

平成29年 5月31日
自動車局貨物課

トラックドライバーの荷待ち時間等の実態把握や解消に向けて、
荷待ち時間等の記録を義務付けることとします。
～貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令の公布について～

トラックドライバーの業務の実態を把握し、長時間労働等の改善を図るため、荷主の都合により待機した場合、待機場所、到着・出発や荷積み・荷卸しの時間等を乗務記録の記載対象として追加する「貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令」を、公布しました。

1. 背景

トラックドライバーの長時間労働の是正のためには、荷待ち時間等の削減を図ることが必要です。このため、荷待ち等の実態を把握し、そのデータを元にトラック事業者と荷主の協力による改善への取り組みを促進するとともに、国としても荷待ち時間を生じさせている荷主に対し勧告等を行うに当たっての判断材料とすることを目的として、貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年7月30日運輸省令第21号）に定める乗務記録の内容等を改正することとするものです。

2. 概要

(1) 乗務等の記録（第8条関係）

トラックドライバーが車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合、ドライバー毎に、

- ・集貨又は配達を行った地点（以下「集貨地点等」という。）
 - ・集貨地点等に到着した日時
 - ・集貨地点等における荷積み又は荷卸しの開始及び終了の日時
- 等について記録し、1年間保存しなければならない。

(2) 適正な取引の確保（第9条の4関係）

荷主の都合による集荷地点等における待機についても、トラックドライバーの過労運転につながるおそれがあることから、輸送の安全を阻害する行為の一例として加える。

3. 今後のスケジュール

公布日：平成29年 5月31日（水）

施行日：平成29年 7月 1日（土）

【問い合わせ先】

自動車局貨物課トラック事業適正化対策室 担当：原中、岡田
TEL：03-5253-8111（内線41334） 直通：03-5253-8576

○国土交通省令第三十四号

貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）第十七条第四項（同法第三十五条第六項及び第三十七条第三項において準用する場合を含む。）の規定に基づき、貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令を次のように定める。

平成二十九年五月三十一日

国土交通大臣 石井 啓一

貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令

貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成二年運輸省令第二十二号）の一部を次のように改正する。

次の表により、改正前欄に掲げる規定の傍線を付した部分とこれに対応する改正後欄に掲げる規定の傍線を付した部分のようになお、改正前欄及び改正後欄に対応して掲げるその標記部分に二重傍線を付した規定は、当該規定を改正後欄に掲げるもののように改める。

改正後	改正前
<p>(乗務等の記録)</p> <p>第八条 一般貨物自動車運送事業者等は、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、その記録を一年間保存しなければならない。</p> <p>一～五 (略)</p> <p>六 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つては、次に掲げる事項イ 貨物の積載状況</p> <p>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つては、次に掲げる事項</p> <p>(1) 集貨地点等</p> <p>(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つては、当該日時</p> <p>(3) 集貨地点等に到着した日時</p> <p>(4) 集貨地点等における荷積み又は荷卸しの開始及び終了の日時</p> <p>(5) 集貨地点等で、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つては、附帯業務の開始及び終了の日時</p> <p>(6) 集貨地点等から出発した日時</p> <p>七・八 (略)</p> <p>2 (略)</p> <p>(適正な取引の確保)</p> <p>第九条の四 一般貨物自動車運送事業者等は、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</p>	<p>(乗務等の記録)</p> <p>第八条 一般貨物自動車運送事業者等は、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、その記録を一年間保存しなければならない。</p> <p>一～五 (略)</p> <p>六 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つては、貨物の積載状況</p> <p>七・八 (略)</p> <p>2 (略)</p> <p>(適正な取引の確保)</p> <p>第九条の四 一般貨物自動車運送事業者等は、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</p>

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らない。

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らない。

附 則

この省令は、公布の日から起算して一月を経過した日から施行する。

貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令（案）に関する意見募集結果について

平成29年5月31日
国土交通省

国土交通省では、平成29年3月29日から同年4月27日までの間、**貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令（案）**に関する意見の募集を行いました。

