

トラックにおける2024年問題の最新の動向

2024年2月21日
近畿運輸局 交通政策部長
小野 協子

1. 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

2. 物流革新に向けた政策パッケージ（6月）
物流革新緊急パッケージ（10月）

3. 「荷主対策の深度化」と「標準的な運賃」

物流業界の現状

○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。

トラックドライバーの働き方をめぐる現状

○トラックドライバーを全産業を比較すると、年間労働時間は約2割長く、年間所得額は約1割低く、有効求人倍率は約2倍。

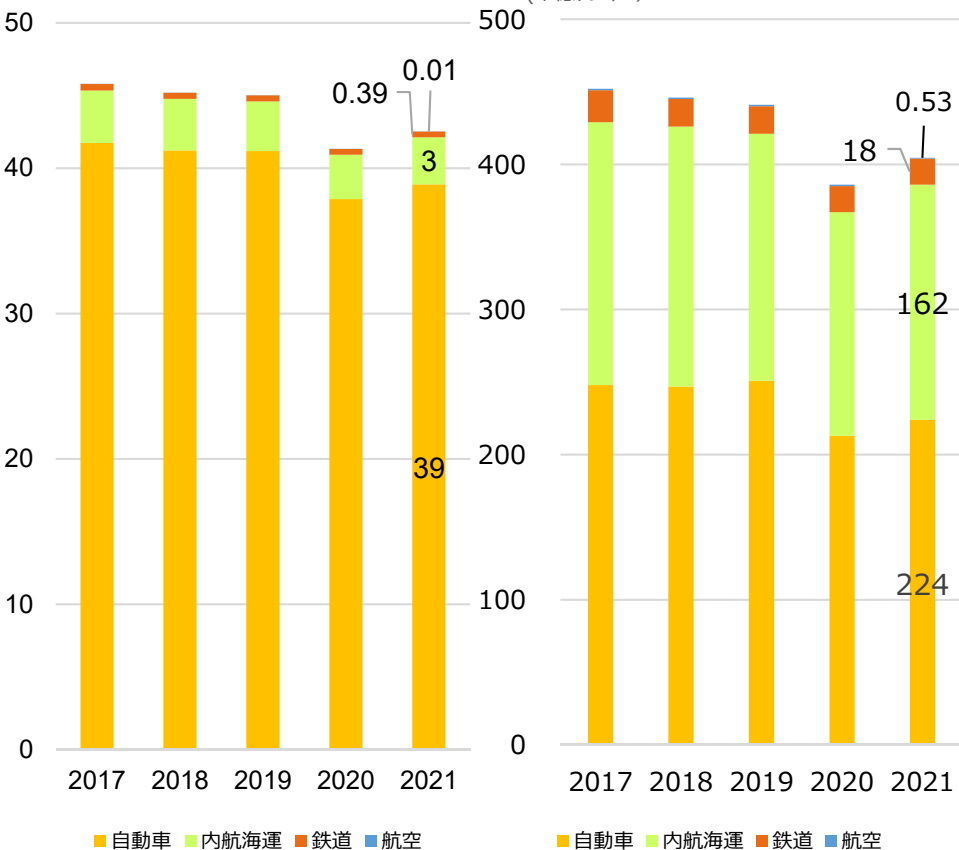
○トラックドライバーの長時間労働の主な要因としては、長時間の運転時間、荷待ち時間、荷役作業等が挙げられる。

