

物流の現状と政策の方向性について

～物流2024問題に対する取組～

北海道運輸局 自動車交通部 貨物課

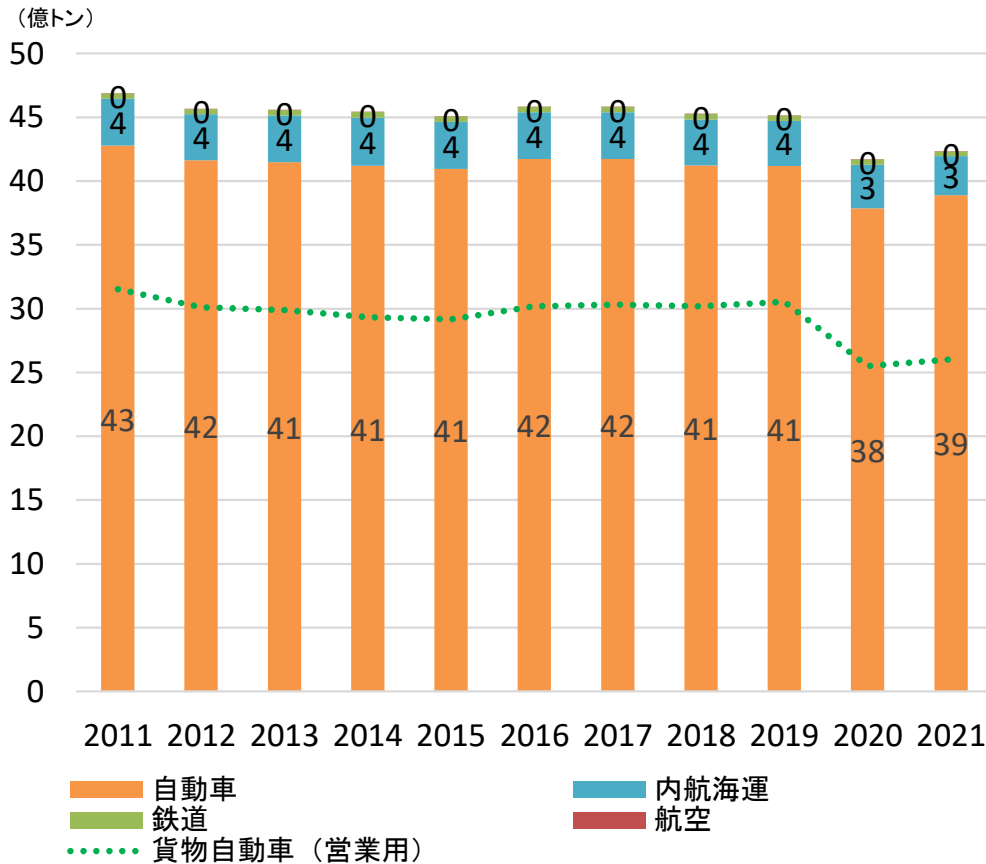
1. トラック運送事業の現状と課題

2. 物流革新に向けた政策パッケージ等

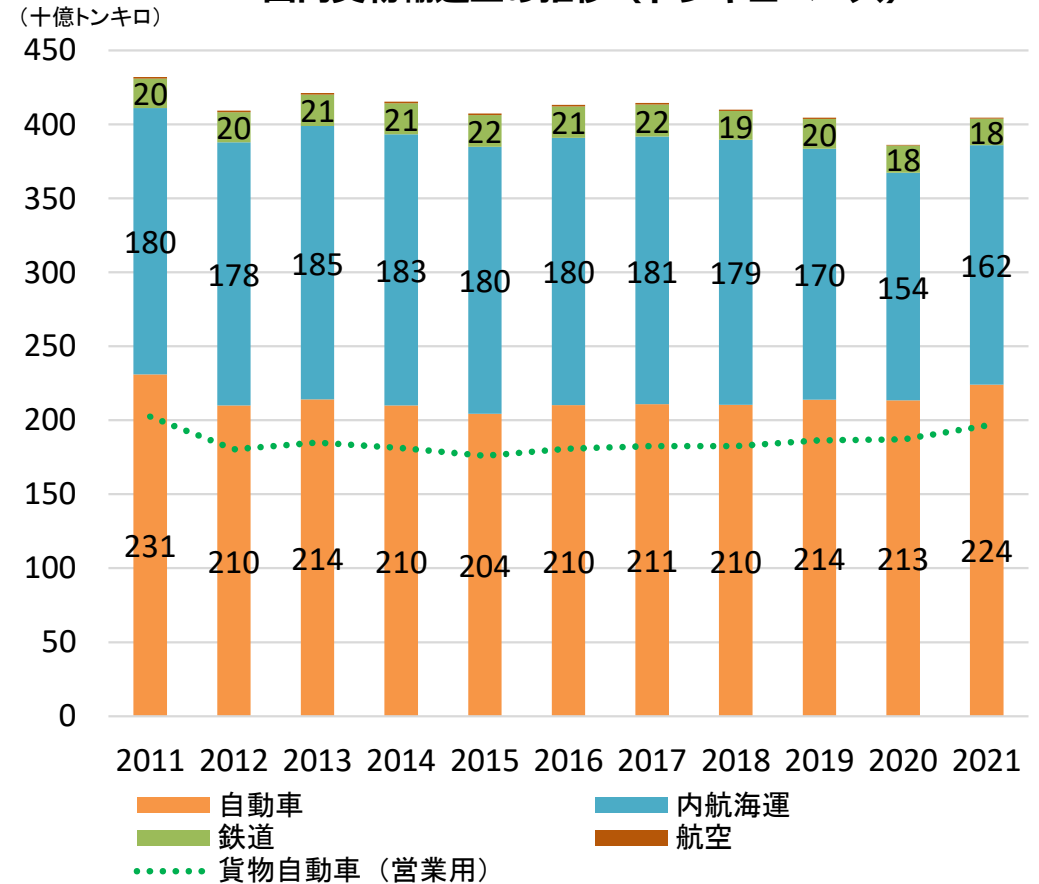
3. トラックGメンの活動

- モード別の国内貨物輸送量をトンベースで見ると、**自動車**が約**9割**を占める。
- トンキロベースで見ると、**自動車**が約**5割**を占める。

国内貨物輸送量の推移（トンベース）



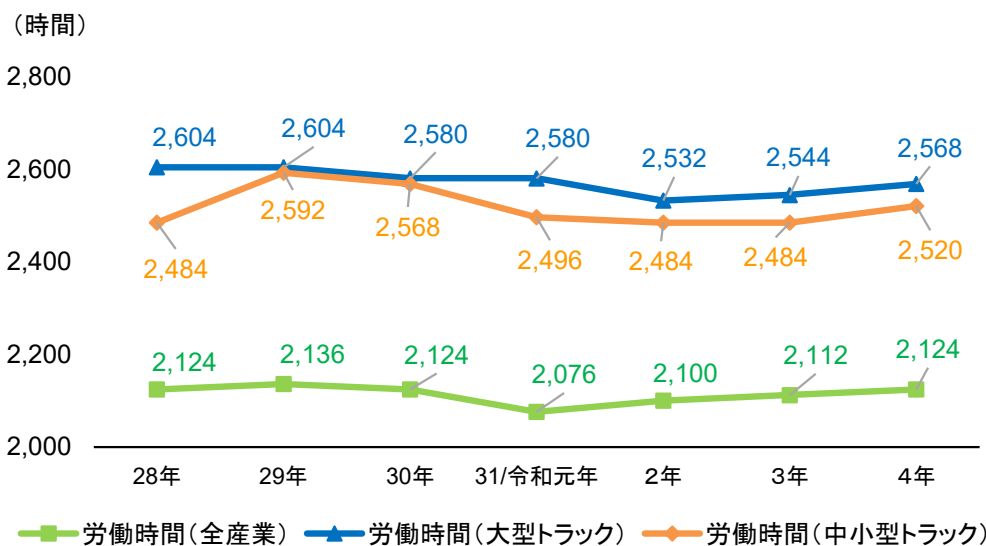
国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）



