

貨物自動車 運送事業法の改正

～トラックドライバーの労働条件改善に向けた制度改正～

監修 国土交通省自動車局貨物課

今回の改正で大きく変わった点は.....

- 十分な規模の自動車車庫を有すること、社会保険等の保険料を納付していること、十分な損害賠償の支払能力を有することが法令上 義務化 されました
→ 本編「ポイント1 事業者が遵守すべき事項の明確化」
- 車両の増減車については事前届出から 一定の要件にあてはまる場合は認可が必要 となりました
→ 本編「ポイント2 規制の適正化」
- 新規に参入する場合の 事業許可の基準が明確化 され、また、法令違反者の処分逃れ等を排除するための 欠格事由が追加 されました
→ 本編「ポイント2 規制の適正化」
- トラック事業者が法令を守って仕事ができるよう、荷主も必要な配慮をすることが義務化 されるとともに、トラックドライバーの働き方改革・法令遵守と労働条件の改善が進められるよう、国土交通大臣が荷主へ働きかけられるようになりました
→ 本編「ポイント3 荷主対策の深度化（発・着荷主、元請けも含む）」
- 必要なコストを賄って事業を運営する際の参考となる 「標準的な運賃」 を国土交通大臣が定めて公表できるようになりました
→ 本編「ポイント4 標準的な運賃の告示制度の導入」

◆ 概要	3
◆ ポイント 1 事業者が遵守すべき事項の明確化	5
(1) 輸送の安全に係る義務の明確化	5
① トラックの定期的な点検・整備の実施等	5
(2) 事業の適確な遂行のため守るべき義務の新設	6
① 車庫の整備・管理	6
② 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付	7
◆ ポイント 2 規制の適正化	8
(1) 約款の認可基準の明確化	8
① 適正運賃及び料金の収受	8
(2) 事業許可の基準の明確化	9
① 事業計画の変更	9
② 安全性確保	12
③ 事業の継続遂行のための計画	13
④ 事業の継続遂行のための経済的基礎	14
(3) 欠格期間の延長等	15
① 欠格期間の延長	15
② 処分逃れのための自主廃業を行った者の参入制限	16
③ 密接関係者が許可の取消処分を受けた者の参入制限	17
◆ ポイント 3 荷主対策の深度化（発・着荷主、元請けも含む）	18
(1) 荷主の配慮義務の新設	18
① 荷主の必要な配慮に関する責務規定	18
(2) 荷主勧告制度（既存）の強化	18
① 荷主勧告制度の対象追加と荷主名の公表規定	18
(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	20
① 違反原因行為の疑いのある荷主への国土交通大臣による働きかけ等	20
◆ ポイント 4 標準的な運賃の告示制度の導入	21
(1) 標準的な運賃の告示制度の導入	21
① 標準的な運賃の告示	21
◆ 貨物自動車運送事業法 改正箇所関係法令体系	22

貨物自動車運送事業法の改正

～トラックドライバーの労働条件改善に向けた制度改正～

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・法令遵守と労働条件の改善が進められるようにするため、貨物自動車運送事業法（以下「法」という。）、同事業法施行規則（以下「施行規則」という。）、貨物自動車運送事業輸送安全規則（以下「輸送安全規則」という。）等の改正が行われました



改正 ポイント1 事業者が遵守すべき事項の明確化

(1) 輸送の安全に係る義務の明確化

- トラックの点検や整備をしっかりと定期的に行わなければいけません

(2) 事業の適確な遂行のため守るべき義務の新設

- 車庫をしっかりと整備して、健康保険料などは法令に従って必ず納付しなければいけません



改正 ポイント 2 規制の適正化

(1) 約款の認可基準の明確化

- 本来の運送業務とは別に、客先での荷待ちや追加的な作業がどのくらい発生しているのか「見える化」し、待機時間料、積込・取卸料など料金をしっかり受け取れるようにしなければいけません

(2) 事業許可の基準の明確化

- トラックの点検や整備によって安全性を確保し、十分な広さの車庫や資金を備えなければいけません
また、車両台数に関わる事業計画を変更する時には届出又は認可を受けなければいけません

