

# 物流の適正化に向けた取組

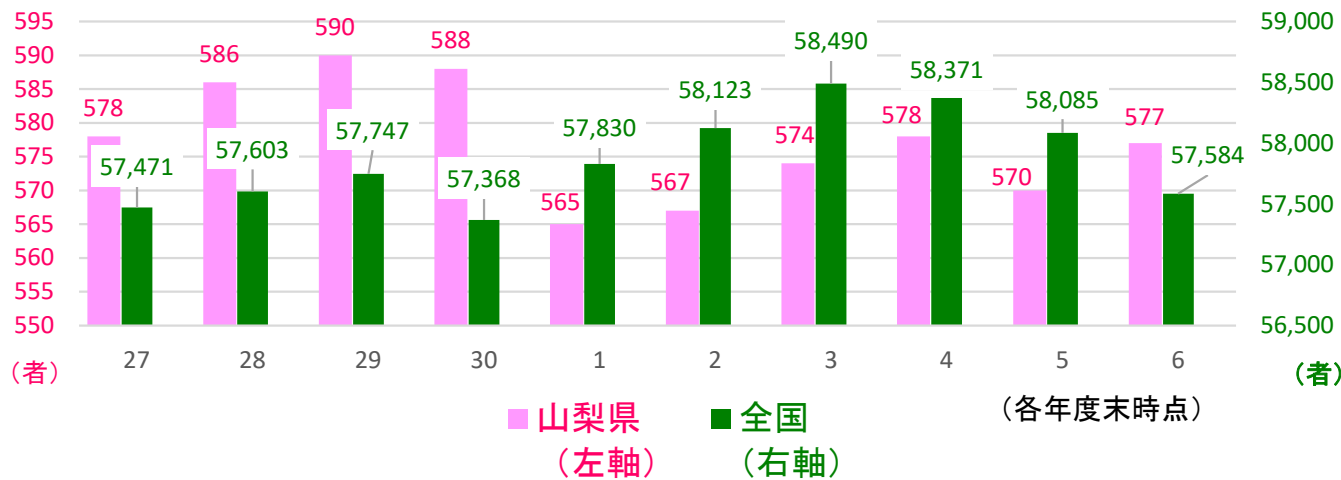
---

山梨運輸支局  
令和8年3月2日

# 貨物自動車運送事業者数・車両数の推移

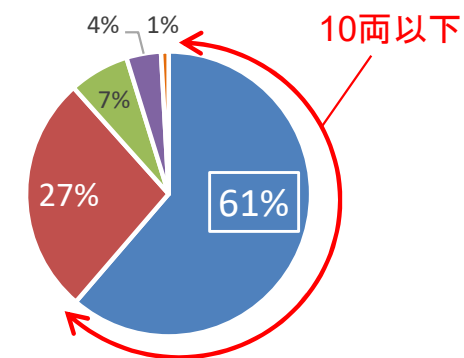
※霊柩及び軽貨物は除く 山梨運輸支局

## ◆事業者数の推移



## ◆車両数規模別の事業者割合 (令和7年3月31日現在)

### 【山梨県】

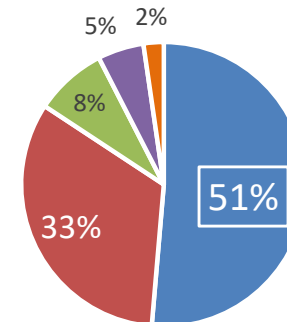


■ 10両以下 ■ 11~30 ■ 31~50 ■ 51~100 ■ 101以上

## ◆車両数の推移



### 【全国】

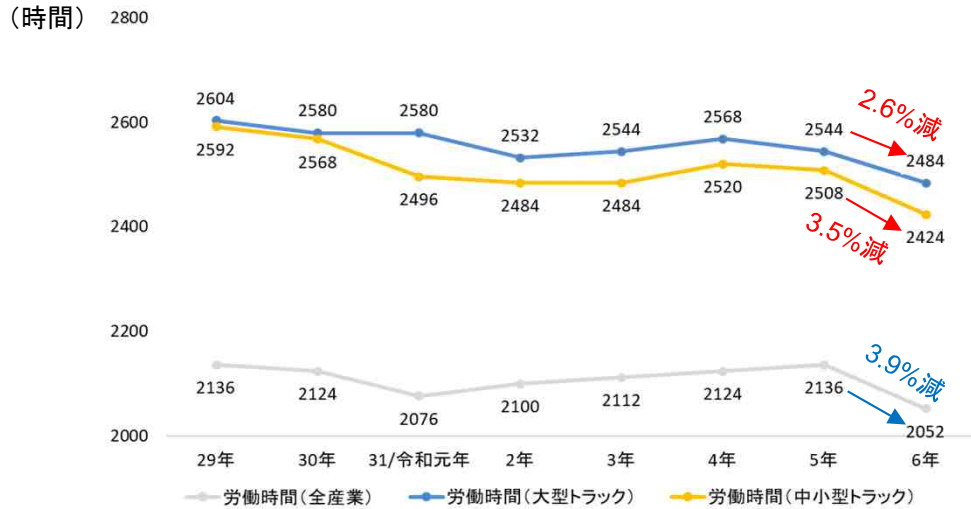


■ 10両以下 ■ 11~30 ■ 31~50 ■ 51~100 ■ 101以上

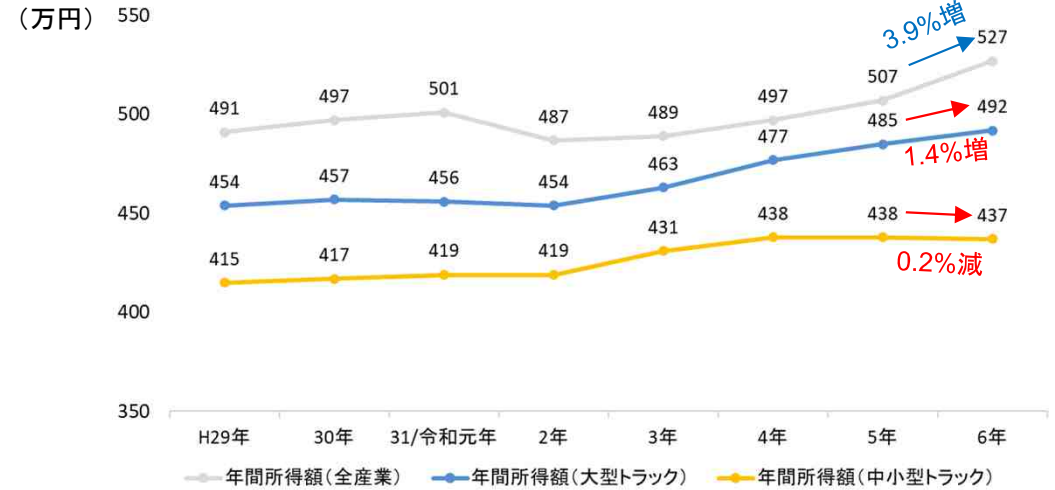
(出典)「山梨県」は山梨運輸支局調べ、「全国」は国土交通省HP掲載資料

## 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

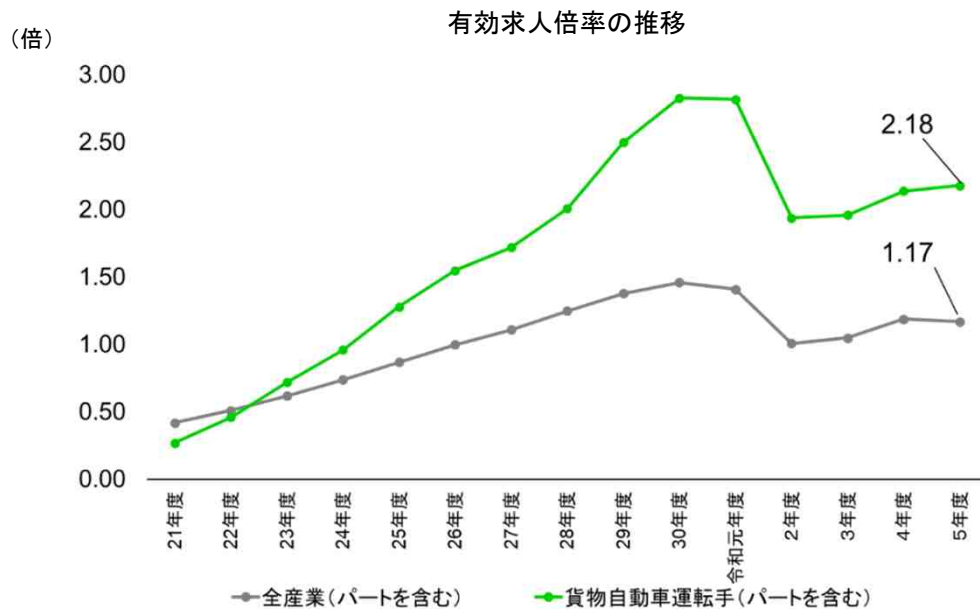
### ①労働時間 全職業平均より約2割長い。



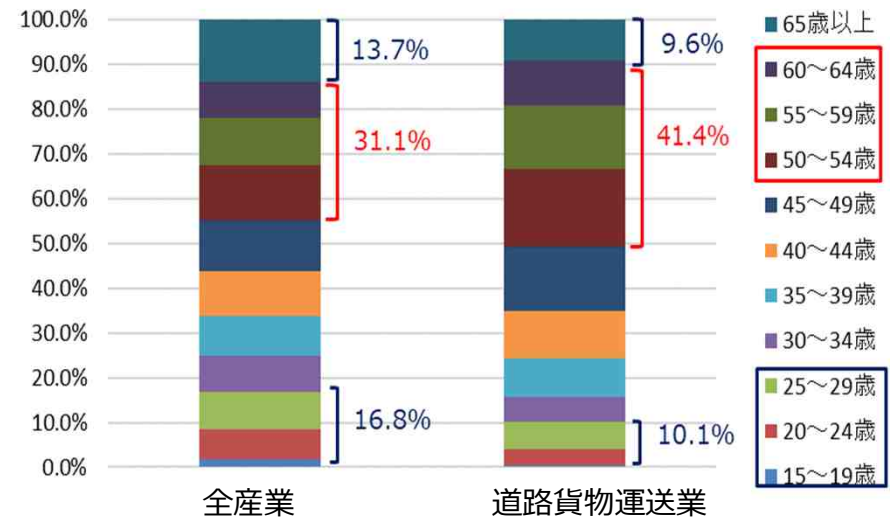
### ②年間賃金 全産業平均より7%~17%(35万~90万円)低い。



### ③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



### 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)	<b>なし</b>	<b>年960時間</b>
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	<p>【1日あたり】 原則<b>13時間</b>以内、最大<b>16時間</b>以内 ※15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、<b>293時間</b>以内。ただし、労使協定により、<b>年3,516時間</b>を超えない範囲内で、<b>320時間</b>まで延長可。</p>	<p>【1日あたり】 ・ 原則<b>13時間</b>以内、最大<b>15時間</b>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</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、<b>年3,300時間</b>、<b>284時間</b>以内。ただし、労使協定により、<b>年3,400時間</b>を超えない範囲内で、<b>310時間</b>まで延長可。</p>

○トラック事業者に対する監査で勤務時間等基準告示(新基準適用)の未遵守を指摘した事業者は358者  
(監査実施件数713者)

○主な勤務時間等基準告示未遵守の内訳は以下のとおり(延べ件数:監査時)

主な未遵守事項	1箇月の拘束時間	1日の拘束時間	休息期間	連続運転時間 (4時間超)	休日労働
指摘事業者数※	109	279	259	238	18
指摘事業者数に占める 項目ごとの割合	30.4%	77.9%	72.3%	66.4%	5.0%

※各欄の指摘事業者数の合計は延べ件数のため、指摘した事業者数(358)とは一致しない。

- 1日の拘束時間限度、休息期間に多くの未遵守が見受けられる。
- 連続運転時間についても、遵守できていないドライバーが一定数以上いることが見受けられる。



勤務時間等基準告示の周知徹底・1日の拘束時間(休息期間)等を遵守させる更なる工夫が必要

## ◆関東運輸局管内における行政処分等の違反事項別件数・割合

違反事項	R2年度		R3年度		R4年度		R5年度		R6年度	
	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合
許認可（事業計画）等関係	236	14.5%	241	16.0%	138	11.5%	176	12.3%	185	11.6%
