

第10回 トラック輸送における取引環境・ 労働時間改善 富山県地方協議会

令和5年7月26日（水）13時00分～
於） 富山県トラック会館 役員室

【 議 事 次 第 】

I. 開会

II. 議題

1. 令和5年度の取組について
2. 意見交換
3. その他

III. 閉会

【 配 付 資 料 】

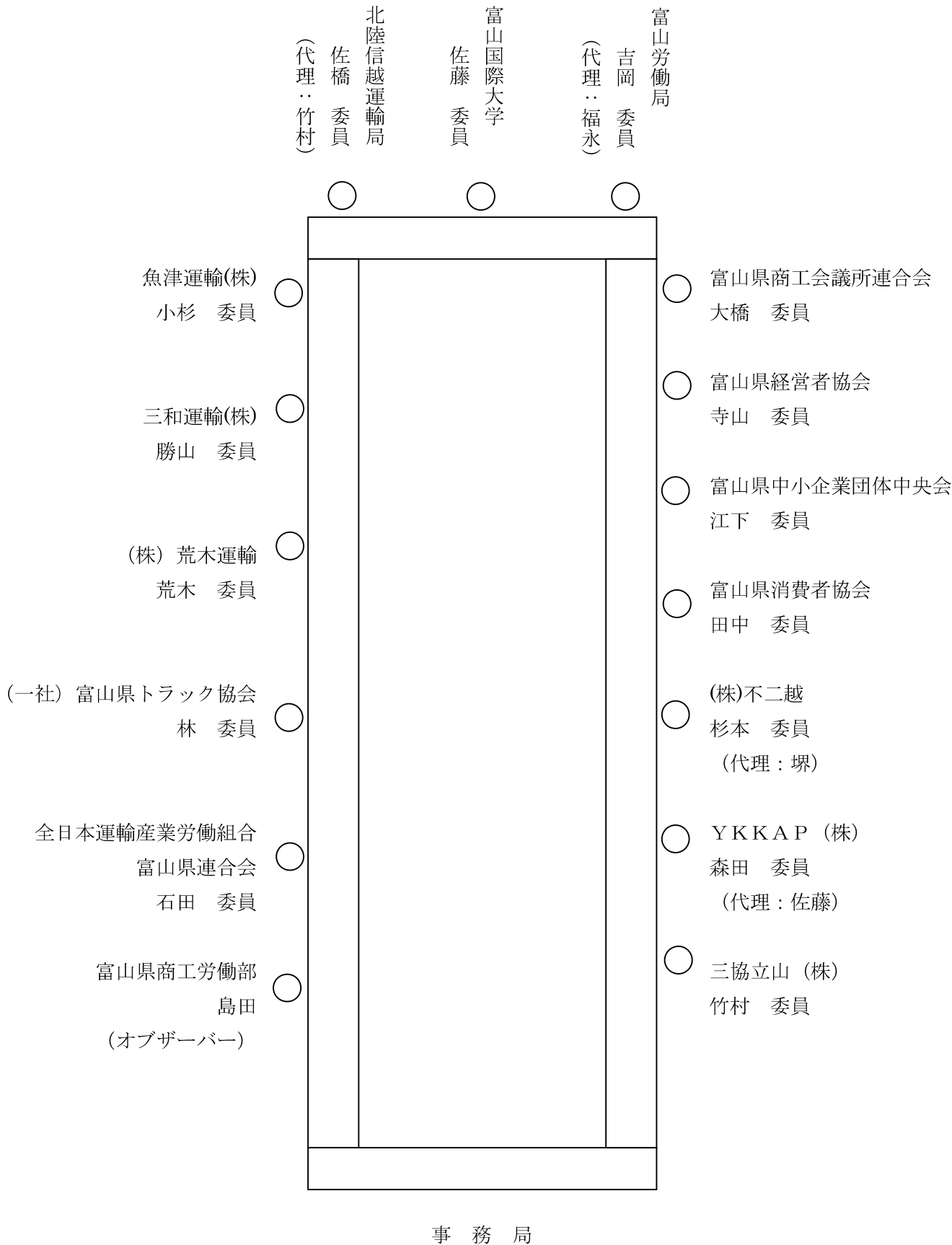
- ・ 議事次第 ・ 委員名簿 ・ 配席図
- 資料1－1、1－2、1－3 令和5年度の取組について
- 資料2 物流の「2024年問題」～国土交通省の取り組み～
- 資料3 富山県物流効率化支援事業費補助金のご案内

第10回トラック輸送における取引環境・労働時間改善富山県地方協議会委員名簿・出席者名簿

構成別	氏 名	所属・役職	備 考
学識経験者	佐藤 悦夫	富山国際大学 現代社会学部教授	
経済団体等	大橋 豊	富山県商工会議所連合会 常任理事・事務局長	
	寺山 収	(一社) 富山県経営者協会専務理事	
	江下 修	富山県中小企業団体中央会専務理事	
	田中 勉	富山県消費者協会 事務局長	
荷主企業等	杉本 秀昭	株式会社不二越 調達本部調達一部物流管理センター マネージャー	代理：堺 基成 調達本部調達一部物流管理センター リーダー
	森田 淳	YKKAP株式会社 生産本部ロジスティクス部輸送企画室長	代理：佐藤 貴哉 輸送企画室
	竹村 公秀	三協立山株式会社 三協アルミ社 事業統括部事業企画部長	
	塚田 宏之	中越パルプ工業株式会社 経営管理本部管理部副部長	欠席
貨物運送 事業者 ・団体等	小杉 紘平	魚津運輸㈱取締役会長	
	勝山 功	三和運輸㈱取締役相談役	
	荒木 一義	株式会社荒木運輸取締役社長	
	林 伸治	(一社) 富山県トラック協会専務理事	
労働組合等	石田 康博	全日本運輸産業労働組合富山県連合会執行委員長	
行政機関	吉岡 勝利	富山労働局長	代理：福永 伸一 労働基準部長
	佐橋 真人	北陸信越運輸局長	代理：竹村 康仁 自動車交通部長
オブザーバー	島田 俊之	富山県商工労働部立地通商課物流通商班長	

(順不同、敬称略)

第10回「トラック輸送における取引環境・労働時間改善富山県地方協議会」配席図



令和5年度の取り組みについて

第10回 トラック輸送における取引環境・ 労働時間改善富山県地方協議会



国土交通省



北陸信越運輸局



改正の目的

- トラック運送業の健全な発達を図るため、**規制を適正化**
- 時間外労働規制の適用(令和6年4月)を見据え、**緊急に運転者の労働条件を改善**

改正の概要

1. 規制の適正化

参入要件を厳格化(欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等)

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

定期的な車両の点検・整備の実施や社会保険料の納付等の義務づけ

3. 荷主対策の深度化

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】⇒当面の間(令和5年6月成立)

トラック事業者の法令遵守に係る荷主の**配慮義務**、**国土交通大臣による荷主への働きかけ等**の規定を新設

4. 標準的な運賃

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】⇒当面の間(令和5年6月成立)

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「標準的な運賃」の制度を導入

貨物自動車運送事業法改正法附則第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
疑いがあると思われる場合

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

要請してもなお改善
されない場合

働きかけ



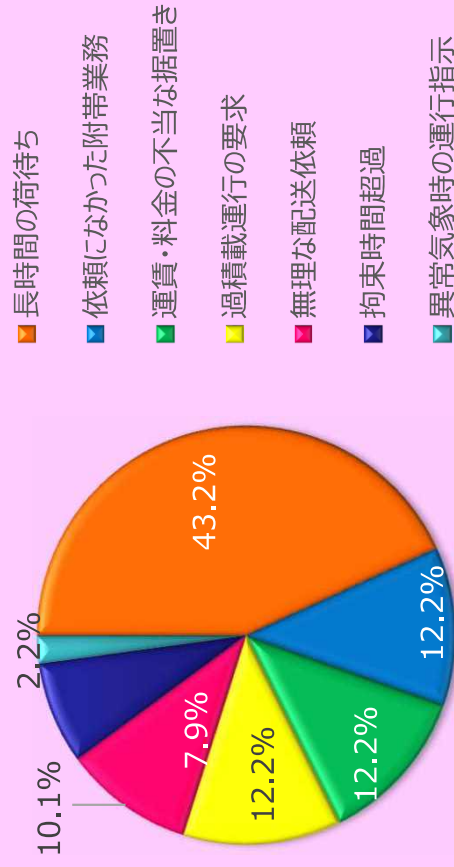
要請



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

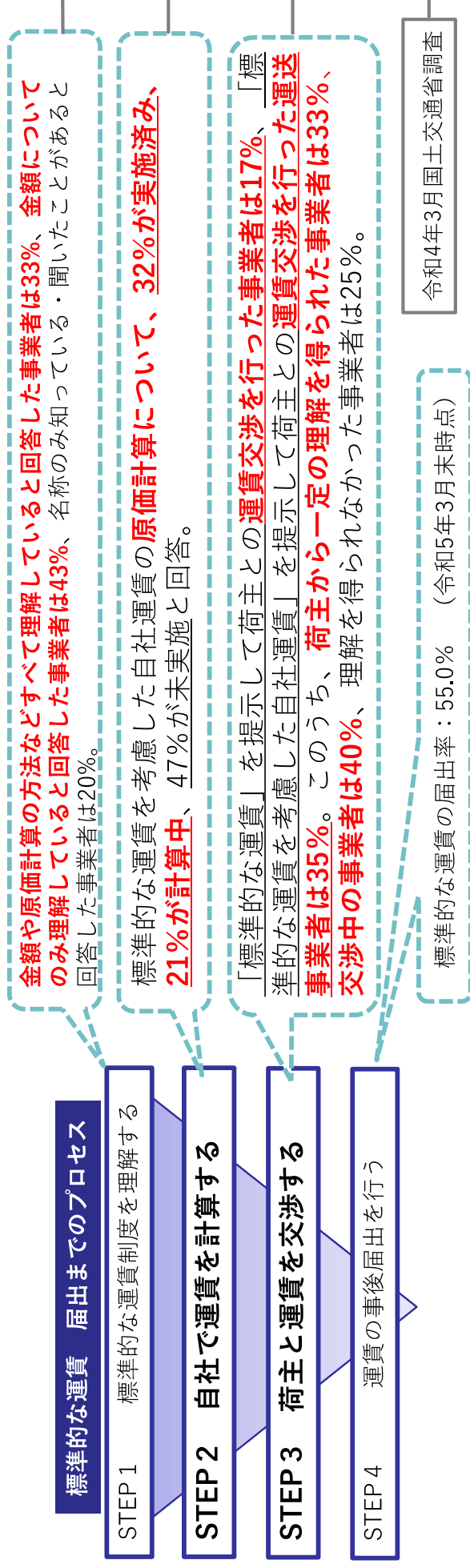


「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要請	4
働きかけ	80

※令和5年5月末日現在

- 平成30年改正後の貨物自動車運送事業法に基づき、**運賃交渉力の弱い運送事業者の適正な運賃収受を支援すること**を目的に、令和2年4月「標準的な運賃」を告示。
- 「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らる前提を置いて、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。**



◆「ホワイト物流」推進運動セミナーやトラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会等を通じて荷主等へ「標準的な運賃」の周知・浸透を図っているところ。

「ホワイト物流」推進運動とは

深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的に、次の点に取り組む運動。平成30年度から実施。

- ① トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
- ② 女性や60代以上の運転者等も働きやすいより「ホワイト」な労働環境の実現



自動車運送事業のための「働きやすい職場認証制度」

(正式名称:「運転者職場環境良好度認証制度」)

- 評価制度の創設により、職場環境改善に向けた各事業者の取組を「見える化」。
- 求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促す。また、更なる改善取組を促すことで、より働きやすい労働環境の実現や安定的な人材の確保を図る。
- 認証を取得した事業者のより高い水準への移行を促すため、これまでの「一つ星」に加えて令和4年度から新たに「二つ星」の申請を受け付ける。

1. 認証の審査要件

- 中小事業者による申請を容易にし、取組の円滑な浸透、普及を図る観点から、
 - ① 法令遵守等
 - ② 労働時間・休日
 - ③ 心身の健康
 - ④ 安心・安定
 - ⑤ 多様な人材の確保・育成
 - ⑥ 自主性・先進性等の6分野について、基本的な取組要件を満たせば、認証を取得可能。
- ※⑥は「二つ星」のみ。「一つ星」では参考点として点数化。

2. 申請方法

- 認証実施団体の「一般財団法人日本海事協会(Class NK)」が受付、審査及び認証手続きを実施。
- ※ 書類確認、審査委員会による審査の上、認証を実施
- ※ 関係書類の保存義務、無作為抽出での事後確認あり
- ※ 審査料: 55,000円(税込)／1申請あたり
(インターネットによる電子申請の場合、33,000円(税込)に割引。
電子申請による「一つ星」の継続申請の場合、16,500円(税込)に割引。)
- ※ 登録料: 66,000円(税込)／1申請あたり

3. 「一つ星」認証事業者数

令和5年2月8日現在

トラック事業者	2,440社	＜認証マーク＞	
バス(貸切・乗合)事業者	229社		一つ星
タクシー事業者	751社		
合計	3,420社		二つ星

4. スケジュール (予定)

- 「一つ星」継続・「二つ星」新規の受付期間: 令和4年12月16日～令和5年3月7日
 - 「一つ星」新規(追加募集)の受付期間: 令和5年1月16日～3月7日
 - 認証事業者の公表(上記受付期間分): 令和5年6月以降順次
- ※令和4年9月16日～11月15日の「一つ星」新規申請受付分については、順次、認証事業者を公表している。
※延長期間(2月16日～3月7日)の申請受付分については、令和5年7月以降順次公表。

5. 認証取得によるインセンティブ

(詳細は別添2参照)

- 厚生労働省と連携し、ハローワークにおける求人票への認証マークの表示や、認証事業者と求職者のマッチング支援を実施。
- 求人エージェント等の認定推進機関の協力を得て、「求人サイトに認証事業者の特集ページの掲載」、「設備改修工事の料金割引」等も実施中。
- 令和4年度第2次補正予算による補助金における認証事業者の優遇等の措置や、「二つ星」・「三つ星」の認証事業者のうち対面での審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを端緒とした監査の対象から除外することができる規定の整備も実施予定。

「ホワイト物流」推進運動の ご案内と参加のお願い

荷主企業と物流事業者が相互に協力して
物流を改善していきましょう！



2019年3月

国土交通省・経済産業省・農林水産省

「ホワイト物流」 推進運動とは？

深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的に、次の点に取り組む運動です。

- ① トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
- ② 女性や60代以上の運転者等も働きやすいより「ホワイト」な労働環境の実現

物流の改善に向けては、荷主企業・物流事業者等の関係者が連携して相互に改善を提案し、協力して実現することが大切です。



運動への賛同表明

企業等の皆様には、以下の「自主行動宣言」の必須項目に合意し、賛同表明をお願いします。

取組方針

事業活動に必要な物流の持続的・安定的な確保を経営課題として認識し、生産性の高い物流と働き方改革の実現に向け、取引先や物流事業者等の関係者との相互理解と協力のもとで、物流の改善に取り組みます。

法令遵守への配慮

法令違反が生じる恐れがある場合の契約内容や運送内容の見直しに適切に対応するなど、取引先の物流事業者が労働関係法令・貨物自動車運送事業関係法令を遵守できるよう、必要な配慮を行います。

契約内容の明確化・遵守

運送及び荷役、検品等の運送以外の役務に関する契約内容を明確化するとともに、取引先や物流事業者等の関係者の協力を得つつ、その遵守に努めます。

期待できる効果

「ホワイト物流」推進運動への参加で、このような効果が期待できます！

- ✓ 業界の商慣行や自社の業務プロセスの見直しによる生産性の向上
- ✓ 物流の効率化による二酸化炭素排出量の削減
- ✓ 事業活動に必要な物流を安定的に確保
- ✓ 企業の社会的責任の遂行 等

「ホワイト物流」推進運動への参加の流れ

「ホワイト物流」推進運動へは、以下の流れでご参加いただけます。

01 運動の趣旨へのご賛同

「ホワイト物流」推進運動の趣旨と左記の「自主行動宣言」の必須項目に合意し、賛同表明をお願いします。
賛同企業名は公表いたします。

02 自社で取り組む項目を選定

これに加え、自社としてさらに取り組むことができる項目について、以下の推奨項目を参考に、検討をお願いします。
※「自主行動宣言」に盛り込んだ推奨項目を公表するかどうかは任意で、随時変更が可能です。

「ホワイト物流」推進運動の推奨項目（一部抜粋）

A. 運送内容の見直し

- ・ 物流の改善提案と協力
- ・ 予約受付システムの導入
- ・ パレット等の活用
- ・ 発荷主からの入出荷情報等の事前提供
- ・ 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離
- ・ 集荷先や配送先の集約 他

B. 運送契約の方法

- ・ 運送契約の書面化の推進
- ・ 運賃と料金の別建て契約
- ・ 燃油サーチャージの導入
- ・ 下請取引の適正化



C. 運送契約の相手方の選定

- ・ 契約の相手方を選定する際の法令遵守状況の考慮
- ・ 働き方改革等に取り組む物流事業者の積極的活用



D. 安全の確保

- ・ 荷役作業時の安全対策
- ・ 異常気象時等の運行の中止・中断等

E. その他

- ・ 宅配便の再配達への削減への協力
- ・ 引越時期の分散への協力 他

F. 独自の取組

- ・ 独自の取組



詳細は「ホワイト物流」推進運動の推奨項目リストを参照下さい

優良な取組は、ポータルサイトにて紹介させていただきます！



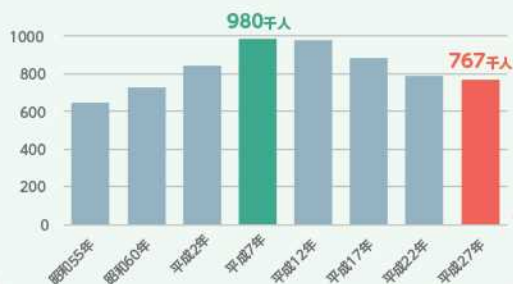
※運動への詳しい参加方法等についてはポータルサイトをご参照下さい。
<https://white-logistics-movement.jp>

「ホワイト物流」推進運動の背景



1 トラック運転者はピーク時より減少

道路貨物運送業における自動車運転従事者数の推移
平成7年 980千人→平成27年 767千人



(出典) 国勢調査を基に作成



2 トラック運転者の有効求人倍率は3.03倍※

※平成30年12月

トラック運転者と全職業の有効求人倍率の推移



(出典) 厚生労働省からの提供データを基に作成



3 トラック運転者は高齢化

トラック運転者と全産業全職種の平均年齢の比較



(出典) 厚生労働省「平成29年度賃金構造基本統計調査」より作成

今後定年等で大量に離職



4 トラックの調達コストは上昇

企業向け「道路貨物輸送」サービス料金価格指数推移
(平成22年(2010年)平均=100)

平成22年を100とすると、平成30年12月は111.5



(出典) 日本銀行「企業向けサービス価格指数」を基に作成

国民生活や産業活動に必要な物流の担い手であるトラック運転者の不足は深刻で、その労働条件や労働環境の改善が不可欠です。そのためには荷主企業の理解と協力が必要です。荷主企業と物流事業者の相互理解の下、連携してサプライチェーン全体の生産性向上に取り組むことが求められています。



5 トラック運転者の労働時間は全産業平均より約2割長い

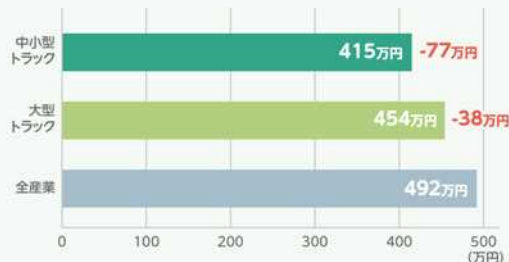
トラック運転者と全産業全職種の平均労働時間の比較



(出典)厚生労働省
「平成29年度賃金構造基本統計調査」より作成

6 トラック運転者の年間賃金は全産業平均より約1～2割低い

トラック運転者と全産業全職種の平均年間賃金の比較



(出典)厚生労働省
「平成29年度賃金構造基本統計調査」より作成

7 荷待ちや荷役が長時間労働の一因

1運行あたり拘束時間の内訳



平均拘束時間
13:27

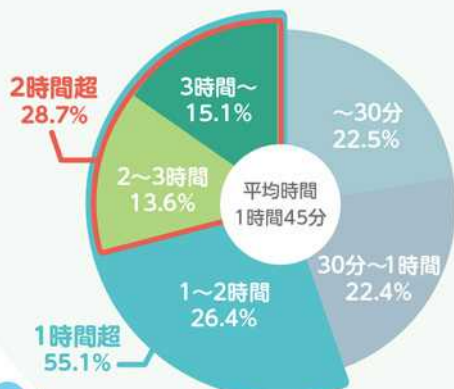
平均拘束時間
11:34

出典:国土交通省・厚生労働省
「トラック輸送状況の実態調査」(平成27年)



8 荷待ち時間の平均は1時間45分

荷待ちが発生する場合の荷待ち時間の内訳



出典:国土交通省・厚生労働省
「トラック輸送状況の実態調査」(平成27年)

9 手荷役(手積み・手降し)の商慣習の存在



10トン車に、レタスのバラ積み1,200ケース分(1ケース7～10kg程度)のダンボールを、手積み・手降ししている事例

荷主企業と物流事業者の協力で改善できる課題の例



CASE
1

長時間のムダな荷待ち が常態化していた

課題

先着順での積込・積降し

納品先で、先着順での積込・積降しが行われていた。一方で納品先の荷受け処理能力やトラックバース数には限りがあり、特定時間帯に納品車両が日常的に集中。結果、長時間のムダな荷待ちが常態化。

方策

納品先が「予約受付システム」を導入し、 物流事業者が活用

併せて、各トラックバースの荷役予定時間を事前設定する運用変更を実施。



成果

- ・荷待ち時間・荷役時間の短縮
- ・納品先の庫内作業が効率化

物流事業者は予約時刻を前提に運行できるように。これにより、荷待ち時間が大幅に短縮。納品先も庫内作業の効率化が可能となり、時間あたり貨物取扱量が増加。荷役時間が短縮。



CASE
2

手作業での大量の貨物の 積込・積降しが負担に

課題

手作業での大量の貨物の積込・積降し

10トン車にレタスのバラ積み1,200ケース分(1ケース7~10kg程度)のダンボールを手積み・手降ししていた。手作業での大量の貨物の積込・積降しは、トラック運転者にとって重労働。荷主企業にとっては、リードタイムが長くなる要因に。

方策

パレットの活用

パレットを使用するよう、物流事業者と発荷主・着荷主が調整。パレットの費用の負担や保管・返却方法について、関係者との間で合意。これを踏まえて、手作業からフォークリフトによる荷役作業に移行。

成果

- ・荷役時間が大幅に短縮
- ・リードタイムも短縮

荷役時間 2~3時間⇒20~40分に
全体的なリードタイムの短縮も実現。

全国の様々な業種の荷主と物流事業者が、例えばIT機器などを活用して、定量的に運行データ等を把握するなど、物流の改善について相互に提案・協議し、協力して業務内容の見直しに取り組むことにより、以下のような課題を解決し、物流の効率化やトラック運転者の長時間労働の是正等の成果を上げています。



