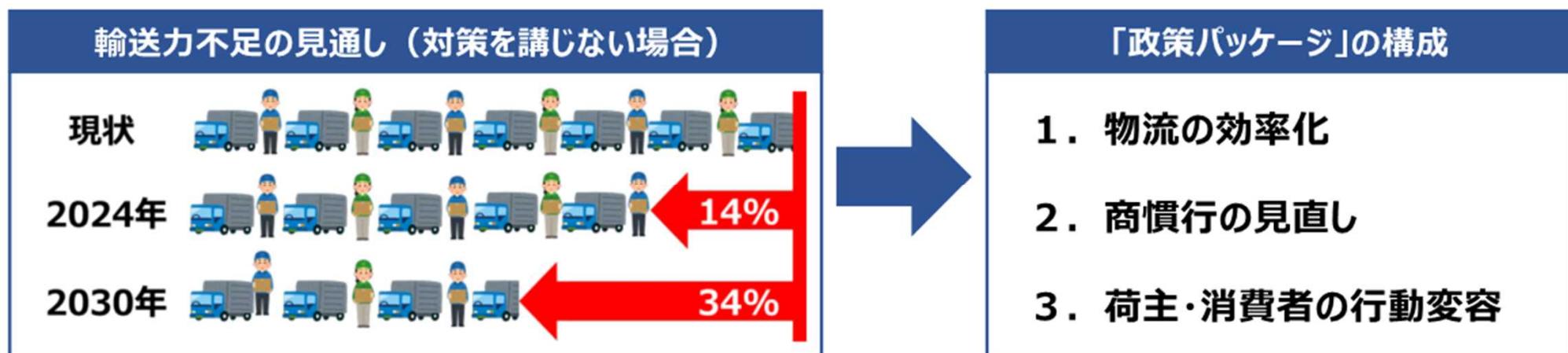


最近のトラック運送業に関する取組について

第18回トラック輸送における取引環境・労働時間改善山形県協議会
山形運輸支局資料

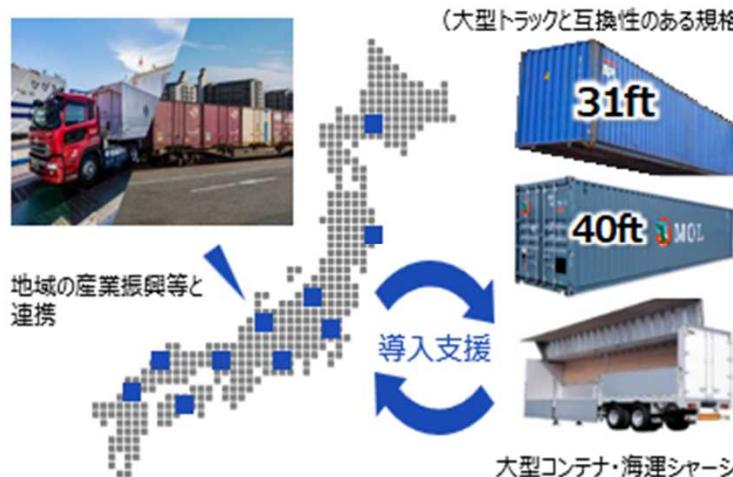
- 物流の停滞が懸念される「2024年問題」に対応するため、2023年6月に、①物流の効率化
②商慣行の見直し③荷主・消費者の行動変容を柱とする抜本的・総合的な対策を取りまとめた
「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定
- 2023年10月、可能な施策の前倒しを図るべく、「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめ
- 2024年2月、両パッケージに基づき、中長期的な対策として、物流の適正化・生産性向上を
さらに進めるため、「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定・公表



2030年度に不足する輸送力34%を補うことを目指し、荷待ち・荷役の削減、積載率向上、モーダルシフト、再配達削減等に着実に取り組んでいくための必要な施策について検討

