

# トラックGメン等に関するご説明

---

令和6年1月18日  
大阪運輸支局 輸送部門

# 目次

1. 「物流の2024年問題」について
2. トラックGメンについて
3. トラックGメンの具体的業務
4. 最後に

# 1. 「物流の2024年問題」について

## 「物流の2024年問題」とは

- 2024年4月から  
時間外労働の960時間上限規制と改正改善基準告示が  
トラックドライバーへ適用されます。
- 労働環境改善が期待される一方、労働時間が短くなる  
ことで輸送能力が不足し、「モノが運べなくなる」等  
の可能性が懸念されています。



これらを総称し「物流の2024年問題」と呼びます。

# 「物流の2024年問題」による物流への影響

- 労働時間削減のために具体的な対応を行わなかった場合、**2024年度には輸送能力の14.2%（4億トン相当）が不足**することが懸念されており、さらに、**2030年度には、輸送能力の34.1%（9.4億トン相当）不足**する可能性があるとして試算されています。

(2) 不足する輸送能力（発荷主別）（2019年度データ）

業界	不足する輸送能力の割合
農産・水産品 出荷団体	32.5%
建設業、建材 (製造業)	10.1%
卸売・小売業、 倉庫業	9.4%
特積み	23.6%
元請の運送事業者	12.7%
紙・パルプ(製造業)	12.1%
飲料・食料品 (製造業)	9.4%
自動車、電気・機械・精密、 金属(製造業)	9.2%
化学製品(製造業)	7.8%
日用品(製造業)	0.0%

(3) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データ）

地域	不足する輸送能力の割合
北海道	11.4%
東北	9.2%
関東	15.6%
北陸信越	10.8%
中部	13.7%
近畿	12.1%
中国	20.0%
四国	9.2%
九州	19.1%

# トラック輸送の担い手数の推移

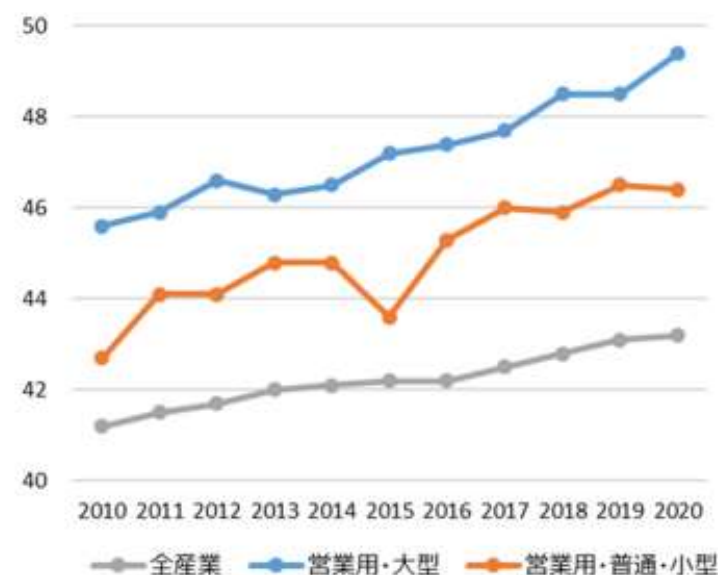
トラックドライバーについては、労働環境（労働時間、業務負荷等）から人材確保が容易ではなく、全産業に比して、平均年齢が3～6歳高い

道路貨物運送業の運転従事者数の推移



(出典) 日本ロジスティクスシステム協会 (JILS) 「ロジスティクスコンセプト2030」 2020年2月

トラックドライバーの平均年齢の推移



「賃金構造基本統計調査」より経済産業省作成  
令和2年に調査項目及び調査方法の見直しが行われたため、令和元年以前については、「令和2年調査と同じ推計方法を用いた過去の集計」を用いた。

出典：第1回持続可能な物流の実現に向けた検討会（令和4年9月2日開催）より抜粋

## 2.トラックGメンについて

## トラックGメンとは

「物流の2024年問題」の解決を目指すため、  
国土交通省に創設された専門部隊

※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。



- トラック事業者を対象にした積極的な情報収集  
(プッシュ型情報収集)
- 貨物自動車運送事業法に基づき、発荷主・着荷主  
元請事業者に対して「働きかけ」「要請」等



