

2024年問題に関する足元の動き

2024年11月26日
MS&AD経営サポートセンター

実際のところ「2024年問題」はどうなっているのか？

物流「2024年問題」が顕在化

物流停滞は、地域経済にマイナスの影響を及ぼす。

- 例1) 北海道十勝地区において、航空燃料不足が発生
→海外の航空便が運航を断念
→外国人観光客の減少による観光収入の減少

※出典：2024年6月21日 十勝新聞記事

- 例2) 2024年春、某地方において、鋼材輸送網の一部が一時破綻
→きっかけは、運送会社の撤退によるもの
→理由は、これまでの運行形態では法令が遵守できないため

※ヒアリングに基づく

物流に携わるすべての人たちは、日本経済や国民の生活を支える「無くてはならない存在」

(参考) R5年の監督指導、送検等の状況 ※2024年7月30日公表

業種 \ 事項	監督実施 事業場数	労働基準関係 法令違反 事業場数	主な違反事項		
			労働時間	割増賃金 の支払	労働時間の 状況の把握
トラック	2,928	2,389 (81.6%)	1,405 (48.0%)	569 (19.4%)	191 (6.5%)
バス	193	155 (80.3%)	77 (39.9%)	36 (18.7%)	28 (14.5%)
ハイヤー・ タクシー	299	269 (90.0%)	138 (46.2%)	103 (34.4%)	47 (15.7%)
その他	291	236 (81.1%)	119 (40.9%)	77 (26.5%)	31 (10.7%)
合計	3,711	3,049 (82.2%)	1,739 (46.9%)	785 (21.2%)	297 (8.0%)

(注1) 「その他」欄は、トラック、バス及びハイヤー・タクシー以外の業種で自動車運転者を使用する事業場（例：自社で製造した製品を運搬するトラック運転者を使用する製造業の事業場、建設現場で使用する資材等を運搬するトラック運転者を使用する建設業の事業場など）。以下同じ。

※厚労省資料 (https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_41824.html)

(参考) R5年の監督指導、送検等の状況 ※2024年7月30日公表

業種ごとの改善基準告示違反事業場数及び主な違反事項は、次のとおりであった。

業種	事項	監督実施 事業場数	改善基準 告示違反 事業場数	主な違反事項				
				総拘束 時間	最大拘束 時間	休息期間	最大運転 時間	連続運転 時間
トラック		2,928	1,706 (58.3%)	979 (33.4%)	1,269 (43.3%)	952 (32.5%)	628 (21.4%)	871 (29.7%)
バス		193	102 (52.8%)	73 (37.8%)	57 (29.5%)	25 (13.0%)	30 (15.5%)	13 (6.7%)
ハイヤー・ タクシー		299	100 (33.4%)	44 (14.7%)	76 (25.4%)	19 (6.4%)	1 (0.3%)	0 (0.0%)
その他		291	91 (31.3%)	44 (15.1%)	52 (17.9%)	47 (16.2%)	24 (8.2%)	42 (14.4%)
合計		3,711	1,999 (53.9%)	1,140 (30.7%)	1,454 (39.2%)	1,043 (28.1%)	683 (18.4%)	926 (25.0%)

(注) 総拘束時間：1か月又は1週当たりの拘束時間、最大拘束時間：1日当たりの拘束時間、休息期間：勤務と次の勤務の間の時間、最大運転時間：1日及び1週当たりの運転時間、連続運転時間：1回当たりの運転時間

※厚労省資料 (https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_41824.html)

改善基準告示が2024年4月に見直しされている

トラックの「改善基準告示」見直しのポイント

- ▶ 長時間・過重労働の実態にある自動車運転者の健康確保等の観点から、見直しを行うもの。

	現行		見直し後
1年の拘束時間	3,516時間	- 216時間	原則： 3,300時間
1か月の拘束時間	原則： 293時間 最大： 320時間	- 9時間 - 10時間	原則： 284時間 最大： 310時間
1日の休息期間	継続8時間		継続11時間を基本とし、9時間下限

1年の拘束時間が**3,400時間**を超えない範囲で**年6回**まで

※ 284時間を超える月が3か月を超えて連続しないこと。
 ※ 月の時間外・休日労働が**100時間未満**となるよう努める。

※ 長距離・泊付きの運行の場合は、運行を早く切り上げ、まとまった休息を取れるよう例外を規定。

【その他】

- ▶ 連続運転時間：「運転の中断」は「原則休憩」とする。SA・PA等に駐車できない等、やむを得ない場合は30分延長可。
- ▶ 分割休息特例：分割の方法を見直し（現行：4H+6H、5H+5H等 → 見直し後：3H+7Hも可）、分割休息が連続する期間を短縮。
- ▶ 2人乗務特例：車両が一定の基準を満たす場合には、拘束時間を延長。ただし、運行終了後11時間以上の休息を確保。
- ▶ 予期し得ない事象：事故、故障、災害等やむを得ない場合の例外的取扱いを規定。

2

※厚労省資料から引用：<https://www.mhlw.go.jp/content/11201250/000999211.pdf>

そもそも改善基準告示とは？

改善基準告示とは？

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)は、トラックドライバーの労働時間等の労働条件の向上を図るため、労働基準法では規制が難しい**拘束時間(労働時間+休憩時間)**や**休息期間(勤務間インターバル)**、**運転時間等**の基準を定めたもの(厚生労働大臣告示)です。

令和4年12月に改正され、令和6年4月から新しい告示が適用となり、**遵守できないトラック運送事業者は行政処分の対象になります。**

改善基準告示の対象は？

- 営業用トラック(緑ナンバー)運転者に加えて、**自家用トラック(白ナンバー)運転者も改善基準告示の対象**となります。
- 労働者に該当しない**個人事業主**は、直接、改善基準告示の対象ではありませんが、国土交通省が告示で定める基準により、**実質的に改善基準告示の遵守が求められます。**

緑ナンバー



白ナンバー



個人事業主



※厚生労働省パンフレットから引用

令和4年度 脳・心臓疾患に係る労災請求・決定件数の推移

表1-2 脳・心臓疾患の業種別請求、決定及び支給決定件数

業種(大分類)	令和3年度		令和4年度			
	請求件数	決定件数	請求件数		決定件数	
			うち支給決定件数	うち支給決定件数		
農業、林業、漁業、鉱業、採石業、砂利採取業	15 (2) < 6 (1) >	6 (0) < 4 (0) >	3 (0) < 3 (0) >	9 (1) < 3 (0) >	6 (3) < 2 (1) >	2 (1) < 0 (0) >
製造業	88 (7) < 21 (2) >	60 (3) < 19 (0) >	23 (0) < 8 (0) >	72 (12) < 17 (2) >	41 (4) < 10 (2) >	14 (0) < 3 (0) >
建設業	105 (0) < 27 (0) >	66 (0) < 23 (0) >	17 (0) < 5 (0) >	93 (1) < 34 (0) >	69 (0) < 19 (0) >	30 (0) < 10 (0) >
運輸業、郵便業	155 (5) < 43 (0) >	121 (5) < 47 (1) >	59 (1) < 22 (0) >	172 (2) < 53 (0) >	111 (4) < 36 (1) >	56 (1) < 22 (1) >
卸売業、小売業	82 (14) < 23 (2) >	85 (8) < 25 (2) >	22 (2) < 7 (1) >	110 (28) < 31 (4) >	70 (18) < 23 (4) >	26 (2) < 3 (1) >
金融業、保険業	4 (1) < 1 (0) >	9 (4) < 3 (1) >	2 (0) < 1 (0) >	2 (0) < 0 (0) >	1 (0) < 0 (0) >	0 (0) < 0 (0) >

