

取引環境適正のための荷主対策・連携

令和4年9月2日

国土交通省自動車局貨物課

「ホワイト物流」推進運動 ～ ホワイト物流推進運動の概要 ～

- 国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するため、若者、女性、高齢者も含めた全ての人にとって魅力ある「よりホワイト」な職場づくりを行う取り組み。

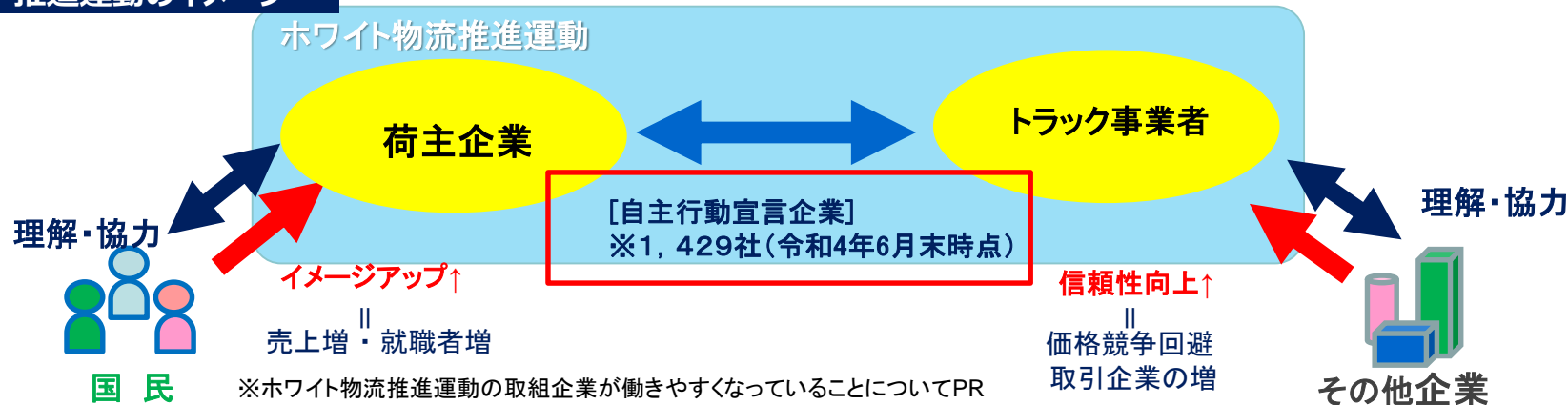
※トラックドライバーのうち、10代・20代は約10%、65歳以上は約9%、女性は約3%

- 荷主企業、トラック事業者など、関係者が連携して当該取り組みを強力に推進。

平成30年 5月30日

「ホワイト物流」推進運動を重点施策とする「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議政府行動計画」が決定

推進運動のイメージ



宣言内容

【必須項目】

- ・取組方針
- ・法令遵守への配慮
- ・契約内容の明確化・遵守

【推奨項目】 ※企業の判断で複数項目から選択

- A. 運送内容の見直し
 - B. 運送契約の方法
 - C. 運送契約の相手方の選定
 - D. 安全の確保
- (宣言が多い上位3項目)
・物流の改善提案と協力
・異常気象時等の運行の中止・中断等
・パレット等の活用

ホワイト物流推進運度は「SDGs」につながる取り組み



8. 働きがいも経済成長も
すべての人のための持続的、包摂的かつ持続可能な経済成長、生産的な完全雇用およびディーセント・ワーク(働きがいのある人間らしい仕事)を推進する



9. 産業と技術革新の基盤をつくろう
強靱なインフラを整備し、包摂的で持続可能な産業化を推進するとともに、技術革新の拡大を図る



11. 住み続けられるまちづくりを
都市と人間の居住地を包摂的、安全、強靱かつ持続可能にする



13. 気候変動に具体的な対策を
気候変動とその影響に立ち向かうため、緊急対策を取る

取引企業等との関係性向上

自主行動宣言を行った企業は、「物流ひいては日本経済が直面する課題解決に取り組む企業」となり、企業のCSR活動として非常に重要な意義をもちます。

企業がCSRを果たすことで、取引企業等との関係性も向上することが期待されます。

逆に取引しない企業は、物流社会全体で取り組む課題に無関心という表明になりかねず、将来的にサプライチェーンから外されたり、株主や地域の支援を得ることができなくなったりする可能性も懸念されます。

