

# 持続可能な物流の実現に向けて

～最近の近畿運輸局の取組について～

国土交通省 近畿運輸局長

岩城 宏幸

令和7年3月19日

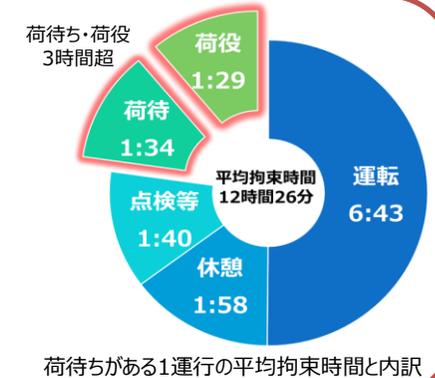


国土交通省近畿運輸局

- **物流業界の現状と課題  
(物流効率化法改正のポイント等)**
- 荷主対策の深度化 (トラック・物流Gメン)
- 標準的運賃

## トラック業界の 構造的課題

- ✓ 長時間労働  
(年間労働時間は全産業平均より約2割(400h~450h)長い)
- ✓ 低賃金  
(年間賃金は全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い)
- ✓ 慢性的な担い手不足  
(有効求人倍率は全産業の約2倍)
- ✓ 若手ドライバーの不足  
(全産業平均より若年層の割合が低く、中年層の割合が高い) 等



(2024年4月~)

## トラック業界の 働き方改革

- ✓ 時間外労働上限規制の適用 (年960時間)
- ✓ 改善基準告示の見直し (年間拘束時間3,516時間→3,300時間 等)

## このまま何も対策を講じなければ・・・

## 物流2024年問題

- ✓ モノが運べなくなるおそれ  
2024年度：約14%  
2030年度：約34%の輸送能力不足のおそれ)
- ✓ ドライバーの年収低下のおそれ  
(拘束時間が3,300時間を超える  
トラックドライバーが全体の約3割存在) 等



- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、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の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、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**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整備に向けて、**（1）商慣行の見直し、（2）物流の効率化、（3）荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**(\*)も含め確実に整備。

## 1. 具体的な施策

### （1）商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入(\*)
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入(\*)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃収受・価格転嫁円滑化**等の取組み(\*)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

### （2）物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資**の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進(\*)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化(\*)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

### （3）荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入(\*)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

## 2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）	（施策あり）	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間×達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% ×達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			<b>合計： 14.3ポイント</b>

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

## 3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

## 流通業務総合効率化法（荷主・物流事業者に対する規制的措置）

### すべての事業者（令和7年4月1日施行）

- 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（令和8年4月施行予定）

- 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**。

※「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（流通業務総合効率化法）」の名称は「物資の流通の効率化に関する法律」に変更

## 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的措置）

### （令和7年4月1日施行）

- 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的措置）

### （令和7年4月1日施行）

- 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HPI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。

国交大臣・経産大臣・農水大臣

## 基本方針

基本方針に基づき定める

荷主事業所管大臣

## 判断基準

指導・助言  
勘案して

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)

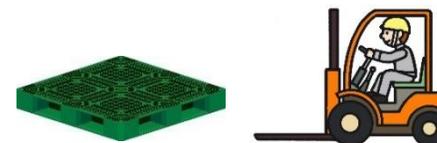
物流事業者  
(トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫)

## 物流効率化のための措置

(努力義務)

意見

国土交通大臣



(令和7年4月1日施行)

## (1) 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
- ・ 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

- ・ 設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、物流人材の育成等の支援

## (3) 荷主・物流事業者等が講ずべき措置

- ・ **積載効率の向上** ・ **荷待ち時間の短縮** ・ **荷役等時間の短縮**

## (4) トラックドライバーへの負荷の低減に対する国民の理解の増進

- ・ 再配達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

- ・ 物流に関わる多様な主体の役割 ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提事項

(令和7年4月1日施行)

- **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

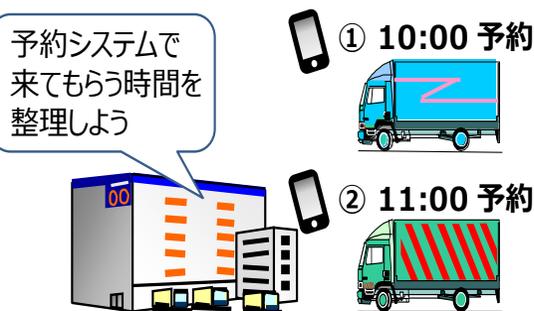
- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



