

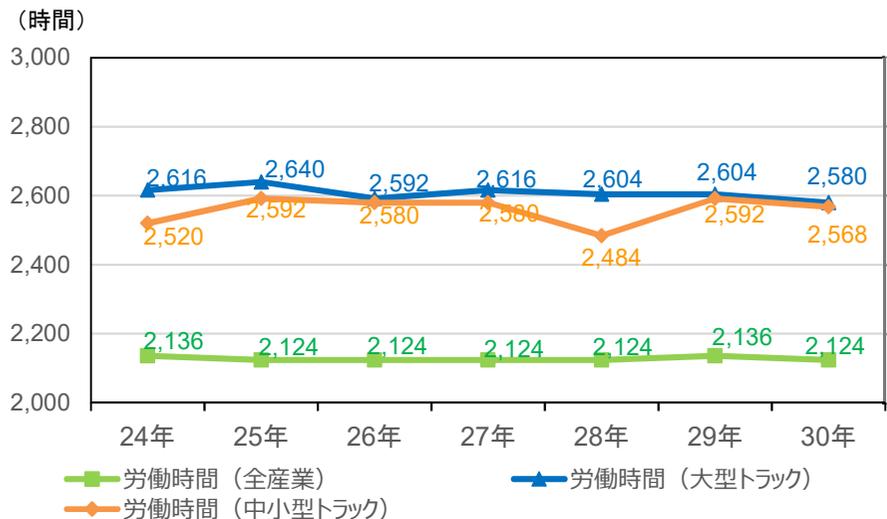
# トラック運送業の現状と課題について

---

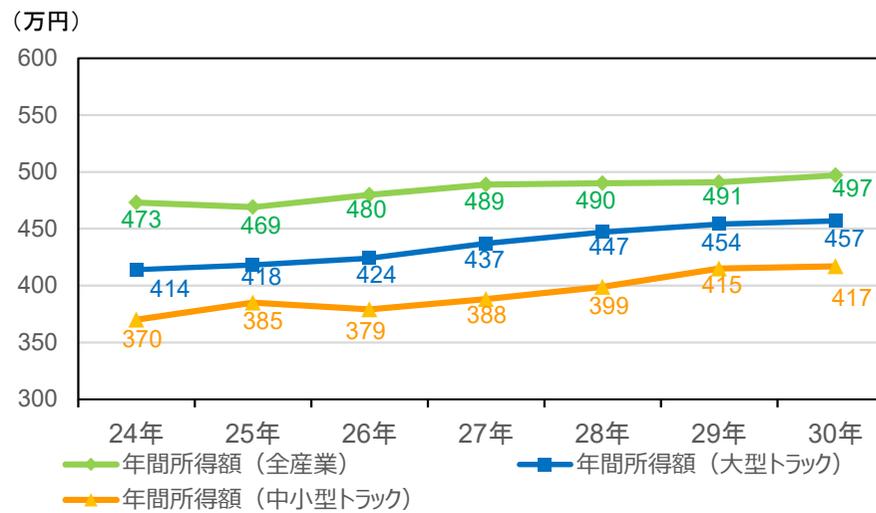
令和2年6月  
自動車局貨物課

# トラック運送事業の働き方をめぐる現状

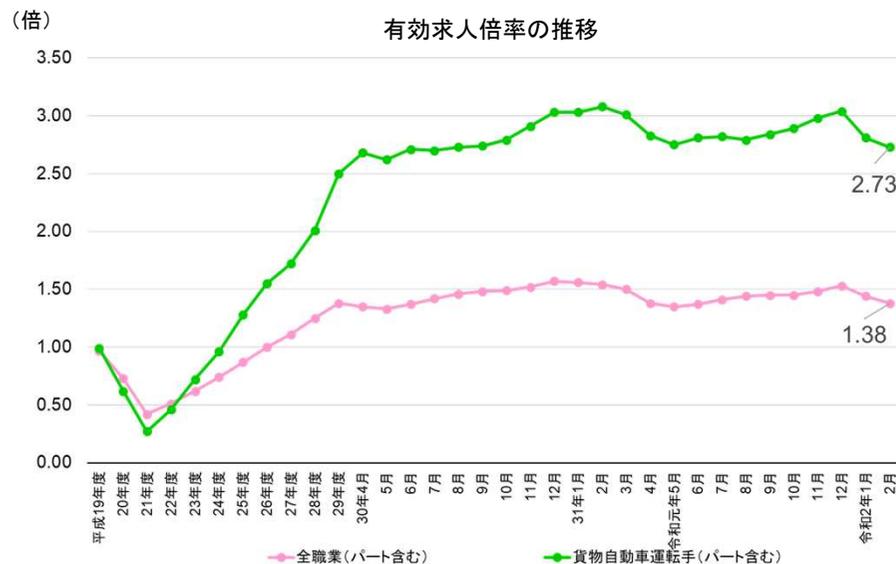
## ①労働時間 全職業平均より約2割長い。



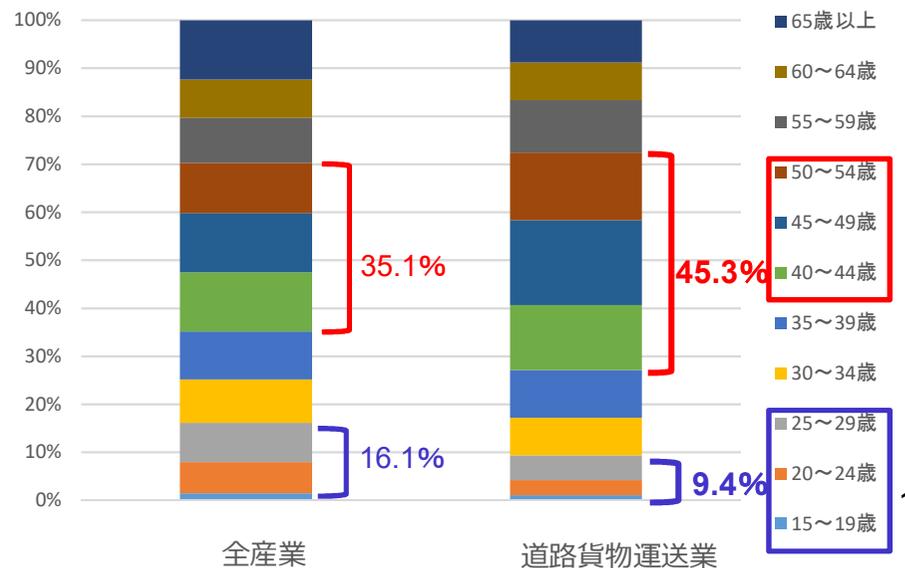
## ②年間賃金 全産業平均より約1割～2割低い。



## ③人手不足 全職業平均より約2.0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。

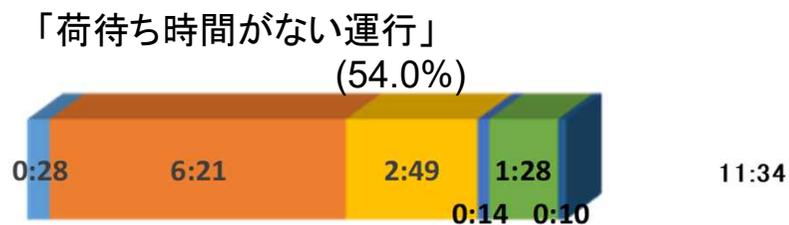
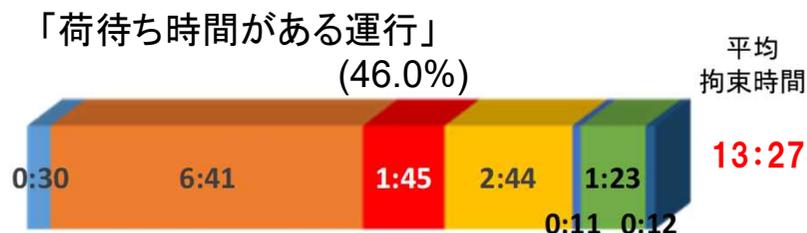


(出典) 厚生労働省「平成30年賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

# トラックドライバーの労働条件

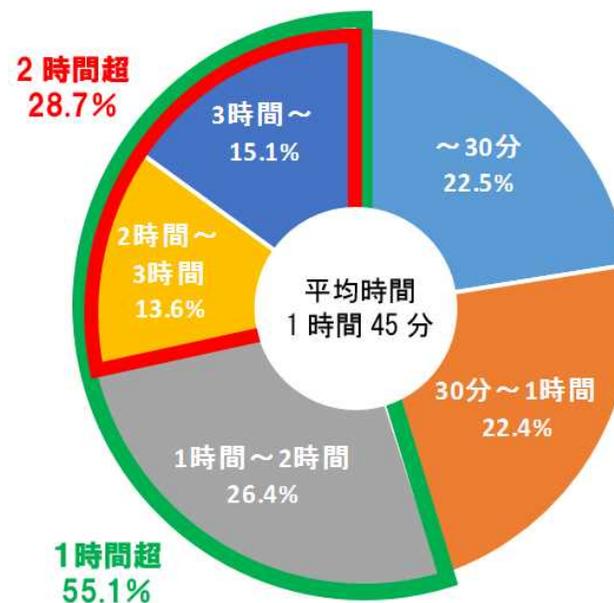
- ▶ トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- ▶ 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳  
(荷待ち時間の有無別)



■ 点検等    ■ 運転    ■ 荷待    ■ 荷役  
■ 付帯他    ■ 休憩    ■ 不明

1運行あたりの荷待ち時間の分布

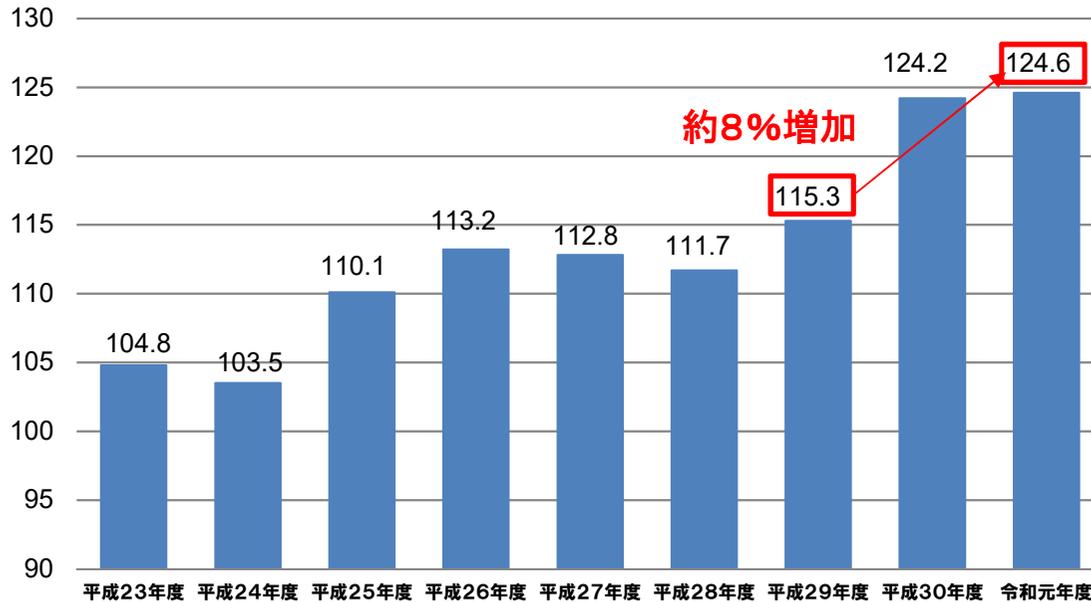


