

北海道トラック輸送を巡る諸情勢について

平成27年度 第1回 北海道トラック輸送に
おける取引環境・労働時間改善地方協議会

平成27年7月24日
国土交通省北海道運輸局
自動車交通部貨物課

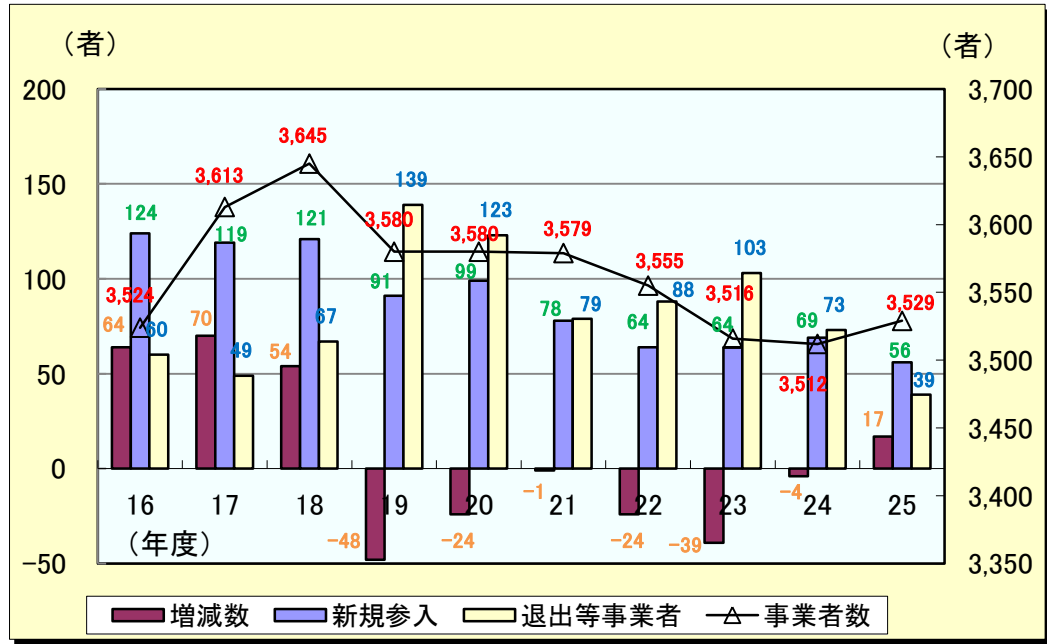
目 次

1. 一般貨物自動車運送事業者の参入・退出等の推移	P2
2. 北海道の物流の課題への対応（第3回北海道物流検討ワーキンググループ会議）資料抜粋	P3
3. トラック産業の健全化に向けて	P4
4. トラック産業における課題	P8
5. 人材の確保・育成に向けた取組の推進	P12
6. トラック運送事業による中継輸送ネットワーク	P14
7. トラック産業の活性化に向けて	P15
8. 長距離運行に係る処分量定等について	P18
9. 最近の燃料価格の推移について	P19
10. 中型免許制度の改正について	P26

1. 北海道運輸局管内 一般貨物自動車運送事業者の参入・退出の推移

年度	許可等	廃止・取消等	純増事業者数	事業者数		車両数	
16	124	60	64	3,524	100.0	91,534	100.0
17	119	49	70	3,613	102.5	92,215	100.7
18	121	67	54	3,645	103.4	91,412	99.9
19	91	139	-48	3,580	101.6	90,417	98.8
20	99	123	-24	3,580	101.6	89,035	97.3
21	78	79	-1	3,579	101.6	86,923	95.0
22	64	88	-24	3,555	100.9	85,920	93.9
23	64	103	-39	3,516	99.8	85,417	93.3
24	69	73	-4	3,512	99.7	85,132	93.0
25	56	39	17	3,529	100.1	86,039	94.0
計	885	820	65				

※注 1.「許可等」及び「廃止・取消等」には事業計画変更による参入・退出を含む。
2. 霊柩を除く。 平成26年3月末現在



運輸支局別一般貨物自動車運送事業者及び車両数

	一般トラック				特積トラック			
	事業者数			届出車両数	事業者数			届出車両数
	道内	道外	合計		道内	道外	合計	
札幌	1,506	74	1,580	33,437	12	8	20	258
函館	285	1	286	4,638	1	0	1	30
旭川	442	1	443	8,600	1	0	1	36
室蘭	367	20	387	19,117	0	0	0	17
釧路	290	3	293	8,418	0	0	0	6
帯広	325	1	326	6,993	0	0	0	8
北見	213	1	214	4,836	0	0	0	3
合計	3,428	101	3,529	86,039	14	8	22	358

※注 1. 道外事業者は、主として管理する運輸支局へ計上している。 平成26年3月末現在
2. 特積トラックは一般トラックの内数である。

2. 北海道の物流の課題への対応（第3回北海道物流検討ワーキンググループ会議）資料抜粋）

北海道の物流について、物流事業者だけでなく、荷主側である経済界、農林水産業界も一体となってそのあり方を考えていく機運の高まり

- ◆ 北海道新幹線開業に伴う青函トンネルにおける新幹線と貨物列車との共用走行問題
- ◆ 生鮮食料品等の長距離トラック輸送に伴う労働基準遵守問題

 以下4項目の課題に整理。各課題に今後どのような対応をすべきか方向性を示し、荷主及び運送事業側が具体化に向けて検討を進めることを期待し、フォローアップする中で行政側も必要な支援を行う

本州へのアクセス手段

1. 青函トンネルにおける新幹線と貨物列車の共用走行に関して、「物流」と「人流」がともに北海道の発展に貢献していく方向に向けた取組の着実な推進が必要（「与党整備新幹線建設推進PT青函共用走行区間に関する勉強会」において具体的に検討中）
2. 苫小牧港の物流拠点としてのさらなる発展と苫小牧港以外の海上物流航路の活性化
3. 空港港湾における冷凍冷蔵保管機能の強化
4. 航空機の小型化による農水産品輸送の非効率化への対応

広域分散した都市に伴う長距離輸送と不利な道路・気象条件

1. 荷主側とトラック事業者側において、労働基準遵守について具体的な解決に向けての検討の場の設置
2. 高速道路網の利用促進につながる物流向け料金体系の検討、高速道路網のさらなる整備
3. ピーク期間以外や方面によっては、JR貨物のさらなる活用（実証実験の検討）
4. トラック輸送における中継拠点間輸送を組み合わせたシステム輸送

北海道に特有の物流の季節波動の大きさと片荷輸送

1. 第1次産品を活用した加工型第二次産業の育成
2. 原材料と製品とで双方向の輸送が確保される製造業等の誘致
3. 食料備蓄構想の推進などによる出荷ピークの平準化や高付加価値化のための生産・保管・加工・流通までを一貫して行う取組

深刻化する高齢化と労働力不足

1. 労働力単位当たりの輸送力強化につながるモーダルシフトと一貫パレチゼーション輸送の推進
2. 物流産業への労働力を確保するため、教育現場との連携
3. 物流産業の魅力を向上させるための取組
4. 官民連携による労働力確保対策の実施

3-1. トラック産業の健全化に向けて（国土交通省全体）

- ・ トラック事業者の約99%は経営基盤の脆弱な中小・零細事業者
- ・ 厳しい競争環境におかれ、荷主等に対して弱い立場
- ・ まれに法令遵守や安全運行に対する意識が低い事業者も存在する状況



トラック事業の健全化対策、すなわち、『正直者が損をしない』ための適切な市場環境整備に向けた取組が必要

課題

- ・ 不適正事業者を市場から退出させる効果的な対策が必要
- ・ 優良事業者に対するインセンティブの付与が必要

課題

- ・ 適正な運賃・料金収受に向けた取組が必要
- ・ 荷主等からの安全法令遵守を担保できない内容の運送依頼を防止することが必要
- ・ 手待ち時間の強要等の商慣行を改善する必要

課題

- ・ 不適正事業者の市場への参入を未然に防止する必要

不適正事業者の
指導強化・退出促進及び
優良事業者への配慮

【取組内容】

- ① 監査・速報制度の効果的な運用、不適正事業者への効果的な指導に向けた対策
- ② Gマーク表彰制度の運用
- ③ Gマークの効果的なPR方策の検討

適正取引の推進

【取組内容】

- ① 運賃料金の適正収受に向けた交渉力強化の支援
- ② 原価計算・燃料サーチャージ等の普及・浸透
- ③ 取引書面化の普及・定着
- ④ 下請・荷主適正取引推進ガイドラインの改正
- ⑤ 多層構造の適正化に向けた対応

