

行政の取り組みについて

国土交通省

物流・自動車局 貨物流通事業課

指田 徹

1. **トラック運送業の現状と課題**
2. **改正物流法・トラック適正化二法の概要**
3. **トラック・物流Gメンについて**
4. **その他取り組みについて**

1. トラック運送業の現状と課題



コンビニエンスストア

(一社)日本フランチャイズチェーン協会 2025年

店舗数
事業者数

56,054店



歯科医院

厚生労働省医療施設動態調査 2026年1月

65,323院



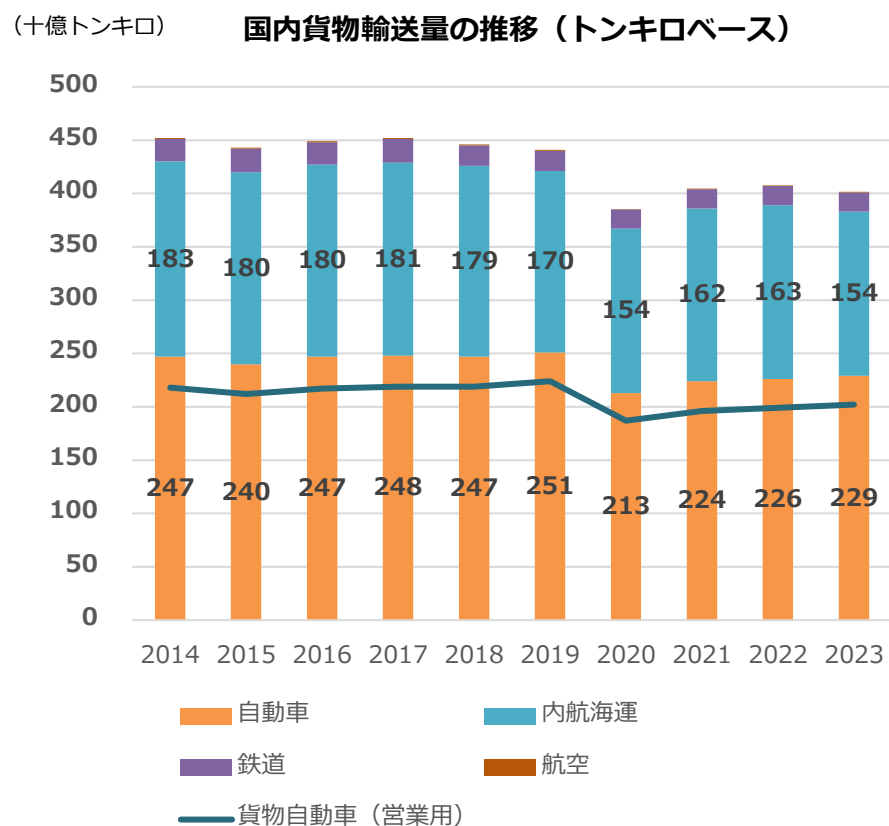
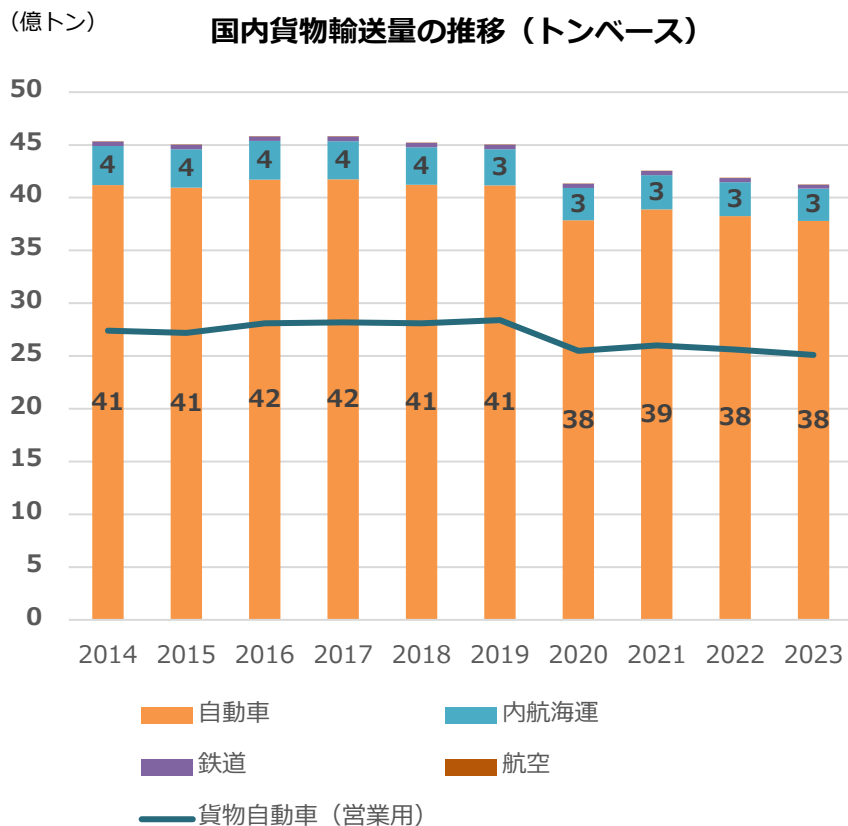
トラック事業者