指導監督	368	22.5%	321	21.3%	304	25.2%	349	24.4%	435	27.4%
点呼	320	19.6%	277	18.4%	228	18.9%	255	17.8%	280	17.6%
<b>過労防止等</b>	190	<b>11.6%</b>	213	<b>14.1%</b>	197	<b>16.3%</b>	237	<b>16.6%</b>	268	<b>16.9%</b>
運行管理	82	5.0%	60	4.0%	56	4.6%	51	3.6%	60	3.8%
乗務記録	109	6.7%	101	6.7%	74	6.1%	100	7.0%	97	6.1%
定期点検	123	7.5%	121	8.0%	77	6.4%	93	6.5%	120	7.5%
整備管理	46	2.8%	41	2.7%	17	1.4%	40	2.8%	38	2.4%
運行記録計による記録	107	6.6%	78	5.2%	60	5.0%	81	5.7%	69	4.3%
運行指示書による指示等	23	1.4%	23	1.5%	27	2.2%	27	1.9%	21	1.3%
Nox・PM法違反・不正改造等	3	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
運転者台帳	2	0.1%	7	0.5%	9	0.7%	2	0.1%	2	0.1%
事故の記録・報告	8	0.5%	2	0.1%	3	0.2%	5	0.3%	4	0.3%
無車検運行	2	0.1%	5	0.3%	6	0.5%	5	0.3%	3	0.2%
過積載	13	0.8%	18	1.2%	9	0.7%	9	0.6%	8	0.5%
計	1,632	100%	1,508	100%	1,205	100%	1,430	100%	1,590	100%

# 「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」の概要

## 背景・必要性

(公布日：令和6年5月15日)

- 物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。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を整備。
- 軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。  
→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。

## 改正法の概要

### 1. 荷主・物流事業者に対する規制的措置

一部を除き令和7年4月1日施行

【流通業務総合効率化法】

- ①**荷主**\*1（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。

\*1 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

- 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。
- 上記①②のうち一定規模以上のも（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。⇒令和8年4月1日施行
- 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**。⇒令和8年4月1日施行

※法律の名称を変更。

※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

### 2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

令和7年4月1日施行

【貨物自動車運送事業法】

- 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\*2。
- 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**\*3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、**責任者**の選任を**義務付け**。

