

第 2 2 回愛知県トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会

日 時：令和 8 年 7 月 3 1 日（金） 1 4 時 0 0 分～ 1 6 時 0 0 分

場 所：一般社団法人愛知県トラック協会 4 階 第 4 会議室

次 第

開会挨拶（中部運輸局自動車交通部長）

議 事

1. 取組報告について（資料 1 - 1、1 - 2）
2. 行政の取組みについて（資料 2）
3. 令和 8 年度の活動（案）について（資料 3）
4. その他

閉会挨拶（愛知労働局労働基準部長）

資 料 1 - 1	愛知運輸支局の取組について
資 料 1 - 2	愛知労働局の取組について
資 料 2	行政の取組みについて
資 料 3	令和 8 年度の活動（案）について

愛知県トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会委員名簿

(順不同・敬称略)

杉浦 礼子	名古屋学院大学 経営学部 学部長 教授
坂東 俊幸	愛知県商工会議所連合会（名古屋商工会議所）企画部長
伊勢木 俊勲	（一社）中部経済連合会 産業基盤強化推進部長
須山 泰木	（公社）日本ロジスティクスシステム協会 事務局長
伊藤 康人	トヨタ自動車(株) 物流管理部 総括室 主幹
福山 衛	愛知県冷蔵倉庫協会 会長 福山冷蔵(株)代表取締役社長
大井 敦生	全日本運輸産業労働組合愛知県連合会 執行委員長
谷藤 賢治	全日本建設交運一般労働組合愛知県本部 書記長
加藤 雅仁	（一社）愛知県トラック協会 副会長 ホイテクノ物流(株) 代表取締役社長
高山 智司	高山運輸(株) 代表取締役
細江 良枝	桜運輸（株） 代表取締役
成瀬 嗣郎	富士サービス（株） 代表取締役
今野 直明	中部経済産業局 産業部長
小林 洋子	愛知労働局長
神谷 昌文	中部運輸局長
小川 賢二	愛知運輸支局長

第22回愛知県トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会

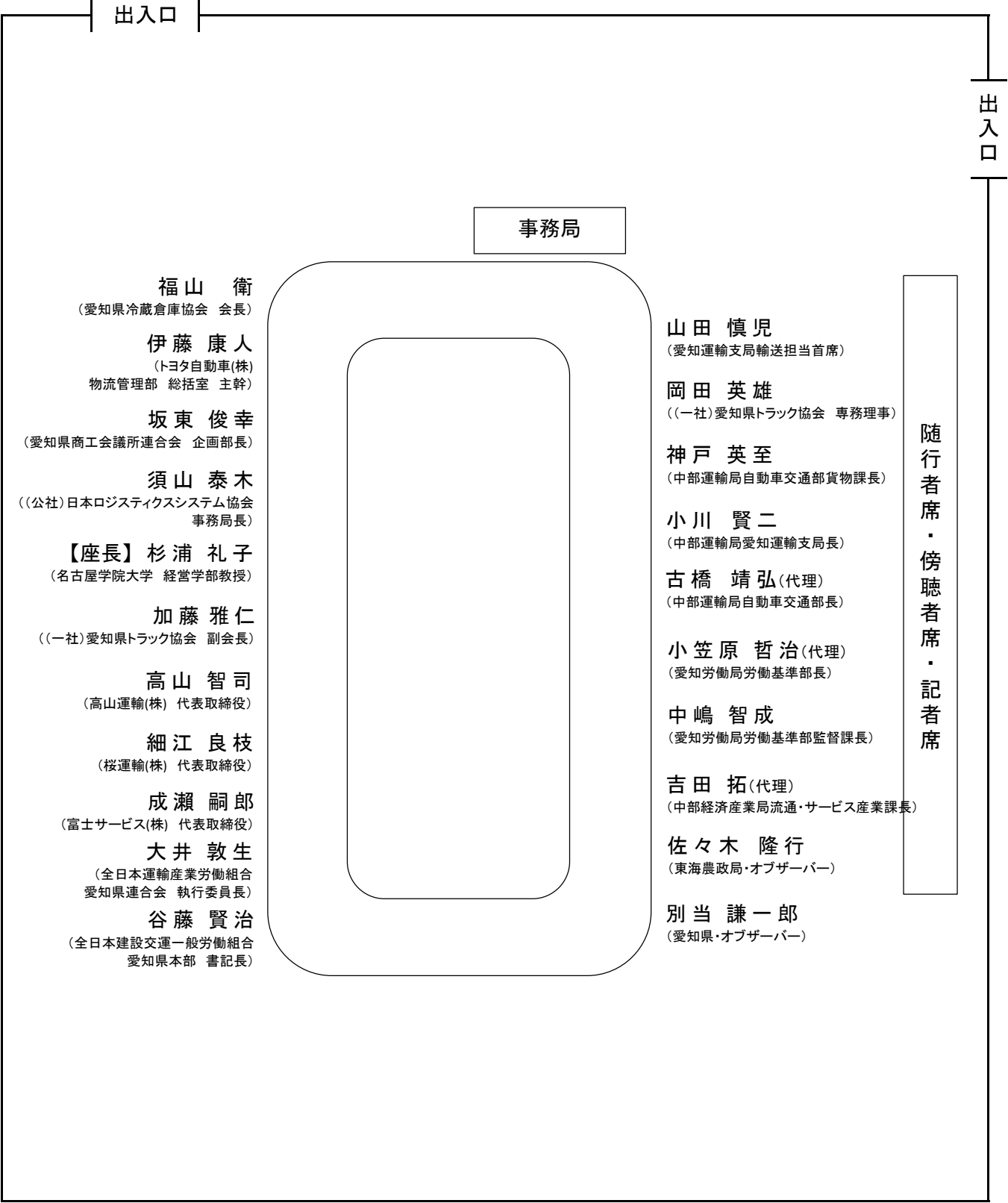
出席者名簿

(敬称略)

組 織 名	役 職	委員名	代理出席者 役職	出席者名
名古屋学院大学	経営学部 学部長 教授	杉浦 礼子		
愛知県商工会議所連合会	企画部長	坂東 俊幸		
(一社)中部経済連合会	産業基盤強化推進部長	伊勢木 俊勲	欠 席	
(公社)日本ロジスティクス システム協会	事務局長	須山 泰木		
トヨタ自動車(株)	物流管理部 総括室 主幹	伊藤 康人		
愛知県冷蔵倉庫協会	会長	福山 衛		
全日本運輸産業労働組合 愛知県連合会	執行委員長	大井 敦生		
全日本建設交運一般労働 組合愛知県本部	書記長	谷藤 賢治		
(一社)愛知県トラック協会	副会長	加藤 雅仁		
高山運輸(株)	代表取締役	高山 智司		
桜運輸(株)	代表取締役	細江 良枝		
富士サービス(株)	代表取締役	成瀬 嗣郎		
中部経済産業局	産業部長	今野 直明	流通・サービス産業 課長	吉田 拓
愛知労働局	局長	小林 洋子	労働基準部長	小笠原 哲治
中部運輸局	局長	神谷 昌文	自動車交通部長	古橋 靖弘
愛知運輸支局	支局長	小川 賢二		
(オブザーバ)				
東海農政局	経営・事業支援部 食品企業課長	佐々木 隆行		
愛知県	経済産業局 中小企業部 商業流通 課長	別当 謙一 郎		

第22回 愛知県トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会 配席図

一般社団法人 愛知県トラック協会 4階 第4会議室



「愛知県トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」 について（規約）

（名称）

第1条 本協議会は、「愛知県トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」（以下、「協議会」という。）と称する。

（目的）

第2条 本協議会は、トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、トラック運送事業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備等を図ることを目的とする。

（組織）

第3条 協議会は、学識経験者、労働団体、経済団体、荷主、トラック運送事業者団体、トラック運送事業者、行政機関等の各員（以下「委員」という。）をもって構成する。

2. 協議会には、委員の互選により座長を置く。

3. 座長は、議事その他の会務を統括する。

（協議会及び活動事項）

第4条 協議会は目的達成のため次の活動を行う。

（1）愛知県におけるトラック運送事業の長時間労働の抑制に向けた諸対策に関すること

（2）愛知県におけるトラック運送事業の取引環境の改善に向けた取組に関すること

（3）その他

（協議会）

第5条 協議会は、必要に応じて座長が召集する。

2. 座長は必要に応じ、協議会に委員以外の者を出席させることができる。

3. 協議会は公開を原則とする。ただし、座長が必要と認める場合は、非公開で行うことができる。

（ワーキンググループ）

第6条 協議会には、第4条（協議会及び活動事項）に掲げる事項に関して専門的に検討を行う機関としてワーキンググループ（以下、「WG」という。）を置くことができる。

2. WGは、座長が指名した委員等により構成する。

(他の地方協議会との連携)

第7条 協議会の運営にあたっては、中部地区（静岡県、岐阜県、三重県、福井県）の他の地方協議会と連携し、この調整は中部運輸局が行うものとする。

(事務局)

第8条 協議会の運営に関する事務は、愛知労働局、中部運輸局、愛知運輸支局、愛知県トラック協会が共同で行うものとする。

(その他)

第9条 これに定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項はその都度協議し、決定する。

(附 則) この規約は、平成27年7月23日から施行する。

愛知運輸支局の取組について

令和8年7月31日
愛知運輸支局

- 「2024年問題」に直面している中、商慣習の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について抜本的・総合的な対策が必要とされている。その対応として、令和6年5月15日に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の一部を改正する法律が公布された

1. 趣 旨

令和7年4月1日から施行された物流改正法について、対象者である荷主・物流事業者やトラック運送事業者への周知が未だ十分ではないため、愛知県トラック協会などの関係各所と協力し、制度周知のための説明会を実施

また、公正取引委員会を説明会に招き、令和7年5月に改正された「下請法」についてを説明

2. 内 容

1. 下請法の基礎と最新動向

／ 公正取引委員会事務総局 中部事務所

2. 新物効法について

／ 国土交通省 中部運輸局、愛知運輸支局

3. 改正貨物自動車運送事業法について

／ 国土交通省 中部運輸局、愛知運輸支局

4. トラック事業適正化関連法について

／ 愛知県トラック協会

物流改正法に関する説明会

令和7年4月に施行された物流改正法による荷主・トラック運送事業者等に対する規制措置（書面交付の義務化、実運送体制管理簿の作成等）について、事業者において改正内容の円滑な対応が行えるよう、今般の改正法の趣旨や事業者が取り組むべき措置などを解説する説明会を開催いたしますので、是非、荷主企業様と一緒にご参加ください。

開催日程 2025年5月8日（木）13時30分～15時30分

会 場 A N A クラウンプラザホテルグランコート名古屋
7階 ザ・グランコート
(名古屋市中区金山町一丁目1番1号)

※ オンライン参加も可能となります。
お申込時に参加方法をご選択ください。
※ 会場参加のお申込が定員に達した後は、
オンライン参加のみ申込可能となります。

会場定員400名
(定員に達し次第締切)

内 容

- 新物効法について（中部運輸局 環境物流課）
- 改正貨物自動車運送事業法について（中部運輸局 貨物課）

申込方法 愛ト協HPのセミナーページまたは
二次元コードよりお申し込みください。

 セミナーの開催



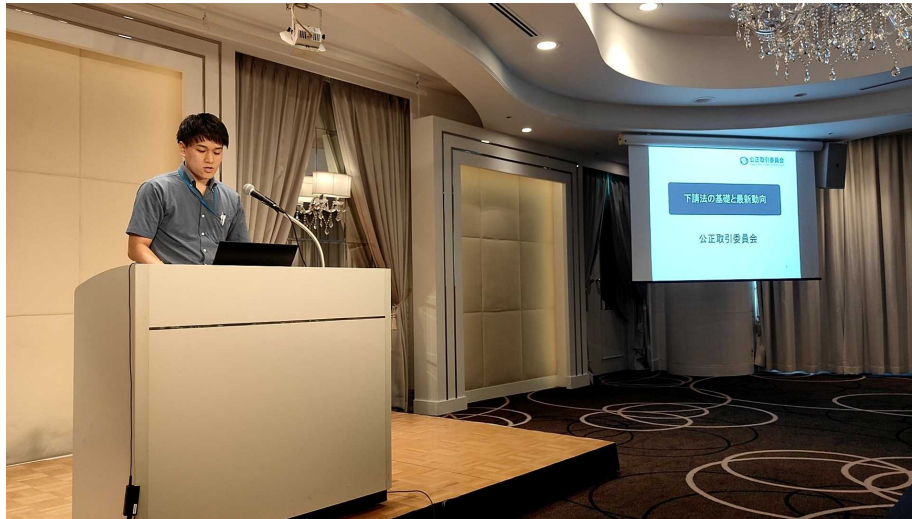
【主 催】
公益社団法人全日本トラック協会 / 一般社団法人愛知県トラック協会

【問合せ先】
(一社) 愛知県トラック協会 企画広報部 TEL: 052-746-4864

3. 開催日程など 計7回 865社/976名参加（内、荷主 14社/25名）

支 部	日 程	会 場	参加事業者数
県内全体	令和7年5月8日(木) 13時30分～15時30分	ANAクラウンプラザホテルグランコート名古屋 7階 ザ・グランコート (名古屋市中区金山町一丁目1番1号)	510社/556名 (内、荷主3社/11名) (内、オンライン参加者 375社/375名)
西三支部	令和7年6月30日(月) 14時00分～16時30分	ホテルグランドティアラ南名古屋 1階「アザレア&マグノリア」 (安城市三河安城南町1丁目8番地11)	72社/85名 (内、荷主2社/2名)
知多支部	令和7年7月 3日(木) 14時00分～16時30分	あいち健康プラザ 1階「プラザホール」 (知多郡東浦町大字森岡字源吾山1番地の1)	21社/23名 (内、荷主なし)
尾東支部	令和7年7月15日(火) 13時30分～16時00分	ホテルプラザ勝川 2階「さくら」 (春日井市松新町1丁目5番地)	74社/81名 (内、荷主2社/3名)
東三支部	令和7年7月17日(木) 13時00分～15時30分	ライフポートとよはし 2階「中ホール」 (豊橋市神野ふ頭町3-22)	54社/72名 (内、荷主1社/1名)
尾西支部	令和7年7月23日(水) 14時00分～16時30分	一宮商工会議所 3階 大ホール (一宮市栄4丁目6-8)	63社/74名 (内、荷主1社/1名)
名古屋 第1～4支部	令和7年7月24日(木) 14時30分～17時00分	ANAクラウンプラザホテルグランコート名古屋 28階 クリスタルルーム (名古屋市中区金山町一丁目1番1号)	71社/85名 (内、荷主5社/7名)

