

物流の維持に必要なこと ～元トラック・物流Gメンの視点から～

令和8年7月10日

関東運輸局茨城運輸支局長

田中 幸久

物流関係法改正スケジュール

	物効法	トラック法	取適法・物流特殊指定
令和7年 4月1日	物流効率化義務 (全ての物流関係者)	運送契約書面化義務 (荷主・元請トラック/利用運送事業者) 実運送体制管理簿作成義務 (元請トラック/利用運送事業者)	
令和8年 1月1日			取適法施行 ・一方的な価格決定禁止 ・面的執行強化 ・物流契約規制対象追加 等
4月1日	特定事業者制度施行	多重化請負規制 (元請→1次→2次までの努力義務) 白トラ規制 (使用した荷主にも罰金) 利用運送事業者を元請に (運送契約書面化・実運送体制管理簿作成義務)	
5月末まで	特定事業者届出 物流統括管理者選任・届出 (指定後速やかに)		
10月末まで	中長期計画作成・提出		
令和9年 4月1日			改正物流特殊指定施行 着荷主による 契約外付帯業務・荷待ち強制 の禁止
7月末まで	中長期計画作成・提出 (前年度から変更ある場合) 定期報告作成・提出		
令和10年 6月11日まで		許可更新制度導入 適正原価告示・遵守義務	

勧告及び命令について

特定事業者は、業種ごとに努力義務として課せられる措置（荷待ち・荷役等時間の短縮や積載効率の向上等のために講ずる措置）に関する状況が、国が示す判断基準に照らして著しく不十分である場合、国から当該措置をとるべき旨を勧告されることがあります。勧告に従わなかったときはその旨が公表され、さらに、正当な理由なく措置をとらなかったときは、当該措置をとるべきことを命令されることがあります。なお、命令に違反したときには、百万円以下の罰金が科せられます。

特定事業者

特定第一種・第二種荷主、特定連鎖化事業者、
特定貨物自動車運送事業者、特定倉庫業者

中長期的な計画の作成

定期報告

判断基準に照らして著しく不十分な場合

勧告に従わなかったとき

正当な理由なく措置をとらなかったとき

命令に違反すれば百万円以下の罰金

所管大臣

荷主事業所管大臣、連鎖化事業所管大臣、
国土交通大臣

当該措置をとるべき旨を**勧告**

勧告に従わなかった旨を**公表**

当該措置をとるべき旨を**命令**

中長期計画様式(一部)

II 運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加に関する計画

1. 特定第一種荷主

「1」は、特定第一種荷主

1-1 計画内容

実施措置	計画内容（具体的な措置の内容、目標 等）	実施時期
①	②	③

1-2 その他運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加に関する事項及び参考情報

④

(任意事項)

備考 1-2には、1-1に記入した計画に関連する上位の計画がある場合には、必要に応じ、当該計画内容及び計画における当該事業者の位置付け等について記入すること。また、計画に関する参考情報等がある場合には、当該情報等を記入すること。

最長5年間の具体的な取組計画

網羅的な記載が困難であれば、主要な又は課題のある取扱貨物施設、時期等に重点化した記載でも可

① 積載効率向上のための施策をひとことで表す見出し。
複数ある場合は行を分ける。

② 積載効率向上に向けた具体的な取組内容や目標値(定量的かつ具体的に)

