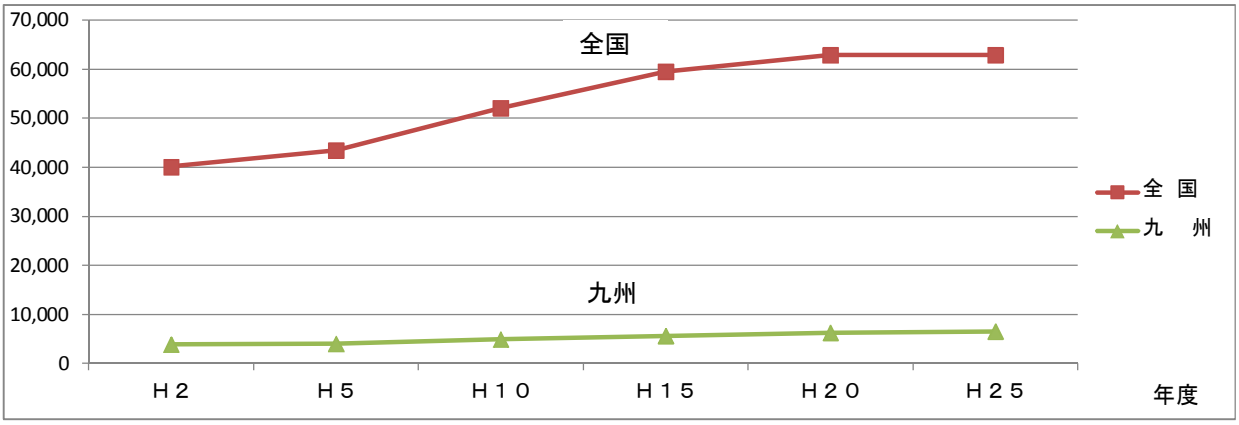
資料４

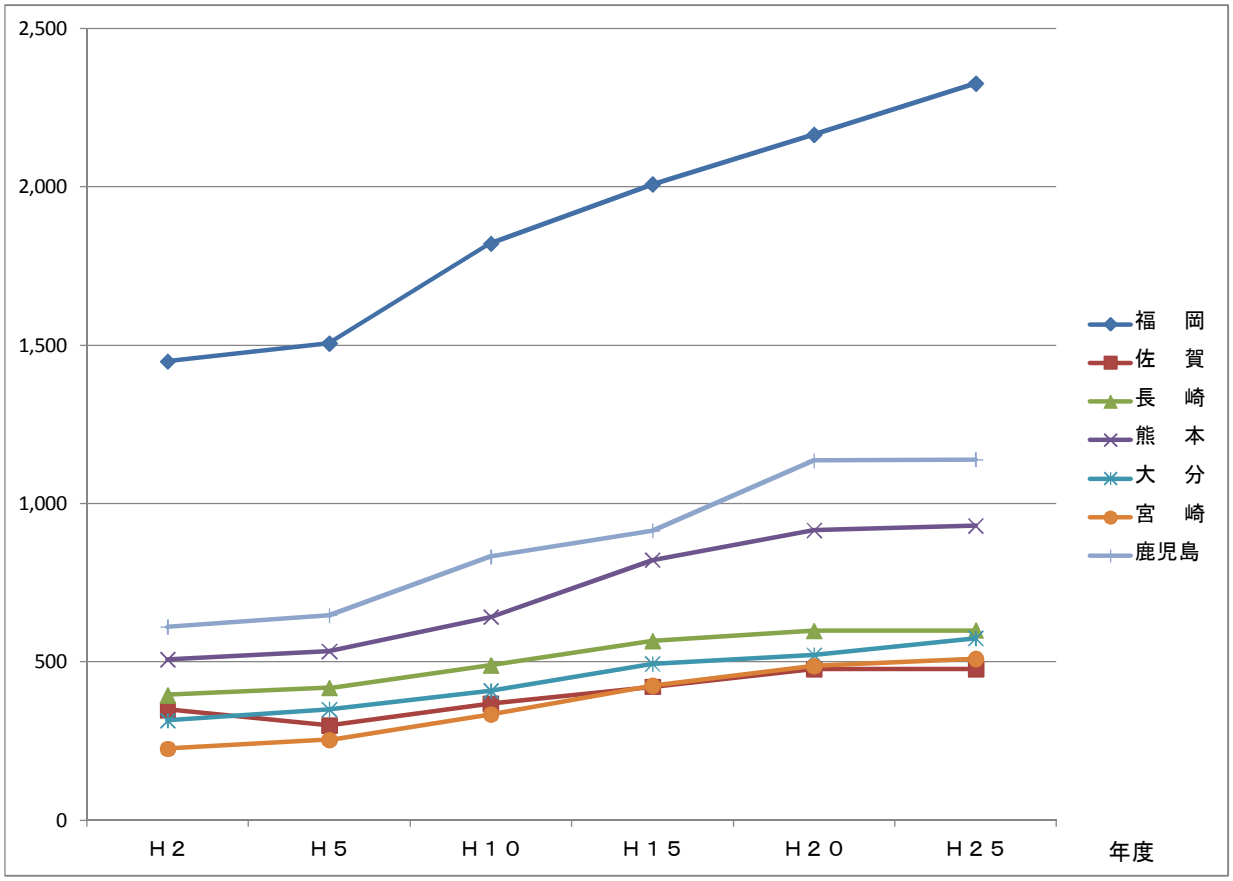
トラック運送事業の実態とそれに対する取組について

トラック運送事業者数の推移



（各年度末現在）

年度	H2	H5	H10	H15	H20	H25
全　国	40,072	43,450	52,119	59,529	62,892	62,924
九　州	3,853	4,008	4,898	5,653	6,302	6,559
福　岡	1,449	1506	1,821	2008	2,165	2,327
佐　賀	349	299	369	422	478	478
長　崎	395	418	489	567	598	600
熊　本	508	534	642	822	916	930
大　分	315	350	409	494	522	575
宮　崎	226	254	335	425	487	510
鹿児島	611	647	833	915	1,136	1,139
対全国比（九州）	9.6%	9.2%	9.4%	9.5%	10.0%	10.4%



