

令和7年11月18日

石川県商工会連合会会長  
長基 健司 殿

〔トラック輸送における取引環境・労働時間改善〕  
石川県地方協議会事務局

国土交通省北陸信越運輸局石川運輸支局長  
開田 慎

厚生労働省石川労働局長  
八木 健一

一般社団法人石川県トラック協会会長  
山田 秀一

トラック運送事業者のコンプライアンス確保に向けた御理解と御協力へのお願い

平素は格別の御高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

トラック運送事業は、平時における運送のみならず、災害時における緊急支援物資の運送を担い、令和6年能登半島地震においては、多くのトラック運送事業者が被災地支援に尽力しており、引き続き現在においても被災地の復旧・復興支援活動に注力するなど、国民生活や産業活動を支える社会基盤として重要な役割を果たしております。

このようなトラック運送事業において、適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の監視を強化するために、昨年、各地方貨物自動車運送適正化事業実施機関において、荷主企業等の問題行為を収集する役割が付与された「Gメン調査員」が選任されたほか、「トラックGメン」は昨年「トラック・物流Gメン」と改組し、トラック運送事業者のみならず倉庫業者からの情報収集も行うなど、官民一体となった取組が実施されております。

また、トラック運送事業における適正な運賃及び料金の収受に当たっての課題に対応するために、令和7年4月に改正貨物自動車運送事業法が施行されたところです。

以上を踏まえまして、公共性の高い極めて重要な役割を担っているトラック運送事業の健全な事業運営を確保するために、以下について御理解と御協力をお願い申し上げます。

### 1. 時間外労働の上限規制及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に関する御理解と御協力について

自動車運転の業務については、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により改正された労働基準法に基づき、令和6年4月1日に年間960時間の時間外労働の上限規制が適用され、また、令和4年12月23日に「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下、「改善基準告示」といいます。）が改正され、令和6年4月1日から適用されております。

トラックドライバーの長時間労働を改善するためには、トラック運送事業者のみならず、荷主企業の御配慮も不可欠であることから、上限規制及び改善基準告示の内容について運送業務の発注担当者にも、昨年度から引き続き御理解をいただき、長時間の恒常的な荷待ち時間等を発生させないよう、傘下会員への周知等に御協力いただきますようお願い申し上げます。

### 2. 標準的な運賃の告示制度の御理解と御協力について

自動車運転の業務については、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により改正された労働基準法に基づき、令和6年4月1日から年間960時間の時間外労働の上限規制が適用されておりますが、長時間労働の是正が期待される一方で、トラック運送事業者における人手不足の更なる深刻化が懸念されております。

こうした状況を踏まえ、トラック運送事業者の適正な運賃收受の下支えとなる環境を整備することにより、トラックドライバーの労働条件を改善し、安定的かつ持続的な物流を確保するため、「貨物自動車運送事業法」が改正され、国土交通大臣が適正な運賃水準を標準的な運賃として令和2年4月24日に告示しました。

この標準的な運賃については、運賃水準を8%引き上げるとともに、荷役の対価等を加算した、新たな運賃が令和6年3月22日に告示、同年6月1日に施行されたところです。

つきましては、物流機能の維持とトラック運送事業者の働き方改革・コンプライアンス確保に向けて当該告示の趣旨について、昨年度から引き続き御理解いただき、傘下会員への周知等に御協力いただきますようお願い申し上げます。

### 3. 異常気象時下における輸送に関する御理解と御協力について

近年、大雪により、関越道及び北陸道で大型車両が長時間にわたり滞留する事案や強風による車両の横転事故、大雨による河川の氾濫や土砂崩れ等が発生しています。

このような場合には、運転者の生命や身体が害されるおそれがあることはもとより、当初の運行計画が崩れることにより、物流全体の効率性が損なわれ、持続的な物流機能にも影響を与えるおそれがあります。

国土交通省では、令和2年2月に台風等の異常気象時における輸送の在り方の目安を定めておりますが、異常気象時において、輸送の安全の確保が困難な状況下での輸送依頼の抑制に引き続き御理解をいただくとともに、無理な輸送の強要を行わないよう、傘下会員への周知等に御協力いただきますようお願い申し上げます。

#### 4. 荷役作業時における労働災害防止対策への御理解と御協力について

トラック運送事業における労働災害の発生率は、就業者数の多い業種の中でも突出して高い水準にあり、荷役作業時の「墜落・転落」など多くの労働災害が発生しております。

特にその大半は、荷主、配送先等の施設内で発生しており、こうした貨物の積卸し等に伴う労働災害は、荷主の皆様が提供する作業環境に影響されることが多く、個々のトラック運送事業者による対策だけでは限界があります。

つきましては、「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン（厚生労働省策定）」等を遵守いただくとともに、令和5年10月1日以降順次施行された改正労働安全衛生規則において、「昇降設備の設置」と「墜落時保護用保護帽の着用」の適用範囲が最大積載量2トン以上の貨物自動車に拡大されたこと及び「テールゲートリフター作業時の特別教育」がトラック運送事業者に義務付けられたことについて引き続き御理解いただき、傘下会員への周知等トラックドライバーの労働災害防止対策に御協力いただきますようお願い申し上げます。

#### 5. 改正貨物自動車運送事業法の施行内容に関する御理解と御協力について

従前、トラック運送事業においては、多重下請構造や口頭による運送契約の締結等が適正な運賃及び料金の収受に際しての課題となっており、それらの課題に対応するために、貨物自動車運送事業法が改正され、令和7年4月から、運送契約締結時等の書面交付義務や、トラック運送事業者の健全な事業運営の確保に資する取組（健全化措置）を行う努力義務等の規制的措置が施行されたところです。

つきましては、トラック運送事業者との間で、自らの事業に関して運送契約を締結される場合には、当該運送の役務の内容及び対価等について記載した書面を、当該トラック運送事業者との間で相互に交付することが義務付けられたことや、運賃及び料金の交渉等、健全なトラック運送事業の運営の確保のための取組を行うことが努力義務付けられたことについてあらためて御理解いただき、傘下会員への周知等に御協力いただきますようお願い申し上げます。

#### 【お問合せ先】

（リーフレットや制度改正について）

○国土交通省 北陸信越運輸局 石川運輸支局 輸送・監査部門 TEL076-208-6000

○厚生労働省 石川労働局 労働基準部 監督課 TEL076-265-4423

○一般社団法人 石川県トラック協会 TEL076-239-2511

# トラック・物流Gメン活動中！

**トラック・物流Gメン**は、物流産業全体の取引適正化を進めるため、**適正な取引を阻害する疑いのある荷主・元請事業者に対する監視を強化**するべく、創設された制度です。トラック事業者に対するヒアリングの実施等により、**違反原因行為**（※）の**疑い**のある荷主・元請事業者に対し、「**働きかけ**」や「**要請**」等を行っています。

