

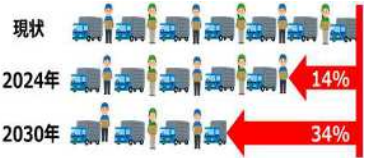
「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

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**、努力義務に係る措置の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

※法律の名称を変更。

※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉



2. トラック事業者の取引に対する規制措置

【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措置

【貨物自動車運送事業法】

○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を**義務付け**。

○国交省HPI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		0
○積載率向上による輸送能力の増加	16パーセント増加		

荷主・物流事業者に対する規制措置のポイント

荷主・物流事業者間の**商慣行を見直し**、荷待ち・荷役等時間の削減や積載効率の向上等を図る。

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。

* 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。

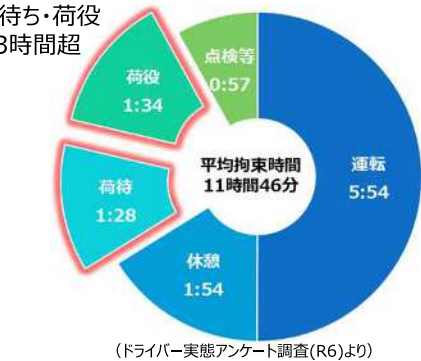
一定規模以上の事業者

○上記①②の事業者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**、努力義務に係る措置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「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。
※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〉

-----【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】-----【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」判断基準】-----【荷主等が取り組むべき措置の例】-----



取り組むべき措置	判断基準（取組の例）
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
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
積載効率の向上等	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等



新物効法の施行に向けた検討状況

○国交省・経産省・農水省3省の審議会の合同会議※の取りまとめを踏まえ、**本年4月1日より、新物効法に基づく運送・荷役等の効率化に向けた基本方針、荷主・物流事業者の努力義務、判断基準等を施行。**

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

基本方針のポイント ※本年（2025年）4月1日施行

（1）トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標

・物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、安全性の確保を前提に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、令和10年度までに、以下の目標の達成を目指す。

- ① 5割の運行で、**1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減**（1人当たり年間125時間の短縮）
- ② 5割の車両で、**積載効率50%を実現**（全体の車両で積載効率44%に増加）

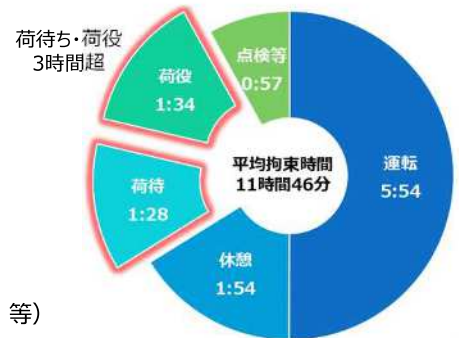
（2）トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

・国と地方公共団体は、自らが荷主や施設管理者になる場合、率先してドライバーの運送・荷役等の効率化に資する措置等を実施
・国は、設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、自動運転トラック・ドローン物流の実用化、物流人材の育成等を支援

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

・積載効率の向上等 ・荷待ち時間の短縮 ・荷役等時間の短縮

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



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

・再配達の削減や多様な受取方法等の普及促進 ・「送料無料」表示の見直し
・返品削減や欠品に対するペナルティの見直し

（5）その他トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するトラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進

・物流に関わる多様な主体の役割（地域の産業振興やまちづくりとの連携、経済界全体での理解増進 等）
・トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提（中継輸送拠点の整備、「標準的運賃」の浸透 等）

荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント ※本年（2025年）4月1日施行

<荷主・物流事業者の判断基準等>

○**すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、**物流効率化のために取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、これらの**取組の例を示した判断基準・解説書**を策定。

① 積載効率の向上等

- ・複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等



地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- ・トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等による貨物の出荷・納品日時の分散 等

※ トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う



トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- ・パレット等の輸送用器具の導入による荷役等の効率化
- ・商品を識別するタグの導入や検品・返品水準の合理化等による検品の効率化
- ・バース等の荷捌き場の適正な確保による荷役作業のための環境整備
- ・フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によるトラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化 等



パレットの利用や検品の効率化

<荷主等の取組状況に関する調査・公表>

○荷主等の判断基準について、**物流事業者を対象として定期的なアンケート調査**を行い、上記①～③の**取組状況を把握**するとともに、これらの回答の**点数の高い者・低い者も含め公表**（点数の低い者の公表を検討する際は、ヒアリング等により適切に実態を把握する）。

<物流に係る事業者等の責務>

○荷主等に該当しない、施設管理者、商社、ECモール運営事業者、物流マッチングサービス提供事業者など、**運送契約や貨物の受け渡しに直接関係を持たないものの商取引に影響がある者**についても、その**取組方針や事例等**を示すことを検討。3

積載効率の向上等

- 複数の荷主の貨物の積合せを行うこと等により、**輸送網を集約**すること
- 荷主や他のトラック事業者等と協議を実施し、**配送の共同化**に取り組むこと
- 求貨求車システム等を活用した復荷の確保により、**実車率の向上**を図ること
- 配車システムの導入等により、**配車・運行計画の最適化**を行うこと
- 輸送量に応じた大型車両の導入等により、**積載することが可能な貨物の総量を増加**させること



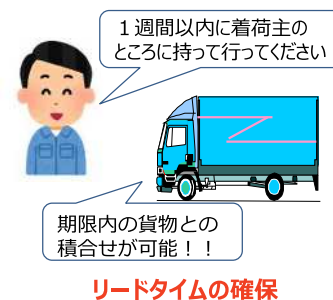
- ※ このほか、合同会議の取りまとめを踏まえ、
- ・トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間を把握し、荷主が自ら荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に実際に要したこれらの時間について情報提供すること
 - ・関係事業者がトラック予約受付システムを導入している場合は、そのシステムを利用すること
 - ・荷主が指示した時刻・時間帯に遅延する場合は荷主や寄託倉庫にその状況を報告するとともに、理由なく必要以上に早くトラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう、効率的な配車・運行に努めること。
 - ・取引先に対して、共同輸配送のための個建て運賃の導入やリードタイムに応じた運賃設定、標準仕様パレットの活用などの提案を行うこと
- 等にも取り組んでいただきたい。

4

荷主（発荷主・着荷主）の判断基準・解説書の概要

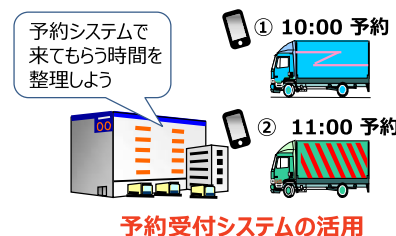
積載効率の向上等

- トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ等に積極的に取り組めるよう、**実態に即した適切なリードタイムの確保**や**荷主間の連携**に取り組むこと
- トラック事業者の運行効率向上のため、**繁閑差の平準化**や**納品日の集約**等を通じた発送量・納入量の適正化や、配車システムの導入等を通じた**配車・運行計画の最適化**に取り組むこと
- 適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化ができるよう、**社内の関係部門（物流・販売・調達 等）の連携を促進**すること 等



荷待ち時間の短縮

- トラックが一時に集中して到着することがないよう、**トラック予約受付システムの導入**や**混雑時間を回避した日時指定**等により、**貨物の出荷・納品日時を分散**させること（システムについては、実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと） 等



荷役等時間の短縮

- **パレット、カゴ車等の輸送用器具**の導入により、荷役等の効率化を図ること
- 貨物の出荷の際に、**出荷荷積み時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等**を行うこと
- フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、**トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化**を図ること
- ASNの活用、バーコード等の商品の識別タグの導入等により、**検品の効率化**を図ること
- **バース等の荷捌き場**を貨物の量に応じて適正に確保し、作業環境を整えること 等

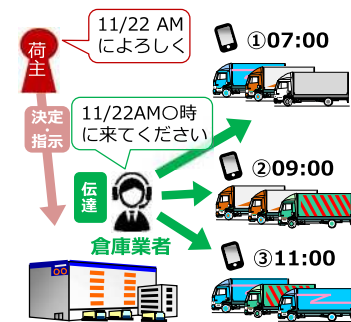


5

荷待ち時間の短縮

※倉庫業者のみ努力義務が課される

- トラックが一時に集中して到着することがないよう、**トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等により、貨物の出荷・納品日時を分散**させること（システムについては、実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと）等



