

貨物自動車運送事業法の改正について ～トラック運送業の働き方改革の実現に向けて～

国土交通省 自動車局 貨物課



はじめに

建設資材をはじめ、原材料から製品、食料品、宅配便、引越貨物、災害時の緊急物資に至るまで、我が国の産業活動や国民生活に不可欠な輸送サービスを提供するトラック運送業については、その輸送の安全や利用者利益の保護を図るため、貨物自動車運送事業法において、必要な許認可等の手続や事業者が遵守すべき事項などが定められています。

トラック運送業においては、ドライバーの有効求人倍率が本年7月時点で約2.82倍と、全職業平均（約1.41倍）に比べて高く、ドライバー不足が大きな課題となっているとともに、その労働環境については、他の産業と比べて長時間労働・低賃金の状況にあります（図－1）。

また、トラックドライバーを含む自動車運転従事者については、先般成立し公布された働き方改革関連法により、令和6年度から年間960時間の時間外労働の罰則付き上限規制が適用されることとされており、トラック運送業における働き方改革の実現は喫緊の課題となっています。

このような状況を踏まえ、昨年12月、ドライバー不足により物流が滞ることのないよう、トラック運送業の健全な発達を図るために規制の適正化を図るほか、ドライバーの労働条件の改善等を

図りトラック運送業において働き方改革を進める観点から、議員立法により「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（平成30年法律第96号）」が成立し、同月14日に公布されました。

本稿では、主に今般の改正法の概要等について解説するとともに、トラック運送業における働き方改革に向けた国の取組について紹介します。



改正法の概要

改正法は、(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、の4本の柱からなっています。以下に、それぞれの内容について解説します（図－2）。

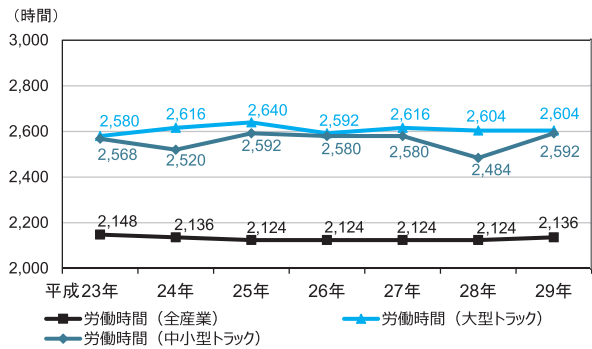
(1) 規制の適正化

悪質な法令違反を行った者等の参入制限を厳格化するための欠格事由の見直しや、適確な事業遂行能力を有することを確認するための許可基準の明確化が行われたほか、荷待ち時間・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、約款の認可基準の明確化が行われました。

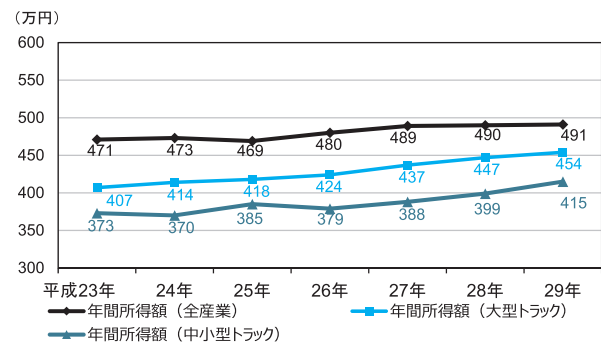
【具体的な改正内容】

① 欠格期間の延長等（第5条、第19条、第32

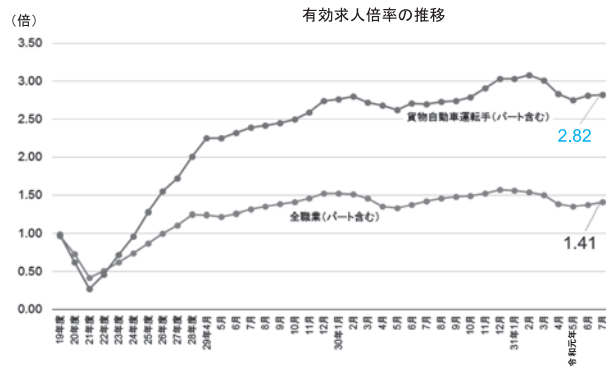
①労働時間 全産業平均より約2割長い。



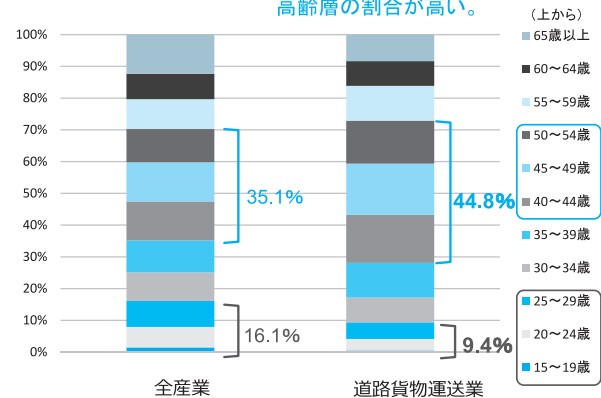
②年間賃金 全産業平均より約1〜2割低い。



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29年賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

