

事務局における取組について

令和7年3月

トラック輸送における取引環境・労働時間改善
東京都地方協議会 事務局

1. 関東運輸局及び東京運輸支局の取組
2. 東京都トラック協会の取組

1. 関東運輸局及び東京運輸支局の取組

トラック事業の取引環境適正化に向けた関東運輸局の取組み

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、N A S V A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：佐倉関東経産局長
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

関自貨第1667号
20250214 関東第30号
令和7年2月19日

関東商工会議所連合会
会長 小林 健 毅

国土交通省関東運輸局長
藤田 勉



経済産業省関東経済産業局長
佐倉 達矢



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をご理解いただき、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、適正運賃收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。

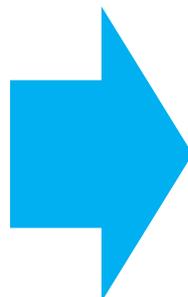
【参考】標準的な運賃に係る届出数

東京都内に主たる事務所を有する事業者：5012者

※霊きゅう自動車のみを使用する事業者を除く

標準的な運賃に係る届出を行った事業者：2618者

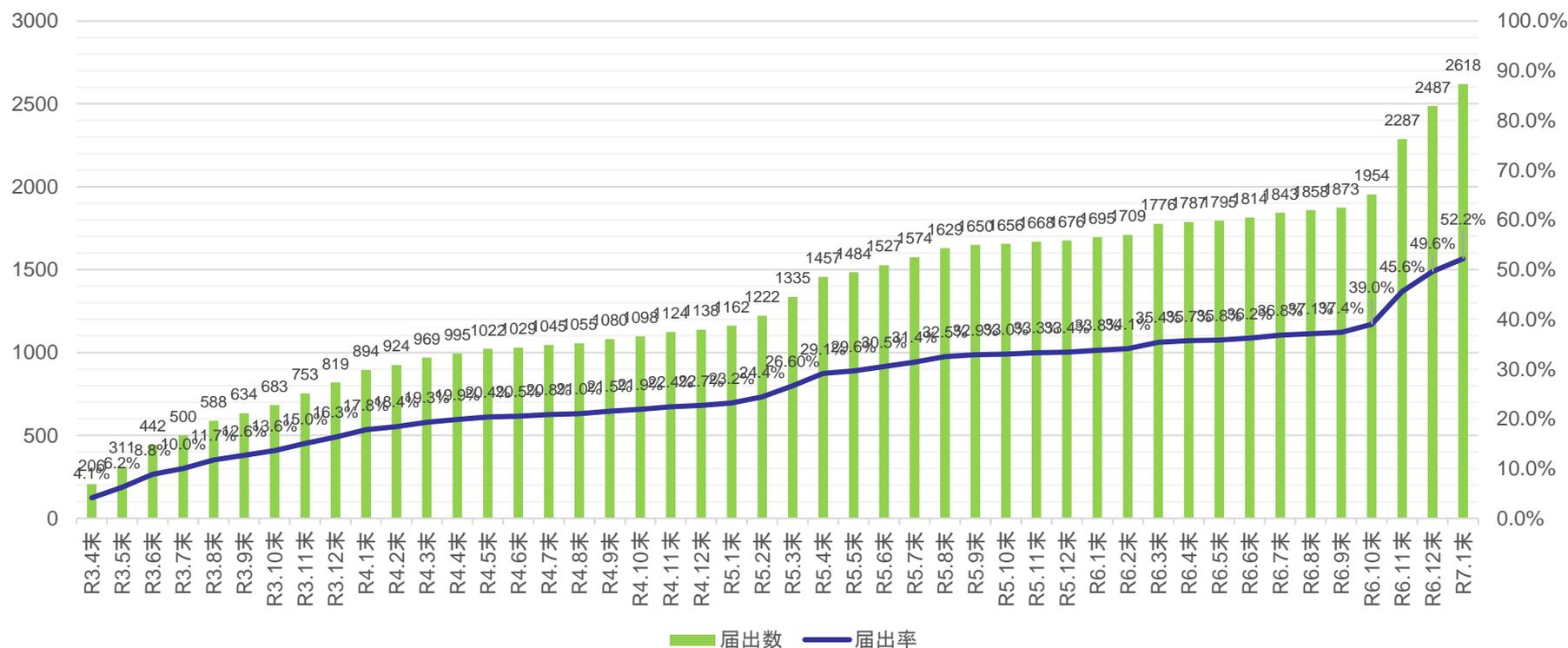
※東京運輸支局管轄事業者に限る(令和7年1月31日現在)



令和7年1月末の届出率 **52.2%**

第14回協議会時点(24%)及び第15回協議会
時点(33%)と比較するとかなり浸透が進んで
いる

東京運輸支局管内の推移(標準的な運賃:届出数・届出率)