企業のブランディングに効果的

自主行動宣言を行った企業は、社会に対して責任を果たす企業として認識され、企業イメージの向上やブランディングにも非常に効果的です。

こうした社会貢献的な取り組みを積極的に行い、高い企業イメージ、高いブランドイメージをもつ企業は、フェアトレード的に消費者や取引企業からも選ばれるようになり、優秀な人材の採用にも有利になることが期待されます。

ビジネスチャンスにつながる

自主行動宣言を行った企業は、物流効率化などの課題を解決するための新しい取り組みを検討・実施しております。

こうした取り組みは、自主行動宣言を行った企業間での新規事業の創造や他業種との協働など、新しいビジネスチャンスにつながることを期待されます。

「ホワイト物流」推進運動

～ ホワイト物流推進運動における国土交通省の取り組み ～

「ホワイト物流」推進運動 ポータルサイト

賛同企業リスト、「ホワイト物流」推進運動 推奨項目などをご紹介
賛同企業数：1429社（2022年6月30日時点）



<https://white-logistics-movement.jp/>

「ホワイト物流」推進運動 Twitter アカウントを立上げ

賛同した事の「効果」「感動」体験を、他社にShare（共有）& Spread（拡散）する仕掛けとして、「ホワイト物流」推進運動のTwitterアカウントを立上げ



ポータルサイト 新規コンテンツ「集いの場」

賛同企業・団体同士の出会い・連携を支援する「集いの場」を8月開設
業界・業種にこだわらず賛同企業・団体の皆様が、自身の物流に関わる“困りごと”や“要望”などを、集いの場の掲示板に投稿し、その投稿を見て共感した他の賛同企業・団体様と連携に向けた意見交換ができるプラットフォームです。



「ホワイト物流」推進セミナー

- セミナータイトル：「ホワイト物流」推進運動セミナー
～物流生産性向上に向け荷主企業が推進する取組とは～
- 対象者：主に、荷主企業（業種/業界を特定せず、全産業を対象）
- 開催形態：オンライン開催（zoom）
- セミナー実施時期：令和3年10月～令和4年3月まで 月1回 [計6回]

セミナープログラム(予定)		主催者：国土交通省
1. 「ホワイト物流」推進運動の紹介		
2. 最近の物流政策について（仮）	国土交通省	
3. 物流効率化への取組み ～荷主だからできること、取り組んで欲しいこと～	富士通総研	
4. 取組事例の発表	講演企業詳細は裏面をご覧ください	

自主行動宣言の提出状況と更なる取組み

- 平成31年4月以降、1,429社が自主行動宣言を提出（令和4年6月30日時点）

業態別	企業・組合 ・団体数
農業, 林業	1
漁業	0
鉱業, 採石業, 砂利採取業	1
建設業	12
製造業	387
電気・ガス・熱供給・水道業	1
情報通信業	43
運輸業, 郵便業	758
卸売業, 小売業	115
金融業, 保険業	3
不動産業, 物品賃貸業	2
学術研究, 専門・技術サービス業	3
宿泊業, 飲食サービス業	1

業態別	企業・組合 ・団体数
生活関連サービス業, 娯楽業	1
教育, 学習支援業	4
医療, 福祉	6
複合サービス事業	18
サービス業(他に分類されないもの)	27
公務(他に分類されるものを除く)	0
分類不能の産業	19
合計	1,402

- 令和2年3月に、①自主行動宣言未提出の荷主上場企業等に対し、再度参加要請文を送付する共に、②既提出企業等に対し、更なる取組みの具体化や深掘りを要請。
- 今後も、セミナー等を通じて「ホワイト物流」推進運動の更なる推進が図られるよう関係省庁と連携した取組を実施。

