

第16回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善群馬県地方協議会

関東運輸局及び群馬運輸支局 の取組について

関東運輸局 群馬運輸支局

令和7年3月14日(金)

目 次

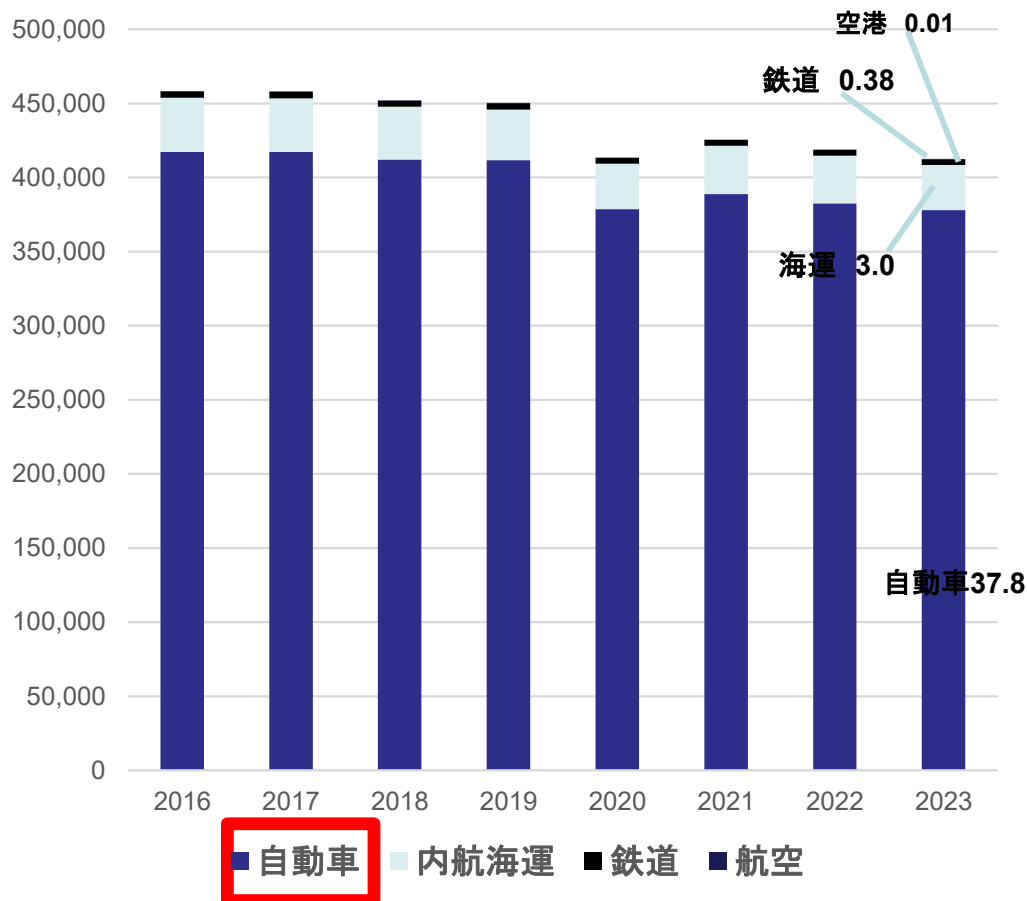
1. トラック事業の現状	2
2. 物流革新に向けた政策パッケージ	7
3. 適正な運賃収受	11
4. トラック・物流Gメンの取組	16
5. 標準仕様パレット	23
6. 取引環境の適正化に向けた取組	26
7. 運転者確保対策	31
8. 改正物流法	36
9. 群馬運輸支局の取組	51

1.トラック事業の現状

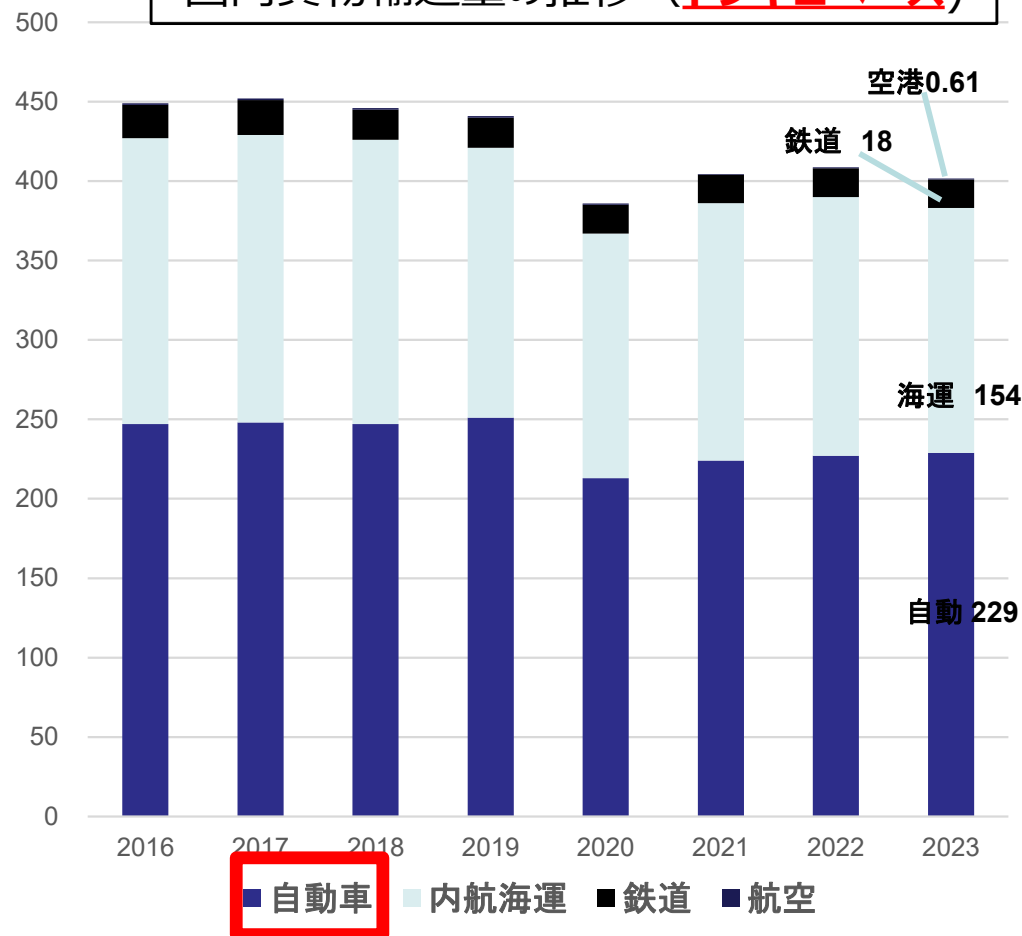
物流業界の現状

- 物流は国民生活や我が国経済を支える社会インフラであり、物流業界の営業収入の合計は **約29兆円（全産業の2%）**、従業員数は**約226万人（全就業者数の3%）**。
- 国内貨物のモード別輸送量はトンベースで**自動車**が**9割超**、トンキロベースでは**自動車**が**5割**、**内航海運**が約4割、鉄道が5%程度。

国内貨物輸送量の推移（**トンベース**）



(十億トンキロ) 国内貨物輸送量の推移（**トンキロベース**）



①労働時間

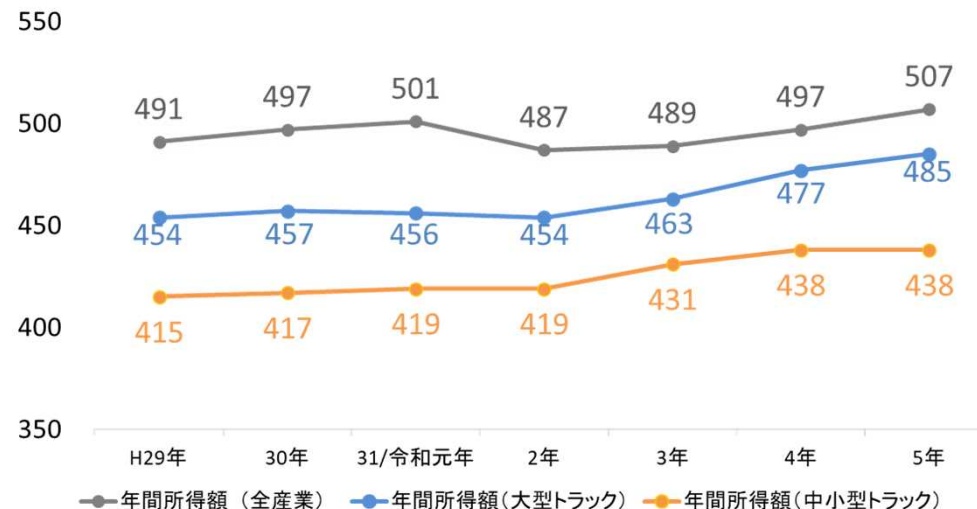
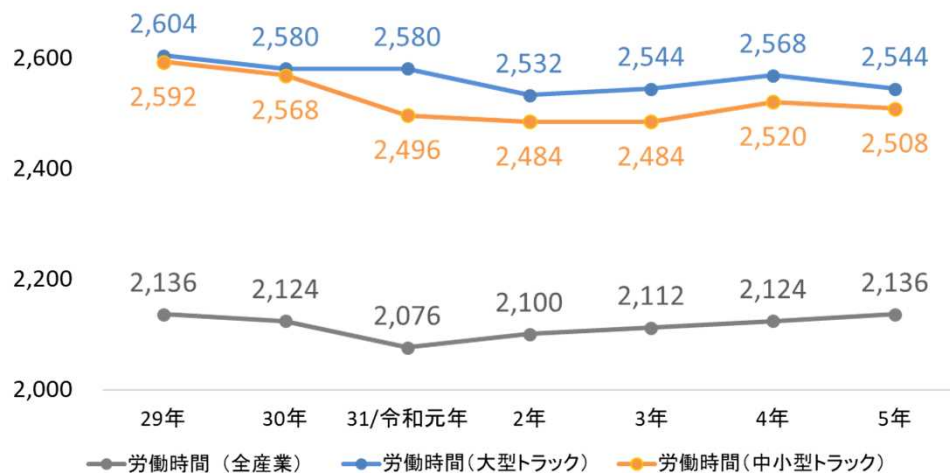
(時間)
2,800

全職業平均より約2割長い

②年間賃金

(万円)

