

基政発 1023 第 1 号
基監発 1023 第 1 号
国自貨 第 390 号
令和 7 年 10 月 23 日

都道府県労働局労働基準部長 殿
各地方運輸局自動車交通部長等 殿

厚生労働省労働基準局
労働条件政策課長
監督課長
国土交通省物流・自動車局
貨物流通事業課長

令和 7 年度の「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」
の実施事項について

平成 27 年度から中央及び各都道府県に設置している「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」（中央に設置している協議会を「中央協議会」、都道府県に設置している協議会を「地方協議会」という。以下同じ。）では、自動車運転業務への時間外労働の上限規制適用が開始されるまでの間に、長時間労働抑制に向けた環境整備を図るため、「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」の策定や「パイロット事業」等の実証事業による取組の深掘り、さらに、荷待ち件数が特に多い輸送分野において、輸送品目ごとの課題整理や改善策の検証を実施し、サプライチェーン全体での課題解決に取り組んできたところである。

一方、令和 6 年 4 月から自動車運転の業務について時間外労働の上限規制が適用されたことや、物流効率化や取引環境適正化を図るため荷主や物流事業者に対する規制措置の導入等を定める「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（令和 6 年法律第 23 号）」（以下「改正物流法」という。）が令和 6 年 4 月に成立したことにより、本協議会の議論の前提となる状況が大きく変化することとなった。

その後、「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和 7 年法律第 60 号）」及び「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（令和 7 年法律第 61 号）」（以下「トラック適正化二法」という。）や下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律（令和 7 年法律第 41 号）の成立、改正物流法の一部施行など、物流に関連する法令改正・施行が相次いでおり、トラック運送事業者をはじめとする関係者における対応が求められている。また、時間外労働の上限規制が適用されて 1 年が経過したことを踏まえ、いわゆる「2024 年問題」後の労働実態を

関係者間で総括し、今後の改善につなげていく必要がある。

上記を踏まえ、トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が認識を共有し、引き続き取引環境・労働時間の改善に一丸となって取り組んでいくことができるよう、令和7年度の地方協議会を下記のとおり開催されたい。

記

1 地方協議会の運営について

(1) 開催時期について

地方協議会は、下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律が、令和8年1月1日に施行されることも踏まえ、構成員と日程調整を行い、可能な限り令和7年中に実施すること。また、施行内容の周知について、必要に応じて公正取引委員会及び中小企業庁の地方支分部局と連携すること。

(2) 構成員について

一部の地方協議会においては、メンバー構成等が長らく固定化している場合や、トラック運送事業者として大手事業者のみが参加することで、中小のトラック運送事業者が抱える課題について同協議会で十分に共有できていない場合が見られる。

そのため、各地方協議会事務局（運輸支局、都道府県労働局（以下「労働局」という。）及び都道府県トラック協会をいう。以下同じ。）は、協議会での闊達な議論や課題解決の促進、新たな視点に加え、スリム化による事務負担の軽減等を図る観点から、地方協議会のメンバー構成等について引き続き必要な見直しを検討すること。

(3) 複数地方協議会間の合同開催について

地方協議会は、都道府県ごとに開催してきたところであるが、例えば長距離トラック輸送に係る発荷主・着荷主・トラック運送事業者間での認識共有を図るなど、単一の都道府県エリア内だけでは完結しない課題もあるため、複数地方協議会間での合同開催も考えられる。

合同開催を希望する地方協議会は、合同開催する相手の地方協議会及び国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課（以下「貨物流通事業課」という。）に連絡した上で、適宜調整を進めること。また、貨物流通事業課においても、関係者と連携しながら、適宜支援を行う。

2 地方協議会の議題及び重点取組事項について

下記(1)及び(2)を議題とすること。(3)及び(4)については、運輸支局及び都道府県トラック協会が必要と認める場合に追加すること。

(1) 地方協議会構成員間の情報共有や報告について

① 取引環境及び労働時間に関する現場の実態

令和6年4月以降のトラック輸送の現場での変化や課題に対する対応策について

て、トラック運送事業側と荷主側の双方から実態等を報告させ、その内容を共有すること。

また、第 18 回中央協議会で共有した「デジタコデータを活用したトラックドライバーの拘束時間等に係る実態調査結果（最終報告）」については、それぞれの地方における結果の要因分析や改善策等の議論を行うこと。その際、記載データの前提条件を踏まえ、中央協議会と同様に委員限りの取り扱いとすること。

