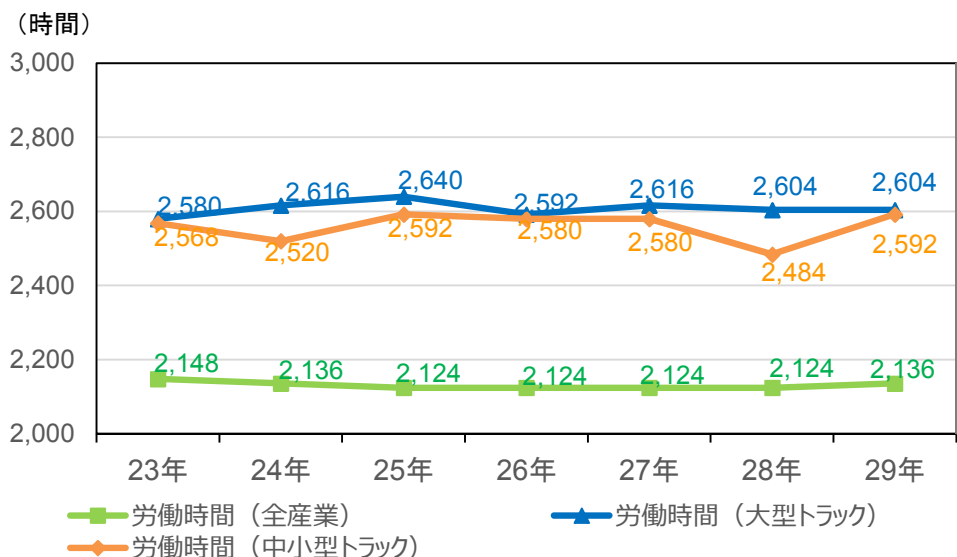


トラック運送業の現状及び課題

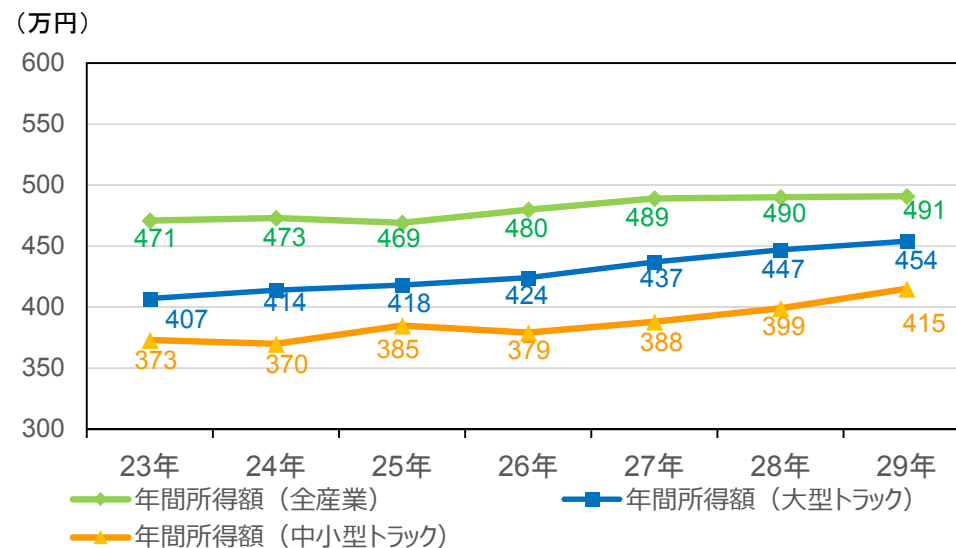
令和元年11月27日

近畿運輸局 自動車交通部 貨物課

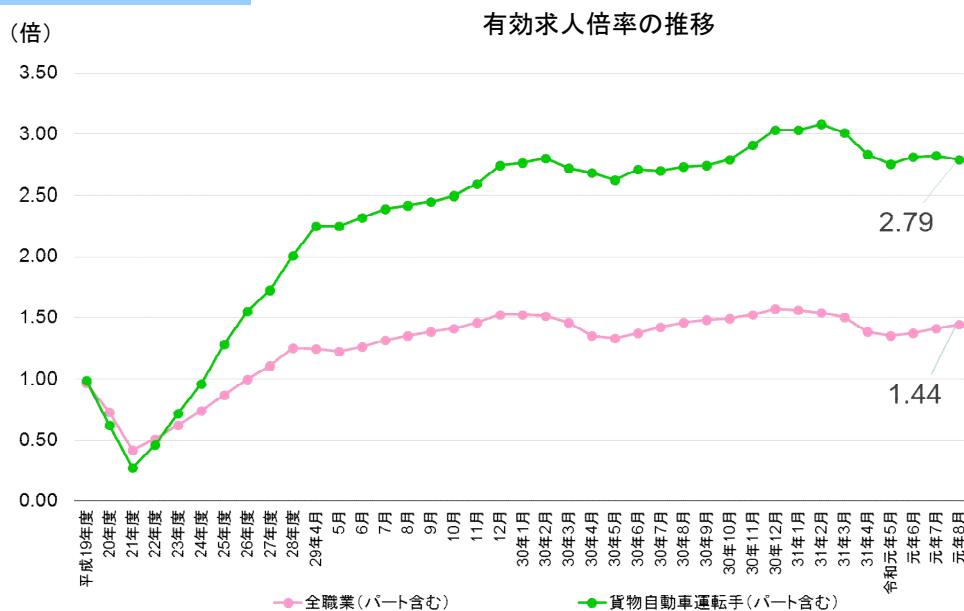
①労働時間 全職業平均より約2割長い。



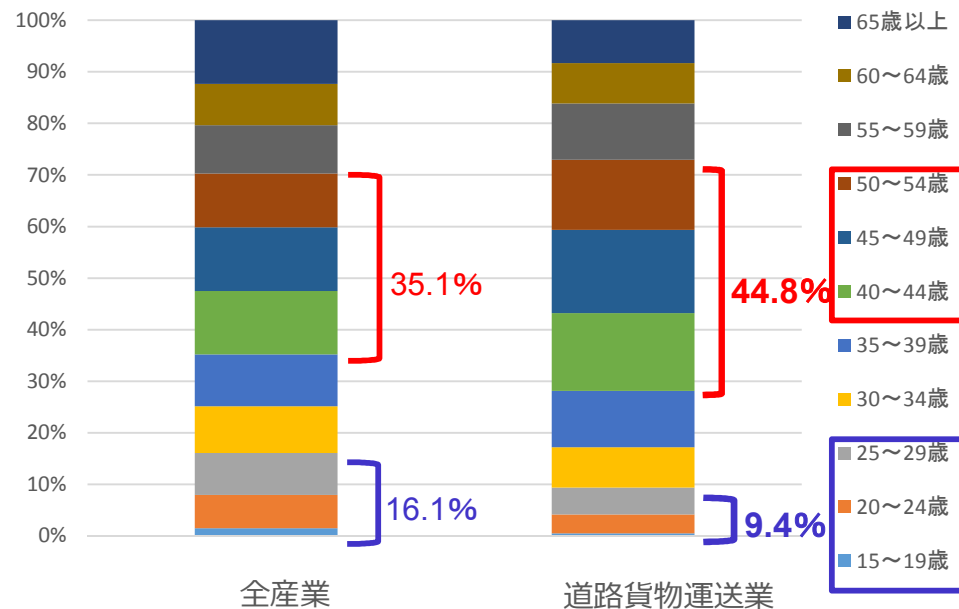
②年間賃金 全産業平均より約1割～2割低い。



③人手不足 全職業平均より約1.9倍高い。



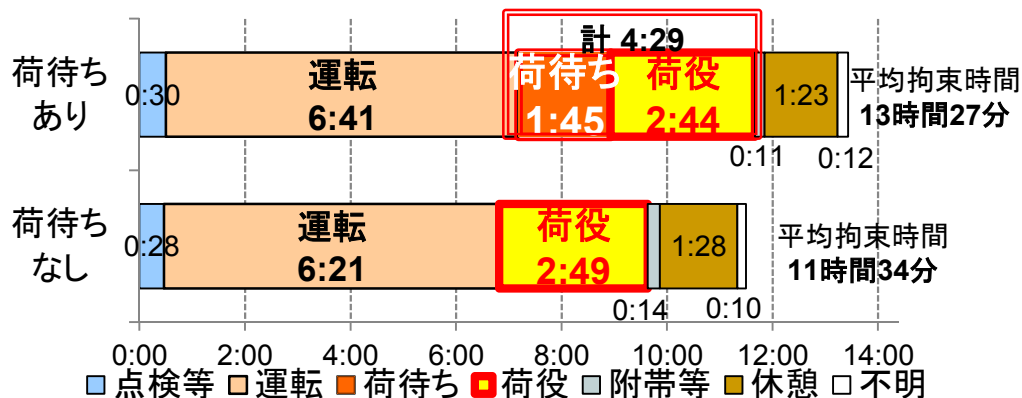
