

トラック・物流Gメンの活動及び トラック物流を巡る状況について

令和7年6月20日

中国運輸局自動車交通部貨物課長

田中 幸久

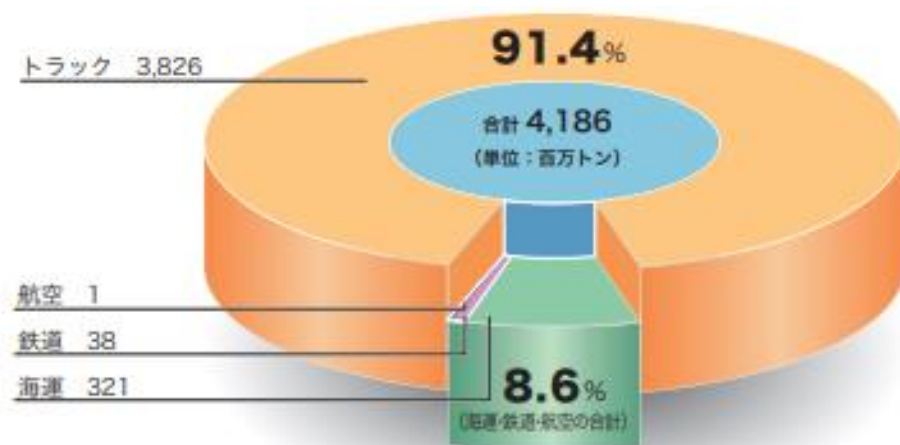
- ① **トラック物流問題の背景**
- ② これまでの経緯とこれからの予定
- ③ トラック・物流 G メンの取組みについて
- ④ 物流改正法のポイントについて
- ⑤ 下請法改正のポイントについて

国内物流の大勢を担うトラックと規模の現状

トンベース9割、トンキロベース5割強、それでも事業者の多くは中小零細企業

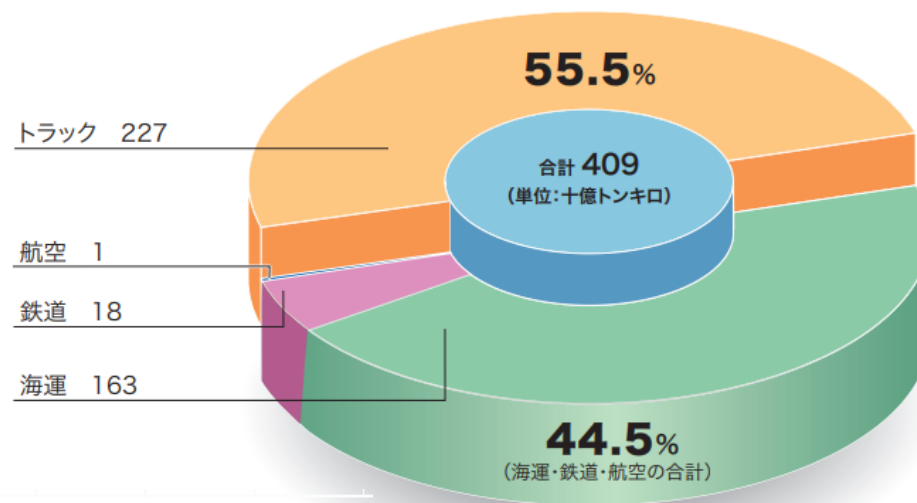
◆輸送機関別分担率（令和4年度）

トンベース



◆輸送機関別分担率（令和4年度）

トンキロベース



車両数別

両	10両以下	11～20	21～30	31～50	51～100	101～200	201～500	501両以上	計
事業者数	34,459	13,231	5,965	4,768	3,052	956	325	92	62,848
構成比(%)	54.8%	21.1%	9.5%	7.6%	4.9%	1.5%	0.5%	0.1%	100.0%

※用語解説

トンキロ＝トン数に輸送距離を乗じてその仕事量をあらわした単位で、1トンのものを10キロメートル輸送したときは10トンキロとなる。

従業員数別

人	10人以下	11～20	21～30	31～50	51～100	101～200	201～500	301-1,000	1,001人以上	計
事業者数	31,043	13,751	6,565	5,342	3,975	1,458	369	257	88	62,848
構成比(%)	49.4%	21.9%	10.4%	8.5%	6.3%	2.3%	0.6%	0.4%	0.1%	100.0%

資本金別

円	100万円以下	101-300	301-500	501-1,000	1,001-3,000	3,001-5,000	5,001-1,0000	10,001-3億円	3億円超	その他	計
事業者数	4,138	10,946	7,565	20,037	13,595	2,601	1,165	233	223	2,345	62,848
構成比(%)	6.6%	17.4%	12.0%	31.9%	21.6%	4.1%	1.9%	0.4%	0.4%	3.7%	100.0%



消費者

「商品を安く手に入りたい」、「商品を早く届けて欲しい」

「安く売るため仕入れ価格や運賃を極力安くしよう」
「消費者に早く届けるため商品の到着時間を早めにしよう」



小売（荷主）



「運賃が上がらず、作業料金も貰えず、
賃金もあがらない」
「労働環境が過酷で体がもたない」



マクロ

トラックドライバーのなり手不足による物流の停滞

(社会全体において不合理な事象)

ミクロ

「安く売るため仕入れコスト(運賃)を極力安くしよう」

「消費者に早く届けるため商品の到着時間を早めにしよう」

(荷主にとって経済合理的な行動)

ミクロ

「商品を安く手に入れたい」、「商品を早く届けて欲しい」

(消費者にとって経済合理的な行動)

合成の誤謬

合成の誤謬を克服するには政治的な力(=法律による規制措置)が必要。

時間外労働の上限規制設定の経緯

長時間労働で稼ぎたいドライバーがいても、「誰でも働ける環境」を作るため上限規制が必要

労働政策審議会労働条件分科会での議論

- ・運輸・郵便業は他産業に比べ週労働時間60時間以上の雇用者の割合が特に高い。
- ・**収入を確保するために長時間労働する労働者がいるのも現状。**
- ・しかし労働者が入ってきやすい業界の環境を労使双方でつくり上げる必要がある。
- ・鍵を握るのは商慣行の改善。課題の解決に向けて、業界・企業の枠を超えた協力が不可欠。
- ・荷主企業の協力といった全体の対策も含めた取組が改善基準告示の遵守につながる。



労働政策審議会にて必要性確認

- ・人口減少社会において、誰でも働ける環境を整える必要がある。
- ・しかし日本の現状は長時間労働者が多く、健康の確保や仕事と家庭生活の両立が困難。
- ・「過労死ゼロ」、女性や高齢者が働きやすい社会の実現のため、長時間労働是正が必要。



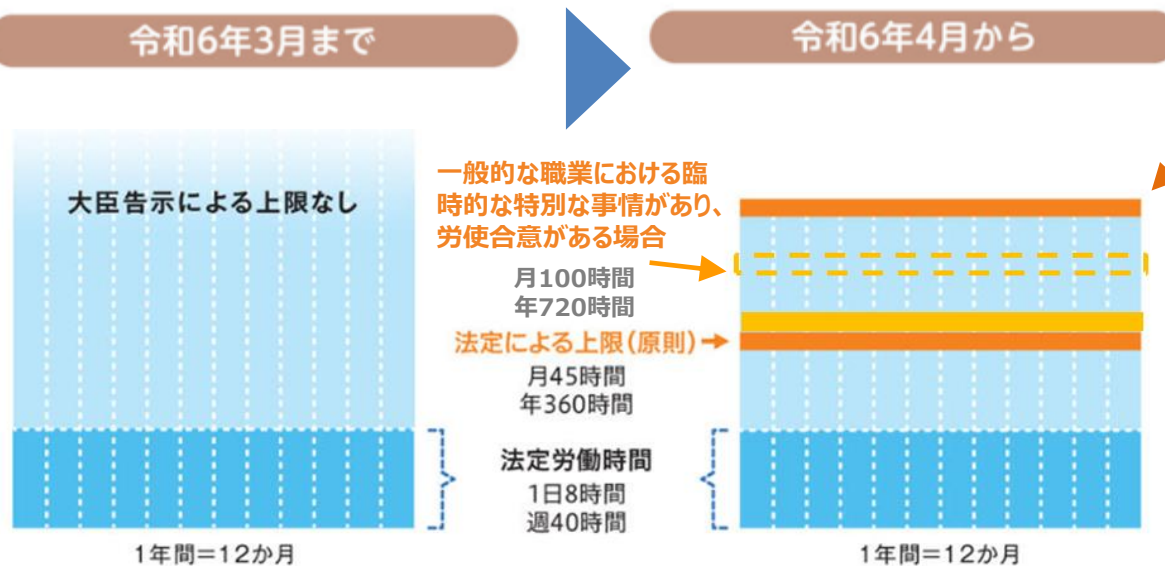
働き方改革関連法(2018(平成30)年6月29日成立)で**必要性明記** (法案提出理由)

労働者がそれぞれの事情に応じた多様な働き方を選択できる社会を実現する働き方改革を推進するため
時間外労働の限度時間の設定 (略) 等措置を講じる必要がある。

2024年4月から施行された規制と2024年問題

時間外労働時間規制が施行され、一方で物流への影響が懸念されています。（2024問題）

○時間外労働規制（労働基準法による規制）



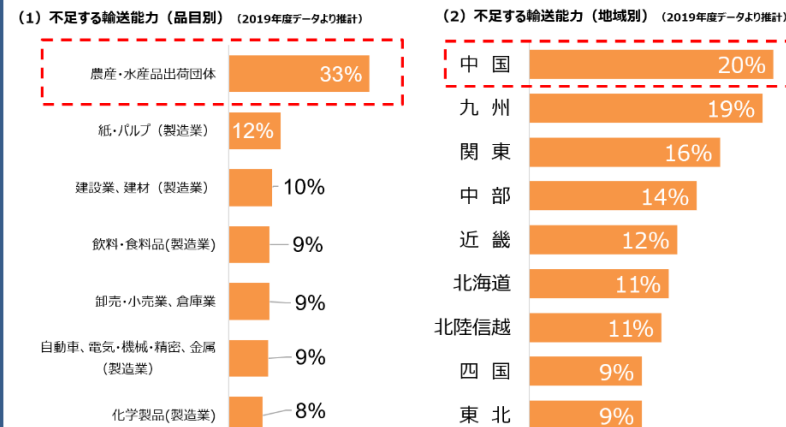
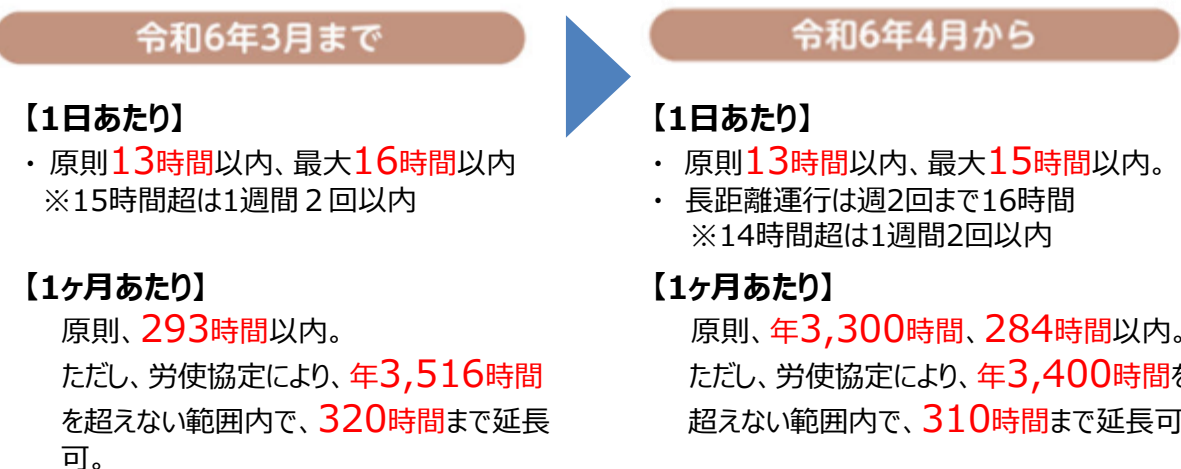
トラックドライバーの
法律による時間外労働時間上限（特別条項）