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
- ・ 混雑時間を回避した日時指定 等



トラック予約受付システムの導入

### ③ 荷役等時間の短縮

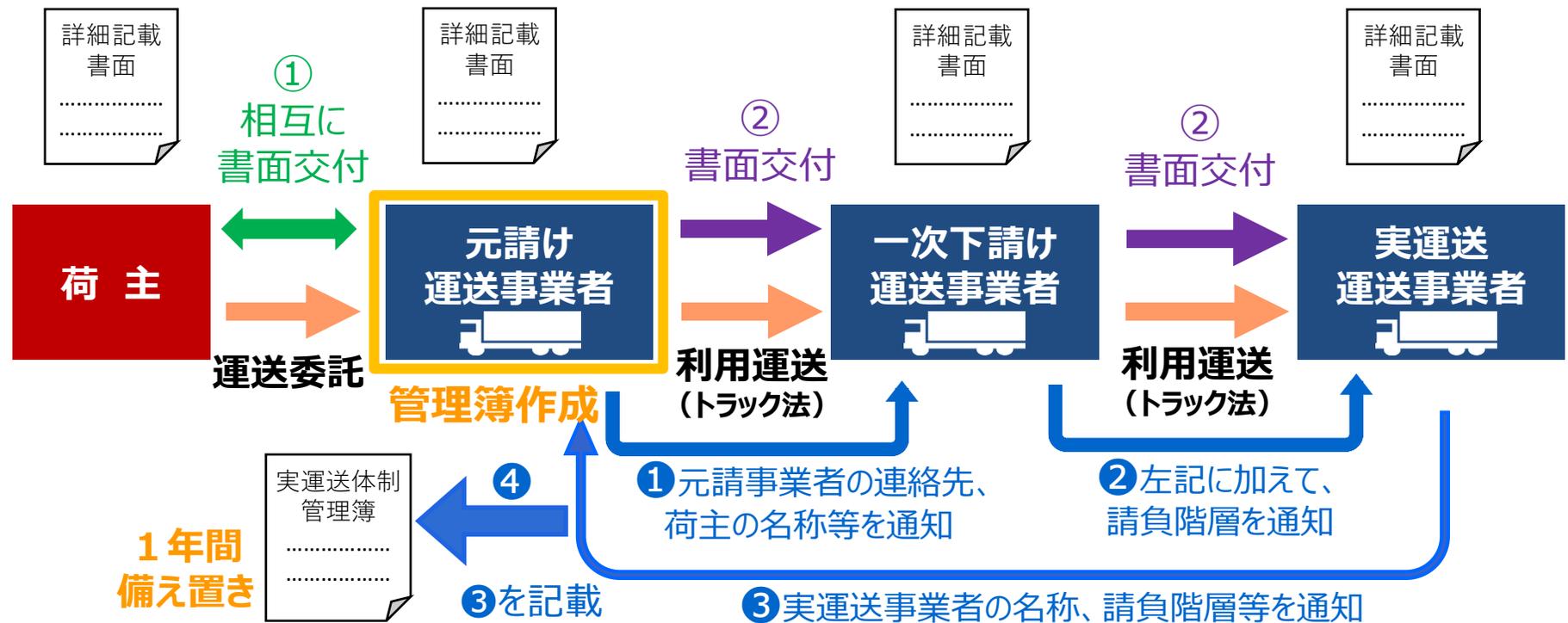
- ・ パレット等の輸送用器具の導入
- ・ タグ等の導入による検品の効率化
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置 等



パレットの利用や検品の効率化

(令和7年4月1日施行)

- 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の交付等を義務付け。
- 運送体制の明確化を図るため、元請事業者に対し、実運送事業者の名称、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。



(令和7年4月1日施行)

- 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。
- 体制が固定化している場合、都度作成不要。○ 電磁的記録での作成も可。

**赤枠：今回の法令改正において記載が必須となる事項**

実運送体制管理簿(機械メーカー丙社)

