

第10回「トラック輸送における取引環境 ・労働時間改善長崎県地方協議会」

トラック運送業界をとりまく最近の状勢

平成31年3月5日(火)

九州運輸局自動車交通部
貨物課



目 次

1. トラック産業の現状 1
2. 自動車運送事業の働き方改革 7
3. 取引環境・労働環境改善のための取り組み 13

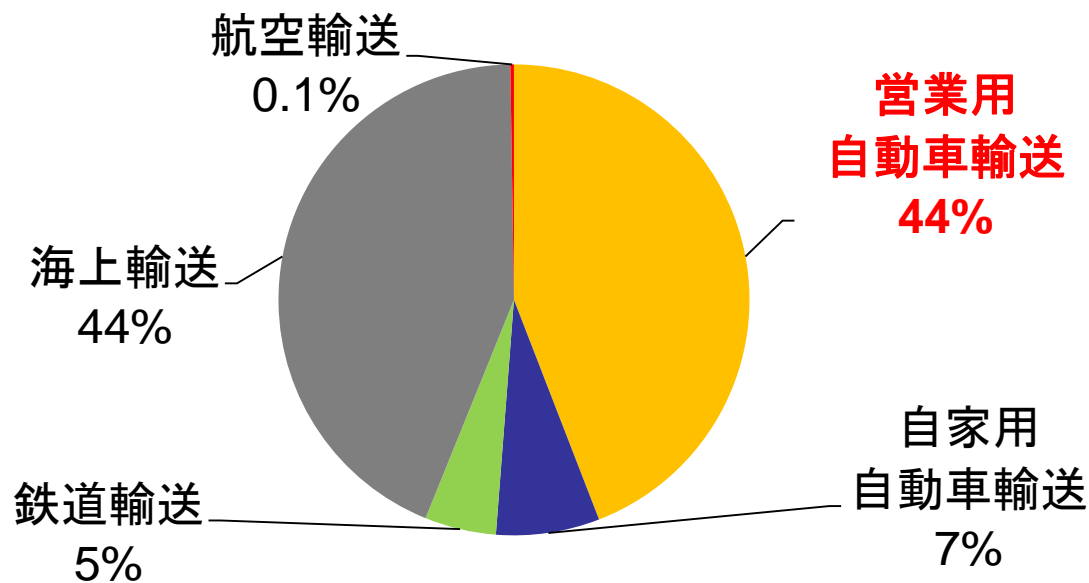
1. トラック産業の現状

国民生活と日本経済を支えるトラック産業

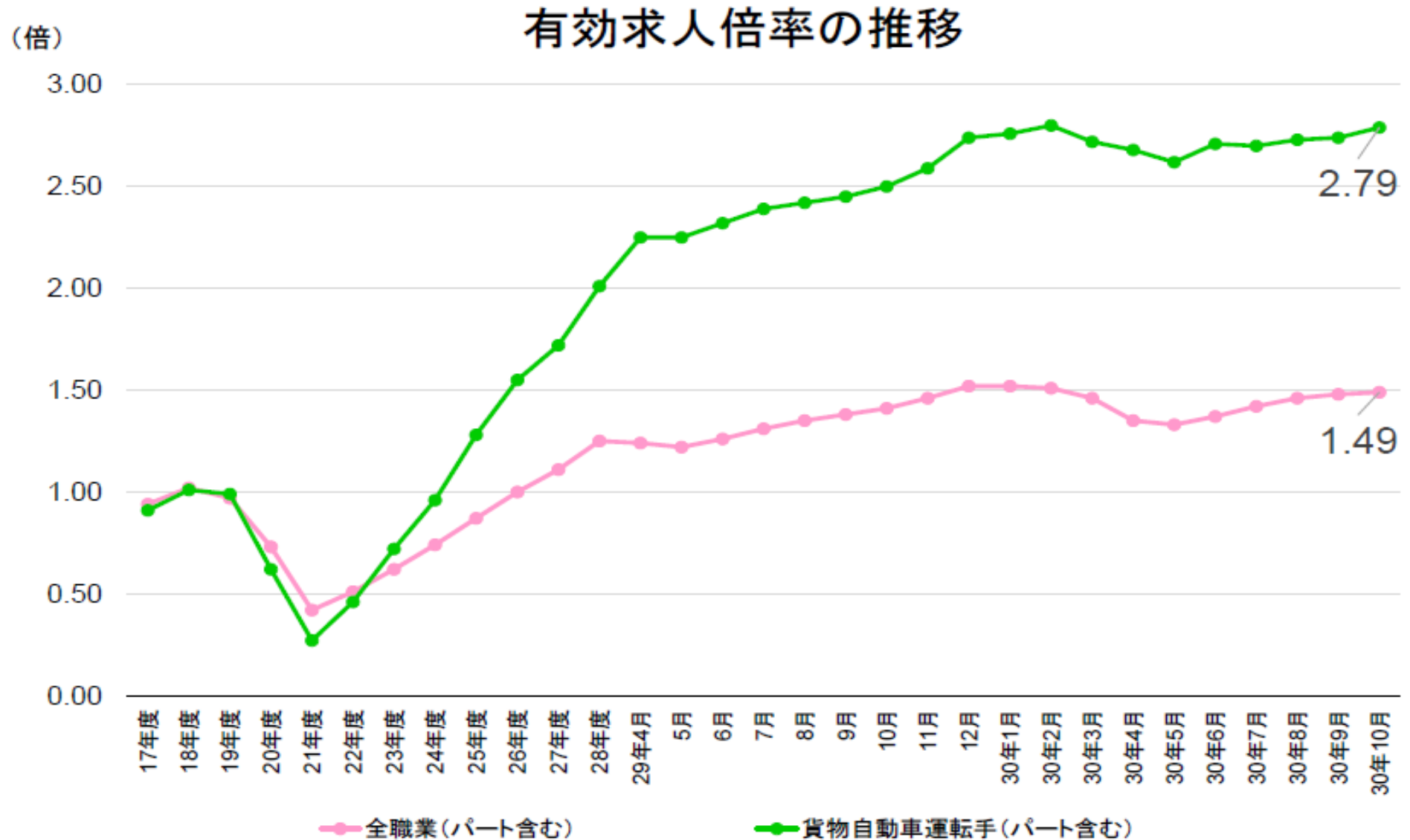
- トラック産業は、国内貨物輸送の4割強を担う。
- 平時・緊急時ともに、国民生活及び経済活動を支える重要な産業。
- 約6万2千者の事業者、約191万人の従業員が活躍。

