

第20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7年3月24日(月)10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（三重労働局労働基準部長）

3. 議 題

- (1) 行政の物流対策について【資料1】
- (2) トラック運転者の労働時間改善等に向けた厚生労働省の取組について【資料2】
- (3) 令和6年度の取組報告及び令和7年度の取組み(案)について【資料3】
- (4) その他

4. 挨 拶（中部運輸局自動車交通部次長）

5. 閉 会

議事次第、委員及び出席者名簿、配席図

資料1:行政の物流対策について

資料2:三重労働局労働基準部資料

資料3:令和6年度の取組報告及び令和7年度の取組み(案)

参考資料1:物流に関する三重県の取組

参考資料2:異常気象時における輸送の安全確保について

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20回協議会 出席者名簿 ～

令和7年3月24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	欠席
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	生産業務部 主幹 五十嵐 大輔
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	
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	

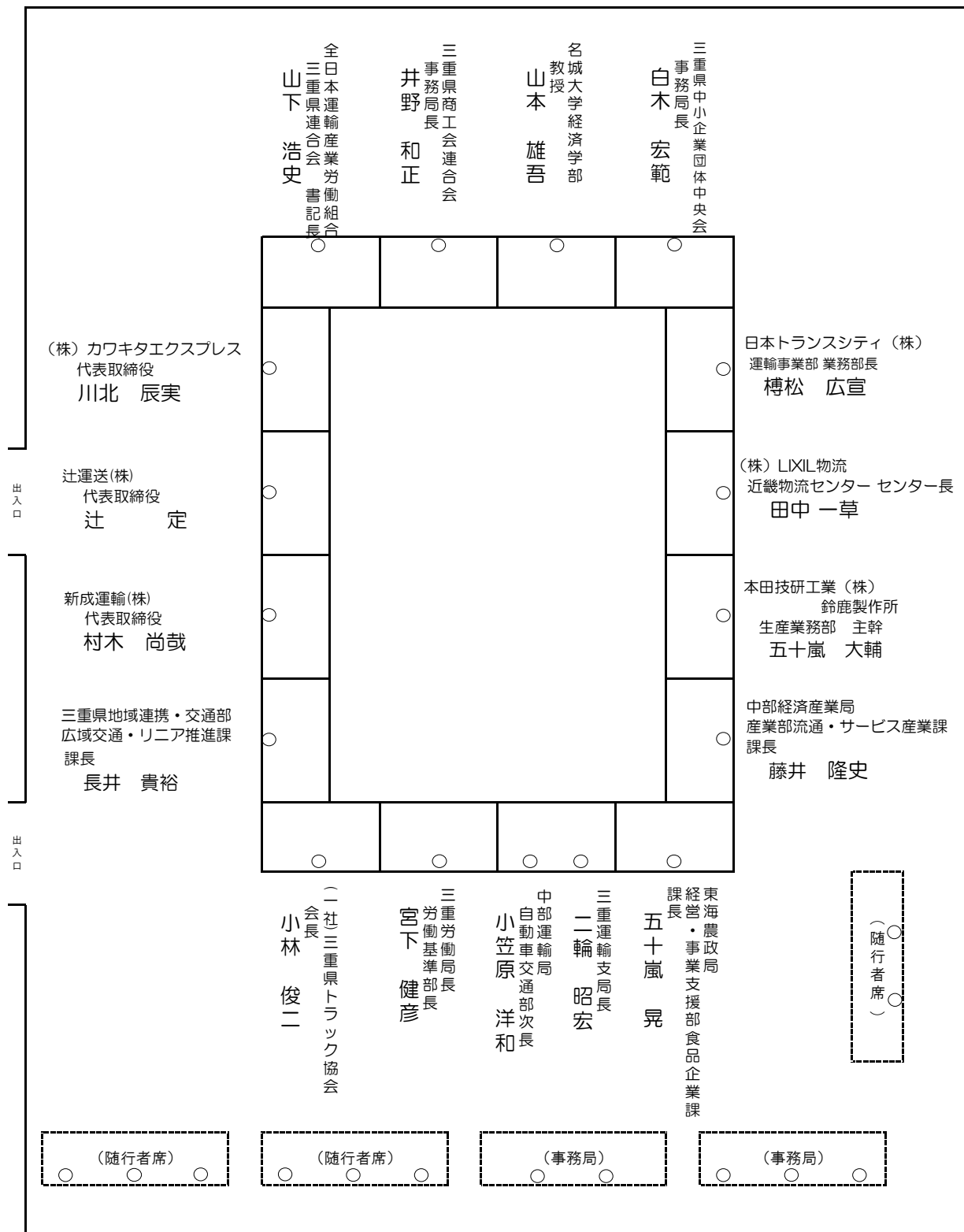
オブザーバー

	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	五十嵐 晃	
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20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7年3月24日(月) ホテルグリーンパーク津



【資料 1】

行政の物流対策について

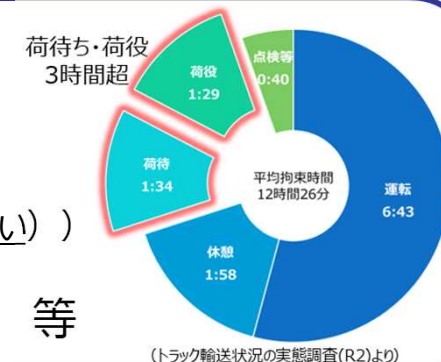
令和 7 年 3 月 2 4 月
中 部 運 輸 局 貨 物 課

- ・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～）

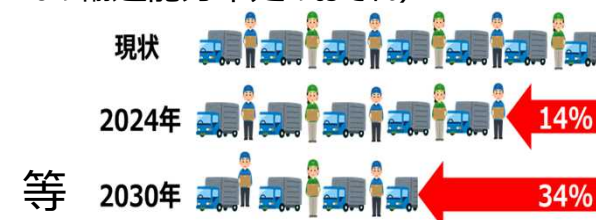
トラック業界の 働き方改革

- ✓ 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

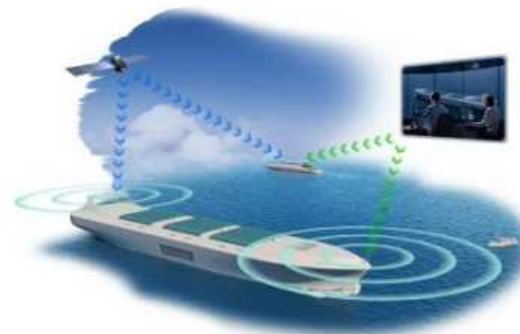


「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮

【「物流DX」の推進】



＜自動運転サービス支援道＞

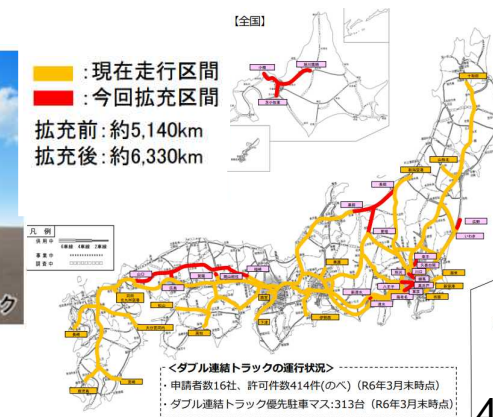


＜自動運行船＞

【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】
 (規制措置の導入)

【トラック（・物流）Gメンによる指導】

【「標準的運賃」の周知・徹底】



【距離制運賃】

車種別	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)
キロ別				
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	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	基	31,280	37,280	48,520	61,280
基	基	29,970	36,060	47,170	59,970
基	基	29,680	35,790	47,000	59,680
基	基	31,280	37,280	48,520	61,280
基	基	29,970	36,060	47,170	59,970
基	基	29,680	35,790	47,000	59,680
基	基	31,280	37,280	48,520	61,280
基	基	29,970	36,060	47,170	59,970
基	基	29,680	35,790	47,000	59,680
基	基	31,280	37,280	48,520	61,280
基	基	29,970	36,060	47,170	59,970
基	基	29,680	35,790	47,000	59,680
基	基	31,280	37,280	48,520	61,280
基	基	29,970	36,060	47,170	59,970
基	基	29,680	35,790	47,000	59,680
基	基	31,280	37,280	48,520	61,280
基	基	29,970	36,060	47,170	59,970
基	基	29,680	35,790	47,000	59,680
基	基	31,280	37,280	48,520	61,280
基	基	29,970	36,060	47,170	59,970
基	基	29,680	35,790	47,000	59,680

(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】

【消費者が受取方法等を選択】



【コンビニ受取等
柔軟な受取方法】



【ゆとりある配達日時の指定等】



【ポイント還元】



ECマース
事業者

物流事業者

【「送料無料」表示の見直し】

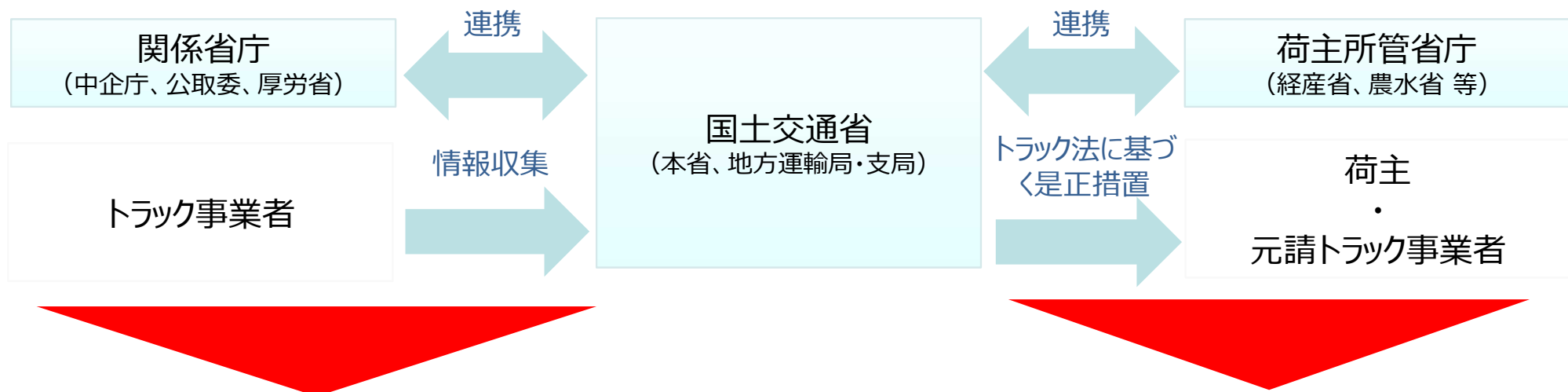
- ・トラック業界の現状／政策パッケージ
- ・トラック・物流**G**メン／標準的運賃
- ・物流改正法について

- **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、

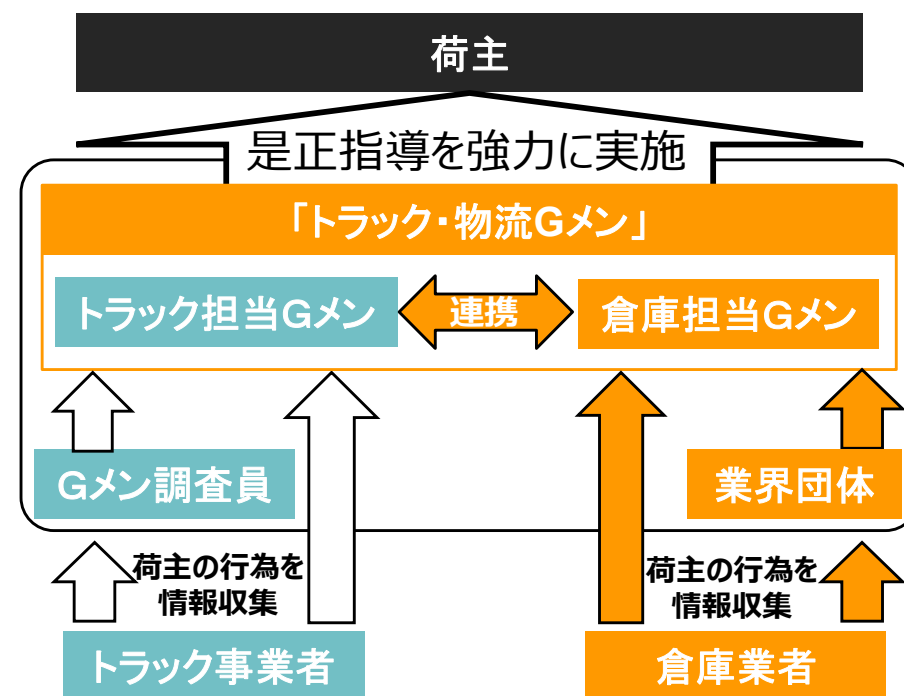
- ・国交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・各都道府県のトラック協会が新たに設ける**「Gメン調査員」**166名