その結果、本件に関して、31件の御意見が寄せられました。

お寄せいただいた御意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりまとめましたので公表します。なお、本件に直接関係がなかった御意見についても、今後の施策の推進に当たって参考にさせていただきます。

皆様の御協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますようよろしく御願います。

1 実施方法

- (1) 募集期間 平成29年3月29日（水）～4月27日（木）
- (2) 周知方法 電子政府の総合窓口（e-Gov）に掲載
- (3) 意見提出方法 電子メール、FAX及び郵送

2 意見数

提出意見数 31件 （提出者数 31名）

3 問い合わせ先

国土交通省自動車局貨物課 トラック事業適正化対策室
電話番号 03-5253-8111（内線41334）

御意見の概要及び国土交通省の考え方

御意見の概要	国土交通省の考え方
<p>安全規則第8条第6項に、貨物の積載状況の記載について規定がありますが、本改正の対象車両についても、車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上としてはいかがでしょうか。</p>	<p>検討した結果、対象車両については、車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上と規定しました。</p>
<p>正確な時刻を記録するのは困難である。 荷主の会社へ抜き打ち検査をし、現場のトラック乗務員から現状の聞き取り調査を実施した方が、はるかに現状を正確に把握できるかと思う。</p>	<p>本改正による荷待ち時間等の記録は、トラック運転者の長時間労働の一要因となっている荷待ち時間の削減に向け、トラック事業者と荷主の双方の協力による改善への取り組みを促進するほか、荷主に対する勧告等の発動に係る確認の一助とすること等を目的とするものです。 過労運転等の実態については、荷主勧告制度の運用等にあたり、必要に応じて、荷主や事業者から聴取することとしています。</p>
<p>乗務記録に荷積み荷下ろしの時間を記載するとありますが、この時間の記載だけでは「荷主都合」の把握には到底無理があるように思います。 報告を義務付ける前に、各産業の輸送実態や輸送過程の把握に努めていただきたいと思います。</p>	<p>これまでトラック事業における輸送実態や荷主業界毎の取引実態については、「トラック輸送状況の実態調査」等により把握に努めているところです。</p>
<p>乗務記録に新たに追加する3点は、対象車両を持っている全ての事業者には義務化するのではなく、その必要がある事業者（取引環境に課題がある）が任意に行うことにすべき。</p>	<p>トラック事業者については、荷主に比べて立場が弱いことから、トラック事業者の任意の記録に委ねると、実態の把握が難しくなる恐れがあります。 このため、比較的長時間の荷待ち時間が発生しやすい一定の大きさ以上の車両を対象を絞ったうえで、当該車両を保有する事業者を対象に実施することとしています。</p>