出典：トラック輸送状況の実態調査 (H27)

最近のトラック運賃については深刻なドライバー不足等を背景として上昇傾向にある。  
(Webkit成約運賃指数では平成29年度から令和元年度までの間に約8%上昇)

## <成約運賃指数(年度)の推移(平成22年度を100とする)>

出典:(公社)全日本トラック協会・日本貨物運送協同組合連合会  
「求荷求車情報ネットワーク(WebKIT)成約運賃指数について(令和元年10月)」



※ 令和元年度は10月末現在。

### <参考>

#### ○求荷求車情報ネットワーク(WebKIT)とは

日本貨物運送協同組合連合会(日貨協連)が、協同組合に加入する中小トラック運送事業者のために運営する求荷求車情報システム。インターネットを利用して、荷物の輸送を依頼する側と保有する車両を活用したい運送事業者側が、それぞれ情報登録を行い、お互いにマッチすれば成約に至る。本システムにより、帰り荷や備車の確保、季節波動へ対応し、輸送効率の向上と環境負荷軽減を目指している。

#### ○成約運賃指数

WebKITにおける荷物情報(求車)、車両情報(求荷)それぞれの登録情報について、対象期間に成約に至った個別運賃を合計し、総対象成約件数で除した金額を指数化したもの。日貨協連が全日本トラック協会と共同して公表。

## <日本経済新聞(朝刊) 2019.11.23(土)16面>

**トラック運賃上昇**  
東京・大阪の混雑1年で4%高

トラック運賃が一段と上昇した。指標となる東京・大阪間はこの1年で約4%高くなった。人手不足を背景に物流各社は値上げの勢を強める。異変は悪化するものの新規参入の動きは限られる。輸送会社は待ち時間の短縮といった輸送効率の改善を求めるが、荷主側はドライバー不足を背景に、運送会社の要請が荷主に通りやすい環境は当面続く。

