

第3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12月26日（火）15：00～16：00

中央合同庁舎3号館11階特別会議室

1. 開 会

2. 議 事

貨物軽自動車運送事業者に対する今後の安全対策 等

3. 意見交換

4. 閉 会

〈配布資料〉

- 資料1 貨物軽自動車運送事業者に対する今後の安全対策
- 資料2 荷主・物流事業者に対する監視体制の強化と今後の対策の方向性等
- 資料3 労働基準法上の労働者に該当すると判断された事例（貨物軽自動車運送事業の自動車運転者）
- 資料4 貨物軽自動車運送事業の事故防止に向けた安全対策の徹底について

貨物軽自動車運送事業適正化協議会 出席者一覧

阿部 珠樹	ヤマト運輸株式会社	常務執行役員
岩崎 哲律	株式会社丸和運輸機関	取締役常務執行役員 EC 事業統括本部長
嵯峨 徹也	全国赤帽軽自動車運送協同組合連合会	事務局長
田島 裕也	ハコベル株式会社	軽貨物事業部 部長
津山 克彦	日本郵便株式会社	専務取締役
西田 健太	一般社団法人全国軽貨物協会	代表理事
西村 健吾	一般社団法人日本フードデリバリーサービス協会	副事務局長
松田 友加里	アマゾンジャパン合同会社	渉外本部長 (物流、製品コンプライアンス)
松本 隆一	CBcloud 株式会社	代表取締役社長
宮原 朗	SBS 即配サポート株式会社	人事・総務部次長 兼 運行管理課長
山田 晋	佐川急便株式会社	安全推進部 部長

(五十音順、敬称略)

(オブザーバー)

齋藤 晃	公益社団法人全日本トラック協会	交通・環境部 部長
------	-----------------	-----------

(行政)

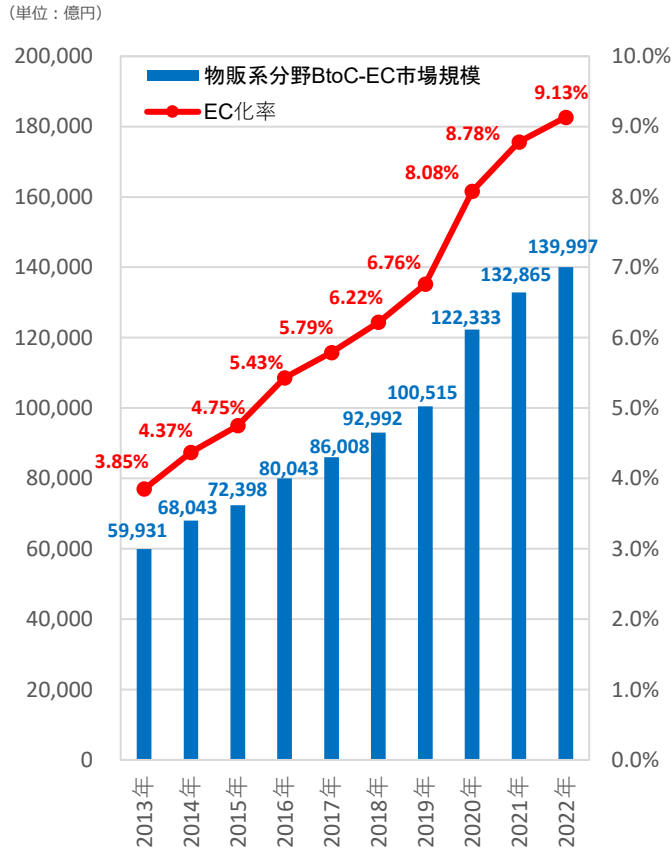
国土交通省	物流・自動車局長	鶴田 浩久
	大臣官房審議官 (物流・自動車)	住友 一仁
	大臣官房審議官 (物流・自動車)	長井 総和
	物流・自動車局 物流政策課長	平澤 崇裕
	物流・自動車局 貨物流通事業課長	小熊 弘明
	物流・自動車局 安全政策課長	永井 啓文
厚生労働省	労働基準局 監督課長	竹野 佑喜

貨物軽自動車運送事業者に対する今後の安全対策

令和5年12月26日
国土交通省 物流・自動車局
安全政策課

- 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**17.8%増加**）。
- 他方、宅配便の不在再配達が全体の**約11~12%程度発生**。

