

長崎運輸支局における取組 —標準的な運賃・トラックGメン—

令和6年11月6日説明資料

九州運輸局 長崎運輸支局 輸送・監査部門

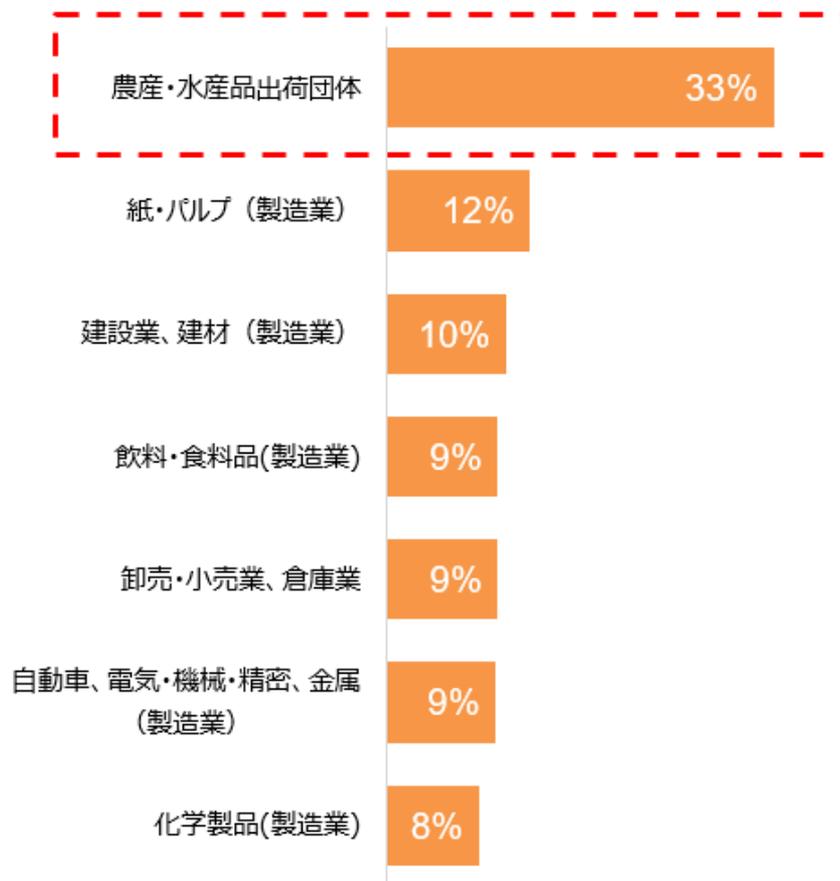


九州運輸局

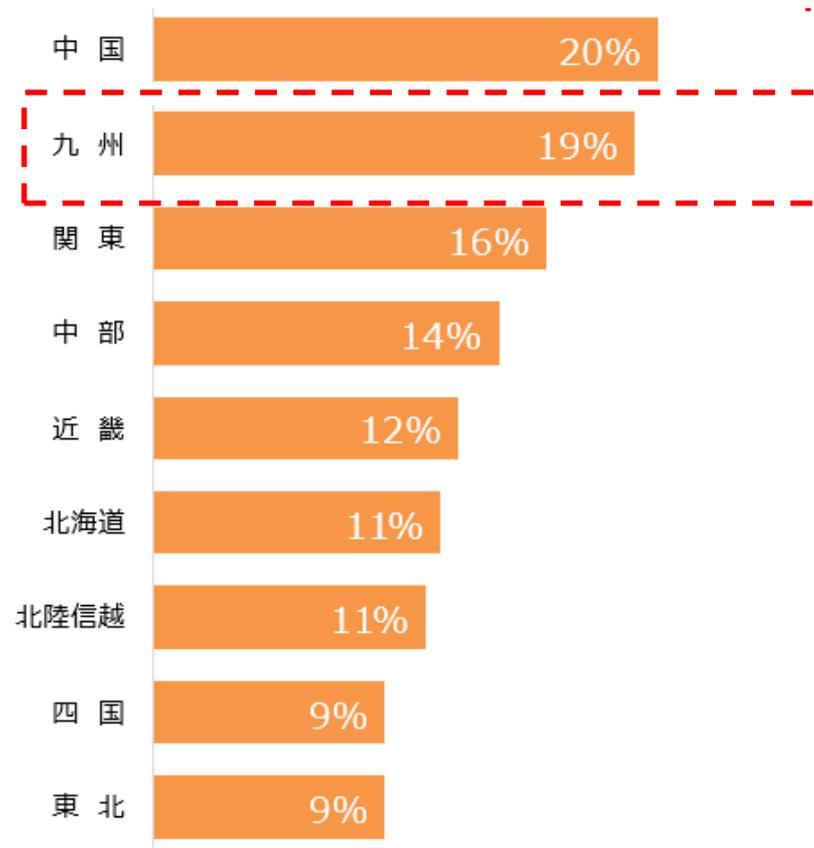
「運輸と観光で九州の元気を創ります」

- 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）



貨物自動車運送事業法の一部改正による対応

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

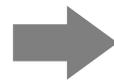
定期的な車両の点検・整備の実施や社会保険料の納付等の義務づけ

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

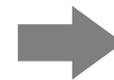
違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