※違反原因行為については、裏面もご覧ください。

荷主が違反原因行為を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**

※勧告を発動した場合は荷主名を公表します。

## トラック・物流Gメンの活動事例を紹介します

### ① 運賃・料金の不当な据置きを是正

燃料サーチャージについて交渉しても、なかなか結論を出してもらえない



元請と真荷主が速やかに協議し、燃料サーチャージを導入することでスピード決着

### ② 恒常的な長時間の荷待ちを是正

3時間以上待たされる



専用バースの確保、荷受・仕分要員の配置、到着時間の設定の対策をした結果、平均滞在時間が「30分未満」まで大幅改善

### ③ 契約にない附帯業務を是正

契約にない附帯業務を無償で要求される



作業範囲、運送料金作業附帯料金をそれぞれ分けて契約を締結し、契約内容の「見える化」を実施

### ④ 過積載運行の要求を是正

荷物の重量に関係なく、箱車やウィング車の天井まで荷物を積み込まれる



積荷重量を把握できる配車システムを構築し、協力会社と連携し、重量の分散化を実施

# それ、違反原因行為です。

**違反原因行為**とは、トラック運送事業者が法令に違反する原因となる  
おそれのある荷主・元請事業者の以下のような行為です。

**恒常的に長い荷待ち時間 無理な到着時間の設定 過積載になるような依頼**



⇒過労運転防止義務違反を招くおそれ



⇒最高速度違反を招くおそれ



⇒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。

## ●契約にない附帯業務

…契約にない手作業での積込作業、ラベル貼り、検品の強要

## ●運賃・料金の不当な据置き

…運賃・燃料サーチャージの価格交渉に応じない

## ●ドライバーの拘束時間超過

…配車時刻までに荷揃えが終わっておらずドライバーを待機させる

## ●異常気象時の運行指示

…気象警報が出ているにもかかわらず運行指示をする

**事実確認のうえ、改善すべき点が見つかった場合、自主的な是正をお願いします。**

【お問い合わせ先】

国土交通省 北陸信越運輸局 自動車交通部 貨物課 025-285-9154

新潟運輸支局 輸送・監査担当 025-285-3123 長野運輸支局 輸送・監査担当 026-474-0080

富山運輸支局 輸送・監査担当 076-415-0111 石川運輸支局 輸送・監査担当 076-208-6000



トラック・物流Gメン  
ポータルサイト  
※内容は順次更新中

# 荷主の皆様へ

## 安定した輸送力を確保するため、 「標準的な運賃」にご理解ください。

新型コロナウイルス感染が拡大するなかでも、経済活動を止めないため、トラックドライバーは日夜頑張りを続けております。

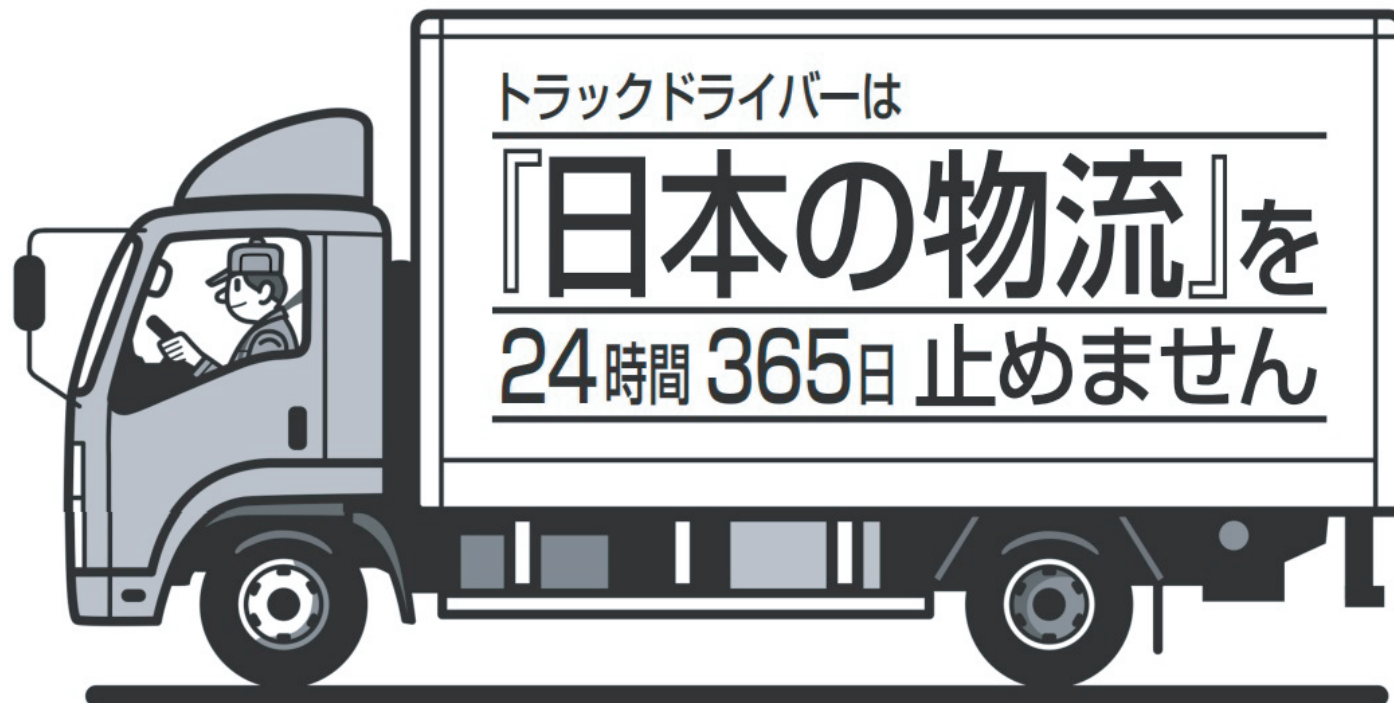
しかしながら、少子高齢化や労働環境の厳しさゆえに慢性的なドライバー不足に陥っております。

こうした状況を打開するため、国土交通省は貨物自動車運送事業法に基づき、令和2年4月、「標準的な運賃」を告示しました。トラックドライバーの労働条件を改善し、ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行ううえで参考となる運賃を国が示したものです。

持続可能な物流を実現するため、荷主の皆様、「標準的な運賃」の趣旨にご理解いただき、ご協力くださいますよう、お願いいたします。



- 標準的な運賃は、左の二次元コードからご覧いただけます。
- 「トラック 標準的な運賃」で検索して下さい。



一般社団法人  
石川県トラック協会



北陸信越運輸局 石川運輸支局

国土交通省

# コンプライアンス

が確保されている  
事業所の証しです

## 安全・安心な Gマークの 安全性優良事業所を ご利用下さい



「安全性優良事業所」認定の G マークは、  
厳正な審査により高評価を得た事業所のみ  
に与えられる“安全性”の証です。  
G の由来は Good 「よい」、Glory 「繁栄」  
の頭文字 G を取ったものです。