③ 取組を実施する時期（年度ベース）

④ 任意記載欄
計画を理解する上で役立つ情報があれば自由に記載

※既に十分に効率化が図られている場合は今後もその状態の継続に努める、事業の特性によりこれ以上の効率化が困難な場合は今後も必要な対策を継続する、といった目標を記載

令和7年4月1日施行

荷主・物流事業者の努力義務・判断基準等のポイント

○すべての物流関係者に物流効率化の義務がある。

発着荷主、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

①荷待ち時間の短縮

到着時間指定あり

→指定時間、指定時間
後の到着時間から

到着時間指定なし

→到着時間から

予約システムで
来てもらう時間を
整理しよう



① 10:00 予約



② 11:00 予約



バス予約システムの適切な運用

②荷役等時間の短縮

荷役

→荷積み、荷卸し

附帯作業

→荷役以外の全ての作業



パレットの利用や検品の効率化

③積載効率の向上等

**積載率 × 実車率
= 積載効率**



地域における配送の共同化

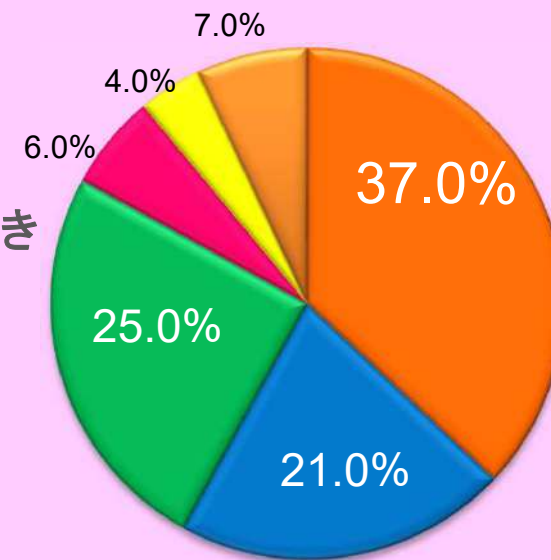
トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導

是正指導実施件数 (令和8年5月31日現在)

対応内容	荷主数	内訳
勧告	5	(荷主3、元請1、その他1)
要請	197	(荷主108、元請83、その他6)
働きかけ	2,445	(荷主1,725、元請605、その他115)
合計	2,647	(荷主1,836、元請689、その他122)

違反原因行為の割合 (令和7年11月30日現在)

- 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
- 無理な配送依頼
- 過積載運行の要求
- 異常気象時の運行指示等



トラック法に基づく荷主等への是正指導

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

荷主が違反原因行為をしていること
を疑う相当な理由がある場合

要請してもなお改善
されない場合

働きかけ



要 請



勧告・公表

※荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合は公正取引委員会へ通知

$$\text{積載効率} = \text{積載率} \times \text{実車率}$$



積載率



運送契約を複数年化することは可能だと思いますか。

61%

可能（今のところ対応はしていない）

28%

可能（既に対応済み）

11%

不可能

可 能 （既に対応済み）

荷主：理由があれば可能。**物流**：投資していただけるので品質が良くなる。

可 能 （今のところ対応はしていない）

荷主：パートナーシップ強化の為に必要。これから取り組もうとしている所。
可能と思うがメリットが見えない。外部環境の変化が大きいので、複数年化は考えていない。

物流：倉庫で例がある。自動更新で改善が見込めなくなるよりはよい。

不可能

荷主：理解しがたい。取引先との契約の継続性が不透明で複数年化することのリスクが大きい。
荷主側の経済合理性や、実務の品質が悪化した際など加味すると難しいのではないか。