なお、中央協議会での実態に関する報告事項や各地方運輸局、各都道府県トラック協会等が実施したトラックドライバーの労働実態に関する調査結果等があれば共有すること。

② 各省庁による取引環境と長時間労働の改善に関する施策

運輸支局及び都道府県労働局（以下「労働局」という。）は、下記 3 「地方協議会における運輸支局及び労働局からの周知事項について」により、取引環境や長時間労働の改善に関する施策を共有すること。

(2) トラック運送事業者に対する労働時間等説明会

労働局においては、今後における各労働基準監督署（以下「署」という。）で開催されるトラック運送事業者向けの労働時間等説明会における周知事項について、必要な意見交換を行うこと。

なお、本説明会は、トラック適正化二法や下請代金支払遅延等防止法（昭和 31 年法律第 120 号）（「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律」に法律の名称を変更）（以下「取適法」という。）、下請中小企業振興法（昭和 45 年法律第 145 号）（「受託中小企業振興法」に法律の名称を変更）

（以下「振興法」という。）、改正物流法に関する周知を行うに当たって有用な機会であることから、各地方運輸局貨物課等は、必要に応じて同説明会において改正物流法や貨物運送事業を取り巻く諸情勢について説明の機会を設けることを検討すること。

(3) 輸送分野別の検討について

① 対象輸送分野

これまでの地方協議会での課題整理や過去の実証事業を通じて浮き彫りとなった課題、輸送分野ごとに顕在化している課題等に対し、課題の整理及び課題に対する改善策の活用等を検討すること。検討の対象とする輸送分野（以下「対象輸送分野」という。）は、各地域の実情に応じ、特に必要と認めたものを選定すること。

② 対象輸送分野と実証事業の関係

令和 8 年度に実証事業を実施しようとする地方協議会は、当該実証事業に関わる輸送分野を対象輸送分野として選定すること（その上で他の輸送分野も検討の対象とすることは差し支えない。）。

(4) 実証事業について

① 実証事業の実施に向けた調整

令和7年2月に実施した令和7年度実証事業の実施希望調査において、実証事業の実施を希望した場合は、これまでの地方協議会での課題整理や過去の実証事業を通じて浮き彫りとなった課題、輸送分野ごとに顕在化している課題等に対し、荷主やトラック運送事業者と協同して、各地方の状況に応じた課題解決の方策に向けた実証事業を実施すること。

実証事業の対象集団の選定に当たっては、実施地域におけるサプライチェーンに関係する発着荷主、貨物自動車運送業の元請事業者（以下「元請事業者」という。）及び下請事業者等、実証事業の実施に必要な関係者を選定することとし、特に、着荷主が参画するように努めること。

実証事業の効果検証は定量的に評価するとともに、可能な限り環境負荷軽減の観点（CO2排出量など）からも効果検証を行うよう検討すること。

令和7年度当初に「自動車運送事業市場環境整備推進調査費」を配賦された地方運輸局等においては、コンサルティング業務を受託する事業者（以下「受託業者」という。）との契約など必要な調整を進めること。

実証事業を実施する場合は、事業を実施する対象集団、実施地域、実施内容、実施希望時期の調整結果を地方協議会に諮った上で、管轄する地方運輸局等に報告すること。

地方運輸局等は令和7年11月28日（金）までに各地方協議会で実施する実証事業について、貨物流通事業課まで報告すること。

② 実証事業の検討体制

実証事業を実施する場合は、対象集団を構成する事業者及び受託業者等と連携を密にして、問題点の把握や改善方法の検討・提案等を行うこと。また、地方協議会は対象集団に対して、トラック運転者の長時間労働の改善に向けて、荷主やトラック運送事業者の生産性向上や取引適正化が図られるよう必要な助言等を行うこと。