全産業平均より5%~15%低い



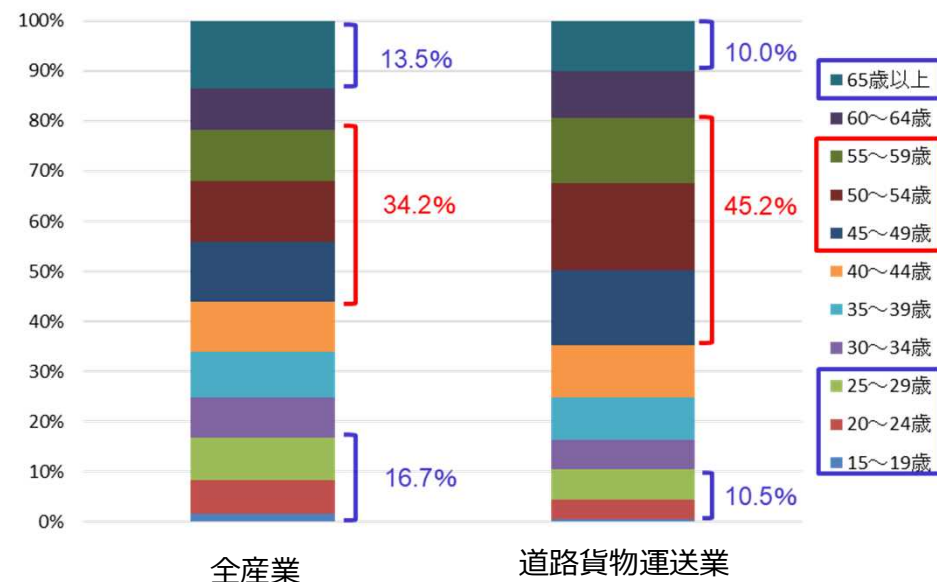
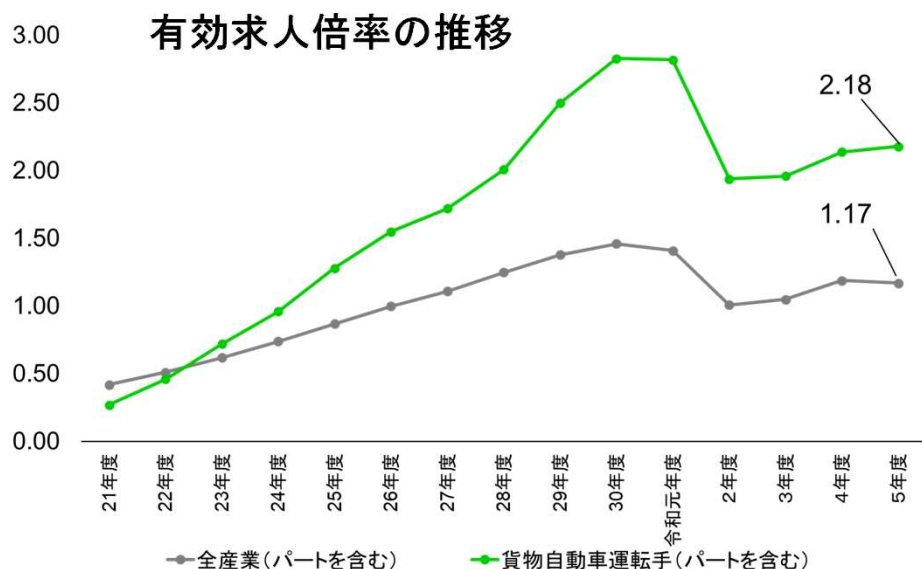
③人手不足

(倍)

全職業平均より約2倍高い

④年齢構成

全産業平均より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。

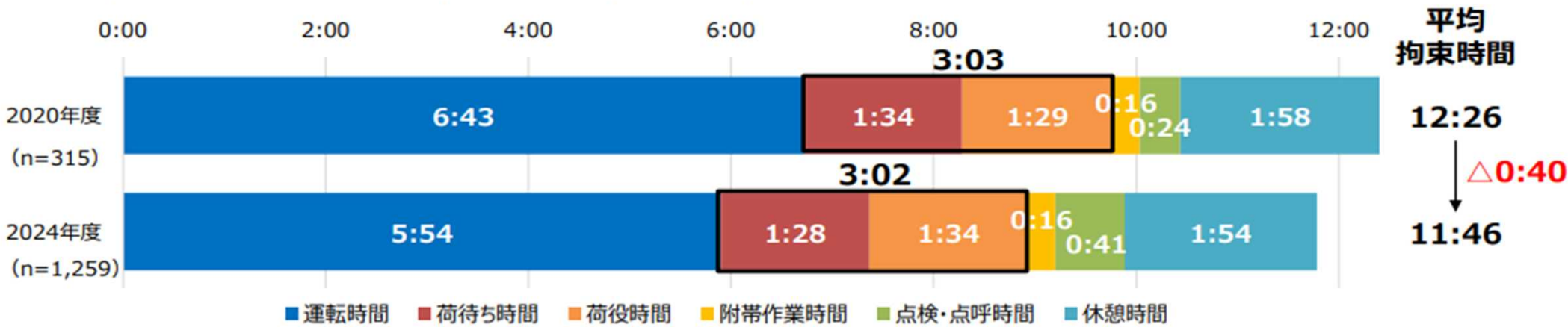
【調査概要】

- 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



2. 物流革新に向けた政策パッケージ

物流革新にむけた政策パッケージ

- 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
- 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
- 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
「物流革新・賃上げに関する意見交換会」を開催
- 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
- 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）

「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく取組み

荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**抜本的・総合的な対策**を「政策パッケージ」として策定

(1) 物流の効率化、(2) 商慣行の見直し、(3) 荷主・消費者の行動変容

(1) 物流の効率化

【即効性ある設備投資の促進】

<自動フォークリフト>



<自動倉庫>



パレットからパレットへの積み替え

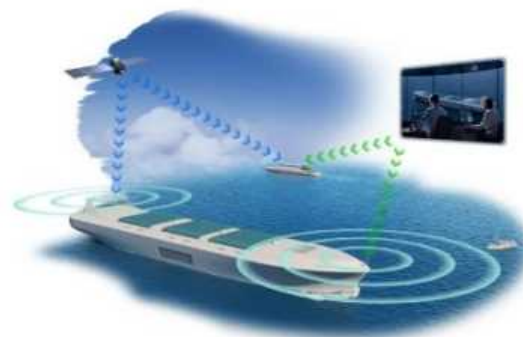


「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮

【「物流DX」の推進】



<自動運転サービス支援道>



<自動運行船>

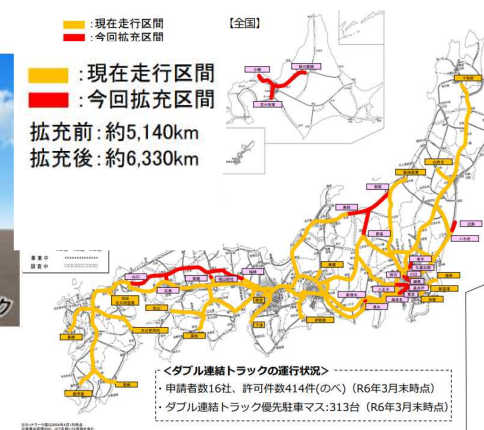
【「物流標準化」の推進】

※第5回「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」資料より抜粋

【ダブル連結トラックの導入促進】



<ダブル連結トラック>

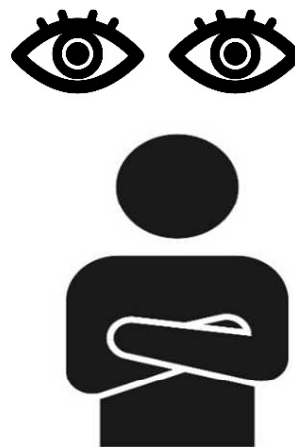


(2) 商慣行の見直し

【物流法改正】
(規制的措置の導入)



【トラックGメンによる是正指導】



【「標準的運賃」の周知・徹底】

【距離制運賃】

キロ程	関東運輸局 (単位:円)			
	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	15,790	18,060	22,540	27,940
20km	17,600	20,160	25,330	31,550
30km	19,410	22,270	28,120	35,160
40km	21,220	24,370	30,920	38,770
50km	23,040	26,480	33,730	42,380

【時間制運賃】

種別	区別	時間制運賃表 (単位:円)			
		小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
8時間	普通運賃	31,200	37,200	46,500	57,600
	東京	29,870	35,870	44,770	55,870
	関東	29,000	35,000	43,700	54,800
	北陸	31,200	37,200	46,500	57,600
	中部	35,710	42,130	53,700	67,370
	近畿	35,580	42,000	53,710	67,430
	中国	32,470	38,840	49,950	62,950
	四国	30,770	36,800	47,800	60,590
4時間	普通運賃	30,800	36,800	46,000	56,800
	東京	29,870	35,870	44,770	55,870
	関東	29,000	35,000	43,700	54,800
	北陸	31,200	37,200	46,500	57,600
	中部	35,710	42,130	53,700	67,370
	近畿	35,580	42,000	53,710	67,430
	中国	32,470	38,840	49,950	62,950
	四国	30,770	36,800	47,800	60,590

(3) 荷主・消費者の行動変容

【再配達削減に向けた取組み】

<ポイント還元実証事業 (本年10月～)>



EC事業者 amazon ● 一回受け取りの推進 等 → 非対面等多様な受け取りを活用し一度で受け取れた場合にポイント還元	Rakuten ● 日付指定一回受け取りキャンペーン 等 → 日付指定による一回の受け取りでポイント還元	LINEヤフー ● おトク指定便キャンペーン 等 → お届けまで余裕のある日付を選択した場合にポイント還元
物流事業者 ヤマト運輸	SAGAWA	日本郵便

【「送料無料」表示の見直し】

【物流法改正】(規制的措置の導入)

3. 適正な運賃収受

「標準的な運賃」及び「標準運送約款」の見直しについて

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】

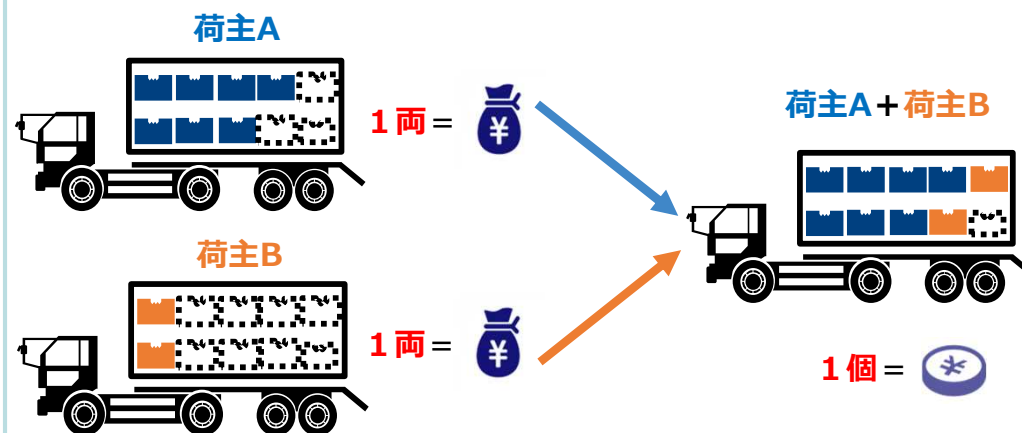
＜契約条件の明確化＞

- 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】

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をお願いいたします

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。



詳しくは国土交通省HPをご覧ください。
新たな運賃・解説集を掲載しています。



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



詳しくは国土交通省HPをご覧ください。
新たな運賃・解説集を掲載しています。



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。



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

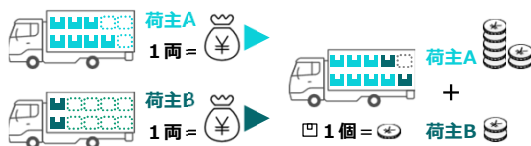
単位：円

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	8時間制 39,380	46,640	60,090	76,840
	4時間制 23,630	27,980	36,050	46,100
...	...	...	...	...

