

報道関係者 各位

令和8年10月29日

【照会先】

神奈川県労働局 労働基準部 監督課
課長 山田 能啓
監察監督官 関 政男
(電話) 045 (211) 7351

自動車運転者を使用する事業場に対する 令和7年の監督指導の状況を公表します

～労働基準関係法令違反が認められたのは、監督指導実施事業場のうち116事業場（76.3%）～

神奈川県労働局は、このたび、令和7年に神奈川県内の労働基準監督署（12署）で実施したトラック、バス、タクシーなどの自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導（立入調査）の状況を取りまとめたので、公表します。（別紙1参照）

令和7年の監督指導の概要

- 監督指導を実施した事業場は152事業場。このうち、労働基準関係法令違反が認められたのは、116事業場（76.3%）。また、改善基準告示*違反が認められたのは、74事業場（48.7%）。

※「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）（別紙2-1参照）

- 主な労働基準関係法令違反事項は、①労働時間（44.1%）、②割増賃金の支払（17.8%）、③休日（2.6%）。
- 主な改善基準告示違反事項は、①最大拘束時間（38.2%）、②総拘束時間（29.6%）、③休息期間（24.3%）。

神奈川県労働局では、引き続き、自動車運転者を使用する事業場に対し、労働基準関係法令などの周知・啓発に努めるとともに、法令違反の疑いがある事業場に対しては確実に監督指導を実施するなど、自動車運転者の適正な労働条件の確保に取り組んでいきます。

また、度重なる指導にもかかわらず法令違反を是正しないなど重大・悪質な事案に対しては、書類送検を行うなど厳正に対応していきます。

なお、令和4年12月から、トラック運転者の長時間労働の是正のため、労働局内に「荷主特別対策チーム」を編成し、長時間の恒常的な荷待ちを発生させないこと等について、発着荷主等に対して要請する取組も行っています。（別紙2-2、2-3、2-4参照）

- （別紙1）自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導の状況（令和7年）
（別紙2-1）自動車運転者の「改善基準告示」等の主な改正内容（令和6年4月1日適用）
（別紙2-2）発着荷主等に対する要請の取組
（別紙2-3）発着荷主等に対する要請リーフレット（「STOP！長時間の荷待ち」）
（別紙2-4）トラック輸送における取引環境・労働時間改善神奈川県地方協議会作成の発着荷主向けリーフレット（「あたりまえを、変えるとき。」）

自動車運転者を使用する事業場に対する 監督指導の状況（令和 7 年）

1 監督指導状況

- (1) 業種ごとの監督実施事業場数、労働基準関係法令違反の事業場数及び主な違反事項は、次のとおりであった。

※ 表中の（ ）内は、監督実施事業場数に対する違反率。以下同じ。

業種	事項	監督実施 事業場数	労働基準関 係法令違反 事業場数	主な違反事項		
				労働時間	割増賃金	休日
トラック		108	79 (73.1%)	50 (46.3%)	18 (16.7%)	3 (2.8%)
バス		10	5 (50.0%)	1 (10.0%)	2 (20.0%)	0 (0.0%)
ハイヤー・ タクシー		10	9 (90.0%)	3 (30.0%)	2 (20.0%)	0 (0.0%)
その他		24	23 (95.8%)	13 (54.2%)	5 (20.8%)	1 (4.2%)
合 計		152	116 (76.3%)	67 (44.1%)	27 (17.8%)	4 (2.6%)

(注 1) 「その他」欄は、トラック、バス及びハイヤー・タクシー以外の業種で自動車運転者を使用する事業場（自社で製造した製品を運搬するトラック運転者を使用する製造業の事業場、建設現場で使用する資材等を運搬するトラック運転者を使用する建設業の事業場など）。以下同じ。

(注 2) 違反事項が 2 つ以上ある場合は、各々に計上しているため、各違反事項の件数の合計と違反事業場数とは一致しない。以下同じ。

- (2) 業種ごとの改善基準告示違反事業場数及び主な違反事項は、次のとおりであった。

業種	事項	監督実施 事業場数	改善基準 告示違反 事業場数	主な違反事項				
				総拘束 時間	最大拘束 時間	休息期間	最大運転 時間	連続運転 時間
トラック		108	54 (50.0%)	35 (32.4%)	42 (38.9%)	28 (25.9%)	12 (11.1%)	15 (13.9%)
バス		10	4 (40.0%)	2 (20.0%)	3 (30.0%)	1 (10.0%)	0 (0.0%)	2 (20.0%)
ハイヤー・ タクシー		10	4 (40.0%)	2 (20.0%)	3 (30.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
その他		24	12 (50.0%)	6 (25.0%)	10 (41.7%)	8 (33.3%)	2 (8.3%)	7 (29.2%)
合 計		152	74 (48.7%)	45 (29.6%)	58 (38.2%)	37 (24.3%)	14 (9.2%)	24 (15.8%)

