

16:30~16:40

# 賀詞交歓会 年頭挨拶とTDBC最新情報

2026年1月14日

一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会

- 新物流2法（物流効率化法、運送事業法）の施行
  - TDBC WG活動の成果や会員の皆さんの思いを基に意見募集に積極的に応募、法令等に反映
  - 荷主の判断基準事例集に掲載（traevo Platform、伝票電子化）
- 共同輸送データベースの社会実装
  - 北海道物流研究会、北海道経済産業局等との連携
  - traevo noWaとしてサービス提供開始（北海道経産局事業）
  - JILS ロジスティクス大賞受賞
  - 経済産業省 ウラノス・エコシステム先導プロジェクト選定※
- e建機<sup>®</sup>チャレンジを関西万博で実施
  - Global Initiative for Safety, Health & Well-being (GISHW)



- traevo Platformとtraevo noWaが、経済産業省 ウラノス・エコシステム先導プロジェクトに選定（1月7日）
- 国土交通省 中国運輸局主催  
「トラック物流問題解決に向けたオンライン説明会」  
（2026年1月23日オンライン開催）への登壇
- JILS「ロジスティクスソリューションフェア2026」  
（2026年2月12日東京ビックサイト）への登壇
- **物流の2024年問題解決に向けた行政の動き**
  - 無償での荷待ち、荷役作業で元請事業者に初の勧告（下請法）
  - 長時間の荷待ち、荷役作業の疑いで着荷主に初の勧告（働きかけ）
  - 「不当な経済上の利益の提供要請事例」を公開（独占禁止法等）

# Ouranos Ecosystem (ウラノス・エコシステム)

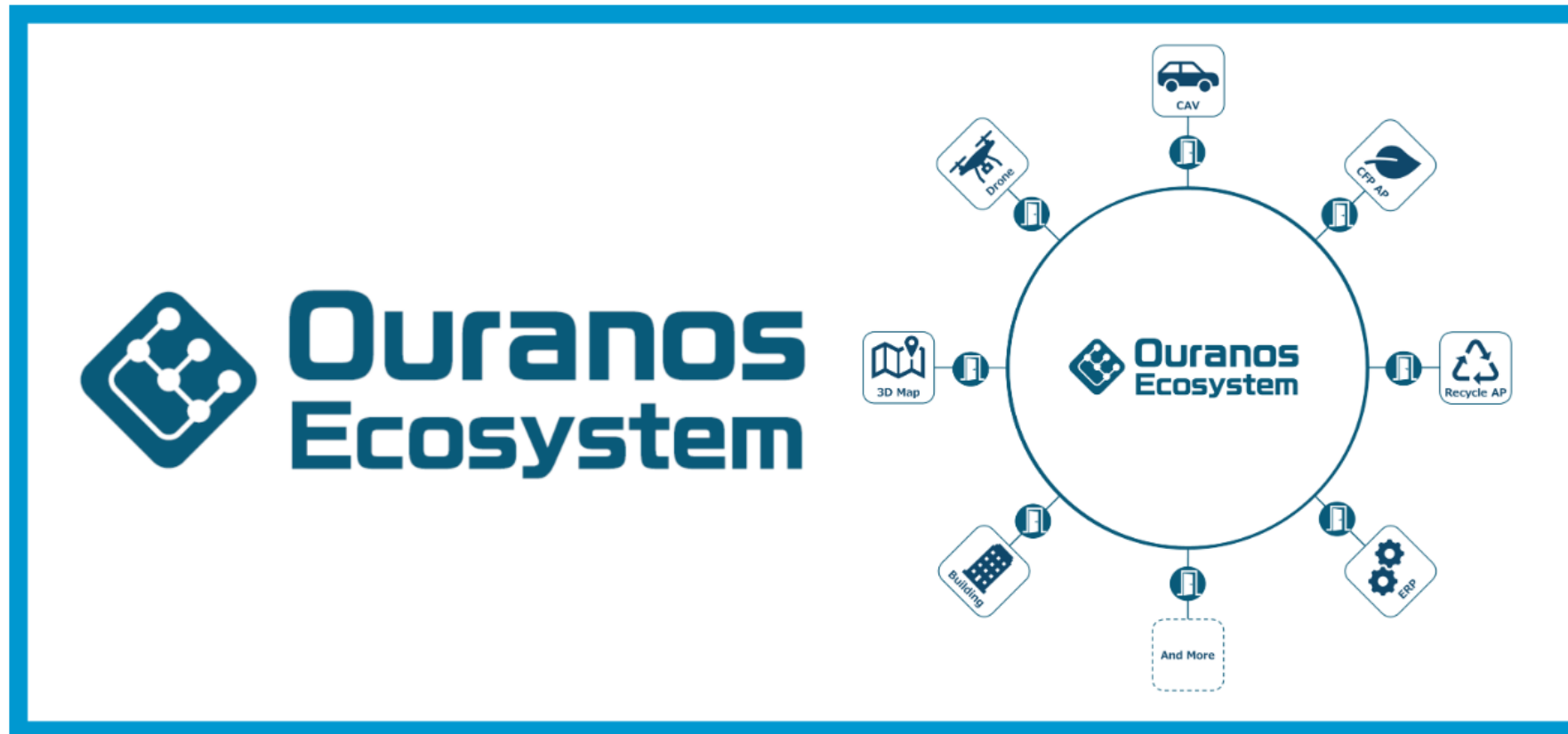
## Ouranos Ecosystem (ウラノス・エコシステム)

経済産業省は、関係省庁や独立行政法人情報処理推進機構デジタルアーキテクチャ・デザインセンター等とともに、人手不足や災害激甚化、脱炭素への対応といった社会課題を解決しながら、イノベーションを起こして経済成長を実現するため、企業や業界、国境をまたぐ横断的なデータ連携・システム連携の実現を目指す取組として、「ウラノス・エコシステム (Ouranos Ecosystem)」を推進しています。

出典：経済産業省  
「Ouranos Ecosystem (ウラノス・エコシステム)」

[https://www.meti.go.jp/policy/mono\\_info\\_service/digital\\_architecture/ouranos.html](https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/digital_architecture/ouranos.html)

様々なステークホルダーが参画し、全体を俯瞰して見たときに、最適な形でシステム連携して新たな価値を共に創出していくエコシステムを表現する単語であるという観点から、ギリシャ神話で**天空の神**を意味する「**Ouranos**」という名称に決定。



# ウラノス・エコシステム・先導プロジェクト選定

## 【動態管理プラットフォームとその活用形での共同輸送マッチングプロジェクト】



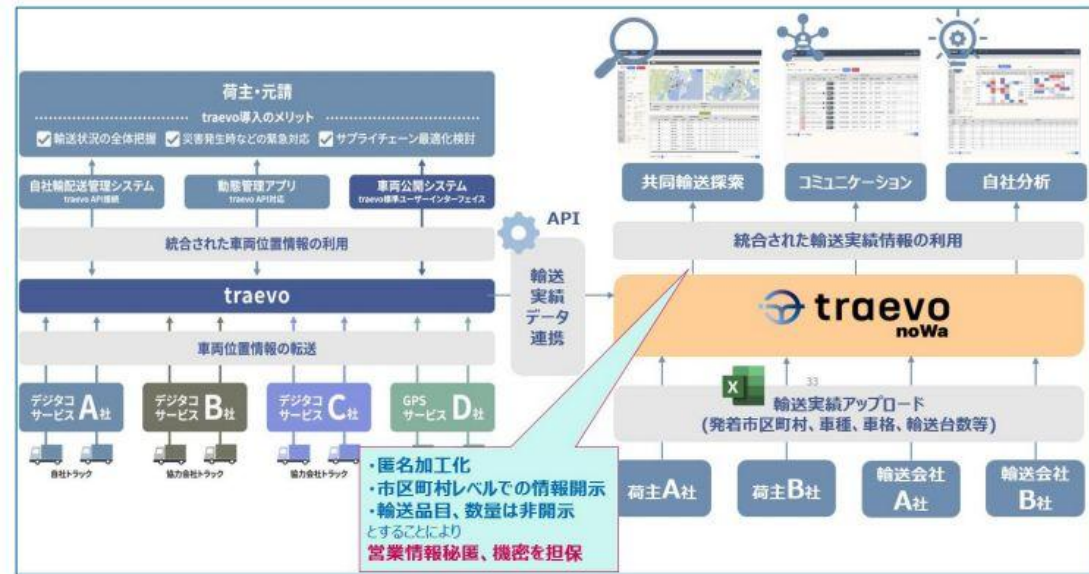
### 【プロジェクト概要】

動態管理プラットフォーム及び当プラットフォームを活用した共同輸送マッチングプロジェクト

### プロジェクト詳細

プロジェクト代表者	一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会 株式会社traevo
連絡先・ウェブサイト	【共同輸配送マッチングについて】 <a href="https://traevo.jp/nowa/">https://traevo.jp/nowa/</a> 【新物効法対応サービスについて】 <a href="https://traevo.jp/logistics2024-waiting-time/">https://traevo.jp/logistics2024-waiting-time/</a>
プロジェクトの特徴・ アピールポイント	異なる車載機器サービスの動態管理情報とドライバーの作業記録を動態管理プラットフォームtraevo Platformにより一元化することで、物流効率化法に対応した荷待ち・荷役時間の可視化、削減を図ると同時に、共同輸配送マッチングサービスtraevo noWaにより、個社サプライチェーンの効率化のみならず、広く企業間、異業種間の物流最適化を図る取組。
選定日・応募内容	2026年1月7日 <a href="#">(応募内容)</a>

### プロジェクト概要図



出典：経済産業省「動態管理プラットフォームとその活用形での共同輸送マッチングプロジェクト」

[https://www.meti.go.jp/policy/mono\\_info\\_service/digital\\_architecture/ouranos\\_project.html](https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/digital_architecture/ouranos_project.html)

# トラック物流問題解決に向けたオンライン説明会

 検索文字サイズ 標準 拡大[トップページへ](#) [お問い合わせ](#) [サイトマップ](#)

中国運輸局について	報道・広報	入札・契約	統計情報
自動車の検査と登録	ボートライセンスガイド	申請手続案内	行政処分

[中国運輸局](#) > [報道・広報](#) > [お知らせ一覧](#) > 国土交通省トラック・物流荷主特別対策室主催トラック物流問題解決に向けたオンライン説明会

## 報道・広報

[記者発表一覧](#)[お知らせ一覧](#)[HOT TOPICS](#)[中国地方の運輸と観光行政](#)[出前講座](#)

## 国土交通省トラック・物流荷主特別対策室主催トラック物流問題解決に向けたオンライン説明会

 印刷用ページ

2025年12月25日 更新

## トラック物流問題解決に向けたオンライン説明会 次回開催日: 令和8年1月23日(金曜日)

[https://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/00001\\_01682.html](https://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/00001_01682.html)



## ロジスティクス **2026** ソリューションフェア

持続可能なロジスティクス構築への道標  
～“新たな労働力”活用のヒントはここに～

来場事前登録受付中！

会 期 2026年2月12日（木）・13日（金）10:00～17:00

会 場 東京ビッグサイト西4ホール

来場事前登録



来場者マイページ



出展者マイページ



「ロジスティクスカンファレンス」2026年2月12日（木）13:00～13:45（登壇予定）

「共同輸送データベースの普及によるフィジカルインターネットの実現に向けて」TDBC/traevo

# 無償の荷役で元請運送事業者勧告（下請法）

物流ニッポン

行政 団体 荷主 産業 物流企業 テック 人材・育成 働き方改革 調査 2024年問題

Home > 行政 > 公取委、無償荷役で初勧告へ 12日にもセンコーに

行政 2025/12/09 13:58

公取委、無償荷役で初勧告へ 12日にもセンコーに

公正取引委員会は、下請けのトラック運送事業者に対して荷役作業や長時間の荷待ちを無償でさせていたとして、センコーの下請代金支払遅延等防止法（下請法）違反（利益提供要請の禁止）を認定し、12日にも勧告を行う。無償の荷役・荷待ちに関する荷主・元請事業者への勧告は初めて。関係者によると、同社は2022年以降、再委託先のトラック事業者延べ数十社に対し、無償で日常的に荷役を行わせていたことや、2時間以上に及ぶ荷待ちを強いていたことが公取委の調査で判明。勧告では、該当する事業者に対し、この行為に相当する代金額の支払いと再発防止への取り組みを要請する模様だ。（田中信也）

出典：物流ニッポン Web版  
2025/12/09  
公取委、無償荷役で初勧告へ 12日にもセンコーに  
<https://logistics.jp/news/2025/12/09/59435/>