CASE
3

適切な配車を行える 時間的な余裕がない

課題

時間的な余裕がなく、荷待ちが発生

荷主企業の受注締切直後からの物流事業者の配車業務開始。

荷待ちの生じない適切な配車を行う時間的な余裕なし。

方策

荷主企業から物流事業者に、受注締切前に確定前の受注情報（出荷情報）を事前共有し、物流事業者は事前準備を実施。

これにより、物流事業者が余裕を持って適切な配車を実施できるように。

成果

- ・荷待ちの生じない配車の実現
- ・荷主企業の作業も効率化

荷待ちの生じない適切な配車が可能となり、トラック運転者の拘束時間が短縮。

荷主企業も、荷待ちの削減により構内スペースの有効活用や混雑緩和が図られ、作業が効率化。



CASE
4

夜間や早朝の積み込み 作業が発生していた

課題

夜間や早朝の積み込み作業 （リードタイムに余裕のない中での作業）

当日12時受注締切⇒翌日午前配達を行っていた。

※予測物量で荷役と配車を行うため波動により作業が遅延し、積み込み作業も夜間や早朝になり、出発も遅延。

方策

当日12時締切⇒翌々日 午前配達（又は午後配達）に変更。

受注時間の前倒し、又は配達時間の後ろ倒しにより、受注から配達までのリードタイムを延長。

成果

- ・夜間や早朝の積み込み作業が減少
- ・納品時刻遵守

リードタイムの延長により、夜間や早朝の積み込み作業が減少し、トラック運転者の拘束時間が短縮。

荷主企業も、出発遅延が解消され、顧客に提示した納品時刻を遵守できるように。荷役作業スタッフの労働時間も短縮。

※その他の事例については「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・全日本トラック協会）を参照ください。

<http://www.mlit.go.jp/common/001260158.pdf>

荷主企業と物流事業者が
相互に協力して
物流を改善していきましょう！



Webでも情報を随時発信します！

「ホワイト物流」推進運動

検索

<https://white-logistics-movement.jp>

国土交通省自動車局貨物課

経済産業省商務・サービスグループ物流企画室

農林水産省食料産業局食品流通課

【問い合わせ先】

国土交通省自動車局貨物課「ホワイト物流」推進運動担当

電話：03-5253-8575(直通)

トラック・バス・タクシードライバーのための 「働きやすい職場認証制度」



安心を見せる！ 人が集まる！

国土交通省指定 運転者職場環境良好度認証制度 認証実施団体

ClassNK 一般財団法人 日本海事協会

制度創設の背景

自動車運送事業（トラック・バス・タクシー事業）においては、運転者不足が深刻化しており、運転者の労働条件や労働環境を改善するとともに、必要となる運転者を確保・育成していくことが重要な課題となっています。

このため 2018 年 5 月 30 日、政府は自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議において、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」を策定しました。これを受け、国土交通省は 2018 年 6 月に「自動車運送事業のホワイト経営に係る認証項目・認証基準」、「認証実施団体に求められる要件及び実施方法」、「認証事業者に対するインセンティブ」について検討を行い、2019 年 6 月に報告書を取りまとめ、「運転者職場環境良好度認証制度」を創設しました。

なお、本認証制度では、国土交通省が公募により中立的な民間団体を「認証実施団体」として選定することとなっており、公募・選考の結果、2019 年 8 月に一般財団法人日本海事協会が選定され、本認証制度を実施していくことになりました。

制度導入の目的

- ◆ 事業者の労働条件や労働環境を求職者が容易に確認できるよう「見える化」することで、求職者のイメージ刷新を図り、トラック・バス・タクシー運転者への就職を促進します。
- ◆ 自動車運送事業者が認証基準を満たすために様々な改善に取り組むことを通じて、より働きやすい労働条件、労働環境の実現を図ります。

認証取得のメリット

- ◆ 認証事業者は日本海事協会のホームページで公表されます。また、交付される認証マークを車両等に表示することで、優良な職場環境の企業であることを求職者はもちろんそのご家族も含め社会に対して中立的・客観的にアピールすることができます。
- ◆ 取引先である荷主や旅行業者等に、自社の労働条件や労働環境の状況を中立的・客観的に示すことができ、取引先からの信頼性が向上します。
- ◆ 厚生労働省と連携し、ハローワークにおける求人票への記載や、認証事業者と求職者のマッチング支援を行います。また、求人エージェントと連携し、認証事業者の紹介や優良な取組みを広く発信します。

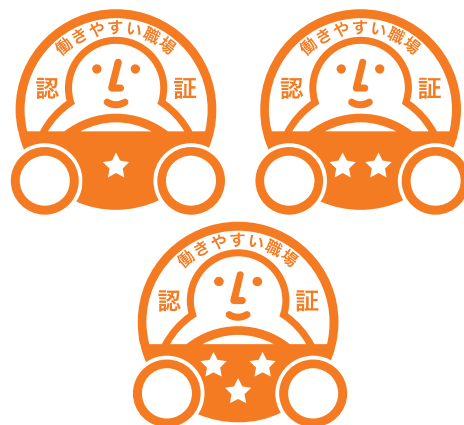
「働きやすい職場認証制度」について

1 基本的な考え方

(1) 基本的な考え方

本認証制度は、運転者の労働条件や労働環境に関して評価・認証し、主に求職者へ情報提供を行うための制度です。各認証項目の達成状況に応じて、「一つ星」・「二つ星」・「三つ星」の3つの認証段階が設けられており、「一つ星」から順を追って上位の認証段階に進むことができます。

「一つ星」は全事業者に取得していただきたい認証段階、「二つ星」は「一つ星」を取得した事業者に取得を目指していただきたい認証段階、「三つ星」は更に高みを目指す事業者に取得していただきたい認証段階となっています。



(2) 認証制度の正式名称・愛称・認証マーク

正式名称は「運転者職場環境良好度認証制度」、愛称は「働きやすい職場認証制度」です。

認証マークは、笑顔で働くドライバーをイメージしたもので、ドライバーの皆さんが安心して働ける職場環境を提供している事業者が一目でわかることを意図して作成されました。

星の数は職場環境の良好度を表しています

2 認証取得の流れ

認証取得（登録証書発行）までの流れ



3 対象事業者

運送事業許可取得後3年以上経過(運送事業の事業許可日を起点)している、以下の事業者が対象です。

- (1)トラック事業者(第二種貨物利用運送事業者を含む)
- (2)バス事業者(乗合バス事業者及び貸切バス事業者の両方を含む)
- (3)タクシー事業者

業 種		運 送 業 許 可	対象該否
トラック	貨物自動車運送事業	一般貨物自動車運送事業	○
		一般貨物自動車運送事業(特別積合せ)	○
		特定貨物自動車運送事業	○
		貨物軽自動車運送事業	×
	貨物利用運送事業	第一種貨物利用運送事業	×
		第二種貨物利用運送事業(貨物自動車を保有している実運送事業者に限る)	○
バス	旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業	○
		一般貸切旅客自動車運送事業	○
		特定旅客自動車運送事業	○
タクシー	旅客自動車運送事業	一般乗用旅客自動車運送事業(法人)	○
		一般乗用旅客自動車運送事業(福祉限定)	×
		一般乗用旅客自動車運送事業(個人)	×

※事業許可取得後3年以上経過していない事業者であっても、企業グループの再編等により事業許可取得後3年以上経過している事業者の就業規則等を承継して運送事業を行っている場合等は、申請が可能です。

※同一事業者が複数事業(例えばバス及びタクシー)を申請する場合は、事業ごとに申請する必要があります(審査料、登録料も申請ごとに必要です)。

4 認証単位

認証は原則、事業者(法人)単位です。ただし、複数の都道府県に営業所を所有する事業者は、申請負担の軽減のため、都道府県単位(一つ又は複数の都道府県を選択)でも申請が可能です。

いずれの場合も、本社及び運送事業許認可の対象となっている全ての営業所を申請する必要があります。本社は、運転者の在籍の有無に関わらず申請が必要ですが、登記上のみで実体のない場合や選択した都道府県に本社がない場合は、申請に含める必要はありません。また、運送事業許認可の対象となっていない営業所等は申請の対象外です。詳細は申請案内書(ホームページに掲載しています)をご覧ください。

5 認証項目

本認証には、各認証段階に応じ認証項目が設定されています。認証を取得するには、認証項目の全てを満たす必要があります(「一つ星」、「二つ星」の認証項目の詳細は次ページをご覧ください。「三つ星」の詳細は申請案内書でご確認ください)。

対 策 分 野	「一つ星」認証項目	「二つ星」「三つ星」認証項目
A 法令遵守等	9 項目	(同左)
B 労働時間・休日	3 項目	(同左)
C 心身の健康	4 項目	(同左)
D 安心・安定	トラック 8 項目 バス 8 項目 タクシー 10 項目	(同左)
E 多様な人材の確保・育成	1 項目	(同左)
F 自主性・先進性等	なし	1 項目

認証項目：「一つ星」「二つ星」「三つ星」の認証項目は申請案内書でご確認ください

対策分野	通し番号	対象事業者	認 証 項 目	判定対象及び点数		
				営業所の全てが該当	営業所の一部が該当	
A 法令遵守等	1	全て	労働基準関係法令違反に係る厚生労働省及び都道府県労働局の公表事案として同省等のホームページに掲載されていない。	法人全体で判定		
	2		労働基準関係法令の違反で送検されていない。または、送検されたが不起訴処分又は無罪となっている。			
	3		使用者によって不当労働行為が行われたとして都道府県労働委員会又は中央労働委員会から救済命令等を受けていない。または、中央労働委員会による再審査又は取消訴訟により、救済命令等の取消しが確定している。			
	4		道路運送法、貨物自動車運送事業法等に基づく行政処分の累積違反点数が 20 点を超えていない。			
	5		就業規則が制定され、労働基準監督署長に届出されている。また、従業員に周知されている。	認証申請の対象となる全ての営業所		
	6		36 協定が締結され、労働基準監督署長に届出されている。また、従業員に周知されている。			
	7		従業員と労働契約を締結する際に、労働条件通知書を交付し、説明を行っている。			
	8		本認証制度に基づく認証を取り消されていない。	法人全体で判定		
	9		本認証制度に基づく認証に関し、例えば、認証事業者ではないにも関わらず認証マークを表示するなど、事実とは異なる内容を表示又は説明していない。			
B 労働時間・休日	10	全て	認証申請の対象営業所について、月の拘束時間（トラック・タクシー）、4 週間を平均した 1 週間当たりの拘束時間（バス）又は休日労働の限度違反に対する行政処分による累積違反点数が 5 点を超えていない。 ※道路運送法、貨物自動車運送事業法等に基づく行政処分が対象。	認証申請の対象となる全ての営業所		
	労働時間、休日に関する規定を計画や規則等で定めている。					
	① 労使協定、労働協約、就業規則又はこれに準ずる文書において、運転者の時間外労働の合計時間を年間 960 時間以内に制限することを計画している、又は定めている。 ※法定労働時間を超える時間外労働が対象。			2 点	－	
	② 労使協定、労働協約、就業規則又はこれに準ずる文書において、運転者の休日労働及び時間外労働の合計時間を年間 960 時間以内に制限することを計画している、又は定めている。 ※法定休日の労働及び法定労働時間を超える時間外労働が対象。			2 点	1 点	
	③ 労使協定、労働協約、就業規則又はこれに準ずる文書において、運転者の勤務終了後の休息期間を 9 時間以上（隔日勤務の場合は 21 時間以上）確保することを計画している、又は定めている。			2 点	1 点	
	④ 労使協定、労働協約、就業規則又はこれに準ずる文書において、運転者の連続勤務を 12 日以内に制限することを計画している、又は定めている。			2 点	1 点	
	労働時間管理・休日取得のための取り組みを実践している。					
	⑤ フルタイムの運転者の年間の休日数は平均 105 日以上（※注）である（計画でも可）。 ※注：年次有給休暇を除く（年間の法定休日及び法定外休日の合計が平均 105 日以上）			2 点	1 点	
	⑥ フルタイムの運転者について、完全週休 2 日制（※注）を採用している。 ※注：1 年を通して、毎週 2 日の休日がある。			2 点	1 点	
	⑦ 労働基準法で義務付けられている日数を超える年次有給休暇を付与している。			2 点	－	
	⑧ 全社的な年次有給休暇の取得促進のための具体的なルールを設けている。			2 点	－	
	⑨ 特別有給休暇制度（例、慶弔休暇、病気休暇、パースデー休暇、リフレッシュ休暇、ボランティア休暇、消滅有休積立制度等）がある。			2 点	－	
	⑩ 運転者ごとに拘束時間、運転時間、休憩時間、休息期間を一覧表の形式で管理しているか、又はこれと同等以上の水準でソフトウェアにより管理している。			2 点	1 点	
	⑪ デジタル式運行記録計（デジタコ）を導入し、分析ソフトを使用して運用している。			2 点	1 点	
	⑫ 事業者の代表者又は担当役員が、四半期毎以上の頻度で、以下の項目について報告を受けているか、又は自ら把握している。 【把握事項：対象営業所の時間外労働時間、休日労働時間、有給休暇取得の状況】			2 点	－	
	⑬ その他、上記項目に該当しない労働時間管理・休日取得のための取り組みを実施している（自由記述欄に取り組みを記述）。			2 点	－	
	12		運転者ごとに時間外労働時間及び休日労働時間を賃金台帳などで適切に管理しているか、又はこれと同等以上の水準でソフトウェアにより管理している。			
C 心身の健康	13	全て	労働安全衛生法に基づき、安全委員会、衛生委員会又は安全衛生委員会が設置されているか、安全、衛生に関する事項について従業員の意見を聴くための機会が設けられている。	認証申請の対象となる全ての営業所		
	14		認証申請の対象営業所について、健康診断受診義務違反に対する行政処分による違反点数を受けていない。			
	15		所要の健康診断を実施し、その記録・保存が適正にされている。			
	心身の健康に関する先進的な取り組みを実施している。					
	① 法令で定められた健康診断以外の健康診断（脳・心臓・消化器系疾患や睡眠障害等に関するスクリーニング検査等）を実施している。			2 点	1 点	
	② 運転者の健康状態や疲労状況の把握等のための機器を導入している（自由記述欄に導入している機器を記述）。			2 点	1 点	
	③ 従業員の心身の不調を未然に防ぐ取り組みを実施している。 ※メンタルヘルス診断、苦情対応研修、健康に関する教育機会の設定等を想定			2 点	1 点	
	④ 管理職や人事担当者による人事面談を年 1 回以上実施している。			2 点	1 点	
⑤ パワハラ、セクハラ等のハラスメントの相談窓口となる部署又は担当者、連絡先等を社内掲示等により従業員に周知している。			2 点	1 点		
⑥ その他、上記項目に該当しない心身の健康に関する取り組みを実施している（自由記述欄に取り組みを記述）。			2 点	1 点		
D 安心・安定	17	全て	認証申請の対象営業所について、社会保険等加入義務違反に対する行政処分による違反点数を受けていない。	認証申請の対象となる全ての営業所		
	18		健康保険法、厚生年金保険法、労働者災害補償保険法及び雇用保険法に基づく社会保険等加入義務者として、社会保険等に適切に加入している。			
	運転者の安心・安定のための先進的な取り組みを実施している。					
	① 労働災害・通勤災害の上積み補償制度がある。			2 点	1 点	
	② 病気や怪我で働けない場合の所得補償制度がある。			2 点	1 点	
	③ 退職一時金制度、企業年金制度、中小企業退職金共済制度等の退職金制度を設けている。			2 点	1 点	
	④ 定年廃止、定年延長又は再雇用により、65 歳を超えても働ける制度がある。			2 点	1 点	
	⑤ 採用当初から正社員採用としているか、又は採用当初は正社員ではない場合も 1 年以内に希望者全員を正社員に登用する方針を明示している。			2 点	1 点	
	⑥ その他、上記項目に該当しない運転者の安心・安定のための取り組みを実施している（自由記述欄に取り組みを記述）。			2 点	1 点	
	20		交通事故を発生させた場合の違約金を定めたり、損害賠償額を予定する契約をしていない。 ※労働基準法第 16 条参照。運転者の責任により実際に発生した損害について賠償を請求することは禁止されていないが、予め金額を決めておくことは禁止されている。	認証申請の対象となる全ての営業所		
21	認証申請の対象営業所について、最低賃金法違反に対する行政処分による違反点数を受けていない。					
22	最低賃金法に基づき、最低賃金額以上の賃金を支払っている。					
23	歩合制度が採用されている場合でも各運転者の労働時間に応じ、各人の通常の賃金の 6 割以上の賃金が保障されている。あるいは、歩合制度を採用していない。					
24	労働基準法に基づき、時間外労働、休日労働、深夜労働の割増賃金を支払っている。					
25	タクシー	労働基準監督署から累進歩合制度（※注）の廃止について指導文書の交付を受けていない。または、指導に応じ、累進歩合制度の廃止等改善状況について労働基準監督署に報告し、適正と認められている。若しくは、申請から 2 年以内に見直しを行うことを運転者に対し明示している。 ※注：歩合給制度であって、歩合給の額が非連続的に増減するもの。累進歩合給、トップ賞、奨励加給を含む。積算歩合給制とは異なる。	認証申請の対象となる全ての営業所			
26	タクシー	名目の如何を問わず、事業に要する以下の経費を運転者に負担させていない。または、申請から 2 年以内にこれらの経費を運転者に負担させないように見直しを行うことを運転者に対し明示している。 ・クレジットカード、電子マネー、クーポン等の決済端末使用料・加盟店手数料 ・カーナビ、デジタル無線、デジタコ、ドライブレコーダー等の機器使用料 ・デラックス車、黒塗車、新車等の車両使用料 ・障害者割引に係る割引額				

対策分野	通し番号	対象事業者	認 証 項 目	判定対象及び点数	
				営業所の全てが該当	営業所の一部が該当
E 多様な人材の確保・育成	27	全て	多様な人材の確保・育成のための免許・資格取得支援制度を設けている。		
			① 運転免許の取得支援制度を設けている。	2 点	1 点
			② ①以外の運転者が利用できる資格取得支援制度を設けている（自由記述欄に導入している資格取得制度を記述）。 【例：運行管理者、フォークリフト、クレーン等】	2 点	1 点
			女性運転手が働きやすい環境がある。		
			③ 常時選任する女性運転者がいる。	2 点	1 点
			④ 営業所に女性専用の便所及び更衣室がある。また、仮眠施設又は睡眠施設が必要な営業所の場合は、女性専用の当該施設がある。	2 点	1 点
			運転者のニーズに対応した勤務シフト、福利厚生制度等を設けている。		
			⑤ 運転者の多様なニーズに対応した勤務シフトを設けている。 【例：育児中の女性運転者の早朝勤務・夜間勤務免除、中番がない早番・遅番の 2 シフト、短時間勤務等】	2 点	1 点
			⑥ 運転者が利用できる仕事と家庭の両立に役立つ福利厚生制度を設けている。 【例：社内保育所、提携保育所、育児休暇、介護休暇、ダブル公休、希望日休等】	2 点	1 点
			⑦ 運転者が利用できる住居に関する福利厚生制度を設けている。 【例：社宅、社員寮、空き家紹介制度、住宅手当、転居手当等】	2 点	1 点
F 自主性・先進性等	28	全て	⑧ その他、上記項目に該当しない多様な人材の確保・育成のための取り組みを実施している（自由記述欄に取り組みを記述）。	2 点	1 点
			① 腰痛、転倒等の労働災害の発生の防止や業務の軽労働化・快適化のための投資を行っている。 【例：テールゲートリフター、パワーアシストスーツ、フォークリフト、AT 車、便所、休憩室の改善、タクシーの自動日報作成システム等】	2 点	1 点
			② 労働時間の短縮、多様な人材の確保・育成、業務の軽労働化・快適化等の労働条件や労働環境を向上させるための自主的、積極的、独創的、先進的又は高度な取り組みを実施している。 【例：社員表彰制度、キャリアパスの明示、部活動・同好会への支援、レクリエーションの実施、マッサージ機の導入等】	2 点	1 点
			③ 労働安全衛生、健康経営、次世代育成支援、若者の採用・育成、女性の活躍促進、環境経営等に取り組む優良な事業者等として公的な認定・認証等を受けている。または、国、地方自治体、警察又は陸上貨物運送事業労働災害防止協会、交通安全協会から、長時間労働の是正等の働き方改革や労働安全衛生、交通安全に関する表彰を受けたことがある。 【対象】 ・安全衛生優良企業（厚生労働省） ・健康経営優良法人（経済産業省） ・くるみん（厚生労働省） ・ユースエール（厚生労働省） ・えるばし（厚生労働省） ・女性ドライバー応援企業認定制度（国土交通省） ・労働安全マネジメント、環境マネジメント、道路交通安全マネジメント、品質マネジメント、衛生・安全・環境マネジメントに関する ISO 認証（Ex. ISO 45001、ISO 14001、ISO 39001、ISO 9001、HSE 等） ・グリーン経営認証制度（交通エコロジー・モビリティ財団） ・引越事業者優良認定制度（引越安心マーク） ・優秀安全運転事業所表彰（自動車安全運転センター） ・その他の公的な認定・認証等であって、認証団体が適当と認めるもの	2 点	1 点
		トラック	④ 認証申請の対象事業所の過半数において、貨物自動車運送事業安全性評価事業（G マーク制度）の認定を受けている。 ※注：対象営業所の過半数において認定を受けている場合とする。	2 点	1 点 （※注）
		バス	⑤ 貸切バス事業者安全性評価認定制度（セーフティバスマーク）の認定を受けている。	2 点	—
		タクシー	⑥ 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」（国土交通省）を踏まえ、同様の対応を行うように努める方針を企業のトップが明文化するとともに、従業員に周知している。	2 点	—

6 認証基準

認証項目は「一つ星」で 27 項目、「二つ星」、「三つ星」で 28 項目あり、以下に分類されます。認証を取得するには全項目がそれぞれの条件を満たす必要があります。

（１）一つだけの項目：項目ごとに全て満たすこと

（２）複数の小項目（選択必須項目）がある項目：達成できている小項目の合計点が各認証段階（「一つ星」、「二つ星」、「三つ星」）の基準点数を満たす必要があります。

対策分野	通し番号	配点	「一つ星」基準点数	「二つ星」基準点数	「三つ星」基準点数
B 労働時間・休日	11	一・二つ星 26 点 三つ星 76 点	6 点以上	14 点以上	54 点以上
C 心身の健康	16	一・二つ星 12 点 三つ星 14 点	6 点以上	8 点以上	10 点以上
D 安心・安定	19	12 点	4 点以上	8 点以上	10 点以上
E 多様な人材の確保・育成	27	一・二つ星 16 点 三つ星 トラック 26 点 バス 24 点 タクシー 22 点	6 点以上	10 点以上	トラック 18 点以上 バス 16 点以上 タクシー 14 点以上
F 自主性・先進性等	28	トラック 10 点 貸切バス 8 点 乗合バス 6 点 タクシー 6 点	（なし）	トラック 6 点以上 貸切バス 5 点以上* 乗合バス 4 点以上 タクシー 4 点以上	トラック 6 点以上 貸切バス 5 点以上* 乗合バス 4 点以上 タクシー 4 点以上

※ 貸切・乗合兼業の場合は貸切バスの基準点を適用します。

7 申請手続き

初めて申請する場合は、「一つ星」からの申請手続きとなります。申請の方法は、電子申請を推奨していますが、郵送による申請も可能です。

申請には、①審査申込書、②営業所情報、③自認書のほか、④以下の a) ～ f) の書類の写しの提出が必要です。

- a) 就業規則(10 人未満の営業所は労働基準監督署の受付印不要)
- b) 36 協定
- c) 労働条件通知書
- d) 安全衛生委員会等関連書類
- e) 定期健康診断結果報告書(労働安全衛生規則 第 52 条関係 様式第 6 号)(50 人以上の営業所のみ対象)
- f) 事業改善報告書等(行政処分の違反点数を受けている事業者のみ対象)

8 審 査

審査は登録証書発行前に行われる「事前スクリーニング及び書面審査」、「対面審査」と、登録証書発行後に行われる「巡回チェック」の 3 つに分類されます。

- 「事前スクリーニング及び書面審査」は本会に提出された書類を本認証制度に則り審査し、認証基準を満たしている場合に認証を付与し、登録証書を発行するためのものです。
- 「対面審査」は、「一つ星」及び「二つ星」において、「事前スクリーニング及び書面審査」の段階で申請内容に疑義等のある場合に行う対面での審査です。
- 「巡回チェック」は、認証制度の信頼性を確保することを目的とし、登録証書の発行後に一定の割合で実施するものです。また信憑性のある情報等によって虚偽申請の疑いがある事業者についても原則として巡回チェックを実施します。巡回チェックの結果、認証基準を満たさないことが判明した場合、また、巡回チェックを拒否した場合は認証の取り消し等の措置を行います。

