

第21回 岐阜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7年3月14日（金）14時00分～15時30分
場 所：一般社団法人岐阜県トラック協会 会議室
岐阜市日置江2648番地の2（岐阜県自動車会館3階）

議 事 次 第

1. 開 会

2. 挨 拶（中部運輸局自動車交通部次長）

3. 議 題

（1）行政の物流対策について【資料1】

（2）トラック運転者の働き方改革に向けた厚生労働省の取組について【資料2】

（3）令和6年度の協議会における取組結果及び令和7年度の協議会の取組について【資料3】

4. 挨 拶（岐阜労働局労働基準部長）

5. 閉 会

【配布資料】

- ・ 議事次第
- ・ 岐阜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
- ・ 第21回 岐阜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
- ・ 第21回 岐阜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
- ・ 資料1：行政の物流対策について（中部運輸局）
- ・ 資料2：トラック運転者の働き方改革に向けた厚生労働省の取組（岐阜労働局）
- ・ 資料3：令和6年度の協議会における取組結果及び令和7年度の協議会の取組について（岐阜運輸支局）

岐阜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)

土井 義夫	朝日大学大学院経営学研究科 教授
森 健二	岐阜県商工会議所連合会 専務理事
安藤 正弘	一般社団法人岐阜県経営者協会 専務理事
高橋 義信	一般社団法人岐阜県経済同友会 専務理事
上口 隆一	株式会社バローホールディングス 流通技術本部 物流部長
会津 彰太	カヤバ株式会社 生産管理部 部長
三橋 浩司	カヤバ株式会社 生産企画部 部長
内木 年人	日本労働組合総連合会岐阜県連合会 副会長
高橋 英彦	全日本運輸産業労働組合岐阜県連合会 執行委員長
田口 利寿	一般社団法人岐阜県トラック協会 副会長
	西濃運輸株式会社 相談役
広瀬 真人	中部急送株式会社 取締役会長
清水 豊太郎	清水産業有限会社 代表取締役会長
中嶋 孝典	有限会社岐阜通運 代表取締役
原田 浩一	岐阜労働局長
中村 広樹	中部運輸局長
加藤 彦徳	岐阜運輸支局長

オブザーバー

藤井 隆史	中部経済産業局 産業部 流通・サービス産業課 課長
五十嵐 晃	東海農政局 経営・事業支援部 食品企業課 課長

第21回 岐阜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)

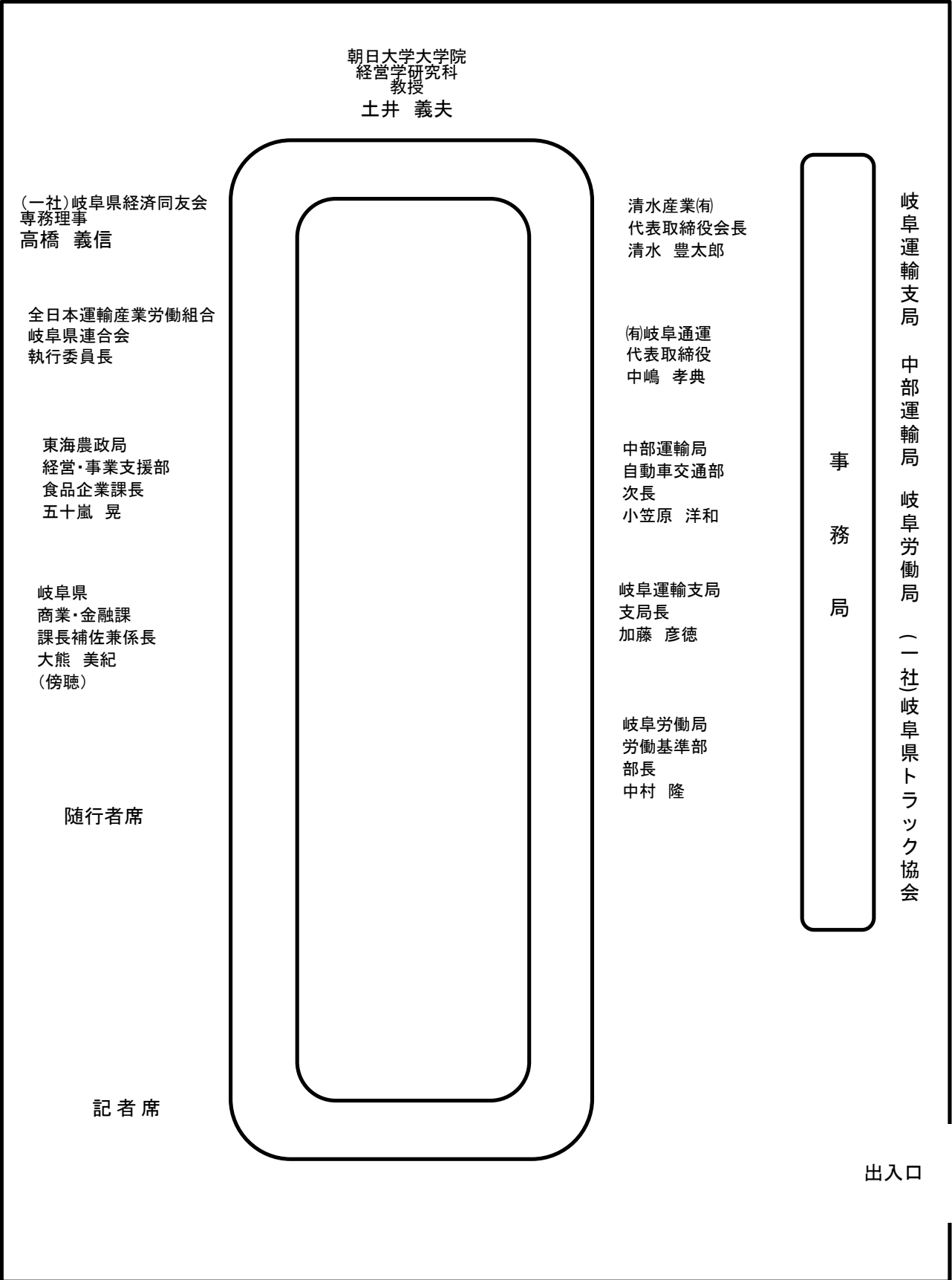
	組織名	役職	委員名		代理出席者 役職	出席者名	随行者名
1	朝日大学大学院	経営学研究科 教授	土井 義夫				
2	岐阜県商工会議所連合会	専務理事	森 健二	欠席			
3	一般社団法人岐阜県経営者協会	専務理事	安藤 正弘	欠席			
4	一般社団法人岐阜県経済同友会	専務理事	高橋 義信				
5	株式会社バローホールディングス	流通技術本部 物流部長	上口 隆一	欠席			
6	カヤバ株式会社	生産管理部 部長	会津 彰太	欠席			
		生産企画部 部長	野崎 剛	欠席			
7	日本労働組合総連合会 岐阜県連合会	副会長	内木 年人	欠席			
8	全日本運輸産業労働組合 岐阜県連合会	執行委員長	高橋 英彦				
9	一般社団法人岐阜県トラック協会 西濃運輸株式会社	副会長 相談役	田口 利寿	欠席			臼井 靖彦 (事務局)
10	中部急送株式会社	取締役会長	広瀬 真人	欠席			
11	清水産業有限会社	代表取締役会長	清水 豊太郎				
12	有限会社岐阜通運	代表取締役	中嶋 孝典				
13	岐阜労働局	局長	原田 浩一	代理 出席	労働基準部 部長	中村 隆	土本 吉宏 (事務局)
14	中部運輸局	局長	中村 広樹	代理 出席	自動車交通部 次長	小笠原 洋和	岩田 裕治
15	岐阜運輸支局	支局長	加藤 彦徳				山田 慎児 磯野 敬宗 (事務局)

オブザーバー

中部経済産業局	産業部 流通・サービス産業課 課長	藤井 隆史	欠席			
東海農政局	経営・事業支援部 食品企業課 課長	五十嵐 晃		経営・事業支援部 食品企業課 流 通・企業係員	片桐 実玲	

第21回 岐阜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

(一社)岐阜県トラック協会 会議室
(順不同・敬称略)



行政の物流対策について

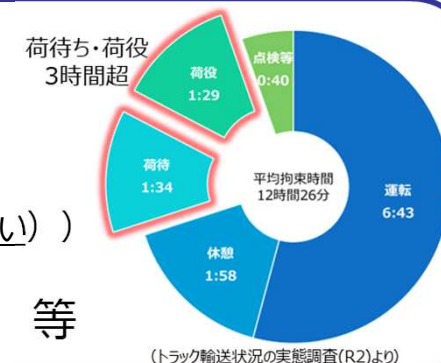
令和7年3月14日
中部運輸局自動車交通部貨物課

- ・トラック業界の現状／政策パッケージ
- ・トラック・物流Gメン／標準的運賃
- ・物流改正法について

「物流2024年問題」とは？

トラック業界の 構造的課題

- ✓ 長時間労働（年間労働時間は全産業平均より約2割（400h～450h）長い）
- ✓ 低賃金（年間賃金は全産業平均より5%～15%（20万～60万円）低い）
- ✓ 慢性的な担い手不足（有効求人倍率は全産業の約2倍）
- ✓ 若手ドライバーの不足（全産業平均より若年層の割合が低く、中年層の割合が高い）



ドライバーの労働環境改善のため・・・

（2024年4月～）

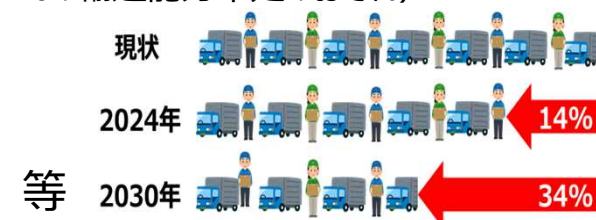
トラック業界の 働き方改革

- ✓ 時間外労働上限規制の適用（年960時間）
- ✓ 改善基準告示の見直し（年間拘束時間3,516時間→3,300時間 等）

このまま何も対策を講じなければ・・・

物流2024年問題

- ✓ モノが運べなくなるおそれ（2024年度：約14%、2030年度：約34%の輸送能力不足のおそれ）
- ✓ ドライバーの年収低下のおそれ
（拘束時間が3,300時間を超えるトラックドライバーが全体の約3割存在）



「物流2024年問題」への対応

2018年

6月 「働き方改革関連法」成立（※労働基準法の改正）

12月 貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（議員立法）の成立
（※「荷主対策の深度化」、「標準的運賃」の制度を創設（2024年3月末までの時限措置））

2020年

4月 「標準的運賃」を告示

2023年

3月 「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置

6月 関係閣僚会議において「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定
貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（議員立法）の成立
（※「荷主対策の深度化」、「標準的運賃」の制度を「当分の間」延長）

7月 「トラックGメン」創設

9月 岸田総理と中小トラック事業者等との「車座対話」を実施

10月 関係閣僚会議において「物流革新緊急パッケージ」を策定
（6月の政策パッケージのうち緊急に取り組むべき事項を具体化）

11月 政府において総合経済対策・補正予算案を決定

2024年

2月 政府において物流法案の閣議決定、国会提出
関係閣僚会議において「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定

3月 新たな「標準的運賃」を告示
自動車運送業分野（トラック・バス・タクシー）の特定技能制度の対象分野への追加を閣議決定

4月 「働き方改革関連法」の施行（※トラックドライバーにも時間外労働時間上限規制が適用）
改正物流法成立

5月 改正物流法公布（※2025.4～一部施行）



我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議
(2023.3.31)



岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話
(2023.9.28)



物流革新・賃上げに関する意見交換会
(2024.2.16)

「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく取組み①

荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**抜本的・総合的な対策**を「政策パッケージ」として策定

※第5回「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」資料より抜粋

(1) 物流の効率化

【即効性ある設備投資の促進】

＜自動フォークリフト＞



＜自動倉庫＞



【「物流標準化」の推進】



バラ積み・バラ卸し



パレットからパレットへの積み替え

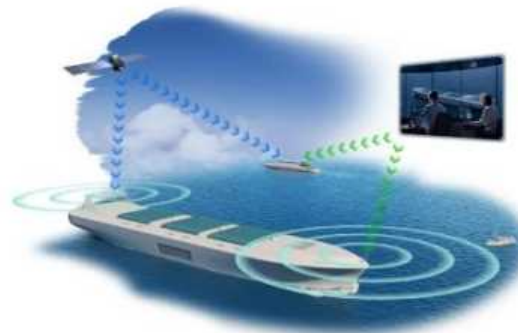


「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮

【「物流DX」の推進】



＜自動運転サービス支援道＞

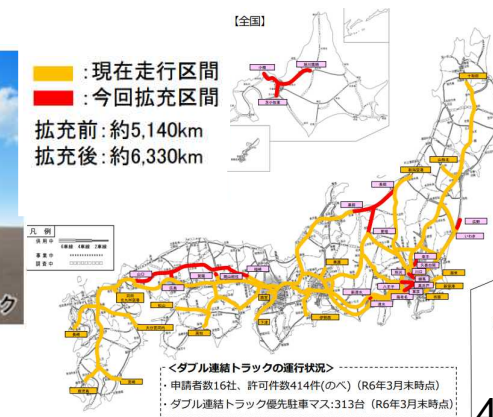


＜自動運行船＞

【ダブル連結トラックの導入促進】



＜ダブル連結トラック＞



「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく取組み②

(2) 商慣行の見直し

【物流法改正】 【トラック（・物流）Gメンによる指導】 【「標準的運賃」の周知・徹底】
 （規制的措置の導入）



トラック・物流Gメン

【距離制運賃】

車種別 キロ数	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	15,790	18,060	22,540	27,940
20km	17,600	20,160	25,330	31,550
30km	19,410	22,270	28,120	35,160
40km	21,220	24,370	30,920	38,770
50km	23,040	26,480	33,710	42,380