- 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<sup>(※)</sup>**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<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>
- 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**適正運賃收受・価格転嫁円滑化**等の取組み<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>
- 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
			<b>合計：14.3ポイント</b>

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「 <b>標準運送約款</b> 」「 <b>標準的な運賃</b> 」の改正等 ・ <b>再配達率「半減」</b> に向けた対策 ・ 2024年度に向けた <b>業界・分野別の自主行動計画</b> の作成・公表 ・ 2030年度に向けた <b>政府の中長期計画</b> 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 <b>ガイドライン</b> 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

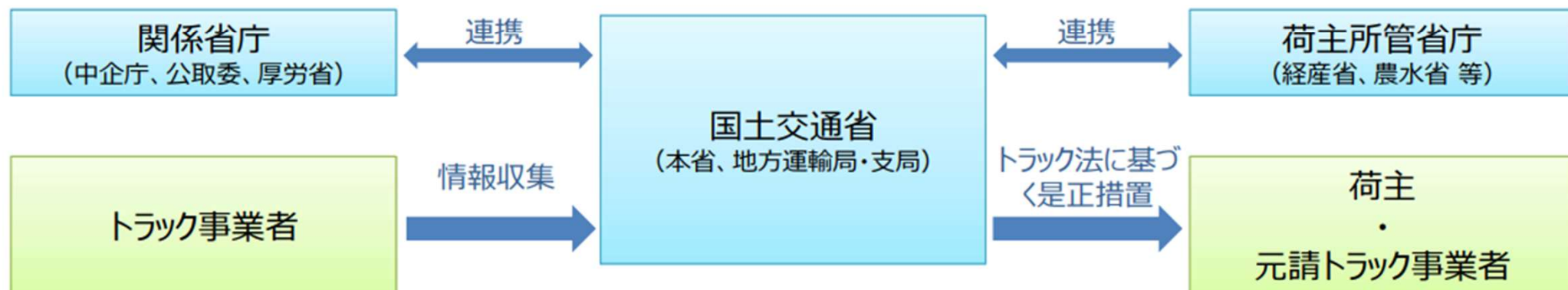


## トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化

- ▶ **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～）

※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。

## **2.トラックGメンの具体的業務**

## トラックGメンとは

「物流の2024年問題」の解決を目指すため、  
国土交通省に創設された専門部隊

※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。



- トラック事業者を対象にした積極的な情報収集  
(プッシュ型情報収集)
- 貨物自動車運送事業法に基づき、発荷主・着荷主  
元請事業者に対して「働きかけ」「要請」等

# プッシュ型情報収集とは

- ① トラック事業者に対する訪問調査や電話聴取による積極的な情報収集
- ② 違反原因行為をしている疑いのある荷主の支店や荷捌き場周辺などへのパトロール（現場の状況確認）
- ③ 荷主の違反原因行為を投稿してきたトラック事業者へのフォローアップ調査

※上記のほか、大阪運輸支局では大阪トラックステーションにおいて、トラックドライバーへ「トラックGメン制度」の周知（チラシ配布）を行う等独自活動も実施しています。



# 違反原因行為とは

## トラック事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為

### 恒常的に長い荷待ち時間



### 無理な到着時間の設定



### 契約にない附帯業務の依頼



**附帯業務の例**

- 細入れ 倉庫内の棚に貨物を入れる。
- は分け 運送終了後の貨物を  
方面別等に分ける。
- ラベル貼り 貨物に値札等のラベルを貼る。
- 横持ち 積み下ろし場所から貨物を  
移動させる。

### 過積載になるような依頼



### 大型台風や豪雨・豪雪日の配送



### 適正取引における運賃・料金等の不当な据え置き



# 「目安箱」について

国土交通省では、長時間の荷待ち、契約に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、インターネットなども活用して、積極的に収集しています。

## 国土交通省意見募集窓口（目安箱 一部抜粋）

### 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

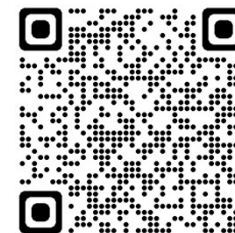
#### 意見等募集の目的

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。



↑のQRコードから  
入力フォームにアクセス  
できます。

・次の質問にお答えください。

## 国土交通省 目安箱

で検索

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】

- 1. 速度違反を惹起するおそれがある非合理的な到着時間の指定等
- 2. や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・検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、こすれ、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。