休息期間と睡眠のクロス集計		睡眠時間									
		全体 (N数)	5時間以下 (%)	5時間超5時間30分以下 (%)	5時間30分超6時間以下 (%)	6時間超6時間30分以下 (%)	6時間30分超7時間以下 (%)	7時間超7時間30分以下 (%)	7時間30分超8時間以下 (%)	8時間超 (%)	無回答 (%)
休息期間		1025	28.8	2.2	25.9	4.1	16.7	1.9	13.4	4.3	2.8
全体	8時間以下	385	59.5	2.3	22.1	3.9	3.6	0.3	1.8	0.0	6.5
	8時間超9時間以下	122	23.0	5.7	42.6	4.1	16.4	1.6	4.1	1.6	0.8
	9時間超10時間以下	162	12.3	1.2	38.3	3.7	22.8	3.7	16.0	1.2	0.6
	10時間超11時間以下	59	11.9	1.7	15.3	8.5	40.7	1.7	15.3	5.1	17.0
	11時間超	297	3.7	1.3	19.2	3.7	25.6	3.0	30.3	12.5	0.7

(出典：令和5年6月30日厚生労働省報道資料 および「改善基準告示見直しについて」)

改善基準告示見直しの背景等

■1年の拘束時間(3,300時間) = 1年の法定労働時間(40時間 × 52週) = 2,080時間
+ 1年の休憩時間(1時間 × 週5日 × 52週) = 260時間
+ 時間外労働 **960時間**

■1か月の拘束時間(284時間) = 1年の拘束時間(3,300時間) ÷ 12か月 = 275時間
275時間に、1か月に1日の休日労働の拘束時間(9時間)を加えて 284時間
※3,400時間 ÷ 12か月 = 283.3時間(≒284時間)

○労働政策審議会における改善基準見直しの議論から抜粋

使用者側としては、これまで主張してきた実態に即した取扱いにさせていただいたということ。また、特に荷主対策について、一定の配慮を頂いたものとして評価をしたいと思っております。(第10回)―馬渡委員―

月の特例について、今回事務局から310時間という形でお示しをしておりますが、これについては、使側から原則284時間との御意見を頂きましたので、その1.1倍ということでお示ししております。これは、現行の基準の原則が293時間で、その特例が320時間となっておりますが、これが原則の1.1倍ということですので、それと同じ水準で示しているということでございます。(第8回)―監督課長―

【要注意】月の拘束時間と休日労働の限度違反

- 2018年7月、国交省が行政処分基準を改正(引き上げ)
さらに2024年10月1日に処分量定が引上げ(違反件数に比例した処分が導入)
- 月の拘束時間及び休日労働(2週間に1度まで)の限度違反が1件あっただけでも行政処分(車両停止)の対象となる。

《現行》初違反

▷ 乗務時間等告示遵守違反 ※別紙2参照

(安全規則第3条)(運輸規則第21条)

- ・未遵守5件以下 警告
- ・未遵守6件以上15件以下 10日車
- ・未遵守16件以上 20日車
- ・未遵守31件以上3名以上等 30日事業停止

▷ 健康状態の把握義務違反

(安全規則第3条)(運輸規則第21条)

- ・把握不適切50%未満 警告
- ・把握不適切50%以上 10日車

《改正》初違反

▷ 乗務時間等告示遵守違反

月の拘束時間及び休日労働の限度に関する違反が確認された場合は、左記の《現行》に加え、別に件数を計上し、以下のとおり処分日車数を加算

- ・未遵守1件 10日車
- ・未遵守2件以上 20日車

- ・月の拘束時間
> 293時間以内(労使協定320時間)
- ・休日労働
> 2週間に1回まで

▷ 疾病、疲労等のおそれのある乗務

- ・健康診断未受診者 1名 警告
- ・健康診断未受診者 2名 20日車
- ・健康診断未受診者 3名以上 40日車

※国交省資料から引用

※月の拘束時間数は旧改善基準告示の内容であることに注意

今後、事業者が減少する可能性

全事業者の過半数を占める「10台以下の事業者」の収支は赤字が続く

	10台以下					
	2年度		3年度		4年度	
	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比
営業収益	60,038	100.0	61,045	100.0	62,093	100.0
運送収入	59,563	99.2	60,476	99.1	61,601	99.2
貨物運賃	56,243	93.7	59,000	96.7	59,014	95.0
その他	3,320	5.5	1,476	2.4	2,587	4.2
運送雑収	475	0.8	569	0.9	492	0.8
営業費用	62,064	103.4	63,403	103.9	64,347	103.6
運送費	48,744	81.2	49,646	81.3	49,632	79.9
人件費	22,679	37.8	21,946	36.0	22,012	35.5
燃料油脂費	8,365	13.9	8,575	14.0	9,146	14.7
ガソリン代	351	0.6	403	0.7	425	0.7
軽油費	7,871	13.1	8,080	13.2	8,615	13.9
その他	143	0.2	92	0.2	106	0.2
修繕費	4,111	6.8	4,191	6.9	4,357	7.0
事業用自動車	3,968	6.6	4,037	6.6	4,209	6.8
その他	143	0.2	154	0.3	148	0.2
減価償却費	3,538	5.9	3,572	5.9	3,212	5.2
事業用自動車	3,217	5.4	3,298	5.4	2,907	4.7
その他	321	0.5	274	0.4	305	0.5
保険料	1,598	2.7	1,628	2.7	1,570	2.5
施設使用料	796	1.3	805	1.3	772	1.2
自動車リース料	952	1.6	912	1.5	1,033	1.7
施設賦課税	439	0.7	366	0.6	417	0.7
事故賠償費	25	0.0	44	0.1	36	0.1
道路使用料	1,543	2.6	1,475	2.4	1,532	2.5
フェリーポート利用料	119	0.2	150	0.2	66	0.1
その他	4,579	7.6	5,982	9.8	5,479	8.8
備車費等	1,297	2.2	1,762	2.9	1,399	2.3
一般管理費	13,320	22.2	13,757	22.5	14,715	23.7
人件費	8,266	13.8	8,105	13.3	8,541	13.8
その他	5,054	8.4	5,652	9.3	6,174	9.9
営業損益	-2,026	-3.4	-2,358	-3.9	-2,254	-3.6
営業外収益	2,296	3.8	1,939	3.2	2,188	3.5
金融収益	115	0.2	109	0.2	96	0.2
営業外費用	649	1.1	576	0.9	580	0.9
金融費用	408	0.7	372	0.6	311	0.5
経常損益	-379	-0.6	-995	-1.6	-646	-1.0
集計事業者数(者)	888	100%	884	100%	883	100%
営業利益計上(者)	336	38%	313	35%	322	36%
経常利益計上(者)	325	54%	415	54%	431	49%

○2030年代半ばを目指すとされていた「最低賃金1,500円」が、足元では2020年代に目指すとされている

○パートの社会保険加入対象が2024年10月から「従業員51人以上の事業所」に拡大

○円安傾向や原油高が続いており、それに伴い物価高が継続

○運送業自身も取引先からの価格転嫁要請に対応が必要



運送業の事業継続がこれまで以上に厳しくなるおそれ

営業損益	-2,026	-3.4	-2,358	-3.9	-2,254	-3.6
営業外収益	2,296	3.8	1,939	3.2	2,188	3.5
金融収益	115	0.2	109	0.2	96	0.2
営業外費用	649	1.1	576	0.9	580	0.9
金融費用	408	0.7	372	0.6	311	0.5
経常損益	-379	-0.6	-995	-1.6	-646	-1.0

※全ト協資料 (https://jta.or.jp/wp-content/themes/jta_theme/pdf/keiei/bunseki_r04sharyo_chiiki.pdf)

