

群馬県中小企業団体中央会  
会長 吉田 勝彦 殿

関東運輸局群馬運輸支局長  
鷺巣 雄



## トラック事業の適正化・生産性向上に向けた取組へのご協力のお願いについて

日頃より格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

トラック事業は、国民生活や経済を支える重要な社会インフラであり、物流の停滞が懸念される「物流2024年問題」が喫緊の課題となっております。

政府としましては、持続可能な物流の実現に向け、本年6月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において、①物流の効率化、②荷主・消費者の行動変容、③商慣行の見直しを柱とする、「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定し、現在、抜本的・総合的な対策に取り組んでおります。

さらに、本年10月には、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、緊急的に取り組む施策として「物流革新緊急パッケージ」を策定したところです。特に、物流の取引環境の適正化のためには、必要なコストと物流サービスの質に応じて適正な対価を支払う商慣行の定着に向けた価格転嫁や運賃・料金交渉の促進が重要であると考えております。

つきましては、トラック事業の取引環境の適正化に向けた取組について、ご理解を深めていただくとともに、下記事項について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

### 記

- 荷待ち・荷役時間の短縮など物流負荷の軽減に取り組んでいただくこと。
- 必要なコストを反映した適正な運賃・料金の收受のため、積極的にトラック事業者との協議を行っていただくこと。

# 改正貨物自動車運送事業法〈荷主関連部分〉

## 荷主の理解・協力を得て、トラックドライバーの働き方改革・法令遵守を進められるようにするための改正が行われました

トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しており、我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないようにするためには、ドライバーの長時間労働の是正等の働き方改革を進め、コンプライアンスが確保できるようにする必要があります。

そのためには、荷主や配送先の都合による長時間の荷待ち時間や、ドライバーが労働時間のルールを遵守できないような運送の依頼等を発生させないことが重要であり、荷主の理解と協力が必要不可欠です。

※「荷主」には着荷主や元請事業者も含まれます。

### 改正事項

令和元年7月1日から施行

#### ① 荷主の配慮義務が新設されました

- 荷主は、トラック運送事業者が法令を遵守して事業を遂行できるよう、必要な配慮をしなければならないこととする責務規定が新設されました。

#### ② 荷主への勧告制度が拡充されました

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

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

- 国土交通大臣は、「違反原因行為」※(トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為)をしている疑いのある荷主に対して、関係省庁と連携して、トラック運送事業者のコンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であることについて理解を求める「働きかけ」を行います。
- 荷主が違反原因行為をしていることを疑うに足る相当な理由がある場合等には、「要請」や「勧告・公表」を行います。
- トラック運送事業者に対する荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合には、「公正取引委員会へ通知」します。

#### ※違反原因行為の例



荷主の都合による長時間の荷待ち時間が恒常的に発生  
⇒過労運転防止義務違反を招くおそれ



適切な運行では間に合わない到着時間の指定  
⇒最高速度違反を招くおそれ



積み込み直前に貨物量を増やすよう指示  
⇒過積載運行を招くおそれ

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

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていることを疑う相当な理由がある場合

要請

要請してもなお改善されない場合

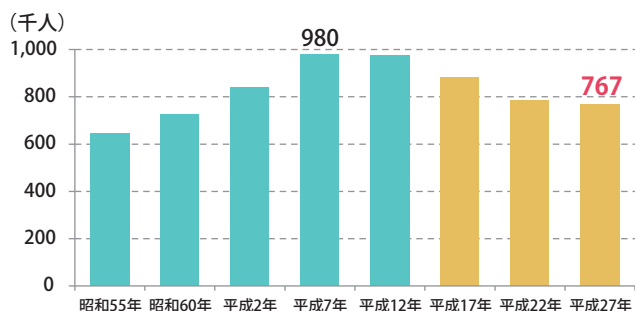
勧告・公表

独占禁止法違反の疑いがある場合は公正取引委員会へ通知

- トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しています。
- 我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないよう、荷主側の理解と協力の下で、ドライバーの労働条件の改善等の働き方改革を進める必要があります。
- 荷主側でも、トラックドライバーの労働環境の現状や労働時間のルールをしっかりと把握し、トラック運送事業者がコンプライアンスを確保できるよう、必要な配慮をしなければなりません。