**運転手不足が慢性化**

値上げの理由は、複賞(大口需要受付け)は数年前から始めた荷物100・あたり2800をトラックに積み合わせ。円前後、運転手不足によって運賃を値上げの動きが鮮明に。なごり年以降、上昇率と、東京・大阪間の運賃は1割ほどに達する。

慢性的なドライバー不足は続いている。厚生労働省によると、「自動車運賃」は1.45倍、大福の運賃は3.1倍に上昇している。自社のドライバーの確保が、繁栄期に他社に輸送を委託する経費も増加している。運賃に転嫁する動きが、西濃運輸は18年、長距離のドライバーの確保が課題と指摘する。親会社のセノーホールディングスは18年、岐阜県内の自衛隊学校を買収。

ドライバー不足の背景には、労働環境の改善が必要だ。調査は運賃が上がる。距離や重量などの交渉の専門部署を立ち上げた。距離や重量などの交渉の専門部署を立ち上げた。距離や重量などの交渉の専門部署を立ち上げた。

国土交通省も過大な労働に支障を及ぼす。運送会社が長期間労働など、労働条件を改善することが必要だ。

は「供給力不足のほうは深刻」と分析する。荷主は物流業界を維持するため、値上げを押し入れざるを得ない。料金の引き上げのほか、荷待ち時間の短縮など、輸送作業の効率化を運送会社が荷主に求めるケースも目立っている。ドライバー確保には、負担を減らすことが必要だ。

### 【記事の主な内容】

- ・東京・大阪間はこの1年間で約4%高くなった
- ・2017年以降、上昇率は1割ほどに達する
- ・ドライバー不足を背景に、運送会社の要請が荷主に通りやすい環境は当面続く

- 現状のままでは、**ドライバー不足のさらなる深刻化が懸念。**

## 実際に現場で起きている事例

- ・ 30分で終わる荷卸しのために荷待ち時間が7時間10分、受領書をもらって退場するのに2時間半の待ち時間、計9時間40分の拘束時間が発生。
- ・ 食品メーカー系物流会社において、長時間の拘束時間などを理由に委託先協力会社より**配送業務の撤退要請。**

- 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**が発生。

- ・ 中国・九州地方の雑誌・書籍の発売日が従来より1日後ろ倒し
- ・ 宮崎県において、関東・関西方面へ輸送する**農産品の集荷を1日前倒し**
- ・ 一部の運送事業者では、日曜日の集荷・配達を中止

- 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。

- また、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。

# 自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

- 平成30年7月6日に公布された「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」において、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行の5年後(令和6年4月1日)に、年960時間(=月平均80時間以内)の上限規制を適用することとなった。
- 自動車の運転業務のポイントは以下のとおり。
  - ①5年間の猶予期間の設定 ②段階的实施(年960時間以内の規制で適用開始。将来的には一般則の適用を目指す。)
  - ③長時間労働を是正するための環境整備を速やかに推進

	現行規制	見直しの内容「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」 (平成30年7月6日公布)
原則	≪労働基準法で法定≫ (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定を結んだ場合、協定で定めた時間まで時間外労働可能 (3) <u>災害復旧その他避けることができない事由により臨時の必要がある場合には、労働時間の延長が可能</u> (労基法33条)	≪同左≫
↓ 36協定の 限度	≪厚生労働大臣告示：強制力なし≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・ただし、臨時的で特別な事情がある場合、延長に上限なし(年6か月まで)(特別条項)  (2) ・ <u>自動車の運転業務は、(1)の適用を除外</u> ・別途、改善基準告示により、拘束時間等の上限を規定(貨物自動車運送事業法、道路運送法に基づく行政処分の対象)	≪労働基準法改正により法定：罰則付き≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・特別条項でも上回ることの出来ない年間労働時間を設定 ① <u>年720時間</u> (月平均60時間) ② <u>年720時間の範囲内で、一時的に事務量が増加する場合にも上回ることの出来ない上限を設定</u> a. 2~6ヶ月の平均でいずれも80時間以内(休日労働を含む) b. 単月100時間未満(休日労働を含む) c. 原則(月45時間)を上回る月は年6回を上限  (2) 自動車の運転業務の取り扱い ・施行後5年間 現行制度を適用(改善基準告示により指導、違反があれば処分) ・ <u>令和6年4月1日以降 年960時間</u> (月平均80時間) ・将来的には、一般則の適用を目指す

ポイント1

ポイント2

ポイント3

「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」に対する附帯決議(参議院)(抜粋)  
 荷主の理解と協力を確保するための施策を強力に講ずるなど、取引環境の適正化や労働生産性の向上等の長時間労働是正に向けた環境整備に資する実効性ある具体的取組を速やかに推進すること。

# 「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」の概要

## 開催趣旨

自動車運送事業(トラック・バス・タクシー事業)について、省庁横断的な検討を行い、長時間労働を是正するための環境を整備することを目的とした関連制度の見直しや支援措置に関する行動計画の策定及び実施を総合的かつ計画的に推進するため、自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議を開催する。

## 構成

議長 長：内閣官房副長官（参）  
議長代理：国土交通副大臣  
副議長 長：内閣官房副長官補（内政）  
構成員：内閣府政策統括官（経済財政運営担当）  
警察庁交通局長  
財務省大臣官房総括審議官  
厚生労働省労働基準局長  
農林水産省食料産業局長  
経済産業省大臣官房商務・サービス審議官  
国土交通省自動車局長  
環境省地球環境局長

## 検討の視点

### 1. 労働生産性の向上

- ・短い時間で効率的に運ぶ
- ・たくさん運んで、しっかり稼ぐ
- ・運転以外の業務も効率化 等

### 2. 多様な人材の確保・育成

- ・力仕事・泊まり勤務等からの解放
- ・誰でも働きやすい職場づくり
- ・免許を取る人を増やす 等

### 3. 取引環境の適正化

- ・荷主・元請の協力の確保
- ・運賃・料金の適正収受 等

## スケジュール

平成29年6月29日 第1回 現状と課題、今後の進め方 等  
8月28日 第2回 「直ちに取り組む施策」の取りまとめ  
平成30年2月20日 第3回 取組の進捗状況、政府行動計画の策定方針  
5月30日 第4回 「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」の決定  
12月14日 第5回 「ホワイト物流」推進会議と合同開催

