

第15回 トラック輸送における取引環境・ 労働時間改善沖縄県地方協議会

令和7年2月17日（月）14時00分～15時30分
於）九州沖縄トラック研修会館 5階
（第1研修室）

【 議 事 次 第 】

I. 開会

II. 議題

1. 最近のトラック運送事業に関する取組について
2. 物流現場の実態等について
3. その他

III. 閉会

トラック輸送における取引環境・労働時間改善沖縄県地方協議会委員名簿

	氏名	所属・役職
座長	小野 秀昭	(株)運輸・物流研究室 取締役フェロー 物流政策リサーチャー (元流通経済大学 物流科学研究所 教授)
委員	松岡 正晃	イオン琉球株式会社 取締役デジタル営業推進本部長 (代理出席：デジタル・営業推進本部 ストアオペレーション部長 崎山 朋子)
〃	與那嶺 信明	沖縄県生コンクリート協同組合 常務理事
〃	伊是名 昇英	有限会社嶋運送 代表取締役会長
〃	上原 勇人	沖縄西濃運輸株式会社 会長
〃	吉元 真嗣	沖縄県商工会連合会 事務局長
〃	金城 敦	沖縄県商工会議所連合会 常任幹事 (代理出席：統括アドバイザー 福地 敦士)
〃	田端 一雄	一般社団法人沖縄県経営者協会 専務理事
〃	喜友名 朝弘	沖縄県中小企業団体中央会 専務理事
〃	上原 直樹	沖縄県卸商業団地協同組合 専務理事
〃	知花 優	連合沖縄 事務局長
〃	照屋 茂禎	運輸労連沖縄県連合会 執行委員長
〃	新城 英一	公益社団法人沖縄県トラック協会 会長
〃	柴田 栄二郎	沖縄労働局 局長 (代理出席：労働基準部監督課長 小池 雅弘)
〃	長嶺 さおり	沖縄総合事務局 経済産業部長 (代理出席：商務通商課長 宮平 勉)
〃	星 明彦	沖縄総合事務局 運輸部長

(順不同・敬称略)

トラック輸送における取引環境・労働時間改善沖縄県地方協議会設置規約

(名称)

第1条 本協議会は、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善沖縄県地方協議会」（以下、「協議会」という。）と称する。

(目的)

第2条 本協議会は、トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、トラック運送業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備等を図ることを目的とする。

(組織)

第3条 協議会は、学識経験者、荷主、トラック運送事業者、経済団体、トラック運送事業者団体、労働者団体、沖縄労働局、沖縄総合事務局運輸部の各員（以下「委員」という。）をもって構成する。

2. 協議会には、委員の互選により座長を置く。
3. 座長は、議事その他の会務を統括する。

(協議会及び活動事項)

第4条 協議会は目的達成のため次の活動を行う。

- (1) 沖縄県におけるトラック運送事業の長時間労働の抑制に向けた諸対策に関すること
- (2) 沖縄県におけるトラック運送事業の取引環境の改善に向けた取組に関すること
- (3) その他

(協議会)

第5条 協議会は、必要に応じて座長が召集する。

2. 座長は必要に応じ、協議会に委員以外の者を出席させることができる。
3. 協議会は公開を原則とする。ただし、座長が必要と認める場合は、非公開で行うことができる。

(ワーキンググループ)

第6条 協議会には、第4条（協議会及び活動事項）に掲げる事項に関して専門的に検討を行う機関としてワーキンググループ（以下、「WG」という。）を置くことができる。

2. WGは、座長が指名した委員等により構成する。

(事務局)

第7条 協議会の運営に関する事務は、沖縄労働局、沖縄総合事務局運輸部、沖縄県トラック協会が共同で行うものとする。

(その他)

第8条 これに定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項はその都度協議し、決定する。

(附 則) この規約は、平成27年7月31日から施行する。

トラック輸送における取引環境・労働時間改善沖縄県地方協議会委員名簿

	氏名	所属・役職
座長	小野 秀昭	(株)運輸・物流研究室 取締役フェロー 物流政策リサーチャー (元流通経済大学 物流科学研究所 教授)
委員	松岡 正晃	イオン琉球株式会社 取締役デジタル営業推進本部長
〃	與那嶺 信明	沖縄県生コンクリート協同組合 常務理事
〃	伊是名 昇英	有限会社嶋運送 代表取締役会長
〃	上原 勇人	沖縄西濃運輸株式会社 会長
〃	吉元 真嗣	沖縄県商工会連合会 事務局長
〃	金城 敦	沖縄県商工会議所連合会 常任幹事
〃	田端 一雄	一般社団法人沖縄県経営者協会 専務理事
〃	喜友名 朝弘	沖縄県中小企業団体中央会 専務理事
〃	上原 直樹	沖縄県卸商業団地協同組合 専務理事
〃	知花 優	連合沖縄 事務局長
〃	照屋 茂禎	運輸労連沖縄県連合会 委員長
〃	新城 英一	公益社団法人沖縄県トラック協会 会長
〃	柴田 栄二郎	沖縄労働局 局長
〃	長嶺 さおり	沖縄総合事務局 経済産業部長
〃	星 明彦	沖縄総合事務局 運輸部長

(順不同・敬称略)

第15回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善沖縄県地方協議会 配席図

事務局

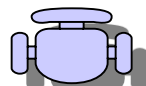
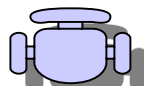
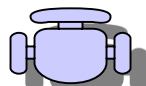
沖縄労働局長
柴田 栄二郎

沖縄総合事務局
運輸部長
星 明彦

沖縄総合事務局
経済産業部長
長嶺 さおり

(公社)沖縄県トラック協会
会長
新城 英一

運輸労連沖縄県連合会
執行委員長
照屋 茂禎



連合沖縄
事務局長
知花 優

記者席

沖縄県卸商業団地組合
専務理事
上原 直樹

沖縄県中小企業団体中央会
専務理事
喜友名 朝弘

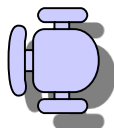
(一社)沖縄県経営者協会
専務理事
田端 一雄

沖縄県商工会議所連合会
常任幹事
金城 敦

傍聴者席

【座長】

元 流通経済大学
物流科学研究所教授
小野 秀昭



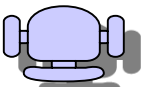
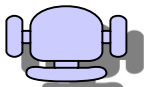
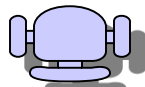
イオン琉球(株)
取締役デジタル・営業推進本部長
松岡 正晃

沖縄県生コンクリート
協同組合
常務理事
與那嶺 信明

(有)嶋運送
代表取締役会長
伊是名 昇英

沖縄西濃運輸(株)
会長
上原 勇人

沖縄県商工会連合会
事務局長
吉元 真嗣



出入口

出入口

第15回 トラック輸送における取引環境・ 労働時間改善沖縄県地方協議会

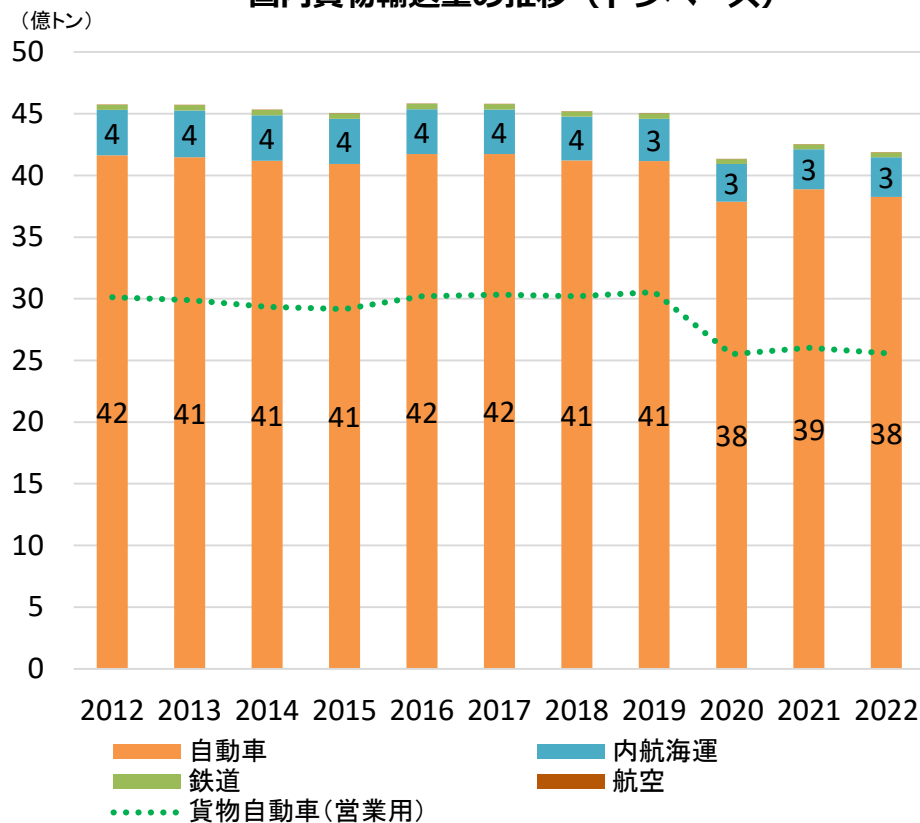
令和7年2月17日

内閣府沖縄総合事務局運輸部陸上交通課

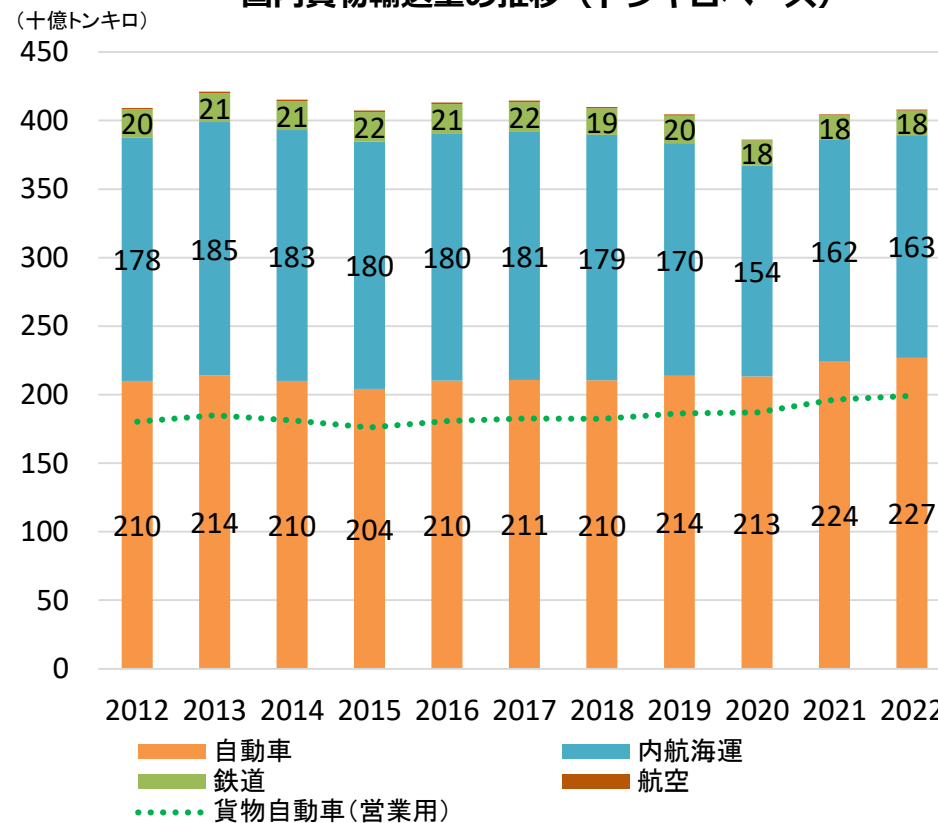
商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の 行動変容等の「物流革新に向けた政策パッケージ」 に基づく取組について

- モード別の国内貨物輸送量をトンベースで見ると、**自動車**が約9割を占める。
- トンキロベースで見ると、**自動車**が約5割を占める。

国内貨物輸送量の推移（トンベース）



国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）

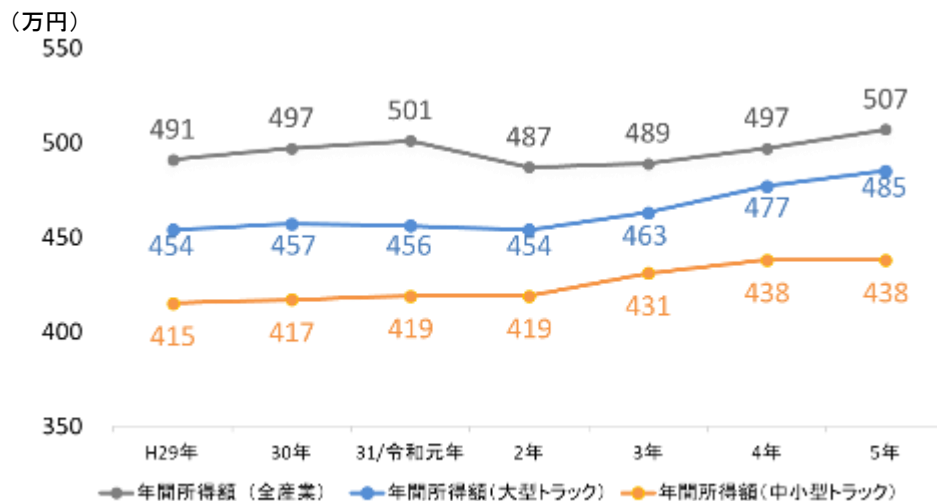


(出典) 国土交通省総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成。

①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。

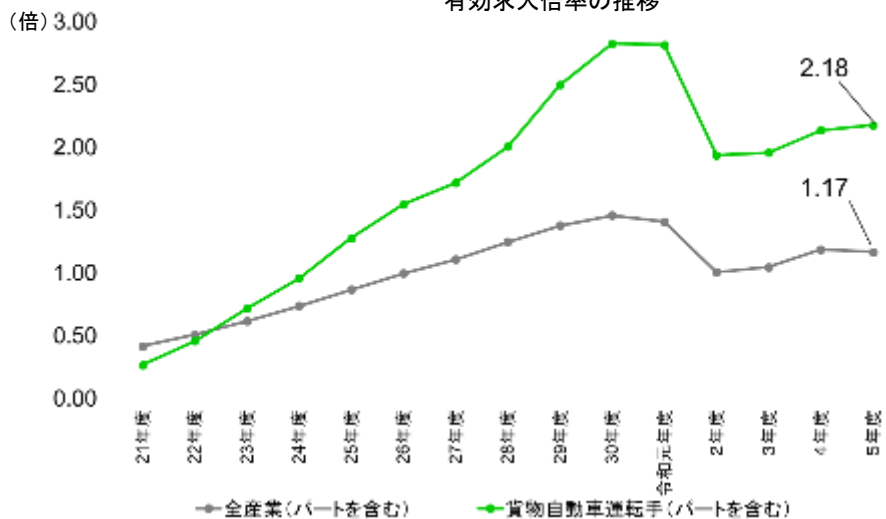


②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。

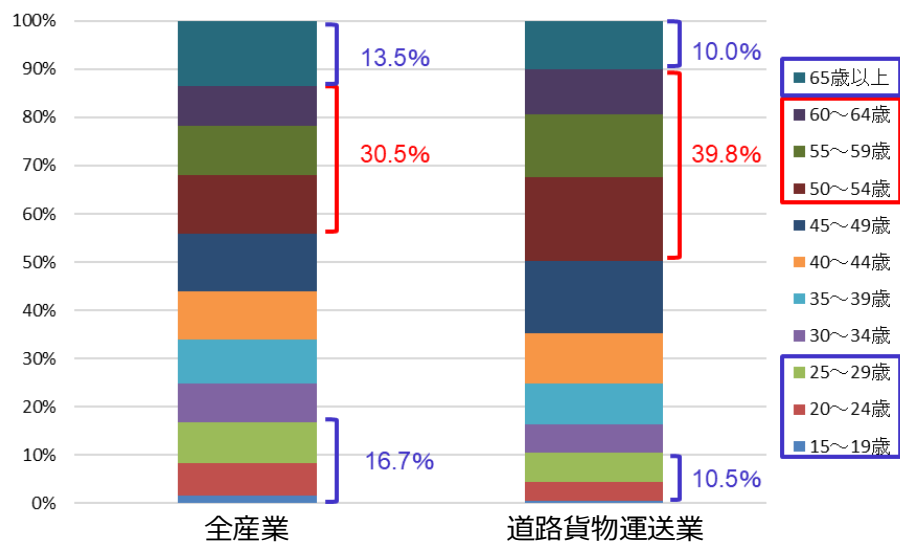


③人手不足 全職業平均より約2倍高い。

有効求人倍率の推移



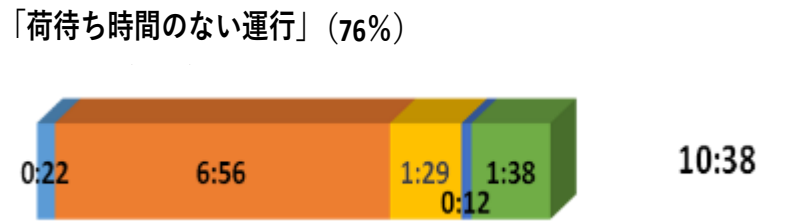
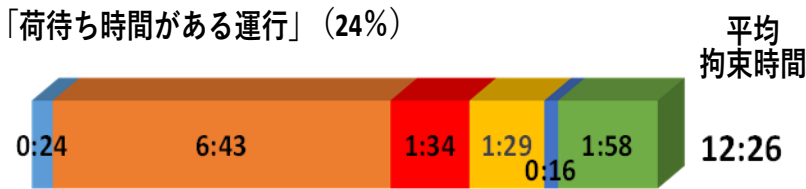
④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



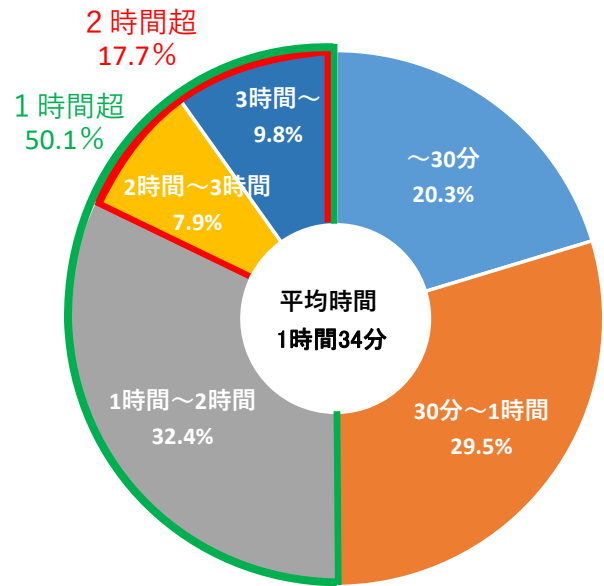
(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

- 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)



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)

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年後である令和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た。

