

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

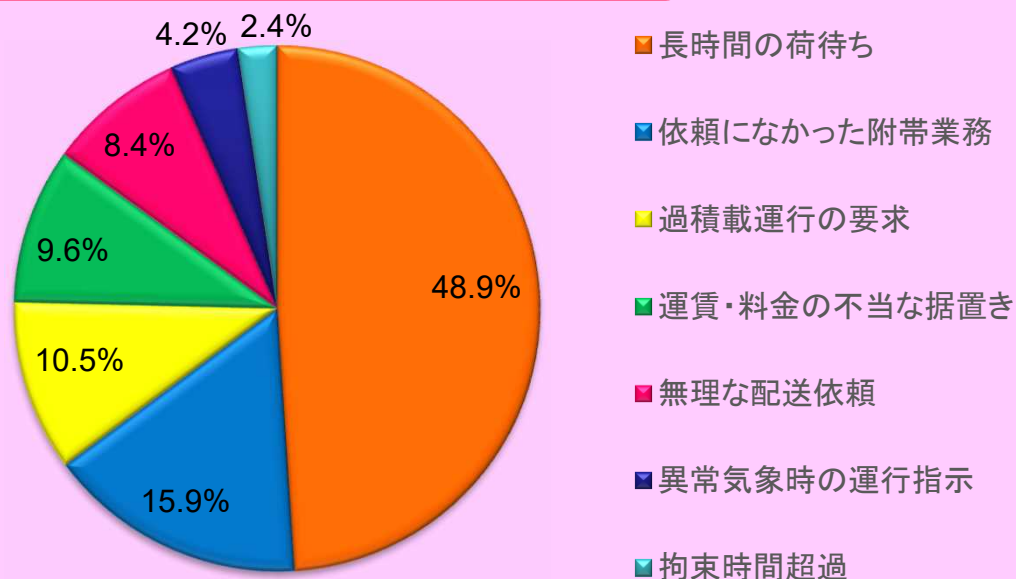
要 請

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)

○違反原因行為:長時間の荷待ち

(製造業・発荷主) ～中部運輸局管内

○ 令和3年1月に「働きかけ」、令和4年8月に「要請」を実施

《「働きかけ」後の相談者からの申告内容》

- 昼過ぎから待機しているが、夕方18時ころの積込になるのが常。
- 積込待ちがかなり長くて、お昼に受付しても夜7時になる。

～ 国土交通省において調査を実施し、情報との整合性を確認

○ 発荷主において、改善計画に基づいた各種取組(「入構時間の指定」「出荷口の増設」「搬送先付近の倉庫を『中継地点』として活用」など)を実施した結果、「1時間以上の待機台数比率」は大幅改善。

引き続き、業界及び客先に対する「オーダーの早期化」への働きかけの強化を継続

(倉庫業・発着荷主) ～関東運輸局管内

○ 令和4年7月に「働きかけ」、令和5年2月に「要請」を実施

《「働きかけ」後の相談者からの申告内容》

- 受付後、2時間半以上荷待ちがあり、現在も待っている。
- 朝8時過ぎに受付したにも関わらず、12時現在も呼ばれない。

○業務体制として、「積卸時間(～14:00)」と「積込時間(14:00～)」とを分けており、積卸時間帯には積込みはできない状況であったところ、体制の変更を含め、改めて改善計画の策定に着手

○違反原因行為:長時間の荷待ち

(製造業・発荷主) ～四国運輸局管内

○ 令和5年5月に「要請」を実施

《相談者からの申告内容》～国土交通省及び関係省庁に対する情報

- 待ち時間が長く、待たされることが多い。
- 午前10時に受付をして、5時間待たされ積込の連絡がきた。

～これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を実施。

- 在庫管理の見直しによる、積込箇所の削減・集約
- 積込時間の指定、明確化
- パレット輸送の導入拡大、荷役・倉庫人員の増員

○違反原因行為:過積載運行の指示

(運送業・元請) ～関東運輸局管内

《相談者からの申告内容》～関東運輸局管内

- 軽貨物車による飲料水配送において、委託を受けている荷量を運ぶために過積載となっていることを相談したが、対応してもらえない。(この他、複数の違反原因行為にかかる情報あり)

