

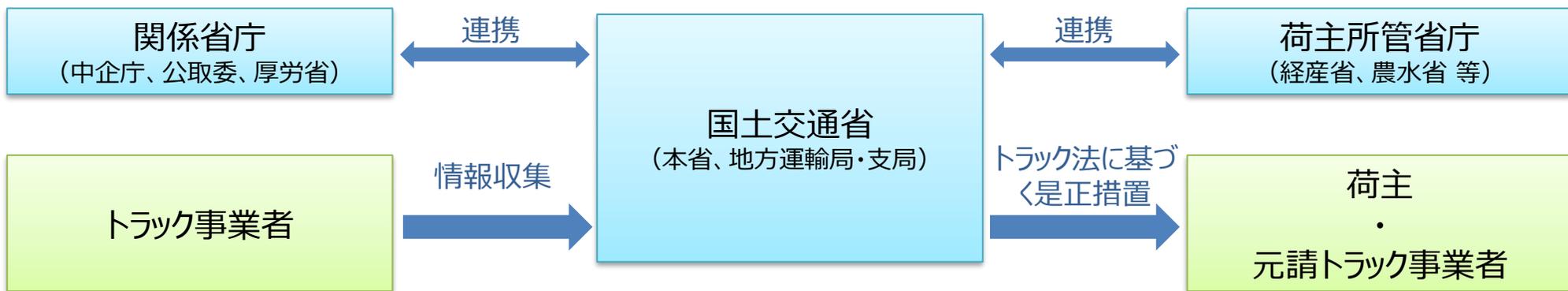
トラックGメンについて

令和6年9月18日
中部運輸局 福井運輸支局

- ▶ **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～）

荷主・元請事業者の違反原因行為と割合

- ▶トラック運送事業者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。
- ▶不当な経済上の利益の提供要請や優越的地位の濫用に該当する可能性もあります。