④年齢構成 全産業平均より若年層の割合が低く、高齢層の割合が高い。



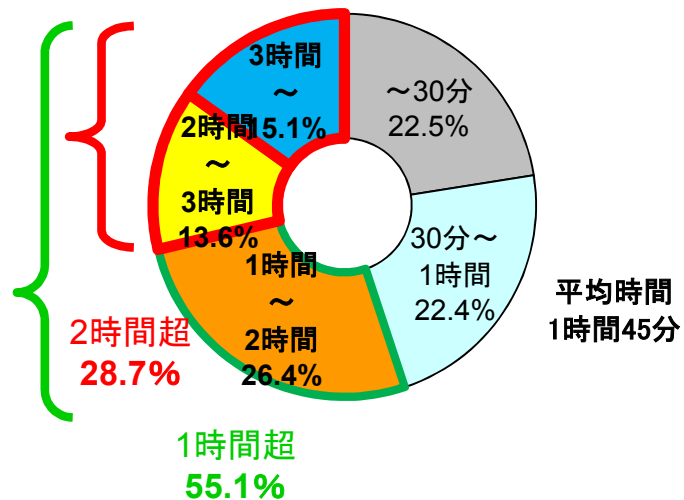
(出典)厚生労働省「平成29年賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

荷待ちや荷役がトラック運転者の長時間労働の一因

<一運行あたり拘束時間の内訳>

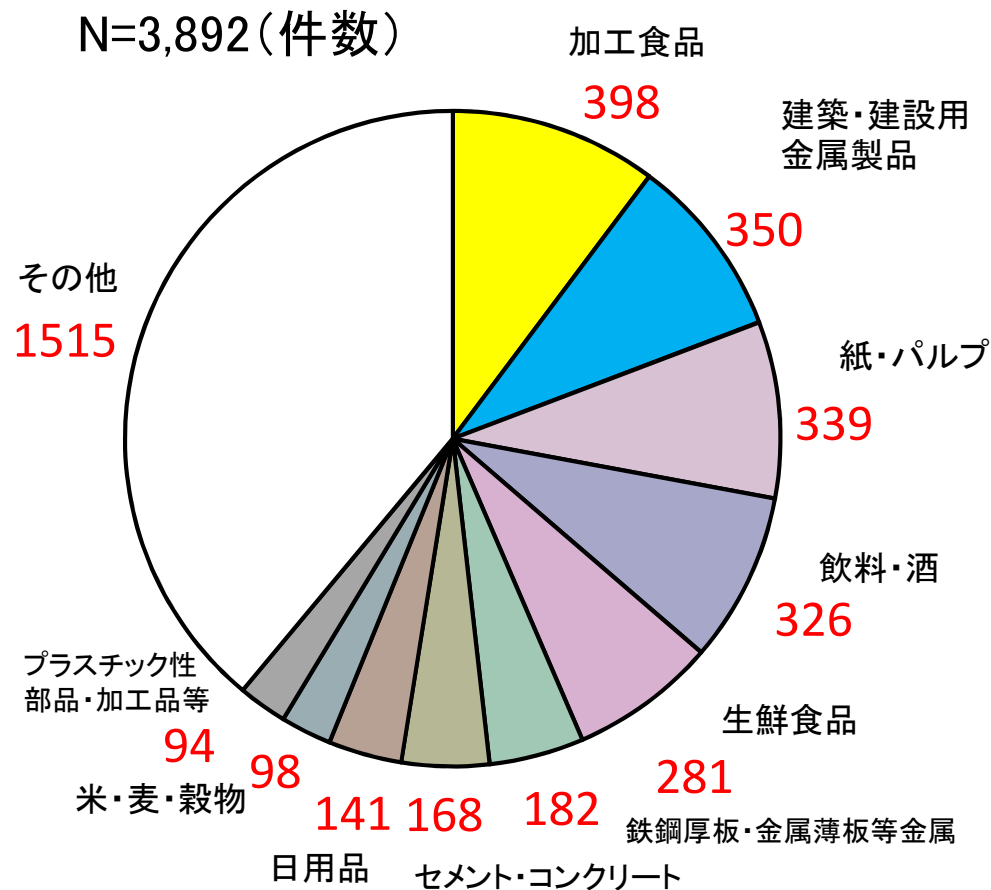


荷待ちの平均時間は1時間45分



(出典)国土交通省・厚生労働省
「トラック輸送状況の実態調査」
(平成27年)より作成

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)