(1) 物流の効率化

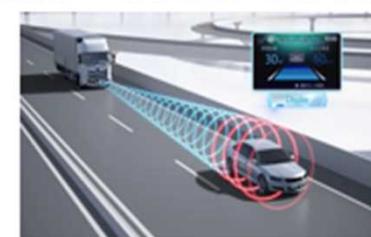
【多様な輸送モードも活用した新たなモーダルシフト（新モーダルシフト）の推進】



【物流GXの推進】



【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】



【物流標準化・データ連携の推進】

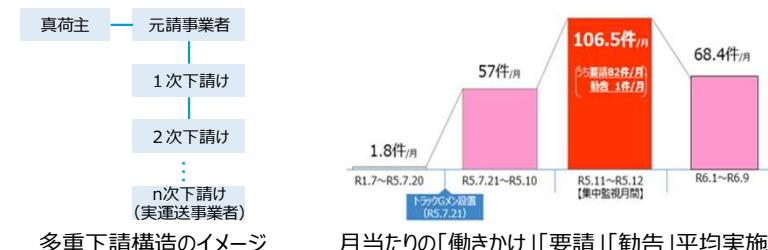


(2) 商慣行の見直し

【改正物流法の施行に向けた執行体制等の整備】

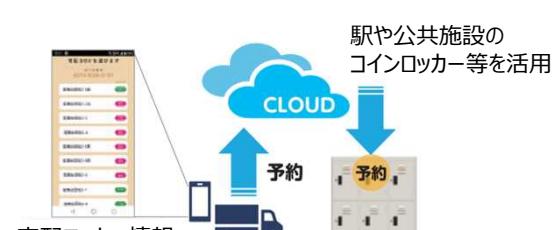


【トラック・物流Gメンの執行強化】



(3) 荷主・消費者の行動変容

【宅配ロッカー等の多様な受取方法等の普及促進】



令和3年9月から官民の協議会（パレット標準化推進分科会）において、パレット標準化に向けた検討を開始。
令和6年6月に標準的な規格と運用を整理し、効率的な一貫パレチゼーションを目指す。

I. パレット標準化を巡る現状と課題

パレット化可能であるにもかかわらずバラ積み・バラ卸しが行われている
※輸送の際のパレット化率は約8割（パレット化可能な荷物のうち）

パレットの規格や運用が統一されておらず、物流拠点にて積み替えが発生
※例えば、貨物の出荷時では約5割の積み替えが発生

荷主所有のパレットの回収は、一般的に少量多頻度であり負担が大きい
※レンタルパレット利用率は約3割

現状Ⅰ パレットを利用していない



現状Ⅱ パレットを利用しているが、規格や運用が標準化されていない



II. 標準的な規格と運用（標準仕様パレット）

○主な規格

平面サイズ	1,100mm×1,100mm
高さ	144~150mm
最大積載質量	1t
タグ・バーコード (貨物/パレット追跡用)	タグ・バーコードの装着が可能な設計 (将来的にはタグ・バーコードの装着を目指す)
その他	二方差しまたは四方差し

○主な運用

調達形態、 管理	効率的な一貫パレチゼーションを目指す観点から、レンタル方式を推進。 ※将来的には、複数のレンタルパレット事業者の連携（「共同プラットフォーム」）によるパレットの共同配送・管理システム運営等を目指す。
	パレットの仕分け・回収、費用分担 売主と買主間の売買契約や、レンタルパレット事業者とのレンタル契約においてパレットの仕分け・回収作業の主体や費用負担を明記する。 ※将来的には、適切に価格転嫁される環境を構築し、賃借期間に応じて負担する方式を目指す。

※製品の特性上標準仕様パレットを活用できない場合や、既に業種分野内に複数企業が参画し相当数の物量で一貫パレチゼーションが実現できている場合等、標準仕様パレットの採用が当分の間困難な場合においては、設備改修等のタイミングも勘案しつつ、将来的な標準仕様パレットの採用を期待する。

III. パレット標準化実現に向けたロードマップ

- ・パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化（2025年度）
- ・レンタルパレット事業者間の「共同プラットフォーム」の社会実装（2030年度） 等