4. 実施風景



- ◆ 令和7年度トラック・物流Gメンとして、トラックドライバーが集まる場所等に出向き聞き取り調査（プッシュ型情報収集）及び、荷主企業を訪問し2024年問題等の物流の諸問題に対する啓発活動（荷主パトロール）を実施。

▼プッシュ型情報収集の具体的な取り組み

➤ 取組①

実施日時：令和7年9月7日（日）12：00～16：00

対象者：ドライバー求職者

実施概要：運送業に対する国の取り組みとして、「ホワイト物流推進運動」や「トラック・物流Gメン活動」を発信。併せて転職ドライバーから荷主の情報収集を行った



➤ 取組②

実施日時：令和7年10月8日（水）13：30～15：30

対象者：トラックドライバー

実施者：中部運輸局、適正化実施機関、公正取引委員会

実施概要：トラックドライバー29名に聞き取り調査を行い、荷主等による違反原因行為（過積載運行の強要など2件）の情報を収集



▼荷主パトロールの目的

○トラック・物流Gメンの制度周知及び2024年問題等の物流の諸問題に対する啓発活動を目的とし、関係機関（公正取引委員会や愛知労働局）などと連携して、愛知県内の荷主企業を訪問する。

訪問時には制度周知のみならず、荷主企業の物流の現状や物流効率化の取組状況、今後の取組計画等についてヒアリング及び意見交換を行う。

また、トラック・物流Gメンによる是正指導（働きかけ）を行っている荷主企業に対しては働きかけ後のフォローアップを行い、改善状況などを確認する。

▼令和7年度荷主パトロール活動実績

令和6年度 荷主パトロール訪問件数 58社（うち、働きかけ事業者 1社）

令和7年度 荷主パトロール訪問件数 223社（うち、働きかけ事業者 73社）

地域別内訳

名古屋市内	42社
尾張地区	93社
知多地区	23社
西三河地区	27社
東三河地区	38社

▼荷主パトロールの直近の取組

- 日 時 令和8年6月25日(木) 9時30分～16時30分
- 場 所 愛知県東海市周辺
- 実施者 中部運輸局 2名 (自動車交通部貨物課 1名、愛知運輸支局 1名)
愛知県貨物自動車運送適正化事業実施機関(愛知県トラック協会) 1名
- 実施概要 愛知県東海市周辺において、荷主企業合計8社に訪問し、2024年問題等の物流の諸問題に対する啓発活動を実施しました。また、一部の荷主企業においてはトラック・物流Gメンによる是正指導(働きかけ)後のフォローアップを行いました。
荷主企業訪問では物流改正法の啓発に加え、運送契約の書面化、標準的な運賃への理解、トラック・物流Gメンの活動等について周知を行うとともに、荷主企業の物流の現状や物流効率化の取組状況、今後の取組計画等についてヒアリング及び意見交換を行いました。

▼過去の活動の様子



1. 目 的

物流業界の人材不足が深刻な問題となっている中、愛知運輸支局においてもハローワークが主催する業界別セミナーに参加し、求職者に対し物流業界の現状及び国土交通省が推進している「働きやすい職場認証制度」についての制度説明を行った。

2. 昨年度の実施状況

- ・ハローワーク名古屋南・・・6回
(令和7年5月21日、7月16日、
9月10日、11月19日、
令和8年1月13日、3月17日)
- ・ハローワーク一宮・・・・・・・・1回
(令和7年5月28日)
- ・ハローワーク犬山・・・・・・・・2回
(令和7年10月17日、令和8年2月3日)
- ・ハローワーク名古屋東・・・1回
(令和7年9月11日)





厚生労働省の取組について

第22回 愛知県トラック輸送における
取引環境・労働時間改善地方協議会

愛知労働局
労働基準部 監督課

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

1. 自動車運転者に係る労働時間等に関する状況
2. 取引慣行の改善に向けた厚生労働省の取組
3. 働き方改革関連法施行 5 年後の
労働基準関係法制の見直しに関する検討状況

1. 自動車運転者に係る労働時間等に関する状況

トラックドライバーの時間外労働の上限規制

R 6 年 3 月 31 日まで

上限なし ※大臣告示（限度基準告示）の適用なし



R 6 年 4 月 1 日以降

※ 改正された「改善基準告示」も2024年4月から適用されている

トラックドライバーの時間外労働の上限規制

法律による上限
特別条項（例外）

年960時間

法律による上限
限度時間（原則）

✓ 月45時間
✓ 年360時間

法定労働時間

✓ 1 週40時間
✓ 1 日 8 時間

時間外労働

1 年 間（12 か 月）

（参考）一般の業種の時間外労働の上限規制

（原則）
法律による上限
✓ 月45時間
✓ 年360時間

（例外）
法律による上限
（年6か月まで）

✓ 年720時間
✓ 複数月平均80時間 *
✓ 月100時間未満 *

* 休日労働を含む

特別条項

限度時間

法定労働時間

1 年 間（12 か 月）

トラックドライバーに適用される「改善基準告示」の主な内容



2024年3月31日まで

2024年4月1日以降

1年、1か月の
拘束時間

1年 **3,516**時間以内
1か月 **293**時間以内
労使協定により、年6か月まで
320時間まで延長可

1年 原則：**3,300**時間以内 例外（※1）：**3,400**時間以内
1か月 原則：**284**時間以内 例外（※1）：**310**時間以内（年6か月まで）

1日の
拘束時間

原則：**13**時間以内
上限16時間、
15時間超は週2回以内

原則：**13**時間以内（上限15時間、14時間超は週2回までが目安）
例外：宿泊を伴う長距離貨物運送の場合（※2）、16時間まで延長可（週2回まで）

1日の
休息期間

継続**8**時間以上

原則：継続**11**時間与えるよう努めることを基本とし、
9時間を下回らない
例外：宿泊を伴う長距離貨物運送の場合（※2）、継続8時間以上（週2回まで）
休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える

運転時間

2日平均1日当たり
9時間以内
2週平均1週当たり
44時間以内

2日平均1日当たり **9**時間以内
2週平均1週当たり **44**時間以内

連続
運転時間

4時間以内
運転の中断は、
1回連続10分以上、
合計30分以上

4時間以内
運転の中断時には、原則として休憩を与える
（1回**おおむね**連続10分以上、合計30分以上）
例外：
**SA・PA等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、
4時間30分まで延長可**

※1 労使協定により延長可（①②を満たす必要あり）

- ① 284時間超は連続3か月まで。
- ② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める。

※2 1週間における運行がすべて長距離貨物運送（一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送）で、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合

他にも特例等について定めあり。
詳細はパンフレットを参照。

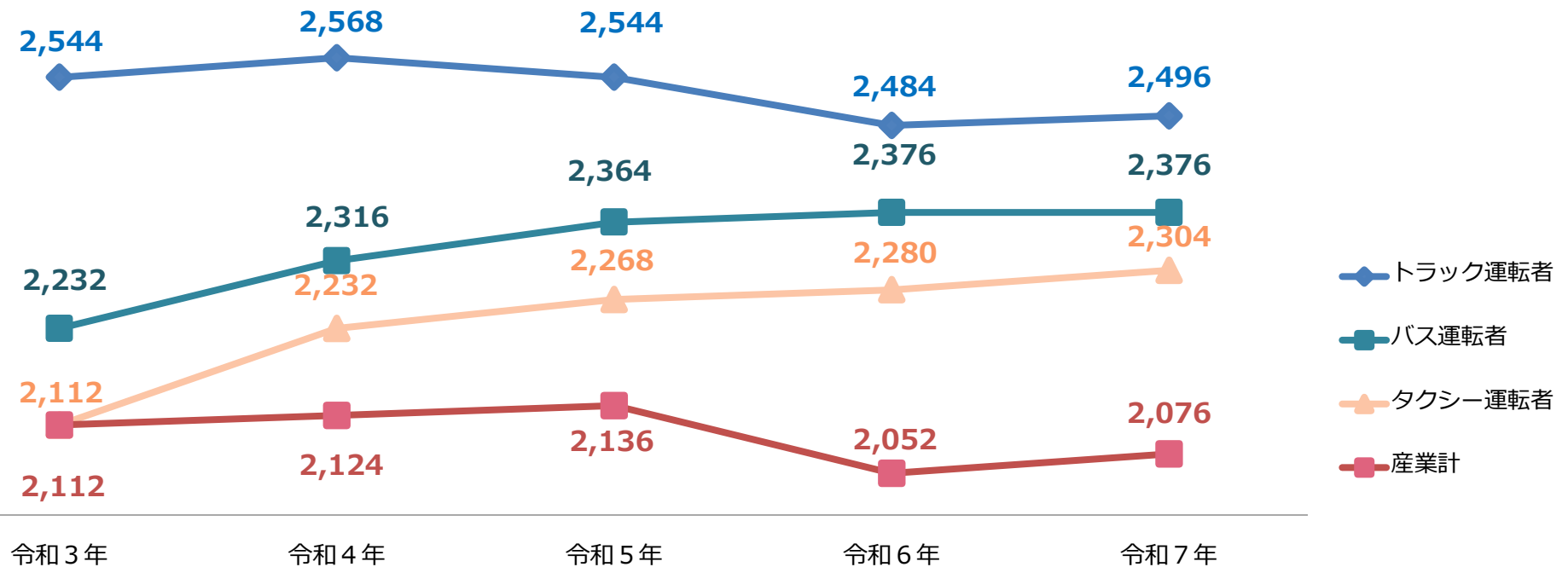


自動車運転者に係る労働時間の推移

- 自動車運転者は、依然として長時間・過重労働が課題となっている。
- 令和7年における年間の総労働時間数は、産業計と比較し、トラック運転者（※）は420時間、バス運転者は300時間、タクシー運転者は228時間多く、長時間労働の実態にある。

自動車運転者の年間の総労働時間数の推移

(時間)