予約受付システムを活用した調整

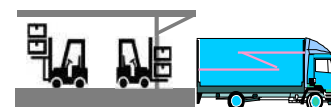
荷役等時間の短縮

※全ての関連事業者に努力義務が課される

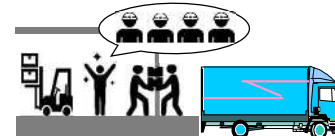
- **バース等の荷捌き場を貨物の量に応じて適正に確保し、作業環境を整える**こと
- 荷役前後の搬出入の実施に関するマニュアルの作成や周知等により、**搬出入を迅速に行う**こと
- フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、**ドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化**を図ること
- 発送先の荷主ごとに有償で**貨物を仕分けて**トラックドライバーに引き渡すこと
- 荷主から一貫パレチゼーション実現のためにパレットでの納品を提案された場合に、**その提案に有償で協力を行う**こと等により、荷役等の効率化を図ること
- **検品を効率的に実施するための機器を導入**すること等により、**検品作業の時間を短縮**すること 等



物量に応じた拡張



フォークリフト等を適切に配置



作業員を適切に配置

特定事業者の指定基準等のポイント ※来年（2026年）4月施行予定

※合同会議取りまとめから抜粋

<特定事業者の指定基準>

- 中長期計画の作成や定期報告等が義務付けられる**一定規模以上の事業者（特定事業者）**について、全体への寄与度がより高いと認められる**大手の事業者が指定**されるよう、それぞれ以下の指定基準値を設定。

特定荷主・特定連鎖化事業者

取扱貨物の重量 9万トン以上
（上位3,200社程度）

特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上
（上位70社程度）

特定貨物自動車運送事業者等

保有車両台数 150台以上
（上位790社程度）

<中長期計画・定期報告の記載内容>

中長期計画

- 作成期間
 - ・ **毎年度提出することを基本**としつつ、計画内容に変更がない限りは5年に1度提出
- 記載内容
 - (1) **実施する措置**
 - (2) 実施する措置の**具体的な内容・目標等**
 - (3) 実施**時期** 等

定期報告

- 記載内容
 - (1) 事業者の**判断基準の遵守状況**（チェックリスト形式）
 - (2) 判断基準と**関連した取組に関する状況**（自由記述）
 - (3) **荷待ち時間等の状況**【荷主等】
- 荷待ち時間等の状況の計測方法
 - ・ 取組の実効性の確保を前提として**サンプリング等の手法**を許容
 - ・ 荷待ち時間等が**一定時間以内の場合には報告省略が可能** 等

※荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表については、市場や消費者からの評価につながる仕組みの創設に向けて、新物効法の枠組みと合わせて具体化。

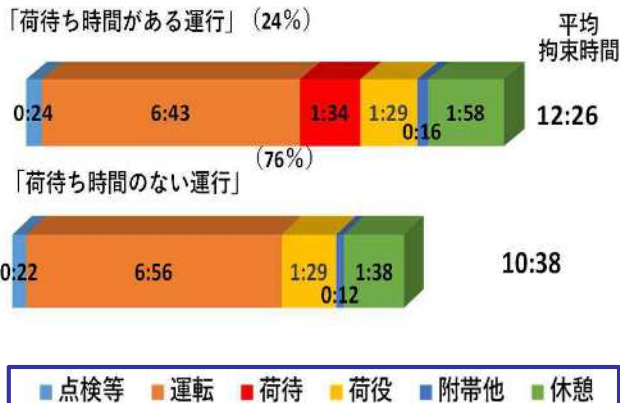
<物流統括管理者（CLO）の業務内容> ※CLO：Chief Logistics Officer

- 物流統括管理者**は、ロジスティクスを司るいわゆる**CLOとしての経営管理の視点や役割も期待**されているため、**事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位**にある**役員等の経営幹部から選任**し、以下の業務を統括管理する。

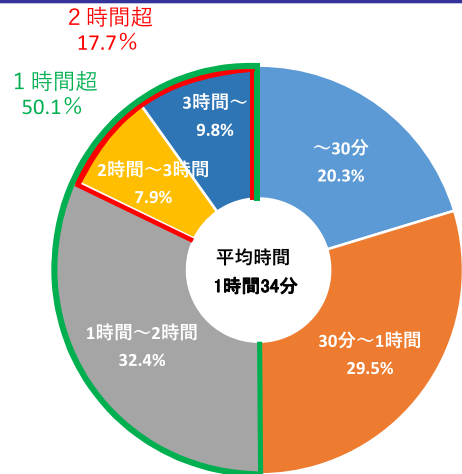
- ・ 中長期計画、定期報告等の作成
- ・ **トラックドライバーの負担軽減とトラックへの過度な集中を是正**するための**事業運営方針**の作成や**事業管理体制**の整備
- ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための**設備投資、デジタル化、物流標準化**に向けた**事業計画の作成・実施・評価**
- ・ **社内の関係部門**（開発・調達・生産・販売・在庫・物流等）**間の連携体制の構築や社内研修の実施** 等

- 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)

自動車運送事業における労働時間規制の改正

厚生労働大臣の「改善基準告示」と国土交通大臣の「勤務時間・乗務時間告示」の2つがある。

バス運転者の「改善基準告示」が改正されます。

令和6年4月より適用予定です。

1か月(1年)、4週平均1週(52週)の拘束時間	①次のいずれかを選択 1年：3,300時間以内 1か月：281時間以内 4週平均1週(52週)の拘束時間 52週：3,300時間以内 4週平均1週：65時間以内
1日の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間を超えてはならない)
1日の休憩時間	連続11時間以上とすることが必要
運転時間	2日平均1日：9時間以内 4週平均1週：44時間以内
連続運転時間	4時間以内(運転の中断は10分間隔で20分以上とすることが必要)
予期し得ない事象	予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ①：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ②：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ③：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。

トラック運転者の「改善基準告示」が改正されます。

令和6年4月より適用予定です。

1年、1か月の拘束時間	1年：3,300時間以内 1か月：281時間以内
1日の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間を超えてはならない)
1日の休憩時間	連続11時間以上とすることが必要
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(運転の中断は10分間隔で20分以上とすることが必要)
予期し得ない事象	予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ①：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ②：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ③：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。

タクシー・ハイヤー運転者の「改善基準告示」が改正されます。

令和6年4月より適用予定です。

1日以内の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間を超えてはならない)
1日の休憩時間	連続11時間以上とすることが必要
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(運転の中断は10分間隔で20分以上とすることが必要)
予期し得ない事象	予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ①：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ②：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ③：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。

改正の目的

【成立:令和5年6月14日、公布・施行:令和5年6月16日】

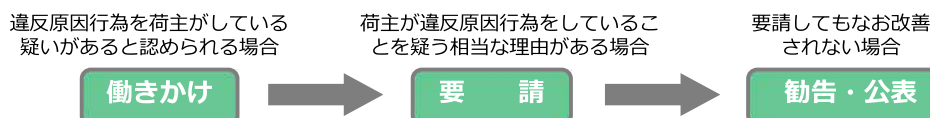
- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制(960時間)の適用を見据え、平成30年の議員立法における時限措置として、**「荷主対策の深度化」と「標準的な運賃」の制度を創設**
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいつそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により**労働条件を改善することが急務だが、担い手確保のための取組は道半ば**
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、**両制度を継続的に運用することが必要**

改正の概要

改正前 【時間外労働規制が適用される(令和6年3月)までの時限措置】

荷主対策の深度化

トラック事業者の法令遵守に係る**国土交通大臣による荷主への働きかけや要請等を実施**



標準的な運賃

運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標としての「**標準的な運賃**」制度(令和2年4月告示)
⇒セミナーや各種協議会等による周知・浸透



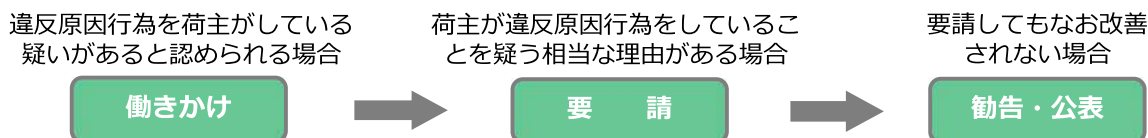
改正後

上記について「当分の間」の措置とする

荷主対策の深度化

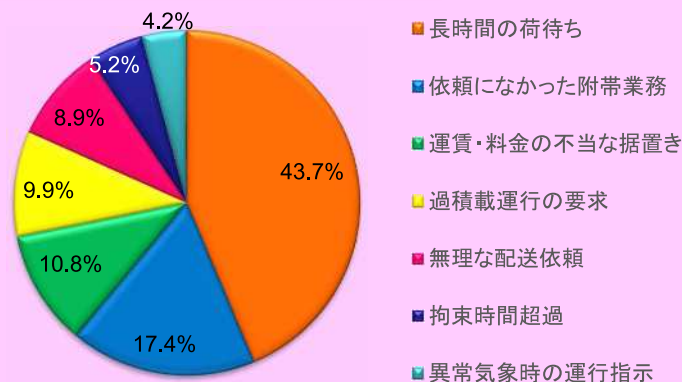
貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

