

ラストマイル輸送等への輸送対策としての自家用有償運送の許可に係る取扱いについて
の一部改正について

令和 8 年 3 月 31 日
物流・自動車局貨物流通事業課

国土交通省では、令和 8 年 2 月 12 日（木）から 3 月 13 日（金）までの期間において、ラストマイル輸送等への輸送対策としての自家用有償運送の許可に係る取扱いについて（令和 6 年 3 月 29 日付国自貨 868 号）の一部を改正する省令案に関する意見募集を行いました。

その結果、本件に関して、11 の個人・団体から 39 件の御意見が寄せられました。

寄せられたご意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方を、以下のとおりまとめましたので、公表いたします。

皆様のご協力に深く感謝申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願いいたします。

No.	パブリックコメントにおける主なご意見等	国土交通省の考え方
1.	<p>「事故防止」とあるが、速度記録のない自家用車での運送ではスピード違反が横行し、点検・点呼・安全確認も行われない恐れがある。</p> <p>これらの安全対策を明確に示さない限り、制度を実施することはできないのではないか。</p>	<p>本通達案の3(2)において、運送需要者たる貨物自動車運送事業者が、運転者に対して法令遵守、自動車事故及び荷物事故の防止等について対策を実施し、輸送の安全や利用者とのトラブルの防止に努めることとされており、これにより輸送の安全の確保が図られることとなります。</p>
2.	<p>安全性と公共性を確保するため、まず自家用車は営業用車両より整備基準が緩い点を踏まえ、配送に使用する車両について事業者が定期的に点呼や整備状況を確認することを義務付ける必要がある。</p> <p>さらに、事故時に個人の保険が適用されないリスクを避けるため、事業者が対人・対物無制限の業務用保険への加入を確認、または提供することを必須要件とすべき。</p> <p>また、不法就労の防止のため、留学生や家族滞在など在留資格ごとの就労制限を事業者がシステム上で正確に把握・照合する体制を構築し、隠れた過労働や資格外活動の温床にならないようにしてほしい。特に、育成就労など運転業務が認められない在留資格者による「隠れ就労」を防ぐため、抜き打ち監査の実施も不可欠だと考える。</p>	<p>国土交通省としては、いただいた御指摘も踏まえながら、適切な運用を図ってまいります。</p>
3.	<p>安全管理責任の具体的範囲及び労務管理（過労運転や総労働時間の把握・管理）との関係を明確化すべき。</p>	<p>本通達案の3(2)において、運送需要者たる貨物自動車運送事業者が、運転者に対して法令遵守、自動車事故及び荷物事故の防止等について対策を実施し、輸送の安全や利用者とのトラブルの防止</p>

		<p>に努めることとされており、これにより輸送の安全が図られることとなります。</p> <p>また、労務管理については、本通達案の3（3）又は各種関係法令の規定に基づいて指導されることとなります。</p> <p>国土交通省としては、いただいた御指摘も踏まえながら、適切な運用を図ってまいります。</p>
4.	<p>本制度には安全確保、制度整合性、産業の持続可能性に関する課題があることから、以下の改善が必要であると考えます。</p> <p>まず、届出事業者が実施すべき運行管理・安全教育・事故管理について、具体的な実施方法や評価基準を明確化し、制度改正前後で安全性を把握できるデータ収集体制を整備すべきである。</p> <p>また、個人事業主に対する運行管理上の監督と労働者性の判断との関係について整理し、制度としての整合性を確保する必要がある。仮に整理が困難な場合は、個人事業主を制度の対象から除外することも検討すべきである。</p> <p>さらに、届出事業者と無届事業者を明確に識別できるよう、許可証や車両表示など外形的区分の仕組みを導入することが望ましい。</p> <p>加えて、物流困難地域の輸送力確保という政策目的と、既存の物流事業者の持続可能性の両立を図り、地域の物流基盤を損なわない制度運用が求められる。</p> <p>軽貨物運送は日本のラストマイルを担う重要な社会インフラであ</p>	<p>本通達案の3（2）において、運送需要者たる貨物自動車運送事業者が、運転者に対して法令遵守、自動車事故及び荷物事故の防止等について対策を実施し、輸送の安全や利用者とのトラブルの防止に努めることとされており、これにより輸送の安全が図られることとなります。</p> <p>また、労務管理については、本通達案の3（3）又は各種関係法令の規定に基づいて指導されることとなります。</p> <p>なお、本通達に基づき有償運送の許可を受けた自家用自動車は、様式2の有償運送許可証を携帯することとなっているため、無許可で有償運送を行っている者とは区別可能です。</p> <p>国土交通省としては、いただいた御指摘も踏まえながら、適切な運用を図ってまいります。</p>