【時間制運賃】

種別	車種別 キロ数	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
基本運賃	10km	15,790	18,060	22,540	27,940
基本運賃	20km	17,600	20,160	25,330	31,550
基本運賃	30km	19,410	22,270	28,120	35,160
基本運賃	40km	21,220	24,370	30,920	38,770
基本運賃	50km	23,040	26,480	33,710	42,380

(3) 荷主・消費者の行動変容

【再配達削減に向けた取組み】

＜ポイント還元実証事業（本年10月～）＞

【ポイント還元を通じた消費者の行動変容を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業】



EC事業者
物流事業者

【「送料無料」表示の見直し】

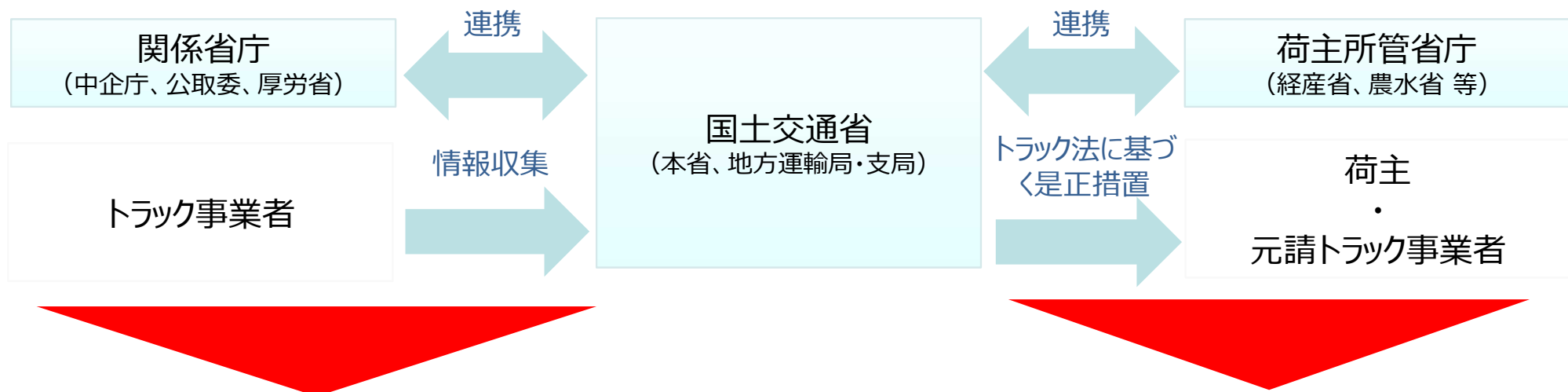
- ・トラック業界の現状／政策パッケージ
- ・トラック・物流**G**メン／標準的運賃
- ・物流改正法について

- **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、令和5年7月に**「トラックGメン」※₁**を設置することで荷主等への監視体制を緊急に強化し、**荷主対策の実効性を確実なものに**。

⇒ **令和5年7月21日、162名体制※₂で本省及び地方運輸局等に設置**

※₁ 令和6年11月に、「トラックGメン」→「トラック・物流Gメン」へ改組・拡充

※₂ 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・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～）

- 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、

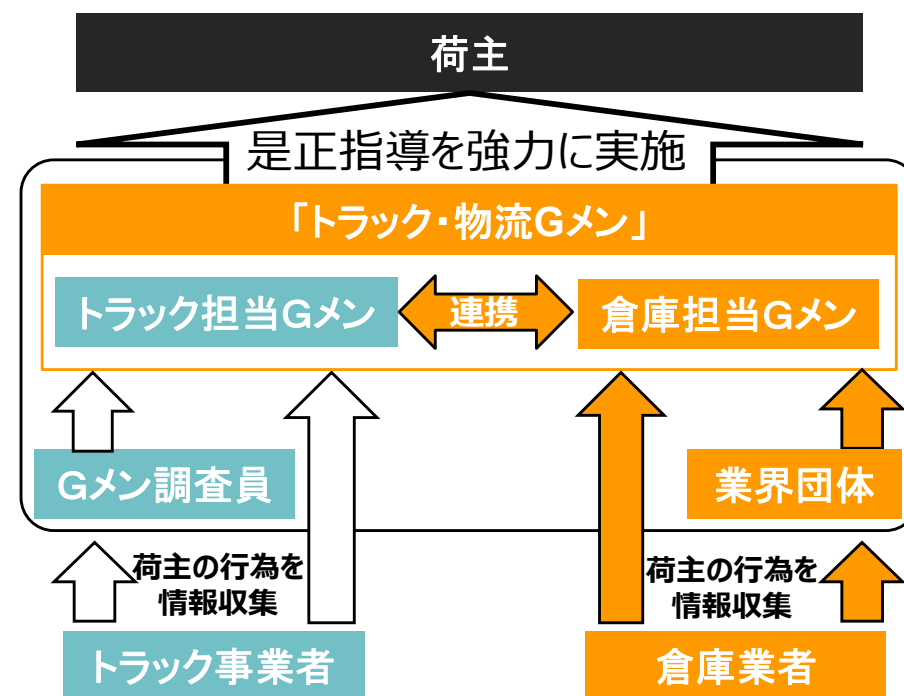
- ・国土交通省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・各都道府県のトラック協会が新たに設ける**「Gメン調査員」**166名

を追加し、**総勢約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

働きかけ等の実施状況

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。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

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

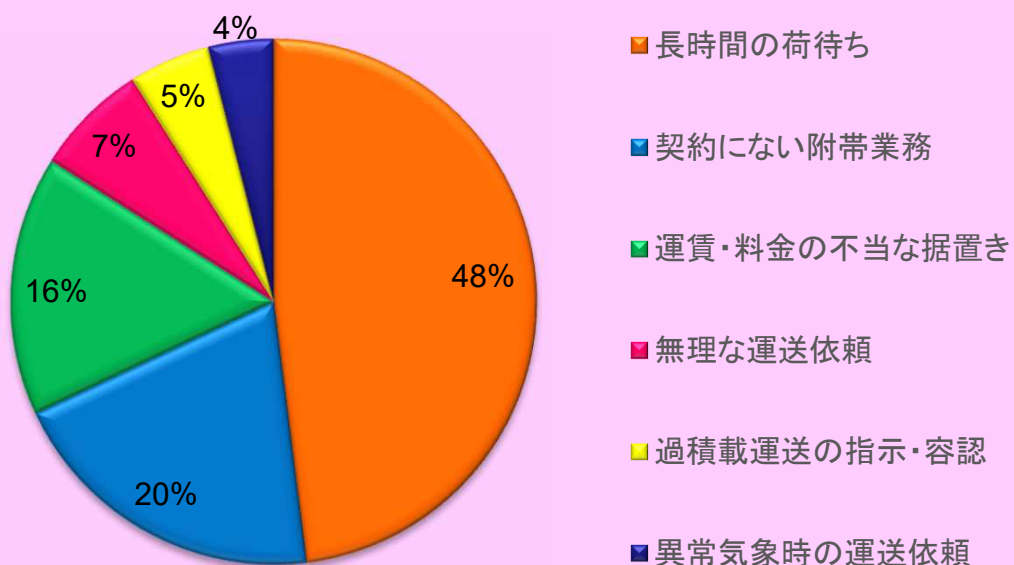
要 請

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

荷主起因の違反原因行為の割合



「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
勧告	4
要 請	183
働きかけ	1,378

※令和6年12月31日現在
(令和元年7月からの累計)

「働きかけ」・「要請」までの流れ

「働きかけ」の流れ

情報収集

目安箱／直電
からの情報

プッシュ型収集
による情報

関係行政機関
からの情報

情報の精査



違反原因行為を行っ
ているおそれあり！！

- ✓違反原因行為の種別及び
荷主情報を整理
- ✓必要に応じて、
補充聴取、調査等を実施

貨物自動車運送事業法に基づく措置

文書による「働きかけ」の実施



荷主等の本社もしくは営
業所、物流センター等

働きかけ内容

- トラック事業者が関係
法令を遵守して事業を
遂行できるよう荷主が
配慮することについて
の理解
- 違反原因行為が行われ
ていないか自主的な社
内点検の実施の促進

「要請」の流れ

情報

「働きかけ」実施後も未
改善の情報が寄せられ
るとき

「働きかけ」を行った荷
主等の物流施設のパト
ロールを通じて得た情報

荷主が違反原因行為をし
ている蓋然性があると認
められるなど相当な理由
がある場合

等 (パトロール)



荷主等の拠点
(営業所等)

違反原因行為をして
いることを疑うに足
る理由あり！！



ドライバー

文書による「要請」 文書による要請とともにヒアリング の実施

要請内容

- 違反原因行為の解消に向けた計画の作成・提出
- 取組の確実な実施を指示するとともに、進捗状
況や改善効果等を定期的な報告やヒアリングな
どで確認
- 違反原因行為の解消までフォローアップ

※ヒアリングを実施する場合

- 重大または悪質な違反原因行為を行っている可
能性がある荷主など
- その他、ヒアリングを実施した方がよいと考え
られる場合
(荷主等が扱う貨物を所管する関係省庁(経産
省、農水省等)と連携して実施)

改善が認められない場合 「勧告・公表」

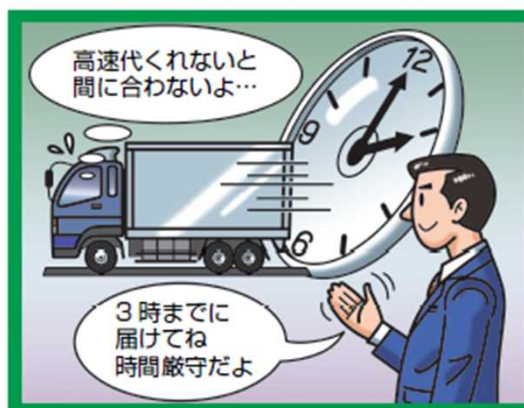
違反原因行為とは、トラック運送事業者が関係法令に違反する原因となるおそれのある行為。

恒常的に長い荷待ち時間



⇒ 過労運転防止義務違反を招くおそれ

無理な到着時間の設定



⇒ 最高速度違反を招くおそれ

過積載になるような依頼



⇒ 過積載運行を招くおそれ

他にも、以下の行為が違反原因行為となることがあります。

運賃・料金の不当な据置き

(例) 運賃・燃料サーチャージの価格交渉に応じないなど

運賃・料金の不当な据置き例

- 単価見直しの相談をしてもなしのつぶてで話を聞こうともしない。
- 荷主の担当部長に相談に行くと「不届だ、まず一席もうけるべきだろう」と言われ断られた。
- 荷主の物流子会社の担当に運賃改定交渉を申し込むと「予算があるから」と即断された。



契約にない附帯業務

(例) 契約にない以下のような業務を行わせ、料金を支払わない

付帯業務例

- 倉庫内の棚に貨物を入れる。
- 運送終了後の貨物を方面別等に分ける。
- 積み下ろし場所から貨物を移動させる。



異常気象時の運行指示

(例) 気象警報が出ているにもかかわらず運行指示をする

異常気象時の運行指示例

大雪警報や台風による警報が出ているのに運行を指示され、結局異常気象により輸送を継続できず、荷主から違約金を請求されるなどという例も。これは当然違反原因行為に該当。



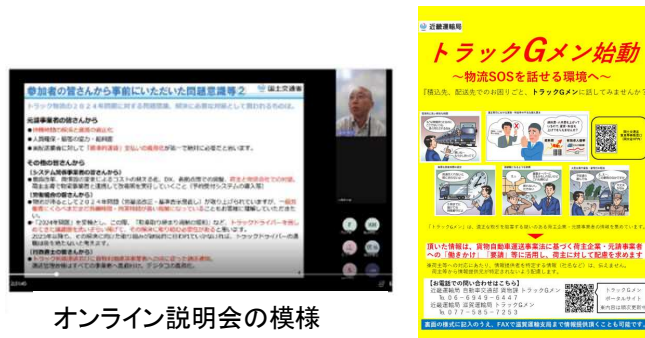
トラック事業者に対する
電話調査や訪問調査(全国)



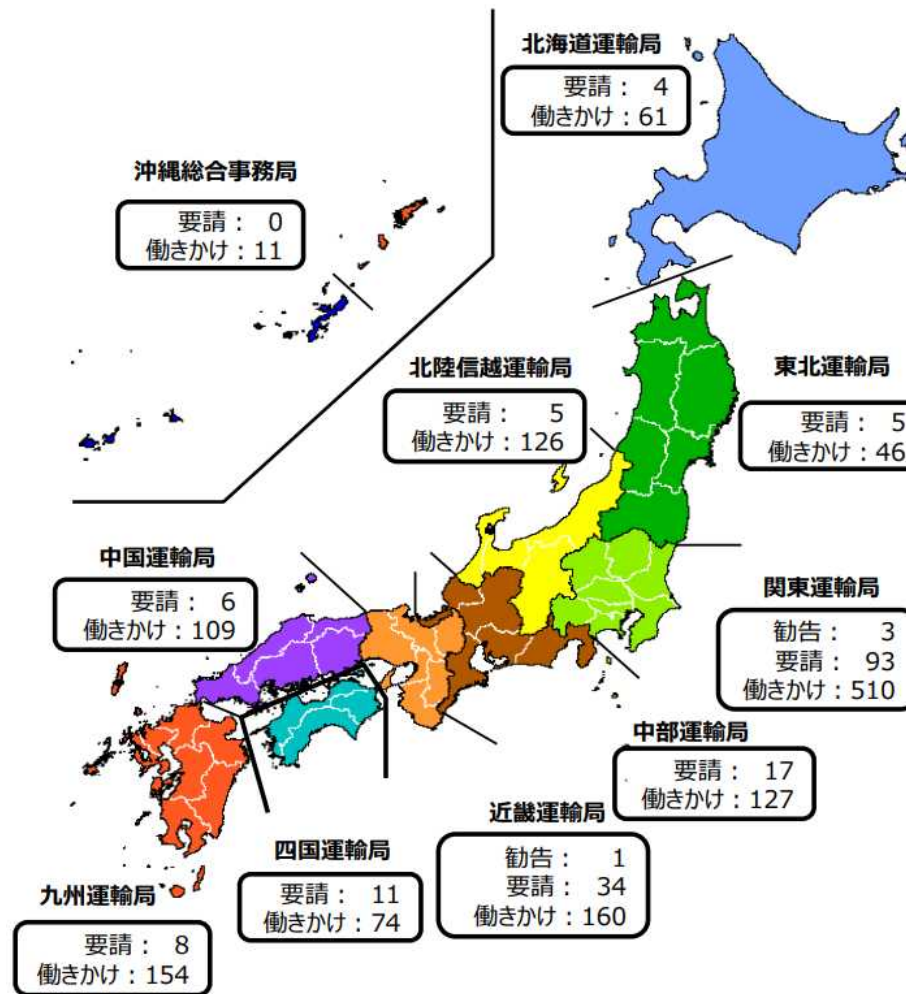
荷主へのパトロール
(荷待ち状況の現地確認等)(全国)