(注) ハイヤー・タクシーは、改善基準告示において「連続運転時間」、「最大運転時間」の定めがない。

- (3) 令和5年から令和7年までの3年間における業種ごとの監督実施事業場数、労働基準関係法令違反の事業場数及び改善基準告示違反の事業場数は、次のとおりであった。

① 労働基準関係法令違反の事業場数の推移

	年	監督実施 事業場数	労働基準関係法 令違反事業場数	労働時間	割増賃金	休日
トラック	令和5年	131	108 (82.4%)	73 (55.7%)	34 (30.0%)	6 (4.6%)
	令和6年	131	94 (71.8%)	64 (48.9%)	30 (22.9%)	5 (3.8%)
	令和7年	108	79 (73.1%)	50 (46.3%)	18 (16.7%)	3 (2.8%)
バス	令和5年	10	7 (70.0%)	5 (50.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
	令和6年	8	6 (75.0%)	4 (50.0%)	1 (12.5%)	0 (0.0%)
	令和7年	10	5 (50.0%)	1 (10.0%)	2 (20.0%)	0 (0.0%)
ハイヤー・ タクシー	令和5年	12	10 (83.3%)	5 (41.7%)	2 (16.7%)	0 (0.0%)
	令和6年	12	10 (83.3%)	5 (41.7%)	6 (50.0%)	0 (0.0%)
	令和7年	10	9 (90.0%)	3 (30.0%)	2 (20.0%)	0 (0.0%)
その他	令和5年	21	16 (76.2%)	11 (52.4%)	3 (14.3%)	2 (9.5%)
	令和6年	18	14 (77.8%)	9 (50.0%)	7 (38.9%)	0 (0.0%)
	令和7年	24	23 (95.8%)	13 (54.2%)	5 (20.8%)	1 (4.2%)
合計	令和5年	174	141 (81.0%)	94 (54.0%)	39 (22.4%)	8 (4.6%)
	令和6年	169	124 (73.4%)	82 (48.5%)	44 (26.0%)	5 (3.0%)
	令和7年	152	116 (76.3%)	67 (44.1%)	27 (17.8%)	4 (2.6%)

② 改善基準告示違反の事業場数の推移

	年	監督実施 事業場数	改善基準告示 違反事業場数	総拘束時間	最大拘束時間	休息期間
トラック	令和5年	131	72 (55.0%)	57 (43.5%)	57 (43.5%)	37 (28.2%)
	令和6年	131	70 (53.4%)	41 (31.3%)	49 (37.4%)	33 (25.2%)
	令和7年	108	54 (50.0%)	35 (32.4%)	42 (38.9%)	28 (25.9%)
バス	令和5年	10	6 (60.0%)	3 (30.0%)	3 (30.0%)	2 (20.0%)
	令和6年	8	5 (62.5%)	3 (37.5%)	4 (50.0%)	2 (25.0%)
	令和7年	10	4 (40.0%)	2 (20.0%)	3 (30.0%)	1 (10.0%)
ハイヤー・ タクシー	令和5年	12	2 (16.7%)	2 (16.7%)	2 (16.7%)	1 (8.3%)
	令和6年	12	5 (41.7%)	2 (16.7%)	4 (33.3%)	1 (8.3%)
	令和7年	10	4 (40.0%)	2 (20.0%)	3 (30.0%)	0 (0.0%)
その他	令和5年	21	6 (28.6%)	3 (14.3%)	3 (14.3%)	3 (14.3%)
	令和6年	18	9 (50.0%)	4 (22.2%)	6 (33.3%)	4 (22.2%)
	令和7年	24	12 (50.0%)	6 (25.0%)	10 (41.7%)	8 (33.3%)
合計	令和5年	174	86 (49.4%)	65 (37.4%)	65 (37.4%)	43 (24.7%)
	令和6年	169	89 (52.7%)	50 (29.6%)	63 (37.3%)	40 (23.7%)
	令和7年	152	74 (48.7%)	45 (29.6%)	58 (38.2%)	37 (24.3%)

