

第1回 貨物軽自動車運送事業適正化協議会

議事次第

令和5年1月30日（月） 14：00～15：30

国土交通省2号館低層棟共用会議室2A・B

1. 開 会

2. 議 事

- （1）貨物軽自動車運送事業の現状と課題等について
- （2）貨物軽自動車運送事業者による輸送の安全確保について
- （3）改善基準告示の見直しについて
- （4）貨物自動車運送事業法に基づく働きかけ制度の概要等について

3. 説 明

（各社の安全に対する取組について）

4. 意見交換

5. 閉 会

〈配布資料〉

別紙のとおり

(別 紙)

〈配布資料〉

- 資料 1 貨物軽自動車運送事業の現状と課題等について
- 資料 2 貨物軽自動車運送事業者による輸送の安全確保について
- 資料 3 改善基準告示の見直しについて
- 資料 4 貨物自動車運送事業法に基づく働きかけ制度の概要等について
- 参考資料 1 改善基準告示リーフレット
- 参考資料 2 インボイス制度リーフレット
- 参考資料 3 免税事業者向けリーフレット

貨物軽自動車運送事業の現状と課題等について

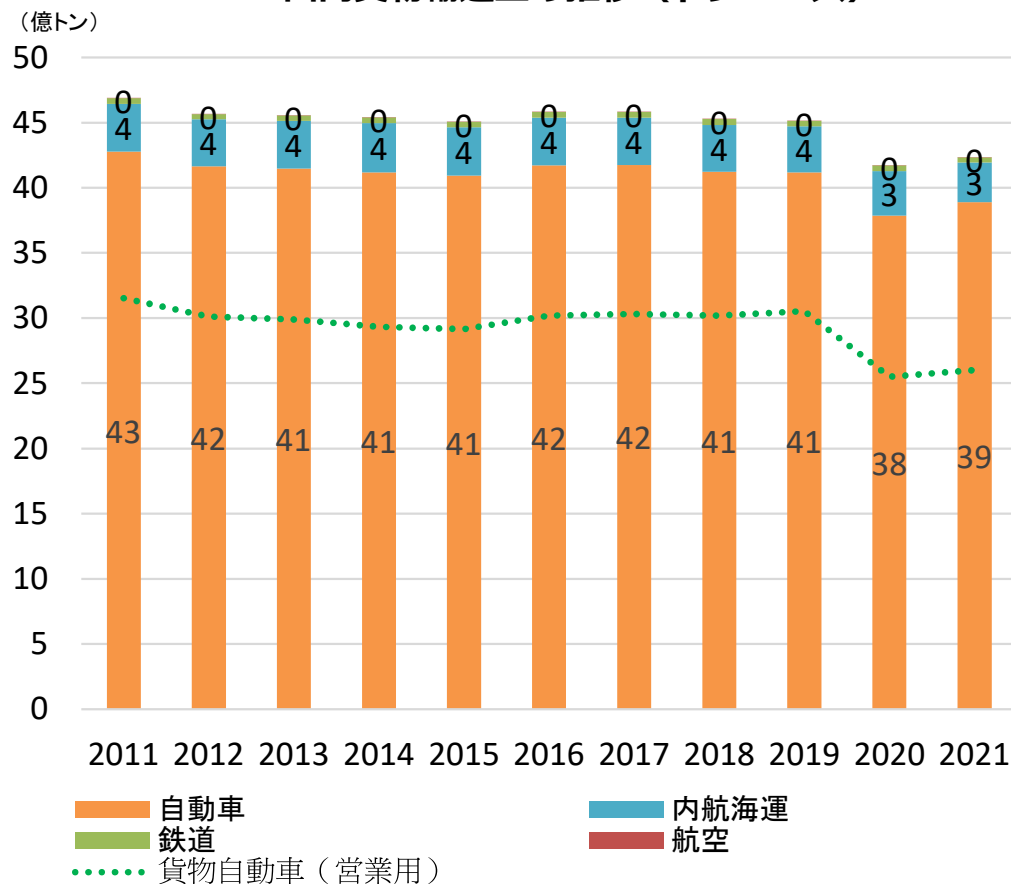
2023年1月30日

国土交通省自動車局

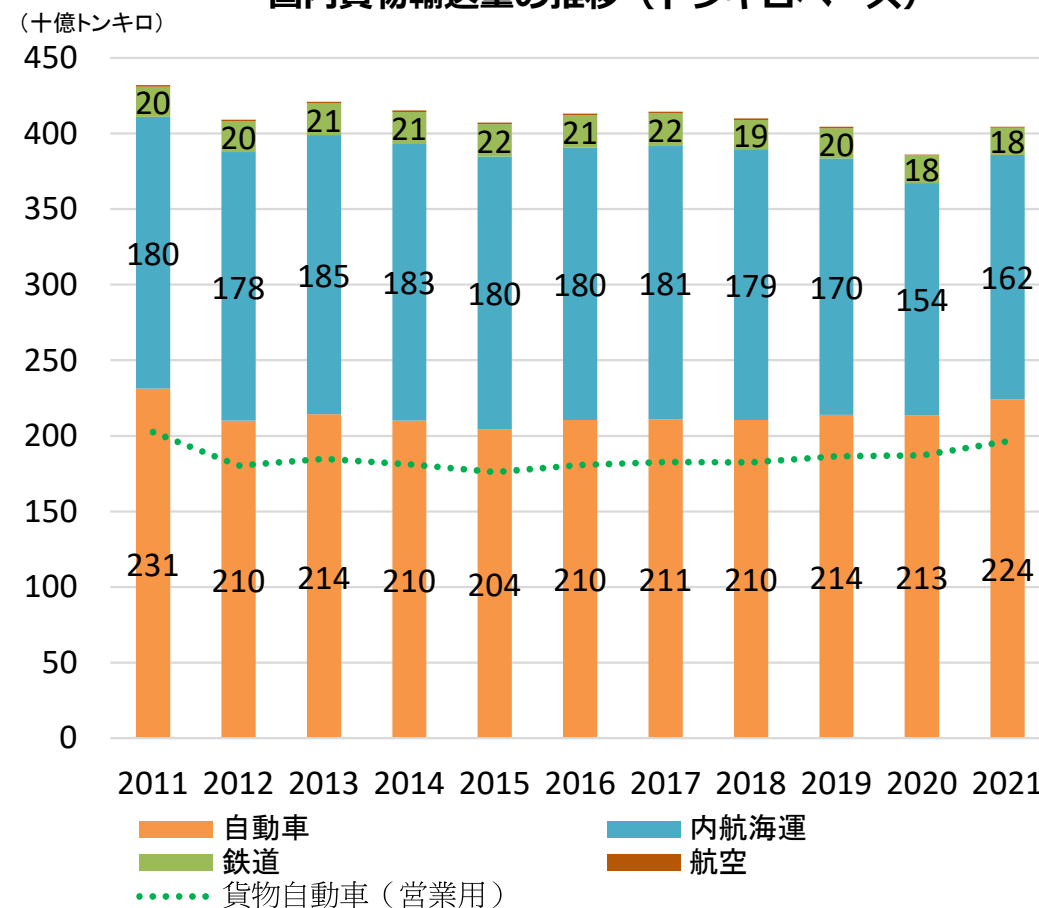
貨物課

- モード別の国内貨物輸送量をトンベースで見ると、**自動車**が約**9割**を占める。
- トンキロベースで見ると、**自動車**が約**5割**を占める。

国内貨物輸送量の推移（トンベース）



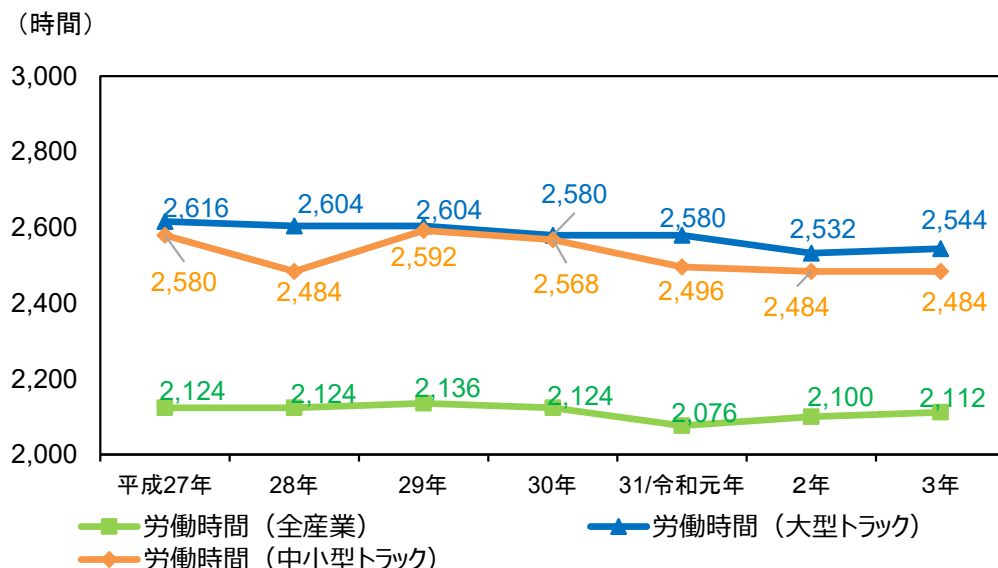
国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）



