貨物自動車運送事業法
ハンドブック

平成30年12月改正対応

監修　国土交通省自動車局貨物課

令和３年３月

公益社団法人
全日本トラック協会

はじめに

トラック運送事業は、国内貨物輸送の基幹的役割を担っており、我が国の高度で多様な輸送ニーズを支えています。

このような中、平成2年に貨物自動車運送事業法と貨物運送取扱事業法（いわゆる「物流二法」）が施行し、経済的な規制の緩和が進められ、新規参入事業者の増加により運賃が低迷する一方、安全対策や環境対策等への負担が増加するなど厳しい経営環境が続いています。

さらに近年では、少子高齢化に加え、長時間労働や低賃金など労働環境の悪化によるドライバー不足の深刻化、平成30年6月の働き方改革関連法の成立によるドライバーの時間外労働の上限規制（年間960時間）への対応などにより、将来的に安定した輸送力を確保していくことが困難になることが懸念されています。

こうした状況を解決するため、平成30年12月、議員立法により貨物自動車運送事業法が改正され、「規制の適正化」、「事業者が遵守すべき事項の明確化」、「荷主対策の深度化」、「標準的な運賃の告示制度の導入」の4つの措置が講じられることになりました。

本書は、平成15年の法改正時に発刊した初版に上記の改正内容を加え、貨物自動車運送事業法を体系的に、わかりやすく解説し、新しく事業を始められた事業者や既存の事業者に改正事業法をご理解いただくために作成いたしました。

また、荷主企業や貨物利用運送事業者などトラック輸送をご利用いただく皆様にもご活用いただければと考えております。

なお、本書の作成にあたり、快く監修をお引き受けいただきました国土交通省自動車局並びに多くの方々にご助力をいただきましたことに対し、心から感謝を申し上げます。

令和3年3月

公益社団法人 全日本トラック協会

目　次

第１章　トラック運送事業の実態

１．１　貨物輸送量の動向 …… 2
１．国内貨物輸送量の動向 …… 2
２．トラック運送事業者の経営状況 …… 4

１．２　事業の種類 …… 6
１．一般貨物自動車運送事業 …… 6
２．特定貨物自動車運送事業 …… 8
３．貨物軽自動車運送事業 …… 8

第２章　貨物自動車運送事業法のポイント

２．１　一般貨物自動車運送事業 …… 10
１．事業への新規参入 …… 10
２．事業行動のルール …… 25
３．事業計画の変更 …… 29
４．運賃・料金 …… 37
５．運送約款など …… 45
６．安全確保のための対応 …… 49
７．輸送秩序維持 …… 78
８．法令違反 …… 83
９．貨物自動車運送適正化事業 …… 95

２．２　特定貨物自動車運送事業 …… 98
１．事業への新規参入 …… 98
２．事業行動のルール …… 99
３．事業計画の変更 …… 99
４．運賃・料金 …… 99
５．報告書提出の義務 …… 100

6．安全確保のための対応…… 100
7．輸送秩序維持 …… 100
2．3　貨物軽自動車運送事業 …… 101
1．事業への新規参入…… 101
2．事業行動のルール…… 103
3．届出事項の変更 …… 103
4．運賃・料金 …… 103
5．報告書提出の義務…… 103
6．安全確保のための対応…… 103
7．輸送秩序維持 …… 104
第3章　貨物利用運送事業のポイント
3．1　貨物利用運送事業の概要 …… 106
第4章　参考資料
4．1　貨物自動車運送事業法の一部を改正する …… 110
法律（議員立法）の概要（平成30年法律第96号）
4．2　貨物自動車運送事業法の概要 …… 118
4．3　トラック実運送・トラック利用運送・…… 119
第二種貨物利用運送事業の概要
4．4　トラック運送業界における働き方改革の概要 … 120
4．5　「ホワイト物流」推進運動 …… 124
4．6　トラック事業者と荷主等との取引の適正化 …… 126
4．7　タクシー事業者による食料・飲料に係る …… 128
貨物自動車運送事業法上の取扱いを整備
4．8　貨物自動車運送事業法等手続き関係一覧 …… 129

第1章

トラック運送事業の実態

1．1　貨物輸送量の動向 …… 2
　1．国内貨物輸送量の動向 …… 2
　2．トラック運送事業者の経営状況 …… 4

1．2　事業の種類 …… 6
　1．一般貨物自動車運送事業 …… 6
　2．特定貨物自動車運送事業 …… 8
　3．貨物軽自動車運送事業 …… 8

第１章　トラック運送事業の実態

１．１　貨物輸送量の動向

１．国内貨物輸送量の動向

わが国の経済は、21世紀に入ってもバブル経済の後遺症と経済のグローバル化などによるデフレ経済の深刻化から脱却することができず、リーマンショックによる世界的な金融危機と同時不況や、更に令和２年の新型コロナウイルス感染症により、輸送需要が急速に減少したことから、平成20年度以降は全輸送機関で減少傾向もしくは横ばい状態にあります。

国内の貨物輸送についても、従来から引き続く個人消費の伸び悩みや公共投資の削減の影響を受けて大きな伸びは期待できない状況となっています。

平成30年度における国内貨物輸送量は、トン・ベースで47億トン、トンキロ・ベースで4,090億トンキロです。

平成30年度の営業用トラックはおよそ146万両でトラック車両数全体に占める割合は19.1％になっています。

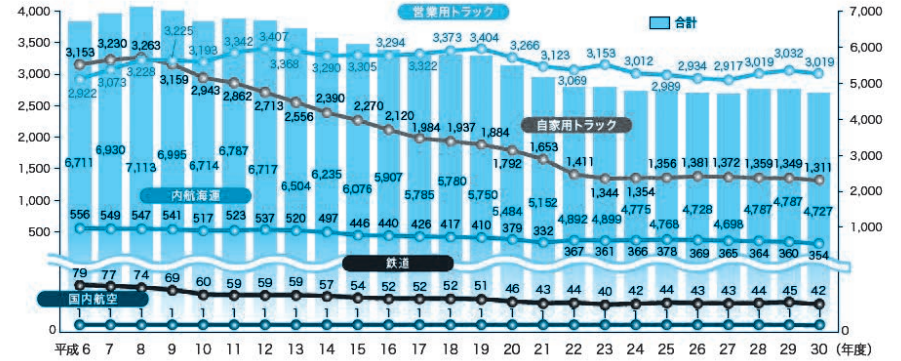
営業用トラック輸送量をみると、輸送トン数ではトラック輸送量全体の69.6％、輸送トンキロでは86.7％を占め、自家用トラックとの差は広がっています。

また、稼働効率の指標である「実働１日１車当たり輸送トンキロ」でみると、営業用トラックは、自家用トラックのおよそ９倍の輸送効率を示しており、環境負荷の低減、消費エネルギーの削減、トラック積載率向上の観点からも自家用から営業用への転換が進んでいます。

輸送機関別貨物輸送トン数と分担率の推移

輸送トン数の推移

（単位：百万トン）

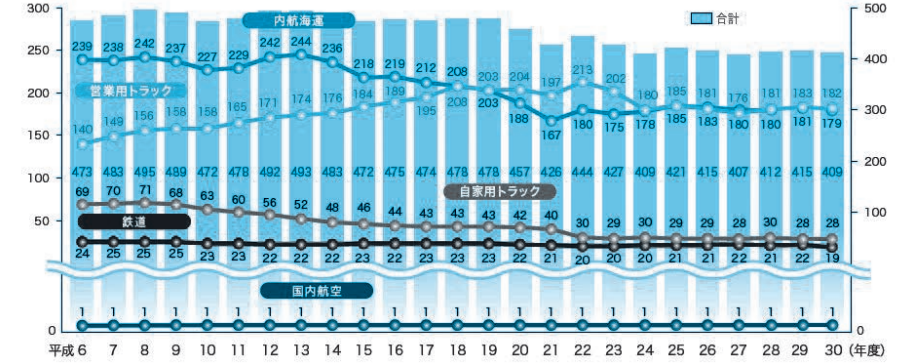


資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」ほか各種統計
(注)：1. 平成 22 年度は、23 年 3 月、また 23 年度は 23 年 4 月の北海道運輸局と東北運輸局の数値を除く
2. 営業用トラックについては 22 年 10 月より、調査方法および集計方法を変更したことに伴い、22 年 9 月以前の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されないため、数値の連続性を図る観点から接続係数を設定の上、算出している
3. 合計は輸送機関別の百万トン未満を四捨五入後に計算したものである

輸送機関別貨物輸送トンキロと分担率の推移

輸送トンキロの推移

（単位：十億トンキロ）



資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」ほか各種統計
(注)：1. 平成 22 年度は、23 年 3 月、または 23 年度は 23 年 4 月の北海道運輸局と東北運輸局の数値を除く
2. 営業用トラックについては 22 年 10 月より、調査方法および集計方法を変更したことに伴い、22 年 9 月以前の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されないため、数値の連続性を図る観点から接続係数を設定の上、算出している
3. 合計は輸送機関別の十億トンキロ未満を四捨五入後に計算したものである

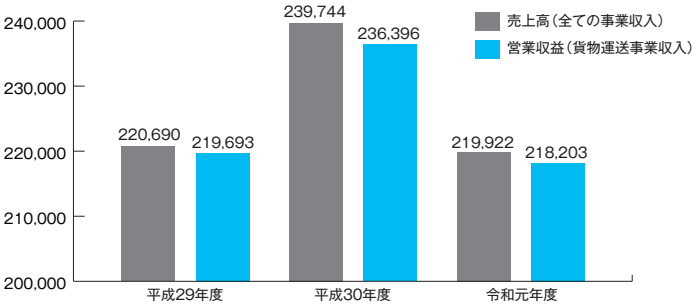
２．トラック運送事業者の経営状況

トラック運送事業者は、平成30年度末現在で、6万2,000社以上に達していますが、その経営状況は大変厳しいものとなっています。

令和元年度全ト協経営分析報告書によると、新型コロナウイルス感染拡大の影響から輸送量が減少し、売上高及び営業収益（貨物運送事業収入）ともに減少しました。経常損益の動向についても売上高経常利益率、営業収益経常利益率ともに悪化しています。特に保有車両規模が小さい事業者ほど赤字幅が大きくなっています。

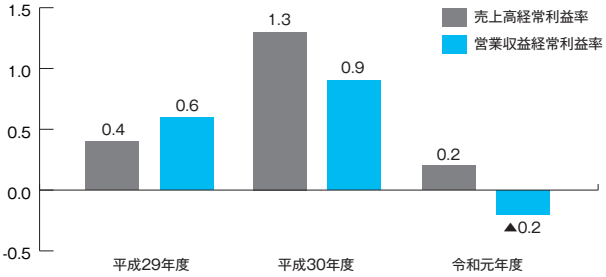
黒字事業者の割合も営業損益、経常損益段階ともに大きく減少し、半数以上が赤字となっています。

売上高及び営業収益の推移（１者平均：千円）



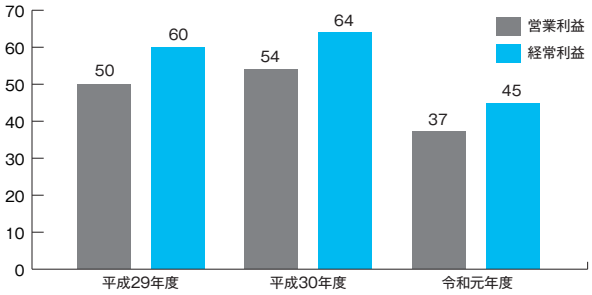
資料：令和元年度経営分析報告書（全ト協）

経常損益の動向（１者平均：%）



資料：令和元年度経営分析報告書（全ト協）

黒字事業者の割合推移（貨物運送事業：％）



資料：令和元年度経営分析報告書（全ト協）

貨物運送事業の営業収益・営業利益率の推移（１者平均）

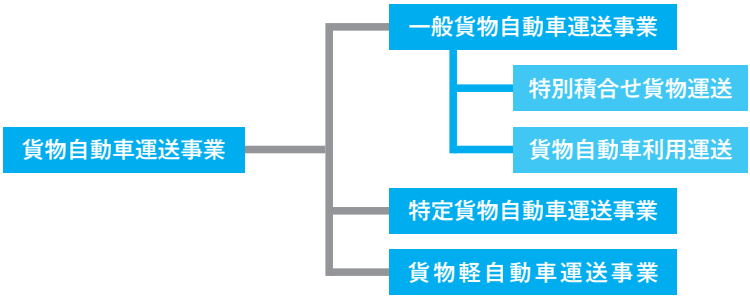
区　分		営業収益（千円）			営業利益率（％）		
		29年度	30年度	元年度	29年度	30年度	元年度
全　体		(2.8)	(7.6)	(▲7.7)	▲0.3	▲0.1	▲1.0
		219,693	236,396	218,203			
車両規模別	～10	(4.0)	(2.8)	(▲10.0)	▲1.5	▲1.2	▲2.5
		59,024	60,678	54,590			
	11～20	(4.4)	(2.1)	(▲5.8)	▲0.9	▲0.1	▲1.7
		158,533	161,904	152,555			
	21～50	(0.7)	(9.1)	(▲10.4)	0.0	0.4	▲1.0
		324,052	353,572	316,656			
	51～100	(2.1)	(5.8)	(▲5.3)	0.2	0.5	▲0.3
		653,458	691,560	655,185			
	101以上	(2.3)	(8.3)	(▲7.5)	0.6	0.8	0.5
		1,333,006	1,444,074	1,335,047			

注：営業収益のカッコ内は前年度比伸び率、単位％、▲はマイナス

１．２　事業の種類

トラック運送事業は、貨物自動車運送事業法において、①一般貨物自動車運送事業、②特定貨物自動車運送事業、③貨物軽自動車運送事業の３つに大別されています（法第２条）。

運送事業の種類



１．　一般貨物自動車運送事業

（1）一般貨物自動車運送事業

（特別積合せ貨物運送および貨物自動車利用運送を除く）

一般貨物自動車運送事業（以下「一般貨物運送事業」と略します）は、不特定多数の荷主の需要に応じ、有償で、自動車を使用して運送する事業です。この事業では、積合せ、貸切、いずれの形態もとることができます。実態としては、一般貨物運送事業者の多くは貸切輸送が中心となっていますが、同時に複数の荷主企業の貨物を積合せて輸送する事業者も少なからずみられます。ただその輸送方式は、後にふれる特別積合せ貨物運送を行う事業者と異なり、荷捌き施設あるいはターミナルを経由しない「直集・直配」が一般的といえます。

（2）特別積合せ貨物運送

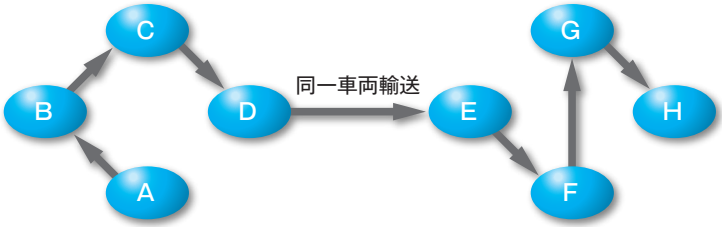
特別積合せ貨物運送は、一般貨物運送事業のなかで以下の輸送形態をとる輸送をいいます。つまり、不特定多数の顧客から集貨した貨物を①起点および終点の営業所または荷扱所において必要な仕分け（起点が一運行系統

のみに係るものである場合は、起点における集貨または配達を行う事業用自動車（以下「集配車」という）から運行車への貨物の積み換えを含む）を行い、②集貨された貨物を定期的に運送するもので、③これら①および②を自ら行うものです。この輸送形態は、多数の小口貨物を都市間で輸送するのに適しています。したがって、メーカーから物流センターや問屋向け、物流センターや問屋から小売店向けに数多くみられる小口貨物の輸送では、この特別積合せ貨物運送が利用されています。

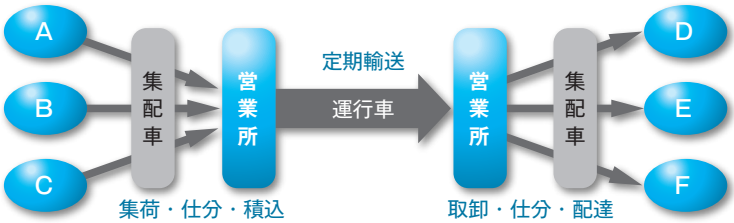
なお、一般消費者を対象とした小口貨物の輸送サービスである宅配便は、この特別積合せ貨物運送事業者が提供する輸送サービスの１つです。

「一般（積合せ輸送）」と「特別積合せ」の相違

一般（積合せ輸送）



特別積合せ



(3) 貨物自動車利用運送

貨物自動車運送事業法上の貨物自動車利用運送とは、一般貨物運送事業を経営する者または特定貨物自動車運送事業を経営する者が、他の事業者（一般・特定）の行う運送を利用する貨物の運送をいいます。自らの引き受

けた運送を他の事業者に下請に出す輸送形態は、典型的な貨物自動車利用運送といえます。

２．特定貨物自動車運送事業

特定貨物自動車運送事業（以下「特定貨物運送事業」と略します）は、単一の特定荷主の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業です。

この事業においては、複数の荷主を対象とすることはできず、いわば荷主の自家輸送を代行する事業ともいえます。例えば鉄鋼メーカーの鉄鋼輸送あるいは家電メーカーの家電品輸送など特定の荷主に従属して工場間輸送などを行っており、車両のボデーに荷主企業の名前および製品広告をペイントしているものも多くみられます。したがって、先の一般貨物運送事業のように、不特定多数の荷主を対象として公正なサービスを提供するといった観点からの規制（運送約款の認可を受けるなど）の必要はなくなります。

３．貨物軽自動車運送事業

貨物軽自動車運送事業（以下「貨物軽運送事業」と略します）は、不特定多数の荷主の貨物を、有償で、軽自動車または二輪の自動車を使用して運送する事業です。

軽自動車を使用した事業の例では、個人営業のオーナードライバーが、軽自動車を使用して小口貨物を宅配しています。また、二輪の自動車を使用した例には、大都市内を中心に輸送しているバイク便があげられます。これは特に書類や小型の貨物の緊急配達や即配需要に応ずるサービスを提供しています。

なお、軽自動車や１２５ccを超えるバイクを使用して宅配飲食輸送サービスを行う場合は、貨物軽運送事業の届出が必要です。

第2章

貨物自動車運送事業法のポイント

2．1　一般貨物自動車運送事業 …… 10
1．事業への新規参入 …… 10
2．事業行動のルール …… 25
3．事業計画の変更 …… 29
4．運賃・料金 …… 37
5．運送約款など …… 45
6．安全確保のための対応 …… 49
7．輸送秩序維持 …… 78
8．法令違反 …… 83
9．貨物自動車運送適正化事業 …… 95

2．2　特定貨物自動車運送事業 …… 98
1．事業への新規参入 …… 98
2．事業行動のルール …… 99
3．事業計画の変更 …… 99
4．運賃・料金 …… 99
5．報告書提出の義務 …… 100
6．安全確保のための対応 …… 100
7．輸送秩序維持 …… 100

2．3　貨物軽自動車運送事業 …… 101
1．事業への新規参入 …… 101
2．事業行動のルール …… 103
3．届出事項の変更 …… 103
4．運賃・料金 …… 103
5．報告書提出の義務 …… 103
6．安全確保のための対応 …… 103
7．輸送秩序維持 …… 104

第２章　貨物自動車運送事業法のポイント

２．１　一般貨物自動車運送事業

１．事業への新規参入

(1) 新規参入を満たす基準

一般貨物運送事業を始めるには、国土交通大臣の許可を受けなければなりません。事業を営むための許可ですから、トラック運送事業者として満たすべき必要な基準が設けられています。許可の基準は、①申請する者の事業計画が輸送の安全確保のために適切であること、②事業の継続的な遂行のために適切な計画を有していること、③さらにその者が事業を継続して遂行できる能力のあることとなっています。

つまり、トラック運送事業者として新規参入するためには、このような一定の基準を満たす必要があるわけで、これらの基準の詳細については通達において定められています。

この基準となる項目は、次に示すようなものです。

① 営業所	② 車両数	③ 事業用自動車
④ 車庫	⑤ 休憩・睡眠施設	⑥ 運行管理体制
⑦ 点検及び整備管理体制	⑧ 資金計画	⑨ 法令遵守
⑩ 損害賠償能力	⑪ 欠格事由	

新規参入する者は、この項目にそった事業計画を立て、国土交通大臣に申請を行い、許可を得ることが必要となります。また、この事業計画を変更するときにも、国土交通大臣に事業計画の申請変更を行い、認可などの手続を行うことが必要です。勝手に新規参入時の事業計画を変更することは許されません。

① 営業所

（改正事業法により、営業所が賃貸物件の場合は概ね契約期間が１年から２年に延長、営業所に必要な備品等が備えられていることが確認できる写真の提出【令和元年１１月施行】）

営業所とは、事業者の営業の本拠であって営業上の主要な事業活動の行われる一定の場所をいいます。営業所の基準は、次のようなものです。

●使用権原を有すること。

自己所有の場合は登記簿謄本等、借入の場合は概ね契約期間が２年以上の賃貸借契約書の添付又は提示をもって、使用権原を有するものとみなされます。ただし、賃貸借の契約期間が２年に満たない場合は、契約期間満了時に自動的に更新される場合に限り、使用権原を有するものとみなされます。その他の書類（借入の場合の登記簿謄本及び建物所有者の印鑑証明等）については、添付又は提示の必要はありません。

●都市計画法などの関係法令の規定に抵触しないこと。

都市計画法等関係法令（農地法、建築基準法等）については、当然法令に抵触しない旨の宣誓書の添付が求められます。その他の関係書類については、添付又は提示の必要はありません。

●規模が適切なものであること。

●必要な備品を備えているなど、事業遂行上適切なものであること。

営業所に必要な備品等が備えられていることが確認できる写真の添付をもって、営業所として適切なものであるかどうか確認されます。申請時に当該備品等が用意できていない等特段の事情がある場合は、事後的に、必要な備品等が備えられていることが確認できる写真を提出しなければなりません。

② 車両数

事業許可を得るためには、最低車両台数５台を備える必要があります。

●営業所毎に配置する事業用自動車の数は、種別ごとに５台以上であること。

　営業所間で共同で使用する事業用自動車については、当該営業所を使用の本拠とするもの以外には算入されません。

●計画する事業用自動車にけん引車、被けん引車を含む場合の最低車両台数の算定方法は、けん引車＋被けん引車を１両と算定すること。

　けん引車、被けん引車の保有比率については、最低車両台数基準を上回る部分は制限されません。

●霊柩運送、一般廃棄物運送、一般的に需要の少ないと認められる島しょの地域における事業については、５両に満たない場合の特例が設けられていること。

③ 事業用自動車

●計画車両の大きさ、構造などが輸送する貨物に適切であること。

●使用権原を有すること。

　リース車両については、契約期間がおおむね１年以上で、リース契約の契約書の添付または提示によって使用権原が認められます。

④ 車庫

（改正事業法により、事業用自動車が適切に収容することができることがわかる写真の提出【令和元年１１月施行】）

トラックを保有する以上、車庫を保有しなければならないことはいうまでもありません。車庫については、次のような基準が設定されています。

●原則として、営業所に併設すること。

ただし、地域によっては営業所に併設できない場合について、平成３年６月25日運輸省告示第340号により例外が認められる場合があります。

●車両と車庫の境界および車両相互間の間隔が50センチメートル以上確保され、かつ、計画車両のすべてを容易に収容できること。

共同使用に係る事業用自動車については、使用の本拠たる営業所において車庫が確保されていれば、当該共同使用に係る他の営業所においても車庫が確保されているものとして扱われます。

●他の用途に使用される部分と明確に区画されていること。

令和元年11月の改正事業法の施行により、事業用自動車を適切に収容することが確認できる写真の添付が必要になりました。また、申請時に車庫として整備が完了していない等、特段の事情がある場合は、事後的に、事業用自動車を適切に収容することが確認できる写真を提出することが必要になりました。

