

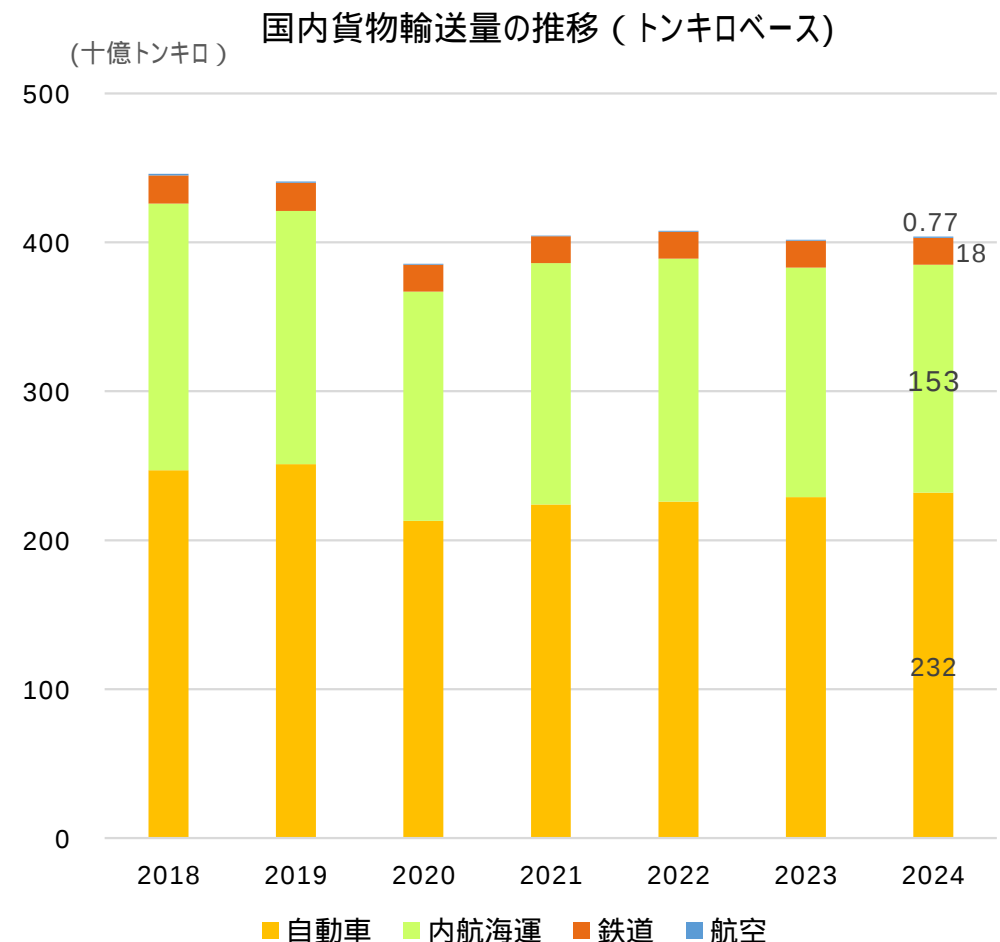
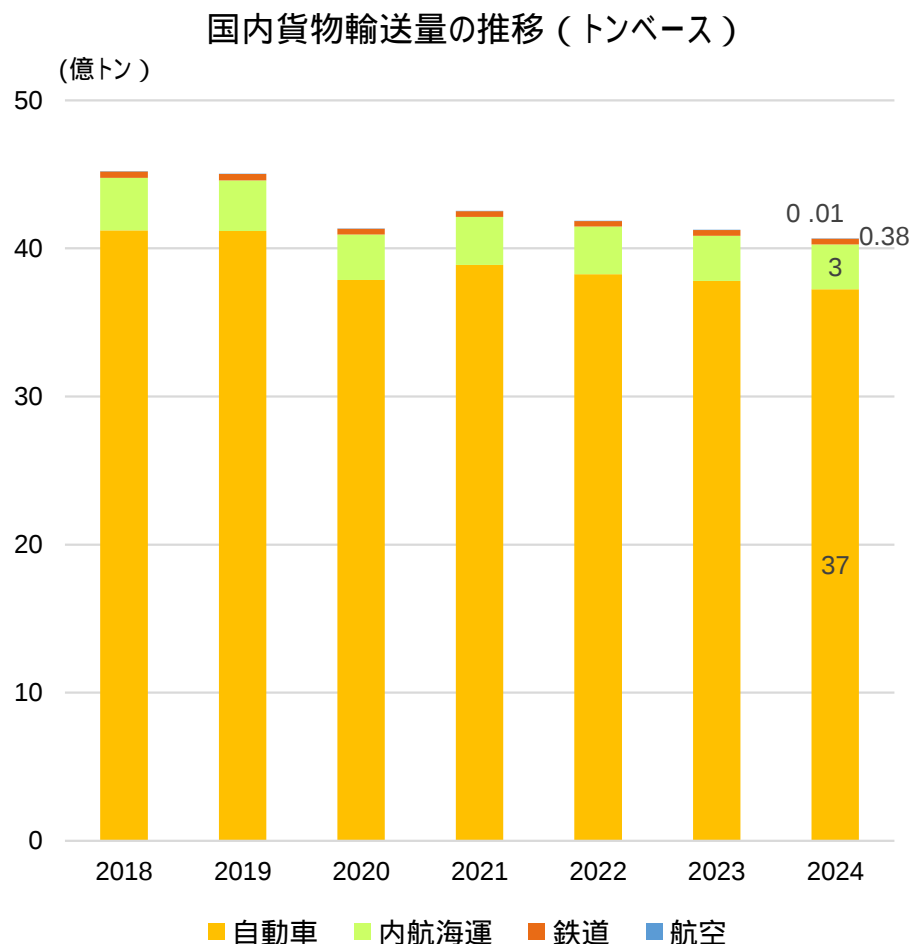
トラック運送業をとりまく現状及び最近の取り組み

令和8年7月

国土交通省 物流・自動車局
貨物流通事業課

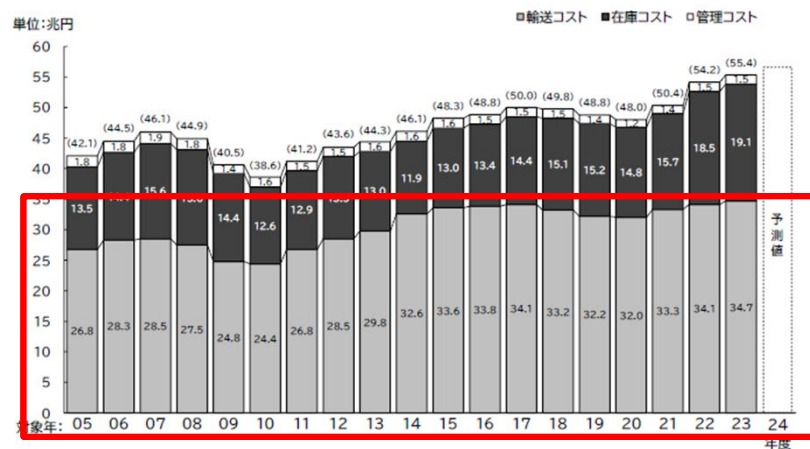
1.トラック運送業の現状

- 物流は国民生活や我が国経済を支える社会インフラであり、物流業界の営業収入の合計は約29兆円（全産業の2%）、従業員数は約223万人（全就業者数の3%）。
- 国内貨物のモード別輸送量はトンベースで自動車が9割超、トンキロベースでは自動車が約5割超、内航海運が約4割、鉄道が5%程度。

