

物流の現状と課題解決に向けた取組について

令和7年2月26日

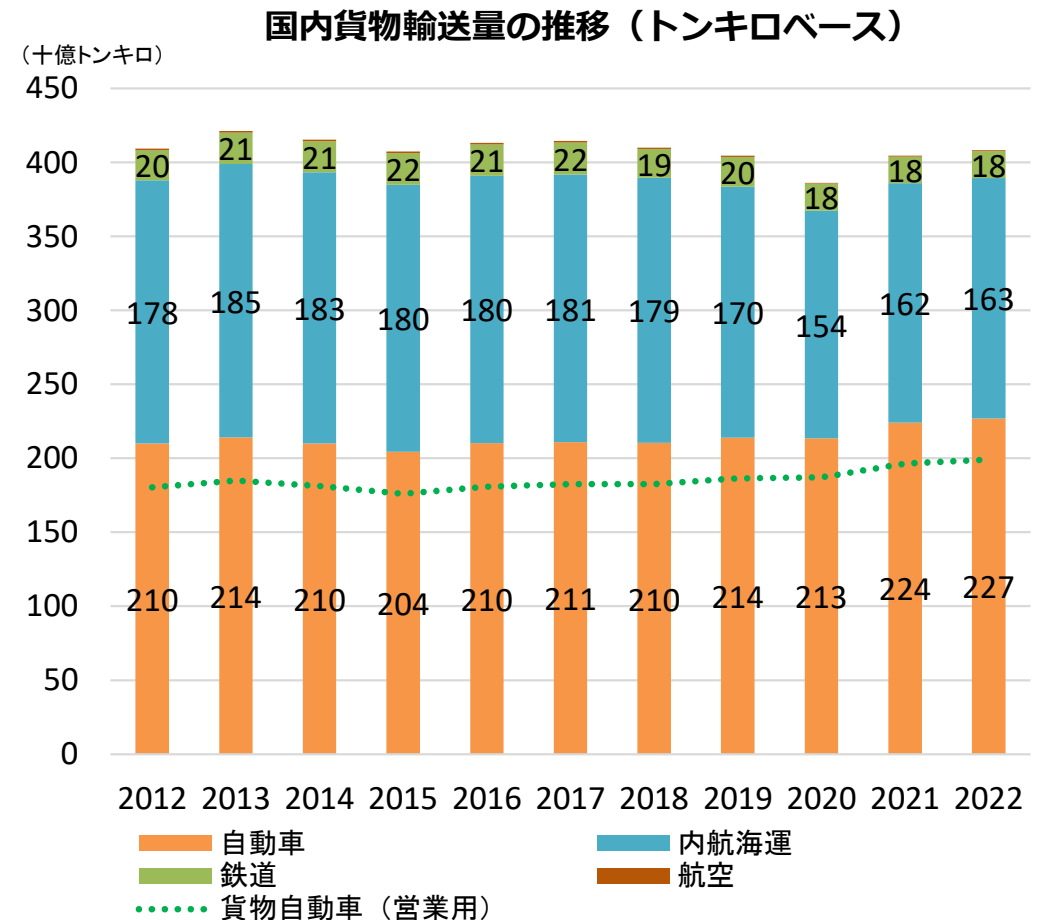
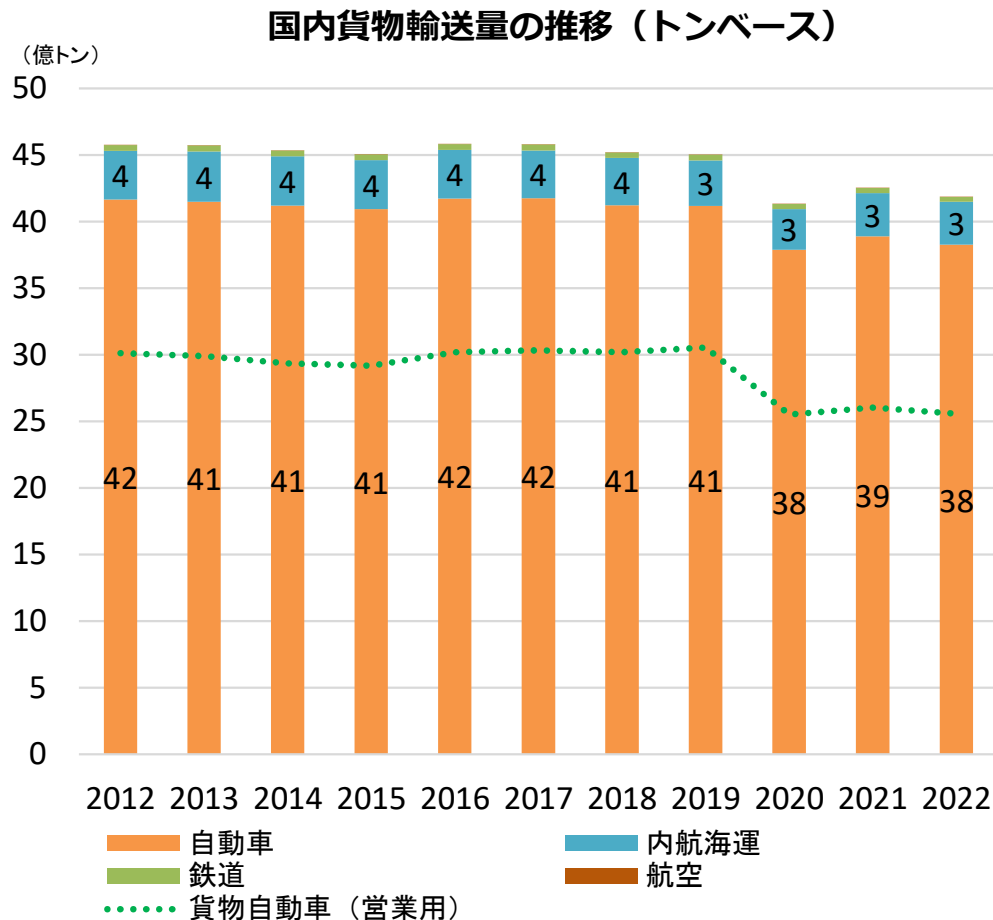
国土交通省関東運輸局
自動車交通部貨物課

目 次

1. **トラック事業における現状と課題**
2. **物流革新に向けた政策パッケージ**
3. **物流改正法について**
4. **トラック・物流Gメン**
5. **適正な運賃収受について**