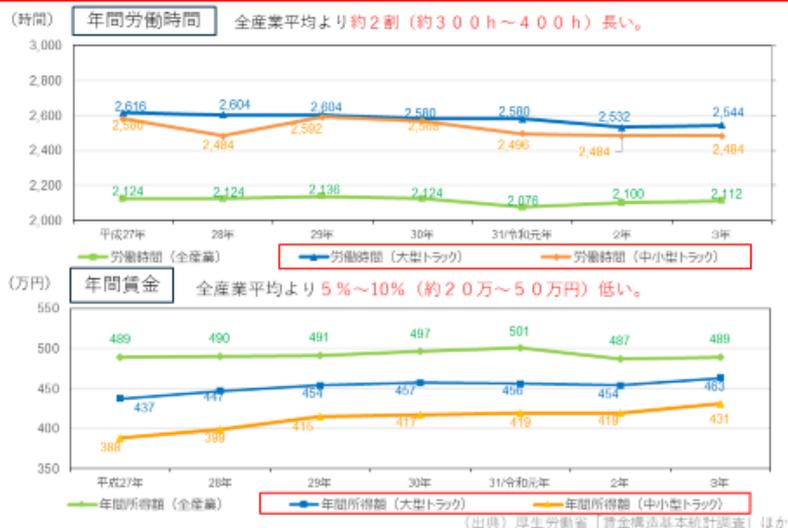


「標準的な運賃」告示制度の周知

「標準的な運賃」告示制度について

関東運輸局では、「標準的な運賃」を実勢運賃に反映させていくことが重要だと考え、運送事業者と荷主が公平な立場で運賃交渉に臨むことができるよう、「標準的な運賃」告示制度の普及を進めています

トラック事業の働き方をめぐる現状



「標準的な運賃」告示制度

「標準的な運賃」は、トラックドライバーの労働条件を改善し、トラック事業がその機能を**持続的に維持しながら法令を遵守して事業を経営する際の参考となる運賃**を示すため、令和2年4月24日付けで国土交通大臣が告示したものです。

「標準的な運賃」告示制度の導入

背景 荷主への交渉力が弱い等

- 必要なコストに見合った対価を受取しにくい
- 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない

期待される効果

標準的な運賃により、事業継続に必要なコストに見合った対価を受取

労働環境の改善

賃金水準の引き上げ

法令遵守の徹底

2024年問題への対応

持続的なトラック輸送の確保

「標準的な運賃」の概要

運賃表の種類	距離制運賃	時間制運賃
地域	地方運輸局等のブロック(10ブロック単位)	
車型	バン型の車両で設定(海上コンテナ輸送、セメントバルク車等は割増率を設定) ※その他の車両も事業者独自に割増率を設定することが可能です。	
車種		
対象となる運送契約	車両を貸し切って貨物を運送する場合の契約を前提に設定	
元請・下請の関係	元請事業者の備車費用・管理料は含まず、実運送を行う場合に要する原価について計算	
料金や実費	<p>料金(待機時間料、積込・取卸料、附帯業務料)や実費(高速道路利用料、フェリー利用料、燃料サーチャージ等)については標準的な運賃に含まれていないため、別途収受することとされています。</p>	<p>運賃(運送の役務の対価)</p> <p>+</p> <p>料金(積込、取卸料、附帯業務料) 実費(高速道路利用料、フェリー利用料等)</p>
運賃・料金の適用ルール	<p>運賃・料金、実費をどのようなルールで適用するか、割増や割引の適用方法等、告示内容を補完する事項を各トラック事業者が「運賃料金適用方」として定めます。</p> <p>割増 特殊車両、休日、深夜・早朝、品目別、特大型、悪路、冬期、地区割増</p> <p>割引 長期契約、往復割引</p> <p>その他 割増・割引範囲の設定、個建、待機時間料、積込・取卸料、附帯業務料、実費(有料道路、フェリー利用料等)</p> <p>➡ 取引先毎に契約書・覚書により取引条件を規定</p>	

持続可能な物流の実現に向け「標準的な運賃」告示制度のご理解とご協力をお願いします!

(問い合わせ先) 関東運輸局自動車交通部貨物課 045-211-7248

詳細はこちら

関東運輸局 取引環境

検索



(2023/02)

「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	※金額はいずれも中型車（4セラス）の場合の30分あたり単価
積込料・取卸料	→	2,180円	
機械荷役の場合 手荷役の場合	→	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】

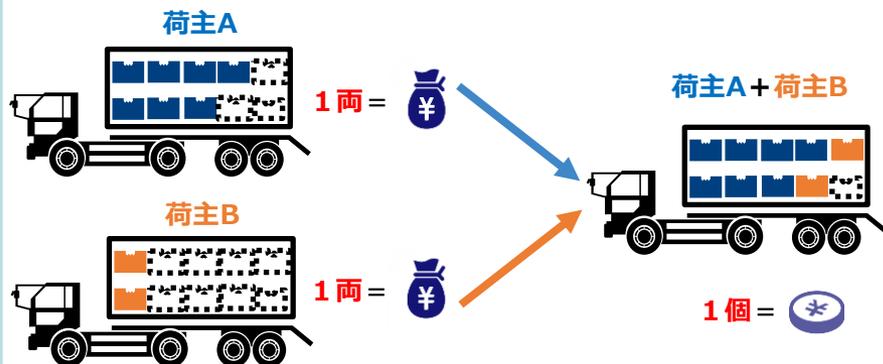
＜契約条件の明確化＞

- 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】

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。



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あがり、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

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

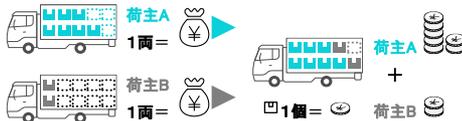
単位:円

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	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
セメントバルク車	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
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
高圧ガス輸送車	大型車又はトレーラーの5割以上

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・料金として適正に収受できるよう、**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
適切な運賃の収受への
ご協力をよろしくお願いたします

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

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収受

	4tクラス中型車の例	合計2時間を超えた場合は、 割増率5割を加算
待機時間料	1,760円/30分 ※30分を超える場合	
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収受	

VII. 利用運送手数料

運賃の10%を当該運賃とは別に収受(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収受)

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収受

IX. その他実費として収受すべき費用

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収受

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

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収受に向けてご理解・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)