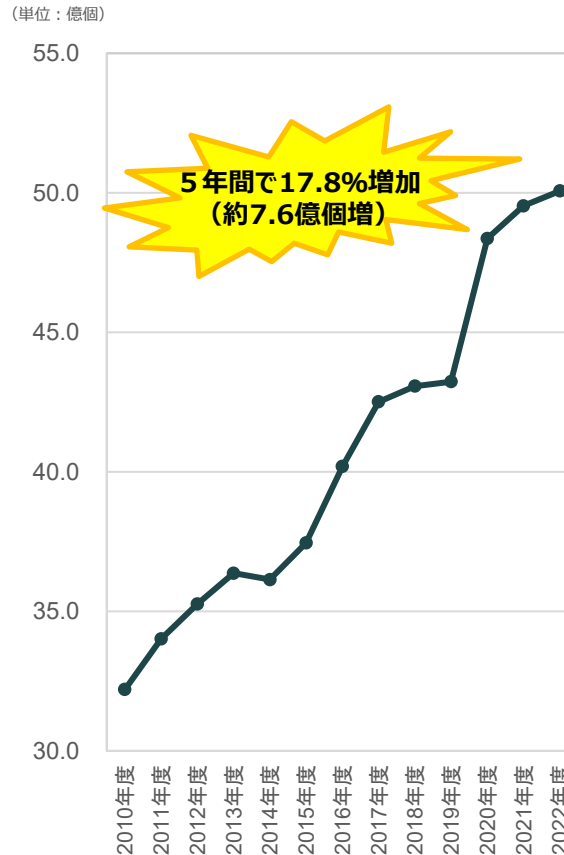
EC市場規模の推移



(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）

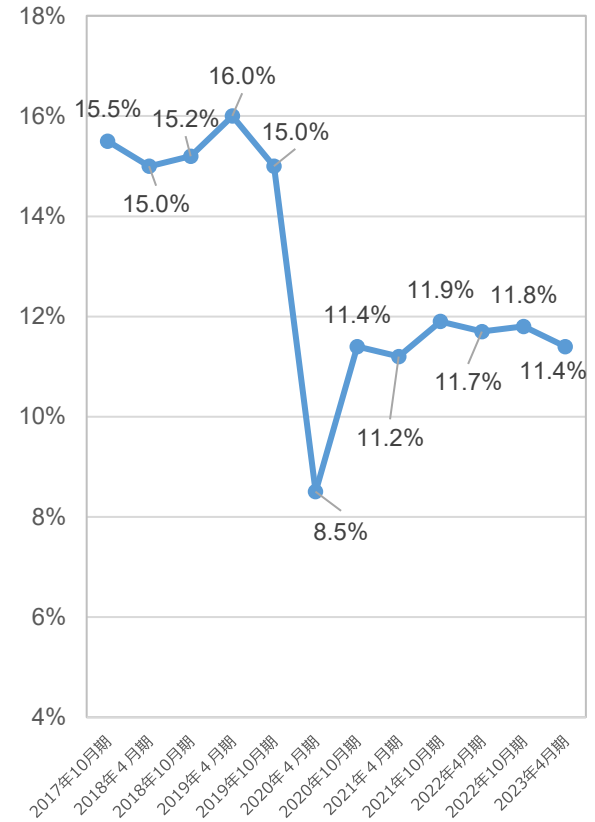
宅配便取扱実績の推移



(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

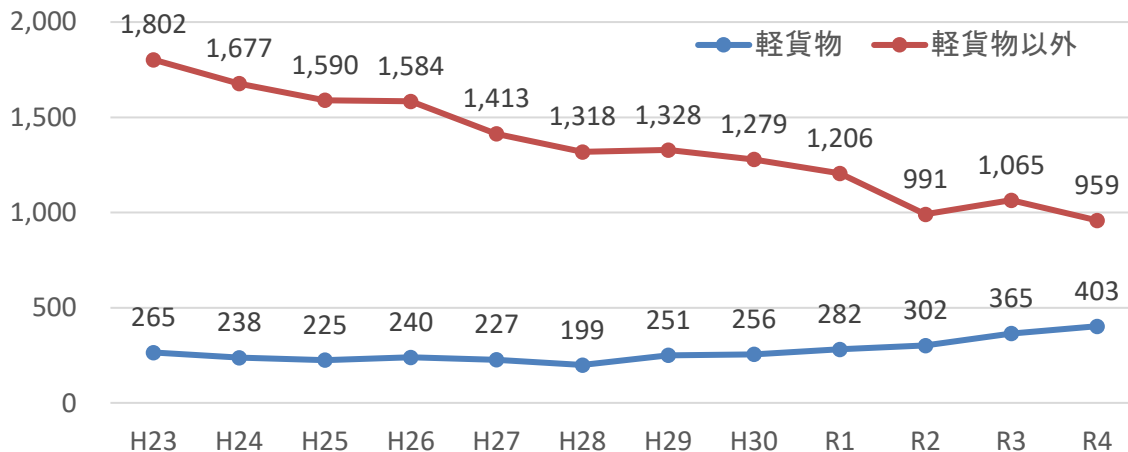
再配達率の推移



(出典) 国土交通省「宅配便再配達実態調査」
 (2017年10月期-2023年4月期)

○ 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。

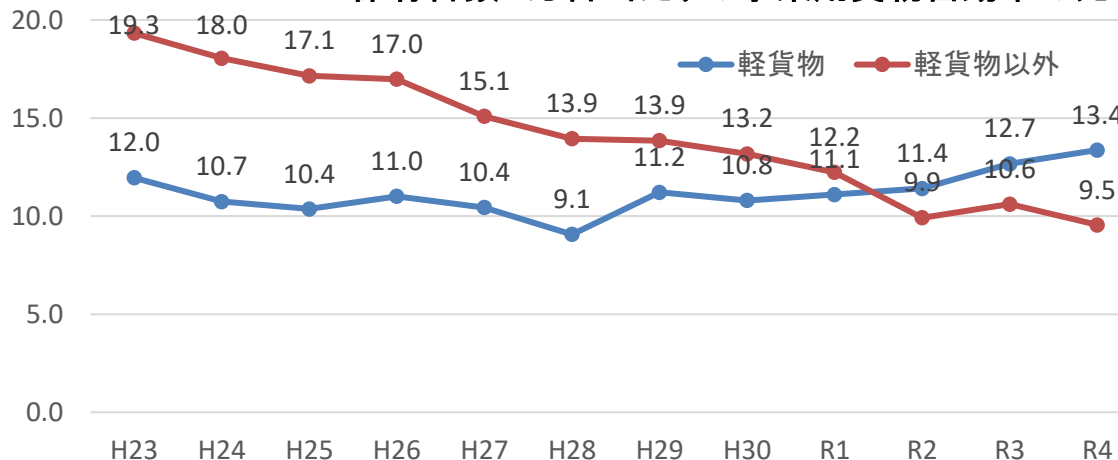
事業用貨物自動車の死亡・重傷事故件数の推移



	平成28年	令和4年	平成28年→ 令和4年
軽貨物	199	403	102.5%増
軽貨物以外	1,318	959	27.2%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



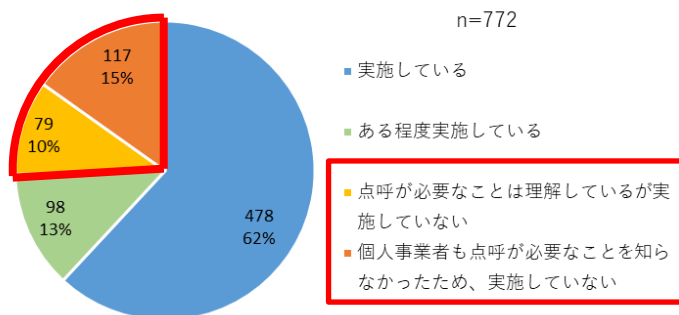
	平成28年	令和4年	平成28年→ 令和4年
軽貨物	9.1	13.4	47.4%増
軽貨物以外	13.9	9.5	31.5%減

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」
(一財)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」

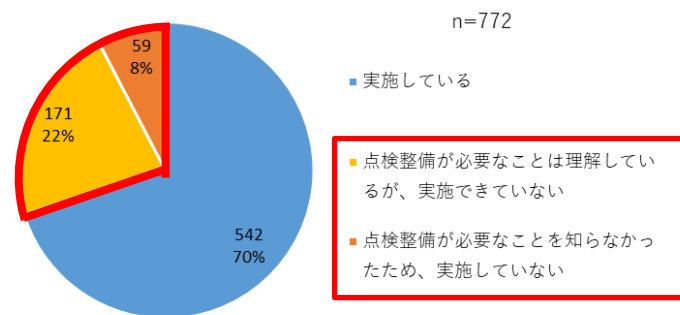
貨物軽自動車運送事業にかかる実態調査（振り返り）

- 令和5年3月から1か月程度、首都圏、近畿圏の貨物軽自動車運送事業者（10,000者）の中から、個人事業主を無作為に抽出し、WEBアンケートによりを実施。2割弱は、住所不明などにより不達で、有効回答数は772者。
- **運行管理（酒気帯びの確認を含めた点呼の実施等）**の実施状況は、「実施している」「ある程度実施している」が75%を占める一方、「**実施していない**」も25%認められる。
- **日常点検および12ヶ月ごとの定期点検**の実施状況は、「実施している」が70%となる中、「**実施できていない**」「**実施していない**」も30%程度認められる。
- **拘束時間、休憩時間等の遵守状況**は、「遵守している」「ある程度遵守している」で61%を占めるものの、「**基準は理解しているが、遵守していない**」が25%、「**基準を知らなかったため、遵守していない**」も14%認められる。

