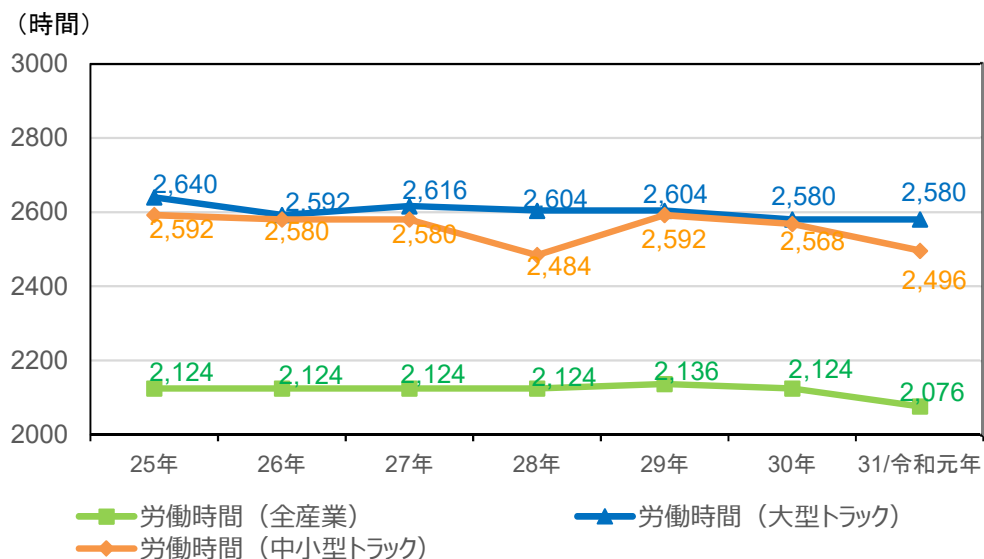


トラック運送業の取引の適正化

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

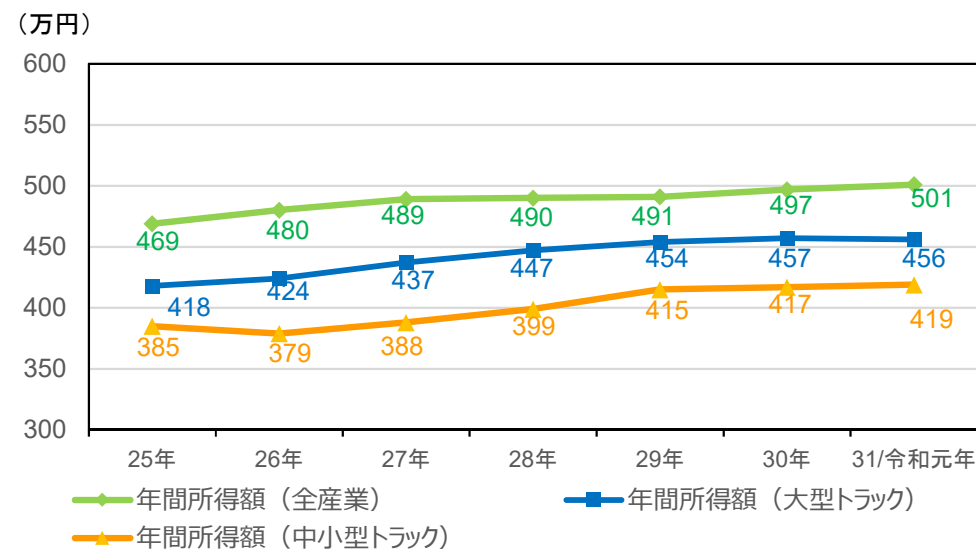
①労働時間

全職業平均より約2割長い。



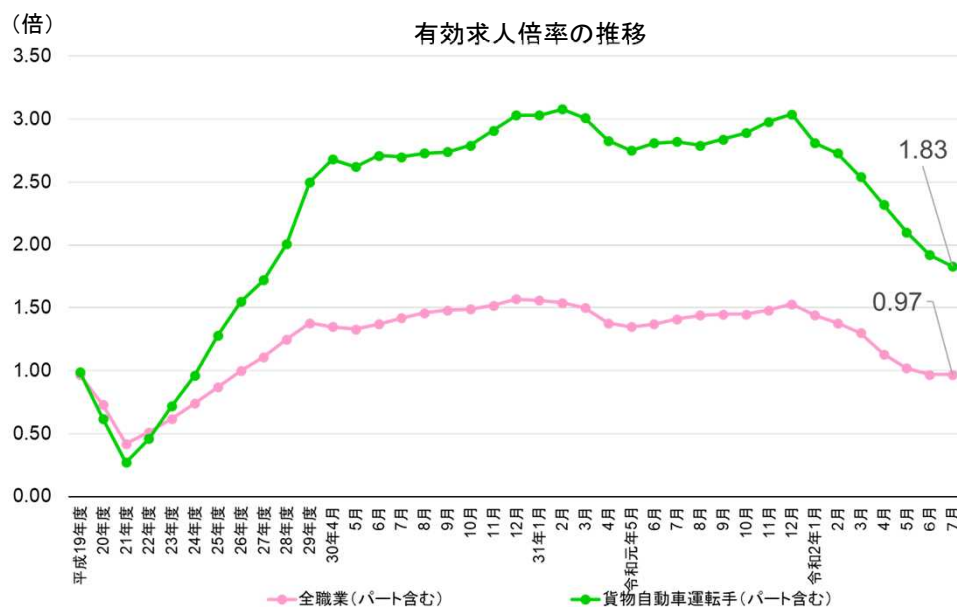
②年間賃金

全産業平均より約1割～2割低い。



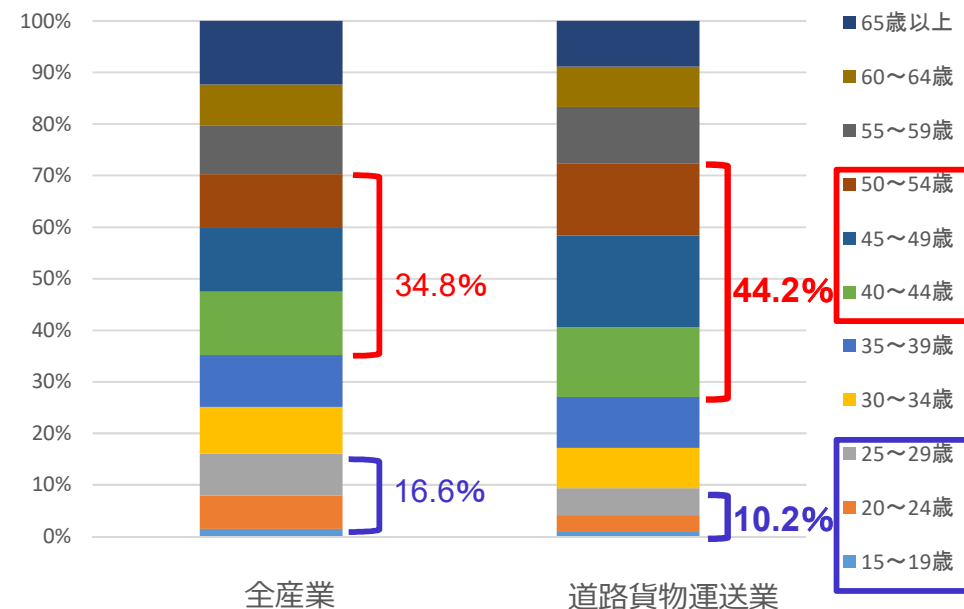
③人手不足

全職業平均より約2倍高い。



④年齢構成

全産業平均より若年層の割合が低く、高齢層の割合が高い。



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へ、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

令和2年2月4日
自動車局貨物課

引越時期の分散に御協力をお願いします！

～3月の引越件数は通常月の約2倍！混雑時期を外してスムーズな引越を～

引越は、3月から4月にかけて依頼が集中します。ピーク時期の引越を避けるなどの引越時期の分散に御協力をお願いします。

1. 引越時期の分散について

例年、引越事業においては、**3月から4月にかけて依頼が集中**しているため、国土交通省では、引越時期の分散に向けて昨年から経済団体等を通じて利用者の方々に呼びかけを行っているところです。

引越時期の分散については、**引越サービスの利用者の方々にも大きなメリット**があり、例えば、昨年、引越時期を最繁忙期から避けていただいた利用者の方々から、以下のような声が上がっています。

【引越サービスの利用者の方々からの声】

『3月末の土日の引越と比べて、**引越代金が安くなった**』
『会社の従業員の引越に係る**コストを抑えることができた**』
『3月の最終週から引越時期をずらすことで、**予約が取りやすくなった**』

平成30年度における大手引越事業者5社の引越件数

月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
件数	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	2000