トラック運送事業の働き方をめぐる現状

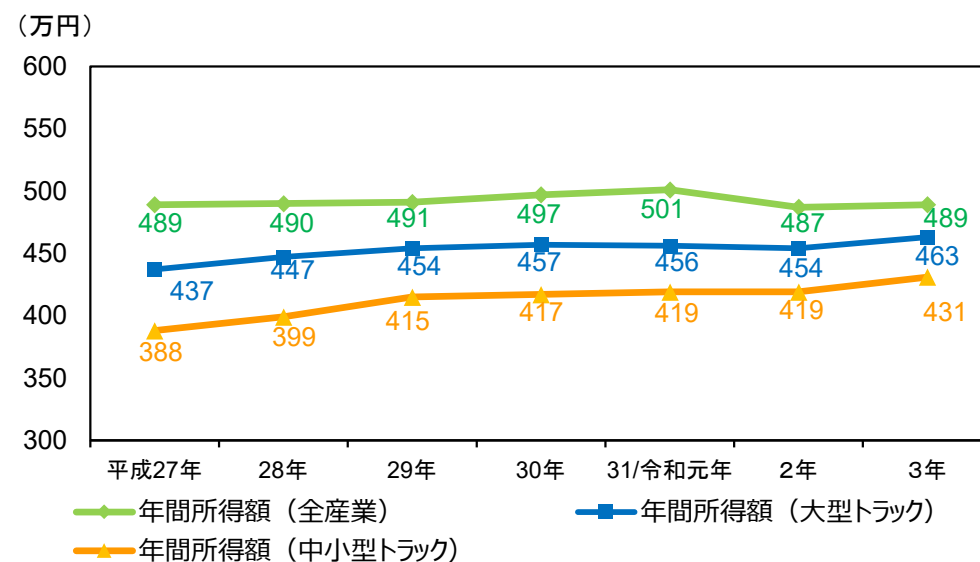
①労働時間

全職業平均より約2割(300h~400h)長い。



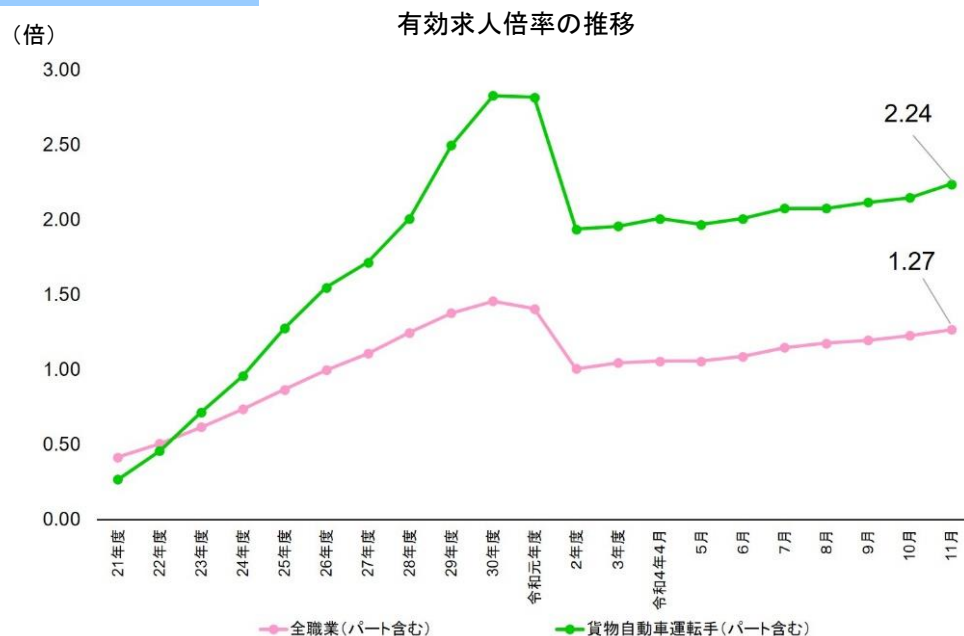
②年間賃金

全産業平均より5%~10%(20万~50万円)低い。



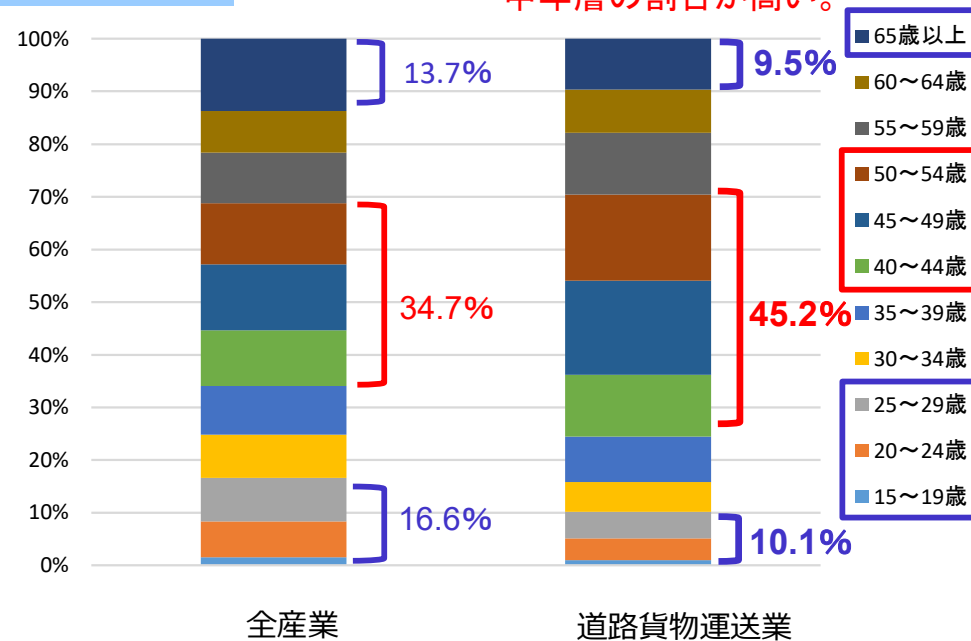
③人手不足

全職業平均より約2倍高い。



④年齢構成

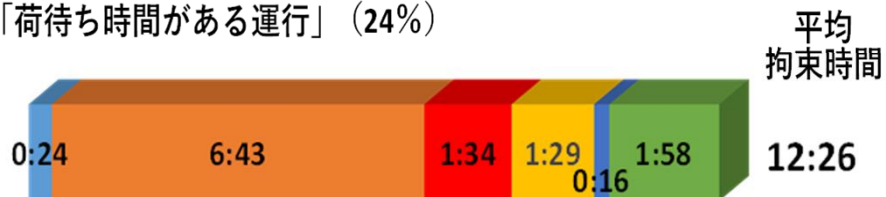
全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。
中年層の割合が高い。



- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所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 (荷待ち時間の有無別)

「荷待ち時間がある運行」(24%)

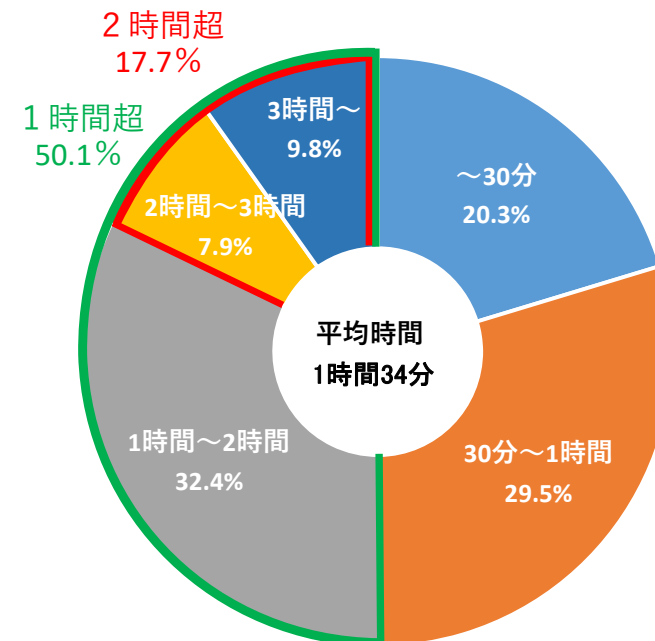


「荷待ち時間のない運行」(76%)



■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待 ■ 荷役 ■ 附帯他 ■ 休憩

1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典:トラック輸送状況の実態調査
(R2)

「働き方改革関連法」において、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行の5年後（令和6年4月1日）に、**年960時間**（休日労働含まず）の上限規制が適用される。

	従前の規制	「働き方改革関連法」による見直し
原則	(1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定を結んだ場合、協定で定めた時間まで時間外労働可能（臨時的で特別な事情がある場合、 上限なし ） 特別条項	2019年4月～ (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 特別条項でも上回ることはできない時間外労働規制（年720時間等）
自動車運転者	<u>「改善基準告示」により拘束時間、運転時間等を規定</u> （貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）	2024年4月～ ・ <u>時間外労働年960時間</u> （休日労働を含まず） ・ <u>「改善基準告示」の改正</u>

改正の目的

- トラック運送業の健全な発達を図るため、**規制を適正化**
- 時間外労働規制の適用(令和6年4月)を見据え、**緊急に運転者の労働条件を改善**

改正の概要

1. 規制の適正化

参入要件を厳格化(欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等)

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

定期的な車両の点検・整備の実施や**社会保険料の納付**等の義務づけ

3. 荷主対策の深度化

荷主勧告制度(既存)の対象に、**貨物軽自動車運送事業者を追加**強化

トラック事業者の法令遵守に係る**荷主の配慮義務**、**国土交通大臣による荷主への働きかけ等**の規定を新設
【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

4. 標準的な運賃

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

運転者の労働条件を改善し、**持続的に事業を運営**するための参考指標として「**標準的な運賃**」の制度を導入

貨物自動車運送事業法改正法附則第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

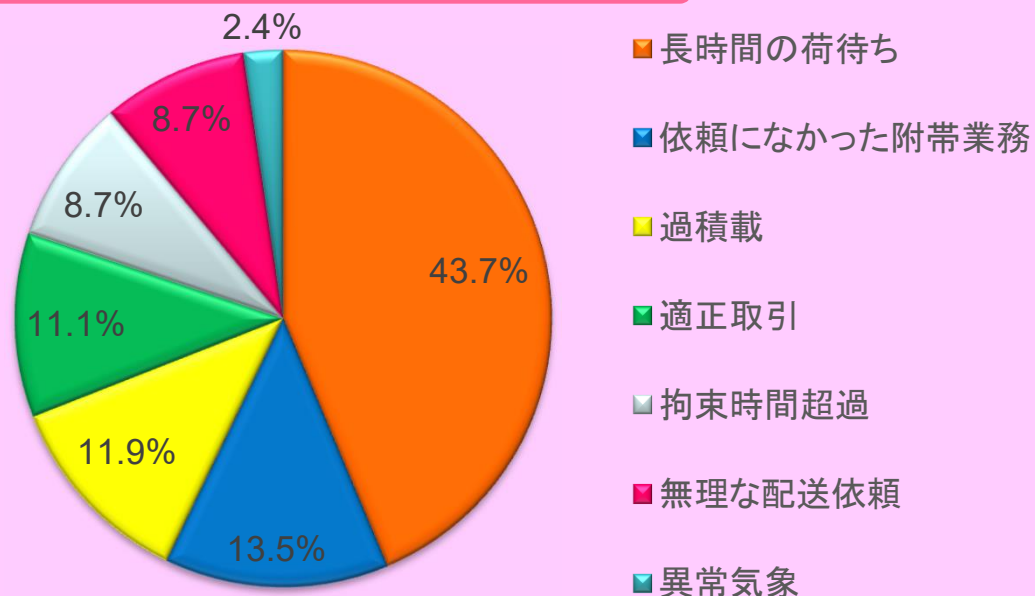
要 請

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	2
働きかけ	74

※令和5年1月30日現在

- 平成30年改正後の貨物自動車運送事業法に基づき、**運賃交渉力の弱い運送事業者の適正な運賃収受を支援すること**を目的に、令和2年4月「標準的な運賃」を告示。
- 「標準的な運賃」では、**全産業並みの給与、車両の更新期間5年**、一般的な利潤などの経営改善につながる前提を置いて、参考となる運賃を示している。

標準的な運賃 届出までのプロセス

STEP1 標準的な運賃制度を理解する

金額や原価計算の方法などすべて理解していると回答した事業者は33%、金額のみ理解していると回答した事業者は43%、名称のみ知っていると回答した事業者は20%。

STEP2 自社で運賃を計算する

標準的な運賃を考慮した自社運賃の原価計算について、32%が実施済み、21%が計算中、47%が未実施と回答。

STEP3 荷主と運賃を交渉する

「標準的な運賃」を提示して荷主との運賃交渉を行った事業者は17%、「標準的な運賃を考慮した自社運賃」を提示して荷主との運賃交渉を行った運送事業者は35%。このうち、荷主から一定の理解を得られた事業者は33%、交渉中の事業者は40%、理解を得られなかった事業者は25%。

STEP4 運賃の事後届出を行う

標準的な運賃の届出率：52.0%（令和4年12月末時点）

令和4年3月国土交通省調査

他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する場合は、貨物自動車運送事業法の規制の対象

【規制の目的・理由】

- 人的・物的被害が甚大となりうる事故を未然に防ぎ、労務管理・事故その他のトラブルに係る事業の健全な運営に必要な適切な経営能力・財務体力を担保すること
- 国民生活・経済活動を支える物流の重要な担い手として、事業者の取引環境を監督・整備し、業界な健全な発達を促すこと

➡ 輸送の安全性確保や荷主保護・適正な取引環境確保に係る体制整備が必要

車格ごとの規制の違い

～125CC以下	125CC超～660CC以下	660CC超～
   〈徒歩〉 〈自転車〉 〈原動付自転車〉	  〈二輪自動車〉 〈軽自動車〉	 〈トラック〉
規制の対象外 ※活動範囲や輸送能力が限定的であり、「営業の自由」による利益等に比して、社会・経済活動全体に与える影響が軽微である。	貨物軽自動車運送事業 届出制	一般貨物自動車運送事業 許可制 （不特定多数の者の需要に対応） 特定貨物自動車運送事業 許可制 （特定の者の需要に対応）

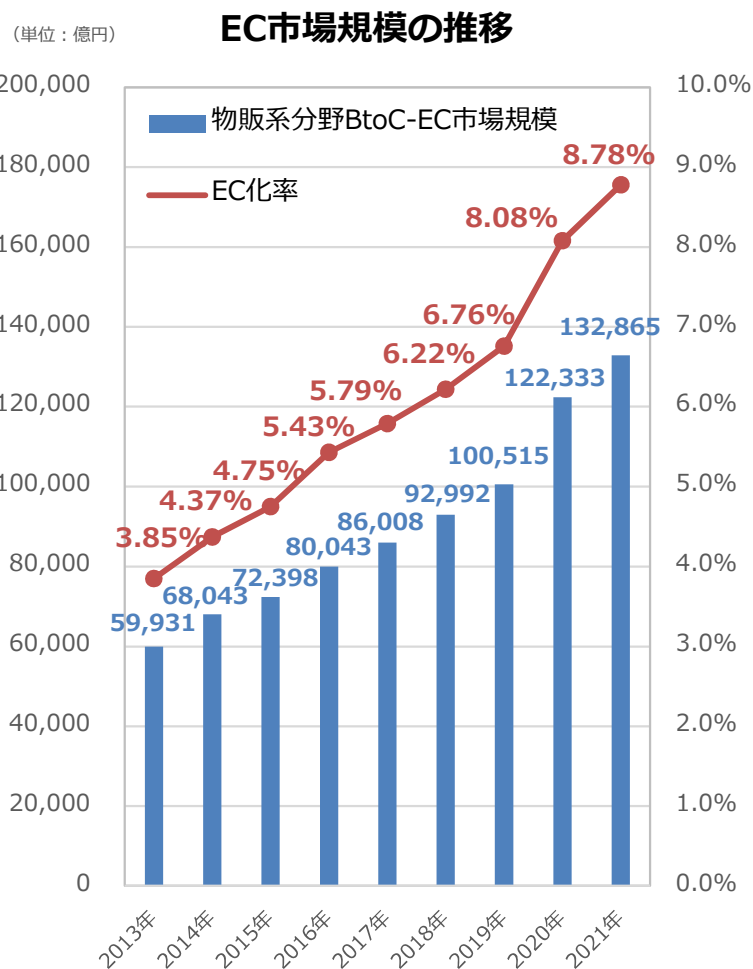
※ 仕事で自動車を使用する場合でも、自社の製品・商品を運送する場合は、貨物自動車運送事業法の規制の対象外（いわゆる白トラ）

運送事業者を求める取組

輸送の安全性確保	利用者保護・適正な取引環境確保
・運行管理者の選任 ・乗務前・乗務後の点呼の実施 ・ドライバーの適切な勤務時間・乗務時間の設定 ・定期的な点検及び整備の実施	・事業の継続遂行に必要な事業用自動車や車庫等の確保 ・事故の際の補償能力の確保 ・適正な運送約款の整備 ・運賃及び料金の届出