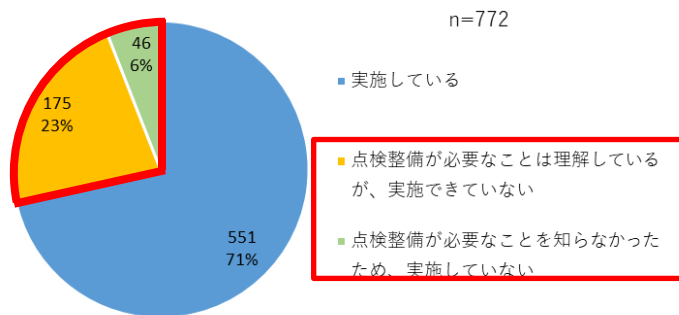
運行管理（酒気帯びの確認を含めた点呼等）の実施



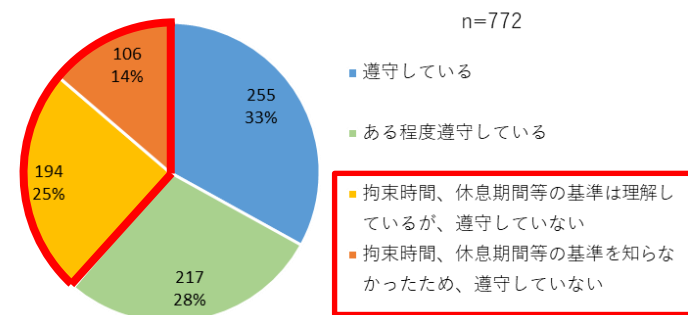
日常点検の実施



12ヶ月ごとの定期点検の実施



拘束時間、休憩時間等の遵守

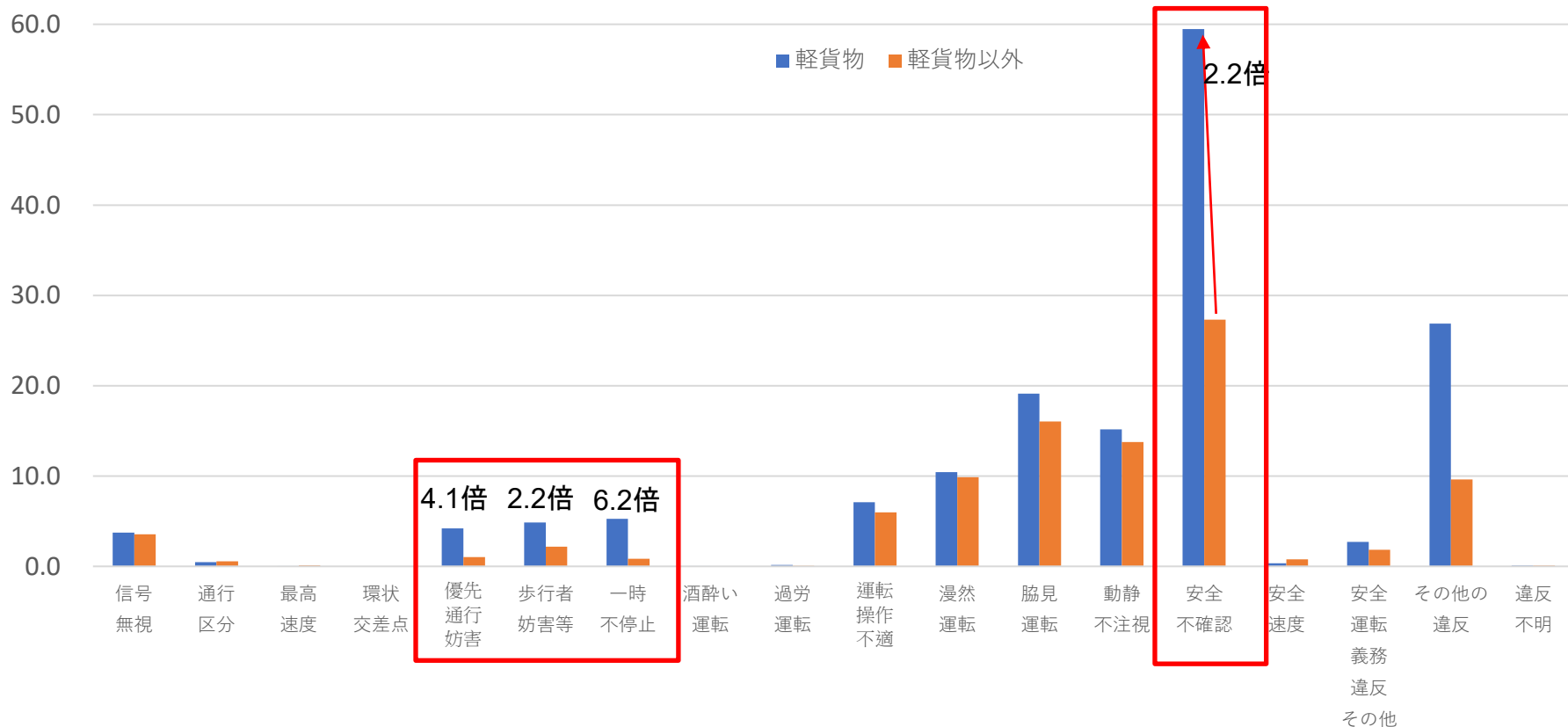


事業用貨物自動車の法令違反別事故件数（振り返り）

○事業用貨物自動車のうち、軽貨物保有台数1万台当たりの法令別違反件数を見ると安全不確認※が最も多く、軽貨物以外の約2.2倍。

○加えて、軽貨物は軽貨物以外と比較して、「優先通行妨害」、「歩行者妨害等」、「一時不停止」といった法令違反が多いことが特徴。

※ 前方、後方、左右の安全確認が不十分であった事故。

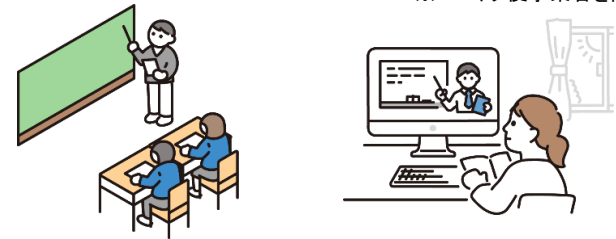


貨物軽自動車安全管理者(仮称)の選任と講習の受講の義務付け

営業所ごとに「貨物軽自動車安全管理者(仮称)」を選任し、以下2つの講習受講を義務付ける※。

- **管理者講習**(仮称)
管理者の選任にあたり受講
- **管理者定期講習**(仮称)
2年ごとに受講

※ バイク便事業者を除く



国土交通大臣への事故報告の義務付け

死傷者を生じた事故等、一定規模以上の事故について、運輸支局及び運輸局を通じて国土交通大臣への報告を義務付ける。

一般貨物事業者等に対して義務付けている事項の準用(事故の報告の対象など詳細については今後検討)

国土交通大臣による輸送の安全情報の公表

事業者に対して発出した輸送の確保命令や行政処分の情報等を国土交通省HPにて公表する。

一般貨物事業者等に対して実施している事項の準用



運転者への適性診断の受診を義務付け

一般貨物等の運転者に義務付けている適性診断を軽貨物の運転者にも義務付ける※。

一般貨物事業者等に対して義務付けている事項の準用。現在適性診断を実施している認定機関は全国で約130。

※ バイク便事業者を除く

- 初任診断（業務開始にあたり受診）
- 適齢診断（65歳以上の運転者が3年ごとに受診）
- 特定診断（事故を起こした場合に受診）



独立行政法人自動車事故対策機構 ホームページより

業務記録及び事故記録の保存義務付け

○ 毎日の業務開始・終了地点や業務に従事した距離等を記録した業務記録を作成し、1年間の保存を義務付ける。

○ 事故が発生した場合、その概要や原因、再発防止対策を記録し、3年間の保存を義務付ける。

一般貨物事業者等に対して義務付けている事項の準用

スケジュール

次期通常国会への法案提出も含め検討中。

貨物軽自動車運送事業と一般貨物自動車運送事業の制度の主な比較

		貨物軽自動車運送事業	(参考)一般貨物自動車運送事業
事業の開始		届出制	許可制
運行管理	運行管理者の選任	義務なし ※	義務あり
	事故の報告	義務なし ※	義務あり
	運行記録計による記録	義務なし	義務あり <small>※総重量7tまたは最大積載量4t以上の車両</small>
	乗務等の記録	義務なし ※	義務あり
	適性診断の受診、初任運転者等に対する特別な指導	義務なし ※	義務あり
	点呼	義務あり	
	従業員に対する指導及び監督	義務あり	
	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	
点検整備		義務あり	
監査		監査対象	

※ 新たな安全対策として検討中の事項

軽貨物事業者向けの指導・監督マニュアルについては、軽貨物事業者が実施すべきことが分かる簡易マニュアルを年度内に公表予定。

【ご意見を頂きたい事項】

- 個人事業主が大半を占める貨物軽自動車運送事業者に対して、どのような周知方法が効果的か。
- 現在各社が自主的に実施している安全対策について、横展開可能な優良事例はどのようなものがあるか。

【お願いしたい事項】

- 今後の安全対策の強化に先立ち、貨物軽自動車運送事業者に対して自主的な安全対策を促す取組。

荷主・物流事業者に対する 監視体制の強化と今後の対策の方向性等

令和5年12月26日

国土交通省 物流・自動車局
貨物流通事業課、物流政策課

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、総合的な検討を行うため、**令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置。**
- 同年6月2日に第2回を実施し、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策をまとめた**「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。**



＜構成員＞

議長 内閣官房長官
 副議長 農林水産大臣
 経済産業大臣
 国土交通大臣
 構成員 内閣府特命担当大臣
 （消費者及び食品安全担当）
 国家公安委員会委員長
 厚生労働大臣
 環境大臣
 ※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求める。

■ 総理指示（令和5年3月31日）

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題に直面しています。物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーに働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど1年となります。