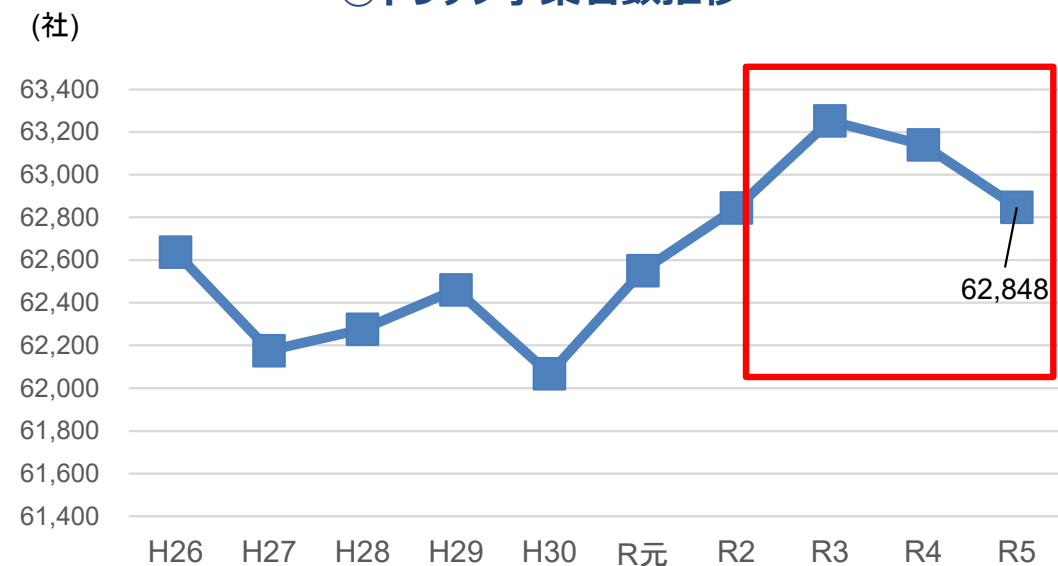
物流：物流会社も大変だけど、発荷主事業者も大変だから。

トラック事業をめぐる状況

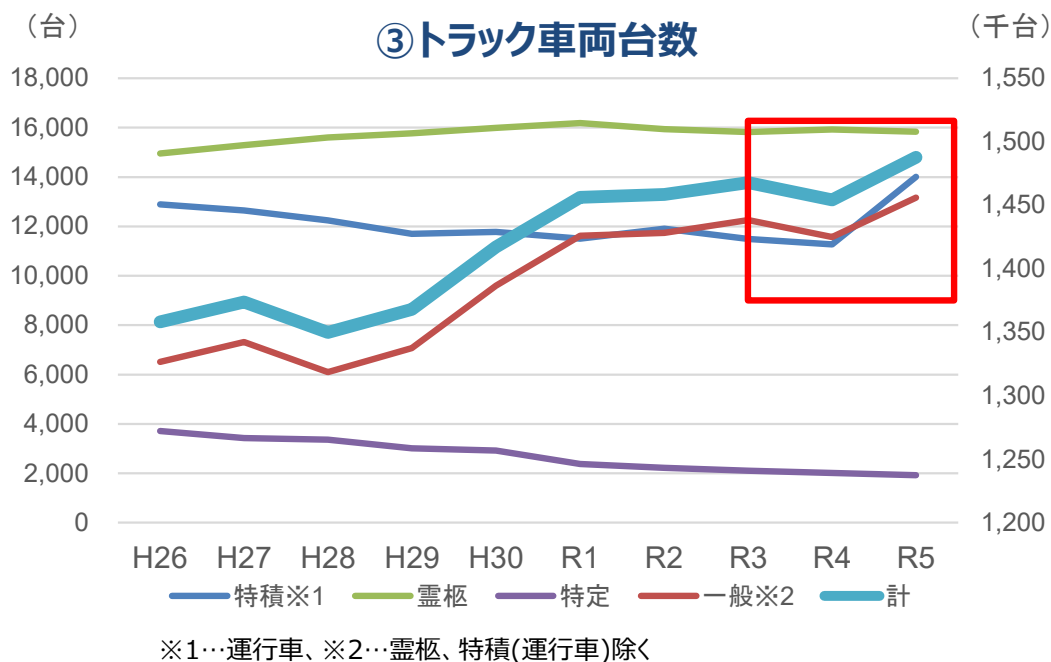