トラック輸送の取引環境改善に向けた取組み

トラック輸送の取引環境改善に向けた取組み

関東運輸局では、関係機関と連携を図りながら、トラック輸送におけるドライバー不足、労働条件、荷主との取引環境など様々な課題の解決に向けた各種取組を行っています

トラック事業の働き方をめぐる現状



「標準的な運賃」告示制度

「標準的な運賃」は、トラックドライバーの労働条件を改善し、トラック事業がその機能を**持続的に維持しながら法令を遵守して事業を経営する際の参考となる運賃**を示すため、令和2年4月24日付けで国土交通大臣が告示したものです。

「標準的な運賃」告示制度の導入

背景 荷主への交渉力が弱い等

- 必要なコストに見合った対価を受取しにくい
- 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない

期待される効果 標準的な運賃により、事業継続に必要なコストに見合った対価を受取

労働環境の改善

賃金水準の引き上げ

法令遵守の徹底

2024年問題への対応

持続的なトラック輸送の確保



「ホワイト物流」推進運動

「ホワイト物流」推進運動とは、深刻化が続くトラックドライバー不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的に、次の点に取り組む運動です。

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

「ホワイト物流」推進運動は、SDGsにつながる取り組みであり、物流の改善に向けては、荷主企業・物流事業者等の関係者が連携して相互に改善を提案し、協力して実現することが大切です。

推進運動の主旨

自主行動宣言の3つの必須項目

取組方針

契約内容の明確化・遵守

法令遵守への配慮

推奨項目

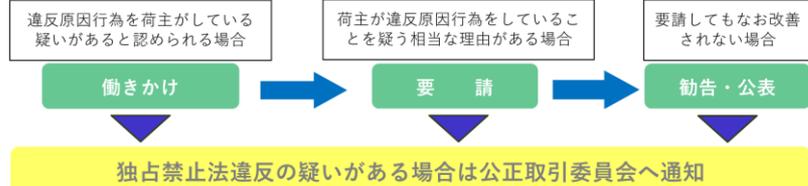
運送内容の見直し、運送契約の相手方の選定、安全の確保、独自の取組等

運動の主旨と自主行動宣言の3つの必須項目に合意のうえ、**賛同表明**をお願いします



荷主対策の深度化

トラック事業者が法令違反する原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがあると認められる場合、国土交通省の意見募集窓口への情報や適正化事業実施機関との連携等により、国土交通省において端緒情報を収集し、事実関係を確認のうえ荷主関係省庁と連携して対応しています。



燃料サーチャージ制度

「燃料サーチャージ」とは、燃料等の価格の上昇・下落による**コストの増減分を別立ての運賃として設定**する制度です。

関東運輸局では、他の分野において広く導入されている燃料サーチャージ制をトラック運送業においても普及させるため、荷主及びトラック運送業者にその導入をはたらきかけていくこととしています。

トラック事業の取引環境適正化に向けた取組にご理解とご協力をお願いします！

(問い合わせ先) 関東運輸局自動車交通部貨物課 045-211-7248

詳細はこちら

関東運輸局 取引環境

検索



「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」について

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/dail/gijisida_i.html
<首相官邸 HP>
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、

関係施策等

- 「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
- 「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
- 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
- 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_sankoushiryuu.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>

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>

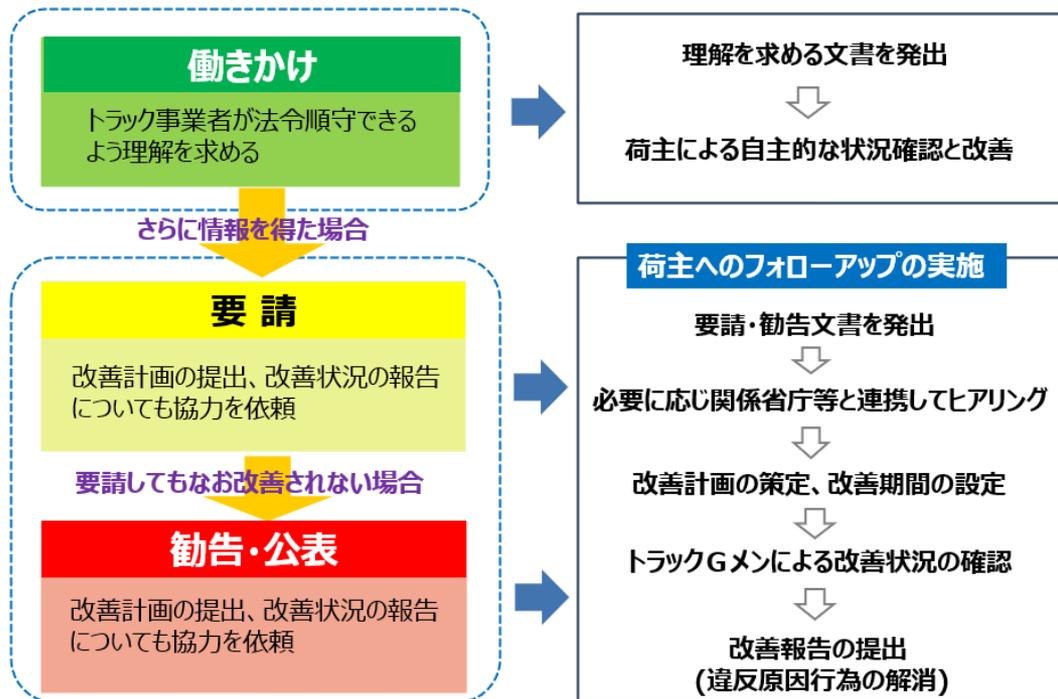
- ・現行のトラックGメンについて、物流全体の適正化を図る観点から、「**トラック・物流Gメン**」に改組し、**倉庫業者からも情報収集**