■ 貨物輸送量の比較(トンキロベース)

トンベースでは9割



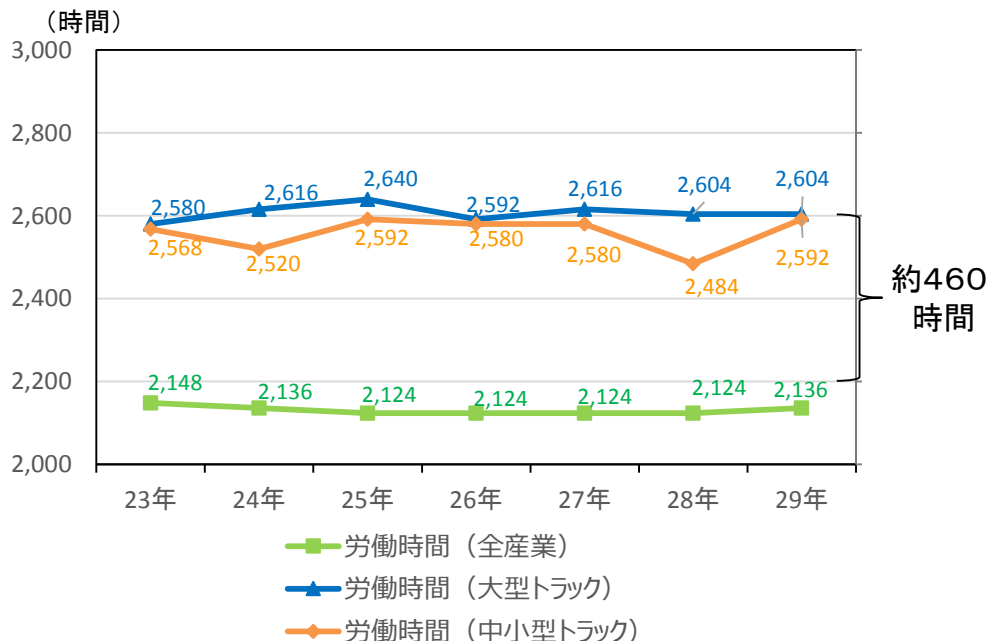
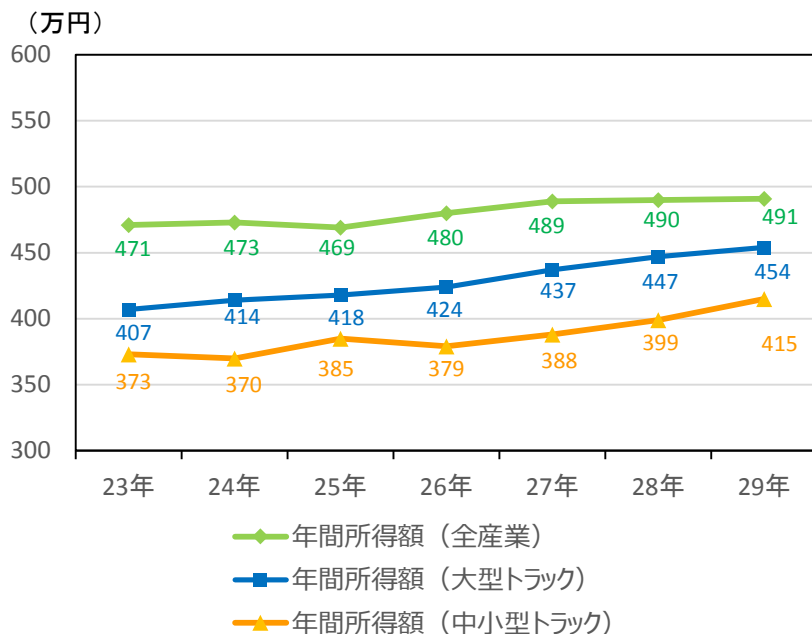
トンキロ=トン数に輸送距離を乗じた仕事量単位
1トンのものを10キロメートル輸送したときは10トンキロ



➤トラックドライバーは、全産業と比較して低賃金・長時間労働
 →人手不足の解消に向けては、**労働条件の改善が不可欠**。

【年間所得額の推移】（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」）

【年間労働時間の推移】（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」）



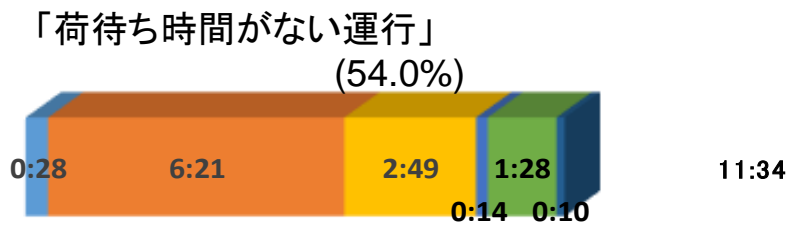
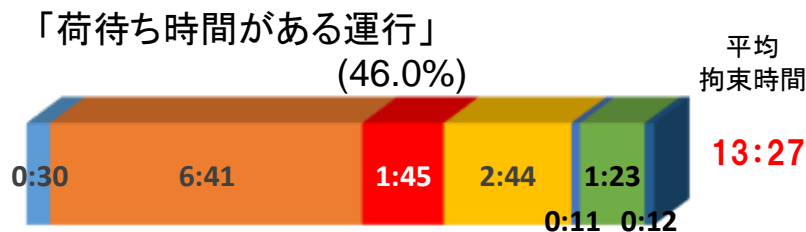
トラックドライバーの年間所得額は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約1割低く、中小型トラック運転者で約2割低い。

トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約1.22倍、中小型トラック運転者で約1.21倍。

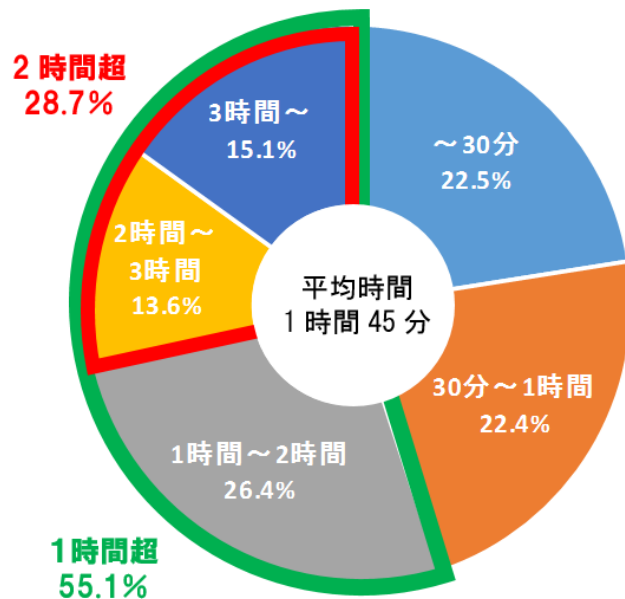
- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、荷主庭先での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- **荷主企業と運送事業者が一体となって、荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等長時間労働の改善に取り組むことが重要**

1運行の平均拘束時間とその内訳
(荷待ち時間の有無別)

1運行あたりの荷待ち時間の分布



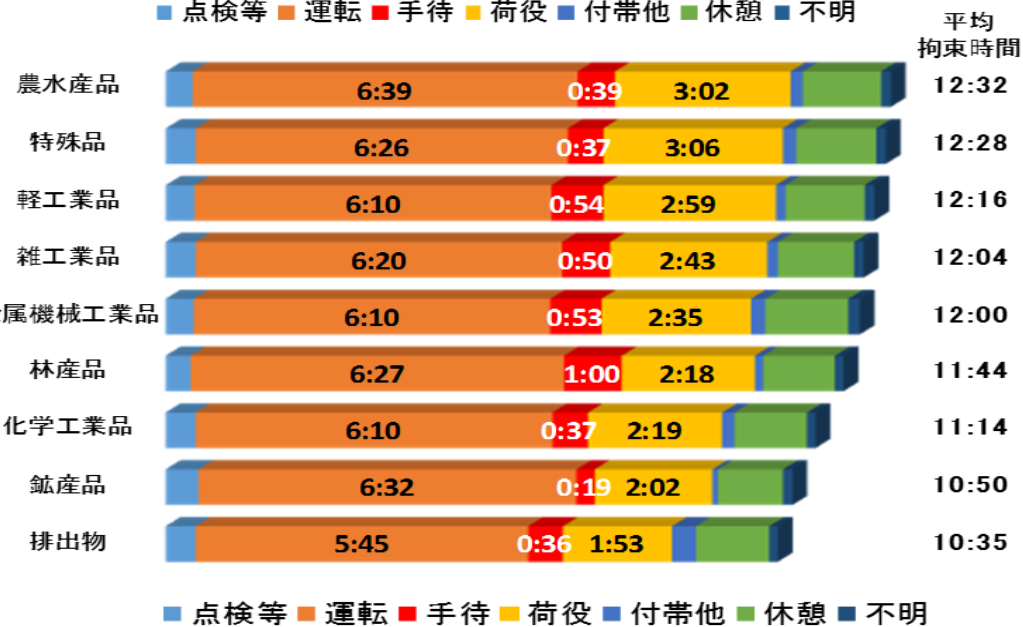
点検等	運転	荷待	荷役
付帯他	休憩	不明	



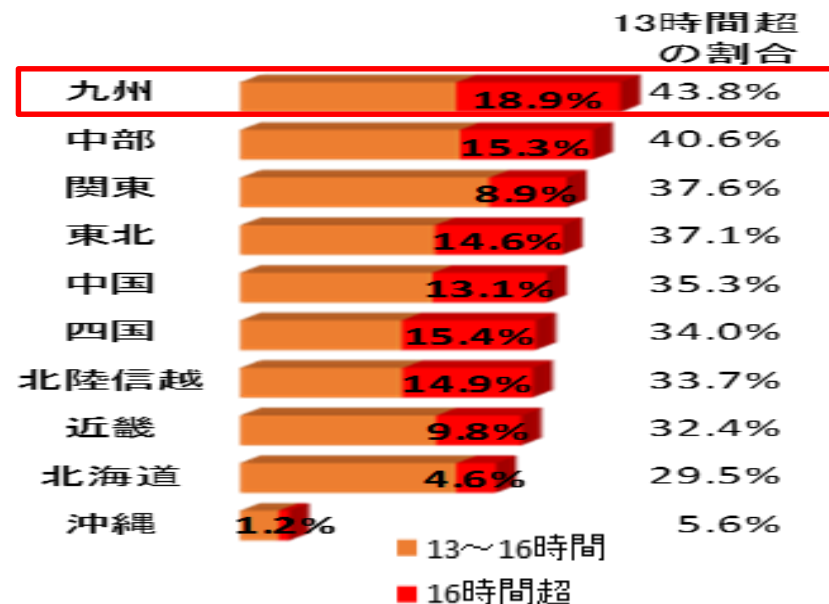
出典:トラック輸送状況の実態調査 (H27)

トラックドライバーの労働条件③

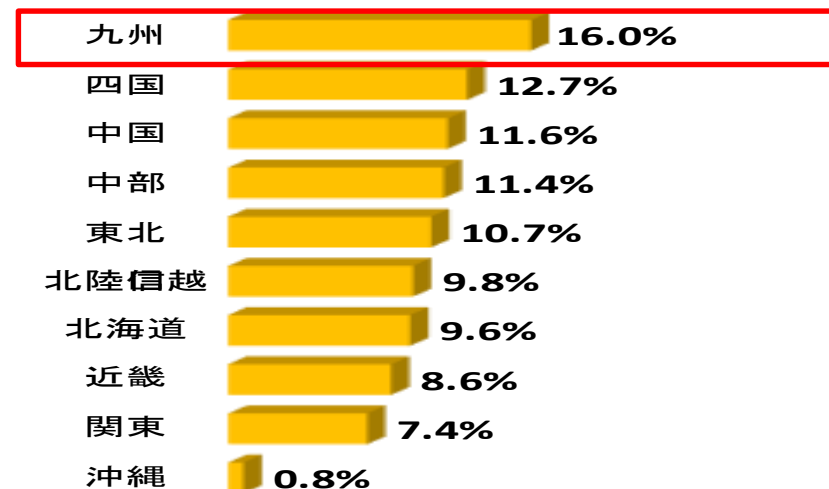
ドライバーの拘束時間の概要



拘束時間13時間超、16時間超の割合



連続運転時間4時間超の運行の割合



2. 自動車運送事業の働き方改革

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 等

自動車運送事業の働き方改革について

平成28年9月27日 **第1回働き方改革実現会議**が開催

安倍総理、関係大臣に加えて、労使双方の代表等の有識者議員による議論を実施

平成29年3月28日 **働き方改革実現会議**において「**働き方改革実行計画**」が取りまとめ

自動車の運転業務について、労働基準法の改正法施行の5年後(平成36年度)に、年960時間(=月平均80時間)以内の罰則付きの時間外労働の上限規制を適用することとされた

