

# 中央協議会について

---

## 開催趣旨

自動車運送事業(トラック・バス・タクシー事業)について、省庁横断的な検討を行い、長時間労働を是正するための環境を整備することを目的とした関連制度の見直しや支援措置に関する行動計画の策定及び実施を総合的かつ計画的に推進するため、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を開催する。

## 検討の視点

### 1. 労働生産性の向上

- ・短い時間で効率的に運ぶ
- ・たくさん運んで、しっかり稼ぐ
- ・運転以外の業務も効率化 等

### 2. 多様な人材の確保・育成

- ・力仕事・泊まり勤務等からの解放
- ・誰でも働きやすい職場づくり
- ・免許を取る人を増やす 等

### 3. 取引環境の適正化

- ・荷主・元請の協力の確保
- ・運賃・料金の適正收受 等

## 構成

議長 長：野上 浩太郎 内閣官房副長官  
 議長代理：牧野 たかお 国土交通副大臣  
 副議長 長：古谷 一之 内閣官房副長官補（内政）  
 構成員：内閣府政策統括官（経済財政運営担当）  
 警察庁交通局長  
 財務省大臣官房総括審議官  
 厚生労働省労働基準局長  
 農林水産省食料産業局長  
 経済産業省大臣官房商務・サービス審議官  
 国土交通省自動車局長  
 環境省地球環境局長

## スケジュール

平成29年6月29日 第1回 現状と課題、今後の進め方 等  
 8月28日 第2回 当面の対応方針として「直ちに  
 取り組む施策」を取りまとめ  
 平成30年2月20日 第3回 取組の進捗状況、行動計画の策定方針  
 ※平成30年春頃までに「行動計画」を策定

# トラック・バス・タクシーの働き方改革 「直ちにに取り組む施策」 ー長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセルー

「☆」を付した施策は「働き方改革実行計画」(平成29年3月)策定以降の  
新規施策  
「※」を付した施策は強化施策

～クルマの仕事の生産性＆職の魅力を高める63施策～

自動車運送事業は、長時間労働の状況にある一方、荷待ち時間、宅配の再配達等に大きな効率化余地が存在。

このため、**以下の取組を政府を挙げて強力に推進。**

## I. 長時間労働是正のための環境整備

### ① 労働生産性の向上

- ◎短い時間で効率的に運ぶ一様なムダの解消ー  
【警、農、国、環】  
「荷待ち時間」削減：トラックの予約調整システムの導入促進☆  
「荷役時間」削減：パレット化等による機械荷役への転換促進☆  
「宅配の再配達」削減：オープン型宅配ボックスの導入促進 ※  
「走行時間」削減：高速道路の有効活用

### ② 多様な人材の確保・育成

- ◎力仕事・泊まり勤務等からの解放【経、国、環】  
荷役の機械化支援☆、トラック・高速バスの中継輸送☆、  
SA・PAの大型車駐車マス不足対策
- ◎誰でも働きやすい職場づくり【厚、国】  
女性が働きやすい職場環境の整備
- ◎免許を取る人を増やす【警、厚】  
第二種免許の受験資格の見直しの検討☆、免許取得支援制度の利用促進

- ◎たくさん運んで、しっかり稼ぐ【経、国、環】  
ダブル連結トラックの導入促進☆  
配車アプリ・スマートメーターによるタクシーの効率配車と新サービス☆  
トラック・バス・タクシー事業の「かけもち」制度化☆

### ③ 取引環境の適正化

- ◎荷主・元請の協力の確保【厚、農、経、国】  
荷主勧告制度の運用見直し☆、不適切な取引条件の改善に向けた取組
- ◎運賃・料金の適正收受【国】  
荷役等の運送以外の役務の対価の收受対策☆  
貸切バス運賃・料金の下限割れ防止対策

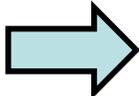
- ◎運転以外の業務も効率化【厚、国】  
ICTを活用した運行管理の効率化☆

## II. 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

- ◎働き方改革の実現に向けた  
アクションプランの策定の要請 ☆【国】  
事業者団体に対し、策定・実施を要請

- ◎ホワイト経営の「見える化」・優遇 ☆【国】  
ホワイト経営に取り組む企業が取引先や  
求職者に「見える」仕組みや優遇策を検討

- ◎行政処分の強化 ☆【国】  
過労防止関連違反等に係る  
行政処分の処分量定の引上げ



- 平成30年度予算概算要求に反映するとともに、制度・運用の見直しの検討を加速
- 今後、さらに検討を進め、平成30年春頃を目途に「行動計画」を策定・公表

# 自動車運送事業の働き方改革関係 (平成29年度補正予算の主な施策)

## 【厚生労働省】

### ○生産性向上のための設備・機器の導入促進等 (598百万円)

事業場内の最低賃金を一定額以上引き上げた中小企業・小規模事業者に対して、生産性向上のための設備・機器の導入経費等の一部を助成する制度を拡充。

## 【農林水産省】

### ○食品等物流効率化システム導入支援 (203百万円の内数)

着地場所等でのトラックの待ち時間短縮を図るトラック予約受付システム等、農産物等の物流効率化を図るICTシステム導入を緊急的に支援。

## 【国土交通省】

### ○高速道路料金の割引拡充 (10,700百万円)

ETC2.0を利用する自動車運送事業者に対し、大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置の延長（平成31年3月末まで）等を実施。

### ○機械荷役への転換促進 (200百万円)

トラック運送業の労働生産性の向上・多様な人材の確保を図り、働き方改革を推進するため、荷役作業の効率化に資する機器（テールゲートリフター）の導入を支援。

# 自動車運送事業の働き方改革関係 (平成30年度予算案)

○第2回連絡会議で取りまとめた「トラック・バス・タクシーの働き方改革『直ちにに取り組む施策』」を具体化するため、平成30年度予算概算要求に反映。



○平成30年度は平成29年度を大きく上回る予算額となっている。  
平成29年度：174億円 → 平成30年度：281億円（1.61倍）

## < 1. 省庁別 >

省庁名	平成30年度予算（案）
警察庁	19百万円
厚生労働省	24,445百万円 (加えて、40,933百万円の内数)
農林水産省	(335百万円の内数、 167百万円の内数)
経済産業省	3,497百万円 (加えて、6,050百万円の内数)
国土交通省	182百万円 (加えて、1,667,694百万円の内数、 20,950百万円の内数)
環境省	(1,765百万円の内数、 1,500百万円の内数)

## < 2. 分野別 >

分野別	平成30年度 予算（案）	前年度比
①労働生産性の向上	12,139百万円	1.72
②多様な人材の確保・育成	15,934百万円	1.53
③取引環境の適正化	70百万円	皆増
合計	28,143百万円	1.61

(注) 内数計上となっている予算施策は、上記の額に含めていない。

# 「直ちにに取り組む施策」の主な進捗状況

## 国土交通省

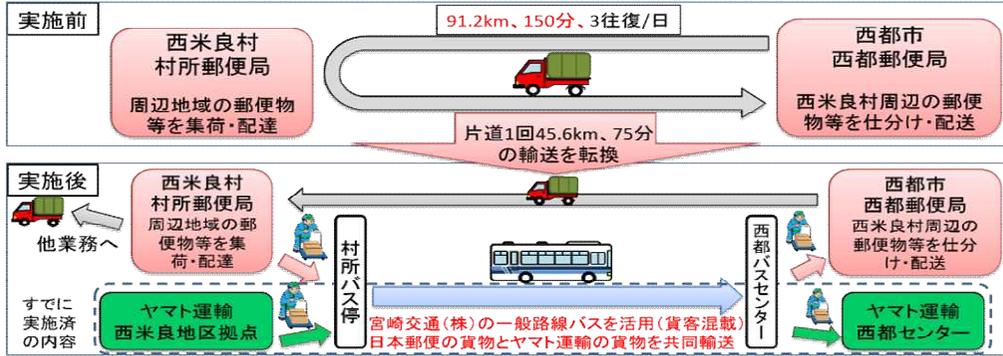
### 1. 労働生産性の向上

#### 2/23 物流総合効率化法の枠組みを活用した物流の効率化等

H30 40百万円（継続）

- 物流総合効率化法により、2以上の者の連携により物流の省力化・効率化を図り、環境負荷低減にもつながる優良な取組（路線バスによる貨客混載・共同配送等）を認定(71件)

