

# トラック運送事業の諸課題と対応について

---

東北運輸局宮城運輸支局

# トラック運送事業の働き方をめぐる現状

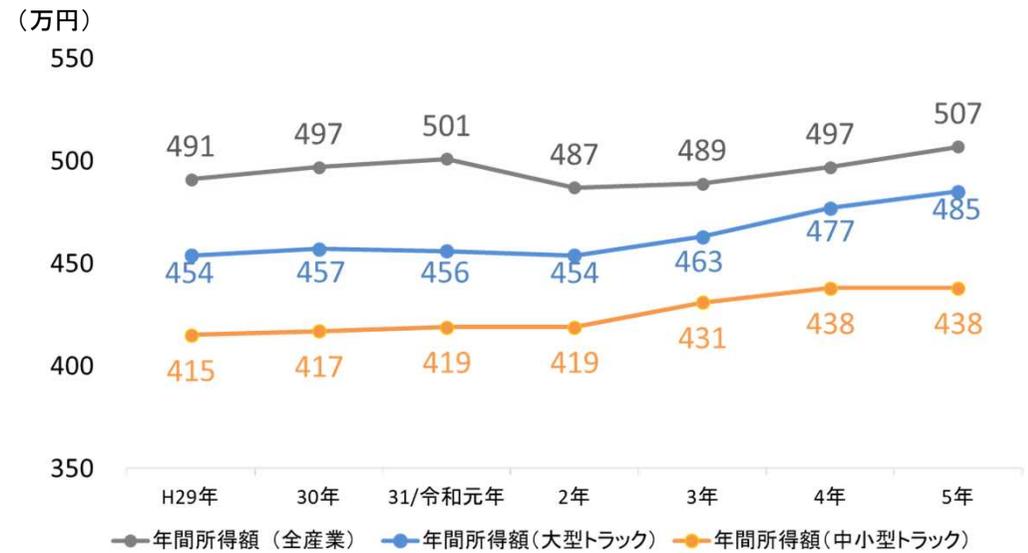
## ①労働時間

全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



## ②年間賃金

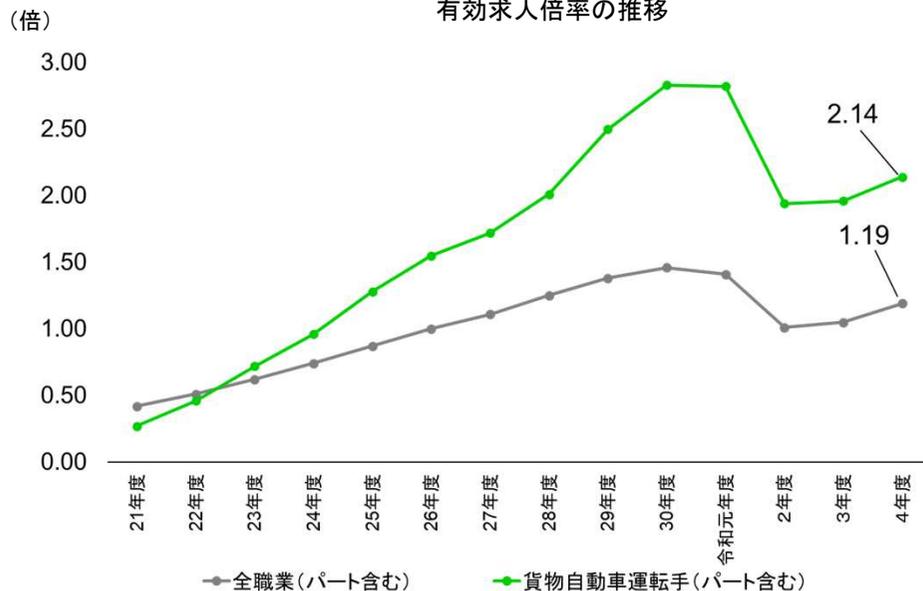
全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



