

四国運輸局高知運輸支局 提出資料

第9回トラック輸送における
取引環境・労働時間改善高知県地方協議会
令和7年3月21日

- P, 3 物流革新に向けた政策パッケージ
- P, 8 物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン
- P, 10 「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直しについて
- P, 12 トラックGメンの活動について
- P, 13 その他
- P, 15 取引環境・労働時間等の実態調査結果

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收受・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
			合計： 14.3ポイント

2030年度分についても、2023年以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

物流革新緊急パッケージ（R5.10.6決定）

2030年度の輸送力不足（必要量の34％）の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組む。

① 物流の促進

- ・ 即効性のある設備投資、物流DX・GXの推進、モーダルシフトの推進
- ・ トラック運転手の労務負担の軽減、担い手の多様化の推進
- ・ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援
- ・ 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- ・ 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- ・ 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

② 荷主・消費者の行動変容

- ・ 宅配の再配達率を半減する緊急的な取組
- ・ 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

③ 商慣行の見直し

- ・ トラックGメンによる荷主・元請業者の監視体制の強化（「集中監視月間」の創設）
- ・ 「標準的な運賃」の引き上げ
- ・ 適正な運賃の収受・賃上げ等に向けた法制化の推進

2030年に向けた中長期計画（R6.2.16決定）

（1）適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等

- 以下について、通常国会での法制化
 - ・一定規模以上の荷主・物流事業者に対する荷待ち・荷役時間短縮に向けた計画作成の義務付け
 - ・トラック事業における多重下請構造是正に向けた実運送体制管理簿作成、契約時の書面による交付等の義務付け 等
- トラックドライバーの賃上げ等に向けた貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」の引上げ及び「標準運送約款」の見直し
- 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の徹底（トラックGメンによる集中監視）

（2）デジタル技術を活用した物流効率化

- 荷待ち・荷役時間短縮に向けた自動化・機械化設備・システム投資を支援
- 物流標準化やデータ連携の促進等フィジカルインターネット・ロードマップを踏まえた取組を推進し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を促進
- 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスについて実装を加速

（3）多様な輸送モードの活用推進

- 大型コンテナの導入支援等を通じたモーダルシフトの推進強化
- 自動物流道路の構築（10年で実現を目指す。）
- 自動運航船の本格的な商用運航（2026年までに国際ルールを策定することにより、2030年頃の実現を目指す。）

（4）高速道路の利便性向上

- 大型トラックの法定速度を2024年4月に90km/hに引上げ
- ダブル連結トラックについて、運行路線の拡充やダブル連結トラックに対応した駐車マス整備を含め導入促進
- 大口・多頻度割引の拡充措置を継続、法令を遵守しない事業者に対しては、割引制度を厳格に運用

（5）荷主・消費者の行動変容

- ポイント還元実証事業等を通じた再配達削減の仕組みの社会実装
- 「送料無料」表示の見直しについて、2023年度中にその見直し状況を確認するため、フォローアップ調査を実施

1. 物流の効率化

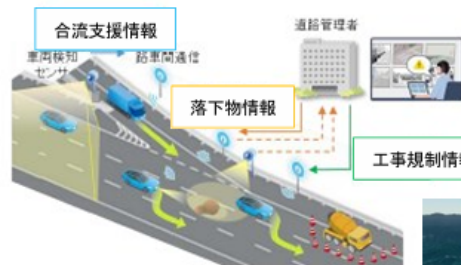
① 即効性のある設備投資や物流DX・GX、物流標準化やデータ連携の推進

- ・自動化・機械化設備・システム投資、物流の脱炭素化の実証事業や海運のDX化に向けた技術開発を支援
- ・物流標準化やデータ連携の促進等の実証事業を通じて、共同輸配送や帰り荷確保の取組を支援

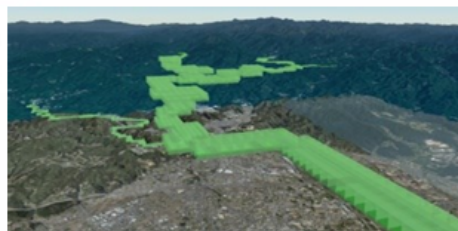
② 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスの実装加速