# トラック事業者向け周知用チラシ

(表)

近畿運輸局

## トラックGメン始動

～物流SOSを話せる環境へ～

『積込先、配送先でのお困りごと、トラックGメンに話してみませんか?』

通常的に長い荷待ち時間

もつ2時間待ってるのにここではいつも長く待たされるなあ

遅いね～もう少し待ってて

適正取引における運賃・料金の不当な値上げ

燃料費、人件費も上がっているのに、運賃・料金を上げてもらえませんか?

燃料費 有効求人倍率

国土交通省 意見等募集窓口 (国交省HP内)

無理な到着時間の設定

高速代くれないと間に合わないよ～

3時までに届けてね 時間厳守だよ

過積載になるような依頼

えっ

重量オーバーになるかもしれないけどこれも頼むよ

断れない仕方ない

大型台風や豪雨・豪雪日の配送

予定通り運んでね

え、え、この豪雨のなかですか

大丈夫かな

「トラックGメン」は、適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の情報を集めています。

頂いた情報は、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、荷主に対して配慮を求めます

※荷主等への対応にあたり、情報提供者を特定する情報（社名など）は、伝えません。荷主等から情報提供元が特定されないよう配慮します。

【お電話での問い合わせはこちら】  
近畿運輸局大阪運輸支局トラックGメン  
072-822-6733



トラックGメン  
ポータルサイト  
※内容は順次更新中

(裏)

日々の運送業務でお困りごとがあれば、以下にご記入のうえ、大阪運輸支局までFAXをしてください。

該当する□にレ点を付けて下さい。（複数回答可）

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

上記チェック事項の内容をご記入ください。

記入例（「16時」に到着指定され、定刻に着いたのに「3時間」以上待たされた。）

### 上記内容に係る荷主情報

荷主名	
支店・営業所名	
住所	
荷物の種類	例) 食料品 等

会社名・所属やお名前などについてご記入ください。

会社名・所属（任意）	
お名前（任意）	
連絡先（電話番号・メールアドレス）（任意）	
運輸局（運輸支局）からの連絡可否（※1）	<input type="checkbox"/> 連絡可 <input type="checkbox"/> 連絡不可
「働きかけ」等への使用可否（※2）	<input type="checkbox"/> 使用可 <input type="checkbox"/> 使用不可

(※1) 「連絡可」にチェックが入っている場合、運輸支局から詳細を確認させて頂く場合があります。

(※2) 「使用可」にチェックが入っている場合、荷主への貨物自動車運送事業法に基づく対応の検討・活用等に使用させて頂きます。

大阪運輸支局FAX番号 072-822-3317

裏面の様式に記入のうえ、FAXで大阪運輸支局まで情報提供頂くことも可能です。



# 荷主等向け周知用チラシ

(表)

国土交通省 近畿運輸局 からのお知らせ

## 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」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、運賃についてはトラック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



(裏)

## 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

### 【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でない場合、働きかけを行わず、即要請を実施する場合があります。

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 近畿運輸局 自動車交通部 貨物課 06-6949-6447



トラックGメンポータルサイト  
※内容は順次更新中

大阪運輸支局 輸送部門 072-822-6733 京都運輸支局 輸送・監査部門 075-681-9765 奈良運輸支局 企画輸送・監査部門 0743-59-2154  
滋賀運輸支局 企画輸送・監査部門 077-585-7253 和歌山運輸支局 輸送・監査部門 073-422-2138 兵庫陸運部 輸送部門 078-453-1104

# 「働きかけ」等について

- 「違反原因行為」（トラック事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為）をしている疑いのある荷主に対して、関係省庁と連携して、トラック事業者のコンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であることについて理解を求める「働きかけ」を実施
- 荷主が違反原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由がある場合等には、「要請」や「勧告・公表」を実施
- トラック事業者に対する荷主の行為が独占禁止法違反の疑いのある場合には、「公正取引委員会に通知」

