

まえがき

物流は日本経済を回す血液だとよく言われます。まるで血管を通して栄養素を体に循環させる血液のように、様々な地域で作られた農産物や工業製品、原材料やエネルギーにいたるまで、あらゆるものがトラックをメインに輸送され、経済活動になくてはならない役割を担っているからです。そのなかで軽貨物運送業は細かい毛細血管を流れる血液の役割を担っています。目に見えないほど細かい血管だけれども、そこを流れる血流がとまってしまえば末端まで栄養が届かなくなるように、軽貨物運送業がなければ末端の経済活動が立ち行かなくなります。

私が運送業界に入った20数年前、まだ運送業界は稼げる業界でした。私が勤めていた運送会社の営業所にあった営業ドライバーの募集看板に「初任給60万円」と書かれていたのを今でも覚えています。残業時間の上限もまだなく、超長時間労働が当たり前、そのかわり給料はいい、といった感じでした。そして軽貨物運送業という仕事を知ったのもその営業所での仕事によってでした。

私の仕事は2トンや4トン車を運転する営業ドライバーではなく、自分の車を持ち込んで配達を請け負う軽貨物ドライバーと関わることが多い仕事でした。当時は職人肌の軽貨物ドライバーも多く、何年も同じエリアを担当して、営業担当の社員ドライバーより担当エリアのことを詳しく知っている人もたくさんいました。大雪でも大雨でも、東日本大震災があつたときでも配送はとまらず、その最前線で配達をしていたのが軽貨物ドライバーでした。スポットライトは当たらないけれど、毎日誰かが待っている

荷物を届ける仕事、彼らがいなければ届かない荷物がたくさんあると実感する日々でした。

それから現在に至るまでの間に、一般貨物については安全対策がどんどん強化され、残業規制を含め、ドライバーの健康管理についても厳格化されてきました。しかし軽貨物運送業界については、ほとんど注目されることもなく、外部から実態がわからないブラックボックスと化していました。

しかし、ここ数年、軽貨物運送事業者による重大事故の急増が問題視されるようになりました。ちょうどコロナ禍あたりから増えているようです。私見ですが、コロナ禍で職をなくした人が参入し、またこの時期に前後して大手EC事業者が自前の配送網の構築を進めるなかで個人事業者の軽貨物ドライバーを大規模に集めるなど、今まで運送業と縁のなかった人の参入が急増したのではないかと考えます。

私の実感として、コロナ禍以前は、一般貨物運送業や大手宅配会社での勤務経験があって、軽貨物運送業を始める人が多く、軽貨物を始めるときには基本的な運転技術や安全に対する知識をもっていることが普通でした。しかしコロナ禍以降、運送事業者としてもっているべき基本的な知識や技術を習得する機会のないまま、個人事業主として軽貨物運送業を始めてしまう人も多く、そのためせっかく始めても続けることが難しく、事業を辞めてしまう人がとても多いと感じています。

