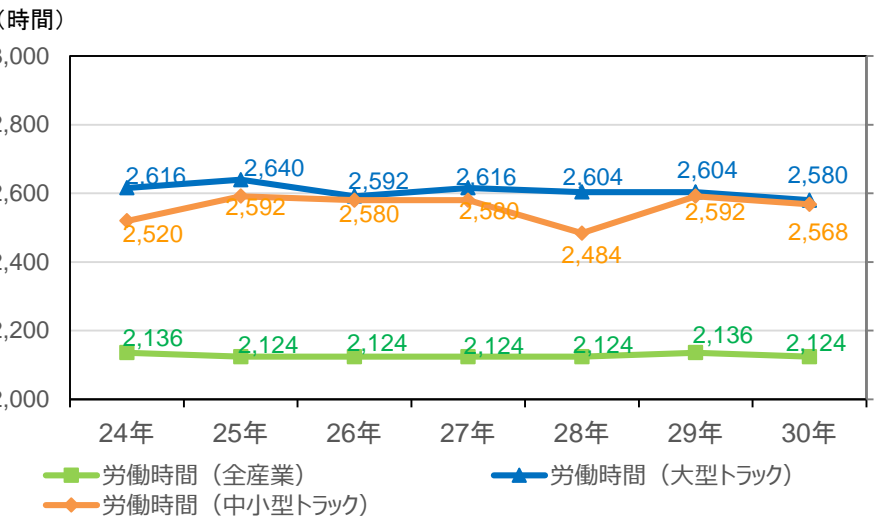


トラック運送業の現状と課題について

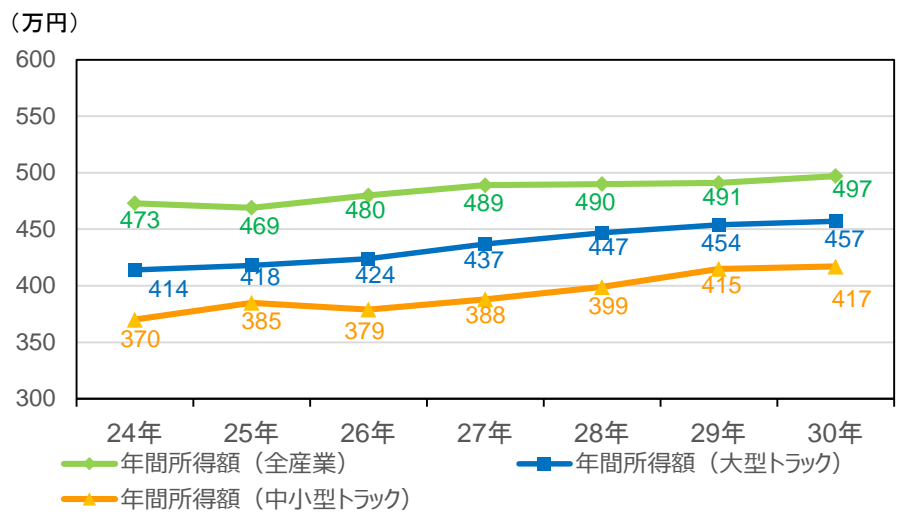
令和元年 1 2 月
自動車局 貨物課

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

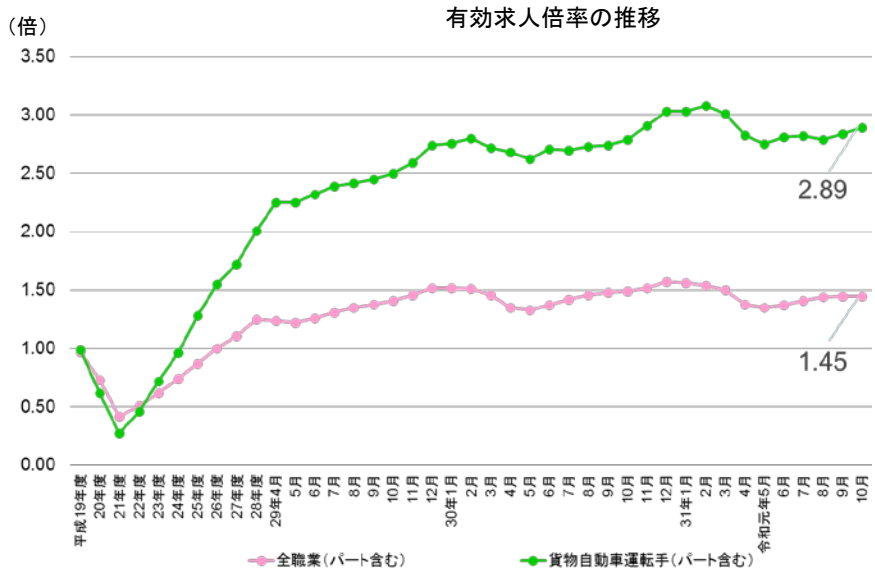