### トラック運転者はピーク時より**減少**

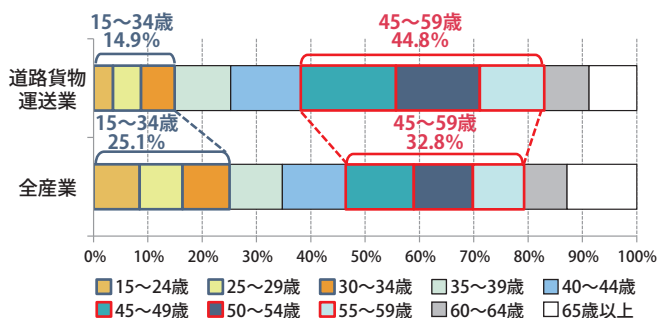
道路貨物運送業における自動車運転従事者数の推移



(出典) 国勢調査を基に作成

### トラック運転者は**高齢化**

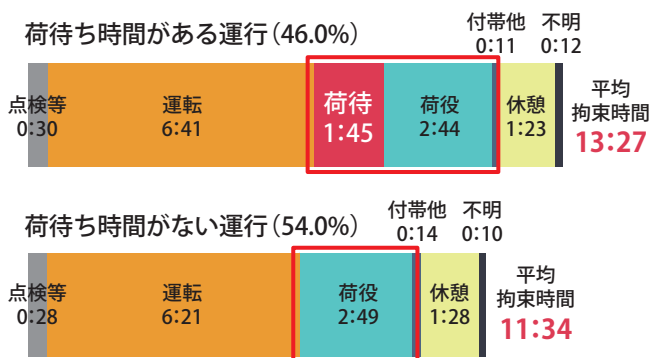
道路貨物運送業と全産業の年齢階級別就業者数構成比比較



(出典) 労働力調査(平成30年12月)より作成

### 長時間の荷待ち・荷役作業が発生

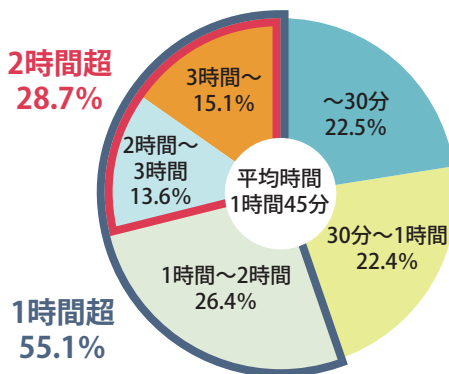
#### 1運行あたりの平均拘束時間とその内訳



(出典) トラック輸送状況の実態調査(平成27年)

### 2時間を超える荷待ちが**約3割**

#### 1運行あたりの荷待ち時間



(出典) トラック輸送状況の実態調査(平成27年)

トラック運送事業者はトラックドライバーに以下の**労働時間のルール**を守らせる必要があり、**違反した場合は処分**を受けることになります

#### ●労働時間のルール「改善基準告示」厚生労働大臣が定めた基準です

拘束時間 (始業から終業までの時間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●1日 原則 13時間以内 最大 16時間以内(15時間超えは1週間2回以内)</li> <li>●1か月 293時間以内</li> </ul>
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●継続 8時間以上</li> </ul>
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>●2日平均で、1日あたり 9時間以内</li> <li>●2週間平均で、1週間あたり 44時間以内</li> </ul>
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>●4時間以内</li> </ul>

詳しくは厚生労働省のHP (<https://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/040330-10.html>) をご覧ください。