<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



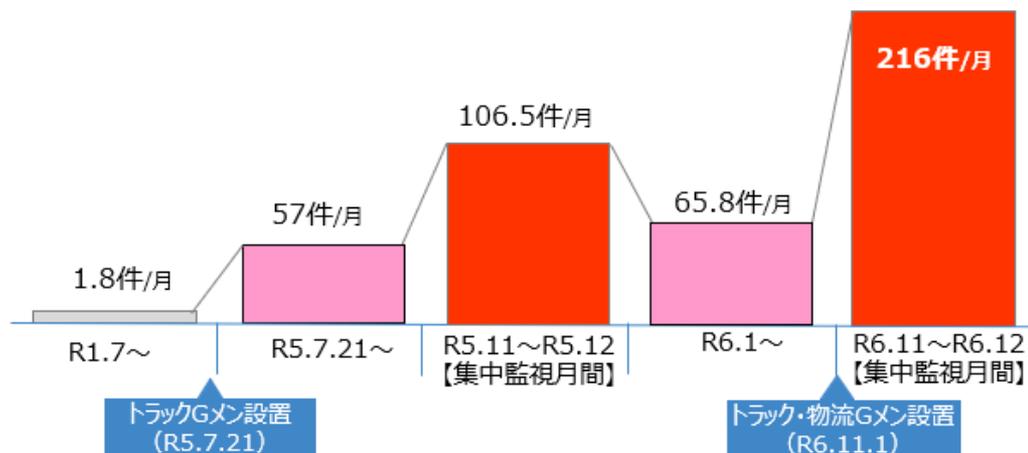
異常気象時の
運送依頼

トラック・物流Gメンによる集中監視月間（令和6年11月・12月）の取組結果

- 「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

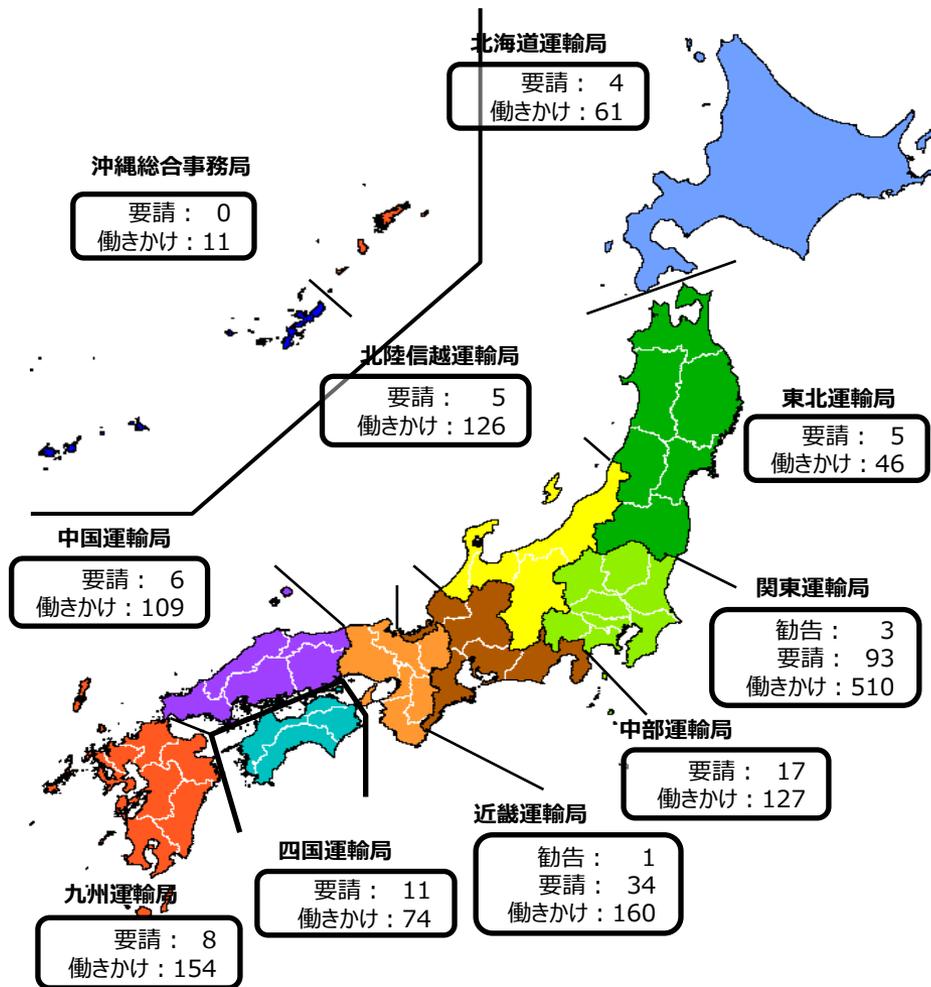
倉庫業担当Gメンによる倉庫業者へのヒアリング

- 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。

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%)

【参考】違反原因行為に係る実態調査の結果(概要)

◆昨年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。

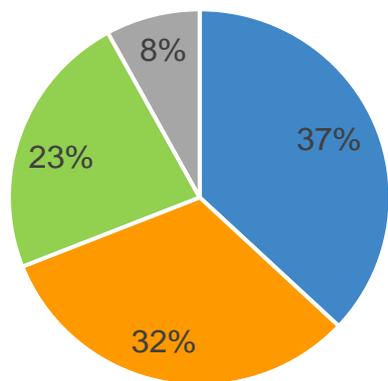
○調査対象事業者数：**62,848者**(R5:63,251者)

