資料４

トラック適正化二法について

令和8年3月10日

九州運輸局　長崎運輸支局

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律
貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

概要

○　ドライバーの担い手不足により、何もしなければ2030年には輸送能力が34％不足
○　物流は国民生活及び経済活動の基盤であり、エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの経済的社会的地位の向上等により、我が国の物流の持続可能性の確保及び国民経済の健全な発展を図るため、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的として、貨物自動車運送事業法を改正するとともに、それを担保するための新法を制定。

貨物自動車運送事業法の一部改正

１．許可の更新制度の導入

トラック運送事業の許可について、５年ごとの更新制を導入

２．「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

トラック運送事業者は、自ら貨物を運ぶときや、他の事業者に運送を委託するときは、国土交通大臣が定める「適正原価」を継続して下回らないことを確保

（※）貨物利用運送事業者についても同様に規制
（※）適正原価を支払わない荷主については、違反原因行為に該当するものとして是正指導を実施
（※）標準的運賃については廃止

３．委託次数の制限

トラック運送事業者及び貨物利用運送事業者は、元請として運送を引き受ける場合、再委託の回数を二回以内に制限するよう努力義務化

４．違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り

許可や届出なく有償で運送行為を行うトラック（いわゆる「白トラ」）の利用を禁止（罰則付）
荷主等に対しては是正指導も実施

担保

貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

１．基本方針の策定

（１）体制の整備

①許可の更新事務及び②事業適正化支援等を適切・効率的に実施できるよう独立行政法人に行わせる等必要な体制を整備

（２）財源の確保等

上記業務の実施に必要な費用を確保できるよう、(1)①について更新手数料等によるほか、(1)②について広く社会で支える観点から財源措置を検討

２．法制上の措置等

政府は基本方針に基づき、必要な法制上の措置等を本法律の施行後３年以内を目途として講じる

３．物流政策推進会議

政府は、物流に関する施策の総合的かつ集中的な推進を図るため、物流政策推進会議を設置

１．事業許可の更新制度の導入

○ **トラック運送事業の許可**は、**５年ごとに更新**を受けなければ、効力を失う。

○ **許可基準**に、「**法令の規定を遵守して事業を遂行することが見込まれること**」を　新たに追加。

○ 国土交通大臣は、**許可更新に関する事務**の一部を**独立行政法人に行わせる**ことができる。



（１）輸送の安全確保、社会保険料の納付、適正原価の収受をはじめ、**法令の規定を遵守しない場合は、事業許可の更新がなされない**。

（２）更新申請時には、**一定の手数料収受**を想定。



（３）独立行政法人の詳細については、**今後３年以内を目途に決定**。

２．「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限 ①

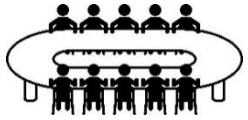
○ **国土交通大臣は**、トラック運送事業に係る運賃及び料金について、**燃料費**、**全産業の労働者一人当たりの賃金の額の平均額を踏まえた人件費**、**減価償却費**、**輸送の安全確保のために必要な経費**、**委託手数料**、事業を継続して遂行するために**必要不可欠な投資の原資**、公租公課等の、適正な事業運営の確保のために通常必要と認められる費用を的確に反映した積算を行うことにより、**「適正原価」を定め、告示することができる**。



（１）これに伴い、**「標準的運賃」は廃止**する。

（２）適正原価は、一般貨物運送事業者だけでなく、**軽貨物運送事業者**、特定貨物運送事業者についても設定することができる。

（３）適正原価の設定にあたっては、**運輸審議会への諮問**が必要。



2．「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限 ②

○ **トラック運送事業者**は、自らが**引き受ける貨物の運送に係る運賃・料金が、適正原価を下回ることとならないようにしなければならない**。 **受注者の義務**

○ **トラック運送事業者・利用運送事業者**は、他のトラック運送事業者の行う運送を利用するときは、その**利用する運送に係る運賃・料金が、適正原価を下回ることとならないようにしなければならない**。 **発注者の義務**



（１）一般貨物運送事業者だけでなく、**貨物利用運送事業者（第一種自動車・第二種集配）**、**軽貨物運送事業者**、特定貨物運送事業者に対しても適用される。

（２）事業許可の有効期間である**５年間を通じた総運行距離、総労働時間等を勘案**し、出来る限り簡便かつ客観的に判断しうる判定基準を設定することを想定。



３．委託次数の制限

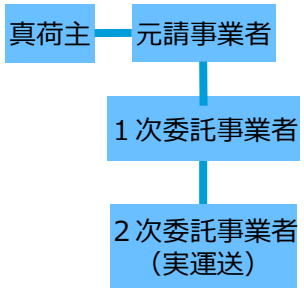
○ **トラック運送事業者・利用運送事業者**は、真荷主から引き受けた貨物の運送について、他のトラック運送事業者の行う運送を利用するときは、**委託段階を２次までに制限するために必要な措置を講ずるよう努めなければならない**。