荷主と運送事業者の連携による共同輸配送の取組み

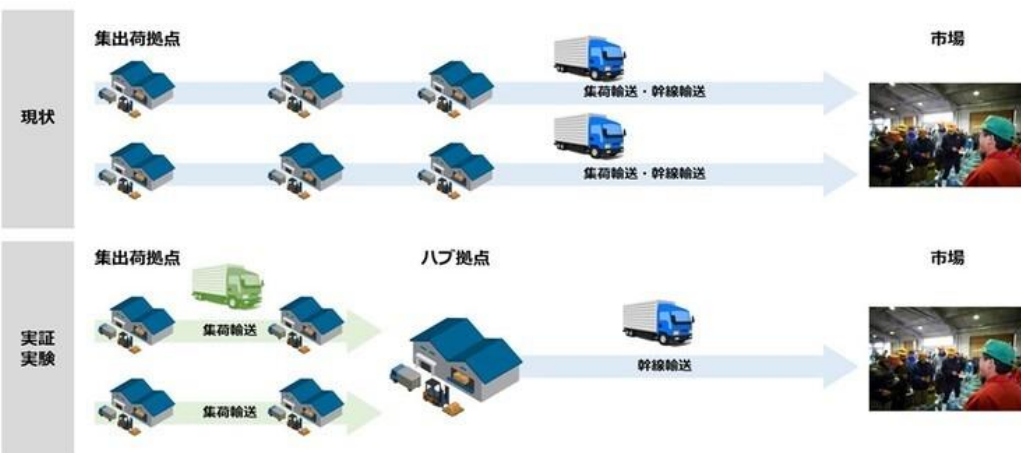
- 一部地域では、複数荷主と運送事業者の連携による共同輸配送の取組みが進んでいる。
- 共同輸配送は荷主・運送事業者の双方の理解・協力が必要不可欠であり、国土交通省としても前向きな地域における取組みを後押し（意見交換やセミナーの開催、事例紹介など）
- 今後、他の業種や他の地域への横展開を図っていく。

例① ICTを活用した共同輸配送

実施主体：JAあきた等
対象品目：農産品

【取組みのポイント】

- 秋田県から首都圏市場へ出荷している農産品について、新たに設けたハブ拠点を中心に集荷と市場までの幹線輸送を切り離すことによりトラックドライバーの労働時間の短縮。
- 集荷ルートの見直しや、ハブ拠点における荷物の市場別仕分け、ICTによる物流情報の可視化等により物流効率化を図る。

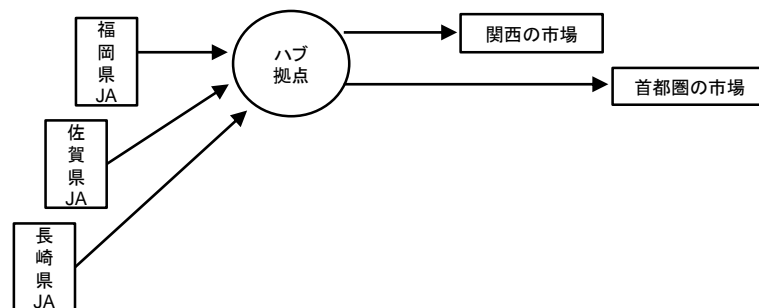


例② 県域をまたいだ共同輸配送

実施主体：JA佐賀、福岡、長崎等
対象品目：青果物

【取組みのポイント】

- 佐賀、福岡、長崎の3地域の青果物を福岡県香椎にあるハブ拠点に集積し、市場方面別に仕分けした上で大型車両により輸送。
- 産地から市場まで一貫したパレット輸送による荷役の省力化。



標準的な運賃

- 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、運転者について全産業並みの給与、車両の更新期間5年、一般的な利潤(自己資本金の1%)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。
- 運送事業者が自己の経営状況を踏まえて運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むことが肝要。

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

STEP2 自社で運賃を計算する

STEP3 荷主と運賃を交渉する

STEP4 運賃の事後届出を行う

届出に至るまでの過程を改善

- これまでの普及策の効果検討
- 課題抽出(例:周知・浸透の良し悪し、荷主理解)

- 経営状況の振り返り・分析を促進
 - ・ドライバー人件費
 - ・車両の更新費用
 - ・実車率
 - ・保険料
 - ・適正利潤

- 運賃交渉の障壁解消
 - ・荷主の理解

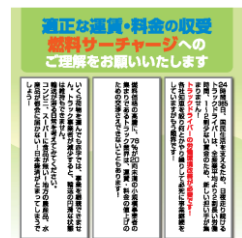
※標準的な運賃の届出率 48.6% (令和4年6月末時点)

① 荷主への周知・広報の強化

「燃料費を含む適正な運賃の収受」という基本的考え方に基づき「標準的な運賃や「燃料サーチャージ」の導入等により、燃料価格上昇分を反映した適正な運賃等への見直しを行うよう、荷主企業に理解と協力を呼びかけ。

具体的には、以下の対応を実施。(R4.8.31現在)

- 荷主関係団体(約1,000団体)あて要請文書を発出(R3.11.10)
- 荷主企業(約45,000社)あて要請文書を全ト協と連名で発出(R4.1.21)
- 運輸支局長等による荷主団体、荷主企業への訪問(123回)
- 各県の取引改善協議会やホワイト物流セミナー等を通じた周知(133回)