(出典)「全日本トラック協会荷待ち時間実態調査」
(平成29年)

- 運転者不足の深刻化に伴い、物流事業者も、従来のサービス水準を維持することが困難になっている。

日曜日の集荷・配達中止について

拝啓 時下益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。平素は格別のお引き立てを賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、予てより運送業界における人手不足問題や政府の推進する「働き方改革」等を受け、弊社グループでは、業務の見直しによる効率化等、さまざまな取り組みを実施してまいりました。そのようななか、ご迷惑をお掛けすることとなりますが、日曜日の営業体制を大幅に変更させていただくこととなりましたので、下記のとおりご案内申し上げます。

弊社グループが、今後も引き続き安全・安心な輸送サービスを提供し続けるための措置として、ご賢察いただき、何卒ご理解とご協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

敬具

(出典) 物流事業者ホームページ

●中国・九州地方の雑誌・書籍の発売日が従来より1日遅くなった。

中国地方・九州地方の輸送スケジュール変更について

一般社団法人日本出版取次協会は、2018年10月より、標記該当地区の輸送会社様から輸送スケジュールに関する要請文書を受領し、その内容について検討を重ねてまいりました。内容については、現行のトラック幹線輸送(東京から現地の配送拠点)が運行管理・労務管理上、法令上問題があり、出版物の継続的かつ安定的輸送の維持及び法令を遵守するために、出版社様からの商品搬入日、発売日を含む輸送スケジュールを変更せざるを得ないというものであります。

ご案内文書につきましては、各関連団体には2月22日より、書店様をはじめとした取引先には2月25日より各取次会社から下記のとおり、ご案内しております。

記

1.変更となる発売日スケジュールについて

●中国地方(鳥取県・島根県・岡山県・広島県・山口県)

雑誌:発売日が1日遅くなります。

※一部の雑誌は従来の発売日通りとなります。

書籍:発売日が1日遅くなります。

●九州地方(福岡県・大分県・佐賀県・長崎県・熊本県・宮崎県・鹿児島県)

雑誌:一部の週刊誌について発売日が変更となります。

書籍:発売日が1日遅くなります。

2.開始日 2019年4月1日以降に発売される商品より

- 食料品等の値上げの理由として、原料費、包材費、人件費と並んで物流費の上昇も挙げられている。

〇〇〇商品の製造に係る原料費の上昇に加え、包材費、**物流費、人件費等も高騰しており、今後も〇〇〇商品の生産・供給コストは引き続き上昇するものと予想されます。**

このような環境の下、弊社では、生産の合理化、資材調達や物流の効率化に取り組み、コスト削減に向けた企業努力を重ねてまいりましたが、今後とも消費者の皆様へ、安全・安心で、ご満足いただける品質の商品を安定的にお届けするためには、商品の価格を見直さざるを得ない状況となりました。

つきましては、2019年6月1日出荷分より、**次の通りの価格改定をさせていただきますので、ご理解を賜りますようお願い申し上げます。**

(出典)食品メーカーホームページ

運転者不足が国民生活や企業活動に与える影響

- ✓ 現状のままでは、運転者不足のさらなる深刻化が懸念される。
- ✓ 既に、運賃・料金「単価」の上昇、運送サービスを提供可能なトラック台数や日・時間帯等の縮小(例. 日曜日の集荷・配達中止)が生じている。
- ✓ 適切な対応を行わない場合、各企業にとっては、入出荷のための物流の不安定化、トータル物流コストや商品・原材料の仕入れ価格の上昇、在庫の増加、販売の機会損失の発生等により、経営に好ましくない影響が生じる可能性がある。
- ✓ 適切な対応を行わない場合、国民にとっては、宅配便・引越が不便になったり、食品等の物量の減少や品揃え不足等の影響が生じる可能性がある。

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。

構成

議長：野上 浩太郎 内閣官房副長官
 議長代理：大塚 高司 国土交通副大臣
 副議長：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

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・料金の適正収受 等

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 「直ちに取り組む施策」の取りまとめ
 平成30年2月20日 第3回 取組の進捗状況、政府行動計画の策定方針
 5月30日 第4回 「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」の決定
 12月14日 第5回 「ホワイト物流」推進会議と合同開催

「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」の概要

－長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセル－

2018.5.30
関係省庁
連絡会議
決定

～「運び方改革」と3 A（安全・安心・安定）労働の実現に向けた88施策～

自動車の運転業務への罰則付きの時間外労働の上限規制の導入（2024年4月予定）に向け、政府を挙げて以下の取組を強力に推進。

「★」を付した施策は、「直ちに取り組む施策」（2017年8月）以降の追加施策

I. 長時間労働是正の環境整備

（1）労働生産性の向上

- ①輸送効率の向上【警・農・経・国・環】
 - ・輸送分野別の取組の強化★
 - ・長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し
 - ・トラック予約受付システムの導入促進（荷待ち時間短縮）
 - ・機械荷役への転換促進（荷役時間短縮）
 - ・高速道路の有効活用（走行時間短縮）
 - ・宅配ボックスの普及促進（再配達削減）
 - ・ダブル連結トラックの導入促進（車両の大型化）

- ②潜在需要の喚起による収入増加【国】
 - ・インバウンド需要の取り込み★
 - ・タクシーの配車アプリを活用した新サービス導入

- ③運転以外の業務も効率化【国】
 - ・IT点呼の更なる導入拡大★

（2）多様な人材の確保・育成

- ①働きやすい環境の整備【厚・農・国】
 - ・女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討★
 - ・中継輸送の普及促進（泊まり勤務を日帰り勤務に）
 - ・機械荷役への転換促進（力仕事からの解放）（再掲）
- ②運転者の確保【警・厚・国】
 - ・第二種免許制度の在り方についての検討
 - ・大型一種免許取得の職業訓練の実施

（3）取引環境の適正化

- ①荷主・元請等の協力の確保【厚・農・経・国】
 - ・「ホワイト物流」推進運動の展開★
 - ・輸送分野別の取組の強化★（再掲）
 - ・引越運送における人手不足対策の推進★
- ②運賃・料金の適正收受【国】
 - ・標準運送約款の改正趣旨の浸透促進★
 - ・トラック事業者・荷主のコスト構成等への共通理解の形成促進★