(3) 欠格期間の延長等

- 法令に違反して事業許可を取り消されたり、処分から逃れるために自主廃業したりした場合などで、新たに事業許可を受けることができるようになるまでの年数が長くなりました



改正 ポイント 3 荷主対策の深度化（発・着荷主、元請けも含む）

(1) 荷主の配慮義務の新設

- トラック事業者が法令を守って仕事ができるよう、荷主も必要な配慮をすることが義務付けられました

(2) 荷主勧告制度（既存）の強化

- トラック事業者（軽自動車を使う事業者も含む）が法令違反をして、荷主にも原因がある場合には荷主名も公表され、法令違反行為を犯さずに済むよう荷主と交渉しやすくなりました

(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

- 荷主に対して、一定の場合に国土交通大臣が関係行政機関と協力して働きかけ等を行うことができるようになりました



改正 ポイント 4 標準的な運賃の告示制度の導入

(1) 標準的な運賃の告示制度の導入

- 必要なコストを賄って事業を運営する際の参考となる標準的な運賃を国土交通大臣が定めて公表できるようになりました



事業者が遵守すべき事項の ポイント1 明確化

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

■ トラックの点検や整備をしっかりと定期的に行わなければいけません

① トラックの定期的な点検・整備の実施等

全事業者

・法 第17条
・輸送安全規則 第3条の2～4、第6条、第34条

トラックの定期的な点検・整備の他、トラックの安全性を確保するために必要なことを国の定める基準に沿って行わなければならないことが**法律上明確化**されました。



国の定める基準とは.....

- 道路運送車両法に従って保安基準に適合するようトラックを維持すること
- トラックの構造、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・整備をすること
- 点検・整備をした時には、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
- トラックの使用の本拠（※）ごとに、点検・清掃のための施設を設けること
 - ※ 自動車の使用者の拠点のことで、ナンバープレートの地名と対応しています。車検証の「使用の本拠の位置」という欄に記載されています。
- 道路運送車両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



(2) 事業の適確な遂行のため守るべき義務の新設

- 車庫をしっかりと整備して、健康保険料などは法令に従って必ず納付しなければいけません

①車庫の整備・管理

全事業者

・法 第24条の4
・施行規則 第14条

保有する全てのトラックを収容し、そのトラック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らないことが、**法律上明確化**されました。

【参考】事業許可の際に審査される内容（後掲 P.13参照）

- 原則として営業所に併設してあること
- トラックと車庫の境界やトラック同士の間隔を50cm以上確保し、全ての車両を収容できるものであること
- 車庫として使用されない部分と明確に区別されていること **(写真確認)**
- 使用権原を有していること
- 賃貸物件の場合、**2年以上(あるいは自動更新)の賃貸借契約**が結ばれていること
- 都市計画法等関係法令の規定に反しないこと
- 前面道路については、車両制限令に適合すること

等



②健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

全事業者

・法 第24条の4
・施行規則 第14条

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いことが、**法律上明確化**されました。

【参考】事業許可の際に審査される内容（後掲 P.14 参照）

- 納付義務のある保険料などの支払能力
 - ・健康保険法、厚生年金保険法、労働者災害補償保険法、雇用保険法によって納付義務のある社会保険料や労働保険料を支払う能力があること
- 貨物の運送に関する損害賠償の支払能力
 - ・自動車損害賠償責任保険または自動車損害賠償責任共済に加入すること
 - ・トラック台数が100台以下の事業者は一般自動車損害保険（任意保険）などに加入すること
 - 対人：限度額無制限のもの
 - 対物：**限度額200万円以上のもの**
 - ・危険物を輸送する場合は、対応する適切な保険へ加入すること



ポイント2 規制の適正化

施行日：令和元年11月1日

(1) 約款の認可基準の明確化

- 本来の運送業務とは別に、客先での荷待ちや追加的な作業がどのくらい発生しているのか「見える化」し、待機時間料、積込・取卸料など料金をしっかり受け取れるようにしなければいけません

①適正運賃及び料金の收受

全事業者

・法 第10条
・施行規則 第12条
・通達国自貨第37号 5. (4)

「運送約款」には、運送の対価としての「運賃」と運送以外のサービス（客先での荷待ちや荷役作業など）の対価としての「料金」を区別して受け取ることが明確に書かれていなければいけません。

