

第14回 トラック輸送における  
取引環境・労働時間改善  
東京都地方協議会

トラック運送事業の現状について

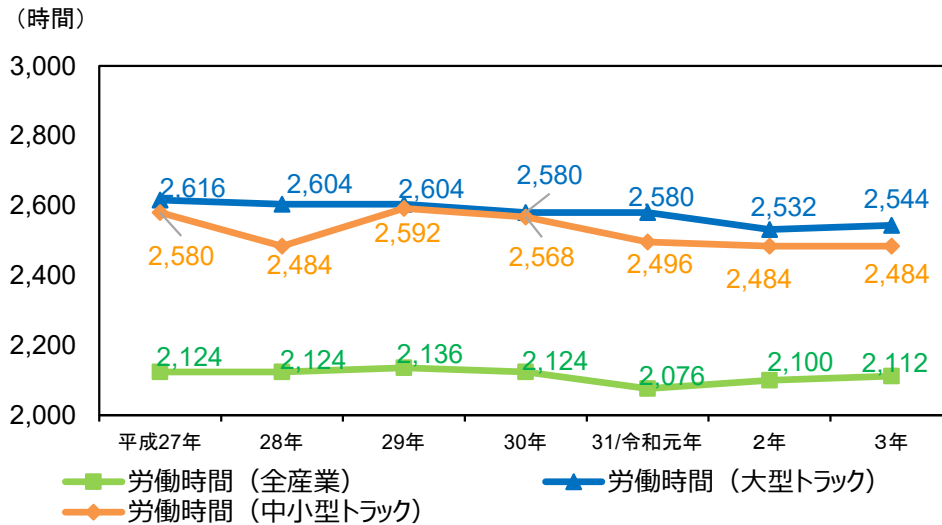
---

令和5年3月

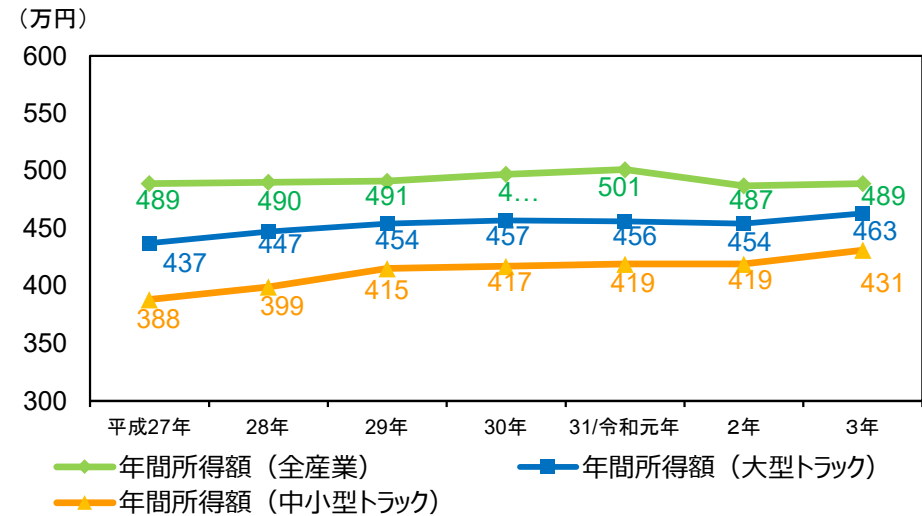
国土交通省関東運輸局 自動車交通部貨物課

# トラック運送事業の働き方をめぐる現状

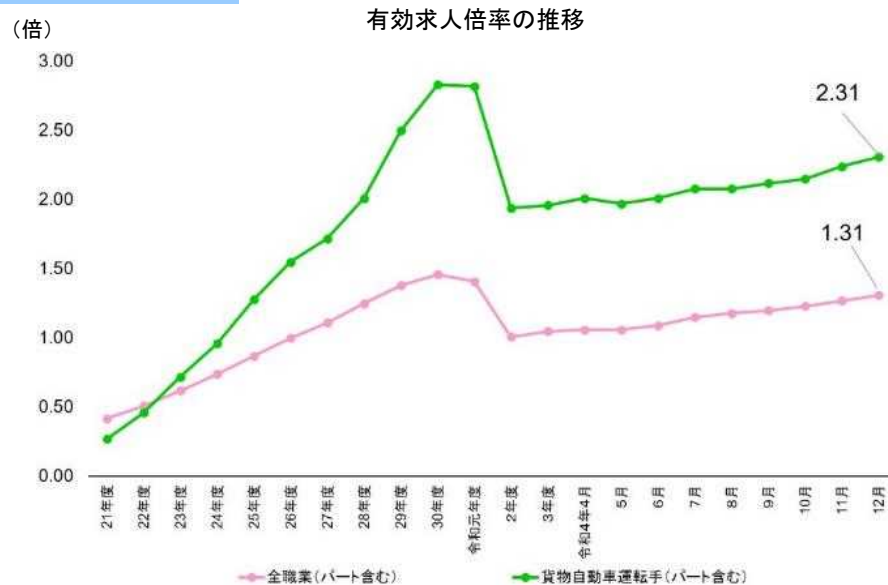
## ①労働時間 全職業平均より約2割(300h~400h)長い。



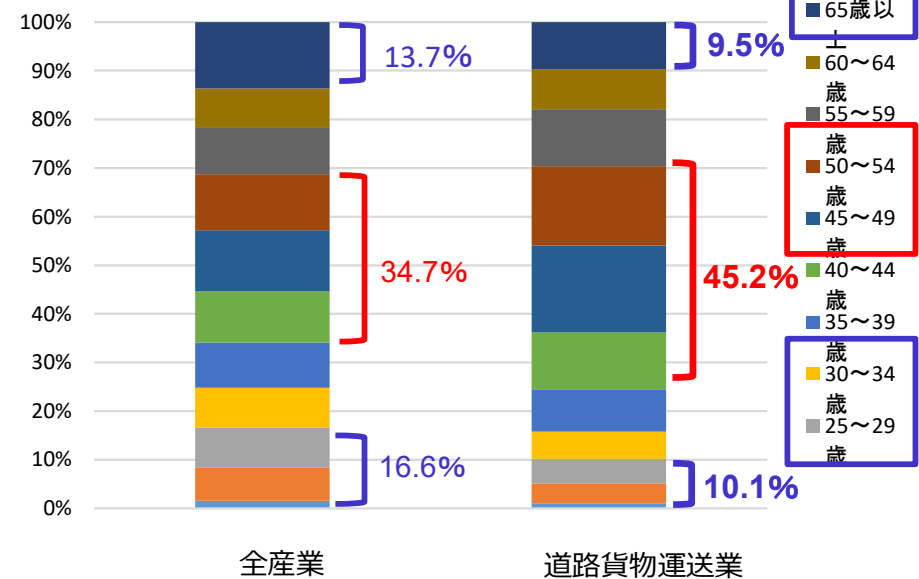
## ②年間賃金 全産業平均より5%~10%(20万~50万円)低い。



## ③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



## ④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

## 改正の目的

- トラック運送業の健全な発達を図るため、**規制を適正化**
- 時間外労働規制の適用(令和6年4月)を見据え、**緊急に運転者の労働条件を改善**