トラック事業者・荷主に対する説明会、
トラック・物流Gメンのチラシ配布(全国)



〈ブロック別働きかけ・要請・勧告実施件数〉



トラックドライバーへのヒアリング
(中部・中国・九州)



トラックターミナル

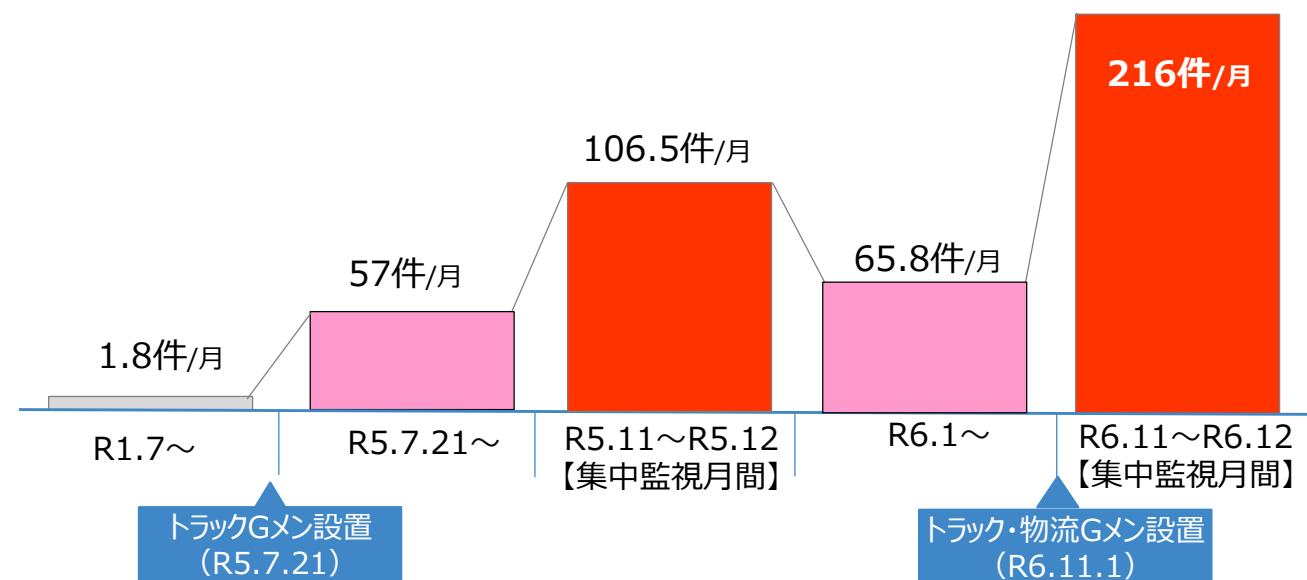


高速SA、PA

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月）に基づき、全国162名体制の「トラックGメン」を設置（令和5年7月）。
関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施。
- 令和6年11月には、物流産業全体の取引適正化を進めるため、トラックGメンを「トラック・物流Gメン」へ改組し、本省・地方運輸局等の物流担当部署の職員と、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」を加えた総勢360名規模に体制を拡充。
- 令和6年11月・12月を「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、「勧告」（2件）を実施（令和7年1月30日）したほか、「働きかけ」（423件）、「要請」（7件）による是正指導を徹底。

トラック・物流Gメンによる集中監視月間の活動実績

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



働きかけ等の実施件数（R6.11~R6.12）

- 勧告 : 2件（荷主1、その他1）
- 要請 : 7件（荷主4、元請2、その他1）
- 働きかけ : 423件（荷主304、元請104、その他15）

⇒ 2ヶ月間で計432件の法的措置を実施

Gメン調査員からの情報提供

- 運輸支局にR6.12.28までに計115件の通知あり

倉庫業担当Gメンによる倉庫業者へのヒアリング

- 業界と連携して倉庫業者へのヒアリングを実施。
- 各地方運輸局等においても、倉庫事業者や地区協会へのヒアリングを所轄地域にて実施。

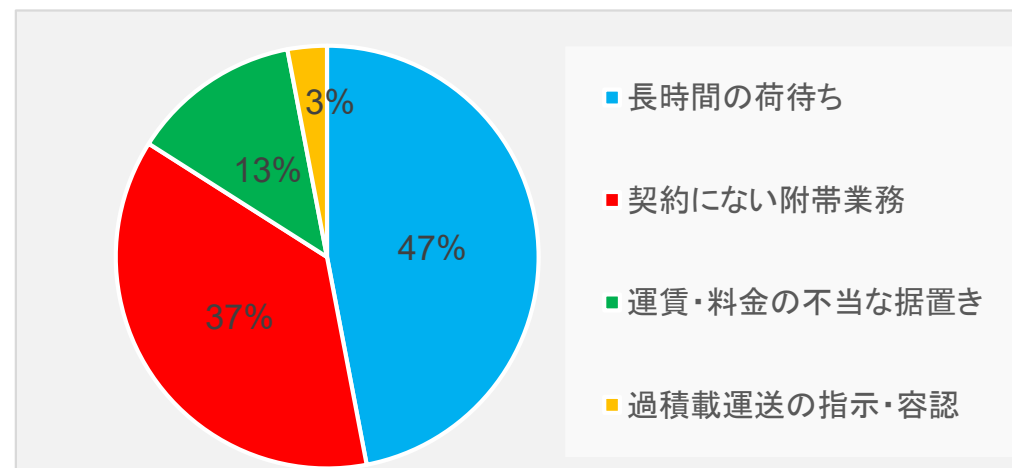
今後「働きかけ」「要請」「勧告」の対象となった荷主等についてはフォローアップを継続し、改善が図られない場合は更なる法的措置の実施も含め厳正に対処。

国土交通省では、**令和 6 年 1 1 月・1 2 月**をトラック・物流Gメン「**集中監視月間**」と位置付け取組を強化。令和 6 年 1 1 月に、物流産業全体の取引適正化を進めるため、トラックGメンを「**トラック・物流Gメン**」へ体制を拡充。具体的には、当局物流担当部署の職員と各県のトラック協会が新たに設ける「**Gメン調査員**」を追加することで、情報収集機能を強化。

働きかけ・要請の実施

- 中部運輸局では、トラック事業者への違反原因行為実態調査やトラック・物流Gメンによる関係行政機関と連携したヒアリングにより入手した情報等をもとに、悪質な荷主・元請事業者に対し「**働きかけ**」を実施。
- 過去に、働きかけを実施した荷主のうち、依然として違反原因行為をしている疑いのある荷主に対して、「**要請**」を実施。

【違反原因行為別の割合】



- 要請 : 1 件 (荷主 1)
- 働きかけ : 3 0 件 (荷主 2 6、元請 2、その他 2)

今般「**働きかけ**」「**要請**」の対象となった荷主等について、**フォローアップ**を継続し、**改善が図られない場合**は**更なる法的措置の実施も**含め厳正に対処。

「Gメン調査員」と連携した周知啓発活動

中部管内の高速道路のSA、トラックステーション等において、Gメン調査員と連携し、トラック運転者に対し、荷主等による違反原因行為に関する聞き取りを実施。収集した情報については、荷主への働きかけ等に活用することにより、トラック運転者の労働条件の改善や取引の適正化に繋げる。
また、荷主企業を含む広く一般に対し、トラック・物流Gメンの活動を周知・啓発。

■街頭調査実施一覧

支 局	日 程	場 所	Gメン調査員	トラック・ 物流Gメン	トラック運転者 聴き取り人数	違反原因行為 の件数
愛 知	11月12日	名古屋トラックステーション	2人	6人	27人	10件
愛 知	12月 6日	伊勢湾岸自動車道 刈谷Hオアシス	4人	7人	32人	8件
静 岡	11月13日	浜松トラックステーション	2人	7人	29人	7件
岐 阜	12月18日	中央自動車道・恵那峡SA	2人	7人	19人	2件
三 重	12月12日	亀山トラックステーション	2人	4人	23人	5件
福 井	11月20日	北陸自動車道・南条SA	2人	6人	14人	4件



（街頭調査の様子）

荷主パトロールの実施

2024年問題に対する荷主への広報・啓発活動の一環として、静岡県内の荷主企業16社に訪問し、トラック事業者が関係法令を遵守して、事業を遂行することの重要性について理解を得るための周知及びトラック運転者の労働環境の改善と標準的運賃の理解を呼びかけた。

【荷主パトロールの結果】（荷主企業における2024年問題に対する対応状況）

- ・ 荷役時間の短縮に向けて、パレットの導入を検討
- ・ 持続可能な物流に向け、運賃協議などにおける運送事業者側の意見に配慮
- ・ 雨天時や繁忙期における荷役作業等の削減を課題と認識して対策を検討中



（荷主パトロールの様子）

- 一般にトラック運送事業者の荷主・元請事業者に対する交渉力が弱い等の事情を踏まえ、**自社の適正な運賃を算出し、荷主等との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標**として、国土交通省から「標準的運賃」を告示（R2.4）
- **2024年3月**には、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請け発注時の手数料等も含めて、適正に転嫁できるよう、**設定金額や算定方法等について所要の見直しを実施**

「標準的運賃」の考え方

【距離制運賃】

車種別 キロ程	関東運輸局 (単位：円)			
	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	15,790	18,060	22,540	27,940
20km	17,600	20,160	25,330	31,550
30km	19,410	22,270	28,120	35,160
40km	21,220	24,370	30,920	38,770
50km	23,040	26,480	33,710	42,380
200km	50,270	57,860	74,880	95,470
200kmを超えて500km まで20kmを増すごとに 加算する金額	3,630	4,140	5,370	6,910
500kmを超えて50km を増すごとに加算する 金額	9,070	10,360	13,430	17,280

【時間制運賃】

II 時間制運賃表						(単位:円)
種 別	車種別 局 別	小型車	中型車	大型車	トレーラー	
		(2tクラス)	(4tクラス)	(10tクラス)	(20tクラス)	
8 時 間 制	基礎走行キロ 100km 小型車以外からの 130km	北海道	31,100	37,260	48,530	61,290
		東北	29,970	36,050	47,170	59,670
		関東	39,060	45,790	57,900	72,440
		北陸信越	31,280	37,440	48,090	61,470
		中部	35,710	42,130	53,700	67,370
		近畿	35,380	42,040	53,710	67,430
		中国	32,420	38,640	49,950	62,950
		四国	30,700	36,800	47,060	60,590
		九州	30,890	36,980	48,060	60,680
		沖縄	29,010	35,890	44,810	56,880
		北海道	18,660	22,360	29,120	36,780
		東北	17,980	21,630	28,300	35,800
4 時 間 制	基礎走行キロ 50km 小型車以外からの 60km	北海道	23,440	27,470	34,740	43,460
		北陸信越	18,770	22,470	29,210	36,890
		中部	21,430	25,580	32,220	40,420
		近畿	21,350	25,220	32,230	40,460
		中国	19,450	23,180	29,970	37,770
		四国	18,420	22,080	28,780	36,350
		九州	18,530	22,190	28,840	36,410
		沖縄	16,800	20,330	26,880	34,150
		北海道	10,330	12,630	16,320	20,420
		東北	10,010	12,310	15,910	19,910
		関東	13,330	16,030	20,320	25,420
		北陸信越	10,330	12,630	16,320	20,420

料金等

- ◆ 割増 ⇒ 特殊車両、休日、深夜・早朝の割増を設定
- ◆ 待機時間料 ⇒ 30分を超えるごとに金額を設定
合計2時間を超えた場合は5割加算
- ◆ 積込料、取卸料、附帯業務料
⇒ 積込み、取卸し等附帯業務について別途料金收受
- ◆ 実費 ⇒ 有料道路利用料等について別途料金收受
- ◆ 燃料サーチャージ ⇒ 燃油価格に照らし算定方法を設定

導入のプロセス

STEP 1 標準的運賃制度を理解する

STEP 2 自社で運賃を計算する

STEP 3 荷主と運賃を交渉する

STEP 4 運賃の事後届出を行う

届出率：全国61.7%
中部64.5%
(令和6年11月末時点)

「標準的運賃」等の見直しのポイント

- 検討会での議論を踏まえ、**①荷主等への適正な転嫁**、**②多重下請構造の是正等**、**③多様な運賃・料金設定等**の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会への諮問等を経て告示（令和6年3月22日）。

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの**燃料費を120円**に変更し、**燃料サーチャージも120円**を基準価格に設定【運賃】

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 現行の待機時間料に加え、**公共工事設計労務単価表**を参考に、荷役作業ごとの**「積込料・取卸料」**を加算【運賃】

待機時間料	→	1,760円	
積込料・取卸料	→	2,180円	機械荷役の場合
	→	2,100円	手荷役の場合

※金額はいずれも中型車（4クラス）の場合の30分あたり単価

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離し、荷主から対価を収受**する旨を明記【約款】
- **「有料道路利用料」を個別に明記**するとともに、「運送申込書／引受書」の雛形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

<「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- **「下請け手数料」（運賃の10%を別に収受）を設定**【運賃】
- 元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**することを明記【約款】