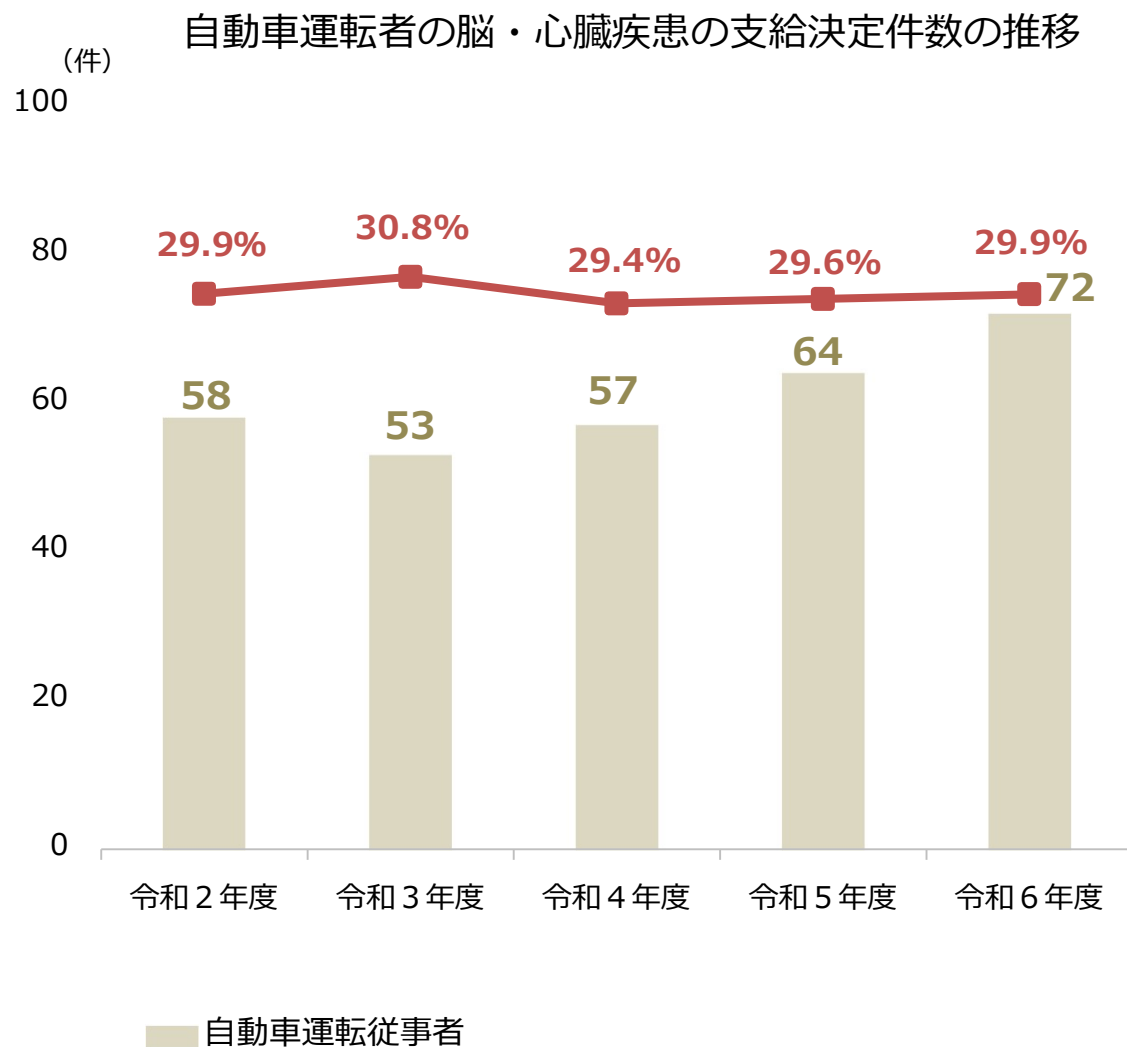


(※) トラック運転者の労働時間数は、営業用大型貨物自動車運転者の労働時間数を表したものの。

出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

自動車運転者に係る脳・心臓疾患の労災支給決定状況

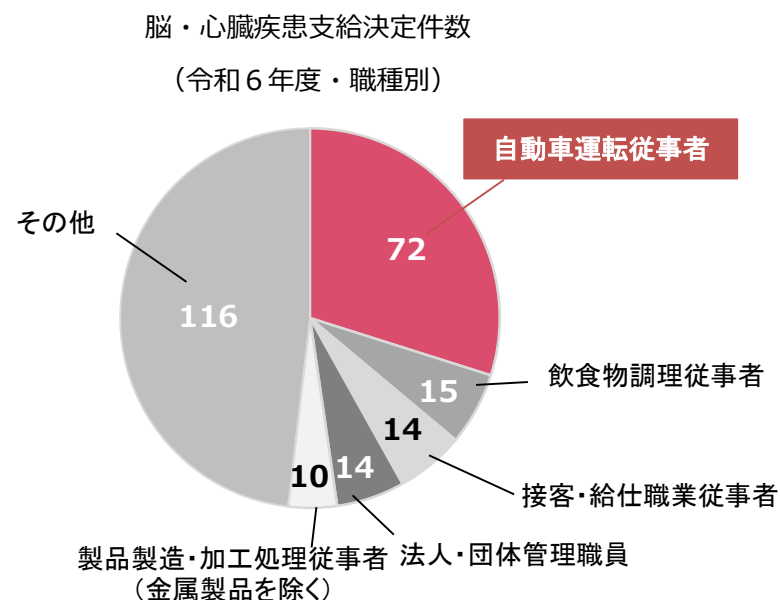
- 自動車運転者の脳・心臓疾患の労災支給決定件数は高い水準（令和6年度は72件）にあり、直近では全職種（同241件）の約3割を占めている。



常用雇用者 5,514万3,895人

- ・道路貨物運送業に従事 161万1,454人 (2.92%)
- ・道路旅客運送業に従事 44万3,169人 (0.8%)

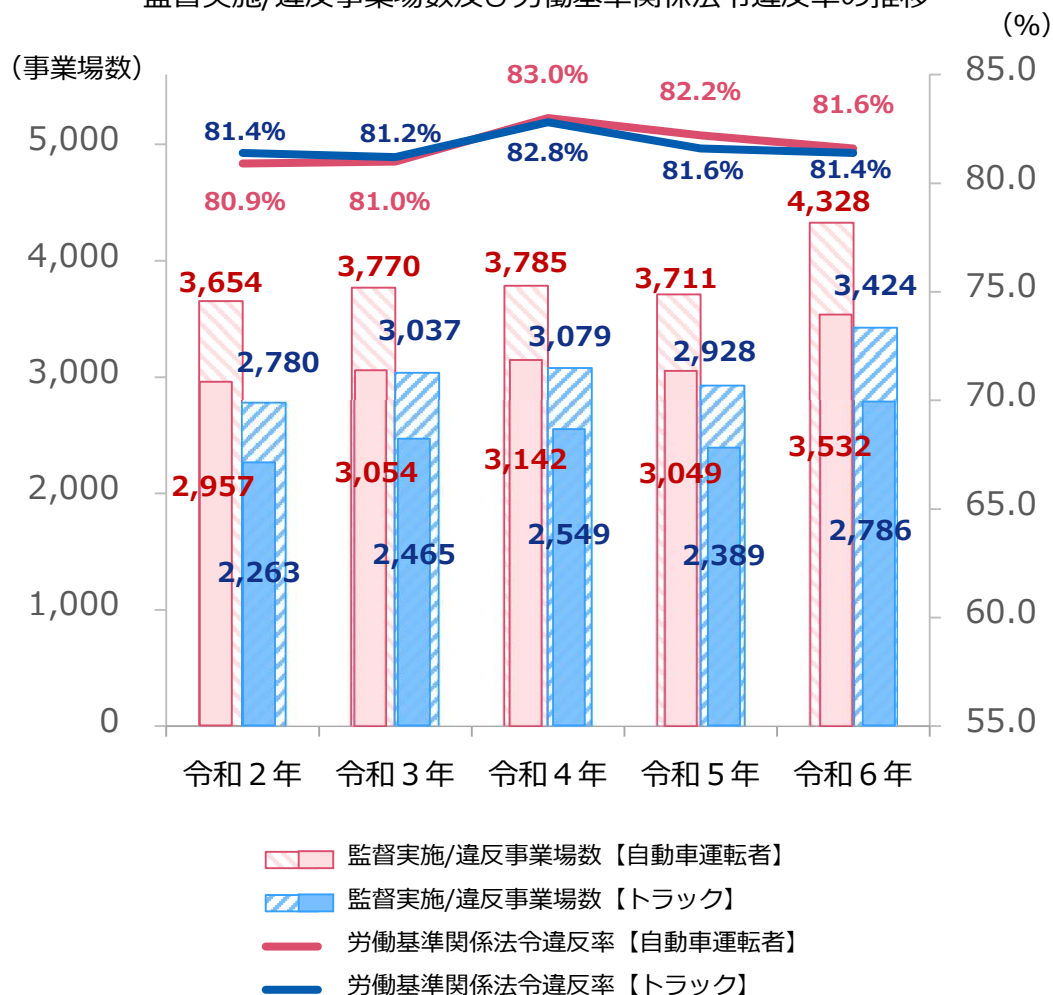
※ 数値は、総務省統計局「経済センサス－活動調査」（令和3年）の調査票情報を独自集計したもの。



自動車運転者を使用する事業場に係る監督指導の状況

- 自動車運転者を使用する事業場に係る労働基準関係法令の違反率（81.6%）は、全業種（70.1%）と比べて高い状況にある。
- 令和6年に監督指導を行った4,328事業場（トラック：3,424事業場、バス：249事業場、ハイヤー・タクシー：319事業場、その他：336事業場）のうち、81.6%に当たる3,532事業場において、労働基準関係法令違反が認められ、概ね同水準で推移している。

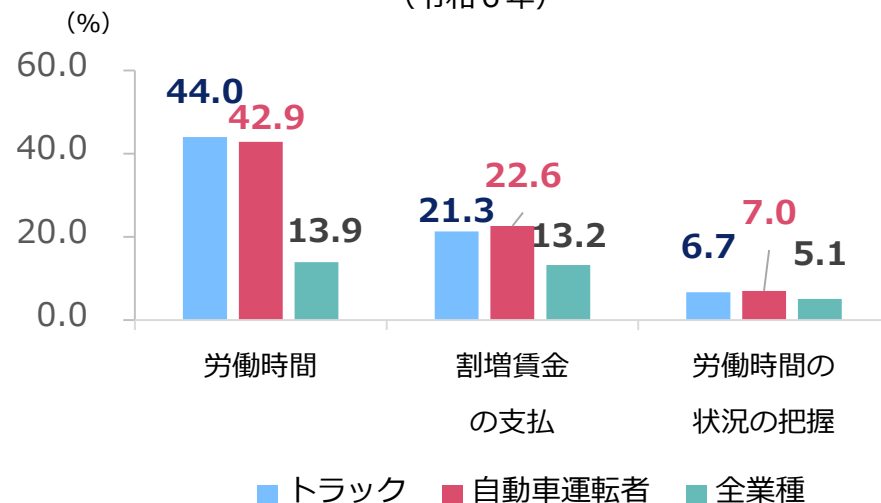
監督実施/違反事業場数及び労働基準関係法令違反率の推移



令和6年労働基準関係法令違反事業場数（違反率）

トラック	2,786事業場（81.4%）
バス	193事業場（77.5%）
ハイヤー・タクシー	279事業場（87.5%）

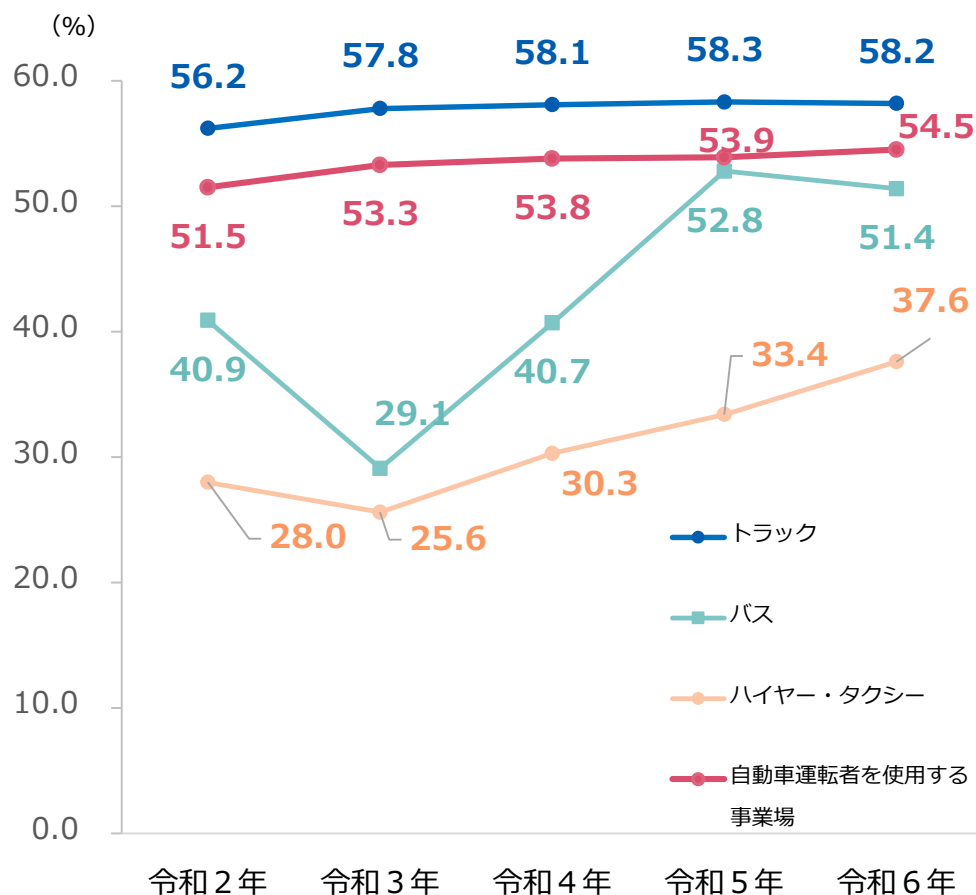
労働基準関係法令の主な違反事項の違反率（令和6年）



自動車運転者を使用する事業場に係る改善基準告示違反の状況

- 令和6年に監督指導を行った自動車運転者を使用する事業場のうち、54.5%に当たる2,360事業場（トラック：1,994事業場、バス：128事業場、ハイヤー・タクシー：120事業場、その他：118事業場）において、改善基準告示（※）違反が認められた。
（※）…自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号）

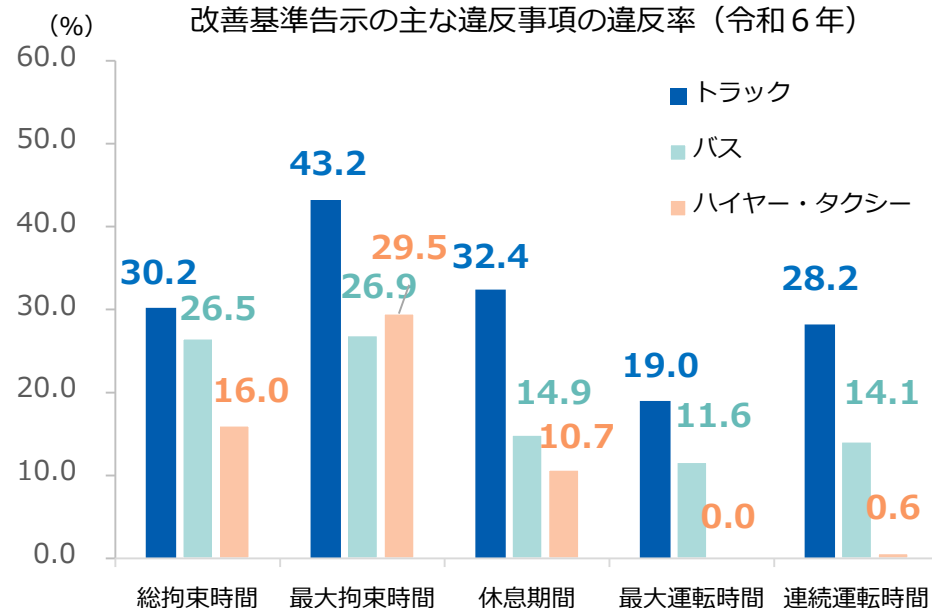
改善基準告示の違反率の推移



令和6年改善基準告示違反事業場数（違反率）

トラック	1,994事業場（58.2%）
バス	128事業場（51.4%）
ハイヤー・タクシー	120事業場（37.6%）

改善基準告示の主な違反事項の違反率（令和6年）



（※）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：勤務と次の勤務との間の時間、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