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
	化成品輸送車 大型車又はトレーラーの4割
	高压ガス輸送車 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	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

新たな料金表は
国土交通省HPに
掲載しています

トラック運送事業者の皆様へのお願い

- ・ 労務費や燃料費等のコストを運賃・料金として適正に收受できるよう、**標準的運賃の考え方も参考に、原価計算を行いましう。**
- ・ 荷主等との運賃交渉の際に、標準的運賃を活用しましょう。標準的運賃等の公表資料を用いて提示した価格については、**合理的な根拠があるものとして尊重すべきものとされています**※。
- ・ 荷主等が運賃交渉に応じてくれない、運賃・料金を不当に据え置かれる等の場合には、トラックGメンによる是正指導の対象となる場合があります。**全国のトラックGメンに情報をお寄せください。**
- ・ 「点検整備の未実施」「最低賃金法に基づき定められた最低限度額より低い賃金の支払い」「社会保険への未加入」等は法令違反です。法令違反が確認された場合には、行政処分を行います。



トラックGメン
ウェブサイト

「標準的運賃」の活用を行い
適切な運賃の收受へ
ご協力をよろしくお願いいたします

荷主の皆様へのお願い

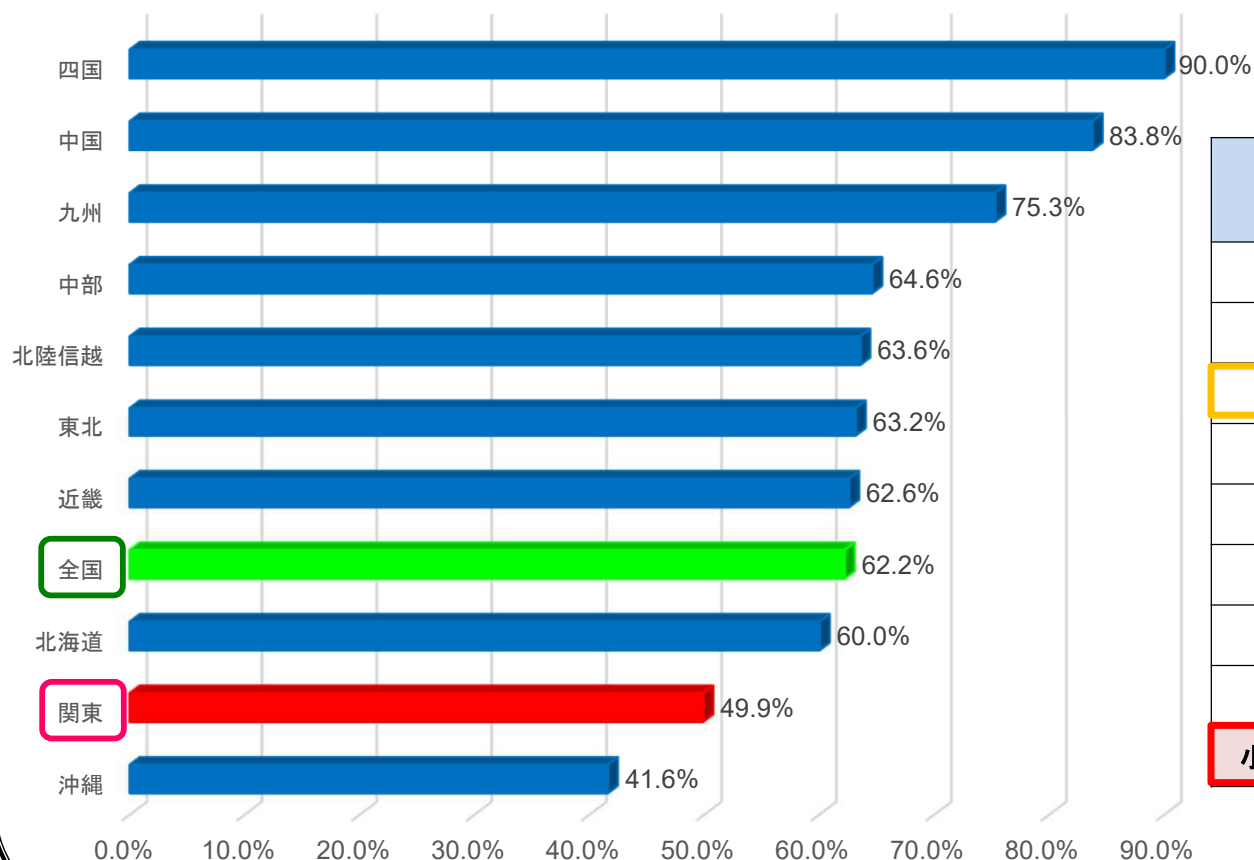
- ・ トラック運送事業者が、運賃交渉の際に、標準的運賃等の公表資料を用いて提示した価格については、**合理的な根拠があるものとして尊重してください**※。
- ・ 荷主等が運賃交渉に応じない、運賃・料金を不当に据え置く、荷待ち・荷役の対価を支払わない等の行為は、**トラックGメンによる是正指導の対象となる場合があります**。
- ・ 荷主の皆様におかれては、トラック運送事業者の適正運賃收受に向けてご理解・ご協力をお願いいたします。

参照：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）

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、「標準的な運賃」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、群馬県では**495事業者[43.1%]**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%

4. トラック・物流Gメンの取組

改組・体制の拡充

令和6年11月1日 新体制始動

<トラックGメンの改組>

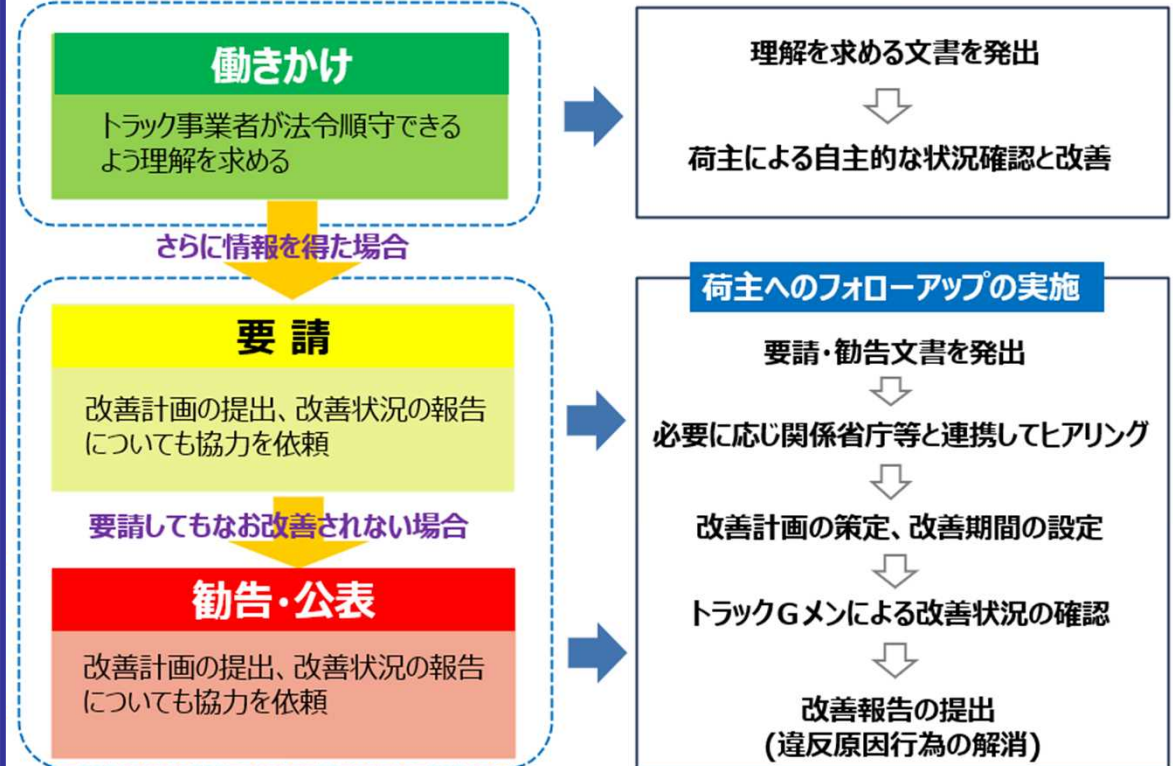
- ・現行のトラックGメンについて、物流全体の適正化を図る観点から、「**トラック・物流Gメン**」に改組し、**倉庫業者からも情報収集**

<体制の拡充> 現行162名に、

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

を追加し、**総勢360名規模**で対応

荷主への是正指導の基本フロー



長時間の荷待ち

契約にない附帯業務



運賃・料金の
不当な据置き

過積載運送 の指示・容認



無理な運送依頼

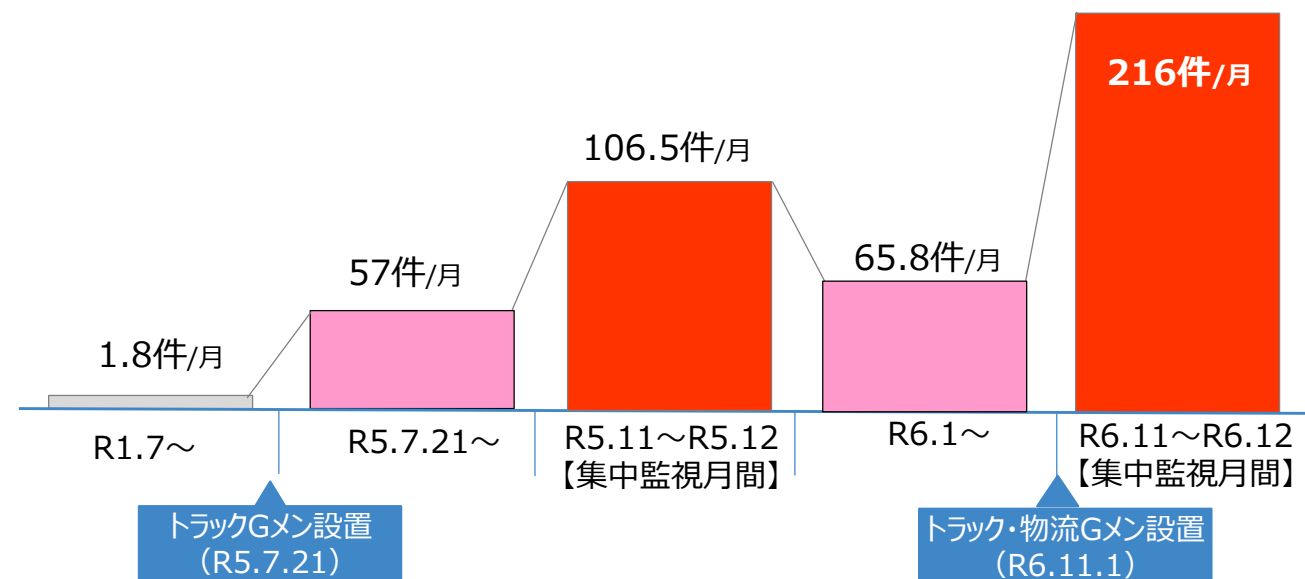
異常気象時の 運送依頼



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

トラック・物流Gメンによる集中監視月間の活動実績

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



働きかけ等の実施件数 (R6.11~R6.12)

- 勧告 : 2件 (荷主1、その他1)
- 要請 : 7件 (荷主4、元請2、その他1)
- 働きかけ : 423件 (荷主304、元請104、その他15)

