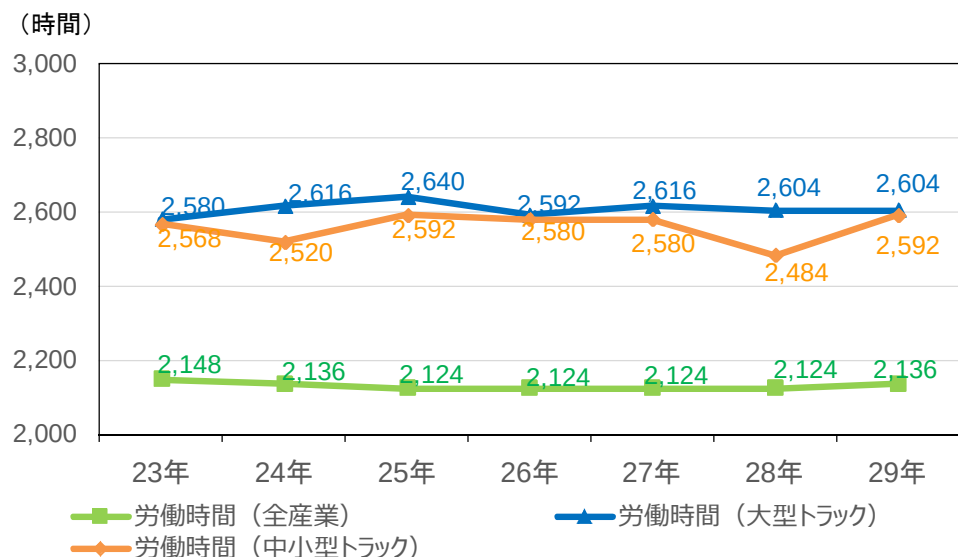


トラック運送業の取引の適正化

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

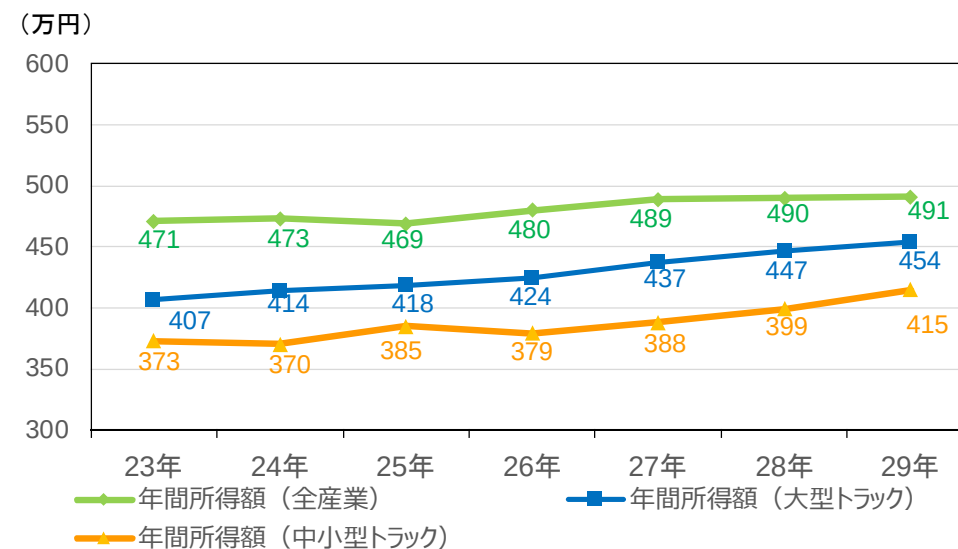
①労働時間

全職業平均より約2割長い。



②年間賃金

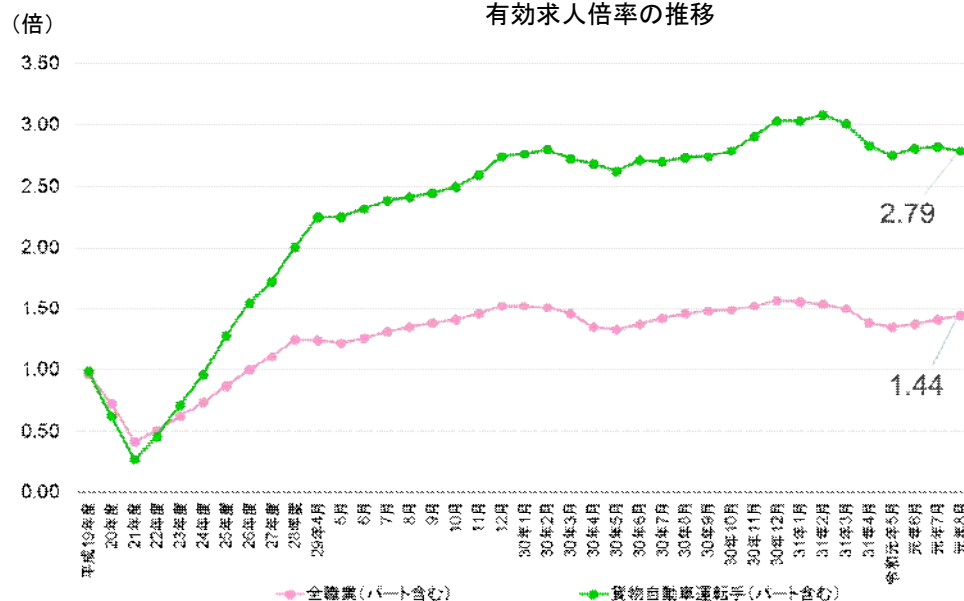
全産業平均より約1割～2割低い。



③人手不足

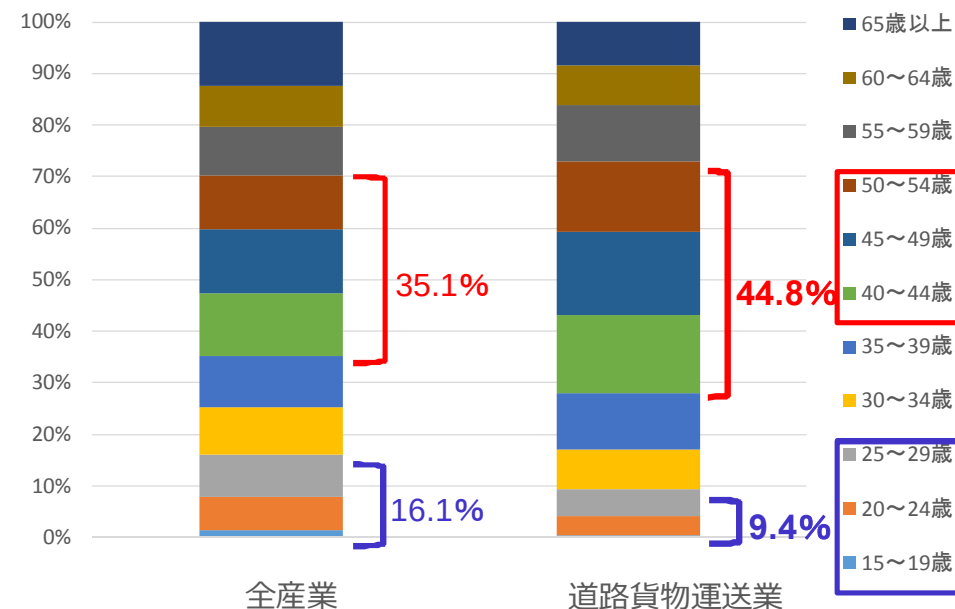
全職業平均より約1.9倍高い。

有効求人倍率の推移



④年齢構成

全産業平均より若年層の割合が低く、高年齢層の割合が高い。



運転者不足の影響(日曜日の集荷・配達中止)

- 運転者不足の深刻化に伴い、物流事業者も、従来のサービス水準を維持することが困難になっている。

日曜日の集荷・配達中止について

拝啓 時下益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。平素は格別のお引き立てを賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、予てより運送業界における人手不足問題や政府の推進する「働き方改革」等を受け、弊社グループでは、業務の見直しによる効率化等、さまざまな取り組みを実施してまいりました。そのようななか、ご迷惑をお掛けすることとなりますが、日曜日の営業体制を大幅に変更させていただくこととなりましたので、下記のとおりご案内申し上げます。

弊社グループが、今後も引き続き安全・安心な輸送サービスを提供し続けるための措置として、ご賢察いただき、何卒ご理解とご協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

敬具

(出典)物流事業者ホームページ

運転者不足の影響(出版物の発売日繰り下げ)

●中国・九州地方の雑誌・書籍の発売日が従来より1日遅くなった。

中国地方・九州地方の輸送スケジュール変更について

一般社団法人日本出版取次協会は、2018 年10 月より、標記該当地区の輸送会社様から輸送スケジュールに関する要請文書を受領し、その内容について検討を重ねてまいりました。内容については、現行のトラック幹線輸送(東京から現地の配送拠点)が運行管理・労務管理上、法令上問題があり、出版物の継続的かつ安定的輸送の維持及び法令を遵守するために、出版社様からの商品搬入日、発売日を含む輸送スケジュールを変更せざるを得ないというものであります。

ご案内文書につきましては、各関連団体には2 月22 日より、書店様をはじめとした取引先には2 月25 日より各取次会社から下記のとおり、ご案内しております。

記

1.変更となる発売日スケジュールについて

●中国地方(鳥取県・島根県・岡山県・広島県・山口県)

雑誌: 発売日が1 日遅くなります。

※一部の雑誌は従来の発売日通りとなります。

書籍: 発売日が1 日遅くなります。

●九州地方(福岡県・大分県・佐賀県・長崎県・熊本県・宮崎県・鹿児島県)

雑誌: 一部の週刊誌について発売日が変更となります。

書籍: 発売日が1 日遅くなります。

2.開始日 2019 年4 月1 日以降に発売される商品より

運転者不足の影響(食料品等の値上げ)