国内貨物輸送量の推移（トンベース）

国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）

（億トン）

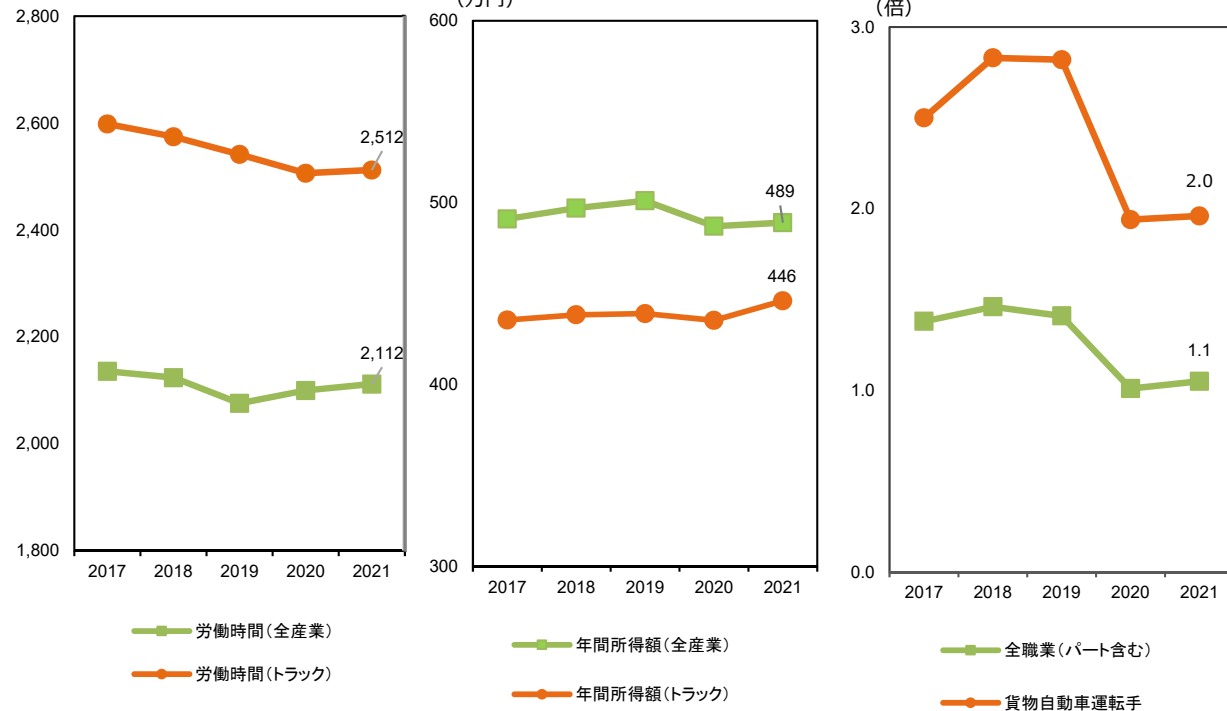
（十億トンキロ）



①年間労働時間の推移

②年間所得額の推移

③有効求人倍率の推移

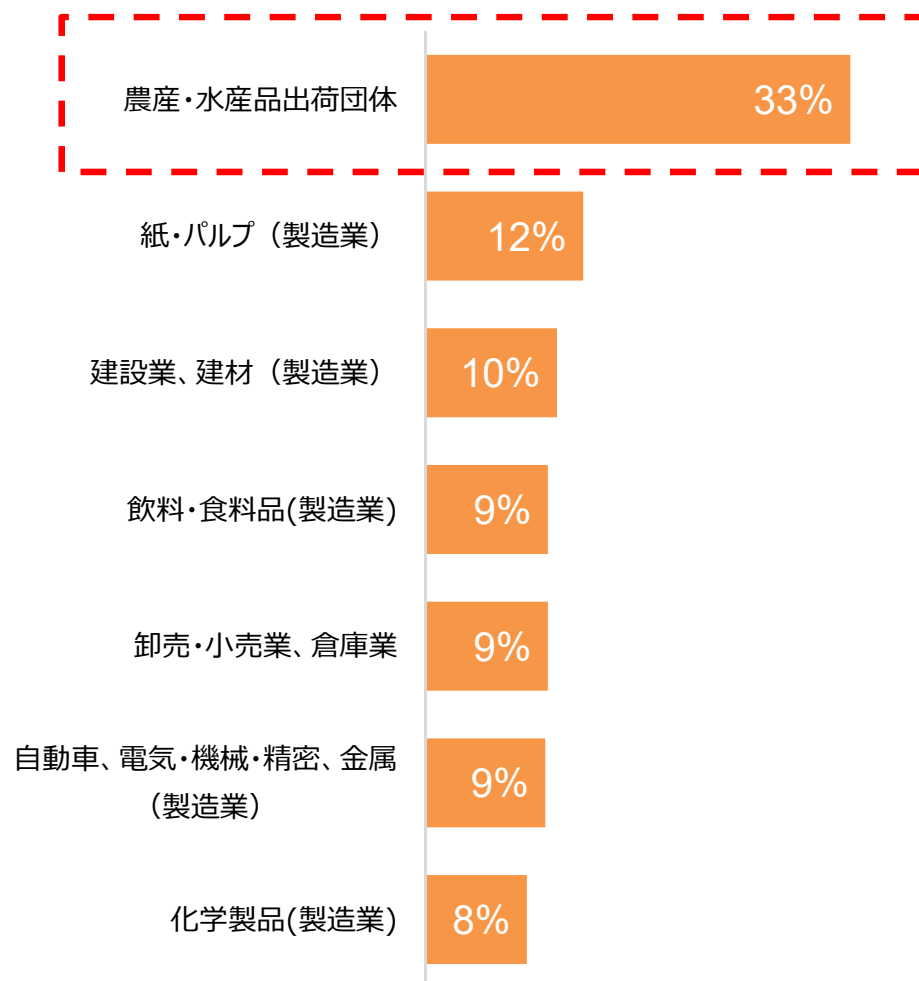


出典：①②厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省自動車局にて作成、③厚生労働省「一般職業紹介状況」から国土交通省自動車局にて作成

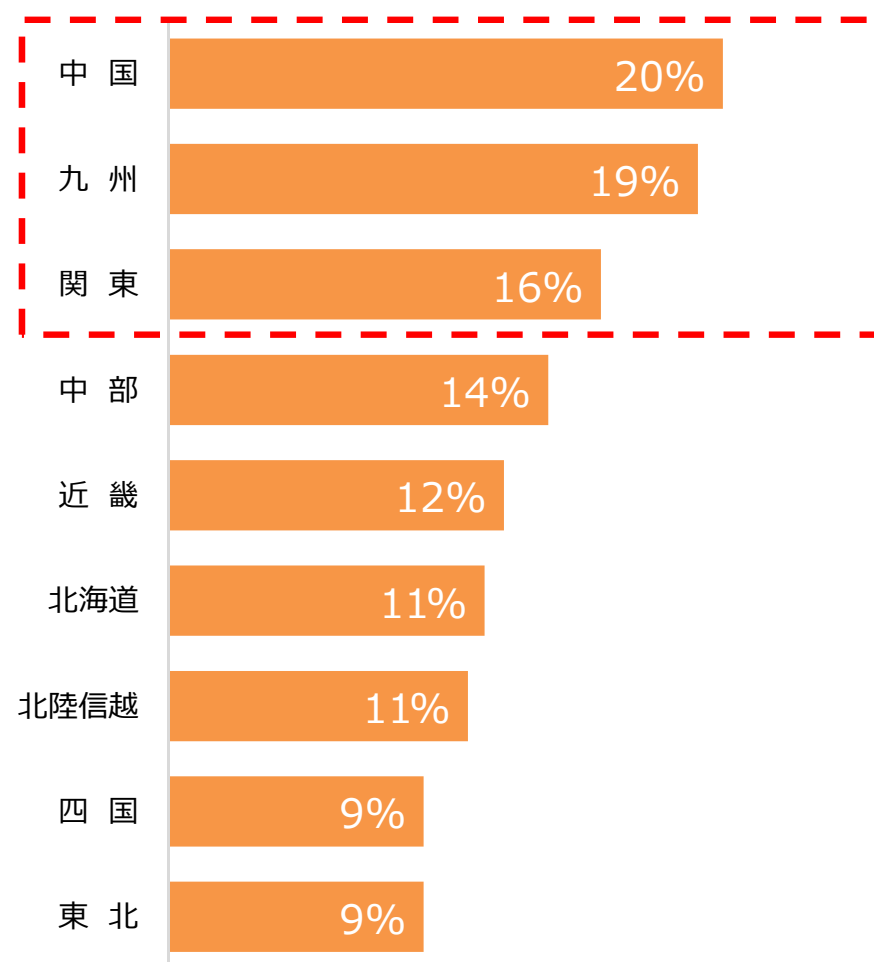
出典：国土交通省総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成

- 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）



- 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
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

