

# 第19回トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会

日 時:令和6年8月7日(水)14時00分～  
場 所:三重県津市羽所町 700  
ホテルグリーンパーク津

## 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) 最近のトラック行政の取組等について【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年度の本協議会における取組について【資料3】
  - (4) その他
4. 挨 拶（三重労働局労働基準部長）
5. 閉 会

---

議事次第、委員及び出席者名簿、配席図

資料 1:最近のトラック行政の取組等について

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

資料 3:令和6年度の本協議会における取組について

トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会 委員名簿  
 ～ 第19回協議会 出席者名簿 ～

令和6年8月7日  
 (順不同・敬称略)

	機関代表者	組 織 名	役 職	委員氏名	代理出席者等
1	学識経験者	名城大学経済学部	教 授	山本 雄吾	
2	経済団体	三重県商工会議所連合会	専務理事	喜多 正幸	
3		三重県中小企業団体中央会	事務局長	白木 宏範	
4		三重県商工会連合会	事務局長	井野 和正	
5	荷主及び 利用運送 事業者	日本トランスシティ株式会社	運輸事業部 業務部長	樽松 広宣	
6		株式会社LIXIL 物流 近畿物流センター	センター長	田中 一草	
7		本田技研工業株式会社 鈴鹿製作所	生産業務部長	遠藤 哲也	部品物流課課長 大橋 幸平
8	事業者団体	一般社団法人三重県トラック協会	会 長	小林 俊二	
9	労働者団体	全日本運輸産業労働組合 三重県連合会	書記長	山下 浩史	
10	トラック運送 事業者	株式会社カワキタエクスプレス	代表取締役	川北 辰実	
11		辻運送株式会社	代表取締役	辻 定	欠席
12		新成運輸株式会社	代表取締役	村木 尚哉	
13	行政機関等	三重労働局	局 長	石田 聡	労働基準部長 宮下 健彦
14		中部運輸局	局 長	中村 広樹	自動車交通部次長 小笠原 洋和
15		三重運輸支局	支局長	二輪 昭宏	

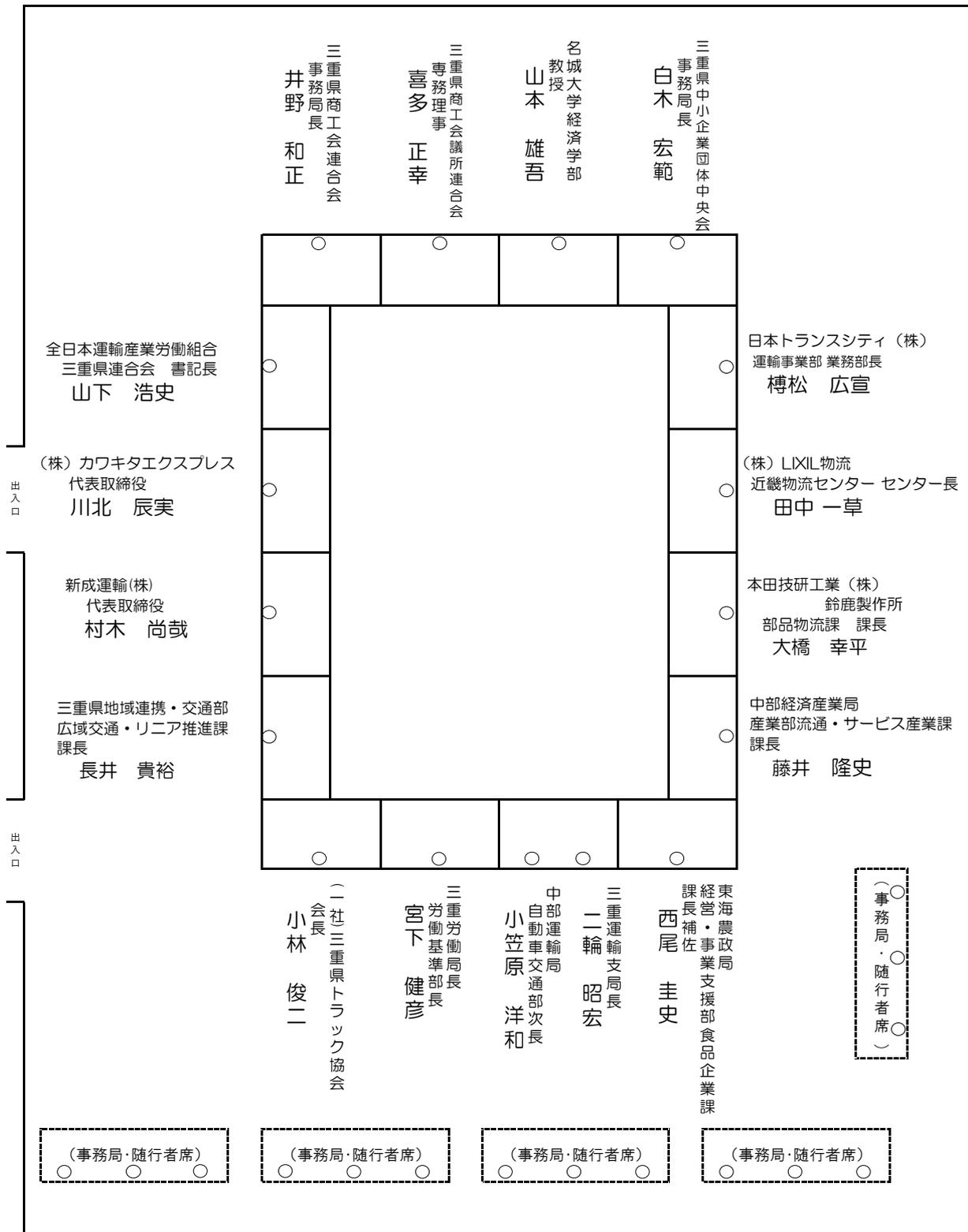
オブザーバー

	機関代表者	組 織 名	役 職	委員氏名	代理出席者等
1	行政機関等	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	
2		東海農政局	経営・事業支援 部食品企業課 課長補佐	西尾 圭史	
3		三重県	地域連携・交通 部広域交通・リ ニア推進課 課長	長井 貴裕	

第19回トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会 配席図

(順不同・敬称略)

令和6年8月7日(水) ホテルグリーンパーク津



# 最近のトラック行政の取組等について

---

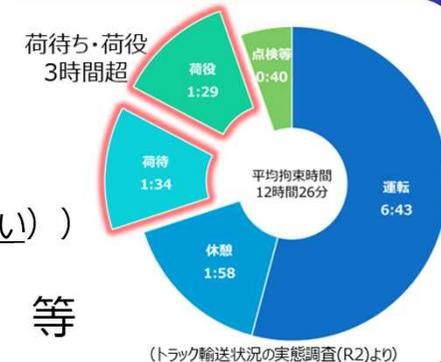
2024年8月7日

中部運輸局 自動車交通部貨物課

# 「物流2024年問題」について

## 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～)

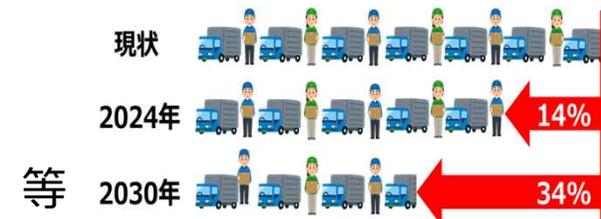
## トラック業界の 働き方改革

- ✓ 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（1日拘束時間13h・最大16h⇒15h、年間拘束時間3,516h→3,300h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（人材確保困難）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



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」のポイント

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

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024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、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **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整備に向けて、**(1) 商慣行の見直し、(2) 物流の効率化、(3) 荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化(\*)**も含め確実に整備。

## 1. 具体的な施策

### (1) 商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入(\*)
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入(\*)
- ④ **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（トラックメン（仮称））**
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃收受・価格転嫁円滑化等**の取組み(\*)
- ⑥ **トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底**

### (2) 物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資の促進**（パース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進(\*)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化(\*)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

### (3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入(\*)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

## 2. 施策の効果（2024年度分）

	(施策なし)	(施策あり)	(効果)
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間 × 達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% × 達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			<b>合計：14.3ポイント</b>

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

## 3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款「標準的な運賃」**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

【令和5年法律第62号：同年6月14日成立、同年6月16日公布・施行】

- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制を見据え、平成30年の議員立法において、時限措置として「荷主対策の深度化」と「標準的な運賃」の制度を創設
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の収受等により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ば
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「荷主対策の深度化」や「標準的な運賃」の制度を継続的に運用することが必要

改正前

時間外労働規制の適用（令和6年3月）までの時限措置

荷主対策の  
深度化

トラック事業者の法令遵守に係る国土交通大臣による荷主への「働きかけ」「要請」「勧告・公表」制度

標準的な  
運賃

運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標としての「標準的な運賃」制度（令和2年4月告示）

改正後

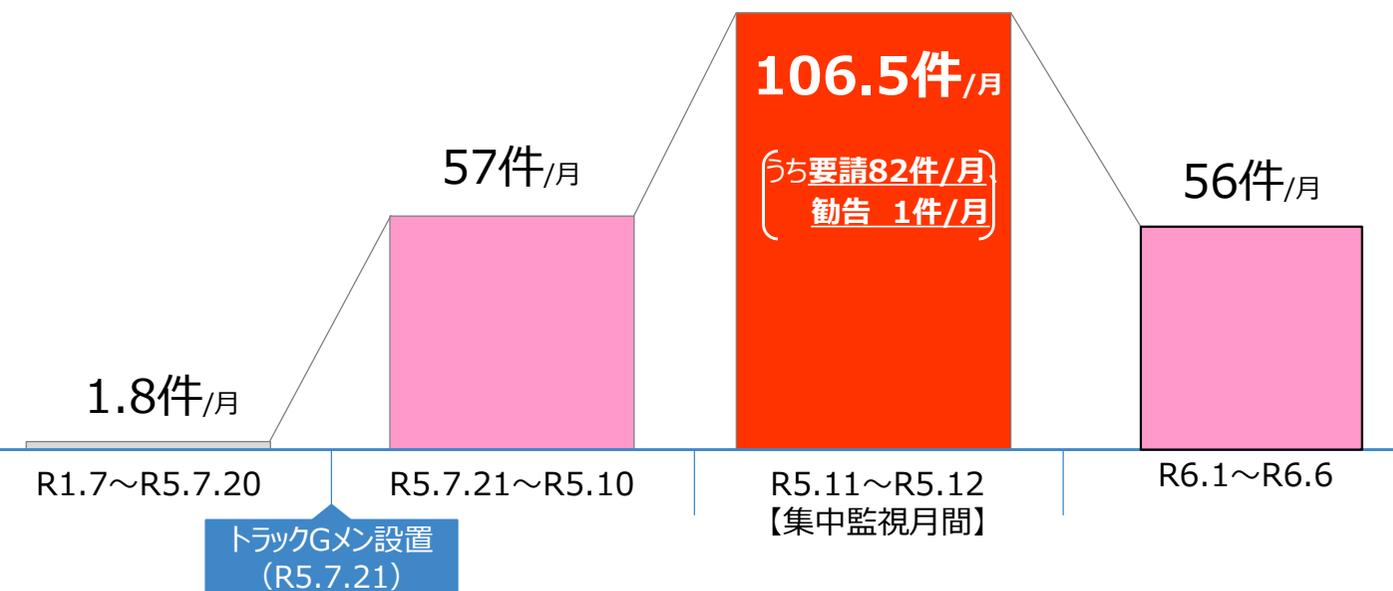
上記について「当分の間」の措置とする

# トラックGメンによる荷主等への是正指導の取組結果

- 「**物流革新に向けた政策パッケージ**」(令和5年6月)に基づき、**全国162名体制の「トラックGメン」**を設置(令和5年7月)。関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「**働きかけ**」や「**要請**」を実施。
- **令和5年11月・12月**を「**集中監視月間**」と位置づけて取組を強化し、**初めての「勧告」(2件)**を実施(令和6年1月26日)したほか、「**働きかけ**」(47件)、「**要請**」(164件)による**是正指導を徹底**。
- 引き続きトラック事業者への**プッシュ型情報収集を実施**するとともに、要請を行った荷主等への**改善状況の確認のパトロール等を実施**。

## トラックGメンの活動実績

＜月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数＞



### 働きかけ等の累計実施件数

- 勧告 : 2件 (荷主1、元請1件)
  - 要請 : 174件 (荷主88、元請81、その他5)
  - 働きかけ : 635件 (荷主423、元請193、その他19)
- ⇒ 計811件の法的措置を実施

### 主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (53%)
- 契約にない附帯業務 (16%)
- 運賃・料金の不当な据置き (13%)
- 無理な運送依頼 (8%)
- 過積載運送の指示・容認 (6%)
- 異常気象時の運送依頼 (4%)

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

# トラックGメンの活動(令和6年6月末時点)

トラック事業者に対する  
電話調査や訪問調査(全国)



荷主へのパトロール  
(荷待ち状況の現地確認等)(全国)



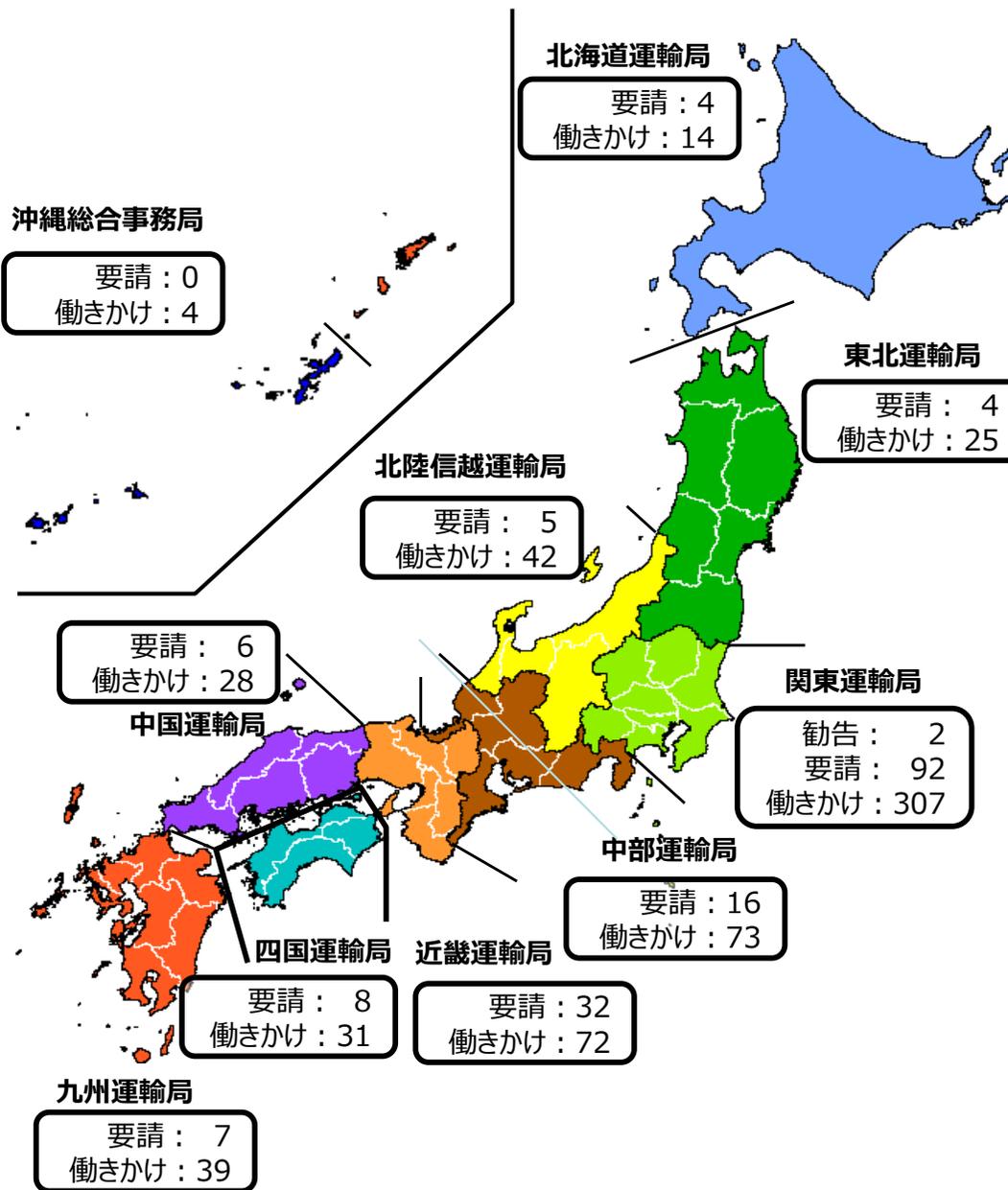
トラック事業者・荷主に対する説明会、  
トラックGメンのチラシ配布(全国)