- 一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。
- これに対応するため、荷主・物流事業者間等の**商慣行の見直し**と、物流の標準化やDX・GX等による**効率化の推進**により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の**行動変容**を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要です。
- このため、**物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等**の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。
- そこで、1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、**6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめ**てください。



「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定（令和5年6月2日）

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性**。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、（1）商慣行の見直し、（2）物流の効率化、（3）荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**(※)も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

（1）商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入(※)
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入(※)
- ④ **荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（トラックメン（仮称））**
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃收受・価格転嫁円滑化**等の取組み(※)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

（2）物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資**の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進(※)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化(※)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

（3）荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入(※)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）	（施策あり）	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間×達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50%×達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			合計：14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話（R5.9.28）

- 令和5年9月28日、岸田総理が中小トラック事業者の営業所を訪問し、現場視察を行うとともに、2024年問題への対応に向けた事業者の取組内容や課題等について車座対話を実施（同行：斉藤国土交通大臣、矢田総理大臣補佐官）。
- 車座対話後のぶら下がり会見において、岸田総理より、**10月2日の週に関係閣僚会議**を開催し、「**物流革新緊急パッケージ**」を取りまとめる旨の発言。



【日時】 令和5年9月28日（木）
【場所】 株式会社浅井（東京都大田区平和島）
【出席者】

（経営者）

- ・株式会社浅井 代表取締役社長
- ・株式会社NTSロジ 代表取締役社長

（その他）

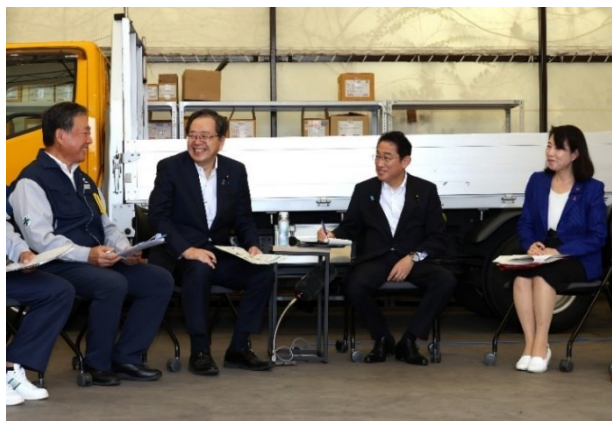
- ・公益社団法人全日本トラック協会 会長

（行政）

- ・岸田内閣総理大臣 ・斉藤国土交通大臣 ・矢田総理大臣補佐官
- ・厚生労働省局長 ・国土交通省局長

（トラックドライバー）

- ・株式会社浅井
- ・ヤマト運輸株式会社
- ・佐川急便株式会社



■ 車座対話後のぶら下がり会見における総理発言（抄）

- 来週に関係閣僚会議を開催し、「荷役作業の自動化・機械化、倉庫の脱炭素化・EVトラックの導入推進」「再配達率の半減に向けたインセンティブの付与」「トラックの大型化等によるモーダルシフト、あるいは自動運転の促進」などを緊急的に取り組むべき対策として「**物流革新緊急パッケージ**」を取りまとめたいと思います。このパッケージを取りまとめた上で、**来月に向けてまとめる経済対策**にこの内容を盛り込んでまいりたいと考えています。
- これと併せて、制度改正を含めた構造的な対策として、賃上げ原資の確保のための適正な運賃の収受などに向けて、**次期通常国会での法制化**も進めていきたいと考えております。