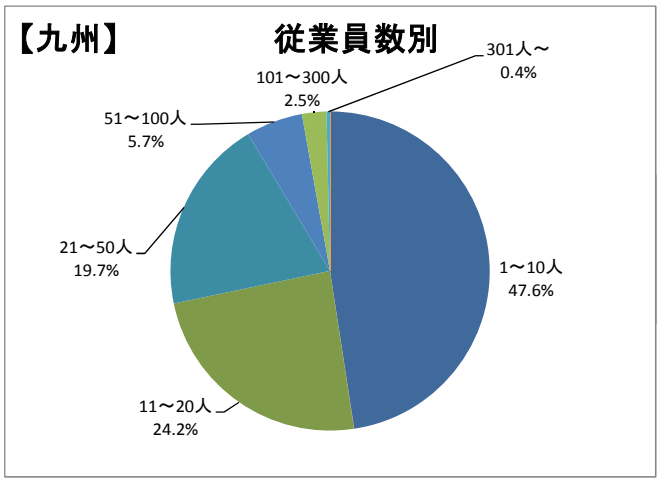
九州のトラック事業者の規模

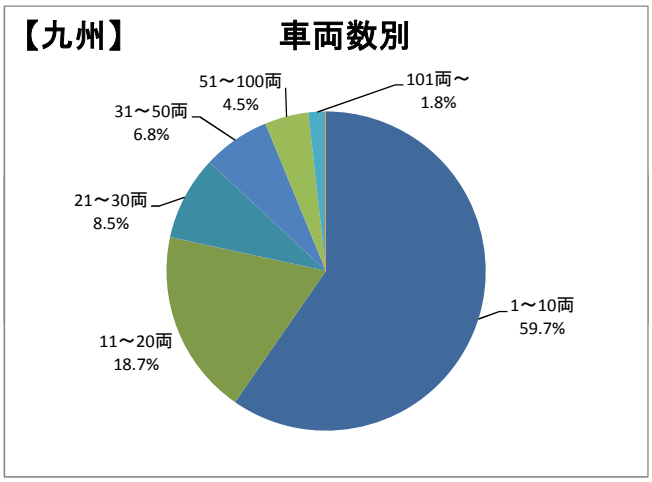
（注）九州運輸局管内に本社を有する事業者のみ計上

従業員規模別事業者数

（平成26年3月末現在）

従業員数（人）／事業者数／県別	1～10		11～20		21～50		51～100		101～300		301～		合　計	
	事業者数	比率（%）	事業者数	比率（%）	事業者数	比率（%）	事業者数	比率（%）	事業者数	比率（%）	事業者数	比率（%）	事業者数	比率（%）
全　国	31,101	49.4%	14,847	23.6%	11,617	18.5%	3,548	5.6%	1,568	2.5%	229	0.4%	62,910	100.0%
九　州	3,122	47.6%	1,584	24.2%	1,290	19.7%	377	5.7%	162	2.5%	24	0.4%	6,559	100.0%
福　岡	794	34.1%	573	24.6%	672	28.9%	177	7.6%	93	4.0%	18	0.8%	2,327	100.0%
佐　賀	278	58.2%	84	17.6%	78	16.3%	19	4.0%	17	3.6%	2	0.4%	478	100.0%
長　崎	384	64.0%	101	16.8%	91	15.2%	18	3.0%	6	1.0%	0	0.0%	600	100.0%
熊　本	412	44.3%	292	31.4%	172	18.5%	44	4.7%	9	1.0%	1	0.1%	930	100.0%
大　分	236	41.0%	188	32.7%	83	14.4%	55	9.6%	12	2.1%	1	0.2%	575	100.0%
宮　崎	260	51.0%	141	27.6%	69	13.5%	26	5.1%	13	2.5%	1	0.2%	510	100.0%