労働基準監督署における指導事例

- 労働基準監督署では、法令違反が疑われるトラック事業者に対し監督指導を実施し、トラック運転者の労働条件の確保に取り組んでいる。
- 改正後の改善基準告示に関して、指導を行った事例は以下のとおり。

労基署の指導等

- 長距離輸送を行っているトラック運転者に、時間外・休日労働に関する協定（36協定）で定めた特別延長時間を超える違法な時間外労働（1か月当たり最大128時間）が認められたため、是正勧告した。
- 改善基準告示に関し、①1月の拘束時間が310時間を超えていること、②勤務終了後、休息期間が継続8時間を下回っていること、③1日の最大拘束時間（16時間）を超えていること、④連続運転時間が4時間を超えていることが認められたため、是正勧告した。
- 荷役作業時間について、デジタルタコグラフに「休憩」として記録し、労働時間を適正に把握していなかったため、休憩時間の考え方を説明の上、乗務記録を点検し、必要な補正を行うとともに、正確な労働時間を把握することについて指導した。

会社の対応

- 週6日勤務が常態となっていたが、勤務日数を週5日を基本として、休日を確保するとともに、改善基準告示を遵守するため、拘束時間等を日々運行管理者が管理表により点検を行うこととした。あわせて36協定の特別条項の発動手続きについて、書面（協議書）により事前に行うこととした。
- デジタルタコグラフを適正に入力するよう運転者を指導し、運転者から運転日報が提出された際に、運行管理者等が休憩時間や積み卸しの記録状況を点検することとした。
- ➡ 上記対応の結果、トラック運転者について、1か月当たりの時間外労働が80時間以下、1月の拘束時間が協定時間以内（250時間以内）になるなど、労働基準法違反及び改善基準告示違反が是正された。

2. 取引慣行の改善に向けた厚生労働省の取組

トラックドライバーの働き方改革の推進に向けた厚労省における主な取組

- 厚生労働省においては、以下の取組により、取引慣行の改善に向けて、荷主に協力を得るための取組を進めながら、働き方改革に取り組むトラック事業者への支援を行っている。

取引慣行の改善に向けた取組

- 労働基準監督署による荷主への要請
- トラック・物流Gメンへの協力
- 国土交通省と連携した周知広報

トラック事業者を支援する取組

- 働き方改革推進支援助成金による支援
- 働き方改革推進支援センターによる支援

労働基準監督署による荷主への要請について（トラック）

労働基準監督署による要請（令和4年12月23日～）

▶ 荷主企業に対し、労働基準監督署から配慮を要請

（要請の内容）長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないよう努めること。
運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。

	令和4年12月～令和7年6月
実施件数	1,024件（愛知局のみ）

▶ 対象企業選定にあたり、厚生労働省HPや立入調査時に収集した情報を活用 ⇒ 国土交通省にも情報提供

立入調査時に情報収集



運送業者

厚生労働省

厚生労働省HPにおいて情報収集

国土交通省

労働基準監督署

情報提供（拡充）

働きかけに活用

荷主への要請（新規）

法に基づく「働きかけ」等

発荷主

着荷主

※ 荷主への働きかけ等の実施に当たり、厚生労働省から提供された情報も活用
※ 国土交通省において、さらなる働きかけ等の実施のため、地方適正化事業実施機関が行う巡回指導時の情報収集を周知徹底

労働基準監督署による荷主への要請（トラック）

- 賃金水準の向上に向けて、賃金の原資となる適正な運賃を支払うことを周知している（「標準的運賃」の周知）。
- 荷待ち時間削減のための取組例（予約受付システムの導入や十分なリードタイムの確保、適切な出荷時刻の設定など）や荷役作業の効率化のための取組例（パレット等の活用など）などの参考となる情報を周知している。
- 改正物流法やトラック適正化二法における、荷待ち・荷役等時間の短縮や再委託数の回数制限などの荷主・物流事業者に対する新たな規制措置等を周知している。

発着荷主等に対する要請時に配布するリーフレット 「STOP！ 長時間の荷待ち」

荷主・元請運送事業者の皆さまへ

STOP!

長時間の荷待ち

物流は重要な社会インフラであり、国民生活や経済活動になくてはならないものです。

トラックドライバーの拘束時間の内訳

トラックドライバーの長時間労働を改善していくため、また、今後の物流を支えていくためにも、**荷待ち時間、荷役時間の削減に向けた取組に、ご理解とご協力をお願いいたします。**

出典：国土交通省「ドライバー実態アンケート調査（R6）」

厚生労働省 都道府県労働局・労働基準監督署
国土交通省 地方運輸局・地方運輸支局

荷主の皆さまに向けてお立ち情報発信中。詳しくはこちら▼
トラックポータルサイト
「改善基準告示」の解説動画も公開中！

発着荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

1 長時間の恒常的な荷待ちの改善、荷役作業の効率化をお願いします

以下の取組にご理解とご協力をお願いいたします。

取組例

- 予約受け付けシステムの導入（発着荷主共通）
- パレット等の活用（発着荷主共通）
- 納品リードタイムの確保（着荷主）
- 運送を考慮した出荷時刻の設定（発着荷主）など

※令和8年度から荷待ち・荷役時間の短縮に向けた取組を行う荷主等に対する支援を行っています。

「物流効率化」理解促進ポータルサイト

「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」（令和5年6月）

運送契約を締結するにあたっては、契約は書面で行うとともに、運送の対価である「運賃」と、荷役作業などの対価である「料金」を分けて契約し、契約にない附帯作業等を命じることがないようにしましょう。

労働災害防止のため、トラックドライバーに荷役作業をお願いする場合でも、事前によく相談して決めましょう。

パンフレット
「荷役作業での労働災害を防止しよう」
「国土交通省運輸安全研究所」のホームページの「安全対策ガイドライン」の「安全」の項目をご覧ください。

2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

令和5年10月～
「標準的運賃」についても周知

「標準的運賃」に、ご理解・ご協力をお願いします

「標準的運賃」とは、トラックドライバーの労働条件を改善し、ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行ううえで参考となる運賃を国が示したものです。令和6年3月に、「標準的運賃」は8%上昇、「標準運送約款」は附帯作業の料金等、契約条件の明確化を行う形で改正されました。

トラックドライバーは長時間労働・低賃金の傾向にあります。ドライバー不足による物流の停滞を引き起こさないためにも、物流産業を魅力ある職場とし、労働環境を改善することが必要です。

荷主、元請運送事業者の皆さまも、**「標準的運賃」の趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願いいたします。**

国土交通省
「トラック輸送の新たな「標準的運賃」が告示されました」

※令和7年6月に公布されたトラック適正化二法により、トラック運送事業者は、自ら賃金を決定できず、他の運送事業者が行う運賃を利用するときは、国土交通大臣が定める（適正運賃）を下回らないようにすることと定められました（施行日：告示の日から3年以内）。これにより標準的運賃については、業として行われる、荷役等の取組、引当金等の算定の参考とされます。

物流の生産性向上・適正化に、ご理解・ご協力をお願いします

物流産業を魅力ある職場とするため、令和6年4月からトラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用されている一方、何れも対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという課題に直面しています。

こうした中、荷待ち・荷役時間の削減や多重下請構造の是正等を進める改正物流法が施行されているほか、トラックドライバーの処遇改善やトラック運送業界の健全化の推進を図るための新たな適正化二法が、順次施行されています。

「改正物流法」の主な事項

- すべての発着荷主（企業規模を問わない）と物流事業者に対して
⇒荷待ち・荷役時間の削減等のために取り組むべき措置が努力義務化
- トラック事業者の取組に対して
⇒運送契約締結時の書面交付や実運送体制管理の作成等が義務化

「トラック適正化二法」の主な事項

- 荷主等に対して ⇒違法な「白トラ」の利用を禁止（罰則付）
- 貨物自動車運送事業者及び貨物利用運送事業者に対して
⇒再委託の回数を2回以内に制限するよう努力義務化

荷主・元請運送事業者の皆さまにおかれましては、**物流の生産性向上・適正化に向けた取組にご理解いただき、ご協力くださいますようお願いいたします。**

トラックポータルサイト内
物流情報局（荷主向け）

お問い合わせ

令和6年9月～
「改正物流法」についても周知
令和8年2月～
「トラック適正化二法」についても周知

茨城	029-224-6214	三車	059-226-2106	福岡	092-411-4862
栃木	028-634-9115	滋賀	077-522-6649	佐賀	0952-32-7169
群馬	027-896-4735	京都	075-241-3214	長崎	095-801-0030
埼玉	048-600-6204	大阪	06-6949-6490	熊本	096-355-3181
千葉	043-221-2304	兵庫	078-367-9151	大分	097-536-3212
東京	03-3512-1612	奈良	0742-32-0204	宮崎	0985-38-8834
神奈川	045-211-7351	和歌山	073-488-1150	鹿児島	099-223-8277
新潟	025-288-3503	鳥取	0857-29-1703	沖縄	098-868-4303
富山	076-432-2730	島根	0852-31-1156		

(2026.2)

自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイトによる周知

- 荷主、トラック事業者によりわかりやすく情報発信を行うため、自動車運転者の長時間労働の改善に向けたポータルサイト内に設けた「物流情報局」において、「標準運賃」や「荷待ち・荷役時間削減に向けた対応」等周知している。



「物流情報局」の掲載内容

荷待ち・荷役時間削減等に向けた対応

- 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
- 標準的運賃
- トラックGメン など

関係法令のポイント

- 物流改正法、関係省令 など

トラック運送事業者の皆さま向けのご相談先

- 働き方改革推進支援センター など



▲ポータルサイト



▲物流情報局
(荷主向け)

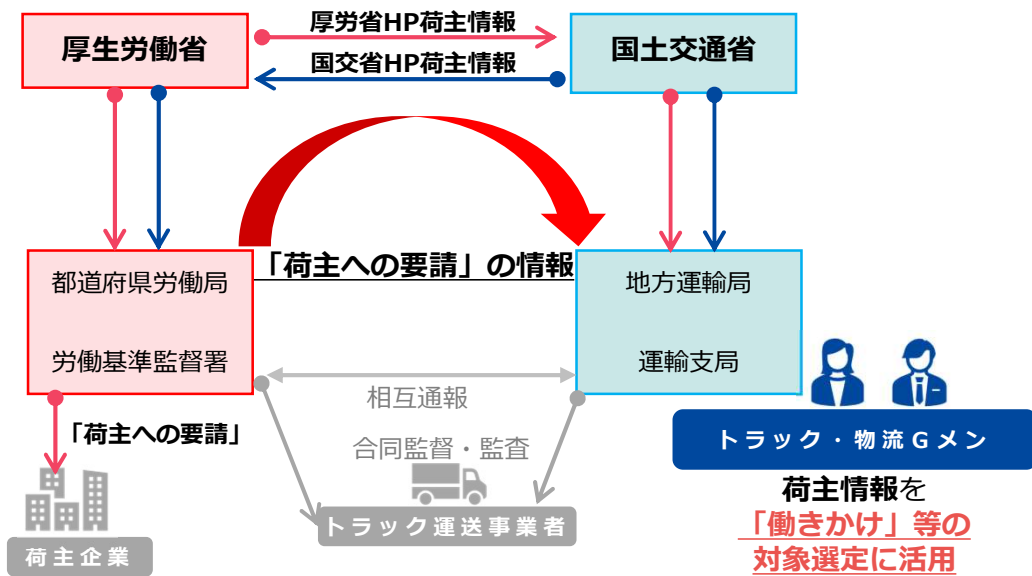


▲物流情報局
(事業者向け)

「トラック・物流Gメン」（国土交通省）との連携

① 荷主情報提供の運用

- 国土交通省へ荷主情報提供
- 荷待ちを発生させている疑いがあることを労働基準監督署が把握し、**「荷主への要請」を実施した荷主の情報**を、広く国土交通省に提供し、**「トラック・物流Gメン」による「働きかけ」等の対象選定に活用**



③ 「標準的な運賃」の周知

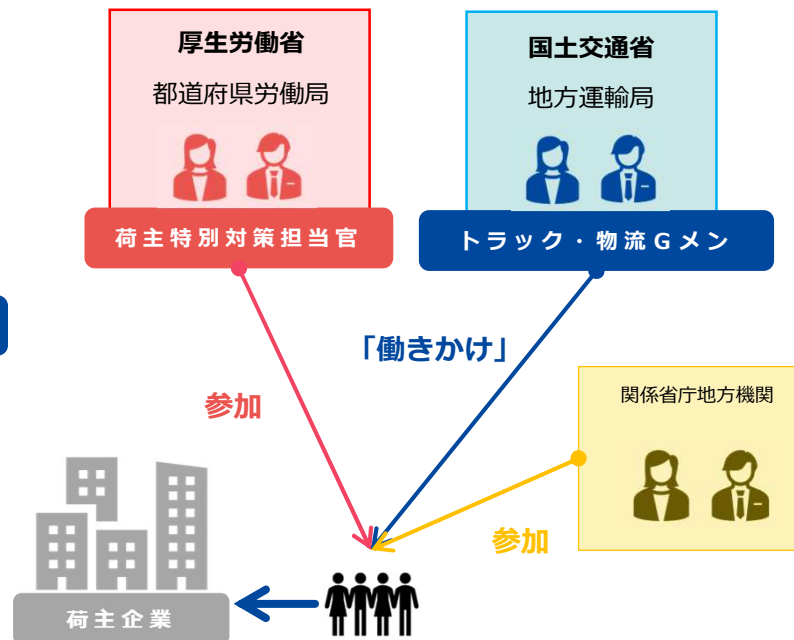
労働基準監督署が実施している「荷主への要請」の際、

- **トラック法に基づく「標準的な運賃」も周知**

②トラック法に基づく「働きかけ」の連携

荷主企業に対し、

- 国土交通省のトラック・物流Gメン+関係省庁が連携して、トラック運送事業者への配慮を「働きかけ」
- 長時間の恒常的な荷待ちを発生させていること等が疑われる場合は、都道府県労働局の「荷主特別対策担当官」も「働きかけ」に参加