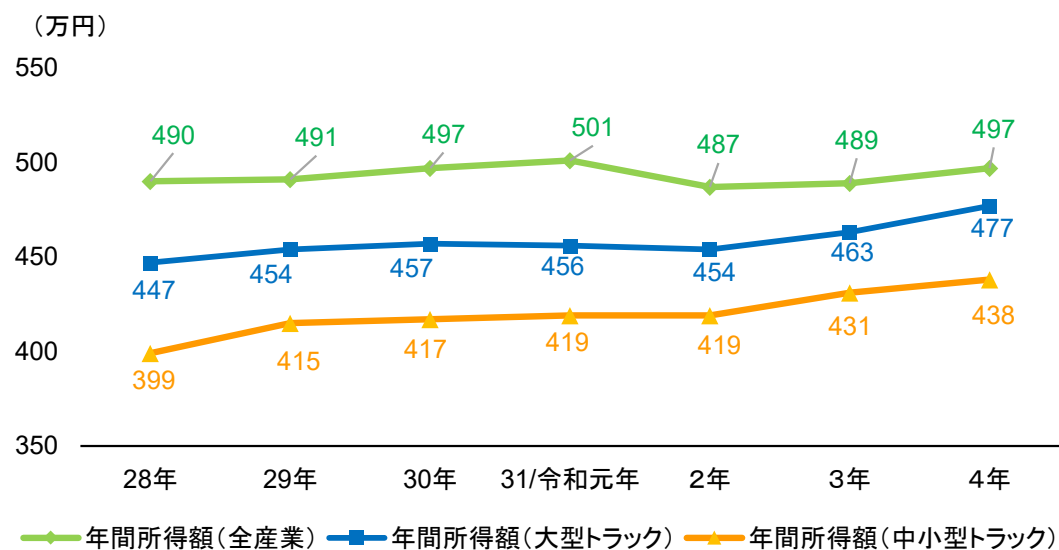
（出典）国土交通省総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成。

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

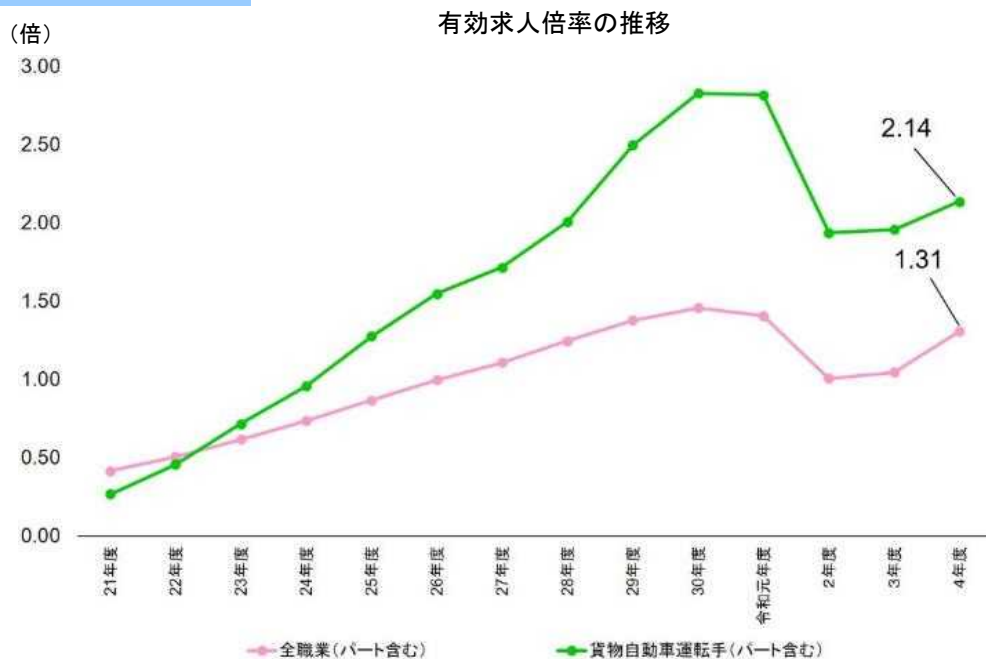
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



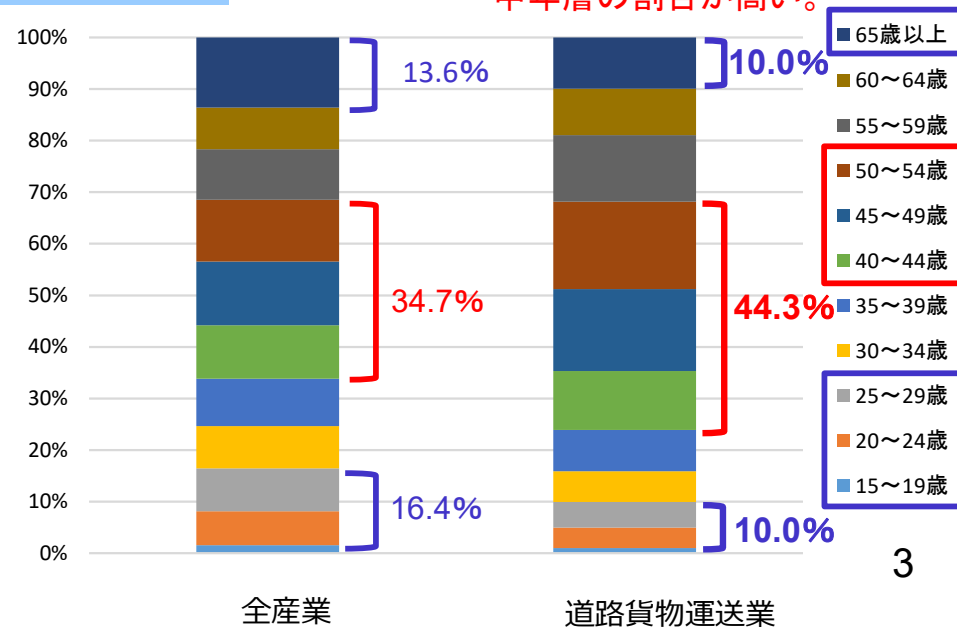
②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



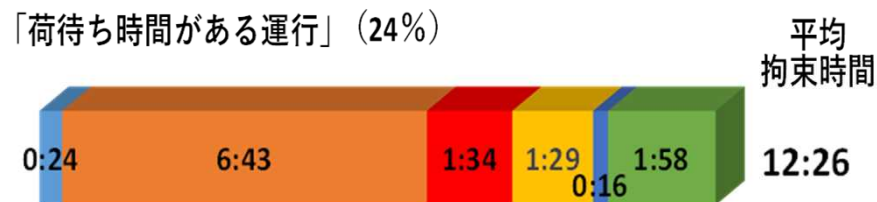
④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



トラックドライバーの労働条件

- 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)

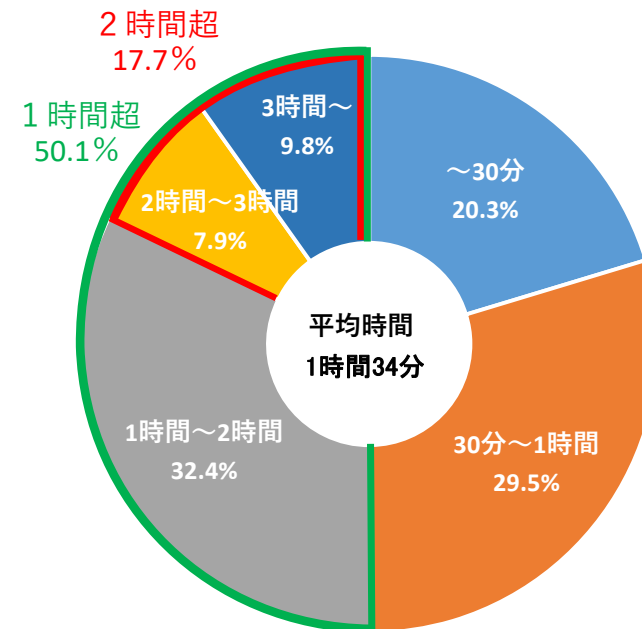


「荷待ち時間のない運行」(76%)