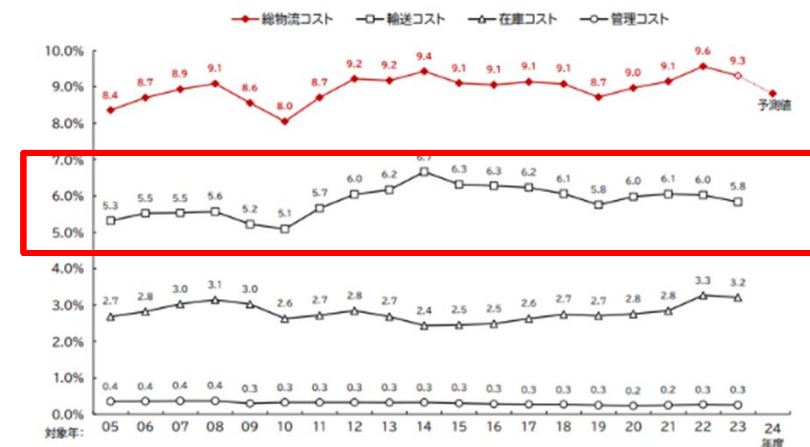


- 物流コストは増加傾向にあり、GDP比でも近年は上昇傾向にあるが、輸送コストについては停滞している。
- こうした中で物流効率化の取り組みが進められているが、実車率・積載率は平成2年の参入規制緩和以降減少傾向にある。

物流コストの推移

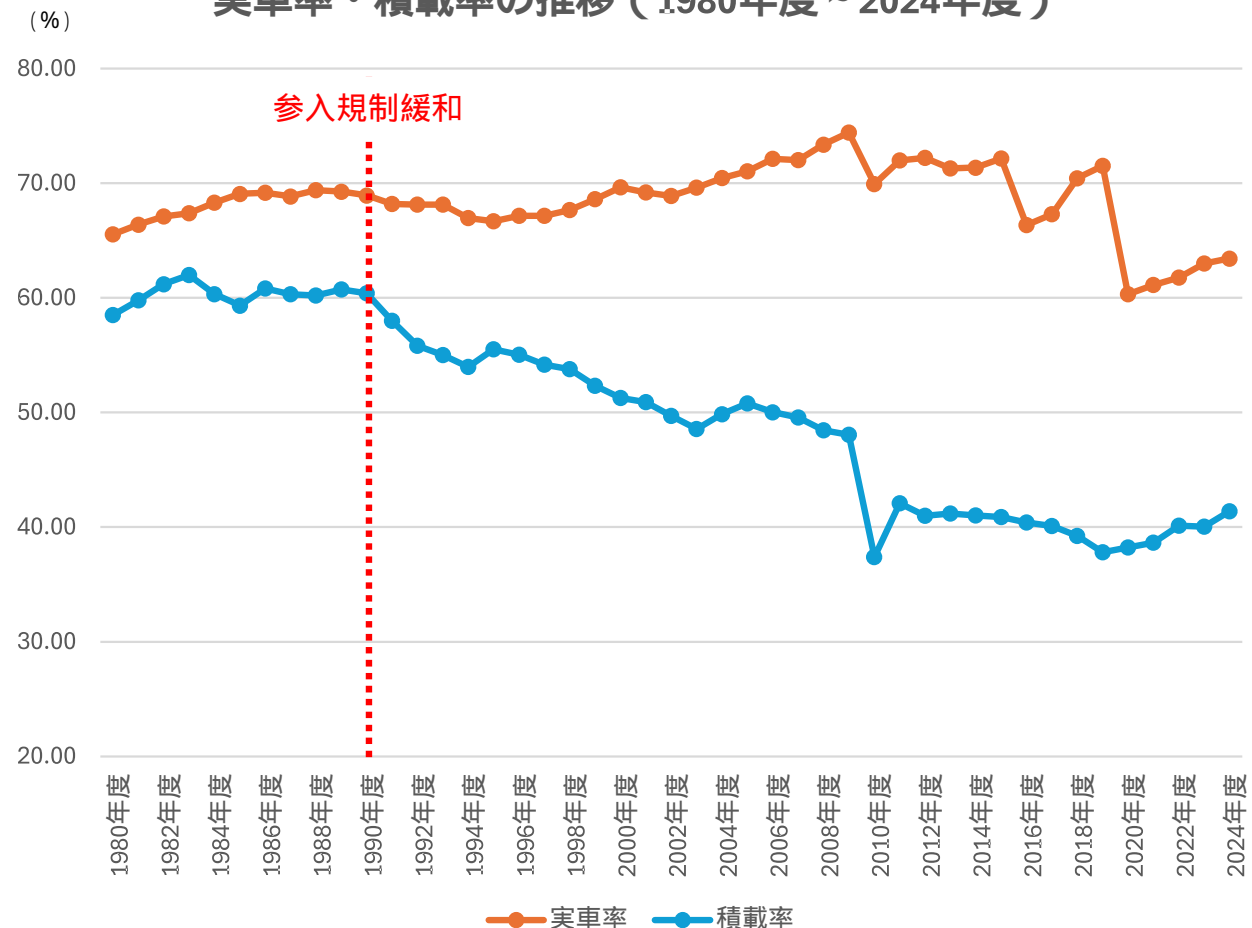


物流コストの対GDP比 (%)



出典: JILS「2025年度 物流コスト調査報告書【概要版】」

実車率・積載率の推移 (1980年度～2024年度)



2010年より調査方法及び集計方法が変更され、接続係数により処理を行ったうえで算出されている。

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」より作成

区分	営業収入	事業者数	車両数	従業員数	トラックドライバー数	中小企業の割合
トラック運送事業	20兆392億円	62,383	1,468,675	201万人	86万人	99.9%

出典:総務省「労働力調査」ほかより国土交通省作成

トラック運送事業の内訳

区分		事業内容	営業収入 金額は億円未満を切り捨てて表示	事業者数	車両数
一般貨物自動車運送事業 特積み・霊きゅうを除く		一般的な業態	14兆4,635億円	56,954	1,439,472
	特別積合せ貨物運送 (特積み)	幹線輸送を定期便で 実施する業態	5兆4,950億円	323	11,161
	霊きゅう運送 (霊きゅう)	遺体の搬送を 行う業態	653億円	4,799	16,109
特定貨物自動車運送事業 (特定)		特定の荷主の貨物運送を 行う業態	151億円	307	1,933

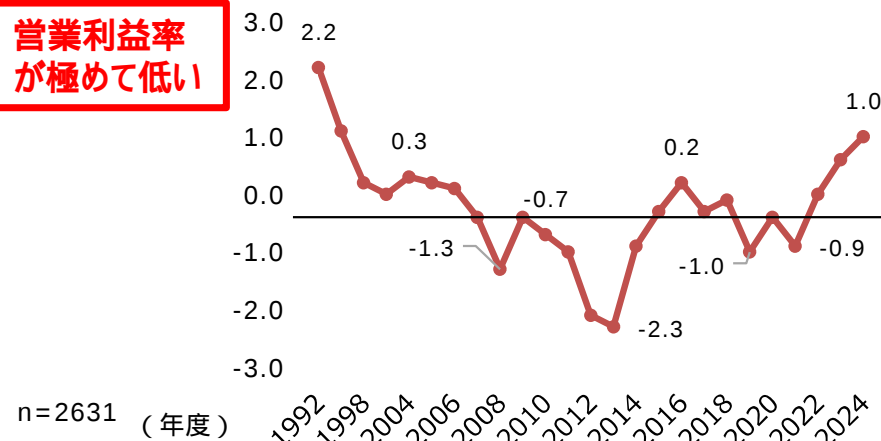
出典:国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課調べ