\*2・3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

### 3. 軽トラック事業者に対する規制的措置

令和7年4月1日施行

【貨物自動車運送事業法】

- 軽トラック事業者に対し、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。

# 改正物流効率化法の規制的措置のポイント（1年目施行分）

令和7年4月1日施行

（公布日：令和6年5月15日）

## トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に向けた基本方針のポイント

- 令和10年度までに**、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、**以下の目標の達成**を目指す。
  - ① 全国のトラック輸送のうち**5割の運行で荷待ち・荷役等時間を1時間短縮し、ドライバー1人当たり年間125時間の短縮**
  - ② 全国のトラック輸送のうち**5割の車両で積載効率50%を目指し、全体の車両で44%への増加**を実現

## 荷主・物流事業者の努力義務・判断基準等のポイント

- 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**を策定。

### ① 積載効率の向上等

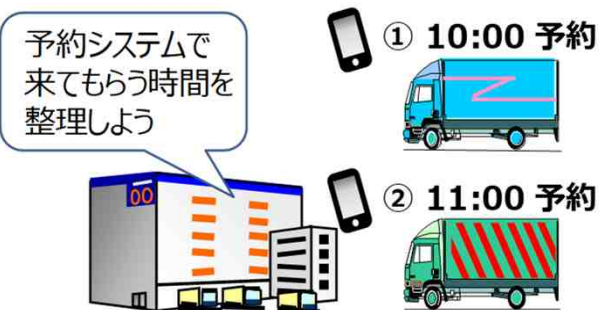
- ・ 複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・ 繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・ 配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等



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

- 上記①～③の取組状況について、国が判断基準に基づき、**指導・助言、調査・公表**を実施。

# 改正物流効率化法の規制的措置のポイント（2年目施行分）

令和8年4月1日施行

（公布日：令和6年5月15日）

## 特定事業者の指定基準等のポイント

○全体への寄与度がより高い**大手の事業者が指定**されるよう、以下の**指定基準値を超える事業者を「特定事業者」として指定**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。

<特定事業者の指定基準値>

<b>特定荷主・特定連鎖化事業者</b> 取扱貨物の重量 9万トン以上 （上位3,200社程度）	<b>特定貨物自動車運送事業者等</b> 保有車両台数 150台以上 （上位790社程度）	<b>特定倉庫業者</b> 貨物の保管量 70万トン以上 （上位70社程度）
--	---	--

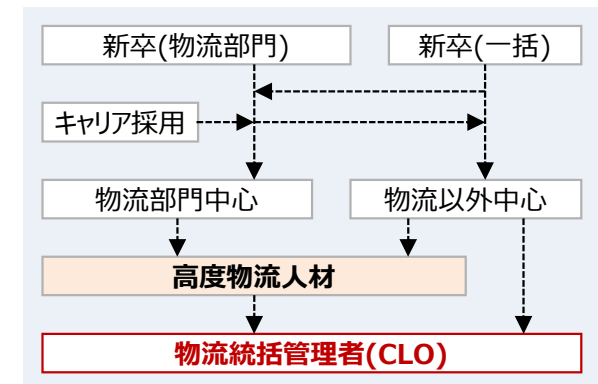
<中長期計画・定期報告の記載内容>

<b>中長期計画</b> (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	<b>定期報告</b> (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】
---	--

○特定事業者のうち**荷主・連鎖化事業者**には、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、以下の業務を統括管理する**物流統括管理者（CLO※）**の選任を義務付け。

※Chief Logistics officer

- ・ 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



物流統括管理者のキャリアパス（イメージ）

# 改正貨物自動車運送事業法の規制的措置について

令和7年4月1日施行

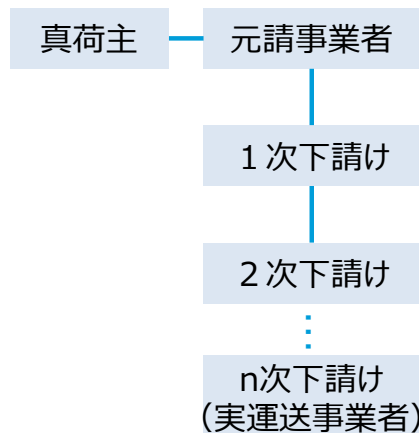
(公布日：令和6年5月15日)

## トラック事業者の取引に対する規制的措置

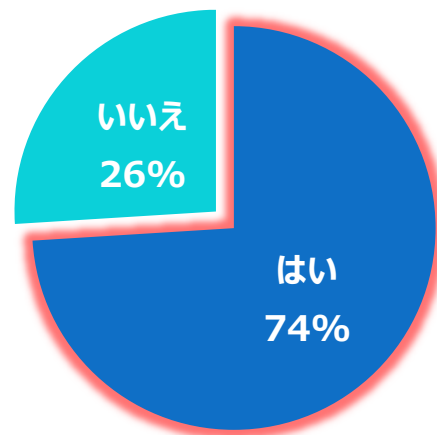
- **運送契約締結時**に、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面の交付**を義務付け\*。【法第12条、第24条第2項・第3項関係】
- 利用運送を行うときに**委託先への発注適正化（健全化措置）**について**努力義務**\*を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、健全化措置に関する**運送利用管理規程**の作成・**運送利用管理者**の選任を義務付け。【法第24条第1項、法第24条の2～第24条の4関係】
- **元請事業者**に対し、実運送事業者の名称や請負階層等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を義務付け。また、**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

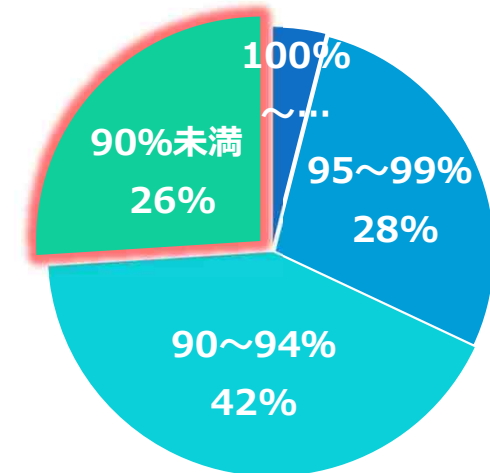
-----【多重下請構造のイメージ】



-----【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)

## ■トラック・物流Gメンとは

- ✓ トラック・物流Gメンは、物流2024年問題の解決を目指すため**2023年7月に国土交通省が創設した調査・指導部隊**
- ✓ 様々な手法による情報収集や、違反原因行為の疑いのある**荷主・元請事業者等に対する是正指導**を実施
- ✓ 2024年11月より、**倉庫業者を情報収集対象に追加**
- ✓ 各都道府県トラック協会のGメン調査員とともに、**総勢360名規模**で活動

### 是正指導の実施件数 (集中監視月間)

- 勧告 : 1件 (荷主1)
  - 要請 : 7件 (荷主6、元請1)
  - 働きかけ : 363件 (荷主249、元請78、その他36)
- ⇒ **計371件**の法的措置を実施

### 主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (39%)
- 契約にない附帯業務 (29%)
- 運賃・料金の不当な据置き (15%)
- 無理な運送依頼 (6%)
- 異常気象時の運送依頼 (6%)
- 過積載運送の指示・容認 (5%)