せっかく縁あって軽貨物運送業界に入り、がんばろうとしているのに、技術や知識がないために続けられないのはとても残念でもったいないことです。

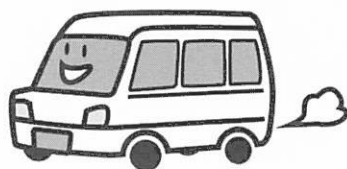
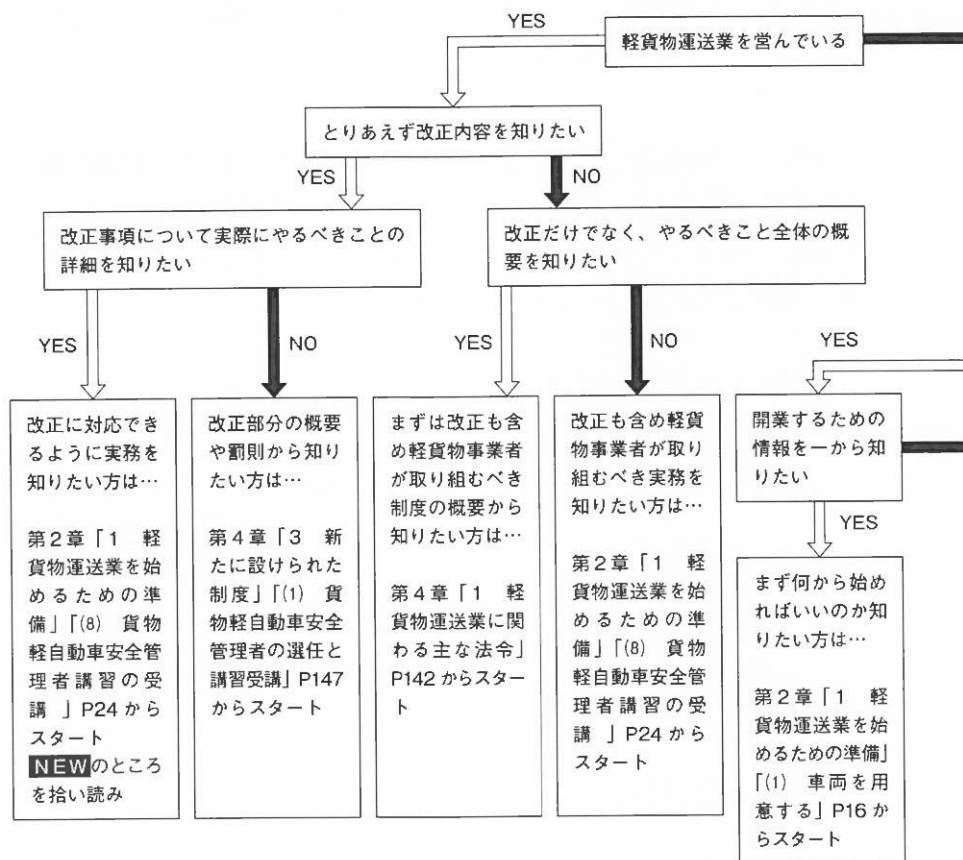
今回の法改正を、プロドライバーとしての知識と技術を身につけることができる機会ととらえ、前向きに対応することで、軽貨物業界全体の安全やコンプライアンスに対する意識の向上につながることを期待しています。

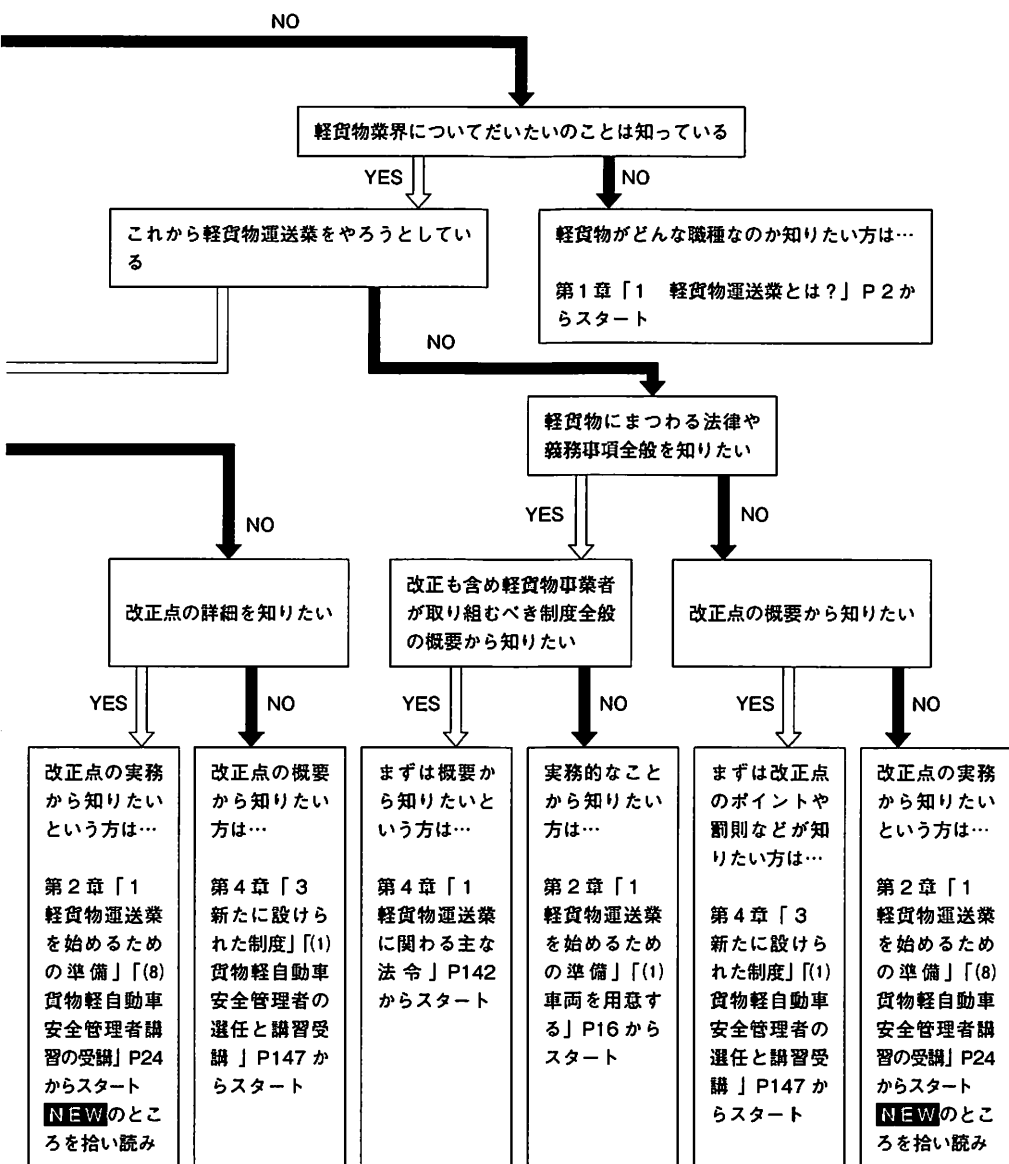
本書は、軽貨物運送業を営む上で知っておくべき義務事項を網羅した実務書になります。シチュエーションごとに行うことなどを分けて掲載してありますので、必要なところから読んでいただき、実務に役立てていただければ幸いです。