図ー1 トラック運送事業の働き方をめぐる現状

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】

- 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
- 荷主への疑いに関する理由がある場合
 - 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請
- 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

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

図ー2 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)

条等)

- i) 事業の許可の取消しを受けた者等が許可を受けることができない期間等を2年から5年に延長した。
- ii) 欠格事由として、許可を受けようとする者と密接な関係を有する者が事業の許可の取消しを受けてから5年を経過しない場合や、許可の取消処分逃れのための自主廃業を行った者であって当該廃業の届出の日から5年を経過しない場合を追加した。
- iii) 事業を休止し、又は廃止しようとするときは、その30日前までに国土交通大臣に届け出なければならないこととした。

② 事業の許可基準の明確化（第6条等）

事業の許可基準について、事業の計画が事業用自動車の安全性を確保するため適切なものであること、事業を継続して遂行するために適切なものであること、事業を継続して遂行するに足る経済的基礎を有することを明記した。

③ 運送約款の認可基準の明確化（第10条）

運送約款において、特別の事情がある場合を除き、運賃と料金とを区分して収受する旨が明確に定められていることを認可基準に追加した。

(2) 事業者が遵守すべき事項の明確化

事業許可後、継続的なコンプライアンスの確保を図るものとして、①輸送の安全に係る義務を明確化し、②事業の適確な遂行のための遵守義務を新設する改正が行われました。

【具体的な改正内容】

① 輸送の安全に係る遵守義務の明確化（第17条等）

事業者は、事業用自動車の定期的な点検及び整備その他事業用自動車の安全性を確保するために必要な事項に関し、国土交通省令で定める基準を遵守しなければならないことを明記した。

② 事業の適確な遂行に関する遵守義務規定の新設（第24条の4等）

- i) 事業者は、自動車車庫の整備等に関する

事項、健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付等に関する事項、その他の事業を適確に遂行するために必要な事項に関し国土交通省令で定める基準を遵守しなければならないこととした。

- ii) 国土交通大臣は、事業者がi)の基準を遵守していないと認めるときは、その是正に必要な措置を講ずべきことを命ずることができることとした。

(3) 荷主対策の深度化

トラック運送業においては、荷主や配送先の都合により荷待ち時間が発生するなどといった、業務の特性や取引慣行等の問題があり、働き方改革や法令遵守（過労運転、過積載の防止等）を進める上で、個々のトラック事業者の努力だけでは困難な側面もあります。

こうした状況を踏まえ、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、①荷主の配慮義務の新設、②既存の荷主勧告制度の強化、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）、の改正が行われました。

【具体的な改正内容】

① 荷主の配慮義務の新設（第63条の2）

荷主は、トラック事業者が貨物自動車運送事業法等を遵守して事業を遂行することができるよう、必要な配慮をしなければならないこととした。

② 荷主勧告制度の強化（第64条）

荷主勧告制度（トラック事業者の法令違反行為に対する処分を行う場合において、当該違反行為が主として荷主の行為に起因し、かつ、トラック事業者への処分のみでは再発の防止が困難であると認められる場合等に、国土交通大臣が荷主へ勧告を行うことができる等とされている制度）について、対象として貨物軽自動車運送事業者を追加するとともに、当該勧告をしたときは、その旨を公表することを明記した。

③ 違反原因行為への対処に関する規定の新設

(附則第1条の2)

令和5年度末までの時限措置として、以下の制度が創設された。

- i) 国土交通大臣は、トラック事業者が貨物自動車運送事業法等に違反する原因となるおそれのある行為(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において、関係行政機関の長に対する情報提供や、関係行政機関の長の協力の下、当該荷主の理解を得るための措置を行うことができる。
- ii) 国土交通大臣は、荷主が違反原因行為をしていることを疑うに足る相当の理由があると認める場合において、関係行政機関の長の協力の下、当該荷主への要請を行うことができる。
- iii) 国土交通大臣は、ii)の要請を受けた荷主がなお違反原因行為をしていることを疑うに足る相当の理由があると認める場合において、関係行政機関の長の協力の下、当該荷主への勧告を行うことができ、当該勧告を行った場合には、その旨を公表する。
- iv) 国土交通大臣は、i)～iii)の実施に際し、荷主の行為が独占禁止法に違反すると疑うに足る事実を把握したときは、公正取引委員会に対し、その事実を通知する。