### Gメン調査員からの情報提供

- 集中監視月間中、運輸支局へ**計50件**の報告

### 荷主パトロール訪問件数

- 公正取引委員会との合同実施を含め、**計1,473件**



## ■集中監視の実施

(2025.10~11)

- ✓ 本年8月に実施した「**違反原因行為の実態調査**」等により入手した情報に基づき、**悪質な荷主や元請事業者等に対する監視を強化**。
- ✓ また、荷主、元請事業者等に対し、長時間荷待ちの解消等に**荷主が配慮することの重要性**について理解を得るための**周知・協力要請等の荷主パトロール等をGメン調査員等の関係機関と連携し実施**。

## ■倉庫業者からの情報収集

- ✓ **全国の倉庫業者へ倉庫業者に対する寄託者の振る舞いに係る調査を実施し、当該調査結果をトラック・物流Gメンに情報を共有**。

## ■公正取引委員会との連携

- ✓ 来年1月から取適法が施行されることを契機とし、**荷主等による違反原因行為の未然防止等の観点から全国規模で公正取引委員会と連携した周知啓発活動を実施**。
- ✓ **10月28日、29日の2日間**において、**全国のトラック・物流Gメンが荷主の本社や着荷主の多い東京に集結し、公正取引委員会やGメン調査員(トラック協会)と合同で大規模荷主パトロールを実施し、120社の荷主へ周知啓発活動を実施**。

## 工業団地において荷主等の営業所を訪問（荷主パトロール）

### ◆石橋工業団地(笛吹市)



### ◆釜無工業団地(昭和町)



## 広報活動

### ◆山梨県主催「やまなし未来物流大会」

参加者約130名に対して、トラック適正化二法のポイントやトラックGメンの活動について説明

## 【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](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000043.html)



### 無理な到着時間の設定



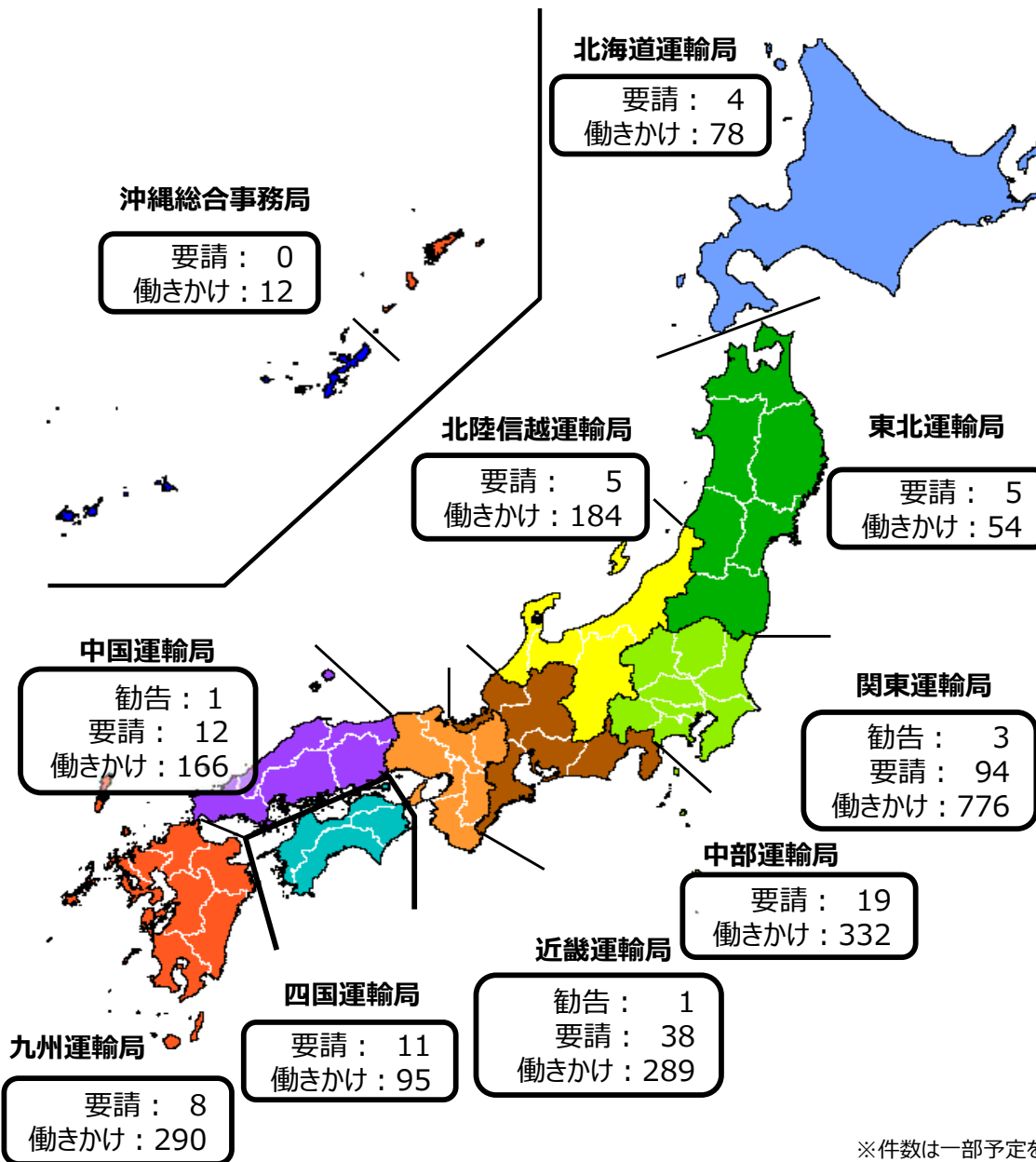
### 運賃・料金の不当な据置き



### 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~R7.12



### 働きかけ等の累計実施件数 (R1.7~R7.12) ※

- 勧告 : 5件 (荷主3、元請1、その他1)
- 要請 : 196件 (荷主107、元請83、その他6)
- 働きかけ : 2,176件  
(荷主1,600、元請571、その他105)

⇒ **計2,477件**の法的措置を実施

### 主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (47%)
- 契約にない附帯業務 (21%)
- 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%)

※件数は一部予定を含む。

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	機械荷役の場合	→	2,180円
	手荷役の場合	→	2,100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

- 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、**荷主から対価を收受**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%を別に收受）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】