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

- ①「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の実現支援【国】
事業者団体による取組を支援

- ②ホワイト経営の「見える化」【国】
ホワイト経営に取り組む事業者の
認証制度の創設

- ③労働時間管理の適正化の促進【国】
ICTを活用した運行管理の普及方策の
検討・実施★

- ④行政処分の強化【国】
新処分基準による行政処分の実施



「ホワイト物流」推進運動



「ホワイト物流」推進運動の概要

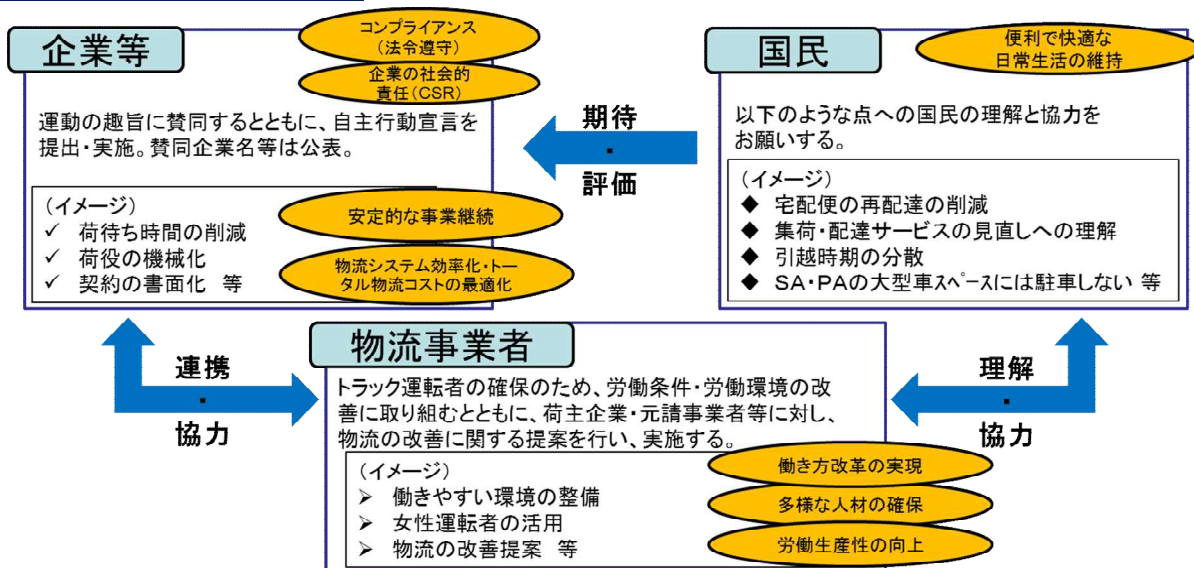
● 深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的とし、

① トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化

② 女性や60代以上の運転者等も働きやすい、「よりホワイト」な労働環境の実現

に取り組む「ホワイト物流」推進運動を関係者が連携して強力に推進。

推進運動のイメージ



「ホワイト物流」推進会議の構成員

「ホワイト物流」推進運動の推進体制として、有識者、荷主や物流事業者の関係団体、労働組合から構成される「ホワイト物流」推進会議を設置。

(有識者)

野尻 俊明 流通経済大学学長(座長)
 齋藤 実 神奈川大学経済学部教授
 高岡 美佳 立教大学経営学部教授

(関係団体)

日本経済団体連合会
 日本商工会議所
 全国農業協同組合中央会
 日本農業法人協会
 日本ロジスティクスシステム協会
 全日本トラック協会
 日本物流団体連合会

(労働組合)

交運労協
 運輸労連
 交通労連

(事務局)

国土交通省(主管)
 農林水産省
 経済産業省
 全日本トラック協会

推進運動の経緯

平成30年 5月30日: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
 政府行動計画の決定(「ホワイト物流」推進運動は重点施策)

12月14日:第1回「ホワイト」物流推進会議(推進方針を決定)

平成31年 3月:賛同企業の募集開始、上場会社等(6,300社)に参加要請文を送付

5月以降:全都道府県において各企業及び団体等を対象とした説明会を実施
 この他、事業者団体等の会議において幅広く周知

必須項目

(取組方針)

・事業活動に必要な物流の持続的・安定的な確保を経営課題として認識し、生産性の高い物流と働き方改革の実現に向け、取引先や物流事業者等の関係者との相互理解と協力のもとで、物流の改善に取り組みます。

(法令遵守への配慮)

・法令違反が生じる恐れがある場合の契約内容や運送内容の見直しに適切に対応するなど、取引先の物流事業者が労働関係法令・貨物自動車運送事業関係法令を遵守できるよう、必要な配慮を行います。

(契約内容の明確化・遵守)

・運送及び荷役、検品等の運送以外の役務に関する契約内容を明確化するとともに、取引先や物流事業者等の関係者の協力を得つつ、その遵守に努めます。

推奨項目

※推奨項目リストを運動のポータルサイトで公表

A. 運送内容の見直し

- ・ 物流の改善提案と協力
- ・ 予約受付システムの導入
- ・ パレット等の活用
- ・ 発荷主からの入出荷情報等の事前提供
- ・ 集荷先や配送先の集約
- ・ 運転以外の作業部分の分離
- ・ リードタイムの延長
- ・ 納品日の集約
- ・ 検品水準の適正化

B. 運送契約の方法

- ・ 運送契約の書面化の推進
- ・ 運賃と料金の別建て契約
- ・ 燃料サーチャージの導入
- ・ 下請取引の適正化

C. 運送契約の相手方の選定

- ・ 契約の相手方を選定する際の法令遵守状況の考慮
- ・ 働き方改革等に取り組む物流事業者の積極的活用

D. 安全の確保

- ・ 荷役作業時の安全対策
- ・ 異常気象時等の運行の中止・中断等

E. その他

- ・ 宅配便の再配達削減への協力
- ・ 引越時期の分散への協力
- ・ 物流を考慮した建築物の設計・運用

F. 独自の取組

- ・ 独自の取組

◆ 自主行動宣言の様式や推奨項目リストは「ホワイト物流」推進運動のポータルサイトに掲載されています。

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



「ホワイト物流」推進運動 持続可能な物流の実現に向けた自主行動宣言					
企業・組合名	役職	氏名	所在地	主たる事業	ホームページ
			〇〇都	製造業	
<p>代表者の役職・氏名</p> <p>当社は、「ホワイト物流」推進運動の趣旨に賛同し、以下のように取り組むことを宣言します</p> <p>(取組方針) ・事業活動に必要な物流の持続的・安定的な確保を経営課題として認識し、.....</p> <p>(法令遵守への配慮) ・法令違反が生じる恐れがある場合の契約内容や運送内容の見直しに適切に対応するなど、.....</p> <p>(契約内容の明確化・遵守) ・運送及び荷役・検品等の運送以外の役務に関する契約内容を明確化するとともに、.....</p>					
No.	分類番号	取組項目	取組内容		
1					
2		推奨項目リストにある取組項目を記入します	推奨項目リストからの選定事項について、取り組もうとする具体的な内容を記載します。		
3		推奨項目に付す分類番号を記入します	推奨項目を非公表とする場合は、その旨を自主行動宣言を提出する際の電子メールの本文にご記載下さい。		
⋮					
PR欄			希望される企業等は、この欄で自社PRが可能です。		