## ③人手不足

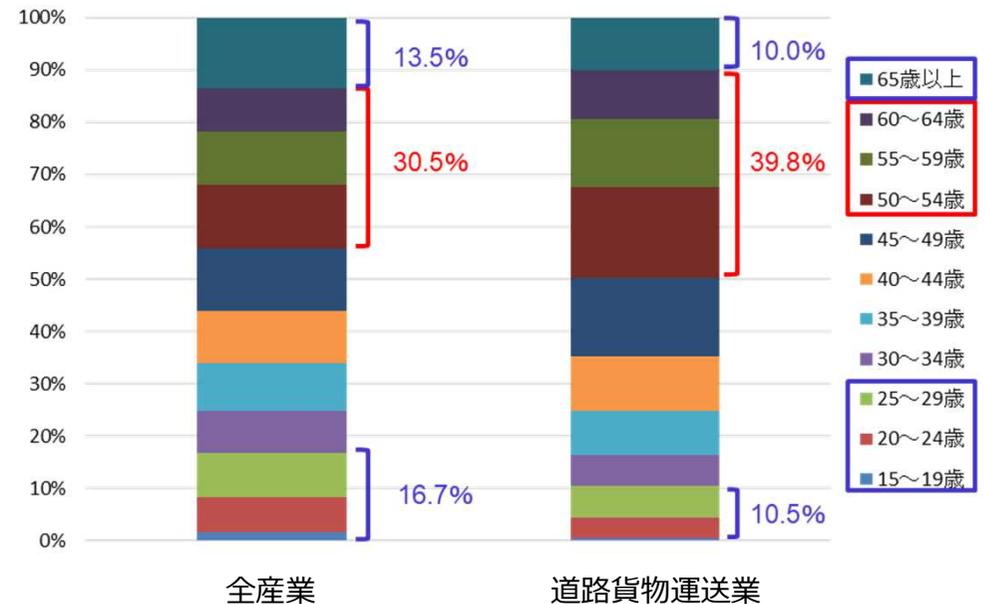
全職業平均より約2倍高い。

有効求人倍率の推移



## ④年齢構成

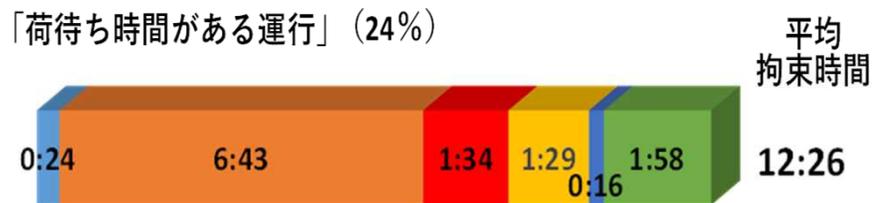
全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。  
中年層の割合が高い。



# トラックドライバーの労働条件

- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳  
(荷待ち時間の有無別)

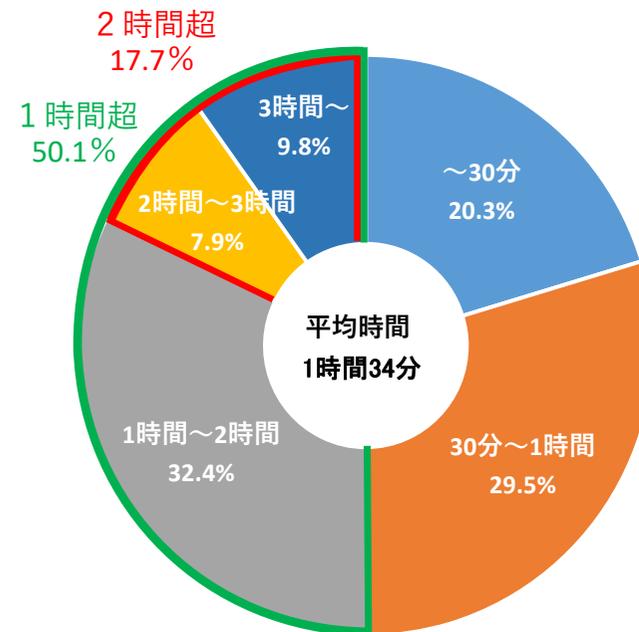


「荷待ち時間のない運行」(76%)