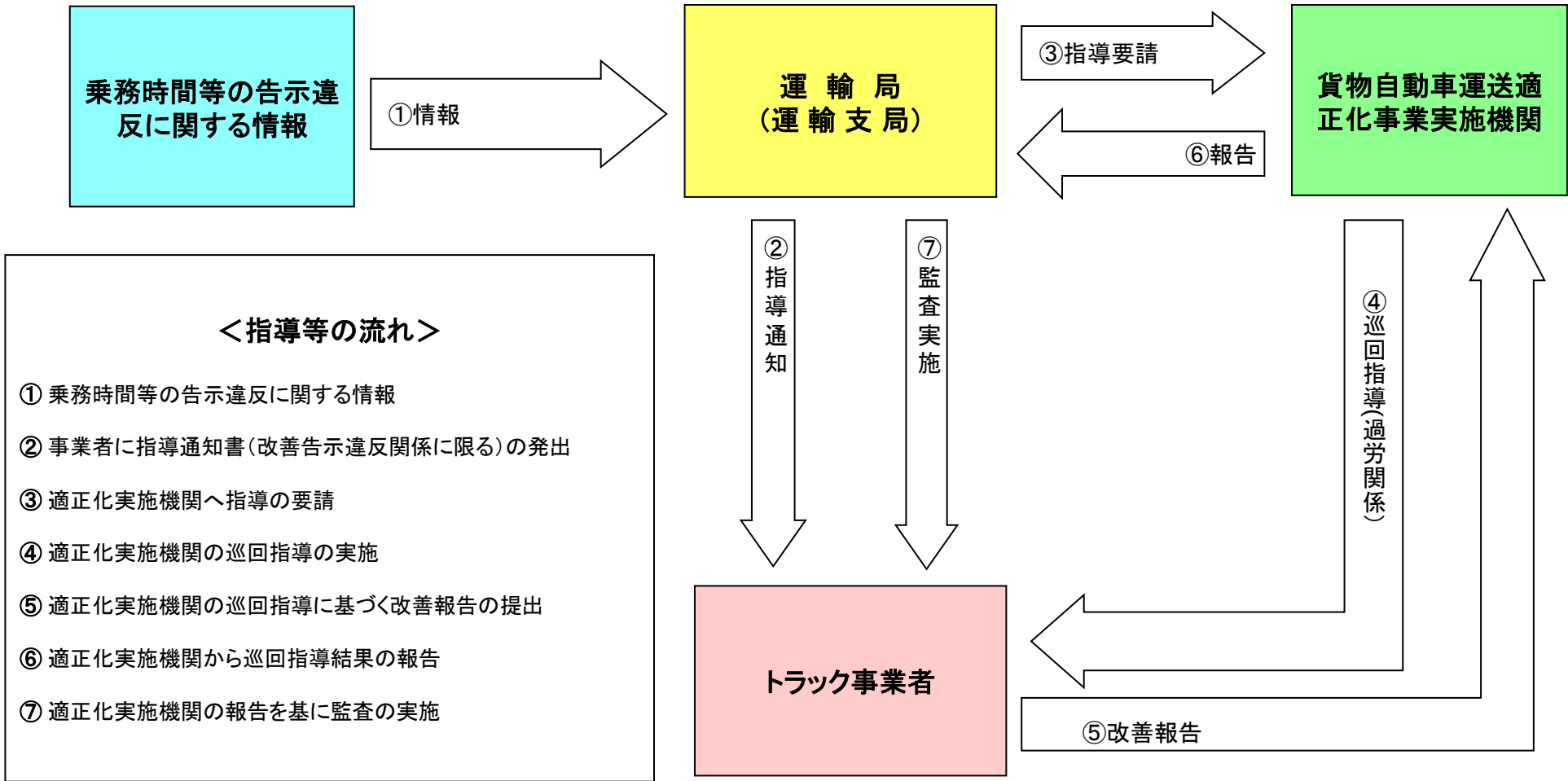
新規参入時の
事前チェックの強化

【取組内容】

- ① 許可基準遵守のための事業開始時のチェックの厳格化

3-2. 乗務時間等告示遵守違反トラック事業者に対する当面の指導方針（案）

○過労防止に係る違反のおそれのあるトラック事業者に早期に改善させる必要があるため、適正化事業実施機関による巡回指導を早期（運輸局の通報から概ね1～2ヶ月の間）に実施する仕組みを導入
 ○適正化事業実施機関の巡回指導による改善効果を検証するため、この制度の運用状況について定期的に報告（適正化事業実施機関→国交省）



※ 当該指導手続き中であっても、重大事故が発生した場合や通報の内容から早急の対応が必要な場合等は、監査を実施する場合がある。

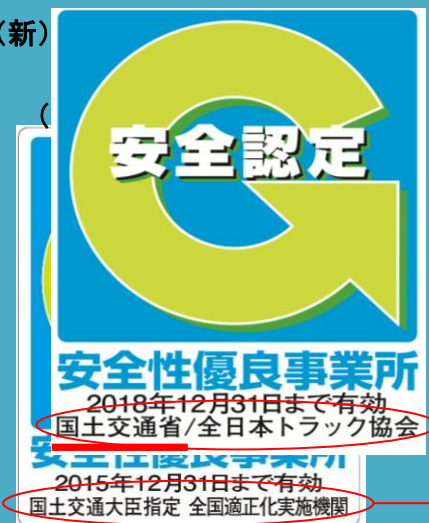
3-3. Gマーク制度の更なる普及促進の取り組み

- 安全性優良事業所認定制度(以下「Gマーク制度」という。)の認定数は、平成27年3月現在で20,989事業所となり、その数は、全事業所数の1/4に相当。全車両数の4割に相当するトラックがGマークを表示して運行
- 平成26年度において、国土交通省と全日本トラック協会が連携し、Gマーク制度の更なる普及を促進するための新たな取り組みを実施

国土交通省名義の活用

Gマークは国土交通省が推進する制度であることを明確にするため、ステッカーやリーフレットに「国土交通省」を明記

(新)



国土交通省表彰制度の導入

Gマークを10年以上連続して取得している事業所を対象に、地方運輸局長又は運輸支局長が表彰

- 運輸支局長表彰(平成26年度～)
平成26年度表彰 300事業所



【運輸支局長表彰ステッカー】

- 地方運輸局長表彰(平成27年度～)



【地方運輸局長表彰ステッカー】

荷主への働きかけ

全国及び地方において国土交通省とトラック協会が連携し、荷主団体への要請活動を実施

- 運輸支局長と地方トラック協会幹部が地方荷主団体を訪問し、リーフレット、認定事業所一覧及び要請文書を手交のうえ、傘下企業のGマーク制度の活用を要請

(平成27年2月～3月)

全国 119荷主団体訪問 (5月22日現在)

- 自動車局長と全日本トラック協会長の連名文書で220の中央荷主団体あて、Gマーク制度の活用を要請

(平成27年2月)



【荷主向けリーフレット】

トラック事業における 書面化の推進について

国土交通省においては、トラック事業における適正取引の推進及び安全運行の確保に向け荷主等と協働の下、運行条件に係る重要事項について書面化を推進します。

これからの荷主等（運送委託者）とトラック事業者のルール

- 荷主等は、**運送状（運送委託書）**を、**トラック事業者**に提供してください。
- トラック事業者は、運送業務、附帯業務、運賃、料金等についての**重要事項を示す書面（運送引受書）**を、**運送行為前に**、荷主等にメールやFAXで送付してください。
- トラック事業者は、適正な取引を確保するため、荷主等と**密接に連絡**を取り合い、**十分な意思疎通**を図ってください。
- トラック事業者は、荷主等に交付した書面を**1年間保存**してください。

安全と適正取引のために!! ～これから～

明日0時着で運送できますか？
あと、倉庫への搬入作業をお願いします。

はい、わかりました。
4t車1台手配します。
後ほど、運送状のメールをお願いします。

運送状に必要事項を記載して、メール送信します。

お待ちしています。

トラブル解消

明日0時着で運送できますか？
あと、倉庫への搬入作業をお願いします。

はい、わかりました。
4t車1台手配します。
後ほど、運送状のメールをお願いします。

運送状に必要事項を記載して、メール送信します。

お待ちしています。

業務の効率化

予定通り運送完了！
今日も家族と一緒に夕食が食べられるな（〜）

適正運賃・料金收受

運送引受書

- ① 運送委託者
- ② 委託日、受託日
- ③ 運送日時
- ④ 運送品の概要、車種・台数
- ⑤ 運賃、燃料サーチャージ
- ⑥ 附帯業務内容
- ⑦ 有料道路利用料、附帯業務料その他
- ⑧ 支払方法、期日

附帯業務内容、運賃、料金の記載も問題ないし、運送引受書をメール送信！

運送指示書に反映し、ドライバーに連絡。

荷主・元請・利用運送事業者に求められること

- 1 十分な意思疎通
- 2 運送状の提供
- 3 安全運行支援

安全と適正取引のために!! ～今まではこんなこともあった～

明日、昼ごろに荷物取りに来て。〇〇まで。

はい、わかりました。（ちゃんと条件指定してほしいなあ。）

よろしくね。

もう16時か。随分積込みに待たからな〜。高速に乗らないと間に合わないな。

こんな作業まで！（聞いてないんだけど。）

商品別に陳列しておいてくれるかな。

倉庫

今日も帰りが遅くなったなあ。もう子供は寝ているし、明日も早くから早く帰よう（〜）

高速代もかかったし、作業もあってこの運賃じゃ、赤字だよ（〜）でも今更言えないし...