オンライン説明会の模様



## 〈ブロック別働きかけ・要請・勧告実施件数〉



トラックドライバーへのヒアリング  
(中部・中国・九州)



トラックターミナル



高速SA、PA

令和6年6月に岐阜・三重県内の高速道路SA・PAにて、トラックGメンによる運転者へのヒアリングを実施し、荷主による違反原因行為等の情報収集を行った。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ていく。また、令和5年度においては、愛知・静岡県内の高速道路SAやTSなど3か所で運転者ヒアリングを実施しており、引き続き中部運輸局の管内各所でトラックGメンによる監視等の取組みを展開していく。

## 岐阜運輸支局

【日時】 令和6年6月26日（水）10時～12時

【場所】 名神高速・養老SA（下り）

【実施者】

中部運輸局 9名（貨物課3名、岐阜運輸支局6名）

中日本高速道路(株) 2名

【実施概要】

トラック運転者20名に聞き取りを行い、荷主等による違反原因行為（長時間の荷待ち1件）の情報を収集



## 三重運輸支局

【日時】 令和6年6月27日（水）10時～12時

【場所】 新名神高速・鈴鹿PA（上り・下り）

【実施者】

中部運輸局 6名（貨物課4名、三重運輸支局2名）

【実施概要】

トラック運転者28名に聞き取りを行い、荷主等による違反原因行為（長時間の荷待ち等7件）の情報を収集



## 「標準的運賃」のポイント

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

## 「標準的運賃」のイメージ

### 【距離制運賃】

キロ程	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	30,910	38,770
50km	23,040	26,480	33,700	42,380

### 【時間制運賃】

種別	局別	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)	
		8時間制	31,100	37,260	48,530	61,290
基礎	8時間制	北海道	29,970	36,050	47,170	59,670
		東北	39,060	45,790	57,900	72,440
		関東	31,280	37,440	48,690	61,470
		北陸信越	35,710	42,130	53,700	67,370
		中部	35,580	42,040	53,710	67,430
		近畿	32,420	38,640	49,950	62,950
		中国	30,700	36,800	47,960	60,590
		四国	30,890	36,980	48,060	60,680
	九州	28,010	33,890	44,810	56,880	
	沖縄	18,660	22,360	29,120	36,780	
	4時間制	北海道	17,980	21,630	28,300	35,800
		東北	23,440	27,470	34,740	43,460
		関東	18,770	22,470	29,210	36,880
		北陸信越	21,430	25,280	32,220	40,420
		中部	21,350	25,220	32,230	40,460
		近畿	19,450	23,180	29,970	37,770
中国		18,420	22,080	28,780	36,350	
四国		18,530	22,190	28,840	36,410	
九州	16,800	20,330	26,880	34,130		
沖縄						

### 料金等

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

## 導入のプロセス

STEP 1 標準的な運賃制度を理解する

STEP 2 自社で運賃を計算する

STEP 3 荷主と運賃を交渉する

STEP 4 運賃の事後届出を行う

届出率：全国59.0%  
中部64.1%  
(令和6年5月末時点)

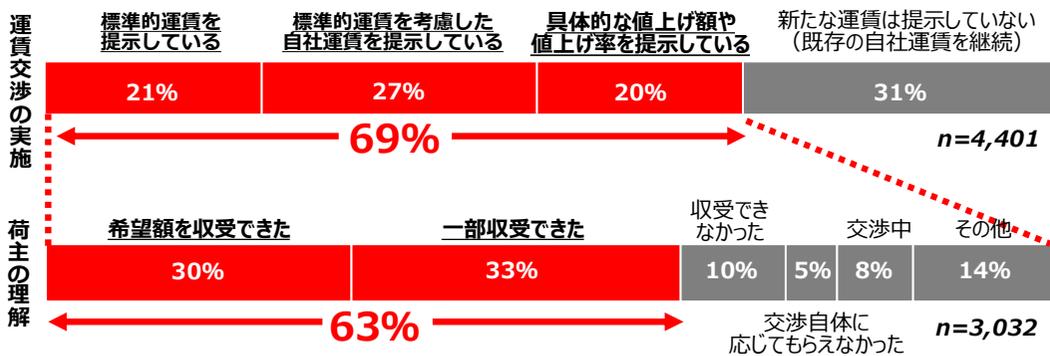
運賃交渉を行ったトラック事業者：約71% (69%)  
うち、荷主から一定の理解を得られた事業者：約75% (63%)  
⇒ 事業者全体のうち運賃交渉について荷主から一定の理解を得られた事業者は約52% (43%)  
(出典) 国土省「標準的な運賃に係る実態調査(令和5年度)」 ( )は令和4年度調査

# 「標準的運賃」等の見直しについて

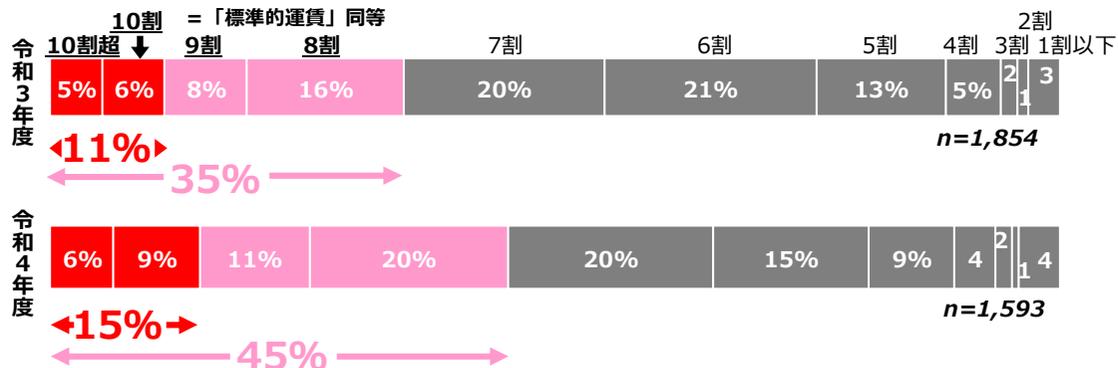
- **トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設（令和2年4月告示）。**
- **実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直しを図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。**  
 （※）行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

## 「標準的運賃」の活用状況

＜標準的運賃に係る実態調査結果（令和4年度）の概要＞



＜「標準的運賃」と契約額の乖離状況＞



## 見直しの方向性

- 「標準的運賃」について、以下の見直しを行う。
  - ・ **燃料高騰分**や高速道路料金なども含めて適正に転嫁できるよう、**運賃水準の引上げ幅を提示**
  - ・ 荷待ち・荷役などの輸送以外のサービスの対価について、**標準的な水準を設定**
  - ・ **下請けに発注する際の手数料の設定** 等
- 併せて、「標準運送約款」について、**契約条件の明確化等**の見直しを行う。

## スケジュール

- |            |                 |
|------------|-----------------|
| 令和5年 8月30日 | 第1回検討会（論点整理）    |
| 10月27日     | 第2回検討会（提言素案の整理） |
| 12月7日      | 第3回検討会（提言取りまとめ） |
| 令和6年 1月・2月 | 運輸審議会への諮問等      |
| 3月22日      | 告示改正・施行（標準的運賃）  |
| 6月1日       | 施行（標準運送約款）      |

# 「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	機械荷役の場合	→	2,180円
	手荷役の場合	→	2,100円

※金額はいずれも中型車（4セラス）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、**荷主から対価を收受**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%**を別に收受）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】

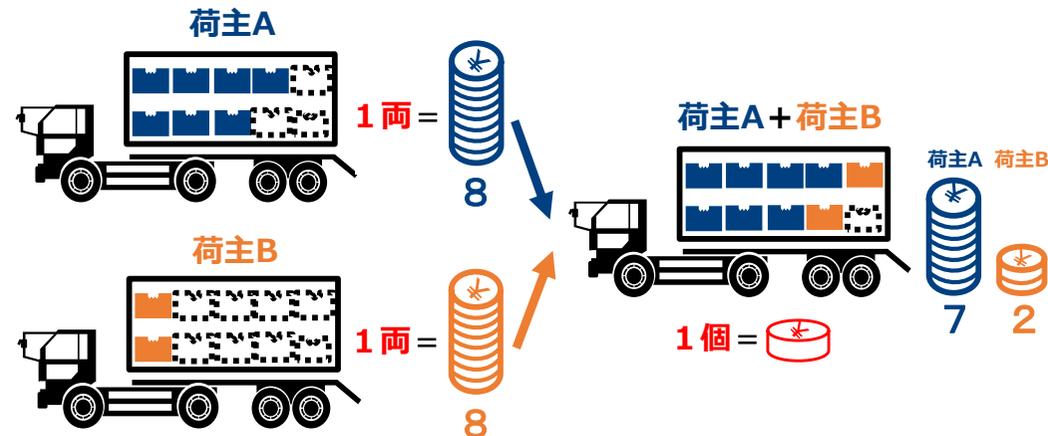
### <契約条件の明確化>

- 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】

# 標準貨物自動車運送約款について(R6.3.22 一部改正)①

一般貨物自動車運送事業者は、貨物自動車運送事業法第10条第3項に基づいて運送約款を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならないが、国土交通大臣が定める「標準貨物自動車運送約款」と同一の内容を、自社の運送約款として定める場合は、国土交通大臣の認可を受けたものとみなされる。

このたび、物流の持続的な成長を確保するため、健全な事業運営のために必要な運賃を収受できる環境整備等を図る観点から、令和6年3月22日に標準貨物自動車運送約款等の一部改正（告示）を行い、令和6年6月1日から施行となった。

## 【標準約款の主な改正事項】

### 1. 荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービスの内容の明確化等

改正前は、適正な運賃・料金の収受を目的として、待機時間、附帯業務等が規定されていた一方、「積込み」「取卸し」等の業務は、「第2章 運送業務等」において規定されていた。このため、「積込み」「取卸し」等の運送以外の業務については、「第2章 運送業務等」から分離し、第3章を「積込み又は取卸し等」に改め規定することとした。また、これらの運送以外の業務が契約にないものであった場合、当該業務の対価を負担する主体についても不明確であったことから、トラック運送事業者が運送以外の業務を引き受けた場合、契約にないものを含め、対価を収受する旨を規定した。

### 2. 運賃・料金、附帯業務等を記載した書面の交付

改正前の「標準運送約款」「軽運送約款」では、荷送人による運送の申込みやトラック運送事業者による運送の引受けについては、明確な規定がなかった。このため、運送を申込み荷送人、運送を引受けるトラック運送事業者は、それぞれ運賃・料金、附帯業務等を記載した書面（電磁的方法を含む。）である運送申込書、運送引受書を相互に交付する旨を規定した。運送申込書、運送引受書について様式を例示。

### 3. 利用運送を行う場合における実運送事業者の商号・名称等の荷送人への通知等

改正前の「標準運送約款」「軽運送約款」では、利用運送を行う場合がある旨は規定されていたが、利用運送が行われた場合でも荷送人が実運送事業者を把握することは困難であった。このため、利用運送を行う元請運送事業者は、当該運送の全部又は一部について運送を行う実運送事業者の商号・名称等を荷送人に通知する旨を規定した。また、利用運送に係る費用は「利用運送手数料」として収受する旨を規定した。

## 4. 中止手数料の金額等の見直し

改正前の「標準運送約款」「軽運送約款」では、荷送人が、貨物の積込みの行われべきであった日の前日までに運送の中止をしたときは、中止手数料を請求しないこととされていたが、実勢に応じた、当該中止手数料の金額等を見直すこととした。 具体的には、・運送引受書に記載した集貨予定日の前々日に運送の中止をしたときは、当該運送引受書に記載した運賃・料金等の 20 パーセント以内 ・運送引受書に記載した集貨予定日の前日に運送の中止をしたときは、当該運送引受書に記載した運賃・料金等の 30 パーセント以内 ・運送引受書に記載した集貨予定日の当日に運送の中止をしたときは、当該運送引受書に記載した運賃・料金等の 50 パーセント以内 をそれぞれ収受できることとした。

【中止手数料について】

	見直し前	→	見直し後
前々日	請求しない		20%以内
前日	請求しない		30%以内
当日	500円～3500円		50%以内

## 5. 運賃・料金等の店頭掲示事項のオンライン化

改正前の「標準運送約款」等では、「受付日時」「個人を対象とした運賃・料金等」「保険料率等」については、店頭に掲示することとされていたが、これらの事項を既に自社のウェブサイト等に掲載しているトラック運送事業者も多く存在する。また、特定の場所において書面で掲示されていた事項について、インターネットによる閲覧等を可能とし、利用者利便の向上を図る観点から、デジタル社会の形成を図るための規制改革を推進するためのデジタル社会形成基本法等の一部を改正する法律（令和5年法律第63号）により貨物自動車運送事業法が改正され、令和6年4月1日より、常時使用する従業員の数が20人を超えるトラック運送事業者については、原則として、運賃・料金等を店頭での掲示に加え、自社のウェブサイトにも掲載しなければならないこととされている。こうした状況を踏まえ、運賃・料金等の店頭掲示事項について、ウェブサイトに掲載する旨を規定した。