①労働時間 全職業平均より約2割長い。



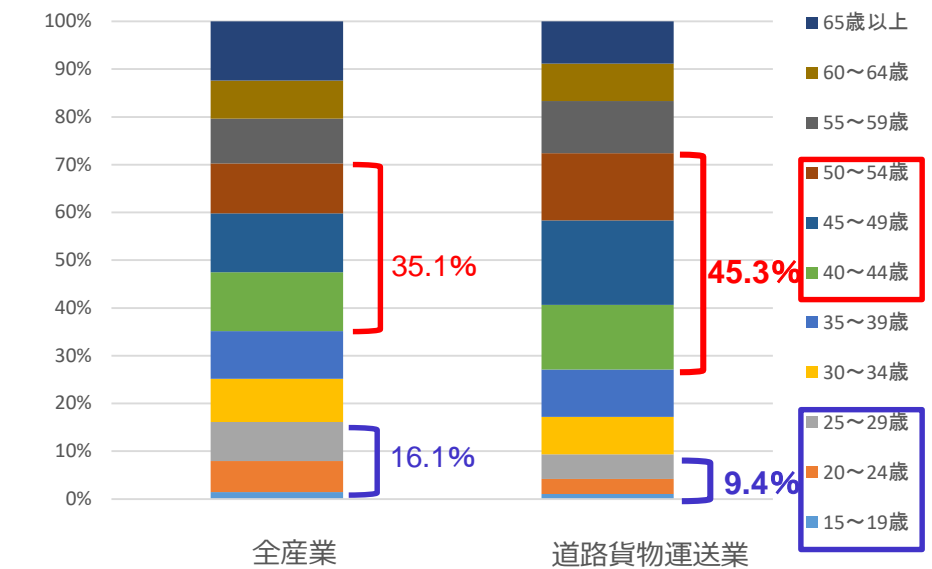
②年間賃金 全産業平均より約1割～2割低い。



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。

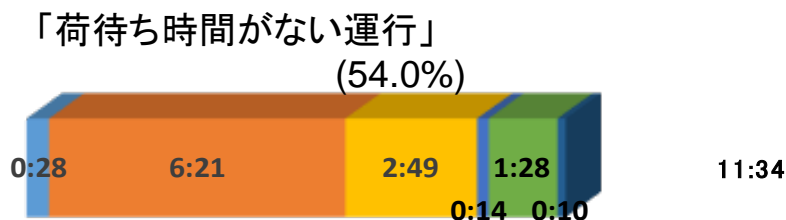
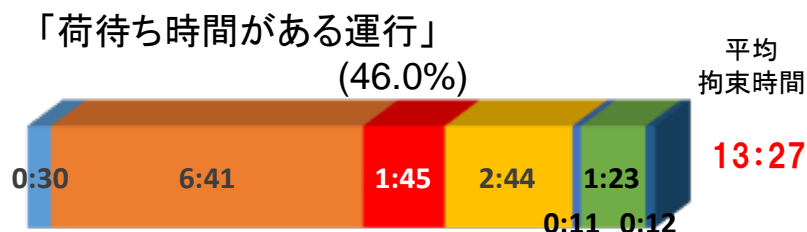