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度～2030年度
発着 荷主	①標準仕様パレットの活用推進 ②標準仕様パレットの活用促進への賛同・賛成表明 ③パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化 ④使用後の所有者等への適切な返却 ⑤フォークリフト、作業員等荷役に必要な機材・人員の配置 ⑥製品積付効率等を向上させるための受発注ロットサイズの検討・実施 ⑦効率化のための自動化・機械化等の検討・実施				★ プール目標 2030年度以降も検討すべき事項
発荷主	⑧外装サイズの検討・実施				
運送事業者、 倉庫事業者	⑨標準仕様パレット導入の推進、荷主への積極的な提案				★
倉庫事業者	⑩フォークリフト、作業員等荷役に必要な機材・人員の配置 ⑪標準仕様パレットの荷役、搬送を前提とした自動化・省人化				
レンタルパレット事業者、パレット 製造事業者	⑫標準仕様パレットの周知協力				★
レンタルパレット事業者	⑬パレット紛失防止策の適切な実施 ⑭レンタルパレット事業者間の共同プラットフォームに向けた検討	★	共同プラットフォームの社会実装		★
パレット製造事業者	⑮標準規格のパレットの製造・販売 ⑯標準規格のパレットの市場への安定供給				
行政	⑰パレット標準化に係る推進策 ⑱共同プラットフォームに向けた推進策 ⑲標準仕様パレットに係る情報発信	…	標準仕様パレットの追加調達に係る推進策 …	共同プラットフォームの利用拡大に向けた推進策	★

IV. パレット標準化の実現に向けたKPI（2030年度）

KPI	現状	2030年度
パレット生産数量に占める11型パレットの割合	26%	倍増 50%以上
レンタルパレット保有数量に占める11型パレットの割合	76%	9pt増 85%以上
レンタルパレット保有数量	2,650万枚	倍増 5,000万枚以上
レンタル事業者間で共同回収を行う拠点数	42箇所	約10倍増 400箇所以上
荷役作業に係る時間	一人当たり年間375時間	16%減 一人当たり年間315時間以下

改正概要

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。

- 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。

※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>



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、管理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。

新物効法のスケジュール(想定含む)

2024年5月15日

物流改正法 公布

2024年6月～11月

第1回～第4回合同会議（規制的措置の施行に向けた検討・取りまとめ）

2024年11月27日

合同会議取りまとめを策定・公表

2025年1月・2月・3月

法律の施行①に向けた政省令の公布

2025年4月1日

法律の施行①

基本方針

荷主・物流事業者等の努力義務・判断基準

判断基準に関する調査・公表 等

特定事業者の指定に向け、
荷主：取扱貨物重量の把握
トラック：車両台数等の把握
倉庫：保管量の把握

2025年秋頃 (P)

判断基準に関する調査・公表の実施

2026年4月 (想定)

法律の施行②

特定事業者の指定

中長期計画の提出・定期報告

物流統括管理者（CLO）の選任 等

定期報告に向けて
・実施状況把握
・荷待ち時間等の計測（荷主等）

2026年4月末 (P)

特定事業者の届出～指定手続

→荷主は、指定後速やかに物流統括管理者の選任届出

2026年10月末 (P)

中長期計画の提出

2026年秋頃 (P)

判断基準に関する調査・公表の実施

合同会議の開催趣旨

- **新物効法の施行**に向けて、**国交省・経産省・農水省3省の審議会の合同会議**※を開催し、国が定める**基本方針、判断基準、特定事業者の指定基準等**の具体的な内容を審議の上、令和6年11月に**取りまとめ**。

※交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議

基本方針のポイント

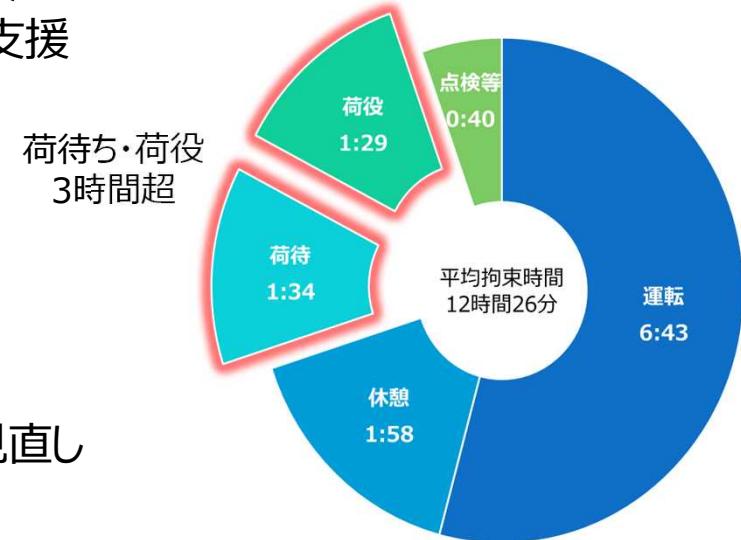
(1) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標