平成29年6月29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**」が設置

議長:野上内閣官房副長官

平成30年5月30日 関係省庁連絡会議において「**政府行動計画**」が策定・公表

時間外労働の上限規制の適用開始(平成36年4月1日予定)までの期間を対象

平成30年6月29日 **時間外労働の上限規制**を内容とする**働き方改革関連法案**が可決・成立

(衆・附帯決議)

「自動車運転業務については、長時間労働の実態があることに留意し、改正法施行後五年後の特例適用までの間、過労死の発生を防止する観点から改善基準告示の見直しを行うなど必要な施策の検討を進めること。」

(参・附帯決議)

「荷主の理解と協力を確保するための施策を強力に講ずるなど、取引環境の適正化や労働生産性の向上等の長時間労働是正に向けた環境整備に資する実効性ある具体的取組を速やかに推進すること。」

「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」の一例

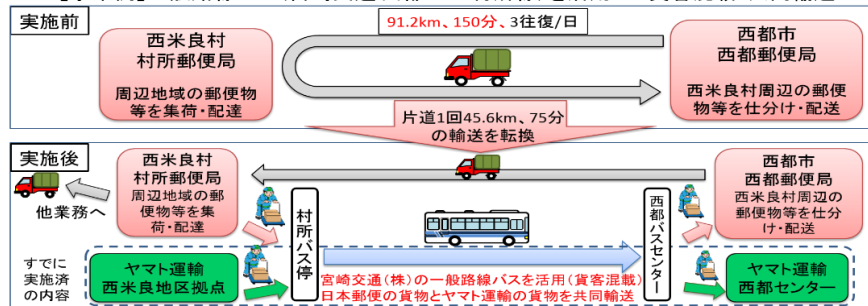
1. 労働生産性の向上

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

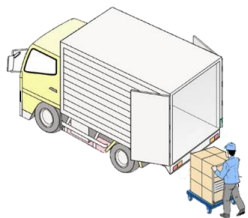
6 トラック運送業の働き方改革推進事業

H30補正 100百万円

- 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

H30補正 10,856百万円

- 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32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%

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)

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。



出典: 日本梱包運搬産業(株)業務記録表(H29.1月～6月データ)
〈中継輸送による自宅休息時間の増加〉

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箇所平成29年度中に実施



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、長距離運減※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

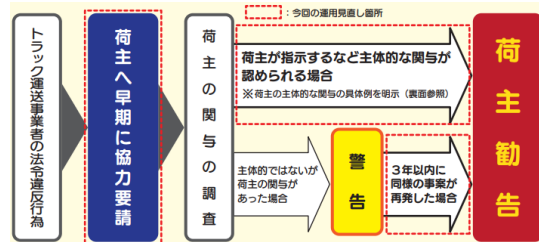
〈一時退出のイメージ〉

「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」の一例

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。



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

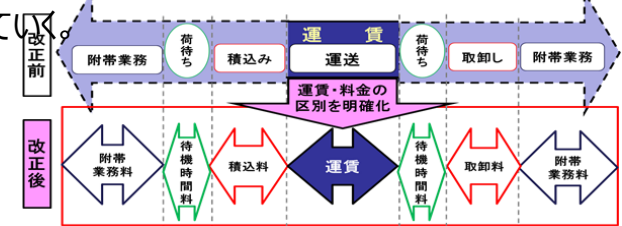
○長時間労働是正に向けて業界における自主的な取組を促すため、平成29年9月20日に石井国土交通大臣よりトラック・バス・タクシーの各事業者団体の会長等に策定を要請。平成30年3月中の策定に向け、各団体において検討中。



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

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。



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。



3. 取引環境・労働環境改善のための取り組み

H15(2003).4
貨物自動車運送事業法改正

営業区域規制の廃止、運賃料金の事後届出、監査項目等の重点化

H18(2006).10
貨物自動車運送事業法等改正

H18(2006).10 運輸安全マネジメントの導入

H20(2008).7 社会保険等未加入事業者への行政処分導入及び新規事業者等への法令試験導入

H21(2009).3
事業用自動車総合安全プラン2009

H21(2009).10 監査及び行政処分基準の強化（飲酒運転、社会保険未加入、指導監督等）

H23(2011).4 監査及び行政処分基準の改正（文書警告の公表、停止対象車両の基準の明確化など）
Gマーク事業所に対するインセンティブの拡大（IT点呼時間を16時間に拡大など）

H23(2011).5 安全規則の改正（酒気帯びの確認に目視等の他にアルコール検知器の使用を義務付け）

H25(2013).5 安全規則の改正（5両未満事業所への運行管理者選任の義務付け）（施行：H25.5.1～、経過措置：～H26.4.30）

H25(2013).10 監査及び行政処分基準の改正（悪質・重大な法令違反への処分の厳格化等）、速報制度等の導入

H25(2013).11 受委託点呼（共同点呼）の導入

H26(2014).4 **荷主勧告運用通達の改正、Gマーク事業所表彰制度の創設**

H26(2014).11 大型トラックへの衝突被害軽減ブレーキの装着義務付け（新型生産車）

H26(2014).11
安全プラン2009の中間見直し

H27(2015).4 運行記録計の装着義務付け拡大（車両総重量7トン以上又は最大積載量4トン以上）
（新規登録車はH27.4.1～、使用過程車H29.4.1～）

H27(2015).6 新規参入時におけるチェック体制の強化

H27(2015).9 乗務時間等告示違反トラック事業者に対する指導方針

H27(2015).9 トラックのフェリー特例（改善基準告示の通達）見直しについて

H28(2016).4 貨物自動車運送事業者が運転者に対して行う指導及び監督の指針の改正（施行：H29.3.12～）

H29(2017).5 安全規則の改正（荷待ち時間の記録義務付け）（施行：H29.7.1～）

H29(2017).6
事業用自動車安全プラン2020

H29(2017).7 **荷主勧告制度の運用強化（施行：H29.7.1～）**

H29(2017).12 運輸安全マネジメント義務付け適用範囲を拡大（施行：H30.4.1～）

H30(2018).3 過労防止関連違反に係る行政処分の処分量定の引き上げ（施行：H30.7.1～）

- 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30年12月現在、全国で25,343事業者が認定（**全事業所の29.6%**に相当）。車両数ベースでは、平成29年の認定事業所の車両台数は656,525台となっており、**全車両数に対して4割以上**のトラックがGマークを表示して運行中。
- 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様々な取り組みを実施中。