最低賃金の上昇

		2024年	2035年予想
全国平均	最低賃金	1,054	1,506
	月額換算 (173h)	182,342	260,610
東京	最低賃金	1,163	1,662
	月額換算 (173h)	201,199	287,561
	残業単価 (1.25)	1,454	2,078
愛知	最低賃金	1,077	1,539
	月額換算 (173h)	186,321	266,296
	残業単価 (1.25)	1,346	1,924
大阪	最低賃金	1,114	1,592
	月額換算 (173h)	192,722	275,416
	残業単価 (1.25)	1,393	1,990

※毎年3.30%ずつ上昇すると2035年に1500円を超えることを前提に試算

※出典:みらいコンサルティンググループ資料

R6年の監督指導はどうなるのか

令和6年度地方労働行政運営方針

各種情報から時間外・休日労働時間数が1か月当たり80時間を超えていると考えられる事業場及び長時間にわたる過重な労働による過労死等に係る労災請求が行われた事業場に対する監督指導を引き続き実施する。

トラック運転者については、引き続き、関係省庁とも連携しながら、労働局に編成した「荷主特別対策チーム」において、発着荷主等に対して、長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないこと等についての監督署による要請と、その改善に向けた労働局による働きかけを行うとともに、賃金水準の向上に向けて、賃金の原資となる適正な運賃（標準的な運賃）を支払うことについて周知を行う。さらに、改正後の改善基準告示について引き続き丁寧に周知を行う。

自動車運転者については、違法な長時間労働等が疑われる事業場に対する確に監督指導を実施するなどの対応を行う。また、地方運輸機関と連携し、相互通報制度を確実に運用するとともに、地方運輸機関と協議の上、合同監督・監査を行う。

※厚労省「令和6年度地方労働行政運営方針」から引用

(参考) R5年の相互通報制度等の実施状況

※2024年7月30日公表

【相互通報制度の実施状況（過去3年間）】

事項 \ 年	令和3年	令和4年	令和5年
労働基準監督署等から通報した件数	469	556	545
労働基準監督署等が通報を受けた件数	325	297	414

【合同監督・監査の実施状況（過去3年間）】

業種 \ 年	令和3年	令和4年	令和5年
トラック	102	88	96
バス	4	5	11
ハイヤー・タクシ-	19	15	23
合計	125	108	130

※厚労省資料 (https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_41824.html)



行政処分情報（ネガティブ情報の公開）

事業者の行政処分情報検索

行政処分の基準

事業者の行政処分情報検索

当ホームページでは、一層の利用者利便を確保するとともに、事業の健全な発達及び輸送の安全確保を図るため、バス、タクシー、トラックを利用する際の事業者選択の参考情報として、過去5年間の自動車運送事業者に対する行政処分等の状況を公表しています。

令和6年9月分（貸切バスは令和6年10月31日）までのデータを検索可能です

行政処分事業者の検索条件を指定してください

自動車運送事業

全て トラック タクシー 乗合バス 貸切バス

年月日

令和6年 全ての月 全ての日

都道府県

全て

行政処分の種類

- 全て
- 輸送の安全確保命令
- 事業改善命令
- 自動車その他の輸送施設の使用停止処分
- 事業停止処分
- 許可の取り消し処分
- 文書警告
- 旅客の利便確保命令
- 文書勧告

違反点数

全て 0～20点未満 20点以上

事業者名

※ヨミガナ検索も可能です

検索

※国土交通省「行政処分情報」: <https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/cgi-bin/search.cgi>

行政処分情報

重率者違反占数 ▾ 並び替え

行政処分事業者の検索結果

	行政処分等の年月日	事業者の氏名・名称	事業者の所在地	行政処分時の違反点数	
				事業者	営業所
詳細	令和6年9月3日	株式会社 (法人番号 [redacted]) 代表者: [redacted]	東京都世田谷区 [redacted]	19	19
詳細	令和6年7月23日	株式会社 (法人番号 [redacted]) 代表者: [redacted]	東京都江戸川区 [redacted]	14	14
詳細	令和6年9月10日	株式会社 (法人番号 [redacted]) 代表者: [redacted]	東京都足立区 [redacted]	14	14
詳細	令和6年1月23日	有限会社 [redacted] (法人番号 [redacted]) 代表者: [redacted]	東京都荒川区 [redacted]	12	12
詳細	令和6年1月16日	株式会社 [redacted] (法人番号 [redacted]) 代表者: 大東洋一	東京都荒川区 [redacted]	11	11

検索条件に応じて、行政処分の年月日、会社名、代表者名、住所、違反点数が一覧となって表示される。

※国交省「行政処分情報」: <https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/cgi-bin/search.cgi>

行政処分情報

行政処分事業者の詳細情報

行政処分等の年月日	令和6年8月27日
事業者の氏名はまたは名称	■■■■運送株式会社（法人番号■■■■■■■■■■） 代表者：■■■■■■■■■■
事業者の所在地	東京都江東区■■■■■■■■■■
営業所の名称	本社営業所
営業所の所在地	東京都江東区■■■■■■■■■■
行政処分の内容	輸送施設の使用停止（30日車）
主な違反の条項	貨物自動車運送事業輸送安全規則第7条
違反行為の概要	<u>労働局からの通報</u> を端緒として、令和5年10月20日及び同年11月1日、監査を実施。5件の違反が認められた。(1) <u>乗務時間等告示の遵守違反</u> （貨物自動車運送事業輸送安全規則（以下「安全規則」）第3条第4項）、(2)点呼の実施義務違反等（安全規則第7条）、(3)業務記録の記載事項違反（安全規則第8条）、(4)運行記録計による記録義務違反（安全規則第9条）、(5)運転者に対する指導監督違反（安全規則第10条第1項）
違反点数（事業者）	3点
違反点数（営業所）	3点

※国交省「行政処分情報」：<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/cgi-bin/search.cgi>

処分対象台数

処分日車数 「X」	所属する事業用自動車の数			
	～10両	11両 ～20両	21両 ～30両	31両～
～ 10日車	1両	1両	1両	1両
11 ～ 30日車	1両	2両	2両	2両
31 ～ 60日車	1両	2両	3両	3両
61 ～ 80日車	2両	3両	4両	5両
81日車～	$Y + (X - 80) / 10$ (注1)			

(注1) 端数は切り上げることとし、81日車～の欄の「Y」は、所属する事業用自動車の数が31両以上の場合を除き、処分日車数61～80日車の各欄に定める処分車両数とし、所属する事業用自動車の数が31両以上の場合にあっては、「8」とする。

荷主勧告制度

貨物自動車運送事業法第64条により、実運送事業者が行政処分等を受け
る場合に、当該処分等に係る違反行為が主に荷主の行為に起因するものである
と認められる場合に、当該荷主に対して、再発防止のための勧告を行うもの。

※荷主勧告が発動された場合、当該荷主名及び事案の概要が公表される。

○荷主が、実運送事業者に対する優越的地位や継続的な取引関係を利用して
次の行為を行った事例

(ア) **非合理的な到着時間**の設定

(イ) **やむを得ない遅延**に対する**ペナルティ**の設定

(ウ) **積込み前に貨物量を増やす**ような**急な依頼**

(I) 荷主管理に係る荷捌き場において、**手待ち時間を恒常的に発生**させているに
もかかわらず、**実運送事業者の要請に対し**通常行われるべき**改善措置を行わ**
ないこと

○実運送事業者の違反に関し、荷主の関係者が共同正犯若しくは教唆犯又は強
要罪で公訴が提起された事例その他荷主の指示等が認められた事例

トラックGメンの設置

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（予定）、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～）

※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」を実施済みの荷主等について、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