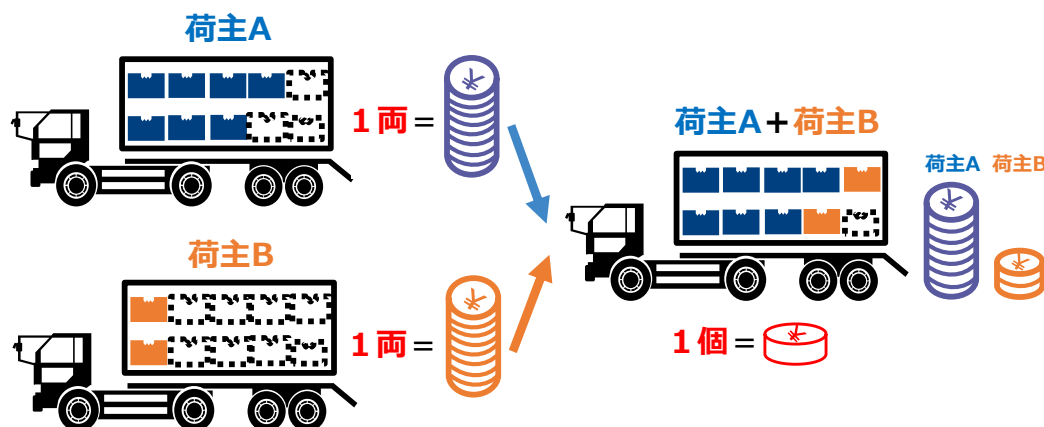
<契約条件の明確化>

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した**電子書面（運送申込書／引受書）を交付**することを明記【約款】

3. 多様な運賃・料金設定等

<「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、**「個建運賃」を設定**【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の**「速達割増」**（逆にリードタイムを長く設定した場合の**割引**）や、**有料道路を利用しないこと**によるドライバーの運転の長時間化を考慮した**割増**を設定【運賃】

<その他>

- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増を追加**【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能**とする【約款】

- ・トラック業界の現状／政策パッケージ
- ・トラック・物流Gメン／標準的運賃
- ・物流改正法について

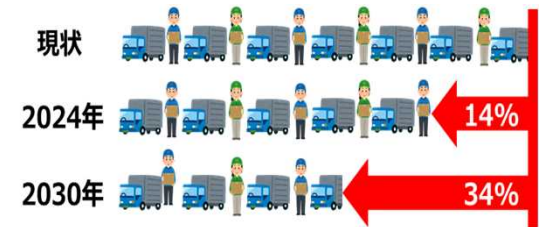
「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

背景・必要性

○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

- ・何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性（右図）。
- ・物流の効率化、商慣行の見直し、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。
- ・荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境を整備。

○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。
→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



改正法の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制措置

○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。

○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**。

※法律の名称を変更。

※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【流通業務総合効率化法】

【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措置

【貨物自動車運送事業法】

○**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。

○**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***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。

3. 軽トラック事業者に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

○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HPI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。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

新物効法の施行に向けた検討状況

○国交省・経産省・農水省3省の審議会の合同会議※の取りまとめを踏まえ、**本年4月1日より、新物効法に基づく運送・荷役等の効率化に向けた基本方針、荷主・物流事業者の努力義務、判断基準等を施行。**

※交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議

基本方針のポイント ※本年（2025年）4月1日施行

（1）トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・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であり、安全性の確保を前提に、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）

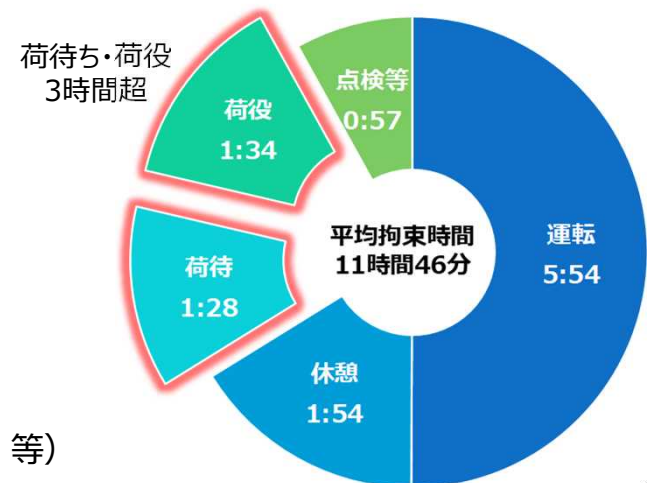
（2）トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

- ・国と地方公共団体は、自らが荷主や施設管理者になる場合、率先してドライバーの運送・荷役等の効率化に資する措置等を実施
- ・国は、設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、自動運転トラック・ドローン物流の実用化、物流人材の育成等を支援

（3）トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関し荷主・物流事業者等が講ずべき措置

- ・積載効率の向上等 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



（4）集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進

- ・再配達の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
- ・返品削減や欠品に対するペナルティの見直し

（5）その他トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するトラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進

- ・物流に関わる多様な主体の役割（地域の産業振興やまちづくりとの連携、経済界全体での理解増進 等）
- ・トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提（中継輸送拠点の整備、「標準的運賃」の浸透 等）

（ドライバー実態アンケート調査(R6)より) 20

＜荷主・物流事業者の判断基準等＞

○**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。

① **積載効率の向上等**

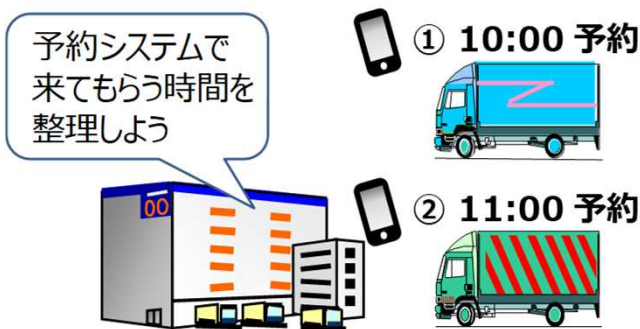
- ・ 複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・ 繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・ 配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等



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や混雑時間を回避した日時指定等による貨物の出荷・納品日時の分散 等
- ※ トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う



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による荷役等の効率化
- ・ 商品を識別するタグの導入や検品・返品水準の合理化等による検品の効率化
- ・ バース等の荷捌き場の適正な確保による荷役作業のための環境整備
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によるトラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化 等



パレットの利用や検品の効率化

《荷主等の取組状況に関する調査・公表》

○荷主等の判断基準について、**物流事業者を対象として定期的なアンケート調査**を行い、上記①～③の**取組状況を把握**するとともに、これらの回答の**点数の高い者・低い者も含め公表**（点数の低い者の公表を検討する際は、ヒアリング等により適切に実態を把握する）。

《物流に係る事業者等の責務》

○荷主等に該当しない、施設管理者、商社、ECモールの運営事業者、物流マッチングサービス提供事業者など、**運送契約や貨物の受け渡しに直接関係を持たないものの商取引に影響がある者**についても、その**取組方針や事例等**を示すことを検討。21

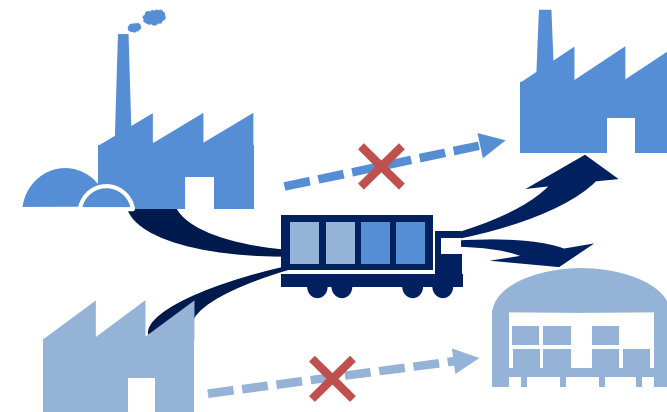
積載効率の向上等

- 複数の荷主の貨物の積合せを行うこと等により、**輸送網を集約**すること
- 荷主や他のトラック事業者等と協議を実施し、**配送の共同化**に取り組むこと
- 求貨求車システム等を活用した復荷の確保により、**実車率の向上**を図ること
- 配車システムの導入等により、**配車・運行計画の最適化**を行うこと
- 輸送量に応じた大型車両の導入等により、**積載することが可能な貨物の総量を増加**させること

※ このほか、合同会議の取りまとめを踏まえ、

- ・トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間を把握し、荷主が自ら**荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に実際に要したこれらの時間について情報提供**すること
- ・関係事業者がトラック予約受付システムを導入している場合は、そのシステムを利用すること
- ・荷主が指示した時刻・時間帯に**遅延する場合は荷主や寄託倉庫にその状況を報告するとともに、理由なく必要以上に早くトラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう、効率的な配車・運行に努めること。**
- ・取引先に対して、**共同輸配送のための個建て運賃の導入やリードタイムに応じた運賃設定、標準仕様パレットの活用などの提案を行うこと**

等にも取り組んでいただきたい。



積合せによる輸送網集約



地域の配送の共同化

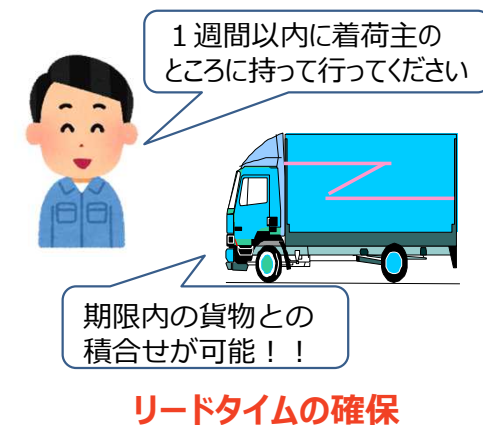


求貨求車システムの活用

荷主（発荷主・着荷主）の判断基準・解説書の概要

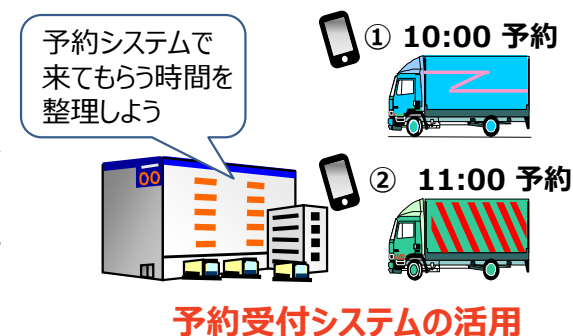
積載効率の向上等

- トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ等に積極的に取り組めるよう、**実態に即した適切なリードタイムの確保**や**荷主間の連携**に取り組むこと
- トラック事業者の運行効率向上のため、**繁閑差の平準化**や**納品日の集約**等を通じた**発送量・納入量の適正化**や、**配車システム**の導入等を通じた**配車・運行計画の最適化**に取り組むこと
- 適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化ができるよう、**社内の関係部門（物流・販売・調達 等）の連携を促進**すること 等



荷待ち時間の短縮

- トラックが一時に集中して到着することがないよう、**トラック予約受付システム**の導入や**混雑時間を回避した日時指定**等により、**貨物の出荷・納品日時を分散**させること（システムについては、実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと） 等



荷役等時間の短縮

- **パレット、カゴ車等の輸送用器具**の導入により、荷役等の効率化を図ること
- 貨物の出荷の際に、**出荷荷積み時の順序**や**荷姿を想定した生産・荷造り**等を行うこと
- フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、**トラックドライバーの負担軽減**と**積卸し作業の効率化**を図ること
- ASNの活用、バーコード等の商品の識別タグの導入等により、**検品の効率化**を図ること
- **バース等の荷捌き場**を貨物の量に応じて適正に確保し、作業環境を整えること 等

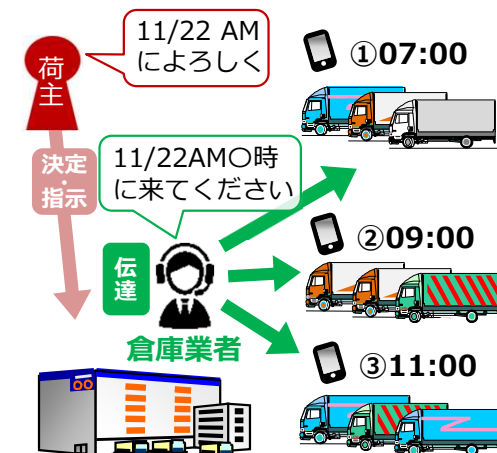


貨物自動車関連事業者（倉庫、港湾運送、航空運送、鉄道）の判断基準・解説書の概要

荷待ち時間の短縮

※倉庫業者のみ努力義務が課される

- トラックが一時に集中して到着することがないよう、**トラック予約受付システムの導入**や**混雑時間を回避した日時指定**等により、**貨物の出荷・納品日時を分散**させること（システムについては、実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと）等

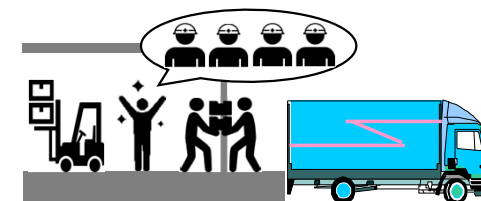
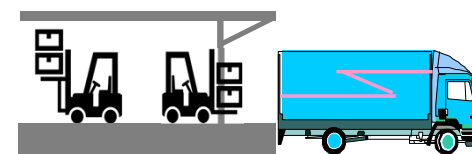
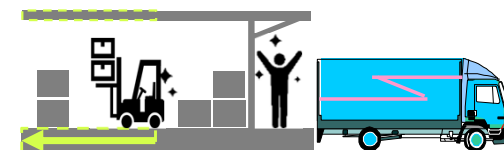