○トラック運送業については、赤字企業の割合が半数近くの状態が続いている。

○小規模事業者が多数を占めるトラック運送業では、車両規模が小さいほど収益性が厳しい傾向にある。

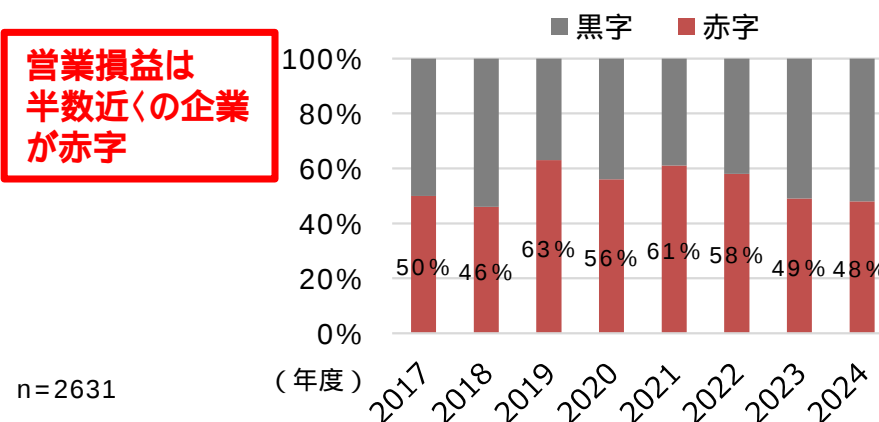
トラック運送業における営業利益率の推移

営業利益率が極めて低い



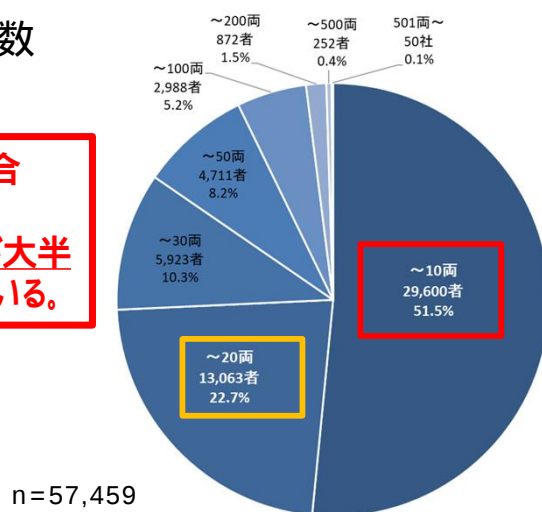
トラック運送業における赤字企業割合の推移

営業損益は半数近くの企業が赤字



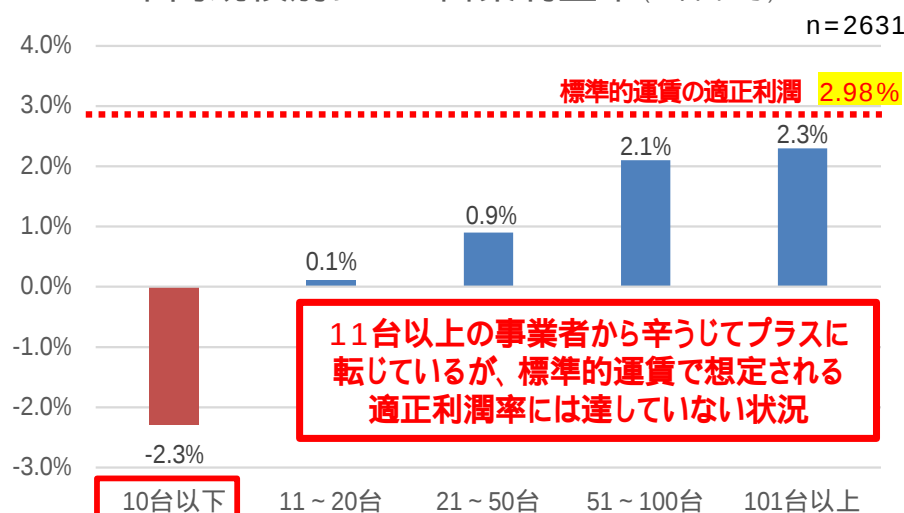
車両規模別事業者数

「10両以下」の割合が最も多く、
20両以下の事業者が大半
(74.2%)を占めている。



出典：国土交通省貨物流通事業課調べ

車両規模別による営業利益率(1者平均)



- 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。

トラック運送業では、調査対象32業種中、

価格転嫁してもらえている状況が31位（受注者の立場）

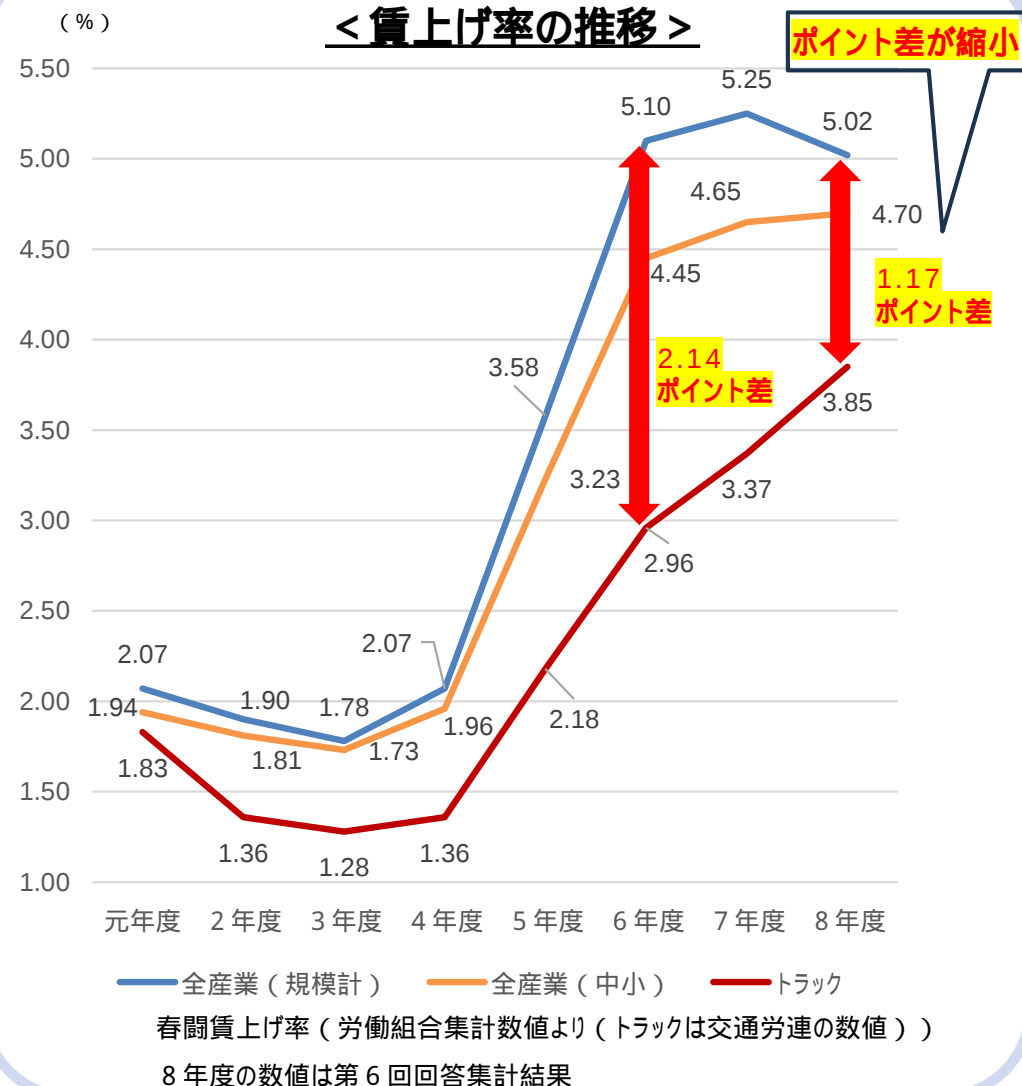
価格転嫁している状況が32位（発注者の立場）

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	54.2%	55.7%	48.9%	50.0%
1位 化学	65.7%	72.5%	61.7%	57.1%
2位 電機・情報通信機器	64.5%	68.3%	58.2%	58.3%
3位 紙・紙加工	64.3%	68.0%	57.2%	56.5%
}				
29位 農業・林業	38.3%	37.2%	35.0%	34.1%
30位 放送コンテンツ	38.0%	34.7%	30.3%	34.4%
31位 トラック運送	36.9%	32.2%	34.2%	33.5%
32位 金融・保険	31.4%	36.0%	12.9%	25.0%