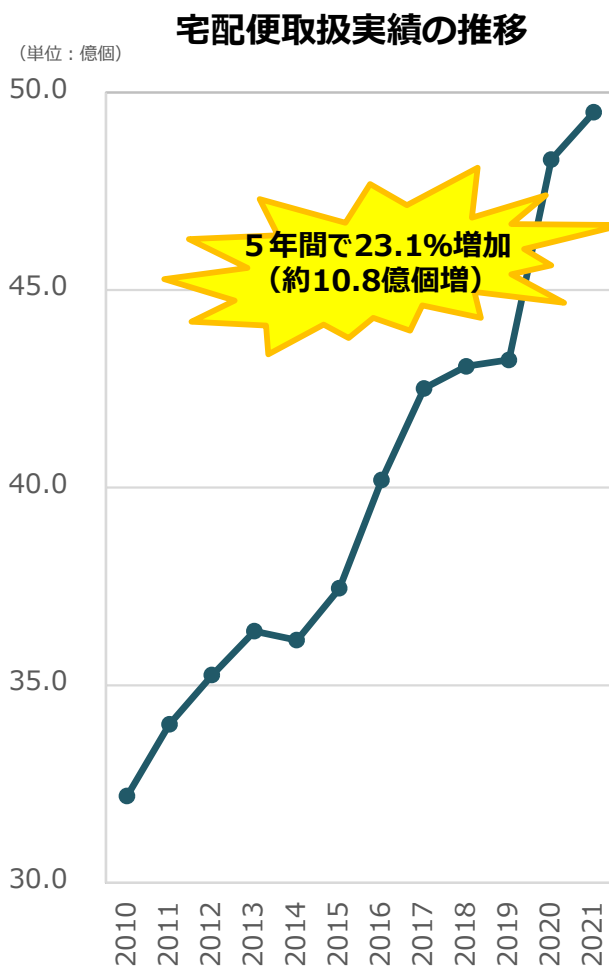
※ 下線部分：貨物軽自動車運送事業者求められる取組

- EC市場の拡大に伴い、宅配便取扱個数も急増（直近5年間で23.1%増加）。
- 他方、宅配便の不在再配達が全体の約11～12%程度発生。



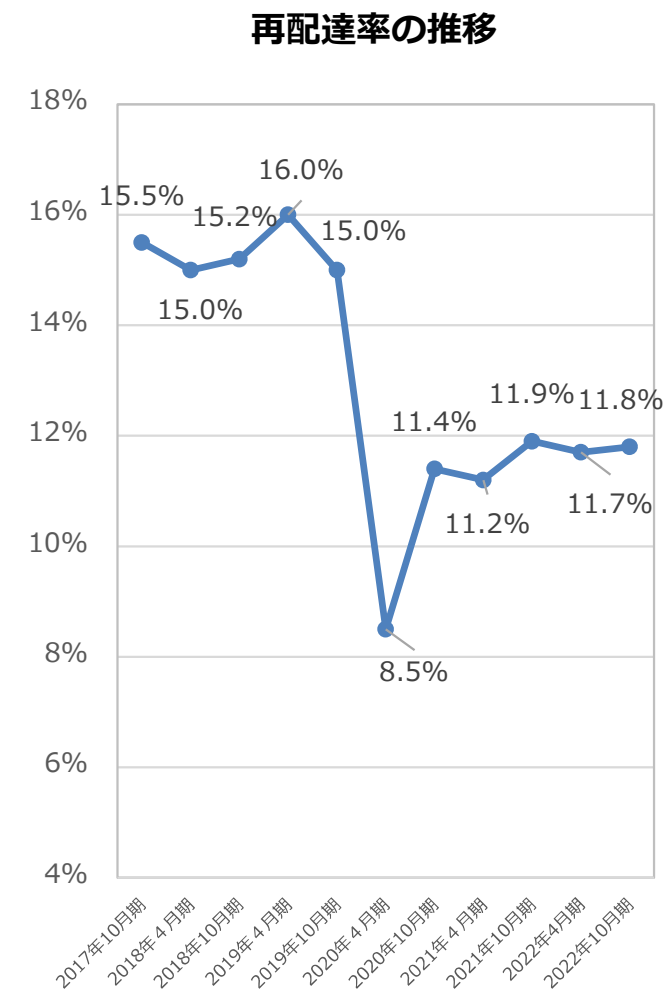
(出典) 経済産業省「電子商取引実態調査」

注：EC化率 = 物販系分野における電子商取引市場規模（推計値）
／物販系分野における商取引市場規模（推計値）



(出典) 国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」

注：2007年度より、ゆうパックの実績を調査対象に追加。
2016年度より、ゆうパケットの実績を調査対象に追加



(出典) 国土交通省「宅配便再配達実態調査」
(2017年10月期-2022年10月期)

課題

【輸送の安全の確保】

- ◆ 近年の宅配便取扱個数の急増も相まって、軽貨物運送自動車による事故が増加
⇒H28年とR3年の比較では、約8割増
- ◆ 法令遵守の徹底
⇒とりわけ、個人事業者における点呼や車両の点検整備にかかる意識が低い

【労働時間の改善】

- ◆ 新たな改善基準告示の理解と対応
⇒同告示は、国交省の乗務時間告示として個人事業者にも適用されることの理解が不十分

【取引の適正化】

- ◆ 荷主（元請含）との適正な取引環境の構築
⇒不当に低い運賃による輸送や長時間労働の強要等が顕在化

対応

- ◆ 令和4年10月3日付通達「事業用軽貨物自動車の事故防止に係る留意事項について」を発出し、以下について周知徹底
 - ・運行管理の実施（点呼実施、アルコールチェック等）
 - ・安全運転の遵守（交差点での一時停止や目視の徹底等）
 - ・点検整備の実施（日常点検、12ヶ月点検の実施等）
- ◆ 法令遵守に係るリーフレットの作成・配布
 - ・運輸支局窓口（新規届出時）
 - ・軽自動車検査協会窓口（車検時）
- ◆ 大口需要を担う大手事業者の協力を得て周知
- ◆ 安全対策の検討や国による監査の強化等

- ◆ 厚労省と連携した改善基準告示の周知活動（地方説明会、リーフレット、Q&A配布等）

- ◆ 法に基づく「働きかけ」等の実施
- ◆ 荷主による違反原因行為の情報を収集する国交省の意見募集窓口（目安箱）の周知徹底、投稿ページのリニューアル
- ◆ 「働きかけ」制度の周知徹底（関係機関へのポスター、リーフレットの掲示・配布）

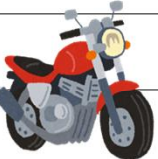
「貨物軽自動車運送事業適正化協議会」の設置・開催
（官民が一堂に会し、対応策の調整や情報共有・意見交換等を実施）

- ◆ 貨物軽自動車運送事業の実態調査を別途実施

概要

- 軽自動車(下記表参照)で貨物運送事業を始めるときは、運輸支局への届出が必要
- 軽自動車は、輸送能力や行動範囲が限られているため、許可が必要な貨物自動車運送事業よりも緩やかな規制(1両からでも可能)
- これまで、最大積載量の記載のある車両に限って認めてきたが、関係者からの要望や「規制改革実施計画」を踏まえ、軽乗用車についても、貨物軽自動車運送事業の用に供することを可能とし、届出の受理の取扱いを規定した通達を発出(令和4年10月24日)

車種別表

排気量	~125CC	125CC超~	~660CC	660CC超~
歩行				
種別	自転車 	二輪 	軽自動車(貨物)   +  軽乗用車	登録自動車(貨物) 
許可等	許可等不要	貨物軽自動車運送事業(届出)		一般貨物自動車運送事業(許可)

通達における主な規定

- 積載できる貨物の重量は、乗車定員から乗車人数を控除した数に55を乗じた重量(単位キログラム)以内とする
- 届出を受理した際に、過積載による運行や有償旅客の運送をしてはならない旨周知及び指導する
- 届出を受理した際に、事業者自らが過労運転の防止や運転者の酒気帯びの有無の確認等の運行管理を適切に行うことについて指導する
- 車検証の記載事項のうち、「自家用又は事業用の別」は「事業用」、「用途」は「乗用」とする



【令和5年度予算 13,599百万円（新規）】

2050年カーボンニュートラルの達成を目指し、トラック・タクシーの電動化（BEV、PHEV、FCV）を支援。

1. 事業目的

- ・ 運輸部門は我が国全体のCO2排出量の約2割を占め、そのうちトラック等商用車からの排出が約4割であり、2050年カーボンニュートラル及び2030年度温室効果ガス削減目標（2013年度比46%減）の達成に向け、商用車の電動化（BEV、PHEV、FCV）は必要不可欠である。
- ・ このため、本事業では商用車（トラック・タクシー）の電動化に対し補助を行い、普及初期の導入加速を支援することにより、価格低減による産業競争力強化・経済成長と温室効果ガスの排出削減を共に実現する。

2. 事業内容

本事業では、商用車（トラック・タクシー）の電動化（BEV、PHEV、FCV※）を集中的に支援することにより、今後10年間の国内投資を呼び込み、商用車における2030年目標である8トン以下：新車販売の電動車20～30%、8トン超：累積5000台先行導入を実現し、別途実施される乗用車の導入支援等とあわせ、運輸部門全体の脱炭素化を進める。また、車両の価格低減やイノベーションの加速を図ることにより、価格競争力を高める。

具体的には、改正省エネ法で新たに制度化される「非化石エネルギー転換目標」を踏まえた中長期計画作成義務化に伴い、BEVやFCVの野心的な導入目標を作成した事業者や、非化石エネルギー転換に伴う影響を受ける事業者等に対して、車両の導入費の集中的支援を実施する。

※BEV：電気自動車、PHEV：プラグインハイブリッド車、FCV：燃料電池自動車

4. 事業イメージ

【トラック】

補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3、等
（補助対象車両の例）



【タクシー】

補助率：車両本体価格の1/4、等
（補助対象車両の例）



（参考）

【バス】「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業」、
「脱炭素社会構築に向けた再エネ等由来水素活用推進事業」等にてバスの電動化を支援。

3. 事業スキーム

- | | |
|--------|------------------|
| ■ 事業形態 | 間接補助事業（2/3、1/4等） |
| ■ 補助対象 | 民間団体等 |
| ■ 実施期間 | 令和5年度より実施 |

貨物軽自働車運送事業者が行うべき 輸送の安全確保について

自動車局 安全政策課

○背景事情

- ・電子商取引(EC)市場規模の拡大に伴い、トラックの宅配便の取扱個数は平成28年度から令和3年度の5年間で約9億個(22.7%)増加。
- ・これに伴い、軽貨物自動車の保有台数も5年間で約6.9万台(31.4%)増加。

○事業用軽貨物自動車の事故※の特徴(詳細は次ページ以降)

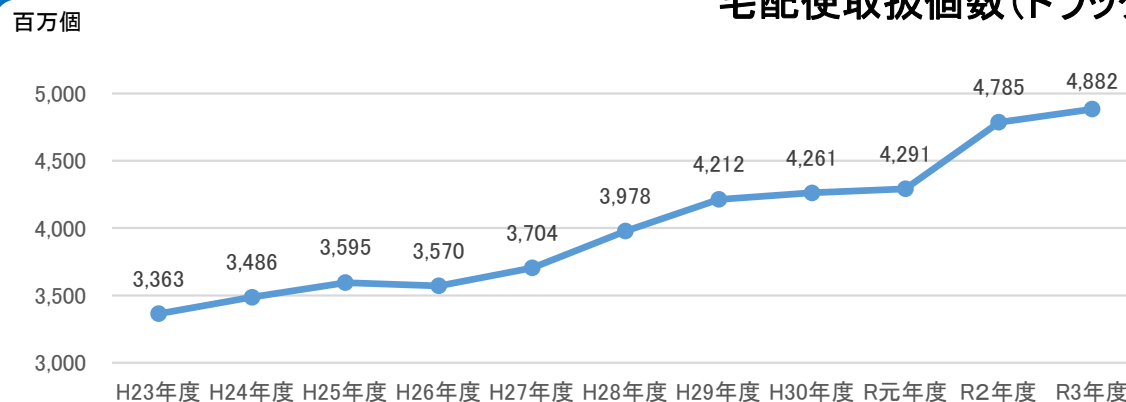
- ・事業用貨物自動車のうち、軽貨物の事故件数は平成28年以降増加傾向である一方、軽貨物以外は減少傾向。
- ・軽貨物は軽貨物以外と比較して、「人との事故」の件数の割合が大きい。
- ・軽貨物は「追突」、「出会い頭衝突」の事故件数が多い。
- ・軽貨物は法令違反のうち「安全不確認」による事故の件数が一番多い。
- ・軽貨物の事故は他の車種と比べて20歳代の割合が大きい。