# 物流関連法の改正の背景・必要性

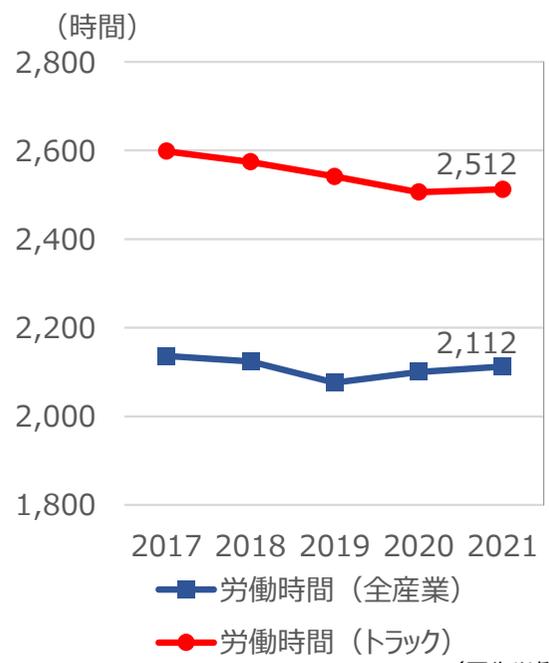
○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

- ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性。
- ・ 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。

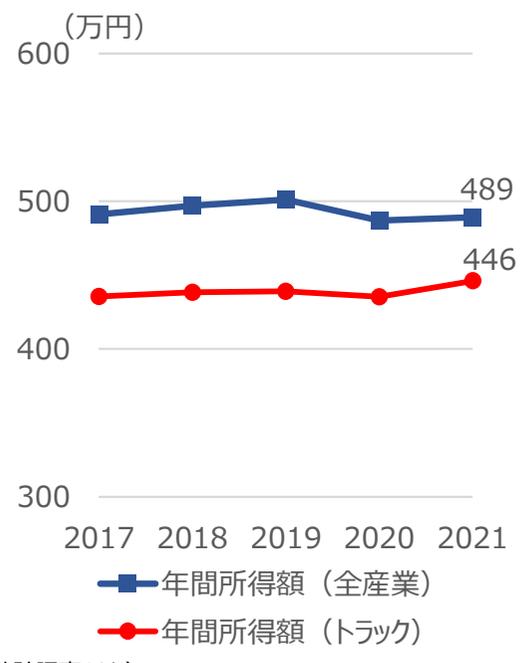
○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→**物流の持続的成長**を図ることが必要。

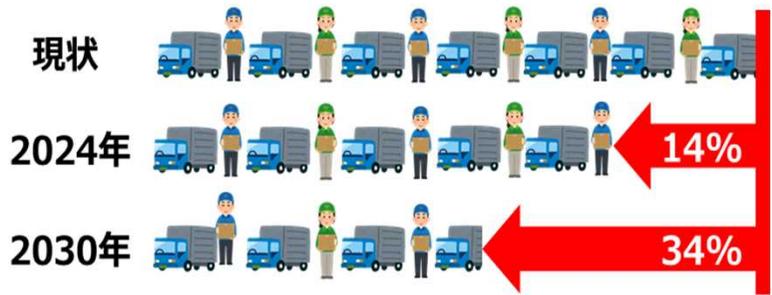
【年間労働時間の推移】



【年間所得額の推移】



【輸送力不足の試算】



(厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より)

荷主・物流事業者間の**商慣行を見直し**、荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等を図る。

### すべての事業者

- ①**荷主\***（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が「**判断基準**」を策定。  
\* 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。

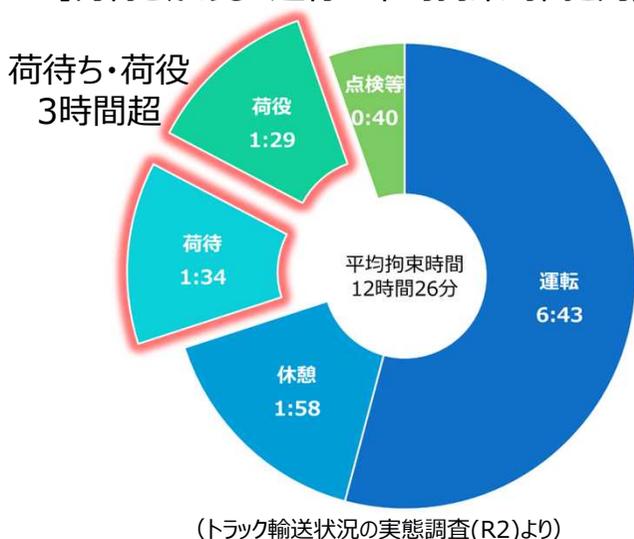
### 一定規模以上の事業者

- 上記①②の事業者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「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。

※鉄道建設・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〉

---【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】 --- 【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】 --- 【荷主等が取り組むべき措置の例】 ---



取り組むべき措置	判断基準（取組の例）
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等
荷役時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等
積載率の向上	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレット導入



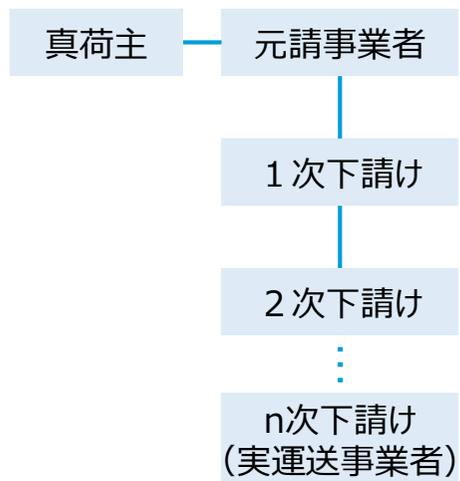
パレットの利用による荷役時間の短縮

物流業界の**多重下請構造を是正**し、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

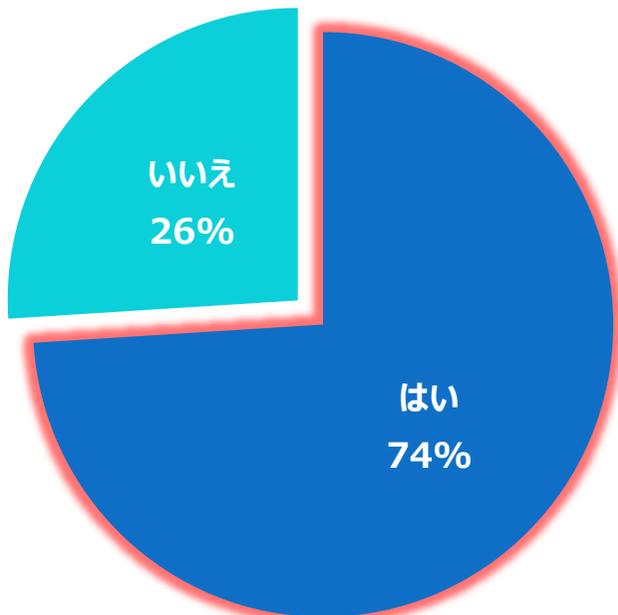
- 運送契約**の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した「**書面交付**」等を**義務付け**\*。
- 元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した「**実運送体制管理簿**」の作成を**義務付け**。
- 下請事業者への**発注適正化**について**努力義務**\* を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する「**管理規程**」の作成、「**管理者**」の選任を**義務付け**。

\* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

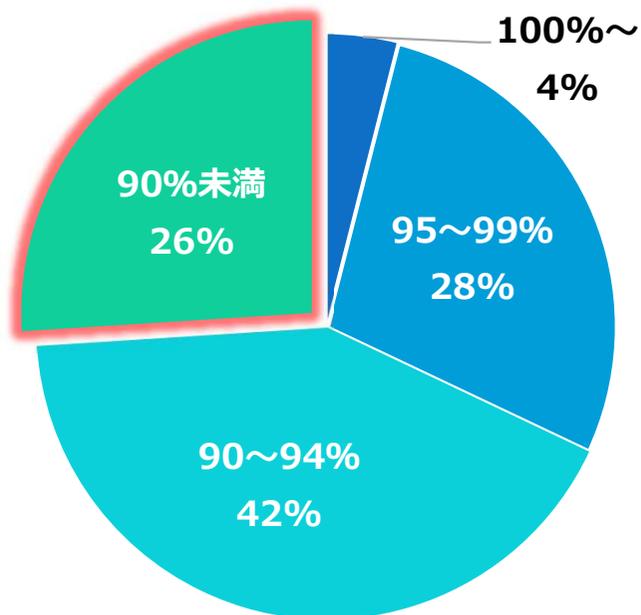
【多重下請構造のイメージ】



【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】



【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、請け負った金額の概ね何%か】



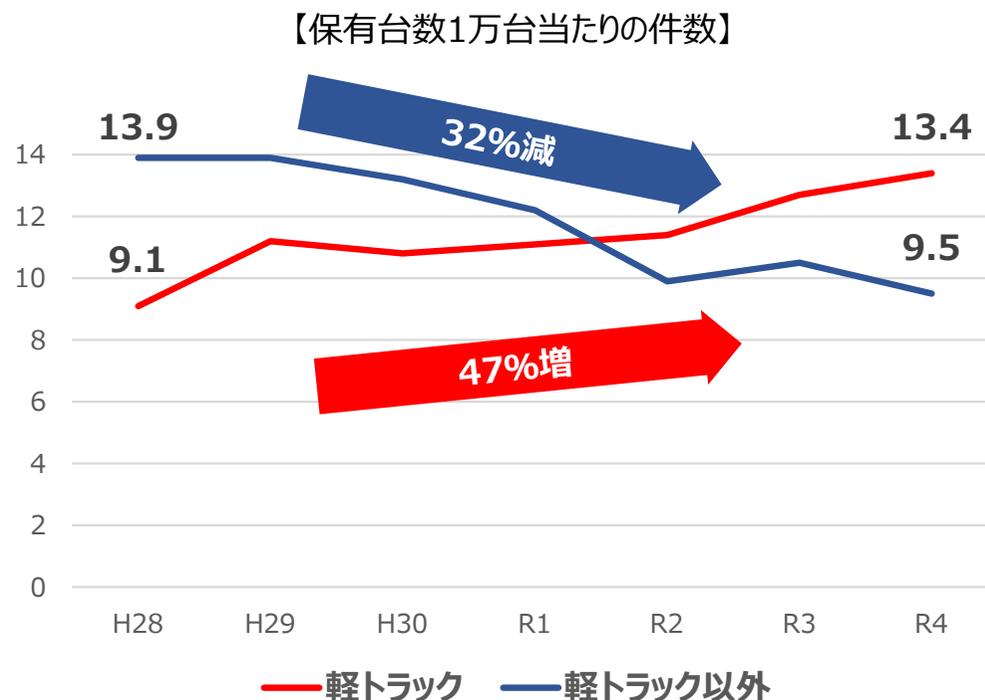
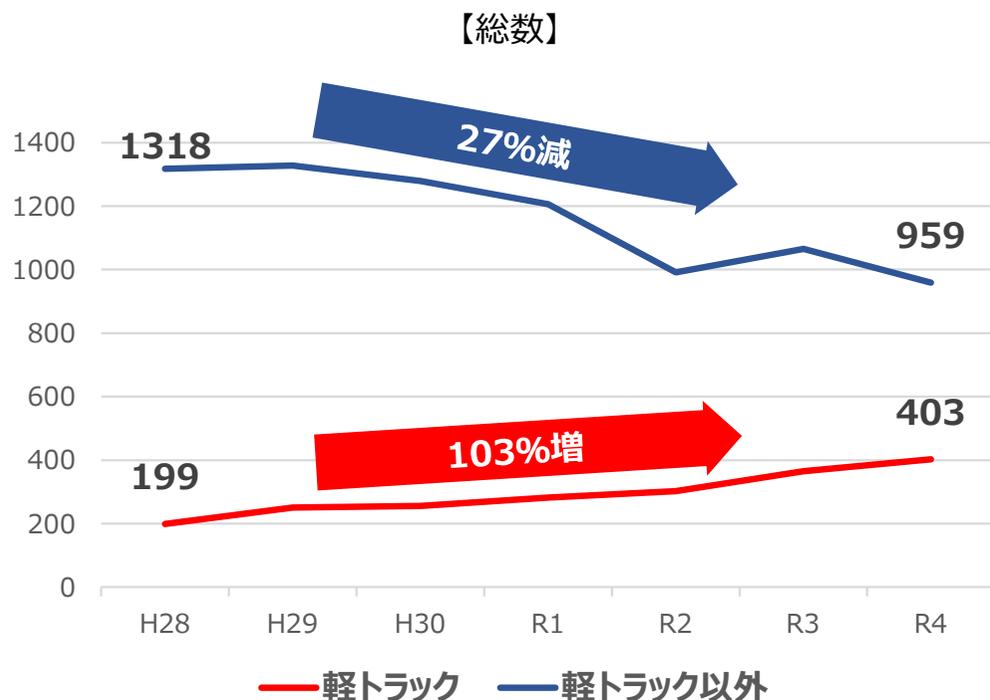
※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。  
 (令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より)

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（保有台数当たりの件数も5割増）。

○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**。

○国交省による公表対象に、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。

【事業用トラックの死亡・重傷事故件数の推移】



（（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」、（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」より）

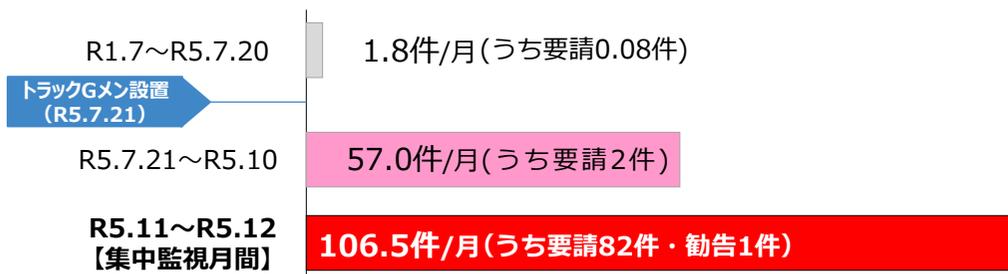
## 【参考】物流関連法の改正以外の関連措置

物流が直面する課題について、「物流革新に向けた政策パッケージ」(R5.6) 及び「物流革新緊急パッケージ」(R5.10) に基づき、法改正を待たずに**総合的に施策を展開**。

### 【トラックGメン】

- 全国162名体制の「トラックGメン」により、**R5.11・12を「集中監視月間」と位置づけ、悪質な荷主・元請事業者への監視・指導を強化**。
- 悪質荷主等に対し、**初の「勧告」(2件)**を実施 (R6.1.26)。

【月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数】



※このほか、法令を遵守しない**悪質なトラック事業者等**については、監査等を実施した上で、許可の取消しを行うなど、**厳正に対処**。

### 【標準的運賃】

○トラックの「標準的運賃」について、以下の見直し方針を発表 (R5.12)。

- ① **荷主等への適正な転嫁** (運賃引上げ、荷待ち・荷役等の対価の水準提示 等)
- ② **多重下請構造の是正等** (「下請け手数料」の設定 等)
- ③ **多様な運賃・料金設定等** (「個建運賃」の設定 等)