# 「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」の概要

## －長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセル－

～「運び方改革」と3 A（安全・安心・安定）労働の実現に向けた88施策～

自動車の運転業務への罰則付きの時間外労働の上限規制の導入（2024年4月予定）に向け、政府を挙げて以下の取組を強力に推進。

「★」を付した施策は、「直ちに取り組む施策」  
（2017年8月）以降の追加施策

### I. 長時間労働是正の環境整備

#### （1）労働生産性の向上

- ①輸送効率の向上【警・農・経・国・環】
- ・輸送分野別の取組の強化★
  - ・長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し
  - ・トラック予約受付システムの導入促進（荷待ち時間短縮）
  - ・機械荷役への転換促進（荷役時間短縮）
  - ・高速道路の有効活用（走行時間短縮）
  - ・宅配ボックスの普及促進（再配達削減）
  - ・ダブル連結トラックの導入促進（車両の大型化）

- ②潜在需要の喚起による収入増加【国】
- ・インバウンド需要の取り込み★
  - ・タクシーの配車アプリを活用した新サービス導入

- ③運転以外の業務も効率化【国】
- ・IT点呼の更なる導入拡大★

#### （2）多様な人材の確保・育成

- ①働きやすい環境の整備【厚・農・国】
- ・女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討★
  - ・中継輸送の普及促進（泊まり勤務を日帰り勤務に）
  - ・機械荷役への転換促進（力仕事からの解放）（再掲）
- ②運転者の確保【警・厚・国】
- ・第二種免許制度の在り方についての検討
  - ・大型一種免許取得の職業訓練の実施

#### （3）取引環境の適正化

- ①荷主・元請等の協力の確保【厚・農・経・国】
- ・「ホワイト物流」実現国民運動（仮称）の推進★
  - ・輸送分野別の取組の強化★（再掲）
  - ・引越運送における人手不足対策の推進★
- ②運賃・料金の適正収受【国】
- ・標準運送約款の改正趣旨の浸透促進★
  - ・トラック事業者・荷主のコスト構成等への共通理解の形成促進★

### II. 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

- ①「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の実現支援【国】
- 事業者団体による取組を支援

- ②ホワイト経営の「見える化」【国】
- ホワイト経営に取り組む事業者の認証制度の創設

- ③労働時間管理の適正化の促進【国】
- ICTを活用した運行管理の普及方策の検討・実施★

- ④行政処分の強化【国】
- 新処分基準による行政処分の実施

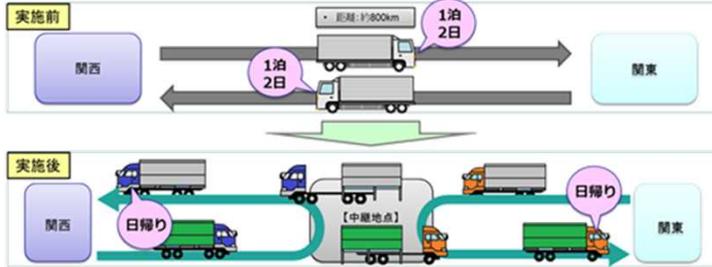
## 「中継輸送とは」

長距離運行を複数のドライバーで分担する輸送形態



労務負担の軽減や人手不足の緩和に資する

### 【中継輸送イメージ（日帰り運行の実現例）】



### 【中継輸送の実施に当たって（実施の手引き）】

平成29年3月に、中継輸送の実施に当たって検討すべき事項や必要となる資料等について、分かりやすく解説した**手引書を作成**

<手引書の項目>

- ・中継輸送の実施ルール、枠組み、運用の詳細、協定書の項目例 等

■大まかに運行図を作ってみる  
ここで決まった経路で、一度、大まかな運行図を作ってみよう。  
以降、相手のトラック事業者と詳細の検討をするにあたって、活用する事ができます。



## 中継輸送取組事例集について（令和2年1月29日公表）

【事例集の掲載HP】

[http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000103.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000103.html)

- ・手引きの策定後、様々な事業者で中継輸送の取組が進展

### 【構成イメージ】

- ・各事業者の中継輸送の取組内容や成功の秘訣等を取りまとめ、他の事業者が中継輸送を始める際の参考となる「実行モデル」となるよう、「中継輸送の取組事例集」を公表

“毎日”ではなく積載率の向上が必要な日のみ、中継輸送を実施

**本事例から見える中継輸送成功の秘訣**

- 積載率が低かった帰り便を、中継輸送実施で解決  
往路便の斜線運行を、中継輸送に切り替え。  
結果として、積載率が低かった複数の帰り便が集約でき、積載率が向上。  
中継輸送を、毎日行うという固定概念から脱却し、必要な日（積載率が少ない曜日の前日）のみ中継輸送を実施するという発想。
- 中継輸送によるコスト増加を、大きく抑制  
中継輸送によるコスト増加を抑制する。中継輸送によるコスト増加を抑制する。中継輸送によるコスト増加を抑制する。

**本事例から見える中継輸送成功の秘訣**

**中継輸送の特徴や工夫点を整理**

※協議内容の例  
片方のトラックが遅延すると、両方のトラックが遅延してしまうという問題については、天候などの理由から中継地への到着が遅れてしまう場合は、ドライバーを中継地で待機させ、後に着く車両を待つ。  
貨物到着の遅延は、荷主と交渉することで、理解を頂いている。

1. 中継輸送の概要
  - > 実施事業者名、中継方式、中継輸送の経路 等

### 2. 中継輸送の取組み内容

中継輸送実施前

中継輸送実施後

**2. 中継輸送の取組み内容**  
**中継輸送の輸送ネットワークを整理**

**3. 取組みに向けた課題**

**4. 中継輸送の導入効果**

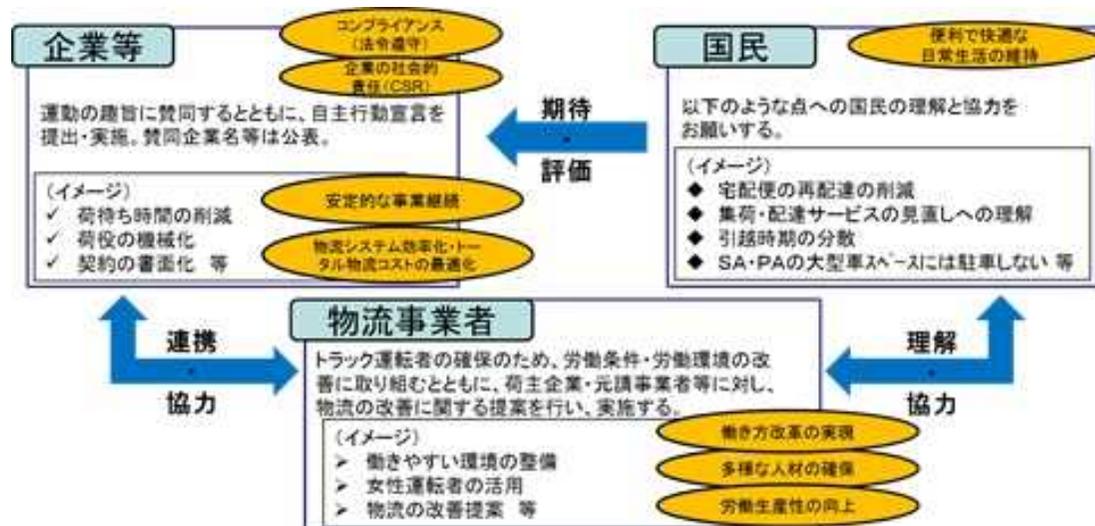
### <主な内容>

- ・中継輸送の実施方式の説明（①トレーラー・トラクター方式、②貨物積み替え方式、③ドライバー交替方式）
- ・中継輸送の実施方式（上記①～③）、実施方法（「自社単独」、「複数事業者連携」）に分けて整理
- ・事例ごとの取組内容や中継輸送成功の秘訣を記載