国土交通省

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関



公益社団法人  
全日本トラック協会

# 国土交通省が推進するGマーク認定制度！

「安全性優良事業所」は全日本トラック協会が認定する  
安全・安心な運送事業所です

事故が少ない  
**Gマークの  
トラック！**

## 安全・安心な「Gマーク」の 安全性優良事業所をご利用ください

令和3年(1～12月)の事業用トラック1万台あたりの事故件数とりまとめの結果、Gマーク認定取得トラックの事故件数は、認定を取得していないトラックと比較して、**重傷・死亡事故の割合が半分以下**となっています。

## 安全性優良事業所とは

これからの貨物自動車運送事業は、今まで以上に、“安全性”の視点から優良な事業者が選ばれる時代です。そこで、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関「公益社団法人全日本トラック協会」（以下、「全国実施機関」という。）では、2003年7月から利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするための環境整備を図るため、事業者の安全性を正當に評価し、認定し、公表する「安全性優良事業所」認定制度をスタートさせました。

2023年3月末現在、全国で28,521事業所（全事業所の32.8%）が安全性優良事業所に認定されています。



## 3 テーマ 30 項目以上の厳しい評価

### ① 「安全性に対する法令の遵守状況」

適正化指導員による事業所の巡回指導結果、運輸安全マネジメントの取組状況を評価

### ② 「事故や違反の状況」

事故や行政処分状況を評価

### ③ 「安全性に対する取組の積極性」

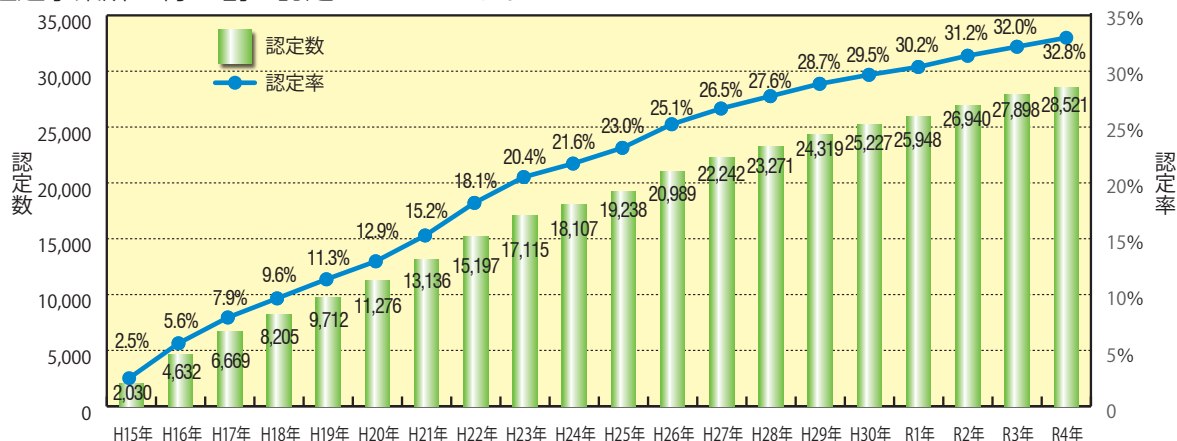
安全対策会議の実施、運転者への教育などの取組を評価

上記3つのテーマに、計30以上の評価項目が設けられています。

100点中80点以上の評価など全ての認定要件をクリアした事業所だけが「安全性優良事業所」として認定されます。また、認定された後も2～4年ごとに更新審査があるため、認定事業所は安全性を維持し続ける必要があります。

# 認定事業所数の推移

運送事業所の約 3 割が認定されています。



## 産業界も注目しています

### 安全運送に関する荷主としての行動指針（抜粋）

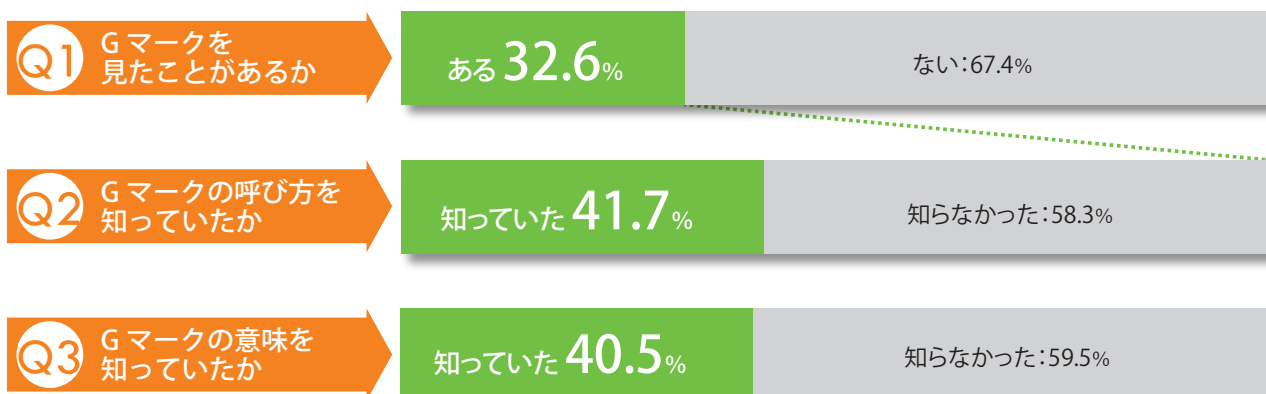
一般社団法人日本経済団体連合会（平成 15 年 10 月 21 日策定）

- 1 法令を遵守し、運送事業者に対して、過積載や高さ制限違反等の法令違反となるような要求はしない。
- 2 運送事業者の選定にあたっては、ISO9001 基準や安全性優良事業所認定制度などの客観的な基準を積極的に活用する。
- 3 法令違反を繰り返す運送事業者に対しては、取引の停止などを含め、毅然とした態度で臨む。
- 4 運送事業者との協力のもと、安全運送に関する定期的な協議・会合の実施、安全パンフレットの配布など安全運送の確保と啓蒙活動に努める。