鹿児島	758	66.5%	205	18.0%	125	11.0%	38	3.3%	12	1.1%	1	0.1%	1,139	100.0%





車両規模別事業者数

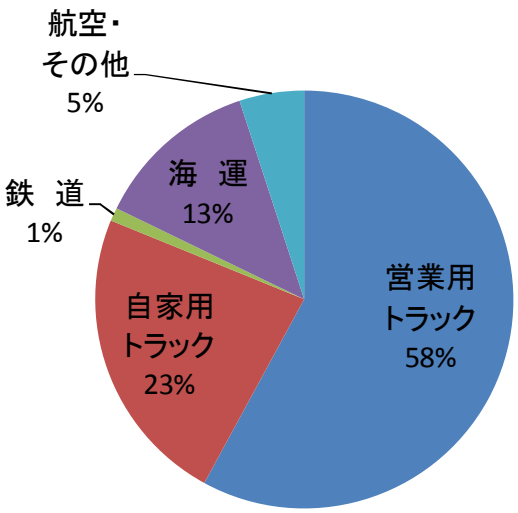
（平成26年3月末現在）

車両数（両）／事業者数／県別	1～10		11～20		21～30		31～50		51～100		101～		合　計	
	事業者数	比率（%）	事業者数	比率（%）	事業者数	比率（%）	事業者数	比率（%）	事業者数	比率（%）	事業者数	比率（%）	事業者数	比率（%）
全　国	35,922	57.1%	13,107	20.8%	5,893	9.4%	4,310	6.9%	2,690	4.3%	988	1.6%	62,910	100.0%
九　州	3,914	59.7%	1,229	18.7%	559	8.5%	449	6.8%	292	4.5%	116	1.8%	6,559	100.0%
福　岡	1,180	50.7%	514	22.1%	242	10.4%	207	8.9%	132	5.7%	52	2.2%	2,327	100.0%
佐　賀	296	61.9%	84	17.6%	43	9.0%	31	6.5%	15	3.1%	9	1.9%	478	100.0%
長　崎	403	67.2%	104	17.3%	44	7.3%	31	5.2%	14	2.3%	4	0.7%	600	100.0%
熊　本	602	64.7%	160	17.2%	62	6.7%	56	6.0%	36	3.9%	14	1.5%	930	100.0%
大　分	340	59.1%	109	19.0%	50	8.7%	37	6.4%	28	4.9%	11	1.9%	575	100.0%
宮　崎	304	59.6%	95	18.6%	40	7.8%	35	6.9%	28	5.5%	8	1.6%	510	100.0%
鹿児島	789	69.3%	163	14.3%	78	6.8%	52	4.6%	39	3.4%	18	1.6%	1139	100.0%