国民向け周知広報について（令和5年6月28日～）

- 働き方改革関連法に基づき、時間外労働の上限規制の適用が猶予されている自動車運転者、建設の事業等についても、令和6年4月1日から上限規制が適用された。
- 上限規制の円滑な適用に向けては、国民の理解や社会的な機運の醸成も不可欠であるため、自動車運転の業務、建設の事業に関して、令和5年6月以降、国民向けの広報を実施。
- 令和7年度は、特に取引関係者に対して、取引慣行の改善に向けた対応を促す周知広報を順次実施。

【イメージキャラクター】玉木宏さん（俳優）



取引企業・国民向け広報内容

（PRイベントの開催、動画、ポスターの作成など）

- 自動車運転者・建設の事業で働く方について、荷主や発注者等の都合で長時間労働になるケースがあること。
- 自動車運転者・建設の事業での働き方を変えていくために、荷主、発注者、そして国民にもできることのご協力をいただきたいこと。
（例：適切な工期設定、荷待ち・荷役時間の短縮など）



PRイベント（令和7年8月4日開催）

主な広報実施事項

- 全国主要駅にポスターを掲載
- 電車内ビジョンで広告を放映
- 取引関係者による取組事例集の作成

自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業

令和8年度予算額 1.7億円（1.9億円） ※（）内は前年度当初予算額

労働保険特別会計			一般会計
労災	雇用	徴収	
○			

1 事業の目的

- ・ 自動車運転者は、①他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にある ②業務における過重な負荷による脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い職種となっている。 ⇒ 労働条件及び安全衛生の確保・改善が喫緊の課題。
- ・ 長時間労働の背景には、トラック運送業における荷主都合による手待ち時間の発生など、取引上の慣行から労働時間の短縮が進まない等の問題あり。 ⇒ 荷主等の取引先との取引条件改善などの環境整備を強力に推進する必要がある。
- ・ 自動車運転の業務や建設の事業には令和6年度から上限規制の適用が開始されており、令和7年度以降も取引環境の改善等のための関係法令が順次施行される。
⇒ 引き続き上限規制や改善基準告示について周知を行うとともに、荷主や発注者に対して、取引環境の改善を通じた長時間労働の削減に取り組むようこれまで以上に促していくことが必要。

2 事業の概要・スキーム・実施主体等

（1）荷主等に対する自動車運転者等の長時間労働削減のための情報発信

- 取引環境改善に向けた企業・国民向け周知広報特設サイトの継続運用
- 自動車ポータルサイトの継続運用
- 建設労働者の労働環境改善に向けた特設サイトの継続運用

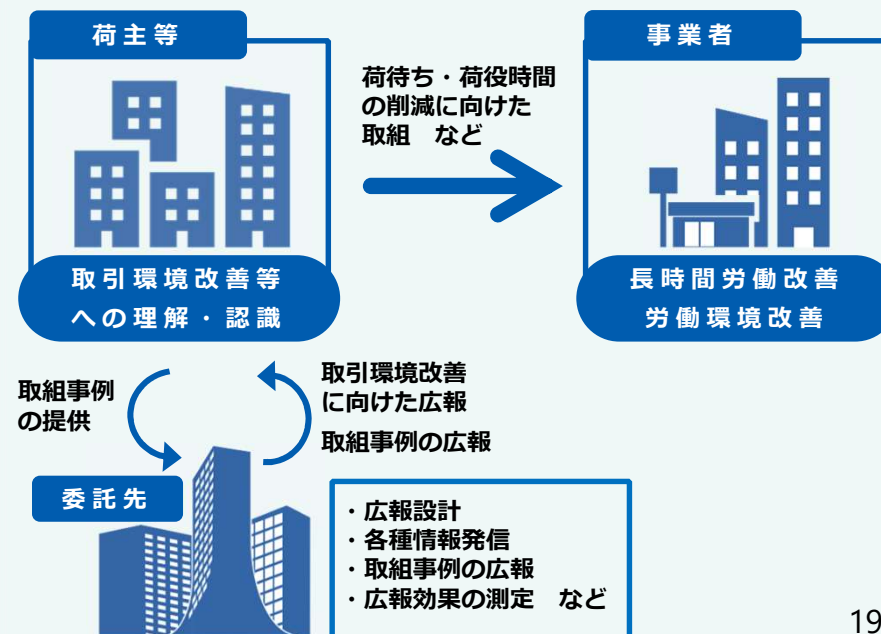
（2）荷主等による自動車運転者等の長時間労働削減に資する取組の促進

- 時間外労働の上限規制・改善基準告示の周知広報
- 荷主等による取組事例の周知広報

実施主体等

- 実施主体：委託事業（民間団体等）
- 事業実績（令和6年度）：
 - ・ 取引環境の改善に向けた企業・国民向け特設サイトアクセス件数 57万6,469件
 - ・ 自動車ポータルサイトアクセス件数 36万5,272件

（2）について



働き方改革推進支援助成金

令和8年度当初予算額 **101**億円 (92億円) ※ ()内は前年度当初予算額

労働保険特別会計			一般会計
労災	雇用	徴収	
○			

1 事業の目的

○実施主体：都道府県労働局 ○令和7年度支給件数 3,228件

- 生産性向上に向けた設備投資等の取組に係る費用を助成し、労働時間の削減等に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主を支援。
- 建設業、自動車運転者、医師等のほか、「過労死等の防止のための対策に関する大綱」で指摘される情報通信業や宿泊業等も含め、特に時間外労働が長い業種等に対しては引き続き手厚い支援を実施。

2 事業の概要・スキーム

※ 成果目標の達成状況に基づき、各助成上限額を算出するものであるが、選択する成果目標によってその助成上限額（最大値）が異なる。

コース名		成果目標		助成上限額※1、※2（補助率原則3/4（団体推進コースは定額））
業種別課題対応コース （長時間労働等の課題を抱える業種等を支援するため、労働時間の削減等に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主に助成）	建設事業	①～⑥の何れかを1つ以上	① 36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 ② 所定外労働時間の削減 ③ 年休の計画的付与制度の整備 ④ 時間単位の年休の整備及び特別休暇の整備 ⑤ 新規に9時間（※）以上の勤務間インターバル制度を導入 ※ 自動車運転の業務、医業に従事する医師は10時間以上	①： 250 万円（月80H超→月60H以下）等 ②： 100 万円（10H以上）等 ③： 25 万円 ④： 25 万円 ⑤： 170 万円（11H以上）等 ※自動車運転の業務、医業に従事する医師 150 万円（11H以上）等 ※建設事業、砂糖製造業、その他 ⑥： 100 万円（4週4休→4週8休）等 ⑦： 50 万円
	自動車運転の業務	①～⑤の何れかを1つ以上		
	医業に従事する医師	①～⑤又は⑦の何れかを1つ以上		
	砂糖製造業 （鹿児島県・沖縄県に限る）	①～⑤の何れかを1つ以上		
	その他長時間労働が認められる業種	①～⑤の何れかを1つ以上		
労働時間短縮・年休促進支援コース （労働時間の削減や年次有給休暇の取得促進に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主に助成）		①～③の何れかを1つ以上	① 36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 ② 年休の計画的付与制度の整備 ③ 時間単位の年休の整備及び特別休暇の整備	①： 150 万円（月80H超→月60H以下）等 ②： 25 万円 ③： 25 万円
勤務間インターバル導入コース （勤務間インターバル制度を導入する中小企業事業主に対し助成）		9時間以上の勤務間インターバル制度の新規導入・適用範囲拡大・時間延長		勤務間インターバルの時間数に応じて、以下のとおり設定 ・9～11H： 100 万円 ・11H以上： 150 万円
取引環境改善コース （荷待ち・荷役時間の短縮に向けた取組を行う荷主等の集団に対し助成）		荷主等により構成される集団が、構成員である運送事業者の荷待ち・荷役時間の短縮に効果を上げること		上限額： 100 万円
団体推進コース （傘下企業の生産性の向上に向けた取組を行う事業主団体に対し助成）		事業主団体が、傘下企業のうち1/2以上の企業について、その取組又は取組結果を活用すること		上限額： 500 万円

- 助成対象となる取組（生産性向上等に向けた取組）：①就業規則の作成・変更、②労務管理担当者・労働者への研修（業務研修を含む）、③外部専門家によるコンサルティング、④労務管理用機器等の導入・更新、⑤労働能率の増進に資する設備・機器の導入・更新、⑥人材確保に向けた取組（取引環境改善コースは、①好事例の周知、普及啓発、②セミナーの開催、③巡回指導、相談窓口の設定、④労働能率の増進に資する設備・機器の導入・更新 等）（団体推進コースは、①市場調査、②新ビジネスモデルの開発、実験、③好事例の周知、普及啓発、④セミナーの開催、⑤巡回指導、相談窓口の設置 等）

- 加算制度あり（※取引環境改善コース及び団体推進コースを除く）

<賃金引き上げ> 賃金を引き上げた労働者数及び企業規模に応じて、助成金の上限額に加算（3%以上：**6**万円～最大**60**万円、5%以上：**24**万円～最大**480**万円、7%以上：**36**万円～最大**720**万円）。

<割増賃金率引き上げ> ①割増賃金率を法定より5%以上引き上げた場合、助成金の上限額を**25**万円加算。

②1か月45時間超60時間以内の時間外労働に対する割増賃金率を50%以上に引き上げる等、一定の要件を満たした場合には、助成金の上限額を**100**万円加算。

中小企業・小規模事業者等に対する働き方改革推進支援事業

令和8年度当初予算額 30億円（30億円） ※（）内は前年度当初予算額。

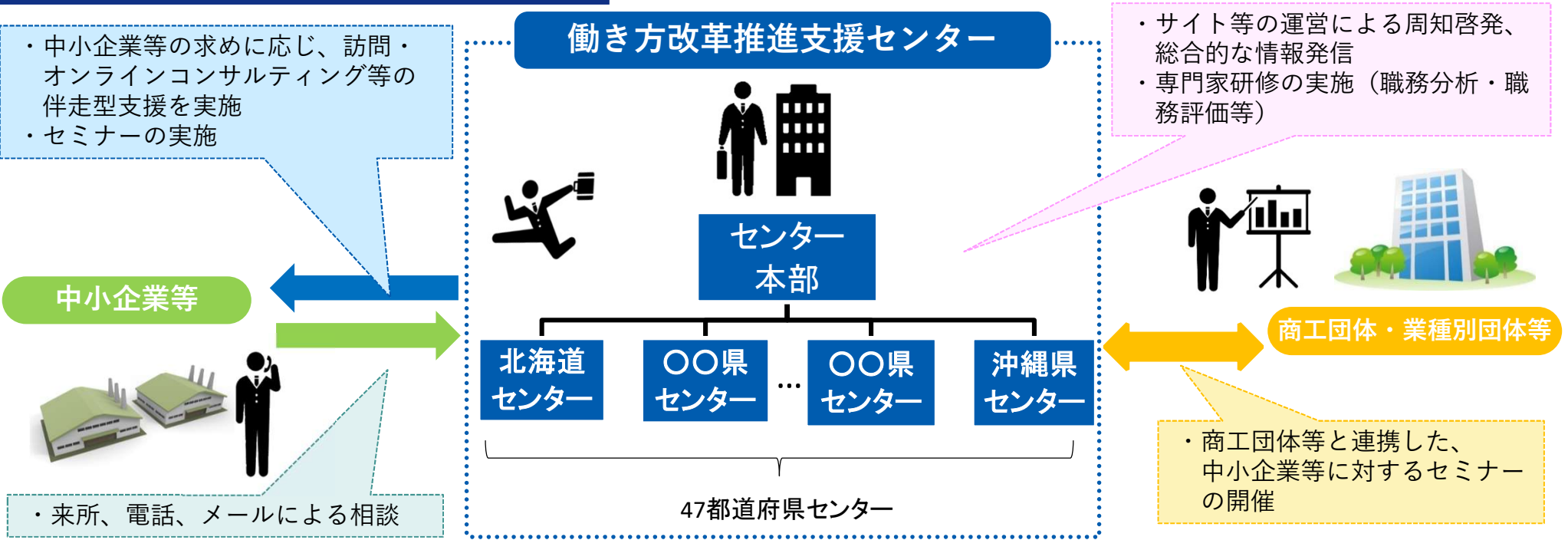
労働特会			子子特会	一般 会計
労災	雇用	徴収	育休	
1/2	1/2			

1 事業の目的

- 中小企業・小規模事業者等が働き方改革の意義を十分に理解し着実に実施することが必要であるため、センター本部及び47都道府県センターから成る「働き方改革推進支援センター」を設置し、
- 労務管理等の専門家による、働き方改革全般に関する窓口相談や、企業訪問やオンラインによるコンサルティングの実施
 - 企業の取組事例や労働関係助成金の活用方法等に関するセミナーの実施
 - 働き方改革全般に係る周知啓発及び総合的な情報発信
- などの支援を行う。

<取扱いテーマ例>
長時間労働の是正、同一労働同一賃金の実現、生産性向上による賃金引上げ、様々な労働時間制度の運用、人手不足解消に向けた雇用管理改善、その他ジョブ型人事指針など雇用・労働関係