Gマーク制度

申請事業者（事業所単位）

申請資格要件 事業開始後（運輸開始後）3年を経過していること、
配置する事業用自動車数が5両以上であること等

安全性評価委員会

評価項目

次の3項目を点数化し評価

- ① 安全性に対する法令の遵守状況 (配点40点) (基準点数32点) ・地方実施機関の巡回指導結果
・運輸安全マネジメント取組状況
- ② 事故や違反の状況 (配点40点) (基準点数21点) ・重大事故・行政処分状況
- ③ 安全性に対する取組の積極性 (配点20点) (基準点数12点) ・安全対策会議の実施、運転者の教育などの取組の自己申告事項

認定要件

- 1) 上記①～③の評価点数の合計点が80点以上
- 2) 上記①～③の各評価項目において上記の基準点数以上
- 3) 法に基づく認可申請、届出、報告事項が適正になされていること
- 4) 社会保険等の加入が適正になされていること

安全性優良事業所

荷主企業が、より安全性の高いトラック運送事業者を選びやすくするために、安全性評価委員会の評価を経て、全日本トラック協会（全国貨物自動車運送適正化事業実施機関）が認定した事業所で

国土交通省表彰制度の導入

運輸支局長表彰
Gマークを連続して10年以上取得していること
表彰日前まで重大事故を惹起せず、かつ、行政処分を受けていないこと
運転者教育が定期的に実施されていること
デジタコと又はドラレコが装着されていること（配置車両の90%以上）
荷主からの評価、安定的な経営の確保、又は、運転記録証明書による運転者への指導が行われていること

◆支局長表彰実績 平成27年度 42事業所
(九州管内) 平成28年度 24事業所
平成29年度 58事業所



【運輸支局長表彰ステッカー】

地方運輸局長表彰
Gマークを連続して10年以上取得していること
表彰日前まで重大事故を惹起せず、かつ、行政処分を受けていないこと
運転者教育が2か月に1回程度実施され、ISO基準などの国の基準を超える教育が実施されていること
デジタコと又はドラレコが装着されていること（配置車両の100%）
荷主からの表彰、安定的な財務基盤の確保、又は、輸送の安全に係る表彰を受けていること

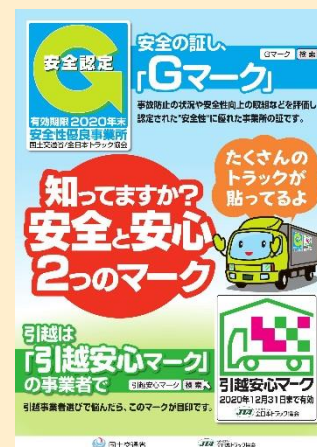
◆局長表彰実績 平成27年度 5事業所
(九州管内) 平成28年度 11事業所
平成29年度 18事業所



【地方運輸局長表彰ステッカー】

普及促進に向けた取り組み

更なるGマークの普及促進のため、地方運輸局及び運輸支局において、地元マスコミやSA・PA・道の駅等に、Gマークポスターの掲示を依頼するなど、PR活動を実施。



【PRポスター】



【PRリーフレット】

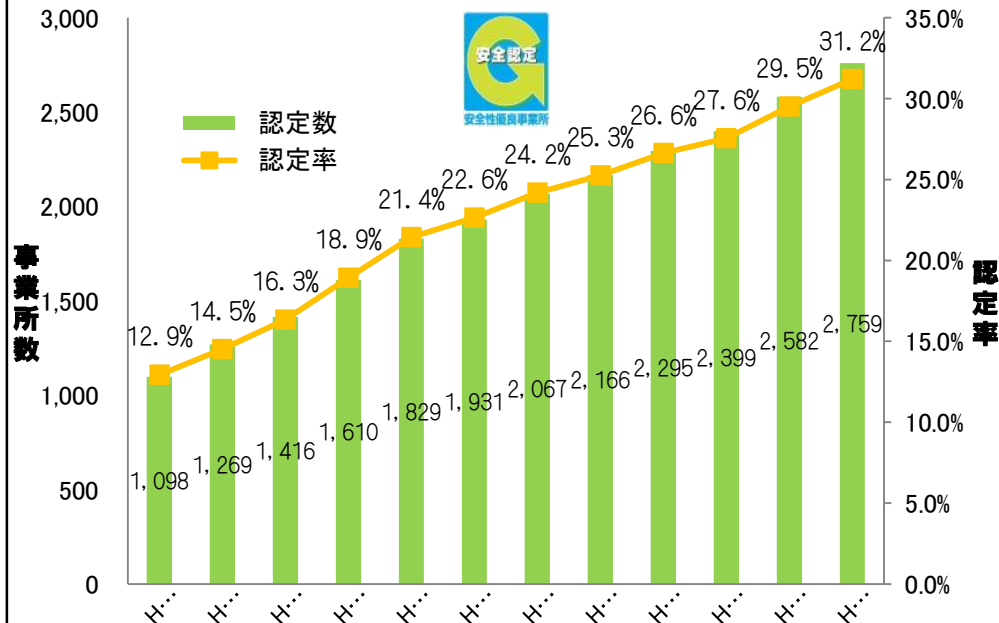
九州各県の平成30年度認定数及びGマーク事業所数 平成30年12月13日現在

	福岡	佐賀	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島	九州計	全国
Gマーク事業所数 (平成30年度認定数)	1,117 (309)	254 (85)	175 (62)	339 (96)	234 (66)	287 (93)	353 (112)	2,759 (823)	25,343 (7,335)
事業所数	3,342	681	761	1,134	750	740	1,432	8,840	85,570
認定率	33.4%	37.3%	23.0%	29.9%	31.2%	38.8%	24.7%	31.2%	29.6%