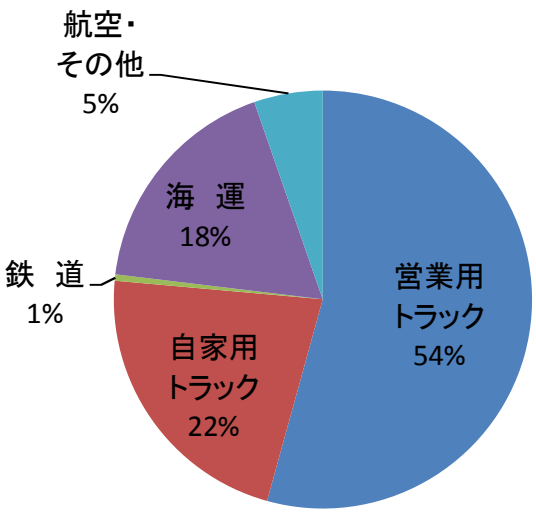
※　全国の数字は、平成25年3月末の現在のものを使用

全国・九州における輸送分担率について
（2010年全国貨物純流動調査（物流センサス））

輸送機関の分担率（全国）



輸送機関の分担率（九州）



上段：年間出荷量　（単位：万トン）
下段：輸送機関別の割合

都道府県	営業用トラック	自家用トラック	鉄　道	海　運	航空・その他	合　計
全　国	150,154	60,134	2,633	33,022	13,069	259,011
	58.0%	23.2%	1.0%	12.7%	5.0%	100%
九　州	14,962	6,085	130	4,892	1,467	27,535
	54.3%	22.1%	0.5%	17.8%	5.3%	100%
福　岡	6,981	2,068	57	1,772	329	11,207
	62.3%	18.5%	0.5%	15.8%	2.9%	100%
佐　賀	962	467	14	37	38	1,519
	63.3%	30.8%	0.9%	2.5%	2.5%	100%
長　崎	695	798	2	121	61	1,677
	41.4%	47.6%	0.1%	7.2%	3.6%	100%
熊　本	1,144	1,183	18	130	241	2,716
	42.1%	43.5%	0.7%	4.8%	8.9%	100%
大　分	1,979	392	15	2,521	612	5,520
	35.9%	7.1%	0.3%	45.7%	11.1%	100%
宮　崎	1,058	540	11	98	34	1,740
	60.8%	31.0%	0.6%	5.6%	2.0%	100%
鹿児島	2,142	637	14	213	151	3,156
	67.9%	20.2%	0.4%	6.8%	4.8%	100%

道路運送業と他産業との給与比較

平成 26 年賃金構造基本統計調査より、道路運送業（バス、タクシー及び営業用トラック）と全産業の推定年収額、平均年齢及び月間労働時間（いずれも男性）を計算すると以下のとおり。

	バス		タクシー		営業用トラック				全産業		参　考		
					大型		普通・小型				建設業	製造業	金融業
	年収（年齢）	月間労働時間	年収（年齢）	月間労働時間	年収（年齢）	月間労働時間	年収（年齢）	月間労働時間	年収（年齢）	月間労働時間	年収	年収	年収
福岡	460.2 万円（48.2 歳）	210	265.0 万円（60.4 歳）	187	384.3 万円（47.8 歳）	231	316.1 万円（43.1）	217	496.1 万円（42.6 歳）	182	486 万	434 万	687 万
佐賀	310.8 万円（53.6 歳）	180	226.4 万円（59.6 歳）	201	384.9 万円（46.7 歳）	226	325.0 万円（46.7 歳）	227	424.2 万円（43.0 歳）	185	367 万	401 万	601 万
長崎	355.4 万円（48.2 歳）	223	227.0 万円（58.5 歳）	214	387.1 万円（47.1 歳）	205	355.3 万円（44.2 歳）	188	429.4 万円（43.5 歳）	182	347 万	403 万	719 万
熊本	316.7 万円（52.5 歳）	188	241.6 万円（59.9 歳）	195	388.8 万円（44.3 歳）	211	307.0 万円（44.1 歳）	219	445.4 万円（42.7 歳）	184	381 万	424 万	764 万
大分	279.6 万円（55.5 歳）	199	222.8 万円（62.1 歳）	214	381.4 万円（48.9 歳）	187	352.1 万円（49.1 歳）	176	453.3 万円（42.8 歳）	180	387 万	410 万	635 万
宮崎	283.7 万円（57.0 歳）	210	213.2 万円（60.9 歳）	185	374.0 万円（47.2 歳）	218	224.6 万円（48.9 歳）	176	423.3 万円（43.5 歳）	180	368 万	370 万	660 万
鹿児島	320.2 万円（55.7 歳）	192	224.6 万円（58.7 歳）	176	344.3 万円（48.0 歳）	208	378.7 万円（44.2 歳）	209	435.8 万円（42.8 歳）	182	384 万	380 万	646 万
全国	457.1 万円（48.5 歳）	208	302.3 万円（58.7 歳）	192	426.3 万円（46.5 歳）	216	380.7 万円（44.8 歳）	215	536.0 万円（42.9 歳）	181	482 万	484 万	745 万