国土交通省貨物流通事業課調べ 2025年度

62,383社

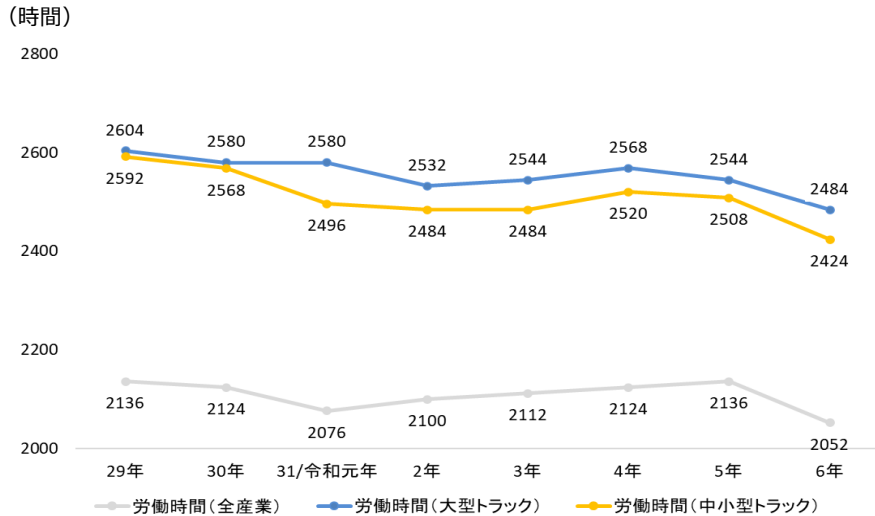
国内貨物輸送量の推移

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

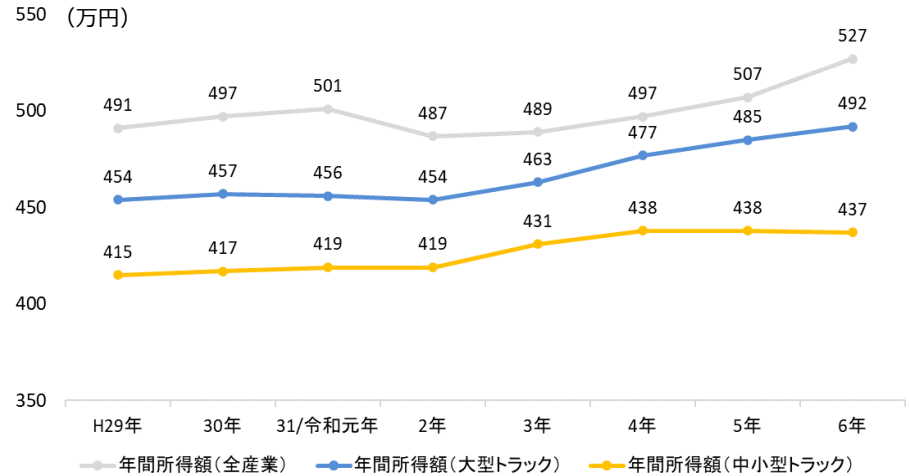


(出典) 国土交通省総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成。

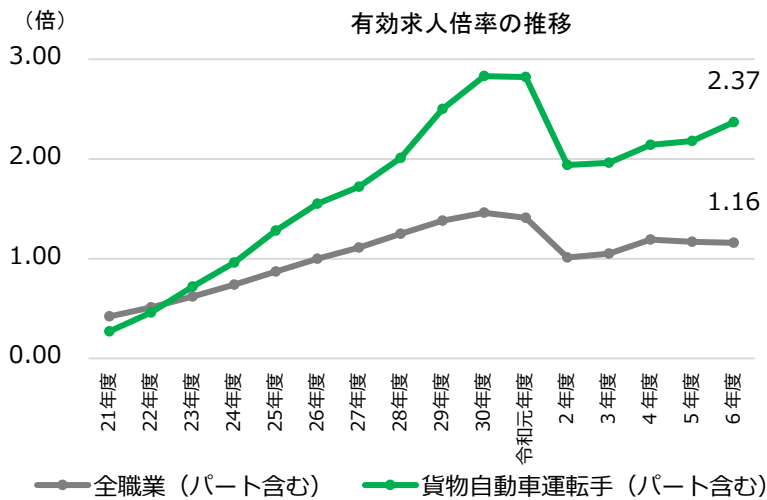
①労働時間 全職業平均より約2割長い。



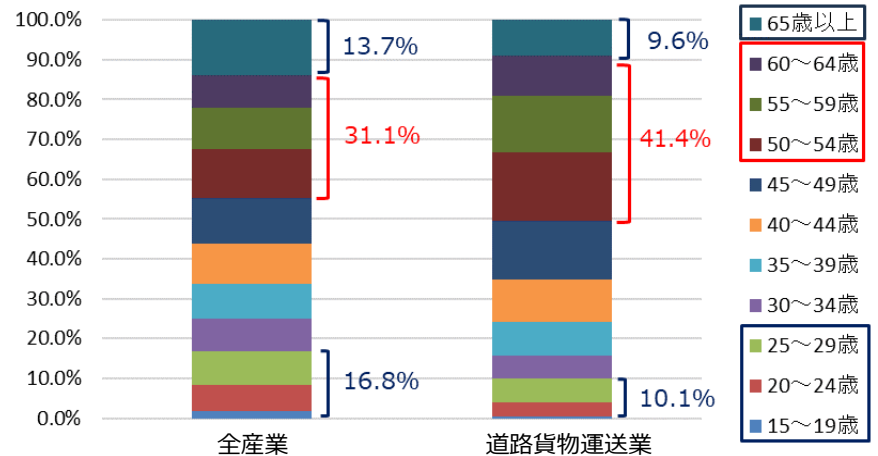
②年間賃金 全産業平均より5%~15%低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

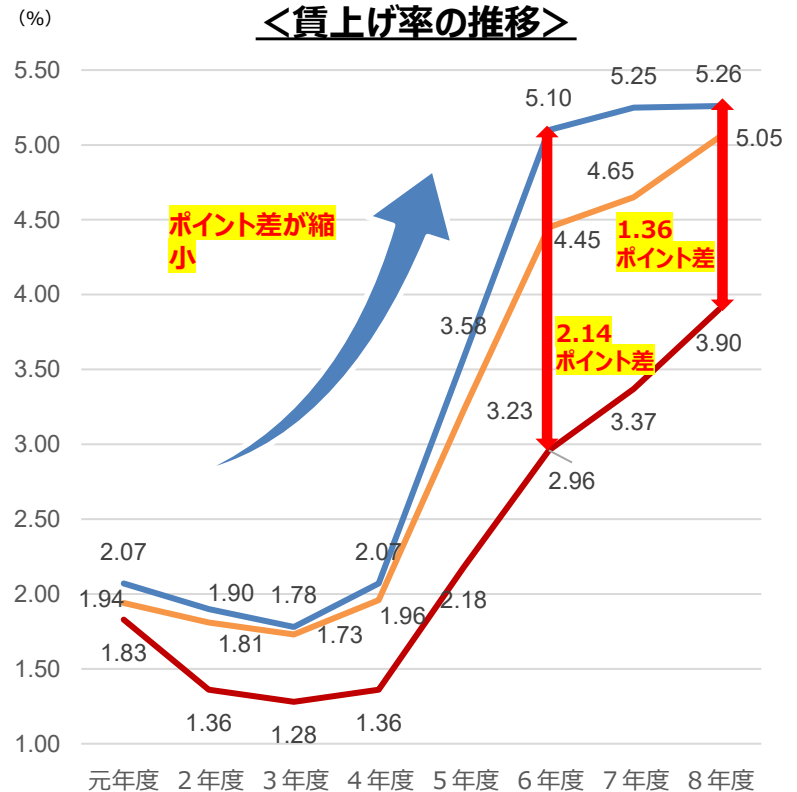
- トラック運送業は、取引関係における荷主等の立場が強く、コスト上昇分の価格転嫁が難しい状況。
- トラックドライバーの賃上げは進んできているが、全産業平均には及んでいない。

受注者の立場としてのトラック運送業では、調査対象30業種中、価格転嫁してもらえている状況が27位

価格転嫁の実施状況の業種別ランキング

価格転嫁	コスト増に対する転嫁率	各要素別の転嫁率		
		原材料	エネルギー	労務費
全体	53.3%	55.0%	48.9%	50.0%
1位	化学	64.5%	66.5%	58.8%
2位	機械製造業	63.4%	68.3%	60.4%
3位	卸売	61.8%	63.8%	54.7%
}				
25位	廃棄物処理	39.6%	36.7%	35.6%
26位	生活関連サービス	37.6%	35.3%	32.2%
27位	トラック運送	36.5%	32.5%	33.9%
28位	放送コンテンツ	36.9%	42.8%	33.9%
29位	飲食サービス	34.0%	34.9%	30.3%
30位	製薬	33.0%	25.7%	26.5%

中小企業庁価格交渉促進月間（2025年9月）のフォローアップ調査結果より



— 全産業 (規模計) — 全産業 (中小) — トラック

※春闘賃上げ率 (労働組合集計数値より (トラックは交通労連の数値))

※8年度の数値は第1回回答集計結果

自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用されることとなった。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示**」（**貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象**）により、拘束時間等が強化された。

○主な改正内容

	現 行	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	<p>【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3,516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。</p>	<p>【1日あたり】 ・ 原則13時間以内、最大15時間以内。 ・ 宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、年3,300時間、284時間以内。ただし、労使協定により、年3,400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。</p>

○トラック事業者に対する監査で勤務時間等基準告示(新基準適用)の未遵守を指摘した事業者は358者
(監査実施件数713者)

○主な勤務時間等基準告示未遵守の内訳は以下のとおり(延べ件数:監査時)

主な未遵守事項	1箇月の拘束時間	1日の拘束時間	休息期間	連続運転時間 (4時間超)	休日労働
指摘事業者数*	109	279	259	238	18
指摘事業者数に占める 項目ごとの割合	30.4%	77.9%	72.3%	66.4%	5.0%

※各欄の指摘事業者数の合計は延べ件数のため、指摘した事業者数(358)とは一致しない

- 1日の拘束時間限度、休息期間に多くの未遵守が見受けられる。
- 連続運転時間についても、遵守できていないドライバーが一定数以上いることが見受けられる。



勤務時間等基準告示の周知徹底・1日の拘束時間(休息期間)等を遵守させる更なる工夫が必要

- **貨物運送事業者**に対して、**トラック運転者の時間外労働の上限960時間が遵守・未遵守等の状況**について、**ヒアリング**を行った。

調査手法や対象等

- 令和6年4月1日から時間外労働の上限を原則として月45時間・年360時間とし、臨時的な特別の事情がある場合でも時間外労働の上限を年960時間とする等の規制が適用された。
- 貨物運送事業者（4事業者）に対して、**トラック運転者の時間外労働の上限960時間が遵守・未遵守等の状況**について、**サンプリング調査**としてヒアリングを行った（ヒアリング対象事業者は以下の通り）