9 登録証書の発行・有効期間

認証登録された事業者には、登録証書が発行されます。
登録証書の有効期間は原則 2 年間です。

10 認証事業者の公表

認証事業者の情報は、ホームページの「認証事業者の検索サイト」及び「認証事業者の一覧」で公表されます。



11 審査料・登録料

認証の取得には以下の審査料と登録料が必要です。なお、認証段階、申請方法により料金に適用される割引額が異なりますので、詳細は申請案内書でご確認ください。

(注) 金額はすべて税別

		「一つ星」新規申請		「一つ星」継続申請		「二つ星」新規申請		「三つ星」新規申請 ^(※1)	
		紙 申 請 一部電子申請	電子申請	紙 申 請 一部電子申請	電子申請	紙 申 請 一部電子申請	電子申請	紙 申 請 一部電子申請	電子申請
1	審 査 料	50,000 円	30,000 円	50,000 円	15,000 円	50,000 円	30,000 円	147,000 円	127,000 円
	+ 複数の営業所 を申請対象と する場合	+ 3,000 円×営業所数（本社除く）						① + ②の合計 ①：+ 3,000 円 ×申請対象営業所数 （本社除く） ②：+84,000 円 × 2 カ所目以降の 対面審査営業所数 ^(※2)	
	登 録 料	60,000 円（有効期間に重複期間が 1 年以上生じる場合、30,000 円を差し引く）							
2	+ 複数の営業所 を申請対象と する場合	+ 5,000 円×申請対象営業所数（本社除く）							

※ 1 三つ星申請料は、対面審査員 2 名分の旅費実費を別途登録料と併せて請求します。ただし、審査員 1 名往復につき 30,000 円を上限とします。

※ 2 対面審査営業所数の詳細は、「申請案内書」を参照してください。なお、具体的な審査対象営業所は本会で指定します。

12 認証事業者に関する情報提供窓口

認証事業者の認証の適切性等に関する疑義等についての情報提供窓口を設けています。
詳しくはホームページをご覧ください。

制度推進のパートナー ～認定推進機関～

認証実施団体の日本海事協会とともに、事業者への制度の周知広報や助言指導等の業務を実施する機関として、日本海事協会が募集を行い、国土交通省と協議して認定しています。制度に関するご質問や申請に際してのご相談にも対応しています。

ホームページに各社の連絡先等を掲載していますので、ご覧ください。

「働きやすい職場認証制度」からのご案内



■ 公式ホームページ 制度の概要、申請のご案内、関連動画などがご覧いただけます
<https://www.untenshashokuba.jp>

■ 公式Instagram 皆様からのフォローをお待ちしています
https://www.instagram.com/hatarakiyasui_shokuba



■ 公式 TikTok 皆様からの「いいね！」お待ちしております
https://www.tiktok.com/@hatarakiyasui_shokuba

一般財団法人 日本海事協会

〒102-8567 東京都千代田区紀尾井町 4-7 TEL: 03-5226-2412



厚生労働省提出資料

第16回トラック輸送における取引環境・労働時間改善
中央協議会及び第15回トラック運送業の生産性向上協議会

厚生労働省 労働基準局

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

1. 上限規制と改善基準告示の適用に向けた周知の取組について
2. 連名文書による協力要請について
3. 令和5年度予算事業について

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見直し

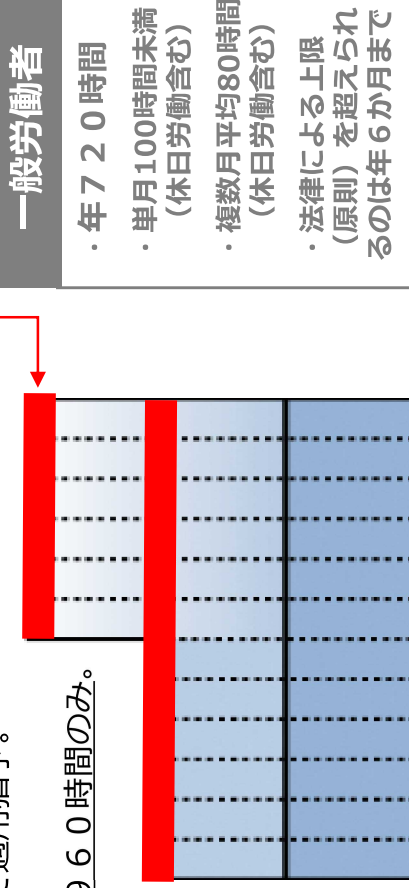
- ▶ 自動車運転者については、働き方改革関連法により、令和6年4月1日から罰則付きの時間外労働の上限規制（年960時間）が適用されることから、公労使三者構成の労働政策審議会の下に専門委員会を設置し、改善基準告示見直しの議論を進めてきた。
- ▶ 令和4年9月27日の専門委員会において取りまとめを行い、同年12月23日に改善基準告示を改正（令和6年4月1日～適用）。

自動車運転者の時間外労働の上限規制について（働き方改革関連法）

- ▶ 自動車運転者の上限規制は、令和6年3月まで適用猶予。
- ▶ 令和6年4月以降も、時間外労働の上限は年960時間のみ。

法律による上限
(原則)
月45時間
年360時間

法定労働時間
1日8時間
週40時間



法律による上限
(例外)

自動車運転者
・年960時間
のみ

一般労働者
・年720時間
・単月100時間未満
(休日労働含む)
・複数月平均80時間
(休日労働含む)
・法律による上限
(原則)を超えられ
るのは年6か月まで

改善基準告示の見直しの経緯

- 令和元年11月 : 労働政策審議会労働条件分科会の下に、「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置
実態調査、疲労度調査、海外調査を実施
- 令和3年4月 : 同専門委員会の下に、「業態別（トラック、バス、ハイヤー・タクシー）作業部会」を設置
・ 作業部会を複数回開催
・ 令和4年3月：バス、ハイヤー・タクシー中間とりまとめ
- 令和4年9月27日 : 同専門委員会 取りまとめ **（トラック、バス、ハイヤー・タクシー）**
→ 同年10月11日 労働条件分科会に報告
同年11月29日 改正告示案要綱の諮問・答申
- 令和4年12月23日 : 改善基準告示 改正
- 令和6年4月1日 : 年960時間の上限規制、改善基準告示 適用

時間外労働の上限規制と改善基準告示の適用について

- 令和6年4月1日より、年960時間の時間外労働の上限規制、改正した改善基準告示が適用される。

令和6年4月~適用

改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

トラック運転者の

1年の拘束時間
改正前(1年換算)
3,516時間

改正後
原則:**3,300時間**
最大:**3,400時間**

1か月の拘束時間
改正前(1月換算)
原則:**293時間**
最大:**320時間**

改正後
原則:**284時間**
最大:**310時間**

1日の休息期間
改正前
継続**8時間**

改正後
継続**11時間**を基本とし、継続**9時間**

厚生労働省
Ministry of Health, Labour and Welfare

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure and Transport

●詳しい情報や相談窓口はこちら

厚労省 改善基準告示 検索

自動車運転の業務(ドライバード)に年960時間の上限規制が適用されます

トラック運転者の 「改善基準告示」が改正されます。

令和6年4月より適用予定です。



国土交通省は、トラック運転者の健康と安全を確保し、労働時間の適正な管理を促すため、令和6年4月1日より「トラック運転者の健康と安全に関する改善基準告示」を改正します。改正内容は、労働時間の上限、休憩時間の確保、健康管理の強化などです。



国土交通省は、トラック運転者の健康と安全を確保し、労働時間の適正な管理を促すため、令和6年4月1日より「トラック運転者の健康と安全に関する改善基準告示」を改正します。改正内容は、労働時間の上限、休憩時間の確保、健康管理の強化などです。

国土交通省は、トラック運転者の健康と安全を確保し、労働時間の適正な管理を促すため、令和6年4月1日より「トラック運転者の健康と安全に関する改善基準告示」を改正します。改正内容は、労働時間の上限、休憩時間の確保、健康管理の強化などです。

トラック運転者の 「改善基準告示」が改正されます。

令和6年4月より適用予定です。



国土交通省は、トラック運転者の健康と安全を確保し、労働時間の適正な管理を促すため、令和6年4月1日より「トラック運転者の健康と安全に関する改善基準告示」を改正します。改正内容は、労働時間の上限、休憩時間の確保、健康管理の強化などです。



国土交通省は、トラック運転者の健康と安全を確保し、労働時間の適正な管理を促すため、令和6年4月1日より「トラック運転者の健康と安全に関する改善基準告示」を改正します。改正内容は、労働時間の上限、休憩時間の確保、健康管理の強化などです。

国土交通省は、トラック運転者の健康と安全を確保し、労働時間の適正な管理を促すため、令和6年4月1日より「トラック運転者の健康と安全に関する改善基準告示」を改正します。改正内容は、労働時間の上限、休憩時間の確保、健康管理の強化などです。

荷主等の関係者に対する周知等について

自動車運転者労働時間等専門委員会報告（令和4年9月27日）「4 その他」より抜粋

（1）荷主等の関係者に対する周知について

改善基準告示の改正に当たっては、その履行確保を徹底する観点から、改正後速やかに、使用者や自動車運転者のみならず、荷主やいわゆる元請運送事業者、貸切バス利用者等の発注者、貨物自動車利用運送事業者等に対し、関係省庁と連携し、幅広く周知することが適当である。

特に、道路貨物運送業は、過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、長時間労働の是正等を積極的に進める必要がある一方、長時間労働の要因には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがある。

また、働き方改革関連法により改正された労働時間等の設定の改善に関する特別措置法（平成4年法律第90号）第2条第4項では、他の事業主との取引を行う場合において、長時間労働につながるような著しく短い期限の発注や発注内容の頻繁な変更を行わない等の必要な配慮をすることが事業主の努力義務とされている。

厚生労働省においては、これらのことを踏まえ、改善基準告示の改正後、速やかに、発着荷主等に対し、恒常的な長時間の荷待ちを発生させないこと等について、労働基準監督署による「要請」を実施するとともに、国土交通省が実施する「荷主への働きかけ」等に資するよう、厚生労働省が把握した長時間の恒常的な荷待ち等に関する情報を国土交通省に対して提供することとが適当である。

(参考) 改善基準告示の改正に伴い「荷主特別対策チーム」を編成しました

- ▶ 令和4年12月23日の改善基準告示の改正に伴い、「荷主特別対策チーム」を編成



Press Release

令和4年12月23日
【開会第】
労働基準局 監督課
課長 竹野 佑喜
副主任中央労働基準監視官 小川 裕由
(代表電話)03(2283)1111 (内線 5538, 5134)
(直通電話)03(3502)5298

報道関係者 各位

改善基準告示の改正に伴い「荷主特別対策チーム」を編成しました ～都道府県労働局にトラック運転者のための特別チームが発足～

厚生労働省は、本日、「改善基準告示」（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））を改正（※）するとともに、都道府県労働局において、トラック運転者の方の長時間労働の是正のため、発着荷主等に対して、長時間の荷待ちを発生させないことなどについての要請とその改善に向けた働きかけを行うことを目的とした「荷主特別対策チーム」を編成しました。 ※適用は令和6年4月1日。

道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあり、過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、トラック運転者の方の長時間労働の是正等の働きかけを一層積極的に進める必要があります。しかしながら、長時間労働の要因には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがあため、「荷主特別対策チーム」が、発着荷主等に対して要請と働きかけを行うこととしました。

厚生労働省では、改正された改善基準告示を広く周知するほか、こうした取組を通じて、トラック運転者の方が健康に働くことができる環境整備に努めてまいります。

【荷主特別対策チームの概要】

- **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。
- **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。
- **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。
- **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/roudouki/jun/hinachi.html>

労働基準監督署による荷主要請 ①

▶ 荷主・元請運送事業者に対し、労働基準監督署から配慮を要請

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

荷主・元請運送事業者の皆さまへ



- 長時間の恒常的な荷待ちとは、**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。

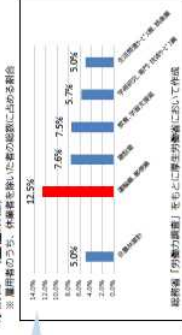


厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署

道路貨物運送業の実態

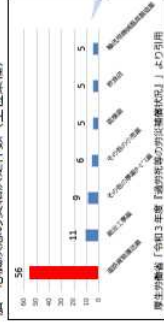
▲ 他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合※（上位業種）



道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあります

脳・心臓疾患の支給決定件数（上位業種）



過労死等の労災支給決定件数も最も多い業種です

このような状況もあって、改善基準告示※が定められており、道路貨物運送業はこれを遵守しなければなりません

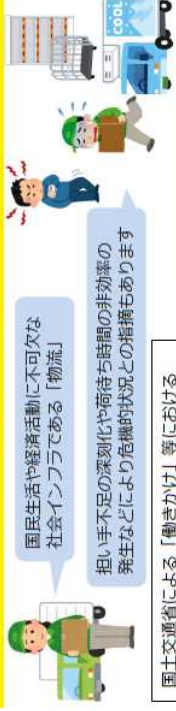
※自動車運転による労働時間等の制限のための基準（平成31年労働基準告示第7号）

トラック運転者の休息時間などを定めたもの。

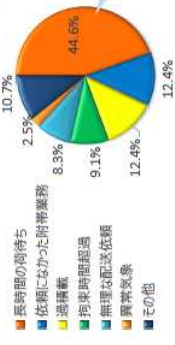
しかし、長時間労働の要因には、舊からの取引慣行など事業主の努力だけでは見直しが困難なこともあります

社会インフラである「物流」の現状

▲ このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難



国土交通省による「働きかけ」等における違反原因行為の割合（R4.11.30時点）



国土交通省は違反原因行為※が疑われる荷主に「働きかけ」等を行っています

※ 貨物自動車運送事業法等の違反となるおそれのある行為

「働きかけ」の中で荷主割合による長時間の荷待ちが約半数を占めています

労働基準監督署による荷主要請

②

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改善事例と長時間労働の回避に努めたガイドライン」
(厚生労働省・国土交通省・公益社団法人日本トラック協会 2019/08)

改善した現場の声

荷待ち車両がいなくなっ
て、数地が有効活用できるようになり、近隣住民の方からの苦情もなくなりました。

荷待ち時間解消のため出荷順に合わせた荷置きを行ったらピッキング作業などが減り、自社の積込み時間が削減できました。

構内のリフトマンや荷受け作業員の作業の平準化につながりました。おかげで、ミスも減りました。

注文からお届けまでの期間に余裕を持たせることで、安定した物流サービスを受けることができます。

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れ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。

「路上積荷運送事業者における荷役作業の安全対策ガイドライン」

「荷主」って誰のこと？

当社は商品を受け取るだけなので関係ないですね。

荷物の受け取り先

大きい会社のことかな。うちは小さいから関係ないですね。

中小企業

いえいえ。
荷主というのは、荷物の出し手である発荷主だけではなく、荷物の受け取り手である着荷主も該当します。また、会社の組織なども関係ありません。皆さんの行動も、トラックドライバーの方の長時間労働の削減のためにとっても大切です。

お問い合わせ

荷待ち時間の員直しに当たっては、都道府県労働局労働基準部監督課の「労働時間管理適正化指導員」にご相談ください。ご希望があれば、個別に訪問して、取組事例やメリットなどを説明いたします。

労働局	電話番号	労働局	電話番号	労働局	電話番号
北海道	011-709-2057	石川	076-265-4423	岡山	086-225-2015
青森	017-734-4112	福井	0776-22-2652	広島	082-221-9242
岩手	019-604-3006	山梨	055-225-2853	山口	083-995-0370
宮城	022-299-8838	長野	026-223-0553	徳島	088-652-9163
秋田	018-862-6682	岐阜	058-245-8102	香川	087-811-8918
山形	023-624-8222	静岡	054-254-6352	愛媛	089-935-5203
福島	024-536-4602	愛知	052-972-0253	高知	088-885-6022
茨城	029-224-6214	三重	059-226-2106	福岡	092-411-4862
栃木	028-634-9115	滋賀	077-522-6649	佐賀	0952-32-7169
群馬	027-896-4735	京都	075-241-3214	長崎	095-801-0030
埼玉	048-600-6204	大阪	06-6949-6490	熊本	096-355-3181
千葉	043-221-2304	兵庫	078-367-9151	大分	097-536-3212
東京	03-3512-1612	奈良	0742-32-0204	宮崎	0985-38-8834
神奈川	045-211-7351	和歌山	073-488-1150	鹿児島	099-223-8277
新潟	025-288-3503	鳥取	0857-29-1703	沖縄	098-868-4303
高山	076-432-2730	鳥根	0852-31-1156		

(2022.12)

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

- ・トラック運転者のポータルサイトを、バス・タクシーについても掲載した自動車運転者のポータルサイトに刷新
- ・時間外労働の上限規制・改正後の改善基準告示の適用に向けて、事業者や関係者、国民に向けた様々な情報を発信。



<トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト>



<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>

● **トラック運転者**

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。

● **バス運転者**

いま、考えてみませんか？
**生活交通を支える
バス運転者**

● **ハイヤー・タクシー運転者**

いま、考えてみませんか？
**生活交通を支える
タクシー・ハイヤー運転者**
のこと。

<主な掲載情報>
改善基準告示特設ページ
改善事例
特別相談センター
情報いろいろ宝箱
改善ハンドブック
各種統計
(運転者の仕事をしてみよう)

<主な掲載情報>
改善基準告示特設ページ
改善事例
情報いろいろ宝箱
改善ハンドブック
各種統計
(運転者の仕事をしてみよう)

<主な掲載情報>
改善基準告示特設ページ
改善事例
情報いろいろ宝箱
改善ハンドブック
各種統計
(運転者の仕事をしてみよう)

改善基準告示改正に
合わせてリニューアル

(イメージ)



- ・時間外労働の改善事例
 - ・ITの活用
 - ・人材の確保
- などの事例等を紹介

トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター

- トラック運転者の労働時間削減に向けた労務管理・取引環境改善のため、荷主や運送事業者からの相談に特化した相談窓口を設置。（令和4年8月～）
- 運送業での知見や経験のある社労士等が相談やコンサルティングを行う。

	令和5年2月末現在
相談件数	246件※

※相談件数のうち、19件訪問コンサルティング等実施。

トラック運送事業者

- ・ 来年4月からの中小企業の月60時間超の割増賃金率施行への対応ができていない。
- ・ 改正後の改善基準告示にも適応できず、労務管理を見直したい。
- ・ 荷待ち時間の改善のため、荷役方法の分析がしたい。また、分析を踏まえて荷主と交渉したいが不安がある。



相談・交渉

荷主の協力が必要な作業環境改善について相談
助言・交渉等への同席等



（発着・元請け）荷主

トラック運転者の自社における作業効率化が求められているが、何をしたらいいかわからない。

トラック運転者の長時間労働の原因となる課題について相談
助言・訪問コンサルティング等

トラック相談センター

【相談窓口】

運送業での知見や経験のある社労士が、電話やメールで**事業者及び荷主**からの相談を受け付ける。

【コンサルティング（労務管理改善）】

トラック運転者の労務管理について直接的な支援を求める**事業者**に対して、労務管理コンサルタントが改善提案を行う。

【コンサルティング（取引環境改善）】

（運送事業者）

荷主の協力等を求める**事業者**に対して、物流コンサルタントが改善提案や、必要に応じて荷主企業への訪問等を行う。

（荷主）

運送事業者のトラック運転者が長時間労働に悩んでいる原因となる課題の改善に取り組むにあり直接的な支援を求める**荷主**に対して、物流コンサルタントが改善提案を行う。



※相談センターQRコード

1. 上限規制と改善基準告示の適用に向けた周知の取組について
2. **連名文書による協力要請について**
3. 令和5年度予算事業について

令和 5 年 3 月 13 日

厚生労働省
国土交通省

自動車運転の業務への時間外労働の上限規制、改善基準告示の
適用に向けた周知について（トラック運転者）

平素より格別の御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

自動車運転の業務については、長時間労働の背景に取引慣行など、個々の事業主の努力では解決できない課題があることから、現在、時間外労働の上限規制の適用が猶予されていますが、働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成 30 年法律第 71 号）による労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）の改正に伴い、令和 6 年 4 月 1 日から、時間外労働の上限を原則として月 45 時間、年 360 時間とし、臨時的な特別の事情がある場合でも年 960 時間とする規制が適用されます。

併せて、「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。以下「改善基準告示」という。）についても、過労死等の防止の観点から見直しを行い、令和 6 年 4 月 1 日から改正された改善基準告示が適用されます。

上限規制及び改正された改善基準告示の円滑な適用のためには、荷主等と自動車運転の業務を行う事業者とが協力して、取引環境そのものを変えていく必要があることから、関係省庁で連携し、自動車運転の業務を行う事業者、荷主等の関係者に対し、あらゆる機会を捉えて、これらの改正事項並びに取引環境及び長時間労働の改善について周知を行うとともに、トラック運転者の労働環境の改善を強力に進めるため、荷主等に対して、国土交通省においては長時間の荷待ち等、荷主の違反原因行為が疑われる場合には法に基づく働きかけ・要請等を、厚生労働省においては恒常的な荷待ちを発生させないこと等について労働基準監督署による要請等をそれぞれ実施しているところです。

つきましては、別添を御活用いただき、トラック事業者の皆様におかれましては、上限規制及び改正された改善基準告示の適用に向けた準備を開始いただくとともに、荷主等の皆様におかれましては、トラック事業者が改正された改善基準告示の内容を遵守できるよう、長時間の荷待ちを発生させないこと等について、御理解・御協力をいただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

1. 上限規制と改善基準告示の適用に向けた周知の取組について
2. 連名文書による協力要請について
3. **令和5年度予算事業について**

令和5年度当初予算案 2.6億円（2.1億円） ※（）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。
- ・ 自動車運転の業務等の時間外労働の上限規制の適用猶予業種は、令和6年度から上限規制の適用が開始。
⇒ 上限規制や見直し後の改善基準告示等の事業者や労働者への集中的周知、企業・国民等の更なる理解のため周知・広報。

労働保険特別会計			一般会計
労災	雇用	徴収	
○			

2 事業の概要・スキーム・実施主体等

(1) 荷主と運送事業者による取引環境改善の促進

○ トラック運送事業者と荷主向けの相談センター【新規】

○ 荷主と運送事業者向けセミナーの開催【新規】

○ 自動車ポータルサイトの継続運営

(2) 時間外労働上限規制等の周知・広報

○ 適用猶予業種の事業者・労働者向け周知・広報【新規】

○ 改善基準告示の事業者・運転者向け周知・広報

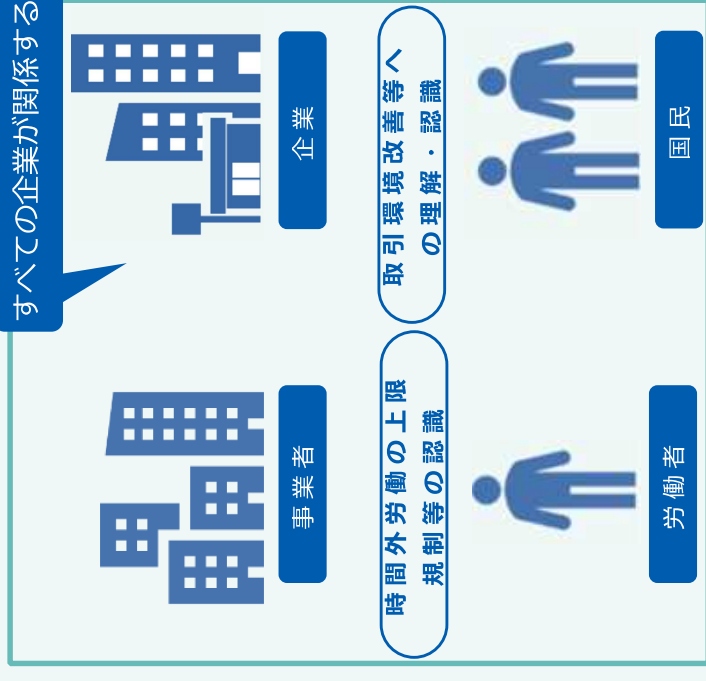
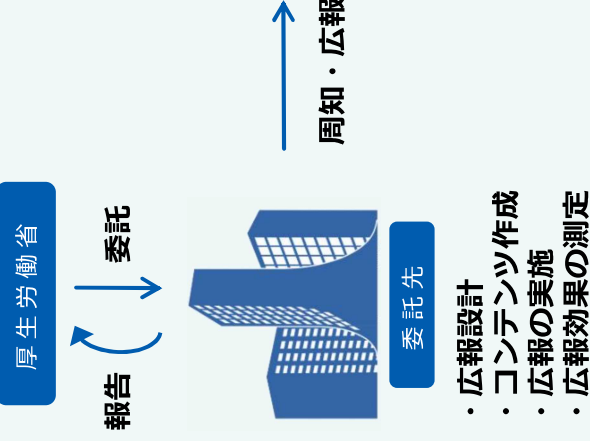
○ 企業・国民向け周知広報【新規】

取引環境改善への企業の理解・社会の認識が必要

実施主体等

実施主体：民間委託事業者
事業実績（令和3年度）：自動車ポータルサイトユーザー数 91,901人
（同一ユーザーの重複訪問は数値に含まない）

(2) 周知・広報



令和5年度当初予算案 42億円（一）※（）内は前年度当初予算額

労働保険特別会計			一般会計
労災	雇用	徴収	
○			

1 事業の目的

- 令和6年4月には上限規制の猶予事業・業務への適用が予定されているところであるが、これらの業種等については長時間労働の実態が認められるなど更なる支援が必要である。
- 各業種・業務について法規制が異なることから、各々の業種において成果目標を設ける。

2 事業の概要・スキーム

【助成対象となる取組】

就業規則等の作成・変更費用、研修費用（業務研修を含む）、外部専門家によるコンサルティング費用、労務管理用機器等の導入・更新費用、労働能率の増進に資する設備・機器等の導入・更新費用、人材確保等のための費用等 労働時間短縮や生産性向上に向けた取組に必要な経費

コース概要（自動車運転の業務部分抜粋）

自動車運転の業務

【36協定の見直し】

- ①月80H超→月60H以下：250万円
- ②月80H超→月60～80H：150万円
- ③月60～80H→月60H以下：200万円

成果目標と助成上限額

【インターバル導入】

- 9H～11H：100万円
- 11H以上：150万円

※実施主体：都道府県労働局 補助率 3/4
事業規模30名以下かつ労働能率の増進に資する設備・機器等の経費が30万円を超える場合は、4/5を助成。

令和5年度 トラック輸送における取引環境・ 労働時間改善富山県地方協議会

令和5年度の取り組みについて

荷主に向けた取り組み

- 当協会ホームページ内に「荷主の皆様へ」ページを追加作成（4/10～）



一般社団法人
富山県トラック協会

[協会について](#) 

[会員の皆様へ](#) 

[助成事業、融資推薦](#)

[一般の皆様へ](#) 

[荷主の皆様へ](#) 

[フォークリフト
運転技能講習等](#)

[リンク](#)



ご存知ですか？
2024年問題

荷主の皆様へ

その荷物 運べなくなるかも…

トラックドライバーの時間外労働において罰則付き上限規制が適用され、
運べなくなる荷物ができます。

問題解決のため

適正運賃での取引

労働環境改善

等にご協力をお願いいたします。







一般社団法人
富山県トラック協会



© 2015 Toyama Trucking Association.

