

公益社団法人全日本トラック協会

ダンプトラック部会の活動について

部会の役割・主な課題・直近の活動内容と成果・部会活動の活用

令和8年10月27日
公益社団法人全日本トラック協会

- 1. 部会の概要と設立趣旨**
- 2. 部会活動の役割**
- 3. 現在の主な課題**
- 4. 直近の取り組み**
- 5. 直近の活動成果**
- 6. 部会活動の活性化**
- 7. 今後の部会活動の方向性**
- 8. 部会活動の活用**

1. 部会の概要と設立趣旨

【概要】

〈部会名〉 公益社団法人全日本トラック協会ダンプトラック部会（旧名称：ダンプカー部会）

〈設立〉 昭和55年7月

〈部会員〉 32事業者（役員：部会長1名、副部会長12名）

30協会 1,568事業者（令和8年5月現在）

〈部会長〉 岡田 安正（株大興 取締役会長）

【設立趣旨】

全国各地域のトラック協会ダンプトラック部会員との連携を図るとともにダンプトラック輸送にかかわる諸般の問題に対し、企業基盤の確立を図り、社会・経済の発展に寄与する

2. 部会活動の役割

「課題を把握し、議論し、要望・提言や具体的な取組につなげる」



3. 現在の主な課題

- 適正運賃への理解を荷主に求める
- 自家用ダンプカーの事業法における取扱いについて荷主に周知徹底を行う
- ダンプトラック業界の活動の妨げになる規制（144時間ルール）について必要に応じて国交省等へ弾力化を求めていく
- 安全を第一として輸送の維持継続ためコンプライアンスを徹底する
- 物流効率化・ドライバー不足の現状について荷主に理解を求める
- 災害・復旧復興時には国及び関係自治体の協力要請に積極的に対応する
- 部会活動を通じて意見交換や交流を図り部会員同士の連携を図る

4. 直近の取り組み

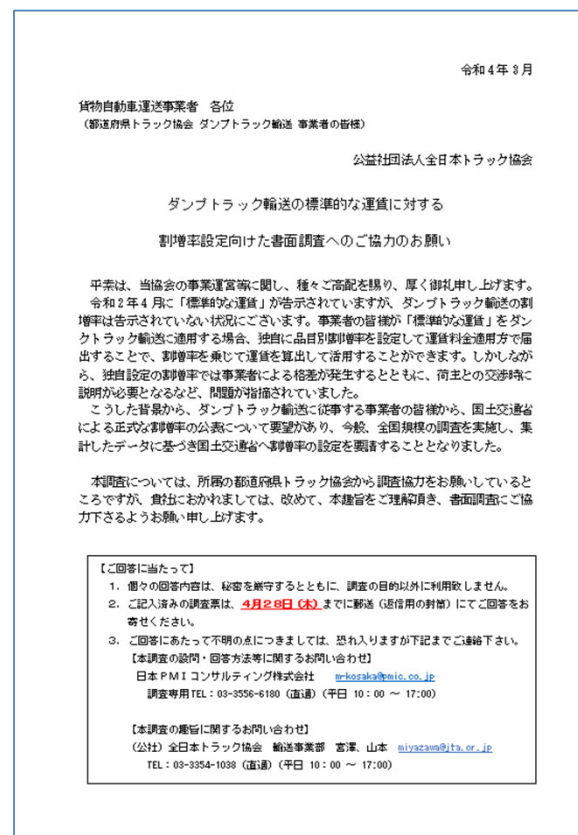
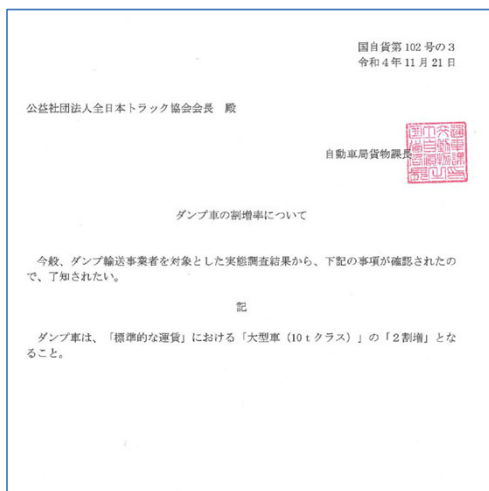
(1) 適正運賃等への取り組み

令和2年4月に設定された標準的運賃は、一般的なバン型車両を念頭に運賃が設計されていた。一方、車両仕様や運行形態が異なるダンプトラックは、バン型車両を基準とする運賃だけではコストを十分に反映できないことから別途割増率の設定に向けて部会員の協力を経て行政に対して調査協力とともに集約した意見を提出した。

① 設定に向けた行政への調査協力

i) 標準的運賃への割増率調査（令和4年3月）部会員へ協力依頼

令和4年11月
実態調査結果を踏まえ、ダンプ車は「標準的運賃」における「大型車（10tクラス）」の2割増しとして設定された



ii) 適正原価制度への意見照会（令和8年7月）部会員へ協力依頼

令和7年6月に公布された適正化二法では、運送委託を行う場合も含めて国交大臣が定める「適正原価」を継続して下回らないよう定められており、国交省主催の有識者検討会の協議を経て適正原価制度が同法の公布から3年以内に施行される予定。
ダンプトラックの車両仕様や運行形態といった特有な事情に加え、標準的運賃より制度が悪化することがないよう部会員の協力を経て行政に対して調査協力とともに集約した意見を提出した。

