

物流の適正化に向けた取組

山梨運輸支局
令和7年3月7日



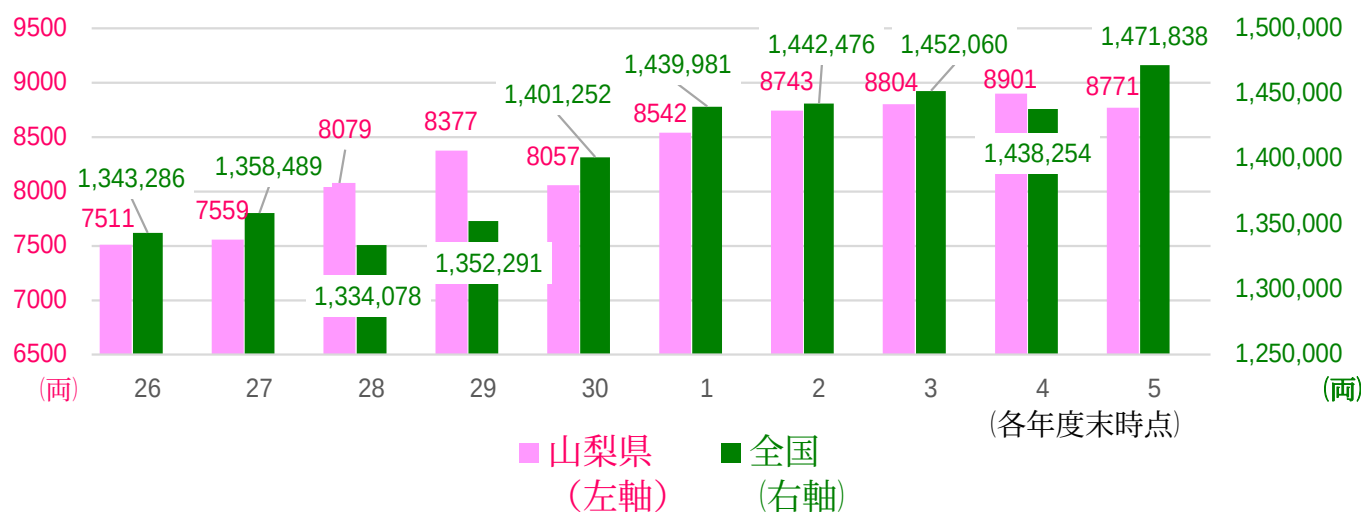
貨物自動車運送事業者数・車両数の推移

※霊柩及び軽貨物は除く  山梨運輸支局

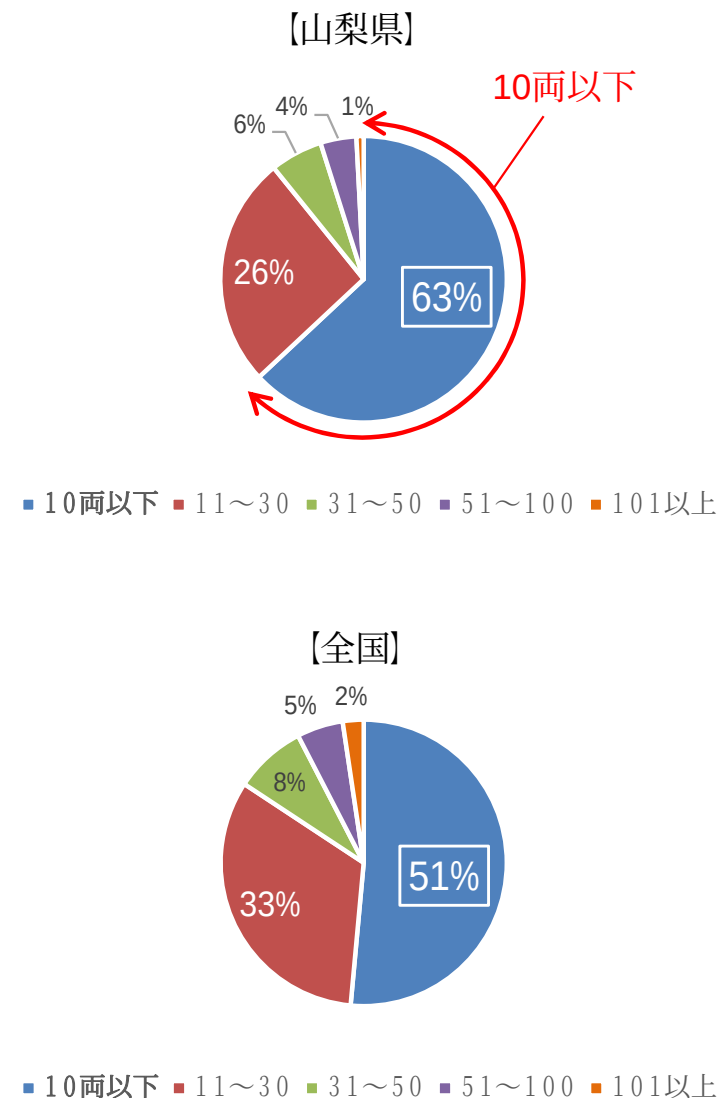
◆事業者数の推移



◆車両数の推移



◆車両数規模別の事業者割合 (令和5年3月31日現在)