1. トラック事業における現状と課題

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

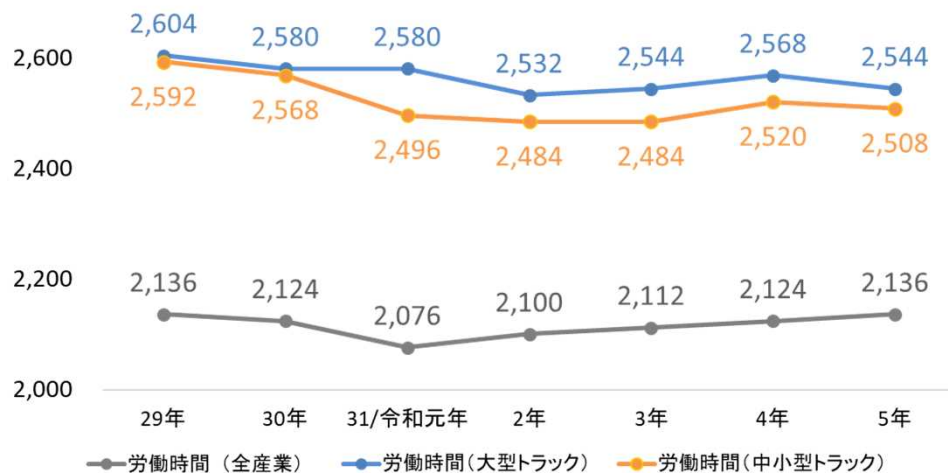


トラック運送事業の働き方をめぐる現状

①労働時間

全職業平均より約2割(400h~450h)長い。

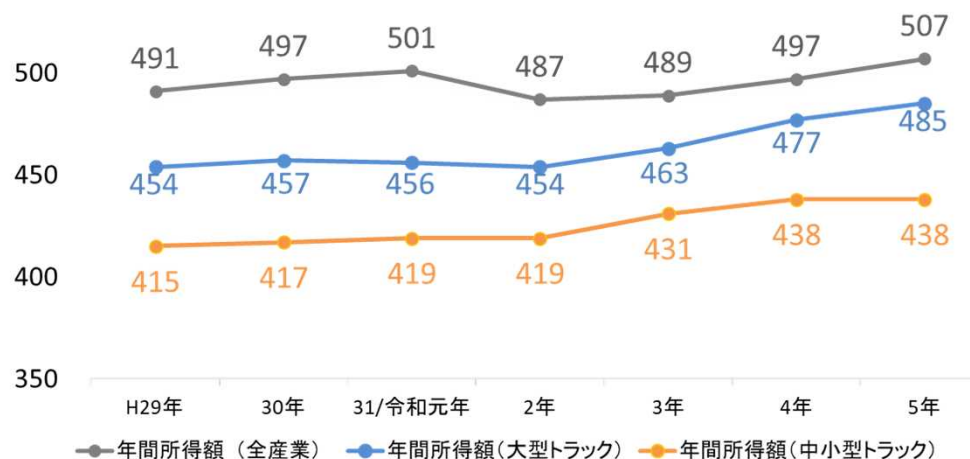
(時間)
2,800



②年間賃金

全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。

(万円)
550

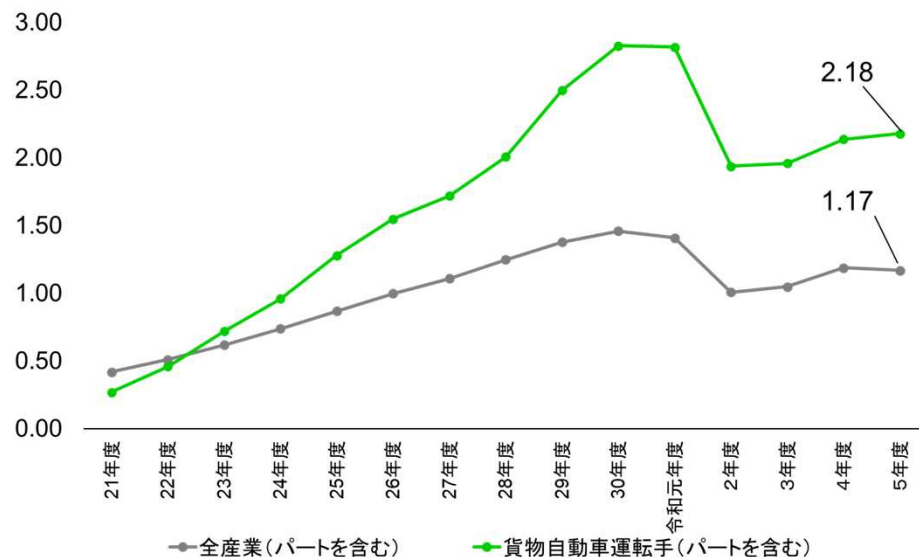


③人手不足

全職業平均より約2倍高い。

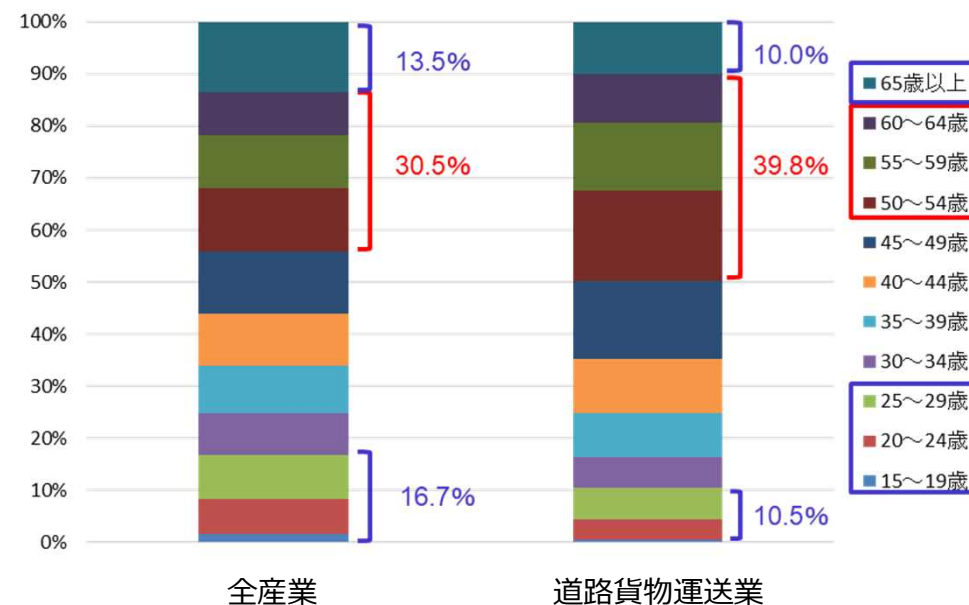
有効求人倍率の推移

(倍)



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。



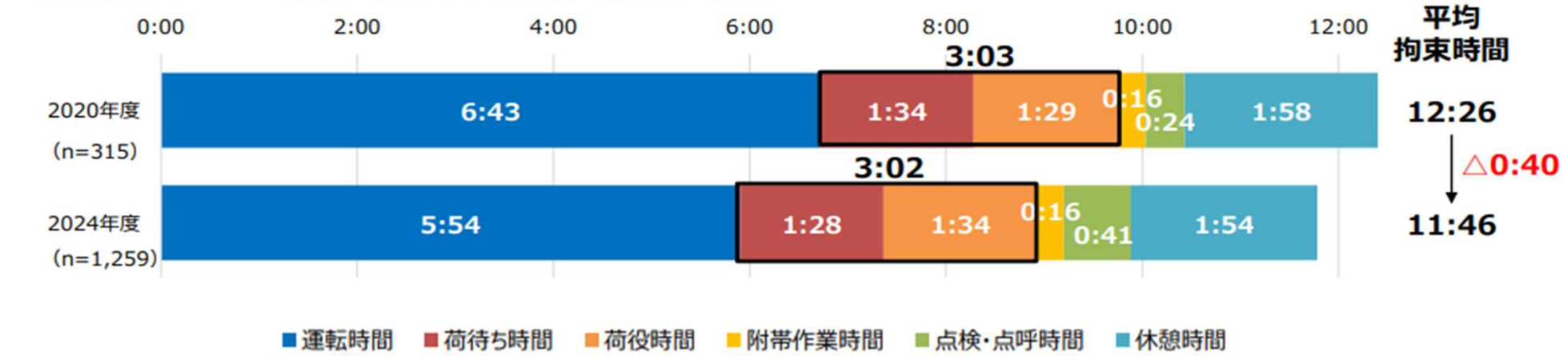
【調査概要】

- 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



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。

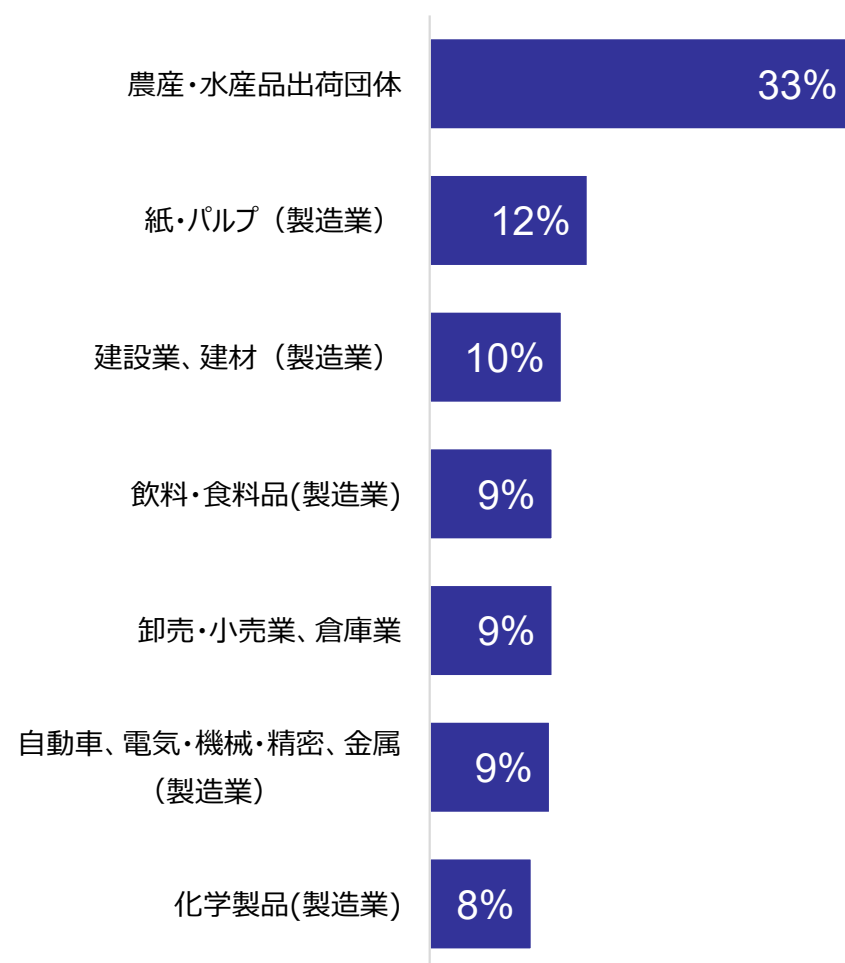
併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示**」（**貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象**）により、拘束時間等が強化された。