賛同企業情報

賛同宣言

必須項目

推奨項目

全社公表

公表は任意

(物流への理解と協力)

- ◆ 皆さんに食料品や日用品などを届けるため、トラック運転者は日夜、頑張って貨物を運んでいます。普段はあまり意識されていませんが、物流が私たちの生活を支えています。
- ◆ 現在、運転者不足が深刻化しています。運転者が働きやすい環境の整備や物流の効率化に皆様のご理解・ご協力をお願いします。

(宅配便)

- ◆ 商品を配達するためには費用と人手が必要です。運転者不足に対応しつつ、宅配サービスを維持するため、以下の取組にご協力をお願いします。
- できるだけ1回で受け取りましょう。
- このため、宅配ボックスや営業所、コンビニ等での受取も活用しましょう。
- 送るときは、自分や相手が受け取りやすい日時・場所を指定しましょう。
- 通信販売を利用する際には、できるだけまとめ買いしましょう。
- サービス内容の見直し(例:日曜日の集荷・配達の取りやめ等)へのご理解・ご協力をお願いします。



(出典)環境省「COOL CHOICE」HP

(引越し)

- ◆ 混雑時期を避けましょう。
- ◆ 早めに依頼しましょう。



(駐車)

- ◆ トラック運転者の休憩と安全運転のため、SA・PA、道の駅、コンビニなどの大型車駐車スペースへのマイカーの駐車はお控え下さい。

(応援)

- ◆ より良い物流の実現のために努力している企業を応援してみませんか？

トラック事業者:「ホワイト経営マーク」(仮称)(労働条件・労働環境)、Gマーク認定事業者(交通安全)、荷主企業:「『ホワイト物流』推進運動」賛同企業

ポータルサイトの開設（4月～）



- 「ホワイト物流」推進運動の解説・周知
- 自主行動宣言の受付、賛同企業の公表
- 今後、動画の掲載等、内容の充実を図る予定

説明会・講演会・セミナー（4月～）



アジア・シームレス物流
フォーラム2019東京
パネルディスカッション
「ホワイト物流」

- 全都道府県での説明会、日本商工会議所等の団体での説明会・講演会等を実施
- 今後、全国10カ所で、事業者の取組事例を紹介するセミナーを開催予定

政府広報（随時）



「徳光 & 木佐の知
りたいニッポン！」
(BS・TBS)
6月2日・9日
放送

- 「ホワイト物流」推進運動の解説・周知

自主行動宣言

- 平成31年3月末、上場会社等(約6,300社)に参加要請文を送付
- 
- 令和元年9月末現在、559社の企業が自主行動宣言を提出

(懇談会委員提出事業者: (株)LIXIL)

自動車運送事業者の ホワイト経営

運転者 職場環境良好度 認証制度



開催趣旨

運転者としての就職を希望する求職者が就職先を選ぶ際や、荷主等が取引先を選ぶ際に参考にすることができるよう、長時間労働の是正などの働き方改革を重視した「ホワイト経営」への自動車運送事業者の取組状況を「見える化」するため、認証制度の創設等について検討する。

構成

【有識者】

野尻 俊明 流通経済大学 学長(座長)
 青山 佳世 フリーアナウンサー
 中嶋 美恵 (一社)女性バス運転手協会 代表理事
 瀧澤 学 社会保険労務士・行政書士
 圓山 博嗣 (公財)交通エコロジー・モビリティ財団
 交通環境対策部長

【事業者団体】

(公社)全日本トラック協会
 (公社)日本バス協会
 (一社)全国ハイヤー・タクシー連合会

【労働組合】

全日本交通運輸産業労働組合協議会(交運労協)
 全日本運輸産業労働組合連合会(運輸労連)
 全国交通運輸労働組合総連合(交通労連)
 日本私鉄労働組合総連合会(私鉄総連)
 全国自動車交通労働組合連合会(全自交労連)

【行政】

厚生労働省労働基準局
 国土交通省自動車局

認証制度のコンセプト(主なもの)

- ・トラック・バス・タクシーの「運転者」に特化した認証制度とする。
- ・認証項目は、労働条件や労働環境に関するものを中心とする。
- ・複数の段階を設ける。(1つ星、2つ星、3つ星)
- ・中立的な民間団体による運営とする。

スケジュール

平成30年度

- 6月11日 第1回検討会(認証制度の基本的な考え方 等)
- 9月19日 第2回検討会(認証項目・認証基準について)
- 1月30日 第3回検討会(報告書案について 等)

令和元年度

- 6月25日 報告書の公表、認証実施団体の公募開始
- 8月27日 認証実施団体として一般財団法人日本海事協会を選定
- 年度内 認証制度の募集開始(目標)

＜正式名称＞

「運転者職場環境良好度認証制度」
(愛称・認証マークは別途作成)

＜認証の有効期間＞

2年間

＜認証単位＞

事業者単位(都道府県単位も可)

＜認証の開始時期＞

令和元年度中の申請募集開始(目標)

＜認証項目＞

必須項目と加点項目より構成。約80項目。
認証項目は以下の6分類。

＜審査方法＞

書類審査及び対面審査

法令遵守等	労働時間・休日
心身の健康	安全・安心
多様な人材の確保・育成	自主性・先進性等

＜審査結果の公表＞

プレスリリースの上、認証実施団体のホームページに公表

＜認証基準＞

一つ星 (☆)	二つ星 (☆☆)	三つ星 (☆☆☆)
業界上位50% 水準以上	業界上位25% 水準以上	業界上位12% 水準以上

＜インセンティブ＞

- (例)・認証マークの車両、営業所等への掲示
- ・求人票への記載
- ・ハローワークを通じた認証制度の周知
- ・「ホワイト物流」推進運動を通じた認証トラック事業者の積極的活用の推進 等