2 事業の概要・スキーム、実施主体等



実施主体：国から民間業者へ委託

事業実績(令和7年度): 窓口等における個別相談件数 約27,000件、コンサルティングによる相談件数 約27,000件

3. 働き方改革関連法施行 5 年後の 労働基準関係法制の見直しに関する検討状況

労働基準関係法制研究会

1 趣旨・目的

新型コロナウイルス感染症の影響やデジタル技術等の進展により、企業を取り巻く環境や働く人の意識が変化し、働く人の働き方に対する意識等が個別・多様化している背景を踏まえ、働き方や職業キャリアに関するニーズ等を把握しつつ、新しい時代を見据えた労働基準関係法制の課題を整理することを目的として「新しい時代の働き方に関する研究会」（座長：今野浩一郎学習院大学名誉教授・学習院さくらアカデミー長）が開催され、これからの労働基準法制の在り方について報告書がとりまとめられたところである。

また、「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」（平成30年法律第71号。以下「働き方改革関連法」という。）附則第12条第1項及び第3項において、働き方改革関連法による改正後の労働基準法（昭和22年法律第49号）等について、その施行の状況等を勘案しつつ検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとされている。

そこで、今後の労働基準関係法制について包括的かつ中長期的な検討を行うとともに、働き方改革関連法附則第12条に基づく労働基準法等の見直しについて、具体的な検討を行うことを目的として、「労働基準関係法制研究会」（以下「本研究会」という。）を開催する。

2 構成員

- ◎ 荒木 尚志（東京大学大学院法学政治学研究科教授）
- 安藤 至大（日本大学経済学部教授）
- 石崎 由希子（横浜国立大学大学院国際社会科学研究院教授）
- 神吉 知郁子（東京大学大学院法学政治学研究科教授）
- 黒田 玲子（東京大学環境安全本部准教授）
- 島田 裕子（京都大学大学院法学研究科教授）
- 首藤 若菜（立教大学経済学部教授）
- 水島 郁子（大阪大学理事・副学長）
- 水町 勇一郎（早稲田大学法学学術院 教授）
- 山川 隆一（明治大学法学部教授）

〔 ◎座長 〕

3 開催状況

- 令和6年1月23日 第1回 キックオフ
- 2月21日 第2回 労働時間制度について
- 2月28日 第3回 労働基準法における「事業」と「労働者」について
- 3月18日 第4回 労使コミュニケーションについて
- 3月26日 第5回 第2～4回における積み残しの論点について議論
- 4月23日 第6回 これまでの議論の整理
- 5月10日 第7回 労使団体に対するヒアリング
- 6月27日 第8回 ヒアリング、労働基準法における「労働者」について
- 7月19日 第9回 労働基準法における「事業」、労使コミュニケーションについて
- 7月31日 第10回 労働時間、休憩、休日及び年次有給休暇について
- 8月20日 第11回 労働時間、休憩、休日及び年次有給休暇について
- 9月4日 第12回 「事業」と「労働者」、労使コミュニケーションについて
- 9月11日 第13回 労働時間、休憩、休日及び年次有給休暇について
- 11月12日 第14回 とりまとめに向けた議論（議論のたたき台）
- 12月10日 第15回 とりまとめに向けた議論（報告書案①）
- 12月24日 第16回 とりまとめに向けた議論（報告書案②）

令和7年1月8日 労働基準関係法制研究会報告書 とりまとめ

労働基準関係法制研究会報告書 概要

令和7年1月8日にとりまとめられた労働基準関係法制研究会の報告書の内容は以下のとおり。

I はじめに

II 労働基準関係法制に共通する総論的課題

1 労働基準法における「労働者」について

- (1) 現代における「労働者」性の課題
- (2) 労働基準法第9条について
- (3) 昭和60年労働基準法研究会報告について
- (4) 働く人の法的保護との関係
- (5) 今後の研究について
- (6) 家事使用人について

2 労働基準法における「事業」について

3 労使コミュニケーションの在り方について

- (1) 労使コミュニケーションの意義と課題
- (2) 労働組合による労使コミュニケーションについて
- (3) 「過半数代表者」の適正選出と基盤強化について
 - － 1 過半数代表者の選出手続について
 - － 2 過半数代表者が担う役割及び過半数代表者となった労働者に対する使用者による情報提供や便宜供与
 - － 3 過半数代表者への相談支援
 - － 4 過半数代表者の人数
 - － 5 過半数代表者の任期
 - － 6 労働基準法における規定の整備

- (4) 労使協定・労使委員会等の複数事業場での一括手続について
- (5) 労働者個人の意味確認について
- (6) 労働基準関係法制における労使コミュニケーションの目指すべき姿

III 労働時間法制の具体的課題

1 最長労働時間規制

- (1) 時間外・休日労働時間の上限規制
- (2) 企業による労働時間の情報開示
- (3) テレワーク等の柔軟な働き方
- (4) 法定労働時間週44時間の特例措置
- (5) 実労働時間規制が適用されない労働者に対する措置

2 労働からの解放に関する規制

- (1) 休憩
- (2) 休日
- (3) 勤務間インターバル
- (4) つながらない権利
- (5) 年次有給休暇

3 割増賃金規制

- (1) 割増賃金の趣旨・目的等
- (2) 副業・兼業の場合の割増賃金

IV おわりに

労働政策審議会 労働条件分科会のこれまでの開催状況

○ これまでの開催状況は以下のとおり。

令和7年1月21日 労働基準関係法制研究会報告書についての議論（キックオフ）

2月28日 今後の議論の進め方
労働時間制度等に関する実態調査結果（速報）

3月11日 労働基準法における「労働者」及び「事業」

3月27日 労働時間制度等に関する実態調査結果（全体）

5月13日 労働時間総論、各論（上限規制、テレワーク、管理監督者等）

5月23日 集団的労使コミュニケーションの在り方（過半数労働組合・過半数代表者等）

6月6日 労働時間各論（休日・連続勤務規制、勤務間インターバル、年次有給休暇等）

6月16日 労働時間各論（副業・兼業）、集団的労使コミュニケーションの在り方（過半数代表者等）

8月19日 労働時間各論（その他）

9月4日 労働時間各論（その他）、「総点検」について

「経済財政運営と改革の基本方針2025」等について

経済財政運営と改革の基本方針2025（令和7年6月13日閣議決定）

第2章 賃上げを起点とした成長型経済の実現

1. 物価上昇を上回る賃上げの普及・定着～賃上げ支援の政策総動員～

（2）三位一体の労働市場改革及び中堅・中小企業による賃上げの後押し

（多様で柔軟な働き方の推進）

（略）

働き方改革関連法施行後5年の総点検を行い、働き方の実態及びニーズを踏まえた労働基準法制の見直しについて、検討を行う。

（略）

新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版（令和7年6月13日閣議決定）

VI. 人への投資・多様な人材の活躍推進

2. 多様な人材の活躍推進

（3）働き方改革関連法施行後5年を踏まえた働き方改革の総点検

①働き方改革関連法施行後5年を踏まえた状況の把握と総点検

（略）

誰もが健康で、意欲と能力を発揮して働きやすい労働環境の下で生産性の高い多様で柔軟な働き方を推進するとともに、働き方改革関連法施行後5年の総点検を行い、働き方の実態とニーズを踏まえた労働基準法制の見直しについて労働政策審議会で検討する。

（略）

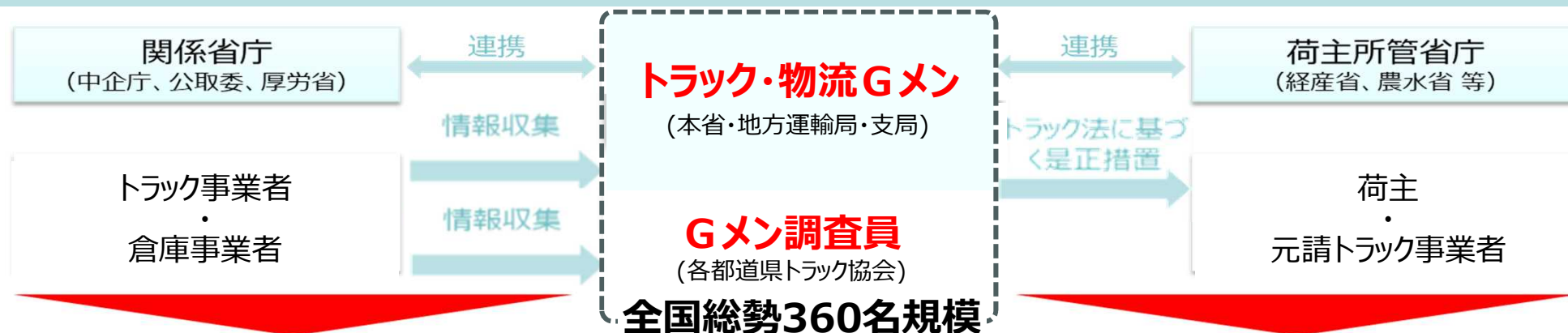
行政の取組みについて

令和8年7月31日

中部運輸局 自動車交通部 貨物課

1. 「トラック・物流Gメン」の取組について
2. トラック適正化二法について
3. 各検討会等の開催状況について

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～）

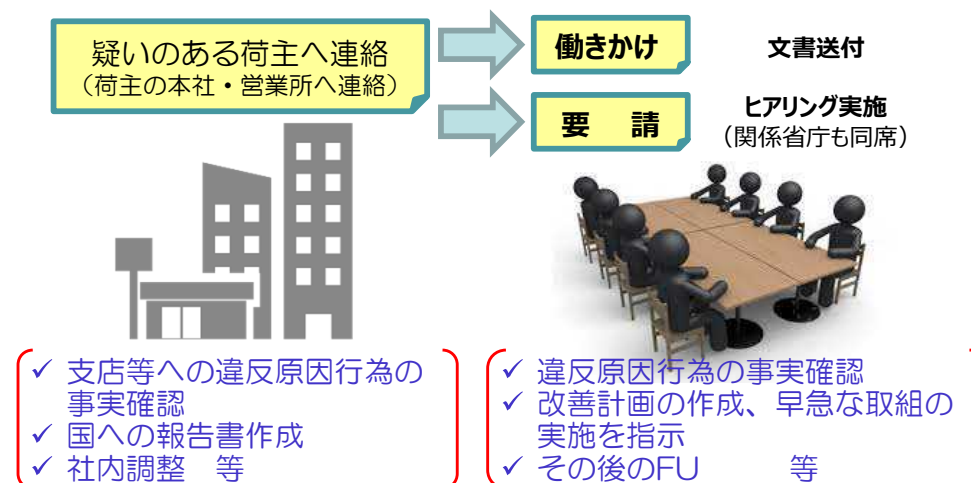
トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」
制度※の**執行力を強化**（2023年度～）

※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」



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

貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集し、事実関係を確認の上で荷主関係省庁とも連携して対応する