●使用権原を有するものであること。

自己所有の場合は登記簿謄本等、借入の場合は概ね契約期間が２年以上の賃貸借契約書の添付又は提示をもって、使用権原を有するものとみなされます。ただし、賃貸借の契約期間が２年に満たない場合は、契約期間満了時に自動的に更新される場合に限り使用権原を有するものとみなされます。その他の書類（借入の場合の登記簿謄本及び建物所有者の印鑑証明等）については、添付又は提示の必要はありません。

●都市計画法等の関係法令の規定に抵触しないこと。

都市計画法等関係法令（農地法、建築基準法等）については、当然法令に抵触しない旨の宣誓書の添付が求められます。その他の関係書類については、添付又は提示の必要はありません。

●前面道路については、原則として幅員証明書により、車両制限令に適合すること。

⑤ 休憩・睡眠施設

（改正事業法により、休憩施設に必要な備品等が備え付けられていることがわかる写真の提出【令和元年１１月施行】）

トラックの安全運行の確保のためには、ドライバーのための適切な休憩・睡眠施設を備えることが必要になります。この基準は、次のようなものです。

●原則として、営業所または車庫に併設されること。

●乗務員が常時有効に利用できる適切な施設で、睡眠を与える必要がある場合には、少なくとも同時睡眠者1人当たり2.5㎡以上の広さを有すること。

令和元年１１月の改正事業法の施行により、休憩施設に必要な備品が備えられていることが確認できる写真の添付が必要です。申請時に当該備品等が用意できていない等特段の事情がある場合は、事後的に、必要な備品等が備えられていることが確認できる写真を提出しなければなりません。

●使用する権原を有するものであること。

自己所有の場合は登記簿謄本等、借入の場合は概ね契約期間２年以上の賃貸借契約書の添付又は提示をもって、使用権原を有するものとみなされます。ただし、賃貸借の契約期間が２年に満たない場合は、契約期間満了時に自動的に更新される場合に限ります。その他の書類（借入の場合の登記簿謄本及び建物所有者の印鑑証明等）については、添付又は提示の必要はありません。

●都市計画法など関係法令の規定に抵触しないこと。

都市計画法等関係法令（農地法、建築基準法等）については、当然法令に抵触しない旨の宣誓書の添付が求められます。その他の関係書類については、添付又は提示の必要はありません。

⑥ 運行管理体制

トラック運送事業における安全性の確保等適切な運営を基礎づけるために、事業者の運行管理体制について、次のような基準が定められています。

●車両数およびその他の事業計画に応じた適切な員数の運転者を常に確保すること。

この場合、運転者は日々雇い入れられる者、２ヵ月以内の期間を定めて使用される者または試用期間の者（14日を超えて引き続き使用されるに至った者は除く）であってはなりません。

●選任を義務づけられる員数の常勤の運行管理者を確保する管理計画があること。

●運転者の勤務時間および乗務時間を定める場合の基準は、「貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準告示」（平成13年国土交通省告示第1365号）に従うこと。

連続運行はフェリーに乗船する場合を除いて、144時間（6日間）を超えてはなりません。（P56参照）

●運行管理の担当役員など、運行管理に関する社内の指揮命令系統が明確であること。

●車庫が営業所に併設できない場合には、車庫と営業所が常時密接な連絡をとれる体制を整備するとともに、点呼等が確実に実施される体制が確立されていること。

●事故防止についての教育、指導体制を整え、かつ、事故の処理および自動車事故報告規則に基づく報告の体制が整備されていること。

●積載危険物等の輸送を行う場合には、消防法等関係法令に定める取扱資格者が確保されていること。

⑦ 点検及び整備管理体制

（改正事業法により、点検及び整備体制を記載した書類の提出【令和元年１１月施行】）

トラックの安全運行を確保するため、事業用自動車の点検及び整備管理体制について、次のような基準が定められています。

●**選任を義務づけられた員数の常勤の整備管理者を確保する管理計画があること。ただし、一定の要件を満たすグループ企業に整備管理者を外部委託する場合は、事業用自動車の運行の可否の決定等点検及び整備管理に関する業務が確実に実施される体制が確立していること。**

グループ企業に整備管理者を外部委託する場合は、「道路運送車両法の一部を改正する法律等の施行に伴う整備管理者制度の運用について」（平成15年3月18日、国自整216号）5-3②に規定される要件を満たす計画でなければなりません。

●**点検及び整備の担当役員など、点検及び整備管理に関する指揮命令系統が明確であること。**

整備管理者が選任されていない営業所については、事業者が整備管理を確実に行わなければなりません。

⑧ 資金計画

（改正事業法により、その事業を自ら適確に、かつ、継続して遂行するに足る経済的基礎及びその他の能力を有することを明確化【令和元年１１月施行】）

トラック運送事業を始めるには、はっきりとした資金計画を立てることが必要です。このため、許可基準において資金計画については以下の基準が設けられています。

●**所要資金の見積りが適切なものであること。**

●**所要資金の調達に十分な裏づけがあること、自己資金が所要資金に相当する金額以上であることなど、資金計画が適切であること。**

自己資金には、当該申請事業に係る預貯金のほか、処分権者の判断

により預貯金以外の流動資産も含めることができます。

預貯金額は、申請日時時点及び処分までの適宜の時点の残高証明書等の（提示又は）写しの提出により確認されます。

預貯金以外の流動資産額については、申請日時点の見込み貸借対照表等をもって確認されます。

その他、貨物自動車運送事業法施行規則第３条６号から第８号に規定する添付書類を基本に審査されます。

第６号　既存の法人にあっては、次に掲げる書類
- イ　定款又は寄附行為及び登記事項証明書
- ロ　最近の事業年度における貸借対照表
- ハ　役員又は社員の名簿及び履歴書

第７号　法人を設立しようとするものにあっては、次に掲げる書類
- イ　定款（会社法（平成十七年法律第八十六号）第三十条第一項及びその準用規定により認証を必要とする場合にあっては、認証のある定款）又は寄附行為の謄本
- ロ　発起人、社員又は設立者の名簿及び履歴書
- ハ　設立しようとする法人が株式会社である場合にあっては、株式の引受けの状況及び見込みを記載した書類

第８号　個人にあっては、次に掲げる書類
- イ　資産目録
- ロ　戸籍抄本
- ハ　履歴書

●自己資金が、申請日以降許可日までの間、常時確保されていること。

⑨ 法令遵守

（改正事業法により、申請者や法人の役員（常勤を問わない）が貨物自動車運送事業法等の違反をした場合、申請日の起算日が前３ヶ月から６ヶ月（悪質な場合は６ヶ月から１年）に延長【令和元年１１月施行】）

トラック運送事業を営む際には、第一に関係法令の遵守が求められます。したがって、一般貨物運送事業を申請する者あるいは法人の役員は、トラック運送事業の遂行に必要な法令の知識を持っている（法令試験に合格する）ことが必要になります。

法令の遵守状況はさまざまな観点からチェックされますが、健康保険法、厚生年金保険法、労働者災害補償保険法、雇用保険法に基づく社会保険及び労働保険の加入義務者がこれら保険に加入していなければなりません。

また、許可などの申請に当たっては申請者またはその法人の業務を執行する役員（名称を問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含みます。また、相談役、顧問等として事業の経営に関与し、実質的に影響力を及ぼす者を含みます。）が、貨物自動車運送事業法および道路運送法違反により車両の使用停止（禁止）以上の処分を受けた場合には、その処分期間終了後６ヵ月（悪質な違反については１年間）以上経過していることが必要とされています。

ここで「悪質な違反」というのは、ア）違反事実もしくはこれを証するものを隠滅し、または隠滅すると疑うに足りる相当の理由が認められる場合、イ）飲酒運転、ひき逃げなどの悪質な違反または社会的に影響のある事故を引き起こした場合、ウ）事業の停止処分を受けた場合、です。

また、新規の許可事業者には許可書の交付時に指導講習が行われますが、これには地方適正化実施機関も参画することになっています。指導講習の未受講者には、監査方針に基づいて厳正な対処がなされます。

さらに、新規事業者には事業開始の届出後、１ヶ月以降３ヵ月以内に地方適正化実施機関の指導員による巡回指導が実施されることになっています。この巡回指導は営業所、車庫、車両などの現況確認とともに、関係法令の遵守状況が中心に行われます。

⑩ 損害賠償能力

（改正事業法により、対人は１名あたり無制限、対物は１事故あたり200万円以上の任意保険等に加入【令和元年１１月施行】）

トラック運送事業を営んでいくうえで、交通事故をはじめいろいろな事故の発生する可能性が常につきまといます。そこでトラック運送事業者は、自らの社会的責任として事故に対する損害賠償能力を備えておくことが必要となります。許可基準においては、次のように定められています。

●自動車損害賠償保障責任保険又は自動車損害賠償責任共済に加入する計画を有しているほか、一般自動車損害保険（任意保険）の締結など、十分な賠償能力を有すること。

●特にトラックの保有台数が100両以下の貨物自動車運送事業者は、任意保険などへ加入すること。原則として、生命又は身体の損害賠償に係るものについては被害者１名につき保険金の限度額が無制限であること。財産の損害賠償に係るものについては１事故につき保険金の限度額が200万円以上であること。

●危険物（石油類、化成品類、高圧ガス類など）の輸送に使用する事業用自動車については、上記の他、その輸送に対応する適切な保険へ加入する計画を立て、十分な損害賠償能力を有していること。

●危険物の輸送のほか必要に応じ、貨物の運送に生じた損害に対する賠償について必要な金額を担保することができる保険契約に加入する計画があること。

⑪ 欠格事由

（改正事業法により、欠格期間が２年から５年に延長【令和元年１１月施行】）

貨物自動車運送事業の許可を申請する者が、以下の欠格事由に該当する場合などは、許可を受けることができません。

●１年以上の懲役又は禁固の刑に処せられ、その執行を終わり、または執行を受けることがなくなった日から５年を経過しない者。

●一般貨物運送事業又は特定貨物運送事業の許可の取消しを受け、その取消しの日から５年を経過しない者。

令和元年１１月の改正事業法の施行により、貨物自動車運送事業の事業許可の取消を受けた者について、再度許可を得ることができない期間（欠格期間）は、５年間と従来よりも延長されました。また、あわせて、

処分逃れを目的として廃業を行った場合や、許可取消を受けた者の密接関係者（議決権の過半数を所有する、資本金の１/２を出資している、事業方針の決定について支配力を有している等）についても５年以内に事業許可を得ることができなくなっています。

【特別積合せ貨物運送】

特別積合せ貨物運送の場合には、先の一般貨物運送事業の許可の基準のほかに、特別積合せ貨物運送に特有な許可基準が加わります。

特別積合せ貨物運送は、不特定多数から発生する小口貨物を対象として、定期に積合せ輸送を行う輸送サービスであるため、合理的な小口積合せ輸送システムを採用する必要があるとともに、誰もが容易にかつ公正に利用できる体制をとる必要があります。そのため、特別積合せ貨物運送では、一般貨物運送事業の許可基準に加えて固有の許可基準が設定されています。

すなわち、事業所における必要な積卸施設の保有および管理、事業用自動車の運転者の乗務の管理、積合せ貨物の紛失などの事故防止、その他特別積合せ貨物運送を安全かつ確実に実施するため特に必要となる事項に関し適切な計画を持っていることが基準になっています。

この基準となる項目は、次に示すようなものです。

① 荷扱所

営業所において、荷物の仕分けができるスペースがない場合は、荷扱所を設置する必要があります。

荷扱所とは事業者が自らの事業用自動車を配置せず、かつ、②のような積卸施設を整備しているものをいいます。また、他の事業者の営業所や荷扱所を自社の荷扱所とすることも可能です。なお、宅配便の取次店などは、荷扱所に含まれません。

② 積卸施設

●営業所または荷扱所などへ併設してあること。

●使用権原を有すること。

●都市計画法ならびにその関係法令に抵触しないこと。

●施設は、貨物の積卸機能のみならず、荷捌き・仕分機能、保管機能を有するものであること。

●施設の取扱能力は、その施設の運行系統・運行回数に見合うものであること。

③ 営業所および荷扱所の自動車の出入口

複数のトラックを同時に停留させることのできる積卸施設を有する営業所および荷扱所については、その営業所および荷扱所の出入口の設置が、出入口の接する道路における道路交通の円滑と安全を阻害しないこと。

④ 運行系統および運行回数

●運行系統毎の運行回数は車両数、取扱貨物の推定運輸数量、積卸施設の取扱能力などから適切なものであること。

●取扱貨物の推定運輸数量は、算出基礎が的確であること。

●運行車の運行は、少なくとも１日１便以上の頻度で行われるものであること。ただし、一般的に需要の少ないと認められる島しょ、山村などの地域における区間では、１日１便以下でも差支えない。

⑤ 積合せ貨物管理体制

●貨物の紛失を防止するための適切な貨物追跡管理の手法または設備を

もっていること。

●貨物の滅失・き損を防止するために、営業所・荷扱所において適切な作業管理体制をもっていること。

●貨物の紛失などの事故による苦情処理を的確・迅速に行える体制をもっていること。

⑥ 運行管理体制

運行に係る乗務基準が勤務時間等基準告示（平成13年国土交通省第1365号）に適合するものであること。

【貨物自動車利用運送】

貨物自動車利用運送については、先に述べた一般貨物運送事業の許可基準のほかに、利用する運送事業者の概要や貨物の保管施設などについて次のような許可基準が加わります。

① 営業所について

貨物自動車利用運送のみを行う営業所についても、

●使用権原を有すること。

●都市計画法などの関連法令の規定に抵触しないこと。

●規模が適切なものであること。

② 業務の範囲について

業務の範囲については、「一般事業」又は「宅配便事業」の別とすること。

③ 保管体制について

保管体制を必要とする場合にあっては、保管施設を有すること。

(2) 許可申請に必要な事業計画

一般貨物運送事業を申請する際には、事業計画、添付書類、運送約款などを提出することが必要となります。

このなかで、事業計画の記載事項は次のようなものがあります。

一般貨物運送事業／事業計画の記載事項

・主たる事業所の名称、位置
・営業所の名称、位置
・各営業所に配置する事業用自動車の種別、種別ごとの数
・自動車車庫の位置、収容能力
・乗務員の休憩または睡眠のための施設の位置、収容能力
・特別積合せ貨物運送をするかどうかの別
・貨物自動車利用運送を行うかどうかの別

【特別積合せ貨物運送】

特別積合せ貨物運送をする場合には、前記の項目に加え、次の項目の記載がさらに必要となります。

特別積合せ貨物運送の記載事項

・特別積合せ貨物運送にかかわる営業所・荷扱所の名称、位置
・営業所、荷扱所の積卸施設の取扱能力
・各営業所に配置する事業用自動車のうち、特別積合せ貨物運送の運行系統に配置する車両の数
・運行系統
・運行系統ごとの運行日、最大・最小の運行回数

【貨物自動車利用運送】

貨物自動車利用運送を行う場合には、一般貨物運送事業に必要な項目に加え、次の項目の記載がさらに必要になります。

貨物自動車利用運送の記載事項

・貨物自動車利用運送に係る営業所の名称および位置
・業務の範囲
・貨物の保管施設の概要（保管体制を必要とする場合に限る）
・利用する運送事業者の概要

(3) 新規参入にストップがかかる場合

平成元年に貨物自動車運送事業法が制定されて以降、事業参入が免許制から許可制へ、増車申請が認可制から事前届出制へと移行し、需給調整が廃止されました。このため、トラック運送事業への新規参入や増車がより自由化され、今まで以上に市場での競争原理が働くことになりました。

しかし、規制が大幅に緩和されたとしても、まったく市場の自由競争に任せるというものではありません。不況時に輸送市場が大幅に混乱し、社会的影響を与えることが予想される場合などに、緊急的な措置が行えるようにする必要があります。このため、輸送市場において著しい輸送能力の過剰が生じた場合には、政府によって新規参入を一時的にストップする措置がとられます。これが緊急調整措置と呼ばれるものです。事業者の99%が中小企業で過当競争に陥りやすいトラック運送業界の事情を配慮したもので、緊急時に限定的に行われる調整措置となっています。

緊急調整措置では、特定の地域（原則として運輸支局単位ですが、場合によっては2つ以上の運輸支局または地方運輸局単位などになります）や区間で著しい供給過剰になった場合などは、1年以内の期限をつけて新規事業者がその地域における輸送を行うことや増車のための事業計画変更が認められないことになっています。

なお、この著しい供給過剰とは、いかなる状態であるのかが問題となり

ますが、具体的にはその特定地域におけるトラック運送事業者ごとの実働率、実車率、実働１日１車当たりの輸送トン数などの指標が、過去の実績値の変動状況からみて著しく低下している状態をいいます。

緊急調整措置の発動は、これらのトラック運送事業の実働率などの変動実績や輸送実績、損益状況などを地域ごとに把握したうえ、さらに経済・産業活動の実績も含めて総合的に判断して行われます。

２．事業行動のルール

(1) 自動車への表示が必要

営業用トラックは、緑ナンバーであることだけではなく、いくつかの必要な事項を車両の外側に明記しなければなりません。

まず、その車両の使用者（代表者）の氏名か名称（会社名）を明記することが必要です。このほか、その車両の事業区分（車両の使用目的ともいえます）を表示しなければなりません。

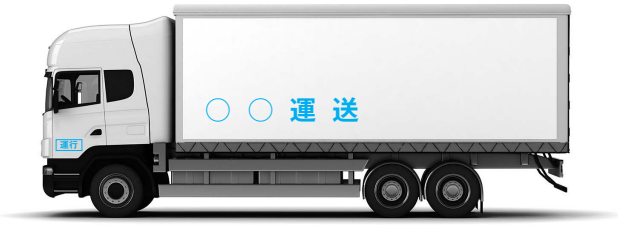
その区分は次のようになります。

表示区分	事業区分
運　行	特別積合せ運送用に使用する運行用（幹線）車両
限　定	限定事業用の車両
特　定	特定貨物輸送事業用の車両
通　運	貨物利用運送事業法の第二種貨物利用運送事業のうち鉄道運送事業に係るもので使用する車両
航　空	第二種貨物利用運送事業のうち航空運送事業に係るもので使用する車両
海　上	第二種貨物利用運送事業のうち船舶運航事業に係るもので使用する車両

これらの２文字を車両の両サイドにわかりやすく表示することも義務づけられています。

また、用途が限定されていない一般貨物運送事業用の車両については表示義務が廃止されています。

事業区分表示例



(2) 1台の車両で貸切りも積合せも併用可能

一般貨物運送事業者は、1台の車両に1荷主の貨物だけを積む貸切り運送も、複数の荷主の貨物を一緒に乗せる積合せ運送もすることができます。これは、大型車であろうと小型車であろうと自由にできます。したがって、対象とする需要が小口か大口かで、車両をうまく活用することができます。

1台のトラックを「今日は貨物が沢山あるから貸切り」に、「今日は貨物が少ないからAとBとCの荷主の貨物を積合せ」にと使い分けることは可能ですから、積載効率を考慮して貸切りか積合せかを使い分けるのが望ましいわけですが、運賃面から得策であるか否かを考慮することも必要といえます。

(3) 自社の営業所間での車両相互利用するときは届出が必要

一般貨物運送事業用の車両は基本的に営業所に所属することが前提となります。したがって、同じ会社の車両といえどもA県とB県にある別々の営業所に配属されている車両を、自由に融通しあうことは、違法になります。たとえ短期間でもその際は増車・減車の届出を行う必要があります。

また、同じ県内にあるA営業所とB営業所の車両であっても、自由に相互利用することはできません。この場合においても、増車、減車の手続が必要となります。

これは、営業所相互間の車両融通が営業所ごとの最低車両台数・車庫設

置条件に抵触してくるからです。

ただし、引越シーズン、夏季繁忙期、秋季繁忙期、年末年始繁忙期の定められた一定の期間について、運行管理や車両管理を引き続き元の営業所で行う場合には、届出をすることなく、業務の応援のため同一事業者の他の営業所に事業用自動車を配車することが可能です。この場合は、期間終了後は配置元の営業所に事業用自動車を戻さなければなりません。

そのほか、ドライバーの労務負担を軽減する方法のひとつとして『中継輸送』があり、所定の手順を行うことで、自社の営業所間での車両の相互利用を行うことができます。

(4) 車両・運転者を借りる場合の注意事項

一般貨物運送事業者同士で車両のみを貸渡したり、提供したりすることは、互いの事業者が増車・減車の届出をするかぎり可能です。しかし、運転者を派遣することは、「労働者派遣事業の適正な運営の確保および派遣労働者の就業条件の整備等に関する法律」における派遣事業者からのものについてのみ認められ、期間も限定されていることに注意する必要があります。

増車・減車の届出をして実施するほど長期ではなく、週ごとの、あるいは月ごとの貨物量の波動に対応するため、他の運送事業者の車両を利用したい場合は、下請けに出すことができます。また、Ａという一般貨物運送事業者が、火曜日と木曜日だけ貨物量が増えて、自社の車両だけでは足りなくなったとします。火、木の物量に合わせて増車したのでは、採算がとれそうもないというケースでは、火、木だけＢという別の運送事業者から運送事業用の車両をチャーターすればよいわけです。Ｂ社は､Ａ社の取引荷主の貨物を運び、その運行管理などの業務はＢ社自身が行うことになります。Ｂ社はあくまでＡ社の替わりとして輸送し、そこでの管理義務や運送責任はＢ社が持つわけで、Ａ社はＢ社に対し一種の“荷主＝元請け”の立場に立つということができます。

ところでこの場合、Ａ社は何の手続も資格もいらないかといえばそうではなく、Ａ社は貨物自動車運送事業法に規定された貨物自動車利用運送の

事業計画変更認可を受けていることが条件となります。短期にせよ、単発的にせよ下請事業者を活用するときは一般貨物運送事業者は上記の手続が必要となります。

また、事業用自動車の保有については、メンテナンス・リースを含めて一定の使用権原を持つことによって認められます。

なお、メンテナンス・リース車両の保有の場合でも、点検および整備の義務は当然生じます。

(5) 輸送の安全に係る義務

（改正事業法により、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を遵守することが追加【令和元年１１月施行】）

事業用自動車の定期的な点検・整備のほか、車両の安全性を確保するために必要なことを下記の国の定める基準に沿って行わなければなりません。

① 道路運送車両法に従って保安基準に適合するよう車両を維持すること。

② 車両の構造、装置、使用条件（道路状況、走行距離等）を考慮して定期点検の基準を作成し、点検・整備すること。

③ 点検・整備した時には、道路運送車両法の規定と同じように記録簿に記載・保存すること。

④ 車両の使用の本拠ごとに、点検・清掃のための施設を設けること。

⑤ 道路車両運送法に従って選任した整備管理者のうち、以下に該当する者に地方運輸局長が行う研修を受けさせること。

- ●整備管理者として新たに選任した者
- ●最後に当該研修を受けた年度の翌年度末を経過した者

(6) 事業の的確な追考のための遵守義務

（改正事業法により、下記の①及び②が追加【令和元年１１月施行】）

① 車庫の整備・管理

保有する全ての車両を収容し、その車両の点検と整備を適切に行うため

に十分な規模の車庫を備えなければなりません。

② 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

健康保険法等により納付義務を負う保険料等を納付するとともに、貨物の運送に関し支払う可能性のある損害賠償の支払い能力を持っていなければなりません。

３．事業計画の変更

(1) 変更申請の方法

事業計画とは、一般貨物運送事業を営んでいく場合に必要となる要件の1つであり、例えば、事業に必要な配置車両数などを事業計画として申請書類に記載しなければなりません。