1

荷主に向けた取り組み

トラック運送業界は日本経済と私たちの生活を支えているライフラインです。

現在、人手不足とドライバーの時間外労働上乗率規制適用（いわゆる2024年問題）により運びたくても運べない状況が懸念されており、2030年には約3割の荷物が運べなくなるという試算もあります。皆様の大切な荷物を持続的、安全、正確に運ぶために「標準的な運賃」と「取引環境改善」にご理解とご協力をお願いいたします。

PICKUPニュース

お役立ち情報

2023年6月16日	重要なお知らせ	物流の2024年問題特設ページの開設（全ト協）	View More
2023年6月6日	重要なお知らせ	「物流革新に向けた政策パッケージ」（我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）等について（内閣官...）	
2023年4月20日	重要なお知らせ	トラックドライバーの新しい労働時間規制が始まります！	

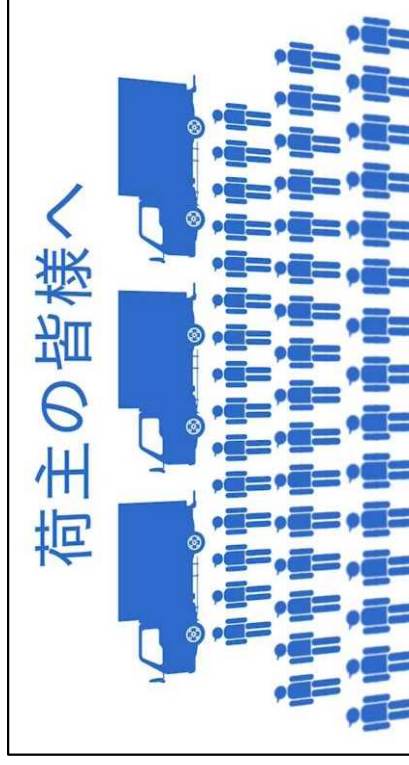
「PICKUPニュース」では荷主に関連性の高いテーマの解説ページをリンクさせ、理解促進を図っている。

「お役立ち情報」では随時、荷主に関連性の高い物流業界動向や国の動向について更新していく予定。

荷主に向けた取り組み

- 2024年問題啓発のためTVCM放映（北日本放送、富山テレビ、チューリップテレビ）

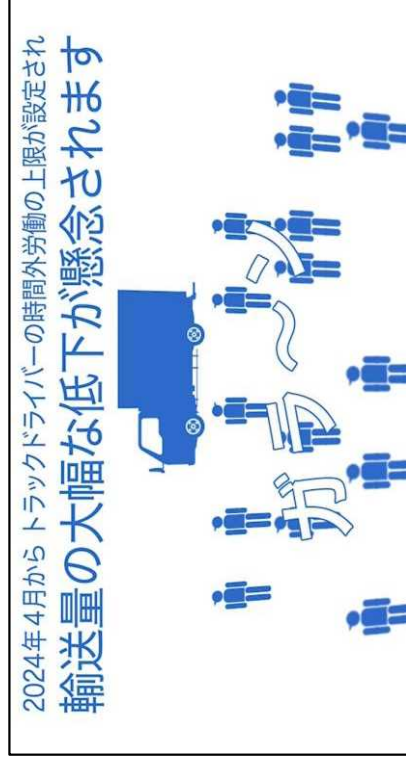
①



②



③



④



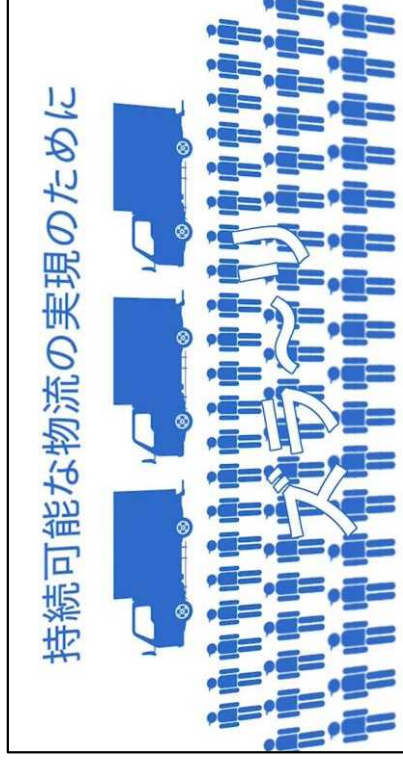
荷主に向けた取り組み

- 2024年問題啓発のためTVCM放映（北日本放送、富山テレビ、チューリップテレビ）

⑤



⑥



⑦



- 各放送局1日あたり1本～2本、7月中旬に計193本放映

荷主に向けた取り組み

山運輸支局と当協会の連名で荷主要請文を發せしむ (7/3付)

別紙のとおり

直接荷主に配布する事業者用にホームページ上でも公開

[illegible]

文
書
用
紙
①

②「トラックドライバーの新しい労働時間規制が始まります」パンフレット

トラックドライバーの 新しい労働時間規制が始まります！

令和6年4月から適用
年 960 時間の時間外労働上限規制と改正改善基準告示

時間外労働時間の上限規制（年960時間）
に加えて「年、1か月、1日」の時間間隔、
休息時間間隔が厳しく規制されます！

短時間の荷待ちが避けられる場合は、労働監
理監督署から荷主等に対して「要請」が
行われます！

改善基準告示とは？

【自動車運送事業者の労働時間等の改善のための基準】（改善基準告示）は、トラックドライバーの労働時
間等の労働条件の向上を図るため、労働基準法では規制が難しい労働時間（労働時間+休憩時間）や休
息時間（休憩時間+インターバル）、運転時間間隔の具体値を定めたもの（厚生労働省告示）です。
令和4年12月に改正され、令和6年4月から新しい告示が適用となり、遵守でないトラック運送
事業者は行政処分の対象となります。

改善基準告示の対象は？

- 雇用主がトラック（傍ランパー）運転者に加え、自家用トラック（白ナンバー）運転者も改善基準告示の対
象となります。
- 労働者に相当しない個人事業主は、雇主、改善基準告示の対象ではありませんが、国土交通省が告
示で定める基準により、実質的に改善基準告示の遵守が求められます。

緑ナンバー

昼休 123
12-34

白ナンバー

昼休 123
89-10

昼休 412
56-78

JTA 日本トラック協会
国土交通省

厚生労働省

③「トラック輸送の『標準的な運賃』が定められました」

令和2年
4月

トラック輸送の
「標準的な運賃」
が定められました

国土交通省では、トラックドライバーの労働条件の改善・
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、トラック運送事業者が法令を遵守して**持続的に事業**
を行う際の**参考となる標準的な運賃の告示**を行いました

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

国土交通省

国土交通省
JTA 全国トラック協会

運送事業者に向けた取り組み

- 荷主企業との各種取り組みにおいて、ドライバーの新しい労働時間規制や改正改善基準告示の正確な理解を図るため説明会等を開催

- ◆ 5/25 運賃交渉セミナー
- ◆ 5/29 36協定等説明会
- ◆ 6/8 改正改善基準告示説明会（富山労働局共催）
- ◆ 6/15 改正改善基準告示説明会（富山労働局共催）
- ◆ 7/4 荷主要請文の公開
- ◆ 10月 原価計算セミナー

<http://www.toyamatrucking.or.jp/>

令和 5 年 7 月 3 日

発着荷主の皆様へ

国土交通省北陸信越運輸局富山運輸支局

一般社団法人富山県トラック協会
(公 印 省 略)

トラック運送事業者の適正な運賃収受と取引環境改善への ご理解とご協力をお願い

平素はトラック運送事業に格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、トラック運送業界では、令和 6 年 4 月からトラックドライバー等に時間外労働の上限規制が適用（いわゆる 2024 年問題）されることから、喫緊の課題として労働環境改善や人材確保に取り組んでいるところです。

政府においても、この「2024 年問題」への対応に向けた閣僚会議が発足し改善策の検討がなされており、国土交通省では、令和 2 年 4 月に「標準的な運賃」を告示し、人件費や車両設備等の経費を含めた適正な運賃収受について定めています。

しかしながら、多くのトラック運送事業者は、労働環境改善や人材確保の原資である適正な運賃・料金を収受できておらず、長時間労働の原因となる待機時間や契約外の附帯作業等を強いられている現状にあり、この状況が続く場合、2030 年には 3 割の荷物が運べなくなるという試算も発表されております。

つきましては、事業者の窮状をご理解いただくとともに、安定した輸送力を確保するためにも下記事項につきまして、特段のご協力を賜りたくお願い申し上げます。

記

【ご理解とご協力をお願いしたい事項】

トラック運送事業者と協議の上、

①燃料費の上昇分及び人件費や車両設備更新等の費用を反映した適正な運賃・料金
（「標準的な運賃」の設定、燃料サーチャージの導入等）への見直し。

例：待機時間や積み込み、取卸し等附帯作業がある場合の運賃との別建て支払
指定した時間に運送依頼する場合に必要な高速道路料金の負担
冷蔵・冷凍車等のような特殊車両には運賃割増率を考慮した運賃を設定

②荷待時間の削減と無理な到着時間設定の見直し、手荷役作業等の見直し。

【既に見直しにご協力いただいている荷主の皆様】

既に本趣旨にご理解ご協力いただき、協議を実施又は見直しを実施されている荷主の皆様におかれましては、ご協力に厚く感謝申し上げます。

《問い合わせ先》 国土交通省 北陸信越運輸局 富山運輸支局 TEL 076-423-0893
一般社団法人富山県トラック協会 TEL 076-495-8800

トラックドライバーの 新しい労働時間規制が始まります!

令和6年4月から適用

年 960 時間の時間外労働上限規制と改正改善基準告示

時間外労働時間の上限規制（年960時間）
に加えて1年、1か月、1日の拘束時間、
休息期間等が厳しく規制されます!

長時間の荷待ちが疑われる場合は、労働基
準監督署から荷主等に対して「要請」が
行われます!



改善基準告示とは？

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

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

改善基準告示の対象は？

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

緑ナンバー

白ナンバー

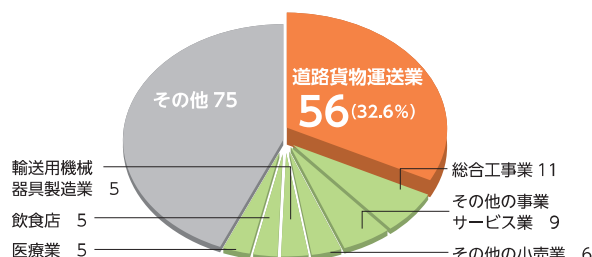
個人事業主



改善基準告示改正の背景

- 道路貨物運送業は、脳・心臓疾患による労災支給決定件数が全業種において最も多く、トラックドライバーの長時間・過重労働が課題となっています。
- 働き方改革関連法により、令和6年4月から時間外労働時間の上限規制が年960時間となります。
働き方改革関連法の国会附帯決議により、過労死等の防止の観点から改善基準告示の改正が求められました。

令和3年度 脳・心臓疾患による過労死等の労災支給決定件数



資料：厚生労働省「令和3年度過労死等の労災補償状況」

新しい改善基準告示の主な内容 (令和6年4月施行)

主な項目	主な内容
1年、1か月の拘束時間	1年 3,300 時間以内 1か月 284 時間以内 【例外】 労使協定により、次のとおり延長可(①②を満たす必要あり) 1年：3,400 時間以内 1か月：310 時間以内(年6か月まで) 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
1日の拘束時間	13 時間以内(上限 15 時間、14時間超は週2回までが目安) 【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合(※)、16時間まで延長可(週2回まで) ※:1週間における運行がすべて長距離貨物運送(一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送)で、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合
1日の休息期間	継続 11 時間以上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、継続 8 時間以上(週2回まで) 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続 12 時間以上の休息期間を与える
運転時間	2日平均 1日:9 時間以内 2週平均 1週:44 時間以内
連続運転時間	4 時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える(1回おおむね連続10分以上、合計30分以上) 10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない 【例外】 SA、PA等に駐停車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4 時間 30 分まで延長可

改正された告示や通達などの詳細は
厚生労働省ホームページをご覧ください

詳しい情報や相談窓口はこちら

厚労省 改善基準告示

検索



Point1

拘束時間について

- 1 か月の拘束時間は時間外労働及び休日労働を含め、原則月 284 時間です。また、繁忙期対応を考慮し、最大月 310 時間まで延長可能です。
- 月 284 時間を 12 か月続けると 3,408 時間となり、原則年 3,300 時間（最大年 3,400 時間）を遵守できません。そのため、**余裕を持った配送計画が求められます。**



Point2

運転時間について

- 1日あたり、1週あたりの運転時間が定められています。
- 特に長距離貨物輸送の場合、**無理な到着時間を設定し、拘束時間の全てを運転時間にすると告示違反になる場合があります。**



ドライバーの労働時間削減にご協力ください！

このようなことはありませんか？

恒常的に長い荷待ち時間



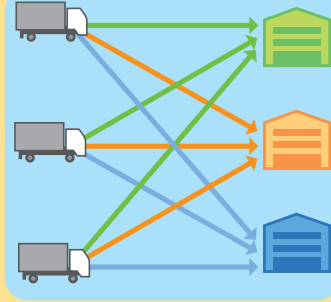
無理な到着時間の設定



手荷役による積卸作業

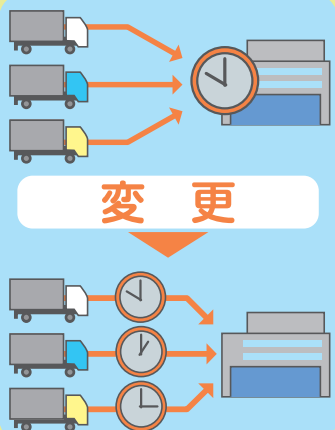


非効率的な集荷、配送



このような対策をトラック運送事業者と協議して取り組む必要があります！

予約システムの導入 納品日時の分散



高速道路利用促進 リードタイム延長

翌日着

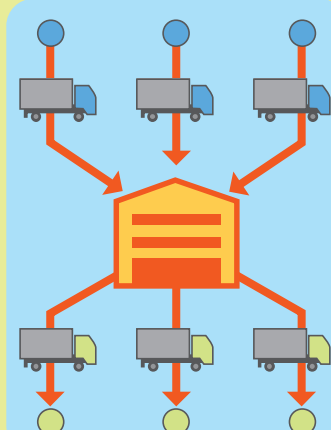
翌々日着



フェリーの活用 パレット化



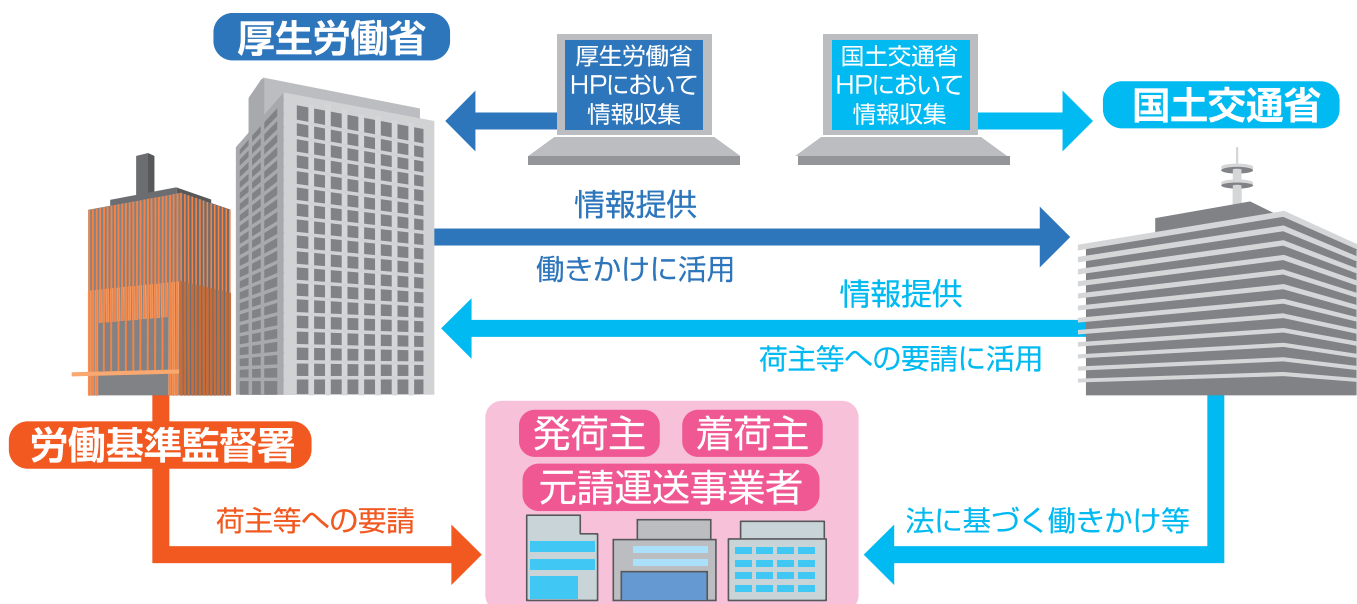
中継輸送の導入 積卸場所の集約



労働基準監督署から荷主等へ要請を行います！

- 改善基準告示違反になるような長時間の荷待ちが疑われる場合は、労働基準監督署から**荷主等**に対し「要請」を行います。
- また、厚生労働省から国土交通省に情報提供を行い、国土交通省から荷主等に対して法に基づく「働きかけ」等を行います。
- 発荷主に加えて、**着荷主**や**元請運送事業者**についても「要請」「働きかけ」等の対象になります。

- **荷主等企業に対し、労働基準監督署から配慮を要請**
(要請の内容) 長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないように努めること。
運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。
- 厚生労働省ホームページの「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」において、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 ⇒ **国土交通省にも情報提供**



長時間労働改善に関するご相談は…

トラック運送
事業者の皆さま



発着荷主
の皆さま

トラック運転者の長時間労働改善
特別相談センター

2022年8月1日から、相談受付開始！

ドライバーの時間外労働の上限規制、
何から手を付けたいの？

荷主が取り組む
べきことは？

例えばこんなとき、
こんな困りごとなど、
ご相談ください！！

ドライバーの運転時間に
限度があったの？

荷待ち時間の削減を
どう、進めればいいの？

トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター

ご相談は専用 Web サイトの問合せフォームからフリーダイヤルから
ご利用時間：9：00～17：00、休日：土日祝、12/29～1/3



**相談
無料**

令和2年
4月

トラック輸送の 「標準的な運賃」 が定められました

国土交通省では、トラックドライバーの労働条件の改善・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、トラック運送事業者が法令を遵守して**持続的に事業を行う際の参考となる標準的な運賃の告示**を行いました



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



国土交通省



公益社団法人
全日本トラック協会

平成30年12月

「貨物自動車運送事業法」が改正されました

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、令和6年度から時間外労働の限度時間（960時間）が設定される（＝働き方改革法施行）こと等を踏まえ、**その担い手である運転者を確保できず、重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善**する必要があること等に鑑み、以下の措置が講じられました。

規制の適正化

事業者が遵守すべき
事項の明確化

荷主対策の深度化

標準的な運賃の告示制度の導入

背景

- 原価を回収できる運賃（対価）の收受が必要
- 結果、法令遵守した、持続的な経営が困難

標準的な運賃の
告示制度の導入

（令和2年4月24日告示）
法令を遵守して、持続的に事業を
行う際の参考となる運賃の告示

国土交通省が告示した

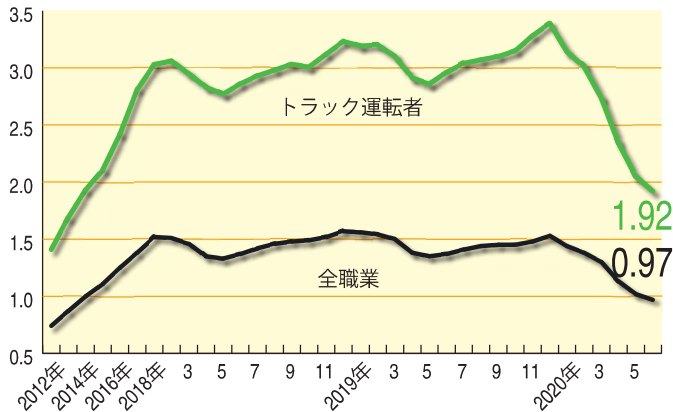
標準的な運賃は次のように設計されています。

運賃表の種類		距離制運賃		時間制運賃	
地域	車型	地方運輸局等のブロック（10ブロック）単位 バン型の車両で設定			
車種					
		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)
対象となる運送契約		車両を貸し切って貨物を運送する場合の契約を前提に設定			
元請・下請の係		元請事業者の備車費用・管理料は含まず、実運送を行う場合に要する原価について計算			