※荷主企業を訪問し、要請文書を手交する運輸支局長

※荷主向けパンフレット

② 相談窓口の設置

トラック事業者が、燃料費の上昇分への運賃等への反映について相談ができるよう、国土交通本省、地方運輸局、運輸支局に、全国で合計64の相談窓口を新たに設置するとともに、国土交通省目安箱(web)にも意見募集の対象として燃料価格に関する事項を新たに明記

○ R4.8.31現在、計32件の相談に対応

※燃料サーチャージに関する相談・意見・質問等:25件、運賃交渉に関する相談・意見等:6件、燃料価格に関する意見:1件

③ 荷主働きかけ等の法的措置

燃料費の上昇分を運賃等に反映することを求めたにもかかわらず不当に据え置くことは、独禁法の違反(買ったたき)等になるおそれがあるとともに、改正貨物自動車運送事業法に基づき、国交省による荷主への働きかけや、要請、勧告・公表等の対象にすることとし、この点につき、関係省庁等と連携して対応。

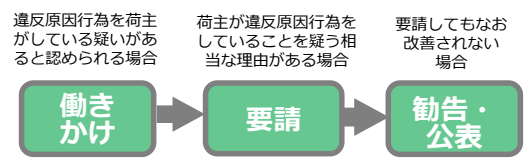
○ R4.8.31現在、上記の相談に基づき、7件の働きかけを実施

※運賃・料金や運送条件に関する運送事業者との交渉に応じるよう働きかけ:7件(東北、関東、中部、中国、九州運輸局管内)

○ R4.8.31現在、中小企業庁と連携し、下請中小企業振興法に基づき助言(注意喚起)を実施

※元請運送事業者に対して下請事業者との価格転嫁や価格交渉を適正に行うよう助言

＜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のフロー＞



※ 荷主の行為に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

国自貨第69号
令和3年11月10日

荷主関係団体 御中

国土交通省自動車局貨物課長

貨物自動車運送事業者の適正な運賃收受のための周知について

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

今般の燃料価格上昇によって貨物自動車運送事業者の経営状況に与える影響が懸念されています。こうした燃料価格の上昇分については、「標準的な運賃」の設定や燃料サーチャージの導入等によって適正な運賃收受に繋げ、貨物自動車運送事業者のみがその負担を抱えないことが必要です。

また、今般の燃料価格上昇は、適正な運賃收受の重要性について認識を新たにするものではありませんが、そもそも、「標準的な運賃」において積算される人件費、車両更新に要する費用、事業運営や物流効率化に必要となる設備導入に要する経費などを含め、適正な運賃を收受することが物流の持続可能性を確保するうえで重要です。

つきましては、荷主（運送委託者）と貨物自動車運送事業者が協議の上、適正な運賃による運送契約の締結を行うことは、取引環境の適正化のために不可欠であることから、今般の趣旨についてご理解いただき、下記の事項について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

記

1. 貨物自動車運送事業者と協議の上、**燃料費の上昇分を反映した適正な運賃・料金への見直しを行うこと。**
2. 貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、**運賃・料金を不当に据え置くことは、**私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）に違反するおそれがあるとともに、**貨物自動車運送事業法**（平成元年法律第83号）**附則第1条の2に基づき、荷主への働きかけ、要請、勧告・公表等の対象**となること。

運送委託者の方へのお知らせ



燃料費・人件費の上昇分の負担を拒んでいませんか？



⚠️ 法令違反となるおそれがあります!!

運送事業者が運送事業者から燃料費・人件費の上昇コストを運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、下掲の私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律に違反するおそれがあります。

📌 要注意! チェックポイント

- ☑️ 燃料費・人件費の上昇を踏まえた運賃・料金の見直しや協議を拒んでいませんか。
- ☑️ 燃料サーチャージの導入がなかったにもかかわらず、協議を拒んでいませんか。

👤 こんな取引を目指しませんか？

- 🔵 運送事業者と定期的に協議し、運賃・料金を見直す。
- 🔵 最新の燃料価格上昇など荷主固有の事象に際しては、適切な値額により運賃・料金を見直す。

本サイトに載せてある情報は最新情報と異なる場合があります。 → 国土交通省 適正取引相談窓口 [東京都中央区千代田1-1-1]