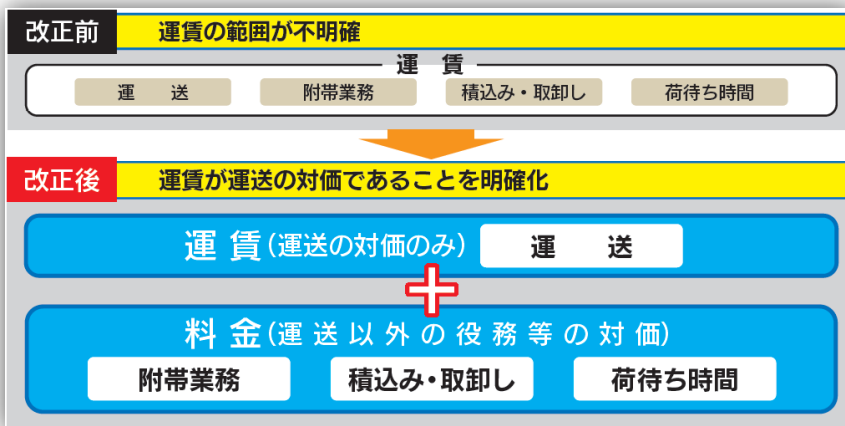
※令和元年10月31日までに約款の認可を受けている事業者が、運賃と料金の区別が不明確な約款を使用している場合については、平成29年11月に改正された標準運送約款や運賃と料金の区別を明確にした独自約款への移行が推奨されています。



平成29年11月に、標準運送約款（運送約款のひな形）が改正され、運賃と料金の区別などが明確化されています。

【運賃と料金の区別について】

「仕事の性質上、運賃及び料金を区別して受け取ることが困難」と国土交通大臣が認める場合（宅配便、霊柩等）は例外となります



(2) 事業許可の基準の明確化

- トラックの点検や整備によって安全性を確保し、十分な広さの車庫や資金を備えなければいけません
また、車両台数に関わる事業計画を変更する時には届出又は認可を受けなければいけません

①事業計画の変更

全事業者

- ・施行規則 第6条
- ・通達国自貨第37号 4.(2)
- ・通達国自貨第39号 4.(6)
- ・通達国自貨第40号

各営業所に配置するトラック台数を変更する場合、改正前は事前に届出を行うだけでしたが、改正後は国の定める基準に適合しないおそれがある場合、変更の認可を受けなければならなくなります。



認可を受けなければならなくなったのは・・・

- 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
- 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
 - ・密接関係者（P.17参照）が許可の取消しを受け5年を経過しない者である場合
 - ・変更に係る営業所の行政処分の累積違反点数が12点以上である場合
 - ・変更に係る営業所が、申請日前1年間に地方実施機関が行う巡回指導で「E」評価を受けている場合
- 一定の規模以上の増車（P.10参照）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か月前時点の営業所の配置車両数の30%以上であり、かつ、11台以上である場合

PIIの基準によって
審査されます



車両の減車または増車について、車両数によって届出で済む例と認可を受ける必要のある例

(1) 最低車両数（5両）を下回る場合（霊柩、一般廃棄物、島しょは除く）

例① 10両→7両（3両減車）の場合・・・届出

例② 10両→3両（7両減車）の場合・・・認可申請
※減車により最低車両数を下回る場合は、原則として認可されません。

例③ 3両→6両（3両増車）の場合・・・届出

例④ 3両→4両（1両増車）の場合・・・認可申請

(2) 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両以上である場合（※増車する車両数とは、今回変更する数と3ヶ月以内に増加した数を合算した数をいいます。）

例⑤ 10両→12両（2両増車）の場合 = 20%・・・届出（30%未満）

例⑥ 10両→15両（5両増車）の場合 = 50%・・・届出（30%以上だが10両以下）

例⑦ 37両→48両（11両増車）の場合 = 29%・・・届出（11両以上だが30%未満）

例⑧ 36両→47両（11両増車）の場合 = 30%・・・認可申請（30%以上かつ11両以上）



法令遵守が十分でないおそれがある場合の増車や一定の規模以上の増車、
 その他事業規模の拡大となる申請を行おうとする場合、以下の基準で審査されます！

・通達国自貨第37号 4. (6)