（１）元請け事業者は、自らを「ゼロ次」とした場合、**「２次請け」＝再々委託までに制限**するルールを設けること等が必要となる。

（２）一般貨物運送事業者だけでなく、**貨物利用運送事業者（第一種自動車・第二種集配）**、**軽貨物運送事業者**、特定貨物運送事業者に対しても適用される。

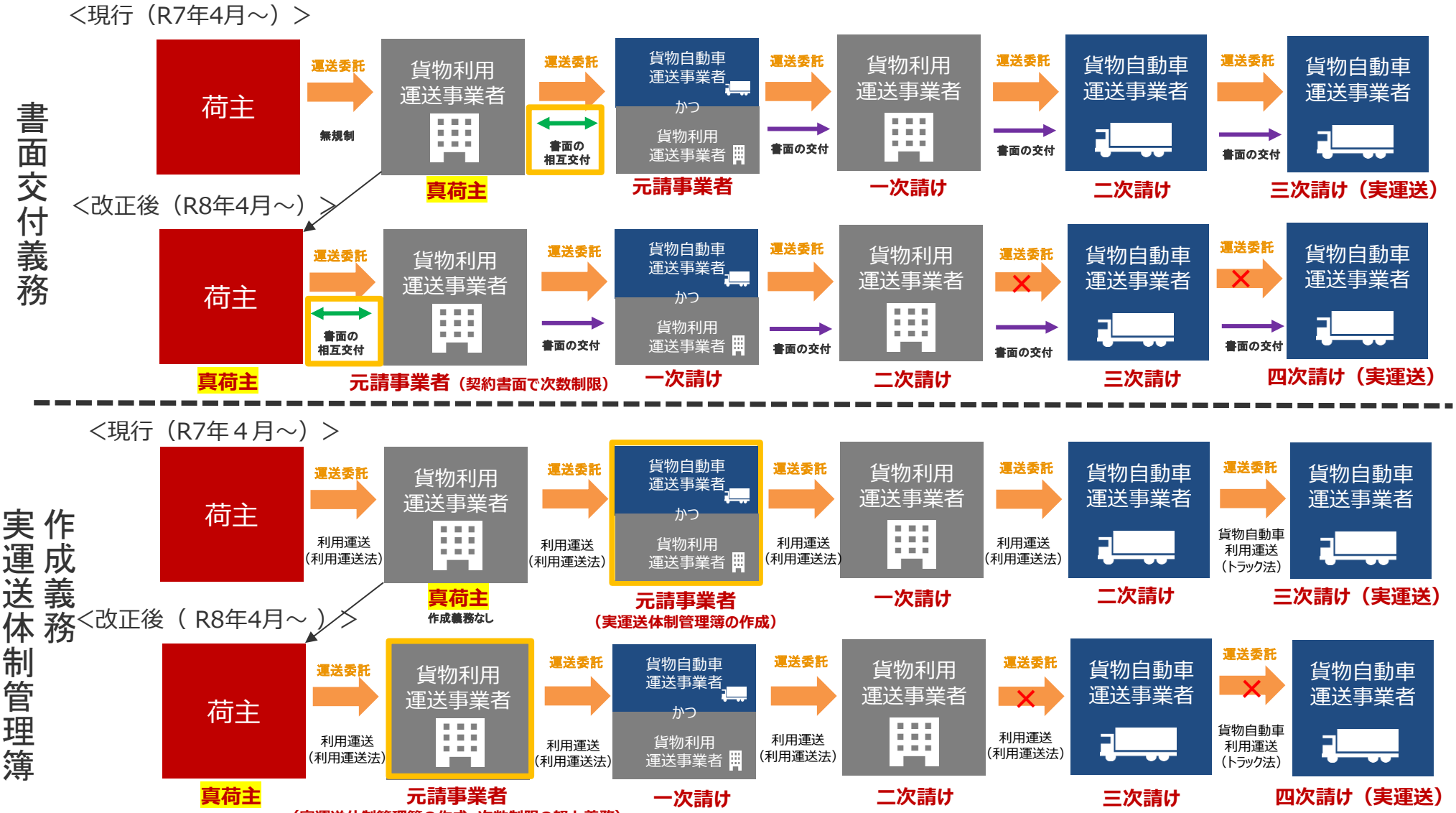
＜今後の取引構造＞



（３）その他、**運送契約書面の交付義務**、**実運送体制管理簿の作成義務**等が、**貨物利用運送事業者（第一種自動車・第二種集配）に対しても適用**されることとなる。

【参考】トラック法における真荷主の範囲の改正

トラック法の**「真荷主」の定義が変更**されました。具体的には、**真荷主の範囲から**、貨物自動車運送事業者に加えて、**貨物利用運送事業者も除外**されました。施行は令和8年4月1日です。