【令和2年3月】

最繁忙期を避けることで、社員の引越に係るコストをかなり抑えることができるようになったという企業も。

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

引越予約状況カレンダー

平成31年2月17日時点

やや空きがある

混雑している

非常に混雑している

(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

5

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）

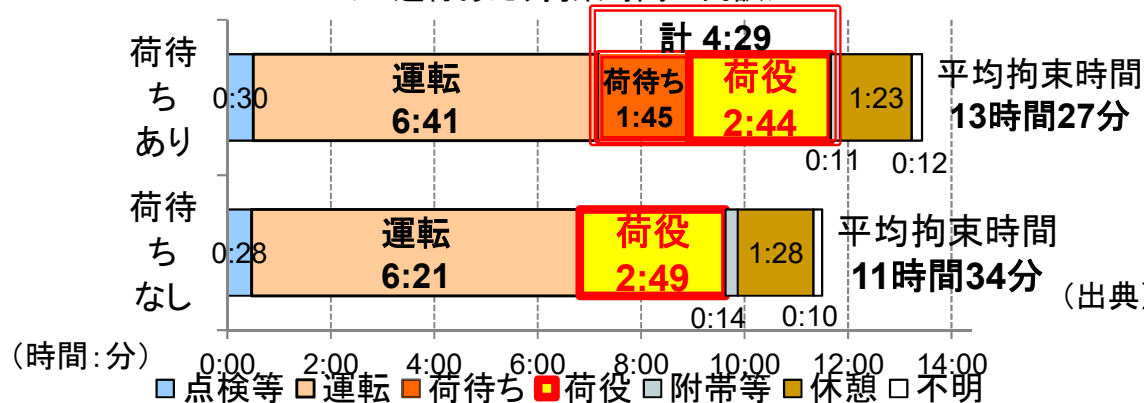
衆議院	➤自動車運転業務については長時間労働の実態があることに留意し、改正法施行後五年後の特例適用までの間、過労死の発生を防止する観点から改善基準告示の見直しを行うなど必要な施策の検討を進めること
参議院	➤時間外労働時間の上限規制が五年間適用猶予となる自動車運転業務等については、その期間においても時間外労働時間の削減に向けた実効性ある取組を、関係省庁及び関係団体等の連携・協力を強化しつつ推し進めること。 ➤自動車運転業務については、過労死等の防止の観点から、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の総拘束時間等の改善について、関係省庁と連携し、速やかに検討を開始すること。

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。

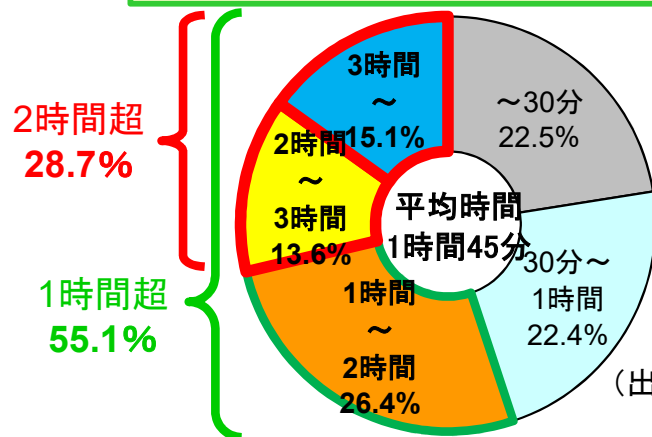
荷待ちや荷役がトラック運転者の長時間労働の要因

<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



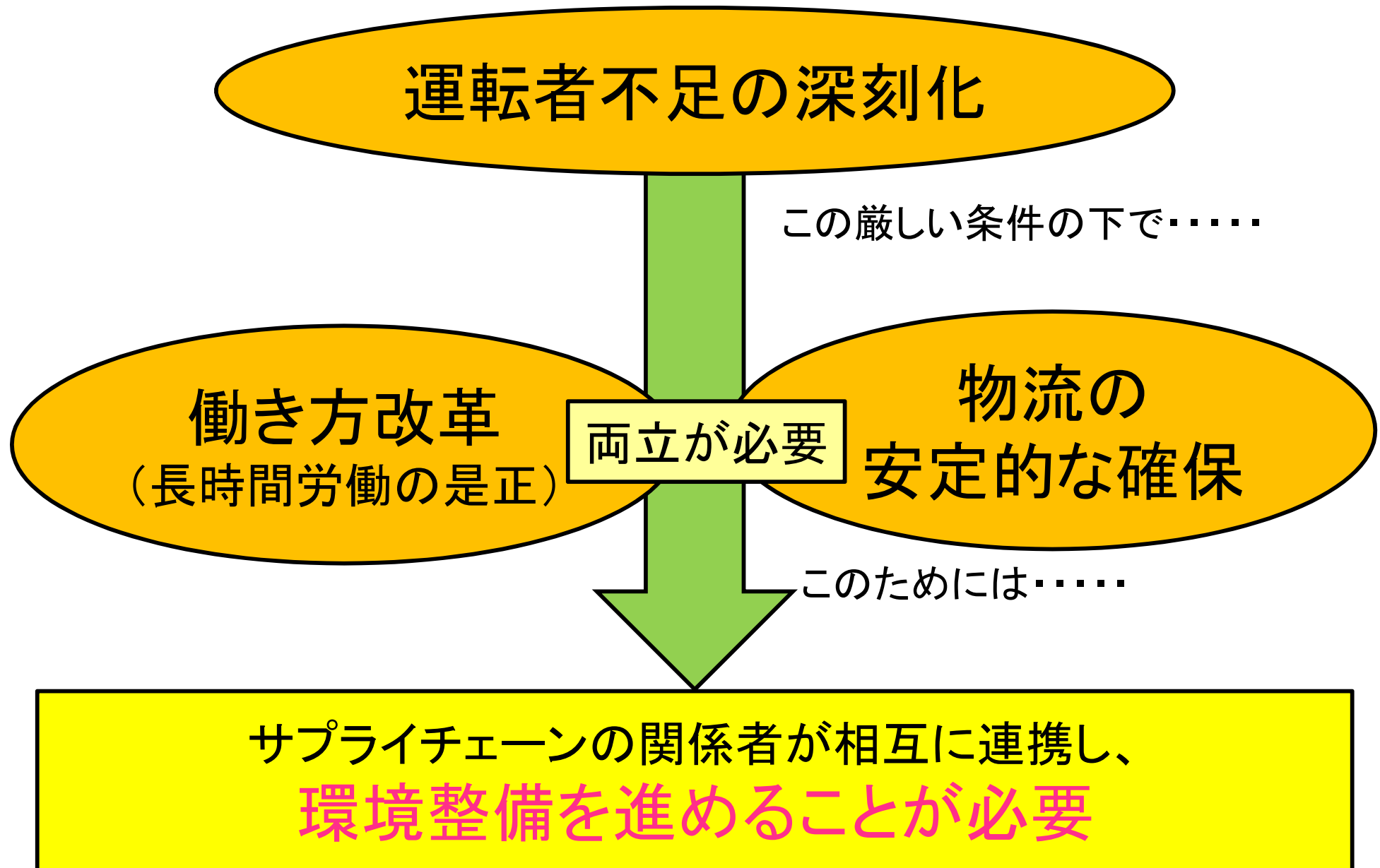
(出典)国土交通省・厚生労働省
「トラック輸送状況の実態調査」
(平成27年)より作成

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

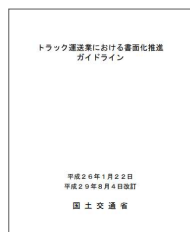
「ホワイト物流」推進運動の背景



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と呼びかけ

- 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56%**
- 「ホワイト物流」に協力する旨の行動宣言をした荷主等： **約1,000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回程度）

- ⇒ 昨年10月に中央協議会を開催し、書面化の浸透状況等に係る調査を実施。
- ⇒ 引き続き、調査結果等を踏まえた更なる浸透を図る。

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

- ⇒ 昨年10月以降全国10ブロックで実施（12月までに全国で開催済）

③ 地方協議会において、課題改善策等について地域特有の課題の深度化を図る。

※ 中央協議会の構成（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
- ・ 厚労省・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

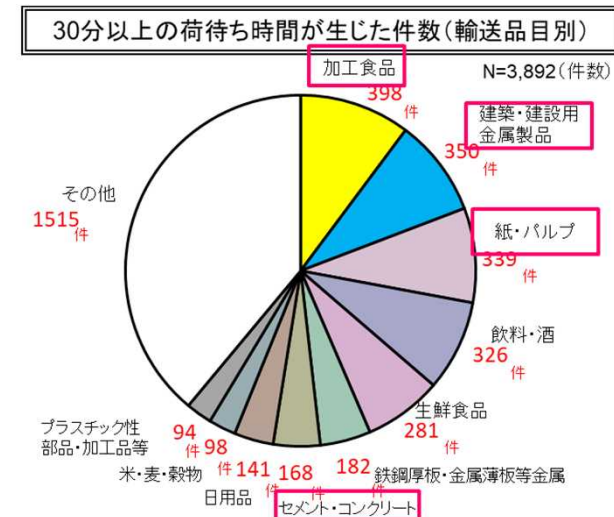
目的： 荷主とのパートナーシップの推進を図り、健全な競争環境を整備することで、トラック運送業における適正取引を推進すること