◎申請に係る営業所について

- 申請日前3か月間または申請日以降に、地方実施機関が行う巡回指導で「E」評価を受けていないこと（※）
 ※営業所の新設を行う場合は、申請地を管轄する地方運輸局管内における全ての営業所について
 ※巡回指導により指摘を受けた全ての項目について改善報告を行っている場合を除く
- 申請日前3か月間または申請日以降に、自らの責による重大事故を発生させていないこと

◎申請地を管轄する運輸支局管内で

- 非常勤の役員も含めて申請日前6か月間（悪質な違反は1年間）または申請日以降に、行政処分を受けていないこと
- 原則として、全てのトラックの自動車検査証の有効期間が切れていないこと（※）
 ※特別な事情がある場合を除く

◎全社的に

- 事業報告書、事業実績報告書、運賃・料金の届出について、報告・届出義務違反がないこと
- 運送の対価としての「運賃」と運送以外のサービスの対価としての「料金」を区別して受け取ることが明記されている約款を使用していること



【重大事故とは】

10台以上の自動車の衝突又は接触を生じたもの、死者又は重傷者を生じたもの、10人以上の負傷者を生じたもの、鉄道車両と衝突・接触したもの等を指します。

自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令）第2条で定められています。

②安全性確保

全事業者

・法 第6条
 ・施行規則 第3条の4
 ・通達国自貨第37号 1. (7)

事業の計画が、過労運転の防止などに加えて、トラックの安全性も確保することができる内容になっているか、**審査基準が一部詳細化**されました。



こんな内容が審査されます！

●トラックの運行管理の体制

- ・トラックの台数や事業計画に応じたトラックドライバーを常に確保すること
- ・「貨物自動車運送事業輸送安全規則」で定められるトラックの台数に応じた人数の常勤の運行管理者を確保すること
- ・運行管理に関する指揮命令系統が明確であること

●トラックドライバーの休憩または睡眠のための施設

- ・乗務員が有効に利用できる適切な施設であること **(写真確認)**
- ・睡眠を与える必要がある場合は、同時に睡眠をとるトラックドライバー1人あたり2.5m²以上の広さであること
- ・原則として営業所または車庫に併設してあること
- ・使用権原を有していること
- ・**賃貸物件の場合、2年以上(あるいは自動更新)の賃貸借契約が結ばれていること**
- ・都市計画法等関係法令の規定に反しないこと

●トラックの点検と整備の体制

- ・「道路運送車両法」で定められる常勤の整備管理者を確保すること
 (5台以上で1人、貨物軽自動車運送事業では10台以上で1人)
- ・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

●上記の他、輸送の安全を確保するために必要な事項

等



等



③事業の継続遂行のための計画

全事業者

- ・法 第6条
- ・施行規則 第3条の5
- ・通達国自貨第39号 1. (1)、(4)

事業の計画が、事業を継続して遂行することができるように、車庫の規模などが適切な内容になっているか、**審査基準が一部詳細化**されました。



こんな内容が審査されます！

●営業所

- ・規模が事業計画に応じた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（写真確認）
- ・使用権原を有していること
- ・**賃貸物件の場合、2年以上（あるいは自動更新）の賃貸借契約が結ばれていること**
- ・都市計画法等関係法令の規定に反しないこと



等

●トラックの種別ごとの台数

- ・営業所ごとに配置するトラックの数は種別（普通自動車）ごとに5台以上であること
- ・リース車両の場合、1年以上のリース契約が結ばれていること



●車庫

- ・原則として営業所に併設してあること
- ・トラックと車庫の境界やトラック同士の間隔を50cm以上確保し、全ての車両を収容できるものであること（**写真確認**）
- ・車庫として使用されない部分と明確に区別されていること
- ・使用権原を有していること
- ・**賃貸物件の場合、2年以上（あるいは自動更新）の賃貸借契約が結ばれていること**
- ・都市計画法等関係法令の規定に反しないこと
- ・前面道路については、車両制限令に適合すること