## 改正の概要

### 1. 規制の適正化

**参入要件を厳格化**(欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等)

### 2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

**定期的な車両の点検・整備の実施**や**社会保険料の納付**等の義務づけ

### 3. 荷主対策の深度化

**【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】**

トラック事業者の法令遵守に係る**荷主の配慮義務**、**国土交通大臣による荷主への働きかけ**等の規定を新設

### 4. 標準的な運賃

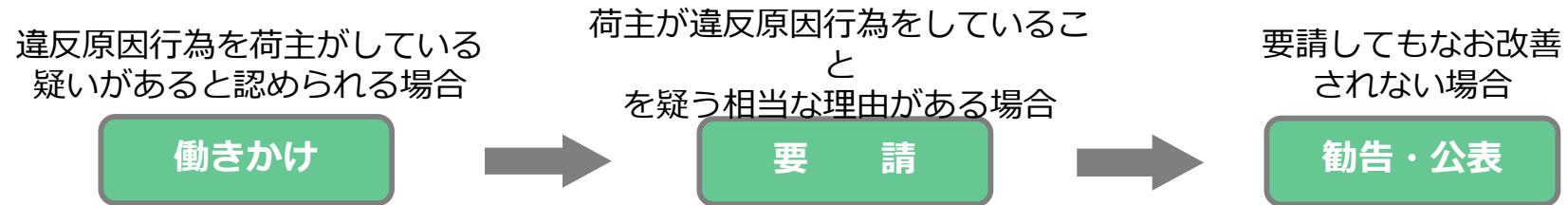
**【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】**

**運転者の労働条件を改善**し、**持続的に事業を運営**するための参考指標として「**標準的な運賃**」の制度を導入

# 荷主対策の深度化

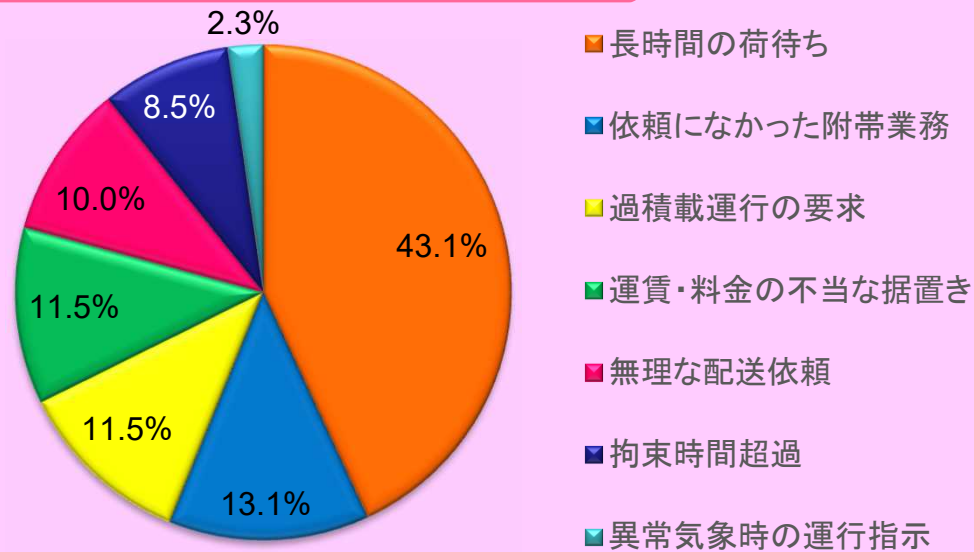
## 貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。



※ 荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