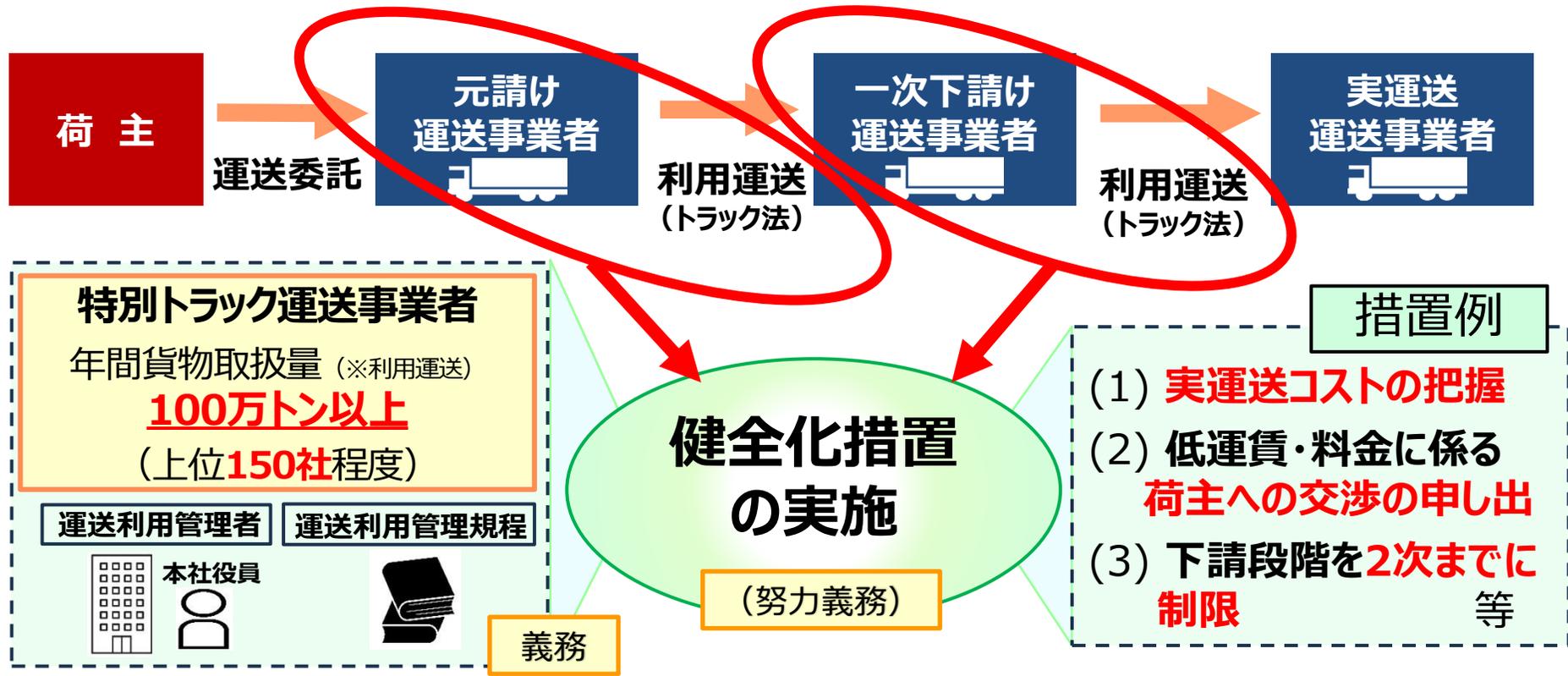
実運送体制管理簿(製紙メーカー乙社)

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	実運送トラック事業者の名称	請負階層	車番	ドライバー名	...
2/1(木)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × 10トン	X運輸	—	11-11	〇〇	
2/1(木)	〇〇工場～卸売店イ	食料品 × b箱	X運輸	—	11-12	〇〇	
⋮							
2/1(木)	〇〇工場～小売店ウ	食料品 × c個	A運輸	1次請け	11-13	〇〇	
2/1(木)	××工場～倉庫エ	食料品 × dケース	B運輸	2次請け	11-14	〇〇	
⋮							
2/2(金)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × eトン	X運輸	—	22-11	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店イ	食料品 × f箱	X運輸	—	22-12	〇〇	
⋮							
2/2(金)	××工場～倉庫エ	食料品 × gケース	C運輸	1次請け	22-13	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店オ	食料品 × h個	D運輸	3次請け	22-14	〇〇	
⋮							

(令和7年4月1日施行)

- 他のトラック運送事業者が行う運送を利用する場合、一定の発注適正化措置 (= 健全化措置) を講ずることを努力義務化。
- 一定規模以上のトラック運送事業者に対し、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。