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）

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】
- 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/30分 (4tクラス中型車)

積込料・取卸料

→ 2,180円/30分 (4tクラス中型車) 機械荷役の場合
→ 2,100円/30分 (4tクラス中型車) 手荷役の場合

- 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】

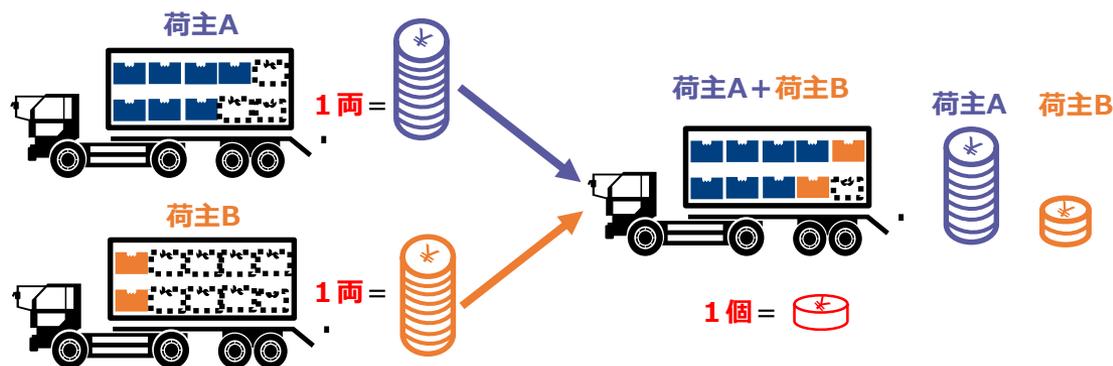
<契約条件の明確化>

- 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】



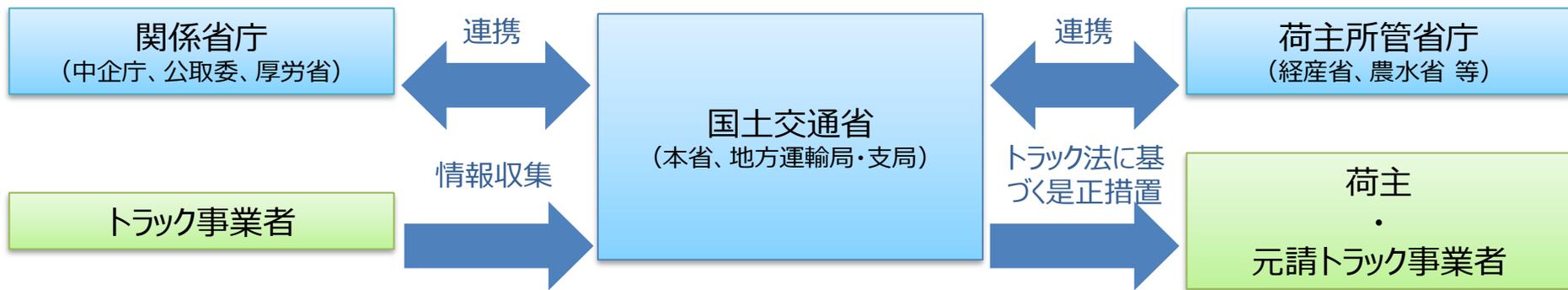
国土交通省:「標準的な運賃」について

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、162名体制※で本省及び地方運輸局等に設置（うち九州18名）**