○運輸審議会への諮問 (R6.1) を経て、「標準運送約款」の改正と併せて「標準的運賃」の改正を告示 (R6.3)。

### 【自主行動計画】

- 経済産業省、農林水産省、国土交通省がとりまとめた**ガイドライン**に基づき、荷主団体・物流事業者団体を含め、**100以上の団体・事業者で自主行動計画を策定済み**。

【策定済の団体】

日本自動車工業会

日本百貨店協会

日本半導体製造装置協会

日本外食流通協会

全日本菓子協会

日本ハムソーセージ工業協同組合

全日本トラック協会

JA全農

日本スーパーマーケット協会等

日本加工食品卸協会

日本花き市場協会

日本パン工業会

日本即席食品工業協会

日本倉庫協会

など <各団体の自主行動計画>



### 【予算措置】

- モーダルシフト**や省人化・省力化などの**物流効率化**の取組を支援。**再配達率半減**に向けた消費者の行動変容も促す。

国土交通省物流・自動車局

R5補正 + R6当初

一般160億円 財政投融资322億円

自動車安全特会8.6億円

- ・物流DX等による生産性向上
- ・担い手の多様化
- ・物流拠点の機能強化の推進
- ・モーダルシフトの推進
- ・物流GXの推進
- ・宅配の再配達率の半減 等

政府全体

R5補正 + R6当初

一般404億円 エネ特506億円

財政融資322億円 他

- ・即効性のある設備投資・物流DXの推進
- ・物流拠点の機能強化
- ・物流ネットワークの形成支援
- ・物流GXの推進
- ・高速道路料金の大口多頻度割引の拡充
- ・特殊車両通行制度の利便性向上 等

荷主の皆様

## トラック輸送の新たな「標準的運賃」が 告示されました

トラック運送業は、他産業と比較して、長時間労働・低賃金の傾向にあり、運転従事者数が減少しています。この問題に対処するため、令和6年度より時間外労働の限度時間が設定されました。

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、物流産業を魅力ある職場とし、労働環境の改善に向けた「標準的運賃」にご協力をお願いします。



### 「標準貨物自動車運送約款」も同時に改正しています

運送契約の締結時に、附帯業務の有無、附帯業務料や燃料サーチャージなどを記載した書面の交付を必要としております。こちらについてもご理解とご協力をお願いいたします。



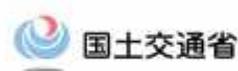
お願い

運賃と料金を含む運送契約の条件に関して

トラック運送事業者に対して積極的に協議の場を設けるとともに、  
トラック運送事業者からの申し出にご協力よくお願いいたします

### 労働者の適切な転雇のための価格交渉に関する指針

令和5年11月、内閣官房及び公正取引委員会は、発注者と受注者それぞれが採るべき行動/求められる行動を12の行動指針として取りまとめました。当該指針では、「標準的運賃」などの公表資料に基づき、受注者側が提示する価格について、発注者側が尊重することなどが盛り込まれています。



詳しくは国土交通省HPをご覧ください。  
新たな運賃・解雇率を掲載しています。



トラック運送事業者の皆様

令和6年  
3月

## トラック輸送の「標準的運賃」が 告示されました

令和2年、トラック運送事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設しました。

令和6年、燃料高騰分や高速道路料金なども含めて適正に転嫁できるよう、運賃水準の引上げ、荷待ち・荷役などの輸送以外のサービスの対価について標準的水準、下請けに発注する際の手数料などの多様な運賃・料金を設定した新たな「標準的運賃」を告示しました。



### 標準的運賃の活用により期待される効果

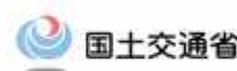
標準的運賃を参考として、自社での原価計算結果により事業継続に必要なコストに見合った対価を収受することで、

- ▶ ドライバーの賃金水準が引き上がり、労働環境の改善につながります
- ▶ 法令に則った事業の安定化を実現できます



お願い

物流の健全な維持・発展の為に、新たな「標準的運賃」を荷主との積極的な交渉に活用してください



詳しくは国土交通省HPをご覧ください。  
新たな運賃・解雇率を掲載しています。



## 新たな「標準的運賃」を 告示しました

トラック運送事業者が自社の原価を適切に把握し、荷主との運賃交渉を行う際の参考指標である「標準的運賃」制度が、より活用し易い形に改正されます。

国土交通省HPに「標準的運賃Q&A集」を掲載しております。新運賃適用の際にご参照ください。



### 標準的運賃の概要

#### I. 距離制運賃表

※8%引き

単位：円

キロ程	小型車 (20㌧/3.3)	中型車 (40㌧/3.3)	大型車 (110㌧/3.3)	トレーラー (20㌧/5.3)
10km	15,790	18,140	23,060	29,070
20km	17,710	20,430	26,110	33,160
30km	19,630	22,660	29,160	37,240

#### II. 時間制運賃表

※8%引き

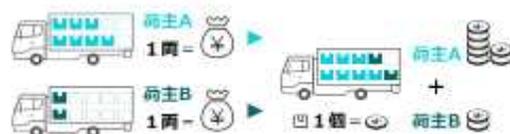
単位：円

種別	小型車 (20㌧/3.3)	中型車 (40㌧/3.3)	大型車 (110㌧/3.3)	トレーラー (20㌧/5.3)
8時間制	30,380	46,640	60,090	76,840
4時間制	23,630	27,980	30,050	46,100

※併用：距離制運賃表、時間制運賃表（関東運輸局）より一部改定

#### III. 個建運賃

共同輸送等を念頭に、「個建運賃」を設定



#### IV. 運賃割増率

##### ▶ 速達割増率

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

- ▶ 休日割増（日曜祝祭日） 2割
- ▶ 深夜・早朝割増（22時～5時） 2割

##### ▶ 特殊車両割増

冷蔵・冷凍車	小型車・中型車・大型車・トレーラーの2割
海上コンテナ輸送車	トレーラーの4割
セメント/バルク車	大型車又はトレーラーの2割
ダンプ車	大型車の2割
コンクリートミキサー車	大型車の2割
石油製品輸送車	大型車又はトレーラーの3割
化成品輸送車	大型車又はトレーラーの4割
高圧ガス輸送車	大型車又はトレーラーの5割以上

#### V. 待機時間/VI. 積込料・取卸料、附带業務料

運送以外の役務を行う場合は、運賃とは別に料金として收受

	4tクラス中型車の例	
待機時間料	1,760円/30分	※30分を超えたる場合は
積込料・取卸料	2,180円/30分（機種関係の場合）	合計2時間を超えた場合は、割増率5割を加算
附带業務料	2,100円/30分（半荷役の場合）	
附帯業務料	運賃とは別に算費として收受	

#### VII. 利用運送手数料

運賃の10%を当該運賃とは別に收受（運賃から差し引くのではなく、運賃に上乗せして荷主から收受）

#### VIII. 有料道路利用料

有料道路を利用した区間の料金を別に定めるところにより收受

#### IX. その他実費として收受すべき費用

フェリー利用料、特殊車両通行関係費用、中継輸送における施設使用料その他の費用が発生した場合は、運賃とは別に実費として收受

#### X. 燃料サーチャージ

120円を基準価格とし、軽油価格の変動に応じて設定できるよう、算出方法や燃料価格上昇テーブル等を提示

新たな料金表は  
国土交通省HPに  
掲載しています

### トラック運送事業者の皆様へのお願い

- ・ 労務費や燃料費等のコストを運賃・料金として適正に收受できるよう、標準的運賃の考え方も参考に、原価計算を行いましょ。
- ・ 荷主等との運賃交渉の際に、標準的運賃を活用しましょう。標準的運賃等の公表資料を用いて提示した価格については、合理的な根拠があるものとして尊重すべきものとされています。
- ・ 荷主等が運賃交渉に応じてくれない、運賃・料金を不当に据え置かれる等の場合には、トラックGメンによる是正指導の対象となる場合があります。全国のトラックGメンに情報をお寄せください。
- ・ 「点検整備の未実施」「最低賃金法に基づき定められた最低限度額より低い賃金の支払い」「社会保険への未加入」等は法令違反です。法令違反が確認された場合には、行政処分を行います。



トラックGメン  
ウェブサイト



「標準的運賃」の活用を行い  
適切な運賃の收受へ  
ご協力をよろしくお願いいたします

### 荷主の皆様へのお願い

- ・ トラック運送事業者が、運賃交渉の際に、標準的運賃等の公表資料を用いて提示した価格については、合理的な根拠があるものとして尊重してください。
- ・ 荷主等が運賃交渉に応じない、運賃・料金を不当に据え置く、荷待ち・荷役の対価を支払わない等の行為は、トラックGメンによる是正指導の対象となる場合があります。
- ・ 荷主の皆様におかれては、トラック運送事業者の適正運賃收受に向けてご理解・ご協力をお願いします。

※併用：各貨物の適切な輸送のための価格交渉に関する指針（令和5年11月、内閣府及び公正取引委員会）

## 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

三重労働局労働基準部

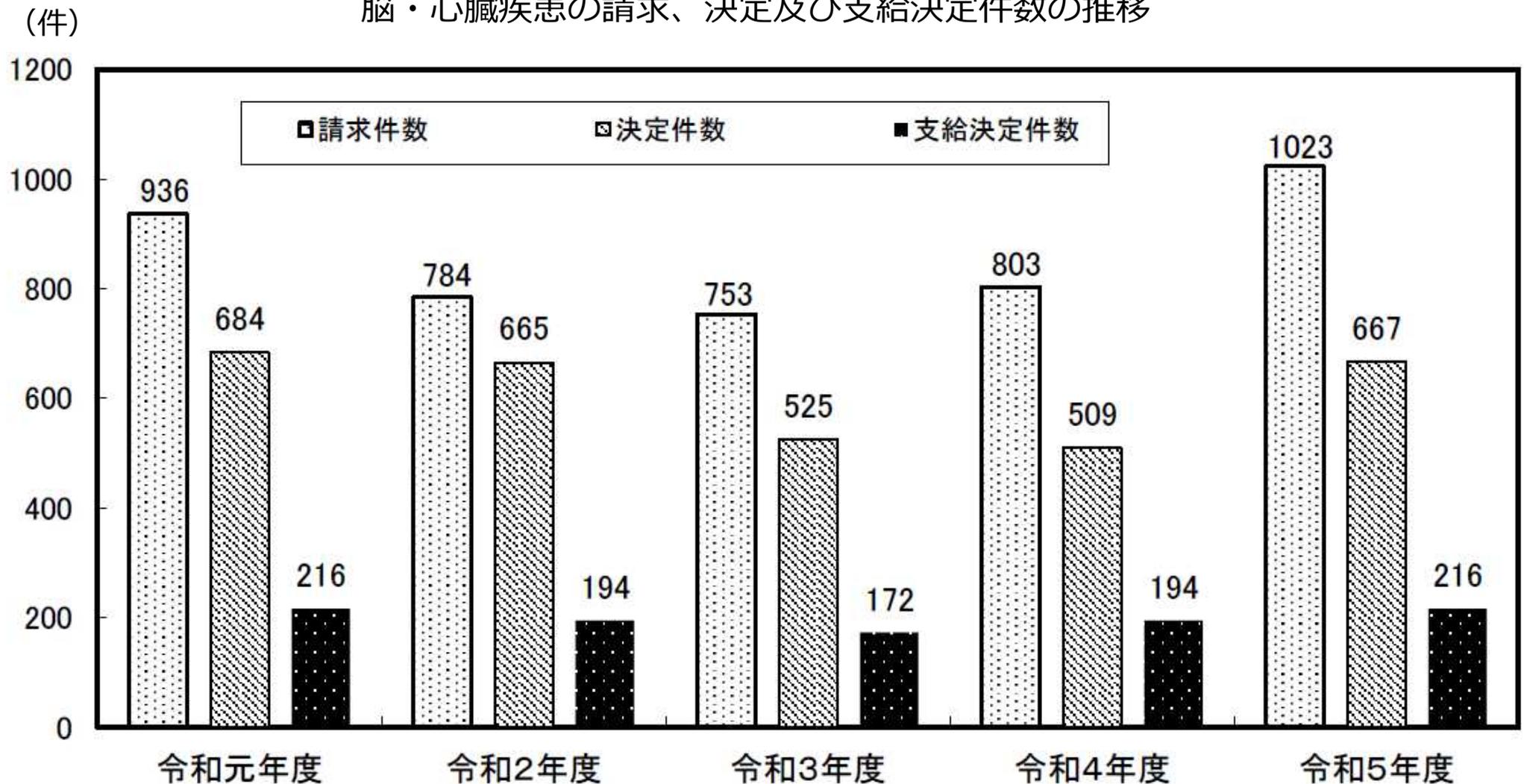
Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

- 1. トラック運転者に係る労働の現状**
2. トラック運転者の労働環境改善に向けた取組

# 令和5年度「過労死等の労災補償状況」

- 令和5年度の脳・心臓疾患に関する事案の労災補償状況については、  
**支給決定件数は216件で前年度比22件の増加。うち死亡件数は前年度比4件増の58件。**

