

# トラック運送事業に係る各種施策について

---

四国運輸局徳島運輸支局

令和8年1月28日



○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	<u>279</u>	<u>259</u>	<u>238</u>	18
指摘事業者数に占める項目ごとの割合	30.4%	<u>77.9%</u>	<u>72.3%</u>	<u>66.4%</u>	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

# 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

○ **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、**ヒアリング**を行った。

調査手法や対象等

- 令和6年4月1日から時間外労働の上限を原則として月45時間・年360時間とし、臨時的な特別の事情がある場合でも時間外労働の上限を年960時間とする等の規制が適用された。
- 貨物運送事業者（4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、サンプリング調査としてヒアリングを行った（ヒアリング対象事業者は以下の通り）

	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

ヒアリング結果等

### 遵守できない原因

- 積み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

# 「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 【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〉

【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 【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 【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

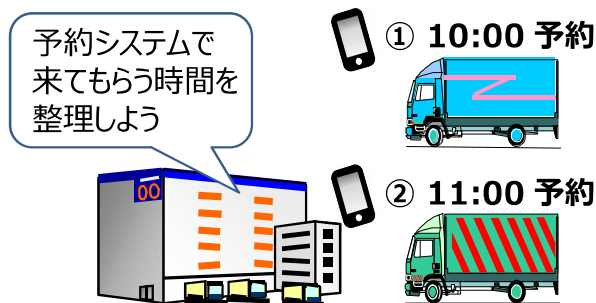
- ・複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等



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>

#### 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

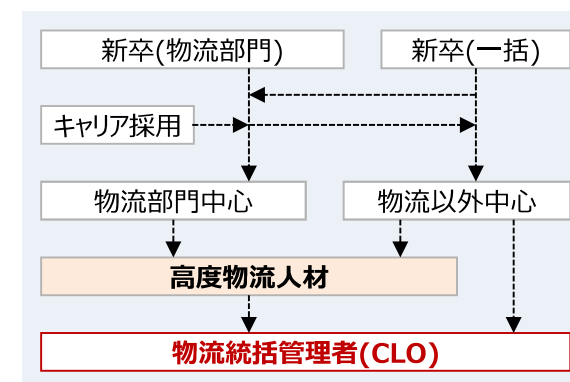
#### 定期報告

- （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。

- ・ 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

※Chief Logistics officer



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

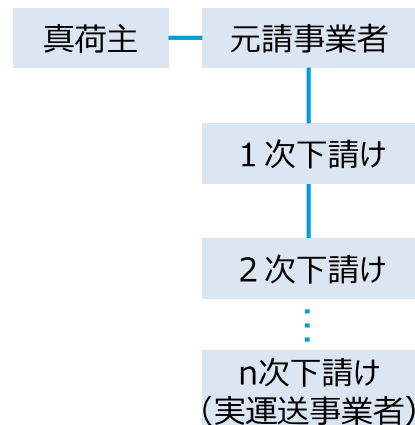
(公布日：令和6年5月15日)

## トラック事業者の取引に対する規制的措置

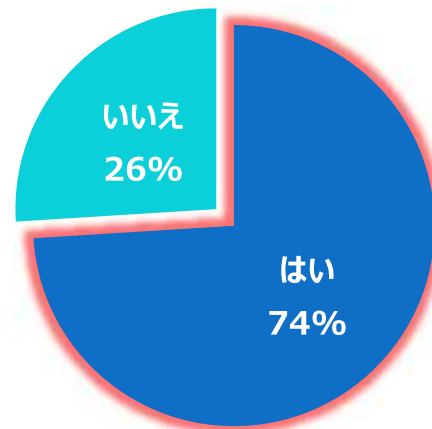
- **運送契約締結時**に、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面の交付**を義務付け\*。【法第12条、第24条第2項・第3項関係】
- 利用運送を行うときに**委託先への発注適正化（健全化措置）**について**努力義務**\*を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、健全化措置に関する**運送利用管理規程**の作成・**運送利用管理者**の選任を義務付け。【法第24条第1項、法第24条の2～第24条の4関係】
- **元請事業者**に対し、実運送事業者の名称や請負階層等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を義務付け。また、**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