本件に関する相談窓口

- 国土交通省自動車局貨物課
- お近くの運輸局自動車交通部貨物課
- お近くの運輸支局

お問合せ先はこちらから
<http://www.mlit.go.jp/common/000211178.pdf>



- (公社) 全日本トラック協会
- 都道府県トラック協会

お問合せ先はこちらから
<http://www.jta.or.jp/association/todou.html>



※そのほか「燃料サーチャージ制導入」及び「適正取引の推進」に係るご相談についても受付けております。

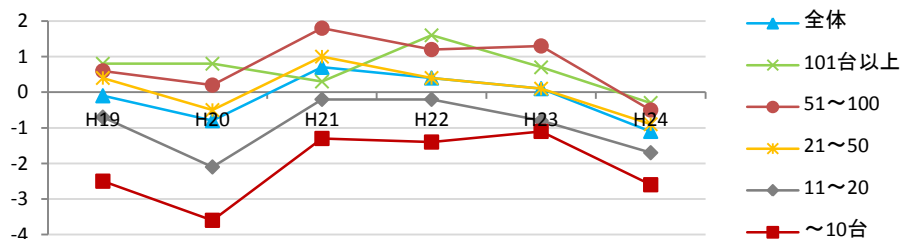
スマートフォンでQRコードを読み込むためには、専用のアプリが必要です。

4-1. トラック産業における課題

トラック産業における課題

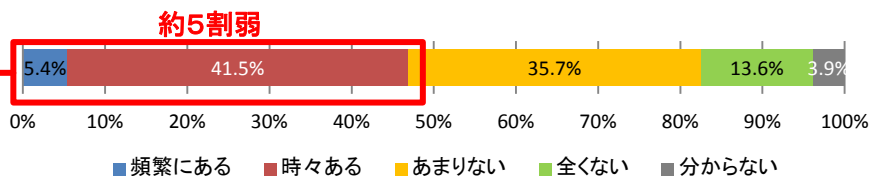
- 中小事業者ほど利益率が低く、取引先と関係維持のため、運送原価を無視した受注や書面契約が無い事業者が**6割**など、適正な運賃収受に課題がある
- 配達時に60分以上手待ち時間が発生する割合が**約3割弱**など、トラック事業者に不適正な負担がかかっている
- 全産業に比べ長時間労働、低所得額によりドライバーの労働力不足が見込まれる中、若年層や女性の活用に向け、労働環境を改善していく必要がある

(1) 保有車両台数別の事業者の経常利益率の推移

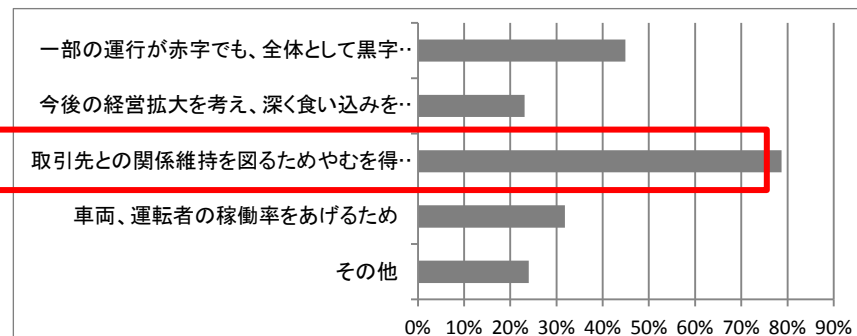


単位: % 資料: 全日本トラック協会「経営分析報告書」から作成。

(2) 運送原価を無視した受注の有無及びその理由

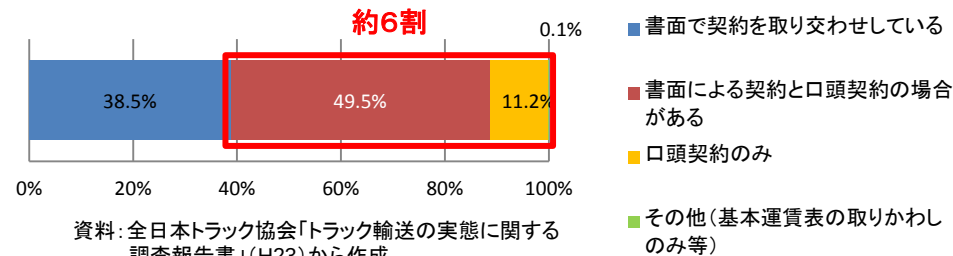


【運送原価を無視した受注の理由】



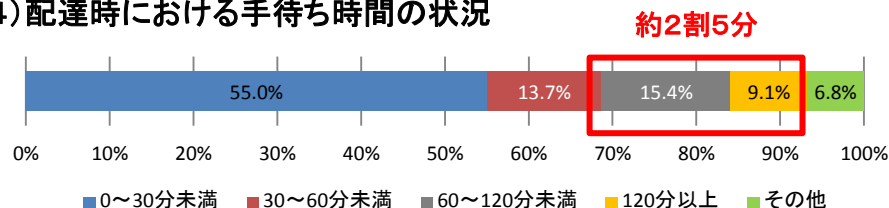
資料: 全日本トラック協会「トラック輸送の実態に関する調査報告書」(H23)から作成

(3) 取引荷主等との書面契約の有無



資料: 全日本トラック協会「トラック輸送の実態に関する調査報告書」(H23)から作成

(4) 配達時における手待ち時間の状況



資料: 日本路線トラック連盟「荷主庭先実態調査」から作成
※全国180事業者からのアンケート調査の回答による。

(5) 所得額、労働時間及び平均年齢の比較

	大型トラック	中小型トラック	建設業	全産業
所得額	416万円	385万円	485万円	469万円
労働時間	2640時間	2592時間	2184時間	2124時間
平均年齢	46.2歳	44.9歳	44.4歳	42.0歳

資料: 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」(平成25年)から作成

4-2. トラック産業の課題に対する取組み

今後の取組の方向性 - 産業の健全化に向けた取引・商慣行の改善・効率化-

- 適正に事業者が運賃・料金を収受できるよう、引き続き燃料サーチャージの普及・浸透や契約書面化の普及・定着を図る
- 手待ち時間の解消に向けて、下請・荷主適正取引推進ガイドラインの改正を行うなどにより、荷主・元請・下請事業者間における問題意識等の共有を図る

(1) 適正運賃の収受に向けた取組

①燃料価格高騰分の転嫁について

- ✓ トラック事業者が交渉に取り組みやすい環境整備のため、
 - ・地方運輸局、運輸支局がトラック事業者の要望に応じてきめ細かく対応
 - ・11月を「適正取引推進（サーチャージ導入・価格転嫁）強化月間」と設定

など荷主等とトラック事業者の適正取引推進（サーチャージ導入・価格転嫁）について強力に推進

②契約の書面化について

- ✓ 安全運行及び運賃の適正収受に向け、「書面化推進ガイドライン」を制定したところ、今後も書面化の実態調査やセミナーの開催等により、契約書面化の普及・定着を図る

(2) 手待ち時間の解消に向けた取組

①下請・荷主適正取引推進ガイドラインの改正

- ✓ 手待ち時間を改善することは、サプライチェーン全体の最適化を進める上で、大変重要であり、強く求められていることから、下請・荷主適正取引推進ガイドラインに手待ち時間の解消に係る新たな項目を設ける
- ✓ 手待ち時間の改善を進めることは大きな意義があるため、着荷主等の役割についても追記

- ・配達時に1時間以上の手待ち時間がある割合：24.5%
 - ・集荷時に1時間以上の手待ち時間がある割合：7.4%
 - ・配送センターでの1時間以上の手待ち時間がある割合：45.2%
- ※日本路線トラック連盟「荷主庭先実態調査」のアンケート結果による

ガイドライン改正の方向性

【商慣習による問題となる行為類型】



着荷主の
責任を明記

4-3.トラック産業の課題に対する取組み「手待ち時間の解消に向けた取組み」

- 「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」を、下記の内容を踏まえ改定する
- ・「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」等の内容を反映
 - ・手待ち時間がトラック事業者の負担となっている商習慣を踏まえ、手待ち時間の改善等について記述

○商習慣による問題等となる行為例

○到着～荷役開始までの手待ち時間[配達]

(分)	到着～荷役開始	
	件数	%
0-60分	527	68.7%
60-120分	118	15.4%
120分以上	70	9.1%
—	52	6.8%
合計	767	100.0%

配達時に1時間以上の
手待ち時間がある
24.5%

反映

○手待ち時間の改善等

・手待ち時間の改善は、サプライチェーン全体の最適化を進める上で、大変重要であり、強く求められていることから、ガイドラインに新たに項目を建てる

・手待ち時間の改善を進めることは大きな意義があるため着荷主等の役割についても追記

○商慣習による問題等となる行為類型例、望ましい取引慣行

・ガイドライン全般において、実施されることが求められる取引慣行、望ましい取引実例等を拡充

○書面化推進ガイドライン等を踏まえた適正な取引を確保等

・適正取引推進ガイドラインの活用について追記

○消費税転嫁対策特別措置法

・消費税の転嫁拒否等の行為を行った場合は公正取引委員会等による指導・助言、勧告・公表の措置対象となることを追記

○到着～荷役開始までの手待ち時間[集荷]

(分)	到着～荷役開始	
	件数	%
0-60分	274	88.7%
60-120分	17	5.5%
120分以上	6	1.9%
—	12	3.9%
合計	309	100.0%