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」

- 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。**



岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話（2023.9.28）

- 岸田総理が**中小トラック事業者の営業所を訪問し、現場視察**を行うとともに、2024年問題への対応に向けた事業者の取組内容や課題等について**車座対話**を実施。（同行：斉藤国土交通大臣、矢田総理大臣補佐官）
- 車座対話後のぶら下がり会見において、岸田総理より、**翌週に関係閣僚会議**を開催し、**「物流革新緊急パッケージ」**を取りまとめる旨の発言。



1. 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議
2. 物流革新に向けた政策パッケージ（6月）
物流革新緊急パッケージ（10月）
3. 「荷主対策の深度化」と「標準的な運賃」

「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**適正運賃収受・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（バース予約システム、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
			合計： 14.3ポイント

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来年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。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

1. 物流の効率化

○即効性のある設備投資・物流DXの推進

- ・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
- ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等
- ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等

○モーダルシフトの推進

- ・鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
- ・31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進

○トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

- ・荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等により、快適で働きやすい職場環境の整備を促進
- ・労働生産性の向上に資する車両を運転するための免許の取得等のトラック運転手のスキルアップを支援

○標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進

○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

- ・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）
- ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進
- ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進
- ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化
- ・トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充や駐車マス予約制度の導入などの取り組みの推進

○燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）

○高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続

○道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

○宅配の再配達率を半減する緊急的な取組

- ・ポイント還元を通じ、コンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配送日時の指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施

○政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

○トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）

- ・荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」等の集中実施、国土交通省及び荷主所管・法執行行政機関による連携強化

○現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）

○適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

- ・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
- ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
- ・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

令和5年度補正予算（物流革新緊急パッケージ関係）

総額【一般331億円、エネ特409億円、財政融資200億円 他】

1. 物流の効率化

【一般284億円、エネ特409億円、財政融資200億円 他】

○即効性のある設備投資・物流DXの推進

③④【80億円 他】

・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進

③④（70億円＋1000億の内数）

・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等③④（10億円＋924億円の内数）

・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等

③④（65億円の内数）

○モーダルシフトの推進

③④【58億円＋6億の内数】

○トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

③④【15億円】

○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

③④【34億円 他】

・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）

③④（29億円＋52億円の内数）

・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進

③④（3億円）

・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進

③④（2億円＋（再掲）924億円の内数）

・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備による物流ネットワークの強化

③④（2,800億円の内数）

○標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進

③④【4億円】

○燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）

③④⑤【16億＋（再掲）924億円の内数＋409億円＋62億円の内数】

○高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続

③④【78億円】

○道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

③④【90億円の内数】

2. 荷主・消費者の行動変容

【一般45億円】

○宅配の再配達率を半減する緊急的な取組 等

3. 商慣行の見直し

【一般2億円】

○トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）

※エネ特は、にて記載。 9

R5年6月の「物流革新に向けた政策パッケージ」及び10月の「物流革新緊急パッケージ」に基づく抜本的・総合的な対策を図る。

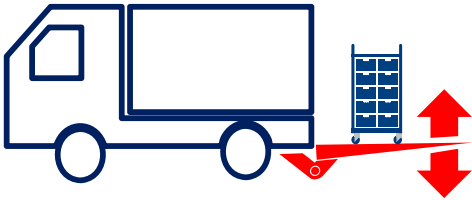
R5補正 + R6当初案

一般会計	160億円
財政投融资	322億円
自動車安全特別会計	9億円

① 物流の効率化

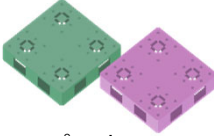
(R5補正：一般会計112億円+財政投融资200億円、R6当初案：一般会計1.3億円+財政投融资122億円+自動車安全特別会計9億円)

【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】



自動倉庫 無人フォークリフト テールゲートリフター 自動点呼機器 通信機能付デジタル式運行記録計・ドライブレコーダー 一体型

【モーダルシフトの推進】



(大型トラックと互換性のある規格) (海上コンテナの規格) 非常用電源設備 パレット

【物流GXの推進】



創る 溜める 使う 太陽光発電 蓄電池 EVトラック車両 EV充電設備

【物流拠点の機能強化】

【物流標準化の促進】

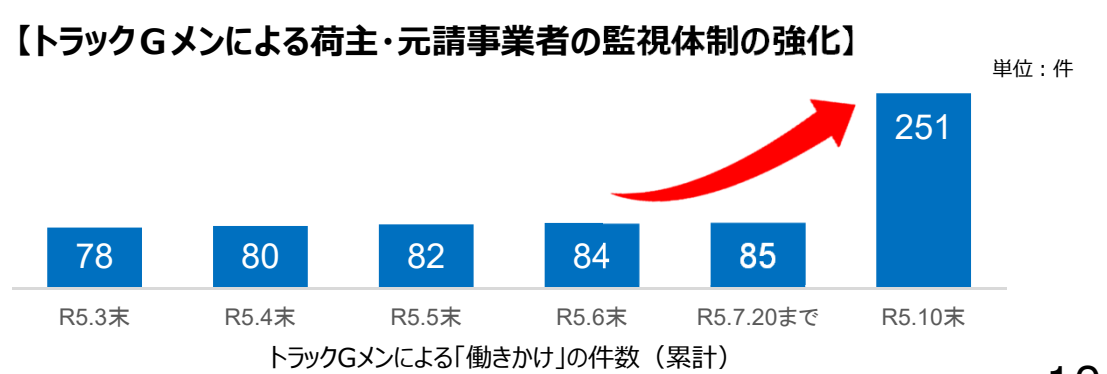
② 荷主・消費者の行動変容

(R5補正：一般会計45億円)



③ 商慣行の見直し

(R5補正:一般会計2億円、R6当初案：一般会計0.3億円)