■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待 ■ 荷役 ■ 附带他 ■ 休憩

1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典:トラック輸送状況の実態調査 (R2)

# 自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）**」により、拘束時間等が強化される。

## ○主な改正内容

	現 行	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	【1日あたり】 原則 <b>13時間</b> 以内、最大 <b>16時間</b> 以内 ※15時間超は1週間2回以内  【1ヶ月あたり】 原則、 <b>293時間</b> 以内。ただし、労使協定により、 <b>年3,516時間</b> を超えない範囲内で、 <b>320時間</b> まで延長可。	【1日あたり】 ・ 原則 <b>13時間</b> 以内、最大 <b>15時間</b> 以内。 ・ 宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内  【1ヶ月あたり】 原則、 <b>年3,300時間、284時間</b> 以内。ただし、労使協定により、 <b>年3,400時間</b> を超えない範囲内で、 <b>310時間</b> まで延長可。

# 物流革新に向けた政府の取組み

- 2023年 3月** 「我が国の物流の革新に関する**関係閣僚会議**」を設置
- 6月** 関係閣僚会議において「**物流革新に向けた政策パッケージ**」を策定
- 9月** 岸田総理と中小トラック事業者等との「**車座対話**」を実施
- 10月** 関係閣僚会議において「物流革新**緊急パッケージ**」を策定
- 11月** 政府において**総合経済対策・補正予算案**を決定
- 2024年 2月** 政府において**改正物流法案**の閣議決定、国会提出  
関係閣僚会議において「2030年度に向けた**政府の中長期計画**」を策定  
「**物流革新・賃上げに関する意見交換会**」を開催
- 5月** **改正物流法 公布**



我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議  
(2023.3.31)



岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話  
(2023.9.28)



物流革新・賃上げに関する意見交換会  
(2024.2.16)

# 「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく取組み

荷主企業、物流事業者、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、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定