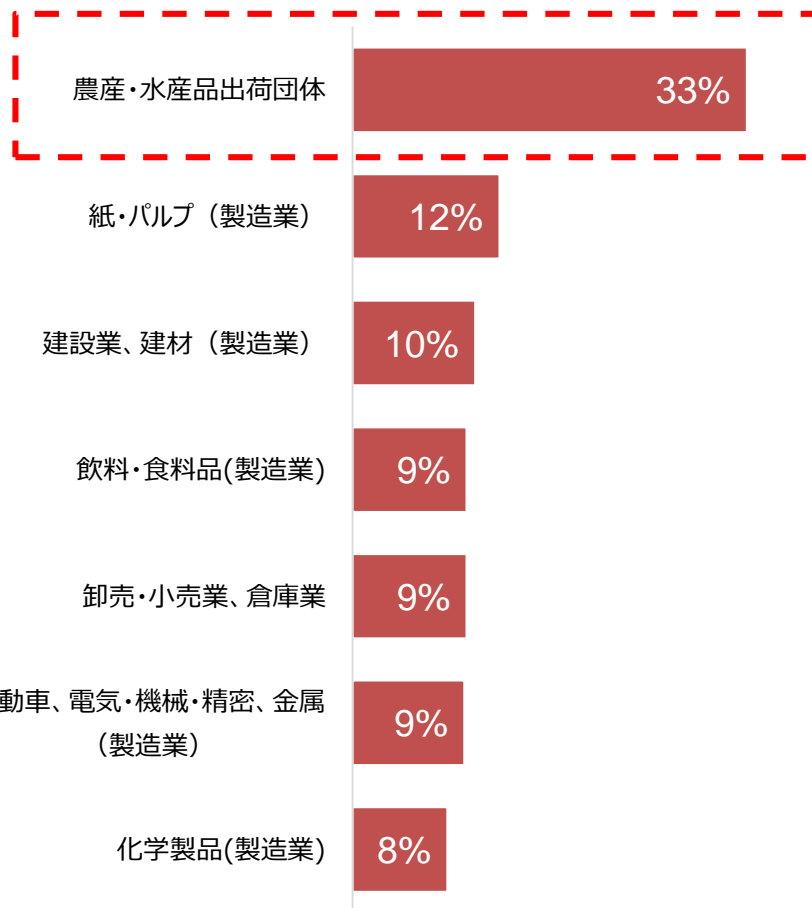
併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示**」（**貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象**）により、拘束時間等が強化された。

○主な改正内容

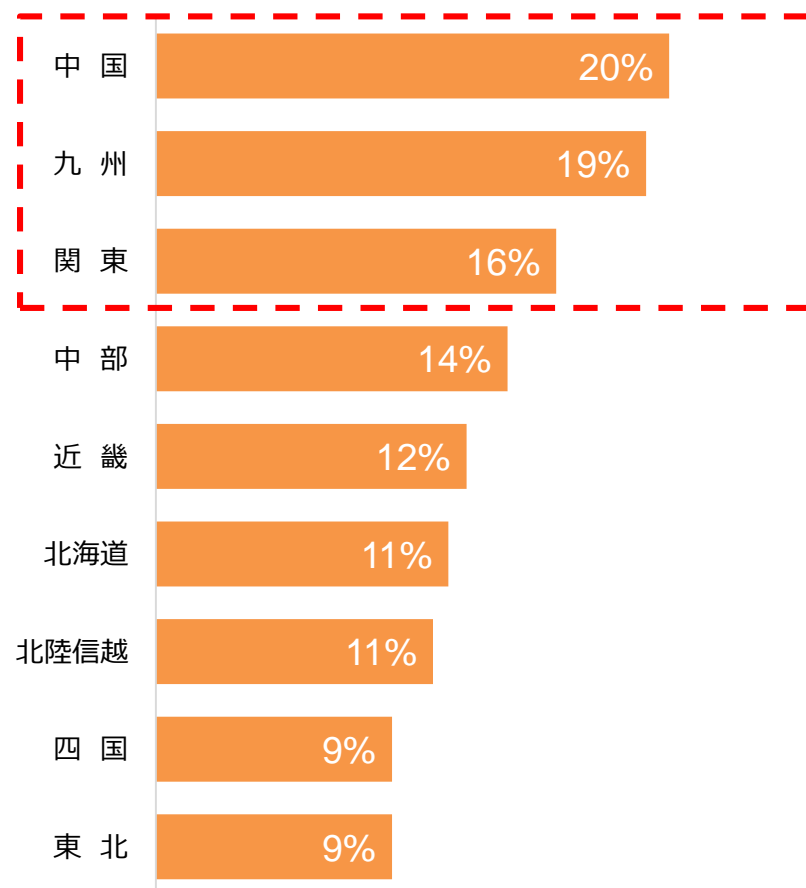
	～令和6年3月	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間 + 休憩時間) (改善基準告示)	<p>【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3,516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。</p>	<p>【1日あたり】 ・原則13時間以内、最大15時間以内。 ・宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、年3,300時間、284時間以内。ただし、労使協定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

- 具体的な対応を行わなかった場合、**2024年度には輸送能力が約14%（4億トン相当）不足**する可能性。
- その後も対応を行わなかった場合、**2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足**する可能性。

(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会中間とりまとめ（2023年2月）より抜粋

- 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)

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

(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＞



※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

【「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

【物流法改正】
 (規制的措置の導入)



【トラックGメンによる是正指導】



【「標準的運賃」の周知・徹底】

【距離制運賃】

キロ程	関東運輸局 (単位:円)			
	小型車 (2トラス)	中型車 (4トラス)	大型車 (10トラス)	トレーラー (20トラス)
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	30,910	38,770
50km	23,040	26,480	33,700	42,380

【時間制運賃】

種別	車種別	時間制運賃 (単位:円)						
		小型車 (2トラス)	中型車 (4トラス)	大型車 (10トラス)	トレーラー (20トラス)			
8時間未満	普通走行の小型車以外のもの	北海道	31,100	37,200	48,530	61,290		
		東北	29,970	36,050	47,130	59,670		
		関東	28,000	33,700	43,500	54,140		
		北陸信越	31,280	37,480	48,600	61,470		
		中部	25,710	31,130	40,700	51,270		
		近畿	35,580	42,680	55,710	69,730		
		中国	32,620	38,840	49,950	62,350		
		四国	28,700	34,500	45,000	56,500		
		九州	30,800	36,900	48,000	60,000		
		沖縄	28,010	33,900	44,110	55,100		
		4時間未満	普通走行の小型車以外のもの	北海道	18,660	22,360	29,130	36,780
				東北	17,980	21,630	28,300	35,600
関東	23,480			27,470	34,740	43,680		
北陸信越	18,770			22,470	29,210	36,880		
中部	21,400			25,280	32,230	40,430		
近畿	21,300			25,100	32,130	40,160		
中国	19,450			23,180	29,970	37,270		
四国	18,430			22,080	28,700	36,230		
九州	18,530			22,190	28,840	36,110		
沖縄	16,900			20,330	26,600	34,110		

(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~)>



エコマース事業者 amazon ● 一回受け取りの推進 等 → 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	Rakuten ● 日付指定一回受け取りキャンペーン 等 → 日付指定による一回の受け取りでポイント還元	LINEヤフー ● おトク指定便キャンペーン 等 → 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
物流事業者 ヤマト運輸	SAGAWA	日本郵便

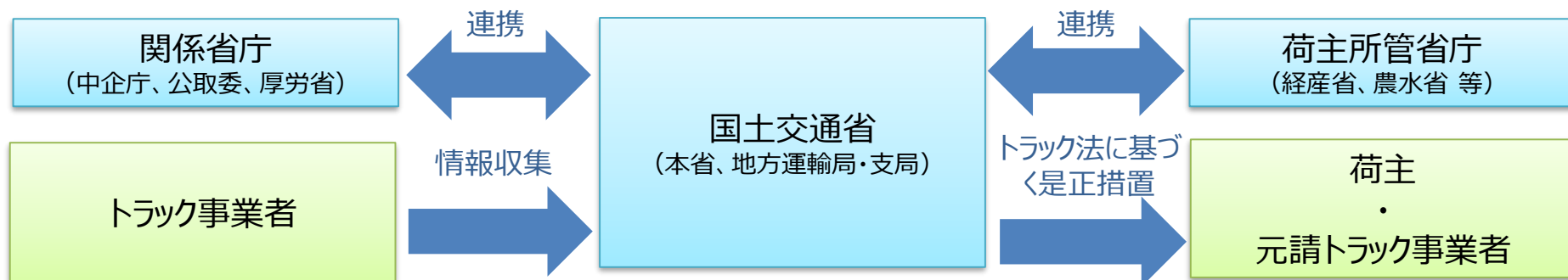
【「送料無料」表示の見直し】

【物流法改正】(規制的措置の導入)

- **トラックドライバー**は、労働時間が長く、低賃金にあることから、**担い手不足が喫緊の課題**。
- 働き方改革の一環として、2024年4月からドライバーに**時間外労働の上限規制（年960時間）**が適用されるが、これによる**物流への影響が懸念（「2024年問題」）**。
- 国土交通省では、**貨物自動車運送事業法に基づく荷主等への「働きかけ」「要請」**等による**是正措置**を講じてきたが、2024年問題を前に、**強力な対応が必要**。
- このため、新たに**「トラックGメン」**を設置することで荷主等への監視体制を緊急に強化し、**荷主対策の実効性を確実なもの**に。

⇒ **令和5年7月21日、162名体制※で本省及び地方運輸局等に設置**

※緊急増員80名（本省2名、地方運輸局等19名、運輸支局等59名）、既存定員との併任等82名（本省13名、地方運輸局等16名、運輸支局等53名）



トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し
情報収集力を強化（2023年度～）

トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」
制度※の**執行力を強化**（2023年度～）

※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。

働きかけ

トラック事業者が法令順守できるよう理解を求める

さらに情報を得た場合

要請

改善計画の提出、改善状況の報告についても協力を依頼

要請してもなお改善されない場合

勧告・公表

改善計画の提出、改善状況の報告についても協力を依頼

理解を求める文書を発出



荷主による自主的な状況確認と改善

荷主へのフォローアップの実施

要請・勧告文書を発出



必要に応じ関係省庁等と連携してヒアリング



改善計画の策定、改善期間の設定



トラックGメンによる改善状況の確認



改善報告の提出
(違反原因行為の解消)

- 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件超の是正指導を行うなど、**着実に成果**を挙げてきている。
- 他方で、荷待ち時間の削減などにあたり、倉庫業者の取組みは寄託者である発・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、荷主による買っ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が課題**。
- 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

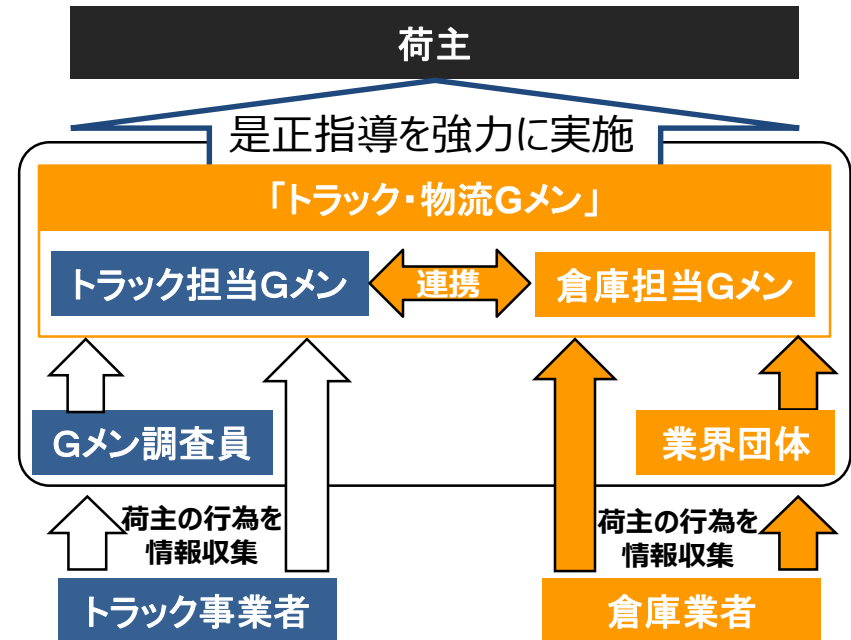
<トラックGメンの改組>

- ・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

業務フローのイメージ



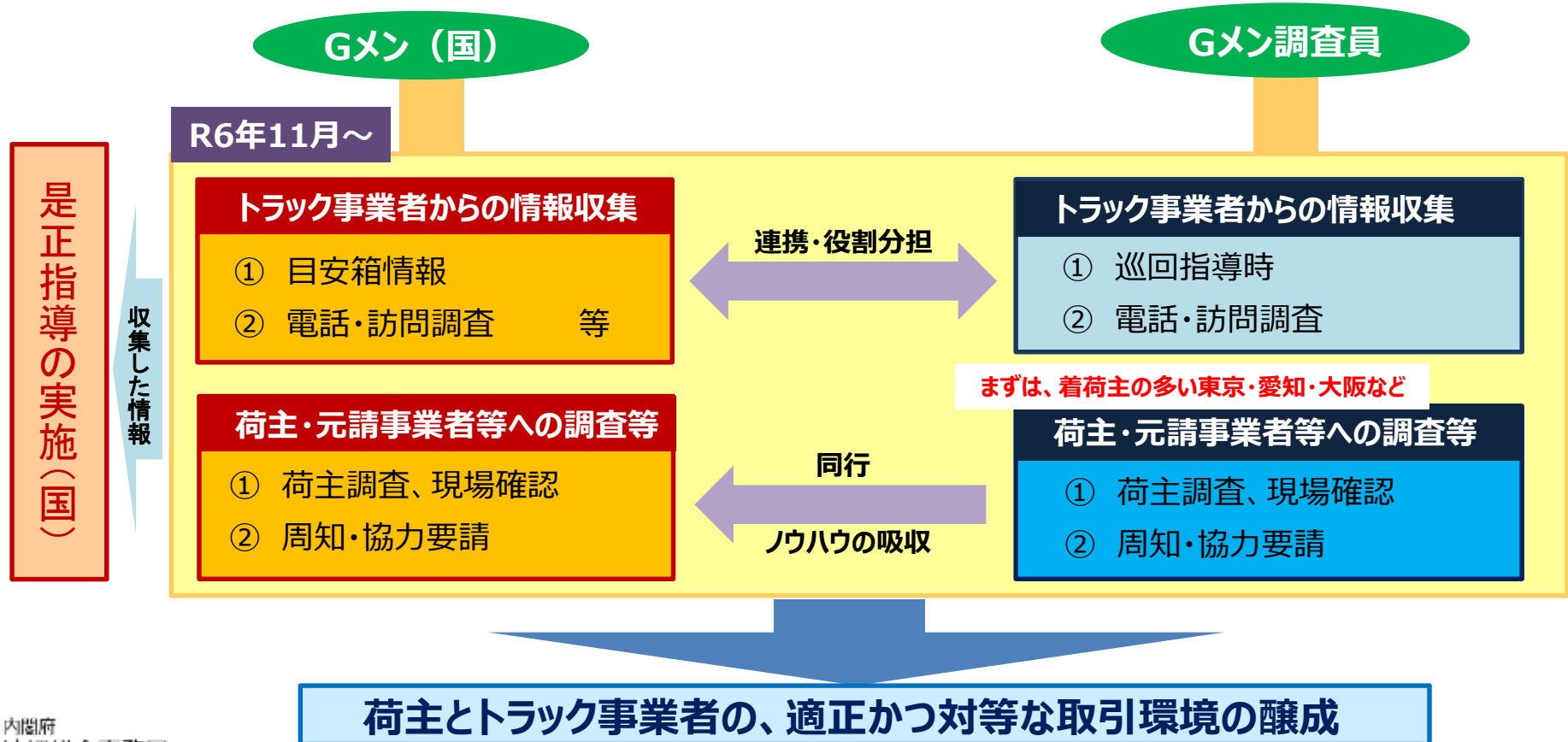
スケジュール

11月1日 新体制始動
11月～12月 集中監視月間

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

○ 国のトラック・物流Gメンに加え、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関（**都道府県トラック協会**）に「**Gメン調査員**」を設置し、情報収集体制を強化。

○ **トラック・物流GメンとGメン調査員による連携体制**のもと、本年も**11～12月に集中監視を実施**。



違反原因行為とは、トラック運送事業者が関係法令に違反する原因となるおそれのある行為。

長時間の荷待ち



契約にない付帯業務



運賃・料金の不当な据置き



過積載運送の指示・容認



異常気象時の運送依頼



無理な運送依頼



トラック事業者に対する電話調査や訪問調査



電話調査

トラック事業者へ直接電話をかけ、荷主との間での困りごとがないか、その中で荷主からの行為に違反原因行為に該当するものがないか、などについて聴取。



訪問調査

トラック事業者へ直接赴き、荷主との関係や取引状況に関して、特に、違反原因行為に該当するものがあれば詳しく聞き取る。

目安箱による情報収集

荷主等による長時間の荷待ちや契約にない附帯業務の強要などの実態を把握するための「目安箱」を設置し、「働きかけ」等の実施の判断に活用。情報提供者の同意が得られた場合は、追加の聞き取りを実施。



荷主等へのパトロール

○荷待ち状況の現地確認

プッシュ型情報等で得られた違反原因行為の確認・証拠収集のため、荷主の物流拠点の敷地外から荷待ち状況等を調査。

○荷主企業への周知活動

2024年問題等に対する荷主への広報・啓発活動の一環として、荷主企業へ訪問し、トラック事業者に配慮する必要性やトラック・物流Gメンの活動について説明。荷主の物流拠点周辺で荷待ちを行っているトラックドライバーに対する広報・啓発活動又は荷待ち状況のヒアリングも実施。



トラック担当Gメンによる荷主等パトロール(例)

荷主等へのアポなし訪問・説明



荷主等をアポなしで訪問し、オンライン説明会、2024年問題解決に向けた荷主の協力の必要性などについて説明。

荷待ち、附帯作業等の現状確認・指導



荷主の拠点等現場に出向き、荷待ち、契約にない附帯業務等の有無や程度について確認。

荷主への指摘、要請対象のフォローアップ



違反原因行為の疑いが現認された場合は、認識を確認の上指摘。また要請を受けた荷主の現場で改善状況の確認も行う。

トラックドライバーへのヒアリング



高速道路のSA、PA。道の駅、大型車駐車スペースがあるコンビニなどで運転者の話を聞き、情報提供を呼びかけ。

トラック事業者・荷主に対する説明会、トラック・物流Gメンのチラシ配布

○オンライン説明会の開催

物流2024年問題の解決に向けてトラック運送事業者、荷主事業者、その他関係事業者へ情報提供し、相互理解を深めてもらう場としてオンライン説明会を開催。

(主な内容)

- ・ 2024年問題の背景・対策
- ・ 法改正の説明
- ・ 違反原因行為の例、働きかけ・要請の事例紹介
- ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介