データで見るトラック運転者

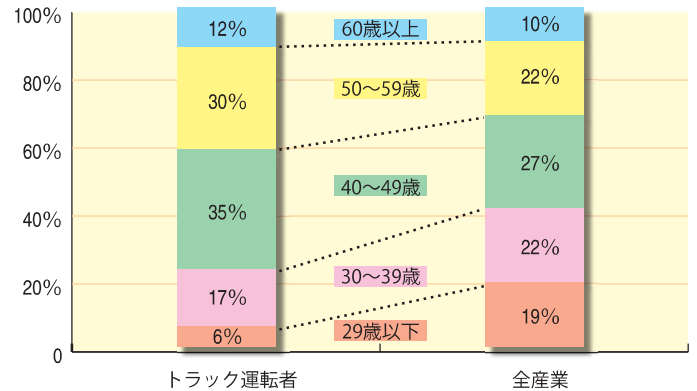
トラック運転者不足

有効求人倍率 全職業平均より約 2.0 倍高い



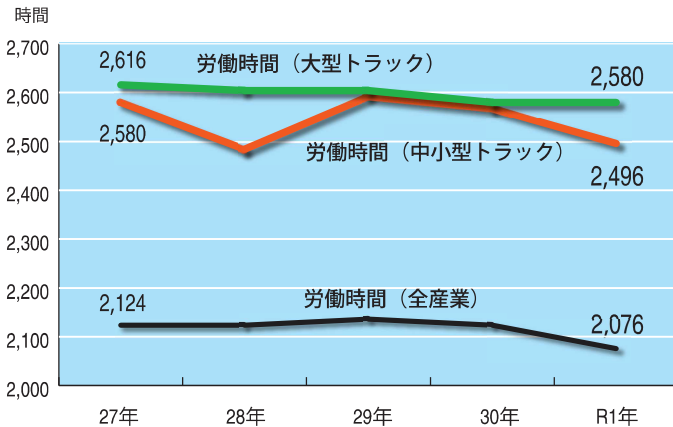
トラック運転者の高齢化

年齢構成 全産業平均より若年層の割合が低く、高齢層の割合が高い



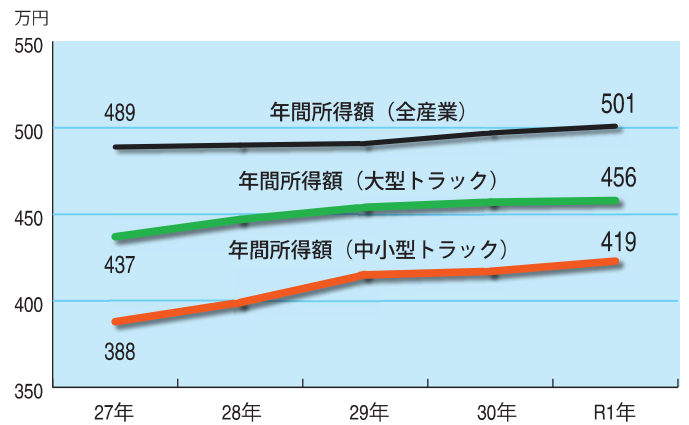
他産業と比べ長時間労働

年間労働時間 全産業平均より約 2 割長い



他産業と比べ低い賃金

年間所得額 全産業平均より約 1 割～2 割低い



(出所)「一般職業紹介状況」及び「賃金構造基本統計調査」(厚生労働省)「労働力調査」(総務省)

「標準的な運賃」

料金や実費

料金(待機時間料、積込・取卸料、附帯業務料)や実費(高速道路利用料、フェリー利用料、燃料サーチャージ等)については**標準的な運賃には含まれていない**ため、別途収受することとされています。

運賃(運送の役務の対価)

+

料金(積込・取卸料、附帯業務料)
実費(高速道路利用料、フェリー利用料等)

運賃、料金の適用ルール

運賃、料金、実費をどのようなルールで適用するか、割増や割引の適用方法等、告示内容を補完する事項を各トラック運送事業者が「**運賃料金適用方**」として定めます。

- 割増** 特殊車両、休日、深夜・早朝、品目別、特大品、悪路、冬期、地区割増
- 割引** 長期契約、往復割引
- その他** 割増・割引範囲の設定、個建、待機時間料、積込・取卸料、附帯業務料、実費(有料道路、フェリー利用料等)

取引先毎に契約書・覚書により取引条件を規定

標準的な運賃の告示内容

〔令和 2 年国土交通省告示第 575 号（令和 2 年 4 月 24 日）〕

I 距離制運賃表

北海道運輸局

(単位:円)

車種別 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	12,450	14,480	18,610	23,280
20km	13,980	16,290	21,080	26,500
30km	15,510	18,100	23,550	29,710
40km	17,050	19,910	26,010	32,930
50km	18,580	21,710	28,480	36,150
60km	20,120	23,520	30,940	39,370
70km	21,650	25,330	33,410	42,580
80km	23,180	27,140	35,870	45,800
90km	24,720	28,940	38,340	49,020
100km	26,250	30,750	40,800	52,240
110km	27,780	32,530	43,190	55,340
120km	29,310	34,310	45,570	58,440
130km	30,840	36,090	47,960	61,550
140km	32,370	37,870	50,350	64,650
150km	33,900	39,650	52,730	67,760
160km	35,430	41,430	55,120	70,860
170km	36,950	43,210	57,500	73,970
180km	38,480	44,990	59,890	77,070
190km	40,010	46,770	62,270	80,170
200km	41,540	48,540	64,660	83,280
200kmを超えて 500kmまで20kmを 増すごとに加算する 金額	3,050	3,530	4,700	6,110
500kmを超えて 50kmを増すごとに 加算する金額	7,610	8,810	11,740	15,270

東北運輸局

(単位:円)

車種別 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	11,980	13,970	18,050	22,600
20km	13,470	15,740	20,470	25,760
30km	14,960	17,500	22,880	28,920
40km	16,460	19,270	25,300	32,080
50km	17,950	21,030	27,720	35,240
60km	19,450	22,800	30,130	38,400
70km	20,940	24,560	32,550	41,560
80km	22,430	26,330	34,970	44,720
90km	23,930	28,090	37,390	47,870
100km	25,420	29,860	39,800	51,030
110km	26,910	31,590	42,140	54,080
120km	28,400	33,330	44,480	57,120
130km	29,880	35,060	46,810	60,170
140km	31,370	36,800	49,150	63,210
150km	32,860	38,530	51,490	66,260
160km	34,350	40,270	53,820	69,300
170km	35,840	42,010	56,160	72,350
180km	37,320	43,740	58,500	75,390
190km	38,810	45,480	60,830	78,440
200km	40,300	47,210	63,170	81,480
200kmを超えて 500kmまで20kmを 増すごとに加算する 金額	2,960	3,440	4,600	5,990
500kmを超えて 50kmを増すごとに 加算する金額	7,410	8,590	11,500	14,970

関東運輸局

(単位:円)

車種別 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	30,920	38,770
50km	23,040	26,480	33,710	42,380
60km	24,850	28,580	36,500	45,990
70km	26,660	30,690	39,290	49,600
80km	28,470	32,790	42,090	53,200
90km	30,280	34,890	44,880	56,810
100km	32,090	37,000	47,670	60,420
110km	33,910	39,090	50,390	63,930
120km	35,730	41,170	53,110	67,430
130km	37,550	43,260	55,830	70,940
140km	39,360	45,340	58,550	74,440
150km	41,180	47,430	61,270	77,950
160km	43,000	49,510	64,000	81,450
170km	44,820	51,600	66,720	84,960
180km	46,630	53,690	69,440	88,460
190km	48,450	55,770	72,160	91,970
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

北陸信越運輸局

(単位:円)

車種別 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	12,530	14,560	18,680	23,360
20km	14,070	16,370	21,150	26,580
30km	15,600	18,190	23,620	29,800
40km	17,140	20,000	26,090	33,020
50km	18,680	21,810	28,560	36,240
60km	20,220	23,630	31,030	39,460
70km	21,760	25,440	33,500	42,690
80km	23,300	27,250	35,970	45,910
90km	24,840	29,060	38,440	49,130
100km	26,380	30,880	40,910	52,350
110km	27,910	32,660	43,300	55,460
120km	29,450	34,450	45,690	58,570
130km	30,980	36,230	48,080	61,680
140km	32,520	38,020	50,470	64,790
150km	34,050	39,800	52,870	67,900
160km	35,590	41,590	55,260	71,010
170km	37,120	43,370	57,650	74,120
180km	38,660	45,160	60,040	77,220
190km	40,190	46,940	62,430	80,330
200km	41,730	48,730	64,820	83,440
200kmを超えて 500kmまで20kmを 増すごとに加算する 金額	3,060	3,540	4,710	6,120
500kmを超えて 50kmを増すごとに 加算する金額	7,640	8,850	11,770	15,290

中部運輸局

(単位:円)

キロ程	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)
10km	14,390	16,530	20,790	25,850
20km	16,080	18,500	23,430	29,270
30km	17,770	20,480	26,070	32,690
40km	19,460	22,450	28,710	36,110
50km	21,150	24,420	31,350	39,530
60km	22,840	26,390	33,990	42,950
70km	24,530	28,370	36,630	46,370
80km	26,220	30,340	39,270	49,790
90km	27,910	32,310	41,910	53,210
100km	29,600	34,280	44,550	56,630
110km	31,290	36,240	47,120	59,950
120km	32,980	38,190	49,690	63,270
130km	34,670	40,140	52,250	66,580
140km	36,370	42,090	54,820	69,900
150km	38,060	44,040	57,390	73,220
160km	39,750	45,990	59,960	76,540
170km	41,450	47,940	62,520	79,850
180km	43,140	49,900	65,090	83,170
190km	44,830	51,850	67,660	86,490
200km	46,520	53,800	70,230	89,810
200kmを超えて 500kmまで20kmを 増すごとに加算する金額	3,380	3,870	5,070	6,540
500kmを超えて 50kmを増すごとに 加算する金額	8,440	9,680	12,660	16,340

近畿運輸局

(単位:円)

キロ程	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)
10km	14,330	16,490	20,790	25,860
20km	16,020	18,460	23,430	29,290
30km	17,710	20,430	26,080	32,710
40km	19,400	22,400	28,720	36,140
50km	21,090	24,380	31,370	39,570
60km	22,770	26,350	34,010	43,000
70km	24,460	28,320	36,650	46,430
80km	26,150	30,290	39,300	49,860
90km	27,840	32,270	41,940	53,290
100km	29,530	34,240	44,590	56,720
110km	31,220	36,190	47,160	60,040
120km	32,910	38,140	49,730	63,360
130km	34,600	40,090	52,300	66,690
140km	36,290	42,040	54,870	70,010
150km	37,980	43,990	57,440	73,330
160km	39,670	45,940	60,010	76,660
170km	41,360	47,890	62,580	79,980
180km	43,050	49,840	65,150	83,300
190km	44,740	51,790	67,720	86,620
200km	46,430	53,740	70,290	89,950
200kmを超えて 500kmまで20kmを 増すごとに加算する金額	3,370	3,870	5,070	6,550
500kmを超えて 50kmを増すごとに 加算する金額	8,430	9,680	12,670	16,370

中国運輸局

(単位:円)

キロ程	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)
10km	13,000	15,060	19,220	23,980
20km	14,580	16,920	21,730	27,260
30km	16,160	18,770	24,240	30,530
40km	17,740	20,620	26,750	33,800
50km	19,310	22,480	29,270	37,070
60km	20,890	24,330	31,780	40,340
70km	22,470	26,180	34,290	43,610
80km	24,050	28,040	36,800	46,880
90km	25,620	29,890	39,320	50,150
100km	27,200	31,740	41,830	53,420
110km	28,770	33,570	44,260	56,580
120km	30,350	35,400	46,700	59,740
130km	31,930	37,230	49,130	62,910
140km	33,500	39,050	51,570	66,070
150km	35,080	40,880	54,000	69,230
160km	36,650	42,710	56,440	72,390
170km	38,230	44,540	58,870	75,550
180km	39,800	46,360	61,310	78,710
190km	41,380	48,190	63,740	81,870
200km	42,950	50,020	66,180	85,030
200kmを超えて 500kmまで20kmを 増すごとに加算する金額	3,140	3,620	4,800	6,220
500kmを超えて 50kmを増すごとに 加算する金額	7,850	9,060	11,990	15,560

四国運輸局

(単位:円)

キロ程	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)
10km	12,280	14,290	18,380	22,990
20km	13,800	16,080	20,830	26,180
30km	15,320	17,870	23,270	29,370
40km	16,840	19,660	25,710	32,560
50km	18,350	21,450	28,160	35,750
60km	19,870	23,250	30,600	38,940
70km	21,390	25,040	33,040	42,130
80km	22,910	26,830	35,490	45,320
90km	24,420	28,620	37,930	48,510
100km	25,940	30,410	40,370	51,700
110km	27,460	32,170	42,740	54,770
120km	28,970	33,930	45,100	57,850
130km	30,480	35,690	47,460	60,930
140km	32,000	37,450	49,830	64,000
150km	33,510	39,210	52,190	67,080
160km	35,020	40,980	54,560	70,160
170km	36,540	42,740	56,920	73,230
180km	38,050	44,500	59,290	76,310
190km	39,560	46,260	61,650	79,390
200km	41,080	48,020	64,010	82,470
200kmを超えて 500kmまで20kmを 増すごとに加算する金額	3,010	3,490	4,650	6,050
500kmを超えて 50kmを増すごとに 加算する金額	7,530	8,730	11,640	15,130

I 距離制運賃表

九州運輸局

(単位:円)

キロ程	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)
10km		12,370	14,370	18,430	23,040
20km		13,890	16,160	20,870	26,230
30km		15,410	17,960	23,320	29,410
40km		16,930	19,750	25,760	32,600
50km		18,460	21,550	28,210	35,790
60km		19,980	23,340	30,650	38,980
70km		21,500	25,130	33,090	42,160
80km		23,020	26,930	35,540	45,350
90km		24,540	28,720	37,980	48,540
100km		26,070	30,520	40,430	51,720
110km		27,580	32,280	42,790	54,800
120km		29,100	34,050	45,160	57,880
130km		30,620	35,820	47,520	60,960
140km		32,140	37,580	49,890	64,030
150km		33,660	39,350	52,260	67,110
160km		35,180	41,120	54,620	70,190
170km		36,700	42,880	56,990	73,260
180km		38,210	44,650	59,360	76,340
190km		39,730	46,410	61,720	79,420
200km		41,250	48,180	64,090	82,500
200kmを超えて 500kmまで20kmを 増すごとに加算する金額		3,020	3,500	4,660	6,050
500kmを超えて 50kmを増すごとに 加算する金額		7,560	8,750	11,650	15,140

沖縄総合事務局

(単位:円)

キロ程	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)
5km		10,440	12,220	15,890	19,900
10km		11,150	13,070	17,060	21,430
20km		12,580	14,760	19,390	24,500
30km		14,000	16,450	21,730	27,560
40km		15,430	18,140	24,060	30,620
50km		16,850	19,830	26,400	33,680
60km		18,280	21,520	28,730	36,740
70km		19,700	23,210	31,060	39,800
80km		21,130	24,900	33,400	42,860
90km		22,550	26,590	35,730	45,920
100km		23,980	28,270	38,070	48,980
110km		25,400	29,930	40,320	51,930
120km		26,810	31,590	42,570	54,870
130km		28,230	33,250	44,830	57,820
140km		29,650	34,910	47,080	60,770
150km		31,070	36,570	49,330	63,710
160km		32,490	38,230	51,590	66,660
170km		33,900	39,890	53,840	69,600
180km		35,320	41,540	56,090	72,550
190km		36,740	43,200	58,340	75,490
200km		38,160	44,860	60,600	78,440
200kmを超えて 10kmを増すごとに 加算する金額		1,410	1,640	2,220	2,890

II 時間制運賃表

(単位:円)

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)
			局 別				
基礎額	8時間制	基礎走行キロ 小型車は100km 小型車以外のもの 130km	北海道	31,100	37,260	48,530	61,290
			東北	29,970	36,050	47,170	59,670
			関東	39,060	45,790	57,900	72,440
			北陸信越	31,280	37,440	48,690	61,470
			中部	35,710	42,130	53,700	67,370
			近畿	35,580	42,040	53,710	67,430
			中国	32,420	38,640	49,950	62,950
			四国	30,700	36,800	47,960	60,590
			九州	30,890	36,980	48,060	60,680
			沖縄	28,010	33,890	44,810	56,880
	4時間制	基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの 60km	北海道	18,660	22,360	29,120	36,780
			東北	17,980	21,630	28,300	35,800
			関東	23,440	27,470	34,740	43,460
			北陸信越	18,770	22,470	29,210	36,880
			中部	21,430	25,280	32,220	40,420
			近畿	21,350	25,220	32,230	40,460
			中国	19,450	23,180	29,970	37,770
			四国	18,420	22,080	28,780	36,350
			九州	18,530	22,190	28,840	36,410
			沖縄	16,800	20,330	26,880	34,130

(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)
加 算 額	基礎走行キロを超える場合は、10kmを増すごとに	北海道	280	340	510	710
		東北	280	340	510	710
		関東	280	340	510	720
		北陸信越	280	340	510	710
		中部	280	340	510	710
		近畿	280	340	510	710
		中国	280	340	510	710
		四国	280	340	510	710
		九州	280	340	510	710
		沖縄	280	340	510	710
	基礎作業時間を超える場合は、1時間を増すごとに(4時間制の場合であって、午前から午後にわたる場合は、正午から起算した時間により加算額を計算する。)	北海道	2,850	2,990	3,200	3,780
		東北	2,720	2,850	3,050	3,600
		関東	3,820	4,000	4,280	5,060
		北陸信越	2,880	3,020	3,230	3,820
		中部	3,430	3,590	3,850	4,550
		近畿	3,400	3,560	3,810	4,510
		中国	3,020	3,160	3,390	4,000
		四国	2,810	2,940	3,150	3,730
		九州	2,840	2,980	3,190	3,770
		沖縄	2,490	2,610	2,790	3,300

Ⅲ 運賃割増率

特殊車両割増	冷蔵車・冷凍車……………	2割
休日割増	日曜祝祭日に運送した距離に限る……………	2割
深夜・早朝割増	午後10時から午前5時までに運送した距離……………	2割

Ⅳ 待機時間料

時間 \ 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)
30分を超える場合において 30分までごとに発生する金額	1,670円	1,750円	1,870円	2,220円

Ⅴ 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は、運賃とは別に料金として収受

Ⅵ 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は、運賃とは別に実費として収受

Ⅶ 燃料サーチャージ

別に定めるところにより収受

Ⅷ その他

この告示に定めるもののほか、この告示の施行に関し必要な事項は、別に定める。

国土交通省 適正取引相談窓口一覧

担当部局	担当部課	運輸支局担当部署	電話番号	担当部局	担当部課	運輸支局担当部署	電話番号	
自動車局	貨物課		03-5253-8575	近畿運輸局	自動車交通部	貨物課	06-6949-6447	
北海道運輸局	自動車交通部	貨物課	011-290-2743		大阪運輸支局	輸送部門	072-822-6733	
	札幌運輸支局	輸送・監査担当	011-731-7167		京都運輸支局	輸送・監査部門	075-681-9765	
	函館運輸支局	輸送・監査担当	0138-49-8863		奈良運輸支局	企画輸送・監査部門 (ガイダンス番号:4)	0743-59-2151	
	室蘭運輸支局	輸送・監査担当	0143-44-3012		滋賀運輸支局	企画輸送・監査部門	077-585-7253	
	帯広運輸支局	企画輸送・監査担当	0155-33-3286		和歌山運輸支局	輸送・監査部門	073-422-2138	
	釧路運輸支局	輸送・監査担当	0154-51-2514		神戸運輸監理部	兵庫陸運部	輸送部門	078-453-1104
	北見運輸支局	企画輸送・監査担当	0157-24-7631			自動車交通部	貨物課	082-228-3438
	旭川運輸支局	輸送・監査担当	0166-51-5272		中国運輸局	広島運輸支局	輸送・監査担当	082-233-9167
自動車交通部	貨物課	022-791-7531	鳥取運輸支局	輸送・監査担当		0857-22-4120		
東北運輸局	宮城運輸支局	輸送・監査部門 (ガイダンス番号:3)	022-235-2517	島根運輸支局		輸送・監査担当	0852-37-1311	
	福島運輸支局	輸送・監査部門 (ガイダンス番号:3)	024-546-0345	岡山運輸支局		輸送・監査担当	086-286-8122	
	岩手運輸支局	輸送・監査部門	019-638-2155	山口運輸支局		輸送・監査担当	083-922-5336	
	青森運輸支局	輸送・監査部門	017-739-1502	四国運輸局		自動車交通部	貨物課	087-802-6773
	山形運輸支局	輸送・監査部門 (ガイダンス番号:3)	023-686-4711			香川運輸支局	企画観光・輸送・監査部門	087-882-1357
	秋田運輸支局	輸送・監査部門	018-863-5813			徳島運輸支局	輸送・監査部門	088-641-4811
	自動車交通部	貨物課	045-211-7248		愛媛運輸支局	輸送・監査部門	089-956-1563	
	東京運輸支局	輸送担当 (ガイダンス番号:1)	03-3458-9231		高知運輸支局	輸送・監査部門	088-866-7311	
神奈川運輸支局	輸送担当 (ガイダンス番号:1)	045-939-6800	自動車交通部		貨物課	092-472-2528		
埼玉運輸支局	輸送担当 (ガイダンス番号:3)	048-624-1835	九州運輸局		福岡運輸支局	輸送部門 (ガイダンス番号:2)	092-673-1191	
群馬運輸支局	企画輸送・監査担当 (ガイダンス番号:1)	027-263-4440			佐賀運輸支局	企画輸送・監査部門 (ガイダンス番号:1)	0952-30-7271	
千葉運輸支局	輸送担当 (ガイダンス番号:2)	043-242-7336		長崎運輸支局	輸送・監査部門 (ガイダンス番号:2)	095-839-4747		
茨城運輸支局	輸送担当 (ガイダンス番号:1)	029-247-5348		熊本運輸支局	輸送・監査部門 (ガイダンス番号:3)	096-369-3155		
栃木運輸支局	企画輸送・監査担当	028-658-7011		大分運輸支局	輸送・監査部門 (ガイダンス番号:3)	097-558-2107		
山梨運輸支局	企画輸送・監査担当	055-261-0880		宮崎運輸支局	輸送・監査部門 (ガイダンス番号:2)	0985-51-3952		
北陸信越運輸局	自動車交通部	貨物課		025-285-9154	鹿児島運輸支局	輸送・監査部門 (ガイダンス番号:3)	099-261-9192	
	新潟運輸支局	輸送・監査部門		025-285-3124	沖縄総合事務局	運輸部	陸上交通課	098-866-1836
	長野運輸支局	輸送・監査部門	026-243-4642	陸運事務所		輸送部門	098-877-5140	
	石川運輸支局	輸送・監査部門 (ガイダンス番号:1)	076-208-6000					
	富山運輸支局	輸送・監査部門	076-423-0893					
	中部運輸局	自動車交通部	貨物課	052-952-8037				
愛知運輸支局		輸送・監査担当	052-351-5312					
静岡運輸支局		輸送・監査担当	054-261-1191					
岐阜運輸支局		輸送・監査担当	058-279-3714					
三重運輸支局		輸送・監査担当	059-234-8411					
福井運輸支局		輸送・監査担当	0776-34-1602					



公益社団法人
全日本トラック協会

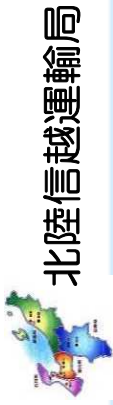
〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番5号
TEL: 03-3354-1009 (代表) FAX: 03-3354-1019

