

道
民
の
願
い

交
通
安
全



公益社団法人 北海道トラック協会

〒064-0809 札幌市中央区南9条西1丁目1-10

☎(011)531-2215

ホームページ <https://www.hta.or.jp>



荷主企業の皆様へ

日本経済を支える社会インフラ 「トラック輸送」は 今、大きな変革期を 迎えています!

物流の停滞は
経済の停滞

「物流クライシス」を
回避するために!



公益社団法人
北海道トラック協会

「2024年問題」への対応に待ったなし!

トラック運送事業者は物流のパートナーです。

道内貨物輸送の**「97.0%」**を担っているトラック輸送は、物流にとって必要不可欠な**「最重要パートナー」**です。

しかし昨今、「車両本体価格」「タイヤ代」「燃料代」等が高騰し、トラック運送事業者の経営は大変厳しく、深刻な状況に陥っております。

また、令和6年4月から適用となった労働関係法令改正により、**「物流の2024年問題」**と称される人材不足や拘束時間の減少による輸送能力の低下が懸念されておりましたが、官民連携したそれぞれの取組みにより現段階においては目立った混乱は生じておりません。

このような情勢下においても、トラック運送業界の使命は「輸送サービスを提供し続けること」であり、常に「交通事故防止」を念頭に置き日々の運行に努めておりますが、今後は労働人口の減少による人材不足に拍車がかかることも予測されております。

本年5月に公表された国土交通省 交通政策白書にも、「この問題は年々深刻化する構造的な課題であり、引き続き取り組みを進める必要がある」とされ、今後はこれまで以上の**「積載効率・輸送効率の向上」**が求められます。

ですが、何より**「最優先」**すべきは、トラック輸送を支えるドライバーの労働環境や賃金水準を改善し、トラックドライバーという**「職業の魅力を高め」**人手不足を解消することです。

本パンフレットは、**「直近」**での「トラック業界の現状と課題」や「トラックドライバーの労働環境」及びトラック業界の働き方改革推進に係る「行政の取組」などの現状を可視化し、より持続的で安定的な輸送サービスの実現のため、作成に至りました。

荷主企業様におかれましては、『安定的で継続的な輸送サービス』の実現のため、トラック業界の現状と課題解決にご理解・ご協力を賜り、物流クライシスを回避するために、トラック運送事業者との協議を十分に行っていただけますようお願い申し上げます。



●目次

国内貨物輸送におけるトラックの役割	2
ドライバーの労働環境	3
「物流の2024年問題」とは?	4
政府も積極的に取り組んでいます	
・法改正の経過	5
・標準的運賃	6
・燃料サーチャージ	10
・物流革新に向けた政策パッケージ	11
・物流革新緊急パッケージ	13
・トラック・物流Gメン	14
・労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針	16
・我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議	18
・関係法令の改正	19
・トラック適正化二法(トラック新法)	26
・行政機関の情報提供窓口等	27
トラック運送の様々なルール	32
道内物流を維持するために	34
北海道トラック協会会員実態調査	38
持続的で安定的な輸送サービスの提供のために	40

国内貨物輸送におけるトラックの役割

ドライバーの確保と労働環境改善が**急務**です!



トラックドライバーの労働環境を全産業と比較

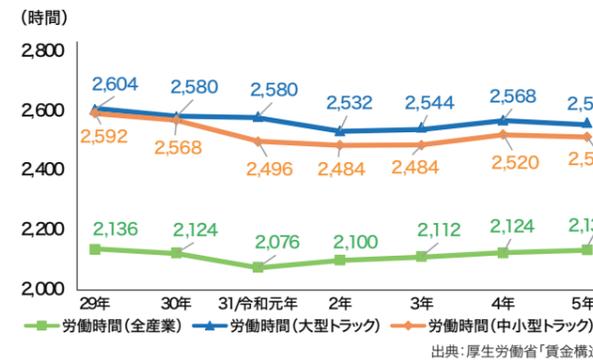
国内貨物の「**91.7%**」はトラック輸送が担っていますが、道内貨物については、「**97.0%**」がトラックによる輸送です!
 ですが、長引く人材不足やドライバーの高齢化、更に長時間労働・低賃金という**ドライバーの労働環境が改善**されなければ、近い将来においてトラック輸送サービスが低下し、物流が停滞することが懸念されています。

全産業に比べ、労働時間は「**長く**」、所得は「**低い**」状況です。

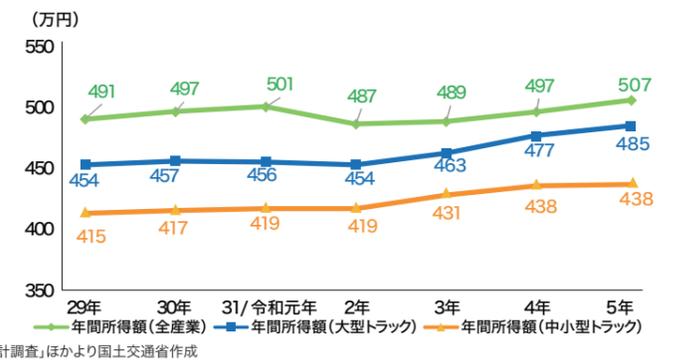
「標準的な運賃」の収受も進んでいるものの、運賃上昇額が物価高騰に追いつかず、ドライバーの賃金改善への動きが限定的。

※長時間労働・低賃金などの厳しい労働環境が、人手不足に拍車を掛ける要因となっています。

1 労働時間 全職業平均より約2割長い



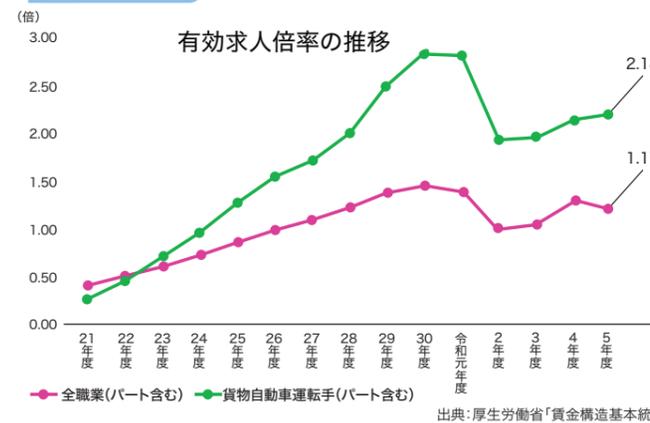
2 年間賃金 全産業平均より5%~15%低い



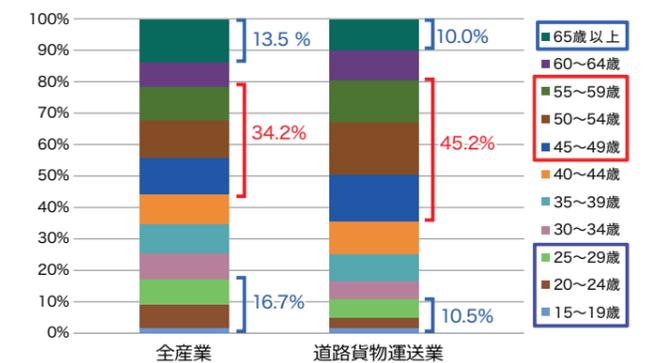
全産業に比べ、有効求人倍率は「**約2倍**」で、人手不足が顕著で常態化しています。

※北協調べでは、会員事業者の**約71%**が人手不足としており、また、ドライバーの平均年齢も「**高く**」、割合は中高年層が「**多く**」、若年層の割合が「**少ない**」状況です。

3 人手不足 全職業平均より約2倍高い



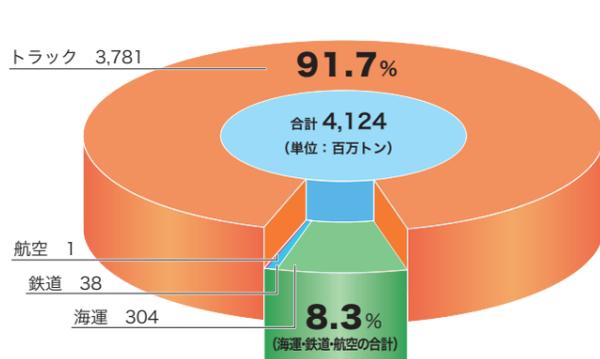
4 年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い



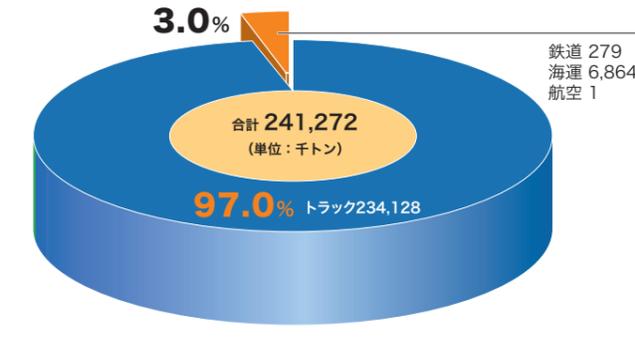
道路貨物運送業の就業年齢を見ると、全産業平均に比べ若年層の割合が低く、中年層の割合が高い状況であり、将来的な中高年層の退職時期に備え、人材確保(特に若年層)が「**急務**」です。

従前より当協会では、労働時間や賃金等を含めドライバーの労働環境の改善が図られなければ、深刻な人材不足が生じ、持続的な輸送サービスの提供が実現不可能となる「**物流クライシス**」に陥ることを懸念しておりますが、昨今、メディアにおいても、将来的な生産年齢人口の大幅な減少による人材獲得競争の激化等の発生を明示する「2030年問題(日本の人口の3分の1が65歳以上)」や「2040年問題(さらに少子高齢化が進行し65歳以上の高齢者が約35%)」に関して報じられており、内閣府の将来推計においても2048年には日本の総人口が1億人を割り込むとの予測がされております。

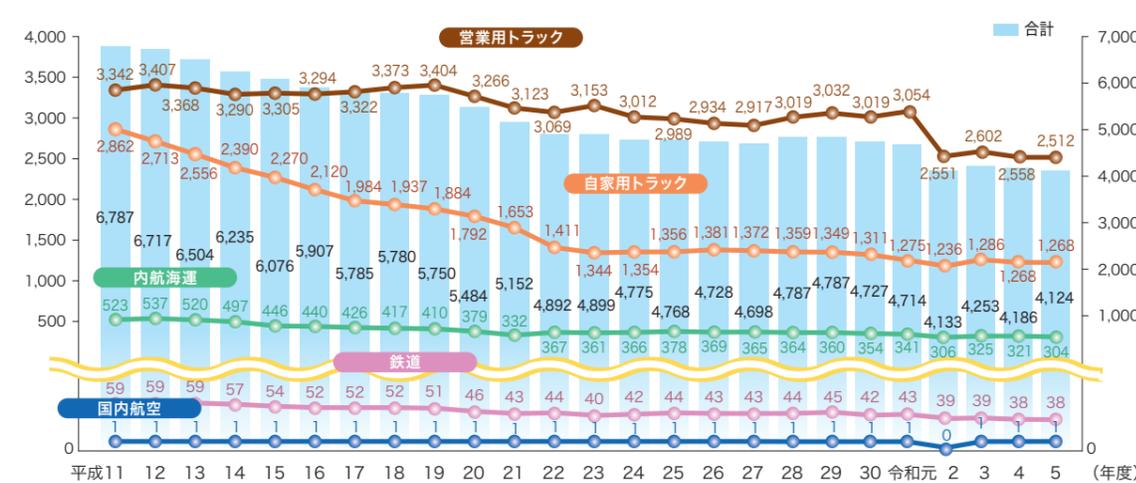
全輸送機関別分担率(国内) トンベース



全輸送機関別分担率(道内) トンベース



輸送トン数の推移(国内)