オンライン説明会の模様

○トラックターミナルやサービスエリアでのチラシ配布

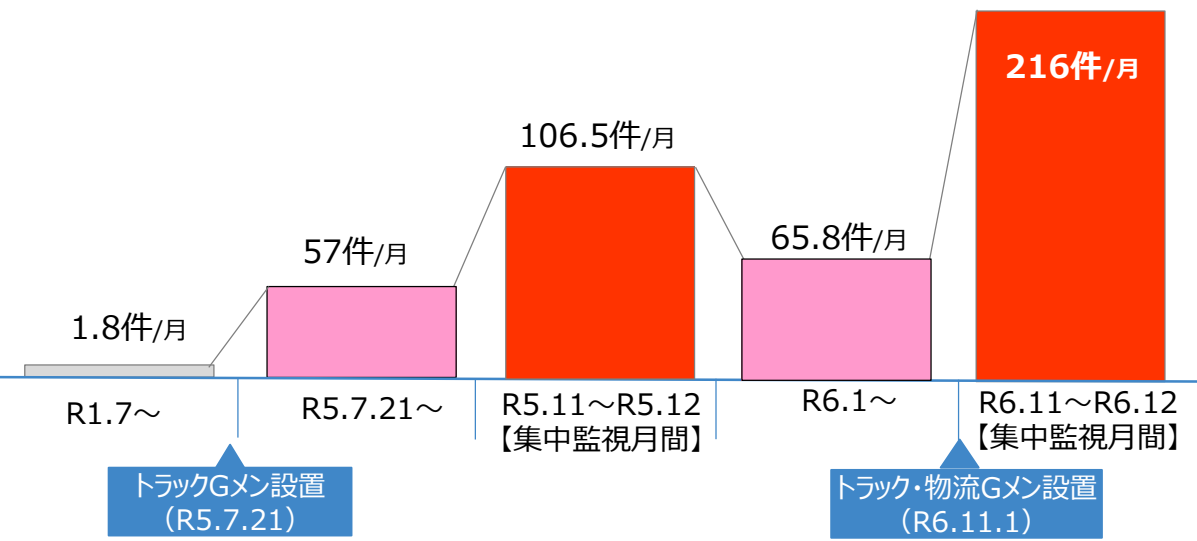
交通安全イベント等に合わせて、広報チラシを配布。ドライバーに対して、目安箱への情報提供を呼びかける。



- 「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」（423件）、「要請」（7件）による是正指導を徹底。

トラック・物流Gメンによる集中監視月間の活動実績

＜月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数＞



働きかけ等の実施件数（R6.11～R6.12）

- 勧告 : 2件（荷主1、その他1）
- 要請 : 7件（荷主4、元請2、その他1）
- 働きかけ : 423件（荷主304、元請104、その他15）

⇒ 2ヶ月間で**計432件**の法的措置を実施

Gメン調査員からの情報提供

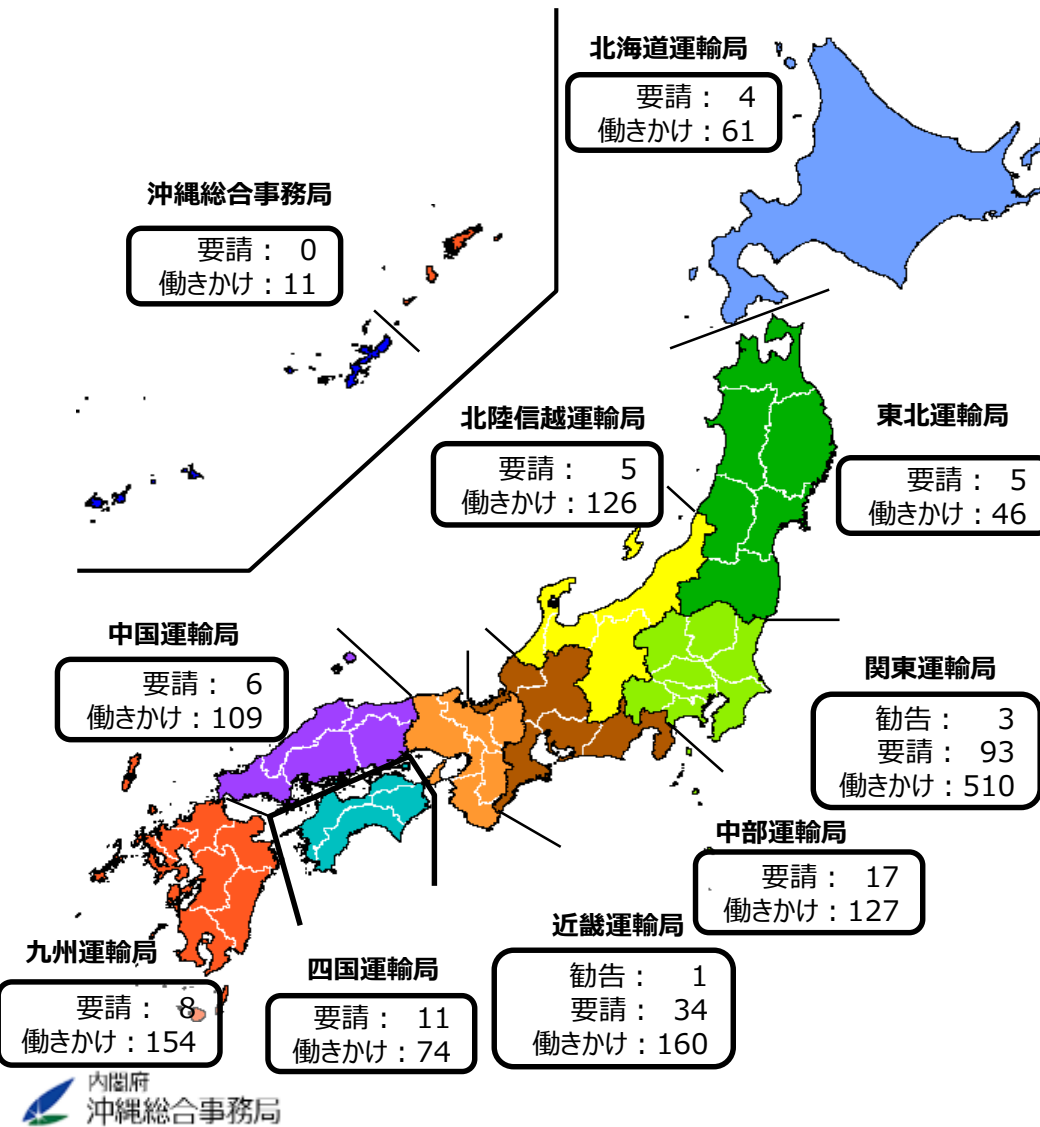
- 運輸支局にR6.12.28までに**計115件**の通知あり

倉庫業担当Gメンによる倉庫業者へのヒアリング

- 業界と連携して倉庫業者へのヒアリングを実施。
- 各地方運輸局等においても、倉庫事業者や地区協会へのヒアリングを所轄地域にて実施。

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。

〈運輸局別働きかけ・要請・勧告実施件数〉 R1.7~R6.12



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%)
- 契約にない付帯業務 (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%)

集中監視月間に全国で実施した主な周知啓発活動

物流センター前で荷待ち状況のパトロール



ドライバーへの周知チラシ配布、ヒアリングの実施（Gメン調査員も同行）



倉庫事業者へ悪質な荷主の情報ヒアリング
(トラック担当、倉庫担当Gメンが合同で実施)



経済産業局、県と合同の
荷主への啓発活動



トラック法改正やGメン活動の紹介
をするオンライン説明会の開催

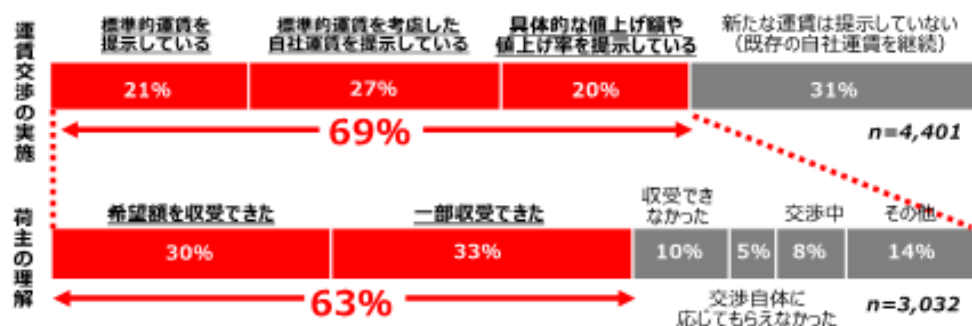


適正な運賃収受について

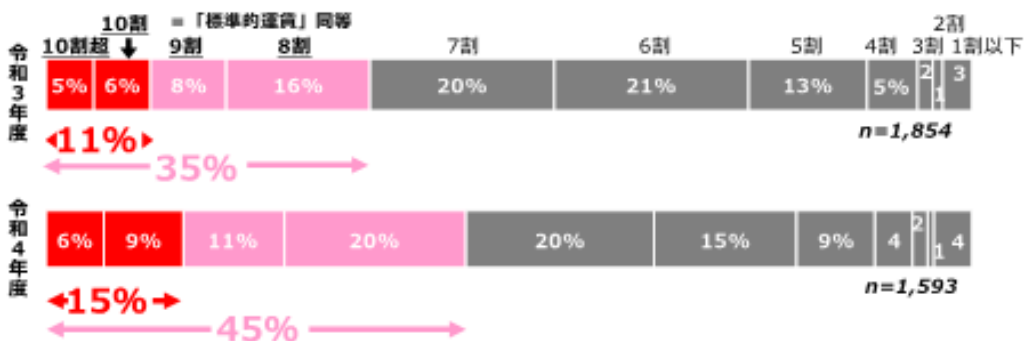
- **トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設（令和2年4月告示）。**
- **実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直しを図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」**（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。
（※）行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

「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。

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・2月 | 運輸審議会への諮問等 |
| 3月22日 | 告示改正・施行（標準的運賃） |
| 6月1日 | 施行（標準運送約款） |

「標準的運賃」の告示

- ドライバーの労働条件の改善等を図るため、法令を遵守して持続的に事業を運営するための参考となる運賃を示すことが効果的との趣旨により、令和2年4月に「標準的な運賃の告示」を行われた。
- 標準的な運賃は、①トラック事業の能率的な経営の基における適正な原価に、②適正な利潤を加えたものを基準。原価の算定に当たっては、①ドライバーの賃金を全産業の標準水準に是正すること、②コンプライアンスを確保できることが前提
- 令和2年4月に告示された「標準的な運賃」は、上昇した費用の運賃転嫁、多重下請け構造の是正、多様な運賃料金の設定などが見直され、令和6年3月に改正、告示。

令和6年3月告示の「標準的運賃」の主な改正点

荷主等への適正な転嫁

- 諸物価の高騰を反映して運賃表を改定し、平均約8%の運賃引上げ
- 運賃表の算定根拠となる原価のうち燃料費の基準価格を120円に変更、燃料サーチャージも120円に変更
- 現行の待機時間料に加え、「積込料・取卸料」の水準を提示
- 有料道路利用料(高速道路料金等)を個別に明記

多重下請構造の是正等

- 下請け手数料(利用運送手数料)を設定(運賃の10%を別に収受)

多様な運賃・料金設定等

- 共同輸配送等を念頭に「個建運賃」を設定
- リードタイムが短い運送の際の速達割増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等を設定
- 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

運賃表の種類	距離制運賃	時間制運賃		
車 型	バン型の車両で設定			
車 種	   			
	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)
対象となる 運送契約	車両を貸し切って貨物を運送する場合の契約を前提に設定			
料金や実費	<p>料金(利用運送手数料、待機時間料、積込・取卸料、附帯業務料)や実費(燃料サーチャージ、有料道路利用料(高速道路料金等)、フェリー利用料等)については標準的運賃には含まれていないため、別途收受することとされています。</p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="background-color: #00a0c0; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px; margin-right: 10px;"> 運賃 (運送の役務の対価) </div> <div style="font-size: 2em; margin: 0 10px;">+</div> <div style="background-color: #c00000; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px; margin-right: 10px;"> 料金 実費 </div> <div style="font-size: 0.8em; color: #c00000; margin-left: 10px;"> (利用運送手数料、待機時間料、積込料又は取卸料、附帯業務料等) (燃料サーチャージ、有料道路利用料、フェリー利用料等) </div> </div>			
運賃、料金の 適用ルール	<p>運賃、料金、実費をどのようなルールで適用するか、割増や割引の適用方法等、告示内容を補完する事項を各トラック運送事業者が「運賃料金適用方」として定めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> 割 増 速達、特殊車両、休日、深夜・早朝、品目別、特大品、悪路、地区割増 割 引 長期契約、往復割引 そ の 他 割増・割引範囲の設定、個建、待機時間料、積込・取卸料、附帯業務料、実費(燃料サーチャージ、有料道路利用料、フェリー利用料、中止手数料等) 			
<div style="border: 2px solid red; padding: 10px; display: inline-block; color: red; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">取引先毎に契約書・覚書により取引条件を規定</div>				

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。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。

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。

「標準的運賃」の活用を行い
適切な運賃の収受へのご協力をよろしくお願いいたします。

① 荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービスの内容が明確化

[関係条項: 標準運送約款(第61条)]

改正前

積込み、取卸し等の業務は、「第2章 運送業務等」で規定されていました。待機時間、附帯業務等は、「第3章 附帯業務」で規定されていました。

改正後

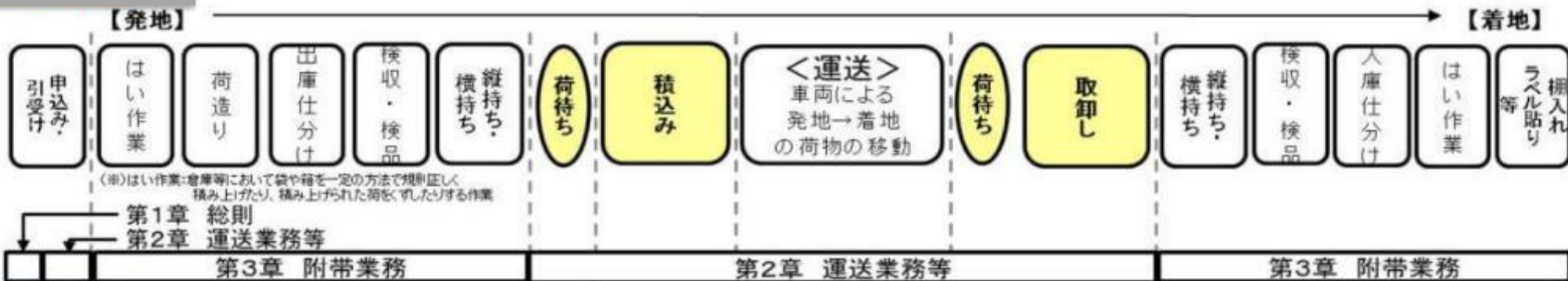
運送以外の業務は、「第2章 運送業務等」から分離し 第3章として「積込み又は取卸し等」に規定されました。また、トラック運送事業者が運送以外の業務を引き受けた場合、契約にないものを含め、対価を収受する旨が規定されました。



標準運送約款改正関係 (主な改正ポイント)

① 荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービスの内容が明確化

改正前



改正後



② 運賃・料金、附帯業務等を記載した書面を交付

[関係条項: 標準運送約款(第6条及び第7条)]

改正前

荷送人による運送の申込み、トラック運送事業者による運送の引受けについては、明確な規定がありませんでした。

改正後

運送を申込み荷送人、運送を引受けるトラック運送事業者は、それぞれ運賃・料金、附帯業務等を記載した書面(電磁的方法を含む。)である運送申込書、運送引受書を相互に交付する旨が規定されました。



③利用運送を行う場合は実運送事業者の商号・名称等を荷送人へ通知

[関係条項: 標準運送約款(第17条)]

改正前

利用運送が行われた場合でも荷送人に実運送事業者を知らせる旨の規定はありませんでした。

改正後

利用運送を行う元請運送事業者は、当該運送の全部又は一部について運送を行う実運送事業者の商号・名称等を荷送人に通知する旨が規定されました。また、利用運送に係る費用は「利用運送手数料」として収受する旨が規定されました。

④ 中止手数料の金額等の見直し

[関係条項: 標準運送約款(第38条)]

改正前

荷送人が、貨物の積込みを行う前日までに運送の中止をしたときは、中止手数料を請求しない規定でした。

当日に運送の中止	
貸切 普通車	3,500円
小型車	2,500円

改正後

当該中止手数料の見直し

運送中止の申し入れ日	中止手数料
運送の前々日(2日前)	運賃・料金等 ^(※1) の 20%以内
運送の前日(1日前)	運賃・料金等 ^(※1) の 30%以内
運送の当日	運賃・料金等 ^(※1) の 50%以内

※1 当該運送引受書に記載した運賃・料金等

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について

「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

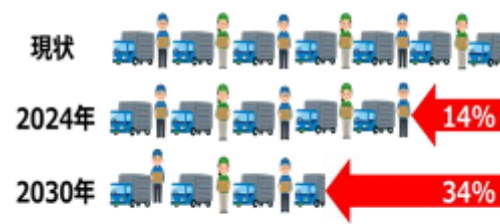
背景・必要性

○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本年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（右図）。
- ・ 物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。
- ・ 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。
- 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>



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**安全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。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

- 荷待ち・荷役時間の削減 年間125時間/人削減
- 積載率向上による輸送能力の増加 16パーセント増加

書面交付等の義務づけについて(第12条、第14条関係)

<パターン1: 貨物自動車運送事業者のみが運送を受託しているケース>



貨物自動車運送事業者は

- ・引き受けた運送の全部を自ら行う
- ・引き受けた運送の全部を委託する
- ・引き受けた運送の一部を委託する

場合がある。

(※) 引き受けた運送の全部を自ら行うことができない場合、貨物利用運送事業者に運送委託する場合もある(貨物利用運送事業の登録も受けている者に限る。)

①: 第12条の規定に基づく書面交付
(真荷主⇄トラック事業者)

②: 第24条の規定に基づく書面交付
{ トラック事業者・利用運送事業者
⇒ トラック事業者・利用運送事業者 }

<パターン2: 真荷主から運送を受託しているのが貨物利用運送事業者であるケース>



<パターン3: 貨物自動車運送事業者から貨物利用運送事業者への運送委託が含まれるケース>



交付書面のイメージ

あくまでもイメージであり、記載事項が網羅されていれば、既存のものやメール等も可
(新たに書面を作成する必要はなし)