集荷時に1時間以上の
手待ち時間がある
7.4%

配送センターでの1時間以上の
手待ち時間がある
45.2%

改正

トラック運送業における下請・荷主適正取引ガイドライン

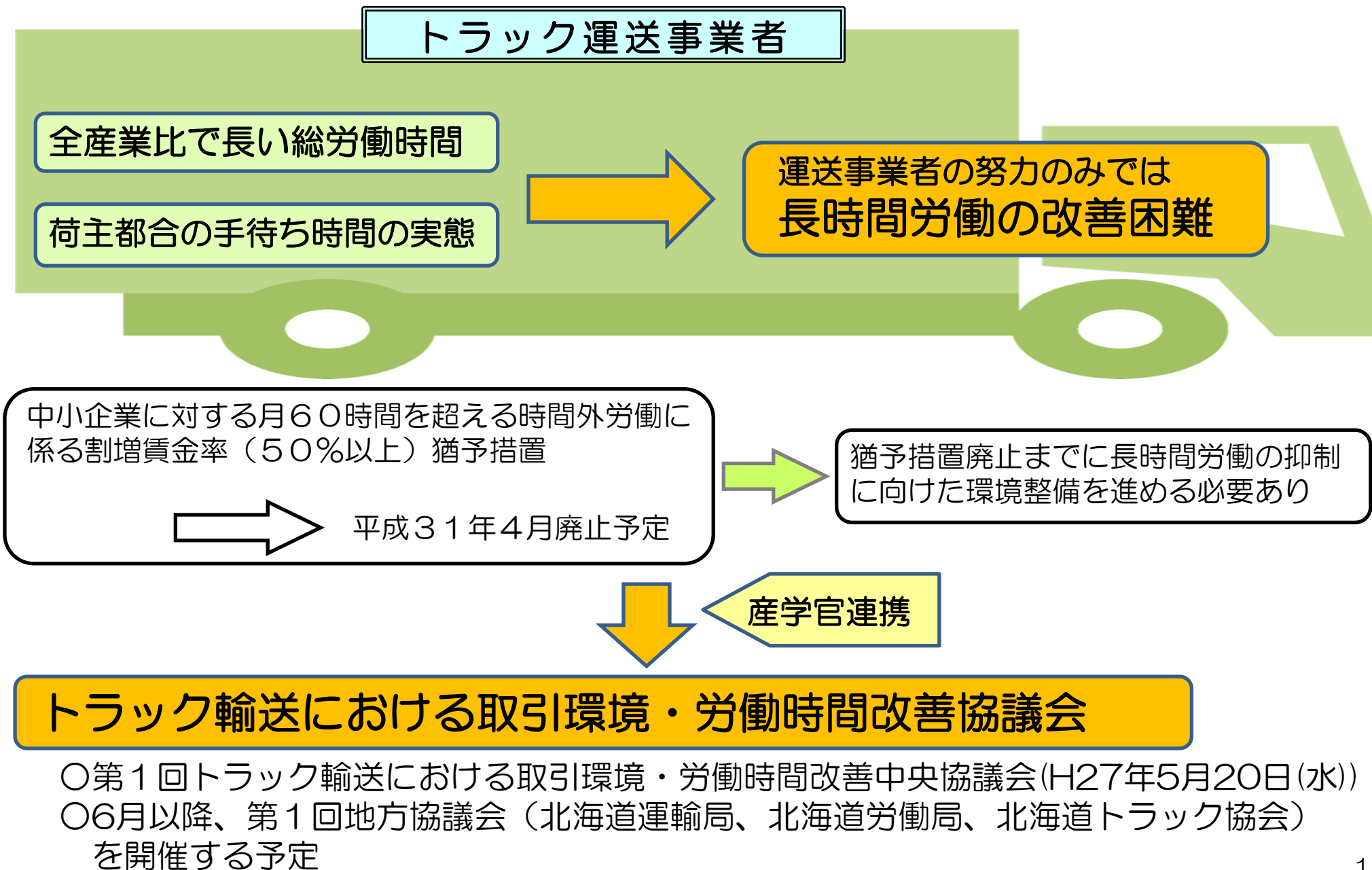
荷主・元請・下請事業者間における問題意識等の共有により適正取引の一層の推進が図られる

○主要産業の配送センターにおける手待ち時間

	到着～荷役開始(手待ち時間)							
	0-60分		60-120分		120分以上		—	
主要産業 合計	132	50.9%	72	27.8%	45	17.4%	10	3.9%

荷主庭先実態調査報告(日本路線トラック連盟)より

4-4. トラック輸送における長時間労働の抑制に向けて



5-1. 人材の確保・育成に向けた取組の推進

地域住民の生活を支える人流・物流ネットワークを担うとともに、地域の雇用の担い手となっている自動車運送事業等※は、中高年層の男性労働力に依存した就業構造となっており、人口が減少していく中、将来的に深刻な労働力不足に陥る懸念がある。

このため、女性や若年層等の新規就労・定着を促進し、自動車運送事業等における人材の確保・育成に向けた総合的な取組を実施する。

※バス、トラック、自動車整備等

【骨太の方針2014】
第2章

1. (3) 複線的なキャリア形成の実現など若者等の活躍促進
運輸業における人材確保・育成対策を総合的に推進

【日本再興戦略】

第二 3つのアクションプラン

一、日本産業再興プラン

2. 雇用制度改革・人材力の強化

2-2. 女性の活躍推進/若者・高齢者等の活躍
推進/外国人材の活用

(3) 新たに講ずべき具体的施策

交通関連産業等における人材の確保・育成対策を総合的に推進

女性、若年層等の新規就労・定着を促進するための3本柱

採用から定着まで
一貫した取組

**女性・若年者雇用の
先駆的モデル事業等**

女性・若年層雇用に取り組む先駆的なモデルケースの創出、先進事例等を収集・分析したガイドライン作成等を通じた普及啓発等を実施

「働き方」を変える
抜本的な取組

**ITを活用した
中継輸送実証実験**

官民連携のもと、ITを活用した運行管理・労務管理システムを開発し、当該システムを用いた中継輸送の実証運行を実施

自動車整備業における外国人材
活用の取組

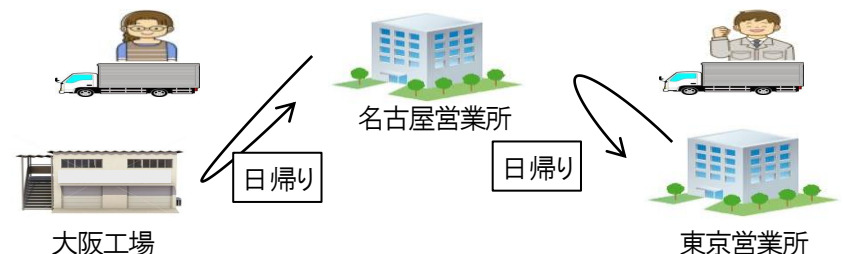
**外国人技能実習制度
に係るマニュアル作成等**

自動車整備業における外国人技能実習制度について、技能評価システムの構築等の調査や、制度活用時の手続、注意事項等をまとめたマニュアル作成

中継輸送イメージ

⇒ 複数人で運送を分担する「働き方」

- ・中継輸送の導入により、その日のうちに発地まで帰ることができるようになり、不規則な就業形態や長時間労働を解消
- ・多様な労働ニーズを組み合わせることで運送を行うことが可能となり、女性向けの短時間勤務なども可能に



- 女性、若年層等の新規就労・定着促進などによる人材の確保・育成
- 地域住民の生活を支える人流・物流ネットワークを確保し、地域の活力を維持

5-2. 北海道労働力確保対策検討会の設置について

設置の趣旨・目的

自動車運送事業については、依然として厳しい経営環境が続く中、事業者が主体となり、運転手の確保・育成策等を含めた事業活性化に積極的に関わり、現下の課題となっている、中高年層の男性労働力に依存した状態からの脱却を目指した対策が必要となっている。

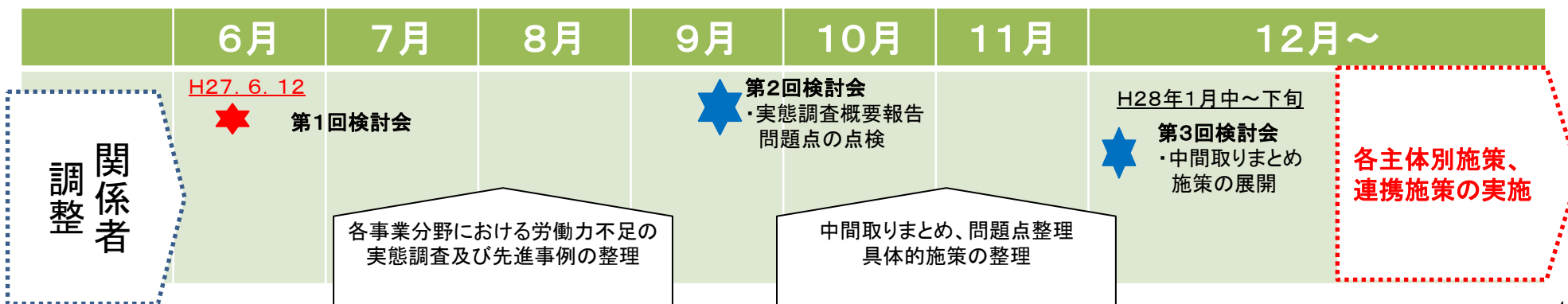
そのため関係機関を含めた関係者等で構成する検討会を設置し、運転手確保・育成方策等に関する諸課題の整理を行い、効果的な取組の具体的方策をについてとりまとめを行う。