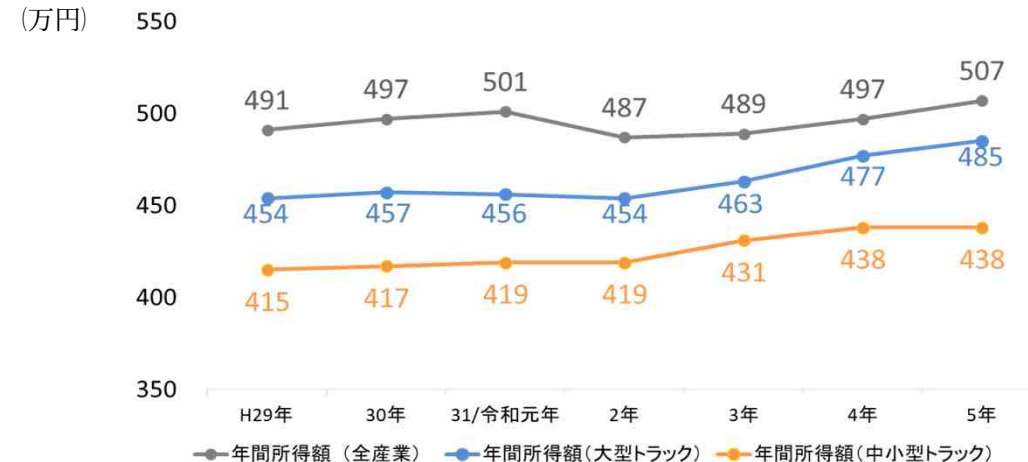
(出典) 「山梨県」は山梨運輸支局調べ、「全国」は国土交通省HP掲載資料

トラックドライバーは労働時間が長く、賃金が安く、人手不足で高年齢化が進行

①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。

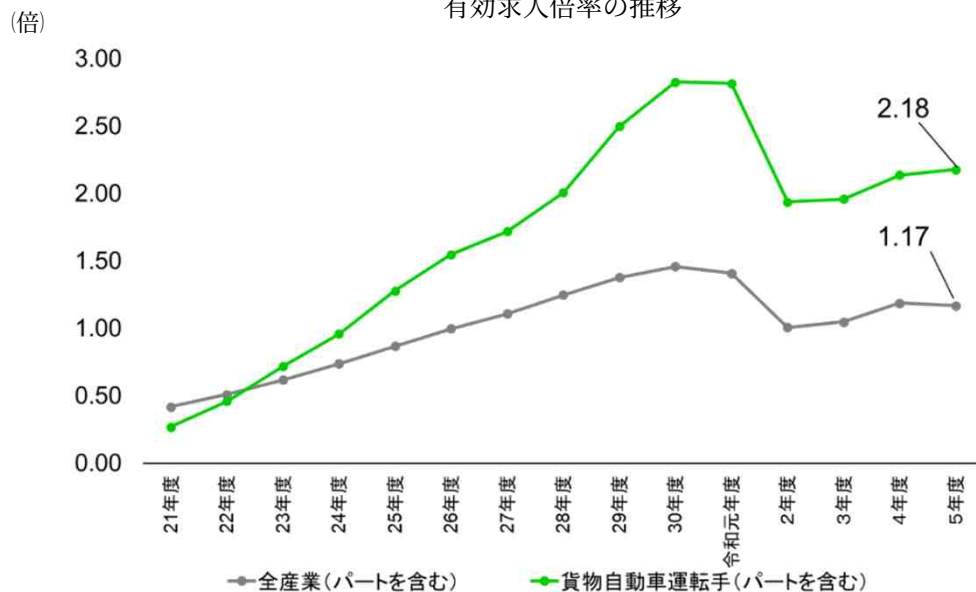


②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。

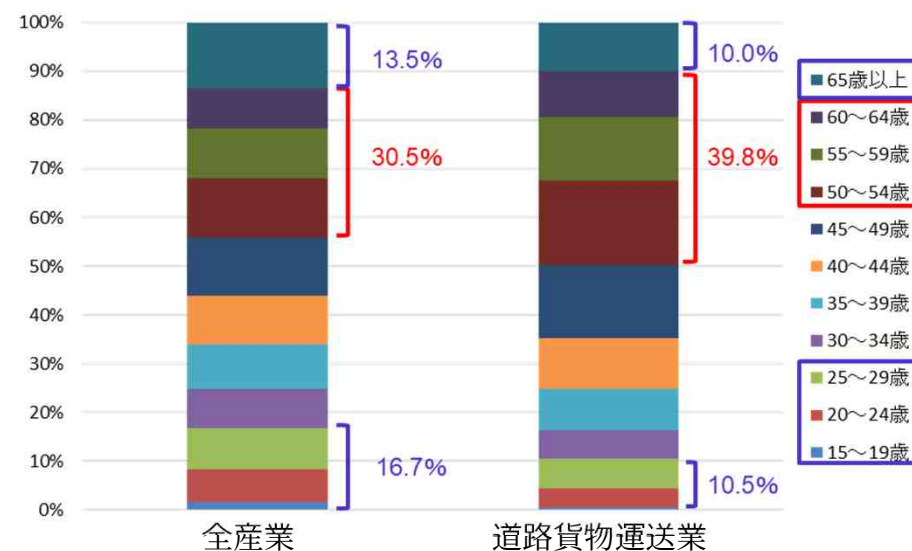


③人手不足 全職業平均より約2倍高い。

有効求人倍率の推移



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。



- 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年後である令和6年4月より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用された。
- 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、拘束時間等が強化された。

○主な改正内容

	～令和6年3月	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960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3,516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。	【1日あたり】 ・ 原則13時間以内、最大15時間以内。 ・ 宿泊を伴う長距離運行は週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3,300時間、284時間以内。ただし、労使協定により、年3,400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。
- 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**（1）商慣行の見直し、（2）物流の効率化、（3）荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

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

1. 具体的な施策

（1）商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制措置等の導入（※）
- 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**円滑化等の取組み（※）
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

（2）物流の効率化

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

（3）荷主・消費者の行動変容

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

2. 施策の効果（2024年度分）

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

速やかに実施

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

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

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制措置の具体化

2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

- 物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が来年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。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

1. 物流の効率化

- 即効性のある設備投資・物流DXの推進>
 - ・物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローン配送で人手不足に対応
 - ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等
 - ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等
- モーダルシフトの推進
 - ・鉄道、内航の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
 - ・31ftコンテナの利用拡大を促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進
- トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進
 - ・荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等で、働きやすい職場環境の整備を促進
 - ・労働生産性向上に資する車両を運転するため免許取得等の運転手のスキルアップを支援
- 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援
 - ・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）
 - ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進
 - ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進
 - ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化
 - ・確実な休憩機会の確保のため、SA・PAの大型車駐車マスの拡充や駐車マス予約制度の導入などの推進
- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GX推進(物流拠点の脱炭素化、車両EV化等)
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

- 宅配の再配達率を半減する緊急的な取組
 - ・ポイント還元を通じ、コンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配送日時の指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施
- 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

- トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化
（「集中監視月間」（11～12月）の創設）
 - ・荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」等の集中実施、国土交通省及び荷主所管、法執行行政機関による連携強化
- 現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）
- 適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進
 - ・大手荷主、物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
 - ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
 - ・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

主要施策のポイント

（1）適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等

- 以下について、通常国会での法制化 P2
 - ・一定規模以上の荷主・物流事業者に対する荷待ち・荷役時間短縮に向けた計画作成の義務付け
 - ・トラック事業における多重下請構造是正に向けた実運送体制管理簿作成、契約時の書面による交付等の義務付け 等
- トラックドライバーの賃上げ等に向けた貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」の引上げ及び「標準運送約款」の見直し P3
- 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の徹底（トラックGメンによる集中監視） P4

（2）デジタル技術を活用した物流効率化

- 荷待ち・荷役時間短縮に向けた自動化・機械化設備・システム投資を支援 P5
- 物流標準化やデータ連携の促進等フィジカルインターネット・ロードマップを踏まえた取組を推進し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を促進
- 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスについて実装を加速

（3）多様な輸送モードの活用推進

- 大型コンテナの導入支援等を通じたモーダルシフトの推進強化 P6
- 自動物流道路の構築（10年で実現を目指す。）
- 自動運航船の本格的な商用運航（2026年までに国際ルールを策定することにより、2030年頃の実現を目指す。）