	事例	地 域	協定書限度時間	保有車両数等	運行形態	上限960時間の遵守状況
未遵守	1	東北地方	960時間	営業所数：1 (27両)	大型車による 長距離運行	・運転者： 1,282時間
	2	関東地方	960時間	営業所数：4 (93両) 調査営業所 (41両)	大型車による 中・長距離運行	・運転者A： 1,594時間 ・運転者B： 1,260時間
遵守	3	中国地方	960時間	営業所：1 (28両)	大型車による 中・長距離運行	・運転者：524時間
	4	九州地方	960時間	営業所：1 (12両)	大型車による 長距離運行	・運転者：380時間

ヒアリング対象事業者：監査において勤務時間等基準告示の未遵守が確認された事業者

遵守できない原因

- **積込み時間が荷主都合で設定**され、それに伴う**荷待ち**により、**大幅な残業時間**が発生
- **着荷主の物流センターでのスペースが限られて**おり、**荷卸しに時間を要するため、労働時間が増大**
- **荷主から十分な高速道路料金の支払いを受けられず**、高速道路料金の深夜割引適用を受けるための運転時間が発生し、適切に**休息期間が確保できない**

遵守するための取組

- **長距離フェリー**を使用して**休息期間を確保**するなど長距離運行において残業時間を増加させない取組みを実施
- **長距離輸送と地場輸送のシフトを適切に組み合わせる**ことにより、ドライバー全体の長時間労働の偏在等を抑止

ヒアリング結果等

トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間に関する調査結果

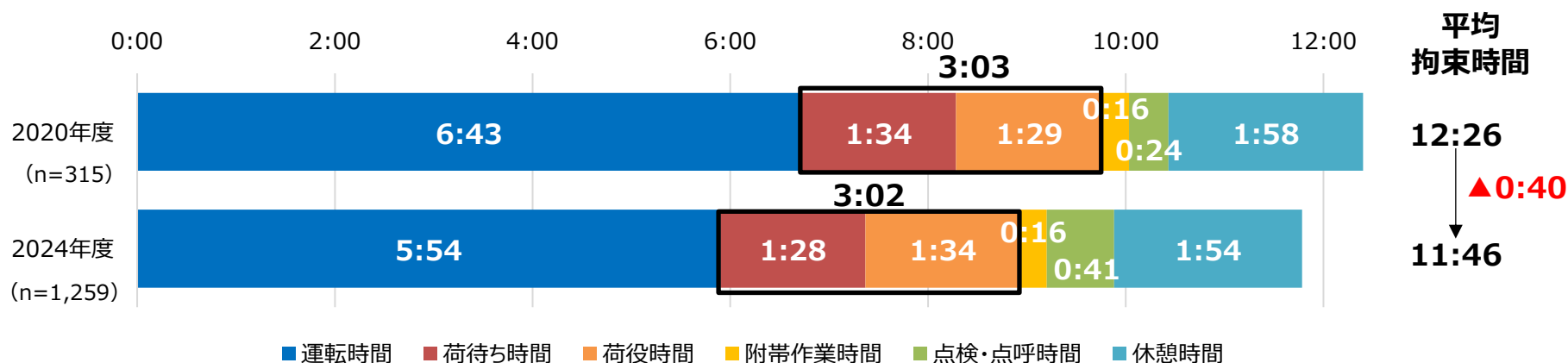
【調査概要】

- 調査対象：一般貨物自動車運送事業のうち実運送を行う事業者
- 調査期間：前回（2020年度）調査：2021年1月下旬から同年3月3日
今回（2024年度）調査：2024年9月19日から同年11月30日
- 調査内容：2024年4月から同年8月までの通常期における代表的な1日の運行について、主に以下の項目を調査
①運転時間、②荷待ち時間、③荷役時間、④附带作業時間、⑤点検・点呼に要した時間、⑥休憩時間
- 回答状況：前回（2020年度）調査：1,315運行 今回（2024年度）調査：2,544運行

【調査結果概要】

- **トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間は11時間46分**であり、前回調査と比較して**約40分減少**しており、その主な要因は**運転時間の減少（▲約50分）**。
- **荷待ち時間と荷役時間の合計**については、前回と今回の調査結果を比較すると、**ほぼ横ばい**となっており、「物流革新に向けた政策パッケージ」※で定めた目標値には到達していない。 ※令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定

<トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳>



2. 改正物流法・トラック適正化二法の概要

「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2024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。
 - ・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的措置

一部を除き令和7年4月1日施行

【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**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。⇒令和8年4月1日施行
- 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**。⇒令和8年4月1日施行

※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〉

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

令和7年4月1日施行

【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的措置

令和7年4月1日施行

【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HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る**事故報告・安全確保命令**に関する情報等を追加。

改正物流効率化法の規制的措置のポイント（1年目施行分）

令和7年4月1日施行

（公布日：令和6年5月15日）

トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に向けた基本方針のポイント

○**令和10年度までに**、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、**以下の目標の達成**を目指す。

- ① 全国のトラック輸送のうち**5割の運行で荷待ち・荷役等時間を1時間短縮**し、**ドライバー1人当たり年間125時間の短縮**
- ② 全国のトラック輸送のうち**5割の車両で積載効率50%**を目指し、**全体の車両で44%への増加**を実現

荷主・物流事業者の努力義務・判断基準等のポイント

○**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**を策定。

① 積載効率の向上等

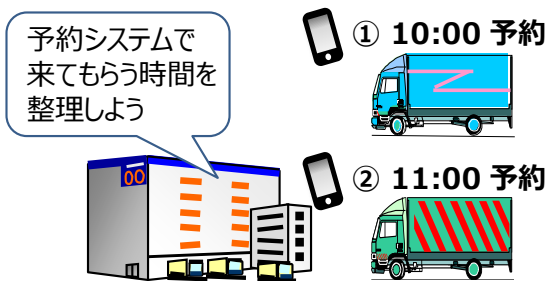
- ・ 複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・ 繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・ 配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等



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

○上記①～③の取組状況について、国が判断基準に基づき、**指導・助言、調査・公表**を実施。

改正物流効率化法の規制的措置のポイント（2年目施行分）

令和8年4月1日施行

（公布日：令和6年5月15日）

特定事業者の指定基準等のポイント

○全体への寄与度がより高い**大手の事業者が指定**されるよう、以下の**指定基準値を超える事業者を「特定事業者」として指定**し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

<特定事業者の指定基準値>

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）

特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上
（上位70社程度）

<中長期計画・定期報告の記載内容>

中長期計画

- (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

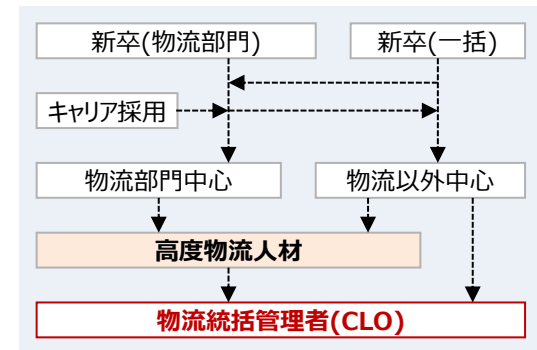
定期報告

- (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】

○特定事業者のうち**荷主・連鎖化事業者**には、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、以下の業務を統括管理する**物流統括管理者（CLO※）**の選任を義務付け。

- ・ 中長期計画、定期報告等の作成
- ・ **トラックドライバーの負荷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