【事業例】一般路線バス(宮崎交通 西都BC～村所線)を活用した貨客混載・共同輸送



#### 6/34 トラック事業における働き方改革の推進に向けた取組

H30 101百万円（継続）

- 事業者と荷主の連携による働き方改革・生産性向上を推進するため、物流コンサルタント等の有識者によるコンサルティングを活用し、実証実験を実施。実験の成果を活かして、将来の自律的な取組みの普及のために必要なノウハウの蓄積・横展開を図る。



パレット フォークリフト

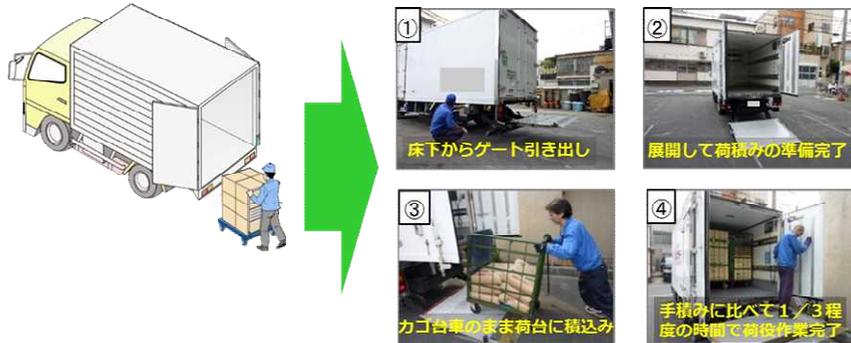
#### 6 トラック運送業の働き方改革推進事業

H29補正 200百万円

- 労働生産性の向上・多様な人材の確保に資する機器（テールゲートリフター）の導入補助を実施。

手荷役の場合

テールゲートリフターを活用する場合



#### 11 高速道路料金の割引拡充

H29補正 10,700百万円

- 自動車運送事業者の労働生産性の向上や働き方改善を図るため、ETC2.0を利用する自動車運送事業者に対し、大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置の延長（平成31年3月末まで）等を実施。

[最大割引率]

基本	40%
+	
ETC2.0を利用する自動車運送事業者を対象	10%

# 「直ちにに取り組む施策」の主な進捗状況

### 1. 労働生産性の向上

#### 17 ダブル連結トラックの車両導入に向けた特車許可基準の見直し等

H30 1,667,694百万円の内数  
(継続)

○平成28年11月より、新東名を中心とするフィールドでダブル連結トラックの実験を推進し、平成30年度の本格導入を目指す。

現在 通常の大型トラック



約12m

今後 ダブル連結トラック:1台で2台分の輸送が可能



約25m

特車許可基準の車両長について、現行の21mから最大で25mへの緩和を検討

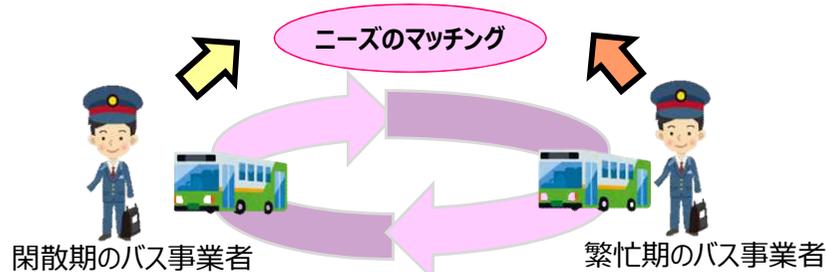


走行中のダブル連結トラック (25m車両)

#### 25 大型バスドライバー融通のためのモデル事業

H30 11百万円の内数 (新規)

○ドライバーの繁忙期の負担軽減、閑散期の所得向上等を図るため、平成30年度に大型車ドライバー融通のためのモデル事業を実施。モデル事業実施後、大型車ドライバー融通ルールを策定し、普及促進を図る。



#### 20 タクシーの配車アプリを活用した新サービス導入の検討

H30 30百万円 (継続)

○タクシーの利便性向上による需要喚起を図るため、平成30年1月22日から3月11日まで相乗りタクシーの実証実験を実施。実証実験終了後に結果を踏まえて制度化に向けた検討を実施。

○タクシーの利便性向上による需要喚起を図るため、平成30年度にタクシー事業における定額タクシー及び変動迎車料金の実証実験を実施。実証実験終了後に結果を踏まえて制度化に向けた検討を実施。



参加車両のステッカー・ロゴマーク

高齢者の通院・買い物



定額タクシー

#### 29 IT点呼の拡大

○バス事業及びタクシー事業で営業所－車庫間のIT点呼を可能にするため、省令・通達の改正案について平成30年1月31日よりパブリックコメントを開始。同年3月中に省令・通達改正を行い、IT点呼の普及を図る。(平成30年3月下旬頃施行予定。)

IT点呼のイメージ

※IT点呼：テレビカメラ等により行う点呼



# 「直ちにに取り組む施策」の主な進捗状況

## 国土交通省

### 1. 労働生産性の向上

#### 30 運行管理の高度化・効率化に向けた検討

H30 11百万円  
の内数（新規）

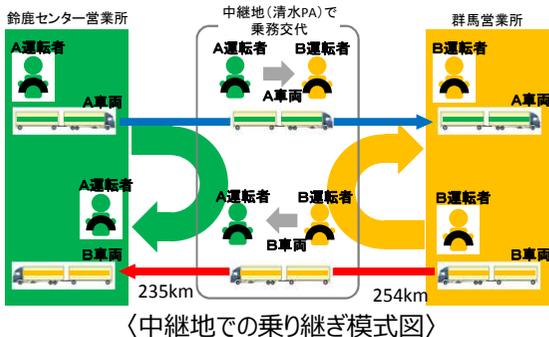
○バスの運行管理の高度化・効率化を図るため、平成30年度にバスの過疎地等における集約合理化及び長距離運行等における一体型管理の実証実験を実施。



#### 36 高速道路のSA・PAを活用した中継輸送の運用の検討

H30 1,667,694百万円の内数  
(継続)

○平成28年11月より中継輸送の実験を実施中。  
○実験の検証結果を踏まえ、運用の検討を行う。



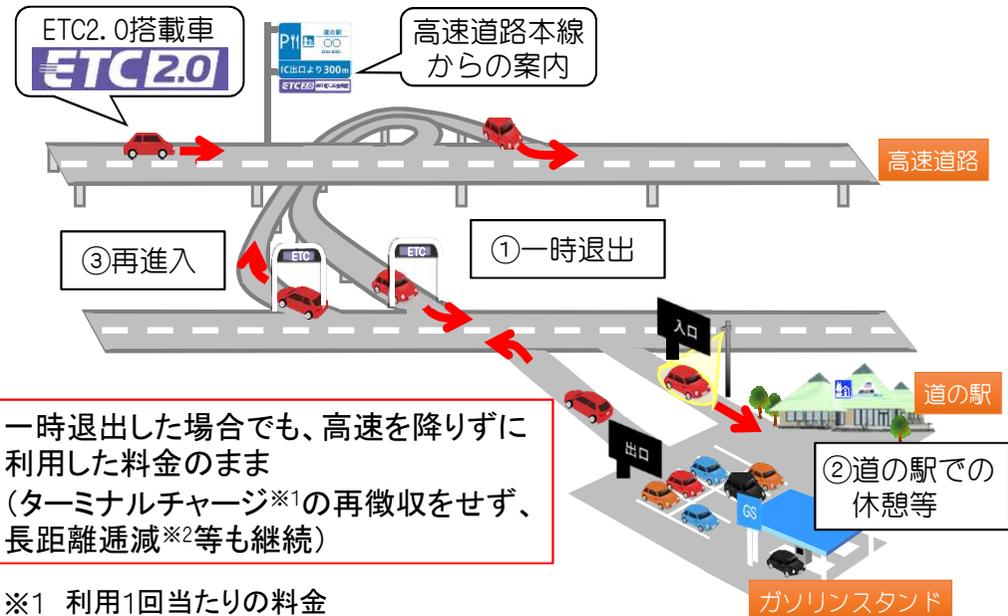
### 2. 多様な人材の確保・育成

#### 39 SA・PA・道の駅における駐車スペースの活用

H30 1,667,694百万円  
の内数（継続）

○休憩施設における大型車駐車マス不足に対し、マス数を増やすことに加え、以下により対応  
①長時間駐車抑制 ②駐車箇所利用平準化  
③高速道路の路外の施設の活用や予約システムの導入

○ETC2.0搭載車を対象として、高速道路外の休憩施設等への一時退出を可能とする実験を、全国20箇所で行った



一時退出した場合でも、高速を降りずに利用した料金のまま  
(ターミナルチャージ※1の再徴収をせず、長距離通減※2等も継続)