を追加し、**総勢約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

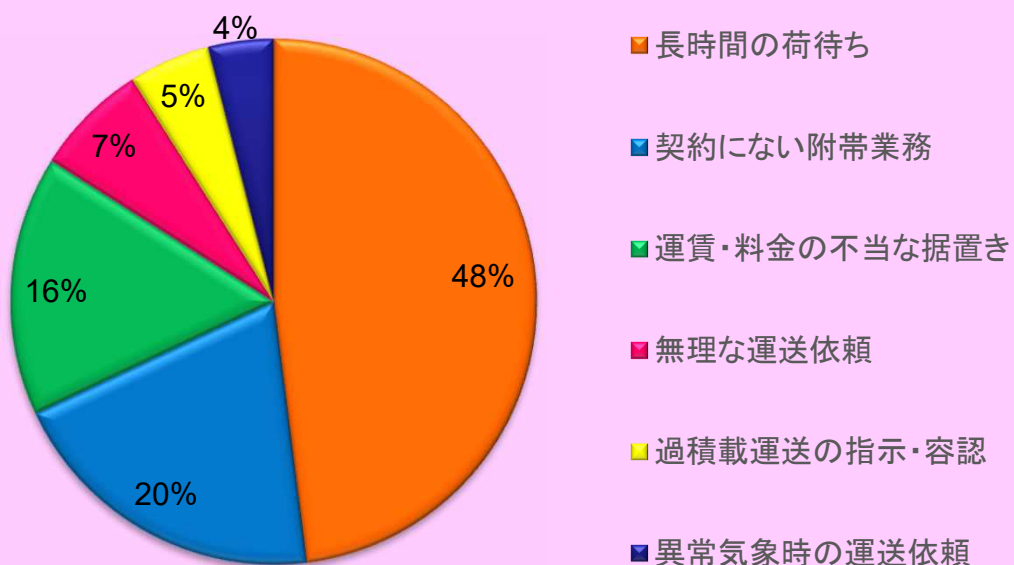
要 請

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」

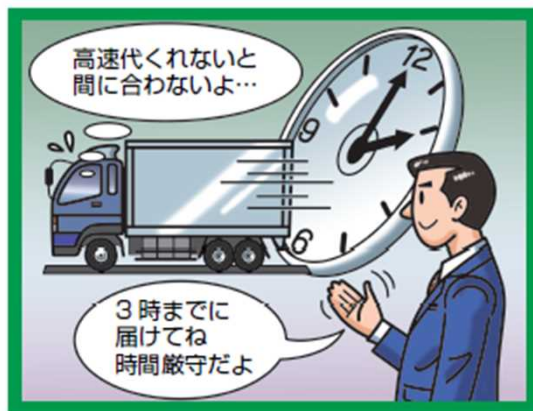
違反原因行為とは、トラック運送事業者が関係法令に違反する原因となるおそれのある行為。

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。



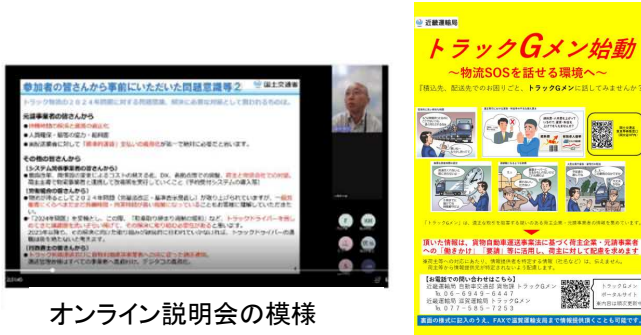
トラック事業者に対する 電話調査や訪問調査(全国)



荷主へのパトロール (荷待ち状況の現地確認等)(全国)

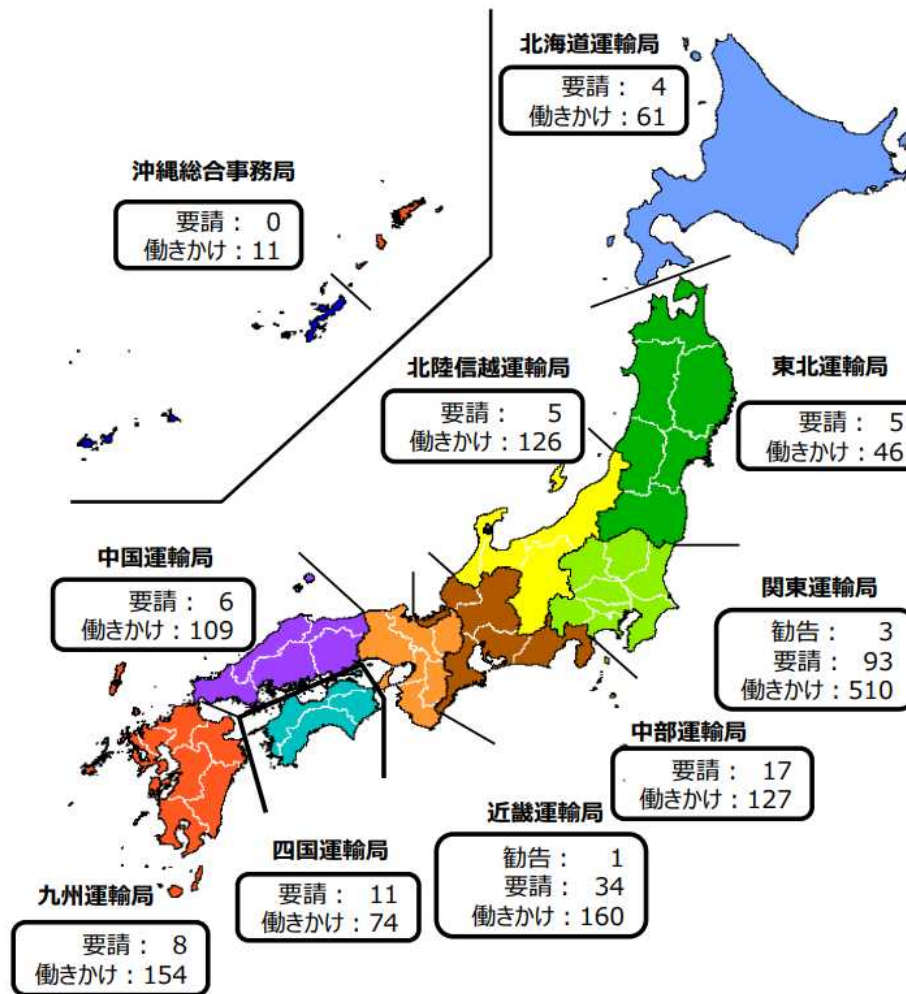


トラック事業者・荷主に対する説明会、 トラック・物流Gメンのチラシ配布(全国)



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

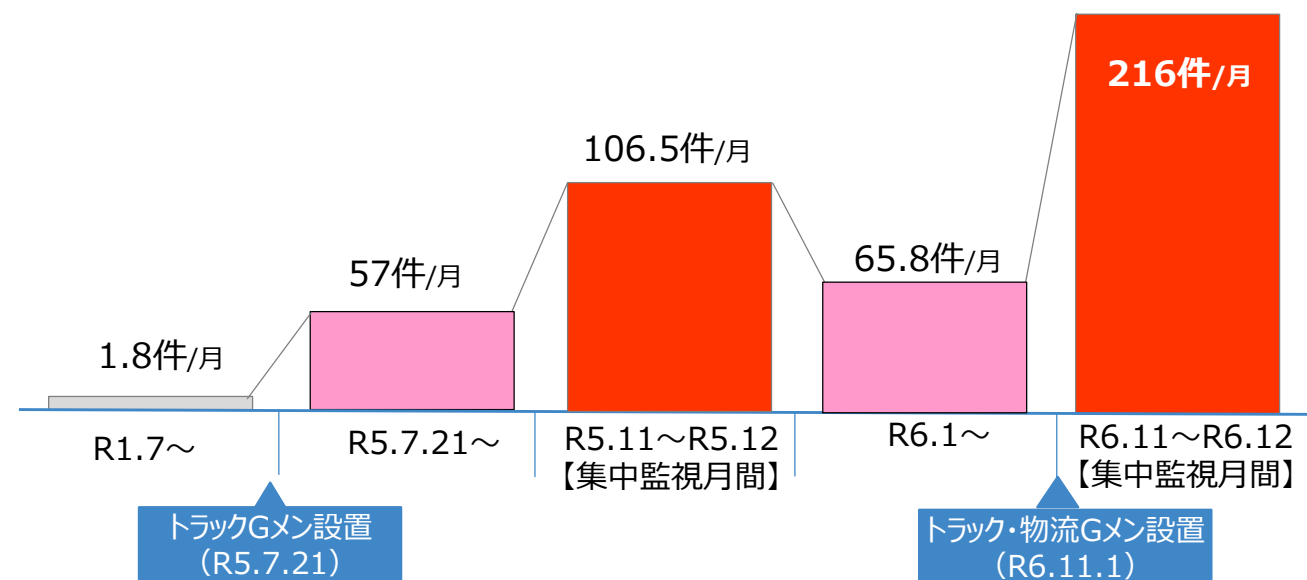


高速SA、PA

- 「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。

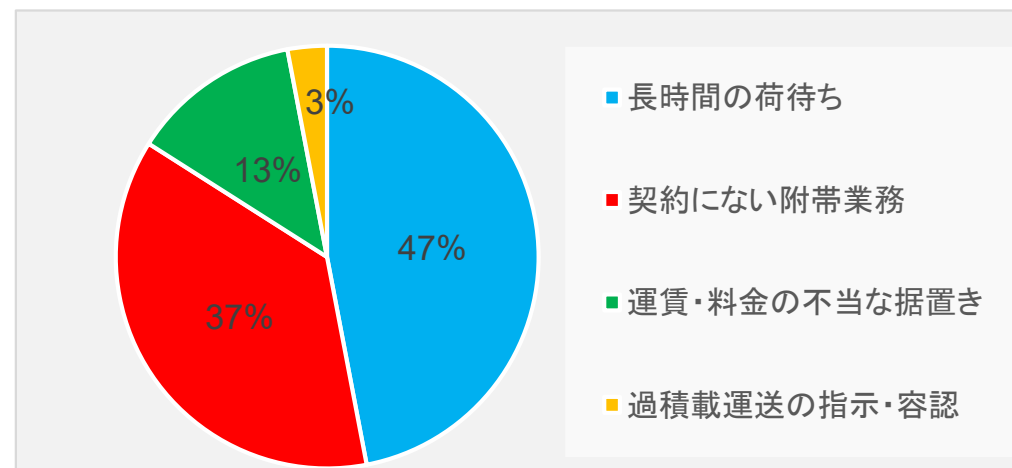
今後「働きかけ」「要請」「勧告」の対象となった荷主等についてはフォローアップを継続し、改善が図られない場合は更なる法的措置の実施も含め厳正に対処。

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 (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)	
		東海	東海	東海	東海	東海	東海	東海	東海
8 時 間 制	基礎走行キロ 小型車は100km 130km	北海道	31,100	37,260	48,530	61,290	74,440	87,690	100,940
		東北	29,970	36,050	47,170	59,670	72,440	85,690	98,940
		関東	39,060	45,790	57,900	72,440	87,690	100,940	114,190
		北陸信越	31,280	37,440	48,090	61,470	74,440	87,690	100,940
		中部	35,710	42,130	53,700	67,370	81,540	95,710	109,880
		近畿	35,380	42,040	53,710	67,430	81,540	95,710	109,880
	基礎走行キロ 小型車は50km 60km	北海道	32,420	38,640	49,950	62,950	76,450	89,450	102,450
		東北	30,700	36,800	47,960	60,590	73,590	86,190	98,790
		関東	30,880	36,980	48,060	60,680	73,780	86,380	98,980
		北陸信越	29,810	35,890	44,810	56,880	69,880	81,880	93,880
		中部	18,660	22,360	29,120	36,780	44,380	52,040	59,700
		近畿	17,980	21,630	28,300	35,800	43,300	50,800	58,300
4 時 間 制	基礎走行キロ 小型車は50km 60km	北海道	23,440	27,470	34,740	43,460	52,180	60,900	69,620
		東北	18,770	22,470	29,210	36,880	44,540	52,210	59,880
		関東	21,430	25,580	32,220	40,420	48,620	56,820	65,020
		北陸信越	21,350	25,220	32,230	40,460	48,650	56,880	65,110
		中部	19,450	23,180	29,970	37,770	45,560	53,350	61,140
		近畿	18,420	22,090	28,780	36,350	44,140	51,510	58,880
	基礎走行キロ 小型車は25km 30km	北海道	18,530	22,190	28,840	36,410	44,070	51,640	59,210
		東北	16,800	20,330	26,880	34,150	41,720	49,000	56,270
		関東	18,960	22,520	29,180	36,740	44,400	51,960	59,520
		北陸信越	16,800	20,330	26,880	34,150	41,720	49,000	56,270
		中部	14,960	18,520	24,180	30,740	37,300	43,860	50,420
		近畿	14,630	18,190	23,850	30,410	37,070	43,630	50,190

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	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】