資料:国土交通省「自動車輸送統計年報」ほか各種統計

(注):1.平成22年度は、23年3月、また23年度は23年4月の北海道運輸局と東北運輸局の数値を除く

2.営業用トラックについては22年10月より、調査方法および集計方法を変更したことに伴い、22年9月以前の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されないため、数値の連続性を図る観点から接続係数を設定の上、算出している

3.令和2年度以降については、令和2年4月より営業用トラックの調査方法および集計方法が変更されたため、令和元年度以前の数値とは時系列上の連続性は担保されない

4.合計は輸送機関別の単位未満を四捨五入後に計算したものである

出典:公益社団法人全日本トラック協会日本のトラック輸送産業現状と課題2025

日本のトラック輸送産業
現状と課題2025



【物流の2024年問題とは？】

平成30年7月6日に公布された「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」において、長時間労働の是正を図る観点から、令和6年4月1日より、時間外労働について**罰則付き**の上限規制「**年960時間（月平均80時間以内）**」が適用となり、また、これに伴いトラックドライバーの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**）」も併せて適用となりました。

労働時間の減少により、輸送時間や輸送距離が制約され、また、ドライバーの賃金低下を招く恐れもあり、更に今後も運転者不足の状況で推移した場合、**物流が停滞**することが懸念されております。

→これが、『**トラック業界における2024問題**』と称されています。

トラック運送業界の現状と課題

- ✓ **長時間労働**（年間労働時間は全産業平均より約2割長い）
- ✓ **低賃金**（年間賃金は全産業平均より5%～15%低い）
- ✓ **慢性的な担い手不足**（有効求人倍率は全産業の約2倍）
- ✓ **若手ドライバーの不足**（全産業平均より若年層の割合が低く、中年層の割合が高い）

ドライバーの労働環境改善のため・・・

トラック運送業界の働き方改革（2024年4月～）

- ✓ **時間外労働上限規制の適用**（年960時間）
- ✓ **改善基準告示の見直し**（年間拘束時間3,516時間→3,300時間 等）

「輸送時間」や「輸送距離」が制約される～このまま何も対策を講じなければ・・・

物流の2024年問題

- ✓ **モノが運べなくなる恐れ**（物流停滞）
※2024年度：約14%、2030年度：約34%の輸送能力不足の恐れ
- ✓ **ドライバーの年収低下の恐れ**（離職率上昇・人材不足に拍車）
※時間外労働の減少による賃金低下の恐れ

輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）



「政策パッケージ」の構成

1. 具体的な施策
(1) 商慣行の見直し
(2) 物流の効率化
(3) 荷主・消費者の行動変容
2. 施策の効果
3. 当面の進め方

● **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。

● 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**通常国会での法律化**も含め確実に整備していく。

「物流の2024年問題」への対応



平成30年

- 6月 「働き方改革関連法」成立（※労働基準法の改正）
- 12月 貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（議員立法）の成立（※「荷主対策の深度化」、「標準的運賃」の制度を創設（2024年3月末までの時限措置））

令和2年

- 4月 「標準的な運賃」を告示

令和5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
・貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（議員立法）の成立（※「荷主対策の深度化」、「標準的運賃」の制度を「当分の間」延長）
- 7月 「**トラックGメン**」創設
- 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（6月の政策パッケージのうち緊急に取り組むべき事項を具体化）

令和6年

- 2月 政府において**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
- 3月 **新たな「標準的な運賃」を告示（8%水準アップ）**
自動車運送業分野（トラック・バス・タクシー）の**特定技能制度の対象分野への追加**を閣議決定
- 4月 ・「働き方改革関連法」の施行（※ドライバーにも**時間外労働時間960時間上限規制**が適用）
（※ドライバーの労働時間等のルール「**改善基準告示**」も適用）
・**物流改正法** 成立「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」
- 11月 「トラックGメン」を「**トラック・物流Gメン**」へ改組・拡充

令和7年

- 4月 **物流改正法の一部が施行（基本方針・努力義務・判断基準 等）**
- 5月 「**下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律の成立**」（※法律名「下請代金支払遅延等防止法」（下請法）は、「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律」となった。）
（略称：中小受託取引適正化法、通称：「取適法」）
- 6月 ・**トラック適正化二法の成立（トラック新法）**
「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案及び貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律」

令和8年

- 1月 **中小受託取引適正化法（取適法）の施行**
- 4月 **物流改正法の一部が施行（特定事業者への措置、中長期計画、物流統括管理者選定 等）**
- 年度内 **トラック適正化二法が順次施行**

政府も積極的に取り組んでいます！

物流の「2024年問題」対策の推進



事業継続・ドライバー確保のために、「標準的な運賃」「料金」の収受が必要です！



「標準的運賃」とは？

「標準的運賃」は、平成30年12月の貨物自動車運送事業法改正により創設された制度で、トラック運送事業者において荷主に対する交渉力が弱いことや、令和6年度から年間960時間の時間外労働の限度時間が設定されること等を踏まえ、運転者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ていくに当たって、実運送を担うトラック運送事業者が法令を遵守して持続的に事業を行っていくために必要な運賃を示すことが効果的であるとして、国土交通省が令和2年4月に告示しましたものです。



なぜ「標準的運賃」の見直し？

政府では、物流の2024年問題に対応するため、令和5年6月にとりまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」において、標準的運賃について、荷主等への周知・徹底を強化するとともに、①車両費やタイヤ費などの物価高騰分や燃料高騰に伴う費用、②荷待ち・荷役に係る費用、また下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主等に適正に転嫁できるよう、所要の見直しを図ることとされました。

今回の見直しによって、現行の商慣行を是正し、物流の持続的な成長を確保するとともに、実運送事業者が、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を図ることを目指しています。



標準的運賃の概要

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	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	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。	運賃 (運送の役務の対価) + 料金 (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) + 実費 (燃料サーチャージ、有料道路利用料、フェリー利用料等)		
運賃、料金の適用ルール	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。 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)			
取引先毎に契約書・覚書により取引条件を規定				

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

- 平均約8%の運賃引上げ
- 燃料費の基準価格を120円に変更し、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
- 速達割増や有料道路を利用しない場合の割増等を設定
- 特殊車両割増の対象を追加

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針で標準的運賃が「根拠資料」として示されています

16ページ参照

令和5年11月、内閣官房及び公正取引委員会の連名で「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を策定し、発注者と受注者それぞれが採るべき行動/求められる行動を12の行動指針として取りまとめました。当該指針では、「標準的運賃」などの公表資料に基づき、受注者側が提示する価格について、発注者側が尊重することなどが盛り込まれています。

公正取引委員会では、12の行動指針に沿わないような行為をすることにより、公正な競争を阻害するおそれがある場合には、独占禁止法及び下請代金法に基づき厳正に対処する、とされています。

標準的な運賃の詳しい内容は→



政府も積極的に取り組んでいます！

物流の「2024年問題」対策の推進

事業継続・ドライバー確保のために、「標準的な運賃」「料金」の収受が必要です！

標準的運賃の告示内容〔令和6年国土交通省告示第209号(令和6年3月22日) (抜粋)〕

I 距離制運賃表 北海道運輸局 (単位:円)					II 時間制運賃表 (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)	種別	局別	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	13,220	15,340	20,190	25,740	基礎額	8時間制	北海道	33,250	39,840	53,240	68,890
20km	14,930	17,340	23,000	29,550			東北	33,160	39,880	52,610	68,440
30km	16,640	19,340	25,810	33,350			関東	39,380	46,640	60,090	76,840
40km	18,340	21,340	28,620	37,160			北陸信越	34,630	41,160	54,400	70,020
50km	20,050	23,330	31,430	40,960			中部	36,390	43,230	56,440	73,120
60km	21,760	25,330	34,240	44,770			近畿	37,640	43,920	57,690	73,970
70km	23,470	27,330	37,040	48,570			中国	34,740	41,760	55,200	70,430
80km	25,180	29,330	39,850	52,380			四国	33,140	40,640	53,870	69,470
90km	26,890	31,330	42,660	56,180			九州	33,770	40,740	53,860	69,700
100km	28,600	33,330	45,470	59,990			沖縄	31,310	37,550	50,420	66,390
110km	30,290	35,280	48,170	63,640		4時間制	北海道	19,950	23,900	31,940	41,330
120km	31,980	37,230	50,870	67,290			東北	19,900	23,930	31,570	41,060
130km	33,670	39,180	53,580	70,940			関東	23,630	27,980	36,050	46,100
140km	35,360	41,140	56,280	74,590			北陸信越	20,780	24,700	32,640	42,010
150km	37,050	43,090	58,980	78,240			中部	21,830	25,940	33,860	43,870
160km	38,730	45,040	61,680	81,890			近畿	22,580	26,350	34,610	44,380
170km	40,420	47,000	64,380	85,540			中国	20,840	25,060	33,120	42,260
180km	42,110	48,950	67,080	89,190			四国	19,880	24,380	32,320	41,680
190km	43,800	50,900	69,790	92,840			九州	20,260	24,440	32,320	41,820
200km	45,490	52,850	72,490	96,490			沖縄	18,790	22,530	30,250	39,830
200kmを超えて500kmまで20kmを増すごとに加算する金額	3,350	3,860	5,310	7,170							
500kmを超えて50kmを増すごとに加算する金額	8,380	9,650	13,270	17,920							

III 個建運賃

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

IV 運賃割増率

●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
	化成系輸送車	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。
 ※トラック搭載型クレーン車は、「標準的な運賃」における「小型車(2tクラス)」「中型車(4tクラス)」「大型車(10tクラス)」の「3割増」となります。

●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	2,220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

VI 積込料・取卸料、附帯業務料

●積込料・取卸料		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収受

VII 利用運送手数料

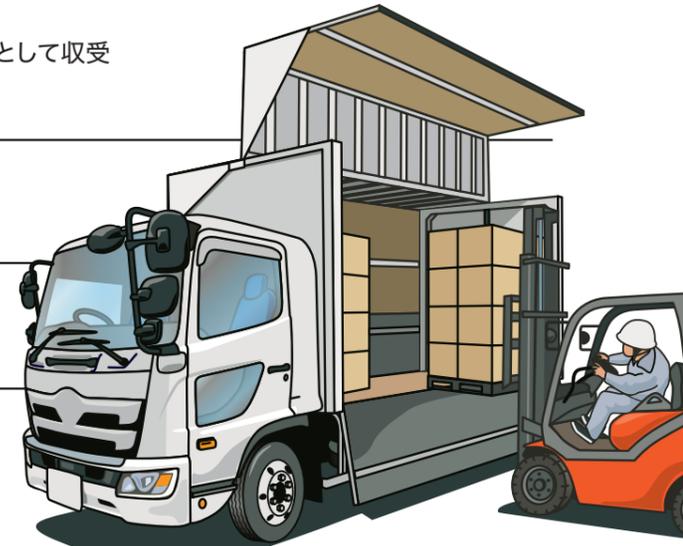
運賃の10%を当該運賃とは別に収受

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



トラック適正化二法施行後、運賃については国土交通大臣が定める「適正原価」に基づいた新制度へ移行されます。
 (※施行後、「標準的な運賃」は廃止となります。)※26ページ参照

政府も積極的に取り組んでいます！

物流の「2024年問題」対策の推進

安定した輸送を確保するために「**燃料サーチャージ**」の導入にもご理解ご協力をお願いします

燃料サーチャージとは？

燃料価格の上昇・下落によるコストの増減分を「**別建て運賃**」として設定する制度です。予め取り決めた燃料価格を基準（基準価格）として、その燃料価格を上回り、上昇した場合には、上昇の幅に応じて燃料サーチャージを設定または増額改定して適用するものです。一方、燃料価格が下落した場合には、その下落幅に応じて減額改定し、また、基準とする燃料価格（基準価格）よりも下落した場合は、燃料サーチャージを廃止します。