- 食料品等の値上げの理由として、原料費、包材費、人件費と並んで物流費の上昇も挙げられている。

〇〇〇商品の製造に係る原料費の上昇に加え、包材費、物流費、人件費等も高騰しており、今後も〇〇〇商品の生産・供給コストは引き続き上昇するものと予想されます。

このような環境の下、弊社では、生産の合理化、資材調達や物流の効率化に取り組み、コスト削減に向けた企業努力を重ねてまいりましたが、今後とも消費者の皆様に、安全・安心で、ご満足いただける品質の商品を安定的にお届けするためには、商品の価格を見直さざるを得ない状況となりました。

つきましては、2019年6月1日出荷分より、次の通りの価格改定をさせていただきますので、ご理解を賜りますようお願い申し上げます。

(出典)食品メーカーホームページ

運転者不足の影響の例(引越難民問題)

- 国土交通省は、4月に異動する職員に、4月第2週目以降の引越を検討するよう周知。

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平成31年3月1日

自動車局貨物課

今年春に引越をご予定の皆様へ

～お知らせとお願い～

今年春に引越をご予定の皆様に向けて、「3・4月の引越予約状況」及び「繁忙期の円滑な引越のためのポイントやお願い」を作成しましたので、是非ご参考にして下さい。

(1) 3・4月の引越予約状況(2/17時点)

今年春の引越の予約状況について、大手引越事業者からの聞き取りを行いました。予約状況については別紙1のとおりです。

例年の最繁忙期である3月中旬～4月上旬の前倒し(2月～3月上旬への前倒し)については、ご協力を頂いているところであり、3月上旬の予約も増えております。引き続き、別紙1をご参考にして頂き、混雑時期をできるだけ避けて、早めのご依頼をお願い致します。

特に、4月8日(月)以降は、比較的余裕がある状況ですので、引越時期の後倒しについても、是非、ご検討・ご協力をお願い致します。

(2) 繁忙期の円滑な引越のためのポイントやお願い

引越予約状況カレンダー

やや空きがある

混雑している

非常に混雑している

平成31年2月17日時点

(3月)

日	月	火	水	木	金	土
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

(4月)

日	月	火	水	木	金	土
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

(出典)国土交通省ホームページ

運転者不足の影響(まとめ)

運転者不足が国民生活や企業活動に与える影響

- ✓ 現状のままでは、運転者不足のさらなる深刻化が懸念される。
- ✓ 既に、運賃・料金「単価」の上昇、運送サービスを提供可能なトラック台数や日・時間帯等の縮小(例. 日曜日の集荷・配達中止)が生じている。
- ✓ 適切な対応を行わない場合、各企業にとっては、入出荷のための物流の不安定化、トータル物流コストや商品・原材料の仕入れ価格の上昇、在庫の増加、販売の機会損失の発生等により、経営に好ましくない影響が生じる可能性がある。
- ✓ 適切な対応を行わない場合、国民にとっては、宅配便・引越が不便になったり、食品等の物量の減少や品揃え不足等の影響が生じる可能性がある。

トラック運転者への時間外労働の上限規制等の導入

- 運転者不足を解消するためには、労働条件等を改善し、職業としての魅力を高め、将来の担い手を確保することが必要。
- このため、時間外労働の上限規制等が順次導入される予定。

【トラック運転者の労働条件に関連する主な規制の施行予定】

2019年4月	有給休暇の時季指定（一定条件を満たす労働者に毎年5日の年次有給休暇を取得させることを義務付け）
2023年4月	中小企業の月60時間超の時間外労働の割増賃金率の引き上げ（50%以上）
2024年4月	トラック運転者への時間外労働の上限規制の適用（年960時間以内）

（参考）働き方関連法案（改善基準告示の見直し）に対する国会の附帯決議（抜粋）

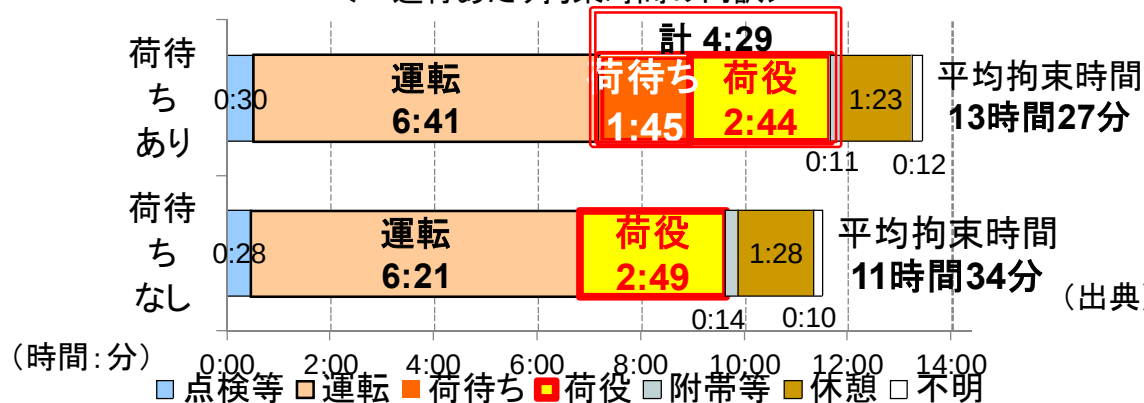
衆議院	➤自動車運転業務については長時間労働の実態があることに留意し、改正法施行後五年後の特例適用までの間、過労死の発生を防止する観点から改善基準告示の見直しを行うなど必要な施策の検討を進めること
参議院	➤時間外労働時間の上限規制が五年間適用猶予となる自動車運転業務等については、その期間においても時間外労働時間の削減に向けた実効性ある取組を、関係省庁及び関係団体等の連携・協力を強化しつつ推し進めること。 ➤自動車運転業務については、過労死等の防止の観点から、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の総拘束時間等の改善について、関係省庁と連携し、速やかに検討を開始すること。

トラック運転者の労働環境の課題(例)

- 長い荷待ち時間・荷役時間のため、運転者が長時間労働に。
- 運転者による手荷役の商慣習等が女性や60代以上の活躍を阻害。

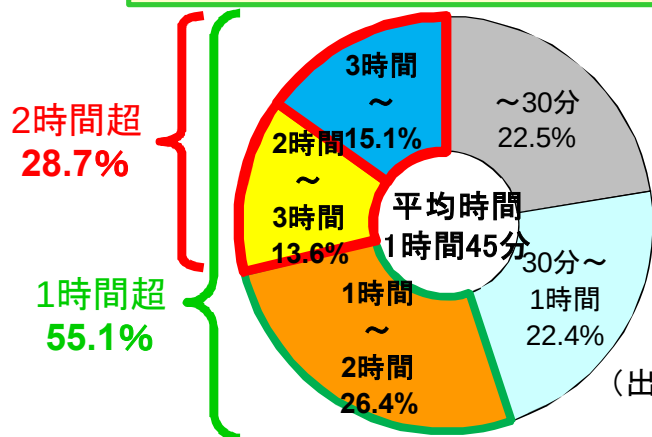
荷待ちや荷役がトラック運転者の長時間労働の一因

<一運行あたり拘束時間の内訳>



(出典)国土交通省・厚生労働省
「トラック輸送状況の実態調査」
(平成27年)より作成

荷待ちの平均時間は1時間45分



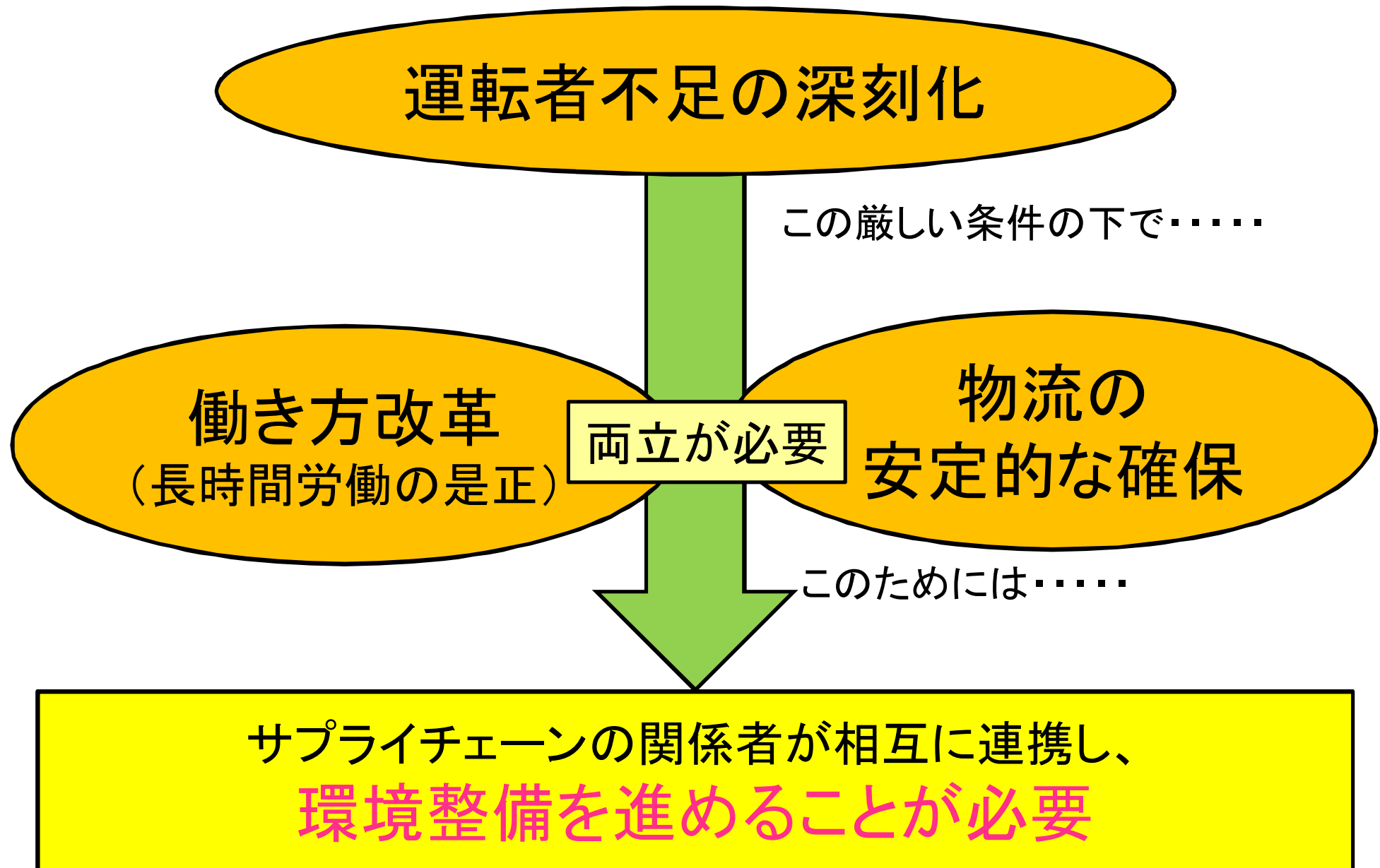
(出典)国土交通省・厚生労働省
「トラック輸送状況の実態調査」
(平成27年)より作成