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

荷主起因の違反原因行為の割合

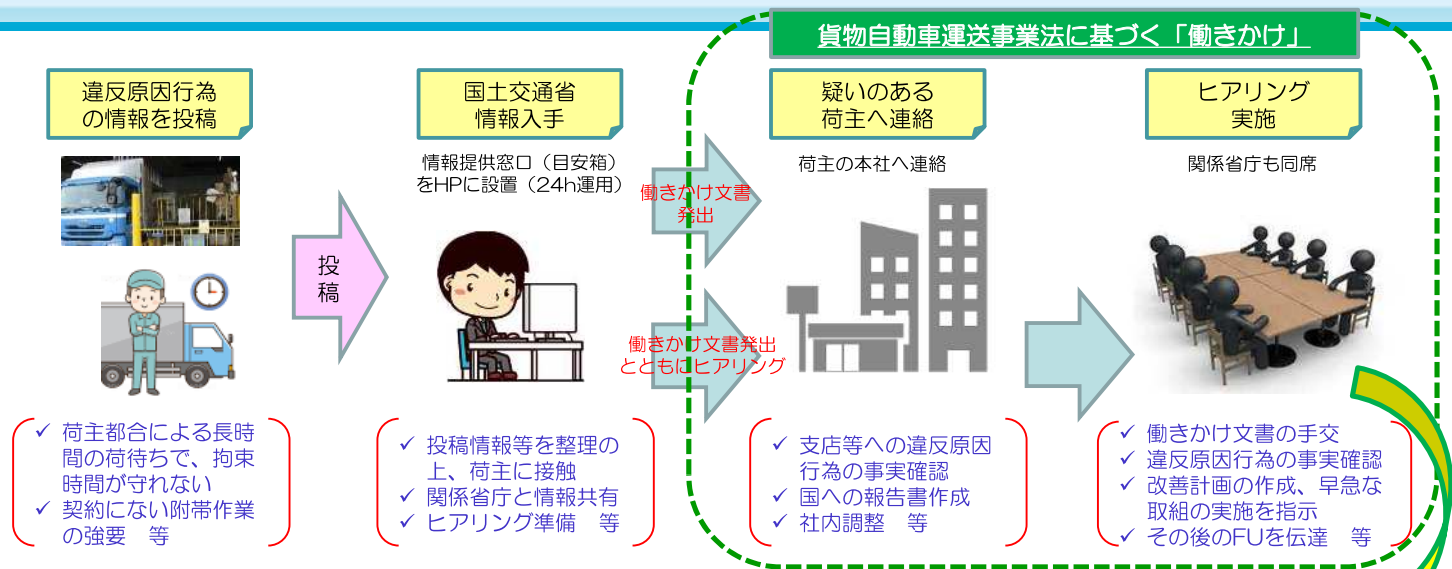


「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要 請	5
働きかけ	142

※令和5年8月31日現在
(令和元年7月からの累計)

貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」実施までの手順



- 「働きかけ文書発出とともにヒアリングを実施する場合は、主に以下の流れに沿って実施」
 - 長時間の荷待ち、運賃・料金の不当な据置き、過積載の指示等、**違反原因行為の事実確認**
 - 違反原因行為が事実の場合、早急の解消に向けた**改善計画の作成・提出**
 - 改善計画には、**違反原因行為の解消に必要な期間を設定（改善期間：概ね3か月程度）**
 - **取組の確実な実施を指示するとともに、進捗状況や改善効果等を定期的にヒアリングや提出データ等で確認し、違反原因行為が解消されたことが確認できるまでフォローアップ**
 - 当該荷主が扱う貨物を所掌する関係省庁（経産省、農水省等）と連携してヒアリングを実施

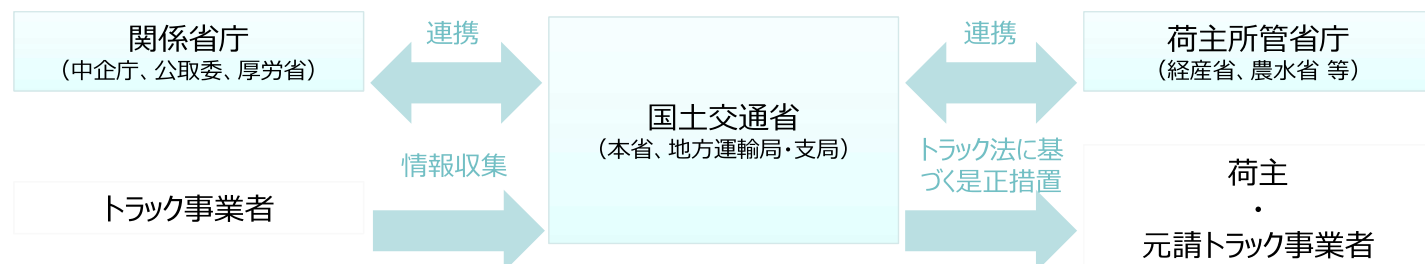
これまでの実績（令和5年8月末までの累計）：働きかけ⇒142件、要請⇒5件

トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化

- **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。

- 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、荷主による買いたたきや価格転嫁交渉に応じない事例など、**荷主と倉庫業者との間の取引適正化が課題**。
- 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、

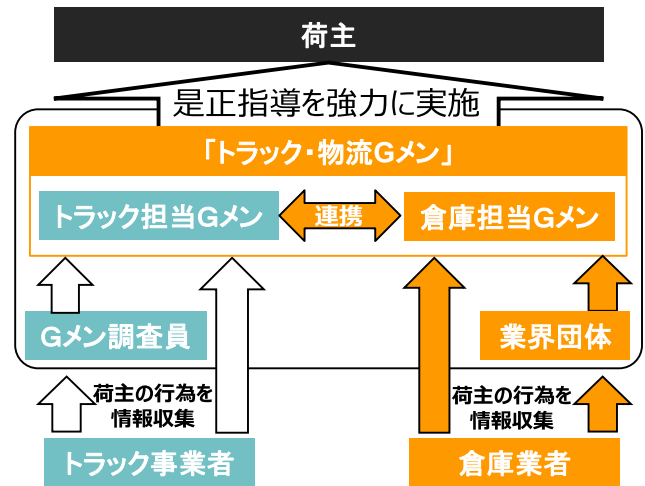
- ・国土交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・各都道府県のトラック協会が新たに設ける「**Gメン調査員**」166名

を追加し、**総勢360名規模**で対応

スケジュール

11月1日 新体制始動
11月～12月 集中監視月間

業務フローのイメージ



参考 ○流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案に対する附帯決議（抄）（衆・国土交委）
 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

23

お困りごとがあれば、情報提供・ご相談を！

積込先、配送先で 困りごと、ありませんか。

情報ください

恒常的に長い荷待ち時間
 過労運転防止義務違反を招くおそれがあります。

無理な到着時間の設定
 最高速度違反を招くおそれがあります。

過積載になるような依頼
 過積載運行を招くおそれがあります。

異常気象時の運行指示
 輸送安全確保義務違反を招くおそれがあります。

そのほか、こんな行為についても情報があればお寄せください。

- 依頼（契約）にない附帯作業（貨物への値札ラベル貼り、などをさせられるが料金が支払われない。）
- 運賃・料金等の不当な据置き

国土交通省トラックGメンが荷主・元請事業者の本社に対して「働きかけ」、「要請」を行い、是正を指導します。

【電話でのご連絡はこちらまで】
 国土交通省 西国運輸局 自動車交通部 貨物課 087-802-6773
 徳島運輸支局 輸送・監督部 089-641-4811 香川運輸支局 企画総務・輸送・監督部 087-862-1357
 愛媛運輸支局 輸送・監督部 089-956-1563 高知運輸支局 輸送・監督部 088-866-7311