- **物流の「2024年問題」**については、2023年6月に関係閣僚会議で決定された「政策パッケージ」に基づく官民での取組の成果等により、現時点では、懸念された物流の深刻な停滞は起きていない。
- **2030年度に見込まれる34%の輸送力不足(施策なしケース)を補う**ことを目指し、2024年2月に関係閣僚会議で決定された「中長期計画」を踏まえた施策を着実に推進するとともに、「中長期計画」の見直しを反映した2026～2030年度の次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた検討を開始。

【中長期計画を踏まえた施策による輸送力への効果】

令和7年3月14日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議（第6回）資料より

	2024年度			2030年度
	試算	現時点の実績	施策による効果等の考え方	試算
<b>必要輸送力</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		<b>100</b>
<b>施策なしケース</b>	<b>▲14</b>	<b>▲14</b>		<b>▲34</b>
<b>施策による効果等</b>	<b>+14.5</b>	<b>+13.6</b>		<b>+34.6</b>
うち荷待ち、荷役の削減	+4.5	+0.0	2020年から2024年にかけて、トラックドライバーの荷待ち・荷役時間は約3時間のまま横ばい。	+7.5
積載効率向上	+6.3	+8.6	2024年4月から11月までの輸送トコ/能力トコを合計した積載効率（輸送トコ/能力トコ）41.3%を反映。	+15.7
モーダルシフト	+0.7	+1.3	2022年度の鉄道の輸送量（165億トコ）と内航海運の貨物輸送量（388億トコ）の合計値（553億トコ）を反映。	+6.4
再配達削減	+3.0	+0.9	2024年10月時点の再配達率10.2%を反映。	+3.0
その他の取組 （トラック輸送力拡大等）		+1.4	2024年度の試算に織り込んでいなかった高速道路のトラック速度規制の引上げによる効果を反映。	+2.0
貨物輸送量の変化等		+1.4	2019年から2023年にかけての営業用トラックの貨物輸送量の変化（2019年：28.4億トン、2023年：25.1億トン）等を反映。	

- 物流業界の現状と課題  
(物流効率化法改正のポイント等)
- **荷主対策の深度化 (トラック・物流Gメン)**
- 標準的運賃

- 「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」（47件）、「要請」（164件）による是正指導を実施。

## トラック・物流Gメンの活動実績

### 働きかけ等の累計実施件数（令和6年12月末時点）

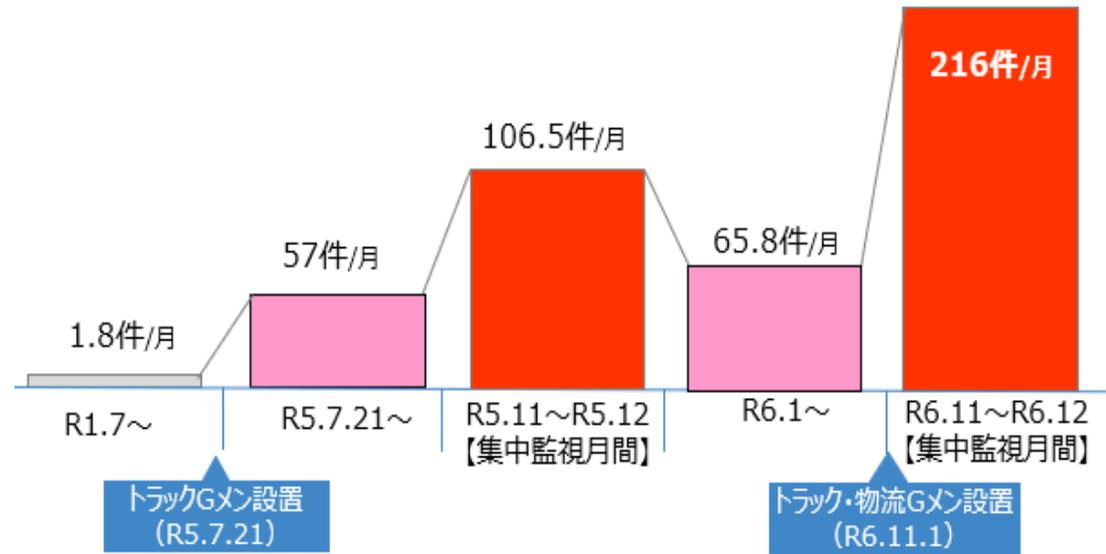
- 勧告 : 4件（荷主2、元請1、その他1）
- 要請 : 183件（荷主94、元請83、その他6）
- 働きかけ : 1,378件（荷主942、元請399、その他37）