物流の「2024年問題」 ～国土交通省の取り組み～

令和5年7月26日
第10回トラック輸送における取引環境・労働時間改善富山地方協議会

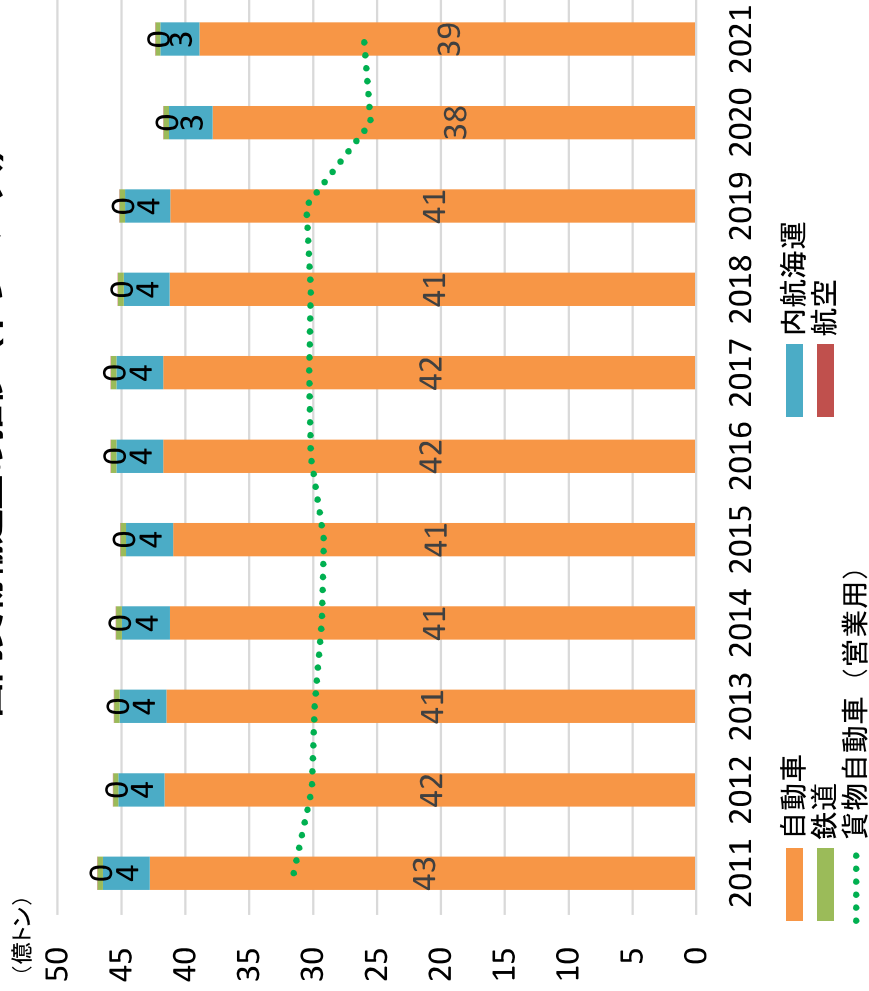
1. トラック運送事業の現状
2. 荷主対策と標準的な運賃
3. 価格転嫁
4. 持続可能な物流の実現に向けた検討会
5. 物流革新に向けた政策パッケージ
6. トラックGメンの取り組み

国内貨物輸送量の推移

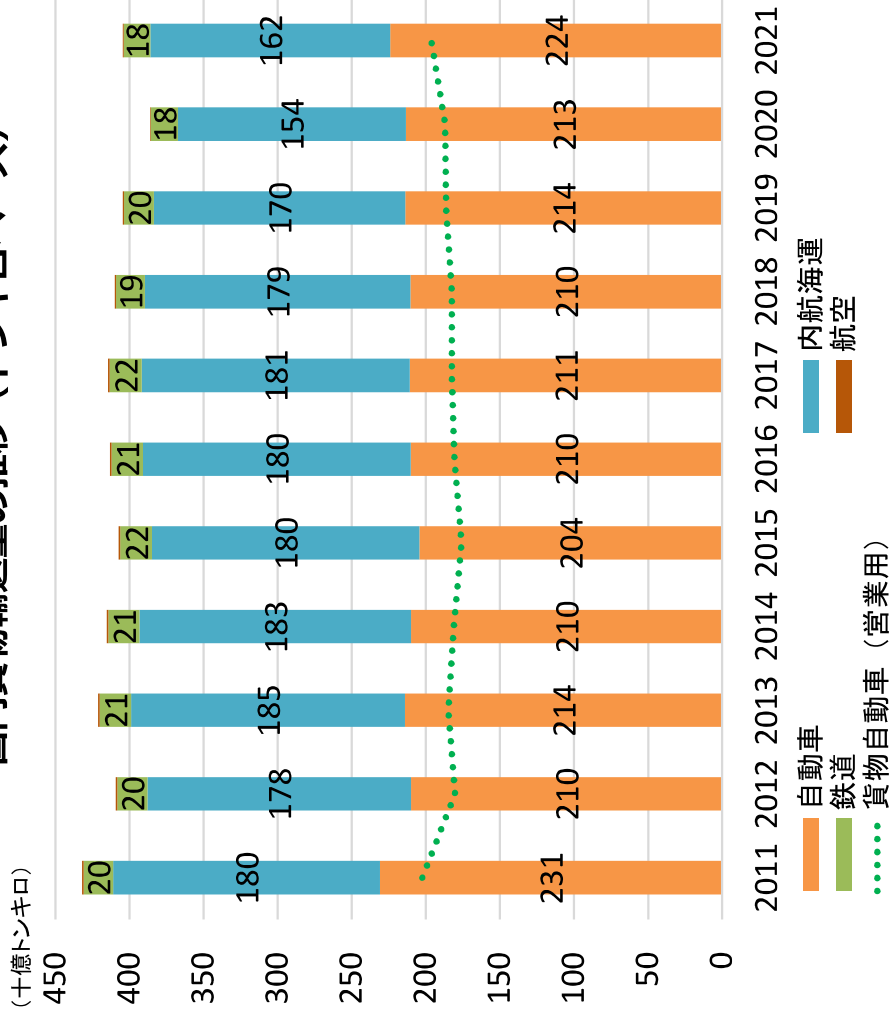


- モード別の国内貨物輸送量をトンベースでみると、自動車が約9割を占める。
- トンキロベースでみると、自動車が約5割を占める。

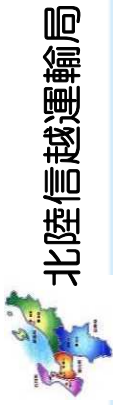
国内貨物輸送量の推移（トンベース）



国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）

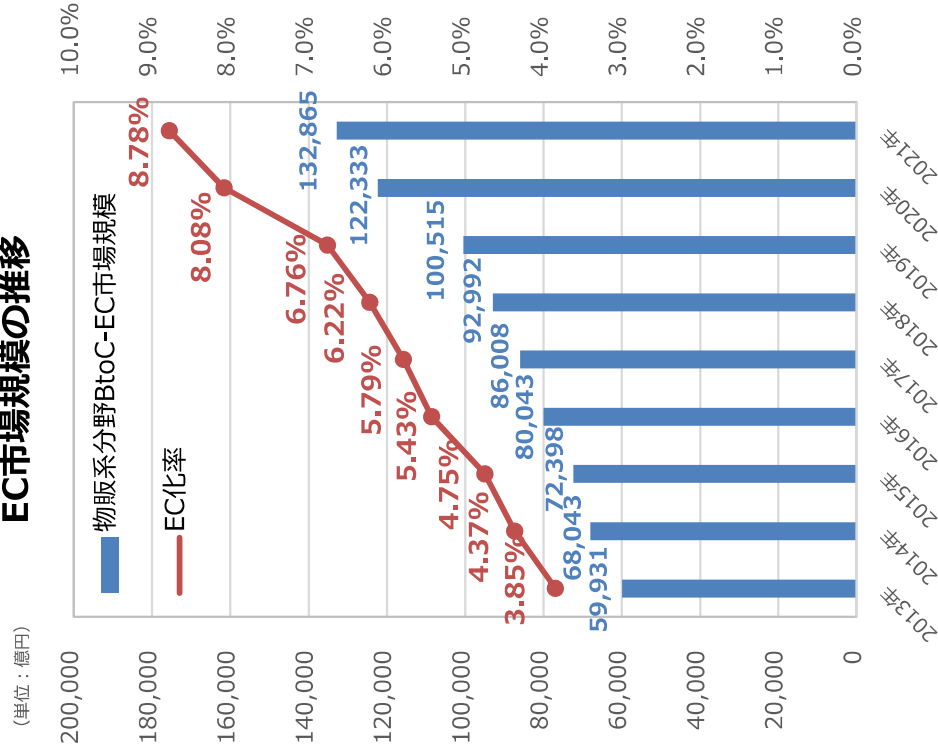


EC市場の推移・規模、宅配便取扱個数・再配達率



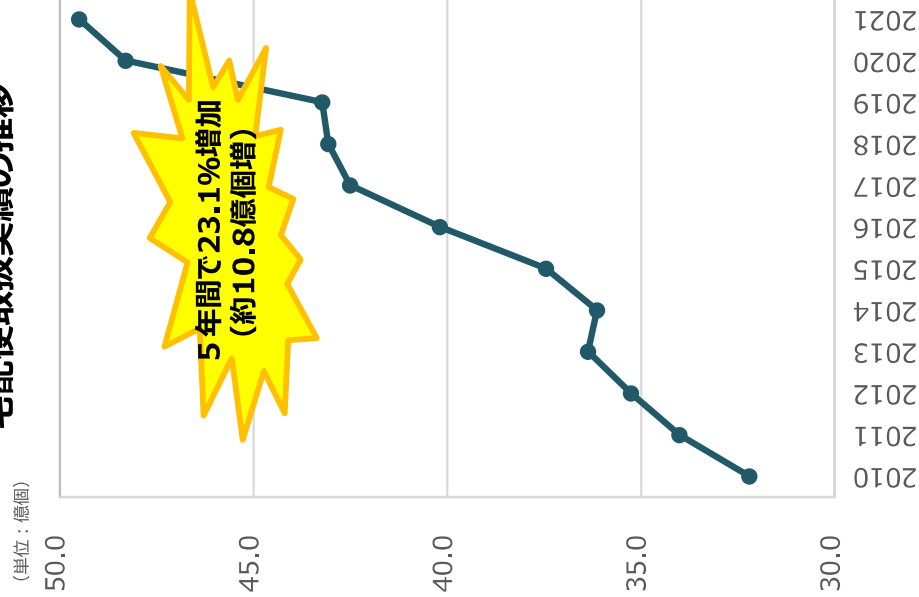
- EC市場の拡大に伴い、宅配便取扱個数も急増（直近5年間で23.1%増加）。
- 他方、宅配便の不在再配達が全体の約11～12%程度発生。

EC市場規模の推移



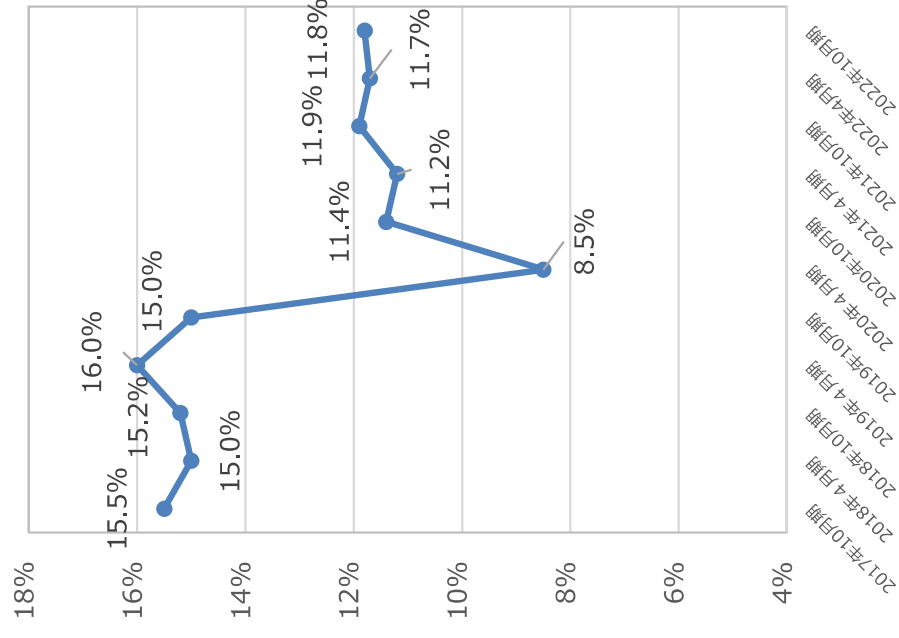
(出典) 経済産業省「電子商取引実態調査」
注：EC化率＝物販系分野における電子商取引市場規模（推計値）
／物販系分野における商取引市場規模（推計値）

宅配便取扱実績の推移



(出典) 国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」
注：2007年度より、ゆうパックの実績を調査対象に追加。
2016年度より、ゆうパックの実績を調査対象に追加

再配達率の推移



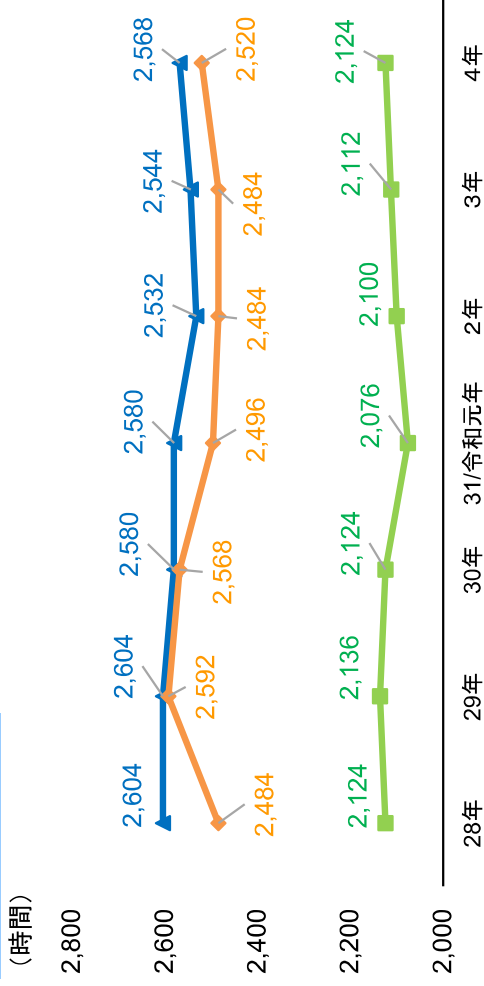
(出典) 国土交通省「宅配便再配達実態調査」
(2017年10月期-2022年10月期)



トラック運送事業の働き方をめぐる現状

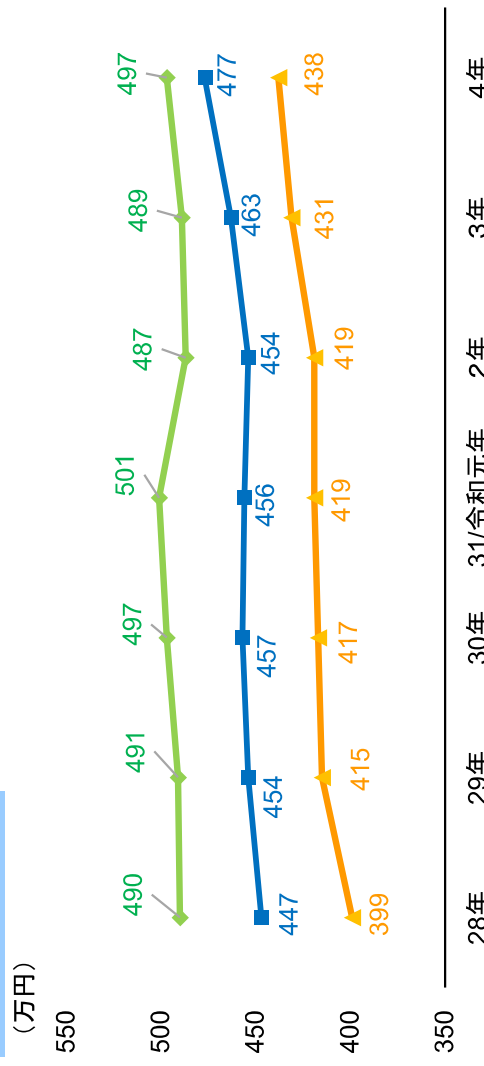
①労働時間

全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



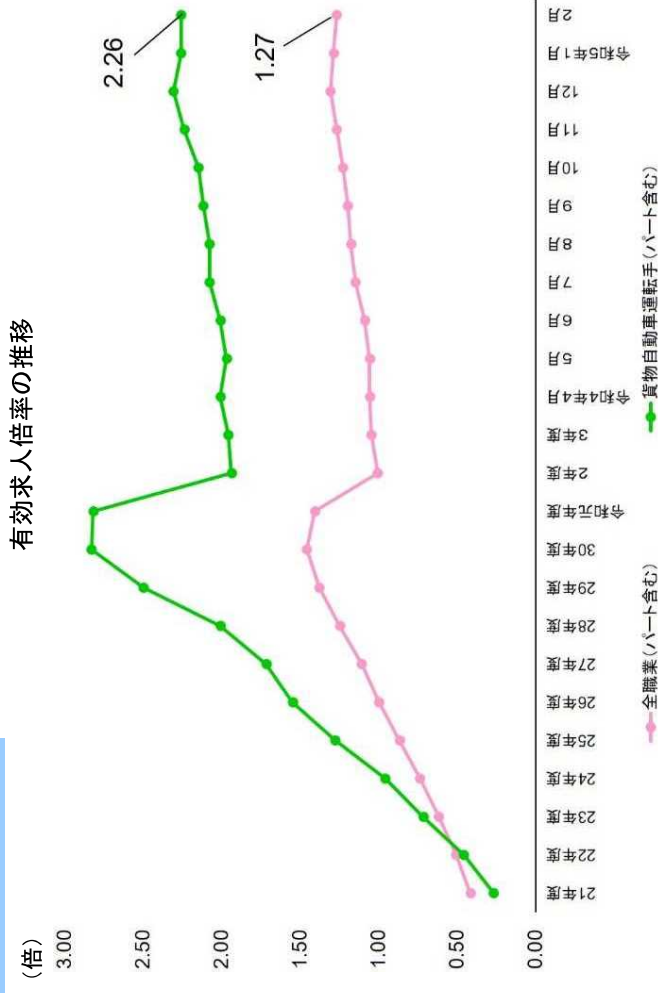
②年間賃金

全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



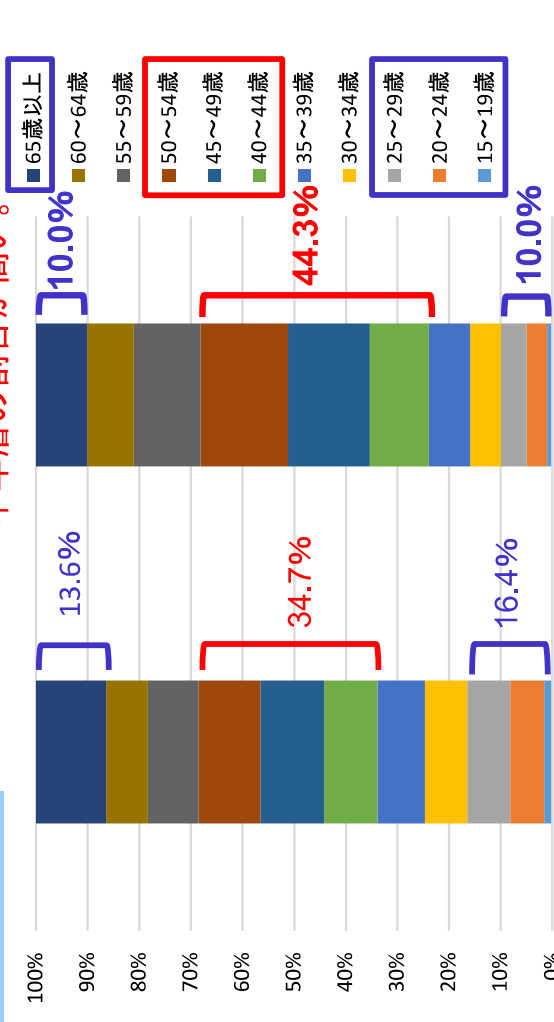
③人手不足

全職業平均より約2倍高い。



④年齢構成

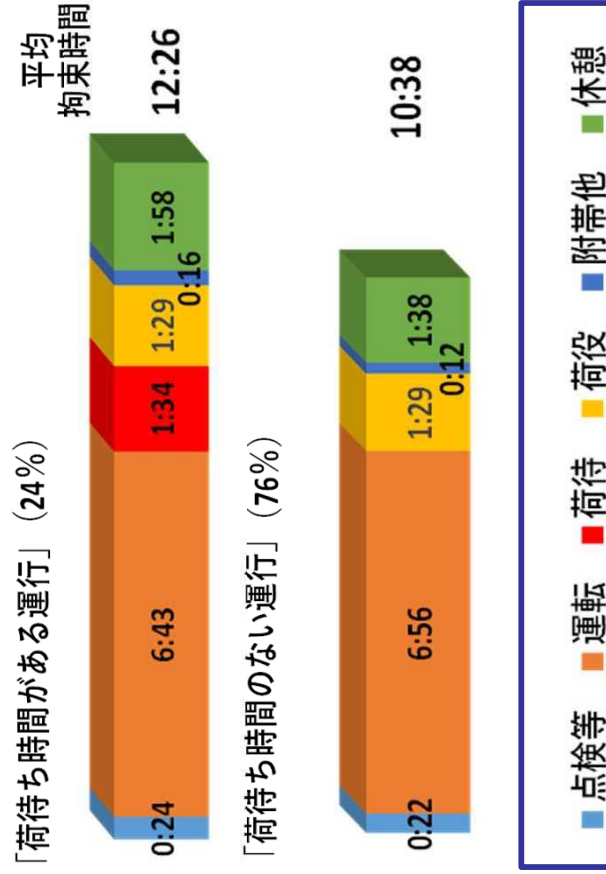
全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。
中年層の割合が高い。



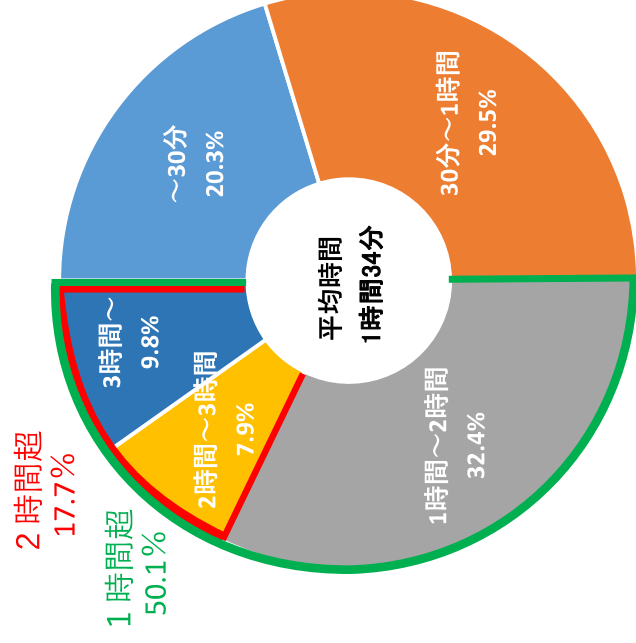


- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳
(荷待ち時間の有無別)