「自覚書」
 依頼サイト
 国土交通省HP内

「トラックGメン」とは…

トラックGメンは、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国土交通省が創設した専門部隊です。「プッシュ型(積極的)情報収集」や、違反原因行為の疑いのある荷主・元請事業者**本社**への「働きかけ」や「要請」等を行い、疑いが事実であれば、改善に向けた計画策定を指導します。

【働きかけ・要請の手順】

情報入手 → 情報確認 → 働きかけ → ヒアリング → 改善計画策定・フォローアップ → 再発の場合 → 要請

【働きかけ後の改善事例】

依頼（契約）にない附帯作業（食品製造卸会社・農産物等）
 一改善後 - 作業範囲、運送料金、作業時間帯をそれぞれ分けて契約を締結

【要請後の改善事例】

長時間の待機（製造業・発着主）
 働きかけ後の待機により要請実施
 一改善後 - 「入庫時間の指定」「出荷口の増設」「荷送先付近の倉庫を中継地点として活用」などを実施

【働きかけ後の改善事例】

依頼（契約）にない附帯作業（食品製造卸会社・農産物等）
 一改善後 - 作業範囲、運送料金、作業時間帯をそれぞれ分けて契約を締結

【要請後の改善事例】

長時間の待機（製造業・発着主）
 働きかけ後の待機により要請実施
 一改善後 - 「入庫時間の指定」「出荷口の増設」「荷送先付近の倉庫を中継地点として活用」などを実施

目安箱（具体的なイメージ）

トラックGメンの適切な活動のため、目安箱への投稿をお願いします。

投稿いただきたい内容

- ご意見・事例の分類
 ……長時間の荷待ち、依頼にない附帯業務など
- ご意見・事例の具体的な内容
 ……いつ、どこで、誰から、どのようなことをさせられたか
- 貨物の種類
 ……加工食品、日用品、機械・機械部品など
- 発着荷主の業種
 ……農林漁業、鉱業・採石業・砂利採取業など
- 投稿者の情報
 ……会社名、お名前、ご職業、ご連絡先など
 ※「国土交通省からの連絡可否」において、「連絡不可」を選択いただいた場合、ご連絡を差し上げることはありません。

※荷主等（働きかけ・要請の対象）から情報提供元が特定されないよう配慮します。

違反原因行為に係る実態調査の結果(概要)

◆令和6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。

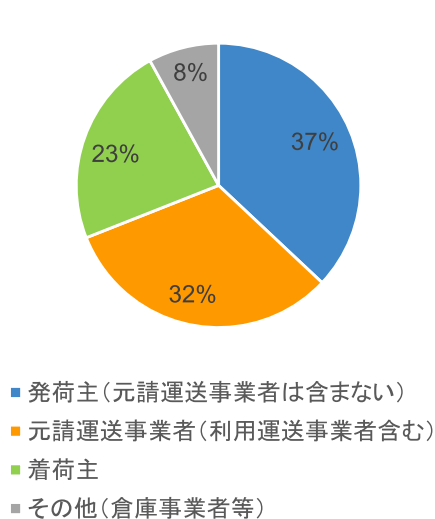
○調査対象事業者数：**62,848者**(R5:63,251者)

○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。

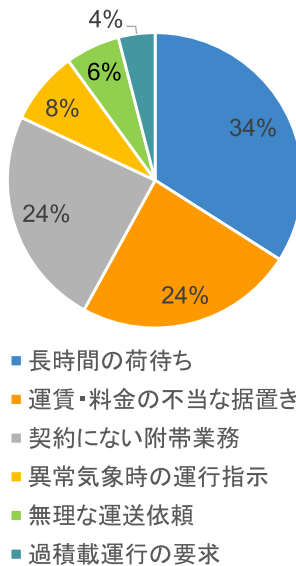
うち、違反原因行為があったと回答した件数：**3,308件**(R5:4,441件)

○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。

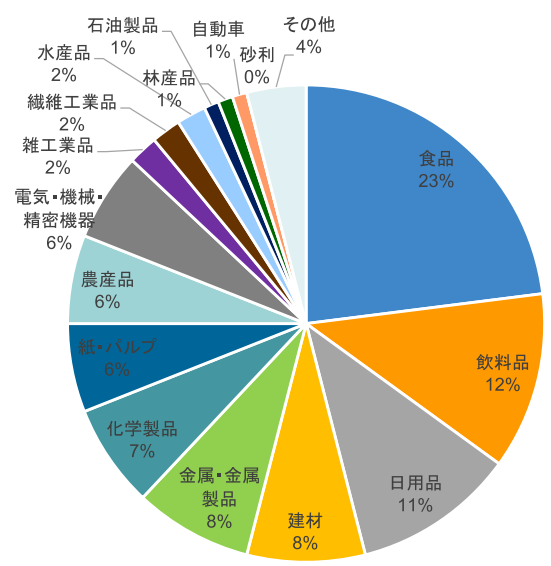
違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



違反原因行為の割合



違反原因行為ありの回答における輸送物品(複数回答)



違反原因行為に係る実態調査の結果(主な傾向)

◆回答のあったトラック事業者のうち、Gメンの活動を認知している割合は約78%となっている。

◆違反原因行為の実態調査を基にGメンが追加でトラック事業者から詳細情報を収集したところ、違反原因行為の上位3位では、下記のような傾向があった。

◆一方、違反原因行為があると回答したトラック事業者のうち、匿名で連絡が取れないもの(約24%)、Gメンによる追加調査を希望しないもの(約32%)、是正指導に活用を望まないもの等(約9%)※があり、是正指導に至らない事案も多く、今後ともGメン活動に対するトラック事業者の理解と協力を得ていくことが重要。※重複あり

長時間の荷待ち

- ・荷主から到着時間の指定があった割合は約53%。
- ・1～2時間の荷待ち(荷役を含まず)が最も多く、次が2～3時間、3時間超の順となっている。
- ・トラック事業者からは、「待機時間解消のために予約システムを導入されたが、予約できる時間が限られており予約が取れない。」「リフトマンが不足しており、バースに着いても荷役が始まらない。」「オーダーの早期化を着荷主に依頼している。」といった声が多く聞かれた。
- ・他方、運送会社の都合による荷待ち(「予約をしていない」「予約時間よりも早く到着した」等)への指摘もあった。

運賃・料金の不当な据置き

- ・金額を書面で提示したうえ、運賃交渉している割合は約62%。
- ・トラック事業者が提示した根拠で主なものは、「自社原価(標準的運賃を基礎としたものを含む)」。
- ・交渉したが一方的に決定した価格を押し付けられ、希望する値上げ等に至らなかったという案件が多い。
- ・元請に交渉したところ、真荷主が値上げに応じてくれないことを理由に据え置かれたという案件もあった。

契約にない附帯業務

- ・契約にない附帯業務の種類として「荷物の仕分け作業」と回答したものの割合が一番高かった(約24%)。
- ・トラック事業者からは「昔からの商慣習によるものであり、やめることを言い出しにくい。」との声が多く聞かれた。
- ・「配送先で指示された附帯業務について発荷主に確認したところ、やらなくてもいいと言われ着荷主と認識が異なっている。」という案件もあった。

トラック・バス・タクシードライバーのための「働きやすい職場認証制度」

安心を兌せる！ 人が集まる！

国土交通省、関係団体からのメッセージ

国土交通省 総務局長 堀内 文太郎 氏
自動車運送業界は、長年労働力不足と人材不足を問題としてきた。特にトラック業界は、労働者不足が深刻化している。働きやすい職場環境を整えることが、人材確保の鍵となる。本認証制度は、働きやすい職場環境を整えるための取り組みを「見える化」して、業界に人材を呼び込むことを目的としている。国土交通省としても、働きやすい職場環境を整えるための取り組みを支援していく。働きやすい職場環境を整えることが、人材確保の鍵となる。本認証制度は、働きやすい職場環境を整えるための取り組みを「見える化」して、業界に人材を呼び込むことを目的としている。国土交通省としても、働きやすい職場環境を整えるための取り組みを支援していく。

公益社団法人 全日本トラック協会 総務部長 佐野 清一 氏
2024年4月の就業時間短縮規制の導入が、いよいよ決まってきた。これにより、働きやすい職場環境を整えることが、人材確保の鍵となる。本認証制度は、働きやすい職場環境を整えるための取り組みを「見える化」して、業界に人材を呼び込むことを目的としている。国土交通省としても、働きやすい職場環境を整えるための取り組みを支援していく。