運送申込書／運送引受書

申込日： 年 月 日

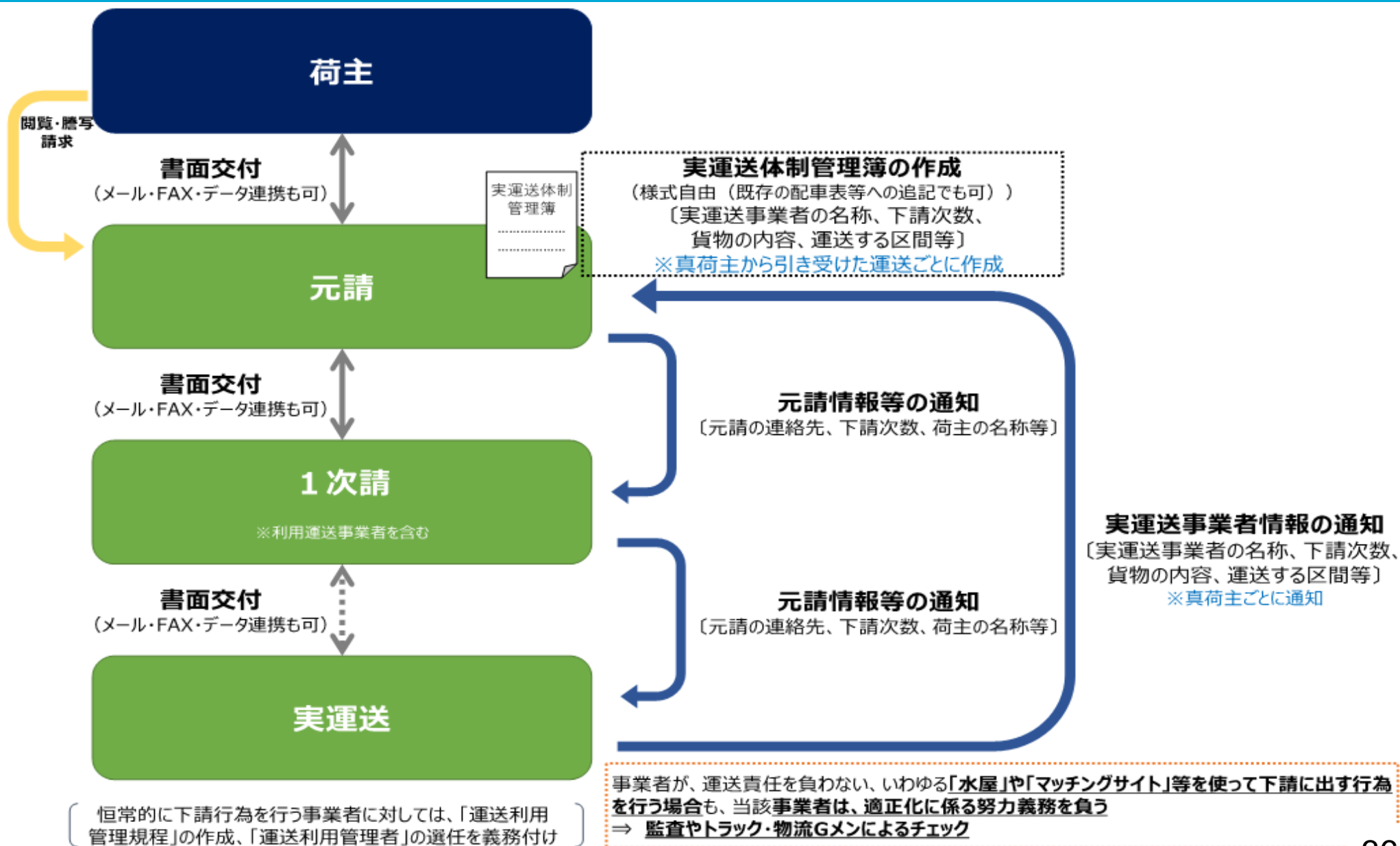
申込者	社名又は氏名			
	住所			
集貨／発送地		配達／到着地		
運送を引受ける者	社名又は氏名			
	住所			
貨物の情報		品名、重量・容積、個数 etc...		
集貨又は発送希望日時		月 日 () :	配達又は到着希望日時	月 日 () :
運賃及び料金の支払方法		<input type="checkbox"/> 銀行振込 <input type="checkbox"/> 現金 <input type="checkbox"/> その他 ()		
附帯業務の内容		積込み、取卸し、仕分、保管 etc...		
運賃及び料金				
運賃		円		
燃料サーチャージ	円	有料道路利用料	円	
附帯業務料	円	...	円	
合計請求額	円			

・上記のとおり運送を引受けます。

令和 年 月 日

運送引受者

トラック事業者に対する規制的措施(実運送体制管理簿の作成等)



実運送体制管理簿のイメージ

実運送体制管理簿のイメージ

事例：トラック事業者X運輸

- ・保有台数：50台
- ・常時利用する下請事業者の保有台数：50台
- ・荷主3社（食料品メーカー甲社、製紙メーカー乙社、機械メーカー丙社）

(※)：法律上、実運送体制管理簿として記載が義務付けられる事項

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	
⋮							

標準仕様パレットについて

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



バラ積み・バラ卸し

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



パレットからパレットへの積み替え



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、既に業種分野内で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提案への真摯な協議応諾				
	(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				
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	パレット標準化に係る推進策			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に向けた推進策			共同プラットフォームの利用拡大に向けた推進策	★
	標準仕様パレットに係る情報発信				

★ ゴール目標
 ≡≡≡ 2030年度以降も検討すべき事項

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

沖縄総合事務局での取組み

物流の2024年問題に対する取組として、(公社)沖縄県トラック協会、沖縄労働局及び当局の3者合同で荷主等関連団体に対し、トラック運転者の労働環境等の改善に係る以下の事項について、理解と協力を求める要請活動を実施した。

要請内容

- 改善基準告示の周知及び遵守への協力
- 荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
- 長時間の恒常的な荷待ち時間の改善
- 契約にない附帯作業の改善
- 標準的な運賃・料金に係るトラック事業者からの交渉に対する配慮
- トラックGメン発足に関する周知

要請先(8団体)

沖縄県中小企業団体中央会	沖縄県商工会議所連合会
沖縄県卸商業団地協同組合	一般社団法人沖縄県経営者協会
沖縄県生コンクリート協同組合	JAおきなわ
沖縄県商工会連合会	公益社団法人沖縄県工業会連合会



要請活動の様子

トラックGメンによるトラック事業者への積極的な情報収集(プッシュ型情報収集)

電話による調査

沖縄県内のトラック事業者へ直接電話をかけ、荷主とのあいだでの困りごとがないか、その中で荷主からの行為に違反原因行為に該当することがないかを聴取。

訪問による調査

電話やインターネット、関係各所からの荷主の違反原因行為の疑いのある情報提供いただいた場合、情報提供者であるトラック事業者へ直接赴き、荷主との関係や取引状況に関して、特に、違反原因行為に該当するものがあれば詳しく聞き取る。

研修等での参加者へのヒアリング

国の法令研修等を受講するトラック事業者に対して、トラックGメン活動の周知等を行い情報提供を呼びかける。

街頭検査時のドライバーへのヒアリング

陸運事務所等が主催する「街頭検査」において、検査を終えたトラックドライバーから荷主からの行為に違反原因行為に該当することがないかを聞き取り、広報チラシを配布し、トラックGメン活動の周知と目安箱への情報提供を呼びかける。



トラックGメン周知用チラシ(トラック事業者用)



法令研修時のトラックGメン制度説明の様様



街頭検査での周知活動

沖縄総合事務局の取組等

トラックドライバー向け周知活動



街頭検査での周知活動

陸運事務所等が主催する「街頭検査」等の機会に、検査を終えたトラックドライバーから荷主からの行為に違反原因行為に該当することがないかを聞き取り、広報チラシを配布し、トラックGメン活動の周知と目安箱への情報提供を呼びかける。

【令和6年度実績】

- ・沖縄県軽油抜き取り調査(10/16)
- ・過積載防止対策連絡会議主催 過積載街頭検査(11/29)

荷主向け説明会



沖繩タイムス(2024.12.15)

運輸業界団体の会合や企業等が主催する荷主向けのセミナー等の機会を利用し、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容等の「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく取組の説明および取組に対して理解を求めた。

【令和6年度実績】

- ・モノが届かなくなる!?待ったなし!! 物流「2024年問題」セミナー
- ・那覇商工会議所交通・運輸部会

運送事業者向け周知活動



法令研修時のトラックGメン制度説明の様様

国の法令研修等の機会を利用し、受講する運送事業者等に対して、トラックGメン活動の周知等を行い情報提供を呼びかけ、研修修了後に、相談窓口を設け受講者から相談・ヒアリングを実施。

【令和6年度実績】

- ・整備管理者選任前研修(計:7回)
- ・整備管理者選任後研修(計:5回)



トラックGメン周知用チラシ(トラック事業者用)

物流拠点での監視活動



荷待ちのドライバーからのヒアリング

プッシュ型情報等で得られた違反原因行為の確認・証拠収集のため、荷主の物流拠点の敷地外から荷待ち状況等を調査しながら、荷待ちしているトラックドライバーの話聞き、情報提供の呼びかけを実施。

また、「働きかけ」を実施した荷主に対し、そのフォローアップのために荷待ち等の状況を確認するため調査を実施。

沖縄県内のトラック事業者、トラックドライバーからのご意見

- 2024年にむけて、荷主や元請事業者が対策を講じてくれたり、運賃交渉も真摯に対応してもらえている。今のところ大きな問題は生じていない。
- 全ての荷主に問題があるということはないが、一部の荷主等に問題がある。
- トラック事業者からすると荷主は圧倒的な力を持っている。荷主の言いなりにならないといけない時もある。
- 荷主等の幹部の方々には様々な交渉・相談の場で対等に接していただけているが、現場担当者がトラックドライバーを下にみていることがあり、依頼の無い作業のあたりまえに指示をされていたりするので、現場担当者まで教育を徹底してもらいたい。
- 荷主側の担当者が商慣習が違法行為だと理解していない。今更トラック事業者から指摘はできない。(指摘したとしても、当たり前の感覚。担当者は全く悪気はないのが一番の問題)
- 元請事業者は、トラック事業者の立場を考慮して動いていただけているので信用もしている。しかし、元請事業者が契約している一部の荷主に問題があり、本当は依頼を断りたいが、いつもお世話になっている元請事業者からのお願いなので、全部は引き受けられないが一部は引き受けるといふことがある。
- トラックGメンの活動に協力することで、契約を切られるなどの不利益をうけるのではないかと、の思いがぬぐい切れない。

沖縄労働局 提出資料

第15回トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会

厚生労働省 沖縄労働局

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

トラックドライバーの時間外労働の上限規制

R6年3月31日まで

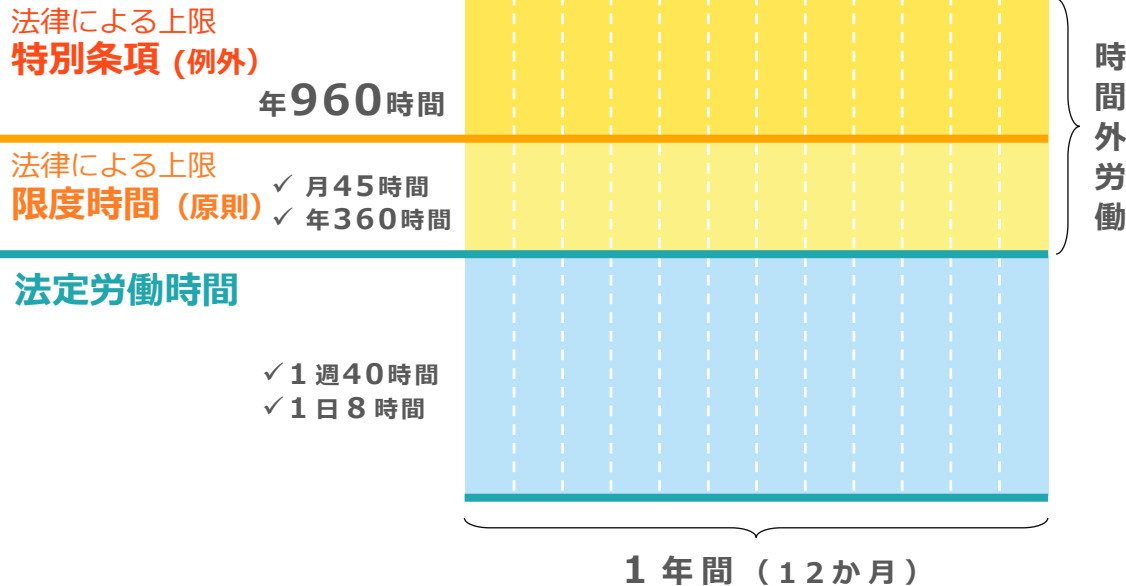
上限なし ※大臣告示（限度基準告示）の適用なし



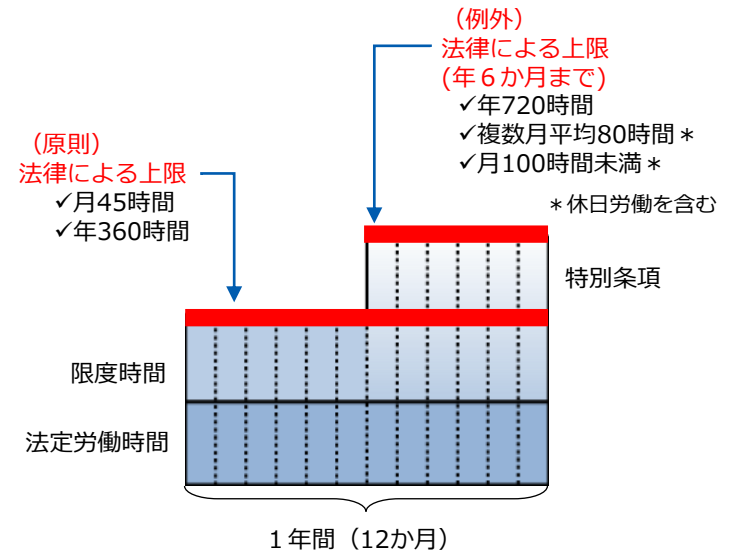
R6年4月1日以降

※ 改正された「改善基準告示」も2024年4月から適用されている

トラックドライバーの時間外労働の上限規制



(参考) 一般の業種の時間外労働の上限規制



トラックドライバーに適用される「改善基準告示」の主な内容



2024年3月31日まで

2024年4月1日以降

1年の
拘束時間

3,516時間以内

原則：3,300時間以内
例外（※1）：3,400時間以内

1か月の
拘束時間

293時間以内
労使協定により、年6か月まで
320時間まで延長可

原則：284時間以内
例外（※1）：310時間以内（年6か月まで）

1日の
休息期間

継続8時間以上

原則：継続11時間与えるよう努めることを基本とし、
9時間を下回らない

例外：
宿泊を伴う長距離貨物運送の場合（※2）、継続8時間以上（週2回まで）
休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間
を与える

運転時間

2日平均1日当たり
9時間以内
2週平均1週当たり
44時間以内

2日平均1日当たり 9時間以内
2週平均1週当たり 44時間以内

連続
運転時間

4時間以内
運転の中断は、
1回連続10分以上、
合計30分以上

4時間以内
運転の中断時には、原則として休憩を与える
（1回おおむね連続10分以上、合計30分以上）
例外：
SA・PA等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、
4時間30分まで延長可

※1 労使協定により延長可（①②を満たす必要あり）
① 284時間超は連続3か月まで。
② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める。

※2 1週間における運行がすべて長距離貨物運送（一の運行の
走行距離が450km以上の貨物運送）で、一の運行における
休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合

他にも特例等について定めあり。
詳細はパンフレットを参照。



労働基準監督署による荷主への要請

労働基準監督署による要請（令和4年12月23日～）

▶ **荷主企業に対し、労働基準監督署から配慮を要請**

（要請の内容）長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないよう努めること。
運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。

	令和4年12月～令和6年11月
実施件数	18,256件

▶ 対象企業選定にあたり、**厚生労働省HPや立入調査時に収集した情報**を活用 ⇒ **国土交通省にも情報提供**

立入調査時に情報収集



運送業者



厚生労働省

労働基準監督署

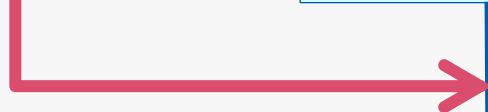
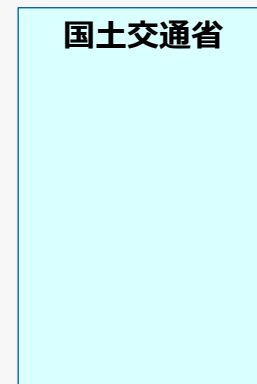
厚生労働省HPにおいて情報収集



情報提供（拡充）

働きかけに活用

国土交通省



法に基づく「働きかけ」等

令和5年10月～「標準的運賃」についても周知

荷主への要請（新規）



発荷主

着荷主

※ 荷主への働きかけ等の実施にあたり、厚生労働省から提供された情報も活用
※ 国土交通省において、さらなる働きかけ等の実施のため、地方適正化事業実施機関が行う巡回指導時の情報収集を周知徹底

「ストップ！長時間の荷待ち」の改定①

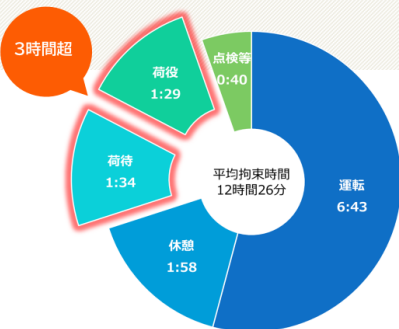
- 荷主等に対して、長時間の荷待ちの改善を更に促していくために、労働基準監督署による荷主への要請時に用いるリーフレット「STOP！長時間の荷待ち」を、最新の施策を踏まえて大きく改定した。

荷主・元請運送事業者の皆さまへ



物流は重要な社会インフラであり、国民生活や経済活動になくしてはならないものです。

トラックドライバーの拘束時間の内訳



出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査(R2)」

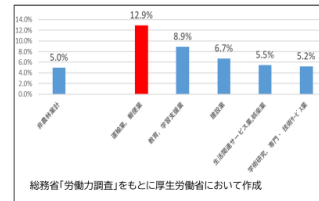
トラックドライバーの長時間労働を改善していくため、また、今後の物流を支えていくためにも、**荷待ち時間、荷役時間の削減に向けた取組に、ご理解とご協力をお願いいたします。**

厚生労働省 都道府県労働局・労働基準監督署
国土交通省 地方運輸局・地方運輸支局

荷主の皆さまに向けてお役立ち情報発信中。詳しくはこちら▼
トラックポータルサイト
「改善基準告示」の解説動画も公開中!!