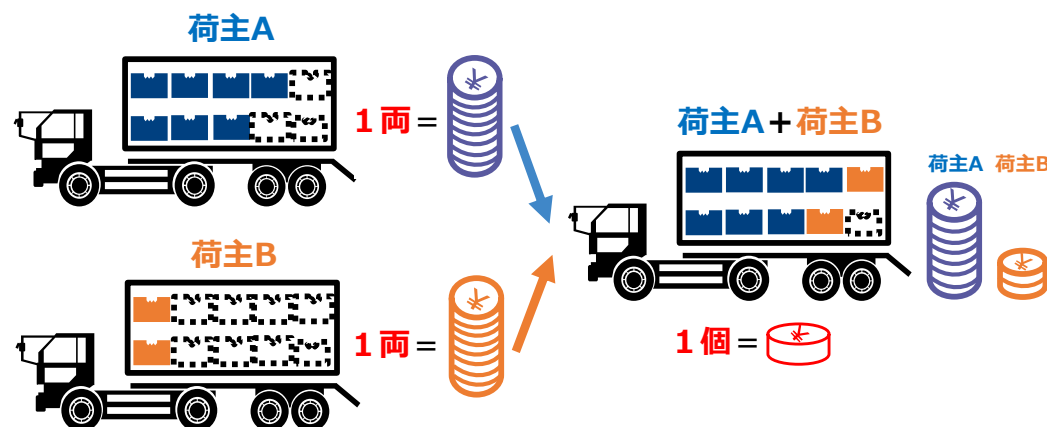
<契約条件の明確化>

- 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

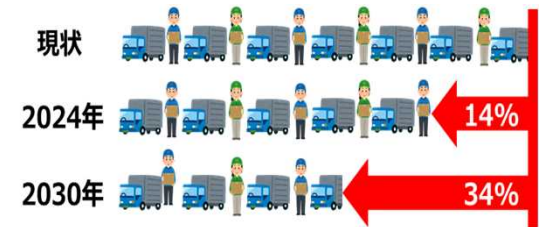
「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

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

【流通業務総合効率化法】

○①**荷主***¹（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
*¹元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②の取組状況について、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〉

【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）

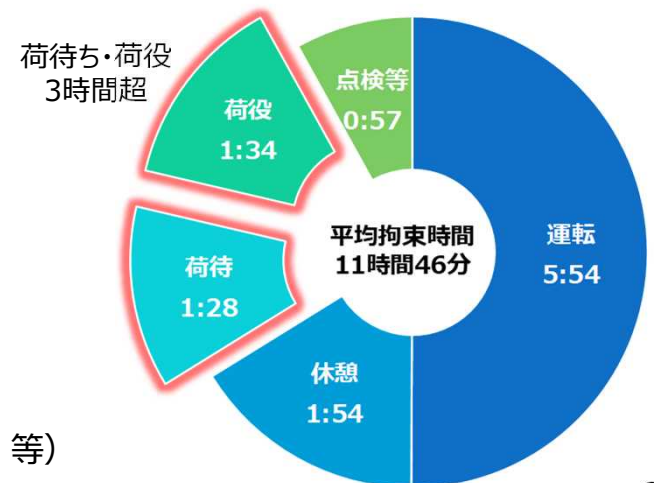
（2）トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

- ・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**

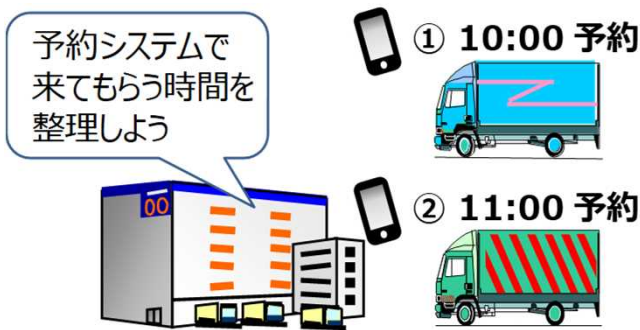
- ・ 複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・ 繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・ 配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等



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

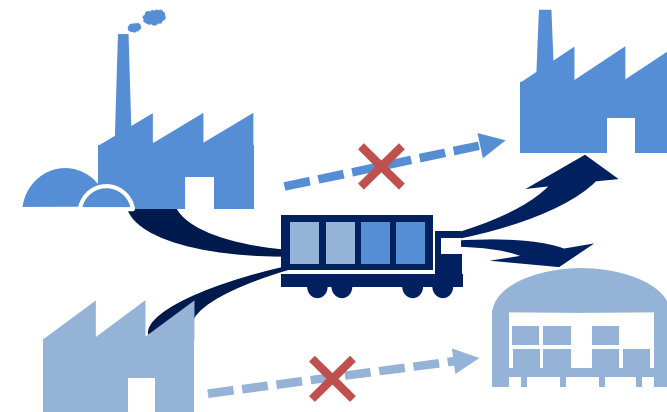
積載効率の向上等

- 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

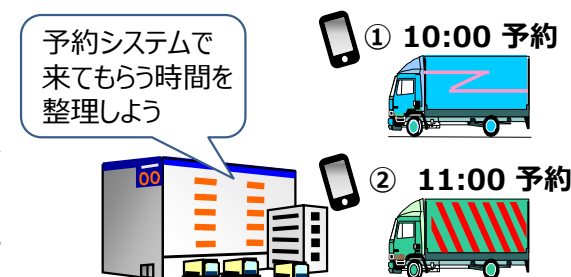
- トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ等に積極的に取り組めるよう、**実態に即した適切なリードタイムの確保**や**荷主間の連携**に取り組むこと
- トラック事業者の運行効率向上のため、**繁閑差の平準化**や**納品日の集約**等を通じた**発送量・納入量の適正化**や、**配車システム**の導入等を通じた**配車・運行計画の最適化**に取り組むこと
- 適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化ができるよう、**社内の関係部門（物流・販売・調達 等）の連携を促進**すること 等



リードタイムの確保

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



予約受付システムの活用

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

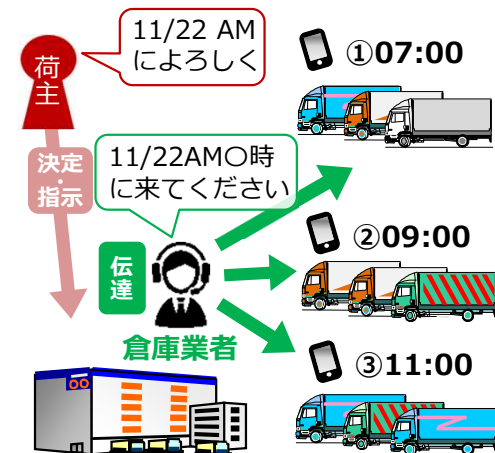
ユニット検品
リスト上のパレットを
チェックするだけ



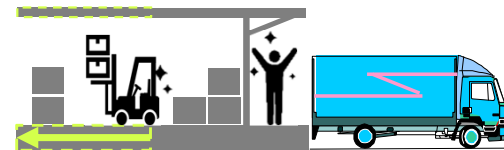
荷待ち時間の短縮

※倉庫業者のみ努力義務が課される

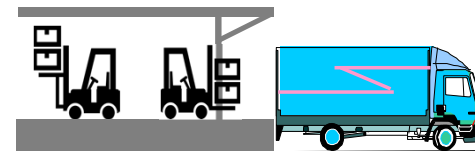
- トラックが一時に集中して到着することがないように、**トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等により、貨物の出荷・納品日時を分散させること**（システムについては、実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと） 等



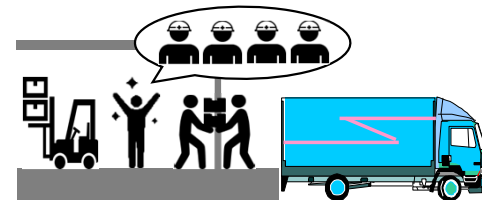
予約受付システムを活用した調整



物量に応じた拡張



フォークリフト等を適切に配置



作業員を適切に配置

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

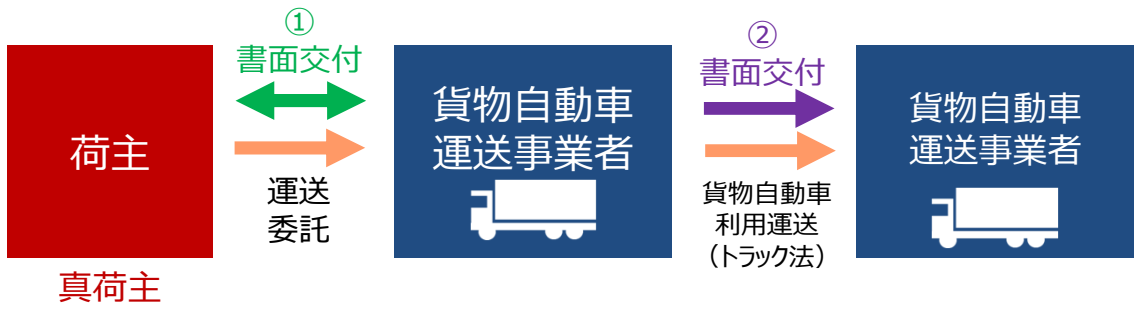
【交付書面の記載事項】

- 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

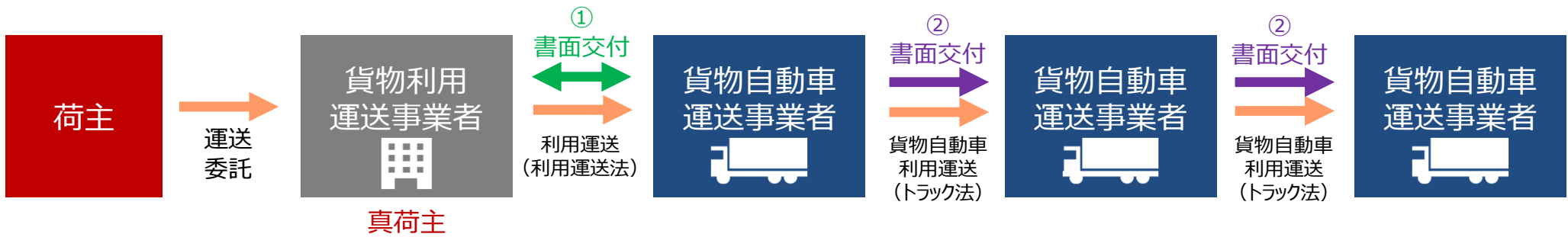
書面交付の義務付けについて

<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>

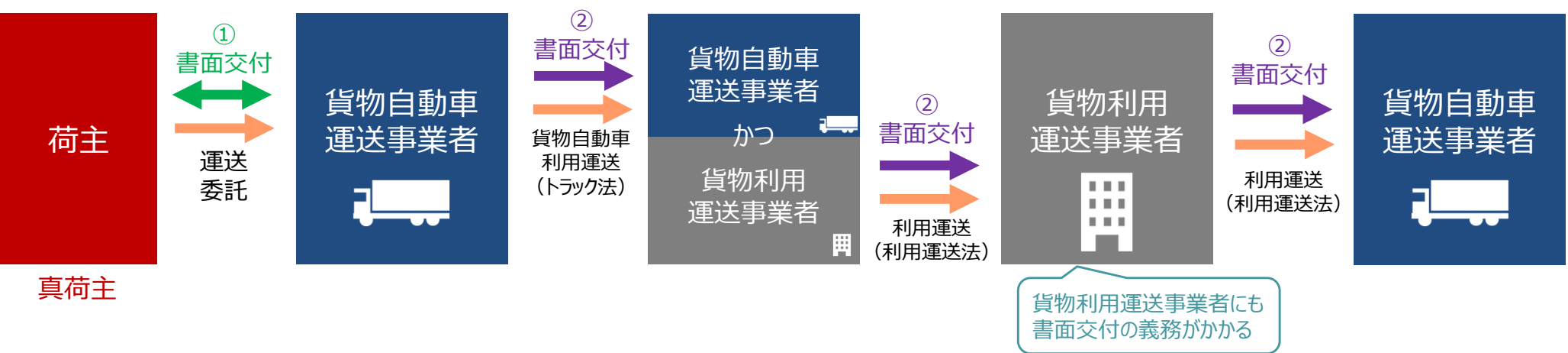


- ①：第12条の規定に基づく書面交付
(真荷主⇔トラック事業者)
- ②：第24条の規定に基づく書面交付
(トラック事業者・利用運送事業者
⇒トラック事業者・利用運送事業者)

<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 運送の役務

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
					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	
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 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「二以上の段階にわたる委託（再々委託）の制限」等の条件を付すこと。	引き受けた運送を他の事業者にも再委託する場合、再々委託は行われないうにしてください。 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

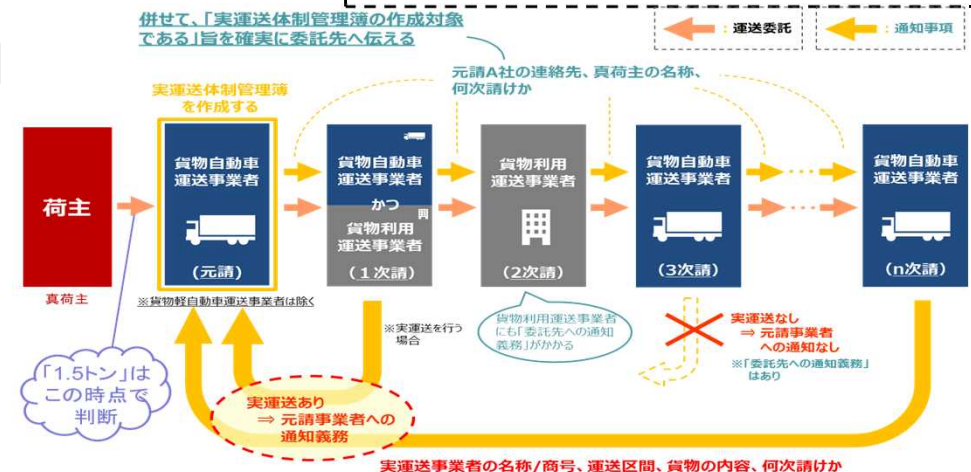
- **元請事業者**に対し、以下の事項について記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**
 - ※ 作成の対象となる貨物の重量は**1.5トン**以上
 - ※ 元請事業者が真荷主から貨物の運送を引き受ける際に、元請事業者から実運送事業者に至るまでの一連の委託関係が明らかとなっている場合、運送ごとの作成は不要（一度作ればよい）
- 作成した実運送体制管理簿は**1年間保存する**こと
- **各事業者**に対し、実運送体制管理簿の作成に必要な**情報の通知**を**義務付け**