⇒ 2ヶ月間で計432件の法的措置を実施

Gメン調査員からの情報提供

- 運輸支局にR6.12.28までに計115件の通知あり

倉庫業担当Gメンによる倉庫業者へのヒアリング

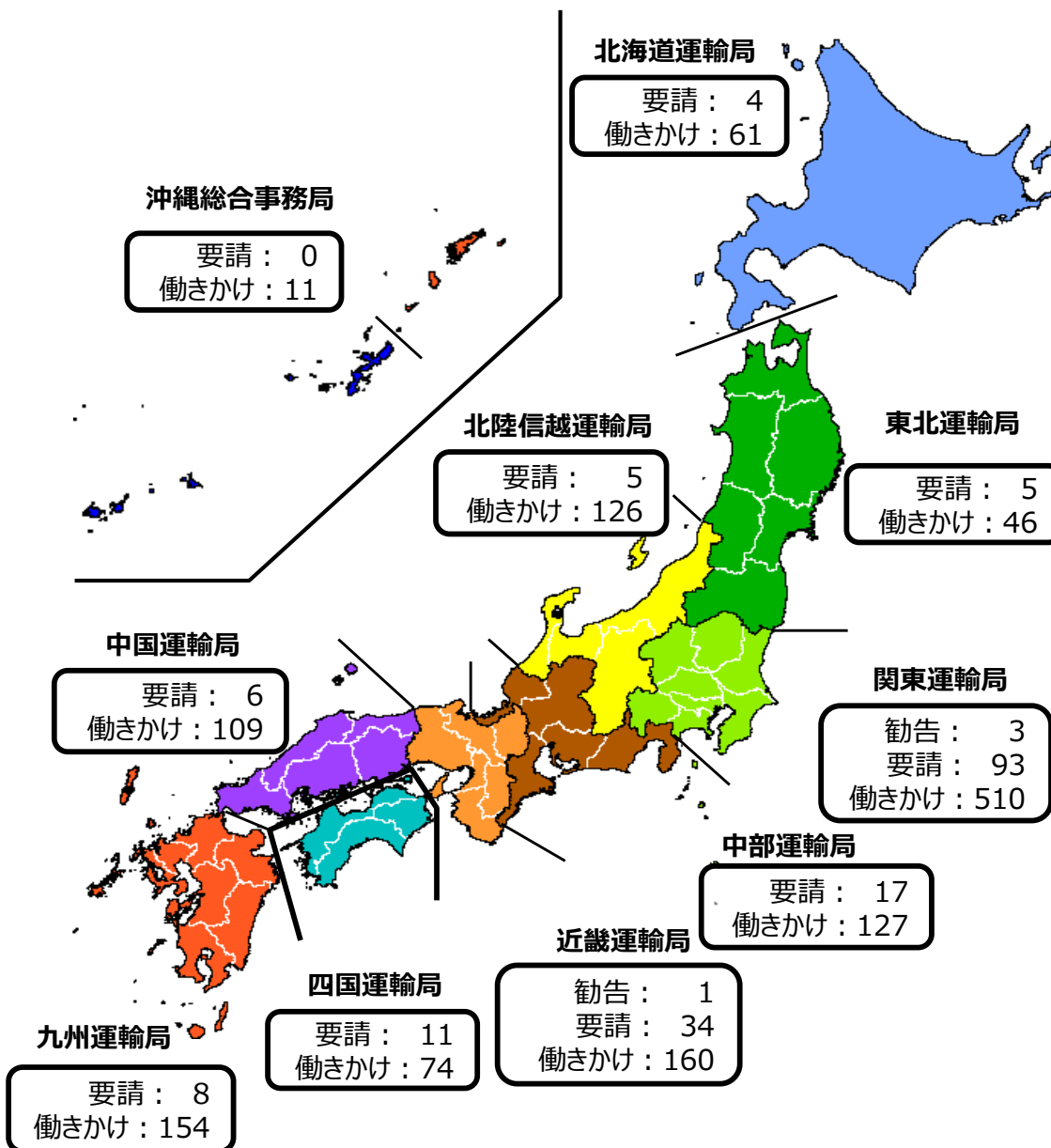
- 業界と連携して倉庫業者へのヒアリングを実施。
- 各地方運輸局等においても、倉庫事業者や地区協会へのヒアリングを所轄地域にて実施。

今般「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。

勧告を行った年月日		令和7年1月30日	令和7年1月30日
荷主等		倉庫・利用運送	荷主
氏名又は名称		NX・NPロジスティクス株式会社	株式会社吉野工業所
本社所在地		大阪府摂津市	東京都江東区
違反原因行為の内容		長時間の荷待ち	長時間の荷待ち
(参考)	要請を行った年月	令和5年12月5日	令和5年11月30日
	違反原因行為の内容	長時間の荷待ち	長時間の荷待ち

トラック・物流Gメンの累計実績(令和6年12月末時点)

〈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

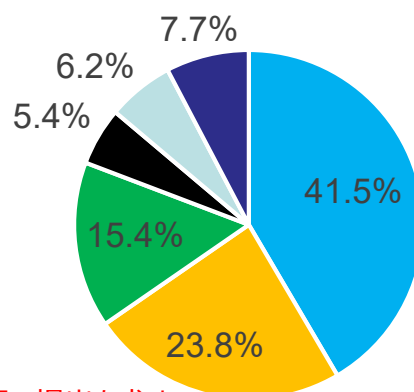
- 長時間の荷待ち (48%)
- 契約にない附帯業務 (20%)
- 運賃・料金の不当な据置き (16%)
- 無理な運送依頼 (7%)
- 過積載運送の指示・容認 (5%)
- 異常気象時の運送依頼 (4%)

集中監視月間中の是正措置

- 要請 1件（荷主）
- 働きかけ 104件（荷主76、元請28）

違反原因行為の割合

- 長時間の荷待ち（41.5%）
- 契約にない附帯業務（23.8%）
- 運賃・料金の不当な据置き（15.4%）
- 過積載運送の指示・容認（5.4%）
- 異常気象時の運送依頼（6.2%）
- 無理な運送依頼（7.7%）



※ 「要請」を実施した荷主に対しては、改善計画の提出を求め、改善計画に基づいた取組みの確認等を進めていきます

関係機関との連携

関東以外の地方運輸局と合同でのパトロールのほか、他省庁や自治体、Gメン調査員等と連携して周知・協力要請を実施。

中国運輸局・Gメン調査員との合同パトロール



関東経済産業局・埼玉県庁との合同パトロール

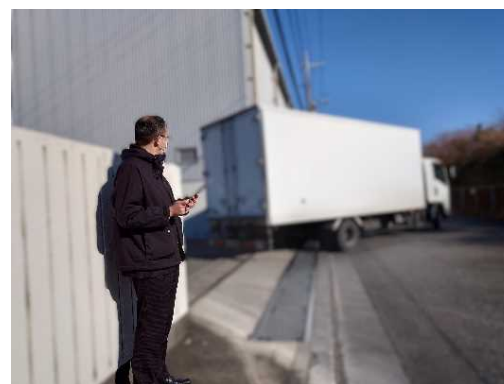


荷主等へのアポなし訪問・説明



荷主等をアポなしで訪問し、オンライン説明会、2024年問題解決に向けた荷主の協力の必要性などについて説明。

荷待ち、附帯作業等の現状確認・フォローアップ



荷主の拠点等現場に出向き、荷待ち、契約にない附帯業務等の有無や程度について確認。

(参考)トラック・物流Gメンと荷主対策に関する広報

【トラックドライバー向け】

○TBS系ラジオ 全国33局20秒ネットスポット 期間:3月3日～31日 月曜日～金曜日

13:50頃オンエア(放送局によって時間帯は異なります)

CM:トラック運転手の悩みシリーズを曜日ごとにオンエア

「長時間の荷待ち1」「長時間の荷待ち2」「契約にない附帯業務」「料金の不当な据え置き」

「無理な運送依頼」以上5種

○トラックインフルエンサーによるSNS投稿

SNSフォロワー1万人以上のトラックドライバーのインフルエンサーを活用して同業者に向けた違反原因行為の「目安箱」への投稿呼び掛け

【トラック事業者・倉庫事業者向け】

○「物流専門誌」に広告出稿

本紙:全5段広告+半5段記事広告

Webサイトでのバナー広告

掲載日:3月中旬以降予定

○Gメン調査員のプロモーションビデオとポスターの作成

内容:新たに発足したGメン調査員の活動内容と訴求を目的に作成

全国トラック協会に納品し自由に活用を促す



【荷主企業・一般消費者向け】

○「荷主企業向け物流専門誌」に広告出稿

本誌:カラー1ページ広告、Webサイトでのバナー広告出稿

掲載日:3月1日

○全国の世帯に放送が可能な、BS-TBS・BS朝日にCM出稿

期間:3月3日～23日

CM:「トラック物流Gメンが見ています!」編30秒

「トラック物流Gメンの活動内容」編30秒

本数:BS-TBS20本・BS朝日20本

放映時間帯:月～金は18:00～24:00

土日は8:00～23:00

○YouTubeインストリーム広告

期間:3月3日～23日

5. 標準仕様パレット

パレット標準化に向けた取組について（パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ）

令和3年9月から官民の協議会（パレット標準化推進分科会）において、パレット標準化に向けた検討を開始。
令和6年6月に標準的な規格と運用を整理し、効率的な一貫パレチゼーションを目指す。

I. パレット標準化を巡る現状と課題

パレット化可能であるにもかかわらずバラ積み・バラ卸しが行われている

※輸送の際のパレット化率は約8割（パレット化可能な荷物のうち）

パレットの規格や運用が統一されておらず、物流拠点にて積み替えが発生

※例えば、貨物の出荷時では約5割の積み替えが発生

荷主所有のパレットの回収は、一般的に少量多頻度であり負担が大きい

※レンタルパレット利用率は約3割

現状Ⅰ パレットを利用していない



バラ積み・バラ卸し

現状Ⅱ パレットを利用しているが、規格や運用が標準化されていない



パレットからパレットへの積み替え



II. 標準的な規格と運用（標準仕様パレット）

○主な規格

平面サイズ	1,100mm×1,100mm
高さ	144～150mm
最大積載質量	1t
タグ・バーコード (貨物/パレット追跡用)	タグ・バーコードの装着が可能な設計 (将来的にはタグ・バーコードの装着を目指す)
その他	二方差しまたは四方差し

○主な運用

調達形態、 管理	効率的な一貫パレチゼーションを目指す観点から、レンタル方式を推進。 ※将来的には、複数のレンタルパレット事業者の連携（「共同プラットフォーム」）によるパレットの共同配送・管理システム運営等を目指す。
パレットの仕分け・回収、 費用分担	売主と買主間の売買契約や、レンタルパレット事業者とのレンタル契約においてパレットの仕分け・回収作業の主体や費用負担を明記する。 ※将来的には、適切に価格転嫁される環境を構築し、賃借期間に応じて負担する方式を目指す。

※製品の特性上標準仕様パレットを活用できない場合や、既に業種分野内で複数企業が参画し相当数の物量で一貫パレチゼーションが実現できている場合等、標準仕様パレットの採用が当分の間困難な場合においては、設備改修等のタイミングも勘案しつつ、将来的な標準仕様パレットの採用を期待する。

パレット標準化に向けた取組について（パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ）

Ⅲ. パレット標準化実現に向けたロードマップ

- ・パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化（2025年度）
- ・レンタルパレット事業者間の「共同プラットフォーム」の社会実装（2030年度） 等