（4）高速道路の利便性向上

- 大型トラックの法定速度を2024年4月に90km/hに引上げ P7
- ダブル連結トラックについて、運行路線の拡充やダブル連結トラックに対応した駐車マス整備を含め導入促進
- 大口・多頻度割引の拡充措置を継続、法令を遵守しない事業者に対しては、割引制度を厳格に運用

（5）荷主・消費者の行動変容

- ポイント還元実証事業等を通じた再配達削減の仕組みの社会実装 P8
- 「送料無料」表示の見直しについて、2023年度中にその見直し状況を確認するため、フォローアップ調査を実施

○ 令和6年7月25日に開催された我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議（第5回）において、「物流革新に向けた政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応について報告がされた。

【第5回会議配布資料URL】

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/dai5/siryou.pdf

2023年 3月 「我が国の物流の革新に関する**関係閣僚会議**」を設置

6月 関係閣僚会議において「**物流革新に向けた政策パッケージ**」を策定  **P4参照**

9月 岸田総理と中小トラック事業者等との「**車座対話**」を実施

10月 関係閣僚会議において「物流革新**緊急パッケージ**」を策定  **P5参照**

11月 政府において**総合経済対策・補正予算案**を決定

2024年 2月 政府において**改正物流法案**の閣議決定、国会提出

関係閣僚会議において「2030年度に向けた**政府の中長期計画**」を策定  **P6参照**

「**物流革新・賃上げに関する意見交換会**」を開催

4月 **自動車の運転業務に係る時間外労働上限規制の適用開始**  **P3参照**

資料2で
ご説明

5月 **改正物流法 公布**

7月 関係閣僚会議において「**政策パッケージ**」の進捗状況と今後の対応を報告  **P6参照**

11月 新物効法の施行に向けた**国交省・経産省・農水省の合同審議会のとりまとめ**を策定

2025年 4月 **改正物流法 一部施行**（荷主用に対する努力義務、契約の書面交付等）

2026年 4月 **改正物流法 全面施行**（特定事業者の指定、物流統括管理者の選任等）

【調査概要】

- 調査対象：発荷主、着荷主、物流事業者
- 調査期間：前回（2023年度）調査：2024年2月20日から同年3月8日
今回（2024年度）調査：2024年9月19日から同年11月30日
- 調査内容：「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」※の遵守状況
※2023年6月2日経済産業省・農林水産省・国土交通省
- 回答状況：前回（2023年度）調査：発荷主1,356社、着荷主750社、物流事業者73社
今回（2024年度）調査：発荷主1,007社、着荷主609社、物流事業者6,885社

【調査結果概要】

荷主・物流事業者間の**契約に関する主な取組状況**について、前回調査と今回調査を比較した結果は以下のとおり。

①運送契約の書面化の取組状況

- ・発荷主の「すべて対応済み」と「部分的に対応済み」と回答した者の合計が72%から78%へと**6ポイント改善**しており、対応が進んでいる傾向がみられる。

※改正物流法の施行により、2025年4月から、荷主・トラック事業者等に対し、運送契約を締結する際の書面交付を義務付け。

②荷役作業等に係る対価の取組状況

- ・発荷主の「すべて対応済み」と「部分的に対応済み」と回答した者の合計が70%から78%へと**8ポイント改善**しており、対応が進んでいる傾向がみられる。

③運賃と料金の別建て契約の取組状況

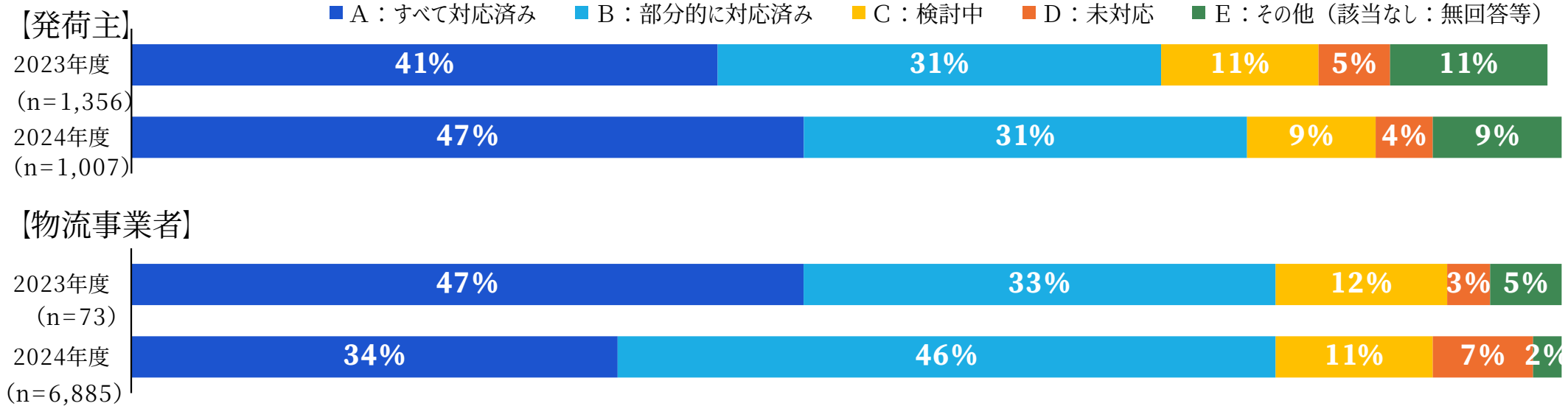
- ・発荷主の「すべて対応済み」と「部分的に対応済み」と回答した者の合計が59%から69%へと**10ポイント改善**しており、対応が進んでいる傾向がみられる。