(4) 標準的な運賃の告示制度の導入(附則第1条の3)

トラック運送業においては、中小事業者が大半を占めており、荷主に対する交渉力が弱いことから、必要なコストに見合った対価を収受しにくい状況にありますが、トラック運送業がその機能を維持していくためには、法令を遵守しつつ、持続的に事業を運営することができるよう、適正な対価を収受できる環境を整えることが重要です。

改正法では、令和6年度から時間外労働の限度時間の設定がされること等を踏まえ、法令を遵守して事業運営を行っていく際の参考となる運賃を示すことが効果的であるとの趣旨により、令和5年度末までの時限措置として、標準的な運賃の告

示制度が設けられました。

【具体的な改正内容】

- ① 令和5年度末までの間、国土交通大臣は、運転者の労働条件を改善するとともに、一般貨物自動車運送事業の健全な運営を確保し、及びその担う貨物流通の機能の維持向上を図るため、事業の能率的な経営の下における適正な原価及び適正な利潤を基準として、標準的な運賃を定めることができることとした。
- ② 国土交通大臣は、①の標準的な運賃の設定については、運輸審議会に諮らなければならないこととした。



3 改正法の施行について

上記の改正法の内容については、それぞれの改正内容ごとに、本年7月より順次施行することとしています。以下に、現時点における改正法の施行に関する状況についてご説明します。

(1) 規制の適正化・事業者が遵守すべき事項の明確化

規制の適正化(2.(1))及び事業者が遵守すべき事項の明確化(2.(2))については、本年11月1日より施行することとしています。

施行に当たっては、必要な省令・通達の整備が併せて行われ、改正法の趣旨を踏まえて主に以下の改正が行われました(令和元年8月1日公布・発出)。

これらにより、不適正な事業者の参入制限等を図ることとしています。

【主な省令・通達の改正内容】

- ① 欠格事由の対象となる「密接関係者」の範囲
改正法において許可の欠格事由として追加された「密接な関係を有する者」の具体的内容として、許可を受けようとする者の議決権の過半数を所有している者等を定めた。
- ② 許可の際の審査の拡充

許可時の審査事項について、申請前の行政処分歴を確認する期間や、資金計画に係る費用を計上する期間を延長する等の拡充を行った。

③ 事業計画の変更の際の審査の拡充

i) 営業所に配置する車両数の変更については、一律に事前届出の対象とされているところ、法に定める認可基準に適合しないおそれがある場合（法令遵守状況が十分でない場合等）については、認可の対象とした。

ii) 事業規模の拡大となる認可申請（営業所の新設等）について、法令遵守の状況に関する審査事項を拡充した。

④ その他

許可基準、遵守義務の明確化等、所要の改正を行った。

(2) 荷主対策の深度化

荷主対策の深度化（2. (3)）については、本年7月1日より施行されています。

とりわけ、「荷主への働きかけ等の規定の新設」については、トラック事業者の法令違反の原因となる「おそれのある行為」を荷主がしている「疑い」がある段階で荷主に対する働きかけができることとされている点が、トラック事業者の法令違反・行政処分を前提とした従来の荷主勧告制度との大きな違いです。

この新たな制度を実効性あるものとするよう、国土交通省においては、新制度に関して広く周知を行うとともに、ホームページ上で意見等の募集窓口を設置するなど、トラック事業者の違反原因となるおそれのある荷主の行為に関する情報について、関係行政機関との間で情報共有を行いつつ、幅広く収集しているところです。

今後、収集した情報に基づき、トラック事業者の働き方改革に向けた荷主の理解・協力を得られるよう、関係行政機関と連携して、荷主への働きかけ等を行っていくこととしています。

(3) 標準的な運賃の告示制度

標準的な運賃の告示制度（2. (4)）については、

具体的な施行期日は確定していませんが、改正法公布の日から起算して2年以内に施行することとされています。

現在、国土交通省においては、順次、トラック運送業に関する各種データの収集、原価等の算出、分析、集計等の作業を進めているところです。

最終的に告示する運賃が、上記に述べたような告示制度の導入の趣旨に沿ったものとなるよう、関係者の意見も踏まえながら丁寧に、施行に向けた準備を進めてまいります。



トラック運送業の働き方改革の実現に向けて

以上、今般の改正法について説明してきましたが、政府においては、トラック運送業における働き方改革の実現に向けて、昨年5月に策定された「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」に基づき、荷主を所管する省庁を含む関係省庁が連携して、①労働生産性の向上、②多様な人材の確保・育成、③取引環境の適正化、を3本の柱とした様々な取組を推進しています（図－3）。