(4) 令和7年の監督指導の事例には、以下のようなものがあった。

事例 1（トラック）

コンビニエンスストアの商品の配送を行うトラック事業者に対して、長時間労働の削減、改善基準告示の遵守及び健康診断結果の医師の意見聴取を指導

概 要

- トラック運転者について時間外・休日労働に関する労使協定（以下「36協定」という。）で定めた特別延長時間を超える違法な時間外労働（1か月当たり最大140時間）が認められた。
- 改善基準告示に関して、1か月の総拘束時間を超えていること（最大347時間）が認められた。
- 健康診断の結果、異常の所見があると診断された労働者に関し、健康を保持するための必要な措置について、医師の意見を聴いていないことが認められた。

労基署の対応

- トラック運転者に対して、36協定で定める特別延長時間を超えて時間外労働を行わせたことから、労働基準法違反（同法第32条）として使用者に是正勧告し、時間外労働を1か月当たり80時間以下とすることについて使用者に指導した。
- 改善基準告示に関して、1か月の総拘束時間を超えていたことから、改善基準告示違反として使用者に是正勧告した。
- 健康診断の結果、異常の所見があると診断された労働者に関し、健康を保持するための必要な措置について、医師の意見を聴いていなかったことから、労働安全衛生法違反として使用者に是正勧告した。

事業者の取組

- トラック運転者の長時間労働の原因が、季節的要因による飲料の物量増加、人員不足の長期化、休憩時間取得の管理不徹底などであると判断した。
- そのため本社に時間外労働等の管理部門を設け、労働時間の確認や36協定の運用の管理体制を強化した。また、各事業所では、運行管理者が帰庫点呼の際に、休憩開始・終了時刻を確認し、運転日報と照合するとともに、運行管理システムへの打刻漏れが認められた場合の指導を徹底した。
- 不足人員の補充ができるまで派遣労働者を受け入れることとし、かつ、近隣事業場にも派遣労働者を受け入れることで、近隣事業場のトラック運転者が人員不足事業場へ応援できる体制を構築した。
- 全ての労働者に対して、労働基準関係法令の遵守に関する教育を実施し、労働時間管理の重要性を共有した。
- 長時間労働改善会議を設け、長時間労働の抑制のための業務量の平準化、応援体制の強化、36協定の遵守状況の定期確認のほか労働者の健康確保などについて定期的に協議することとした。
- 産業医と契約し、健康診断の実施から医師の意見聴取等の事後措置まで一貫した対応を図るよう体制を整備した。
- 上記取組の結果、トラック運転者について、時間外労働が36協定の範囲内となるなど労働基準法違反、改善基準告示違反及び労働安全衛生法違反が是正された。

事例 2（バス）

観光バスを運行する事業者に対して、長時間労働の削減、改善基準告示の遵守及び健康診断結果の医師の意見聴取を指導

概要

- バスの運転者について、36協定で定めた特別延長時間を超える違法な時間外労働（1か月当たり最大109時間）が認められた。
- 改善基準告示に関して、①1か月の拘束時間が281時間を超えていること、②1日の最大拘束時間が15時間を超えていること、③勤務終了後、継続9時間以上の休息期間を与えていないことが認められた。
- 健康診断の結果、異常の所見があると診断された労働者に関し、健康を保持するために必要な措置について、医師の意見を聴いていないことが認められた。

労基署の対応

- バス運転者に対して、36協定で定める特別延長時間を超えて時間外労働を行わせたことから、労働基準法違反（同法第32条）として使用者に是正勧告し、時間外労働を1か月当たり80時間以下とすることについて使用者に指導した。
- 改善基準告示に関して、①1か月の拘束時間が281時間を超えていたこと、②1日の最大拘束時間が15時間を超えていたこと、③勤務終了後、継続9時間以上の休息期間を与えていなかったことから、改善基準告示違反として使用者に是正勧告した。
- 健康診断の結果、異常の所見があると診断された労働者に関し、健康を保持するために必要な措置について、医師の意見を聴いていなかったことから、労働安全衛生法違反として使用者に是正勧告した。

