

令和元年6月25日
自動車局貨物課

7月1日より、トラックドライバーの働き方改革に向けた新制度がスタートします！ ～改正貨物自動車運送事業法の荷主関連部分の施行～

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律により、トラックドライバー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、荷主に対する国土交通大臣による働きかけ等の規定が新設されたところですが、これらの荷主関連部分については、7月1日から施行します。

1. 背景

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、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。

こうした状況を踏まえ、昨年、議員立法により、①規制の適正化、②事業者が遵守できる事項の明確化、③荷主対策の深度化、④標準的な運賃の公示制度の導入を内容とする貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）の改正が行われたところですが、今般、このうち、③の荷主関連部分について施行します。

これにより、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にするための取組を一層推進します。

2. 概要

改正貨物自動車運送事業法のうち、上記1. ③の荷主関連部分について、令和元年7月1日より施行します。

3. 参考（上記1. に記載する③の概要）

（1）荷主の配慮義務の新設

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を新設。

（2）荷主への勧告制度の拡充

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るとともに、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を法律に明記。

（3）違反原因行為をしている疑いがある荷主に対する国土交通大臣による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、荷主所管省庁等と連携して、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」を行う。
- ②荷主が違反原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由がある場合等には、「要請」や「勧告・公表」を行う。
- ③トラック運送事業者に対する荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合には、「公正取引委員会に通知」する。

※違反原因行為の例：荷待ち時間の恒常的な発生、非合理的な到着時刻の設定、重量違反等となるような依頼等

（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 梅田 神崎 伊丹
（TEL：03-5253-8575 FAX：03-5253-1637）

改正貨物自動車運送事業法〈荷主関連部分〉

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

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

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

※「荷主」には着荷主や元請事業者も含まれます。

改正事項

令和元年7月1日から施行

① 荷主の配慮義務が新設されました

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

② 荷主への勧告制度が拡充されました

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

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

(令和5年度末までの時限措置)

- 国土交通大臣は、「違反原因行為」※(トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為)をしている疑いのある荷主に対して、関係省庁と連携して、トラック運送事業者のコンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であることについて理解を求める「働きかけ」を行います。
- 荷主が違反原因行為をしていることを疑うに足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

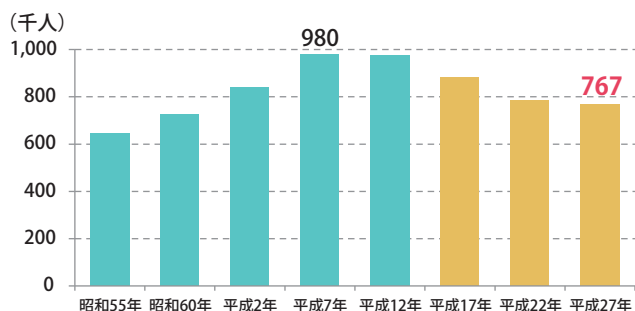
勧告・公表

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**

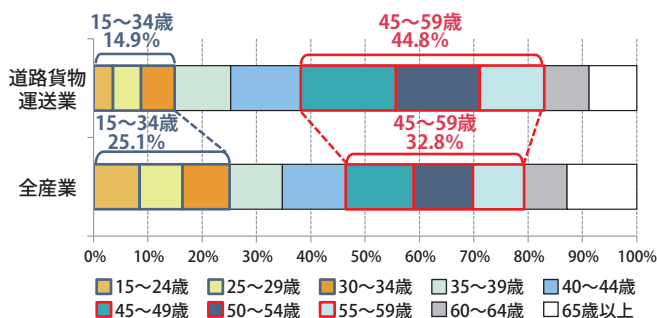
道路貨物運送業における自動車運転従事者数の推移



(出典) 国勢調査を基に作成

トラック運転者は**高齢化**

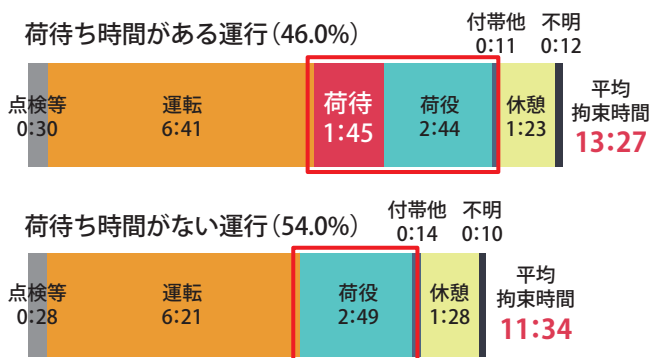
道路貨物運送業と全産業の年齢階級別就業者数構成比比較



(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

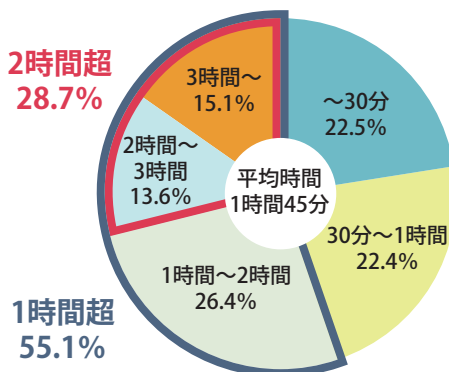
1運行あたりの平均拘束時間とその内訳



(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"> ●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) ●1か月 293時間以内
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"> ●継続 8時間以上
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ●2日平均で、1日あたり 9時間以内 ●2週間平均で、1週間あたり 44時間以内
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ●4時間以内

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。