手荷役(手積み・手降し)の商慣習の存在



10トン車に、レタスのバラ積み1,200ケース分
(1ケース7～10kg程度)のダンボールを
手積み・手降ししている事例

「ホワイト物流」推進運動の背景



トラック運送業の取引の適正化について

これまでの取組

「トラック運送業における 書面化推進ガイドライン」 【H26.1策定】



⇒ 契約の書面化を推進し、適正な運賃・料金収受を促進

「標準貨物自動車運送約款」 の改正 【H29.11施行】



⇒ 「待機時間料」等を料金として規定

「トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン」【H30.12策定】



⇒ 運送に必要なコストを示し、運送事業者・荷主の共通理解を醸成

「貨物自動車輸送安全規則」 の改正 【H29.7, R1.6施行】



⇒ 荷待ち時間や附帯業務を「乗務記録」の記載対象に

「ホワイト物流」推進運動の展開 【H30.12〜】



⇒ 荷主、一般国民向けに輸送の効率化等を呼びかけ

- 真荷主に対して契約を書面化した者： **約80%**
- 改正後の標準約款に基づき運賃を設定した者： **約83%**
- 約款改正を踏まえ、真荷主との間で取引を見直した者： **約50%**
- 「ホワイト物流」に協力する旨の行動宣言をした荷主： **約550者**

今後の取組

- ✓ これまでも運送事業者向けの説明会等の場を活用して上記施策の周知等を実施。
- ✓ 今後、以下のような取組を進めることにより運送事業者・荷主双方に対する施策の浸透を図る。

① 運送事業者や荷主等（※）により構成される協議会におけるフォローアップ（年2回）

- ⇒ **本年10月に協議会を開催**した上で、**秋頃に書面化の浸透状況等に係る調査**を実施。
- ⇒ **来年1・2月頃に再度協議会を開催**し、調査結果を踏まえ、**更なる浸透**を図る。

② 経産省、農水省と連携し、荷主を集めた説明会等における周知

- ⇒ **本年10月以降全国10ブロックで実施**

③ 経産省、農水省の各局長等の定期的な情報共有・意見交換会の開催

- ※ 協議会の構成（抄）
- ・ 全ト協副会長
 - ・ 経団連産業政策本部長
 - ・ 日商産業政策第二部長
 - ・ 連合総合政策局長
 - ・ 学識経験者
 - ・ 経産省・農水省など関係局長

トラック運送業における書面化推進ガイドラインの概要

目的

安全運行に向けて、運送契約に関して荷主等と貨物自動車運送事業者が書面化により共有すべき必要最低限の事項を明確にし、様式例を示す。また、実務に即して、可能な限り円滑、迅速に書面化を行う方法も提示する。

必要記載事項

- ① 貨物の品名、重量、個数等
- ② 運送日時・場所等
- ③ 運送の扱種別
- ④ 運賃、燃料サーチャージ、料金(積込料及び取卸料、待機時間料、附帯業務料等)、有料道路利用料、立替金その他の費用
- ⑤ 荷送人及び荷受人の連絡先等
- ⑥ 運送状の作成年月日等
- ⑦ 高価品については、貨物の種類及び価額
- ⑧ 積込み又は取卸し作業の委託の有無
- ⑨ 附帯業務の委託
- ⑩ 運送保険加入の委託の有無
- ⑪ 支払方法、支払期日

様式例(一部抜粋)

II 附帯業務

附帯業務内容	
業務日時	
【備考】	

(注)「附帯業務」は、標準貨物自動車運送約款第60条第1項を踏まえた役務(品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分け、保管、検収及び検品、横持ち及び縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はい作業その他の貨物自動車運送に附帯して一定の時間、技能、機器等を必要とする業務)であり、「運賃及び料金」の「附帯業務料」の欄に記載の費用となります。

III 運賃及び料金

運賃	円	燃料サーチャージ	円	有料道路利用料(税込)	円
積込料	円				
取卸料	円				
待機時間料	円	(見込み待機時間: 分、 分あたり単価: 円)			
附帯業務料	品代金の取立て	円	荷掛金の立替え	円	
	荷造り	円	仕分け	円	
	保管	円	検収及び検品	円	
	横持ち及び縦持ち	円	棚入れ	円	
	ラベル貼り	円	はい作業	円	
	その他附帯業務()	円			
〇〇料	円				
消費税額	円				
【備考】					

円滑性、迅速性の確保について

○継続的な運送契約に伴う書面について

車種・台数のみが日によって変わる場合には、その都度、車種・台数のみをメール・FAX等で交付すれば他の項目の書面化は不要

○変更時の簡便な対応について

当初の書面に記載されていた事項の一部を変更する場合には、全ての事項を改めて書面化する必要なし

○運賃、料金の記載について

反復継続しての契約関係にある委託者、受託者間においては、実額の表記に代えて、算定方法を示す書面を添付する簡便な方法を取ることも可能。

トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドラインの概要

目的： 荷主とのパートナーシップの推進を図り、健全な競争環境を整備することで、トラック運送業における適正取引を推進すること

ガイドラインの項目	具体的な違反等の内容
○運賃の設定	貨物運送を委託している下請事業者に対し、従来の運送単価から一律に一定率で単価を一方的に引き下げることにより、通常支払われる運賃を大幅に下回る運賃を設定すること(運賃と料金の別建て收受についても記述)
○運賃(代金)の減額	毎月の下請代金の額の一定率相当額を割戻金として親事業者が指定する金融機関口座に振り込ませること
○運送内容の変更	運送委託者の都合により、運送受託者が長時間の待機を余儀なくされたにもかかわらず、その待ち時間について必要な費用を負担しないこと
○運送に係る附帯業務の提供	運送受託者に対し、当該運送受託者に委託した取引とは関係のない貨物の積み下ろし作業をさせること
○荷待ち時間の改善	運送委託者が、着荷主の都合により待機時間が発生しているにもかかわらず、待機時間発生課題を特定せず、対策を講じないこと
○書面の交付、作成、保存	口頭による運送依頼の取引慣行により、「運賃」「支払期日」「支払方法等」基本事項が不明確となっていること
○運賃の支払遅延	下請事業者からの請求書の提出が遅れたことを理由に、下請事業者が役務を提供したにもかかわらず、あらかじめ定められた支払期日を超えて下請代金を支払うこと
○長期手形の交付	運送委託者が、運送受託者に対して、割引困難な手形を交付すること
○購入・利用強制の禁止	運送委託者に対して、発注担当者を通じて、運送委託者が必要としていないにもかかわらず、自動車の購入を要請し、購入させること
○報復措置の禁止	運送受託者が取引の不適正事例について、公正取引委員会や中小企業庁に知照したことを理由に、運送委託者が貨物量を減じたり、取引を停止したりすること

トラック運送業における燃料サーチャージ制度について

燃料サーチャージ: 燃料価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建て運賃として設定する制度

現状の燃料価格が基準とする燃料価格より一定額以上、上昇した場合に、上昇の幅に応じて燃料サーチャージを設定又は増額改定して適用する。一方、燃料サーチャージの設定時点より下落した場合には、その下落幅に応じて減額改定し、また、燃料価格が鎮静化した場合にはこれを廃止する。

【燃料サーチャージを導入する場合の設定方法】(貸切運賃の場合)

(1) 基準となる燃料価格の設定

燃料サーチャージが燃料価格の変動幅を基に算出することから、現行の荷主企業と運賃契約を交わした時点の燃料価格や届出運賃時点の燃料価格等を基準価格として設定。

(2) 燃料サーチャージの改定及び廃止の設定

燃料価格は短期間、極端には日々変動するため、その都度改定するのではなく、ある一定の軽油価格帯を設定し、その軽油価格帯における算出上の燃料価格の上昇額を決めておく。また、改定及び廃止する場合の条件を、設定時に明確に荷主企業に示しておく必要がある。(表参照)

(3) 車両燃費の把握

燃料サーチャージ額を決めるために、自社の車両の燃費を把握する。

(4) 燃料サーチャージの額の算出

- ① 燃料価格上昇額を現在の軽油価格帯に対応させ、燃料価格上昇額を算出する。
- ② 距離制・時間制運賃に対応した燃料サーチャージ額を算出。

【距離制貸切運賃に対応した燃料サーチャージ額の算出式】

燃料サーチャージ額 = 走行距離(km) ÷ 燃費(km/L) × 算出上の燃料価格上昇額(円/L)



【計算例: 燃料価格100円/Lの際、燃費3km/Lの車両で150kmの輸送を行う場合】

1750円 = 150km ÷ 3km/L × 35円/L

燃料サーチャージ価格変動表(例)