※国土交通省公表資料を元に作成

「トラック・物流Gメン」への改組と体制の拡充

- 令和5年7月に発足したトラックGメンは、これまでに荷主等に対して1,000件超の是正指導を行うなど、**着実に成果**を挙げてきている。
- 他方で、荷待ち時間の削減などにあたり、倉庫業者の取組みは寄託者である発・着荷主の協力が必須であり、サプライチェーン全体の取引環境を適正化するために**倉庫業者からの意見聴取や情報収集**も必要な状況。
- また、荷主による買いたたきや価格転嫁交渉に応じない事例など、**荷主と倉庫業者との間の取引適正化が課題**。
- このような状況を踏まえ、**トラックGメンの改組及び拡充**を行い、**荷主等に向けた対策の実効性を更に高める**。

概要

<トラックGメンの改組>

- ・現行のトラックGメンについて、物流全体の適正化を図る観点から、「**トラック・物流Gメン**」に改組し、**倉庫業者からも情報収集**

<体制の拡充> 現行162名に、

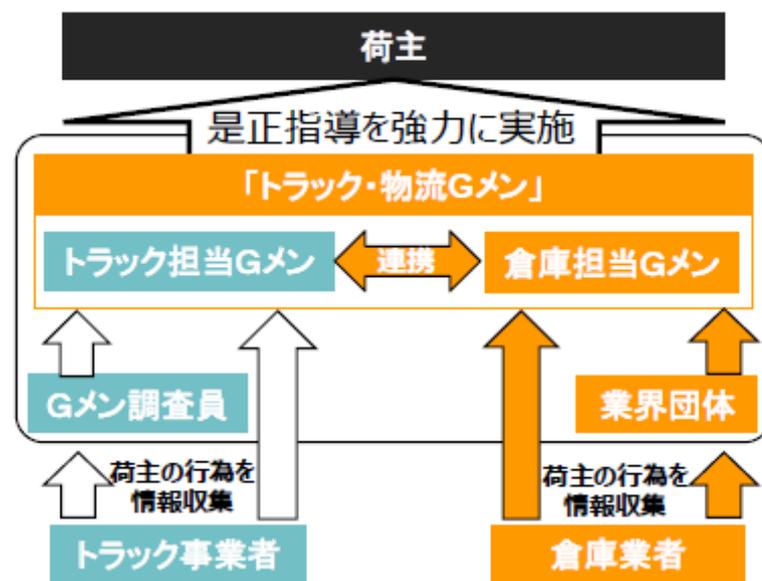
- ・国交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・各都道府県のトラック協会が新たに設ける「**Gメン調査員**」166名

を追加し、**総勢360名規模**で対応

スケジュール

11月1日 新体制始動
11月～12月 集中監視月間

業務フローのイメージ



参考 ○流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案に対する附帯決議（抄）（衆・国交委）
 物流のサプライチェーン全体の取引の適正化に向け、トラックGメンを物流産業全体の健全化に向けた組織とすること

※国土交通省2024年11月1日プレスリリース資料

改正物流二法に関するトピックス

物流関連二法の改正（2024年4月26日成立、同年5月15日公布）

1. 荷主・物流事業者に対する規制的措置

【流通業務総合効率化法】

○①**荷主***1（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。

*1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①②の者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。

○一定規模以上の事業者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。

○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。

※法律の名称を変更。

※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〉

【荷主等が取り組むべき措置の例】

＜パレットの導入＞



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

【貨物自動車運送事業法】

○**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。

○**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*2。

○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*3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。

*2-3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

※国交省資料より

流通業務総合効率化法改正のポイント

【すべての事業者】

- **荷主***(発荷主、着荷主)および**物流事業者**(トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫)は、物流効率化に取り組む **(努力義務)**

* 元請トラック事業者、利用運送事業者は荷主に協力する努力義務。また、フランチャイズチェーン本部にも荷主に準ずる義務を負う。

- 取り組むべき措置について、国が**判断基準**を策定
- 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

【一定規模以上の荷主および物流事業者】

- 荷主および物流事業者うち一定規模以上のもの(特定事業者)は、**中長期計画**の作成や**定期報告**等をおこなう **(義務)**
- 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(特定事業者が命令に従わなかった場合等、100万円以下の罰金)
- 特定事業者のうち荷主は**物流統括管理者**を選任 **(義務)**

その他、法律名が「物資の流通の効率化に関する法律」に変更

流通業務総合効率化法改正のポイント

改正法関連の今後のスケジュール

- 2024年2月13日 法案の閣議決定
- 2024年3～4月 法案審議（国土交通委員会へ附託）
- 2024年4月～ 働き方改革法の施行（トラックドライバーの時間外労働規制）
- 2024年4月26日 法案成立
- 2024年5月15日 法律公布

国交省・経産省・農水省 3省合同会議の立上げ
（改正物流効率化法に基づく基本方針、判断基準、指定基準等について）

- 2025年度～ 法律の施行①（努力義務・判断基準 等）
（2025年度中）各事業者による貨物重量の算定
- 2026年度～ 法律の施行②（特定事業者の措置 [特定事業者の指定、
中長期計画の提出・物流統括管理者の選定 等]）
- 2027年度～ 法令に基づく定期報告の提出開始

流通業務総合効率化法改正のポイント

第1回合同会議資料

1. 特定事業者の指定基準等について①（改正法第37条・第45条・第55条・第64条関係）

<検討事項>

- 改正物効法では、一定規模以上の事業者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、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。
- 上記の**指定基準**については、全体への寄与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、国が**政令で定める**ため、その**具体的な内容**について検討が必要。

<検討の視点>

- 特定事業者の指定基準については、類似の制度である省エネ法の指定基準も参考にしつつ、全体への寄与がより高いと認められる**大手の事業者**から順に、**日本全体の貨物量の半分程度となる事業者**を指定してはどうか。具体的には、
 - ・ **荷主及び連鎖化事業者**は、**取扱貨物重量が多い順に、日本全体のトラック事業者により運送された貨物量の半分程度となる事業者**を指定の対象としてはどうか。
 - ※ その取扱貨物の重量が多いほど輸送回数が多くなり、その結果として荷待ち時間等が発生する可能性が増すとともに、効率的な輸送をした際の効果が大きくなると考えられることから、「**取扱貨物重量**」を算定指標としている。
 - ・ **倉庫業者**は、**貨物の保管量が多い順に、日本全体の貨物量の半分程度となる事業者**を指定の対象としてはどうか。
 - ※ その貨物の保管量が多いほど運転者への負荷が多くなり、その結果として荷待ち時間等が発生する可能性が増すと考えられることから、「**貨物の保管量**」を算定指標としている。
 - ・ **貨物自動車運送事業者等**は、**保有車両台数が多い順に、日本全体の貨物量の半分程度となる事業者**を指定の対象としてはどうか。
 - ※ その保有車両台数が多いほど多くの運送を行っており、その結果として1運送ごとの積載量の増加を行った際の効果が大きいと考えられることから、「**保有車両台数**」を算定指標としている。

(注) なお、改正トラック法では、一定規模以上の貨物自動車利用運送（＝下請け行為）を行う事業者を特別事業者として、健全化措置（＝下請け行為の適正化）に関して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るところ、貨物自動車利用運送を行う重量が多い順に、日本全体の貨物自動車利用運送の重量の半分程度となる事業者を対象とすることを検討。

