ・荷主3社(食料品メーカー甲社、製紙メーカー乙社、機械メーカー丙社)
- (※):法律上、実運送体制管理簿として記載が義務付けられる事項

実運送体制管理簿(機械メーカー丙社)

実運送体制管理簿(製紙メーカー乙社)

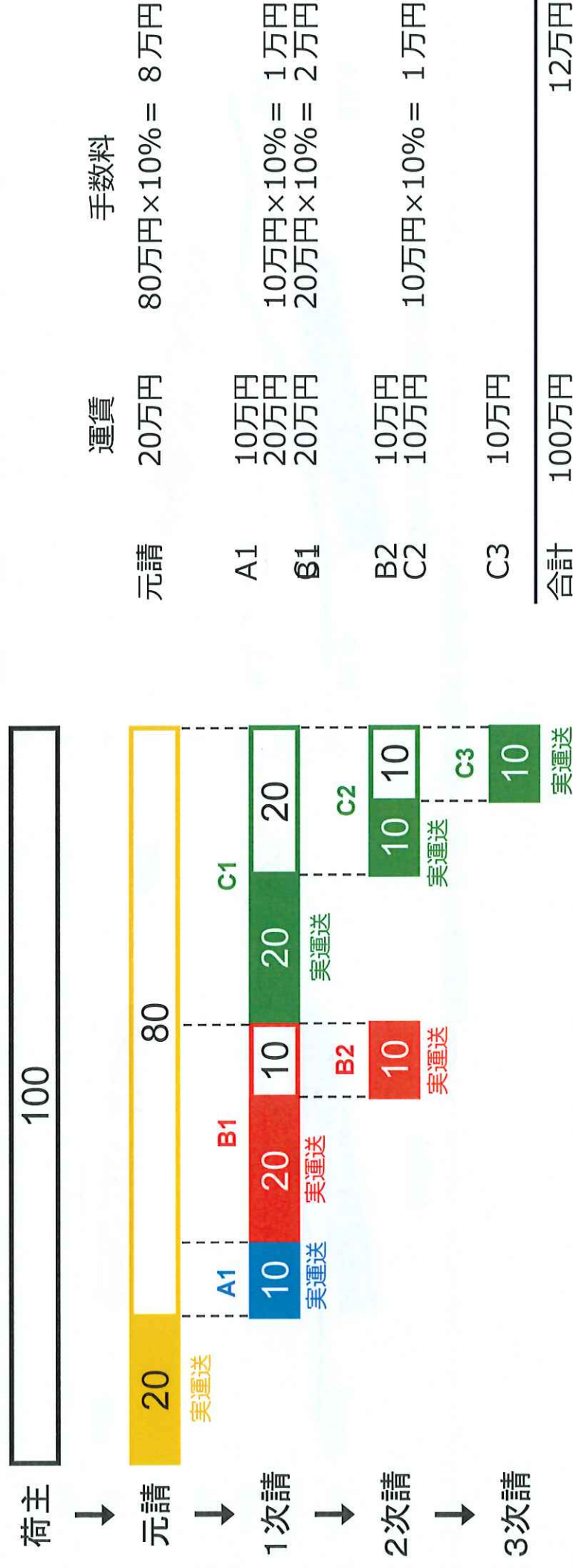
実運送体制管理簿(食料品メーカー甲社)

積込日	運送区間(※)	貨物の内容	実運送トラック事業者の名称(※)	請負階層(※)	車番	ドライバー名	...
2/1(木)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × 10トン	X運輸	—	11-11	〇〇	
2/1(木)	〇〇工場～卸売店イ	食料品 × b箱	X運輸	—	11-12	〇〇	
⋮							
2/1(木)	〇〇工場～小売店ウ	食料品 × c個	A運輸	1次請け	11-13	〇〇	
2/1(木)	××工場～倉庫エ	食料品 × dケース	B運輸	2次請け	11-14	〇〇	
⋮							
2/2(金)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × eトン	X運輸	—	22-11	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店イ	食料品 × f箱	X運輸	—	22-12	〇〇	
⋮							
2/2(金)	××工場～倉庫エ	食料品 × gケース	C運輸	1次請け	22-13	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店オ	食料品 × h個	D運輸	3次請け	22-14	〇〇	
⋮							