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

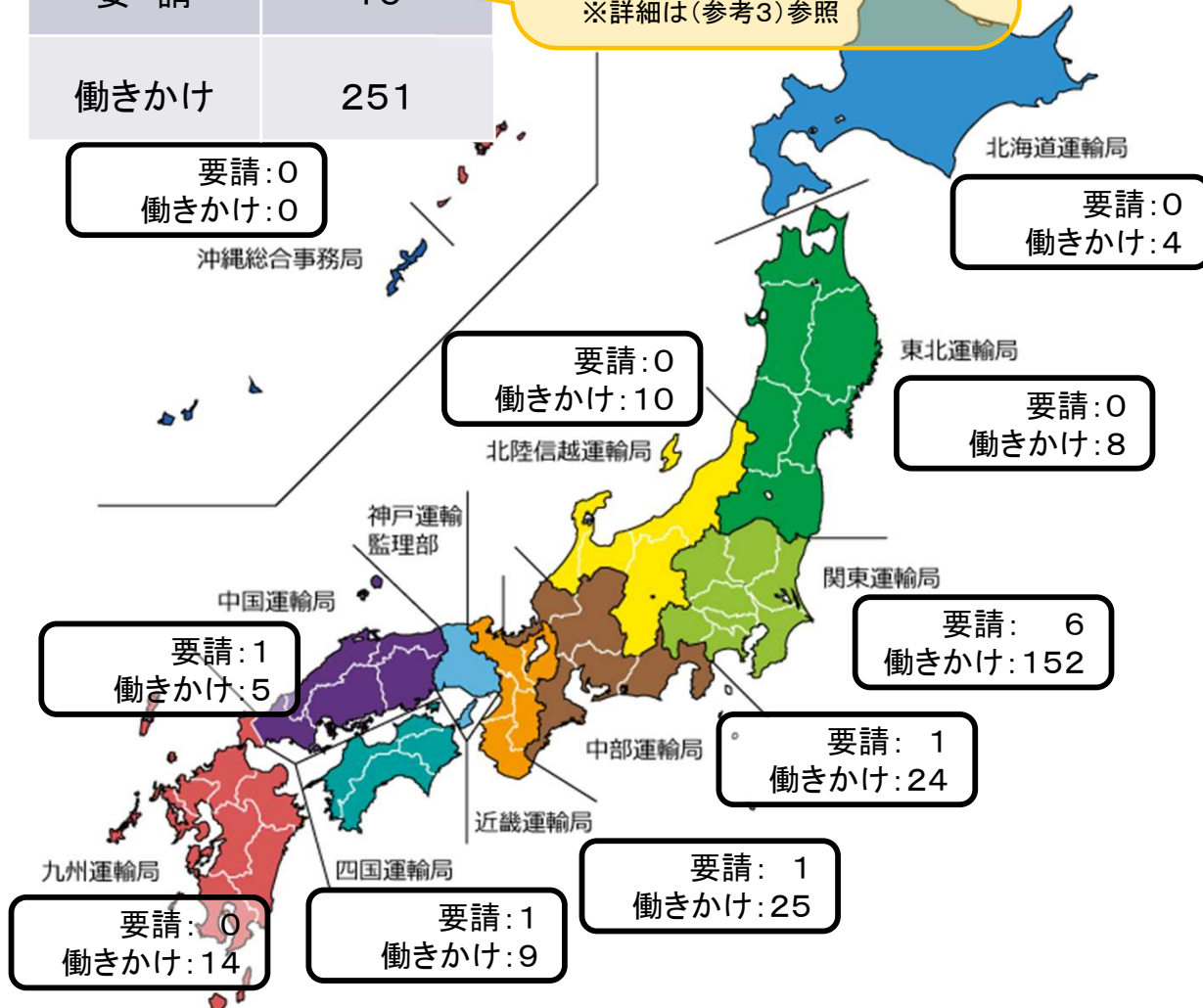
※ 「働きかけ」等は、荷主の当社に対して実施

# 全国の働きかけ・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

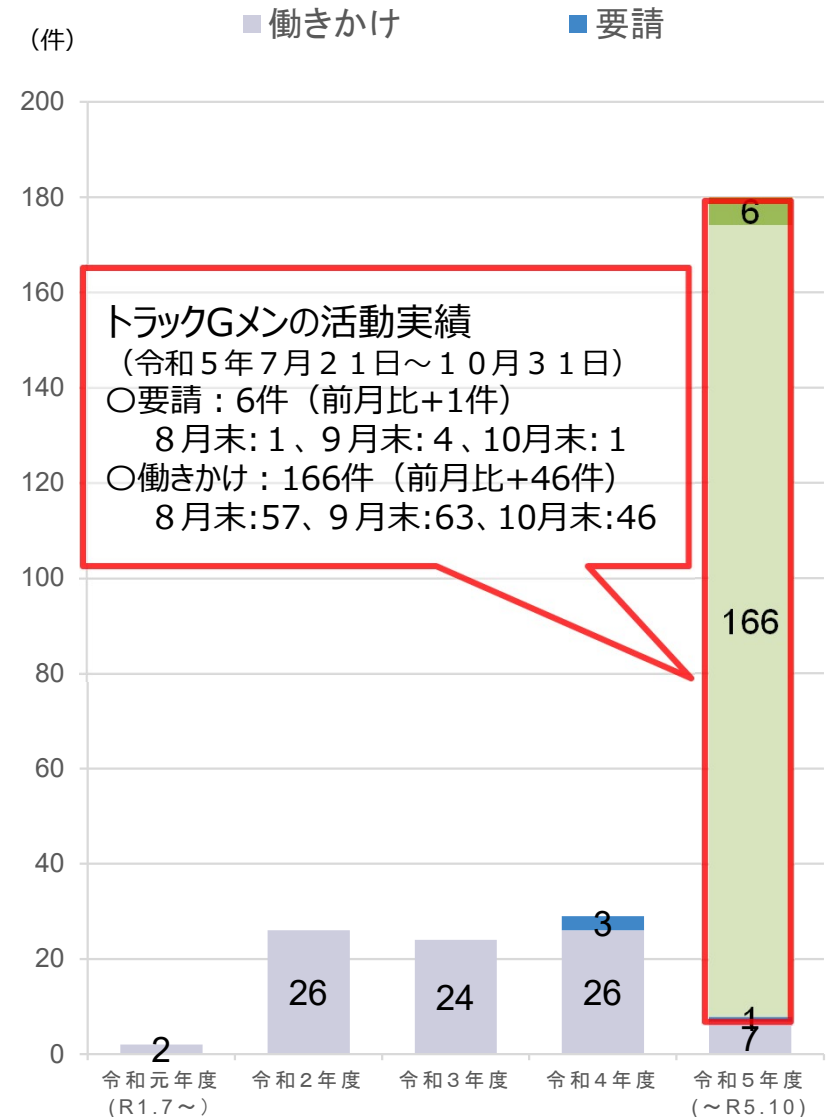
## 違反原因行為の内訳(重複あり)

- ・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





# 働きかけの実施事例①

## ○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

## 働きかけの実施事例②

### ○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4 t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こともある。
- 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