年収：6 月に支払われた「決まって支給する現金給与額」を 12 倍したものに、「年間賞与その他特別給与額」を足したもの。
月間労働時間：6 月の「所定内実労働時間数」に「超過実労働時間数」を足したもの。

トラック産業の健全化・活性化

国土交通省

トラック事業に関する安全対策・適正取引についての推進

これまでトラック事業について、主に以下のような安全対策の強化、適正取引の推進を継続的に実施

■安全対策

○運行管理制度の充実等安全規制の強化
○運輸安全マネジメントの導入
○監査体制の充実
○適正化事業の推進
・貨物自動車運送適正化実施機関の活用
・貨物自動車運送事業安全性評価事業（Ｇマーク制度）の創設
○荷主との関係
・安全運行パートナーシップ・ガイドラインの策定
・荷主勧告制度の創設

■適正取引関係

○燃料サーチャージ制導入促進
・燃料サーチャージ緊急ガイドラインの策定
○下請・荷主適正取引の推進
・トラック運送業における書面化推進ガイドラインの策定
・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策定
○適正取引相談窓口の設置
○軽油価格高騰下における適正取引推進に関する緊急協力要請の実施

トラック産業の健全化・活性化についての検討

トラック事業者の約99%は経営基盤が脆弱な中小・零細事業者であり、厳しい競争環境にあることから、荷主等に対して弱い立場にあり、また、法令遵守や安全運行に対する意識が低い事業者が存在している。

さらに、トラック運送業界は中高年層の男性労働力に依存した状態にあり、将来的に深刻な労働力不足に陥る懸念が存在している。

このため、学識経験者、トラック事業者、労働組合、行政関係者等の関係者による有識者懇談会により、トラック産業の健全化及び活性化について検討。

健全化・活性化のための検討事項

（１）トラック産業の健全化に向けて
①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について
②適正取引の推進について
③新規参入時における事前チェックの強化について

（２）トラック産業の活性化に向けて
①トラックドライバーの労働環境の改善について
②トラックドライバーの確保・育成について

トラック産業の健全化に向けて

【現状】　トラック事業者の約99%は経営基盤の脆弱な中小・零細事業者であり、かつ厳しい競争環境にあることから、荷主等に対して弱い立場にあり、また、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

【課題】

・不適正事業者を市場から退出させるための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

⇒

◆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

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必要
・手待ち時間の強要等の商慣行を改善する必要

⇒

◆適正取引の推進

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

・不適正事業者の市場への参入を未然に防止する必要

⇒

◆新規参入時の事前チェックの強化

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

トラック産業の活性化に向けて

【現状】　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

【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

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

◆キャリアッププランの提示

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

・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

⇒

◆若年層へのアピールの強化

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

・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

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】
平成32年までに
女性トラックドライバー数を倍増（対24年比）

取引内容の書面化の推進について

トラック運送取引において、長時間にわたる手待ち時間発生、契約に基づかない附帯作業の要求、契約書面の不交付、一方的な運賃減額、協賛金の要請等の課題があったことから、平成26年1月に「トラック運送事業における書面化推進ガイドライン」を策定。

ガイドラインにおいて、①書面化の趣旨、②書面歩書面の交付、記載要領、実務対応、③書面化の例を明示。

取引内容の書面化にあたっての必要記載事項

①運送委託者/受託者名、連絡先等
②委託日、受託日
③運送日時（積込み開始日時・場所、取卸し終了日時・場所）
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、支払期日

