

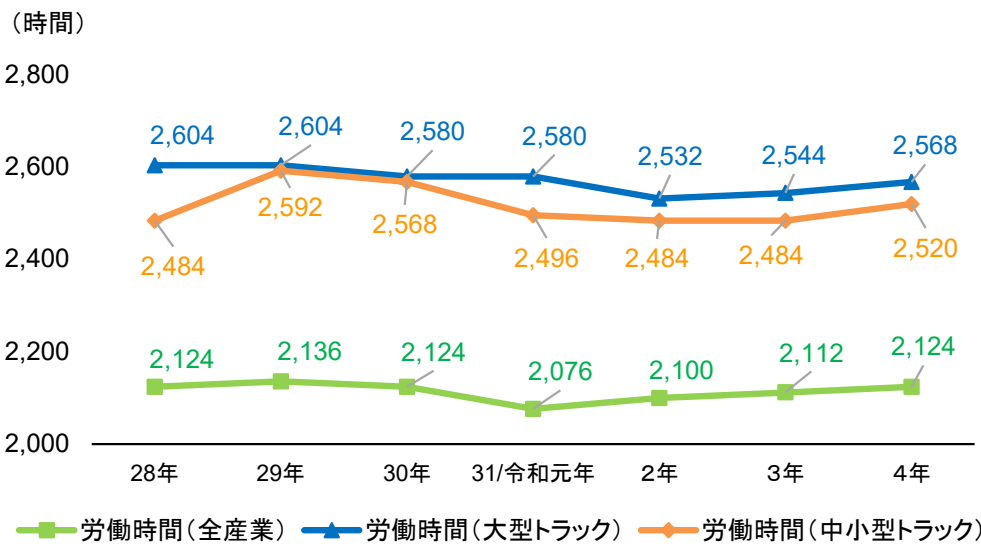
# トラック運送事業をめぐる現状及び 2024年問題への対応について

---

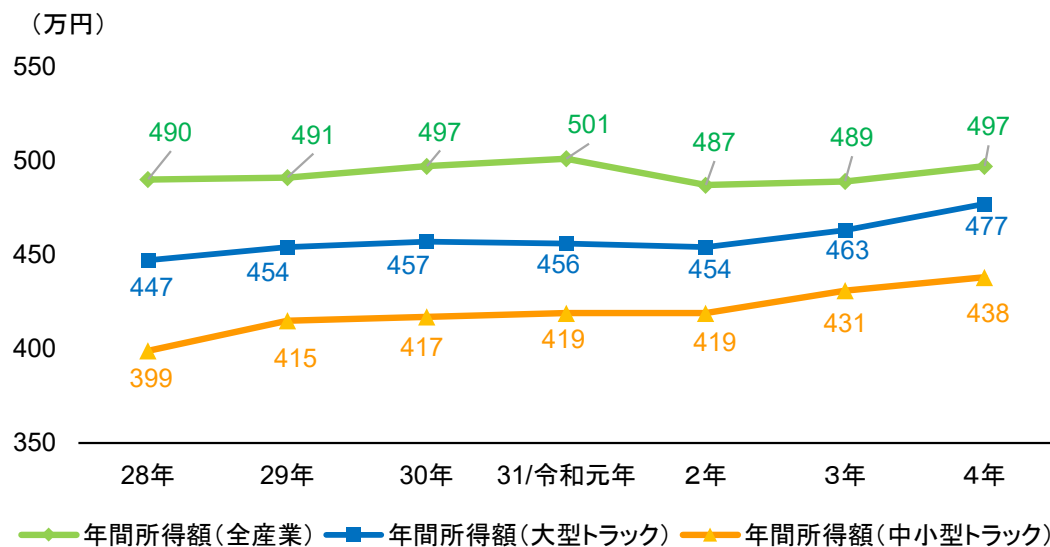
2024年2月28日

四国運輸局自動車交通部貨物課

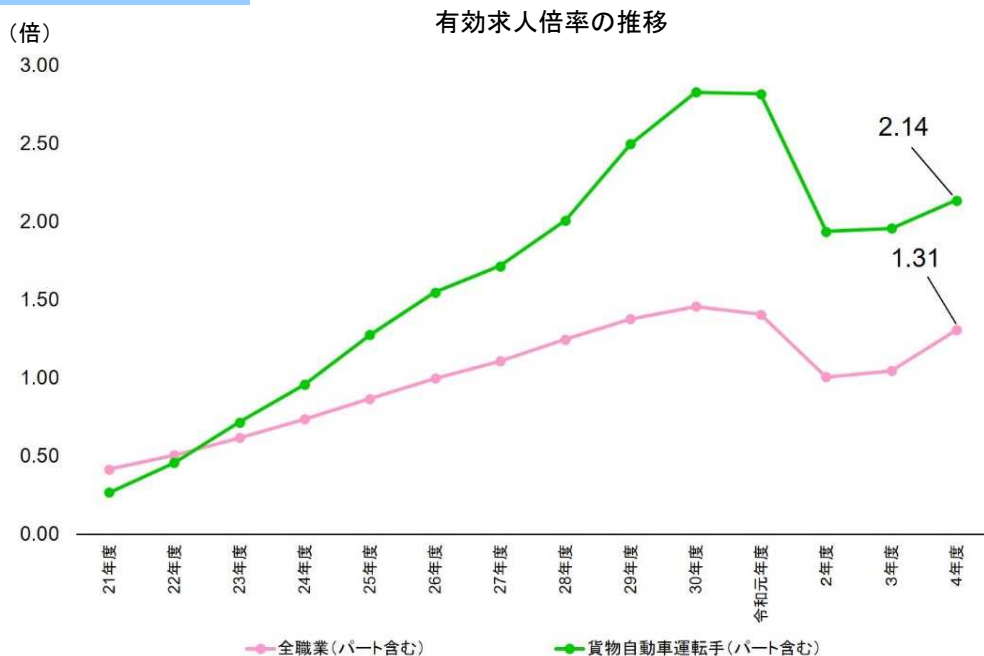