- ・ 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であり、安全性の確保を前提に、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、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

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



(3) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関し、 荷主・物流事業者等が講すべき措置

- ・ 積載効率の向上等 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

(4) 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する 事業者の活動に関する国民の理解の増進

- ・ 再配達の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
- ・ 返品の削減や欠品に対するペナルティの見直し

(5) その他 トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に必要な事項

- ・ 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

(トラック輸送状況の実態調査(R2)より)

荷主・物流事業者等の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・解説書を策定。

① 積載効率の向上等

- ・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



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

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と認められる大手の事業者が指定されるような基準値を設定。

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)

特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上
(上位70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790社程度)

○物流統括管理者（CLO）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から選任。

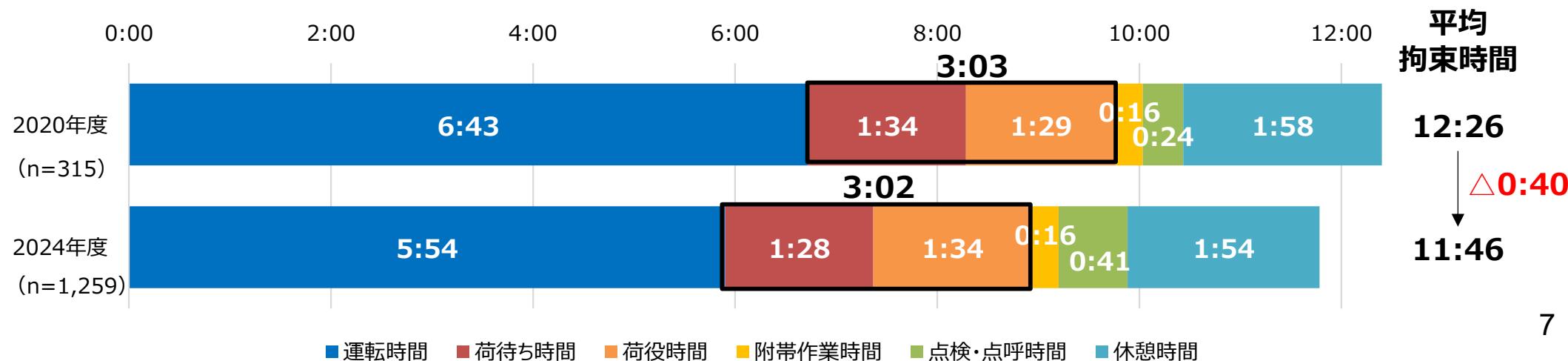
【調査概要】

- 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



「ガイドライン」の遵守状況についての調査

○「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。

○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。

【調査概要】

○調査対象：発荷主、着荷主、物流事業者

○調査期間：今回 2024年9月19日から同年11月30日 (前回 2024年2月20日から同年3月8日)

○回答状況：発荷主1,007社 (1,356社)、着荷主609社 (750社)、物流事業者6,885社 (73社) * () 前回

【調査結果概要】

荷主・物流事業者間の**契約に関する主な取組状況**について、前回調査と今回調査を比較した結果は以下のとおり。

①運送契約の書面化の取組状況

・発荷主の「すべて対応済み」と「部分的に対応済み」と回答した者の合計が72%から78%へと**6ポイント改善**しており、対応が進んでいる傾向がみられる。

②荷役作業等に係る対価の取組状況

・発荷主の「すべて対応済み」と「部分的に対応済み」と回答した者の合計が70%から78%へと**8ポイント改善**しており、対応が進んでいる傾向がみられる。

③運賃と料金の別建て契約の取組状況

・発荷主の「すべて対応済み」と「部分的に対応済み」と回答した者の合計が59%から69%へと**10ポイント改善**しており、対応が進んでいる傾向がみられる。

改正概要

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。

- 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。

※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〉



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、管理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。