※1 利用1回当たりの料金

※2 一定距離以上を連続して利用した場合の料金割引措置

<一時退出のイメージ>

### 3. 取引環境の適正化

#### 52 荷主勧告制度の運用見直し

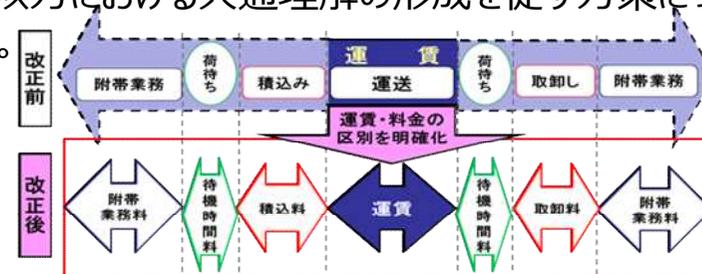
○平成29年7月の運用見直し以降、平成30年2月8日時点で警告を3件、協力要請を118件それぞれ実施しており、荷主への働きかけを積極的に実施。



#### 58

#### 適正な運賃・料金收受を含めた取引環境の適正化

○荷主所管省庁である経済産業省及び農林水産省と連携し荷主への周知活動を行うとともに、中央及び地方レベルの両方で荷主及びトラック事業者への周知活動を実施中。また、トラック事業者と荷主双方における共通理解の形成を促す方策について検討していく。



### 4. インセンティブ・抑止力の強化

#### 61 事業者団体に対する働き方改革の実現に向けたアクションプランの策定の要請

○長時間労働是正に向けて業界における自主的な取組を促すため、平成29年9月20日に石井国土交通大臣よりトラック・バス・タクシーの各事業者団体の会長等に策定を要請。平成30年3月中の策定に向け、各団体において検討中。



平成29年9月20日アクションプラン策定要請  
左から（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会川鍋会長、石井国土交通大臣、（公社）全日本トラック協会坂本会長、（公社）日本バス協会三澤会長

#### 63

#### 行政処分の強化

○自動車運送事業の長時間労働の抑止力を強化するため、処分量定の引上げ（過労防止関連違反を2倍～4倍へ）を内容とする行政処分基準の改正案について、平成30年2月20日よりパブリックコメントを開始。同年3月中に関係通達を改正。



### 2. 多様な人材の確保・育成

#### 47 時間外労働等改善助成金（仮称）の拡充・利用促進

H30 3,502百万円  
(継続)

- 時間外労働の上限規制の適用に向け、自動車の運転業務に係る長時間労働の是正が課題。
- このため、平成30年度には、企業における時間外労働の削減等の取組を支援するため、中小企業事業主がその取組に要した費用の一部を助成する制度を拡充するとともに、その利用を促進する。

#### 助成金活用事例

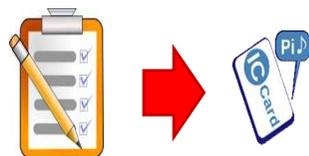
##### 労務管理用機器、労務管理用ソフトウェアの導入例

始業・終業時刻は従業員が台帳に手書きで記録していたため、管理上のミスが多かった

ワーク・ライフ・バランスを推進するために、まずは労働時間管理の適正化を図りたい！

ICカード及び管理・集計ソフトを導入

始業・終業時刻の正確な把握が業務量の平準化を可能とし、時間外労働の縮減につながった



台帳からICカードに切り替えることにより、始業・終業時刻を正確に管理することができるようになった

#### 51 労働者の運転免許取得のための職業訓練への支援制度の利用促進

H30 40,933百万円  
(継続)

- 第二種運転免許、大型免許の取得等のための職業訓練に対する助成金の利用促進を実施。

計画に沿って職業訓練を実施する事業主に対して訓練経費や訓練期間中の賃金の一部を助成。

#### 都道府県労働局・ハローワーク

①訓練計画作成・提出

④支給

③支給申請

②訓練実施



事業主

# 「直ちにに取り組む施策」の主な進捗状況

## 厚生労働省

### 2. 多様な人材の確保・育成

#### 41 女性が働きやすい労働環境整備への支援策の利用促進

H30 2,720百万円  
(継続)

- 自動車運送事業の従事者の女性比率は、全職種平均に比べて低く、女性ドライバーの働きやすい環境整備が課題。
- このため、引き続き女性が働きやすい環境整備に係る支援策の利用促進を図る。

#### 両立支援等助成金(育児休業等支援コース)

- ・ 育休復帰支援プランを策定し、円滑な育児休業の取得・職場復帰の支援や、育児休業取得者の代替要員を確保した中小企業事業主に助成金を支給。
- ・ さらに、平成30年度は、育児休業からの復帰後、仕事と育児の両立が特に困難な期間の支援に取り組む中小企業事業主を支援する助成措置を創設。



#### 両立支援等助成金(女性活躍加速化コース)

- ・ 女性活躍推進法に基づく一般事業主行動計画を策定し、女性活躍に関する取組や数値目標を達成した企業に対し助成金を支給。



### 3. 取引環境の適正化

#### 53 トラック運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策

H30 71百万円  
(新規)

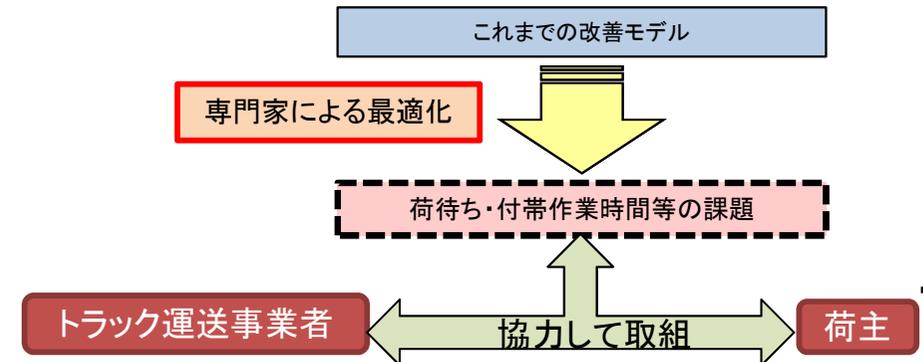
- トラック運転者の長時間労働の改善には荷主の協力を得て手待ち時間等を削減する必要があることから、国交省・事業者団体と連携し、平成28・29年度に、荷主及びトラック事業者が協力して労働時間短縮を図る実証実験を実施し改善モデルの蓄積を図ってきた。
- 蓄積した改善モデルを業界全体に波及させるため、平成30年度には以下の事業を実施する。

#### ①周知用コンテンツの作成

- 改善ハンドブックの作成
- 荷主向けパンフレットの作成
- 実証実験の取組を動画で紹介
- 経営情報誌、経営者向けメールマガジンへの広告掲載

#### ②コンサルティングの実施

専門家のコンサルティングにより、これまでの実証実験の成果から最適な改善モデルを適用し、改善につなげる。  
(※コンサルティング対象となる荷主・トラック運送事業者は、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会の意向を踏まえて決定する予定。)



# 「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

警察庁

## 1. 労働生産性の向上

## 2. 多様な人材の確保・育成

### 7 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し

48  
49

○違法駐車は、円滑な物流の妨げ等となる渋滞や事故の原因となるなど、社会経済活動に悪影響を及ぼすものであるため、適切な駐車規制は不可欠である一方で、貨物集配中の車両による短時間の駐車需要があり、関係業界からも駐車禁止規制の緩和要望が寄せられているところ。

○このため、安全・円滑な交通を確保しつつ集配中の宅配車両等を駐車させることができる場所については、一定の範囲で貨物集配中の車両の駐車を可能とする駐車規制の見直しを行うよう、本年2月20日付けで都道府県警察に対して通達を発出した。



### 第二種免許の受験資格の見直しの検討

H30 19百万円  
(新規)

○旅客自動車運送事業における人材不足が課題。

○規制改革実施計画（閣議決定）を踏まえ、平成29年度に調査研究を実施し、検討を開始。さらに、30年度には有識者会議等において、受験資格（年齢要件・経年数要件）の見直しを含め、第二種免許制度の在り方について総合的に検討。

