

## 周知事項について

---

トラック輸送における取引環境・  
労働時間改善千葉県協議会 事務局

## 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)

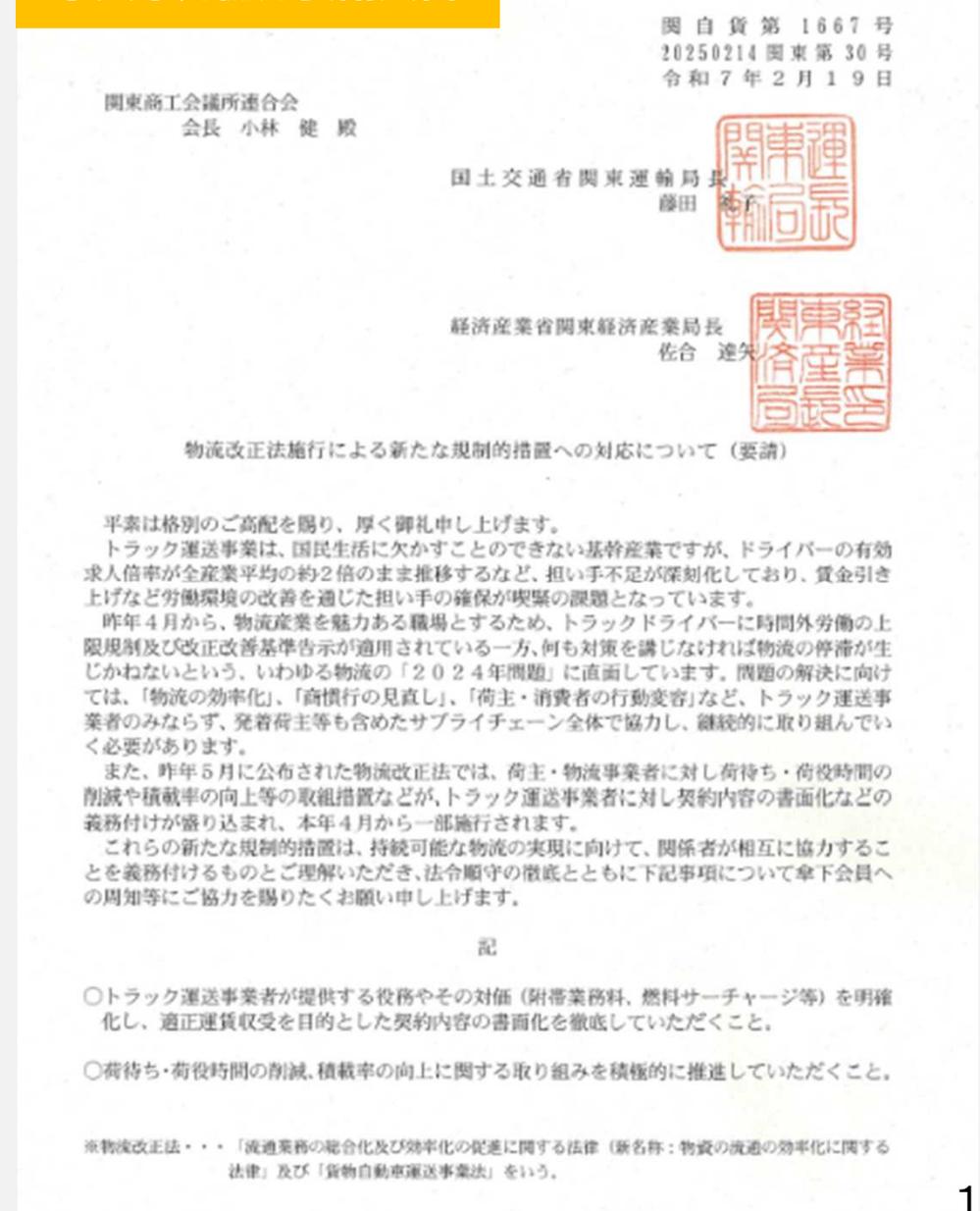
## 荷主への対応

- 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。

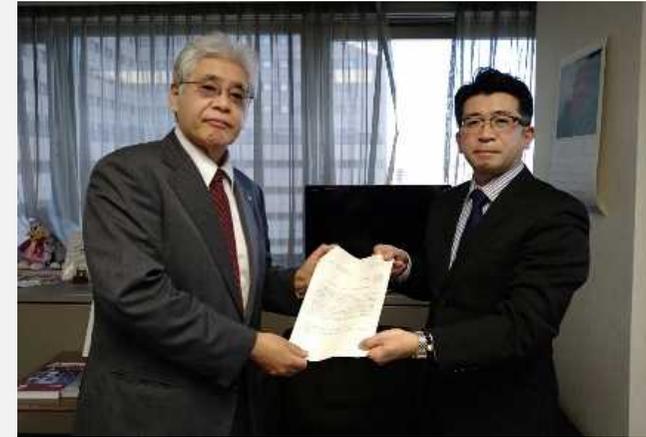


左：小林代表幹事、右：佐合関東経産局長  
中央：藤田関東運輸局長  
(R7.2関東商工会議所連合会にて)

## 手交した協力要請文書



令和7年3月、千葉運輸支局においても、  
（一社）千葉県商工会議所連合会、千葉県商工会連合会、千葉県中小企業団体中央会、  
（一社）千葉県経営者協会に対し、物流負荷の軽減へ取組んでいただくことや、トラック事業者から運賃交渉の申し出があった場合には積極的に協議を行っていただくよう、傘下会員等への周知を依頼予定。