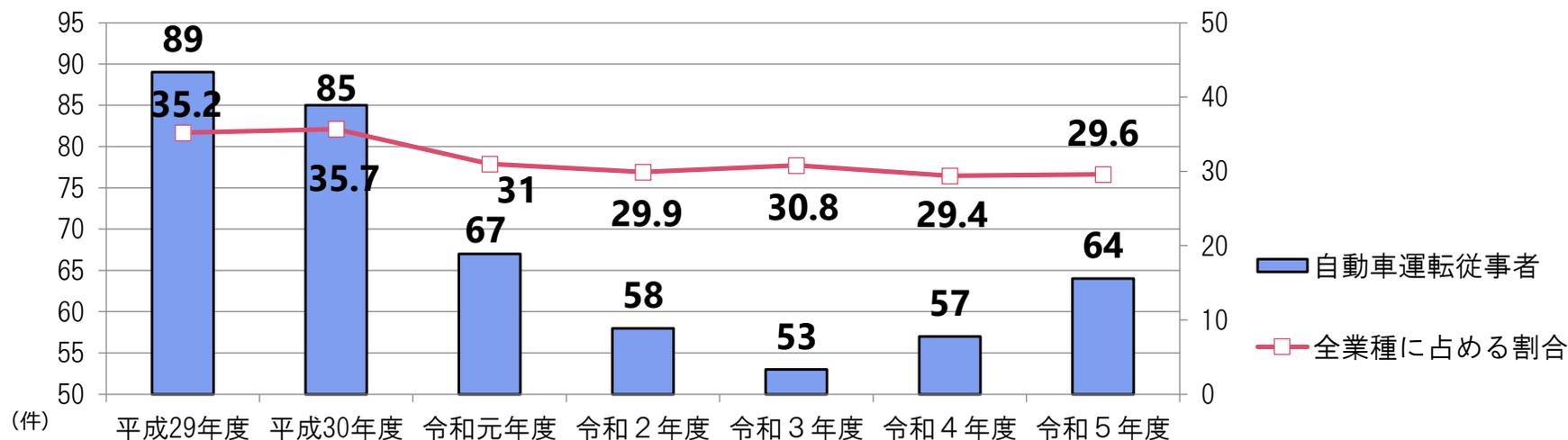
脳・心臓疾患の請求、決定及び支給決定件数の推移



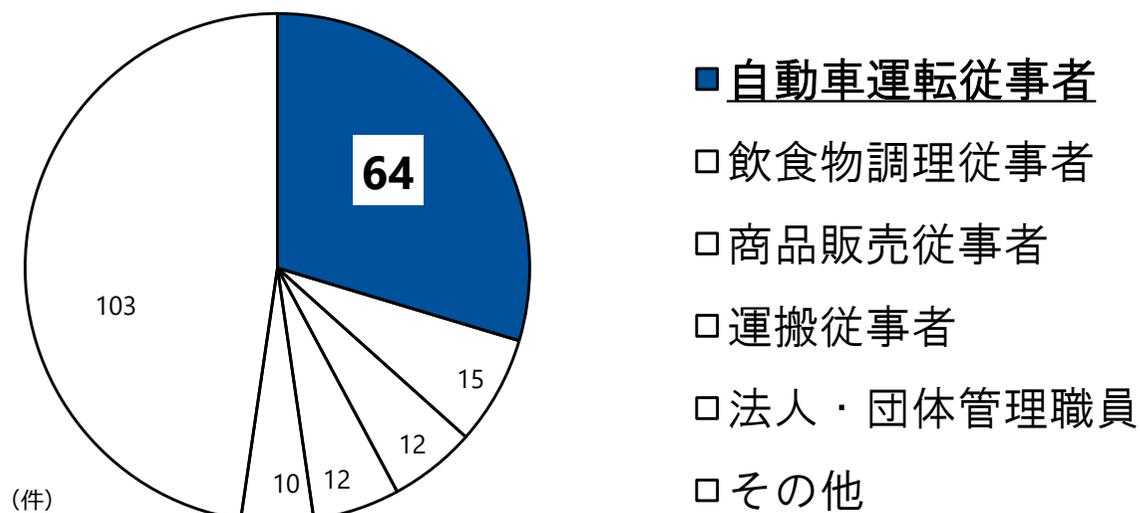
# 令和5年度「過労死等の労災補償状況」

➤ 脳・心臓疾患の支給決定件数において、自動車運転従事者の件数は**64件**。うち死亡は**16件**。

自動車運転従事者の脳・心臓疾患の推移（支給決定件数）



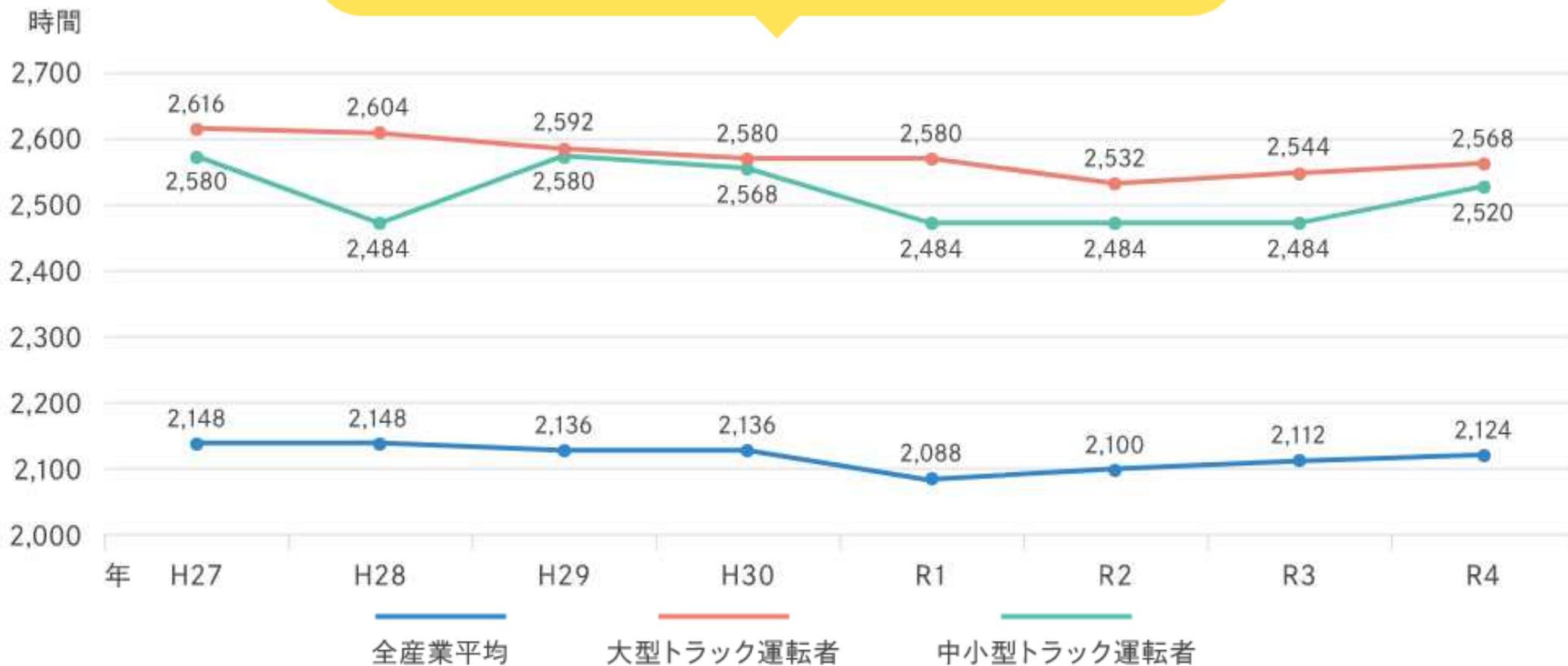
脳・心臓疾患支給決定件数（令和5年度：職種別）



# トラック業界の現状

- トラックドライバーは自動車運転の業務の中でも、特に労働時間が長い業務であり、全産業平均と比べて、年間労働時間が400時間程度長い状況にある。

## トラック運転者の年間労働時間の推移



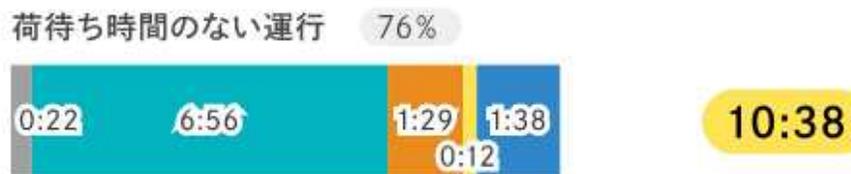
厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

# トラック業界の現状

- 荷物を積み込む、荷物を下ろす際の待機時間が負担となっており、国土交通省が実施した実態調査によると、一運行あたりの荷待ち時間は平均して1時間34分にもなるといわれている。この時間を削減することができれば、その分、トラック運転者の労働時間の負担を減らすことにつながる。

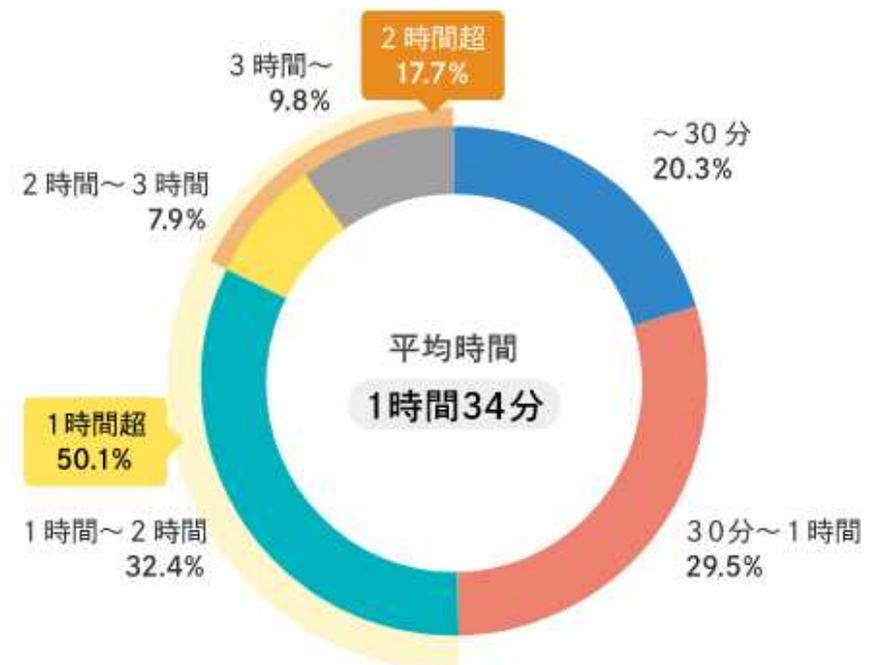
## 1運行の平均拘束時間とその内訳

荷待ち時間の有無別



■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待 ■ 荷役 ■ 附帯他 ■ 休憩

## 1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典：トラック輸送状況の実態調査 (R2)

# 2

1. トラック運転者に係る労働の現状
- 2. トラック運転者の労働環境改善に向けた取組**



# 経済財政運営と改革の基本方針2024（令和6年6月21日閣議決定）

- 令和6年6月21日、「経済財政運営と改革の基本方針2024 ～賃上げと投資がけん引する成長型経済の実現～」（骨太方針2024）が経済財政諮問会議での答申を経て、閣議決定。

## 第1章 成長型の新たな経済ステージへの移行

### 1. デフレ完全脱却の実現に向けて

（略）

賃上げについては、労務費の転嫁円滑化に加え、商慣行の思い切った見直しを含め、業種・事業分野の実態に応じた価格転嫁対策に取り組むほか、医療・福祉分野等におけるきめ細かい賃上げ支援や最低賃金の引上げを実行する。

（略）

## 第2章 社会課題への対応を通じた持続的な経済成長の実現 ～賃上げの定着と戦略的な投資による所得と生産性の向上～

### 1. 豊かさを実感できる「所得増加」及び「賃上げ定着」

#### （1）賃上げの促進

（略）

建設業やトラック運送業の持続的・構造的賃上げに向け、改正建設業法と改正物流法に基づき、ガイドライン等を早期に示し、業界外も含めた周知の徹底、価格転嫁の円滑化を図るとともに、国及び地方自治体に加えて民間同士の取引についても、労務費の基準及び標準的運賃の活用を徹底する。くわえて、建設業については、公共工事設計労務単価の適切な設定、建設キャリアアップシステムの拡大、受発注者を現地調査する建設Gメンの体制強化により、トラック運送業については、トラックGメンの機能強化等により、処遇改善や取引適正化の取組を進める。旅客自動車運送事業については、運賃制度改正の周知や賃金水準の実態把握を行うとともに、業務効率化・省力化の取組を促す。

（略）

# 適正な取引と価格転嫁を促進し地域経済の活性化に取り組む三重共同宣言

- 適正な取引・価格転嫁を進め、地域経済の活性化につなげるため、三重労働局を含む三重県内の15の関係機関・団体において共同宣言を令和6年4月25日に発出。

## 1 目的

この共同宣言は、宣言機関・団体が相互に連携及び協力を行い、適正な取引を促進するとともに、原油・原材料費、エネルギー価格、物流費、労務費等の上昇分を適切に価格へ転嫁することについての機運を醸成し、サプライチェーンの維持・強化、中小企業・小規模企業の付加価値、生産性及び稼ぐ力の向上並びに賃上げの実現につなげることによって、地域経済の活性化に寄与することを目的とする。

## 2 連携及び実施内容

この共同宣言の目的を達成するため、次に掲げる項目について、各機関・団体の所掌の範囲において相互に連携し、実施する。

- (1) 適正取引・価格転嫁の状況に関する情報収集と発信
- (2) 適正取引・価格転嫁に関する相談対応
- (3) 適正取引・価格転嫁に関する支援情報等の周知
- (4) 適正取引・価格転嫁を推進する取組の促進
- (5) その他、上記の目的を達成するために必要な事項

## 3 宣言機関・団体

三重県商工会議所連合会、三重県商工会連合会、三重県中小企業団体中央会、三重県経営者協会、三重県中小企業家同友会、日本労働組合総連合会三重県連合会、一般社団法人三重県銀行協会、三重県信用金庫協会、三重県信用保証協会、公益財団法人三重県産業支援センター、経済産業省中部経済産業局、財務省東海財務局津財務事務所、**厚生労働省三重労働局**、国土交通省中部運輸局三重運輸支局、三重県



※令和6年4月25日開催の宣言式の様子（三重県HPより）

# 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

➤ 令和6年7月に「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

荷主の皆さま、トラック運送事業者の皆さまへ

## 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。

物流情報局 NEW

- 荷主の皆さまへ
- 事業者の皆さまへ (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、改正トラック法、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)

法律による上限 <b>特別事項 (例外)</b>	年960時間	時間外労働
法律による上限 <b>限度時間 (原則)</b>	✓ 月45時間 ✓ 年360時間	
<b>法定労働時間</b>	✓ 1週40時間 ✓ 1日8時間	
1年間 (12か月)		

### 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
<b>1年の拘束時間</b>	3,516時間以内	原則: <b>3,300時間以内</b> 例外(※1): <b>3,400時間以内</b>
<b>1か月の拘束時間</b>	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: <b>284時間以内</b> 例外(※1): <b>310時間以内</b> (年6か月まで)
<b>1日の休息期間</b>	継続8時間以上	原則: <b>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</b> 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▶

厚生労働省 Ministry of Health, Labour and Welfare | 国土交通省 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

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!!