#### 第二種免許の受験資格の概要

##### 普通第一種免許



受験資格  
○ 18歳以上

##### 主な第二種免許

##### 普通第二種免許



受験資格  
○ 21歳以上  
○ 普通免許等保有3年以上

##### 大型第二種免許



受験資格  
○ 21歳以上  
○ 普通免許等保有3年以上

# 「直ちにに取り組む施策」の主な進捗状況

### 1. 労働生産性の向上

#### 4 農産品物流のパレット化の検討の場の設置

- 昨年10月、農産品物流対策関係省庁連絡会議に、パレット部会を設置。
- 本年度中に、農産物等の一貫パレチゼーション推進に向けた管理ルールや規格統一等について、とりまとめを行い、民間の取組を促進。

#### 農産品物流対策 関係省庁連絡会議

〔農林水産省、経済産業省、国土交通省  
の関係部局長等で構成〕

平成29年10月、パレット部会を設置

#### とりまとめの方向

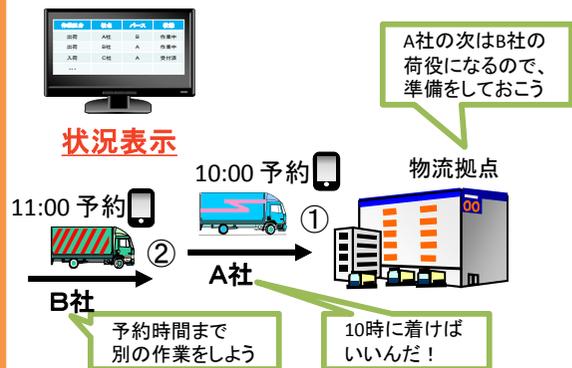
- 管理ルール  
RFIDを活用した個体管理を行い、紛失等を防止
- 規格統一等  
使用するパレットを1種類に統一

#### 5 農林水産物・食品の物流のパレット化等の促進

H29補正 203百万円の内数  
H30 335百万円の内数（新規）

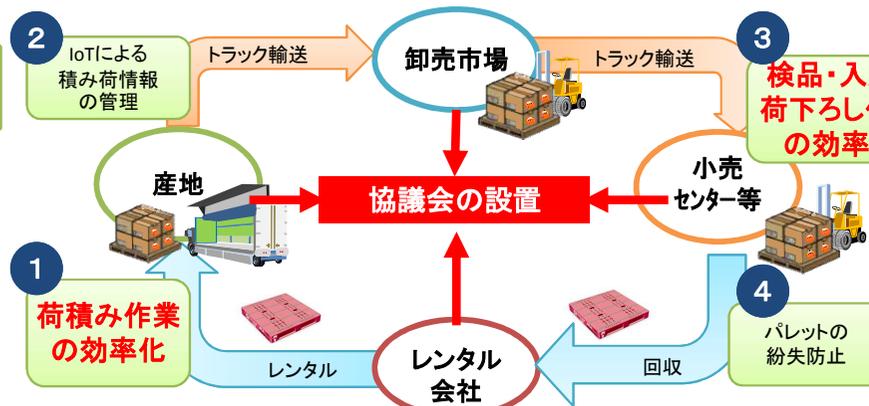
- トラック輸送等への負荷を軽減し、物流の効率化・高度化を図るため、ICTを活用した荷待ち時間の削減等の取組を緊急的に支援するほか、パレットを活用した荷役作業の効率化や物流システムの高度化等の実証を支援。

#### ICTを活用した荷待ち時間の削減 (H29補正)



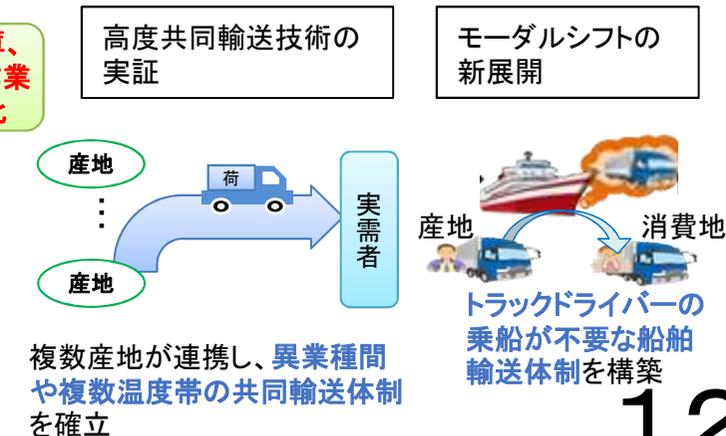
待ち時間が減り、効率化

#### パレットを活用した荷役作業の効率化 (H30予算)



取組を全国展開することにより、流通を合理化・効率化

#### 物流システムの高度化 (H30予算)



# 「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

### 1. 労働生産性の向上

#### 26 車両動態管理システムを活用したトラック輸送の効率化

- 車両動態管理システムを活用したトラック事業者と荷主の連携による省エネの推進のため、平成29年度は、当該システムをトラック事業者を導入し、連携による省エネ効果等を実証。
- 平成30年度は、トラック事業者への車両動態管理システムの導入に加え、荷主に予約受付システムを導入することによる連携の深掘りを実証予定。

H30 6,050百万円の内数  
(継続)

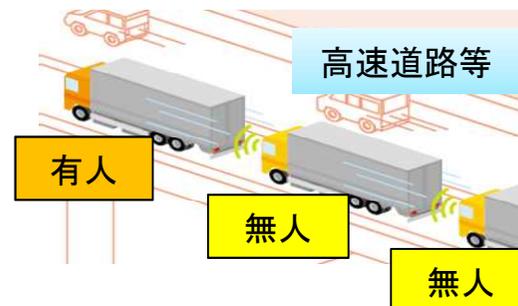


#### 27 トラック隊列走行の実証実験の実施

H30 3,497百万円  
(継続)

- 安全性・社会受容性・経済性の観点等を踏まえつつ、研究開発を進めるとともに、実証等を通じて技術の確立や事業環境等の整備が必要。
- 高速道路でのトラック隊列走行を早ければ2022年に商業化することを目指し、公道実証を推進する。
- 平成30年1月に後続車有人システムの公道実証を開始しており、平成30年度に後続車無人システムの公道実証を開始する予定。

#### 【トラック隊列走行のイメージ】



### 3. 取引環境の適正化

#### 55 フードチェーンにおける商慣習の見直し

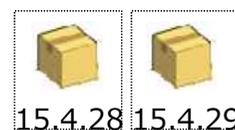
- 「賞味期限の年月表示化」と「賞味期限の延長」を、新たに対応したり対象商品を拡大する動きが加工食品メーカー等で進行中。また、「納品期限の緩和」に向け、農水省、経産省が協力して小売・卸の業界団体を通じて小売業の各社に周知、依頼をおこなっている。

#### 【賞味期限の年月表示化】

<現状>



「年月日」ごとに個別管理



保管・配送・入出荷の作業を効率化

<見直し後>



「年月」単位で一括管理



### 1. 労働生産性の向上

#### 9 宅配便の再配達削減のためのオープン型宅配ボックスの普及拡大

H30 1,765百万円の内数（一部新規）

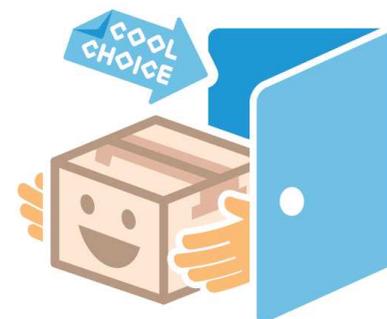
- 宅配便再配達はCO2排出量増大及びトラックドライバーの配達ロスの観点から課題であることから、平成29年度に駅やコンビニ等の公共スペースにおいて、特定の会社でなくとも利用できるオープン型宅配ボックスの導入を支援。
- 平成30年度はオープン型宅配ボックスの普及拡大のため、主に地方部におけるオープン型宅配ボックスのCO2削減効果ポテンシャルや導入メリット等を整理し、設置に係るガイドラインを策定。
- さらに、複数の事業者がオープン型宅配ボックスを共同利用できるように情報処理システムのネットワーク化を支援。



#### 10 宅配便の再配達削減に向けた国民運動の展開

H30 1,500百万円の内数（継続）

- 宅配便再配達の削減に向けて、消費者に対して再配達を防ぐためのアクションを呼びかけることが重要であることから、平成29年度に国民運動「COOL CHOICEできるだけ1回で受け取りませんかキャンペーン」を行い、消費者に向けて宅配ボックス活用やコンビニ受取等、宅配便をできるだけ1回で受け取るための取組を普及啓発。
- 平成30年度は引き続き国民運動を展開し、特に次世代を担う若者向けの呼びかけを強化し、職場での受取事例、宅配ボックスの先進事例等、再配達削減のための効果的な取組を紹介し普及啓発。