センコー株式会社に対する勧告（概要）

公正取引委員会 Japan Fair Trade Commission

●下請取引の内容  
荷主から請け負った貨物の運送を再委託

●違反行為の概要（不当な経済上の利益の提供要請の禁止（注））

① 下請事業者に対し、自社が管理する施設内において、無償で荷役作業及び附帯業務を行わせていた（下請事業者17名）。  
② 下請事業者に対し、自社が管理する施設内において、無償で長時間の荷待ちを行わせていた（下請事業者19名）。

（貨物の運送事業者）  
（下請事業者（36名））

公正取引委員会からの勧告の内容

➢ 無償で荷役作業、附帯業務及び長時間の荷待ちを行わせてしたことによる費用に相当する額を公正取引委員会の確認を得た上で速やかに支払うこと。  
➢ 下請事業者に対し、令和4年12月1日から令和7年12月12日までの間、自社が管理する施設内において、無償で、荷役作業、附帯業務又は長時間の荷待ちをさせた事実の有無について調査し、当該事実の存在が認められた場合には、下請事業者の利益を保護するために必要な措置を講じること など

（注）不当な経済上の利益の提供要請の禁止  
下請法は、親事業者が自己のために、下請事業者に金銭、役務その他の経済上の利益を提供させることにより、下請事業者の利益を不当に害することを禁止（下請法第4条第2項第3号）

出典：公正取引委員会「センコー株式会社に対する勧告について」（2025年12月12日）  
[https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/dec/251212\\_kinki\\_shitauke.pdf](https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/dec/251212_kinki_shitauke.pdf)

下請法の改正事項の概要

③ 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

現行

物品の運送の再委託が対象

発荷主（例：部品メーカー、卸売業者等）

委託

運送事業者

再委託

運送事業者

荷積み荷待ち

出典：公正取引委員会「下請法・下請振興法改正法の概要」p.6  
<https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/2025/250516shitauke02.pdf>

# 長時間荷待ちでの着荷主へ勧告（働きかけ）

 **物流ニッポン**  
LOGISTICS NIPPON

行政 団体 荷主 産業 物流企業 テック 人材・育成 働き方改革 調査 2024年問題

Home > 行政 > 【速報】トラックGメン、着荷主へ初勧告

**【速報】トラックGメン、着荷主へ初勧告**

行政 2025/12/23 12:45

国土交通省は23日、トラック・物流Gメンによる集中監視月間（10、11月）に、長時間の荷待ちをさせた疑いで、大黒天物産（大賀昌彦社長、岡山県倉敷市）に対して勧告を行ったことを明らかにした。勧告を受けたのは今回が5社目で、着荷主としては初めて。期間中、荷主、元請物流事業に対して、是正指導を371件実施した。なお、働きかけを行ったのが363件、要請は7件だった。（田中信也）

出典：物流ニッポン Web 2025年12月23日

「【速報】トラックGメン、着荷主へ初勧告」

<https://logistics.jp/government/2025/12/23/59786/>

## 集中監視月間(10月・11月)におけるトラック・物流Gメンの活動 国土交通省 別紙1

### ■トラック・物流Gメンとは

- ✓ 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

### 是正指導の実施件数（集中監視月間）

- 勧告 : 1件（荷主1）
- 要請 : 7件（荷主6、元請1）
- 働きかけ : 363件（荷主249、元請78、その他36）  
⇒ **計371件**の法的措置を実施

### 主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち（39%）
- 契約にない附帯業務（29%）
- 運賃・料金の不当な据置き（15%）
- 無理な運送依頼（6%）
- 異常気象時の運送依頼（6%）
- 過積載運送の指示・容認（5%）

### Gメン調査員からの情報提供

- 集中監視月間中、運輸支局へ**計50件**の報告

### 荷主パトロール訪問件数

- 公正取引委員会との合同実施を含め、**計1,473件**



### ■集中監視の実施（2025.10～11）

- ✓ 本年8月に実施した「**違反原因行為の実態調査**」等により入手した情報に基づき、**悪質な荷主や元請事業者等に対する監視を強化**。
- ✓ また、荷主、元請事業者等に対し、長時間荷待ちの解消等に**荷主が配慮することの重要性**について理解を得るための**周知・協力要請等の荷主パトロール等をGメン調査員等の関係機関と連携し実施**。

### ■倉庫業者からの情報収集

- ✓ **全国の倉庫業者へ倉庫業者に対する寄託者の振る舞いに係る調査を実施し、当該調査結果をトラック・物流Gメンに情報を共有**。

### ■公正取引委員会との連携

- ✓ 来年1月から取適法が施行されることを契機とし、**荷主等による違反原因行為の未然防止等の観点から全国規模で公正取引委員会と連携した周知啓発活動を実施**。
- ✓ **10月28日、29日の2日間において、全国のトラック・物流Gメンが荷主の本社や着荷主の多い東京に集結し、公正取引委員会やGメン調査員（トラック協会）と合同で大規模荷主パトロールを実施し、120社の荷主へ周知啓発活動を実施**。

出典：国土交通省 2025年12月23日

トラック・物流Gメンによる「集中監視月間」の取組を踏まえた国土交通省の対応について

— 貨物自動車運送事業法に基づく「勧告」を1件実施 —

「（別紙1）トラック・物流Gメンによる集中監視月間の取組結果」

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001974516.pdf>

# 不当な経済上の利益の提供要請事例（独占禁止法） TDBC

## 3 独占禁止法上の問題につながるおそれのある主な事例 （括弧内は荷主の業種）

### （3）買ったたき

- ・荷主Fは、物流事業者から、それまで無償で提供させていた附帯業務の料金が上乗せされた見積書を受け取ったにもかかわらず、理由を一切説明することなく、運賃を一方的に据え置いた。（機械器具卸売業）
- ・荷主Gは、物流事業者に対し、自社工場から自社が運営する飲食店舗までの食材等の運送を委託しているところ、労務費等のコスト上昇局面にあることを認識しながら、物流事業者から、運賃の引上げを要請されなかったため、労務費等のコスト上昇分の反映の必要性について、価格交渉の場において明示的に協議することなく運賃を据え置いた。（飲食店）
- ・荷主Hは、物流事業者に対し、自社の電子部品の保管を委託しているところ、労務費等のコスト上昇局面にあることを認識しながら、物流事業者から保管料の引上げを要請されなかったため、エネルギーコスト等のコスト上昇分の反映の必要性について、価格交渉の場において明示的に協議することなく保管料を据え置いた。（機械器具卸売業）

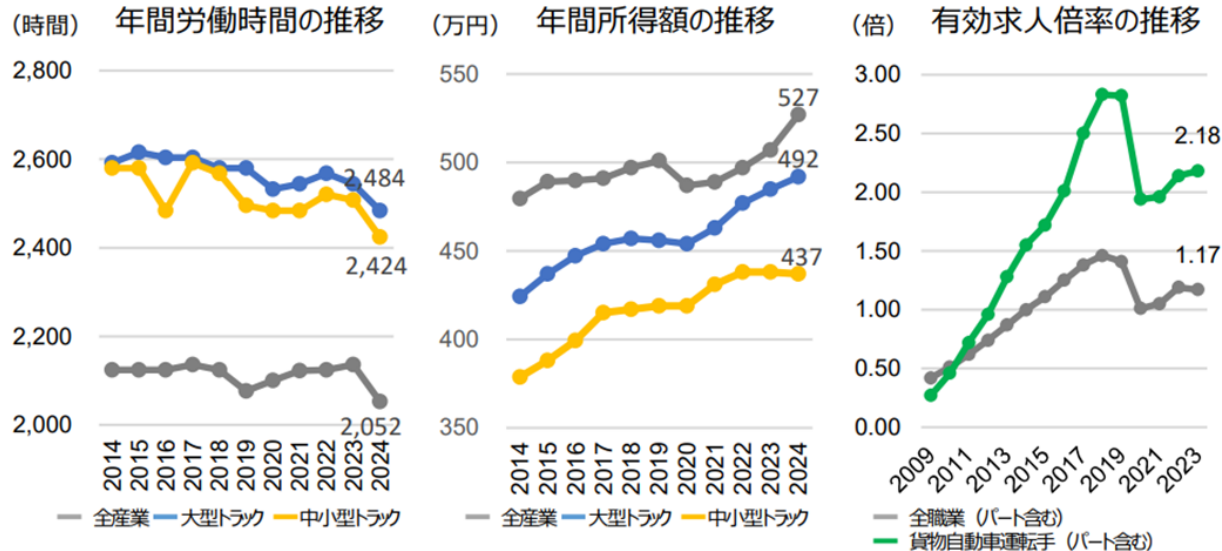
### （4）不当な経済上の利益の提供要請

- ・荷主Iは、物流事業者に対し、契約では、運送の委託しかしていないにもかかわらず、運送した荷物の荷卸し、検品及び棚入れを無償で行わせた。（その他の卸売業）
- ・荷主Jは、物流事業者に対し、自社工場で用いる機械部品を海外事業者から購入するに当たり、当該部品の荷揚げ港から自社工場までの運送を委託しているところ、当該運送業務に附帯して輸入通関業務を委託する際の関税・消費税の納付を立て替えさせた。（生産用機械器具製造業）

出典：公正取引委員会「令和6年度における荷主と物流事業者との取引に関する調査結果及び優越的地位の濫用事案の処理状況について」（令和7年6月24日）からの抜粋

[https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/jun/250624\\_buttokuchousakekka.html](https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/jun/250624_buttokuchousakekka.html)