1.書面交付関係

- 運送契約締結時に、以下の事項について記載した書面交付を義務付け

- ・真荷主^{*4}とトラック事業者が運送契約を締結するときは、相互の書面交付（法第12条）
- ・トラック事業者等が利用運送を行うときは、委託先への書面交付（法第24条）

- 交付した書面については、その写しを一年間保存すること

*「真荷主」とは、以下の①～③のすべてに該当する者を指す。

- ①自らの事業に関して
- ②貨物自動車運送事業者との間で運送契約を締結して貨物の運送を委託する者であつて、
- ③貨物自動車運送事業者以外のもの

【交付書面の記載事項】

①運送役務の内容・対価

②運送契約に荷役作業・附帯業務等が含まれる場合

には、その内容・対価

③その他の特別に生ずる費用に係る料金（例：有料道路利用料、燃料サーチャージなど）

④運送契約の当事者の氏名・名称及び住所

・メール等の電磁的方法でも可

・基本契約書が交わされている場合、その基本契約書に記載されている内容については省略可

⑤運賃・料金の支払方法

⑥書面の交付年月日

2-1.健全化措置関係〈努力義務について〉

- 元請事業者等に対し、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）**を講ずることを**努力義務化**。具体的な内容は以下のとおり。

【健全化措置の内容】

- ① 利用する運送に要する費用の概算額を把握した上で、その概算額を勘案して利用の申込みをすること
- ② 荷主が提示する運賃・料金が①の概算額を下回る場合、当該荷主に対し、運賃・料金について交渉をしたい旨を申し出ること
- ③ 委託先のトラック事業者が再委託を行う場合に關し、委託先に対して、例えば「二以上の段階にわたる委託の制限（再々委託の制限）」等の条件を付すこと

※あくまでも例示であり、委託先に対してその他の条件を付すことによって対応していただくことでも問題ありません。
例）「再委託を行う場合は、再委託先の運送に要する費用を聞き取る場を設けたうえで申込みをすること」など

2-2.健全化措置関係〈運送利用管理規程の作成義務・運送利用管理者の選任義務について〉

- 前年度の利用運送量（貨物自動車運送事業法に基づくものに限る。）が**100万トン**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**の選任及び**国土交通大臣への届出**を義務付け

【運送利用管理規程の内容】

- ① 健全化措置を実施するための事業の運営の方針に関する事項
- ② 健全化措置の内容に関する事項
- ③ 健全化措置の管理体制に関する事項
- ④ 運送利用管理者の選任に関する事項

※毎年提出している事業実績報告書の「輸送トン数（利用運送）・全国計」の欄で判断。

※事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者（役員等）から1人選任。

【運送利用管理者の職務】

- ① 健全化措置を実施するための事業の運営の方針を決定すること。
- ② 健全化措置の実施及びその管理の体制を整備すること。
- ③ 実運送体制管理簿を作成する場合にあっては、当該実運送体制管理簿の作成事務を監督すること。

※届出期限は、利用運送量が100万トン以上となつた年度の翌年度の7月10日まで。
⇒ 令和6年度に100万トン以上となつた場合は、令和7年4月1日～令和7年7月10日の間に届出をする必要。

トラック事業者の取引に対する規制的措置

3. 実運送体制管理簿関係

○ 元請事業者に対し、以下の事項について記載した**実運送体制管理簿**の作成を義務付け

※ 作成の対象となる貨物の重量は1.5トン以上

※ 元請事業者が真荷主から貨物の運送を引き受ける際に、元請事業者から実運送事業者に至るまでの一連の委託関係が明らかとなっている場合、運送ごとの作成は不要（一度作ればよい）

○ 作成した実運送体制管理簿は1年間保存すること

○ 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

【実運送体制管理簿の記載事項】

① 実運送事業者の**商号又は名称**

※真荷主から運送依頼があった時点で判断。

実運送の時点で何トン運ぶかや、実運送で混載を

行うか等は関係ない。

② 実運送事業者が実運送を行う**貨物の内容及び区間**

③ 実運送事業者の**請負階層**

※系列化等により下請構造が固定化されている場合（真荷主及び元請

事業者がともに、実運送事業者とその請負階層についてあらかじめ把握している状態）を想定。

4. その他の制度改正（令和7年4月1日施行）

○ 荷待時間・荷役作業等の記録義務の対象となる車両の拡大

- ・ 業務記録における荷待時間・荷役作業等の記録義務の対象となる車両が、現行の「車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の車両」から、全ての車両に拡大されます。