1運行あたりの荷待ち時間の分布





自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

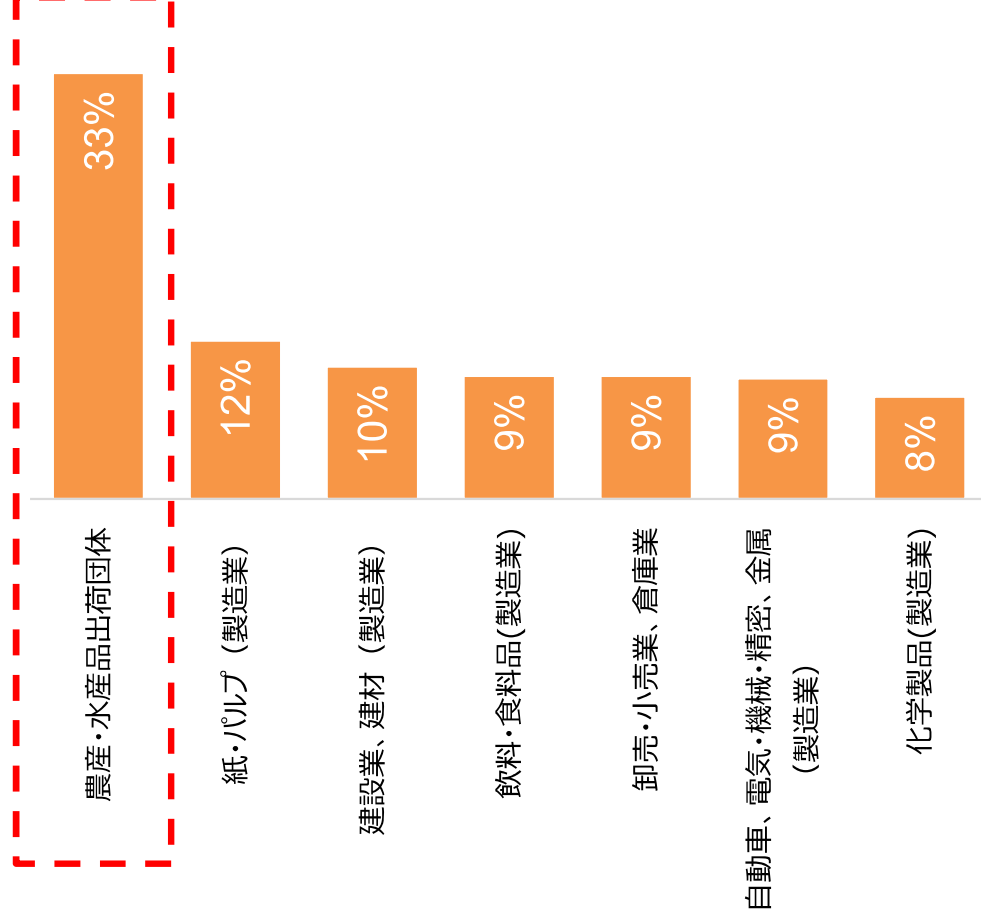
平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月1日）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「改善基準告示」（**貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象**）により、拘束時間、運転時間等が強化される。

○主な改正内容

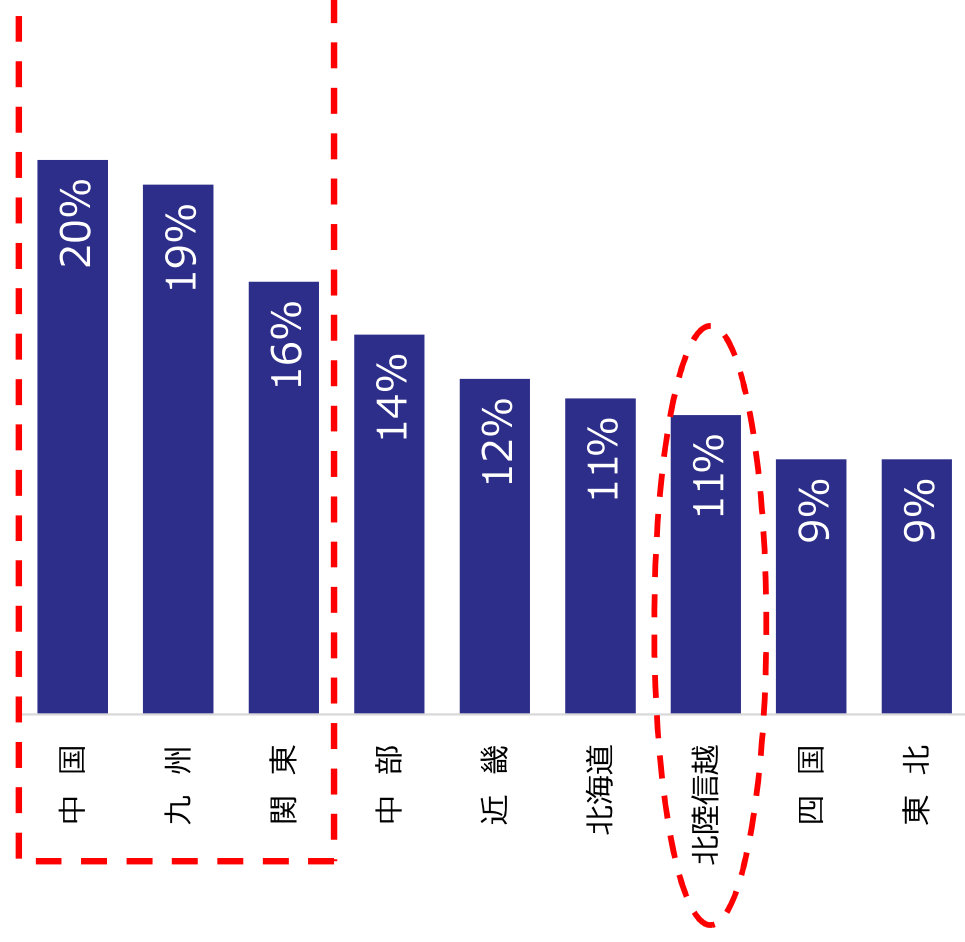
	現 行	改正後
時間外労働規制 （労働基準法）	なし	960時間 （原則、年720時間）
拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示）	【1日あたり】 原則 13時間 以内、最大 16時間 以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 293時間 以内。ただし、労使協 定により、 年3516時間 を超えない範囲 内で、 320時間 まで延長可。	令和6年4月～ 【1日あたり】 ・ 原則 13時間 以内、最大 15時間 以内。 ・ 長距離運行は週2回まで16時間 ※ 14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 年3300時間、284時間 以内。 ただし、労使協定により、 年3400時間 を超 えない範囲内で、 310時間 まで延長可。

- 具体的な対応を行わなかった場合、2024年度には輸送能力が約14%（4億トン相当）不足する可能性。
- その後も対応を行わなかった場合、2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足する可能性。

(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）

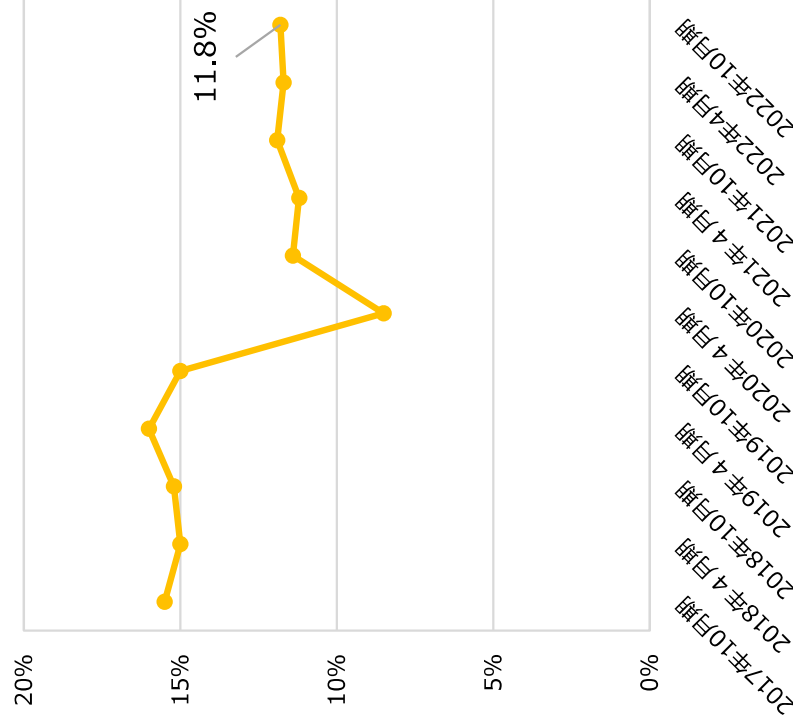


物流危機に対する認知度等について



- 一般消費者については、現状、宅配貨物の再配達率は12%発生。
- 事業者については、物流危機に対して問題意識を持っているのは8割である一方、取組を実施しているのは約5割にとどまる。

再配達率の推移

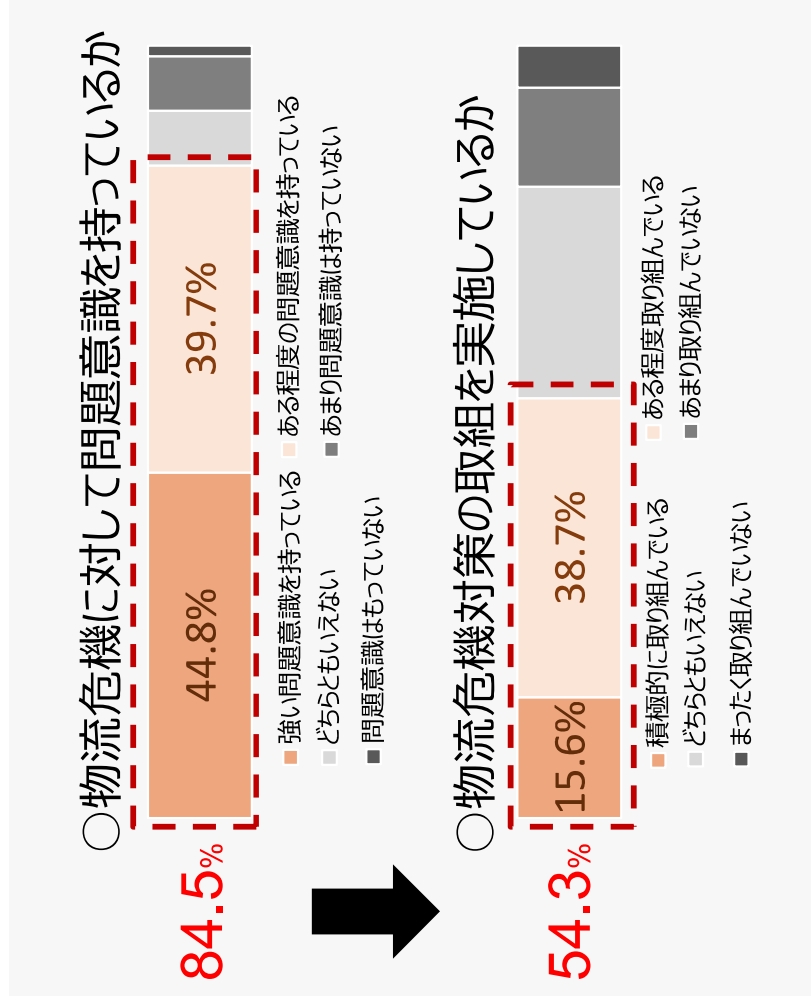


出典：国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」

注：2007年度より、ゆうパックの実績を調査対象に追加

2016年度より、ゆうパケットの実績を調査対象に追加

物流危機に対する問題意識と取り組み状況 (回答事業者：1,707社)



出典：第7回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料

改正の目的

- トラック運送業の健全な発達を図るため、規制を適正化
- 時間外労働規制の適用(令和6年4月)を見据え、緊急に運転者の労働条件を改善

改正の概要

1. 規制の適正化

参入要件を厳格化(欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等)

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

定期的な車両の点検・整備の実施や社会保険料の納付等の義務づけ

3. 荷主対策の深度化

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】⇒ 当面の間(令和5年6月成立)

トラック事業者の法令遵守に係る荷主の配慮義務、国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定を新設

4. 標準的な運賃

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】⇒ 当面の間(令和5年6月成立)

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「標準的な運賃」の制度を導入

貨物自動車運送事業法改正法附則第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
疑いがあると思われる場合

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

要請してもなお改善
されない場合

働きかけ



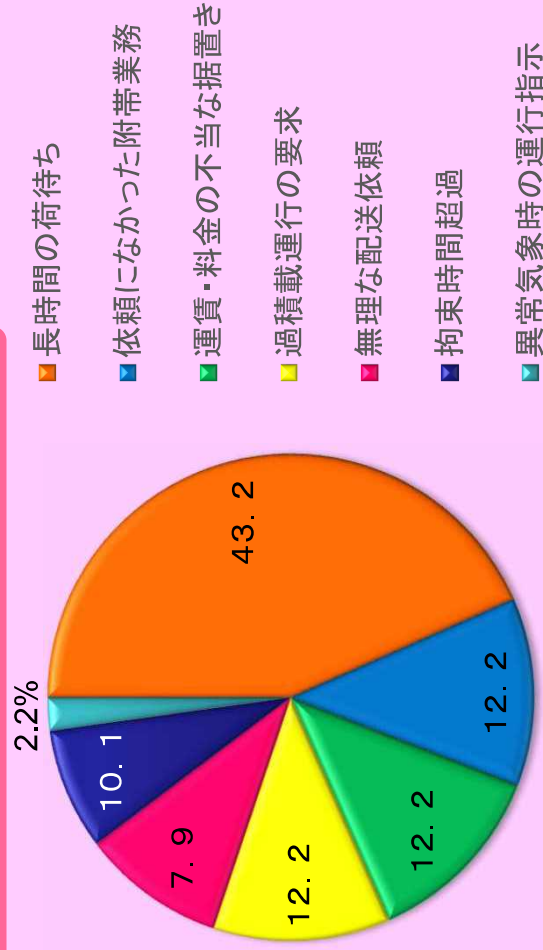
要請



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
要請	4
働きかけ	82

※令和5年5月31日現在

標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)**を改善し、**持続的に事業を運営**するための参考となる指標

基本的な策定方針

- ◆ 運賃表の基本 ⇒ 貸切運送を前提に(1)距離制、(2)時間制の運賃表を設定
- ◆ 車種等の違い ⇒ 車格別(2t, 4t, 10t, 20t)にドライバン型のトラックを基準として算出
- ◆ 地域差 ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定
- ◆ 運賃と料金の考え方 ⇒ 高速道路料金やフェリー料金等については運賃と別に収受

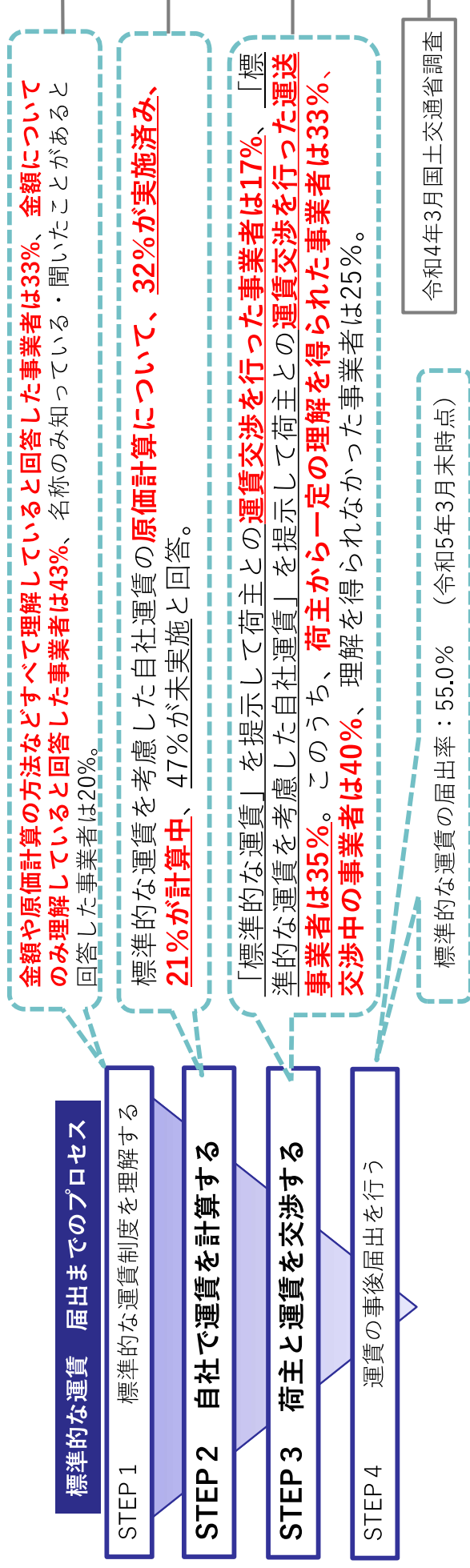
適正な原価・利潤の確保

- ◆ 元請け・下請けの関係 ⇒ 元請事業者の庸車費用等は考慮せず、**実運送にかかる原価**等を基準に算出
- ◆ 車両費 ⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた**車両への設備投資等**ができるよう**償却年数は5年**で設定
- ◆ 人件費 ⇒ ドライバーの労働条件改善のため、**全産業平均の時間当たりの単価**を基準
- ◆ 帰り荷の取扱い ⇒ **帰り荷がないことを前提に実車率50%**の前提で算出。
- ◆ 利潤 ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、**自己資本に対する適正な利潤額**を設定



今後は、**標準的な運賃を実勢運賃に反映**させていくことが重要

- 平成30年改正後の貨物自動車運送事業法に基づき、**運賃交渉力の弱い運送事業者の適正な運賃収受を支援すること**を目的に、令和2年4月「標準的な運賃」を告示。
- 「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らる前提を置いて、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。**



◆「ホワイト物流」推進運動セミナーやトラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会等を通じて荷主等へ「標準的な運賃」の周知・浸透を図っているところ。

(出席者)

○閣僚等：総理大臣、新しい資本主義担当大臣、国土交通大臣ほか関係閣僚、公正取引委員会委員長

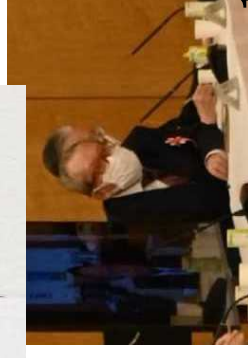
○経済団体：日本経済団体連合会会長、経済同友会代表幹事、日本商工会議所会頭、全国商工会連合会会長、全国中小企業団体中央会会長

○事業者団体：全日本トラック協会会長、日本建設業連合会会長ほか

(食品産業センター、情報サービス産業協会、全国警備業協会、電子情報技術産業協会、日本印刷産業連合会、日本化学工業協会、日本金型工業会、日本建材・住宅設備産業協会、日本航空宇宙工業会、日本広告業協会、日本産業機械工業会、日本自動車工業会、日本自動車部品工業会、日本スーパーマーケット協会、日本製紙連合会、日本繊維産業連盟、日本鑄造協会、日本鉄鋼連盟、日本動画協会、日本フランチャイズチェーン協会)

(趣旨)

中小企業等が賃上げの原資を確保できるよう、取引事業者全体のパートナーシップにより、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分を適切に転嫁できるための必要な環境整備について議論。





2. 価格転嫁円滑化に向けた法執行の強化

(3) 「優越的地位の濫用」に関する緊急調査及び法執行の強化

- ・これまでは荷主と物流事業者との取引を調査していたが、今年度内に対象業種を追加的に選定し、来年度に緊急調査を実施(「買いたたき」の指導実績が多い道路貨物運送業のほか、関係省庁からの情報提供等を踏まえて選定)。調査結果を取りまとめ、公表。公取委は、転嫁拒否が疑われる事案について、立入調査を行う。関係する事業者に対して、具体的な懸念事項を明示した文書を送付する。

(4) 下請代金法上の「買いたたき」に対する対応

①「買いたたき」の解釈の明確化

②「買いたたき」に対する取締り強化

- ・親事業者への立入調査の件数を増やすなど取締りを強化、再発防止が不十分な事業者に対しては、取締役会決議を経た上で、改善報告書の提出を求める(現在は法律に基づく勧告事案のみに要求)

③下請取引の監督強化のための情報システムの構築

④下請中小企業振興法に基づく対応

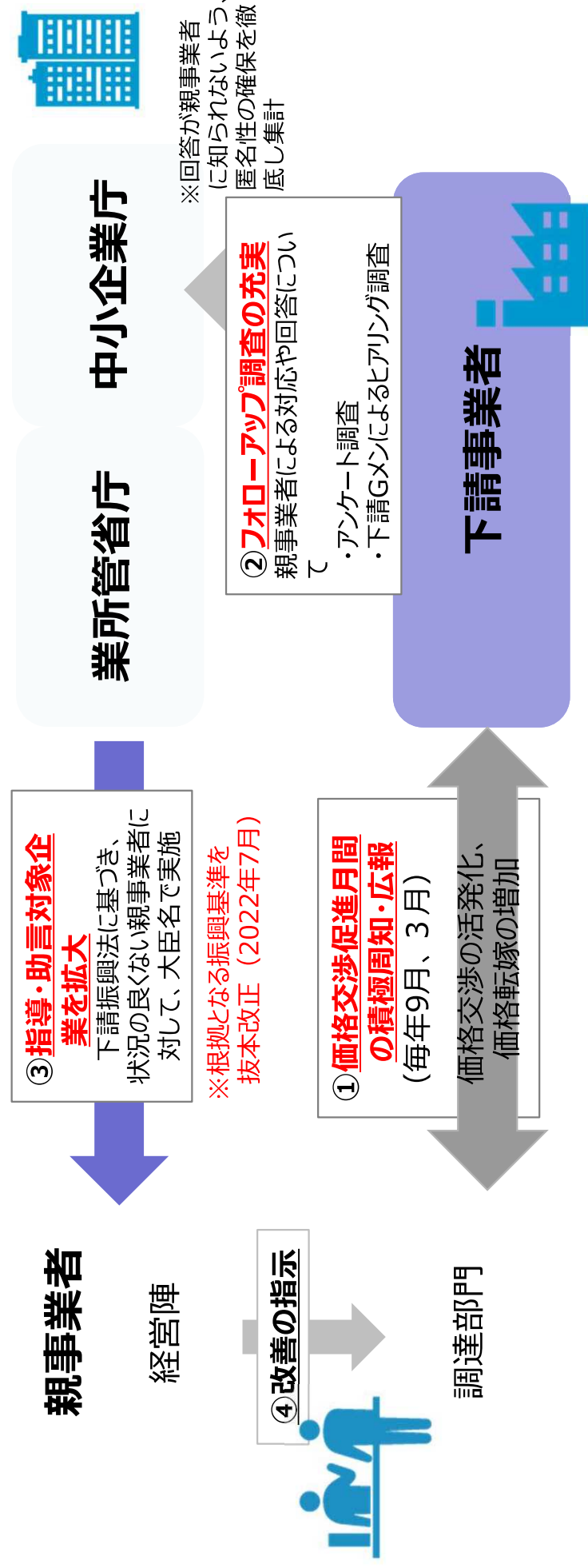
- ・「集中取組期間」(毎年1月～3月)において、中小企業からの相談窓口(下請かけこみ寺、原油価格上昇に関する特別相談窓口)における相談をもとに、下請Gメンによるヒアリングを実施、下請中小企業振興法に基づく振興基準に照らし、親事業者による価格転嫁の協議への対応状況を把握し、結果を公表

5. 公共工事品質確保法等に基づく対応の強化

(2) 貨物自動車運送事業法、内航海運業法に基づく対応の強化

- ・トラック運送業について、燃料サーチャージの導入等を通じて燃料価格上昇分が適切に運賃に反映されるよう、荷主企業等に協力を求めるとともに、貨物自動車運送事業法に基づく標準的な運賃の導入を促す。国土交通省本省、地方運輸局等に相談窓口を設置する。荷主への働きかけ、要請、勧告・公表など同法に基づく法的対応を強化する。

- 毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」とし、実際に交渉や転嫁が出来たか、下請事業者からのフォローアップ調査を実施。
- フォローアップ調査の結果を踏まえ、下請中小企業からの価格交渉/転嫁についての評価が芳しくない親事業者に対し、2022年2月に初めて、業所管の大臣名で、指導・助言を実施。
⇒ 指導・助言を受けた経営陣の認識が改まり、調達部門に改善指示する例も。
- 価格交渉の実施と改善サイクルの強化で、交渉と転嫁が定期的になされる取引慣行の定着を目指す。



- ①(独占禁止法)転嫁拒否が疑われる事案に対する緊急調査、
- ②(下請法)重点的な立入調査、
- ③(下請法)法違反が多く認められる業種における法遵守状況の自主点検など、