※Chief Logistics officer



物流統括管理者のキャリアパス（イメージ）

今後のスケジュール（想定）

令和6年5月15日
6～11月
11月27日

改正物流法 公布
第1回～第4回合同会議（規制的措置の施行に向けた検討・取りまとめ）
合同会議取りまとめを策定・公表

令和7年1～3月
4月1日

法律の施行①に向けた政省令の公布や解説書の公表
法律の施行①

基本方針
荷主・物流事業者等の努力義務・判断基準
判断基準に関する調査・公表 等

8月以降
11月末～

法律の施行②に向けた政省令の公布や解説書の公表
判断基準に関する調査等の実施

特定事業者の指定の届出に向けて、
荷主：取扱貨物重量の把握
トラック：車両台数の把握
倉庫：保管量の把握

令和8年4月1日

法律の施行②

特定事業者の指定
中長期計画の提出・定期報告
物流統括管理者（CLO）の選任 等

5月末

特定事業者の届出～指定手続
→荷主は、指定後速やかに**物流統括管理者の選任届出**

10月末※

中長期計画の提出 ※初年度のみ。2027年度以降は7月末

定期報告に向けて、
・実施状況把握
・荷待ち時間等の計測（荷主等）

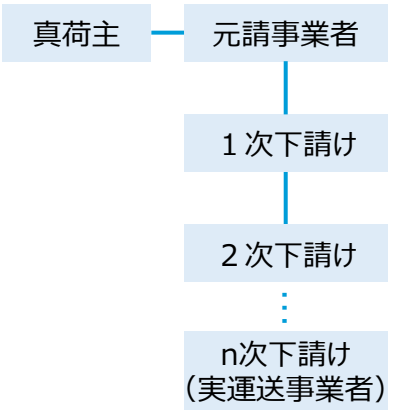
令和9年7月末

定期報告の提出

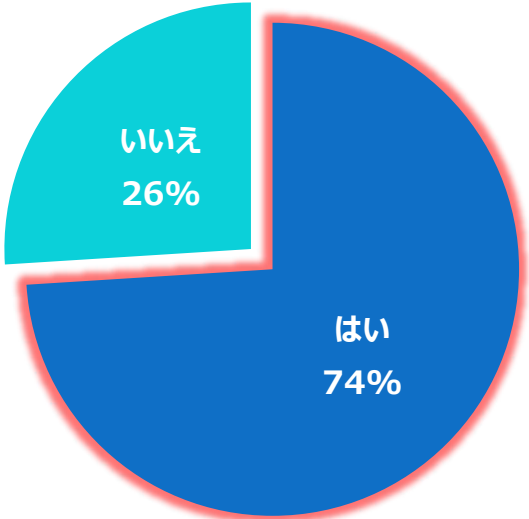
物流業界の**多重下請構造を是正**し、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

- 元請トラック事業者に対し、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。
- 荷主・トラック事業者・利用運送事業者に対し、**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（付帯業務料、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。
- トラック事業者・利用運送事業者に対し、他の事業者の**運送の利用（＝下請けに出す行為）の適正化**について努力義務を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成、責任者の選任**を義務付け。

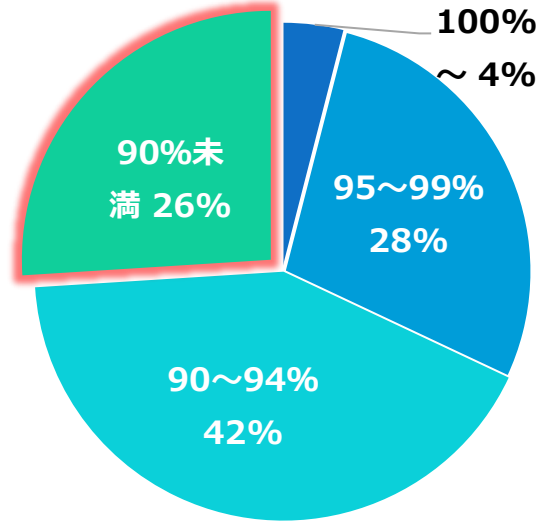
【多重下請構造のイメージ】



【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】



【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、請け負った金額の概ね何%か】



※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
(令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より)

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律 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

概要

- 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を制定。

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、自ら貨物を運ぶときや、他の事業者へ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

令和8年4月1日施行

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、(1)①について更新手数料等によるほか、(1)②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
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

担保

3.トラック・物流Gメンについて

トラック・物流Gメンとは

- トラック・物流Gメンは、長時間の荷待ちなど、トラック事業者が法令遵守できなくなるおそれのある行為（違反原因行為）を行っている疑いのある荷主企業・元請事業者に対し、**貨物自動車運送事業法に基づく是正指導を実施**

■ トラック・物流Gメンを創設

- ✓ トラック・物流Gメンは、物流2024年問題の解決を目指すため**2023年7月に国土交通省が創設した調査・指導部隊**。
- ✓ 様々な手法による情報収集や、**違反原因行為の疑いのある荷主・元請事業者等に対する是正指導**を実施。
- ✓ 2024年11月より、**倉庫業者を情報収集対象に追加**。
- ✓ 各都道府県トラック協会のGメン調査員とともに、**総勢360名規模**で活動。



トラック・物流Gメンは見ています。

違反原因行為

01  長時間の荷待ち	02  契約にない付帯業務	03  運賃・料金の不当な据え置き	04  過積載運送の指示・容認	05  異常気象時の運送依頼	06  無理な運送依頼
--	--	--	--	---	--

ドライバーの将来を守るかどうかは、荷主にかかっている。 [トラック・物流Gメン](#)  [検索](#)  国土交通省 

トラック・物流Gメン体制



国土交通省

物流・自動車局
貨物流通事業課

地方運輸局
(全国10か所)

地方運輸支局等
(全国52か所)