- ・デジタルライフライン全国総合整備計画におけるアーリーハーベストプロジェクトとして、自動運転サービス支援道とドローン航路に係る取組を開始

【自動運転サービス支援道の形成】



【ドローン航路の整備】



③ 多様な輸送モードの活用推進

- ・モーダルシフトを強力に促進するため、先進的な取組を行う際の大型コンテナやシャーシ等の導入を支援
- ・国際航空貨物の競争力強化に向けて、成田空港における滑走路の新設等の更なる機能強化に取り組むとともに、アクセス道路等の整備や、国際物流拠点における外国人材の活用（特区の活用を含む）が必要（千葉県からの要望事項）

【航空物流機能の集約イメージ】



- ・自動物流道路の構築に向けて、想定ルート選定を含め中間とりまとめを実施



【自動物流道路のイメージ】

- ・自動運航船検討会(本年6月設置)を通じて国内制度の検討・整備を進めるとともに、国際ルール策定を主導

④ 高速道路の利便性向上

- ・ダブル連結トラックの通行区間の拡充

2. 商慣行の見直し

①適正運賃收受や物流生産性向上のための法改正等

- ・荷主・物流事業者に対して物流効率化のための計画策定等を義務付ける改正物流効率化法の施行に向けて、国交省・経産省・農水省三省の合同会議を立ち上げ、国が定める基本方針、判断基準等の論点を整理

【月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数】



②トラックGメンの機能強化

- ・物流の適正化に向けて悪質な荷主等を是正するため、トラックGメンを補助するGメン調査員の設置や荷主情報等のデータベース化など、トラックGメンの機能を強化し、本年も11~12月に集中監視を実施

3. 荷主・消費者の行動変容

①ポイント還元実証事業等を通じた再配達削減の仕組みの社会実装

- ・本年10月からポイント還元実証事業を実施し、物流負荷の低い選択を利用者に促す仕組みの社会実装を目指す
※国として1配送当たり最大5円を支援



②「送料無料」表示の見直し

- ・今後の消費生活意識調査において、「送料無料」表示に関する消費者等の意識改革・行動変容の状況把握を実施するとともに、改正物流効率化法に基づく基本方針においても、「送料無料」表示の見直し等を定める方向で議論中

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握
- ・荷待ち・荷役作業等時間
- ・2時間以内ルール／1時間以内努力目標
- ・物流管理統括者の選定
- ・物流の改善提案と協力
- ・運送契約の書面化 等

(2) 実施することが推奨される事項

- ・予約受付システムの導入
- ・パレット等の活用
- ・検品の効率化・検品水準の適正化
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・運送契約の書面化 等

2. 発荷主としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・出荷に合わせた生産・荷造り待ち時間
- ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

(2) 実施することが推奨される事項

- ・出荷情報等の事前提供
- ・発送量の適正化 等

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・納品リードタイムの確保

(2) 実施することが推奨される事項

- ・発注の適正化
- ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

○共通事項

- ・業務時間の把握・分析
- ・長時間労働の抑制
- ・運送契約の書面化 等

○個別事項(運送モードに応じた事項)

- ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握
- ・トラック運送業における多重下請構造の是正
- ・「標準的な運賃」の積極的な活用

(2) 実施することが推奨される事項

○共通事項

- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・長時間労働の抑制
- ・運送契約の書面化 等

○個別事項(運送モードに応じた事項)

- ・倉庫内業務の効率化
- ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進
- ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

「標準的運賃」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**の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会に諮問（令和6年1月10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	→	2,180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
機械荷役の場合	→	2,100円	
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】