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	54.2%	55.7%	48.9%	50.0%
1位 化学	65.9%	69.7%	62.4%	60.0%
2位 電機・情報通信機器	63.6%	67.7%	56.5%	56.9%
3位 造船	62.4%	64.9%	57.0%	56.9%
}				
29位 廃棄物処理	42.0%	40.4%	39.5%	37.8%
30位 放送コンテンツ	41.4%	38.3%	33.0%	37.9%
31位 ビルメンテナンス	40.2%	36.0%	34.2%	39.9%
32位 トラック運送	34.5%	31.0%	31.4%	31.3%

< 賃上げ率の推移 >

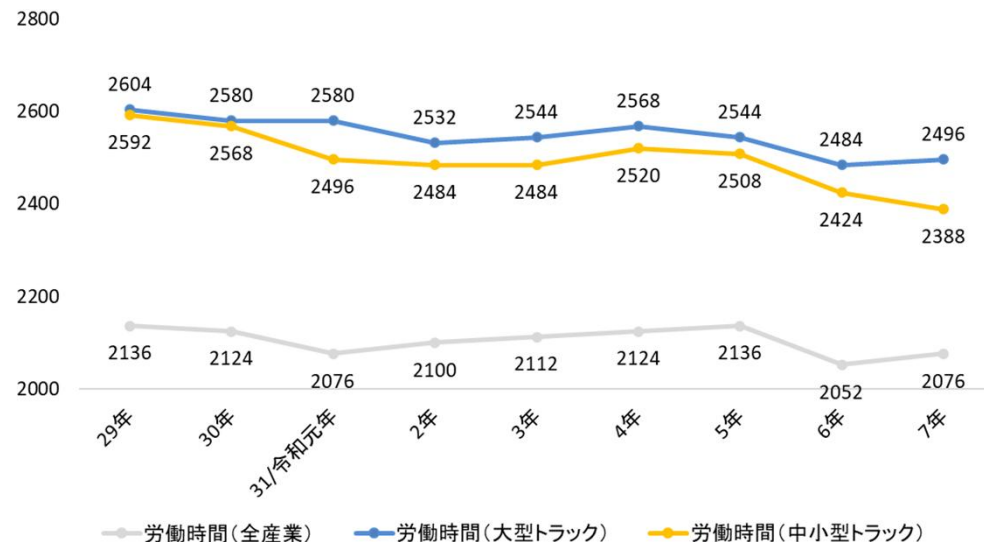


トラック運送業における労働環境・人材確保の現状

労働時間

全職業平均より約2割長い。

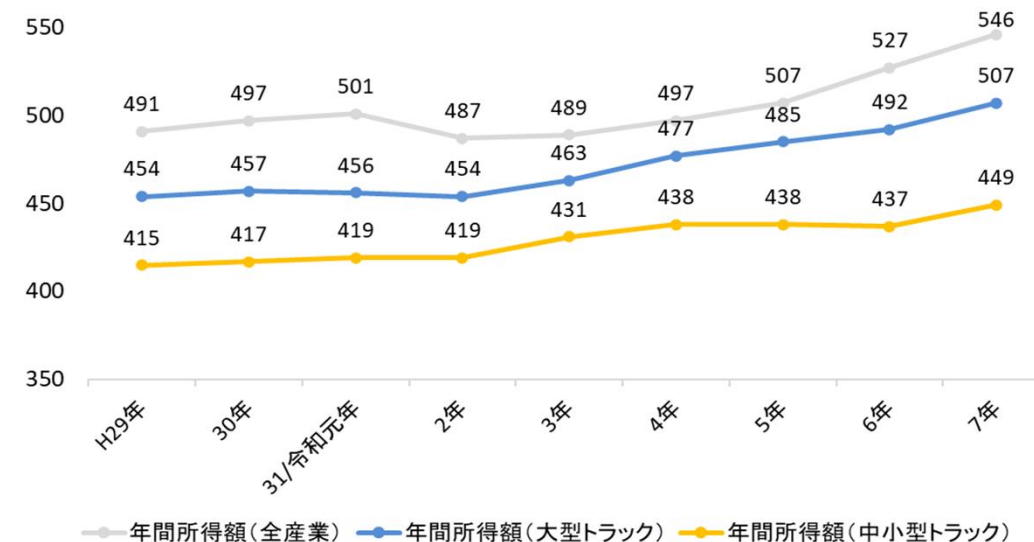
(時間)



年間賃金

全産業平均より7%～18%低い。

(万円)

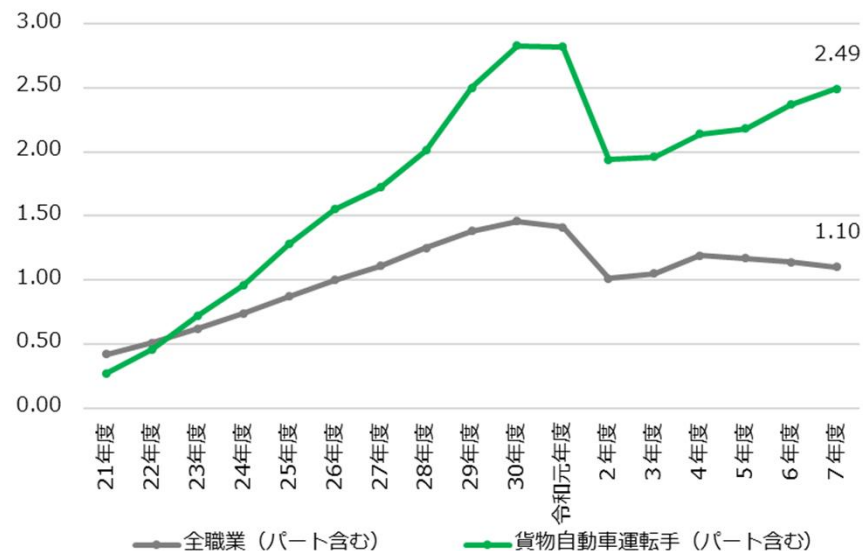


人手不足

全職業平均より約2倍高い。

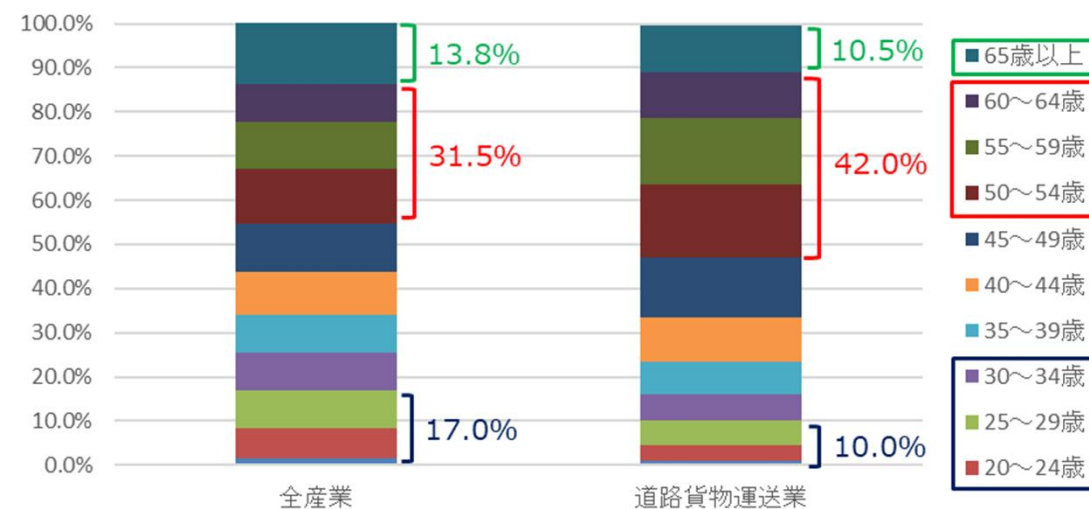
(倍)