	り、政策目的に異論はないものの、安全性と産業の持続性を担保する観点から、制度設計について一層の検討が不可欠である。	
5.	貨物自動車運送事業者間の健全な競争環境を確保するため、本一部改正はあくまで特例であることを強く表現するとともに、この特例に対し、厳格な対応とする旨も記載すべき。	本通達案の2-1において、「貨物自動車運送事業者の事業用自動車による運送を補完する規模にとどまり、貨物自動車運送事業者間の健全な競争環境を阻害しない範囲内において」と規定しており、年間稼働日数又は年間稼働時間については、事業用自動車の数に90日に乗じた日数や当該日数に8時間に乗じた時間を稼働の上限とし、限定的な許可とすることを明示しております。
6.	制度が使いやすくなることで、結果として白トラ行為や名義借りの温床になるのではないか。	本通達は、道路運送法第78条第3号に基づく自家用自動車の有償運送の許可に係る取扱いについて定めたものであり、利用者の需要に対応した輸送サービスを提供する必要があり、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合に限り、自家用自動車による有償運送を許可するものです。
7.	ラストマイル輸送とは具体的に何を指しているのか。宅配以外も認められるのか。単純に幹線輸送以外を指すのか。	本通達において、ラストマイル輸送とは、営業所から近距離の限られた区域内における住居等への配送を指します。ラストマイル輸送として行われるもののほか、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、地域の実情に応じて運輸支局長が認めるものについては、本通達に基づく自家用自動車の有償運送に係る許可の対象となります。
8.	運送事業者の補完とあるが、貨物自動車運送事業者が保有していない種別（例、冷蔵冷凍車など）の車両も許可されるのか。	自動車の種類については特定しておりませんが、基本的には貨物自動車運送事業者が荷主より依頼があった貨物に対応する車両が貨物自動車運送事業者の意思によって申請されるものと認識しております。
9.	年間稼働時間について、計算方法はどうか。	年間稼働時間は、貨物自動車運送事業者の事業用自動車の車両数

		に 90 日 を乗じて、さらに 8 時間 を乗じて算出します。
10.	日単位と時間単位の併用はできるのか。	併用はできません。 本通達案 2-1(1) に規定する年間稼働日数の範囲内での運送を原則とするものの、当該年間稼働日数による運用によっては利用者の需要に対応した効率的な輸送サービスの提供が困難である場合に、年間稼働時間による有償運送を認めることとしています。
11.	2-1(3) の電磁的記録について、専用の点呼システムやデジタルタコグラフに限定せず、LINE など一般的に普及している通信ツールのチャット機能も認めていただきたい。 過疎地で輸送需要が少ない事業地域にあっては、専用システムを導入・維持する固定費は事業継続に大きな負担となり、結果として地域住民による共助的なラストマイル輸送の継続が難しくなるおそれがある。 過疎地での持続的な輸送体制を確保するという改正案の趣旨を踏まえ、記録性・保存性・改ざん防止性など必要な要件が満たされるのであれば、専用システムに限定しない柔軟な運用も認められるべき。	許可自家用自動車の稼働時間を書面又は電磁的記録により記録及び管理ができ、信頼性が担保できる場合に限り、LINE 等の一般に広く利用されている通信ツールのチャット機能も活用可能です。
12.	輸送力確保の必要性は理解するものの、自家用自動車での有償運送はむしろ制限を厳しくすべき。	本通達は、道路運送法第 78 条第 3 号に基づく自家用自動車の有償運送の許可に係る取扱いについて定めたものであり、利用者の需要に対応した輸送サービスを提供する必要がある、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合に限り、自家用自動車の有償運送を許可するものです。 また、輸送の安全については、本通達案の 3(2) において、運送