年960時間まで

物流の一部停滞など影響懸念
⇒いわゆる「2024年問題」

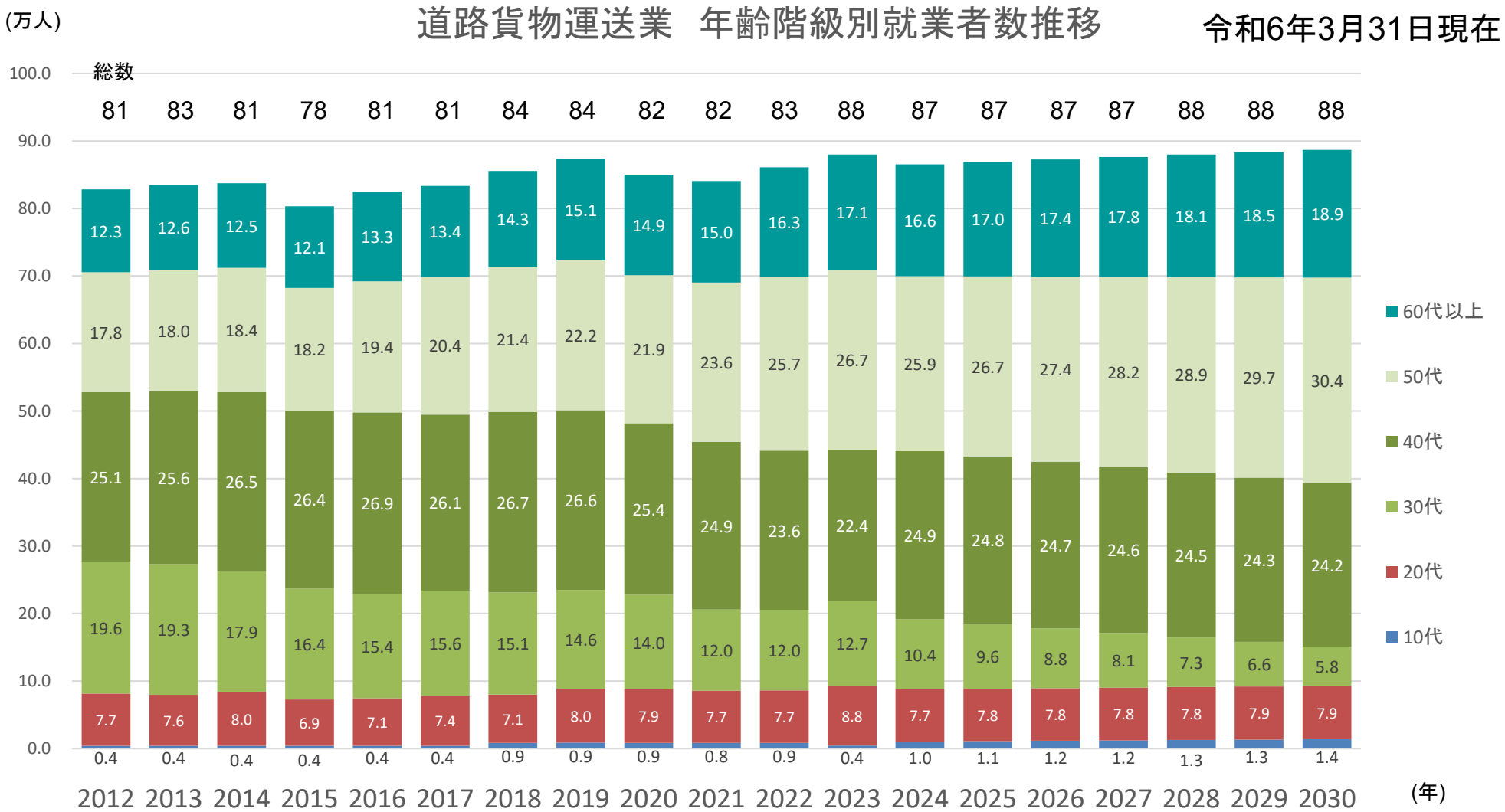
具体的な対応を行わなかった場合、
以下のとおり輸送能力が不足する可能性がある。
2024年度…輸送能力が約14%（4億トン相当）不足
2030年度…輸送能力が約34%（9億トン相当）不足

○拘束時間規制（改善基準告示による規制）



道路貨物運送業 年齢階級別就業者数の推移（一部予測値）

2024年問題の本質は、ドライバーの高齢化、若者離れによる将来的なドライバー不足です。



資料：総務省「労働力調査」より中国運輸局自動車交通部貨物課が作成。
 ※道路貨物運送業従業者数(総数)に年齢階級別構成比を乗じて計算。2024以降については過去の数字を元に回帰直線により推計。
 端数処理の関係で合計が一致しない場合がある。

ドライバーの健康を守るためのルールと必要な時間

- (ルールの例) ・① **拘束時間**…労働で拘束できる時間は13時間まで(うち運転できる時間は9時間まで)
 ・② **休息期間**…拘束時間の後は休息を11時間取る。
 ・③ **430休憩**…連続して運転できるのは4時間まで、4時間ごとに30分以上の休憩。

例



広島県(広島市)→千葉県(柏市) 距離：片道855km

ルールを守った運行所要時間

27時間24分

(休憩・休息もしっかりとって運行)

(参考)Google map検索による所要時間

10時間43分

(途中の休憩時間など含まず)

【所要時間内訳】 運転時間合計：**11時間24分**※1 休息期間：**11時間** その他拘束時間合計：**5時間**
 (休憩、点呼・準備等)

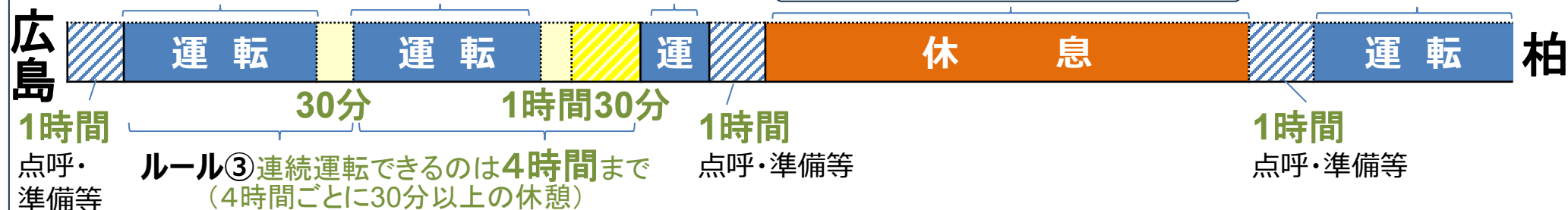
【具体例】

ルール① 1日に運転できる時間は**9時間**まで

ルール② 拘束時間の後は
休息を**11時間**とる

国際ルール※2による 1日あたりの休息期間

2時間24分



トラック物流の例 (単位換算と時間の制約)

※以下の所要時間は、改善基準告示における各種例外規定を全て適用しないものとした場合の想定。

東京

A社 (着荷主)

発注

広島

B社 (発荷主)

発注日:9月13日

B社製造の**おむつ**を9月15日AM10:00までに
当社店舗の店頭で並べたい。同日AM5:00までに
千葉県柏の配送センターに**3,000個**届けて欲しい。

千葉県柏市

A社配送センター(柏市内E社運営)

F社に配送発注

F社 (トラック運送事業者)

9月15日AM5:00 始業・準備後営業所出発

9月15日AM6:00 センター到着

積み込み(所要45分)

9月15日AM7:00 出発

A社店舗1

AM7:30 到着・荷卸し

A社店舗2

AM8:30 到着・荷卸し

9月15日AM5:00
到着・荷卸し(所要45分)

(距離) 広島市→柏市
(片道855km)

(所要) 約27時間半

※内訳別紙



受注日:9月13日

おむつ 3,000個 ((**10個/箱**)×**300箱**) を、
9月15日までにA社の千葉にある配送センター
に納入します。

広島県広島市

C社に指示

B社物流センター(広島市内C社運営)

おむつ300箱(**10箱/パレット**)×**30パレット**での
荷造りを実施

D社に輸送発注

D社 (トラック運送事業者)

30パレット=**トラック2台(10t&4t)**で輸送※

配車スケジュール、帰り荷の確保、運転者の労働時間を把握の
上、対応可能なドライバーを選

※混載なしと仮定 (参考) トラック毎のパレット積載可能枚数
10tトラック(24パレット)、4tトラック(10パレット)

9月13日 PM2:30積み込み(所要45分(2台分))
終了後営業所に戻り(帰庫)、終業

休息期間 (11h)

9月14日 AM1:30 始業・準備後営業所出発

- ① トラック物流問題の背景
- ② **これまでの経緯とこれからの予定**
- ③ トラック・物流 G メンの取組みについて
- ④ 物流改正法のポイントについて
- ⑤ 下請法改正のポイントについて

2024年問題解決に向け、政府は様々な施策を実施し、国会では法改正を実施

平成27年 5月	「 トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会 」設置 (国交省・厚労省主催) 中央、47都道府県に協議会を設置。関係者(構成員:トラック運送事業者・荷主・学識経験者・行政) で検討・取組みを推進。
平成30年 7月	「 働き方改革関連法 」公布 トラックドライバーにも時間外労働上限規制適用(施行は5年間猶予)
平成30年12月	「 貨物自動車運送事業法 」一部改正 (議員立法)公布 「荷主対策の深度化」、「標準的な運賃」等を制度化。
令和2年2月～令和5年5月 コロナ過における各種行動制限	
令和 4年 9月 ～令和 5年 8月	「 持続可能な物流の実現に向けた検討会 」 物流を持続可能なものとしていくための方策を検討するため、有識者、関係団体及び関係省庁からなる検討会を設置。
令和 5年 6月	「 物流革新に向けた政策パッケージ 」とりまとめ 「商慣行の見直し (トラックGメン創設)」、「物流の効率化」、「荷主・消費者の行動変容」が3つ柱
	「 ガイドライン※ 」策定 ※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 (国交省、経産省、農水省策定) 荷主、物流事業者が実施すべき事項(法規制事項)、実施が推奨される事項を整理。
令和 5年10月 ～令和5年12月	「 物流革新緊急パッケージ 」とりまとめ →「 令和5年度補正予算 (一般331億、エネ特409億、財政融資200億) 」成立
令和 6年 2月	「 2030年度に向けた政府の中長期計画 」とりまとめ 「物流の2024年問題」の対策指針として、24年度にトラック運転手の賃金を10%引き上げることなどを目指すことを明記。
	改正物流法案 (物効法、トラック法)閣議決定、国会提出
令和 6年 5月	5月15日 改正物流法公布
令和 7年 4月	4月1日 改正物流法一部施行 (物効法(物流率化努力義務等)、トラック法(契約書面化、実運送体制管理簿等))

流通業務総合効率化法（荷主・物流事業者に対する規制）

すべての事業者

- ①**荷主**（発荷主、着荷主）、②**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。
- 上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言**、**調査・公表**を実施。

一定規模の以上の事業者

- 上記①②のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中長期計画の 実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。
- 特定事業者のうち荷主には、**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

貨物自動車運送事業法（トラック事業者の取引に対する規制）

- 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**。
- 元請事業者**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**。
- 下請事業者への**発注適正化**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、**管理者**の選任を**義務付け**。

貨物自動車運送事業法（軽トラック事業者に対する規制）

- 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HPにおける公表対象に、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。

①流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律関係

- 法律名を「物資の流通の効率化に関する法律」に改正
- 全ての荷主・物流関係事業者に**判断基準**に基づく物流効率化の努力を義務付け。

②貨物自動車運送事業法関係

- 真荷主、トラック事業者間の**運送契約には書面の相互交付**を義務付け。
- 元請トラック事業者には**実運送体制管理簿の作成・保存**を義務付け。
- 他の運送を利用**する事業者には**書面の交付**を義務付け。
- 他の運送を利用する一定規模以上のトラック事業者には、**運送利用管理規程の作成、運送利用管理者選任**を義務付け。
- 貨物軽自動車運送事業に係る安全対策**
(安全管理者選任、届出、講習受講運転者台帳作成、保存等)

今後のスケジュール（想定）

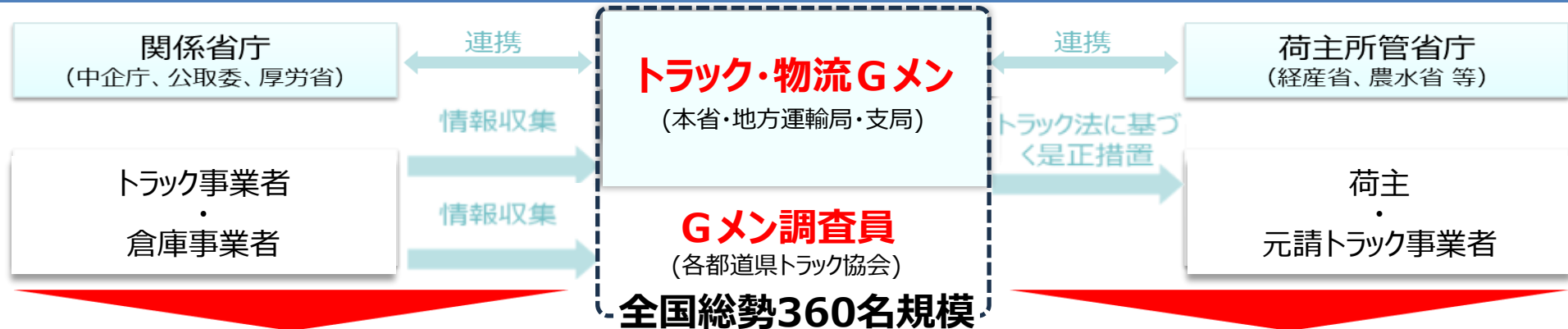
- 2024年5月15日 物流改正法 公布
 - 2024年6月～11月 第1回～第4回合同会議（規制的措置の施行に向けた検討・取りまとめ）
 - 2024年11月27日 合同会議取りまとめを策定・公表
 - 2025年1月・2月・3月 法律の施行①に向けた政省令の公布
-
- 2025年4月1日 法律の施行①
 - 基本方針
 - 荷主・物流事業者等の努力義務・判断基準
 - 判断基準に関する調査・公表 等
 - 2025年秋頃（P） 判断基準に関する調査・公表の実施
-
- 2026年4月（想定） 法律の施行②
 - 特定事業者の指定
 - 中長期計画の提出・定期報告
 - 物流統括管理者（CLO）の選任 等
 - 2026年4月末（P） 特定事業者の届出～指定手続
 - 荷主は、指定後速やかに物流統括管理者の選任届出
 - 2026年10月末（P） 中長期計画の提出
 - 2026年秋頃（P） 判断基準に関する調査・公表の実施
-
- 2027年7月末（P） 定期報告の提出