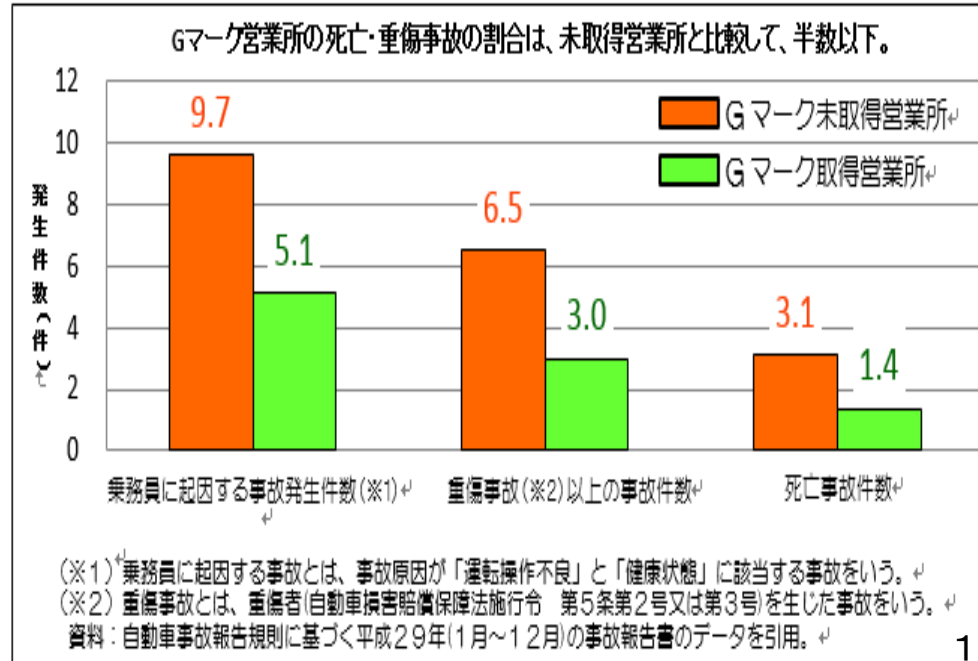
Gマークラッピングトラックも、全国各地を走行しています。



九州の認定事業所数の推移



平成29年(1~12月)中における車両1万台あたりの事故発生件数(全国)