公益社団法人 日本バス協会 理事長 石坂 義徳 氏
バス業界は、働きやすい職場環境を整えることが、人材確保の鍵となる。本認証制度は、働きやすい職場環境を整えるための取り組みを「見える化」して、業界に人材を呼び込むことを目的としている。国土交通省としても、働きやすい職場環境を整えるための取り組みを支援していく。

一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会 副会長 武居 利春 氏
タクシー業界は、働きやすい職場環境を整えることが、人材確保の鍵となる。本認証制度は、働きやすい職場環境を整えるための取り組みを「見える化」して、業界に人材を呼び込むことを目的としている。国土交通省としても、働きやすい職場環境を整えるための取り組みを支援していく。

申請期間
2023年度：一つ星 新規・継続 二つ星 新規
2023年7月18日～2023年9月15日
2023年度：三つ星 新規
2023年9月19日～2023年10月16日

使っています！認証マーク！

ハローワークでも効果てきめん！
認証取得事業者はハローワークでのサポートが手厚く、求職者の目にとまりやすい求人票も作成できます。その結果、女性ドライバーへの応募がありました。

会社説明会で採用効果は倍！
職場環境の改善に力を入れてきましたが、自社で営業しても採用力がありました。今回、第三者機関からの認証取得を前向きにすることで採用に効果がありました。

高校教員や親戚さんへの安心感が違います！
国土交通省が保証した認証という点もあり、親戚や親戚の親戚、教員や親戚さんに「安心な職場だ」と好評でした。会社説明がしやすくなりました。

認証マーク表示で職場づくりのアピール！
認証について（労働環境や労働条件の改善に積極的に取り組んでいる事業者を認定するマークです）と説明することで、職場作りについて具体的に説明しやすくなりました。

認証取得によるインセンティブ

国土交通省の監督について
「二つ星」「三つ星」の認証事業者のうち、対面による審査を行った事業者については、員外、監督を実施していないことを確認した旨の通知を郵送することにより、監督の対象から除外することができると規定されています。

国土交通省の補助金（2022年度実績）

- トラック関係
 - テルゲートリファレンス導入支援：申請件数が予算額を超えて抽選を実施する場合、本認証制度取得事業者等を優先
 - 予約受付システム等支援及び大型等免許取得支援：本認証制度取得事業者等が申請対象（予定）
- バス・タクシー関係
 - 二種免許取得支援：予算の範囲内で本認証制度取得事業者等を優先

制度の概要、申請の詳細など案内はこちらから
<https://www.uitenetsushokoku.jp/>

国土交通省 運輸局・運輸支庁・国土交通省 運輸局・運輸支庁
一般社団法人 日本海運協会 交通物流部
〒102-8567 東京都千代田区千代田4-7-7 TEL 03-5226-2412

トラック運送業における人材確保のためのパンフレット・好事例集について

- トラック運送業は、我が国の経済・国民生活を支える重要な産業である一方、近年、**ドライバー不足が深刻化**。
- 将来の担い手を確保するため、トラック運送業における**効果的な理解促進・魅力発信、人材確保・育成等**に向けた基礎調査を実施し、結果を踏まえた**パンフレット・好事例集**を公表。

理解促進・魅力発信に向けたパンフレット（知っていますか？物流とトラックドライバーの話）

中学生・高校生・保護者・高校教員・一般向けに、トラック運送業・トラックドライバーに対する理解・イメージ・魅力等について調査。

調査結果を踏まえ、対象者ごとに編集方針を検討。

- (例) 中学生 → トラック業界に対する興味を促進する。
高校生 → 就職先の候補として関心を高める。
保護者 → 就職先としての理解を深めてもらう。
高校教員 → 就職を希望する学生へ薦める業界の一つとして認識してもらう。
一般 → 転職する際の業界の候補の一つとして認識してもらう。

それぞれ中学生・高校生・保護者・高校教員・一般向けに、**物流の役割**やトラックドライバーの**魅力、業務内容**等について紹介。

【主な内容】

- 物流・トラック運送業の役割
- トラックドライバーの業務内容
- キャリアアップのイメージ
- 安全に配慮した労働環境 等

人材確保・育成等に向けた好事例集（トラックドライバーの採用・定着に向けた取組事例・ポイントを紹介！）

運送事業者や専門家等へのアンケート・ヒアリングを通じ、人材確保・育成や、取引環境改善に向けた取組等について調査。

以下の観点から調査・分析を実施。

- ・ 女性、若者、高齢者などの多様な人材の採用に関して、働き手は何を重視し、事業者はどのような効果的な取組を実施しているか。
- ・ ドライバーの**定着率の向上**に向けて、どのような取組が有効か。
- ・ 提案力を有する人材の育成を見据え、取引環境改善に向けた**荷主との交渉**を行うには、どのような点に留意すべきか。

事業者における**人材確保・定着**に向けた**好事例・ポイント**や、**荷主との交渉**における**ポイント**などを紹介。

【主な内容】

- 運送事業者の**好事例**の紹介
- 採用に向けたポイント（柔軟な勤務制度、キャリアパスの提示等）
- 人材定着に向けたポイント（研修制度の充実、コミュニケーションの徹底等）
- 取引環境改善のためのポイント（「業務記録」の活用、原価計算の実施等）

女性トラックドライバー（愛称：トラガール）の活躍を社会に広く発信する「トラガール促進プロジェクト（ウェブサイト）」を通じて、トラガールや経営者に対する有益な情報を発信。トラガールサイトは平成26年に作成し、令和4年に全面リニューアルを実施。



主なコンテンツ例

現役トラガールインタビュー

- ・ 経歴や経験年数、現在の業務内容などが異なる様々な現役トラガール10名に対するインタビュー記事を掲載
- ・ トラガールになったきっかけや、思うことなど現役トラガールならではの声をご紹介します



トラガール活躍中の会社経営者インタビュー

- ・ 多くのトラガールが活躍している会社の経営者に対するインタビュー記事を掲載
- ・ 女性の活躍を進めるにあたっての工夫や気づき等、これから女性の更なる活躍を目指す会社にとって有益な情報をご紹介します



トラガール活躍場面の紹介

- ・ 運転免許の種類に応じた積載物や配送先など主な配送シーンを紹介
- ・ 自身のキャリアアップのイメージにつなげる



求人情報の紹介

- ・ 全日本トラック協会が提供するドライバー求人情報のウェブページと連携
- ・ トラガールサイトの閲覧者に対して、採用に積極的なインタビュー掲載企業の求人情報まで一気通貫にたどり着ける情報を整備



サイトURL：
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/tragirl/>

女性・若年層の活躍に向けた取組み(国土交通省②)

- ・ 主に若年層を対象に、気軽に楽しみながらトラック業界の魅力を知ってもらうことを目的として、**未来に向かって走るシゴト（トラック業界）の魅力発見サイト「WHAT is HaKoBu」を令和5年6月に開設**
- ・ 本サイトは、街中にある身近な「HaKoBu」仕事の工夫や裏側を知る「HaKoBu」の舞台裏や、「HaKoBu」仕事に携わる人の就労観やプロの想いを伝える「HaKoBu」の達人、各企業から次世代に向けてトラック業界の魅力をアピールするあなたへの未来メッセージボックスなどのコンテンツで構成。また、同サイト内では、**物流をテーマにした高校向けキャリア教育プログラムを無償提供**
- ・ **特に就業前の若者に**、知っているようで知らない社会における「HaKoBu」の役割を発見し、トラック業界の魅力を感じてもらうことで、**トラックドライバー等を将来の職業の選択肢の一つとして認識してもらうための情報サイト**

※本サイト内では、生活に欠かすことができない「物流」を「HaKoBu」と表現

コンテンツ紹介

「WHAT is HaKoBu」サイトURL：<https://www.mlit.go.jp/jidosha/hakobu/>

HaKoBuの舞台裏

- 街中にある身近な「モノ」（例：コンビニ弁当、ATMのお金など）が、どのように運ばれているのか、その舞台裏を知るマップ。マップ上のアイコンを選択すると、詳しい情報がポップアップ。「HaKoBu」仕事の工夫や努力について紹介

※キャリア教育プログラムと併用



HaKoBuの達人

- 宅配便ドライバー、運行管理者など「HaKoBu」仕事に携わる人の就労観やプロの想いを伝える「HaKoBu」の達人。気になる達人を選ぶと、詳しいエピソードが出現。「なるほど！知らなかった！すごい！」となる達人の技術、働き方、仕事への想いについて紹介