## ①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



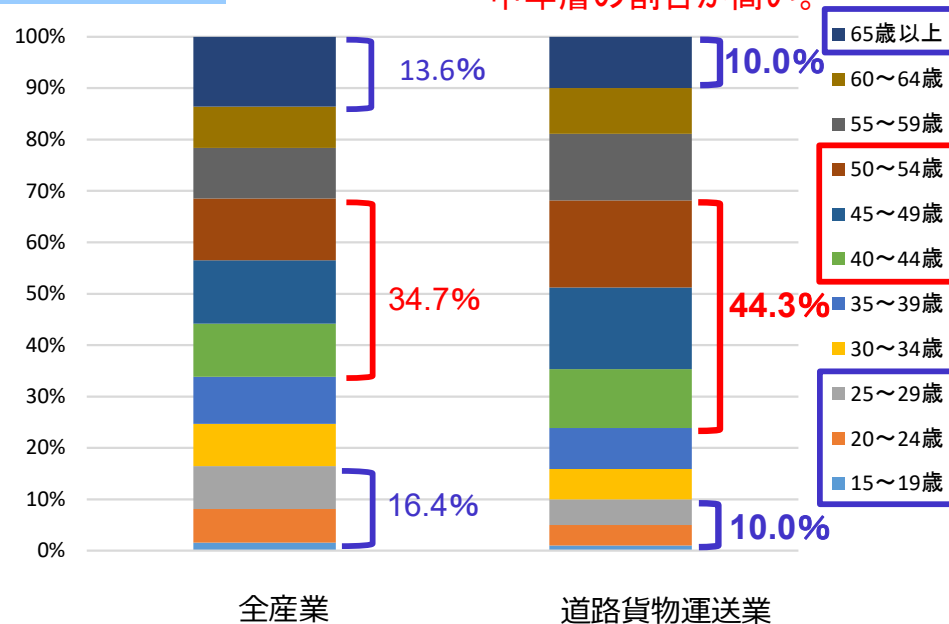
## ②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