# 働き方改革推進支援助成金

令和6年度当初予算案 **71億円** (68億円) ※()内は前年度当初予算額

## 1 事業の目的

○実施主体：都道府県労働局 ○令和4年度支給件数 5,789件 支給額 54億円

- 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、労働時間の削減等の導入に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主を支援。
- 令和6年4月から時間外労働の上限規制が適用される業種等については、他の業種と比べ労働時間が長い実態があることも踏まえ、引き続き支援を実施。

## 2 事業の概要・スキーム

コース名	成果目標	助成上限額※1 (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	以下の何れかを1つ以上実施 ①36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 ②所定休日の増加 成果目標の達成状況に基づき、①～②の助成上限額を算出 ①月80H超→月60H以下： <b>250万円</b> ※2 ②4週4休→4週8休： <b>100万円</b> 合計 <b>350万円</b>
	自動車運転の業務	以下の何れかを1つ以上実施 ①36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 ②新規に10時間以上の勤務間インターバル制度を導入 成果目標の達成状況に基づき、①～②の助成上限額を算出 ①月80H超→月60H以下： <b>250万円</b> ※2 ②11H以上： <b>170万円</b> ※3 合計 <b>420万円</b>
	医業に従事する医師	以下の何れかを1つ以上実施 ①36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 ②新規に9時間以上の勤務間インターバル制度を導入 ③医師の働き方改革の推進 成果目標の達成状況に基づき、①～③の助成上限額を算出 ①月80H超→月60H以下： <b>250万円</b> ※2 ②11H以上： <b>170万円</b> ※4 ③ <b>50万円</b> 合計 <b>470万円</b>
	砂糖製造業 (鹿児島県・沖縄県に限る)	36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 月80H超→月60H以下： <b>250万円</b> ※2
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)	以下の何れかを1つ以上実施 ①36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 成果目標の達成状況に基づき、①～③の助成上限額を算出 ①月80H超→月60H以下： <b>200万円</b> ※5 ② <b>25万円</b> ③ <b>25万円</b> 合計 <b>250万円</b>	
勤務間インターバル導入コース (勤務間インターバルを導入する中小企業事業主に対し助成)	新規に9時間以上の勤務間インターバル制度を導入すること 導入した勤務間インターバルの時間数に応じて、以下の助成上限額となる ・9～11H： <b>100万円</b> ・11H以上： <b>120万円</b>	
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： <b>500万円</b> 複数地域で構成する事業主団体(傘下企業数が10社以上)の場合 上限額： <b>1,000万円</b>	

- 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  
(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)

※1 賃上げ加算制度あり(団体推進コースを除く)：賃金を3%以上引き上げた場合、その労働者数に応じて助成金の上限額を更に15万円～最大150万円加算(5%以上の場合は、24万円～最大240万円加算)。(常時使用する労働者数が30人以下の場合は加算額が倍になる。)  
※2 36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減幅によって以下の助成上限額となること。(※5においても同様)  
月80H超→月60～80H：150万円/月60～80H→月60H以下：200万円

※3 10H～11Hの勤務間インターバルを導入した場合は、助成上限額150万円  
※4 9H～10Hの勤務間インターバルを導入した場合は、助成上限額120万円、  
10～11Hの勤務間インターバルを導入した場合は、助成上限額150万円  
※5 月80H超→月60～80H：100万円/月60～80H→月60H以下：150万円

# 令和6年度 働き方改革推進支援助成金

➤ 令和6年度も「業種別課題対応コース」として運送業向けの支援を継続。

## 令和6年度「働き方改革推進支援助成金」業種別課題対応コース（運送業）のご案内

令和6年4月1日に、自動車運転の業務にも、**時間外労働の上限規制が適用されました。**  
このコースは、生産性を向上させ、労働時間の削減や勤務間インターバル制度の導入等に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主の皆さまを支援します。ぜひご活用ください。

### 課題別みる助成金の活用事例

**企業の課題**

運送業務を効率化し、労働時間を削減したい！

**助成金による取組**

積載量の多いトレーラーを導入

**改善の結果**

一度で多くの荷物を運べるようになったことで、労働時間が削減された。

**企業の課題**

運行に伴う事務作業を効率化し、労働時間を削減したい！

**助成金による取組**

デジタル式運行記録計を導入

**改善の結果**

運転日報や出勤簿の作成が自動化されたことにより、労働時間が削減された。

**生産性の向上を図ることで、働きやすい職場づくりが可能に!!**

### ご利用の流れ

「交付申請書」を、最寄りの労働局雇用環境・均等部（室）に提出  
(締切：11月29日(金))

交付決定後、提出した計画に沿って取組を実施  
(事業実施は、令和7年1月31日(金)まで)

労働局に支給申請  
(申請期限は、事業実施予定期間が終了した日から起算して30日後の日または令和7年2月7日(金)のいずれか早い日となります。)

(注意) 本助成金は国の予算額に制約されるため、11月29日以前に、予告なく受付を締め切る場合があります。

**助成内容について詳しくは、裏面をご参照ください。**

ご不明な点やご質問がございましたら、企業の所在地を管轄する都道府県労働局 雇用環境・均等部 または 雇用環境・均等室にお尋ねください。

申請書の記載例を掲載している「申請マニュアル」や「申請様式」は、こちらからダウンロードできます。

電子申請システムによる申請も可能です。詳しくはこちら  
(<https://www.jgrants-portal.go.jp/>)

(2024.4)

## 業種別課題対応コース（運送業）の助成内容

対象事業主	助成額																														
以下のいずれにも該当する事業主です。 1. 労働者災害補償保険の適用を受ける労働基準法第140条第1項に定める自動車運転の業務に従事する労働者を雇用する中小企業事業主(※1)であること。 2. 年5日の年次有給休暇の取得に向けて就業規則等を整備していること。 3. 交付申請時点で、36協定を締結していること。 4. 下記「成果目標」④を選択する場合は、原則として、過去2年間において月45時間を超える時間外労働の実態があること。 など	左記「成果目標」の達成状況に応じて、助成対象となる取組の実施に要した経費の一部を助成します。 <b>【助成額最大950万円】</b> 以下のいずれか低い額 I 以下1～4の上限額及び5の加算額の合計額 II 対象経費の合計額×補助率3/4(※5) (※5) 常時使用する労働者が30人以下かつ、支給対象の取組で⑥からの実施する場合で、その所要額が30万円を超える場合の補助率は4/5																														
(※1) 中小企業事業主の範囲 以下のいずれかの要件を満たす企業が中小企業になります。 ・資本または出資額が3億円以下 ・常時使用する労働者が300人以下	<b>【Iの上限額】</b> 1. 成果目標①の上限額																														
<b>助成対象となる取組 ～いずれか1つ以上を実施～</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業実施後の設定する時間外労働と休日労働の合計時間数</th> <th>事業実施前の設定時間数</th> <th>現在有効な36協定において、時間外労働と休日労働の合計時間数を月80時間を超えて設定している事業場</th> <th>現在有効な36協定において、時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間を超えて設定している事業場</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間以下に設定</td> <td>250万円</td> <td>250万円</td> <td>200万円</td> </tr> <tr> <td>時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間を超え、月80時間以下に設定</td> <td>150万円</td> <td>150万円</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table>	事業実施後の設定する時間外労働と休日労働の合計時間数	事業実施前の設定時間数	現在有効な36協定において、時間外労働と休日労働の合計時間数を月80時間を超えて設定している事業場	現在有効な36協定において、時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間を超えて設定している事業場	時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間以下に設定	250万円	250万円	200万円	時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間を超え、月80時間以下に設定	150万円	150万円	—																		
事業実施後の設定する時間外労働と休日労働の合計時間数	事業実施前の設定時間数	現在有効な36協定において、時間外労働と休日労働の合計時間数を月80時間を超えて設定している事業場	現在有効な36協定において、時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間を超えて設定している事業場																												
時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間以下に設定	250万円	250万円	200万円																												
時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間を超え、月80時間以下に設定	150万円	150万円	—																												
<ol style="list-style-type: none"> <li>労働管理担当者に対する研修(※2)</li> <li>労働者に対する研修(※2)、周知・啓発</li> <li>外部専門家によるコンサルティング</li> <li>就業規則・労使協定等の作成・変更</li> <li>人材確保に向けた取組</li> <li>労働管理用ソフトウェア、労働管理用機器、デジタル式運行記録計の導入・更新</li> <li>労働能率の増進に資する設備・機器等の導入・更新(※3)</li> </ol> (※2) 研修には、勤務間インターバル制度に関するもの及び業務研修も含まれます。 (※3) 原則として、パソコン、タブレット、スマートフォンは対象となりません。	2. 成果目標②の上限額：25万円 3. 成果目標③の上限額：25万円 4. 成果目標④の上限額 勤務間インターバルを新規導入した場合の上限額は、休憩時間数に応じて、下記の表のとおりとなります。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>休憩時間数(※6)</th> <th>1企業当たりの上限額(※7)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10時間以上 11時間未満</td> <td>150万円</td> </tr> <tr> <td>11時間以上</td> <td>170万円</td> </tr> </tbody> </table>	休憩時間数(※6)	1企業当たりの上限額(※7)	10時間以上 11時間未満	150万円	11時間以上	170万円																								
休憩時間数(※6)	1企業当たりの上限額(※7)																														
10時間以上 11時間未満	150万円																														
11時間以上	170万円																														
<b>成果目標</b>	以下の「成果目標」の達成を目指して取組を実施してください(※4)。																														
<ol style="list-style-type: none"> <li>月60時間を超える36協定の時間外・休日労働時間数を削減させること。 ・時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間以下に設定 ・時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間を超え月80時間以下に設定</li> <li>年次有給休暇の計画的付与制度を新たに導入すること。</li> <li>時間単位の年次有給休暇制度を新たに導入し、かつ、交付要綱で規定する特別休暇(病気休暇、教育訓練休暇、ボランティア休暇、不妊治療のための休暇、時間単位の特別休暇)のいずれか1つ以上を新たに導入すること。</li> <li>10時間以上の勤務間インターバルを導入すること(新規導入、適用範囲の拡大、時間延長) (※4) 上記の成果目標に加えて、指定する労働者の時間当たりの資金額を3%以上または、5%以上で資金引上げを行うことを成果目標に加えることができます。</li> </ol>	5. 資金引上げの達成時の加算額 (常時使用する労働者が30人以下の場合) <table border="1"> <thead> <tr> <th>引上げ人数</th> <th>1～3人</th> <th>4～6人</th> <th>7～10人</th> <th>11人～30人</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3%以上引上げ</td> <td>30万円</td> <td>60万円</td> <td>100万円</td> <td>1人当たり10万円(上限300万円)</td> </tr> <tr> <td>5%以上引上げ</td> <td>48万円</td> <td>96万円</td> <td>160万円</td> <td>1人当たり16万円(上限480万円)</td> </tr> </tbody> </table> (常時使用する労働者が30人を超える場合) <table border="1"> <thead> <tr> <th>引上げ人数</th> <th>1～3人</th> <th>4～6人</th> <th>7～10人</th> <th>11人～30人</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3%以上引上げ</td> <td>15万円</td> <td>30万円</td> <td>50万円</td> <td>1人当たり5万円(上限150万円)</td> </tr> <tr> <td>5%以上引上げ</td> <td>24万円</td> <td>48万円</td> <td>80万円</td> <td>1人当たり8万円(上限240万円)</td> </tr> </tbody> </table>	引上げ人数	1～3人	4～6人	7～10人	11人～30人	3%以上引上げ	30万円	60万円	100万円	1人当たり10万円(上限300万円)	5%以上引上げ	48万円	96万円	160万円	1人当たり16万円(上限480万円)	引上げ人数	1～3人	4～6人	7～10人	11人～30人	3%以上引上げ	15万円	30万円	50万円	1人当たり5万円(上限150万円)	5%以上引上げ	24万円	48万円	80万円	1人当たり8万円(上限240万円)
引上げ人数	1～3人	4～6人	7～10人	11人～30人																											
3%以上引上げ	30万円	60万円	100万円	1人当たり10万円(上限300万円)																											
5%以上引上げ	48万円	96万円	160万円	1人当たり16万円(上限480万円)																											
引上げ人数	1～3人	4～6人	7～10人	11人～30人																											
3%以上引上げ	15万円	30万円	50万円	1人当たり5万円(上限150万円)																											
5%以上引上げ	24万円	48万円	80万円	1人当たり8万円(上限240万円)																											

# 発着荷主等に対する要請の取組

- 令和4年12月23日の改善基準告示の改正に伴い、都道府県労働局に「荷主特別対策チーム」を編成し、長時間の恒常的な荷待ちを発生させないこと等について、発着荷主等に対して要請する取組を開始した。

## 1. 荷主特別対策チームの概要

### 1.トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有するメンバーで編成されています

「荷主特別対策チーム」は、都道府県労働局に新たに任命する荷主特別対策担当官を中心に、トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有する都道府県労働局・労働基準監督署のメンバーにより編成しています。

### 2.労働基準監督署が発着荷主等に対して要請します

労働基準監督署が、発着荷主等に対し、①長時間の恒常的な荷待ちの改善に努めること、②運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知し、トラック運転者がこれを遵守できるよう協力すること、などを要請します。

### 3.都道府県労働局が長時間の荷待ちなどの改善等に向け発着荷主等に働きかけます

都道府県労働局のメンバーが、労働基準監督署から要請された事項に発着荷主等が積極的に取り組めるよう、荷待ち時間等の改善に係る好事例の紹介等のアドバイスを行います。

### 4.長時間の荷待ちに関する情報を収集します

厚生労働省ホームページに、「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」(※)を新設し、発着荷主等が長時間の荷待ちを発生させていると疑われる事案などの情報を収集し、その情報を基に、労働基準監督署が要請等を行います。

※URL:[https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou\\_roudou/roudoukijun/nimachi.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/nimachi.html)



## 2. 発着荷主等による長時間の荷待ちに対する取組

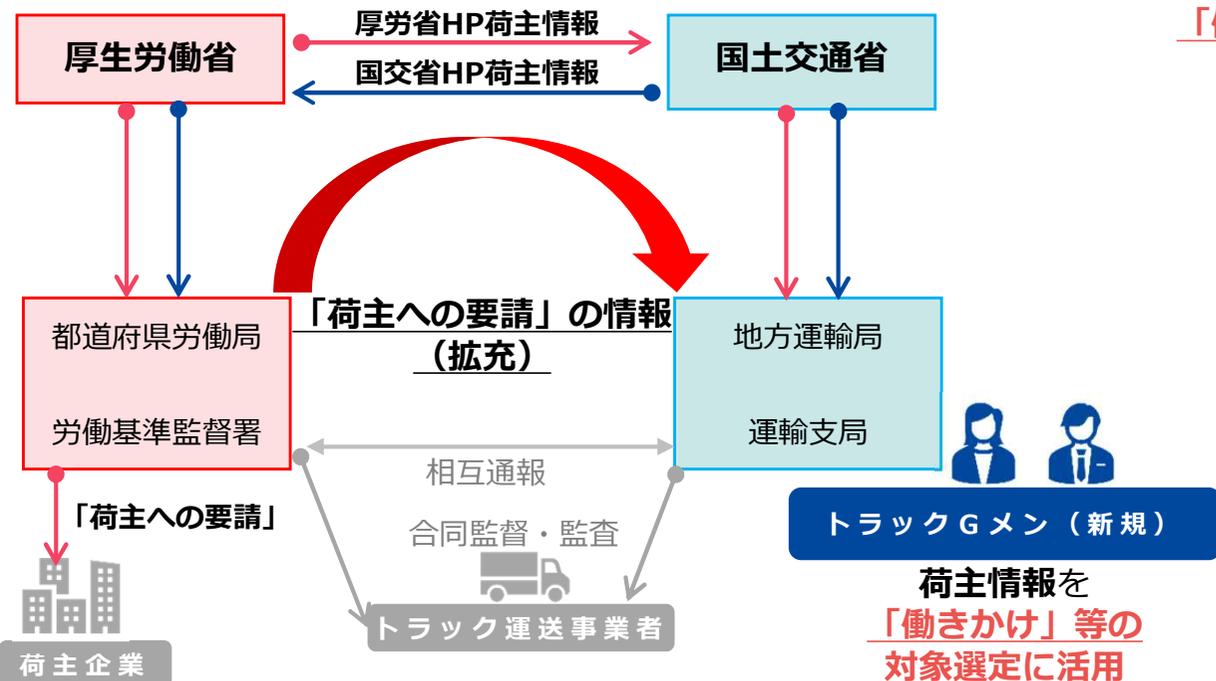
	令和4年12月～令和5年12月
「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」に寄せられた情報の件数	<b>707</b>
発着荷主等に対する要請を実施した事業場数	<b>11,138</b>