①トラック事業者倒産件数、負債総額推移



②トラック事業者数推移



③トラック車両台数

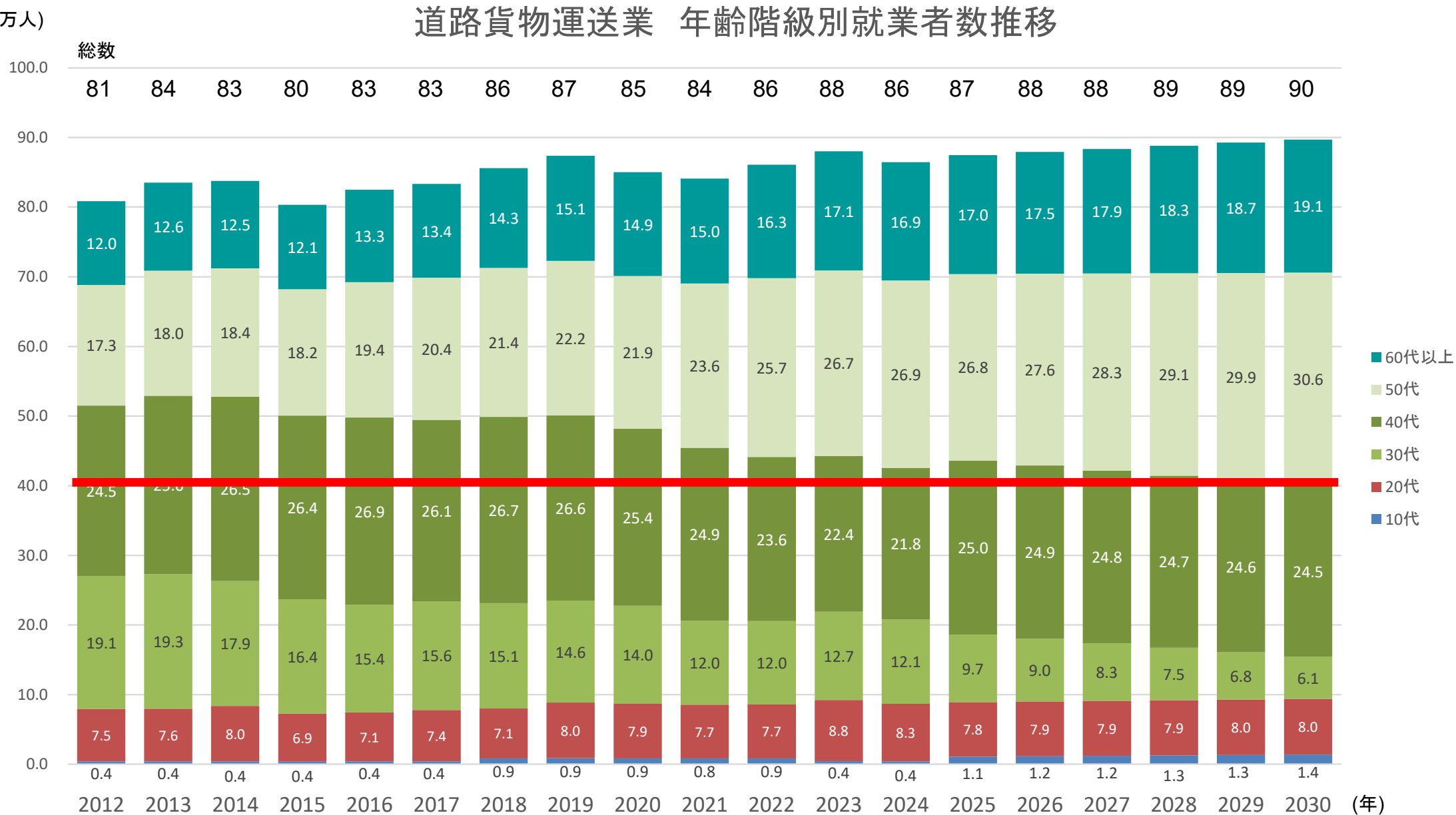


④貨物自動車保有車両数 (道路交通法による分類)