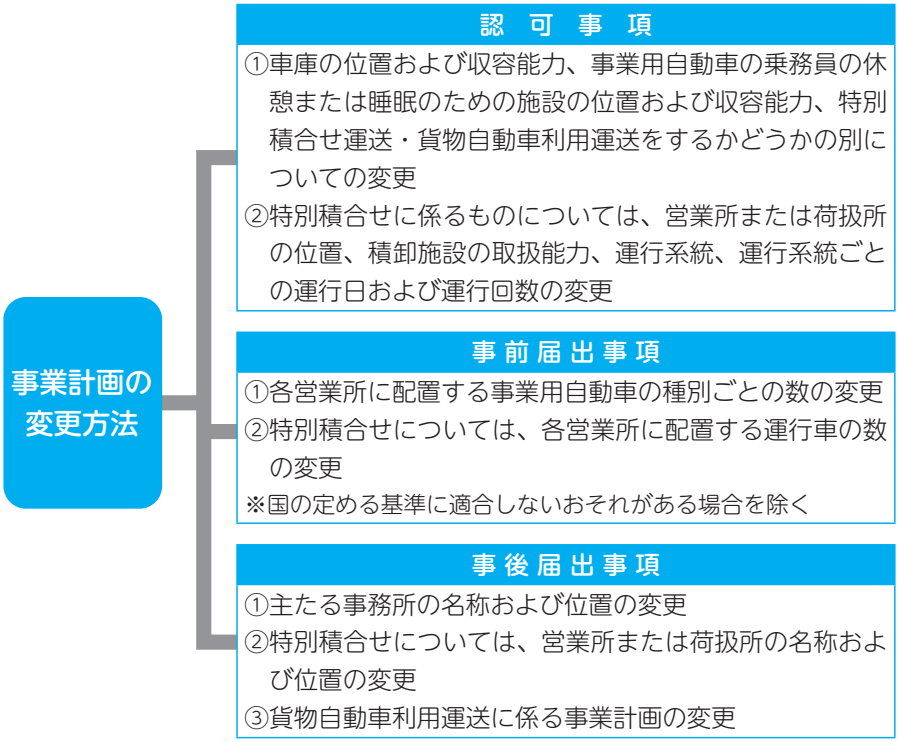
これらの事項を変更したい場合、例えば、車両台数を変更したい場合には、その内容に従って、変更手続きをしなければなりません。

これらの事業計画の変更のうち、車庫の位置および収容能力、特別積合せ貨物運送や貨物自動車利用運送をするかどうかなどについては認可事項です。増車、減車のような軽微な事業計画の変更については事前届出ですが、国の定める基準に適合しないおそれがある場合は、変更の認可を受けなければなりません。

また、主たる事務所の名称、位置の変更、営業所または荷扱所の名称の変更などの軽微な事業の変更については、事後届出事項となっています。

いずれの場合にも、それぞれの事業計画変更届出書に、①氏名または名称および住所ならびに法人にあっては代表者名、②変更しようとする事項または変更した事項、③変更を必要とする理由または必要とした理由を記載することが必要となります。

事業計画の変更方法



(2) 事業計画変更時の注意点

増車・減車は軽微な事業計画変更ということで、届出で済みますが、以下に該当する場合などは、変更の認可を受けることが必要となります。

① 営業所ごとの最低車両台数（5台）を下回る場合（霊柩、一般廃棄物、島しょは除く）

●減車によって5台を下回る場合

●増車しても5台を下回る場合

② 法令遵守が十分でないおそれがある場合に増車を行おうとする場合

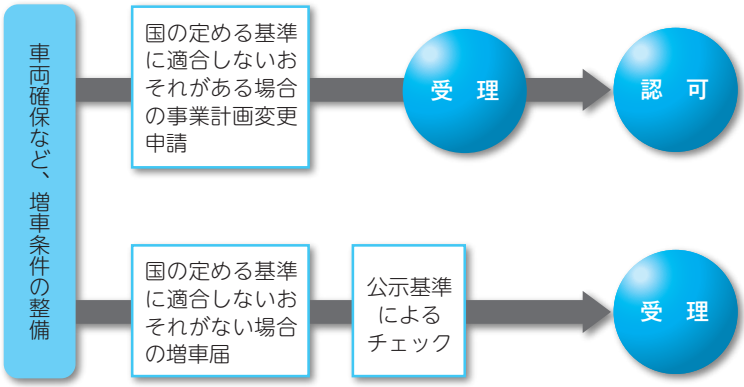
③ 一定の規模以上の増車を行おうとする場合

●増車する車両数が、申請日から起算して3ヶ月前時点の車両数の30%以上であり、かつ、11台以上である場合

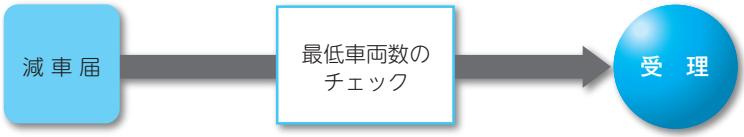
また、増車・減車以外にも、新たに特別積合せ貨物運送、貨物自動車利用運送を行おうとする場合や、営業所の新設（増設に限る。）、自動車車庫の新設、位置の変更（収容能力の拡大を伴うものに限る。）、運行系統の新設等を行う場合にも、変更の認可を受けることが必要になります。

増車に関する事前届出書は、実施予定日の運輸局ごとに定められている期日前までに提出しなければなりません。なお、内容の確認の結果、車庫の収容能力の拡大など事業計画の変更などが必要となる場合には、事業改善命令の対象となります。

増車の手続



減車の手続



営業所ごとの最低車両台数（５台）を下回る場合（霊柩、一般廃棄物、島しょは除く）

・減車によって５台を下回る場合
　→災害等により車両が使用不能となり、これに代わる他の車両が確保されるまでの間におけるものである場合に限り認可されます。
・増車しても５台を下回る場合
　→５台以上配置するための適切な計画を有している場合に限り認可されます。

(3) 事業計画と市街化調整区域

市街化調整区域は、市街化区域のように土地利用の用途区分が定められておらず、主として農地、山林、緑地などが中心となっていることから、新たに事業を開始する場合の開発行為については厳しい制限が設けられていますので注意が必要です。

一般貨物運送事業については、都道府県知事などの許可や区域指定がないと開発行為は認められないこととなっています。大規模な流通業務施設の開発にあたっては、原則として下記の要件に該当する場合には、都道府県知事等の判断により、区域指定がなされることとなっています。

① ４車線以上の国道、都道府県道などの沿道。

② 高速道路などのインターチェンジ周辺。

③ 現在及び将来の土地利用上支障がない区域で立地がやむを得ない。

なお、事業法で規定されている特積み施設については、市街化調整区域における開発許可は不要です。

また、物効法※では、流通業務を総合的に効率化して事業を実施しようとする者が、市街化調整区域における特定流通業務施設の計画を作成し、主務大臣に提出、認定を受けた場合は、その開発許可に対し、整備が円滑に進むよう適切な配慮がなされます。

上記の要件に該当しない区域であっても、地域の特性、社会経済の発展状況の変化、市街化区域を含めた市街化の状況等の事情を総合的に勘案し、周辺の土地利用に支障を及ぼさない場合にあっては、都道府県知事が区域指定をすることは可能となっています。

※物効法：流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律

(4) 事業の譲渡譲受、合併・分割、相続、休止・廃止

① 譲渡譲受

一般貨物運送事業において許可制がとられていることを踏まえ、事業の譲渡譲受についても認可制がとられており、その際には、事業者の資力信用や事業施設等に係る許可基準などが準用されています。譲渡譲受認可申請書には、次の事項を記載し、必要な書類を添付して提出しなければなりません。

(法第30条)

譲渡譲受

記載事項	・譲渡人および譲受人の氏名または名称および住所、法人にあっては代表者の氏名 ・譲渡しおよび譲受けの価格 ・譲渡しおよび譲受けの予定日 ・譲渡しおよび譲受けを必要とする理由
添付書類	・譲渡譲受契約書の写し ・譲渡し譲受け価格の明細書 ・譲受人が現に一般貨物自動車運送事業を経営していない場合は、次の書類 １．既存の法人は次の書類 イ．定款又は寄附行為及び登記事項証明書 ロ．最近の事業年度における貸借対照表 ハ．役員又は社員の名簿及び履歴書 ２．法人を設立しようとする場合は次の書類 イ．定款又は寄附行為の謄本 ロ．発起人、社員又は設立者の名簿及び履歴書 ハ．設立しようとする法人が株式会社の場合は、株式の引受けの状況及び見込みを記載した書類 ３．個人の場合は次の書類 イ．資産目録 ロ．戸籍抄本 ハ．履歴書 ４．法第５条（欠格事由）の各号のいずれにも該当しない旨を証する書類

また、譲渡譲受が終了したときには、当該事項の認可をした国土交通大臣または地方運輸局長に届出なければなりません。

② 法人の合併・分割

一般貨物運送事業者である法人が、合併または分割しようとするときには、合併（分割）認可申請書に所要事項を記載し、必要書類を添付して、国土交通大臣に提出し、認可を受けなければなりません。（法第３０条）

ただし、

- **一般貨物運送事業者である法人と一般貨物運送事業を経営しない法人が合併する場合で、一般貨物運送事業者である法人が存続する**
- **一般貨物運送事業である法人が分割する場合で、一般貨物運送事業を承継させない**

場合には、この認可手続は必要ありません。

この認可に対して行われる審査は、一般貨物運送事業の許可基準に定めるところに準じて行われます。なお、一般貨物運送事業者の許可の欠格事由に該当する者は、この認可を受けることはできません。

合併・分割が終了したときには、当該事項の認可をした国土交通大臣または地方運輸局長に届出なければなりません。

③ 相続

相続については、一般貨物運送事業者が死亡した場合において、相続人（相続人が２人以上ある場合に、協議によりその事業を承継すべき相続人を定めたときは、その者）が被相続人の経営していた一般貨物運送事業を引き続き経営しようとするときは、被相続人の死亡後６０日以内に、継続認可申請書に所要事項を記載し、必要書類を添付して国土交通大臣に提出し認可を受けなければなりません。（法第３１条）

また、この認可を申請した場合には、被相続人の死亡した日から、継続認可をする旨または認可をしない旨の通知を受ける日までは、被相続人に対してあった一般貨物運送事業の許可は、その相続人に対して許可されたものとみなされます。

④ 事業の休止・廃止

事業を休止し、または廃止しようとするときは、その30日前までに、休止（廃止）届出書に必要事項を記載し、提出しなければなりません。（法第３２条）

(5) 繁忙期の自家用トラックの使用　※令和３年９月に下記内容で改正予定

年末及び春期等の繁忙期に限って、利用者のニーズに対応した輸送力を確保するという公共の福祉の見地から自家用自動車の有償運送が許可されます。

許可を受ければ、以下の時期において９０日の稼働日を任意で選択し、自家用トラックを使用することができるようになります。

（時期）

春　期	３月１０日　～　３月３１日 ４月２０日　～　４月３０日 ５月　６日　～　５月１５日
夏　期	６月１５日　～　８月１２日
秋　期	９月　１日　～１１月３０日
年　末	１１月１０日　～１２月３１日

そのほか、自家用トラック使用に係る許可申請書及び利用計画書は、年初に一回の提出で足りることや、有償運送に当たっては住居への配送等ラストワンマイル輸送に限定されることなどが予定されております。

(6) 引越シーズンのレンタカーの使用

引越シーズンについては、輸送力を確保し、利用者のニーズに的確に対応するため、１４日間を超えない範囲でレンタカーの使用が認められています。使用にあたっては、「一般貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業の事業計画（事業用自動車の数）変更の事前届出等について」（令和元年８月１日国自貨第４０号）等による手続きと、規定の引越輸送用車両使用証に必要事項を記入して提出しなければなりません。なお、貨物自動車運送事業法第６条の規定に基づく許可基準に適合しない保有車両数５両未満の営業所に該当する場合はレンタカーの使用は認められません。

手続きの際は下記の事項について確認されます。

●申請する車両が引越輸送に用いられること

●自動車車庫が確保されていること

●乗務員が確保されていること

●運行管理者及び整備管理者の選任状況

●一般自動車損害保険（任意保険）の締結及び損害賠償能力の状況

受理された使用証は、自動車の外側から見やすいように表示する他、期間後は速やかに返納します。

なお、減車の事前届出は、事業計画変更の事前届出の際、増車実施予定日欄に減車予定年月日を併記することで省略されます。

引越シーズン：３月１５日から４月１５日まで

※レンタカーは１４日を超えて借受できないため、複数回届出を行う場合は、一つの事前届出書等でまとめて届出できます。その際は、増車（減車）実施予定日及び別紙様式１による使用証は、それぞれの期間を分けて記載します。

４．運賃・料金

（改正事業法により、原則として運賃と料金を分別して収受することを明確化【令和元年１１月施行】）

貨物運送事業における運賃及び料金は以下のように定義されています。

【運賃】　貨物の場所的移動の対価
（貨物の積付けであって、シート、ロープなど通常貨物運送事業者が備えている積付用品による作業への対価を含む）

【料金】　① 貨物運送事業者が受託する運送以外の役務に対する対価であって以下のもの。

積込料又は取卸料	貨物の発地又は着地において、荷送人又は荷受人の依頼により、貨物運送事業者が行う貨物の車両への積込み又は車両からの取卸し（貨物の積付けであって、シート、ロープなど通常貨物運送事業者が備えている積付用品による作業を除く）に対する対価
待機時間料	車両が貨物の発地又は着地に到着後、荷送人又は荷受人の責により貨物運送事業者が待機した時間（荷送人又は荷受人が貨物の積込み若しくは取卸し又は附帯業務を行う場合における待機した時間を含む）に対する対価
附帯業務料	荷送人又は荷受人の依頼により、貨物運送事業者が行う品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分、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運送事業に附帯して一定の時間、技能、機器等を必要とする業務に対する対価

② 深夜・早朝配送等の特別な費用が発生する輸送により増加する費用を賄うために収受するためのもの。

(1) 運賃・料金への事後的規制

運賃･料金を設定または変更しようとする場合は、事業者は事後的(設定、変更後30日以内) に運賃・料金を届け出る (事後届出制) ことを求められています。

事業者は自らの判断で顧客 (荷主) に対し独自に運賃・料金を設定して提示することができますが、完全に自由に運賃・料金が設定できるわけではありません。

例えば､荷主に対する極端に高いあるいは低い運賃･料金や差別的な運賃･料金の設定は、公正な競争を阻害する可能性があります。このことは事業者にとっても、利用者にとっても決して好ましいものではありません。

利用者の利便や公共の利益を阻害している事実があると認められる場合には、事業改善命令を発動することができることになっています。

(2) 運賃・料金届出書の提出

貨物自動車運送事業報告規則に基づき、運賃・料金の設定、変更を行った場合には、届出書を提出することが義務付けられています。

提出先は、次のとおりです。

- **特別積合せ貨物運送 (運行系統が2以上の地方運輸局にかかり、かつ100キロメートル以上のもの)については、国土交通大臣。**
- **上記以外の一般貨物自動車運送事業および特定貨物自動車運送事業については、主たる営業所を管轄する地方運輸局長。**
- **貨物軽自動車運送事業については、主たる営業所を管轄する運輸支局長または運輸監理部長。**

(3) 運賃・料金設定（変更）届出書の内容

事業者は、運賃・料金を設定もしくは変更する場合には、届出書と運賃料金適用方を提出しなければなりません。届出書に記載する具体的な内容は、以下のとおりです。

① 運賃・料金を適用する運行系統や地域

運行系統については、運行系統毎に適用する運賃を記載します。また、地域については、運輸支局等、運輸局又は全国を単位として記載します。

② 運賃の種類

- **貸切運賃**
- **積合せ運賃**
- **宅配便運賃**
- **メール便運賃**
- **引越運賃**
- **特殊運賃（具体例：国際海上コンテナ運賃、郵便物運賃、航空貨物運賃、馬匹運賃、タンク車運賃、霊柩運賃、清掃運賃、鋼材運賃、ダンプ運賃など）**

③ 運賃の額

運賃の額については、輸送貨物の重量、距離などに応じて、利用者にとってわかりやすいものでなければならないとされています。特に、一般消費者が主な利用の対象となる宅配便や引越運送については、消費者保護や利用者の利便を図るために「確定額」とすることが適切とされています。

④ 料金の額

料金についても、何よりも利用者にとってわかりやすい内容であることが求められています。

⑤ 適用方法

届出書への運賃・料金の適用範囲の記載については、運賃の種類ごとに以下のような内容で記載されることが必要とされています。

●適用範囲については、上記の運賃・料金の種類に応じて定める必要があります。

●計算方法についても、適切に定めねばなりません。また、幅運賃とする場合は、必要最小限の幅を範囲とし、その幅を明示する必要があります。さらに、必要最小限を超える場合には、割増または割引運賃を設定することになります。

●運賃の割増、割引、減額については、貨物の特性、サービスの形態に対して適当と考えられるものであることが必要とされます。また、その対象が明確にされなければなりません。

●荷主の要求による貨物の荷造り、仕分けなど特別の負担を要するものについては、利用者にわかりやすくした「実費」とされます。

こうした適用方法のルールについては届出書とともに提出する「運賃料金適用方」にて定める必要があります。

(4) 運賃・料金の事業改善命令

運賃・料金は、事業者の独自の設定、変更が可能ですが、どのような運賃･料金でも認められるわけではありません。場合によっては事後的に運賃･料金に対して事業改善命令が発動されることがあります。

事業改善命令の発動の基準は、多種多様な運賃・料金が存在しますので一律には決められません。ただ、以下のような場合には発動される可能性があると考えられます。

① 荷主に対し不当な差別的取扱いとなるおそれがある場合

例えば、特定の大口荷主や長距離輸送の利用者だけを不当に割安にしたり、一見客や近距離輸送の利用者に不当に割高となっているものや、貨物の重量、距離などに関係なく一律に１個○○円となっているものなどが該当する可能性があります。

② 他のトラック運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがある場合

例えば、特定の市場を対象に、他の事業者の排除のみを目的として、一定期間にわたり継続的に著しく原価を下回るような極端な運賃・料金を提供して、その収奪を狙うようなもの、また、同様のサービスを提供する他の事業者に対して、著しく安く、継続的に過積載や過労運転など安全性を阻害した不当な条件での競争を前提としているものなどが考えられます。

③ 社会経済情勢に照らして不当に高すぎる運賃・料金の場合

④ 宅配、引越など個人を対象とする運賃・料金について、利用者が容易に理解することが困難なものや、利用者に不測の損害を与えるおそれがある場合

例えば、割増、割引の適用範囲が不明確なものや実費の範囲が不明確なものがあげられます。

(5) 燃料サーチャージ

燃料サーチャージは、燃料価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建ての運賃として設定する制度です。 現状の燃料価格が基準とする燃料価格より一定額以上、上昇した場合に、上昇の幅に応じて燃料サーチャージを設定または増額改定して適用するものです。

一方、燃料サーチャージの設定時点より下落した場合には、その下落幅に応じて減額改定し、また、燃料価格が基準とする燃料価格よりも低下した場合はこれを廃止します。

平成20年3月14日（平成24年5月16日改訂）に国土交通省から出された「トラック運送業における燃料サーチャージ 緊急ガイドライン」では、上記発動基準（「他のトラック事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがある場合」）に該当すると判断された場合には、当該事業者に対し、燃料サーチャージ制の導入等適正な運賃への変更を指導するとともに、これに従わない場合は、事業法第26条に基づく事業改善命令として燃料サーチャージ制の導入等適正な運賃への変更を命令することがあります。

(6) 標準的な運賃・料金

（令和６年３月までの時限措置）（改正事業法により、国土交通大臣が標準的な運賃を定めて告示【令和２年４月告示】）

トラック運送業においては、運転者の労働環境は他の産業と比べて長時間労働・低賃金の状況にあり、運転者不足が大きな課題となっています。

こうした背景を踏まえ、運転者の労働条件の改善等を図るため、平成30年12月の貨物自動車運送事業法改正により「標準的な運賃の告示制度」（令和2年4月24日告示）が導入されました。この制度は、一般にトラック事業者の荷主に対する交渉力が弱いことや、令和6年度（2024年度）から年間960時間の時間外労働の限度時間が設定されること等を踏まえ、運転者の労働条件を改善し、トラック運送業がその機能を持続的に維持していくに当たっては、法令を遵守して持続的に事業を行っていくための参考とな

る運賃を示すことが効果的であるとの趣旨により設けられたものです。

標準的な運賃は、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、適正な利潤を加えたものを基準としています。また、原価の算定に当たっては、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、コンプライアンスを確保できることを前提としています。

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、距離制、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的な運賃を設定。
車種等の違い	ドライバン型のトラックを基準として、車種別（2t、4t、10t、20t）について設定。なお、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。なお、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）	リース期間・融資期間等の実態を加味しつつ、経営環境の維持・改善や安全・環境性能の高い車両への買替え促進を図る観点から、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	帰り荷がない場合の運行においても帰路に要する必要な原価を確保することを前提として、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。

５．運送約款など

（改正事業法により、荷役時間、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の基準を明確化【令和元年１１月施行】）

トラック運送事業を営むには、これまでに述べた許可基準、事業計画など以外に、不特定多数の利用者の利益を守るために運送事業者の責任範囲を明確にした「運送約款」を定め、国土交通大臣の認可を受けることが必要となり、また、変更の場合にも変更認可申請書を提出する必要があります（法第１０条）。さらに、「貨物自動車運送事業報告規則」（省令）に基づいて、各種書類の提出が義務づけられています。

(1) 欠くことのできない運送約款

運送約款は、利用者との基本的な取引ルールを定めるもので国土交通大臣の認可が必要となっています。この運送約款には、次の項目を記載することとなっています。

① 特別積合せ貨物運送をするかどうかの別
② 貨物自動車利用運送を行うかどうかの別
③ 運賃及び料金の収受又は払戻しに関する事項
④ 運送の引受けに関する事項
⑤ 積込み及び取卸しに関する事項
⑥ 受取、引渡し及び保管に関する事項
⑦ 損害賠償その他責任に関する事項
⑧ その他運送約款の内容として必要な事項

この運送約款の認可は、次の基準により審査されます。

●上記①～⑧の記載事項が明確に規定されていること。

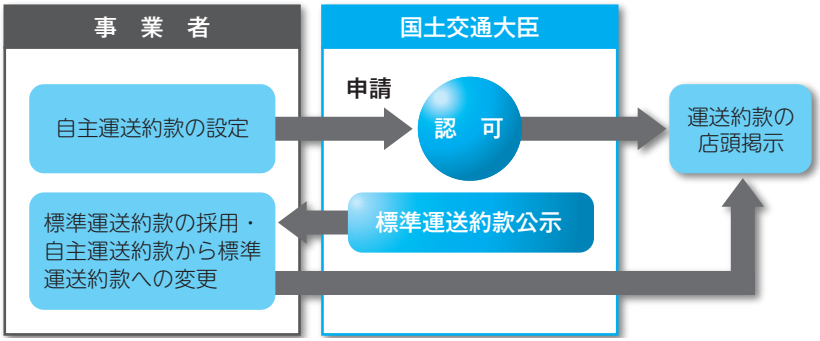
●運賃・料金の収受、運送の引受け等について合理的なものであり、かつ、不当に差別的でないものであること。

●損害賠償等に関し、利用者との契約内容が不明確なものでないこと。

●運賃･料金の収受に関して、省令で定める特別の事情のある場合を除き、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。

●宅配便、引越輸送等特殊なサービスについての独自の約款が申請された場合においては、当該サービスの特殊性を配慮の上、審査を行うこと。

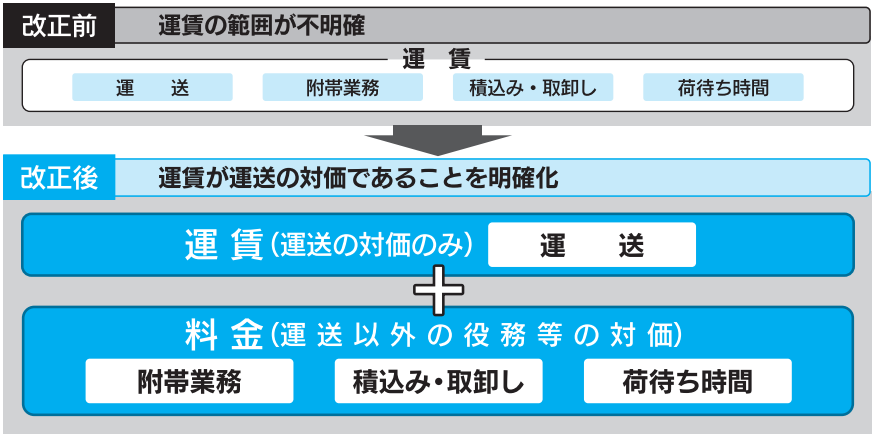
運送約款設定



なお、平成29年11月4日よりトラック運送における運賃・料金の区別を明確化し、標準貨物自動車運送約款等には次の内容が規定されています。

❶「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。

❷「待機時間料」を新たに規定しました

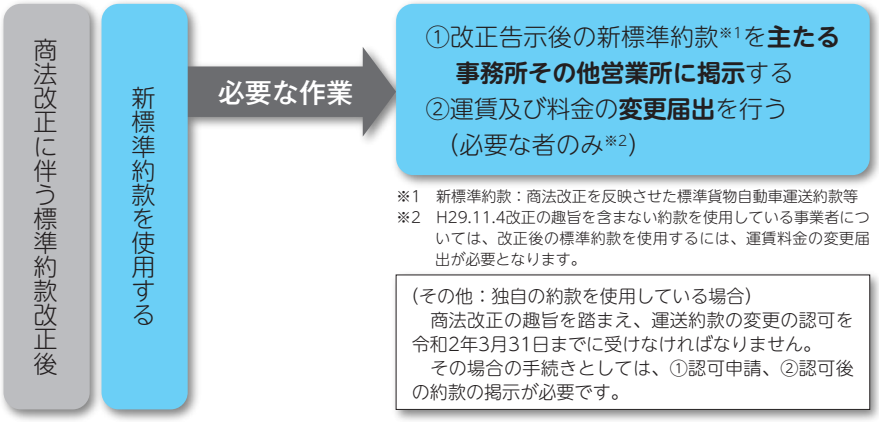
荷主都合による
荷待ち時間の対価を
「待機時間料」とします。

❸ 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）」

さらに、平成31年4月には、商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律の施行に伴い、商法改正の趣旨を反映させるべく標準貨物自動車運送約款等が改正されています。