③ 実証事業の実施内容

実証事業の実施内容は、これまでの地方協議会での課題整理や過去の実証事業を通じて浮き彫りとなった課題、輸送分野ごとに顕在化している課題、その他物流業界で広く課題と認識されている課題（人材不足等）等について、サプライチェーン全体で課題解決に取り組むもの、地域特有の輸送品目や課題が顕在化している輸送品目に関して取り組むもの、影響力の大きい荷主と連携して課題解決に取り組むべきもの等に区分して実施内容を調整することが望ましいこと。

また、受託業者が改善策を提示する際には、当該改善策の実現可能性やその実現のための所要期間、費用対効果の見込みについても提示させることで、荷主と運送事業者の費用負担面や労務負担面も考慮した取引環境の適正化等を促すものとする。

④ 実証事業の公表

実証事業の取組内容は、地方協議会で共有し公表する予定であることについて、参画する荷主やトラック運送事業者の了解を必ず得ること。なお、公表に当たっては、匿名としても差し支えないこと。

3 地方協議会における運輸支局及び労働局からの周知事項について

下記(1)から(8)について、原則として、(5)②、(6)及び(7)については労働局において、それ以外については運輸支局において分担することとするが、分担以外の項目についても、必要に応じて適宜連携すること。

(1) 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について

令和6年5月15日に公布された改正物流法において、荷主・物流事業者間の商慣行を見直し、物流の効率化や実運送事業者の適正運賃収受等を図るため、以下の内容を措置したところ。

○貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）（以下「トラック法」という。）

①元請事業者に対し、実運送体制管理簿の作成を義務付け

②荷主・トラック運送事業者等に対し、運送契約締結時等の書面交付を義務付け

③トラック運送事業者等に対し、下請事業者への発注適正化に係る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運送利用管理規程の作成及び責任者の選任を義務付け

○流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）（「物資の流通の効率化に関する法律」に法律の名称を変更）（以下「新物効法」という。）

④すべての発着荷主及び物流事業者に対し、荷待ち・荷役等時間の削減等のために取り組むべき措置についての努力義務等を課す

⑤特定事業者に対し中長期計画の作成や定期報告等の義務付け

⑥物流統括管理者の選任の義務付け

このうち、①から④は令和7年4月から施行した内容のため、引き続き地域の荷主やトラック運送事業者に積極的に周知すること。また、⑤及び⑥は令和8年4月に施行される内容のため、地域の荷主やトラック運送事業者に重点的に周知すること。

※ 「物流効率化法」理解促進ポータルサイト

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/>

※ 改正貨物自動車運送事業法（令和7年4月1日施行）について

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn4_000014.html

(2) 貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律及び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について

令和7年6月11日に公布されたトラック適正化二法において、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図るため、以下の内容を措置したところ。

- ①トラック運送事業者に対し、許可の更新制度の導入
- ②トラック運送事業者に対し、「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限
- ③トラック運送事業者及び貨物利用運送事業者に対し、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を課す
- ④貨物利用運送事業者に対し、実運送体制管理簿の作成や運送契約締結時等の書面交付を義務付け
- ⑤違法な「白トラ」に係る荷主等の取締りの強化

このうち、③から⑤は公布から1年以内、①及び②は公布から3年以内にそれぞれ施行することとされている。

まずは上記の改正内容や施行スケジュールについて周知した上で、特に令和8年6月までに施行されることとなる③から⑤について、地域の荷主やトラック運送事業者に重点的に周知すること。また⑤により、違法な「白トラ」を利用した荷主に対して罰則が適用されることとなるため、その旨を地域の荷主に着実に周知すること。

(3) 下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律について

下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律(令和7年法律第41号)が令和7年5月23日に公布され、そのうち、取適法の改正として、「物品の運送の再委託」に加えて「物品の運送の委託」を新たな規制対象に追加することで、発荷主が運送事業者に対して物品の運送を委託する取引についても取適法の規制対象とし、また、事業所管省庁の主務大臣(国土交通大臣)に指導・助言権限の付与することとし、報復措置の禁止の申告先として、公正取引委員会及び中小企業庁長官に加え、新たに事業所管省庁の主務大臣(トラック・物流Gメン)を追加することで、公正取引委員会、中小企業庁、事業所管省庁の連携した執行をより拡充していくことなどが定められた。