論点・検討課題

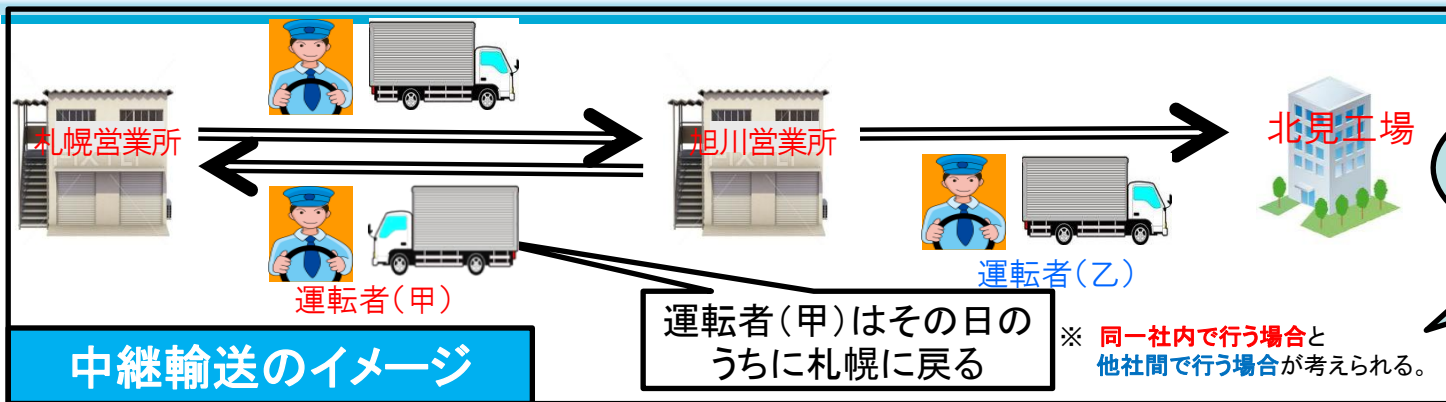
- (1) 「業界イメージの改善」に関する課題整理と具体的な取組方策
- (2) 「若年層へのアピール強化」「女性の活用」に関する課題整理と具体的な取組方策
- (3) 官民連携等による一体的推進体制のあり方と取組の促進方策
- (4) 効果的な情報発信のあり方等

集める業界から集まる産業へ

スケジュール

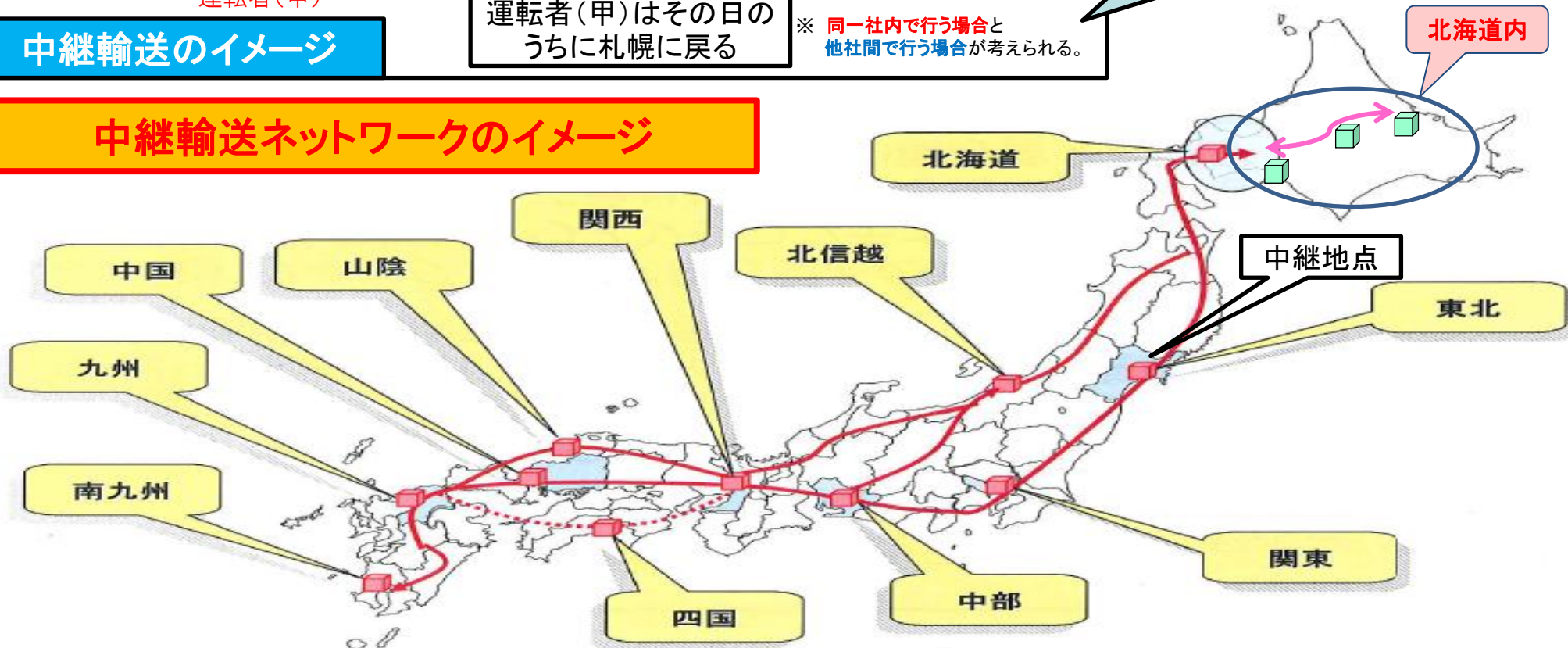


6. トラック運送事業者による中継輸送ネットワーク



情報システムにより、事業者間のマッチング、車両手配、情報共有等を効率的に実施

中継輸送ネットワークのイメージ



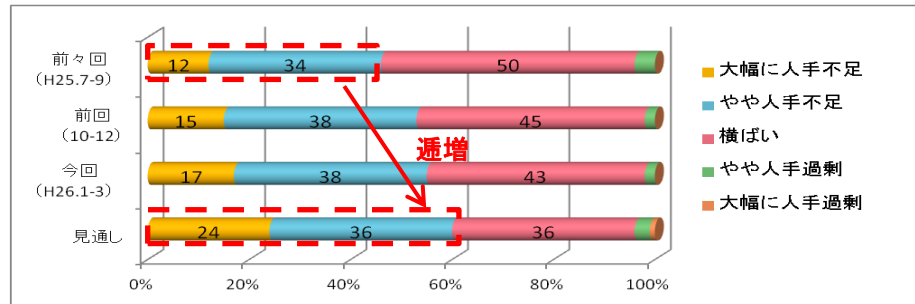
中継輸送ネットワーク導入の効果	○ 拘束時間、勤務時間の短縮等による労務環境の改善
	○ 多様な就労ニーズへの対応による労働力確保
	○ 手待ち時間の削減等による労働生産性の向上 等
→自動車運送事業等における人材の確保・育成に向けた取組の推進(H27年度予算額=81百万円の内数)	

7-1. トラック産業の活性化に向けて

・中高年層の男性労働力に依存した状態であり、将来的に深刻な労働力不足に陥る懸念

- 適正運賃の収受などトラック産業の健全化に向けた対策の着実な推進により、ドライバーの労働条件を改善
- 上記に加え、トラックドライバーの確保・育成に向けて、以下のような官民連携による取組を強化

【トラック運送業界の人手不足感】



(公益社団法人) 全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感 (速報)」

【就業者の労働環境】

	大型トラック	中小型トラック	建設業	全産業
所得額	416 万円	385 万円	485 万円	469 万円
労働時間	2640 時間	2592 時間	2184 時間	2124 時間
平均年齢	46.2 歳	44.9 歳	44.4 歳	42.0 歳

厚労省「賃金構造基本統計調査」(平成25年)

課題 トラック業界に対する3Kイメージが一般的に強いことに加え、ドライバーのキャリアアップイメージを描きにくいことが、ドライバー不足の要因の1つと考えられるため、それらの解決に資する取組が必要

業界イメージの改善

【取組内容】

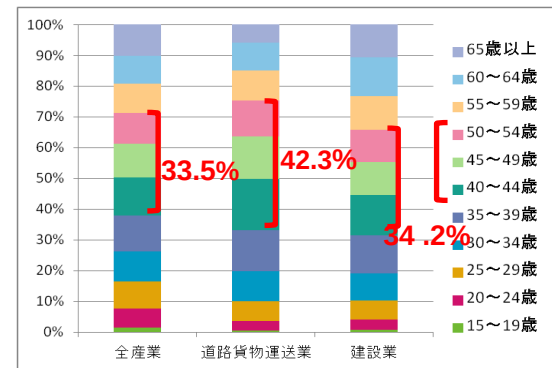
- ① 労働環境の整備
- ② 全ト協HP等で、トラック輸送の社会的意義について発信等

キャリアアッププランの提示

【取組内容】

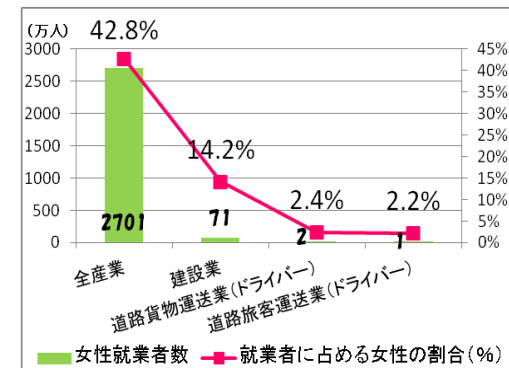
- ① ドライバースキルの「見える化」の具体的枠組を検討
- ② ドライバー教育の重要性について経営者に啓発等

【就業者の年齢構成比】



総務省「労働力調査」(平成25年)

【女性の進出状況】



総務省「労働力調査」(平成25年)

課題

- ・これまであまり進まなかった若年層や未経験者の採用及び定着を促進するため、経営者による戦略的なリクルートが実現するよう支援する取組が必要
- ・官民連携による若年層等への積極的な情報発信が必要

課題

これまで進まなかった女性トラックドライバーの活用を促進するため、経営者の意識改革に資する取組等が必要

女性の活用促進

【取組内容】

- ① トラガールサイトの開設
- ② 経営者に対する啓発強化等

【目標】

H32までに、女性トラックドライバー数を倍増(対H24年比)