■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待 ■ 荷役 ■ 附带他 ■ 休憩

1運行あたりの荷待ち時間の分布



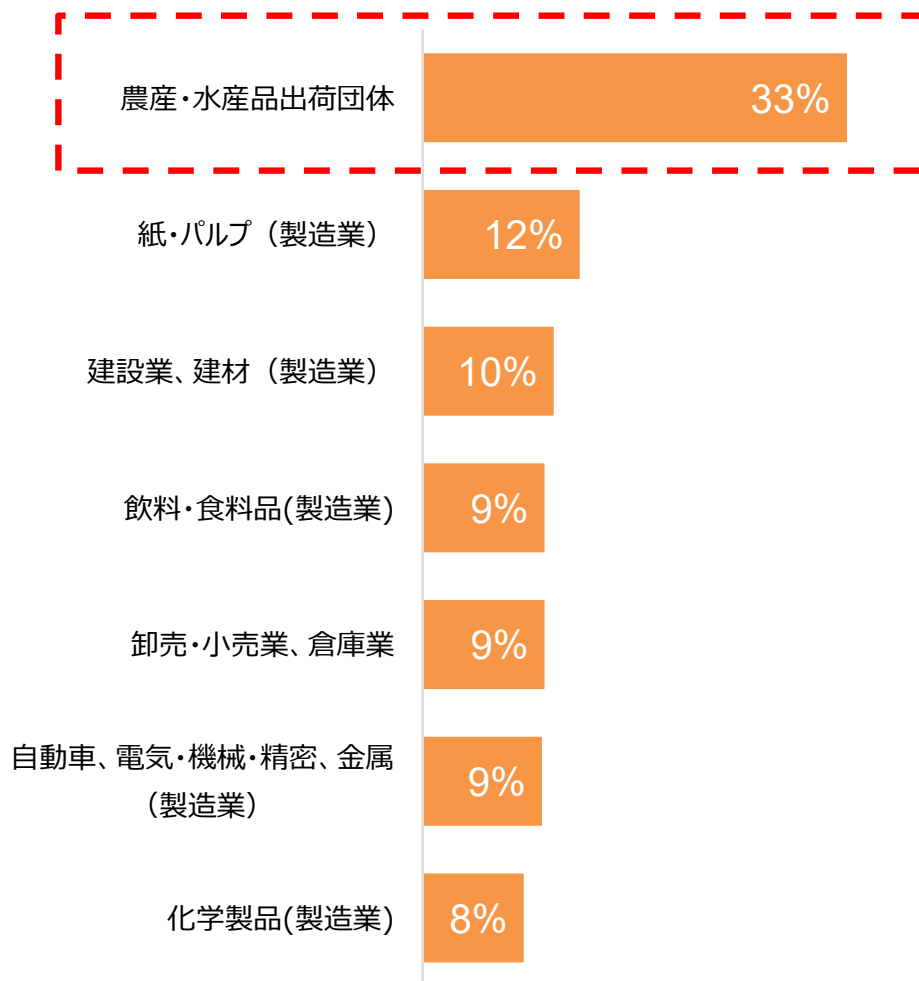
平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月1日）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示**」（**貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象**）により、拘束時間、運転時間等が強化される。

○主な改正内容

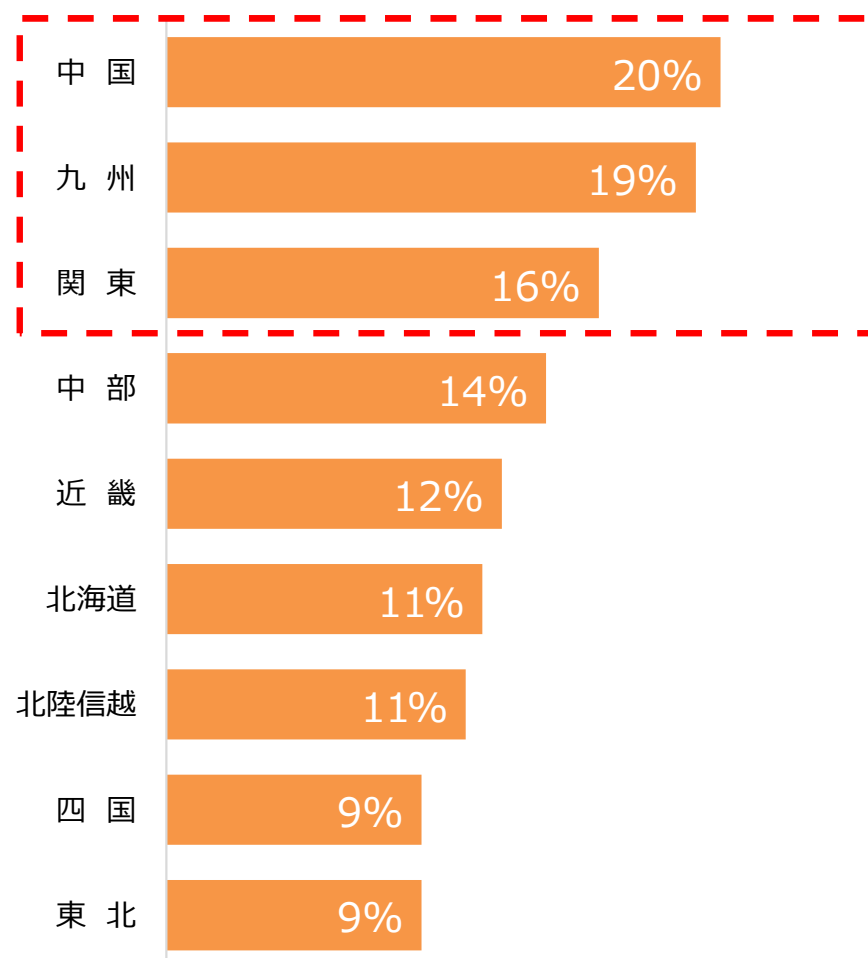
	現 行	改正後
時間外労働規制 （労働基準法）	なし	960時間 （原則、年720時間）
拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示）	【1日あたり】 原則 13時間 以内、最大 16時間 以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 293時間 以内。ただし、労使協定により、 年3516時間 を超えない範囲内で、 320時間 まで延長可。	令和6年4月～ 【1日あたり】 ・ 原則 13時間 以内、最大 15時間 以内。 ・ 長距離運行は週2回まで16時間 ※ 14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 年3300時間 、 284時間 以内。ただし、労使協定により、 年3400時間 を超えない範囲内で、 310時間 まで延長可。

- 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）



1. トラック運送事業の現状と課題

2. 物流革新に向けた政策パッケージ等

3. トラックGメンの活動

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」について

- 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^(※)
- 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、サイバースポーツ、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

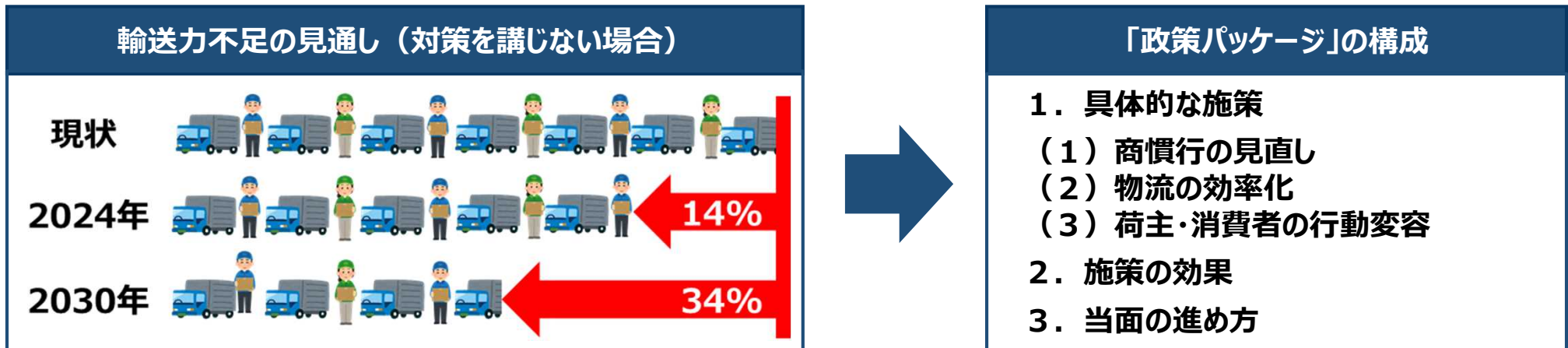
速やかに実施

- ・ 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

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

- 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。



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。

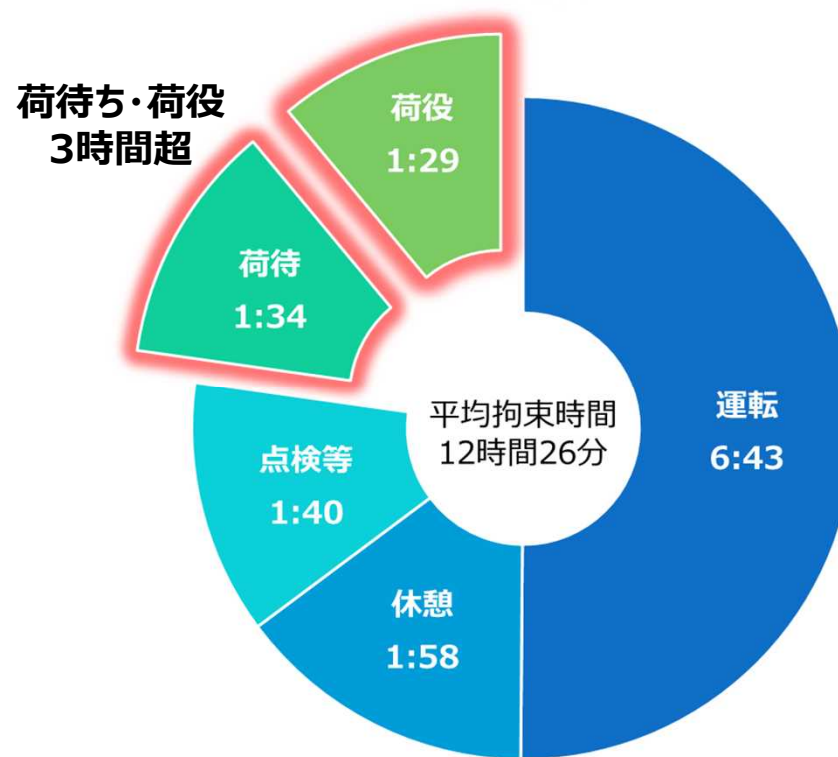
中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し