＜書面化の例＞

荷主等（元請事業者）より、以下の委託書を交付

○運送委託者／受託者名、連絡先
　□□（株）／ △△（株）、011（ 111 ）1111
○委託日
　平成24年8月6日
○積込日時・場所、連絡先
　平成24年8月8日△時
　茨城県△△市△△、△△（株）、022（ 222）2222
○荷下日時、場所、連絡先
　平成24年8月9日8時
　新潟県△△市△△、□□（株）、033（ 333 ）3333
○運賃
　△△△△円
○高速料金その他
　△△△△円
○品名、個数、重量、その他
　フレコン（粉粒体）、30個、8トン、空袋あり
○貸切、積合等の区分
　貸切
○使用車両
　10トン車
○支払期日、方法
　基本契約のとおり

A事業者が上記を応諾し以下を記載の上、送付

●車両番号、運転者名、連絡先
　△△100あ△△△△ 、△△一郎、090（ △△ △）△ △△
●下請がいる場合は事業者名
　△△運送（株）

トラック事業における

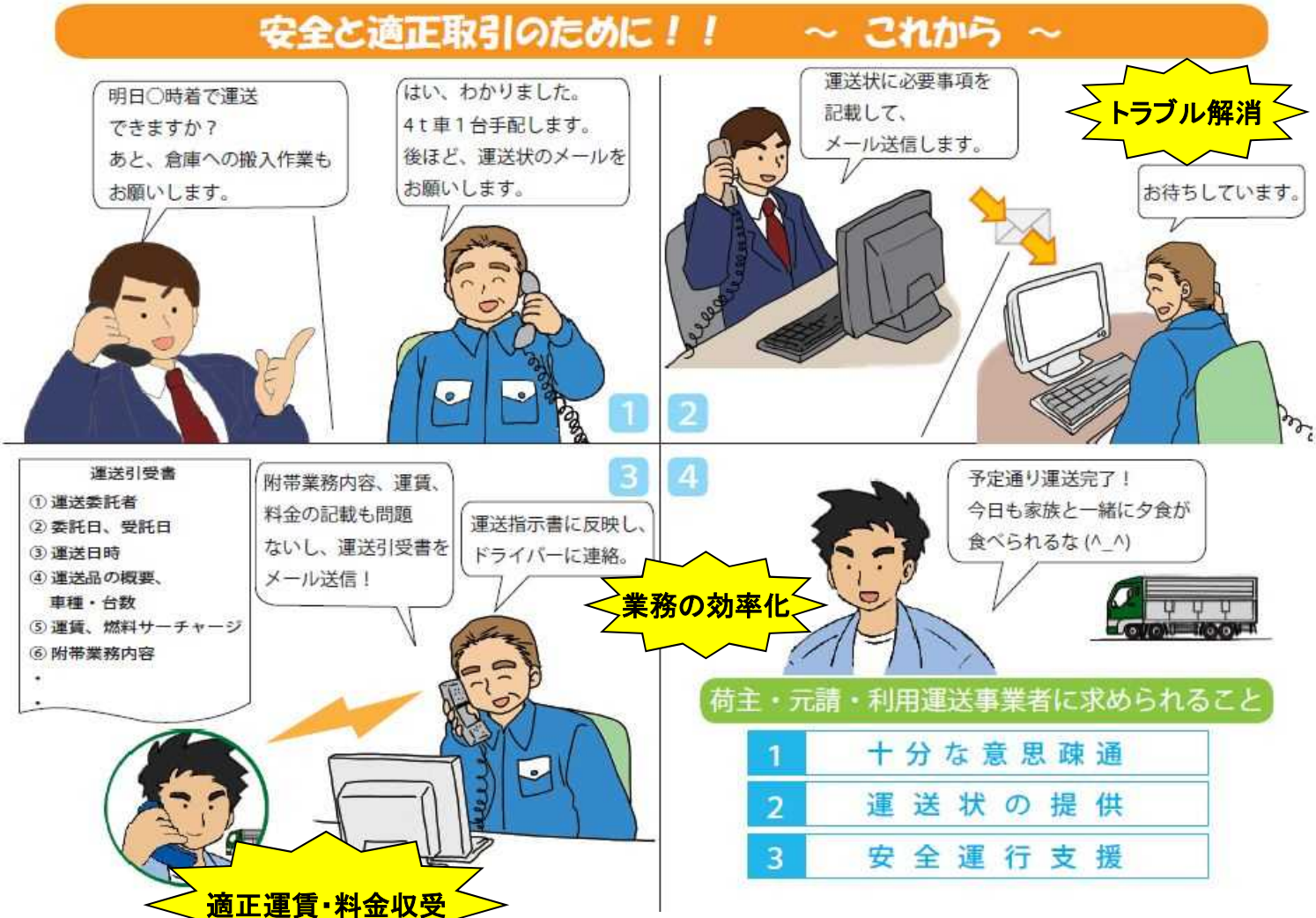
書面化の推進について

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。

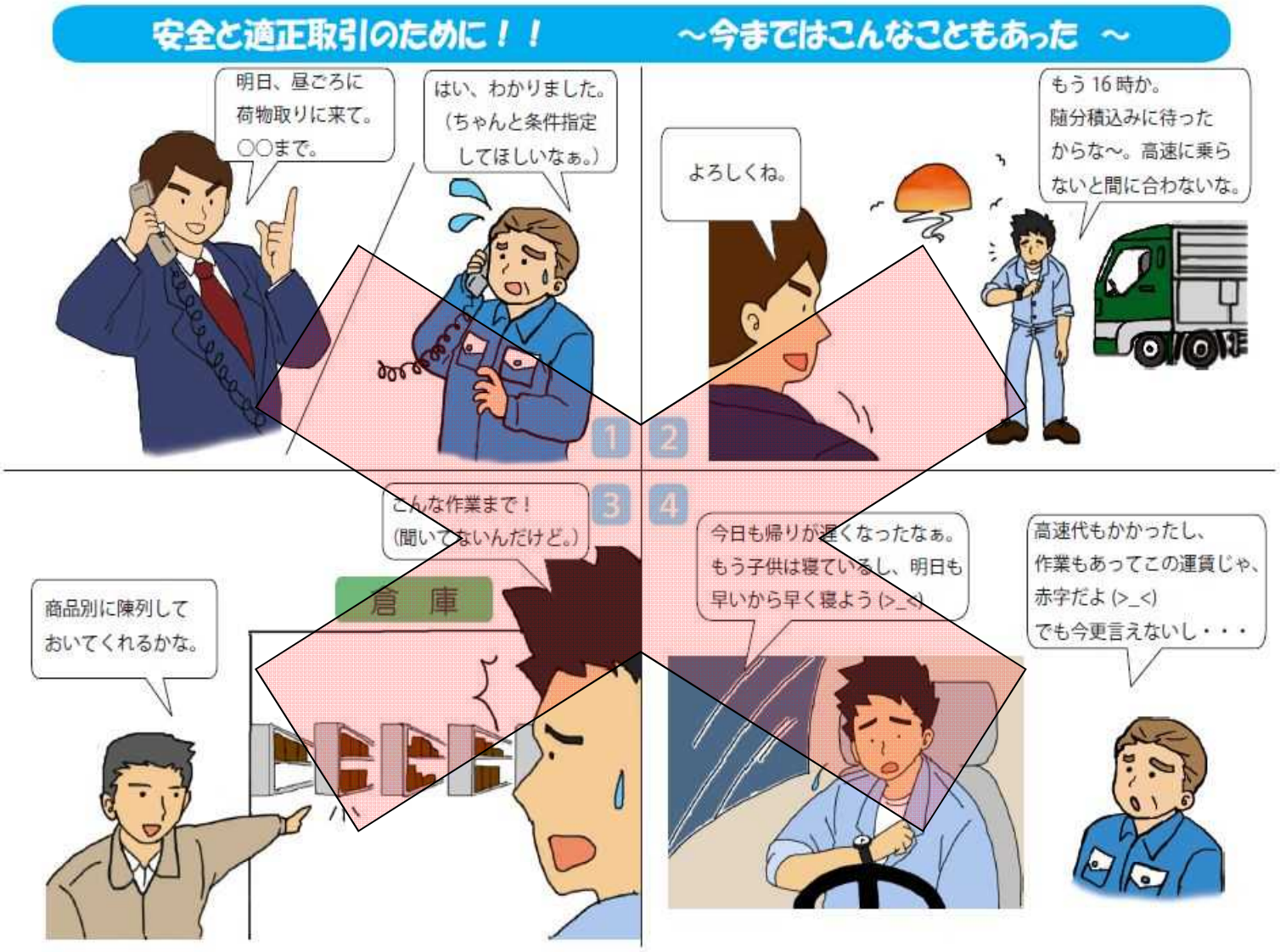
これからのトラック事業者のルール

・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、運送申込者にメールやFAXで送付してください。

・運送申込者に交付した書面は1年間保存してください。



国土交通省



本件に関する相談窓口

- ●国土交通省自動車局貨物課
- ●所管運輸局自動車交通部貨物課
- ●所管運輸支局
- ●（公社）全日本トラック協会
- ●都道府県トラック協会

※今年の夏には関係のセミナーやモデル事業などが予定されています。
※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。