# 「ホワイト物流」推進運動の概要

- 深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的とし、
  - ① トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
  - ② 女性や60代以上の運転者等も働きやすい、「よりホワイト」な労働環境の実現
 に取り組む「ホワイト物流」推進運動を関係者が連携して強力に推進。

## 推進運動のイメージ



## 「ホワイト物流」推進会議の構成員

「ホワイト物流」推進運動の推進体制として、有識者、荷主や物流事業者の関係団体、労働組合から構成される「ホワイト物流」推進会議を設置。

(有識者)

野尻 俊明 流通経済大学学長(座長)

齋藤 実 神奈川大学経済学部教授

高岡 美佳 立教大学経営学部教授

(関係団体)

日本経済団体連合会

日本商工会議所

全国農業協同組合中央会

日本農業法人協会

日本ロジスティクスシステム協会

全日本トラック協会

日本物流団体連合会

(労働組合)

交運労協

運輸労連

交通労連

(事務局)

国土交通省(主管)、農林水産省、  
経済産業省、全日本トラック協会

## 推進運動の経緯

平成30年 5月30日:自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議  
政府行動計画の決定(「ホワイト物流」推進運動は重点施策)

12月14日:第1回「ホワイト」物流推進会議(推進方針を決定)

平成31年 3月:賛同企業の募集開始、上場会社等6,300社に参加要請文を送付

5月以降:全都道府県において各企業・団体等対象の説明会を実施

# これまでの主な取組状況

## ポータルサイトの開設（H31.4月～）



- 「ホワイト物流」推進運動の解説・周知
- 自主行動宣言の受付、賛同企業の公表
- 動画の掲載等、内容を充実

## 政府広報（随時）



「徳光＆木佐の知  
りたいニッポン！」  
(BS・TBS)  
6月2日・9日  
放送

- 「ホワイト物流」推進運動の解説・周知

## 説明会・講演会・セミナー（H31.4月～）



アジア・シームレス物流  
フォーラム2019東京  
パネルディスカッション  
「ホワイト物流」

- 全都道府県での説明会、日本商工会議所等の団体での説明会・講演会等を実施
- 全国10カ所で、事業者の取組事例等を紹介するセミナーを開催

## 自主行動宣言

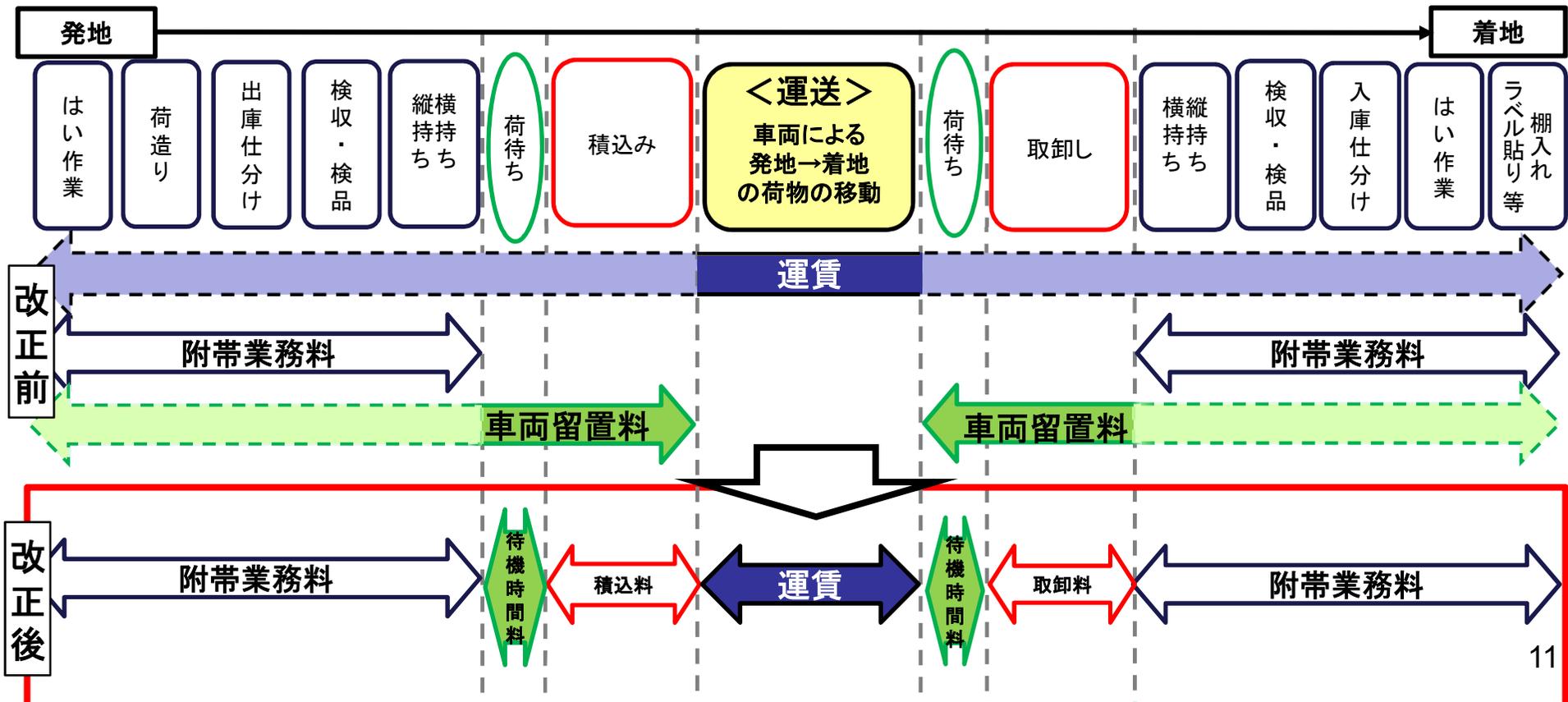
- 平成31年3月末、上場会社等(約6,300社)に参加要請文を送付



- 4月以降、924社が自主行動宣言を提出(令和2年3月末日現在)