		<p>需要者たる貨物自動車運送事業者が、運転者に対して法令遵守、自動車事故及び荷物事故の防止等について対策を実施し、輸送の安全や利用者とのトラブルの防止に努めることとされております。</p>
13.	<p>現行通達にある「ラストマイル輸送＝営業所から近距離の限られた区域内における住居等への配送」という定義について、「近距離」が具体的に何キロメートルを指すのか明示すべき。現場の運用で恣意的な拡大解釈がなされないためにも、距離の基準は必要である。</p> <p>また、概要（1. 背景 ○3つ目）に示されているとおり、「一定時間帯に小口の近距離需要が集中する場合」に限った例外的措置であること、そしてラストマイル輸送はあくまで「住居等」への配送に限られることを、明確かつ厳格に周知すべき。</p> <p>この限定を曖昧にすると、企業向けの一般貨物など、本来対象外である輸送まで広がり、制度の趣旨が損なわれるおそれがある。</p> <p>さらに、令和8年4月より、トラック適正化二法による「違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り」では、荷主等に対しても無許可事業者への委託を禁止し、違反時には罰則が科される。</p> <p>今回の通達改正が、こうした白トラ規制の強化と矛盾しないよう慎重に運用されるべきであり、その点も強く要望したい。</p>	<p>本通達において、ラストマイル輸送とは、営業所から近距離の限られた区域内における住居等への配送を指しますが、「近距離」については、地域により実態や状況が異なるため、定量的な基準を置くことは適切ではないと考えます。</p> <p>いただいたご意見は今後の施策検討において参考とさせていただき、適切な運用を図ってまいります。</p>
14.	<p>「輸送力の確保が困難な場合」及び「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」の判断基準を、客観的かつ具体的に明確化すべきである。</p>	<p>ラストマイル輸送として行われるもののほか、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、地域の実情に応じて運輸支局長が認めるものについては本通達の対象となります。</p> <p>他方、「輸送力の確保が困難な場合」及び「公共の福祉を確保する</p>

		ためやむを得ない場合」については、地域ごとの事情に応じて異なるものと存じますので、地域の実情に応じて運輸支局長が認めるものを個別に判断するべきと考えております。
15.	本制度が一般貨物自動車運送事業を代替することのないよう、補完的利用に限定する運用基準を明文化すべき。	<p>今般の改正は、年間稼働日数による運用によっては利用者の需要に対応した効率的な輸送サービスの提供が困難である場合に、年間稼働時間による有償運送を認めるものであり、これまでの規制を緩和するものではございません。</p> <p>なお、本通達案の2-1において、「貨物自動車運送事業者の事業用自動車による運送を補完する規模にとどまり、貨物自動車運送事業者間の健全な競争環境を阻害しない範囲内において」と規定しており、年間稼働日数又は年間稼働時間については、事業用自動車の数に90日を超えた日数や当該日数に8時間を超えた時間を稼働の上限とし、限定的な許可とすることを明示しております。</p>
16.	時間単位管理の具体的な技術要件及び行政による検証方法を明確化すべき。	<p>許可自家用自動車の稼働時間を書面又は電磁的記録により記録及び管理ができ、信頼性が担保できる場合に限り、記録媒体に制限はございません。</p> <p>当該記録媒体については、許可の利用期間が満了した日の翌日から起算して3箇月以内に、別紙様式4とともに運輸管理部長又は運輸支局長に提出することとなっています。</p>
17.	都市部での過度な競争やクリームスキミングの助長、地方物流基盤の弱体化、白ナンバー事業排除への取り組みとの不整合、さらに自家用車活用に伴う安全性・サービス品質の低下や運賃水準の悪化につながるおそれがあるため、年間稼働日数に8時間を超じ	現行においても、1台当たりの年間利用日数90日を上限としているところですが、今般の改正は、1日あたりの稼働が極めて限られた時間に行われる場合に、年間稼働日数による運用では利用者の需要に対応した効率的な輸送サービスの提供が困難である等の課

	<p>た年間稼働時間を上限とする適用拡大は適切ではない。</p>	<p>題を踏まえて運用を弾力化するものであり、規制緩和ではございません。</p> <p>本通達に基づく自家用自動車の有償運送許可の対象については、従来どおり、ラストマイル輸送として行われるもののほか、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、地域の実情に応じて運輸支局長が認めるものに限られます。</p>
--	----------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

※本省令案と直接の関係がないため掲載しなかったご意見につきましても、今後の施策の推進に当たって、参考にさせていただきます。