特定事業者の指定に向け
荷主：取扱貨物重量の把握
トラック：車両台数の把握
倉庫：保管量の把握

定期報告に向け
・実施状況把握
・荷待ち時間等の計測

- ① トラック物流問題の背景
- ② これまでの経緯とこれからの予定
- ③ トラック・物流 G メンの取組みについて**
- ④ 物流改正法のポイントについて
- ⑤ 下請法改正のポイントについて

トラック・物流Gメンが、Gメン調査員とともに荷主・元請事業者への監視・指導を強化



トラック・物流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。

「プッシュ型情報収集」

① ヒアリング（訪問・電話）

違反原因行為の疑いのある荷主情報の積極的収集

② 荷主等パトロール（現場の状況確認、周知・指導）

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

③ フォローアップ調査（パトロール時に実施）

- ・ 情報提供元への事実確認・深堀り
- ・ 「働きかけ」、「要請」実施済荷主の再度の違反原因行為の疑い等確認

「是正指導」

疑いのある荷主へ連絡
（荷主の本社・営業所へ連絡）

働きかけ

文書送付

要 請

ヒアリング実施
（関係省庁も同席）



- ✓ 支店等への違反原因行為の事実確認
- ✓ 国への報告書作成
- ✓ 社内調整 等

- ✓ 違反原因行為の事実確認
- ✓ 改善計画の作成、早急な取組の実施を指示
- ✓ その後のFU 等

トラック・物流Gメンによる荷主等の監視・指導

長時間の荷待ち



契約にない附帯作業



運賃・料金等の不当な据置き



このような行為の疑いがあれば、**事実を確認し、是正を指導**します。



是正指導は、最終的に、**荷主等への勧告・社名公表**まで行います。



無理な運送依頼



異常気象時の運送依頼



過積載運送の指示・容認

トラック・物流Gメン設置後、荷主等に対する是正指導実施件数が飛躍的に増加

トラック・物流Gメンによる悪質な荷主等への是正指導

貨物自動車運送事業法付則第1条の2に基づき、荷主等への働きかけ等を実施。

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

※ 荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

「是正指導」を実施した荷主数

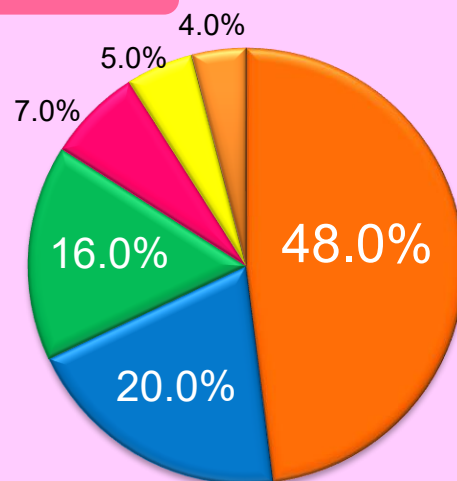
対応内容	荷主数	内訳
勧 告	4	(荷主2、元請1、その他1)
要 請	187	(荷主97、元請84、その他6)
働きかけ	1,506	(荷主1,018、元請436、その他52)

計1,697件の法的措置を実施

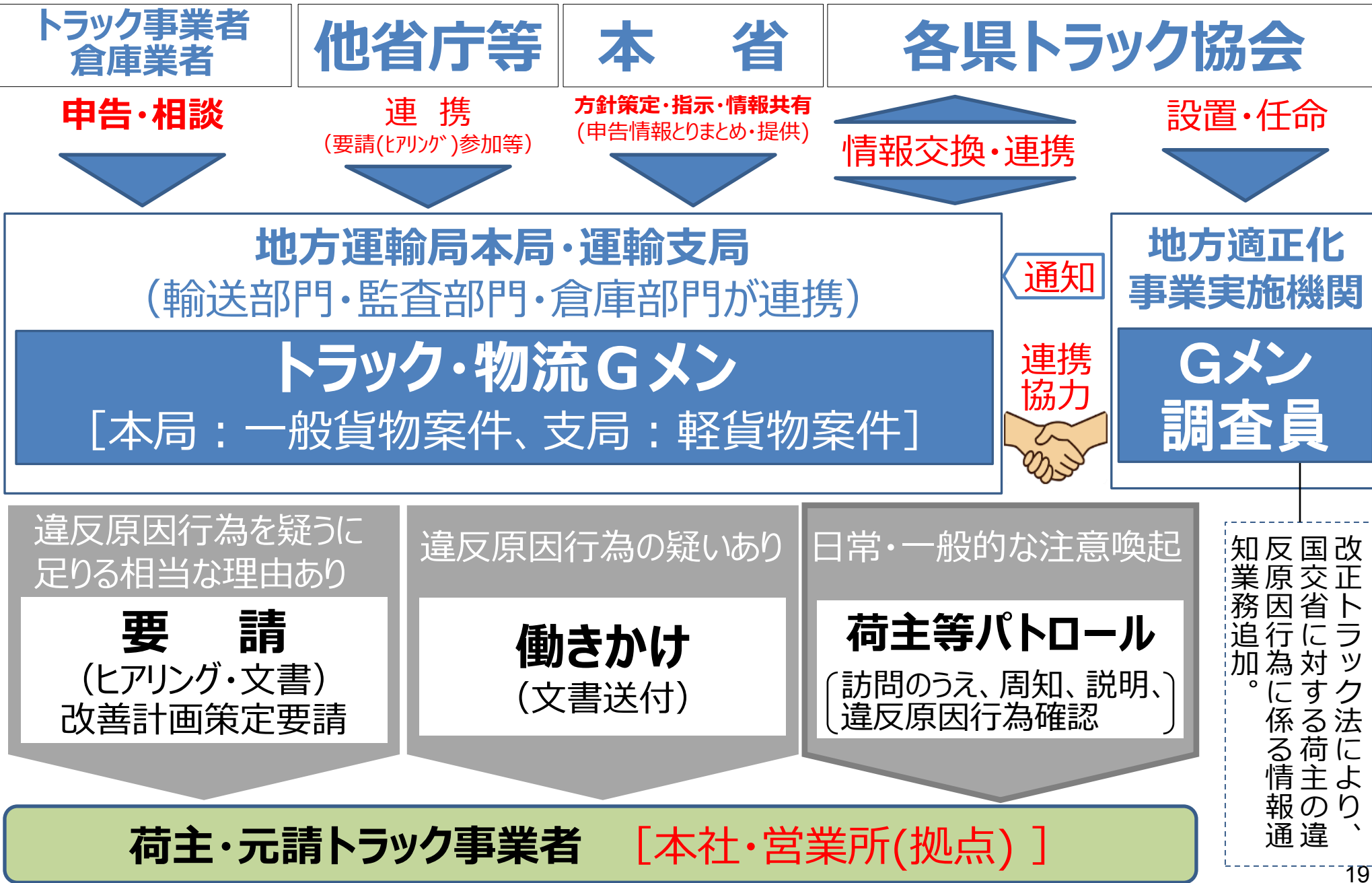
(令和7年3月31日現在)

荷主起因の違反原因行為の割合

- 長時間の荷待ち
- 契約にない附帯業務
- 運賃・料金の不当な据置き
- 無理な配送依頼
- 過積載運行の要求
- 異常気象時の運行指示



運輸局による「要請」・「働きかけ」等実施の形態



トラック法改正を機に各都道府県トラック協会に設置された「Gメン調査員」は主に以下を業務とし、トラック・物流Gメンと連携して荷主の商慣行の見直しを促していく。



Gメン調査員の業務

- ①巡回指導時のトラック事業者からの情報収集
- ②電話、訪問等によるトラック事業者からの情報収集
- ③荷主・元請事業者への電話・訪問調査及び現場確認
- ④荷主・元請事業者等への周知、協力要請等

トラック・物流GメンとGメン調査員の協働

Gメン調査員の収集収集。荷主・元請事業者への周知、協力要請の品質確保のため、Gメン調査員・トラック・物流Gメンによる合同荷主アポ無しパトロールを積極的に実施。



R6.11.7(木)岡山



R6.11.19(火)東京



R6.11.20(水)広島



R7.3.18(水)愛知

荷主等パトロールの内容

トラックドライバーへのヒアリング



高速道路SA,PA。道の駅、コンビニ、自動車事故対策機構 (NASVA)などで運転者の話を聞き、情報提供を呼びかけ。

荷主等へのアポなし訪問・説明



荷主等をアポなしで訪問し、オンライン説明会、トラック物流問題解決に向けた荷主の協力の必要性などについて説明。

荷待ち、附帯作業等の現状確認・指導



荷主等へのアポ無し訪問の際、現場にて、荷待ち、契約にない附帯業務等の有無や程度を確認し、荷主に対して指導。

荷主への指摘、要請対象のフォローアップ



違反原因行為の疑いが現認された場合は、認識を確認の上指摘。また要請を受けた荷主の現場で改善状況の確認も行う。

荷主等パトロールの全国展開

中国運輸局の手法を他運輸局が採用し全国的な動きに。

全国各地で各運輸局がパトロールを実施



パトロール先拠点数約**4,400**か所

各地方運輸局において様々な手法により実施。

(R5.7.21～R7.3.31全国の実績)

(実施例)

● 荷主事業者の事務所・物流拠点等を訪問し、以下を実施

- ・ 違反原因行為の防止を呼びかけ
- ・ 荷待ち状況の実態確認
- ・ 運賃交渉への誠意を持った対応を要請
- ・ 要請を受けた荷主等の改善状況を確認
- ・ オンライン説明会への参加を呼びかけ

パトロール
動画



西日本を中心に、Gメンの広域連携（合同パトロール）も実施中

関東



建設会社に対するアポ無し訪問・ヒアリング
(関東・中国Gメン、東京Gメン調査員)

近畿



運賃・料金の不当な据置きがかった飲料メーカーに対するアポ無し訪問・ヒアリング
(近畿・四国・九州・中国Gメン)

中部



過積載の申告があった卸企業に対するアポ無し訪問・ヒアリング (中部・近畿・九州・中国Gメン、名古屋Gメン調査員)

九州



配送センターの荷積み状況確認
(中国・九州Gメン)

是正指導・改善の内容（違反原因行為別）

長時間の荷待ち



申告内容

- ・いつも長時間待たされる。
- ・リフトマン不足で荷積・荷卸待ちさせられる
- ・スタッフ不足で荷造りができていない
- ・バース予約システムを利用しないと順番を後回しにされる。等

要請



改善内容

- ・社内(役員会)報告、対策チーム整備
- ・現状把握（荷待ち時間測定、ドライバーアンケート、ヒアリング）
- ・受発注の調整（物流センター飽和解消）
- ・バース予約システム導入、リフトマン確保
- ・トラック事業者へのシステム活用呼びかけ
- ・ドライバーに対する謝意表示、意見募集

無理な運送依頼



申告内容

- ・積込時間が遅く、荷渡しが深夜、未明になることもある。
- ・指定された納品日時必着だと、スピード違反等無理をする必要あり
- ・説明しても納品日時必着変わらず
- ・高速代も支払われない。等

要請



改善内容

- ・社内報告、関係者連絡会議設置
- ・現状把握（荷造りに係る作業状況、納品日必着の理由、ニーズ）
- ・リードタイム緩和（D1⇒D2）
- ・店舗からの発注期限前倒し、輸送頻度集約、出荷情報の事前提供(NO検品化)

過積載運送の指示・容認



申告内容

- ・頻繁に過積載運行を求められる。
- ・違反だと説明しても理解されない。
- ・自車トラックは積載量以内、備車は積めるだけ積みという方針
- ・軽トラックの飲料輸送は輸送ノルマ重視で荷主が過積載を容認。等

要請



改善内容

- ・社内(役員会)報告、対策チーム整備
- ・現状把握（受発注、重量把握状況）
- ・重量情報の管理徹底（システム導入）
- ・導入車両の大型化（4t⇒10t）
- ・輸送頻度の集約化（毎日⇒週2）

是正指導・改善の内容（違反原因行為別）

運賃・料金等の不当な据置き

人件費や燃料費が上がっているのに、
運賃や料金をあげてもらえませんか？



だめだ、こっちも苦しいんだよ

申告内容

- ・長年「標準的運賃」の5割以下の水準で運送を継続
- ・運賃交渉を持ちかけても「無理」の一点張りで交渉の場につこうとしない。
- ・メールも無視、直接会おうとしても面会拒否、会合の場でも避けられる。

要請



改善内容

- （真荷主＝メーカー）
- ・現状把握（元請に運賃改定の要求状況（全体）の情報提供要請）
- ・社内（役員会）報告、対策方針策定（元請トラック事業者）
- ・真荷主に情報提供。協力会社とのコミュニケーションの機会を再検討

契約にない附帯作業

悪いね、そこのラベルを貼るのを手伝ってもらえる？



申告内容

- ・現場でドライバーが、ラベル貼り、仕分け、横持ち、パレット移しなどの作業を求められる。
- ・特に着荷主の卸場での要求が多い
- ・これらの作業には運賃とは別の料金が発生していない。

要請



改善内容

- ・社内報告、関係者連絡会議設置
- ・現状把握（現場でドライバーが作業を行っている実態について）
- ・付帯業務の撤廃（自社スタッフで対応）
- ・契約の見直し（トラック事業者が作業料を支払う）
- ・契約の見直し（寄託倉庫に作業を委託）