# 適正な運賃・料金収受に向けた方策について

- 運賃が運送の対価であることを明確化するため、運賃の範囲を明確化する通達を发出。
- 適正な運賃・料金を収受するための方策として標準貨物自動車運送約款を以下の通り改正。
  - ①荷送人が運送依頼をする際に作成する運送状等の記載事項について、「待機時間料」、「積込料」、「取卸料」等の料金の具体例を規定。
  - ②荷待ちに対する対価を「待機時間料」とし、発地又は着地における積込み又は取卸しに対する対価を「積込料」及び「取卸料」とそれぞれ規定。
  - ③附帯業務の内容に「横持ち」、「縦持ち」、「棚入れ」、「ラベル貼り」及び「はい作業」を追加。等 (※)

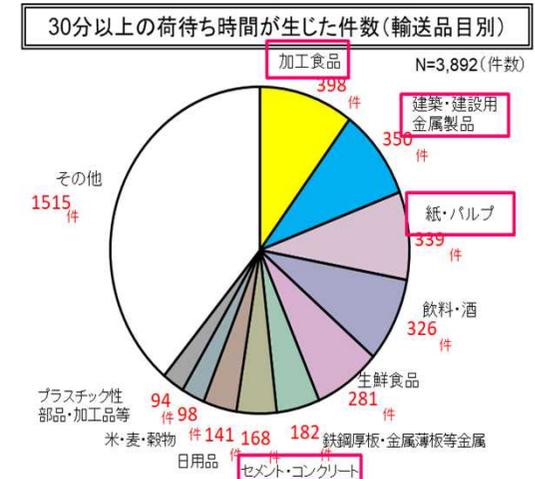


(※)はい作業：倉庫等において袋や箱を一定の方法で規則正しく積み上げたり、積み上げられた荷をくずしたりする作業

# 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 国土交通省 (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
  - 今後のトラック運送事業の見通し、
  - トラック運送事業を取り巻く制度面の変遷、
  - 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

### 【あしがき】

- 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)



加工食品物流編



建設資材物流編



紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編

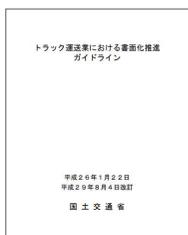


# 各ガイドラインの概要

品目	主な課題	解決方策	今後の取組の方向性
加工食品	<ul style="list-style-type: none"> <li>「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</li> <li>多種多様な製品サイズが存在 ⇒<b>複雑かつ長時間にわたる検品作業</b> ⇒<b>長時間にわたる荷役作業</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>賞味期限の年月表示化等による検品作業の効率化</li> <li>QRコード等の活用による伝票情報の電子化</li> <li>パレットサイズや外装サイズの統一、外装表示の標準化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
建設資材	<ul style="list-style-type: none"> <li>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 ⇒<b>トラックの荷待ちへの関心が薄い</b></li> <li>多種多様な製品を邸別に仕分け ⇒<b>複雑かつ長時間にわたる検品作業</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>運送と荷役の分離の推進</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>元請業者による物流へのマネジメントの強化</li> <li>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</li> </ul>
紙・パルプ (洋紙・板紙)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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 ⇒<b>低積載率での運行</b> ⇒<b>附帯作業の実施による長時間労働</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担</li> <li>共同保管・共同輸送の実現に向けた取組みの推進</li> <li>荷役の機械化を推進</li> </ul>
紙・パルプ (家庭紙)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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 ⇒<b>手荷役による長時間労働</b></li> <li>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 ⇒<b>家庭紙のみを少量多頻度で毎日納品</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>発着荷主の連携によるパレット化</li> <li>物流負荷を軽減させるコンパクト製品の切替</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担</li> <li>「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</li> <li>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</li> </ul>

## 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・料金收受を促進

「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50%**
- 「ホワイト物流」に協力する旨の行動宣言をした荷主等： **924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）

- ⇒ 昨年10月に協議会を開催し、書面化の浸透状況等に係る調査を実施。
- ⇒ 再度協議会を開催し、調査結果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 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

※ 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

## 浸透策の強化

- **中央及び全都道府県**における運送事業者や荷主、関係省庁により構成される協議会の枠組みを活用しながら、**荷待ち件数が特に多い品目ごとのセミナーを実施するなど、個別課題にきめ細やかに対応し、取引の適正化に向けた浸透策を強化。**

## 中央

- 運送事業者や荷主、関係省庁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**」（中央協議会※）において、**浸透状況に係る調査の結果**（下記参照）を踏まえ、**フォローアップ**【来年2月頃】

協議会の開催前に、農水省、経産省、国交省において、**浸透状況等に係る局長級の意見交換**を実施 【来年1月～2月頃】

※ 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
- ・経産省・農水省など関係局長

## 全国10ブロック、47都道府県

## 地方

- 「**トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会**」（各都道府県に設置）で**約7,500団体等に周知**
- ※都道府県トラック協会、経済連合会、商工会議所等
- 取引適正化セミナーの開催（本年10月以降**全国10ブロック**で実施）  
（12月13日現在、10ブロックで開催済、約600社が参加。東京会場では御法川国土交通副大臣、新潟会場では佐々木国土交通大臣政務官が挨拶。）
- 荷主や運送事業者向けの**厚労省と連携したセミナー**の活用（**全国47都道府県**で実施）
- 荷待ち件数が特に多い輸送品目（加工食品、紙・パルプ、建設資材）に係る荷主や運送事業者に対するセミナーの開催

**運送事業者向けにアンケートを実施、**  
飲料配送、取引適正化に係る浸透状況等を調査（年内～年明け集計予定）

荷主所管省庁をはじめとする関係省庁に対しては、取引の適正化に向けて、各種セミナーの開催などに当たり、荷主向けの周知等をお願いしたい

## 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営が効果的

#### 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

# 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】

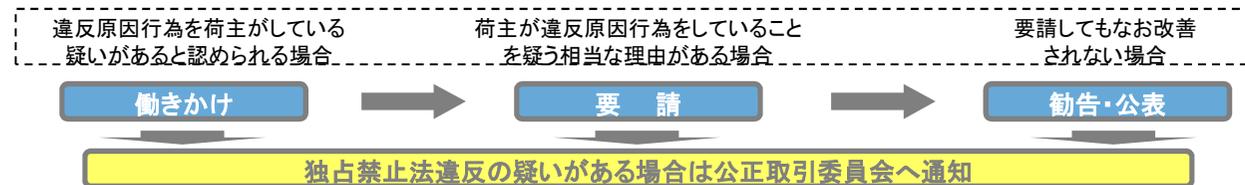
【例】増減車の届出のうち、一定規模以上の増車を行う場合等、認可基準に適合しないこととなるおそれがある場合については、認可の対象とする。等