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

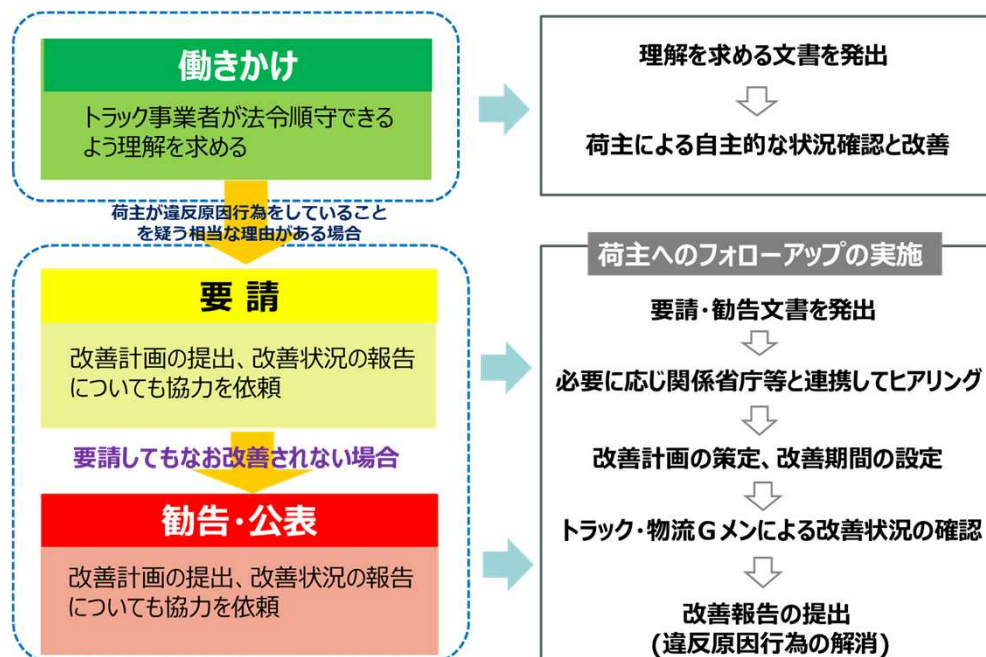
要 請

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

■ 荷主等への是正指導における基本フロー



貨物自動車運送事業法附則第1条の2の2に基づく荷主への注意喚起等（R8.4.1～）

R8.4.1からは無許可経営等原因行為の端緒情報を収集し、警察とも連携して対応する

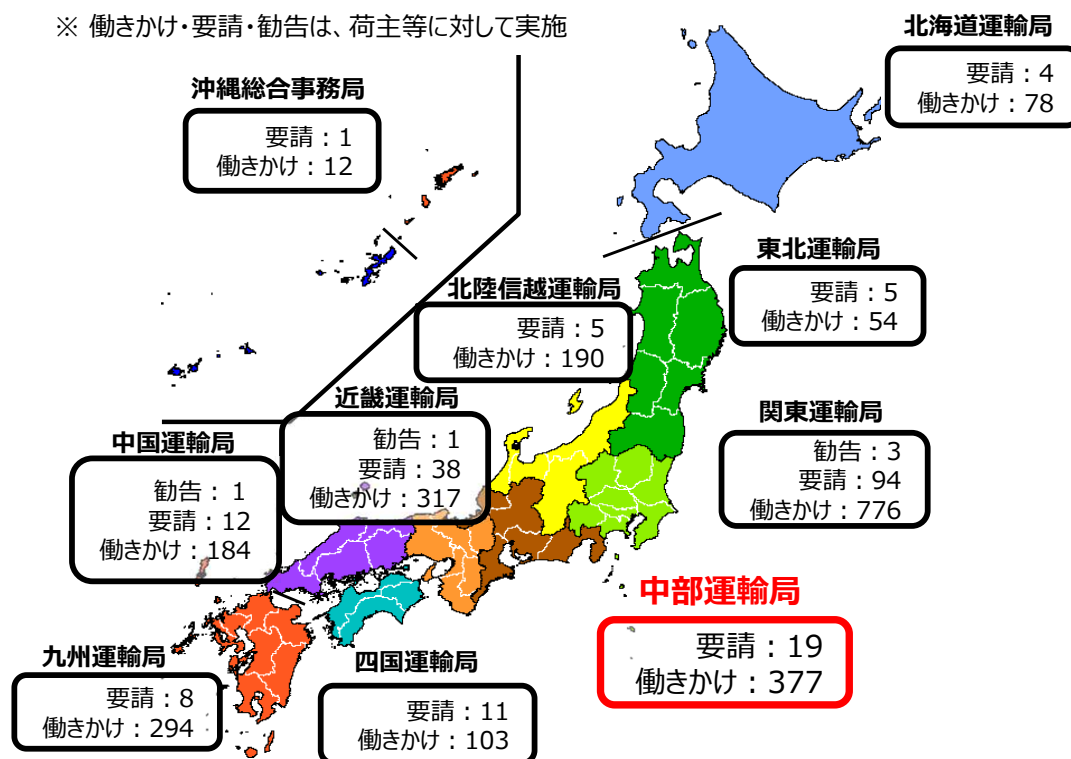
「**注意喚起**」：無許可経営等原因行為を荷主等がしている疑いがある場合、法の趣旨について文書等で案内をし、任意調査への協力を求める

「**要請**」：荷主等が無許可経営等原因行為をしているおそれがあると認められる場合、当該違反原因行為を行わないように要請する

「**勧告**」：荷主等が無許可経営等原因行為をしていることを疑うに足る相当な理由がある場合、当該違反行為を行わないように勧告する

〈ブロック別実施状況〉

※ 働きかけ・要請・勧告は、荷主等に対して実施



トラック・物流Gメン「勧告・公表」案件

勧告日	荷主等 (業態)	会社名	違反原因行為	【参考】過去の要請
①令和6年1月26日	荷主	王子マテリア (株) (東京都中央区)	長時間の荷待ち	長時間の荷待ち (令和4年8月)
②令和6年1月26日	元請	ヤマト運輸 (株) (東京都中央区)	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、過積載運 行の指示、その他の無理な運送依頼	過積載運行の指示 (令和4年11月)
③令和7年1月30日	倉庫 利用運送	NX・NPロジスティクス (株) (大阪府摂津市)	長時間の荷待ち	長時間の荷待ち (令和5年12月)
④令和7年1月30日	荷主	(株) 吉野工業所 (東京都江東区)	長時間の荷待ち	長時間の荷待ち (令和5年11月)
⑤令和7年12月23日	荷主	大黒天物産 (株) (岡山県倉敷市)	長時間の荷待ち	長時間の荷待ち (令和5年9月)

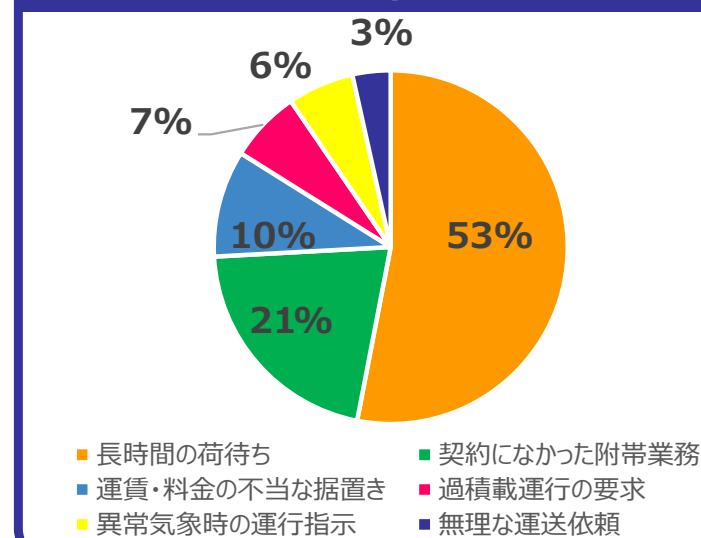
〈全国〉 (参考)

対応内容	荷主等の数	内訳
勧告	5	荷主3・元請1・その他1
要請	197	荷主108・元請83・その他6
働きかけ	2,385	荷主1,680・元請592・その他113

〈中部運輸局管内〉 (愛知、静岡、岐阜、三重、福井)

対応内容	荷主等の数	内訳
要請	19	荷主9・元請8・その他2
働きかけ	377	荷主278・元請75・その他24

「中部運輸局管内」における是正指導実施件数の違反原因行為の内訳(令和8年3月末時点)



▼管内同日一斉荷主訪問（荷主パトロール）の概要

- 日 時 令和8年3月5日（木）10時00分～16時00分
- 場 所 愛知県豊橋市、静岡県静岡市周辺、岐阜県岐阜市周辺、三重県四日市市、福井県福井市（管内5県）
- 実 施 者 中部運輸局トラック・物流Gメン 8名
地方貨物自動車運送適正化事業実施機関Gメン調査員 8名
労働局・労働基準監督署 3名（三重、福井）
- 実施概要 中部運輸局管内5県（愛知県、静岡県、岐阜県、三重県、福井県）において同日に関係機関と連携して食料品業界をはじめとした荷主等45社を訪問
物流改正法の啓発に加え、運送契約の書面化、標準的運賃への理解、トラック・物流Gメンの活動等について周知を行うとともに、違反原因行為の未然防止に係る啓発を実施
また、一部の荷主等においては物流の現状やトラック・物流Gメンによる働きかけ後の取組状況等についてヒアリングを行い、物流効率化及び取引適正化への理解と協力を求めた

▼荷主パトロールの様子（荷主等の物流担当者への周知啓発の様子）

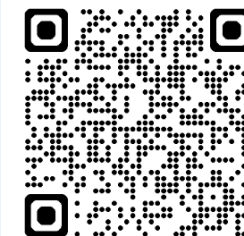


【荷主パトロール実績（直近）】 **R8年度…… 110件**（愛知45、静岡14、岐阜19、三重20、福井12）※R8.6 末
R7年度…… 485件（愛知223、静岡55、岐阜100、三重113、福井41）

- メディア配信を通して、トラック・物流Gメンの活動への理解・協力を広く呼びかけ、**違反原因行為等の是正に向けて周知啓発を実施**



YouTubeチャンネル
「STOP!トラハラ」過積載・過労運転防止プロジェクト
@stop_torahara_official



トラック・物流Gメンの活動紹介動画

トラック・物流Gメンが違反原因行為を監視・是正していることを紹介。6つの違反原因行為の説明等について、約90秒の動画を制作・配信。



6つの違反原因行為のショート動画

違反原因となる6つの行為をテーマに、ショートドラマ形式でシリーズものとして、6つの動画を制作・配信。



1. 「トラック・物流Gメン」の取組について
2. **トラック適正化二法について**
3. 各検討会等の開催状況について

- 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 令和7年6月11日公布
- 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

【1.2.】 公布から3年以内の施行
【3.4.】 R8.4.1～施行

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、他の事業者へ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

- (※) 真荷主の定義が変更、利用運送事業者にも運送契約書面、実運送管理簿の作成義務適用

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

公布から3年以内の施行

(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)①について更新手数料等によるほか、(1)②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

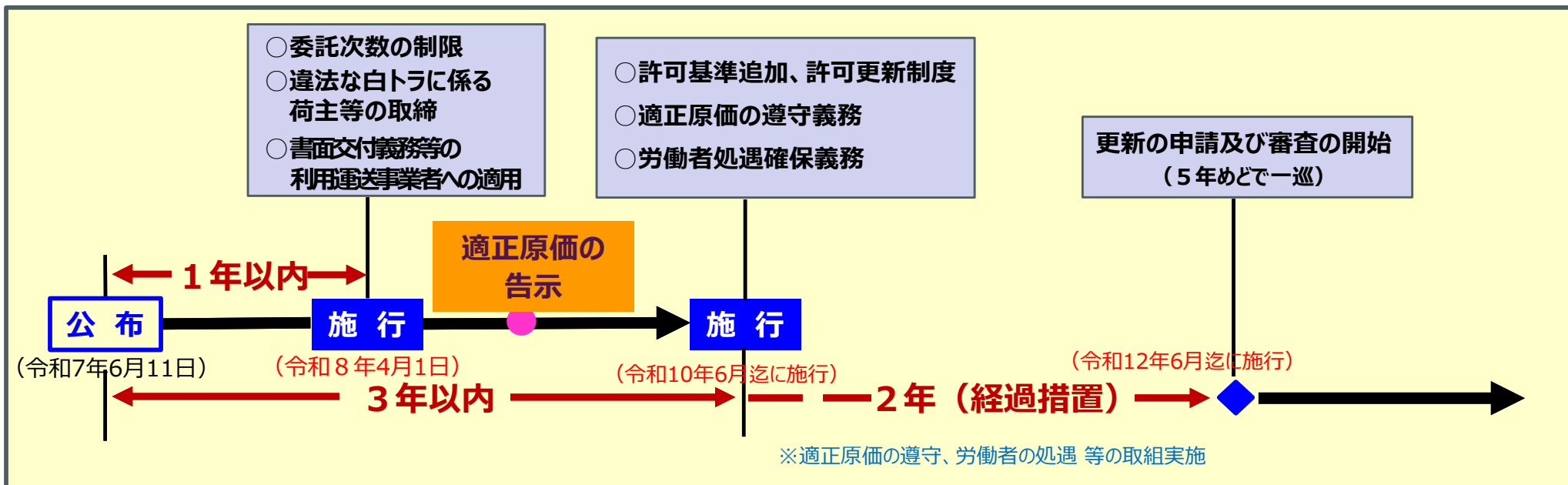
政府は、物流に関する施策の総合的かつ集中的な推進を図るため、物流政策推進会議を設置

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

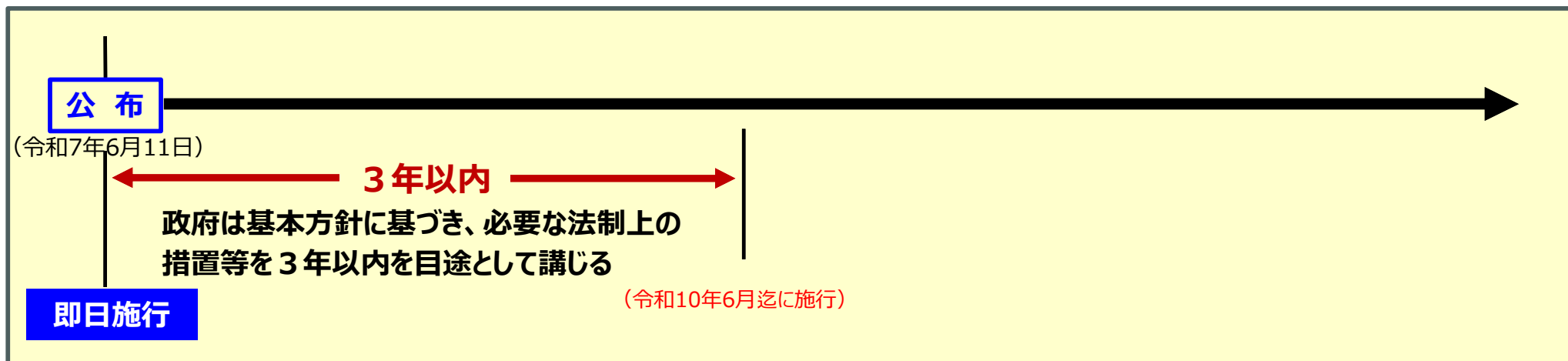
担保

トラック適正化二法の施行時期

【貨物自動車運送事業法】



【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. 「トラック・物流Gメン」の取組について
2. トラック適正化二法について
3. **各検討会等の開催状況について**

概 要

- 令和7年6月に成立・公布した貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和7年法律第60号）及び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（令和7年法律第61号）により、トラック運送事業者が自ら貨物を運ぶときや、他のトラック運送事業者等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ようにすることとされ、本規定については、同法の公布から3年以内に施行することとされているところ。
- これを受け、国土交通省、経済産業省、農林水産省等の行政機関、学識経験者、関係団体等を構成員とする「適正原価の設定に向けた有識者検討会」を立ち上げ、「適正原価」の適切な設定に向けた論点整理と方向性について、議論を行う。

構 成 員

委員

【学識経験者】

- ・山内 弘隆 一橋大学名誉教授（座長）
- ・大島 弘明 流通経済大学流通情報学部教授
- ・首藤 若菜 立教大学経済学部教授
- ・西成 活裕 東京大学大学院工学系研究科教授
- ・二村 真理子 東京女子大学現代教養学部教授
- ・矢野 裕児 流通経済大学流通情報学部教授