○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)

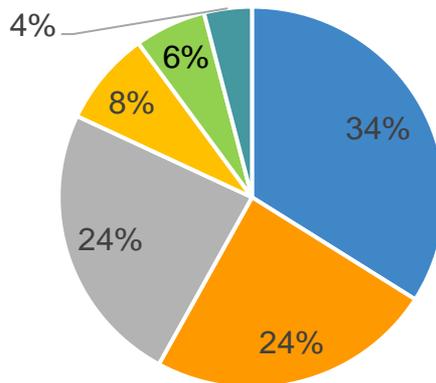
○昨年調査に比べて、すべての違反原因行為において件数が減少したが、昨年同様に輸送品目別では、**「食品」の割合が一番高くなっている。**

違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



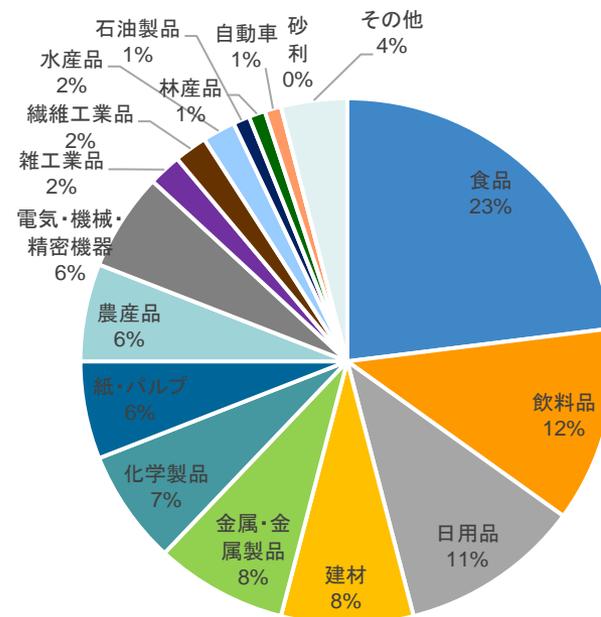
- 発荷主 (元請運送事業者は含まない)
- 元請運送事業者 (利用運送事業者含む)
- 着荷主
- その他 (倉庫事業者等)

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)



運送事業の運転者は、中高年層に依存した状態であり、若年層・女性の就労者が少ない状況にある現状を踏まえ、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、高等学校等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職業としての運転者に関心や興味を喚起することを目的**に平成27年度から実施している

年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
東京	11校	15校 (コロナのため郵送対応)	15校	15校	17校

※東京以外の支局においても、訪問する高校数にはばらつきはあるものの毎年度実施している

<高校生向け>

高校生のみなさまへ

多様な価値観
「ドライバーになんたかわかんない」
「就職活動が面倒」
「道の人達」
「イメージより楽しい！」
「子供の頃から憧れ」
「安全、安心にできる運送業」
「感謝の言葉」
「一人の時間を捧げる」
「一人ですらできる責任と達成感」
「日本の暮らしを支えるヒーロー」
「生活の一部」
「道路と荷物がある限り」
「ずっとこの仕事を続けたい」

みんなの暮らしを支える仕事です

国土交通省

<教員向け>

これ、物流の仕事です。

コンビニの食料品、アパレルや雑貨店の衣類から、住宅建材やペット用品まで、モノが産地の工場から、消費者(企業や一般消費者)の手に届くまでの流れのことを、「物流」といいます。物流とは、モノを運ぶことを通じて人と人とをつなぐ仕事です。

産地・工場
倉庫
倉庫
市場・物流センター
小売店
消費者
個人宅・企業

災害時の緊急物資輸送

国土交通省

<訪問時>

支局長自らが高校へ出向き、校長先生や進路指導の先生に対して、パンフレットを使用し運送事業の概要と役割などについて説明している。

なお、パンフレットについては、生徒の目につくところに置いていただくようお願いしてきている。

(例えば、進路指導室に置いていただくなど)

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>

自衛隊と連携した運転者等確保対策

●陸上自衛隊朝霞駐屯地業種説明会

- 目的：将来、就職活動をするにあたり業種・業界に関する基礎知識、研究材料を付与するもの
- 対象者：2～3年度を目途に退職を予定している定年・任期制隊員及び中隊長等就職指導者
- 紹介業種：運輸業（関東運輸局、業界団体等）

（参考：その他の業種）建設業、警備業、製造業、情報通信業、医療福祉業、広告業、電気ガス等

日時：令和6年6月11日（火）・12日（水）

場所：陸上自衛隊朝霞駐屯地（東京都練馬区大泉学園町）

出席者：（一社）東京バス協会、（一社）東京ハイヤー・タクシー協会、
（一社）東京都トラック協会、関東運輸局、東京運輸支局

陸上自衛隊朝霞駐屯地業種説明会 実施状況

項目	説明	11日・12日 参加隊員	
		(人)	うち女性隊員
参加隊員受付 全般説明 導入教育 全体教育	自衛隊		
業界説明 1回30分×8回	冒頭:運輸局 説明:各業界団体	373	38