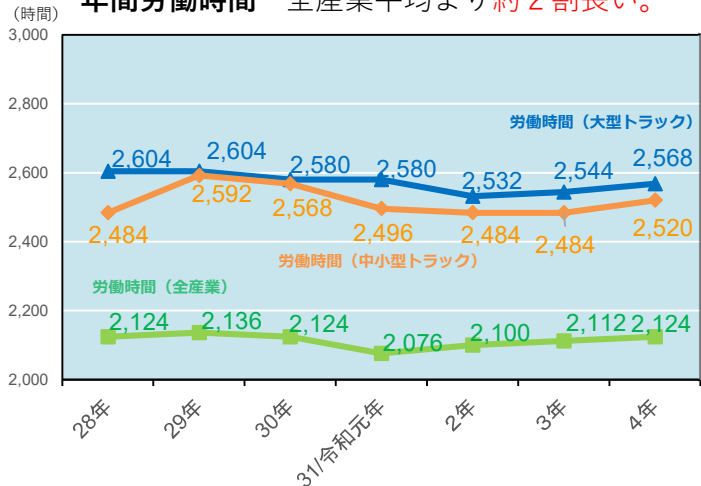
# トラック輸送の取引環境改善に向けた取組み

関東運輸局では、関係機関と連携を図りながら、トラック輸送におけるドライバー不足、労働条件、荷主との取引環境など様々な課題の解決に向けた各種取組を行っています

## トラック事業の働き方をめぐる現状

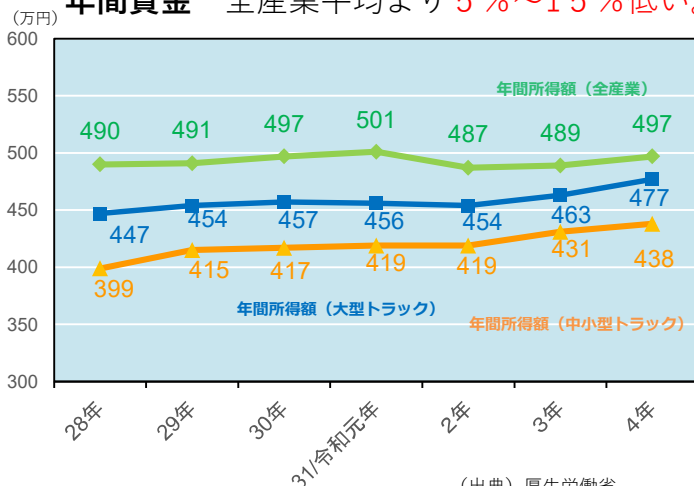
### 他産業と比べ長時間労働

年間労働時間 全産業平均より約2割長い。



### 他産業と比べ低い賃金

年間賃金 全産業平均より5%~15%低い。



(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほか

## 「標準的な運賃」告示制度

「標準的な運賃」は、トラックドライバーの労働条件を改善し、トラック事業がその機能を**持続的に維持しながら法令を遵守して事業を経営する際の参考となる運賃**を示すため、令和2年4月24日付けで国土交通大臣が告示したものです。

### 「標準的な運賃」告示制度の導入

#### 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

#### 期待される効果

標準的な運賃により、事業継続に必要なコストに見合った対価を収受

労働環境の改善

賃金水準の引き上げ

法令遵守の徹底

2024年問題への対応

持続的なトラック輸送の確保





# 「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ドライバー不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的に、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**

「ホワイト物流」推進運動は、SDGsにつながる取り組みであり、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。

## 推進運動の主旨

自主行動宣言の3つの必須項目

取組方針

契約内容の  
明確化・遵守

法令遵守  
への配慮



## 推奨項目

運送内容の見直し、運送契約の相手方の選定、安全の確保、独自の取組等

運動の主旨と自主行動宣言の3つの必須項目に合意のうえ、**賛同表明**をお願いします



## 荷主対策の深度化

トラック事業者が法令違反する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と認められる場合、国土交通省の意見募集窓口への情報や適正化事業実施機関との連携等により、国土交通省において端緒情報を収集し、事実関係を確認のうえ荷主関係省庁と連携して対応しています。

違反原因行為を荷主がしている疑いがあると認められる場合

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていることを疑う相当な理由がある場合

要請

要請してもなお改善されない場合

勧告・公表

独占禁止法違反の疑いがある場合は公正取引委員会へ通知

## 燃料サーチャージ制度

「燃料サーチャージ」とは、燃料等の価格の上昇・下落によるコストの増減分を別立ての運賃として設定する制度です。

関東運輸局では、他の分野において広く導入されている燃料サーチャージ制をトラック運送業においても普及させるため、荷主及びトラック運送業者にその導入をはたらきかけていくこととしています。

# トラック事業の取引環境適正化に向けた取組にご理解とご協力をお願いします！

(問い合わせ先)

関東運輸局自動車交通部貨物課 045-211-7248

(2023/02)

詳細はこちら →

関東運輸局 取引環境

検索





# 荷主勧告制度

出典：国土交通省

## 荷主勧告制度とは

「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。

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。

## こんなときは情報提供を！

上記とは別に、貨物自動車運送事業法附則第1条の2に規定する違反原因行為に該当する荷主の行為の例として、「**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**」も示しています。

輸送の安全を確保できないような運行を強要された場合には下記の国土交通省の「荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集窓口」のホームページや適正取引相談窓口へご提供ください。

## 無理な輸送を強要されたら、下記へ情報提供を！

### 荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集窓口

**方法1** QRコードを読み取り！

**方法2** ヤフーやグーグルの検索窓に下記の文字を入力して検索！

荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集

#### 荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

国土交通省では、貨物自動車運送事業者及び荷主のみならず、これまで、「標準運送約款の改正」、「適正取引の推進」、「荷主勧告制度」、「働きかけ」等を周知してきました。これらの取組みに関するご認識、浸透度、実施状況等の実態把握を行うため、荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する意見等の募集窓口を設置致します。

#### 意見等の募集窓口

長時間の荷待ちや契約に含まれない付帯業務（追加業務）、コンプライアンス確保に影響する輸送に関する情報（非合理的な到着時間の設定、重量違反等となるような依頼、燃料費等のコスト増加にかかる運賃・料金等の不当な据置き）などをお持ちの場合は、[こちら](#)へ情報をお寄せください。