# 物流の2024年問題の現状



出典：厚生労働省「賃金構造基本統計」、「職業安定業務統計」より作成

## トラック運送事業の働き方を巡る現状

- トラック運送事業は、全職業平均より労働時間が長く、所得が少ない。
- トラックドライバーの有効求人倍率は、全職業平均より約2倍高い。

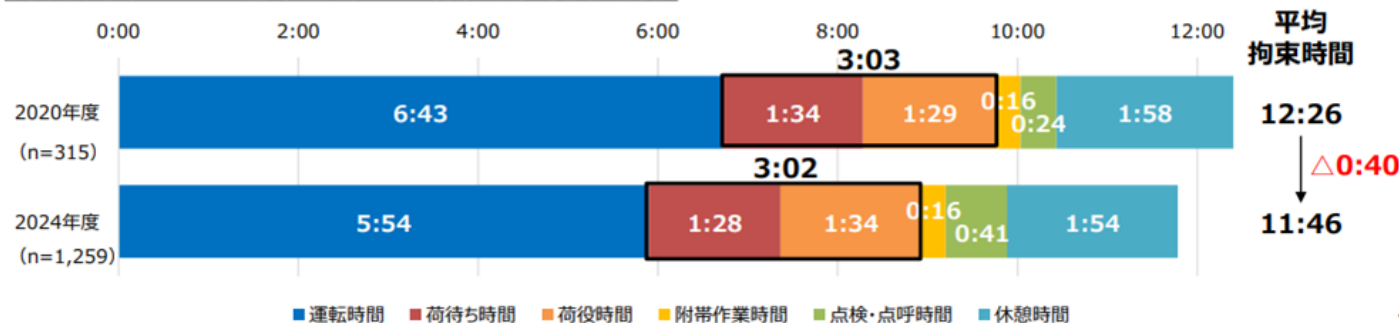
出典：国土交通省「物流を取り巻く動向と物流施策の現状・課題」p.1からの抜粋

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001888325.pdf>

### 【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



第17回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会（2024年12月25日）

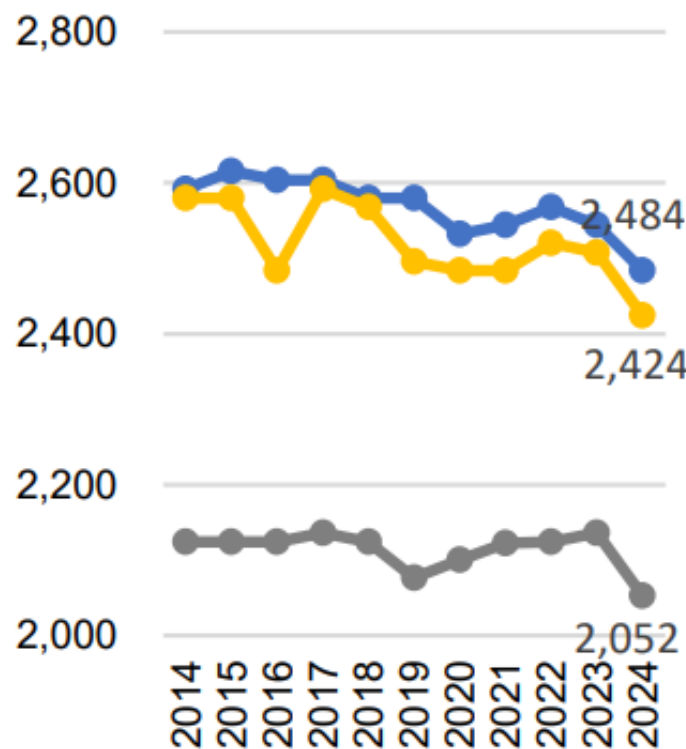
「国土交通省提出資料」より抜粋

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001854525.pdf>

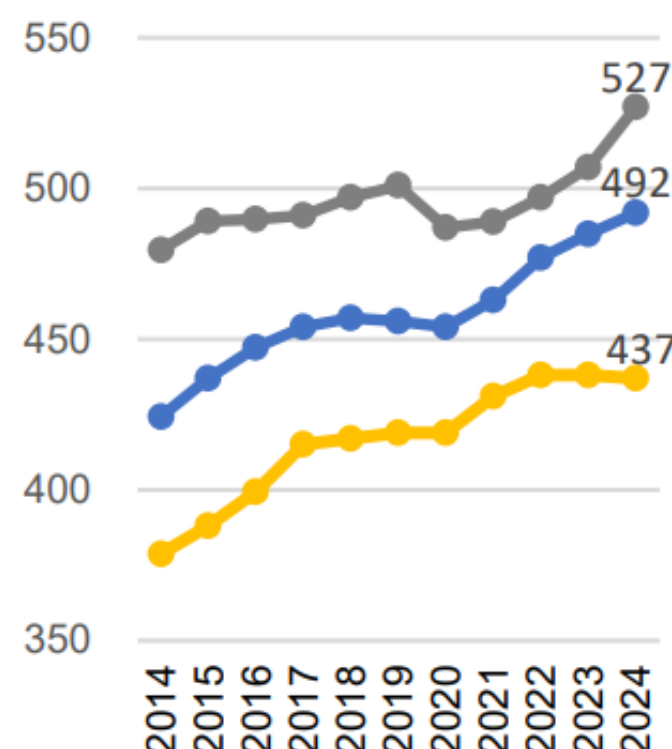
# トラック運送事業の働き方を巡る現状

- トラック運送事業は、全職業平均より労働時間が長く、所得が少ない。
- トラックドライバーの有効求人倍率は、全職業平均より約2倍高い。

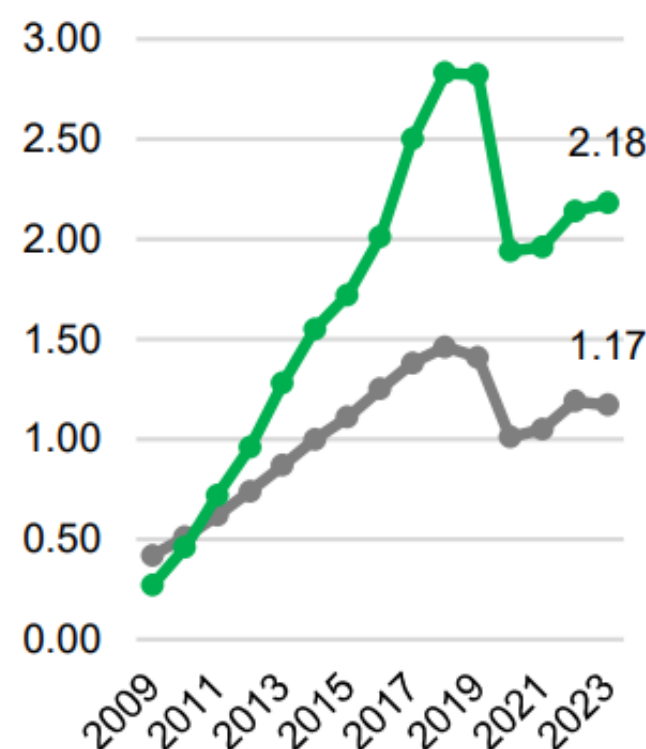
(時間) 年間労働時間の推移



(万円) 年間所得額の推移



(倍) 有効求人倍率の推移



— 全産業 — 大型トラック — 中小型トラック

— 全産業 — 大型トラック — 中小型トラック

— 全職業 (パート含む)  
— 貨物自動車運転手 (パート含む)

出典：厚生労働省「賃金構造基本統計」、「職業安定業務統計」より作成

# 2024年問題で約4割のドライバーが転職検討



2024年問題による影響 5割強のトラックドライバーが転職検討 タクシー希望者が増加

2026年1月8日 **New!!**

出典：レバレジーズ株式会社  
「2024年問題に関する実態調査」

<https://leverages.jp/news/2025/1113/5414/>

出典：物流Weekly（物流ニュース）2026年1月8日  
「2024年問題による影響 5割強のトラックドライバーが転職検討 タクシー希望者が増加」

<https://weekly-net.co.jp/news/191799/>

流通ネットワークキング 2025年11・12月号

[特別レポート]荷主・運輸事業者向け共同輸配送デジタルマッチングサービスによる積載効率の向上と復荷での運賃確保

<https://tdbc.assets.newt.s.o/v1/2eb90857-7b7e-4b47-9356-720e589a3d40/R2509-03PDF.pdf>

## 特別レポート

### 荷主・運輸事業者向け共同輸配送デジタルマッチングサービスによる積載効率の向上と復荷での運賃確保

～トラックドライバーの適正な労働時間と賃金を実現～

(一社)運輸デジタルビジネス協議会(TDBC) 代表理事 小島 薫

#### 1. はじめに

当協会では、運輸業界の課題解決と業界のより良い未来の実現に向けて会員の企業、団体の方々と積極的な活動を推進している。

当協会では、運輸業界として物流業界の他に建設業界、旅客業界の各事業者、業界団体会員の他、さまざまな技術、ソリューションを持つ企業のサポート会員、大手荷主企業等のパートナーシップ会員、合わせて200社を超える企業、団体が参加している。当協会では、業界課題の解決策を会員企業の方々と共創で創出し、社会実装まで実現する。言い換えるならば「誰かが解決してくれるのではなく、自らが解決する」との強い意志で活動している。

今回は、当協会の活動の中で、物流の2024年問題の解決に向けた取り組みと、当協会が社会実装を実現した新物流2法の物流効率化法（正式名称：物資の流通の効率化に関する法律、以降物流効率化法と表記）で荷主、運送事業者が求められる積載効率の向上、荷待ち、荷役作業時間等の短縮を実践するための仕組みを紹介する。

#### 2. 物流の2024年問題と積載効率、荷待ち、荷役等時間

以前より、トラックドライバーの労働時間が、他の産業と比較して2割長く、他の職種と比較して賃

金が、1～2割低い（時間単価に換算すると約33%低い）と言われており、トラックドライバーの人材不足や2024年4月1日からの働き方改革関連法での時間外労働時間の制限により、受託できる運送業務量の減少や長距離輸送が制限されることで、輸送能力が2024年には14%、2030年には34%が不足すると言われている。

また、輸送能力の不足は、製品を店舗や消費者に届けることができなくなるだけでなく、製品を製造するための原材料や部品の調達物流にも影響し、製品を製造できなくなってしまう可能性もある。そのため、物流は国民生活や経済を支える重要な社会インフラとされている。

そして、トラックドライバーの長時間、低賃金の要因には次の2つが挙げられる。

##### (1) 長時間の荷待ち、荷役等時間の発生と

それに対する対価が適正に支払われていない

1運行当たりの荷待ち時間は平均1時間34分、荷役時間は1時間29分、合計3時間3分とされている。直近での調査でもそれぞれ1時間28分、1時間34分、合計3時間2分とほとんど改善されていない。

また、この荷待ち時間について国土交通省の令和2年4月「標準的な運賃の告示」の中で、「待機料金は30分を超える場合において30分ごとに発生する金額」として具体的に定められているものの、多くの場合には料金として収受できていない。

一方で、この荷待ち時間は業務上拘束されている限り労働時間として扱われ、賃金が支払われて



図1 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  
(出典：第17回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会（2024年12月25日）「国土交通省提出資料」p.1 <https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001854525.pdf>)

いる。物流事業者としては売上のない賃金発生となり、結果的に時間当たりの賃金低下の原因ともなっている。

また、荷役等においても、これまでの商慣行の中で、多くの場合、運賃に含むとされており、実際の役務に対する適正な料金が収受できていないと言われている状況にある。

##### (2) 積載効率の低下による荷主の運賃圧縮指向

積載効率について、現状では40%を切り38%程度と言われており、過去の60%近い時代と比較すると、同じ量の貨物を運ぶためには、1.5倍の車両とトラックドライバーが必要との状況となっている。

この積載効率の低下の背景には、その多くが製造

現場でのジャストインタイムや流通での在庫の適正化（在庫・品切れ・売れ残りの最少化）といった物流以外の効率化、最適化に起因している。

一方で、荷主事業者にとっては売上高対物流コストも1.5倍となってしまったため、なんとかこれまでの1.0以下に抑えたいとの運賃圧縮指向を招いていた。しかも、1.5倍のトラックドライバーを手配したくても、少子高齢化の日本では、それもままならないため、トラックドライバーの長時間労働でなんとか回しているという状況だ。

結果的に積載効率の低下が、トラックドライバーの長時間労働と低賃金の大きな要因の1つとなっている。

#### 3. 新物流2法での物流効率化で求められる荷待ち、荷役等時間の短縮と積載効率の向上

物流効率化法は、一部を除き2025年4月1日より既に施行されており物流2024年問題の解決に向けてすべての荷主事業者、運賃事業者、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っ



図2 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

(出典：経済産業省 説明会資料「改正物流効率化法の概要について」p.5 [https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/2506\\_material.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/2506_material.pdf))

- 「月刊 L&A Network」 2026年2月号  
特別レポート「国民生活や経済を持続可能とするために求められる荷主の行動変容」～ 荷主が変われなければ、物流ではなく経済が破綻する ～
- 「月刊 L&A Network」 2026年3月号  
特別レポート「物流2024年問題の現状と課題（仮）」
  - 公益社団法人 全日本トラック協会  
「物流の2024年問題対応状況調査結果」
  - レバレジーズ株式会社「2024年問題に関する実態調査」
  - 直近での行政の動き  
下請法（取適法）、運送事業法（働きかけ）、独占禁止法



# 一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会

<https://tdbc.or.jp/>

E-mail: [yunyu.co@wingarc.com](mailto:yunyu.co@wingarc.com)

TEL03-5962-7370

## 協議会スポンサー



16:40～17:05

# 賀詞交歓会 新春対談 どうする運賃 ～標準的な運賃と適正原価のはざまで～

2026年1月14日

一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会

- 対談のテーマ  
どうする運賃 ～標準的な運賃と適正原価のはざまで～
- 登壇者
  - WG01リーダー 馬渡恒太郎さん  
(松浦通運株式会社 代表取締役社長)
  - WG04リーダー 菱木博一さん  
(菱木運送株式会社 代表取締役社長)
  - WG09リーダー 幣旗貴行さん  
(株式会社セイリョウライン 代表取締役社長)
- MC
  - TDBC小島薫



# 本日の流れ

- 簡単に自己紹介
- 法令解説 標準的な運賃とは？
- 標準的な運賃の活用と認知状況等
- みなさんからの現状報告やお伝えしたいこと
- 運賃交渉への提言



# 「標準的な運賃」とは？

- 貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（平成30年法律第96号）が制定され「標準的な運賃の告示制度」（法附則第1条の3）令和6年3月31日までの間、「国土交通大臣は、事業用自動車の運転者の労働条件を改善するとともに、一般貨物自動車運送事業の健全な運営を確保し、及びその担う貨物流通の機能の維持向上を図るため、一般貨物自動車運送事業の能率的な経営の下における適正な原価及び適正な利潤を基準として、標準的な運賃を定めることができる。」と規定
- 標準的な運賃
  - 運送事業者が法令を遵守して持続的に事業を運営する際の参考となる運賃（実運送）を示すもの
  - 貸切輸送での距離制及び時間制運賃（改正前）
  - 適正原価・適正利潤



- 標準的な運賃の改正（2024年3月22日告示）
- 新物流2法の施行（一部を除き2025年4月1日施行）  
物流サービスの価格の参考としては、トラック事業者との運送契約における適正な対価の基準である「標準的な運賃」を国が定めているため、ご活用ください。  
（出典：経済産業省「荷主の判断基準解説書」  
[https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-book\\_ver.1.3.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-book_ver.1.3.pdf)）
- トラック適正化2法の公布（2025年6月11日公布）  
「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（公布より3年以内に施行）



- 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	→	1,760円	
積込料・取卸料	機械荷役の場合	→	2,180円
	手荷役の場合	→	2,100円