※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～）

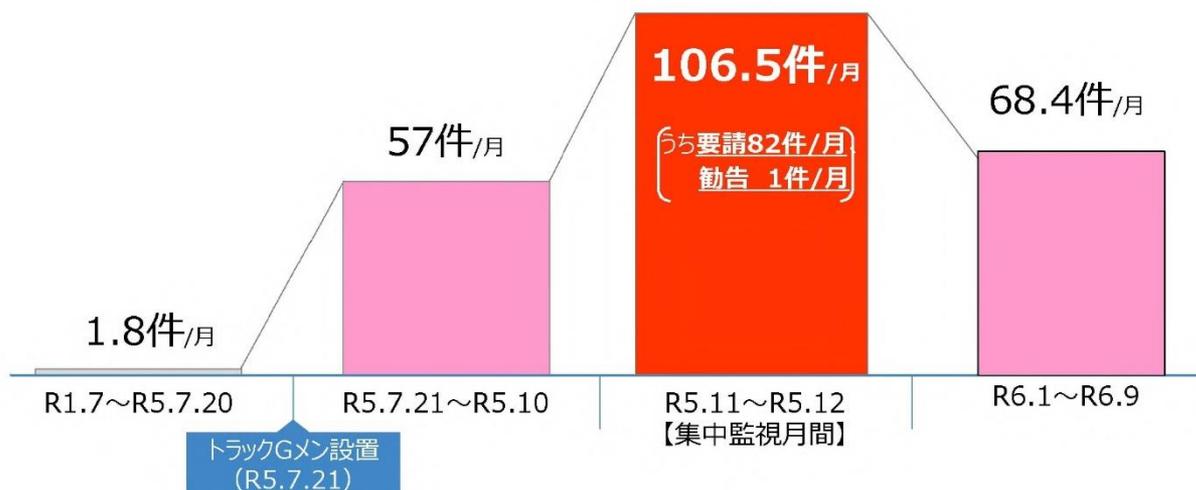
※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。

トラックGメンによる荷主等への是正指導の取組結果

- 「**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、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**」(47件)、「**要請**」(164件)による是正指導を徹底。
- 引き続きトラック事業者への**プッシュ型情報収集を実施**するとともに、要請を行った荷主等への**改善状況の確認のパトロール等を実施**。

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＞



働きかけ等の累計実施件数

- 勧告 : 2件 (荷主1、元請1件)
 - 要請 : 175件 (荷主89、元請81、その他5)
 - 働きかけ : 914件 (荷主611、元請281、その他22)
- ⇒ 計1,091件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (52%)
- 契約にない附帯業務 (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%)

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。

トラックGメンの活動 (令和6年9月末時点)

トラック事業者に対する
電話調査や訪問調査 (全国)



荷主へのパトロール
(荷待ち状況の現地確認等) (全国)