(出典)厚生労働省「平成30年賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

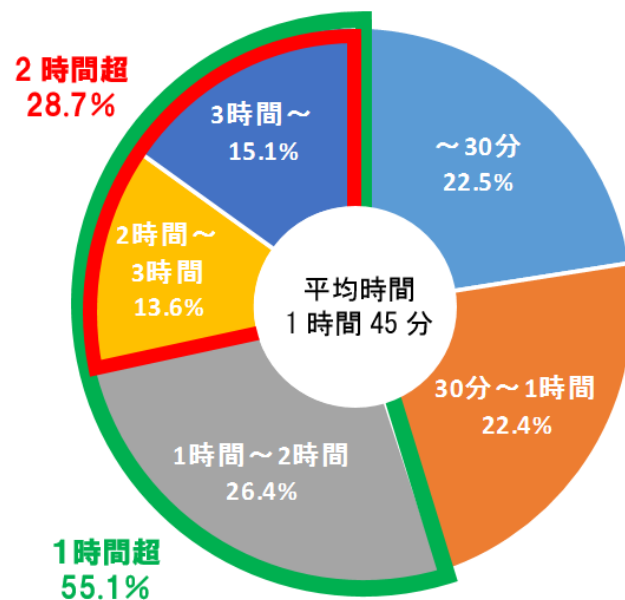
トラックドライバーの労働条件

- 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)



1運行あたりの荷待ち時間の分布

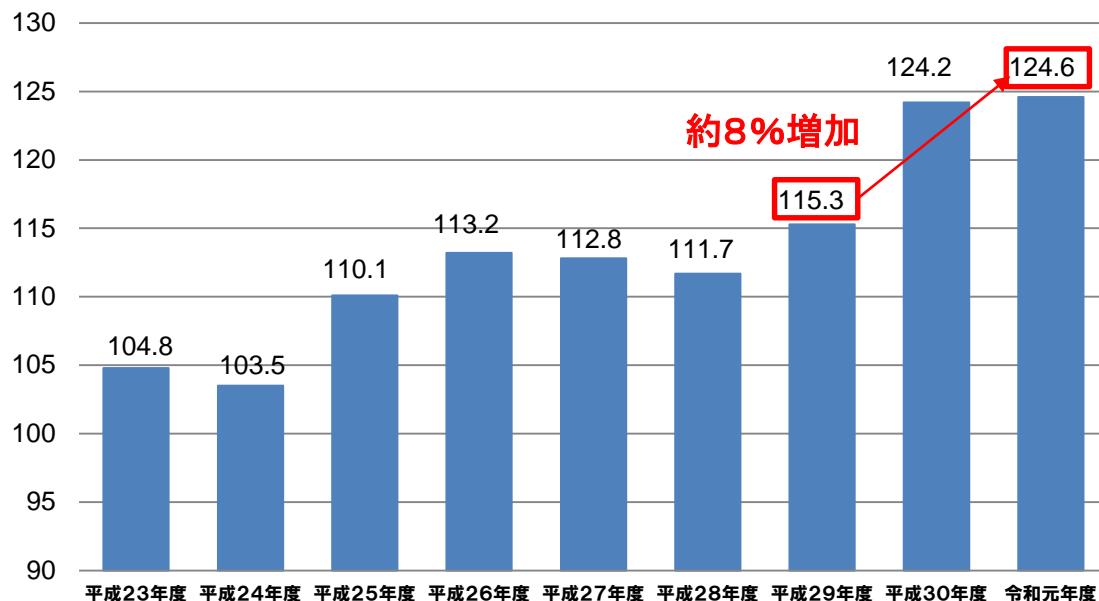


出典:トラック輸送状況の実態調査
(H27)

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)」



<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、季節変動へ対応し、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>



【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 ・ <u>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</u> 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。

ポイント1

ポイント2

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・料金の適正收受 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