○主な改正内容

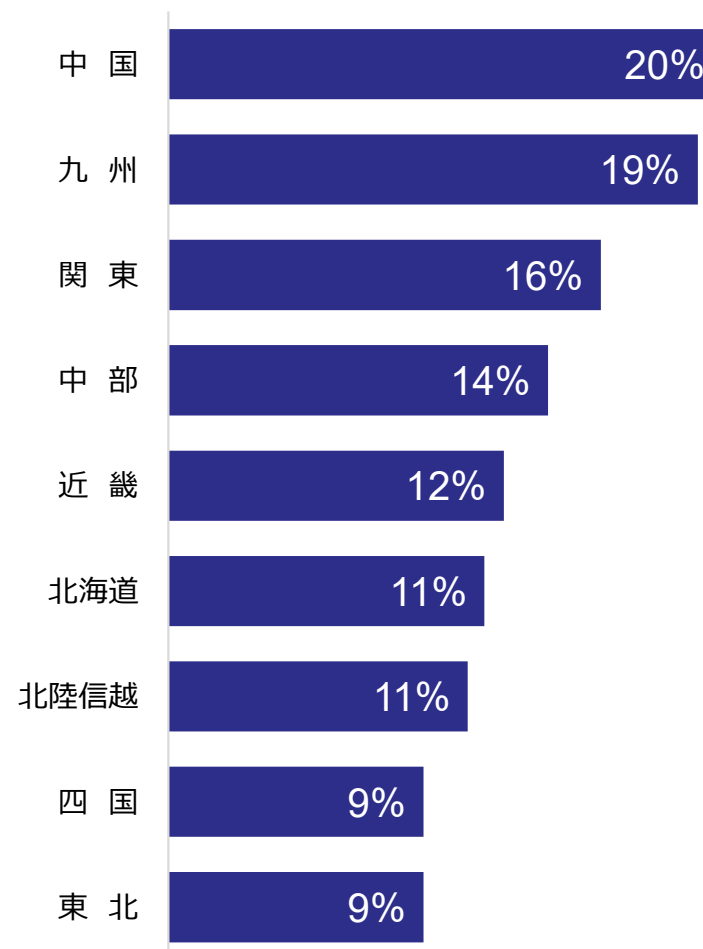
| | ～令和6年3月 | 令和6年4月～ |
|---------------------------------|---|--|
| 時間外労働の上限 （労働基準法） | なし | 年960時間 |
| 拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示） | <p>【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3,516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。</p> | <p>【1日あたり】 ・ 原則13時間以内、最大15時間以内。 ・ 宿泊を伴う長距離運行は週2回ま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



2. 物流革新に向けた政策パッケージ

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

7月 関係閣僚会議において「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応を報告

11月 新物効法の施行に向けた国交省・経産省・農水省の合同審議会のとりまとめを策定

2025年 4月 改正物流法 一部施行（荷主用に対する努力義務、契約の書面交付等）

2026年 4月 改正物流法 全面施行（特定事業者の指定、物流統括管理者の選任等）

「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】



パレットからパレットへの積み替え

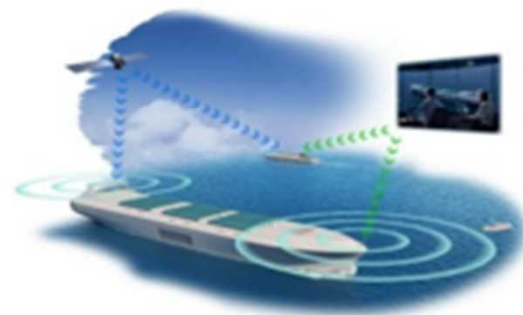


「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮

【「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＞



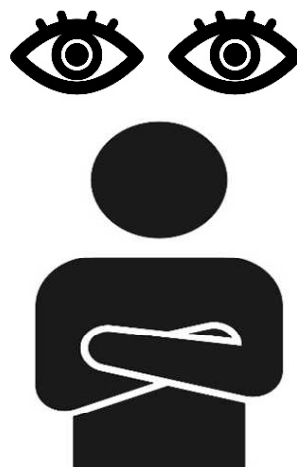
(2) 商慣行の見直し

【物流法改正】

(規制措置の導入)



【トラック・物流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】

| 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) |
|------|----------------|----------------|-----------------|-------------------|
| 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 | 33,710 | 42,380 |

【時間制運賃】

| 種別 | 車種別 (2tクラス) | 小型車 (4tクラス) | 中型車 (10tクラス) | トレーラー (20tクラス) |
|------|----------------|----------------|-----------------|-------------------|
| 8時間制 | 21,700 | 27,200 | 33,700 | 40,200 |
| 4時間制 | 21,700 | 27,200 | 33,700 | 40,200 |

(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（昨年10月～）＞



| | | |
|--|---|--|
| <p>ECマース事業者</p> <p>amazon</p> <p>● 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</p> | <p>Rakuten</p> <p>● 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</p> | <p>LINEヤフー</p> <p>● 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</p> |
| <p>物流事業者</p> <p>ヤマト運輸</p> | <p>SAGAWA</p> | <p>日本郵便</p> |

【「送料無料」表示の見直し】

【物流法改正】(規制措置の導入)

3. 物流改正法について

流通業務総合効率化法（荷主・物流事業者に対する規制的措施）

すべての事業者

- ①**荷主**（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。
- 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。

一定規模の以上の事業者

- 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**。

貨物自動車運送事業法（トラック運送事業者の取引に対する規制的措施）

- 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**。
- 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**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**。

貨物自動車運送事業法（軽トラック運送事業者に対する規制的措施）

- 軽トラック運送事業者に対し、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。



改正貨物自動車運送事業法のポイント

トラック事業者に対して、新たに規制的措置を創設

川上から川下までの下請構造全体を可視化し、適正な運賃収受・取引環境を実現するため、トラック事業者に対しても新たな義務を創設。

■ 荷主との間で運送契約を締結する際の、書面の相互交付（義務）

（役務の内容、対価(附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む)等を記載)

■ 元請事業者に対する、実運送体制管理簿の作成・通知（義務）

（実運送事業者までの請負段階、元請事業者の連絡先等を関係者間で共有）

■ 下請トラック事業者を利用する際の、健全化措置の実施（努力義務）

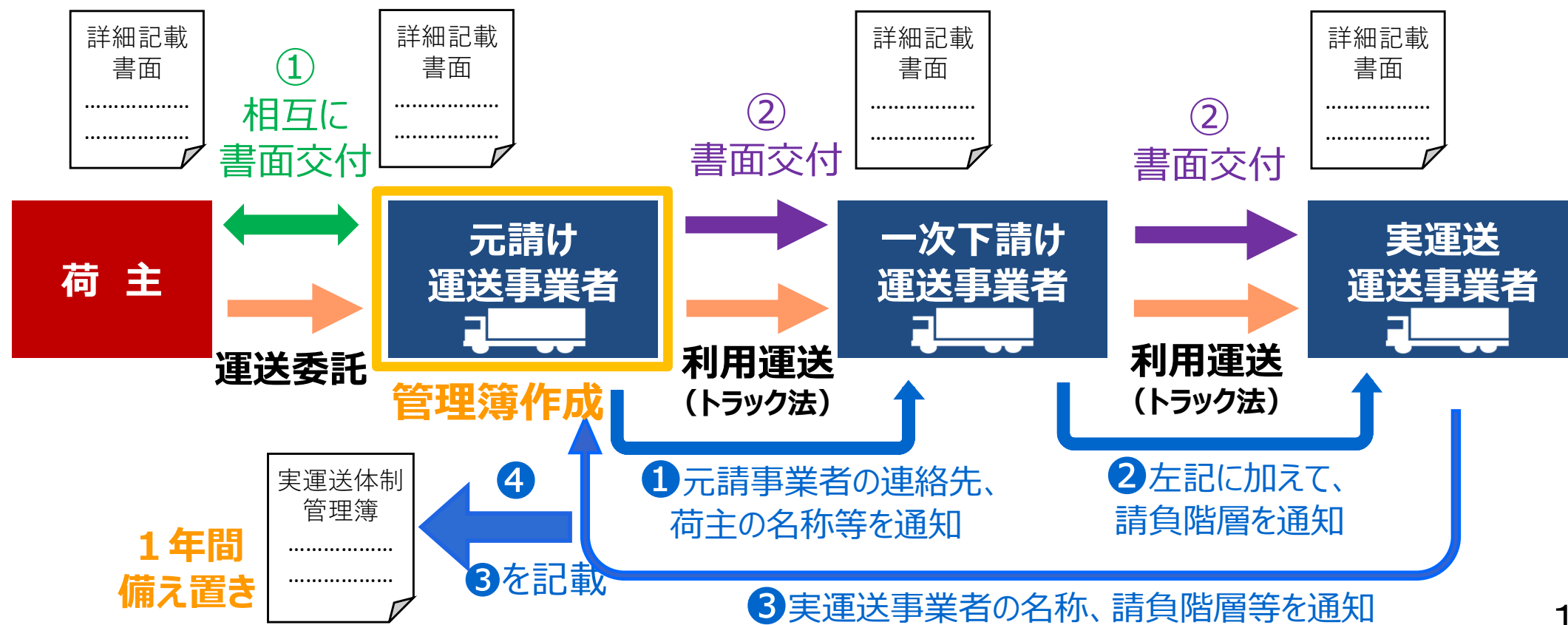
- 例**
- (1) 実運送コストの把握、
 - (2) 低運賃・料金に係る荷主への交渉の申し出
 - (3) 下請段階を2次までに制限 等