## 一般の方にも認知されています

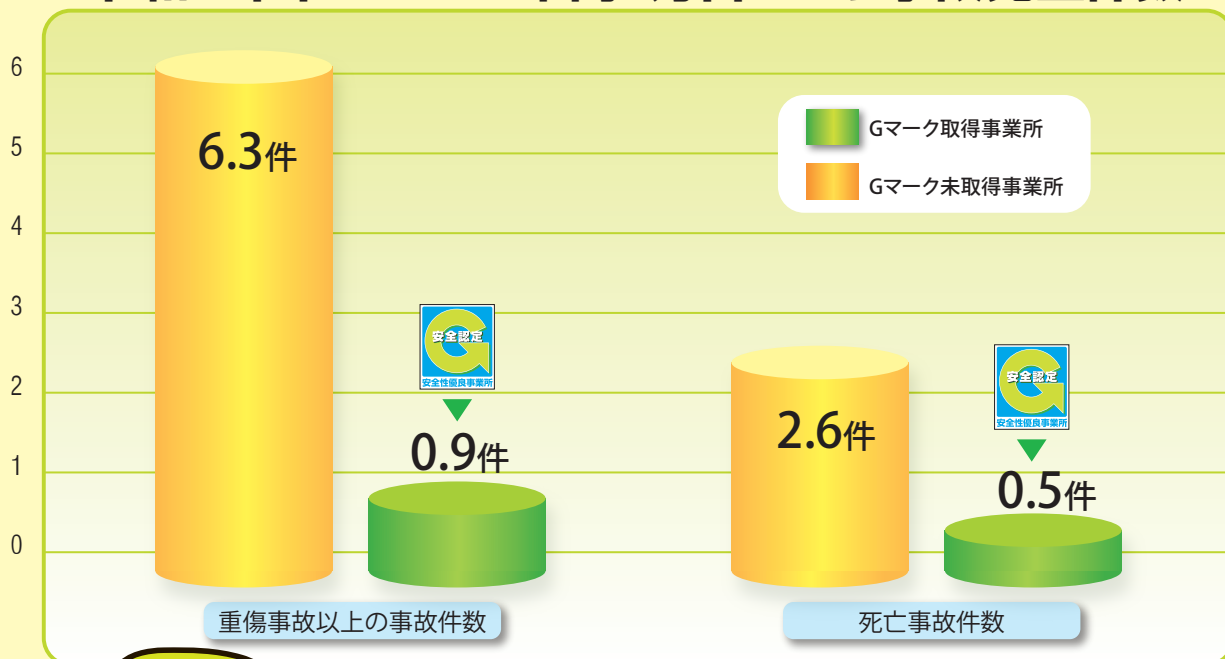
### 一般の方の 32.6%が G マークに気付いています

G マーク認知度調査結果における一般の方1000人の回答状況（令和4年）



# Gマーク取得事業所は、未取得事業所に比べて、 事故の割合が半分以上になっています

## 令和3年中における車両1万台あたり事故発生件数



出典：国土交通省 自動車局 貨物課



Gマークのトラックは  
事故の割合が半分以上！

資料：自動車事故報告規則に基づく令和3年（1月～12月）の事故報告書のデータを引用

### 「安全性優良事業所」の 認定事業所を知るには？

安全性優良事業所（Gマーク事業所）は、全日本トラック協会のホームページにて、事業所名、住所、電話番号を公表しています。また、希望する認定事業所のホームページへのリンク及び主な輸送品目を掲載しています。

Gマーク制度トップページ

<https://jta.or.jp/member/tekiseika/gmark.html>

Gマーク

検索



安全性優良事業所（Gマーク事業所）都道府県別一覧表

[https://jta.or.jp/ippan/gmark\\_hikkoshi\\_pr/gmark\\_map.html](https://jta.or.jp/ippan/gmark_hikkoshi_pr/gmark_map.html)



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番地5 TEL：03-3354-1067

無理な輸送を強要されたら…

▶▶▶

荷主勧告制度

出典：国土交通省

荷主勧告制度とは

「荷主勧告」は、貨物自動車運送事業法に基づき、トラック運送事業者の過積載運行や過労運転防止措置義務違反等の違反行為に対し行政処分を行う場合に、当該違反行為が荷主の指示によるなど主として荷主の行為に起因するものと認められるときは、国土交通大臣が当該荷主に対し違反行為の再発防止のための適当な措置を執るべきことを勧告するもの。

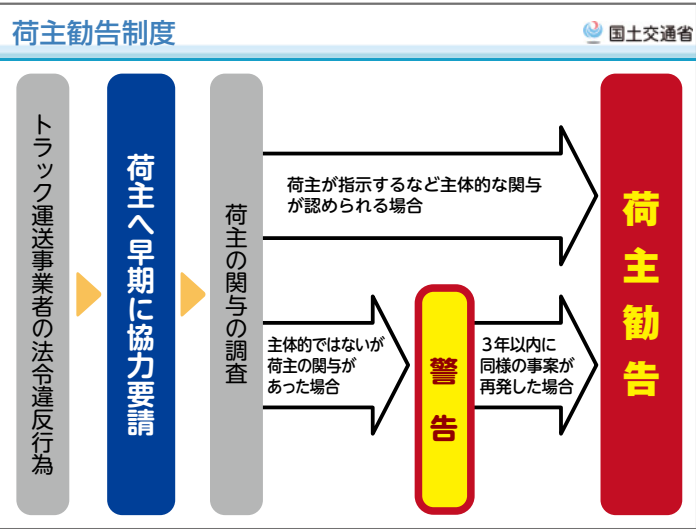
勧告を発動した場合には、当該荷主名及び事案の概要を公表します。

また、法律に基づく勧告のほか、①勧告には至らないものの違反行為への関与が認められる荷主に対する「警告」、②関係機関からの法令違反情報等をもとに関係する荷主を特定し早期に働きかけを行う「協力要請」といった措置を通達により設けています。

こんなときは情報提供を！！

上記とは別に、貨物自動車運送事業法附則第1条の2に規定する違反原因行為に該当しうる荷主の行為の例として、「**輸送の安全確保義務違反を招くおそれのある異常気象時など、安全な運行の確保が困難な状況で運行を強要するような行為**」も示しています。

輸送の安全を確保できないような運行を強要された場合には下記の国土交通省の「荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集窓口」のホームページや適正取引相談窓口へご提供ください。



無理な輸送を強要されたら、下記へ情報提供を！

荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集窓口

方法1

QRコードを読み取り！

方法2

ヤフーやグーグルの検索窓に下記の文字を入力して検索！

荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集

検索

荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

国土交通省では、貨物自動車運送事業者及び荷主のみなさまに対して、これまで、「標準運送約款の改正」、「適正取引の推進」、「荷主勧告制度」、「働きかけ」等を周知してきました。これらの取組みに関するご認識、浸透度、実施状況等の実態把握を行うため、荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する意見等の募集窓口を設置致します。

意見等の募集窓口

長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務（追加業務）、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する情報（非合理的な到着時間の設定、重量違反等となるような依頼、燃料費等のコスト増加にかかる運賃・料金等の不当な据え置き）などをお持ちの場合は、[こちら](#)へ情報をお寄せください。

【お寄せいただく情報の記載例】

・燃料費が費用が上がったため、その分の値上げ交渉をしたが、（荷主名）から「こっちは厳しいんだ」と言われ据え置かれた。

・○年○月○日に（お困りごとの内容）について、（荷主名）に対して申し入れ・相談等を行ったにもかかわらず、全く相手にされず改善がされていない。

・荷卸し、積み込みで時間指定されるにもかかわらず、指定時間に着いても常に○〇時間待たされ、（荷主名）に相談したが改善されない。

●お持ちの情報はこちらへ投稿ください

（↑意見募集の投稿ページに移動します）

輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

意見等募集の目的

国土交通省では、長時間の荷待ち、契約にない附帯業務の強要などの違反原因行為を行っているおそれのある**荷主実態**を積極的に収集しています。日々の運送業務の中で、お困りのことがありましたら、下記フォームに入力の上、国土交通省までお知らせください。