※キャリア教育プログラムと併用



あなたへの未来メッセージボックス

- 各企業から次世代に向けて「未来・社会をつくる」企業姿勢でトラック業界の魅力をアピールするメッセージボックスを掲載。気になるメッセージボックスを選ぶと、各企業の採用情報等のウェブページに移動
- 全日本トラック協会が提供するドライバー求人情報のウェブページとも連携

HaKoBuから考える「わたしの未来」

- 高校のキャリア教育で活用可能な物流をテーマにしたキャリア教育プログラムを無償提供。「HaKoBu」のサイトコンテンツと併用することで、すぐに授業実施が可能

※キャリア教育とは：一人一人の社会的・職業的自立に向け、必要な基盤となる能力や態度を育てることを通して、キャリア発達を促す教育のこと

<映像教材>



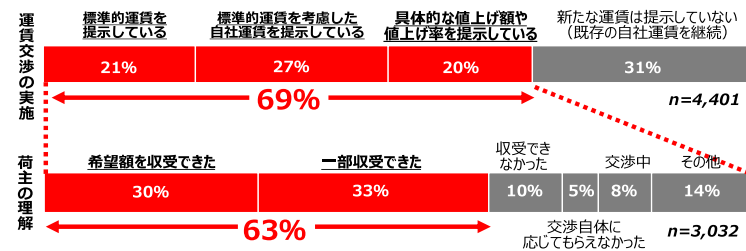
<教師用指導案・生徒用ワークシート>



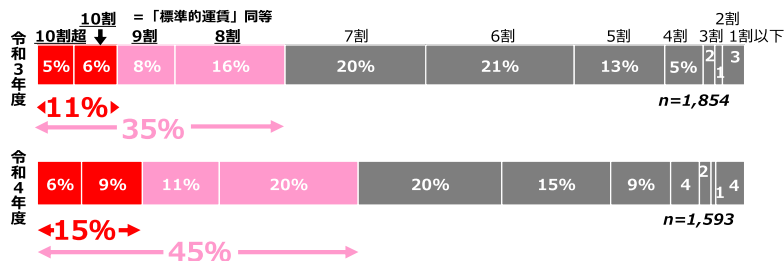
- トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、**荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標**として、「標準的運賃」制度を創設（令和2年4月告示）。
- **実運送事業者に正当な対価**が支払われるよう、**令和5年中に所要の見直し**を図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。
（※）行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

「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」等の見直しのポイント

- 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**の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会への諮問等を経て告示（令和6年3月22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 | 積込料・取卸料 | 機械荷役の場合 | 手荷役の場合 |
|--------|---------|---------|--------|
| 1,760円 | 2,180円 | 2,100円 | 2,100円 |
- ※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】

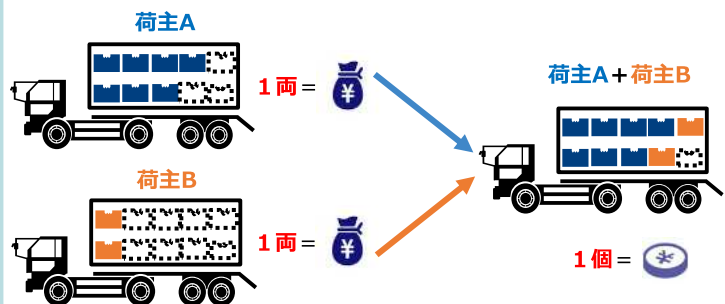
＜契約条件の明確化＞

- 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】

○国土交通省告示第12百九号
貨物自動車運送事業法（平成元年法律第8十三号）附則第一条の三第二項の規定に基づき、一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃を次のように定めるので、同条第三項の規定に基づき、生ずる。なお、令和二年国土交通省告示第百七十五号（一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃を定めた件）及び令和五年国土交通省告示第百四十七号（一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃（優待カーゴサービスの提供を促進）を定めた件）は廃止する。
令和六年三月二十二日

国土交通大臣 古藤 悠次

I 距離制運賃表

北海道運輸局

(単位：円)

キロ程\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	13,220	15,340	20,190	25,740
20km	14,930	17,340	23,000	29,550
30km	16,640	19,340	25,810	33,350
40km	18,340	21,340	28,620	37,160
50km	20,050	23,330	31,430	40,960
60km	21,760	25,330	34,240	44,770
70km	23,470	27,330	37,040	48,570
80km	25,180	29,330	39,850	52,380
90km	26,890	31,330	42,660	56,180
100km	28,600	33,330	45,470	59,990
110km	30,290	35,280	48,170	63,640
120km	31,980	37,230	50,870	67,290
130km	33,670	39,180	53,580	70,940
140km	35,360	41,140	56,280	74,590
150km	37,050	43,090	58,980	78,240
160km	38,730	45,040	61,680	81,890
170km	40,420	47,000	64,380	85,540
180km	42,110	48,950	67,080	89,190
190km	43,800	50,900	69,790	92,840
200km	45,490	52,850	72,490	96,490
200kmを超えて500km				

東北運輸局

(単位：円)

キロ程\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	13,180	15,360	19,930	25,570
20km	14,890	17,360	22,720	29,350
30km	16,590	19,360	25,500	33,130
40km	18,290	21,350	28,280	36,920
50km	19,990	23,350	31,060	40,700
60km	21,700	25,340	33,840	44,480
70km	23,400	27,340	36,630	48,260
80km	25,100	29,340	39,410	52,040
90km	26,800	31,330	42,190	55,820
100km	28,510	33,330	44,970	59,600
110km	30,190	35,280	47,650	63,230
120km	31,870	37,230	50,330	66,860
130km	33,550	39,180	53,010	70,490
140km	35,230	41,120	55,690	74,120
150km	36,910	43,070	58,360	77,740
160km	38,600	45,020	61,040	81,370
170km	40,280	46,970	63,720	85,000
180km	41,960	48,920	66,400	88,630
190km	43,640	50,870	69,080	92,260
200km	45,320	52,820	71,760	95,890
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

まで20kmを増すごとに 加算する金額	3,340	3,850	5,260	7,120
500kmを超えて50km を増すごとに加算する 金額	8,340	9,630	13,160	17,810

関東運輸局

(単位：円)

キロ程\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	18,190	23,060	29,070
20km	17,710	20,430	26,110	33,160
30km	19,630	22,660	29,160	37,240
40km	21,550	24,890	32,200	41,320
50km	23,480	27,130	35,250	45,400
60km	25,400	29,360	38,300	49,480
70km	27,320	31,590	41,340	53,570
80km	29,240	33,830	44,390	57,650
90km	31,160	36,060	47,440	61,730
100km	33,080	38,290	50,480	65,810
110km	35,010	40,500	53,450	69,770
120km	36,930	42,710	56,410	73,720
130km	38,850	44,920	59,370	77,680
140km	40,770	47,120	62,330	81,640
150km	42,690	49,330	65,300	85,590
160km	44,620	51,540	68,260	89,550
170km	46,540	53,740	71,220	93,500
180km	48,460	55,950	74,190	97,460
190km	50,380	58,160	77,150	101,420
200km	52,300	60,360	80,110	105,370
200kmを超えて500km				

北陸信越運輸局

(単位：円)

キロ程\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	13,800	15,900	20,690	26,240
20km	15,550	17,940	23,530	30,070
30km	17,310	19,980	26,380	33,910
40km	19,060	22,020	29,220	37,740
50km	20,810	24,060	32,060	41,580
60km	22,560	26,100	34,900	45,410
70km	24,310	28,140	37,750	49,240
80km	26,070	30,180	40,590	53,080
90km	27,820	32,220	43,430	56,910
100km	29,570	34,260	46,270	60,740
110km	31,310	36,260	49,020	64,430
120km	33,040	38,260	51,760	68,120
130km	34,780	40,250	54,500	71,810
140km	36,510	42,250	57,240	75,500
150km	38,250	44,250	59,990	79,190
160km	39,980	46,250	62,730	82,880
170km	41,720	48,250	65,470	86,570
180km	43,460	50,250	68,220	90,260
190km	45,190	52,250	70,960	93,940
200km	46,930	54,250	73,700	97,630
200kmを超えて500km				

まで20kmを増すごとに 加算する金額	3, 830	4, 380	5, 850	7, 800
500kmを超えて50km を増すごとに加算する 金額	9, 580	10, 950	14, 620	19, 490

まで20kmを増すごとに 加算する金額	3, 450	3, 950	5, 400	7, 250
500kmを超えて50km を増すごとに加算する 金額	8, 620	9, 890	13, 490	18, 130