ー長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセルー

～「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。

I. 長時間労働是正の環境整備

「★」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

（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

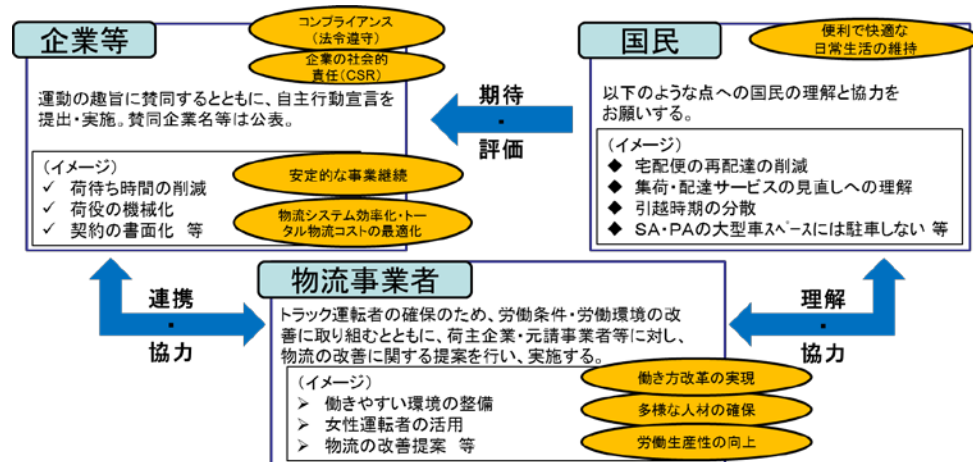
③労働時間管理の適正化の促進【国】
ICTを活用した運行管理の普及方策の
検討・実施★

④行政処分の強化【国】
新処分基準による行政処分の実施

「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

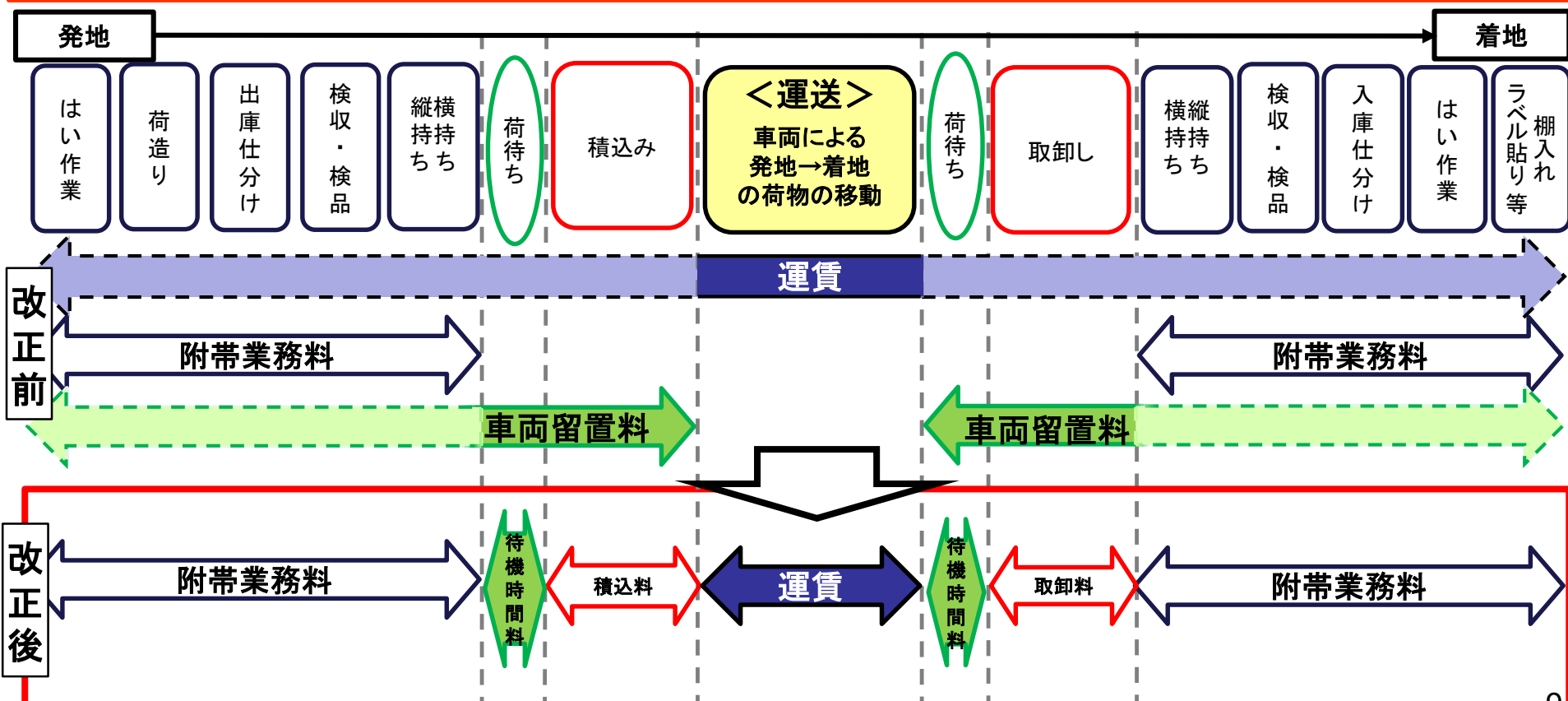
(事務局)