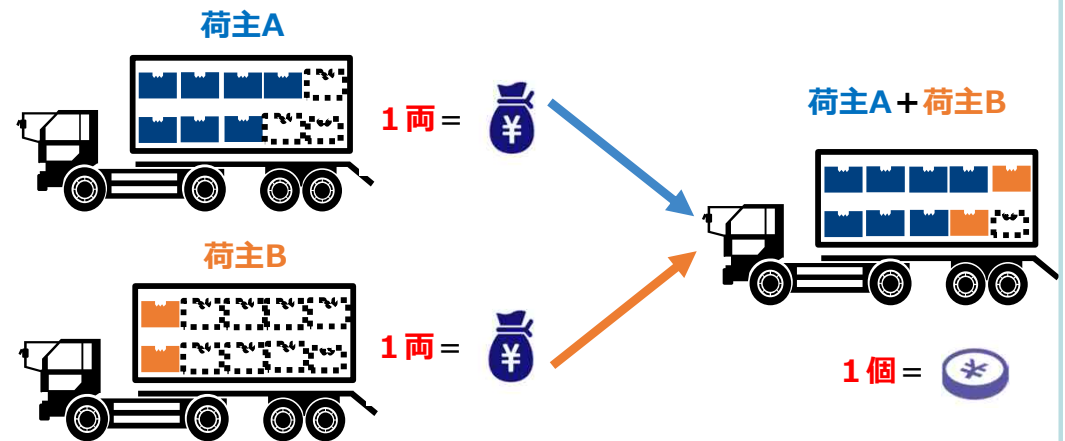
### <契約条件の明確化>

- 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】



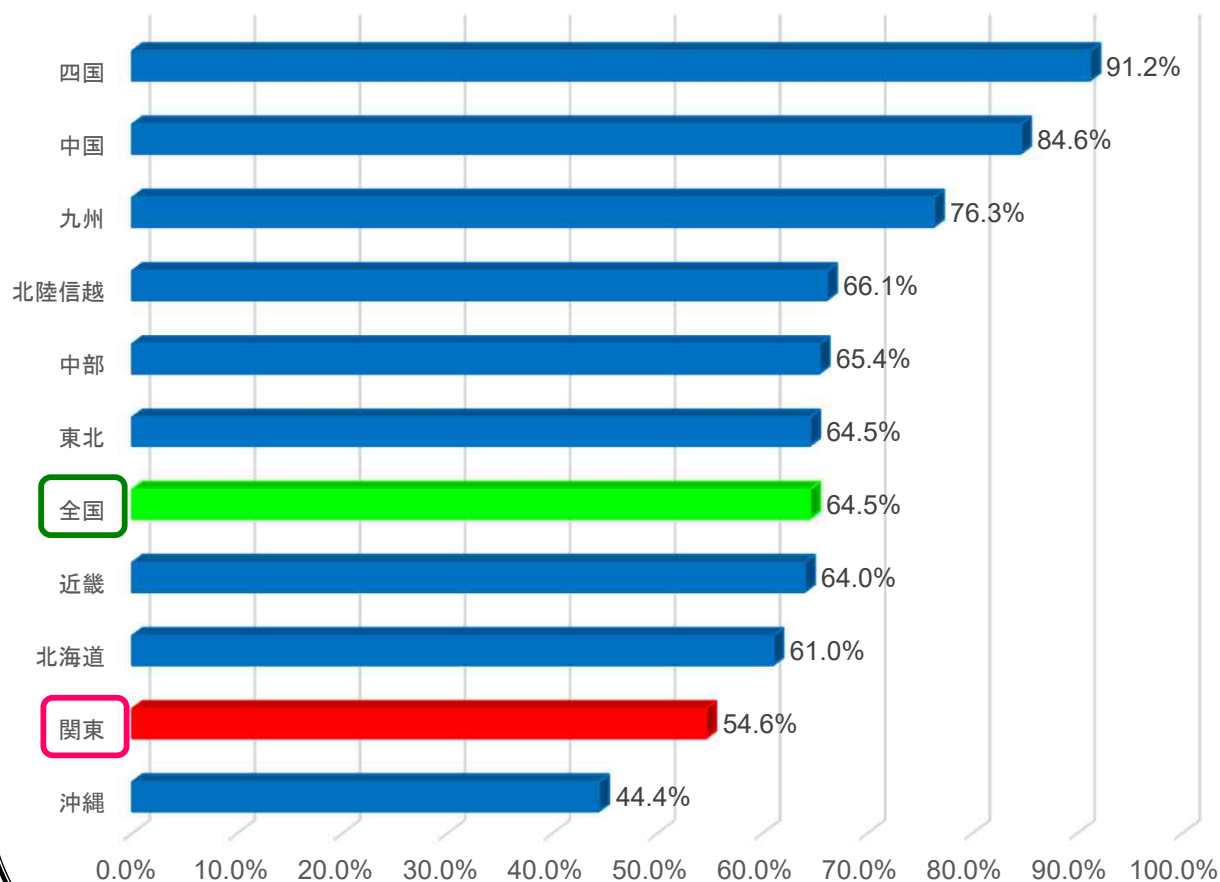
- リードタイムが短い運送の際の**「速達割増」**（逆にリードタイムを長く設定した場合の割引）や、**有料道路を利用しないこと**によるドライバーの運転の長時間化を考慮した**割増**を設定【運賃】

### <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)
- 昨年12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:R7.12.31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	1130	50.0%
栃木	1085	586	54.0%
群馬	1148	530	46.2%
埼玉	3340	1749	52.4%
千葉	2196	1140	51.9%
東京	5012	2863	57.1%
神奈川	2535	1620	63.9%
山梨	504	246	48.8%
小計(関東)	18078	9864	54.6%

## 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7年度においては、8校を訪問した。

## － リーフレット －

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  
なりませんか！

トラックの先駆から、  
トラックに、  
乗りませんか

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

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。  
トラガールの仕事のメリットや活躍の場をもっともっと知ってもらうために、トラガール促進プロジェクトサイトで、その魅力や可能性について紹介します。

**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に、仕事のこと、プライベートのこと、これからの夢etc.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ムリ」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もっと大切を役割～

**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。

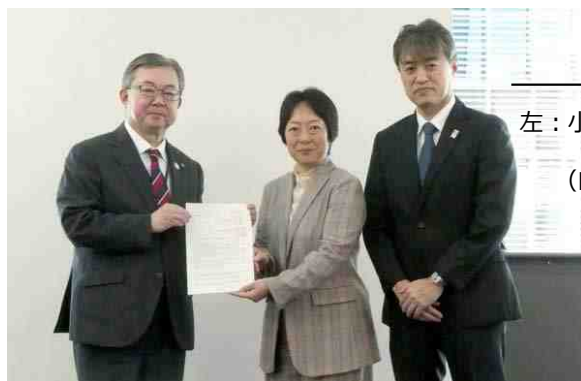
**公共交通利用促進キャラクターのりたろう**

## 荷主・消費者団体へ協力要請等

- 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。
- 令和7年6月、関東経済産業局との連名により、主婦連合会に対し、**持続可能な物流の確保に向けた消費者の行動変容**についての協力を文書にて要請。令和8年においても要請活動等を積極的に実施していく予定。
- **ラジオ番組等のメディア出演**をととして、**物流の2024年問題などの課題解決に向けた周知・啓発**を実施。

## ラジオ番組出演

- ラジオ番組 トラック王国の「Boo! Boo! Boo!」へ藤田関東運輸局長がゲスト出演。
- 物流の2024年問題等、暮らしに直結する課題や関東運輸局の取組などについて、ラジオリスナーに対して自ら周知・啓発を図った。



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)



左：川村会長 右：佐合関東経産局長  
中央：藤田関東運輸局長  
(R7.6主婦会館にて)

## 荷主等向け説明会

- 関係省庁(関東運輸局、関東経済産業局、関東農政局)の局長自ら挨拶に立ち、ドライバーの労働環境改善への取組の重要性について訴えた。
- 物流改正法の施行に向けて、荷主・トラック事業者含む物流事業者を対象として説明会を開催。

※ 参加者 1,172名



# トラック適正化二法について

---

# 貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律

## 貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

概要

- ドライバーの担い手不足により、何もしなければ2030年には輸送能力が34%不足
- 物流は国民生活及び経済活動の基盤であり、エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの経済的社会的地位の向上等により、我が国の物流の持続可能性の確保及び国民経済の健全な発展を図るため、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的として、貨物自動車運送事業法を改正するとともに、それを担保するための新法を制定。