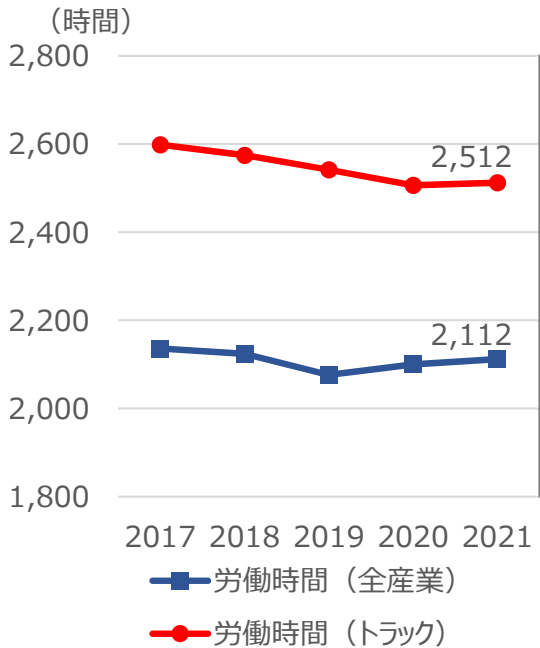
○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年 4 月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

- ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性。
- ・ 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、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・総合的な対策が必要。

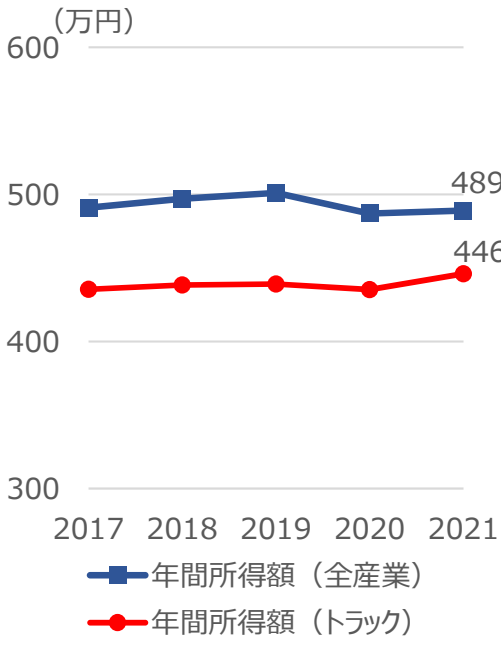
○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→**物流の持続的成長**を図ることが必要。

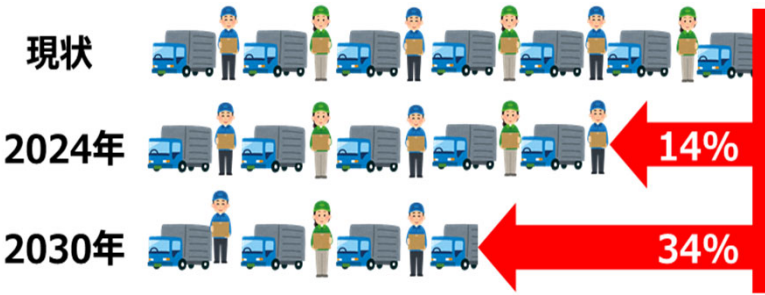
【年間労働時間の推移】



【年間所得額の推移】



【輸送力不足の試算】



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

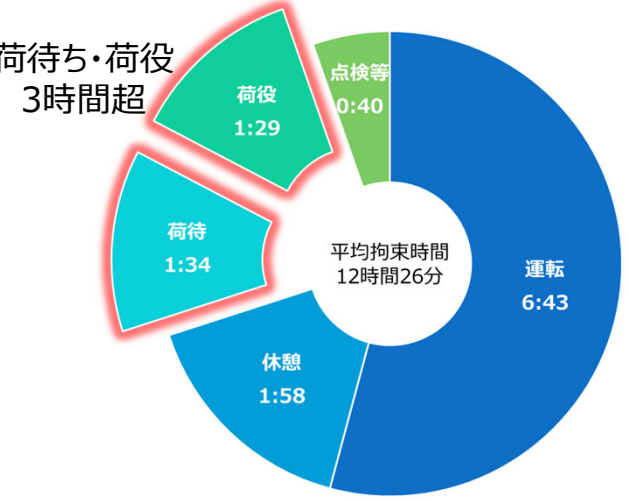
- **荷主***（発荷主、着荷主）・**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について努力義務を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
* 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

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「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」から「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】 【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】 【荷主等が取り組むべき措置の例】