無理な到着時間の設定



過積載になるような依頼



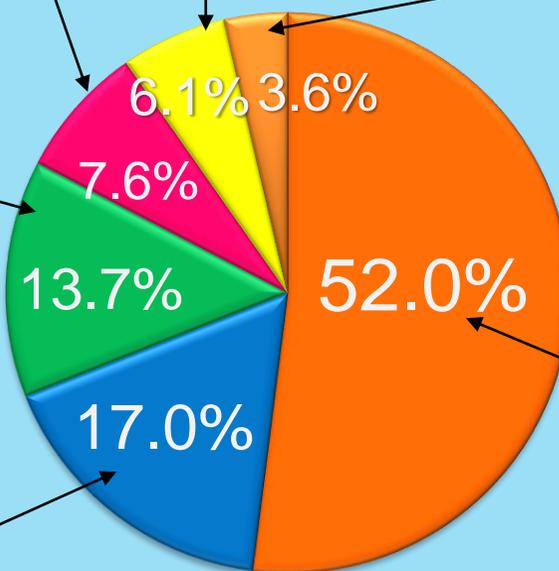
異常気象時の運送依頼



運賃・料金の不当な据置き



契約にない附带業務



恒常的に長い荷待時間



トラックGメンの活動（令和6年7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）



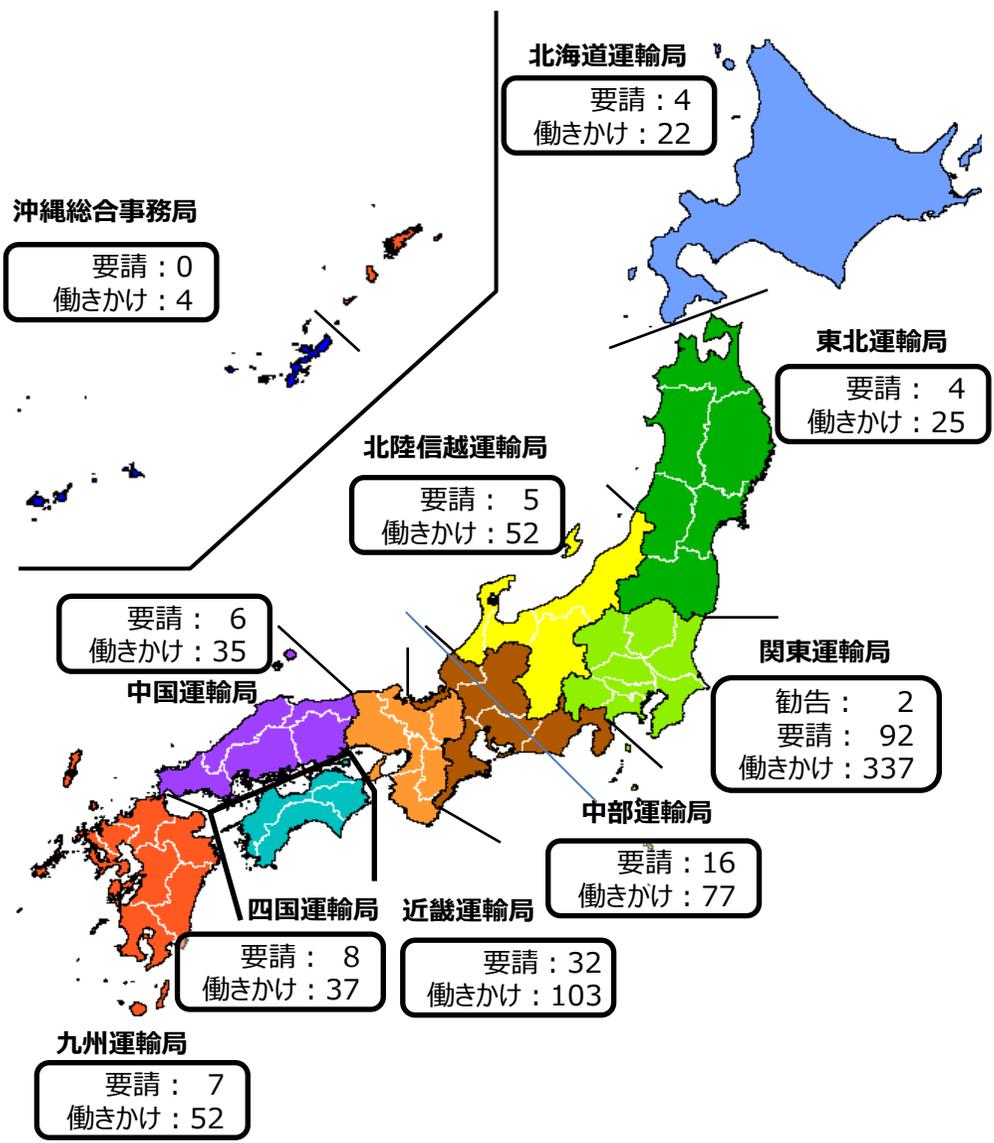
荷主へのパトロール
（荷待ち状況の現地確認等）（全国）



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
（中部・中国・九州）



トラックターミナル



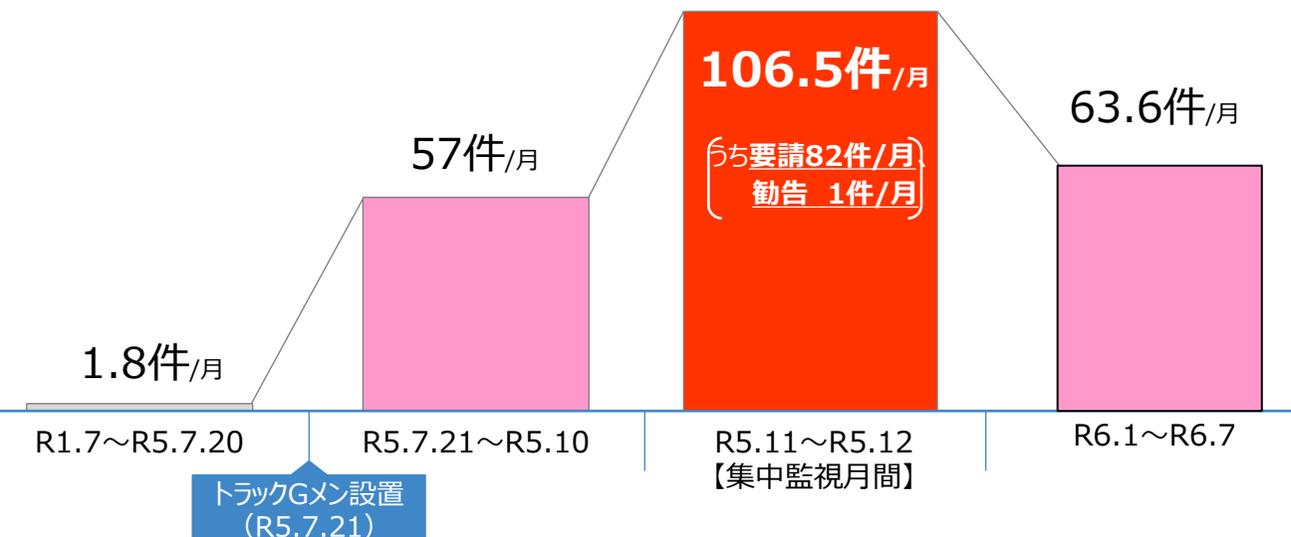
高速SA、PA

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 : 174件 (荷主88、元請81、その他5)
 - 働きかけ : 744件 (荷主491、元請234、その他19)
- ⇒ 計920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 (7%)
- 過積載運送の指示・容認 (6%)
- 異常気象時の運送依頼 (4%)

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。

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。



- 国土交通省では、荷主等による長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務の強要など、トラック運送事業者の皆様がコンプライアンス確保に影響しうる輸送を行わざるを得ない実態を把握し、今後の施策に活用するための「意見等の募集窓口」を設置。
- 本窓口では、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する意見・事例、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。なお、寄せられたご意見等については、荷主への法に基づく対応の検討等に活用。

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

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