●上記の他、事業を継続して遂行するために必要な事項

- ・法 第6条
- ・施行規則 第3条の6
- ・通達国自貨第37号 1. (8)～(9)
- ・通達国自貨第39号 1. (8)～(10)、その他

④事業の継続遂行のための経済的基礎

全事業者

事業の計画が、事業を継続して遂行することができるように、経済的基礎やその他の能力などが適切な内容になっているか、**審査基準が一部詳細化**されました。



こんな内容が審査されます！

- 事業を適確に遂行するために必要な資金計画
 - ・必要な資金の見積りが適切なものであること (※)
 - ※特に以下の費用については改正前に比べて、見積りの必要な期間が延長されています
 - 人件費、燃料費、油脂費、修繕費 2か月分 (改正前) → **6か月分 (改正後)**
 - 車両費、施設購入・使用料 6か月分 (改正前) → **12か月分 (改正後)**
 - ・自己資金が事業許可されるまでの間、**常時確保**されていること
- 納付義務のある保険料などの支払能力
 - ・健康保険法、厚生年金保険法、労働者災害補償保険法、雇用保険法によって納付義務のある社会保険料や労働保険料を支払う能力があること
- 貨物の運送に関する損害賠償の支払能力
 - ・自動車損害賠償責任者保険または自動車損害賠償責任共済に加入すること
 - ・トラック台数が100台以下の事業者は一般自動車損害保険 (任意保険) などに加入すること
 - 対人：限度額無制限のもの **対物：限度額200万円以上のもの**
 - ・危険物を輸送する場合は、対応する適切な保険へ加入すること
- 事業を適確に遂行するために必要な法令知識
 - ・事業許可の申請者とその法人の役員が、事業の遂行に必要な法令知識を有し、遵守すること (※)
 - ※常勤の役員について申請日前3か月 (悪質な違反は6か月) 行政処分を受けていないこと (改正前)
 - 非常勤の役員も含めて申請日前6か月 (悪質な違反は1年) 行政処分を受けていないこと (改正後)**
 - ・申請後に実施する法令試験を受験し、合格基準を満たしていること
- 上記の他、事業を継続して遂行するために必要な能力に関する事項



等



(3) 欠格期間の延長等

- 法令に違反して事業許可を取り消されたり、処分から逃れるために自主廃業したりした場合などで、**新たに事業許可を受けることができるようになるまでの年数が長くなりました**

① 欠格期間の延長

法令違反者等

- ・法 第5条
- ・施行規則 第3条の2～3
- ・通達国自貨第37号 1. (12)

法令に違反するなどして「事業許可の取消」を受けた場合、これまでは事業に再参入することができない期間（これを欠格期間といいます）が2年間でしたが、改正後は**5年間**、事業を行うことができなくなりました。

- ※運行管理者資格者証の返納を命じられてから再交付できるようになるまでの期間も同様に2年から5年へ延長されています
- ※道路運送法等でも近年同様の改正が実施されています



【事業許可の取消とは】

法令に違反してトラックの使用停止が命じられると、その使用停止の日数10日車（1日車は1台を1日）までごとに違反点数が1点加算され、3年間の累積違反点数が80点を超えたり、違反が悪質だったりした場合には事業許可が取り消され、事業を行うことができなくなります。



(イメージ)

処分に関する聴聞を行うか否か決定される予定日の通知

処分に関する聴聞の通知

参入不可期間 (2年→5年)

赤字: 改正後
青字: 改正前

法令違反

許可取消

取消しの日から2年

取消しの日から5年

②処分逃れのための自主廃業を行った者の参入制限

法令違反者等

・法 第5条
・施行規則 第3条の2～3

処分逃れを目的に自主的な廃業を行った場合は、「事業許可の取消」を受けな
いたため、改正前はすぐに事業に再参入することができましたが、改正後は「事業
許可の取消」と同じように5年間、新たに事業許可を受けることができなくな
りました。

また、改正前は廃業の届出を事後提出することになっていましたが、改正後は
廃業の30日前までに届出を提出しなければならなくなりました（休止の場合も
同様です）。



【欠格事由とは】

貨物自動車運送事業の許可を受けることができなくなる条件のこ
とを欠格事由といいます。
法第5条で定められています。



(イメージ)