【行政】

- ・岡野まさ子 国土交通省大臣官房総括審議官兼物流統括調整官
- ・木村 大 国土交通省大臣官房審議官（物流・自動車）
- ・高橋 一郎 農林水産省大臣官房新事業・食品産業部長
- ・浅井 俊隆 経済産業省大臣官房審議官（商務・サービス担当）

専門委員

- ・（公社）全日本トラック協会
- ・全日本運輸産業労働組合連合会
- ・全国交通運輸労働組合総連合

オブザーバー

【行政】

- ・田邊 貴紀 公正取引委員会事務総局経済取引局調整課長
- ・川口 俊徳 厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
- ・小高 篤志 中小企業庁事業環境部取引課長

【関係団体】

- ・（公社）全国通運連盟
- ・（一社）日本経済団体連合会
- ・日本商工会議所
- ・全国中小企業団体中央会
- ・全国商工会連合会
- ・全国農業協同組合中央会

今後の進め方（想定）

- 第1回検討会を7月17日に開催。その後は月1回の頻度で関係者ヒアリングや論点整理等を行い、年内を目途に提言とりまとめ。
- 提言を踏まえ、物流政策推進会議、運輸審議会を経て、「適正原価」を告示

提言のイメージ

- ・「適正原価」に関する基本的な考え方
（適正原価の目的、定義・位置付けや制度設計 等）
- ・「適正原価」の構成要素及び算出の枠組み

※「適正原価」の具体的な金額については議論しないことを想定

条 文

(運賃及び料金に係る適正原価)

第九条の二 国土交通大臣は、貨物自動車運送事業に係る運賃及び料金について、**燃料費、全産業の労働者一人当たりの賃金の額の平均額を踏まえた人件費、減価償却費、輸送の安全確保のために必要な経費、委託手数料、事業を継続して遂行するために必要不可欠な投資の原資、公租公課その他の事業の適正な運営の確保のために通常必要と認められる費用であって国土交通省令で定めるものを的確に反映した積算を行うことにより、貨物自動車運送事業の適正な運営を図るための原価を定めることができる。**

2 (略)

附 則

(標準的な運賃) ※適正原価制度導入により廃止

第一条の三 国土交通大臣は、当分の間、**事業用自動車の運転者の労働条件を改善するとともに、一般貨物自動車運送事業の健全な運営を確保し、及びその担う貨物流通の機能の維持向上を図るため、一般貨物自動車運送事業の能率的な経営の下における適正な原価及び適正な利潤を基準として、標準的な運賃を定めることができる。**

現行の法附則第1条の3に規定されている「適正な利潤」は、改正後の法第9条の2には規定されていない

考え方

- 適正原価は「**貨物自動車運送事業の適正な運営を図るための原価**」と定義されているが、トラック事業者が適正原価を下回る運賃・料金の収受を継続的に行った場合には法令違反となり、適正原価の収受が貨物自動車運送事業の許可更新の要件となることも踏まえると、**貨物自動車運送事業を法令に則って適正に運営するために最低限必要となる原価**であると解釈することができる。
- 適正原価制度により、いわゆる**ダンピング事業者の退出を促す必要**があることから、適正原価は、**安全投資や人件費等について適正な水準が確保され、かつ、更なるコスト削減を行った場合に、法令に則った適正な事業運営に支障が生じることとなる程度の水準**に設定する必要がある。
- なお、**標準的運賃**は、**能率的な経営**の下における一定の投資等も織り込まれた**原価に適正な利潤**（いわゆる事業報酬）を加えた「**荷主等から収受すべき運賃**」である。一方で、**適正原価には適正な利潤**（事業報酬）**を含まない**ため、**実際に荷主等から収受すべき運賃・料金は、適正原価に適正な利潤を上乗せした水準**となる。

条 文

（適正原価を下回る運賃及び料金の制限）

第九条の三 一般貨物自動車運送事業者は、前条第二項の規定による適正原価の告示があった場合においては、**自らが引き受ける貨物の運送に係る運賃及び料金が当該適正原価を下回ることとならないようにしなければならない。** **トラック事業者の受注者としての義務**

2 一般貨物自動車運送事業者は、前条第二項の規定による適正原価の告示があった場合において、**自らが引き受ける貨物の運送について他の貨物自動車運送事業者の行う運送**（自動車を使用しないで貨物の運送を行わせることを内容とする契約によるものを除く。）**を利用するときは、その利用する運送に係る運賃及び料金が当該適正原価を下回ることとならないようにしなければならない。** **トラック事業者の発注者としての義務**

提案者の意思（衆・法制局作成の概要より抜粋）

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**

考え方

- 運賃及び料金が適正原価を下回ることとならないことを求める規定だが、その趣旨は、**適正原価を継続的に下回らないことを確保**するもの。
- よって、個別の運送契約において、収受した運賃及び料金が「適正原価」を下回ったとしても、直ちに違法とはならないが、そのような取引が継続され、**一定期間において運賃及び料金が適正原価を下回る状態が継続的に認められる場合には違法**となる。

「適正原価」告示においては、トラック事業者の総稼働時間や総走行距離等を代入して適正原価を計算できる算定式を示すとともに、時間当たり固定費やキロ当たり変動費等の単価について、地域、車種・車格ごとに示すこととしてはどうか。

【算定式のイメージ：下記のような式を運賃・料金の収受・支払それぞれについて示す】

$$\begin{aligned}\text{適正原価} &= \text{運賃原価} + \text{委託手数料} + \text{料金原価} + \text{燃料サーチャージ} + \text{実費} \\ &= \text{時間当たり固定費} \times \text{総稼働時間} + \text{キロ当たり変動費} \times \text{総走行距離} \\ &\quad + \text{委託手数料率} \times \text{備車に委託した運送の運賃原価} \\ &\quad + \text{時間当たり料金} \times \text{総稼働時間} \\ &\quad + (\text{燃料価格} - \text{基準価格}) \times \text{使用量} \\ &\quad + \text{実費}\end{aligned}$$

- ※ 時間当たり固定費、キロ当たり変動費及び時間当たり料金については、地域／車種・車格ごとに表などにより別途示すことを想定
- ※ 今後検討の進展に応じて他の項目が追加される可能性があることに留意

- 令和7年6月に議員立法により成立した「**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**」において、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ける旨が規定されたことを踏まえ、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」の枠組みを発展的に改組し、**令和8年3月に「物流政策推進会議」を設置・開催。**（「**物流政策推進会議の開催について**」令和8年3月27日 閣議口頭了解）
- 同法及び同口頭了解において、物流の実務に関して十分な知識と経験を有する者によって構成される関係者会議を設ける旨も規定されていることから、物流政策推進会議の下に「**物流政策推進関係者会議**」を設置する。

1. 構成員 ※構成員及びオブザーバーについては議題に応じて追加することを想定

議長 国土交通省大臣官房総括審議官

副議長 農林水産省大臣官房総括審議官（新事業・食品産業）
経済産業省大臣官房商務・サービス審議官

構成員 公正取引委員会事務総局経済取引局長
警察庁交通局長
消費者庁次長
厚生労働省労働基準局長
中小企業庁次長
国土交通省道路局長
環境省水・大気環境局長

公益社団法人全日本トラック協会
全日本運輸産業労働組合連合会

2. 主な議題（想定）

- ・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施策
（例：トラック適正化二法により導入される「適正原価」・許可更新制度など）
- ・物流革新の「集中改革期間」における必要な物流の機能を維持するための施策
（例：各省庁における総合物流施策大綱に基づく施策の進捗管理など）

3. スケジュール（想定）

令和8年

7月 第1回 物流政策推進関係者会議

- ・R8.4から施行されたトラック適正化二法、改正物流法等の施行状況
- ・「適正原価」に関する今後の検討の進め方
- ・R8.3に閣議決定された総合物流施策大綱を踏まえた施策の進め方

秋～冬頃 第2回 物流政策推進関係者会議

- ・トラック適正化二法の施行に向けた体制整備等に係る検討状況
- ・総合物流施策大綱に位置づけた施策の進捗状況報告、施策の進め方の確認 等

令和9年

春頃 第3回 物流政策推進関係者会議

- ・「適正原価」に関する検討状況の報告・議論
- ・総合物流施策大綱に位置づけた施策の進捗状況報告、施策の進め方の確認 等

【参考】物流政策推進会議

議長

内閣官房長官

構成員

内閣府特命担当大臣
国家公安委員会委員長
厚生労働大臣
環境大臣
公正取引委員会委員長

副議長

農林水産大臣
経済産業大臣
国土交通大臣

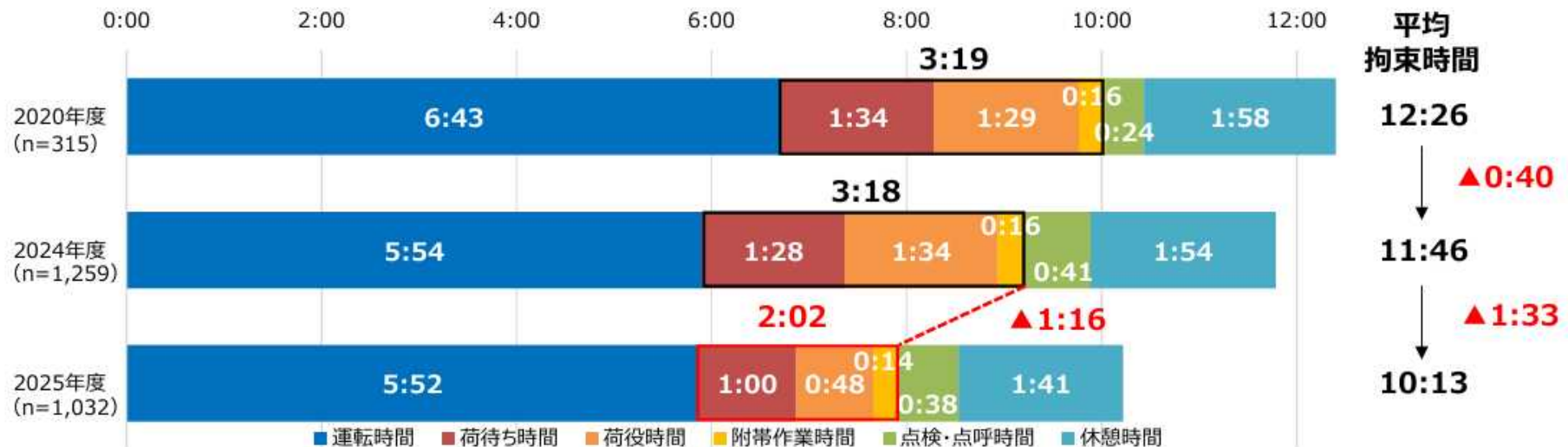
【調査概要】

- ・調査対象：一般貨物自動車運送事業のうち実運送を行う事業者
- ・調査期間：2025年11月25日から同年12月24日まで
- ・調査内容：2025年4月から同年8月までの通常期における代表的な1日の運行について、主に以下の項目を調査
 - ①運転時間、②荷待ち時間、③荷役時間、④附帯作業時間、⑤点検・点呼に要した時間、⑥休憩時間

【調査結果概要】

- ・今回、トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間は**10時間13分**であり、**荷待ち・荷役等時間は2時間2分**であった。
- ・今回調査（2025年度）では、前回調査（2024年度）と比較して、運転時間は横ばいながら、**平均拘束時間が大幅に減少した（▲1時間33分）**。その主な要因としては、**荷待ち・荷役等が減少（▲1時間16分）**したこととなっている。
- ・2025年4月から改正物流効率化法が施行され、荷主・物流事業者に対して、荷待ち・荷役等時間の短縮などの努力義務を課されており、各主体がその履行に努めていることが寄与していると思われる。
- ・国としては、改正物流効率化法に基づく基本方針において1運行の荷待ち・荷役等時間を2時間以内にする目標を掲げているところ、個別には長い荷待ち・荷役等時間が発生しているケースがあることも踏まえ、**目標が安定的に達成され、さらに短縮されるよう、引き続き取り組んでいく。** ※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決定

<トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳>



◎ 持続可能な物流の実現に向けた環境改善の取組

現状・課題

- 物流改正法が令和7年4月から施行されたが、制度の更なる浸透が必要。発荷主だけでなく着荷主への理解が必要との声もあり、荷主企業への周知・浸透が必要
- 時間外労働の上限規制が適用されたことや、人材確保の観点からも、長時間労働、荷待ち時間等の改善による生産性の向上が必要
- 持続可能な物流の実現に向けた原資確保のため適正運賃収受および附帯業務に対する適正料金の収受、価格転嫁に向けた環境整備が必要
- 運賃の低廉さを理由としたいわゆる違法な「白トラ」に有償で運送を委託する違法行為も確認されているため、「白トラ」を利用したものも罰則となるようになった改正トラック法の周知・浸透が必要

取組みの方向性

- ①着荷主・元請等への周知・啓発
- ②持続可能な物流の実現に向けた環境改善

具体的な取組み

- **協議会メンバーと連携した施策の周知・発信**
 - ・チラシの掲示、広報誌、SNS、メルマガ等による周知
- **荷主及び一般消費者をターゲットとした広報活動**
 - ・web広告、新聞広告、ラジオCM等
- **トラック・物流Gメンの取組強化**
 - ・プッシュ型情報収集の実施（各種会合における出張相談、トラックステーション等でのトラック運転者に対するヒアリング）
 - ・労働局との連携（各機関が実施する説明会等でのトラック・物流Gメンの取組周知）
 - ・**荷主パトロールの実施**（荷主企業へ訪問し実施する周知・啓発活動を含む）
 - ・違法な「白トラ」の利用防止に向けた取組
- **人材確保の取組推進**
 - ・ハローワークと連携し、業界別セミナーを隔月で実施
 - ・運送業界のPR活動の実施