3

※国交省資料より

特定事業者の種類と指定基準値（案）

特定事業者の種類ごとの指定基準値と指標の算定方法等について

○ 前頁の考え方に沿って指定基準を設定する場合の特定事業者の種類ごとの指定基準値と指標の算定方法等は、下記のとおり。

特定事業者の種類	指定基準値	指標の算定方法	指定基準値の根拠
特定荷主	取扱貨物の重量※1 9万トン以上 (上位3,200社程度)	○特定第一種荷主（≒発荷主） 貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を行わせた貨物の年度の合計の重量 ○特定第二種荷主（≒着荷主） 次に掲げる貨物の年度の合計の重量 ①自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物 ②自らの事業に関して、他の者をして運転者から受け取らせる貨物 ③自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物 ④自らの事業に関して、他の者をして運転者に引き渡させる貨物	国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）報告書」（令和5年3月）及び総務省・経済産業省「令和3年経済センサス－活動調査」（令和5年6月27日）を元に試算し、第一種荷主、第二種荷主及び連鎖化事業者の取扱貨物の重量が多い順に対象とし、50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出
特定連鎖化事業者		次に掲げる貨物（※2）の年度の合計の重量 ①当該連鎖化事業者の連鎖対象者が運転者から受け取る貨物 ②当該連鎖化事業者の連鎖対象者が他の者をして運転者から受け取らせる貨物	
特定倉庫業者	貨物の保管量 70万トン以上 (上位70社程度)	倉庫業者が寄託を受けた物品を保管する倉庫において入庫された貨物の年度の合計の重量	各倉庫業者から提出された受寄物入出庫高及び保管残高報告書」（令和4年1月～12月分）を元に試算し、貨物の保管量が多い順に対象とし、全体の50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出
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)	保有する事業用自動車の台数	国土交通省「令和4年度 貨物自動車運送事業輸送実績調査」を元に、元請としての輸送能力を加味した上で試算し、輸送能力が多い順に対象とし、全体の50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出

※1：事業者としての全体の取扱貨物の重量ではなく、第一種荷主、第二種荷主、連鎖化事業者それぞれの立場での取扱貨物の重量を指す。

※2：当該連鎖化事業者の連鎖対象者が貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託するもの並びに当該連鎖化事業者が連鎖対象者との定型的な約款による契約に基づき受渡しの日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができない貨物を除く。

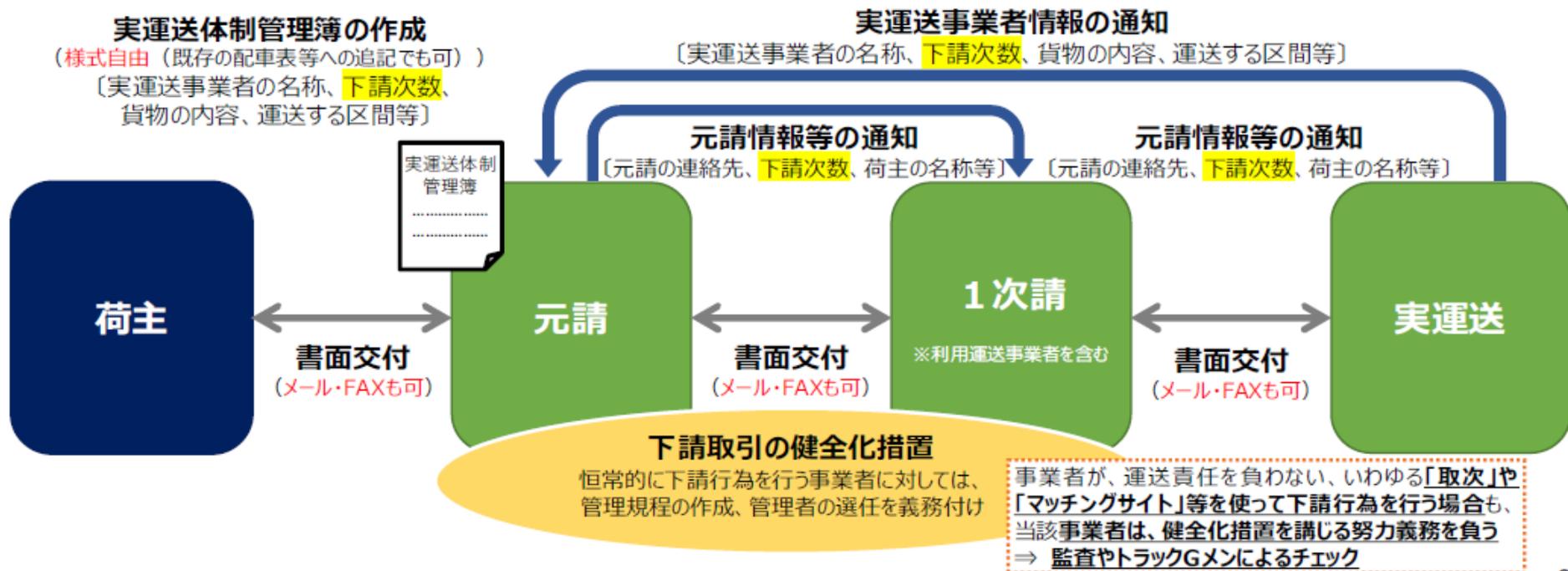
4

※国交省資料より

貨物自動車運送事業法改正のポイント

- **運送契約において、役務内容や対価等(附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む)について記載した書面を交付する(義務)**
- **元請事業者は、実運送事業者の名称等を記載した実運送体制管理簿を作成する(義務)**
- **運送事業者が運送を下請けに出す場合は、健全化措置(運送費用の概算額を把握した上で申し込む。運賃が概算額を下回る場合は、荷主へ交渉を申し出る。2次下請けまでに制限する)を講じる(努力義務)**
- **下請けに出す輸送重量が一定規模以上の事業者は、健全化措置に関する管理規程(=運送利用管理規程)を作成し、責任者を選任する(義務)**
- **元請事業者は、運送を行う他の運送事業者に対し、元請連絡事項を通知しなければならない(義務)**
- **運送事業者は、引き受けた貨物の運送について、庸車に出す場合には、元請連絡事項と請負階層を通知しなければならない(義務)**
- **通知を受け、かつ、その引き受けた貨物の運送について実運送を行う運送事業者は、元請事業者に対し所定の事項を通知しなければならない(義務)**

貨物自動車運送事業法改正のポイント



※近畿運輸局資料より

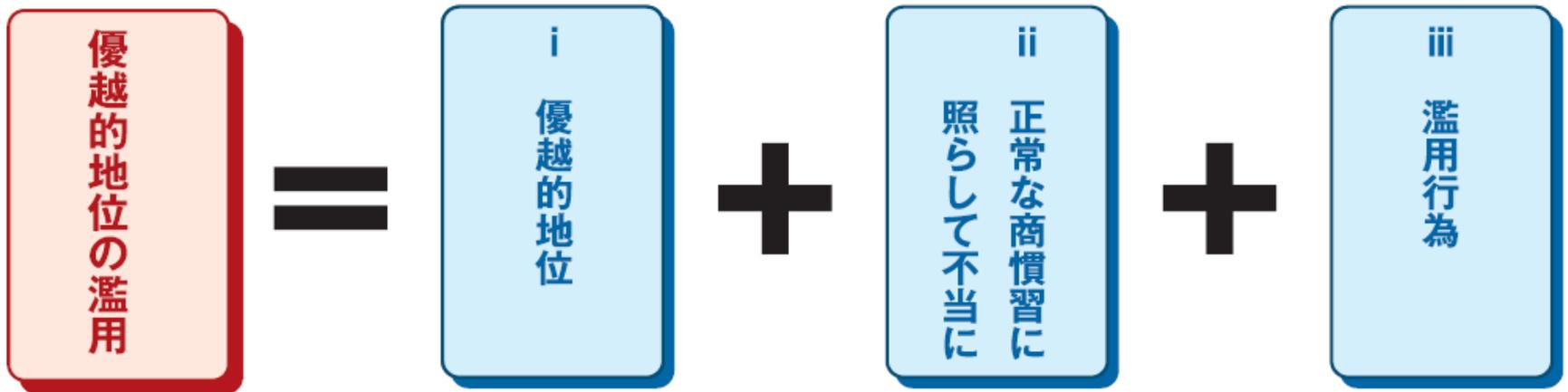
荷主として留意すべき独占禁止法のポイント

優越的地位の濫用規制(独禁法第2条第9項第5号)