※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>



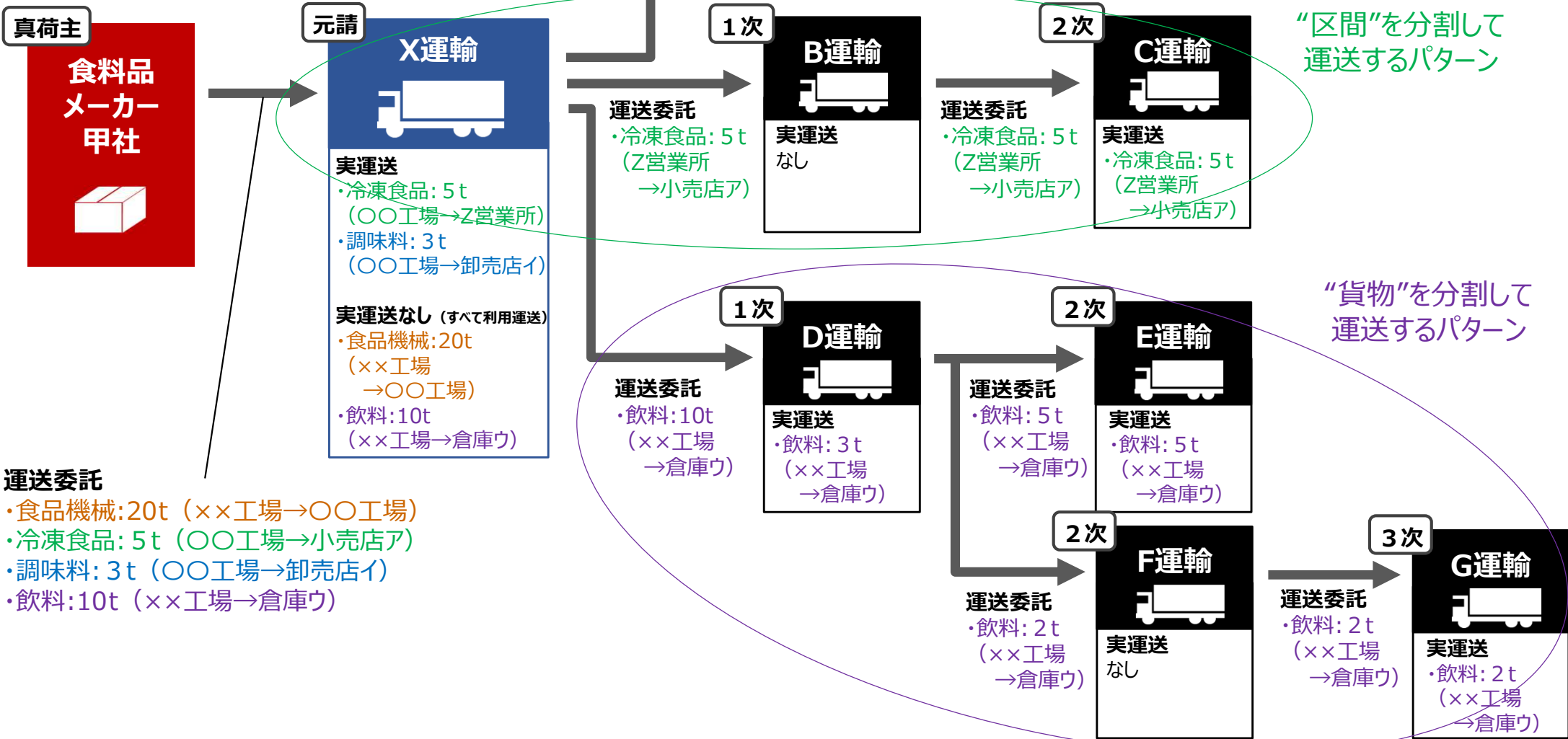
<パターン3：貨物自動車運送事業者から貨物利用運送事業者への運送委託が含まれるケース>



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）

実運送体制管理簿（製紙メーカー乙社）

実運送体制管理簿（食料品メーカー甲社）

※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

※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

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。

三重労働局 労働基準部 資料

「第20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」

令和7年3月24日

厚生労働省 三重労働局 労働基準部監督課

① 監督指導結果・発着荷主等への要請

自動車運転者の時間外労働の上限規制と改善基準告示の改正内容について

R 6 年 4 月 1 日以降

自動車運転者の時間外労働の上限規制

法律による上限

特別条項 (例外)

年 **960** 時間

法律による上限

限度時間 (原則)

✓ 月 **45** 時間

✓ 年 **360** 時間

法定労働時間

✓ 1 週 **40** 時間

✓ 1 日 **8** 時間

時間外労働

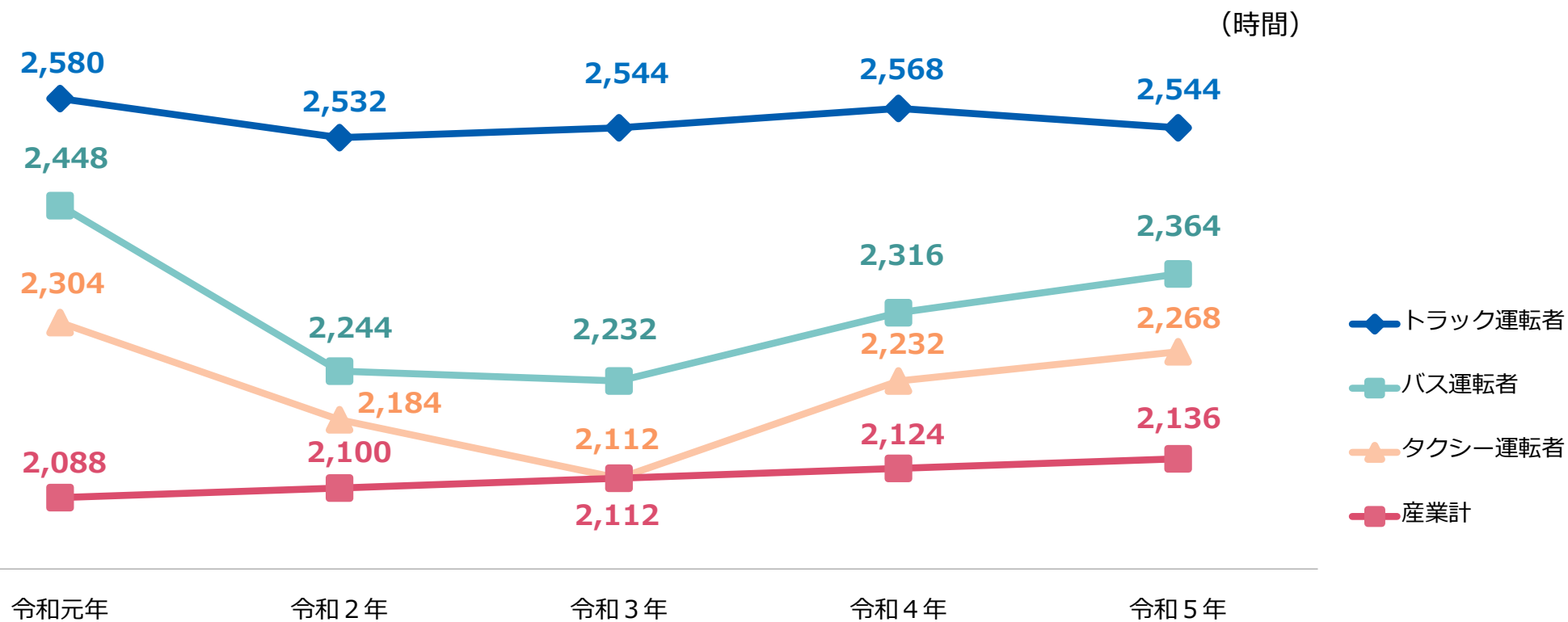
1 年 間 (12 か 月)

	1 日の休息期間	1 日の拘束時間	年・月の拘束時間	その他
トラック 	【旧告示】 継続 8 時間以上 【改正後】 継続 11 時間 以上とするよう努めることを基本、 9 時間 を下限 ※ 宿泊を伴う長距離の場合は、 8 時間下限が週 2 回 まで可。その場合、運行終了後継続 12 時間 以上を確保	【旧告示】 1 3 時間以下最大 1 6 時間 1 5 時間超は週 2 回以内 【改正後】 1 3 時間以下最大 15 時間 14 時間超は週 2 回までが目安 ※ 宿泊を伴う長距離の場合は、 16 時間が週 2 回 まで可	【旧告示】 2 9 3 時間以内など 【改正後】 (原則) 年 3,300 時間以内かつ月 284 時間以内 (例外) 年 3,400 時間以内かつ月 310 時間以内 ※ 1 か月の時間外・休日労働が 100 時間未満となるよう努める	・予期し得ない事象に遭遇した場合の特例 (新設) (その他個別の規定あり)

自動車運転者に係る労働時間の推移

- 自動車運転者は、依然として長時間・過重労働が課題となっている。
- 令和5年における年間の総労働時間数は、産業計と比較し、トラック運転者（※）は約408時間多く、バス、タクシーと比較しても長時間労働の実態にある。