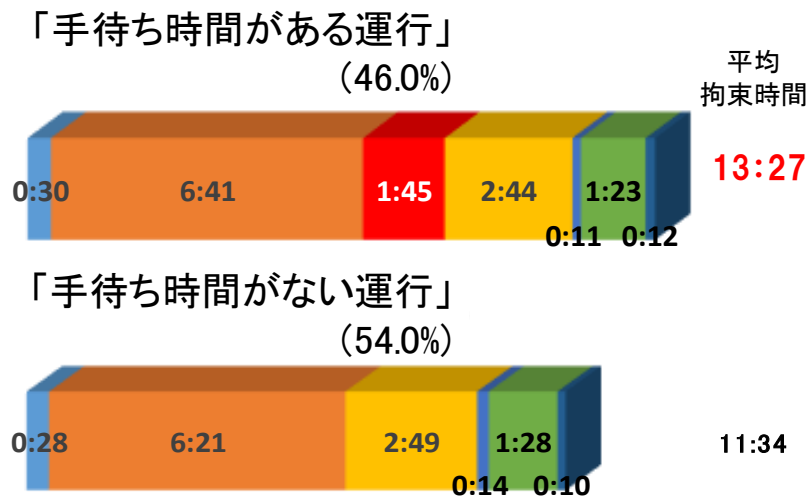
<p>数分しかかからない荷待ちや荷役時間の記録は現実的ではないと思う。</p> <p>例えば「10分を超える～」などの最低基準が無いと数分で終わる作業の記録に数分要するという理不尽なことが起きかねない。</p>	<p>いただいたご意見を踏まえ、本改正に係る具体的な運用のあり方について、引き続き検討させていただきます。</p>
<p>積込開始日時・荷降し終了時刻だけでなく、積込場所の入構・出発時刻が必要です。</p> <p>積込開始時刻及び荷降し終了時刻だけですと、積込場所へ到着してからの待機や伝票完成までの待機等々が長時間になる事が多い為です。</p>	<p>検討した結果、荷積み又は荷下ろしの開始及び終了の日時のほか、集荷地点等への到着及び集荷地点からの出発の日時についても記載することとし、その旨規定しました。</p>
<p>基本的に改正は良いと考えるが、運転手の負担とならないよう記載方法等の簡素化が臨まれる。</p> <p>また荷待ち時間が明確となれば、長時間の荷待ち時間を「休憩時間」もしくは「分割の休息时间」として適用してほしい</p>	<p>記載方法については、運行記録計による記録の中に荷待ち時間を記録することなどにより簡素化は可能と考えています。</p> <p>また、休憩時間等のトラックドライバーにおける労働時間のルールについては、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」を準用しており、厚生労働省の所管となっています。</p>
<p>輸送の安全の確保のために必要な規制強化であれば理解できるが、今回の改正は、中型車以上に限定しているとはいえ、集荷地点等の情報を全ての運転者に記録を義務付けるもので、運転者にとって、あまりにも細かすぎる内容で過度な負担となるものである。</p>	<p>本改正については、トラック運転者の長時間労働の一要因となっている荷待ち時間の削減に向け、トラック事業者と荷主の双方の協力による改善への取り組みを促進するほか、荷主に対する勧告等の発動に係る確認の一助とすること等を目的とするものです。</p> <p>なお記載方法については、運行記録計による記録の中に荷待ち時間を記録することなどにより簡素化は可能と考えています。</p>

<p>荷待ち時間の情報を記録しても、その時間の全てが荷主都合によるものなのか、一部は運転者都合によるものなのかを区分した記録をしておかないと意味が無い。</p>	<p>ご意見等を踏まえ、荷主の都合により集貨地点等で待機した場合に記録をすることとし、その旨規定しました。</p>
<p>到着日時及び出発日時については運行記録計による記録とし、その他の記録は、運行記録計による記録の付記によることとされたい。</p>	<p>本改正に係る記録事項については、貨物自動車運送事業輸送安全規則第8条第2項により、運行記録計の記録による記録及び付記することにより代えることができることとされております。</p>
<p>今回の新たな追加記載項目に加えて、発荷主名と着荷主名についても乗務記録の記載対象として新たに追加すべきである。</p>	<p>乗務等の記録については、運行管理及び輸送の安全を確保する観点から、必要な項目について記載させることとしております なお荷主名については、集貨又は配達を行った場所を記録することで把握するほか、必要があれば、別途運送契約書などの書面により把握することとしています。</p>
<p>この度の記録されたデータについて、この記録を具体的に活用することが重要と考えますが、具体的にその活用方法をお示し願いたい。</p>	<p>本改正施行後の一定期間において、荷待ち時間のデータを収集し、業態別による発生状況等を集計することを予定しており、荷待ち時間の削減に向けた取り組みに活かすこととしています。なお活用方法については、現在検討中であり、具体的な方向性が決まり次第お示しする予定です。</p>