異常気象時の運送依頼



申告内容

- ・卸地に台風上陸でも。積地が晴れていれば運送を求められる。
- ・その上「事故は起こすな」と言われる。
- ・運送停止の判断が遅く、キャンセル料の支払いもないので、運行をキャンセルされるとそのまま損失に。

働きかけ



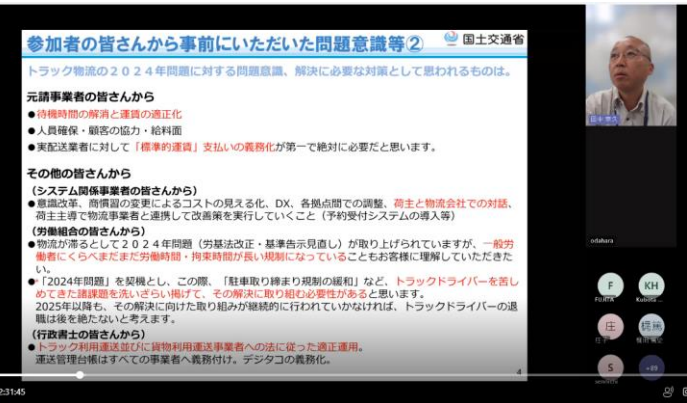
改善内容

- ・社内（役員会）報告、連絡会等体制整備
- ・現状把握（異常気象時の運行依頼）
- ・国交省の基準「異常気象時における措置の目安」を社内及び取引先に共有。
- ・運送停止の判断をトラック事業者に委ねる
- ・改正トラック運送約款に基づくキャンセル料を支払う方針を決定。

オンライン説明会を継続開催し、トラック等物流事業者・荷主が意見交換できる「場」を提供

【第1回～第22回の累計参加者数】 **延べ約5,800名** 中国管内をはじめ、全国から関係者が参加

Gメンが毎月1回午前午後に説明



参加者から寄せられた問題意識を紹介し、共有するGメン。

関係者の問題意識を共有

事前にいただいた問題意識等⑥

● 荷主、業界全体の意識改革

- 物流に関わる方々の意識改革。物流費は、コストという認識改革。
- 発荷主の意識は改善していると思いますが、発荷主が受荷主（着荷主）の対応まで思いが至らないこと（通常、受荷主（着荷主）は顧客になるため、影響が及ぶ。その結果、配送形態に改善が進められないこと）。
- 2024年問題に対する正しい知識（社内でも十分理解されていないように思う）。
- 事業者種別ごとの正しい認識と理解、更には互いを思う気持ちを持つこと。

● 課題の指摘

- 施工現場での待ち時間削減を発荷主と着荷主間でどう連携していくか。
- 予約時間に対する **早着トラックの待ち時間削減をどう改善するか。**

● 具体的な対策の提案

- 荷主としてトラック運送事業者に対する待ち時間、インターバル、残業時間の管理の強化。

その他の皆さんから

● 物流DXプラットフォーム開発事業者

- 物流DXプラットフォーム開発事業者
- 人材確保しやすい環境整備、または人員を要さないような技術活用（自動運転や配送効率化）。
- 2024年問題が 物流業界の発展を良くする為の「問題意識」だと考えるのか？ 業界の問題と、従事する「人」の問題とは別モノであり、「人」のことを考えないと業界自体が衰退するだけではないのか？
- 組合の事業に落とさずみんなでの「なすべきこと」の明確化。物が運ばれることが当たり前ではないという社会的認識の拡大、その上で物流業界が会社の壁を超えて、新しい事に取り組む事（デジタル）。

● システムベンダー

- 荷主、物流事業者などステークホルダー全体の問題解決への意識

● 食と飲食のコンサルタント

- 消費者も含め国全体で問題の理解と対応をしないといけないと個別の対応では難しいと思います。

成功事例等役立つ情報を発信

国会での質疑より

Q. 改正法の執行体制は。(4/25参国交委 立憲民主党 小沼議員)

A. 令和6年3月21日の衆議院本会議で、経産大臣、農水大臣が出席されてしっかり3省連携していくという答弁があった。実際そうなるように国交省が頑張っていきたい。
(高橋国土交通大臣)

Q. 荷主の指導に対する経産省、農水省の見解は。
(3/21衆本会議 公明党 国重議員)

経産省は、これまで国交省、農水省と連携を進めてきた。荷主に対する措置を一層強力に推進していく。
(斎藤経産大臣)

農水省はこれまで国交省等と協力を推進してきた。荷主の意識、行動の変革に積極的に取り組んでいく。
(坂本農水大臣)

毎回事前アンケートを実施のうえ、荷主・トラック等物流事業者の認識を共有



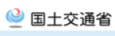
トラック事業者・荷主の相互理解に向けて、「何回も」、「わかりやすく」、「有益な情報を提供」

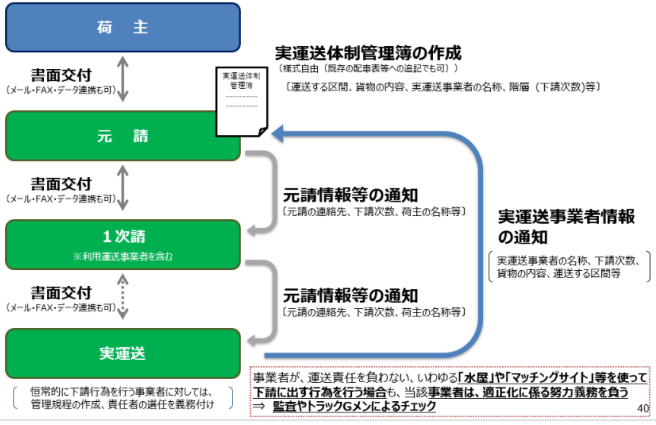
法改正の内容を詳しく説明

標準的運賃、運賃交渉情報提供

物流効率化参考情報提供

トラック事業者に対する規制措置



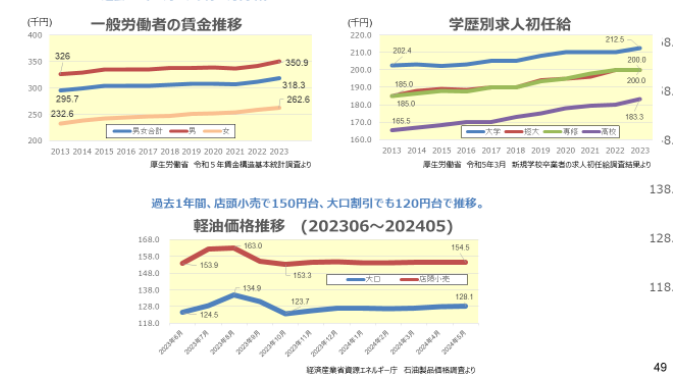


関係指標(月あたり賃金、初任給、軽油価格)



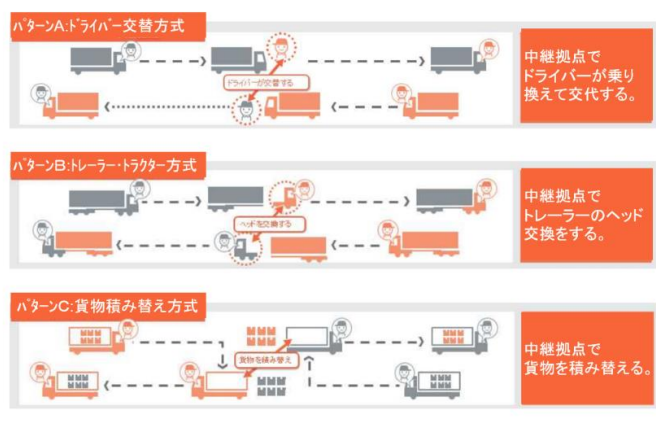
月あたり賃金、初任給は過去10年で上昇、軽油価格は過去1年高水準で推移。

過去10年で月あたり約2万円増。過去10年で大卒が約1万、高卒では月あたり約1.8万円増。



物流効率化(中継輸送)





参加者の問題意識等を共有

国交省他関係省庁のトピック紹介

予算・補助制度のご紹介

今回参加者の問題意識共有(主なもの)



トラック運送事業者の皆さんから

- 「商慣行の見直し」、「運賃、料金、賃金関係」、「現状の厳しさ」、「状況の変化」、「物流効率化(モダリティシフト)」(具体的なコメント)
- ・2024年問題を進めた結果、大手荷主側は内装化を促し、自社便・白ナンバーに変わってきています。
- ・モダリティシフトは結局のところ、ドライバーの負担を減らすというより送達の仕事を増やすだけではないかと思っています。

元請トラック運送事業者の皆さんから

- 「商慣行の見直し」、「運賃、料金、賃金関係」、「物流効率化(物流DX[デジタル化、機械化、自動化])」(具体的なコメント)
- ・実際の運賃交渉は運賃交渉を行う施策(多量下請構造の是正)であることは理解できるが、荷主側に対し強制力がある内容に転換して欲しいと思います。※当然、商品への価格転嫁に運賃上昇されることも理解は出来る。(国民全体で考える必要あり)

荷主事業者の皆さんから

- 「商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容」、「運賃・料金、賃金関係」、「物流効率化(中継輸送)」、「その他物流効率化」、「課題感、情報共有」(具体的なコメント)
- ・会社として、解決しなければならぬことは積極的に行動しなければならぬが、未達の納品先までの取引先に関係している会社では、まだ解決するに時間と関係している会社が一丸と進めて行かないと解決が難しい所もあると思えます。

荷主事業者の皆さんから

- 「商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容」、「物流効率化(物流DX[デジタル化、機械化、自動化])」、「運賃、料金、賃金関係」、「物流効率化(共同輸送)」(具体的なコメント)
- ・作業の自動化が必要になる。また、荷主主からのリードタイム延長も必要と考える。現状午後データを受信し、夕刻から夜間にかけて仕分けを行い、翌日午前中に納品しているため手配手配・人員手配の無駄が発生している。後1日リードタイムが長ければ、無駄が省けると考える。

その他の皆さんから

- 「商慣行の見直し」、「物流効率化(モダリティシフト)」(具体的なコメント)
- ・上流の価格転嫁 運賃交渉を行っても上流が価格転嫁できない。運賃料金は荷主にとってたの経費でしかないため、商品価格も高めの上流が価格転嫁できないという交渉の余地がないです。

事前いただいた問題意識等⑥



●荷主、業界全体の意識改革

- ・物流に関する方々の意識改革、物流費、コストという認識改善。
- ・発荷主の意識は改善していると思いますが、発荷主が受荷主(着荷主)の対応まで思いが至らないこと(通常、受荷主(着荷主)は顧客になるため、影響が及ぼす。その結果、配送形態に改善が進められないこと)。
- ・2024年問題に対する正しい知識(社内でも十分理解されていないように思う)。
- ・事業者側別ごとの正しい認識と理解、更には互いを思いやる気持ちを持つこと。

●課題の指摘

- ・施工現場での荷待ち時間削減を発荷主と着荷主間でどう連携していくか。
- ・予約時間に対する早着トラックの待ち時間削減をどう改善するか。

●具体的な対策の提案

- ・荷主としてトラック運送事業者に対する荷待ち時間、インターバル、残業時間の管理の強化。

その他の皆さんから

- 物流DXプラットフォーム開発事業者
- ・人材確保しやすい環境整備、または人を要さないような技術活用(自動運転や配送効率化)。
- ・2024年問題が「物流業界の実態を良くする」ための「問題意識」だと考えるのか？業界の問題と、従事する「人」の問題とは別モノであり、「人」のことを考えない業界自体が衰えるだけではないのか？
- ・最近の事業に基盤と人財で「なすべし」の明確化。物が運ばれることが当たり前ではないという社会的認識の拡大、その上で物流業界が社会の基盤と人財を確保し、新しい事に取り組む(デジタル)。
- システムベンダー
- ・荷主、物流事業者などステークホルダー全体の課題解決への意識
- 食と飲食のコンサルタント
- ・消費者も食糧全体で問題の理解と対応をしてくれないと個別の対応は難しいと思います。

「再配達率削減緊急対策事業」(補助事業)の募集を開始します



宅配便の再配達率が高止まり(12%程度)し、物流事業者の負担が増え、その改善が必要です。今般、物流費の低い選択を消費者に促す仕組みの社会実装を目指し、消費者が荷物の受取方法(コンビニ・営業所受取、置き配など)や日時を自ら「選択」できる仕組みを構築し、物流業界と協力的な消費者にインセンティブを付与する実証事業(「再配達率削減緊急対策事業」(補助事業))の募集を開始します。



1. 事業概要

- (1) 補助対象事業者
EC事業者、物流事業者
- (2) 補助対象経費(補助率)
[1]再配達率削減システム改善事業: 最大1/2(最大1.5億円まで)
[2]再配達率削減ポイント付与実証事業: 最大1/2(1配あたり最大5万円まで)
[3]物流効率化軽便アプリ実証事業: 最大1/2(最大0.4億円まで)

2. 公募の詳細

公募の詳細・申請様式等については、再配達率削減緊急対策事業特設Webサイト(下記URL)に掲載の公募要領等をご確認ください。
なお、オンラインで公募説明会を開催します。詳細は、特設Webサイトでご案内します。

3. スケジュール

公募期間: 令和6年5月31日(金)~6月28日(金)16時までは(必着)
補助対象事業者の認定(交付決定): 7月中旬
事業開始: 交付決定日※令和7年1月14日(火)
※再配達率削減ポイント付与実証事業にあつては令和6年10月または11月再配達率削減システム改善事業における改善終了日のいずれか適宜とし、期間を最大2ヶ月です。