全ト協発第192号(輸)
令和8年7月24日

都道府県トラック協会
ダンプトラック部会 部会長 殿

公益社団法人 全日本トラック協会
会 長 寺 岡 洋 一
公益社団法人 全日本トラック協会
ダンプトラック部会部会長 岡 田 安 正
(公 印 省 略)

「適正原価」の設定に向けた意見照会について

平素は、当協会の業務運営にご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、トラック適正化二法により規定された「適正原価」の適切な設定に向け、国土交通省「第1回適正原価の設定に向けた有識者検討会」が7月17日（金）に開催されました。

第1回検討会において「適正原価」の設定に向けた論点が提示され、続く第2回及び第3回の検討会では、トラック運送業界をはじめ関係者からのヒアリングが予定されております。

今般、関係者ヒアリング及び検討会における議論に向け、「第1回検討会」資料4にある論点（P10～P12）を中心に、業種や地域の特性を念頭に貴協会ダンプトラック部会のご意見を伺いたく存じます。

つきましては、業務ご多忙のところ恐縮に存じますが、下記期限内までに別添Excelデータによりまして、全ト協輸送事業部宛にメールにてご回答いただきますようお願い申し上げます。

記

1. 意見提出期限 令和8年8月10日（月）まで
※今回は8月中旬～9月開催予定の関係者ヒアリングに向けた意見集約のため、上記のとおり短い回答期限を設定しております。期限後も8月末まで受付いたしますがその際は一旦8月10日までに一報ください。

2. 送 付 資 料 第1回検討会資料（資料4一部抜粋）、回答用紙

3. 意見の返信が 以 yusou@jta.or.jp

4. 留 意 事 項

① ご意見は「各都道府県○○部会」として承ります。個人の意見を表明いただく趣旨の調査ではないことをご留意願います。

② この調査につきましては、貴協会部会内限りでお願いします。

③ 部会のない都道府県協会推薦の全ト協部会員の方々には、全ト協部会員としてのご意見として承ります。

以上

◇本件お問合わせ先
輸送事業部（担当：土屋、大里） 電話：03-3354-1038

「適正原価の設定に向けた有識者検討会」について

参考資料3

概 要

○令和7年6月に成立・公布した貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和7年法律第60号）及び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（令和7年法律第61号）により、トラック運送事業者が自ら貨物を運ぶときや、他のトラック運送事業者等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ようにすることとされ、本規定については、同法の公布から3年以内に施行することとされているところ。

○ これを受け、国土交通省、経済産業省、農林水産省等の行政機関、学識経験者、関係団体等を構成員とする「適正原価の設定に向けた有識者検討会」を立ち上げ、「適正原価」の適切な設定に向けた論点整理と方向性について、議論を行う。

構 成 員

委員

【学識経験者】

・山内 弘隆 一橋大学名誉教授（座長）
・大島 弘明 流通経済大学流通情報学部教授
・首藤 若菜 立教大学経済学部教授
・西成 活裕 東京大学大学院工学系研究科教授
・二村 真理子 東京女子大学現代教養学部教授
・矢野 裕児 流通経済大学流通情報学部教授

【行政】

・原田 修吾 国土交通省大臣官房総括審議官兼物流統括調整官
・奈良 和美 国土交通省大臣官房審議官（物流・自動車）
・高橋 一郎 農林水産省大臣官房新事業・食品産業部長
・浅井 俊隆 経済産業省大臣官房審議官（商務・サービス担当）

専門委員

・（公社）全日本トラック協会
・全日本運輸産業労働組合連合会
・全国交通運輸労働組合総連合

オブザーバー

【行政】

・吉川 泰宇 公正取引委員会事務局経済取引局調整課長
・川口 俊徳 厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
・小高 篤志 中小企業庁事業環境部取引課長

【関係団体】

・（公社）全国通運連盟
・（一社）日本経済団体連合会
・日本商工会議所
・全国中小企業団体中央会
・全国商工会連合会
・全国農業協同組合中央会

今後の進め方（想定）

○第1回検討会を7月17日に開催。その後は月1回の頻度で関係者ヒアリングや論点整理等を行い、年内を目途に提言とりまとめ。

○提言を踏まえ、物流政策推進会議、運輸審議会を経て、「適正原価」を告示

提言のイメージ

・「適正原価」に関する基本的な考え方（適正原価の目的、定義・位置付けや制度設計 等）

・「適正原価」の構成要素及び算出の枠組み

※「適正原価」の具体的な金額については議論しないことを想定

②荷主への対策

i) 標準的運賃の公共工事発注機関への周知願い

令和4年11月にダンプトラックにおける標準的運賃の割増率が定められたことを踏まえ、適正運賃の収受に向け、荷主への理解を得るため行政に対して周知への協力を求めた。
これを踏まえ、国土交通省自動車局貨物課長名発信によるホームページ周知が行われた。