【お寄せいただく情報の記載例】

- ・燃料費が費用が上がったため、その分の値上げ交渉をしたが、（荷主名）から「こっちは厳しいんだ」と言われ据え置かれた。
- ・〇年〇月〇日（お困りごとの内容）について、（荷主名）に対して申し入れ・相談等を行ったにもかかわらず、全く相手にされず改善がされていない。
- ・荷卸し、積み込みで時間指定されるにもかかわらず、指定時間に着いても常に〇〇時間待たされ、（荷主名）に相談したが改善されない。

**●お持ちの情報はこちらへ投稿ください**  
（↑意見募集の投稿ページに移動します）

#### クリックすると投稿画面が開きます

#### 輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

##### 意見等募集の目的

国土交通省では、長時間の荷待ち、契約に含まれない付帯業務の強要などの違反原因行為を行っているおそれのある**荷主**を積極的に収集しています。日々の運送業務の中で、お困りのことがありましたら、下記フォームに入力の上、国土交通省までお知らせください。

*※いただいたご意見等については、荷主への法に基づく対応の検討にあたり、活用させていただきます。*

*（なお、投稿時に「連絡可」にチェックが入っている方は、補足のお話を聞かせていただく場合もありますので、その際はご協力をお願い申し上げます。）*

※法に基づく対応を行い状況が改善された事例については[こちら](#)をご覧ください。

・次の質問にお答えください。

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

- 1. 速度違反を惹起するおそれがある非合理的な到着時間の指定等
- 2. やむを得ない遅延に対するペナルティ等
- 3. 積み込み直前に貨物量を増やすような急な依頼等
- 4. 荷待ち時間の異常な発生等
- 5. 依頼と異なる積み込み作業等
- 6. 依頼にはなかったラベル貼り・検品などの付帯作業等
- 7. 高速料金など費用の自己負担等
- 8. 過度な貨物事故（つぶれ、破損、へこみ、こすれ、擦れなど）への対応等
- 9. 異常気象によるトラブル等
- 10. その他、コンプライアンス的に問題と思われるもの

国土交通省 自動車局 貨物課	03-5253-8575	北陸信越運輸局 自動車交通部 貨物課	025-285-9154	中国運輸局 自動車交通部 貨物課	082-228-3438
北海道運輸局 自動車交通部 貨物課	011-290-2743	中部運輸局 自動車交通部 貨物課	052-952-8037	四国運輸局 自動車交通部 貨物課	087-802-6773
東北運輸局 自動車交通部 貨物課	022-791-7531	近畿運輸局 自動車交通部 貨物課	06-6949-6447	九州運輸局 自動車交通部 貨物課	092-472-2528
関東運輸局 自動車交通部 貨物課	045-211-7248	神戸運輸監理部 兵庫陸運部 輸送部門	078-453-1104	沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課	098-866-1836



# ドライバーの命と大切な荷物を守るために！異常気象時は運行中止も視野に...

台風等による異常気象時下における無理な運行により、近年、事業用トラックの横転事故等が相次ぐなど、トラック運送事業の遂行に支障をきたす事案が散見されております。

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に取り組みましょう。

なお、安全な輸送を行うことができないと判断したにもかかわらず、荷主等に輸送を強要された場合、国土交通省のホームページに設置する「意見等の募集窓口」や、最寄りの地方運輸局又は運輸支局等にその旨通報する手段が設けられています。

## 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*
<b>降雨時</b> 	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	<b>車の運転は危険</b>	輸送することは適切ではない
<b>暴風時</b> 	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
<b>降雪時</b> 	30m/s以上	<b>走行中のトラックが横転する</b>	輸送することは適切ではない
	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		
<b>視界不良（濃霧・風雪等）時</b> 	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		
<b>警報発表時</b> 	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。





# 異常気象時における気象情報等の入手先(例)

※以下の情報サイトは全日本トラック協会が調べた令和5年1月現在の情報です。

トラック運送事業者又は運行管理者は、気象情報等から輸送の可否判断を行うこととなりますが、その際、出発地や集貨先、配送先及び輸送経路上の正確な気象情報等の入手先は極めて重要です。ここに掲げた異常気象時における気象情報等の入手先(例)などを活用し、事業用トラックの横転事故等が発生しないよう輸送の可否判断に万全を期しましょう。