# 「トラックGメン」設置に伴う国土交通省との連携強化（令和5年10月～）

## ① 荷主情報提供の運用強化

現行の国土交通省への荷主情報提供に加え、

- 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」の周知強化

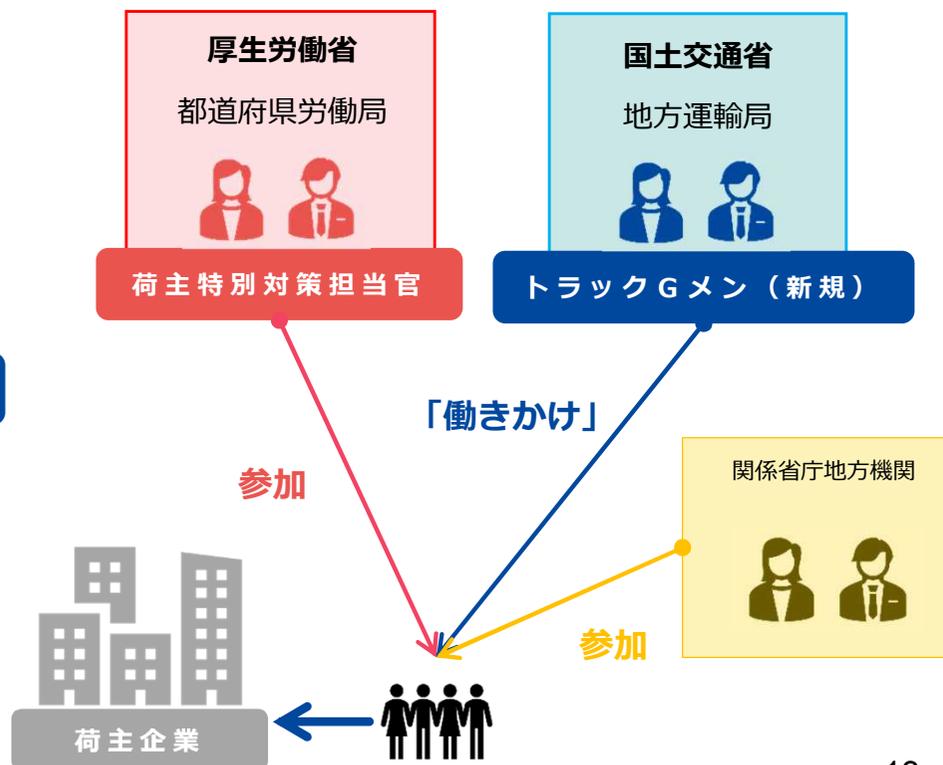
労働基準監督署が実施している「荷主への要請」の際、

- 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」の連携強化

荷主企業に対し、新たに、

- 国土交通省のトラック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事案については、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



# 「トラックGメン」設置に伴う国土交通省との連携強化（令和5年10月～）

- 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の周知を開始（「標準的な運賃」の周知）

## 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

- 長時間の恒常的な荷待ちは、**自動車運転者の長時間労働の要因**となります。
- 物流を支える自動車運転者の健康のためにも**長時間の荷待ちの改善**に向けてご理解とご協力をお願いします。
- トラック運送事業者とも相談し、ぜひ**前向きに検討**をお願いします。

厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署

発荷主・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を改善しましょう**  
トラック運転者の長時間労働や過労の要因となるため、**長時間の荷待ちを発生させないよう努めましょう。**  
**取り組み例**  
・納品時間の指定を柔軟にする  
・納品を特定の曜日・時間帯に集中させない  
・積込場所を分散し1か所当たりの車両台数を減らす  
・パレットを用いるなどで荷役作業の時間を短縮する  
・注文からお届けまでの期間に余裕をもたせる  
  
「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」  
(厚生労働省・国土交通省・公団社団法人  
全日本トラック協会（2019/08））
- 2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう**  
発注担当者にも改善基準告示を知ってもらい、**トラック運転者が告示を守る着時刻などを設定しましょう。**  
また、改善基準告示に違反して安全な運転を確保できないような発注を行うことはやめましょう。  
  
改善基準告示の内容は、最寄りの労働基準監督署や  
裏面の労働時間管理適正化指導員へお問い合わせください。
- 3 事前通知のない荷役作業の依頼はやめましょう**  
トラック運転者に事前通知なく荷役作業を行わせてはいけません。  
労働災害防止のため、トラック運転者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。  
  
「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」

トラック輸送の「標準的な運賃」に、ご理解・ご協力をお願いいたします

「標準的な運賃」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。

持続可能な物流を実現するため、荷主の皆様、「標準的な運賃」の趣旨をご理解いただき、ご協力くださますようお願いいたします。  
  
国土交通省「トラック輸送の「標準的な運賃」が定められました」

令和5年10月～  
「標準的な運賃」についても周知

# 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る。
- 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。このため、本年6月以降、自動車運転の業務、建設の事業に関して、国民向けの広報を順次実施。

【イメージキャラクター】小芝風花さん（俳優）



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：再配達の削減など)



PRイベント

(令和5年6月28日開催)

加藤前厚生労働大臣、斉藤国土交通大臣がご出席。

# 働き方改革PR動画「はたらきかたススメ（トラック編）」

- 令和5年7月28日公開。
- 都道府県労働局、各地方運輸局・運輸支局、トラック協会などを通じて周知を行っている。



## 動画のポイント（知っていただきたいこと）

- トラックドライバーは、自動車運転の業務の中でも、特に労働時間が長い業務であり、大型トラックでは全産業平均と比べて、年間労働時間が400時間程度長い状況にあること。
- トラックドライバーにとっては、荷物の積み下ろしの際の待機時間が負担となっており、荷主の立場から何も対策をしなければ、2024年度には約14%、2030年度には約34%の輸送能力が不足する可能性があると言われてしていること。
- トラックドライバーが決められた時間内で効率よく業務を行えるよう、荷主の方にも、トラック事業者等から待ち時間のことなどで相談があれば、協力して問題解決に取り組み、待機時間の削減等にご協力をいただきたいこと。
- また、一般国民の立場においても、なるべく再配達にならないような配慮をお願いしたいこと。

トラック・バス・タクシー業に携わるみなさまへ



# 令和 6 年度の本協議会における 取組について

---

2024年4月の時間外労働の上限規制の適用を1つの目標として取組みを進めてきたが、2024年問題は2024年4月を乗り越えれば解決する一過性のものではなく、今後も中長期的に継続して課題に取り組んでいく必要があることから、令和6年度の協議会も年2回以上開催することとし、引き続き以下の事項に重点的に取り組む。

### 地方協議会での今後の取組み（案）

#### ●物流関係事業者・荷主、消費者等全体に届く周知・啓発活動

荷主、消費者に対し、物流の重要性について広くPRを行うとともに、運送事業者に対しても関係法令、各種ガイドライン等の周知・浸透を図る。

- ・関係省庁・関係団体と連携したセミナー・説明会の開催
- ・荷主団体に対する協力要請
- ・荷主や一般消費者への啓蒙を目的とした新聞広告 など

### 協議会スケジュール（案）



## 関係省庁・関係団体と連携したセミナー・説明会の開催

### ① 新標準的な運賃及び新標準運送約款 説明会

#### 開催概要

##### ◎ 津会場

開催日時：令和6年6月13日（木） 14:00～16:15

開催場所：三重県総合文化センター  
生涯学習棟 2階 視聴覚室

##### ◎ 四日市会場

開催日時：令和6年6月14日（金） 9:30～11:45

開催場所：四日市文化会館 第3ホール

#### プログラム

講演① 新たな「標準的な運賃及び標準運送約款」について

講師：中部運輸局自動車交通部貨物課

講演② 「物流新法、改善基準告示、働き方改革関連法を赤字経営にならずに遵守するためのポイント」

講師：森田 司 氏

（クオリティ・オブ・ライフ創造支援研究所 理事長）

#### 【開催案内】

三重県トラック協会 各会員様  
令和6年5月20日 一般社団法人 三重県トラック協会

令和6年版  
① 新標準的な運賃 及び 新標準運送約款 国交省説明会  
② 2024年 経営問題解決セミナー

平素は、トラック協会の業務運営に、格別のご理解ご協力を賜り厚く御礼申し上げます。  
トラック運送事業者が、健全な事業運営のために必要な運賃を収受できる環境整備等を図る観点から、国は従来の標準的な運賃水準を引き上げ、荷役等の対価を加算する新たな標準的な運賃を示しました。（付も、3、2を参照）  
また、各種 標準運送約款についても改正が行われ6/1より施行されることとなります。  
また、物流関連の法律改正も国会で可決され、物流関連事業者の業務及び労務における管理の見直しが本格的に求められることとなります。  
今後の事業経営にあたって知っておく必要のある事項と法令遵守、また、利益を得るための考察など、説明会とセミナーの2部構成です。ご参加賜りますようご案内申し上げます。

津会場		四日市会場	
日時	6月13日（木） 14:00-16:15 受付13:30～	日時	6月14日（金） 9:30-11:45 受付9:10～
場所	三重県総合文化センター 生涯学習棟 2階 視聴覚室 建物入口カラー 緑色が目印	場所	四日市市文化会館 第3ホール 四日市市安島2丁目5-3 TEL. 059-354-4501

◆内容 講演① 新たな「標準的な運賃 及び 標準運送約款」について  
講師 中部運輸局 もしくは 三重運輸支局 担当官

講演② 「物流新法、改善基準告示、働き方改革関連法を赤字経営にならずに遵守するためのポイント」  
～正産者の運送会社が馬鹿を見ない＝赤字経営にならないために譲ずべき施策とは～  
講師 森田 司 氏（クオリティ・オブ・ライフ創造支援研究所 理事長）

◆受講料 無料 ◆定員 各会場 70名程度  
～繰上でご参加いただけますが申込状況により人数の調整をお願いすることがあります。

標準的な運賃 及び 標準運送約款 2024年経営問題解決セミナー  
出席連絡 6/4 までにご返信下さい  
6/13 津 ・ 6/14 四日市 FAX 059-225-2095

会社名 参加人数

※津会場、四日市会場  
ともに約70名の運送  
事業者が参加

#### 【当日の様子】



## 関係省庁・関係団体と連携したセミナー・説明会の開催

## ②2024年問題の課題解決 物流改善にむけての説明会

昨年度に引き続き、2024年問題の課題解決、物流改善にむけて、荷主企業への周知・啓発を行い、今後の持続可能な物流の実現に向けて、荷主企業と運送事業者の連携強化・理解を深めることを目的に「物流の2024年問題」についてのセミナーを開催予定。

本セミナーでは、「トラックドライバーにも言わせて」「やさぐれトラックドライバーの一本道迷路」などの著書で有名なフリーライターの橋本 愛喜 氏を講師にお迎えしてご講演をいただきます。

日 時：令和6年9月13日（金）  
 場 所：三重県総合文化センター 多目的ホール  
 参加人数：250名程度  
 主 催：トラック輸送における取引環境・労働時間改善  
 三重県協議会  
 対 象：荷主企業及び運送事業者  
 講 師：フリーライター 橋本 愛喜 氏  
 （元工場経営者／トラックドライバー）

(案)

 トラック輸送をご利用の 荷主企業様へ  
 企業物流/宅配物流を担うトラック事業者様へ

2024年問題の課題解決 物流改善にむけての重要説明会

**物流クライシス2024-II**  
**運べない 届かない危機**

 2024年発 2030年行き トラック輸送に黄色点滅  
 ニッポンの物流をまもるために... いま取り組むこと

 ・トラック輸送における取引環境労働時間改善三重県協議会セミナーとして開催  
 荷主事業者・運送事業者 合計250名程度の参加を見込む

 ・会場予定 三重県総合文化センター  
 多目的ホール 収容人数 380名（最大420名）

 主催：国土交通省三重運輸支局、厚生労働省三重労働局、一般社団法人三重県トラック協会  
 後援：三重県商工会議所連合会、三重県商工会連合会、三重県中小企業団体中央会

◇令和6年9月開催で計画（9月13日（金）開催予定）

◇内容及び講師予定

 第1部. 運べない届かない危機 深刻化するトラック輸送への対応 60分  
 物流課題解決のため国が示す物流革新緊急パッケージと今後の方向性を知る

- ・国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局
- ・経済産業省 中部経済産業局
- ・公正取引委員会 中部事務所

 第2部. 物流課題に関するメッセージ発信 私にも言わせて！ 60分  
 トラック輸送と物流2024年問題についての思い

- ・フリーライター、橋本愛喜様（元工場経営者／元トラックドライバー）

物流革新緊急パッケージと今後の方向性、運送取引ルールである標準貨物自動車運送約款と令和6年標準的な運賃について、利用運送における運賃と手数料体系、トラックGメンの活動、トラック輸送の荷主事業者とトラック運送事業者との適正な取引推進、独占禁止法と物流特殊指定・下請法の概要と不適切な取引事例等に関して理解を深めることが出来る説明会とします。

## 荷主団体に対する協力要請

○2024年問題に対応し、物流の持続的成長を図るため、物流関連2法の一部を改正する法律案が本年4月26日に成立、同年5月15日に公布されました。また、我が国の物流の革新に関する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が取りまとめられたことを受けて、本協議会として荷主団体に対し、トラック運送事業の取引環境適正化に向けた取組について、あらためての協力依頼を実施する。



一般社団法人 中部経済連合会  
会長 水野 明久 殿

中運自貨第551号  
20240308申部第16号  
5 海経第1770号  
愛労基第0314第12号  
令和6年3月25日

国土交通省中部運輸局長  
金子 正志

経済産業省中部経済産業局長  
寺村 実博

農林水産省東海農政局長  
森 重樹

厚生労働省愛知労働局長  
阿部 亮

トラック運送事業の適正化・生産性向上に向けた取組へのご協力をお願いについて

トラック運送事業は、国内物流の基幹産業として、我が国の経済成長と国民生活を支える重要な役割を担っていますが、急速な物価高、特に燃料費高騰はトラック運送事業者の経営を圧迫するとともに、トラックドライバーの有効求人倍率が約2倍のまま推移するなど、構造的な担い手不足が課題となっています。

また、令和6年4月からトラックドライバーへの時間外労働の上限規制が適用されることにより、トラックドライバーの労働条件の改善が期待されるものの、取引環境の適正化や生産性の向上などの取組を講じなければ、2024年度には14%の輸送力が不足するという、いわゆる「物流の2024年問題」が喫緊の課題となっております。

このような情勢を踏まえ、政府は、持続可能な物流の実現に向け、令和5年6月に開催された「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において「物流革新に向けた政策パッケージ」を取りまとめるとともに、特に緊急的に取り組む対策については、同年10月に「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめ、各種の施策を推進しているところです。

さらに、「標準的な運賃」及び「標準運送約款」の改正、物流の持続的成長のための規制の措置の導入など2024年通常国会での法制化も含めて取り組みを強化しているところです。