(2) 報告書類の提出義務

トラック運送事業者が提出しなければならない報告書には、事業報告書と事業実績報告書の２種類があります。いずれも特定の様式が定められており、この様式に基づいて記載することが義務づけられています。

事業報告書には、①事業概況報告書（第1号様式）、②貸借対照表、③損益計算書、④財務計算に関する明細表（一般貨物自動車運送事業損益明細表（第２号様式）、一般貨物自動車運送事業人件費明細表（第３号様式））があり、毎事業年度の経過後１００日以内に提出しなければなりません。

事業実績報告書については、延実在車両数、延実働車両数、走行キロ、実車キロ、輸送トン数、営業収入などを記載する貨物自動車運送事業実績報告書（第4号様式）があり、毎年7月10日までに提出しなければなりません。

６．安全確保のための対応

貨物自動車運送事業法では、輸送の安全確保を図るために、下記の事項について国土交通省令で定める基準を遵守しなければなりません。(法第17条)

① 事業用自動車の数
② 荷役その他の事業用自動車の運転に附帯する作業の状況等に応じて必要となる員数の運転者及びその他の従業員の確保
③ 事業用自動車の運転者がその休憩又は睡眠のために利用することができる施設の整備及び管理
④ 事業用自動車の運転者の適切な勤務時間及び乗務時間の設定
⑤ 事業用自動車の運転者の過労運転を防止するために必要な事項
⑥ 事業用自動車の定期的な点検及び整備
⑦ 事業用自動車の安全性を確保するために必要な事項

また、運転者が疾病により安全な運転ができないおそれがある状態で事業用自動車を運転することを防止するため、必要な医学的知見に基づく措置を講じなければなりません。

さらに、事業用自動車の最大積載量を超える積載をすることとなる運送(以下「過積載による運送」という。)を引き受けてはなりません。過積載による運送を前提とする事業用自動車の運行計画の作成や事業用自動車の運転者その他の従業員に対して過積載による運送の指示をしてはなりません。

上記の基準を遵守するため、省令において輸送安全規則が定められ、事業者が守るべき事項、乗務員が守るべき事項を始め、さらに管理・実行する運行管理者の資格と責任について明確化されています。

(1) 事業者が守るべき事項

トラック運送事業者が輸送の安全確保のために以下の事項について定められた基準を遵守することが求められています。

① 事業用自動車（被けん引車を除く）が２００両以上の場合は安全管理規程の届出と安全統括管理者の選任

●基本的に貨物の運送を開始する日までに、氏名又は名称、住所、法人の場合は代表者の氏名、安全管理規程の実施予定日が記載された安全管理規程設定届出書を提出

●安全管理規程や必要な事項を記載した書類を添付

●安全管理規程には、次の事項を記載

1．輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する次に掲げる事項
　イ．基本的な方針に関する事項
　ロ．関係法令及び安全管理規程その他の輸送の安全の確保のための定めの遵守に関する事項
　ハ．取組に関する事項
2．輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制に関する次に掲げる事項
　イ．組織体制に関する事項
　ロ．経営の責任者の輸送の安全の確保に係る責務に関する事項
　ハ．安全統括管理者の責務及び権限に関する事項
3．輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の方法に関する次に掲げる事項
　イ．情報の伝達及び共有に関する事項
　ロ．事故等の防止対策の検討及び実施に関する事項
　ハ．事故、災害等が発生した場合の対応に関する事項
　ニ．教育及び研修に関する事項
　ホ．内部監査その他の事業の実施及びその管理の状況の確認に関する事項
　ヘ．輸送の安全に係る文書の整備及び管理に関する事項
　ト．事業の実施及びその管理の改善に関する事項
4．安全統括管理者の選任及び解任に関する事項

●安全統括管理者は、国で定める要件を満たした者を選任し、必要事項を記載した安全統括管理者選任（解任）届出書を提出

② 事業規模や国から指定された事業者は、輸送の安全にかかわる情報の公表

●輸送の安全に関する基本的な方針

●輸送の安全に関する目標及びその達成状況

●自動車事故報告規則（昭和二十六年運輸省令第百四号）第２条に規定する事故に関する統計

●事業用自動車（被けん引車を除く）が200両以上の場合は次の事項を公表

1．安全管理規程
2．輸送の安全のために講じた措置及び講じようとする措置
3．輸送の安全に係る情報の伝達体制その他の組織体制
4．輸送の安全に関する教育及び研修の実施状況
5．輸送の安全に係る内部監査の結果並びにそれに基づき講じた措置及び講じようとする措置
6．安全統括管理者に係る情報

③ 過労運転の防止

●必要な員数の事業用自動車の運転者

「事業計画に従い業務を行うに必要な員数の事業用自動車の運転者」については、事業の実態が千差万別であるため、一概に、統一的かつ定量的な基準を定めることは困難ですが、事業計画に応じた運転者の選任を行っていくための指針が国から示されています。

1．営業所全体に公休日がある場合
荷主の休日にあわせて営業所全体が休みとなることが多く週単位に休日があり、１人１車を原則とすれば、

〔運転者数〕×（7日－休日数）≧〔車両数〕×（7日－休日数）

↓

∴運転者数≧車両数

2．営業所全体が無休の場合
車両は無休で稼働し、運転者に週1日公休を与え、かつ、1人1車を原則とすれば、
〔運転者数〕×（7日－休日数）≧〔車両数〕×7日
↓
∴運転者数≧1.2（≒7/6）×〔車両数〕

これらの算出法は、極めて単純化されたケースについてのものですから、実際上は、夜間又は長距離運転を行うための交代運転者の配置、運転者の年休、整備・検査のための車両の運休の状況等それぞれの事業者の事業の実態を十分考慮して個別に判断します。

●運転者の休憩・睡眠施設の整備

運転者の過労運転防止には、休憩を十分にとること、また特に夜間長距離走行においては睡眠をとることが大切となります。そのために、法律でも「休憩・睡眠施設」を設けることが義務づけられています。これらの休憩・睡眠施設については、原則として営業所、車庫に併設された施設であり、乗務員が有効に利用することができるように適切に保守、管理されていることが求められています。

ここでいう「適切に管理」とは、当該事業者が休憩施設又は睡眠・仮眠施設の状態について、常に良好であるように計画的に運行管理者に当該施設を管理させることで、「保守」とは、当該事業者が当該施設を良好に修復することをいいます。

なお、休憩・睡眠施設が設けられている場合であっても、次のいずれかに該当する施設は、「有効に利用することができる施設」に該当しない例に当てはまりますので注意しましょう。

(1) 乗務員が実際に休憩、睡眠又は仮眠を必要する場所に設けられていない施設
(2) 寝具等必要な設備が整えられていない施設
(3) 施設・寝具等が、不潔な状態にある施設

●運転者の適切な勤務時間及び乗務時間の設定

運転者の勤務時間及び乗務時間を定める時の具体的基準は、下記のとおり定められています。

(1)「貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」(平成13年国土交通省告示第1365号)。

※告示で示されている「一の運行」とは、運転者が所属する営業所を出発してから当該営業所に帰着するまでで、拘束時間と休息期間の総和が144時間以下。

(2)「一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の特例について」(平成元年3月1日付け基発第92号)。

(3)「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」(平成元年3月1日付け基発第93号)

※「改善基準告示」と呼ばれています。

※労使協定の締結を行っている場合は、当該労使協定により延長することができる範囲を超えないようにします。

なお、個人事業主、同居の親族及び法人の業務を執行する役員(いわゆる事業主等)が運転者として運転する場合も上記の基準を満たす必要があります。

●酒気を帯びた状態にある乗務員を事業用自動車に乗務させない

飲酒運転に対する厳しい処分はドライバーだけでなく会社にも及びます。そのため、「酒気を帯びた状態」とは、道路交通法施行令(昭和35年政令第270号)第44条の3に規定する血液中のアルコール濃度0.3mg/mℓ又は呼気中のアルコール濃度0.15mg/ℓ以上であるか否かを問わないものとされています。

すなわち、血液中のアルコール濃度と呼気中のアルコール濃度がいずれも0mg/ℓでなければなりません。

●乗務員の健康状態の把握に努め、疾病、疲労、睡眠不足、その他の理由により安全な運転をし、又はその補助をすることができないおそれがある乗務員を事業用自動車に乗務させない

「健康状態の把握」とは、乗務員が法令で定められた健康診断を受診し、その結果を提出させることをいいます。また、「その他の理由」とは覚せい剤等の薬物の服用、異常な感情の高ぶり等のことをいいます。

●運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、あらかじめ、当該運転者と交替するための運転者を配置

「運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるとき」とは、運転者の体調等を考慮して個別に判断することが必要ですが、勤務時間等改善基準告示で定められた条件を超えて引き続き運行する場合は該当します。具体的には、次のような場合があります。

(1) 拘束時間が16時間を超える場合
(2) 運転時間が2日を平均して1日9時間を超える場合
(3) 連続運転時間が4時間を超える場合

「交替するための運転者を配置」とは、交替運転者を当該事業用自動車に添乗させ、又は交替箇所に予め待機させることをいいます。

●特積みについて定めた基準の遵守など

運行系統の中に複数の道順がある場合には、利用頻度の高いものを対象として乗務基準を定めます。

④ 事業用自動車の点検整備、点検及び清掃のための施設

点検整備は、事業用自動車の運行の安全の確保のため、車両の管理が必要です。そのため、道路運送車両法に係るもののほか、次の事項を遵守するよう定められています。

●自動車の構造・装置や使用状況に応じた点検・整備の実施

(1) 特種車や架装部分の点検・整備

(2) シビアコンディション（雪道（冬用タイヤの溝の深さがタイヤ製作者の推奨する使用限度を超えていないことの点検・整備を含む）、塩害、悪路走行、走行距離、登降坂路等）の対応

このうち、冬用タイヤの点検・整備は、日常点検と合わせて点検するなど、雪道上の輸送の安全を確保する必要がある。

●上記の点検・整備に関する記録を道路運送車両法第４９条に準じて保存すること。

なお、上記に掲げる点検・整備は必ずしも事業者自身で行う必要はないですが、委託する場合は、整備計画や規程類等を定め、部分的な委嘱等も含めて結果的に遵守させるよう指導することが必要です。

また、事業用自動車の運行の安全の確保のための車両の管理上、日常の管理が重要であることから、事業者は、運行する前に使用の本拠の位置（営業所に併設されない自動車車庫を含む。）において行う日常点検や付随して行う清掃のための施設を確保しなければなりません。

点検・整備の記録簿は１年間の保存が義務づけられています。

⑤ 整備管理者の研修

事業者が選任した整備管理者は、地方運輸局長（沖縄総合事務局長を含む。以下同じ。）が行う研修を必ず受講しなければなりません。事業者は受講状況を適切に管理し、整備管理者が研修を受講するよう指導します。

整備管理者として新たに選任された者とは、当該事業者において整備管理者として初めて選任された者のことをいいますので、当該事業者において、過去に整備管理者として選任されていた者や他の使用の本拠の位置で選任されていた者は該当しません。研修は、選任した日の属する年度の翌年度の末日までに研修を受講させるよう指導します。

最後に研修を受けた日の属する年度の翌年度の末日を経過した整備管理者は、最後に当該研修を受けた日の属する年度の翌々年度の末日までに次の研修を受講させるよう指導します。ただし、当該事業者において過去に整備管理者として選任されていた者が、その後当該事業者において整備管理者として再選任された場合で、当該選任した日において、当該年度に予定されていた研修が全て終了している場合等のやむを得ない理由があるときは、当該選任した日の属する年度の翌年度の末日までに研修を受講させるよう指導します。

⑥ 過積載の防止

過積載が発生する原因は、事業者に起因するもの、運転者に起因するもの（請負制になっており、運転者が自らの判断で積載量を超えて運んでしまう場合など）、荷主に起因するものなどがありますが、事業者が過積載となる運送の計画作成、過積載の指示を行わないことはもちろんのこと、過積載による運送の防止について、運転者その他の従業員に対する適切な指導及び監督を怠ってはならないとされています。

また、過積載の防止に対しても、「荷主（発着荷主、元請業者も含む）の配慮義務」があり、一般貨物自動車運送事業者の過積載に係る法令違反が主に荷主からの強要・依頼等に起因すると認められた場合には、荷主に対して勧告が行われ、荷主名が公表されることが法律に定められています。

⑦ 貨物の積載方法

事業者は事業用自動車に貨物を積載するときは以下の措置を講じなければなりません。

- **偏荷重が生じないように積載すること。**
- **貨物が運搬中に荷崩れ等により事業用自動車から落下することを防止するため、貨物にロープ又はシートを掛けること等必要な措置を講ずること。**

⑧ 通行の禁止又は制限等違反の防止

事業者は道路法(昭和２７年法律第１８０号)第４７条に規定された幅、重量、高さ、長さ又は最小回転半径の最高限度を超えた車両の通行の禁止を徹底しなければなりません。

さらに、同法第４７条の２第１項に規定する許可の必要性や許可に付された条件及び制限について理解した上で、運転者に対し通行可能な経路を把握させる等、通行の禁止又は制限等違反の防止のために行う指導及び監督をしなければなりません。

⑨ 自動車車庫の確保

事業者は、事業用自動車の保管の用に供する自動車車庫を営業所に併設しなければなりません。

ただし、自動車車庫を営業所に併設して設けることが困難な場合は、当該自動車車庫を当該営業所から自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令の第１条第１号に規定する距離を超えない範囲で設けることができます。その他、「自動車車庫」の具体的な基準は、地方運輸局による公示によります。

⑩ 点呼等

一般貨物自動車運送事業者は、乗務の開始前の運転者に対して、運行上やむを得ない場合を除き、対面での点呼を実施し、(1)酒気帯びの有無、(2)疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無、(3)日常点検の実施と結果について報告を求め、確認を行い、運行の安全を確保するために必要な指示をしなければなりません。

乗務終了後には、(1) 道路及び運行の状況、(2) 他の運転者と交代した際の通告、(3) 酒気帯びの有無の各項目についてについて報告を求め、確認を行い、運行の安全を確保するために必要な指示をしなければなりません。

ここでいう、「運行上やむを得ない場合」とは、遠隔地で乗務が開始又は

終了するため、乗務前点呼又は乗務後点呼を当該運転者が所属する営業所において対面で実施できない場合等をいい、車庫と営業所が離れている場合及び早朝・深夜等において点呼執行者が営業所に出勤していない場合等は該当しません。

なお、点呼を受ける運転者が所属する営業所以外の当該事業者の営業所で乗務を開始又は終了する場合には、より一層の安全を確保する観点から、当該営業所において運転者の酒気帯びの有無、疾病、疲労、睡眠不足等の状況を可能な限り対面で確認するようにします。

また、点呼は営業所において行うことが原則ですが、営業所と車庫が離れている場合等、必要に応じて運行管理者又は補助者を車庫へ派遣して点呼を行う等、対面点呼を確実に実施するようにします。

輸送の安全の確保に関する取組が優良であると認められる営業所（いわゆる「Ｇマーク営業所」）においては、対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定めた機器による点呼（「ＩＴ点呼」）を行うことができるとされています。

【点呼で用いるアルコール検知器について】

酒気帯びの有無について確認を行う場合には、運転者の状態を目視等で確認するほか、当該運転者の属する営業所にあるアルコール検知器を用いて行います。アルコール検知器は、営業所ごとに備え、常時有効に保持しなければなりません。このため、アルコール検知器の製作者が定めた取扱説明書に基づき、適切に使用し、管理し、及び保守するとともに、次のとおり、定期的に故障の有無を確認し、故障がないものを使用します。

１．毎日（アルコール検知器を運転者に携行させ、又は自動車に設置されているアルコール検知器を使用させる場合にあっては、運転者の出発前。２において同じ。）確認すべき事項

イ．アルコール検知器の電源が確実に入ること。

ロ．アルコール検知器に損傷がないこと。

２．毎日確認することが望ましく、少なくとも１週間に１回以上確認すべき事項

イ．確実に酒気を帯びていない者が当該アルコール検知器を使用した場合にアルコールを検知しないこと。

ロ．洗口液、液体歯磨き等アルコールを含有する液体又はこれを希釈したものを、スプレー等により口内に噴霧した上で、当該アルコール検知器を使用した場合に、アルコールを検知すること。

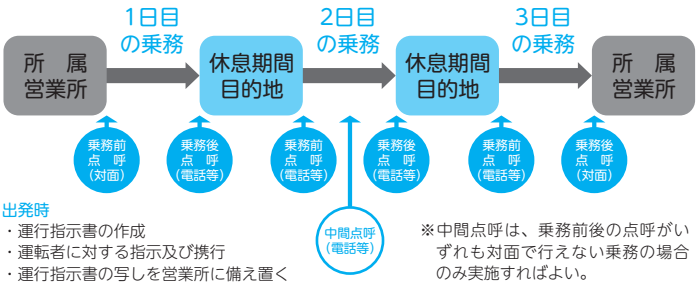
連続運行（144時間以内）において、乗務前・乗務後の点呼のいずれも対面で行うことができない場合は、当該乗務の途中において少なくとも一回電話その他の方法により点呼を行い、(1)酒気帯びの有無、(2)疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無ついて報告を求め、及び確認を行い、並びに事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示をしなければなりません。

ここでいう「その他の方法」とは、携帯電話、業務無線等により運転者と直接対話できるものでなければならず、電子メール、ＦＡＸ等一方的な連絡

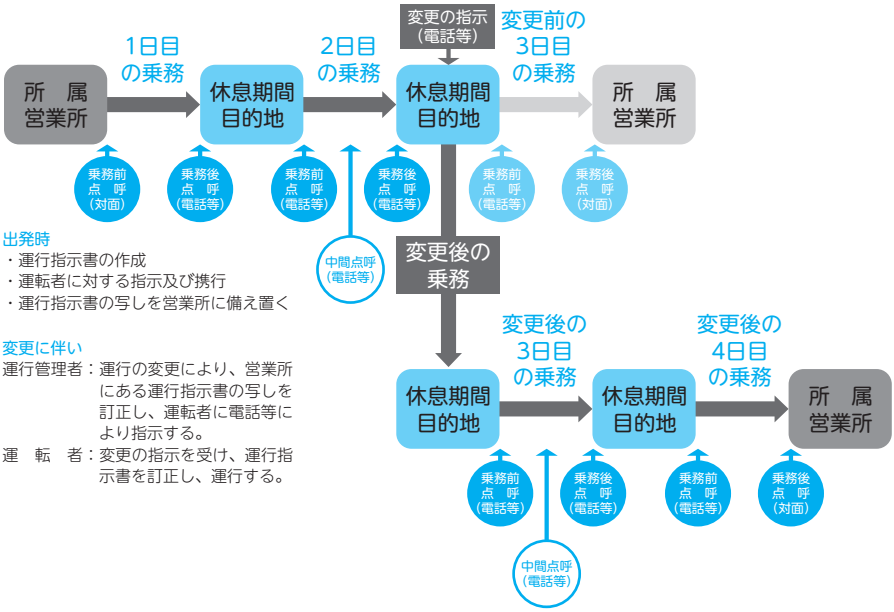
方法は、該当しません。

また、電話その他の方法による点呼を運転中に行ってはなりません。

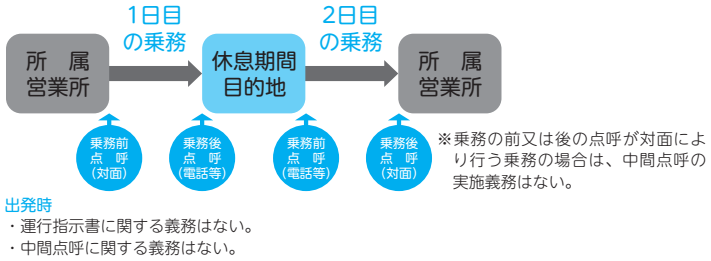
Ⓐ 中間点呼及び運行指示書の必要な運行



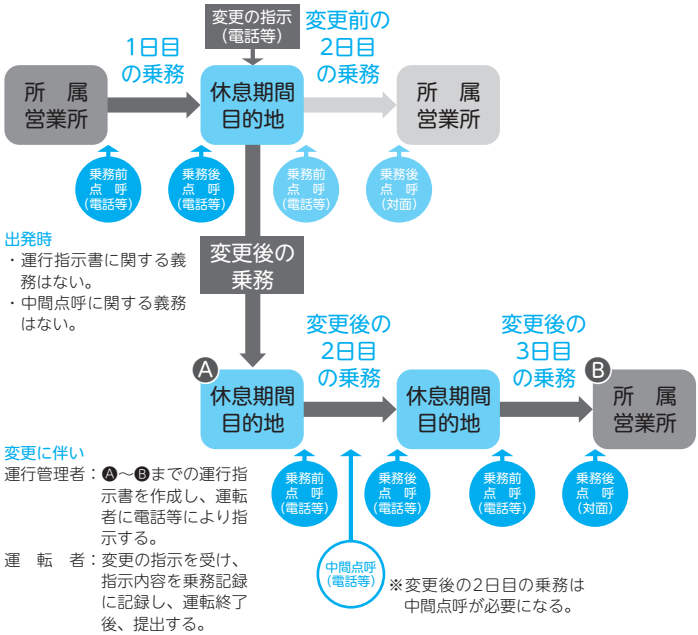
Ⓑ 出発時Ⓐの運行予定であったものが、運行途中で変更となる場合



Ⓒ 中間点呼及び運行指示書の必要のない運行



Ⓓ 出発時Ⓒの運行予定であったものが、運行途中で変更となる場合



A、B、Dのような乗務の運行を行う場合には、中間点呼の実施や運行指示書の作成により、運転者に適切な指示を行うとともに、この指示書を必ず運転者に携行させなければなりません。

運行指示書に記載せねばならない事項等については、「⑭運行指示書による指示等」を参考にしてください。

点呼等を行った際は、次の事項について記録し、１年間保存しなければなりません。なお、点呼を行った旨並びに報告及び指示の内容の記録・保存については、書面による記録・保存に代えて電磁的方法による記録・保存を行うことができます。

【記録する項目】

１．乗務前点呼
- (1) 点呼執行者名
- (2) 運転者名
- (3) 運転者の乗務に係る事業用自動車の自動車登録番号又は識別できる記号、番号等
- (4) 点呼日時
- (5) 点呼方法
  - イ．アルコール検知器の使用の有無
  - ロ．対面でない場合は具体的方法
- (6) 酒気帯びの有無
- (7) 運転者の疾病、疲労、睡眠不足等の状況
- (8) 日常点検の状況
- (9) 指示事項
- (10) その他必要な事項