## 荷主起因の違反原因行為の割合



## 「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要請	3
働きかけ	76

※令和5年2月28日現在

# 要請の実施事例①

## ○違反原因行為：長時間の荷待ち

### (製造業・発荷主) ～中部運輸局管内

- 令和3年1月に「働きかけ」、令和4年8月に「要請」を実施

《「働きかけ」後の相談者からの申告内容》

- 昼過ぎから待機しているが、夕方18時ころの積込になるのが常。
- 積込待ちがかなり長くて、お昼に受付しても夜7時になる。

～ 国土交通省において調査を実施し、情報との整合性を確認

- 発荷主において、改善計画に基づいた各種取組（「入構時間の指定」「出荷口の増設」「搬送先付近の倉庫を『中継地点』として活用」など）を実施した結果、「1時間以上の待機台数比率」は大幅改善。

引き続き、業界及び客先に対する「オーダーの早期化」への働きかけの強化を継続

### (倉庫業・発着荷主) ～関東運輸局管内

- 令和4年7月に「働きかけ」、令和5年2月に「要請」を実施

《「働きかけ」後の相談者からの申告内容》

- 受付後、2時間半以上荷待ちがあり、現在も待っている。
- 朝8時過ぎに受付したにも関わらず、12時現在も呼ばれない。

○業務体制として、「積卸時間(～14:00)」と「積込時間(14:00～)」とを分けており、積卸時間帯には積込みはできない状況であったところ、体制の変更を含め、改めて改善計画の策定に着手