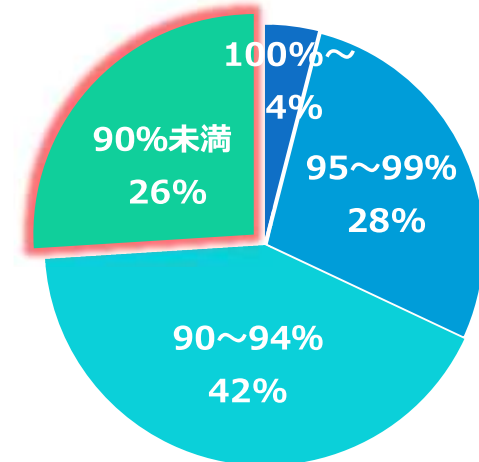
----- 【多重下請構造のイメージ】 -----



----- 【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)

# 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>①</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

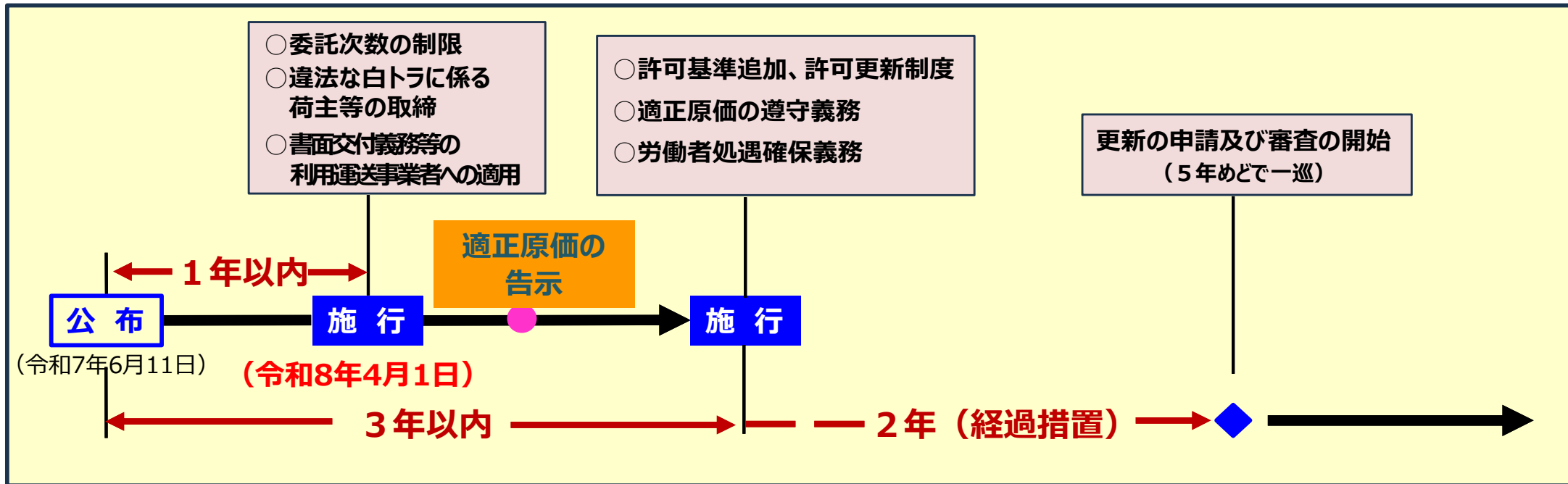
#### 3. 物流政策推進会議

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

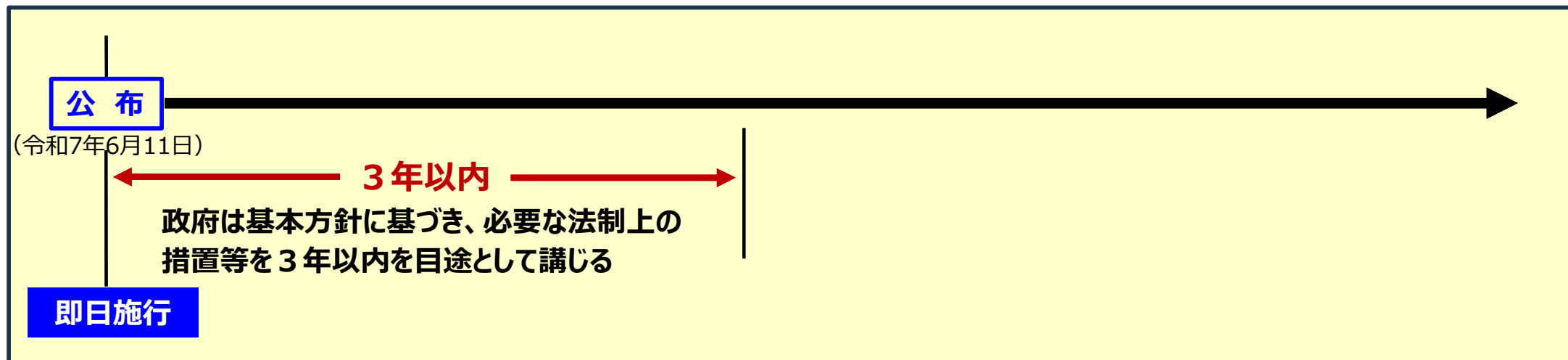