予約受付システムを活用した調整

荷役等時間の短縮

※全ての関連事業者に努力義務が課される

- **バース等の荷捌き場を貨物の量に応じて適正に確保**し、作業環境を整えること
- 荷役前後の搬出入の実施に関するマニュアルの作成や周知等により、**搬出入を迅速に行う**こと
- フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、**ドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化**を図ること
- 発送先の荷主ごとに有償で**貨物を仕分けて**トラックドライバーに引き渡すこと
- 荷主から一貫パレチゼーション実現のためにパレットでの納品を提案された場合に、**その提案に有償で協力を行う**こと等により、荷役等の効率化を図ること
- **検品を効率的に実施するための機器**を導入すること等により、**検品作業の時間を短縮**すること 等



《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

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

定期報告に向けて、努力
義務の実施状況把握

- 2027年7月末 (P) 定期報告の提出

1.書面交付関係

- 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

*「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

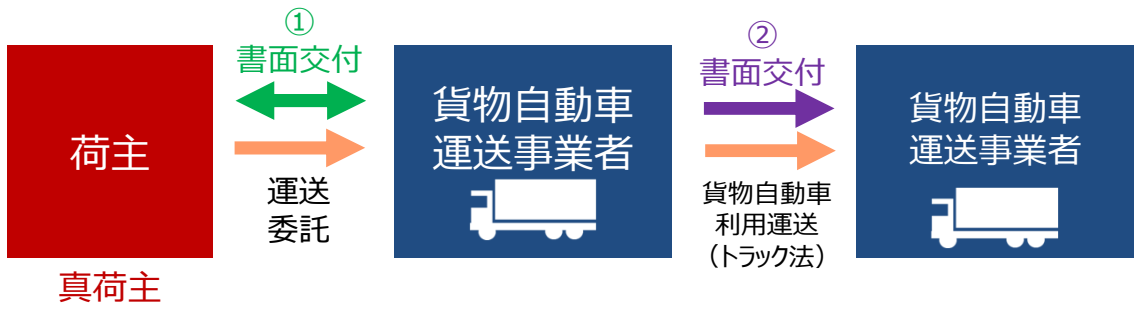
【交付書面の記載事項】

- 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

- ・ 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

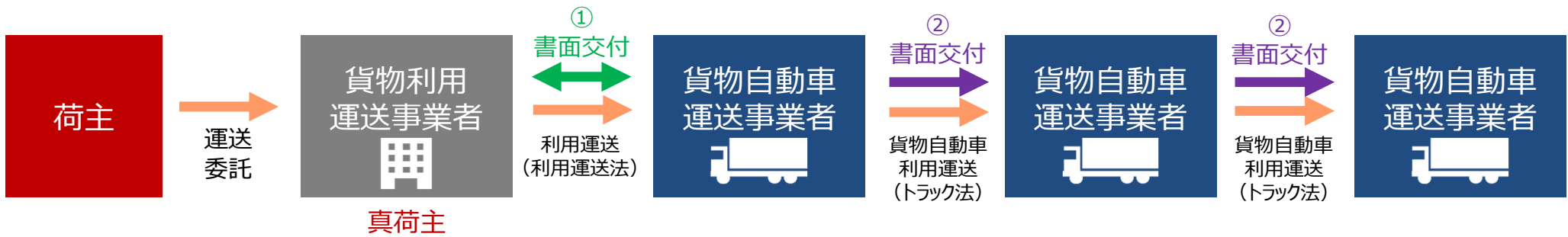
書面交付の義務付けについて

<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>

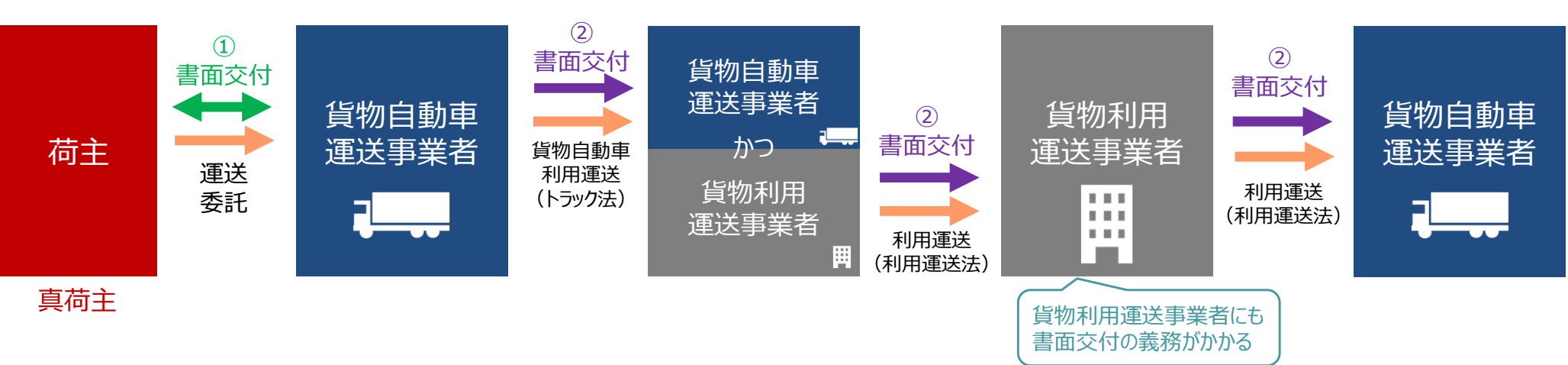


- ①：第12条の規定に基づく書面交付
(真荷主⇔トラック事業者)
- ②：第24条の規定に基づく書面交付
(トラック事業者・利用運送事業者
⇒トラック事業者・利用運送事業者)

<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>



交付書面の一例

運送申込書／運送引受書

※赤字は法定事項

(※)申込者は本枠内を記入します。
ただし、申込者が個人(個人事業主を除く)又は貨物自動車運送事業法第12条第1項の「真荷主」である場合、申込時にグレー部分は空欄でも構いません。

I 運送契約の当事者等

申込者		社名又は氏名	〇〇食品㈱	電話	028-111-▲▲▲▲
		住所	栃木県〇〇市〇〇1-1-1	FAX	028-222-▲▲▲▲
				E-mail	▲▲▲▲▲@▲▲▲.co.jp
				【担当者名】	国土 花子
標準貨物自動車運送約款(令和〇年〇月〇日最終改正)の内容について承諾 ☒					
荷受人		社名又は氏名	△△商店	電話	03-5555-△△△△
		住所	東京都△△区△△3-3-3	FAX	—
				E-mail	—
				【担当者名】	貨物 三郎
運送を引き受ける者		社名又は氏名	□□運輸㈱	電話	028-333-xxxx
		住所	栃木県□□市□□2-2-2	FAX	028-444-xxxx
				E-mail	xxxxxx@xxx.co.jp
				【担当者名】	運輸 一郎

II 運送の役割

集貨先／発送地	〇〇食品㈱ A工場			集貨／発送の希望日時	令和7年4月5日 9時～12時
配達先／到着地	△△商店			配達／到着の希望日時	令和7年4月5日 14～16時
運送保険加入の委託 ☒ 有 ☐ 無					
品名	冷凍食品	品質	-15℃以下	重量又は容積	1トン
運送の扱種別	貸切距離制		車種	冷凍車(1トン)	台数
					10パレット (1パレット当たり段ボール10箱)
					1 両

III 荷役作業・附帯業務等

積込み作業の委託	☒ 有 ☐ 無	予定作業時間 (30分程度)	取卸し作業の委託	☐ 有 ☒ 無	予定作業時間 (30分程度)
附帯業務の内容	倉庫内における検品・梱入れ作業 (予定作業時間 : 60分程度)				

IV 運賃及び料金

運賃	50,000	円	燃料サーチャージ	2,000	円	有料道路利用料(税込)	4,000	円
積込料	2,500	円						
取卸料	2,500	円						
待機時間料		円	(見込み待機時間: 分、 30分あたり単価: 円)					
附帯業務料	品代金の取立て	円	荷掛金の立替え		円			
	荷造り	円	仕分け		円			
	保管	円	検収及び検品	1,500	円			
	横持ち及び縦持ち	円	梱入れ	1,500	円			
	ラベル貼り	円	はい作業		円			
その他附帯業務()		円						
消費税額	6,000	円						
合計額	70,000	円						
運賃及び料金の支払方法			銀行振込(支払期日:令和7年4月4日)					

V その他

集貨／発送の予定日時	令和7年4月5日 12時	配達／到着の予定日時	令和7年4月5日 15時
【車両番号】	〇〇123あ××××	【運転者名】	運輸 次郎

・上記のとおり運送を引き受けます。

令和 7年 4月 1日

運送引受者(貨物自動車運送事業者)

□□運輸㈱ 代表取締役 運輸 太郎

あくまでも一例であり、法定事項が網羅されていれば、既存のものやメール等でも可(新たに書面を作成する必要はない)

○メール本文に法定事項を記載して送信する場合の記載例(※赤字は法定事項)

真荷主→トラック事業者 メール送信	トラック事業者→真荷主 メール返信
差出人: ▲▲▲▲▲@▲▲.co.jp 送信日時: 2025 年 4月 1日 火曜日 10:57 宛先: ▲▲▲▲▲@xxx.co.jp 件名: 【運送依頼】 冷凍食品 1 トン輸送のため 冷凍車 1 両 〇〇食品㈱	差出人: xxxxxx@xxx.co.jp 送信日時: 2025 年 4月 1日 火曜日 13:25 宛先: ▲▲▲▲▲@▲▲.co.jp 件名: RE: 【運送依頼】 冷凍食品 1 トン輸送のため 冷凍車 1 両 〇〇食品㈱
□□運輸㈱ 御中	〇〇食品㈱ 国土さま
下記のとおりお願いいたします。	メールにて依頼のありました下記の件了解しました。(※)
車種等: 冷凍車 1 両、貸切距離制 品名: 冷凍食品 1 トン (10パレット) 積込: 4/5 12 時 (〇〇食品 A工場) 取卸: 4/5 15 時 (△△商店) 積込作業の委託: 有、30 分程度 取卸作業の委託: 有、30 分程度 附帯業務の内容: 15 時 30 分～16 時 30 分、倉庫内における 検品・梱入れ作業	□□運輸㈱ □□課 運輸 一郎 〒xxx-xxxx 栃木県□□市□□2-2-2 Tel:028-333-xxxx / Fax:028-444-xxxx
運送保険加入の委託: 無	-----Original Message----- 差出人: ▲▲▲▲▲@▲▲.co.jp 送信日時: 2025 年 4月 1日 火曜日 10:57 宛先: xxxxxx@xxx.co.jp 件名: 【運送依頼】 冷凍食品 1 トン輸送のため 冷凍車 1 両 〇〇食品㈱
運賃 50,000 円 有料道路利用料(税込) 4,000 円 燃料サーチャージ 2,000 円、 積込料及び取卸料 5,000 円 附帯業務料: 3,000 円 消費税 6,000 円 合計: 70,000 円	□□運輸㈱ 御中
支払方法: R7.4.4 銀行振込	下記のとおりお願いいたします。
〇〇食品㈱ 〇〇課 国土 花子 〒▲▲-▲▲▲ 栃木県〇〇市〇〇1-1-1 TEL:028-111-▲▲▲ / FAX:028-222-▲▲▲ E-MAIL: ▲▲▲▲▲@▲▲.co.jp	車種等: 冷凍車 1 両、貸切距離制 品名: 冷凍食品 1 トン (10パレット) 積込: 4/5 12 時 (〇〇食品 A工場) 取卸: 4/5 15 時 (△△商店) 積込作業の委託: 有、30 分程度 取卸作業の委託: 有、30 分程度 附帯業務の内容: 15 時 30 分～16 時 30 分、倉庫内における 検品・梱入れ作業
	運送保険加入の委託: 無
	運賃 50,000 円 有料道路利用料(税込) 4,000 円 燃料サーチャージ 2,000 円、 積込料及び取卸料 5,000 円 附帯業務料: 3,000 円 消費税 6,000 円 合計: 70,000 円
	支払方法: R7.4.4 銀行振込
	〇〇食品㈱ 〇〇課 国土 花子 〒▲▲-▲▲▲ 栃木県〇〇市〇〇1-1-1 TEL:028-111-▲▲▲ / FAX:028-222-▲▲▲ E-MAIL: ▲▲▲▲▲@▲▲.co.jp

(※)トラック事業者から真荷主に対してメールを返信するときは、記載例のように、真荷主から受信したメールを引用する形で「依頼を引き受ける旨」を記載すれば、返信メールの本文に改めて法定事項を記載し直す必要はない。

2-1.健全化措置関係＜努力義務について＞

- 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**。具体的な内容は以下のとおり。

【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

健全化措置のイメージ

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。 元請 下請 元請 下請 概算額をヒアリング 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。 確認します。 元請 下請 元請 荷主 荷主 元請 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「<u>二以上の段階にわたる委託（再々委託）の制限</u>」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**の選任及び**国土交通大臣への届出**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

※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。

※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。

【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。

※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

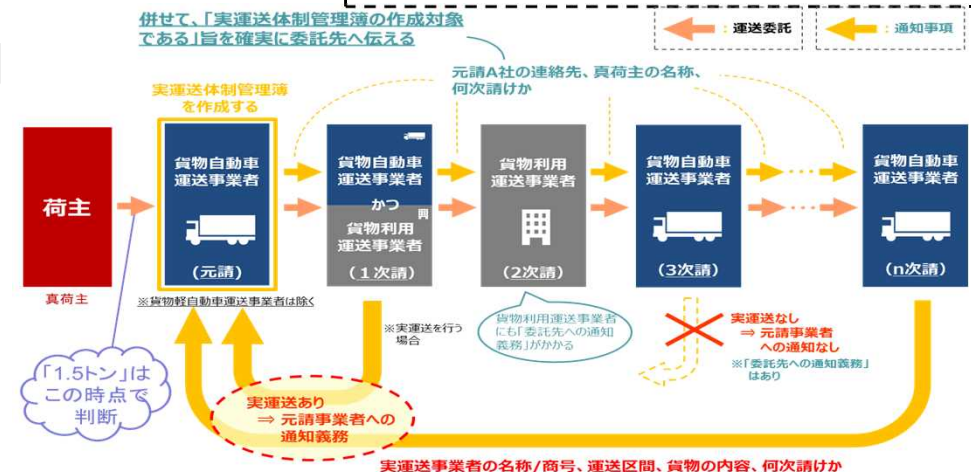
- **元請事業者**に対し、以下の事項について記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**
 - ※ 作成の対象となる貨物の重量は**1.5トン**以上
 - ※ 元請事業者が真荷主から貨物の運送を引き受ける際に、元請事業者から実運送事業者に至るまでの一連の委託関係が明らかとなっている場合、運送ごとの作成は不要（一度作ればよい）
- 作成した実運送体制管理簿は**1年間保存する**こと
- **各事業者**に対し、実運送体制管理簿の作成に必要な**情報の通知**を**義務付け**