## ③人手不足 全職業平均より約2倍高い。

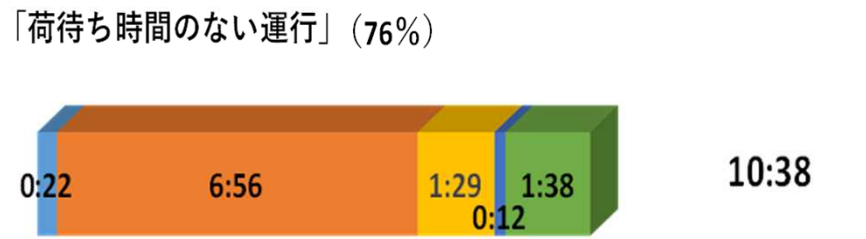
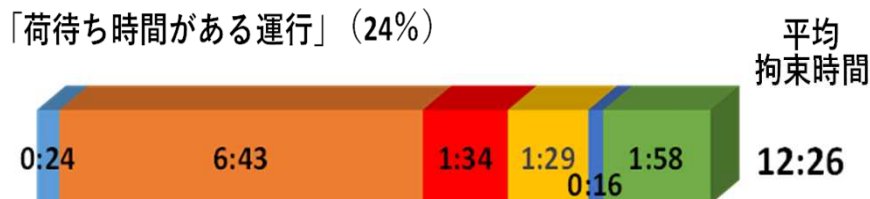


## ④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。

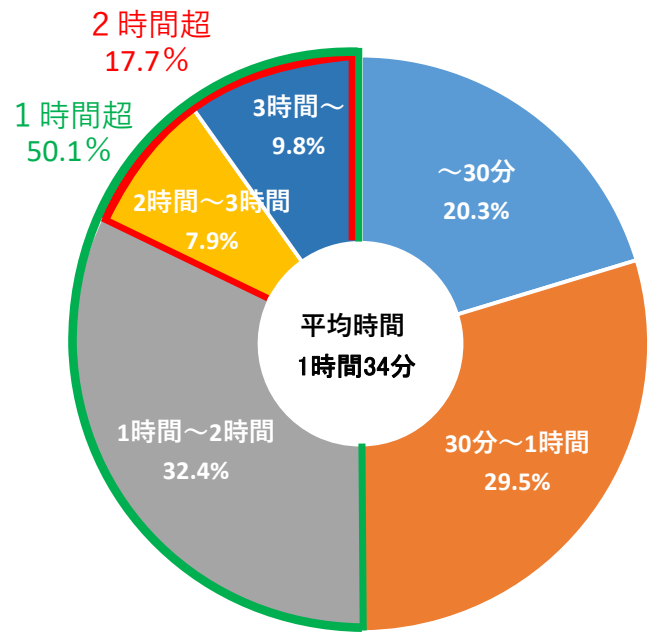


- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- **荷主企業と運送事業者が一体となって、荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳  
(荷待ち時間の有無別)



1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典:トラック輸送状況の実態調査 (R2)

平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）**」により、拘束時間等が強化される。

## ○主な改正内容

	現 行	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間 + 休憩時間) (改善基準告示)	<p>【1日あたり】 原則<b>13時間</b>以内、最大<b>16時間</b>以内 ※15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、<b>293時間</b>以内。ただし、労使協定により、<b>年3,516時間</b>を超えない範囲内で、<b>320時間</b>まで延長可。</p>	<p>【1日あたり】 ・ 原則<b>13時間</b>以内、最大<b>15時間</b>以内。 ・ 宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、<b>年3,300時間、284時間</b>以内。ただし、労使協定により、<b>年3,400時間</b>を超えない範囲内で、<b>310時間</b>まで延長可。</p>

人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働時間規制（物流の「2024年問題」）、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響を踏まえ、**着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとする**ための検討会を開催。（事務局：経産省・国交省・農水省）

## ■ 論点

1. 労働時間規制による物流への影響
2. 物流の危機的状況に対する消費者や荷主企業の理解が不十分
3. 非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化  
（発荷主～物流事業者、元請事業者～下請事業者、発荷主～着荷主）