「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」の遵守状況について(概要) ②

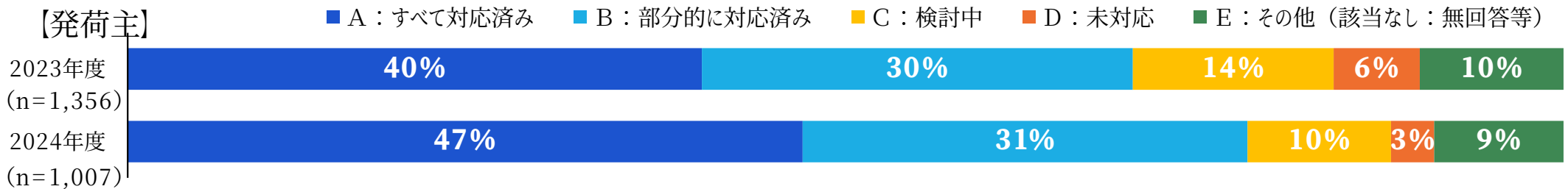


山梨運輸支局

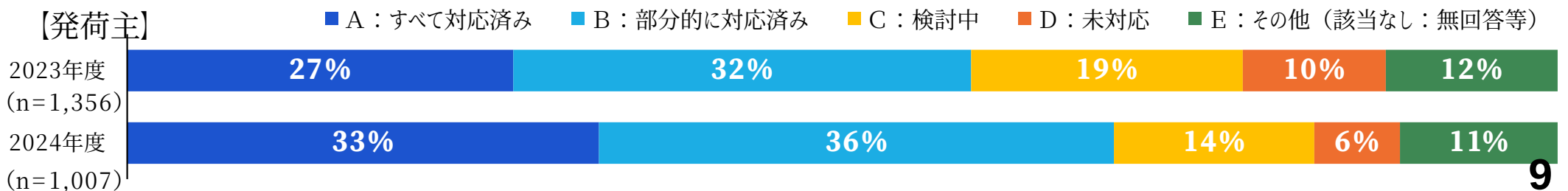
① 運送契約の書面化の取組状況



② 荷役作業等に係る対価の取組状況



③ 運賃と料金の別建て契約の取組状況



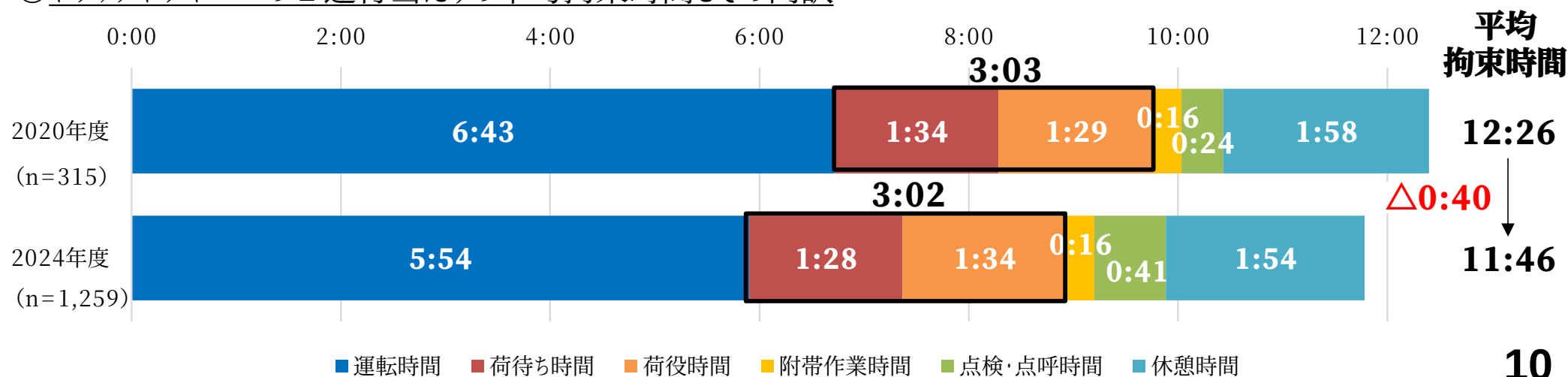
【調査概要】

- 調査対象：一般貨物自動車運送事業のうち実運送を行う事業者
- 調査期間：前回（2020年度）調査：2021年1月下旬から同年3月3日
今回（2024年度）調査：2024年9月19日から同年11月30日
- 調査内容：2024年4月から同年8月までの通常期における代表的な1日の運行について、主に以下の項目を調査
①運転時間、②荷待ち時間、③荷役時間、④附帯作業時間、⑤点検・点呼に要した時間、⑥休憩時間
- 回答状況：前回（2020年度）調査 1,315運行 今回（2024年度）調査 2,544運行

【調査結果概要】

- **トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間は11時間46分**であり、前回調査と比較して**約40分減少**しており、その主な要因は**運転時間の減少（▲約50分）**。
- **荷待ち時間と荷役時間の合計**については、前回と今回の調査結果を比較すると、**ほぼ横ばい**となっており、「物流革新に向けた政策パッケージ」※で定めた目標値には到達していない。 ※令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定

○トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳



違反原因行為に係る実態調査の結果 (概要)



◆令和6年9～10月にかけて、全トラック事業者を対象にした調査結果は、以下のとおり。

○調査対象事業者数：62,848者 (R5:63,251者)

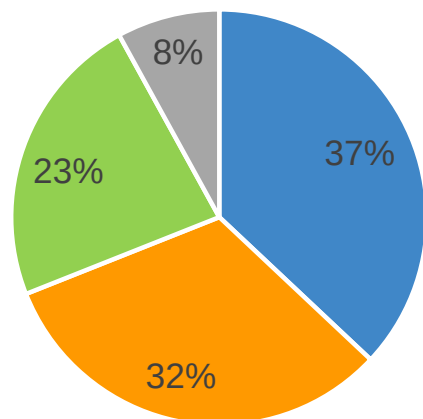
○回答数：24,159件 (R5:23,840件) ※同一事業者からの複数回答を含む。

うち、違反原因行為があったと回答した件数：3,308件 (R5:4,441件)

○昨年調査に比べて、すべての違反原因行為において件数が減少したが、昨年同様に輸送品目別では、「食品」の割合が一番高くなっている。

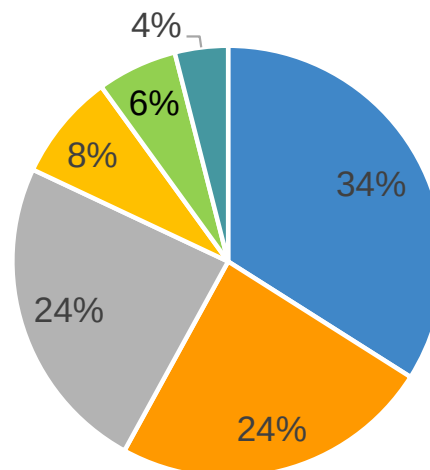
[回答のあったトラック事業者のうち、Gメンの活動を認知している割合は約78%]

違反原因行為を行っている疑いのある
荷主の分類



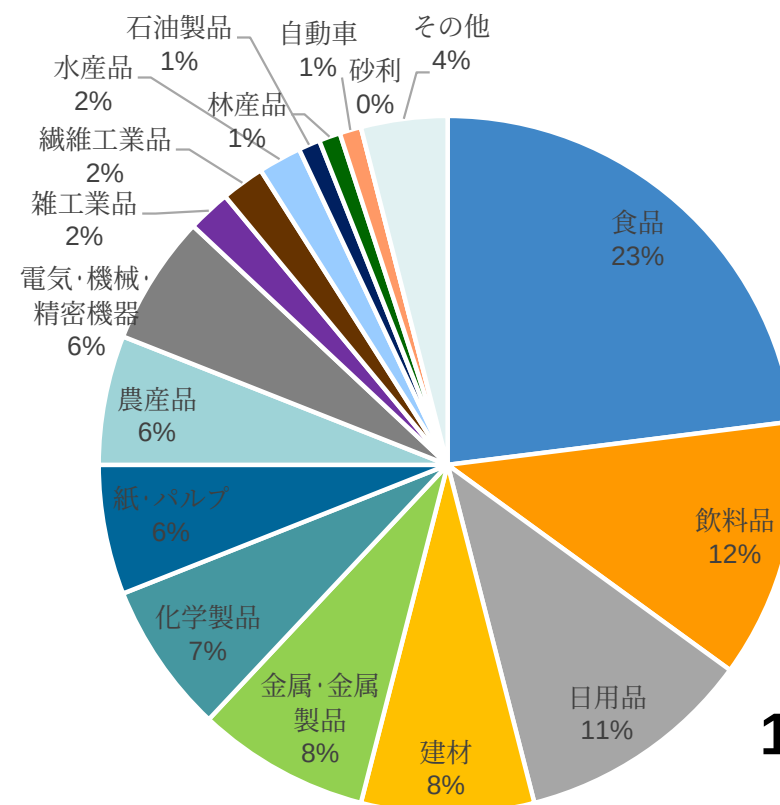
- 発荷主 (元請運送事業者は含まない)
- 元請運送事業者 (利用運送事業者含む)
- 着荷主
- その他 (倉庫事業者等)