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

国土交通省

荷主、元請事業者、下請事業者において適正取引が行われるように、ガイドラインを策定（平成20年3月。改訂：平成27年2月）

ガイドラインにおいて、(1) 取引上の問題となる具体的な行為類型、(2) 関連法規における留意点、(3) 求められる取引慣行、(4) 望ましい取引の実例を具体的に記述。

平成20年策定ガイドラインの記載項目

① 独占禁止法及び下請法が対象とする取引
② 運賃の設定
③ 運賃（代金）の減額
④ 運送内容の変更
⑤ 運賃の支払遅延
⑥ 運送に係る付帯作業の提供
⑦ 購入･利用強制の禁止
⑧ 長期手形の交付
⑨ 報復措置の禁止
⑩ 書面の交付、作成、保存

＋

平成27年改訂における追加項目

✓以下の項目を追加

⑪ 手待ち時間の改善

✓各項目において、

・問題となる具体的な行為類型、
・求められる取引慣行、
・望ましい取引の実例、

についてアップデート。

「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」改正概要

国土交通省

「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が 24．5%

○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が 7．4%

○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%

配送センターでの1時間以上の手待ち時間があるが 45．2%

荷主庭先実態調査報告（日本路線トラック連盟）より

反映

○手待ち時間の改善等について

・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、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、望ましい取引慣行について

・エネルギーコストの上昇分を価格に転嫁する等の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追記

○書面化推進ガイドライン等を踏まえた適正な取引の確保等について

・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について

・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

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

トラガール促進プロジェクト

国土交通省

女性トラックドライバー数の倍増(H24：約2万人→H32：約4万人)を目標に、女性の活躍促進に向けた取組を具体化

トラガールサイトの開設（平成26年9月）（自動車局HP）

※トラガール･･･
女性トラックドライバーを
示す呼称

【トラガールサイトのねらい】

◆　全国各地で活躍する女性ドライバーを社会に広く発信することで、現役トラガールの励みになるとともに、トラガールを目指す女性に役立つ情報を提供する。

◆　女性ドライバーの活用について、経営者や荷主が積極的に考えるきっかけになるとともに、業界のイメージ改革を図る。

【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
- ➢　リクルート情報等･･･企業説明会やインターン情報等の案内

【トラガールサイト（トップ）】

経営者向けの啓発強化

◆　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8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。※コストをかけずに実施可能な取組例を含む

【パンフレット（表紙）】

九州のトラガールを紹介 （トラガールサイトより）

Aドライバー　　株式会社長野トランスポート（福岡県朝倉市）
趣味はサッカーで、なでしこJAPANのメンバーとチームメートだったことも。
小さい頃からトラックドライバーに憧れを持っていました。
トラックを見て「やっぱりカッコイイ！」という思いが強くなり、ドライバーに転身。
外装が格好良かったので、同社の門を叩いて入社しました。
現在はトレーラーのドライバーとして仕事をしています。

Kドライバー ・ Sドライバー　　株式会社永井運送（熊本県宇城市）
自分で自立して生活ができ、達成感のある仕事をしたいと思っていました。
以前、4tトラックに乗っていた頃から憧れていた大型車に乗ってみたくて免許を取得しました！（Kさん）
小さい頃から大きなトラックに強い憧れをもっていました。大型免許を取得。
夢を持って活き活きする姿に、家族も応援。念願のトラガールに！（Sさん）

Fドライバー　　有田陸運株式会社鳥栖営業所（佐賀県鳥栖市）
運転することが好きで、先輩に女性ドライバーの人がいて、あこがれて、大型車に乗ってみたくて免許を取得しました。
「今日もきちんと仕事できた！」と大きな達成感！
今、乗務している4トン車以外のどんな大きなトラックも運転できるようになりたいです。