※令和6年1月に行った周知の様子

## 令和5年度発出文書

令和6年1月15日付け

トラック事業の適正化・生産性向上に向けた取組のご協力をお願いについて

### （一社）千葉県商工会議所連合会 宛て

千運輸第905号  
令和6年1月15日

一般社団法人 千葉県商工会議所連合会  
会長 佐久間 英利 殿

千葉運輸支局長  
柳瀬 光輝

トラック事業の適正化・生産性向上に向けた取組へのご協力をお願いについて

日頃より格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。  
トラック事業は、国民生活や経済を支える重要な社会インフラであり、物流の停滞が懸念される「物流2024年問題」が喫緊の課題となっております。  
政府としては、持続可能な物流の実現に向け、令和5年6月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において、①物流の効率化、②寄主・消費者の行動変容、③商慣行の見直しを柱とする、「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定し、現在、抜本的・総合的な対策に取り組んでおります。  
さらに、令和5年10月には、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置きを図るべく、緊急的に取り組む施策として「物流革新緊急パッケージ」を策定したところです。特に、物流の取引環境の適正化のためには、必要なコストと物流サービスの質に応じて適正な対価を支払う商慣行の定着に向けた価格転嫁や運賃・料金交渉の促進が重要であると考えております。  
つきましては、トラック事業の取引環境の適正化に向けた取組について、ご理解を深めていただくとともに、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

- 荷待ち・荷役時間の短縮など物流負荷の軽減に取り組んでいただくこと。
- 必要なコストを反映した適正な運賃・料金の収受のため、積極的にトラック事業者との協議を行っていただくこと。

### 千葉県商工会連合会 宛て

千運輸第905号  
令和6年1月15日

千葉県商工会連合会  
会長 斎 重悦 殿

千葉運輸支局長  
柳瀬 光輝

トラック事業の適正化・生産性向上に向けた取組へのご協力をお願いについて

日頃より格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。  
トラック事業は、国民生活や経済を支える重要な社会インフラであり、物流の停滞が懸念される「物流2024年問題」が喫緊の課題となっております。  
政府としては、持続可能な物流の実現に向け、令和5年6月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において、①物流の効率化、②寄主・消費者の行動変容、③商慣行の見直しを柱とする、「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定し、現在、抜本的・総合的な対策に取り組んでおります。  
さらに、令和5年10月には、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置きを図るべく、緊急的に取り組む施策として「物流革新緊急パッケージ」を策定したところです。特に、物流の取引環境の適正化のためには、必要なコストと物流サービスの質に応じて適正な対価を支払う商慣行の定着に向けた価格転嫁や運賃・料金交渉の促進が重要であるとと考えております。  
つきましては、トラック事業の取引環境の適正化に向けた取組について、ご理解を深めていただくとともに、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

- 荷待ち・荷役時間の短縮など物流負荷の軽減に取り組んでいただくこと。
- 必要なコストを反映した適正な運賃・料金の収受のため、積極的にトラック事業者との協議を行っていただくこと。

### 千葉県中小企業団体中央会 宛て

千運輸第905号  
令和6年1月15日

千葉県中小企業団体中央会  
会長 眞太郎 殿

千葉運輸支局長  
柳瀬 光輝

トラック事業の適正化・生産性向上に向けた取組へのご協力をお願いについて

日頃より格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。  
トラック事業は、国民生活や経済を支える重要な社会インフラであり、物流の停滞が懸念される「物流2024年問題」が喫緊の課題となっております。  
政府としては、持続可能な物流の実現に向け、令和5年6月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において、①物流の効率化、②寄主・消費者の行動変容、③商慣行の見直しを柱とする、「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定し、現在、抜本的・総合的な対策に取り組んでおります。  
さらに、令和5年10月には、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置きを図るべく、緊急的に取り組む施策として「物流革新緊急パッケージ」を策定したところです。特に、物流の取引環境の適正化のためには、必要なコストと物流サービスの質に応じて適正な対価を支払う商慣行の定着に向けた価格転嫁や運賃・料金交渉の促進が重要であるとと考えております。  
つきましては、トラック事業の取引環境の適正化に向けた取組について、ご理解を深めていただくとともに、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

- 荷待ち・荷役時間の短縮など物流負荷の軽減に取り組んでいただくこと。
- 必要なコストを反映した適正な運賃・料金の収受のため、積極的にトラック事業者との協議を行っていただくこと。