■ 健全化措置実施に係る「運送利用管理規程」の作成、「運送利用管理者」の選任（一定規模以上のトラック事業者に限る）（義務）

■ 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 等（義務）

トラック運送事業者の取引に対する規制措置①

- 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の交付等を義務付け。
- 運送体制の明確化を図るため、元請事業者に対し、実運送事業者の名称、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。



- 既存の配車表を活用するなど、事業者の取り組みやすい形で作成可能。
- 体制が固定化している場合、都度作成不要。
- 電磁的記録での作成も可。

赤枠：今回の法令改正において記載が必須となる事項

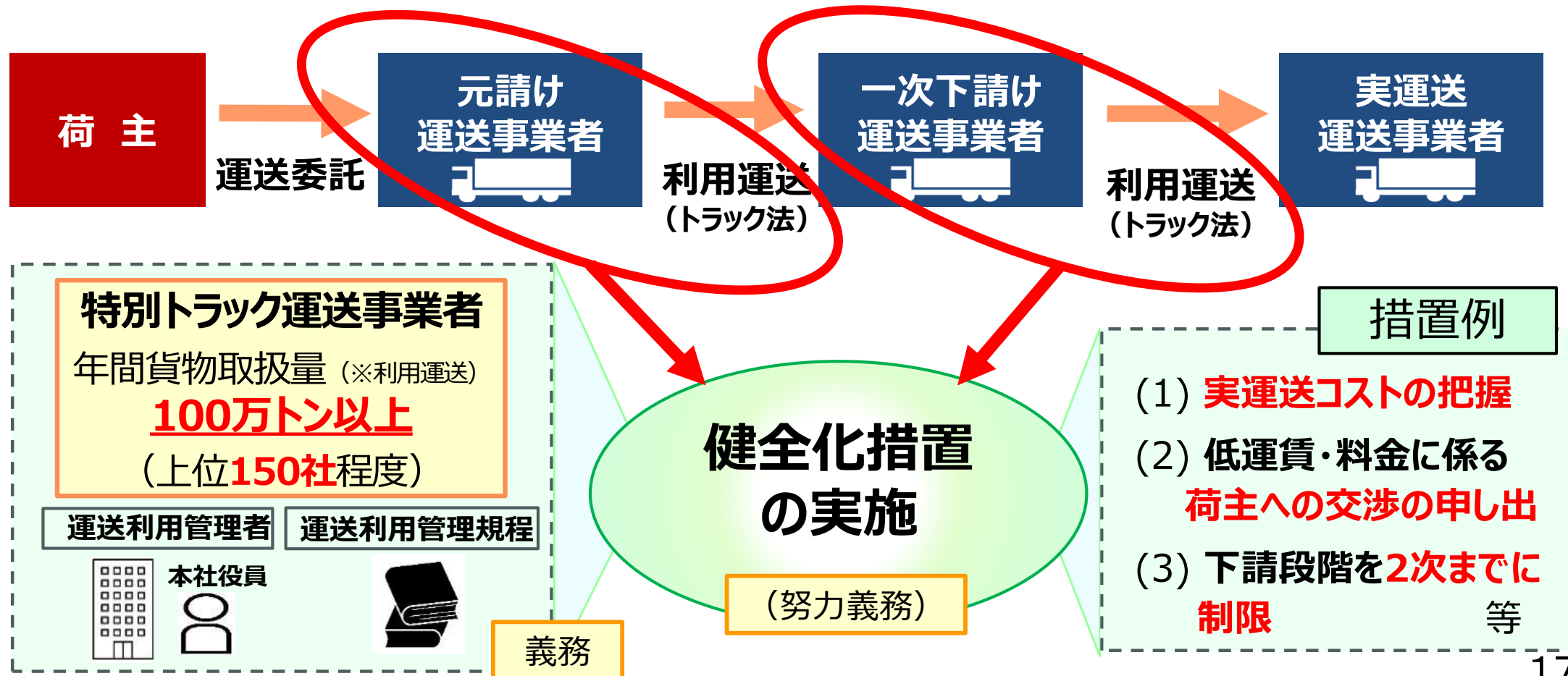
実運送体制管理簿（機械メーカー丙社）

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 | |
| ⋮ | | | | | | | |

- 他のトラック運送事業者が行う運送を利用する場合、一定の発注適正化措置（＝健全化措置）を講ずることを努力義務化。
- 一定規模以上のトラック運送事業者に対し、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。



- 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を、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、全ての車両に拡大する。（輸送安全規則第8条関係）