※第5回「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」資料より抜粋

## (1) 物流の効率化

### 【即効性ある設備投資の促進】

＜自動フォークリフト＞



＜自動倉庫＞



### 【「物流標準化」の推進】



バラ積み・バラ卸し



パレットからパレットへの積み替え

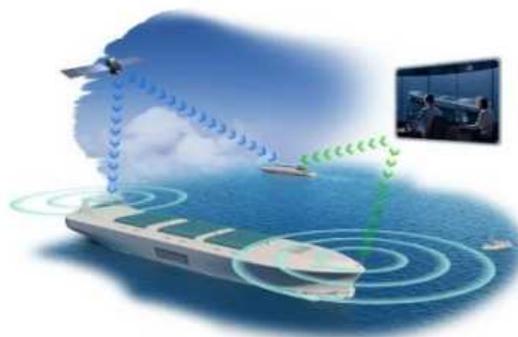


「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮

### 【「物流DX」の推進】



＜自動運転サービス支援道＞

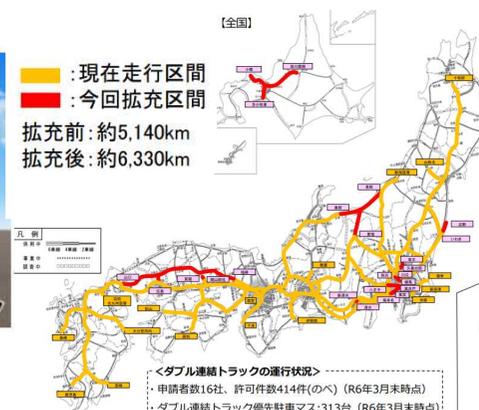


＜自動運行船＞

### 【ダブル連結トラックの導入促進】

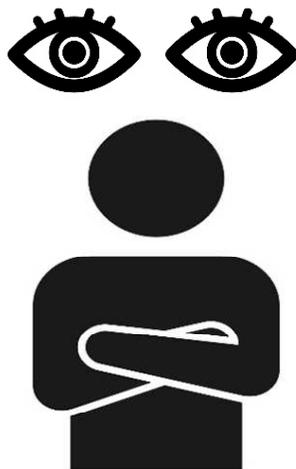


＜ダブル連結トラック＞



## (2) 商慣行の見直し

### 【トラックGメンによる是正指導】



### 【物流法改正】 (規制的措置の導入)



### 【「標準的運賃」の周知・徹底】

【距離制運賃】

キロ程	標準運賃 (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	17,690	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	33,720	42,380

【時間制運賃】

種別	車種別 品別	標準運賃 (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)	
8時間制	基礎走行キロ 小売車以外のもの 20km	北海道	31,100	37,260	46,530	41,790
		東北	29,970	36,070	44,710	39,670
		関東	29,060	34,790	42,900	37,440
		中部	31,280	37,440	46,690	41,470
		近畿	35,710	41,150	53,700	47,270
		中国	35,880	42,600	53,710	47,430
	90kmを超えて50km を増すことによる加算する金額	北海道	32,420	38,640	49,850	42,650
		東北	30,700	36,800	47,960	40,590
		関東	29,890	36,060	46,060	40,680
		中部	28,010	33,870	44,210	39,580
		近畿	32,660	38,240	49,120	42,780
		中国	32,980	38,610	49,390	42,980
4時間制	基礎走行キロ 小売車以外のもの 60km	北海道	23,440	27,470	34,740	43,460
		東北	22,470	26,470	33,210	41,420
		関東	21,490	25,580	32,220	40,420
		中部	21,490	25,580	32,220	40,420
		近畿	21,490	25,580	32,220	40,420
		中国	21,490	25,580	32,220	40,420
	90kmを超えて50km を増すことによる加算する金額	北海道	18,420	21,610	28,840	36,410
		東北	18,420	21,610	28,840	36,410
		関東	18,420	21,610	28,840	36,410
		中部	18,420	21,610	28,840	36,410
		近畿	18,420	21,610	28,840	36,410
		中国	18,420	21,610	28,840	36,410

## (3) 荷主・消費者の行動変容

### 【再配達削減に向けた取組み】

### ＜ポイント還元実証事業（本年10月～）＞



<p>Eコマース事業者</p> <p><b>amazon</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 一回受け取りの推進 等</li> </ul> <p>→ 非対面等多様な受け取りを活用し一度で受け取れた場合にポイント還元</p>	<p><b>Rakuten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 日付指定一回受け取りキャンペーン 等</li> </ul> <p>→ 日付指定による一回の受け取りでポイント還元</p>	<p><b>LINEヤフー</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● おトク指定便キャンペーン 等</li> </ul> <p>→ お届けまで余裕のある日付を選択した場合にポイント還元</p>
<p>物流事業者</p> <p><b>ヤマト運輸</b></p>	<p><b>SAGAWA</b></p>	<p><b>日本郵便</b></p>

### 【「送料無料」表示の見直し】

### 【物流法改正】(規制的措置の導入)



# 「標準的運賃」の周知・徹底

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、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。



#### 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をお願いいたします

#### 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、

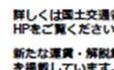
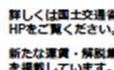
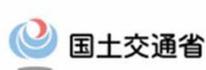
▶ ドライバーの賃金水準が引き上がり、労働環境の改善につながります

▶ 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

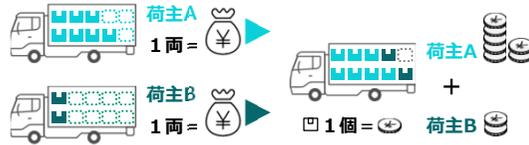
単位：円

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

## トラック運送事業者の皆様へお願い

- ・ 労務費や燃料費等のコストを運賃・料金として適正に收受できるよう、**標準的運賃の考え方も参考に、原価計算を行いましょ**う。
- ・ 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てくれない、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  
適切な運賃の收受への  
ご協力をよろしくお願いいたします