## 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らず、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ご認識、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
- トラッ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
- 業務記録の記載対象となる荷待ち時間・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

- ドライバーの労働条件の改善等を図るため、法令を遵守して持続的に事業を運営するための参考となる運賃を示すことが効果的との趣旨により、「標準的な運賃の告示制度」が創設。
- 標準的な運賃は、①トラック事業の能率的な経営の下における適正な原価に、②適正な利潤を加えたものを基準。原価の算定に当たっては、①ドライバーの賃金を全産業の標準的水準に是正すること、②コンプライアンスを確保できることを前提。

## 1. 運賃表の設計方針

### ○運賃表の基本

⇒ 貸切(チャーター)を前提として、(1)距離制、(2)時間制の双方の運賃表を策定。また、上限・下限の幅は設けず統一した運賃を設定。

### ○車種等の違い

⇒ 車格別(2t, 4t, 10t, 20t)について設定。 ・ ドライバンのトラックを基準として算出。 ※冷凍・冷蔵のバン型車については割増率を設定

○地域差 ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定。

## 2. 運賃と料金の考え方

⇒ 料金(待機時間料、高速道路料金、フェリー料金、燃料サーチャージ等)については、運賃表とは別に項目を規定。  
※待機時間料は、30分を超える場合の1時間当たりの標準的な料金を設定(30分以内の待機時間に係る費用は固定費に算入)。

## 3. 「適正な原価」の考え方

### ○元請け・下請けの関係

⇒ 実運送事業にかかる原価等を基準に運賃を算出。

### ○減価償却費(車両)

⇒ 法定耐用年数とリース期間・融資期間等の実態を加味し、5年での償却を前提に算出。

### ○人件費

⇒ 全産業平均の時間当たりの単価を基準。

### ○間接費(一般管理費等)

⇒ トラック運送事業の平均値を使用。

### ○借入金利息

⇒ 営業外費用として、適正な原価に算入。

### ○帰り荷の取扱い

⇒ 実車率50%の前提で算出。

## 4. 「適正な利潤」の考え方

⇒ 経常利益(営業外収入を除く。)として一定水準確保できるよう、自己資本に対する適正な利潤額を算定。

# 台風等の異常気象時における輸送の目安の設定

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、2月28日付けで通達を発出。

## 【通達の概要等】

- ◆ 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、気象状況に応じた輸送可否の判断を行うための目安を提示。
- ◆ 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輸送依頼を抑制するよう、傘下会員への周知を依頼。
- 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）。

【別表】異常気象時における措置の目安

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*
降雨時	2.0～3.0 mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	3.0～5.0 mm/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（ハイドロプランニング現象）	輸送を中止することも検討すべき
	5.0 mm/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	1.0～1.5 m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中で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
	1.5～2.0 m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	輸送を中止することも検討すべき
	2.0～3.0 m/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べき
	3.0 m/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	大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		
視界不良（濃霧・風雪等）時	視界が概ね2.0 m以下であるときは輸送を中止することも検討すべき		
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		

※ 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7号、国自整第67号）」に基づき行政処分を行う。

＜異常気象時に輸送する際の目安＞



この資料は、気象庁が作成した「雨の強さと降り方」と「風の強さと吹き方」に関する目安表です。表には、気象庁の発表する気象情報（雨の強さ、風の強さ）と、それに対する輸送事業者への具体的なアドバイス（例：速度の制限、停止の推奨）が記載されています。また、各項目には、気象庁の発表する気象情報と、それに対する輸送事業者への具体的なアドバイスが記載されています。

＜気象庁作成の資料＞

# 参考資料

## 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

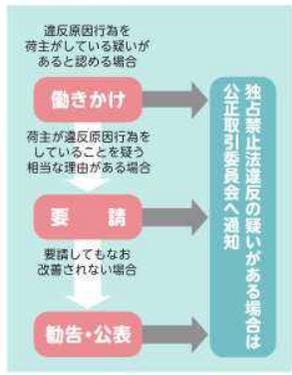
● 荷主勧告制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者が追加されました。  
● 荷主に対して勧告を行った場合には、その旨を公表することが法律に明記されました。

### 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

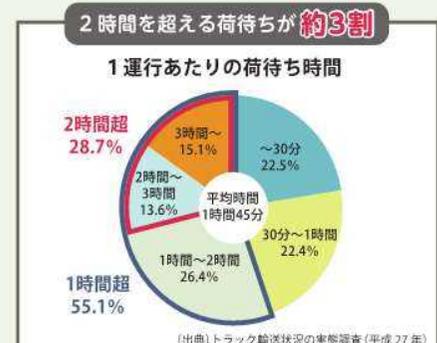
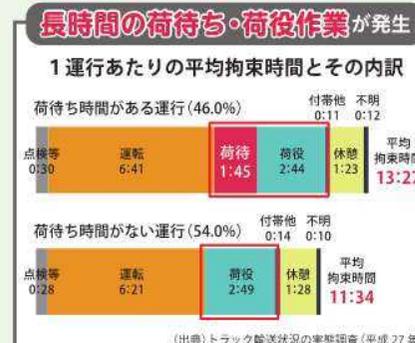
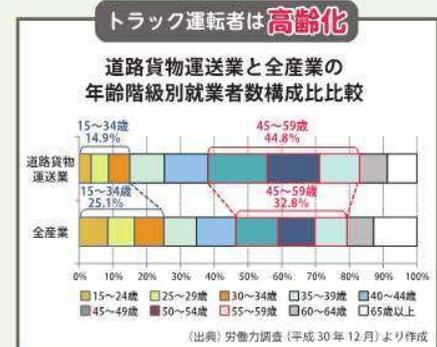
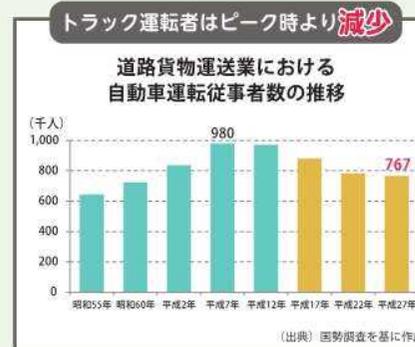
(令和5年度末までの時限措置)