国土交通省では、貨物自動車運送事業者及び荷主のみなさまに対して、これまで、「標準運送約款の改正」、「適正取引の推進」、「荷主警告制度」等を周知してきました。これらの取組みに関するご認識、浸透度、実施状況等の実態把握を行うため、輸送・荷待ち・荷役などに関する意見等の募集窓口を設置致します。

意見等の募集窓口

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou-jittai/index.html>

長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務(追加業務)など、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する情報をお持ちの場合は、[こちら](#)へ情報をお寄せください。

●お持ちの情報はこちらへ投稿ください

【参考】

- 標準貨物自動車運送約款等の改正について
- トラック輸送における適正取引推進の推進について
- 荷主警告制度について
- 乗務記録の記載対象となる荷待時間・荷役作業等について

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。

・次の質問にお答えください。

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
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・商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。

【記入項目と記入例】

・トラックの種類	トラックの大きさ <input type="text" value=""/>
	トラックの形状 <input type="text" value=""/>

このページのQRコード

【その他価格転嫁対策】トラックの標準的な運賃について

「標準的運賃」のポイント

- 平成30年貨物自動車運送事業法により、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**として活用いただくための「**標準的運賃**」制度を創設。
- 令和2年4月に告示した「標準的な運賃」では、**運転者について全産業並みの給与、車両の更新期間5年**、一般的な利潤（自己資本金の10%）などの経営改善につながる前提を置いて、参考となる運賃を示している。
- 運送事業者が**自己の経営状況を踏まえて運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むことが肝要**。