有効求人倍率の推移



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。



2 . 近年の取り組み

改正の経緯

- ・【平成30年6月】働き方改革法が成立。トラック運転業務の時間外労働について、平成36年度から年間960時間の上限規制を適用することとされた。
⇒ 全日本トラック協会「働き方改革対応検討本部」(同会長や副会長から構成)において、働き方改革を進めるため、法改正の議論を開始。
- ・【同年8月】同協会の各ブロックの代表者(県ト協会長等)等からなる「物流政策委員会」において、改正法案の検討の方向性を報告。
- ・【同年12月】議員立法により、下記を内容とする「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」が成立。

【公布日：平成30年12月14日】

改正の必要性

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規制の適正化を図るほか、その業務について、平成36年度から時間外労働の限度時間が設定されること等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要がある。

改正の概要

1. 規制の適正化

欠格期間の延長等

欠格期間の延長(2年⇒5年)等法令に違反した者等の参入の厳格化

許可の際の基準の明確化

安全性確保、事業の継続遂行について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

約款の認可基準の明確化

原則として運賃と料金を分別して収受する旨定めるよう明確化

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等

事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付 等

4. 標準的な運賃の告示制度の導入 【平成35年度末までの時限措置】

国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

3. 荷主対策の深度化

荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を創設

荷主勧告制度(既存)の強化

- ・制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- ・荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【平成35年度末までの時限措置】

- (1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑い
→ 関係行政機関の長と、荷主の情報を共有
関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ
- (2) 荷主への疑いに相当な理由 → 関係行政機関と協力して、要請
- (3) 要請をしてもなお改善されない → 関係行政機関と協力して、勧告 + 公表

荷主の行為が独占禁止法違反の疑い → 公正取引委員会への通知

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

	令和6年3月まで	令和6年4月以降
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）	【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 【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。	【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 【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。

物流革新に向けた政府の動き

- 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
(2023年) 6月 関係閣僚会議で「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定
10月 関係閣僚会議で「物流革新緊急パッケージ」を策定
- 令和6年 2月 政府において改正物流法案の閣議決定、国会提出
(2024年) 関係閣僚会議で「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定
5月 改正物流法 公布
- 令和7年 3月 関係閣僚会議で「2030年度に向けた政府の中長期計画」の進捗状況と
(2025年) 次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた対応を報告し、総理から大綱改定の指示
4月 改正物流法 一部施行（荷主等に対する努力義務、契約の書面交付等）
5月 次期「物流大綱」に関する国交省・経産省・農水省の3省合同の有識者検討会を設置（9回開催）
6月 トラック適正化2法 公布
- 令和8年 3月 次期「物流大綱」の有識者検討会の提言を取りまとめ、次期大綱を閣議決定
(2026年) 4月 改正物流法 全面施行（特定事業者の指定、物流統括管理者の選任等）
トラック適正化2法 一部施行（委託次数の制限に係る努力義務、違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り等）
- 令和10年 6月まで トラック適正化2法 全面施行予定（許可更新制度の導入、「適正原価」制度の導入等）
(2028年)

「物流革新に向けた政策パッケージ」の概要

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

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**。物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの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、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**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、**法制化**も含め確実に整備。

（１）商慣行の見直し

- ・ **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
- ・ 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
- ・ **トラックGメン**による荷主等の是正指導、トラックの「**標準的運賃**」の拡充・徹底、業界ごとの**自主行動計画**の作成・実施 等

（２）物流の効率化

- ・ 即効性のある**設備投資**の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ・ 「**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）
- ・ 「**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）
- ・ **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
- ・ 女性や若者等の**多様な人材**の活躍・育成 等

（３）荷主・消費者の行動変容

- ・ 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
- ・ **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）
- ・ 物流に係る**広報**の推進

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月）に基づき、令和5年7月に「トラックGメン」を設置。関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」、「勧告」を実施。
- 令和6年11月には、物流産業全体の取引適正化を進めるため、トラックGメンを「トラック・物流Gメン」へ改組し、本省・地方運輸局等の物流担当部署の職員と、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」を加えた総勢360名規模に体制を拡充。
- 令和7年10月・11月を悪質な荷主や元請事業者に対する監視を強化する「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、「勧告」（1件）を実施（令和7年12月23日）したほか、「働きかけ」（363件）、「要請」（7件）による是正指導を徹底。
- 令和8年1月1日より中小受託取引適正化法（通称：取適法）が施行され、トラック事業の所管省庁である当省のトラック・物流Gメンが取適法に基づく是正指導を実施。

是正指導実績

働きかけ等の累計実施件数（R1.7～R8.6）

- 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 : 2,472件（荷主1,749、元請608、その他115）

計2,674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％）
- 契約にない附帯業務（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％）

最近の活動



荷主訪問



ドライバーからの聞き取り



荷主対象のセミナーの開催



大規模荷主パトロール出発式

集中監視月間の実施（R7.10～11）

・違反原因行為実態調査及び倉庫業者へのアンケート調査、関係情報機関等からの情報に基づき、適正な取引を阻害するおそれのある荷主や元請事業者に対し、**集中的に是正指導及びパトロールを実施**。

公正取引委員会（以下、「公取」）及び厚生労働省との連携

・R8年1月1日の取適法施行を契機として、R7年10月、全国のトラック・物流Gメン及びGメン調査員が東京に集結し、公取と合同で大規模荷主パトロールを実施。120社の荷主等へ周知啓発活動。
・地方においても、運輸局及びGメン調査員、公取地方事務所、地方労働局が連携を図り、合同で荷主等の訪問やトラック事業者から情報聴取し、取引適正化と労働時間の適正管理の両面から是正を実施。

違法な白トラ対策

・トラック適正化2法において、R8年4月1日から荷主等の違法な「白トラ」利用に対する是正指導が追加されたことから、荷主等への周知啓発を徹底。法施行後はプッシュ型の情報収集を実施するとともに、都道府県警察本部とも連携し、違法な「白トラ」を利用しているおそれのある荷主等への是正指導を実施。

1 . 荷主・物流事業者に対する規制的措施

一部を除き令和 7 年 4 月 1 日施行

【物流効率化法】

- **荷主**、**物流事業者**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、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。

- 上記の取組状況について、国が**指導・助言**、**調査・公表**を実施。

- 一定規模以上の「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。 (R8.4.1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**。 (R8.4.1施行)

【荷主等が取り組むべき措置の例】
<パレットの導入>



非効率な荷役作業



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施

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等について記載した**書面による交付等**を**義務付け**。
- **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**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**。

3 . 軽トラック事業者に対する規制的措施

令和 7 年 4 月 1 日施行

【貨物自動車運送事業法】

改正物流効率化法の規制措置のポイント（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。
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**
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。

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



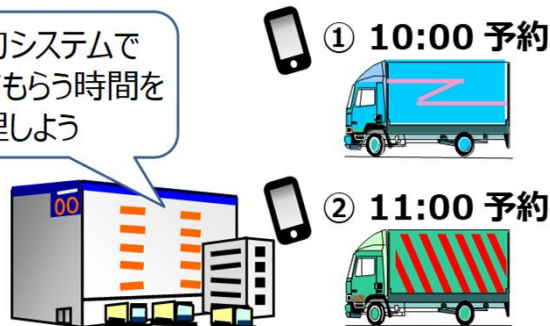
地域における配送の共同化

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

予約システムで来てもらう時間を整理しよう



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 ～ 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】