2025 年 3 月

社会保険労務士
株式会社 IKU 代表取締役
内藤由紀子

まずはこちらのチャートに沿って、あなたが知りたいところから読んでください。





目 次

第1章 軽貨物運送業を 取り巻く現状

- 1 軽貨物運送業とは？ 2
 - (1) トラック運送業には種類がある 2
 - (2) 軽貨物運送業はどんな仕事？ 3
 - (3) 新規参入しやすい軽貨物運送業 4
 - (4) 軽貨物運送業の事業者は個人事業主が多い 4
- 2 最近の軽貨物運送業についての傾向 6
 - (1) 宅配便ニーズの急増 6
 - (2) 軽貨物運送事業者数増加と交通事故の増加 8
 - (3) 軽貨物運送業への安全対策の強化 11

第2章 シチュエーション別 軽貨物運送事業者の実務編

- 1 軽貨物運送業を始めるための準備 16
 - (1) 車両を用意する 16
 - (2) 貨物軽自動車運送事業用車両として届け出ることができる車両 17
 - (3) 車体表示をする 19
 - (4) 車庫、休憩施設を用意する 19

(5) 各種保険への加入	20
(6) 運送約款をつくる	20
(7) 運賃を決める	22
(8) NEW 貨物軽自動車安全管理者講習の受講	24
① 貨物軽自動車安全管理者になるための要件	24
② 指定講習の種類	25
③ 講習の主な内容	25
④ 講習の受講方法	26
 2 軽貨物事業の経営の届出・黒ナンバー取得の 手続き	28
(1) 運輸支局での手続き	28
① 貨物軽自動車運送事業経営届出	29
② NEW 貨物軽自動車安全管理者選任届	33
(2) 軽自動車検査協会での手続き	38
 3 乗務する前までに行うこと	42
(1) NEW 貨物軽自動車運転者等台帳の作成	42
(2) NEW 初任診断の受診と初任運転者への特別な指導	44
① 初任診断の受診	45
② 初任運転者への特別な指導の実施	46
③ 運転者台帳への記録と保存	48
(3) ドライバーの事故履歴の把握	48
 4 乗務開始後、日常的に行うこと	50

(1) 勤務時間・乗務時間の管理	50
(2) 日常点検	66
(3) 点 呼	68
① 業務前点呼	68
② 業務終了後点呼	69
③ 一人で事業を行っている場合の点呼	70
④ 宿泊を伴う運行等で遠隔地での点呼方法	70
⑤ アルコール検知器の備え付け	70
⑥ 中間点呼	71
⑦ IT 点呼（遠隔点呼・自動点呼）	71
⑧ 点呼簿への記録と保存	71
(4) 過積載の防止	73
(5) 道路の通行禁止や制限の違反防止	74
(6) NEW 業務記録（日報）の作成・保存	74
 5 交通事故があったときに行うべきこと	78
(1) 事故現場で行うこと	78
(2) NEW 事故記録の作成	78
(3) NEW 国土交通大臣への事故報告	81
(4) NEW 事故の速報	85
(5) NEW 事故惹起運転者に対する特別な指導と適性診 断受診	85
① 特定診断の受診	86
② 事故惹起運転者への特別な指導の実施	88
③ 運転者台帳への記録と保存	89