〈行政との調整〉

令和4年11月7日

標準的運賃の公共工事発注機関への周知願い（打合せ）

〈結果〉

令和5年1月貨物課長発信

通知「安定した輸送力確保に向けた取り組みのお願い」

令和5年1月

トラック輸送を利用される
建設関係事業の皆様へ

国土交通省
自動車局貨物課長

安定した輸送力確保に向けた取り組みのお願い

日頃は、トラック運送事業に格別のご高配賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、貨物自動車運送事業は経済活動、国民の生活を支える重要なインフラの一部を担っているところ、運転手の長時間労働、低賃金化、高齢化の進行など、貨物自動車運送事業の事業継続に必要な運転手の確保が困難な状況が生じております。

また、日ごろ工事現場にて従事する大型ダンプ車両等については、災害発生時には土砂、廃棄物等の排除等を担っているところ、地域によっては大型ダンプ車両等の確保が困難な状況が危惧されております。

このため、一般貨物自動車運送事業に従事する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、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月に「標準的な運賃」を告示したところです。

各トラック事業者は、「標準的な運賃」を参考に、自社の経営状況の分析を行い、適正な運賃を算出した上で荷主との運賃交渉に臨んでいただくことを想定しております。また、「標準的な運賃」の普及・浸透には、荷主や一般消費者の理解も重要なものとなります。

建設・土木工事においても、貨物自動車運送事業者は資材の搬出入等、建設関係事業者の皆様を荷主とした運送を担っております。そのため、建設関係事業者の皆様におかれまして、持続可能な物流の実現に向け、別添リーフレットをご参照頂き、「標準的な運賃」につきまして、何卒ご理解・ご協力を賜りますようお願いいたします。

（参考）国交省 HP：https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000084.html

<本件に関するお問い合わせ先>

○国土交通省 自動車局 貨物課

Tel: 03-5253-8111（内線：41333）

ii) ダンプトラック業界の健全経営化に関する要望書

しかしながら多くの建設業団体等が標準的運賃の割増率について把握されていない実態を踏まえ、建設業界を所管する国土交通省不動産・建設経済局長に対して最大限の周知支援への要望を行った。

これにより、異例の国交省3課長「不動産・建設経済局建設業課長、同建設市場整備課長、物流・自動車局貨物流通事業課長」による通知が発信され、荷主周知に対する強力な支援を得られた。

〈行政との調整〉

令和5年11月30日

【要望】ダンプトラック業界の経営健全化に関する要望書



〈結果〉

令和6年3月26日国交省3課長による発信

通知「建設資材等のトラック運搬にかかる契約の適正化について」

建設業122団体の他、行政、自治体、民間事業者等へ送付

令和5年11月30日
国土交通省 不動産・建設経済局
局長 堀見 英之 殿

公益社団法人 全日本トラック協会
ダンプトラック部会 部会長 岡田 安正 殿

ダンプトラック業界の経営健全化に関する要望書

働き方改革関連法によって、2024年4月1日以降、自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限が960時間に制限されます。

これによって発生する問題は「2024年問題」と称され、労働時間短縮により輸送能力が不足することから、モノが運ばなくなる可能性が懸念されています。

従来通りの輸送を継続するには、ドライバーの増員が不可欠ですが、運送業界は慢性的にドライバーが不足しており、さらに労働時間の短縮によってドライバーの収入が減少すれば、離職が進み、労働力不足に拍車がかかる恐れもあります。

大手運送会社には、ドライバー確保のため賃金等の待遇改善を行い、コスト増加分を運賃に転嫁する動きも見られます。

しかしながら、中小等細企業が9割以上を占め、建設業者の下請として、砂や砂利等の建設資材の運搬を行っているダンプトラック事業者は、多重下請構造の下位に位置する非常に弱い立場にあります。人件費だけでなく、車両価格や修理費、安全対策費等が年々上昇を続ける中で、運賃相場は低く抑えられ、経営基盤は悪化する一方で、軽油価格が高騰しても、燃料サーチャージの収受ができず、事業者の負担ばかりが増える現状は、自助努力の限界を大きく超え、事業存続が困難な状態にあると言えます。

建設業と運送業の狭間に位置するダンプトラック事業者に対しても、10月6日に中央建設業審議会が持続可能な建設業を目指して発表した「中間とりまとめ」、10月6日に閣議決定された「物流革新緊急パッケージ」に基づく取り組みが推進される必要があります。

東日本大震災の復興過程で露呈したように、ダンプトラック事業者が車両を維持できなければ、被災地の復興に支障を来します。

つきましては、建設事業者とともに社会インフラを支えるダンプトラック事業者が、健全な財政基盤を築き、建設業界を下支えし、持続的に社会貢献できるように、以下の事項を要望するとともに、格別のご高配を賜りますようお願いいたします。

国不建第180号
国不建第181号
国自貨第804号
令和6年3月26日

建設業者団体の長 殿

国土交通省 不動産・建設経済局 建設業課長
建設市場整備課長
物流・自動車局 貨物流通事業課長

建設資材等のトラック運搬に係る契約の適正化について

トラック運送業においては、低賃金化や高齢化の進行等により、必要な運転手の確保が困難となることが懸念されています。建設工事の施工において、トラックによる建設資材や建設副産物等の運搬は必要不可欠であり、その担い手確保は重要な課題となっております。

このような状況も踏まえ、運転手の労働条件を改善する観点から、今般、「標準的な運賃」が改定されました。「標準的な運賃」は貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）に基づき告示されるものであり、各トラック事業者は「標準的な運賃」を参考指標として運賃を設定することとなります。