荷主対策の深度化

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

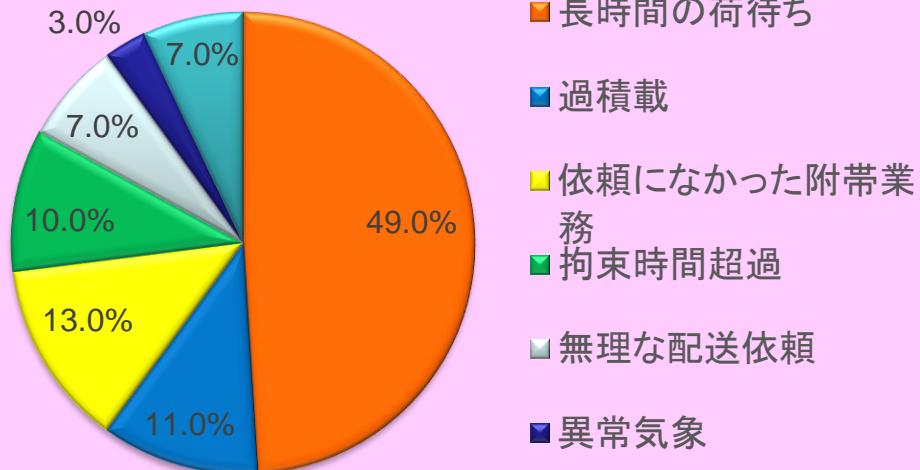
要 請

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

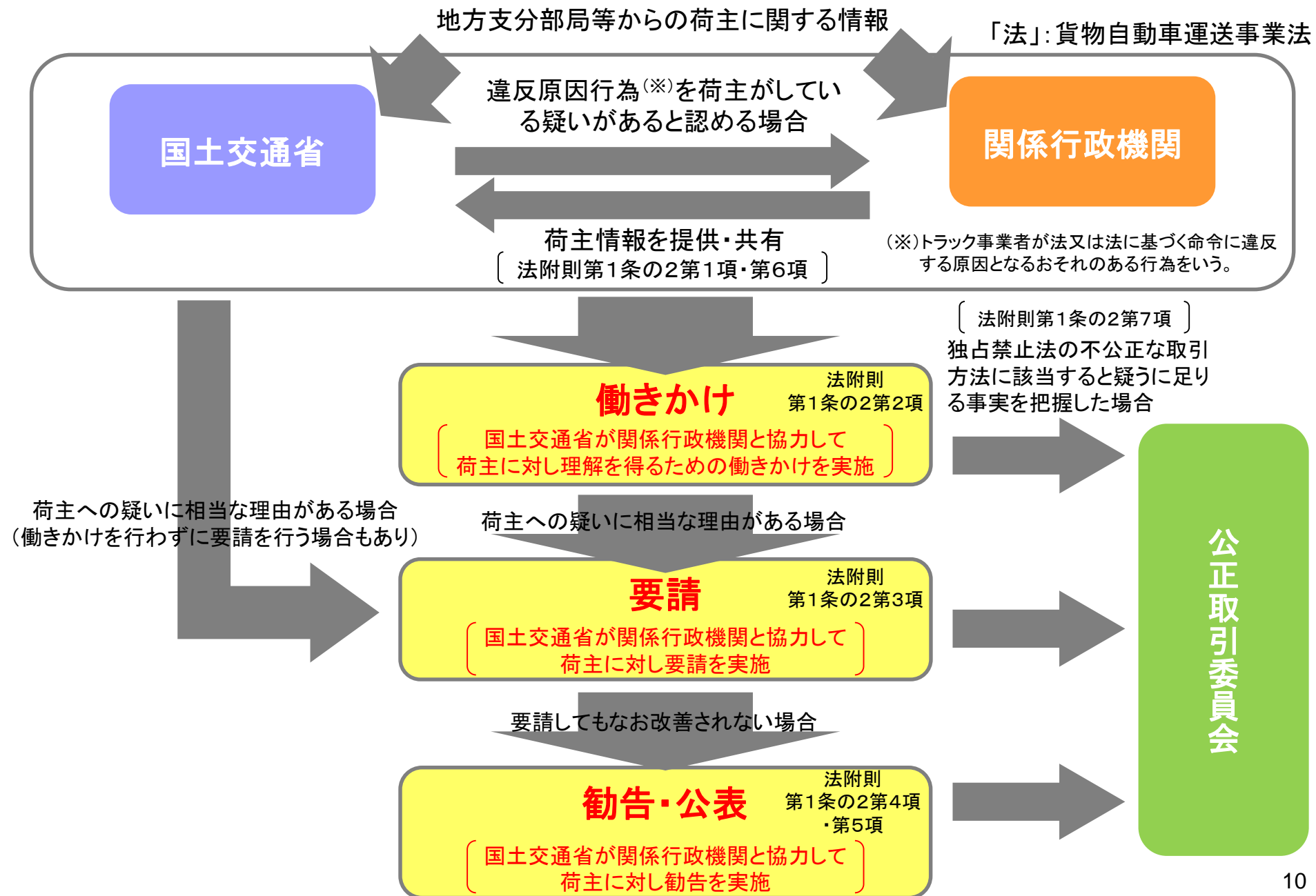


「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要 請	1
働きかけ	62

※令和4年8月31日現在

荷主への働きかけ等のフロー



「違反原因行為」に該当する荷主の行為の例

(例)

- 過労運転防止義務違反を招くおそれがある行為として、荷主の荷さばき場において、荷主都合による長時間の荷待時間を恒常的に発生させているような行為
- 過積載運行を招くおそれがある行為として、積込み直前に貨物量を増やすように指示するような行為
- 最高速度違反を招くおそれがある行為として、適切な運行では間に合わない到着時間が指定されるような行為
- 輸送の安全確保義務違反を招くおそれのある異常気象時など、安全な運行の確保が困難な状況で運行を強要するような行為

荷主に対する働きかけを実施する場合の考え方

(例)

- トラック事業者に対する貨物自動車運送適正化事業実施機関による巡回指導や、国土交通省が実施する監査において、違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合
- 貨物自動車運送事業法本則に基づく荷主勧告制度による協力要請等を受けたことがあり、引き続き違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合
- 国土交通省や関係行政機関、地方運輸局等の地方支分部局に対し、違反原因行為に関する同様の情報等が度々寄せられ、違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合

