

令和7年3月6日

トラック輸送を利用される荷主の皆様へ

国土交通省 北海道運輸局
厚生労働省 北海道労働局
経済産業省 北海道経済産業局
農林水産省 北海道農政事務所

「2024年問題」に対応した道内物流を構築するために ～トラックドライバーの負担を軽減した輸送体制の実現に御協力ください～

平素は格別の御高配を賜り厚く御礼申し上げます。

トラック運送事業は、国民生活や経済産業活動を支えるライフラインとして物流を担っていますが、少子高齢化に伴う労働力の需給バランスが崩れ他業界においても人手不足が叫ばれている中、トラック運送業界の労働環境は、全産業の平均値と比べ「労働時間が約2割長く」、「年間所得は約5～15%も低い」ことから、トラックドライバーの担い手不足は年々深刻な状況となっています。

更には若年層の就業割合が低く、ドライバーの高齢化が顕著でこのまま対策を講じなければ担い手の減少が急激に進み、持続的で安定した輸送力の確保が難しい状況となります。

御承知のとおり、令和6年4月からは働き方改革関連法における時間外労働規制の見直しにより、トラック運送事業者に対する罰則付きの時間外労働上限規制（年960時間）が適用となり、また、労働時間等のルールである「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」も併せて適用となったことから、現在、トラック運送事業者は労働時間削減のため、業務効率化による生産性の向上及び配送ルート最適化などの取組を推進しております。

政府もトラックドライバーの労働環境改善を図り、かつ、賃金水準を全産業並みまで引き上げるため、コストに見合った適正な対価を収受できるよう、荷主に対する交渉力が弱いトラック運送事業者のために、今般「標準的な運賃」を改めて告示したところです。荷主企業の御理解もあり運賃水準は改善しつつあるものの、国土交通省調べにおいては「標準的な運賃を概ね収受できている」全国のトラック運送事業者の割合は20%と停滞しています。

このように、ドライバーの担い手不足に喘ぐトラック業界においては、人手不足を改善するために「標準的な運賃」や「料金（運送以外の業務）」の収受が急務な状況であり、仮にこの問題が長引けば、ドライバーの賃金低下を招き離職率が上昇することも危惧されており、また、時間外労働時間については将来的に一般則（720時間）の上限規制を目指すこととされています。

「2024年問題」は始まりに過ぎず、今後の輸送力を確保するためには、官民連携で物流革新を実現するための実効性ある対策を講じていかなければなりません。

特に北海道は、安全で安心な食糧の供給地域としての役割を担っており、道内の第一次産品の輸送が滞ることは道産品のブランド力を損なうこととなり、また、日本全国に与える影響も計り知れないと憂慮しております。

荷主の皆様におかれましても、下記の取組について御理解いただき、物流のパートナーであるトラック運送事業者と相互に協力し、「荷待ち・荷役時間の削減」や「DXを活用した物流」、「他輸送モードとの連携」などの取組により、トラックドライバーの負担軽減と荷主の物流生産性向上を進め、持続的で安定した輸送体制の確保に向け、御協力をよろしくお願い申し上げます。

1. トラック運送業に係る「標準的な運賃」及び「標準運送約款」の導入による「適正な運賃・料金」への見直し

令和2年4月に国土交通大臣より告示された「標準的な運賃」が、現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による改正が行われ、令和6年3月に新たに告示されました。

「標準的な運賃」はドライバーの労働条件を改善し、トラック運送業が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、法令を遵守して経営する際の参考となる目安（運賃）を示すことを目的としたものであり、導入について御理解と御協力をお願いいたします。

また、荷待ち・荷役に係る費用・燃料高騰分・下請けに発注する際の手数料等の明確化・有料化を促し、荷主企業や元請事業者に適正に転嫁できるよう、同年6月に「標準運送約款」も改正施行され、運送と運送以外の業務を分離し荷主から対価として収受する等についても明記されたところです。

荷主の皆様には、限りある輸送力で「2024年問題」に対応するために「標準的な運賃」のほか、「標準運送約款」「燃料サーチャージ」の導入についても併せて御理解と御協力をお願いいたします。

2. 改正貨物自動車運送事業法〈荷主関連部分〉の遵守

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、「トラックGメン」を設置し、適正な取引を阻害する荷主への監視体制を抜本的に強化して参りましたが、今般、倉庫業者からも情報収集し物流全体の適正化を図る観点から、令和6年11月より『トラック・物流Gメン』と改組し体制の拡充を図りました。

トラックドライバーの労働環境の現状や労働時間のルールを御理解いただき、トラック運送事業者がコンプライアンスを遵守し事業を遂行できるよう、荷主の皆様には必要な御配慮をお願いいたします。