中部運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2 tクラス)	中型車 (4 tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	14, 550	16, 770	21, 550	27, 550
20km	16, 360	18, 880	24, 460	31, 480
30km	18, 170	20, 990	27, 370	35, 420
40km	19, 980	23, 100	30, 280	39, 360
50km	21, 790	25, 210	33, 200	43, 300
60km	23, 600	27, 320	36, 110	47, 240
70km	25, 420	29, 430	39, 020	51, 170
80km	27, 230	31, 540	41, 930	55, 110
90km	29, 040	33, 650	44, 840	59, 050
100km	30, 850	35, 760	47, 750	62, 990
110km	32, 660	37, 830	50, 580	66, 790
120km	34, 460	39, 910	53, 400	70, 590
130km	36, 270	41, 990	56, 220	74, 390
140km	38, 080	44, 070	59, 040	78, 190
150km	39, 880	46, 150	61, 870	81, 990
160km	41, 690	48, 220	64, 690	85, 790
170km	43, 490	50, 300	67, 510	89, 600
180km	45, 300	52, 380	70, 330	93, 400
190km	47, 100	54, 460	73, 160	97, 200
200km	48, 910	56, 530	75, 980	101, 000
200kmを超えて500km				

近畿運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2 tクラス)	中型車 (4 tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	15, 060	17, 060	22, 070	27, 890
20km	16, 920	19, 190	25, 020	31, 870
30km	18, 780	21, 330	27, 980	35, 840
40km	20, 630	23, 460	30, 940	39, 810
50km	22, 490	25, 600	33, 900	43, 780
60km	24, 350	27, 730	36, 850	47, 760
70km	26, 200	29, 870	39, 810	51, 730
80km	28, 060	32, 000	42, 770	55, 700
90km	29, 920	34, 140	45, 730	59, 670
100km	31, 770	36, 280	48, 680	63, 650
110km	33, 620	38, 380	51, 550	67, 490
120km	35, 470	40, 490	54, 420	71, 330
130km	37, 320	42, 600	57, 290	75, 170
140km	39, 170	44, 700	60, 160	79, 010
150km	41, 020	46, 810	63, 030	82, 850
160km	42, 870	48, 920	65, 890	86, 690
170km	44, 720	51, 030	68, 760	90, 530
180km	46, 570	53, 130	71, 630	94, 370
190km	48, 420	55, 240	74, 500	98, 210
200km	50, 270	57, 350	77, 370	102, 050
200kmを超えて500km				

まで20kmを増すごとに 加算する金額	3, 600	4, 120	5, 560	7, 480
500kmを超えて50km を増すごとに加算する 金額	8, 990	10, 300	13, 910	18, 700

まで20kmを増すごとに 加算する金額	3, 680	4, 180	5, 650	7, 560
500kmを超えて50km を増すごとに加算する 金額	9, 210	10, 450	14, 130	18, 900

中国運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2 tクラス)	中型車 (4 tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	13, 850	16, 160	21, 030	26, 410
20km	15, 610	18, 220	23, 900	30, 260
30km	17, 360	20, 280	26, 770	34, 110
40km	19, 120	22, 330	29, 640	37, 950
50km	20, 870	24, 390	32, 510	41, 800
60km	22, 630	26, 450	35, 380	45, 650
70km	24, 380	28, 510	38, 250	49, 500
80km	26, 140	30, 570	41, 120	53, 340
90km	27, 900	32, 630	43, 990	57, 190
100km	29, 650	34, 690	46, 860	61, 040
110km	31, 400	36, 710	49, 630	64, 740
120km	33, 140	38, 730	52, 390	68, 450
130km	34, 880	40, 750	55, 160	72, 160
140km	36, 630	42, 770	57, 930	75, 860
150km	38, 370	44, 790	60, 700	79, 570
160km	40, 110	46, 810	63, 470	83, 270
170km	41, 860	48, 830	66, 240	86, 980
180km	43, 600	50, 850	69, 010	90, 690
190km	45, 340	52, 870	71, 780	94, 390
200km	47, 090	54, 890	74, 550	98, 100
200kmを超えて500km				

四国運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2 tクラス)	中型車 (4 tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	13, 180	15, 690	20, 470	26, 010
20km	14, 880	17, 710	23, 290	29, 820
30km	16, 580	19, 730	26, 120	33, 640
40km	18, 280	21, 750	28, 940	37, 450
50km	19, 980	23, 770	31, 760	41, 270
60km	21, 680	25, 790	34, 590	45, 080
70km	23, 380	27, 810	37, 410	48, 890
80km	25, 080	29, 830	40, 240	52, 710
90km	26, 780	31, 850	43, 060	56, 520
100km	28, 480	33, 870	45, 880	60, 330
110km	30, 170	35, 850	48, 600	64, 000
120km	31, 860	37, 830	51, 320	67, 660
130km	33, 550	39, 800	54, 040	71, 320
140km	35, 230	41, 780	56, 760	74, 990
150km	36, 920	43, 760	59, 480	78, 650
160km	38, 610	45, 730	62, 200	82, 310
170km	40, 300	47, 710	64, 920	85, 980
180km	41, 990	49, 690	67, 640	89, 640
190km	43, 670	51, 660	70, 360	93, 300
200km	45, 360	53, 640	73, 080	96, 970
200kmを超えて500km				

まで20kmを増すごとに 加算する金額	3, 470	4, 000	5, 450	7, 290
500kmを超えて50km を増すごとに加算する 金額	8, 670	9, 990	13, 620	18, 220

まで20kmを増すごとに 加算する金額	3, 360	3, 910	5, 350	7, 190
500kmを超えて50km を増すごとに加算する 金額	8, 390	9, 770	13, 360	17, 990

九州運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2 tクラス)	中型車 (4 t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				

沖縄総合事務局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2 tクラス)	中型車 (4 t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

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

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

(単位：円)

種別			車種別	小型車	中型車	大型車	トレーラー
			局別	(2 tクラス)	(4 tクラス)	(10 tクラス)	(20 t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	北海道	33,250	39,840	53,240	68,890
			東北	33,160	39,880	52,610	68,440
			関東	39,380	46,640	60,090	76,840
			北陸信越	34,630	41,160	54,400	70,020
			中部	36,390	43,230	56,440	73,120
			近畿	37,640	43,920	57,690	73,970
			中国	34,740	41,760	55,200	70,430
			四国	33,140	40,640	53,870	69,470
			九州	33,770	40,740	53,860	69,700
			沖縄	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	北海道	19,950	23,900	31,940	41,330
			東北	19,900	23,930	31,570	41,060
			関東	23,630	27,980	36,050	46,100
			北陸信越	20,780	24,700	32,640	42,010
			中部	21,830	25,940	33,860	43,870
			近畿	22,580	26,350	34,610	44,380
			中国	20,840	25,060	33,120	42,260
			四国	19,880	24,380	32,320	41,680
			九州	20,260	24,440	32,320	41,820
			沖縄	18,790	22,530	30,250	39,830
		北海道	350	410	630	930	
		東北	340	410	630	920	

において30分までごと に発生する金額				
------------------------	--	--	--	--

VI 積込料・取卸料、附帯業務料

【積込料・取卸料】

車種別 時間／内容		小型車 (2 t クラス)	中型車 (4 t クラス)	大型車 (10 t クラス)	トレーラー (20 t 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

X 燃料サーチャージ

1. 以下の算出方法に基づいて算出するものとする。

基 準 価 格：120.00円/L (※)

改定の刻み幅：5.00円/L

改 定 条 件：改定の刻み幅5.00円/Lの幅で軽油価格が変動した時点で、翌月から改定する。

廃 止 条 件：軽油価格が120.00円/Lを下回った時点で、翌月から廃止する。

計 算 式：(距離制運賃)

走行距離 (km) ÷ 車両燃費 (km/L) × 算出上の燃料価格上昇額 (円/L)

(時間制運賃)

平均走行距離 (km) ÷ 車両燃費 (km/L) × 算出上の燃料価格上昇額 (円/L)

(個建運賃)

1 個又は1 重量あたりの運賃の算出にあたって用いた距離制運賃又は時間制運賃の計算式に準ずる。

※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120.00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120.00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。

