

第18回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善茨城県地方協議会

関東運輸局及び茨城運輸支局 の取組みについて

関東運輸局 茨城運輸支局

令和8年3月13日

目次

1. トラック事業の現状	2
2. 適正な運賃収受等について	6
3. トラック・物流Gメンについて	11
4. トラック事業の取引環境適正化に向けた取組み	27
5. 周知事項について	29
6. 茨城運輸支局におけるトラック・物流Gメンの取組	44
7. 茨城運輸支局管内の標準的な運賃にかかる届出数	49

1.トラック事業の現状

トラック事業の現状(我が国の物流を取り巻く動向)

物流事業の概況

- 運輸業界の営業収入は約42兆円であり、うち、**物流業界の営業収入は約32兆円（全産業の約2%）**。
- 運輸業界の従業員数は約290万人であり、うち、**物流業界の従業員数は約223万人（全産業の約3%）**。

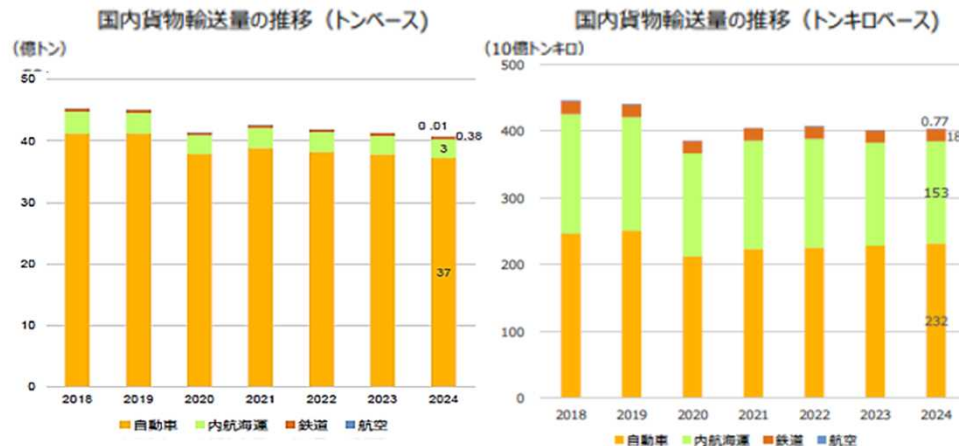


出典：令和4年度事業実績報告書（一部令和3年度事業実績報告書）、令和6年版交通政策白書、年次別法人企業統計調査（2022年）より物流政策課作成

出典：令和4年度事業実績報告書及び総務省「労働力調査」より物流政策課作成

国内貨物輸送量の推移

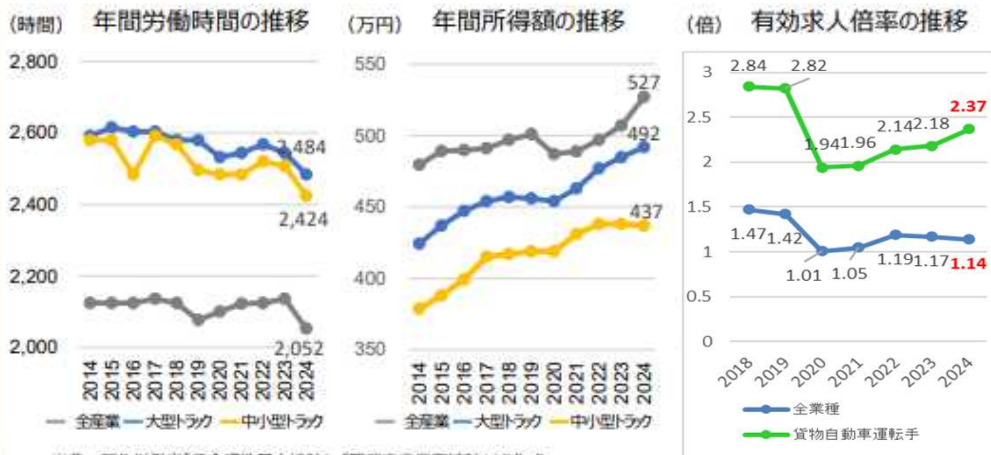
- 国内貨物のモード別輸送量は、**トンベースで自動車は9割超、トンキロベースで自動車は約5割、内航海運が約4割、鉄道が5%程度**。



出典：国土交通省「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航海運輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成

トラック運送事業の働き方を巡る現状

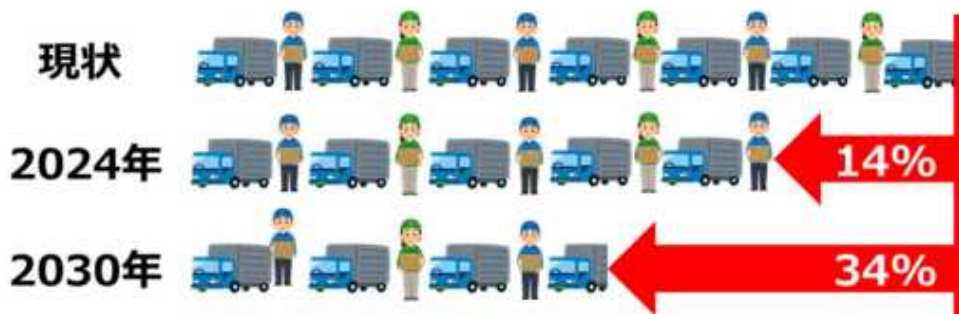
- **トラック運送事業は、全職業平均より労働時間が長く、所得が少ない。**
- **トラックドライバーの有効求人倍率は、全職業平均より約2倍高い。**



出典：厚生労働省「賃金構造基本統計」、「職業安定業務統計」より作成

輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）

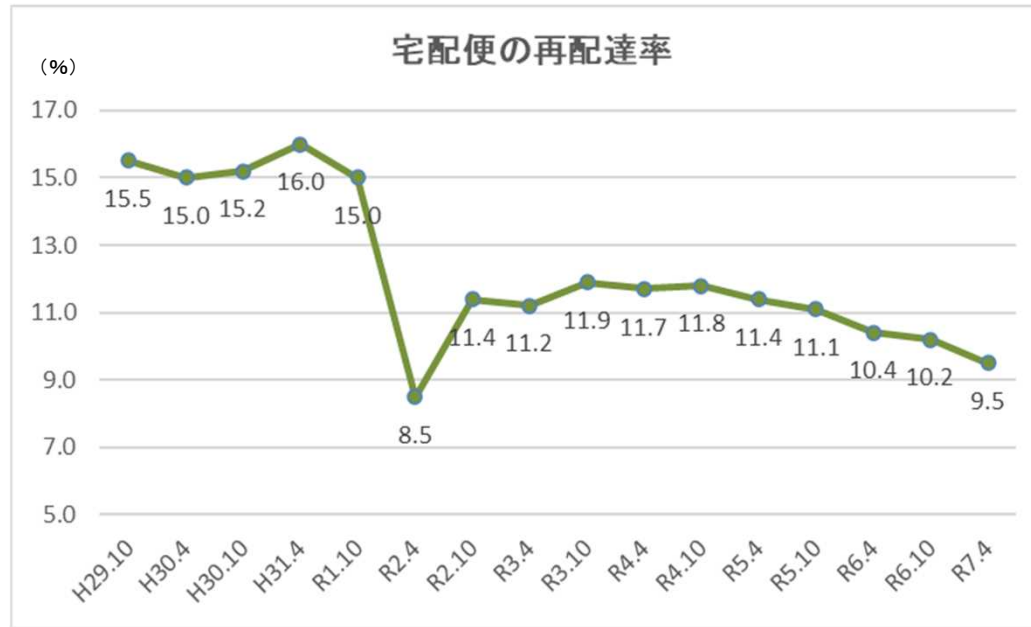
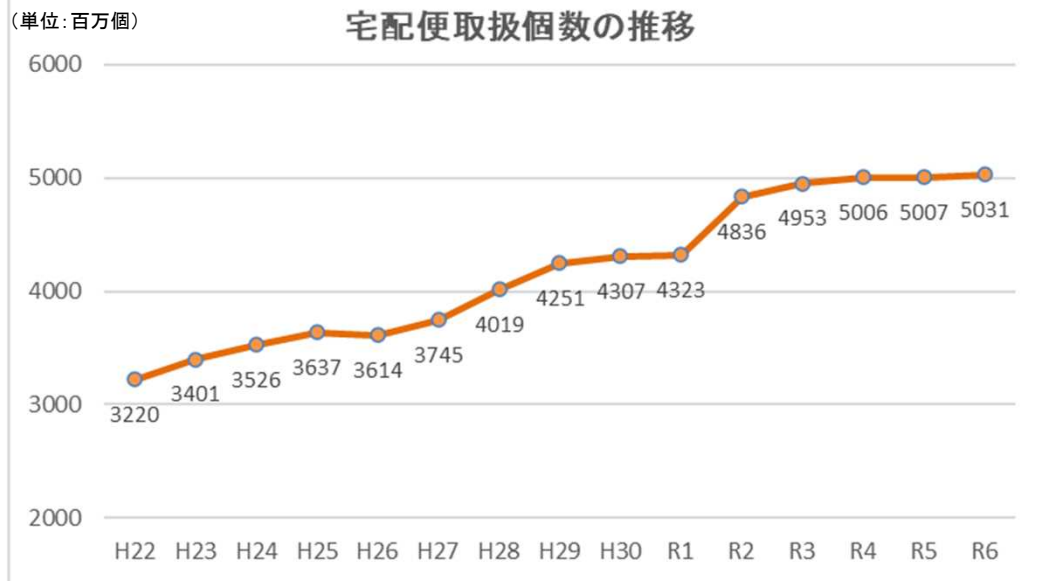
- 具体的な対応を行わなかった場合、**2024年度には輸送能力が約14%（4億トン相当）不足する可能性**（物流の「2024年問題」）。
- その後も対応を行わなかった場合、**2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足する可能性**。



出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会中間とりまとめ（2023年2月）より抜粋

- ▶ 多様化するライフスタイルとともに電子商取引(EC取引)が急速に拡大し、令和4年度には宅配便の取扱い個数が約50億個を超えました。
- ▶ 一方で、我が国の物流はトラックドライバーの時間外労働の上限規制等により、トラックドライバーの担い手不足が顕在化し、今後も深刻化することが見込まれる中、再配達率の高止まりによる宅配事業者の負担の増加等により物流の持続可能な提供が困難となる事態に直面しております。
- ▶ 再配達の削減に向けては消費者の行動変容が必要です。