3. 改正貨物自動車運送事業法〈トラック事業者の取引に関する規制〉の遵守

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、多重下請構造にあるトラック事業において、実運送事業者の適正な運賃の確保を図り賃金水準の向上等を実現するため、貨物自動車運送事業法の一部改正が行われ、元請事業者等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や、運送契約の締結に際して提供する役務の内容やその対価等を記載した書面の交付等を義務付けたほか、トラック事業者等に対しては、他の事業者の運送の利用（下請け）の適正化についても努力義務を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し管理規程の作成や責任者の選任についても義務付けるなどの法改正が行われております。

商慣行の見直し・物流の2024年問題に対応した持続的成長を図るために御理解と御協力をお願いいたします。

4. 改正流通業務総合効率化法〈荷主・物流事業者に対する規制〉の遵守

政府が令和5年6月にまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」推進の一環で、国交省、経産省、農水省が策定した「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」の一部を法制化するため「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」を改定し、名称も「物資の流通の効率化に関する法律」に変更しました。

特に、令和8年度からは「一定規模以上」の荷主・物流事業者を「特定事業者」として指定し、物流効率化に関する中長期計画の作成や定期報告などを義務付け、また、中長期計画に基づく取り組みの実施状況を国が「不十分」と判断した場合、国

が事業者に対して改善への勧告・命令ができるように措置するとともに、特定事業者のうち荷主には物流統括管理者の選任も義務付けております。
物流の効率化と適正な物流構造へ向けた取り組みに御理解と御協力をお願いいたします。

5. 「ホワイト物流推進運動」及び「パートナーシップ構築宣言」への積極的な御参加

荷主企業の皆様とトラック運送事業者が相互に協力して、トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化を進める「ホワイト物流推進運動」やサプライチェーン全体の共存共栄と規模・系列等を越えた新たな連携及び働きやすい労働環境の実現等に向けて下請事業者との望ましい取引慣行の順守を代表者の名前で宣言する「パートナーシップ構築宣言」への積極的な御参加をお願いいたします。

6. トラックドライバーの長時間労働の解消のための御協力

「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」が策定されています。

トラックドライバー不足の解決のためにも、当該ガイドラインに基づく取組を実施され、また労働環境改善のために中継輸送・共同輸送や他輸送モードとの連携などについても積極的に御検討をお願いいたします。

7. 「白ナンバートラック」による有償運送にご注意下さい

トラックは「事業用」と「自家用」に区別されています。

「事業用」は、貨物自動車運送事業法第2条に定められた「他人の需要に応じ有償」でお客様の荷物を運ぶトラックであり、「自家用」は、自社の荷物を自社の保有する車両で運ぶトラックです。