### （一社）千葉県経営者協会 宛て

千運輸第905号  
令和6年1月15日

一般社団法人 千葉県経営者協会  
会長 三枝 紀生 殿

千葉運輸支局長  
柳瀬 光輝

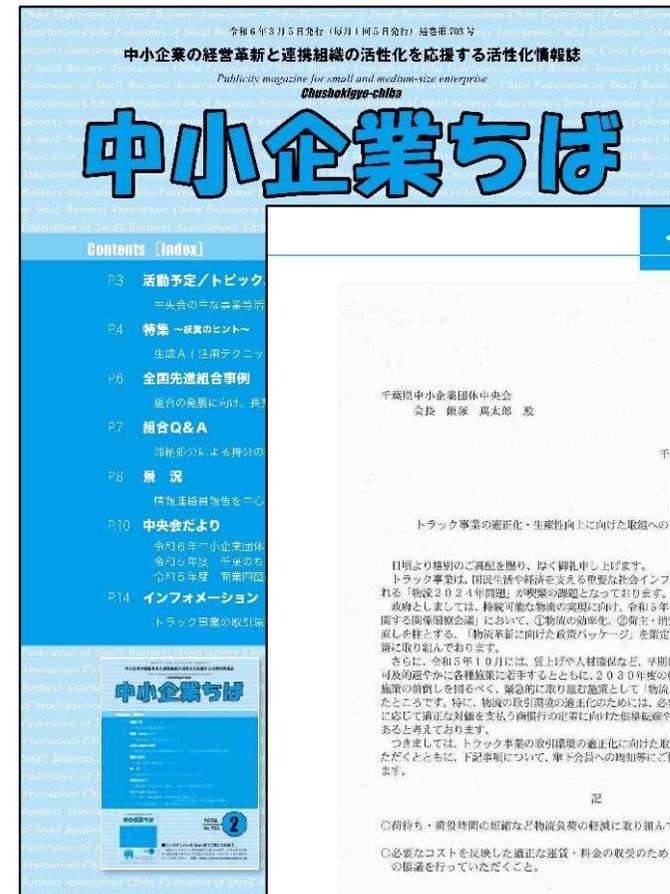
トラック事業の適正化・生産性向上に向けた取組へのご協力をお願いについて

日頃より格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。  
トラック事業は、国民生活や経済を支える重要な社会インフラであり、物流の停滞が懸念される「物流2024年問題」が喫緊の課題となっております。  
政府としては、持続可能な物流の実現に向け、令和5年6月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において、①物流の効率化、②寄主・消費者の行動変容、③商慣行の見直しを柱とする、「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定し、現在、抜本的・総合的な対策に取り組んでおります。  
さらに、令和5年10月には、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置きを図るべく、緊急的に取り組む施策として「物流革新緊急パッケージ」を策定したところです。特に、物流の取引環境の適正化のためには、必要なコストと物流サービスの質に応じて適正な対価を支払う商慣行の定着に向けた価格転嫁や運賃・料金交渉の促進が重要であるとと考えております。  
つきましては、トラック事業の取引環境の適正化に向けた取組について、ご理解を深めていただくとともに、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

- 荷待ち・荷役時間の短縮など物流負荷の軽減に取り組んでいただくこと。
- 必要なコストを反映した適正な運賃・料金の収受のため、積極的にトラック事業者との協議を行っていただくこと。

各団体において、傘下会員へメールや団体HPなどを活用し周知を図っていただいたところですが、千葉県中小企業団体中央会から、団体機関誌「中小企業ちば」への掲載も追加でご提案いただき準備中。（紙媒体での周知ということで、QRコードを貼り付け情報を取得しやすく工夫）



※千葉県中小企業団体中央会HP

※機関誌掲載イメージ  
(画像は昨年度のもの)

## 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>

## 自衛隊との合同業種説明会【千葉運輸支局】

開催日時：令和7年2月13日（木） 10時～15時

開催場所：陸上自衛隊下志津駐屯地

参加企業：30社※

※（一社）千葉県バス協会、（一社）千葉県タクシー協会、  
（一社）千葉県トラック協会、（一社）千葉県警備業協会

**それぞれから6社+自衛隊選定の整備事業者6社**

参加隊員：102名

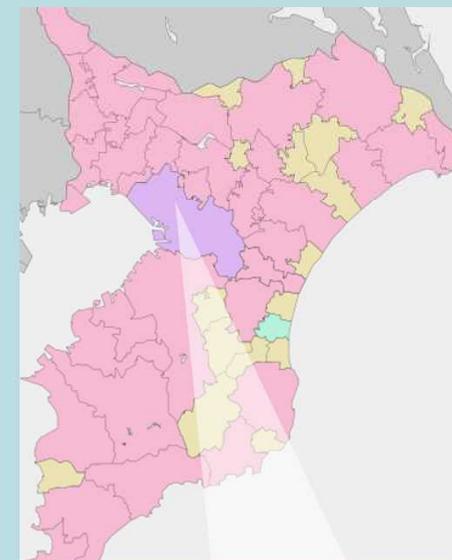


注：写真の二次使用禁止

	プログラム	分担
冒頭	全般説明	自衛隊
冒頭	業種概要等	支局・団体
各ブース	個別説明（25分×6回）	各企業



注：写真の二次使用禁止



下志津駐屯地(しもしづちゅうとんち)  
千葉市若葉区若松町902

## 高校訪問（運輸支局）

若年層等に自動車運送事業に対する関心を持ってもらい、運転者等を指向する可能性のある層を少しでも広げることが不可欠であることから、高等学校の校長等への説明を通じ、就職活動を控えた高校生等に対して職業としての運転者等に関心や興味を喚起してくれることを目的として実施している。



## 「ホワイト物流」推進運動

※令和7年2月10日時点の賛同企業数  
**3,074社**

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、次の点に取組む運動。（平成30年より実施）

- 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
- ポータルサイト：<https://white-logistics-movement.jp/>



## 「働きやすい」職場認証制度

※令和6年4月5日現在の認証事業者数  
**トラック事業者 2,502社**

働きやすい労働環境の実現や安定的な人材確保を図ることを目的とし、働きやすい職場認証制度の認証取得に係る助成事業を実施。

[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分野について審査項目としている。日本海事協会ウェブサイト：  
<https://www.untenshashokuba.go.jp/>



実際に現場で働く運転者からは、魅力ある仕事であるという声もあるが、そうした良い印象の内容については、メディアに取り上げられることも少なく、求職者へ届きづらい

運転者不足への対応は、一義的には各事業者による求人活動を積極的に行うことであるが、行政としても、運送事業者の後押しとなるよう、魅力ある仕事についての内容を広く周知するため、プレスリリースを実施

国ができる支援として、①制度面の支援 ②金銭面の支援 ③広報の支援 がある  
→組織構造上、①②の対応は運輸支局単体では難しいため、③を行うこととした

## 支局HP

### ドライバーの仕事の魅力発信

千葉運輸支局では、運転者不足解決の一助になればと考え、現場の運転者からその声を集め公表することに致しました。

#### 【第1弾】令和5年12月5日

ドライバーの仕事には魅力があります

[https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/s\\_chiba/date/ch\\_p231205.pdf](https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/s_chiba/date/ch_p231205.pdf)

- ・バス、タクシー、トラックのドライバーから声を集め公表
- ・国土交通省の同趣旨HPとのリンクも掲載
- ・千葉県HP「運転手の確保・定着に向けた取組」とのリンクも掲載

#### 【第2弾】令和6年3月14日

ドライバーの仕事には魅力があります

[https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/s\\_chiba/date/ch\\_p240314.pdf](https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/s_chiba/date/ch_p240314.pdf)