⇒ **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（52%）
- 契約にない附帯業務（17%）
- 運賃・料金の不当な据置き（14%）
- 無理な運送依頼（8%）
- 過積載運送の指示・容認（6%）
- 異常気象時の運送依頼（3%）

### ＜月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数＞



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。

## ① トラック運送事業者への情報収集

- トラック・物流Gメンがトラック運送事業者に対し、電話・訪問によるプッシュ型情報収集を実施。  
 令和6年4月～10月 281件（40.1件/月） ➡ 令和6年11月～12月 **127件**（63.5件/月） 月平均**1.5倍！**

## ② 違反原因行為をしている疑いのある荷主等への是正指導

- トラック・物流Gメンが入手した情報に基づき、違反原因行為をしているの疑いのある荷主等に対して、「要請」「働きかけ」を実施。  
 【「要請」「働きかけ」実施件数】

「要請」… 2件  
 「働きかけ」… 37件

- 令和6年4月～10月 61件（8.7件/月） ➡ 令和6年11月～12月 **39件**（19.5件/月） 月平均**2.2倍！**
- ※是正指導後は、トラック・物流Gメンによる現地訪問やヒアリング等を通じて改善の状況を確認。

## ③ 荷主等に対するパトロール

- 荷主等に対する広報・啓発活動の一環として、長時間の荷待ち等の情報があった物流施設やその周辺エリア一帯の物流施設を訪問し、「物流の2024年問題」「違反原因行為」「標準的運賃」等について説明し、ご理解・ご協力をいただくよう求めている。

【荷主等へのパトロール件数】

- 令和5年7月～令和6年10月 1033件（64.6件/月） ➡ 令和6年11月～12月 **197件**（98.5件/月） 月平均**1.5倍！**

## ④ トラックステーション（TS）等でのトラック運転者に対する周知・啓発活動

- TSや高速道路のSA・PAにおいて、トラック運転者に対してトラック・物流Gメン制度の広報・啓発活動や荷待ち状況等のヒアリング調査を実施。（一部Gメン調査員も合同で実施）

- 令和6年11月28日【奈良】奈良・針トラックステーション（チラシ80部配布）
- 令和6年12月16日【滋賀】彦根トラックステーション（チラシ11部配布）
- 令和6年12月24日【大阪】大阪トラックステーション（チラシ30部配布）
- 令和6年12月24日【京都】名神高速道路 桂川PA（チラシ16部配布）



〈周知・啓発活動用チラシ〉 〈桂川PAでの運転者に対するヒアリングの様子〉

### ※ SA・PAでの周知

- 西日本高速道路株式会社（NEXCO西日本）関西支社のご協力により、近畿運輸局管内のPA・SAに設置されている広告媒体を活用させていただいている。
- SA・PAに設置されているリーフレットスタンドに、トラック運転者向けに、トラックGメンへ情報提供を呼びかけるチラシを配架。  
※ Fax送信で情報提供ができるように裏面に記載できるようにしている。
- リーフレットスタンドにチラシを配架できないSA・PAについては、デジタルサイネージに掲出。