## 荷主の皆様へお願い

- ・ 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收受に向けてご理解・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）

# 全国のトラックGメン活動状況

全国のトラックGメンがトラック事業者の声を聞き、荷主等に対する是正措置を実施。

## ○トラックGメンの活動状況

トラック事業者に対する  
電話調査や訪問調査 (全国)



トラックドライバーへのヒアリング  
(中部・中国・九州)



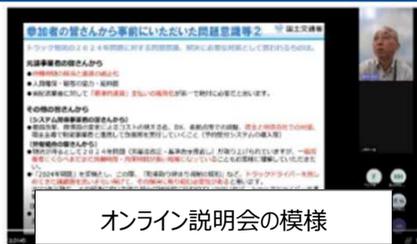
大型車駐車スペースがあるコンビニ駐車場

高速SA、PA

荷主へのパトロール(荷待ち状況の現地確認等) (全国)



トラック事業者・荷主に対する  
説明会



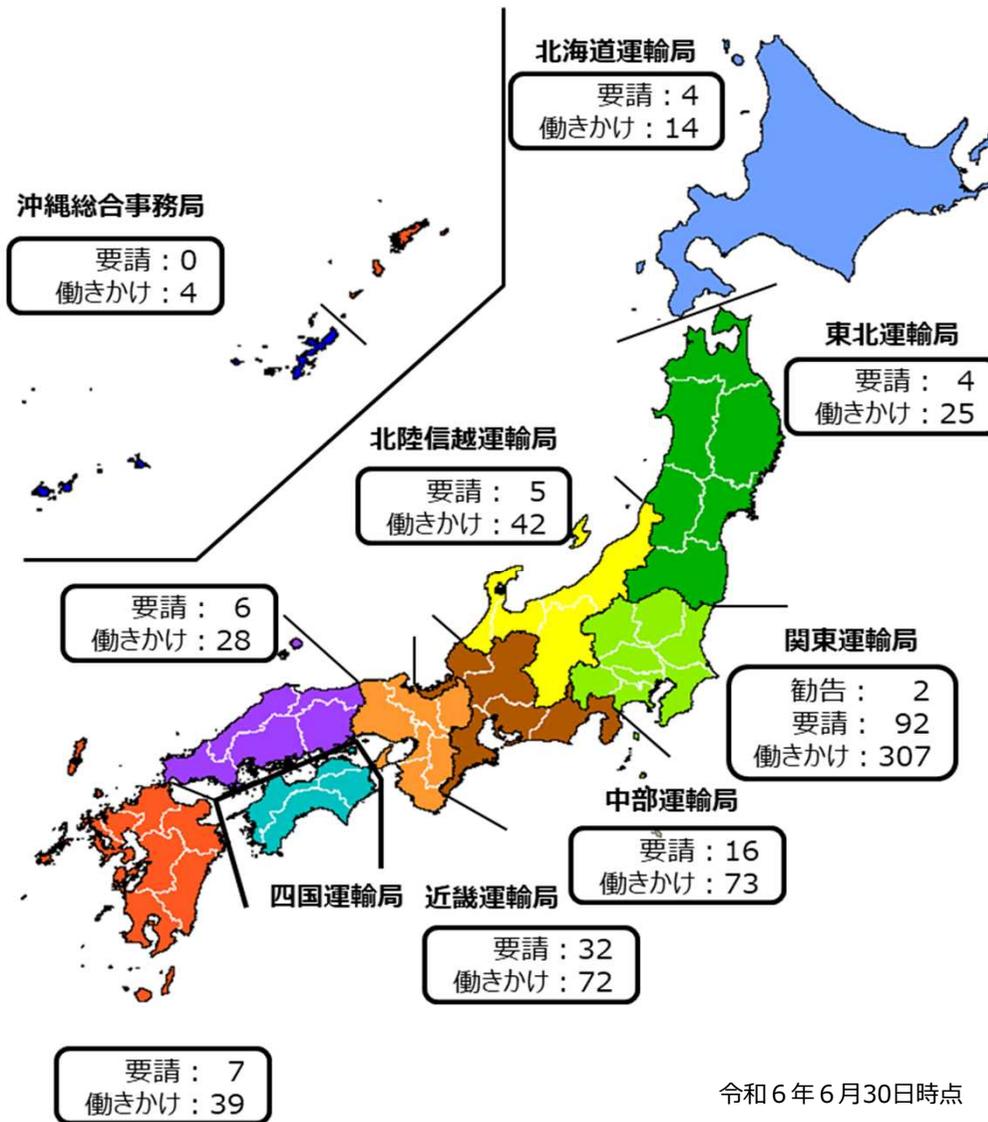
オンライン説明会の模様

トラックGメンのチラシ配布 (全国)



## 〈ブロック別働きかけ・要請・勧告実施件数〉

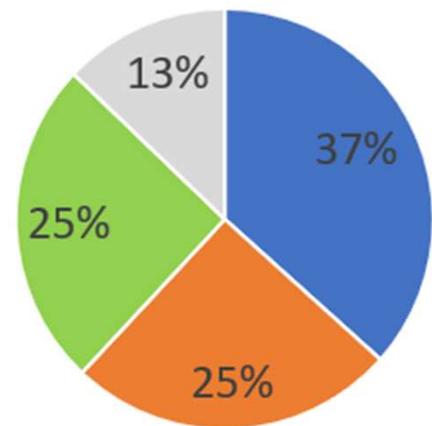
※数値は要請、働きかけが行われた、各ブロックに本社を有する荷主等の数



# 荷主等による違反原因行為の内訳 (2024年4～8月)

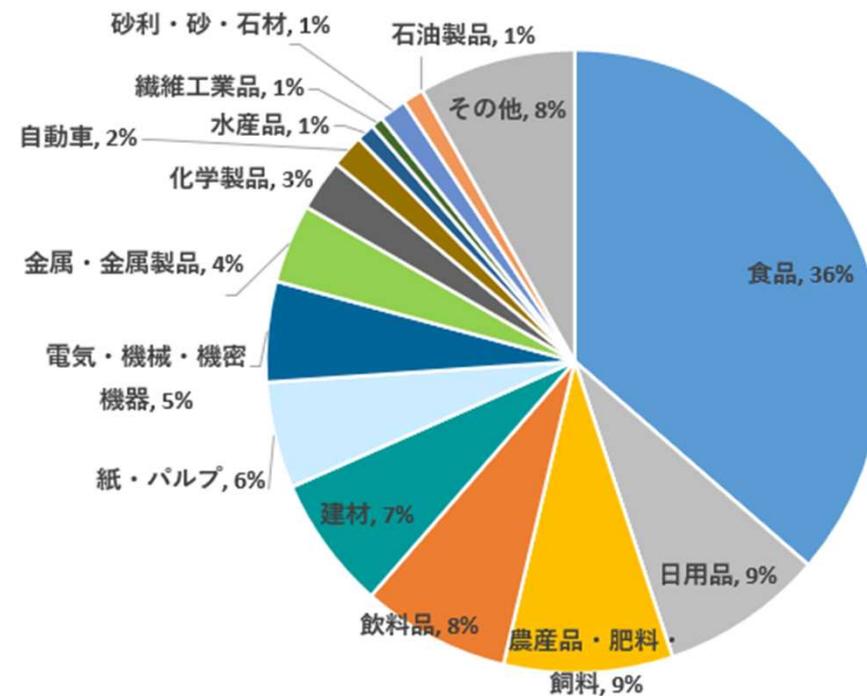
- 2024年4月～8月に地方運輸局のトラックGメンが運送事業者に対して電話等で収集した違反原因行為ありの情報の件数は784件。
- 全体的な傾向は2023年調査時と同様であるが、違反原因行為に係る輸送物品については、**依然として食品が最も多く**、次いで**日用品**、**農産品等**、**飲料品**、**建材**、**紙・パルプ**が挙げられた。