荷主等による違反原因行為

違反原因行為とは、トラック運送事業者等が関係法令に違反する原因となるおそれのある行為

長時間の荷待ち



契約にない附帯業務



運賃・料金の不当な据置き



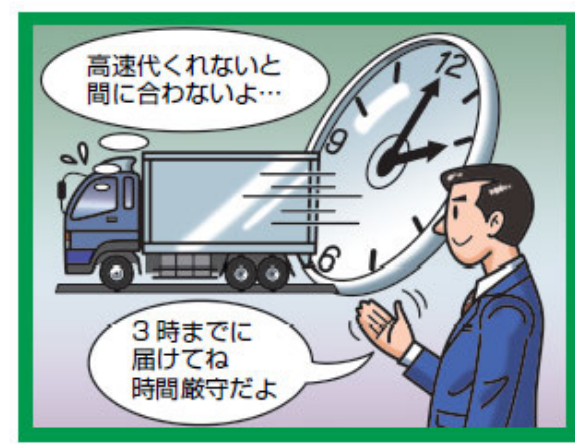
過積載運送の指示・容認



異常気象時の運送依頼



無理な運送依頼



働きかけ

トラック事業者が法令順守できるよう理解を求める

さらに情報を得た場合

要請

改善計画の提出、改善状況の報告についても協力を依頼

要請してもなお改善されない場合

勧告・公表

改善計画の提出、改善状況の報告についても協力を依頼

理解を求める文書を発出



荷主による自主的な状況確認と改善

要請・勧告文書を発出



必要に応じ関係省庁等と連携してヒアリング



改善計画の策定、改善期間の設定

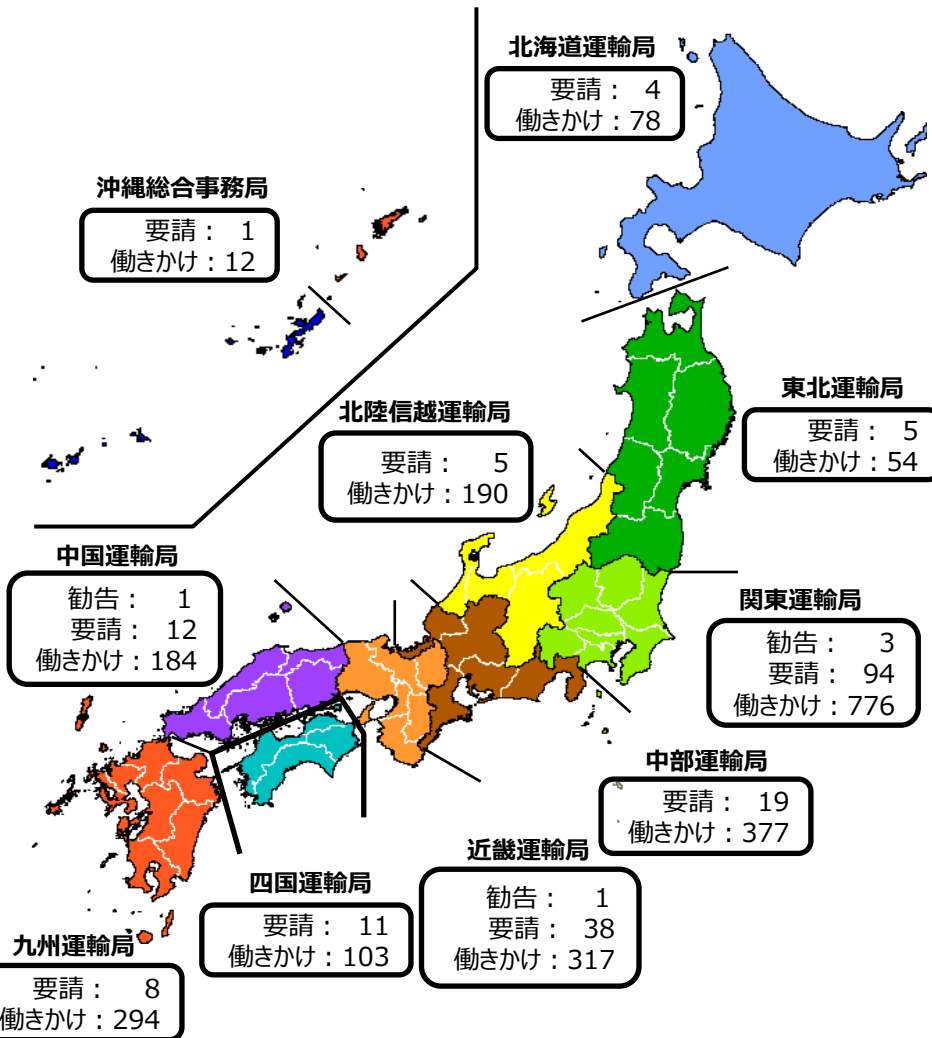


トラックGメンによる改善状況の確認



改善報告の提出
(違反原因行為の解消)

〈運輸局別働きかけ・要請・勧告実施件数〉 R1.7～R8.3


 働きかけ等の累計実施件数
 （R1.7～R8.3）

- 勧告 : 5件（荷主3、元請1、その他1）
- 要請 : 197件（荷主108、元請83、その他6）
- 働きかけ : 2,385件
 （荷主1,680、元請592、その他113）

 ⇒ **計2,587件**の法的措置を実施

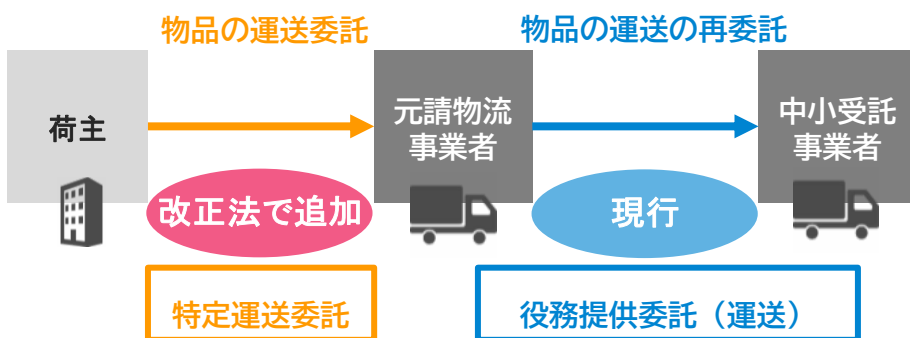
主な違反原因行為

- **長時間の荷待ち（47%）**
- **契約にない付帯業務（21%）**
- 運賃・料金の不当な据置き（15%）
- 無理な運送依頼（7%）
- 過積載運送の指示・容認（6%）
- 異常気象時の運送依頼（4%）

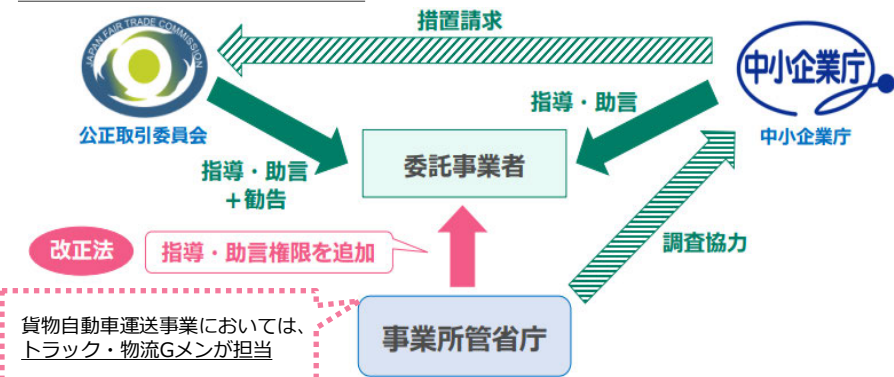
- 本年1月から施行された改正下請法（取適法）により、取適法の対象取引に「**特定運送委託**」が追加され、複数の省庁連携による違反行為への対応（面的執行）の強化として**事業所管省庁（国土交通省含む）に指導・助言及び報告・検査に係る権限が付与**された。
- これにより、**トラック・物流Gメンが取適法に基づく指導助言を行う**こととなり、**令和8年1月14日に施行後初の措置（助言）を実施**。

◆主な改正の内容

○物品の運送に係る委託類型を追加



○事業所管省庁の役割の追加



◆円滑な施行に向けた取組（令和8年1月1日施行）

○公正取引委員会との合同パトロール

- トラック・物流Gメンによる「集中監視月間（R7.10-11）」において、荷主等による取適法の違反行為や貨物自動車運送事業法の違反原因行為の未然防止等の観点から、**公正取引委員会と各地方運輸局が全国規模で連携した合同荷主パトロール**等を実施。
- 令和7年10月28日及び29日には、全運輸局のGメンが集結し、公取委と合同で、**東京都内での大規模パトロール**を実施（パトロール前には出発式も開催。）。



○トラック業界向け取適法・振興法に関する説明会の開催

- 令和7年1月以降に開催している改正物流法の説明会において、取適法の主要改正事項の説明を行い、全国で約200回実施、延べ約23,000名が参加。その他国交省が講師参加するセミナー等で延べ約200名に説明を実施。
- 令和7年9月30日、国交省主催で、所管業界向けに取適法・振興法に関する説明会を開催し、約2,000名（物流関係者約540名）が参加。
- 令和7年12月、国交省と全日本トラック協会の共催で、トラック業界向けに取適法・振興法に関する説明会を東京・大阪で開催し、物流関係者約1,500名が参加。

4. その他取り組みについて

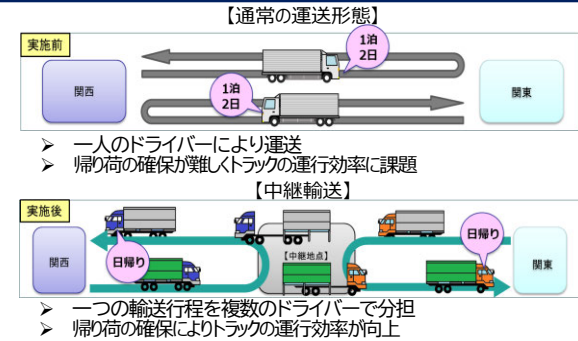
物資の流通の効率化に関する法律の一部を改正する法律案

背景・必要性

- ドライバーの高齢化や人手不足が進む中、**物流を維持するための輸送力の確保**が喫緊の課題。
- 長距離運転に係る従来の送形態は、日帰り運行が困難。宿泊を伴うため、**ドライバーにとって負担**。