- 物流の適正化・生産性向上を図るため、**荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）**の双方において非効率な商慣行を見直す。

- 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

荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳



出典：トラック輸送状況の実態調査(R2)

1. 具体的な施策 (2) 物流の効率化

- 物流GX・DX・標準化等により、新技術も活用しつつハード・ソフト両面で物流を効率化する。

- 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**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

「物流GX」の例



「物流DX」の例

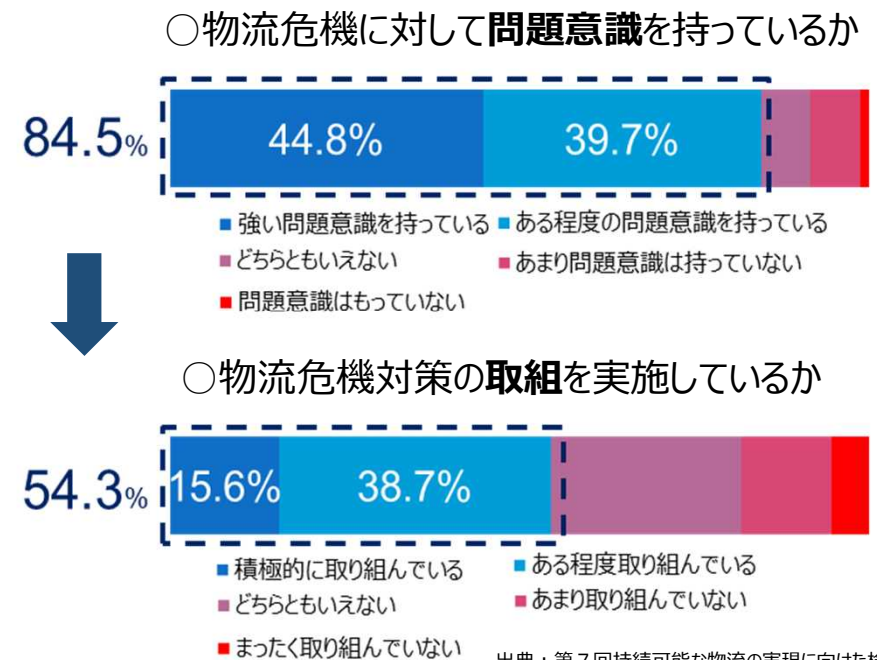


1. 具体的な施策 (3) 荷主・消費者の行動変容

- 荷主企業や消費者の意識改革・行動変容に向けて、広報活動にとどまらず、**新たな仕組み**の導入を含めて取り組む。

- 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・行動変容を促す取り組み
- ④ **再配達削減**に向けた取り組み（**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

荷主企業・物流事業者の問題意識と取組状況



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			
・ 積載効率の向上			： 4.5ポイント
・ モーダルシフト	3時間	→ 2時間×達成率3割	： 6.3ポイント
・ 再配達削減	38%	→ 50% ×達成率2割	： 0.5ポイント
	3.5億トン	→ 3.6億トン	： 3.0ポイント
	12%	→ 6%	

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 ・ 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 ・ 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
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

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
- ・物流管理統括者の選定
- ・荷待ち・荷役作業等時間
- ・物流の改善提案と協力
- 2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・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
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・パレット等の活用
- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・検品の効率化・検品水準の適正化
- ・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
- ・発送量の適正化 等
- ・物流コストの可視化

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。

- 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年が始まる中、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。
- その他、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

- ・物流事業者や商社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・RO-RO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

○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
- ・厚積極限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スペー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

○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

○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やり取りを持った配達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GMN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）

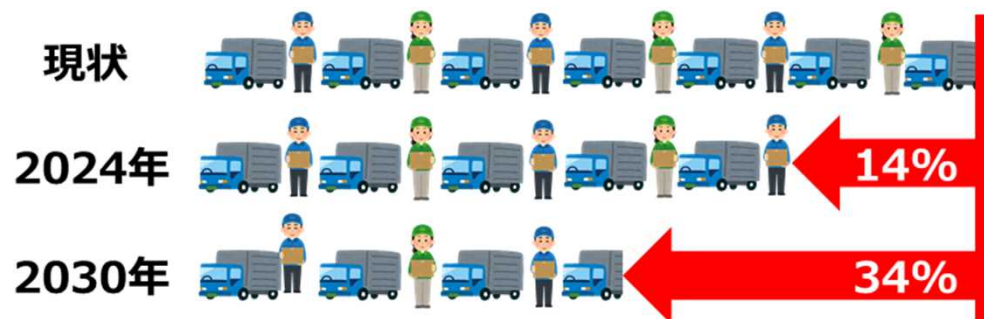
○適正な運賃の收受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

- ・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役待機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
- ・トラック事業者における多重下請け構造の是正に向け下請け状況を明らかにする実運送料管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

物流革新緊急パッケージのポイント

- 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。

輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）



「緊急パッケージ」の構成

1. 物流の効率化
2. 荷主・消費者の行動変容
3. 商慣行の見直し

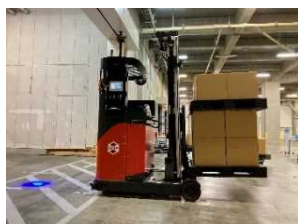
1. 物流の効率化（1）

○ 即効性のある設備投資・物流DXの推進

物流施設の自動化・機械化の推進

【自動フォークリフト】

【AGV・ピッキングロボット】



港湾物流手続等の電子化の推進 (サイバーポート)