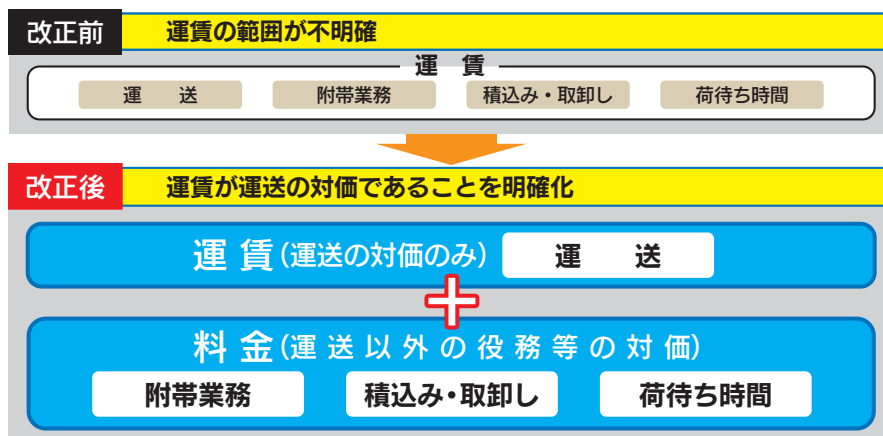
改定する価格帯 (A)	基準価格 (B)	燃料サーチャージ算 出上の価格(C)	算出上の燃料価格 上昇額(D)=C-B
65円未満	65円	サーチャージを廃止	
65~75円未満		70円	5円
75~85円未満		80円	15円
85~95円未満		90円	25円
95~105円未満		100円	35円
105~115円未満		110円	45円
115~125円未満		120円	55円

平成29年11月4日よりトラック運送における 運賃・料金の収受ルールが変わりました。

標準貨物自動車運送約款等の改正概要

① 「運賃」と「料金」の区別を明確化しました

運賃が運送の対価であることを明確化します。



※平成26年1月の改正により運賃・料金とは別に、燃料サーチャージと有料道路利用料を収受することが明確化されました。

② 「待機時間料」を新たに規定しました

荷主都合による
荷待ち時間の対価を
「待機時間料」とします。



③ 附帯業務の内容をより明確化しました

附帯業務の内容に「棚入れ」、
「ラベル貼り」等※を追加します。

※その他追加する附帯業務：「横持ち」、「縦持ち」、
「はい作業（倉庫等において箱等を一定の方法で
規則正しく積み上げたり崩したりする作業）」



標準貨物自動車運送約款とは？

国土交通省が制定するトラック事業者と荷主の契約書のひな形です。

荷主が行うべきこと

- ✓ **運送状に「運賃」と「料金」を区別して記載する。**
 - ▶ 運賃とは別に積込み・取卸し、附帯業務の料金を記載する必要があります。
- ✓ **運送以外の役務等が生じる場合はトラック事業者にその対価となる料金を支払う。**
 - ▶ 運送状に記載がない作業や荷待ち時間が発生した場合においても料金を支払う必要があります。

トラック事業者が行うべきこと

- ✓ **新標準約款を営業所に掲示する**
 - ▶ 約款を掲示していない場合、罰則の対象となります。
- ✓ **運賃・料金表の変更届出を行う**
 - ▶ 「積込料」「取卸料」「待機時間料」を新たに設定する必要があります。

問合せ先

国土交通省貨物課 ☎ 03-5253-8575

北海道運輸局貨物課 ☎ 011-290-2743
東北運輸局貨物課 ☎ 022-791-7531
関東運輸局貨物課 ☎ 045-211-7248
北陸信越運輸局貨物課 ☎ 025-285-9154
中部運輸局貨物課 ☎ 052-952-8037

近畿運輸局貨物課 ☎ 06-6949-6447
中国運輸局貨物課 ☎ 082-228-3438
四国運輸局貨物課 ☎ 087-802-6773
九州運輸局貨物課 ☎ 092-472-2528
沖縄総合事務局陸上交通課 ☎ 098-866-1836

または、全日本トラック協会、お近くの都道府県トラック協会へお問い合わせください。

契約の内容を書面化

できていますか？



法令違反となるおそれがあります!!

- 「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」では運送契約に際して、運送日時、附帯業務の内容、運賃・料金の額等の必要事項について書面で共有することをルール化しています。
- 運送事業者が再委託する場合、必要事項を全て記載した書面を交付しないことは下請法に違反するおそれがあります。



要注意! チェックポイント

- ☒ 附帯作業を含む業務内容・運賃等の重要事項が口約束となっていないですか。
- ☒ 契約書を保存していますか。



こんな取引を目指しませんか？

- 運送委託者は運送事業者と協議の上、運送内容や運賃・料金、その支払い方法等について合意する。
- その条件を書面化し、保存する。



附帯業務に対して料金を支払っていますか？

附帯業務は
させられるのに、
お金もらえないん
だよな…

附帯業務の例

横持ち

積み下ろし場所から貨物を移動させる。

ラベル貼り

貨物に値札等のラベルを貼る。

は分け

運送終了後の貨物を
方面別等に分ける。

棚入れ

倉庫内の棚に貨物を入れる。



法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者が契約にはない役務を無償で運送事業者に提供させることは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。



要注意! チェックポイント

- ☒ 契約にない附帯業務を無償で要求していませんか
- ☒ 運送以外の附帯業務に対して、適切な対価を支払っていますか。



こんな取引を目指しませんか？

- 契約時に十分な協議の上、附帯業務の範囲、費用負担等を明確化し、書面化する。
- 合意内容を定期的に見直し、実際の業務と齟齬があれば、十分な協議の上で契約を改める。



一方的に**低い運賃・料金**で 運送委託等を行っていませんか？



法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者が運送事業者との十分な協議なしに通常支払われる運賃・料金より著しく低い運賃・料金を不当に定めることは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。



要注意! チェックポイント

- ☒ 運賃・料金の設定に際して、運送事業者と十分に協議していますか。
- ☒ 運送委託者の事情のみで運賃・料金の引き下げ要請をしていませんか。

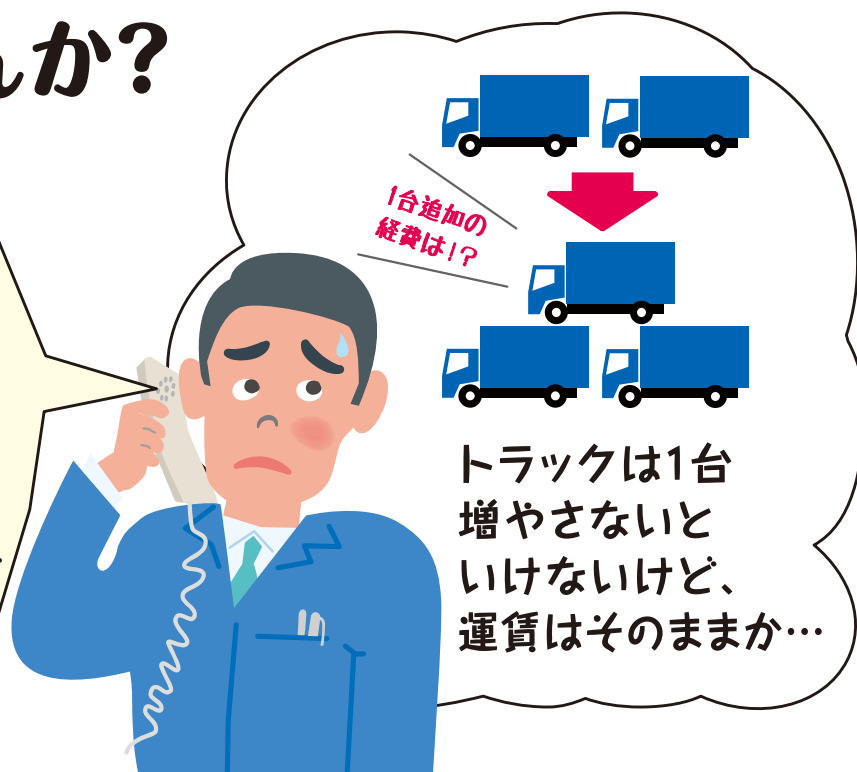


こんな取引を目指しませんか？

- 原価を踏まえた見積をもとに協議を行い、運賃・料金を設定する。また、定期的に協議の上、運賃・料金を見直す。
- 燃料価格上昇など突発的な事態に際しては、随時協議により運賃・料金を見直す。



追加運賃・料金の負担を 拒んでいませんか？



法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者の都合で契約内容を変更し追加費用が生じたにもかかわらず、費用負担をしないことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。



要注意! チェックポイント

- ☒ 当初依頼した条件を超えた荷物量の費用負担を拒んでいませんか。
- ☒ 出発地・到着地の急な変更により、追加の費用が生じるにもかかわらず、運賃・料金の負担を拒んでいませんか。



こんな取引を目指しませんか？

- 運送委託者は運送事業者との十分な協議により運送条件を設定する。
- 契約した業務内容に変更が生じた場合には、合理的な運賃・料金を再設定し、追加費用を負担する。



労働時間を守れない運送を強要していませんか？



法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者の指示により運送事業者が労働時間のルールを守れなくなった場合などには、荷主勧告(※)の対象となるおそれがあります。

(※) 荷主勧告の対象には直接の運送委託者のみならず、真荷主までが含まれます。



要注意! チェックポイント

- ☒ 運転者の労働時間のルールを守れないような運送依頼をしていませんか。
- ☒ 出発時間を遅らせるなど、運送事業者の法令遵守を阻害していませんか。



こんな取引を目指しませんか？

- 運送委託者は運送事業者と十分な協議の上、発着時間や運行ルートを決定する。
- 至急の運送を依頼する場合は、運送委託者が費用を負担することを前提に有料道路利用等について協議する。



荷待ち時間への対策を 放置していませんか？



法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者の都合により、荷待ち時間が生じるなど、労働時間等のルールを守れなくなる行為が見受けられる場合には、荷主勧告(※)の対象となるおそれがあります。
- また、運送委託者が出発時間を指定したにもかかわらず、運送委託者の都合により荷待ち時間が生じ、必要経費を支払わない場合には、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

(※) 荷主勧告の対象には直接の運送委託者のみならず、真荷主までが含まれます。



要注意! チェックポイント

- ☒ 運送委託者の都合による荷待ち時間の実態を把握し、対策をとっていますか。
- ☒ 運送委託者の都合により生じた荷待ち時間による追加費用(人件費等)の負担を拒んでいませんか。



こんな取引を目指しませんか？

- 荷待ち時間の実態やそれにより生じる課題を運送事業者と共有し、対策を講じる。
【例】 出荷スケジュール等を管理し、計画的に荷物を引き渡す。
- 運送委託者の都合により生じた荷待ち時間の追加費用を負担する。



有料道路の利用料金を負担していますか？

荷物の引渡しが遅くなったけど、
今からでも絶対に間に合わせてね!!