【対象となる事項（運転者ごとに記録し、一年間保存）】

イ 貨物の積載状況

□ 荷主の都合により荷待ちを行った場合

待機場所、指定日時、到着日時、荷役作業の開始・終了日時、
附帯業務の開始・終了日時、出発日時

ハ 荷役作業・附帯業務を実施した場合

（契約書に明記されている場合は所要一時間以上の場合に限る）

作業場所、開始・終了日時、作業等の内容、荷主の確認状況

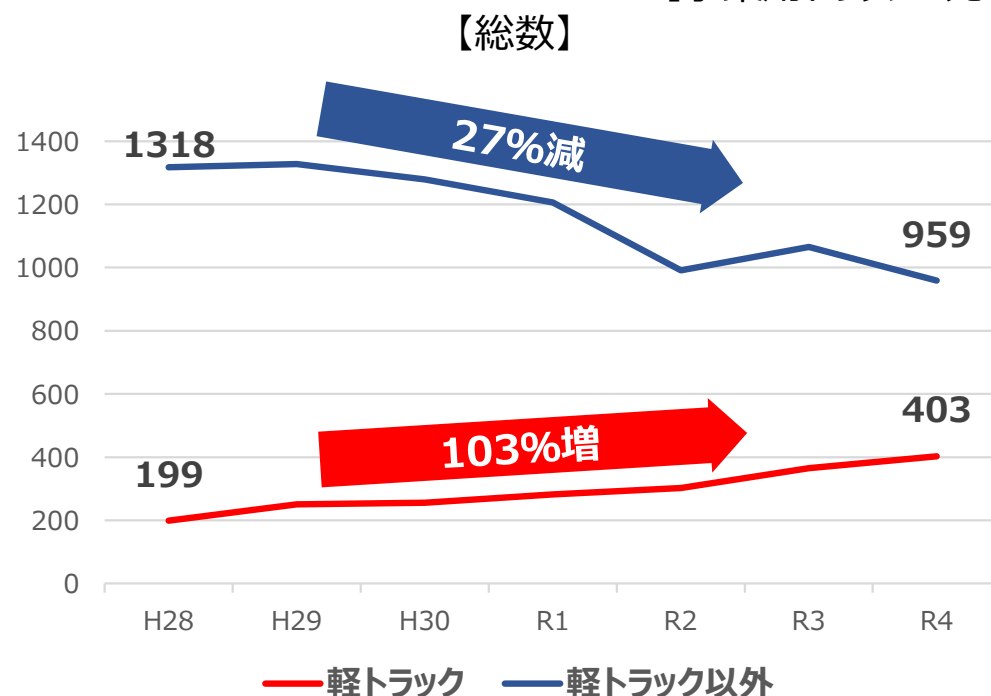


デジタル式運行記録計の活用を推奨します！

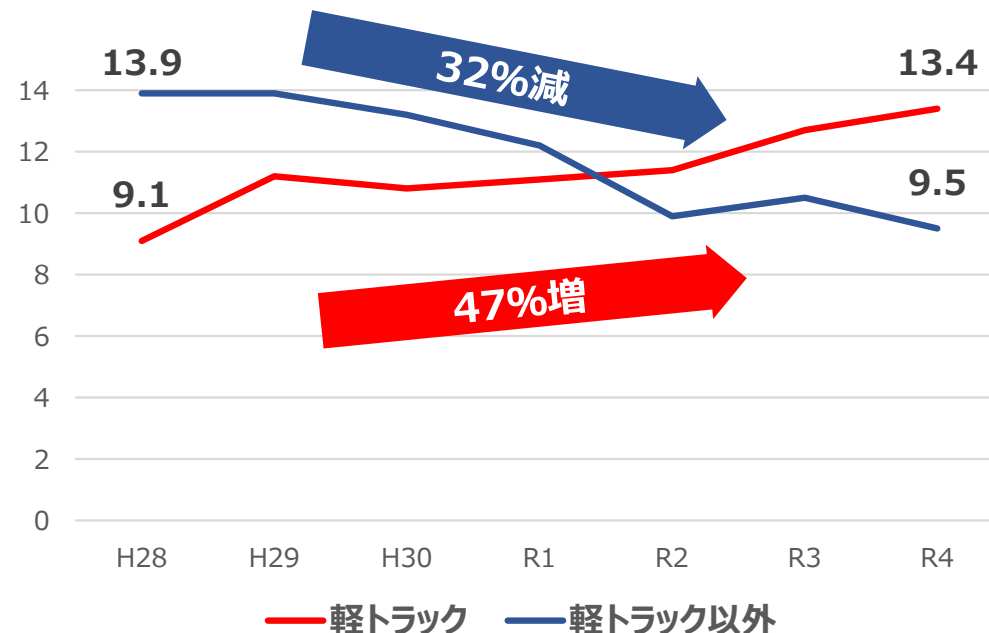
軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増
(保有台数当たりの件数も5割増)

- 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**。
- 国交省による公表対象に、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。

【事業用トラックの死亡・重傷事故件数の推移】



【保有台数1万台当たりの件数】



((公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」、(一財) 自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」より)

➤ 2024年4月26日 法案成立

➤ 2024年5月15日 法律公布

2024年6月1日【物効法】 鉄道・運輸機構が行う業務に「出資」を追加

➤ 2024年6月28日

国交省・経産省・農水省 3 省の審議会の合同会議の設置
(基本方針、判断基準、指定基準等の具体的な内容を審議)

2024年 8月1日【トラック法】 適正化機関から国交大臣への通知（執行強化）

2024年10月1日【トラック法】 軽トラック事業者に係る講習機関の登録

➤ 2024年11月27日

合同会議取りまとめの策定・公表



- | | | |
|----------------|---------|---|
| ➤ 2025年度4月（想定） | 【物効法】 | <u>荷主等に対する努力義務、判断基準等</u> |
| | 【トラック法】 | <u>契約の書面交付、実運送体制管理簿の作成等</u> |
| ➤ 2026年度4月（想定） | 【物効法】 | <u>特定事業者の指定、中長期計画の作成、</u> <u>物流統括管理者の選任等</u> |

○荷主向け説明会(関東運輸局・関東トラック協会・他関係省庁の共催)

* 物流事業者(倉庫・トラック)も参加可

* 改正物流法の説明の他、トラック・物流Gメン、他省庁の取り組みや事例をご案内

1. 日時・会場

令和7年3月10日 13:30～16:15 (参加費は無料)

東京都内で現地開催 +オンライン

2. 主な内容

- ・改正物流法の施行について(国土交通省(本省))
- ・トラック・物流Gメンの取り組み等について(関東運輸局)
- ・時間外労働の上限規制と改善基準告示について(東京労働局)
- ・取引の適正化に向けた公正取引委員会の取組(公正取引委員会)

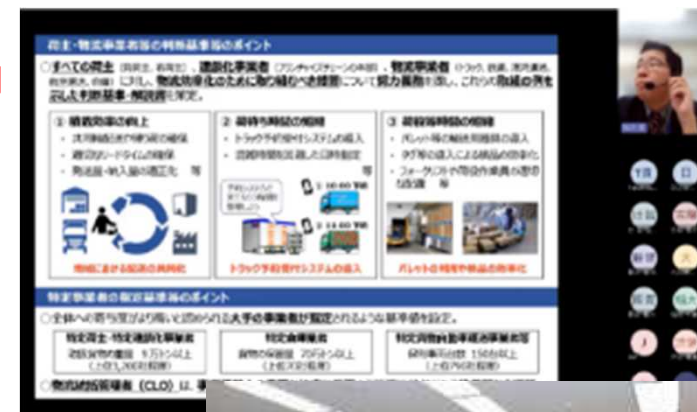
3. 参加申込み等 現地参加定員100人・オンライン参加500人 先着順となります。

(2/13～好評につき、オンライン受付枠を1,000人に拡大し募集しています。)

3月3日(月)17:00までに下記 URL または二次元コードから事前申込シートに入力のうえ、申込先メールアドレスまで送付をお願いします。

事前申込シート:<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000342004.xlsx>

4. 参加対象者 関東管内の荷主企業、倉庫事業者、トラック事業者、その他



4. トラック・物流Gメン

改組・体制の拡充

令和6年11月1日 新体制始動

<トラックGメンの改組>

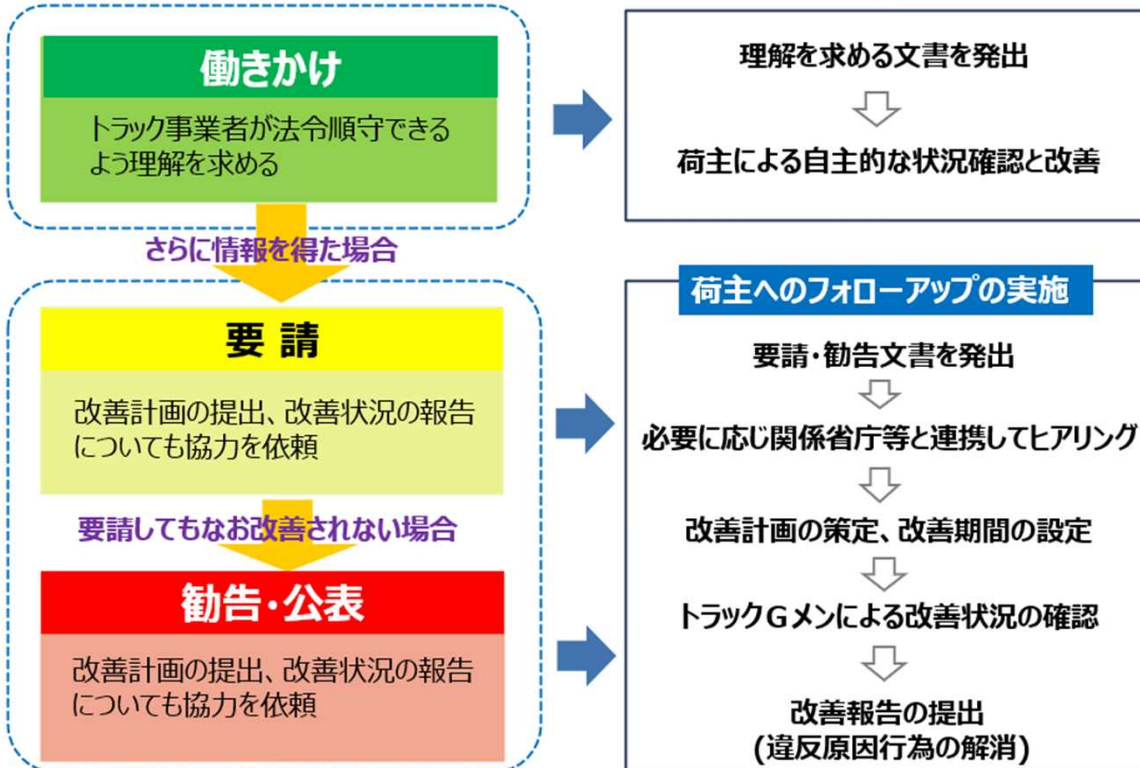
- ・現行のトラックGメンについて、物流全体の適正化を図る観点から、「**トラック・物流Gメン**」に改組し、**倉庫業者からも情報収集**