## 要請の実施事例②

### ○違反原因行為：過積載運行の指示

#### (運送業 (元請) )

##### (相談者からの申告内容) ～関東運輸局管内

- 軽貨物車による飲料水配送において、委託を受けている荷量を運ぶために過積載となっていることを相談したが、対応してもらえない。(この他、複数の違反原因行為にかかる情報あり)
  - ～ 令和4年10月、「働きかけ」を実施
  - ～ 申告内容の事実確認とともに、改善計画の作成に着手

##### (追加申告内容) ～近畿運輸局管内

- 過積載とわかっていながらトラックに荷物を積むように強要してくる。過積載である旨を忠告しても聞いてもらえない。
  - ～ 令和4年11月、「要請」を実施
- 申告内容の事実確認とともに、当該違反原因行為の防止に向けた全社レベルの対策強化について着手

## 標準的な運賃について（告示：令和2年4月24日）

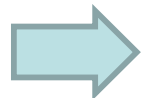
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を改善し、持続的に事業を運営するための参考となる指標**

### 基本的な策定方針

- ◆ **運賃表の基本** ⇒ 貸切運送を前提に(1)距離制、(2)時間制の運賃表を設定
- ◆ **車種等の違い** ⇒ 車格別(2t, 4t, 10t, 20t)にドライバン型のトラックを基準として算出
- ◆ **地域差** ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定
- ◆ **運賃と料金の考え方** ⇒ 高速道路料金やフェリー料金等については運賃と別に収受

### 適正な原価・利潤の確保

- ◆ **元請け・下請けの関係** ⇒ 元請事業者の庸車費用等は考慮せず、**実運送にかかる原価**等を基準に算出
- ◆ **車両費** ⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた**車両への設備投資等**ができるよう償却年数は**5年**で設定
- ◆ **人件費** ⇒ ドライバーの労働条件改善のため、**全産業平均の時間当たりの単価**を基準
- ◆ **帰り荷の取扱い** ⇒ **帰り荷がないことを前提に実車率50%**の前提で算出。
- ◆ **利潤** ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、**自己資本に対する適正な利潤額**を設定