担保

# 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】



# 集中監視月間(10月・11月)におけるトラック・物流Gメンの活動

## ■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**。

# 集中監視月間に全国で実施した主な周知啓発活動

各地方運輸局と公正取引委員会地方事務所との合同荷主パトロール



大規模荷主パトロールin東京「出発式」



違反原因行為をしている疑いのある荷主等へ訪問しヒアリングを実施



SA・PAでトラックドライバーに対する聞き取り

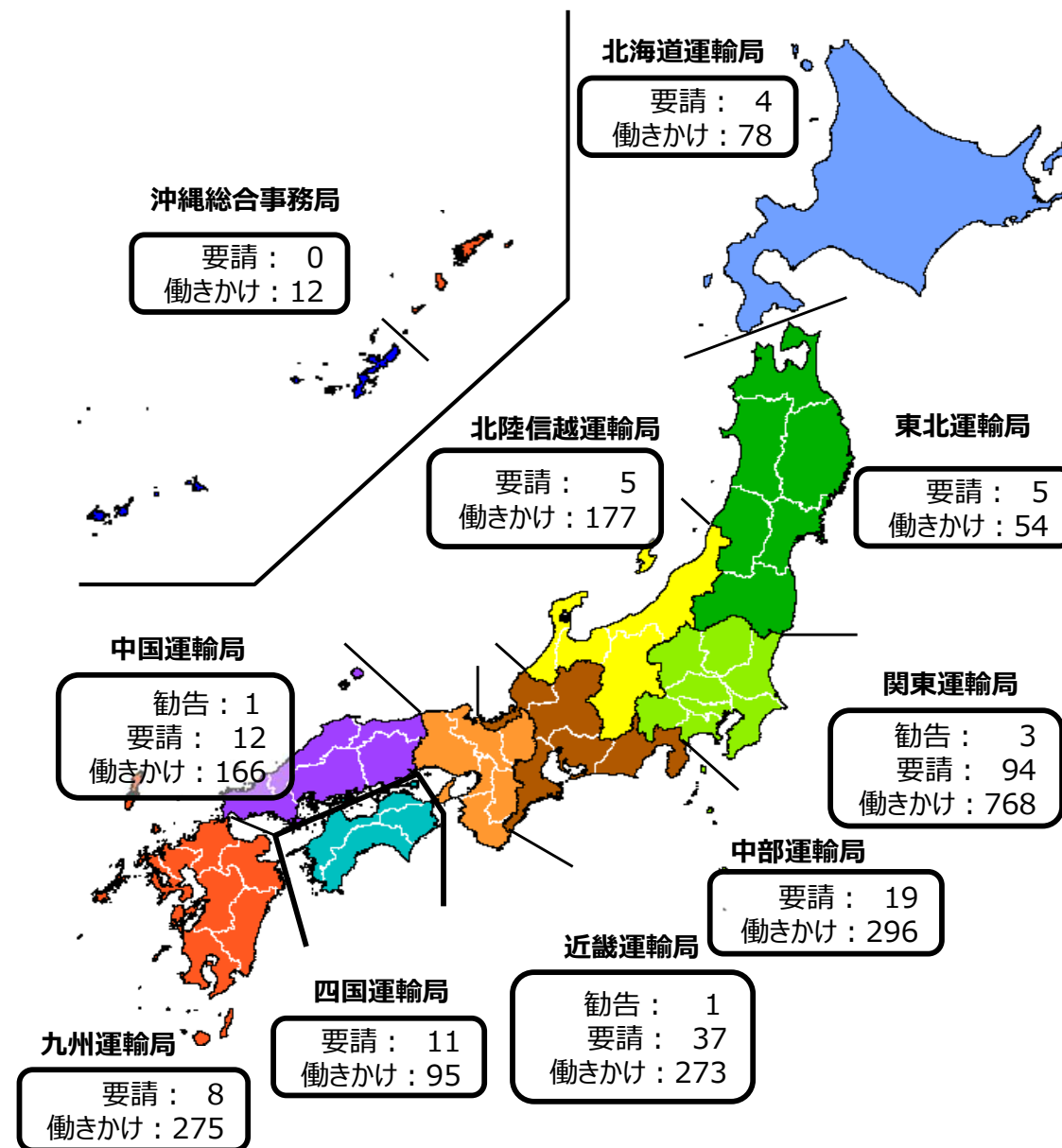


改正トラック法やGメン活動を紹介する説明会の開催