【関係者間でデータ連携し、物流手続を効率化】



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



○ モーダルシフトの推進

鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強

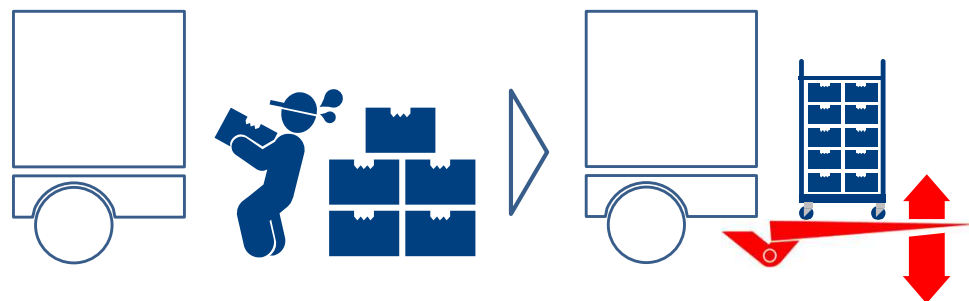
コンテナ大型化の推進



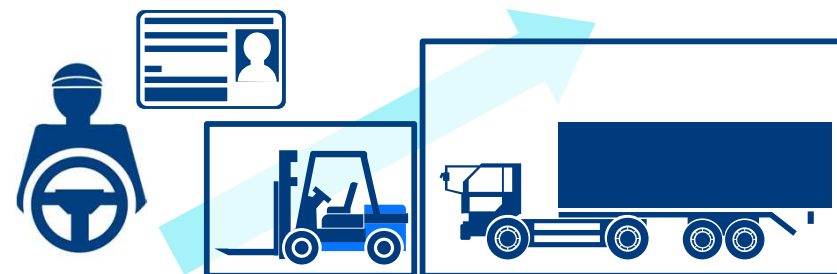
1. 物流の効率化（2）

○ 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

テールゲートリフター等、
荷役作業の負担軽減に資する機器等の導入強化

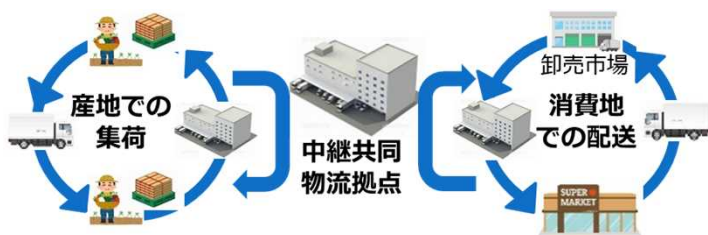


大型・けん引免許取得等のトラック運転手のスキルアップ支援



○ 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



モーダルシフト等に対応するための
港湾施設の整備等



高規格道路整備等による物流ネットワークの強化や
SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充等

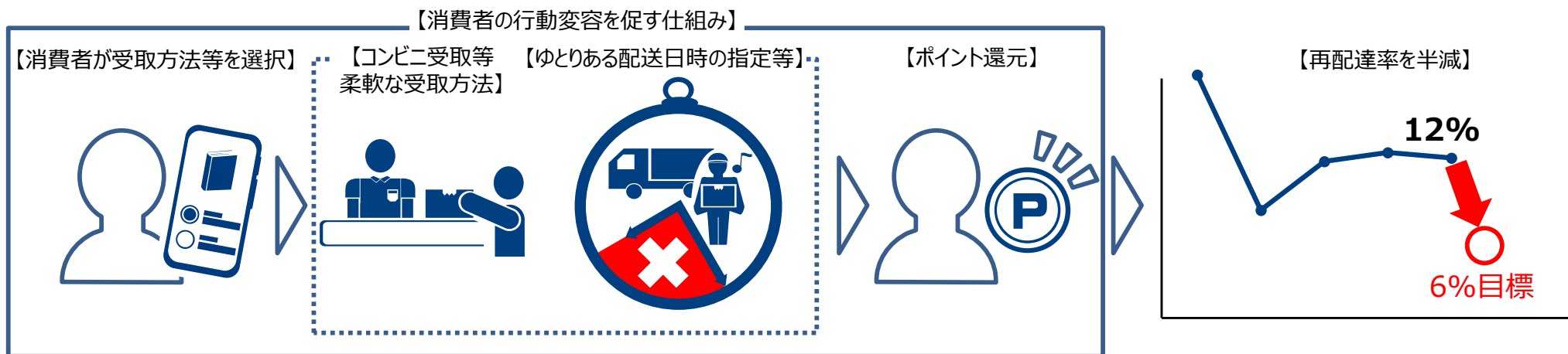


- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

○ 宅配の再配達率の半減に向けた緊急的な取組

ポイント還元を通じた消費者の行動変容を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業



○ 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）
- 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）
 - ・燃料価格等の高騰の状況を踏まえ、運賃表を見直すとともに、荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価や下請に発注する際の手数料の水準を提示して、引き上げ
- 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

1. トラック運送事業の現状と課題
2. 物流革新に向けた政策パッケージ等
3. トラックGメンの活動

トラックGメンとは

トラックGメンとは

トラックGメンとは、

トラック運送事業者を対象とした
「**プッシュ型の（積極的な）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**」や「**要請**」等により、

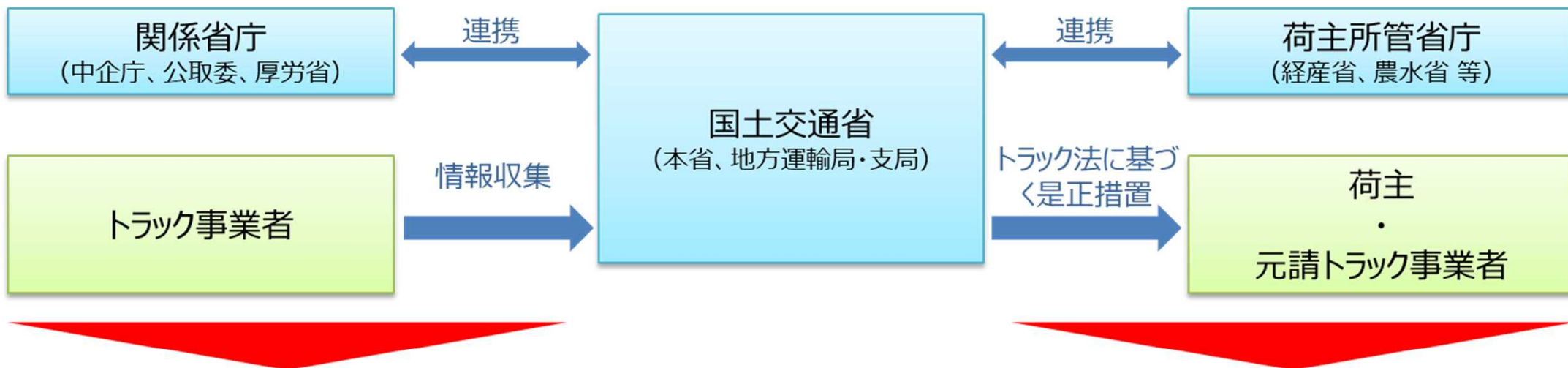
適正運賃の收受や労働環境の改善を実現し、
2024年問題の解決を目指すための専門部隊です。

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**

※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～）

違反原因行為とは

違反原因行為とは

違反原因行為とは、

トラックの法令違反の原因となるおそれのある、
以下のような行為を指します。

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

無理な到着時間の設定



⇒最高速度違反を招くおそれ

過積載になるような依頼



⇒過積載運行を招くおそれ

運賃・料金の交渉に応じず、不当に低廉に据置くこと



契約にない付帯業務を行わせ、料金を支払わないこと



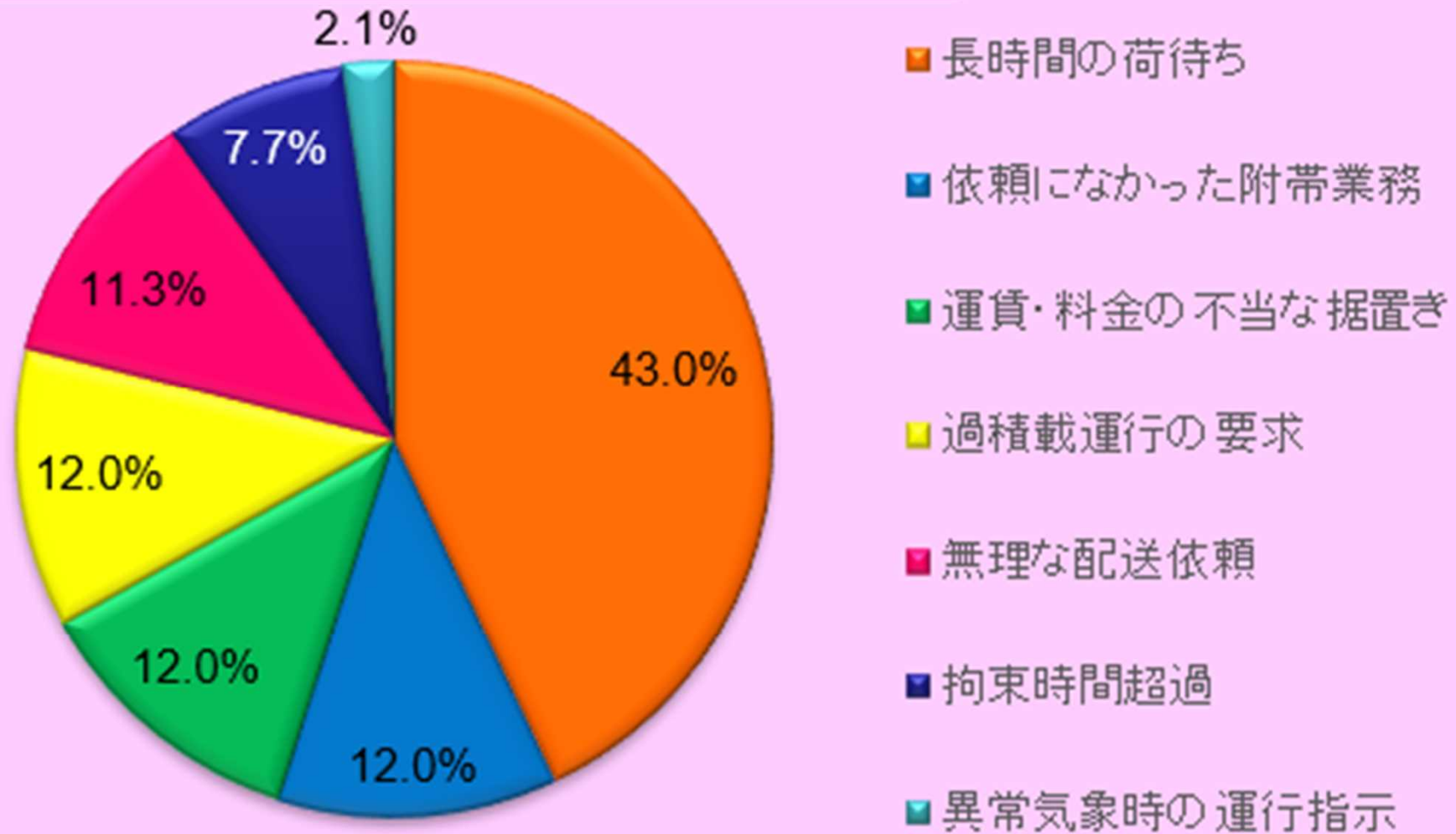
荷主等が通常運賃より低い運賃に設定した例

- 一律一定率を引下げ
- 荷主等の目標額、予算等を基準として設定
- 輸送条件の変化（軽油価格の高騰、手待ち時間の発生等）を考慮せず設定
- 特定の運送受託者への差別的設定
- 特定の地域又は顧客向けの設定