1回で受け取りませんか

# 「直ちにに取り組む施策」の主な進捗状況

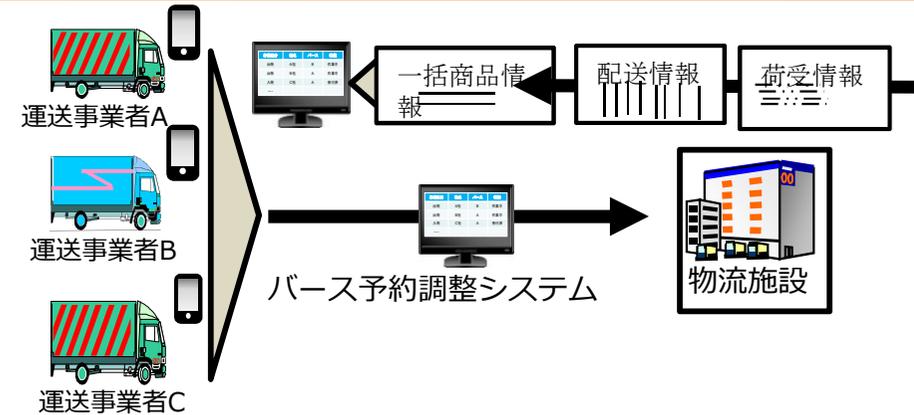
環境省

## 1. 労働生産性の向上

### 1 トラックのバース予約調整システムの導入促進

H30 1,765百万円  
の内数 (新規)

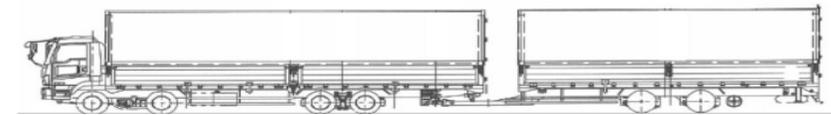
- トラックの荷待ちや物流施設における荷役時間の削減を図るため、平成30年度に運送事業者及び物流施設がトラックの運行情報や荷物情報を共有できるバース予約調整システムの導入を促進。



### 18 ダブル連結トラック車両の導入促進

H30 1,765百万円  
の内数 (新規)

- トラック単体の輸送の省力化・効率化を推進するため、平成30年度に1台でトラック約2台分までの輸送が可能なダブル連結トラック車両の導入を促進。

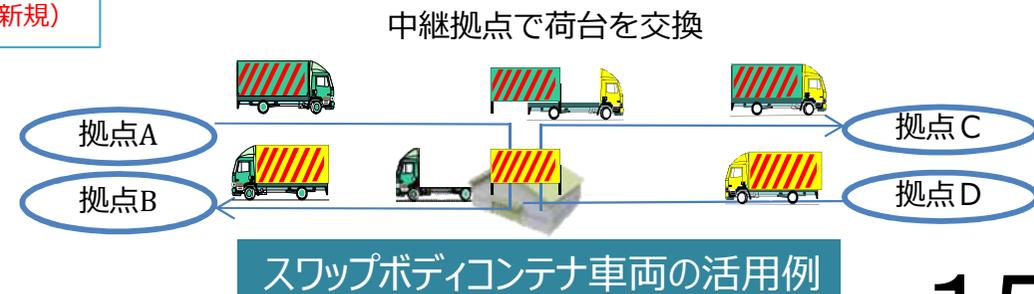


## 2. 多様な人材の確保・育成

### 37 スワップボディコンテナ車両の導入促進

H30 1,765百万円  
の内数 (新規)

- 中継輸送やトラックの積載率の向上等を推進するため、平成30年度に車体と荷台を簡易に分離することが可能なスワップボディコンテナ車両の導入を促進。



# 行動計画の策定方針について

- 平成30年4月から自動車運送事業者に対する罰則付きの時間外労働の上限規制の導入までの間を対象とする「自動車運送事業の働き方改革に関する行動計画」（仮称）を、本年春頃に本関係省庁連絡会議において策定・公表する。
- 上記行動計画の策定に当たっては、以下の方針に基づき、施策の検討を行うこととする。

## 1. 基本的な考え方

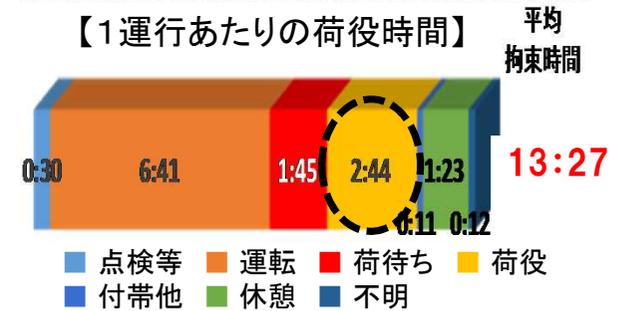
- ・「直ちにに取り組む施策」に記載の施策のさらなる具体化・深掘り・前倒しを図る。
- ・関係者からの要望も踏まえつつ、関係省庁が連携し、新たな施策を形成する。
- ・策定の翌年度から毎年度フォローアップを行い、行動計画を見直す。  
これにより、取組を継続的に充実・強化し、実効性を確保する。

## 2. 重点検討項目

- ① 発・着荷主や元請物流事業者等の協力の確保  
（例）トラック運転者の労働条件の改善に協力する「ホワイト荷主」を増やすための方策 等
- ② 長時間労働の是正のための輸送分野別の取組の強化  
（例）荷待ち時間が長い品目等での運転者の長時間労働の是正のための方策 等

- トラック事業は、我が国の経済や人々の暮らしを支える重要な産業であるが、長時間労働が深刻化しており、働き方改革が喫緊の課題となっている。
- テールゲートリフターを活用した荷役作業の効率化（荷役時間の短縮・荷役負担の軽減）を促進することによって、労働生産性の向上・多様な人材の確保を図り、働き方改革を推進する。

【1運行あたりの荷役時間】



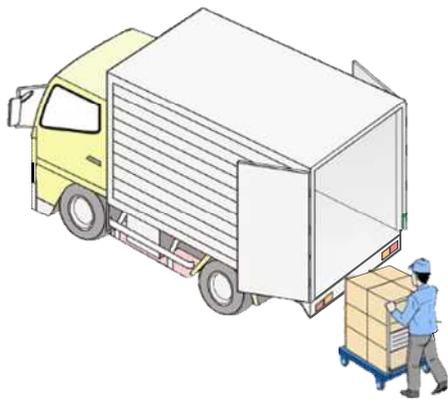
1運行当たり平均して、2時間44分の荷役時間が発生している。

出典：トラック輸送状況の実態調査

## 事業概要

補助事業：労働生産性の向上・多様な人材の確保に資する機器（テールゲートリフター）の導入補助（補助率：通常価格の1/6を補助）

### 手荷役の場合



- 作業時間も長くなるため、長時間労働の要因となっている。
- 手積み・手卸しのため、作業者の負担が大きい。

### テールゲートリフターを活用する場合



- カゴ台車による荷役が可能となるため、荷役時間が1/3程度に短縮。
- 手荷役による重労働が軽減され、女性等の多様な人材の確保に繋がる。

## 効果

荷役作業の効率化等を図ることによって、労働生産性の向上・多様な人材の確保を図り、働き方改革を実現。

## 継続 地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進

平成30年度予算額：5.7億円の内数(平成29年度予算額6.4億円の内数)

補助対象	補助率
CNGトラック、ハイブリッドトラック	<ul style="list-style-type: none"> <li>通常車両価格との差額の1/3</li> <li>※新規導入は単年度に3台以上導入が条件(グリーン経営認証等を取得している場合を除く)</li> </ul>

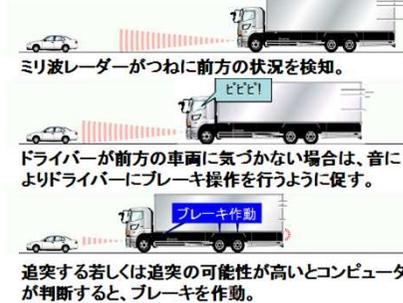


## 継続 事故防止対策支援推進事業

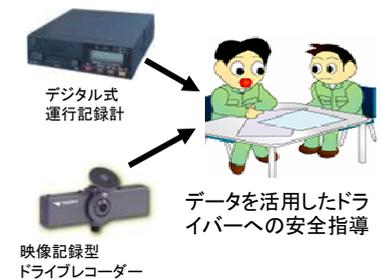
平成30年度予算額：9.5億円の内数(平成29年度予算額11.4億円の内数)