# トラック・物流Gメンの累計実績(令和7年11月末時点)

〈運輸局別働きかけ・要請・勧告実施件数〉 R1.7~R7.11



## 働きかけ等の累計実施件数 (R1.7~R7.11)

- 勧告 : 5件 (荷主3、元請1、その他1)
- 要請 : 195件 (荷主106、元請83、その他6)
- 働きかけ : 2,194件  
(荷主1,540、元請554、その他100)

⇒ 計2,394件の法的措置を実施

## 主な違反原因行為

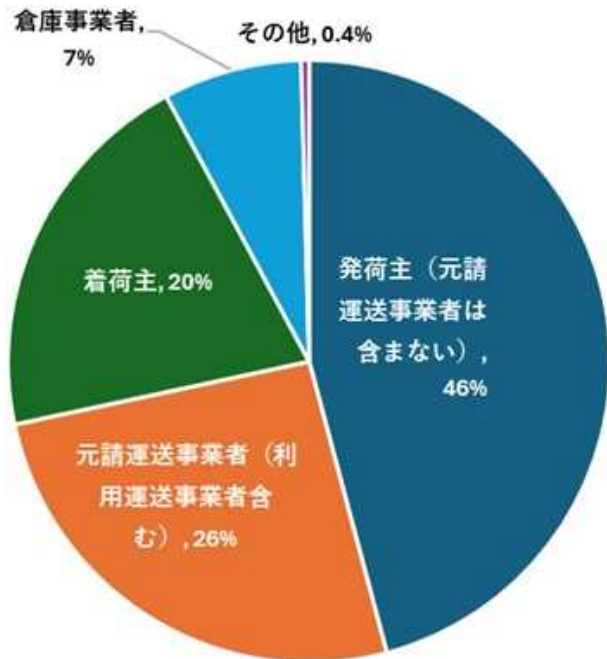
- 長時間の荷待ち (47%)
- 契約にない附帯業務 (21%)
- 運賃・料金の不当な据置き (16%)
- 無理な運送依頼 (7%)
- 過積載運送の指示・容認 (5%)
- 異常気象時の運送依頼 (4%)