4. 問い合わせ先

再配達率削減緊急対策事業補助金事務局
一般社団法人 国際物流総合研究所(執行団体)
TEL: 050-6865-5341 E-mail: info@2024saihai50.jp

↑特設Webサイト
https://2024saihai50.jp/

荷主向け物流セミナーでの説明

オンライン説明会参加者等による荷主向け説明への講演依頼も増加

説明会における説明実績

- 令和6 11月：三井住友海上(株)主催荷主向け物流セミナー(東京)
小売関係事業者主催物流研究会(広島)
三井不動産主催物流セミナー(東京)
製菓関係荷主主催物流セミナー(東京)
- 令和7 2月：Hacobu主催荷主向けセミナー(WEB)
3月：(公財)関西生産性本部講演(大阪)
安田ロジファーマ主催荷主向け物流セミナー(東京)
5月：製菓関係荷主主催物流セミナー(東京)



令和6年11月13日(水) 三井住友海上(株)主催荷主向け物流セミナーにて

令和6年11月25日(月) 製菓関係荷主主催物流セミナーにて

トラック・物流Gメンとして重視している観点

トラック・物流 G メンが動いて**荷主、物流事業者の情報が共有され、両者の理解が深まり、WinWinになる関係性を再構築**できたら良いと思っている。



(令和5年12月テレビ朝日「報道ステーション」インタビューにて)

商売上のしがらみのない我々 (Gメン) が、関係者それぞれの思いを届け、**お互いが自ら行動変容しようと思うまで、一生懸命説明して理解してもらう**よう行動したい。

(令和6年10月NHK「おはよう日本」インタビューにて)

- ① トラック物流問題の背景
- ② これまでの経緯とこれからの予定
- ③ トラック・物流 G メンの取組みについて
- ④ 物流改正法のポイントについて**
- ⑤ 下請法改正のポイントについて

荷主・物流事業者に対する規制的措施

国交大臣・経産大臣・農水大臣

基本方針

基本方針に基づき定める

荷主事業所管大臣

判断基準

指導・助言
勘案して

意見

国土交通大臣

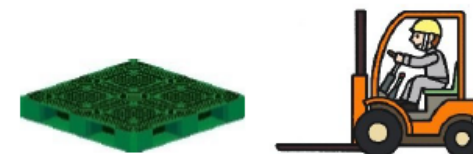
すべての荷主
(発荷主、着荷主)

連鎖化事業者
(フランチャイズチェーンの本部)

物流事業者
(トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫)

物流効率化のための措置

(努力義務)



「基本方針」のポイント

（１）意義・目標

- ・ 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラ
- ・ 荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、**令和10年度までに、以下の目標の達成を目指す。**
 - ① 5割の運行で、**1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減**（1人当たり年間125時間の短縮）
 - ② 5割の車両で、**積載効率50%を実現**（全体の車両で積載効率44%に増加）

（２）トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

- ・ 設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、物流人材の育成等の支援

（３）荷主・物流事業者等が講ずべき措置

- ・ **積載効率の向上** ・ **荷待ち時間の短縮** ・ **荷役等時間の短縮**

（４）トラックドライバーへの負荷の低減に対する国民の理解の増進

- ・ 再配達削減や多様な受取方法等の普及促進 ・ 「送料無料」表示の見直し

（５）その他

- ・ 物流に関わる多様な主体の役割（消費者、国、地方公共団体、施設管理者、経済界等）

荷主・物流事業者等の「判断基準」のポイント

- **すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**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、これらの**取組の例を示した判断基準・解説書**を策定。

※示された判断基準とは違う方法が有効的であればそちらを措置を選択して良い。

① 積載効率の向上

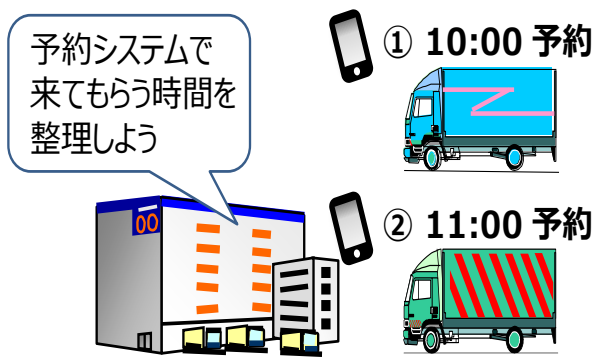
- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



(例)地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- ・ トラック予約受付システムの導入
- ・ 混雑時間を回避した日時指定 等



(例)トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- ・ パレット等の輸送用器具の導入
- ・ タグ等の導入による検品の効率化
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置 等



(例)パレットの利用や検品の効率化

荷主

第一種荷主

トラック事業者と運送委託契約を結ぶもの
(主に発荷主)

第二種荷主

貨物を受け取り、受け取らせるもの又は預け、預けさせるもの (主に着荷主)



発荷主が運送手配（契約）を行う場合

第一種荷主 = 発荷主 第二種荷主 = 着荷主

着荷主が運送手配（契約）を行う場合

第一種荷主 = 着荷主 第二種荷主 = 発荷主

連鎖化事業者

いわゆるフランチャイズチェーンの「本部」



※フランチャイズビジネスにおいて、フランチャイズチェーンの「本部」が、加盟店（連鎖対象者）と運送事業者との貨物の受渡しについて運送事業者に指示ができる場合（フランチャイズチェーンの本部が加盟店を通じて、実質的に加盟店と運送事業者との貨物の受渡しについて運送事業者に指示ができる場合も含む。）

事業者

貨物自動車運送事業者等



一般貨物自動車運送事業者、特定貨物自動車運送事業者、
貨物自動車運送事業者、特定二種貨物利用運送事業者

貨物自動車関連事業者



倉庫業者、港湾運送事業者、航空貨物運送事業者、鉄道
貨物運送事業者で、トラックドライバー（運転者）との間で、
貨物の受渡しを行う者

荷主・物流事業者は、トラックドライバーの荷待ち時間等の短縮や運転者一人当たりの積載効率を高めるよう努力する義務があります

努力義務	各主体の努力義務対象						取組内容（抜粋）
	第一種荷主 （主に発荷主）	第二種荷主 （主に着荷主）	連鎖化事業者 〔フランチャイズ チェーン本部〕	貨物自動車 運送事業者 等	倉庫業者	左記以外 〔港湾運送 航空運送 鉄道〕	
1.積載効率の向上 1回の運送でトラックに積載する貨物量を増加する	○	○	○	○			●複数荷主の貨物の積み合わせ ●繁閑差の平準化、納品日の集約 ●物流・販売・調達等関連部門の連携
2.荷待ち時間の短縮 ドライバーが到着した時間から荷役等の開始時間までの待ち時間を短縮する	○	○	○		○		●トラック予約受付システムの導入 ●混雑日時を回避した日時設定
3.荷役等時間の短縮 荷役（荷積み・荷卸し）等の開始から終了までの時間を短縮する	○	○			○	○	●輸送用器具導入による荷役等の効率化 ●パレット標準化 ●タグ導入等による検品の効率化 ●事前出荷情報の活用
4.実効性の確保	○	○	○	○	○	○	●責任者の選任、社内教育体制 ●取組の実施状況・効果の把握 ●物流データの標準化の取組 ●関係事業者間での連携推進

【法】第三十条（定義）

四 荷待ち時間 運転者が貨物自動車の運転の業務に従事した時間のうち、集貨若しくは配達を行うべき場所又はその周辺の場所において、荷主、当該場所の管理者その他国土交通省令で定める者の都合により貨物の受渡しのために待機した時間であって、国土交通省令で定めるところにより算定されるものをいう。

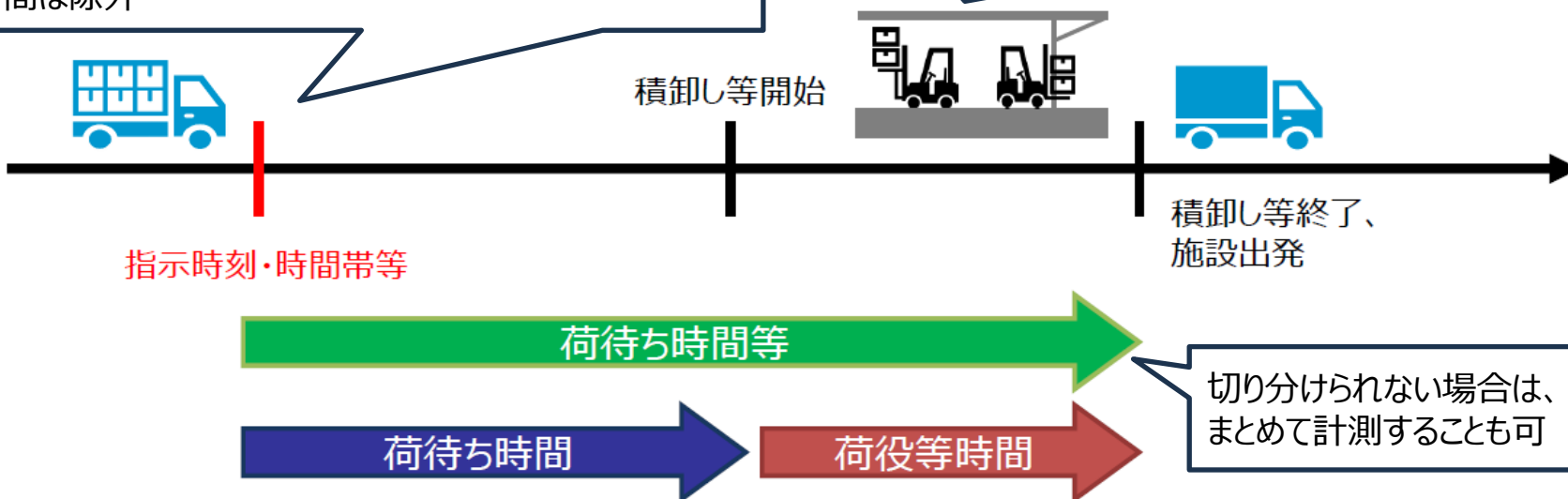
五 荷役等時間 運転者が荷役その他貨物自動車の運転以外の業務として国土交通省令で定める業務（以下「荷役等」という。）に従事した時間であって、国土交通省令で定めるところにより算定されるものをいう。

（荷待ち時間の起点）

- 到着時刻・時間帯の指示等がない場合：到着時刻から
- 到着時刻・時間帯の指示等がある場合：
 - ① 指示時刻等より早く到着 指示時刻等から
 - ② 指示時刻等に到着 到着時刻から
 - ③ 指示時刻等より遅く到着 到着時刻から
- ※ 到着後速やかに受付等を行う場合は、受付等を行った時刻
- ※ 休憩時間は除外

（荷役その他の内容）

- 貨物の品質又は数量がこれらについて定める契約の内容に適合するかどうかの検査（検品）
- 荷造り、搬出、搬入、保管、仕分又は陳列、ラベル貼り
- 代金の取立て又は立替え
- 荷主等が行う荷役への立会い
- その他の通常運転の業務に付帯する業務



<特定事業者の指定基準>

○中長期計画の作成や定期報告等が義務付けられる一定規模以上の事業者（特定事業者）について、全体への寄与度がより高いと認められる大手の事業者が指定されるよう、それぞれ以下の指定基準値を設定。

特定荷主・特定連鎖化事業者

取扱貨物の重量 9万トン以上
（上位3,200社程度）

特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上
（上位70社程度）

特定貨物自動車運送事業者等

保有車両台数 150台以上
（上位790社程度）

<中長期計画・定期報告の記載内容>

中長期計画

- 作成期間
 - ・ 毎年度提出することを基本としつつ、計画内容に変更がない限りは5年に1度提出
- 記載内容
 - （1） 実施する措置
 - （2） 実施する措置の具体的な内容・目標等
 - （3） 実施時期 等

定期報告

- 記載内容
 - （1） 事業者の判断基準の遵守状況（チェックリスト形式）
 - （2） 判断基準と関連した取組に関する状況（自由記述）
 - （3） 荷待ち時間等の状況【荷主等】
- 荷待ち時間等の状況の計測方法
 - ・ 取組の実効性の確保を前提としてサンプリング等の手法を許容
 - ・ 荷待ち時間等が一定時間以内の場合には報告省略が可能 等

※荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表については、市場や消費者からの評価につながる仕組みの創設に向けて、新物効法の枠組みと合わせて具体化。

<物流統括管理者（CLO）の業務内容> ※CLO：Chief Logistics Officer

○物流統括管理者は、ロジスティクスを司るいわゆるCLOとしての経営管理の視点や役割も期待されているため、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある役員等の経営幹部から選任し、以下の業務を統括管理する。

- ・ 中長期計画、定期報告等の作成
- ・ トラックドライバーの負荷軽減とトラックへの過度な集中を是正するための事業運営方針の作成や事業管理体制の整備
- ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための設備投資、デジタル化、物流標準化に向けた事業計画の作成・実施・評価
- ・ 社内の関係部門（開発・調達・生産・販売・在庫・物流等）間の連携体制の構築や社内研修の実施 等

物流効率化法の理解を促進するためのポータルサイトを開設しました

「物流効率化法」理解促進ポータルサイトでは、荷主の努力義務や判断基準についての解説などのほか、説明会の予定など物流効率化に資する情報を発信しております。

「物流効率化法」理解促進ポータルサイト

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/>

荷主判断基準の解説書事例集

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/files/pdf/sippers-judgment-criteria-book.pdf>

荷主判断基準の解説書事例集

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/files/pdf/sippers-judgment-criteria-casestudies-book.pdf>



物流の持続的な成長を図るため 物流効率化法を改正しました

物流は、国民生活・経済活動を支える社会インフラです。
何も対策を講じなければ輸送力不足が生じる可能性を踏まえ、
物流の持続的な成長を図るため、
荷主・物流事業者に対する規制の措置が定められました。
すべての荷主・物流事業者は、
物流効率化のために取り組むべき措置の努力義務が課せられます。
また、一定規模以上の特定事業者に対し、
中長期計画の策定や定期報告等が義務付けられます。
趣旨をご理解いただき、
物流効率化の取組を推進してください。

[本プラットフォームについて](#) →

CHECK!