QRコードを読み取ると各サイトにアクセスできます。  
パソコン等でご覧の方は、QRコードをクリックしてアクセスすることもできます。

## 気象情報

※QRコードの位置は誤認識を防ぐ為の配置となっています。

<b>警報発表時</b> 	気象庁 気象警報・注意報	tenki.jp 警報・注意報
<b>暴風時</b> 	気象庁 アメダス 風向・風速	YAHOO天気・災害 全国の風予測
<b>降雪時</b> 	気象庁 今後の雪	気象庁 アメダス 積雪深
<b>視界不良(濃霧・風雪等)時</b> 	気象庁 気象警報・注意報 濃霧	CPS-IIPリスクウォッチャー 濃霧注意報 - 気象警報最新マップ
<b>降雨時</b> 	気象庁 アメダス 24時間降水量	tenki.jp 雨雲レーダー
<b>ライブカメラ映像</b> 	国土交通省 各地方整備局の取組 全国のライブカメラ	
<b>天気予報</b> 	気象庁 天気予報	気象庁 2週間気温予報

お使いのスマートフォンやパソコンによって画面の表示が異なることがあります。  
また、QRコードの読み取りソフトによってサイトまでの表示手順が異なる場合があります。

## 道路・交通情報

<b>通行止め</b> 	国土交通省 ハザードマップ ポータルサイト	(公財)日本道路交通情報センター 高速道路や一般道路の通行止め、 渋滞、冬用タイヤ必要等の情報
<b>渋滞情報</b> 	ドラとら	
<b>雪道情報</b> 	国土交通省 冬の道路情報 雪みち情報リンク集	国土交通省 北陸雪害対策技術センター おしえて！雪ナビ
<b>異常気象時の          運転注意点</b> 	国土交通省 冬の道路情報 雪みちの運転テクニックに 関するリンク集	JAF 台風・大雨時の クルマに関する注意点

## 各情報をもとにとるべき行動と、 相当する警戒レベルについて

出典：内閣府(防災担当)・消防庁

警戒レベル	避難情報等
<b>5</b>	<b>緊急安全確保</b> ※1 災害発生又は切迫
<b>警戒レベル4までに必ず避難!</b>	
<b>4</b>	<b>避難指示</b> ※2 災害のおそれ高い
<b>3</b>	<b>高齢者等避難</b> ※3 災害のおそれあり
<b>2</b>	<b>大雨・洪水・高潮注意報(気象庁)</b> 気象状況悪化
<b>1</b>	<b>早期注意情報(気象庁)</b> 今後気象状況悪化のおそれ

- ※1 市町村が災害の状況を確実に把握できるものではない等の理由から、警戒レベル5は必ず発令される情報ではありません。
- ※2 避難指示は、これまでの避難勧告のタイミングで発令されることになります。
- ※3 警戒レベル3は、高齢者等以外の人も必要に応じ普段の行動を見合わせ始めたり、避難の準備をしたり、危険を感じたら自主的に避難するタイミングです。