- ・必須項目の全てを満たすこと
 - ・加点項目の合計点数が基準点を満たすこと
- ※「二つ星」「三つ星」は、「一つ星」取得の翌年度から申請可

分類		認証項目の例
A	法令遵守等 10項目	<ul style="list-style-type: none"> ・労働基準関係法令の違反で送検されていない。または、送検されたが不起訴処分又は無罪となっている。必須 ・道路運送法、貨物自動車運送事業法等に基づく行政処分の累積違反点数が20点を超えていない。必須
B	労働時間・休日 35項目	<ul style="list-style-type: none"> ・認証申請の対象営業所について、道路運送法、貨物自動車運送事業法等に基づき、月の拘束時間又は休日労働の限度違反に対する行政処分を受けていない。必須 ・労使協定、労働協約、就業規則又はこれに準ずる文書において、運転者の時間外労働の合計時間を一定時間までに制限している。必須☆☆☆
C	心身の健康 9項目	<ul style="list-style-type: none"> ・法令で定められた健康診断以外の健康診断(脳・心臓・消化器系疾患や睡眠障害等)に関するスクリーニング検査等)を実施している。加点
D	安心・安定 13項目	<ul style="list-style-type: none"> ・認証申請の対象営業所について、最低賃金法違反に対する行政処分を受けていない。必須 ・労働災害・通勤災害の上積み補償制度がある。加点
E	多様な人材の確保・育成 13項目	<ul style="list-style-type: none"> ・採用当初から正社員採用としているか、又は採用当初は契約社員・嘱託社員だが1年以内に希望者全員を正社員に登用する方針を明示している。加点 ・運転者への採用が内定している方が利用できる運転免許の取得支援制度を設けている。加点
F	自主性・先進性等 6項目	<ul style="list-style-type: none"> ・Gマークの認定を受けている。(トラック) 必須☆☆以上 ・セーフティバスマークの認定を受けている。(貸切バス) 必須☆☆以上

< 認証基準 >

事業種別	認証段階	一つ星 (☆)	二つ星 (☆☆)	三つ星 (☆☆☆)
	認証基準の 設定水準	業界上位2分の1 (50%) 水準以上	業界上位4分の1 (25%) 水準以上	業界上位8分の1 (12.5%) 水準以上
トラック	必須項目数	22	23	31
	加点項目数 (各項目2点以内)	61	60	52
	基準点数	53点以上	76点以上	53点以上
乗合バス	必須項目数	22	22	30
	加点項目数 (各項目2点以内)	57	57	49
	基準点数	39点以上	65点以上	50点以上
貸切バス	必須項目数	22	22	30
	加点項目数 (各項目2点以内)	57	57	49
	基準点数	52点以上	67点以上	63点以上
タクシー	必須項目数	24	24	32
	加点項目数 (各項目2点以内)	57	57	49
	基準点数	37点以上	62点以上	55点以上

自動車運送事業者の ホワイト「経営」

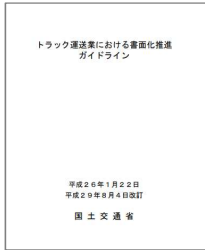
- **トラック事業者「自ら」が、
運転者の労働条件・労働環境の
向上に取り組む。**
- 運転者が就職先を選ぶ際に参考
にできる一つ星、二つ星、三つ星
の認証制度を創設。

荷主・元請事業者の ホワイト「物流」

- **荷主、元請が「自主行動宣言」を
行い、運転者の働きやすい労働
環境の実現などに取り組む。**
- トラック事業者は、荷主・元請に
物流の改善を積極的に提案する
とともに、運転者の労働条件・労
働環境の改善に自らも取り組む。

これまでの取組

「トラック運送業における
書面化推進ガイドライン」
【H26.1策定】



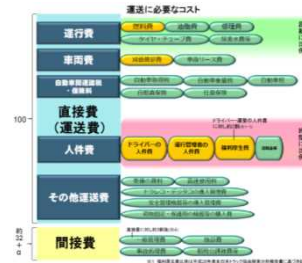
⇒ 契約の書面化を推進し、適正な運賃・料金収受を促進

「標準貨物自動車運送約款」
の改正
【H29.11施行】



⇒ 「待機時間料」等を料金として規定

「トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン」【H30.12策定】



⇒ 運送に必要なコストを示し、運送事業者・荷主の共通理解を醸成

「貨物自動車輸送安全規則」
の改正
【H29.7, R1.6施行】



⇒ 荷待ち時間や附帯業務を「乗務記録」の記載対象に

「ホワイト物流」推進運動の展開 【H30.12～】



⇒ 荷主、一般国民向けに輸送の効率化等と呼びかけ

- 真荷主に対して契約を書面化した者： **約80%**
- 改正後の標準約款に基づき運賃を設定した者： **約83%**
- 約款改正を踏まえ、真荷主との間で取引を見直した者： **約50%**
- 「ホワイト物流」に協力する旨の行動宣言をした荷主： **約400者**

今後の取組

- ✓ これまでも運送事業者向けの説明会等の場を活用して上記施策の周知等を実施。
- ✓ 今後、以下のような取組を進めることにより運送事業者・荷主双方に対する施策の浸透を図る。

- ① 運送事業者や荷主等（※）により構成される協議会におけるフォローアップ（年2回）
 - ⇒ **本年10月に協議会を開催**した上で、**秋頃に書面化の浸透状況等に係る調査**を実施。
 - ⇒ **来年1・2月頃に再度協議会を開催**し、調査結果を踏まえ、**更なる浸透**を図る。
- ② **経産省、農水省と連携し、荷主を集めた説明会等における周知**
 - ⇒ **本年10月以降全国10ブロックで実施**
- ③ 経産省、農水省の各局長等の定期的な情報共有・意見交換会の開催

【参考】貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の概要

改正の目的

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、平成36年度から時間外労働の限度時間が設定される(＝働き方改革法施行)こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

改正の概要

【公布日：平成30年12月14日】

1. 規制の適正化

① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化

- ・ 欠格期間の延長(2年⇒5年)
- ・ 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
- ・ 密接関係者(親会社等)が許可の取消処分を受けた者の参入制限 等

② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

- ・ 安全性確保(車両の点検・整備の確実な実施等)
- ・ 事業の継続遂行のための計画(十分な広さの車庫等)
- ・ 事業の継続遂行のための経済的基礎(資金) 等

③ 約款の認可基準の明確化

荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化

→ 原則として運賃と料金を分別して収受

＝「運賃」:運送の対価 「料金」:運送以外のサービス等

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

(許可後、継続的なルール遵守)

① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等

② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- ・ 車庫の整備・管理
- ・ 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

3. 荷主対策の深度化

※「荷主」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難(例:過労運転、過積載等)

→ 荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施

① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

② 荷主勧告制度(既存)の強化

- ・ 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- ・ 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【平成35年度末までの時限措置】