5分でわかる
物流効率化法の
改正のポイント

荷主の判断基準等について（法第43条）

荷主の努力義務（積載効率の向上等、荷待ち時間の短縮、荷役等時間の短縮）の達成に向けて、その具体的な内容について、「判断基準」（省令）で定めています。
判断基準に定めている内容等をこのページにて紹介しますので、これを参考にして、効率化に向けた取組を実施してください。

また、判断基準省令の全文とその内容の解説については

- [荷主の判断基準省令全文](#) 
- [荷主判断基準の解説書](#) (1.4MB) 
- [荷主判断基準の解説書事例集](#) (2.9MB) 
- [物流パターンごとの荷主の考え方](#) (1.1MB) 

物流業界の多重下請構造の是正に向けた取組につなげるとともに、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

- **運送契約締結時**に、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**書面の交付**を**義務付け***。
【法第12条、第24条第2項・第3項関係】

- 利用運送を行うときに**委託先への発注適正化（健全化措置）**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、健全化措置に関する**運送利用管理規程**の作成・**運送利用管理者**の選任を**義務付け**。
【法第24条第1項、法第24条の2～第24条の4関係】

- **元請事業者**に対し、実運送事業者の名称や請負階層等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。また、**各事業者**に対し、実運送体制管理簿の作成に必要な**情報の通知**を**義務付け**。【法第24条の5関係】

* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

1. 運送契約の書面交付義務

- **運送契約締結時に、以下の事項について記載した書面交付を義務付け**
 - ・ 真荷主*とトラック事業者が運送契約を締結するときは、**相互の書面交付**（法第12条）
 - ・ トラック事業者等が利用運送を行うときは、**委託先への書面交付**（法第24条）
- 交付した書面については、その写しを**一年間保存**すること

【交付書面の記載事項】

- ① 運送役務の内容・対価
- ② 運送契約に荷役作業・附帯業務等が含まれる場合には、その内容・対価
- ③ その他の特別に生ずる費用に係る料金（例：有料道路利用料、燃料サーチャージなど）
- ④ 運送契約の当事者の氏名・名称及び住所
- ⑤ 運賃・料金の支払方法
- ⑥ 書面の交付年月日

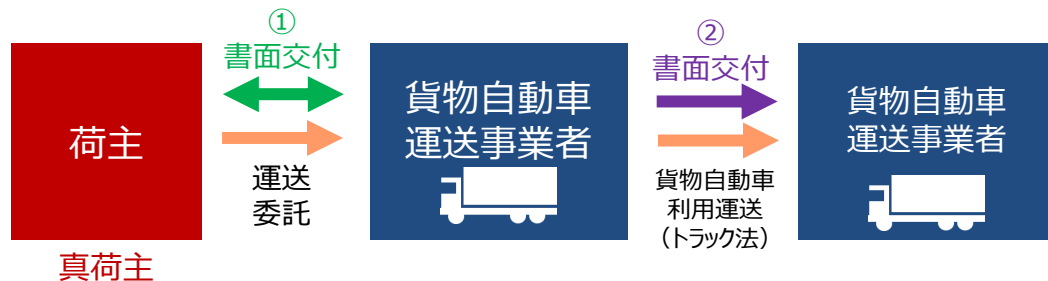
*「真荷主」とは、以下の①～③のすべてに該当する者を指す。

- ① 自らの事業に関して
- ② 貨物自動車運送事業者との間で運送契約を締結して貨物の運送を委託する者であって、
- ③ 貨物自動車運送事業者以外のもの

- ・ メール等の電磁的方法でも可
- ・ 基本契約書が交わされている場合、その基本契約書に記載されている内容については省略可

書面交付の義務付けについて

<パターン1：貨物自動車運送事業者のみが運送を受託しているケース>



- ①：第12条の規定に基づく書面交付
(真荷主⇄トラック事業者)
- ②：第24条の規定に基づく書面交付
(トラック事業者・利用運送事業者
⇒トラック事業者・利用運送事業者)

<パターン2：荷主から運送を受託しているのが貨物利用運送事業者であるケース>



<パターン3：貨物自動車運送事業者から貨物利用運送事業者への運送委託が含まれるケース>



貨物利用運送事業者にも
書面交付の義務がかかる

2-1.健全化措置関係＜努力義務＞

- 元請事業者等に対し、利用運送を行うときに、**委託先への発注適正化（健全化措置）**を講ずることを**努力義務化**。

【健全化措置の内容】 ※次ページにイメージ図を掲載

- ① 利用する運送に要する**費用の概算額を把握した上で、その概算額を勘案して利用の申込みをすること**
- ② 荷主が提示する運賃・料金が①の概算額を下回る場合、当該荷主に対し、**運賃・料金について交渉をしたい旨を申し出ること**
- ③ 委託先のトラック事業者が再委託を行う場合に関し、**委託先に対して、例えば「二以上の段階にわたる委託の制限（再々委託の制限）」※等の条件を付すこと**

※あくまでも例示であり、委託先に対してその他の条件を付すことによって対応していただくことでも問題ありません。

例) 「再委託を行う場合は、再委託先の運送に要する費用を聞き取る場を設けたうえで申込みをすること」など

措置の内容	イメージ
① 利用する運送に要する費用の概算額を把握した上で、当該概算額を勘案して利用の申込みをすること。	いくらで運送できますか？ 燃料費高騰のため、100万円以下だと赤字です。 110万円で申し込みます。 ありがとうございます。 委託(元請) 受託(下請) 概算額をヒアリング 委託(元請) 受託(下請) 概算額を勘案し申込み
② 荷主が提示する運賃・料金が①の概算額を下回る場合、当該荷主に対し、運賃・料金について交渉をしたい旨を申し出ること。	荷物が通常より多くなるのですが、いつもの90万円でお願いできますか？ トラック足りないから1台追加で下請けにださなくちゃ・・・ いくらで運送できますか？ ご依頼の荷物量だと、トラック1台追加する必要があるので、価格交渉させて下さい。 荷主 委託(元請) 受託(下請) 荷主 元請 確認します。 110万円は必要です。 「荷主が提示する運賃・料金<①の概算額」の場合 運賃・料金を交渉
③ 委託先の一般貨物自動車運送事業者が再委託を行う場合に関し、委託先に対して、例えば「二以上の段階にわたる委託（再々委託）の制限」等の条件を付すこと。	引き受けた運送を他の事業者にも再委託する場合、再々委託は行われないようにしてください。 条件を付す 1段階目の委託 (再委託) 2段階目の委託 (再々委託) A社 B社 C社 D社 =「委託先の一般貨物自動車運送事業者」

2-2.健全化措置関係

<運送利用管理規程の作成義務・運送利用管理者の選任義務について>

- 前年度の利用運送量（貨物自動車運送事業法に基づくものに限る。）が100万トン※1以上の事業者に対し、健全化措置に関する**運送利用管理規程**の作成・**運送利用管理者**※2の選任及び**国土交通大臣への届出**※3を義務付け

【運送利用管理規程の内容】

- ①健全化措置を実施するための**事業の運営の方針**に関する事項
- ②**健全化措置の内容**に関する事項
- ③**健全化措置の管理体制**に関する事項
- ④**運送利用管理者の選任**に関する事項

【運送利用管理者の職務】

- ①健全化措置を実施するための事業の**運営の方針を決定**すること。
- ②健全化措置の実施及びその管理の**体制を整備**すること。
- ③実運送体制管理簿を作成する場合にあっては、当該実**運送体制管理簿の作成事務を監督**すること。

※1 100万トンの判断：毎年提出している**事業実績報告書**の「**輸送トン数（利用運送）・全国計**」の欄で判断。

※2 運送利用管理者：事業運営上の重要な決定に参画する**管理的地位にある者（役員等）**から1人選任。

※3 国土交通大臣への届出：届出期限は、利用運送量が100万トン以上となった年度の**翌年度の7月10日まで**。

⇒ 令和6年度に100万トン以上となった場合は、令和7年4月1日～令和7年7月10日の間に届出をする必要。

3.実運送体制管理簿関係

- **元請事業者**に対し、以下の事項について記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**
 - ※1 作成の対象となる貨物の重量は**1.5トン**以上
 - ※2 元請事業者が真荷主から貨物の運送を引き受ける際に、元請事業者から実運送事業者に至るまでの一連の委託関係が明らかとなっている場合、運送ごとの作成は不要（一度作ればよい）
- 作成した実運送体制管理簿は **1年間保存**すること
- **各事業者**に対し、実運送体制管理簿の作成に必要な**情報の通知**を**義務付け**