違反原因行為の割合



- 長時間の荷待ち
- 運賃・料金の不当な据置き
- 契約にない附帯業務
- 異常気象時の運行指示
- 無理な運送依頼
- 過積載運行の要求

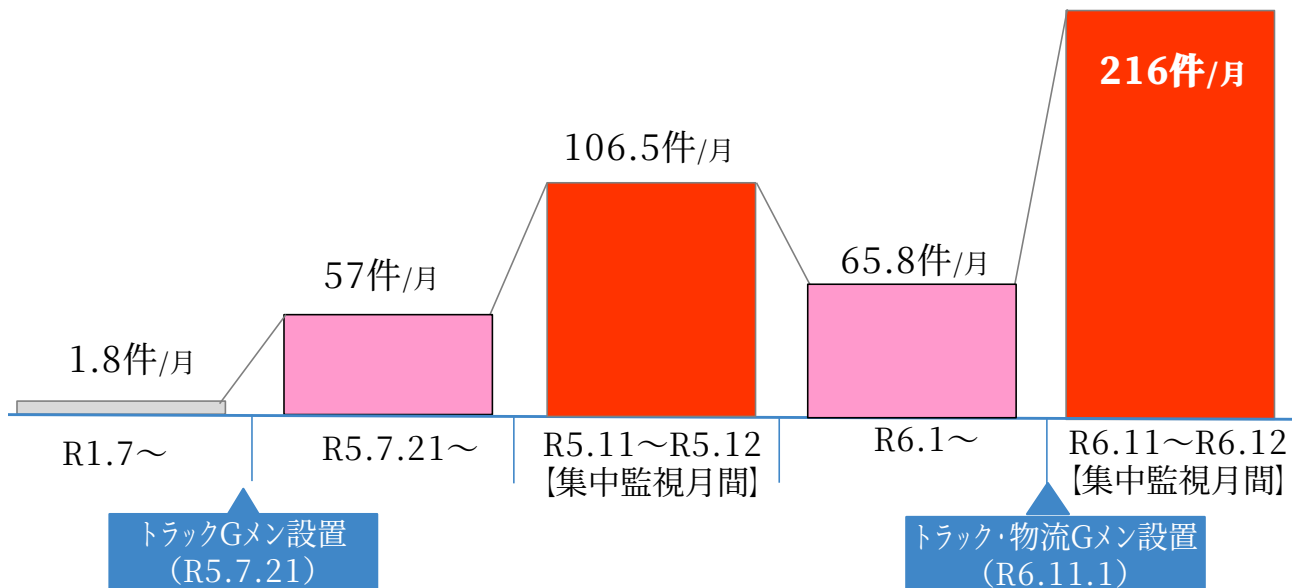
違反原因行為ありの回答における輸送物品
(複数回答)



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

トラック・物流Gメンによる集中監視月間の活動実績

＜月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数＞



働きかけ等の実施件数（R6.11～R6.12）

- 勧告 : 2件（荷主1、その他1）
 - 要請 : 7件（荷主4、元請2、その他1）
 - 働きかけ : 423件（荷主304、元請104、その他15）
- ⇒ 2ヶ月間で**計432件**の法的措置を実施