宅配便の現状



消費者の行動変容に向けた取組み

物流産業の魅力向上のための広報の促進

- 我が国の国民生活や経済活動等を支える重要な社会インフラである物流が果たしている役割などについて、消費者の理解を促すためのアニメーション動画を作成(再生回数3,000万回超)。
- 政府広報とも連携し、ウェブサイト・SNS等を通じて情報発信。

<アニメーションイメージ>



<https://www.youtube.com/watch?v=sltqI9dNKI4>

「再配達削減PR月間」の実施

- 置き配などの多様な受け取り方法を社会全体に普及・浸透させるため、令和4年から毎年4月を「再配達削減PR月間」とし、関係省庁や地方自治体、宅配事業者、EC事業者等と連携しながら、再配達削減に向けた呼びかけなどを実施。

みんなで、減らそう、再配達!
日時や場所を指定して、荷物を一度で受け取ろう。

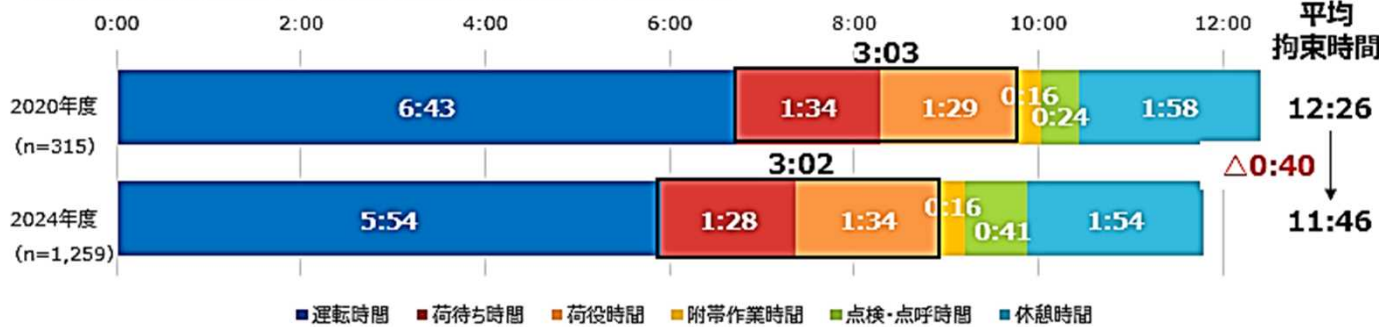
https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/re_delivery_reduce_pr.html

○ トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間に関する調査

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日の運行を調査

回答状況：2,544運行

○ 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



【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

○ 令和6年度の監査における勤務時間等基準告示(新基準適用)の遵守状況

※ R7.9.18 第18回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会資料より

➤ 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

【考察】

- 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、遵守出来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。

(参考) トラック運転者の時間外労働の上限960時間の遵守について(ヒアリング)

➤ 貨物運送事業者に対して、トラック運転者の時間外労働の上限960時間が遵守・未遵守等の状況について、4事業者に対してサンプリング調査を実施。

	事例	地域	協定書限度時間	保有車両数等	運行形態	上限960時間の遵守状況
未遵守	1	東北地方	960時間	営業所数：1(27両)	大型車による長距離運行	・運転者：1,282時間
	2	関東地方	960時間	営業所数：4(93両) 調査営業所(41両)	大型車による中・長距離運行	・運転者A：1,594時間 ・運転者B：1,260時間
遵守	3	中国地方	960時間	営業所：1(28両)	大型車による中・長距離運行	・運転者：524時間
	4	九州地方	960時間	営業所：1(12両)	大型車による長距離運行	・運転者：380時間

ヒアリング対象事業者：監査において勤務時間等基準告示の未遵守が確認された事業者

遵守できない原因

- 積込み時間が荷主都合で設定され、それに伴う荷待ちにより、大幅な残業時間が発生
- 着荷主の物流センターでのスペースが限られており、荷卸しに時間を要するため、労働時間が増大
- 荷主から十分な高速道路料金の支払いを受けられず、高速道路料金の深夜割引適用を受けるための運転時間が発生し、適切に休息期間が確保できない

遵守するための取組

- 長距離フェリーを使用して休息期間を確保するなど長距離運行において残業時間を増加させない取組みを実施
- 長距離輸送と地場輸送のシフトを適切に組み合わせることにより、ドライバー全体の長時間労働の偏在等を抑止

2. 適正な運賃収受について

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	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クラス）の場合の30分あたり単価

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

2. 多重下請構造の是正等

＜「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等＞

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

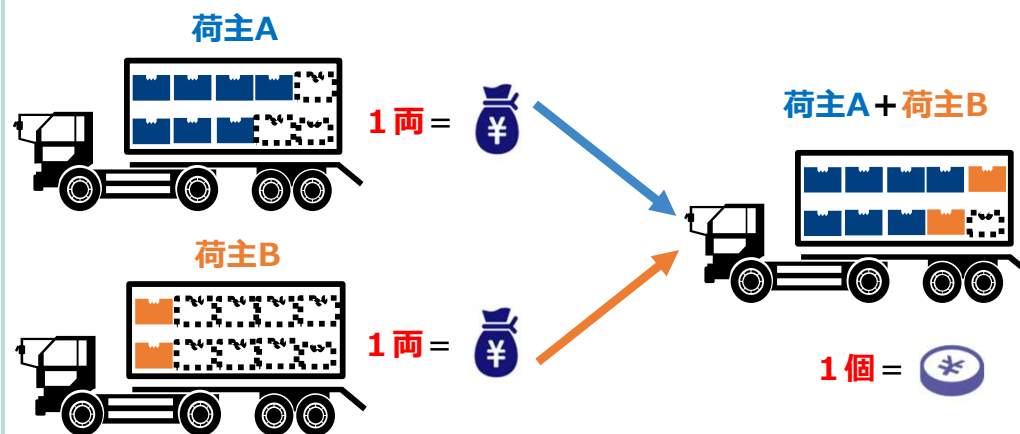
＜契約条件の明確化＞

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

3. 多様な運賃・料金設定等

＜「個建運賃」の設定等＞

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】



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

＜その他＞

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

荷主の皆様

トラック輸送の新たな「標準的運賃」が 告示されました

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

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



「標準貨物自動車運送約款」も同時に改正しています

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



お願い

運賃と料金を含む運送契約の条件に関して

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

トラック運送事業者の皆様

令和6年
3月

トラック輸送の「標準的運賃」が 告示されました

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

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



標準的運賃の活用により期待される効果

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

▶ ドライバーの賃金水準が引き上がり、労働環境の改善につながります



▶ 法令に則った事業の安定化を実現できます



お願い

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

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。

新たな「標準的運賃」を 告示しました

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

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



国土交通省HP

標準的運賃の概要

I. 距離制運賃表

平均8%引上げ

単位：円

キロ程	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	15,790	18,190	23,060	29,070
20km	17,710	20,430	26,110	33,160
30km	19,630	22,660	29,160	37,240
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮

II. 時間制運賃表

平均8%引上げ

単位：円

種別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
基礎額	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
タンク車	
石油製品輸送車	大型車又はトレーラーの3割
化成製品輸送車	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

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
積込料・取卸料	2,180円/30分（機械荷役の場合）	合計2時間を超えた場合は、 割増率5割を加算
	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

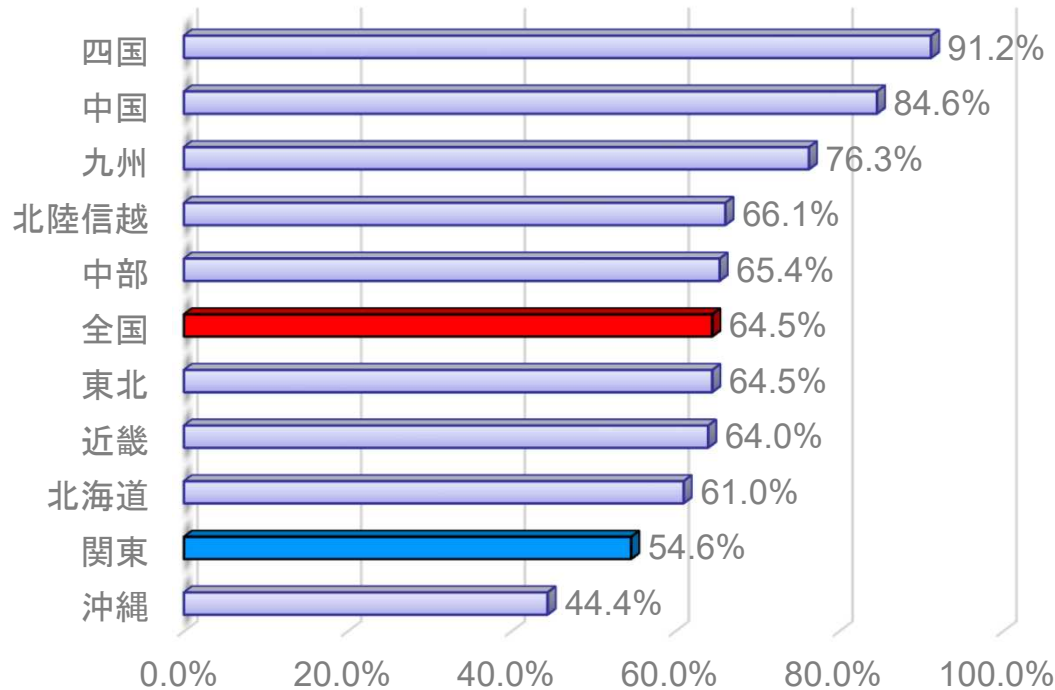
120円を基準価格とし、軽油価格の変動に応じて設定できるよう、
算出方法や燃料価格上昇テーブル等を提示

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、栃木県では586事業者 [54%] が標準的な運賃を届出

届出件数と割合

標準的な運賃届出割合
(運輸局: R071231時点)



令和7年12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	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%
合計(全国)	56990	36776	64.5%

※告示されてからの累計件数

※標準的な運賃の届出率⇒ 関東 54.6% 全国 64.5%

3. **トラック・物流Gメンについて**

- トラック業界は、全産業平均と比較して長時間労働で低賃金である構造的課題があることから、**ドライバーの労働環境改善のための働き方改革や構造課題の解消が必要な状態**
- トラック業界の課題に取り組むには、**荷主企業・元請事業者等の理解と協力が不可欠**