## 働きかけの実施事例③

### ○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

## 働きかけの実施事例④

### ○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

# 要請の実施事例①

## ○違反原因行為：長時間の荷待ち

### (製造業・発荷主) ～中部運輸局管内

- 令和3年1月に「働きかけ」、令和4年8月に「要請」を実施

《「働きかけ」後の相談者からの申告内容》

- 昼過ぎから待機しているが、夕方18時ころの積込になるのが常。
- 積込待ちがかなり長くて、お昼に受付しても夜7時になる。

～ 国土交通省において調査を実施し、情報との整合性を確認

- 発荷主において、改善計画に基づいた各種取組（「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）を実施した結果、「1時間以上の待機台数比率」は大幅改善。

引き続き、業界及び客先に対する「オーダーの早期化」への働きかけの強化を継続

### (倉庫業・発着荷主) ～関東運輸局管内

- 令和4年7月に「働きかけ」、令和5年2月に「要請」を実施

《「働きかけ」後の相談者からの申告内容》

- 受付後、2時間半以上荷待ちがあり、現在も待っている。
- 朝8時過ぎに受付したにも関わらず、12時現在も呼ばれない。

- 業務体制として、「積卸時間(～14:00)」と「積込時間(14:00～)」とを分けており、積卸時間帯には積込みはできない状況であったところ、体制の変更を含め、改めて改善計画の策定に着手