高速使わないと間に合わないけど...

そうやっていつも高速代払って
くれないんだよな...



法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者が有料道路の利用を前提とした運送を依頼しながら、有料道路利用料金の負担を拒むことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。



要注意! チェックポイント

- ☒ 有料道路の利用を前提とした運送を依頼した際、有料道路利用料金の負担を拒んでいませんか。



こんな取引を目指しませんか？

- 有料道路の利用が必要な依頼では、十分な協議の上、書面により有料道路利用料金の額とその負担者を明確化する。
- 運送事業者と契約内容・運賃・料金について定期的に話し合い、信頼関係を構築する。

燃料費・人件費の上昇分の負担を拒んでいませんか？



法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者が運送事業者から燃料費・人件費の上昇コストを運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。



要注意! チェックポイント

- ☒ 燃料費・人件費の上昇を踏まえた運賃・料金の見直しの協議を拒んでいませんか。
- ☒ 燃料サーチャージの導入要請があったにもかかわらず、協議を拒んでいませんか。



こんな取引を目指しませんか？

- 運送事業者と定期的に協議し、運賃・料金を見直す。
- 急激な燃料価格上昇など突発的な事態に際しては、随時協議により運賃・料金を見直す。



国土交通省 適正取引相談窓口 一覧

担当部局	担当部課	運輸支局担当部署	電話番号	担当部局	担当部課	運輸支局担当部署	電話番号
自動車局	貨物課		03-5253-8575				
北海道運輸局	自動車交通部	貨物課	011-290-2743	近畿運輸局	自動車交通部	貨物課	06-6949-6447
	札幌運輸支局	輸送・監査担当	011-731-7167		大阪運輸支局	輸送部門	072-822-6733
	函館運輸支局	輸送・監査担当	0138-49-8863		京都運輸支局	輸送・監査部門	075-681-9765
	室蘭運輸支局	輸送・監査担当	0143-44-3012		奈良運輸支局	企画輸送・監査部門	0743-59-2151
	帯広運輸支局	企画輸送・監査担当	0155-33-3286		滋賀運輸支局	企画輸送・監査部門	077-585-7253
	釧路運輸支局	輸送・監査担当	0154-51-2514		和歌山運輸支局	輸送・監査部門	073-422-2138
	北見運輸支局	企画輸送・監査担当	0157-24-7631	神戸運輸監理部	兵庫陸運部	輸送部門	078-453-1104
	旭川運輸支局	輸送・監査担当	0166-51-5272		自動車交通部	貨物課	082-228-3438
東北運輸局	自動車交通部	貨物課	022-791-7531	中国運輸局	広島運輸支局	輸送・監査担当	082-233-9167
	宮城運輸支局	輸送・監査部門	022-235-2515		鳥取運輸支局	輸送・監査担当	0857-22-4120
	福島運輸支局	輸送・監査部門	024-546-0343		島根運輸支局	輸送・監査担当	0852-37-1311
	岩手運輸支局	輸送・監査部門	019-638-2155		岡山運輸支局	輸送・監査担当	086-286-8122
	青森運輸支局	輸送・監査部門	017-739-1502		山口運輸支局	輸送・監査担当	083-922-5336
	山形運輸支局	企画輸送・監査部門	023-686-4712	四国運輸局	自動車交通部	貨物課	087-835-6365
	秋田運輸支局	企画輸送・監査部門	018-863-5813		香川運輸支局	企画輸送・監査部門	087-882-1357
関東運輸局	自動車交通部	貨物課	045-211-7248		徳島運輸支局	輸送・監査部門	088-641-4811
	東京運輸支局	輸送担当	03-3458-9233		愛媛運輸支局	輸送・監査部門	089-956-1563
	神奈川運輸支局	輸送担当	045-939-6801		高知運輸支局	輸送・監査部門	088-866-7311
	埼玉運輸支局	輸送・監査担当	048-624-1835	九州運輸局	自動車交通部	貨物課	092-472-2528
	群馬運輸支局	企画輸送・監査担当	027-263-4440		福岡運輸支局	輸送部門	092-673-1191
	千葉運輸支局	輸送・監査担当	043-242-7335		佐賀運輸支局	企画輸送・監査部門	0952-30-7271
	茨城運輸支局	輸送・監査担当	029-247-5244		長崎運輸支局	輸送・監査部門	095-839-4747
	栃木運輸支局	企画輸送・監査担当	028-658-7011		熊本運輸支局	輸送・監査部門	096-369-3155
	山梨運輸支局	企画輸送・監査担当	055-261-0880		大分運輸支局	輸送・監査部門	097-558-2107
北陸信越運輸局	自動車交通部	貨物課	025-285-9154		宮崎運輸支局	輸送・監査部門	0985-51-3952
	新潟運輸支局	輸送・監査部門	025-285-3124		鹿児島運輸支局	輸送・監査部門	099-261-9192
	長野運輸支局	輸送・監査部門	026-243-4642	沖縄総合事務局	運輸部	陸上交通課	098-866-1836
	石川運輸支局	輸送・監査部門	076-291-7853		陸運事務所	輸送部門	098-877-5140
	富山運輸支局	輸送・監査部門	076-423-0893				
中部運輸局	自動車交通部	貨物課	052-952-8037				
	愛知運輸支局	輸送担当	052-351-5312				
	静岡運輸支局	輸送・監査担当	054-261-1191				
	岐阜運輸支局	輸送・監査担当	058-279-3714				
	三重運輸支局	輸送・監査担当	059-234-8411				
	福井運輸支局	輸送・監査担当	0776-34-1602				

- トラック運送事業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、厚生労働省、国土交通省、学識経験者、荷主、トラック運送事業者等により構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を設置。
- 荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るためのパイロット事業について、平成28年度及び29年度の2か年度にわたって47都道府県で102事業を実施。
- パイロット事業で得られた長時間労働改善等の知見をガイドラインとして取りまとめ。
- 関係省庁と連携し、ガイドラインの横展開を図る。

長時間労働改善等に向けた対応例

【対応例 1】 予約受付システムの導入

【対応例 2】 パレット等の活用

【対応例 3】 荷主からの入出荷情報等の事前提供

【対応例 4】 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離

【対応例 5】 集荷先や配送先の集約

【対応例 6】 運転以外の作業部分の分離

【対応例 7】 出荷に合わせた生産・荷造り等

【対応例 8】 荷主側の施設面の改善

【対応例 9】 十分なリードタイムの確保による
安定した輸送の確保

【対応例 10】 高速道路の利用

【対応例 11】 混雑時を避けた配送

【対応例 12】 発注量の平準化

【対応例 13】 モーダルシフト

【荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン】

<http://www.mlit.go.jp/common/001260158.pdf> (国土交通省ホームページ)

「トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン」について

【ガイドラインのイメージ】

トラック運送機能の安定的・継続的な提供を可能とするために
～荷主・運送事業者双方の共通理解に向けて～

① **コンプライアンス（法令遵守）は、安全確保等の観点から重要です。**

○ トラックドライバーは、以下の改善基準告示(※1)を遵守する義務があります。

拘束時間 (始業から終業までの時間)	・ 1日(※2) 原則 13時間以内 最大 16時間以内 (15時間超えは週2回以内) ・ 1か月 293時間以内
休息期間 (勤務と勤務の間の自由な時間)	・ 継続して8時間以上
運転時間	・ 2日平均で、1日あたり9時間以内 ・ 2週間平均で、1週間あたり44時間以内
連続運転時間	・ 4時間以内

※1 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(平成元年労働省告示第7号)
※2 (1)1日拘束16時間を超える運送はできない
(2)週3日以上1日拘束15時間を超える運送はできない

② 「拘束時間」は、荷物を運んで運転している時間だけではなく、点検・回送運転・荷待・荷役・休憩等の時間も含まれます。

※拘束時間等のルールに加え、働き方改革関連法により、H36年4月(2024年4月)から、時間外労働時間について「年間960時間以内」の上限が設けられます。

③ **コンプライアンス違反を防ぐためには、**
・ 荷待や荷役時間の長時間化の抑制、
・ 高速道路等の利用による運転時間の短縮、等について、
荷主側の理解・協力が重要です。

ウェブサイト： 検品・ラベル貼り等の付帯作業の範囲については、荷主・運送事業者双方で協議した上で契約で定めておくことが重要です。

④ **法令を遵守しつつ運送機能が持続的に提供されるためには、運送に必要なコストが賄われることが重要です。**

○ トラック運送機能を持続的に提供していく上では、以下のようなコストが発生します。

(1) 直接費(運送費)
① 運行費、② 車両費、③ ドライバー人件費等、④ 自動車関連諸税・保険料、等

(2) 間接費
① 一般管理費、② 施設費、③ 事故処理費、④ 租税公課等

○ 法令を遵守しつつ持続的に運送機能が提供される上では、こうした必要となるコストを賄えることが重要となります。

運送に必要なコスト

約32%α

※1 福利厚生費比率は平成26年度全日本トラック協会加盟分析報告書に基く試算
※2 法定福利費率(雇用保険率)は厚生労働省(HP)より
※3 福利厚生費には法定福利費を含む
※4 平成26年度中小企業実態調査調査に基づく試算

【ガイドライン掲載URL: http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000041.html】

荷主の皆様へ…トラック運送事業者の法令違反行為に 荷主の関与が判明すると荷主名が公表されます！

荷主の関与の判断基準を明確化するとともに、荷主へ早期に協力要請を行うなど、新たな荷主勧告制度の運用を平成29年7月1日から開始しました。

トラック運送事業者の法令違反行為

1 「ドライバーの労働時間のルール違反」(過労運転防止措置義務違反)