- 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



- 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

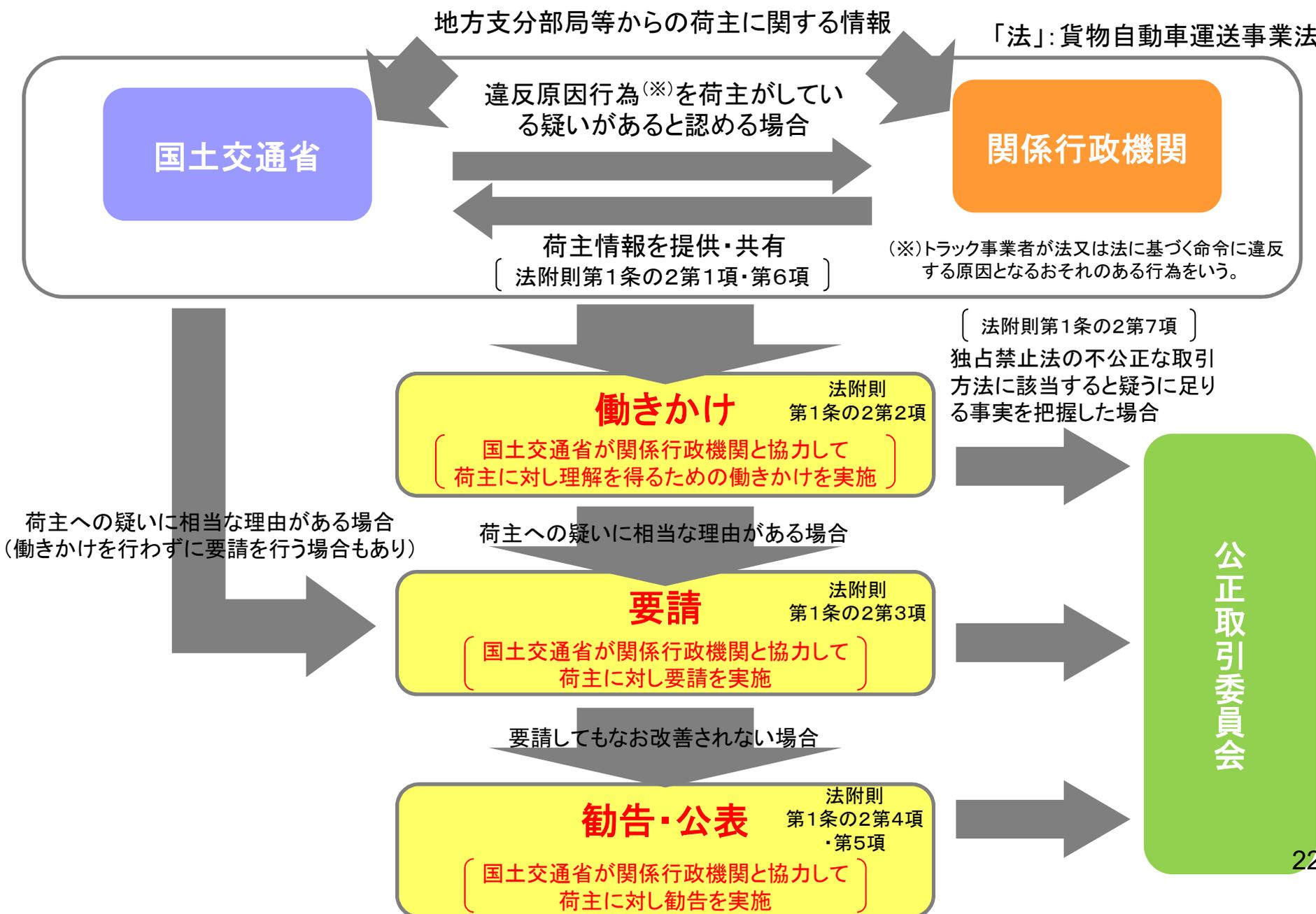
#### ● 労働時間のルール「改善基準告示」厚生労働大臣が定めた基準です

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
休憩期間 (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。



# 荷主への働きかけ等のフロー



## 「違反原因行為」に該当する荷主の行為の例

(例)

- 過労運転防止義務違反を招くおそれがある行為として、荷主の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
- 過積載運行を招くおそれがある行為として、積込み直前に貨物量を増やすように指示するような行為
- 最高速度違反を招くおそれがある行為として、適切な運行では間に合わない到着時間が指定されるような行為
- 輸送の安全確保義務違反を招くおそれのある異常気象時など、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

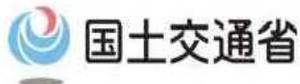
## 荷主に対する働きかけを実施する場合の考え方

(例)

- トラック事業者に対する貨物自動車運送適正化事業実施機関による巡回指導や、国土交通省が実施する監査において、違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合
- 貨物自動車運送事業法本則に基づく荷主勧告制度による協力要請等を受けたことがあり、引き続き違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合
- 国土交通省や関係行政機関、地方運輸局等の地方支分部局に対し、違反原因行為に関する同様の<sup>23</sup>情報等が度々寄せられ、違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合

# 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、荷主等による長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務の強要など、トラック運送事業者の皆様がコンプライアンス確保に影響しうる輸送を行わざるを得ない実態を把握し、今後の施策に活用するための「意見等の募集窓口」を設置いたしました。
- ・本窓口は、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する意見・事例を収集することを目的としており、本人の同意なく、提供された情報に基づき投稿者、事業者又は荷主に問い合わせを行うことはありませんので、このような内容に関する情報等がございましたら投稿して下さい。



## 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らず、これまで、「標準運送約款の改正」、「適正取引の推進」、「荷主勧告制度」等を周知してきました。これらの取組みに関するご認識、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

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

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。

●お持ちの情報はこちらへ投稿ください

#### <参考>

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



このページのQRコード

## 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

### 意見等の募集の目的

国土交通省では、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ついて、ご意見・事例を収集して実態把握し、今後の施策に活用したいと考えております。

実際に輸送業務を行われている中で、さまざまな課題が多く発生する上、このような輸送がございましたら、ご自由に記入いただくことができます。

※投稿・お問い合わせは匿名です。ご本人の個人情報は一切取りません。ご本人、会社や関係者に問い合わせる必要もありません。

【匿名で記入されたご本人が、ご自分の連絡先を「」で打ち消し、書き込み内容及び連絡先を特定されている場合はご本人にお問い合わせいただくことがあります。】

・次の質問にお答えください。

- 1. 運賃満額を要約するおそれがある非合理的な荷役時間の設定等
- 2. 予約を採れない運賃に対するペナルティ等
- 3. 積込み順序に荷役量を増やすような強要等
- 4. 荷待ち時間の非合理的発生等
- 5. 依頼と異なる積込み作業等
- 6. 依頼にはなかったラベル貼り・梱包などの附帯作業等
- 7. 高運料率など費用の自己負担等
- 8. 過度な運物手取(ついで、荷扱、へこみ、こすり、傷れなど)への対応等
- 9. その他、コンプライアンス上の問題と思われるもの

(内容: )

※複数該当するものがある場合は、複数回に複数回に付けてご記入ください。

#### 【記入項目と記入例】

・トラック	記入例1 「10トンワンボックス」 記入例2 「4トンバン」
・いつ	記入例1 「2019年2月」この「積込み時」 記入例2 「2019年12月」この「荷出し時」