トラック運送業に係る標準的な運賃の一部として、燃料サーチャージの算出方法等を告示しました（令和5年3月1日・国土交通省）

今般、燃料サーチャージの設定・収受が、「標準的な運賃」制度の一部であることを明示するため、従来、「標準的な運賃」の解釈通達である「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について（令和2年4月24日付け国自貨第14号）」において定められていた【燃料サーチャージの算出方法等】が、新たに告示として定められました。



標準的な運賃による「燃料サーチャージ」計算例

(例)国土交通省告示『標準的な運賃』北海道運輸局 距離別運賃による「大型車」

前提条件

- ・走行距離：130km（札幌市役所→旭川市役所間）＜標準的な運賃：53,580円＞
- ・燃費：4.00km/ℓ
- ・燃料価格上昇額を仮に40円上昇とすると→算出上の燃料価格上昇額22.5円（※注）

計算式

$$\text{走行距離 (km)} \div \text{燃費 (km/ℓ)} \times \text{算出上の燃料価格上昇額 (円/ℓ)}$$

$$130\text{km} \div 4.00\text{km/ℓ} \times 22.5\text{円/ℓ} = \mathbf{731\text{円}}$$

(※注) 標準的な運賃の設定に係る原価計算においては、燃料費を120円/ℓとして算出していることから、燃料サーチャージの基準価格も120円/ℓとして設定している。各運送事業者が燃料サーチャージを導入する際は、「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」（平成24年5月16日最終改定）も参考にしつつ、当該運送事業者が自社の運賃の設定に係る原価計算において基準とした燃料費を燃料サーチャージの基準価格として設定することが望ましい。

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」 ～物流革新に向けた政策パッケージ～

岸田総理は荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、関係行政機関の緊密な連携の下、政府一体となって総合的な検討を行うため、令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置・開催し、同年6月2日の第2回会合で、「**物流革新に向けた政策パッケージ**」が策定されました。

また、同日、同パッケージに基づく施策の一環として、経済産業省・農林水産省・国土交通省が発着荷主企業、物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめた「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」を策定しました

■議長／内閣官房長官

■副議長／農林水産大臣・経済産業大臣・国土交通大臣

■構成員／内閣府特命担当大臣（消費者及び食品安全担当）

国家公安委員会委員長・厚生労働大臣・環境大臣

物流革新に向けた
政策パッケージ→



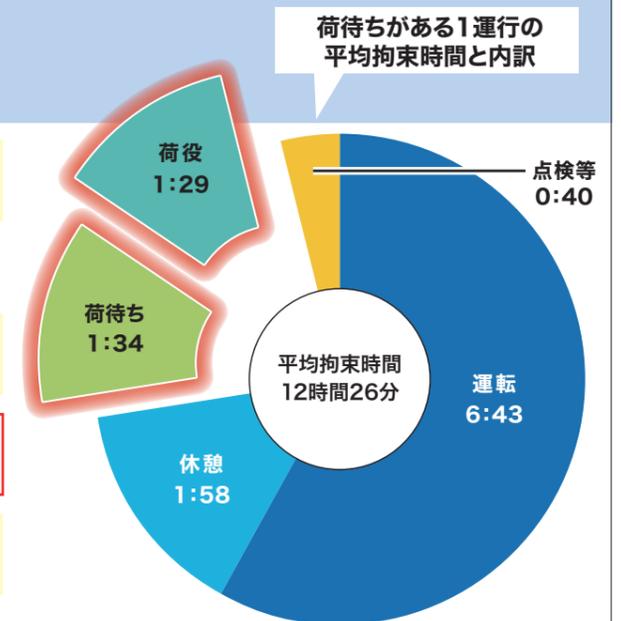
荷主事業者・
物流事業者の取組
に関するガイドライン→



具体的な施策 (1) 商慣行の見直し

物流の適正化・生産性向上を図るため、荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）の双方において非効率な商慣行を見直す。

- ① 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
- ② 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
- ③ 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
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（トラックGメン）
- ⑤ 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
- ⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底



出典：トラック輸送状況の実態調査(R2)

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」
～物流革新に向けた政策パッケージ～

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」
～物流革新緊急パッケージ～

具体的な施策 (2) 物流の効率化

物流GX・DX・標準化等により、新技術も活用しつつハード・ソフト両面で物流を効率化する。

- ①即効性のある設備投資の促進
(パース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等)
- ②「物流GX」の推進
(鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等)
- ③「物流DX」の推進
(自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等)
- ④「物流標準化」の推進(パレットやコンテナの規格統一化等)
- ⑤道路・港湾等の物流拠点に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥高速道路のトラック速度規制(80km/h)の引上げ
- ⑦労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現
- ⑧特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上
- ⑨ダブル連結トラックの導入促進
- ⑩貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
- ⑪地域物流等における共同輸配送の促進
- ⑫軽トラック事業の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化
- ⑬女性や若者等の多様な人材の活用・育成



令和5年10月6日に第3回関係閣僚会議が開催され、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むため「**物流革新緊急パッケージ**」を閣議決定し、現在、所用の措置が講じられています。

- 議長／内閣官房長官
- 副議長／農林水産大臣・経済産業大臣・国土交通大臣
- 構成員／内閣府特命担当大臣(消費者及び食品安全担当)
国家公安委員会委員長・厚生労働大臣・環境大臣



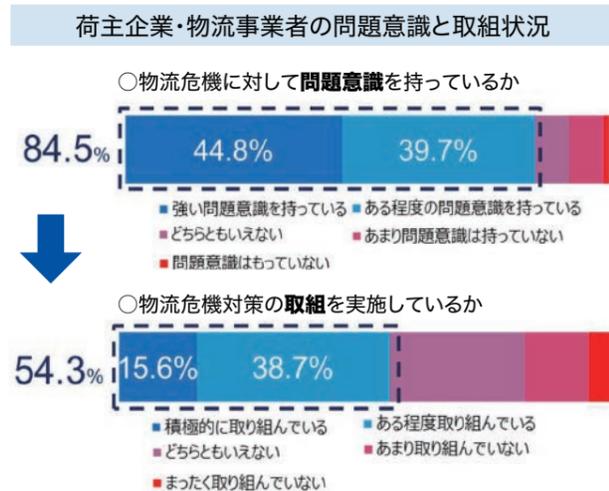
1 物流の効率化

- 即効性のある設備投資・物流DXの推進
- モーダルシフトの推進
- トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進
- 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援
- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進(物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等)
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

具体的な施策 (3) 荷主・消費者の行動変容

荷主企業や消費者の意識改革・行動変容に向けて、広報活動にとどまらず、**新たな仕組み**の導入を含めて取り組む。

- ①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
- ②荷主・物流事業者の物流改善を評価・公表する仕組みの創設
- ③消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④再配達削減に向けた取組み
(再配達率「半減」に向けた対策含む)
- ⑤物流に係る広報の推進



2 荷主・消費者の行動変容

- 宅配の再配達率を半減する緊急的な取組
- 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3 商慣行の見直し

- **トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化**(「集中監視月間」(11～12月)の創設)
・荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」等の集中実施、国土交通省及び荷主所管・法執行行政機関による連携強化
- **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「標準的な運賃」の引き上げ**
- **適正な運賃の收受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進**
・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の(電子)書面交付の義務付け

トラックGメンの設置による荷主・元請け事業者への監視体制の強化

令和5年6月2日に「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、発荷主企業のみならず、着荷主企業も含め、**適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の監視を強化**するため、国土交通省では同年7月21日に「**トラックGメン**」を創設し、緊急に体制を整備するとともに、当該「トラックGメン」による調査結果を貨物自動車運送事業法に基づく**荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等に活用**し、実効性を確保することとなった。

トラックGメンとは?

国土交通省が全国162名(道内17名)体制でトラック運送事業者を対象とした「**プッシュ型(積極的な)の情報収集**」と**違反原因行為**の疑いのある荷主・元請け事業者に対する「**働きかけ**」や「**要請等**」により、適正運賃の收受や労働環境の改善を実現し、2024年問題の解決を目指すための「**専門部隊**」として、創設されたもの。



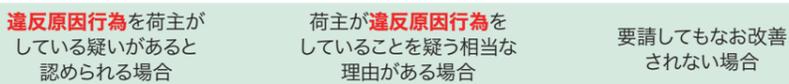
令和6年11月1日より **トラックGメンを「トラック・物流Gメン」へ改組・拡充**
～体制を拡充し総勢360名規模で対応～

令和5年7月に発足した『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、倉庫業者からの情報収集も行います。体制の拡充も図り、本省・地方運輸局等の物流担当部署から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名を追加して、**総勢360名規模**で、持続可能な物流の確保に向け着実に対処します。



貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。



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

荷主・元請け事業者による『違反原因行為とは?』

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

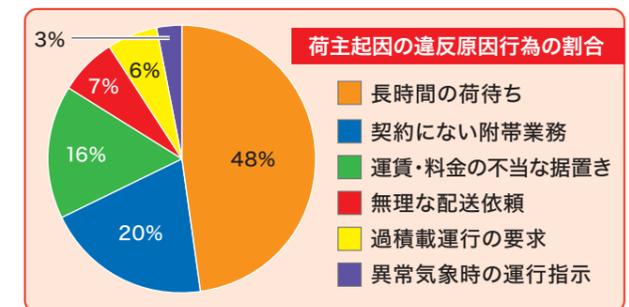


無理な到着時間の設定



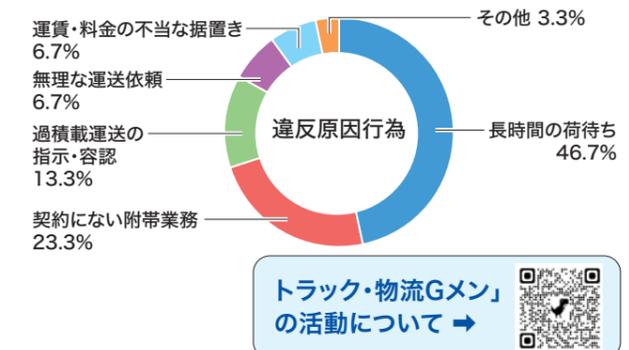
●トラック・物流Gメンの活動実績(全国) ※「働きかけ」等の累計実施件数(令和7年8月31日現在)

	件数
勧告	4件(荷主2件、元請1件、その他1件) 概要: 王子マテリア株式会社 ヤマト運輸株式会社 NX・NPロジスティクス株式会社 株式会社吉野工業所
要請	188件 (荷主100件、元請82件、その他6件)
働きかけ	1,757件 (荷主1,228件、元請466件、その他63件)



●トラック・物流Gメンの活動実績(北海道運輸局) ※「働きかけ」等の累計実施件数(令和7年9月30日現在)

	件数
勧告	0件
訪問拠点数	587箇所
訪問・電話調査	1,372回
要請・働きかけ	4件・63件



トラック・物流Gメンの活動について →



労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針

公正取引委員会では、令和5年度に「独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に係るコスト上昇分の価格転嫁円滑化の取組に関する特別調査」を実施し、その結果、原材料価格やエネルギーコストに比べ、労務費の転嫁が進んでいない状況が見られたことから、コスト増を取引価格に転嫁しやすくなるよう転嫁方針を策定し、同年11月に内閣官房と連名で公表しています。