4. 着荷主の協力の重要性
5. 物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進に向けた環境整備

## ■ スケジュール

- 2022年9月に第1回を開催。
- 2023年2月に中間とりまとめ。
- 2023年8月に最終とりまとめ。

## <委員> ◎は座長

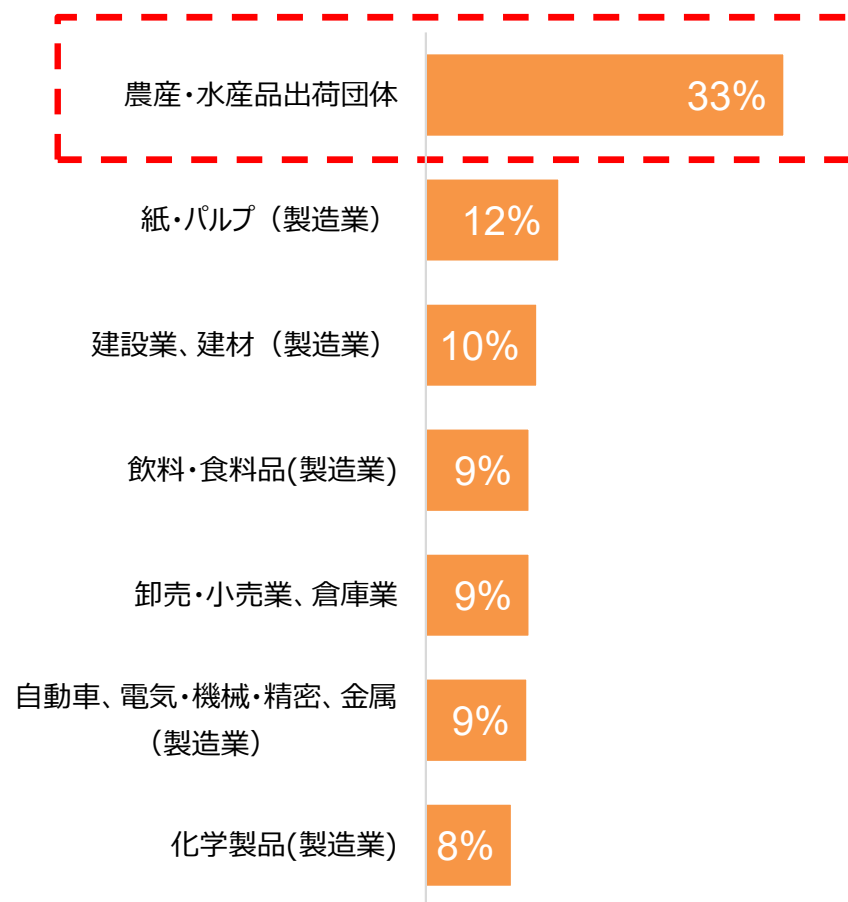
大島 弘明	株式会社N X総合研究所 取締役
小野塚征志	株式会社ローランド・ベルガーパートナー
北川 寛樹	アクセンチュア株式会社 製造・流通本部 マネジング・ディレクター
河野 康子	一般財団法人日本消費者協会理事
首藤 若菜	立教大学 経済学部 教授
高岡 美佳	立教大学 経営学部 教授
◎根本 敏則	敬愛大学 経済学部 教授
二村真理子	東京女子大学 現代教養学部 教授
北條 英	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 理事
矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部 教授