優越的地位の濫用の概要

優越的地位の濫用規制(独占禁止法第2条第9項第5号)

優越的地位の濫用は3つの要素から判断されます。



※公正取引委員会「優越的な地位の乱用に関するハンドブック」:https://www.jftc.go.jp/houdou/panfu_files/yuuetsu.pdf

優越的地位の濫用規制(独禁法第2条第9項第5号)

i 優越的地位

「荷主(A社)が運送会社(B社)に対して優越した地位にある」とは荷主との取引の継続が困難になることが運送会社の事業経営上大きな支障を来すため、荷主が運送会社にとって著しく不利益な要請等を行っても、運送会社が受け入れざるを得ないような場合

① B社のA社に対する取引依存度

→ B社のA社に対する売上高 ÷ B社全体の売上高
等

② A社の市場における地位

- ・ A社の市場におけるシェアの大きさ
- ・ A社の市場における順位

等

総合的に考慮

③ B社にとっての取引先変更の可能性

- ・ 他の事業者との取引開始の可能性
- ・ 他の事業者との取引拡大の可能性
- ・ A社との取引に関連して行った投資

等

④ その他A社と取引することの必要性を示す具体的事実

- ・ A社との取引の額
- ・ A社の今後の成長可能性
- ・ 取引の対象となる商品又は役務を取り扱うことの重要性
- ・ A社と取引することによるB社の信用の確保
- ・ A社とB社の事業規模の相違

等

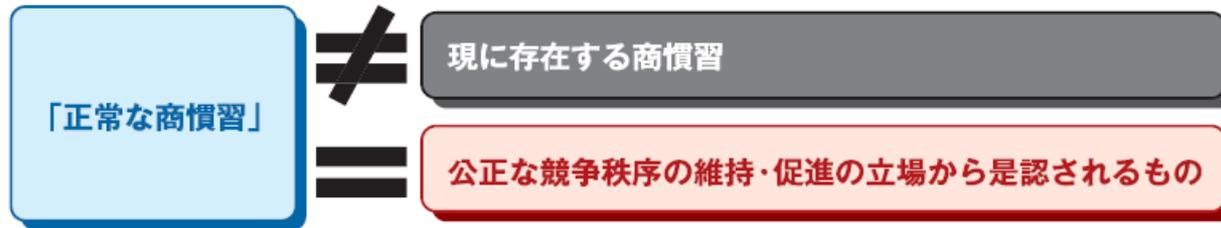
※ 大企業と中小企業との取引だけでなく、大企業同士、中小企業同士の取引においても、取引の一方当事者が他方の当事者に対し、取引上の地位が優越していると認められる場合があります。

※公正取引委員会「優越的な地位の乱用に関するハンドブック」:https://www.jftc.go.jp/houdou/panfu_files/yuuetsu.pdf

優越的地位の濫用規制(独禁法第2条第9項第5号)

ii 正常な商慣習に
照らして不当に

「正常な商慣習」とは
公正な競争秩序の維持・促進の立場から是認されるものをいう。
現存する商慣習に合致しているからといって、直ちにその行為が正当化される
ことにはならない。



「→問題となる不利益の程度、行為の拡がり等を考慮して、個別の事案ごとに判断される。例えば、

- ①多数の取引の相手方に対して組織的に不利益を与える場合
- ②特定の取引の相手方に対してしか不利益を与えていないときであっても、その不利益の程度が強い、又は、その行為を放置すれば他に波及する恐れがある場合

※公正取引委員会「優越的な地位の乱用に関するハンドブック」:https://www.jftc.go.jp/houdou/panfu_files/yuuetsu.pdf

優越的地位の濫用規制(独禁法第2条第9項第5号)

iii 濫用行為

- 購入・利用強制
- 従業員等の派遣の要請
- 減額
- その他経済上の利益の提供の要請
- その他取引の相手方に不利益となる取引条件の設定等
 - 取引の対価の一方的決定
 - やり直しの要請
 - その他
- 協賛金等の負担の要請
- 支払遅延
- 受取拒否
- 返品

※公正取引委員会「優越的な地位の乱用に関するハンドブック」:https://www.jftc.go.jp/houdou/panfu_files/yuuetsu.pdf

- 公正取引委員会「独禁法Q&A」では、優越的地位の濫用として問題となるおそれがあるとして、以下を例示している。

- 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

優越的地位の濫用にあたった場合

排除措置命令

- 違反行為の差止め
- 契約条項の削除
- その他違反行為を排除するために必要な措置

課徴金納付命令

- 違反行為に係る期間(始期は調査開始日から最長10年前まで遡及)における違反行為の相手方との取引額に算定率(1%)を掛けた額の課徴金が課されます。

「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」

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

荷主側も、必ず読んでおきたい

(理由)

- ・ 運送会社との価格交渉において、コンプライアンス違反をしないため
- ・ 自社に仕事を発注してくれている先への価格転嫁の交渉に必要な知識を得るため



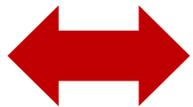
「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」の概要

荷主企業

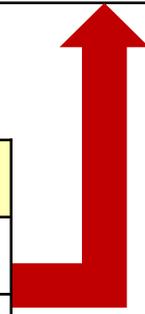
運送事業者

発注者として採るべき行動／求められる行動	
①	本社（経営トップ）の関与
②	発注者側からの定期的な協議の実施
③	説明・資料を求める場合は 公表資料 とすること
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
⑤	要請があれば協議のテーブルにつくこと
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	
①	相談窓口の活用
②	根拠とする資料
③	値上げ要請のタイミング
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	
①	定期的なコミュニケーション
②	交渉記録の作成、発注者と受注者の双方での保管



出典：2023.11.29 公正取引員会・内閣官房「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（概要）」を元に作成