## 高速道路情報 (リアルタイムな渋滞規制情報)

※異常気象時における通行止めの可能性は各サイトのニュースリリースをご覧ください。

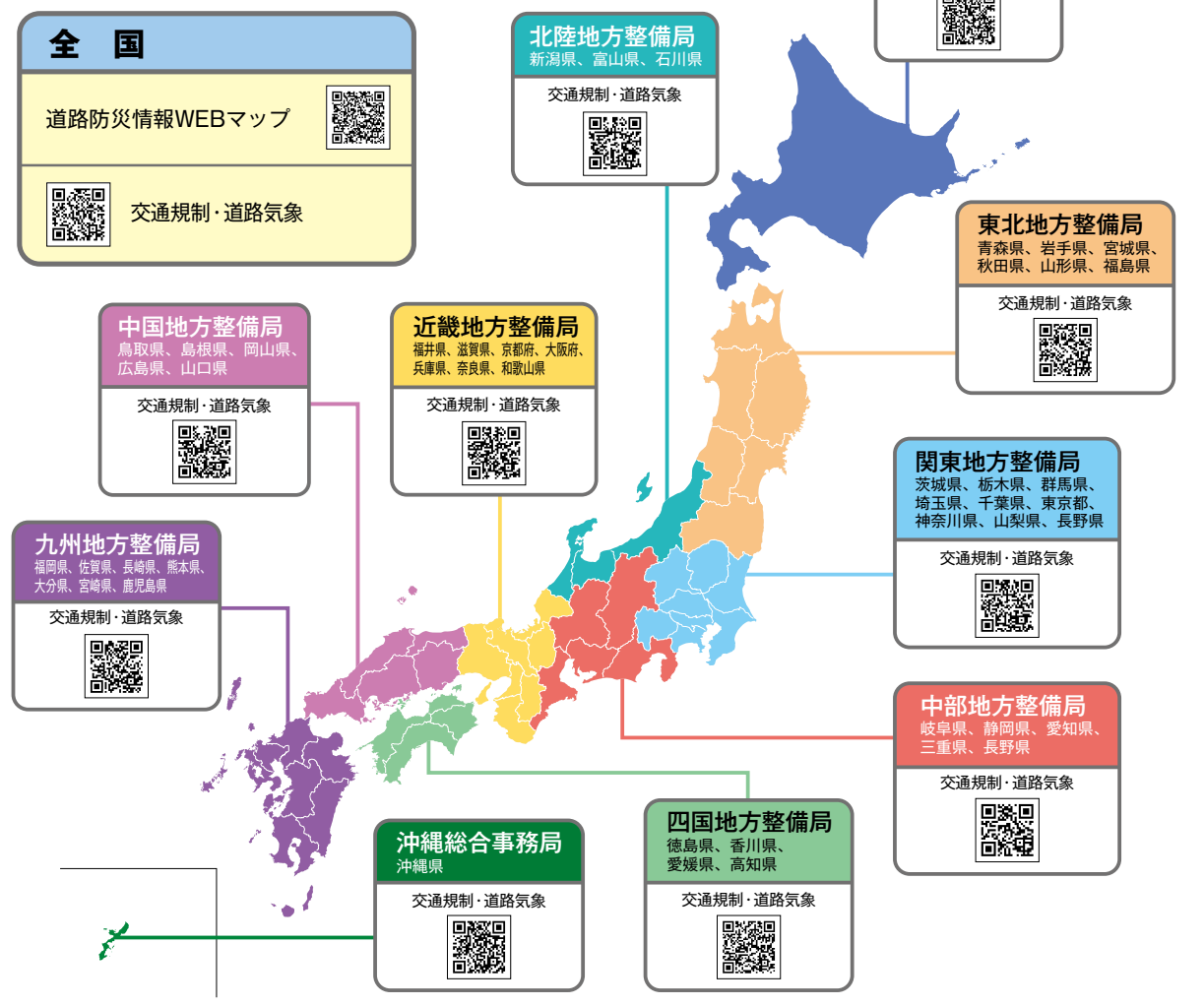
**異常気象時の  
高速道路影響情報**

国の「緊急情報」や、「特別警報」が発令されるようなときには、高速道路各社と気象予測会社が連携して注意喚起の広報が行われるサイトです。

**高速道路影響情報サイト**

## 道路管理者が提供する道路情報

※道路防災情報：道路冠水想定力所、事前通行規制区間及び緊急輸送道路に関する情報  
※交通規制・道路気象：道路に関する規制情報やお天気情報、路面情報



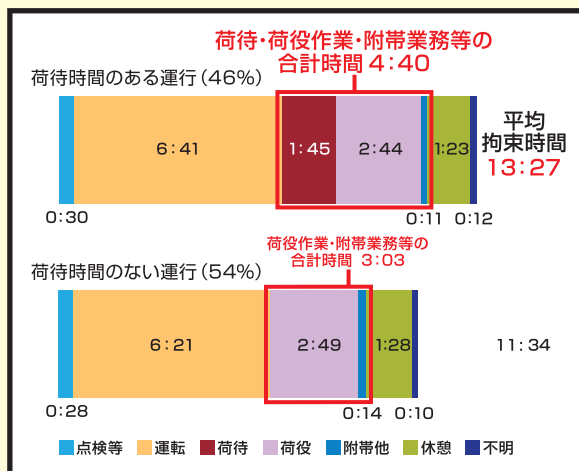
<b>(公財)日本道路交通情報センター</b> ※一般道路の情報も含まれます。 	<b>NEXCO東日本</b> 	<b>首都高速道路(株)</b> 
<b>ドラとら(東日本)</b> 	<b>NEXCO中日本</b> 	<b>阪神高速道路(株)</b> 
<b>アイハイウェイ(中日本)</b> 	<b>NEXCO西日本</b> 	<b>本州四国連絡高速道路(株)</b> 
<b>アイハイウェイ(西日本)</b> 	<b>mew-ti(首都高速)</b> 	<b>名古屋高速</b> 
<b>道路交通情報(名古屋高速)</b> 		

※本リーフレット掲載場所：全ト協ホームページ内「気象・道路交通情報」

# 令和元年6月15日から、ドライバーが荷役作業や附帯業務を行った場合、当該作業は、「乗務記録」<sup>\*</sup>の記載対象となります。

※「乗務記録」は法令に基づきトラック運送事業者が記録及び保存することが義務付けられているものです。

## トラックドライバーの長時間労働の是正と適正取引構築のために



積み込み

取卸し

荷造り・仕分・  
棚入れ等

ドライバーが荷役作業や  
附帯業務を行った場合は、  
その旨を記録すること  
になります。

出典：「トラック輸送状況の実態調査結果」  
(国土交通省：平成27年調査)