本指針の性格

- ✓ 労務費の転嫁に関する事業者の**発注者・受注者の双方の立場からの行動指針**。
- ✓ 労務費の適切な転嫁のため、発注者及び受注者がこの行動指針に沿った行為を行うことが必要。
- ✓ 本指針に記載の12の行動指針に沿わないような行為をすることにより、**公正な競争を阻害するおそれがある場合には、公正取引委員会において独占禁止法及び下請代金法に基づき厳正に対処**することを明記。
- ✓ 他方で、**記載された発注者としての行動を全て適切に行っている場合、通常は独占禁止法及び下請代金法上の問題が生じない旨**を明記。

発注者として採るべき行動 / 求められる行動

行動1 本社(経営トップ)の関与

① 労務費の上昇分について取引価格への転嫁を受け入れる**取組方針を具体的に経営トップまで上げて決定**すること、② 経営トップが同方針又はその要旨などを書面等の形に残る方法で**社内外に示す**こと、③ その後の**取組状況を定期的に経営トップに報告**し、必要に応じ、経営トップが更なる対応方針を示すこと。

行動2 発注者側からの定期的な協議の実施

受注者から労務費の上昇分に係る取引価格の引上げを求められていなくても、業界の慣行に応じて1年に1回や半年に1回など**定期的に労務費の転嫁について発注者から協議の場を設ける**こと。特に**長年価格が据え置かれてきた取引や、スポット取引と称して長年同じ価格で更新されているような取引**においては協議が必要であることに留意が必要である。協議することなく長年価格を据え置くことや、スポット取引とはいえないにもかかわらずスポット取引であることを理由に協議することなく価格を据え置くことは、独占禁止法上の優越的地位の濫用又は下請代金法上の買いたたきとして問題となるおそれがある。

行動3 説明・資料を求める場合は公表資料とすること

※根拠資料の例として、「標準的な運賃」が明記

労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を受注者に求める場合は、**公表資料(最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率など)に基づくもの**とし、**受注者が公表資料を用いて提示して希望する価格については、これを合理的な根拠のあるものとして尊重**すること。

行動4 サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うこと

労務費をはじめとする価格転嫁に係る交渉においては、**サプライチェーン全体での適切な価格転嫁による適正な価格設定を行うため、直接の取引先である受注者がその先の取引先との取引価格を適正化すべき立場に**いることを常に意識して、そのことを受注者からの**要請額の妥当性の判断に反映**させること。

行動5 要請があれば協議のテーブルにつくこと

受注者から労務費の上昇を理由に**取引価格の引上げを求められた場合には、協議のテーブルにつく**こと。労務費の転嫁を求められたことを理由として、**取引を停止するなど不利益な取扱いをしない**こと。

行動6 必要に応じ考え方を提案すること

受注者からの申入れの巧拙にかかわらず受注者と協議を行い、**必要に応じ労務費上昇分の価格転嫁に係る考え方を提案**すること。

受注者として採るべき行動 / 求められる行動

行動1 相談窓口の活用

労務費上昇分の価格転嫁の交渉の仕方について、国・地方公共団体の相談窓口、中小企業の支援機関(全国の商工会議所・商工会等)の**相談窓口などに相談**するなどして積極的に情報を収集して交渉に臨むこと。

行動2 根拠とする資料

※根拠資料の例として、「標準的な運賃」が明記

発注者との価格交渉において使用する根拠資料としては、**最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率などの公表資料を用いる**こと。

行動3 値上げ要請のタイミング

労務費上昇分の価格転嫁の交渉は、業界の慣行に応じて1年に1回や半年に1回などの**定期的に行われる発注者との価格交渉のタイミング**、業界の定期的な価格交渉の時期など**受注者が価格交渉を申し出やすいタイミング**、発注者の業務の繁忙期など**受注者の交渉力が比較的優位なタイミング**などの機会を活用して行うこと。

行動4 発注者から価格を提示されるのを待たずに自ら希望する額を提示

発注者から価格を提示されるのを待たずに**受注者側からも希望する価格を発注者に提示**すること。発注者に提示する価格の設定においては、自社の労務費だけでなく、自社の発注先やその先の取引先における労務費も考慮すること。

発注者・受注者の双方が採るべき行動 / 求められる行動

行動1 定期的なコミュニケーション

定期的にコミュニケーションをとること。

行動2 交渉記録の作成、発注者と受注者の双方での保管

価格交渉の**記録を作成**し、発注者と受注者と双方で**保管**すること。

今後の対応

- ① 内閣官房は、各府省庁・産業界・労働界等の協力を得て、今後、労務費の上昇を理由とした価格転嫁が進んでいない業種や労務費の上昇を理由とした価格転嫁の申出を諦めている傾向にある業種を中心に、**本指針の周知活動**を実施する。
- ② 公正取引委員会は、発注者が本指針に記載の12の採るべき行動 / 求められる行動に沿わないような行為をすることにより、**公正な競争を阻害するおそれがある場合には、独占禁止法及び下請代金法に基づき厳正に対処**していく。
また、受注者が匿名で労務費という理由で価格転嫁の協議のテーブルにつかない事業者等に関する**情報を提供できるフォームを設置**し、第三者に情報提供者が特定されない形で、**各種調査において活用**していく

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針 →



我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

第6回会合(R7.3.14)石破総理 発言のポイント(首相官邸HPより)

令和7年3月14日、石破総理は、総理大臣官邸で第6回我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議に出席しました。

会議では、「2030年度に向けた政府の中長期計画」の進捗状況と次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた対応等について議論されました。総理は、本日の議論を踏まえ、次のように述べました。

「物流の『2024年問題』については、『**物流革新に向けた政策パッケージ**』に基づく官民での取組の成果等によって、**懸念された物流の深刻な停滞は起きておりません**。

一方で、2030年度には34パーセントの輸送力が不足する見込みであり、これを確実に乗り越えるためには、従来にない対策を抜本的かつ計画的に講じていかなければなりません。

- 第1に、構造的な賃上げ環境を整備するため、昨年に体制を拡充したトラック・物流Gメンによって強力に荷主等への是正指導を行うとともに、来月から施行される改正物流法、今週閣議決定された下請法改正法案を契機に、荷主等に対する一層の価格転嫁・取引適正化を推進してください。
- 第2に、生産性向上に向けて、物流分野における『省力化投資促進プラン』を今春めどに策定し、荷主・物流事業者の意欲的な取組を強力に後押ししてください。
- 第3に、輸送力不足が年々深刻化する**2030年度までの期間を、物流革新の集中改革期間**と位置付け、物流全体の適正化や生産性向上、自動運転等の抜本的なイノベーションに向けて、**中長期計画の見直しを反映した『総合物流施策大綱』を策定**すべく、早急に検討を開始してください。

物流は、我が国の国民生活や経済、地方創生などを支える重要な社会インフラです。国土交通大臣を中心に政府一丸となって、今後の人口減少社会も見据えつつ、物流の常識を根本から革新していくための施策を迅速に講じてください。」

中野洋昌 国土交通大臣による要請

全日本トラック協会は、令和7年4月8日(火)、中野洋昌国土交通大臣より、トラック業界内でのドライバーへの確実な賃上げの実施や、下請法改正を見据えた早期の自主的な対応等、「**トラック運送業における価格転嫁及び賃上げに関する取組について**」要請を受けました。

全ト協・坂本会長からは、大手・中小事業者問わず業界全体として、ドライバーへの賃上げや価格交渉等に積極的に取り組み、魅力あるトラック運送業界にしていきたい旨の表明を行いました。

更に、同年8月5日(火)、「**トラック運送業における価格転嫁及び賃上げに関する取組について**」再度要請がありました。

首相官邸HP→



中野大臣
令和7年4月8日要請→



荷主と物流事業者とが連携した物流効率化のために

「物流の2024年問題」に対応し、物流の持続的成長を図るための「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、令和6年5月15日に公布され、令和7年4月1日より一部を除き施行されております。

荷主企業の皆様へ

2025年4月から、**全ての荷主(発荷主・着荷主)に物流効率化の取り組みの努力義務が課されました**

政府目標(2028年度)

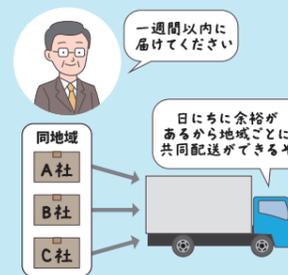
- ① 全国のトラック輸送のうち5割の運行で、1運行当たりの**荷待ち・荷役等時間**を**1時間短縮**(1回の受渡しごとの荷待ち時間・荷役等時間を原則1時間以内に短縮)
- ② 全国のトラック輸送のうち5割の車両で、**積載効率50%**を実現(全体の車両で積載効率44%に増加)

荷物を出す人も受け取る人も、全ての方の協力が必要です!

全ての荷主企業の努力義務

積載効率の向上

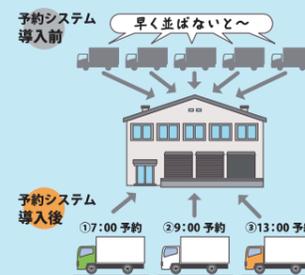
- 余裕を持ったリードタイムの設定
- 運送先の集約等



例：リードタイムの確保

荷待ち時間の短縮

- 適切な貨物の受取・引渡日時の指示
- 予約システムの導入等



例：トラック予約受付システムの導入

荷役等時間の短縮

- パレット等の利用、標準化
- 入出庫の効率化に資する資機材の配置
- 荷積み・荷卸し施設の改善等



例：同一パレットの利用や検品の効率化

2026年4月施行予定 一定規模以上の荷主企業^(※)の義務

(※) 荷主企業における一定規模の基準は、年間貨物取扱重量が90,000トン以上となる予定です

中長期計画の策定、提出

実施状況の定期報告

役員レベルの
物流統括責任者(CLO)の選任

取り組みが不十分な場合は、国が勧告・命令等を実施



都道府県トラック協会

政府も積極的に取り組んでいます！

物流の「2024年問題」対策の推進



荷主と物流事業者とが連携した物流効率化のために

「物流効率化法」
理解促進ポータルサイト→



物流効率化の取り組みの努力義務 (物流効率化法)

荷物を出す人(発荷主)も荷物を受け取る人(着荷主)もどちらも物流効率化に向けた取り組みが必要となります！

積載効率の向上

- 適切なリードタイムの確保
- 貨物の出入荷量の適正化
- 配車計画又は運行経路の最適化
- 部門間の連携を促進

荷待ち時間の短縮

- 貨物の入出荷時の日時等を分散
- トラックの到着日時を調整
- 寄託先における貨物の受渡しを行う日時を分散

荷役等時間の短縮

- 荷役等の効率化を図る
- 検査の効率化を図る
- 荷役等を円滑に行うことができる環境を整える

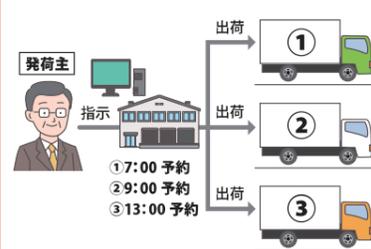
荷物を出す人

— 第1種荷主 (主に発荷主) —

積載効率の向上



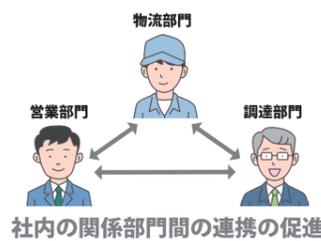
荷待ち時間の短縮



荷役等時間の短縮



実効性の確保



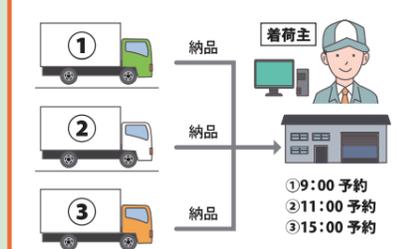
荷物を受け取る人

— 第2種荷主 (主に着荷主) —

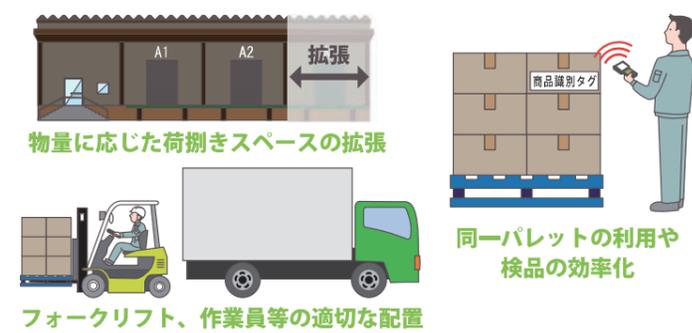
積載効率の向上



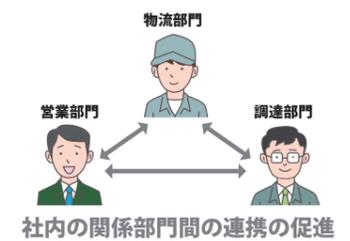
荷待ち時間の短縮



荷役等時間の短縮



実効性の確保



実効性の確保

- 物流効率化の取組に関する責任者の選任
- 社内教育の実施等による体制整備
- 物流効率化に向けた取組の状況、効率化のための取組の実施状況・効果の把握
- データの標準化や関係者間の連携