※参加隊員は関東運輸局調べ



2. 東京都トラック協会の取組

令和6年度 東京都トラック協会の取組

働き方改革関連法案対応に向けた取組

- ①わかりやすいモデル就業規則 2024 を会員各社へ配布
- ②「働き方改革パワーアップ応援緊急対策事業」チラシを会員各社へ配布
- ③「女性従業員のキャリアアップ応援事業」チラシを会員各社へ配布
- ④「物流効率化」講習会を令和6年10～7年2月に10回開催
- ⑤改組した「トラック・物流Gメン」と連携する「Gメン調査員」を選任(P21)
- ⑥「「2024年問題」～迫る“物流危機2”」冊子を令和6年12月に会員各社へ配布(P23)【別冊】
- ⑦貨物集配中の荷さばき駐車対策として令和6年12月にアンケートを実施
- ⑧「中小トラック運送事業者のためのDX活用セミナー」を令和7年1月に開催
- ⑨「トラック運送業～労務管理のポイント」を機関紙「東京都トラック時報」に連載
- ⑩「労務講習会」を令和7年2月に4回開催 ⑪社労士による労務相談窓口の開設
- ⑫改正物流法に関する説明会を令和7年2月に開催 ⑬「36協定等届出書類と労務管理の実務」を会員各社へ配布
- ⑭物流の2024年問題に関する説明会を令和7年3月に開催 ⑮2024年問題に関して一般紙による広報活動(P24)
- ⑯会長がFMラジオに生出演し、物流の「2024年問題」から1年が経過した物流の現場の状況等を発信

人材確保に向けた取組

- ①外国人特定技能制度に関する説明会を開催
- ②自衛隊退職職員説明会を令和6年6月に2回開催
- ③「運送業のITスキルアップを目指すパソコンセミナー」を令和6年10～11月に開催
- ④東ト協、東京労働局及びハローワーク3者による人材確保に関する連携を開始
- ⑤協会HPに求人情報ページを掲載
- ⑥運転免許取得事業者への助成 ⑦働きやすい職場認証制度取得事業者への助成
- ⑧ハローワーク等が企画する企業説明会へ会員事業者を紹介
- ⑨ハローワーク主催の「トラック業界セミナー」に講師として参加して業界をPR
- ⑩人材確保・労働環境改善セミナーを令和7年2月に開催

標準的な運賃・料金の促進

- ①「標準的な運賃」活用セミナーを令和6年11月に開催
- ②標準的運賃届出促進 目標を95%とし、令和7年2月末現在95.7%
- ③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」リーフレットを会員各社へ配布(P27)【別冊】
- ④「トラック輸送の「標準的運賃」が改定されました」パンフレットを会員各社へ配布(P28)【別冊】
- ⑤「改正された「標準貨物自動車運送約款」が施行されます」チラシを会員各社へ配布(P29)【別冊】
- ⑥「トラック輸送に係る標準的運賃の解説」冊子を会員各社へ配布

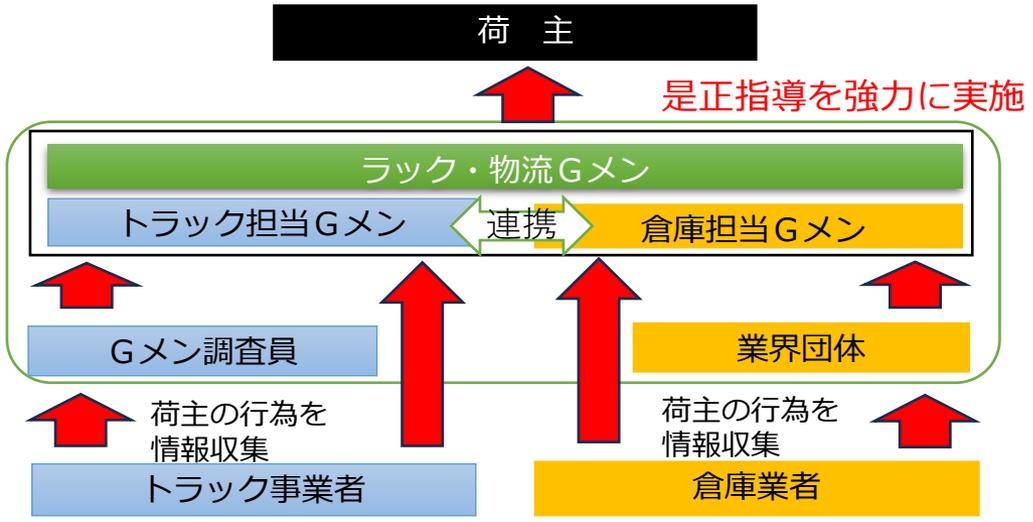
適正化事業調査員(Gメン調査員)の業務

物流の適正化に向けて、悪質な荷主・元請事業者を是正するため、改正貨物自動車運送事業法において、地方実施機関は荷主等の行為が違反原因行為に該当すると疑うに足りる事実を把握したときは、国土交通大臣に通知する規定が新設され、当協会としては、適正化事業部職員の中から適正化事業調査員（Gメン調査員）3名を選任し、昨年の10月から業務を開始しました。

1 経緯等

- ・ 国土交通省では、令和5年7月に「トラックGメン」を設置
- ・ 本年、11月1日から「トラック・物流Gメン」に改組・体制を拡充
- ・ 体制：162名 ⇨ 地方運輸局等29名、各都道府県トラ協（Gメン調査員）166名
総勢360名規模（357名）

業務フローのイメージ



違反原因行為

- ・ 長時間の荷待ち
- ・ 契約にない付帯業務
- ・ 運賃・料金の不当な据置き
- ・ 過積載運送の指示・容認
- ・ 異常気象時の運送依頼
- ・ 無理な運送依頼