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らせたことを理由に、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

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 (加工食品、建設資材、紙・パルプ(洋紙板紙・家庭紙)物流編)について

1. ガイドライン策定の経緯

- トラック運送業においては、ドライバー不足が大きな課題となっており、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携して、取引慣行上の課題も含めてサプライチェーン全体で解決を図っていくことが必要。
- 一方、個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあるところであり、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- このため、荷待ち件数が特に多い加工食品、建設資材、紙・パルプの各分野の物流について、課題の抽出を図るとともに、トラック運送事業者及び発着荷主が参画して長時間労働の改善を図るため懇談会を設置。懇談会の検討の成果としてガイドラインを策定。



2. ガイドラインの構成

【まえがき】

- ガイドライン策定の経緯とトラック運送事業の現状
 - (1) 今後のトラック運送事業の見通し、(2) トラック運送事業を取り巻く制度面の変遷、(3) トラック運送事業の健全な発展に向けて

【本編】

- 輸送品目別物流における現状・課題、解決の方向性の整理
- 取引環境と長時間労働の改善に向けた具体的な取組み事例等

【あとがき】

- 輸送品目別物流における今後の取組みの方向性
- おわりに (サプライチェーン関係者へのメッセージ)



各ガイドラインの概要

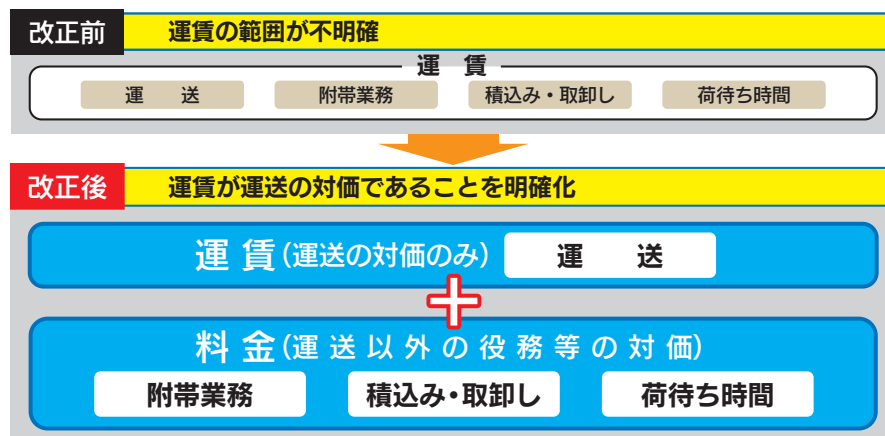
品目	主な課題	解決方策	今後の取組の方向性
加工食品	「1／3ルール」、年月日表示の賞味期限等業界特有の慣習が存在 - 多種多様な製品サイズが存在 ⇒複雑かつ長時間にわたる検品作業 ⇒長時間にわたる荷役作業	- 賞味期限の年月表示化等による検品作業の効率化 - QRコード等の活用による伝票情報の電子化 - パレットサイズや外装サイズの統一、外装表示の標準化	- 事前出荷情報の提供と伝票情報の電子化の組み合わせ等による検品レスの実現 - 物流標準化アクションプランに沿った標準化の取組の推進
建設資材	- 天候や道路事情等により計画どおりに搬出入が進まないことが日常的 ⇒トラックの荷待ちへの関心が薄い - 多種多様な製品を邸別に仕分け ⇒複雑かつ長時間にわたる検品作業	- 工事現場における事前の段取りをデジタル化したうえで「見える化」と「精緻化」し、関係者の円滑な情報共有を推進 - 運送と荷役の分離の推進 - 複数のユーザーが一貫して活用できる標準コードを導入し、入出荷検品を目視から電子化	- 元請業者による物流へのマネジメントの強化 - 伝票情報や物流情報を現場が容易にアクセスできる環境整備を促進
紙・パルプ (洋紙・板紙)	製品での差別化ができず、不十分なリードタイムや少量多頻度納品、附帯作業等の差別化による受注競争の商習慣が定着 ⇒低積載率での運行 ⇒附帯作業の実施による長時間労働	- 発着荷主を含めた関係者間で十分な協議を行い、リードタイムや少量多頻度納品の緩和、平準化、附帯作業の軽減等の対策を実施 - 発注者の製造計画等を関係者で共有化・見える化する取り組みを推進	- サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担 - 共同保管・共同輸送の実現に向けた取組みの推進 - 荷役の機械化を推進
紙・パルプ (家庭紙)	- 製品単価が安価であるため、パレット化のための投資が進まない ⇒手荷役による長時間労働 - 製品が安価かつ嵩張るため、小売りの物流センターでは取り扱われず、かつ、小売店舗での保管も困難 ⇒家庭紙のみを少量多頻度で毎日納品	- 発着荷主の連携によるパレット化 - 物流負荷を軽減させるコンパクト製品の切替	- サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担 「手積み手卸しの解消」を共通認識に、パレット化の早急な促進 - 消費者へ製品メリットの積極的な周知を行うなど、コンパクト製品の普及促進

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

近畿運輸局貨物課

☎ 06-6949-6447

東北運輸局貨物課

☎ 022-791-7531

中国運輸局貨物課

☎ 082-228-3438

関東運輸局貨物課

☎ 045-211-7248

四国運輸局貨物課

☎ 087-802-6773

北陸信越運輸局貨物課

☎ 025-285-9154

九州運輸局貨物課

☎ 092-472-2528

中部運輸局貨物課

☎ 052-952-8037

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に、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

- 梱入れ** 倉庫内の棚に貨物を入れる。
- は分け** 運送終了後の貨物を
方面別等に分ける。
- ラベル貼り** 貨物に値札等のラベルを貼る。
- 横持ち** 積み下ろし場所から貨物を
移動させる。



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。

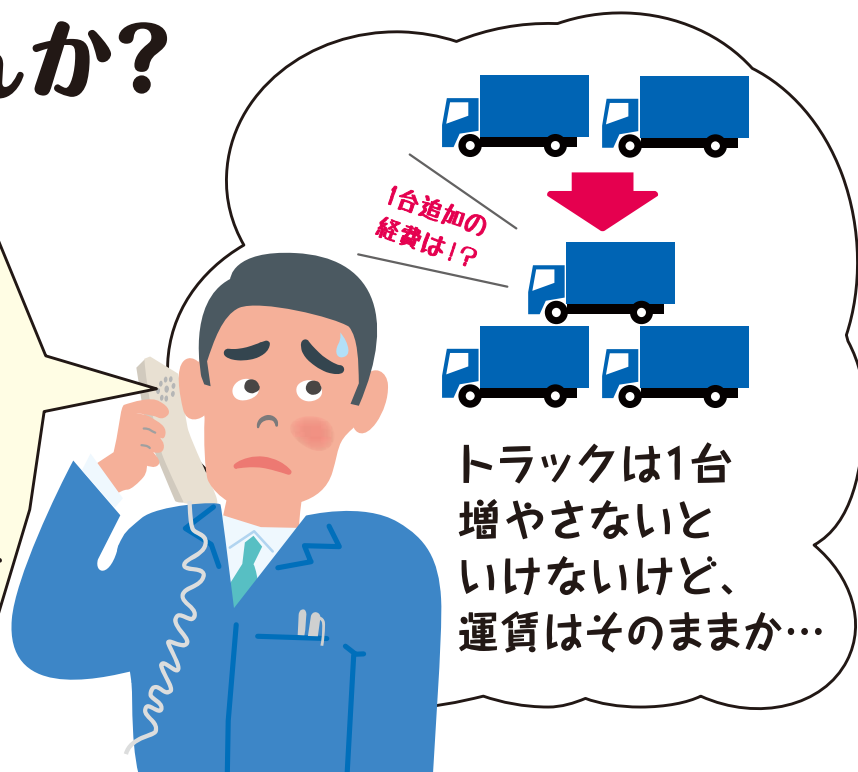


こんな取引を目指しませんか？

- 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...