運送契約締結時における書面交付の義務 (改正貨物自動車運送事業法、改正標準貨物自動車運送約款)

荷物を出す人(発荷主)にも書面の交付が必要となります！

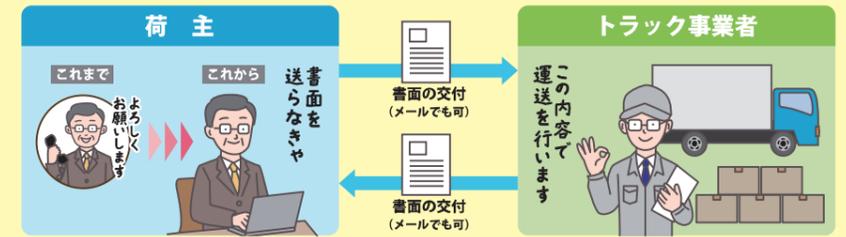
運送契約の範囲や運賃・料金の明確化を図るため、**荷主・トラック事業者双方**に運送契約締結時に、運送サービス(附带業務等も含む)の内容やその対価等について記載した**書面の交付が義務付け**られます。

※運送を行う前に、荷主と運送事業者との間で、お互いに書面やメールなどによって、法定事項の情報を確認しなければなりません。

書面交付義務
チラシ



改正運送約款
チラシ



政府も積極的に取り組んでいます！

物流の「2024年問題」対策の推進

働き方改革において関係法令も改正されています

「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」において、長時間労働の是正を図る観点から、トラックなどの自動車運転者の時間外労働について**罰則付き**の上限規制（**年960時間**（**月平均80時間以内**））が令和6年4月から適用となり、また、これに伴い労働時間等のルールである「**改善基準告示**」も併せて適用となりました。

改善基準告示とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（厚生労働大臣告示）のことを言います。自動車運転者の脳・心臓疾患による労災支給決定件数を見ると、運輸業・郵便業が全業種の中において最も支給決定件数が多い（令和6年度：88件（うち死亡の件数は21件））、依然として長時間・過重労働が課題となっています。トラックなどの自動車運転者の長時間労働を防ぐことは、労働者自身の健康を確保するだけでなく、国民の安全確保の観点からも重要であることから、拘束時間の上限や休息期間等が改正されました。

厚生労働省
「はたらきかたススム」 →

「改善基準告示」
のポイント →

令和
6年4月～
適用

トラック運転者の
改善基準告示が改正されています！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されています

1年の拘束時間

改正前（年換算）
3,516時間

改正後
原則：**3,300時間**
最大：**3,400時間**

1か月の拘束時間

改正前（月換算）
原則：**293時間**
最大：**320時間**

改正後
原則：**284時間**
最大：**310時間**

1日の休息期間

改正前
継続**8時間**

改正後
継続**11時間**を
基本とし、継続**9時間**

自動車運転の業務（ドライバー）に年960時間の上限規制が適用されています

● 詳しい情報や相談窓口はこちら

厚生省 改善基準告示 検索

詳しくは
裏面へ
→

トラック運転者の「改善基準告示」

令和6年4月から適用されています。

1年、1か月の拘束時間	1年：3,300時間以内 1か月：284時間以内	【例外】労働協定により、次のとおり延長可（①②を満たす必要あり） 1年：3,400時間以内 1か月：310時間以内（年6か月まで） 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
1日の拘束時間	13時間以内（上限15時間、14時間超は週2回までが目安） 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 ^{※1} 、16時間まで延長可（週2回まで） ※1：1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以外の場所におけるものである場合	
1日の休息期間	継続11時間以上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 ^{※1} 、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：9時間以内 2週平均1週：44時間以内	
連続運転時間	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回おおよね連続10分以上、合計30分以上） 10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない 【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	
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間から除くことができる ^{※2,3} 勤務終了後、通常どおりの休息期間（継続11時間以上を基本、9時間を下回らない）を与える ※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3：運転日報上の記録に加え、客観的な記録（公的機関のHP情報等）が必要。	
特例	分割休息（継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合） ・分割休息は1回3時間以上 ・分割が連続しないよう努める ・一定期間（1か月程度）における全勤務回数の2分の1が限度 2人乗務（自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合） 身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 【例外】設備（車両内ベッド）が※4の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ・拘束時間を24時間まで延長可（ただし、運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えることが必要） ・さらに、8時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を28時間まで延長可 ※4：車両内ベッドが、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること 隔日勤務（業務の必要上やむを得ない場合） 2日目の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、2日目の拘束時間を24時間まで延長可（2週間に3回まで） 2週間の拘束時間は126時間（21時間×6勤務）を超えることができない フェリー ・フェリー乗船時間は、原則として休息期間（減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない） ・フェリー乗船時間が8時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される	
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない	

※1 改善基準告示とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）をいう。
 ※2 本告示は、令和4年厚生労働省令第37号による改正後の改善基準告示中のほか、関係法令（令和4年労働122第31号）の内容を継承して作成したもので、令和6年4月1日から適用されています。

本年度の当協会による調査の結果、最も遵守出来ていなかったのは「**1日の拘束時間：20.8%**」、次いで「**連続運転時間：17.6%**」
 ※【**業務の特殊性**】や【**人材不足**】が遵守出来ていない主な理由となっている。

荷主と物流事業者とが連携した物流効率化のために

「中小受託取引適正化法」
(取適法) →



●「下請法」は「取適法」へ 令和8年1月1日施行 (ただし、一部の規定は本法律の公布の日から施行。)

発注者・受注者の対等な関係に基づき、事業者間における価格転嫁及び取引の適正化を図るための「下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律」が令和7年5月16日に成立、同月23日に公布されました。

本改正により、法律名の「下請代金支払遅延等防止法」は、「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律」(略称：中小受託取引適正化法、通称：取適法)となります。

下請代金支払遅延等防止及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律

背景・概要

- ◆近年の急激な労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇を受け、発注者・受注者の対等な関係に基づき、サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させる「構造的な価格転嫁」の実現を図っていくことが重要。
- ◆このため、協議を適切に行わない代金額の決定の禁止、手形による代金の支払等の禁止、規制及び振興の対象となる取引への運送委託の追加等の措置を講ずるとともに、多段階の取引当事者が連携した取組等を支援し、価格転嫁・取引適正化を徹底していく。

1 規制の見直し(下請代金支払遅延等防止法)

【規制内容の追加】

(1) 協議を適切に行わない代金額の決定の禁止【価格据え置き取引への対応】

- 対象取引において、代金に関する協議に応じないことや、協議において必要な説明又は情報の提供をしないことによる、一方的な代金額の決定を禁止。

(2) 手形払等の禁止

- 対象取引において、手形払を禁止。また、支払期日までに代金相当額を得ることが困難な支払手段も併せて禁止。
※手形払の禁止に伴い、割引困難な手形に係る規制を廃止。

【その他】

- 製造委託の対象物品として、木型その他専ら物品の製造に用いる物品を追加。
- 書面等の交付義務において、承諾の有無にかかわらず、電磁的方法による提供を認容。
- 遅延利息の対象に、代金を減じた場合を追加。●既に違反行為が行われていない場合等の勧告に係る規定を整備。

【規制対象の追加】

(3) 運送委託の対象取引への追加【物流問題への対応】

- 対象取引に、製造、販売等の目的物の引渡しに必要な運送の委託を追加。

(4) 従業員基準の追加【適用基準の追加】

- 従業員数300人(役務提供委託等は100人)の区分を新設し、規制及び保護の対象を拡充。

【執行の強化等】

(5) 面的執行の強化

- 関係行政機関による指導及び助言に係る規定、相互情報提供に係る規定等を新設。

2 振興の充実(下請中小企業振興法)

(1) 多段階の事業者が連携した取組への支援

- 多段階の取引からなるサプライチェーンにおいて、二以上の取引段階にある事業者が作成する振興事業計画に対し、承認・支援できる旨を追加。

(2) 適用対象の追加

- ①製造、販売等の目的物の引渡しに必要な運送の委託を対象取引に追加
- ②法人同士においても従業員数の大小関係がある場合を対象に追加。

(3) 地方公共団体との連携強化

- 国及び地方公共団体が連携し、全国各地の事業者の振興に向けた取組を講じる旨の責務と、関係者が情報交換など密接な連携に努める旨を規定。

(4) 主務大臣による執行強化

- 主務大臣による指導・助言をしたものの状況が改善されない事業者に対して、より具体的措置を示して改善を促すことができる旨を追加。

3 「下請」等の用語の見直し(下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法等)

- 用語について、「下請事業者」を「中小受託事業者」、「親事業者」を「委託事業者」等に改める。
- 題名について、「下請代金支払遅延等防止法」を「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律」に、「下請中小企業振興法」を「受託中小企業振興法」に改める。

改正下請法【取適法】の主な改正事項の概要(抜粋)

● 協議に応じない一方的な代金の決定の禁止【新第5条第2項第4号関係】

改正理由

- コストが上昇している中で、協議することなく価格を据え置いたり、コスト上昇に見合わない価格を一方的に決めたりするなど、コストの価格転嫁についての課題がみられる。
- そのため、適切な価格転嫁が行われる取引環境の整備が必要。

改正内容

「市価」の認定が必要となる買いたたきとは別途、対等な価格交渉を確保する観点から、中小受託事業者から価格協議の求めがあつたにもかかわらず、協議に応じなかったり、委託事業者が必要な説明を行わなかったりするなど、一方的に代金を決定して、中小受託事業者の利益を不当に害する行為を禁止する規定を新設する。



● 運送委託の対象取引への追加【新第2条第5項、第6項関係】

改正理由

- 発荷主から元請運送事業者への委託は、本法の対象外(独占禁止法の物流特殊指定で対応)である。
- 立場の弱い物流事業者が、荷役や荷待ちを無償で行わされているなど、荷主・物流事業者間の問題(荷役・荷待ち)が顕在化している。

改正内容

発荷主が運送事業者に対して物品の運送を委託する取引を、本法の対象となる新たな類型として追加し、機動的に対応できるようにする。

改正法 現行の「物品の運送の再委託」に加えて「物品の運送の委託」を新たな規制対象に追加



● 面的執行の強化(新第5条第1項第7号、第8条、第13条関係)

改正理由

- 現在、事業所管省庁には調査権限のみが与えられているが、公正取引委員会、中小企業庁、事業所管省庁の連携した執行をより拡充していく必要がある。
- 事業所管省庁「トラック・物流Gメンなど」に通報した場合、本法の「報復措置の禁止」の対象となっていない。

改正内容

- 事業所管省庁の主務大臣に指導・助言権限を付与する。

●中小受発注者が申告しやすい環境を確保すべく「報復措置の禁止」の申告先として、現行の公正取引委員会及び中小企業庁長官に加え、事業所管省庁の主務大臣を追加する。



政府も積極的に取り組んでいます!