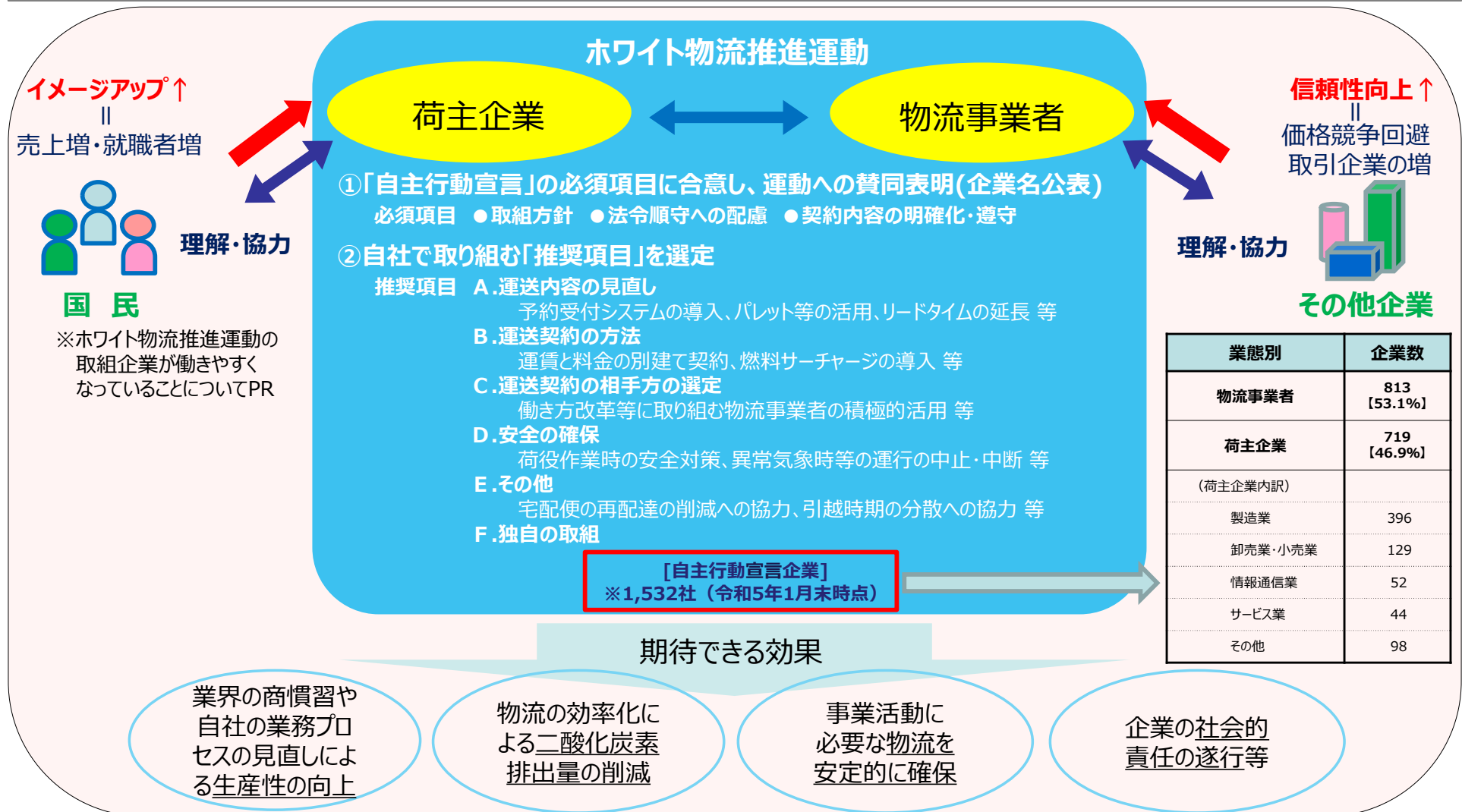


今後は、**標準的な運賃を実勢運賃に反映**させていくことが重要

# 「ホワイト物流」推進運動とは

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に、次の点に取り組む運動。平成30年度から実施。

- 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



イメージアップ↑  
||  
売上増・就職者増

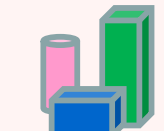
信頼性向上↑  
||  
価格競争回避  
取引企業の増



理解・協力

理解・協力

国民



その他企業

※ホワイト物流推進運動の  
取組企業が働きやす  
なっていることについてPR

- ホワイト物流推進運動**
- 荷主企業 ↔ 物流事業者
- ①「自主行動宣言」の必須項目に合意し、運動への賛同表明(企業名公表)  
必須項目 ● 取組方針 ● 法令順守への配慮 ● 契約内容の明確化・遵守
  - ②自社で取り組む「推奨項目」を選定  
推奨項目 A. 運送内容の見直し  
予約受付システムの導入、パレット等の活用、リードタイムの延長 等  
B. 運送契約の方法  
運賃と料金の別建て契約、燃料サーチャージの導入 等  
C. 運送契約の相手方の選定  
働き方改革等に取り組む物流事業者の積極的活用 等  
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  
宅配便の再配達への削減への協力、引越時期の分散への協力 等  
F. 独自の取組

[自主行動宣言企業]  
※1,532社 (令和5年1月末時点)

業態別	企業数
物流事業者	813 【53.1%】
荷主企業	719 【46.9%】
(荷主企業内訳)	
製造業	396
卸売業・小売業	129
情報通信業	52
サービス業	44
その他	98

期待できる効果

業界の商慣習や  
自社の業務プロ  
セスの見直しによ  
る生産性の向上

物流の効率化に  
よる二酸化炭素  
排出量の削減

事業活動に  
必要な物流を  
安定的に確保

企業の社会的  
責任の遂行等