【実運送体制管理簿の記載事項】

- ① 実運送事業者の**商号又は名称**
- ② 実運送事業者が実運送を行う**貨物の内容及び区間**
- ③ 実運送事業者の**請負階層**

※1 真荷主から**運送依頼があった時点**で判断。実運送の時点で何トン運ぶかや、実運送で混載を行うか等は関係ない。

※2 系列化等により下請構造が固定化されている場合（真荷主及び元請事業者がともに、実運送事業者とその請負階層についてあらかじめ把握している状態）を想定。

実運送体制管理簿の作成主体について

<パターン1：貨物自動車運送事業者のみが運送を受託しているケース>



 : 管理簿の作成主体

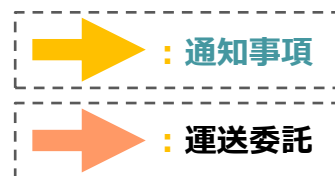
<パターン2：荷主から運送を受託しているのが貨物利用運送事業者であるケース>



<パターン3：貨物自動車運送事業者から貨物利用運送事業者への運送委託が含まれるケース>



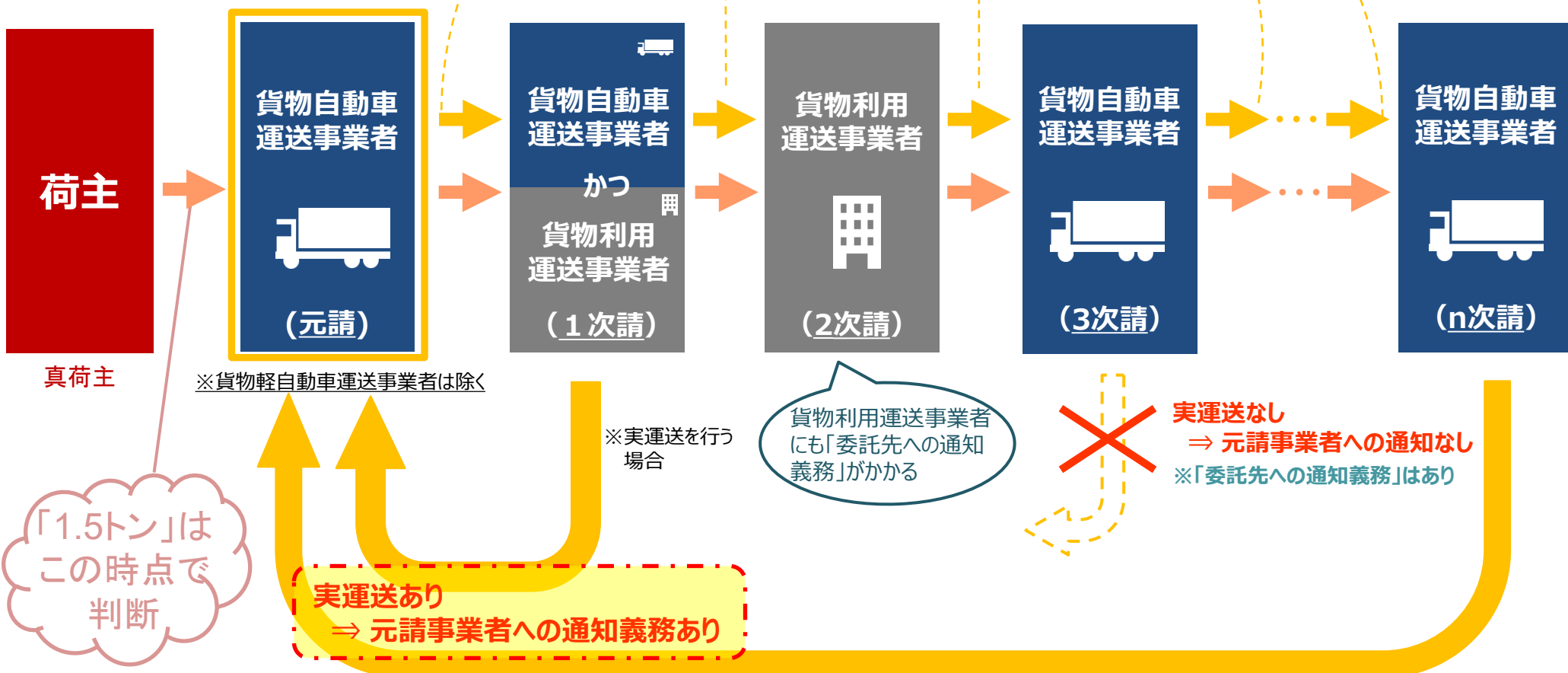
実運送体制管理簿の作成に必要な情報の通知フロー



元請A社の連絡先、真荷主の名称、何次請けか

併せて、「実運送体制管理簿の作成対象である」旨を確実に委託先へ伝える

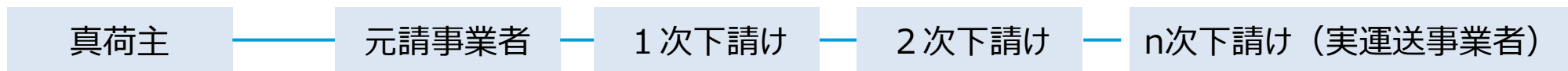
実運送体制管理簿
を作成する



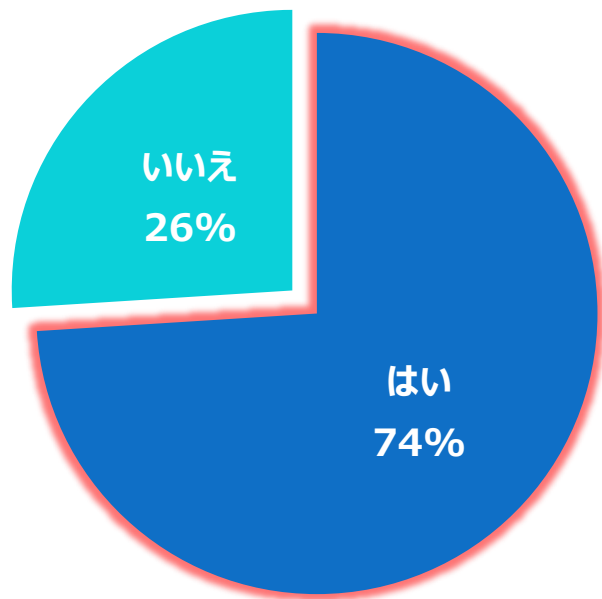
実運送事業者の名称/商号、運送区間、貨物の内容、何次請けかを伝える。

多重下請け構造について

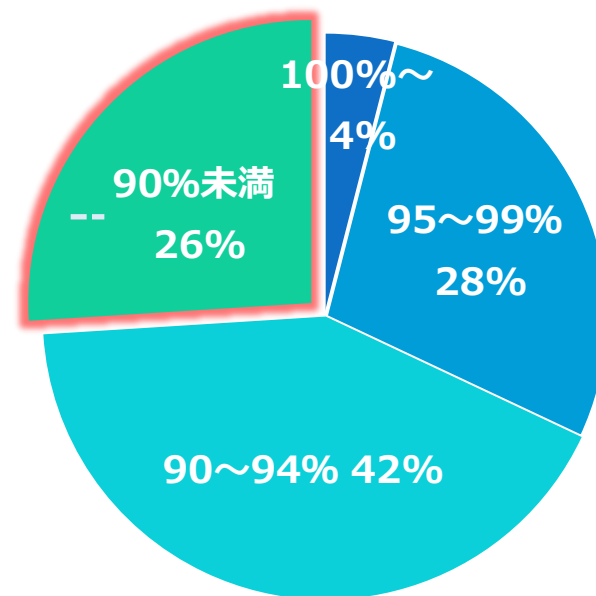
【多重下請構造のイメージ】



【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】



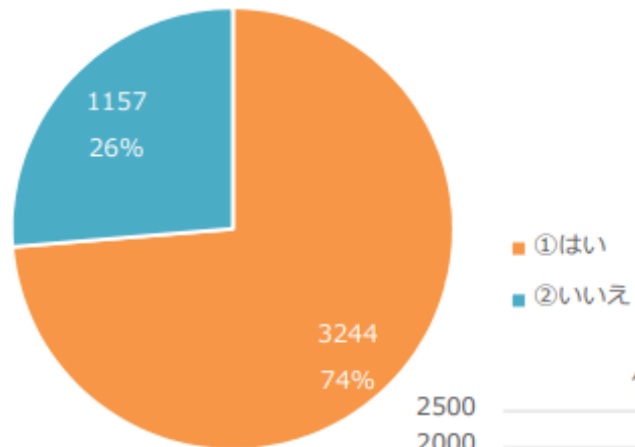
【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、請け負った金額の概ね何%か】



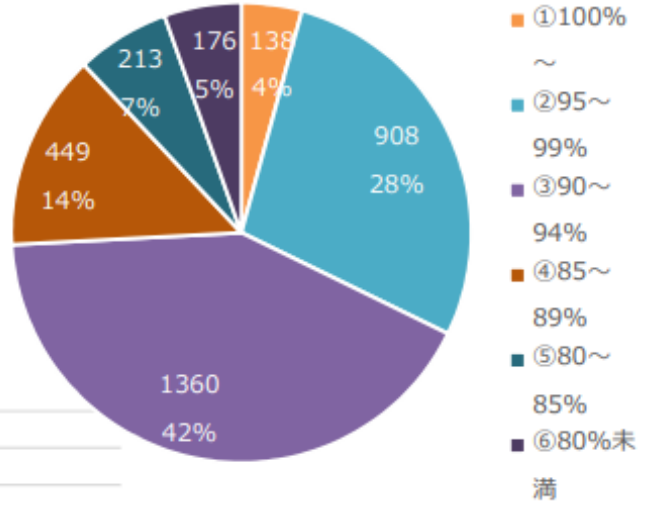
トラック輸送における多重下請構造についての実態把握調査に係る調査結果

- 7割の事業者が、下請のトラック事業者を利用していると回答し、下請金額は受託金額のおおむね90%以上で委託している。
- 下請のトラック事業者を利用する理由として、「自社のトラックドライバーが不足」、「荷主からの突発的な運送依頼」という回答が多い。

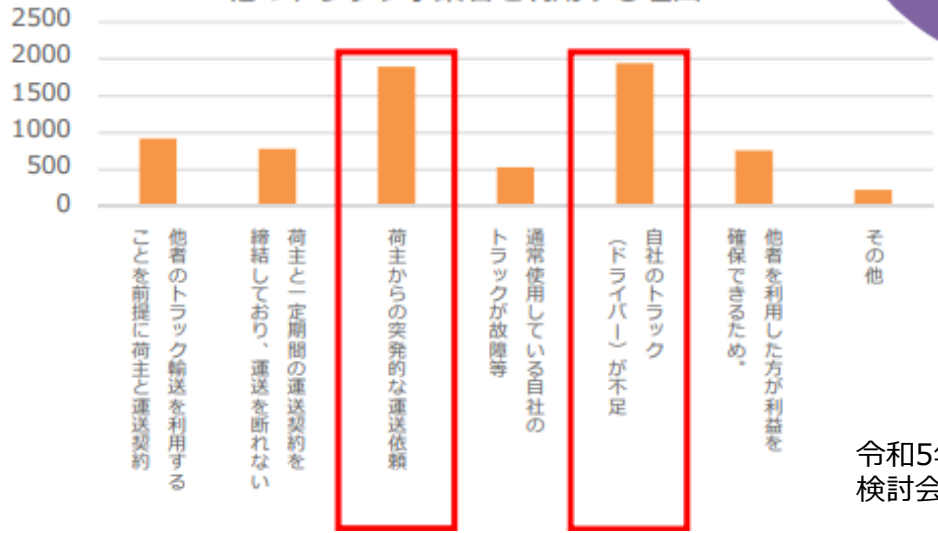
他のトラック事業者の利用



下請金額の割合



他のトラック事業者を利用する理由

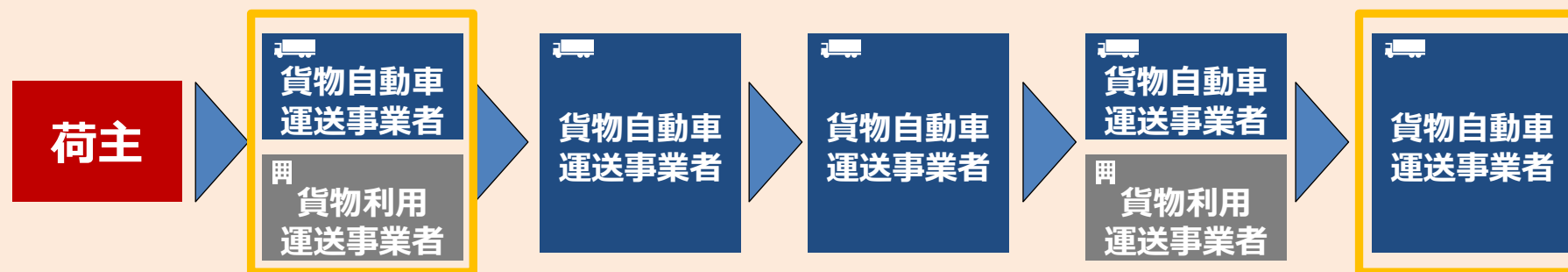


令和5年4月27日持続可能な物流の実現に向けた検討会（第9回）資料より

多重下請け構造は自然発生する (Gメンの視点)

委託先を探す時間でリードタイムが失われ、数度の手数料収受で運賃が失われる。
一方で実態が把握しづらいことから、実運送体制管理簿作成義務化により、把握→是正する必要がある。

一般的なケース【身近な関係の連鎖】



1重目	(真荷主)	(元請)	(下請) 1次請	2次請	3次請	4次請
2重目		(依頼主)	(元請)	(下請)		
3重目			(依頼主)	(元請)	(下請)	
4重目				(依頼主)	(元請)	(下請)

※1 元請から見て上流と下流の2社の関係が連鎖することで多重化構造が発生。

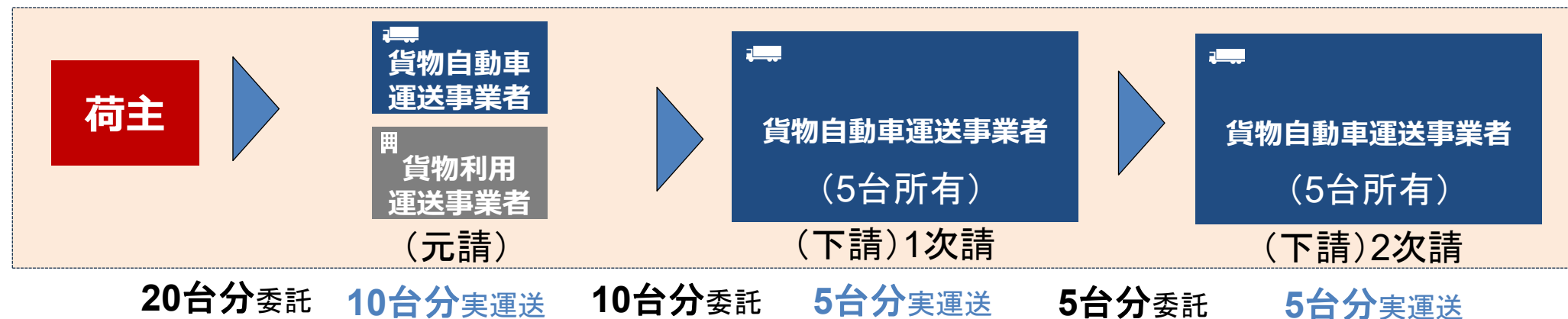
「需要の急遽増加」、「自社輸送力の低下」以外にも、「自社輸送力以上の受注」、「専門外分野の輸送の受注」といった背景のほか、「実運送をリスク」と捉えそれを避けるため外注する場合も。

※2 2重目以降は(元請)とある事業者の主観のため、「元請」「下請」の定義は法定と異なる。

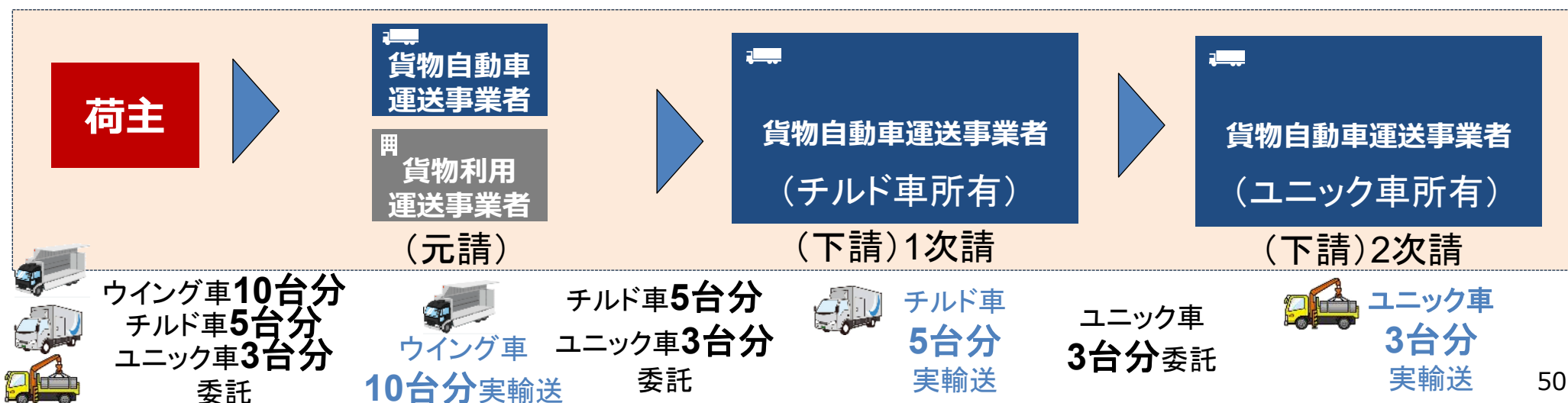
多重下請け構造は自然発生する (Gメンの視点)