他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合※（R5年、上位業種）

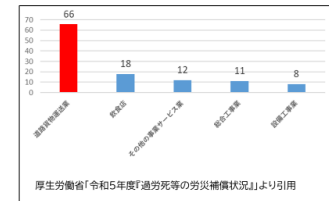


総務省「労働力調査」をもとに厚生労働省において作成

※ 雇用者のうち、休業者を除いた者の総数に占める割合

道路貨物運送業は、他の業種よりも、長時間労働となっている方の割合が高くなっています。

脳・心臓疾患の労災支給決定件数（R5年度、上位業種）



厚生労働省「令和5年度『過労死等の労災補償状況』より引用

道路貨物運送業は、脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多くなっています。

こうした長時間労働の背景には昔からの取引慣行などトラック運送事業者の努力だけでは見直しが困難なものもあります。

このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難に

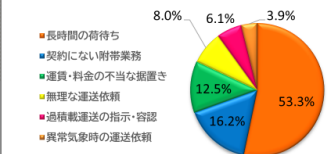
担い手不足の深刻化や荷待ち時間の非効率の発生などにより、危機的状況との指摘もあります。



何も対策をしなければ、**2030年には34%の輸送力が不足するかもしれません。**

トラックGメンによる「働きかけ」等の中で、荷主都合による「長時間の荷待ち」「契約のない附帯業務」を合計すると、約7割を占めます

国土交通省による「働きかけ」等における違反原因行為※の割合（R6.6.30時点）



※ 貨物自動車運送事業法等に違反する原因となるおそれのある行為

こうした状況を踏まると、**発着荷主の皆さまにも長時間の荷待ち等の削減に向けた取組を行っていただくことが必要です。**

「ストップ！長時間の荷待ち」の改定②

- 本リーフレットにより、改正物流法や、標準的運賃についても併せて周知している。

発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

1 長時間の恒常的な荷待ちの改善、荷役作業の効率化をお願いします

以下の取組にご理解とご協力をお願いいたします。

取組例

- ・予約受け付けシステムの導入(発着荷主共通)
- ・パレット等の活用(発着荷主共通)
- ・納品リードタイムの確保(着荷主)
- ・運送を考慮した出荷時刻の設定(発荷主) など

「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」(2023年6月)



運送契約を締結するにあたっては、契約は書面で行うとともに、運送の対価である「運賃」と、荷役作業などの対価である「料金」を分けて契約し、契約にない附帯作業等を命じることがないようにしましょう。

労働災害防止のため、トラックドライバーに荷役作業をお願いする場合でも、事前によく相談して決めましょう。

パンフレット「荷役作業での労働災害を防止しましょう！『陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン』のご案内」



2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

トラック運送事業者は、ドライバーの拘束時間等を定めた改善基準告示を遵守しなければなりません。運送業務の発注を担当される方にも、改善基準告示を知ってもらい、**トラックの安全な走行の確保のためにも、改善基準告示に配慮した着時刻・納品期日の設定・発注をお願いします。**

パンフレット「トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント」



※改善基準告示について、詳細はパンフレットをご覧ください。
ご不明な点は最寄りの労働基準監督署や裏面の労働時間適正化指導員へお問い合わせください。

「標準的運賃」に、ご理解・ご協力をお願いします

「標準的運賃」とは、トラックドライバーの労働条件を改善し、ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行ううえで参考となる運賃を国が示したものです。2024年3月に、「標準的運賃」は8%上昇、「標準運送約款」は附帯作業の料金等、契約条件の明確化を行う形で改正されました。

トラックドライバーは長時間労働・低賃金の傾向にあります。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も、物流産業を魅力ある職場とし、労働環境を改善することが必要です。

荷主、元請運送事業者の皆さまも、

「標準的運賃」の趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願いいたします。

国土交通省「トラック輸送の新たな「標準的運賃」が告示されました」



「改正物流法」に、ご理解・ご協力をお願いします

物流産業を魅力ある職場とするため、2024年4月からトラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用されている一方、何も対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しています。こうした中、同年5月に、荷待ち・荷役時間の削減や多重下請構造の是正等を進める改正物流法が公布されました。

改正物流法に基づき、令和7年度以降、企業規模を問わず、すべての荷主(発荷主・着荷主)と物流事業者に対し、荷待ち・荷役時間の削減等のために取り組むべき措置について努力義務が新たに課せられます。また、トラック事業者の取引に対しては、運送契約締結時の書面交付や実運送体制管理簿の作成等の義務が新たに課せられます。

荷主・元請運送事業者の皆さまにおかれましては、物流の生産性向上・適正化に向けた「改正物流法」についてご理解いただき、ご協力くださいますようお願いいたします。

国土交通省「改正物流法」について



お問い合わせ

荷待ち時間の見直しにあたっては、都道府県労働局労働基準部監督課の「労働時間管理適正化指導員」にご相談ください。ご希望があれば、個別に訪問して、取組事例やメリットなどをご説明いたします。

労働局	電話番号	労働局	電話番号	労働局	電話番号
北海道	011-709-2057	石川	076-265-4423	岡山	086-225-2015
青森	017-734-4112	福井	0776-22-2652	広島	082-221-9242
岩手	019-604-3006	山梨	055-225-2853	山口	083-995-0370
宮城	022-299-8838	長野	026-223-0553	徳島	088-652-9163
秋田	018-862-6682	岐阜	058-245-8102	香川	087-811-8918
山形	023-624-8222	静岡	054-254-6352	愛媛	089-935-5203
福島	024-536-4602	愛知	052-972-0253	高知	088-885-6022
茨城	029-224-6214	三重	059-226-2106	福岡	092-411-4862
栃木	028-634-9115	滋賀	077-522-6649	佐賀	0952-32-7169
群馬	027-896-4735	京都	075-241-3214	長崎	095-801-0030
埼玉	048-600-6204	大阪	06-6949-6490	熊本	096-355-3181
千葉	043-221-2304	兵庫	078-367-9151	大分	097-536-3212
東京	03-3512-1612	奈良	0742-32-0204	宮崎	0985-38-8834
神奈川	045-211-7351	和歌山	073-488-1150	鹿児島	099-223-8277
新潟	025-288-3503	鳥取	0857-29-1703	沖縄	098-868-4303
富山	076-432-2730	島根	0852-31-1156		

自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイトのリニューアルと周知

- 荷主、トラック事業者によりわかりやすく情報発信を行っていくため、自動車運転者の長時間労働の改善に向けたポータルサイトに新たなコンテンツ「物流情報局」を設けた。
- 労働基準監督署による荷主要請などあらゆる機会を活用して、以下のリーフレットにより周知している。



荷主の皆さま、トラック運送事業者の皆さまへ

自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイトをリニューアルしました！



「物流情報局」OPEN

2024年4月に「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」が成立するなど、トラックドライバーの荷待ち・荷役時間の削減に向けた対策が本格化しています。

こうした状況を踏まえ、「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」内に「物流情報局」を開設しました。



トラックトップページ

いま、考えてみませんか？
物流を変える
トラック運転者
のこと。

物流情報局
NEW

- 荷主の皆さまへ
- 事業者の皆さま (トラック運転者の皆さま) へ

物流情報局では、荷主の方、トラック運送事業者の方が協力して荷待ち・荷役時間の削減に取り組めるよう、最新の情報を発信していきます！！

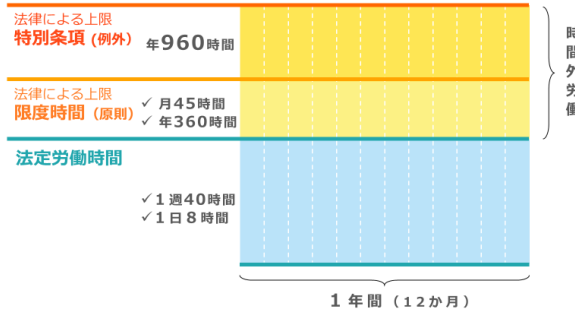
物流情報局では、このような情報を発信しています。



労働基準局広報キャラクター たしかめたん

- 荷待ち・荷役時間削減等に向けた対応
 - 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
 - 標準的運賃
 - トラックGメン など
- 今後施行される法令のポイント
 - 改正物流法、関係省令 など
- トラック運送事業者の皆さま向けのご相談先
 - 働き方改革推進支援センター など

自動車運転者の時間外労働の上限規制 (2024年4月適用開始)



改正された改善基準告示の主な内容 (2024年4月適用開始)

トラック運転者について	2024年3月31日まで	2024年4月1日以降
1年の拘束時間	3,516時間以内	原則: 3,300時間以内 例外 (※1): 3,400時間以内
1か月の拘束時間	293時間以内 労使協定により、年6か月まで320時間まで延長可	原則: 284時間以内 例外 (※1): 310時間以内 (年6か月まで)
1日の休息時間	継続8時間以上	原則: 継続11時間与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない 例外: 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 (※2)、継続8時間以上 (週2回まで) 休息時間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息時間を与える

※1 労使協定により延長可 (①②を満たす必要あり)
① 284時間超は連続3か月まで。
② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める。
※2 1週間における運行がすべて長距離貨物運送 (一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送) で、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合

改善基準告示について、詳しくはこちらをご覧ください。▶



改善基準告示についても、解説テキストと解説動画を掲載して周知している。

トラック運転者

令和6年4月 改正改善基準告示版

労働時間等の改善のための基準
学習テキスト

解説動画

この学習テキストの動画は、令和5年度に作成していますが、「令和6年4月から適用される見直し後の改善基準告示」を前提として作成をしています。

トラック運転者

令和6年4月 改正改善基準告示版

労働時間等の改善のための基準
学習テキスト

(解説動画)

(解説動画)



今後も最新情報に更新していきます！ぜひご覧ください！



トラックポータルサイト

「改善基準告示」の解説動画も公開中!!

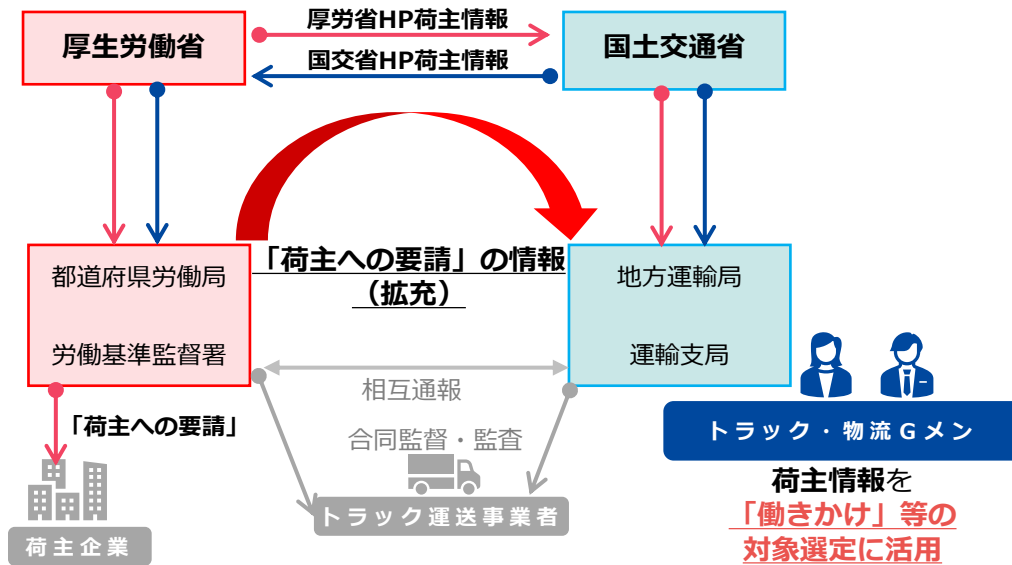


「トラックGメン」（現「トラック・物流Gメン」）設置に伴う国土交通省との連携強化（令和5年10月～）

① 荷主情報提供の運用強化

現行の国土交通省への荷主情報提供に加え、

- 荷待ちを発生させている疑いがあることを労働基準監督署が把握し、「荷主への要請」を実施した荷主の情報を、広く国土交通省に提供し、「トラック・物流Gメン」による「働きかけ」等の対象選定に活用



③ 「標準的な運賃」の周知強化

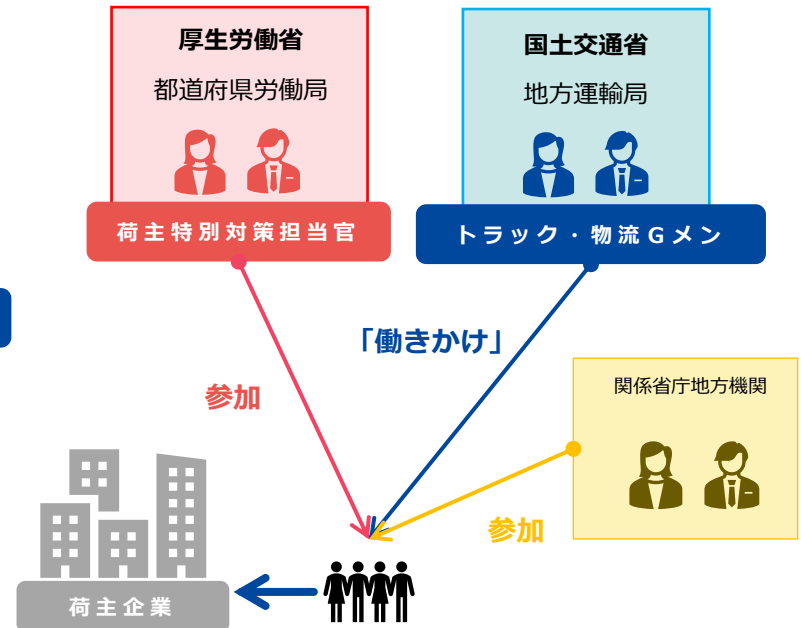
労働基準監督署が実施している「荷主への要請」の際、

- トラック法に基づく「標準的な運賃」も周知

② トラック法に基づく「働きかけ」の連携強化

荷主企業に対し、新たに、

- 国土交通省のトラック・物流Gメン+関係省庁が連携して、トラック運送事業者への配慮を「働きかけ」
- 長時間の恒常的な荷待ちを発生させていること等が疑われる場合は、都道府県労働局の「荷主特別対策担当官」も「働きかけ」に参加



国民向け周知広報について（令和5年6月28日～）

- 自動車運転者、建設の事業等で、時間外労働の上限規制が遵守されるようにするためには、取引慣行上の課題などを改善していくことが必要。
- このためには、国民の理解や社会的な機運の醸成が不可欠となることから、令和5年6月以降、国民向けの広報を順次実施している。

【イメージキャラクター】小芝風花さん（俳優）

くらし、
はたらき、
ともに
スメ！

2024年4月から
建設業、
トラック・バス、
タクシードライバー、
医師の、
時間外労働の
上限規制が
適用されます。

たとえば/
働き方の
変化にあわせて、
わたしたちに
できること。

1
お仕事を1日で受け取れるよう、
発送や受け取りの日は
ご協力ください！

2
工事現場の
スケジュールからご配慮を
お願いします！

厚生労働省
国土交通省

詳しくは特設サイトへ はたらきかたスメ 検索

国民向け広報内容（PRイベントの開催、動画、ポスターの作成など）

- 自動車運転者・建設の事業で働く方について、荷主や発注者等の都合で長時間労働になるケースがあること。
- 自動車運転者・建設の事業での働き方を変えていくために、荷主、発注者、そして国民にもできることのご協力をいただきたいこと。
（例：再配達の削減など）



PRイベント（令和5年6月28日開催）

加藤厚生労働大臣（当時）、斉藤国土交通大臣（当時）がご出席。

主な広報実施事項

- ・全国主要駅にポスターを掲載
- ・電車内ビジョンで広告を放映
- ・全国でテレビCMを放映

働き方改革PR動画「はたらきかたススめ ver.2（トラック編）」

- トラックドライバーの働き方改革の実現のため、厚生労働省では、国土交通省と連携して働き方改革PR動画を通じて、荷主に向けて荷待ち時間削減、荷役作業効率化に向けた協力を呼びかけている。



たしかめよう！
わたしたちにできること！



2代目イメージキャラクター
労働基準局広報キャラクター「たしかめたん」

動画のポイント（知っていただきたいこと）

- トラックドライバーにとっては、荷物の積み下ろしの際の待機時間が負担となっており、荷主の立場から何も対策をしなければ、2030年度には約34%の輸送能力が不足する可能性があると言われていること。
- 荷主の方には、荷待ち時間の削減のため、適切な貨物の受取・引渡し日時の指定、予約システムの導入などの取組をお願いしたいこと。
- また、荷物の積みおろし作業の効率化のためにも、パレットの導入などの工夫を進めていただきたいこと。
- さらに、トラックドライバーの処遇改善に向けて、「標準的運賃」を参考に運賃や荷待ち・荷役作業等の料金などの見直しもご検討いただきたいこと。
- また、一般国民の立場においても、なるべく再配達にならないような配慮をお願いしたいこと。

荷主の皆さまへのお願い



←荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化に向けた取組を解説

標準的運賃も周知→



令和7年度概算要求額 1.9億円（1.7億円） ※ ()内は前年度当初予算額

労働保険特別会計			一般会計
労災	雇用	徴収	
○			

1 事業の目的

- 自動車運転者は、①他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にある ②業務における過重な負荷による脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い職種となっている。 ⇒ 労働条件及び安全衛生の確保・改善が喫緊の課題。
- 長時間労働の背景には、トラック運送業における荷主都合による手待ち時間の発生など、取引上の慣行から労働時間の短縮が進まない等の問題あり。 ⇒ 荷主等の取引先との取引条件改善などの環境整備を強力に推進する必要がある。
- 自動車運転の業務や建設の事業には令和6年度から上限規制の適用が開始されており、令和7年度以降も取引環境の改善等のための関係法令が順次施行される。
⇒ 引き続き上限規制や改善基準告示について周知を行うとともに、荷主や発注者に対して、取引環境の改善を通じた長時間労働の削減に取り組むようこれまで以上に促していくことが必要。

2 事業の概要・スキーム・実施主体等

(1) 荷主等に対する自動車運転者等の長時間労働削減のための情報発信

- 取引環境改善に向けた企業・国民向け周知広報特設サイトの継続運用
- 自動車ポータルサイトの継続運用
- 建設労働者の労働環境改善に向けた特設サイトの開設・運用【新規】

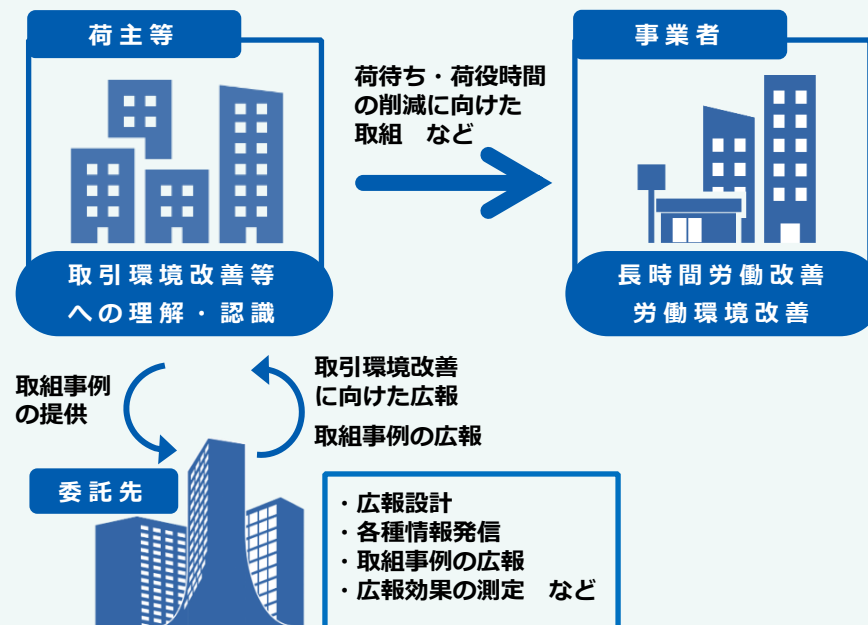
(2) 荷主等による自動車運転者等の長時間労働削減に資する取組の促進

- 時間外労働の上限規制・改善基準告示の周知広報
- 荷主等による取組事例の周知広報【新規】

実施主体等

- 実施主体：委託事業（民間団体等）
- 事業実績（令和5年度）：
 - ・ 取引環境の改善に向けた企業・国民向け特設サイトアクセス件数 137万1,810件
 - ・ 自動車ポータルサイトアクセス件数 64万7,448件

(2) について



働き方改革推進支援助成金

令和7年度概算要求額 **70億円（71億円）** ※（）内は前年度当初予算額

○実施主体：都道府県労働局 ○令和5年度支給件数 4,095件 支給額 50億円

労働保険特別会計			一般会計
労災	雇用	徴収	
○			

1 事業の目的

- 生産性向上に向けた設備投資等の取組に係る費用を助成し、労働時間の削減等に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主を支援。
- 建設業、自動車運転者、医師等のほか、「過労死等の防止のための対策に関する大綱」で指摘される情報通信業や宿泊業等も含め、特に時間外労働が長い業種等に対しては引き続き手厚い支援を実施。