事業者の取組

- 違法な時間外労働及び長時間労働の原因が、一部のドライバーへの業務の集中、観光シーズンにおける高速道路の交通渋滞などであると判断した。
- そのため管理者による適切な配車のほか、健康を阻害するおそれがある仕事内容の場合は、受注を断ることとした。
また、観光シーズンの高速道路の交通渋滞はある程度想定できるため、運行計画の作成段階でその点を考慮した運行内容とした。
- 休息期間を確実に確保するため、基本的に12時間以上、最低でも11時間以上確保できる運行計画とし、もし、前日の帰庫時刻が予定より遅れ、休息期間を9時間以上与えることが難しい場合は、翌日の運行を差し替えることで少なくとも9時間以上の休息期間を与えることとした。
- 健康診断の結果、異常の所見があると診断された労働者に関し、契約している健診機関の医師に健康を保持するために必要な措置について、意見を聴くようにした。
- 上記取組の結果、バス運転者について、時間外労働が36協定の範囲内となるなど労働基準法違反、改善基準告示違反及び労働安全衛生法違反が是正された。

事例 3（タクシー）

地方運輸機関から改善基準告示違反の通報があったことを契機に、タクシー事業者に対して改善基準告示の遵守及び累進歩合制度の廃止等を指導

概 要

- 地方運輸機関から改善基準告示違反の通報があったことを契機に監督した結果、タクシー運転者について、36協定で定めた特別延長時間を超える違法な時間外労働（1か月当たり最大107時間）が認められた。
- 改善基準告示に関して、1か月の拘束時間が288時間（日勤勤務者）を超えていることが認められた。
- タクシー運転者の毎月の賃金が最低保証月給のほか運賃収入に応じた歩合給で構成されていたが、支給割合が段階的に上がる、いわゆる「累進歩合制度」が採用されていることが認められた。
- タクシー運転者に支払われる無事故手当（月給）が割増賃金の基礎となる賃金に算入されていないことが認められた。

労基署の対応

- タクシー運転者に対して、36協定で定める特別延長時間を超えて時間外労働を行わせたことから、労働基準法違反（同法第32条）として使用者に是正勧告し、時間外労働を1か月当たり80時間以下とすることについて使用者に指導した。
- 改善基準告示に関して、1か月の拘束時間が288時間（日勤勤務者）を超えていたことから、改善基準告示違反として使用者に是正勧告した。
- 「累進歩合制度」については、長時間労働等を極端に誘発するおそれがあったため、労使間で検討の上、賃金制度を見直すなどによって、累進歩合制度を廃止するよう指導した。
- タクシー運転者に支払われる無事故手当（月給）が割増賃金の基礎となる賃金に算入されていなかったことから、使用者に是正勧告した。

事業者の取組

- 運行管理者がタクシー運転手ごとに勤怠管理のシートを出力し、締日2週間前から各タクシー運転者に明示した上で口頭指導を行うなどして認識を深めるとともに、運行管理者においても、日報管理を徹底することで長時間労働の削減、改善基準の遵守を図った。
- 改善基準告示の遵守と所定の休憩時間を労働時間の途中に必ず取得するようタクシー運転者に周知徹底し、日報によって管理を行うようにした。
- 無事故手当を割増賃金の基礎となる賃金に算入した上で、過去に遡って再計算し、不足額を支払った。
- 「累進歩合制度」について労使協議を重ねた結果、「累進歩合制度」を廃止し、「積算歩合制度」に移行することとして就業規則の変更も行った。
- 上記取組の結果、タクシー運転者について、時間外労働が36協定の範囲内となり、割増賃金の不足額も支払われるなど労働基準法違反、改善基準告示違反が是正されたほか「累進歩合制度」が廃止された。

2 国土交通省地方運輸機関との連携

自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働条件の改善を図るため、労働基準監督機関と地方運輸機関が、その監督等の結果（改善基準告示違反等）を相互に通報している。

また、令和7年においては、労働基準監督機関と地方運輸機関が連携して、合同で6件の監督・監査を行った。

【相互通報制度の実施状況（過去3年間）】

事項 \ 年	令和5年	令和6年	令和7年
労働基準監督機関から通報した件数	24	14	16
労働基準監督機関が通報を受けた件数	14	22	24

3 全国との比較（令和7年 監督指導状況）

事項 業種	監督実施 事業場数		労働基準関 係法令違反 事業場数		改善基準 告示違反 事業場数	
	神奈川	全国	神奈川	全国	神奈川	全国
トラック	108	3,175	79 (73.1%)	2,564 (80.8%)	54 (50.0%)	1,812 (57.1%)
バス	10	270	5 (50.0%)	204 (75.6%)	4 (40.0%)	135 (50.0%)
ハイヤー・ タクシー	10	303	9 (90.0%)	274 (90.4%)	4 (40.0%)	126 (41.6%)
その他	24	375	23 (95.8%)	304 (81.1%)	12 (50.0%)	115 (30.7%)
合計	152	4,123	116 (76.3%)	3,346 (81.2%)	74 (48.7%)	2,188 (53.1%)