そう言っても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		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	四国運輸局	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	九州運輸局	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		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	沖縄総合事務局	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		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				

「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」について

- 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。

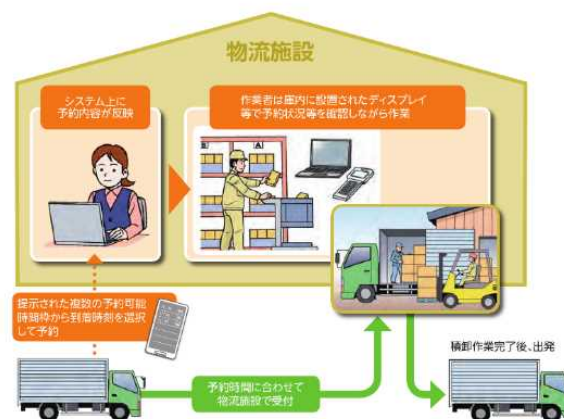
長時間労働改善等に向けた対応例

- 【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

対応例1

予約受付システムの導入

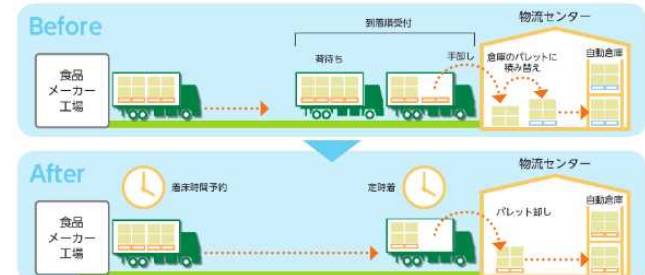
- 先に到着したトラックから順番に荷積み・荷卸しが行われる場合には、早い順番を取るために多くのトラックが集荷先・配送先に必要以上に早く到着する場合がありますが、荷出し・荷受けについては処理能力の制約があるため一定のペースで行えず、結果として、長時間の荷待ちが発生する可能性が高くなります。
- こうしたケースでは、予約受付システム等を導入・活用して、パス毎での荷役予定時間をあらかじめ決めることにより、
 - ① トラック運送事業者による到着時間を見越した運行計画の策定
 - ② 荷主側による庫内作業の準備
 が可能になり、荷待ち時間を減らすことができます。
- 荷主にとっては、あらかじめ庫内作業の準備を進めることにより、荷受け作業を効率化することが可能になります。



【ガイドラインのイメージ(予約受付システム導入の例)】

参考事例① 一貫パレチゼーションと受付予約システムで倉庫主滞時間を短縮 山梨県 事例集 118p

- 成功のポイント
- 同一のパレットを共同利用するパレットプールシステムを採用した
 - 発・着荷主、トラック運送事業者の三者で話し合うことにより、方向性と課題を共有化できた



参考事例② 外部倉庫と情報システム活用による荷待ち時間の削減 福井県 事例集 78p

- 成功のポイント
- 発荷主が外部倉庫活用を前提とした生産計画の組み換えを行った
 - 元請事業者が入退場・進捗管理システムを構築し、トラック運送事業者に公開した
 - 実運送事業者がシステムを活用して、ドライバーの出発時刻の調整を行った



【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。

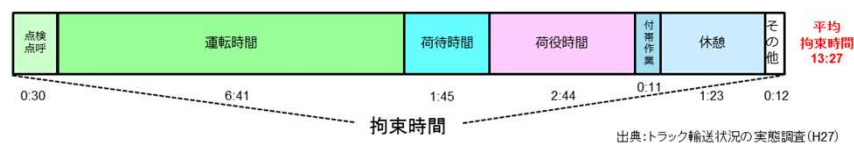
○ トラックドライバーは、以下の改善基準告示(※1)を遵守する義務があります。

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。



出典:トラック輸送状況の実態調査(H27)

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。

ワポイント： 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)

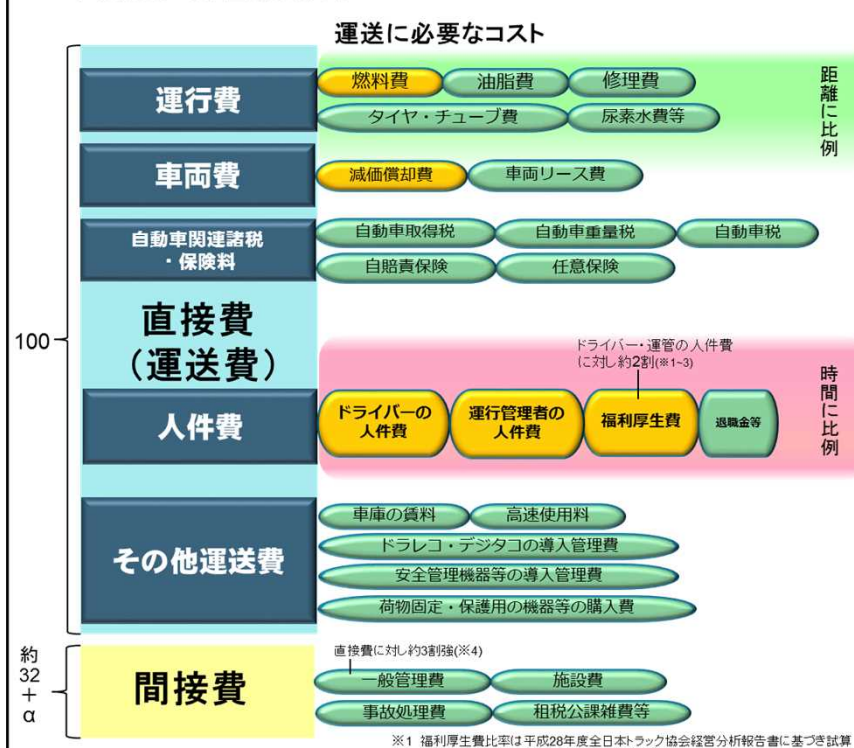
① 運行費、② 車両費、③ ドライバー人件費等、④ 自動車関連諸税・保険料、等

(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



直接費(運送費)

- 運行費** (距離に比例): 燃料費、油脂費、修理費、タイヤ・チューブ費、尿素水費等
- 車両費**: 減価償却費、車両リース費
- 自動車関連諸税・保険料**: 自動車取得税、自動車重量税、自動車税、自賠責保険、任意保険
- 人件費** (時間に比例): ドライバーの 人件費、運行管理者の 人件費、福利厚生費、退職金等 (ドライバー・運営の人件費(※1)に対し約2割(※1-3))
- その他運送費**: 車庫の賃料、高速使用料、ドラレコ・デジタコの導入管理費、安全管理機器等の導入管理費、荷物固定・保護用の機器等の購入費

間接費 (約32+α)

- 直接費に対し約3割強(※4): 一般管理費、施設費、事故処理費、租税公課雑費等

※1 福利厚生費比率は平成28年度全日本トラック協会経営分析報告書に基づき試算
 ※2 法定福利費事業者負担比率は厚生労働省等HPより
 ※3 福利厚生費には法定福利費を含む
 ※4 平成28年度中小企業実態基本調査に基づき試算

【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)

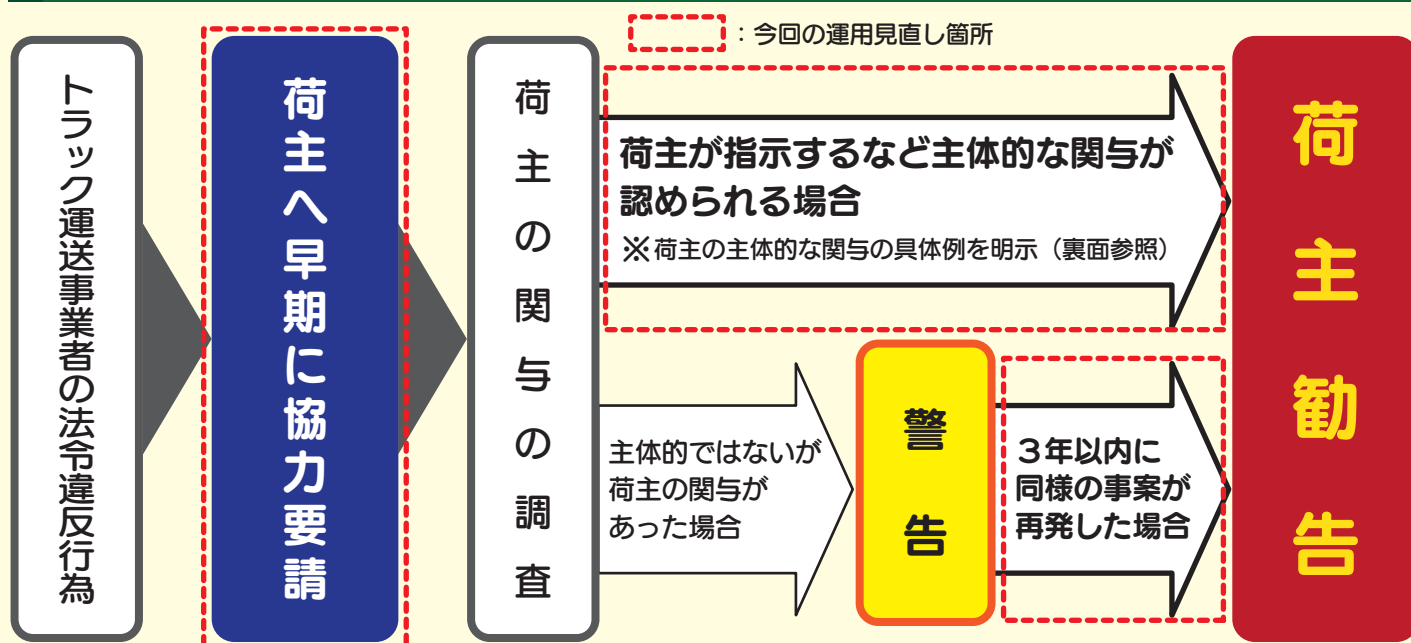
労働時間の主なルール (平成13年8月20日 国土交通省告示第1365号)