■トラック・物流Gメンを組織した背景

- ✓ トラックドライバーは、他産業と比較して労働時間が長く、低賃金にあることから、**担い手不足が課題。**
- ✓ **荷主企業・元請事業者の理解と協力の下**、荷待ち時間の削減や適正な運賃の収受等により、**トラックドライバーの労働条件を改善することが急務。**
- ✓ 国土交通省では、適正な取引を阻害する行為を是正するため、貨物自動車運送事業法に基づき、荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等を実施してきたが、依然として荷主等に起因する長時間の荷待ちや、運賃・料金等の不当な据え置き等が十分に解消されていなかった。

トラック・物流Gメンとは

- トラック・物流Gメンは、長時間の荷待ちなど、トラック事業者が法令遵守できなくなるおそれのある行為（違反原因行為）を行っている疑いのある荷主企業・元請事業者に対し、**貨物自動車運送事業法に基づく是正指導を実施**

■トラック・物流Gメンを創設

- ✓ 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。

トラック・物流Gメンは見ています。

違反原因行為

01  長時間の荷待ち	02  契約のない付帯業務	03  運賃・料金の不当な据え置き	04  過積載運送の指示・容認	05  異常気象時の運送依頼	06  無理な運送依頼
--	--	--	--	---	--

ドライバーの将来を守るかどうかは、荷主に掛かっている。 [トラック・物流Gメン](#)   国土交通省 

トラック・物流Gメン体制



国土交通省

物流・自動車局
貨物流通事業課

地方運輸局
(全国10か所)

地方運輸支局等
(全国52か所)

是正対象となる荷主・元請事業者等の違反原因行為

違反原因行為とは、トラック運送事業者等が関係法令に違反する原因となるおそれのある行為

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



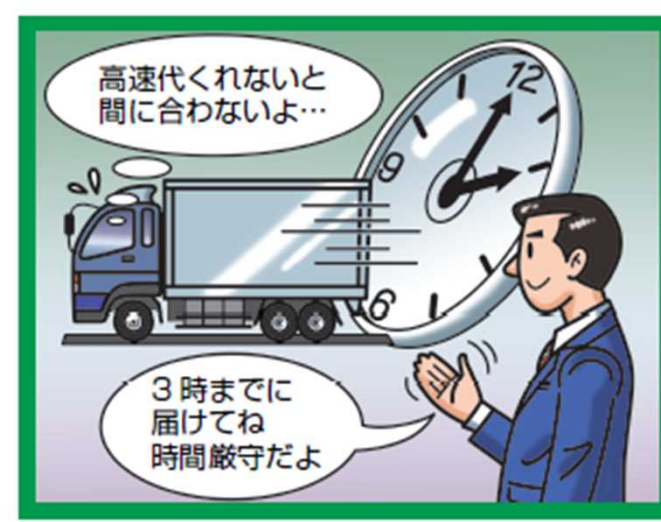
過積載運送の指示・容認



異常気象時の運送依頼



無理な運送依頼



トラック・物流Gメンの業務・是正指導

情報収集

プッシュ型調査

トラック事業者へ直接電話をかけ、もしくは直接事業所などに訪問し、荷主との間での困りごとがないか、その中で荷主からの行為に違反原因行為に該当するものがないか、などについて日々、聴取を実施。

荷主等違反原因行為の通報窓口

荷主等による長時間の荷待ちや契約にない附帯業務の強要などの実態を把握するための「目安箱」を設置し、「働きかけ」等の実施の判断に活用。情報提供者の同意が得られた場合は、追加の聞き取りを実施。

パトロール・フォローアップ調査

プッシュ型情報等で得られた違反原因行為の確認・証拠収集のため、荷主の物流拠点の敷地外から荷待ち状況等を調査。



荷主への是正指導の基本フロー

働きかけ

トラック事業者が法令順守できるよう理解を求める

さらに情報を得た場合

要請

改善計画の提出、改善状況の報告についても協力を依頼

要請してもなお改善されない場合

勧告・公表

改善計画の提出、改善状況の報告についても協力を依頼

理解を求める文書を発出



荷主による自主的な状況確認と改善

荷主へのフォローアップの実施

要請・勧告文書を発出



必要に応じ関係省庁等と連携してヒアリング



改善計画の策定、改善期間の設定

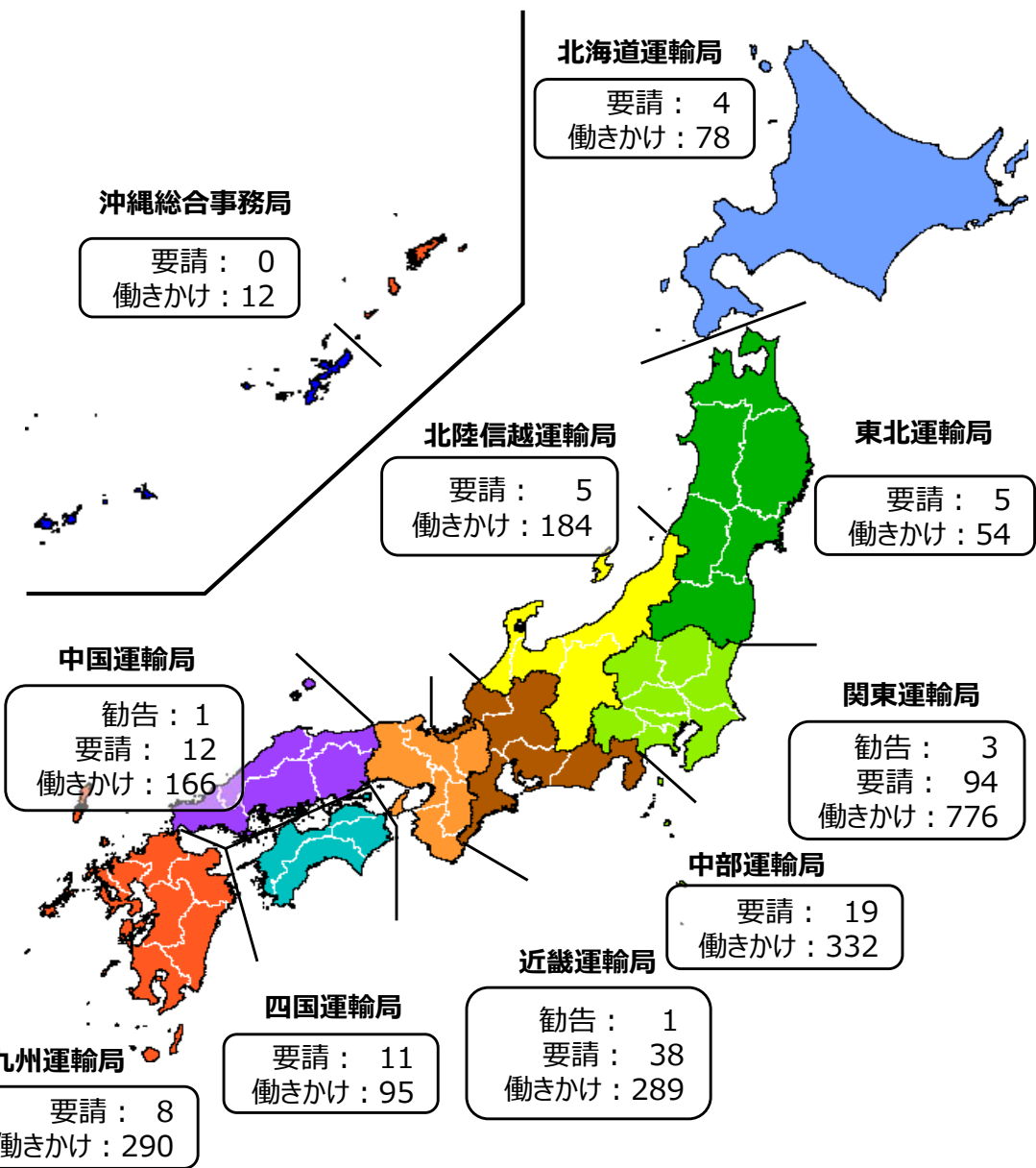


トラックGメンによる改善状況の確認



改善報告の提出
(違反原因行為の解消)

〈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 : 2,276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%)**
- **契約にない付帯業務 (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%)

背景

- ◆ 令和5年7月に「トラックGメン」を創設し、「トラックGメン」による調査結果を貨物自動車運送事業法に基づく荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等の是正指導に活用し、実効性を確保してきたところ。
- ◆ また、令和6年11月には、物流全体の適正化を図る観点から「トラックGメン」を「トラック・物流Gメン」に改組し、倉庫業者からの情報収集を行うとともに、各都道府県のトラック協会が新たに設けた「Gメン調査員」とともに総勢360名の規模に体制拡充を図り、情報収集機能を強化した。
- ◆ 「トラック・物流Gメン」が今後も荷主等に対する効果的な是正指導を実施するためには、是正指導の透明性や公平性を確保し、関係者からの一層の理解と協力を得ていく必要があり、現在「トラック・物流Gメン」が実施している是正指導の考え方等を行政手続法第36条に基づく行政指導指針として公表することにより、統一的な運用を行うものである。

概要

トラック・物流Gメンが実施している是正指導の考え方等を規定した行政指導指針を以下のとおり公表する。

1. 是正指導の対象 トラック・物流Gメンの是正指導の対象となる荷主の定義、違反原因行為の種別、違反原因行為ごとの定義及び考え方等を規定
2. 是正指導の手続き、改善内容の確認 トラック・物流Gメンが是正指導を実施する際の判断基準及び手続き、是正指導を実施した際の改善内容の確認方法等を規定
3. 荷主パトロール等の実施 トラック・物流Gメンによる荷主パトロールや街頭活動に関する実施方法等を規定
4. 情報提供及び処理結果通知等 トラック・物流Gメン又はGメン調査員に対する情報の提供方法や情報の取扱い、情報提供者への処理結果の通知制度等について規定