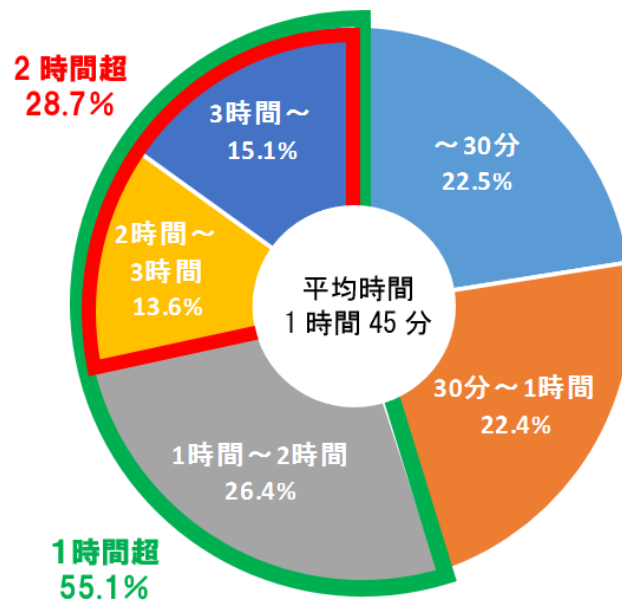
トラックドライバーの労働条件

- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、荷主庭先での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳
(手待ち時間の有無別)



1運行あたりの手待ち時間の分布

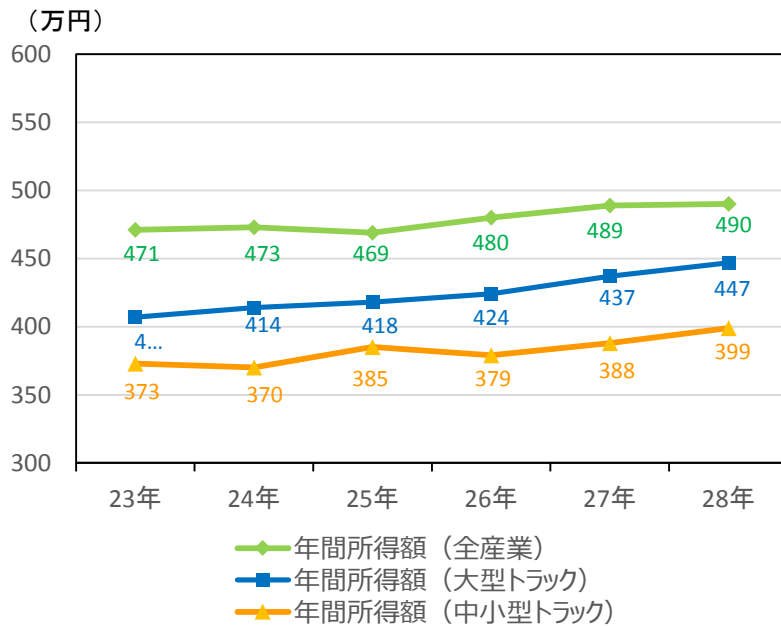


■ 点検等 ■ 運転 ■ 手待 ■ 荷役
■ 付帯他 ■ 休憩 ■ 不明

出典:トラック輸送状況の実態調査 (H27)

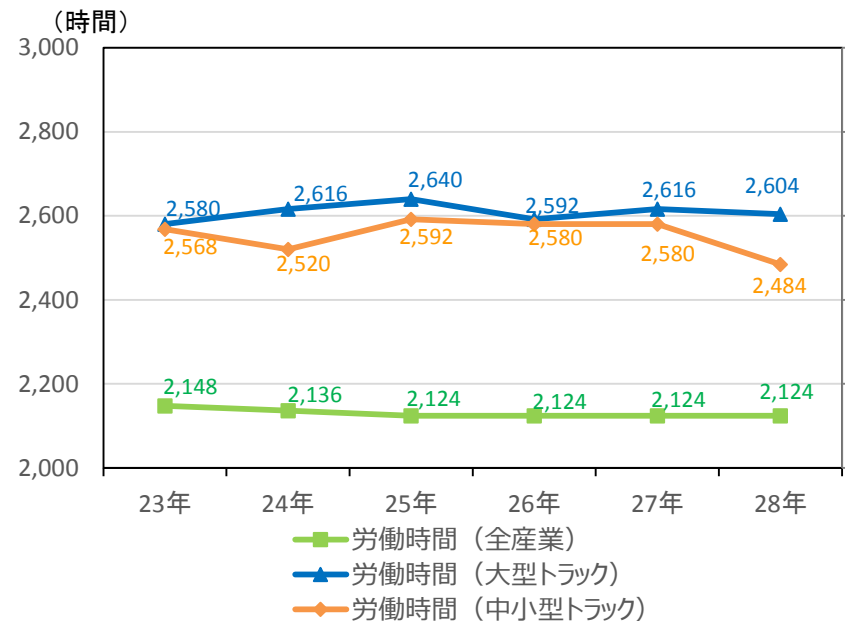
➤トラックドライバーは、全産業と比較して低賃金・長時間労働
 →人手不足の解消に向けては、**労働条件の改善が不可欠**。