荷主等が行わせる付帯業務の例

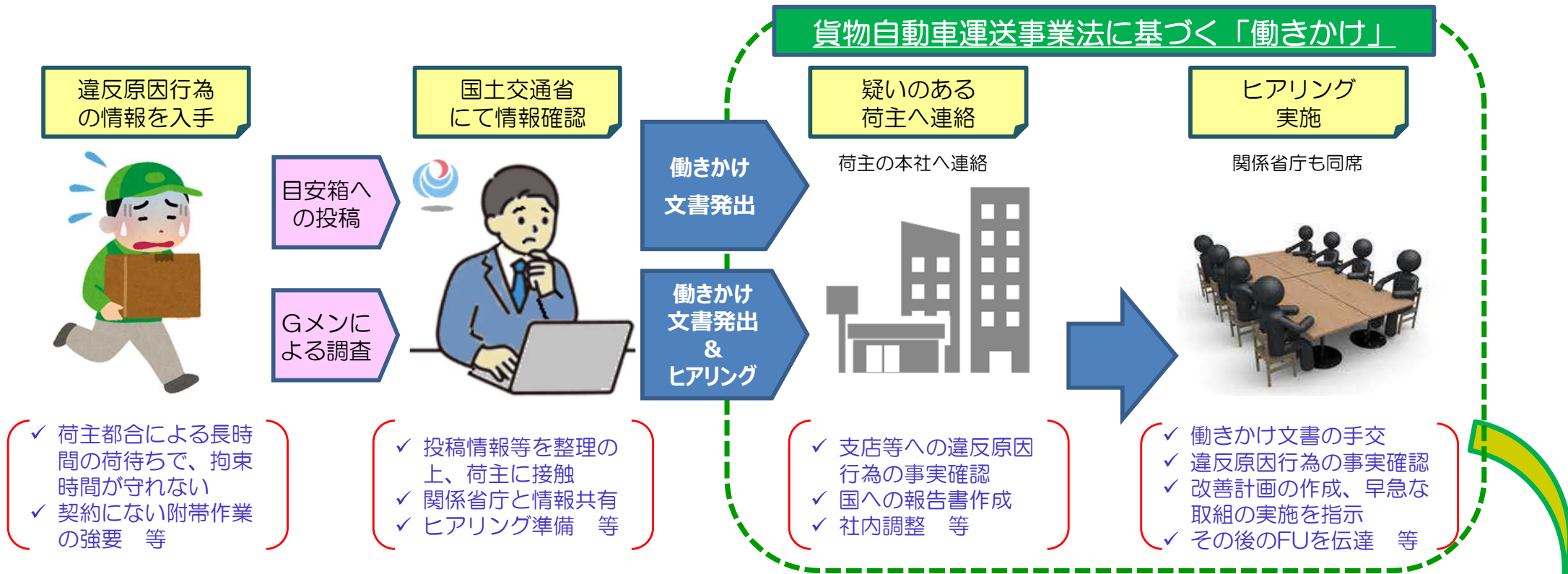
- 倉庫内の棚に貨物を入れる
- 運送終了後の貨物を方面別等に分ける
- 貨物に値札などのラベルを貼る
- 積み下ろし場所から貨物を移動する
- 倉庫内にある商品の中から出荷指示のあったものを集める（ピッキング）
- 貨物の検査・検収
- 倉庫内の清掃

荷主起因の違反原因行為の割合



トラックGメンによる働きかけ

働きかけが行われるまで



● 「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、フォローアップ（違反原因行為の解消が確認できるまで）
- 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

トラックGメンによるプッシュ型情報収集

トラックGメンによるプッシュ型情報収集

- ① 電話聴取や訪問などによる、違反原因行為の疑いのある荷主情報の積極的収集
- ② 違反原因行為をしている疑いのある荷主等の支店、荷捌き場周辺などへのパトロール(現場の状況確認)
- ③ 各種フォローアップ調査
 - 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
 - 目安箱(国交省HP)に寄せられた投稿情報のフォローアップ調査
 - 「働きかけ」や「要請」を実施済の荷主等について、再度同種の違反原因行為をしている疑いがある場合、情報提供元であるトラック事業者へのフォローアップ調査

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交省に創設された**専門部隊**です。「プッシュ型の情報収集」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。

○働きかけのイメージ



○目安箱について

・次の質問にお答えください。

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. 運賃適正を懸念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. 積み込み直前に荷物量を増やすような急な依頼等
- 4. 待ち時間の恒常的な発生等
- 5. 依頼と異なる積み込み作業等
- 6. 依頼にはなかったラベル貼り・積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. 過度な荷物事故（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認められるもの
(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。

【記入項目と記入例】

・トラックの種類

・いつ > 年 > 月

トラック業界の労働環境改善のため情報をお寄せください！

- ・ 長時間の荷待ち
- ・ 契約にない付帯業務
- ・ いつ、どこで、だれから、どのようなことをされたのか 等

※ 情報提供元が特定されないよう配慮致します



目安箱
投稿サイト
国交省HP内

トラック事業者の皆様

こんなこと、ありませんか？

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



大型台風や豪雨・豪雪日の配送



こんな話は、

トラックGメン

に御相談ください！

【電話での連絡はこちらまで】
北海道運輸局自動車交通部貨物課
札幌運輸支局輸送・監査担当
旭川運輸支局輸送・監査担当
釧路運輸支局輸送・監査担当
北見運輸支局企画輸送・監査担当

011-290-2743
011-731-7167
0166-51-5272
0154-51-2514
0157-24-7631

函館運輸支局輸送・監査担当 0138-49-8863
室蘭運輸支局輸送・監査担当 0143-44-3012
帯広運輸支局企画輸送・監査担当 0155-33-3286

国土交通省北海道運輸局 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、適正運賃の取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積荷料金を支払うこと

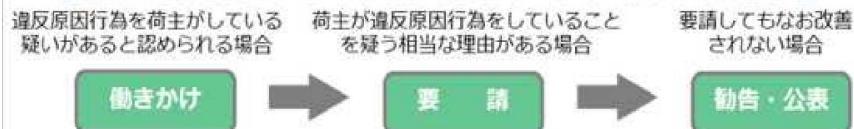
ケース② 依頼契約にない付帯作業
(食品製造卸会社・真荷主等)
-改善策-
作業範囲、運送料金、作業附帯料金をそれぞれ契約を締結

【要請の実例】

ケース③ 長時間の荷待ち
(製造業・発荷主)
-改善策-
「入庫時間の指定」「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④ 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。

- **依頼にない付帯業務**
…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】
北海道運輸局自動車交通部貨物課 011-290-2743 札幌運輸支局輸送・監査担当 011-731-7167
函館運輸支局輸送・監査担当 0138-49-8863 旭川運輸支局輸送・監査担当 0166-51-5272
室蘭運輸支局輸送・監査担当 0143-44-3012 釧路運輸支局輸送・監査担当 0154-51-2514
帯広運輸支局企画輸送・監査担当 0155-33-3286
北見運輸支局企画輸送・監査担当 0157-24-7631

参考資料



独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に係るコスト上昇分の
価格転嫁円滑化の取組に関する特別調査の結果について（概要）

令和5年12月27日
公正取引委員会

コスト上昇分の価格転嫁円滑化の取組に関する特別調査の概要

- 公正取引委員会は、令和4年の「優越的地位の濫用」に関する緊急調査（令和4年緊急調査）等を踏まえ、**令和5年度「独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に係るコスト上昇分の価格転嫁円滑化の取組に関する特別調査」（特別調査）を実施。**
- **39業種（2ページの表に記載の業種）を中心に**、事業者間取引における価格転嫁の状況、独占禁止法Q&Aに該当する行為の有無等を調査。

独占禁止法Q&A（公正取引委員会ウェブサイト「よくある質問コーナー(独占禁止法)」のQ20）

取引上の地位が相手方に優越している事業者が、取引の相手方に対し、一方的に、著しく低い対価での取引を要請する場合には、優越的地位の濫用として問題となるおそれがあり、具体的には

- ① 労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストの上昇分の取引価格への反映の必要性について、価格の交渉の場において明示的に協議することなく、従来どおりに取引価格を据え置くこと
- ② 労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストが上昇したため、取引の相手方が取引価格の引上げを求めたにもかかわらず、価格転嫁をしない理由を書面、電子メール等で取引の相手方に回答することなく、従来どおりに取引価格を据え置くこと