※事業用軽貨物自動車が第一当事者である人身事故、次ページ以降も同じ。

宅配便取扱個数(トラック)及び事業用貨物自動車の保有台数の推移

- トラックによる宅配便の取扱個数は年々増加傾向。
- 事業用貨物自動車の保有台数は、軽貨物、軽貨物以外ともに増加傾向であるが、軽貨物の方が大幅に増加傾向。

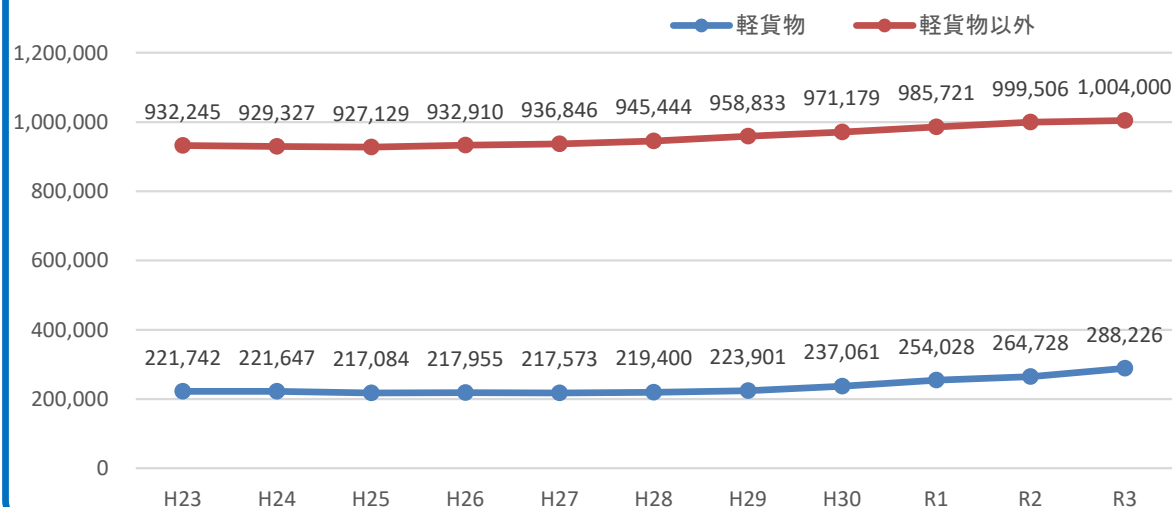
宅配便取扱個数(トラック)の推移



平成28年度	令和3年度	平成28年度→令和3年度
3,978	4,882	22.7%増

出典：国土交通省「宅配便取扱実績」

事業用貨物自動車の保有台数の推移



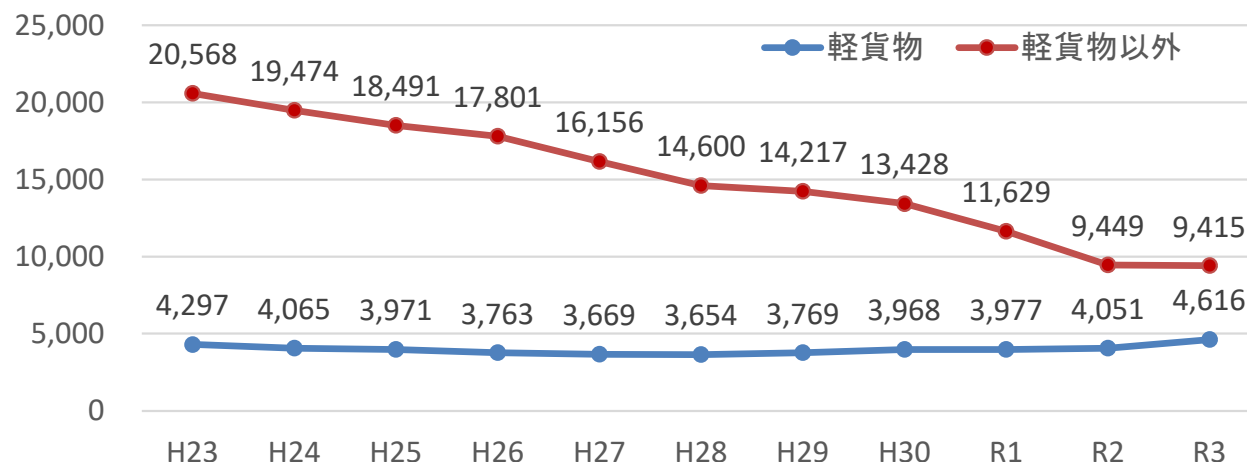
	平成28年	令和3年	平成28年→令和3年
軽貨物	219,400	288,226	31.4%増
軽貨物以外	945,444	1,004,000	6.2%増

出典：(一財)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」

事業用貨物自動車の事故件数の推移

- 事業用貨物自動車のうち、軽貨物の事故件数は平成28年以降増加傾向である一方、軽貨物以外は減少傾向。

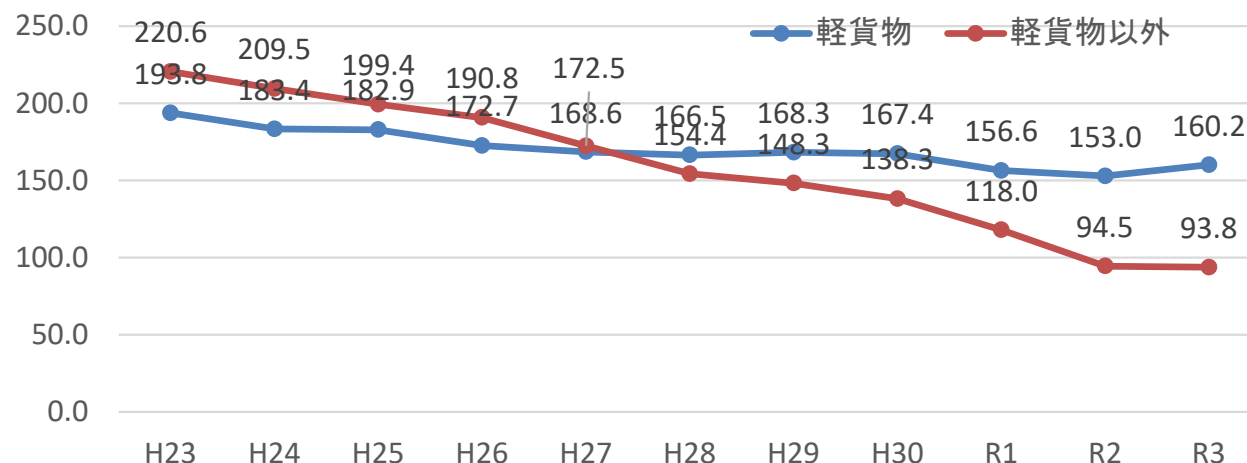
事業用貨物自動車の事故件数の推移



	平成28年	令和3年	平成28年→令和3年
軽貨物	3,654	4,616	26.3%増
軽貨物以外	14,600	9,415	35.5%減

出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

保有台数1万台当たりの事業用貨物自動車の事故件数の推移



	平成28年	令和3年	平成28年→令和3年
軽貨物	166.5	160.2	3.8%減
軽貨物以外	154.4	93.8	39.3%減

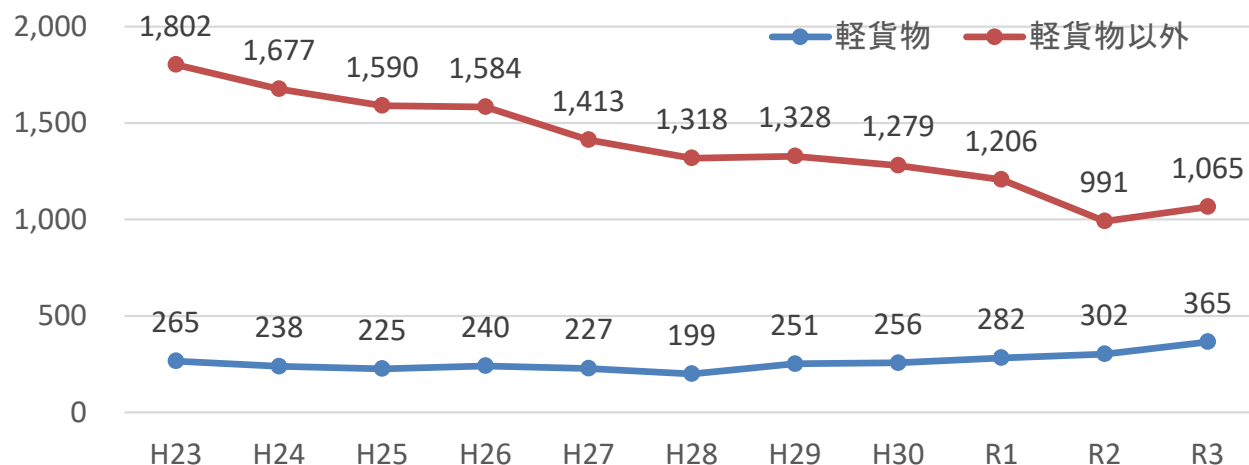
出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
(一財)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」

車両保有台数データ：各年3月末時点(次ページ以降同じ)

事業用貨物自動車の死亡・重傷事故件数の推移

○ 事業用貨物自動車のうち、軽貨物の死亡・重傷事故件数は平成28年以降増加傾向である一方、軽貨物以外は減少傾向。

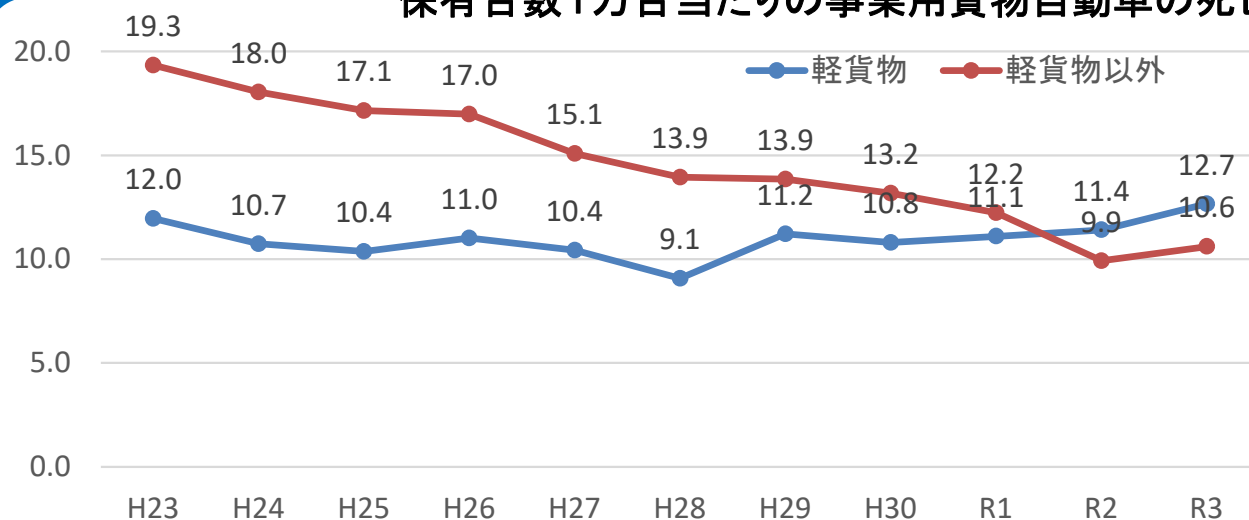
事業用貨物自動車の死亡・重傷事故件数の推移



	平成28年	令和3年	平成28年→令和3年
軽貨物	199	365	83.4%増
軽貨物以外	1,318	1,065	19.2%減

出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

保有台数1万台当たりの事業用貨物自動車の死亡・重傷事故件数の推移



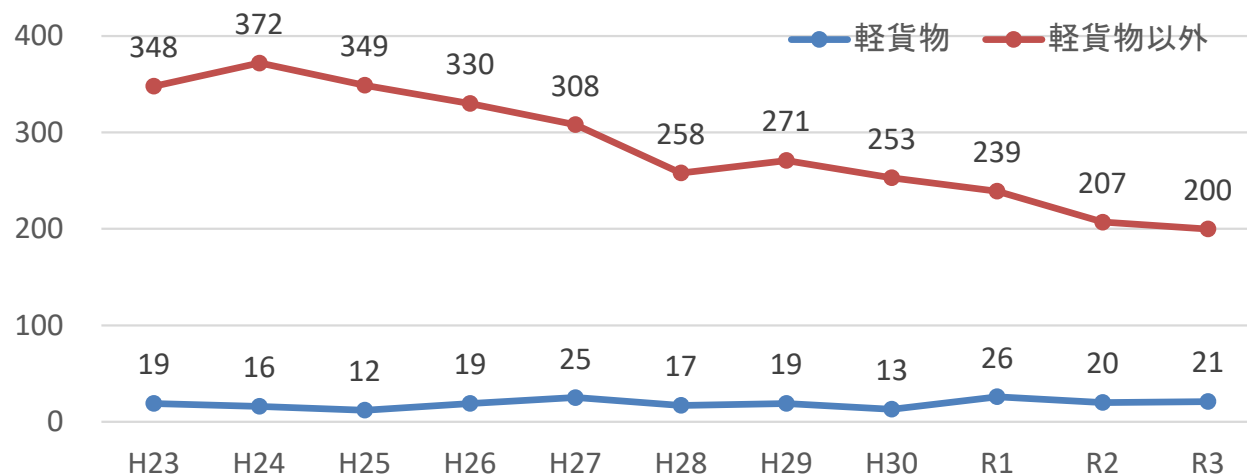
	平成28年	令和3年	平成28年→令和3年
軽貨物	9.1	12.7	39.6%増
軽貨物以外	13.9	10.6	23.9%減

出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
(一財)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」