【年間所得額の推移】（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」）



トラックドライバーの年間所得額は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約1割低く、中小型トラック運転者で約2割低い。

【年間労働時間の推移】（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」）



トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約1.22倍、中小型トラック運転者で約1.16倍。

トラックドライバーの労働時間を定めた基準(改善基準告示)の概要

- 拘束時間：1日13時間まで
(16時間まで延長可。ただし15時間超は週に2回まで)
- 休息期間：1日継続8時間以上
- 運転時間：2日を平均して1日9時間まで
- 連続運転時間：4時間毎に30分以上の休憩を確保
(1回につき10分以上で分割可)

トラック運賃適正に

待機時間など対価反映

国土交通省がトラック運送の事業環境の改善に乗り出す。運賃を決める際の規定に待機時間や荷物の積み込みを加え、運賃の適正化を促す。派生業務を価格転嫁しやすくすることで、物流の効率化にもつなげる。人手不足という物流危機の状況を踏まえ、配送を発注する荷主の優位になりがちな商慣行を見直す環境を整える。(関連記事15面に)

政府、荷主優位是正促す



5年ぶりに改定する総合物流施策大綱に盛り込む。政府は今夏に大綱を閣議決定。これを受け国交省は10月にも運賃の規定を定めるトラック運送約款(3面きょうのことば)を改正する。大型・小型トラックを運転する「標準貨物自動車」と赤帽などの「標準貨物軽自動車」の約22万社が対象になる。約款は運賃を定める際

のひな型となり、トラック事業者と農産品、飲料、機械などの配送を依頼する幅広い荷主が運賃決定に反映させる。約款に従わない場合、国交省が業務改善命令などを出す。トラックには運送に限

らず、派生する様々な業務が発生しがちだ。農産品の場合、市場からスーパーに送る際に荷造りや検品、商品の積み込みと荷おろし、棚入れなどの作業も生じる。国交省の調査では、運送業界の約3割が積み込みや待機時間に関する料金を荷主から得られていない。現状では46%の配送で待機時間が発生。輸送にかかる平均の待ち時間は1時間45分以上。同省は運賃対象の業務

範囲が明確でなく「どっぷり勘定」が目立つと判断。約款の改正で「運賃は貨物運送の対価」と明記したうえで「待機時間料」や「積み込み料」を輸送サービスの料金メニューに盛り込み、トラック事業者と荷主が書面で確認するよう明記する。トラック事業者と荷主の間で業務範囲が明確になれば、物流効率化の効果も見込める。配送先に到着してから荷おろしするまでに生じる待機時間を省略できれば、運転手の働く時間が短くなる可能性がある。荷主が責任を持って荷おろしを担えば、到着直後の商品を円滑に工場へ納入できる。運賃見直しは企業間の配送を対象にしており、

宅配や引越しなどの個人向け業務は含まれない。企業間取引では「荷主側の交渉力が強く、トラック事業者が泣きを見るケースも少なくなくなった」(国交省幹部)とみるからだ。運賃の見直しを図る過程で荷主にコスト負担が生じれば、販売商品の値上げに転嫁する可能性もある。国交省は効率的な物流