物流統括管理者（CLO）の選任

- 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**。

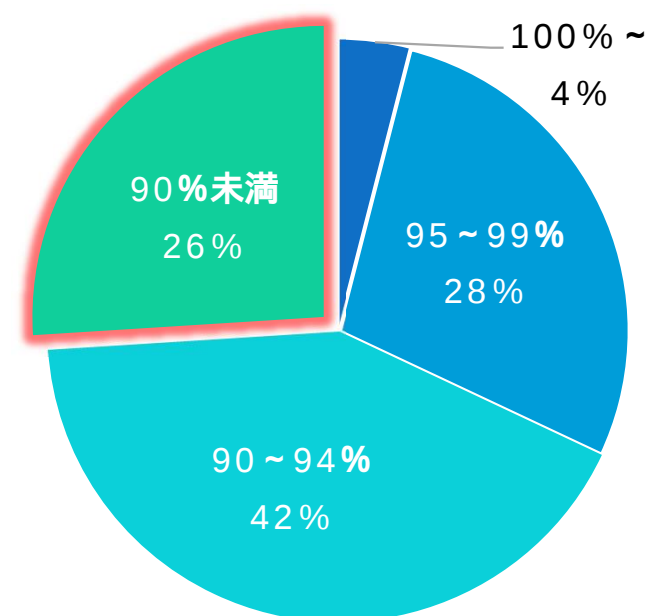
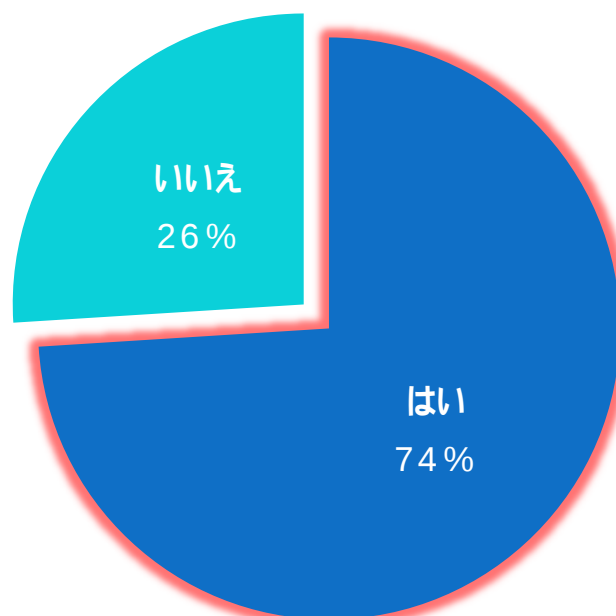
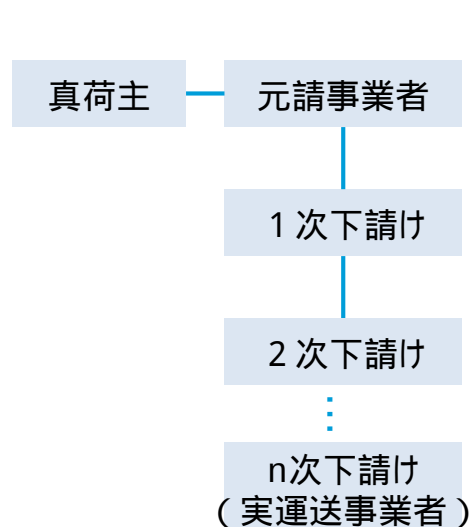
Chief Logistics officer

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。

- 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**書面交付等を義務付け***。
- 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***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、**管理者**の選任を**義務付け**。

* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

----- 【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)

3 .トラック適正化二法

- 実運送事業者の適正な運賃の収受を妨げている一因と考えられる過度な**多重取引構造の是正**に向けた対策について、「トラック運送業における多重下請構造検討会」において検討が行われ、令和7年6月にとりまとめられたところ。

「トラック運送業における多重下請構造検討会」における実態調査結果と今後の論点

- 多重取引構造に介在している多様な主体の実態を把握するため、以下の調査を実施
 - ・ 第一種貨物利用運送事業者（27,976者）に対するWEBアンケート
 - ・ 中小受託運送事業者、専門の利用運送事業者、主要なマッチングサービス事業者等、約40社に対する個別ヒアリング
- 多重取引構造は繁忙期に関わらず発生。背景要因として**事業者間の力関係や、中抜きを当然視する商慣行等**。
- 多重取引構造が是正されない要因に、**安価で条件の悪い仕事を引き受ける事業者の存在**がある。
- 通常の取引関係は**限られたネットワーク内でのみ構築**されており、現在の**マッチングサービスは単発取引が主**となっている。

- 今後、下記**3つの論点**について議論を深化。

論点1：川上を起源とする規律ある取引環境の形成

- 多重取引構造全体を把握・統制し得る**元請事業者等が果たすべき役割や責任の明確化**
- **重層構造自体を縮減・抑制**するための規制的措置の検討

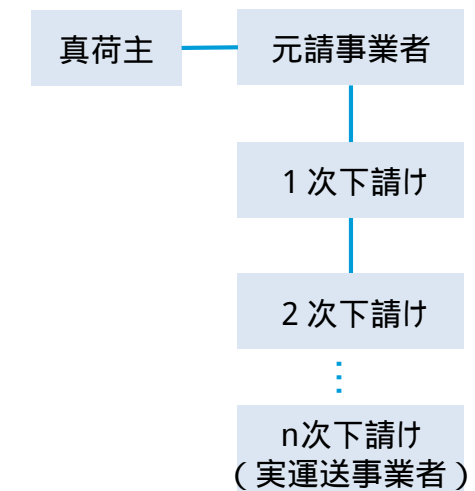
論点2：川下における浄化作用の強化

- 悪質事業者を退出させ、**適正な運賃水準を確保**するための実効性ある方策の検討
- **違法な白ナンバートラックの利用**に関する荷主等の発注者側における遵法意識の醸成

論点3：川上と川下をつなぐ取引ルートの拡大

- 多重取引構造を介さず**安定的・継続的に取引し得る環境整備**
- 輸送需要の波動を吸収しつつ、**オープンかつ公正な受発注マッチングを行う仕組み等**の普及促進

<多重取引構造のイメージ>



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

許可の更新事務及び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、について更新手数料等によるほか、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

「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

○ 国土交通大臣は、トラック運送事業に係る運賃及び料金について、燃料費、全産業の労働者一人当たりの賃金の額の平均額を踏まえた人件費、減価償却費、輸送の安全確保のために必要な経費、委託手数料、事業を継続して遂行するために必要不可欠な投資の原資、公租公課等の、適正な事業運営の確保のために通常必要と認められる費用を的確に反映した積算を行うことにより、「適正原価」を定め、告示することができる。

- (1) これに伴い、「標準的運賃」は廃止する。
- (2) 適正原価は、一般貨物運送事業者だけでなく、軽貨物運送事業者、特定貨物運送事業者についても設定することができる。
- (3) 適正原価の設定にあたっては、物流政策推進会議及び運輸審議会への諮問が必要。

「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、自らが引き受ける貨物の運送に係る運賃・料金が、適正原価を下回ることとならないようにしなければならない。 **受注者の義務**