今般の「標準的な運賃」の改定においては、
・燃料等の物価上昇の影響を踏まえた運賃の引上げ（平均約8%の引上げ）
・ダンプ車やコンクリートミキサー車に係る運賃割増率（2割）の設定
等が盛り込まれたところ（別紙1参照）。

また、国土交通省が令和6年3月から適用する公共工事設計労務単価は、前年の単価と比べ、運転手（一般）の全国平均が7.2%の上昇（単純平均の伸び率）となったところです。

つきましては、貴団体の会員企業が請け負う工事について、下記のとおり、これらの改定を踏まえた適切な対応を行っていただきますよう、会員企業に対して周知を宜しく願います。

なお、別添1～4のとおり、各府省庁、地方公共団体、主要民間団体、貨物自動車運送事業者団体にも通知しておりますので、参考までに送付いたします。

記

1. 建設資材や建設副産物等の運搬について、トラック事業者と契約を締結する際には、改定後の「標準的な運賃」を参考指標とし、適正な契約を締結すること。

なお、荷主が違反原因行為（トラック事業者が貨物自動車運送事業法令に違反する原因となるおそれのある行為）をしている疑いがある場合には、貨物自動車運送事業法附

(2) 建設業団体等に対する働きかけ

適正運賃確保のため、各建設団体等に対して標準的運賃の収受について理解を求めた。
また、国交省3課長「不動産・建設経済局建設業課長、同建設市場整備課長、物流・自動車局貨物流通事業課長」による通知が発出されたことを踏まえ、建設団体等に改めて適正運賃収受への理解と協力を求めた。

i) 令和5年4月12日建設5団体に対し標準的運賃収受への支援要請

ii) 令和6年11月27日建設5団体に対し改めて「標準的運賃」収受への支援要請

※(通達)建設資材等のトラック運搬に係る契約の適正化について(添付)



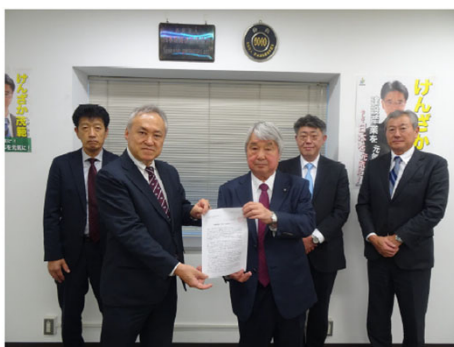
(一社)日本建設業連合会



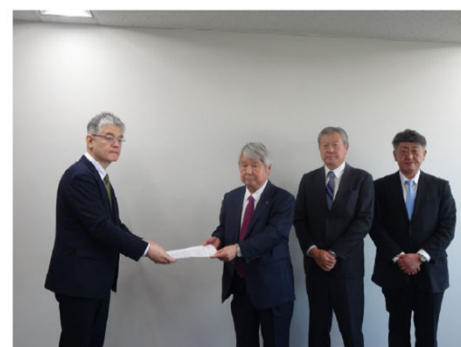
(一社)全国建設業協会



(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構



(一社)日本道路建設業協会



東日本高速道路(株)

全ト協発第449号(輸)
令和6年11月27日
一般社団法人日本建設業連合会
会長 宮本 洋一 様

公益社団法人全日本トラック協会
ダンプトラック部会 部会長 岡田 安正

「標準的運賃」収受への支援要請について

平素は、当業界に格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、私どもダンプトラック事業者は、99%以上が中小企業であり、多くの事業者が工事現場の建設資材等の運搬に従事するなど、業務の大部分を建設関係事業者に依存しておりますが、荷主となる建設関係事業者に対する交渉力は弱く、年々増加する運行コストや、高止まりを続ける燃料価格等を運賃に転嫁することは困難であり、人件費を抑制することで経営を維持している状態です。

その結果、全産業平均と比較して、年間労働時間は長時間であり、労働者の賃金水準は相対的に低く、高齢化が進み、若年労働者の確保に苦慮するという悪循環に陥っています。

このような中、国土交通省では、貨物自動車運送事業法に基づき、本年3月に改定した「標準的運賃」及び同じく3月から適用している公共工事設計労務単価での運転手(一般)の単価引き上げを踏まえ、3月26日に不動産・建設経済局の建設業課長、建設市場整備課長並びに物流・自動車局の貨物流通事業課長の連名による文書「建設資材等のトラック運搬に係る契約の適正化について」を貴団体をはじめとする建設業団体や各府省庁、地方公共団体、主要民間団体に発出しました。

今般の「標準的運賃」の改定においては、

- ・燃料等の物価上昇の影響を踏まえた運賃の引上げ(平均約8%の引上げ)
- ・ダンプ車やコンクリートミキサー車に係る運賃増率(2割)の設定

が盛り込まれており、国土交通省の同文書では、建設資材や建設副産物等の運搬に際しては、トラック事業者と契約する際には改定後の「標準的運賃」を参考指標として適正な契約を締結することとしております。