網を築くため、年内にも官民連携の協議体を設ける方針。食品や機械などの幅広い業界団体に呼びかけ、効率的なサプライチェーンの構築をめざす。人手不足を背景に複数の業者が連携し始めたが、業界ごとに出荷や配送データが違う問題が出ている。協議体はトラック事業者や荷主が円滑に連携できるよう取引デー

タの標準化などを推進する。

媒体名	日本経済新聞
掲載日	2017. 5. 31
掲載面	1面

トラック運送約款

対象22万社、運賃交渉のベース

約款のポイントは

- ▽対象事業の種類
貨物自動車の運送を行う
- ▽運送の順序
申し込み順に貨物を運送する
- ▽高価品や貴重品
貨幣、紙幣、銀行券、株券など
- ▽運賃
貨物を受け取るまでに収受する
- ▽中止手数料
1 運送契約あたり500円

▽：トラック事業者は貨物自動車運送事業法に基づきトラックの運賃を定めている。その様々な運賃契約のひな型として国土交通省が定めているのが「トラック運送約款」で、これをもとに各事業者は運送を発注する荷主側と運賃交渉にあたる。トラック事業者が約款通りに運賃を定めていない場合、国交省が事業改善命令を出すほか、罰金を科す対象になる可能性がある。大型・小型や「赤帽」など22万社のトラック事業者が約款の対象で、国の見直しにより運賃の取り決めに広範な影響が及ぶ。

▽：運送約款には貨物を引き受けたら料金をなかなから適正に得られないことが問題になっている。国交省は今回の改正でトラック運賃の規定を厳密に定め、不透明な商慣行を改める。

きょうの「ことば」

▽：運送以外に荷造りや検品など「付帯業務」を行う際にも「実際に要した費用を収受する」との決まりが約款にあるが、トラック事業者が荷主から料金をなかなから適正に得られないことが問題になっている。国交省は今回の改正でトラック運賃の規定を厳密に定め、不透明な商慣行を改める。

媒体名	日本経済新聞
掲載日	2017. 5. 31
掲載面	3面

媒体名	日本経済新聞
掲載日	2017. 5. 31
掲載面	15面

物流大手、値上げ追い風

運賃適正化 中小浸透は不透明

政府が進めるトラック運賃の適正化は、大手を追い風にする。物流業界は事業者数が多いこと

から荷主に比べて立場が弱く、これまでサービスの対価を求めにくい雰囲気があったが、交渉が進めやすくなる。だが、料金は荷主と物流会社の力関係で決まる面も大きく、値上げが中小まで浸透するか不透明さも残る。(1面参照)

全日本トラック協会(全ト協)がまとめた運送会社の経営状況調査によると、2015年度は約半数が営業赤字だった。荷主からの運賃引き下げ要請に加え、人手不足に伴う人件費の高騰が経営を圧迫している。危機感を抱いた全ト協などは政府に対して「運賃とそれ以外のサービスの料金を適切に受け取れる仕組みが必要」と求めた。ある運送会社の幹部は今回の政府の方針を「荷主と交渉しやすくなる」と評価する。

物流業界では日本通運が企業向け物流を引き受けている数十万社に対して数%の値上げを求める方針を表明。宅配大手のヤマト運輸も宅配便の基本運賃を平均15%引き上げることを決め、大口顧客とも値上げ交渉を進めるなど、料金見直しの機運が高まっている。

運賃だけでなく待機時間や荷物の積み下ろし作業の対価を得られるようになれば、運転手の給与に還元され、物流業界の人手不足の緩和につながる可能性もある。

だが、値上げ交渉は荷主との力関係で決まる面も大きい。例えば、待機や積み下ろし作業などの時間をどのように正確に把握するかも課題となる。荷主が商品価格などに転嫁すれば、消費者の負担が増える可能性もある。