Gメン調査員からの情報提供

- 運輸支局にR6.12.28までに**計115件**の通知あり

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

物流センター前で荷待ち状況のパトロール



ドライバーへの周知チラシ配布、ヒアリングの実施（Gメン調査員も同行）



【お願い：悪質な荷主等に関するWeb通報窓口「目安箱」】

- 荷主・元請事業者等による違反原因行為（※）にお困りの場合は、**目安箱へ（下記URL）** 情報をお寄せください。

※「荷主」には、元請事業者、一次請事業者、物流子会社、倉庫業者なども含まれます。

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000043.html



長時間の荷待ち



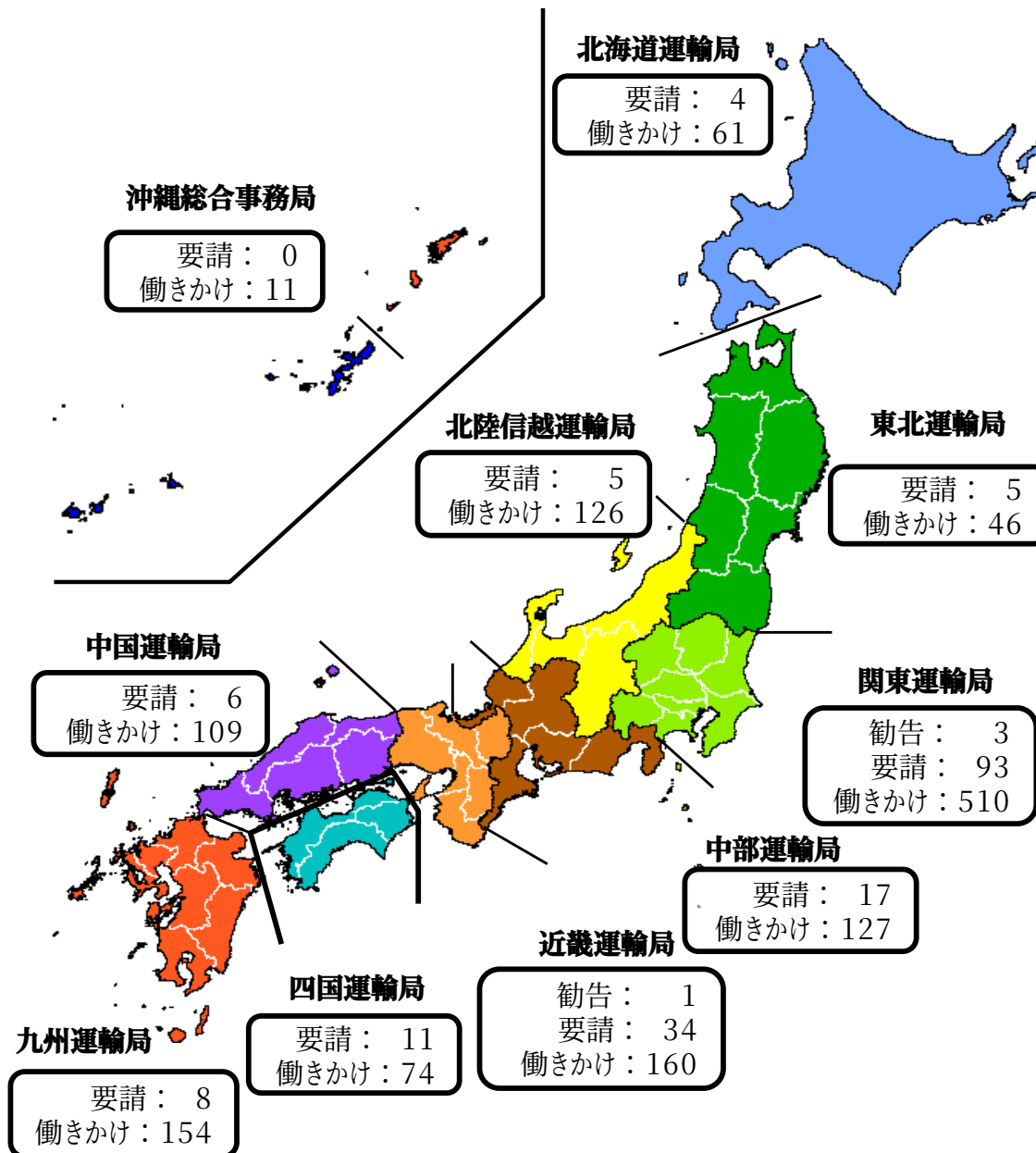
運賃・料金の不当な据置き



過積載運行の要求



〈運輸局別働きかけ・要請・勧告実施件数〉 R1.7～R6.12



働きかけ等の累計実施件数 (R1.7～R6.12)

- 勧告 : 4件 (荷主2、元請1、その他1)
 - 要請 : 183件 (荷主94、元請83、その他6)
 - 働きかけ : 1,378件 (荷主942、元請399、その他37)
- ⇒ 計1,565件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (48%)
- 契約にない附帯業務 (20%)
- 運賃・料金の不当な据置き (16%)
- 無理な運送依頼 (7%)
- 過積載運送の指示・容認 (5%)
- 異常気象時の運送依頼 (4%)

令和6年10月施行

酒酔い・酒気帯び運転に係る行政処分基準の強化 トラック、バス、タクシー

- 酒酔い・酒気帯び運転が確認された場合、現行の酒酔い・酒気帯び運転の業務に加え、新たに指導監督義務と点呼実施義務について違反行為を設ける(それぞれの違反行為について加算)※1、2

違反行為	処分内容	
酒酔い・酒気帯び運転の業務 現 行	初違反	100日車
	再違反	200日車
飲酒運転防止に係る指導監督が未実施 新 設	初違反	100日車
	再違反	200日車
飲酒運転防止に係る点呼が未実施 新 設	初違反	100日車
	再違反	200日車

※1 指導監督・点呼実施について、明らかに実施されていることを指導・点呼記録により事業者が証明した場合は処分対象外

※2 現行と同様、処分日車数による行政処分に加え、最長14日間の事業の事業停止処分を付加

処分量定の引き上げ(違反件数に比例した処分の導入) トラックのみ

- 勤務時間等基準告示の遵守違反※3

未遵守件数	処分内容			
	初違反		再違反	
5件以下	警告	(変更なし)	10日車	(変更なし)
6件以上 15件以下	現 行 10日車	改正後 2日車／ 未遵守1件	現 行 20日車	改正後 4日車／ 未遵守1件
16件以上	現 行 20日車	未遵守1件	現 行 40日車	未遵守1件

- 点呼の実施違反※3

未実施件数	処分内容			
	初違反		再違反	
19件以下	警告	(変更なし)	10日車	(変更なし)
20件以上 49件以下	現 行 10日車	改正後 1日車／ 未実施1件	現 行 20日車	改正後 2日車／ 未実施1件
50件以上 最大100件	現 行 20日車	未実施1件	現 行 40日車	未実施1件