「物流革新緊急パッケージ」

令和5年10月6日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議資料を基に作成

- 物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が来年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

1. 物流の効率化

○即効性のある設備投資・物流DXの推進

- ・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
- ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等
- ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等

○モーダルシフトの推進

- ・鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
- ・31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進

○トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

- ・荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等により、快適で働きやすい職場環境の整備を促進
- ・労働生産性の向上に資する車両を運転するための免許の取得等のトラック運転手のスキルアップを支援

○標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進

○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

- ・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）
- ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進
- ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進
- ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化
- ・トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充や駐車マス予約制度の導入などの取り組みの推進

○燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）

○高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続

○道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

○宅配の再配達率を半減する緊急的な取組

- ・ポイント還元を通じ、コンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配達日時等の指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施

○政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

○トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）

- ・荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」等の集中実施、国土交通省及び荷主所管・法執行行政機関による連携強化

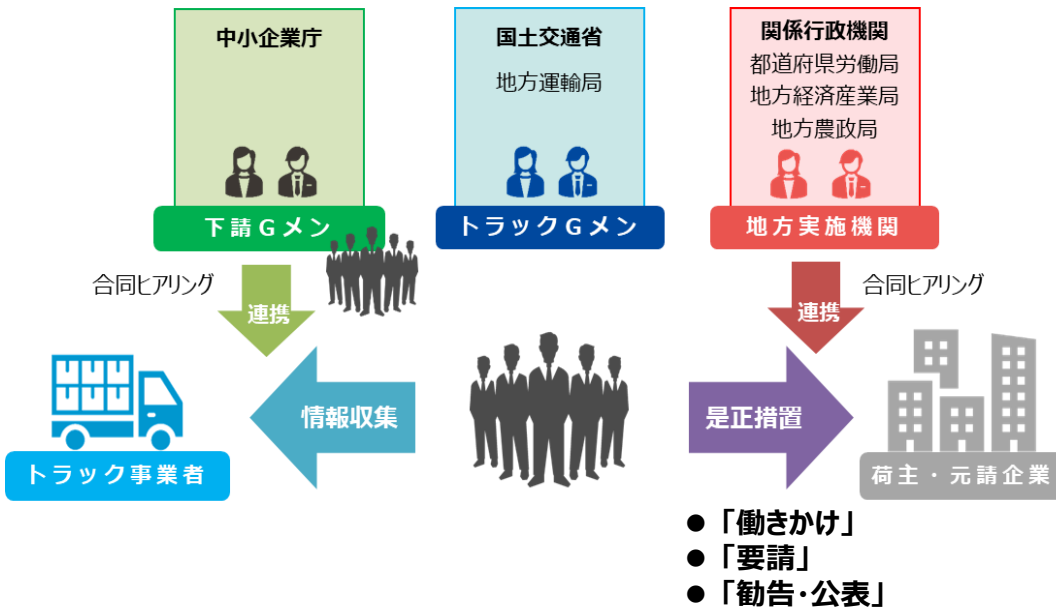
○現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）

○適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

- ・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
- ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
- ・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月）に基づき、全国162名体制の「トラックGメン」を設置（令和5年7月）。
- トラック事業者へのプッシュ型情報収集や、適正取引を阻害する疑いのある荷主・元請事業者への是正措置（貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」）により、悪質な荷主・元請事業者を監視・指導。
- 11月・12月を「集中監視月間」と位置づけ、関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対する「要請」「勧告・公表」を徹底。これにより、ドライバーの労働条件改善や取引適正化の加速化を図る。

トラックGメンによる悪質荷主等への監視・指導



集中監視月間（11月・12月）

荷主の違反原因行為を、全トラック事業者を対象に調査 → 集中監視月間に「要請」「勧告・公表」を集中実施

トラックGメンの活動実績

月当たりの「働きかけ」「要請」平均実施件数

Gメン発足前 月1.8件 → Gメン発足後 月57件

※対象は、「要請」を実施した荷主・元請事業者に限る

対応内容	荷主・元請数
要請	10
働きかけ	251

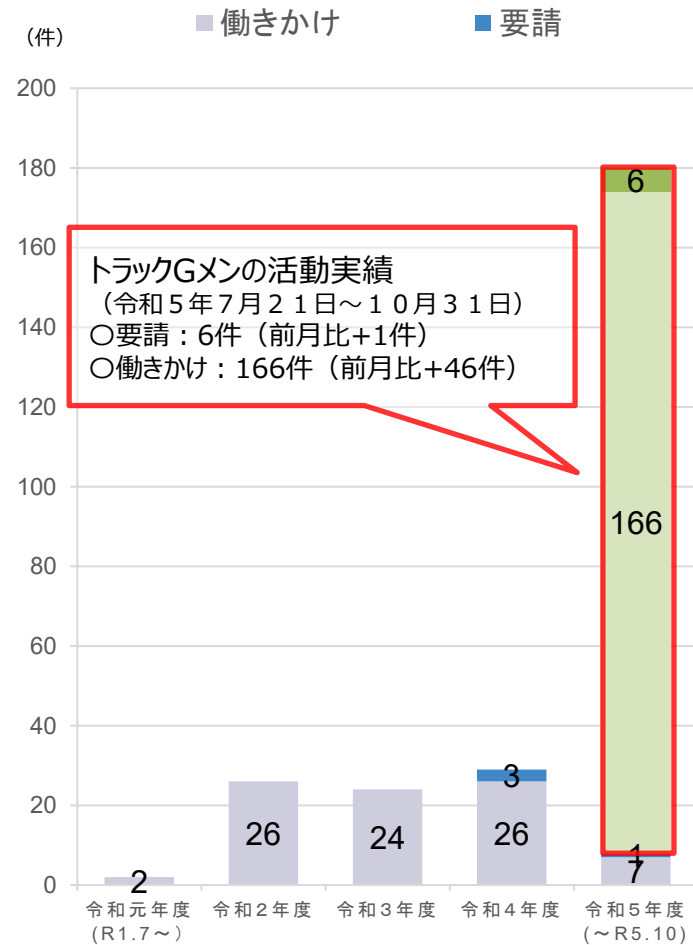
違反原因行為の内訳(重複あり)