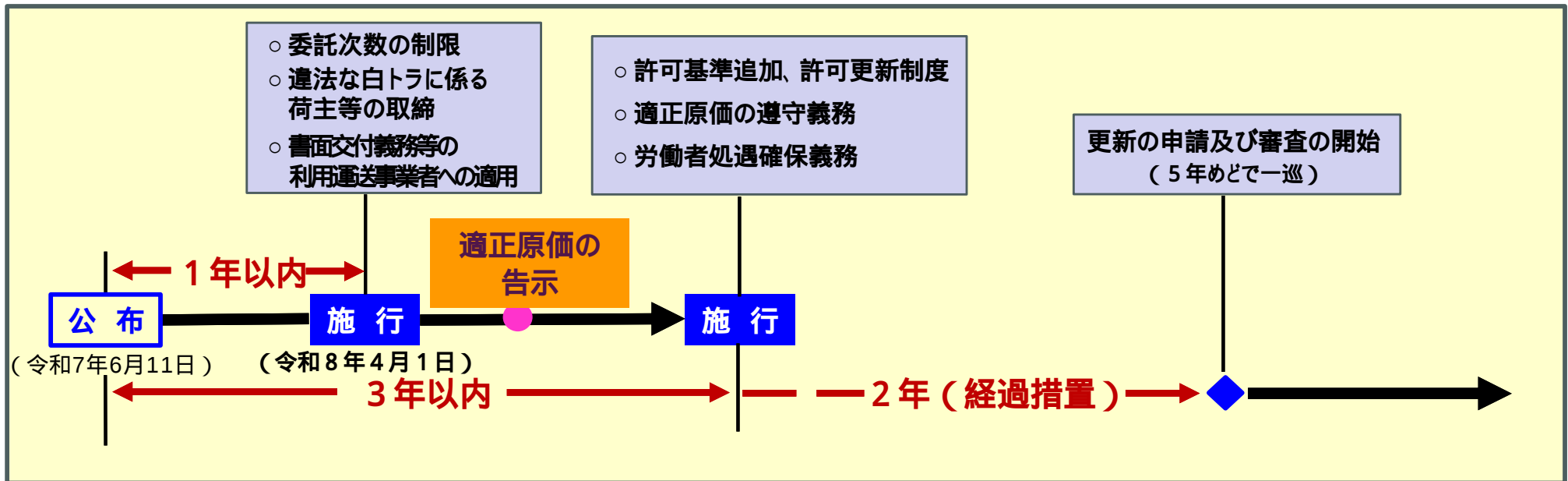
○ **トラック運送事業者・利用運送事業者**は、他のトラック運送事業者の行う運送を利用するときは、その利用する運送に係る運賃・料金が、適正原価を下回ることとならないようにしなければならない。 **発注者の義務**

(1) 一般貨物運送事業者だけでなく、貨物利用運送事業者（第一種自動車・第二種集配）、軽貨物運送事業者、特定貨物運送事業者に対しても適用される。

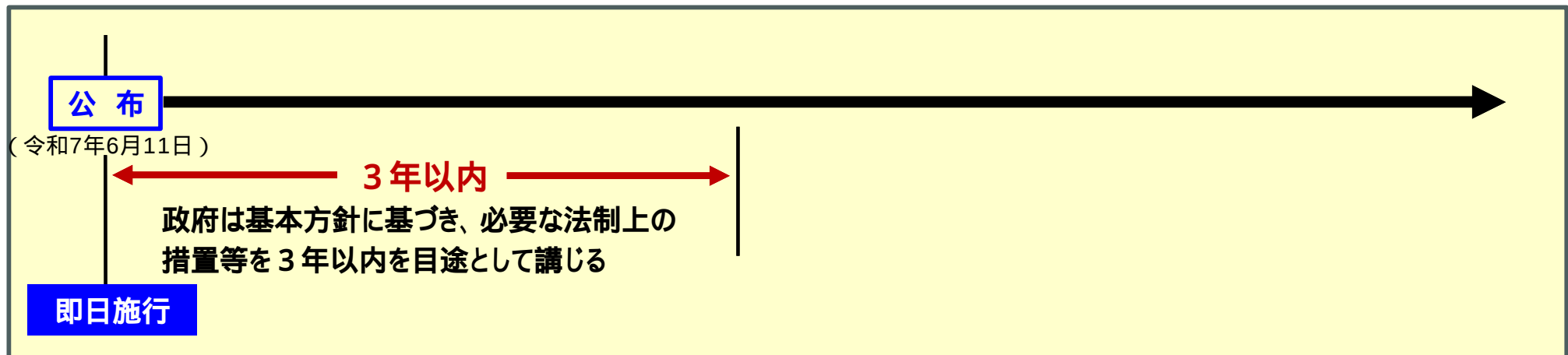
(2) 事業許可の有効期間である 5年間を通じた総運行距離、総労働時間等を勘案し、出来る限り簡便かつ客観的に判断しうる判定基準を設定することを想定。

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】



參考資料

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。

【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。
- ※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。