## <事務局>

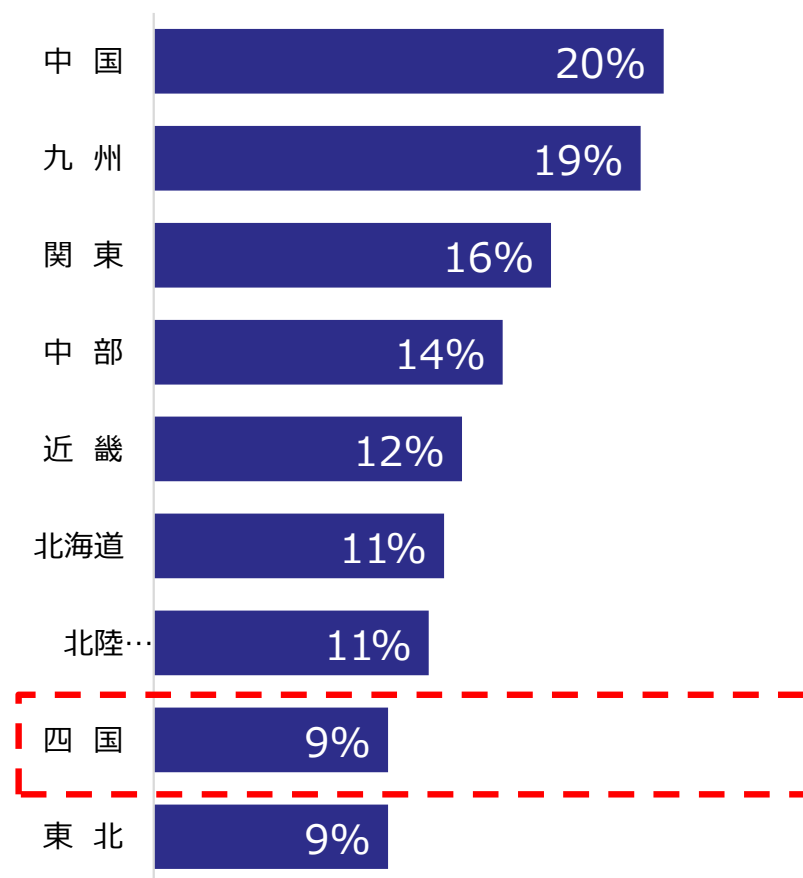
経済産業省	商務・サービスグループ物流企画室
国土交通省	総合政策局 物流政策課
国土交通省	自動車局 貨物課
農林水産省	大臣官房新事業・食品産業部食品流通課

- 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）



出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会中間とりまとめ（2023年2月）より抜粋

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、総合的な検討を行うため、**令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置。**
- 同年6月2日に第2回を実施し、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策をまとめた**「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。**



## ＜構成員＞

議長 内閣官房長官  
副議長 農林水産大臣  
経済産業大臣  
国土交通大臣  
構成員 内閣府特命担当大臣  
(消費者及び食品安全担当)  
国家公安委員会委員長  
厚生労働大臣  
環境大臣  
※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求める。

## ■ 総理指示（令和5年3月31日）

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、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に直面しています。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に働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど1年となります。
- 一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。
- これに対応するため、荷主・物流事業者間等の**商慣行の見直し**と、物流の標準化やDX・GX等による**効率化の推進**により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の**行動変容**を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要です。
- このため、**物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等**の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。
- そこで、1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、**6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめ**てください。



**「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定（令和5年6月2日）**

# 「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（**トラックメン**）
- 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(\*)
- 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（パス予約システム、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
			<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「**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



**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(概要)**

**1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項**

**(1) 実施が必要な事項**

- ・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
- ・荷待ち・荷役作業等時間
- 2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・物流管理統括者の選定
- ・物流の改善提案と協力
- ・運送契約の書面化 等

**(2) 実施することが推奨される事項**

- ・予約受付システムの導入
- ・パレット等の活用
- ・検品の効率化・検品水準の適正化
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・荷役作業時の安全対策 等

**2. 発荷主事業者としての取組事項**

**(1) 実施が必要な事項**

- ・出荷に合わせた生産・荷造り等
- ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

**(2) 実施することが推奨される事項**

- ・出荷情報等の事前提供
- ・物流コストの可視化
- ・発送量の適正化 等

**3. 着荷主事業者としての取組事項**

**(1) 実施が必要な事項**

- ・納品リードタイムの確保

**(2) 実施することが推奨される事項**

- ・発注の適正化
- ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

**4. 物流事業者の取組事項**

**(1) 実施が必要な事項**

- |             |                       |
|-------------|-----------------------|
| ○共通事項       | ○個別事項(運送モード等に応じた事項)   |
| ・業務時間の把握・分析 | ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握    |
| ・長時間労働の抑制   | ・トラック運送業における多重下請構造の是正 |
| ・運送契約の書面化 等 | ・「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                  | ○個別事項(運送モード等に応じた事項)      |
| ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化 | ・倉庫内業務の効率化               |
| ・賃金水準向上                | ・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     |

**5. 業界特性に応じた独自の取組**

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

「業界・分野別に、物流の適正化・生産性向上に関する「自主行動計画」を作成し、政府においても年内目途に公表する。」

【参考】「物流革新に向けた緊急パッケージ」(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決定)