自動車運転者の「改善基準告示」等の主な内容

	1日の休息期間	1日の拘束時間	年・月の拘束時間	その他
トラック 	継続 11 時間 以上とするよう努めることを基本、 9 時間 を下限 ※宿泊を伴う長距離運送の場合、 8 時間 下限が週 2 回まで可。その場合、運行終了後 12 時間以上 を確保。	原則13時間以下、 最大 15 時間 14時間超は週 2 回までが目安 ※宿泊を伴う長距離運送の場合、 16時間が週 2 回まで可。	(原則) 年 3,300 時間以内 かつ 月 284 時間以内 (例外) 年 3,400 時間以内 かつ 月 310 時間以内 ※ 1 月の時間外・休日労働が 100 時間未満となるよう努める	・ 予期し得ない事象に遭遇した場合の特例 (その他個別の規定あり)
タクシー 	継続 11 時間 以上とするよう努めることを基本、 9 時間 を下限	原則13時間以下、 最大 15 時間 14時間超は週 3 回までが目安	(日勤) 月 288 時間 以内	・ 予期し得ない事象に遭遇した場合の特例
バス 	継続 11 時間 以上とするよう努めることを基本、 9 時間 を下限	原則13時間以下、 最大 15 時間 14時間超は週 3 回までが目安	(原則) 年 3,300 時間以内 かつ 月 281 時間以内 (例外 ※貸切バス等乗務者の場合) 年 3,400 時間以内 かつ 月 294 時間以内 など ※ 4 週平均の基準も選択可	・ 予期し得ない事象に遭遇した場合の特例 ・ 軽微な移動が生じた場合の特例

※ 自動車運転の業務に係る上限規制については以下のとおり。
 ⇒ 時間外労働：年960時間以下（令和6年4月1日適用）

発着荷主等に対する要請の取組

1 荷主特別対策チーム（令和4年12月23日編成）

【編成の目的】

- ・ 道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあり、過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、トラック運転者の方の長時間労働の是正等の働き方改革を一層積極的に進める必要があります。
- ・ しかしながら、長時間労働の要因には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがあるため、都道府県労働局の「荷主特別対策チーム」が、発着荷主等に対して要請と働きかけを行っています。

【荷主特別対策チームの概要】

- 「荷主特別対策チーム」は、トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有する都道府県労働局・労働基準監督署のメンバーにより編成しています。
- 労働基準監督署のメンバーが、発着荷主等に対し、①長時間の恒常的な荷待ちの改善に努めること、②運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知し、トラック運転者がこれを遵守できるよう協力すること、などを要請しています。
- 都道府県労働局のメンバーが、労働基準監督署から要請された事項に発着荷主等が積極的に取り組めるよう、荷待ち時間等の改善に係る好事例の紹介等のアドバイスをを行っています。
- 厚生労働省ホームページに、「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」（※）を新設し、発着荷主等が長時間の荷待ちを発生させていると疑われる事案などの情報を収集し、その情報を基に、労働基準監督署のメンバーが要請等を行っています。また、同メール窓口に寄せられた情報等を国土交通省に提供しています。

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



2 長時間の荷待ちの改善に向けた発着荷主等に対する取組

	令和4年12月～令和8年6月
労働基準監督署が要請を実施した発着荷主等の事業場数	31,404
「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」に寄せられた情報の件数	3,066

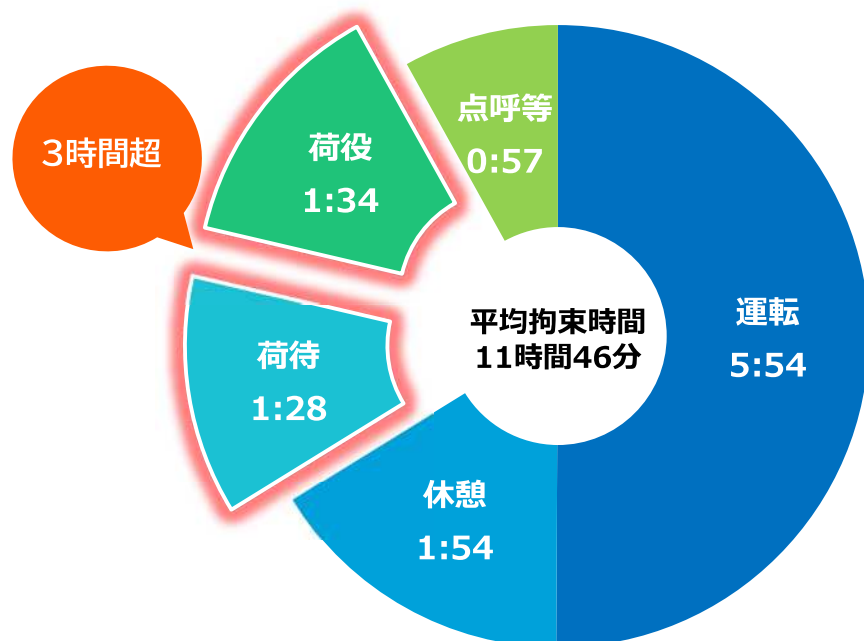
STOP!