1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援  
 衝突被害軽減ブレーキ、ふらつき警報、横滑り防止装置等のASV装置の導入に対し支援 [補助率] 1/2  
 (※大企業は1/3)

### ●先行車両に近づく場合



2. デジタル式運行記録計等の導入に対する支援  
 デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの導入に対し支援 [補助率] 1/3

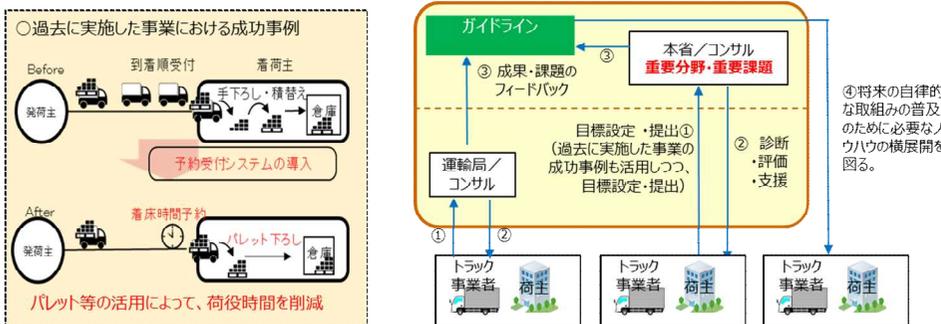


## 継続 自動車分野の生産性の向上

平成30年度予算額：1.01億円(平成29年度予算額0.43億円)

### トラック事業における働き方改革の推進に向けた取組み

事業者と荷主の連携による働き方改革・生産性向上を推進するため、物流コンサルタント等の有識者によるコンサルティングを活用し、実証実験を実施。将来の自律的な取組みの普及のために必要なノウハウの蓄積・横展開を図る。



3. 社内安全教育の実施に対する支援

外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施に対し支援 [補助率] 1/3



4. 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援

過労状態を測定する機器及びヘルスケア機器等の導入に対し支援 [補助率] 1/2



エネルギー対策特別会計予算において、先進的な環境対応車両の導入、車両動態管理システム等を活用した荷主連携による省エネ化への取組みに関する実証などについて支援する。

## 継続 低炭素型ディーゼルトラック普及加速事業

環境省連携事業 平成30年度予算額: 29.65億円

中小トラック運送業者に対し、燃費性能の高い**最先端の低炭素型ディーゼルトラック**の導入を支援する。

	2015年度燃費基準		
	+5% 達成以下	+5~10% 達成車	+10% 以上 達成車
小型			
中型			
大型			



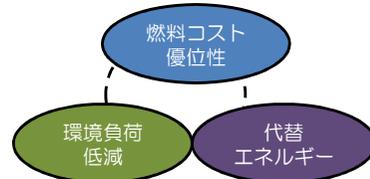
最先端の低炭素型ディーゼルトラック

【補助額】 経年車の廃止なし：標準的燃費水準車両との差額の1/3  
経年車の廃止あり：標準的燃費水準車両との差額の1/2

## 継続 先進環境対応トラック等導入加速事業

環境省連携事業 平成30年度予算額: 10億円

大型CNGトラックの導入等を支援し、CO2排出削減を図る。



【補助額】 標準的燃費水準車両との差額の1/2  
(大型CNGトラックの場合)

## 継続 トラック輸送における省エネ化推進事業

経済産業省連携事業 平成30年度予算額: 41.5億円

車両動態管理システムや予約受付システム等を活用したトラック事業者と荷主等との連携によって省エネ効果を図る。

### ◆車両動態管理システムの導入支援による実証

【クラウド型】 (補助額: 導入費用の1/2)

クラウド型の車両動態管理システムの導入に必要な経費を支援し、実運行における省エネ効果を実証するとともに、トラック輸送における有効な活用方策を検討・検証する。

### リアルタイムでの運行管理が可能



【メモリーカード型】 (補助額: 導入費用の1/3)

メモリーカード型の車両動態管理システムの導入に係る経費を支援し、省エネの観点から、GPS機能の有効な活用方策を検討・検証する。



## 背景・目的

- CO2排出量の削減のためには、トラック輸送の高効率化が重要である。
- 通常の大型トラック約2台分まで輸送できる連結トラックは、大型化により貨物1トン当たりのCO2排出量を4割程度低減できるとともに、ドライバー1人での輸送が可能となる。
- また、スワップボディコンテナ車両は、車体と荷台を簡易に分離することが可能であることから、①積載率の向上（物流施設において荷物が一杯になるまで荷役可能）、②中継輸送の促進（ドライバー同士で中継地点で荷台を交換することで積載率が倍増）等に効果的である。
- しかし、我が国ではこれらの高効率なトラックに係る高額な初期コストや利便性低下への懸念等が障壁となって導入が進んでいない。

## 事業目的・概要等

## 事業概要

- ①連結トラック導入支援事業  
＜補助対象＞連結トラック（トラクター及びトレーラー）
- ②スワップボディコンテナ車両導入支援事業  
＜補助対象＞スワップボディコンテナ車両

## 事業スキーム

補助対象：民間事業者等      実施期間：平成30年度～平成32年度  
補助割合：①1/3    ②一般的なトラックとの差額の1/2

## 期待される効果

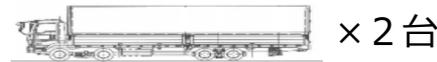
- トラック輸送のCO2排出量を削減できるとともに、ドライバーの働き方改革にも貢献する。
- 物流業界にその先進的な取組みが広く認知されるとともに、導入台数増加により購入経費も低廉化されることで、自立的に普及が進み、日本全体のCO2排出量の削減及びドライバーの負担軽減による働き方改革を推進する。

## イメージ

### ①連結トラック導入支援事業

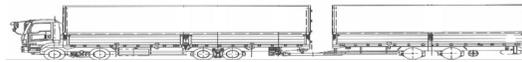
＜東京-大阪間で20tを運ぶ場合のCO2排出量の比較＞

- 大型トラック（最大積載量13tの場合）      995kg-CO2



CO2排出量  
▲36.8% ↓

- 連結トラック（最大積載量24tの場合）      627kg-CO2



※改良トンキロ法で算出

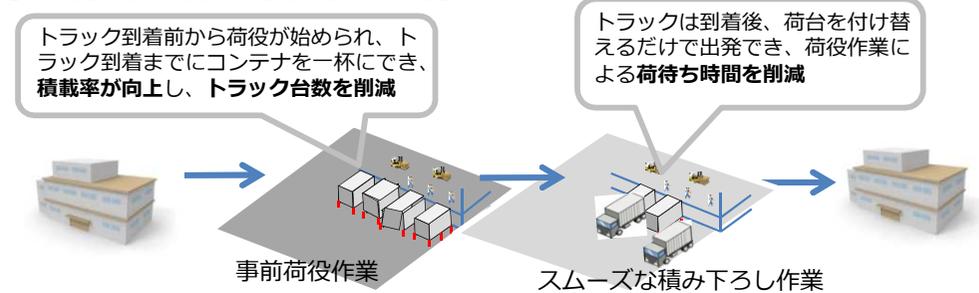
- ✓ 本事業で主要な大型幹線輸送（主に東京-大阪間）の一定程度を連結トラックに転換することで、その有用性が物流業界に広く認知される。