同日付けで、「**物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者ガイドライン**」(経産省、農水省、国交省)を公表。

荷主・物流業界に対して、**ガイドラインに従った取組を強く要請**するとともに、**業界・分野別の自主行動計画の作成を呼びかけ**。

荷主・物流業界において、**12月26日時点で103団体・事業者が「自主行動計画」を作成しており、政府として公表**※

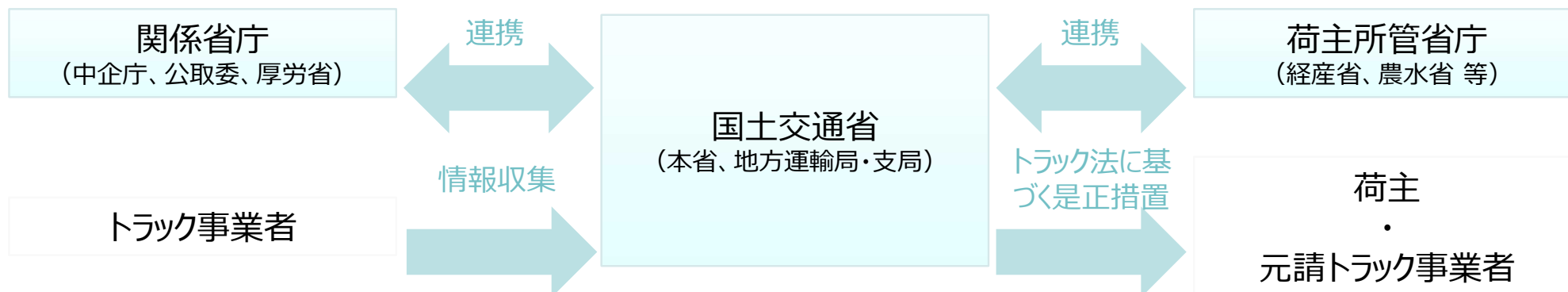
＜自主行動計画作成済の団体＞  
日本自動車工業会、JA全農、日本百貨店協会、日本スーパーマーケット協会等、日本半導体製造装置協会、日本加工食品卸協会、日本外食流通協会、日本花き市場協会、全日本菓子協会、日本パン工業会、日本ハムソーセージ工業協同組合、日本即席食品工業協会、全日本トラック協会、日本倉庫協会 など

※今後、新たに作成される自主行動計画については随時、HPに追加

- ▶ **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、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）