さらに、振興法においては、主務大臣が指導・助言したものの状況が改善されない事業者に対して、より具体的措置を示し実施を促す(勧奨)ことができることとし、取適法の対象外の取引も含めて、支援または指導・助言・勧奨の対象とし、価格転嫁・取引適正化を浸透させるため、発荷主・運送事業者間の取引や、従業員の大小関係がある委託事業者を適用対象に加えることなどが定められた。

こうした取適法・振興法は一部の規定を除いて令和8年1月1日に施行されるため、改正内容を地域の荷主やトラック運送事業者に積極的に周知すること。その際、必要に応じて公正取引委員会及び中小企業庁の地方支分部局とも適宜連携をすること。

(4) 適正な取引の推進について

- ① 「標準的運賃」及び「標準貨物自動車運送約款」の改正について

令和6年3月に、「標準的運賃」は8%上昇、「標準貨物自動車運送約款」は附帯作業の料金等、契約条件の明確化を行う形で改正された（※）。

「標準的運賃」を契機として荷主とトラック運送事業者の「取引の適正化」を図るためには、トラック運送事業者が「標準的運賃」の趣旨を理解するだけでなく、荷主をはじめとした物流に携わる者においても、ドライバーの人件費をはじめ、法令を遵守して持続的に運送事業を行っていくうえで必要となるコスト等のあり方について、理解を得ることが不可欠である。

また、荷主等がトラック運送事業者から燃料費等の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、下記(6)①のトラック・物流Gメンによる「働きかけ」「要請」「勧告・公表」の対象となるとともに、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律や下請代金支払遅延防止法に違反するおそれがある。

今般の燃料価格等の変動により、トラック運送事業者の経営に影響を与える状況が生じていることから、トラック運送事業者の適正な運賃收受について、一層の促進を図るため、燃料サーチャージの導入を含む「標準的運賃」の設定等により、燃料費の上昇分を反映した適正な運賃・料金への見直しが行われるようすること。

※ 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃を定めた件（令和6年国土交通省告示第209号）

標準貨物自動車運送約款等の一部を改正する告示（令和6年国土交通省告示第210号）

② 「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

昨今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、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あるが、その一環として、令和5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。）が策定された。

本指針において、「標準的運賃」は、労務費転嫁に関する交渉の根拠資料の例のひとつとされているところ、発注者と受注者がそれぞれの立場で労務費の転嫁を通じた取引の適正化に取り組むことが求められていることから、それぞれの立場を所管する省庁が連名で、発注者と受注者に同じ内容の通知を发出することが重要であり、トラック運送事業者等が労務費の転嫁の交渉を行う際の材料のひとつとして用いられることを目的に、令和6年5月29日付事務連絡により国土交通省から全日本トラック協会あて、経済産業省及び農林水産省から両省所管の関係荷主団体あて通知し、関係省庁が連名で作成した「標準的運賃」のリーフレットを添付し周知したところである。

これらについて、地方協議会においても地域の荷主やトラック運送事業者に周知すること。

併せて、とりわけトラック運送事業者にも大きく関係する以下の施策についても、同様に周知すること。

- ・ 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（令和3年12月27日付閣議了解別紙2）
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/>
- ・ 燃料油価格引下げ措置 <https://nenryo-teigakuhikisage.go.jp/>
- ・ 物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金
<https://www.chisou.go.jp/tiiki/rinjikoufukin/juutenshien.html>
- ※ 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/unyouki_jun/romuhitenka.html

(5) 荷主等への要請について

① 国土交通省による荷主等への「働きかけ」

違反原因行為（トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為）をしている疑いのある荷主等（元請事業者を含む。以下同じ。）に対して、関係省庁と連携してトラック運送事業者のコンプライアンスの確保には荷主等の配慮が重要であることから、国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課、各地方運輸局等自動車交通部貨物課等及び交通政策部環境・物流課並びに各地方運輸支局等職員からなる「トラック・物流荷主特別対策室」を設置し、適正な取引を阻害する疑いのある発着荷主や元請事業者（以下「発着荷主等」という。）への監視体制を構築した。