取り組むべき措置	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



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

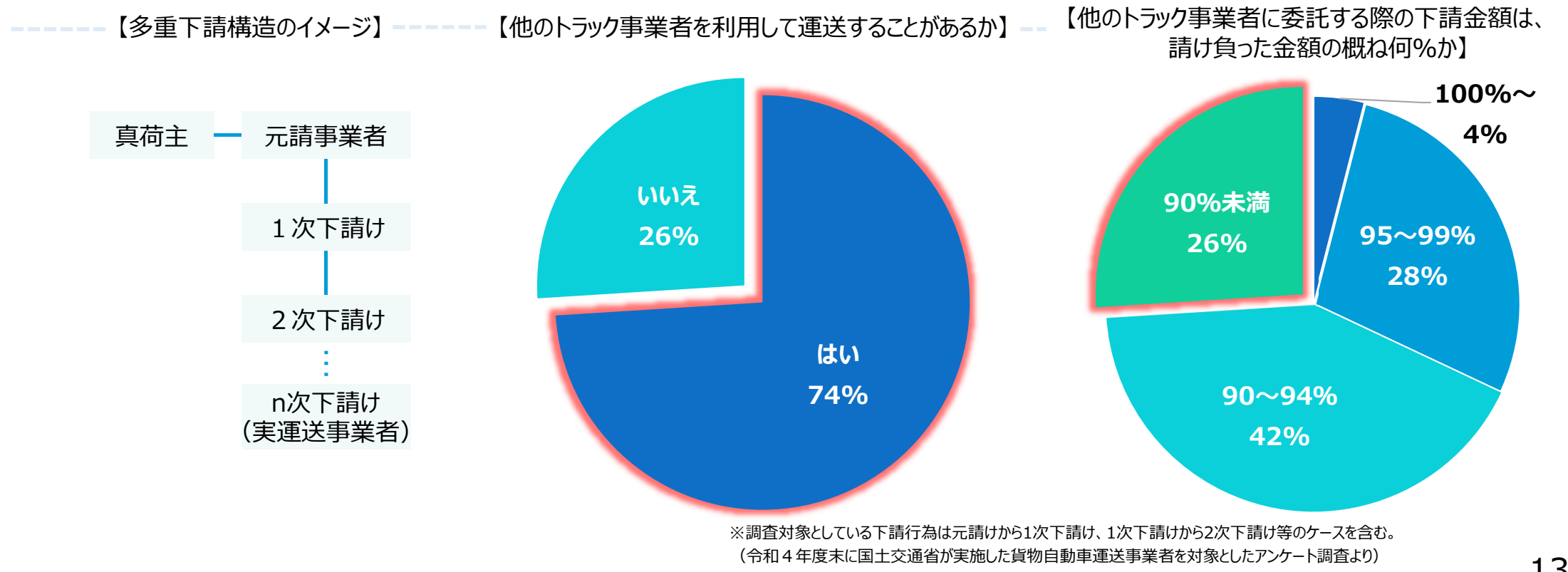


パレット導入

パレットの利用による荷役時間の短縮

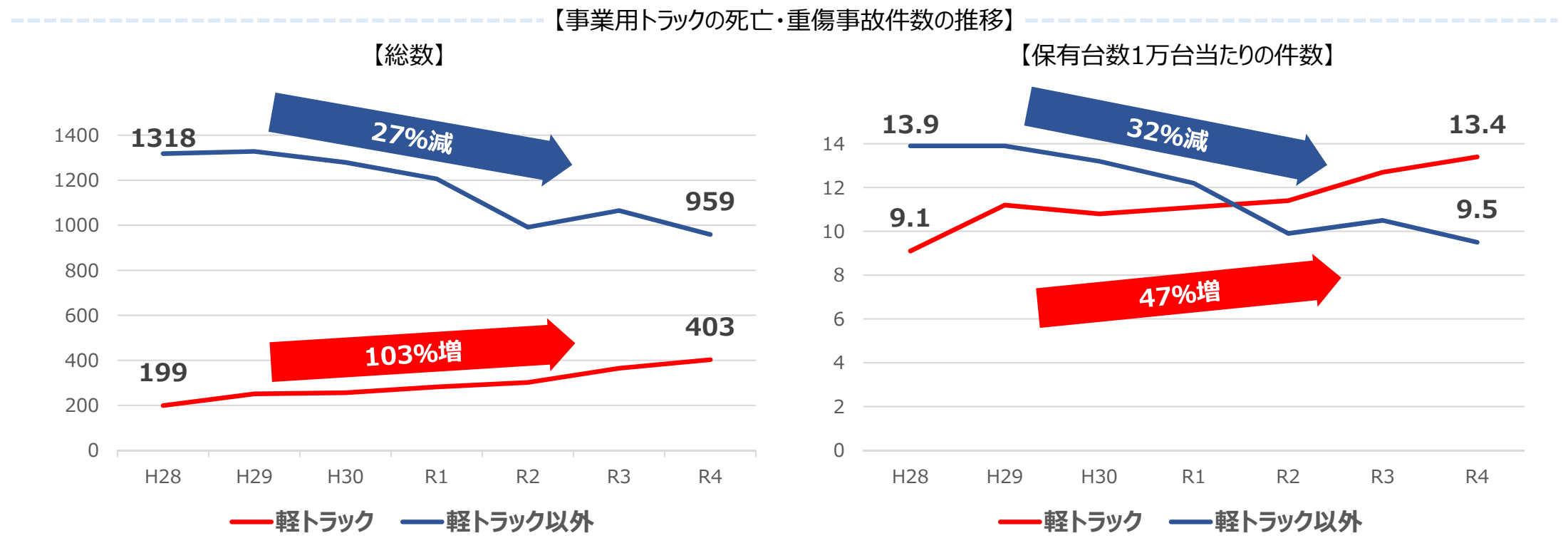
物流業界の**多重下請構造を是正**し、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

- 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。



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。



（（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）

1. 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議
2. 物流革新に向けた政策パッケージ（6月）
物流革新緊急パッケージ（10月）
3. 「荷主対策の深度化」と「標準的な運賃」

改正の目的

【成立: 令和5年6月14日、公布・施行: 令和5年6月16日】

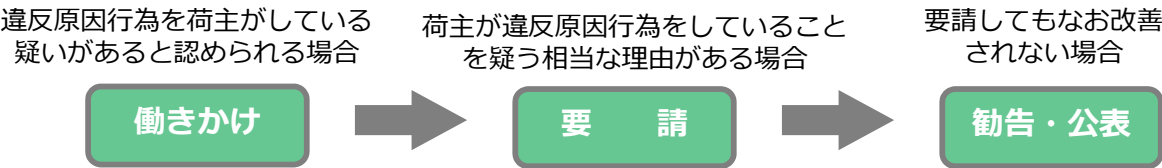
- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制を見据え、平成30年の議員立法において時限措置として、「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度を創設
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ば
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「標準的な運賃」や「働きかけ」等の制度を継続的に運用することが必要