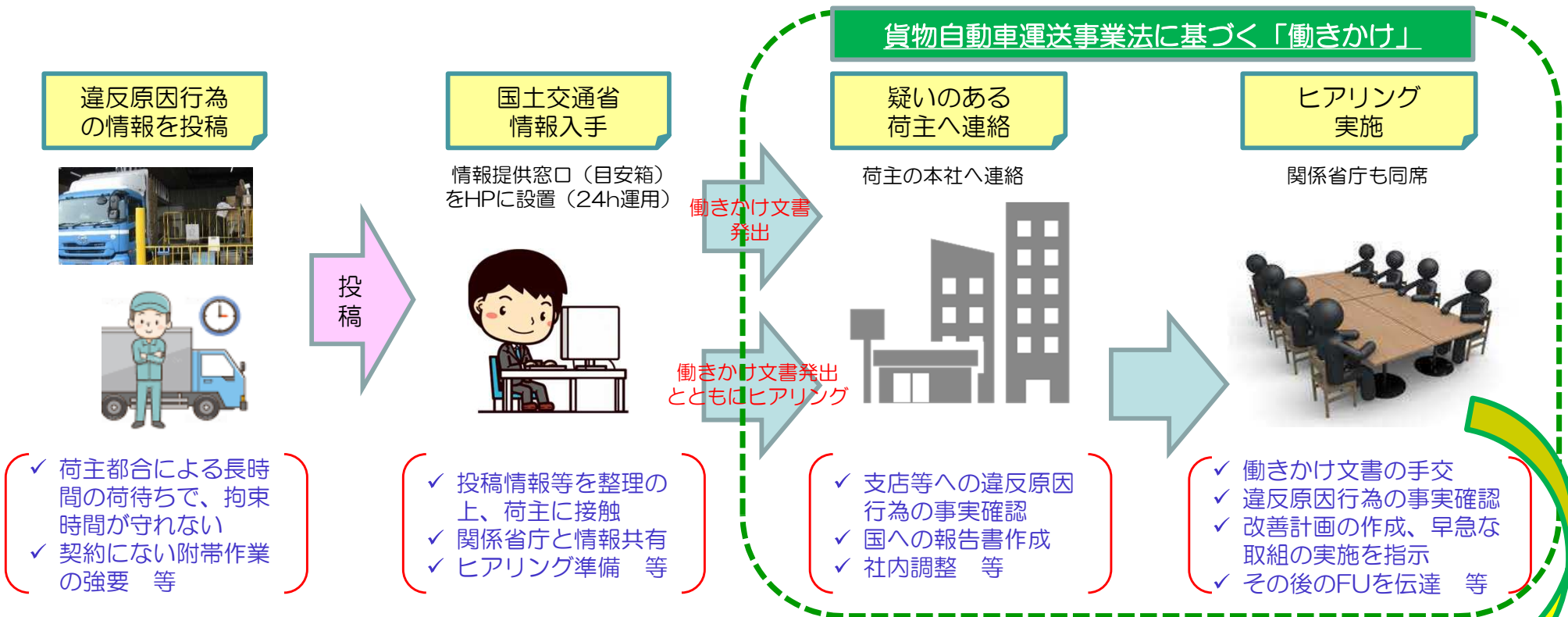


## トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

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～）

# 貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」実施までの手順



- 「働きかけ文書発出とともにヒアリングを実施する場合は、主に以下の流れに沿って実施
  - 長時間の荷待ち、運賃・料金の不当な据置き、過積載の指示等、**違反原因行為の事実確認**
  - 違反原因行為が事実の場合、早急の解消に向けた**改善計画の作成・提出**
  - 改善計画には、**違反原因行為の解消に必要な期間を設定（改善期間：概ね3か月程度）**
  - **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にヒアリングや提出データ等で確認し、違反原因行為が解消されたことが確認できるまでフォローアップ**
  - 当該荷主が扱う貨物を所掌する関係省庁（経産省、農水省等）と連携してヒアリングを実施

【これまでの実績（～R5.12.31）】 働きかけ:298件、要請:174件、勧告:2件

# 悪質な荷主等への「働きかけ」「要請」を通じた改善事例

## 事例①長時間の荷待ち（働きかけ、要請）

- 対象事業者：発荷主（製造業）
- 発生場所：中部運輸局管内
- 経緯：

- 令和3年1月：「働きかけ」実施
  - ・一旦は、同工場における長時間の荷待ちが改善されたことを確認。
  - ・しかしながら、その後、同じ工場において3時間を超える荷待ち発生への疑いあり

《相談者からの申告内容（「働きかけ」実施以降）》

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



- 令和4年8月：「要請」を実施
  - ・発荷主において、改善計画に基づき、入構時間の指定、出荷口の増設、搬送先付近の倉庫の「中継地点」として活用」等を実施した結果、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

## 事例②運賃・料金の不当な据置き（働きかけ）

- 対象事業者：元請（荷主子会社）
- 発生場所：東北運輸局管内
- 経緯：

《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。



- 令和4年10月：「働きかけ」実施
  - ・元請が真荷主と速やかに協議し、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。

## 事例③契約にない附帯業務（働きかけ）

- 対象事業者：荷主（倉庫）
- 発生場所：近畿運輸局管内
- 経緯：

《相談者からの申告内容》

運送内容を規定する正式な契約書もらえていない。仕分け作業料、積込料の負担をお願いしているが、支払ってもらえない。



- 令和4年12月：「働きかけ」実施
  - ・協力会社と個別に協議を開始。
  - ・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し、契約内容の「見える化」を実施。
  - ・契約締結にあたり、チェックシートを用いて各社の法令遵守にかかる状況を再確認するなど、輸送の安全の確保に対する取組も合わせて措置。