⇒ **「中継輸送」が有効** { ・ドライバーの負担軽減による**物流産業の魅力向上・担い手確保**。
・トラックの運行効率の向上による**輸送能力の増加**。

- 中継輸送の推進のためには、多くのトラック事業者が利用できる**中継輸送施設の整備促進**が必要。
- ⇒ **中継輸送施設は、今後、自動運転トラックによる運送を支えるインフラ**としても機能を発揮。



法律の概要

1. 中継輸送の実施に関する関係者の連携及び協働の促進

- 関係者の連携・協働を促進するため、中継輸送の実施に関する**基本方針**を国土交通大臣が策定。
- 国、地方公共団体、事業者（トラック事業者・荷主・倉庫業者等）に対して、中継輸送の促進に必要な助言・協力等の**責務（努力義務）**を規定。

2. 中継輸送を促進するための計画認定制度の創設

<貨物自動車中継輸送実施計画認定制度の創設>

- 貨物自動車中継輸送事業を実施しようとする者は、共同して、当該事業についての**計画を策定し、国土交通大臣の認定**を受けることを可能に。
- 特定貨物自動車中継輸送施設（※）**において、2以上のトラック間で運転者又は貨物の受渡しを行う事業（**特定貨物自動車中継輸送施設の整備**を含む。）。

（※）高速道路等の近傍に立地し、一時的な保管機能等を有する高機能の中継輸送施設

<認定事業に対する支援メニュー>

- （1）特定貨物自動車中継輸送施設に係る課税の特例（固定資産税・都市計画税）。
- （2）鉄道・運輸機構から事業の実施に必要な資金の出資・貸付け。〈予算〉
- （3）特定貨物自動車中継輸送施設を使用して中継輸送（運行）を行う事業に係る計画策定経費、認定事業の初年度の運行経費の支援。〈予算〉
- （4）特定貨物自動車中継輸送施設の整備に係る都市計画法に基づく開発許可についての配慮。
- （5）行政手続の一括化のための関係法律の特例（トラック法等）。

【特定貨物自動車中継輸送施設のイメージ（全体像）】



<京都府城陽市における施設イメージ>

中継輸送施設の整備促進及び中継輸送の普及により、**輸送力の持続的な確保**

【施行期日】 公布の日から6月以内施行

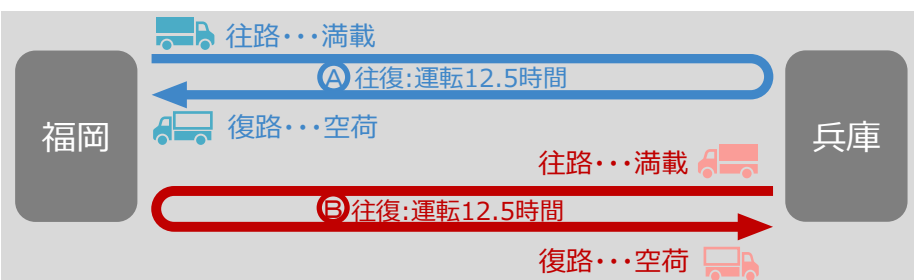
中継輸送の概要（福岡－兵庫間の輸送イメージ）

- 福岡-兵庫間では、16時間以上の拘束時間を要し、**原則として、日帰りでの運行が不可能。**
- そこで、広島県の中継輸送施設を使用して、**中継輸送を行うことにより、**運転者一人当たりの拘束時間が**約半分**（16.0時間→8.5時間）**まで短縮。**
⇒ **日帰り勤務が可能となり、労働環境が改善。**
- また、従来の単独輸送においては、**復路が空荷**となることが課題であったが、**中継輸送の実施によって帰り荷を確保。**
⇒ **運行効率が向上。**



※ 1日あたりの拘束時間【改善基準告示（令和6年4月1日～）】
 ・原則13時間以内、最大15時間以内
 （14時間超は1週間2回以内）
 ・宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間

従来の単独輸送

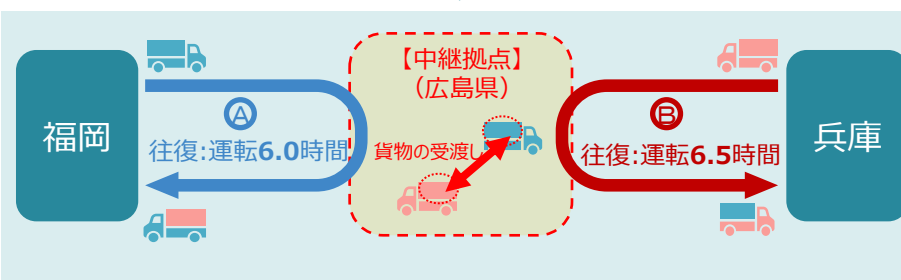


	運転者A	運転者B
走行距離	1000km	1000km
拘束時間	16.0時間	16.0時間
運転時間	12.5時間	12.5時間
休憩時間等（休憩・荷役等）	3.5時間※	3.5時間※

※他の事例を参考に仮定

- ✗ 運転者の拘束時間が多大となり、負担に
- ✗ 復路は空荷となり、空車回送分の輸送力のロスが発生

中継輸送



	運転者A	運転者B
走行距離	480km	520km
拘束時間	8.5時間	9.0時間
運転時間	6.0時間	6.5時間
休憩時間等（休憩・荷役等）	2.5時間※	2.5時間※

※他の事例を参考に仮定

- 運転者の拘束時間が短縮され、負担軽減に
- 帰り荷の安定的な確保により、運行効率が向上

- **物流**を単なるコストではなく、**新たな価値を創造するサービス**として捉え直し、**より上質で魅力ある産業へと転換**させるため、**次期「総合物流施策大綱」**を策定。

我が国の社会経済全体が直面する現状・課題

- 本格化する**人口減少**や**担い手不足**
- 社会全体の**デジタル化**や**イノベーション**
- **気候変動問題**や**カーボンニュートラル**
- **国際競争力の低下**や**不確実性が高まる国際情勢**
- **大規模自然災害**や**インフラの老朽化**

物流を取り巻く現状・課題

- 「物流革新に向けた**政策パッケージ**」等に基づく**官民での取組の成果**により、**2024年度の約14%の輸送力不足を概ね克服し、2024年度を越えても物流の機能を維持**
- 一方で、2030年度までの**物流革新の「集中改革期間」**において、今後、**担い手不足が深刻化する中で、必要な物流の機能を維持するための施策の具体化・深度化が必要**

今後の物流政策の方向性

- 2030年度までの**物流革新の「集中改革期間」**において、従来にない対策を抜本的かつ計画的に講じることにより、**将来にわたって物流の持続可能性を確保**していくとともに、**我が国の成長エンジン**や**公共性の高いサービス**としての**物流のポテンシャルを最大限に引き出す**ことが求められる。
- こうした認識の下、**次期「物流大綱」が目指すべき今後の物流政策**を、下記の**5つの観点に分類**し、国のみならず、物流事業者、発着荷主、一般消費者をはじめとした**物流に携わるすべての関係者が一致団結**して、**物流の未来を切り拓く更なる飛躍の5年間**となるよう、**責任と覚悟**を持って、**一気呵成**に施策を推進。