2 事業の概要・スキーム

コース名		成果目標	助成上限額※1、※2（補助率原則3/4（団体推進コースは定額））
業種別課題対応コース <small>（長時間労働等の課題を抱える業種等を支援するため、労働時間の削減等に向けた環境整備に取組む中小企業事業主に助成）</small>	建設事業	① 36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減	①～⑤の何れかを1つ以上 ①：250万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各25万円、④：150万円（11H以上）等、⑤：100万円（4週4休→4週8休）等 ①～④の何れかを1つ以上 ①：250万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各25万円、④：170万円（11H以上）等 ①～④又は⑥の何れかを1つ以上 ①：250万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各25万円、④：170万円（11H以上）等、⑥：50万円 ①～④又は⑦の何れかを1つ以上 ①：250万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各25万円、④：150万円（11H以上）等、⑦：350万円 ①～④の何れかを1つ以上 ①：250万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各25万円、④：150万円（11H以上）等
	自動車運転の業務	② 年休の計画的付与制度の整備	
	医業に従事する医師	③ 時間単位の年休の整備及び特別休暇の整備	
	砂糖製造業 <small>（鹿児島県・沖縄県に限る）</small>	④ 新規に勤務間インターバル制度を導入 ※自動車運転の業務は10時間以上 その他は9時間以上	
	その他長時間労働が認められる業種	⑤ 所定休日の増加 ⑥ 医師の働き方改革の推進 ⑦ 勤務割表の整備	
労働時間短縮・年休促進支援コース <small>（労働時間の削減や、年次有給休暇の取得促進に向けた環境整備に取組む中小企業事業主に助成）</small>		① 36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 ② 年休の計画的付与制度の整備 ③ 時間単位の年休の整備及び特別休暇の整備	①～③の何れかを1つ以上 ①：150万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各25万円
勤務間インターバル導入コース <small>（勤務間インターバルを導入する中小企業事業主に対し助成）</small>		新規に9時間以上の勤務間インターバル制度を導入すること	勤務間インターバルの時間数に応じて、以下の助成上限額となる ・9～11H：100万円 ・11H以上：120万円
団体推進コース <small>（傘下企業の生産性の向上に向けた取組を行う事業主団体に対し助成）</small>		事業主団体が、傘下企業のうち1/2以上の企業について、その取組又は取組結果を活用すること	上限額：500万円（複数地域で構成する事業主団体（傘下企業数が10社以上）等の場合は1,000万円）

- **助成対象となる取組（生産性向上等に向けた取組）**：①就業規則の作成・変更、②労務管理担当者・労働者への研修（業務研修を含む）、③外部専門家によるコンサルティング、④労務管理用機器等の導入・更新、⑤労働能率の増進に資する設備・機器の導入・更新、⑥人材確保に向けた取組
（団体推進コースは、①市場調査、②新ビジネスモデルの開発、実験、③好事例の周知、普及啓発、④セミナーの開催、⑤巡回指導、相談窓口の設置 等）

※1 賃上げ加算制度あり（団体推進コースを除く）：賃金を3%以上引き上げた場合、その労働者数に応じて助成上限額を更に6万円～最大60万円加算（5%以上（24万円～最大240万円加算）7%以上（36万円～360万円加算））。なお、常時使用する労働者数が30人以下の場合の加算額は2倍。

※2 成果目標の達成状況に基づき、各助成上限額を算出するものであるが、選択する成果目標によってその助成上限額（最大値）が異なる。

中小企業・小規模事業者等に対する働き方改革推進支援事業

令和7年度概算要求額 30億円 (31億円) ※ ()内は前年度当初予算額。

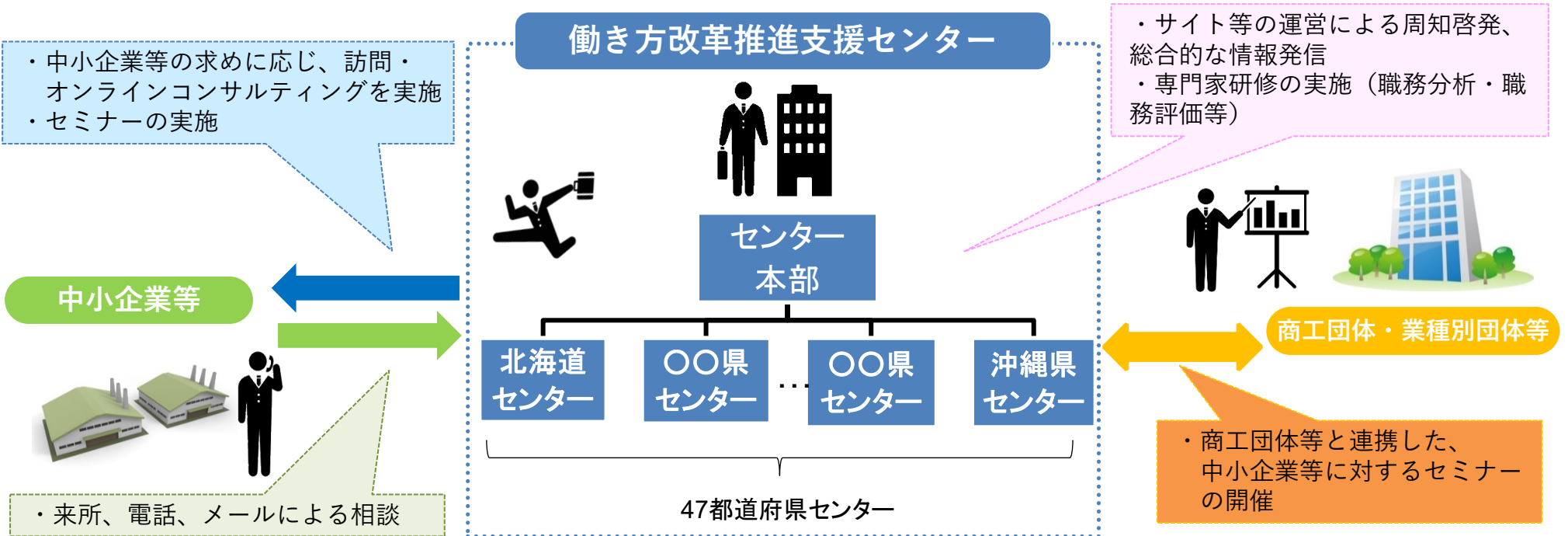
労働保険特別会計			一般
労災	雇用	徴収	会計
1/2	1/2		

1 事業の目的

中小企業・小規模事業者等が働き方改革の意義を十分に理解し着実に実施することが必要であるため、本部及び47都道府県支部（都道府県センター）から成る「働き方改革推進支援センター」を設置し、

- 労務管理等の専門家による、働き方改革全般に関する窓口相談や、企業訪問やオンラインによるコンサルティングの実施
- 企業の取組事例や労働関係助成金の活用方法等に関するセミナーの実施
- 働き方改革全般に係る周知啓発及び総合的な情報発信などの支援を行う。

2 事業の概要・スキーム、実施主体等



実施主体：国から民間業者へ委託

事業実績(令和5年度): 窓口等における個別相談件数 約40,000件、コンサルティングによる相談件数 約37,000件

【令和4年度】沖縄労働局長がベストプラクティス企業への職場訪問を実施しました。

趣旨

「過労死等防止対策推進法」では、国民の間に広く過労死等を防止することの重要性について自覚を促し、これに対する関心と理解を深めるため、毎年11月を「過労死等防止啓発月間」と定めています。

沖縄労働局（局長 西川 昌登）では、この取組の一つとして、沖縄労働局長が働き方改革や長時間労働の削減等に向けた積極的な取組を行っている企業を訪問し、その取組などについて、各企業においても参考にしていただくべくご紹介を行っています。

訪問日：令和4年11月28日（月）

訪問企業 沖縄NXエアカーゴサービス株式会社（通称：OAS航空）

本社所在地 豊見城市字与根491-2
代表者 代表取締役社長 栗山 良政
従業員数 150人（うち正規職員115名 2022年11月現在）
資本金 2,500万円
業務内容 国内利用航空運送事業、一般貨物自動車運送事業

訪問概要

各取組について説明を受け、意見交換の後、作業風景等を見学させて頂きました。



取組状況

取組方針

- 「安全・健全・改善」の3つのゼンを推進し、プライドを持って、生き生きと働く全ての従業員とその家族が幸せを感じられる会社とする。

健康障害防止の為の取組

- 年1回の健康診断に加え、一部費用会社負担による人間ドックの実施（35歳以上の従業員対象、産業医面談実施）

「働きやすい職場認証（ ）」の取得

- 2022年より「働きやすい職場認証」を取得（事業種別トラック）
（ ）国土交通省が創設した認証制度（正式名称は「運転者職場環境良好度認証制度」）。認証基準には「法令遵守等」「労働時間・休日」「心身の健康」「多様な人材確保・育成」などの6分野があり、労働条件や労働環境の改善の取組を評価し、優良な職場環境の企業であることを示す認証制度

長時間労働削減、年休取得推進の主な取組

- 始業、昼休み、終業1時間前、終業といった節目にチャイム、音楽を流し、時間外削減の意識化を図る
- 労働基準法、36協定に基づいた課所別の年間時間外労働時間の推移を見える化し、各所属への通知と各部門からの応援体制の整備によって労働力を平準化
- 業務波動の把握による年間業務計画の策定
- 課所別の年間年休取得の推移を見える化し、取得計画を策定（年間10日以上取得推進）、リフレッシュ休暇制度導入
- IT点呼（ ）導入による現場負担の軽減と平準化
（これまで各営業所で対面実施していた運行管理者と運転者との間の点呼を、ICTを活用してリモートで実施するもの。本部から各営業所との間で点呼が実施でき、運行管理者などの各営業所の現場負担の軽減などを実現）

CSRへの取組強化

- 2021年より、年1回の全社匿名コンプライアンスアンケートを実施
- パワハラ防止法に基づく、社内、社外への相談窓口設置

その他の取組

- トップメッセージや情報発信による企業理念・経営方針の浸透と具現化
- 社内Webシステムによる経営計画進捗状況の情報共有と相互コミュニケーション
- 評価制度刷新（役割基準、行動基準、フィードバック）による人材育成
- 女性活躍推進の取り組み（5年計画をもって1名以上の女性管理職登用を目指す）
- 社会保険労務士による社員面談とヒアリングの実施



- 写真左上
本社、中部、名護、宮古、石垣の各営業所に導入されたIT点呼機器を確認しました。
- 写真右上
働きやすい職場認証制度登録証書
（国土交通省認証）
- 写真左
倉庫内作業状況を確認しました。

沖縄物流 デジタル技術 活用推進事業費 補助金

補助額上限
4,000万円
補助率2/3以内

事業概要

物流効率化・迅速化を目的としたデジタル化推進のため、中小企業者等が行うAIやIoT等のIT技術を活用したデジタル化の取組を行う事業者に対して、設備導入等に要する経費の一部を助成します。

補助対象者

沖縄県内に事業所を有し、規程する中小企業等の要件を満たす物流・小売・卸事業者等

補助対象経費

物品費／運送費／消耗品費／使用料／謝金／委託・外注費
【補助上限額】4,000万円 【補助率】補助対象経費の2/3以内



倉庫作業改善

- ✓ 効率よく仕分けしたい
- ✓ 棚卸の時間を減らしたい
- ✓ ピッキングのミスを減らしたい



配送業務改善

- ✓ 配送ルートを効率化したい
- ✓ 配送車両を管理したい
- ✓ ドライバーの負担軽減したい



経営分析改善

- ✓ 棚卸誤差を解消したい
- ✓ 手書き入力をなくしたい



沖縄物流

デジタル技術

活用推進事業費

補助金

令和6年度
公募スケジュール

公募期間：R6. 4/26～5/24

事前相談：R6. 4/26～5/17

公募説明会：説明動画視聴

補助期間：交付決定の日
～ R7. 2/28



※ 本公募に係る説明会及び申請書類は公社ホームページをご確認ください。
また、申請するには事前相談が必須となりますので、問合せ先へご連絡ください。

計画策定支援のご案内

費用は無料です

お気軽にご相談ください

物流・ITコンサルタントを派遣して、事業者の実情に沿った物流デジタル技術導入計画を策定します。

【計画策定支援の流れ】

- 1 事務局へ申込
- 2 業種・要望に応じて専門家を選定
- 3 専門家によるヒアリング
- 4 導入計画作成



貨物自動車運送事業者の皆さまへ

積込先、配送先で困りごとありませんか。 荷主等の違反原因行為の情報をください!

適正化事業調査員が情報を集めています。

情報収集内容 困りごと教えてください!

恒常的に長い荷待ち時間

過労運転を招く恐れあり



契約にない附帯業務

ドライバーの長時労働を招く恐れあり



運賃・料金の不当な据置き

ドライバーの賃金上げを阻害する恐れあり



過積載になるような依頼

過積載運送を招く恐れあり



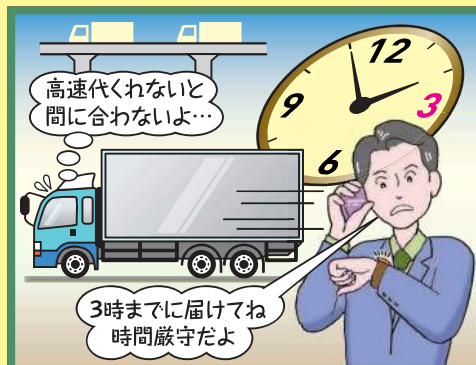
異常気象時の運送指示

輸送安全確保義務違反を招く恐れあり



無理な到着時間の設定

最高速度違反を招く恐れあり



いただいた情報は、国土交通省トラックGメンに伝え荷主・元請事業者に対して、「働きかけ」、「要請」を行い、是正・指導を行います(裏面スキーム図)。

国土交通省でも情報収集を行っております。

● 「トラックGメン」について



● 悪質な荷主等に関する通報窓口(目安箱)



トラックGメンと適正化事業調査員の連携スキーム

適正化事業実施機関の適正化事業調査員

貨物自動車運送事業者からの情報収集や、荷主・元請事業者等の違反原因行為に係る調査等を補完(2024年度から)

違反原因行為の情報を報告

国土交通省トラックGメンによる荷主等への監視体制の強化

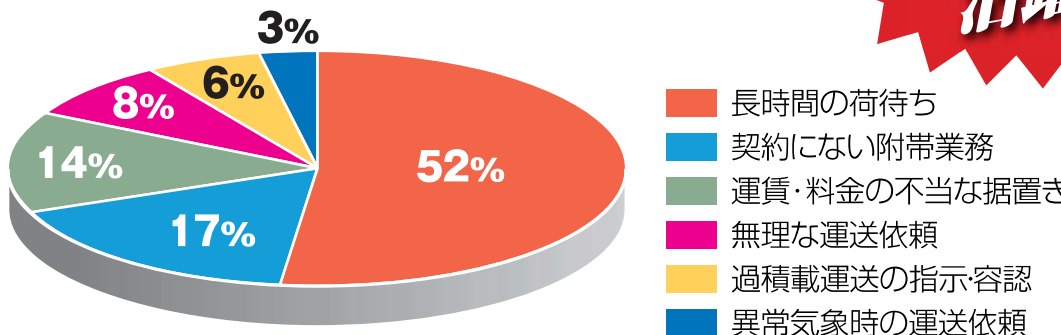
トラック事業者へのプッシュ型の情報収集を開始し、
情報収集力を強化(2023年度から)

トラック法に基づく「働きかけ」「勧告・公表」制度の
執行力を強化(2023年度から)

荷主等に対する是正・指導の実績

■「働きかけ」等の累計実施件数 (令和6年9月30日現在)

荷主起因の違反原因行為の割合



トラックGメンが
活躍しています。

	件数
勧告	2件 (荷主1件、元請1件) 概要: 王子マテリア(株)、ヤマト運輸(株)
要請	175件 (荷主89件、元請81件、その他(倉庫)5件)
働きかけ	914件 (荷主611件、元請281件、その他22件)

※出典元:国土交通省HPより

国土交通省による働きかけを契機に改善が行われた例

- **長時間の荷待ち解消**
 - ・ 入庫混雑時間帯の分散や荷受け開始時間の前倒し、仮置スペースの確保を実施
→ 長時間の荷待ち状況が大幅に改善。(着荷主が対応)
 - ・ 専用バスの確保、荷受・仕分要員の配置、到着時間の設定
→ 平均滞在時間が「30分未満」まで大幅改善(元請運送事業者が対応)
- **契約にない附帯業務**
 - ・ 作業範囲、運送料金、作業附帯料金をそれぞれ分けて契約を締結(元請運送事業者が対応)
- **適正取引における運賃・料金の不当な据置き**
 - ・ 燃料サーチャージ全額支払、トラッシュ比率差分引きを廃止(真荷主事業者が対応)
- **過積載運送の要求**
 - ・ 協力会社と調整を図り、一部4トン車両から大型車両へ変更(元請運送事業者が対応)
 - ・ 積荷重量を把握できる配車システムを構築(元請運送事業者が対応)

2024年度版

荷主企業の皆さまへ



**トラックが、これからも
荷主の皆さまのパートナーであり続けるために、
応援よろしく申し上げます!**

トラックは、国内貨物輸送の**91.4%**を担っています。
暮らしに身近な宅配・引越貨物の輸送も、
産業・経済活動に関連する貨物の輸送も、
トラック運送事業が支えています。そのトラック業界は今、
●燃料費等の物価上昇
●ドライバー人材の不足等 …により、
運送コストが上昇していますが、適正な価格転嫁ができず、
持続的な物流を提供できない恐れがあります。

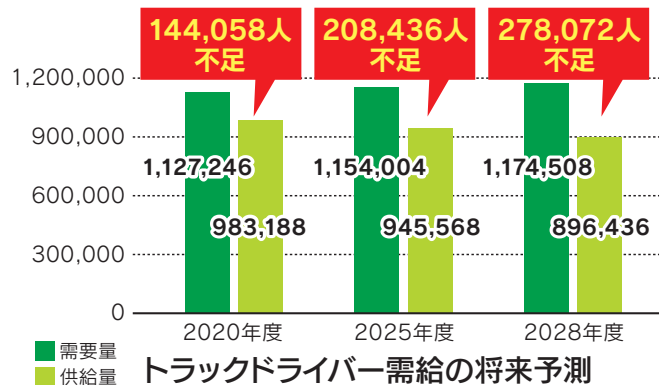


国土交通省九州運輸局
内閣府沖縄総合事務局

九州トラック協会

ドライバーが足りません!!