長時間の荷待ち

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

トラックドライバーの拘束時間の内訳



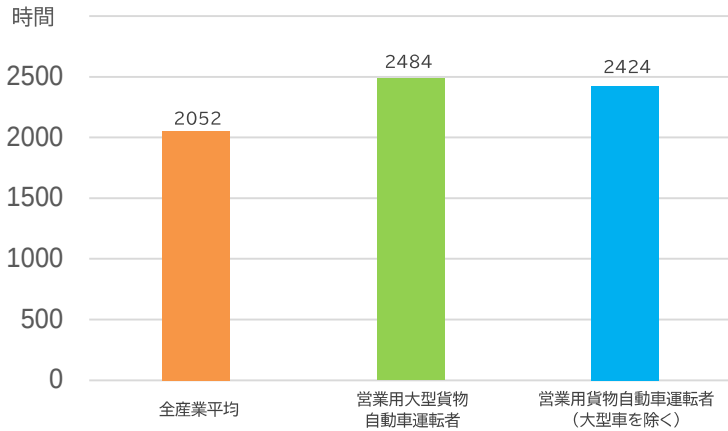
トラックドライバーの長時間労働を改善していくため、また、今後の物流を支えていくためにも、荷待ち時間、荷役時間の削減に向けた取組に、ご理解とご協力をお願いいたします。

出典：国土交通省「ドライバー実態アンケート調査(R6)」



⚠ 他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

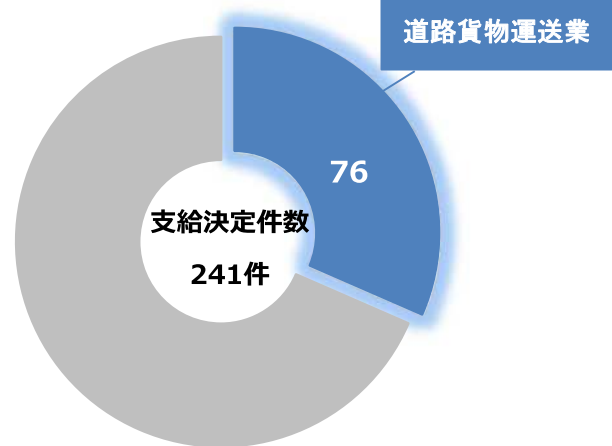
年間の労働時間



厚生労働省「令和6年賃金構造基本統計調査」より

トラックドライバーは、他の職業と比較して、長時間労働の実態にあります。

業務災害に係る脳・心臓疾患の
労災支給決定の状況



厚生労働省「令和6年度『過労死等の労災補償状況』」より

道路貨物運送業は、脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多く、支給決定件数の約3割を占めています。

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



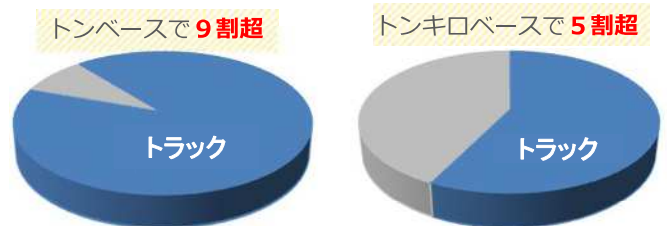
⚠ このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難に

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



トラック輸送は、国内貨物輸送において
最も大きな割合を占めています。

国内貨物輸送量

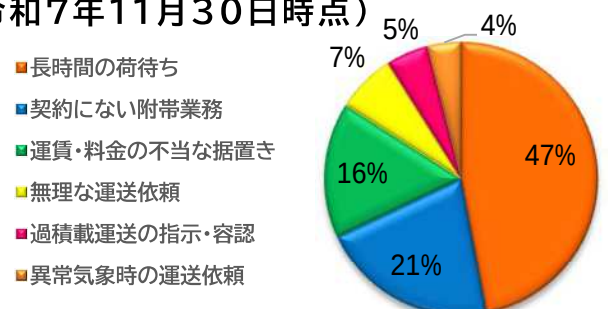


出典:国土交通省「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航海船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」(令和6年度)より

