

令和2年12月

トラック輸送を利用される  
荷主の皆様へ

(公社) 全日本トラック協会  
国土交通省

### 安定した輸送力確保に向けた取り組みのお願い

日頃は、トラック運送事業に格別のご高配賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、トラック運送業界は、国民の生活と経済を守るためのライフラインとして、さらに今般の新型コロナウイルス感染拡大のなかでも、ステイホームを支えるエッセンシャル事業として、国内物流の中心的な役割を果たす一方、今後も持続的に輸送ニーズに的確に応え、安定した輸送力を確保していくにあたっては、「ドライバー不足」と「働き方改革への対応」という課題に直面しています。

平成30年に成立した働き方改革関連法において、長時間労働の実態が多いトラックドライバーについては令和6年4月より時間外労働時間の上限規制（960時間／年）が適用されることも踏まえれば、早期にドライバーの労働環境及び待遇改善を図り、物流の担い手であるドライバー不足を解消することが急務となっています。

こうした状況を踏まえ、平成30年12月に貨物自動車運送事業法の改正が行われました。この法改正では、法令を遵守しない悪質なトラック運送事業者に対して厳正に対処するための措置のほか、荷主の皆様にご協力いただきたい事項が盛り込まれています。

つきましては、新型コロナウイルスによる業務への影響もあるとは存じますが、下記取り組みにつきまして、何卒ご理解・ご協力を賜りますようお願いいたします。

### 記

#### 1 トラック運送事業者の法令遵守について

トラック運送事業者が「働き方改革」を進めるためには、法令を遵守し、トラックドライバーが安心・安全に働くことができるようにしなければなりません。一方、トラックドライバーの長時間労働については、長い荷待ち時間や、契約に定めのない附帯業務の発生など、トラック運送事業者のみでは解決できない課題も多い状況にあります。

こうしたことから、改正貨物自動車運送事業法では荷主によるトラック運送事業者への配慮義務が設けられたほか、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（長い荷待ち時間等）を行っている疑いのある荷主に対し、国土交通大臣が、経済産業省、農林水産省、厚生労働省などの関係行政機関の長と連携して、働きかけができるようになりました（令和元年7月施行 別添リーフレットを参照）。

発・着荷主の都合による長い荷待ち時間や労働時間のルールが守れないような輸送依頼をなくすことが強く求められています。

## **2 「標準的な運賃」の活用について**

すべてのトラック運送事業者が法令を遵守するとともに、トラックドライバーの労働条件の改善・ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行う上で参考となる「標準的な運賃」を国土交通大臣が告示しました。

（令和2年4月24日国土交通大臣告示 別添パンフレットを参照）。

荷主の皆様におかれてましては、持続可能な物流の実現に向けて、「標準的な運賃」の活用へのご理解とご協力をお願いいたします。

## **3 「ホワイト物流」推進運動の参加について**

国土交通省では、荷主企業とトラック運送事業者が相互に協力して、物流の改善を図るための「ホワイト物流」推進運動を展開しています。トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化を進め、働きやすい労働環境を実現するため、積極的な参加をお願いいたします。  
以上

<本件に関するお問い合わせ先>

- |                    |                      |
|--------------------|----------------------|
| ○（公社）全日本トラック協会 企画部 | TEL：03-3354-1037（直通） |
| ○ 国土交通省 自動車局 貨物課   | TEL：03-5253-8575（直通） |

# 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。

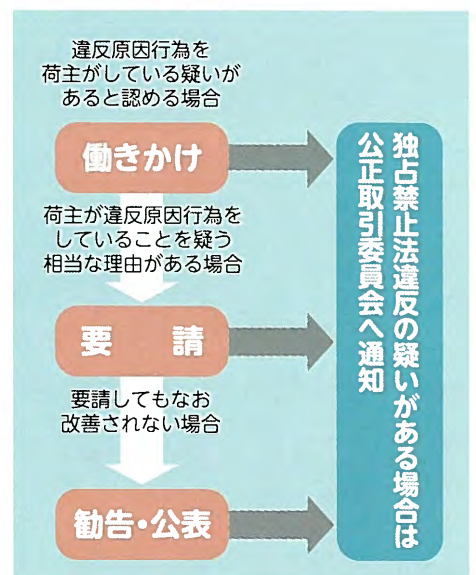
#### ③ 違反原因行為をしている疑いがある荷主に対して、国土交通大臣が働きかけ等を行います

(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り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

<p>荷待ち時間の恒常的な発生</p> <p>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</p>	<p>非合理的到着時刻の設定</p> <p>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</p>	<p>重量違反等となるような依頼</p> <p>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</p>
--	---	--





- 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**

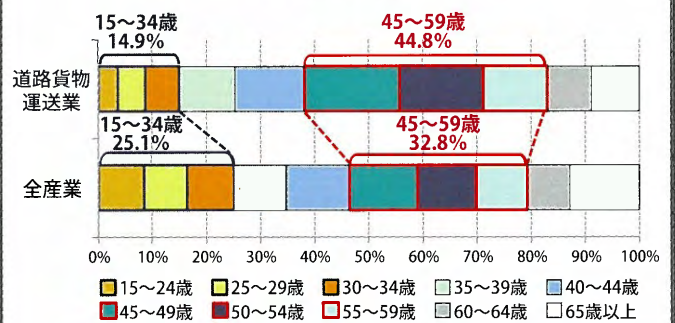
道路貨物運送業における自動車運転従事者数の推移



(出典) 国勢調査を基に作成

### トラック運転者は**高齢化**

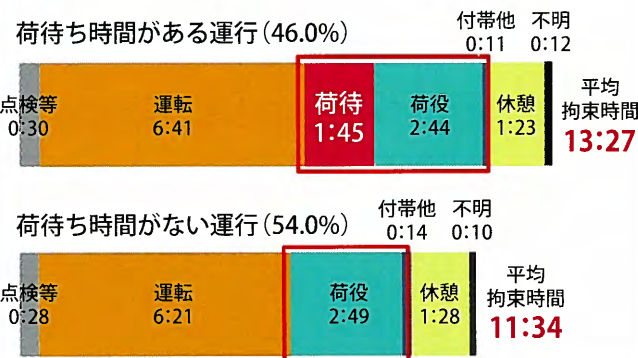
道路貨物運送業と全産業の年齢階級別就業者数構成比比較



(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

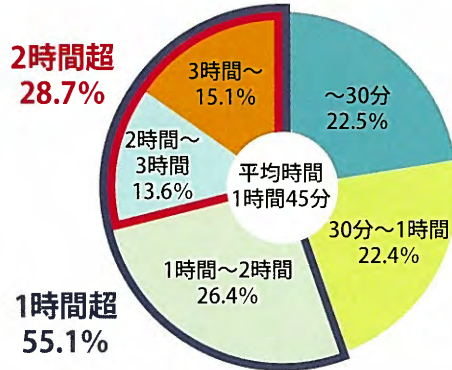
1運行あたりの平均拘束時間とその内訳



(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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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)</li> <li>●1 か月 293 時間以内</li> </ul>
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●継続 8 時間以上</li> </ul>
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>●2 日平均で、1 日あたり 9 時間以内</li> <li>●2 週間平均で、1 週間あたり 44 時間以内</li> </ul>
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>●4 時間以内</li> </ul>

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。