自動車運転者の年間の総労働時間数の推移

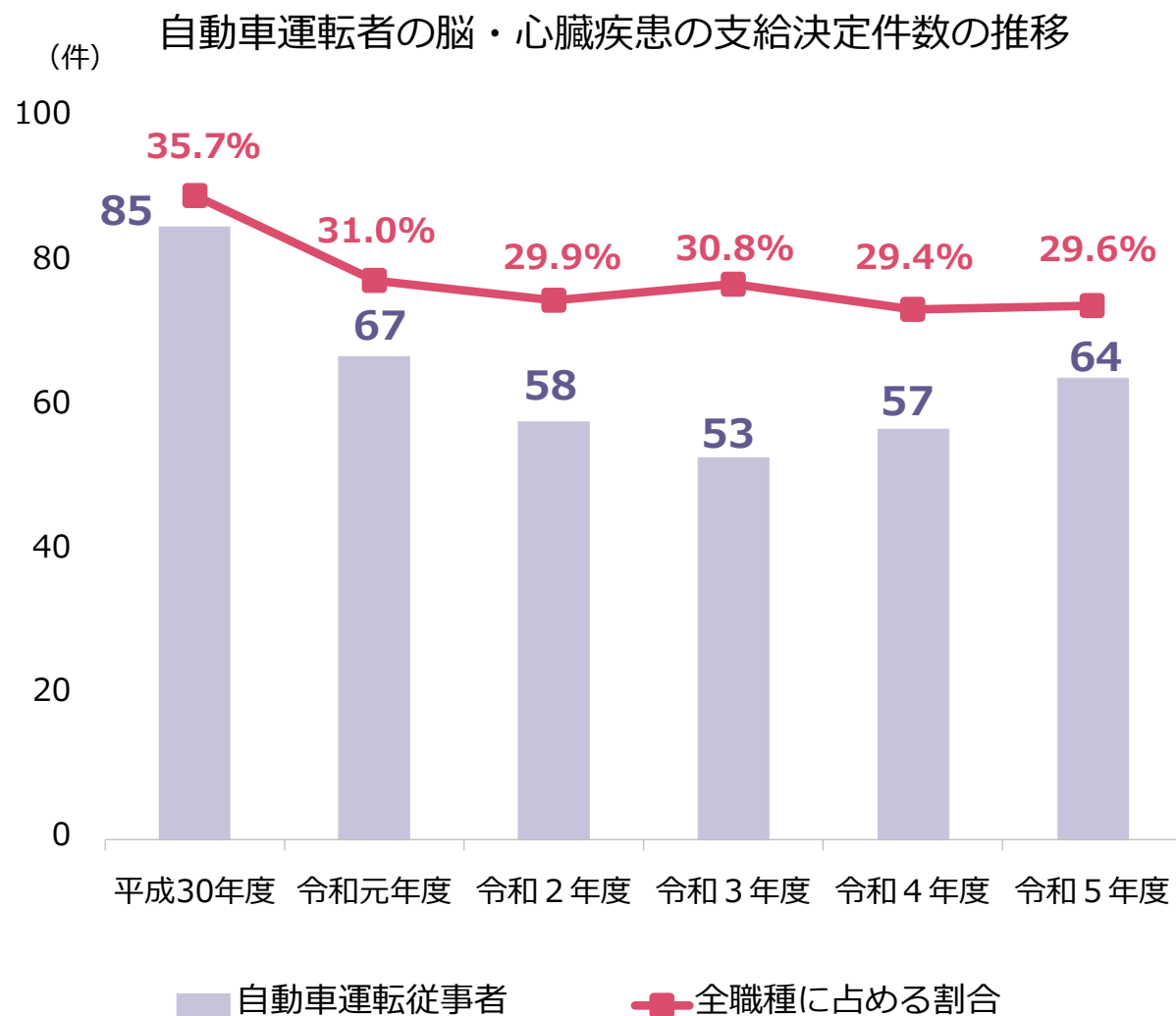


(※) トラック運転者の労働時間数は、営業用大型貨物自動車運転者（中小型トラックを除く。）の労働時間数を表したもの。

出典：厚生労働省「令和5年賃金構造基本統計調査」

自動車運転者に係る脳・心臓疾患の支給決定状況

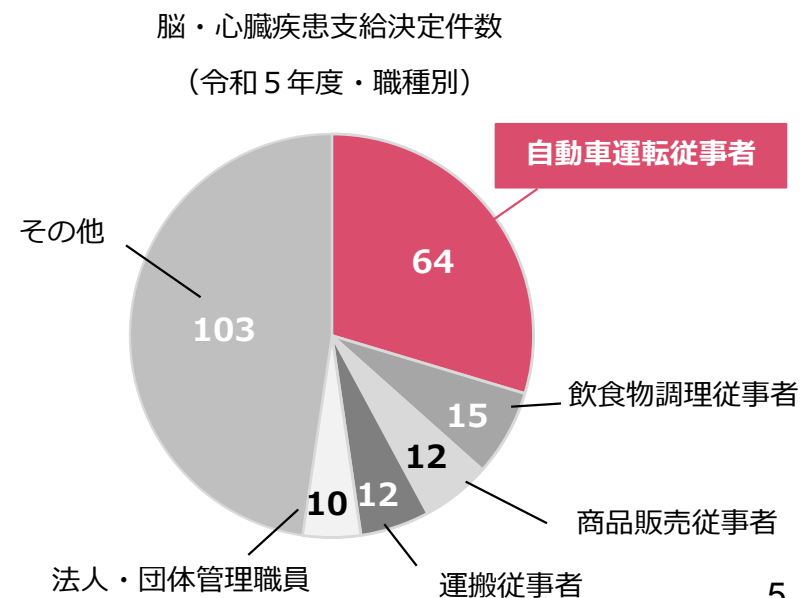
- 自動車運転者の脳・心臓疾患の労災支給決定件数は高い水準（令和5年度は64件）にあり、全業種（同216件）の約3分の1を占めている。



常用雇用者 5,514万3,895人

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

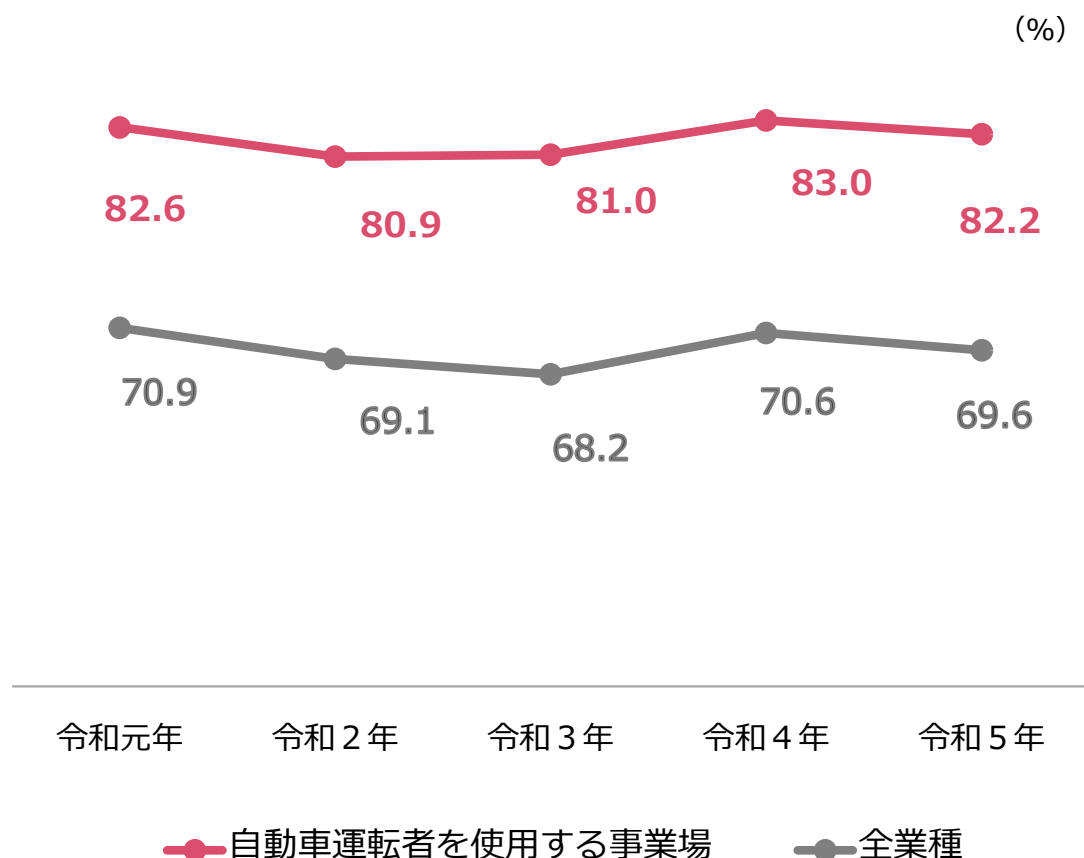
※ 数値は、総務省統計局「経済センサス-活動調査」（令和3年）の調査票情報を独自集計したもの。



自動車運転者を使用する事業場に係る監督指導の状況

- 自動車運転者を使用する事業場に係る労働基準関係法令の違反率は、全業種と比べて高い状況にある。
- 令和5年に監督指導を行った3,711事業場（トラック：2,928事業場、バス：193事業場、ハイヤー・タクシー：299事業場、その他：291事業場）のうち、82.2%に当たる3,049事業場において、労働基準関係法令違反が認められ、概ね同水準で推移している。（令和5年に三重県内の道路貨物運送業である事業場に監督指導を行った結果、違反率は81.9%）

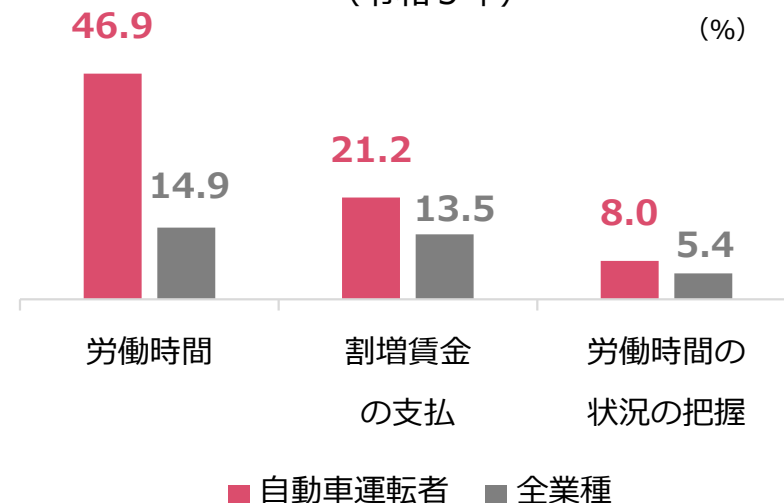
労働基準関係法令違反率の推移



労働基準関係法令違反事業場数（違反率） （令和5年）

トラック	2,389事業場（81.6%）
バス	155事業場（80.3%）
ハイヤー、タクシー	269事業場（90.0%）

主な労働基準関係法令違反の内容 （令和5年）

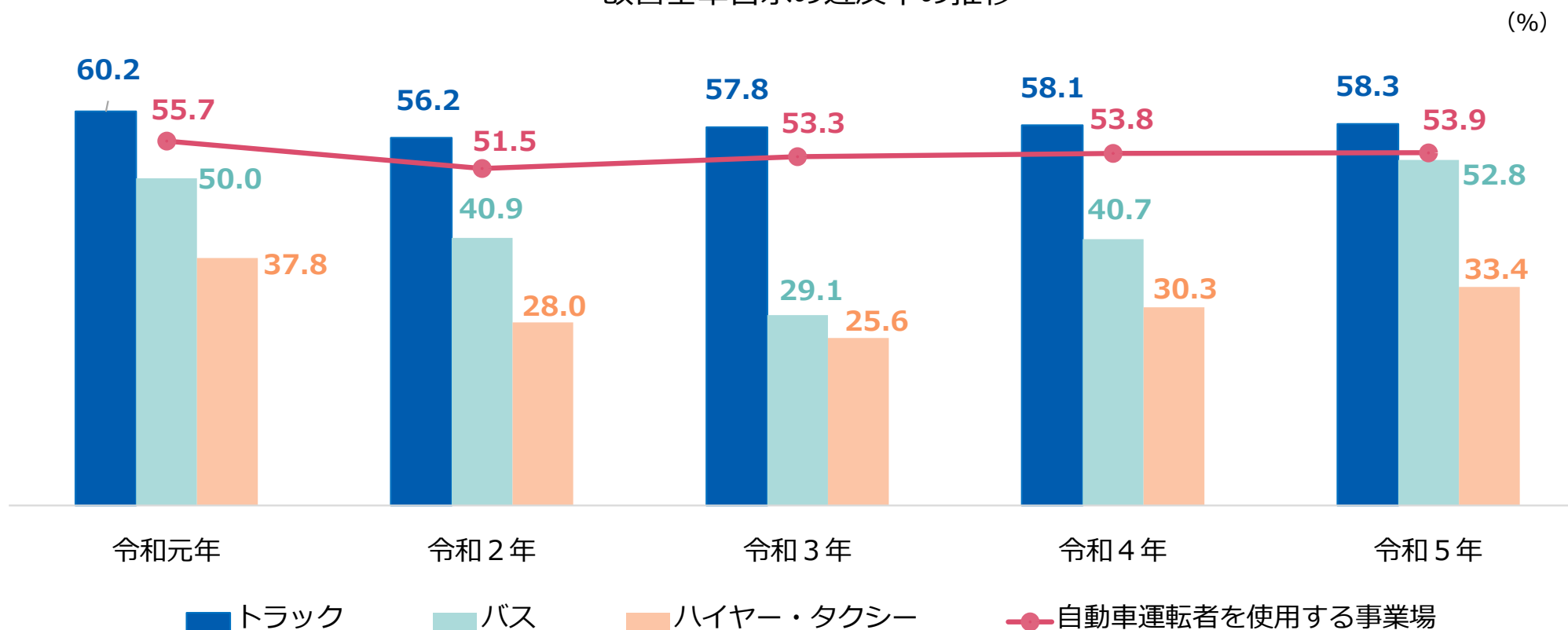


自動車運転者を使用する事業場に係る改善基準告示違反の状況

- 令和5年に監督指導を行った事業場のうち、53.9%に当たる1,999事業場において、改善基準告示（※）違反が認められた。
- バス、ハイヤー・タクシーは、令和3年が最低となったが、その後上昇傾向にある。

（※）…自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号）

改善基準告示の違反率の推移



労働基準監督機関と地方運輸機関との連携

- 自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働条件の改善を図るため、労働基準監督機関と地方運輸機関がその監督等の結果（改善基準告示違反等）を相互に通報している。
- 令和5年において労働基準監督機関から通報した件数は545件、労働基準監督機関が通報を受けた件数は414件。
- 労働基準監督機関が有する行政指導及び司法処分の権限並びに地方運輸機関が有する行政指導及び行政処分の権限を合同監督・監査を契機として行使することにより、効果的な指導を行い、もって自動車運転者の労働時間の労働条件の確保・改善を図っている。
- 令和5年における地方運輸機関との合同監督・監査の件数は130件で、令和2年以降概ね同水準で推移している。

発着荷主等に対する要請の取組①

- 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

「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。

2.労働基準監督署が発着荷主等に対して要請

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。

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

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実施。

4.長時間の荷待ちに関する情報を収集

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実施。

※URL : 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

「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	1,774件
発着荷主等に対する要請を実施した事業場数	18,938事業場

(令和4年12月～令和6年12月)

発着荷主等に対する要請の取組②

3. 荷主要請が長時間の荷待ちの改善等につながった好事例

【事例①】 倉庫業A社

<概要>

A社が輸入業者から穀物・飼料を一時預かり、必要な量を同業者の販売先へ配送するために、協力会社（トラック運送事業者）へ手配等を行うに際し、荷役時間等が長時間に及ぶことがあったもの。荷主要請を契機に発荷主、着荷主それぞれの立場からトラックドライバーの労働時間の短縮が図られた。

<取組>

- ✓（着荷主として）予約システムの導入により、輸入業者から保管依頼の注文を受ける際、荷の種類・量・到着日時等をオンラインで自社倉庫内に情報共有できることとなり、荷の受入準備を早期にすることができ、荷卸しに係る時間の削減につながった。
- ✓（発荷主として）A社からの依頼を受けた輸入業者が販売先と「荷の受け取り時間」を調整することとした結果、協力会社（トラック運送事業者）は、配送先での荷卸しに係る時間を少なくすることができた上、配車を効率的に行った。