以下に、取引環境の適正化に関する取組を中心に、主な取組を簡単にご紹介します。

(1) 「ホワイト物流」推進運動の展開

深刻化が続くトラックドライバー不足に対応し、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向上・物流効率化、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向け、企業等・国民・物流事業者の関係者が連携して取り組む「ホワイト物流」推進運動を展開しています。

平成31年3月以降、上場企業等約6,300社に運動への賛同表明・自主行動宣言の提出を呼びかけるとともに、政府広報の実施や、全都道府県における各企業及び団体等を対象とした説明会の開催等により、運動の拡大・深化を図っています。

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・料金の適正收受【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

図－3 「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～
（2018年5月30日関係省庁連絡会議決定）

（2）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

学識経験者、荷主、トラック事業者、厚生労働省、国土交通省等からなる「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央及び各地方に設置し、取引環境の改善及び長時間労働の抑制に向けた検討を進めてきました。

昨年11月には、平成28年度及び平成29年度の2カ年にわたって、荷主とトラック事業者が共同で実施したパイロット事業（47都道府県で全102事業）で得られた知見を取りまとめたガイドラインを公表し、関係省庁とも連携してノウハウの横展開を図っています。

（3）荷待ち時間が特に長い分野における取組

上記のパイロット事業では様々な輸送品目について取組を行ってきましたが、輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあることから、特に荷待ち件数が多い加工食品、建設資材、紙・パルプの各分野について、平成30年にそれぞれ幅広い関

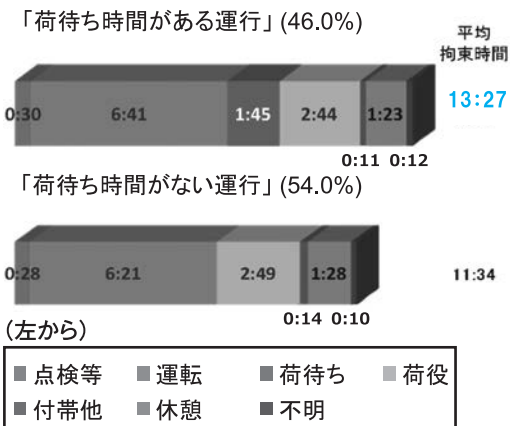
係者からなる懇談会を立ち上げています。同懇談会では、関係者間で存在する課題についての意識共有や取組の展開を図り、サプライチェーン全体における物流の効率化や、トラックドライバーの労働時間の改善を図ることとしています（図－4）。

例えば、建設資材の分野の懇談会では、「過剰なリードタイム競争」→「短納期の納品サイクル」による積載効率の減少・荷待ち時間の発生や「契約外の危険な荷役作業（玉掛け作業等）」といった課題が挙げられていますが、こうした課題に対応するためには、トラック事業者のみで取り組むことは困難であり、荷主の理解・協力のもとで進めることが不可欠であることから、それぞれの分野のサプライチェーン全体で物流改善に向けた取組を促進していく必要があります。

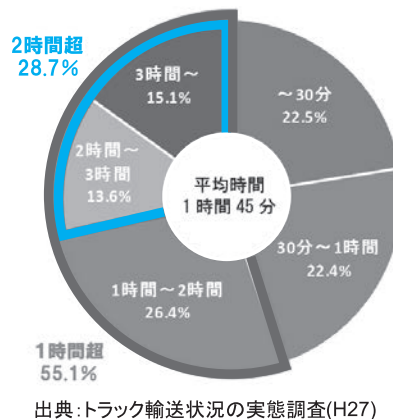
参考：「建設資材物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」（国土交通省ホームページ）：http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000042.html

- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、荷主・運送事業者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



図ー4 トラックドライバーの労働条件

(4) その他取引環境の適正化に向けた取組

このほか、トラック事業者及び荷主における荷待ち時間等の実態把握・労働環境の改善に資するため、平成29年7月及び令和元年6月に、荷主都合による30分以上の荷待ち時間や、発生した荷役作業等について、乗務記録の対象とするための省令改正を実施しています。

また、平成30年12月には、持続可能なトラック事業運営等のために必要なコスト構成等について、トラック事業者・荷主の双方における共有かつ適切な理解の形成を促すため、「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」での議論を踏まえて策定した「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」を公表し、関係者への周知を図っています。

5 おわりに

以上、今般の改正法の概要や、最近の国の取組について紹介しました。

国土交通省としては、トラック事業者・荷主等の関係者にも広くご理解・ご協力をいただきつつ、今般の改正法の適切な運用を図るとともに、これまでの取組を一層推進していくことにより、トラック運送業の働き方改革を実現し、今後、物流機能が持続的にその機能を発揮することができるよう、環境整備を進めてまいります。

【参考】

本稿で紹介した「ホワイト物流」推進運動の詳細や、各種ガイドラインについては、以下URLからご覧いただけます。

・「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト：
<https://white-logistics-movement.jp/>