○ 特定貨物自動車運送事業の事業譲渡等に係る手続の変更

- ・ 特定貨物自動車運送事業の譲渡、合併・分割又は相続が発生した場合、事業の権利義務は自動的に承継されることとなっており、権利義務を承継した者は事後の届出義務のみ課されることされているところ。
- ・ 今般、特定貨物自動車運送事業についても、一般貨物自動車運送事業者と同様に事業譲渡等の際に権利義務を承継する者の適格性を審査するために、届出制が認可制に変更となります。

令和5年7月に発足したトラックGメンは、これまでに荷主等に対して1,000件超の是正指導を実施。荷待ち時間の削減などにあたり、倉庫業者の取組も不可欠であるが、寄託者である発・着荷主の協力が必須であり、サプライチェーン全体の取引環境を適正化するために、倉庫業者からの意見聴取や情報収集も必要な状況。また、荷主による買いたたきや価格転嫁交渉に応じない事例など、荷主と倉庫業者との間の取引適正化も課題。このような状況を踏まえ、トラックGメンの改組及び拡充を行い、荷主等に向けた対策の実効性を更に高める。

概要

＜トラックGメンの改組＞

- ・現行のトラックGメンについて、物流全体の適正化を図る観点から、**「トラック・物流Gメン」に改組し、倉庫業者からも情報収集**

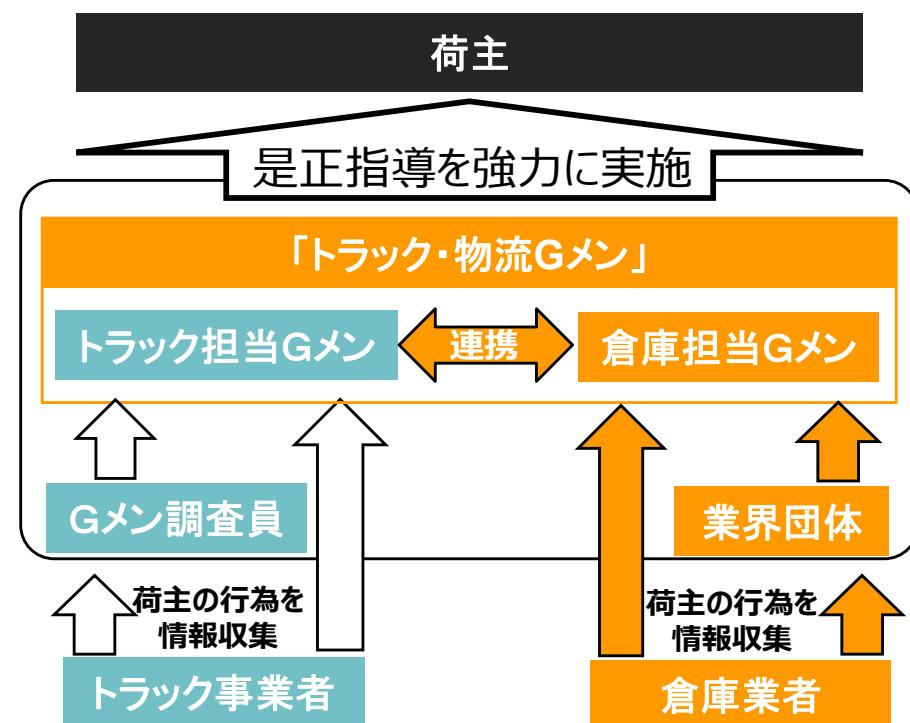
＜体制の拡充＞ **現行162名**に、

- ・国交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・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**166名を追加し、**総勢360名規模**で対応

スケジュール

11月1日 新体制始動
11月～12月 集中監視月間

業務フローのイメージ



参考 ○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案に対する附帯決議（抄）（衆・国交委）
物流のサプライチェーン全体の取引の適正化に向け、トラックGメンを物流産業全体の健全化に向けた組織とすること