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

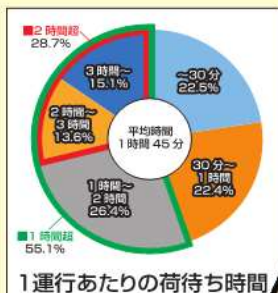
平成30年 5月30日:自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議
政府行動計画の決定(「ホワイト物流」推進運動は重点施策)
12月14日:第1回「ホワイト」物流推進会議(推進方針を決定)
平成31年 3月:賛同企業の募集開始、上場会社等(6,300社)に参加要請文を送付
5月以降:全都道府県において各企業及び団体等を対象とした説明会を実施

- 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発出。
- 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^(※)

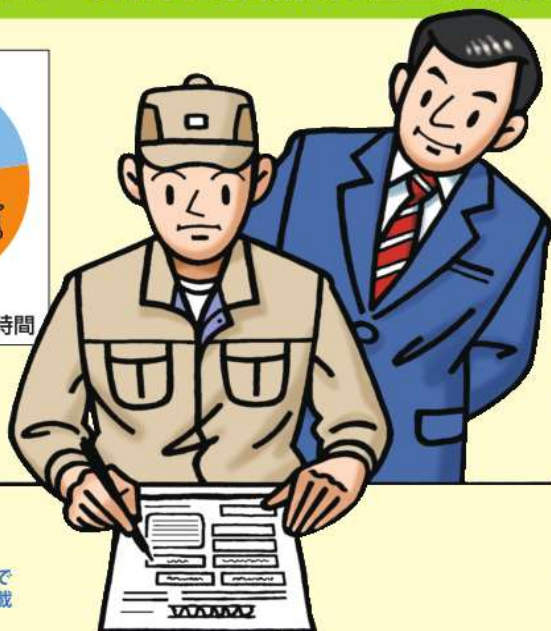


平成 29 年 7 月 1 日から、 荷主都合 30 分以上の荷待ちは 「乗務記録」の記載対象です。

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 8t 以上または最大積載量 5t 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。

国土交通省

JTA 全国トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

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記入ください。記録用紙は、必要な項目が記載されている場合は、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)

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

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
②-1 9:00 ~ 9:20	時間 40 分
②-2 9:40 ~ 10:00	

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

荷積み / 荷卸し 開始・終了時刻
④ 10:30 ~ 11:30

集貨地点等からの出発時刻
⑤ 11 時 30 分

注

- 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。
- 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。
- 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。

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】



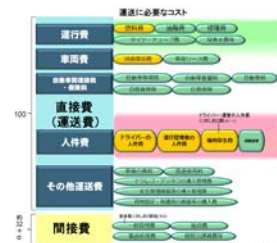
⇒ 契約の書面化を推進し、適正な運賃・料金収受を促進

「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50%**
- 「ホワイト物流」に協力する旨の行動宣言をした荷主： **約650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、年内を目途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（12月13日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）