輸送依頼時に御注意をお願いいたします。

以上

＜既に御理解御協力いただいている荷主の皆様＞

本書簡文については、無作為に抽出して発出しているものです。

既に本趣旨に御理解及び御協力いただき、協議等を実施又は見直しを実施されている荷主の皆様にご感謝申し上げます。

今後も引き続き、持続的で安定した道内物流の確保に御協力をお願いいたします。

《問い合わせ先》

○国土交通省 北海道運輸局自動車交通部貨物課

☎ 011-290-2743

○厚生労働省 北海道労働局労働基準部監督課

☎ 011-709-2311 内線 3542

○経済産業省 北海道経済産業局産業部

中小企業課取引適正化推進室

☎ 011-709-2311 内線 2579

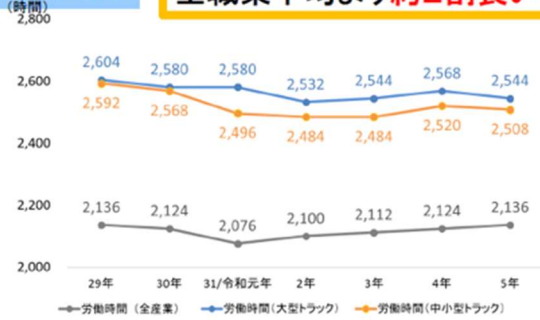
○農林水産省 北海道農政事務所生産経営産業部事業支援課

☎ 011-330-8810

データで見るトラック運転者の労働環境

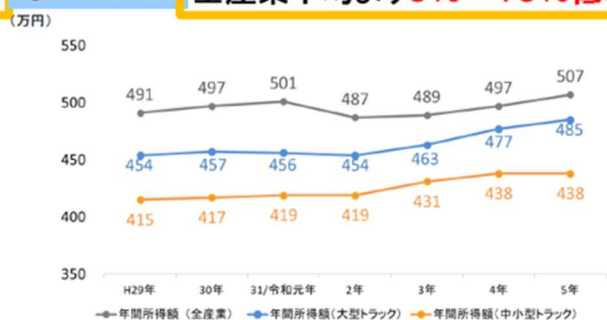
①労働時間

全職業平均より約2割長い



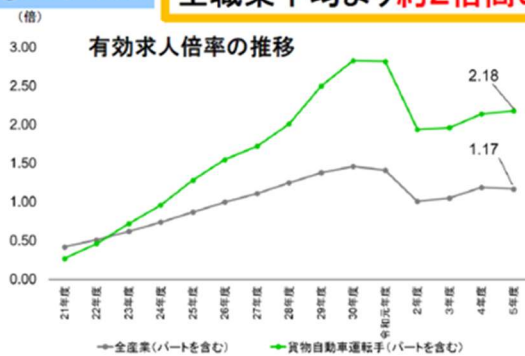
②年間賃金

全産業平均より5%~15%低い



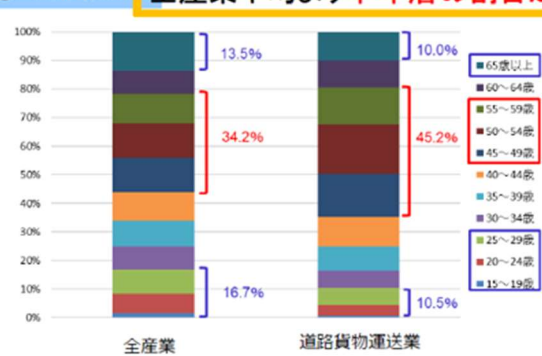
③人手不足

全職業平均より約2倍高い



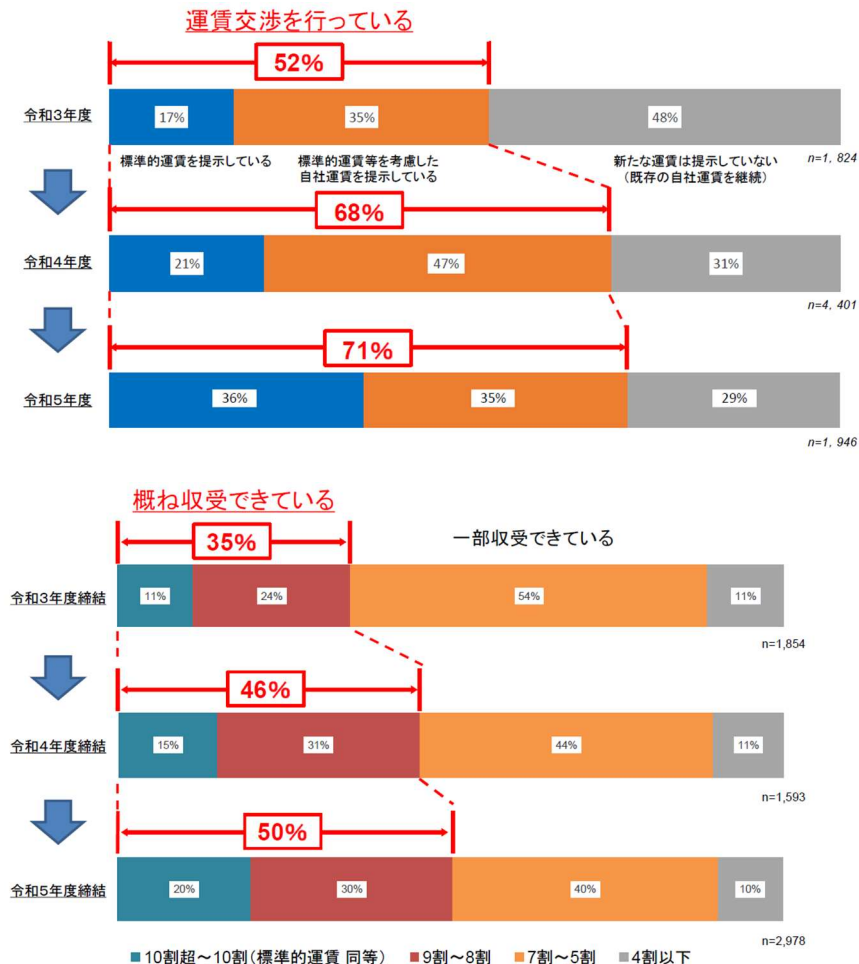
④年齢構成

全産業平均より中年層の割合が高い



4

標準的運賃に係る実態調査結果



(国土交通省資料より)