※いただいたご意見等については、荷主への法に基づく対応の検討にあたり、活用させていただきます。

（なお、投稿時に「連絡可」にチェックが入っている方には、補足のお話を聞かせていただく場合もありますので、その際はご協力をお願い申し上げます。）

※法に基づく対応を行い状況が改善された事例については[こちら](#)をご覧ください。

・次の質問にお答えください。

Q1. ご意見・事例の分類について、該当する項目1つを選択してください。【必須】

○ 1. 速度違反を惹起するおそれがある非合理的な到着時間の指定等

○ 2. やむを得ない遅延に対するペナルティ等

○ 3. 積み込み直前に貨物量を増やすような急な依頼等

○ 4. 荷待ち時間の恒常的な発生等

○ 5. 依頼と異なる積み込み作業等

○ 6. 依頼にはなかったラベル貼り・検品などの附帯作業等

○ 7. 高送料金など費用の自己負担等

○ 8. 過度な貨物事故（つぶれ、破損、へこみ、こすれ、擦れなど）への対応等

○ 9. 異常気象によるトラブル等

○ 10. その他、コンプライアンス的に問題と思われるもの

国土交通省トラック荷主特別対策室(トラックGメン)

|                       |              |                    |              |                   |              |
|-----------------------|--------------|--------------------|--------------|-------------------|--------------|
| 国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課 | 03-5253-8575 | 北陸信越運輸局 自動車交通部 貨物課 | 025-285-9154 | 中国運輸局 自動車交通部 貨物課  | 082-228-3438 |
| 北海道運輸局 自動車交通部 貨物課     | 011-290-2743 | 中部運輸局 自動車交通部 貨物課   | 052-952-8037 | 四国運輸局 自動車交通部 貨物課  | 087-802-6773 |
| 東北運輸局 自動車交通部 貨物課      | 022-791-7531 | 近畿運輸局 自動車交通部 貨物課   | 06-6949-6447 | 九州運輸局 自動車交通部 貨物課  | 092-472-2528 |
| 関東運輸局 自動車交通部 貨物課      | 045-211-7248 | 神戸運輸監理部 兵庫陸運部 輸送部門 | 078-453-1104 | 沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課 | 098-866-1836 |

ドライバーの命と大切な荷物を守るために！

異常気象時は運行中止も視野に…

台風等による異常気象時下における無理な運行により、近年、事業用トラックの横転事故等が相次ぐなど、トラック運送事業の遂行に支障をきたす事案が散見されております。

台風等による被害発生が予測される場合には、国から示された「異常気象時における措置の目安」を基に、着荷主・発荷主等とも連携を図りつつ、ドライバーの命と大切な荷物を守るための行動の実践に取り組みしましょう。

なお、安全な輸送を行うことができないと判断したにもかかわらず、荷主等に輸送を強要された場合、国土交通省のホームページに設置する「[意見等の募集窓口](#)」や、最寄りの地方運輸局又は運輸支局等にその旨通報する手段が設けられています。

⚠️ 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<br>           | 20～30mm/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 |
|                                                                                                        | 30～50mm/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      |
|                                                                                                        | 50mm/h以上                          | <b>車の運転は危険</b>                               | <b>輸送することは適切ではない</b>  |
| 暴風時<br>           | 10～15m/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 |
|                                                                                                        | 15～20m/s                          | 高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる                      |                       |
|                                                                                                        | 20～30m/s                          | 通常で速度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      |
|                                                                                                        | 30m/s以上                           | <b>走行中のトラックが横転する</b>                         | <b>輸送することは適切ではない</b>  |
| 降雪時<br>           | 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<br> | 視界が概ね20m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<br>         | 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。

出典：国土交通省自動車局貨物課長通達 ※この目安は令和2年2月28日現在。



国土交通省



公益社団法人  
全日本トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

QRコードを読み取ると各サイトにアクセスできます。  
パソコン等でご覧の方は、QRコードをクリックしてアクセスすることもできます。

気象情報

※QRコードの位置は誤認識を防ぐ為の配置となっています。

|                                                                                                        |                                                                                                                     |                                                                                                                            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 警報発表時<br>             |  気象庁<br>気象警報・注意報                   |  tenki.jp<br>警報・注意報                       |
| 暴風時<br>               | 気象庁 アメダス<br>風向・風速                  | YAHOO天気・災害<br>全国の風予測                      |
| 降雪時<br>               |  気象庁 今後の雪                          |  気象庁 アメダス<br>積雪深                          |
| 視界不良(濃霧・<br>風雪等)時<br> | 気象庁<br>気象警報・注意報                    | CPS-IIPリスクウォッチャー<br>濃霧注意報 -<br>気象警報最新マップ  |
| 降雨時<br>              |  気象庁 アメダス<br>24時間降水量              |  tenki.jp<br>雨雲レーダー                      |
| ライブカメラ映像<br>        | 国土交通省<br>各地方整備局の取組<br>全国のライブカメラ  |                                                                                                                            |
| 天気予報<br>            |  気象庁 天気予報                        |  気象庁<br>2週間気温予報                         |

お使いのスマートフォンやパソコンによって画面の表示が異なることがあります。  
また、QRコードの読み取りソフトによってサイトまでの表示手順が異なることがあります。

道路・交通情報

|                                                                                                        |                                                                                                                                                                              |                                                                                                                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 通行止め<br>            | 国土交通省<br>ハザードマップ<br>ポータルサイト                                                               | (公財)日本道路交通情報センター<br>高速道路や一般道路の通行止め、<br>渋滞、冬用タイヤ必要等の情報                                                                 |
| 渋滞情報<br>            |  ドラとら  |                                                                                                                       |
| 雪道情報<br>            | 国土交通省<br>冬の道路情報<br>雪みち情報リンク集                                                              | 国土交通省<br>北陸雪害対策技術センター<br>おしえて！雪ナビ  |
| 異常気象時の<br>運転注意点<br> |  国土交通省 冬の道路情報<br>雪みちの運転テクニックに<br>関するリンク集                                                  |  JAF<br>台風・大雨時の<br>クルマに関する注意点      |

各情報をもとにとるべき行動と、  
相当する警戒レベルについて

出典：内閣府（防災担当）・消防庁

| 警戒レベル          | 避難情報等                              |
|----------------|------------------------------------|
| 5              | <b>緊急安全確保</b> ※1<br>災害発生又は切迫       |
| 警戒レベル4までに必ず避難！ |                                    |
| 4              | <b>避難指示</b> ※2<br>災害のおそれ高い         |
| 3              | <b>高齢者等避難</b> ※3<br>災害のおそれあり       |
| 2              | <b>大雨・洪水・高潮注意報(気象庁)</b><br>気象状況悪化  |
| 1              | <b>早期注意情報（気象庁）</b><br>今後気象状況悪化のおそれ |