### 貨物自動車運送事業法の一部改正

#### 1. 許可の更新制度の導入

トラック運送事業の許可について、5年ごとの更新制を導入

#### 2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

トラック運送事業者は、自ら貨物を運ぶときや、他の事業者<sup>（※）</sup>に運送を委託するときは、国土交通大臣が定める「適正原価」を継続して下回らないことを確保

- (※) 貨物利用運送事業者についても同様に規制
- (※) 適正原価を支払わない荷主については、違反原因行為に該当するものとして是正指導を実施
- (※) 標準的運賃については廃止

#### 3. 委託次数の制限

トラック運送事業者及び貨物利用運送事業者は、元請として運送を引き受ける場合、再委託の回数を二回以内に制限するよう努力義務化

#### 4. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り

許可や届出なく有償で運送行為を行うトラック（いわゆる「白トラ」）の利用を禁止（罰則付）荷主等に対しては是正指導も実施

### 貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

#### 1. 基本方針の策定

##### (1) 体制の整備

①許可の更新事務及び②事業適正化支援等を適切・効率的に実施できるよう独立行政法人に行わせる等必要な体制を整備

##### (2) 財源の確保等

上記業務の実施に必要な費用を確保できるよう、(1)①について更新手数料等によるほか、(1)②について広く社会で支える観点から財源措置を検討

#### 2. 法制上の措置等

政府は基本方針に基づき、必要な法制上の措置等を本法律の施行後3年以内を目途として講じる

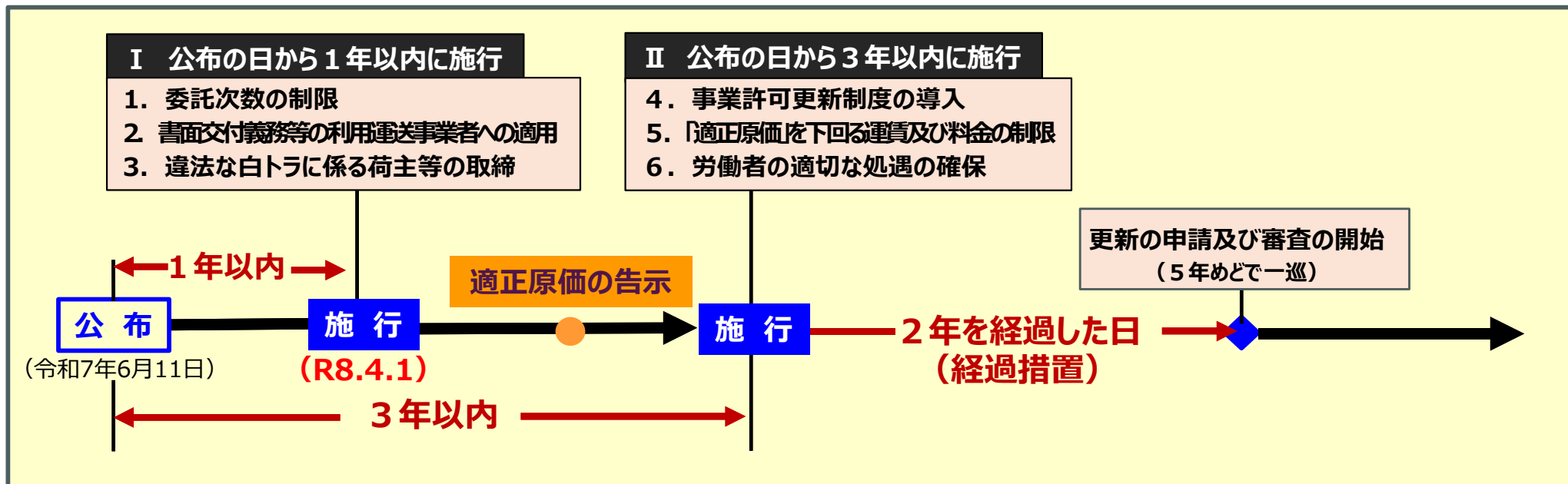
#### 3. 物流政策推進会議

政府は、物流に関する施策の総合的かつ集中的な推進を図るため、物流政策推進会議を設置  
推進会議の下に、連絡調整を行うための関係者会議を設置

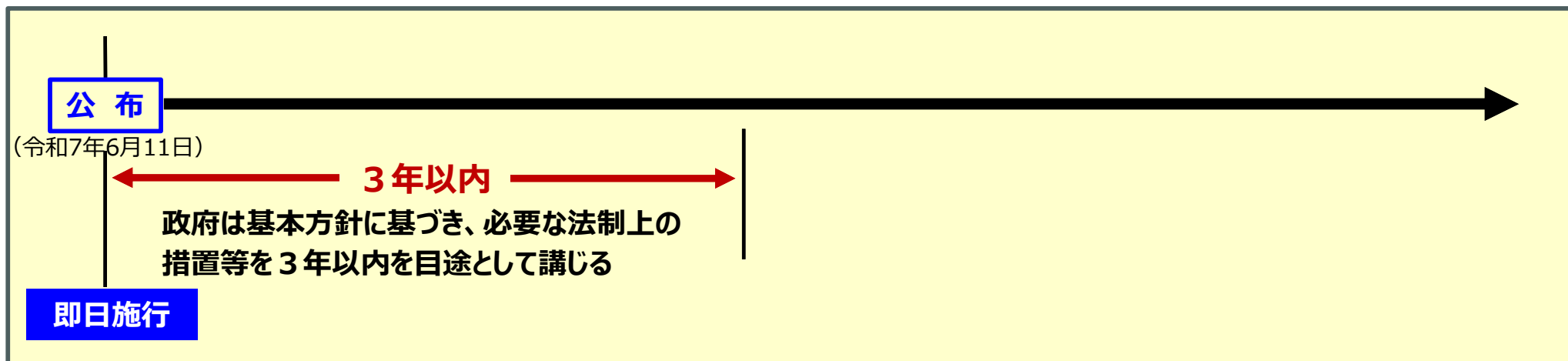
担保

# トラック適正化二法の施行時期

## 【貨物自動車運送事業法】



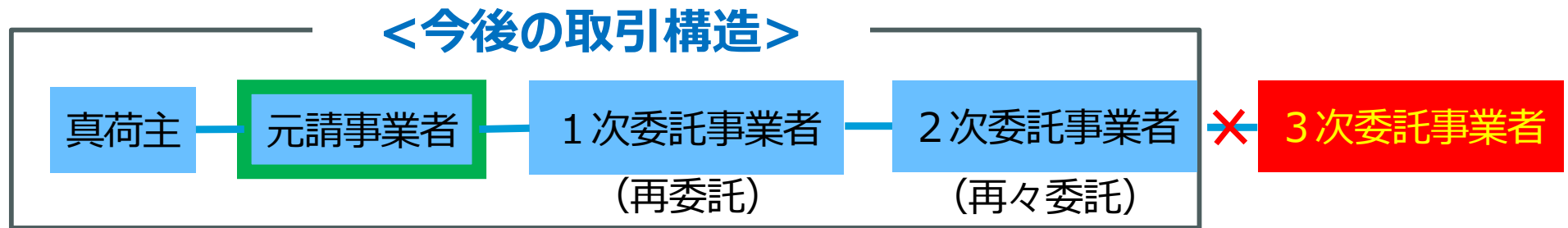
## 【貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律】