# 違反原因行為に係る実態調査の結果（概要）

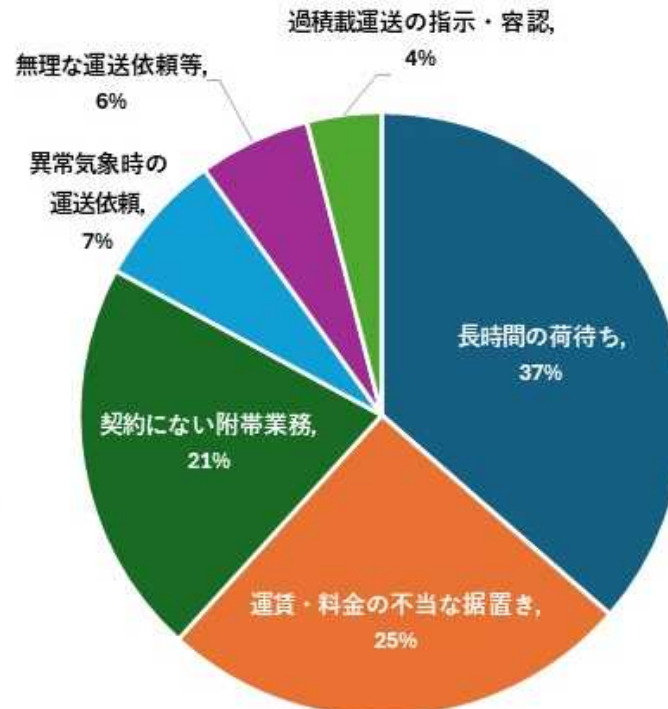
◆ R7年8～9月にかけて、全トラック事業を対象にした調査結果は以下のとおり。

- 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、以前として、食品・食料品の占める割合は多い。

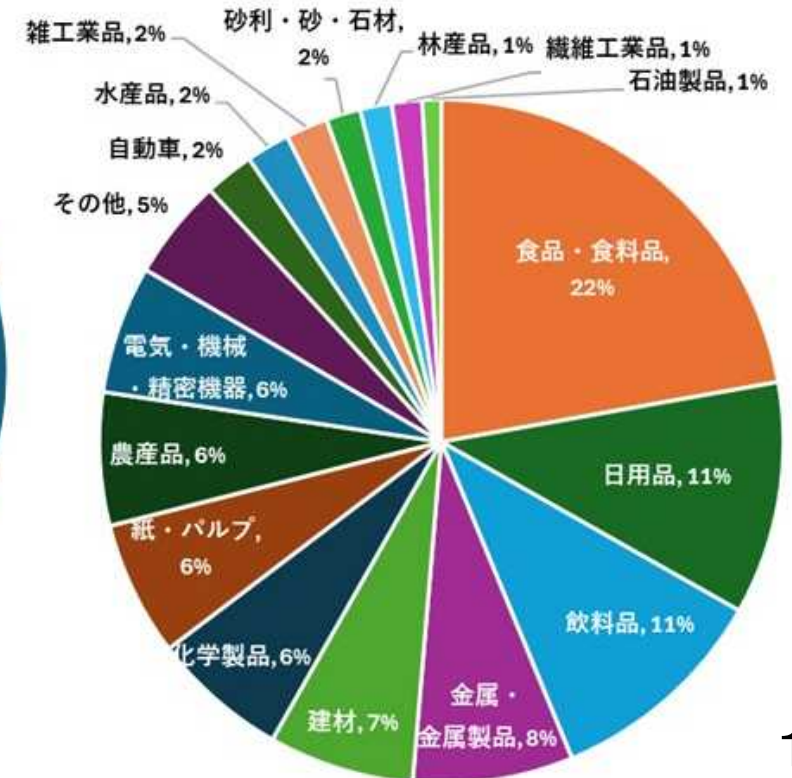
## 1. 違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



## 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）

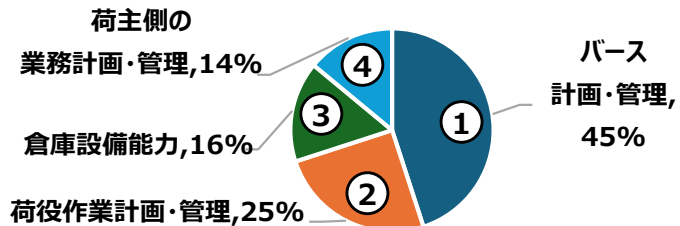


# 違反原因行為に係る実態調査の結果（主な傾向）

- ◆ 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。

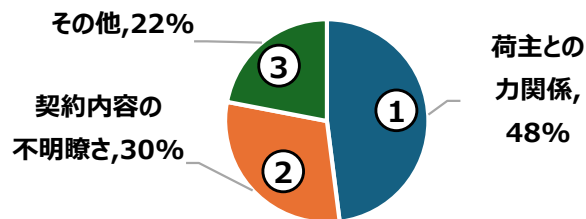
## 違反原因行為上位3位におけるトラック事業者が考える主な原因の内訳と声

### 長時間の荷待ち



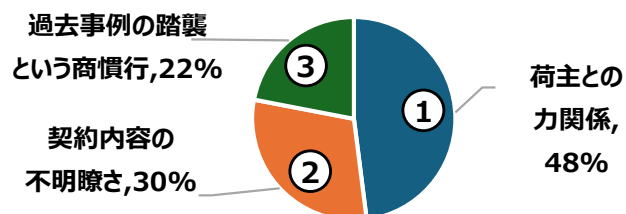
- ①：「倉庫で導入されているバース計画・管理システムをうまく活用できない。またそもそもシステムがなく、到着順となっている」、「荷主と倉庫側で伝票やデータの連携が取れず作業が遅延してしまう」等。
- ②：「倉庫の荷役作業の管理者や現場作業員の不足」、「荷主と運送事業者との連携が不十分」等。
- ③：「バース数が少ない」、「着荷主側の荷捌き場などの作業場所が不足」、「運送事業者が待機できる場所が荷主側倉庫にない」等。
- ④：「着荷主側の業務計画と実リソース（人員数、設備能力、など）との整合性が取れていない」等。

### 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」、「荷主側が運賃を上げないから運送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。

### 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づらい」、「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。