２．乗務後点呼
- (1) 点呼執行者名
- (2) 運転者名
- (3) 運転者の乗務に係る事業用自動車の自動車登録番号又は識別できる記号、番号等
- (4) 点呼日時
- (5) 点呼方法
  - イ．アルコール検知器の使用の有無
  - ロ．対面でない場合は具体的方法

(6) 自動車、道路及び運行の状況
(7) 交替運転者に対する通告
(8) 酒気帯びの有無
(9) その他必要な事項

3．中間点呼
(1) 点呼執行者名
(2) 運転者名
(3) 運転者の乗務に係る事業用自動車の自動車登録番号又は識別できる記号、番号等
(4) 点呼日時
(5) 点呼方法
イ．アルコール検知器の使用の有無
ロ．具体的方法
(6) 酒気帯びの有無
(7) 運転者の疾病、疲労、睡眠不足等の状況
(8) 指示事項
(9) その他必要な事項

⑪ 乗務等の記録

事業者は、事業用自動車に係る運転者の乗務について、当該乗務を行った運転者ごとに次に掲げる事項を記録させ、かつ、その記録を１年間保存しなければなりません。なお、国で型式認定を受けた運行記録計に必要事項を記載することで乗務等の記録に代えることができます。

なお、乗務等の記録・保存については、書面による記録・保存に代えて電磁的方法による記録・保存を行うことができます。

【記録する項目】

1．運転者の氏名
2．乗務した事業用自動車の自動車登録番号その他の当該事業用自動車を識別できる表示
3．乗務の開始及び終了の地点及び日時並びに主な経過地点及び乗務した距離
4．運転を交替した場合にあっては、その地点及び日時
5．休憩又は睡眠をした場合にあっては、その地点及び日時
6．車両総重量が八トン以上又は最大積載量が五トン以上の普通自動車である事業用自動車に乗務した場合にあっては、次に掲げる事項
　イ．貨物の積載状況
　ロ．荷主の都合により集貨又は配達を行った地点（以下「集貨地点等」という。）で待機した場合にあっては、次に掲げる事項（次頁下図参照）
　　(1) 集貨地点等
　　(2) 集貨地点等への到着の日時を荷主から指定された場合にあっては、当該日時
　　(3) 集貨地点等に到着した日時
　　(4) 集貨地点等における積込み又は取卸し（以下「荷役作業」という。）の開始及び終了の日時
　　(5) 集貨地点等で、当該一般貨物自動車運送事業者等が、貨物の荷造り、仕分その他の貨物自動車運送事業に附帯する業務（以下「附帯業務」という。）を実施した場合にあっては、附帯業務の開始及び終了の日時
　　(6) 集貨地点等から出発した日時
　ハ．集貨地点等で、当該一般貨物自動車運送事業者等が、荷役作業又は附帯業務（以下「荷役作業等」という。）を実施した場合（荷主との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に

あっては、当該荷役作業等に要した時間が一時間以上である場合に限る。）にあっては、次に掲げる事項（ロに該当する場合にあっては、(1)及び(2)に掲げる事項を除く。）（下図参照）

(1) 集貨地点等

(2) 荷役作業等の開始及び終了の日時

(3) 荷役作業等の内容

(4)(1) から (3) までに掲げる事項について荷主の確認が得られた場合にあっては、荷主が確認したことを示す事項、当該確認が得られなかった場合にあっては、その旨

7．道路交通法第67条第２項に規定する交通事故、もしくは自動車事故報告規則第２条に規定する事故、または著しい運行の遅延その他の異常な状態が発生した場合にあっては、その概要及び原因

8．運行指示書を携行しない運行の途中で、中間点呼が必要な乗務を行わせることとなった場合、当該乗務以後の運行について、運行管理者が新たに作成した運行指示書及びこれによる指示の内容定められた事項等の内容

⑫ 運行記録計による記録

次の事業用自動車に乗務する場合には、運行中の瞬間速度、運行距離及び運行時間を運行記録計により記録し、かつ、その記録を１年間保存しなければなりません。なお、運行記録計による記録・保存については、書面による記録･保存に代えて電磁的方法による記録･保存を行うことができます。

1	車両総重量が７トン以上又は最大積載量が４トン以上の普通自動車である事業用自動車
2	上記１の事業用自動車に該当する被けん引自動車をけん引するけん引自動車である事業用自動車
3	上記1.2に掲げる事業用自動車のほか、特別積合せ貨物運送に係る運行系統に配置する事業用自動車

⑬ 事故の記録

事業用自動車に係る事故が発生した場合には、発生後30日以内に、次に掲げる事項を記録し、その記録を当該事業用自動車の運行を管理する営業所において３年間保存しなければなりません。

記録は、事故報告規則別記様式を活用して行って差し支えありません。

1	乗務員の氏名
2	事業用自動車の自動車登録番号その他の当該事業用自動車を識別できる表示
3	事故の発生日時
4	事故の発生場所
5	事故の当事者（乗務員を除く。）の氏名
6	事故の概要（損害の程度を含む。）
7	事故の原因
8	再発防止対策

⑭ 運行指示書による指示等

中間点呼が必要な運行ごとに、次に掲げる事項を記載した運行指示書を作成し、これにより事業用自動車の運転者に対し適切な指示を行い、及びこれを当該運転者に携行させなければなりません。運行中は運転者が運行指示書を携行しますので、営業所にはその写しを備え置き、運行終了後は運行指示書及びその写しを営業所において保存します。

運行中に、「1 運行の開始及び終了の地点及び日時」、「3 運行の経路並びに主な経過地における発車及び到着の日時」の変更があった場合には、運転者に対して指示を行った日時及び運行管理者の氏名についても運行指示書及びその写しに記載しなければなりません。

中間点呼が必要な運行となった場合は、運転者が乗務等の記録に指示の内容を記録するとともに営業所に作成した運行指示書を備え置き、運行終了後は乗務等の記録及び運行指示書を営業所において保存しなければなりません。

なお、運行指示書の作成・保存については、書面の作成・保存に代えて運行指示書に係る電磁的記録の作成・保存を行うことができます。

1	運行の開始及び終了の地点及び日時
2	乗務員の氏名
3	運行の経路並びに主な経過地における発車及び到着の日時
4	運行に際して注意を要する箇所の位置
5	乗務員の休憩地点及び休憩時間（休憩がある場合に限る。）
6	乗務員の運転又は業務の交替の地点（運転又は業務の交替がある場合に限る。）
7	その他運行の安全を確保するために必要な事項

⑮ 適正な取引の確保

運送条件が明確でない運送の引受け、運送の直前若しくは開始以降の運

送条件の変更、荷主の都合による集貨地点等における待機、又は運送契約によらない附帯業務の実施に起因する運転者の過労運転又は過積載による運送、その他の輸送の安全を阻害する行為を防止するため、荷主と密接に連絡し、及び協力して、適正な取引の確保に努めなければなりません。

⑯ 運転者台帳

運転者ごとに一定の様式の運転者台帳を作成し、これを当該運転者の属する営業所に備えて置かなければなりません。運転者台帳に記載する事項は、下記のとおりです。

また、運転者が転任、退職その他の理由により運転者でなくなった場合には、直ちに、当該運転者に係る運転者台帳に運転者でなくなった年月日及び理由を記載し、これを３年間保存しなければなりません。

1	作成番号及び作成年月日
2	事業者の氏名又は名称
3	運転者の氏名、生年月日及び住所
4	雇入れの年月日及び運転者に選任された年月日
5	道路交通法に規定する運転免許に関する次の事項 イ．運転免許証の番号及び有効期限 ロ．運転免許の年月日及び種類 ハ．運転免許に条件が付されている場合は、当該条件
6	事故を引き起こした場合又は道路交通法第百八条の三十四の規定による通知を受けた場合は、その概要
7	運転者の健康状態
8	輸送安全規則第１０条第２項の規定に基づく指導の実施及び適性診断の受診の状況
9	運転者台帳の作成前６月以内に撮影した単独、上三分身、無帽、正面、無背景の写真（運転者台帳に貼付する）

⑰ 従業員に対する指導及び監督

事業者は、下記の項目について、運転者に対する適切な指導及び監督をしなければなりません。この場合においては、その日時、場所及び内容（具体的に記録するとともに、指導及び監督に使用した資料の写し等を添付）並びに指導及び監督を行った者及び受けた者を記録します。

記録は営業所において３年間保存しなければなりません。

1	トラックを運転する場合の心構え
2	トラックの運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項
3	トラックの構造上の特性
4	貨物の正しい積載方法
5	過積載の危険性
6	危険物を運搬する場合に留意すべき事項
7	適切な運行の経路及び当該経路における道路及び交通の状況
8	危険の予測及び回避並びに緊急時における対応方法
9	運転者の運転適性に応じた安全運転
10	交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因並びにこれらへの対処方法
11	健康管理の重要性
12	安全性の向上を図るための装置を備える事業用自動車の適切な運転方法

次に、死者又は負傷者が生じた事故を引き起こした者、運転者として新たに雇い入れた者、高齢者（65才以上）については、特別な指導を行い、かつ、国土交通大臣が告示で定める適性診断を受けさせなければなりません（認定機関で受けること）。

その他、事業用自動車に備えられた非常信号用具及び消火器の取扱いについて、当該事業用自動車の乗務員に対する適切な指導をしなければなりません。また、従業員に対し、効果的かつ適切に指導及び監督を行うため、

輸送の安全に関する基本的な方針の策定その他の国土交通大臣が告示で定める措置を講じなければなりません。

⑱ 異常気象時等における措置

大雨、大雪、暴風等の異常気象、土砂崩壊、路肩軟弱等の道路障害等の理由により輸送の安全の確保に支障を生ずるおそれがあるときは、乗務員に対する適切な指示その他輸送の安全を確保するために、必要な措置（暴風警報等の伝達、避難箇所の指定、運行の中止等の指示のほか、雪道を走行するおそれがある場合においては、日常点検の際に整備管理者等によって冬用タイヤの溝の深さがタイヤ製作者の推奨する使用限度を超えていないこと等が確認されていること等、滑り止めの措置が講じられていることの確認）を講じなければなりません。

台風等による被害発生が予測される場合には、国から示された「異常気象時における措置の目安」を基に、着荷主・発荷主等とも連携を図りつつ、ドライバーの命と大切な荷物を守るための行動の実践が求められます。

⚠ 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	20～30mm/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
	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（ハイドロプレーニング現象）	**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
	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	通常の速度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	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		

※　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。

出典：国土交通省自動車局貨物課長通達　　※この目安は令和２年２月28日現在。

⑲ 安全の確保のための服務規律

特別積合せ貨物運送を行う事業者は、当該特別積合せ貨物運送に係る事業用自動車の運行の安全を確保するための乗務員の服務についての規律を定めなければなりません。

安全の確保のための服務規律には、法令に基づく遵守事項に加え、一層の安全の確保を図るために事業者が独自に定めた規律を含むことができます。

なお、国は、必要に応じて、事業者が定めた規律の提出を求め、その内容について指導することがあります。

(2) 乗務員が守るべき事項

トラックの運転者および運転の補助に従事する従業員は、運行の安全を確保するため、次の事項を守らなければなりません。

① 乗務員（運転者および補助者）が守るべき事項

1	酒気を帯びて乗務しないこと。
2	過積載をしたトラックに乗務しないこと。
3	貨物を積むときには、偏荷重が生じないように措置するとともに、落下防止のためシートまたはロープを掛けるなどの措置をすること。
4	故障などにより踏切内で運行不能となったときは、速やかに列車に対し適切な防護措置をとること。

乗務員が守るべき事項に加えて、運転者はさらに次の事項を守る必要があります。

② 運転者が守るべき事項

1	酒気を帯びた状態にあるときは、その旨事業者に申し出ること。
2	疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転をすることができないおそれがあるときは、その旨事業者に申し出ること。
3	日常点検を実施し、その確認をすること。
4	事業者が行う乗務前後および乗務途中の点呼を受け、所定の報告をすること。
5	乗務を終了し、他の運転者と交替するときは、その運転者に、自動車、道路、運行の状況について通告すること。
6	交替した運転者は、交替前の運転者から通告を受け、制動装置などについて点検すること。
7	乗務などの記録をすること。
8	事業者が作成する運行指示書を携行し、事業者から指示のあった変更内容を運行指示書に記載すること。
9	踏切を通過するときは、変速装置を操作しないこと。

(3) 運行管理者の選任

一般貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の運行の安全確保に関する業務を実施するため、運行管理者資格者証の交付を受けている者のうちから、事業用自動車数に応じた運行管理者を選任し、国土交通大臣への届出が義務づけられています。

運行管理者の選任基準、業務の範囲、受験資格と試験内容などについては、次のとおりです。

① 運行管理者の選任基準

事業用自動車の車両数（被けん引車は除く）	運行管理者数
29両まで	1人
30両～59両	2人
60両～89両	3人

以下、同様の基準車両ごとの運行管理者数が必要となります。

② 運行管理者の業務の範囲

1	運転者として選任された者以外の者に事業用自動車を運転させないこと。
2	乗務員が休憩又は睡眠のために利用することができる施設を適切に管理すること。
3	定められた勤務時間及び乗務時間の範囲内において乗務割を作成し、これに従い運転者を事業用自動車に乗務させること。
4	酒気を帯びた状態にある乗務員を事業用自動車に乗務させないこと。
5	乗務員の健康状態の把握に努めること。疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転をし、又はその補助をすることができないおそれがある乗務員を事業用自動車に乗務させないこと。
6	運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運転を継続することが出来ないおそれがあるときは、あらかじめ、交替運転者を配置すること。
7	過積載の防止に関して、運転者その他の従業員に対する指導及び監督を行うこと。
8	貨物の積載方法について、従業員に対する指導及び監督を行うこと。
9	通行の禁止や制限に関して、運転者に対する指導及び監督を行うこと。

10	運転者に対して点呼を行い、報告を求め、確認を行い、指示を与えるとともに、それらを記録、保存すること。また、アルコール検知器を常時有効に保持すること。
11	運転者に対して乗務等の記録をさせ､及びその記録を保存すること。
12	運行記録計を管理し、及びその記録を保存すること。
13	運行記録計による記録が義務づけられた事業用自動車については、運行記録計により記録することができない場合は運行の用に供さないこと。
14	事故を惹起した場合は、当該事故を記録し、及びその記録を保存すること。
15	運行指示書を作成し、及びその写しに変更の内容を記載し、運転者に対し適切な指示を行い、運行指示書を事業用自動車の運転者に携行させ、及び変更の内容を記載させ、並びに運行指示書及びその写しの保存をすること。
16	運転者台帳を作成し、営業所に備え置くこと。
17	乗務員に対する指導、監督を行うとともに、記録及び保存を行うこと。
18	死亡または負傷者（自動車損害賠償保障法施行令第５条第２号、第３号または第４号に掲げる障害を受けたものをいう。）が生じた事故を引き起こした事業用自動車の運転者（以下「事故惹起運転者」という。）、新たに雇い入れた運転者、高齢運転者（65才以上のものをいう。）に対する特別な指導を行うとともに運転者台帳に記録等を行うこと。
19	安全運行のために必要な運転技術、法令上の遵守事項ならびに非常用信号用具、消火器の取扱について乗務員に対する指導、監督を行うこと。

20	新たに雇い入れた運転者や事故惹起運転者、高齢運転者に適性診断を受けさせること。
21	異常気象時等の場合は、必要な措置を講ずること。
22	運行管理者補助者に対する指導及び監督を行うこと。
23	国から事故警報が発せられたときは、その事故防止対策に基づき、事業用自動車の運行の安全の確保について、従業員に対する指導及び監督を行うこと。
24	特別積合せ貨物運送の場合には、乗務に関する基準を作成し、かつ、当該基準の遵守について乗務員に対する指導及び監督を行うこと。
25	事業者に対し、事業用自動車の運行の安全の確保に関し必要な事項について助言を行うこと。
26	統括運行管理者は、運行管理者の業務を統括すること。

③ 運行管理者試験

1	受験資格者 ・試験日の前日において、自動車運送事業（貨物軽自動車運送事業を除く）の用に供する事業用自動車又は特定第二種貨物利用運送事業者の事業用自動車（緑色のナンバーの車）の運行の管理に関し、１年以上の実務の経験を有する者 ・国土交通大臣が認定する講習実施機関において、平成７年４月１日以降の試験の種類に応じた基礎講習を修了（受講予定者は、試験日の前日までに修了）した者
2	試験の実施機関 ・運行管理者試験は、法令に基づき国土交通大臣の指定を受けた指定試験機関として、公益財団法人運行管理者試験センターが実施。 ・試験は毎年、少なくとも一回行われる。

3	試験の内容 ・貨物自動車運送事業法関係、道路運送車両法関係、道路交通法関係、労働基準法関係についての専門的知識及びその他運行管理者の業務に関し、必要な実務上の知識及び能力
4	試験手数料 ・受験手数料　6,000円（非課税、他にシステム利用料などが必要）

※令和3年3月現在

なお、運行管理者の資格を取得するには国家試験に合格することが原則ですが、例外的に以下の基準に該当していれば、資格を取得することができます。

一般貨物自動車運送事業者、特定貨物自動車運送事業者又は特定第二種貨物利用運送事業者の事業用自動車の運行の管理に関し補助者として5年以上の実務の経験を有し、その間に国土交通大臣が認定する講習実施機関が行う運行の管理に関する講習を5回以上受講していること（5回以上の講習のうち、少なくとも1回は基礎講習を受講している必要がある。）

試験に合格するか、上記の認定を受けた者は、申請（試験に合格した者は、合格の日から3ヵ月以内に申請しなければならない）により運行管理者資格者証が交付されますが、運行管理者として遵守すべき規定に違反した場合には、資格者証の返納が求められる場合があります。

(4) 事業用自動車総合安全プラン2025

国土交通省では、令和７年までに死者数を2,000人以下、重傷者数を22,000人以下とする「第11次交通安全基本計画」の目標達成に向け、令和３年３月30日、同基本計画と合わせた令和７年までを計画期間とする「事業用自動車総合安全プラン2025」を策定し、事業用トラック・バス・ハイタク全業態で達成すべき目標値、および事業用トラック（軽貨物を含む）が達成すべき目標値を以下のとおり公表しました。

【全業態】

① 令和７年までに24時間死者数	225人以下
② 令和７年までに重傷者数	2,120人以下
③ 令和７年までに人身事故件数	16,500件以下
④ 飲酒運転	ゼロ

【トラック】 ※軽自動車を含む

① 令和７年までに死者数	190人以下
② 令和７年までに重傷者数	1,280人以下
③ 令和７年までに人身事故件数	9,100件以下
④ 飲酒運転	ゼロ
⑤ 令和７年までに追突事故件数	3,350件以下

これを受け、全日本トラック協会では、軽自動車を除いた「トラック事業における総合安全プラン2025」を策定し、同計画期間が終了する令和７年度（2025年度）までの間に、PDCAサイクルに沿って取り組みを進め、事業用トラックが関係する交通事故による死傷者数等の目標達成を図ることとしています。

７．輸送秩序維持

(1) 社会的規制を中心とした輸送秩序

トラック運送事業は、現在約６万2,000社（令和元年３月末現在）以上もの事業者が営業を行っています。これほど多くの事業者が運送事業に参入していると、トラック運送事業者間の競争も激しくなりますので、荷主に対しても相対的に弱い立場にあります。

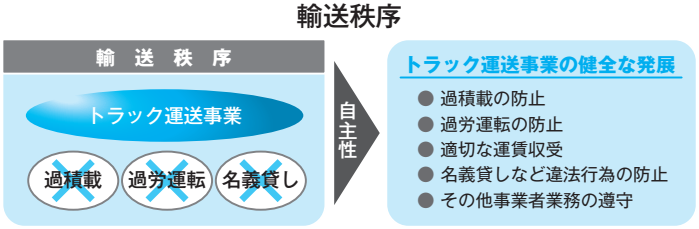
こうしたなかで営業を行っていこうとするとき、しばしば適正な営業の範囲を超えた行為がなされるおそれがあります。

例えば､トラックの最大積載量を超えた貨物を運ぶ｢過積載｣です。さらに、労働基準法等を無視した長時間に及ぶ運転を行う｢過労運転｣です。いうまでもなく、トラック運送業界において、こうした過積載や過労運転が横行するのは、好ましい状態ではありません。過積載は交通事故の発生、交通渋滞、道路の破壊を引き起こしますし、過労運転も交通事故の多発を誘発する要因となります。

平成15年４月の貨物自動車運送事業法改正の際には、経済的な規制が緩和されましたが、その後、公平な競争条件の実現に向けた事後チェック体制の強化が行われています。

また、輸送の安全を確保するために、元請による下請の安全確保の阻害の禁止、アルコール検知器の備付の義務化、運行記録計装着義務の拡大、荷待時間等の乗務記録への記載義務化などが実施されています。さらに、監査・行政処分基準の強化、対象の拡大、適正化事業実施機関の権限強化などを行い、輸送の安全に対する社会的規制を強めています。

このように、トラック運送事業は重大な社会的責任を負うものとされるとされることから、健全な輸送秩序を維持するために、自らをより厳しくチェックし、過労運転や過積載を起こさないように強く求められています。



(2) トラック運送事業者の禁止行為

貨物自動車運送事業法には、公衆の利便を損なう行為として、一般貨物自動車運送事業者が行ってはいけない行為が以下のように規定されています。

●荷主に対し不当な条件による運送を求めたり、公衆の利便を阻害する行為を行うこと。

●一般貨物運送自動車運送事業の健全な発達を阻害する結果を生ずるような競争を行うこと。

●特定の荷主に対し不当な差別的扱いをすること。

このような行為が行われているときには、国土交通大臣は事業者に対して当該行為の停止、変更を命じることができると定められています。

また、一般貨物自動車運送事業の適正かつ合理的な運営を確保するために必要があると認められる場合には、事業計画の変更、運送約款の変更、自動車その他の輸送施設の改善措置、貨物の運送に関して生じた損害を賠償することができる損害保険契約の締結、公共の利益を阻害していると認められる運賃、料金の変更、その他事業の適正な運営が著しく阻害されていると認められる場合に必要な措置をとること等を命じることができる、とされています。

さらに、名義の利用等（いわゆる「名義貸し」といわれる、他人に自社の一般貨物自動車運送事業の名義を利用させ、一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業を行う行為）も禁止されています。

(3) 荷主の配慮義務

（改正事業法により、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新設【令和元年７月施行】）

令和元年７月の改正貨物自動車運送事業法の施行により、荷主の配慮義務が新設されました。これにより、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らなくなりました。

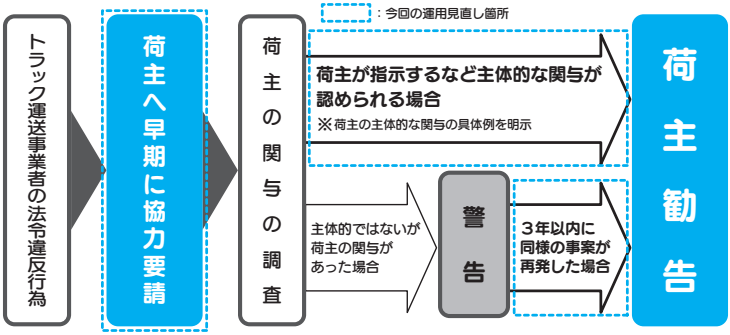
(4) 荷主に違反行為を強要された場合は国から荷主にも勧告

「荷主勧告」は、貨物自動車運送事業法に基づき、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当な措置を執るべきことを勧告するものです。

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。

なお、令和元年７月の改正貨物自動車運送事業法の施行により、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。

