

自家用ダンプカーの貨物自動車運送事業法における 取扱いに関する説明会

2026年3月

国土交通省物流・自動車局
貨物流通事業課

他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物の運送を事業として行う場合は、貨物自動車運送事業法の規制の対象となる

➡ 輸送の安全性確保や荷主保護・適正な取引環境確保に係る体制整備が必要

注)このほか、自己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貨物を運送する場合には、貨物自動車運送事業法の規制対象とならない

車格ごとの規制の違い

～125CC以下	125CC超～660CC以下	660CC超～
   〈徒歩〉 〈自転車〉 〈原動付自転車〉	  〈二輪自動車〉 〈軽自動車〉	 〈トラック〉
規制の対象外 ※活動範囲や輸送能力が限定的であり、「営業の自由」による利益等に比して、社会・経済活動全体に与える影響が軽微である。	貨物軽自動車運送事業 届出制	一般貨物自動車運送事業 許可制 (不特定多数の者の需要に対応) 特定貨物自動車運送事業 許可制 (特定の者の需要に対応)

一般貨物自動車運送事業の許可(法第3条)とその基準(法第6条)

- ✓ 事業の計画が過労運転の防止、事業用自動車の安全性その他輸送の安全を確保するため適切なもの
- ✓ 事業用自動車の数、自動車車庫の規模等に関し、その事業を継続して遂行するために適切な計画を有するもの
- ✓ 事業を自ら適格に、かつ、継続して遂行するに足る経済的基礎及びその他の能力を有するもの

※貨物軽自動車運送事業は届出が必要(法第36条)

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、他の事業者へ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

令和8年4月1日施行

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

100万円
以下の
罰金

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

■ 以下の場合には貨物自動車運送事業法の許可等は不要です。

① 建設関連会社等が**自ら所有する貨物を自ら運送**する場合

自ら所有する貨物を自ら運送する場合には、自社のニーズや発意に応じて運送が行われることが通常であり、運送行為の対価も発生しないことから、他人の需要に応じ有償で貨物の運送を事業として行うに該当せず、法の許可は不要となります。

<具体例>

・土砂等販売業者が、販売するために購入した土砂等を、自社と雇用関係にある従業員（期間雇用又は日雇い雇用等の場合を含む。）に運搬させる場合

② 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行う場合

他者が所有する貨物であっても、下記 i) ～ iii) のいずれにも該当する場合には、業としての運送を行っているとは言えず、有償で貨物の運送を事業として行うには該当しないと整理できることから、法の許可は不要となります。

i) 建設関連会社等の生業と密接不可分であり、その業務に付帯して行われる運送であること

ii) 上記 i) の生業に付帯して行われる運送と認められるための具備要件として、当該生業を営む建設関連会社等が自ら運送行為を行うこと（同一の者が当該生業と当該運送行為とを一貫して行うこと）

iii) 名目の如何を問わず、運送行為の対価としての有償性がないこと

<具体例>

・建設工事を請け負った建設関連会社等が、自社の行う建設工事に付帯する業務として、当該建設工事で発生する残土等を、自社と雇用関係にある従業員（期間雇用又は日雇い雇用等の場合を含む。）に運搬させる場合

・土砂等販売を代行する個人事業主が、当該個人事業主の行う土砂等販売代行に付帯する業務として、販売する土砂等を当該個人事業主が運搬する場合

自ら運送を行っていると思われるための具備要件

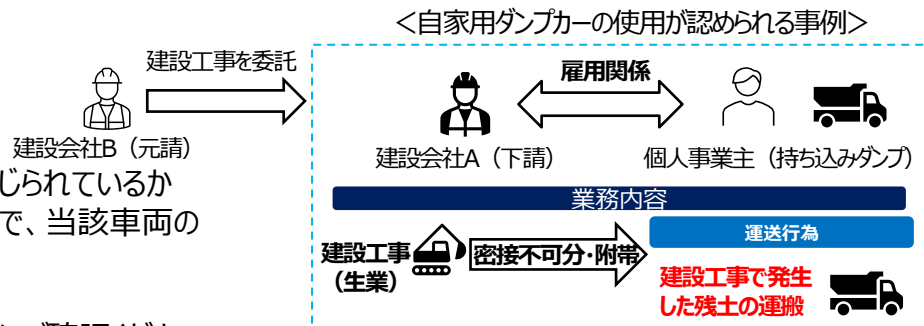
建設関連会社等が自ら運送を行っていると思われるためには、**当該会社等と雇用関係にある従業員たる運転者（期間雇用又は日雇い雇用等の場合を含む。）に運送行為を行わせることが必要**です。