- ※1 市町村が災害の状況を確実に把握できるものではない等の理由から、警戒レベル5は必ず発令される情報ではありません。
- ※2 避難指示は、これまでの避難勧告のタイミングで発令されることになります。
- ※3 警戒レベル3は、高齢者等以外の人も必要に応じ普段の行動を見合わせ始めたり、避難の準備をしたり、危険を感じたら自主的に避難するタイミングです。

高速道路情報（リアルタイムな渋滞規制情報）

※異常気象時における通行止めの可能性は各サイトのニュースリリースをご覧ください。

異常気象時の  
高速道路影響情報

国の「緊急情報」や、「特別警報」が発令されるようなときには、高速道路各社と気象予測会社社が連携して注意喚起の広報が行われるサイトです。

高速道路影響情報サイト



(公財)日本道路交通情報センター  
※一般道路の情報も含まれます。

 ドラとら（東日本）

 アイハイウェイ（中日本）

 アイハイウェイ（西日本）

 mew-ti（首都高速）

 道路交通情報（名古屋高速）

NEXCO東日本



首都高速道路（株）



阪神高速道路（株）



本州四国連絡高速道路（株）



NEXCO中日本



NEXCO西日本



名古屋高速



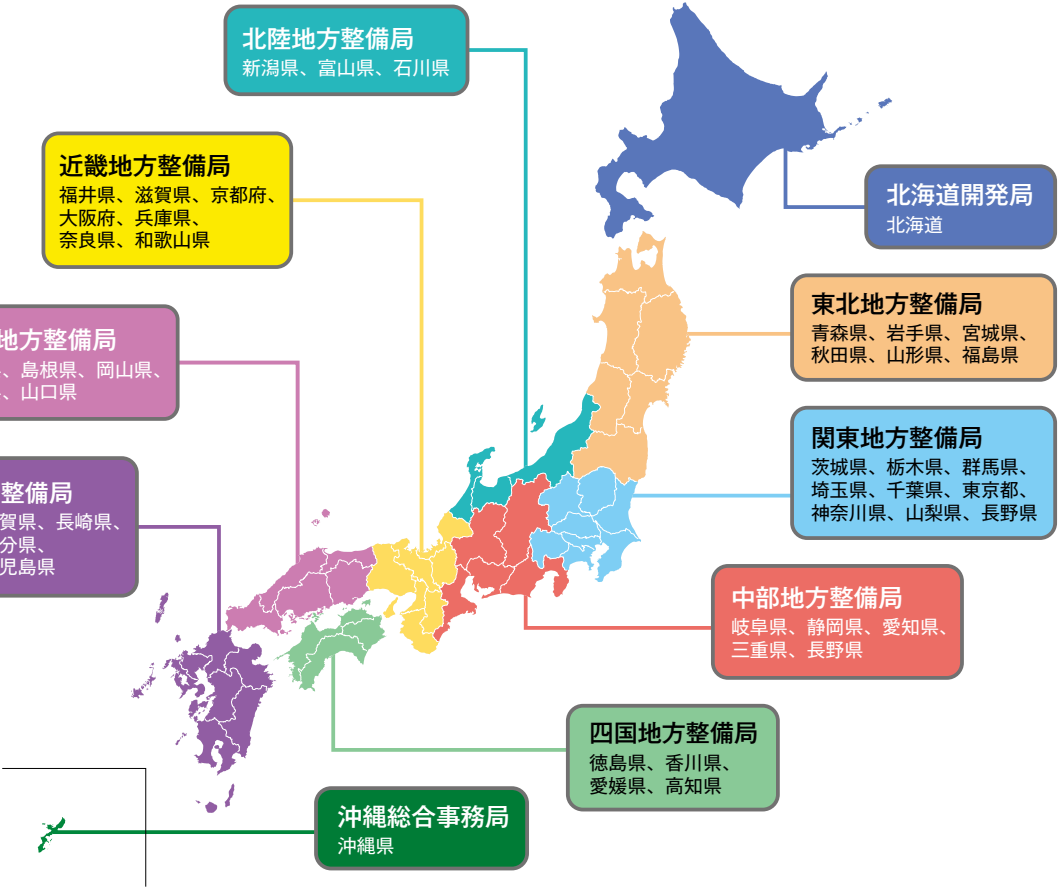
道路管理者が提供する道路情報

道路防災情報WEBマップ 

※道路防災情報：道路冠水想定力所、事前通行規制区間及び緊急輸送道路に関する情報。

道路情報提供システム 

※道路情報提供システム：道路に関する規制情報や天気情報、路面情報。



北陸地方整備局  
新潟県、富山県、石川県

近畿地方整備局  
福井県、滋賀県、京都府、  
大阪府、兵庫県、  
奈良県、和歌山県

中国地方整備局  
鳥取県、島根県、岡山県、  
広島県、山口県

九州地方整備局  
福岡県、佐賀県、長崎県、  
熊本県、大分県、  
宮崎県、鹿児島県

北海道開発局  
北海道

東北地方整備局  
青森県、岩手県、宮城県、  
秋田県、山形県、福島県

関東地方整備局  
茨城県、栃木県、群馬県、  
埼玉県、千葉県、東京都、  
神奈川県、山梨県、長野県

中部地方整備局  
岐阜県、静岡県、愛知県、  
三重県、長野県

四国地方整備局  
徳島県、香川県、  
愛媛県、高知県

沖縄総合事務局  
沖縄県

# 荷主の皆さん、チェックしましょう！

## 荷主（発荷主・着荷主）の判断基準の簡易チェックリスト

| 荷 物 を 出 す 人<br>－ 第 1 種 荷 主 (主 に 発 荷 主) － |                                                                                     | 荷 物 を 受 け 取 る 人<br>－ 第 2 種 荷 主 (主 に 着 荷 主) － |                                                                              |
|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| 積 載 効 率 の 向 上                            | 他の貨物との積合せなどトラック事業者が積載効率の向上等に取り組めるよう、適切なリードタイムを確保されていますか。                            | 積 載 効 率 の 向 上                                | 発荷主（第1種荷主）と、積載効率の向上等の取組を進めるため、協議を行っていますか。                                    |
|                                          | 貨物の出入荷量の適正化を図るため、貨物の量の平準化、受渡し日時の集約等を行われていますか。                                       |                                              | 着荷主として、積載効率の向上等取組が適切かつ円滑に行われるよう、貨物の受渡しに係る部門間で連携されていますか。                      |
|                                          | 配車・運行計画作成システムの導入等により、配車計画又は運行経路を最適化されていますか。                                         |                                              |                                                                              |
|                                          | 上記の取組が適切かつ円滑に行われるよう、貨物の運送に係る部門間で連携されていますか。                                          |                                              |                                                                              |
| 荷 待 ち 時 間 の 短 縮                          | 貨物の入出荷時の日時等を分散させるため、集貨又は配達を行うべき場所に、一時に多数のトラックが集中して到着しないよう、当該場所の状況を把握されていますか。        | 荷 待 ち 時 間 の 短 縮                              | 貨物の入出荷時の日時等を分散させるため、集貨又は配達を行うべき場所に、一時に多数のトラックが集中して到着しないよう、当該場所の状況を把握されていますか。 |
|                                          | トラックの荷待ち時間の短縮に向け、トラック予約受付システムの導入及びその適切な活用等により、トラックの到着日時を調整されていますか。                  |                                              | トラックの荷待ち時間短縮に向け、トラック予約受付システムの導入及びその適切な活用等により、トラックの到着日時を調整されていますか。            |