2028年には
ドライバーが**28万人**
不足するとの予測も…



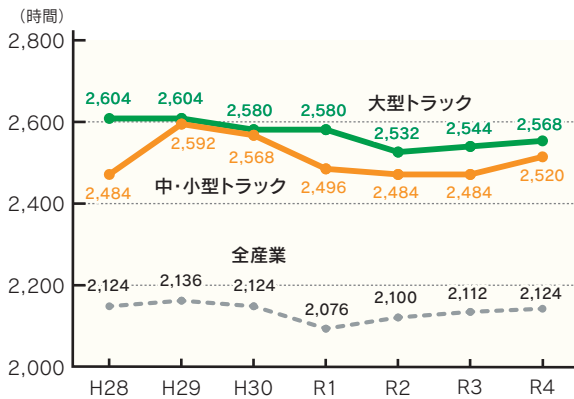
トラックドライバー需給の将来予測

出典：鉄道貨物協会調査資料(2018年)

ドライバー不足の原因は…

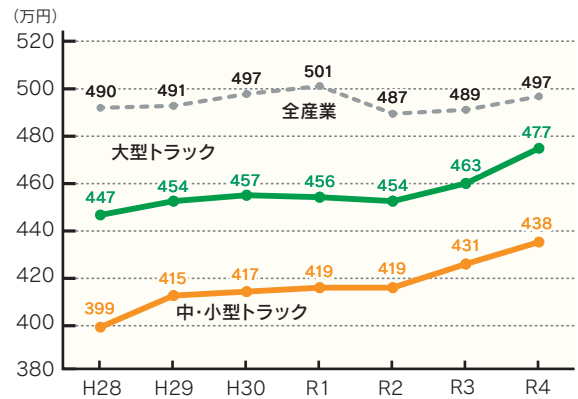
他産業と比べ長時間労働

年間労働時間 全産業平均より約2割長い



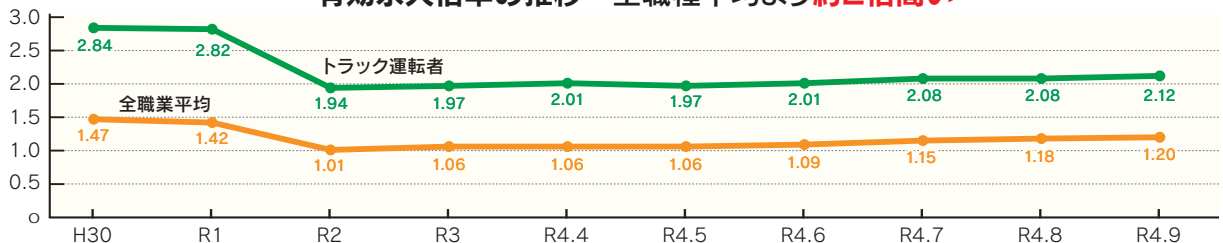
他産業と比べ低い賃金

年間所得額 全産業平均より5~10%低い



出典：厚生労働省賃金構造基本統計調査より作成

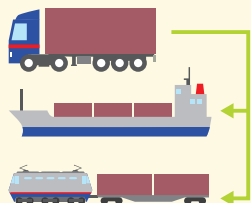
有効求人倍率の推移 全職種平均より約2倍高い



出典：厚生労働省職業安定業務統計

ドライバー確保に「労働時間削減・賃金アップ」が必要です!!

ドライバーの労働時間を削減し、
全産業水準に改善が必要



取り組み例

- 高速道路利用
- パレット化
- リードタイム延長
- モーダルシフト (カーフェリー、RORO船、JR) など

ドライバーの賃金を上げ、
全産業水準に改善が必要



ドライバーの多大な苦勞により物流が維持されています。ドライバーの賃金引上げの原資となる適正運賃料金が必要です。

トラックドライバーには 「働き方のルール」があります

改善基準告示の概要 (2024年4月1日に改正改善基準告示が施行されました)

	改正後 (2024年4月から適用)	改正前
拘束時間 (労働時間+休憩時間)	<ul style="list-style-type: none"> ●1日 原則13時間以内 最大15時間以内(14時間超は週2回まで) 例外:長距離の場合16時間まで延長可(週2回まで) ●1ヶ月 284時間以内 年3400時間を超えない範囲で310時間まで延長可 	<ul style="list-style-type: none"> ●1日 原則13時間以内 最大16時間以内(15時間超は週2回まで) ●1ヶ月 293時間以内 年3516時間を超えない範囲で320時間まで延長可
休息期間 (勤務と勤務の間の時間)	<ul style="list-style-type: none"> ●継続11時間以上を基本とし、9時間を下限 例外:長距離の場合継続8時間以上(週2回まで) 	<ul style="list-style-type: none"> ●継続8時間以上
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ●2日平均で1日9時間以内 	<ul style="list-style-type: none"> ●2日平均で1日9時間以内
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ●4時間以内 例外:SA・PA等に駐車できないことにより、 やむを得ず4時間を超える場合は30分まで延長可 	<ul style="list-style-type: none"> ●4時間以内

運送会社は、改善基準告示に違反すると、**貨物自動車運送事業法令違反**として**行政処分**が科されて、トラックが止められ、お荷物が届かなくなる可能性があります

改正改善基準告示の詳細はQRコードよりご確認ください ▶



さらにドライバーの労働条件が大きく変わりました!



年5日 の年次有給休暇の取得がすでに義務付けられています!

2019年4月より

使用者が労働者の希望を聴き、希望を踏まえて時季を指定
年5日は取得させなければならない

月60時間 を超える残業は割増賃金率がすでに引き上げられています!

2023年4月より

月60時間超の残業割増賃金率が中小企業も**50%以上**に

残業時間 の上限が規制されています!

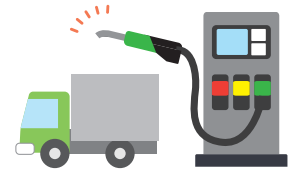
2024年4月より

最大でも年**960時間**(休日労働は含まない)
月に平均すると**80時間**

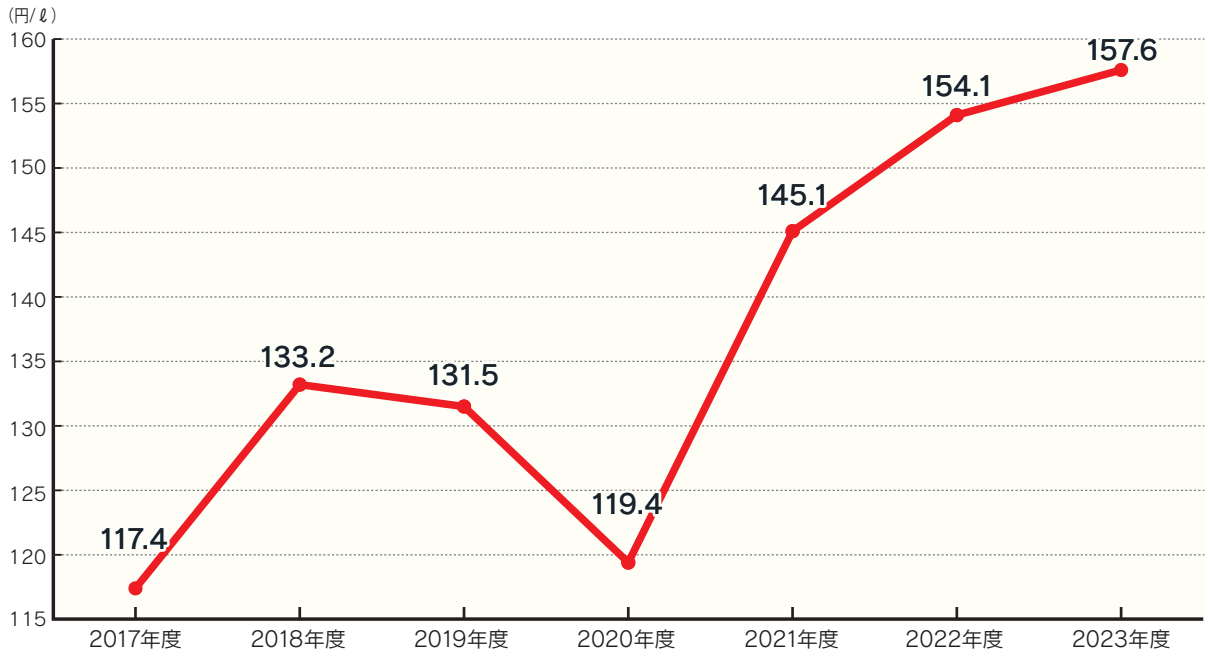
運送会社は、残業時間の上限規制に違反すると、**労働基準法違反**として**「6ヶ月以下の懲役または30万円以下の罰金」**が科されます

燃料価格の高止まりがトラック事業に 大きな影響を及ぼしています!!

燃料代が「高止まり」しています!



軽油価格推移



「燃料サーチャージ」にご理解をお願いします



燃料サーチャージとは

燃料等の上昇によるコストの増加分を
別建て運賃として設定する制度のことです。

トラック運送業界が今後も安定した輸送力を提供するためには、
「標準的な運賃」と燃料サーチャージなど、
適正な運賃・料金の收受が必要不可欠です。



燃料サーチャージ計算例

国土交通省告示「標準的な運賃」(九州運輸局)距離制運賃による大型車の計算例

前提条件

- 走行距離: 1,100km(福岡～東京間) ▶ 標準的な運賃313,870円
- 燃費: 3.7km/ℓ
- 燃料価格上昇額20円上昇(仮) ▶ 算出上の燃料価格上昇額17.5円

計算式

走行距離(km) ÷ 燃費(km/ℓ) × 算出上の燃料価格上昇額(円/ℓ)
▶ **1,100(km) ÷ 3.7(km/ℓ) × 17.5(円/ℓ) = 5,203円** (標準的な運賃の約1.7%)

国土交通省が示したトラック輸送の「標準的な運賃」に

ご理解、ご協力をお願いいたします!!

国土交通省は、**ドライバーの労働条件を改善**し、トラック運送業が法令を遵守してその機能を持続的に維持しながら国民生活と経済を支えていくために、**「標準的な運賃」**を告示し、**2024年3月に改正**しました。

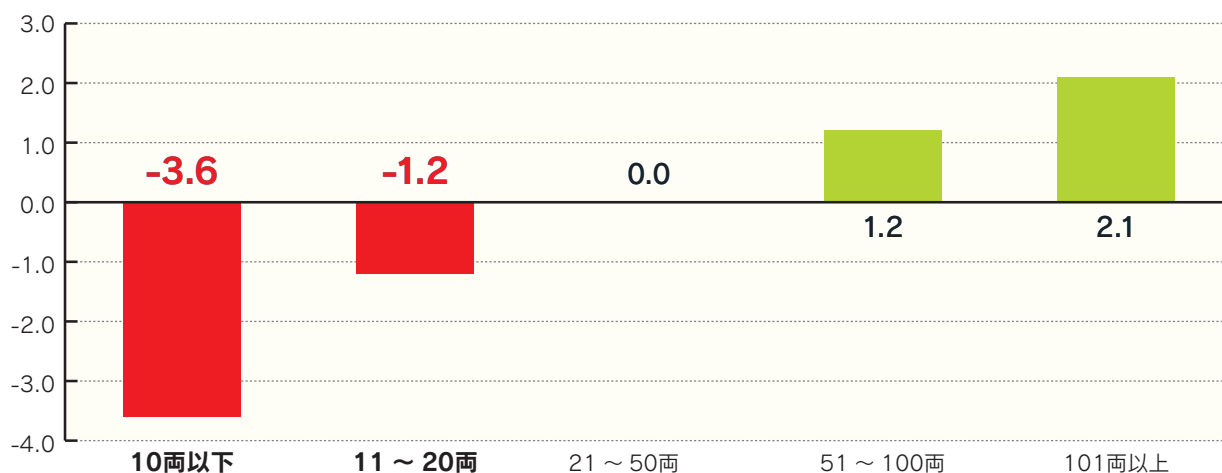


2024年改正の「標準的な運賃」のポイント

- 1 諸物価の高騰を反映して運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**
- 2 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**
- 3 **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**
- 4 **下請け手数料(運賃の10%を別に收受)**を設定
- 5 共同輸配送等を念頭に、**個建運賃**を設定
- 6 リードタイムが短い運送の際の**速達割増**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
- 7 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

▶ 営業損益率

保有車両台数の少ないトラック運送事業者ほど営業損益率のマイナスが大きく、**業界の約75%を占める20両以下の事業者は非常に厳しい状況**です。



出典:全ト協令和4年度決算版経営分析報告書より作成

▶ 「標準的な運賃」の概要

運賃表の種類	距離制運賃 時間制運賃
地域	地方運輸局等のブロック(10ブロック)単位
車型	バン型の車両で設定
車種	 <p>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)</p>
対象となる 運送契約	車両を貸し切って貨物を運送する場合の契約を前提に設定
元請・下請の関係	運賃は 実運送を行う場合に要する原価 について計算して設定し、 元請事業者の備車費用・管理料は利用運送手数料として運賃の10%を 当該運賃と別に収受
料金や実費	<p>料金(待機時間料、積込・取卸料、附帯業務料)や実費(高速道路利用料、フェリー利用料、燃料サーチャージ等)については標準的な運賃には含まれていないため、別途収受することとされています。</p> <div style="text-align: center;"> <p>運賃: 運送の役務の対価</p> <p>+</p> <p>料金: 積込・取卸料、附帯業務料 など 実費: 高速道路利用料、フェリー利用料、燃料サーチャージ など</p> </div>
運賃、料金の 適用ルール	<p>運賃、料金、実費をどのようなルールで適用するか、割増や割引の適用方法等、告示内容を補完する事項を各トラック運送事業者が「運賃料金適用方」として定めます。</p> <p>割増 速達、有料道路利用が認められない場合、特殊車両、休日、深夜・早朝、品目別、特大品、悪路、冬期、地区</p> <p>割引 十分なリードタイムを確保可能な配達を希望した場合、長期契約、往復割引</p> <p>その他 割増・割引範囲の設定、個建、待機時間料、積込・取卸料、附帯業務料、実費(有料道路、フェリー利用料、燃料サーチャージ、特殊車両通行関係費用等)</p> <div style="text-align: center;"> <p>取引先毎に契約書・覚書により取引条件を規定</p> </div>

「標準的な運賃」の告示内容

I. 距離制運賃表 (九州運輸局)

(単位:円)

車種別 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	13,450	15,730	20,470	26,120
20km	15,170	17,750	23,290	29,940
30km	16,890	19,780	26,110	33,750
40km	18,610	21,800	28,930	37,570
50km	20,330	23,820	31,750	41,390
60km	22,050	25,840	34,580	45,210
70km	23,770	27,870	37,400	49,020
80km	25,490	29,890	40,220	52,840
90km	27,210	31,910	43,040	56,660
100km	28,930	33,930	45,860	60,470
110km	30,630	35,910	48,580	64,140
120km	32,340	37,900	51,300	67,810
130km	34,050	39,880	54,020	71,480
140km	35,750	41,860	56,740	75,150
150km	37,460	43,840	59,460	78,820
160km	39,170	45,820	62,180	82,490
170km	40,870	47,800	64,900	86,160
180km	42,580	49,780	67,620	89,830
190km	44,290	51,760	70,340	93,500
200km	45,990	53,740	73,060	97,170
200kmを超えて 500kmまで20kmを 増すごとに加算する金額	3,390	3,920	5,350	7,210
500kmを超えて 50kmを増すごとに 加算する金額	8,480	9,800	13,380	18,020

II. 時間制運賃表 (九州運輸局)

(単位:円)

種 別	車種別				
	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	8時間制 基礎走行キロ: 小型車は100km 小型車以外のもの130km	33,770	40,740	53,860	69,700
	4時間制 基礎走行キロ: 小型車は50km 小型車以外のもの60km	20,260	24,440	32,320	41,820
加算額	基礎走行キロを超える場合は、10kmを増すごとに	340	400	630	920
	基礎作業時間を超える場合は、1時間を増すごとに 〔4時間制の場合であって、午前から午後 にわたる場合は、正午から起算した時間 により加算額を計算する。〕	2,940	3,090	3,320	3,900

■「標準的な運賃」の告示内容

I. 距離制運賃表 (沖縄総合事務局)

(単位:円)

車種別 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)
5km	11,600	13,430	17,670	22,870
10km	12,410	14,380	19,020	24,720
20km	14,050	16,300	21,720	28,430
30km	15,680	18,210	24,430	32,140
40km	17,320	20,130	27,140	35,840
50km	18,960	22,040	29,840	39,550
60km	20,600	23,960	32,550	43,260
70km	22,240	25,870	35,250	46,970
80km	23,870	27,790	37,960	50,680
90km	25,510	29,710	40,670	54,390
100km	27,150	31,620	43,370	58,100
110km	28,770	33,490	45,970	61,650
120km	30,380	35,360	48,570	65,200
130km	32,000	37,230	51,170	68,750
140km	33,610	39,090	53,770	72,300
150km	35,230	40,960	56,370	75,850
160km	36,840	42,830	58,970	79,400
170km	38,460	44,700	61,570	82,950
180km	40,070	46,570	64,170	86,500
190km	41,690	48,430	66,770	90,050
200km	43,300	50,300	69,370	93,600
200kmを超えて 10kmを増すごとに 加算する金額	1,600	1,850	2,560	3,480

II. 時間制運賃表 (沖縄総合事務局)

(単位:円)

種 別	車種別				
	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	8時間制 基礎走行キロ:小型車は100km 小型車以外のもの130km	31,310	37,550	50,420	66,390
	4時間制 基礎走行キロ:小型車は50km 小型車以外のもの60km	18,790	22,530	30,250	39,830
加算額	基礎走行キロを超える場合は、10kmを増すごとに	340	410	630	920
	基礎作業時間を超える場合は、1時間を増すごとに 〔4時間制の場合であって、午前から午後 にわたる場合は、正午から起算した時間 により加算額を計算する。〕	2,550	2,680	2,880	3,380

「標準的な運賃」の告示内容(抜粋)

Ⅲ. 個建運賃

運送区間ごとに最低積載個数又は重量のいずれか及びこれらに基づく最低保証料を設定した上で、次の式により算出した1個又は1重量あたりの運賃を適用することができる。

$$\left(\begin{array}{l} \text{車種別のキロ程に応じた距離制運賃} \\ \text{又は車種別の時間制運賃のいずれか及び} \\ \text{これらの運賃に付随する料金} \end{array} \right) \div \{(\text{最大積載個数又は重量}) \times \text{基準積載率}(\text{〇〇}\%)\}$$

※〇〇は、各運送事業者において設定するものとする。

Ⅳ. 運賃割増率

速達割増等

次の(1)又は(2)に該当する貨物の運送契約をする場合には、当該(1)又は(2)に掲げる割増率を適用することができる。ただし、(1)の割増率を適用する場合においても、Ⅷに定める有料道路利用料は別に実費として収受するものとする。

(1)通常想定される配達予定日時よりも早く配達を希望した場合 ○割

(2)有料道路の利用が認められない場合

有料道路を代替する一般道のキロ程に応じた運賃について○割以上

※〇は、各運送事業者において設定するものとする。

※(1)については、積み合わせを前提として、荷主が十分なリードタイムを確保可能な配達を希望した場合には、○割を割り引いた運賃を設定することができる。

特殊車両割増

冷蔵車・冷凍車	小型車、中型車、大型車又はトレーラーの2割	
海上コンテナ輸送車	トレーラーの4割	
セメントバルク車	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

※高圧ガス輸送車については、内容物に対応したタンク仕様により車両本体価格が高額となる場合があることから、5割以上とした。

休日割増

日曜祝祭日に運送した距離に限る	2割
-----------------	----

深夜・早朝割増

午後10時から午前5時までに運送した距離に限る	2割
-------------------------	----

Ⅴ. 待機時間料

時間	車種別	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)
	30分を超える場合において30分までごとに発生する金額		1,680円	1,760円	1,890円
Ⅵ. に定める積込料・取卸料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額		2,010円	2,110円	2,270円	2,670円

■「標準的な運賃」の告示内容(抜粋)

VI. 積込料・取卸料、附帯業務料

積込料・取卸料

時間／内容		車種別			
		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)
30分までごとに発生する金額	フォークリフト又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,080円	2,180円	2,340円	2,750円
	手積みの場合	2,000円	2,100円	2,260円	2,650円
V. に定める待機時間料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額	フォークリフト又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,490円	2,610円	2,810円	3,300円
	手積みの場合	2,400円	2,520円	2,710円	3,180円