### ②スワップボディコンテナ車両導入支援事業

＜スワップボディコンテナ車両の特長＞

- 車体と荷台を簡易に分離することが可能 → 荷待ち時間削減、積載率向上
- けん引免許が不要 → ドライバー不足を解消

【活用例①：物流施設での活用】

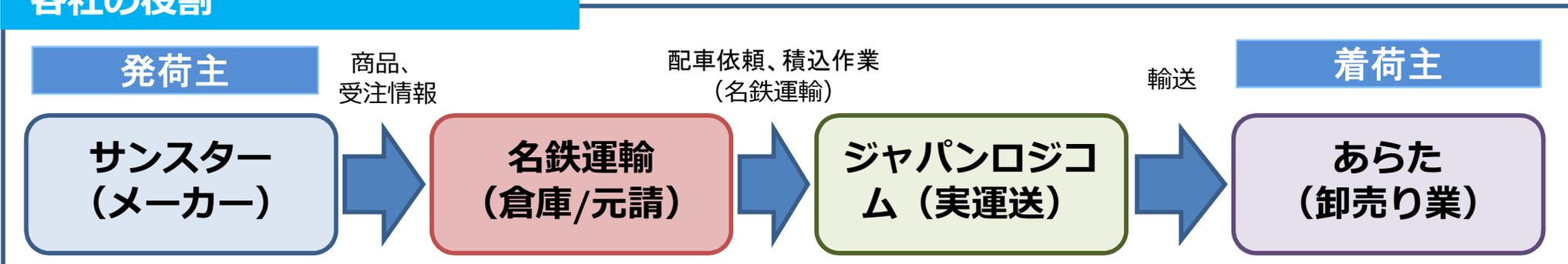


【活用例②：中継輸送での活用】



# 横展開を受けて取組を始めた具体事例（滋賀県）

## 各社の役割



## 実態調査結果 ⇒ 3つの課題（物流センターの効率化のための最少人員化により、ドライバーの負担が増加）

着荷主「あらた」の物流センター到着後、荷卸し開始まで

の待機時間（240分※） ※ピーク時の平均待機時間

・到着順に卸すため、早く卸して次の仕事をしたいドライバーが、前日の夜から順番取り。



・物流センターの開門時に順番待ち車両が集中し、

過剰な待機時間が発生。【課題①】

パレットで荷卸した後も、仕分・検品作業を行い、改めて積替え（100分）

・荷卸し後に、格納場所のシール貼り（あらた）、それを待つてシールに従った仕分け（ジャパンロジコム）

【課題②】



「自動ロケ」⇒ 自動倉庫入口に移動

・帳票に照らし合わせた数量検品 【課題③】



# 横展開を受けて取組を始めた具体事例(滋賀県)

## 対策 ⇒ 課題に適した3つの施策

### 施策① 荷主・運送事業者・着荷主が連携した着荷主における格納場所別の事前仕分け

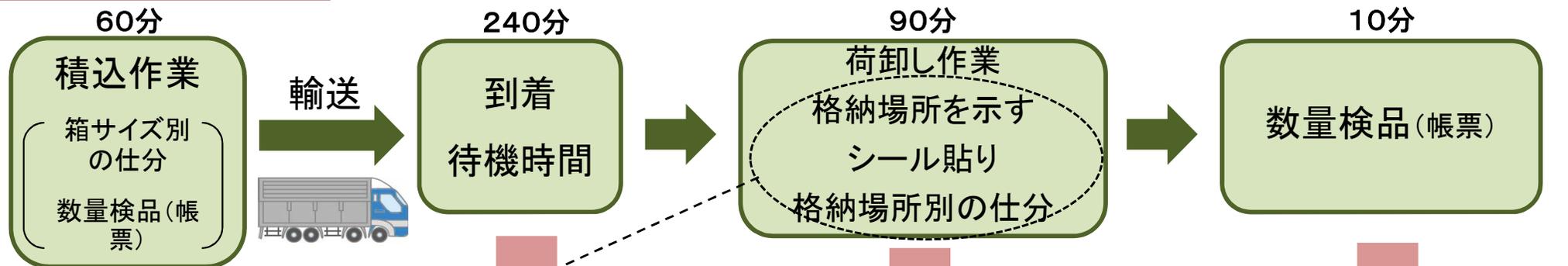
- ・「サンスター」は「あらた」から受注情報と同時に納品先の物流センターの格納場所情報を入手。名鉄運輸に情報を提供。
- ・名鉄運輸は、格納場所情報に基づいて、格納場所別に仕分けして積み込み。

### 施策② 着荷主が、施策①を行った車両用の「優先荷卸場所」を設定

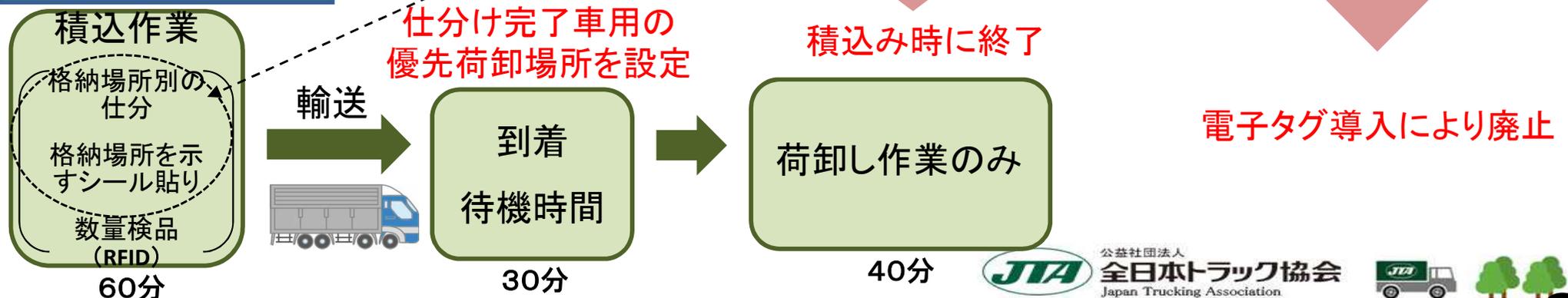
### 施策③ ICTを活用した荷卸し時間の短時間化＝電子タグ(RFID)を活用して、「あらた」の検品作業をなくす

- ・輸送前日に名鉄運輸が、輸送品に付けた電子タグに製品明細情報を登録。「あらた」に同情報を送信。
- 到着時に「あらた」で電子タグを感知し検品完了。

## 改善前



## 改善後



## 横展開を受けて取組を始めた具体事例（滋賀県）

### 成 果

- 輸送時間を除いたドライバーの労働時間（1日あたり）が、  
400分から130分に**4時間30分縮減（▲68%）**
- ドライバーの労働時間短縮とトラック回転率向上（**縮減分の再運行が可能**）
- 「あらた」の物流センターのスペース効率や、荷卸場所の回転率も向上

### 成果が得られた主な要因

- （1）発荷主である「サンスター」がトラックドライバーの長時間労働の状況を理解し、その改善のための取組を企画立案し、主体的にこの取組を推進したこと。
- （2）着荷主の「あらた」が、この取り組みを理解し、格納場所情報の事前提供や優先荷降場所の設置を行ったこと。
- （3）元請で物流倉庫を管理している「名鉄運輸」が、RFID等のICT機器を活用したこと。



手続き件数 平成30年3月13日現在			
	事業者数	手続き件数	比率
岡山	1144者	608件	53.1%

運賃料金変更届出件数 平成30年3月13日現在			
	手続き件数	運賃料金変更届出件数	比率
岡山	608件	436件	71.7%

## トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン

適正取引を推進するため、荷主と運送事業者の取引(独禁法に基づく物流特殊指定)及び元請と下請の取引(下請法)について、不適正な行為類型の例及び望ましい取引慣行と実例を示した「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」(平成20年3月策定、平成27年2月改訂)を作成し、普及促進を行ってきました。

平成29年8月4日告示公布の標準貨物自動車運送約款等の改正とともにトラック運送業において適正取引の推進が図れるよう策定した「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の改訂を平成29年8月4日に行われました。

### ◎主な改訂内容

- ・「下請代金支払遅延等防止法に関する運用基準」(平成15年公正取引委員会事務総長通達第18号)に新たに盛り込まれた例示を追加
- ・標準貨物自動車運送約款及び標準貨物軽自動車運送約款の改正内容を反映
- ・荷主勧告制度を掲載
- ・イラストやコラムの追加 等

URL <http://www.mlit.go.jp/common/001197192.pdf>

## トラック運送業における書面化推進ガイドライン

トラック事業者による輸送の安全確保対策に加えて、荷主、元請事業者、貨物利用運送事業者の協力の下、対策を講じていくこととするべく、平成26年1月22日付けで貨物自動車運送事業輸送安全規則を改正し、第九条の四(適正な取引の確保)が新たに追加され、標準貨物自動車運送約款に荷主、元請事業者、貨物利用運送事業者からの運送状の発出を原則化、附帯業務の内容を明確化の改正が行われ、運送契約に際して、運送業務、附帯業務、運賃、料金等についての重要事項について、荷主、元請事業者、貨物利用運送事業者とトラック運送事業者の間で書面により共有することをルール化(「書面化」)するため、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」(平成26年1月22日策定)を作成し、書面化の趣旨、書面の記載要領等を明らかにしました。