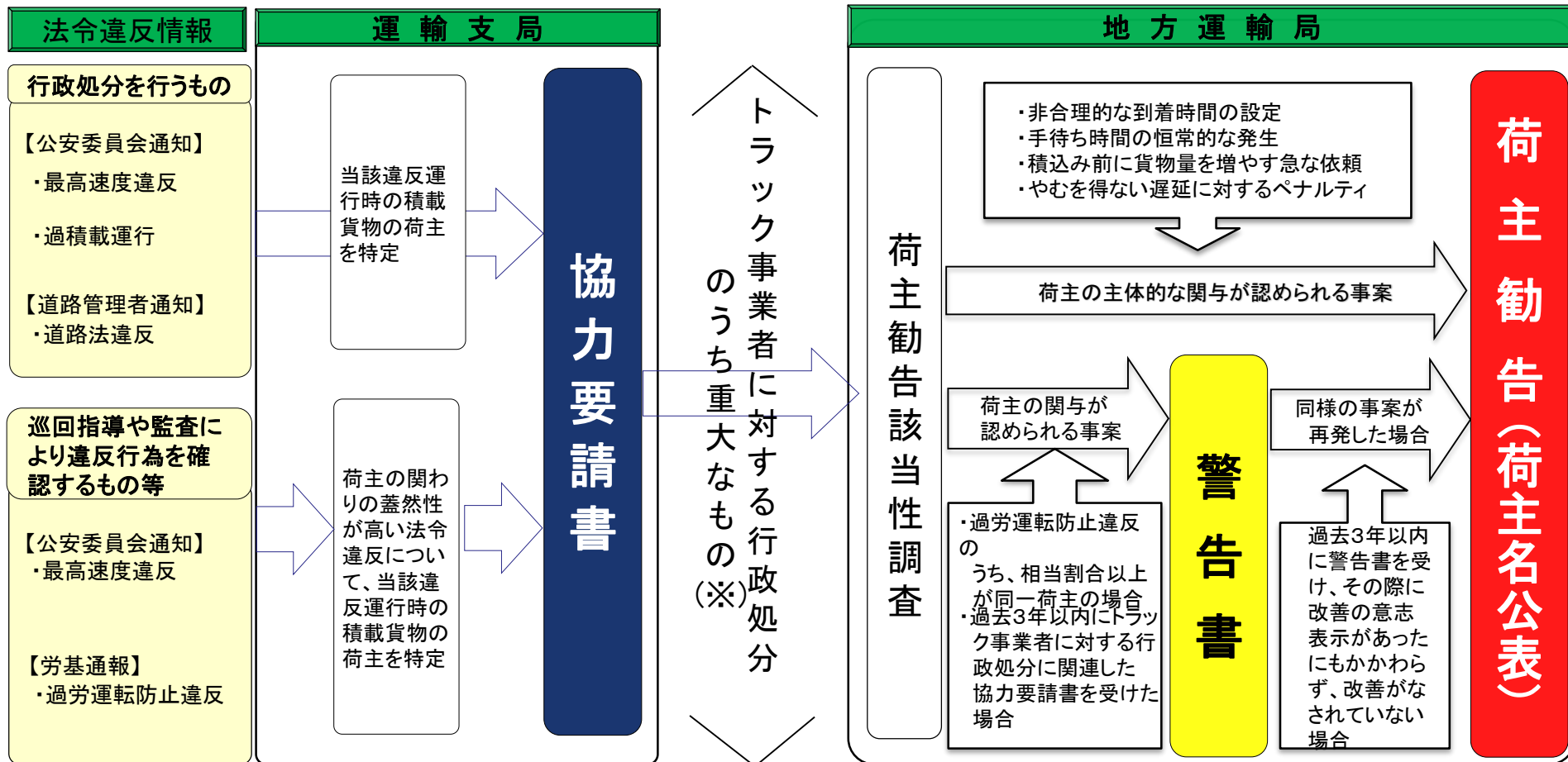
荷主勧告制度の運用の改善

〈現行の問題点〉

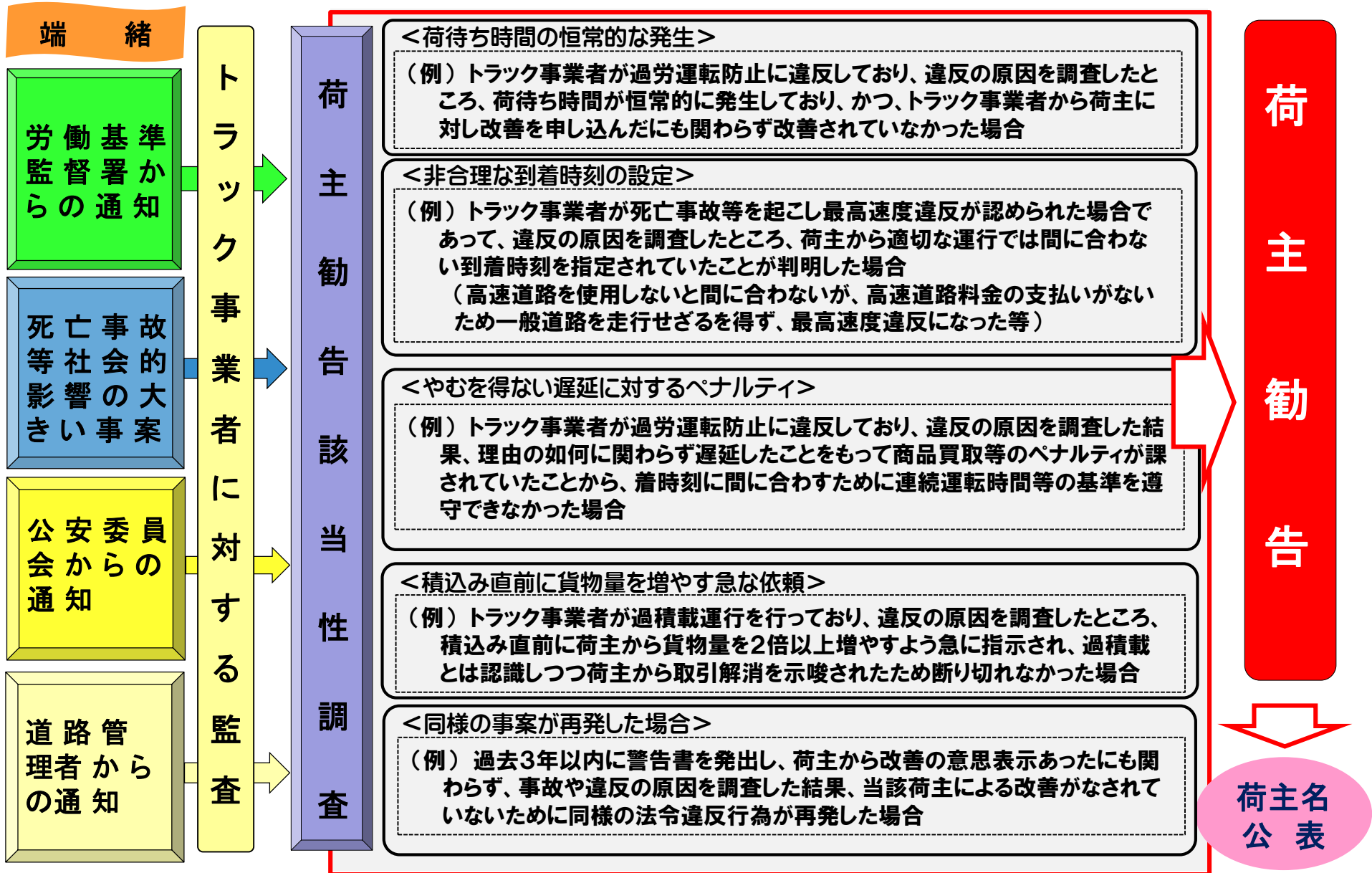
- 荷主勧告や警告の判断基準が不明確であり、荷主の関与の有無についての判断が困難。(荷主勧告は、これまで発動実績がない。)
- 行政処分が前提となっており時間を要していたため、荷主へ早期に働きかけることができない。