- ・長時間の荷待ち: 8件
- ・契約にない附帯業務: 1件
- ・無理な配送依頼: 1件
- ・過積載の指示: 1件



※本社所在地から、地域別に整理・表示

トラックGメンの活動実績



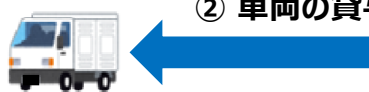
貨物軽自動車運送事業における事業用車両の共同使用について

- 貨物軽自動車運送事業者は、**事業用車両を1両しか保有しない個人事業主が多くを占める**が、こうした事業者は、点検・修理等の間に事業を行うことができないことから、**点検・修理等の時間や費用を抑え、必要な安全対策が講じられないおそれがある。**
- こうした状況を踏まえ、「物流革新に向けた政策パッケージ」においても、「**個人事業主間で車両の共同使用を認める新たな制度について具体化する**」こととされたところ。
- 貨物軽自動車運送事業者が**安全を確保した上で、事業を継続**できるよう、関係者間で**事前に協定を締結**することを前提として、運輸支局へ使用車両の変更届出等を行うことなく、**他の事業者が保有する事業用車両を共同で使用**できることとする措置を講じる（令和6年以降制度運用開始）。

改正前

運輸支局等

③ 使用車両の変更届出
／車検証の書き換え

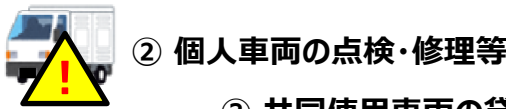


改正後

運輸支局等

① 共同使用車両に
係る協定の締結

・車両番号
・運行管理、車両管理主体
・事故時の責任関係 等



④ 事業継続



※例として、個人事業者と法人事業者としているが、個人事業者同士の共同使用を妨げるものではない。

【参考】「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」決定）（抄）

1. 具体的な施策 (2) 物流の効率化

⑫ 軽トラック事業の適正運営や安全確保【国交省】

… また、個人事業主である軽トラック事業者のドライバーの輸送の安全を確保するため、軽トラック事業者のドライバーが車両の法定点検や故障等の際に、安全や損害賠償の支払に必要な措置を講じた上で、**個人事業主間で車両の共同使用を認める新たな制度について具体化する。**…

主な法制化検討事項の内容

物流革新に向けた政策パッケージ（2023.6.2）抜粋

荷主・物流事業者に対する規制的措置

- 事業規模や貨物特性といった事情を勘案しつつ、それぞれの事業者に対して、物流負荷の軽減に向けた計画作成や実施状況の報告を求めるとともに、取組みが不十分な事業者に対して、勧告、命令等を行う規制的措置等の導入等に向けて取り組む。
- 過疎地域における担い手不足や貨物量減少・積載率低下といった課題に対応するため、共同輸配送や物流事業者間の協業等を促進する方策について具体化する。
- 経営者層の意識改革により荷主企業における全社的な物流改善への取組みを促進するため、荷主企業の役員クラスに物流管理の責任者を配置することを義務づけるなどの規制的措置等の導入に向けて取り組む。

トラック事業者に対する規制的措置

- 多重下請構造にあるトラック事業において、実運送事業者の適正な運賃の確保による賃金水準の向上等を実現するため、元請事業者等が実運送事業者を把握できるよう、台帳作成等に係る規制的措置の導入等に向けて取り組む。
- 適正運賃の収受を確保するため、契約の電子化・書面化を図る規制的措置の導入等に向けて取り組む。

軽トラック事業者に対する規制的措置

- 軽トラックの事故が増加し輸送の安全確保が急務となっていること、また、トラック運送業の働き方改革を進める中で適正な競争条件を確保する必要があることを踏まえ、軽トラック運送業における安全対策を強化する。

物流革新緊急パッケージ（2023.10.6）抜粋

- 大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
- 大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
- トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

労働基準法上の労働者に該当すると判断された事例 (貨物軽自動車運送事業の自動車運転者)

<2023年12月現在>

【本資料について】

- 労働基準法上の「労働者」に該当するか否かは、契約の形式や名称にかかわらず、「労働者性の判断基準」(参考)に基づき、実態を勘案して総合的に判断されます。
- 先般、業務委託契約を締結し、個人事業主とされていた貨物軽自動車運送事業の自動車運転者から労災請求がなされた事案において、労働基準監督署による調査の結果、当該自動車運転者が労働基準法上の「労働者」に該当すると判断されたものがありました。
本資料は、他の業種と比べて申告が多く、判断に困難が伴うことも多い自動車運転者が、「労働者」に該当すると実際に判断された事例をまとめたものです(※)。各事例の実態に応じ、上記判断基準に沿って、判断のポイントを示しています。
- **契約上、個人事業主とされている場合でも、実態として、労働基準法上の労働者に該当する場合には、労働基準関係法令を遵守する必要があります。本資料も参考に、適切に対応いただくようお願いします。**

※ 本資料に掲げる事例は、「労働者」に該当すると労働基準監督署により判断された個別事案の一部であり、これら以外にもそのように判断された事案があります。また、本資料に掲げる事例にあるような指揮監督等の実態がないからといって、「労働者」に該当しないと判断されるものではありません。

(参考：労働者性の判断基準)

労働基準法第9条では、「労働者」を「事業又は事務所に使用される者で、賃金を支払われる者をいう」と規定している。労働基準法の「労働者」に当たるか否か、すなわち「労働者性」は、この規定に基づき、以下の2つの基準で判断されることとなる。

- 労働が他人の指揮監督下において行われているかどうか、すなわち、他人に従属して労務を提供しているかどうか
- 報酬が、「指揮監督下における労働」の対価として支払われているかどうか

この2つの基準を総称して「使用従属性」と呼ぶ。

「使用従属性」が認められるかどうかは、請負契約や委任契約といった契約の形式や名称にかかわらず、契約の内容、労務提供の形態、報酬その他の要素から、個別の事案ごとに総合的に判断される。この具体的な判断基準は、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12月19日)において、以下のように整理されている。

- 1 「使用従属性」に関する判断基準
 - (1) 「指揮監督下の労働」であること
 - ア 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
 - イ 業務遂行上の指揮監督の有無
 - ウ 拘束性の有無
 - エ 代替性の有無(指揮監督関係を補強する要素)
 - (2) 「報酬の労務対償性」があること
- 2 「労働者性」の判断を補強する要素
 - (1) 事業者性の有無
 - (2) 専属性の程度
 - (3) その他