物流特殊指定

物流特殊指定とは

荷主と物流事業者との取引における優越的地位の濫用を規制するために指定されている独占禁止法上の告示

物流特殊指定の適用対象となる取引

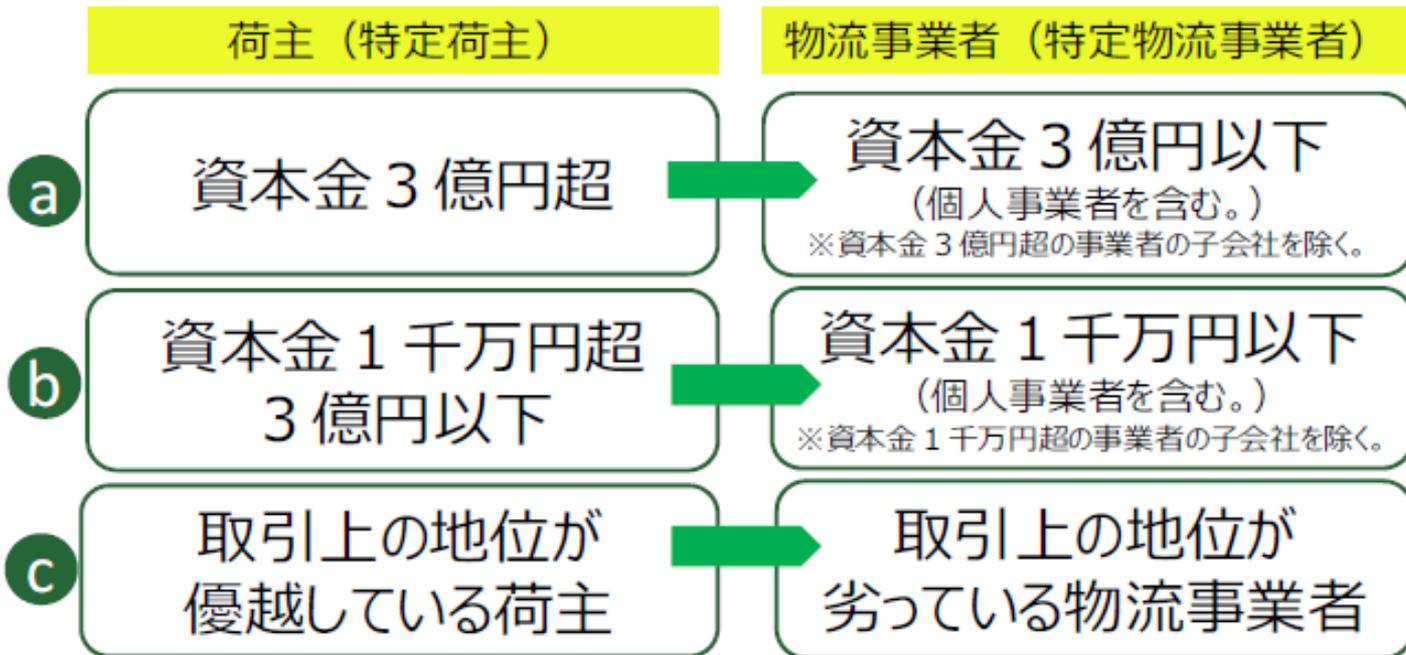


荷主と物流事業者との取引に物流特殊指定を運用し、また、物流事業者間の再委託取引に下請法を運用することにより、物流分野全体の取引の公正化を図っている。

※公正取引委員会資料: <https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000268307.pdf>

物流特殊指定とは

荷主と物流事業者の関係



上記 **c** における取引上の地位の優劣の判断に際しては、荷主と物流事業者の関係ごとに、取引依存度、荷主の市場における地位、取引先変更の可能性等を総合的に考慮する。

物流特殊指定とは

■ 特定荷主の禁止行為

- ① 代金の支払遅延
- ② 代金の減額
- ③ 買ったたき
- ④ 物の購入強制・役務の利用強制
- ⑤ 割引困難な手形の交付
- ⑥ 不当な経済上の利益の提供要請
- ⑦ 不当な給付内容の変更及びやり直し
- ⑧ 要求拒否に対する報復措置
- ⑨ 情報提供に対する報復措置

※公正取引委員会資料：<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000268307.pdf>

下請法改正の動き

対応することとした。しかし、発荷主と物流事業者との間の取引は、再委託と同視できるような物流事業者間の取引と類似の構造にあり、かつ、今般、物流「2024年問題」に見られるように、長時間の荷待ちや無償での荷役の強制など、発荷主と物流事業者との間の問題も深刻化していることも踏まえ、物流の「2024年問題」の解決の後押しとなるよう、発荷主と物流事業者との間の取引についても下請法の対象とすることについて検討すべきである。

※「中小企業・小規模事業者政策調査会 提言」から抜粋
(R6年5月30日 自民党政務調査会/中小企業・小規模事業者政策調査会)

下請法改正の動き

■ 第3回「企業取引研究会」における議事要旨からの抜粋(R 6 年10月 7 日)

＜物流分野において下請法の適用対象取引を拡大すべきという意見＞

- ・ 発荷主から元請運送事業者への委託を下請法の適用対象とすることについて、法的な整理ができれば十分に可能である。法律論としては、着荷主と発荷主との間に部品等の発注だけでなく、その部品等を運ぶ契約も含まれており、発荷主はその債務の履行のために運送事業者に物の運送を委託する、という関係があることに着目すれば、発荷主と運送事業者との間にも下請法を適用できる。

＜下請法の適用対象の拡大に慎重な意見＞

- ・ 運送取引について、下請法の適用対象を広げることは問題ないと考えますが、規制の範囲が広くなりすぎないように配慮する必要がある。平成 15 年の下請法改正でも懸念されていた点であり、慎重に検討すべきである。物流業務における元請・下請構造を導入する場合、物を運ぶことは前提であるものの、どこから運ぶかは着荷主・発荷主間の契約では定められていないことが多いため、下請構造に該当するかどうかを慎重に判断する必要がある。

※出典：<https://www.jftc.go.jp/soshiki/kyotsukoukai/kenkyukai/kigyoutorihiki/kaisaijyokyo/index.html>

下請法改正の動き

新たな商慣習として、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」を実現する。このため、独占禁止法¹⁰の執行強化、下請Gメン等を活用しつつ事業所管省庁と連携した下請法¹¹の執行強化、下請法改正の検討等を行う。「労務費の適切な

※「経済財政運営と改革の基本方針2024について」(2024骨太の方針)から抜粋
(R6年6月21日 閣議決定)



2025年度に、荷主から運送業への運送委託も対象とすることを含める内容の改正下請法案が提出される可能性がある。

ところで、なぜ「物流特殊指定」が現存するにも拘らず、
下請法を改正しようという動きが出ているのか？
その理由は・・・

まとめ

荷主として取り組むべき事項

- 物流二法への理解を深めるとともに、関連政省令の検討状況を注視する
- 改善基準告示を理解し、取引先運送会社が遵守できる環境づくりをサポートする
- 運賃交渉や付帯サービスの見直し等において、独占禁止法および関連告示等に沿った対応を行う
- トラックGメン(運輸局、運輸支局) のヒアリングには真摯に対応する
- 持続可能な物流の実現に向けて、荷主と運送会社がパートナーシップを強化し、諸課題への取組を継続する

(ご参考) 物流改善取組事例

車両ナンバー認証システムとは

凡例 荷 = 荷主 物 = 物流事業者 倉 = 倉庫事業者

ガイドラインの取組に対する効果対象

荷待ち・荷役
時間の削減

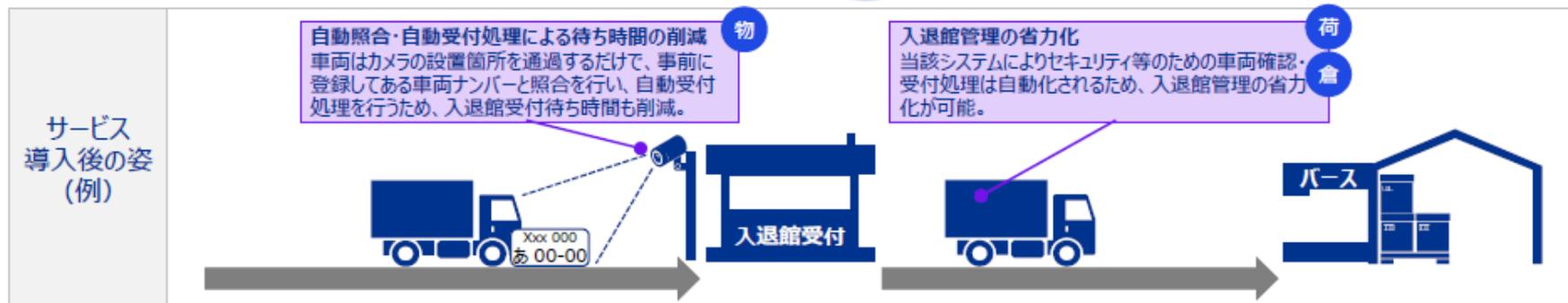
積載効率
の向上

車両ナンバー認証システム概要

サービス目的	物流拠点への車両の入退館時に受付業務を自動化し、入退館管理の省力化を行う。また、入退館受付業務による車両の敷地内外への入退場待ち時間を自動化による効率化で削減する。
--------	--