また、建設工事の元請事業者においては、「標準的運賃」や設計労務単価を踏まえ、市場における取引価格等を的確に反映した適正価格での下請契約を徹底するとともに、下請事業者に対し、再下請契約についても適正価格での契約締結を要請するなど、現場を支える労働者の隔々まで適切な水準の賃金が支払われるよう、最大限努めることを要請しております。

つきましては、貴団体の会員事業者が請け負う工事において、「標準的運賃」をダンプトラック事業者へ適正に支払うとともに、国土交通省が発出した上記文書の内容を踏まえた適切な対応をダンプトラック事業者に行うよう、会員事業者へ周知していただきますよう、何卒よろしくお願い申し上げます。

以上

iii) 令和8年5月28日 建設3団体訪問（自家用ダンプカーの適正化による緑ナンバーダンプ不足への対応について）

国交省より自家用ダンプカーの事業法における取扱いが明確化（令和8年2月10日付事務連絡）されたことから各建設3団体対してコンプライアンスの理解とともに緑ナンバーの活用について協力を求めた。



〈全国建設業協会 訪問時〉



〈日本建設業連合会 訪問時〉



〈日本道路建設業協会 訪問時〉

(3) 違法白トラ対策と業界の健全化への取り組み

ダンプトラックにおいては、建設関連会社等の生業と密接不可分であり、その業務に付帯するものとして運送を行う場合がある特有な事情があるが、許可なく運送業を営む「白トラ行為」を行ったものとして摘発されている現状がある。適正化二法においては、違法な「白トラ」利用を禁止（罰則付き）荷主に対して是正指導も実施されることが定められている。

「白トラ」営業容疑で運送会社社長3人逮捕 10年間で計約14億円売り上げか

2024/1/19 16:53

× ポスト × 反応 f B! 共有



警視庁＝東京都千代田区

許可なくトラックで運送業を営む「白トラ」行為をしたとして、警視庁交通捜査課は貨物自動車運送事業法違反の疑いで、東京都八王子市別所、渡辺英二容疑者（69）ら運送会社社長の男3人を逮捕した。いずれも容疑を認めている。同課は3人が10年間にわたり、白トラ営業で計約14億円を売り上げたとしている。

逮捕容疑は令和5年3月、国の許可を得ず、白ナンバーのトラックでアスファルト合材を計17回、有償で運送したとしている。

同課によると、渡辺容疑者が合材工場から運送依頼を受け、2人に運送を指示したとみられる。4年10月ごろに他の運送業者から「許可なく営業している業者がある」と情報提供があり、同課が捜査を進めていた。

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. 委託次數の制限
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、再委託の回数を一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

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
推進会議の下に、連絡調整を行うための関係者会議を設置

担保

一方、自家用ダンプカーの運行形態では、自己の生業と密接不可分として貨物の有償運送を行う場合や運送行為のみで有償で行う場合が混在しており、自家用ダンプカーを利用する建設業界をはじめダンプトラック関係事業者においても違法となりえる判断が困難である実態を踏まえ、事業法改正後における現場での混乱を避けるため、国土交通省と打合せを行い、法の許可が不要となる運送など自家用ダンプカーの貨物自動車運送事業法における取扱いについて明確化することを申し入れた。



〈行政との調整〉
令和7年10月17日
自家用ダンプカー取扱いに係る
三輪田貨物流通事業課長との打合せ

〈結果〉
令和8年2月10日
通知「自家用ダンプカーの
貨物運送事業法における取扱いについて」
建設業123団体の他
行政、自治体、民間事業者等へ送付

〈部会の取り組み〉
建設3団体へ協力要請

事務連絡
令和8年2月10日

建設業者団体の長 殿
資材関連事業（セメント・生コン、合材）団体の長 殿
骨材関連事業（砕石、砂利）団体の長 殿
各府省庁主管担当課長 殿
各都道府県主官部長 殿
各政令指定都市主官部長 殿
各市町村主官部長 殿
主要民間団体の長 殿
（単名各通）

国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課長

自家用ダンプカーの貨物自動車運送事業法における取扱いについて

昨年6月に成立した「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」（令和7年法律第60号。以下「改正法」という。）による改正内容の一部が本年4月1日から施行されることとなり、この中で、いわゆる違法「白トラ」に運送委託を行った荷主等に対する規制が新たに適用される予定です。

改正法は、違法「白トラ」を行う者に関する従前の取扱いを変更するものではありませんが、特に個人事業主による自家用ダンプカーの利用が多い建設現場等における混乱が生じることのないよう、今般、自家用ダンプカーの貨物自動車運送事業法における取扱いを下記のとおり明確化することとしたので、関係団体におかれましては、会員各位に周知いただきますようお願いいたします。

記

建設現場等で使用するダンプカーについては、①他人の需要に応じ、②有償で、③貨物の運送を事業として行う場合には、貨物自動車運送事業法（以下「法」という。）の許可が必要となりますが、下記の1.（1）又は（2）のいずれかに該当し、2.の要件を具備した場合には、法の許可が不要となります。

なお、個別の事案の判断に当たっては、下記を参照いただいた上で、判断に迷われる場合には、下記のお問い合わせ窓口までご相談ください。

また、法の許可が不要となる場合であっても、運転業務に主として従事する労働者については、「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）が適用されることにご留意ください。

1

これにより国交省物流・自動車局貨物流通事業課長名にてかつて見受けられなかった異例の建設団体宛ての事務連絡が発出されることとなり、自家用ダンプカーの貨物運送事業における取扱いが明確化された。