トラックドライバーの長時間労働を改善し、輸送の安全の確保を図るべく、**荷待ち時間や荷役作業等の実態を把握**するとともに、荷待ち時間や、荷主との契約書に記載のない荷役作業等を生じさせている荷主に対する**勧告等を行うに当たっての一助**等とするため、荷待ち時間等の記録を新たにトラック運送事業者に義務付ける省令改正(貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令)を行い、**令和元年6月15日から施行**しているところ(荷待ち時間の記録義務付けについては、平成29年7月に改正)。

【改正の概要】

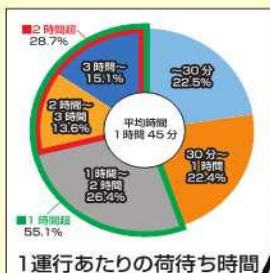
○荷待ち時間等の記録の義務付け(輸送安全規則第8条関係)

トラックドライバーが**車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上のトラック**に乗務した場合、**ドライバー毎に、**

- ①集貨又は配達を行った地点(以下「集貨地点等」という。)
- ②集貨地点等への到着の日時を荷主から指示された場合にあつては、当該日時
- ③集貨地点等に到着した日時
- ④集貨地点等における荷積み又は荷卸しの開始及び終了の日時
- ⑤集貨地点等で、貨物の荷造り、仕分けその他貨物自動車運送事業に附帯する業務(以下「附帯業務」という。)を実施した場合にあつては、附帯業務の開始及び終了の日時
- ⑥集貨地点等から出発した日時
- ⑦集貨地点等で積込み若しくは取卸し又は附帯業務(以下「荷役作業等」という。)を実施した場合(荷主との契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合にあつては、当該荷役作業等に要した時間が**1時間以上である場合に限る。)**にあつては、
 - ・集貨地点等
 - ・荷役作業等の内容並びに開始及び終了の日時
 - ・荷主が上記に掲げる事項について確認した場合にあつては、その旨
 - ・上記に掲げる事項について荷主の確認が得られなかった場合にあつては、その旨について記録し、**1年間保存**しなければならない。

平成 29 年 7 月 1 日から、 荷主都合 30 分以上の荷待ちは 「乗務記録」の記載対象です。

トラックドライバーの荷待ち時間削減と適正取引構築のために



出典「トラック輸送状況の実態調査結果」
(国土交通省、平成 27 年調査)