参入不可期間として設定 (5年)

赤字: 改正後
青字: 改正前

処分に関する聴聞を
行うか否か決定される
予定日の通知 (※)

処分に関する
聴聞の通知

取消しを受けないため、すぐ参入可能

届出の日から5年

法令違反

自主的に廃業 (届出)

許可取消ができない

※今回の改正で、処分に関する聴聞を行うか否か決定される予定日（これを聴聞決定予定日といいます）は立入検査から10日以内に、
立入検査から60日以内の日が通知されることが定められました。当然、この通知より前に自主廃業を行っても処分逃れとみなされます。

③密接関係者が許可の取消処分を受けた者の参入制限

法令違反者等

・法 第5条
・施行規則 第3条の2～3
・通達国自貨第37号 1. (12)

親会社、グループ会社、子会社などのいわゆる「**密接関係者**」が**5年以内に「事業許可の取消」を受けている場合**、新たに事業許可を受けることができなくなります。



【密接関係者とは】

事業許可を受けようとする者と密接な関係を有する者を密接関係者といいます。密接関係者にあたる具体的な条件は、以下のとおりです。

密接関係者

- 議決権の過半数を所有している
(株式会社の場合)
- 資本金の1/2を超える額を出資している
(持分会社(※)の場合)
※合同会社、合資会社、合名会社のこと
- 事業方針の決定について、上記と同等以上の支配力を有している
(株主の構成が似ている等)

親会社



グループ会社

子会社など



荷主対策の深度化

(発・着荷主、元請けも含む)

施行日：令和元年7月1日

(1) 荷主の配慮義務の新設

- トラック事業者が法令を守って仕事ができるよう、荷主も必要な配慮をすることが義務付けられました

① 荷主の必要な配慮に関する責務規定

荷主等

・法 第63条の2

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。



(2) 荷主勧告制度（既存）の強化

- トラック事業者（軽自動車を使う事業者も含む）が法令違反をして、荷主にも原因がある場合には荷主名も公表され、法令違反行為を犯さずに済むよう荷主と交渉しやすくなりました

① 荷主勧告制度の対象追加と荷主名の公表規定

全事業者

・法 第64条
・通達国自貨第102号

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、また、荷主勧告が行われた時にはその荷主名が公表されることが法律に明記されました。