<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

荷主への是正指導の基本フロー



長時間の荷待ち

契約にない附帯業務



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

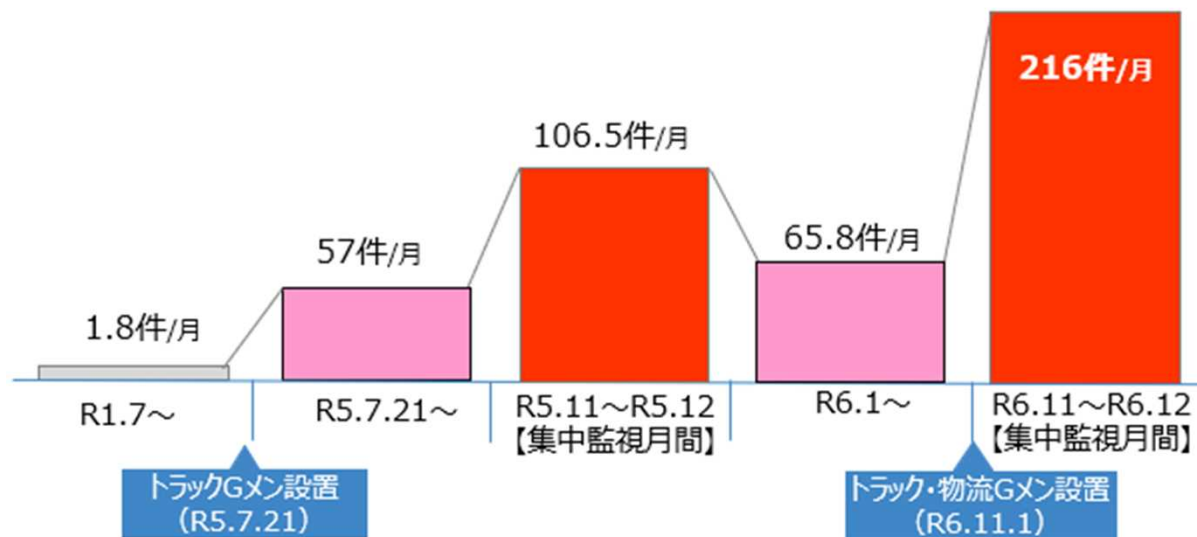


無理な運送依頼

- 「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

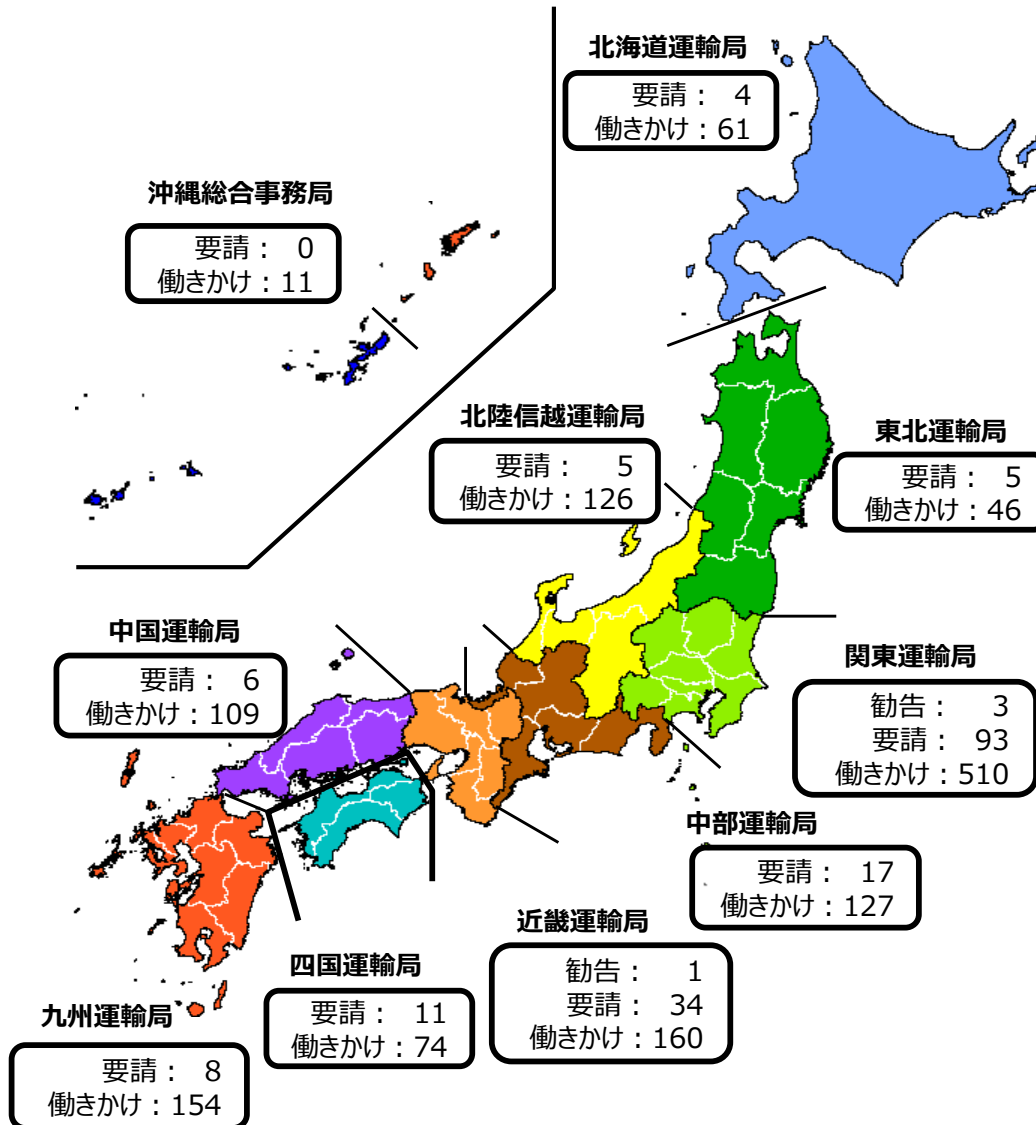
- 運輸支局にR6.12.28までに計115件の通知あり

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%)
- 契約にない附帯業務 (20%)
- 運賃・料金の不当な据置き (16%)
- 無理な運送依頼 (7%)
- 過積載運送の指示・容認 (5%)
- 異常気象時の運送依頼 (4%)

【参考】違反原因行為に係る実態調査の結果(概要)

◆本年9～10月にかけて、全トラック事業者を対象にした調査結果は、以下のとおり。

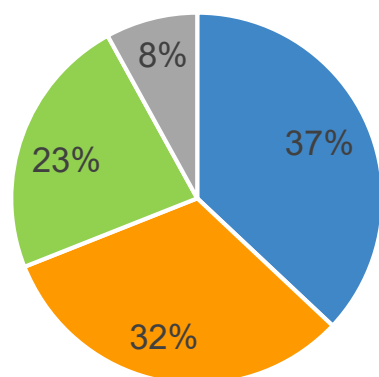
○調査対象事業者数：**62,848者**(R5:63,251者)

○回答数：**24,159件**(R5:23,840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：**3,308件**(R5:4,441件)

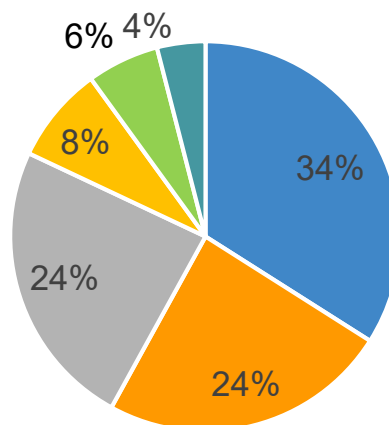
○昨年調査に比べて、すべての違反原因行為において件数が減少したが、昨年同様に輸送品目別では、「**食品**」の割合が一番高くなっている。