2 調査員の業務

① トラック事業者からの巡回指導時の情報収集

巡回指導時に、荷主との間での困りごと、荷主の行為に違反原因行為がないか聴取を行う。

② トラック事業者からの電話・訪問等による情報収集（プッシュ型情報収集）

トラック事業者へ直接電話又は会社への訪問（運輸支局との連携）により、荷主との間での困りごと、荷主の行為に違反原因行為がないか聴取を行う

③ 荷主・元請事業者への電話・訪問調査、現場確認

荷主の物流拠点に赴き、プッシュ型情報収集等で得られた違反原因行為（荷待ち状況等）の確認・証拠収集を行う。

④ 荷主・元請事業者等への周知・協力要請（2024年問題に関する荷主への広報・啓発活動）

荷主企業に訪問し、トラック事業者に対する配慮の必要性やトラック物流Gメンの活動の説明を行う。

3 調査員のこれまでの取組（令和6年10月～12月）

関東運輸局、中部運輸局との合同パトロールの様子

① 巡回指導時の情報収集 94件

② トラック事業者に対するプッシュ型情報収集 27件

③ 荷主・元請事業者に対する訪問調査、現場確認 1件

④ 荷主・元請事業者等への周知・啓発活動 33件

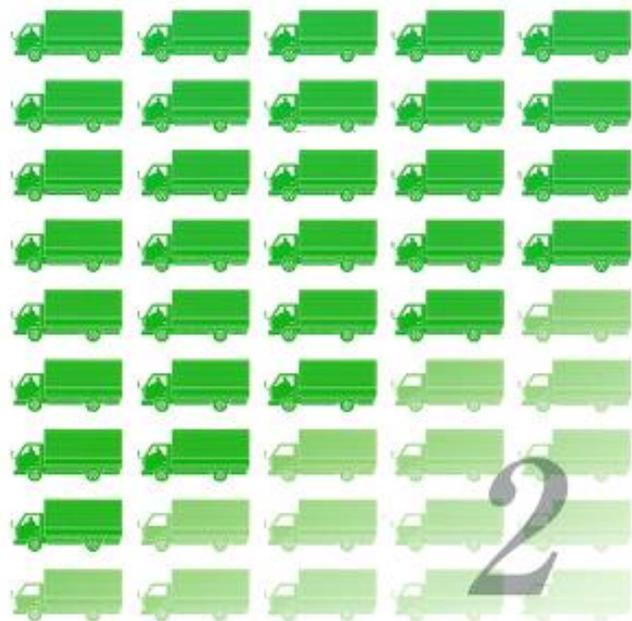


4 荷主等パトロールの状況

トラック・物流Gメンによる集中監視月間中に、荷主等に対して物流の2024年問題解決に向けた荷主の協力の必要性を伝え、理解を得るための周知・協力要請を行いました。



「2024年問題」～迫る物流危機、



一般社団法人
東京都トラック協会

「2024年問題」～迫る物流危機、2

はじめに

本冊子は、(一社)東京都トラック協会の機関紙『東京都トラック時報』2023(令和5)年11月25日号から2024(令和6)年9月10日号まで連載した、特集『「2024年問題」～迫る物流危機』を再収録したものです。一部、加筆・修正、関連写真を掲載しています。専門部会の部会長名は掲載当時のものとなっています。

本冊子を2024年問題への対応のため、ご活用ください。

(一社)東京都トラック協会

目次

「2024年問題」をめぐる最近の動向	2
専門部会長インタビュー①	6
専門部会長インタビュー②	10
2024年問題への対応と適正運賃に対する 荷主企業のリアルな現状	14
【資料】	
物流革新に向けた施策パッケージ	18
荷主・物流事業者の取り組みガイドライン	28
物流革新緊急パッケージ(概要)	34

第40回読売広告大賞の受賞について

東京都トラック協会では、令和6年3月15日、22日付けの読売新聞東京版に、2週連続でトラック運送事業の意義を訴えかける全面広告を掲載した。

3月15日掲載 B



焼け野原に往を絶てた。
狂った海が殊した人生の意味に道をつけた。
自棄で止まった暮らしに命を届けた。
トラックドライバー。
絶望からひとを救う。
いっどこで誰がどんなことになろうとも。
何のこれしき。
何のこれしき。

一般社団法人 東京都トラック協会

日本を復興する仕事。

3月15日付 読売新聞(都内・多摩版)

3月22日掲載 B



日本を復興する仕事。

焼け野原に往を絶てた。
狂った海が殊した人生の意味に道をつけた。
自棄で止まった暮らしに命を届けた。
何を救うかがいる。
誰が救うかがいる。
トラックドライバー。
日本を復興する仕事。
何のこれしき。

一般社団法人 東京都トラック協会

3月22日付 読売新聞(都内・多摩版)

第40回読売広告大賞の受賞について

令和6年3月に掲載した広告の内容、デザインが評価され、第40回読売広告大賞の準グランプリを受賞し、令和6年7月4日に開催された贈賞式において、水野会長、鎮目副会長が出席され、水野会長がトロフィーの贈呈を受けた。



第40回読売広告大賞贈賞式の様子（7月4日（木））

日本経済新聞への広告出稿について

「2024年問題の更なる発信」の一環として、トラック運送業界が抱える諸課題や、取り組み、役割などについて、荷主の理解を促し、もってトラックドライバーの労働環境を改善し、働き方改革を推進するため、厚生労働省の補助金を活用し、**日本経済新聞に、11月25日付を初回として、週1回掲載で3週連続のシリーズの広告**を出稿した。

日本経済新聞(東京版)43面(12/3付)

東京は、コンビニすぎる。

コンビニだけで7600店舗以上あるという東京都。深夜に行っても、品物は種類なく揃っている。運んでいるのが、トラック・ドライバー。カップラーメンを手に、その苦勞を想像するひとはすくない。しかも、運送会社が多重にあることなど知るよしもありません。欠品がつつくと、売ろうにも売らうがない。経済が停滞して、いちばん困るのは、いったい誰でしょう。いまこそ、物流を、正常に。