制定日

令和7年10月1日

こちらのURL及びQRコードより「是正指導指針」をご覧ください。

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001913224.pdf>



令和7年度 監視体制強化及び集中監視月間について

○ 監視体制強化

- 本年10月に、トラック・物流Gメンが行う活動の総合的なサポートや分析業務を実施する外部チーム「Gメンアシスタント事務局」を国土交通本省に設置し、体制強化を図る。
- また、これまで国土交通本省及び日本倉庫協会にのみ置かれていた倉庫業者向けの通報窓口を地方運輸局にも設置し、広く情報収集や意見聴取を行う。

○ 集中監視月間

- 本年10月・11月を「集中監視月間」と位置づけて、**適正な取引を阻害するおそれのある行為**をしている荷主や元請事業者に対する**監視を強化**。
- 集中監視月間では、他省庁関係機関と連携し、荷主等への合同パトロールやヒアリングを実施。来年1月に施行される**取適法（改正下請法）の周知啓発活動**等を積極的に実施。

<大規模荷主合同パトロール>

- 本年は4月に改正物流法が一部施行されたことや来年1月には取適法（改正下請法）が施行されることを踏まえて、**公正取引委員会と連携した大規模合同荷主パトロールを実施**。
- 全国すべての**地方運輸局からトラック・物流Gメンが荷主等の本社や着荷主が多い東京へ集結**し、荷主等による違反原因行為の未然防止、ドライバーの労働環境改善を図るとともに改正物流法や取適法の周知啓発活動等を積極的に実施。

【パトロール概要】

日時：令和7年10月28日（火曜日）～10月29日（水曜日）

内容：荷主等に対する改正物流法や取適法の周知啓発活動

都内や首都圏の大手荷主の拠点等を個別に訪問



合同パトロール出発式の様子



荷主企業を個別に訪問

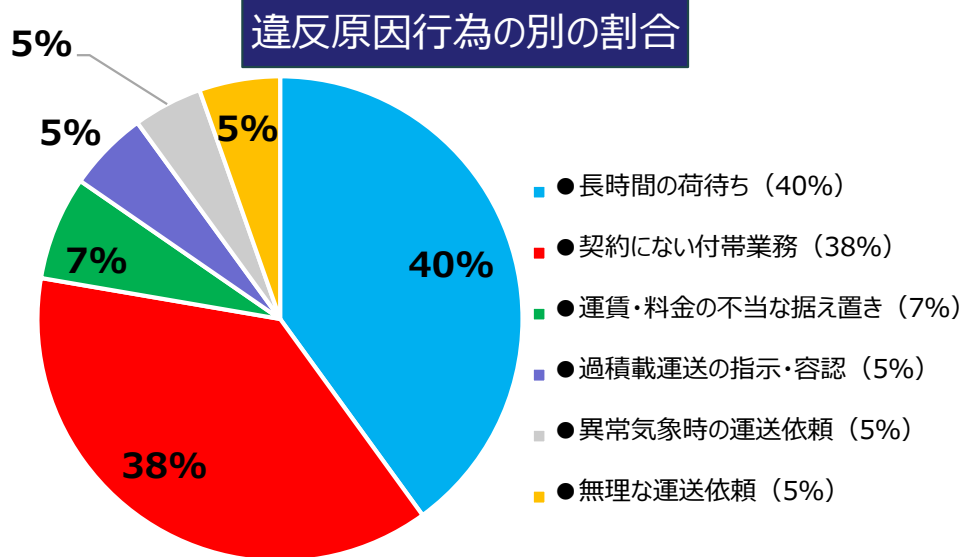
主な取り組み

本年度の集中監視月間においては、令和8年1月に施行された取適法（改正下請法）を踏まえ、公正取引委員会や、かねてより連携をしている労働局、トラック協会Gメン調査員と合同で、荷主パトロールを精力的に実施。

是正指導実施状況

トラック事業者への「違反原因行為実態調査」により入手した情報に基づき、適正な取引を阻害するおそれのある荷主や元請事業者に対して、「働きかけ」「要請」の是正指導を実施。

働きかけ 129件（荷主83、元請29、その他17）
要請 1件（荷主 1）



※「要請」を実施した荷主に対しては、今後、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

パトロールの活動内容

荷主や元請事業者の事業所を訪問して下記内容の説明等を実施

- 関東運輸局から
 - 長時間荷待ちの解消等に対して、荷主が配慮することの重要性を説明
 - 適正な取引環境に向けた取組みについての協力要請 など
- 公正取引委員会から
 - 取適法の施行により、「特定運送委託」が規制の対象取引として追加となることなど改正内容についての説明や周知 など
- 労働局から
 - トラックドライバーの労働環境改善に向けて、改善基準告示の遵守に関する協力の要請 など

合計 25回 約380社訪問

(内 荷主 349社、元請 7社、倉庫業他 24社)

改正された取適法による主な内容 (2024年4月現在)

項目	改正前	改正後
特定運送委託の対象取引	2024年4月現在	2024年4月現在
特定運送委託の対象取引	2,526,000円	484,700円
特定運送委託の対象取引	2,526,000円	484,700円

荷主パトロール等の活動状況

荷主等パトロール・現地調査



・荷主等へアポなしで訪問し、改正法の周知・広報及び説明やヒアリングを実施

・荷主の物流拠点等に出向き、長時間の荷待ち等の有無や程度について確認

関係機関との連携（大規模荷主パトロール含む）



・公正取引委員会との合同パトロール（埼玉県内）

・大規模荷主パトロール（都内）

・労働局との合同パトロール（茨城県内）

・労働局との合同パトロール（栃木県内）

その他の周知・広報活動

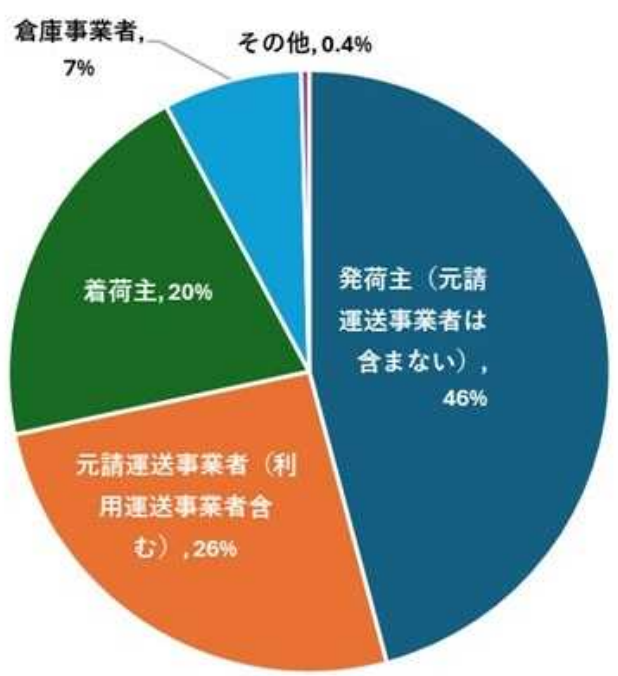
- ◆ 『物流改正法』に関する説明会の開催
 関東運輸局・関東経済産業局・関東農政局の3局共催で、説明会をオンラインで開催。参加者約300人に対して、改正物効法やトラック適正化二法、持続可能な食品等流通緊急対策事業について、各局から説明、質疑応答を実施。

- ◆ 山梨県主催「やまなし未来物流大会」に参加
 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した。
- ※ その他、国土交通省主催の「トラック物流2024年問題に関するオンライン説明会」に参加し、当局のトラック・物流Gメンの取組等を説明した。

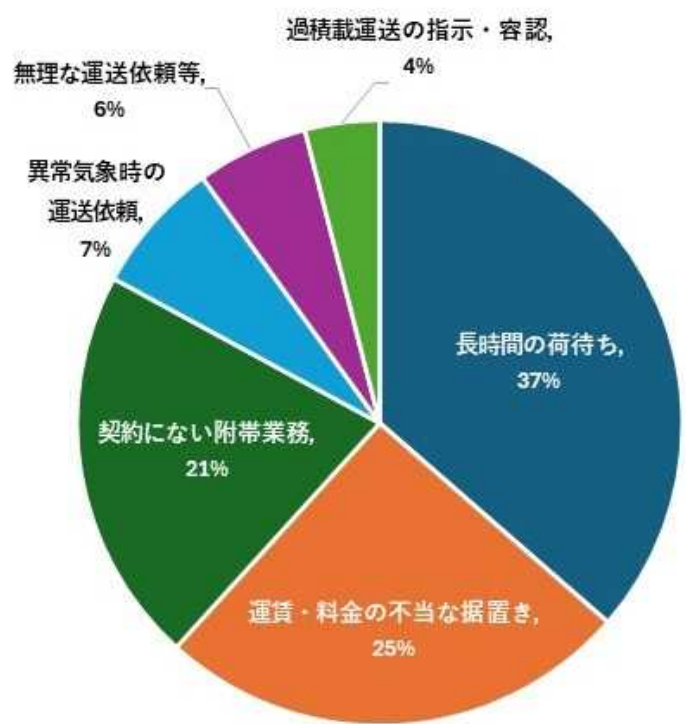
違反原因行為に係る実態調査の結果（概要）

- ◆ R7年8～9月にかけて、全トラック事業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：**約6万社**
 - 回答数：**21,048件**（R6：24,159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：**2,007件**（R6：3,308件）
 - 昨年度調査に比べて、すべての違反原因行為において件数が減少傾向ではあるが、**依然として、食品・食料品の占める割合は多い。**

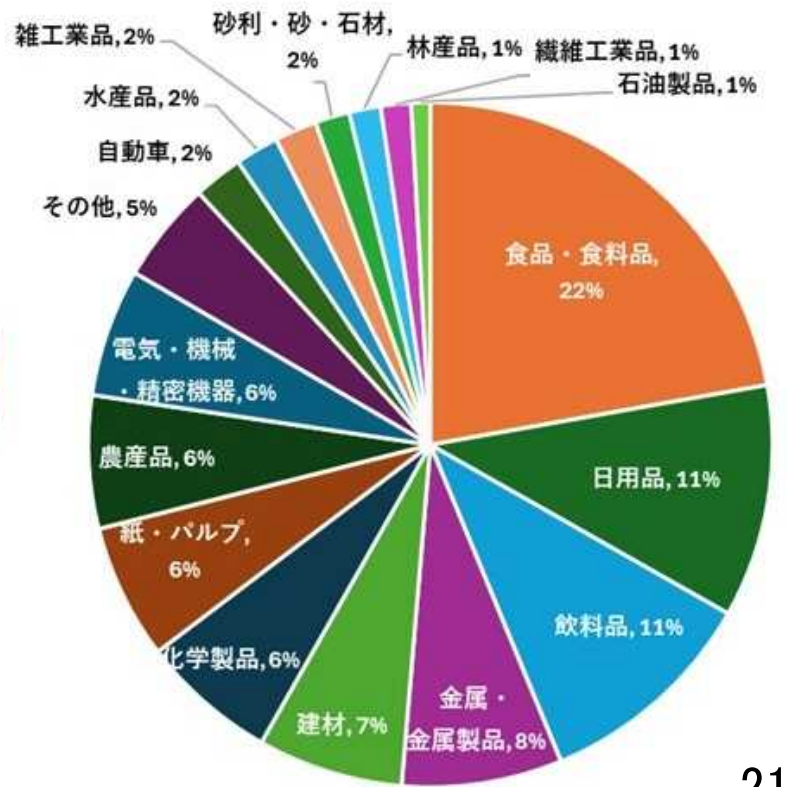
1. 違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