(4) 安全対策およびコンプライアンス順守の推進

業界健全化への取り組みを図るため、本年4月1日より施行された改正トラック法について、国交省および全ト協で作成したリーフレットを各トラック協会ダンプトラック部会部会員を通じて荷主に周知を図った。
また、本年2月10日付「自家用ダンプカーの貨物自動車運送事業法における取扱について」が国交省より発出されたため、ダンプトラック部会としてもチラシ「荷主等の皆様 白ナンバートラックに有償で貨物の運送を委託してませんか？」のダンパーバージョンを作成して、本文書内容の更なる周知に努め違法「白トラ」への適正化を推進した。

●書面化リーフレット

荷主の皆様へ 令和8年4月1日から

改正トラック法 (貨物自動車運送事業法) が施行されます

トラックドライバーの適切な賃金水準の確保と経済的社会的地位の向上等を目的として、令和7年6月11日に貨物自動車運送事業法が改正され、主として以下の3点の内容が令和8年4月1日から施行されます。

1 白トラ利用の罰則強化

いわゆる白トラに貨物の運送を委託した荷主等は新たに処罰の対象になります

- 白トラを利用した荷主等は、100万円以下の罰金に処せられることがあります。
- 白トラへの関与が疑われる荷主等は、「トラック・物流Gメン」による是正指導の対象となります。

※「トラック・物流Gメン」とは…
違法な取引を阻害する荷主等の行為を是正するために国土交通省が設置した専門部隊です。

2 委託回数の制限

元請事業者に対して、再委託の回数を2回までに制限する努力義務が課せられます

①荷主から運送を委託した元請をゼロ次としてカウントし、元請からの再委託の回数を2級増まで制限するよう努めてください。
②1次請け事業者も、元請の受託回数の制限に留意してください。
③取引機会の適正に貨物利用運送事業者が入る場合も例外的にカウントします。
④マッチングサービス事業者等が運送契約の取次ぎを行う場合、受託回数はカウントしません。

国土交通省 JTA 全日本トラック協会

3 書面交付義務・実運送体制管理簿の作成義務の対象者が「利用運送」にも拡大

トラック法改正による利用運送事業者への罰則強化

令和7年4月の改正トラック法の施行により、元請として荷主から運送委託を受けた貨物利用運送事業者にも、書面交付義務や実運送体制管理簿の作成義務が課せられます。

元請としてトラックを利用する貨物利用運送事業者にも書面交付義務や実運送体制管理簿の作成義務が新たに課せられます

荷主から運送委託を受けてトラックを利用する元請の「貨物利用運送事業者」に対して、トラック運送事業者の運送依頼や付帯業務の内容とその対価等を明確にするための書面交付義務や、荷主・元請事業者による多量取引の適正化を図るための実運送体制管理簿の作成義務が新たに課せられます。

荷主が貨物利用運送事業者に運送を依頼し、トラックの利用運送をする場合

今まで

これから

※上記のほか、トラックを利用する貨物利用運送事業者にも、運送利用管理帳簿の作成義務、運送利用報告書の提出義務が新たに課せられます。

国土交通省 トラック運送法改正 相談窓口はこちら

JTA 全日本トラック協会

●違法白トラ利用罰則リーフレット

(案2) ノンクレジット

荷主等の皆様 白ナンバーのトラックに 有償で貨物の運送を委託してませんか？

貨物自動車運送事業法の許可を受けずに、有償で貨物の運送を行うことは違法です。

令和8年4月1日から 新たに荷主等が白ナンバーのトラックに有償で貨物の運送を委託した場合も、**貨物自動車運送事業法違反**となる可能性があります。

違反した場合は 100万円以下の罰金

車業用 品川100-00-00 白ナンバー 品川100-00-00

荷主等の皆様に貨物運送委託にあたって留意頂きたいこと

法改正により、いかなる人も「白ナンバーのトラック」に貨物の運送を有償で委託しては**いけない**ことが明確化されました。

※注：自己の生業と密接不可分と判断される場合等、白ナンバーのトラックで貨物の有償運送が可能場合もあります。(例えば、建設業請負契約を締結し、建設業の一環として、その業務に付随して運送を行っている白ナンバーのダンプトラック。ただし、運送行為のみを有償で行う場合は不可。)

荷主側が「白ナンバーのトラック」であると認識して有償で運送行為を**発注**した時点で**違法行為**となります。

違法な「白ナンバーのトラック」に関わっているおそれや疑いのある荷主等に対しては、令和8年4月1日から「トラック・物流Gメン」による是正指導の対象となります。

「トラック・物流Gメン」とは…
違法な取引を阻害する荷主等の行為を是正するために国土交通省が設置した専門部隊です。

貨物の運送の委託にあたっての個別具体的ご相談

最寄りの地方運輸局窓口までお問い合わせください。

(5) 災害等発生時の対応

i) 令和6年能登半島地震への緑ナンバーダンプトラックの復旧復興事業への協力

災害発生時における復旧・復興においては、ダンプトラック輸送の業態の強みを生かし積極的に協力活動を提言している。



〈令和6年11月27日〉

・令和6年能登半島地震への地元の緑ナンバーダンプトラックの復旧復興事業への協力について

全ト協発第454号(輪)
令和6年11月27日

国土交通省 不動産・建設経済局長
平田 研 様

公益社団法人 全日本トラック協会
ダンプトラック部会 部会長 岡田 安正



令和6年能登半島地震への地元の緑ナンバーダンプトラックの
復旧復興事業への協力について

令和6年11月1日に、石川県能登半島で最大震度7の揺れを観測する地震が発生しました。建物の倒壊や火災、津波、地盤の隆起など、大きな被害が発生し、多くの方が犠牲になり、現在も避難生活を余儀なくされている方が多くおられます。