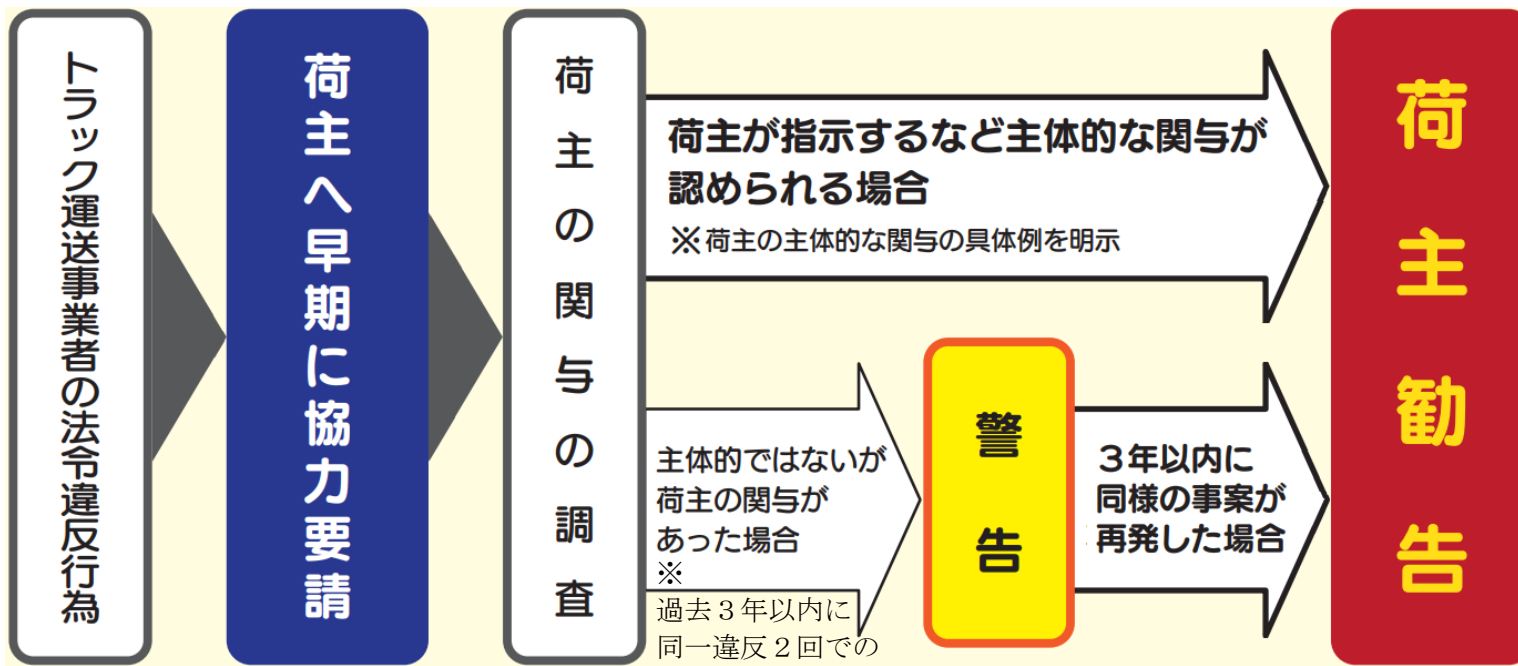


荷主勧告制度 (既存) とは

トラック事業者による以下の法令違反行為に対し行政処分が行われる場合に、それが荷主の行為に起因するものと認められる時は、国土交通大臣がその荷主に対し、再発防止のための適切な措置を執ることを協力要請、警告、勧告するものです。法第64条で定められています。



- ドライバーの労働時間のルール違反 → 過労運転防止措置義務違反
- 道路法 (車両制限令) 違反 → 車両の総重量、軸重等の一般的制限値又は許可値を超える車両の運行
- 道路交通法違反 → 過積載運行、速度超過等 など



※ 荷主の主体的な関与の具体例を明示
 ※ 過去3年以内に同一違反2回での協力要請に加え、違反種別等にかかわらず5回の協力要請を受けた場合も追加 (令和元年11月1日)

(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

- 荷主に対して、一定の場合に国土交通大臣が関係行政機関と協力して働きかけ等を行うことができるようになりました (必要に応じて国の相談窓口にご相談ください)

国土交通省 「適正取引相談窓口」 URL → https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000004.html
 「意見等の募集窓口」 URL → https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000043.html

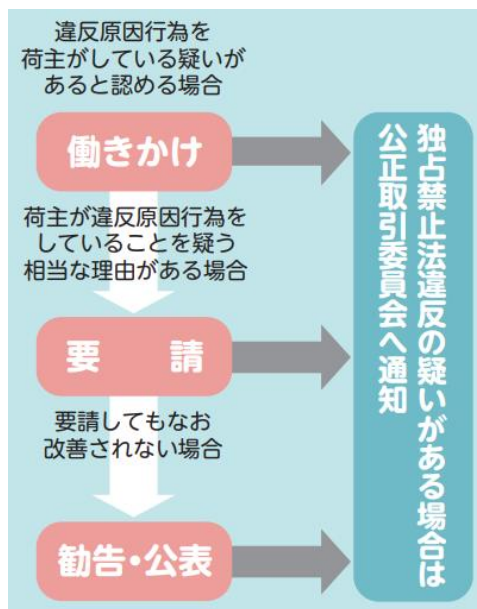
全事業者

・法 附則第1条の2

①違反原因行為の疑いのある荷主への国土交通大臣による働きかけ等

違反原因行為 (※) をしている疑いのある荷主に対して、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」を行います。

※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



※違反原因行為の例

<p>荷待ち時間の恒常的な発生</p> <p>ええ～ またですか 悪いね～ もう少し待ってて 改善してくださいってお願いしたのに～</p>	<p>非合理的な到着時刻の設定</p> <p>高速代をくれないと間に合わないよ～ 3時までに雇ってね 時間厳守だよ</p>	<p>重量違反等となるような依頼</p> <p>はい～ 重量オーバーになるかもしれないけどこれも頼むよ 断れないし仕方ない</p>
<p>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</p>	<p>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</p>	<p>積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</p>