2. 違反原因行為の割合



3. 違反原因行為ありの回答における輸送品目（複数回答）

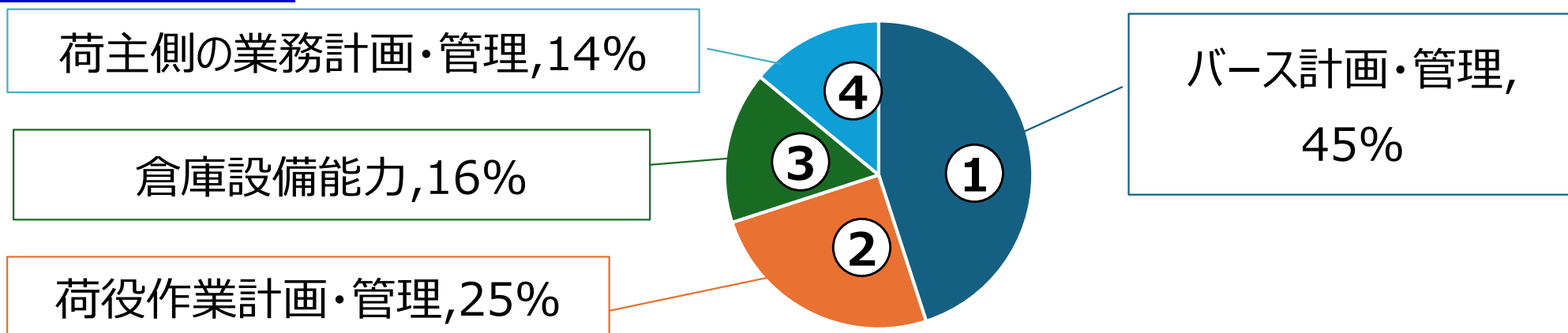


違反原因行為に係る実態調査の結果（主な傾向）

- ◆ 回答のあったトラック事業者のうち、**Gメンの活動を認知している割合は、約90%**となっている。
- ◆ 違反原因行為の実態調査を基にGメンが追加でトラック事業者から詳細情報を収集したところ、違反原因行為の上位3位では、下記のような傾向があった。
- ◆ Gメンの是正指導の強化や荷主パトロール等の啓発活動の効果、また、改正物流法（R7年4月施行）などの総合的な施策により荷主の意識が改善されてきていることもあり、**違反原因行為の報告は約39%減少**している。

違反原因行為上位3位におけるトラック事業者が考える主な原因の内訳と声

長時間の荷待ち

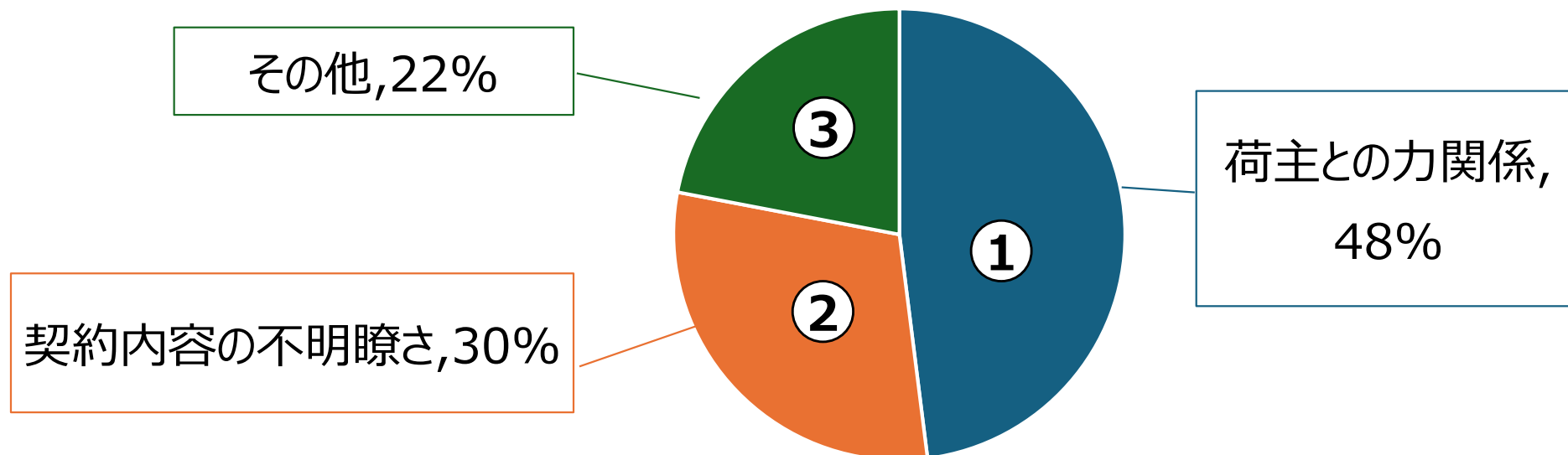


- ①：「倉庫で導入されているバース計画・管理システムをうまく活用できない。またそもそもシステムがなく、到着順となっている」、「荷主と倉庫側で伝票やデータの連携が取れず作業が遅延してしまう」等。
- ②：「倉庫の荷役作業の管理者や現場作業員の不足」、「荷主と運送事業者との連携が不十分」等。
- ③：「バース数が少ない」、「着荷主側の荷捌き場などの作業場所が不足」、「運送事業者が待機できる場所が荷主側倉庫にない」等。
- ④：「着荷主側の業務計画と実リソース（人員数、設備能力、など）との整合性が取れていない」等。 22

違反原因行為に係る実態調査の結果（主な傾向）

違反原因行為上位3位におけるトラック事業者が考える主な原因の内訳と声

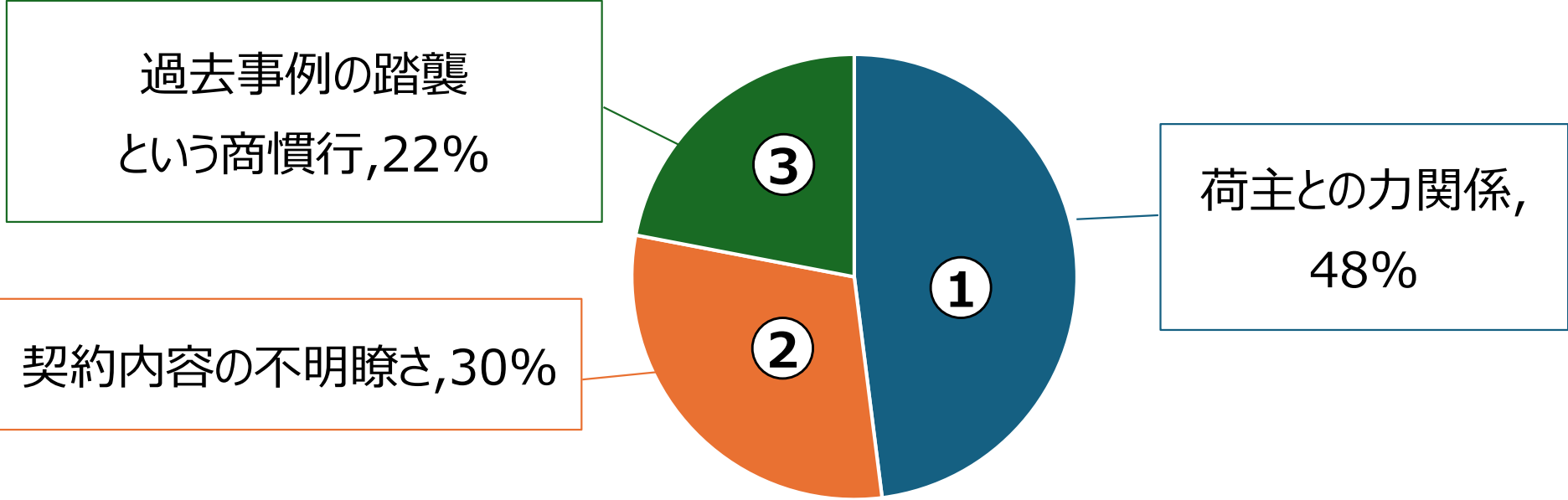
運賃・料金の不当な据置き



- ①：「荷主側の一方的な運賃・料金の決定」、「荷主側が料金を上げないから運送事業者にしわ寄せがいく。」、「話に行くと荷主から契約を解除・打ち切られるリスクがある」、「荷主と親子関係にあるため交渉不可」等。
- ②：「荷主本社からの回答待ちで契約交渉が進まない」、「契約が複雑で交渉が進まない」、「営業所ごとに契約をしているが、他の営業所では異なるという理由で、進まない」等。
- ③：「荷主との交渉の機会がない」、「決定権が荷主本社のみで交渉窓口が遠い」、「入金時に減額されている。」、「ドライバーの維持が困難になっている。」等。

違反原因行為上位3位におけるトラック事業者が考える主な原因の内訳と声

契約にない附帯業務



- ①：「附帯業務を断れない、拒否すると契約を打ち切りをそそのかされる。」、「本社の承諾は得たが、支店では聞いていないと突き返される。」、「作業負荷が高く、ドライバーが辞めていく」等。
- ②：「業務改善・定着している中でいつの間にか増えた附帯業務については、交渉が難しい」、「荷主との契約書記載の内容が古いままになっており業務範疇が曖昧」、「平日土日の区別なし」、「運用がコロコロ変わる」等。
- ③：「だいぶ前から附帯業務が常態化しており、賃金が厳しい現代でも今更言いつらい」、「バラ積やパレットの乗せ換えが生じているが、ずっとやっているので言えない」等。