物流の「2024年問題」対策の推進

荷主と物流事業者とが連携した物流効率化のために

●トラック適正化二法(トラック新法) 令和8年度より順次施行

ドライバーの担い手不足により、何もしなければ2030年には輸送能力が34%不足

物流は国民生活及び経済活動の基盤であり、エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの経済的社会的地位の向上等により、我が国の物流の持続可能性の確保及び国民経済の健全な発展を図るため、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的として、**貨物自動車運送事業法を改正するとともに、それを担保するための新法が制定**されました。(公布日：令和7年6月11日)

トラック適正化二法〔トラック新法〕の主な改正事項の概要

貨物自動車運送事業法の一部改正

- 1.許可の更新制度の導入**
トラック運送事業の許可について、**5年ごとの更新制**を導入
- 2.「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限**
トラック運送事業者は、自ら貨物運ぶときや、他の事業者に運送を委託するときは、国土交通大臣が定める「**適正原価**」を継続して下回らないことを確保
(※)貨物利用運送事業者についても同様に規制
(※)適正原価を支払わない荷主については、違反原因行為に該当するものとして是正指導を実施
(※)標準的運賃については廃止
- 3.委託次数の制限**
トラック運送事業者及び貨物利用運送事業者は、元請として運送を引き受ける場合、**再委託の回数を二回以内に制限するよう努力義務化**
- 4.違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り**
許可や届出なく有償で運送行為を行うトラック(いわゆる「白トラ」)の利用を禁止
(罰則付)荷主等に対しては**是正指導も実施**

貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

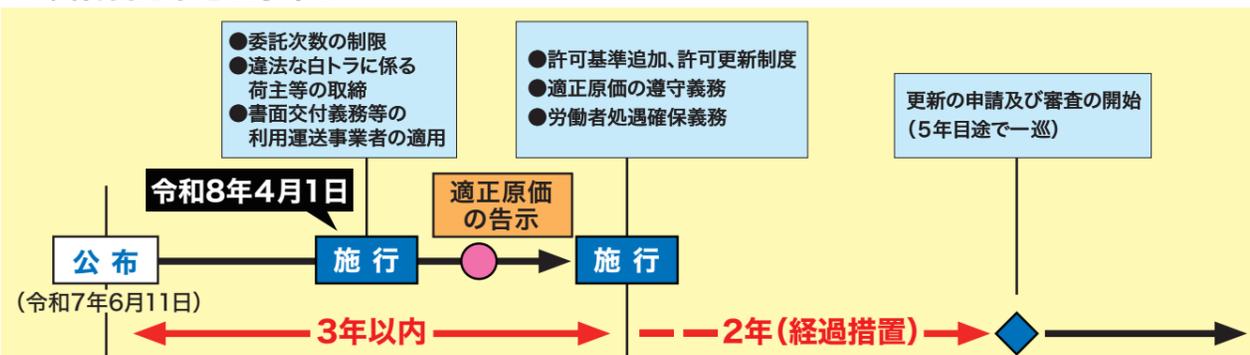
- 1.基本方針の策定**
(1)体制の整備
①**許可の更新事務及び②事業適正化支援等を適切・効率的に実施**できるよう**独立行政法人に行わせる等**必要な体制を整備
(2)財源の確保等
※上記業務の実施に必要な費用を確保できるよう、**①①について更新手数料等**によるほか、**①②について広く社会で支える観点から財源措置を検討**
- 2.法制上の措置等**
政府は基本方針に基づき、必要な法制上の措置等を**本法律の施行後3年以内を目途**として講じる
- 3.物流政策推進会議**
政府は、物流に関する施策の総合的かつ集中的な推進を図るため、**物流政策推進会議を設置**し、推進会議の下に、連絡調整を行うための関係者会議を設置

「トラック適正化二法」
(トラック新法) →



トラック適正化二法の施行時期

●貨物自動車運送事業法



●貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律



【行政機関の主な情報提供窓口】等

□ **公正取引委員会** Japan Fair Trade Commission

◆独占禁止法に関する申告

公正取引委員会事務局 北海道事務所 第一審査課 電話:011-231-6300
〒060-0042 札幌市中央区大通西12丁目 札幌第3合同庁舎

◆下請法に関する相談・申告 0120-060-110(フリーダイヤル)

公正取引委員会事務局 北海道事務所 下請課 電話:011-231-6300
〒060-0042 札幌市中央区大通西12丁目 札幌第3合同庁舎

買ったときなどの違反行為が疑われる親事業者に関する情報提供

<https://www.jftc.go.jp/soudan/jyohoteikyo/kaitataki.html>



独占禁止法違反被疑事実等についての申告

<https://www.jftc.go.jp/soudan/madoguchi/shinkoku.html>



下請法違反被疑事実等についての申告

https://www.jftc.go.jp/soudan/shinkoku/shitauke_higijijitsu.html



労務費の転嫁に関する情報提供

<https://www.jftc.go.jp/enquete/nonrequired/181/romuhitenka.html>



◆「優越Gメン」の体制創設

令和3年12月27日に「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」が取りまとめられ、公正取引委員会では、当該施策パッケージに関する取組として、令和4年2月16日に「優越的地位濫用未然防止対策調査室」を新設し、同年5月20日には、独占禁止法上の優越的地位の濫用に関する執行体制の更なる強化を図る観点から『**優越Gメン**』の体制を創設しました。

「優越Gメン」は、

- ① 独占禁止法上の優越的地位の濫用に関する緊急調査、
- ② 大企業とスタートアップとの取引に関する調査、
- ③ 荷主と物流事業者との取引に関する調査など、

優越的地位の濫用に関する各種調査において、関係事業者に対する立入調査などの業務を担当しています。



政府も積極的に取り組んでいます!

物流の「2024年問題」対策の推進

【行政機関の主な情報提供窓口】等



□ **経済産業省** Ministry of Economy, Trade and Industry

◆「下請Gメン」によるヒアリングに関するお問い合わせ

平成29年1月より、中小企業庁では、取引調査員(下請Gメン)を配置して下請等中小企業者を訪問しています。

北海道経済産業局 産業部中小企業課 取引適正化推進室 電話:011-700-2251
〒060-0808 札幌市北区北8条西2丁目 札幌第1合同庁舎



□ **国土交通省** Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

◆適正取引相談窓口

トラック事業者からの燃料サーチャージ制導入にあたっての疑問点、適正取引に関する相談を各運輸支局等の輸送部門で受け付けています。

担当部局	担当部課、運輸支局担当部署	郵便番号	所在地	電話番号
1	物流・自動車局 貨物流通事業課	100-8918	東京都千代田区霞が関2-1-3	03-5253-8575
2	自動車交通部 貨物課	060-0042	札幌市中央区大通西10丁目	011-290-2743
3	札幌運輸支局 輸送・監査部門	065-0028	札幌市東区北28条東1丁目	011-731-7167
4	函館運輸支局 輸送・監査部門	041-0824	函館市西栲楸町555-24	0138-49-8863
5	旭川運輸支局 輸送・監査部門	070-0902	旭川市春光町10番地1	0166-51-5272
6	室蘭運輸支局 輸送・監査部門	050-0081	室蘭市日の出町3丁目4-9	0143-44-3012
7	釧路運輸支局 輸送・監査部門	084-0906	釧路市鳥取大通6丁目2-13	0154-51-2514
8	帯広運輸支局 企画輸送・監査部門	080-2459	帯広市西19条北1丁目8-4	0155-33-3286
9	北見運輸支局 企画輸送・監査部門	090-0836	北見市東三輪3丁目23-2	0157-24-7631

下請Gメン

下請取引でお困りごとはありませんか?下請Gメンが、お話を伺います!

例えば

年間5%減額でヨロシク頼むよ。

見積書 -5%

①「発注単価を一律〇%減らして欲しい」など不合理かつ一方的な価格引き下げが行われる。

②金型の返却や保管料負担を申し入れても、応じてくれない。

③光熱費、原材料費、人件費などが上がっても、値上げを認められない。

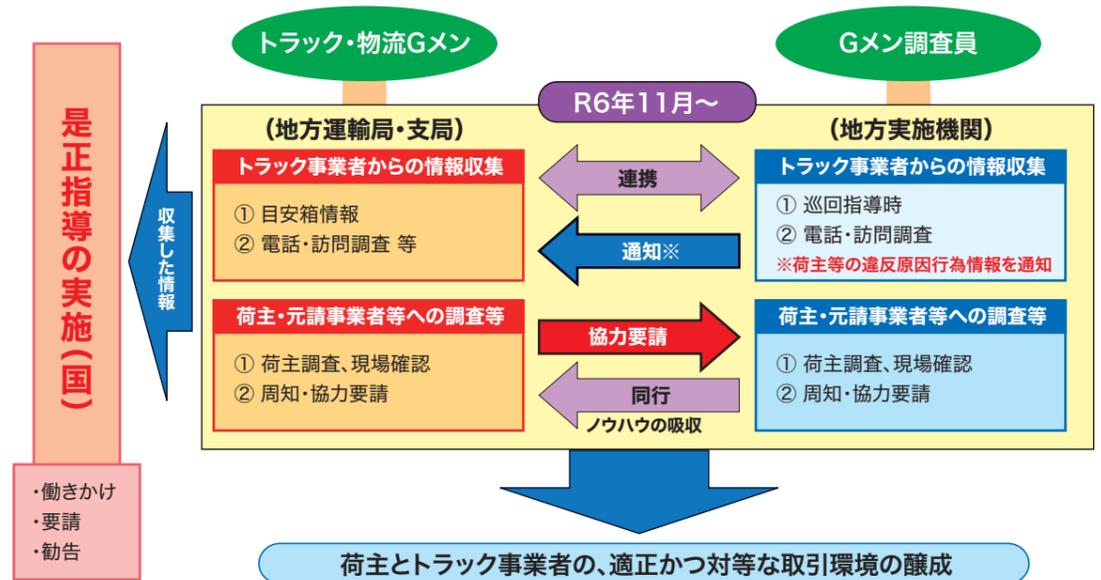
④手形による支払いが多く、その割引料も加味してもらえない。

荷主等の違反原因行為の通報窓口

国土交通省では、トラック事業者に長時間の荷待ち、契約にない附帯業務などの違反原因行為をさせている荷主・元請事業者等の情報を積極的に収集しています。

<https://gmensystem.my.site.com/FeedbackBox/s/>

荷主等の違反原因行為の情報収集・調査に関する業務連携



国や業界が定めるルールづくりに反映していきます!