※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。

※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**



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>



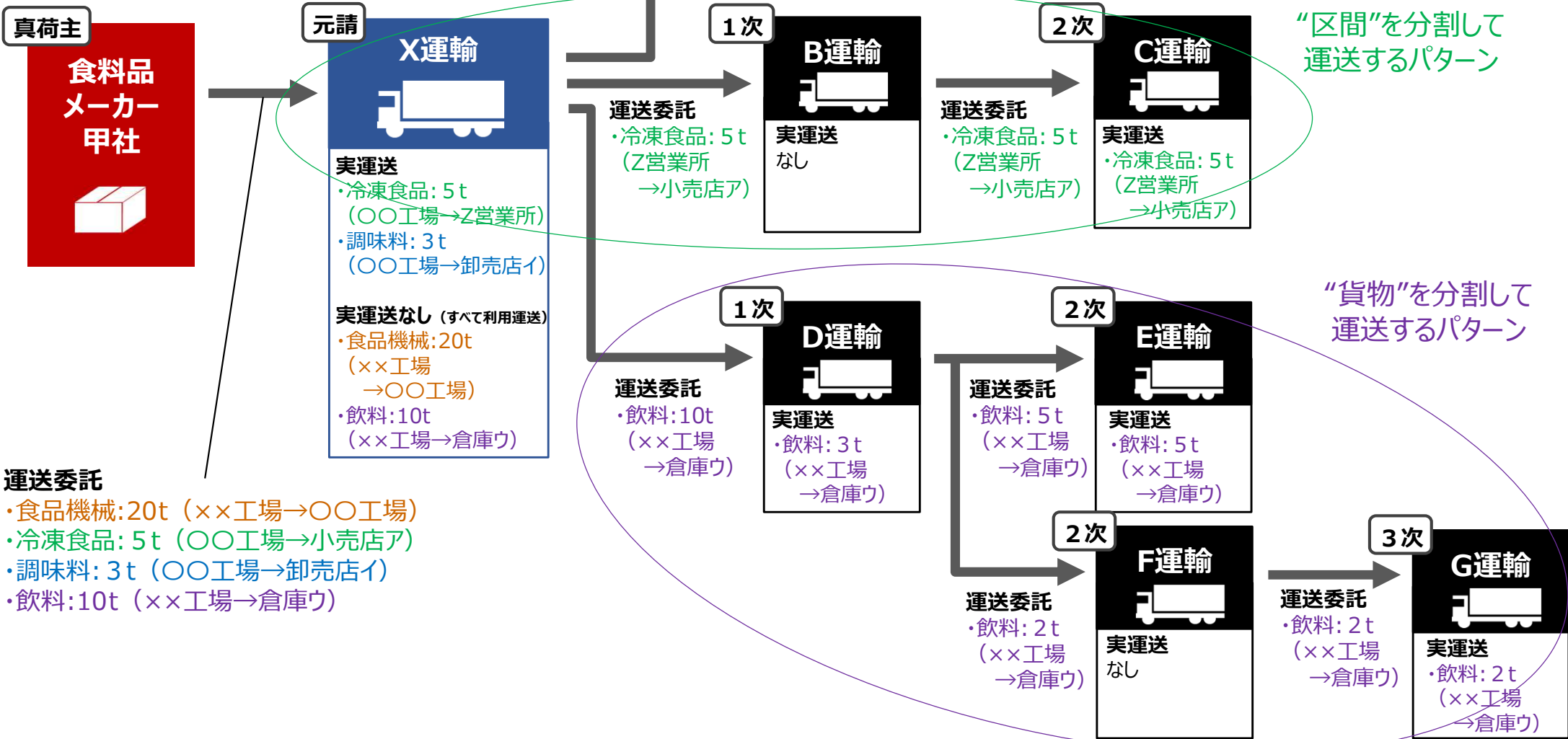
<パターン3：貨物自動車運送事業者から貨物利用運送事業者への運送委託が含まれるケース>



実運送体制管理簿のイメージ

事例：トラック事業者X運輸

- ・荷主3社(食料品メーカー甲社、製紙メーカー乙社、機械メーカー丙社)
- ・食料品メーカー甲社からの運送依頼について、下図のような委託関係により運送した場合



実運送体制管理簿のイメージ

・既存の配車表を活用するなど、事業者の取り組みやすい形で作成可能。電磁的記録での作成も可。

事例：トラック事業者X運輸

- ・荷主3社（食料品メーカー甲社、製紙メーカー乙社、機械メーカー丙社）
- ・食料品メーカー甲社からの運送依頼について、前ページの下請構造により運送した場合

赤枠：必須の記載事項

実運送体制管理簿（機械メーカー丙社）

※元請事業者自身が管理簿に記載されるのは
「一部を自身が実運送し、残りを利用運送した場合」のみ

実運送体制管理簿（製紙メーカー乙社）

※元請事業者は実運送をしていない（すべて利用運送した）
ため、元請事業者自身は管理簿には記載されない

実運送体制管理簿（食料品メーカー甲社）

積込日	運送区間	貨物の内容	実運送事業者の商号又は名称	請負階層	車番	ドライバー名	...
2/1(木)	××工場～○○工場	食品機械	A運輸	1次請け	11-11	○○	
2/1(木)	○○工場～Z営業所	冷凍食品	X運輸	元請け	22-22	○○	
2/1(木)	Z営業所～小売店ア	冷凍食品	C運輸	2次請け	33-33	○○	
2/2(金)	××工場～倉庫ウ	飲料	D運輸	1次請け	44-44	○○	
2/2(金)	××工場～倉庫ウ	飲料	E運輸	2次請け	55-55	○○	
2/2(金)	××工場～倉庫ウ	飲料	G運輸	3次請け	66-66	○○	
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	

※「調味料」は元請事業者がすべて自身で実運送した（利用運送を行っていない）ため、管理簿への記録は不要

4.その他の制度改革（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。

トラック運転者の働き方改革に向けた 厚生労働省の取組について

- 1．新告示等の周知状況
- 2．監督指導の実施状況
- 3．発着荷主等に対する要請等の実施状況
- 4．ベストプラクティス企業との意見交換

1. 新告示等の周知状況

トラック運転者の「新しい働き方セミナー」等の説明会

- 新告示や時間外労働の上限規制、各種助成金等について周知を行うセミナーを開催。
- 県下7労基署において、令和6年4月～令和6年12月に計9回実施。→176社が参加。

個別訪問による相談支援

- 具体的な相談や助言を希望するトラック事業者には、個別訪問を実施（セミナー欠席事業場も含む）。
- 県下7労基署において、令和6年4月～令和7年2月にトラック事業者26社を訪問。

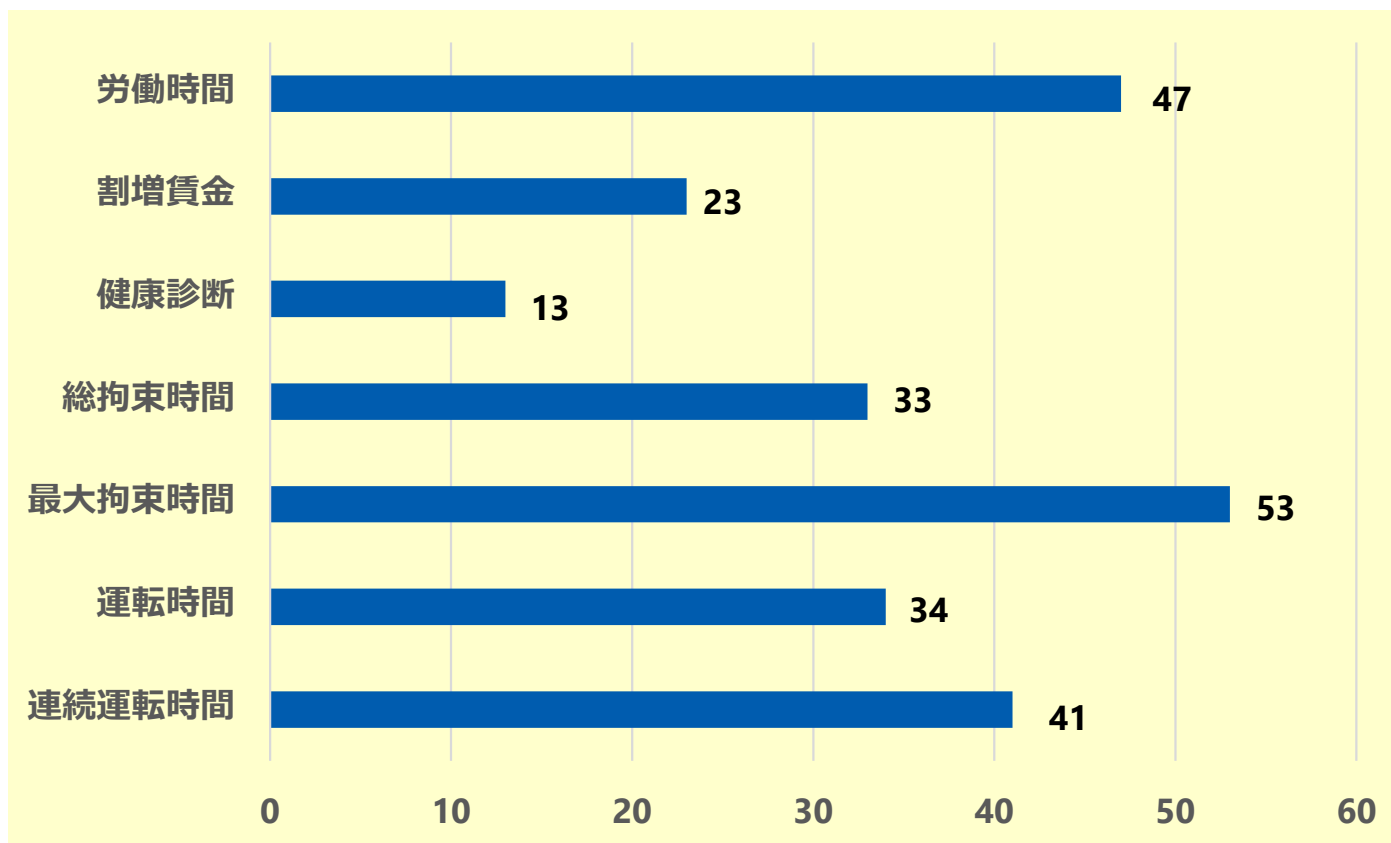
* 主な支援内容

- 新告示、時間外労働の上限規制、36協定（新様式）の記載方法等。
- 荷待ち時間の削減に係る取組事例、下請けたたきに係る通報制度の周知。
- 新はつらつ職場づくり宣言の周知。

2. 監督指導の実施状況

自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導実施状況

- 県下7労基署において、令和6年4月～令和7年2月に122件の監督指導を実施。
- 違反事業場数は104社、違反率は85.2%。
- 主な違反は以下のとおり。



3. 発着荷主等に対する要請の状況

発着荷主等への要請

- 長時間の荷待ちに関する情報等に基づき、発着荷主や道路貨物運送業の元請事業者を訪問し、長時間の恒常的な荷待ちの改善、改正改善基準告示の周知及び遵守への協力を要請。
- 県下7署において、令和6年4月～令和7年2月に216件の荷主要請を実施。

荷主・元請運送事業者の皆さまへ



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



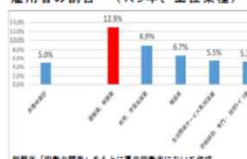
トラックドライバーの長時間労働を改善していくため、また、今後の物流を支えていくためにも、荷待ち時間、荷役時間の削減に向けた取組に、ご理解とご協力をお願いいたします。

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役立ち情報発信中。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!!