2. 燃料サーチャージの改定条件と算出上の燃料価格上昇額テーブルは下表のとおりとする。

調達している軽油価格				燃料サーチャージ 算出上の代表価格	燃料サーチャージ 算出上の燃料価格上昇額
基準価格				120.00 円/L	—
～ 120.00 円/L				廃止	
120.00	超	～	125.00 円/L	122.50 円/L	2.50 円/L
125.00	超	～	130.00 円/L	127.50 円/L	7.50 円/L
130.00	超	～	135.00 円/L	132.50 円/L	12.50 円/L
135.00	超	～	140.00 円/L	137.50 円/L	17.50 円/L
140.00	超	～	145.00 円/L	142.50 円/L	22.50 円/L
145.00	超	～	150.00 円/L	147.50 円/L	27.50 円/L
150.00	超	～	155.00 円/L	152.50 円/L	32.50 円/L
155.00	超	～	160.00 円/L	157.50 円/L	37.50 円/L
160.00	超	～	165.00 円/L	162.50 円/L	42.50 円/L
165.00	超	～	170.00 円/L	167.50 円/L	47.50 円/L

170.00	超	～	175.00	円/L	172.50	円/L	52.50	円/L
175.00	超	～	180.00	円/L	177.50	円/L	57.50	円/L
180.00	超	～	185.00	円/L	182.50	円/L	62.50	円/L
185.00	超	～	190.00	円/L	187.50	円/L	67.50	円/L
190.00	超	～	195.00	円/L	192.50	円/L	72.50	円/L
195.00	超	～	200.00	円/L	197.50	円/L	77.50	円/L
200.00	超	～	205.00	円/L	202.50	円/L	82.50	円/L

※算出上の代表価格は、刻み幅の中間値とした。
 ※算出上の燃料価格上昇額は、（算出上の代表価格－基準価格）とした。
 ※軽油価格が205.00円/Lを上回った場合は、改定の刻み幅5.00円/Lの幅で算出上の代表価格及び算出上の燃料価格上昇額を算出するものとする。

3. サーチージ額算出のための車両燃費は以下のとおりとする。

車種	燃費
小型車（2 t クラス）	〇〇km/L
中型車（4 t クラス）	〇〇km/L
大型車（10 t クラス）	〇〇km/L
トレーラー（20 t クラス）	〇〇km/L

※〇〇は、各運送事業者において設定するものとする。

4. 時間制運賃の場合のサーチージ額算出のための条件（平均走行距離）は以下のとおりとする。

車種	8 時間制	4 時間制
小型車（2 t クラス）	100km	50km
中型車（4 t クラス）	130km	60km
大型車（10 t クラス）	130km	60km
トレーラー（20 t クラス）	130km	60km

5. 端数処理
 端数処理として、円単位に小数を切り上げる。

XI その他

この告示に定めるもののほか、この告示の施行に関し必要な事項は、別に定める。

トラック輸送の新たな「標準的運賃」が 告示されました

トラック運送業は、他産業と比較して、長時間労働・低賃金の傾向にあり、運転従事者数が減少しています。この問題に対処するため、令和6年度より時間外労働の限度時間が設定されました。

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、物流産業を魅力ある職場とし、労働環境の改善に向けた「標準的運賃」にご協力をお願いします。



「標準貨物自動車運送約款」も同時に改正しています

運送契約の締結時に、附帯業務の有無、附帯業務料や燃料サーチャージなどを記載した書面の交付を必要としております。こちらについてもご理解とご協力をお願いいたします。

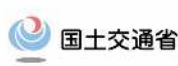


運賃と料金を含む運送契約の条件に関して

トラック運送事業者に対して積極的に協議の場を設けるとともに、
トラック運送事業者からの申し出にご協力よろしく願います

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針

令和5年11月、内閣官房及び公正取引委員会は、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。



詳しくは国土交通省HPをご覧ください。
新たな運賃・解説集を掲載しています。



お問い合わせ 国土交通省 〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3 TEL：03-5253-8111（代表） 発行：2024年5月

トラック輸送の「標準的運賃」が 告示されました

令和6年
3月

令和2年、トラック運送事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設しました。

令和6年、燃料高騰分や高速道路料金なども含めて適正に転嫁できるよう、運賃水準の引上げ、荷待ち・荷役などの輸送以外のサービスの対価について標準的水準、下請けに発注する際の手数料などの多様な運賃・料金を設定した新たな「標準的運賃」を告示しました。



標準的運賃の活用により期待される効果

標準的運賃を参考として、自社での原価計算結果により事業継続に必要なコストに見合った対価を収受すること、

- ▶ ドライバーの賃金水準が引き上がり、労働環境の改善につながります
- ▶ 法令に則った事業の安定化を実現できます



お願い

物流の健全な維持・発展の為に、新たな「標準的運賃」を
荷主との積極的な交渉に活用してください



詳しくは国土交通省HPをご覧ください。
新たな運賃・解説集を掲載しています。



お問い合わせ 国土交通省 〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3 TEL：03-5253-8111（代表） 発行：2024年5月

新たな「標準的運賃」を 告示しました

トラック運送事業者が自社の原価を適切に把握し、荷主との運賃交渉を行う際の参考指標である「標準的運賃」制度が、より活用し易い形に改正されます

国土交通省HPに「標準的運賃
Q&A集」を掲載しております。
新運賃適用の際にご参照ください。



標準的運賃の概要

I. 距離制運賃表

平均8%引上げ

単位：円

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	18,190	23,060	29,070
20km	17,710	20,430	26,110	33,160
30km	19,630	22,660	29,160	37,240

II. 時間制運賃表

平均8%引上げ

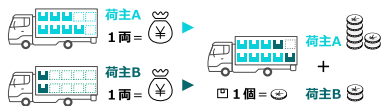
単位：円

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	39,380	46,640	60,090	76,840
8時間制	23,630	27,980	36,050	46,100
4時間制	23,630	27,980	36,050	46,100

参照：距離制運賃表、時間制運賃表（関東運輸局）より一部抜粋

III. 個建運賃

共同輸送等を念頭に、「個建運賃」を設定



IV. 運賃割増率

▶ 速達割増等

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

- ▶ 休日割増（日曜祝祭日） 2割
- ▶ 深夜・早朝割増（22時～5時） 2割

▶ 特殊車両割増

冷蔵・冷凍車	小型車・中型車・大型車・トレーラーの2割
海上コンテナ輸送車	トレーラーの4割
セメントパレット車	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
タンク車	化成製品輸送車 大型車又はトレーラーの4割
タンク車	高圧ガス輸送車 大型車又はトレーラーの5割以上

V. 待機時間／VI. 積込料・取卸料、附帯業務料

運送以外の役務を行う場合は、
運賃とは別に料金として収受

	4tクラス中型車の例	
待機時間料	1,760円/30分 ※30分を超える場合	合計2時間を超えた場合は、 割増率5割を加算
積込料・取卸料	2,180円/30分（機械荷役の場合） 2,110円/30分（手荷役の場合）	
附帯業務料	運賃とは別に実費として収受	

VII. 利用運送手数料

運賃の10%を当該運賃とは別に収受（運賃から差し引くのではなく、運賃に上乗せして荷主から収受）

VIII. 有料道路利用料

有料道路を利用した区間の料金を別に定めるところにより収受

IX. その他実費として収受すべき費用

フェリー利用料、特殊車両通行関係費用、中継輸送における施設使用料
その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として収受

X. 燃料サーチャージ

120円を基準価格とし、軽油価格の変動に応じて設定できるよう、
算出方法や燃料価格上昇テーブル等を提示

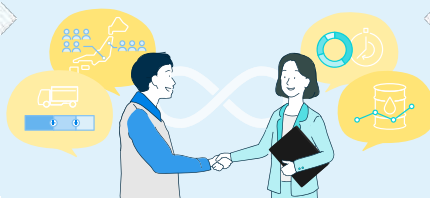
新たな料金表は
国土交通省HPに
掲載しています

トラック運送事業者の皆様へお願い

- ・ 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う。
- ・ 荷主等との運賃交渉の際に、標準的運賃を活用しましう。標準
的運賃等の公表資料を用いて提示した価格については、合理的な
根拠があるものとして尊重すべきものとされています。
- ・ 荷主等が運賃交渉に応じず、運賃・料金を不当に据え置く
かされる等の場合には、トラックGメンによる是正指導の対象となる
場合があります。全国のトラックGメンに情報をお寄せください。
- ・ 「点検整備の未実施」「最低賃金法に基づき定められた最低限度額
より低い賃金の支払い」「社会保険への未加入」等は法令違反です。
法令違反が確認された場合には、行政処分を行います。



トラックGメン
ウェブサイト



「標準的運賃」の活用を行い
適切な運賃の収受へ
ご協力をよろしく願います

荷主の皆様へお願い

- ・ 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。

参照：労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（令和5年11月、内閣官房及び
公正取引委員会）