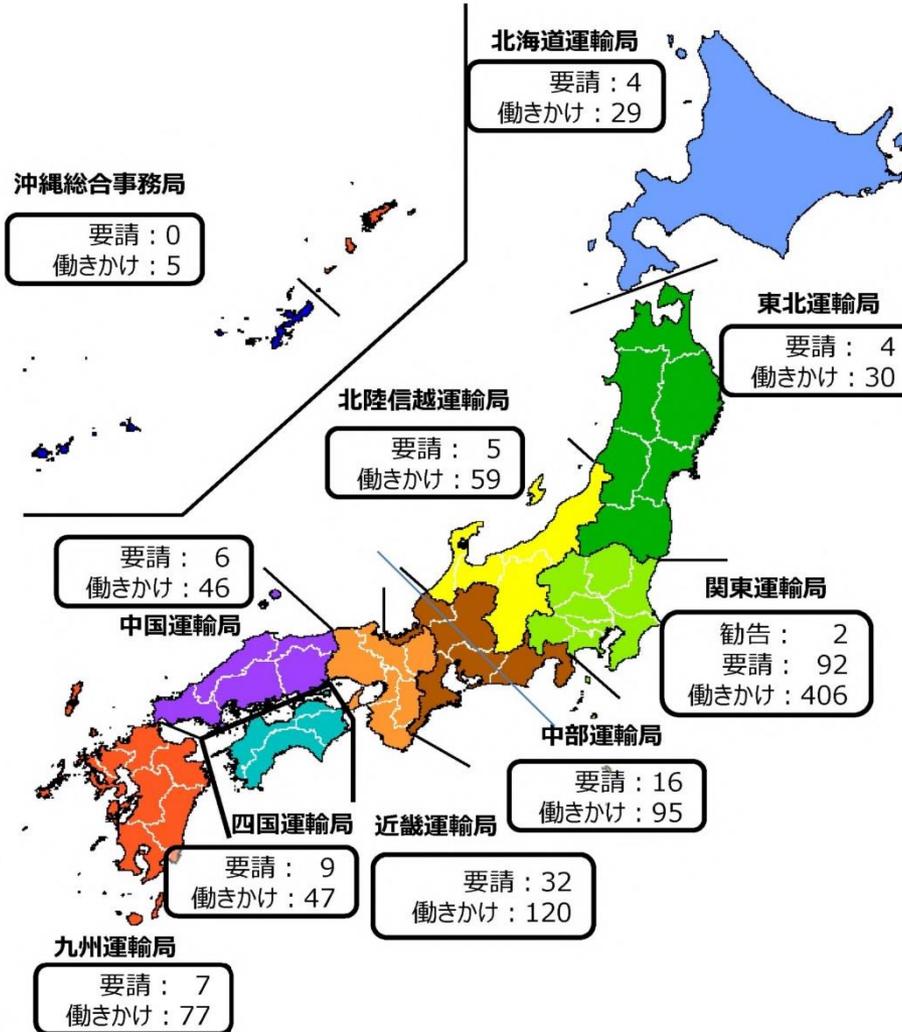
トラック事業者・荷主に対する説明会、
トラックGメンのチラシ配布 (全国)



オンライン説明会の模様



〈ブロック別働きかけ・要請・勧告実施件数〉



トラックドライバーへのヒアリング (全国)



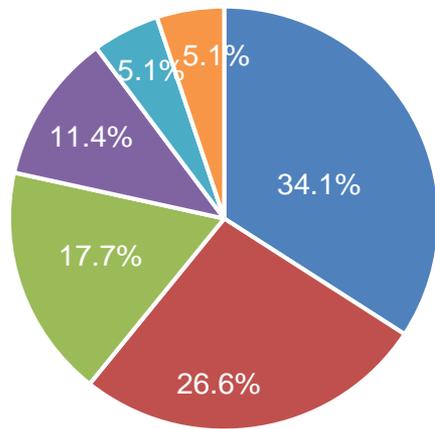
トラックターミナル



高速SA、PA

九州運輸局管内におけるトラックGメンの活動

「働きかけ」 : 77件
 「要請」 : 7件 (令和6年9月末時点)



- 運賃・料金の不当な据え置き
- 長時間の荷待ち
- 契約にない附帯業務
- 無理な運送依頼

主な違反原因行為

- ・運賃・料金の不当な据え置き 34.1%
- ・長時間の荷待ち 26.6%
- ・契約にない附帯業務 17.7%
- ・無理な運送依頼 11.4%
- ・異常気象時の運送依頼 5.1%
- ・過積載の指示・容認 5.1%

諫早トラックステーションでのヒアリング活動



荷主等への周知活動