- ・第1弾で掲載しきれなかった声、追加の声を公表
- ・各地自体の運転手確保のためのHPとのリンクを追加

#### 【第3弾】令和6年9月25日

ドライバーの仕事には魅力があります

[https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/s\\_chiba/date/ch\\_p240925.pdf](https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/s_chiba/date/ch_p240925.pdf)

- ・バス、タクシー、トラックの女性ドライバーからの声を集め公表
- ・各地自体の運転手確保のためのHPや補助金のリンクを追加

## 【トラック】実際のドライバーの声（第3弾）



### トラックのドライバー

- ・トラックを運転する姿がかっこよく、自分も同じように運転したいとの思いから入社しました。
- ・両親がトラックドライバーで、小さい頃からトラックが好きだったので入社しました。
- ・いろいろな仕事（ルート・車種）を経験して、自分が学びながら仕事ができることは楽しいです。
- ・事務作業よりも体を動かすことが出来ていて、男性と同様の賃金が支払われています。
- ・女性の管理者となることを目標としています。
- ・職場に配偶者が居ることもあり、子育てや家事も分担してこなすことが出来ています。
- ・トラック業務は初めてであったが、周りの協力もあり、大型トラックからスタートすることが出来ました。将来的には、トレーラー業務にも挑戦して、堂々と運転をしたいです。
- ・荷主より依頼された物を配送して、受取人に感謝される。その後の荷主への報告で感謝される。喜びを感じる職場です。
- ・いろいろな時間帯や場所で綺麗な景色や風景を見ることが出来ます。
- ・職場の雰囲気は、仲が良く、部活みたいな感じで楽しく働けます。チームプレーで、作業が大変だった現場の後とかに「やりきったね～」をねぎらえる仲間がいます。

### その他

- ・日勤対応や日曜日の公休など、希望に添うシフトにも配慮してくれます。
- ・車で通勤を行うことが出来るので、着替えなどの心配もありません。
- ・荷物の種類を選べば、女性でも出来る業務はたくさんあります。
- ・短時間勤務からでもいいので、ドライバーになってみたいと思います。
- ・女性ドライバーならではの気遣いや丁寧な接客で顧客からの信頼や人気を得ることができています。
- ・女性目線での環境を作っていきたいです。

引き続き自治体会議などで紹介・第5弾の検討を行い、効果的な周知に努める

第14回協議会で取りまとめた労働条件改善等の取組みの好事例をリーフレットにし、支局窓口にて配布する等、情報の横展開を行った。

## 労働条件改善等の取組み好事例

- 令和5年度、千葉県内のトラック事業者へのアンケート調査やヒアリングを実施し、その中から、**労働条件改善等の取組み**として、他の参考となる**好事例**を抽出しました
- 運送事業者の皆様や、荷主事業者の皆様の、**2024年問題対策**への一助となれば幸いです

令和6年1月26日  
トラック輸送における取引環境・労働時間改善  
千葉県協議会

### 「ドライバーに優しい」物流現場

2023（令和5）年度 千葉県協議会

1. 事業者（S社）  
■所在地：千葉県野田市 ■資本金6,000万円、従業員数約180名 ■中業  
内容：食品メーカーの物流子会社（保有車両台数約10台） ■対象品目：加工食品

Before

After

3. 取組みの内容

■Before  
・か（組合社）の1拠点には分散した増が無く、出荷作業の発生時にも倉庫現場に、ドライバーの待ち時間が長時間化。  
■After  
・前年度：大型モニターを利用して、各倉庫にトラックのいるの物を一元的に見える化し、  
・2年目：モニター画面をより見やすくし、  
・3年目：パース予約システム（待ち時刻を予測  
・4年目：倉庫の全フロアモニターカメラ  
■効果  
・システムの導入と倉庫内の運用ルールの変更、  
・5社の倉庫・元請業務でもパーパス化による  
4. ポイント  
・S社では「ドライバーに優しい会社になろう」という  
・倉庫士に「対して附帯作業の意見を要請す  
・倉庫側のドライバーを待たせるとは決して  
・プロジェクトの開始にあたり、S社の社長が自ら  
をわがごとくしている社長の姿を社員たちは見  
進んで現場から活発に提案が行われるま

キャラクター： 物流現場の改善を促すトラックドライバー

### 「ドライバーに優しい」物流現場

2023（令和5）年度 千葉県協議会

1. 事業者（N社）  
■所在地：千葉県成田市 ■資本金3,000万円、従業員数約500名、保有車両台数約300台（グループ全体） ■事業内容：一般貨物自動車運送事業、倉庫業  
■対象品目：リツマイ

### 荷主と協力したセンター業務改革で拘束時間を削減

2023（令和5）年度 千葉県協議会

1. 事業者（I社）  
■所在地：千葉県成田市 ■資本金5,000万円、従業員数約500名 ■事業内容：航空貨物・郵便物の取扱業、貨物利用運送事業 ■対象品目：航空貨物

### トラック受付業務のデジタル化による待ち時間と混雑の緩和

Before

After

3. 取組みの内容

■Before  
・従来、荷主（JA）では支部ごとに出荷場を  
のりかえたり、ドライバーはトラックで巡回し  
で待ち時間19時～20時と短か、N社  
■After  
・JAでは山岳にしていた出荷場を集約、一元化  
・新築出荷場ではデジタル機器（運送専用用  
の、JAのドライバーが専用の勾配を  
■結果  
・マテハン機器の導入により仕分け作業時間の  
・集約出荷場が一元化していることで仕分け後の  
これらの改善によりトラックの出発もスムーズ  
・N社ではドライバーの拘束が労働、深夜労働  
■ポイント  
・差別、新体制によりセンター利用料の負担が  
かし最悪の悪化や後継者不足、証書必  
・新築出荷場に4年着が完成品を持ち込む  
にタブレットを導入、各倉庫での1日作業に  
入した。