(1)トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合

→ ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有

② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ

(2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合

→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請

(3) 要請をしてもなお改善されない場合

→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、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→ 公正取引委員会への通知

4. 標準的な運賃の告示制度の導入

【平成35年度末までの時限措置】

【背景】荷主への交渉力が弱い等

→ 必要なコストに見合った対価を収受しにくい

→ 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない



法令遵守して運営する際の参考となる運賃が効果的

標準的な運賃の告示制度の導入

(労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため)

国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

施行日：(1.～3.)公布日から起算して1年6月を超えない範囲内において政令で定める日 (4.)公布日から起算して2年を超えない範囲内において政令で定める日

改正貨物自動車運送事業法〈荷主関連部分〉

荷主の理解・協力を得て、トラックドライバーの働き方改革・法令遵守を進められるようにするための改正が行われました

トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しており、我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないようにするためには、ドライバーの長時間労働の是正等の働き方改革を進め、コンプライアンスが確保できるようにする必要があります。

そのためには、荷主や配送先の都合による長時間の荷待ち時間や、ドライバーが労働時間のルールを遵守できないような運送の依頼等が発生させないことが重要であり、荷主の理解と協力が必要不可欠です。

※「荷主」には着荷主や元請事業者も含まれます。

改正事項

令和元年7月1日から施行

① 荷主の配慮義務が新設されました

- 荷主は、トラック運送事業者が法令を遵守して事業を遂行できるよう、必要な配慮をしなければならないこととする責務規定が新設されました。

② 荷主への勧告制度が拡充されました

- 荷主勧告制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者が追加されました。
- 荷主に対して勧告を行った場合には、その旨を公表することが法律に明記されました。

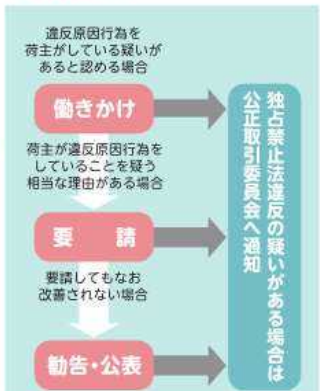
③ 違反原因行為をしている疑いがある荷主に対して、国土交通大臣が働きかけ等を行います

(令和5年度末までの時限措置)

- 国土交通大臣は、「違反原因行為」※(トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為)をしている疑いのある荷主に対して、関係省庁と連携して、トラック運送事業者のコンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であることについて理解を求める「働きかけ」を行います。
- 荷主が違反原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由がある場合等には、「要請」や「勧告・公表」を行います。
- トラック運送事業者に対する荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合には、「公正取引委員会に通知」します。

※違反原因行為の例

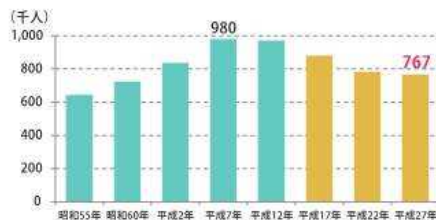
<p>荷待ち時間の恒常的な発生</p> <p>荷主の都合による長時間の荷待ち時間が恒常的に発生 ⇒過労運転防止義務違反を招くおそれ</p>	<p>非合理的な到着時刻の設定</p> <p>適切な運行では間に合わない到着時刻の指定 ⇒最高速度違反を招くおそれ</p>	<p>重量違反等となるような依頼</p> <p>積込手順に資重量を増やすよう指示 ⇒過積載運行を招くおそれ</p>
--	--	--



- トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しています。
- 我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないよう、荷主側の理解と協力の下で、ドライバーの労働条件の改善等の働き方改革を進める必要があります。
- 荷主側でも、トラックドライバーの労働環境の現状や労働時間のルールをしっかりと把握し、トラック運送事業者がコンプライアンスを確保できるよう、必要な配慮をしなければなりません。

トラック運転者はピーク時より減少

道路貨物運送業における自動車運転従事者数の推移



(出典) 国勢調査を基に作成

トラック運転者は高齢化

道路貨物運送業と全産業の年齢階級別就業者数構成比比較



(出典) 労働力調査(平成30年12月)より作成

長時間の荷待ち・荷役作業が発生

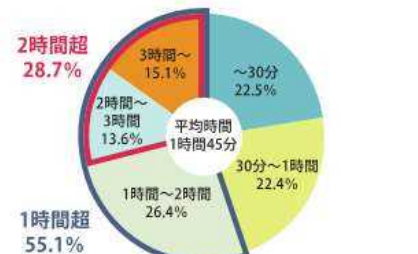
1運行あたりの平均拘束時間とその内訳



(出典) トラック輸送状況の実態調査(平成27年)

2時間を超える荷待ちが約3割

1運行あたりの荷待ち時間



(出典) トラック輸送状況の実態調査(平成27年)