改正の概要

改正前 【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】

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



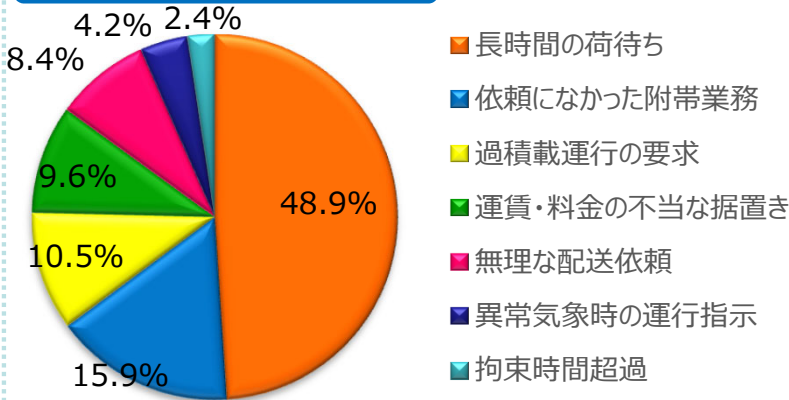
標準的な運賃

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

改正後

上記について「当分の間」の措置とする

違反原因行為の割合



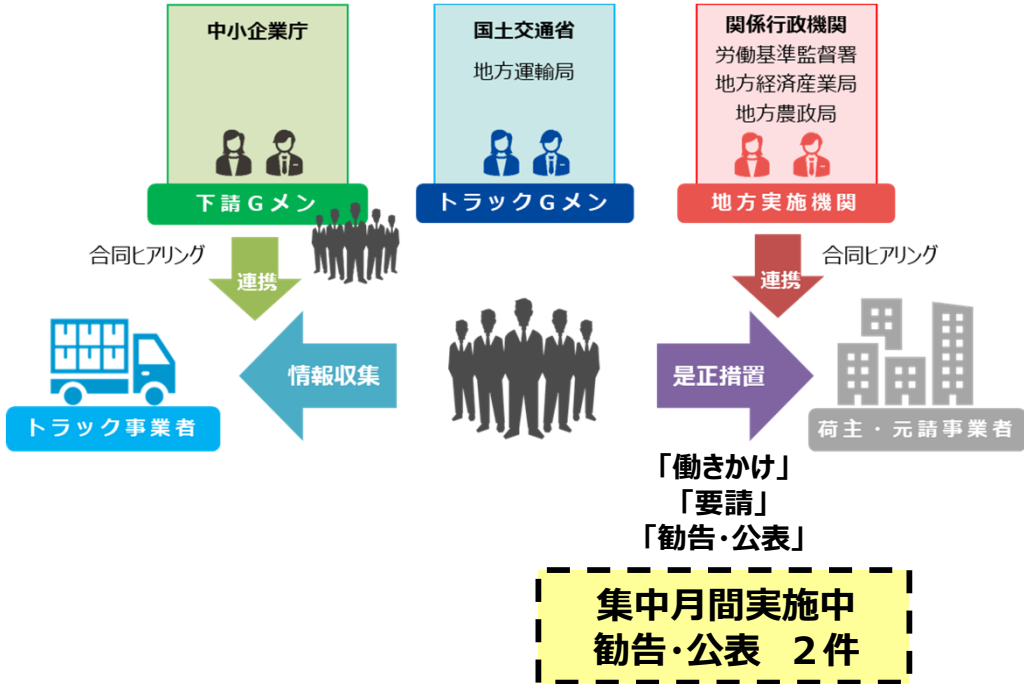
「働きかけ」等の実施件数

要請: 10件 働きかけ: 251件

※令和元年7月～令和5年10月末までの累計

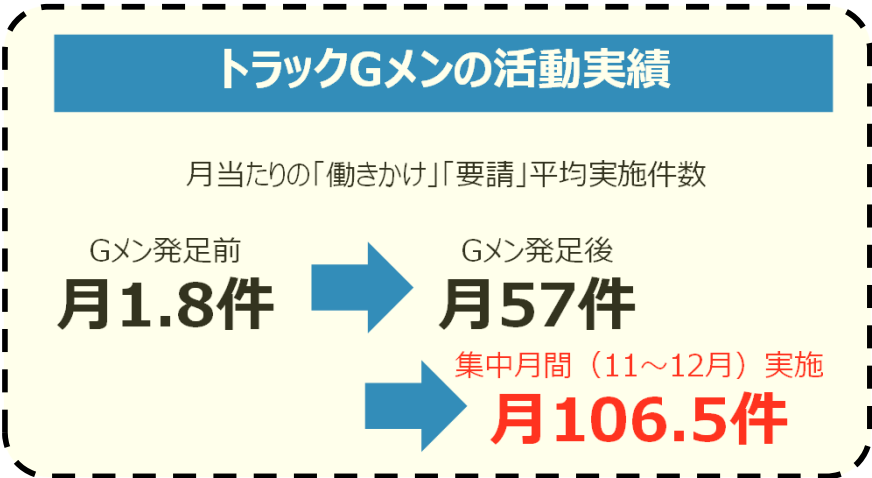
- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月）に基づき、全国162名体制の「トラックGメン」を設置（令和5年7月）。
- トラック事業者へのプッシュ型情報収集や、適正取引を阻害する疑いのある荷主・元請事業者への是正措置（貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」）により、悪質な荷主・元請事業者を監視・指導。
- 11月・12月を「集中監視月間」と位置づけ、関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対する「要請」「勧告・公表」を徹底。これにより、ドライバーの労働条件改善や取引適正化の加速化を図る。