- ・ 全ト協会会長
- ・ 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

地 方

全国10ブロック、47都道府県

- 「**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とを分別して收受
＝「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 ※運賃の告示については現在検討中

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】

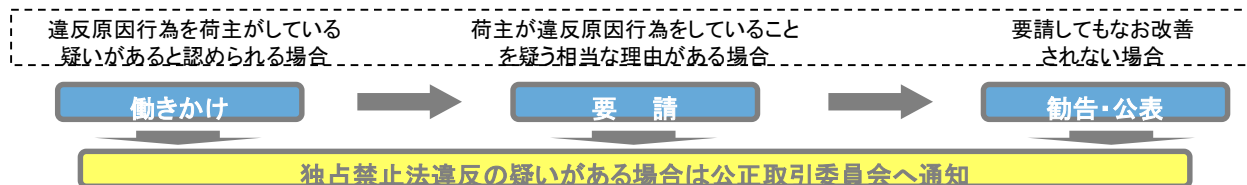
【例】増減車の届出のうち、一定規模以上の増車を行う場合等、認可基準に適合しないこととなるおそれがある場合については、認可の対象とする。 等

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認識、浸透度、実態把握等の実施把握を行うため、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す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
- 荷主勧告制度について
- 乗務記録の記録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

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義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

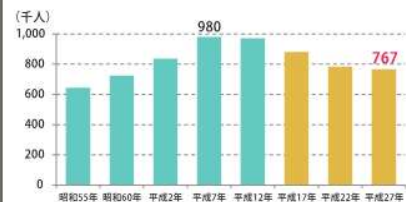


令和元年7月1日から施行

- 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

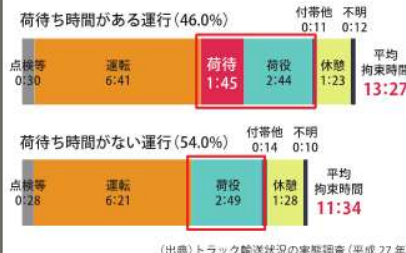
道路貨物運送業と全産業の年齢階級別就業人数構成比較



(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

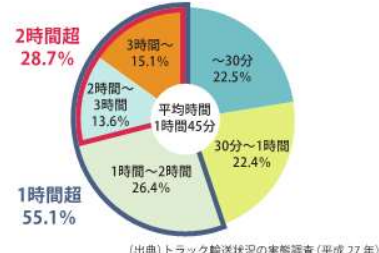
1運行あたりの平均拘束時間とその内訳



(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

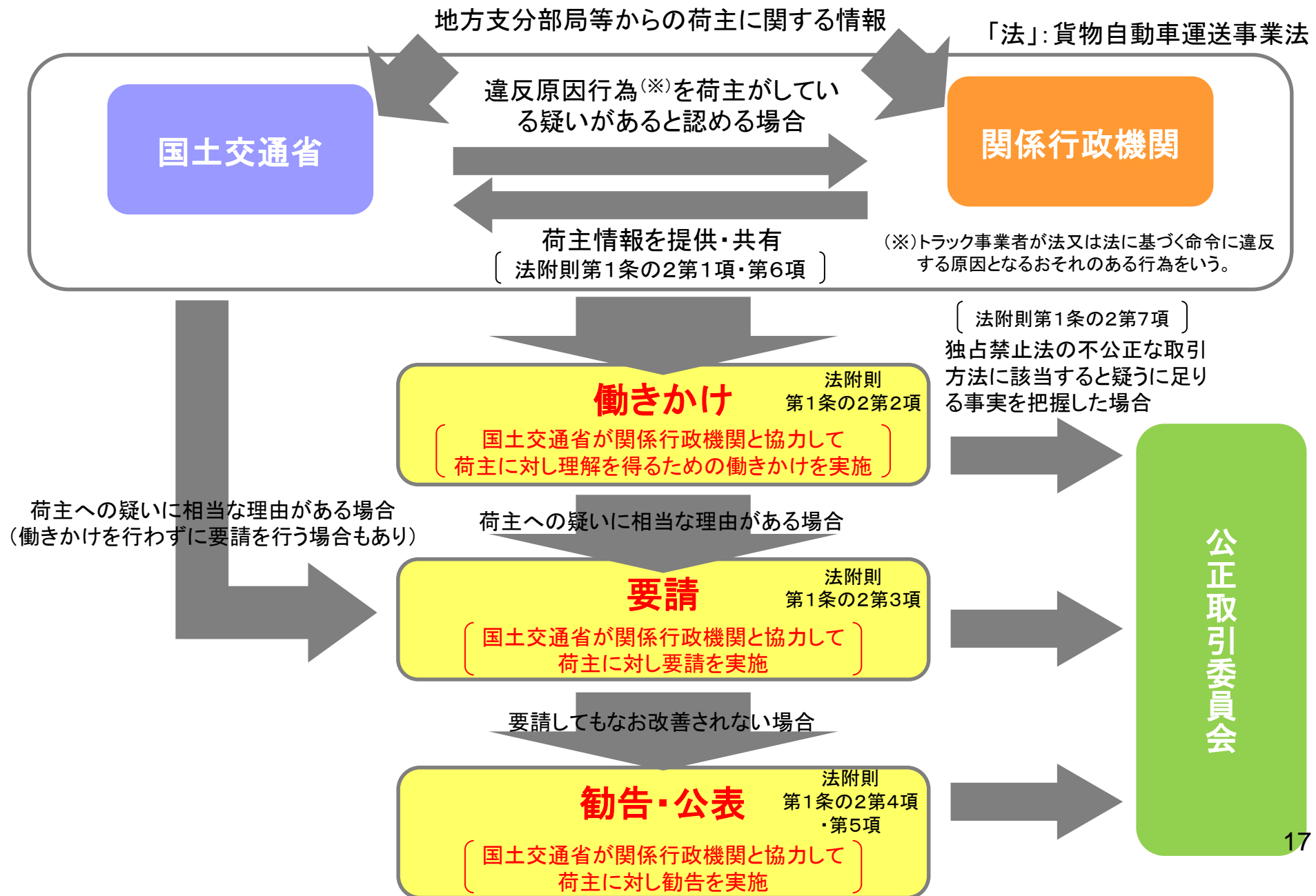
●労働時間のルール「改善基準告示」厚生労働大臣が定めた基準です

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)
休憩期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	・1 か月 293 時間以内