※3 現行と同様、違反の様態により、30日間の事業の停止処分となる場合がある。

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

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

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

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

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

待機時間料	→	1,760円	
積込料・取卸料	→	2,180円	※金額はいずれも中型車（4セクラス）の場合の30分あたり単価
	→	2,100円	

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

2. 多重下請構造の是正等

<「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等>

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

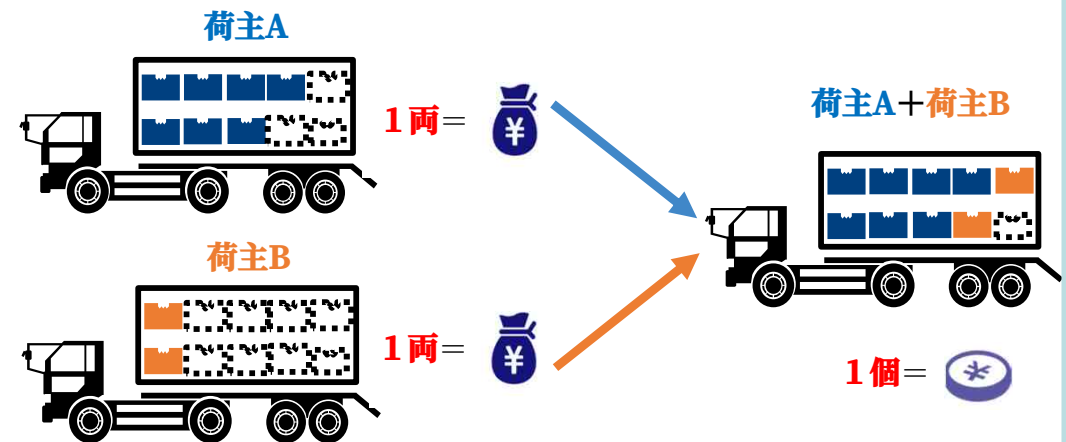
<契約条件の明確化>

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

3. 多様な運賃・料金設定等

<「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、**「個建運賃」を設定**〔運賃〕



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

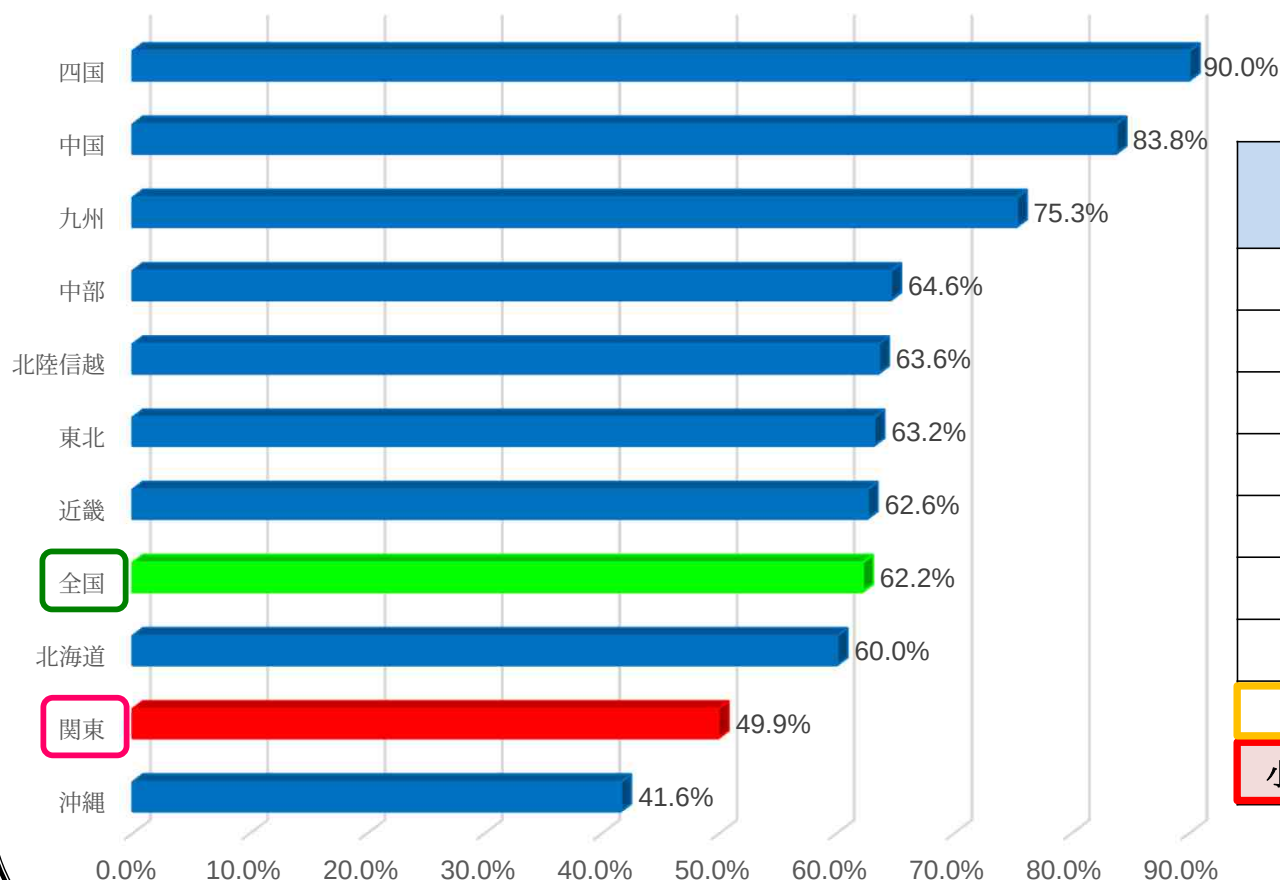
<その他>

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

標準的な運賃の届出状況

- トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設(令和2年4月告示)
- 運賃水準を8%引き上げるとともに、荷役の対価等を加算(令和6年3月告示)
- 本年1月末時点までに、山梨県では246事業者[48.8%]が標準的な運賃を届出

標準的な運賃届出割合
(運輸局:R06.12.31時点)



令和7年1月31日時点(関東抜粋)

支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合
茨城	2258	1094	48.4%
栃木	1085	574	52.9%
群馬	1148	495	43.1%
埼玉	3340	1628	48.7%
千葉	2196	942	45.1%
東京	5012	2618	52.2%
神奈川	2535	1593	62.8%
山梨	504	246	48.8%
小計(関東)	18078	9239	51.1%

高校訪問

- 山梨県内の高等学校を訪問し、生徒が就職先を検討する際に自動車運送事業の運転者も選択肢の1つとなるよう、進路指導担当の先生に対して、自動車運転者の業務等を紹介したリーフレットの生徒への配布を要請している。
- 令和6年度においては、11校を訪問した。

ー リーフレット ー

表面

運送事業のドライバーになってみませんか？ ドライバーの魅力や仕事内容が分かるパンフレット【QRコード】

バス 地域の足を支える路線バス
観光立国ニッポンを支える観光バス

タクシー お客様のニーズに応える地域公共交通機関

トラック 日本の物流の9割を支える大動脈

あなたが輝く、社会を支える、バス運転士になろう！
地域の暮らしや都市・観光地を結ぶ役割を担う

タクシードライバーになれませんか！
タクシーは地域の公共交通機関として社会に貢献しています。

トラックドライバーの魅力

- 地域の公共交通機関であるタクシーのドライバーとして活躍できます。
- ご高給の方、短時間、観光客など様々なお客様に接します。
- 社員として安定した収入と生活が得られます。
- 地域の産業振興、各種施設などに詳しくなります。
- 人手不足のため需要があれば70歳まで働けます。

『TRY!! TRUCK!! TRANSPORT!!!』
トラック業界の魅力や仕事内容などを紹介

(全日本トラック協会)

裏面

国土交通省HPのご紹介

女性トラックドライバーとして活躍しませんか？
トラガール促進プロジェクト
国土交通省

トラガールの魅力
女性トラックドライバー、通称トラガール。トラックドライバーという、男性の職業というイメージがありますが、女性の活躍の場が広がっています。社会生活を支えるトラガールの活躍を、もっともっと応援したいと立ち上げたのが、「トラガール促進プロジェクト」サイト。

トラガールになろう！
事例で実感！インタビュー
活躍するトラガールは、仕事のこと、プライベートのこと、これからの夢などを語ってもらいました。

免許の種類とめざせるタイプ
「大型免許を持っていないから無理」なんて思わないで！各種免許とめざせる仕事タイプを解説します。

お知らせ
バス・タクシードライバーに必要な第二種自動車運転免許の受験資格が、普通免許1年以上・年齢19歳以上になりました。詳しくは警察庁HPをご確認ください。

Convey a smile
安全・確実そして笑顔を運ぶバス運転者の活躍
～地域の暮らしや魅力をつなぐ大切な役割～

きっかけ
幼いころから大型車両が大好きで、大型車両を運転する女性ドライバーを見かけては強く憧れていました。免許も無く、子供もまだまだ幼い事から諦めておりましたが、県北バスで運転士説明会に参加し、子育て中の女性運転士も活躍していることや運転士養成制度のことを知り、挑戦したいと思ったのがきっかけです。

バス運転士を職業とした理由
幼いころから、バス運転士という職業に憧れていました。そんな時に、岩手県北バスのバス運転士募集の広告を見つけました。大型二種免許は所持していませんでしたが、県北バスには養成制度があると知り、憧れていたバス運転士という職業を目指すことにしました。

