

令和3年1月

荷主関係団体各位

中部運輸局静岡運輸支局長



静岡県警察本部交通部長



静岡労働局長



## トラック運送事業の輸送秩序確立に関する協力について（お願い）

平素は運輸・警察・労働行政に格別の御理解と御協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、トラック輸送は、国内貨物輸送量（トン数）の90%以上を占め、産業活動や国民生活に欠くことのできない基幹産業である一方、ひとたびトラックによる交通事故が発生してしまうと重大な被害を生じさせる恐れが高く、その防止に向け、トラック運送事業者及び荷主等、関係する企業が一体となって取り組む必要があります。

トラック運転者の長時間労働による過労運転、ブレーキ性能の低下等を招く過積載や速度超過等は、重大事故に直結するものであり、この防止のためにはトラック運送事業者のみならず、荷主の御理解と御協力が不可欠です。

特に長時間労働については、トラック運送事業においては、全産業の中でも総労働時間が長く、荷主都合による手待ち時間の増加などの実態があり、トラック運送事業者のみの努力で長時間労働を改善することが困難であることから、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進める必要があります。

また、近年、トラック運送事業に係る規制緩和に伴い価格競争が激化した結果、運転者の賃金低下、さらには労働力不足が生じ、このことが長時間労働を助長させているとの指摘もあり、この悪循環を是正するためには、運賃・料金の適正化が喫緊の課題となっています。

このため、トラック運送事業の輸送秩序確立のために別紙の各事項について御理解をいただくとともに、貴団体発行の機関誌（紙）への掲載等による広報、会合等における貴団体傘下の事業場への周知につきまして、特段の御配慮を賜りますようお願い申し上げます。

貴団体におかれましては、この趣旨を十分に御理解の上、交通事故の防止により一層の御尽力を賜りますよう、併せてお願い申し上げます。

## 1 長時間労働による過労運転の防止について

運転者の長時間労働は、疲労の蓄積をもたらす健康障害や、過労運転につながる要因となり、重大な交通事故を招く原因となります。

このため、トラック運送事業者には、労働基準法のほか、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（労働省告示）、「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」（国土交通省告示）により以下の遵守が求められています。

項目	告示の内容	
拘束時間の限度 (労働時間+休憩時間)	1か月	原則 293時間
	1日	原則 13時間
休息期間	継続8時間以上	
運転時間の限度	2日平均 1日当たり	9時間
	2週平均 1週当たり	44時間
連続運転時間の限度	4時間以内	
	運転4時間以内に30分以上の休憩等、又は、運転4時間以内に1回10分以上 計30分以上の分割休憩等を付与すること	
休日労働の限度	2週間に1回	

また、平成31年4月に公布された働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律により労働基準法が改正され、平成31年4月から時間外労働の上限規制が順次施行されており、現在適用が猶予されている自動車運転業務においても令和6年4月以降は時間外労働の上限が年間960時間に規制されることから、これに向けた労働時間削減の取組が重要となっています。

一方、国においては、平成27年から学識経験者、荷主、トラック運送事業者、行政機関（厚生労働省、国土交通省）などにより構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央と各都道府県に設置し、実態調査・パイロット事業・長時間労働改善ガイドラインの策定等を行うことにより、長時間の抑制とその定着に取り組んでおります。（国土交通省のホームページ（[http://www.mlit.go.jp/jidosha\\_tk4\\_000022.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha_tk4_000022.html)）に同協議会の情報を掲載しておりますので、参考に御覧ください。）

このため、荷主の皆様におかれても、計画的・合理的な発注、適正な運行時間を見込んだ輸送時間の確保、荷受け・荷卸時の手待ち時間の短縮に努めることにより、運転者の長時間労働による過労運転の防止に御協力ください。（厚生労働省のホームページ（<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/>）にトラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイトを掲載しておりますので、参考に御覧ください。）