事例1（貨物軽自動車運送事業の自動車運転者）

荷主が元請事業者に配送を委託するとともに、当該元請事業者が配送員に対して、委託契約書に基づき、再委託（配送員は個人事業主扱い）。当該配送員が業務中に負傷したことから、労災保険給付の対象となるか否かについて、当該配送員から労働基準監督署に相談があった事例

「判断基準」を踏まえた調査における判断ポイント

1 使用従属性

（1）指揮監督下での労働に関する判断基準

ア 仕事の依頼、業務従事の指示等に対する諾否の自由

仕事の依頼については、本人の希望を聞いた上で個別に調整・決定し、月単位でシフトが組まれる。当該業務に従事する当日に、荷主が提供するスマートフォンアプリを通じて、配送を行う荷物・配送先・配送順・配送コース等が割り当てられる。割り当てられた荷物については、配送を拒否することはできない。一方、体調不良等の場合、配送業務の当日でもキャンセルすることができ、キャンセルに伴うペナルティはない。

イ 業務遂行上の指揮監督

荷物の配送コースについては、本人の判断で変更可能であり、逸脱に対するペナルティもない。業務の遂行状況の詳細について、アプリを通じて元請事業者に把握されており、配送の状況に変化がないような場合には、本人に対して連絡を行い、指示等が行われている。
配達先が不在の場合の顧客への電話連絡の実施や置き配の方法等に関し、研修や社内掲示等により指示が行われている。

→ 配送状況に応じて元請事業者から随時指示がなされているほか、配送時のルールについても定められ、指示が行われていたことから、業務遂行上の指揮監督ありと判断

ウ 拘束性

始業・終業時刻の定めはないが、1日の作業時間を12時間以内にするを前提に、1日当たりの配送を行う荷物量が定められている。

→ 実態として勤務時間の裁量が低く、拘束性ありと判断

エ 代替性

契約書において第三者への再委託が禁止されている。

→ 代替性なしと判断

（2）報酬の労務対償性に関する判断基準

報酬は、1日当たりの日給制（18,000円）で支払われている。

→ 報酬が日単位で計算されており、労務対償性ありと判断

2 「労働者性」の判断を補強する要素

（1）事業者性

配送に使用する軽自動車は個人所有であり、ガソリン代、車検代等の費用も本人が負担している。

（2）専属性の程度

他社の業務に従事することは、契約上制約されていない。

（3）その他

採用選考過程は一般の労働者と同様、求人情報による募集や面接による選考が行われている。
報酬の税制上の取扱いについて、本人が確定申告を行っている。
労働保険の適用や服務規律、福利厚生等の適用はない。

判断

労働者性を肯定する要素、否定する要素が一定程度混在するものの、業務遂行上の指揮監督関係や時間的拘束性があり、報酬も業務に必要な時間の対価としての労務対償性が強いと認められること等を総合的に勘案し、労働基準法第9条の労働者に該当するものと判断。

事例2（貨物軽自動車運送事業の自動車運転者）

荷主が元請事業者に配送を委託するとともに、当該元請事業者が配送員に対して、委託契約書に基づき、再委託（配送員は個人事業主扱い）。報酬（賃金）不払いについて、当該配送員から労働基準監督署に相談があった事例

「判断基準」を踏まえた調査における判断ポイント

1 使用従属性

(1) 指揮監督下での労働に関する判断基準

ア 仕事の依頼、業務従事の指示等に対する諾否の自由

仕事の依頼については、複数の配送員（個人事業主扱い）でチームを組み、チーム内で稼働日を調整しており、本人の希望に基づく調整が可能となっている。当該業務に従事する当日に、荷主が提供するスマートフォンアプリを通じて、配送を行う荷物・配送先・配送順・配送コース等が割り当てられる。割り当てられた荷物については、配送を拒否することはできない。一方、体調不良等の場合、配送業務の当日欠勤も認められており、その場合は元請事業者において代替の配送員を手配する。

イ 業務遂行上の指揮監督

荷物の配送コースについては、契約書等において、原則として元請事業者が示したルートに従わなければならない旨が定められている。当日に配送が割り当てられた荷物については、原則として全て配達しなければならないことや、配達先が不在の場合は、当日中に再訪問を行うこと等が契約書等において義務付けられている。また、割り当てられた荷物以外にも、追加で配送を指示される場合がある。

その他、配送時は元請事業者が指定するユニフォームの着用が義務付けられている。

→ 契約書等において配送時のルールが定められ、原則、当該ルールに基づく配送が義務付けられていることから、業務遂行上の指揮監督ありと判断

ウ 拘束性

始業・終業時刻の定めはないが、契約書等において「拘束時間は原則11時間以上」とされており、それを前提に、1日当たりの配送を行う荷物量が定められている。

→ 実態として勤務時間の裁量が低く、拘束性ありと判断

エ 代替性

契約書等において再委託は禁止されていなかったが、実態として個人情報の保護を理由に第三者への委託は禁止する旨の説明が元請事業者からなされていた。

→ 代替性なしと判断

(2) 報酬の労務対償性に関する判断基準

報酬は、1日当たりの日給制（約20,000円）で支払われている。

→ 報酬が日単位で計算されており、労務対償性ありと判断

2 「労働者性」の判断を補強する要素

(1) 事業者性

配送に使用する軽自動車は元請事業者からのリースで、リース料は本人が負担している。

(2) 専属性の程度

他社の業務に従事することは、契約上制約されていない。

(3) その他

報酬の税制上の取扱いについて、本人が確定申告を行っている。
労働保険の適用や服務規律、福利厚生等の適用はない。

判断

業務遂行上の指揮監督関係や時間的拘束性が認められることや、報酬の労務対償性が強いこと等を総合的に勘案し、労働基準法第9条の労働者に該当するものと判断。

事例3（貨物軽自動車運送事業の自動車運転者）

荷主や元請物流事業者が元請事業者に配送を委託するとともに、当該元請事業者が配送員に対して、委託契約書に基づき、再委託（配送員は個人事業主扱い）。報酬（賃金）不払いについて、当該配送員から労働基準監督署に相談があった事例

「判断基準」を踏まえた調査における判断ポイント

1 使用従属性

(1) 指揮監督下での労働に関する判断基準

ア 仕事の依頼、業務従事の指示等に対する諾否の自由

仕事の依頼については、本人の希望を聞いた上で個別に調整・決定し、月単位でシフトが組まれる。無断欠勤の場合には、契約書において1回当たり1万円の違約金をとられることとされている。