平成29年8月4日告示公布の標準貨物自動車運送約款等の改正とともに、「トラック運送業における書面化ガイドライン」の改訂が平成29年8月4日に行われました。

### 主な改訂内容

- ・必要記載事項の追加
- ・運送とその他作業を明確に区別
- ・運送引受書様式の改正

URL <http://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf>

# 荷待ち時間サンプル調査集計結果(速報版)

## ○ 荷待ち時間のサンプル調査について

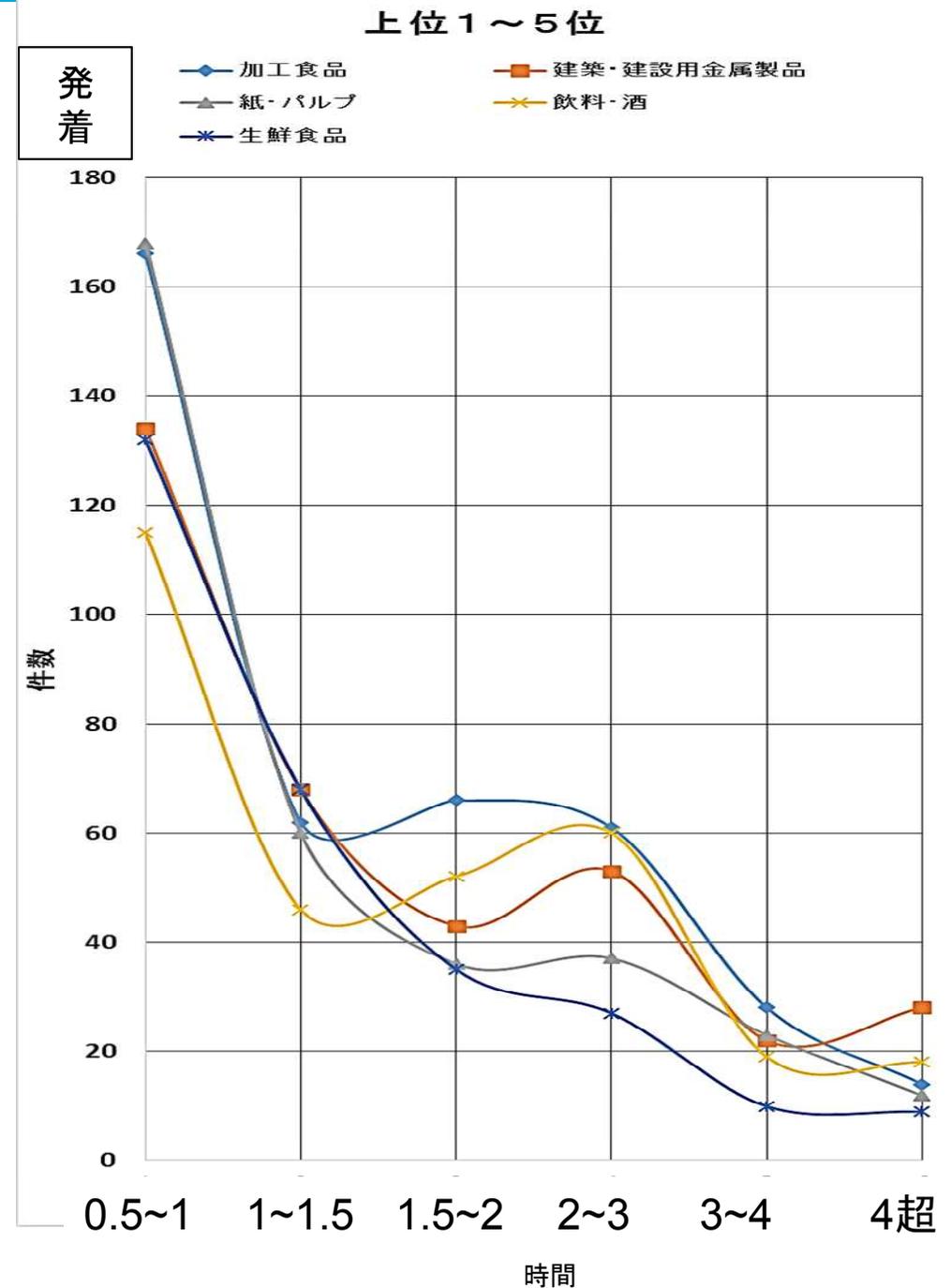
荷待ち時間の削減に向けた取組に活用することを目的として、新たに7月から義務付けた荷待ち時間等の記録を基にサンプル調査・分析を実施(荷待ち時間の記録義務付けの対象となっている、荷主の都合で30分以上の荷待ちが発生したものが対象(※))。

## ○ 調査方法について

- ・ 調査対象の規模は、全日本トラック協会を通して約5,000者へ調査票を配布
- ・ 7月第1週～第2週の運行について、トラック運送事業者から報告

## ○ 調査結果について

- ・ 約300者より、3,892件の回答(上記(※)に該当するもの)



# 平成30年度岡山県地方協議会取り組み(案)

## 地方協議会におけるその他の取組事例

コンサルティング事業を実施しない地方協議会を中心に平成30年度は以下のような取組みを実施する。

項目	実施内容
荷主企業ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>○荷主委員による自社商品のトラック輸送の効率化に資する取組みについての報告。</li> <li>○県内の主要産業の荷主による荷待ち時間の削減等の取組に関するプレゼンテーションを実施。運輸局が事前に複数の荷主にヒアリングを実施し、各事例から見える長時間労働の原因分析などを報告。</li> </ul>
業界ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>○業界団体、事業者、労働組合等から物流の実情、好事例の報告。</li> <li>○異なる業界の荷を扱う事業者3者にヒアリングを実施し、業界毎の物流の実態を考察。</li> </ul>
独自調査・アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>○実態調査結果の詳細分析(距離別の高速道路使用状況と荷主からの高速料金収受状況のクロス集計等)や自由記載欄の整理。</li> </ul>
制度周知、最近のトピックスの紹介	<ul style="list-style-type: none"> <li>○法改正情報(準中型免許の創設等)や助成金の周知(職場意識改善助成金等)の紹介。</li> <li>○「トラック運送における生産性向上方策に関する手引き」及びそこに記載の好事例の紹介。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>○独自事業として、KPI導入調査事業(パイロット事業とは別にコンサルタントを入れ、運送の実態を測る指標を設定し、長時間労働の改善や生産性向上につなげるもの)を実施。</li> <li>○荷主団体宛に、運輸局・労働局連名で、過労運転と労災事故の防止について、協力要請を実施。</li> </ul>

## 地方協議会での主な取組（パイロット事業以外）

- 委員として参加していただいている荷主団体企業(トヨタ自動車株)より、運送事業者の労働条件改善のための取組事例について発表。【愛知】
- 取引環境の改善の取り組みとして、トラック協会、労働局、運輸支局の共催により荷主懇談会を開催。労働局からは、時間外労働の上限規制に係る法律改正、改善基準告示等について、運輸支局からは、貨物自動車運送約款、荷主勧告制度改正等について説明。また、一部の会場では公正取引委員会から下請法等の説明も実施。  
【青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島】
- 長時間労働、取引環境の改善について荷主に向けたリーフレットを作成し、商工会等を通じた配布を計画中。【静岡】
- 距離別の高速道路使用状況と荷主からの高速料金収受状況を調査【大阪】

発荷主; クリナップロジ

運送会社; クリナップロジ・佐良山運送

着荷主; 大阪府内のトラック会社  
(非対象集団)



着荷主; クリナップロジ

事業受託コンサルティング会社  
(株)日通総合研究所  
東京都港区東新橋1丁目9番3号

運送会社; クリナップロジ・佐良山運送



発荷主①; リンナイ(ガス器具)

発荷主②; パナソニックエコシステムズ(換気フード)

## ■7時 到着・待機



周辺道路渋滞を避けて到着、構内入場後、倉庫積み込み付近にて待機。



積み込み製品は倉庫内仮置き。(前日ピッキング)



## ■8時30分 積み込み



運転手による製品積付け。(リフトマンによる製品搬送)



《当日の積み込み台数》

レンジフード	74
幕板他	113

### <基本予定時間>

- 8:00- 製品出庫(前日実施分以外のピッキング)  
※前日ピッキングは前日夕刻17:15-19:00  
(受注量が多い場合は20:00まで)
- 8:30- 検品作業開始
- 9:00- 積み込み開始(9:30積み込み完了)

## ■9時 積み込み終了・出発準備



※出発時間は、積み込み台数により9時を経過する場合有り

### 【参考】クリナップ 四ツ倉工場便到着



クリナップ岡山便出発後、四ツ倉便が同積み込み場所にて積付け実施

### <検討>

- パレット輸送による積み込み時間の削減
- ドライバーへのヒアリング
- 休憩時間の確保