## ○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

### ○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。

## ○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

## ○違反原因行為:長時間の荷待ち

(運送事業者・元請) ～中部運輸局管内 〈R4,8月追記〉

《相談者からの申告内容》

- 日曜祭日以外は、3時間以上待たされる。夕方18時に到着して荷卸しは早くて21時。
  - 荷卸しの受付をして、毎回6～8時間待たされる。2件目の卸し時間に間に合わせるために途中休憩が取れない。
- ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請側が実施。
- 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)の対策を実施した結果、平均滞在時間が「30分未満」まで大幅改善

(運送事業者・元請、鉄鋼品取扱会社・発荷主) ～中国運輸局管内 〈R4,8月追記〉

《相談者からの申告内容》

- 待機することが当たり前前の状態であり、荷主等もそれを当たり前のことと思っている節あり。
- ～ 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・発荷主側が実施。
- 積込ヤードの厳格管理(空きヤードへの誘導等)、検品作業へのハンディターミナルの全面導入
  - 協力会社、乗務員から率直な意見を吸い上げる『目安箱』の設置、長時間荷待ち是正等に向けた各種取組を紹介する情報誌の所内掲示、定期的な協力会社ヒアリングの実施による情報共有を早急を実施
  - ドライバーの入構時間を正確に管理するためのシステム導入に向けた検討をスタート



## ○違反原因行為:長時間の荷待ち

### (精密機器製造会社・着荷主) ～関東運輸局管内〈R5,1月追記〉

#### 《相談者からの申告内容》

- 荷卸し受付後、最大4～5時間の待機が結構ある。
- 順番も受付順ではなく地方便が優先となっているが、優先順位の説明もない。
  - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を着荷主側が実施。
    - 早朝時間帯以外への車両の分散化として一部時間指定を導入する対策を実施
    - 荷卸しレーンを増加(2レーン→3レーンへ)し、荷卸し能力を強化
    - 一部貨物を他の倉庫宛に移し、納入トラック台数を削減する対策を実施

### (日用品販売会社・着荷主) ～関東運輸局管内

#### 《相談者からの申告内容》

- 平均5時間は待機させられる。
- 労働環境の悪化が著しく、時間管理もできない。
  - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を着荷主側が実施。
    - 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。これまでの取組の効果を分析し、今後他施設でも実施予定

## ○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4t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

## ○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

## ○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

## 積込先、配送先で 困りごと、ありませんか。

**情報ください**

「届安権」投稿サイト  
(国土交通省HP内)

**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。

もう2時間待つものにここではないのも長く待たされるなあ

悪いねーもう少し待ってて

**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。

高運代くれないと間に合わないよー

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**

過積載運行を招くおそれがあります。

えっ

重量オーバーになるかもしれないけどこれも厳禁よ

割れないし仕方ない

**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。

予定通り運んでね

ええ、この季節のなかですか 大丈夫かなあ

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 四国運輸局 自動車交通部 貨物課 087-802-6773

徳島運輸支局 輸送・監査部門 088-641-4811 香川運輸支局 企画観光・輸送・監査部門 087-882-1357 愛媛運輸支局 輸送・監査部門 089-956-1563 高知運輸支局 輸送・監査部門 088-866-7311

トラックGメン  
ホームページ  
※内容は随時更新中

## 「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。「ブッシュ型(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・発着主)**

働きかけ後の再発により要請実施

-改善策-

「入積時間の指定」「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 (具体的なイメージ)**

**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。

# 【参考】トラックGメンが活動しています②

国土交通省 四国運輸局 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

(農産品取扱企業・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精荷料金を支払うこと



### 【要請の実例】

#### ケース① 長時間の荷待ち

(製造業・元荷主)  
- 改善策 -  
「入積時間の指定」「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。

## 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 四国運輸局 自動車交通部 貨物課 087-802-6773

トラックGメンポータルサイト ※内容は随時更新中

徳島運輸支局 輸送・監査部門 088-641-4811 香川運輸支局 企画観光・輸送・監査部門 087-882-1357 愛媛運輸支局 輸送・監査部門 089-956-1563 高知運輸支局 輸送・監査部門 088-866-7311