トラックGメンによる悪質荷主等への監視・指導



集中監視月間（11月・12月）

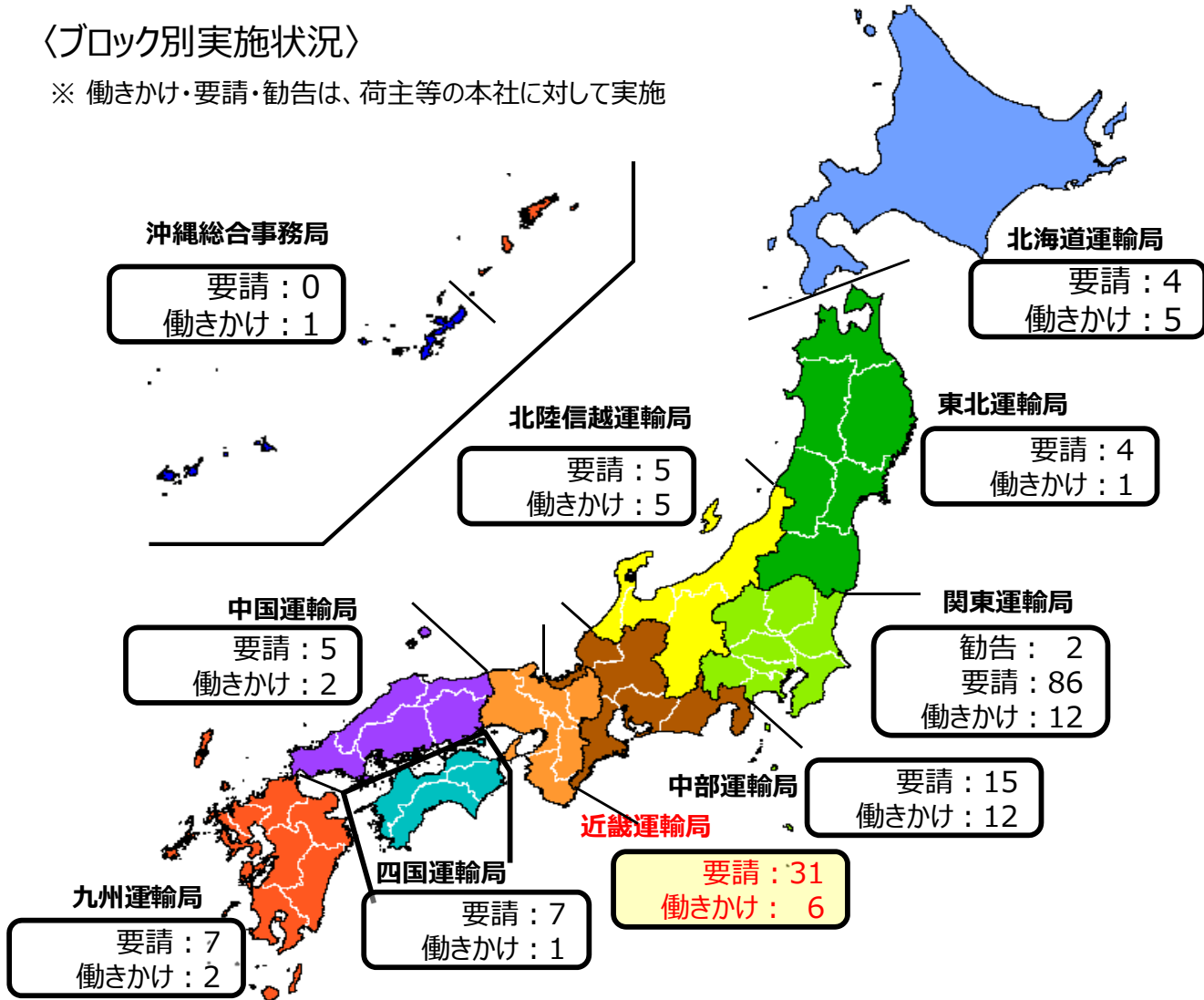
荷主の違反原因行為を、全トラック事業者を対象に調査 → 集中監視月間に「要請」「勧告・公表」を集中実施



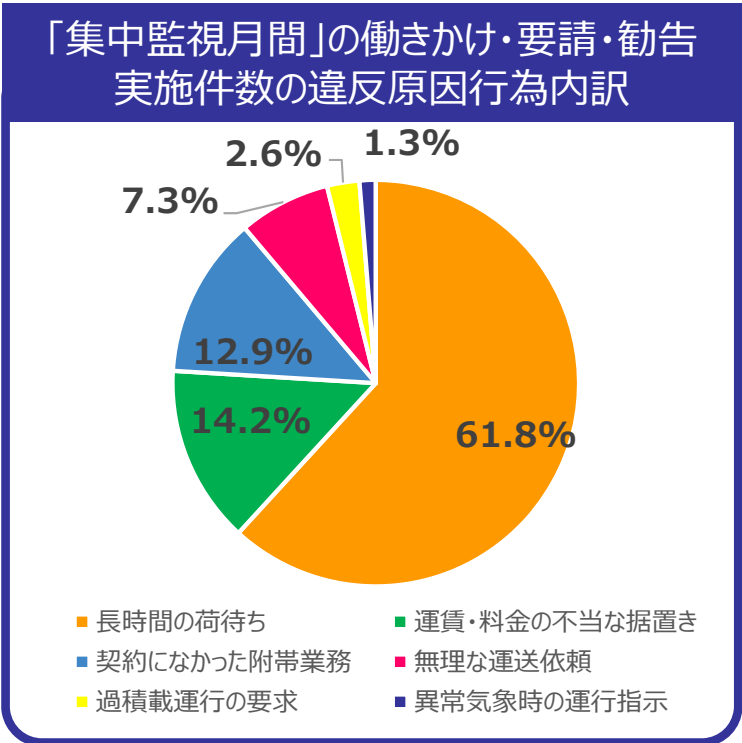
- 悪質な荷主や元請事業者等に対し、全国で**164件の「要請」**及び**47件の「働きかけ」**を実施し、違反原因行為の早急な是正を措置。
- さらに、既に「要請」を実施した荷主等のうち、**依然として違反原因行為に係る情報が相当数寄せられた2者に対し、初となる「勧告」を発動し、その旨を「公表」。**

〈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



【近畿局管内の「トラックGメン」の体制】

・ 自動車交通部貨物課 4名（うち併任2名）	・ 大阪運輸支局 3名（うち併任1名）	・ 奈良運輸支局 2名（うち併任1名）
近畿運輸局管内 17名（うち併任8名）	・ 京都運輸支局 2名（うち併任1名）	・ 滋賀運輸支局 2名（うち併任1名）
	・ 兵庫陸運部 2名（うち併任1名）	・ 和歌山運輸支局 2名（うち併任1名）

【「トラックGメン」制度の周知活動】

- 近畿経済産業局・近畿農政局等とのメールマガジンを通じて、「トラックGメン」の設置や「働きかけ」制度の解説取り組み状況を荷主企業やトラック運送事業者等へ周知
- 各府県トラック協会（協会内で開催されている委員会等も含む）や関係団体への説明と協力依頼を実施
- 「トラックGメンからのお知らせ」チラシを作成
 - ※各府県の貨物自動車適正化実施機関が行う、トラック運送事業者に対する巡回指導時に配布。（令和5年10月～）
- 過積載防止対策連絡会議における荷主に対する協力依頼時に、荷主の理解と協力を求めるチラシを配布。（大阪支局・京都支局・兵庫陸運部）
- 各府県労働局主催の説明会、トラック協会主催のセミナー等での「トラックGメンチラシ」の配布、「トラックGメン」制度の説明等の実施
- トラックステーションやPAにおいてトラック運転者に対して「トラックGメン」制度の周知活動を実施。
（大阪トラックステーション、彦根トラックステーション、名神高速道路 桂川PA 他）
- 物流施設や倉庫事業者に対する啓発活動
 - ・ 長時間の荷待ちが発生する可能性がある荷主等の現場（営業所、物流センター等）や倉庫事業者をトラックGメンが訪問し、「物流の2024年問題」の啓発、「働きかけ」制度等や違反原因行為等について説明を実施するとともに施設等の現状を確認。