事業用貨物自動車の死亡事故件数の推移

○ 事業用貨物自動車のうち、軽貨物の死亡事故件数は近年横ばい傾向である一方、軽貨物以外は減少傾向。

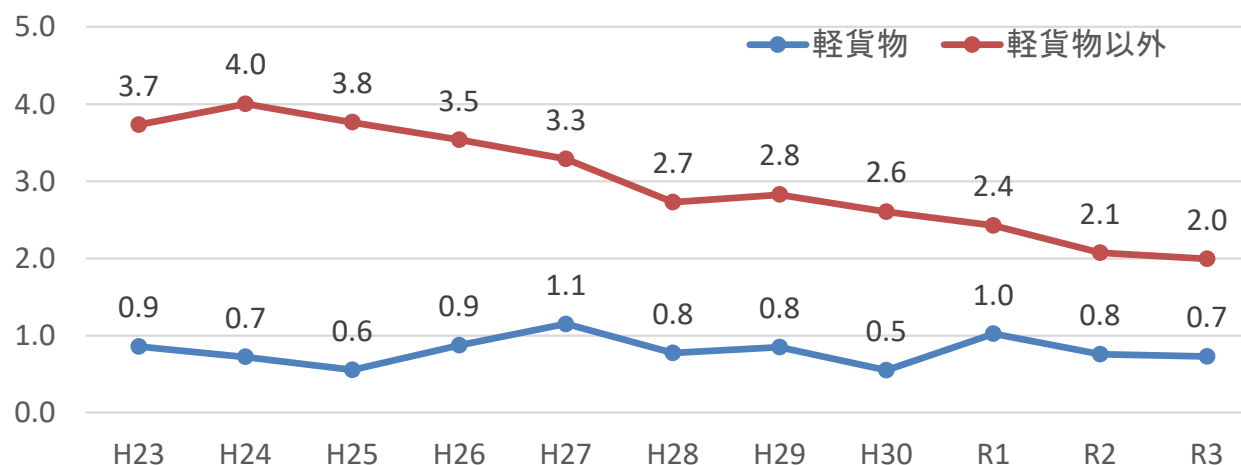
事業用貨物自動車の死亡事故件数の推移



	平成28年	令和3年	平成28年→令和3年
軽貨物	17	21	23.5%増
軽貨物以外	258	200	22.5%減

出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

保有台数1万台当たりの事業用貨物自動車の死亡事故件数の推移



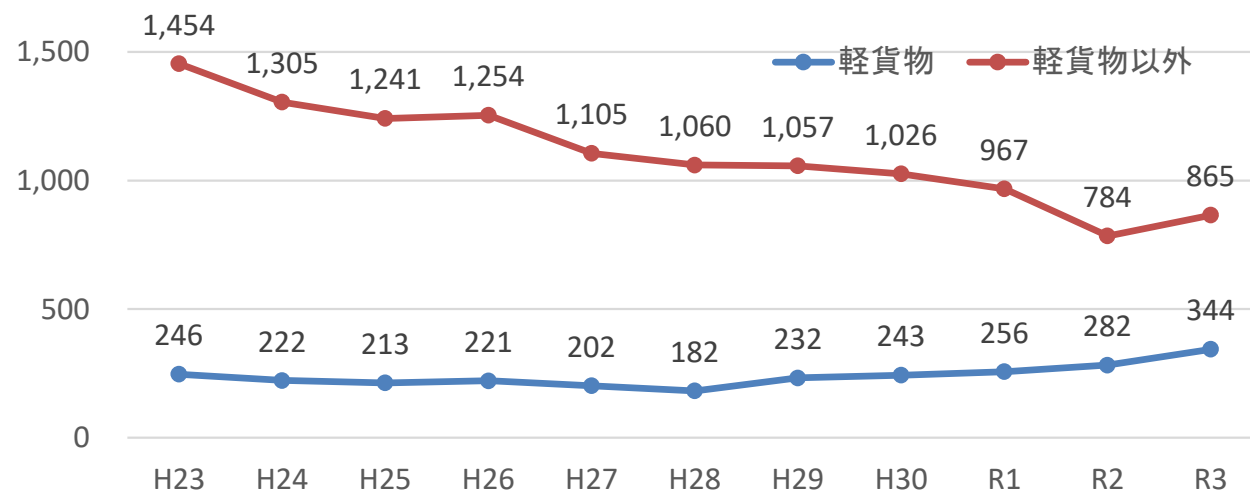
	平成28年	令和3年	平成28年→令和3年
軽貨物	0.8	0.7	6.0%減
軽貨物以外	2.7	2.0	27.0%減

出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
(一財)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」

事業用貨物自動車の重傷事故件数の推移

○ 事業用貨物自動車のうち、軽貨物の重傷事故件数は平成28年以降増加傾向である一方、軽貨物以外は減少傾向。

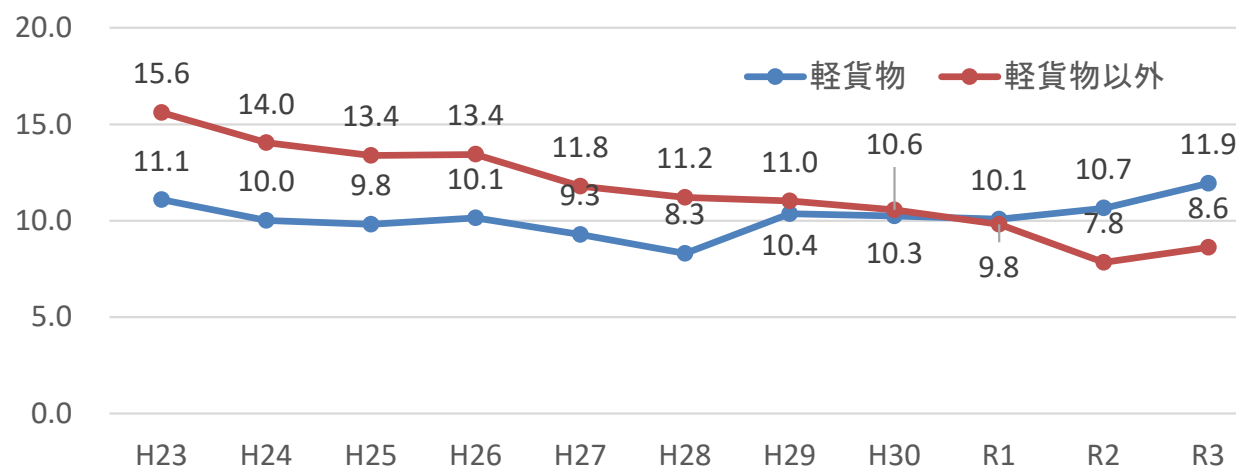
事業用貨物自動車の重傷事故件数の推移



	平成28年	令和3年	平成28年→令和3年
軽貨物	182	344	89.0%増
軽貨物以外	1,060	865	18.4%減

出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

保有台数1万台当たりの事業用貨物自動車の重傷事故件数の推移



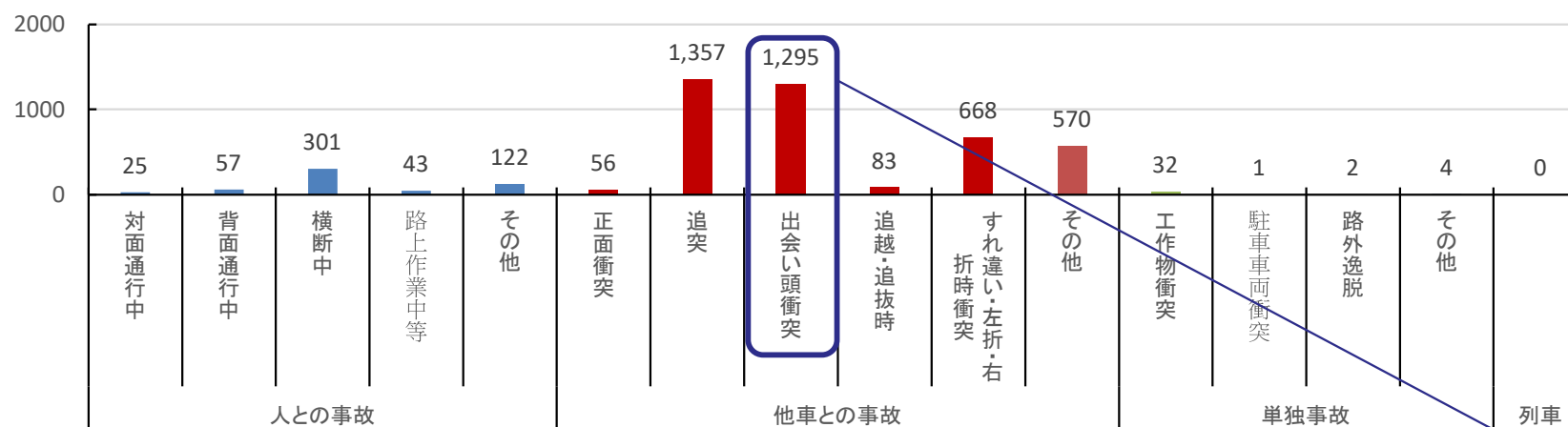
	平成28年	令和3年	平成28年→令和3年
軽貨物	8.3	11.9	43.9%増
軽貨物以外	11.2	8.6	23.2%減

出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
(一財)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」

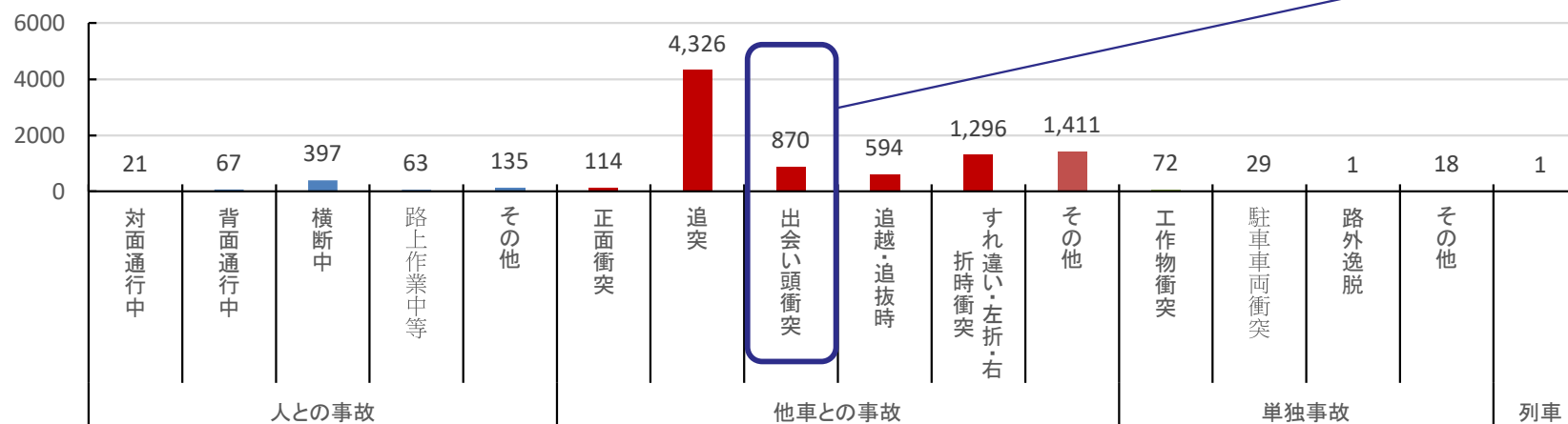
事業用貨物自動車の事故類型別事故件数の内訳

- 事業用貨物自動車のうち、軽貨物は「追突」、「出会い頭衝突」の事故件数が多く、軽貨物以外は「追突」の事故件数が多い。
- 保有台数1万台当たりの事故件数で軽貨物と軽貨物以外の「出会い頭衝突」を比較すると、軽貨物は約5.2倍多い。

軽貨物の事故類型別事故件数の内訳



軽貨物以外の事故類型別事故件数の内訳



保有台数1万台当たりの事故件数で比較すると、軽貨物が44.9件、軽貨物以外が8.7件と5.2倍

軽貨物は交差点における出会い頭の事故が多い

車種別・年齢層別 事業用軽貨物事故件数割合

○事業用貨物自動車のうち、軽貨物の事故は、他の車種と比べて20歳代の割合が大きい。

車種別・年齢層別 事業用軽貨物事故件数割合

		16～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85歳以上
自家用	バス	0.0	0.0	1.9	1.9	1.9	9.4	5.7	15.1	11.3	18.9	15.1	17.0	0.0	1.9	0.0
	マイクロバス	0.0	2.2	3.3	3.9	2.8	2.8	6.7	7.2	8.9	12.8	17.8	26.1	5.6	0.0	0.0
	普通乗用	2.5	9.7	8.2	7.3	8.0	8.7	10.1	9.1	7.4	6.5	6.4	7.5	4.7	2.8	1.2
	軽乗用	4.2	12.3	8.5	6.5	6.5	6.8	8.1	8.0	6.7	6.5	7.0	8.4	5.5	3.4	1.5
	大型貨物	0.0	2.5	4.2	5.3	5.8	9.1	13.4	17.4	14.4	9.8	8.3	7.4	2.0	0.6	0.0
	軽貨物	1.5	6.5	6.1	4.9	5.4	6.2	8.3	7.9	7.0	7.1	8.7	12.2	8.1	6.3	3.9
	その他（大型貨物、軽貨物以外）	1.3	8.6	9.8	8.5	8.9	10.2	12.4	11.0	8.4	7.3	5.6	5.1	1.8	0.8	0.2
事業用	バス	0.0	1.6	3.9	6.6	6.4	10.5	16.9	20.2	17.7	11.2	4.2	0.7	0.1	0.0	0.0
	マイクロバス	0.0	0.0	0.0	2.1	8.5	6.4	10.6	14.9	17.0	8.5	12.8	14.9	2.1	2.1	0.0
	普通乗用	0.0	1.1	1.3	1.4	2.1	2.5	5.3	8.5	11.6	15.5	18.2	22.7	8.2	1.6	0.2
	軽乗用	0.0	0.0	8.7	4.3	0.0	13.0	13.0	0.0	8.7	13.0	13.0	17.4	8.7	0.0	0.0
	大型貨物	0.0	1.8	5.3	5.1	5.8	9.8	16.7	19.7	16.1	11.2	5.5	2.6	0.5	0.1	0.0
	軽貨物	1.4	15.1	12.0	8.1	7.1	6.6	9.8	10.8	8.5	7.7	5.5	4.9	1.8	0.6	0.0
	その他（大型貨物、軽貨物以外）	0.7	6.6	7.6	6.0	7.8	8.7	13.6	16.1	13.7	10.1	5.8	2.9	0.5	0.0	0.0
合計		2.7	9.7	8.0	6.8	7.2	7.9	9.6	9.2	7.7	7.0	6.9	8.1	4.9	2.9	1.3

黄色塗りつぶしは、年齢層別事故割合の上位3つ

- 事業用軽貨物自動車の死亡・重傷事故件数等が増加していることを踏まえ、貨物軽自動車運送事業に係る業界団体に対し、「①運行管理の実施」、「②安全運転の遵守」、「③点検整備の実施」、「④荷主による適正な運送の依頼」について、周知徹底を依頼。

周知徹底の具体的な内容

①運行管理の実施

- ・乗務前後における点呼※1

※1 アルコール検知器を用いた酒気帯びの確認を含む

- ・運転者に対する指導・監督
- ・適切な労務管理や健康管理

②安全運転の遵守

- ・道路交通法を遵守した運転の指導

③点検整備の実施

- ・日常点検、定期点検及び必要な整備の実施
- ・整備管理者の選任※2

※2 10台以上の軽貨物自動車を保有する事業者に限る

④適正な運送の依頼

- ・違反行為の原因が荷主にある場合、
 - ✓荷主が勧告の対象となること
 - ✓情報収集のためのHPが設けられていること

周知文書

事務連絡
令和4年10月3日

公益社団法人全日本トラック協会
全国赤帽軽自動車運送協同組合連合会
一般社団法人日本経済団体連合会
公益社団法人日本通信販売協会
一般社団法人日本フードデリバリーサービス協会 御中