6	必要な時期に定期的に行うべきこと	91
(1)	一般的な指導及び監督	91
(2)	NEW 65 歳以上のドライバーに対する特別な指導 と適齢診断	93
①	適齢診断	94
②	特別な指導	94
③	運転者台帳への記録と保存	95
(3)	健康診断	97
(4)	定期点検	97
7	事業についての変更があったときに行うこと ...	98
(1)	住所等の変更・車両台数変更・廃業	98
①	運輸支局等での手続き	98
②	軽自動車検査協会での手続き	100
8	個人事業主として労働災害に備える	101
(1)	労働災害特別加入制度（一人親方労災）とは	101
(2)	補償の対象となる範囲	101
(3)	保険料	102
(4)	加入方法	103
9	運送業務を外部へ委託する	108
(1)	業務委託契約を取り交わす	108
(2)	偽装請負に注意する	108
(3)	フリーランスに対する義務	109

第3章 従業員を雇う

1 求人募集についてのルール	112
(1) 差別の禁止	112
(2) 求人の虚偽記載の禁止	112
(3) 募集時の労働条件の明示	112
2 雇入れ時にやること	113
(1) 労働契約を結ぶ	113
① 労働条件として明示しなければならない事項	113
② 労働契約に盛り込んではいけない事項	113
(2) 労働保険への加入	114
① 労災保険	114
② 雇用保険	114
(3) 健康保険・厚生年金保険への加入	115
3 労働条件について	116
(1) 労働時間・休憩・休日	116
① 労働時間・休憩・休日の基本的なルール	116
② 時間外労働・休日労働	117
(2) 賃金	126
① 最低賃金	126
② 賃金の支払い方の4原則ルール	126
③ 減給制裁の制限	127

④ 割増賃金	127
⑤ 休業手当	128
(3) 年次有給休暇	128
① 年次有給休暇の日数と付与要件	128
② 年次有給休暇の時季指定義務	129
③ 休暇時の賃金について	129
4 安全衛生と労災の防止	131
(1) 定期健康診断の実施	131
① 雇入れ時の健康診断	131
② 定期健康診断	131
(2) 従業員が仕事でケガや病気をした場合	132
5 仕事と家庭の両立	133
① 出 産	133
② 育児休業	133
③ 介護休業	134
6 雇用契約の終了	135
① 従業員からの申出（退職）	135
② 会社からの申出（解雇）	135
③ 契約期間満了による契約の終了	136
④ 離職の手続き	137
7 運送事業者として科される行政処分	138

第4章 軽貨物運送業に関わる 法令と制度改正

1 軽貨物運送業に関わる主な法令	142
(1) 貨物自動車運送事業法	142
(2) 貨物自動車運送事業法施行規則	142
(3) 貨物自動車運送事業輸送安全規則	143
(4) 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善 基準告示）	143
(5) 道路交通法	143
(6) 道路運送車両法	144
(7) 自動車点検基準	144
2 行政処分の種類	145
(1) 車両使用停止（処分日車数制度）	145
(2) 事業停止	146
3 新たに設けられた制度	147
(1) 貨物軽自動車安全管理者の選任と講習受講	147
① 貨物軽自動車安全管理者選任要件	147
② 貨物軽自動車安全管理者講習と定期講習の受講	148
③ 貨物軽自動車安全管理者の選任（解任）と届出	148
(2) 業務記録（日報）の作成・保存	150
(3) 事故記録の作成・保存	151
(4) 国土交通大臣への事故報告	151

(5) 貨物軽自動車運転者等台帳作成、備え付け	152
(6) 特定の運転者への指導・監督及び適性診断の受診	153
① 初任運転者	154
② 事故惹起運転者	157
③ 高齢運転者	160
④ 記録と保存	161