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



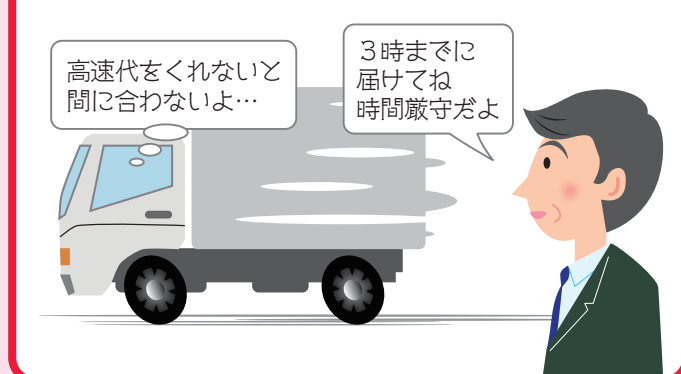
荷主勧告に該当すると想定される荷主の主体的な関与の具体例

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？

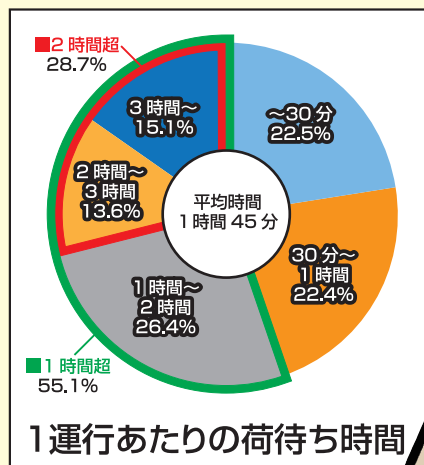
「荷主勧告」は、貨物自動車運送事業法第64条に基づき、トラック運送事業者の過積載運行や過労運転防止措置義務違反等の違反行為に対し行政処分を行う場合に、当該違反行為が荷主の指示によるなど主として荷主の行為に起因するものと認められるときは、国土交通大臣が当該荷主に対し違反行為の再発防止のための適切な措置を執るべきことを勧告するもの。

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。

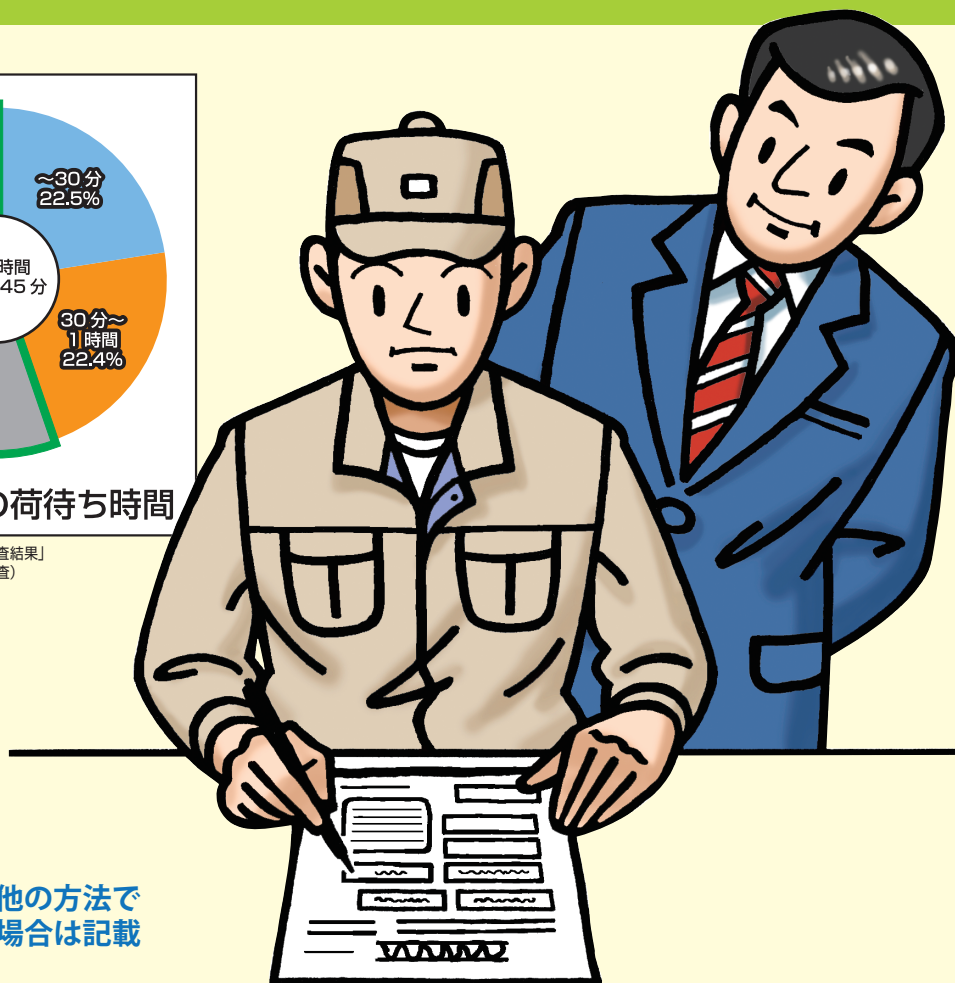
また、法律に基づく勧告のほか、①勧告には至らないものの違反行為への関与が認められる荷主に対する「警告」、②関係機関からの法令違反情報等をもとに関係する荷主を特定し早期に働きかけを行う「協力要請」といった措置を通達により設けています。

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）：(〇〇食品 □□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

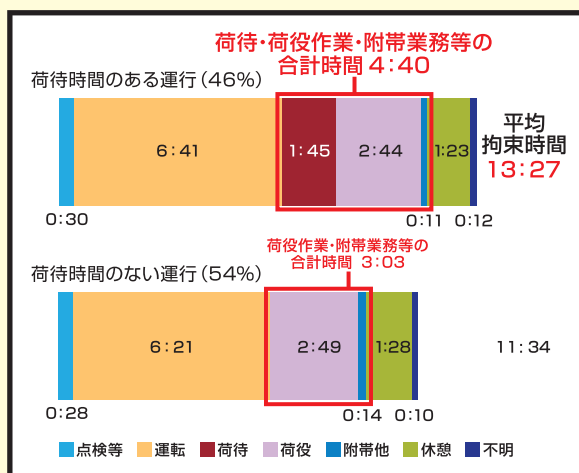
- 1 集貨地点等に到着した時刻（荷主から指定された場合は当該時刻）から出発した時刻までに、荷主の都合により待機した時間の合計が 30分未満の場合は記録不要です。
- 2 また、必要事項を デジタコ など他の方法で記録している場合は記載不要です。
- 3 現在使用中の「乗務記録」に記載する方法もあります。

※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。

積み込み

取出し

荷造り・仕分・
棚入れ等



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出し又は附帯業務（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み込み時に荷待・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	積み込み	→60 分
11 : 30	出発	

※荷役作業等が契約書に明記されていても、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 (棚入れ)	→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: 株式会社〇〇 車両番号: 〇 〇 〇 〇

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
〇/△	〇〇 〇〇	〇〇物流センター	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	積み込み/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	荷主側担当者 不在の場合	荷主側担当者 不在の場合
1. 積み込み(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. 機持ち 7. 縦持ち 8. 棚入れ 9. ラベル貼り 10. はい作業 11. その他()		△△ △△		

契約書に荷役作業等の内容の
全てが明記されている場合
は乗務記録への記載が必要です

※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。

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	積み込み/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	荷主側担当者 得られなかった場合	荷主側担当者 不在の場合
1. 積み込み(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. 機持ち 7. 縦持ち 8. 棚入れ 9. ラベル貼り 10. はい作業 11. その他()				

荷主側の確認が
得られなかった場合や、
担当者が不在の場合は、該当する
欄に「✓」を記載して
ください

※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。

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律(議員立法)の概要 (平成30年法律第96号)

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.)令和元年12月14日(運賃の告示：令和2年4月24日)

改正貨物自動車運送事業法の施行状況について

規制の適正化・事業者が遵守すべき事項の明確関係(令和元年11月1日施行)