若年層へのアピールの強化

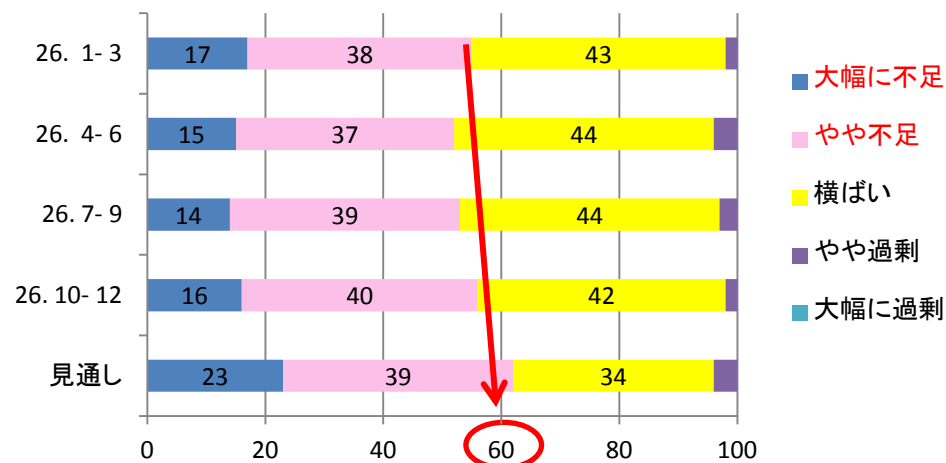
【取組内容】

- ① 自動車局HP・全ト協HPの大幅刷新
- ② 経営者に対する啓発強化
- ③ 学校等との連携強化
- ④ 中型免許制度改正への積極的対応等

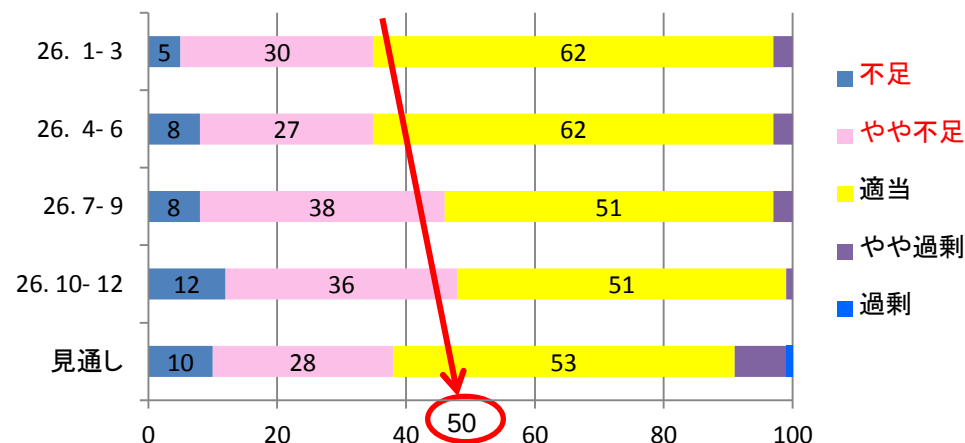
7-2. トラックドライバーの高齢化と人材不足

■ 全国一道内トラック運送業界の人手不足感、全国一道内トラックドライバーの年齢構成比

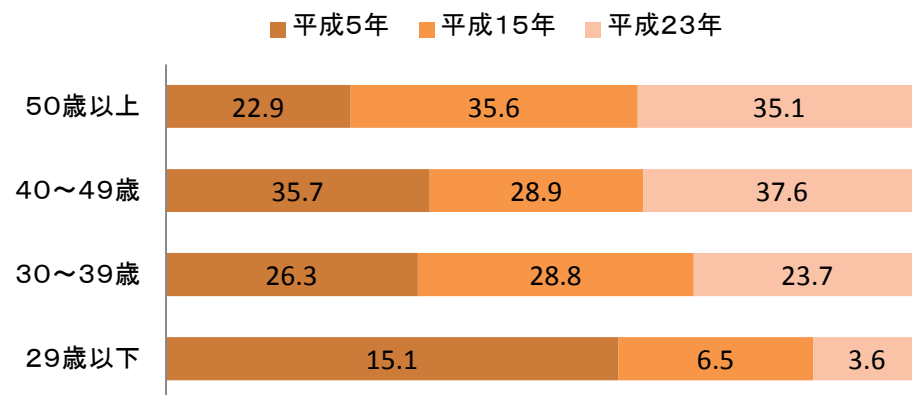
【全国】雇用状況(労働力の過不足) ((公社)全日本トラック協会調べ)



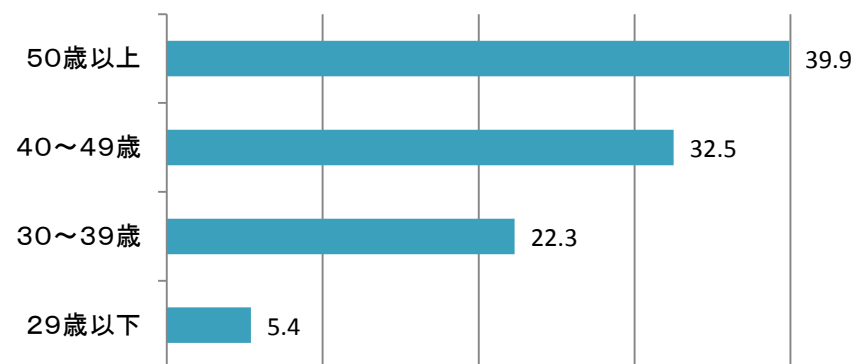
【道内】運転者の雇用状況 (北海道運輸局調査)



【全国】ドライバー(男性)年齢構成率(全ト協)



【道内】ドライバー(男性)年齢構成率(平成24年度)(北ト協)



7-3. トラック産業の活性化に向けた人材の確保に対する取組み

今後の取組の方向性③ -産業の活性化に向けた人材確保の取組-

○ 若年層や女性の活躍促進に向けて、業界イメージの改善や官民連携による積極的な情報発信、経営者の意識改革に向けた啓発強化を図る

トラガールサイトの開設(自動車局HP) ※トラガール:女性トラックドライバーの呼称

【トラガールサイトのねらい】

- ✓ 全国で活躍する女性ドライバーを紹介し、トラガールを目指す女性に役立つ情報を提供。
- ✓ 女性ドライバーの活用について、経営者等が積極的に考える契機を作り、業界のイメージ改革を図る
- ✓ 配送中、女性用トイレが不足しているとの声もあるため、全ト協と連携し、荷主団体等へドライバーのトイレ使用等に係る協力要請を行い、協力企業をトラガールサイトで紹介するなどの取組を実施

【トラガールサイトの主な内容】

- ・トラガールになるには…運転免許の種別毎の取得方法を解説
- ・トラガールの軌跡…全国のトラガールへのインタビューを写真とともに掲載
- ・応援メッセージ…有識者や関係業界等から、トラガールへのメッセージを掲載
- ・リクルート等イベント情報…企業説明会やインターン情報等の案内



経営者向けの啓発強化(自動車局・事業者団体)

- ✓ トラック事業経営者が、将来的なドライバー不足問題を自社の課題として捉え、その解消に向けて様々な取組を行う 契機とすることを目的に、事業者団体との連携のもと、経営者向けパンフレットを作成・公表(平成26年9月)
- ✓ 今後、セミナー等の機会を通じて普及・啓発に努める

【パンフレットの主な内容】

- ・若手や女性等をドライバーとして採用するに当たってのポイントを解説
- ・取組の難易度に応じた事業者による取組例等を紹介



トラガールによる総理表敬

※表敬には、有村治子女性活躍担当相も立会

【総理表敬の概要】

- 表敬日時
平成26年9月9日(火)
- 表敬者
建設業従事女性(ドボジョ):2名
女性トラックドライバー(トラガール):2名
- 表敬趣旨
・女性の活躍が十分進んでいない建設業、トラック運送業において、現場の現役女性の活躍ぶりや、そうした女性を応援する取組等について紹介
・表敬を通じて、両分野での女性の活躍の姿や政府等の取組を広く社会に発信

【総理からの主なご発言】

- ✓ 現場で働く女性が増えることで、男性にとっても働きやすい職場環境が実現すると考えている
- ✓ トラガールやドボジョといった現場で活躍する女性に、女性ならではの能力を活かしてぜひ頑張ってもらいたい



8. 長距離運行に係る処分量定等について

【改善基準告示の概要】

- 拘束時間：**1日13時間まで**
(16時間まで延長可。ただし15時間超は週に2回まで)
- 休息時間：**1日継続8時間以上**
- 運転時間：**2日を平均して1日9時間まで**
- 連続運転時間：**4時間毎に30分以上の休憩を確保**
(1回につき10分以上で分割可)

【ポイント】

- ・改善基準告示は労使で合意した内容を厚生労働大臣が告示しているもの。
平成9年から内容について変更なし。
- ・行政処分基準は平成26年1月から変更。
- ・「改善基準告示が著しく遵守されていない場合、30日間の事業停止処分」と局長通達で規定。(⑤厳罰化)
- ・⑤以外の場合(①～④)については、処分が軽くなっている。(課長通達)

○国土交通省行政処分基準

改善基準告示の遵守違反	旧	新
①各事項の未遵守 5件以下	警告 (再違反・20日車)	警告 (再違反・10日車)
②各事項の未遵守 6件以上 15件以下	20日車 (再違反・60日車)	10日車 (再違反・20日車)
③各事項の未遵守 16件以上 30件以下	30日車 (再違反・90日車)	20日車 (再違反・40日車)
④各事項の未遵守 31件以上	120日車 (再違反・240日車)	事業停止30日間
⑤未遵守が1か月間で計31件以上あった運転者が3名以上確認され、かつ、過半数の運転者について告示に規定する拘束時間未遵守		