「標準的運賃」及び「標準貨物自動車運送約款」の改正

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。



標準的運賃の概要

I. 距離制運賃表

キロ程	平均8%引上げ			
	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

種別	平均8%引上げ			
	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	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

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
セメントパレル車	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	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

- 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

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収受

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)

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収受

合計2時間を超えた場合は、
割増率5割を加算

VII. 利用運送手数料

運賃の10%を当該運賃とは別に収受（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収受）

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収受

IX. その他実費として収受すべき費用

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収受

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



トラック事業者と荷主とが連携して、荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るためのパイロット事業を平成28年度から2か年度にわたり実施し、その成果を「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」として取りまとめるとともに、パイロット事業等で実施した取組みについては事例集として発信しています。




加工食品、飲料・酒物流編 (R3.4.27)

飲料・酒合同会議*において検討した結果を踏まえ、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン 加工食品、飲料・酒物流編」をとりまとめ。

*飲料・酒合同会議:加工食品物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会飲料・酒物流分科会／トラック輸送における取引環境・労働時間改善東京都地方協議会飲料・酒物流改善WG 合同会



大雪や台風などの異常気象時において、運行経路の変更や運行の中止など柔軟な対応が必要です。運送事業者が、輸送の安全を確保するための措置を講じずに輸送したことが確認された場合には行政処分となる場合があるほか、異常気象時に荷主が無理な運行を強要した場合には、トラック・物流Gメンによる是正措置の対象となる場合もあります。

【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	20～30mm/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
	30～50mm/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（ハイドロブレーニング現象）	輸送を中止することも検討するべき
	50mm/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	10～15m/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
	15～20m/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
	20～30m/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
	30m/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
降雪時	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		

働きやすい職場認証制度(運転者職場環境良好度認証制度) [バス・タクシー・トラック]

R7.1.10時点でのトラック運送事業
認定営業所数 8,410営業所

働きやすい労働環境の実現や安定的な人材確保を図ることを目的とし、働きやすい職場認証制度の認証取得に係る助成事業を実施。
[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分野について審査項目としている。

ハローワークでの募集、運送事業者監査等でインセンティブあり



「ホワイト物流」推進運動 [トラック]

R6.12.6時点での賛同企業数 2,991社

トラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的に、次の点に取組む運動。

- ① トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
- ② 女性や60代以上の運転者等も働きやすいより「ホワイト」な労働環境の実現

荷主企業、物流事業者、事業者団体が「自主行動宣言」必須項目への賛同表明、その他自社での取り組む項目を選定し自社の「自主行動宣言」を作成することで参加。



「中小トラック事業者向けテールゲートリフター等導入等支援事業」[トラック]

※今年度は申し込み終了

新規投資の余力がなく、経営環境が厳しい状況にある中小トラック運送事業者に対し、荷役作業の効率化（荷役時間の短縮・荷役負担の軽減）等に資する機器等の導入等に係る費用の一部を補助する「中小トラック事業者向けテールゲートリフター等導入等支援事業」を実施。

当該機器等の導入等を促進することにより、労働生産性の向上・多様な人材の確保を図り、働き方改革を推進。

※上記認証制度や推進運動への賛同が要件となっているメニュー有り。

◆支援内容

導入費用等の1／2又は1／6を支援。

1. 車両の効率化設備の導入等事業

[1]テールゲートリフター、[2]トラック搭載型クレーン、[3]トラック搭載用2段積みデッキ、[4]速度制限装置の機能改修

2. 業務効率化事業

[5]予約受付システム、[6]ASNシステム、[7]受注情報事前確認システム、[8]パレット等管理システム、[9]配車計画システム、[10]求貨求車システム、[11]運行・労務管理システム、[12]契約書電子化システム、[13]車両動態管理システム

3. 経営力強化事業

[14]原価管理システム、[15]M&A・事業承継

4. 人材確保・育成事業

[16]人材採用活動、[17]人材育成活動、[18]大型免許、けん引免許及びフォークリフト運転資格

（上記、認証制度若しくは自主行動宣言が資格要件）