⇒ 様式など決まっていないため、既存の配車表を活用するなど、事業者の取り組みやすい形で作成。電磁的記録での作成も可。

トラック運送業における運賃及び下請け手数料収受の流れ（イメージ）

事例



- 元請事業者は、実運送体制管理簿の作成により把握した下請次数を考慮した金額を考慮して、荷主に対し運賃精算交渉。 (※)
- 管理簿の作成を継続することで、下請次数を一定程度見通すことができるようになることから、荷主との運賃交渉段階においても、実運送事業者が収受すべき運賃を考慮した金額を荷主に請求。

【参考】標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）（抄）

(運賃、料金等の收受方法)

第三十一条 当店は、貨物を受け取るときまでに、荷送人から運賃、料金等を收受します。

2-1-2 前項の場合においては、運賃、料金等の額が確定しないときは、その概算額の前渡しを受け、運賃、料金等の確定後荷送人に対し、その過不足を払い戻し、又は追徴します。

3 (略)

3. 軽トラック事業者に対する規制的措施

【貨物自動車運送事業法】

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（保有台数当たりの件数も5割増）。

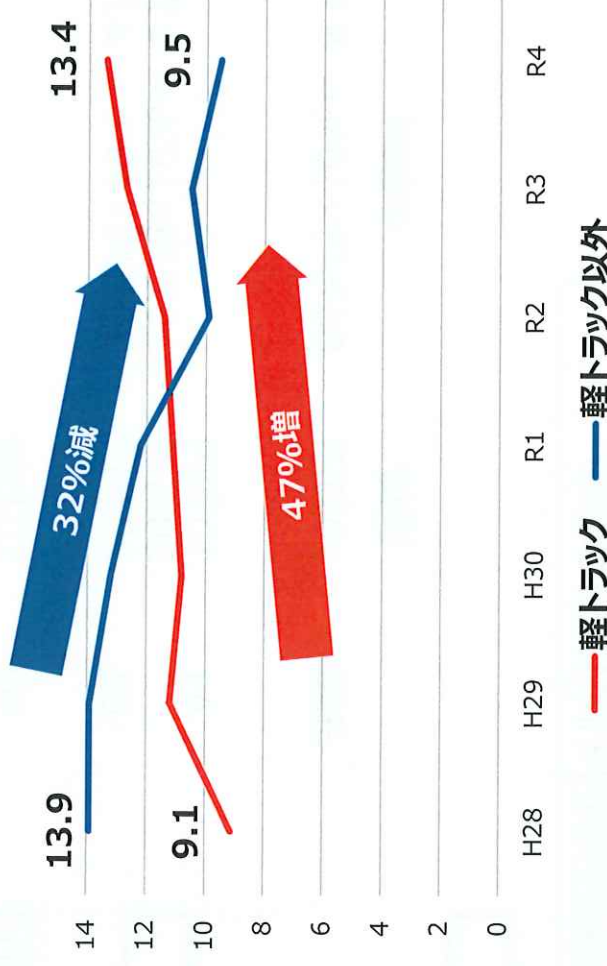
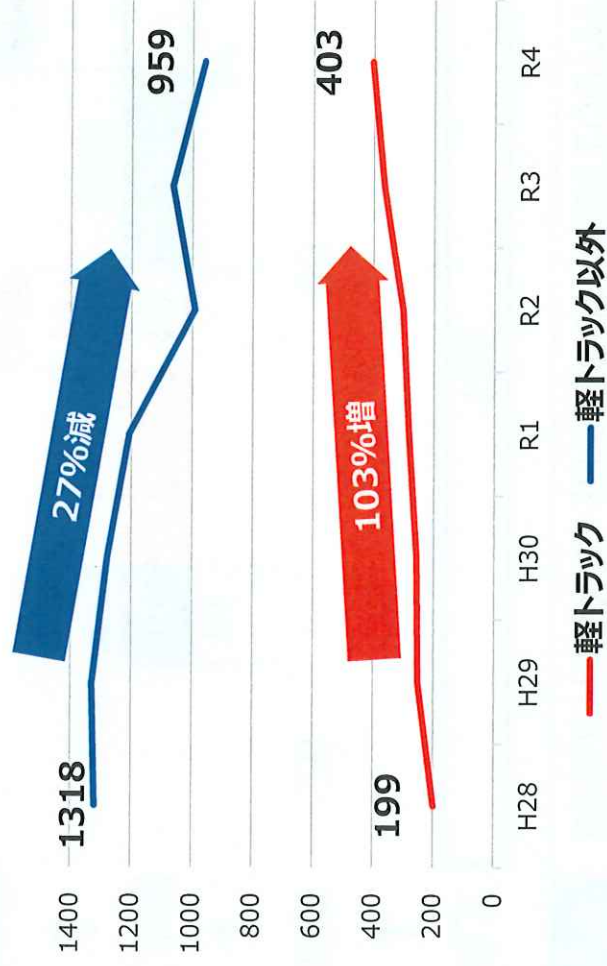
○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を義務付け。