自動車の種類			営業用
大型自動車	車両総重量11t以上 または最大積載量6.5t以上	貨物自動車	480,432
		特種（殊）用途車	128,602
		小計	609,034
中型自動車	車両総重量7.5t以上11t未 満または最大積載量4.5t以 上6.5t未満	貨物自動車	232,052
		特種（殊）用途車	92,100
		小計	324,152
準中型自動車	車両総重量3.5t以上7.5t 未満または最大積載量2t以 上4.5t未満	貨物自動車	129,614
		特種（殊）用途車	55,988
		小計	185,602
普通自動車	車両総重量5t未満または最 大積載量3t未満	貨物自動車	162,645
		特種（殊）用途車	44,734
		小計	207,379
トレーラ（道路運送車両法による分類と同じ）			170,421
合 計			1,496,588

道路貨物運送業 年齢階級別就業者数の推移(一部予測値)

(万人)



資料:総務省「労働力調査」より関東運輸局茨城運輸支局が作成。

※道路貨物運送業従業者数(総数)に年齢階級別構成比を乗じて計算。2025以降については過去の数字を元に回帰直線により推計。端数処理の関係で合計が一致しない場合がある。

2030年度以後に想定されるトラック輸送の需給ギャップ(試算) 国土交通省

必要な輸送力 ※2024年度の貨物輸送量(25.1トン)を100とした場合	97 ~ 100 ~ 113 24.3億トン ~ 25.1億トン ~ 28.4億トン (貨物量平均的な想定) (2024年ベース) (2019年ベース)
何も施策を講じなかった場合の輸送力不足	▲7 ~ ▲15 ~ ▲25
次期「物流大綱」の施策効果(+25.7)を踏まえた輸送力	+18.7 ~ +10.7 ~ +0.7

表1 トラック輸送の労働需給ギャップの将来推計(③運転時間比率:現状維持シナリオ・④生産効率:固定(抜粋))

ケース	2030年度	2040年度	2050年度
需要高位×供給低位 ①2019年度ベース	-25.2%	-45.2%	-61.0%
②2024年度ベース	-15.2%	-37.9%	-55.8%
需要中位×供給中位	-7.0%	-25.2%	-41.6%
需要低位×供給高位	3.4%	-12.8%	-32.5%

表2 トラック輸送の労働需給ギャップの将来推計(③運転時間比率:新物効法目標達成シナリオ・④生産効率:固定(抜粋))

ケース	2030年度	2040年度	2050年度
需要高位×供給低位 ①2019年度ベース	-18.6%	-40.4%	-57.6%
②2024年度ベース	-7.8%	-32.5%	-52.0%
需要中位×供給中位	1.2%	-18.6%	-36.5%
需要低位×供給高位	12.4%	-5.1%	-26.6%

表3 トラック輸送の労働需給ギャップの将来推計(③運転時間比率:新物効法目標達成シナリオ・④生産効率:6.5%向上(抜粋))