○ 令和4年10月、「働きかけ」を実施

《追加申告内容》～近畿運輸局管内

- 過積載とわかっていながらトラックに荷物を積むように強要。過積載である旨を忠告しても聞いてもらえない。
- 令和4年11月、「要請」を実施

～ 申告内容の事実確認とともに、当該違反原因行為の防止に向けた全社レベルの対策強化について着手

○違反原因行為:無理な配送依頼

(元請) ～関東運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 積込時間が遅いため、「納品日を遅くしてほしい。」と申し入れしても聞いてもらえない。
- 荷渡しが深夜、更に日付が変わってからになる時もある。それでも、納品時間・必着は変えてもらえない。
- 令和5年5月、「働きかけ」を実施
 - ～ 申告内容の事実確認とともに、改善計画の作成・取組に着手
- 「働きかけ」後も同種の違反原因行為に関する内容が短期間に複数件寄せられる。
- 令和5年7月、「要請」を実施
 - ～ 改善計画の見直し(取組内容の充実等)と対策のスピードアップに着手。

○違反原因行為:長時間の荷待ち

(食品物流会社・着荷主) ～東北、近畿、九州運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 午前中指定納品のため、午前中に現地到着するも、荷卸し開始が13時(15時もあり)とは理不尽過ぎる。
- いつ行っても待機時間が長すぎる。繁忙期には午前7時に受付をして午後8時になってもまだ降ろせず、降ろせる見込みもないことから、荷物を持ち帰ったこともあった。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を着荷主側が実施。
 - 一部運用にとどまっていた「トラック予約システム」を全車両に拡大
 - 入庫作業バースの拡張と荷卸し時間の拡大(荷卸し開始時間を1時間前倒し)

(製紙卸会社・発荷主) ～東北、中国運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 朝に受付しても、伝票発行が早くて15時。遅い時では18時の場合もあり。
- 配送先決定、伝票発行が遅いため、積込み開始も遅くなり、5時間以上の待機が発生。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を発荷主側が実施。
 - 積込み用バースの見直し(増加)を実施
 - 場外倉庫に積荷のバーコードの読み込みシステムを導入(工場へ戻る時間の削減に寄与)
 - 新たな倉庫建設による横持ち移動時間の削減も検討

○違反原因行為:長時間の荷待ち

(運送事業者・元請) ～中部運輸局管内 〈R4,8月追記〉

《相談者からの申告内容》

- 日曜祭日以外は、3時間以上待たされる。夕方18時に到着して荷卸しは早くて21時。
 - 荷卸しの受付をして、毎回6～8時間待たされる。2件目の卸し時間に間に合わせるために途中休憩が取れない。
- ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請側が実施。
- 専用バースの確保、荷受・仕分要員の配置、到着時間の設定(17:00の定着化)の対策を実施した結果、平均滞在時間が「30分未満」まで大幅改善

(運送事業者・元請、鉄鋼品取扱会社・発荷主) ～中国運輸局管内 〈R4,8月追記〉

《相談者からの申告内容》

- 待機することが当たり前の状態であり、荷主等もそれを当たり前のことと思っている節あり。
- ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請・発荷主側が実施。
- 積込ヤードの厳格管理(空きヤードへの誘導等)、検品作業へのハンディターミナルの全面導入
 - 協力会社、乗務員から率直な意見を吸い上げる『目安箱』の設置、長時間荷待ち是正等に向けた各種取組を紹介する情報誌の所内掲示、定期的な協力会社ヒアリングの実施による情報共有を早急を実施
 - ドライバーの入構時間を正確に管理するためのシステム導入に向けた検討をスタート

○違反原因行為:長時間の荷待ち

(精密機器製造会社・着荷主) ～関東運輸局管内〈R5,1月追記〉

《相談者からの申告内容》

- 荷卸し受付後、最大4～5時間の待機が結構ある。
- 順番も受付順ではなく地方便が優先となっているが、優先順位の説明もない。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を着荷主側が実施。
 - 早朝時間帯以外への車両の分散化として一部時間指定を導入する対策を実施
 - 荷卸しレーンを増加(2レーン→3レーンへ)し、荷卸し能力を強化
 - 一部貨物を他の倉庫宛に移し、納入トラック台数を削減する対策を実施