※金額はいずれも中型車（4t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】

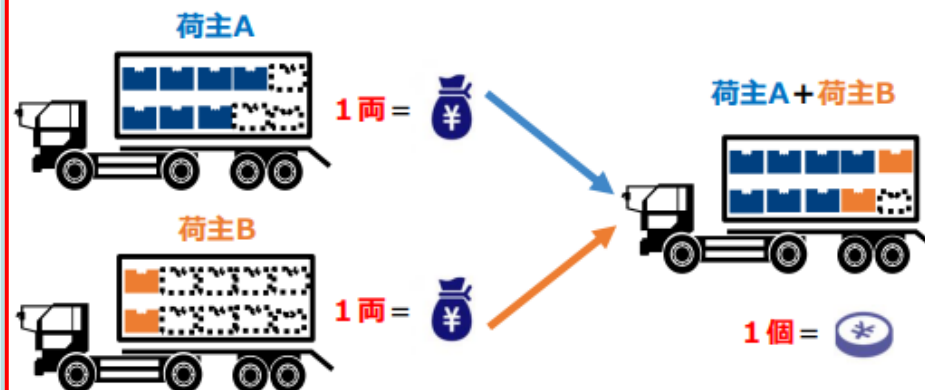
### ＜契約条件の明確化＞

- 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】

出典：国土交通省「新たなトラックの標準的運賃を告示」

（2024年3月22日）

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001732088.pdf>

## 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 付帯決議

- 1 トラック運送事業について、時間外労働の上限を一般労働者と同様にできるよう、関係省庁、労働者団体を含む関係団体及び荷主等の連携及び協力を強化し、トラックドライバーの賃金引上げの原資となる適正な運賃収受の実現や物流効率化等の労働環境改善に向けた実効性のある取組を一層強力に推進すること。その上で、トラックドライバーの人材の確保及び育成のための支援策を講じること。
- 2 貨物自動車運送事業法に基づく標準的な運賃を毎年見直し、当該運賃の効果について検討し、その在り方も含め適時適切な見直しを行うとともに、トラック運送事業者が当該運賃を活用して行う荷主との適正な運賃交渉と適切な価格転嫁を実現すること。また、実運送事業者における標準的な運賃の収受及び荷待ち時間の短縮等の状況について調査し、公表すること。その結果を踏まえ、トラックドライバー賃金の全産業平均並みの引上げができるよう、必要な措置を講じること。
- 3 国土交通省のトラックGメン、公正取引委員会等、関係行政機関に加え、労働者団体を含む関係団体との更なる連携強化を図るとともに、悪質な荷主等への監視を強化すること。また、市場運賃を度外視した安価な運賃で事業者を募ること、事業を請け負うことに対する関心を強め、その状況を踏まえて適切な規制措置を導入すること。さらに、当該関係行政機関等において情報収集と共有を図り、貨物自動車運送事業法に基づく勧告及び公表等を積極的に行うこと
- 4 トラックGメンの機能を強化し、荷主や元請事業者等への是正指導を徹底すること。これに向け、全国及び地方貨物自動車運送適正化事業実施機関を活用し、貨物自動車運送事業者からの情報収集や、荷主や元請事業者等の違反原因行為に係る調査等を補完する体制について、調査員証の発行などにより、強化、明確化を図ること。またトラック運送事業の近代化や、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や、全国及び地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の業務の拡大や体制の抜本強化について、検討を進めること。

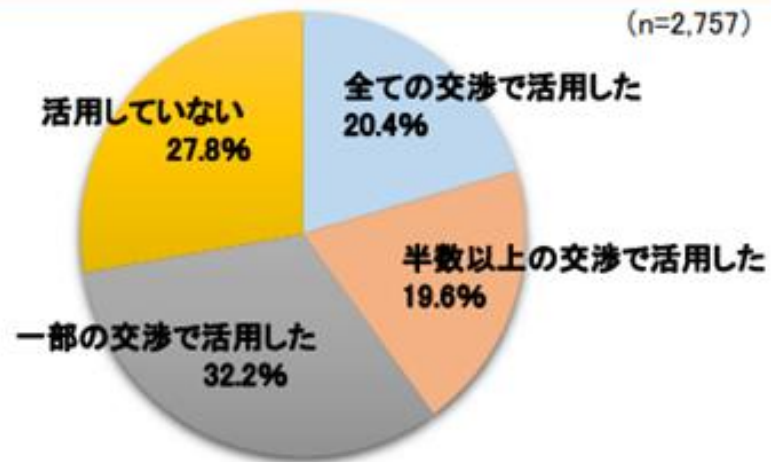
<https://www.tdbc.go.jp/c/hugoku/content/000325824.pdf>

# 標準的な運賃の活用と認知状況

## ⑬ 運賃交渉での標準的運賃の活用状況

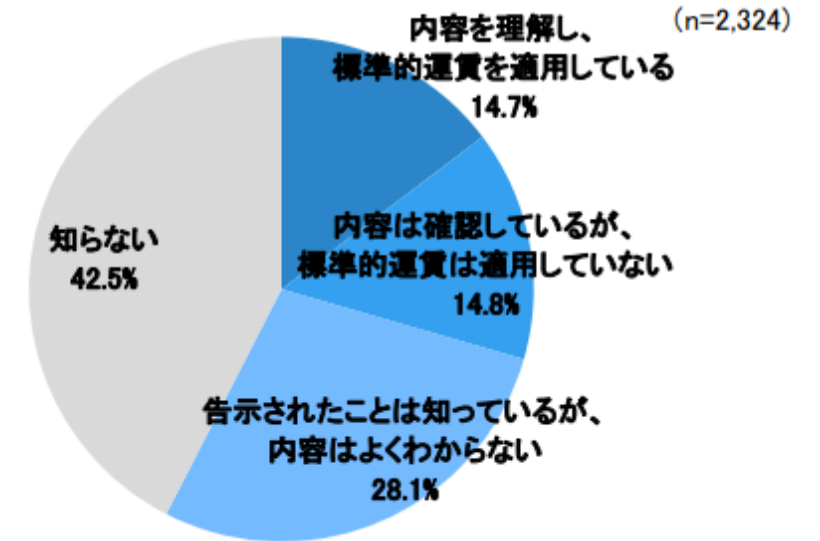
※⑬で「全ての・半数以上の・一部の発注者と交渉した」と回答した事業者(2,757)が回答

標準的運賃を「全て」「半数以上」「一部」の交渉で活用した合計は72.2%に上る。一方、「活用していない」は27.8%であった。



## ⑭ 国土交通省が告示した標準的運賃の認知状況

標準的運賃を知っている回答は全体の6割を占めているものの、「知らない」が約4割となっている。



出典：公益社団法人 全日本トラック協会「物流の2024年問題対応状況調査結果」

<https://jta.or.jp/wp-content/uploads/2025/03/chosa20250331kekka.pdf>

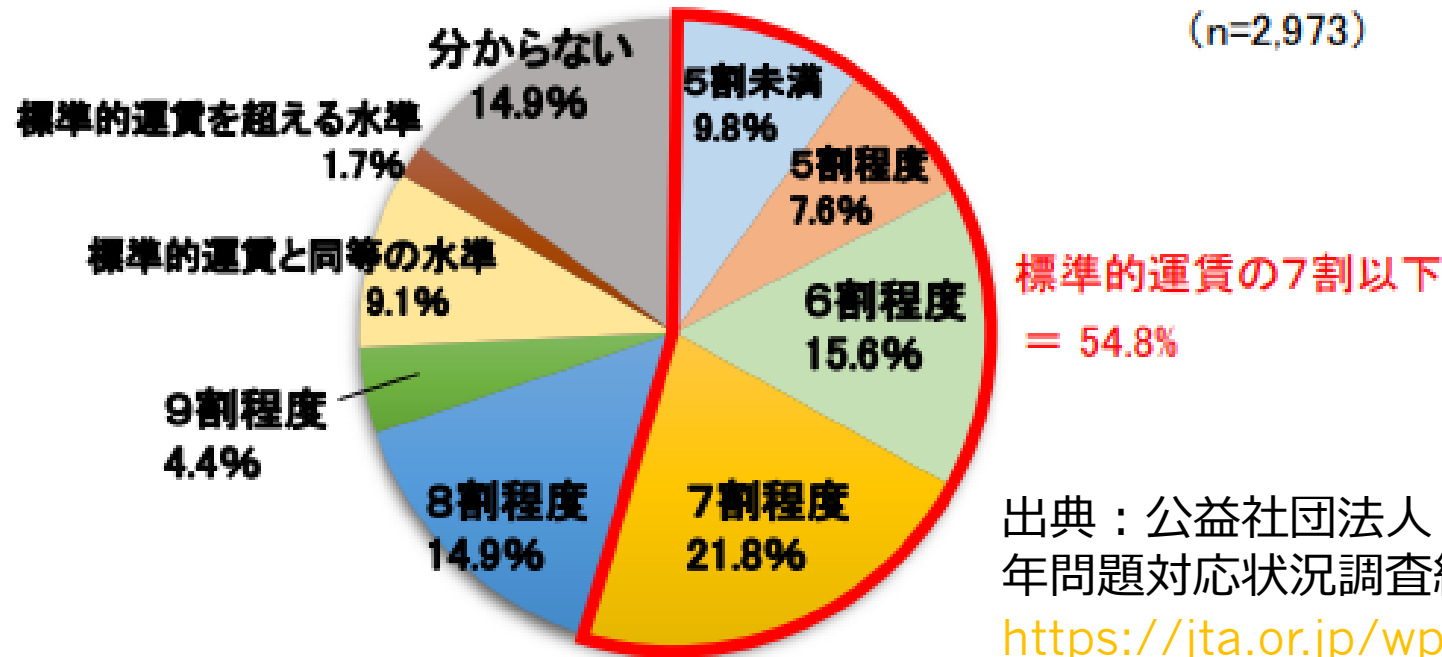


## ②⑥標準的運賃と比較した運賃水準

### ②⑥標準的運賃(令和6年3月告示)と比較した運賃水準

「標準的運賃の7割程度」が最も多い(21.8%)。

標準的運賃の7割以下の水準が全体の半分以上(54.8%)を占めている。



出典：公益社団法人 全日本トラック協会「物流の2024年問題対応状況調査結果」

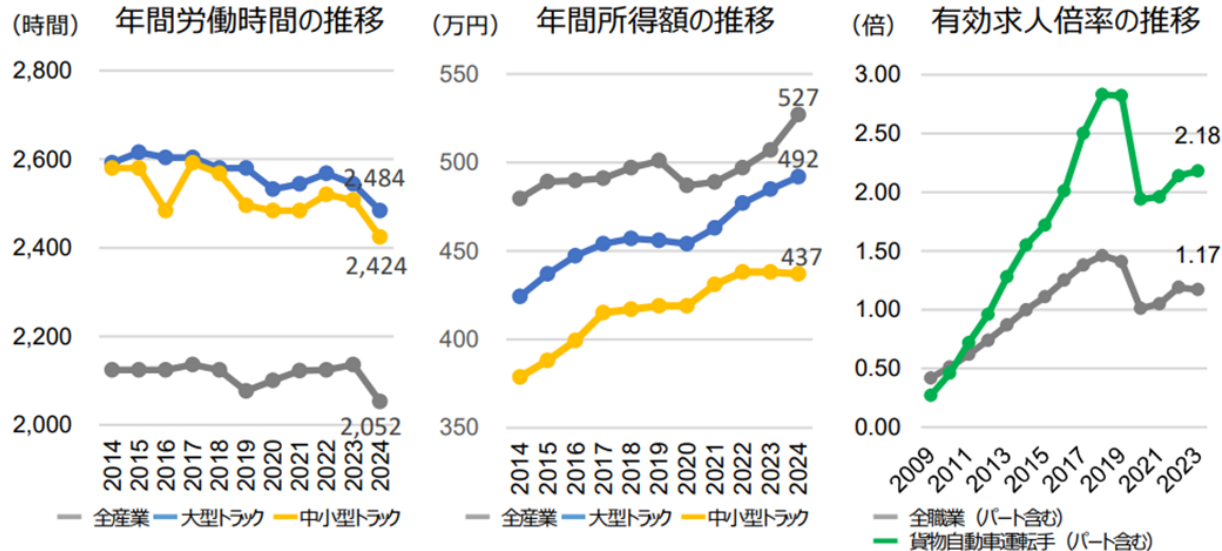
<https://jta.or.jp/wp-content/uploads/2025/03/chosa20250331kekka.pdf>

# みなさんからお話いただきたいこと

- 運賃・料金の交渉の状況
- その際の「標準的な運賃」の活用状況
- その結果として、トラックドライバーの労働時間、拘束時間および賃金の改善は
- 参加のみなさんにお伝えしたいこと等