- メディア配信を通して、トラック・物流Gメンの活動への理解・協力を広く呼びかけ、**違反原因行為等の是正に向けて周知啓発を実施**



YouTubeチャンネル
「STOP!トラハラ」過積載・過労運転防止プロジェクト
@stop_torahara_official



トラック・物流Gメンの活動紹介動画

トラック・物流Gメンが違反原因行為を監視・是正していることを紹介。6つの違反原因行為の説明等について、約90秒の動画を制作・配信。

6つの違反原因行為のショート動画

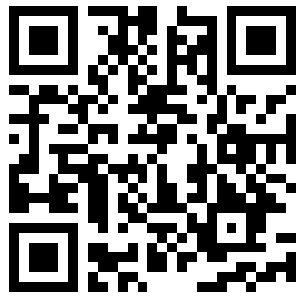
違反原因となる6つの行為をテーマに、ショートドラマ形式でシリーズものとして、6つの動画を制作・配信。





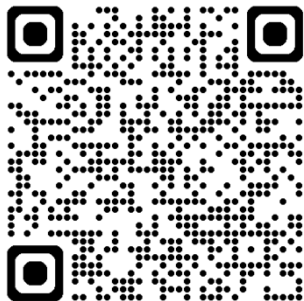
トラック・物流Gメン概要サイト

- 関東運輸局ホームページ内にトラック・物流Gメンの取組みに係る情報を掲載しております。
https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/jidou_koutu/kamotu/track_gmen.html



荷主等違反原因行為の通報窓口

- 「恒常的に荷待ち時間が長い」、「契約にない付帯業務」「過積載になるような依頼」など情報をお寄せください。
- 令和7年10月に新たな通報窓口を設置しました。
<https://gmensystem.my.site.com/FeedbackBox/s/>



「オンライン説明会」参加サイト

- オンライン説明会への参加はこちら。
- 荷主、元請け事業者など関係者の問題意識、取組好事例紹介のほか、最近のトピックス、物流改正法などの説明もあります。
https://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/00001_01682.html

4. **トラック事業の取引環境適正化に向けた取組み**

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り組み

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**をとおして、**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



5. 周知事項について

「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

(公布日：令和6年5月15日)

背景・必要性

- 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。

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>

*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。⇒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〉



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（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>

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）

特定貨物自動車運送事業者等
保有車両台数 150台以上
（上位70社程度）

特定倉庫業者
貨物の保管量 70万トン以上
（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

- (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

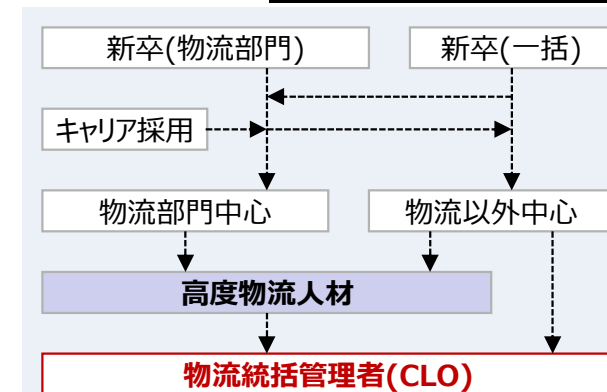
定期報告

- (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） 31

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^①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に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に、(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

1. 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。**

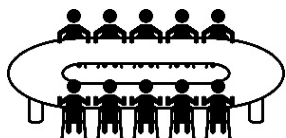


2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限 ①

- 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。



2. 「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に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に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。



3. 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。**

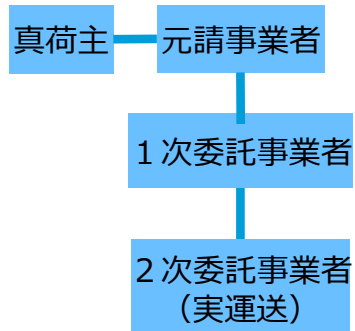


(1) 元請け事業者は、自らを「ゼロ次」とした場合、**「2次請け」=再々委託までに制限**するルールを設けること等が必要となる。

(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。

(3) その他、**運送契約書面の交付義務、実運送体制管理簿の作成義務**等が、**貨物利用運送事業者（第一種自動車・第二種集配）に対しても適用**されることとなる。

<今後の取引構造>



4. 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。



4. 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**。

5. その他

- **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。



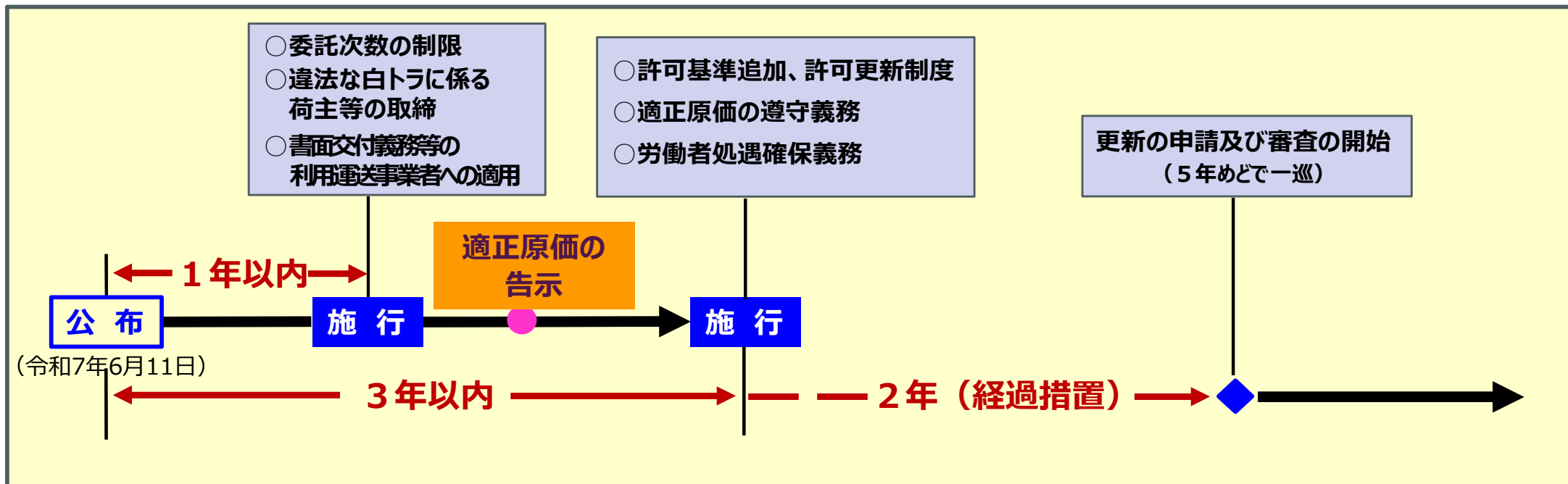
- (1) トラック運送事業法の目的に、**「労働環境の適正な整備に留意すること」**を明記。
- (2) トラック運送事業者の義務として、**「労働者の適切な処遇の確保のために必要な措置を実施すること」**を追加。 ⇒ **許可更新の要件**にも含まれる

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。

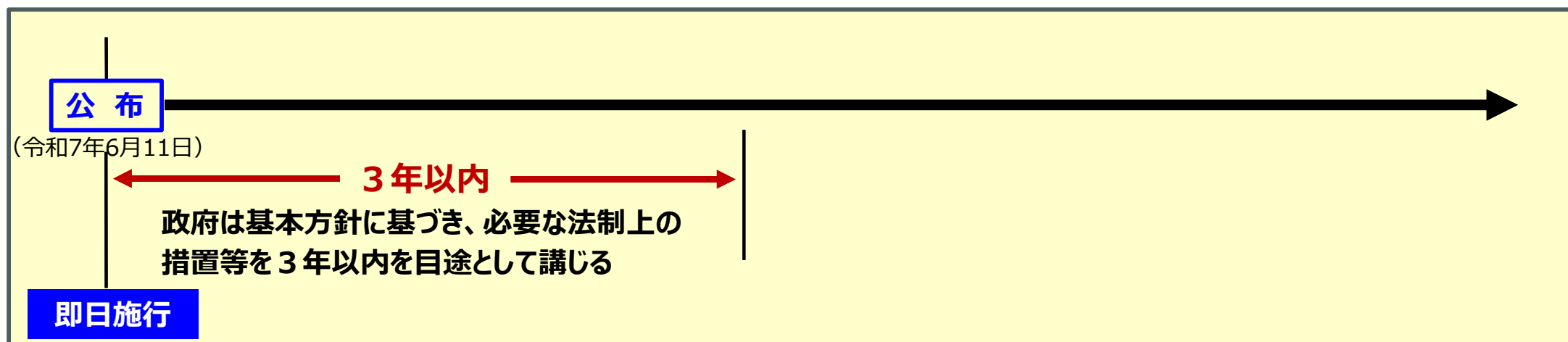
- (3) 「物流政策推進会議」の構成メンバーは、**国土交通大臣、経済産業大臣、農林水産大臣、厚生労働大臣及び公正取引委員会委員長**など。