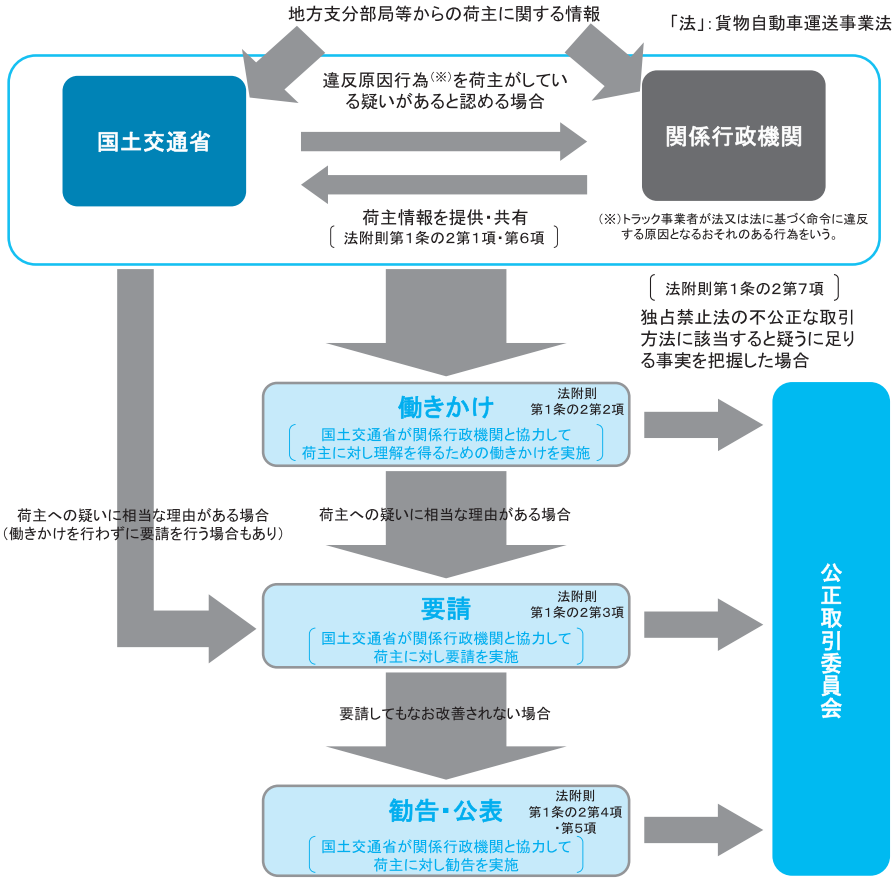


(5) 国土交通大臣による荷主への働きかけ等

（改正事業法により、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、国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定を新設【令和元年７月施行】）（令和５年度までの時限措置）

令和元年７月の改正事業法の施行により、令和５年度末までの時限措置として、「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ついて、国土交通大臣が「働きかけ」、「要請」、「勧告・公表」、「公正取引委員会への通知」を行うことができるようになりました。

荷主への働きかけ等のフロー



法附則第１条の２第２項に基づく荷主に対する働きかけの考え方

「違反原因行為」に該当しうる荷主の行為の例

（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

８．法令違反

(1) 監査と行政処分

貨物自動車運送事業を行うには、定められた基準を満たしたうえで国土交通大臣の許可を得なければなりませんが、一度許可を取ってしまえばそれでよいというものではなく、事業を行っていく中で、事故の未然防止、法令遵守の徹底を目的とした国土交通大臣による監査を受けることになります。

監査対象となる事業者は、下記のとおりですが、輸送の安全確保に支障を及ぼすおそれのある重要な法令違反の疑いがある事業者から優先的に実施されます。また、社会的影響が大きい事故又は違反が発生した場合には速やかに実施されます。

1	適正化事業実施機関や利用者等からの情報、街頭監査や事業用自動車への添乗調査の結果等により、法令違反の疑いがある事業者
2	事業用自動車の運転者（選任運転者に限らず、事業用自動車を運転した者）が第一当事者と推定される死亡事故を引き起こした事業者
3	事業用自動車の運転者が悪質違反（酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転、薬物等使用運転、無免許運転、無資格運転、無車検運行、無保険運行及び救護義務違反（ひき逃げ））を引き起こした又は引き起こしたと疑われる事業者
4	行政処分等を受けた際に事業の改善状況の報告を命じられた事業者で、報告のための出頭を拒否したもの、改善報告を行わないもの又は報告内容から事業が改善されたと認められない事業者
5	適正化事業実施機関が行う巡回指導を拒否した事業者
6	都道府県公安委員会、都道府県労働局、道路管理者等からの通知又は通報により、法令違反の疑いがある事業者
7	労働関係行政機関又は日本年金機構から、労働者災害補償保険、雇用保険、健康保険又は厚生年金保険に加入していない旨の通報があった事業者

8	労働関係行政機関から、最低賃金法に違反している旨の通報があった事業者
9	自動車事故報告規則第２条に定める事故で、自動車事故報告書の「事故の原因」及び「事故の種類の区分」が同一であるものを３年間に３回以上引き起こした事業者
10	自動車事故報告書、事業報告書及び事業実績報告書等について、以下に該当する事業者 ア．所定の期限までに報告書等を提出しなかった事業者 イ．報告書等に虚偽の内容を記載した疑いがある事業者 ウ．報告書等に記載された内容に法令違反の疑いがある事業者
11	事業用自動車のホイール・ボルトの折損による車輪脱落事故又は整備不良に起因すると認められる死傷事故を引き起こした事業者
12	長期間、監査（街頭監査を除く。）を実施していない事業者（適正化事業実施機関による巡回指導があった事業者、安全性優良事業所（Ｇマーク）認定事業者は除かれることがある）
13	貨物自動車運送事業者の輸送の安全確保義務（貨物自動車運送事業法第17条第１項から第４項まで、第18条第１項又は第22条第２項若しくは第３項に規定する輸送の安全を確保するために遵守すべき事項をいう）違反が認められた場合であって、当該違反への関与が疑われる元請事業者
14	貨物自動車運送事業者の輸送の安全確保義務違反について、元請事業者に対する下請事業者等からの苦情等により、監査を行うことが必要と認められる元請事業者及び下請事業者
15	貨物自動車運送事業法第29条第１項の規定による管理の受委託の許可を受けた事業者であって、受託者に法令違反の疑いがある委託者たる事業者

16	監査を受けた後又は２項若しくは３項に該当する事故若しくは違反が発生した後、行政処分等までの間に事業用自動車等を移動させた事業者及びその移動先事業者であって、監査を行うことが必要と認められる事業者
17	呼出指導の対象となったにもかかわらず、正当な理由なくこれに応じない事業者
18	行政処分等を受けた際に、事業の改善状況の報告を命じられた事業者
19	その他事故、法令違反、事件、苦情等の状況を勘案し、監査を行うことが必要と認められる事業者

① 監査の重点項目

1	事業計画の遵守状況
2	運賃料金の収受状況
3	損害賠償責任保険（共済）の加入状況
4	自家用自動車（白ナンバートラック）の利用、名義貸し行為の有無
5	社会保険等の加入状況、賃金の支払い状況
6	運行管理の実施状況、整備管理の実施

② 監査の種類と実施方法

監査の種類には、以下の３種類があります。

特別監査	引き起こした事故または疑いのある違反の重大性に鑑み、厳格な対応が必要と思われる事業者に対して全般的な法令遵守状況を確認する監査
一般監査	特別監査に該当しない、監査を実施するに至った事項に応じた重点項目を定めて法令遵守状況を確認する監査
街頭監査	街頭において、事業者を特定せずに実施する監査

監査の方法には、以下の３種類があります。

臨店による監査	事業者の営業所等に立ち入って実施するもの
呼出による監査	事業者の代表者等を、地方運輸局又は運輸支局等へ呼び出して実施するもの
街　頭　監　査	事業用自動車の所在する場所に立ち入って実施するもので、街頭にて実施するもの

(2) 行政処分等

貨物自動車運送事業法には、法令違反に対し、その程度により、輸送施設の使用の停止、事業の停止、許可の取消などの行政処分が行われるという規定が定められています。行政処分の内容は、多くの社会的に影響の強い重大事故の発生によって、輸送の安全確保に関して、年々厳しくなっています。これは、法令遵守を第一に事業運営を行うことの重要性が広く認識されてきた結果といえます。

行政処分には、軽微なものから「自動車その他の輸送施設の使用停止処分」、「事業の全部又は一部の停止処分」及び「許可の取消処分」が定められております。

これに至らないものとして、軽微なものから、「勧告」、「警告」が発せられることになり、上記、行政処分と合わせて、「行政処分等」となっています。

① 処分日車数制度

事業者に対する行政処分は、定められた基準により、違反行為ごとに行政処分等の量定が行われ、基準日車数を合計したものが付与されます。

日車数については、違反の内容、初違反、再違反、または累違反かによって、定められた基準にもとづき決定されます。（日車数については、違反の内容や、運行管理の状況等によって、加重、軽減されることがあります。）

初違反	過去３年以内に同一営業所において同一の違反による行政処分等がない場合
再違反	過去３年以内に同一営業所で、同一の違反による行政処分等を１度受けている、もしくは、過積載違反については、過去３年以内に、同一営業所において過積載違反を１度行っている場合
累違反	過去３年以内に、同一営業所において同一違反による行政処分等を２度以上受けている、過積載違反については、過去３年以内に、同一営業所において過積載違反を２度以上行っている場合

② 違反点数制度

違反点数制度とは、違反営業所に与えられた「処分日車数１０日車までごとに１点」、「事業停止処分とされた違反行為ごとに３０点」とする違反点数を与える制度です。違反点数は、行政処分が行われた日から３年を経過する日（安全性優良事業所（Ｇマーク認定事業所）に認定されている又は処分前２年間に行政処分を受けていない、行政処分の後、重大事故、悪質な道路交通法違反などがないこと、処分に係る所要の措置が履行されていること、行政処分を受けていないこと等の条件に該当する場合は２年を経過する日）をもって違反点数は消滅します。

輸送の安全確保に支障を及ぼす恐れのある重要な法令違反を行った場合には、処分日車数による行政処分と合わせて、事業停止処分が行われ、また、事業者単位の累積違反点数が50点を超過し80点以下となった事業者は、管轄運輸局内のすべての営業所において事業停止処分が行われます。

さらに、累積違反点数が８１点以上となった場合や、過去２年以内に３回の事業停止命令を受けていた事業者が再び下表のいずれかに該当する事業停止処分を受けた場合、使用停止命令や事業停止命令等の違反、その他の再違反等を行った場合には、許可取消処分となります。

	事業停止処分を行う場合	処分対象営業所
①	一の管轄区域に係る違反点数の累計（以下「累積点数」という。）が30点以下の事業者について、違反営業所等に270日車以上の処分日車数を付された場合	当該違反営業所等
②	一の管轄区域に係る累積点数が31点以上の事業者について、違反営業所等に180日車以上の処分日車数を付された場合	当該違反営業所等
③	違反点数の付与により、一の管轄区域に係る累積点数が51点以上80点以下となった場合	当該違反営業所等の所在する管轄区域内の全ての営業所（①及び②の処分対象営業所を除く。）

このように違反点数制度の導入によって、違反を繰り返した場合には事業の停止処分を受け、また最悪の場合には事業許可そのものの取消処分となってしまい、事業計画に大きな影響を及ぼすことになります。したがって、常日頃から適正な事業活動を行うことが肝要となります。

③ 自動車等の使用停止処分

自動車等の使用停止処分は、原則として、違反営業所に所属する事業用自動車について、処分日車数に基づき、6ヶ月以内の期間を定めて使用の停止が行われるものです。処分車両数は、所属する事業用自動車の5割を超えないものとし、営業所の所属台数に応じ計算式により算出されます。

使用停止処分を受けた場合、当該車両の自動車検査証の返納、自動車登録番号票の領置（もしくはそれに代わる適切な措置）を行うものとされています。

④ 事業停止処分

事業の停止処分は、以下の輸送の安全確保に関する重大な法令違反があった場合や、累計違反点数が51点以上80点以下となった場合、累積点数が30点以下の事業者の事業所が270日車以上の処分となった場合、累積点数が31点以上の事業者の営業所が180日車以上の処分となった場合等に行われます。

- **貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準が、著しく遵守されていない場合**
- **全運転者に対して点呼を全く実施していない場合**
- **営業所に配置している全ての事業用自動車について、道路運送車両法に規定する定期点検整備を全く実施していない場合**
- **整備管理者が全く不在（選任なし）の場合**
- **運行管理者が全く不在（選任なし）の場合**
- **名義を他人に利用させていた場合**
- **事業の貸渡し等を行っていた場合**
- **検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、又は質問に対して陳述をせず、若しくは虚偽の陳述を行った場合**

また、これ以外にも、事業用自動車による、重大な道路交通法違反行為（酒酔い運転、過労運転、過積載等）を行い、事業者が命令、容認していた場合、違反行為に係る指導監督を明らかに実施していない場合なども処分日車数による行政処分等とあわせて事業停止処分が加えられます。

⑤ 許可の取消処分

最も重い行政処分である、事業許可の取消処分は、以下の場合に行われます。

●事業停止処分を過去2年間に3回受けていた事業者が、累積点数に応じた処分日車数によって事業停止処分を受けた場合

●一つの運輸局管内で累積違反点数が81点以上となった場合

●使用停止処分や事業停止処分等による自動車検査証の返納命令、登録番号票の領置命令に違反した場合

●重大な道路交通法違反等によって事業停止処分を受けた事業者が3年以内に同一の違反を行った場合

●安全輸送に関する命令に従わず、行政処分を受けた事業者が3年以内に同じ命令を受け、再び命令に従わなかった場合

●有償で旅客運送を行い、かつ、反復的又は計画的なものと認められて、自動車等の使用停止処分を受けた事業者が、当該行政処分を受けた日から3年以内に同一の違反をした場合

●事業の許可に付した条件（運輸開始の期限に限る）に違反して運輸の開始を行わず行政処分等を受けた事業者が、当該行処分等を受けた後も運輸の開始を行わない場合

●所在不明事業者であって、相当の期間事業を行っていないと認められる場合

●欠格事由のいずれかに該当するに至った場合

●「貨物自動車運送事業法に基づく輸送の安全確保命令の発動基準について」（「確保命令通達」）1.（7）に該当したことにより輸送の安全確保命令を命じられた事業者が、当該命令（特定の違反項目に限る。）に従わなかった場合

●確保命令通達１．（８）に該当したことにより輸送の安全確保命令を命じられた事業者が、当該命令に従わなかった場合

⑥ 欠格事由、欠格期間

いくつかの条件に該当する者は、貨物自動車運送事業の許可を受けることができないことが定められています。貨物自動車運送業の事業許可の取消を受けた者について、再度許可を得ることができない期間（欠格期間）は、従来は２年でしたが、平成30年12月の貨物自動車運送事業法の改正により５年間に延長されました。また、あわせて、処分逃れを目的として廃業を行った場合や、許可取消を受けた者の密接関係者（議決権の過半数を所有する、資本金の1/2を出資している、事業方針の決定について支配力を有している等）についても５年以内に事業許可を得ることができなくなりました。

⑦ 処分等の公表

輸送の安全確保に資することや、利用者による事業者の選択を可能にするために、行政処分等を受けた事業者、安全確保命令等を受けた事業者の名称や処分内容については、毎月、以下の事項について公表が行われます。

【公表される項目内容】

・行政処分等又は命令の年月日
・事業者の氏名又は名称及び主たる事務所の位置（番地まで）
・行政処分等又は命令に係る営業所の名称及び位置（番地まで）
・当該行政処分等又は命令の内容
・行政処分等又は命令の内容
・主な違反条項
・監査実施の端緒及び違反行為の概要
・当行政処分により当該事業者に付された違反点数及び当該管轄区域に係る事業者の累積点数

事業停止、許可の取消処分のほか、社会的に関心が高いと認められる行政処分等については報道機関への資料提供が行われるとともに、国土交通省、各地方運輸局のホームページへの掲載（掲載された月から3年間継続して掲載される）が行われることになります。

(3) 輸送の安全確保命令

一般貨物自動車運送事業者が、法や規則で定められた安全管理に関する規定を遵守しておらず、輸送の安全が確保されていないと認めたときには、事業者に対し、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としています。

具体的には

- ●累積違反点数が20点を超えている事業者が、20点を超えることとなった行政処分の日から3年以内に再び輸送の安全確保に係る違反行為に伴い、死亡事故、重傷事故を起こした場合
- ●安全管理規程の設定及び安全統括管理者の選任義務づけ事業者の場合で、過去3年以内に自動車等の使用停止処分以上の輸送の安全確保に関する違反を行った営業所において再び安全管理規程の遵守を怠り、死亡事故、又は重傷事故を惹起した場合
- ●輸送の安全確保に係る違反行為の内容が、社会的に影響のある悪質なものであると認められる場合
- ●選任されるべき運行管理者数が、規定数を満たしていない、又は処分により満たさなくなる場合
- ●選任されるべき整備管理者数が、選任されていない、又は解任により存在しなくなる場合
- ●行政処分等の基準により、同一の営業所が、過積載について3年間に3回以上行政処分を受ける場合

●地方貨物自動車運送適正化事業実施機関が行う巡回指導の結果、総合評価が「Ｅ」と判定された営業所について、当該実施機関から当該営業所より、改善結果報告の提出があり以下の全ての項目が未改善である旨、又は、以下の項目に係る改善結果報告の提出が期限内になされない旨の報告があり、その後の当該営業所に対する監査の結果として、以下の全ての項目について、自動車等の使用停止処分以上の違反行為が確認された場合。

（ア）点呼の実施等が不適切であることが確認されたこと

（イ）運転者の過労防止等に係る措置が不適切であることが確認されたこと

（ウ）運転者のうち健康診断を２名以上受診していないことが確認されたこと

●監査において、以下の行政処分等の基準５（1）①から⑤のいずれかに該当する違反が確認された場合。

① 貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準が、著しく遵守されていない場合

② 全運転者に対して点呼を全く実施していない場合

③ 営業所に配置している全ての事業用自動車について、定期点検整備を全く実施していない場合

④ 整備管理者が全く不在（選任なし）の場合

⑤ 運行管理者が全く不在（選任なし）の場合

●「自動車運送事業（一般貸切旅客自動車運送事業を除く。）の監査方針について」に規定する街頭監査等において、交替運転者の配置、運行経路の変更、運行の中止等必要な是正措置を講ずることを指導したにもかかわらず、是正措置が講じられず、当該運転者が安全な運行を継続することができないおそれがあると認められた場合。（※1）

以上のような場合には、行政処分と合わせて輸送の安全確保命令が発動

されます。（※１については、その場で行われ、下記措置については同様となりますが、運輸支局への呼び出しはありません。）

その場合、事業者は運輸支局等に呼び出され、違反行為の内容に応じた施設、運転者の指導監督、運行管理の方法等の改善、違反内容の是正に必要な措置を行い、実施状況について命令の日から３か月以内に報告を行うように求められます。もし、期間内に報告を行わない場合には、輸送の安全確保命令違反として取り扱われ、再度、輸送の安全確保命令が出されます。さらに、これに従わなかった場合には、許可の取消処分が行われることになります。

(4) 元請事業者の下請事業者に対する輸送の安全阻害違反について

一般または特定貨物自動車運送事業者（元請事業者）が、他の一般または特定貨物自動車運送事業者（下請事業者）を利用して貨物の運送（貨物自動車利用運送）を行う場合、元請事業者は下請事業者に対して輸送の安全確保を阻害する行為をしてはならない、とされています。

具体的には、

- **元請事業者の指示が運送契約書または運送依頼書などで明らかである場合**
- **下請事業者が、元請事業者との関係において、運行方法、運送経路、出発・配送時間に関する指示を受ける等、実質的に元請事業者の指揮下にある場合や、雇用関係とみなされるような専属的または従属的関係にある場合**
- **元請事業者の指示行為は明らかではないものの、当該元請事業者と取引関係にある複数の下請業者が同一の違反行為によって、輸送の安全確保に関する命令、または行政処分を受けている場合**

以上のようなことが認められた場合には、実運送を行った下請事業者の違反行為に対して適用される行政処分等と同一の処分が、元請事業者に対しても適用されることになります。

９．貨物自動車運送適正化事業

(1) 適正化事業実施機関の役割

平成２年１２月に施行された貨物自動車運送事業法において、事業者における遵法意識の啓発、違法行為を行っている事業者に対する指導等を行う事業を適正化事業と位置付け、これを推進するために、貨物自動車運送事業法第３８条１項及び第４３条の規定により創設された機関が貨物自動車運送適正化事業実施機関（以下「適正化事業実施機関」と略します）です。

この適正化事業実施機関は、国土交通大臣より指定されることとなっており、全国適正化事業実施機関として公益社団法人全日本トラック協会が指定されており、地方適正化事業実施機関として、各都道府県トラック協会が指定され、トラック運送事業の健全な発展を図るために適正化事業を実施しています。

制度発足後、適正化事業の実施のために適正化事業実施機関による事業者への説明、資料提出を求める権限の強化、新規参入事業者に対する巡回指導の実施、悪質性の高い違反の運輸支局への通報、ほか適正化事業の実施のための事業を実施するとともに中立性、透明性の確保のための地方評議委員会の設置などを行っています。

さらに、利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性向上に対する意識を高めることを目的として、安全性優良事業所の認定（Ｇマーク認定）を行っています。

地方適正化事業の内容

事業の区分	事業の内容
(第1号事業) 輸送の安全を阻害する行為の防止、法令の遵守についての運送事業者の指導	事業所の巡回または街頭パトロールを通じての輸送の安全確保に係る違反行為や、名義貸しなどの違反行為に対する指導を行う。
(第2号事業) いわゆる白トラ行為を防止するための啓発活動	街頭パトロールなどを通じて自家用貨物自動車による営業類似行為などの違法行為の防止のための啓発活動を行う。
(第3号事業) トラック運送事業の秩序確立のための啓発活動・広報活動	荷主懇談会などを通じての荷主業界などに対する輸送秩序の改善についての広報活動および、元請事業者の下請事業者に対する違法行為の防止などの啓発活動を行う。
(第4号事業) トラック運送事業者や荷主からの苦情処理	荷主の適正な原価を下回る不当な運賃の要求など運送事業者からの苦情受付と当該荷主に対する協力要請、引越輸送・宅配便その他トラック運送事業に関する利用者からの苦情受付と当該運送事業者に対する指導を行う。
(第5号事業) 輸送安全確保のためのトラック運送事業者への通知など国土交通大臣の措置に対する協力	無許可営業、過労運転、過積載、名義貸しなどの悪質な法令違反についての地方運輸局および運輸支局への情報提供と、行政機関が実施する街頭取締りに対する協力を行う。

地方適正化事業実施機関は、適正化事業指導員を選任しています。こうした指導員が巡回や街頭パトロールを実施して、輸送の安全を確保するための指導を行います。

令和3年1月末現在、438名の適正化事業指導員が配置されています。

(2) 安全性優良事業所認定制度

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関は、運送事業者の申請にもとづき、事業所単位で安全性に対して厳格な評価し、認定要件を満たした場合に、安全性優良事業所として認定を行っています。認定された事業所は「Ｇマーク」を掲示することで安全性、信頼性の高い信頼できる事業者であることを荷主企業に対しても訴求することができます。

認定にあたっては事業所単位で事業者からの申請にもとづき、安全性に対する法令の遵守状況、事故や違反の状況、安全性に対する取り組みの積極性、の３点について、安全性評価委員会によって公平、厳正に評価され認定要件を満たした事業所が「安全性優良事業所」として認定されます（有効期間は２年間から最長４年間）。

令和２年12月現在、全国で27,065事業所が認定されています。

安全性優良事業所として認定されると、荷主企業から安全性の高い運送事業者として認識されるほか、次のとおり優遇措置が適用されます。

- 違反点数の消滅期間の短縮（３年→２年　条件あり）
- ＩＴ点呼実施可能
- 点呼実施に関する条件緩和
- ＣＮＧトラック等に対する補助条件の緩和
- 安全性優良事業所としての国土交通省表彰
- 基準緩和自動車の有効期間の延長
- 特殊車両通行許可の有効期間の延長
- 全日本トラック協会の行う助成に対する優遇
- 一部損害保険会社による損害保険料の割引の実施

2.2　特定貨物自動車運送事業

特定貨物自動車運送事業は、単一特定の荷主の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業です（荷主の自家輸送を代行する事業といえます）。そのため、不特定数多数の荷主を対象とする一般貨物運送事業ほど多くの規制が設けられているわけではありませんが、貨物運送事業者としての資質や輸送の安全の確保に関しては一般貨物運送事業と同様ないしは準じた規制が設けられています。以下の項目では、一般貨物運送事業と比較しながらポイントについて記載していきます。