は、優越的地位の濫用として問題となるおそれがある。

特別調査の概要

【第1回書面調査】（対象事業者数 110,000名）

受注者・発注者の双方での立場での回答を求める調査

【第2回書面調査】（対象事業者数 3,064名）

第1回書面調査で受注者から名前の挙がった発注者等に対する調査

【令和4年緊急調査における注意喚起対象4,030名に対するフォローアップ調査】

注意喚起対象4,030名について価格転嫁円滑化の取組の状況等を調査

【事業者名公表13名に対するフォローアップ調査】（5ページ参照）

令和4年緊急調査において事業者名公表の対象となった13名の事業者について、価格転嫁円滑化の取組の状況等を調査

書面調査の結果を踏まえた立入調査
（349件実施）

独占禁止法Q&Aに該当する行為が認められた**発注者8,175名**
に対し**注意喚起文書を送付**
（2ページ参照）

注意喚起文書の送付

- 独占禁止法Q&Aに該当する行為が認められた**発注者8,175名**に対し、**注意喚起文書を送付**
- **回答者数に占める注意喚起文書送付対象者数の割合は、令和4年緊急調査と比較して4.1ポイント減少**（21.2%→17.1%）
- 調査対象39業種の業種ごとの送付件数は下表のとおり。

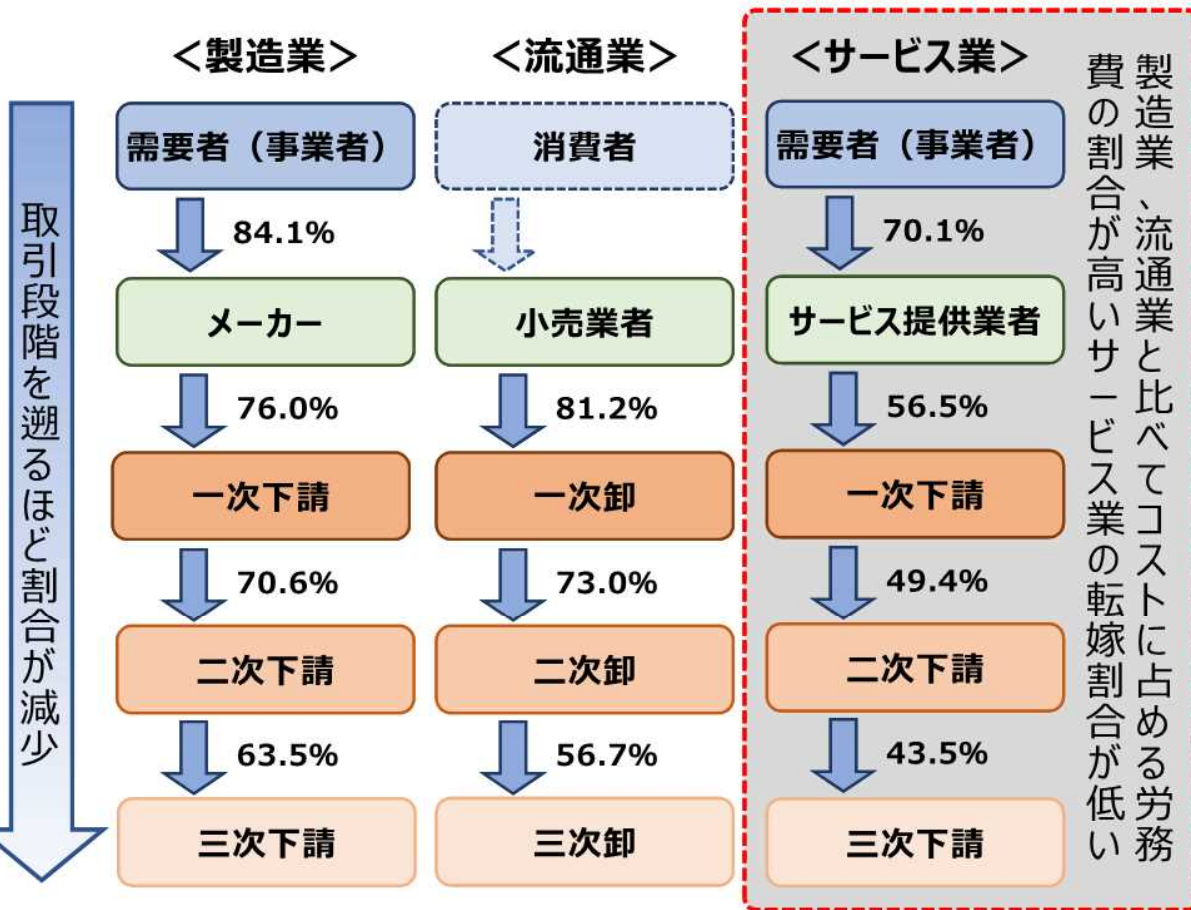
業種	件数 (注1)	業種	件数 (注1)	業種	件数 (注1)
情報サービス業	755	機械器具小売業	214	非鉄金属製造業	89
協同組合	559	映像・音声・文字情報制作業	194	医薬品卸売業・医療用品卸売業 (その他の卸売業) (注2)	88
道路貨物運送業	460	電気機械器具製造業	183	鉄鋼業	86
機械器具卸売業	391	技術サービス業	171	不動産取引業 (注2)	76
総合工事業	325	飲食料品小売業	167	情報通信機械器具製造業	52
建築材料、鉱物・金属材料等卸売業	309	広告業	161	石油製品・石炭製品製造業	47
金属製品製造業	286	窯業・土石製品製造業	160	ドラッグストア・ホームセンター (その 他の小売業) (注2)	47
化学工業	275	はん用機械器具製造業	158	自動車整備業	41
生産用機械器具製造業	266	放送業	148	酪農業・養鶏業 (農業) (注2)	36
不動産賃貸業・管理業 (注2)	263	印刷・同関連業	137	各種商品卸売業	36
食料品製造業	249	パルプ・紙・紙加工品製造業	127	家具・装備品製造業	29
輸送用機械器具製造業	233	電子部品・デバイス・電子回路製造業	124	その他の業種	593
ビルメンテナンス業・警備業 (その他の 事業サービス業) (注2)	224	業務用機械器具製造業	103	合計	8,175
飲食料品卸売業	223	各種商品小売業	90		

注1 「件数」欄の数値は、第1回書面調査、第2回書面調査及び注意喚起対象4,030名に対するフォローアップ調査に基づく注意喚起文書送付の合計の件数。

注2 業種名は、原則として日本標準産業分類（平成25年10月改定 総務省）上の中分類による。ただし、「不動産賃貸業・管理業」については小分類の「貸家業、貸間業」及び「駐車場業」を除外、「その他の事業サービス業」については細分類の「ビルメンテナンス業」及び「警備業」のみ対象、「その他の卸売業」については細分類の「医薬品卸売業」及び「医療用品卸売業」のみ対象、「不動産取引業」については小分類の「不動産代理業・仲介業」を除外、「その他の小売業」については細分類の「ドラッグストア」及び「ホームセンター」のみ対象、「農業」については細分類の「酪農業」及び「養鶏業」のみ対象。