国土交通省自動車局
安全政策課
貨物課
整備課

事業用軽貨物自動車の事故防止に係る留意事項について

平素より国土交通行政にご協力いただきありがとうございます。

国土交通省では事業用自動車総合安全プラン 2025 において、令和7年度までに軽貨物自動車を含めた事業用貨物自動車による事故の死者数を190人以下とする等の目標を設定しているところです。

事業用軽貨物自動車以外の事業用貨物自動車の死亡・重傷事故件数は減少傾向である一方、事業用軽貨物自動車（以下「軽貨物自動車」という。）の死亡・重傷事故件数は、令和3年において平成28年と比べ約8割増加しています。また、軽貨物自動車は、追突や交差点における出会い頭の衝突事故が多いことが特徴です。詳細な事故の特徴については、別添資料「事業用軽貨物自動車の事故の特徴」をご確認ください。

以上を踏まえ、貨物軽自動車運送事業における事故防止のため、下記の事項について関係者に対し周知徹底をお願いいたします。

	一般貨物自動車運送事業	貨物軽自動車運送事業
事業		
事業の開始	許可制	届出制
運行管理		
運行管理者の選任	義務あり	義務なし
点呼	義務あり	
従業員に対する指導及び監督	義務あり	
適性診断の受診、高齢者等の運転者に対する特別な指導	義務あり	義務なし
運転者が遵守すべき事項	酒気を帯びて乗務しないこと等遵守義務あり	
運転者の勤務時間等の遵守	義務あり	
異常気象時等における措置	義務あり	
整備管理		
点検整備	義務あり	
監査		
監査	監査対象	

改善基準告示の見直しについて

貨物軽自動車運送事業適正化協議会

厚生労働省 労働基準局 監督課

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

- 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）は、トラックなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、すべての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間（始業から終業までの時間（休憩時間を含む））、休息期間（勤務と勤務の間の自由な時間）、運転時間等の基準を定めたもの。

制定の経緯

労働時間等の改善を定めた局長通達の策定（昭和42年）

- 長時間労働、交通事故の増加
- 路面運送における労働時間及び休息期間に関するILO条約採択

拘束時間、休息期間等の基準を定めた局長通達の策定（昭和54年）

中央労働基準審議会での関係労使の議論

通達を大臣告示とすることで労使が合意し、**「改善基準告示」を策定（平成元年）**

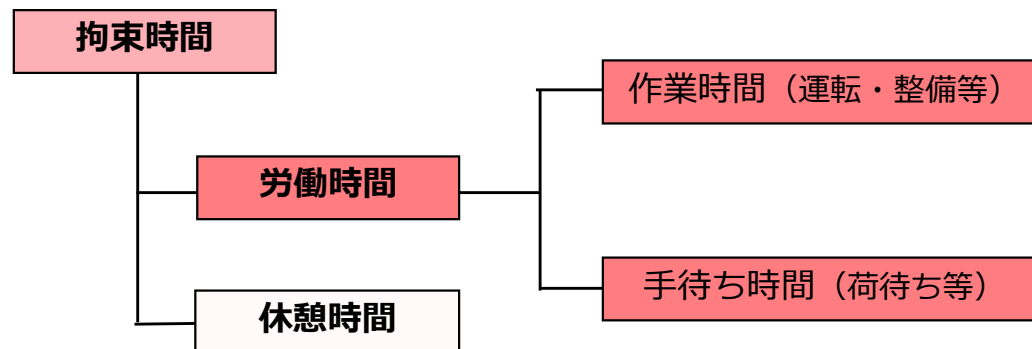
※制定以降、法定労働時間が段階的に短縮し、週40時間制へ移行するに伴い、内容の見直しが行われ現在に至っている。
（中身を伴う改正：平成9年改正が最後）

主な内容（トラック）

- 1か月の拘束時間：293時間、1日の拘束時間：原則1日13時間（最大16時間）、1日の休息期間：8時間 等

【参考】拘束時間と休息期間

- 拘束時間**とは、労働時間、休憩時間その他の使用者に拘束されている時間をいう。
- 休息期間**とは、使用者の拘束を受けない期間をいう。



自動車運転者の時間外労働の上限規制と改善基準告示の見直し

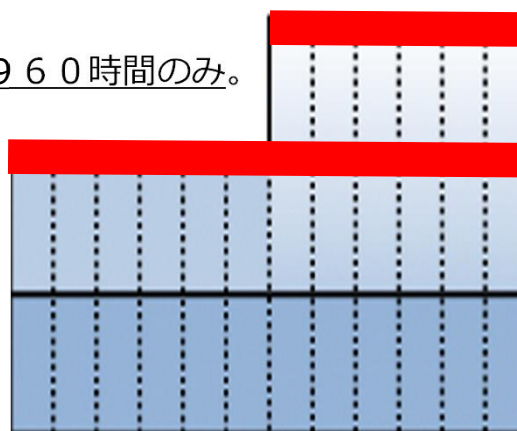
- ▶ 自動車運転者については、働き方改革関連法により、令和6年4月1日から罰則付きの時間外労働の上限規制（年960時間）が適用されること等から、公労使三者構成の労働政策審議会の下に専門委員会を設置し、改善基準告示見直しの議論を進めてきた。
- ▶ 令和4年9月27日の専門委員会において取りまとめを行い、同年12月23日に改善基準告示を改正（令和6年4月1日～適用）。

自動車運転者の時間外労働の上限規制について（働き方改革関連法）

- ▶ 自動車運転者の上限規制は、令和6年3月まで適用猶予。
- ▶ 令和6年4月以降も、時間外労働の上限は年960時間のみ。

法律による上限
(原則)
月45時間
年360時間

法定労働時間
1日8時間
週40時間



法律による上限
(例外)

一般労働者

- ・ 年720時間
- ・ 単月100時間未満（休日労働含む）
- ・ 複数月平均80時間（休日労働含む）
- ・ 法律による上限（原則）を超えられるのは年6か月まで

自動車運転者

- ・ **年960時間のみ**

改善基準告示の見直しの経緯

令和元年11月 : 労働政策審議会労働条件分科会の下に、「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置

実態調査、疲労度調査、海外調査を実施

令和3年4月 : 同専門委員会の下に、「業態別（トラック、バス、ハイヤー・タクシー）作業部会」を設置

- ・ 作業部会を複数回開催
- ・ 令和4年3月：バス、ハイヤー・タクシー中間とりまとめ

令和4年9月27日 : 同専門委員会 取りまとめ **（トラック、バス、ハイヤー・タクシー）**

→ 同年10月11日 労働条件分科会に報告
同年11月29日 改正告示案要綱の諮問・答申

令和4年12月23日 : 改善基準告示 改正

荷主への「要請」、関係者への「周知」を実施

令和6年4月1日 : **年960時間の上限規制、改善基準告示 適用**

(参考) 改善基準告示の対象者について

- ▶ 改善基準告示の対象者は、労働基準法第9条の労働者であって、四輪以上の自動車の運転の業務に主として従事するもの。

改善基準告示の対象者

- ▶ 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第七号）（抜粋）
第一条 この基準は、自動車運転者（**労働基準法**（昭和二十二年法律第四十九号。以下「法」という。）**第九条に規定する労働者**（同居の親族のみを使用する事業又は事務所に使用される者及び家事使用人を除く。）**であって、四輪以上の自動車の運転の業務**（厚生労働省労働基準局長が定めるものを除く。）**に主として従事する者**をいう。以下同じ。）の労働時間等の改善のための基準を定めることにより、自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図ることを目的とする。
- ▶ 労働基準法（昭和二十二年法律第四十九号）（抜粋）
第九条 この法律で「労働者」とは、職業の種類を問わず、事業又は事務所（以下「事業」という。）に使用される者で、賃金を支払われる者をいう。

労働基準法における労働者性の判断基準

1 使用従属性に関する判断基準

(1) 指揮監督下の労働

- イ 仕事の依頼、業務従事の指示等に対する諾否の自由の有無
- ロ 業務遂行上の指揮監督の有無
- ハ 拘束性の有無
- ニ 代替性の有無

(2) 報酬の労務対償性

2 労働者性の判断を補強する要素

(1) 事業者性の有無

- イ 機械、器具の負担関係
- ロ 報酬の額

(2) 専属性の程度 等

（労働基準法研究会報告「労働基準法の『労働者』の判断基準について」（昭和60年））

トラック運転者に適用される「改善基準告示」の改正の概要①

- ▶ 長時間・過重労働の実態にある自動車運転者の時間外労働の削減や過労死等防止といった観点から、見直しを行うもの。

	現行	改正後（令和6年4月1日～）
1年、 1か月の 拘束時間	1か月 <u>293</u> 時間以内 【例外】労使協定により、次のとおり延長可 1年 <u>3,516</u> 時間以内の範囲で 1か月 <u>320</u> 時間以内（年6か月まで）	1年 <u>3,300</u> 時間以内 1か月 <u>284</u> 時間以内 【例外】労使協定により、次のとおり延長可（①②を満たす必要あり） 1年 <u>3,400</u> 時間以内 1か月 <u>310</u> 時間以内（年6か月まで） ① 284時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める
1日の 拘束時間	原則 <u>13</u> 時間以内 （上限 <u>16</u> 時間、 <u>15</u> 時間超は週2回まで）	原則 <u>13</u> 時間以内 （上限 <u>15</u> 時間、 <u>14</u> 時間超は週2回までが目安） 【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合(※)、継続 <u>16</u> 時間まで延長可（週2回まで） ※ 1週間における運行がすべて長距離貨物運送（一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送）で、 一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合
1日の 休息期間	継続 <u>8</u> 時間以上	継続 <u>11</u> 時間以上与えるよう努めることを基本とし、 <u>9</u> 時間を下回らない 【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合(※)、継続 <u>8</u> 時間以上（週2回まで） 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続 <u>12</u> 時間以上の 休息期間を与える

トラック運転者に適用される「改善基準告示」の改正の概要②

	現行	改正後（令和6年4月1日～）
運転時間	2日平均1日当たり <u>9</u> 時間以内 2週平均1週当たり <u>44</u> 時間以内	現行どおり
連続 運転時間	<u>4</u> 時間以内 (運転の中断は、 1回連続 <u>10</u> 分以上、合計 <u>30</u> 分以上)	<u>4</u> 時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える (1回概ね連続 <u>10</u> 分以上、合計 <u>30</u> 分以上) 【例外】 SA・PA等に駐停車できず、やむを得ず4時間を超える 場合、4時間30分まで延長可
予期し得ない 事象		予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）及び連続運転時間から除くことができる（※1, 2） 勤務終了後、通常どおりの休息期間（継続11時間以上を基本、9時間を下回らない）を与える ※1 予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※2 運転日報上の記録に加え、客観的な記録（公的機関のHP情報等）が必要。

トラック運転者に適用される「改善基準告示」の改正の概要③

	現行	改正後（令和6年4月1日～）
分割休息 特例	継続<u>8</u>時間以上の休息期間を与えることが困難な場合 ・分割休息は1回<u>4</u>時間以上 ・休息期間の合計は、<u>10</u>時間以上 ・一定期間（<u>2か月程度</u>）における勤務回数の <u>2分の1</u>が限度	継続<u>9</u>時間以上の休息期間を与えることが困難な場合 ・分割休息は1回<u>3</u>時間以上 ・休息期間の合計は、 2分割：<u>10</u>時間以上、3分割：<u>12</u>時間以上 ・<u>3分割が連続しないよう努める</u> ・一定期間（<u>1か月程度</u>）における勤務回数の <u>2分の1</u>が限度
2人乗務 特例	車両内に身体を伸ばして休息できる設備がある場合、 拘束時間を<u>20</u>時間まで延長し、 休息期間を <u>4</u>時間まで短縮可	現行の内容に次の例外を追加 【例外】設備（車両内ベッド）が※の要件を満たす場合、 次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ・拘束時間を<u>24</u>時間まで延長可 （ただし、運行終了後、継続<u>11</u>時間以上の休息期間 を与えることが必要） ・さらに、<u>8</u>時間以上の仮眠時間を与える場合、 拘束時間を<u>28</u>時間まで延長可 ※ 車両内ベッドが、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した 平面であり、かつ、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃 が緩和されるものであること。
隔日勤務 特例	2暦日の拘束時間は<u>21</u>時間 休息期間は 継続<u>20</u>時間以上 【例外】仮眠施設で夜間<u>4</u>時間以上の仮眠を与える場合、 拘束<u>24</u>時間まで延長可（<u>2週間に3回</u>まで）	現行どおり
フェリー 特例	・フェリー乗船時間は、原則として休息期間（減算後の 休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻まで の間の時間の<u>2分の1</u>を下回ってはならない。） ・フェリー乗船時間が<u>8</u>時間を超える場合、原則として フェリー下船時刻から次の勤務が開始される。	現行どおり

貨物自動車運送事業法に基づく 働きかけ制度の概要等について

2023年1月30日

国土交通省自動車局貨物課
トラック事業適正化対策室

改正の目的

- トラック運送業の健全な発達を図るため、**規制を適正化**
- 時間外労働規制の適用(令和6年4月)を見据え、**緊急に運転者の労働条件を改善**

改正の概要

1. 規制の適正化

参入要件を厳格化(欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等)

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

定期的な車両の点検・整備の実施や**社会保険料の納付**等の義務づけ

3. 荷主対策の深度化

荷主勧告制度(既存)の対象に、**貨物軽自動車運送事業者を追加**し強化

トラック事業者の法令遵守に係る**荷主の配慮義務**、**国土交通大臣による荷主への働きかけ等**の規定を新設
【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