トラック・物流Gメンは、トラック法に基づき、荷主等への「働きかけ」を行っており、長時間の荷待ちや契約にない附帯作業など荷主等が違反原因行為をしていることを疑うに足る相当な理由等がある場合には、「要請」や「勧告・公表」を行うことになっており、これまでに働きかけ1,757件、要請188件、勧告4件（令和7年8月現在）を実施した。

また、令和6年8月には地方貨物自動車運送適正化事業実施機関にGメン調査員を設置した。Gメン調査員はトラック・物流Gメンと連携し、トラック運送事業者からの情報収集や発着荷主等へ調査及び監視を行い、巡回指導などを通じて得た情報を定期的にトラック・物流Gメンへ報告し、運輸局・運輸支局が実施する発着荷主等への働きかけ・要請などにつなげている。

さらに、令和7年9月にはトラック・物流Gメンの情報収集等の活動補助（調査同行、ヒアリングの実施、公開情報等を活用した補充調査等）や、トラック・物流Gメンの活動を支援・高度化するためのデータ分析結果の提供、トラック・物流Gメンが収集した違反原因行為等の調査内容を集計・分析・改善策の検討を行うなど、トラック・物流Gメンの活動をサポートするGメンアシスタント事務局を設置

した。

このような違反原因行為の疑いのある情報の提供先として、「悪質な荷主に関する通報窓口（目安箱）」(https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000043.html)、全国の「トラック・物流荷主特別対策室（トラック・物流Gメン）」(<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001755125.pdf>)を地方協議会においても周知し、積極的な情報提供の呼びかけを行うこと。併せて、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関が行う巡回指導等においても情報収集に努めていることについても周知すること。

② 署による発着荷主等への要請等

ア 労働局に編成した荷主特別対策担当官を中心とした「荷主特別対策チーム」が、発着荷主等に対し、長時間の恒常的な荷待ちの改善や令和4年12月に改正された自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号。以下「改善基準告示」という。）の周知及び遵守への協力を要請するとともに、「標準的運賃」及び「改正物流法」等について周知していること

イ トラック・物流Gメンによる「働きかけ」等のうち、長時間の恒常的な荷待ちを発生させていることが疑われる事案については、同担当官も参加するなど、労働局においてもトラック・物流Gメンとの連携を強化していること

(6) トラック運転者に関する国民向けの周知広報について

厚生労働省本省において、国民向けに、「建設業・ドライバー・医師の働き方改革総合サイト はたらきかたススめ」(<https://hatarakikatasusume.mhlw.go.jp/>)を開設しているほか、PR動画等を通じて、荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化に向けた取組や再配達削減に向けた取組について、理解と協力を呼びかけていること。

(7) 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について

厚生労働省本省において、荷主・トラック運送事業者向けに、「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」(<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/>)を開設しているところ、同ポータルサイト内に設けた「物流情報局」（荷主向け：<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/truck/shipper>）トラック運送事業者向け：<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/truck/shipping>）においては、時間外労働の上限規制や、改善基準告示に関する情報だけでなく、荷主向けのページにおいては、新物効法に関する情報を、また、トラック事業者向けのページにおいては、トラック法に関する情報を中心にそれぞれ発信しており、今後も随時更新を行う予定としていること。

(8) トラック運送業における特定技能制度について

特定技能制度とは、深刻化する人手不足への対応として、生産性の向上や国内人材の確保のための取組を行ってもなお人材を確保することが困難な状況にある産業上の分野に限り、一定の専門性・技能を有し即戦力となる外国人を受け入れるた

めの制度で、平成 31 年 4 月に在留資格「特定技能 1 号」及び「特定技能 2 号」が創設された。

自動車運送業分野（バス、タクシー及びトラック運転手）については、生産性の向上や国内人材の確保のための取組を行ってもなお人材を確保することが困難な状況であり、人手不足への対応が喫緊の課題となっているため、特定技能制度の対象分野への追加を令和 6 年 3 月 29 日に閣議決定し、特定技能外国人の受入れに向けて令和 6 年 12 月より特定技能評価試験を開始、令和 7 年 4 月に特定技能 1 号のトラックドライバーが誕生した。

地域のトラック運送事業者等に対して、本制度の概要や活用方法等について周知すること。

以上