キャラクター： トラックのデジタル化を推進するドライバー

### 2. 概要

・成田空港の貨物地区では輸出入航空貨物の積出のため多くのトラックが出入りする。とくに、国際貨物の大部分が取り扱われる北部貨物地区では繁忙期にトラックが集中する。このため、成田空港では2023年4月にトラックの待機場を新設、トラックマネジメントシステムを導入した。

・I社でも2020年に先行してパース管理システムを導入、2022年よりWEB受付を開始するなどの改善を推進している。

3. 取組みの内容

■Before  
・輸出入貨物の積入の場合、ドライバーは自らの貨物上屋で車を降り、その台帳に手書きで受付と発出を確認、受付後は台帳で自身の台に記録された車号を探して待機列を作る。ドライバーは上屋で路上駐車をして待機列を作る必要があった。輸入貨物の積出の場合、ドライバーは上屋で待機列を作る必要があった。その後ドライバーは受付から電話連絡を受けてトラックに誘導してもらい、トラックでは受付での確認・連絡を待たせられ、トラックがトラックに到着しては貨物を取り込むまでに時間を要していた。  
■After  
・成田空港では貨物地区の外に輸出入貨物のトラック待機場（大型トラック61台が駐車可能）が新設された。併せてWEBの予約システムが導入された。トラックの待機場には監視カメラが導入され、予約内容の照会を行い、上屋での受付と発出業務をデジタル化し、ドライバーは上屋から待機列に入る必要がなくなった。待機場に待機したトラックも表示される。輸入貨物の積出ドライバーはスマートフォンのアプリのボタンで発出申請を行えるようになった。上屋では積出作業の準備ができると、タブレット端末で呼び出しボタンを押す。ドライバーの携帯電話には自動音声で準備ができたとの呼び出し音が鳴り響く。その後ドライバーは上屋から待機列に入る必要がなくなった。  
■効果  
・受付業務がデジタル化され、ドライバーが上屋カウンターで行う受付手続の時間が短縮。  
・上屋ではトラックが待機列を待たずに事前に準備できるためトラックの待機列は短縮され、待ち時間が短縮。  
・貨物地区近辺の渋滞が解消され、事故発生件数は9割近く減少。  
4. ポイント  
・I社ではトラックの待機場の改善に係る新たなサービスとして2023年10月より輸入貨物の「緊急取扱いサービス」が導入された。このサービスは「有料」を利用し「もらう」ということで「本当に緊急な貨物」が指定され、通常の長い待ち時間を短縮し、効率的な配車とトラックドライバーの平均稼働率にも貢献している。

キャラクター： トラックの待機場、パース管理システム

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・料金設定等の提言をとりまとめ（令和5年12月15日）→運輸審議会あて諮問（令和6年1月11日）→公聴会を開催（令和6年2月13日）

## 1. 荷主等への適正な転嫁

### <運賃水準の引上げ幅を提示>

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

### <荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

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

待機時間料	→	1,760円	
積込料・取卸料	→	2,180円	機械荷役の場合
	→	2,100円	手荷役の場合

※金額はいずれも中型車（4クラス）の場合の30分あたり単価

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

## 2. 多重下請構造の是正等

### <「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等>

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

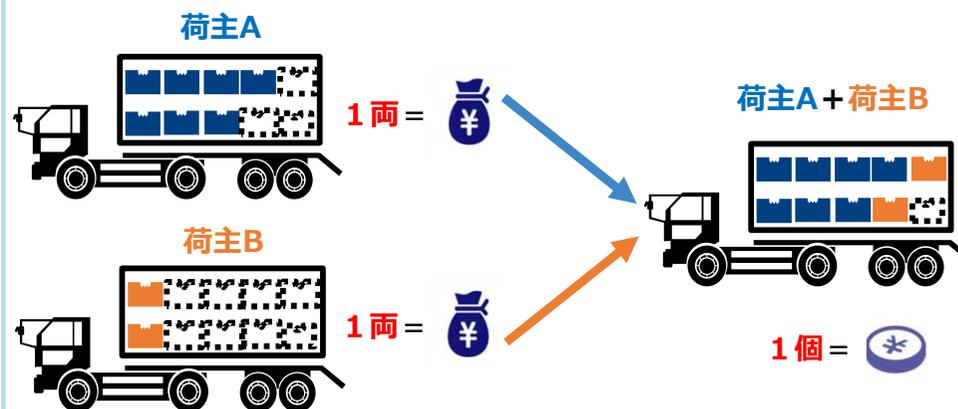
### <契約条件の明確化>

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

## 3. 多様な運賃・料金設定等

### <「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】



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

### <その他>

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

荷主の皆様



## トラック輸送の新たな「標準的運賃」が 告示されました

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

ドライバー不足による物流の停滞を引き起こさないために、物流産業を魅力ある職場とし、労働環境の改善に向けた「標準的運賃」にご協力をお願いします。



### 「標準貨物自動車運送約款」も同時に改正しています

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



お願い

#### 運賃と料金を含む運送契約の条件に関して

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

#### 労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針

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

トラック運送事業者の皆様



令和6年  
3月

## トラック輸送の「標準的運賃」が 告示されました

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

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



### 標準的運賃の活用により期待される効果

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

▶ ドライバーの賃金水準が引き上がり、  
労働環境の改善につながります



▶ 法令に則った事業の安定化を実現できます



お願い

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

## 新たな「標準的運賃」を 告示しました

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

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



国土交通省HP

### 標準的運賃の概要

#### I. 距離制運賃表

平均8%引上げ

単位：円

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	18,190	23,060	29,070
20km	17,710	20,430	26,110	33,160
30km	19,630	22,660	29,160	37,240
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮

#### II. 時間制運賃表

平均8%引上げ

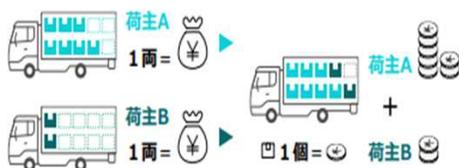
単位：円

種別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
基礎額	39,380	46,640	60,090	76,840
8時間制	23,630	27,980	36,050	46,100
4時間制	⋮	⋮	⋮	⋮
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮

参照：距離制運賃表、時間制運賃表（関東運輸局）より一部抜粋

#### III. 個建運賃

共同輸配送等を念頭に、「個建運賃」を設定



#### IV. 運賃割増率

##### ▶ 速達割増等

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

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

##### ▶ 特殊車両割増

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

#### V. 待機時間/VI. 積込料・取卸料、附帯業務料

運送以外の役務を行う場合は、運賃とは別に料金として收受

	4tクラス中型車の例	
待機時間料	1,760円/30分	※30分を超える場合は、合計2時間を超えた場合は、割増率5割を加算
積込料・取卸料	2,180円/30分（機械荷役の場合）	}
	2,100円/30分（手荷役の場合）	
附帯業務料	運賃とは別に実費として收受	

#### VII. 利用運送手数料

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

#### VIII. 有料道路利用料

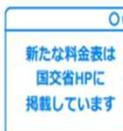
有料道路を利用した区間の料金を別に定めるところにより收受

#### IX. その他実費として收受すべき費用

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

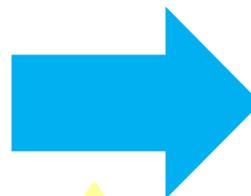
#### X. 燃料サーチャージ

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



令和5年11月末の届出率 **30.8%**  
(677者/2196者)

※第14回協議会にて共有した届出率

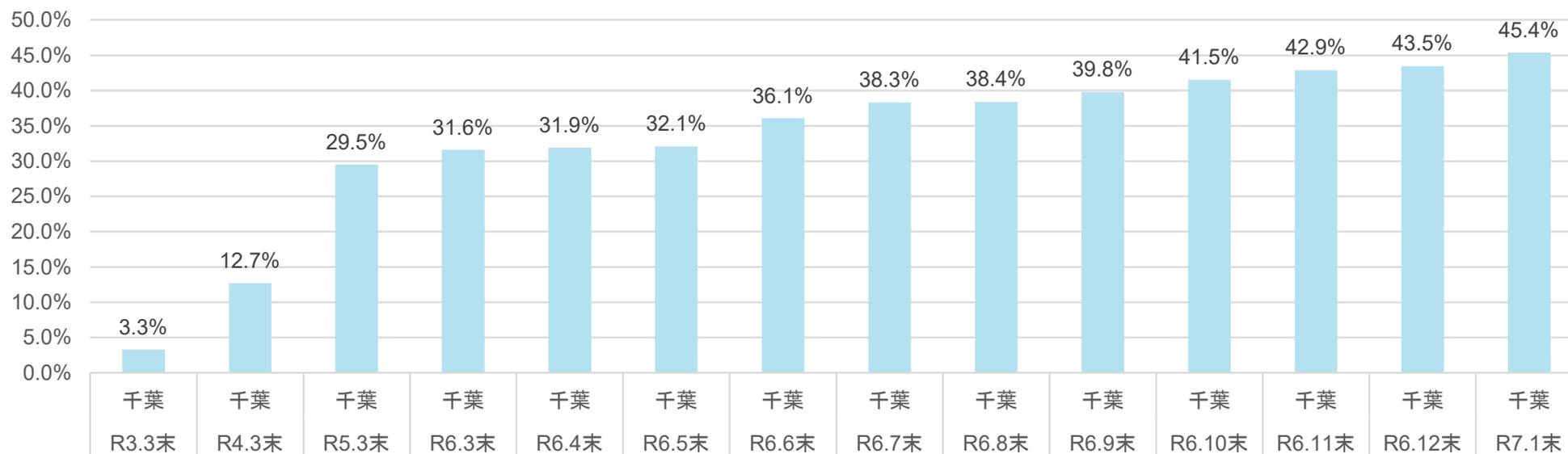


令和7年1月末の届出率 **45.4%**  
(997者/2196者)

## 第14回協議会以降の取組

- 協会各支部(13/16支部)で支局Gメンが周知
- 新規事業者講習の際に周知
- 適正化実施機関の巡回指導時に周知
- 周知用リーフレットを支局へ設置
- 協会における入会促進キャンペーン時に併せて周知(406者)
- 本局ホームページにて標準的な運賃の特設ページを開設

千葉運輸支局管内の標準的な運賃の届出率推移



## 関係施策等

事務連絡  
令和6年5月29日

公益社団法人 全日本トラック協会 御中

国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課  
農林水産省大臣官房新事業・食品産業部食品流通課  
経済産業省商務・サービスグループ物流企画室

「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」への対応について

転嫁対策の推進につきましては、日頃から格別の御理解と御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

国土交通省では、物流産業を持続的に成長させるため、本年3月にコスト上昇分を踏まえて標準的な運賃を8%引き上げるとともに、荷役の対価や下請手数料等の加算項目を追加した新たな標準的運賃を告示し、荷主・物流事業者の双方に向けての周知・浸透が必要です。

また、第213回通常国会において、実運送体制管理簿による運送体制の可視化、契約の書面化による契約条件の明確化など、賃上げの原資となる適正運賃を収受できる環境を整備するための「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」が成立したところです。

今般の物価上昇を乗り越える構造的な賃上げを実現するためには、特に我が国の雇用の7割を占める中小企業がその原資を確保できる取引環境を整備することが重要ですが、その一環として、昨年11月29日に内閣官房及び公正取引委員会の連名で労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（以下「本指針」という。）が策定されました。