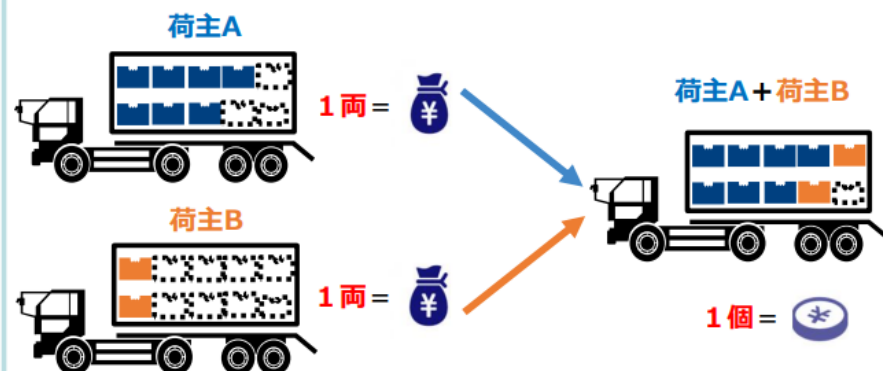
<契約条件の明確化>

- 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>

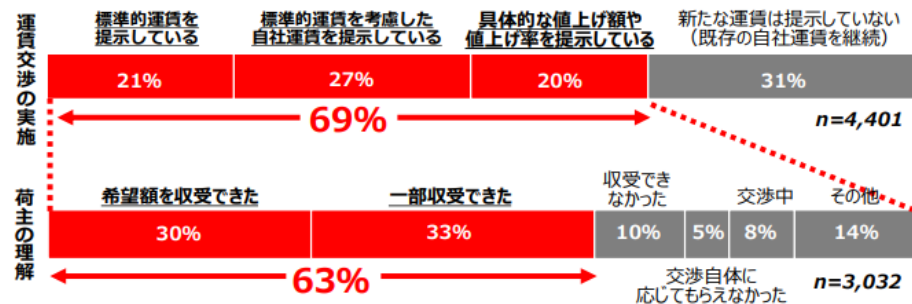
- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増を追加**【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能**とする【約款】

「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直しについて

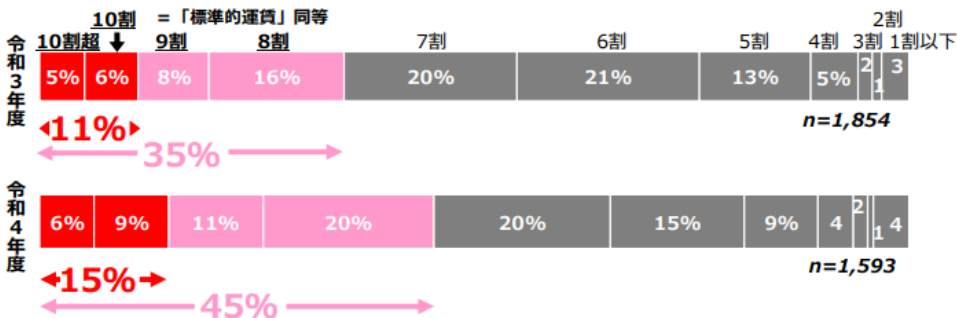
- トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、**荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標**として、「**標準的運賃**」制度を創設（令和2年4月告示）。
- **実運送事業者に正当な対価**が支払われるよう、**令和5年中に所要の見直し**を図るため、「**標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会**」（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。
（※）行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

「標準的運賃」の活用状況

＜標準的運賃に係る実態調査結果（令和4年度）の概要＞



＜「標準的運賃」と契約額の乖離状況＞



見直しの方向性

- 「標準的運賃」について、以下の見直しを行う。
 - ・ 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、**運賃水準の引上げ幅を提示**
 - ・ 荷待ち・荷役などの輸送以外のサービスの対価について、**標準的な水準を設定**
 - ・ 下請けに発注する際の**手数料の設定** 等
- 併せて、「標準運送約款」について、**契約条件の明確化**等の見直しを行う。

見直しに向けたスケジュール

令和5年 8月30日 第1回検討会（論点整理）
 10月27日 第2回検討会（提言素案の整理）
 12月7日 第3回検討会（提言取りまとめ）

⇒令和6年1月以降、運輸審議会への諮問等を経て、「標準的運賃」及び「標準運送約款」を改正

トラック・物流Gメンの活動について

荷主等への働きかけ

違反原因行為をしている疑いのある荷主等に対して関係省庁と連携。「トラック・物流荷主特別対策室」を設置し、発着荷主等への監視体制を構築。

トラック・物流Gメンの活動実績

- 地方貨物自動車運送適正化実施機関にGメン調査員を設置（令和6年8月）。
- 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（同年11月）。

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%)