トラック運送事業者はトラックドライバーに以下の労働時間のルールを守らせる必要があります。違反した場合は処分を受けることになります

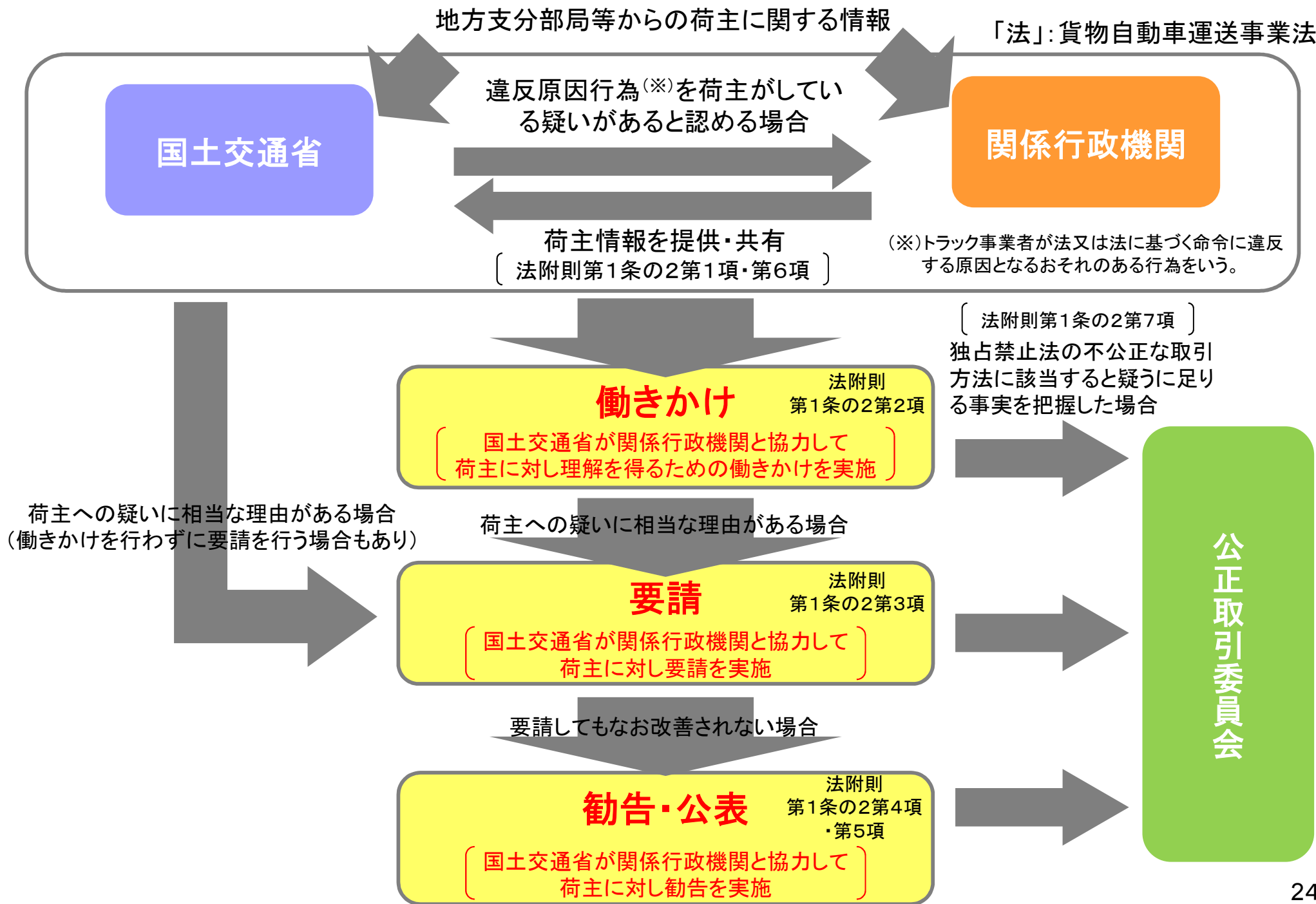
- 労働時間のルール「改善基準告示」厚生労働大臣が定めた基準です

拘束時間 (始業から終業までの時間)	<ul style="list-style-type: none"> ・1日 原則13時間以内 ・最大16時間以内(15時間超えは1週間2回以内) ・1か月 293時間以内
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	<ul style="list-style-type: none"> ・継続8時間以上
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・2日平均で、1日あたり9時間以内 ・2週間平均で、1週間あたり44時間以内
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・4時間以内



詳しくは厚生労働省のHP (<https://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/toudou/gyousei/kantoku/040330-10.html>) をご覧ください。

荷主への働きかけ等のフロー



- 運転者の過労や交通事故を防止するためにも、法令違反の運送とならないよう、また、契約内容の明確化・遵守に、「発」及び「着」の荷主の皆様のご理解・ご協力をお願いします。

(1) 行政処分の強化

トラック事業者は、「改善基準告示」という拘束時間、運転時間等のルールを遵守する必要があり、違反した場合、事業停止処分、車両停止処分等の行政処分の対象となります。

2018年7月1日より、過労防止関連違反の処分量定が引き上げられました。

【改善基準告示のイメージ】

拘束時間 (始業から終業までの時間)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日(※2) 原則13時間以内 最大16時間以内(15時間超えは週2回以内) ・ 1か月 293時間以内
休息期間 (勤務と勤務の間の自由な時間)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 継続して8時間以上
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2日平均で、1日あたり9時間以内 ・ 2週間平均で、1週間あたり44時間以内
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 4時間以内

改善基準告示を遵守するため、荷待時間や荷役時間の短縮、高速道路の活用など、「発」及び「着」の荷主の皆様のご理解・ご協力をお願いします。

(2) 標準運送約款の改正

国土交通省が制定するトラック事業者と荷主の契約書のひな形である標準運送約款を改正し、運送の対価である「運賃」と、荷役料、待機時間料などの「料金」の区別の明確化等を行いました。

平成29年11月4日よりトラック運送における運賃・料金の収受ルールが変わりました。

標準貨物自動車運送約款等の改正概要

- ① 「運賃」と「料金」の区別を明確化しました
 運賃が運送の対価であることを明確化します。
- ② 「待機時間料」を新たに規定しました
 荷主都合による荷待ち時間の対価を「待機時間料」とします。
- ③ 附帯業務の内容をより明確化しました
 附帯業務の内容に「梱入れ」、ラベル貼り」等[※]を追加します。

令和元年度輸送品目別検討テーマ及びアドバンス事業

○47都道府県の地方協議会における検討テーマ及びアドバンス事業の実施品目が決定。(一部調整中)

○地方協議会における検討テーマの荷種の内訳は、加工食品24件、紙・パルプ15件、建設資材11件となっている。

協議会	検討テーマ	アドバンス事業
北海道	紙・パルプ	紙・パルプ(段ボール)
青森	紙・パルプ	
岩手	加工食品	
宮城	紙・パルプ	
秋田	加工食品	加工食品
山形	加工食品	
福島	建設資材	
茨城	建設資材	
栃木	紙・パルプ	紙・パルプ(洋紙・板紙)
群馬	加工食品	
埼玉	(調整中)	
千葉	建設資材	
東京	(調整中)	紙・パルプ(洋紙・板紙)で調整中
神奈川	加工食品	
山梨	加工食品	
新潟	加工食品	
長野	加工食品、紙・パルプ、建設資材	
富山	建設資材	
石川	加工食品	
愛知	加工食品	加工食品
静岡	紙・パルプ	
岐阜	加工食品、紙・パルプ、建設資材	
三重	紙・パルプ	紙・パルプ(家庭紙)
福井	加工食品、紙・パルプ、建設資材	

協議会	検討テーマ	アドバンス事業
大阪	加工食品 紙・パルプ 建設資材	紙・パルプ 建設資材 加工食品(調整中)
京都		
兵庫		
滋賀		
奈良		
和歌山		
広島	建設資材	建設資材
鳥取	建設資材	
島根	加工食品	
岡山	紙・パルプ	
山口	加工食品、建設資材	
徳島	紙・パルプ	
香川	紙・パルプ	
愛媛	加工食品、紙・パルプ	
高知	加工食品	
福岡	加工食品	
佐賀	加工食品	
長崎	加工食品	
熊本	紙・パルプ	農産物
大分	加工食品	
宮崎	加工食品	
鹿児島	加工食品	
沖縄	加工食品	