4. 標準的な運賃

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

運転者の労働条件を改善し、**持続的に事業を運営**するための参考指標として「**標準的な運賃**」の制度を導入

貨物自動車運送事業法改正法附則第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

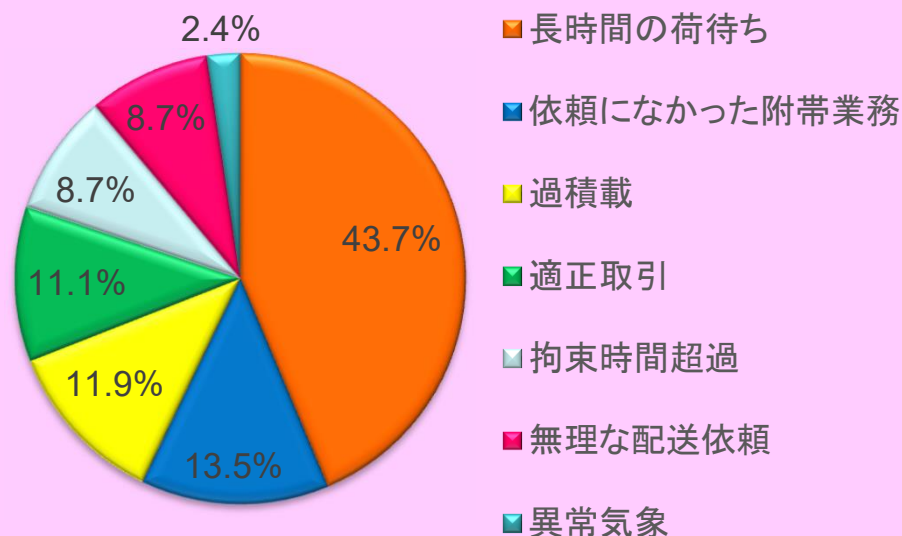
要 請

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	2
働きかけ	74

※令和5年1月30日現在

主な働きかけの実施事例①

○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に実施
 - 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時間の待機が発生。
- 待機順も受付順ではなく、一部の特定便が優先されており、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
 - トラックの到着時間を平準化するため、時間指定制を導入
 - 荷卸しのためのレーンを増設(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へ移管することにより、納入トラック台数を削減

主な働きかけの実施事例④

○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ところもある。
- 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: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

主な働きかけの実施事例⑥

○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

○ 「要請」日時 ～令和4年8月 （「働きかけ」日時 ～令和3年1月） <R5,1月追記>

○ 場 所 ～中部運輸局管内

○ 荷主種別 ～製造業（発荷主）

○ 違反原因行為 ～「長時間の荷待ち」

○ 相談者からの申告内容

- 納品先が納品日前日の午後にならないと分からないため、荷待ち時間が恒常的に発生している。
- 日常的に待機時間が発生しており、積込が遅くなっても到着時間が決まっているため、高速道路を利用しても、休息8時間が取れない。
 - ～ 令和3年1月、「働きかけ」を実施
 - ～ 発荷主側が対策として、オーダーの早期化（出荷時間を午前中へ）を徹底へ

（令和4年5月以降の申告内容）

- 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、昼に受付しても夜7時になってしまう。
 - ～ 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。令和4年8月、「要請」を実施
 - 発荷主において、改善計画に基づき、各種取組（「出荷口の増設」「入構時間の指定」などハード・ソフト両面にわたる対策）を実施した結果、「1時間以上の待機台数比率」は大幅改善（平均▲45%）
 - さらなる削減に向け、今後もグループ全体で取組を継続

○ 「要請」日時 ～令和4年11月(「働きかけ」日時 ～令和4年10月) <R4,11月追記>

○ 荷主種別 ～運送業(元請)

○ 違反原因行為 ～「過積載運行の指示」

○ 相談者からの申告内容

(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
 - ～ 申告内容の事実確認とともに、改善計画の作成に着手

(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してくる。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

- ・国土交通省では、荷主等による長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務の強要など、トラック運送事業者の皆様がコンプライアンス確保に影響しうる輸送を行わざるを得ない実態を把握し、今後の施策に活用するための「意見等の募集窓口」を設置いたしました。
- ・本窓口は、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する意見・事例を収集することを目的としており、本人の同意なく、提供された情報に基づき投稿者、事業者又は荷主に問い合わせを行うことはありませんので、このような内容に関する情報等がございましたら投稿して下さい。



輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

国土交通省では、貨物自動車運送事業者及び荷主のみならず、これまで、「標準運送約款の改正」、「適正取引の推進」、「荷主警告制度」等を周知してきました。これらの取組みに関するご認識、浸透度、実施状況等の実態把握を行うため、輸送・荷待ち・荷役などに関する意見等の募集窓口を設置致します。

意見等の募集窓口

長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務(追加業務)など、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する情報をお持ちの場合は、[こちら](https://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou-jittai/index.html)へ情報をお寄せください。

●お持ちの情報はこちらへ投稿ください

＜参考＞

- 標準貨物自動車運送約款等の改正について
- トラック輸送における適正取引推進の推進について
- 荷主警告制度について
- 乗務記録の記載対象となる荷待時間・荷役作業等について

輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

意見等の募集の目的

国土交通省では、長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務(追加業務)など、コンプライアンス確保に影響しうる輸送について、ご意見・事例を収集して実態把握し、今後の施策に活用したいと考えております。

実際に輸送業務が行われている中で、たまたまではなく、それなりに頻度が多く発生する上記のような輸送がございましたら、ご自由にご入力ください。

※意見・事例収集が目的ですので、ご記入頂いた内容について、ご本人、会社や荷主に問い合わせなどをすることはありません。

(意見等を記入されたご本人が、ご自分に連絡を差し上げても差し支えない旨及びご連絡先を明記されていた場合にはご本人に問い合わせさせていただきますことがあります。)

・次の質問にお答えください。

Q 1. ご意見・事例の分類について、該当する項目 1つを選択してください。【必須】

- ☐ 1. 過度違反を惹起するおそれがある非合理的な到着時間の指定等
- ☐ 2. やむを得ない遅延に対するペナルティ等
- ☐ 3. 積込み直前に貨物量を増やすような急な依頼等
- ☐ 4. 荷待ち時間の恒常的な発生等
- ☐ 5. 依頼と異なる積込み作業等
- ☐ 6. 依頼にはなかったラベル貼り・検品などの附帯作業等
- ☐ 7. 高速料金など費用の自己負担等
- ☐ 8. 過度な貨物事故(つぶれ、破損、へこみ、こすれ、擦れなど)への対応等
- ☐ 9. 異常気象によるトラブル等
- ☐ 10. その他、コンプライアンス的に問題と思われるもの

(内容:)

※複数該当するものがある場合には、項目毎に複数回に分けてご記入ください。

【記入項目と記入例】

・トラックの種類

・トラックの形状



このページのQRコード

背景

- 貨物軽自動車運送事業者は、過労運転の防止、アルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認を含めた乗務前後における点呼、運転者に対する指導・監督等の運行管理の実施（個人事業主は、自ら実施）が必要であることの周知徹底を図ることが重要である。
- また、貨物軽自動車運送事業者は、宅配貨物のラストワンマイル配送を担うなど、国民生活を支える事業として、近年ますます必要性・重要性が高まっている一方、過重労働の報道もなされている。
- 荷主（元請含む）から過大な配送依頼など長時間業務を強いられることにより法令遵守ができない場合、貨物自動車運送事業法に基づく働きかけ等の対象になる。
- 個人事業主の多い貨物軽自動車運送事業者には、安全面の遵守すべき事項のほか、働きかけ制度の内容や国の相談窓口の存在が浸透しておらず、荷主への働きかけ等につなげていないことも考えられるため、改めて周知徹底を図ることが必要である。



- ポスター・リーフレットを作成し、元請事業者の営業所や事業場、車検時に出向く軽自動車検査協会の全国の事務所に掲示を依頼するなど、周知を徹底
- 2月中に関係先へ配布予定

貨物自動車運送事業者 黒ナンバー のみなさまに**情報提供**のお願い
「荷主の要求等に困っていませんか？」

過積載になるような依頼
 困ったな...でも我慢するしか...
 運賃・料金の不当な据え置き
 はい! よろこびました!!
 無理な到着時間設定
 ほぼ毎回の長時間荷待ち
 大型台風や豪雪日の配達依頼
そんな荷主の情報教えてください。
 情報を基に荷主への働きかけを行っています

詳しくは **意見募集窓口のホームページへ**
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou-jittai/index.html>

国土交通省

例えば「こんな困りごとはありませんか？」
 お送りいただいた内容について、投稿者様や所属企業・団体、荷主様に問い合わせることは絶対にありませんので、ご安心ください。

- ① つねに出荷準備が遅れて荷待ち時間が長い
- ② いつも配達先で荷待ち時間が長い
- ③ スピード違反しないと間に合わない無理な到着時間を指定された
- ④ 交通事故渋滞や悪天候など、やむを得ない遅延なのにペナルティを課された
- ⑤ 過積載になるのに積込時に貨物量を増やされた
- ⑥ 手作業での積込など、契約にはない積込作業を強要された
- ⑦ 契約にはないのにラベル貼り・検品などを強要された
- ⑧ 約束と違い荷主が高速道路料金を負担しなかった
- ⑨ 予め小さなキズ程度であれば貨物を引き取るとの取り決めがあるにもかかわらず買取られた
- ⑩ 運転が危険な悪天候の中での配送を強要された
- ⑪ 配達先でコロナウイルス感染の差別的扱いをされた

PCまたはスマートフォンで国土交通省の投稿サイトにアクセス
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou-jittai/index.html>

「意見投稿ページ」にて各項目に情報入力
 寄せられた情報を精査
 荷主等への働きかけ
 コンプライアンス遵守・業務環境の改善

荷主企業等に行った配慮依頼(違反原因行為の割合)

違反原因	割合
長時間の荷待ち	最も多い割合
依頼になかった付帯業務	
過積載	
拘束時間超過	
無理な配達依頼	
異常気象	
その他	

働きかけ実施件数: 171件
 (内) 募集実施件数: 1件 (令和4年10月末)

元請運送事業者の皆様におかれましては、
 営業所等への掲示について、ご協力をお願いいたします。

背景

- 貨物軽自動車運送事業者は、事業開始に当たり、地方運輸支局に届出をした後、事業計画に変更がない限り、国の窓口を訪れる機会が生じず、一般貨物自動車運送事業者と違い、国への事業報告の提出義務もないことから、事業の実態が不透明な状況。



- 首都圏・近畿圏の貨物軽自動車運送事業者(10,000者の個人事業主)に対して、アンケート形式のWEB調査を実施
- 調査依頼の際、法令遵守事項や働きかけ制度にかかるリーフレットも配布し、事業者への周知を徹底
- データを整理等の上、年度内に結果をとりまとめる予定

主な調査項目

年齢、性別、事業形態(専業・副業)、取引相手(通販サイト・運送マッチングサービス・大手運送事業者)、1日当たりの平均取扱荷物量(個数)、平均月収、乗務前後の点呼の実施状況、点検整備の実施状況、荷主による違反原因行為の有無、改善基準告示の認知状況など

令和
6年4月～
適用



トラック運転者の

事業者の皆様へ
ご存じですか？

改善基準告示が 改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます



1年の拘束時間

改正前(年換算)

3,516時間

改正後

原則:**3,300時間**

最大:**3,400時間**

1か月の拘束時間

改正前(月換算)

原則:**293時間**

最大:**320時間**

改正後

原則:**284時間**

最大:**310時間**

1日の休息期間

改正前

継続**8時間**

改正後

継続**11時間**を
基本とし、継続**9時間**

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます



トラック運転者の 「改善基準告示」が改正されます。



令和6年4月より適用予定です。

1年、1か月の拘束時間	1年：3,300時間以内 1か月：284時間以内	【例外】労使協定により、次のとおり延長可（①②を満たす必要あり） 1年：3,400時間以内 1か月：310時間以内（年6か月まで） ① 284時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める
1日の拘束時間	13時間以内（上限15時間、14時間超は週2回までが目安） 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 ^{（※1）} 、16時間まで延長可（週2回まで）	※1：1週間における運行がすべて長距離貨物運送（一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送）で、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 ^{（※1）} 、継続8時間以上（週2回まで） 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える	
運転時間	2日平均1日：9時間以内 2週平均1週：44時間以内	
連続運転時間	4時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える（1回おおむね連続10分以上、合計30分以上） 10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない 【例外】SA・PA等に駐停車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4時間30分まで延長可	
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間から除くことができる ^{（※2、3）} 勤務終了後、通常どおりの休息期間（継続11時間以上を基本、9時間を下回らない）を与える	※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・ 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・ 異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3：運転日報上の記録に加え、客観的な記録（公的機関のHP情報等）が必要。
特例	分割休息（継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合） ・ 分割休息は1回3時間以上 ・ 休息期間の合計は、2分割：10時間以上、3分割：12時間以上 ・ 3分割が連続しないよう努める ・ 一定期間（1か月程度）における全勤務回数の2分の1が限度	
	2人乗務（自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合） 身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 【例外】設備（車両内ベッド）が※4の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ・ 拘束時間を24時間まで延長可（ただし、運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えることが必要） ・ さらに、8時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を28時間まで延長可	※4：車両内ベッドが、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること
	隔日勤務（業務の必要上やむを得ない場合） 2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、2暦日の拘束時間を24時間まで延長可（2週間に3回まで） 2週間の拘束時間は126時間（21時間×6勤務）を超えることができない	
	フェリー ・ フェリー乗船時間は、原則として休息期間（減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない） ・ フェリー乗船時間が8時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される	
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない	

（注1）改善基準告示とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）をいう。
（注2）本表は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達（令和4年基発1223第3号）の内容を含めて作成したもので、令和6年4月1日から適用される。

事務負担軽減?
補助金も?

税負担軽減?

インボイス制度、 支援措置があるって本当!?



本当です! そのための税制改正(案)が閣議決定されています。
また、令和4年度補正予算で各種補助金が拡充されました。

免税事業者から課税事業者になる方へ

納税額が売上税額の2割に軽減?