4 引き続き軽貨物運送事業者が実施すべき事項

.....	163
(1) 貨物軽自動車運送事業の手続き	163
① 事業の開始の届出	163
② 届出内容の変更（廃止・譲渡・分割・合併・死亡）	165
③ 運賃料金の変更	166
④ 自動車の車体表示	167
⑤ 自動車の保管場所（車庫）の確保	167
(2) 輸送の安全	168
① 過労運転の防止	168
(3) 点検整備	173
① 日常点検	173
② 定期点検	174
③ 点検整備記録簿	174
④ 整備管理者の選任	175
(4) 安全運転管理者の選任	176
① 要件	176
② 安全運転管理者等の業務	177
③ 選任の届出	178

④ 貨物軽自動車安全管理者との兼務	178
(5) 過積載の防止と積載方法	179
(6) 通行の禁止又は制限等違反の防止	179
(7) 点 呼	180
(8) 一般的な指導及び監督	181
(9) 異常気象時等における措置	181
(10) 乗務員の義務	182
(11) 運転者の義務	182

第5章 知っておきたい その他の制度

1 荷主勧告制度	186
① 荷主が勧告をされる荷主行為	186
② 荷主勧告の対象となる荷主	187
③ 勧告・公表	188
2 下請法	189
(1) 親事業者、下請事業者とは？	189
(2) 親事業者の義務	190
① 書面による取引内容の交付義務（3条）	190
② 取引に関する書類の作成・保存の義務（5条）	190
③ 支払期日を定める義務（2条の2）	190
④ 遅延利息の支払い義務（4条の2）	190
(3) 親事業者が下請事業者へ禁止されている主な行為	

(4条)	190
(4) 違反行為への取り締まりと罰則 (6条、7条、9条、 10条)	191
3 フリーランス保護法	192
(1) 法律の適用範囲	192
① 対象となる取引	192
② この法律でいうフリーランスとは?	192
③ この法律でいう発注事業者とは?	193
(2) 発注事業者への主な義務	193
① 書面・メール等による取引条件の明示 (3条)	193
② 報酬支払期日の設定・期日内の支払い (4条)	194
③ 禁止事項 (5条)	194
④ 募集情報の的確な表示 (12条)	194
⑤ 育児介護等と業務の両立に対する配慮 (13条)	195
⑥ ハラスメント対策に関する体制整備 (14条)	195
⑦ 中途解除等の事前予告・理由開示 (16条)	195
(3) 違反についての申出	195
(4) 違反があった場合の罰則	197
4 事業用自動車の共同使用	198

第6章 軽貨物運送業の今後 205

●義務事項確認チェックシート

新たに設けられた義務事項		参考ページ
☐	貨物軽自動車安全管理者講習の受講 NEW	P24
☐	貨物軽自動車安全管理者の選任・届出 NEW	P33
	特定運転者への指導・適性診断の受診 NEW	
☐	初任運転者	P44
☐	事故惹起運転者	P85
☐	高齢運転者	P93
☐	運転者等台帳の作成 NEW	P42
☐	業務記録（日報）の作成・保存 NEW	P74
☐	事故記録の作成 NEW	P78
☐	国土交通大臣への事故報告 NEW	P81
☐	事故の速報 NEW	P85
引き続き実施するべき義務事項		参考ページ
☐	運転者の勤務時間の管理	P50
☐	運転者の健康状態の把握	P97
☐	日常点検・整備	P66
☐	点呼	P68
☐	過積載の防止	P73
☐	一般的な指導・監督	P91
☐	定期点検	P97
事業規模により実施すべき義務事項		参考ページ
☐	整備管理者の選任	P175
☐	安全運転管理者の選任	P176

第 1 章

軽貨物運送業を 取り巻く現状

この章では、軽貨物運送業とはどんな事業なのか、また、
軽貨物運送業を取り巻く状況や問題点などをお話します。



1 軽貨物運送業とは？

(1) トラック運送業には種類がある

他人の依頼を受け、運賃をもらって自動車で貨物を運ぶ事業を、一般的にトラック運送業と呼んでいます。軽貨物運送業はトラック運送業の中の一つです。

トラック運送業は、正式には貨物自動車運送事業といい、「貨物自動車運送事業法」という法律のなかで、

①「一般貨物自動車運送事業」

②「特定貨物自動車運送事業」

③「貨物軽自動車運送事業」

の3種類に分けられています。

①「一般貨物自動車運送事業」は、「他人の需要に応じ、有償で、自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車を除く）を使用して貨物を運送する事業であって、特定貨物自動車運送事業以外のもの」（2条2項）と定義されていて、他人からの依頼を受け、運賃をもらって、軽自動車や二輪自動車以外の自動車を使って荷物を運ぶ事業のことをいいます。