【事例②】 食料品製造業B社

<概要>

B社は原料の収穫期にダンプトラックによる搬入が集中し、例年、加工所内で長時間の荷待ちが発生する状況となっていたもの。B社所轄署が、B社のほか、原料を取り扱う地域の農協や、元請け運送事業者に対しても、B社への要請内容を伝える等した荷主要請を契機に、改善が図られた。

<取組>

- ✓ 大型輸送車両の導入による総稼働台数の削減。原料の受入機関拡大による業務量の平準化。

発着荷主等に対する要請の取組③

3. 荷主要請が長時間の荷待ちの改善等につながった好事例（続き）

【事例③】食料品製造業C社

＜概要＞

C社は、従前からいわゆる2024年問題への理解を深めていたところ、荷主要請を契機に、さらなる輸送効率化が図られた。

＜取組＞

- ✓ 発送当日に行っていた箱詰め作業を、前日に前倒し実施し、工場全体の発送便の荷待ち時間を1日あたり約2時間削減。
- ✓ 小口便から大口便に切替え、トラック運送事業者の集荷回数を約2割減少。

【事例④】製鋼業D社

＜概要＞

D社は、従前からいわゆる2024年問題に関心を持ち、荷役時間等を考慮した到着時刻を指定する等、荷待ち時間短縮に向けて取り組みを行っていたところ、荷主要請を契機に、さらなる改善が図られた。

＜取組＞

- ✓ トラック運送事業者から、時間外労働の上限規制の対応のため、高速道路利用回数の増加に伴う運賃増額の申し入れに対して、当該増額分の具体的な根拠を聞いた上で運賃増額の対応検討。
- ✓ D社が扱う原料の買取り価格が高騰する時期に取引が増加する傾向から、プラットフォームを増設すべく関係部署との調整を開始。

【事例⑤】化学工業E社

＜概要＞

E社は、荷主要請を契機に、2024年以降もトラック運送事業者と従前どおりの取引を行うため、発注者として果たすべき責任があると認識し、発荷の約70%を担当する元請け運送事業者と協議を実施、改善基準告示を遵守できる対策を検討した。

＜取組＞

- ✓ 運転時間を短縮するための配送ルートの見直しや余裕ある運行とするための到着時刻の変更。
- ✓ 高速道路の利用。

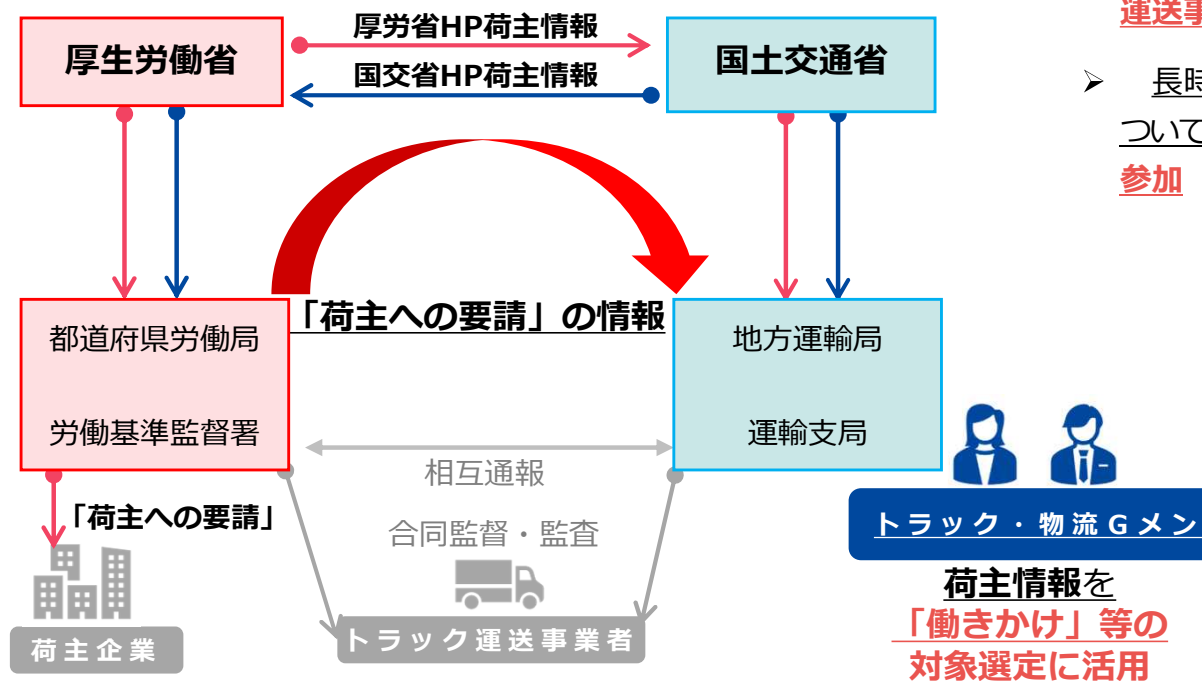
「トラック・物流Gメン」（国土交通省）との連携

- 令和4年12月から国土交通省と以下のように連携（下線部は令和5年10月から拡充）。

※令和6年11月1日付けで「トラック・物流Gメン」に改組

① 荷主情報提供の運用

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

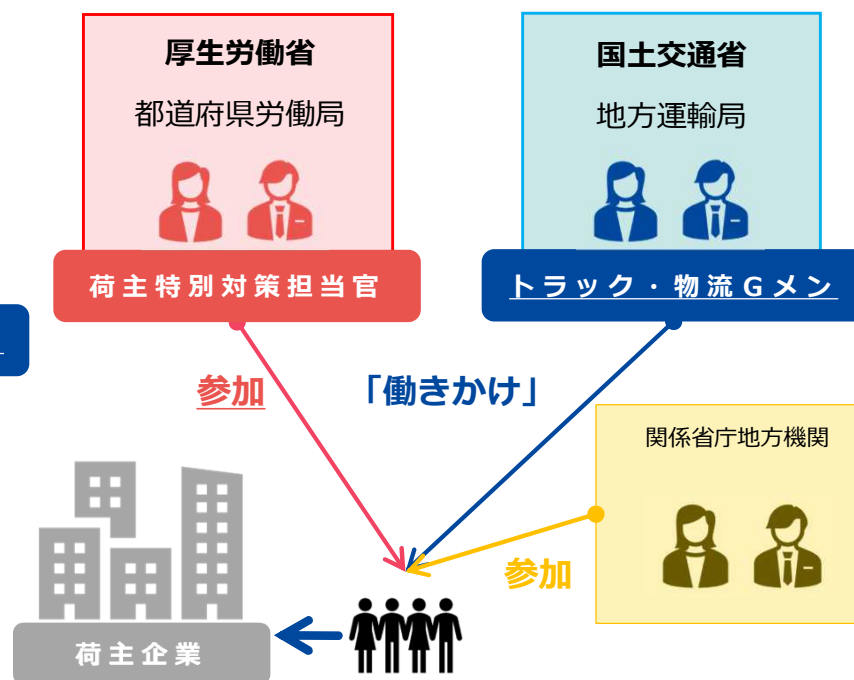


③ 「標準的な運賃」の周知

- 労働基準監督署が実施している「荷主への要請」の際、トラック法に基づく「標準的な運賃」も周知

② トラック法に基づく「働きかけ」の連携

- 国土交通省に対し、貨物自動車運送事業法（トラック法）等の運行管理に関する規定に違反の疑いがあると認められるトラック運送事業者について通報
- 国土交通省のトラック・物流Gメン+関係省庁が連携して、トラック運送事業者への配慮を「働きかけ」
- 長時間の恒常的な荷待ちを発生させていること等が疑われる事案については、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



労働基準監督署による荷主への要請（トラック）

- 賃金水準の向上に向けて、賃金の原資となる適正な運賃を支払うことを周知している（「標準的運賃」の周知）。
- 令和6年3月22日に改正された「標準的運賃」及び「標準運送約款」が告示され、「標準的運賃」は8%上昇、「標準運送約款」は附帯作業の料金等、契約条件が明確化された。
- 令和6年5月15日にいわゆる物流法が改正され、荷待ち時間等の削減に新たな努力義務が課されることを周知している。

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

荷主・元請運送事業者の皆さまへ

STOP!

長時間の荷待ち

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

トラックドライバーの拘束時間の内訳

平均拘束時間 12時間26分

出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（R2）」

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。

厚労省 労働基準監督署 国土交通省 地方運輸局・地方運輸支局

発着荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

1 長時間の恒常的な荷待ちの改善、荷役作業の効率化をお願いします

以下の取組にご理解とご協力をお願いいたします。

取組例

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

「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」（2023年6月）

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

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

パンフレット「荷役作業での労働災害を防止しよう」（「路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」のご案内）

2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

国土交通省は、ドライバーの拘束時間を定めた「改善基準告示」を発出しています。発着荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへ周知をお願いします。

令和5年10月～「標準的な運賃」についても周知

「標準的運賃」に、ご理解・ご協力をお願いします

「標準的運賃」とは、トラックドライバーの労働条件を改善し、ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行ううえで参考となる運賃を国が示したものです。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。

国土交通省「標準的運賃」の趣旨が告示されました。

「改正物流法」に、ご理解・ご協力をお願いします

物流産業を魅力ある職場とするため、2024年4月からトラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用されている一方、何も対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しています。こうした中、同年5月に、荷待ち・荷役時間の削減や多重下請構造の是正を進める改正物流法が公布されました。

改正物流法に基づき、令和7年度以降、企業規模を問わず、すべての荷主（発着荷主・着荷主）と物流事業者に対し、荷待ち・荷役時間の削減等のために取り組むべき措置について努力義務が新たに課せられます。また、トラック事業者の取引に対しては、運送契約締結時の書面交付や実運送管理体制の作成等の義務が新たに課せられます。

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

国土交通省「改正物流法」について

お問い合わせ

令和6年9月～「改正物流法」についても周知

改正物流法に関するお問い合わせは、以下の電話番号またはメールなどをご利用ください。

電話番号
06-225-2015
02-221-9242

岩手	山梨	山口
019-604-3006	055-225-2853	083-995-0370
宮城	長野	徳島
022-299-8838	026-223-0553	088-652-9163
秋田	岐阜	香川
018-862-6682	058-245-8102	087-811-8918
山形	静岡	愛媛
023-624-8222	054-254-6352	089-935-5203
福島	愛知	高知
024-536-4602	052-972-0253	088-885-6022
茨城	三重	福岡
029-224-6214	059-226-2106	092-411-4862
栃木	滋賀	佐賀
028-634-9115	077-522-6649	0952-32-7169
群馬	京都	長崎
027-896-4735	075-241-3214	095-801-0030
埼玉	大阪	熊本
048-600-6204	06-6949-6490	096-355-3181
千葉	兵庫	大分
043-221-2304	078-367-9151	097-536-3212
東京	奈良	宮崎
03-3512-1612	0742-32-0204	0985-38-8834
神奈川	和歌山	鹿児島
045-211-7351	073-488-1150	099-223-8277
新潟	鳥取	沖縄
025-288-3503	0857-29-1703	098-868-4303
富山	島根	
076-432-2730	0852-31-1156	

(2024.9)

労働時間管理適正化指導員の活用

- 労働基準法や改善基準告示等の労働関係法令に詳しい者及びトラック、バス、タクシーの産業事情、経営課題、自動車運転者の労務管理等に詳しい者を「労働時間管理適正化指導員」（※）として選任し、各事業場を個別訪問の上、指導・助言を実施している。
- 業界団体未加入の事業場を個別訪問し、事業主等に対して労働基準関係法令等の周知・相談を実施（平成25年度～）している。
※47都道府県労働局において、3業種（トラック、バス、タクシー）を担当

活動実績

● 事業場への指導・助言 令和5年度：1,567件 （令和4年度：1,365件）

⇒ 事業場を個別訪問して面談及び書類の点検等を実施。改善基準告示のほか、労働基準関係法令上必要な書類の整備や健康管理等の問題等について指導・助言を実施している。

● 業界団体未加入事業場への周知・相談 令和5年度：952件 （令和4年度：659件）

⇒ 労務管理のノウハウの蓄積が乏しい等、労働基準関係法令等の周知・相談を要すると考えられる事業場を訪問し、労働基準関係法令及び労務管理上の問題等について周知・相談を実施している。

● 新規許可事業者に対する講習 令和5年度：180回 （令和4年度：187回）

⇒ 地方運輸機関が新規許可事業者を対象として行う講習に都道府県労働局から講師を派遣し、労働基準法や改善基準告示等の基礎的な内容について講習を行っている。

② 労働時間削減に向けての対策

国民向け周知広報について（令和5年6月28日～）

- 自動車運転者、建設の事業等で、時間外労働の上限規制が遵守されるようにするためには、取引慣行上の課題などを改善していくことが必要。
- このためには、国民の理解や社会的な機運の醸成が不可欠となることから、トラックドライバーの働き方改革の実現のため、厚生労働省では、国土交通省と連携して国民向けの広報を実施し、荷主に向けて荷待ち時間削減、荷役作業効率化に向けた協力を呼びかけている。