また、荷の到着時刻の指定等に際しては、トラック運送事業者における安全運行のため、ゆとりある輸送時間の確保に御配慮されますようお願いいたします。

## 2 過積載運行等の防止について

トラックの過積載運行は、ブレーキ性能の低下、衝突時の衝撃力の増大、バランスを崩しやすい走行状態等から重大事故を招くこととなる悪質かつ危険な違反行為です。また、過積載車両による運行は環境への悪影響や道路損壊につながるなど社会的影響が大きく、こうした状況はトラック運送事業の信頼性を損ない、ひいてはその経営基盤を揺るがすこととなります。

このような過積載運行等の違反行為を行った者に対しては厳正な処分により対処していますが、荷主との取引関係をも視野に入れた環境整備も必要であり、道路交通法では、荷主等に対する「警察署長の過積載再発防止命令」措置等も規定されているところです。

違反行為の防止に当たっては、トラック運送事業者の更なる自覚を求めることが重要ですが、

一方で荷主の皆様の御理解と御協力が不可欠と考えており、十分な御配慮をお願いします。

### 3 トラックの運賃・料金について

費用負担のない荷役作業や輸送原価を下回る低運賃での運送依頼は、運送事業者にとって無理な運行を行わせることとなり、運転者の安全管理及び安全運行等をおろそかにさせ、交通事故等の災害を誘発させる行為につながりかねません。

交通事故、労働災害防止のためにも適正な運賃料金での運送依頼を行うよう御理解をお願いします。

なお、国においては、平成29年8月に「標準貨物自動車運送約款」「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」等を一部改正し、荷待ちに対する対価を「待機時間料」、発地又は着地における積込み又は取卸しに対する対価を「積込み料」及び「取卸し料」と規定する等、「料金」と運送の対価である「運賃」との明確化を図るとともに、トラック運送事業がその機能を持続的に維持していくにあたって、法令を遵守しながら運営を行っていく際の参考として、令和2年4月に「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃」を告示しています。

### 4 「ホワイト物流」推進運動について

「ホワイト物流」推進運動は、深刻化が続く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とし、トラック輸送の生産性向上・物流の効率化や女性や60代以上の運転者等も働きやすい、より「ホワイト」な労働環境の実現に取り組む運動です。取組方針、法令遵守への配慮等を内容とする自主行動宣言の提出・公表・実施を通じて運動に参加することができます。なお、賛同いただいた企業名を公表していきます。参加される場合は「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト (<http://white-logistics-movement.jp>) で御確認をお願いします。

### 5 その他

#### (1) 白ナンバーの自家用トラック利用の排除について

白ナンバーの自家用トラックで他人の貨物を有償で運送することは、法律で禁止されています。

貨物の運送依頼については、厳しい運行管理と車両管理の下、安全、確実に効率的な輸送を事業の基本としている許可運送事業者を御利用ください。

#### (2) 駐車違反の防止について

平成18年の道路交通法の一部改正により放置駐車違反については、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置き、短時間の違反であっても取締りが行われております。

1台1台の駐車時間は短時間でも、そのような駐車が横行すれば、交通の大きな妨げとなるほか交通事故の原因にもなります。

また、放置違反金納付命令を繰り返し受けた常習者には、公安委員会から一定期間の車両使用制限命令が行われることになっております。

荷主の皆様には、トラックが駐車できる駐車場を確保するなど、トラック運送事業者が荷下ろしの順番待ち等による駐車違反を発生させないよう御配慮をお願いします。

#### (3) 労働災害の防止について

トラック運送事業における労働災害は、約70%が荷役作業時のもので、その発生場所の約70%が荷主、配送先、元請事業者等です。

また、荷役作業における死亡災害では、①墜落・転落、②荷崩れ、③フォークリフト使用時の事故、④無人暴走および⑤トラック後退時の事故の荷役5大災害が約80%を占めています。

このため、荷主の皆様におかれても、「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」に基づき、トラック運送事業者との安全衛生協議会の設置、トラックの荷台からの墜落防止措置等荷役災害の防止に取り組んでいただきますようお願いいたします。