雇用関係があるか否かについては、**契約等の形態のみならず、使用従属性等の実態も踏まえて判断**されることとなります。

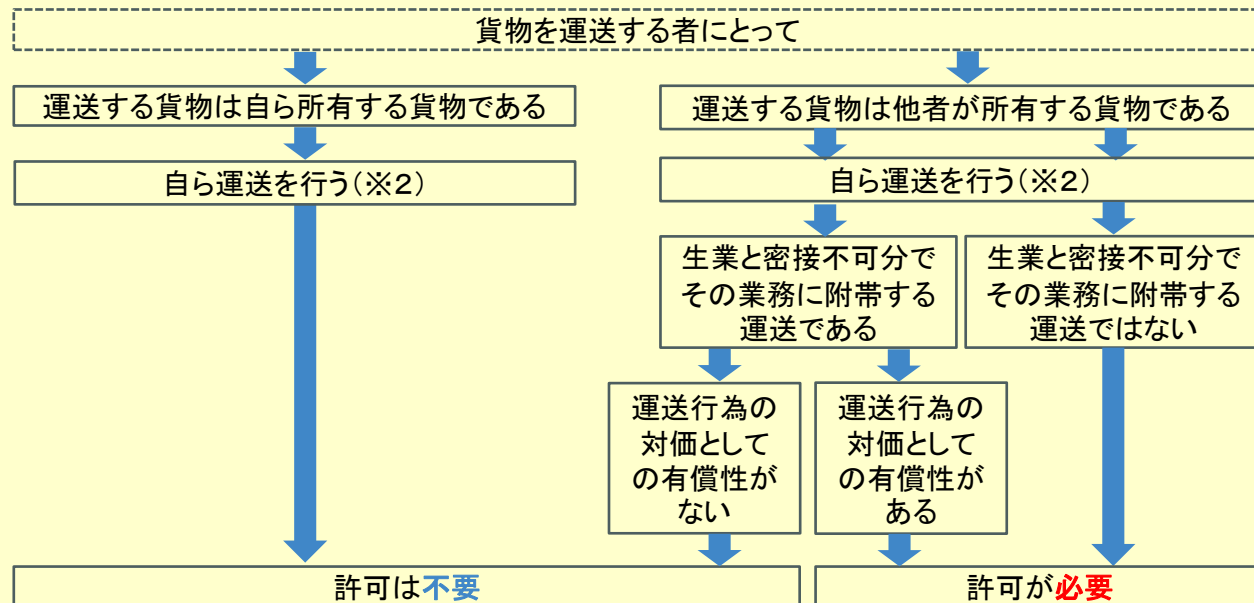
<主な判断基準>

- ・建設関連会社等と運転者との間で労働契約が締結されているか
- ・運転者に対して労働条件通知書の交付がなされているか
- ・運転者に対する報酬が給与として支払われているか
- ・社会保険等の加入が必要な場合に社会保険等の加入や支払い等の適切な措置が講じられているか
- ・運転者が持ち込む自家用ダンプカーを使用する場合、運転者と建設関連会社等との間で、当該車両の業務上使用契約書の締結等の適切な措置が講じられているか
- ・運転者が当該建設関連会社等の指揮命令下にあるか 等

※労働契約や労働条件通知書等に関する詳細は、最寄りの労働局・労働基準監督署にご確認ください。



参考フローチャート図



※1 当フローチャートは、自家用ダンプカーを使用した一般的な運送行為に対する許可の必要性の判断フローを示したものであり、その他の運送行為に関する許可の必要性の判断フローを網羅的に示したものではありません。

※2 当該会社等と雇用関係にある従業員たる運転者（期間雇用又は日雇い雇用等の場合を含む。）に運送行為を行わせることが必要