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）

働き方改革PR動画「はたらきかたススめ ver.2（トラック編）」



2代目イメージキャラクター
労働基準局広報キャラクター「たしかめたん」



標準的運賃も周知→



←荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化に向けた取組を解説



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のリニューアルと周知

- 荷主、トラック事業者によりわかりやすく情報発信を行うため、自動車運転者の長時間労働の改善に向けたポータルサイトに新たなコンテンツ「物流情報局」を設けた。（「物流情報局」は、改正物流法の施行に向けて、年度内に更なるリニューアルを行う予定。）
- 労働基準監督署による荷主要請などあらゆる機会を活用して、以下のリーフレットにより周知している。



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、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 特別条項（例外）	年960時間	時間外労働
法律による上限 限度時間（原則）	✓ 月45時間 ✓ 年360時間	
法定労働時間	✓ 1週40時間 ✓ 1日8時間	
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
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

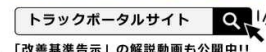
※1 労使協定により延長可（①②を満たす必要あり）
① 284時間超は連続3か月まで。
② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める。

※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外の場合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➡



「改善基準告示」の解説動画も公開中！！

改善基準告示についても、解説テキストと解説動画を掲載して周知している。

※バス、ハイヤー・タクシー運転者の改善基準告示についても、同様のテキスト・動画を作成している。

トラック運転者

令和6年4月改正改善基準告示版

労働時間等の改善のための基準
学習テキスト

解説動画

この学習テキストの動画は、令和5年度に作成していますが、「令和6年4月から適用される見直し後の改善基準告示」を前提として作成をしています。

トラック運転者
令和6年4月改正改善基準告示版

労働時間等の改善のための基準
学習テキスト

（解説動画）



自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業

令和7年度当初予算案 1.9億円（1.7億円）※（）内は前年度当初予算額

1 事業の目的

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

2 事業の概要・スキーム・実施主体等

（1）荷主等に対する自動車運転者等の長時間労働削減のための情報発信

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

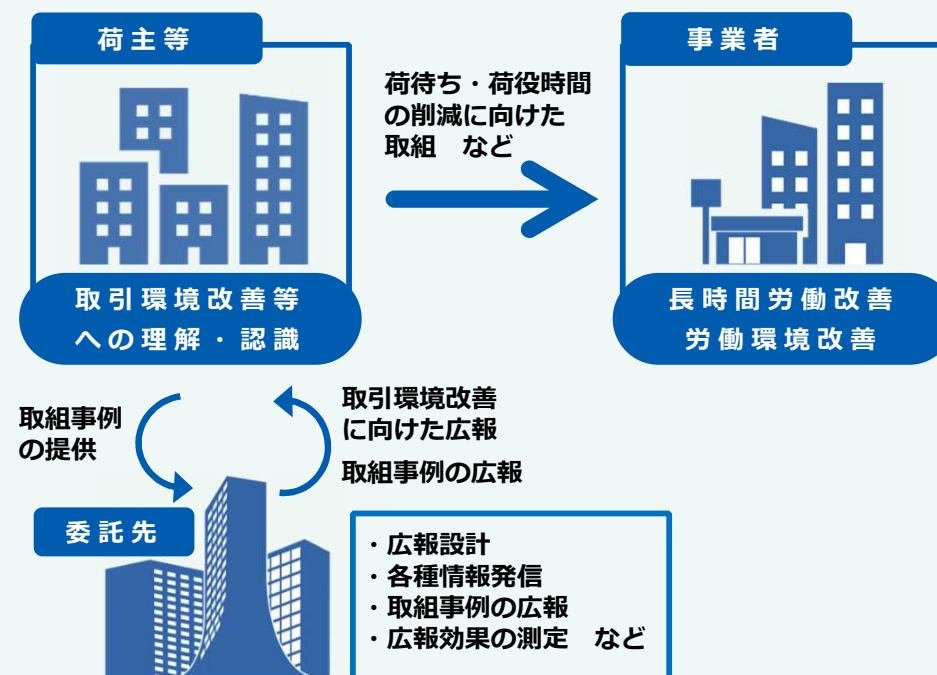
（2）荷主等による自動車運転者等の長時間労働削減に資する取組の促進

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

実施主体等

- 実施主体：委託事業（民間団体等）
- 事業実績（令和5年度）：
 - ・取引環境の改善に向けた企業・国民向け特設サイトアクセス件数 137万1,810件
 - ・自動車ポータルサイトアクセス件数 64万7,448件

（2）について



R 7 年度厚生労働省委託事業： 荷主等による取引慣行の改善に向けた周知広報と取組事例集の作成（案）

概要

- 建設業の労働者、トラック運転者の長時間労働の背景には取引慣行上の課題があることから、厚労省・国交省において、発注者・荷主に対して、そうした課題の改善に理解と協力を求める取組を行ってきた。
 - 令和7年度においては、改正建設業法や改正物流法の施行が予定されており、取引慣行の改善に向けた動きはさらに加速することが予想される中、建設労働者やトラック運転者の長時間労働の改善のためには、荷主・発注者による取組を目に見える形でとりまとめを行い、働き方改革実現に向けた更なる機運醸成を図っていくことが重要であると考えられる。
- ⇒ 令和7年度は、荷主（トラック）、発注者（建設、バス）の分野において、**イメージキャラクターを起用し、更なるPRを展開**して荷主、発注者に積極的な取組を促しながら、**取引関係者による取組事例を収集し、事例集としてとりまとめることを想定**。

取引関係者向けの更なるPR

6月（通常国会閉会後想定）

- イメージキャラクターによるPRイベントを開催。
- PRイベントでは、新規PR動画（CM）やポスターを公開。PR動画（30秒程度）、ポスター等を公開。
- PRイベントには福岡大臣、中野大臣にもご出席いただくことを検討。

7月～9月

- PRイベント後すぐに、イメージキャラクターの画像を使用した特設ページを公開し、インターネット広告（同キャラクターの画像を使用したバナー広告）を集中的に展開。
- 新規PR動画を電車内広告ビジョンで放映（期間：2週間）。
- 新規ポスターを全国主要駅に掲示（期間：1か月）。

取引関係者による取組事例集の作成

7月～9月

- イメージキャラクターの画像を使用した特設ページで取組事例を収集（※1）。

10月～2月ごろ

- 貴省と協力して掲載内容を精査、遅くとも2月末までに事例集を完成（※2）。
- 事例集完成後、インターネット広告（イメージキャラクターの画像を使用したバナー広告）を再び集中的に展開して周知。



（※1）貴省の協力を得ながら、関係団体等に令和6年度中に根回しを実施予定。

（※2）事例集は32～36ページのパンフレットとし、1事例につき見開き1ページの分量で、
・荷主の取組5～6事例
・貸切バス発注者の取組2～3事例
・工事発注者（直轄工事含む）4～5事例
を掲載予定。

働き方改革推進支援助成金

令和7年度当初予算案 92億円 (71億円) ※ () 内は前年度当初予算額

1 事業の目的

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

2 事業の概要・スキーム

コース名		成果目標		助成上限額※1、※2（補助率原則3/4（団体推進コースは定額））
業種別課題対応コース （長時間労働等の課題を抱える業種等を支援するため、労働時間の削減等に向けた環境整備に取組む中小企業事業主に助成）	建設事業	① 36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 ② 年休の計画的付与制度の整備 ③ 時間単位の年休の整備及び特別休暇の整備 ④ 新規に勤務間インターバル制度を導入 ※自動車運転の業務は10時間以上 その他は9時間以上 ⑤ 所定休日の増加 ⑥ 医師の働き方改革の推進 ⑦ 勤務割表の整備	①～⑤の何れかを1つ以上	①：250万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各25万円、④：150万円（11H以上）等、⑤：100万円（4週4休→4週8休）等
	自動車運転の業務		①～④の何れかを1つ以上	①：250万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各25万円、④：170万円（11H以上）等
	医業に従事する医師		①～④又は⑥の何れかを1つ以上	①：250万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各25万円、④：170万円（11H以上）等、⑥：50万円
	砂糖製造業 （鹿児島県・沖縄県に限る）		①～④又は⑦の何れかを1つ以上	①：250万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各25万円、④：150万円（11H以上）等、⑦：350万円
	その他長時間労働が認められる業種		①～④の何れかを1つ以上	①：250万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各25万円、④：150万円（11H以上）等
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組む中小企業事業主に助成）		① 36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 ② 年休の計画的付与制度の整備 ③ 時間単位の年休の整備及び特別休暇の整備	①～③の何れかを1つ以上	①：150万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各25万円
勤務間インターバル導入コース （勤務間インターバル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		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：100万円 ・11H以上：120万円
団体推進コース （傘下企業の生産性の向上に向けた取組を行う事業主団体に対し助成）		事業主団体が、傘下企業のうち1/2以上の企業について、その取組又は取組結果を活用すること		上限額：500万円（複数地域で構成する事業主団体（傘下企業数が10社以上）等の場合は1,000万円）

- 助成対象となる取組（生産性向上等に向けた取組）：①就業規則の作成・変更、②労務管理担当者・労働者への研修（業務研修を含む）、③外部専門家によるコンサルティング、④労務管理用機器等の導入・更新、⑤労働能率の増進に資する設備・機器の導入・更新（※月60時間を超える時間外労働が恒常的に認められる企業に対しては、乗用自動車及びPCに係る助成対象の要件を一部緩和）、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上限額を更に6万円～最大60万円加算（5%以上（24万円～最大240万円加算）7%以上（36万円～360万円加算））。なお、常時使用する労働者数が30人以下の場合の加算額は2倍。
※2 成果目標の達成状況に基づき、各助成上限額を算出するものであるが、選択する成果目標によってその助成上限額（最大値）が異なる。

道路貨物運送業・道路旅客運送業に関する 働き方改革推進支援助成金の活用事例（R3～R5）

助成対象：デジタコ

（道路貨物運送業）

チャート紙から運行状況を読み取って運行記録を作成・集計を行っていたが、事業規模の拡大に伴いそれが難しくなってきたことから、デジタコ（デジタル式運行記録計）を導入して自動化を図ることにしたものの。

⇒ ドライバーの運転日報作成の時間については、1か月あたり5時間程度削減。
労務管理担当者の集計時間については、1月あたり10時間程度削減。

助成対象：洗車機

（道路貨物運送業）

2日に1回の頻度で洗車をしているところ、洗車はドライバーが手作業で行っており時間を要していたことから、洗車機を導入して作業の機械化を図ることにしたものの。

⇒ 1回あたりの作業時間を40分削減（1か月では、ドライバー1人につき7時間削減）。

助成対象：フォークリフト

（道路貨物運送業）

建築資材を運搬するに当たって拠点内の倉庫で資材を保管することがあるが、資材の入出庫等をフォークリフト1台で行っており時間を要していたことから、作業効率を向上させるためフォークリフトの台数を増やすことにしたものの。

⇒ 作業量が多い場合にはフォークリフト2台で作業できるようになったことで、入出庫1回当たりの作業時間を15%削減。

助成対象：勤怠管理システム

（道路旅客運送業（ハイヤー、タクシー））

時間外労働をリアルタイムで把握し、時間外労働の時間数を踏まえた配車ができるよう、勤怠管理システムを改修して時間外・休日労働を自動的に集計できる機能を追加することにしたものの。

⇒ 時間外労働が多かったドライバーについては、1か月あたりの時間外労働を20～30時間削減。

中小企業・小規模事業者等に対する働き方改革推進支援事業

令和7年度当初予算案 30億円(31億円) ※()内は前年度当初予算額。

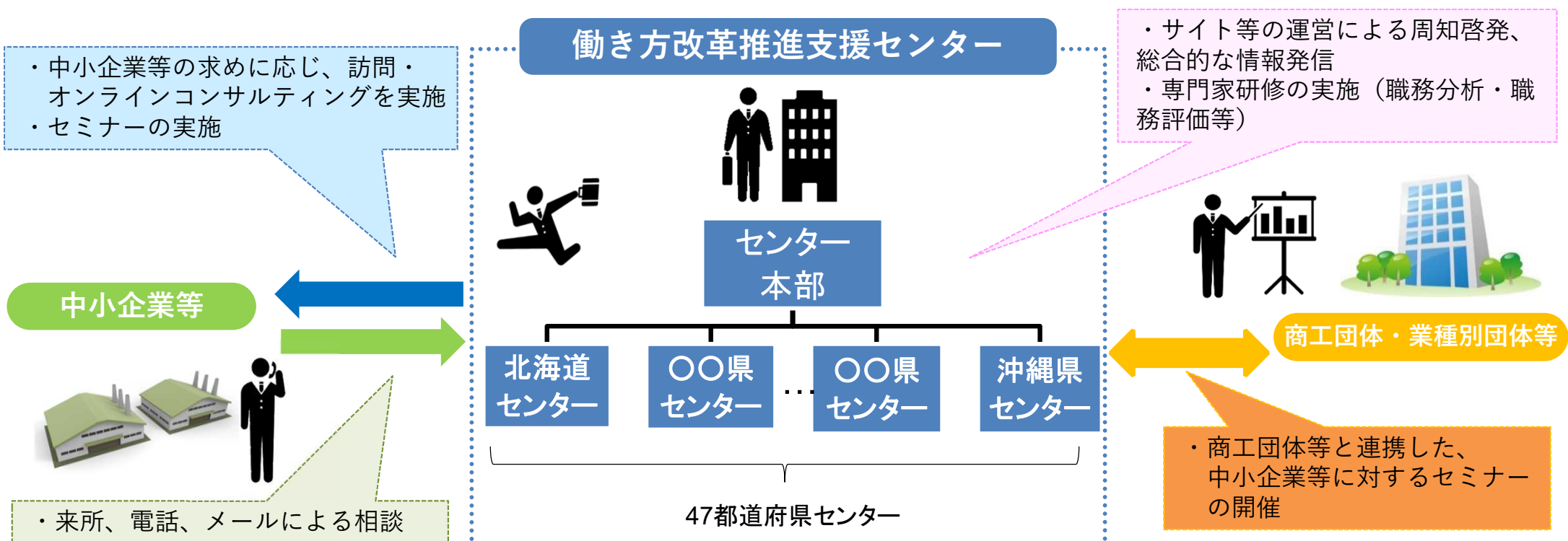
1 事業の目的

中小企業・小規模事業者等が働き方改革の意義を十分に理解し着実に実施することが必要であるため、本部及び47都道府県支部（都道府県センター）から成る「働き方改革推進支援センター」を設置し、