# 物流の2024年問題の現状



出典：厚生労働省「賃金構造基本統計」、「職業安定業務統計」より作成

## トラック運送事業の働き方を巡る現状

- **トラック運送事業**は、全職業平均より**労働時間が長く、所得が少ない**。
- **トラックドライバーの有効求人倍率**は、全職業平均より**約2倍高い**。

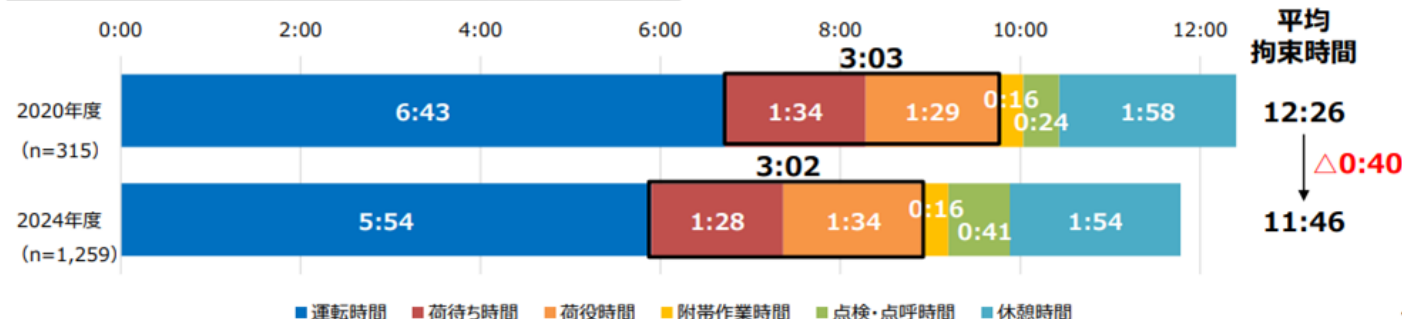
出典：国土交通省「物流を取り巻く動向と物流施策の現状・課題」p.1からの抜粋

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001888325.pdf>

### 【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



第17回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会（2024年12月25日）

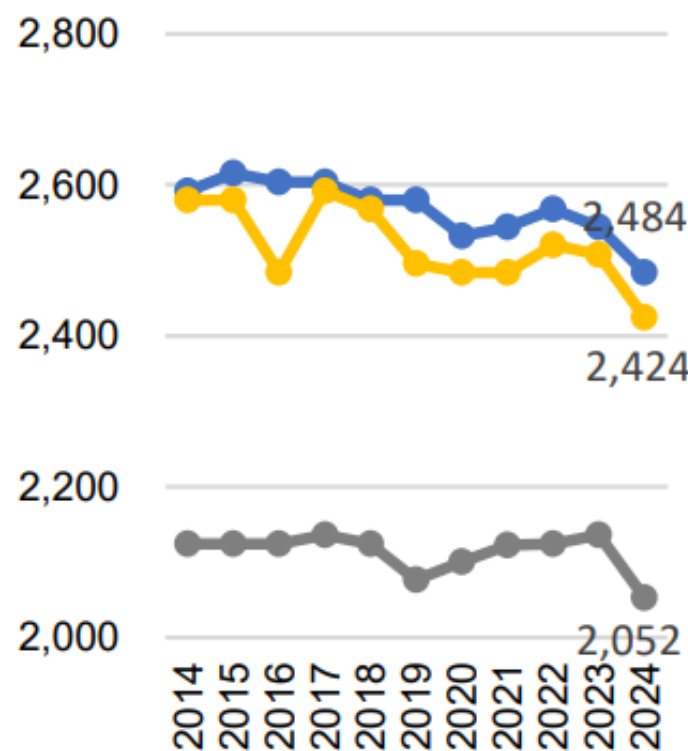
「国土交通省提出資料」より抜粋

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001854525.pdf>

# トラック運送事業の働き方を巡る現状

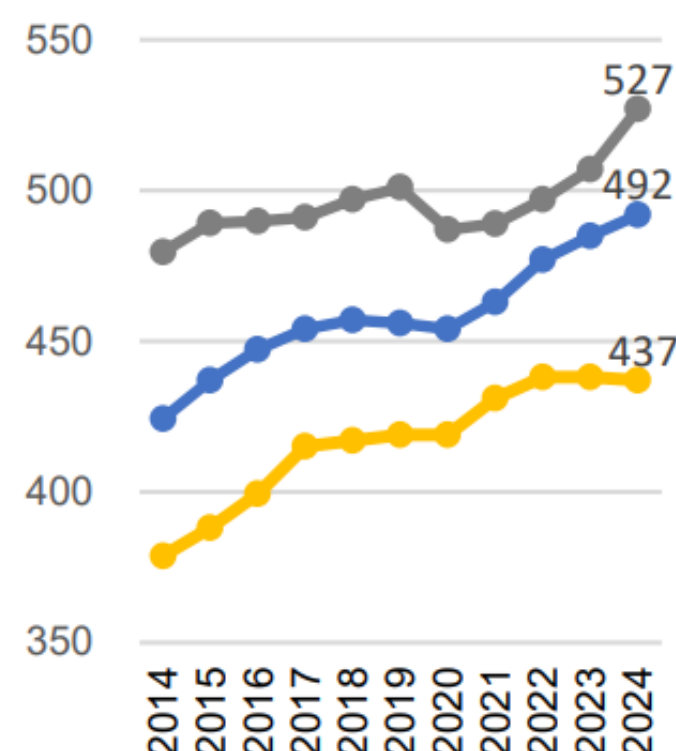
- トラック運送事業は、全職業平均より労働時間が長く、所得が少ない。
- トラックドライバーの有効求人倍率は、全職業平均より約2倍高い。

(時間) 年間労働時間の推移



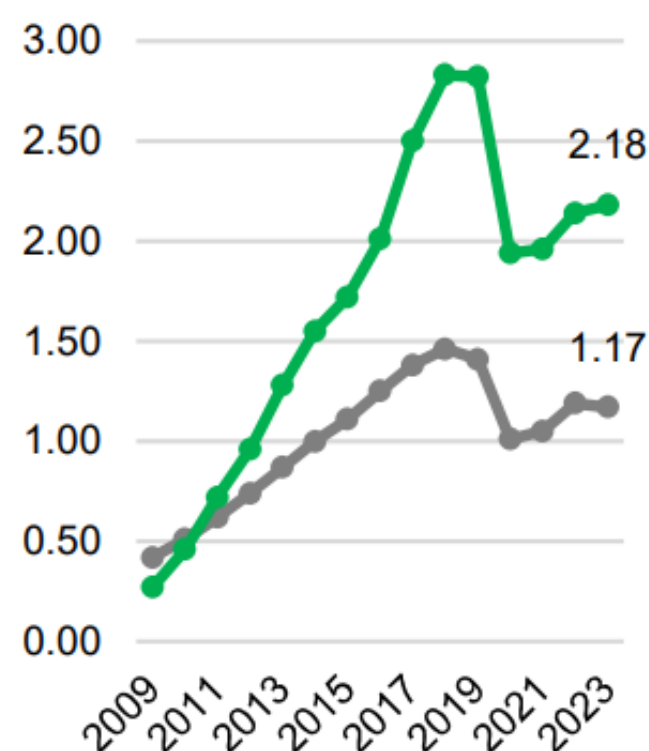
— 全産業 — 大型トラック — 中小型トラック

(万円) 年間所得額の推移



— 全産業 — 大型トラック — 中小型トラック

(倍) 有効求人倍率の推移



— 全職業 (パート含む)  
— 貨物自動車運転手 (パート含む)

出典：厚生労働省「賃金構造基本統計」、「職業安定業務統計」より作成

# 2024年問題で約4割のドライバーが転職検討



2024年問題による影響 5割強のトラックドライバーが転職検討 タクシー希望者が増加

2026年1月8日 **New!!**

出典：レバレジーズ株式会社  
「2024年問題に関する実態調査」

<https://leverages.jp/news/2025/1113/5414/>

出典：物流Weekly（物流ニュース）2026年1月8日  
「2024年問題による影響 5割強のトラックドライバーが転職検討 タクシー希望者が増加」

<https://weekly-net.co.jp/news/191799/>

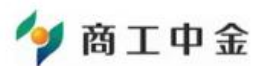
# 一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会

<https://tdbc.or.jp/>

E-mail: [yunyu.co@wingarc.com](mailto:yunyu.co@wingarc.com)

TEL03-5962-7370

## 協議会スポンサー



## 4. 行政処分等との関係

標準的な運賃は、運送事業者が法令を遵守して持続的に事業を運営する際の参考となる運賃を示すものであり、標準的な運賃と異なる運賃を収受したことのみをもって罰則が科されるなどペナルティを伴うものでない。

しかしながら、運送事業者において、社会保険に加入せず不当に原価を抑えて事業を行うなどの法令違反が確認された場合には、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成21年国自安第73号・国自貨第77号・国自整第67号）」による行政処分を行う。

また、荷主が一方的に、設定した運賃額より低い運賃で運送委託等を行う等により、下請法・独占禁止法に違反する場合には、これらの法律に基づく処分の対象となるほか、不当に低い運賃額の支払いが運送事業者における過労運転・過積載運行を招くなど、荷主の行為が運送事業者の法令違反の原因となるおそれがある場合には、関係行政機関の長と連携し、法附則第1条の2による荷主への働きかけ等を行う。

出典：国土交通省「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について」  
(令和2年4月24日)

<https://www.mlit.go.jp/common/001358610.pdf>



新法の「適正原価」は一般的に下限運賃制度だと捉えている事業者は少なくない。だが、公式の会見で国交省の石原大物流・自動車局長が「下限として縛るものではない」ということを述べた。トラック運賃向上に関して、取引当事者に緊張感が生じるような法律を作ったはずなのに、これまでと変わらぬのではないかと懸念がある。そうした状況に対して、業界団体としてどのように考えているのか。全ト協副会長の馬渡雅敏氏に話を聞いた。

—新法の「適正原価」馬渡氏 下限運賃のだと思う。だが、「価」は下限運賃制度だと言いつつ、仮に下限運賃にならなければいけないということではできないのなかったとしても、費、車両費の3つし年もかかって反映さ分に承知している。Gメンを動かすだけなく、仲間を増やすことでお客を運送事業者側から選別できる体制をつくらなければこれから先、生き残るのは難しくなる。

## 全ト協副会長 馬渡雅敏氏

# 適正原価の方が良い指標に



「状況が変わるのを待っていても何も起きない」と話す馬渡副会長

なるのではない。皆さんの意見を集約ク・物流Gメンも対基礎給の部分はいっきたうえで「この原価はこういう風に公示してほしい」とお示ししてほしい。願っている。具体的なことでは、どの部分がは、燃料のことも車費のことも合理的に決めてほしいとお示ししている。Gメンを動かすだけなく、仲間を増やすことでお客を運送事業者側から選別できる体制をつくらなければこれから先、生き残るのは難しくなる。

れるのであれば、こては毎月変わるの、運輸審議会に委ねるしかない。とり荷主に対して泣き寝入りするようないきなり出したいと考えている。荷主に対しては、今までは「これが正燃料費が公示されればいいのだ」と誰か言わなかったが、これからは原価として公示される。1月1日からは、取適法により、継続的に原価を割った「Gメン」から返事もできる。ただ、原価目という事になく、対応してくれはる。これまでよりは、まだはっきり打ち出根拠法令が増えたの、公取委やトラック

馬渡氏 確かに1社だけだとなかなか言うことを聞いてくれないので、できれば仲間を作ってGメンを動かしてほしい。佐賀県のような小さい県でも運送会社は500社ある。各社がそれぞれにその荷主のことを言ってもGメンは対応しきれないよう。Gメンを動かすだけなく、仲間を増やすことでお客を運送事業者側から選別できる体制をつくらなければこれから先、生き残るのは難しくなる。

# 無償の荷役で元請運送事業者勧告（下請法）

物流ニッポン

行政 団体 荷主 産業 物流企業 テック 人材・育成 働き方改革 調査 2024年問題

Home > 行政 > 公取委、無償荷役で初勧告へ 12日にもセンコーに

行政 2025/12/09 13:58

公正取引委員会は、下請けのトラック運送事業者に対して荷役作業や長時間の荷待ちを無償でさせていたとして、センコーの下請代金支払遅延等防止法（下請法）違反（利益提供要請の禁止）を認定し、12日にも勧告を行う。無償の荷役・荷待ちに関する荷主・元請事業者への勧告は初めて。関係者によると、同社は2022年以降、再委託先のトラック事業者延べ数十社に対し、無償で日常的に荷役を行わせていたことや、2時間以上に及ぶ荷待ちを強いていたことが公取委の調査で判明。勧告では、該当する事業者に対し、この行為に相当する代金額の支払いと再発防止への取り組みを要請する模様だ。（田中信也）