他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

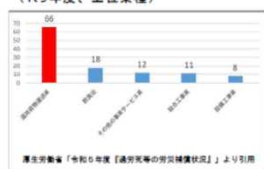
月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合※（R5年、上位業種）



※雇用者のうち、休業者を除いた後の割合に占める割合

道路貨物運送業は、他の業種よりも、長時間労働となっている方の割合が高くなっています。

脳・心臓疾患の労災支給決定件数（R5年度、上位業種）



道路貨物運送業は、脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多くなっています。

こうした長時間労働の背景には昔からの取引慣行などトラック運送事業者の努力だけでは見直しが見えないものもあります。

このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難に

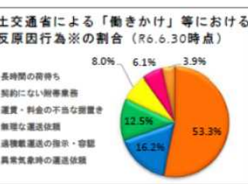
担い手不足の深刻化や荷待ち時間の非効率の発生などにより、危機的状況との指摘もあります。



トラックGメンによる「働きかけ」等の中で、荷主都合による「長時間の荷待ち」「契約にない附帯業務」を合計すると、約7割を占めます。

こうした状況を踏まると、発着荷主の皆さまにも長時間の荷待ち等の削減に向けた取組を行っていただく必要があります。

何も対策をしなければ、2030年には34%の輸送力が不足するかもしれません。



※貨物自動車運送事業法等に違反する原因となるおそれのある行為

発着荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへお願い

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）

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。

2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

トラック運送事業者は、ドライバーの拘束時間等を定めた改善基準告示を遵守しなければなりません。運送業務の発注を担当される方にも、改善基準告示を知ってもらい、トラックの安全な走行の確保のためにも、改善基準告示に配慮した発注時刻・納品期日の設定・発注をお願いします。

※改善基準告示について、詳細はパンフレットをご覧ください。ご不明な点は貴署の労働基準監督署や裏面の労働時間適正化指導員へお問い合わせください。

「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。2024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。

4. ベストプラクティス企業との意見交換

ベストプラクティス企業とは

- 長時間労働の削減に向けた取組を行う企業
- 毎年11月の過労死等防止啓発月間に意見交換

令和6年度

- 荷主企業1社
 - 運送事業者1社
- 好事例企業として取材

岐阜 NEWS WEB

働き方の見直しに取り組む工場は 岐阜労働局が企業を視察



長時間労働の削減が社会的な課題となる中、岐阜労働局は12日、可児市の工場を訪問し、働き方の見直しに取り組んでいる現場を視察しました。

全国の労働局では11月の「過重労働解消キャンペーン」に合わせて長時間労働の削減に積極的に取り組んでいる事業所を訪ねています。

取引関係者の皆さま、国民の皆さま

くらし、
はたらき、
ともに
ススめ！



2024年
4月から

建設業、ドライバー、医師の
時間外労働の上限規制適用開始！



くらし・はたらき
マエストロ
たしかめたん

みなさまに お願いがあります！

たしかめよう！

適正な 工期の設定を！



週休2日の実現に向け、
ご配慮をお願いいたします。

荷待ち時間・ 荷役時間の削減を！



再配達の削減に向け、
確実に受け取れる時間の指定や
置き配などの活用もお願いいたします。

行程・ダイヤについて よく話し合いを！



停留所からの安全な発車にも
ご協力ください。

受診は 診療時間内に！



医療のかかり方への
ご理解・ご配慮をお願いいたします。

詳しくは裏面をご覧ください ➡



暮らしを支える方々のためにも みなさまへ大切なお願いです！

みなさまへお願い



くらし・はたらきマエストロ
たしかめたん

建設業



抱える問題

工期が短いと、土日にも働かなければならず、長時間労働につながります。

わたしたちにできること

工事を受注・発注するときは、

ゆとりをもった適正なスケジュールに。

また、工事の受注・発注に当たっては適切な金額での契約を心がけてください。

トラックドライバー



抱える問題

荷待ち時間・荷役時間は、一運行あたり平均3時間程度と言われており、長時間労働の原因となっています。

わたしたちにできること

荷待ち・荷役作業時間削減のため、適切な日時指定、予約システムの導入、作業効率化などの工夫を。

また、「標準的運賃」を参考に、運賃や、荷待ち、荷役作業の料金の見直しもお願いいたします。

バス運転者



抱える問題

運行スケジュールによっては、休憩できずに運転時間が長くなってしまいます。

わたしたちにできること

貸切バスや送迎バス、コミュニティバスを発注するときには、行程やダイヤについてバス事業者とよく話し合いを。

また、運転者が必要なときに休憩をとれるようにSA・PAの駐車ルールを守ることも重要です。

医師



抱える問題

夜間や休日など診療時間外に緊急でない受診をすることは、医師の負担につながります。

わたしたちにできること

受診すべきか迷う場合には

☎#7119(大人)または☎#8000(小児)へご相談ください。(*)

また、ご家族の方も病状説明などは

決められた診療時間内の受診をお願いいたします。

※#7119/#8000の実施状況は地域によって異なります。

非対応地域については、全国版救急受診アプリ「Q助」をご活用ください。

詳しくはウェブサイトをご覧ください。

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をリニューアルしました！



「物流情報局」OPEN

2024年4月に「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法の一部を改正する法律」が成立するなど、トラックドライバーの荷待ち・荷役時間の削減に向けた対策が本格化しています。

こうした状況を踏まえ、

「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」内に **物流情報局** を開設しました。



▲荷主の方



▲事業者の方

トラックトップページ

いま、考えてみませんか？

**物流を支える
トラック運転者**
のこと。

新規OPEN!!

物流情報局

NEW

- 荷主の皆さまへ
- 事業者の皆さま
(トラック運転者の皆さま) へ

物流情報局では、荷主の方、トラック運送事業者の方が協力して荷待ち・荷役時間の削減に取り組めるよう、最新の情報を発信していきます！！

物流情報局では、このような情報を発信しています。



労働基準局広報キャラクター
たしかめたん



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



今後施行される法令のポイント

- 改正物流法、関係省令 など

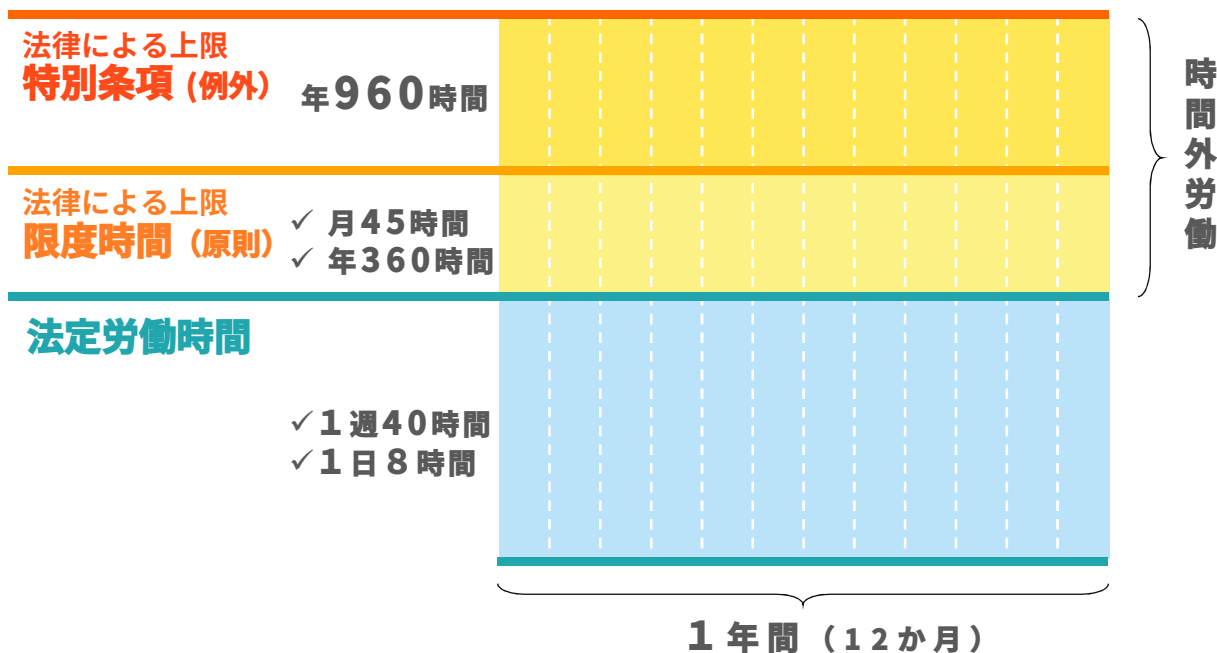


トラック運送事業者の皆さま向けのご相談先

- 働き方改革推進支援センター など

今後も最新情報に更新していきます！ぜひご覧ください！

自動車運転者の時間外労働の上限規制（2024年4月適用開始）



改正された改善基準告示の主な内容（2024年4月適用開始）

トラック運転者について

	2024年3月31日まで	2024年4月1日以降
 1年の拘束時間	3,516時間以内	原 則： 3,300時間以内 例外（※1）： 3,400時間以内
1か月の拘束時間	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	原 則： 284時間以内 例外（※1）： 310時間以内 （年6か月まで）
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

※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

改善基準告示について、詳しくはこちらをご覧ください。➤



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はこちら▼



【資料3】

令和6年度の協議会における取組結果及び
令和7年度の協議会の取組について

令和7年3月14日

岐阜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事務局

令和6年度の協議会における取組について【参考】

令和6年度よりトラックドライバーへの時間外労働上限規制の適用開始となり、持続可能な物流の実現に向け、トラックドライバーの長時間労働の改善と生産性向上の必要性について荷主企業・一般消費者の理解を深めるため、継続して周知・啓発活動等を実施していく。

協議会での令和6年度の取組

○トラック運送事業者、経済団体・荷主企業、一般消費者に対する周知・啓発活動

- ・時間外労働上限規制、改正改善基準告示について、説明会の開催、トラック協会広報誌、メールマガジン等により改めて周知【トラック運送事業者】
- ・「物流革新に向けた政策パッケージ」等に関連した制度改正・取組改正・関係法令の改正について説明会等により周知【トラック運送事業者、経済団体・荷主企業】
- ・トラック運送事業者と荷主企業が連携して「物流の2024年問題」に取り組むための課題共有や意識改革を図るためのセミナー・シンポジウム等を開催【トラック運送事業者、経済団体・荷主企業】
- ・荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（トラックGメン）【荷主企業、トラック運送事業者、一般消費者】
- ・物流の担い手確保のため、県内高等学校への訪問、体験会等の実施【トラック運送事業者、一般消費者】

○荷待ち期間実態調査結果を踏まえた取組の深度化

- ・調査票の活用可能性を検討するとともに、必要に応じて調査手法や調査票のブラッシュアップを図る。

協議会スケジュール（案）

時間外労働の
上限規制

R6.4

R6.5

・改正物流法公布
(流通業務総合効率化法、貨物自動車運送事業法)

協議会
(9月3日)

協議会
(2月頃)

R7.4

取組み内容の検討・調整（※周知・啓発活動は年間を通して実施）

取組みの推進

トラック運送事業者に対する周知・啓発活動

1. セミナー、講習会

(1) 労務管理セミナー 2024年問題対策セミナー

開催日：令和6年10月11日

講師：のどか社会保険労務士事務所 社会保険労務士 服部晋一郎 氏 古田竹中法律事務所 弁護士 竹中 雅史 氏

内容：2024年問題がスタートしたことで生じた新たな課題、管理に関わる疑問や悩みの解決方法、荷主との適正取引を行う際に必要となる事項について事前にお伺いして、その対策等について弁護士及び社労士の先生による対談形式のセミナーを開催

(2) 霊柩事業者講習会

開催日：令和7年2月5日

講師：一般社団法人 全国霊柩自動車協会 専務理事 酒井 好道 氏

内容：霊柩運送の現状について

講師：岐阜運輸支局 輸送・監査担当 磯野 敬宗 氏

内容：改正基準告示、最近の国土交通省の取組と改正法令等について



2. 人材確保の取組

(1) 無料求人サイトの開設及び検索サイトの掲載

令和4年度末より、株式会社リクルートと提携し、無料で採用ホームページを開設できるサービスを開始。

また、開設した求人情報サイトや既存の求人情報サイトのリンクを岐阜県トラック協会HPへ掲載でき、全日本トラック協会HPからも閲覧可能に。

(2) インターンシップ導入支援助成事業

少子高齢化に対応するため、高等学校以上の教育機関からの依頼により、学生による就業体験（インターンシップ）の受入れを3日以上実施した会員事業者に対し、助成金を交付。



一般消費者に対する周知・啓発活動

令和6年11月30日（土）岐阜新聞【朝刊】 掲載



令和6年度の協議会の取組結果について（荷主企業向けセミナー）

関係省庁・関係団体と連携したセミナー・説明会の開催

令和6年度4月よりトラックドライバーへの時間外労働の上限規制適用となっており改めて荷主企業に対する周知・啓発を行い、持続可能な物流の実現に向け、荷主企業とトラック運送事業者との連携強化・理解、並びに一般消費者の行動変容を高めることを目的としたセミナー・説明会の後援を実施。

開催概要

タイトル：「物流2024年問題対策事業」シンポジウム
～ともに・つなぐ・岐阜の物流の未来～

開催日時：令和6年9月6日（金） 13時30分～16時00分

場所：ソフトピアジャパン1Fセミナーホール

参加者：131名（会場113名、Web18名）

主催：岐阜県

協力：一般社団法人岐阜県トラック協会

後援：中部運輸局岐阜運輸支局、岐阜労働局

基調講演 荷主企業と物流事業者でサプライチェーンを支えよう
流通経済大学 流通情報学部 教授 大島 弘明 氏

パネルディスカッション

ともに目指す岐阜の物流の未来

●ファシリテーター

流通経済大学 流通情報学部 教授 大島 弘明 氏

●パネリスト（荷主企業）

株式会社秋田屋本店 城南事業所長 太田 賢二 氏

株式会社バローホールディングス

流通技術本部 物流部 部長 上口 隆一 氏

●パネリスト（物流事業者）

株式会社エスラインギフ

営業部 次長 鈴木 政隆 氏

佐藤産業有限会社 代表取締役 佐藤 裕昭 氏

シンポジウム



●パネルディスカッション

パネリスト
太田賢二 氏
(株)秋田屋本店
城南事業所長



パネリスト
上口隆一 氏
(株)バローホールディングス
流通技術本部 物流部長



パネリスト
鈴木政隆 氏
(株)エスラインギフ
営業部次長



パネリスト
佐藤裕昭 氏
佐藤産業(有) 代表取締役

トラックGメン周知活動及び街頭調査

中央自動車・恵那峡サービスエリア(上り)

○ 実施日時: 令和6年12月18日(水) 13:00 ~ 14:30

○ 実施人員: 9名

2班体制(3名×2班)、責任者1名、指揮者1名、補助者(集計)1名

内訳: 岐阜運輸支局4名、中部運輸局貨物課3名、岐阜県トラック協会適正化事業部2名

○実施概要

- ・トラックGメンの活動について周知

- ・トラック運転手18名に聞き取りを行い、一部において荷主等による違反原因行為(荷待ち等)の情報を収集

○確認された違反原因行為 2件(長時間の荷待ち)