イ 業務遂行上の指揮監督

荷物の配送コースについては、元請事業者からの指示に従って、順番に配送しなければならない。契約書等により、置き配等の配送ルールが細かく定められており、ルールに従わず、顧客とクレームになった場合等については罰金をとられることとされている。

→ 契約書等において配送時のルールが定められ、当該ルールに基づく配送が義務付けられており、ルールに従わない場合は罰金をとられる等のペナルティが課されることから、業務遂行上の指揮監督ありと判断

ウ 拘束性

業務時間が、8時～17時、15時～22時、17時～24時、6時～22時、8時～24時と定められ、この中から本人が選択する。

→ 始業・終業時刻が定められ、業務時間が指定されていることから、拘束性ありと判断

エ 代替性

本人に代わって他の者が労務を提供することは認められていない。

→ 代替性なしと判断

(2) 報酬の労務対償性に関する判断基準

報酬は、1日当たりの日給制（約15,000円）で支払われている。

また、業務時間内に荷物を配りきれない場合は、1時間当たり1,000円が別途支給される。

→ 報酬が日単位で計算されていること、また、業務時間内に荷物を配りきれない場合は、時間に応じて追加で報酬が支払われていることから、労務対償性ありと判断

2 「労働者性」の判断を補強する要素

(1) 事業者性

配送に使用する軽自動車は元請事業者からのリースで、リース料は本人が負担している。

(2) 専属性の程度

他社の業務に従事することは、契約上制約されていない。

(3) その他

報酬の税制上の取扱いについて、本人が確定申告を行っている。

労働保険の適用や服務規律、福利厚生等の適用はない。

判断

業務遂行上の指揮監督関係や時間的拘束性が認められることや、報酬の労務対償性が強いこと等を総合的に勘案し、労働基準法第9条の労働者に該当するものと判断。

事務連絡
令和5年12月26日

貨物軽自動車運送事業適正化協議会 出席者 各位

国土交通省物流・自動車局
貨物流通事業課
安全政策課
自動車整備課

貨物軽自動車運送事業の事故防止に向けた安全対策の徹底について

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。

事業用軽貨物自動車（以下「軽貨物自動車」という。）の死亡・重傷事故件数の急増を踏まえ、貨物軽自動車運送事業適正化協議会においても安全対策の徹底に向けた意見交換を行ってきたところです。大量の輸送需要が発生し物流が集中する年末年始から年度末にあたり、改めて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。

記

1. 運行管理の実施

- (1) 貨物軽自動車運送事業者（個人事業主を含む。以下「軽貨物事業者」という。）は運行管理者を選任する必要はないものの、軽貨物事業者自らが過労運転の防止、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・監督等の運行管理を実施し、その記録を保存することが義務づけられています。なお、個人事業主であっても本義務の対象になりますので、自ら運行管理を実施し、その記録を保存することが求められます。
- (2) 軽貨物事業者は、運転者の過労運転防止の観点から、他の運送事業者と同様に、運転者の拘束時間、休息期間、運転時間等について「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7号、以下「改善基準告示」という。）」の遵守が求められています。なお、改善基準告示は、令和6年4月より新基準が

適用されますので、新基準も踏まえ、乗務時間を正確に把握し、運転者の適切な労務管理や健康管理を行うことが必要です。

(参考資料)

○自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル（トラック事業者編）

https://www.mlit.go.jp/jidosha/enzen/03safety/resource/data/truck_honpen.pdf

○改善基準告示（新基準）

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudouki_jun/gyosyu/roudoujouken05/index.html

2. 安全運転の遵守

- (1) 軽貨物事業者は運転者に対し、酒気帯び運転をしないなどの道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）の規定を改めて確認させるとともに、同法の規定を確実に遵守した運転を行わせるよう適切な指導を行うことが必要です。
- (2) 軽貨物自動車の事故の特徴である追突や出会い頭事故を防止するため、特に以下のポイントに気を付けて指導を行うことが必要です。
 - ・運転中にスマートフォン等を使用したり、カーナビの画面を注視しないこと。
 - ・交差点において一時停止の道路標識がある場合には、一時停止を遵守すること。また、停止線にて一時停止するだけでなく、交差点内が目視できるところでもう一度一時停止や安全確認をしたり、十分に安全な速度で通行すること。
 - ・住宅街等見通しの悪い道路では、自動車、自転車、歩行者等が飛び出してくる可能性があるため、安全確認を怠らず通行するようにすること。

3. 点検整備の実施

- (1) 軽貨物事業者は、日々の軽貨物自動車の安全を確保するため、走行距離や運行時の状態から判断した適切な時期に、日常点検を行うことが必要です。
- (2) また、日常点検で点検する箇所より細かな箇所について、定期的な点検（12 ヶ月点検）を行うことが必要です。なお、点検の結果、不具合に至る可能性が高いまたは不具合がある場合は、必要な整備を実施しなければなりません。
- (3) 加えて、10 台以上の軽貨物自動車を保有する軽貨物事業者は、整備管理者を選任し車両管理を行うことが必要です。

(参考資料)

○自動車の点検整備

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha/tenkenseibi/tenken/t1/t1-2/index.html>

4. 適正な運送の依頼

- (1) 電子商取引（E C）市場規模の拡大に伴い、宅配便の取扱件数は令和 4 年度において平成 28 年度から約 2 割増加しています。

- (2) 軽貨物事業者に荷物の輸送を依頼される荷主（運送委託者）におかれましては、運転者の過労運転を防止するため、「拘束時間超過」、「無理な配送依頼」及び「依頼に無かった附帯業務をさせられる」等がないよう、適正な運送の依頼をお願いします。
- (3) 国土交通省が貨物自動車運送事業者の過労運転防止措置義務違反等の違反行為に対し行政処分を行う場合、当該違反行為が主として荷主の行為に起因するものと認められるときは、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）第64条に基づく荷主への勧告の対象となることをご承知おきください。
- (4) また、国土交通省では、トラック事業者が貨物自動車運送事業法等に違反する原因となるおそれのある行為（長時間の荷待ち、依頼になかった附帯業務等）を荷主がしている疑いが認められる場合、荷主に対し、同法附則第1条の2に基づく働きかけ、要請等を行っており、本年7月からはその実効性を担保するべく全国162名体制で「トラックGメン」を設置しています。軽貨物事業者におかれましては、荷主との間で該当する事例がある場合、下記ホームページもしくは最寄りの運輸局等のトラック荷主特別対策室へ情報をお寄せください。

(参考資料)

- 荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集
(Web 経由での情報提供)

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000043.html

- 全国運輸局等トラック荷主特別対策室（トラックGメン）（電話での情報提供)

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001620340.pdf>

以上