伺った御意見は、国による下請取引適正化のための法律や基準などの改正、業界団体による自主行動計画の策定や改訂につなげていきます。

違反行為情報提供フォーム

「買ったとき」などの違反行為を行っていると思われる親事業者に関する情報を提供できるフォーム

<https://mm-enquete-cnt.meti.go.jp/form/pub/jigyokankyo/20220126>

パートナーシップ構築宣言

構築宣言

<https://www.hkd.meti.go.jp/hokic/partnership/index.htm>

【行政機関の主な情報提供窓口】等

厚生労働省 Ministry of Health, Labour and Welfare

「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/nimachi.html



◆「荷主特別対策担当官」は「トラックGメン」による発着荷主等に対する「働きかけ」等に参加します

【トラックGメンの設置に伴う国土交通省との連携強化の概要】

■発着荷主等の情報を国土交通省に提供します

トラックGメンによる働きかけ等の対象選定に活用されるよう、厚生労働省ホームページ「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」に寄せられた発着荷主等の情報や労働基準監督署が監督指導時に把握した情報に加え、労働基準監督署が要請を実施した発着荷主等の情報を、広く国土交通省に提供します。



■「荷主特別対策担当官」が、トラックGメンによる「働きかけ」等に参加します

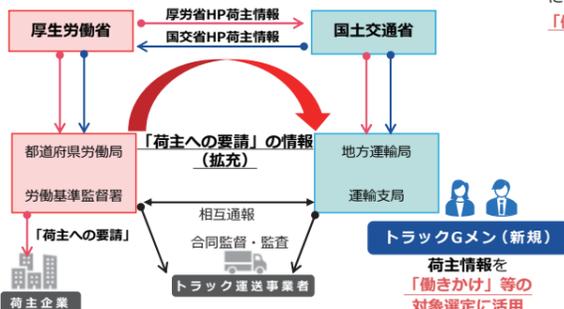
地方運輸局・運輸支局のトラックGメンが、長時間の恒常的な荷待ちを発生させていること等が疑われる発着荷主等に対して実施する働きかけ等に、荷主特別対策担当官も参加します。

■労働基準監督署は、発着荷主等への要請の際、「標準的な運賃」も周知します

労働基準監督署が、発着荷主等に対する要請の際、標準的な運賃も併せて周知します。

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

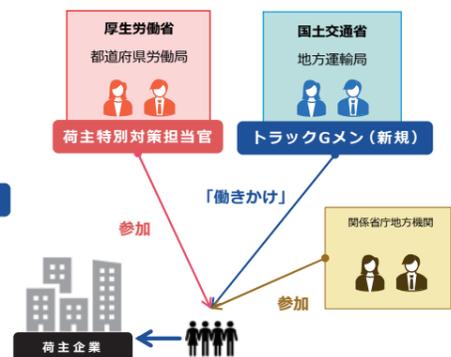


③ 「標準的な運賃」の周知強化

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事案については、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



厚生労働省 Ministry of Health, Labour and Welfare

「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」の開設

<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/truck>



「建設業・ドライバー・医師の働き方改革総合サイト」

<https://hatarakikatasusume.mhlw.go.jp/truck.html>



MAFF 農林水産省 Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries

「農林水産品・食品物流問題相談窓口」の設置

<https://www.maff.go.jp/j/press/shokuhin/ryutu/231226.html>



- ※相談内容の例
- 「物流2024年問題」は知っているが、具体的にどのような影響があるのか分からず、不安。
 - 物流確保に向けた検討を始めたが、現状を踏まえ、具体的にどのような対策が考えられるのか、助言が欲しい。
 - 他の地域、事業者の取組状況を知りたい。
 - パレット化、モーダルシフト、中継輸送など物流改善に活用できる補助事業を知りたい。

農林水産物・食品の物流に関する官民合同タスクフォース

「物流の2024年問題」に対応するため、農林水産省の各品目・各業界担当部署が参画する「農林水産省物流対策本部」を令和5年12月27日に設置し、本本部の下に「農林水産品・食品の物流に関する官民合同タスクフォース」を同日付で設置しました。本タスクフォースは、対策本部の指揮の下で、具体的な物流課題への対処を担います。

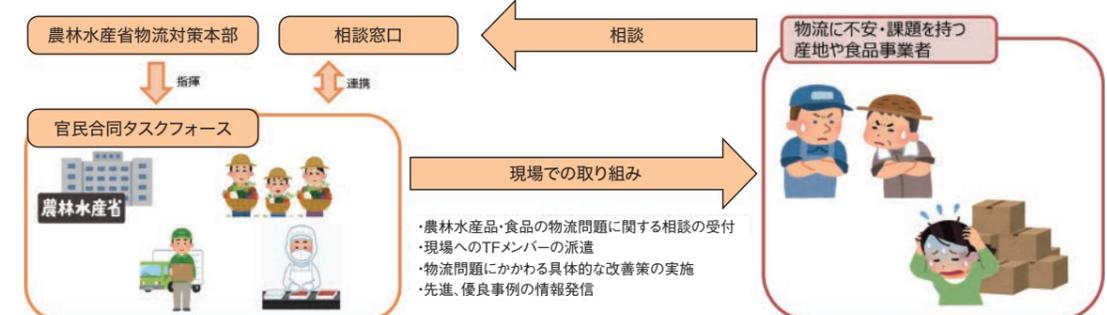
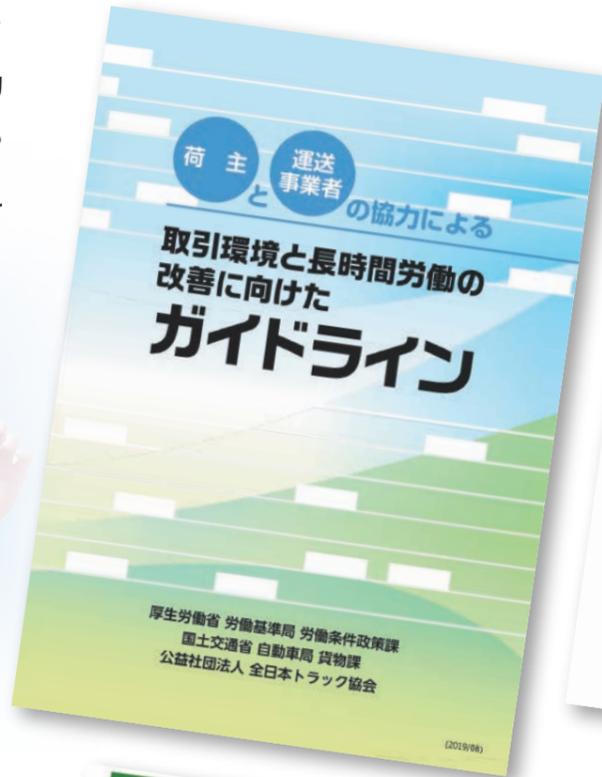


図. 官民合同タスクフォースと現場との関係

トラック運送にはさまざまなルールがあります！

政府は、自動車運送事業(トラック・バス・タクシー事業)について、省庁横断的な検討を行い、**長時間労働を是正**するための環境整備を目的とした関連制度の見直しや支援措置に関する行動計画を総合的かつ計画的に推進するため、「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」を開催し、**適正な運賃・料金を収受**するための方策として**標準貨物自動車運送約款等**の改正や、経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため、貨物自動車運送事業法の一部を改正し、**荷主対策の深度化や標準的な運賃の告示等**、所要の措置を講じております。

その他パンフレット
はコチラから→

2025年 広報活動

◎R7年度 テレビCM「15秒・絵コンテ」
(北海道内民法5局)

C.01	オリジナルソング	C.10	トラックは
C.02	<NA> トラックが	C.11	ライフライン。
C.03	運ぶのは	C.12	
C.04	荷物だけ	C.13	
C.05	ではない。	C.14	<NA> トラック運送 事業者は
C.06			物流のパートナーです
C.07	誇りと		
C.08	責任を胸に、		
C.09	私たちは		
	今日も		
	ゆくのだ。		

トラック運送事業者は物流のパートナーです
公益社団法人 北海道トラック協会

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
MAFF 農林水産省 北海道農政事務所 公正取引委員会事務局北海道事務所

テレビCM15秒
5局で放映→



◎R7年度 Tver・CM/シネマフロンティア広報
「30秒・絵コンテ」

C.01	オリジナルソング	C.14	今日も
C.02	<NA> トラックが	C.15	ゆくのだ。
C.03	運ぶのは	C.16	
C.04	荷物だけ	C.17	
C.05	ではない。	C.18	
C.06		C.19	
C.07	国内物流の	C.20	トラックは
C.08	要として	C.21	ライフライン。
C.09	日々の暮らしを	C.22	
C.10	支えている。	C.23	
C.11		C.24	<NA> トラック運送 事業者は
C.12	その誇りと		物流のパートナーです
C.13	責任を胸に、		
	私たちは		

トラック運送事業者は物流のパートナーです
公益社団法人 北海道トラック協会

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
MAFF 農林水産省 北海道農政事務所 公正取引委員会事務局北海道事務所

「Tver」「シネアド」
30秒放映→



トラックは **事業用** と **自家用** に区別されています。

ご注意ください

白ナンバートラックによる有償運送行為
は **【違法】** となる場合があります。

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す。

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。

事業用トラックのナンバープレート
<緑地に白文字>



**緑
ナンバー
(事業用)**



自家用トラックのナンバープレート
<白地に緑文字>



**白
ナンバー
(自家用)**



国土交通省 北海道運輸局

北海道警察

(公社)北海道トラック協会

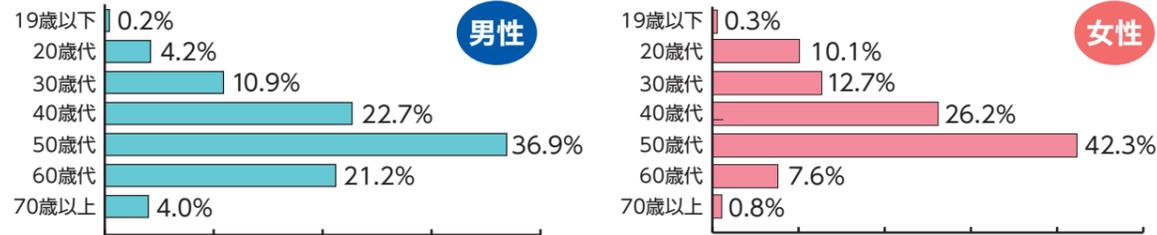
トラック適正化二法施行後、「白ナンバートラック(以下「白トラ」という。)」の有償運送行為に対する対策が強化され国土交通大臣は、違法「白トラ」の原因となるおそれのある行為に関連した荷主等に対し、**是正指導を実施**します。※26ページ参照

北海道トラック協会調べによる会員実態調査

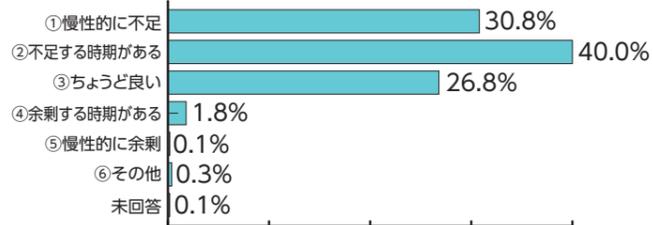
(令和6年10月)



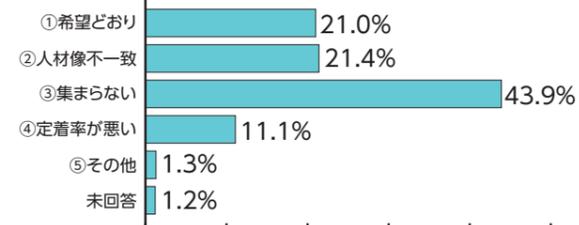
1 トラックドライバーの現状(年齢別割合)