|                                          | 寄託先に寄託物の入庫又は出庫の発注を早期に行うこと等により、寄託先における貨物の受渡しを行う日時を分散させていますか。                         |                                              | 寄託先に寄託物の入庫又は出庫の発注を早期に行うこと等により、寄託先における貨物の受渡しを行う日時を分散させていますか。                  |
| 荷 役 等 時 間 の 短 縮                          | 荷役等の効率化を図るため、一貫パレチゼーション実現のための標準仕様パレットをはじめとしたパレットや、荷役の効率化に資する輸送器具を導入していますか。          | 荷 役 等 時 間 の 短 縮                              | 検品を効率的に実施するための機械を導入する等、検品の効率化を図っていますか。                                       |
|                                          | 標準仕様パレット等の使用や、荷役等を省力化するための貨物の荷造りを行ったり、フォークリフトや荷役等作業員の適切に配置する等の取組を進めていますか。           |                                              | 荷役等の効率化を図るため、フォークリフトや荷役等作業員の適切な配置等の取組を進めていますか。                               |
|                                          | 着荷主（第2種荷主）や寄託先である倉庫業者等に対し、出荷情報を事前に通知したり、検品を効率的に実施するための機械を導入すること等により、検品の効率化を図っていますか。 |                                              | 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保するなど、荷役等を円滑に行うことができる環境を整備されていますか。                    |
|                                          | 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保するなど、荷役等を円滑に行うことができる環境を整備されていますか。                           |                                              |                                                                              |

### 法改正に関する情報



物流効率化法 理解促進ポータルサイト  
<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/>



国土交通省



経済産業省



農林水産省



全ト協

荷主企業の皆様へ

## 2025年4月から、全ての荷主（発荷主・着荷主）に物流効率化の取り組みの努力義務が課されました

### 政府目標（2028年度）

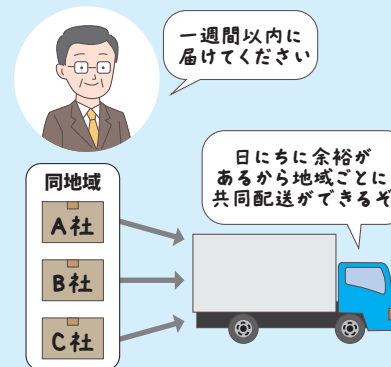
- ① 全国のトラック輸送のうち5割の運行で、1運行当たりの**荷待ち・荷役等時間**を**1時間短縮**（1回の受渡しごとの荷待ち時間・荷役等時間を原則1時間以内に短縮）
- ② 全国のトラック輸送のうち5割の車両で、**積載効率50%**を実現（全体の車両で積載効率44%に増加）

**荷物を出す人も受け取る人も、全ての方の協力が必要です！**

### 全ての荷主企業の努力義務

#### 積載効率の向上

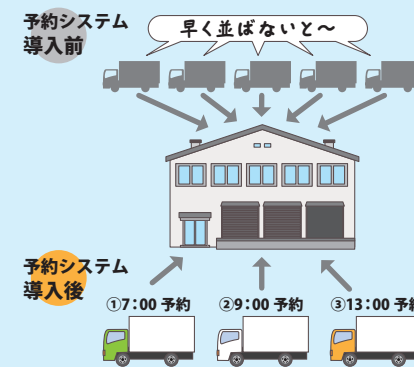
- 余裕を持ったリードタイムの設定
- 運送先の集約等



例：リードタイムの確保

#### 荷待ち時間の短縮

- 適切な貨物の受取・引渡日時の指示
- 予約システムの導入等



例：トラック予約受付システムの導入

#### 荷役等時間の短縮

- パレット等の利用、標準化
- 入出庫の効率化に資する資機材の配置
- 荷積み・荷卸し施設の改善等



例：同一パレットの利用や検品の効率化

### 2026年4月施行予定 一定規模以上の荷主企業<sup>(※)</sup>の義務

<sup>(※)</sup> 荷主企業における一定規模の基準は、年間貨物取扱重量が90,000トン以上となる予定です

中長期計画の策定、提出

実施状況の定期報告

役員レベルの  
物流統括責任者（CLO）の選任

**取り組みが不十分な場合は、国が勧告・命令等を実施**



国土交通省



公益社団法人  
全日本トラック協会

都道府県トラック協会

# 物流効率化の取り組みの努力義務（物流効率化法）

荷物を出す人(発荷主)も荷物を受け取る人(着荷主)もどちらも物流効率化に向けた取り組みが必要となります！

## 積載効率の向上

- 適切なリードタイムの確保
- 貨物の出入荷量の適正化
- 配車計画又は運行経路の最適化
- 部門間の連携を促進

## 荷待ち時間の短縮

- 貨物の入出荷時の日時等を分散
- トラックの到着日時を調整
- 寄託先における貨物の受渡しを行う日時を分散

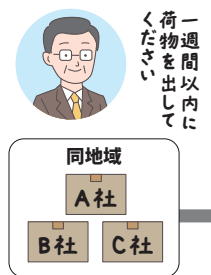
## 荷役等時間の短縮

- 荷役等の効率化を図る
- 検査の効率化を図る
- 荷役等を円滑に行うことができる環境を整える

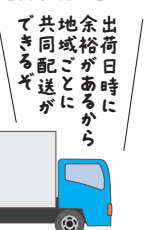


### 荷物を出す人

— 第1種荷主（主に発荷主）—



#### 積載効率の向上

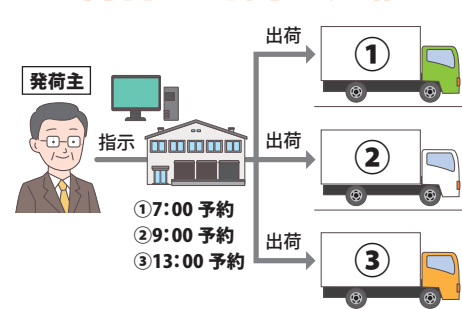


リードタイムの確保



積載効率向上のための協力

#### 荷待ち時間の短縮



予約受付システムの活用  
(発注の前倒しや出荷日時の分散)