→改正法を踏まえ、関係省令・通達について所要の改正を実施。

【主な改正事項】

1. 欠格事由の対象となる「密接関係者」の範囲を明確化【省令・通達】

【例】「許可を受けようとする者の議決権の過半数を所有する者」等

2. 新規参入の許可時の審査事項を拡充【通達】

【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)等

3. 事業計画の変更の際の審査を拡充【省令・通達】

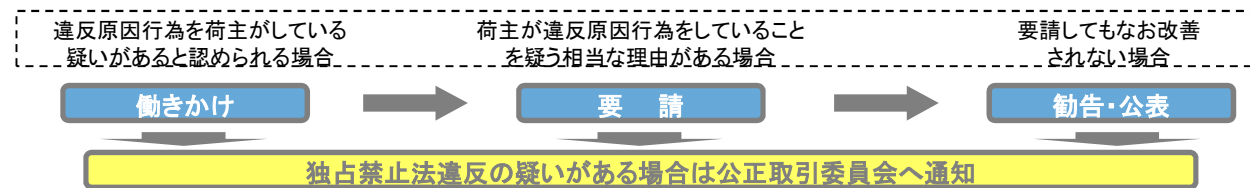
【例】増減車の届出のうち、一定規模以上の増車を行う場合等、認可基準に適合しないこととなるおそれがある場合については、認可の対象とする。等

荷主対策の深度化関係(令和元年7月1日施行)

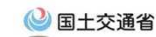
- 制度改正について荷主・運送事業者向けに**関係省庁連名で周知**。**違反原因行為に該当し得る行為を例示**。

【例】・荷さばき場において、荷主都合による長時間の荷待時間を恒常的に発生させているような行為(過労運転を招くおそれ)
・異常気象時など、安全な運行の確保が困難な状況で運行を強要するような行為(輸送の安全確保義務違反を招くおそれ)

- 国交省HPにおいて**意見等の募集窓口を設置**。荷主の行為について、関係行政機関とも情報共有しつつ、幅広く収集。今後、収集した情報に基づき、関係行政機関と連携して、**荷主への働きかけを実施**していく。



荷主への働きかけのフロー



輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

国土交通省では、貨物自動車運送事業者及び荷主のみなさまに対して、これまで、「標準運送約款の改正」、「適正取引の推進」、「荷主動告制度」等を周知してきました。これらの取組みに関する認識、浸透度、実施状況等の実態把握を行うため、輸送・荷待ち・荷役などに関する意見等の募集窓口を設置致します。

意見等の募集窓口

長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務(追加業務)など、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する情報をお持ちの場合は、こちらへ情報をお寄せください。

<https://yusou-jittai.mlit.go.jp/>

(参考)

- 標準貨物自動車運送約款等の改正について
- トランク輸送における適正取引推進の推進について
- 荷主動告制度について
- 乗務記録の記載対象となる荷待時間・荷役作業等について

Copyright© 2008 MLIT Japan. All Rights Reserved.

国交省HP:意見等の募集窓口

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

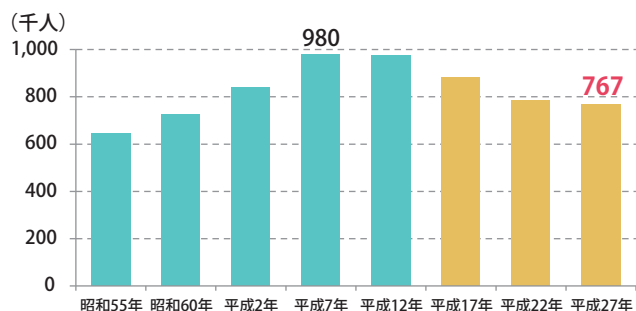
勧告・公表

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**

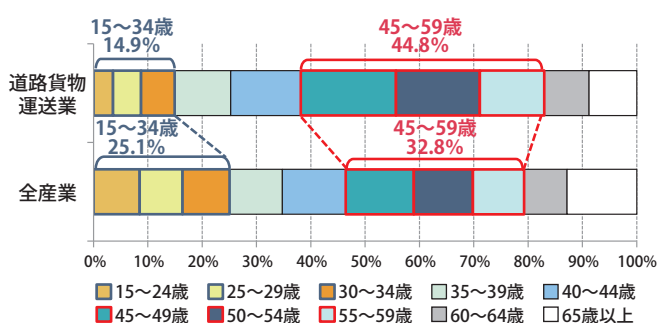
道路貨物運送業における
自動車運転従事者数の推移



(出典) 国勢調査を基に作成

トラック運転者は**高齢化**

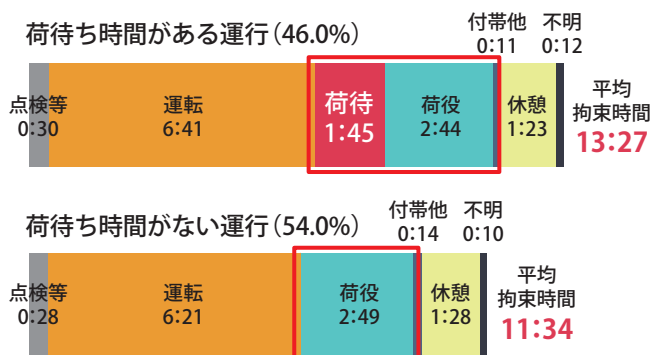
道路貨物運送業と全産業の
年齢階級別就業者数構成比比較



(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

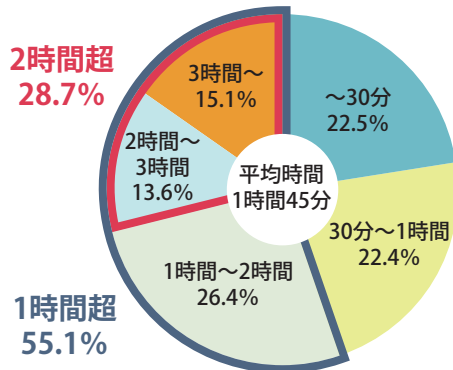
1 運行あたりの平均拘束時間とその内訳



(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、**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。



標準的な運賃について (告示:令和2年4月24日)

標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)を改善し、持続的に事業を運営**するための参考となる指標です。

- トラックドライバーは、他の職業と比べて長時間労働・低賃金の状況にあり、その担い手不足が大きな課題となっています。
- その背景には、「不当に低い運賃で運送する者がある」などを理由として、必要なコストに見合った対価を収受できないという実態があります。
- トラックドライバーについては、働き方改革関連法に基づき、令和6年度から年960時間という時間外労働の上限規制が適用されるため、こうした課題の解決が不可欠です。
- 「標準的な運賃」は、**ドライバーの労働条件の改善**を図り、**国民生活と経済を支える持続的な物流の確保**を図るため、平成30年に、議員立法により貨物自動車運送事業法※が改正され、法令を遵守して経営する際の参考となる運賃を示すための「標準的な運賃の告示制度」が創設されました。

【※措置内容】

1. 規制の適正化

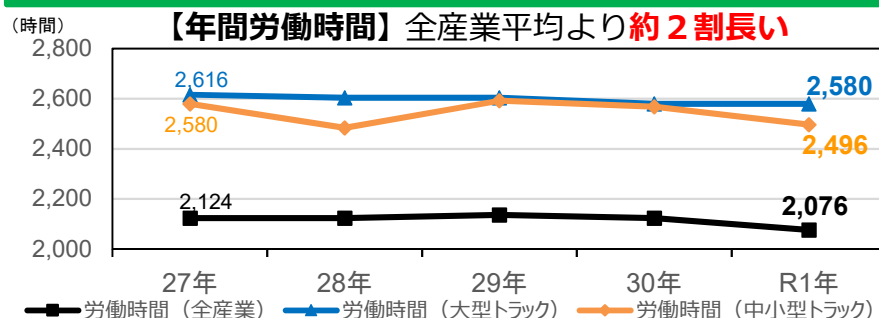
2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

3. 荷主対策の深度化

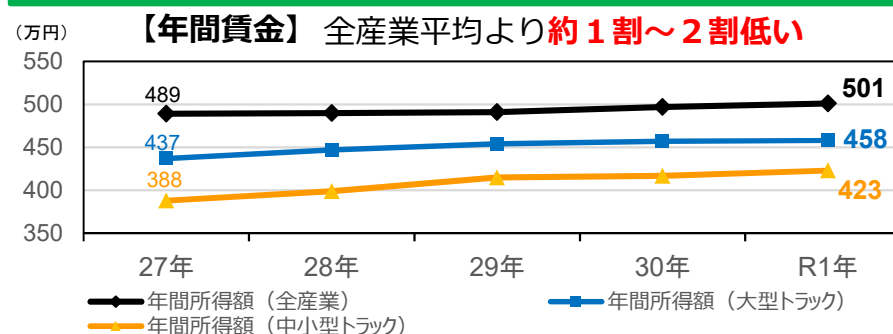
4. 標準的な運賃の告示制度の導入

トラックドライバーの現状

他産業と比べ長時間労働



他産業と比べ低い賃金



「標準的な運賃」次のように設計されています。

運賃表の種類	距離制運賃	時間制運賃	対象となる運送契約	車両を貸し切って貨物を運送する場合の契約を前提に設定
地域	地方運輸局等のブロック(10ブロック)単位		元請・下請の関係	元請事業者の備車費用・管理料は含まず、実運送を行う場合に要する原価について計算
車型	バン型の車両で設定		運賃と料金の考え方	運賃 (運送の役務の対価) 料金 (積込・取卸料、附帯業務料) 実費 (高速道路利用料、フェリー利用料等)
車種	小型車 (2トンクラス) 大型車 (10トンクラス)	中型車 (4トンクラス) トレーラー (20トンクラス)	※割増・割引の適用、個建契約運賃の設定、幅運賃の設定などは、各トラック運送事業者が別途定めます。	