会社の成長に向けて、荷主・元請から信用を得、次の受注につなげるため、又は責任感から、積極的に自社輸送力以上、専門外分野の輸送の受注の案件を積極的に受注し、他社の運送を利用して対応。

(理由①) 自社輸送力以上の受注 (輸送量)

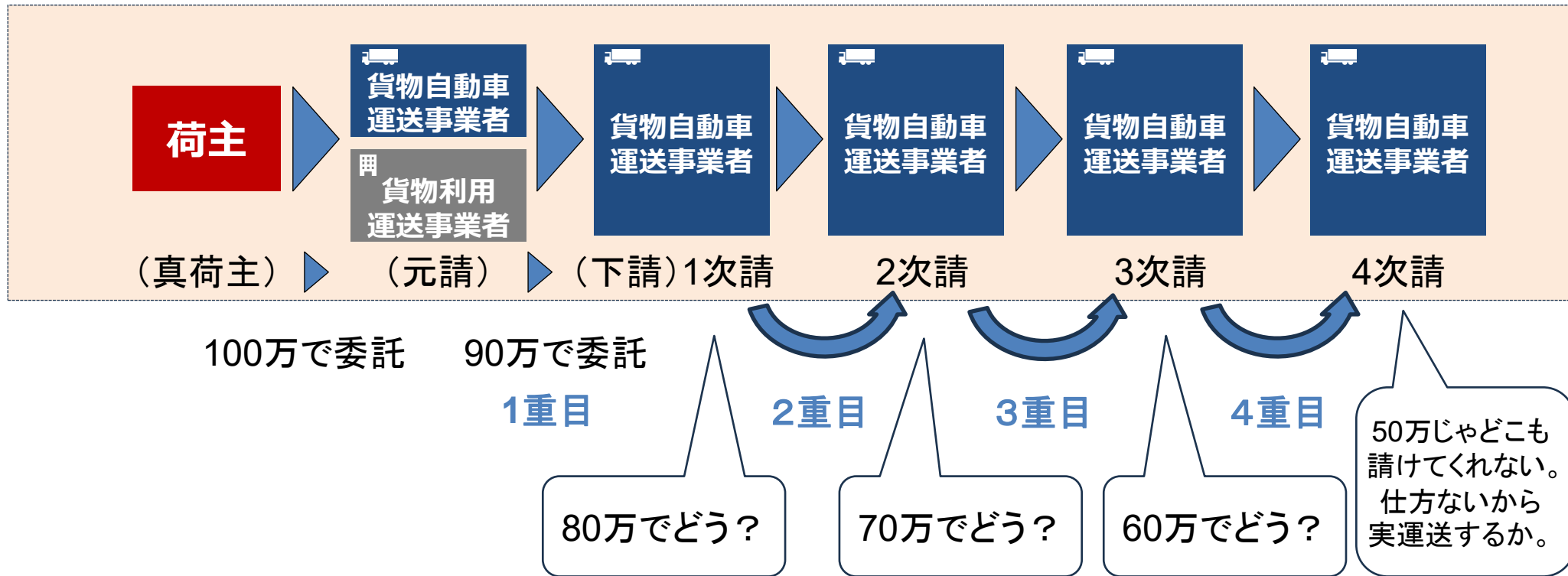


(理由②) 専門外分野の輸送の受注(輸送量)



多重下請け構造は自然発生する (Gメンの視点)

(理由③) 実運送回避 (遅延・片荷等による賠償、コスト、事故リスクを避けたい。)



※ 運賃は数万から数十万。延着の場合は受取拒否で運賃収受でない場合も。
 更に、片荷や事故で貨物に損害が生じた場合は、数十万から数千万の損失を被ることも。
 「多重下請構造が発生するのは、トラック運送が、割りの合わない商売だから、電話ひとつで仕事を回し
 マージンが取れるならそっちの方が効率が良いからではないか。」(トラックドライバーからのコメント)

4.その他の制度改正（令和7年4月1日施行）

○荷待時間・荷役作業等の記録義務の対象となる車両の拡大

- ・ 業務記録における荷待時間・荷役作業等の記録義務の対象となる車両が、現行の「車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の車両」から、全ての車両に拡大されます。

○特定貨物自動車運送事業の事業譲渡等に係る手続の変更

- ・ 特定貨物自動車運送事業の譲渡、合併・分割又は相続が発生した場合、事業の権利義務は自動的に承継されることとなっており、権利義務を承継した者は事後の届出義務のみ課されることとされているところ。
- ・ 今般、特定貨物自動車運送事業についても、一般貨物自動車運送事業者と同様に事業譲渡等の際に権利義務を承継する者の適格性を審査するために、届出制が認可制に変更となります。

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律

貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

概要

- ドライバーの担い手不足により、何もしなければ2030年には輸送能力が34%不足
- 物流は国民生活及び経済活動の基盤であり、エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの経済的社会的地位の向上等により、我が国の物流の持続可能性の確保及び国民経済の健全な発展を図るため、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的として、貨物自動車運送事業法を改正するとともに、それを担保するための新法を制定。

貨物自動車運送事業法の一部改正

1. 許可の更新制度の導入

トラック運送事業の許可について、5年ごとの更新制を導入

2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

トラック運送事業者は、自ら貨物を運ぶときや、他の事業者に運送を委託するときは、国土交通大臣が定める「適正原価」を継続して下回らないことを確保

- (※) 貨物利用運送事業者についても同様に規制
- (※) 適正原価を支払わない荷主については、違反原因行為に該当するものとして是正指導を実施
- (※) 標準的運賃については廃止

3. 委託次数の制限

トラック運送事業者及び貨物利用運送事業者は、元請として運送を引き受ける場合、再委託の回数を二回以内に制限するよう努力義務化

4. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り

許可や届出なく有償で運送行為を行うトラック（いわゆる「白トラ」）の利用を禁止（罰則付）荷主等に対しては是正指導も実施

貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

1. 基本方針の策定

(1) 体制の整備

①許可の更新事務及び②事業適正化支援等を適切・効率的に実施できるよう独立行政法人に行わせる等必要な体制を整備

(2) 財源の確保等

上記業務の実施に必要な費用を確保できるよう、①について更新手数料等によるほか、①②について広く社会で支える観点から財源措置を検討

2. 法制上の措置等

政府は基本方針に基づき、必要な法制上の措置等を本法律の施行後3年以内を目途として講じる

3. 物流政策推進会議

政府は、物流に関する施策の総合的かつ集中的な推進を図るため、物流政策推進会議を設置
推進会議の下に、連絡調整を行うための関係者会議を設置

担保

- ① トラック物流問題の背景
- ② これまでの経緯とこれからの予定
- ③ トラック・物流 G メンの取組みについて
- ④ 物流改正法のポイントについて
- ⑤ **下請法改正のポイントについて**

下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律

背景・概要

- 近年の急激な労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇を受け、発注者・受注者の対等な関係に基づき、サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させる「構造的な価格転嫁」の実現を図っていくことが重要。
- このため、協議を適切に行わない代金額の決定の禁止、手形による代金の支払等の禁止、規制及び振興の対象となる取引への運送委託の追加等の措置を講ずるとともに、多段階の取引当事者が連携した取組等を支援し、価格転嫁・取引適正化を徹底していく。

1. 規制の見直し（下請代金支払遅延等防止法）

【規制内容の追加】

（1）協議を適切に行わない代金額の決定の禁止【価格据え置き取引への対応】

- 対象取引において、代金に関する協議に応じないことや、協議において必要な説明又は情報の提供をしないことによる、一方的な代金の額の決定を禁止。

（2）手形払等の禁止

- 対象取引において、手形払を禁止。また、支払期日までに代金相当額を得ることが困難な支払手段も併せて禁止。
※手形払の禁止に伴い、割引困難な手形に係る規制を廃止。

【規制対象の追加】

（3）運送委託の対象取引への追加【物流問題への対応】

- 対象取引に、製造、販売等の目的物の引渡しに必要な運送の委託を追加。

（4）従業員基準の追加【適用基準の追加】

- 従業員数300人（役務提供委託等は100人）の区分を新設し、規制及び保護の対象を拡充。

【執行の強化等】

（5）面的執行の強化

- 関係行政機関による指導及び助言に係る規定、相互情報提供に係る規定等を新設。

※その他

- 製造委託の対象物品として、木型その他専ら物品の製造に用いる物品を追加。
- 書面等の交付義務において、承諾の有無にかかわらず、電磁的方法による提供を認容。
- 遅延利息の対象に、代金を減じた場合を追加。
- 既に違反行為が行われていない場合等の勧告に係る規定を整備。

2. 振興の充実（下請中小企業振興法）

（1）多段階の事業者が連携した取組への支援

- 多段階の取引からなるサプライチェーンにおいて、二以上の取引段階にある事業者が作成する振興事業計画に対し、承認・支援できる旨を追加。

（2）適用対象の追加

- ①製造、販売等の目的物の引渡しに必要な運送の委託を対象取引に追加
②法人同士においても従業員数の大小関係がある場合を対象に追加。

（3）地方公共団体との連携強化

- 国及び地方公共団体が連携し、全国各地の事業者の振興に向けた取組を講じる旨の責務と、関係者が情報交換など密接な連携に努める旨を規定。

（4）主務大臣による執行強化

- 主務大臣による指導・助言をしたものの状況が改善されない事業者に対して、より具体的措置を示して改善を促すことができる旨を追加。

3. 「下請」等の用語の見直し（下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法等）

- 用語について、「下請事業者」を「中小受託事業者」、「親事業者」を「委託事業者」等に改める。
- 題名について、「下請代金支払遅延等防止法」を「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律」に、「下請中小企業振興法」を「受託中小企業振興法」に改める。

施行期日 令和8年1月1日（ただし、一部の規定は本法律の公布の日から施行。）

改正の主なポイント

【用語の見直し】「下請事業者」→「**中小受託事業者**」、「親事業者」→「**委託事業者**」等に改める。

【規制内容の追加】

(1) 協議を適切に行わない代金額の決定の禁止

〔価格据え置き取引への対応〕

- 対象取引において、代金に関する協議に応じないことや、協議において必要な説明又は情報の提供をしないことによる、一方的な代金の額の決定を禁止。

(2) 手形払等の禁止

- 対象取引において、手形払を禁止。また、支払期日までに代金相当額を得ることが困難な支払手段(電子記録債権・ファクリング)も併せて禁止。

【規制対象の追加】

(3) 運送委託の対象取引への追加〔物流問題への対応〕

- 対象取引に、製造、販売等の目的物の引渡しに必要な運送の委託を追加。

(4) 従業員基準の追加〔適用基準の追加〕

- 従業員数300人(役務提供委託等は100人)の区分を新設し、規制及び保護の対象を拡充。

【執行の強化等】

(5) 面的執行の強化

- 関係行政機関による指導及び助言に係る規定、相互情報提供に係る規定等を新設。

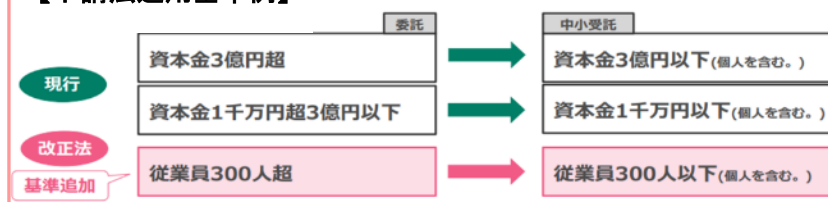


改正法

現行の「物品の運送の再委託」に加えて「物品の運送の委託」を新たな規制対象に追加



【下請法適用基準例】



トラック・物流Gメン(国土交通省)の役割に改正法に基づく指導・助言が追加。
トラック・物流Gメンへの情報提供を理由にした転注・減注等報復措置を改正法で禁止。

中国運輸局トラック・物流Gメンの活動を、以下でご報告・ご紹介しています。是非ご覧ください。

○X（旧Twitter）中国運輸局公式

https://x.com/mlit_chugoku_uk



Xでは、日々の活動の様子（パトロール先）などを都度ご報告(ポスト)しています。

○動画での活動報告（ニュース映像）

動画①

<https://youtu.be/iOTaQevy8HI?si=4H667PhT5Nq8xXAG>



動画②

https://youtu.be/y4y5bCevCSY?si=jDdHv9QT_Tcex9_F



動画③

<https://youtu.be/Ncydir8c7HY?si=nYmJhRLonil-eJMh>



国土交通省トラック・物流荷主特別対策室では、毎月1回オンライン説明会を実施しており、これまでオンライン説明会を継続してきた中国運輸局が事務局を務めています。

次回開催日時は **令和7年6月27日（金） 10:00～、15:00～**です。

以下のリンクから参加が可能ですので、よろしくお願いします。

国土交通省トラック・物流荷主特別対策室主催

「トラック物流2024年問題オンライン説明会」【第22回】事前アンケートページ

<https://forms.office.com/r/Vhs457hzmE>



ご清聴ありがとうございました。