②「特定貨物自動車運送事業」は、「特定の者の需要に応じ、有償で、自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車を除く）

を使用して貨物を運送する事業」（2条3項）と定義されていて、軽自動車や二輪自動車以外の自動車を使って、特定の一荷主の自家輸送を荷主に代わって代行輸送する事業のことをいいます。

③「**貨物軽自動車運送事業**」は、「他人の需要に応じ、有償で、自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車に限る）を使用して貨物を運送する事業」（2条4項）と定義されていて、他人からの依頼を受けて、運賃をもらい、軽自動車やバイク（二輪自動車）を使って荷物を運ぶ事業のことをいいます（本書では、「**貨物軽自動車運送事業**」を「**軽貨物運送業**」と表記します）。

一般貨物運送事業や特定貨物運送事業（以後、一般貨物運送業等といいます）は、輸送能力や車両規模が大きく、事故やトラブルが起きた場合の人的、物的また社会経済へ与える被害が大きくなるため、貨物自動車運送事業法をはじめとする法令のなかで、様々な厳しい規制が設けられています。軽貨物は、輸送能力や車両規模が小さく、社会経済に与える影響が少ないことから、一般貨物運送業等に比べると規制は穏やかです。ちなみに、徒歩や自転車、原付自転車で行う運送業はこの法律の対象外です。

(2) 軽貨物運送業はどんな仕事？

軽貨物運送業は、軽トラックや軽バン、バイクなどで配送するので、小回りの利く配送を得意としています。そのため、商店、個人宅などへの小ロットの配送や単身向けの引っ越しなどに需要があります。またラストワンマイル配送と呼ばれる、最終配送拠点からエンドユーザーへの配送の多くを担っているのが軽貨物運

送業です。特に近年は通販などの利用拡大に伴って宅配便需要が増加しているため、都市部を中心に軽貨物運送業の需要が高まっています。

(3) 新規参入しやすい軽貨物運送業

トラック運送業のなかで、軽貨物運送業は新規参入しやすい事業です。

一般貨物運送業等は様々な規制があり、事業を始めるにあたっては、国土交通大臣の許可を受けなければなりません。許可申請するためには、例えば、事業用車両5台以上、運転者等の人員は5名以上を確保しなければならないなど、他にも様々な要件をクリアする必要があります。また申請してから許可されるまでにはだいたい半年程度はかかります。

一方、軽貨物運送業は、事業用軽自動車が1台、運転者も1人から始めることができます。以前は軽トラックや軽バンなど貨物用車両の使用しか認められていませんでしたが、令和4年10月からは軽乗用車も事業用車両として使用できるようになり、さらに事業を始めやすくなりました。また届出制なので、届出が受理されれば、すぐに事業を始めることができます。資金面も中古の軽自動車を購入できる程度の資金があればよいので、小規模な企業や個人でも比較的簡単に始めることができます。

(4) 軽貨物運送業の事業者は個人事業主が多い

軽貨物運送業は個人事業主が多い業種です。

先にも述べたように、軽貨物運送業は事業を始める手続きが簡単で、準備期間も短く、初期費用や車両等の維持費も一般貨物運送業等に比べ格段に安く済みます。そのため、個人事業主として始めやすいのです。

また、軽貨物運送業のビジネスモデルが個人事業として小規模に行うのに向いているということもあります。軽貨物運送業が必要とされるのは、積み荷が少量の配送や、一か所当たり1個の荷物を多数箇所に配達するなど手間がかかる配送の場合など大型トラックでの配送に不向きな場面です。こういった仕事は法人としてより個人のほうがフレキシブルに動きやすく、また利益になりやすい場合が多くあります。

さらにIT技術の発達により、従来のように、ある程度決まった取引先から仕事を受注するというやり方以外に、プラットフォーム上で様々な仕事を受注することができるようになりました。そのため、自分の都合にあわせて働くことも可能になり、様々な環境の人が参入しやすい業種になってきています。



2 最近の軽貨物運送業についての傾向

(1) 宅配便ニーズの急増

近年、一般家庭のネット環境が整備されたことや、スマートフォンが普及したことで、ネット通販などEC（電子商取引）を利用した買い物がとても身近なものになりました。注文もワンクリックで簡単に済むので、今までは実店舗で購入することが多かった生鮮食品や日用品、家電や家具などありとあらゆるものをネットやアプリで注文することが当たり前になり、EC市場はどんどん拡大しています。