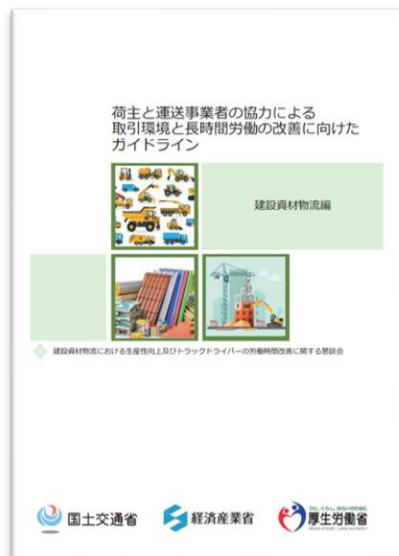
署による発着荷主等への要請等

- 労働局に編成した「荷主特別対策チーム」が発着荷主等に対し、「改善基準告示」「標準的運賃」「改正物流法」等について周知。
- 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、同担当官も参加し、労働局とトラック・物流Gメンの連携を強化。

周知広報について

●「加工食品、飲料・酒」「建設資材」「紙・パルプ」物流ガイドライン

荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化に資するものであり、改正物流法の施行に向けた取組みを促す。



●標準仕様パレット

令和6年6月28日「パレット標準化推進分科会最終とりまとめ」の公表により、「標準仕様パレット」の規格を運用について示された。導入については2030年度までに中長期的に取り組む必要がある。

「パレット標準化推進分科会最終とりまとめ」

(<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001751645.pdf>)

周知広報について

●厚生労働省

「建設業・ドライバー・医師の時間外労働の上限規制 特設サイト はたらきかたススメ」

(<https://hatarakikatasusume.mhlw.go.jp/>)

「長時間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/>)

●全日本トラック協会HP

異常気象時における輸送の安全確保について 気象情報、道路情報等を掲載

(<https://jta.or.jp/member/anzen/snow.html>)

(<https://jta.or.jp/member/bath.html>)

●国土交通省

「『ホワイト物流』推進運動ポータルサイト」

(<https://white-logistics-movement.jp/>)

●一般社団法人日本海事協会

運転者職場環境良好度認証制度（働きやすい職場認証制度）

(<https://www.untenshashokuba.go.jp/>)

取引環境・労働時間等の実態調査結果

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結果

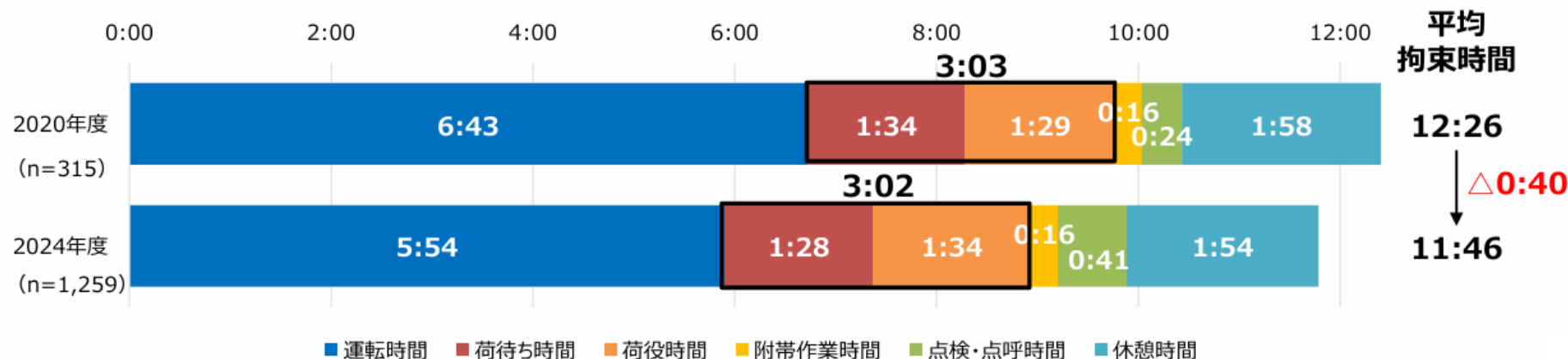
【調査概要】

- 調査対象：一般貨物自動車運送事業のうち実運送を行う事業者
- 調査期間：前回（2020年度）調査：2021年1月下旬から同年3月3日
今回（2024年度）調査：2024年9月19日から同年11月30日
- 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日の運行について、主に以下の項目を調査
①運転時間、②荷待ち時間、③荷役時間、④附帯作業時間、⑤点検・点呼に要した時間、⑥休憩時間
- 回答状況：前回（2020年度）調査 1,315運行 今回（2024年度）調査 2,544運行