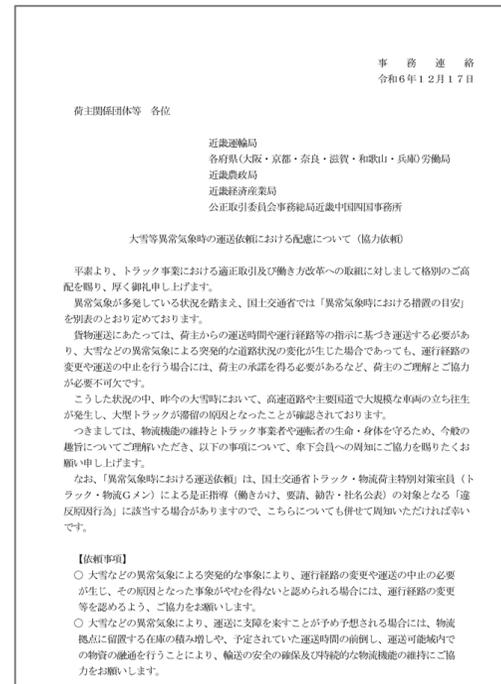
〈デジタルサイネージ 大津SA〉

### ※ 「道の駅」での周知チラシの配架

- 近畿地方整備局の協力により、近畿管内に設置されている「道の駅」にトラック・物流Gメンのチラシを配架。

【近畿運輸局管内（2府4県）道の駅…全136ヶ所】

### ※ 荷主所管省庁等と連名で『大雪等の異常気象時の運送依頼について』の協力依頼文書発出



【別表】異常気象時における措置の目安

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安*
降雨時	2.0～3.0mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	3.0～5.0mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロブレーキング現象）	輸送を中止することも検討するべき
	5.0mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時	1.0～1.5m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	1.5～2.0m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	輸送を中止することも検討するべき
	2.0～3.0m/s	通常の速度で運転するのが困難になる	輸送を中止することも検討するべき
降雪時	3.0m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
	大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		
視界不良（濃霧・風雪等）時	視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討するべき		
警報発表時	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき		

\* 輸送を中止しないことを理由に直ちに行政処分を行うものではないが、国土交通省が実施する監査において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じず輸送したことが確認された場合には、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等」の基準について（平成21年9月29日付け国土安第73号、国土貨第77号、国土整第67号）に基づき行政処分を行う。

## (西日本4局トラックGメン合同パトロール)

### 西日本の各運輸局が連携の上、大消費地の着荷主に働きかけを実施

中国・四国・九州発の貨物の多くは大消費地である近畿（大阪・兵庫）の着荷主に納品され、そこで常態的な荷待ちや附帯作業などの違反原因行為が行われており、日頃「目安箱」にも多数の投稿が寄せられている。

しかしその多くが連絡先不明や連絡不可などで、働きかけ、要請などの「是正指導」に結びついていない。

そこで、現地調査の実施とともに、こうした「声」を荷主に届けるため、近畿・中国・四国・九州の各地方運輸局が連携し、**令和6年9月25,26日に、大阪市内において、西日本4局トラックGメン合同パトロールを実施した。**

大消費地で活動する中国、四国、九州のトラックドライバーに実状をヒアリングし、**荷待ち、附帯作業等の違反原因行為の実態を調査。**

各運輸局のGメンが連携して大阪等の主な**荷主に対するパトロール（アポ無し訪問）**を実施し、トラック事業者・ドライバーの「声」を届ける。



#### 合同パトロール実施のメリット

**集団効果**：数の優位で、荷主への説明を有利に進める

**エリア匿名性の確保**：特定エリアのトラック事業者・ドライバーを対象とした仕返し、犯人探しを防ぐ。

**機動力**：一度に多くのポイント(荷主拠点)を捕捉。



2日間で33箇所をアポ無し訪問(うち27荷主に接触・説明)。他3荷主に対し働きかけ、ヒアリングを実施。

- 物流業界の現状と課題  
(物流効率化法改正のポイント等)
- 荷主対策の深度化 (トラック・物流Gメン)
- **標準的運賃**

# 「標準的運賃」

## 「標準的運賃」のポイント

- 平成30年貨物自動車運送事業法により、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**として活用いただくための**「標準的運賃」制度を創設**。
- 令和2年4月に告示した「標準的な運賃」では、**運転者について全産業並みの給与、車両の更新期間5年**、一般的な利潤（自己資本金の10%）などの経営改善につながる前提を置いて、参考となる運賃を示している。
- 運送事業者が**自己の経営状況を踏まえて運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むことが肝要**。

## 「標準的運賃」のイメージ

### 【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	33,770	42,380

### 【時間制運賃】

キロ程	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)
200km	50,270	57,860	74,880	91,900
200kmを超えて500kmまで20kmを増すごとに加算する金額	3,630	4,140	5,370	6,600
500kmを超えて600kmを増すごとに加算する金額	9,070	10,360	13,440	16,520