インボイスの登録で補助金が50万円上乘せ?

登録申請、4月以降でも大丈夫?

既に課税事業者の方も

会計ソフトに補助金?

少額取引はインボイス不要って?

少額な値引き・返品は対応不要?

小規模事業者向け

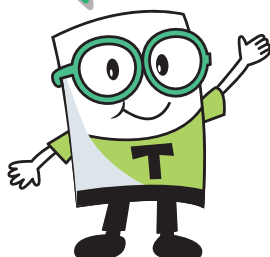
納税額が売上税額の2割に軽減?

免税事業者からインボイス発行事業者になった場合の税負担・事務負担を軽減するため、
売上税額の2割を納税額とすることができます!

対象になる方 免税事業者からインボイス発行事業者になった方(2年前(基準期間)の課税売上が1000万円以下等の要件を満たす方)

対象となる期間 令和5年10月1日～令和8年9月30日を含む課税期間
※個人事業者は、令和5年10～12月の申告から令和8年分の申告まで対象

売上・収入を把握するだけで
申告でき、経費等の集計は不要!
事前の届出も不要!



事例 売上700万円(税額70万円) ※サービス業
経費150万円(税額15万円)

実額計算の場合▶

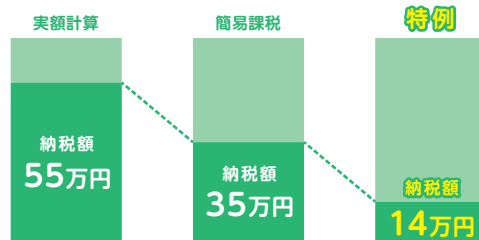
70万円 - 15万円 = 55万円

簡易課税の場合▶

70万円 - 35万円※ = 35万円

※70万円×50%(サービス業のみなし仕入率)

特例の場合▶ **70万円 × 2割 = 14万円**



消費税の申告を行うためには、通常、経費等の集計やインボイスの保存などが必要となりますが、この特例を適用すれば、所得税・法人税の申告で必要となる**売上・収入を税率毎(8%・10%)に把握するだけで、簡単に申告書が作成**できるようになります!

また、**事前の届出も不要**で、申告時に適用するかどうかの選択が可能です!

小規模事業者向け

インボイスの登録で補助金が50万円上乘せ?

持続化補助金について、免税事業者がインボイス発行事業者に登録した場合、補助上限額が一律50万円加算されます!

対象 小規模事業者

補助上限 50~200万円(補助率2/3以内) ※一部の類型は3/4以内

▶100~250万円(インボイス発行事業者の登録で50万円プラス)

補助対象 税理士相談費用、機械装置導入、広報費、展示会出展費、開発費、委託費等



中小事業者向け

会計ソフトに補助金?

IT導入補助金(デジタル化基盤導入類型)について、安価な会計ソフトも対象となるよう、補助下限額が撤廃されました!

対象 中小企業・小規模事業者等

補助額 ITツール ~50万円(補助率3/4以内)、50~350万円(補助率2/3以内) ※下限額を撤廃

PC・タブレット等 ~10万円(補助率1/2以内) レジ・券売機等 ~20万円(補助率1/2以内)

補助対象 ソフトウェア購入費、クラウド利用費(最大2年分)、ハードウェア購入費等



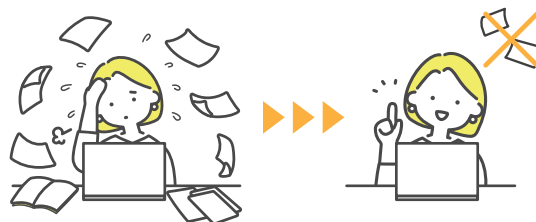
中小事業者向け

少額取引はインボイス不要って?

1万円未満の課税仕入れ(経費等)について、インボイスの保存がなくても帳簿の保存のみで仕入税額控除ができるようになります!

対象になる方 2年前(基準期間)の課税売上が1億円以下
または1年前の上半期(個人は1~6月)の課税売上が5千万円以下の方

対象となる期間 令和5年10月1日~令和11年9月30日



すべての方が対象

少額な値引き・返品は対応不要?

1万円未満の値引きや返品等について、返還インボイスを交付する必要がなくなります!

振込手数料分を値引処理する場合も対象です!

対象になる方 すべての方

対象となる期間 適用期限はありません。



すべての方が対象

登録申請、4月以降でも大丈夫?



大丈夫です!4月以降の申請でも制度開始時に登録が可能です!

詳しくはこちらまで

税制改正案の
内容

持続化補助金

IT導入補助金

インボイス制度
特設サイト



■ その他インボイス制度の一般的なご質問やご相談は、インボイスコールセンターまで



0120-205-553

フリーダイヤル(無料)

受付時間 9:00から17:00(土日祝除く)

※ 個別相談は、所轄の税務署への事前予約をお願いします。

免税事業者 のみなさまへ

令和5年10月1日から

インボイス制度が始まります！

現在免税事業者の方も、ご自身の事業実態に合わせて、インボイス発行事業者の登録を受けるかをご検討ください

消費税



～ A社さんのケース ～



A社さん、インボイス制度のこと検討してます？
お互いに関係があるみたいなんですー

インボイス制度ですか・・・？



インボイス制度（適格請求書等保存方式）とは・・・

- ▶ 買手は、**仕入税額控除**の適用のために、原則として売手から交付を受けた**インボイス**（適格請求書）を**保存する必要があります**
- ▶ 売手は、インボイスを交付するためには、事前に**インボイス発行事業者**（適格請求書発行事業者）の**登録を受ける**必要があり、登録を受けると、**課税事業者として消費税の申告が必要**となります

売手
(インボイス発行事業者)



買手
(課税事業者)



A社さんの 疑問

疑問 1 仕入税額控除ってなに？

疑問 3 申告って、どう計算するの？
課税事業者は、**売上の10%を納税**しなきゃいけないの？

疑問 2 当社が登録しないと
どうなるんだろう・・・
B社さんにどんな関係が・・・？

疑問 4 登録を受けるかどうか
って、どう判断したらいいの？

疑問 5 インボイスって
どう作ればいいのか？



疑問 1 仕入税額控除ってなに？



▶ 納付する消費税額の計算方法

$$\begin{array}{c} \text{売上げの消費税額} \\ \text{(売上税額)} \end{array} \overset{\text{マイナス}}{-} \begin{array}{c} \text{仕入れや経費の消費税額} \\ \text{(仕入税額)} \end{array} = \begin{array}{c} \text{納付する税額} \\ \text{(納付税額)} \end{array}$$

差し引く計算が
仕入税額控除

仕入税額控除には
**インボイスの保存
が必要**

**インボイスがなければ
仕入税額控除できない※**

※ 一定期間、経過措置が設けられています

～ めいぐるみ取引の流れ (イメージ) ～



疑問 2

当社が登録しないと
どうなるだろう…



登録をしないと、
売上先 (B社) にインボイスを交付できない
そして、売上先 (B社) は、インボイスがなければ
仕入税額控除ができない
ということは…

$$\begin{array}{c} \text{③} \\ 1,300\text{円} \\ \text{売上税額} \end{array} - \begin{array}{c} \text{②} \\ \text{1,000円の} \\ \text{控除不可} \\ \text{仕入税額} \end{array} = \begin{array}{c} \text{①} \\ \text{B社} \\ 1,300\text{円} \\ \text{納付税額} \end{array}$$

ポイント

当社 (売手) がインボイスを交付した
場合と比べ、**売上先 (買手) の納
付税額が大きく**計算されます※

※ 一定期間、経過措置が設けられています

仕入税額控除に関する経過措置

(インボイス発行事業者以外の者からの仕入れについて)
制度開始後6年間は、仕入税額の一定割合を控除でき
ます (請求書の保存など、要件があります)

※ 一定割合 ⇒ 【令和5年10月～令和8年9月】80%

【令和8年10月～令和11年9月】50%

疑問 3

申告って、どう計算するの？
売上げの10%を納税
しなきゃいけないの？



課税事業者になったとしても、インボイスを
保存し、仕入税額控除を行えば…

$$\begin{array}{c} \text{②} \\ 1,000\text{円} \\ \text{売上税額} \end{array} - \begin{array}{c} \text{①} \\ \text{A社} \\ \text{700円} \\ \text{仕入税額} \end{array} = \begin{array}{c} \text{300円} \\ \text{納付税額} \end{array}$$

ポイント

納付税額は、**売上げの10%ではなく、
仕入税額控除後の金額**です※

※ 帳簿とインボイスの保存が必要です

+

一定の場合、**簡易課税制度**を
適用することができます

➡ **3ページへ**

簡易課税制度を選択した場合の計算方法

インボイスは保存不要

売上げの消費税額 ^{マイナス} 仕入れや経費の消費税額 = 納付する税額

売上税額が分かれば
納付税額の計算が可能

売上げの消費税額 × みなし仕入率

2ページの例だと…

ステップ1

1,000円 × 70% = 700円
売上税額 みなし仕入率 仕入税額

ステップ2

1,000円 - 700円 = 300円
売上税額 仕入税額 納付税額

ぬいぐるみ
製造業
A社

事業区分	該当する事業	みなし仕入率
第一種	卸売業	90%
第二種	小売業、農林漁業（飲食料品）	80%
第三種	製造業、農林漁業（飲食料品除く）等	70%
第四種	その他事業（飲食店業等）	60%
第五種	サービス業等	50%
第六種	不動産業	40%

ポイント

簡易課税制度では、**事務負担の軽減**※を図ることができます

※ 消費税の申告に際して、仕入れや経費の消費税額の実額計算やインボイスの保存は不要です

（注）簡易課税制度の適用には、届出と基準期間の課税売上高が5,000万円以下であることが必要です
その他の留意点など、詳しくは国税庁ホームページをご覧ください

疑問 4 登録を受けるかどうか、どう判断したらいいの？

売上先からインボイスの交付を求められるか、検討・確認をしてみましょう

- 課税事業者である売上先は、仕入税額控除のため、あなたが交付するインボイスが**必要**です
- 課税事業者であっても**簡易課税制度を選択**している売上先は、インボイスが**不要**です
- **消費者、免税事業者**である売上先は、インボイスが**不要**です

登録を受けた場合と受けなかった場合について、考えてみましょう

- 登録を受けた場合は、インボイスが交付でき、課税事業者として消費税の申告が必要です
- 登録を受けない場合は、インボイスを交付できませんが、課税事業者となる必要はありません
なお、売上先は、経過措置期間は仕入税額の一部が控除できます（経過措置終了後は控除できません）
- 必要に応じて、取引先（売上先や仕入先）と取引条件の見直しを相談するなど検討しましょう
また、逆に、取引先から相談を受ける場合もあり得ます

◆ 登録を受けるかどうかは事業者の任意です

参考

免税事業者の方や、取引先が免税事業者である場合の対応に関する考え方については、関係省庁連名で、令和4年1月19日付「免税事業者及びその取引先のインボイス制度への対応に関するQ & A」（財務省・公正取引委員会・経済産業省・中小企業庁・国土交通省）が公表されていますので、参考にしてください



インボイス発行事業者となる場合…

疑問 5

インボイスって、
どう作ればいいの？



ポイント

「インボイス」という名称の書類
を新たに作成する必要はなく、
現在の請求書や領収書等に不足す
る項目を追加するイメージです

～ 請求書の対応例 ～

※ **下線部**は、特に注意する項目です

※ 登録番号は、登録後に税務署から通知される番号です

請求書		
① 交付先の相手方 (売上先) の 氏名又は名称	(株)〇〇 御中	④ 売手 (当社) の氏名 又は名称及び 登録番号 ▲▲▲▲(株) 登録番号T1234...
② 取引年月日	日付	品名
	11/1	魚 ※
	11/1	豚肉 ※
	11/15	割りばし
	11/29	タオルセット
		金額
		5,000円
		10,000円
		1,000円
		2,000円
③ 税率ごとに区分 して合計した対価 の額及び 適用税率	※ 軽減税率対象	
	8%対象 15,000円	消費税1,200円
	10%対象 3,000円	消費税 300円
	⑤ 取引内容 (軽減税率の対象品目 である旨)	
	⑥ 税率ごとに区分 した消費税額	

- ▶ 様式の定めはなく、また手書きであっても、**上記（①から⑥）の記載事項を満たしたものであればインボイスになります**（請求書に限られません）
- ▶ 現在売上先に交付している**全ての書類をインボイスに対応する必要はありません**
どの書類を**インボイスとするか**、売上先とも相談しながら**準備を進めましょう**
- ▶ **売上先が「仕入明細書」などの形で作成する書類も該当します**

登録 手続

インボイス発行事業者の登録を受ける場合は、**登録申請書の提出が必要です**。
登録申請手続については、インボイス制度等設サイトの「申請手続」ページをご覧ください。

登録申請手続は、e-Taxをご利用ください！！

- ◆ 個人事業者の方は、スマートフォンからでも申請できます
- ◆ 詳しくは、インボイス制度特設サイトの「申請手続」ページをご覧ください
- ※ e-Taxを利用した登録申請手続には、電子証明書（マイナンバーカード等）が必要です

申請手続



もっと 詳しく

国税局・税務署主催説明会の開催

国税局・税務署主催によるインボイス制度についての説明会を開催しています
日時等は、インボイス制度特設サイトの「説明会」ページをご覧ください

国税庁ホームページ インボイス制度特設サイト

インボイス制度のより詳しい情報や、国税庁が行っているオンライン説明会の模様、
申請手続に関することやQ&Aなどを掲載しています

インボイスコールセンター

インボイス制度に関する一般的なご質問やご相談は、以下で受け付けています
【専用ダイヤル】0120-205-553 【受付時間】9：00～17：00（土日祝除く）

説明会



特設サイト



令和4年2月
(令和4年12月改訂)