トラック・物流Gメンによる「働きかけ」等を行った荷主のうち約7割で、荷主都合による「長時間の荷待ち」「契約にない附帯業務」が認められています

こうした状況を踏まえると、
発着荷主の皆さまにも長時間の
荷待ち等の削減に向けた取組を
行っていただく必要があります。

国土交通省による「働きかけ」等における荷主起因の違反原因行為※の割合
(令和7年11月30日時点)



※ 貨物自動車運送事業法等に違反する原因となるおそれのある行為

発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

1

長時間の恒常的な荷待ちの改善、荷役作業の効率化をお願いします

以下の取組にご理解とご協力をお願いいたします。

取組例

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

「物流効率化法」理解促進ポータルサイト



※令和8年度から荷待ち・荷役時間の短縮に向けた取組を行う荷主等に対する支援を行っています。



「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」(令和5年6月)



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

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

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



2

改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

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

パンフレット
「トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント」



※改善基準告示について、詳細はパンフレットをご覧ください。

ご不明な点は最寄りの労働基準監督署や裏面の労働時間管理適正化指導員へお問い合わせください。

「標準的運賃」に、ご理解・ご協力をお願いします

「標準的運賃」とは、トラックドライバーの労働条件を改善し、ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行ううえで参考となる運賃を国が示したものです。令和6年3月に、「標準的運賃」は8%上昇、「標準運送約款」は附帯作業の料金等、契約条件の明確化を行う形で改正されました。

トラックドライバーは長時間労働・低賃金の傾向にあります。ドライバー不足による物流の停滞を引き起こさないためにも、物流産業を魅力ある職場とし、労働環境を改善することが必要です。

荷主、元請運送事業者の皆さまも、

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

国土交通省
「トラック輸送の新たな「標準的運賃」が告示されました」



※令和7年6月に公布されたトラック適正化二法により、トラック運送事業者は、自ら貨物を運ぶときや、他の運送事業者が行う運送を利用するときは、国土交通大臣が定める「適正原価」を下回らないようにすることが定められました(施行日:公布の日から3年以内)。これにより標準的運賃については廃止されますが、施行までの間、引き続き運賃交渉の参考とされます。

物流の生産性向上・適正化に、ご理解・ご協力をお願いします

物流産業を魅力ある職場とするため、令和6年4月からトラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用されている一方、何も対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという課題に直面しています。

こうした中、荷待ち・荷役時間の削減や多重下請構造の是正等を進める改正物流法が施行されているほか、トラックドライバーの処遇改善やトラック運送業界の健全化の推進を目的としたトラック適正化二法が、順次施行されています。

「改正物流法」の主な事項

- すべての発荷主・着荷主(企業規模を問わない)と物流事業者に対して
⇒荷待ち・荷役時間の削減等のために取り組むべき措置が努力義務化
- トラック事業者の取引に対して
⇒運送契約締結時の書面交付や実運送体制管理簿の作成等が義務化

「トラック適正化二法」の主な事項

- 荷主等に対して ⇒違法な「白トラ」の利用を禁止(罰則付)
- 貨物自動車運送事業者及び貨物利用運送事業者に対して
⇒再委託の回数を2回以内に制限するよう努力義務化

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

トラックポータルサイト内
物流情報局(荷主向け)



お問い合わせ

荷待ち時間の見直しにあたっては、都道府県労働局労働基準部監督課の「労働時間管理適正化指導員」にご相談ください。

ご希望があれば、個別に訪問して、取組事例やメリットなどをご説明いたします。

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

あたりまえを、 変えるとき。



日本の物流を守ることは、
企業活動と社会を守ることです。

いま、トラックを主体とした輸送力は
大きな転換点にあります。

このままでは、これまでの物流水準を
維持することはできません。

安定した物流は
企業の競争力そのものです。

日本の社会と物流を守るために
いまこそ、話し合いませんか。



今、一緒に考えて欲しい課題

無理な運行計画

荷待ち時間の発生

コスト上昇でも
運賃据置

これらは、決して
“あたりまえ”であっては
ならないものです。

詳しくは裏面で法制度解説

トラック輸送における取引環境・労働時間改善神奈川地方協議会



日本の物流を守るため。

令和7年4月から「改正物流効率化法」および「改正貨物自動車運送事業法」が、令和8年1月からは「取適法」が施行されています。また、令和8年4月からは、「トラック適正化二法」の中でも「白トラ利用の罰則強化」などが施行され、荷主企業の皆様にも対応が求められています。