ECV(Electric Vehicle)トラック
 減速を燃料として蓄積し、走行距離が長く、燃費率が低いことで環境にやさしい。CO2削減に貢献するトラック。

日本を復興する仕事。
 一般社団法人 東京都トラック協会

日本経済新聞19面(11/25付)

日本経済新聞(東京版)39面(12/11付)

荷を頼む主と、荷を運ぶ主と。

荷主という、あたりまえのこの言葉に、主従関係が見え隠れしています。本来望むべくは、パートナーとしての信頼関係ですが、適正な運賃の支払いも交渉もままならず、ドライバーの賃金も地位も上がりず手不足。双方の尊厳や愛情や思いやり、最適な物流を生むのは、そういう心の復興だと信じて。経済が停滞して、いちばん困るのは、いったい誰でしょう。いまこそ、物流を、正常に。

ドライバーと荷主が信頼関係を築くことが可能。輸送効率化、CO2削減、ドライバー不足に貢献です。

日本を復興する仕事。
 一般社団法人 東京都トラック協会

ご不在連絡
 あの筆跡が、物語るもの。

お届けに参りましたがご不在
 集荷に参りましたがご不在

あの文字は、怒りを通りこし、泣いている。たったひとりの不注意や不心得で、精密に計画された配達ルートが破綻してしまう。ムダな労力を強いていることを、人手不足であることを、何よりトラック・ドライバーもあなたと同じ人間であることを、忘れてはなりません。ビジネスは、感情でも動きます。経済が停滞して、いちばん困るのは、誰でしょう。いまこそ、物流を、正常に。

EV(Electric Vehicle)トラック
 CO2削減に貢献するトラック。燃費効率が高く、環境にやさしい。CO2削減に貢献するトラック。

日本を復興する仕事。
 一般社団法人 東京都トラック協会

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」

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。



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申し上げます

労働者の適切な雇用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・料金を掲載しています。



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白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、自社での原簿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あがり、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



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・料金を掲載しています。



令和6年3月

トラック輸送の「標準的運賃」が改定されました

物流の2024年問題の解決に向けて



トラック輸送の「標準的運賃」にご理解・ご協力をお願いいたします

安全標章

国土交通省 厚生労働省 JTA 全日本トラック協会

改正された「標準貨物自動車運送約款」が施行されます

令和6年
6月1日施行

改正された 「標準貨物自動車運送約款」が 施行されます (令和6年3月22日告示)



標準貨物自動車運送約款等の改正概要

1 荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービスの内容が 明確化されました [関係条項:標準運送約款(第61条)]

改正前

積込み、取卸し等の業務は、「第2章運送業務等」で規定されていました。
待機時間、附帯業務等は、「第3章附帯業務」で規定されていました。

改正後

運送以外の業務は、「第2章運送業務等」から分離し第3章として「積込み又は取卸し等」に規定されました。
また、トラック運送事業者が運送以外の業務を引き受けた場合、契約にないものを含め、対価を収受する旨が規定されました。



2 運賃・料金、附帯業務等を記載した書面を 交付することになりました [関係条項:標準運送約款(第6条及び第7条)]

改正前

荷送人による運送の申込み、トラック運送事業者による運送の引受けについては、明確な規定がありませんでした。

改正後

運送を申込み荷送人、運送を引受けるトラック運送事業者は、それぞれ運賃・料金、附帯業務等を記載した書面(電磁的方法を含む。)である運送申込書、運送引受書を相互に交付する旨が規定されました。



3 利用運送を行う場合は実運送事業者の商号・名称等を荷送人へ 通知することになりました [関係条項:標準運送約款(第17条)]

改正前

利用運送が行われた場合でも荷送人に実運送事業者を知らせる旨の規定はありませんでした。

改正後

利用運送を行う元請運送事業者は、当該運送の全部又は一部について運送を行う実運送事業者の商号・名称等を荷送人に通知する旨が規定されました。また、利用運送に係る費用は「利用運送手数料」として収受する旨が規定されました。



4 中止手数料の金額等が見直されました [関係条項:標準運送約款(第38条)]

改正前

荷送人が、貨物の積込みを行う前日までに運送の中止をしたときは、中止手数料を請求しない規定でした。

当日に運送の中止

貨切	普通車3,500円
	小型車2,500円

改正後

当該中止手数料の見直し

運送中止の申し入れ日	中止手数料
運送の前々日 (2日前)	運賃・料金等 ^(※1) の 20%以内
運送の前日 (1日前)	運賃・料金等 ^(※1) の 30%以内
運送の当日	運賃・料金等 ^(※1) の 50%以内

※1 当該運送が受書に記載した運賃・料金等

5 運賃・料金等の店頭掲示事項がオンライン化 されました [関係条項:標準運送約款(第3条、第32条及び第64条)]

改正前

「受付日時」個人を対象とした運賃・料金等「保険料率等」については、店頭に掲示する旨規定していました。

改正後

「受付日時」個人を対象とした運賃・料金等「保険料率等」について、インターネットによる閲覧を可能とする旨が規定されました。



令和6年に改正された最新の「標準貨物自動車運送約款」をご確認ください

「標準貨物自動車運送約款」は国土交通省が制定するトラック事業者と利用者の契約書のひな形です。一部のトラック事業者は、国土交通省から認可を受けた独自の運送約款を使用しています。
「標準貨物自動車運送約款」の全文は、全日本トラック協会のホームページにも掲載しています。