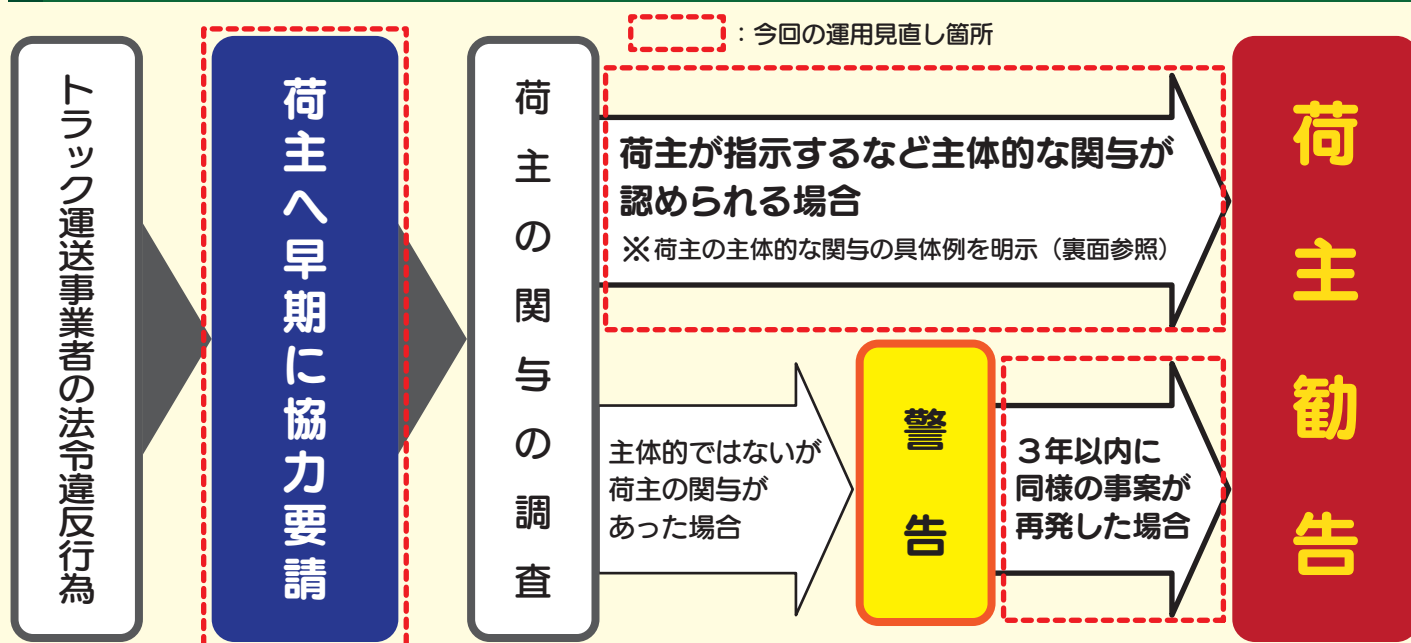
労働時間の主なルール (平成13年8月20日 国土交通省告示第1365号)

拘束時間 (始業から終業までの時間)	・1日 原則 13 時間以内 最大 16 時間以内 (15 時間超えは 1 週間 2 回以内) ・1 か月 293 時間以内
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	・継続 8 時間以上
運転時間	・2 日平均で、1 日あたり 9 時間以内 ・2 週間平均で、1 週間あたり 44 時間以内
連続運転時間	・4 時間以内

2 「道路法(車両制限令)違反」(車両の総重量、軸重等の一般的制限値又は許可値を超える車両の運行)

3 「道路交通法違反」(過積載運行、速度超過等)

新たな荷主勧告制度の概要



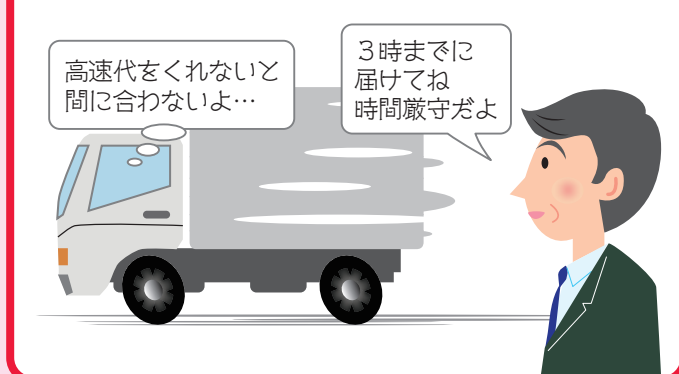
荷主勧告に該当すると想定される荷主の主体的な関与の具体例

荷主の関与についての調査（荷主勧告該当性調査）を実施

① 荷待ち時間の恒常的な発生



② 非合理的な到着時刻の設定



③ やむを得ない遅延に対するペナルティ



④ 重量違反等となるような依頼



調査の結果、上記の事例に
該当する場合

荷主勧告を発動

荷主名の公表

「荷主勧告制度」とは？

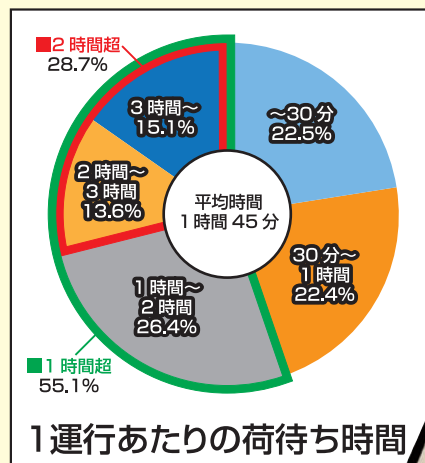
「荷主勧告」は、貨物自動車運送事業法第64条に基づき、トラック運送事業者の過積載運行や過労運転防止措置義務違反等の違反行為に対し行政処分を行う場合に、当該違反行為が荷主の指示によるなど主として荷主の行為に起因するものと認められるときは、国土交通大臣が当該荷主に対し違反行為の再発防止のための適切な措置を執るべきことを勧告するもの。

勧告を発動した場合には、当該荷主名及び事案の概要を公表します。

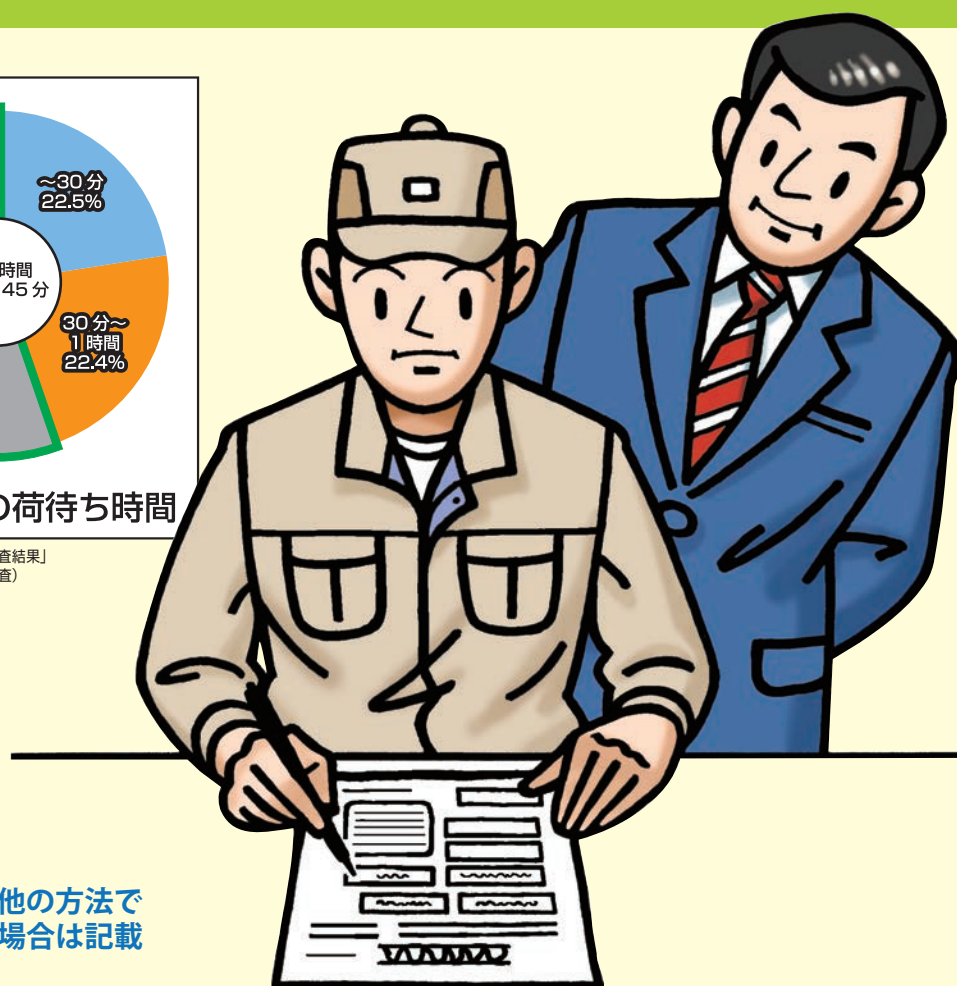
また、法律に基づく勧告のほか、①勧告には至らないものの違反行為への関与が認められる荷主に対する「警告」、②関係機関からの法令違反情報等をもとに関係する荷主を特定し早期に働きかけを行う「協力要請」といった措置を通達により設けています。

平成29年7月1日から、 荷主都合30分以上の荷待ちは 「乗務記録」の記載対象です。

トラックドライバーの荷待ち時間削減と適正取引構築のために



出典：「トラック輸送状況の実態調査結果」
(国土交通省、平成27年調査)



記載はカンタン。
荷主都合による荷待ち時間が30分を超えたら、
集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、
荷積み・荷卸しの開始・終了日時などを書くだけです。

※デジタコなど他の方法で
記録している場合は記載
不要です。

トラックドライバーの長時間労働の要因の一つとなっている荷待ち時間。これを削減するためには、トラックドライバーの乗務実態を把握する必要があります。そこで、国土交通省では「貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令」を平成29年5月31日に公布、29年7月1日に施行しました。この省令は、トラックドライバーが車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合、荷主の都合により、30分以上待機したときは「集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、荷積み・荷卸しの開始・終了日時」などを乗務記録の記載対象として追加するものです。

国土交通省では、今回の一部改正により、荷待ち時間等の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取り組みを促進するとともに、国としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長い荷待ち時間や長時間労働を生じさせている荷主に勧告等を行うにあたっての判断材料とします。

ムダな荷待ち時間を減らし、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、荷主都合による荷待ち時間が30分以上あった場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低1年間は保存してください。

荷待ち時間等の記録義務付け

(貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正)にともなう

乗務記録付票【記載例】

集貨・荷卸しのパターン例（サンプル）

① 集貨地点等に到着（乗務記録記載）

- ②-1 荷待ち待機 (20分：荷主都合)
- ③-1 附帯業務 (20分：本来業務)
- ②-2 再荷待ち待機 (20分：荷主都合)
- ③-2 附帯業務 (30分：荷主都合)
- ④ 荷積み (60分：本来業務)

⑤ 集貨地点等を出発（乗務記録記載）

※ 上記の場合、(②-1)+(②-2)=待機時間 40 分

「乗務記録記載要件【荷主都合による（荷待ち待機時間 30 分以上）】に合致」

記載は
こんなにカンタン。
集貨地点等と時刻を書き込むだけ!