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度～2030年度	
発着荷主	(1)標準仕様パレットの活用推進					★ ゴール目標 〰 2030年度以降も検討すべき事項
	(2)標準仕様パレットの活用提案への真摯な協議応諾					
	(3)パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化	★				
	(4)使用後の所有者等への適切な返却					
	(5)フォークリフト、作業員等荷役に必要な機材・人員の配置					
	(6)製品積付効率等を向上させるための受発注ロットサイズの検討・実施					
	(7)効率化のための自動化・機械化等の検討・実施					
発荷主	(8)外装サイズの検討・実施					
運送事業者、倉庫事業者	(9)標準仕様パレット導入の推進、荷主への積極的な提案	★				
倉庫事業者	(10)フォークリフト、作業員等荷役に必要な機材・人員の配置					
	(11)標準仕様パレットの荷役、搬送を前提とした自動化・省人化					
レンタルパレット事業者、パレット製造事業者	(12)標準仕様パレットの周知協力	★				
レンタルパレット事業者	(13)パレット紛失防止策の適切な実施					★
	(14)レンタルパレット事業者間の共同プラットフォームに向けた検討	★	共同プラットフォームの社会実装		★	
パレット製造事業者	(15)標準規格のパレットの製造・販売					
	(16)標準規格のパレットの市場への安定供給					
行政	パレット標準化に係る推進策	〰	〰	〰	標準仕様パレットの追加調達に係る推進策	★
	共同プラットフォームに向けた推進策	〰	〰	〰	共同プラットフォームの利用拡大に向けた推進策	★
	標準仕様パレットに係る情報発信					〰

Ⅳ. パレット標準化の実現に向けたKPI（2030年度）

KPI	現状		2030年度
パレット生産数量に占める11型パレットの割合	26%	倍増	50%以上
レンタルパレット保有数量に占める11型パレットの割合	76%	9pt増	85%以上
レンタルパレット保有数量	2,650万枚	倍増	5,000万枚以上
レンタル事業者間で共同回収を行う拠点数	42箇所	約10倍増	400箇所以上
荷役作業に係る時間	一人当たり年間375時間 16%減 一人当たり年間315時間以下		

6. 取引環境の適正化に向けた取組

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

2017トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会(47都道府県・102のパイロット事業)

2018.5 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

6 生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(加工食品)

7 働き方改革法案成立

10 生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(紙・パルプ(洋紙・板紙分野))

11 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

(長時間労働改善等に向けた13の対応例(荷待ち対策等))

12 貨物自動車運送事業法改正

生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(紙・パルプ(家庭紙分野)、建設資材)

2020.5～ 輸送品目別ガイドライン

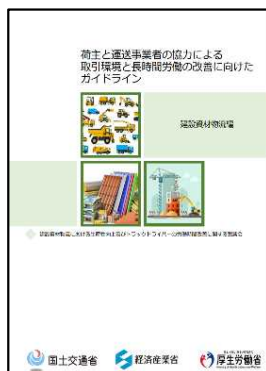
加工食品①、建設資材、紙・パルプ(洋紙・板紙分野)、紙・パルプ(家庭紙分野)(2020.5)

加工食品②、飲料・酒(2021.4)

9 生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(飲料・酒)



加工食品、飲料・酒物流編



建設資材物流編



紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編



紙・パルプ(家庭紙分野)物流編

★取引環境と長時間労働の改善のため、荷主と運送事業者の協力は、中央及び47都道府県での「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中心に、輸送品目別実証事業によって加速させてきた。

「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）

【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

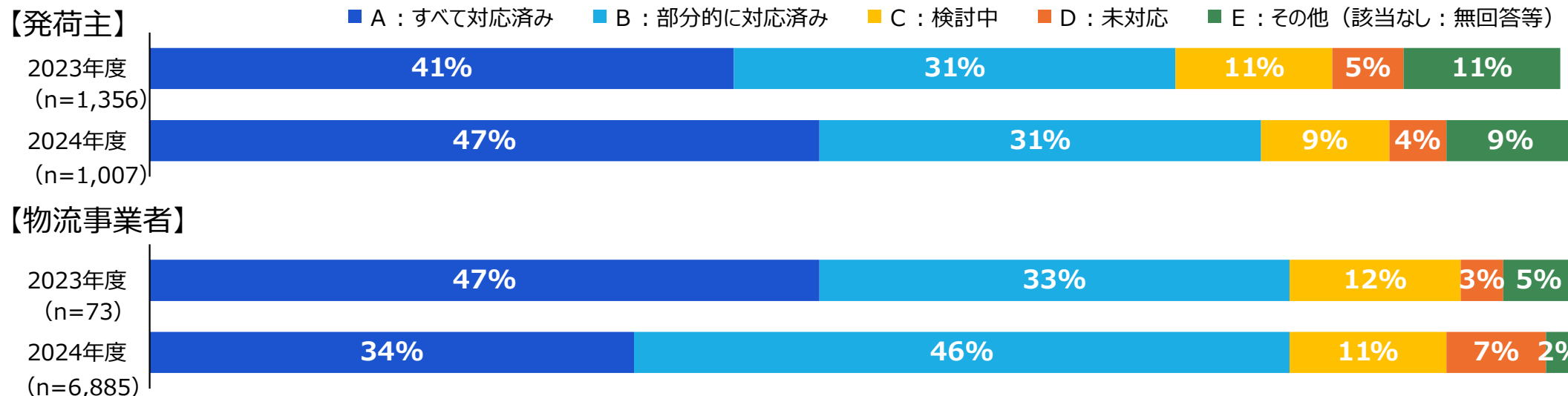
- ・発荷主の「すべて対応済み」と「部分的に対応済み」と回答した者の合計が70%から78%へと**8ポイント改善**しており、対応が進んでいる傾向がみられる。

③運賃と料金の別建て契約の取組状況

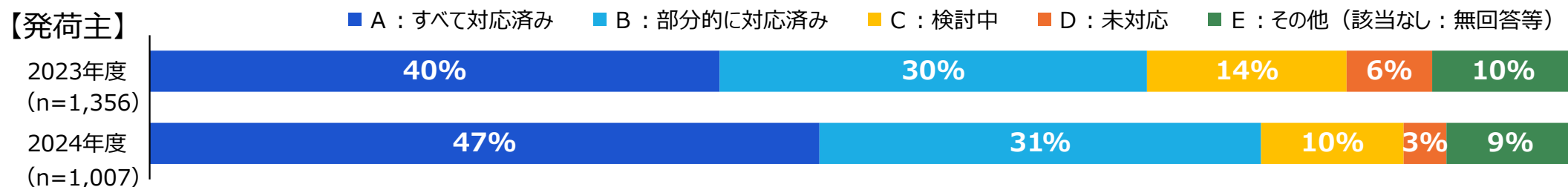
- ・発荷主の「すべて対応済み」と「部分的に対応済み」と回答した者の合計が59%から69%へと**10ポイント改善**しており、対応が進んでいる傾向がみられる。

「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）

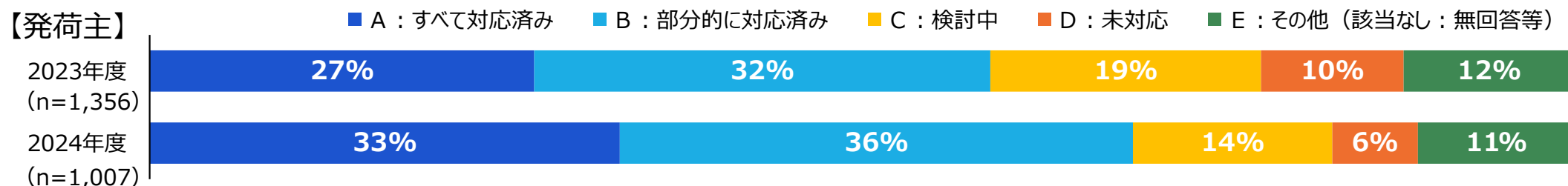
① 運送契約の書面化の取組状況



② 荷役作業等に係る対価の取組状況

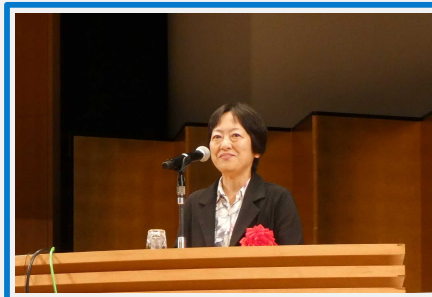


③ 運賃と料金の別建て契約の取組状況



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。（R6.9関東トラック事業者大会にて）



「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

関東商工会議所連合会
会長 小林 健 殿

国土交通省関東運輸局長
藤田 祐子

経済産業省関東経済産業局長
佐合 達矢

関自貨第1667号
20250214 関東第30号
令和7年2月19日



物流改正法施行による新たな規制の措置への対応について（要請）

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づ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。

7. 運転者確保対策

女性・若年層の活躍に向けた取組み

女性トラックドライバー（愛称：トラガール）の活躍を社会に広く発信する「トラガール促進プロジェクト（ウェブサイト）」を平成26年に作成し、令和4年に全面リニューアルを実施。

主なコンテンツ例

サイトURL：
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/tragirl/>

・ 現役トラガールインタビュー

業務内容などが異なるトラガール10名に対するインタビュー記事を掲載。トラガールになったきっかけや、思うことなど現役トラガールならではの声をご紹介します。

・ トラガール活躍中の会社経営者インタビュー

多くのトラガールが活躍している会社の経営層に対するインタビュー記事を掲載。女性の活躍を進めるにあたっての工夫や気づき等、女性の更なる活躍を目指す会社にとって有益な情報をご紹介します。

・ トラガール活躍場面の紹介

免許の種類に応じた積載物や配送先など主な配送シーンを紹介。自身のキャリアアップのイメージにつなげる。

・ 求人情報の紹介

全日本トラック協会が提供するドライバー求人情報のウェブページと連携。サイトの閲覧者に対して、採用に積極的なインタビュー掲載企業の求人情報まで一気通貫にたどり着ける情報を整備。



- ・ 主に若年層を対象に、**未来に向かって走るシゴトの魅力発見サイト「WHAT is HaKoBu」**を令和5年6月に開設
- ・ 特に就業前の若者に**将来の職業の選択肢の一つとして認識してもらうための情報サイト**

コンテンツ紹介

サイトURL：
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/hakobu/>

・ HaKoBuの舞台裏

身近な「モノ」が、どのように運ばれているのか、その舞台裏を知るマップ。仕事の工夫や努力について紹介。

・ HaKoBuの達人

運行管理者など仕事に携わる人の就労観やプロの想いを伝える「HaKoBu」の達人。達人を選べるとエピソードが出現。達人の技術、働き方、仕事への想いを紹介。

・ あなたへの未来メッセージボックス

業界の魅力をアピールするメッセージボックスを掲載。メッセージボックスを選べると、各企業の採用情報等のページに移動。トラック協会が提供する求人情報と連携。

・ HaKoBuから考える「わたしの未来」

高校のキャリア教育で活用可能なプログラムを無償提供。サイトコンテンツと併用で、すぐに授業が可能。



トラック運送業における人材確保のためのパンフレット・好事例集について

- トラック運送業は、我が国の経済・国民生活を支える重要な産業である一方、近年、ドライバー不足が深刻化。
- 将来の担い手を確保するため、トラック運送業における効果的な理解促進・魅力発信、人材確保・育成等に向けた基礎調査を実施し、結果を踏まえたパンフレット・好事例集を公表。

理解促進・魅力発信に向けたパンフレット（知っていますか？物流とトラックドライバーの話）

中学生・高校生・保護者・高校教員・一般向けに、トラック運送業・トラックドライバーに対する理解・イメージ・魅力等について調査。

調査結果を踏まえ、対象者ごとに編集方針を検討。

- （例）中学生 → トラック業界に対する興味を促進する。
 高校生 → 就職先の候補として関心を高める。
 保護者 → 就職先としての理解を深めてもらう。
 高校教員 → 就職を希望する学生へ薦める業界の一つとして認識してもらう。
 一般 → 転職する際の業界の候補の一つとして認識してもらう。