また、従来のECはB to Cと呼ばれる企業と個人間の取引が主でしたが、フリマやオークションサイトなどの利用が一般化したことで、C to Cと呼ばれる個人対個人の取引も多くなりました。経済産業省の調べによると物販系B to C - EC市場は2023年では14兆6,760億円、C to C - EC市場は2兆4,817億円に上ります（図表1-1、1-2参照）。

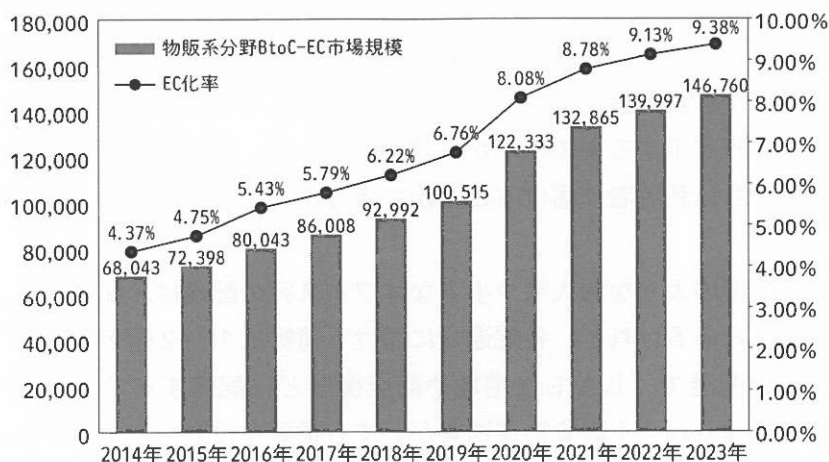
EC市場の伸びに合わせて、ニーズが増え続けているのが宅配便です。

宅配便とは、荷主から預かった荷物を、個人宅やオフィスなどの指定された場所にドア to ドアで届けるサービスです。

令和5年度の宅配便取扱個数は、50億733万個でした（「令

図表 1－1 物販系分野の BtoC 市場規模及び EC 化率の経年推移

(市場規模の単位：億円)



図表 1－2 CtoC-EC 推定市場規模

	2022 年	2023 年
CtoC-EC	2 兆 3,630 億円	2 兆 4,817 億円

出典：経済産業省 商務情報政策局 情報経済課「令和 5 年度 電子商取引に関する市場調査報告書」令和 6 年 9 月。

和 5 年度宅配便等取扱実績関係資料」国土交通省)。平成 21 年度の 31 億 3,700 万個と比較して、約 62% の増加率です。またこの数字には、EC 企業などが独自に配送している荷物の個数は含まれていません。昨今は宅配便企業を通さず、EC 事業者が独自で配送網をつくり、配送を行っている場合も多く、実際の宅配便個数はさらに増加していると予想されます。

これら EC 市場で取引される商品は、全国に張り巡らされた物

流網を使ってエンドユーザーのもとに届けられますが、EC市場の広がりに合わせて、配達方法も多様化してきました。従来のように、大型物流倉庫から商品を発送するだけではなく、例えばネットスーパーなどは、利用者がネットで注文した商品を、最寄り店舗から利用者宅に届けます。こうすることで注文を受けてから配達完了するまでにかかる時間を短くし、生鮮食品などを新鮮なうちに利用者に届けることができるようにしています。

宅配便のような個人宅や小さなオフィス宛の配達、配達先はたくさんあるけれど、各配達先に届ける荷物は1～2個という小単位の配達で、しかも住宅地や商店街などに配達することが多く、小回りがきく軽貨物運送業がとても重要な役割を担っていることから、軽貨物運送事業の需要が急増しています。