ライフラインの復旧や仮設住宅の設営、倒壊した家屋や土砂の撤去等、インフラの早期復旧及び強靱化など、建設事業者を中心に復旧作業が展開されているところでありますが、ダンプトラックによるガレキや資材の運搬が欠かせないことは、過去の被災地復興事業を見ても明らかです。

このため、都道府県トラック協会ダンプトラック部会員である事業者の多くは、今回の震災に対して、被災地の復旧復興事業に力を尽くす所存であります。

つきましては、被災地復興復興事業に関わる地方整備局をはじめ石川県などの地方自治体や建設業団体及び建設関係事業者へ、今回の被災地である石川県を中心として、富山県をはじめ各都道府県トラック協会ダンプトラック部会員事業者が積極的に復旧復興事業に協力する意向であることをお伝えいた度くよう、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

ii) 東日本大震災の被災地域に係る復旧復興活動のための車両移動に関する要望および特例

東日本大震災では、過去最大規模の津波により各所甚大な被害があり倒壊家屋など大量の災害廃棄物が発生していた。一方で「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」として、一運行につき144時間を超えてはいけない定めとなっており、ダンプトラックの力を発揮する十分な輸送が行えない状況にあった。このため、東北ブロックダンプ輸送協議会を筆頭に行政に対して一運行144時間の制限に関して弾力的な措置を要望した。結果、一刻も早い復旧・復興の実現が必要なことから、国交省より「貨物自動車運送事業者が東日本大震災の被災地域において事業を行うための車両の移動等に関する取扱いの特例」が発出され期間限定として特例措置が認められた。

勤務時間乗務時間
に係る要望
(平成23年8月24日)

平成23年 8月24日

国土交通大臣 大 島 章 宏 殿

東北ブロックダンプ輸送協議会
会 長 岡 田 安 正

北青森県トラック協会ダンプトラック輸送協議会
会 長 岡 田 安 正

岩手県トラック協会ダンプカー部会
部会長 岩 崎 清 二

秋田県トラック協会ダンプ輸送事業部会
部会長 高 橋 邦 仁

宮城県ダンプ輸送連絡協議会
会 長 伊 藤 信 市

山形県トラック協会ダンプトラック部会
部会長 佐 島 絃 一

震災復旧、復興工事における「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」に関する要望書

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

平素は、当協議会及び部会の事業運営につきまして、格別のご高配を賜り、厚く
御礼申し上げます。

さて、3月11日に発生した東日本大震災では、既にご承知の通り、過去最大規
模の津波により、東北地方から関東地方にかけての太平洋側で甚大な被害が発生
し、それにより、倒壊家屋など大量の災害廃棄物が発生しております。

特例通達発出
(平成23年9月13日)

例 通
国 自 安 第 1 9 号
国 自 情 第 4 1 号
国 自 貨 第 2 1 号
国 自 整 第 4 6 号
平成23年9月13日

各地方運輸局自動車交通部長
県・道運輸局自動車監査指導部長
各地方運輸局自動車技術安全部長
沖縄総合事務局運輸部長

殿 (単名各通)

自動車局安全政策課長
自動車局自動車情報課長
自動車局貨物課長
自動車局整備課長

貨物自動車運送事業者が東日本大震災の被災地域において事業を行う
ための車両の移動等に関する取扱いの特例について

東日本大震災における甚大な被害、その後の復旧・復興事業に際し、被災地域(「東
日本大震災に対処するための特別の財政援助及び助成に関する法律第二条第二項及
び第三項の市町村を定める政令」(平成23年政令第127号)第1条に規定する特定被
災地方公共団体の地域をいう。以下同じ。)における貨物の輸送需要は著しく大きい
ものとなっている。現在、貨物自動車運送事業者は、「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」(平成13年国土交通省告示第
1365号。以下「勤務時間等基準告示」という。)に基づき、運転者を144時間以内に
一度、所属営業所に戻す必要があるが、被災地域における業務を中断せざるを得なく
なることから同告示の特例措置の創設が強く要望されているところである。

よって、輸送の安全を確保する同告示は堅持しつつ被災地域の一刻も早い復旧・復興
を実現するため、貨物自動車運送事業者が既存の営業所(以下「配車元営業所」と
いう。)に配置する事業用自動車及び当該自動車に乗務する運転者(以下「車両等」と
いう。)を臨時的に被災地域に設ける拠点(以下「被災地拠点」という。)に移動し
て復旧・復興に係る事業活動を行うとする場合の特例として下記の取扱いによるこ
ととしたので事務処理に遺漏のないよう取り計らわれない。