2 ドライバーの人手不足感

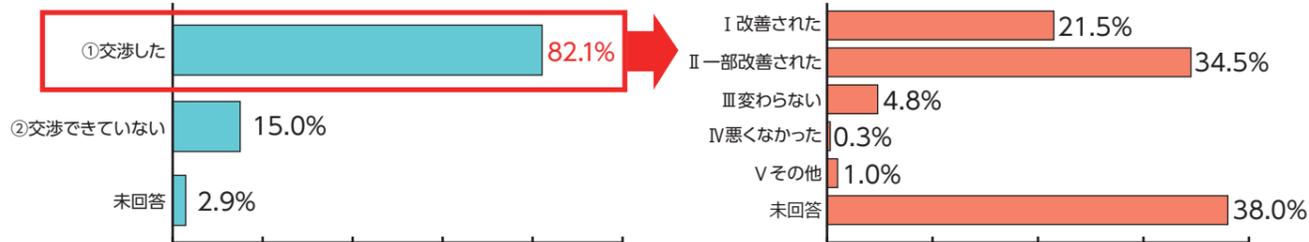


3 ドライバーの採用状況

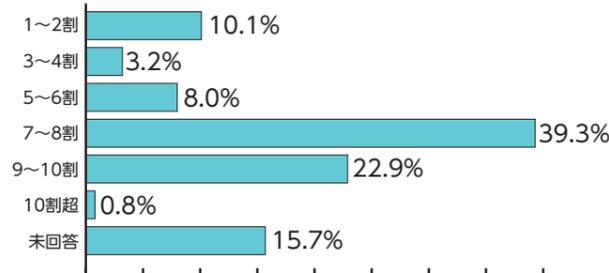


4 「標準的な運賃の告示」による交渉の現状

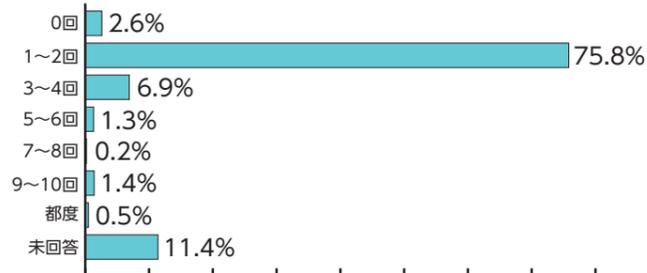
交渉の結果は



5 運賃水準は「標準的な運賃」の何割程度か



6 交渉の回数(年間)

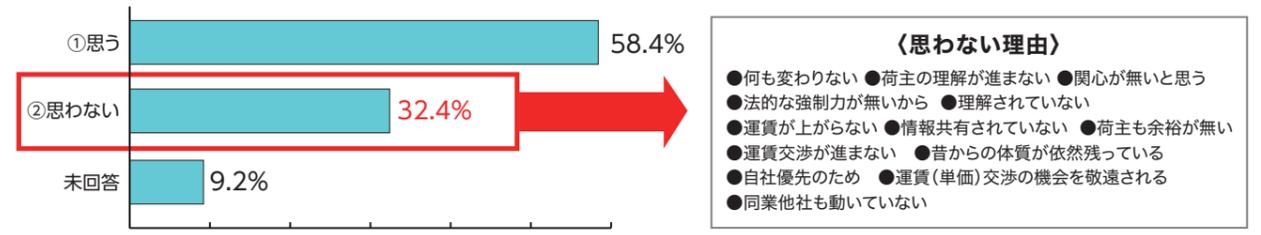


7 荷主との定期的な協議の場の現状

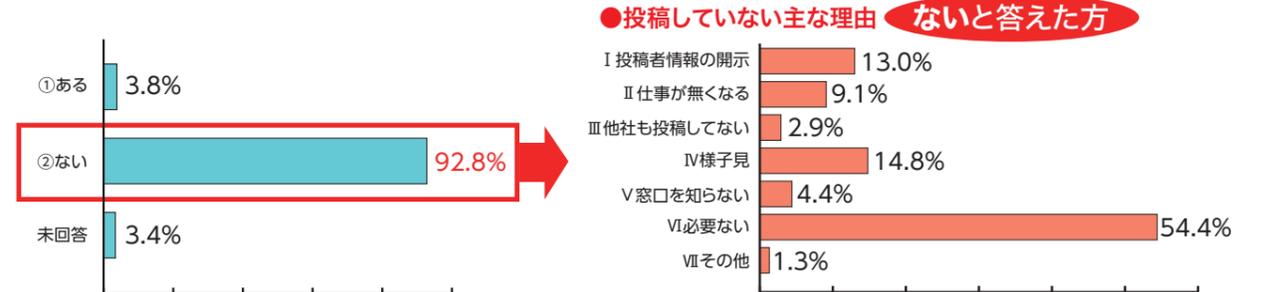
ないと答えた方



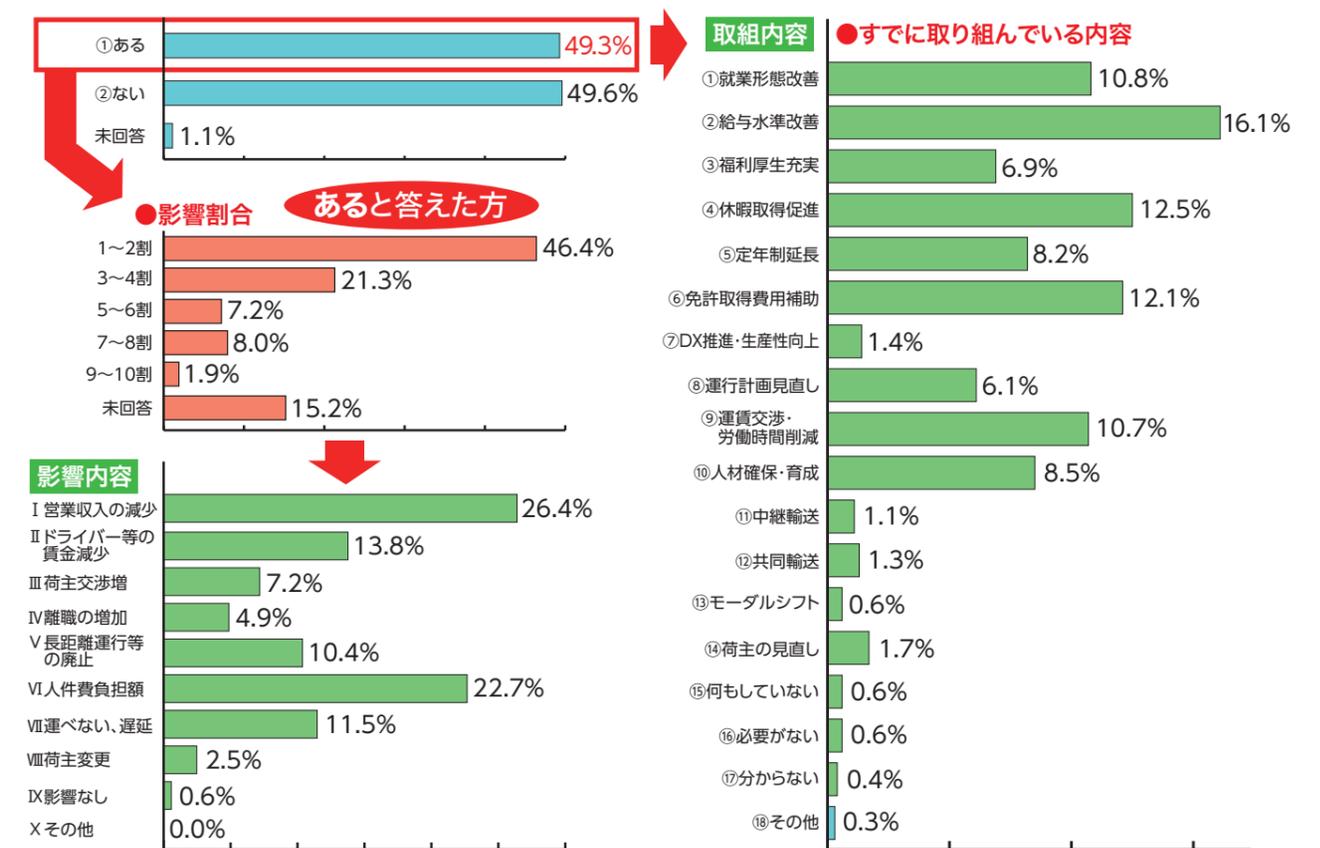
8 荷主の理解度は進んだと思うか?



9 行政が設置している目安箱に荷主情報を投稿したことはあるか?



10 「2024年問題」への影響



安定的で継続的な輸送サービスの実現のために ご理解とご協力をお願いします!

令和6年4月から適用となった「**罰則付き時間外労働の上限規制(960時間)**」や「**改善基準告示**」(物流の2024年問題)に対応するため、各トラック運送事業者はより一層の人材確保や更なる生産性の向上及び効率的な運行計画等を策定し、日々の運行に努めております。

しかし、道内トラック運送業界の現状は、本年度の当協会による調査においては、回答のあった事業者の**約8割**がドライバーの採用に関し問題を抱えており、人手不足感は全体の**約7割**に達し、依然として、全産業比で労働時間は**約2割長く**年間賃金が**5%~15%程低い**状況にあることから、新たな人材の確保も困難な状態です。

さらにドライバーの年齢構成を見ると、全国では40歳以上のドライバーは約77%という状況ですが、当協会調べでは40歳以上の道内ドライバー(男性)は**約85%**という調査結果となっており、全国平均に比べドライバーの高年齢化が大変顕著に表れております。

また、経済産業省・国土交通省・農林水産省で組織する「持続可能な物流の実現に向けた検討会」においては、2019年度比でドライバー数減少も加味した場合、2030年度においては「**34.1%の輸送能力が不足**する可能性がある」と試算しており、今回の調査においては、「物流の2024年問題」と称される労働規制適用後において「影響がある」と回答した事業者は**約49%**と半数近くが何らかの影響を受けている状況にあります。

現段階においては物流機能を維持(**どうにか運べている**)できている状況ですが、全国平均に比べドライバーの高年齢化が顕著で、かつ、広域分散型で冬期間の運行を伴う地理的要件と、他都府県に比べ道路の整備率が低い道内においては、今後のトラック輸送への影響が国の予測値を大幅に上回る可能性もございます。

「物流の2024年問題」は通過点に過ぎません。

ドライバーの働き方改革を推進した結果、労働時間の減少が賃金低下を招くのではなく、現状の給与水準を上昇させていかなければ、益々ドライバー不足に拍車がかかり、道内経済や道民の生活に必要な不可欠な物流が滞ることも懸念されております。

限りある輸送力(ドライバー)で対応するためには 物流の効率化が必要です!

昨今報じられている「**2030年問題**」や「**2040年問題**」については、完全に回避することが困難であることから、近い将来「物流の2024年問題」が顕在化し、物流が停滞する事態【**物流クライシス**】が現実味を帯びてきております。

そのため、荷主企業の皆様には参画するサプライチェーンが途切れることのないよう、【**持続的で安定した輸送力の確保**】に向け、「**標準的な運賃**」や「**燃料サーチャージ制**」の導入、「**荷待ち・荷役時間解消**」及び「**パレット化による手荷役の削減**」「**リードタイムの延長**」並びに「**高速道路・フェリー利用時の料金負担**」等々について、ご理解とご協力をいただき、トラック運送事業者との協議を十分に行っていただく必要があります。

「2024年問題」への対応は、トラック運送事業者のみならず、発着荷主企業の皆様のご理解ご協力が欠かせません。

長引く円安等により、資材価格等が高騰し価格転嫁もままならず、荷主企業の皆様にも多大な影響を及ぼしている状況ではございますが、道内の物流を担う関係者が一丸となって、トラックドライバーの労働環境改善等を図り、道内貨物輸送量の9割以上を担うトラック輸送の維持に向けて取り組んで参りましょう。

トラック運送事業者は、 物流のパートナー!!

ドライバーの労働環境改善

効率的な輸配送体制の構築

ドライバーへの負担を軽減した安定的かつ
継続的なトラック輸送の実現!!

トラックドライバーの働き方改革推進に
ご理解とご協力をお願いします!