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。

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



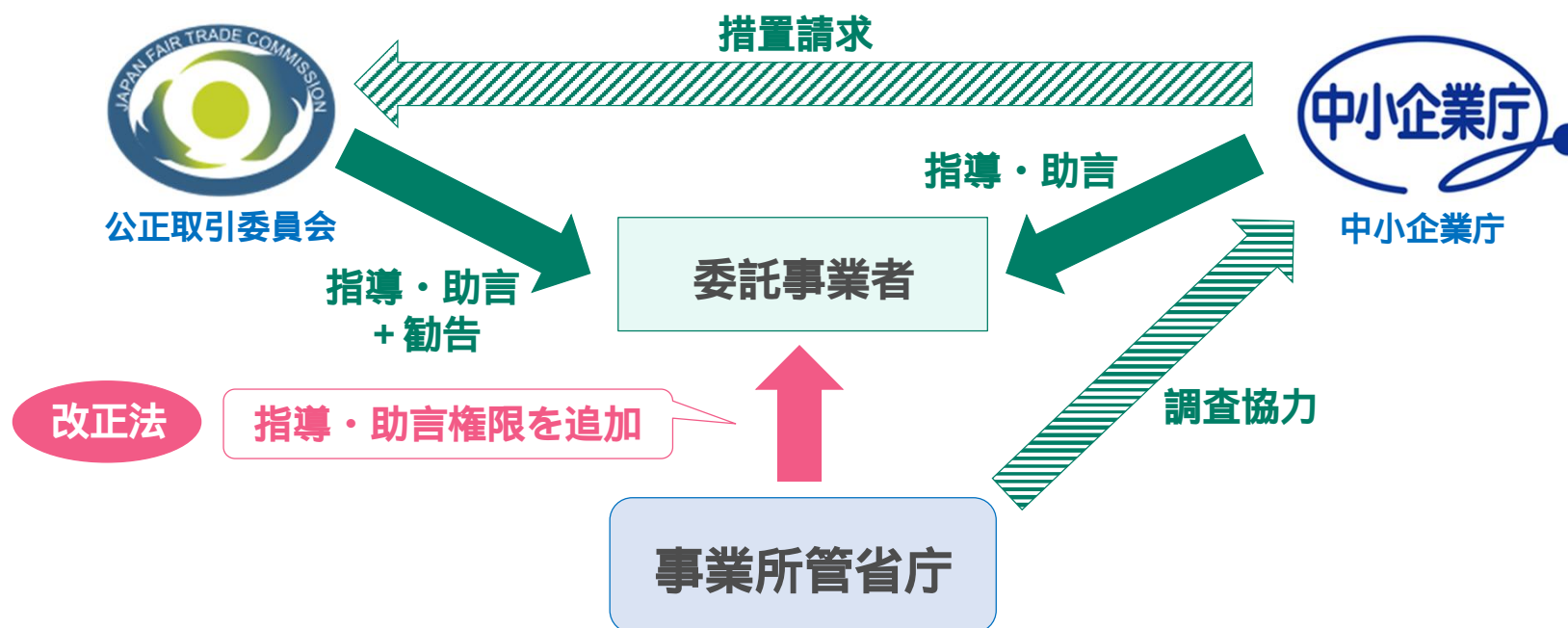
面的執行の強化【新第5条第1項第7号、第8条、第13条関係】

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。

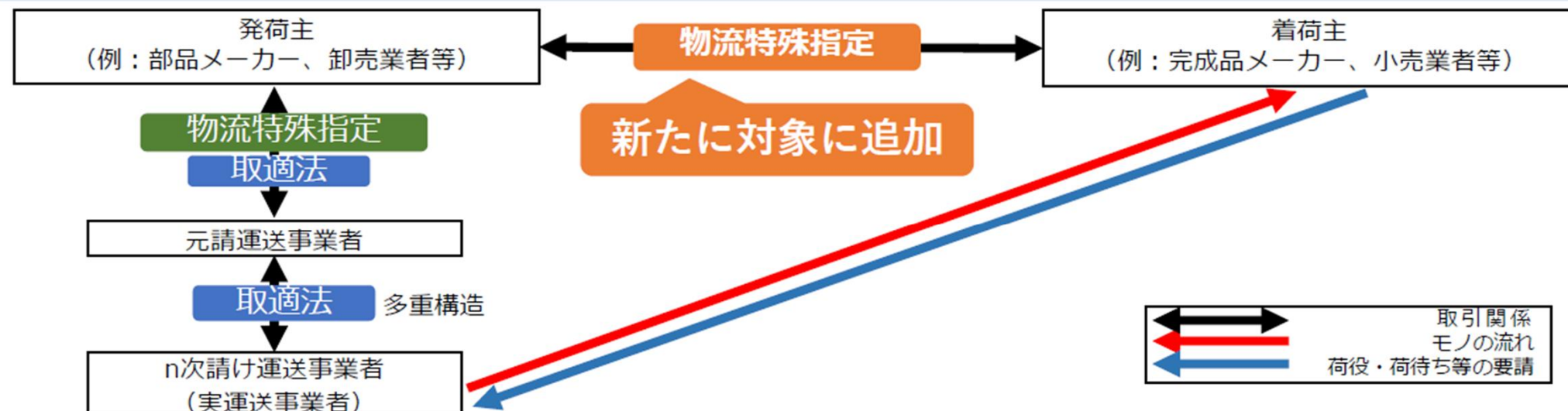
改正内容

- ◆ 事業所管省庁の主務大臣に指導・助言権限を付与する。
- ◆ 中小受託事業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。



解決の方向性（案）

- 物流分野におけるサプライチェーン全体の取引適正化の観点から、現行の物流特殊指定の対象を拡大し、**着荷主による発荷主に対する特定の行為（契約外の荷待ち等を運送事業者を通じて行わせることによって、発荷主の利益を不当に害する行為）を新たに物流特殊指定の対象にする。**



物流特殊指定改正の概要（案）

適用対象

- 事業者規模（資本金・従業員）が一定を超える着荷主（又は取引上優越した地位にある着荷主）であって、事業者規模が一定を下回る発荷主（又は取引上の地位が劣っている発荷主）との間で継続的な取引（物品の販売、製造請負、修理、情報成果物の作成請負）の相手方としてその物品の引渡しを受けるもの

禁止行為

- 着荷主が、①②を運送事業者を通じて行わせることによって、発荷主の利益を不当に害する行為
 - ① 不当な運送の役務以外の役務その他の経済上の利益提供要請（附帯業務等）
 - ② 不当な運送の変更及びやり直し（荷待ち・やり直し等）

その他

- 現行の物流特殊指定に取適法での改正点を反映（従業員基準の追加、手形払等の禁止・協議に応じない一方的な代金決定の禁止規定の追加等）

- **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**

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 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

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

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

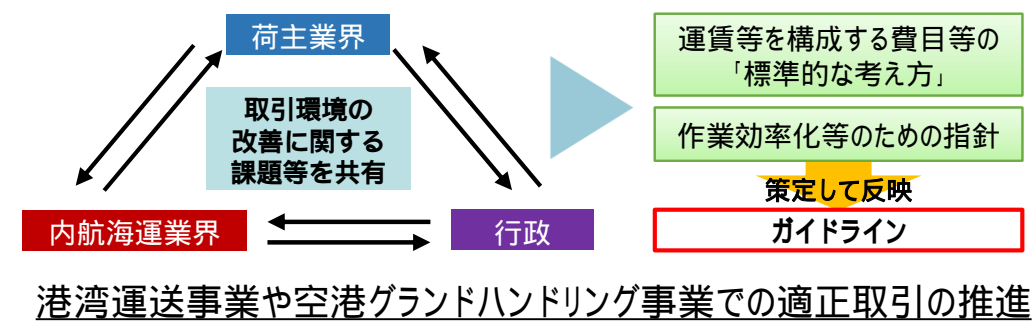


(2) 適正な運賃収受等に向けた価格転嫁の円滑化と取引環境の適正化の推進

トラック・倉庫業界等における価格転嫁と取引適正化の推進

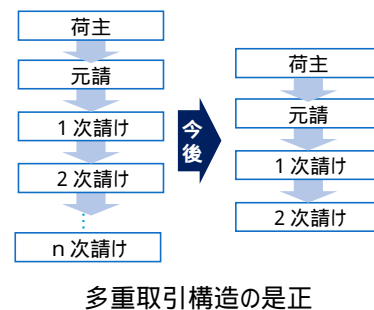
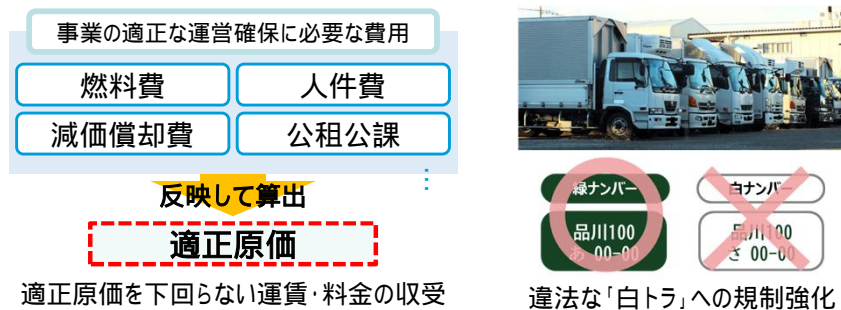


内航海運における荷主等との取引環境の改善

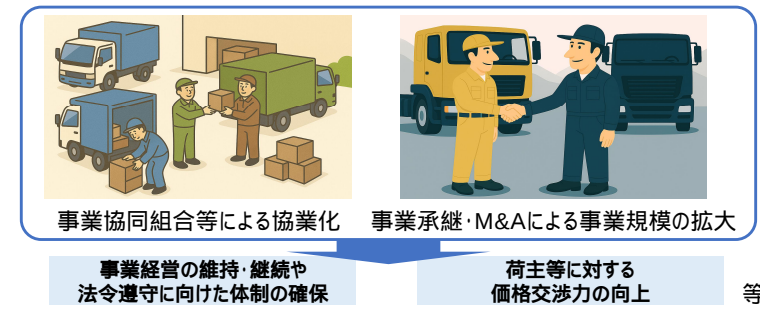


(3) トラック適正化 2 法等を通じたトラック運送業界全体の構造転換の推進

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



トラック運送業の事業基盤の強化

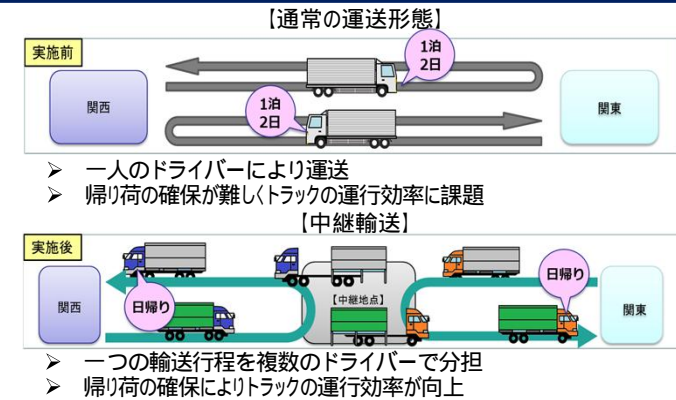


背景・必要性

- 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運送形態は、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**