中学生向け



それぞれ中学生・高校生・保護者・高校教員・一般向けに、物流の役割やトラックドライバーの魅力、業務内容等について紹介。

【主な内容】

- 物流・トラック運送業の役割
- トラックドライバーの業務内容
- キャリアアップのイメージ
- 安全に配慮した労働環境 等

人材確保・育成等に向けた好事例集（トラックドライバーの採用・定着に向けた取組事例・ポイントを紹介します）

運送事業者や専門家等へのアンケート・ヒアリングを通じ、人材確保・育成や、取引環境改善に向けた取組等について調査。

以下の観点から調査・分析を実施。

- ・ 女性、若者、高齢者などの多様な人材の採用に関して、働き手は何を重視し、事業者はどのような効果的な取組を実施しているか。
- ・ ドライバーの定着率の向上に向けて、どのような取組が有効か。
- ・ 提案力を有する人材の育成を見据え、取引環境改善に向けた荷主との交渉を行うには、どのような点に留意すべきか。



事業者における人材確保・定着に向けた好事例・ポイントや、荷主との交渉におけるポイントなどを紹介。

【主な内容】

- 運送事業者の好事例の紹介
- 採用に向けたポイント
（柔軟な勤務制度、キャリアパスの提示等）
- 人材定着に向けたポイント
（研修制度の充実、コミュニケーションの徹底 等）
- 取引環境改善のためのポイント
（「乗務記録」の活用、原価計算の実施 等）

トラック運送業における人材確保のための取組

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、次の点に取り組む運動。（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



「働きやすい」職場認証制度

※令和6年4月5日の認証事業者数

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。



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>

8. 改正物流法

流通業務総合効率化法（荷主・物流事業者に対する規制措置）

すべての事業者

- ①**荷主**（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
- 上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

一定規模の以上の事業者

- 上記①②のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。
- 特定事業者のうち荷主には、**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

貨物自動車運送事業法（トラック運送事業者の取引に対する規制措置）

- 運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面**による交付等を**義務付け**。
- 元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。
- 下請事業者への**発注適正化**について**努力義務**を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**管理者**の選任を**義務付け**。

貨物自動車運送事業法（軽トラック運送事業者に対する規制措置）

- 軽トラック運送事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を**義務付け**。
- 国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

○国交省・経産省・農水省 3 省の審議会の合同会議※の取りまとめを踏まえ、**本年 4 月 1 日**より、**新物効法**に基づく**運送・荷役等の効率化**に向けた**基本方針**、**荷主・物流事業者の努力義務**、**判断基準**等を施行。

※交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議

基本方針のポイント ※本年（2025年）4月1日施行

（1）トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標

・ 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、安全性の確保を前提に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、令和10年度までに、以下の目標の達成を目指す。

- ① 5 割の運行で、**1 運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計 2 時間以内に削減**（1 人当たり年間125時間の短縮）
- ② 5 割の車両で、**積載効率50%を実現**（全体の車両で積載効率44%に増加）

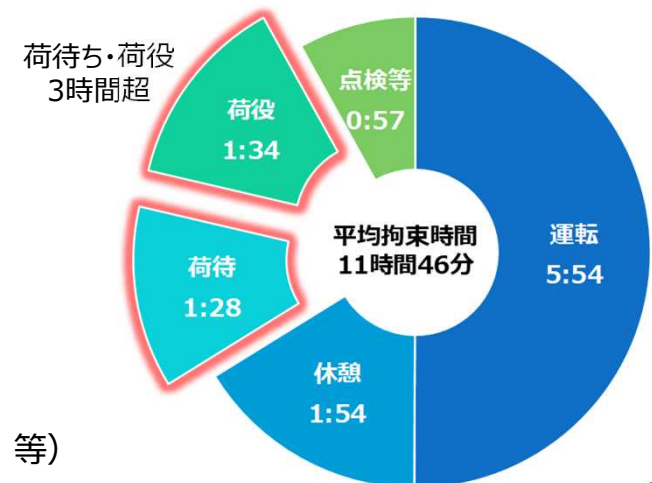
（2）トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

- ・ 国と地方公共団体は、自らが荷主や施設管理者になる場合、率先してドライバーの運送・荷役等の効率化に資する措置等を実施
- ・ 国は、設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、自動運転トラック・ドローン物流の実用化、物流人材の育成等を支援

（3）トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関し荷主・物流事業者等が講ずべき措置

- ・ 積載効率の向上等 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



（4）集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進

- ・ 再配達の削減や多様な受取方法等の普及促進 ・ 「送料無料」表示の見直し
- ・ 返品削減や欠品に対するペナルティの見直し

（5）その他トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するトラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進

- ・ 物流に関わる多様な主体の役割（地域の産業振興やまちづくりとの連携、経済界全体での理解増進 等）
- ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提（中継輸送拠点の整備、「標準的運賃」の浸透 等）

＜荷主・物流事業者の判断基準等＞

○**すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、**物流効率化のために取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、これらの**取組の例を示した判断基準・解説書**を策定。

① 積載効率の向上等

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

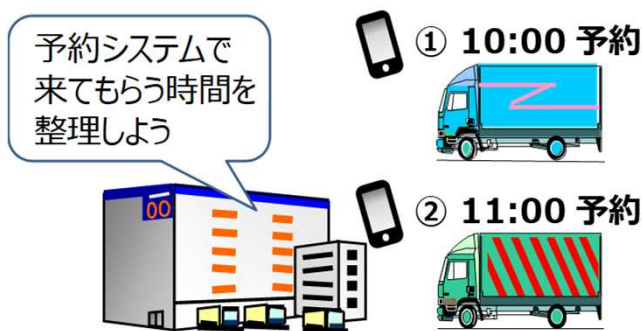


地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- ・トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等による貨物の出荷・納品日時の分散 等

※ トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う



トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- ・パレット等の輸送用器具の導入による荷役等の効率化
- ・商品を識別するタグの導入や検品・返品水準の合理化等による検品の効率化
- ・バース等の荷捌き場の適正な確保による荷役作業のための環境整備
- ・フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によるトラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化 等



パレットの利用や検品の効率化

＜荷主等の取組状況に関する調査・公表＞

○荷主等の判断基準について、**物流事業者を対象として定期的なアンケート調査**を行い、上記①～③の**取組状況を把握**するとともに、これらの回答の**点数の高い者・低い者も含め公表**（点数の低い者の公表を検討する際は、ヒアリング等により適切に実態を把握する）。

＜物流に係る事業者等の責務＞

○荷主等に該当しない、施設管理者、商社、ECモールの運営事業者、物流マッチングサービス提供事業者など、**運送契約や貨物の受け渡しに直接関係を持たないものの商取引に影響がある者**についても、その**取組方針や事例等**を示すことを検討。39

<特定事業者の指定基準>

- 中長期計画の作成や定期報告等が義務付けられる一定規模以上の事業者（特定事業者）について、全体への寄与度がより高いと認められる大手の事業者が指定されるよう、それぞれ以下の指定基準値を設定。

特定荷主・特定連鎖化事業者

取扱貨物の重量 9万トン以上
（上位3,200社程度）

特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上
（上位70社程度）

特定貨物自動車運送事業者等

保有車両台数 150台以上
（上位790社程度）

<中長期計画・定期報告の記載内容>

中長期計画

- 作成期間
 - ・ **毎年度提出することを基本**としつつ、計画内容に変更がない限りは5年に1度提出
- 記載内容
 - （1） **実施する措置**
 - （2） 実施する措置の**具体的な内容・目標等**
 - （3） 実施**時期** 等

定期報告

- 記載内容
 - （1） 事業者の**判断基準の遵守状況**（チェックリスト形式）
 - （2） 判断基準と**関連した取組に関する状況**（自由記述）
 - （3） **荷待ち時間等**の状況【荷主等】
- 荷待ち時間等の状況の計測方法
 - ・ 取組の実効性の確保を前提として**サンプリング等の手法**を許容
 - ・ 荷待ち時間等が**一定時間以内の場合には報告省略**が可能 等

※荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表については、市場や消費者からの評価につながる仕組みの創設に向けて、新物効法の枠組みと合わせて具体化。

<物流統括管理者（CLO）の業務内容> ※CLO：Chief Logistics Officer

- 物流統括管理者**は、ロジスティクスを司るいわゆる**CLOとしての経営管理の視点や役割も期待**されているため、**事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位**にある**役員等の経営幹部から選任**し、以下の業務を統括管理する。

- ・ 中長期計画、定期報告等の作成
- ・ **トラックドライバーの負荷軽減とトラックへの過度な集中を是正**するための**事業運営方針**の作成や**事業管理体制**の整備
- ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための**設備投資、デジタル化、物流標準化**に向けた**事業計画の作成・実施・評価**
- ・ **社内の関係部門**（開発・調達・生産・販売・在庫・物流等）**間の連携体制の構築**や**社内研修の実施** 等

- 2024年5月15日 物流改正法 公布
 - 2024年6月～11月 第1回～第4回合同会議（規制的措置の施行に向けた検討・取りまとめ）
 - 2024年11月27日 合同会議取りまとめを策定・公表
 - 2025年1月・2月・3月 法律の施行①に向けた政省令の公布
-
- 2025年4月1日 法律の施行①

基本方針
 荷主・物流事業者等の努力義務・判断基準
 判断基準に関する調査・公表 等

}

特定事業者の指定のに向けて、車両台数の把握が必要
 - 2025年秋頃 (P) 判断基準に関する調査・公表の実施
-
- 2026年4月（想定） 法律の施行②

特定事業者の指定
 中長期計画の提出・定期報告
 物流統括管理者（CLO）の選任 等

}

定期報告に向けて、努力義務の実施状況把握
 - 2026年4月末 (P) 特定事業者の届出～指定手続
→荷主は、指定後速やかに物流統括管理者の選任届出
 - 2026年10月末 (P) 中長期計画の提出
 - 2026年秋頃 (P) 判断基準に関する調査・公表の実施
-
- 2027年7月末 (P) 定期報告の提出

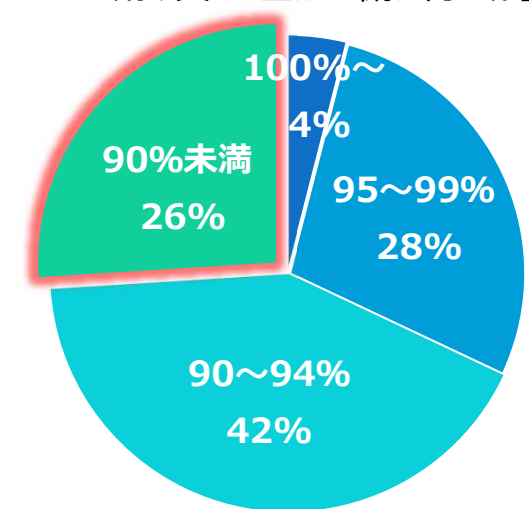
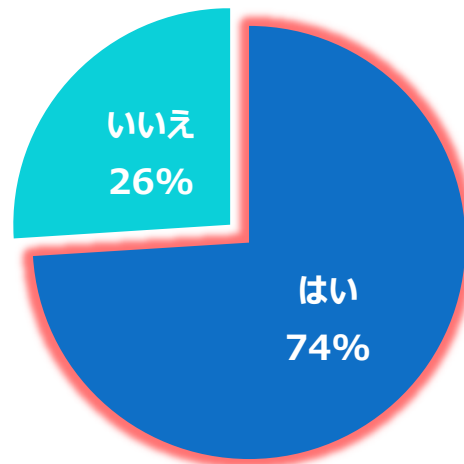
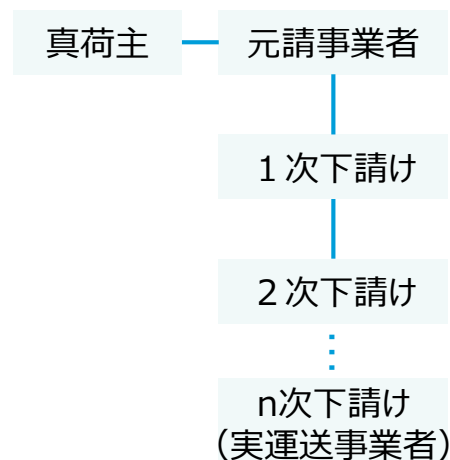
物流業界の多重下請構造の是正に向けた取組につなげるとともに、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