## 違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



- 発荷主 (元請運送事業者を含まない)
- 元請 (利用運送事業者含む)
- 着荷主
- その他 (倉庫事業者等)

## 違反原因行為ありの回答に係る輸送物品(複数回答)



# 多重下請構造の是正に向けて

## 検討会の設置

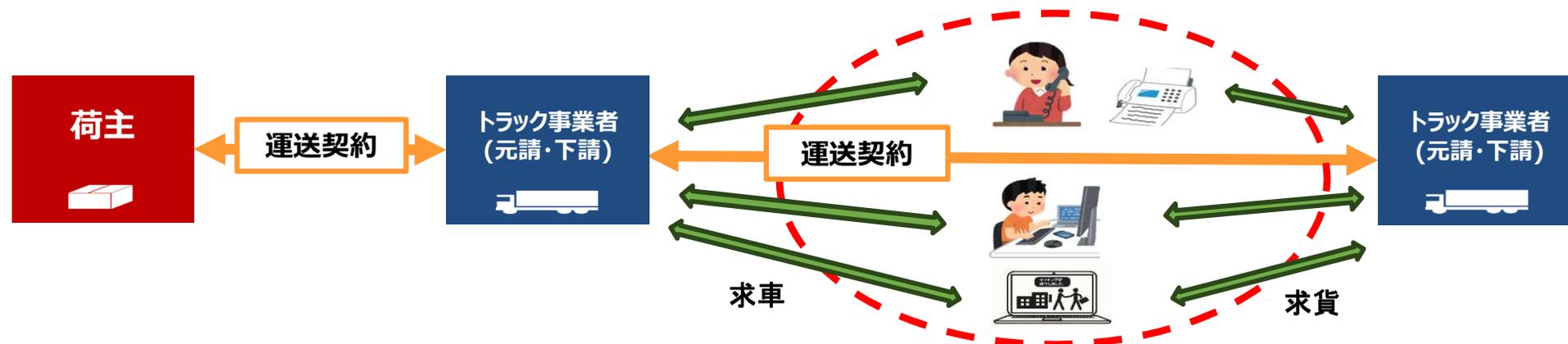
- 実運送事業者が適正な運賃を収受できず、ドライバーの賃金が上がらないとの問題は、**多重下請構造が一因となっている**との指摘がある。
- 他方、多重下請構造には**様々な者が介在し、その実態が明らかでない**。
- このため、新たに設置した検討会のもとで、**関係者ヒアリング等を通じて実態把握**に努めるとともに、**多重下請構造の是正に向けて必要な対策を検討**する。

## スケジュール（予定）

8月23日 : 第1回検討会（全日本トラック協会提言報告）

9月～11月 : 実態調査（アンケート、ヒアリング）

11月以降 : 第2回検討会 → 論点整理を経て、最終とりまとめ



# 特定技能制度における自動車運送業分野の制度概要

- 担い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）。

※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**を受け入れる制度。

- 特定技能外国人の受入れに向けて、特定技能評価試験の実施に係る準備等を関係団体等と連携して進める。

	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運行業務 ②荷役業務	①運行業務 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)
<p>※1 日本国内で運転免許を取得するための手続等に要する期間については、<u>在留資格「特定活動」</u>(バス運転手及びタクシー運転手については1年・更新不可、トラック運転手については6ヶ月・更新不可)で在留を認める。</p> <p>※2 特定技能評価試験は各業界団体及び実施者である(一財)日本海事協会において準備。</p>			
・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

# トラック運転手としての乗務開始までのプロセス

＝ 申請者側が留意すること

①原則、申請に必要な書類の準備は入国前に終わらせる！

「特定活動」としての在留  
(最大6か月)

「特定技能1号」としての在留  
(最大5年)