(日用品販売会社・着荷主) ～関東運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 平均5時間は待機させられる。
- 労働環境の悪化が著しく、時間管理もできない。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を着荷主側が実施。
 - 入庫混雑時間帯の分散や荷受け開始時間の前倒し、仮置きスペースの確保を実施
 - 長時間の荷待ち状況が大幅に改善。これまでの取組の効果を分析し、今後他施設でも実施予定

○違反原因行為:過積載運行の要求

(運送事業者・元請) ～中部運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 荷台の天井まで、物理的に積めることができるところまで荷物を積まされる。
～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請側が実施。
 - 協力会社と調整を図り、一部4t車両から大型車両へ変更
 - 積荷重量を把握できる配車システムを構築し、協力会社と連携し、重量の分散化を実施
 - 同種事案の防止として、社内幹部会議において情報を共有、その後、社内全体へ迅速に情報展開

○違反原因行為:依頼(契約)になかった附帯作業

(食品製造卸会社・真荷主、運送事業者・元請) ～関東、近畿、四国、北陸信越運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 積荷の手卸し後、積荷の仕分けとラベル貼りまで、2～3時間かけてやらされることもある。
- 卸先に仕分作業を止めてもらうよう、会社からお願いしても「メーカーに相談してくれ」と言われ、メーカーに交渉しても、「前の運送事業者もやっていた」と一切取り合ってもらえない。
～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認⇒以下の対策を真荷主・元請側が実施
 - 真荷主及び元請から、附帯作業の撤廃について申入れを実施し、了承

○違反原因行為:依頼(契約)になかった附帯作業

(運送事業者・元請) ～近畿運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 運送内容を規定する正式な契約書をもらえていない。
- 仕分け作業料、積込料の負担をお願いしているが、支払ってもらえない。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請側が実施。
 - 協力会社と個別に協議を開始。作業範囲、運送料金、作業附帯料金をそれぞれ分けて契約を締結し、契約内容の「見える化」を実施中(5月中には全ての協力会社と契約締結予定)
 - 契約締結にあたり、チェックシートを用いて各社の法令遵守にかかる状況を再確認するなど、輸送の安全の確保に対する取組も合わせて措置

○違反原因行為:拘束時間超過

(食品物流会社・発荷主) ～関東運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 積込み先に到着しても荷揃え作業が終わっておらず、配送全体が遅くなり、拘束時間が守れない。
～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を発荷主側が実施。
 - 物流機器(ソータシステム等)を導入し、仕分け作業のスピードアップ化を実施
 - 運送事業者と連携し、小口ロッドの配送を集約配送し、配送車両の削減を検討

○違反原因行為:異常気象時の運行指示

(食品物流会社・発荷主) ～関東運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 大雪警報が発令されているにもかかわらず、配送を依頼された。
～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を発荷主側が実施。
 - 災害時の対応マニュアルの見直しを行い、配送先とも連携し、ドライバーの安全を最優先とした対応を行うことを改めて徹底
 - 予め荒天が予想される場合、運送事業者の判断による運行の中止について、配送先と連携し検討

○違反原因行為:適正取引における運賃・料金等の不当な据置き

(農産品取扱企業・真荷主) ～九州運輸局管内 〈R4,10月追記〉

《相談者からの申告内容》

- 運賃や燃料サーチャージについて交渉しても、応じてもらえない。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を真荷主側が実施。
 - 燃料サーチャージについては、全額支払うことで運送事業者と契約締結
 - 運賃については、これまで「トラッシュの比率分」を差し引いた積荷料金の支払いであったところ、トラッシュを含むすべての輸送重量に対して積荷料金を支払うことで合意

(農産品取扱企業・元請) ～東北運輸局管内 〈R4,10月追記〉

《相談者からの申告内容》

- 燃料サーチャージについて交渉しても、なかなか結論を出してもらえない。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請側が実施。
 - 元請と真荷主が速やかに協議し、燃料サーチャージを導入することでスピード決着
 - 運賃についても、関係者間で、価格改定を行うことで合意