出典：物流ニッポン Web版  
2025/12/09  
公取委、無償荷役で初勧告へ 12日にもセンコーに  
<https://logistics.jp/news/2025/12/09/59435/>

下請法の改正事項の概要

③ 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

6

出典：公正取引委員会「下請法・下請振興法改正法の概要」p.6  
<https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/2025/250516shitauke02.pdf>

センコー株式会社に対する勧告（概要）

公正取引委員会 Japan Fair Trade Commission

● 下請取引の内容  
荷主から請け負った貨物の運送を再委託

● 違反行為の概要（不当な経済上の利益の提供要請の禁止（注））

- 下請事業者に対し、自社が管理する施設内において、無償で荷役作業及び附帯業務を行わせていた（下請事業者17名）。
- 下請事業者に対し、自社が管理する施設内において、無償で長時間の荷待ちを行わせていた（下請事業者19名）。

公正取引委員会からの勧告の内容

- 無償で荷役作業、附帯業務及び長時間の荷待ちを行わせたことによる費用に相当する額を公正取引委員会の確認を得た上で速やかに支払うこと。
- 下請事業者に対し、令和4年12月1日から令和7年12月12日までの間、自社が管理する施設内において、無償で、荷役作業、附帯業務又は長時間の荷待ちをさせた事実の有無について調査し、当該事実の存在が認められた場合には、下請事業者の利益を保護するために必要な措置を講じること など

(注) 不当な経済上の利益の提供要請の禁止  
下請法は、親事業者が自己のために、下請事業者に金銭、役務その他の経済上の利益を提供させることにより、下請事業者の利益を不当に害することを禁止（下請法第4条第2項第3号）

出典：公正取引委員会「センコー株式会社に対する勧告について」（2025年12月12日）  
[https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/dec/251212\\_kinki\\_shitauke.pdf](https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/dec/251212_kinki_shitauke.pdf)

下請けに無償積み下ろし・長時間の荷待ちさせるのは規制対象に…「取適法」来年1月施行、公取委らがパトロール

12/11(木) 20:31 配信 44 読者新聞 オンライン

事業所を訪問する職員ら（大阪市西淀川区）

下請法を改正した中小受託取引適正化法（取適法）が来年1月に施行されるのを前に、新たに規制対象となる行為などを事前に周知するため、公正取引委員会近畿中国四国事務所と国土交通省近畿運輸局が合同で、大阪市内の物流拠点をパトロールした。

取適法では、卸売業者や部品メーカーなど一定規模以上の委託事業者が、委託先の中小運送事業者へ倉庫内での荷物の積み下ろしや長時間の荷待ちを無償で行わせるなどの行為を新たに規制する。違反すれば、勧告などの行政指導を受ける可能性がある。

出典：読売新聞  
<https://news.yahoo.co.jp/articles/c0d3c5858d8b2f1feb578c3f4052566b248df290>

# 長時間荷待ちでの着荷主へ勧告（働きかけ）

 **物流ニッポン**  
LOGISTICS NIPPON

行政 団体 荷主 産業 物流企業 テック 人材・育成 働き方改革 調査 2024年問題

Home > 行政 > 【速報】トラックGメン、着荷主へ初勧告

**【速報】トラックGメン、着荷主へ初勧告**

行政 2025/12/23 12:45

国土交通省は23日、トラック・物流Gメンによる集中監視月間（10、11月）に、長時間の荷待ちをさせた疑いで、大黒天物産（大賀昌彦社長、岡山県倉敷市）に対して勧告を行ったことを明らかにした。勧告を受けたのは今回が5社目で、着荷主としては初めて。期間中、荷主、元請物流事業に対して、是正指導を371件実施した。なお、働きかけを行ったのが363件、要請は7件だった。（田中信也）

出典：物流ニッポン Web 2025年12月23日

「【速報】トラックGメン、着荷主へ初勧告」

<https://logistics.jp/government/2025/12/23/59786/>

## 集中監視月間(10月・11月)におけるトラック・物流Gメンの活動 国土交通省 別紙1

### ■トラック・物流Gメンとは

- ✓ 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

### 是正指導の実施件数（集中監視月間）

- 勧告 : 1件（荷主1）
- 要請 : 7件（荷主6、元請1）
- 働きかけ : 363件（荷主249、元請78、その他36）  
⇒ **計371件**の法的措置を実施

### 主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち（39%）
- 契約にない附帯業務（29%）
- 運賃・料金の不当な据置き（15%）
- 無理な運送依頼（6%）
- 異常気象時の運送依頼（6%）
- 過積載運送の指示・容認（5%）

### Gメン調査員からの情報提供

- 集中監視月間中、運輸支局へ**計50件**の報告

### 荷主パトロール訪問件数

- 公正取引委員会との合同実施を含め、**計1,473件**



### ■集中監視の実施（2025.10～11）

- ✓ 本年8月に実施した「**違反原因行為の実態調査**」等により入手した情報に基づき、**悪質な荷主や元請事業者等に対する監視を強化**。
- ✓ また、荷主、元請事業者等に対し、長時間荷待ちの解消等に**荷主が配慮することの重要性**について理解を得るための**周知・協力要請等の荷主パトロール等をGメン調査員等の関係機関と連携し実施**。

### ■倉庫業者からの情報収集

- ✓ **全国の倉庫業者へ倉庫業者に対する寄託者の振る舞いに係る調査を実施し、当該調査結果をトラック・物流Gメンに情報を共有**。

### ■公正取引委員会との連携

- ✓ 来年1月から取適法が施行されることを契機とし、**荷主等による違反原因行為の未然防止等の観点から全国規模で公正取引委員会と連携した周知啓発活動を実施**。
- ✓ **10月28日、29日の2日間において、全国のトラック・物流Gメンが荷主の本社や着荷主の多い東京に集結し、公正取引委員会やGメン調査員（トラック協会）と合同で大規模荷主パトロールを実施し、120社の荷主へ周知啓発活動を実施**。

出典：国土交通省 2025年12月23日

トラック・物流Gメンによる「集中監視月間」の取組を踏まえた国土交通省の対応について

— 貨物自動車運送事業法に基づく「勧告」を1件実施 —

「（別紙1）トラック・物流Gメンによる集中監視月間の取組結果」

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001974516.pdf>

# 不当な経済上の利益の提供要請事例（独占禁止法） TDBC

## 3 独占禁止法上の問題につながるおそれのある主な事例 （括弧内は荷主の業種）

### （3）買ったたき

- ・荷主Fは、物流事業者から、それまで無償で提供させていた附帯業務の料金が上乗せされた見積書を受け取ったにもかかわらず、理由を一切説明することなく、運賃を一方的に据え置いた。（機械器具卸売業）
- ・荷主Gは、物流事業者に対し、自社工場から自社が運営する飲食店舗までの食材等の運送を委託しているところ、労務費等のコスト上昇局面にあることを認識しながら、物流事業者から、運賃の引上げを要請されなかったため、労務費等のコスト上昇分の反映の必要性について、価格交渉の場において明示的に協議することなく運賃を据え置いた。（飲食店）
- ・荷主Hは、物流事業者に対し、自社の電子部品の保管を委託しているところ、労務費等のコスト上昇局面にあることを認識しながら、物流事業者から保管料の引上げを要請されなかったため、エネルギーコスト等のコスト上昇分の反映の必要性について、価格交渉の場において明示的に協議することなく保管料を据え置いた。（機械器具卸売業）

### （4）不当な経済上の利益の提供要請

- ・荷主Iは、物流事業者に対し、契約では、運送の委託しかしていないにもかかわらず、運送した荷物の荷卸し、検品及び棚入れを無償で行わせた。（その他の卸売業）
- ・荷主Jは、物流事業者に対し、自社工場で用いる機械部品を海外事業者から購入するに当たり、当該部品の荷揚げ港から自社工場までの運送を委託しているところ、当該運送業務に附帯して輸入通関業務を委託する際の関税・消費税の納付を立て替えさせた。（生産用機械器具製造業）

・荷主Gは、物流事業者に対し、自社工場から自社が運営する飲食店舗までの食材等の運送を委託しているところ、労務費等のコスト上昇局面にあることを認識しながら、物流事業者から、運賃の引上げを要請されなかったため、労務費等のコスト上昇分の反映の必要性について、価格交渉の場において明示的に協議することなく運賃を据え置いた。（飲食店）

出典：公正取引委員会「令和6年度における荷主と物流事業者との取引に関する調査結果及び優越的地位の濫用事案の処理状況について」（令和7年6月24日）からの抜粋

[https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/jun/250624\\_buttokuchousakekka.html](https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/jun/250624_buttokuchousakekka.html)

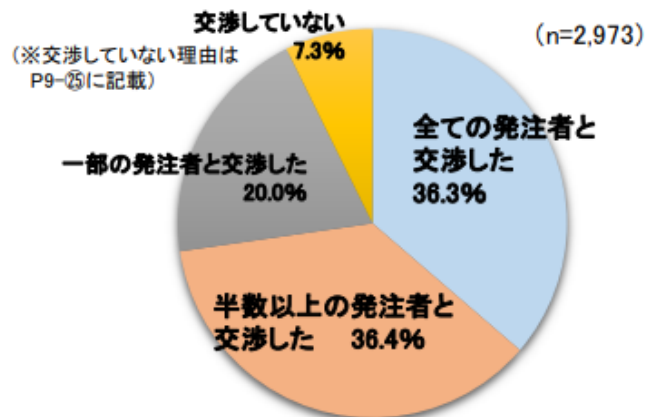


出典：公益社団法人 全日本トラック協会「物流の2024年問題対応状況調査結果」

<https://jta.or.jp/wp-content/uploads/2025/03/chosa20250331kekka.pdf>

## ⑩運賃・料金の見直しに向けた発注者（荷主等）との交渉

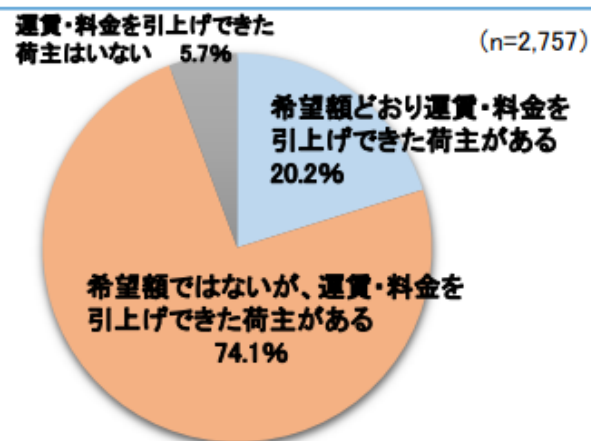
「全ての発注者と交渉した」(36.3%)、「半数以上の発注者と交渉した」(36.4%)で7割以上を占めている。



## ⑪運賃交渉の結果

※⑩で「全ての・半数以上の・一部の発注者と交渉した」と回答した事業者(2,757)が回答

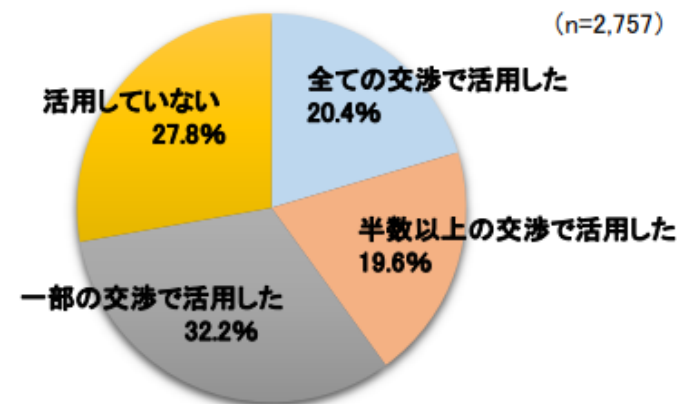
「希望額どおり運賃・料金を上げできた荷主がある」は20.2%、「希望額ではないが運賃・料金を上げできた荷主がある」は74.1%であり、約94%が運賃・料金の引上げを実現している。