※ 荷主との契約書に、実施した荷役作業等が全て明記されている場合は、荷役作業等に要した時間の合計が1時間以上となった場合が対象となります。

また、記録内容について荷主が確認したか、あるいは荷主の確認が得られなかったかについても記録対象となります。

トラック運送業界では、ドライバーの長時間労働の是正が喫緊の課題ですが、長時間の荷待時間の発生に加え、荷主との契約に定めがない荷役作業等の発生により当初の運行計画が崩れることが、ドライバーの拘束時間に関する基準を超過する状況を招き、コンプライアンスを確保した運行を妨げる一因となっています。

こうした状況を踏まえ、国土交通省では「貨物自動車運送事業輸送安全規則」を改正しました（令和元年5月10日：公布、同年6月15日：施行）。

この省令改正は、トラックドライバーが**車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合**に、集貨地点等で積み込み若しくは取卸し又は附帯業務（以下「荷役作業等」という）

を実施した場合も乗務記録の記載対象として追加するものです（荷待については、平成29年7月に既に記載対象となっています）。

国土交通省では、今回の一部改正により、より詳細に荷役作業等の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取組みを一層促進するとともに、国としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長時間労働を生じさせている荷主に勧告等を行うにあたっての判断材料とします。

荷役作業等の負担を軽減し、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、記録対象となる荷役作業等が発生した場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低1年間は保存してください。



# 荷待時間・荷役作業等の記録義務等の記録義務付け(貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正)に伴う乗務記録付票 [記載例]

※荷待については、平成 29 年 7 月に既に記載対象となっております。

**発荷主側で荷物の積込み時に荷待・荷役作業等が発生し、契約書に当該荷役作業等の全てが明記されている場合**

**パターン例 (サンプルA)**

8 : 45	集貨地点に到着			
9 : 00	到着時間の指定時刻 (荷主都合の待機 : 20分)			
9 : 20 ~ 9 : 40	附帯業務①(荷造り) (荷主都合の待機 : 20分)	→ 20 分		
10 : 00 ~ 10 : 30	附帯業務②(ラベル貼り)	→ 30 分		
10 : 30 ~ 11 : 30	積込み	→ 60 分		
11 : 30	出発			

※荷役作業等が契約書に明記されている場合、合計で1時間以上(110分)となるため記載要件に該当します。

**着荷主側で荷物の取卸し時に荷待・荷役作業等が発生し、契約書に当該荷役作業等の全てが明記されている場合以外**

**パターン例 (サンプルB)**

15 : 45	荷卸し地点に到着			
16 : 00	到着時間の指定時刻 (荷主都合の待機 : 40分)			
16 : 40 ~ 17 : 00	取卸し (荷主都合の待機 : 20分)	→ 20 分		
17 : 20 ~ 17 : 50	附帯業務 (梱入れ)	→ 30 分		
17 : 50	出発			

※荷役作業等の合計時間が 50 分ですが、契約書に明記されていないので記載要件に該当します。

**記入見本**

荷主名：株式会社○○ 車両番号：○○○○○

日付	担当ドライバー	集貨地点等	到着時刻	到着時間の指定時刻
○/△	○○ ○○	○○物流センター	8 : 45	9 : 00
荷待待機開始・終了時刻	荷待時間	附帯業務の開始・終了時刻	荷主側の確認が得られない	出発時刻
9 : 00~9 : 20 9 : 40~10 : 00	40分	9 : 20~9 : 40 10 : 00~10 : 30	積込み(取卸し)の開始・終了時刻	11 : 30
ドライバーが実施した荷役作業等の内容	(発・着)荷主側担当者確認欄	荷主側担当者確認欄	荷主側の確認が得られない	荷主側担当者不在の場合
1.積込み(手荷役・機械荷役) 2.取卸し(手荷役・機械荷役) 3.荷造り 4.仕分 5.検取・検品 6.構持 7.搬持 8.梱入れ 9.ラベル貼り 10.はい作業 11.その他( )	△△ △△	△△ △△	契約書に荷役作業等の内容の全てが明記されている場合、合計時間が1時間以上となる場合は乗務記録への記載が必要です。	

※別途デジタコなど他の方法で記録・保存している場合は、当該項目については記載不要です。  
 ※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は、所要時間が1時間未満であれば荷役作業等については記載は不要です。  
 ※(発・着)荷主側担当者確認欄には、発地においては荷主側の荷出しの担当者等の、着地においては荷受けの担当者等の、サイン等を記入してください。