本指針については、策定以降、国土交通省から貴会宛に同年12月27日付事務連絡（以下「12月事務連絡」といいます。）により周知依頼をしました。また、本年1月22日に行われた政労使の意見交換において、岸田総理より、中小企業・小規模企業における賃上げに向け、産業界における本指針に定めた「12の行動指針」に沿った行動の徹底について発言があったところです。

【政労使の意見交換（令和6年1月22日）参考URL】

<内閣官房 HP>  
[https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/atarashii\\_sihonsyugi/seiroushi/dai1/gijisida.html](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/atarashii_sihonsyugi/seiroushi/dai1/gijisida.html)  
<首相官邸 HP>  
[https://www.kantei.go.jp/jp/101\\_kishida/actions/202401/22seiroushi.html](https://www.kantei.go.jp/jp/101_kishida/actions/202401/22seiroushi.html)

12月事務連絡に記載のとおり、本指針では、公正取引委員会による「令和5年度独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に係るコスト上昇分の価格転嫁円滑化の取組に関する特別調査」の結果として、

・労務費のコストに占める割合（以下「労務費率」という。）が高い業種として「道路貨物運送業」及び「自動車整備業」が該当しており、

- 「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化の取組について」  
[https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/atarashii\\_sihonsyugi/pdf/partnership\\_torikumi\\_set.pdf](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/atarashii_sihonsyugi/pdf/partnership_torikumi_set.pdf)
- 「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」に関する公正取引委員会の取組  
[https://www.jftc.go.jp/partnership\\_package/index.html](https://www.jftc.go.jp/partnership_package/index.html)
- 下請取引適正化、価格交渉・価格転嫁に関する中小企業庁の取組  
[https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/index.html#tenka\\_torihiki\\_tekiseika](https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/index.html#tenka_torihiki_tekiseika)
- パートナーシップ構築宣言  
<https://www.biz-partnership.jp/>
- 燃料油価格激変緩和対策事業  
<https://nenryogekihenkanwa.go.jp/>
- 物流向け地方創生臨時交付金  
[https://www.chisou.go.jp/tiiki/rinjikoufukin/pdf/20230322\\_sankoushiryou.pdf](https://www.chisou.go.jp/tiiki/rinjikoufukin/pdf/20230322_sankoushiryou.pdf)
- 「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」（令和5年11月29日）  
<https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyoukijun/romuhitenka.html>



Press Release

いのちと暮らしをまもる  
防災減災

令和2年2月28日  
自動車局貨物課

## 輸送の安全を確保し、持続的な物流機能を維持するため、 台風等による異常気象時における輸送の目安を定めます。

～輸送の安全を確保するための措置を講じる目安の設定～

台風等の異常気象時において、トラックによる貨物の運送を行う場合に輸送の安全を確保するための措置を講じる目安を適達として定めます。

これにより、異常気象時における輸送の安全を確保するとともに、トラックドライバーの生命や身体を守り、持続的な物流機能維持に寄与します。

### 1. 背景

昨今の台風等異常気象時において、トラック運送事業者が輸送の安全を確保することが困難な状況下で荷主に輸送を強要され、トラックが横転などの事故が発生しており、このような場合には、ドライバーの生命や身体が害されるおそれがあることはもとより、トラック運送事業者は行政処分を受け、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が生じるおそれがあります。

今般、こうした状況を踏まえ、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ることとします。

### 2. 適達に定める内容

#### (1) 輸送の目安等

別添のとおり、雨や風等の強さに応じた車両へ与える影響を示すとともに、輸送の安全を確保するための措置を講じる目安について定める。

#### (2) 輸送を中止した場合の対応等

運送事業者等が気象情報等から輸送を中止することとした場合には、直ちに荷主等へ報告する旨や、安全な輸送を行うことができない状況であるにもかかわらず、荷主に輸送を強要された場合には、国土交通省に設置する「意見募集窓口」等に通報いただきたい旨について定める。

### 3. 今後のスケジュール

施行日：令和2年2月28日（金）

(問い合わせ先)  
国土交通省自動車局貨物課トラック事業適正化対策室  
梅田 神崎 伊丹  
代表：03-5253-8111（内線 41-334、41-353） 直通：03-5253-8576  
FAX：03-5253-1637

【別表】異常気象時における措置の目安

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安*
降雨時	2.0～3.0mm/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
	3.0～5.0mm/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（ハイドロブレーキング現象）	輸送を中止することも検討するべき
	5.0mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時	1.0～1.5m/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
	1.5～2.0m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	
	2.0～3.0m/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
	3.0m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
降雪時		大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき	
視界不良(濃霧・風雪等)時		視界が概ね2.0m以下であるときは輸送を中止することも検討するべき	
警報発表時		輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき	

※ 輸送を中止しないことを理由に直ちに行政処分を行うものではないが、国土交通省が実施する監督において、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、国自警第67号）」に基づき行政処分を行う。

## 全日本トラック協会HP

#### ■ 雪道対策特別ページ

<https://jta.or.jp/member/anzen/snow.html>

#### ■ トラックステーションなどドライバー向け施設情報

<https://jta.or.jp/member/bath.html>

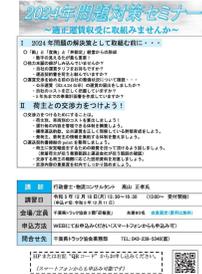
## 働き方改革関連法案対応に向けた取組

- ① 「2024年問題対策セミナー」を本部及び支部において開催
- ② トラック業界に精通した社会保険労務士による相談窓口の活用
- ③ トラックGメンとの意見交換会の開催（航空貨物輸送事業者・支部会員事業）



## 標準的な運賃・料金の促進

- ① 「標準的な運賃・料金」の必要性を各支部会員に周知し届出の促進と荷主交渉の必要性を訴求
- ② 2024年問題への対応・運賃交渉の実態・ドライバーの賃上げ状況等を把握することを目的に千ト協会員を中心に約1,700社を対象としたアンケート調査を令和6年9～10月に実施
- ③ 「運賃交渉セミナー（上記アンケート内容を反映）」を令和7年3月に開催