附帯業務料


附帯業務を行った場合には、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

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

 **運賃及び料金の計算の順序** 国土交通省「貸切運賃料金適用方」平成11年3月26日による距離制運賃の計算

- ① 使用車両及び運送距離による運賃の計算
- ② 割増率及び割引率の適用計算
- ③ 上下幅の適用計算(例:10%)
- ④ 運賃の端数処理(例:500円未満は500円、500円超1,000円未満は1,000円に切上げ)
- ⑤ 諸料金(端数処理含む)の計算
- ⑥ 消費税の加算(1円未満の端数は1円単位に四捨五入)
- ⑦ 実費(消費税込み)の計算

請求額合計: 運賃・料金・実費の総額



「標準的な運賃」の詳細はQRコードよりご確認ください ▶



基本的な取引ルールを定めた 「標準貨物自動車運送約款」が改正されました

国土交通省は、物流の持続的な成長を確保するため、**現行の商慣行を前提とすることなく、これを是正**し、トラック運送事業者が健全な事業運営のために必要な運賃を収受できる環境整備等を図るため、**「標準貨物自動車運送約款」**を改正し、**2024年6月1日に施行**しました。

2024年改正の「標準貨物自動車運送約款」の主な内容

1 荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービスの内容の明確化等(第61条)

トラック運送事業者が**運送以外の業務**を引き受けた場合、**対価を収受**する旨を規定

2 運賃・料金、附帯業務等を記載した書面の交付(第6条・7条)

運送を申込む荷主、運送を引受けるトラック運送事業者は、それぞれ運賃・料金、附帯業務等を記載した書面(電磁的方法を含む)である**運送申込書、運送引受書を相互に交付**する旨を規定

3 利用運送を行う場合における実運送事業者の商号・名称等の荷送人への通知等(第17条)

利用運送を行う元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**する旨を規定し、また、利用運送に係る費用は「**利用運送手数料**」として収受する旨を規定

4 中止手数料の金額等の見直し(第38条)

前々日に運送の中止をしたとき	運送引受書に記載した運賃・料金等の20%以内
前日に運送の中止をしたとき	運送引受書に記載した運賃・料金等の30%以内
当日に運送の中止をしたとき	運送引受書に記載した運賃・料金等の50%以内

5 運賃・料金等の店頭掲示事項のオンライン化(第3条・第32条・第64条)

運賃・料金等の店頭掲示事項について、ウェブサイトに掲載する旨を規定

💡 標準貨物自動車運送約款は、貨物自動車運送事業法に基づき、国土交通大臣が公示しています。一般貨物自動車運送事業用として荷主の利益を守るために、トラック運送事業者の責任など取引に関する基本的な事項が規定されています。

「標準貨物自動車運送約款」の詳細はQRコードよりご確認ください ▶



トラックの「2024年問題」に関するチェック表

2024年4月からトラックドライバーの働き方改革に関する法律が適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面しており、何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力が不足する可能性があると言われています。トラック事業者をご利用の皆様においては、現在依頼している商品が将来運べなくなる可能性が非常に高くなっており、トラック運送事業者等と協力して対策を講じる必要があります。貴社の荷物が将来どうなるか、何をすれば解決できるかを確認できるチェック表を作成しましたので、是非ご活用ください。



No.	内容	YES	NO
Q.1	トラックの「2024年問題」を認識していますか？		
Q.2	トラックドライバーの労働時間等を定めた「改善基準告示」を理解していますか？		
Q.3	貴社都合による荷待ちが長時間とらないようにしていますか？		
Q.4	無理な時間指定(積込み・取卸し)にならないように発注していますか？		
Q.5	国が定めた「標準的な運賃」を知っていますか？		
Q.6	ドライバーに荷役作業をさせた場合、運賃とは別に料金を支払っていますか？		
Q.7	高速道路料金を運賃とは別に支払っていますか？		
Q.8	国が定めた「標準貨物自動車運送約款」を理解していますか？		
Q.9	トラック事業者への運送依頼は書面で契約していますか？		
Q.10	トラック事業者からの交渉に耳を傾けていますか？		

NOの数はいくつありましたか？

NOの数が多いほど将来貴社の荷物を運べなくなる可能性が高くなります。

この機会に是非トラック事業者と一緒に考えてください。

A.1 トラックの「2024年問題」

2024年4月から適用されたドライバーの時間外労働の上限規制と、慢性的なドライバー不足によりトラックの輸送力が低下する問題が「2024年問題」です。何も対策を講じなかった場合、2030年には34%の荷物が運べなくなると試算されています。これまでと同様の輸送サービスを継続していくためには対策を講じる必要があります。

A.2 ドライバーの改善基準告示

ドライバーは、1日の拘束時間や休息期間、連続運転時間などが「改善基準告示」により定められています。これにより、トラック運送事業者には改善基準告示を遵守した運行が義務付けられています。



詳細はQRコードから▶

A.3 荷待ち時間の削減

長時間の荷待ち時間がドライバーの長時間労働や労働環境の悪化に大きく影響しています。荷待ち時間の削減に向けた対策を講じてください。また、長時間の恒常的な荷待ちが発生している場合、荷主に対して「トラックGメン」が要請や働き掛けを行うことがあります。

A.4 時間指定(積込み・取卸し)

無理な時間指定がドライバーの長時間労働や労働環境の悪化に大きく影響しています。トラック事業者と発荷主・着荷主がそれぞれ連携して対策を進めましょう。

A.5 標準的な運賃

国土交通省は、ドライバー不足の解消や安定した輸送力を確保するために「標準的な運賃」を定めました。標準的な運賃を収受することで、持続可能なトラック輸送を実現することができます。なお、公正取引委員会が策定した「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」において、「標準的な運賃」は労務費の上昇傾向を示す根拠資料として明記されています。



詳細はQRコードから▶

A.6 荷役作業・待機時間・附帯作業の料金

運賃は「運送の対価」のみで、荷役作業や待機時間、附帯作業を行った場合は料金(運送以外の役務等の対価)が発生し、別途支払う必要があります。

A.7 高速道路料金

長距離輸送において高速道路の使用は欠かすことができません。運賃は「運送の対価」のみで、高速道路料金は別途実費を支払う必要があります。

A.8 標準貨物自動車運送約款

標準貨物自動車運送約款は、貨物自動車運送事業法に基づき、国土交通大臣が公示しています。一般貨物自動車運送事業用として荷主の利益を守るために、トラック運送事業者の責任など取引に関する基本的な事項が規定されています。



詳細はQRコードから▶

A.9 運送依頼の契約書面化

口頭で契約している場合、取引面や安全面で発生したトラブルの際に対応できないことがあります。運送契約は書面で結び、適正な取引の推進や安全運行の確保に取り組みましょう。



詳細はQRコードから▶

A.10 トラック事業者からの交渉

これからも輸送を維持するためには、トラック事業者と荷主事業者が協力して輸送体制を構築していく必要があります。トラック事業者から交渉の申し入れがあった場合は、真摯に話を聞いてください。

トラックの「2024年問題」対応に向けた政府の施策

「物流革新に向けた政策パッケージ」

(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)

主な内容

①商慣行の見直し

- 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
- 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
- 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
- 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
- 「標準的な運賃」制度の拡充・徹底

②物流の効率化

- 「物流GX」、「物流DX」、「物流標準化」の推進

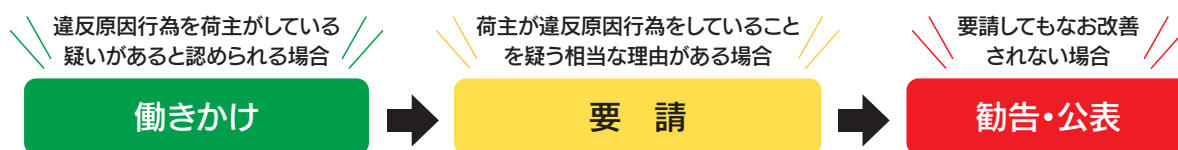
③荷主・消費者の行動変容

- 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
- 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み

「物流革新に向けた政策パッケージ」の詳細はQRコードよりご確認ください ▶



「トラックGメン」による適正な取引を阻害する荷主企業・元請事業者等への是正指導



※荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合は公正取引委員会へ通知

違反原因行為の例

- ①長時間の荷待ち
- ②運賃・料金の不当な据置き
- ③無理な運送依頼
- ④過積載運行の要求
- ⑤異常気象時の運行指示



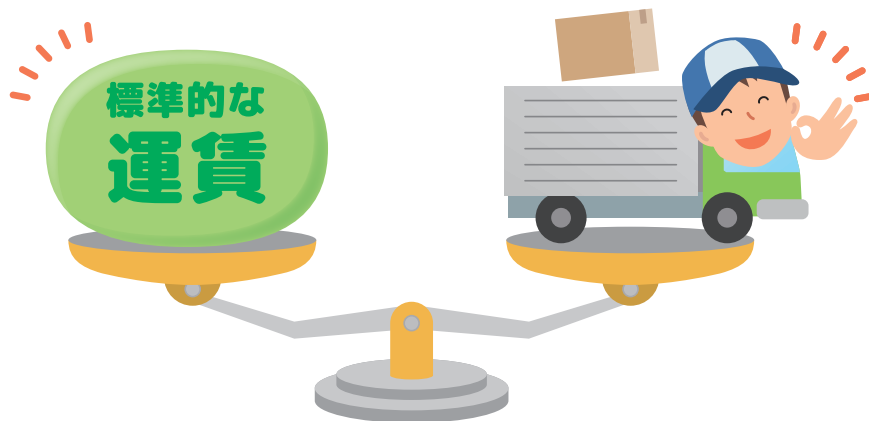
「トラックGメン」の詳細はQRコードよりご確認ください ▶



荷主企業の皆さまへお願いです

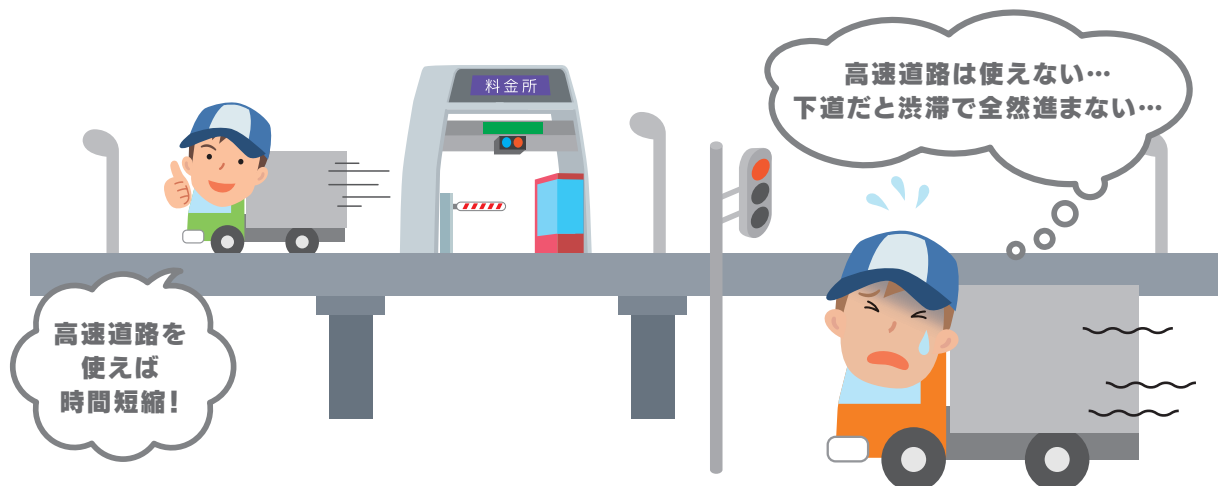
1 労働条件の改善と、輸送力維持のために 適正な運賃のお支払にご協力ください

諸物価の高騰、ドライバー人材の安定した確保のために、賃金の引上げが必要です。原価上昇分を転嫁できるよう、国土交通省より告示された「標準的な運賃」にご理解・ご協力ください。これにより、**安定的な経営とドライバー不足を解消**し、安全・安心な輸送を維持することができます。



2 輸送ルート最適化と効率化、法令遵守のために 高速道路料金のお支払いにご協力ください

高速道路を使用できない場合、予定通りの輸送を行うことが難しく、また効率性が落ちる、法令を守れないなど、様々な問題が発生します。**全線高速道路を使用することで、ドライバーの労働時間を削減**でき、法令も守ることができます。



3 円滑な輸送業務のために 荷待ち時間の短縮にご協力ください

発荷主・着荷主の都合による長時間の荷待ち時間の発生は、遅延やドライバーの過労運転の原因にもなります。待ち時間短縮策を実施していただければ、**労働時間を削減でき、効率的な輸送が実現**できます。



4 積み込み・取卸し時間短縮のために パレット化等の促進にご協力ください

パレットやロールボックスパレットにより、積み込み・取卸し作業の迅速化が可能となります。荷主企業と運送業者間の作業効率・正確性や安全性も向上し、時間の節約へとつながり、**労働時間を削減**することができます。





これからも荷主企業の皆さまの荷物を
安全・安心に届けられますよう
ご理解、ご協力をお願いします!!!

適正取引 相談窓口 一覧

担当部局	担当部課	電話番号	
九州運輸局	自動車交通部 貨物課	092-472-2528	
	福岡運輸支局 輸送部門	092-673-1191 (ガイダンス番号:1)	
	佐賀運輸支局 企画輸送・監査部門	0952-30-7271 (ガイダンス番号:1)	
	長崎運輸支局 輸送・監査部門	095-839-4747 (ガイダンス番号:2)	
	熊本運輸支局 輸送・監査部門	096-369-3155 (ガイダンス番号:3)	
	大分運輸支局 輸送・監査部門	097-558-2107 (ガイダンス番号:3)	
	宮崎運輸支局 輸送・監査部門	0985-51-3952 (ガイダンス番号:2)	
	鹿児島運輸支局 輸送・監査部門	099-261-9192 (ガイダンス番号:3)	
	沖縄総合事務局	運輸部 陸上交通課	098-866-1836
		陸運事務所 輸送部門	098-877-5140

沖ト協発 176号
令和7年2月14日

会員事業者 各位

(公社) 沖縄県トラック協会会長
(公 印 省 略)

改正物流法に関するブロック説明会の開催について（ご案内）

平素より当協会の運営についてご理解ご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

本年4月に施行される改正物流法について、九州・沖縄各県のトラック運送事業者を対象に下記のとおり説明会を開催いたします。(公社)福岡県トラック協会よりウェブ配信される内容を沖縄県トラック協会会場にて視聴していただく形式となります。

つきましては、ご多忙中のこととは存じますがご出席下さいますようお願い申し上げます。

記

1. 日 時 令和7年3月7日（金） 14時30分～16時00分
2. 場 所 九州沖縄トラック研修会館5階（第1研修室）
〒900-0001 沖縄県那覇市港町2-5-23
3. 内 容 ①改正物流効率化法の施行について
②改正貨物自動車運送事業法の施行について
4. 講 師 国土交通省 担当官
5. 定 員 88名
6. 主 催 国土交通省、(公社)全日本トラック協会、九州トラック協会
7. 開催要領 上記会場にて本会場（福岡）からのWEB配信を視聴いただきます。
8. 申込方法 下記の申込フォームよりお申込みください。
申込期限：2月28日（金） ※先着順で定員になり次第締切

【申込フォーム URL】

<https://forms.gle/ghAfixyuBLBYaAzA9>

【QRコード】



- | | |
|----------------------|---------------------|
| ○お問合せ先(説明会の内容に関すること) | ○お問合せ先(申込・会場に関すること) |
| 九州運輸局自動車交通部貨物課 | (公社) 沖縄県トラック協会 |
| 担当 三淵(みぶち)、白水(しろうず) | 担当 適正化事業課 浦浜 |
| TEL：092-472-2528 | TEL：098-863-0280 |



令和7年2月7日
～美ら島の未来を拓く～
沖縄総合事務局

「改正物流法」に関する説明会の開催について

沖縄総合事務局におきましては、令和6年5月15日に公布された改正物流法（「物資の流通の効率化に関する法律」、「貨物自動車運送事業法」）の一部が令和7年4月に施行されることに伴い、トラック事業者向けの説明会を下記のとおり開催します。

記

1. 日 時：令和7年3月7日（木） 14：30～16：00
2. 説明事項：法改正の背景・概要、書面交付の義務化、
実運送体制管理簿・下請情報通知、
健全化措置・運送利用管理規程等、
荷待ち時間等記録義務付け拡大、
物流効率化のための荷主・物流事業者が取り組むべき措置や
その判断基準 など
3. 主 催： 国土交通省、九州運輸局、沖縄総合事務局、
全日本トラック協会、九州トラック協会
4. 開催概要及び申込方法：下記参照

【問い合わせ先】

沖縄総合事務局運輸部陸上交通課
TEL：098-866-1836（直通）
担当者：比屋根

『改正物流法』に関する説明会

令和7年4月から改正物流法の施行が予定されております。改正物流法の施行に備えて、トラック事業者を対象に説明会を開催します。



◆開催日 令和7年3月7日（金） 14時30分～16時00分
※申込期限 2月28日（金）

◆主催 国土交通省、九州運輸局、沖縄総合事務局、
全日本トラック協会、九州トラック協会

◆方式 対面開催 ※本会場とサテライト会場を設置(詳細裏面)

◆議事 ①改正物流効率化法の施行について
②改正貨物自動車運送事業法の施行について
(講師：国土交通省 物流・自動車局 担当官)

◆説明事項 法改正の背景・概要、書面交付の義務化、
実運送体制管理簿・下請情報通知、
健全化措置・運送利用管理規程等、
荷待ち時間等記録義務付け対象拡大、
物流効率化のための荷主・物流事業者が取組むべき措置やその判断基準
など

◆お申し込み方法 

お申し込みについては以下のURL又はQRコードよりアクセスして下さい。

URL : <https://forms.gle/ghAfixyuBLBYaAzA9>



◆開催場所

本会場での講演を九州・沖縄各県のサテライト会場でも見ることが出来ます。（サテライト会場からの質疑も可能です。）

【本会場】

（福岡会場：定員120名）

リファレンス駅東4階Q会議室 福岡市博多区博多駅東1-16-4

【サテライト会場】

（佐賀会場：定員120名）

佐賀県トラック協会研修会館 佐賀市高木瀬西3-1-20

（長崎会場：定員50名）

ホテルニュー長崎 地下1階「海鳳の間」 長崎市大黒町14-5

（熊本会場：定員 100名）

（株）熊本県自動車会館 熊本市東区東町4-14-8

（大分会場：定員100名）

大分県トラック会館 大分市向原西1-1-27

（宮崎会場：定員100名）

宮崎県トラック協会総合研修会館 宮崎市恒久1-7-21

（鹿児島会場：定員150名）

鹿児島県トラック研修センター（とらんじえる）鹿児島市西別府町2941-19

（沖縄会場：定員88名）

九州沖縄トラック研修会館 5階「第1研修室」 那覇市港町2-5-23

※申込につきましては、先着順で定員になり次第締切とさせていただきます。
4月以降にも各県での説明会を開催を予定しておりますので、定員の都合で
申し込めなかった方におかれましては、次回ご参加下さい。

◆お問合せ先 

九州運輸局自動車交通部貨物課 092-472-2528

担当 三淵（みぶち）、白水（しろうず）