○厚生労働省「トラック運転者の労働時間等の改善基準告示」

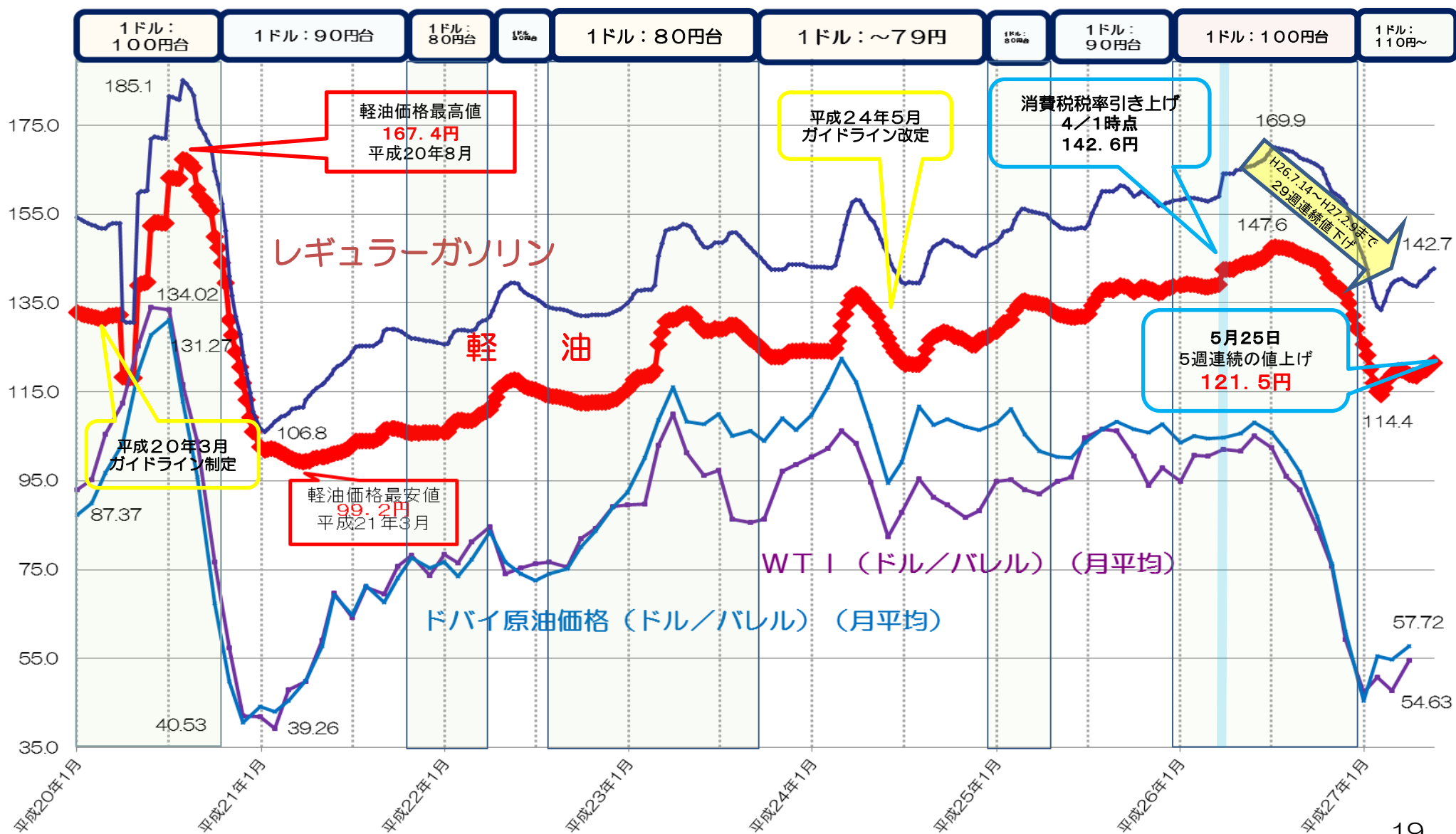
項 目	改善基準内容
拘 束 時 間	1か月＝293時間 (320時間まで延長可)
	1日＝13時間 (最大16時間) (ただし15時間超えは1週2回以内)
運 転 時 間	2日間を平均して 1日9時間 2週平均で1週当たり44時間まで
連続運転時間	4時間以内(1回10分以上かつ合計30分以上の運転離脱が必要)
休 息 期 間	継続8時間以上

○札幌～釧路往復の場合の輸送時間と基準遵守想定試算 ((公社)北海道トラック協会)

項目	季節・道路	可否	運転時間	可否	拘束時間	運転時間、拘束時間 内訳
1	夏期(高速道)	○	8時間32分	○	12時間32分	運転:4時間16分×2回 休憩:30分×2回 点呼30分×2回 荷捌き2時間
2	冬期(高速道)	×	14時間00分	×	18時間00分	運転:7時間00分×2回 休憩:30分×2回 点呼30分×2回 荷捌き2時間
3	夏期(一般道)	×	16時間12分	×	21時間12分	運転:8時間06分×2回 休憩:60分×2回 点呼30分×2回 荷捌き2時間
参考1	東京～名古屋	○	7時間50分	○	10時間50分	運転:3時間55分×2回 休憩: 0回 点呼30分×2回 荷捌き2時間
参考2	東京～仙台	○	8時間20分	○	12時間20分	運転:4時間10分×2回 休憩:30分×2回 点呼30分×2回 荷捌き2時間

9-1. 最近の燃料価格の推移について

(スタンド：税込み価格)



9-2. 燃料価格高騰分の転嫁について（全国）

燃料価格高騰分の収受状況

※元請事業者、物流子会社217社に対する本省調査結果による

- 燃料価格転嫁については、「燃料サーチャージ制度」（運賃とは別立てで高騰分を収受）による場合と、「運賃料金改定」（一般的な運賃交渉）の中で転嫁している場合の2つがある

（元請）

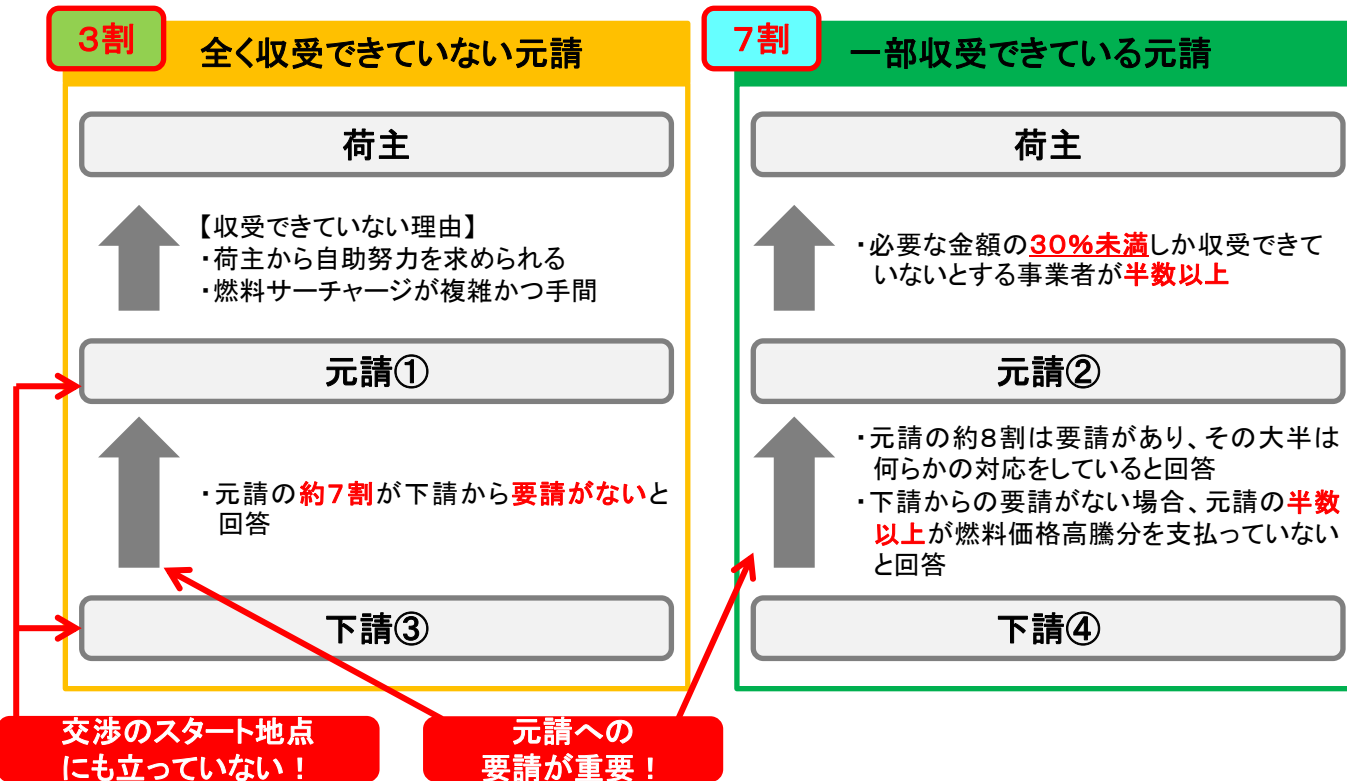
①燃料価格高騰分を約3割の元請事業者が全く収受できていない

②一部収受できている約7割の元請事業者について、必要な額の30%未満しか収受できていない者が半数以上

（下請）

③上記①の元請の下請事業者の約7割は、元請に要請すらしていない

④上記②の元請の下請事業者の約8割は、元請に要請しており、要請された元請の大半は何らかの対応をしている



【荷主への転嫁方法の割合】

（燃料サーチャージとして転嫁：運賃料金として転嫁）

➢ 農水産品（米・野菜・果実・鮮魚等）、 ➢ スーパー、コンビニ等	1 : 9
➢ 衣料品・雑貨等	2 : 8
➢ 飲料水、酒・ビール、食品、生菓子・ケーキ等	4 : 6