記入見本のように、集貨地点等への到着時刻、荷待ち待機の開始・終了時刻、附帯業務の開始・終了時刻、荷積み・荷卸しの開始・終了時刻などの必要事項をご記入ください。記録用紙は、必要な項目が記載されていれば、各事業者で作成した様式で構いません。

記入見本

荷待ち時間記録(例)

(平成 29 年 7 月 12 日)

※ 車両総重量 8t 以上又は最大積載量 5t 以上の車両が対象

車両番号：()
集貨地点等（荷積み地 / 荷卸し地 / 附帯業務実施地）：(☐食品☐物流センター)

①	荷主指定の到着時刻（有る場合）	集貨地点等への到着時刻
	9 時 00 分	8 時 00 分

②-1	荷待ち待機 開始・終了時刻	→	荷主都合による荷待ち待機の合計時間
②-2	9 : 00 ~ 9 : 20 9 : 40 ~ 10 : 00		
			時間 40 分

③-1	附帯業務 開始・終了時刻
③-2	9 : 20 ~ 9 : 40 10 : 00 ~ 10 : 30

④	<u>荷積み</u> / 荷卸し 開始・終了時刻
	10 : 30 ~ 11 : 30

⑤	集貨地点等からの出発時刻
	11 時 30 分

注

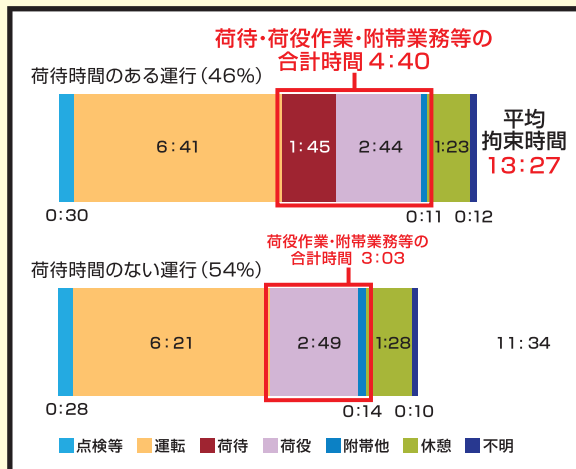
- 1 集貨地点等に到着した時刻（荷主から指定された場合は当該時刻）から出発した時刻までに、荷主の都合により待機した時間の合計が30分未満の場合は記録不要です。
- 2 また、必要事項をデジタコなど他の方法で記録している場合は記載不要です。
- 3 現在使用中の「乗務記録」に記載する方法もあります。

※この事例・様式は、見本として示したものです。

令和元年6月15日から、ドライバーが荷役作業や附帯業務を行った場合、当該作業は、「乗務記録」※の記載対象となります。

※「乗務記録」は法令に基づきトラック運送事業者が記録及び保存することが義務付けられているものです。

トラックドライバーの長時間労働の是正と適正取引構築のために



出典：「トラック輸送状況の実態調査結果」
(国土交通省：平成27年調査)

※ 荷主との契約書に、実施した荷役作業等が全て明記されている場合は、荷役作業等に要した時間の合計が1時間以上となった場合が対象となります。

また、記録内容について荷主が確認したか、あるいは荷主の確認が得られなかったかについても記録対象となります。



トラック運送業界では、ドライバーの長時間労働の是正が喫緊の課題ですが、長時間の荷待時間の発生に加え、荷主との契約に定めがない荷役作業等の発生により当初の運行計画が崩れることが、ドライバーの拘束時間に関する基準を超過する状況を招き、コンプライアンスを確保した運行を妨げる一因となっています。

こうした状況を踏まえ、国土交通省では「貨物自動車運送事業輸送安全規則」を改正しました（令和元年5月10日：公布、同年6月15日：施行）。

この省令改正は、トラックドライバーが**車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合**に、集貨地点等で積み込み若しくは取卸し又は附帯業務（以下「荷役作業等」という。）

を実施した場合も乗務記録の記載対象として追加するものです（荷待については、平成29年7月に既に記載対象となっています）。

国土交通省では、今回の一部改正により、より詳細に荷役作業等の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取組みを一層促進するとともに、国としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長時間労働を生じさせている荷主に勧告等を行うにあたっての判断材料とします。

荷役作業等の負担を軽減し、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、記録対象となる荷役作業等が発生した場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低1年間は保存してください。

荷待時間・荷役作業等の記録義務付け(貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正)に伴う乗務記録付票【記載例】

※荷待については、平成 29 年 7 月に既に記載対象となっています。

【発荷主側で荷物の積込み時に荷待・荷役作業等が発生し、
契約書に当該荷役作業等の全てが明記されている場合】

パターン例 (サンプル A)				
8 : 45	集貨地点に到着			
9 : 00	到着時間の指定時刻 (荷主都合の待機 : 20分)			
9 : 20 ~ 9 : 40	附帯業務①(荷造り) (荷主都合の待機 : 20分)			→ 20 分
10 : 00 ~ 10 : 30	附帯業務②(ラベル貼り)			→ 30 分
10 : 30 ~ 11 : 30	積込み			→ 60 分
11 : 30	出発			

※荷役作業等が契約書に明記されている場合、合計で 1 時間以上 (110 分) となるため記載要件に該当します。

【着荷主側で荷物の取卸し時に荷待・荷役作業等が発生し、
契約書に当該荷役作業等の全てが明記されている場合以外】

パターン例 (サンプル B)				
15 : 45	荷卸し地点に到着			
16 : 00	到着時間の指定時刻 (荷主都合の待機 : 40分)			
16 : 40 ~ 17 : 00	取卸し (荷主都合の待機 : 20分)			→ 20 分
17 : 20 ~ 17 : 50	附帯業務 (梱入れ)			→ 30 分
17 : 50	出発			

※荷役作業等の合計時間が 50 分ですが、契約書に明記されていないので記載要件に該当します。

記入見本 荷待時間・荷役作業等記録票(例)

荷主名：株式会社○○ 車両番号：○○○○○

日付	担当ドライバー	集貨地点等	到着時刻	到着時間の指定時刻
O/A	OO OO	OO物流センター	8 : 45	9 : 00
荷待待機 開始・終了時刻	荷待時間	附帯業務の 開始・終了時刻	積込み・取卸しの 開始・終了時刻	出発時刻
9 : 00 ~ 9 : 20 9 : 40 ~ 10 : 00	40分	9 : 20 ~ 9 : 40 10 : 00 ~ 10 : 30	10 : 30 ~ 11 : 30	11 : 30
ドライバーが実施した荷役作業等の内容 (発・着) 荷主側担当者確認欄 得られなかった場合				
1. 積込み (手荷役・機械荷役) 2. 取卸し (手荷役・機械荷役) 3. 荷造り 4. 仕分 5. 検収・検品 6. 検待ち 7. 検待ち 8. 梱入れ 9. ラベル貼り 10. はい作業 11. その他 ()				

※別途デジタコなど他の方法で記録・保存している場合は、当該項目については記載不要です。
※契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合は、所要時間が 1 時間未満であれば荷役作業等についての記載は不要です。
※(発・着) 荷主側担当者確認欄」には、発地においては荷主側の荷出しの担当者等の、着地においては荷受けの担当者等の、サイン等を記入してください。

記入見本 荷待時間・荷役作業等記録票(例)

荷主名：株式会社●● 車両番号：●●●●●

日付	担当ドライバー	集貨地点等	到着時刻	到着時間の指定時刻
●/▲	●● ●●	●●物流センター	15 : 45	16 : 00
荷待待機 開始・終了時刻	荷待時間	附帯業務の 開始・終了時刻	積込み・取卸しの 開始・終了時刻	出発時刻
16 : 00 ~ 16 : 40 17 : 00 ~ 17 : 20	60分	17 : 20 ~ 17 : 50	16 : 40 ~ 17 : 00	17 : 50
ドライバーが実施した荷役作業等の内容 (発・着) 荷主側担当者確認欄 得られなかった場合				
1. 積込み (手荷役・機械荷役) 2. 取卸し (手荷役・機械荷役) 3. 荷造り 4. 仕分 5. 検収・検品 6. 検待ち 7. 検待ち 8. 梱入れ 9. ラベル貼り 10. はい作業 11. その他 ()				

※別途デジタコなど他の方法で記録・保存している場合においては、当該項目については記載不要です。
※契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合は、所要時間が 1 時間未満であれば荷役作業等についての記載は不要です。
※(発・着) 荷主側担当者確認欄」には、発地においては荷主側の荷出しの担当者等の、着地においては荷受けの担当者等の、サイン等を記入してください。