施行日：公布日（平成30年12月14日）から起算して2年を超えない範囲内において政令で定める日
※令和5年度末までの時限措置

(1) 標準的な運賃の告示制度の導入

- 必要なコストを賄って事業を運営する際の参考となる標準的な運賃を国土交通大臣が定めて公表できるようになりました

①標準的な運賃の告示

全事業者

・法 附則第1条の3

必要なコストを賄って事業を運営することで、トラックドライバーの労働条件を改善するとともに、トラック事業者の健全な運営を確保し、その働きを維持向上するため、**標準的な運賃(※)**を**国土交通大臣が定め、告示**できるようになります。

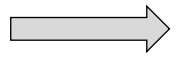
※能率的な経営の下における適正な原価及び適正な利潤を基準として定められます



(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
 (運転者の労働条件の改善・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

貨物自動車運送事業法 改正箇所関係法令体系

【貨物自動車運送事業法】 (平成元. 12. 19 法律第83号)

- 第5条 (欠格事由)
- 第6条 (許可の基準)
- 第10条 (運送約款)
- 第17条 (輸送の安全)
- 第19条 (運行管理者資格者証)
- 第24条の4 (事業の適確な遂行)
- 第32条 (事業の休止及び廃止)
- 第33条 (許可の取消し等)
- 第35条 (特定貨物自動車運送事業)
- 第36条 (貨物軽自動車運送事業)
- 第37条 (第二種貨物利用運送事業者に関する特則)
- 第63条の2 (荷主の責務)
- 第64条 (荷主への勧告)
- 第76条
- 第79条
- 〈附則〉
- 第1条の2 (違反原因行為への対処)
- 第1条の3 (標準的な運賃)

【貨物自動車運送事業法施行規則】 (平成2. 12. 1 運輸省令第21号)

- 第2条 (事業計画)
- 第3条 (添付書類)
- 第3条の2 (法第五条第三号の国土交通省令で定めるもの等)
- 第3条の3 (聴聞決定予定日の通知)
- 第3条の4 (輸送の安全の審査)
- 第3条の5 (法第六条第二号の国土交通省令で定める事項)
- 第3条の6 (事業の遂行能力の審査)
- 第6条 (事業計画の変更の届出)
- 第12条 (法第十条第二項第三号の国土交通省令で定める特別の事情がある場合)
- 第14条 (法第二十四条の四第一項の国土交通省令で定める事項)
- 第21条の2 (輸送の安全の審査)
- 第21条の3 (法第三十五条第三項第二号の国土交通省令で定める事項)
- 第21条の4 (事業の遂行能力の審査)
- 第22条 (添付書類)
- 第25条の2 (法第三十五条第六項において準用する法第二十四条の四第一項の国土交通省令で定める基準)
- 第33条の2 (法第三十六条第二項において準用する法第二十四条の四第一項の国土交通省令で定める基準)
- 第35条 (特定第二種貨物利用運送事業者に関する準用)
- 第42条 (権限の委任)

【貨物自動車運送事業輸送安全規則】 (平成2. 7. 30 運輸省令第22号)

- 第3条の2 (点検整備)
- 第3条の3 (点検等のための施設)
- 第3条の4 (整備管理者の研修)
- 第6条 (自動車車庫の位置)
- 第34条 (特定第二種貨物利用運送事業者に関する準用)

【国土交通省通達 国自貨第37号】(令和元. 8. 1)
「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許可及び事業計画変更認可申請等の処理について」の一部改正について

【国土交通省通達 国自貨第38号】(令和元. 8. 1)
「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許可及び事業計画変更認可申請等の処理方針について」の一部改正について

【国土交通省通達 国自貨第39号】(令和元. 8. 1)
「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許可及び事業計画変更認可申請等の処理について」の細部取扱について

【国土交通省通達 国自貨第40号】(令和元. 8. 1)
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

【国土交通省通達 国自貨第102号】(令和元. 11. 1)
「荷主勧告事務の細部取扱い等について」の一部改正について