サプライチェーンの各段階における価格転嫁の状況

価格転嫁を要請した商品・サービスの数の7割以上について価格転嫁が認められた割合

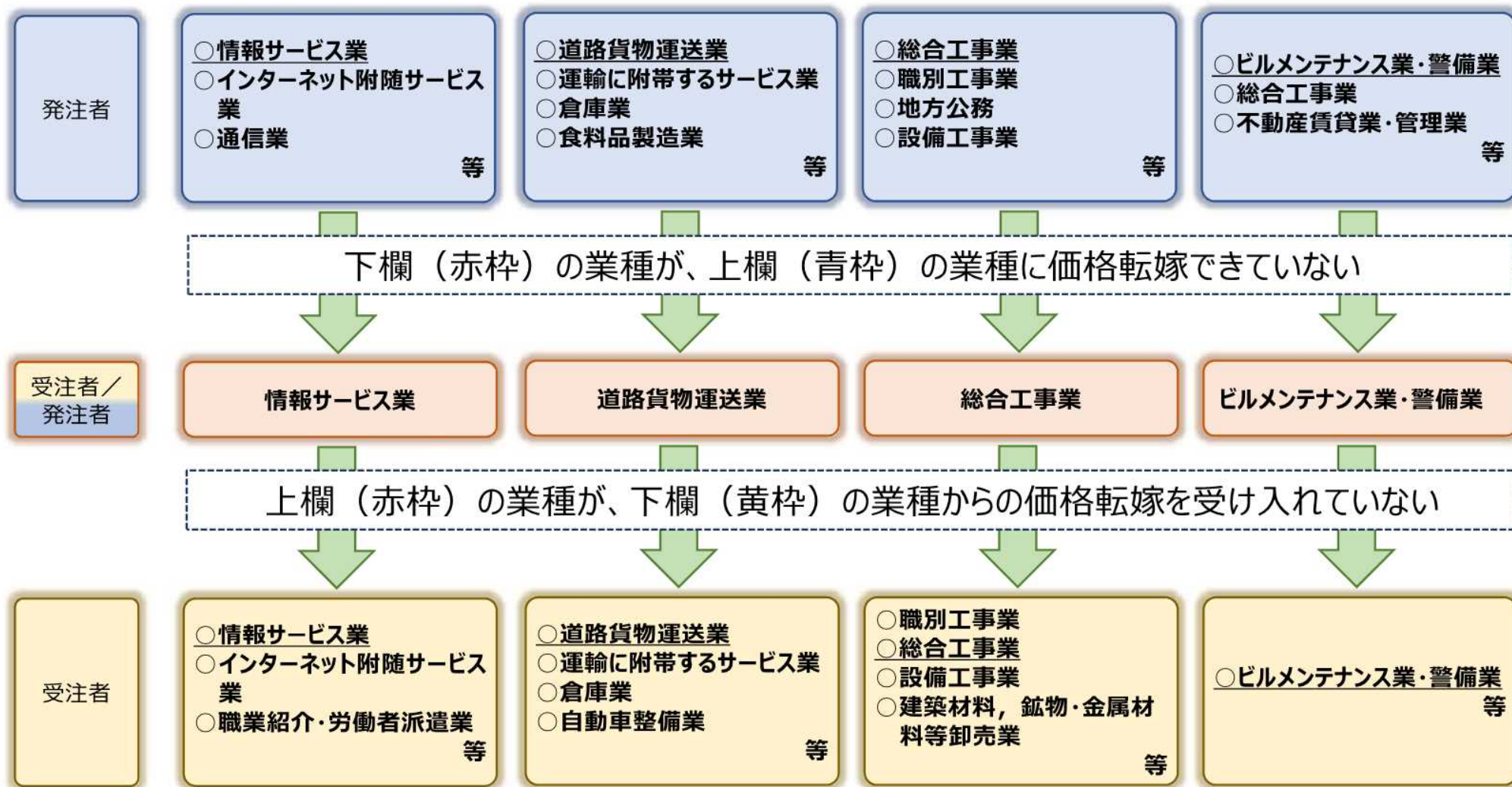


- いずれのサプライチェーンでも、需要者からみて取引段階を遡るほど、価格転嫁を要請した商品・サービスの数の割合で7割以上の価格転嫁が認められた割合が減少
- サービス業のサプライチェーンでは、製造業や流通業と比べて、各取引段階において価格転嫁が認められた割合が20ポイント前後低いという顕著な傾向

- ◆ いずれのサプライチェーンでも、商品・サービスの数でみた場合、取引段階を遡るにつれて価格転嫁が滞っていると考えられる。
- ◆ コスト構造に占める労務費の割合が高いと考えられるサービス業において、特に価格転嫁が円滑に進んでいないと考えられる。

※ 各段階の事業者が、受注者の立場で価格転嫁を要請した商品・サービスの数に対して、取引価格が引き上げられた商品・サービスの数の割合について、7割以上（「全て」又は「多く（7割～9割程度）」）と回答した割合

価格転嫁が円滑に進んでいない業種のサプライチェーンの例



これらのサプライチェーンにおいては多重下請構造が存在し、かつ、価格転嫁が円滑に進んでいないことがうかがわれる

事業者名公表13名に対するフォローアップ調査の結果

- 事業者名公表13名は、進捗の程度に差はあるものの、いずれも、フォローアップ調査の期間中における価格転嫁円滑化の取組により、全体としては価格転嫁円滑化を相当程度進めていた。
 - ✓ 事業者名公表13名は、いずれも、事業者名公表等を契機として、令和5年1月頃以降、順次、受注者に対し、文書、メール、面談等の方法により、「コスト上昇による価格転嫁の要望があれば価格交渉に応じるので申し出るように」などといった呼び掛けを行っていた。
 - ✓ 事業者名公表13名は、受注者と価格交渉を行った場合は交渉の内容を記録して保管することとし、受注者から価格転嫁の要請があったものの取引価格を据え置く場合は、その理由を記録の残る方法で回答することをルール化していた。
 - ✓ 令和5年1月頃以降速やかに社内体制を整備するなど価格転嫁円滑化の取組を実行した事業者も複数みられた。
- 事業者名公表13名の受注者からは
 - ◎ 令和5年に入ってから、価格交渉の呼び掛けがあったので価格転嫁を要請し、満額認められた
 - ◎ 令和4年までは、困ったことがあれば何でも言ってくださいと言いつつ、実際に価格転嫁を申し出てもきちんと交渉に応じてもらえなかったが、令和5年に入ってから発注者から具体的な価格転嫁に係る呼び掛けが来るようになり、価格転嫁することができたなどの声が寄せられた。その一方で
 - × 令和4年も令和5年に入ってから、価格交渉の呼び掛けはなく、当社から価格転嫁を申し出てもいないので、取引価格は据え置かれたままである
 - × 価格交渉の呼び掛けがあったので価格転嫁を申し出たものの、具体的な交渉をせず取引価格の据置きを一方向的に告げられたり、次の交渉を数か月先に先延ばしにされたりしたなどといった声も寄せられた。



これらを踏まえると、事業者名公表13名は、全体としては、価格転嫁円滑化の取組を相当程度進めていると認められる。
一方で、その取組の現場への浸透が不十分な事業者も認められる。



価格転嫁円滑化の取組の現場への浸透が不十分な一部の事業者にとっては、経営トップから価格協議を担当する各部門の担当者までの事業者全体としての価格転嫁円滑化に関する方針の徹底（ガバナンスの改善）が求められる。

特別調査で明らかとなった課題と今後の取組

明らかとなった課題

- 独占禁止法Q&Aに関し、受注者からの価格転嫁の要請の有無にかかわらず、価格転嫁の必要性について価格交渉の場において明示的に協議を行う必要があることが、発注者に十分に認識されていない。
- 原材料価格やエネルギーコストと比べ、労務費の転嫁が進んでいない。
- サプライチェーンの取引段階を遡るほど価格転嫁が滞っており、また、特にサービス業において価格転嫁が円滑に進んでいない。
- 多重下請構造が存在する特定のサプライチェーンにおいて、価格転嫁が円滑に進んでいない。

今後の取組

【独占禁止法Q&A及び「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」の普及・啓発】

- 今般の特別調査の結果等を踏まえ、独占禁止法Q&Aの考え方について更なる周知。また、労務費の転嫁が進んでいないという結果を踏まえ、「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」（令和5年11月29日内閣官房・公正取引委員会）（労務費転嫁交渉指針）について重点的に周知。

【注意喚起文書の送付を受けた発注者及び事業者名公表13名への対応】

- 注意喚起対象4,030名のうち再度注意喚起文書の送付を受けた発注者1,255名に対し、個別に、独占禁止法Q&Aの考え方や労務費転嫁交渉指針の内容等を説明し、改めて注意を喚起。また、この1,255名を含め、今般の特別調査で注意喚起文書の送付を受けた合計8,175名に対し、令和6年に実施する価格転嫁円滑化に関する調査においてフォローアップ調査を実施。
- 事業者名公表13名について、価格転嫁円滑化の取組に資するよう、フォローアップ調査の結果、労務費転嫁交渉指針の内容等を個別に説明。

【事業者名の公表に係る方針に基づく個別調査の実施】

- 「価格転嫁円滑化に関する調査の結果を踏まえた事業者名公表に係る方針について」（令和5年11月8日公表）に基づき、相当数の取引先について協議を経ない取引価格の据置き等が確認された場合は、独占禁止法第43条の規定に基づきその事業者名を公表する方針で、個別調査を実施中。

【労務費転嫁交渉指針の公表を踏まえた価格転嫁円滑化に関する調査の継続実施】

- 今般の特別調査において、他のコストと比べて労務費の転嫁が進んでいない、コストに占める労務費の割合が高いサービス業の転嫁割合が低いなどの結果がみられたことから、労務費転嫁交渉指針も踏まえ、労務費の上昇分の価格転嫁の状況等について重点的に調査を実施するなど、事業者間における価格転嫁円滑化に関する調査を継続して実施。

【優越的地位の濫用行為等に対する厳正な執行】

- 多重下請構造が存在し、かつ、価格転嫁が円滑に行われていないことがうかがわれる業種を含め、積極的に端緒情報を収集するとともに違反被疑事件の審査等を行い、独占禁止法や下請法上問題となる事案については、対象となる事業者に対し、事業者名の公表を伴う命令、警告、勧告等、これまで以上に厳正な法執行を行う。

【優越的地位の濫用の未然防止のための体制強化】

- 令和6年度予算案に盛り込まれている官房審議官（取引適正化担当）の創設及び優越Gメンの増員により体制の充実を図り、上記の取組等を強力に推進。

ご清聴ありがとうございました。