## 人材確保に向けた取組

- ①人材確保広告費用に対する助成制度の拡充
- ②協会求人サイトの運用
- ③SNSインフルエンサーを活用した業界のイメージアップ広報
- ④トラックドライバーのイメージアップを目的に千葉ロッテマリーンズ冠協賛試合ロードヒーローズナイトを令和6年8月に開催
- ⑤「運送業界セミナー & 企業説明会」を県内6か所にて令和6年9月～令和7年2月に開催
- ⑥「自動車運送業等と自衛隊における人材確保の取組に係る申合せ」に基づき退職予定自衛官を対象に「自動車運送業等の業種説明会」を令和7年2月に開催



## 成田空港における航空貨物対策

成田空港の航空貨物は開港以来、長時間の荷待ちが常態化し、航空貨物特有の構造的問題により改善が進まない状況が続いてきたが、打開のため以下の取組みを実施

- ①千ト協の働きかけにより航空貨物取扱い各機関を構成員とする成田空港における「2024年問題対策協議会」が発足
- ②「2024年問題対策協議会」での検討の結果 貨物の引取り予約システムである「輸入版トラックドックマネジメントシステム」の導入が決まり令和6年11月から稼働
- ③関係会員の声を「2024年問題対策協議会」に届けることを目的に「成田空港における航空貨物対策協議会」を令和7年度から千ト協内に設置



## 時間外労働の上限規制・改正改善基準告示の適用後の対応

令和6年4月から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た後も周知・支援を継続(資料労1・2・3)

- ◆ 労働基準監督署による事業者を対象とした説明会の実施による内容の周知
- ◆ 働き方改革推進支援センター等の相談窓口・各種助成金による事業者等への支援
- ◆ 「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」、「はたらきかたスヌメ」(適用猶予業種の時間外労働の上限規制特設サイト)等による事業者、国民向け周知の実施等



▲ 特設サイト「はたらきかたスヌメ」(動画も掲載しています!)



▲ 「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」(改正改善基準告示の詳しい解説資料、QA、学習用テキスト(→)のほか、長時間労働改善に向けた様々な情報を掲載しています!)



## 荷主等への要請

「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」(右記参照)や立入調査時に収集した情報等を活用し、長時間の恒常的な荷待ちを発生させている疑いのある発着荷主等に対し、労働基準監督署から、「長時間の恒常的な荷待ちの改善に努めること」や「運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること」を要請(資料労4)。

\* R5.10月からは「トラックGメン」設置に伴い国土交通省との連携を強化した

取組(荷主要請の際に「標準的な運賃」や「改正物流法」も併せて周知を行う等)も開始(資料労5)。



▲【参考】長時間の荷待ちに関する情報メール窓口(厚生労働省HP内)



## ベストプラクティス企業の訪問

千葉労働局では、11月の「過労死等防止啓発月間」の「過重労働解消キャンペーン」の取組のひとつとして、労働時間の削減等に積極的に取り組んでいる企業を労働局長が訪問し、取組の効果等について意見交換を行っています。



◀ ベストプラクティス企業との意見交換  
(令和6年10月千葉労働局発表) (資料労6)

## その他 (労働条件の確保・改善に係る最近の動きなど)

◆ フリーランス法の施行 (令和6年11月施行) (資料労7・8)

**フリーランスの取引に関する  
新しい法律が11月にスタート!**

「フリーランス・事業者間取引適正化等法」が  
2024年11月1日に施行されます。

### 法律の目的

この法律は、フリーランスの方が安心して働ける環境を整備するため、

- ①フリーランスの方と企業などの発注事業者の間の取引の適正化 と
  - ②フリーランスの方の就業環境の整備
- を図ることを目的としています。

### 法律の適用対象

発注事業者からフリーランスへの「業務委託」(事業者間取引)

フリーランス	業務委託の相手方である事業者で、従業員を使用しないもの
発注事業者	フリーランスに業務委託する事業者で、従業員を使用するもの

※ 一般的にフリーランスと呼ばれる方には、「従業員を使用している」「消費者を相手に取引をしている」方も含まれる場合がありますが、これらの方はこの法律における「フリーランス」にはあたりません。

◆ 賃金引上げに向けた支援

最低賃金(※)・賃金引上げに向けた中小企業等に対する各種支援策(業務改善助成金等)の周知 (資料労9・10・11)

※ 千葉県最低賃金  
(R6.10月～)  
: 1076円(時間額)



(令和6年8月時点版)

最低賃金引き上げを受けて賃上げに取り組む皆様へ

厚生労働省、中小企業庁では、**最低賃金引き上げに伴う支援・後押しを強化しています**

助成金と補助金を組み合わせてご利用頂くことも可能です  
賃金引き上げに向けて、是非ご利用ください  
※同一の補助対象(設備等)に対する重複利用は不可

**業務改善助成金**

事業場内で最も低い時間給を一定額以上引き上げ、生産性向上等に資する設備投資等を行った場合に、設備投資等にかかった費用の一部が助成されます。

**キャリアアップ助成金**

賃金規定等を改定し、非正規雇用労働者の基本給を3%以上賃上げする場合に、キャリアアップ助成金の「賃金規定等改定コース」が利用できます。  
※最低賃金の改定に伴う賃金規定等の改定をした場合も対象となります。

**IT導入補助金**

最低賃金引き上げを受けて、最低賃金引上げ幅以上に賃上げの努力を行う場合、補助金の採択において加点措置が得られます。

詳しくは次のページで

※本誌は最低賃金引き上げの影響を受けた事業者向けに厚生労働省の支援策と経済産業省・中小企業庁の補助事業、賃上げを後押しするその他の施策をご紹介するものです。具体的な情報についてはホームページなどでご確認ください。

厚生労働省 経済産業省 中小企業庁