改正の目的

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、令和6年度から時間外労働の限度時間が設定される(＝働き方改革法施行)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こと等に鑑み、所要の措置を講じる。

改正の概要

【公布日：平成30年12月14日】

1. 規制の適正化

① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化

- ・ 欠格期間の延長(2年⇒5年)
- ・ 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
- ・ 密接関係者(親会社等)が許可の取消処分を受けた者の参入制限 等

② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

- ・ 安全性確保(車両の点検・整備の確実な実施等)
- ・ 事業の継続遂行のための計画(十分な広さの車庫等)
- ・ 事業の継続遂行のための経済的基礎(資金) 等

③ 約款の認可基準の明確化

荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化

→ 原則として運賃と料金とを分別して収受
＝「運賃」：運送の対価 「料金」：運送以外のサービス等

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化 (許可後、継続的なルール遵守)

① 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

② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- ・ 車庫の整備・管理
- ・ 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

3. 荷主対策の深度化 ※「荷主」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難(例：過労運転、過積載等)

→ 荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施

① 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、荷主の配慮義務を設ける

② 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

③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【令和5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がある場合
→ ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有
② 国土交通大臣が、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がある場合
→ 国土交通大臣が、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場合
→ 国土交通大臣が、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がある場合→ 公正取引委員会への通知

4. 標準的な運賃の告示制度の導入 【令和5年度末までの時限措置】

【背景】 荷主への交渉力が弱い等

→ 必要なコストに見合った対価を収受しにくい

→ 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない

法令遵守して運営する際の参考となる運賃が効果的

標準的な運賃の告示制度の導入

(労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため)
国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

施行日：(1.・2.) 令和元年11月1日 (3.) 令和元年7月1日 (4.) 公布日から起算して2年を超えない範囲内において政令で定める日

貨物自動車運送事業法改正に伴う関係省令・通達の改正について（主な改正事項）

公布・発出：令和元年8月1日、施行：令和元年11月1日

1. 欠格事由の対象となる「密接関係者」の範囲 【省令・通達】

改正法において、欠格事由として、
「『許可を受けようとする者と密接な関係を有する者』（親会社等）が5年以内に許可の取消を受けている場合」が追加。

→ 「密接関係者」の具体的要件を規定

- 【例】・「許可を受けようとする者の議決権の過半数を所有していること」
- ・「申請者の株主と株主の構成が類似していること」 等

2. 許可時の審査の拡充 【通達】

新規参入の許可時の審査事項を拡充

- 【例】・申請前の行政処分歴を確認する期間を、従来の倍程度に延長する。（例：3ヶ月→6ヶ月等）
- ・資金計画に係る費用（人件費・燃料費・車両費等）を、より長期間を見込んで計上することを求める。

3. 事業計画の変更の際の審査の拡充 【省令・通達】

（1）事業用自動車の数に係る事業計画の変更

（現行）事業計画の変更は原則認可が必要である一方、「営業所に配置する車両数の変更」については、一律に事前届出。

- 認可基準に適合しないこととなるおそれがある場合については、認可の対象とする。
- 【例】・最低車両台数（5両）未滿となる場合 ・一定規模以上の増車を行う場合
- ・法令遵守が十分でないおそれがあると認められる場合（密接関係者が5年以内に許可の取消しを受けている等）

（2）法令遵守能力の審査事項の拡充

事業規模の拡大となる認可申請（営業所の新設等）について、法令遵守の状況に関する審査を強化することとする。

- 【例】・貨物自動車運送適正化事業実施機関による適正化事業の結果等を踏まえ、法令遵守が十分に行われていないと認められるものでないこと。
- ・一定期間、自らの責による重大事故を発生させていないこと。 等

改正貨物自動車運送事業法〈荷主関連部分〉

荷主の理解・協力を得て、トラックドライバーの働き方改革・法令遵守を進められるようにするための改正が行われました

トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しており、我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないようにするためには、ドライバーの長時間労働の是正等の働き方改革を進め、コンプライアンスが確保できるようにする必要があります。

そのためには、荷主や配送先の都合による長時間の荷待ち時間や、ドライバーが労働時間のルールを遵守できないような運送の依頼等を発生させないことが重要であり、**荷主の理解と協力が必要不可欠**です。

※「荷主」には着荷主や元請事業者も含まれます。

改正事項

令和元年7月1日から施行

①荷主の配慮義務が新設されました

- 荷主は、トラック運送事業者が法令を遵守して事業を遂行できるよう、必要な配慮をしなければならないこととする責務規定が新設されました。

②荷主への勧告制度が拡充されました

- 荷主勧告制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者が追加されました。
- 荷主に対して勧告を行った場合には、その旨を公表することが法律に明記されました。

③違反原因行為をしている疑いがある荷主に対して、国土交通大臣が働きかけ等を行います

(令和5年度末までの時限措置)

- 国土交通大臣は、「**違反原因行為**」※(トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為)をしている疑いのある荷主に対して、関係省庁と連携して、トラック運送事業者のコンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であることについて理解を求める「**働きかけ**」を行います。
- 荷主が違反原因行為をしていることを疑うに足る相当な理由がある場合等には、「**要請**」や「**勧告・公表**」を行います。
- トラック運送事業者に対する荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合には、「**公正取引委員会に通知**」します。

※違反原因行為の例



荷主の都合による長時間の荷待ち時間が恒常的に発生
⇒**過労運転防止義務違反を招くおそれ**



適切な運行では間に合わない到着時間の指定
⇒**最高速度違反を招くおそれ**



積み込み直前に貨物量を増やすよう指示
⇒**過積載運行を招くおそれ**

違反原因行為を荷主がしている疑いがあると認める場合

働きかけ

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

要請してもなお改善されない場合

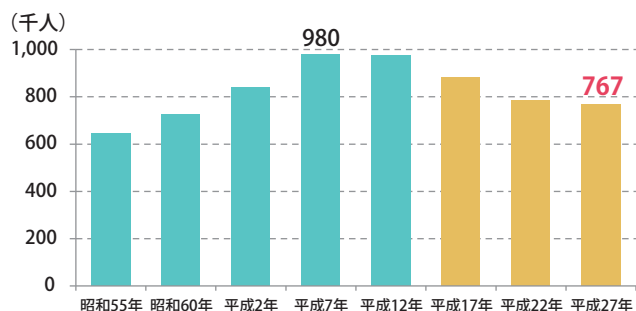
勧告・公表

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

- トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しています。
- 我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないよう、荷主側の理解と協力の下で、ドライバーの労働条件の改善等の働き方改革を進める必要があります。
- 荷主側でも、トラックドライバーの労働環境の現状や労働時間のルールをしっかりと把握し、トラック運送事業者がコンプライアンスを確保できるよう、必要な配慮をしなければなりません。

トラック運転者はピーク時より**減少**

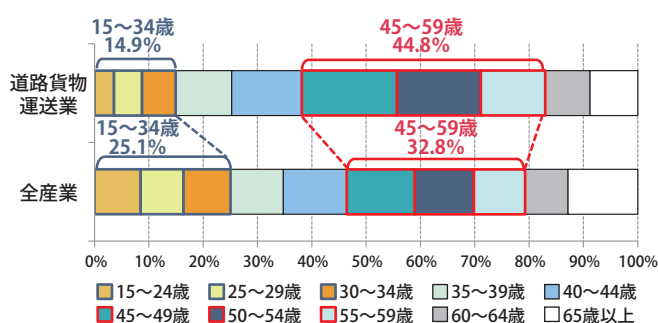
道路貨物運送業における
自動車運転従事者数の推移



(出典) 国勢調査を基に作成

トラック運転者は**高齢化**

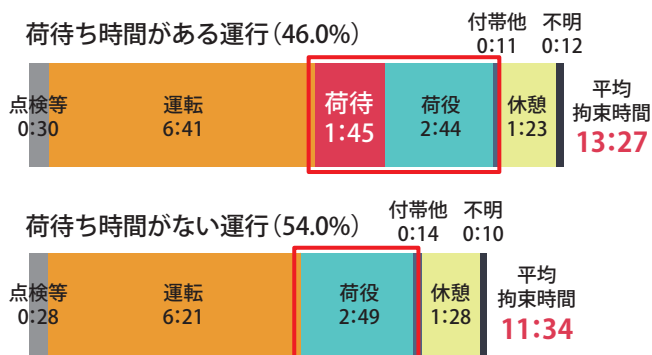
道路貨物運送業と全産業の
年齢階級別就業者数構成比比較



(出典) 労働力調査(平成30年12月)より作成

長時間の荷待ち・荷役作業が発生

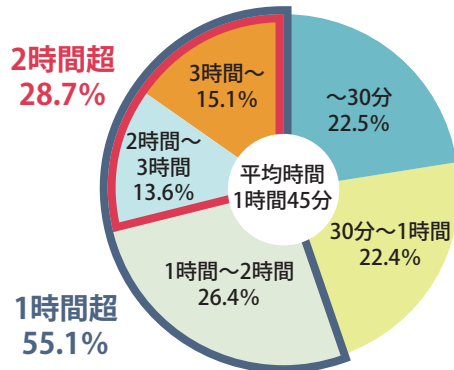
1 運行あたりの平均拘束時間とその内訳



(出典) トラック輸送状況の実態調査(平成27年)

2 時間を超える荷待ちが **約3割**

1 運行あたりの荷待ち時間



(出典) トラック輸送状況の実態調査(平成27年)

トラック運送事業者はトラックドライバーに以下の**労働時間のルール**を守らせる必要があります、**違反した場合は処分**を受けることになります

● 労働時間のルール「改善基準告示」厚生労働大臣が定めた基準です

拘束時間 (始業から終業までの時間)	・1日 原則 13 時間以内 最大 16 時間以内 (15 時間超えは 1 週間 2 回以内) ・1 か月 293 時間以内
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	・継続 8 時間以上
運転時間	・2 日平均で、1 日あたり 9 時間以内 ・2 週間平均で、1 週間あたり 44 時間以内
連続運転時間	・4 時間以内

詳しくは厚生労働省の HP (<https://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/040330-10.html>) をご覧ください。