違反原因行為を行っている疑いのある
荷主の分類



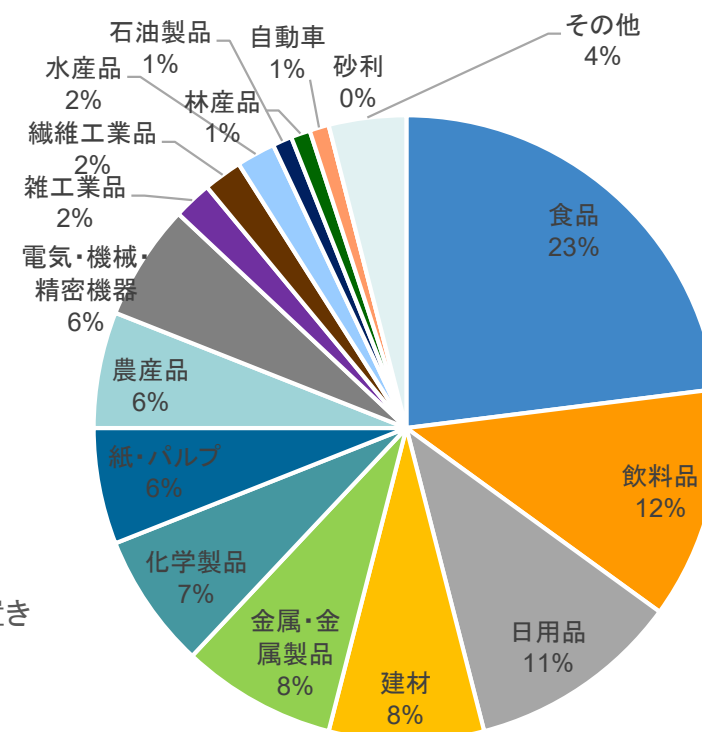
- 発荷主(元請運送事業者は含まない)
- 元請運送事業者(利用運送事業者含む)
- 着荷主
- その他(倉庫事業者等)

違反原因行為の割合



- 長時間の荷待ち
- 運賃・料金の不当な据置き
- 契約にない附帯業務
- 異常気象時の運行指示
- 無理な運送依頼
- 過積載運行の要求

違反原因行為ありの回答における輸送物品
(複数回答)



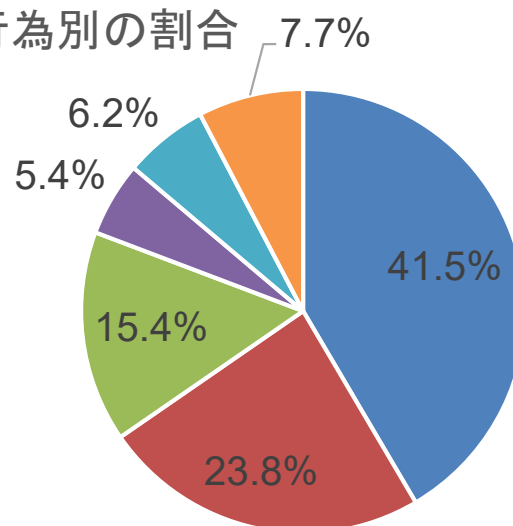
関東運輸局では、**トラック・物流Gメンによる集中監視月間**において、トラック運送事業者に対するプッシュ型情報収集やGメン調査員等と連携したパトロールを実施するなど、適正な取引を阻害する疑いのある悪質な荷主等に対する監視を強化するとともに、荷主・元請け事業者に対して、トラック運送事業者が関係法令を遵守して事業を遂行することができるよう荷主等が配慮することの重要性について理解を得るための周知・協力要請等の活動を実施。

集中監視月間中の是正措置

- 要請 1件（荷主）
- 働きかけ 104件（荷主76、元請28）

違反原因行為別の割合

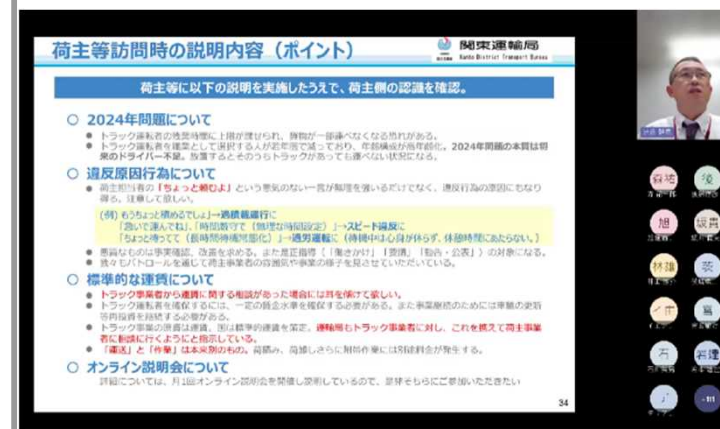
- 長時間の荷待ち（41.5%）
- 契約にない附帯業務（23.8%）
- 運賃・料金の不当な据置き（15.4%）
- 過積載運送の指示・容認（5.4%）
- 異常気象時の運送依頼（6.2%）
- 無理な運送依頼（7.7%）



※ 「要請」を実施した荷主に対しては、今後、改善計画の提出を求め、改善計画に基づいた取組みの確認等を進めていきます

周知・広報活動

国土交通省主催の「トラック物流2024年問題に関するオンライン説明会」において、関東運輸局トラック・物流Gメンの取組み、成田空港、東京港における荷待ち等改善に向けた取組みについて説明



令和6年11月22日(金) 10時～、15時～（2回）
参加者：313名（午前177名、午後136名）

その他にも荷主・物流事業者向けの説明会に複数回参加し、Gメン活動及び改正物流法の説明を行いました。

関東運輸局では、**トラック・物流Gメンによる集中監視月間**中に、荷主等物流施設に立ち寄り荷待ち状況の現地調査や荷主等に対して物流の2024年問題解決に向けた荷主の協力の必要性を伝え、理解を得るための周知・協力要請を実施。

※期間中12回の荷主等への周知・協力要請活動を実施し、約200社を訪問。

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・フォローアップ



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。

関係機関との連携

関東以外の地方運輸局との合同パトロールのほか、他省庁や自治体、Gメン調査員等と連携して周知・協力要請を実施。



中国運輸局・Gメン調査員との合同パトロール(都内)



関東経済産業局・埼玉県庁との合同パトロール(埼玉県内)



事例①長時間の荷待ち

○対象事業者：荷主子会社（元請）
○発生場所：関東、中国運輸局管内
○経緯：働きかけ実施後も複数の情報が寄せられたため
《目安箱の投稿、荷主の違反原因行為に係る実態調査の回答》

オーダー待ちで2～3時間の荷待ちが一年中発生している。積込が終わる時間は夜の19時頃になり、次の日の朝4時に関西まで届けられないといけないため、休憩時間もとれない。



- 国交省による「要請」実施
 - ・当日オーダーが多いため、決定するまで工場内で車両を待機させており、積込が午後に集中していた。また、複数の出荷場所での積み合わせも生じている。
 - ・改善計画に基づき、予約受付システムの導入、複数箇所積みの解消、鉄道輸送の活用、グループ会社の販売部門を通じて顧客に対するオーダー早期化の働きかけ等を実施した。
 - ・取り組みの結果、**荷待ちと荷役時間の合計が2時間以上となった台数は、1ヶ月あたり1%以下**となった。
 - ・長時間の荷待ちは改善したが、積込作業員の不足や、トラックの待機場所の確保など残る課題の解決に引き続き取り組む。

事例②長時間の荷待ち

○対象事業者：食品製造業（発荷主・着荷主）
○発生場所：近畿運輸局管内
○経緯：働きかけ実施後も複数の情報が寄せられたため
《目安箱の投稿、荷主の違反原因行為に係る実態調査での回答》

4～6月頃、7月～9月頃、2時間程度の荷待ちが発生している。
出荷作業の人手が少なく、遅れていても全く気にしていない。



- 国交省による「要請」を実施
 - ・原材料の入庫において、急な製造対応などの影響で、一部の日時に車両が集中する事例が発生し、荷待ちが発生していた。また、製品の出荷においても、納品時間が指定されているため、一定の時間に車両が集中し、受注数量の増加等があった場合に、2時間以上の荷待ちが発生していた。
 - ・改善計画に基づき、倉庫作業員の増員、入構時間の指定、パレット化等を実施し、**荷待ち平均時間は30分未満を大幅に下回るまで改善した**。

悪質な荷主等への「要請」を通じた改善事例②

事例③ 契約にない附帯業務

- 対象事業者：加工食品運送業（元請）
- 発生場所：関東、中国運輸局管内
- 経緯：働きかけ実施後も複数の情報が寄せられたため《荷主の違反原因行為に係る実態調査での回答》

積み込み前にラベル貼りをさせられている。料金はもらっていない。



- 国交省による「要請」実施
 - ・社内調査の結果、ラベル貼り作業、パレットへの載せ替え、納品先での検品作業等の契約にない業務を取引のある運送事業者にさせていたことが分かった。
 - ・自社人員を補充し、自社業務に切り替えを実施した。
 - ・取引のある運送業者全社との契約を見直し、業務内容について、双方の合意がとれているかを確認した。今後も必要に応じて料金の交渉に応じる。