標準的な運賃の告示内容

I 距離制運賃

I 距離制運賃表

北海道運輸局

(単位：円)				
車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	12,450	14,480	18,610	23,280
20km	13,980	16,290	21,080	26,500
30km	15,510	18,100	23,550	29,710
40km	17,050	19,910	26,010	32,930
50km	18,580	21,710	28,480	36,150
60km	20,120	23,520	30,940	39,370
70km	21,650	25,330	33,410	42,580
80km	23,180	27,140	35,870	45,800
90km	24,720	28,940	38,340	49,020
100km	26,250	30,750	40,800	52,240
110km	27,780	32,530	43,190	55,340
120km	29,310	34,310	45,570	58,440
130km	30,840	36,090	47,960	61,550
140km	32,370	37,870	50,350	64,650
150km	33,900	39,650	52,730	67,760
160km	35,430	41,430	55,120	70,860
170km	36,950	43,210	57,500	73,970
180km	38,480	44,990	59,890	77,070
190km	40,010	46,770	62,270	80,170
200km	41,540	48,540	64,660	83,280
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,050	3,530	4,700	6,110
500kmを超えて50km を増すごとに加算する 金額	7,610	8,810	11,740	15,270

I 距離制運賃表

東北運輸局

(単位：円)				
車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	11,980	13,970	18,050	22,600
20km	13,470	15,740	20,470	25,760
30km	14,960	17,500	22,880	28,920
40km	16,460	19,270	25,300	32,080
50km	17,950	21,030	27,720	35,240
60km	19,450	22,800	30,130	38,400
70km	20,940	24,560	32,550	41,560
80km	22,430	26,330	34,970	44,720
90km	23,930	28,090	37,390	47,870
100km	25,420	29,860	39,800	51,030
110km	26,910	31,590	42,140	54,080
120km	28,400	33,330	44,480	57,120
130km	29,880	35,060	46,810	60,170
140km	31,370	36,800	49,150	63,210
150km	32,860	38,530	51,490	66,260
160km	34,350	40,270	53,820	69,300
170km	35,840	42,010	56,160	72,350
180km	37,320	43,740	58,500	75,390
190km	38,810	45,480	60,830	78,440
200km	40,300	47,210	63,170	81,480
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	2,960	3,440	4,600	5,990
500kmを超えて50km を増すごとに加算する 金額	7,410	8,590	11,500	14,970

I 距離制運賃表

関東運輸局

(単位：円)				
車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	15,790	18,060	22,540	27,940
20km	17,600	20,160	25,330	31,550
30km	19,410	22,270	28,120	35,160
40km	21,220	24,370	30,920	38,770
50km	23,040	26,480	33,710	42,380
60km	24,850	28,580	36,500	45,990
70km	26,660	30,690	39,290	49,600
80km	28,470	32,790	42,090	53,200
90km	30,280	34,890	44,880	56,810
100km	32,090	37,000	47,670	60,420
110km	33,910	39,090	50,390	63,930
120km	35,730	41,170	53,110	67,430
130km	37,550	43,260	55,830	70,940
140km	39,360	45,340	58,550	74,440
150km	41,180	47,430	61,270	77,950
160km	43,000	49,510	64,000	81,450
170km	44,820	51,600	66,720	84,960
180km	46,630	53,690	69,440	88,460
190km	48,450	55,770	72,160	91,970
200km	50,270	57,860	74,880	95,470
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,630	4,140	5,370	6,910
500kmを超えて50km を増すごとに加算する 金額	9,070	10,360	13,430	17,280

I 距離制運賃表

北陸信越運輸局

(単位：円)				
車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	12,530	14,560	18,680	23,360
20km	14,070	16,370	21,150	26,580
30km	15,600	18,190	23,620	29,800
40km	17,140	20,000	26,090	33,020
50km	18,680	21,810	28,560	36,240
60km	20,220	23,630	31,030	39,460
70km	21,760	25,440	33,500	42,690
80km	23,300	27,250	35,970	45,910
90km	24,840	29,060	38,440	49,130
100km	26,380	30,880	40,910	52,350
110km	27,910	32,660	43,300	55,460
120km	29,450	34,450	45,690	58,570
130km	30,980	36,230	48,080	61,680
140km	32,520	38,020	50,470	64,790
150km	34,050	39,800	52,870	67,900
160km	35,590	41,590	55,260	71,010
170km	37,120	43,370	57,650	74,120
180km	38,660	45,160	60,040	77,220
190km	40,190	46,940	62,430	80,330
200km	41,730	48,730	64,820	83,440
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,060	3,540	4,710	6,120
500kmを超えて50km を増すごとに加算する 金額	7,640	8,850	11,770	15,290

I 距離制運賃表

中部運輸局

(単位：円)				
車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	14,390	16,530	20,790	25,850
20km	16,080	18,500	23,430	29,270
30km	17,770	20,480	26,070	32,690
40km	19,460	22,450	28,710	36,110
50km	21,150	24,420	31,350	39,530
60km	22,840	26,390	33,990	42,950
70km	24,530	28,370	36,630	46,370
80km	26,220	30,340	39,270	49,790
90km	27,910	32,310	41,910	53,210
100km	29,600	34,280	44,550	56,630
110km	31,290	36,240	47,120	59,950
120km	32,980	38,190	49,690	63,270
130km	34,670	40,140	52,250	66,580
140km	36,370	42,090	54,820	69,900
150km	38,060	44,040	57,390	73,220
160km	39,750	45,990	59,960	76,540
170km	41,450	47,940	62,520	79,850
180km	43,140	49,900	65,090	83,170
190km	44,830	51,850	67,660	86,490
200km	46,520	53,800	70,230	89,810
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,380	3,870	5,070	6,540
500kmを超えて50km を増すごとに加算する 金額	8,440	9,680	12,660	16,340

I 距離制運賃表

近畿運輸局

(単位：円)				
車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	14,330	16,490	20,790	25,860
20km	16,020	18,460	23,430	29,290
30km	17,710	20,430	26,080	32,710
40km	19,400	22,400	28,720	36,140
50km	21,090	24,380	31,370	39,570
60km	22,770	26,350	34,010	43,000
70km	24,460	28,320	36,650	46,430
80km	26,150	30,290	39,300	49,860
90km	27,840	32,270	41,940	53,290
100km	29,530	34,240	44,590	56,720
110km	31,220	36,190	47,160	60,040
120km	32,910	38,140	49,730	63,360
130km	34,600	40,090	52,300	66,690
140km	36,290	42,040	54,870	70,010
150km	37,980	43,990	57,440	73,330
160km	39,670	45,940	60,010	76,660
170km	41,360	47,890	62,580	79,980
180km	43,050	49,840	65,150	83,300
190km	44,740	51,790	67,720	86,620
200km	46,430	53,740	70,290	89,950
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,370	3,870	5,070	6,550
500kmを超えて50km を増すごとに加算する 金額	8,430	9,680	12,670	16,370

I 距離制運賃表

中国運輸局

(単位：円)				
車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	13,000	15,060	19,220	23,980
20km	14,580	16,920	21,730	27,260
30km	16,160	18,770	24,240	30,530
40km	17,740	20,620	26,750	33,800
50km	19,310	22,480	29,270	37,070
60km	20,890	24,330	31,780	40,340
70km	22,470	26,180	34,290	43,610
80km	24,050	28,040	36,800	46,880
90km	25,620	29,890	39,320	50,150
100km	27,200	31,740	41,830	53,420
110km	28,770	33,570	44,260	56,580
120km	30,350	35,400	46,700	59,740
130km	31,930	37,230	49,130	62,910
140km	33,500	39,060	51,570	66,070
150km	35,080	40,880	54,000	69,230
160km	36,650	42,710	56,440	72,390
170km	38,230	44,540	58,870	75,550
180km	39,800	46,360	61,310	78,710
190km	41,380	48,190	63,740	81,870
200km	42,950	50,020	66,180	85,030
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,140	3,620	4,800	6,220
500kmを超えて50km を増すごとに加算する 金額	7,850	9,060	11,990	15,560