## ⑫運賃交渉での標準的運賃の活用状況

※⑩で「全ての・半数以上の・一部の発注者と交渉した」と回答した事業者(2,757)が回答

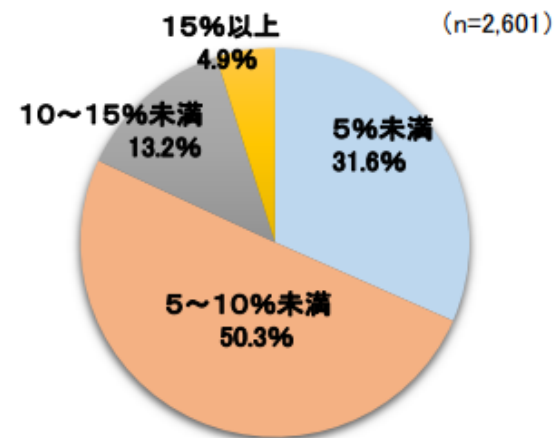
標準的運賃を「全て」・「半数以上」・「一部」の交渉で活用した合計は72.2%に上る。一方、「活用していない」は27.8%であった。



## ⑬運賃交渉による運賃のアップ率

※⑩で「運賃・料金を引上げできた」と回答した事業者(2,601)が回答

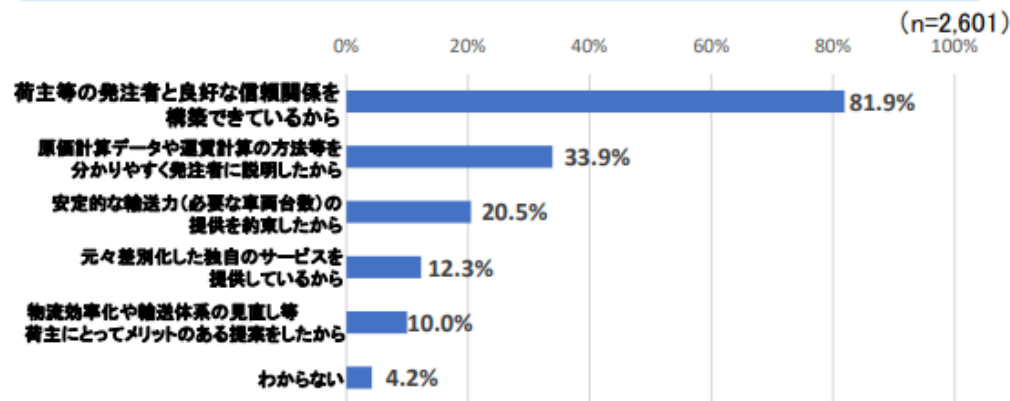
「5～10%未満」が最も多く(50.3%)、次に「5%未満」(31.6%)、「10～15%未満」(13.2%)となった。



## ② 運賃・料金を引上げできた理由（複数回答）

※②で「運賃・料金を引上げできた」と回答した事業者(2,601)が回答

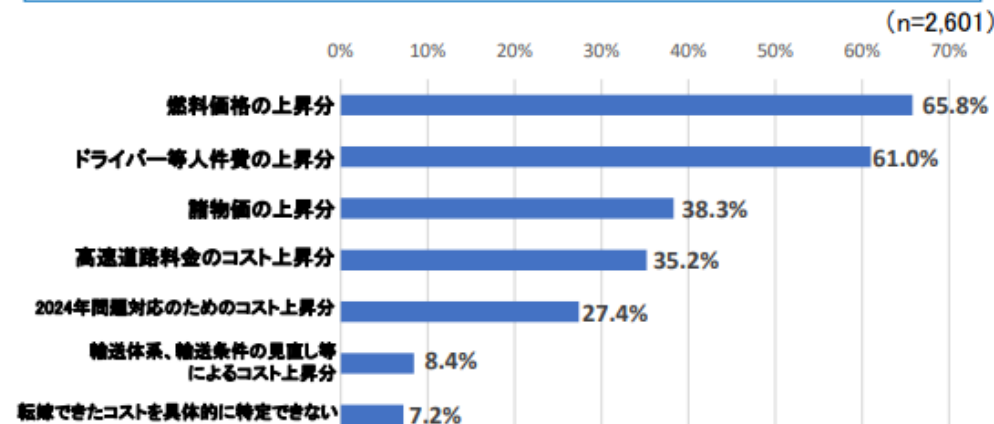
「荷主等の発注者と良好な信頼関係が構築できているから」が圧倒的に多く(81.9%)、次に「原価計算データや運賃計算の方法等を分かりやすく説明したから」(33.9%)が続く。



## ③ 運賃・料金を引上げ(転嫁)できた費用（複数回答）

※③で「運賃・料金を引上げできた」と回答した事業者(2,601)が回答

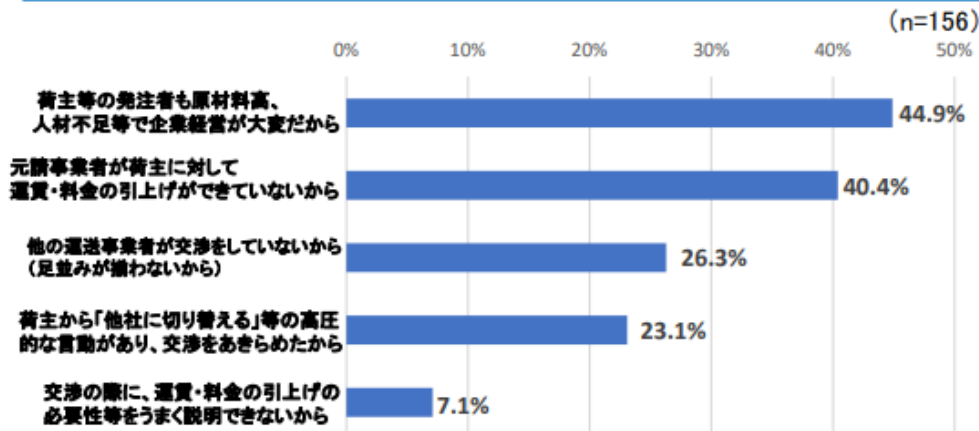
「燃料価格の上昇分」が最も多く(65.8%)、次に「ドライバー等人件費の上昇分」(61.0%)となっている。



## ④ 運賃・料金を引上げできない理由（複数回答）

※④で「運賃・料金を引上げできた荷主はいない」と回答した事業者(156)が回答

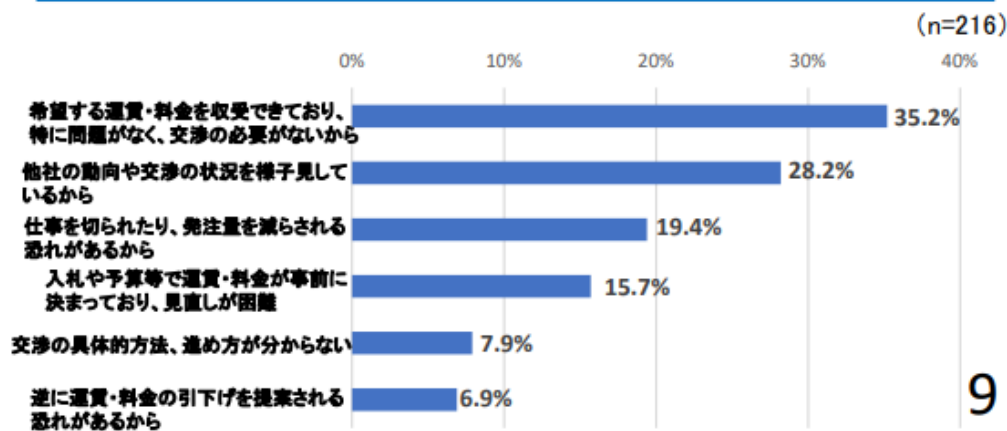
「荷主等の発注者も企業経営が大変だから」が最も多く(44.9%)、次に「元請事業者が荷主に対して運賃・料金の引上げができていないから」(40.4%)となっている。



## ⑤ 運賃交渉をしていない理由（複数回答）

※⑤で「交渉していない」と回答した事業者(216)が回答

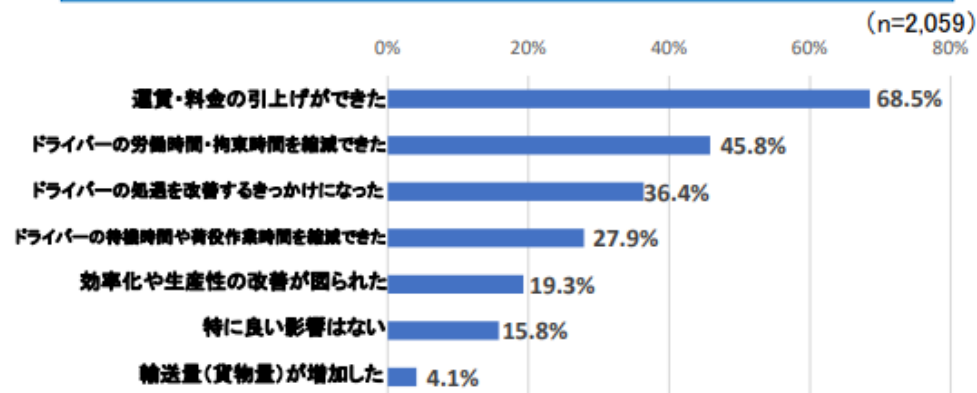
「希望する運賃・料金を収受できており、特に問題がなく、交渉の必要がないから」が最も多かった(35.2%)。「仕事を切られたり、発注量を減らされる恐れがあるから」は19.4%であった。



## ⑨物流の2024年問題による「良い影響」(複数回答)

※⑧で2024年問題による影響が「ある」と回答した事業者(2,059)が回答

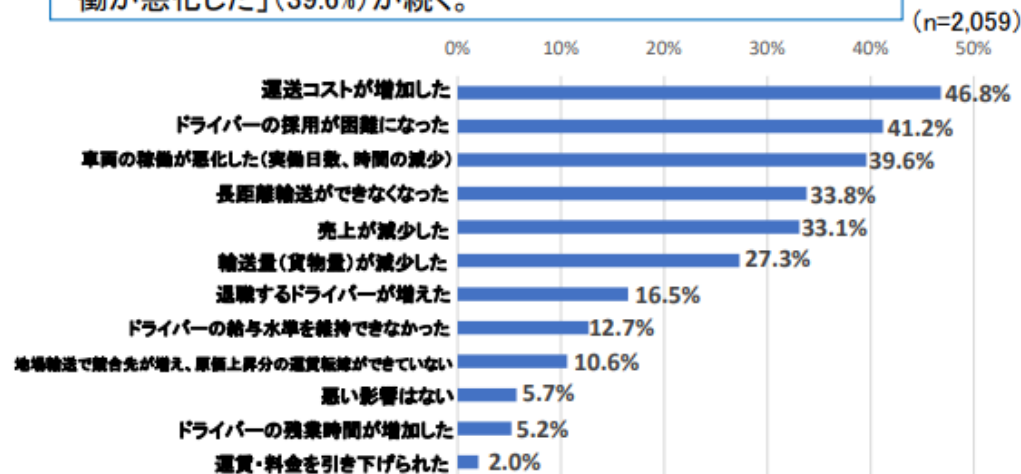
良い影響としては、「運賃・料金の引上げができた」が最も多く(68.5%)、次に「労働時間・拘束時間を縮減できた」(45.8%)、「処遇を改善するきっかけになった」(36.4%)と、「ドライバーの労働環境・労働条件の改善に関する内容が続く」。