### 荷物を受け取る人

— 第2種荷主（主に着荷主）—



#### 積載効率の向上

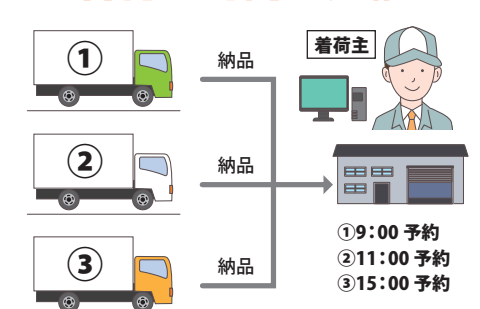


リードタイムの確保



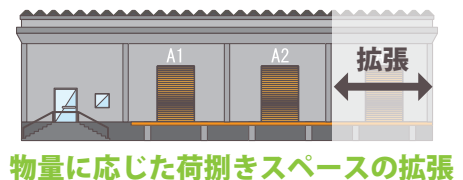
積載効率向上のための協力

#### 荷待ち時間の短縮

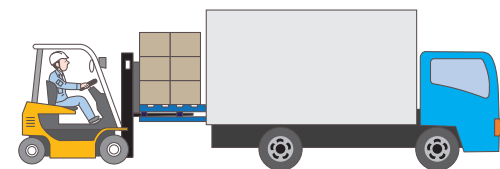


予約受付システムの活用  
(受注の前倒しや納品日時の分散)

#### 荷役等時間の短縮



物量に応じた荷捌きスペースの拡張

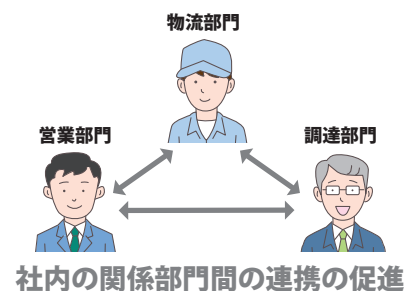


フォークリフト、作業員等の適切な配置



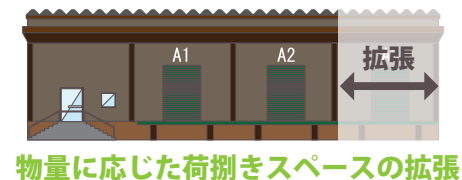
同一パレットの利用や  
検品の効率化

#### 実効性の確保

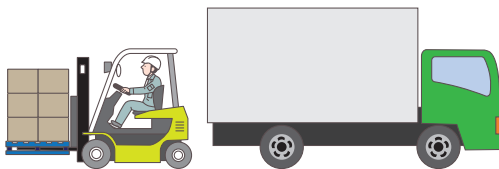


社内の関係部門間の連携の促進

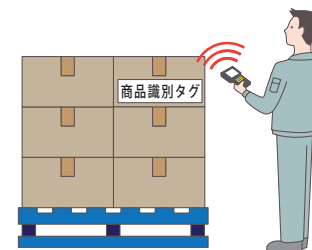
#### 荷役等時間の短縮



物量に応じた荷捌きスペースの拡張

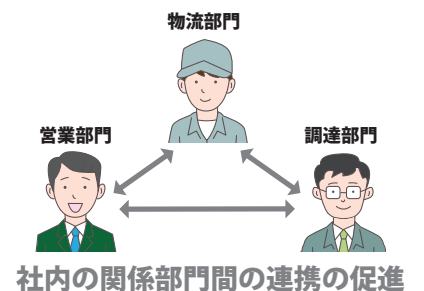


フォークリフト、作業員等の適切な配置



同一パレットの利用や  
検品の効率化

#### 実効性の確保



社内の関係部門間の連携の促進

## 実効性の確保

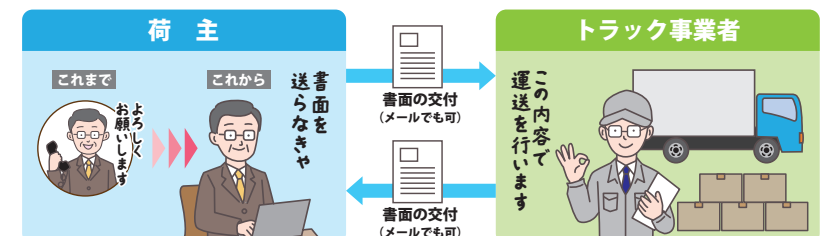
- 物流効率化の取組に関する責任者の選任
- 社内教育の実施等による体制整備
- 物流効率化に向けた取組の状況、効率化のための取組の実施状況・効果の把握
- データの標準化や関係者間の連携

## 運送契約締結時における書面交付の義務（改正貨物自動車運送事業法、改正標準貨物自動車運送約款）

荷物を出す人(発荷主)にも書面の交付が必要となります！

運送契約の範囲や運賃・料金の明確化を図るため、荷主・トラック事業者双方に運送契約締結時に、運送サービス（附帯業務等も含む）の内容やその対価等について記載した書面の交付が義務付けられます。

※運送を行う前に、荷主と運送事業者との間で、お互いに書面やメールなどによって、法定事項の情報を確認しなければなりません。



荷主の皆様へ

トラック運送業界からの

お願い。



トラックドライバーの労働災害の多くは、荷主等の施設内で発生しております。荷役作業時の安全対策にご協力をお願いします。

墜落・転落防止のための設備等をご用意ください



陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドラインの徹底



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の徹底

# 荷役作業の安全対策チェックリスト



※「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」より

## 墜落、転倒、腰痛等の対策

- ☐ 墜落や転落を防ぐ対策をしている
  - ※荷台への昇降設備等の設備を用意すること
- ☐ つまづきやすい、滑りやすい場所の対策をしている
  - ※床の段差・凹凸の解消、床面の防滑、防滑靴の使用等
- ☐ 人力で荷を扱う作業では、できるだけ機械・道具を使用している

## 運送事業者との連絡・調整

- ☐ 荷役作業を行わせる運送事業者には、事前に作業内容を通知している
- ☐ 荷役作業の書面契約をしている
- ☐ 配送先における荷卸しの役割分担を安全作業連絡書等で明確にしている
- ☐ 安全な作業を行えるよう余裕を持った着時刻を設定している



トラックドライバーの長時間労働の解消等のためには、荷主の皆様のご協力が必要です。

トラック運送事業者の法令違反行為に荷主の関与が判明すると荷主勧告を発動し、「荷主名」及び「事案の概要」が公表されます。



## ※違反原因行為の例



荷主の都合による長時間の荷待ち時間が恒常的に発生  
⇒過労運転防止義務違反を招くおそれ



適切な運行では間に合わない到着時間の指定  
⇒最高速度違反を招くおそれ



積み直前に貨物量を増やすよう指示  
⇒過積載運行を招くおそれ