6. トラック適正化二法の施行時期

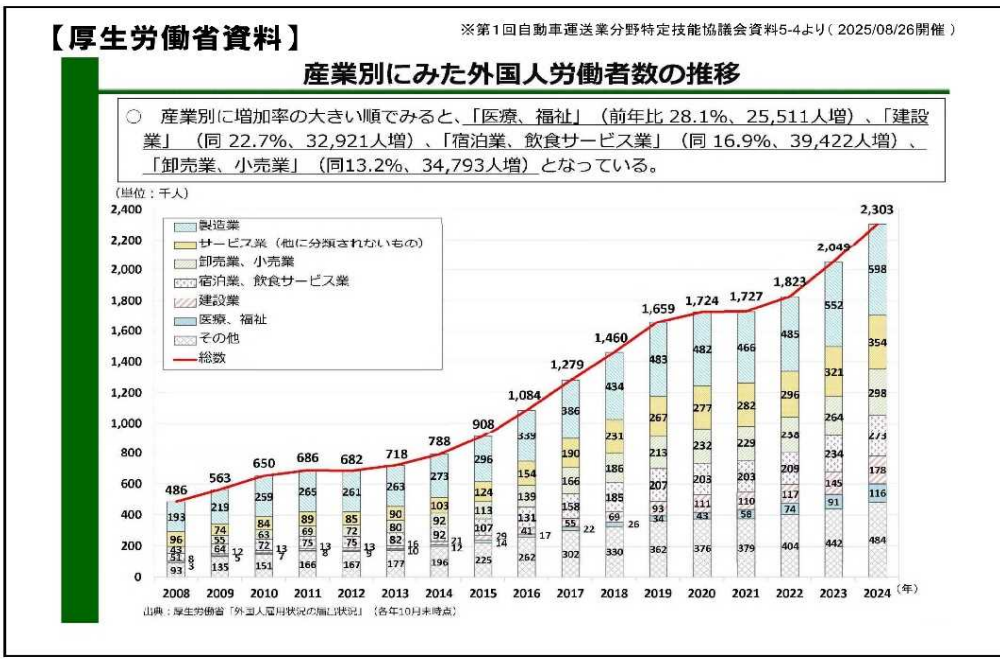
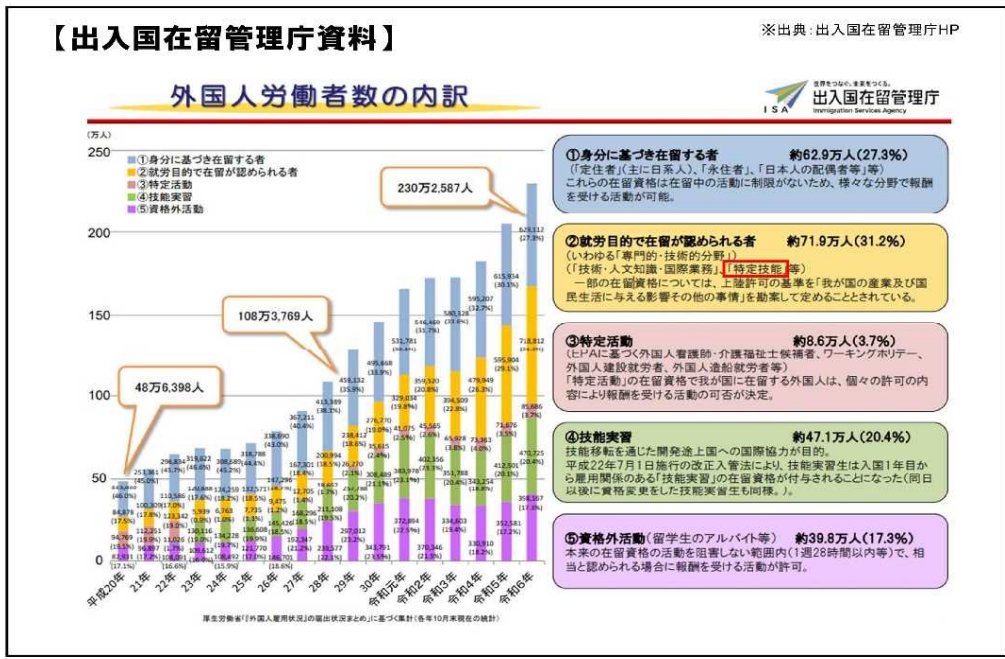
【貨物自動車運送事業法】



【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】



特定技能制度の概要について



特定技能制度の概要

国土交通省

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ま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、在留資格「特定技能1号」及び「特定技能2号」を創設。(平成31年4月から実施)

特定技能1号：特定産業分野に属する相当程度の知識又は経験を必要とする技能を要する業務に従事する外国人向けの在留資格

特定技能2号：特定産業分野に属する熟練した技能を要する業務に従事する外国人向けの在留資格

特定産業分野：介護、ビルクリーニング、工業製品製造業、建設、造船・船舶工業、自動車整備、航空、宿泊、農業、漁業、飲食品料製造業、外食業、自動車運送業、鉄道、林業、木材産業

特定技能制度の概要

国土交通省

特定技能1号のポイント

在留期間	1年を超えない範囲内で法務大臣が個々の外国人について指定する期間ごとの更新(通算で上限5年まで)
技能水準	試験等で確認(技能実習2号を修了した外国人は試験等免除)
日本語能力水準	生活や業務に必要な日本語能力を試験等で確認(技能実習2号を修了した外国人は試験免除)
家族の帯同	基本的に認めない
支援	受入れ機関又は登録支援機関による支援の対象



特定技能制度の概要について

特定技能制度における自動車運送業分野の制度概要

- 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、特定技能制度の対象分野への追加を閣議決定（令和6年3月29日）。
- 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し、令和7年6月末時点の速報値で10名が在留資格を取得。

	トラック	バス	タクシー
・受入れ見込数	2. 45万人（総計）		
・主な業務内容	①運行业務 ②荷役業務	①運行业務 ②接客業務	
・技能水準	①第一種運転免許（※1） ②特定技能評価試験（トラック）（※2）	①第二種運転免許（※1） ②特定技能評価試験（バス）（※2）	①第二種運転免許（※1） ②特定技能評価試験（タクシー）（※2）
・日本語能力	・日本語能力試験N4 又は ・日本語基礎テスト 合格	日本語能力試験N3	日本語能力試験N3
・受入れ事業者の要件	・「働きやすい職場認証制度」 又は ・「Gマーク制度」の認証取得 等	・「働きやすい職場認証制度」の認証取得 等	・「働きやすい職場認証制度」の認証取得 等

【参考】「働きやすい職場認証制度」と「Gマーク制度」について【概要】

	働きやすい職場認証制度 (運転者職場環境良化度認証制度) 	Gマーク制度 (貨物自動車運送事業安全性評価事業) 
制度趣旨	職場環境改善に向けた自動車運送事業者の取組を見える化することで、求職者の就職を促進し、各事業者の人材確保の取組を後押しする	利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性の向上に対する意識を高めるための環境整備を図る
制度創設	令和2(2020)年8月	平成15(2003)年7月
認証／認定主体	国土交通省が指定する認証実施団体 (※)現在は、(一財)日本海事協会が実施	トラック法に基づく指定を受けた全国貨物自動車運送適正化事業実施機関(全日本トラック協会)
認証／認定対象事業者	トラック、バス、タクシー事業者 (原則、事業者単位で認定。都道府県単位でも申請可能)	トラック事業者 (事業者単位で認定)
認証／認定者数	トラック：約2,500者、バス：約300者、タクシー：約900者(事業者ベース、令和6年4月時点)	約29,000者(事業所ベース、令和6年度末時点)
認証／認定要件	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分野において基準点数を満たしていること 等	①安全性に対する法令の遵守状況、②事故や違反の状況、③安全性に対する取組の積極性の3分野において基準点数を満たしていること 等
認証／認定の有効期間	原則2年間	新規：2年間、初回更新：3年間、2回目更新以降：4年間
インセンティブ	ハローワークにおける求人票への認証マークの表示、助成の優遇 等	違反点数の消去、助成の優遇、保険料の割引 等

特定技能評価試験概要

実施機関

- 一般財団法人 日本海事協会

受験資格

- 満17歳以上の外国人（インドネシアでの試験は満18歳以上）
- 試験当日において有効な日本又は海外の運転免許(普通自動車以上)を有する外国人

受験料 (2025年8月26日時点)

- 国内での受験：5,000円（税抜） 海外での受験：37USDドル

試験方法

- CBT方式
 - ・ 受験者本人が自ら希望の場所、日時で試験を予約し、試験センターで受験する方法
- 出張試験方式
 - ・ 申込者(企業、支援機関、送出機関など)が受験者を集め試験会場を準備し、試験監督者が希望の場所、日時に出張して試験を実施する方法
 - ・ 海外の場合は、1出張当たり50名分以上の申込みが必要
 - ・ 受験料の他に試験監督者1名分の旅費と宿泊費が必要

試験実施国(CBT)

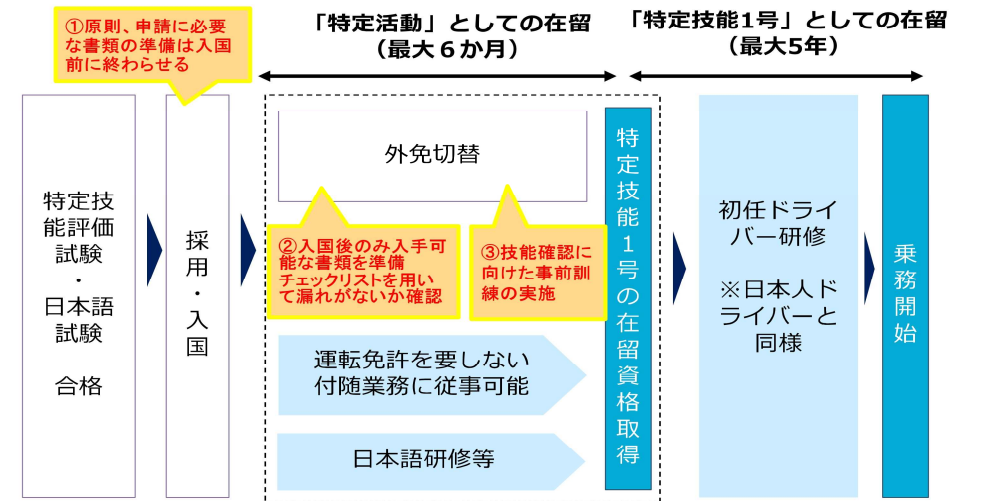
- 二国間協力覚書締結国のうちCBT実施国（未実施国はベトナム・タジキスタン）
 - ・ インド、インドネシア、ウズベキスタン、カンボジア、キルギス、スリランカ、タイ、ネパール、パキスタン、バングラデシュ、フィリピン、マレーシア、ミャンマー、モンゴル、ラオス、日本【計16ヶ国】

試験状況

業務区分別	受験者数	合格者数	合格率
合計	3,493名	2,557名	73.2%
・トラック	2,909名	2,096名	72.1%

※2025年8月20日時点

トラック運転手としての乗務開始までのプロセス



特定技能制度の概要について

【警察庁資料】外免切替の見直し(案)

※第1回自動車運送業分野特定技能協議会資料5-1より(2025/08/26開催)