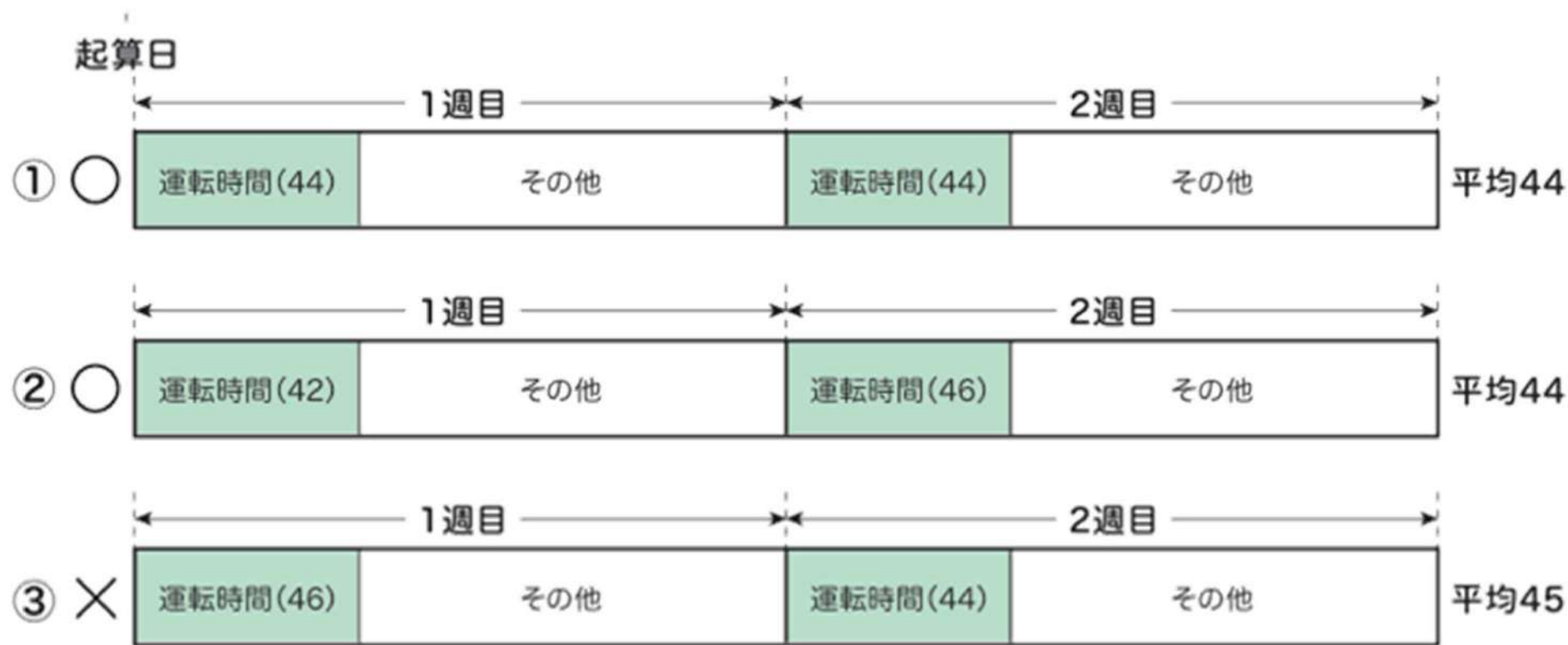
ケース	2030年度	2040年度	2050年度
需要高位×供給低位 ①2019年度ベース	-13.3%	-36.5%	-54.8%
②2024年度ベース	-1.8%	-28.1%	-48.8%
需要中位×供給中位	7.8%	-13.3%	-32.4%
需要低位×供給高位	19.7%	1.0%	-21.9%

表4 トラック輸送の労働需給ギャップの将来推計(③運転時間比率:新物効法目標達成シナリオ・④生産効率:13%向上(抜粋))

ケース	2030年度	2040年度	2050年度
需要高位×供給低位 ①2019年度ベース	-8.0%	-32.6%	-52.1%
②2024年度ベース	4.2%	-23.7%	-45.7%
需要中位×供給中位	14.4%	-8.0%	-28.2%
需要低位×供給高位	27.0%	7.2%	-17.1%

改善基準告示による運転時間制限

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（厚労省/国交省告示）」により
トラックドライバーが運転できる時間は、2週間を平均した1週間当たり44時間以内
とされています。



$$365日 \div 52週 \times 44時間 = 2,288時間/人$$

『働き方改革』は、第三の矢、構造改革の柱。
大切なことは、スピードと実行。もはや、先送りは許されない。
必ずやり遂げるという強い意志を持って取り組んでいかなければならない。

○『働き方改革』のポイントは、働く方に、**より良い将来の展望**を持っていただくこと。

○**長時間労働を是正**すれば、ワーク・ライフ・バランスが改善する。女性、高齢者が、仕事に就きやすくなる。

経営者は、どのように働いてもらうかに関心を高め、労働生産性が向上する。