**記入見本**

荷主名：株式会社●● 車両番号：●●●●●

日付	担当ドライバー	集貨地点等	到着時刻	到着時間の指定時刻
●/▲	●● ●●	●●物流センター	15 : 45	16 : 00
荷待待機開始・終了時刻	荷待時間	附帯業務の開始・終了時刻	荷主側の確認が得られない	出発時刻
16 : 00~16 : 40 17 : 00~17 : 20	60分	17 : 20~17 : 50	積込み(取卸し)の開始・終了時刻	17 : 50
ドライバーが実施した荷役作業等の内容	(発・着)荷主側担当者確認欄	荷主側担当者確認欄	荷主側の確認が得られない	荷主側担当者不在の場合
1.積込み(手荷役・機械荷役) 2.取卸し(手荷役・機械荷役) 3.荷造り 4.仕分 5.検取・検品 6.構持 7.搬持 8.梱入れ 9.ラベル貼り 10.はい作業 11.その他( )			荷主側の確認が得られなかった場合や、担当者が不在の場合は、該当する欄に「-」を記載してください。	

※別途デジタコなど他の方法で記録・保存している場合においては、当該項目については記載不要です。  
 ※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は、所要時間が1時間未満であれば荷役作業等については記載は不要です。  
 ※(発・着)荷主側担当者確認欄には、発地においては荷主側の荷出しの担当者等の、着地においては荷受けの担当者等の、サイン等を記入してください。

## 貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

違反原因行為を荷主がしている  
疑いがあると認められる場合

**働きかけ**



荷主が違反原因行為をしていること  
を疑う相当な理由がある場合

**要 請**

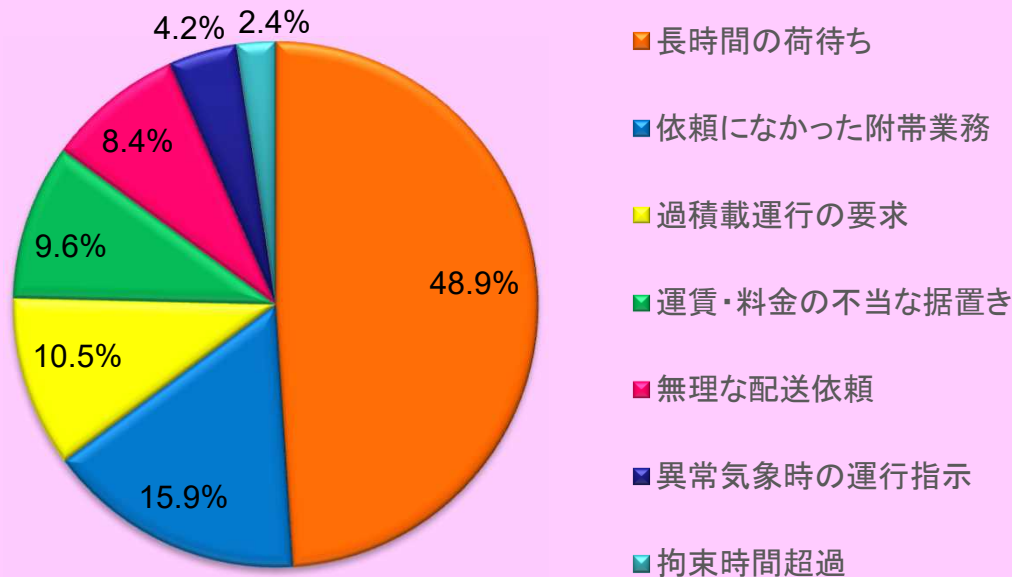


要請してもなお改善  
されない場合

**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は、公正取引委員会へ通知

## 荷主起因の違反原因行為の割合



## 「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要 請	10
働きかけ	251

※令和5年10月31日現在  
(令和元年7月からの累計)

# トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化

- トラックドライバーは、労働時間が長く、低賃金にあることから、担い手不足が喫緊の課題。
- 働き方改革の一環として、2024年4月からドライバーに時間外労働の上限規制（年960時間）が適用されるが、これによる物流への影響が懸念（「2024年問題」）。
- 国土交通省では、貨物自動車運送事業法に基づく荷主等への「働きかけ」「要請」等による是正措置を講じてきたが、2024年問題を前に、強力な対応が必要。
- このため、新たに「トラックGメン」を設置することで荷主等への監視体制を緊急に強化し、荷主対策の実効性を確実なものに。

⇒ **令和5年7月21日、162名体制※で本省及び地方運輸局等に設置**

※緊急増員80名（本省2名、地方運輸局等19名、運輸支局等59名）、既存定員との併任等82名（本省13名、地方運輸局等16名、運輸支局等53名）



## トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し  
情報収集力を強化（2023年度～）

トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」  
制度※の**執行力を強化**（2023年度～）