1．事業への新規参入

事業への新規参入には、事業計画を立て申請することが必要です。事業計画の内容を一般貨物運送事業と比較すると次のようになります。

改正事業法により、事業への新規参入条件が変更されました。詳しくは、「2.1　一般貨物自動車運送事業」を確認してください。

事業計画内容の一般貨物運送事業との比較

事業計画内容	一般貨物運送事業との比較	一般貨物運送事業との相違点
運送需要者	異なる	・単数の特定荷主を対象として、その荷主の大部分の輸送量が確保できること。 ・運送契約の締結および運送の指示を直接行い、第三者を介入させないこと。
営業所	同一	
車両数		
事業用自動車		
車庫		
休憩・睡眠施設		
管理体制		
法令遵守		
損害賠償能力		

●許可は、特定の荷主ごとに付与され、特定の荷主を新たに追加する場合は、一般貨物運送事業の許可申請が必要です。

●特定貨物運送事業の経営の許可を申請するに際しては、一般貨物運送事業にほぼ準拠して、事業計画、添付書類、などを提出することが必要です。

●一般貨物運送事業では著しく供給過剰と認められる場合は、「緊急調整措置」が発動され、新規参入はストップがかけられる措置が設けられています。特定貨物運送事業についても準用されることになっています。

２．事業行動のルール

特定貨物運送事業の事業行動は、ほぼ一般貨物運送事業の行動ルールに準ずることになりますが、単数の荷主にサービスを提供することを目的としているため、積合せ輸送を実施することができません（特定の荷主以外の貨物を輸送することはできません）。

また、車両には「特定」の表示が必要です。

３．事業計画の変更

特定貨物運送事業者が事業計画を変更（営業所・車庫の位置の変更、増車・減車など）する際は、一般貨物運送事業と同様の手続をとることが必要です。

４．運賃・料金

特定貨物運送事業の運賃・料金は、設定・変更後30日以内に届け出ればよいことになっています。届出書には氏名・住所はもとより、運賃・料金の種類および額、適用方法を記入する必要があります。

５．報告書提出の義務

特定貨物運送事業は、一般貨物運送事業のように、「事業報告書」を作成し提出する必要はありませんが、「貨物自動車運送事業実績報告書」を毎年７月１０日にまでに管轄の運輸支局へ提出しなければなりません。

また、臨時の報告を求められたときは、様式に従って報告書を作成提出しなければなりません。

なお、特定貨物運送事業は一般貨物運送事業と異なり、「運送約款」を定め、認可を受ける必要はありません。

６．安全確保のための対応

安全確保のために定められている「貨物自動車運送事業輸送安全規則」は、一般貨物運送事業と変わるところなく、そのまま特定貨物運送事業にも適用されます。したがって特定貨物運送事業であっても、安全確保に努力しなければならないことは、一般貨物運送事業と何ら変わるところはありません。

７．輸送秩序維持

法律遵守という点についても、特定貨物運送事業は一般貨物運送事業と何ら変わるところはありません。したがって、過積載を強要した荷主などに対する勧告、監査体制、違反点数制度、さらには行政処分いずれにおいても、一般貨物運送事業と同様の適用が特定貨物運送事業に対して行われます。

2.3　貨物軽自動車運送事業

貨物軽自動車運送事業とは、他人の需要に応じ、有償で、三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車を利用して貨物を運送する事業です。輸送能力や事業規模も小さいことが想定されているため、一般貨物自動車運送と比較すると、輸送の安全を確保するのに最低限必要な規制となっている点が相違点といえます。

1．事業への新規参入

貨物軽自動車運送事業を行うためには、国土交通大臣に「貨物軽自動車運送事業経営届出書」及びその他の書類の届出が必要です。届出が受理されるには、事業計画の内容が適切であることが必要です。

届出書の記載事項、事業計画記載事項の基準は以下の通りとなります。

改正事業法により、事業への新規参入条件が変更されました。詳しくは、「2.1　一般貨物自動車運送事業」を確認してください。

【届出書の記載事項】

① 氏名・住所など
② 事業の開始予定日
③ 事業計画
- 主たる事業所の名称および位置
- 営業所の名称および位置
- 事業用自動車の種別と数
- 車庫の位置および収容能力
- 休憩・睡眠施設の位置および収容能力

④ 運送約款

【事業計画に対する受理基準】

① 営業所
- 適切なもの（自宅に営業所を設置することも可能）

② 自動車車庫
- 原則として営業所に併設（併設できない場合は、２ｋｍ以内に確保）
- 計画車両数をすべて収容できること（１両あたり8㎡以上）
- 使用権原を有すること（使用権原を有する宣誓書が必要）
- 都市計画法等関係法令に抵触しないこと（宣誓書が必要）

③ 休憩施設
- 乗務員が有効に利用できる適切な施設であること

④ 事業用自動車の構造等
- 貨物軽自動車運送事業に供するものとして適切なもの
- 自動車（軽自動車、二輪自動車等）の種別ごとに数を記載

⑤ 運送約款
- 国土交通大臣が定めて公示した標準約款を使用する場合、届出書にその旨を記載し、提出は不要

⑥ 管理体制
- 過労運転、過積載の防止、安全運行の確保等、適正な管理体制が整っていること

⑦ 運賃・料金
- 運賃・料金の設定、変更後、３０日以内に届出が必要
  （貨物軽自動車運送事業経営届出書と同時提出も可能）

２．事業行動のルール

貨物軽自動車運送事業においても、輸送の安全確保などの行動ルールについては、一般貨物自動車運送に準ずるルールが課せられています。

３．届出事項の変更

貨物軽自動車運送事業においても、氏名、名称、住所、法人の場合は代表者氏名、その他営業所の名称及び位置など事業計画の内容を変更しようとするときは、事前の届出が必要です。

４．運賃・料金

貨物軽自動車運送事業においても、一般貨物自動車運送事業と同様、運賃および料金の種類、額、適用方法を運賃設定・変更後30日以内に届け出ることになっています。これを変更するときにも、届出事項の変更手続をとることが必要となります。

５．報告書提出の義務

貨物軽自動車運送事業は、一般貨物自動車運送事業などのように毎年「事業報告書」や「事業実績報告書」を提出する義務はありませんが、臨時の報告を求められた時には、様式に従って報告書を作成、提出しなければなりません。

６．安全確保のための対応

輸送の安全確保に関しては、貨物軽自動車運送事業者であっても貨物自動車運送事業法、貨物自動車運送事業輸送安全規則によって、一般貨物自動車運送事業者とほぼ同様の責任が課せられていますが、乗務等の記録、運行管理者の選任の義務付けなど一部の項目については、対象から外されています。

7．輸送秩序維持

貨物軽自動車運送事業においても、輸送の安全確保に支障をきたす法令に違反したときは、監査の実施や行政処分等の適用を受けますので、一般貨物自動車運送事業者等と変わるところはありません。

また、荷主勧告制度についても、一般貨物自動車運送事業者と同様に適用されます。

第3章

貨物利用運送事業のポイント

3．1　貨物利用運送事業の概要 ……106

第３章　貨物利用運送事業のポイント

３．１　貨物利用運送事業の概要

荷主の貨物を引き受けた運送事業者が、他の運送事業者に依頼して代わりに輸送してもらうことは、いわゆる傭車手配として、従前から通常の商慣行の中で行われてきました。

しかしながら、物流二法の改正により貨物利用運送事業法が平成元年に制定され、荷主から引き受けた荷物を他の運送事業者に輸送依頼する場合は、利用運送事業と定義されることとなりました。利用運送を行う場合は、国土交通大臣に事業の申請を行い、登録されていなければなりません。

一般的に、荷主から貨物を引き受ける運送事業者を「元請運送事業者」、元請けの依頼により実際に貨物を輸送する事業者を「実運送事業者」と呼ばれています。

元請運送事業者が、利用運送の登録を受けていない場合は、事業計画変更届書に必要事項を記入して届出することが必要です。

貨物利用運送事業は、他人の需要に応じ、有償で、船舶運送事業者、航空運送事業者、鉄道運送事業者または貨物自動車運送事業者（「実運送事業者」といいます）の行う運送を利用することにより、貨物の運送を行う事業のことです。

貨物利用運送事業者は、荷主の要望に応じて、実運送事業者が行う貨物の運送を利用し、最適な運送サービスを提供しますが、自らが荷主と運送契約を締結し、運送責任を負うことになります。

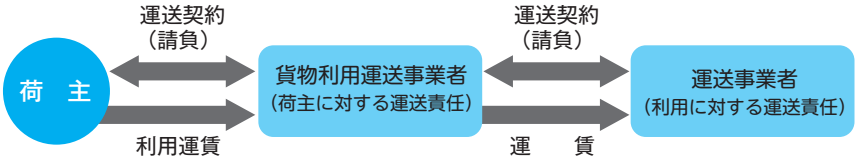
その運送責任の一貫性の有無の違いと輸送モードの違いで、第一種貨物利用運送事業と第二種貨物利用運送事業に区分されており、第二種貨物運送事業が船舶、航空、鉄道等の実運送の利用と、自動車（一般・特定貨物自動車運送事業によるもの、もしくは自動車による利用運送によるもの）による貨物の集荷、配達を、一貫して実施する事業を指すのに対し、第一種利用運送事業は、第二種以外の利用運送を指しています。

第一種貨物利用運送事業を行うには、国土交通大臣に登録が、第二種貨物利用運送事業を行うには、国土交通大臣の許可を得なければなりません。

改正事業法により、事業への新規参入条件が変更されました。詳しくは、「2.1　一般貨物自動車運送事業」を確認してください。

貨物利用運送事業の事業類型

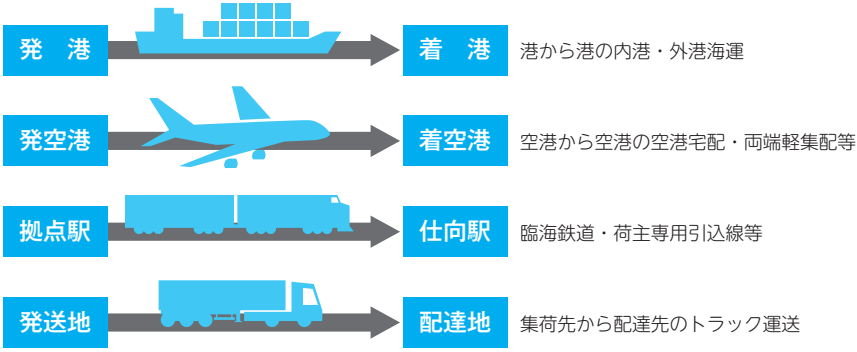
利用運送の概念



第一種貨物利用運送事業

・第二種貨物利用運送事業以外の貨物利用運送事業
・利用する実運送機関：海運・航空・鉄道・貨物自動車

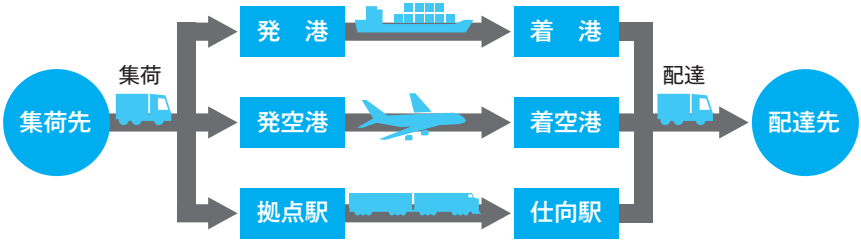
登録制



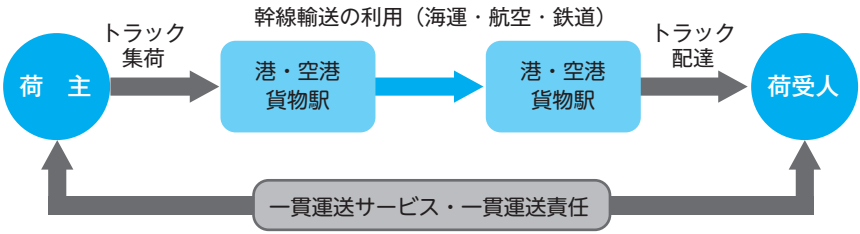
第二種貨物利用運送事業

・海運、鉄道又は航空の利用運送及びにこれに先行・後続する
　トラック集配により、荷主に対し一貫サービスを提供する事業
・利用する実運送機関：海運（利用海運+トラック集配）
　　航空（利用航空+トラック集配）
　　鉄道（利用鉄道+トラック集配）

認可制



第二種貨物利用運送事業の概念



第二種貨物利用運送事業者が、荷主に対し、集荷・幹線輸送・配達までの
一貫運送責任を負って、戸口から戸口までの一貫運送サービスを提供

第4章

参考資料

4.1 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） …… 110

4.2 貨物自動車運送事業法の概要 …… 118

4.3 トラック実運送・トラック利用運送・第二種貨物利用運送事業の概要 … 119

4.4 トラック運送業界における働き方改革の概要 …… 120

4.5 「ホワイト物流」推進運動 …… 124

4.6 トラック事業者と荷主等との取引の適正化 …… 126

4.7 タクシー事業者による食料・飲料に係る貨物自動車運送事業法上の取扱いを整備 … 128

4.8 貨物自動車運送事業法等手続き関係一覧 …… 129

第４章　参考資料

４．１　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。

【公布日：平成３０年１２月１４日】

改正の概要

１．規制の適正化　【施行日：令和元年１１月１日】

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）【施行日：令和元年１１月１日】

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。　【施行日：令和元年７月１日】

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　【施行日：令和元年12月14日（運賃の告示：令和2年4月24日）】

【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

標準的な運賃【距離制運賃表】

北海道運輸局

（単位：円）

キロ程＼車種別	小型車（2tクラス）	中型車（4tクラス）	大型車（10tクラス）	トレーラー（20t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

東北運輸局

（単位：円）

キロ程＼車種別	小型車（2tクラス）	中型車（4tクラス）	大型車（10tクラス）	トレーラー（20t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

標準的な運賃【距離制運賃表】

関東運輸局

（単位：円）

キロ程＼車種別	小型車（2tクラス）	中型車（4tクラス）	大型車（10tクラス）	トレーラー（20t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

北陸信越運輸局

（単位：円）

キロ程＼車種別	小型車（2tクラス）	中型車（4tクラス）	大型車（10tクラス）	トレーラー（20t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

中部運輸局

（単位：円）

キロ程＼車種別	小型車（2tクラス）	中型車（4tクラス）	大型車（10tクラス）	トレーラー（20t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

近畿運輸局

（単位：円）

キロ程＼車種別	小型車（2tクラス）	中型車（4tクラス）	大型車（10tクラス）	トレーラー（20t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

標準的な運賃【距離制運賃表】

中国運輸局

（単位：円）

キロ程＼車種別	小型車（2tクラス）	中型車（4tクラス）	大型車（10tクラス）	トレーラー（20t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	39,050	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

四国運輸局

（単位：円）

キロ程＼車種別	小型車（2tクラス）	中型車（4tクラス）	大型車（10tクラス）	トレーラー（20t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

九州運輸局

（単位：円）

キロ程＼車種別	小型車（2tクラス）	中型車（4tクラス）	大型車（10tクラス）	トレーラー（20t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20km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

沖縄総合事務局

（単位：円）

キロ程＼車種別	小型車（2tクラス）	中型車（4tクラス）	大型車（10tクラス）	トレーラー（20t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

標準的な運賃【時間制運賃表・割増率等】

（単位:円）

種別			車種別／局別	小型車（2tクラス）	中型車（4tクラス）	大型車（10tクラス）	トレーラー（20tクラス）
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	61,290
			東北	29,970	36,050	47,170	59,670
			関東	39,060	45,790	57,900	72,440
			北陸信越	31,280	37,440	48,690	61,470
			中部	35,710	42,130	53,700	67,370
			近畿	35,580	42,040	53,710	67,430
			中国	32,420	38,640	49,950	62,950
			四国	30,700	36,800	47,960	60,590
			九州	30,890	36,980	48,060	60,680
			沖縄	28,010	33,890	44,810	56,880
	4時間制	基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの 60km	北海道	18,660	22,360	29,120	36,780
			東北	17,980	21,630	28,300	35,800
			関東	23,440	27,470	34,740	43,460
			北陸信越	18,770	22,470	29,210	36,880
			中部	21,430	25,280	32,220	40,420
			近畿	21,350	25,220	32,230	40,460
			中国	19,450	23,180	29,970	37,770
			四国	18,420	22,080	28,780	36,350
			九州	18,530	22,190	28,840	36,410
			沖縄	16,800	20,330	26,880	34,130
加算額	基礎走行キロを超える場合は、10kmを増すごとに		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
			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
	基礎作業時間を超える場合は、1時間を増すごとに（4時間制の場合であって、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。）		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

運賃割増率

特殊車両割増	冷蔵車・冷凍車…… 2割
休日割増	日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

待機時間料

車種別 / 時間	小型車（2tクラス）	中型車（4tクラス）	大型車（10tクラス）	トレーラー（20t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

積込料、取卸料、附帯業務料

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

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

燃料サーチャージ

別に定めるところにより収受

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

燃料サーチャージについて

1．以下の算出方法による。

基　準　価　格：100.0円　スタンド価格による。
改訂する刻み幅：5.0円
改　定　条　件：改定の刻み幅5.0円/ℓの幅で軽油価格が変動した時点で、翌月から改定する。
廃　止　条　件：軽油価格が100.0円/ℓを下回った時点で、翌月から廃止する。
計　　算　　式：（距離制運賃）
走行距離（km）÷燃費（km/ℓ）×算出上の燃料価格上昇額（円/ℓ）
（時間制運賃）
平均走行距離（km）÷燃費（km/ℓ）×算出上の燃料価格上昇額（円/ℓ）

2．燃料サーチャージの改定条件と算出上の上昇額テーブルは下表のとおり。

調達している軽油価格	燃料サーチャージ算出上の代表価格	上昇額
基準価格	100.00 円	—
～ 100.00 円	廃 止	
100.00 超 ～ 105.00 円	102.50 円	2.5 円
105.00 超 ～ 110.00 円	107.50 円	7.5 円
110.00 超 ～ 115.00 円	112.50 円	12.5 円
115.00 超 ～ 120.00 円	117.50 円	17.5 円
120.00 超 ～ 125.00 円	122.50 円	22.5 円
125.00 超 ～ 130.00 円	127.50 円	27.5 円
130.00 超 ～ 135.00 円	132.50 円	32.5 円
135.00 超 ～ 140.00 円	137.50 円	37.5 円
140.00 超 ～ 145.00 円	142.50 円	42.5 円
145.00 超 ～ 150.00 円	147.50 円	47.5 円
150.00 超 ～ 155.00 円	152.50 円	52.5 円
155.00 超 ～ 160.00 円	157.50 円	57.5 円
160.00 超 ～ 165.00 円	162.50 円	62.5 円
165.00 超 ～ 170.00 円	167.50 円	67.5 円
170.00 超 ～ 175.00 円	172.50 円	72.5 円
175.00 超 ～ 180.00 円	177.50 円	77.5 円
180.00 超 ～ 185.00 円	182.50 円	82.5 円

※ 代表価格は、刻み幅の0.5倍の額を基準価格に加算した額とした。
※ 上昇額は、（代表価格－基準価格）とした。

3．サーチャージ額算出のための車両燃費は以下のとおり。

車種	燃費
小型車（2tクラス）	○○ km/ℓ
中型車（4tクラス）	○○ km/ℓ
大型車（10tクラス）	○○ km/ℓ
トレーラー（20tクラス）	○○ km/ℓ

4．時間制運賃を算出する上での条件（平均走行距離）は以下のとおり。

車種	8時間制	4時間制
小型車（2tクラス）	100km	50km
中型車（4tクラス）	130km	60km
大型車（10tクラス）	130km	60km
トレーラー（20tクラス）	130km	60km

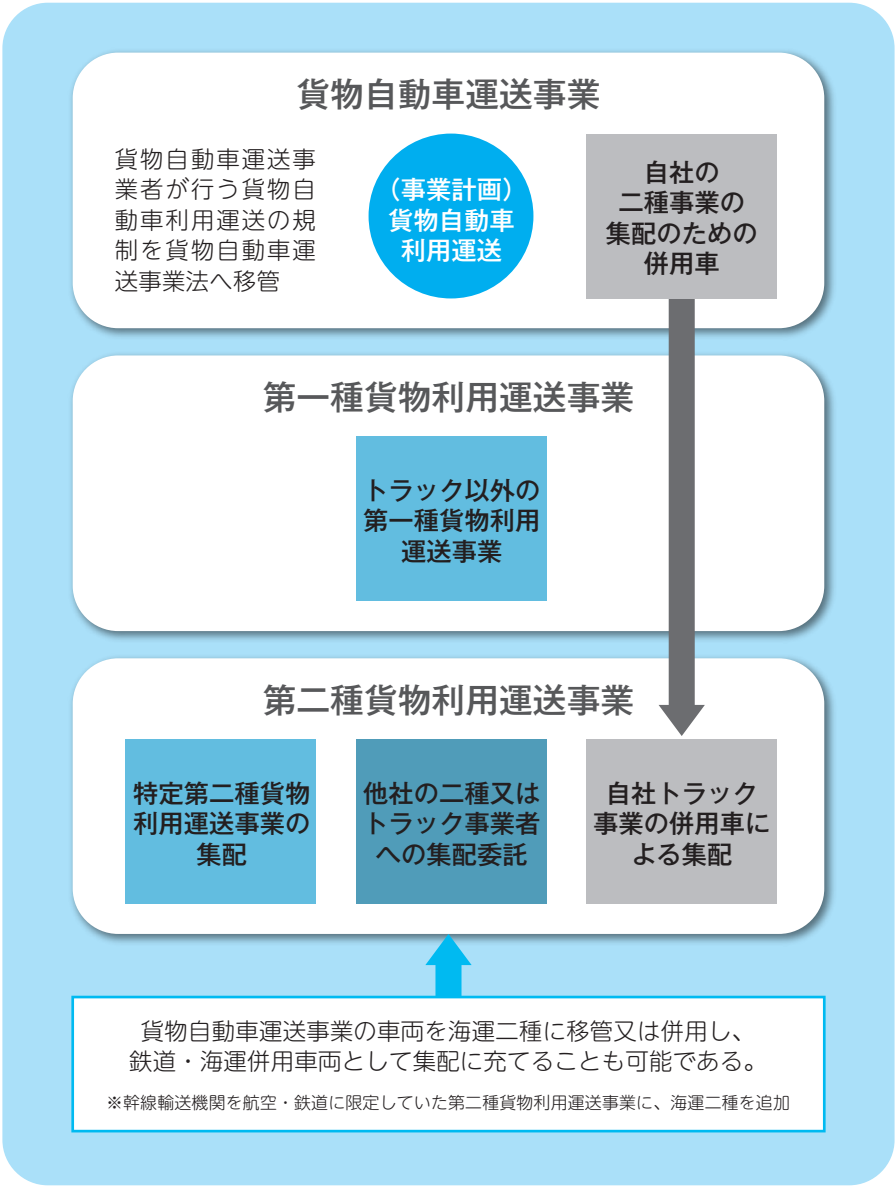
5．端数処理等
端数処理として、円単位に小数を切り上げる。

貨物自動車運送事業法改正の概要は
(https://jta.or.jp/wp-content/themes/jta_theme/pdf/kaisei_jigyoho202003.pdf)もご参照下さい。

4.2　貨物自動車運送事業法の概要

<table>
<tr><th colspan="2"></th><th>一般貨物自動車
運送事業</th><th>特定貨物自動車
運送事業</th><th>貨物軽自動車
運送事業</th></tr>
<tr><td rowspan="4">経
済
的
規
制</td><td>新規参入</td><td colspan="2">許　可　制
（審査事項）
適切な事業計画
事業遂行能力
※特別積合せ運送については施設の安全性も審査
緊急調整措置
既存事業者の経営悪化が著しい場合には新規参入を認めないとする措置</td><td>届　出　制</td></tr>
<tr><td>運賃・料金</td><td colspan="3">事後届出制（省令）
事業改善命令</td></tr>
<tr><td>運送約款</td><td>認　可　制</td><td></td><td>届　出　制（省令）</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td rowspan="4">社
会
的
規
制</td><td>輸送の安全</td><td colspan="2">●過労防止・過積載禁止
●元請による下請の輸送安全確保阻害行為の禁止
●輸送の安全確保命令</td><td>●過労防止・過積載禁止
●輸送の安全確保命令</td></tr>
<tr><td>運行管理者</td><td colspan="2">選任義務あり</td><td></td></tr>
<tr><td>指導機関</td><td colspan="3">●地方適正化事業実施機関及び全国適正化実施機関の指定
●地方適正化事業実施機関に対し、事業者に対する資料提出要求権限を付与</td></tr>
<tr><td>荷主勧告</td><td colspan="2">事業者の違反行為が荷主の行為に起因する場合等に、国土交通大臣による勧告</td><td></td></tr>
</table>