【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

○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



「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」の遵守状況について（概要）

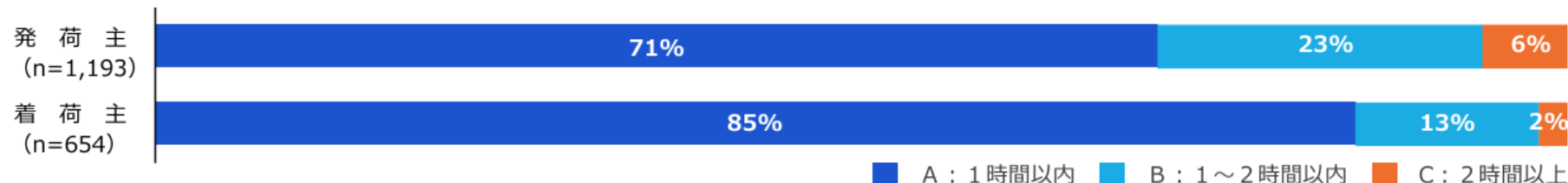
- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日関係閣僚会議決定）に基づき、「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」の遵守状況について、**フォローアップ調査**を実施。

〔期間：2024（令和6）年2月20日～3月8日 回答数：発荷主1,356社、着荷主750社、物流事業者73社〕

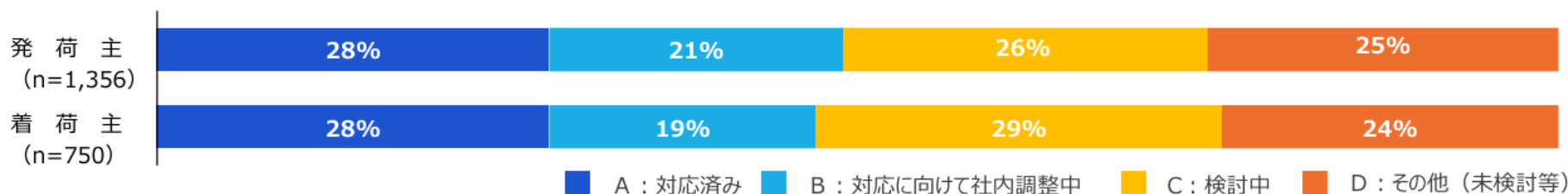
- 引き続き、ガイドラインの遵守を呼びかけるとともに、遵守状況について**継続的**にフォローアップ調査を実施。