種別	車種別 局別	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)	
基 礎 額	8 時 間 制	北海道	31,100	37,260	48,530	61,290
		東北	29,970	36,050	47,170	59,670
		関東	39,060	45,790	57,900	72,440
		北陸信越	31,280	37,440	48,690	61,470
		中部	35,710	42,130	53,700	67,270
		近畿	35,380	42,040	53,710	67,330
		中国	32,420	38,840	49,950	62,950
		四国	30,700	36,800	47,960	60,590
		九州	30,890	36,980	48,060	60,680
		沖縄	28,010	33,890	44,810	56,580
		北海道	18,660	22,360	29,120	36,780
		東北	17,980	21,630	28,300	35,800
		関東	23,440	27,470	34,740	43,460
		北陸信越	18,770	22,470	29,210	36,580
額	4 時 間 制	北海道	21,430	25,280	32,220	40,420
		東北	21,350	25,220	32,230	40,460
		中国	19,450	23,180	29,970	37,770
		四国	18,420	22,080	28,780	36,350
		九州	18,530	22,190	28,840	36,410
		沖縄	16,890	20,330	26,880	34,130

## 料金等

- ◆ 割増 ⇒ 冷蔵・冷凍車、休日、深夜・早朝の割増を設定
- ◆ 待機時間料 ⇒ 30分を超える場合に30分ごとの金額を設定
- ◆ 積込料、取卸料、附帯業務料 ⇒ 積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合に、運賃とは別に料金として収受
- ◆ 実費 ⇒ 有料道路利用料、フェリー利用料その他の費用が発生した場合に、運賃とは別に実費として収受
- ◆ 燃料サーチャージ ⇒ 算出方法を設定

## 導入のプロセス

STEP 1 標準的な運賃制度を理解する

STEP 2 自社で運賃を計算する

STEP 3 荷主と運賃を交渉する

STEP 4 運賃の事後届出を行う

届出率：61.7%  
(令和6年11月末時点)

運賃交渉を行ったトラック事業者：約71%  
うち、荷主から一定の理解を得られた事業者：約75%  
⇒ 事業者全体のうち運賃交渉について荷主から一定の理解を得られた事業者は約53%

(出典) 国土交通省「標準的な運賃に係る実態調査(令和5年度)」

# 「標準的運賃」等の見直しのポイント

- 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）。
- **実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直しを図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」**（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。  
（※） 行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等
- 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（令和6年3月22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（4t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】

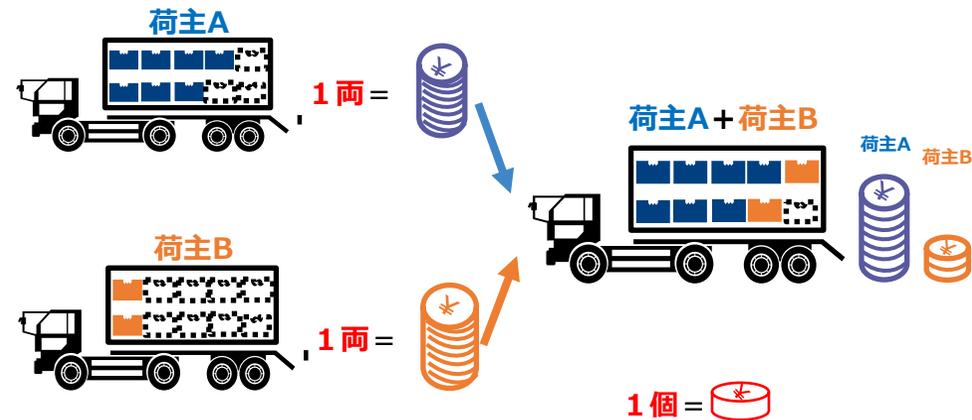
### ＜契約条件の明確化＞

- 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】

令和6年3月に告示された新たな「標準的運賃」について、関係省庁と連名で、荷主・トラック事業者向けのリーフレットを作成・配布。

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、付帯業務の有無、付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。



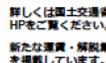
お願い

#### 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

#### 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、

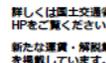
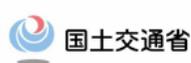
▶ ドライバーの賃金水準が引き上がり、労働環境の改善につながります

▶ 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



# 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。



準備中  
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

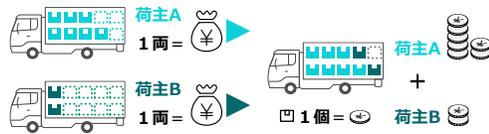
単位:円

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

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allet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

タンク車

## 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ょ。
- ・ 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たくない、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  
ご協力をよろしくお願いたします

## 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)

新たな料金表は  
国土交通省HPに  
掲載しています