輸送品目別に転嫁方法を検討し、交渉することも必要

9-3. 燃料価格高騰分の転嫁について（北海道）

トラック事業者が交渉に取り組みやすい環境整備のため、

- ・ 地方運輸局、運輸支局がトラック事業者の要望に応じてきめ細かく対応
- ・ 11月を「適正取引推進（サーチャージ導入・価格転嫁）強化月間」と設定
- ・ 機会がある毎に荷主、荷主団体等へ依頼、要請を実施

など荷主等とトラック事業者の適正取引推進（サーチャージ導入・価格転嫁）について強力に推進

【主な実施事項】

- ① 北海道運輸局・各運輸支局において定期的に適正取引推進（サーチャージ導入・価格転嫁）の説明会を開催
北海道運輸局においては、
【26. 11. 27（木）本局でトラック事業者説明会・相談会を実施（事業者4社）】
【26. 11. 28（金）本局で道内荷主団体、荷主へ協力要請書を送付（荷主団体757社、荷主1,519社）】
【27. 3. 17（火）本局で大手荷主団体へ訪問、協力依頼を実施（荷主団体4社）】
【27. 3. 支局単位で荷主団体訪問協力要請を実施（荷主団体8社）】

ご要望頂ければ

- ② 北海道運輸局・各運輸支局職員が出張説明会を実施
- ③ 交渉の場において北海道運輸局・各運輸支局職員が、適正取引推進（サーチャージ導入・価格転嫁）を説明
(1)トラック事業者と荷主の交渉の場
(2)トラック協会が設定するトラック事業者と荷主の交渉の場
- ④ ①～③の取組とあわせ、トラック協会において、原価計算など、価格転嫁交渉に必要な知識について周知
- ⑤ 適正取引推進（サーチャージ導入・価格転嫁）強化月間の設定、相談窓口の再周知

9-4. (参考)トラック輸送の省エネ対策(燃料費高騰対策(全国))

<補正予算>

平成25年度補正予算:50.2億円

環境対応車(25億円)

環境対応車の導入を支援
※ 30両以下事業者を対象

エコタイヤ(25.2億円)

大型車へのエコタイヤの導入を支援
※ 30両以下事業者の保有する大型車両を対象

平成25年度執行残(20億円)

平成26年度補正予算:約35億円

環境対応車(約30億円)

環境対応車の導入を支援
※ 100両以下事業者を対象

燃料タンク(約5億円)

燃料タンクの導入を支援

特別対策(約20億円)
環境対応車の導入支援(26年12月)

<年度予算>

平成26年度予算:約60億円

環境省連携事業(約30億円)

燃費性能の低い長期経年車から環境対応車への代替を支援

経産省連携事業(約30億円)

EMS(デジタコ)、エコタイヤ等の燃費削減効果を実証

平成27年度予算:約60億円

環境省連携事業(約30億円)

燃費性能の低い長期経年車から環境対応車への代替を支援

経産省連携事業(約30億円)

EMS(デジタコ)の燃費削減効果を実証
環境省予算を補完する環境対応車の導入支援

○ 以下の合計562億円を燃料高騰対策として措置。

①環境対応車の導入支援【50億円】（継続・要件緩和）

- ・ 25年度補正予算の執行残20億円を、**特別対策**として環境対応車導入補助に活用。
- ・ 26年度補正予算において環境対応車導入補助について30億円を計上。補助対象事業者の要件についても30両（事業者数ベース90%）→100両（同99%）に緩和。

②燃料貯蔵設備の導入支援【5億円】（新規）

新たな補助メニューとして、燃料貯蔵設備の導入補助について26年度補正予算において5億円を計上。

③高速道路料金割引【507億円】（継続）

26年度末で期限を迎える大口多頻度・割引の拡充などについて、26年度補正予算において507億円（25年度補正：500億円）を計上し、27年度末まで措置を延長。

9-6. (参考) 平成25、26年度中小トラック事業者の燃料費対策

【特別対策：20億円】（25年度補正予算を活用）

環境対応型ディーゼルトラックの導入支援
（26年12月募集開始）

保有車両数30両以下の事業者を対象
30両以下事業者が導入すると見込まれる車両数（約2,700両）

○補助額（1台当たり）

大型	中型	小型
100万円	70万円	40万円

【26年度補正予算：35億円】

環境対応型ディーゼルトラック【30億円】

保有車両数100両以下の事業者を対象
100両以下事業者が導入すると見込まれる車両数（約4,000両）

○補助額
（1台当たり）

大型	中型	小型
100万円	70万円	40万円

○対象車両

- ・「2015年度燃費基準達成車」かつ「ポスト新長期規制適合かつNox・PM+10%以上低減車」
- ・「2015年度燃費基準+5%以上達成車」かつ「ポスト新長期規制適合車」



9-7. (参考) 平成27年度予算の概要 (自動車局予算)

地球温暖化対策、大気汚染対策、燃料多様化などのエネルギーセキュリティ対策を推進する観点から環境対応車の導入を促進するとともに、安全対策を推進する観点からASV装置やデジタル式運行記録計等の導入等を支援。

継続

環境対応車普及促進対策事業

予算額：4.8億円の内数

補助対象	補助率
CNG車、ハイブリッド車	・経年車(12年以上:長期規制適合車以前)の廃車を伴う導入 通常車両価格との差額の1/2又は本体価格の1/4 ・新規導入 通常車両価格との差額の1/3又は本体価格の1/4 ※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)
CNG車への改造	・改造費の1/3



継続

地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進事業

【優先課題推進枠】予算額：3.0億円の内数

ゼロエミッション自動車※として環境性能が特に優れた電気自動車の普及を効果的に加速し、地域交通のグリーン化、低炭素まちづくり、地域防災への活用等を推進する観点から、**地域や事業者による電気自動車の集中的導入等**について、他の地域や事業者による導入を誘発・促進するような先駆的取組を重点的に支援する。

※走行中にCO2やNOx、粒子状物質等を排出しない自動車。

補助対象	補助率
電気自動車(PHVを含む)	・本体価格の1/3
充電設備(普通・急速)	・導入費用の1/3 ※専ら事業用自動車の充電に限る。原則、工事費用は含まない(IPS給電装置を除く)。

※他の地域や事業者による電気自動車の導入を誘発し、急速に普及が伝播するような計画を外部有識者により評価し、優れた計画を選定して支援。

継続

事故防止対策支援推進事業

予算額：10.0億円の内数

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

●先行車両に近づく場合



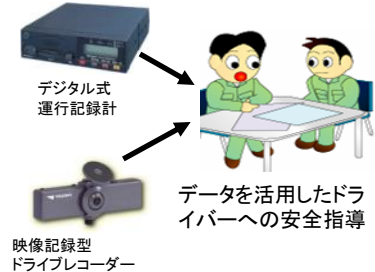
3. 社内安全教育の実施に対する支援

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



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



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



10-1. 中型免許制度の改正について

＜背景＞

- 平成19年、「中型免許」が追加、普通免許で運転できる範囲が縮小
- 域内輸送を担う小型車のうち、車両総重量が5トンを超えるものが増加
- 普通免許しか取得できない高卒直後のドライバーの勤務や採用に制約

＜普通免許で運転できない2tトラックの例＞



車両重量: 3,220kg
最大積載量: 2,000kg
車両総重量: 5,385kg
(ハイブリッドトラック)



車両重量: 2,900kg
最大積載量: 2,000kg
車両総重量: 5,010kg
(CNGトラック)

＜警察庁における検討状況＞

- 「貨物自動車に係る現在の貨物自動車に係る運転免許制度のあり方に関する有識者検討会」を平成25年9月～26年7月まで計5回開催し、より安全で、かつ、我が国国内で運転されている自動車の実態に即した運転免許制度の在り方について検討を行い、報告書を策定
- 報告書の内容を踏まえ、**車両総重量3.5t～7.5tの車両を18歳から運転することが可能となる「準中型自動車免許」の創設を含む道路交通法改正案を提出** **今通常国会で可決成立(H27.6)**

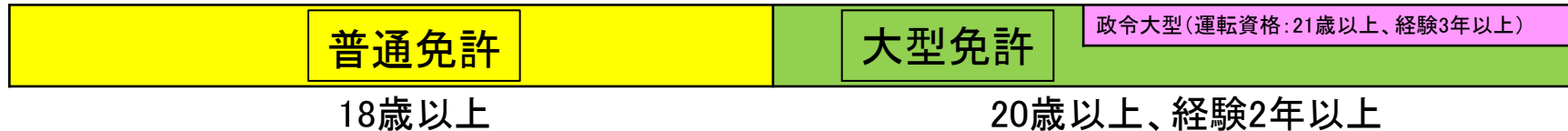
10-2. 中型免許問題について（免許制度の概要）

中型免許制度導入前

<車両総重量>

8トン

11トン



現行（平成19年6月2日施行）

<車両総重量>

5トン

11トン



道路交通法改正後（公布後2年以内に施行 H29.6）

<車両総重量>

3.5トン

7.5トン

11トン