中部地域においても関係行政機関による「物流革新に向けた政策パッケージ」中部ブロック推進会議を設置し、「物流の2024年問題」に連携して取組を進めているところです。

これまでの「物流の2024年問題」に対する貴団体の取組に感謝申し上げますとともに、昨年12月に貴団体により取りまとめられた「持続可能な物流の構築に向けて」の提言の内容を推進いただくことをお願いし、あわせて下記事項について、会員への周知等に協力をお願い申し上げますようお願い申し上げます。

記

1. トラック運送事業者の努力だけでは見直すことが困難である、長時間の恒常的な荷待ち・荷役時間の削減等、物流負荷の軽減や荷賃の見直しに取り組んでいただくこと。
2. 荷待ちや荷役、燃料高騰分にかかる必要なコストを反映した適正な運賃・料金の取受のために、トラック運送事業者から協議の申し入れがあった場合は応じていただくこと。
3. トラックドライバーの労働条件の改善を図り、もって国民生活を支える持続的な物流の確保を図るため、国土交通省において見直しが進められている貨物自動車運送事業法の「標準的な運賃」及び「標準運送約款」に基づき、実運送事業者に正当な対価を支払われるよう取り組んでいただくこと。
4. 2024年通常国会において、法制化が検討されている大手荷主・物流事業者の荷待ち・荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、大手荷主に対する物流統括管理者の選任の義務付け、元請事業者に対し実運送事業者の名称等を記載した実運送管理体制の作成の義務付け、運送契約の締結時の書面交付の義務付けなどについては、法制化後速やかに取り組んでいただくこと。
5. 物流の効率化及び環境負荷の低減のため、共同輸配送の活用やモーダルシフトの導入についてご検討いただくこと。

### 【参考】要請等のイメージ

(写真と要請文は昨年度中部運輸局、中部経済産業局、東海農政局、愛知労働局による一般社団法人中部経済連合会への協力依頼時のもの)

## 荷主や一般消費者への啓蒙を目的とした新聞広告

## ○新聞一般紙への広告掲載

一般消費者に対し、物流の重要性について広くPRを行うため、新聞一般紙への広告掲載を実施する。

【掲載時期】 3月頃を予定（本協議会名での掲載）



知っていますか？ **物流の2024年問題**

早く便利に 国内貨物の9割は  
安心・安全確実に **トラックが運びます！**

ご利用いただく皆様からのご要望・ご期待にお応えし、トラック輸送のサービスレベルは向上してきました。

**しかし！** 2024年4月、トラックドライバーの働き方が大きく見直されることになり、人手不足が一層顕著になってきます。

このため、輸送能力が不足し「モノが運べなくなる」ことが懸念されています、これが「物流の2024年問題」です

右に記載するようなことが起こるかもしれません。

**小口荷物など 一般消費者様**

- 当日、翌日配達の家配サービスが受けられないかもしれない
- 水産品、青果物など新鮮なものが手に入らなくなるかもしれない

**大口貨物など 荷主企業様**

- 必要な時に必要なものが届かないかもしれない
- 輸送を断られる可能性がある

荷主様へのお願いです、2024年問題をクリアするために輸送の業務改善にご協力ください。

トラック輸送に必要なコスト負担にもご理解いただきますようお願いいたします。

**荷待ち時間、待機時間の削減**



- 予約システムの導入
- 出荷・受入れ大勢の見直し

**作業削減など労働環境の改善**



- パレット化による手荷役作業の削減
- 情報の共有化、DXによる業務効率化等

**リードタイムの延長**



- 長距離輸送は中1日を空け、満載での効率的な輸送

**「標準的な運賃」等の収受**



- ドライバーの労働環境改善や働き方改革に取り組みのための適正な運賃を収受

**運送以外に発生する料金の収受**



- 燃料サーチャージや付帯作業料金、高速道路利用料など

**トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会** (厚生労働省 三重労働局、国土交通省中部運輸局 三重運輸支局、一般社団法人 三重県トラック協会)

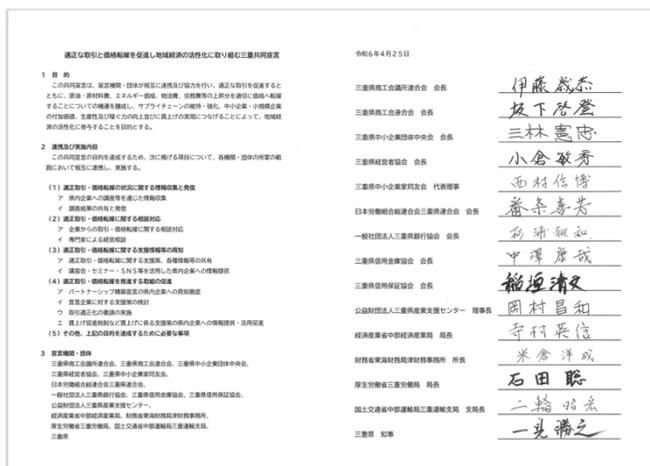
【参考】昨年度掲載の広告 3月28日または29日 朝日新聞 三重・伊賀版 日本経済新聞 中部版 に掲載

- ◆ 三重運輸支局を含む三重県内15の機関・団体が、「適正な取引と価格転嫁を促進し地域経済の活性化に取り組む三重共同宣言」を締結
- ◆ 宣言機関・団体が相互に連携及び協力を行い、適正な取引を促進するとともに、原油・原材料費、エネルギー価格、物流費、労務費等の上昇分を適切に価格へ転嫁することについての機運を醸成し、サプライチェーンの維持・強化、中小企業・小規模企業の付加価値、生産性及び稼ぐ力の向上並びに賃上げの実現につなげることによって、地域経済の活性化に寄与することを目的とする

- 1 日時 令和6年4月25日(木)
- 2 場所 三重県庁3階 プレゼンテーションルーム
- 3 連携及び実施内容
  - (1) 適正取引・価格転嫁の状況に関する情報収集と発信
  - (2) 適正取引・価格転嫁に関する相談対応
  - (3) 適正取引・価格転嫁に関する支援情報等の周知
  - (4) 適正取引・価格転嫁を推進する取組の促進
  - (5) その他、共同宣言の目的を達成するために必要な事項

- 4 参加機関・団体(計15団体、宣言書署名順)
 

三重県商工会議所連合会、三重県商工会連合会、三重県中小企業団体中央会、三重県経営者協会、三重県中小企業家同友会、日本労働組合総連合会三重県連合会、一般社団法人三重県銀行協会、三重県信用金庫協会、三重県信用保証協会、公益財団法人三重県産業支援センター、経済産業省中部経済産業局、財務省東海財務局津財務事務所、厚生労働省三重労働局、国土交通省中部運輸局三重運輸支局、三重県



# 【参考】トラックGメンによる情報収集活動

- ◆ トラックGメン業務における情報収集の一環として、三重運輸支局、中部運輸局合同でトラック運転者に対する聞き取り調査（プッシュ型情報収集）を実施。（新名神高速道路の鈴鹿パーキングエリアで実施）

## 具体的な取り組み

### トラック運転者に対するヒアリング

実施日時：令和6年6月27日（木）10：00～12：00

実施場所：新名神高速・鈴鹿PA

参加者：三重運輸支局2名、中部運輸局貨物課4名

取材：NHK津放送局



「トラックGメン、聞き取り調査」  
物流の「2024年問題」

まるっと！みえ  
(NHK) にて  
放送

### 実施概要：

- ・トラックGメンの活動について周知
- ・トラック運転者28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（長時間の荷待ち、異常気象時の運送依頼等）の情報を収集

## 当日の様子



## プレス資料

国土交通省  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

中部運輸局三重運輸支局

令和6年6月27日発表

<連絡先>  
三重運輸支局 輸送・監査担当  
石野、坂本 Tel: 059-234-0411

トラック運転者への聞き取り調査を実施します  
～「トラックGメン」による情報収集～

トラック運送事業の輸送力不足が懸念される「物流の2024年問題」への対応として、昨年6月に関係団体等により取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、トラックGメンが創設されました。

トラックGメンは、適正な取引を推進する疑いのある荷主・元請事業者への監視を強化し、トラック運転者の労働条件の改善や取引適正化に向けた取組を行っています。

今回、トラックGメン業務の一環として、トラック運転者に対する聞き取り調査（プッシュ型情報収集）を下記のとおり実施します。

記

1. 実施日時、場所  
日時：令和6年6月27日（木）10時00分～12時00分（予定）  
場所：新名神高速道路 鈴鹿パーキングエリア  
（三重県熊野市山本町字折子675-1）
2. 実施内容  
トラック運転者に対し、荷主・元請事業者による違反原因行為（異常的な長時間の荷待ち、契約にない附帯作業、無理な運送依頼等）の有無やその内容についてヒアリングを実施
3. 取材に当たっての注意事項  
・大雨・悪天候等の場合は、規模を縮小して実施することもあります。  
・取材を希望される方は、6月26日（火）までに上記連絡先までご連絡下さい。  
・報道関係者は、社名入りの服装を付ける等、身分が分かるようご協力願います。  
・撮影に当たっては、事業者名やトラック運転者が特定されないようご配慮下さい。  
・一般の方の往来もありますので、その妨げとならないようご協力をお願いします。  
・当日は9時50分頃を目途に正産出入口（モニュメントS）付近へ参加願います。  
※「トラックGメン」については、別紙を参照してください。

## 配布チラシ

物流2024年問題の解決に！

国土交通省

積込先、配達先で  
困ったことはありませんか？

「トラックGメン」が情報収集してます  
下図を見て、あるある！と思ったらお電話を！

「匿名」  
お電話を  
します！

<p>恒常的に長い 荷待ち時間</p> <p>過積載になる ような依頼</p>	<p>無理な到着 時間の設定</p> <p>異常気象時 の運行指示</p>
---	---

荷主・元請事業者に対して、  
「働きかけ」・「要請」に活用させていただきます

※荷主等へ対応する際は、情報提供を特定する情報（会社名など）は控えさせていただきます  
荷主等から情報提供元が特定されないようご配慮ください

【電話でのご連絡はこちらまで】

国土交通省 中部運輸局 自動車交通部 貨物課 052-952-8037  
三重運輸支局 輸送・監査担当 059-234-0411 神奈川運輸支局 輸送・監査担当 059-261-1181  
岐阜運輸支局 輸送・監査担当 050-279-3714 三重運輸支局 輸送・監査担当 059-234-0411  
福井運輸支局 輸送・監査担当 0776-34-1602

# 2024年問題の課題解決 物流改善にむけての重要説明会

トラック輸送をご利用いただく 荷主企業様 へ  
企業物流/宅配物流を担うトラック事業者様 へ

## 物流クライシス2024-II 運べない 届かない危機 元年

定員300名  
参加無料

### 2024年 → 2030年 トラック輸送に黄色点滅 ニッポンの物流をまもるため ... いま取り組むこと

令和6年 **9月13日(金)** 13:30~ 三重県総合文化センター  
男女共同参画棟1階 多目的ホール 建物入口カラー オレンジ  
津市一身田上津部田1234番地

13:30 開始、挨拶  
13:40 説明会 (16:00 終了予定)

#### 第1部 運べない届かない危機元年 深刻化するトラック輸送への対応 (60分程)

... 物流課題解決のため国が示す物流革新  
緊急パッケージと今後の方向性を知る

講師・国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局  
・経済産業省 中部経済産業局  
・公正取引委員会 中部事務所



#### 第2部 物流課題に関するメッセージ発信

... 私にも言わせて! トラック輸送と物流2024年問題について (60分程)

講師・フリーライター 橋本愛喜様 (元工場経営者/元トラックドライバー)

●お願い 1 事業者様あたりお一人さま以上のご参加をお勧めします。

- ・トラック輸送をご利用いただく側の企業様は、お取引のある運送事業者様にもお声かけ下さい。
- ・トラック事業者様は、荷主企業様(発荷主様・着荷主様)をお誘いになり、ご一緒に参加いただけますと幸いです。

●参加お申込み

お申込み二次元コード →

二次元コードまたは裏面FAXで9月3日までにお申し込み下さい



主催:国土交通省三重運輸支局、厚生労働省三重労働局、一般社団法人三重県トラック協会 (トラック輸送における取引環境・後援:三重県商工会議所連合会、三重県商工会連合会、三重県中小企業団体中央会 労働時間改善三重県協議会)

# 物流の2024年問題という社会課題

モノが運べなくなるかもしれない問題は「運べない届かない危機元年」として2024年の時が進みます。

物流は国民生活や経済活動を支える重要な社会インフラです。

ニッポンの物流をまもり、持続可能なトラック輸送を実現するために重要説明会「物流クライシス2024-II」を開催いたします。

トラックをご利用いただいております荷主企業様に、また企業物流/宅配物流を担うトラック事業者様に、今後の方向性を確認いただくための説明会です。ぜひ、多くの企業の皆様が参加いただきますようご案内いたします。



持続可能な物流の実現に向けた検討会」資料より

<説明会内容>

- 物流革新緊急パッケージと 施策実行に向けての動向
- 運送取引ルール標準貨物自動車運送約款と令和6年標準的な運賃
- 利用運送における 運賃と手数料体系 ●トラックGメンの活動
- 輸送における 荷主事業者様とトラック事業者様との適正な取引
- 公正取引委員会 独占禁止法と物流特殊指定・下請法、不適切な取引事例 等
- 本音で語るトラック輸送の実態と今後の展望について 私にも言わせて！

「緊急パッケージ」の施策

1. 物流の効率化
2. 荷主・消費者の行動変容
3. 商慣行の見直し

I. 国が緊急取り組みを示した 物流革新緊急パッケージを策定（2023年10月）

II. 法改正 公布（2024年5月）1年を超えない範囲にて施行となる見込みです

- 流通効率化法－発着両荷主・物流事業者の商慣行見直し、荷待ち・荷役時間削減、積載率向上
- 運送事業法－トラックの取引明確化措置と、軽トラック運送の安全確保

荷主企業、物流事業者(トラック等)に 効率化、荷待ちや荷役時間の短縮等が課され、一定規模以上で計画や報告、荷主の物流統括管理者が必要となります。違反行為等には罰則が科されます。また、運送事業者は、役務の附帯業務内容を含めて契約書面が必須となり、元請け事業者には実運送体制管理簿の作成義務、協力会社は2次請けまでとする努力義務が盛り込まれました。

- 物流産業を魅力ある職場とする働き方改革、時間外労働の上限設定 ●人材確保に具体的成果が得られる施策 ●2030年度の輸送力不足解消に向けた施策前倒し ●中長期計画策定などの施策 により

物流を取り巻く環境は大きく変わってきています。確かな情報収集と、着実に取り組み対応を進めていただくことで、健全な事業運営に反映されますようお願いいたします。

**9/13 物流クライシス2024-II**

運べない届かない危機元年

二次元コードまたはFAX **059-225-2095**  
にて 9月3日(火)までに お申込み下さい

お申込み①

お申込み②

会社名

人数と

参加代表者

電話

FAX



\*令和6年9月13日(金)13:30～ 三重県総合文化センター 多目的ホール