# I 公布の日から1年以内に施行（令和8年4月1日施行）

## 1. 委託次数の制限

トラック運送事業者及び貨物利用運送事業者は、元請として運送を引き受ける場合、再委託の回数を二回以内に制限するよう努力義務化



## 2. 書面交付義務等の利用運送事業者への適用

現行法は、運送契約書面の相互交付、実運送体制管理簿の作成義務を負うのは元請である「一般貨物自動車運送事業者」であるが、今後は元請となる「**貨物利用運送事業者**」に対しても義務が課される。

## 3. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り

許可を受けずに有償で運送行為を行うトラック（白トラ）の「利用」を禁止（100万円以下の罰金）。  
「荷主等」に対して是正指導（要請、勧告・公表※）を実施する。

※国土交通大臣は、当分の間、荷主等が無許可経営等原因行為をしているおそれがあると認めるときは、当該荷主等に対し、無許可経営等原因行為をしないよう要請することができる。

※国土交通大臣は、当分の間、荷主等が無許可経営等原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由があると認めるときは、当該荷主等に対し、無許可経営等原因行為をしないよう勧告することができる。

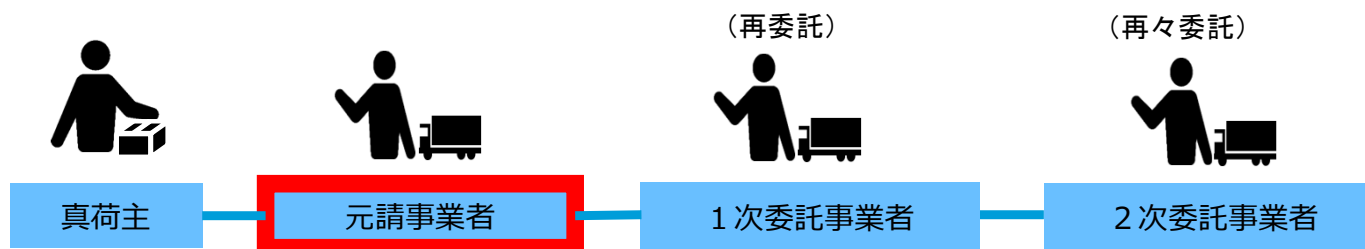
# 1. 委託次数の制限

- **トラック運送事業者・利用運送事業者**は、真荷主から引き受けた貨物の運送について、他のトラック運送事業者の行う運送を利用するときは、**委託段階を2次までに制限するために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。**



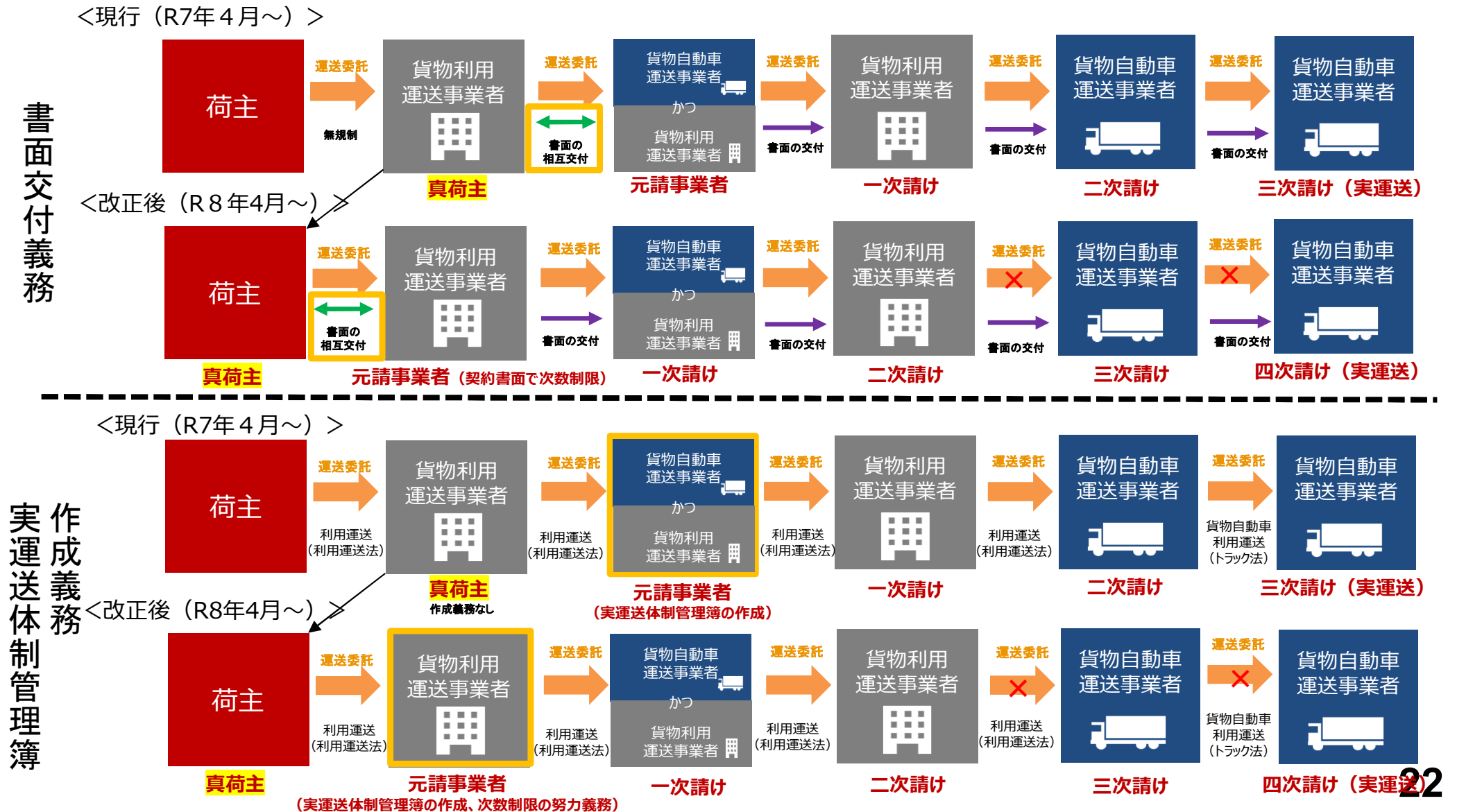
- (1) 元請け事業者は、自らを「ゼロ次」とした場合、**「2次請け」= 再々委託までに制限**するルールを設けること等が必要となる。
- (2) 一般貨物運送事業者だけでなく、**貨物利用運送事業者（第一種自動車・第二種集配）**、**軽貨物運送事業者**、特定貨物運送事業者に対しても適用される。

## <今後の取引構造>



## 2. 書面交付義務等の利用運送事業者への適用

- 真荷主の範囲から貨物利用運送事業者が除外され、これまで真荷主と位置付けられた貨物利用運送事業者は、元請け事業者となる。
- これにより、元請け事業者に課される真荷主との相互の書面交付義務及び実運送管理体制簿作成義務が、利用運送事業者にも課される。



### 3. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り ①

- **何人も**、無許可でトラック運送事業を営む者に貨物の運送を委託してはならない。  
(これに違反した者は、**100万円以下の罰金**に処する。)