○国交省による公表対象に、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。

【事業用トラックの死亡・重傷事故件数の推移】

【総数】

【保有台数1万台当たりの件数】



（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」、（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」より

- 2024年4月26日 法案成立
- 2024年5月15日 法律公布
2024年6月1日【物効法】 鉄道・運輸機構が行う業務に「出資」を追加
- 2024年6月28日

国交省・経産省・農水省3省の審議会の合同会議の設置
(基本方針、判断基準、指定基準等の具体的内容の検討)



2024年8月1日【トラック法】 適正化機関から国交大臣への通知（執行強化）

2024年10月1日【トラック法】 軽トラック事業者に係る講習機関の登録

- 2025年度4月（想定）【物効法】 荷主等に対する努力義務、判断基準等
【トラック法】 契約の書面交付、実運送体制管理簿の作成等
- 2026年度4月（想定）【物効法】 特定事業者の指定、中長期計画の作成、
物流統括管理者の選任等

- **物流の「2024年問題」**は、当該時点を乗り越えれば終わる一過性の課題ではなく、**年々深刻化する構造的な課題**でもあり、**2030年に不足する輸送力34%を補う**ことを目指して、**継続的に対応していく必要がある**。
- このため、「2030年度に向けた政府の中長期計画」に基づき、**①物流の効率化、②商慣行の見直し、③荷主・消費者の行動変容**を柱とする施策を一体的に講じ、**物流の適正化・生産性向上の更なる推進**を図る。

（1）物流の効率化

【1兆7,982億円の内数】

■ **物流の革新と持続的成長に向けて、モーダルシフト等の物流GX、自動化・機械化機器の導入等の物流DX、標準仕様パレットの利用促進等の物流標準化やデータ連携の機能強化や物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備を推進。**

【モーダルシフト等の強力な促進】



（大型トラックと互換性のある規格）

大型コンテナ・海運シャシー

導入支援

【物流GXの推進】



FCVトラック

水素スタンド

HYDROGEN

【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】



高速道路での自動運転トラック（イメージ）

無人フォークリフト

無人搬送機器

自動運航船の普及に向けた環境整備

AI等を活用した貨物情報のマッチング（イメージ）

テールゲートリフター

【物流標準化・データ連携の推進】



「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮

物流データの標準化

荷主・物流事業者のデータ連携を通じた共同輸送や荷の確保等の推進

【物流施設の機能強化】



非常用電源設備

【物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備】

- 効率的な物流ネットワークの早期整備・活用
- 内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化

- 成田空港における滑走路の新設等の更なる機能強化
- 社会資本整備総合交付金等を活用した関連都市インフラの整備等の推進



(2) 商慣行の見直し

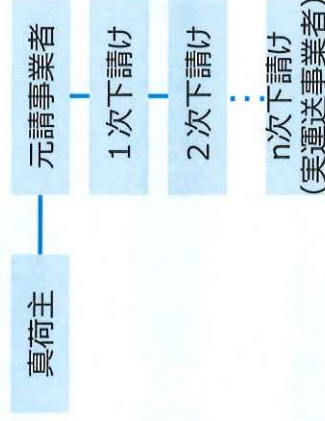
【168億円の内数】

- 原則来年4月の改正物流法の施行に向けて、荷主・物流事業者に対する規制的措施の執行体制を整備。
- トラックドライバーの賃上げ原資の確保に向けて、多重下請構造の是正や「標準的運賃」の普及・浸透に向けた実態調査等を行うとともに、物流の適正化に向けて荷主・元請事業者の悪質な行為を是正するため、トラックGMXの執行を強化。

荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳



多重下請構造のイメージ



トラックGMXの活動状況（トラックドライバーへのヒアリング）



大型車駐車スペースがあるコンビニ駐車場

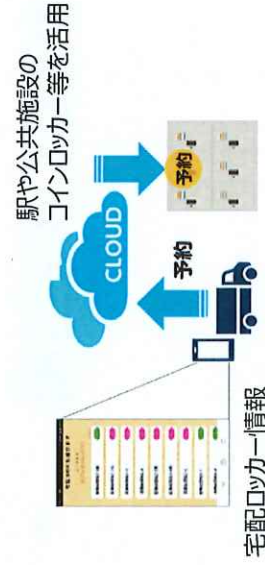


高速SA、PA

(3) 荷主・消費者の行動変容

【168億円の内数】

- 本年10月からの再配達削減に向けたポイント還元実証事業の実施を契機として、宅配事業者の更なる負担軽減を図るため、宅配ロッカー等の多様な受取方法やゆとりを持った配送日時指定等の普及促進に向けた実証事業を実施。



- 荷主等による物流改善の取組状況等について見える化し、企業の努力を消費者や市場からの評価につなげる仕組みの創設に向けた調査・検討を実施。

- ・ 物流の「2024年問題」の背景
- ・ 改正貨物自動車運送事業法に基づく対応
- ・ 荷主対策の深度化
- ・ 標準的な運賃・標準運送約款について
- ・ 物流関連2法の概要
- ・ オンライン説明会のお知らせ

トラック事業者・荷主の相互理解に向けて、「何度も」、「わかりやすく」、「有益な情報を提供」

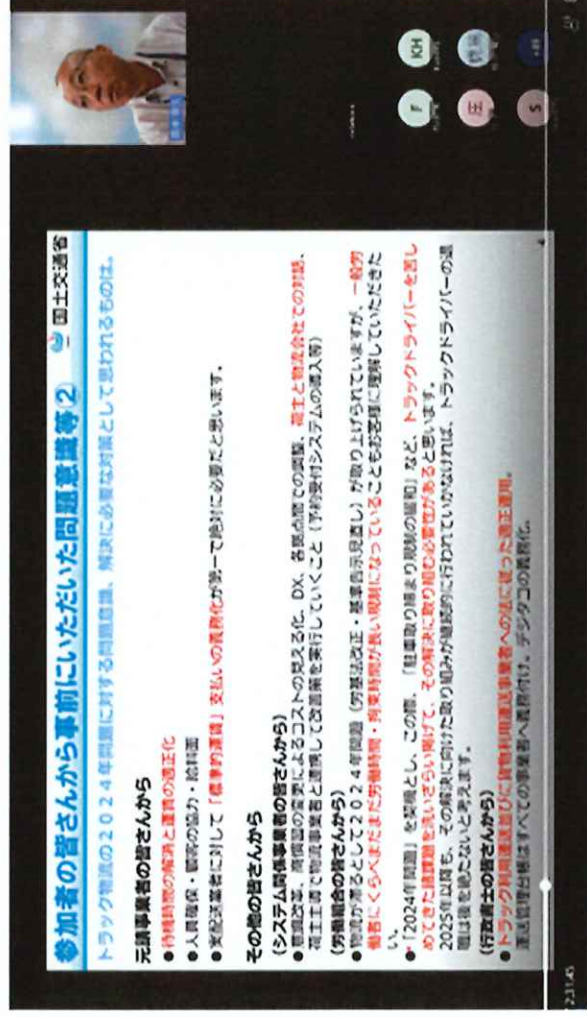
国土交通省トラック・物流荷主特別対策室では、月に1回、「トラック物流2024年問題」に関する**オンライン説明会**を開催しています。（午前と午後の2回開催しますが、内容は基本的に同じです。）

当説明会では、事前登録は不要ですが、皆さまがお持ちの問題意識の把握のために、**事前アンケート**をお願いしています。

※次回予定…**令和6年12月18日（水）午前10時～、午後3時～**

【ご提供している情報（一部）】

- ・ **トラック・物流Gメンの業務内容について**
（働きかけ・要請・勧告（公表）、パトロール 等）
- ・ **違反原因行為とは**
（荷主の安易なひと言が違反原因行為に。運賃の不当な据置きも。）
- ・ **標準的な運賃について**
- ・ **物流効率化法、貨物自動車運送事業法の改正**
- ・ **各トラック運送事業者、荷主事業者等参加者の問題意識の共有、取り組みのご紹介 など**



【オンライン説明会の様子】

本説明会は、中国運輸局主催で開催されていましたが、2024年4月を迎え、全国の情報をお伝えするため、全国版として **国土交通省トラック・物流荷主特別対策室 主催** となりました。（事務局は中国運輸局貨物課）⁵⁶