## 要請の実施事例②

### ○違反原因行為：長時間の荷待ち

(製造業・発荷主) ～四国運輸局管内

○ 令和5年5月に「要請」を実施

《相談者からの申告内容》～国土交通省及び関係省庁に対する情報

- 待ち時間が長く、待たされることが多い。
- 午前10時に受付をして、5時間待たされ積込の連絡がきた。

～これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を実施。

- 在庫管理の見直しによる、積込箇所の削減・集約
- 積込時間の指定、明確化
- パレット輸送の導入拡大、荷役・倉庫人員の増員

### ○違反原因行為：過積載運行の指示

(運送業・元請) ～関東運輸局管内

《相談者からの申告内容》～関東運輸局管内

- 軽貨物車による飲料水配送において、委託を受けている荷量を運ぶために過積載となっていることを相談したが、対応してもらえない。(この他、複数の違反原因行為にかかる情報あり)

○ 令和4年10月、「働きかけ」を実施

《追加申告内容》～近畿運輸局管内

- 過積載とわかっていながらトラックに荷物を積むように強要。過積載である旨を忠告しても聞いてもらえない。
- 令和4年11月、「要請」を実施  
～ 申告内容の事実確認とともに、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ついて着手

## 要請の実施事例③

### ○違反原因行為：無理な配送依頼

#### (元請) ～関東運輸局管内

##### 《相談者からの申告内容》

- 積込時間が遅いため、「納品日を遅くしてほしい。」と申し入れしても聞いてもらえない。
- 荷渡しが深夜、更に日付が変わってからになる時もある。それでも、納品時間・必着は変えてもらえない。
- 令和5年5月、「働きかけ」を実施
  - ～ 申告内容の事実確認とともに、改善計画の作成・取組に着手
- 「働きかけ」後も同種の違反原因行為に関する内容が短期間に複数件寄せられる。
- 令和5年7月、「要請」を実施
  - ～ 改善計画の見直し（取組内容の充実等）と対策のスピードアップに着手。

# 「要請実施」事例④

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

## 4. 最後に

# 物流の適正化・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（2023年6月）

概要版（一部抜粋）

## 4. 物流事業者の取組事項

### （1）実施が必要な事項

#### ○共通事項

- ・業務時間の把握・分析
- ・長時間労働の抑制
- ・運送契約の書面化 等

#### ○個別事項（運送モード等に応じた事項）

- ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握
- ・トラック運送業における多重下請構造の是正
- ・「標準的な運賃」の積極的な活用

### （2）実施することが推奨される事項

#### ○共通事項

- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・賃金水準向上

#### ○個別事項（運送モード等に応じた事項）

- ・倉庫内業務の効率化
- ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進
- ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等

※物流事業者に運送事業者も含まれます。



国土交通省

国土交通省委託事業

**中小トラック運送業のための  
ITツール活用ガイドブック**  
—労働時間短縮と生産性向上を目指して—

お問い合わせ先:

国土交通省自動車局貨物課  
TEL:03-5253-8111 (内線41-322)  
企画・制作: 株式会社運輸・物流研究室

本ガイドブックの基礎データとなるアンケート調査では、全国の都道府県トラック協会の理事・青年部会の事業者の皆様にご協力いただきました。また、日本貨物運送協同組合連合会の青年・次世代経営者連絡協議会の委員の皆様からは取り組みにあたり貴重なアドバイスをいただきました。感謝申し上げます。

## 中小トラック運送業のための ITツール活用ガイドブック

—労働時間短縮と生産性向上を目指して—

### IT Tools Practical Guidebook



働き方改革・生産性向上の実現には  
ITツールの活用が効果的です  
このガイドブックはITの基礎知識から  
業務実態に合ったITツールの活用法まで  
事例を含めて解説します