主な遵守状況

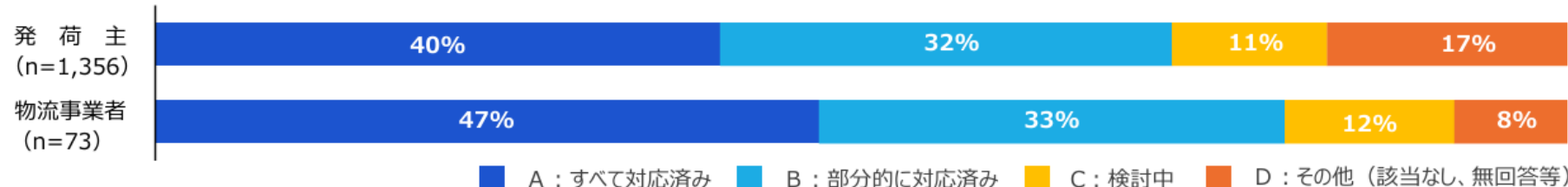
- 荷待ち・荷役作業にかかる時間



- 物流統括管理者(CLO)の選定の取組状況

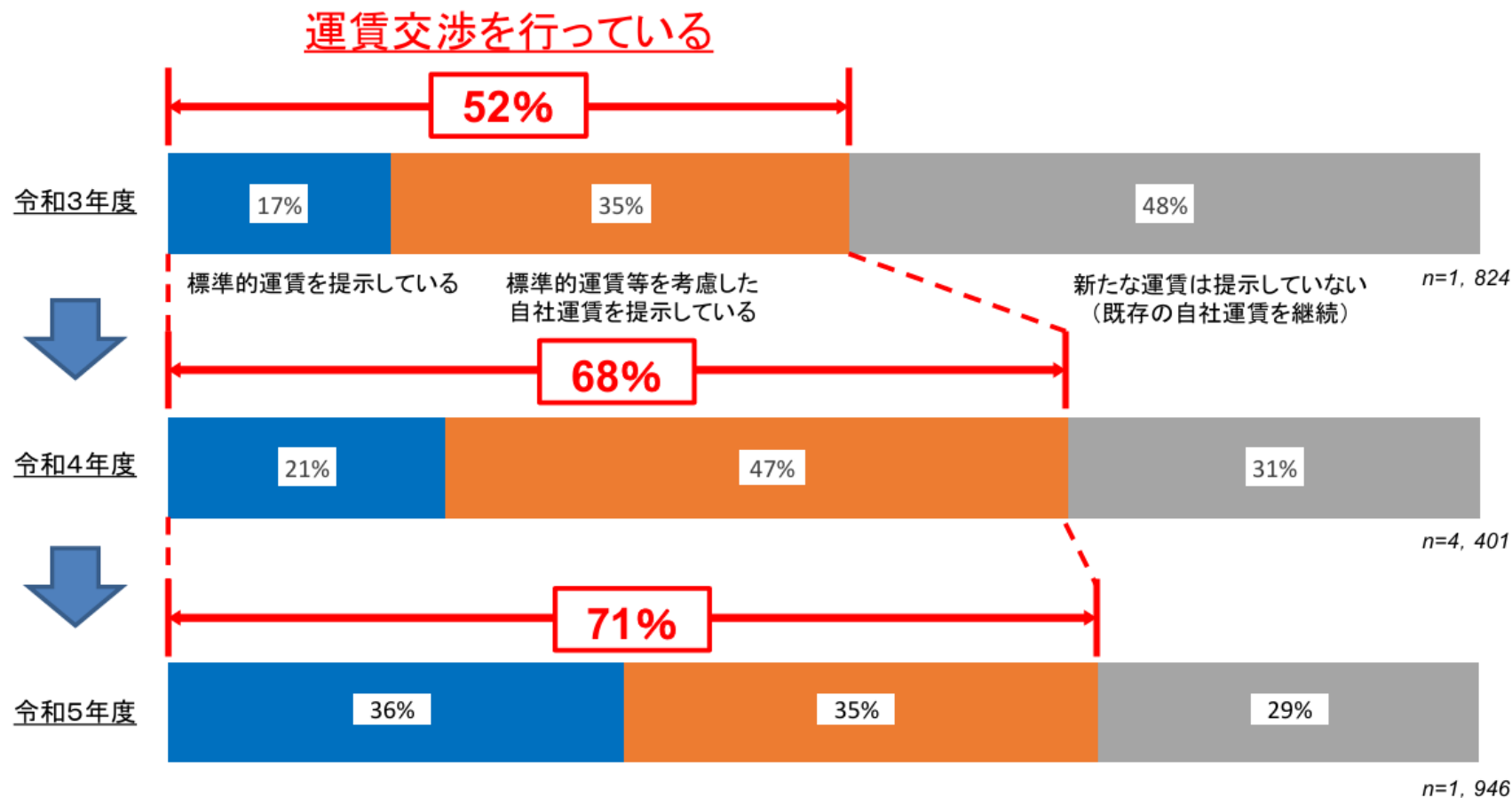


- 運送契約の書面化の取組状況



標準的運賃に係る実態調査結果① ～運賃交渉の実施状況～

- 令和 2 年 4 月に告示された「標準的運賃」について、浸透・活用状況等の実態を把握することを目的として、(公社) 全日本トラック協会の会員事業者を対象とした調査を実施。
- 運賃交渉を行っている割合は、令和 3 年度は52%だったが、令和 5 年度は71%となっており、継続して増加している。



標準的運賃に係る実態調査結果② ～「標準的運賃」との乖離～

○ 令和3年度中に締結された運送契約では、「標準的運賃」と比べ、運賃を概ね収受できている契約数は 35%であったが、令和5年度中に締結された運送契約では、50%となっており、継続して増加している。