「標準的運賃」のイメージ

【距離制運賃】

キロ程	関東運輸局 (単位:円)			
	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	15,790	18,060	22,540	27,940
20km	17,600	20,160	25,330	31,550
30km	19,410	22,270	28,120	35,160
40km	21,220	24,370	30,920	38,770
50km	23,040	26,480	33,770	42,380

【時間制運賃】

種別	局別	時間制運賃表 (単位:円)				
		小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)	
基本額	8時間制	北海道	31,100	37,260	48,530	61,290
		東北	29,970	36,050	47,170	59,670
		関東	39,060	45,790	57,900	72,440
		北陸信越	31,280	37,440	48,690	61,470
		中部	35,710	42,130	53,700	67,270
		近畿	35,380	42,040	53,710	67,430
	4時間制	中国	32,420	38,840	49,950	62,950
		四国	30,700	36,800	47,960	60,590
		九州	30,890	36,980	48,060	60,680
		沖縄	28,010	33,890	44,810	56,580
		北海道	18,660	22,360	29,120	36,780
		東北	17,980	21,630	28,300	35,800
割増	8時間制	関東	25,440	27,470	34,740	43,460
		北陸信越	18,770	22,470	29,210	36,580
		中部	21,430	25,280	32,220	40,420
		近畿	21,350	25,220	32,220	40,460
		中国	19,450	23,180	29,970	37,770
		四国	18,420	22,080	28,780	36,350
	4時間制	九州	18,530	22,190	28,840	36,410
		沖縄	16,890	20,330	26,880	34,130

料金等

- ◆ 割増 ⇒ 冷蔵・冷凍車、休日、深夜・早朝の割増を設定
- ◆ 待機時間料 ⇒ 30分を超える場合に30分ごとの金額を設定
- ◆ 積込料、取卸料、附帯業務料 ⇒ 積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合に、運賃とは別に料金として收受
- ◆ 実費 ⇒ 有料道路利用料、フェリー利用料その他の費用が発生した場合に、運賃とは別に実費として收受
- ◆ 燃料サーチャージ ⇒ 算出方法を設定

導入のプロセス

STEP 1 標準的な運賃制度を理解する

STEP 2 自社で運賃を計算する

STEP 3 荷主と運賃を交渉する

STEP 4 運賃の事後届出を行う

届出率：58.5%
(令和6年2月末時点)

運賃交渉を行ったトラック事業者：約69%
うち、荷主から一定の理解を得られた事業者：約63%
⇒ 事業者全体のうち運賃交渉について荷主から一定の理解を得られた事業者は約43%
(出典) 国土交通省「標準的な運賃に係る実態調査（令和4年度）」

急激な物価高騰を乗り越え持続的な構造的賃上げを実現するためには、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必要 → 令和5年11月29日に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

本指針の性格

- ・労務費の転嫁に関する事業者の発注者・受注者の双方の立場からの行動指針
- ・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。
- ・独占禁止法及び下請け代金法に基づき厳正に対処することを明記

発注者として採るべき行動／求められる行動

- 【行動①: 本社(経営トップ)の関与
- 【行動②: 発注者側からの定期的な協議の実施】
- 【行動③: 説明・資料を求める場合は公表資料とすること】※
- 【行動④: サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うこと】
- 【行動⑤: 要請があれば協議のテーブルにつくこと
- 【行動⑥: 必要に応じ考え方を提案すること】

受注者として採るべき行動／求められる行動

- 【行動①: 相談窓口の活用】
- 【行動②: 根拠とする資料】※
- 【行動③: 値上げ要請のタイミング】
- 【行動④: 発注者から価格を提示されるのを待たずに自ら希望する額を提示】

発注者・受注者の双方が採るべき行動／求められる行動

- 【行動①: 定期的なコミュニケーション】
- 【行動②: 交渉記録の作成、発注者と受注者の双方での保管】

※価格交渉において、発注者が労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を求める場合や、受注者が労務費の上昇傾向を示す根拠資料の例として、「**標準的な運賃**」が明記されている。