４．違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り ①

○ **何人も**、無許可でトラック運送事業を営む者に貨物の運送を**委託してはならない**。
（これに違反した者は、**100万円以下の罰金**に処する。）



現在の法律では、違法「白トラ」で**運送した側が処罰対象**。また、**荷主側は幇助犯、共同正犯等の共犯関係にある場合に限り、処罰対象**。

その**範囲は狭く**、また、**立証も難しい**のが実情。



今後は、**荷主側が違法「白トラ」と認識して発注しただけで違法となり得る**ため、荷主側の関心や遵法意識が向上し、効果的に抑止力が発揮されることが期待される。

４．違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り ②

○ **違法「白トラ」に関わっているおそれや疑いのある荷主等**に対しては、**トラック・物流Gメンが是正指導**を行うことができる。



（1）**国土交通大臣は**、違法「白トラ」の原因となるおそれのある行為に関連し、**荷主等に対し、是正指導を実施**。

①当該行為をしている**おそれ**があると認めるとき

⇒ 荷主等に対し、**要請** を実施

②当該行為をしていると**疑うに足りる相当な理由**があると認めるとき

⇒ 荷主等に対し、**勧告・公表** を実施

（２）**関係省庁**も、違法「白トラ」の効果的な防止を図るために**必要な協力**を実施。



（３）**各都道府県トラック協会**は、荷主等が違法「白トラ」に関係していると疑うに足りる事実を把握したときは、**国土交通大臣に対して通知**。

5. その他

○ **トラック運送事業法**に、**労働環境整備や労働者の処遇の確保の必要性**について明記。

○ 物流に関する施策の総合的・集中的な推進を図るため、**関係閣僚等**から成る **「物流政策推進会議」**と、その下に実務者会議を設置。



（１）トラック運送事業法の目的に、**「労働環境の適正な整備に留意すること」**を明記。

（２）トラック運送事業者の義務として、**「労働者の適切な処遇の確保のために必要な措置を実施すること」**を追加。　⇒　**許可更新の要件**にも含まれる

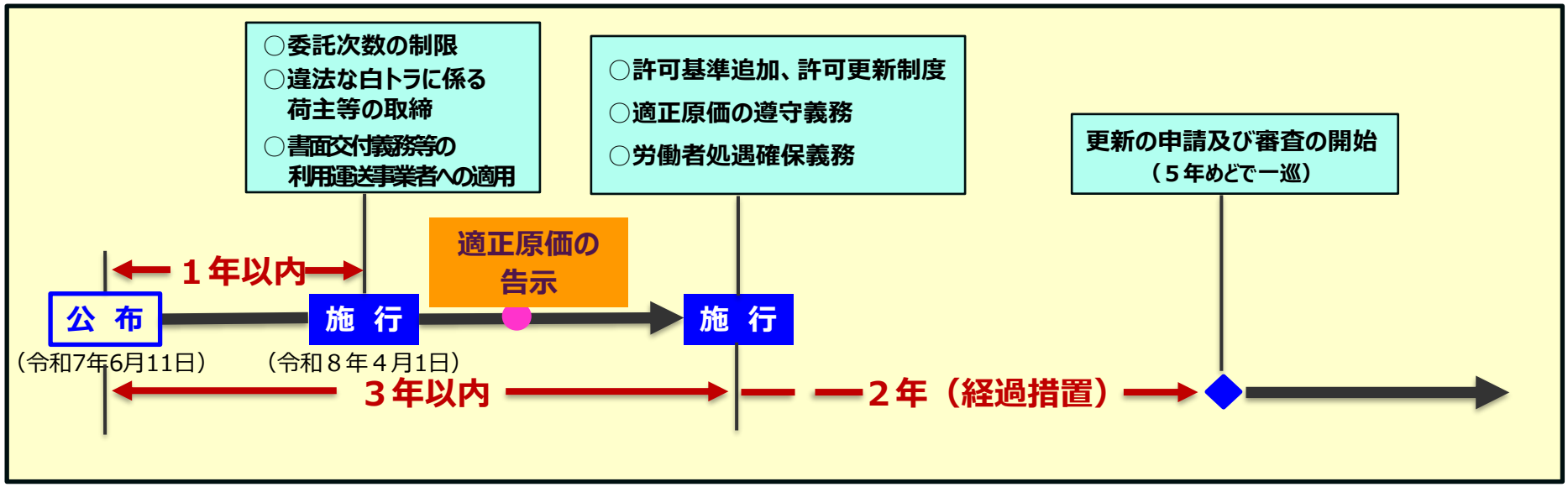
> トラック運送事業者は、国土交通省令で定めるところにより、運転者その他の労働者が有する知識、技能その他の能力についての公正な評価に基づく適正な賃金の支払その他の労働者の適切な処遇を確保するために必要な措置を実施するものとする。



（３）「物流政策推進会議」の構成メンバーは、**国土交通大臣、経済産業大臣、農林水産大臣、厚生労働大臣及び公正取引委員会委員長など**。

６．トラック適正化二法の施行時期

【貨物自動車運送事業法】



【貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律】