国土交通省



国土交通省では、運送事業者様にご活用いただける情報を発信しております。  
是非ご活用ください。（一部抜粋）

国土交通省 自動車局 トラック ▼

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\_tk4\_000007.html

ホーム > 政策・仕事 > 自動車 > トラック事業関連

## トラック事業関連

貨物自動車運送事業に関する施策等をお知らせします。

### 施策

#### ■適正取引関係

- 燃料サーチャージ制導入促進
- 下請・荷主適正取引の推進
  - ・トラック運送事業者のための価格交渉ノウハウ・ハンドブック
  - ・運送委託者向けリーフレット
  - ・トラック運送業における書面化推進ガイドライン  
【フォーマット】運送状・運送引受書（Excel）  
トラック運送業における書面化実証実験評価会議事要旨
- 適正取引相談窓口（トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン、トラック運送業における下請・荷主）
- トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議
- 軽油価格高騰下における適正取引推進に関する緊急協力要請について
- 「鶴保国土交通副大臣、赤羽経済産業副大臣、菅原経済産業副大臣から（一般社団法人）日本経済団体連合会、日本商

#### ■生産性向上

- トラック運送業の生産性向上に向けて  
トラック運送における生産性向上方策に関する手引き  
原価計算の活用に向けて
- ホワイト物流推進運動の推進に向けて
- 中小トラック運送業のためのITツール活用ガイドブック  
地方説明会スケジュール等はこちら

#### ■人材確保

- トラック運送業における人材確保のためのパンフレット・好事例集について

大阪運輸支局 ▼

https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/osaka/

## 国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局

アクセス 業務内容 リンク ご意見・ご要望



### ☆ お知らせ・新着情報 ☆

#### 自動車検査登録 総合ポータルサイトは こちらから

- ◇ 年末年始の業務の取扱について【総務企画部門】
- ◇ 【説明会は終了しました。当日の資料はこちらからダウンロードできます。】  
トラックGメンに関するオンライン説明会を開催します（令和5年12月22日（金）10:00～）
- ◇ 真切ハス運賃・料金公示改正WEB説明会を開催致しました。（動画公開）
- ◇ R5年度 貨物軽自動車運送事業者講習会（YouTube）を近畿運輸局公式YouTubeチャ
- ◇ 令和5年度整備主任者法令研修及び自動車検査員研修について
- ◇ 令和5年7月21日トラックGメン始動 ～物流sosを話せる環境へ～
- ◇ 市町村別保有車両数について（令和4年度）（大阪府）【登録部門】
- ◇ 市町村別保有車両数について（令和3年度）（大阪府）【登録部門】
- ◇ なにわ自動車検査登録事務所の庁舎建替工事のお知らせ～令和4年7月4日より工事開始
- ◇ トラック運送業における「標準的な運賃」及び「燃料サーチャージ」に関する協力依頼
- ◇ 令和3年11月1日よりレンタカーの増車手続きが変わります！【輸送部門】
- ◇ 輸送部門の受付終了時間を繰り上げます【輸送部門】

# その他参考情報

## 「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」の公表【公正取引委員会】

- 昨今の急激な物価上昇を乗り越え、持続的な構造的賃上げを実現するためには、特に我が国の雇用の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重要
- その一環として、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
- 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、それぞれに「労務費の適切な転嫁に向けた取組事例」、「留意すべき点」などを記載

### ★発注者としての行動③

労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を受注者に求める場合は、公表資料（最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率など）に基づくものとし、受注者が公表資料を用いて提示して希望する価格については、これを合理的な根拠があるものとして尊重すること。

公表資料の例の中に、『**一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃**』も含まれている。

公正取引委員会HP : [https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2023/nov/231129\\_roumuhtenka.html](https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2023/nov/231129_roumuhtenka.html)

## 価格交渉促進月間（2023年9月）フォローアップ調査の結果について（速報版）

### 【中小企業庁】

- 原材料費やエネルギー費、労務費等が上昇する中、中小企業が適切に価格交渉・転嫁できる環境を整備するため、2021年9月より毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」と設定。
- 成果を確認するため、各「月間」の終了後、価格交渉、価格転嫁それぞれの実施状況について、中小企業に対して「①アンケート調査、②下請Gメンによるヒアリング」を実施し、結果を取りまとめ

経済産業省HP : <https://www.meti.go.jp/press/2023/11/20231128005/20231128005.html>