サービス導入



3.ヒアリング調査実施結果詳細－動態管理システム 動態管理システムとは

分類別概要説明

個社サービス説明

ガイドラインの取組に対する効果対象

荷待ち・荷役
時間の削減

積載効率
の向上

凡例 荷 = 荷主 物 = 物流事業者 倉 = 倉庫事業者

動態管理システム 概要

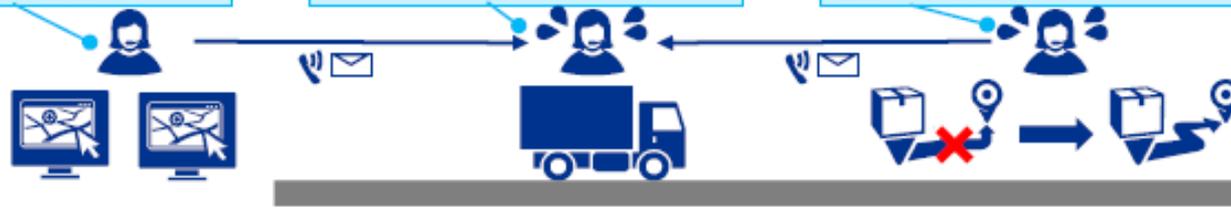
サービス目的 車両に搭載されている車載器やドライバーのスマホ等からトラックの位置情報を取得したり、QRコードを運用して荷の位置情報をシステム上で取得・管理することで、顧客からの配送状況に対する問合せの対応作業の簡素化や必要に応じた適切なルート変更等の指示を実現する。

サービス
導入前の姿
(例)

荷 輸送状況の全体把握による負担増
物流事業者の位置情報を知るためには、電話等で問合せるか、複数システムを確認する必要があり、全体把握が困難。

物 問合せ対応による負担増
荷主からの電話・メールでの運送状況の問合せにより負担増加。

荷 車両位置情報の未把握による対応の遅れ
車両位置情報や作業状況をリアルタイムで把握できないため、到着が遅れる場合や、災害時等にタイムリーに対応が出来ず遅延。



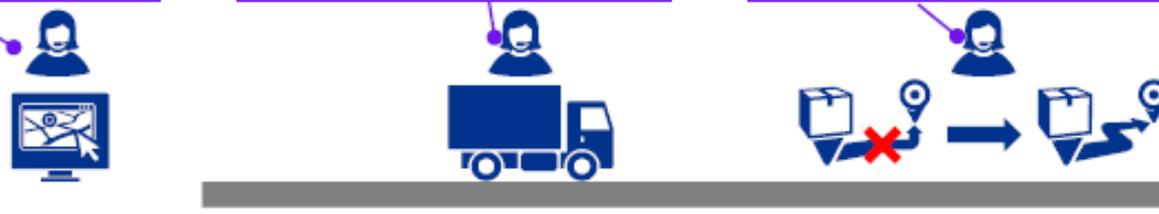
サービス導入

サービス
導入後の姿
(例)

荷 輸送状況の把握にかかる負担減
一つの画面上で全ての車両の位置情報や作業状況を把握することが可能になるため、全体把握が容易。

物 問合せによる負担減
荷主からの問合せ対応が不要になるため、負担が減少。

荷 タイムリーな緊急対応
常に位置情報を把握できるため、タイムリーに適切な対応を行うことが可能。着荷主側では、運行状況に合わせた庫内準備を行うことで、荷待ち時間を削減



※経産省「物流デジタルサービス」事例集より

3.ヒアリング調査実施結果詳細－輸送管理システム（TMS） 輸送管理システム（TMS）とは

分類別概要説明

個社サービス説明

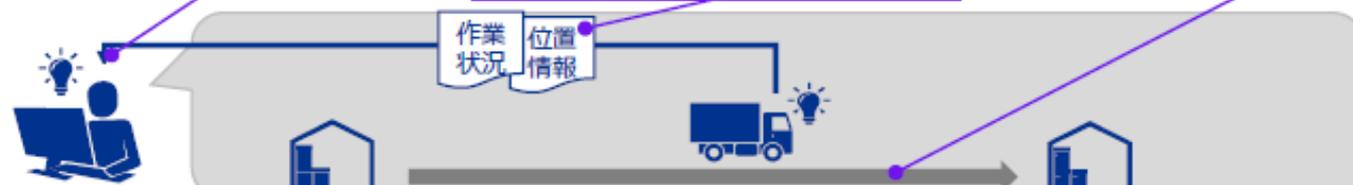
ガイドラインの取組に対する効果対象

荷待ち・荷役
時間の削減

積載効率
の向上

凡例 荷 = 荷主 物 = 物流事業者 倉 = 倉庫事業者

輸送管理システム（TMS）概要

サービス 目的	輸配送における配車計画や運行管理を支援する機能を中心に構成されるシステム。走行ルートシミュレーションや、所要時間の計測が可能なものもある。このような機能を通して、出荷元から輸送先までの輸配送をトータルに管理・効率化する。
サービス 導入前の姿 (例)	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;"> <p>配送計画・ルート品質のばらつきが発生 配送計画・ルートの作成は、配車担当者の経験やノウハウに依存しやすく、属人的な業務になりがちであり担当者の力量により品質にばらつきが発生</p> </div> <div style="width: 30%;"> <p>輸送に関する問合せ対応の煩雑化 配送状況が不明確であり、輸送状況の問合せが来た際に、ドライバーへ電話連絡をする等、対応に時間を要し、作業が煩雑化することで工数が増加</p> </div> <div style="width: 30%;"> <p>非効率な配送計画・ルートによるコスト増加 新人の配車担当者等により、非効率な配送計画・ルートが作成されてしまい、走行距離増加や、積載率低下等により、無用なコストの増加が発生。</p> </div> </div>  <p style="text-align: center;">サービス導入</p>
サービス 導入後の姿 (例)	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;"> <p>一定の配送ルート・配車計画品質の維持・向上 システムが配送計画・ルートを自動で作成するため、どの担当者でも一定水準以上の配車業務を行うことが可能になる。</p> </div> <div style="width: 30%;"> <p>配送状況の把握による問合せへの即時対応 配送状況は、本部で一括管理・可視化されているため、問合せに対してもスムーズに対応することが可能。</p> </div> <div style="width: 30%;"> <p>最適な配送計画・ルートによるコスト削減 システムが配送計画・ルート作成をサポートすることで、効率的な輸送を実施することが可能。走行距離の削減や積載率が向上することでコストを削減。</p> </div> </div> 

※経産省「物流デジタルサービス」事例集より

3.ヒアリング調査実施結果詳細ー求貨・求車マッチングサービス 求貨・求車マッチングサービスとは

分類別概要説明

個社サービス説明

ガイドラインの取組に対する効果対象

荷待ち・荷役
時間の削減

積載効率
の向上

凡例 荷 = 荷主 物 = 物流事業者 倉 = 倉庫事業者

求貨・求車マッチングサービス概要

<p>サービス目的</p>	<p>荷主や元請事業者からの輸送案件情報（物流需要）と、実運送事業者側からの稼働情報を集約し、双方をマッチングさせることで、実運送事業者等の稼働時間・実車率向上、荷主の物流事業者探索作業の効率化を図る。</p>
<p>サービス導入前の姿(例)</p>	
<p>サービス導入</p>	
<p>サービス導入後の姿(例)</p>	

※経産省「物流デジタルサービス」事例集より