※デジタコなど他の方法で
記録している場合は記載
不要です。

トラックドライバーの長時間労働の要因の一つとなっている荷待ち時間。これを削減するためには、トラックドライバーの乗務実態を把握する必要があります。そこで、国土交通省では「貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令」を平成 29 年 5 月 31 日に公布、29 年 7 月 1 日に施行しました。この省令は、トラックドライバーが車両総重量 8 トン以上または最大積載量 5 トン以上のトラックに乗務した場合、荷主の都合により、30 分以上待機したときは「集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、荷積み・荷卸しの開始・終了日時」などを乗務記録の記載対象として追加するものです。

国土交通省では、今回の一部改正により、荷待ち時間等の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取り組みを促進するとともに、国としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長い荷待ち時間や長時間労働を生じさせている荷主に勧告等を行うにあたっての判断材料とします。

ムダな荷待ち時間を減らし、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、荷主都合による荷待ち時間が 30 分以上あった場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低 1 年間は保存してください。

記載はカンタン。
荷主都合による荷待ち時間が 30 分を超えたら、
集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、
荷積み・荷卸しの開始・終了日時などを書くだけです。

国土交通省

全国トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

荷待ち時間等の記録義務付け (貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正)にともなう 乗務記録付票 [記載例]

集貨・荷卸しのパターン例 (サンプル)

- ① 集貨地点等に到着 (乗務記録記載)
 - ②-1 荷待ち待機 (20分: 荷主都合)
 - ③-1 附帯業務 (20分: 本来業務)
 - ②-2 再荷待ち待機 (20分: 荷主都合)
 - ③-2 附帯業務 (30分: 荷主都合)
 - ④ 荷積み (60分: 本来業務)
- ⑤ 集貨地点等を出発 (乗務記録記載)

※ 上記の場合、(②-1)+(②-2)=待機時間 40 分
[乗務記録記載要件 [荷主都合による (荷待ち待機時間 30 分以上)] に合致]

記載は
こんなにカンタン。
集貨地点等と時刻を書き込むだけ!
記入見本のように、集貨地点等への到着時刻、荷待ち待機の開始・終了時刻、附帯業務の開始・終了時刻、荷積み・荷卸しの開始・終了時刻などの必要事項をご記入ください。記録用紙は、必要な項目が記載されている。各事業者で作成した様式で構いません。

記入見本 荷待ち時間記録 (例) (平成 29 年 7 月 12 日)

※ 車両総重量 8t 以上又は最大積載量 5t 以上の車両が対象

車両番号: ()
集貨地点等 (荷積み地 / 荷卸し地 / 附帯業務実施地): (食品 物流センター)

荷主指定の到着時刻 (有る場合)	集貨地点等への到着時刻
9 時 00 分	8 時 00 分

荷待ち待機 開始・終了時刻	荷主都合による荷待ち待機の合計時間
9:00 ~ 9:20	
9:40 ~ 10:00	

附帯業務 開始・終了時刻
9:20 ~ 9:40
10:00 ~ 10:30

荷積み / 荷卸し 開始・終了時刻
10:30 ~ 11:30

集貨地点等からの出発時刻
11 時 30 分

注

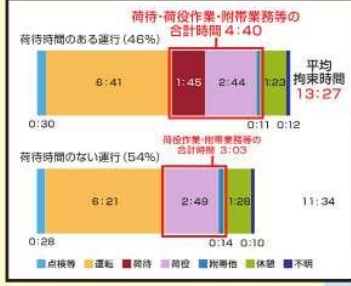
- 1 集貨地点等に到着した時刻 (荷主から指定された場合は当該時刻) から出発した時刻までに、荷主の都合により待機した時間の合計が 30 分未満の場合は記録不要です。
- 2 また、必要事項をデジタコなど他の方法で記録している場合は記載不要です。
- 3 現在使用中の「乗務記録」に記載する方法もあります。

※この事例・様式は、見本として示したものです。

令和元年6月15日から、ドライバーが荷役作業や附帯業務を行った場合、当該作業は、「乗務記録」*の記載対象となります。

*「乗務記録」は法令に基づきトラック運送事業者が記録及び保存することが義務付けられているものです。

トラックドライバーの長時間労働の是正と適正取引構築のために



出典：「トラック輸送状況の実態調査結果」(国土交通省：平成27年調査)

※ 荷主との契約書に、実施した荷役作業等が全て明記されている場合は、荷役作業等に要した時間の合計が1時間以上となった場合が対象となります。
また、記録内容について荷主が確認したか、あるいは荷主の確認が得られなかったかについても記録対象となります。