ポイント 1 改正物流効率化法 あたりまえを皆様と共に取り組む法律です。



✓ 全ての荷主企業が取り組むべき 3つの行動 令和7年度～

国が定める判断基準に基づき、

積載効率の 向上	荷待ち時間の 短縮	荷役等時間の 短縮
共同配送、パレット化、出荷ロットの見直しなど	パース予約システム、受付体制の改善、到着時間の調整など	荷役の自動化・省力化、作業手順の標準化などで効率化

の3点に取り組む努力義務があります。
これらは、**ドライバーの拘束時間削減や積載率向上**という、ドライバー確保に向けた労働条件改善の目標達成に直結します。

✓ 一定規模以上の荷主企業に 課される義務 令和8年度～

年間取扱貨物量が9万トン以上の荷主企業は「特定荷主」に指定

中長期計画の 作成・提出	定期報告と荷待ち 時間等の計測	物流統括管理者 (CLO)の選任
積載効率向上や荷待ち時間削減計画を作成し、国へ提出	荷待ち時間・荷役時間などを継続的に測定し、国へ報告	物流改善を統括する責任者を選任

が義務化されます。
義務を怠ると、勧告・命令・立入検査の対象となります。

ポイント 2 中小受託取引適正化法 あたりまえを見直す法律です。



✓ 「運送の委託」が新たに規制対象に追加

荷主に求められる対応・行動

不当な行為を 行わない	価格協議に応じ、 説明を行う	協議記録及び契約 書類の保存
支払遅延(手形払等の禁止)、買いたたき、報復措置等の禁止	一方的な運賃・料金の決定は禁止	協議記録・契約書など「書面交付」と「保存」が義務化

中小受託取引適正化法(取適法)は、従来の下請法を抜本的に改正し、受託取引の公正化と中小受託事業者の利益保護を目的としています。

委託事業者には、書面交付、適正な支払い、減額禁止などの義務が課され、**違反時には、調査や勧告、是正が求められます。**

「頑張り続ける」では、続きません

長時間労働問題

長時間労働により「**担い手不足の深刻化**」「**輸送力の低下**」「**安定供給リスクの増大**」が問題となっています。

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準



トラックなどの自動車運転者の長時間労働を防ぎ、健康と安全を確保するための労働時間基準を定めた厚生労働大臣告示を「**自動車運転者の労働時間等の改善のための基準**」といいます。

拘束時間・休息時間・運転時間などを詳細に規制し、令和6年4月から新基準が適用されています。長時間労働が深刻なトラック運送事業では、労働環境改善と交通安全の両立を目的としています。

ポイント 3 トラック適正化二法 あたりまえを変える法律です。



✓ トラック運送事業の健全化と持続可能な物流確保のために制定された「改正貨物自動車運送事業法」と「適正化体制整備法」の総称です。

荷主企業には、適正原価を下回る運賃の強要禁止、長時間の荷待ち・荷役の是正、多重下請け構造の見直し、違法な白トラの使用禁止などが求められます。

適正原価を下回る 運賃の制限	白トラ利用の 罰則強化	委託回数の制限
運送事業者が安全に事業を継続できるよう、適正な運賃・料金の支払いが 荷主の責務 として明確化されました	いわゆる白トラに貨物の運送を委託した 荷主等は新たに処罰の対象 になります	元請事業者に対して、 再委託の回数を2回までに制限 する努力義務が課されます

令和8年4月から施行されました

白トラ利用の罰則強化

白トラを利用した荷主等は、100万円以下の罰金に処されることがあります。また、白トラへの関与が疑われる荷主等は、「トラック・物流Gメン」による是正指導の対象となります。

トラック・物流Gメンとは



国土交通省が設置した専門チームで、荷主企業や元請運送事業者による「長時間の荷待ち」、「不当な運賃据え置き」、「無理な運送依頼」などの「違反原因行為」を調査・是正する役割を担います。令和7年度からは体制が強化され、公正取引委員会とも連携を強化し、全国でパトロールや指導を行い、物流現場の改善とドライバーの労働環境向上を目指しています。