あわせて29業種(全99業種の約3分の1)に対する価格転嫁対策の重点対応を実施。

※29業種には道路貨物運送業が含まれている

■ 今後、緊急調査等の結果を踏まえ、下記の**転嫁拒否行為を行っている事業者に関して、多数の取引の相手方に対して行っている事案又は過去に繰り返し行っている事案について、独占禁止法に基づき企業名を公表する。**

① 労務費、原材料価格、エネルギーコスト等の上昇分の取引価格への反映の必要性について、価格の交渉の場において明示的に協議することなく、従来どおりに取引価格を据え置くこと。

② 労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストが上昇したため、取引の相手方が取引価格の引上げを求めたにもかかわらず、価格転嫁をしない理由を書面、電子メール等で取引の相手方に回答することなく、従来どおりに取引価格を据え置くこと。

⇒ **2022.12.27 企業名公表**

(合計13社)

■ また、独占禁止法や下請法に違反する事案については、**命令、警告、勧告など(これらの措置は企業名公表)、これまで以上に厳正な執行を行う。**

① 荷主への周知・広報の強化

「適正な運賃の収受」という基本的考え方に基づき、「標準的な運賃」の導入等により、コスト上昇分を反映した適正な運賃等への見直しを行うよう、荷主企業に理解と協力を呼びかけ。具体的には、以下の対応を実施。(R5.4.26現在)

- 荷主関係団体(約1,000団体)あて要請文書を発出(R3.11.10)
- 荷主企業(約45,000社)あて要請文書を全ト協と連名で発出(R4.1.21)

○ 運輸局長等による荷主団体等への訪問等(計184回)

- 〔※運輸局長が、各ブロックの経済団体の長に対し、直接価格転嫁への協力を要請(関東：R4.11.14、中部：R5.3.3、中国：R5.4.26)〕
- 〔※運輸支局長等が各県の荷主団体等へ訪問(計177回)〕
- 〔※運輸局(支局)、経済産業局、労働局、県、荷主団体、トラック協会等が価格転嫁円滑化に向けた共同宣言等や協定を締結(北海道：R5.2.6、大分県：R5.2.17、福岡県：R5.2.27、山形県：R5.3.24)〕

○ 取引改善協議会やホワイト物流セミナー等を通じた周知(計203回)

- 〔※取引環境・労働時間改善中央協議会において荷主団体に対して周知(R5.3.13)〕
- 〔※元請事業者を対象とした「トラック運送業に係る適正取引推進会議」を開催し理解と協力を呼びかけ(R4.12.16)〕

② 相談窓口の設置

トラック事業者が、コスト上昇分の運賃等への反映についての相談ができるよう、国土交通本省、地方運輸局、運輸支局に、全国で合計64の相談窓口を設置するとともに、国土交通省目安箱(web)にも意見募集の対象として燃料価格に関する事項を明記

○ R5.4.20現在、計45件の相談に対応

※燃料サーチャージに関する相談・意見・質問等：29件、運賃交渉に関する相談・意見等：15件、燃料価格に関する意見：1件

③ 荷主働きかけ等の法的措置

コスト上昇分を運賃等に反映することを求めたにもかかわらず不当に据え置くことは、独禁法の違反(買いたたき)等になるおそれがあるとともに、改正貨物自動車運送事業法に基づき、国交省による荷主への働きかけや、要請、勧告・公表等の対象にすることとし、この点につき、関係省庁等と連携して対応。

○ R5.4.20現在、上記の相談に基づき、17件の働きかけを実施

※運賃・料金や運送条件に関する運送事業者との交渉に応じるよう働きかけ：17件(東北、関東、中部、中国、四国、九州運輸局管内)

○ R5.4.20現在、中小企業庁と連携し、下請中小企業振興法に基づき指導・助言を実施

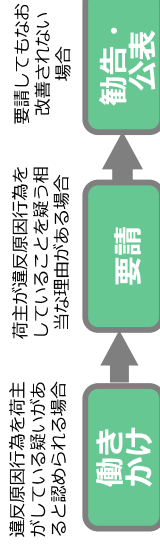
※元請運送事業者に対して下請事業者との価格転嫁や価格交渉を適正に行うよう指導・助言



※荷主企業を訪問し、要請文書を手交する運輸支局長

※荷主向けパンフレット

＜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のフロー＞



※ 荷主の行為に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



トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会

北陸信越運輸局

○取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、平成27年、厚生労働省、国土交通省等の行政機関、学識経験者、**荷主団体**、物流事業者団体等により構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央及び全都道府県に設置。**昨年度より、公正取引委員会、中小企業庁も参加。**直近では、令和5年3月13日（第16回）に開催。

○上記協議会の枠組を活用し、荷待ち件数が特に多い品目（①加工食品・飲料・酒、②建設資材、③紙・パルプ）についての個別課題と対策のガイドラインをまとめるなど、取引適正化に向けた浸透策を強化。

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」委員

【学識経験者】

野尻 俊明 学校法人日通学園理事長（座長）
齊藤 実 神奈川大学経済学部教授
高岡 美佳 立教大学経営学部教授

【労働組合】

富高 裕子 日本労働組合総連合会 総合政策推進局長
難波 淳介 全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長
園田 龍一 全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長

【行政】

守山 宏道 公正取引委員会事務局経済取引局取引部企業取引課長
片岡 進 消費者庁政策立案総括審議官
鈴木英二郎 厚生労働省労働基準局長
高橋 孝雄 農林水産省大臣官房総括審議官（新事業・食品産業）
茂木 正 経済産業省商務・サービス審議官
鮫島 大幸 中小企業庁事業環境部取引課長
堀内丈太郎 国土交通省自動車局長
平澤 崇裕 国土交通省総合政策局物流政策課長
勘場 庸資 国土交通省総合政策局参事官（物流産業）

【荷主】

堀内 保潔 （一社）日本経済団体連合会 産業政策本部長
鈴木 重也 （一社）日本経済団体連合会 労働法制本部長
大下 英和 日本商工会議所 産業政策第二部長
宮澤 伸 日本商工会議所 地域振興部長
佐久間一浩 全国中小企業団体中央会 事務局次長
寺田 大泉 （公社）日本ロジスティクスシステム協会 専務理事
藤原 敏彦 全国農業協同組合連合会 経営企画部次長
岩男 次郎 日本農業法人協会 参事
増田 賢宏 トヨタ自動車（株） 物流管理部長
浦郷 由季 （一社）全国消費者団体連絡会 事務局長

【トラック運送業】

小林 和男 （公社）全日本トラック協会 副会長
馬渡 雅敏 （公社）全日本トラック協会 副会長
浅井 隆 （公社）全日本トラック協会 副会長
長谷川伸一 （一社）日本物流団体連合会 理事長
鷺川 陽一 日本通運（株） 安全・品質・業務推進部長

（令和5年3月13日現在）

概要

- 政府として、価格転嫁に向けた様々な取組を進めている中、道路貨物運送業については、「価格交渉促進月間」のフォローアップ結果において、価格転嫁状況が調査した27業種中最下位となるなど、業界内における価格転嫁が進んでいない実態が明らかになっている。荷主と元請の適正取引の確保とともに、運送業界の元請・下請・孫請等の構造の中での適正取引の確保が強く求められている状況を踏まえて、主要な元請運送事業者に対して理解と協力を呼びかけるため、標記の会議を開催。
- 会議では、国土交通省、公正取引委員会、中小企業庁から適正取引の確保のための法執行の強化等の施策、厚生労働省から改善基準告示の改正内容等の説明の後、全日本トラック協会及び元請事業者5社（下記の下線部）から、適正取引確保のための取組の説明があった。

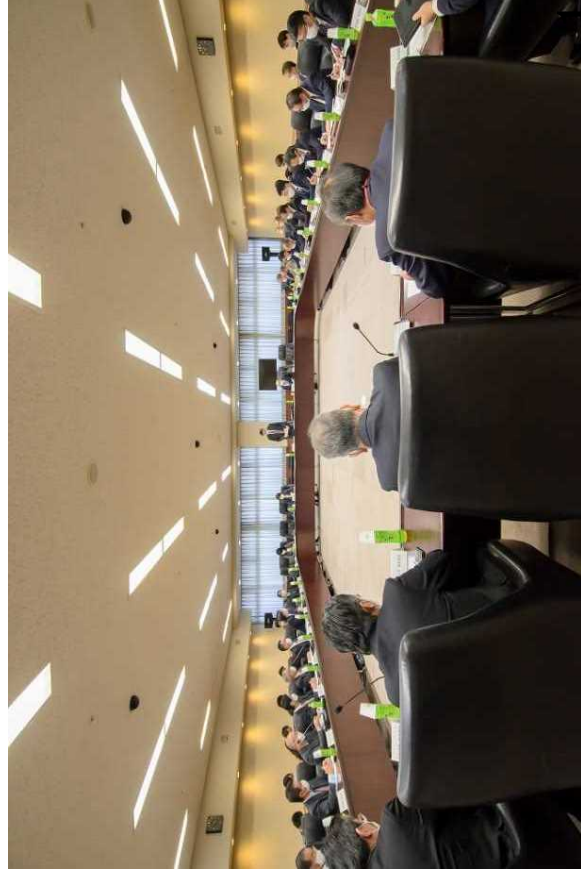
出席者

<事業者>

- ・全日本トラック協会 ・松岡満運輸 ・第一貨物
- ・N Xトランスポート ・ヤマト運輸 ・中越運送
- ・新潟運輸 ・信越定期自動車 ・トナミ運輸 ・西濃運輸
- ・エスラインギフ ・近物レックス ・名鉄運輸
- ・佐川急便 ・セコー ・岡山県貨物運送
- ・福山通運 ・宇和島自動車運送 ・博運社 ・日本通運
- ・日本郵便 ・日本郵便輸送

<行政>

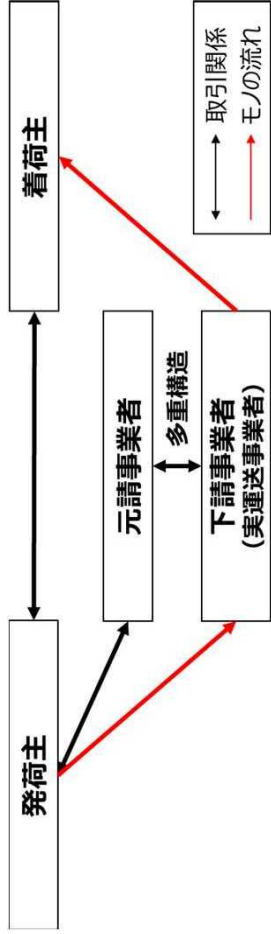
- ・国土交通省 ・公正取引委員会 ・中小企業庁
- ・厚生労働省



人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働規制（物流の「2024年問題」）、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響を踏まえ、**着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組みむべき役割を再考し、物流を持続可能なものとする**ための検討会を開催。（事務局：経産省・国交省・農水省）

■ 論点

1. 労働時間規制による物流への影響
2. 物流の危機的状況に対する消費者や荷主企業の理解が不十分
3. 非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化
（発荷主～物流事業者、元請事業者～下請事業者、発荷主～着荷主）



4. 着荷主の協力の重要性
5. 物流標準化・効率化（省力化・省工ネ化・省エネ化・脱炭素化）の推進に向けた環境整備

■ スケジュール（想定）

- ・ 2022年9月に第1回を開催。
- ・ 2023年2月に中間とりまとめ。
- ・ 2023年夏頃に最終とりまとめ。（予定）

<委員> ◎は座長

大島 弘明	株式会社N X総合研究所 取締役
小野塚征志	株式会社ローランド・ベルガーパートナー
北川 寛樹	アクセンチュア株式会社 製造・流通本部 マネジング・ディレクター
河野 康子	一般財団法人日本消費者協会理事
首藤 若菜	立教大学 経済学部 教授
高岡 美佳	立教大学 経営学部 教授
◎根本 敏則	敬愛大学 経済学部 教授
二村真理子	東京女子大学 現代教養学部 教授
北條 英	公益社団法人日本ロジスティクス システム協会 理事
矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部 教授

<事務局>

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	総合政策局 物流政策課
国土交通省	自動車局 貨物課
農林水産省	大臣官房新事業・食品産業部食品流通課

- 人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働規制（「2024年問題」）、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響を踏まえ、着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとするため、2022年9月から検討会を開催。（事務局：経産省 国交省 農水省）
- 同検討会では、2月8日に概要以下の**中間とりまとめ**を公表。今後、2023年夏頃に**最終とりまとめ**予定。

【労働時間規制等による物流への影響】

- 具体的な対応を行わなかった場合には、**2024年度には約14%（4億トン相当）の輸送能力が不足**する可能性。
- その後もドライバー数減少が見込まれ、**2030年度には約34%（9億トン相当）の輸送能力が不足**する可能性。

【基本的な考え方】

- これまで策定してきたガイドライン等について、**インセンティブ**等を打ち出して有効に機能するようにするとともに、類似の法令等を参考に、**規制的措施等、より実効性のある措置**も検討すべき。
- その検討に当たっては、物流事業者が提供価値に応じた**適正対価**を収受するとともに、物流事業者、荷主、経済社会の「**三方良し**」を目指す。

【最終とりまとめに向けて検討する事項】

1.荷主企業や消費者の意識改革

- 物流に係る広報の推進
- 物流改善の取組が評価される仕組み
- 経営者層の意識改革を促す措置
- 消費者に求められる役割

2.物流プロセスの課題の解決

- 労働時間削減に資する措置
（待機時間、荷役時間等の削減）
- 物流の平準化を図る措置
（納品回数減少、リードタイム延長等）
- 運賃の適正収受に資する措置
（契約条件明確化、多重下請の是正等）
- 物流コスト可視化
- 荷主への働きかけ、標準的な運賃に係るトラック法の延長等必要の対応
- トラックドライバーの賃金水準向上

3.物流標準化・効率化推進

- 省力化・自動化の推進
- デジタル技術を活用した共同輸送・帰り荷確保等
- 物流の平準化を図る措置（再掲）
- 官民連携による物流標準化の推進
- 物流拠点のネットワークの形成等
- モーダルシフト推進
- 車両・施設等の省エネ化・脱炭素化の推進
- その他生産性向上を図るための措置

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」について



北陸信越運輸局

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、関係行政機関の緊密な連携の下、政府一体となって総合的な検討を行うため、令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置・開催。



＜構成員＞

議長 内閣官房長官
副議長 農林水産大臣
経済産業大臣

国土交通大臣
構成員 内閣府特命担当大臣
(消費者及び食品安全担当)
国家公安委員会委員長
厚生労働大臣
環境大臣

※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求めるものとする。

■総理発言のポイント

- 荷主・物流事業者間等の商慣行の見直しと、物流の標準化やD X・G X等による効率化の推進により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要。
- 1年以内に具体的成果が得られるよう、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめること。

- 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みするための枠組みを、**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Gメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃収受・価格転嫁円滑化等**の取り組み（※）
- 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**（バス予約システム、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、サイバースポート、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
・ 積載効率の向上	38%	→ 50%	×達成率2割
・ 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
			合計：14.3ポイント

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

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

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項	
・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握	・物流管理統括者の選定
・荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール/1時間以内努力目標	・物流の改善提案と協力
	・運送契約の書面化 等
(2) 実施することが推奨される事項	
	・予約受付システムの導入
	・パレット等の活用
	・物流システムの標準化
	・共同輸配送の推進等による積載率の向上
	・検品の効率化・検品水準の適正化・荷役作業時の安全対策 等

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項	
・出荷に合わせた生産・荷造り等	・運送を考慮した出荷予定時刻の設定
(2) 実施することが推奨される事項	
・出荷情報等の事前提供	・発送量の適正化 等
・物流コストの可視化	

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項	
・納品リードタイムの確保	
(2) 実施することが推奨される事項	
・発注の適正化	・巡回集荷(ミル克蘭方式) 等

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項	
○共通事項	○個別事項 (運送モード等に応じた事項)
・業務時間の把握・分析	・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握
・長時間労働の抑制	・トラック運送業における多重下請構造の是正
・運送契約の書面化 等	・「標準的な運賃」の積極的な活用
(2) 実施することが推奨される事項	
○共通事項	○個別事項 (運送モード等に応じた事項)
・物流システムの標準化	・倉庫内業務の効率化
・賃金水準向上	・モーダルシフト、モーダルコンネクションの促進
	・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律(議員立法)の概要(令和5年法律第62号)

改正の目的

【成立：令和5年6月14日、公布・施行：令和5年6月16日】

- 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、「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」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收受等により、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、「標準的な運賃」や「働きかけ」等の制度を継続的に運用することが必要

改正の概要

現行

【時間外労働規制が適用される(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や要請

等の規定

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

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

要請してもなお改善
されない場合

働きかけ

要

請

勧告・公表

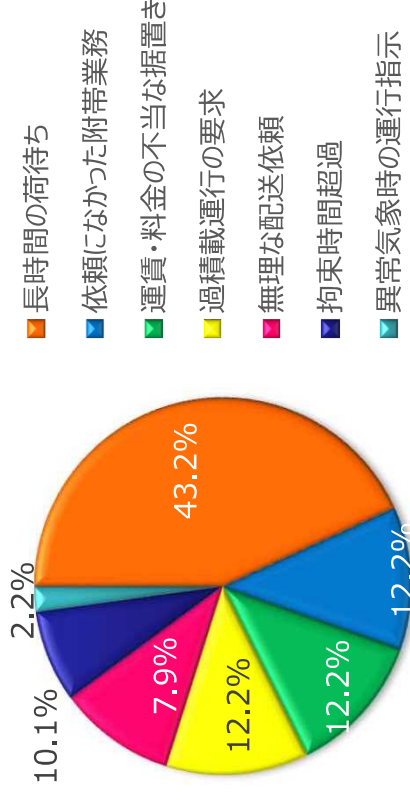
標準的な運賃

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) ⇒ セミナーや各種協議会による周知・浸透

改正後

違反原因行為の割合



「働きかけ」等の実施件数

要請：4件 働きかけ：82件

上記について「当分の間」の措置とする

※令和元年7月～令和5年5月末までの累計

25

トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化



北陸信越運輸局

- トラックドライバーは、労働時間が長く、低賃金にあることから、担い手不足が喫緊の課題。
- 働き方改革の一環として、2024年4月からドライバーに時間外労働の上限規制（年960時間）が適用されるが、これによる物流への影響が懸念（「2024年問題」）。
- 国土交通省では、貨物自動車運送事業法に基づく荷主等への「働きかけ」「要請」等による是正措置を講じてきたが、2024年問題を前に、強力な対応が必要。
- このため、新たに「トラックGメン」を設置することで荷主等への監視体制を緊急に強化し、荷主対策の実効性を確保なものに。

⇒ 令和5年7月21日、162名体制※で本省及び地方運輸局等に設置

※緊急増員80名（本省2名、地方運輸局等19名、運輸支局等59名）、既存定員との併任等82名（本省13名、地方運輸局等16名、運輸支局等53名）

北陸信越運輸局

管内は12名



トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者へのプッシュ型の情報収集を開始し
情報収集力を強化（2023年度～）

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

※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。

トラックGメンによる違反原因行為に係る「プッシュ型情報収集」

□ 運輸局・運輸支局によるトラック事業者への「プッシュ型情報収集」は、主に、以下の内容を想定。

- ✓ トラック事業者に対する訪問調査や電話聴取による積極的な情報収集
- ✓ 違反原因行為をしている疑いのある荷主の支店や荷捌き場周辺などへのパトロール（現場の状況確認）
- ✓ 荷主の違反原因行為を投稿してきたトラック事業者へのフォローアップ調査

地方運輸局・運輸支局

【違反原因行為に係る積極的な情報収集】

- トラック事業者への訪問調査
- トラック事業者への電話聴取



例えば、
名簿順の訪問
ヒアリング



例えば、
2件/日の情報収集



【荷主の支店や荷捌き場などへのパトロール】

- 荷主の支店や荷捌き場などでの恒常的な荷待ち情報
が寄せられた場合などの現場確認



【違反原因行為を投稿してきた事業者へのフォローアップ調査】

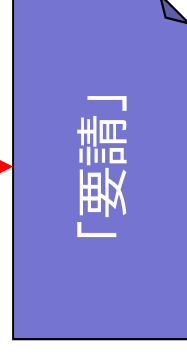
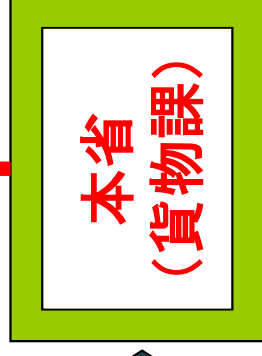
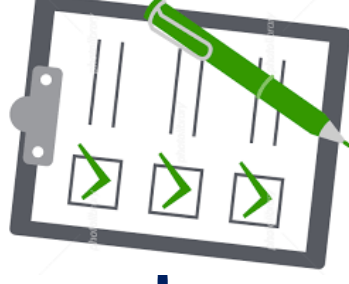
- 国交省目安箱に寄せられた情報の真偽確認
- 地方適正化実施機関が行う巡回指導時に収集した情報の真偽確認
- 「働きかけ」や「要請」を実施済の荷主について、再度同種の違反原因
行為をしている疑いのある情報の真偽確認 など

迅速かつ
効果的に対応！



「働きかけ」

チェックシート等
により報告



※違反原因行為をしている
ことを疑うに足りる相当な
理由があると認められる場
合には即発動

富山県物流効率化支援事業費補助金のご案内

資料 3

トラック運転手の時間外労働規制強化等に伴う輸送能力の低下(2024年問題)に備え、富山県では、**県内物流事業者又は荷主事業者が行う物流生産性の向上に資する取組みや、女性その他の多様な人材の活躍を促進するための環境整備を支援**します。

補助金の概要

補助対象事業者 ※1	補助対象事業 ※2	補助率及び 補助金額
物流事業者及び 荷主事業者	<u>トラック物流の生産性の向上に資する事業であって、次のいずれかに該当するもの</u> (1) 荷待ち時間短縮や輸送の効率化に資する予約受付システム、配車計画システム等の導入 (2) 手荷役作業の軽減に資する機器の導入 (3) トラック輸送に使用する資器材の規格を統一するための共通のパレット、コンテナ等の導入 (4) 物流の生産性の向上に係る計画を策定するための専門家への相談 (5) その他知事が必要と認める事業	【補助率】 2分の1以内 【補助金額】 上限 200万円
	<u>女性その他の多様な人材の活躍を促進するための環境を整備する事業であって、次のいずれかに該当するもの</u> (1) 女性専用の休憩室、トイレ又は更衣室の設置 (2) 託児スペースの設置 (3) その他知事が必要と認める事業	※女性その他の多様な人材の活躍を促進するための環境を整備する事業については 上限50万円
関係団体 (事業者団体、経済団体等)	<u>2024年問題の解決に向け、荷主事業者、消費者その他の関係者の理解の醸成を図る事業であって、次のいずれかに該当するもの</u> (1) 新聞、定期刊行物等への広告の掲載 (2) ラジオ放送又はテレビジョン放送を活用した広報の実施 (3) 啓発用リーフレット等の作成及び配布 (4) セミナー、シンポジウム等の開催 (5) その他知事が必要と認める事業	【補助率】 2分の1以内 【補助金額】 上限 50万円

※1: 補助対象事業者は、県内に事務所を置く物流事業者(トラック運送事業者、倉庫業者)、荷主事業者及び関係団体です。なお、トラックはいわゆる緑ナンバー及び黒ナンバーを対象とし、白ナンバーを含みません。

※2: 補助対象は、県内で行う物流効率化事業に要する経費です。

申請期間

令和5年7月6日(木) ～ 令和5年8月31日(木)17時

※応募者多数の場合は、選考のうえ採択します。

申請方法・申請先

郵送、持参、又はEmail(送付後に電話連絡必要)。申請方法などの詳細は下記リンクをご参照ください。

<https://www.pref.toyama.jp/1307/richitsusho/20230701.html>

問い合わせ先

富山県 商工労働部 立地通商課 物流通商班

Tel: 076-444-3400 / Email: arichitsusho@pref.toyama.lg.jp