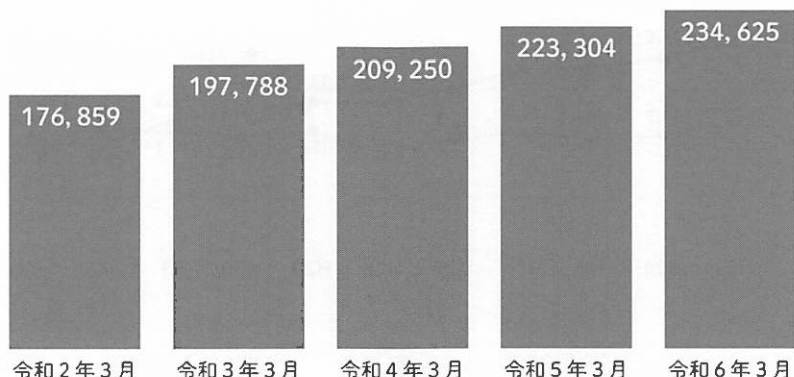
(2) 軽貨物運送事業者数増加と交通事故の増加

宅配便二ーズの増加に伴い、軽貨物運送事業者数も増加の一途をたどっています。国土交通省の調べによると、令和2年の全国の事業者数は17万6,859者で、5年後の令和6年には23万4,625者に増加しており、5年間で5万7,000者も増えています。毎年1万者ずつ増えている計算になります（図表1-3、1-4）。

このように軽貨物運送事業者数が増加しているなかで、事業用貨物軽自動車による交通事故の増加も目立つようになりました。

このことを重くみた国土交通省は、軽貨物運送業の適正化にむけて、「貨物軽自動車運送事業適正化協議会」を令和5年1月に

図表 1－3 貨物軽自動車運送事業者数



国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課 調べを基に作成。

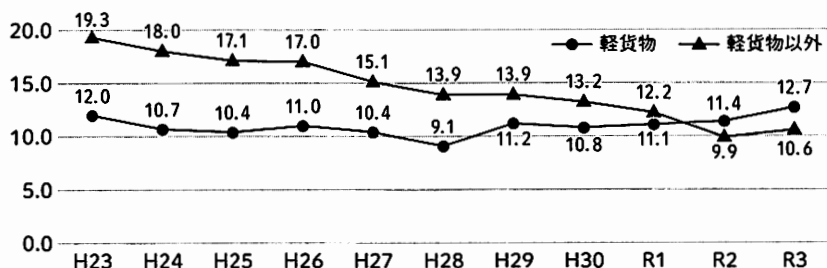
図表 1－4 令和 4 年度 貨物自動車運送事業車両数

	令和 6 年 3 月 31 日現在	
	一般貨物	軽貨物
事業者数	57,459	234,625
車両数	1,455,913	358,173
一事業者当たりの車両数	25.3	1.5

国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課調べを基に作成。

発足しました。その第 1 回協議会において、事業用軽貨物自動車による交通事故の発生状況や傾向などが報告されました。その中で、平成 28 年と令和 3 年を比較したところ、死亡・重傷事故などの重大事故件数は 39.6% 増加しており、また事故の主な原因としては「追突」、「出会い頭衝突」の事故が多く、軽貨物以外の事業用自動車と比較して、「人との事故」の件数の割合が大きくなっていることが指摘されました（図表 1－5）。

図表 1-5 保有台数 1 万台当たりの事業用貨物自動車の死亡・重傷
事故件数の推移



	平成 28 年	令和 3 年	平成 28 年→ 令和 3 年
軽貨物	9.1	12.7	39.6%増
軽貨物以外	13.9	10.6	23.9%減

出典：「第 1 回 貨物軽自動車運送事業適正化協議会」資料 2、p 4

事業用軽貨物自動車は、生活道路や市街地の人通りが多い道路を走行することが多く、特に宅配便の配達では、短い間隔で発進と停止を繰り返し、終日配達するとその回数は 100 回を優に超えるような運転になります。また最近ではスマホにアプリをいれて、そのアプリ内の地図や配送指示などを確認しながら配達することも多くなったため、運転中に、ついスマホの画面に気をとられてしまうということも起こりがちです。

また運送業界全体を通して、ドライバーの健康面に起因する事故は増加傾向にあります。原因としては長時間労働や健康管理に対する意識不足、ドライバーの高齢化などが挙げられます。特に個人事業主が多い軽貨物運送業においては、労働時間や健康管理

著者略歴

内藤 由紀子（ないとう ゆきこ）

大手物流企業のカスタマーサービス部門に9年間、軽貨物運送業の会社に7年間従事する。軽貨物運送業の会社では、経営、ドライバー管理、配送業務などを経験し、取締役となる。

軽貨物運送会社勤務中の2016年に社会保険労務士登録。

2022年、宅配ドライバーの養成をメインとする法人、株式会社IKUを設立。同年、一般社団法人全国軽貨物協会設立メンバーとして初代理事に就任し、2024年まで理事を務める。

現在は社会保険労務士業、ドライバー養成と軽貨物運送事業を運営し、軽貨物運送事業者の地位向上のため活動中。