事例④ 運賃・料金の不当な据置き

- 対象事業者：食料運送業（元請）
- 発生場所：関東運輸局管内
- 経緯：働きかけ実施後も複数の情報が寄せられたため《荷主の違反原因行為に係る実態調査での回答》

3月に交渉を始めてから半年経つまで、反応がなかった。結局、親会社が首を縦に振らないと理由だけで、交渉に応じてくれなかった。



- 国交省による「要請」を実施
 - ・運賃・料金の価格協議状況について社内調査を実施し、「要請あったにも関わらず未対応」だったものについては、協議を速やかに実施した。
 - ・運賃・料金交渉に係る基本的な考え方、手順等を書面化し、社内で統一した対応を行えるようにした。
 - ・運送会社との協議に応じる旨周知し、価格協議の申し入れがあった場合は、都度協議に応じる。

事例⑤ 無理な運送依頼

- 対象事業者：荷主子会社（元請）
- 発生場所：関東運輸局管内
- 経緯：働きかけ実施後も複数の情報が寄せられたため《目安箱の投稿》



出荷が遅れることの説明がなく、さらに翌日の配送を強要された。

- 国交省による「要請」を実施
 - ・休日に売れた商品を店舗に補充するので、月曜日、お盆、年末年始は繁忙となる。倉庫の処理能力を超えた発注が来たので、荷渡し時間の超過が発生した。
 - ・人員見直しにより、17時に荷渡しを完了させることを目標に設定し、完了時間の平準化を概ね達成した。
 - ・営業担当を通じて、着荷主へ納品時間と曜日の見直しを折衝。一部取引先で改善が実現した。引き続き交渉を行う。

5. 適正な運賃収受について

- 一般にトラック運送事業者の荷主・元請事業者に対する交渉力が弱い等の事情を踏まえ、**自社の適正な運賃を算出し、荷主等との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標**として、国土交通省から「標準的運賃」を告示。
- **2024年3月**には、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請け発注時の手数料等も含めて、適正に転嫁できるよう、**設定金額や算定方法等について所要の見直しを実施**。

「標準的運賃」の考え方

【距離制運賃】

| 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 | 15,790 | 18,960 | 22,540 | 27,940 |
| 20km | 17,600 | 20,160 | 25,330 | 31,450 |
| 30km | 19,410 | 22,270 | 28,120 | 35,160 |
| 40km | 21,220 | 24,370 | 30,920 | 38,770 |
| 50km | 23,040 | 26,480 | 33,710 | 42,380 |
| 200km | 50,270 | 57,860 | 74,880 | 95,470 |
| 200kmを超えて500km まで30kmを増すごとに 加算する金額 | 3,630 | 4,140 | 5,370 | 6,910 |
| 500kmを超えて50km を増すごとに加算する 金額 | 9,070 | 10,360 | 13,430 | 17,280 |

【時間制運賃】

| 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 | 8 時 間 開 閉 | 北海道 | 31,100 | 37,260 | 48,320 | 61,290 |
| | | 東北 | 29,970 | 36,050 | 47,170 | 59,670 |
| | | 関東 | 30,060 | 36,190 | 47,090 | 59,640 |
| | | 北陸信越 | 31,290 | 37,440 | 48,690 | 61,470 |
| | | 中部 | 35,710 | 42,130 | 53,780 | 67,470 |
| | | 近畿 | 35,580 | 42,040 | 53,710 | 67,430 |
| | | 中国 | 32,420 | 38,640 | 49,950 | 62,950 |
| | | 四国 | 30,700 | 36,800 | 47,560 | 60,580 |
| | | 九州 | 30,890 | 36,980 | 48,060 | 60,680 |
| | | 沖縄 | 28,010 | 33,890 | 44,810 | 56,880 |
| 増 加 | 4 時 間 開 閉 | 北海道 | 18,660 | 22,360 | 29,120 | 36,780 |
| | | 東北 | 17,980 | 21,630 | 28,300 | 35,860 |
| | | 関東 | 19,440 | 22,470 | 34,740 | 43,460 |
| | | 北陸信越 | 18,770 | 22,470 | 29,210 | 36,880 |
| | | 中部 | 21,430 | 25,280 | 32,220 | 40,420 |
| | | 近畿 | 21,350 | 25,220 | 32,230 | 40,460 |
| | | 中国 | 19,450 | 23,180 | 29,970 | 37,770 |
| | | 四国 | 18,420 | 22,080 | 28,780 | 36,350 |
| | | 九州 | 18,530 | 22,190 | 28,840 | 36,410 |
| | | 沖縄 | 16,890 | 20,330 | 26,880 | 34,130 |

料金等

- ◆ 割増 ⇒ 特殊車両、休日、深夜・早朝の割増を設定
- ◆ 待機時間料 ⇒ 30分を超えるごとに金額を設定
合計2時間を超えた場合は5割加算
- ◆ 積込料、取卸料、附帯業務料
⇒ 積込み、取卸し等附帯業務について別途料金収受
- ◆ 実費 ⇒ 有料道路利用料等について別途料金収受
- ◆ 燃料サーチャージ ⇒ 燃油価格に照らし算定方法を設定

導入のプロセス

STEP 1 標準的な運賃制度を理解する

STEP 2 自社で運賃を計算する

STEP 3 荷主と運賃を交渉する

STEP 4 運賃の事後届出を行う

届出率：60.5%
(令和6年9月末時点)

「標準的な運賃」及び「標準運送約款」の見直しについて

検討会での議論を踏まえ、①荷主等への適正な転嫁、②多重下請構造の是正等、③多様な運賃・料金 設定等の提言をとりまとめ（令和5年12月15日）→ 運輸審議会あて諮問（令和6年1月11日）→ 公聴会を開催（令和6年2月13日）

1. 荷主等への適正な転嫁

＜運賃水準の引上げ幅を提示＞

- 運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの**燃料費を120円**に変更し、**燃料サーチャージも120円**を基準価格に設定【運賃】

＜荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示＞

- 現行の待機時間料に加え、**公共工事設計労務単価表**を参考に、荷役作業ごとの「**積込料・取卸料**」を加算【運賃】

| | | | |
|---------|---|--------|---------|
| 待機時間料 | → | 1,760円 | |
| 積込料・取卸料 | → | 2,180円 | 機械荷役の場合 |
| | → | 2,100円 | 手荷役の場合 |

※金額はいずれも中型車（4クラス）の場合の30分あたり単価

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離**し、**荷主から対価を収受**する旨を明記【約款】
- 「**有料道路利用料**」を個別に明記するとともに、「運送申込書／引受書」の雛形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

＜「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等＞

- 「**下請け手数料**」（運賃の**10%**を別に収受）を**設定**【運賃】
- 元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**することを明記【約款】

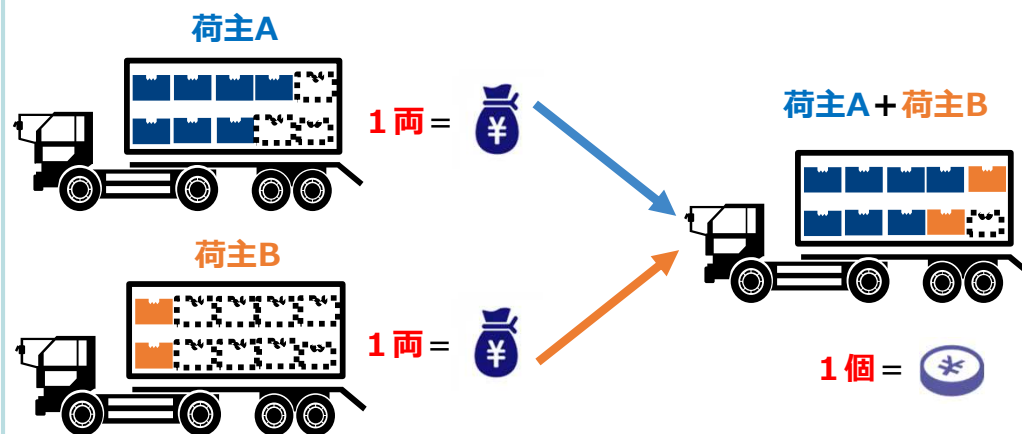
＜契約条件の明確化＞

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した**電子書面（運送申込書／引受書）を交付**することを明記【約款】

3. 多様な運賃・料金設定等

＜「個建運賃」の設定等＞

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の「**速達割増**」（逆にリードタイムを長く設定した場合の**割引**）や、**有料道路を利用しないこと**によるドライバーの運転の長時間化を考慮した**割増**を設定【運賃】

＜その他＞

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

ご清聴ありがとうございました。