## ⑩物流の2024年問題による「悪い影響」(複数回答)

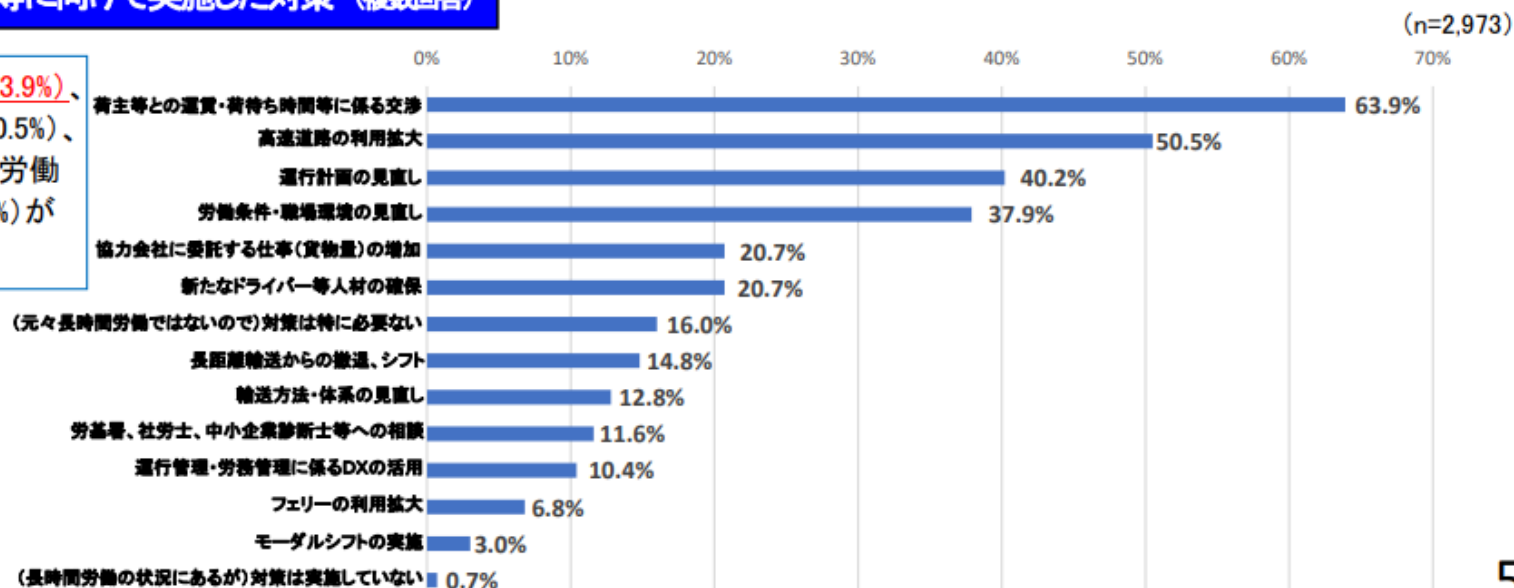
※⑧で2024年問題による影響が「ある」と回答した事業者(2,059)が回答

悪い影響としては、「運送コストが増加した」が最も多く(46.8%)、次に「ドライバーの採用が困難になった」(41.2%)、「車両の稼働が悪化した」(39.6%)が続く。



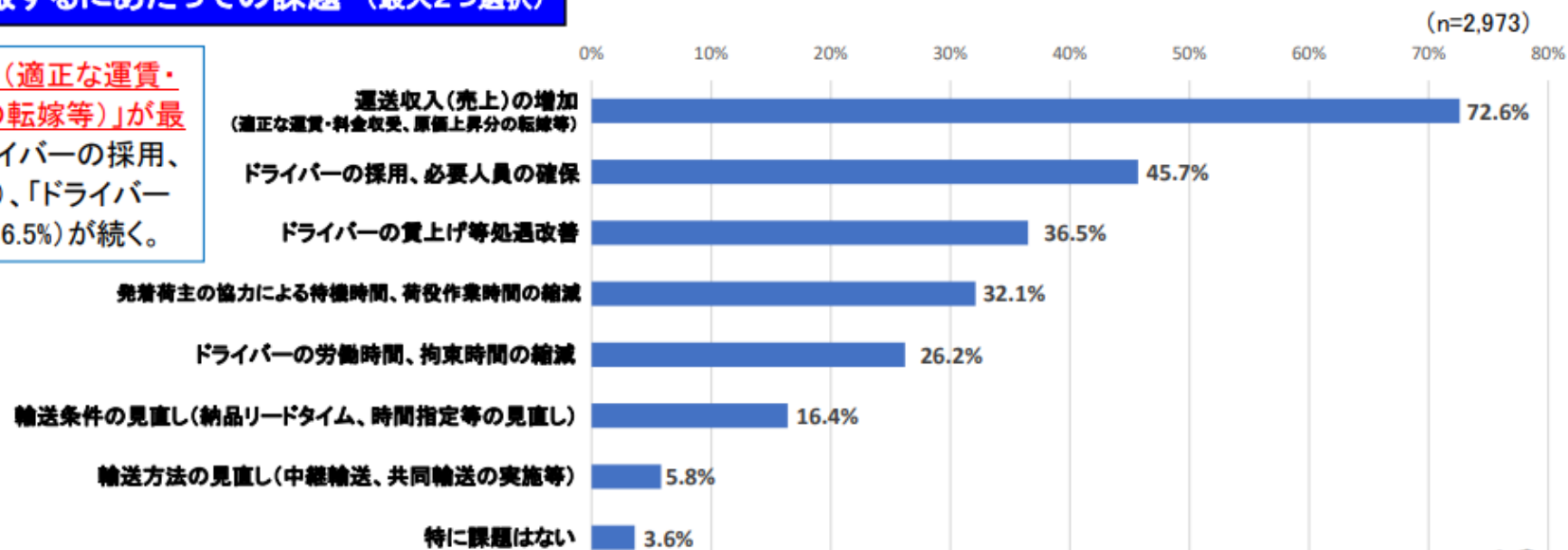
## ⑪ドライバーの労働時間短縮等に向けて実施した対策(複数回答)

「荷主等との交渉」が最も多く(63.9%)、次に「高速道路の利用拡大」(50.5%)、「運行計画の見直し」(40.2%)、「労働条件・職場環境の見直し」(37.9%)が続く。



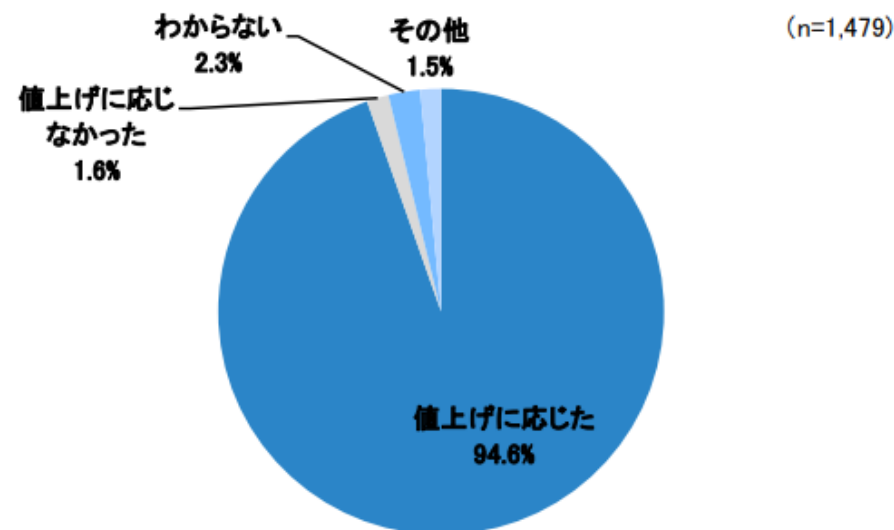
### ③4 2024年問題を克服するにあたっての課題（最大2つ選択）

「運送収入(売上)の増加(適正な運賃・料金收受、原価上昇分の転嫁等)」が最も多く(72.6%)、次に「ドライバーの採用、必要人員の確保」(45.7%)、「ドライバーの賃上げ等処遇改善」(36.5%)が続く。



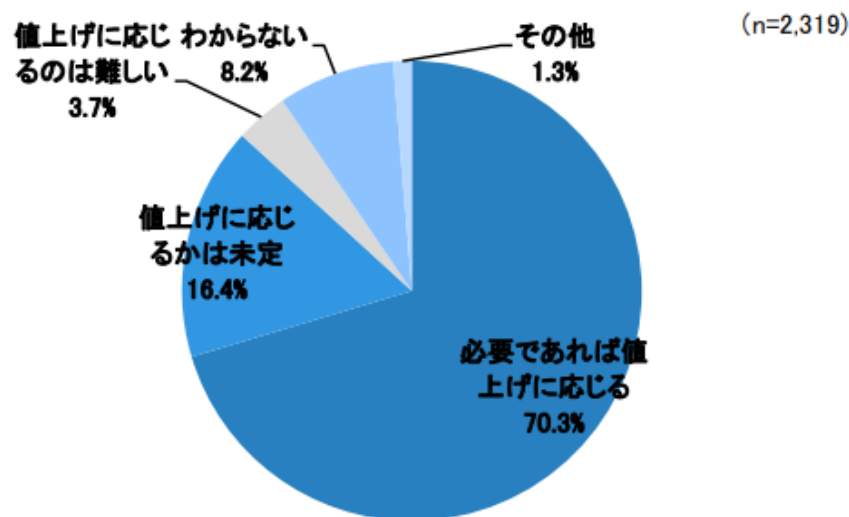
## ⑰運賃値上げへの対応

「運賃の値上げに応じた」が全体の9割を超えている。



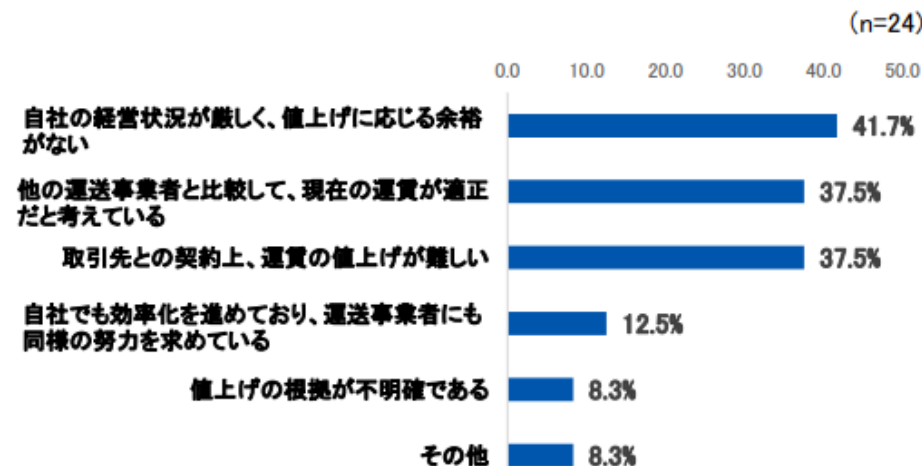
## ⑱今後の運賃値上げへの対応の方向性

「必要であれば値上げに応じる」が全体の7割を超えている。



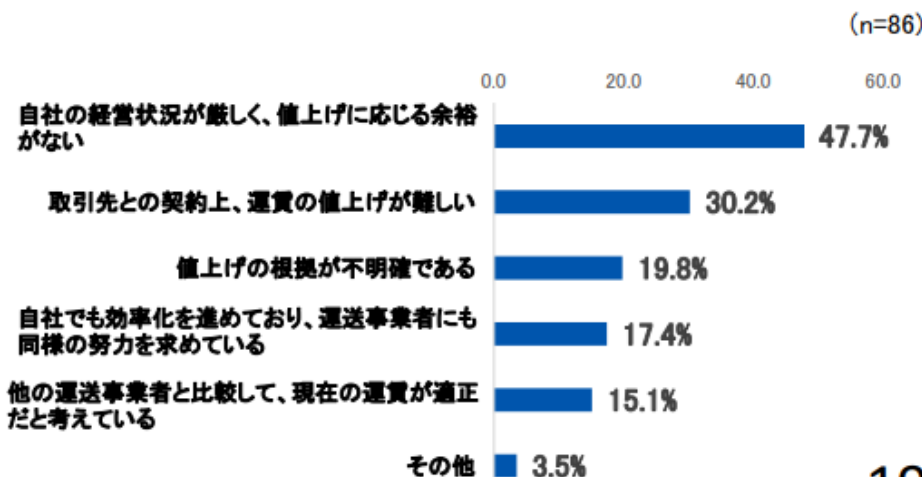
## ⑲値上げに応じなかった理由

「自社の経営状況が厳しく、値上げに応じる余裕がない」との回答が41.7%と最も多い。



## ⑳値上げに応じるのが難しい理由

「自社の経営状況が厳しく、値上げに応じる余裕がない」との回答が47.7%と最も多い。



# 法令順守から企業リスク、事業継続の経営課題に

法令順守

→ 企業リスク

- 取適法  
(下請法)
- 物流・トラック  
Gメン(働きか  
け、取適法)
- 公正取引委員会  
(独占禁止法等)

事業継続

重要な経営課題

- 自社ビジネス
- 自社を中心とす  
るサプライ  
チェーン全体で  
のビジネス

企業価値向上

業界・社会貢献

- 積載効率(実車  
率)の向上によ  
る貢献
- CO2排出量削減
- 業界全体を持続  
可能に
- 社会全体を持続  
可能に

	TDBC 賀詞交歓会 2026			1月14日(水)開催	リアルのみ
DRINK					
	13:30		事務局入り・会場レイアウト		椅子80席
16:20	16:00		開場、受付開始	MC鈴正	
	16:30	10分	年頭挨拶とTDBC最新情報	小島	着席・ウェルカムドリンク
	16:40	25分	新春対談 どうする運賃 ～標準運賃と適正原価のはざままで～	馬渡・菱木・幣旗・小島	着席
	17:05	10分	休憩・椅子撤収	今泉平田大嶋補助	
	17:15	80分	乾杯 歓談	日下理事	料理サービス
18:20	18:35		中締め、ケータリング撤収	鈴久	
			片付け・お開き		