- 見直しの背景**
- 「骨太方針2025」等において、「外免切替手続について住所確認や知識・技能確認の審査内容を厳格化」が求められている
 - 基本的な交通ルールを理解していない外免切替により免許を取得した外国人による交通事故が発生
 - 海外では免許取得時に一定の居住・在留が求められている中、日本では当該要件がなく、観光客等が免許を取得

住所確認の厳格化 (道路交通法施行規則改正)

<p>現在の免許関係手続 (免許取得時)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 住民票がある者：住民票の写し ○ 住民票がない者：旅券と「一時滞在証明」 <p>※ 3ヶ月以下の短期滞在は住民票が交付されない</p> <p>(運転免許証更新時)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 運転免許証 	<p>見直し後の免許関係手続 (免許取得時)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 免許申請時に、申請者の国籍にかかわらず、例外的な場合を除き、住民票の写しの添付を求める ➡ 観光等の短期滞在の在留資格の者は免許を取得できない <p>※ 例外的に、国外転出中の日本人は「戸籍謄本等」、外交官・モータースポーツイベントで一時的に来日する外国人レーサー等は「権限ある機関が発行する身分を証明する書類」を添付することにより免許の取得が可能</p> <p>(運転免許証更新時等)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 外国人については、在留カード、特別永住者証明書、住民票の写し又は上記※の書類の提示を求める
--	---

知識確認・技能確認の厳格化 (運用の見直し)

<p>現在の確認</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 知識確認：運転に必要な知識の確認 ➡ イラスト問題を10問出題 ○ 審査基準：70%以上 ○ 技能確認：運転に必要な技能の確認 ➡ 場内における実車による確認 ○ 審査基準：70%以上 	<p>見直し後の確認</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 知識確認 ➡ イラスト問題を廃止し、問題数を50問に増加 ○ 審査基準を新規免許取得時と同様の90%以上に引き上げ ○ 基本的な交通ルールを十分に理解しているかを確認 ○ 技能確認 ➡ 横断歩道の通過等の課題を追加するとともに、新規免許取得時と同様に、審査基準についても、合図不履行や右左折方法違反等の採点を厳格化
---	--

自動車運送業分野特定技能協議会



- 制度の適切な運用を図るため、特定産業分野ごとに分野所管省庁が協議会を設置。
- 協議会においては、構成員の連携の緊密化を図り、各地域の事業者が必要な特定技能外国人を受け入れられるよう、制度や情報の周知、法令遵守の啓発のほか、地域ごとの人手不足の状況を把握し、必要な対応等を行う。

- <主な協議内容>**
1. 特定技能外国人の受入に係る制度の趣旨や優良事例の周知
 2. 特定技能所属機関等に対する法令遵守の啓発
 3. 就業構造の変化や経済情勢の変化に関する情報の把握・分析
 4. 大都市圏等への集中回避に係る対応策の検討・調整 など



6. 茨城運輸支局におけるトラック・物流Gメンの取組

プッシュ型情報収集の取組状況

Gメン発足時(R5.7.21)~R8.1.31

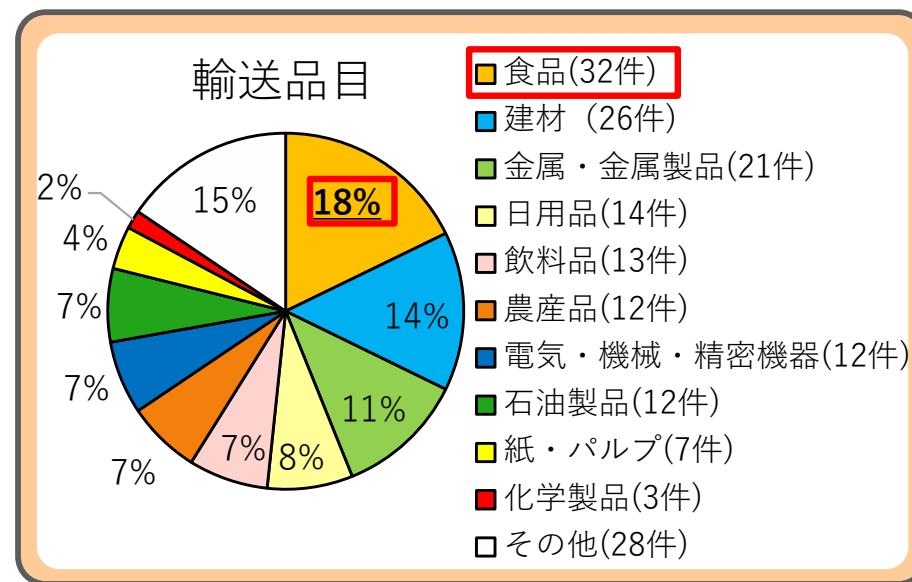
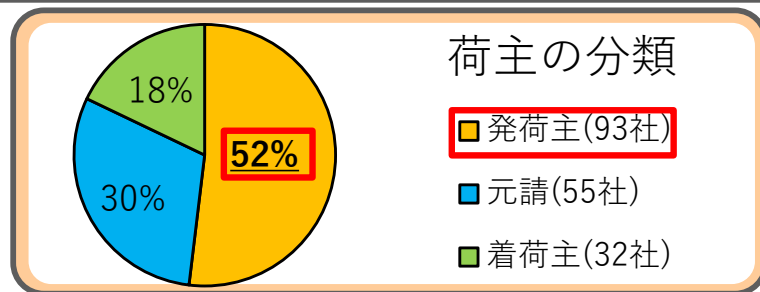
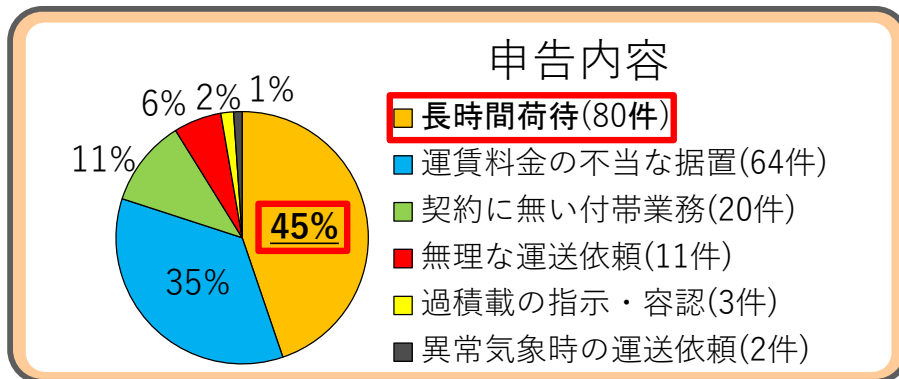
調査件数	1,878件
------	--------

○ 適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の監視を強化するため、荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」の際に活用できる情報収集として、運輸支局及びGメン調査員にて調査を実施した。



調査結果

○ プッシュ型調査の結果、180件の違反原因行為の疑いのある荷主等に関する申告があった。



傾向

- ・ 申告内容で最も多かった違反原因行為は、**長時間荷待に関する情報で45%**であった。
- ・ 違反原因行為を行っている荷主の分類では、**発荷主が多く、52%**であった。
- ・ 違反原因行為有の回答における輸送品目で最も多かったのは、**食品で18%**であった。

6. 茨城運輸支局におけるトラック・物流Gメンの取組

荷主・元請け企業等ご意見

No.	種別	取扱品目	ご意見
①	荷主	紙パック	・ 製造依頼元のメーカーで運送事業者を手配している。過去、当工場でも長時間荷待ち問題はあったが、現状は解消された。当工場から運送事業者に対し、スポットで運送依頼をすることもあるため、その際は <u>運賃交渉について柔軟に対応したい。</u>
②		アルミ製品	・ 製品未完成によって荷待ち・荷役時間の長時間化を防ぐため、最近では <u>製品が完成し、荷積みが出来る状態になってから運送事業者を手配している。</u>
③		再生活性炭	・ 当工場での荷待時間はゼロに出来ている。定期的に、着荷の荷待時間が発生していないかを依頼した運送事業者にヒアリングを行い、荷待ちが発覚した際は、 <u>着荷主に対し、荷待ちが生じないよう業務工程の改善指導を行っている。</u>
④		プレハブ	・ 2週間前に配車を組み、運送事業者の荷役作業時間を考慮し、 <u>荷待ちが生じないように入工時間を調整している。</u>
⑤		食品	・ 現状、 <u>パレット規格が異なるためパレットからパレットへ移し換える作業が生じてしまっている</u> ことが、大きな課題と認識している。
⑥		建材加工	・ 運賃料金について、各々の運送事業者ごとに金額の違いがあるが、その点に関して、 <u>運送事業者からの説明が不明瞭</u> であるため、国から、運送事業者が荷主に対して <u>原価を提示出来るように指導願いたい。</u>
⑦	運送事業者	—	・ 荷主の意識が少しずつ変わり始め、 <u>長時間荷待ちの解消に向け当社の声に耳を傾けてくれる荷主や、運賃交渉に応じてくれる荷主も増えてきた。</u>
⑧		—	・ 各荷主から運送事業者に対する対応が良い方向に変わってきている。今後は、昔からのパワーバランス「荷主側が優位」という状態から「 <u>荷主と運送事業者は対等</u> 」という認識へ変わるを望む。

活動写真



荷主：新物効法周知
(支局Gメン・労働局・Gメン調査員)



荷主：運賃交渉状況のヒアリング
(支局Gメン・労働基準監督署)



運送事業者：Gメン制度の周知
(支局Gメン・Gメン調査員)

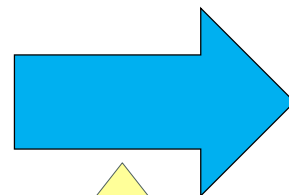


荷主：荷待状況のヒアリング
(支局Gメン・労働局・Gメン調査員)

7. 茨城運輸支局管内の標準的な運賃に係る届出数

7. 茨城運輸支局管内の標準的な運賃に係る届出数

令和7年1月末の届出率 **48.4%**
(1,094者/2,258者)
※前回協議会時の届出率



令和8年1月末の届出率 **50.0%**
(1,132者/2,258者)

「標準的な運賃」の周知に向けた取組

- Gメンバーシップ型調査時に周知
- 新規事業者講習の際に周知
- 適正化実施機関の巡回指導時に周知
- 周知用リーフレットを支局へ設置
- 茨城県トラック協会主催による運賃セミナーを実施
- 本局HPに標準的な運賃の特設ページを開設