- 1 **サービスの供給制約**に対応するための**徹底的な物流効率化**
- 2 物流全体の最適化に向けた**商慣行の見直し**や**荷主・消費者の行動変容**、**産業構造の転換**
- 3 持続可能な物流サービスの提供に向けた**物流人材の地位・能力の向上**と**労働環境の改善**
- 4 物流に携わる多様な関係者の**連携・協力**による**物流標準化**と**物流DX・GX**の推進
- 5 厳しさを増す**国際情勢**や**自然災害**等に対応した**サプライチェーンの高度化・強靱化**

今後取り組むべき施策

1



サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化

- ・ **物流ネットワークの自動化・省人化**の推進（自動運転トラック、自動物流道路など）
- ・ 効果的な物流体系の構築に向けた**インフラ整備**や**新モーダルシフト**等の推進
- ・ 地域の**ラストマイル配送等の持続可能な提供**の維持・確保

2



物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換

- ・ 改正物流法等を通じた**荷主・物流事業者・消費者等の連携・協力**の強化
- ・ 適正な運賃収受等に向けた**価格転嫁の円滑化と取引環境の適正化**の推進
- ・ トラック適正化2法等を通じた**トラック運送業界全体の構造転換**の推進

3



持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改善

- ・ トラック・倉庫・鉄道・船舶・港湾・航空等の**物流人材の確保・育成**、**労働環境の改善**、**生産性向上**の推進
- ・ **トラックドライバーの休憩環境**の改善 ・ **輸送の安全確保**に向けた対策 等

4



物流に携わる多様な関係者の連携・協力による物流標準化と物流DX・GXの推進

- ・ フィジカルインターネットの実現を見据えた**物流標準化・デジタル化**の推進
- ・ 持続可能な地球環境やカーボンニュートラルの実現に向けた**サプライチェーン全体の脱炭素化**の推進

5



厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化

- ・ サプライチェーンの高度化を通じた**我が国の物流の国際競争力強化**の実現（港湾・航空ロジスティクスの強化など）
- ・ 我が国の物流システムにおける**経済安全保障**や**サイバーセキュリティ**等の確保
- ・ 大規模自然災害等に備えた**物流ネットワークの強靱化**

総合物流施策大綱(2026年度～2030年度)に基づき今後取り組むべき施策②

2 物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換

(1) 改正物流法等を通じた荷主・物流事業者・消費者等の連携・協力の強化

① 荷主・物流事業者等の連携・協力による新たな商慣行の定着



複数の荷主の貨物の積合せのためのリードタイムの確保 トラック予約受付システムの導入 パレット等の輸送用器具の活用

② 消費者、発着荷主をはじめとする物流関係者全体の行動変容・意識改革の推進

E/C事業者
「再配達削減PR月間」の実施

商品購入画面
「ゆっくり便」でOK!

物流コストに関する消費者等の理解醸成のための広報

(2) 適正な運賃收受等に向けた価格転嫁の円滑化と取引環境の適正化の推進

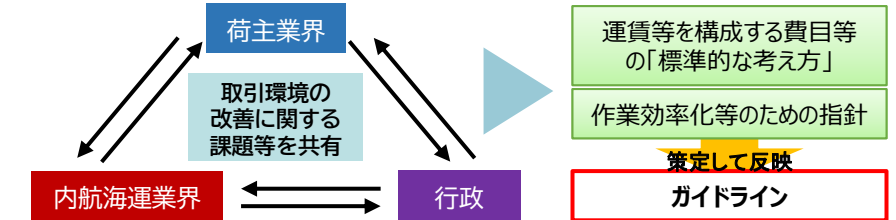
① トラック・倉庫業界等における価格転嫁と取引適正化の推進

公正取引委員会 中小企業庁 委託事業者 事業所管省庁

公正取引委員会とトラック・物流GMの合同荷主パトロール

中小受託取引適正化法に基づく指導・助言

② 内航海運における荷主等との取引環境の改善



③ 港湾運送事業や空港グランドハンドリング事業での適正取引の推進

(3) トラック適正化2法等を通じたトラック運送業界全体の構造転換の推進

① トラック適正化2法を通じたトラック運送業界の健全化の推進

事業の適正な運営確保に必要な費用

燃料費	人件費
減価償却費	公租公課

反映して算出
適正原価

適正原価を下回らない運賃・料金の收受

違法な「白トラ」への規制強化

荷主

元請

1次請け

2次請け

…

n次請け

今後

荷主

元請

1次請け

2次請け

多重取引構造の是正

② トラック運送業の事業基盤の強化

事業協同組合等による協業化

事業経営の維持・継続や法令遵守に向けた体制の確保

事業承継・M&Aによる事業規模の拡大

荷主等に対する価格交渉力の向上

総物流施策大綱(2026年度～2030年度)に基づき今後取り組むべき施策③

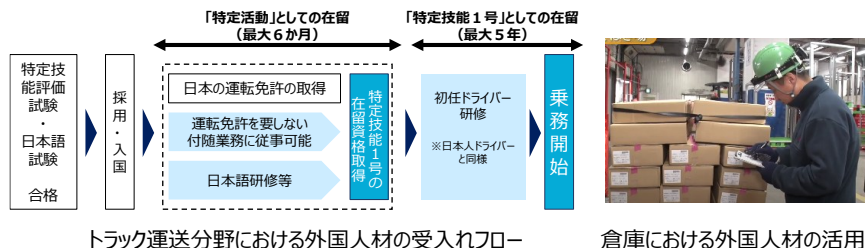
3 持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改善

①トラックドライバーや倉庫等における物流人材の育成プランの策定

自動運転やAI等の活用を見据えた物流人材の育成

スキル等に応じたキャリアアップの道筋の可視化

②トラック・倉庫分野における特定技能外国人等の定着・活躍の促進



③多様な人材が活躍できる物流産業への転換

生産性向上に資する荷役設備の導入 | アシストスーツ等による荷役作業の省力化 | 働きやすい職場認証制度

「ホワイト物流」推進運動

④物流統括管理者や高度物流人材の能力向上に向けた環境整備

物流改善に向けた異業種・競合企業間の連携の促進 | 能な食品物流に向けた取り組みに関する記者発表 | 「CLOフォーラム」の開催 (イメージ)