4.3　トラック実運送・トラック利用運送・第二種貨物利用運送事業の概要



4．4　トラック運送業界における働き方改革の概要

Ⅰ．働き方改革関連法の施行スケジュール

		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
労働基準法	時間外労働の上限規制(年720時間)の適用【一般則】	4月1日から適用（大企業）	4月1日から適用（中小企業）	→	→	→	→
	時間外労働の上限規制(年960時間)の適用【自動車運転業務】	自動車運転業務については、改正法施行後5年後の特例適用までの間、過労死等の防止の観点から、改善基準告示の総拘束時間等の改善について速やかに検討を開始する(衆議院・参議院の附帯決議より)					4月1日から適用
	月60時間超の時間外割増賃金率引上(25%→50%)の中小企業への適用					4月1日から適用	→
	年休5日取得義務化	4月1日から適用	→	→	→	→	→
パートタイム・有期雇用労働法	同一労働同一賃金		4月1日から適用（大企業）	4月1日から適用（中小企業）	→	→	→
労働者派遣法	同一労働同一賃金		4月1日から適用	→	→	→	→

Ⅱ. 働き方改革関連法の内容

1. 時間外労働の上限規制　～ 職種により適用開始時期、上限時間が異なります

- 労働基準法では、労働時間を「原則1日8時間、1週に40時間まで」と定めています（法定労働時間）。労使が労働基準法36条に基づく協定を結んでも、法定労働時間を超えて残業が認められるのは、原則月45時間、年360時間であり、労使が特別条項に合意しても年720時間です（一般則）。
- ドライバー（自動車運転業務）は一般則とは別の取り扱いとなり、2024年4月から、年960時間の時間外労働の上限規制が適用されます。

法定労働時間　休憩時間を除き 1日8時間・1週40時間 （労働基準法第32条）

時間外労働時間　法定労働時間を超えて 働いた時間　いわゆる「残業」

上限規制　年960時間 ←　月平均で80時間 × 12カ月

（1カ月の上限の規定はなし）

	現行規制	労働基準法 改正の内容
原則	<労働基準法で決定> （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） 災害復旧や大雪時の除雪など、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（労基法33条）	<同左> 罰則付き（6カ月以下の懲役又は30万円以下の罰金、強制力あり）となります
３６協定の限度	<厚生労働大臣告示> （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カ月まで）特別条項 （２）・自動車の運転業務は、（１）の適用を除外 ・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等に基づく行政処分の対象） 運行管理者、事務職、整備・技能職、倉庫作業職等（ドライバー以外）は一般則 ドライバーには特例あり	<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 ・特別条項がある場合は年７２０時間 <年７２０時間の考え方> ①年７２０時間まで（休日労働含まない） ②一時的に事務量が増加する場合にも上回ることのできない上限を設定 a. ２～６カ月の平均でいずれも８０時間以内**（休日労働含む）** b. 単月１００時間未満**（休日労働含む）** c. 原則（月４５時間）を上回る月は年６回を上限（休日労働含まない） （２）自動車の運転業務の取り扱い **・施行後５年間（2024年3月末まで）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） **・2024年４月以降** **年９６０時間**（休日労働含まない） ← 月平均８０時間（休日労働含まない） ・将来的には、一般則の適用を目指す

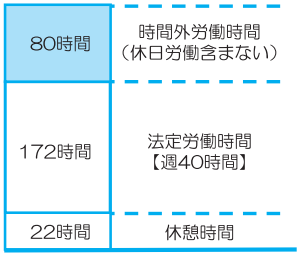
注）休日労働：毎週1日の法定休日に労働する時間を指す

ポイント解説①　～1カ月、どのくらい働くことが可能？～

- ドライバーの時間外労働の上限規制である年960時間は、目安として、1カ月平均では80時間となりますが、1カ月の上限については規定がありません。例えば、ある月に時間外労働が100時間に達したとしても、他の月の時間外労働を削減する等により、年960時間を超過しなければよいこととされています。
- 1カ月を4.3週、22日勤務、1日1時間休憩とし、時間外労働を80時間行った場合のドライバーの1カ月の拘束時間は、右の図のようになります。

①法定労働時間　1週40時間×4.3週＝172時間
②時間外労働　960時間（上限）÷12カ月＝80時間
③休憩時間　1日1時間×22日＝22時間

＜ 1カ月の目安 ＞

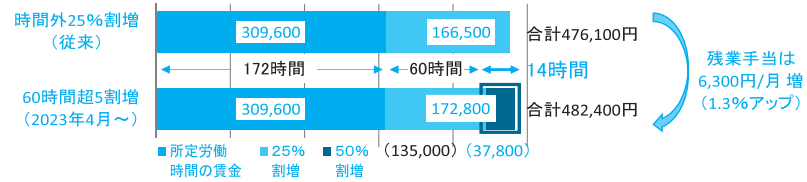


2. 月60時間超の時間外労働の割増賃金率の引き上げ（25%→50%）

- 2023年4月から、中小企業においても月60時間超の時間外労働への割増賃金率が50%となります。なお、月60時間までの時間外労働への割増賃金率は25%です。

ポイント解説②　～割増賃金率引き上げの影響～

- ケース試算：時給換算1,800円のドライバー。月の労働時間が246時間、内訳は所定労働時間172時間、時間外労働時間74時間。残業手当はいくら増える？



- 上記のようなドライバーが10人いれば63,000円/月、20人いれば126,000円/月のコスト増となります。

3. 年5日の年次有給休暇の取得義務付け

- 2019年4月から、年休付与日数が10日以上の労働者を対象に、付与された年休日数のうち5日分について必ず消化されるよう制度化されます（年次有給休暇の時季指定の義務化）。
- なお、労働者が自ら取得した年休日数、会社から労働者へ計画的に付与した年休日数は、義務付けられている5日から控除できます。

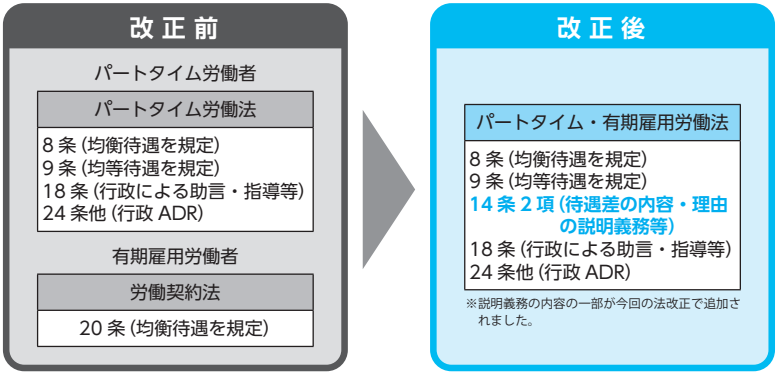
ポイント解説③　～年次有給休暇の付与要件～

- 年次有給休暇が付与されるには、雇入れの日から6か月継続勤務以上であること（法定付与日数は、事業場における在籍期間に応じて異なる）、全所定労働日の8割の出勤が必要です。
- パートでも週4日勤務なら勤続3年6カ月以上、週3日勤務なら勤続5年6カ月以上で年休付与日数が10日以上となります。

4．同一労働同一賃金

雇用形態にかかわらない公正な待遇の確保
（パートタイム労働法、労働契約法、労働者派遣法の改正）

「働き方改革実行計画」に基づき、以下に示す法改正を行うことにより、同一企業内における正規雇用労働者と非正規雇用労働者の間の不合理な待遇差の実効ある是正を図る。



【改正の概要】

1．不合理な待遇差を解消するための規定の整備

- ○ 短時間・有期雇用労働者に関する同一企業内における正規雇用労働者との不合理な待遇の禁止に関し、個々の待遇ごとに、当該待遇の性質・目的に照らして適切と認められる事情を考慮して判断されるべき旨を明確化。
  （有期雇用労働者を法の対象に含めることに伴い、題名を改正（「短時間労働者及び有期雇用労働者の雇用管理の改善等に関する法律」））
- ○ 有期雇用労働者について、正規雇用労働者と①職務内容、②職務内容・配置の変更範囲が同一である場合の均等待遇の確保を義務化。
- ○ 派遣労働者について、①派遣先の労働者との均等・均衡待遇、②一定の要件（同種業務の一般の労働者の平均的な賃金と同等以上の賃金であること等）を満たす労使協定による待遇のいずれかを確保することを義務化。
- ○ また、これらの事項に関するガイドラインの根拠規定を整備。

2．労働者に対する待遇に関する説明義務の強化

- ○ 短時間労働者・有期雇用労働者・派遣労働者について、正規雇用労働者との待遇差の内容・理由等に関する説明を義務化。

3．行政による履行確保措置及び裁判外紛争解決手続（行政ADR）の整備

- ○ 1の義務や2の説明義務について、行政による履行確保措置及び行政ADRを整備。

4.5 「ホワイト物流」推進運動

「ホワイト物流」推進運動とは?

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に、次の点に取り組む運動です。

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

物流の改善に向けては、荷主企業・物流事業者等の関係者が連携して相互に改善を提案し、協力して実現することが大切です。

1

運動への賛同表明

企業等の皆様には、以下の「自主行動宣言」の必須項目に合意し、賛同表明をお願いします。

取組方針

事業活動に必要な物流の持続的・安定的な確保を経営課題として認識し、生産性の高い物流と働き方改革の実現に向け、取引先や物流事業者等の関係者との相互理解と協力のもとで、物流の改善に取り組みます。

法令遵守への配慮

法令違反が生じる恐れがある場合の契約内容や運送内容の見直しに適切に対応するなど、取引先の物流事業者が労働関係法令・貨物自動車運送事業関係法令を遵守できるよう、必要な配慮を行います。

契約内容の明確化・遵守

運送及び荷役、検品等の運送以外の役務に関する契約内容を明確化するとともに、取引先や物流事業者等の関係者の協力を得つつ、その遵守に努めます。

期待できる効果

「ホワイト物流」推進運動への参加で、このような効果が期待できます!

- ✓ 業界の商慣行や自社の業務プロセスの見直しによる生産性の向上
- ✓ 物流の効率化による二酸化炭素排出量の削減
- ✓ 事業活動に必要な物流を安定的に確保
- ✓ 企業の社会的責任の遂行　　等

「ホワイト物流」推進運動への参加の流れ

「ホワイト物流」推進運動へは、以下の流れでご参加いただけます。

01 運動の趣旨へのご賛同

「ホワイト物流」推進運動の趣旨と左記の「自主行動宣言」の必須項目に合意し、賛同表明をお願いします。
賛同企業名は公表いたします。

02 自社で取り組む項目を選定

これに加え、自社としてさらに取り組むことができる項目について、以下の推奨項目を参考に、検討をお願いします。
※「自主行動宣言」に盛り込んだ推奨項目を公表するか否かは任意で、随時変更が可能です。

「ホワイト物流」推進運動の推奨項目（一部抜粋）

A.運送内容の見直し
- 物流の改善提案と協力
- 予約受付システムの導入
- パレット等の活用
- 発荷主からの入出荷情報等の事前提供
- 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離
- 集荷先や配送先の集約 他

B.運送契約の方法
- 運送契約の書面化の推進
- 運賃と料金の別建て契約
- 燃油サーチャージの導入
- 下請取引の適正化

C.運送契約の相手方の選定
- 契約の相手方を選定する際の法令遵守状況の考慮
- 働き方改革等に取組む物流事業者の積極的活用

D.安全の確保
- 荷役作業時の安全対策
- 異常気象時等の運行の中止・中断等

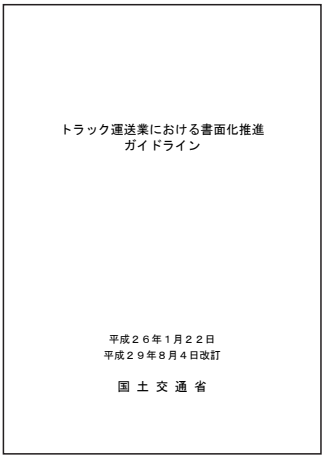
E.その他
- 宅配便の再配達の削減への協力
- 引越時期の分散への協力 他

F.独自の取組
- 独自の取組

詳細は「ホワイト物流」推進運動の推奨項目リストを参照下さい

4.6　トラック事業者と荷主等との取引の適正化

1．トラック運送業における書面化推進ガイドライン


トラック運送業における書面化推進
ガイドライン

平成２６年１月２２日
平成２９年８月４日改訂

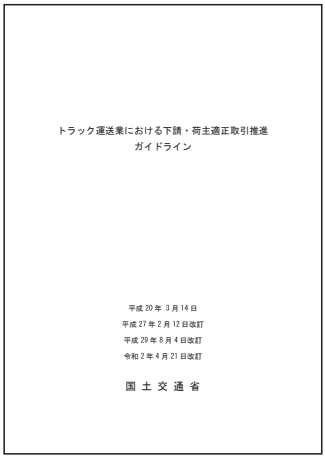
国 土 交 通 省

【内容】

はじめに
　１．書面化の趣旨について
　２．書面化の効果について
第１章 書面の交付、記載要領及び実務対応について
　１．運送状及び運送引受書の発出について
　２．記載事項について
　３．円滑性、迅速性の確保について
第２章 運送状の記入例等
　１．運送状の基本様式
　２．スポット輸送についての記入例
　３．継続的な貸切輸送についての記入例
　４．メールを活用した書面化の例

URL：https://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf

２．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


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

平成 20 年 3 月 14 日
平成 27 年 2 月 12 日改訂
平成 29 年 8 月 4 日改訂
令和 2 年 4 月 21 日改訂

国 土 交 通 省

【内容】

はじめに
第１章 トラック運送業における適正取引推進の必要性
　１．トラック運送業において適正取引推進ガイドラインを策定する意義
第２章 取引上の問題点と望ましい取引形態
　１．運賃の設定
　２．運賃（代金）の減額
　３．運送内容の変更
　４．運送に係る附帯業務の提供
　５．荷待ち時間の改善
　６．書面の交付、作成、保存
　７．運賃の支払遅延
　８．長期手形の交付
　９．購入・利用強制の禁止
　10．報復措置の禁止
　11．その他
第３章 関連法規等
　１．トラック運送業の適正取引の推進に関する法令等との関係性について
　２．独占禁止法及び下請法が対象とする取引
　３．荷主勧告制度
　４．自主行動計画について
　５．荷主にご協力いただきたい具体的取組例

URL: https://jta.or.jp/wp-content/themes/jta_theme/pdf/kyogikaimlit202004.pdf

４．７　タクシー事業者による食料・飲料に係る貨物自動車運送事業法上の取扱いを整備

タクシー事業者による食料・飲料の運送ニーズが今後も見込まれることを踏まえ、貨物自動車運送事業法の許可の取得等により、タクシー車両で令和2年10月以降も食料・飲料の運送を行うことができるよう措置することとします。

１．背景

現在、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う食料・飲料の運送に係るニーズの増加を踏まえ、タクシー事業者が道路運送法に基づく許可を受けた上で、本年９月末まで、有償で食料等を運送することを特例的に認めています。この間、食事はデリバリーや出前を活用するといった「新しい生活様式」が普及し、そのニーズは引き続き見込まれるとともに、タクシー事業者が食料等の運送を行うことへの期待も強いところです。さらに、タクシー事業者による食料等の運送については、特例措置を開始して以降、地域公共交通という重要な役割を担うタクシー事業への影響という観点から、また、タクシーにより食料等を運送するという貨物運送上の安全性の観点からも、一定の条件下においては、大きな問題が生じないことが確認されたところです。

これらを踏まえ、今般、貨物運送の原則に則り、貨物自動車運送事業法の許可の取得や一定の安全管理等に係る措置を講じることを前提として、タクシー事業者が特例措置の期限後も食料・飲料の運送ができるよう措置しました。

２．概要

（１）貨物自動車運送事業法に基づく許可を得た上で、貨物運送に必要な安全管理等に係る体制整備を図ることとする。

（２）運送できる品目を食料・飲料に限定する一方、できる限り必要最小限の基準となるよう、資金計画や運行管理等について、その形態等を踏まえた柔軟な対応をとることにより、特例措置からのサービスのシームレスな開始・継続を図る。

（３）新制度の運用にあたっては、（現状大きな問題は確認されていないものの）３か月ごとに運送の状況についてモニタリングを行い、措置の運用状況について検証を実施するとともに、事業者による許可条件の違反が発覚した場合には、許可の取消し等の措置をとることがある。

３．スケジュール

令和２年９月１１日　申請の受付開始
９月３０日　特例の期限
１０月　以降　貨物自動車運送事業法に基づく許可申請の受付開始

4.8　貨物自動車運送事業法等手続き関係一覧

Ⅰ．一般貨物自動車運送事業

	項目				権限		
	許可	認可	事前届	事後届	大臣	局長	支局長
1.一般貨物自動車運送事業の経営	○					○	
・一般貨物自動車運送事業の経営（特別積合せ100km以上に係るもの）	○				○		
2．事業計画の変更							
①主たる事務所の名称、及び位置				○			○
②営業所の名称、及び位置（局長指定区域内）				○			○
・営業所の新設・廃止及び位置変更（局長指定区域外）		○					○
③各営業所に配置する事業用自動車の種別ごとの数			○				○
・各営業所に配置する事業用自動車の種別の変更		○					○
④自動車車庫の位置及び収容能力		○					○
⑤休憩・睡眠施設の位置及び収容能力		○					○
⑥特別積合せ貨物運送をするかどうかの別		○				○	
・特別積合せ貨物運送をするかどうかの別(100km以上)		○			○		
⑦貨物自動車利用運送をするかどうかの別		○				○	
3．特別積合せ貨物運送に係る事業計画の変更							
①営業所又は荷扱所の新設もしくは廃止		○				○	
②営業所及び荷扱所の名称及び位置（局長指定区域内）				○			○
③営業所又は荷扱所の積卸施設の取扱能力		○					○
④各営業所に配置する運行車の数			○				○
⑤自動車車庫の位置及び収容能力		○				○	
⑥休憩・睡眠施設の位置及び収容能力		○				○	

	項目				権限		
	許可	認可	事前届	事後届	大臣	局長	支局長
⑦運行系統		○				○	
・運行系統（100km以上）		○			○		
⑧運行系統ごとの運行日並びに最大及び最少の運行回数		○					○
4．貨物自動車利用運送				○		○	
①貨物自動車利用運送に係る営業所の名称及び位置				○		○	
②業務の範囲				○		○	
③保管施設（貨物の保管体制を必要とする場合）				○		○	
④利用する運送を行う一般貨物自動車運送事業者又は特定貨物自動車運送事業者				○		○	
5．運賃料金の設定及び変更				○		○	
・運賃料金の設定及び変更（特別積合せ100km以上に係るもの）				○	○		
6．運送約款の設定及び変更（標準運送約款を除く）		○				○	
7．運行管理者の選任及び解任				○			○
8．事故の報告				○	○		
9．輸送の安全に関する業務の管理の受委託	○					○	
・輸送の安全に関する業務の管理の受委託（特別積合せ100km以上に係るもの）	○				○		
10．事業の譲渡譲受		○				○	
・事業の譲渡譲受（特別積合せ100km以上に係るもの）		○			○		
11．法人の合併・分割		○				○	
・法人の合併（特別積合せ100km以上に係るもの）		○			○		
12．相続による事業の継続		○				○	
・相続による事業の継続（特別積合せ100km以上に係るもの）		○			○		
13．事業の休止			○				○

	項目				権限		
	許可	認可	事前届	事後届	大臣	局長	支局長
14. 事業の廃止			○			○	
15. 届出義務事項							
①事業を開始したとき				○		○	
・事業を開始したとき（特別積合せ100km以上に係るもの）				○	○		
②譲渡譲受、合併及び分割が終了したとき				○		○	
・譲渡譲受、合併及び分割終了したとき（特別積合せ100km以上に係るもの）				○	○		
③休止事業を再開したとき				○			○
④事業計画に基づく業務確保命令を実施したとき				○		○	
・輸送の安全確保命令を実施したとき				○		○	
・公衆の利便を阻害する行為の停止変更命令を実施したとき				○		○	
・健全な発達を阻害する競争の停止変更命令を実施したとき				○		○	
・特定の荷主への不当な差別の停止変更命令を実施したとき				○		○	
・事業改善の命令を実施したとき				○		○	
⑤運送事業者の氏名、名称又は住所に変更があったとき				○		○	
・運送事業者の氏名、名称又は住所に変更があったとき（特別積合せ100km以上に係るもの）				○	○		
⑥法人の役員又は社員に変更があったとき				○		○	
・法人の役員又は社員に変更があったとき（特別積合せ100km以上に係るもの）				○	○		

Ⅱ．特定貨物自動車運送事業

	項目				権限		
	許可	認可	事前届	事後届	大臣	局長	支局長
1．特定貨物自動車運送事業の経営	○					○	
2．事業計画の変更							
①主たる事務所の名称、及び位置				○			○
②営業所の名称及び位置				○			○
③各営業所に配置する事業用自動車の種別ごとの数			○				○
④自動車車庫の位置及び収容能力		○					○
⑤休憩・睡眠施設の位置及び収容能力		○					○
3．運賃料金の設定及び変更				○		○	
4．運行管理者の選任及び解任				○			○
5．事故の報告				○	○		
6．輸送の安全に関する業務の管理の受委託	○					○	
7．事業の譲渡譲受				○		○	
8．法人の合併及び分割				○		○	
9．相続による事業の継続				○		○	
10．事業の休止			○				○
11．事業の廃止			○			○	
12．届出義務事項							
①事業を開始したとき				○		○	
②休止事業を再開したとき				○			○
③輸送の安全確保命令を実施したとき				○		○	
④運送事業者の氏名、名称又は住所に変更があったとき				○		○	
⑤法人の役員又は社員に変更があったとき				○		○	
⑥特定貨物自動車運送事業の需要者の氏名、名称、住所又は法人の代表者の氏名に変更があったとき				○		○	

Ⅲ．貨物軽自動車運送事業

	項目				権限		
	許可	認可	事前届	事後届	大臣	局長	支局長
1．貨物軽自動車運送事業の経営			○				○
2．届出事項の変更							
①運送事業者の氏名、名称又は住所			○				○
②事業計画							
・主たる事務所の名称及び位置			○				○
・営業所の名称,及び位置			○				○
・各営業所に配置する事業用自動車の種別及び種別ごとの数			○				○
・自動車車庫の位置及び収容能力			○				○
・休憩・睡眠施設の位置及び収容能力			○				○
③運賃及び料金の設定変更				○			○
④運送約款(標準運送約款を除く。)			○				○
3．事業の廃止若しくは譲渡又は分割による事業の全部承継				○			○
4．合併による法人の消滅				○			○
5．事業者の死亡				○			○
6．届出義務事項							
・輸送の安全確保命令を実施したとき				○			○

Ⅳ．特定第二種利用運送事業

	項目				権限		
	許可	認可	事前届	事後届	大臣	局長	支局長
1．輸送の安全に関する業務の管理の受委託	○					○	
2．運行管理者の選任及び解任				○			○
3．事故の報告				○	○		
4．届出義務事項							
・輸送の安全確保命令を実施したとき				○		○	

MEMO

MEMO

MEMO

MEMO

MEMO

MEMO

貨物自動車運送事業法ハンドブック ―平成30年12月改正対応―

令和３年３月　改訂版発行

監　修　国土交通省自動車局貨物課

発　行　公益社団法人 全日本トラック協会

〒160-0004　東京都新宿区四谷三丁目２番地５
全日本トラック総合会館
TEL.03(3354)1009㈹
ホームページ　https://jta.or.jp

公益社団法人
全日本トラック協会

〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番地5
全日本トラック総合会館 TEL.03(3354)1009㈹
ホームページ https://jta.or.jp