記

その後、全日本トラック協会ダンプ部会としても東北ブロックダンプ輸送協議会に全面的に協力を行い、全国の傘下部会員の実態調査等協力を経て、平成27年12月から3回に渡る期間延長が認められ令和4年3月末まで特例措置が継続されることとなった。

※特例（144時間特例延長）の活用実態調査協力（平成25年8月6日）

被災地復旧・復興をはじめとする公共事業の円滑な施工の確保に向けて、人材・資機材の需給動向等を把握し、必要な対策を機動的に講じるため、国土交通省自動車局貨物課より特例活用の調査協力の依頼を受けた。
全ト協ダンプトラック部会では、特例延長の必要性を考慮し、部会員より協力を経て、都度ダンプ稼働率実態調査に協力を行った。

国土交通省自動車局貨物課適正化対策室
国土交通省東北運輸局自動車交通部貨物課
連絡先：国土交通省 03-6253-8111（内線 4134）
連絡先：東北運輸局 022-791-7551

貨物自動車運送事業者が東日本大震災の被災地域において事業を行うための車両の移動等に関する取扱いの特例（以下「被災地特例」という。）の活用実態調査表

回答期限：平成25年7月31日（木）
返信先 FAX：022-299-0940
（※）の付いた項目は重点事項となりますので必ずご記載下さい。

（回答日 平成 年 月 日）
事業者名： _____
事業者住所： _____
被災地拠点市町村名： _____
被災地拠点（連絡先）担当者名： _____
電話番号： _____（ ）

調査事項
（1） 睡眠施設の設置・管理状況
ア） 設置状況について

・ 設置場所、広さ（※）

所在地	_____
敷地面積	_____㎡

・ 室内の広さ、ベッド数、布団の組数（※）

室内面積	_____㎡
ベッド数	_____床
布団組数	_____組

・ その他、設備に関する懸念事項（※）

・ 設置・使用に際して配車元営業所と地元の事業者の営業所との間で協定等を締結しているのであれば、その内容（※）

【特例概要】
〈目的〉
運送事業者が東日本大震災被災地で継続して運行できるようにした特例。
〈特例の概要〉
既存営業所から車両と運転者を被災地に臨時的に設けた「被災地拠点」に移動し、一定条件のもとで被災地拠点を配車元営業所とみなし活動可能であるもの。
〈被災地拠点に必要な条件〉
・ 運転者が休息・睡眠できる睡眠施設
・ 車両を適切に駐車できる車両置場
・ 点呼を確実に行える体制
〈その他〉
原則は被災地拠点で対面点呼。
条件を満たせば、配車元営業所の運行管理者等による電話点呼や他事業者による対面点呼（事後配車元営業所に報告）も認められていた。

5. 部会活動の活性化

正副部会長会議、ワーキンググループ等を通じて定期的に各地域で抱える課題等に対する意見交換や今後の部会活動の取り組みを検討しているとともに、行政や関係団体にも状況に応じて要望事項や支援協力など活動を展開している。

〈令和7年度部会活動〉

- ・ 第7回ワーキンググループ (5/26)
- ・ 正副部会長会議 (7/17)
- ・ 正副部会長会議 (9/14)
- ・ 第49回ダンプトラック部会総会 (9/14)
- ・ 国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課長訪問打合せ (10/17)
- ・ 第8回ワーキンググループ (10/21)
- ・ 正副部会長会議 (3/6)
- ・ 各トラック協会ダンプトラック部会長会議 (3/6)



多くの部会員が参集する総会等会合では、行政等をお招きして最新の取り組みなど紹介してもらうなど研修の機会を積極的に設けている。また、部会員の情報交換の場としても活用いただけるよう懇親会なども開催している。

〈 国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課長による講演模様 〉



〈 部会総会開催に伴う懇親会模様 〉



6. 直近の活動成果

標準的運賃に係るダンプ車の割増率「大型車の2割増し」の設定

国交省 3 課長による「建設資材等のトラック運搬に係る契約の適正化について」の発出

建設業団体等への「標準的な運賃」周知・協力要請

自家用ダンプカーの貨物自動車運送事業法上の取扱いの明確化（荷主あて）

東日本大震災の被災地域において事業を行うための車両の移動等に関する取扱いの特例

7. 今後の部会活動の方向性

適正運賃・適正原価の収受に向けた取組みを継続

白トラ対策を含む適正な取引環境・業界健全化の推進

物流効率化・ドライバー不足への対応を具体化

ダンプトラック特有の課題を調査・研究し、根拠をもって要望・提言

安全・コンプライアンスを土台とした持続可能な輸送体制の確立

全国の部会員・地域部会との連携をさらに強化

8. 部会活動の活用

- ・ 現場で実際に起きている課題・困りごとを積極的に共有をお願いします。
- ・ ダンプトラック運送事業における健全経営および業界の発展のため、部会活動から求める調査・アンケート・会議等へのご協力をお願いします。
- ・ 地域で得られた優良事例を全国の部会員にも共有をお願いします。
- ・ 部会活動を情報収集するだけの場ではなく『課題や優良事例を持ち寄り、検討・周知、積極的な交流を行う場』として是非活用をお願いします。



まとめ

**部会活動の原点は、現場の課題を共有すること。
その課題を、調査・議論・要望・提言・具体的な取組へ
つなげ、ダンプトラック業界の持続的な発展につなげて
いく。**