I 距離制運賃表

四国運輸局

(単位：円)				
車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	12,280	14,290	18,380	22,990
20km	13,800	16,080	20,830	26,180
30km	15,320	17,870	23,270	29,370
40km	16,840	19,660	25,710	32,560
50km	18,350	21,450	28,160	35,750
60km	19,870	23,250	30,600	38,940
70km	21,390	25,040	33,040	42,130
80km	22,910	26,830	35,490	45,320
90km	24,420	28,620	37,930	48,510
100km	25,940	30,410	40,370	51,700
110km	27,460	32,170	42,740	54,770
120km	28,970	33,930	45,100	57,850
130km	30,480	35,690	47,460	60,930
140km	32,000	37,450	49,830	64,000
150km	33,510	39,210	52,190	67,080
160km	35,020	40,980	54,560	70,160
170km	36,540	42,740	56,920	73,230
180km	38,050	44,500	59,290	76,310
190km	39,560	46,260	61,650	79,390
200km	41,080	48,020	64,010	82,470
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,010	3,490	4,650	6,050
500kmを超えて50km を増すごとに加算する 金額	7,530	8,730	11,640	15,130

標準的な運賃の告示内容

I 距離制運賃

Ⅱ 時間制運賃

Ⅲ運賃割増率～Ⅳその他

I 距離制運賃表

九州運輸局

(単位：円)				
車種別 キロ程	小型車 (２人クラス)	中型車 (４人クラス)	大型車 (１０人クラス)	トレーパー (２０人クラス)
10km	12, 370	14, 370	18, 430	23, 040
20km	13, 890	16, 160	20, 870	26, 230
30km	15, 410	17, 960	23, 320	29, 410
40km	16, 930	19, 750	25, 760	32, 600
50km	18, 460	21, 550	28, 210	35, 790
60km	19, 980	23, 340	30, 650	38, 980
70km	21, 500	25, 130	33, 090	42, 160
80km	23, 020	26, 930	35, 540	45, 350
90km	24, 540	28, 720	37, 980	48, 540
100km	26, 070	30, 520	40, 430	51, 720
110km	27, 580	32, 280	42, 790	54, 800
120km	29, 100	34, 050	45, 160	57, 880
130km	30, 620	35, 820	47, 520	60, 960
140km	32, 140	37, 580	49, 890	64, 030
150km	33, 660	39, 350	52, 260	67, 110
160km	35, 180	41, 120	54, 620	70, 190
170km	36, 700	42, 880	56, 990	73, 260
180km	38, 210	44, 650	59, 360	76, 340
190km	39, 730	46, 410	61, 720	79, 420
200km	41, 250	48, 180	64, 090	82, 500
200kmを超えて500km まで30kmを増すごと に加算する金額	3, 020	3, 500	4, 660	6, 050
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	7, 560	8, 750	11, 650	15, 140

I 距離制運賃表

沖縄総合事務局

		（単位：円）			
車種別 キロ程	小型車 （２人クラス）	中型車 （４人クラス）	大型車 （１０人クラス）	トリーパー （２０人クラス）	
5km	10,440	12,220	15,890	19,900	
10km	11,150	13,070	17,060	21,430	
20km	12,580	14,760	19,390	24,500	
30km	14,000	16,450	21,730	27,560	
40km	15,430	18,140	24,060	30,620	
50km	16,850	19,830	26,400	33,680	
60km	18,280	21,520	28,730	36,740	
70km	19,700	23,210	31,060	39,800	
80km	21,130	24,900	33,400	42,860	
90km	22,550	26,590	35,730	45,920	
100km	23,980	28,270	38,070	48,980	
110km	25,400	29,930	40,320	51,930	
120km	26,810	31,590	42,570	54,870	
130km	28,230	33,250	44,830	57,820	
140km	29,650	34,910	47,080	60,770	
150km	31,070	36,570	49,330	63,710	
160km	32,490	38,230	51,590	66,660	
170km	33,900	39,890	53,840	69,600	
180km	35,320	41,540	56,090	72,550	
190km	36,740	43,200	58,340	75,490	
200km	38,160	44,860	60,600	78,440	
200kmを超えて10km を増すごとに加算する金額	1,410	1,640	2,220	2,890	

II 時間制運賃表

種 別			車種別	小型車 (2トングス)	中型車 (4トングス)	大型車 (10トングス)	トレーラー (20トングス)
			局 別				
基 礎 額	8 時 間 制	基礎走行キロ 小型車は100km 小型車以外のもの 130km	北海道	31,100	37,260	48,530	61,299
			東北	29,970	36,050	47,170	59,677
			関東	39,060	45,790	57,900	72,441
			北陸信越	31,280	37,440	48,690	61,477
			中部	35,710	42,130	53,700	67,377
			近畿	35,580	42,040	53,710	67,431
			中国	32,420	38,640	49,950	62,959
			四国	30,700	36,800	47,960	60,599
	4 時 間 制	基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの 60km	九州	30,890	36,980	48,060	60,688
			沖縄	28,010	33,890	44,810	56,888
			北海道	18,660	22,360	29,120	36,788
			東北	17,980	21,630	28,300	35,800
			関東	23,440	27,470	34,740	43,461
			北陸信越	18,770	22,470	29,210	36,888
			中部	21,430	25,280	32,220	40,422
			近畿	21,350	25,220	32,230	40,461
加 算 額	基礎走行キロを超える場 合 は、10kmを増すごとに	中国	19,450	23,180	29,970	37,777	
		四国	18,420	22,080	28,780	36,359	
		九州	18,530	22,190	28,840	36,411	
		沖縄	16,800	20,330	26,880	34,131	
		北海道	280	340	510	710	
		東北	280	340	510	710	
		関東	280	340	510	720	
		北陸信越	280	340	510	710	
	基礎作業時間を超える場 合 は、1時間を増すご とに (4時間制の場合であつ て、午前から午後にわたる 場合は、正午から起算した 時間により加算額を計算 する。)	中部	280	340	510	710	
		近畿	280	340	510	710	
		中国	280	340	510	710	
		四国	280	340	510	710	
		九州	280	340	510	710	
		沖縄	280	340	510	710	
		北海道	2,850	2,990	3,200	3,780	
		東北	2,720	2,850	3,050	3,600	
	関東	3,820	4,000	4,280	5,060		
	北陸信越	2,880	3,020	3,230	3,820		
	中部	3,430	3,590	3,850	4,550		
	近畿	3,400	3,560	3,810	4,510		
	中国	3,020	3,160	3,390	4,000		
	四国	2,810	2,940	3,150	3,730		
	九州	2,840	2,980	3,190	3,770		
	沖縄	2,490	2,610	2,790	3,300		

(單位:円)

III 運賃割増率

【特殊車両割増】

冷蔵車・冷凍車	2割
---------	----

【休日割増】

目曜祝祭日に運送した距離に限る	2割
-----------------	----

【深夜・早朝割増】

午後10時から午前5時までに運送した距離	2割
----------------------	----

IV 待機時間料

車種別 時間	小型車 (2トクラス)	中型車 (4トクラス)	大型車 (10トクラス)	トレーラー (20トクラス)
30分を超える場合において30分までごとに発生する金額	1,670 円	1,750 円	1,870 円	2,220 円

V 積込料、取卸料、附帶業務料

積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として収受

VI 実費

有料道路利用料、フェリー利用料その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として収受

VII 燃料サーチャージ

別に定めるところにより収受

VIII その他

この告示に定めるもののほか、この告示の施行に関し必要な事項は、別に定める。

昨今の台風等異常気象時において、トラック運送事業者が輸送の安全を確保することが困難な状況下で荷主が輸送を強要し、トラックが横転や水没するような事態が生じている。

このような状況を受け、(公社)全日本トラック協会より、異常気象時に輸送の拒絶や中止することが可能となるような基準を策定するよう要請があり、今後、通達を発出する方針。

【通達案の概要等】

- ◆ 気象庁が作成する風速や雨量により車両等へ与える影響度合いを示す資料等を基に、輸送する際の目安を提示。
- 通達案についてパブリックコメントを実施（令和2年1月6日～同月17日）。
- 荷主団体に対して、輸送の安全の確保が困難な状況下での運送依頼を抑制するよう、傘下会員への周知依頼等を実施。

【別添】異常気象時における措置の目安の方向性

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安※1
降雨時	20～30mm/h	ワイパーを早くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30～50mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロブレーキ現象）	輸送を中止することも検討するべき
	50mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時	10～15m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中は横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15～20m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	
	20～30m/s	通常で運転するのが困難になる	輸送を中止することも検討するべき
	30m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
降雪時	概ね12時間で30cm以上※2あるときは必要な措置を講じるべき		
濃霧発生時	視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討するべき		
警報発表時	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき		

※1 輸送を中止しないことを理由に直ちに行政処分を行うものではないが、国土交通省が実施する監査において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じずに輸送したこと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9月29日付け国自安第73号、国自貨第77号、国自整第67号）に基づき行政処分を行う。

※2 大雪警報・大雪注意報の発表基準は、地域（市区町村単位）で異なる。普段、降雪の少ない地域（東京都千代田区等）は12時間で10cm以上の降雪で大雪警報が発表される（「12時間で30cm以上の降雪」は、福井県あわら市の例）。