- ① **運送契約締結時**に、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面の交付**を**義務付け***。【法第12条、第24条第2項・第3項関係】
- ② 利用運送を行うときに**委託先への発注適正化（健全化措置）**について**努力義務***を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、健全化措置に関する**運送利用管理規程**の作成・**運送利用管理者**の選任を**義務付け**。
【法第24条第1項、法第24条の2～第24条の4関係】
- ③ **元請事業者**に対し、実運送事業者の名称や請負階層等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。また、**各事業者**に対し、実運送体制管理簿の作成に必要な**情報の通知**を**義務付け**。【法第24条の5関係】

* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

⇒ **令和7年4月1日施行**

----- 【多重下請構造のイメージ】 ----- 【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】 ----- 【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、
請け負った金額の概ね何%か】



※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
(令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より)

① 書面交付関係

- 運送契約締結時に、以下の事項について記載した**書面交付**を義務付け
 - ・ 真荷主*とトラック事業者が運送契約を締結するときは、**相互の書面交付**（法第12条）
 - ・ トラック事業者等が利用運送を行うときは、**委託先への書面交付**（法第24条）
- 交付した書面については、その写しを**一年間保存**すること

*「真荷主」とは、以下の①～③のすべてに該当する者を指す。

- ① 自らの事業に関して
- ② 貨物自動車運送事業者との間で運送契約を締結して貨物の運送を委託する者であって、
- ③ 貨物自動車運送事業者以外のもの

【交付書面の記載事項】

- ① 運送役務の内容・対価
- ② 運送契約に荷役作業・附帯業務等が含まれる場合には、その内容・対価
- ③ その他の特別に生ずる費用に係る料金（例：有料道路利用料、燃料サーチャージなど）
- ④ 運送契約の当事者の氏名・名称及び住所
- ⑤ 運賃・料金の支払方法
- ⑥ 書面の交付年月日

- ・ メール等の電磁的方法でも可
- ・ 基本契約書が交わされている場合、その基本契約書に記載されている内容については省略可

(参考) 書面交付の義務付けについて

<パターン1：貨物自動車運送事業者のみが運送を受託しているケース>

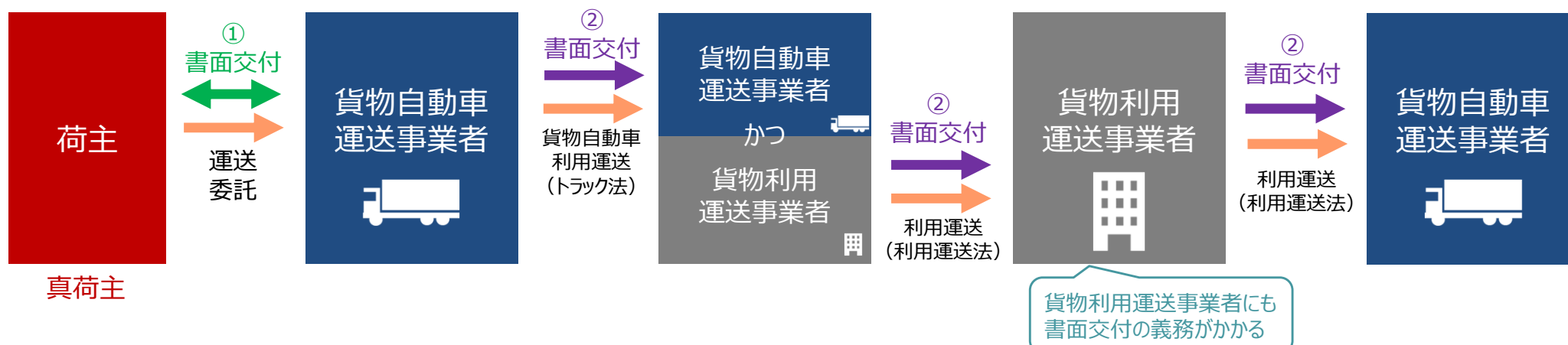


- ①：第12条の規定に基づく書面交付
(真荷主⇔トラック事業者)
- ②：第24条の規定に基づく書面交付
(トラック事業者・利用運送事業者
⇒トラック事業者・利用運送事業者)

<パターン2：荷主から運送を受託しているのが貨物利用運送事業者であるケース>



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



②-1 健全化措置関係＜努力義務について＞

- 元請事業者等に対し、利用運送を行うときに、**委託先への発注適正化（健全化措置）**を講ずることを**努力義務化**。具体的な内容は以下のとおり。

【健全化措置の内容】 ※次ページにイメージ図を掲載

- ① 利用する運送に要する費用の概算額を把握した上で、その概算額を勘案して利用の申込みをすること
- ② 荷主が提示する運賃・料金が①の概算額を下回る場合、当該荷主に対し、運賃・料金について交渉をしたい旨を申し出ること
- ③ 委託先のトラック事業者が再委託を行う場合に関し、委託先に対して、例えば「二以上の段階にわたる委託の制限（再々委託の制限）」等の条件を付すこと

※あくまでも例示であり、委託先に対してその他の条件を付すことによって対応していただくことでも問題ありません。

例) 「再委託を行う場合は、再委託先の運送に要する費用を聞き取る場を設けたうえで申込みをすること」など

②-2 健全化措置関係＜運送利用管理規程の作成義務・運送利用管理者の選任義務について＞

- 前年度の利用運送量（貨物自動車運送事業法に基づくものに限る。）が100万トン以上の事業者に対し、健全化措置に関する**運送利用管理規程**の作成・**運送利用管理者**の選任及び**国土交通大臣への届出**を義務付け

【運送利用管理規程の内容】

- ① 健全化措置を実施するための事業の運営の方針に関する事項
- ② 健全化措置の内容に関する事項
- ③ 健全化措置の管理体制に関する事項
- ④ 運送利用管理者の選任に関する事項

※毎年提出している事業実績報告書の「輸送トン数（利用運送）・全国計」の欄で判断。

※事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者（役員等）から1人選任。

【運送利用管理者の職務】

- ① 健全化措置を実施するための事業の運営の方針を決定すること。
- ② 健全化措置の実施及びその管理の体制を整備すること。
- ③ 実運送体制管理簿を作成する場合にあっては、当該実運送体制管理簿の作成事務を監督すること。

※届出期限は、利用運送量が100 万トン以上となった年度の翌年度の7月10日まで。

⇒ 令和6年度に100万トン以上となった場合は、令和7年4月1日～令和7年7月10日の間に届出をする必要。

③ 実運送体制管理簿関係

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

【実運送体制管理簿の記載事項】

- ① 実運送事業者の**商号又は名称**
- ② 実運送事業者が実運送を行う**貨物の内容及び区間**
- ③ 実運送事業者の**請負階層**

※真荷主から**運送依頼があった時点**で判断。
実運送の時点で何トン運ぶかや、実運送で混載を行うか等とは関係ない。

※系列化等により下請構造が固定化されている場合（真荷主及び元請事業者がともに、実運送事業者とその請負階層についてあらかじめ把握している状態）を想定。

(参考) 実運送体制管理簿の作成主体について

<パターン1：貨物自動車運送事業者のみが運送を受託しているケース>



 : 管理簿の作成主体

<パターン2：荷主から運送を受託しているのが貨物利用運送事業者であるケース>



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



(参考) 実運送体制管理簿のイメージ

・既存の配車表を活用するなど、事業者の取り組みやすい形で作成可能。電磁的記録での作成も可。

事例：トラック事業者X運輸

- ・荷主3社（食料品メーカー甲社、製紙メーカー乙社、機械メーカー丙社）
- ・食料品メーカー甲社からの運送依頼について、前ページの下請構造により運送した場合

赤枠：必須の記載事項

実運送体制管理簿（機械メーカー丙社）

※元請事業者自身が管理簿に記載されるのは
「一部を自身が実運送し、残りを利用運送した場合」のみ

実運送体制管理簿（製紙メーカー乙社）

※元請事業者は実運送をしていない（すべて利用運送した）
ため、元請事業者自身は管理簿には記載されない

実運送体制管理簿（食料品メーカー甲社）

積込日	運送区間	貨物の内容	実運送事業者の商号又は名称	請負階層	車番	ドライバー名	...
2/1(木)	××工場～○○工場	食品機械	A運輸	1次請け	11-11	○○	
2/1(木)	○○工場～Z営業所	冷凍食品	X運輸	元請け	22-22	○○	
2/1(木)	Z営業所～小売店ア	冷凍食品	C運輸	2次請け	33-33	○○	
2/2(金)	××工場～倉庫ウ	飲料	D運輸	1次請け	44-44	○○	
2/2(金)	××工場～倉庫ウ	飲料	E運輸	2次請け	55-55	○○	
2/2(金)	××工場～倉庫ウ	飲料	G運輸	3次請け	66-66	○○	
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	

※「調味料」は元請事業者がすべて自身で実運送した（利用運送を行っていない）ため、管理簿への記録は不要

その他の制度改正（令和7年4月1日施行）

○荷待時間・荷役作業等の記録義務の対象となる車両の拡大

- ・ 業務記録における荷待時間・荷役作業等の記録義務の対象となる車両が、現行の「車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の車両」から、全ての車両に拡大されます。

○特定貨物自動車運送事業の事業譲渡等に係る手続の変更

- ・ 特定貨物自動車運送事業の譲渡、合併・分割又は相続が発生した場合、事業の権利義務は自動的に承継されることとなっており、権利義務を承継した者は事後の届出義務のみ課されることとされているところ。
- ・ 今般、特定貨物自動車運送事業についても、一般貨物自動車運送事業者と同様に事業譲渡等の際に権利義務を承継する者の適格性を審査するために、届出制が認可制に変更となります。

○軽トラック事業者に対する規制的措施

- ・ 必要な法令等の知識を担保するための管理者選任と講習受講を義務づけ。
- ・ 国交大臣への事故報告を義務付け。
- ・ 国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

◆【改正貨物自動車運送事業法に関する資料等掲載先】

国土交通省：https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha.mn4_000014.html

◆【新物効法荷主向け説明会動画及び説明会資料等掲載先】

国土交通省：https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight.mn1_000029.html

9. 群馬運輸支局の取組

トラック事業の取引環境適正化に向けた群馬運輸支局の取組み

改正物流法に関する荷主団体への対応

令和7年2月、群馬運輸支局においても、県内荷主団体に対し、持続可能な物流の実現に向け、トラック事業者及び荷主団体等が相互に協力をし、法令遵守の徹底と取り組みを十分に行っていただくよう要請。加えて、傘下会員等へ向けた周知徹底を依頼。