現在の法律では、違法「白トラ」で運送した側が処罰対象。また、荷主側は幫助犯、共同正犯等の共犯関係にある場合に限り、処罰対象。



その範囲は狭く、また、立証も難しいのが実情。



今後は、荷主側が違法「白トラ」と認識して発注しただけで違法となり得るため、荷主側の関心や遵法意識が向上し、効果的に抑止力が発揮されることが期待される。



### 3. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り ②

- 違法「白トラ」に関わっているおそれや疑いのある荷主等に対しては、**トラック・物流Gメンが是正指導**を行うことができる。



(1) **国土交通大臣は**、違法「白トラ」の原因となるおそれのある行為に関連し、**荷主等に対し、是正指導を実施**。

① 当該行為をしている**おそれ**があると認めるとき

⇒ 荷主等に対し、**要請**を実施

② 当該行為をしていると**疑うに足りる相当な理由**があると認めるとき

⇒ 荷主等に対し、**勧告・公表**を実施

(2) **関係省庁も**、違法「白トラ」の効果的な防止を図るために**必要な協力**を実施。



(3) **各都道府県トラック協会**は、荷主等が違法「白トラ」に関係していると疑うに足りる事実を把握したときは、**国土交通大臣に対して通知**。

## Ⅱ 公布の日から3年以内に施行

### 4. 事業許可の更新制度の導入

- トラック運送事業の許可は、**5年ごとに更新**を受けなければ、効力を失う。
- 許可基準に、「**法令の規定を遵守して事業を遂行**することが見込まれること」を新たに追加。  
→**適正原価の収受、労働者の適切な処遇の確保、社会保険料の納付等が新たに追加**

### 5. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

- 「適正な事業運営の確保のために通常必要と認められる費用」を的確にした「適正原価」を定め、告示。
- **受注者**となるトラック運送事業者、**発注者**となるトラック運送事業者・利用運送事業者の**双方に義務化**。

### 6. 労働者の適切な処遇の確保

- 新たに**労働環境整備**や**労働者の処遇の確保**の必要性について明記。  
→**公正な評価に基づく適正な賃金の支払い等の必要な措置の実施**

## 4. 事業許可の更新制度の導入

- **トラック運送事業の許可**は、**5年ごとに更新**を受けなければ、効力を失う。
- **許可基準**に、「**法令の規定を遵守して事業を遂行することが見込まれること**」を新たに追加。
- 国土交通大臣は、**許可更新に関する事務**の一部を**独立行政法人に行わせる**ことができる。



(1) 輸送の安全確保、社会保険料の納付、適正原価の収受をはじめ、**法令の規定を遵守しない場合は、事業許可の更新がなされない。**

(2) 更新申請時には、**一定の手数料収受**を想定。



(3) 独立行政法人の詳細については、**今後3年以内を目途に決定。**

## 5. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限 ①

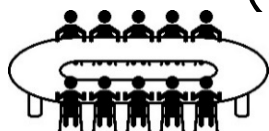
- 国土交通大臣は、トラック運送事業に係る運賃及び料金について、**燃料費、全産業の労働者一人当たりの賃金の額の平均額を踏まえた人件費、減価償却費、輸送の安全確保のために必要な経費、委託手数料**、事業を継続して遂行するために**必要不可欠な投資の原資**、公租公課等の、適正な事業運営の確保のために通常必要と認められる費用を的確に反映した積算を行うことにより、「適正原価」を定め、告示することができる。



(1) これに伴い、**「標準的運賃」は廃止**する。

(2) 適正原価は、一般貨物運送事業者だけでなく、**軽貨物運送事業者、特定貨物運送事業者**についても設定することができる。

(3) 適正原価の設定にあたっては、**運輸審議会への諮問**が必要。



## 5. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限 ②

- **トラック運送事業者**は、自らが引き受ける貨物の運送に係る運賃・料金が、適正原価を下回ることとならないようにしなければならない。 **受注者の義務**
- **トラック運送事業者・利用運送事業者**は、他のトラック運送事業者の行う運送を利用するときは、その利用する運送に係る運賃・料金が、適正原価を下回ることとならないようにしなければならない。 **発注者の義務**



- (1) 一般貨物運送事業者だけでなく、**貨物利用運送事業者（第一種自動車・第二種集配）、軽貨物運送事業者**、特定貨物運送事業者に対しても適用される。
- (2) 事業許可の有効期間である**5年間を通じた総運行距離、総労働時間等を勘案**し、出来る限り簡便かつ客観的に判断しうる判定基準を設定することを想定。



## 6. 労働者の適切な処遇の確保

- **トラック運送事業法**に、**労働環境整備や労働者の処遇の確保の必要性**について明記。
- 物流に関する施策の総合的・集中的な推進を図るため、**関係閣僚等**から成る**「物流政策推進会議」**と、その下に実務者会議を設置。



- (1) トラック運送事業法の目的に、**「労働環境の適正な整備に留意すること」**を明記。
- (2) トラック運送事業者の義務として、**「労働者の適切な処遇の確保のために必要な措置を実施すること」**を追加。 ⇒ **許可更新の要件**にも含まれる



トラック運送事業者は、国土交通省令で定めるところにより、運転者その他の労働者が有する知識、技能その他の能力についての公正な評価に基づく適正な賃金の支払その他の労働者の適切な処遇を確保するために必要な措置を実施するものとする。

- (3) 「物流政策推進会議」の構成メンバーは、**国土交通大臣、経済産業大臣、農林水産大臣、厚生労働大臣及び公正取引委員会委員長**など。

# 山梨県トラック協議会事務局が 実施する取組みについて【令和 8 年度】

---

## ◆背景等

- 山梨県トラック協議会においては、近年、2024年4月からの時間外労働上限規制の適用開始による輸送力の不足、いわゆる「物流の2024年問題」を控え、その対応を議論し、リーフレットの作成等を行ったところ。
- この2024年問題は、当該時点を経過すれば終わる一過性の課題ではなく、当該時点から始まる構造的な課題であり、対策を講じなければ、2030年度には34%の輸送力（トラックドライバー34万人相当）が不足する可能性があるとの推計されている。
- このため、引き続き輸送力不足の課題に対応していく必要がある。

## ◆課題解消に向けた取組（事務局案）

- 当協議会は、山梨労働局、山梨県トラック協会、山梨運輸支局の3者が共同事務局を務めており、この関係性の強みをいかし、3者連携により以下の取組を実施し、運転手不足の解消の一助としたい。

### ①ハローワークでのセミナー開催

- ・ハローワーク甲府において、山梨県トラック協会及び山梨運輸支局を講師として求職者に対するセミナーを開催し、トラックドライバーの職業としての魅力等を訴求
- ・説明内容は、以下を想定

- 物流における運輸産業の役割
- トラックドライバーの社会的意義
- トラックドライバーの1日の仕事
- トラックドライバーの不足状況
- 労働環境・待遇改善を図る国の施策
- 大型免許取得に係る教育訓練給付金
- 安全装備車両など設備の向上



### ②合同パトロール（荷主への啓発活動）

- ・山梨労働局及びトラック・物流Gメン（運輸支局・トラック協会）が合同で荷主を訪問し、トラックドライバーの荷待ち時間の短縮や、附帯業務に対しては適切な対価を支払うこと、運賃料金の不当な据置きを行わないこと等を要請し、荷主の行動変容を促す。