- ・確認された違反原因行為については本局を通じ国土交通本省へ情報提供を行い、内容精査の上「働きかけ」等へ活用



令和6年度の協議会における取組について

新たな荷待ち時間の実態調査

調査概要

プロジェクトに賛同いただいた県ト協会員事業者より荷主企業を紹介いただき、快諾

【荷主企業概要】

- ・ 金属加工の会社であり、メインは工事現場やグラウンド等に使用する金網を扱う
- ・ 午前に、原材料がトラックにて搬入され、午後は社内で加工された製品をトラックにて搬出
- ・ 荷の積卸しは、工場前のスペースで実施。搬入品は荷姿がある程度一定のためリフトを使用、しかし搬出品はロール状になった金網や支柱など、人力にて積み込むことも多くある
- ・ 待機場所は、工場前に2両分、道路を隔てたところに2両分ほど所有

【記録方法等】

- ・ 調査員が事務所に待機し、トラックの到着に応じ計測。計測漏れ防止のため、簡易カメラにて常時撮影し、後日記録と照合する
- ・ 繁簡の差を考慮し、月の旬間及び曜日による待機時間の差異が生じているのかも調査する
- ・ 到着したドライバーを不安にさせないため「待機時間計測中」などの看板を設置

【調査期間】

9月11日、13日、17～20日 計6日間（時間は9時～17時の間）



※複数車両が待機する時間があり到着時間の確認のため、録画を確認してデータ収集



実証実験結果①「荷待ち時間が長く、ばらつきも大きかった運送会社の事例」

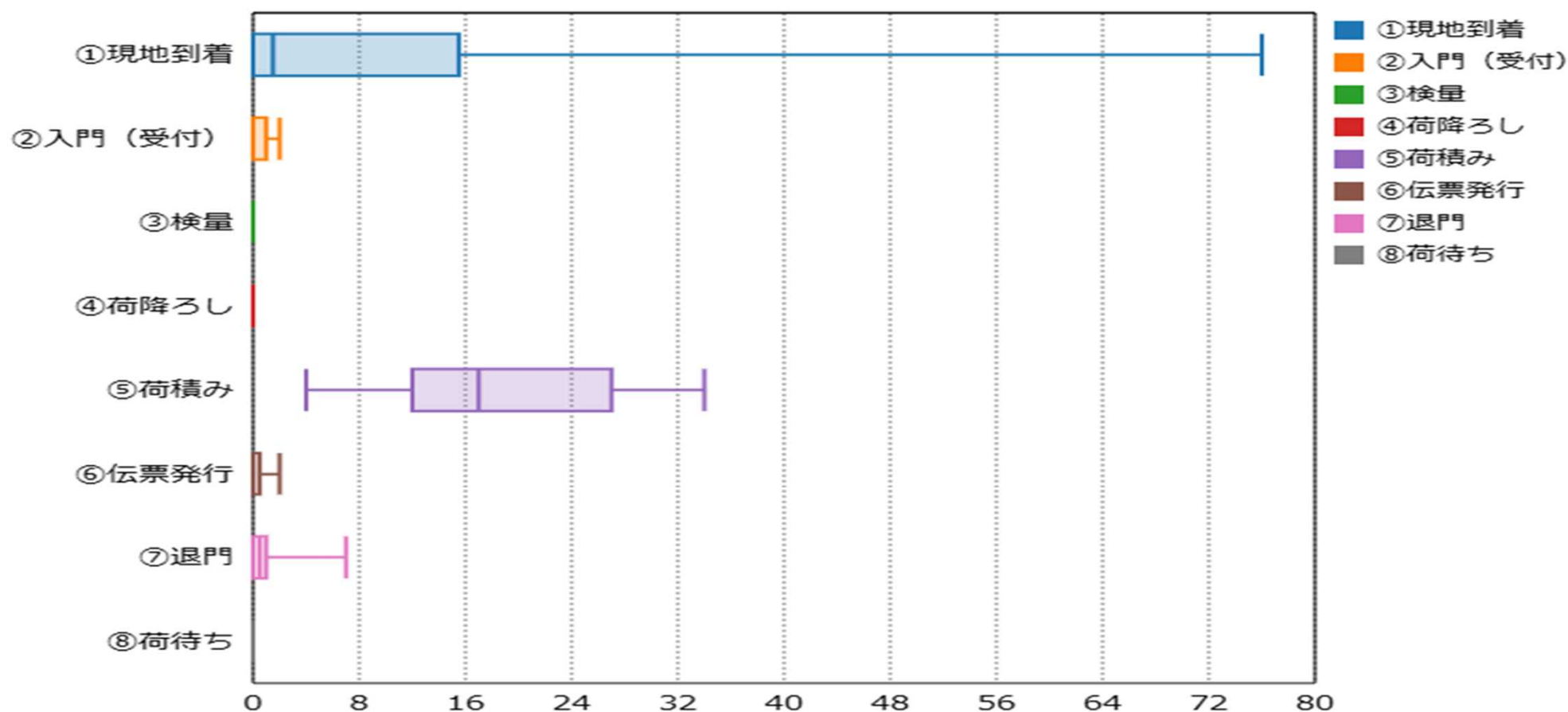
荷待ち時間は最小12分から最大1時間28分までと、振れ幅が大きくなっています。

分析の結果、「現地到着～入門(受付)」と「荷積み」の2つの工程に要因があることが分かりました。

「現地到着～入門(受付)」では、入門待ちのトラックが3台並ぶなど、渋滞が発生していました。

「荷積み」では、クレーンを使用した作業や、形状が均一でない荷物の積み込みが発生するケースでは、時間が多くかかっていることが判明しました。

A社 合計:4時間20分 平均:32.5分 **最大値:1時間28分** 最小値:12分

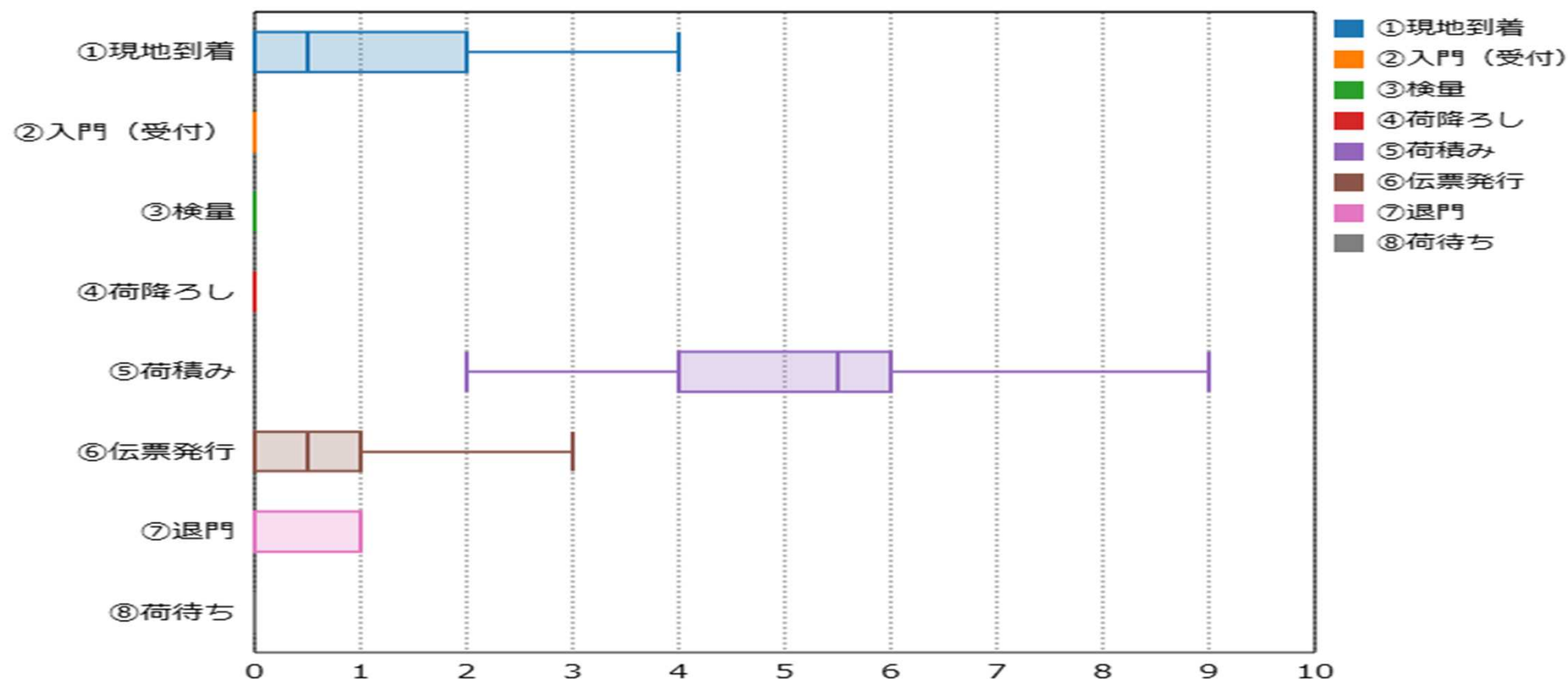


実証実験結果②「短時間の『荷待ち』を実現している運送会社の事例」

荷待ち時間は平均8分と短時間です。A社との比較分析の結果、B社の特徴として「特別積合せ貨物運送」会社で、荷物の形状が均一化されていることが挙げられます。

他社の荷物を積載しているため、1回あたりの荷下ろし量が少なく、それにより荷待ち時間が短くなり、最大値と最小値の差も小さくなっていると推測します。

B社: 合計: 46分 平均: 8分 最大値: 10分 最小値: 4分



実証実験結果 「『荷待ち』の分析結果と今後の改善施策」

問題点：荷役工程での作業が長くなることで、荷待ち時間が発生する

荷役工程の複雑さは、物流業務全体の効率に大きく影響を及ぼしていた。特に、クレーンを使用した作業や、大規模な荷積み作業の場合、待機時間が長くなりやすく、その結果として業務全体の進行が遅れがちに。これにより、運送会社やドライバーにとって不必要な時間的ロスが生じ、効率性が著しく低下する原因に。
特に、荷物のサイズが特殊である場合、その商品をトラックに積み込むために通常よりも長い時間がかかり、次に到着するトラックが積み込みを待つ間、入門待ちが発生し、さらなる遅延を引き起こすことに。

改善策：トラックの到着時刻や作業内容の見える化

トラックの到着予定時間や現在の作業状況をリアルタイムで関係者全員に共有することで、現場での効率的な作業進行が可能に。トラックの到着順や作業の進捗状況を把握でき、必要に応じて柔軟な調整ができるようになります。
また、ある程度の作業時間が把握できればその間別の配送を先に行ったり、休憩時間に充てることも可能に。

荷待ち時間調査の結果を踏まえた取組の深度化

- 調査票のブラッシュアップについて
調査主体の株式会社ZENSHINへヒアリングを実施。
(改善事項)
現地到着の指定時間や荷待ち時間の理由できるようにしたらどうか？

支局やトラック協会にて調査票の内容修正を検討。
(改善事項)
契約にない附帯作業（違反原因行為）や付帯作業の料金収受（標準的運賃）の適正化の観点から⑨附帯作業の項目を追記したらどうか？

⇒従来の調査票より業務の種別例に①現地到着時間や⑩その他の附帯作業を追加備考欄を設け、荷待ち時間の理由や付帯作業の内容等記述できるように見直し

調査票（変更点は朱書き）

社名		令和	年	月	日（曜日）
運転者名		車両番号			
【業務等の種別】					
（例）①到着指定時間 ⑥荷積み ① ⑥					
②現地到着 ⑦伝票発行 ② ⑦					
③入門（受付） ⑧退門 ③ ⑧					
④検量 ⑨荷待ち ④ ⑨					
⑤荷降ろし ⑩その他附帯作業 ⑤ ⑩					
0:00 1:00 2:00 3:00 4:00 5:00 6:00					
業務時間及び種別					
()					
荷主名等 備考					
6:00 7:00 8:00 9:00 10:00 11:00 12:00					
業務時間及び種別					
()					
荷主名等 備考					
12:00 13:00 14:00 15:00 16:00 17:00 18:00					
業務時間及び種別					
()					
荷主名等 備考					
18:00 19:00 20:00 21:00 22:00 23:00 24:00					
業務時間及び種別					
()					
荷主名等 備考					
【記入例】					
0:00 1:00 2:00 3:00 4:00 5:00 6:00					
業務時間及び種別					
(⑨ ① ③ ④ ⑤ ⑩ ⑨ ⑥ ⑦⑧)					
荷主名等 ○○商店、○○物流センター 等 備考 ⑩着荷主構内にて仕分け作業有					

令和6年4月1日よりトラックドライバーへ時間外労働上限規制、改正改善基準告示が適用されたことを踏まえ、トラックドライバーの長時間労働の改善と生産性向上の取組を関係機関と連携し、更に加速させていく必要がある。

本協議会では、岐阜県内における課題等を整理し、サプライチェーン全体で課題解決に取り組んできたところであるが、取引環境・労働時間改善の課題は、令和6年度時点を乗り越えれば解決する一過性のものではなく、継続してこれらの課題に対応していく必要がある。

次年度は、「物流革新に向けた政策パッケージ」等に関連した制度改正・取組について、持続可能な物流に向け、各方面へ継続して周知を行い、理解を得ることが必要となる。

協議会での令和7年度の取組（案）

○トラック運送事業者、経済団体・荷主企業、一般消費者に対する周知・啓発活動

- ・時間外労働上限規制、改正改善基準告示について、説明会の開催、トラック協会広報誌・メールマガジン等により改めて周知【トラック運送事業者】
- ・「物流革新に向けた政策パッケージ」等に関連した制度改正・取組（トラックGメン、標準的な運賃・標準運送約款の改正、関係法令の改正（物流統括管理者の選任、実運送体制管理簿の義務化、書面交付等）、適正運賃収受等）について、説明会等により周知【トラック運送事業者、経済団体・荷主企業】
- ・物流の担い手確保のため、県内高等学校への訪問等の実施【トラック運送事業者、一般消費者】

○荷待ち時間実態調査結果を踏まえた取組の深度化

- ・荷待ち時間実態調査のための手順書の作成と横展開
- ・運送事業者向けと荷主企業向けを想定した調査手法や調査票の更なるブラッシュアップ