公共交通利用促進キャラクターのりたろう

国土交通省 関東運輸局 山梨運輸支局

自動車運送事業等及び自衛隊における人材確保の取組に係る連携

- バス、タクシー、トラックといった自動車運送業や自動車整備業は担い手不足が大きな課題となっている。
- 多くの自衛官は、50代半ば(若年定年制自衛官)や20～30代半ば(任期制自衛官)で退職することとなるが職業訓練を通じて年間1,500名程度が大型自動車運転免許、普通自動車第二種運転免許、自動車整備士等の資格を取得しているなど、退職自衛官は自動車運送業や自動車整備業にとって即戦力として期待されている。
- このため、国土交通省・防衛省・業界団体との間で申合せを締結し、全国各地で業種説明会や運転体験会等の取組が実施されやすい環境を整備することで、退職自衛官の自動車運送業や自動車整備業への更なる再就職を後押しする。

1. 申合せの締結者

国土交通省
防衛省

(公社) 日本バス協会
(一社) 日本ハイヤー・タクシー連合会
(公社) 全日本トラック協会
(一社) 日本自動車整備振興会連合会



2. 申合せ概要

以下の取組について一層の連携を図る。

- ① 自動車運送業等における人材確保と退職予定自衛官の円滑な再就職支援に関する取組・採用に関する広報の積極的な実施
※必要な資格、勤務環境、労働環境改善に向けた施策等の積極的な広報・業種説明会、車両運転体験会及びインターンシップの実施・職業訓練等の充実
- ② 自衛隊における人材確保の取組
- ③ 予備自衛官等制度に関する取組

3. 申合せ締結日

令和6年6月28日

関東運輸局の取組

- バス・タクシー・トラック協会及び整備振興会と連携して、自衛隊基地や駐屯地で開催されている業種説明会等に参加をし、「運輸局ブース」を出展。
- 訪問者に対して、それぞれの事業ごとに業界の魅力などをPR
- また、「大型トラック運転体験会&業界・企業説明会」を実施するなど、取組を進めている。 令和6年2月10日末時点:5件

<取組事例>

埼玉運輸支局

「大型トラック運転体験会&業界・企業説明会」(R7.2.5)

実施場所:UDトラックス(株)

実施内容:最新の大型トラックの運転体験、行政の取組・業界の魅力などの説明、トラック事業者からの個別企業説明

参加者:埼玉県陸上自衛隊・航空自衛隊 退職予定自衛官18名



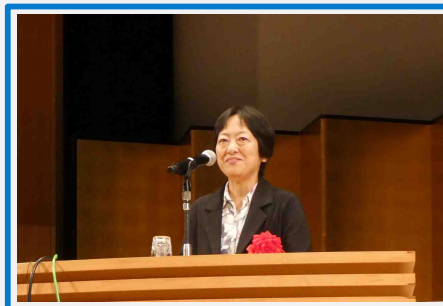
<企業説明>



<大型トラック運転体験>

トラック事業者への対応

- トラック事業者と荷主が協議の上、適正な運賃契約の締結をすることが取引環境の適正化には不可欠との認識のもと、トラック協会に対して傘下会員への周知を依頼している。
標準的運賃制度が創設されて4年目となる現在、届出が進んでいない支部会員に対して今一度周知浸透を図り、活用と届出の促進について協会に対して要請。
- 加えて、非協会会員トラック事業者に対しては、NASVAでの運行管理者講習会時にチラシを配布するなど周知を行った。



「標準的運賃」の届出促進を要請
(R6.9関東トラック事業者大会にて)

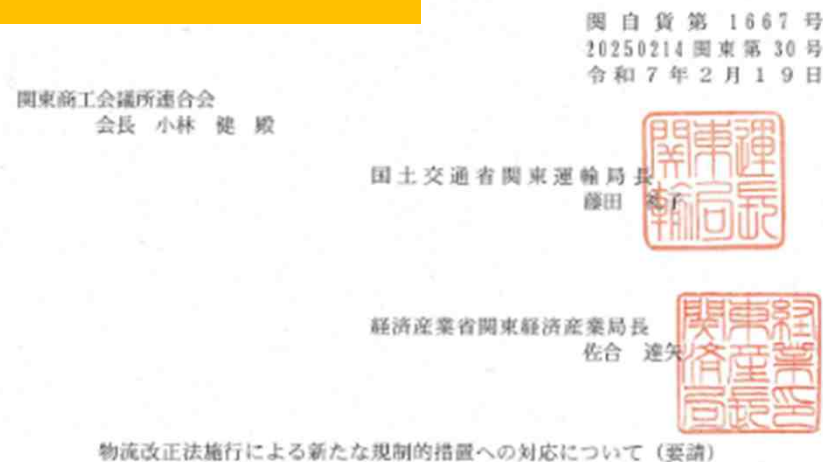
荷主への対応

- 令和7年2月、関東経済産業局との連名により、関東商工会議所連合会に対し、改正物流法を踏まえた適正取引推進・物流効率化等に関する協力を文書で要請。
- 「物流2024年問題の解決に向けてはトラック事業者のみならず、発着荷主なども含めたサプライチェーン全体で協力し、継続的に取り組むことが必要。改正物流法の規制の措置は持続可能な物流の実現に向け関係者が相互に協力をすることを義務づけるものと理解いただき、法令遵守の徹底と取り組みへの協力」を要請。



左：小林代表幹事、右：佐合関東経産局長
中央：藤田関東運輸局長
(R7.2関東商工会議所連合会にて)

手交した協力要請文書



平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

トラック運送事業は、国民生活に欠かすことのできない基幹産業ですが、ドライバーの有効求人倍率が全産業平均の約2倍のまま推移するなど、担い手不足が深刻化しており、賃金引き上げなど労働環境の改善を通じた担い手の確保が喫緊の課題となっています。

昨年4月から、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に時間外労働の上限規制及び改正改善基準告示が適用されている一方、何も対策を講じなければ物流の停滞が生じかねないという、いわゆる物流の「2024年問題」に直面しています。問題の解決に向けては、「物流の効率化」、「商慣行の見直し」、「荷主・消費者の行動変容」など、トラック運送事業者のみならず、発着荷主等も含めたサプライチェーン全体で協力し、継続的に取り組んでいく必要があります。

また、昨年5月に公布された物流改正法では、荷主・物流事業者に対し荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等の取組措置などが、トラック運送事業者に対し契約内容の書面化などの義務付けが盛り込まれ、本年4月から一部施行されます。

これらの新たな規制の措置は、持続可能な物流の実現に向けて、関係者が相互に協力することを義務付けるものとご理解いただき、法令遵守の徹底とともに下記事項について傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

記

- トラック運送事業者が提供する役務やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等）を明確化し、適正運賃収受を目的とした契約内容の書面化を徹底していただくこと。
- 荷待ち・荷役時間の削減、積載率の向上に関する取り組みを積極的に推進していただくこと。

※物流改正法・・・「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（新名称：物資の流通の効率化に関する法律）及び「貨物自動車運送事業法」をいう。