【荷主等に対する「働きかけ」の実施状況】

- 本省目安箱に投書された情報及び全国のトラックGメンが収集した情報を元に、違反原因行為をしている疑いがある荷主等に対して「働きかけ」を実施（違反原因行為の内容、荷主企業の業種に応じて、各府県の労働局、近畿経済産業局、近畿農政局と連携して実施。）
 - ・ 荷主等に対する「働きかけ」件数 18件 ※トラックGメン発足～令和5年12月末現在 （※令和元年からの累計：働きかけ31件、要請32件）
 - 長時間の荷待ち 11件、運賃・料金の不当な据置き 4件、依頼にない附帯業務 2件、過積載運行の強要 1件、異常気象時の運行指示 2件
 - ※ 1者に対して複数の違反原因行為がある場合がある。

【関係官署等との連携】

○ 各府県の労働局との連携

- ・ 労働局の荷主特別対策担当官が実施する荷主に対する「要請」にトラックGメンが同行し、違反原因行為の説明やトラックGメン制度についての周知等を実施。
- ・ 当局が行う「働きかけ」に各府県の労働局が同席し、合同でヒアリングを実施。

○ 下請Gメン（中小企業庁）との連携

- ・ 中小企業庁の取引調査員（下請Gメン）が実施するトラック運送事業者に対する親事業者等（元請）との間の取引実態についてのヒアリングにトラックGメンが同行し、合同ヒアリングを実施。

○ 倉庫関係業務担当部署との連携

- ・ 各府県の倉庫関係団体に対し、傘下会員事業者へガイドライン*の周知依頼文書を発出。【令和5年12月11日付け】

※ 兵庫県以外は交通政策部環境・物流課、兵庫県は神戸運輸監理部総務企画部物流施設対策官と連名で発出。

○ 近畿経済産業局、近畿農政局、近畿運輸局との連携

- ・ 荷主関係団体に対し、傘下会員事業者へガイドライン*の周知依頼文書を3局連名で発出。【令和5年12月11日付け】
- ・ 当局が行う「働きかけ」に関係官署が同席し、合同でヒアリングを実施。

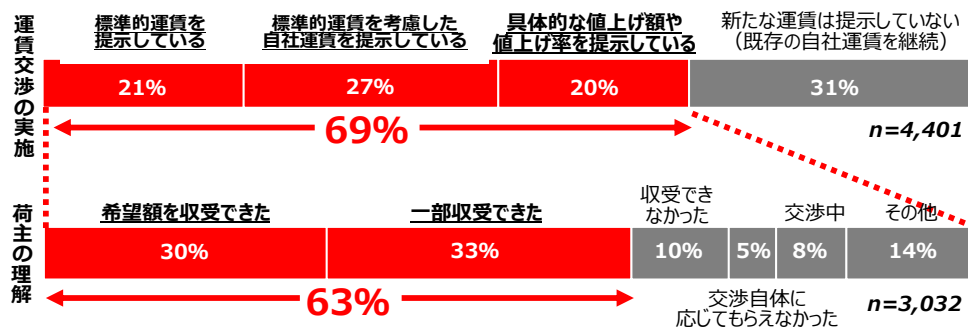
* ガイドライン

「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 経済産業省、農林水産省、国土交通省）

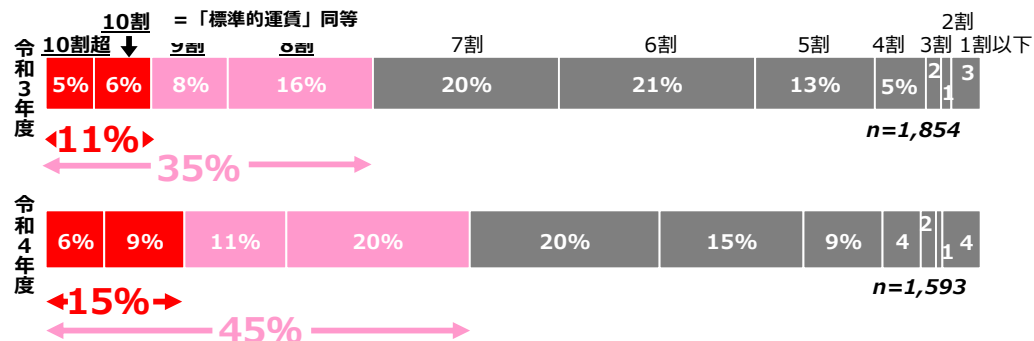
- トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、**荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標**として、「**標準的運賃**」制度を創設（令和2年4月告示）。
- **実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直しを図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」**（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。
（※）行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

「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

- 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	→	2,180円	機械荷役の場合
	→	2,100円	手荷役の場合

※金額はいずれも中型車（4tクラス）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】

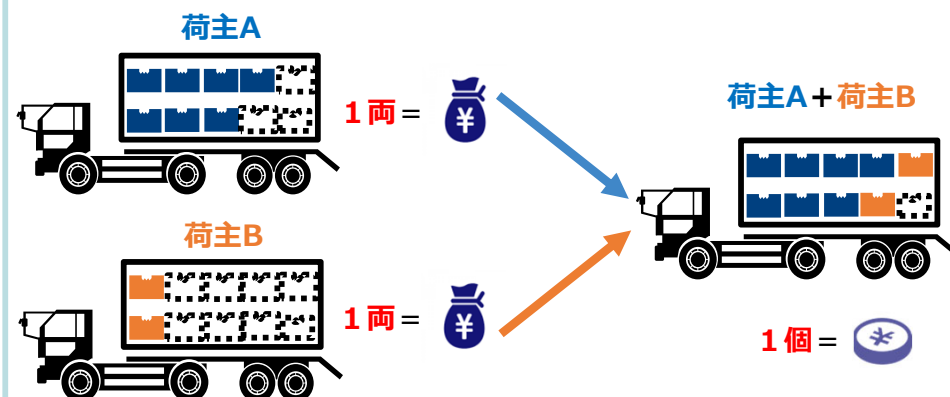
<契約条件の明確化>

- 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】