要請荷主団体

一般社団法人 群馬県商工会議所連合会

一般社団法人 群馬県経営者協会

群馬県商工会連合会

群馬県中小企業団体中央会

各団体において、傘下会員へ周知

要請文

群 運 企 第 9 4 6 号
令 和 7 年 2 月 2 7 日

殿

群馬運輸支局長
諏訪 幸夫



物流改正法施行による新たな規制の措置への対応について（要請）

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。

トラック事業の取引環境適正化に向けた群馬運輸支局の取組み

若手運転手等インタビューについて

群馬県内においてはトラック、バス、タクシーの自動車運送事業の運転手不足が深刻であり、「物流の停滞」「路線バス維持への影響」「タクシー業務への影響」などが想定され、将来の県民生活へ影響が懸念されている。各自動車運送事業者は新たな運転者確保に日々努めているが、第2種運転免許・大型免許所有者・取得意思のあるドライバーの採用等は難しく、このような状況が続けばさらに事態は悪化することとなる。

そのため、群馬運輸支局においては自動車運送業界の魅力を発信するとともに、ご活躍いただくため、各自動車運送事業者にご協力いただき、令和6年に若手等運転者及び採用担当へのインタビューを実施し、令和7年に群馬運輸支局HPに掲載。今後については、トラック運転者・タクシー運転者のインタビューの記事掲載を予定、高校訪問の際にも活用予定。

若手運転手インタビュー #1

永井運輸株式会社

「自分の担当車両を持つことが夢」



船内 天翔さん（19歳）乗合バス運転手

若手運転手インタビュー #2

株式会社群馬バス

「夢はスターペガサスを運転すること」



寺島 涼さん（19歳）乗合バス運転手

「地域の人に寄り添える運転手になる」



町田 侑菜さん（20歳）乗合バス運転手

群馬運輸支局HP内

新着情報 NEW INFORMATION

新着一覧

2025.03.05 #重要 #バス

2025年4月1日からのバス路線最新情報

2025.02.19 #重要 #バス

3/6 前橋駅バス案内所 臨時休業のお知らせ

2025.02.03 #重要 #バス #その他

バスドライバー市長表彰

2025.01.30 #重要 #バス #その他

若手ドライバーが取材を受けました！

若手ドライバーが取材を受けました！

#重要 #バス #その他

2025.01.30

群馬運輸支局が実施している若手ドライバーのインタビュー記事に、市内を運行している永井運輸と群馬バスのドライバーがピックアップされています。

前橋市役所で開催中の社会説明会や、群馬県バス協会で開催されている県内事業者会合の説明会に参加を考えている方は、ぜひチェックしてみてください！

▼インタビュー記事はこちらから
(群馬運輸支局ホームページ内)



若手バス運転手インタビュー



1

永井運輸株式会社

「自分の担当車両を持つことが夢」

船内 天翔さん

(19歳)

事業内容：バス／タクシー／トラック

職名：乗合バス運転手

令和6年より運転手として活躍



Q1. 運転手を目指したきっかけはありますか？

18歳の時、自動車運転免許を取得し、運転の楽しさを知りました。その後、テレビで19歳がバス運転手を目指すという特集を視聴し、自分も挑戦したいと思ったのが大きなきっかけです。

Q2. 入社に至る経緯を教えてください。

近所を永井運輸の乗合バスが通っていることや、実際に利用したことがあり幼少期からなじみがありました。自分の生活圏内を走行することもあり、安心して運転業務ができると思い、入社を希望しました。

Q3. 入社について、家族や友人の反応はありましたか？

家族も友人も応援してくれました。特に家族は弊社の乗合バスとすれ違う際に自分が運転をしていないか探しているそうです。

Q4. 入社前の印象と実際の印象等に違いはありましたか？

入社前より弊社がSNSにて発信しているのを見て、楽しそうな雰囲気職場であると感じていました。実際にも先輩達が明るく、働きやすい環境だと感じています。偶発的に拘束時間が長くなることもありますが、昔よりは短くなっていると思うことが多くその点においても働きやすさを感じます。

Q5. 入社にあたり、学生時代にしておいた方が良かったと感じたことはありますか？

運転免許（2種免許）の学科試験の勉強することです。また、公共交通機関であることから、接客についても大変重要な業務となります。自分は運転手を目指した時点でアルバイトを始めたため、様々な方が来る飲食店でアルバイトをしたりと、接客スキルの向上を意識しました。接客業については学生時代に経験を積んで良かったと感じています。

若手バス運転手インタビュー



2

Q6. 運転手になり、嬉しかった経験を教えてください。

乗車されるお客様から「ありがとう」と言われると、励みになりモチベーションになります。テレビの取材も数回受け、色々な方々から「見たよ、頑張ってる！」と声をかけてもらえたことも嬉しかったです。

Q7. 大変だった経験、苦慮した経験はありますか？

弊社にはICカードによる決済システムが導入されていますが、ICカードシステムに慣れていないお客様へチャージ方法を説明することに大変苦慮しました。また、車いす使用者の方に関するサポートについても社内教育にて十分に学んでいたものの、実際に車いす使用者の方が乗車する際は緊張してしまいました。

Q8. 自家用車（普通車）との違いや、心がけていることはありますか？

もともと憧れていたのが当初より怖さはなく、日々、楽しいと感じています。普通車と大きく違う部分は車両の「長さ」であるため、内輪差をイメージして運転することを心がけています。また、座っていないお客様も当然いるので、ブレーキの踏み方を意識しています。

Q9. 御社における魅力的な制度等がありますか？

免許の取得、運行管理・整備管理者資格の取得に関する支援が充実していると感じています。毎朝出勤の際に運行管理者に会うため、そういった業務にも慣れや興味を持ち始めました。

Q10. 1日の勤務の流れを教えてください。

出勤→点呼（アルコール検査、車両点検等）→乗務開始→乗務終了→点呼→業務報告→清掃→退勤 が主な1日の流れです。

Q11. 全国的に運送事業者における運転手不足が深刻となっています。若手運転手から見て、運転手を目指す若年層が少ない原因について率直にどうお考えですか？

拘束時間が長いイメージ、プライベートとの両立が難しいイメージがついてしまっている印象があります。

Q12. 若年層が運送事業の運転手に興味を持つためには、どういったことが必要と考えますか？

SNSで会社の雰囲気や業務内容をアピールすることが重要だと考えています。また、教習所を貸し切り運転の体験会などを開催するのもいいと思います。

Q13. 若年層運転手の採用を求める企業はどういったアピールが必要だと考えますか？

拘束時間が短縮傾向にあることをアピールすることが重要だと思います。自身の業務に日々邁進することと同様に、プライベートを充実させたい若者が多いと感じています。そういったライフスタイルに対し「拘束時間が長いイメージ」がネックとなり、採用の妨げになっているのではないのでしょうか。拘束時間の削減は給料が少なくなることの懸念もあるため、折り合いを一つつつ改善をアピールすることが大切だと感じています。

Q14. 最後に船内さんの目指すキャリアアップと、今後運転手を目指す若年層の方々にメッセージをお願いします。

自分がその時々で興味を持ったことにチャレンジしていきたいです。今は、自分の担当車両を持つことが夢です。バス運転手だからこそ見える景色があると思います。各種支援制度も整っているため、是非、興味があればチャレンジしてみてください。

若手バス運転手インタビュー



3

永井運輸株式会社

求める人材

「心身ともに健康で、常にお客様のことを考えて行動できる社員」

人事担当者インタビュー

今回、若手運転手のインタビューに併せ、運送事業者側の求める運転手像や自社のアピールポイントについて人事・採用担当者様にインタビューを実施しました。

☆永井運輸株式会社 小又常務・手島課長代理

Q1. 今回、若手運転手を採用するに至った経緯を教えてください。

小又常務：免許制度が改定されたことや各種補助制度の充実からドライパー募集に応募されて、採用に至りました。若い人は体力や力もあり将来的な期待も大きいことから、弊社としては引き続き採用に力を入れていきます。

Q2. 若手運転手を確保する上で工夫している点、その他の雇用促進に係る取組みがあれば教えてください。

小又常務：自治体を巻き込んだ説明会を実施しています。様々な取組みを実施して、公共交通の維持をしなくてはなりません。そうしなければ人が異業種へ流れてしまう。

若手バス運転手インタビュー



4

永井運輸株式会社

人事担当者インタビュー

Q5. どのような人材を求めていますか？

小又常務：心身ともに健康で常にお客様のことを考えて行動できる人

Q6. 若手運転手を雇用し社内で変化したことはありますか？

小又常務：若手運転手が日々頑張っている姿を見て頑張りたいと思う方が増えたと感じています。ネガティブな意見が減り、雰囲気明るくなりました。自身がやっていることの意味を社員が知り「この業務を自身がしているから皆が感謝してくれる。」と感じてほしい。やりがいを持っていてほしいです。

Q7. 事業者から見て運転手を目指す若年層が少ない原因について率直にどうお考えですか？

小又常務：メディアで2024年問題が報道され、長時間や低賃金のイメージが浸透してしまったことが大きな問題であると感じています。

手島課長代理：企業説明会で「同年代の方はいますか」と質問されるので、年齢層を気にしている若手も多いと思います。入社しても同年代の方々がいないというのは大きな理由ではないでしょうか。また、公共交通に係る運転手はお客を安全に輸送するのが使命であり、そのプレッシャーは計り知れないものがあります。一つのミスが人命に関わってくることから、待遇面をさらに良くしていかなければならないと日々感じています。実際、そういった重責から内定後に家族の反対で辞退される方もいました。



手島課長代理：運転手になりたいと言ってくれた熱意を大切にしたいと日々考えています。そういった熱意が消えないよう、企業としてのサポート、努力が必要となります。直近で言えば近年話題となっているカスハラ対策を実行することで、従業員を守っていきたくと考えています。カスハラを処罰する法律の整備についても進めてもらいたいと考えています。車内にドラレコをつけることで、そういったケースにも毅然とした対応ができるように配慮も進めています。また、子育て中の女性（時短勤務（午前中のみ））の方々の採用にも力を入れています。社内の有休取得率が75%に達していることも強みです。なお、役員及び運行管理者が自らバスの乗務をすることができ、乗務員の突発的な休暇（体調不良等）をカバーできる体制が整っています。そういった状況から気軽に休むことができていると思います。

Q3. 運転手に対する手当や会社の福利厚生等を教えてください。

小又常務：正社員に対する手当の充実を図っています。具体的には無事故手当、家族手当、資格手当、精勤手当、住宅手当などがあります。遠方に住んでいる社員も雇えるように常にも備えています。通勤に時間がかかる場合などに利用することができず。

Q4. 運転手の将来的なキャリアアップについて教えてください。

小又常務：各種研修・講習の受講が可能であり、費用も会社にて負担しています。そういった制度を利用し運転手から、運行・整備管理者資格を取得し管理者になった者もいます。また、事務業務への職制変更や路線バス運転手から観光バス運転手へのキャリアアップもすることができます。社員が努力した分は給料に反映しています。

Q8. 御社におけるPRポイントを教えてください。

手島課長代理：様々な自動車運送事業の許可を取得していることです。バス、タクシー、トラックの許可を有しており、自分の希望する働き方を選ぶ。トラック運転手からバス運転手などの職制変更も努力次第でできる。手当の充実を図っている。自らの生活スタイルに合わせて希望する働き方を選ぶことがPRポイントです。

Q9. 最後に運転手を目指す方々へのメッセージをお願いします。

手島課長代理：運転手という職種について様々なことが言われていますが、知らずに否定するより知ってから否定してほしい。そして弊社としては否定されるポイントを受け止め、しっかりと改善していきます。少しでもバス運転手、自動車運送業界に興味を持っている方がいるのであれば、是非チャレンジしてほしいと思っています。