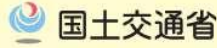
トラック運送業界では、ドライバーの長時間労働の是正が喫緊の課題ですが、長時間の待ち時間の発生に加え、荷主との契約に定めがない荷役作業等の発生により当初の運行計画が崩れることが、ドライバーの拘束時間に関する基準を超過する状況を引き、コンプライアンスを確保した運行を妨げる一因となっています。
こうした状況を踏まえ、国土交通省では「貨物自動車運送事業輸送安全規則」を改正しました(令和元年5月10日：公布、同年6月15日：施行)。
この省令改正は、トラックドライバーが「車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合」、集貨地点等で積込み若しくは取卸し又は附帯業務(以下「荷役作業等」という)。

積込み 取卸し 荷造り・仕分け・棚入れ等



ドライバーが荷役作業や附帯業務を行った場合は、その旨を記録することになります。

を実施した場合も乗務記録の記載対象として追加するものです(荷役については、平成29年7月に既に記載対象となっています)。
国土交通省では、今回の一部改正により、より詳細に荷役作業等の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取組みを一層促進するとともに、国としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長時間労働を生じさせている荷主に勧告等を行うにあたっての判断材料とします。
荷役作業等の負担を軽減し、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、記録対象となる荷役作業等が発生した場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低1年間は保存してください。



荷役時間・荷役作業等の記録義務付け(貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正)に伴う乗務記録付票【記載例】

*荷役については、平成29年7月に既に記載対象となっています。

※荷主側で荷物の積込み時に荷待・荷役作業等が発生し、契約書に当該荷役作業等の全てが明記されている場合以外

ハタチン例(サンプルB)

15:45	荷出し地点に到着	
16:00	到着時間の指定時刻	
16:40 ~ 17:00	(荷主都合の待機：40分)	-20分
17:20 ~ 17:50	取卸し	-30分
17:50	出発	

※荷役作業等の合計時間が50分ですが、契約書に明記されていないので記載要件に該当しません。

※荷主側で荷物の積込み時に荷待・荷役作業等が発生し、契約書に当該荷役作業等の全てが明記されている場合

ハタチン例(サンプルA)

8:45	集貨地点に到着	
9:00	到着時間の指定時刻	
9:20 ~ 9:40	(荷主都合の待機：20分)	-20分
10:00 ~ 10:30	積込み	-30分
10:30 ~ 11:30	取卸し	-60分
11:30	出発	

※荷役作業等の合計時間が110分となりますため記載要件に該当します。

荷役時間・荷役作業等記録票(例)

記入見本 車両番号：●●●●●●●●●● 車両種別：●●●●●●●●●●

日付	担当ドライバー	集貨地点名	到着時刻	到着時刻の指定時刻
●/●/●	●●●●	●●●●センター	15:45	16:00
荷役時間	荷役作業の内容	積込み(取卸し)の開始・終了時刻	出発時刻	
15:50 ~ 16:00	積込み	16:40 ~ 17:00	17:50	
17:00 ~ 17:20	取卸し	17:20 ~ 17:50		
60分	積込み(取卸し)の合計時間			

※別添データコピと他の方法で記録・保存している場合においては、当該項目については記載不要です。
※契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合は、荷役時間が1時間未満であれば荷役作業等に関する記載は不要です。
※(積・取)荷主側で実施した荷役作業等については、集荷地においては荷主側の提出しの出当書等の、集荷地においては別添の出当書等の、サイン等を記入してください。

荷役時間・荷役作業等記録票(例)

記入見本 車両番号：○○○○○○○○○○ 車両種別：○○○○○○○○○○

日付	担当ドライバー	集貨地点名	到着時刻	到着時刻の指定時刻
○/○/○	○○○○	○○○○センター	8:45	9:00
荷役時間	荷役作業の内容	積込み(取卸し)の開始・終了時刻	出発時刻	
9:00 ~ 9:20	積込み	10:30 ~ 11:30	11:30	
9:40 ~ 10:00	取卸し	10:00 ~ 10:30		
40分	積込み(取卸し)の合計時間			

※別添データコピと他の方法で記録・保存している場合においては、当該項目については記載不要です。
※契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合は、荷役時間が1時間未満であれば荷役作業等に関する記載は不要です。
※(積・取)荷主側で実施した荷役作業等については、集荷地においては荷主側の提出しの出当書等の、集荷地においては別添の出当書等の、サイン等を記入してください。