- 労務管理等の専門家による、働き方改革全般に関する窓口相談や、企業訪問やオンラインによるコンサルティングの実施
- 企業の取組事例や労働関係助成金の活用方法等に関するセミナーの実施
- 働き方改革全般に係る周知啓発及び総合的な情報発信

などの支援を行う。

2 事業の概要・スキーム、実施主体等



実施主体：国から民間業者へ委託

事業実績(令和5年度): 窓口等における個別相談件数 約40,000件、コンサルティングによる相談件数 約37,000件

令和 6 年度の取組報告及び 令和 7 年度の取組み（案）

令和6年度の取組報告について

セミナー・説明会の開催

- 標準的運賃及び標準運送約款 説明会 （三重運輸支局、三重県トラック協会）
令和6年6月13日（木）14:00～16:15 三重県総合文化センターにて開催
令和6年6月14日（金） 9:30～11:45 四日市文化会館にて開催
- 2024年問題の課題解決 重要説明会 物流クライシス2024ーⅡ（本協議会としての開催）
令和6年9月13日（金）13:30～16:00 三重県総合文化センターにて開催
- 物流改善に向けての重要説明会 物流革新2025 （三重県トラック協会）
令和7年2月7日（金）13:30～16:00 三重県総合文化センターにて開催
- 物流改正法に関する説明会（国土交通省、中部運輸局、全日本トラック協会、各県トラック協会）
令和7年3月21日（金）13:30～15:30 TKP名古屋駅前カンファレンスセンターにて開催

トラック・物流Gメンによる情報収集活動

- 令和6年 6月27日（木）10:00～12:00 新名神高速道路・鈴鹿PA（三重運輸支局）
- 令和6年12月12日（木）11:00～13:00 亀山TS（三重運輸支局、三重県トラック協会）

その他各種制度の周知・浸透

- 三重県内の労働基準監督署において改善基準告示等に関する説明会を実施（三重労働局）
- 発着荷主等への要請を実施（三重労働局）
- 新聞一般紙への広告掲載 3月下旬を予定（本協議会名での掲載）

- ◆ 物流の「2024年問題」という社会課題の解決に向け、トラック事業者と荷主企業が連携し、着実に取組み対応を進めていただくことを目的とした、物流改善にむけた重要説明会「物流クライシス2024-Ⅱ 運べない届かない危機元年」を開催

日時：令和6年9月13日（金） 13:30～16:00

場所：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

プログラム：

- 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
・・・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

講師：フリーライター橋本愛喜 氏
(元工場経営者／元トラックドライバー)

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

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

【当日の様子】



県内のトラック事業者や荷主企業など約200人が参加

【R6.9.24 中日新聞 朝刊】



日本経済新聞 名古屋支社版 2025年3月 日掲載 「三重県トラック協会」 全5段 モノクロ [広告会社/朝日エージェンシー]
朝日新聞 三重版・伊賀版 2025年3月 日掲載

2024年4月からトラックドライバーの時間外労働960時間上限規制と改正改善基準告示が適用され、労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、「モノが運べない」可能性が懸念されています。

何も対策を行わなかった場合

**2030年には
営業用トラックの
輸送量のうち約35%が
運べなくなることも…**

これらの問題を回避するためには
荷主の皆様と私たちトラック運送事業者の
パートナーシップの構築が必要です。



「荷待ち・待機時間の削減」「手荷役作業の削減」「リードタイムの延長」「再配達の削減」など、トラックドライバーの労働時間改善にご協力いただくとともに、ライフラインとしての物流を維持するため、「標準的な運賃」の導入や燃料コスト上昇分の価格転嫁など、適正な運賃・料金にご理解をお願いします。

ドライバー不足



運送コストの上昇



長時間労働



働きやすい環境設備



適正な運賃の収受



荷待ちや再配達の削減



物流はこの先も、社会の原動力であり続けます



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）

日本経済新聞 名古屋支社版 3月中に掲載予定
朝日新聞 三重版・伊賀版 3月28日（金）に掲載予定

現状・課題

- 改正物流法が令和7年4月から段階的に施行されるため、改正内容の周知が必要である。
- 時間外労働の上限規制が適用されてから約1年、トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間は減少傾向にあるものの、荷待ち時間、荷役時間については、政策パッケージで定めた目標値には到達していないことから、引き続き、荷待ち時間等の短縮に向けた取り組みを行う必要がある。
- トラックドライバーを確保し、持続可能な物流の実現に向けた原資確保のため、適正な運賃及び料金が収受できる環境を整備する必要がある。

今後の取組み(案)

➤ 物流事業者・荷主、消費者等全体に届く周知・啓発活動

- ・物流事業者、荷主に対し、改正物流法の確実な周知を行うために、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、消費者に対し、物流の重要性について広くPRするために、web広告、新聞広告、広報誌、SNS、メルマガ等のツールを活用した広報活動の実施

➤ トラック・物流Gメンの取組強化

- ・プッシュ型情報収集の実施（SA、TS等でのトラックドライバーに対する聞き取り調査）
- ・関係省庁・関係団体との連携（各機関が実施する説明会等でのトラック・物流Gメンの取組周知）
- ・荷主パトロールの実施（荷主の拠点等現場での荷待ち等の現状確認）

➤ 荷主企業への訪問及び啓発活動の実施

運輸業界における課題解決のための取組を支援

燃料油価格の高騰、担い手不足や労働時間規制による輸送能力の不足などの課題に対応するため、国や三重県トラック協会等の関係機関と連携・協力し、燃料高騰分への支援、物流事業者による人材確保等の取組への支援、宅配の再配達削減に向けた取組などを進めます。

令和6年度 1月補正予算

貨物自動車運送事業者 燃料高騰対策支援金 (2億9,987万1千円)

- 燃料油価格が高騰する中、価格転嫁が十分に進んでいない県内の貨物自動車運送事業者の事業の維持を図るため、燃料費高騰分の一部を支援します。

支援金の概要

- 対象者：県内で貨物自動車運送事業を営む事業者
- 支援額：基準単価×台数
※基準単価
 - ・普通自動車・特種車 14,000円
 - ・小型車・軽自動車 3,000円

現在、三重県トラック協会にて申請受付中！
(4月30日まで)



令和6年度 2月補正予算

物流の担い手確保等の 取組への支援 (1,500万円)

新

- 物流の担い手不足に対応するため、物流事業者が実施する、若年層・女性・外国人などの多様な人材の確保と活躍を促進するための取組を支援します。
- 配送を担うトラック運転手の負担を軽減するため、宅配荷物を玄関前などに届けるいわゆる「置き配」の普及・利用拡大を図るなど、再配達率削減に向けた取組を推進します。

4月以降の事業実施
をめざし準備中！



令和7年度 当初予算

運輸事業振興助成交付金 (トラック協会分) (4億7,637万1千円)

- 「運輸事業の振興の助成に関する法律」や関係規則等に基づき、三重県トラック協会へ「運輸事業振興助成交付金」を交付し、トラック事業の輸送力の確保、輸送サービスの改善、安全運行の確保等を図るための取組を支援します。

三重県トラック協会事業 での活用

人材育成（上位運転免許取得支援ほか）、環境対策（低公害車導入助成ほか）、交通安全対策（ドライブレコーダー機器導入助成ほか）などの事業に取り組んでいただいています。



異常気象時における輸送の安全確保について

台風等の異常気象時における輸送の目安の設定

昨今の台風等異常気象時において、トラック運送事業者が輸送の安全を確保することが困難な状況下で荷主が輸送を強要し、トラックが横転や水没するような事態が生じている。

このような状況を受け、(公社)全日本トラック協会より、異常気象時に輸送の拒絶や中止することが可能となるような基準を策定するよう要請があり、令和2年2月28日付けで通達を发出。

【通達の概要等】

- ◆ 気象庁が作成する風速や雨量により車両等へ与える影響度合いを示す資料等を基に、気象状況に応じた輸送可否の判断を行うための目安を提示。
- ◆ 荷主団体に対して、輸送の安全の確保が困難な状況下での輸送依頼を抑制するよう、傘下会員への周知を依頼。

【別表】異常気象時における措置の目安

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安※
降雨時	20～30 mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30～50 mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロプレーニング現象）	輸送を中止することも検討するべき
	50 mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時	10～15 m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15～20 m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	
	20～30 m/s	通常で運転するのが困難になる	輸送を中止することも検討するべき
	30 m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
降雪時	大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		
視界不良（濃霧・風雪等）時	視界が概ね20 m以下であるときは輸送を中止することも検討するべき		
警報発表時	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき		

※ 輸送を中止しないことを理由に直ちに行政処分を行うものではないが、国土交通省が実施する監査において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じずに輸送したことが確認された場合には、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成21年9月29日付け国自安第73号、国自貨第77号、国自整第67号）」に基づき行政処分を行う。

＜異常気象時に輸送する際の目安＞



＜気象庁作成の資料＞

【R3. 1. 28 降積雪期】

事 務 連 絡
令和3年1月28日

荷主関係団体等 あて

農林水産省食料産業局食品流通課
経済産業省商務・サービスグループ物流企画室
国土交通省自動車局貨物課

大雪等異常気象時における輸送の安全の確保に向けたご理解とご協力をお願い

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

貨物運送に当たっては、荷主からの運送時間や運行経路等の指示に基づき運送する必要があり、大雪などの異常気象による突発的な道路状況の変化が生じた場合であっても、運行の中止や運送経路の変更等を行う場合には、荷主の承諾を得る必要があるなど、荷主のご理解とご協力が必要不可欠です。

こうした状況の中、昨今の大雪時において、高速道路や主要国道で大規模な車両の立ち往生が発生し、大型トラックが滞留の原因となったことが確認されており、トラック事業者に対する指導にとどまらず、荷主のご理解とご協力を得ながら大雪時における物流のあり方について、関係省庁とも連携し取り組んでいく必要があります。

つきましては、物流機能の維持とトラック事業者や運転者の生命・身体を守るため、今般の趣旨についてご理解いただき、下記の事項について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

【要請事項】

- 大雪などの異常気象による突発的な事象により、運送経路の変更や運送の中止などの必要が生じ、その原因となった事象がやむを得ないと認められる場合には、運送経路の変更等を認めるよう、ご協力をお願いします。
- 大雪などの異常気象により、運送に支障を来すことが予め予想される場合には、配送拠点に留置する在庫の積み増しや、予定されていた配送時間の前倒し、運送可能域内での物資の融通を行うことにより、トラック事業者への不要不急の運送依頼を控えていただきますよう、ご協力をお願いします。

【R3. 5. 25 梅雨期・台風期】

事 務 連 絡
令和3年5月25日

荷主関係団体等 あて

農林水産省食料産業局食品流通課
経済産業省商務・サービスグループ物流企画室
国土交通省自動車局貨物課

梅雨期及び台風期における輸送の安全の確保に向けたご理解とご協力をお願い

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

貨物運送に当たっては、荷主からの運行時間や運行経路等の指示に基づき運送する必要があり、大雨や暴風などの異常気象による突発的な道路状況の変化が生じた場合であっても、運行経路の変更や運行の中止等を行う場合には、荷主の承諾を得る必要があるなど、荷主のご理解とご協力が必要不可欠です。

こうした状況の中、例年、梅雨期及び台風期においては、各地で局地的大雨や集中豪雨が発生しており、人命の保護を第一義として、荷主のご理解とご協力を得ながら梅雨期及び台風期における物流のあり方について、関係省庁とも連携し取り組んでいく必要があります。

つきましては、物流機能の維持とトラック事業者や運転者の生命・身体を守るため、今般の趣旨についてご理解いただき、下記の事項について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

【要請事項】

- 大雨や暴風などの異常気象による突発的な事象により、運行経路の変更や運行の中止などの必要が生じ、その原因となった事象がやむを得ないと認められる場合には、運行経路の変更等を認めるよう、ご協力をお願いします。
- 大雨や暴風などの異常気象により、運送に支障を来すことが予め予想される場合には、配送拠点に留置する在庫の積み増しや、予定されていた配送時間の前倒し、運行可能域内での物資の融通を行うことにより、トラック事業者への不要不急の運送依頼を控えていただきますよう、ご協力をお願いします。