運転時間	・継続 8 時間以上
連続運転時間	・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
	・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18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・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、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

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](https://yusou-jittai.mlit.go.jp/) へ情報をお寄せください。

<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
- 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

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

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。

実際に輸送業務が行われている中で、たまたまではなく、それなりに頻度が多く発生する上記のような輸送がございましたら、ご自由にご入力ください。

※意見・事例収集が目的ですので、ご記入頂いた内容について、ご本人、会社や荷主に問い合わせなどをすることはありません。

(意見等を記入されたご本人が、ご自分に連絡を差し上げても差し支えない旨及びご連絡先を明記されていた場合にはご本人に問い合わせさせていただきます。)

・次の質問にお答えください。

Q1. ご意見・事例の分類について、該当する項目1つを選択してください。【必須】

- 1. 速度違反を惹起するおそれがある非合理的な到着時間の指定等
 - 2. やむを得ない遅延に対するペナルティ等
 - 3. 積込み直前に貨物量を増やすような急な依頼等
 - 4. 荷待ち時間の恒常的な発生等
 - 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・検品などの附帯作業等
 - 7. 高速料金など費用の自己負担等
 - 8. 過度な貨物事故(つぶれ、破損、へこみ、こすれ、擦れなど)への対応等
 - 9. その他、コンプライアンス的に問題と思われるもの
- (内容:)

※複数該当するものがある場合には、項目毎に複数回に分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トンウイング」
	記入例2	「4トンバン」
・い　　つ	記入例1	「2019年2月」ごろの「積込み時」
	記入例2	「2018年12月」ごろの「荷卸し時」