⑤海技人材の確保・育成や労働環境の改善、内航海運の生産性向上

独立行政法人海技教育機構の養成基盤の強化 | 船員室の充実化等 | 船員が目視で行う確認作業を操舵室で一元的に把握

⑥港湾・鉄道・航空分野における担い手の確保

港湾運送の魅力発信 | 鉄道駅における荷役作業 | DX化による生産性向上

⑦トラックドライバーの休憩環境の改善

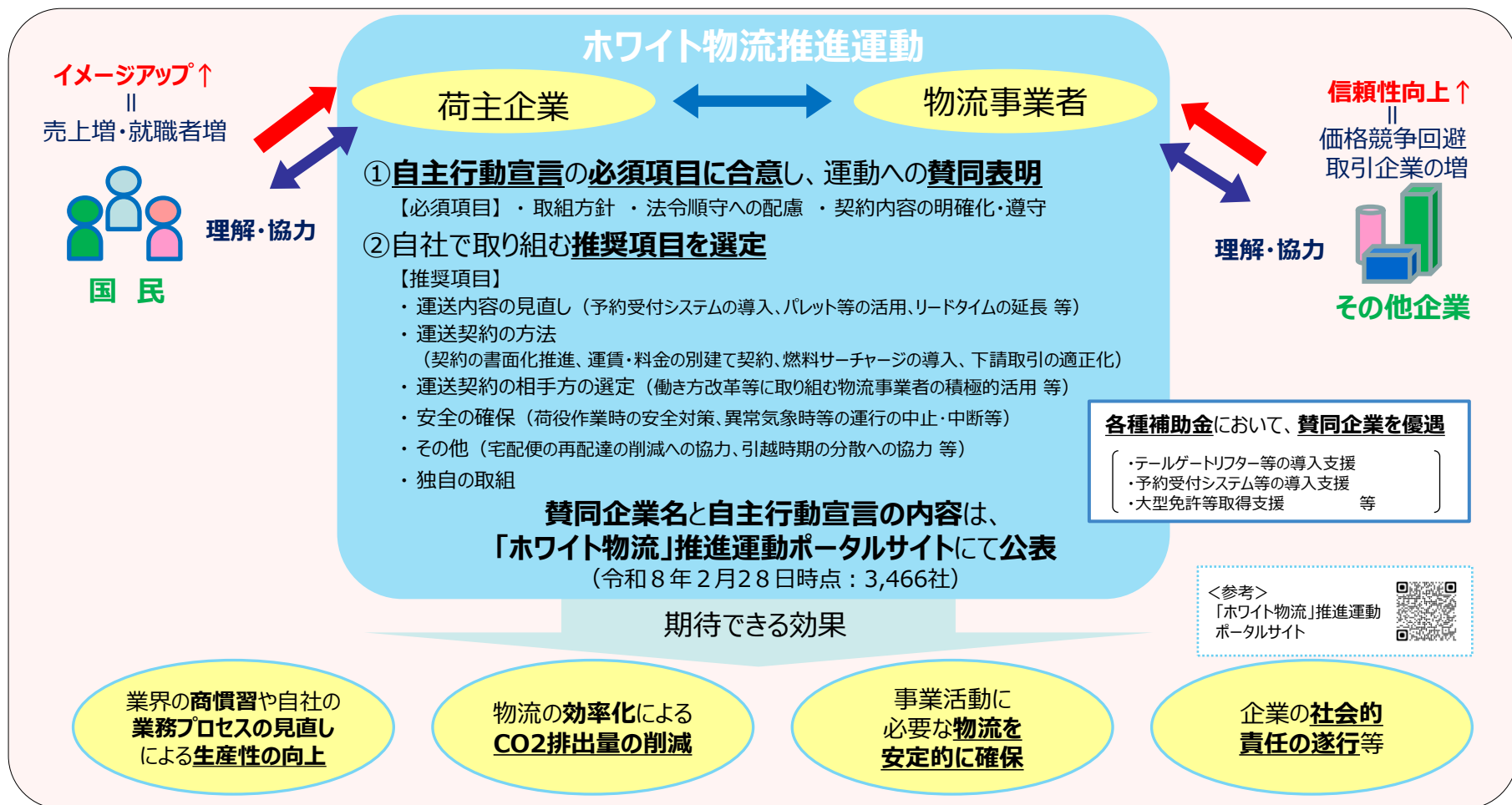
兼用マスの設置による大型車駐車マスの拡充 | 短時間限定駐車マス (東名 足柄SA(上)) | 複数縦列式駐車場の試行運用 (鹿野SA)

⑧輸送の安全確保に向けた対策

デジタル式運行記録計の普及促進 | ドライバーモニタリング | 3D都市モデルを活用した訓練用ドライブシミュレータ

「ホワイト物流」推進運動とは

- 深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的として、①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化、②女性や高齢ドライバー等も働きやすい、より「ホワイト」な労働環境の実現に向けた取組を推進。
- 平成30年度から実施し、令和8年2月時点で3,466社が賛同し、自主行動宣言を提出済み。



(正式名称:「運転者職場環境良好度認証制度」)

- 評価制度の創設により、職場環境改善に向けた各事業者の取組を「見える化」。
- 求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促す。また、更なる改善取組を促すことで、より働きやすい労働環境の実現や安定的な人材の確保を図る。
- 認証を取得した事業者のより高い水準への移行を促すため、これまでの「一つ星」・「二つ星」に加えて令和5年度から新たに「三つ星」の申請を受け付けている。



1. 認証の審査要件

- A: **法令遵守等**、B: **労働時間・休日**、C: **心身の健康**、D: **安心・安定**、E: **多様な人材の確保・育成**、F: **自主性・先進性等**の6分野についての取組要件を満たしていること。
※ Fは「二つ星」・「三つ星」のみ。「一つ星」では参考点として点数化。
※ 「三つ星」においては、B、C、Eについて認証項目を追加。
- 「三つ星」においては、A～Fの認証項目に加え、働きやすい職場実現のための方針、課題、目標、改善に向けた行動計画、体制整備などの記載欄を設け、事業者の改善に向けたPDCAが適切に回っているかについても審査。

2. 申請方法

- 認証実施団体の「一般財団法人日本海事協会(Class NK)」が受付、審査及び認証手続きを実施。
 - ※ 審査料: 55,000円* + 3,300円 × 営業所数(本社除く)
(* : インターネットによる電子申請の場合、33,000円に割引。
電子申請による「一つ星」の継続申請の場合、16,500円に割引。)
 - ※ 登録料: 66,000円 + 5,500円 × 営業所数(本社除く)
 - ※ 料金は全て税込。
 - ※ 「三つ星」の審査料・登録料については、制度HP (<https://www.untenshashokuba.jp/>) をご参照ください。

3. 認証事業者数 令和7年10月22日現在

トラック事業者	2,627社(一つ星 1,529社、二つ星 1,045社、三つ星 53社)
バス事業者	454社(一つ星 273社、二つ星 171社、三つ星 10社)
タクシー事業者	1,185社(一つ星 764社、二つ星 401社、三つ星 20社)
合計	4,266社(一つ星 2,566社、二つ星 1,617社、三つ星 83社)

4. スケジュール予定(令和7年度)

- 「一つ星」・「二つ星」新規・継続 : 令和7年4月1日以降随時受付
- 「三つ星」新規 : 令和7年5月8日以降随時受付

5. 認証取得によるインセンティブ

- 厚生労働省と連携し、**ハローワーク**における求人票への**認証マークの表示**や、認証事業者と求職者の**マッチング支援**を実施。
- **求人エージェント**等の認定推進機関の協力を得て、「**求人サイト**に認証事業者の**特集ページの掲載**」、「**設備改修工事の料金割引**」等を実施中。
- 令和5年度補正予算による**補助金**における認証事業者の**優遇等**も実施予定。
- 「二つ星」・「三つ星」の認証事業者のうち対面での審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを端緒とした監査の対象から除外することができる規定を整備済。
- 特定技能の在留資格に係る制度に追加された「**自動車運送業分野**」において、**特定技能所属機関に課される条件**として、本制度の認証(若しくはGマーク)を取得することが設定されている。

「働きやすい職場認証制度」 認証取得によるインセンティブ

現在、実施しているインセンティブ

1. ハローワーク（厚生労働省）

- 求人票へ認証マークを表示し、働きやすい職場であることを求職者へ見える化
- ハローワークインターネットサービスにおいて、「働きやすい職場認証制度」と検索することによる認証事業者の求人検索
- 認証事業所が取り組んでいる働き方改革の取組等を求職者にわかりやすく発信するための求人票作成支援
等

2. 求人サイト等（認定推進機関*）

求人サイト

- 求人サイト上で本認証取得事業者の特集ページを掲載
- 本認証取得事業者に絞った検索への対応
- 特別価格による求人掲載

損害保険

- 労災上乗せ保険の保険料の割引

設備改修工事

- 水廻り関連改修や設備改修工事の料金割引
等

*：働きやすい職場認証制度の周知広報、助言指導その他の必要な業務を実施する機関。認証実施団体の日本海事協会が国土交通省と協議の上、認定。

現在、実施しているインセンティブ

3. 監査（国土交通省）

- 「二つ星」・「三つ星」の認証事業者のうち、対面による審査を受け合格した営業所については、長期未監査を理由とする監査の対象としないことができる規定を整備

4. 補助金（国土交通省*）

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を優遇

トラック関係

- **テールゲートリフター導入等支援**
予算額を超える申請により抽選を実施する場合、本認証制度取得事業者等を優遇
- **予約受付システム等導入支援及び大型免許等取得支援 等**
本認証制度取得事業者等が申請対象

*：令和4年度～補正予算に引き続き、令和7年度補正予算においても補助金に関するインセンティブを継続予定。

※今後、更に追加予定

ご清聴ありがとうございました