〈新たな措置: 通達を改正〉

- 荷主勧告の発動基準及び荷主関与の判断基準をより明確化。
- 荷主関与の蓋然性が高い法令違反情報に対して、迅速に荷主を特定し改善の協力を要請する仕組みを創設。



(※) 行政処分のうち重大なものとは、事業停止処分事案、過労運転防止違反の件数が多い事案、死亡事故等の社会的影響が大きい事案とする。

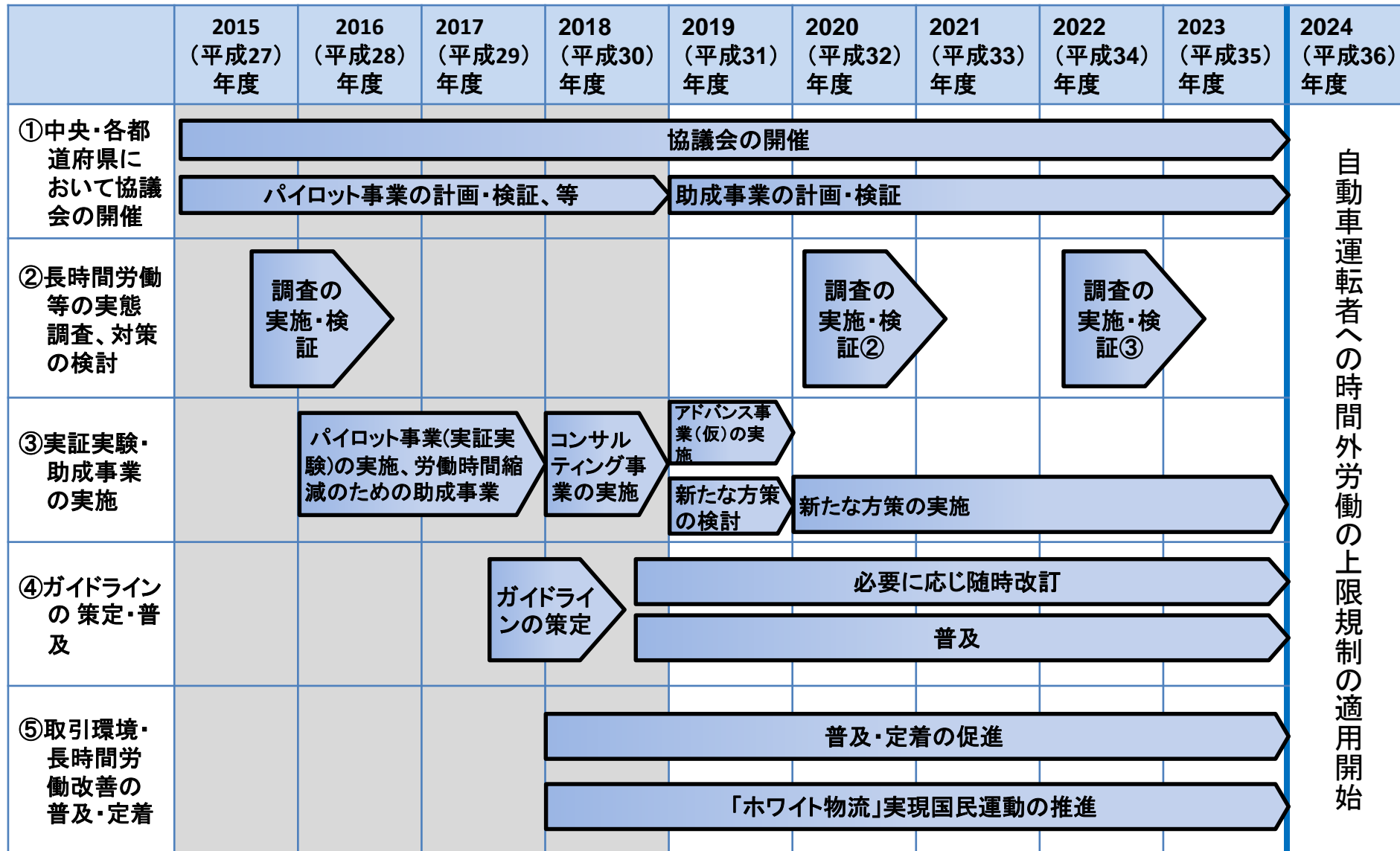


貨物自動車運送事業法

(荷主への勧告)

第六十四条 国土交通大臣は、一般貨物自動車運送事業者若しくは特定貨物自動車運送事業者(以下「一般貨物自動車運送事業者等」という。)が第十七条第一項から第三項まで(第三十五条第六項において準用する場合を含む。)の規定に違反したことにより第二十三条(第三十五条第六項において準用する場合を含む。)の規定による命令をする場合又は一般貨物自動車運送事業者等が第三十三条第一号(第三十五条第六項において準用する場合を含む。)に該当したことにより第三十三条(第三十五条第六項において準用する場合を含む。)の規定による処分をする場合において、当該命令又は処分に係る違反行為が荷主の指示に基づき行われたことが明らかであるときその他当該違反行為が主として荷主の行為に起因するものであると認められ、かつ、当該一般貨物自動車運送事業者等に対する命令又は処分のみによっては当該違反行為の再発を防止することが困難であると認められるときは、当該荷主に対しても、当該違反行為の再発の防止を図るため適当な措置を執るべきことを勧告することができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定による勧告をするときは、あらかじめ、当該勧告の対象となる荷主が行う事業を所管する大臣の意見を聴かなければならない。



※2023(平成35年)4月には、中小企業における月60時間超の時間外労働の割増賃金率引き上げ

輸送品目別の取組の強化

- パイロット事業では様々な輸送品目について取組みを行ってきたが、個々の輸送品目ごとに抱える課題等に違いがあることから、輸送品目ごとの課題や実態を把握し、改善方策を検証する。
- 地方によって輸送品目ごとに課題が異なる面もあることから、中央・地方の両方において関係者と取組みを進める。

具体的取り組み(案)

- 荷待ち件数が特に多い分野で平成30年度に設置した輸送品目別懇談会(加工食品、建設資材、紙・パルプ)について、引き続き輸送品目別懇談会を開催し議論を行い、輸送品目に応じた課題の抽出及び改善策の検討・検証を実施
- 懇談会で得られた改善策について展開・浸透を図るべく、各運輸局単位で地方懇談会(既存の地方協議会を活用することも想定)を設置し、輸送品目別懇談会から地方懇談会への縦展開を図るとともに、地方懇談会から管内の各地方協議会に対して横展開を実施
- アドバンス事業として、地方懇談会ごとに輸送品目に係る実証実験を実施し、改善策に係る効果を検証
- 検証で得られた有用な効果について、適宜ガイドラインや事例集へ反映

事務連絡概要

- （1）平成30年11月12日時点の未手続き事業者へ通知
違反の適用日が平成31年1月からとなるので、12月末までには未手続き事業者への通知を実施
（2）適正化実施機関への周知協力依頼
2. 監査実施時に確認する事項
3. 旧約款を使用する事業者に対する指導について

標準貨物自動車運送約款等の改正に伴う諸手続きを行っていない事業者 各位

国土交通省九州運輸局●●運輸支局

標準貨物自動車運送約款等の改正に伴う諸手続きを行っていない場合に関する重要な通知運賃と料金の範囲の明確化等を内容とする標準貨物自動車運送約款等の改正を行ったところですが、原則として、標準貨物自動車運送約款等の改正の趣旨を踏まえ、運送の対価としての「運賃」と運送以外の役務等の対価としての「料金」を別建てで收受する旨の内容を含む約款を使用して頂くとともに、運賃と料金を区分して設定し、運賃及び料金の変更届出を行っていただく必要があります。

改正後の標準貨物自動車運送約款等施行後、1年以上が経過しますが、未だ貴社（貴殿）においては約款改正に伴う諸手続き（別添参照）が確認できていません。つきましては、速やかに手続きを行っていただきますようお願いいたします。手続きについてご不明な点があれば下記お問い合わせ先までご連絡ください。

なお、今後、監査時においても約款改正に伴う諸手続きが確認できない場合には行政処分の対象となり得ます（別添参照）。

本通知は標準貨物自動車運送約款等の改正に伴う諸手続きを行っていない事業者様に対して発出されています。本通知と行き違い等で手続きを完了されている場合にはご容赦願います。

お問い合わせ先	
国土交通省自動車局貨物課	03-5253-8111
九州運輸局自動車交通部貨物課	092-472-2528
九州運輸局●●運輸支局輸送部門	××-××××-××××

運送約款改正ご案内ホームページ
http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr4_000020.html
 ※上記URLより改正概要・申請書様式・Q&A等をご覧いただけます。

別添

標準貨物自動車運送約款の改正に伴う諸手続きを行っていない場合に関する重要な通知

標準貨物自動車運送約款等の改正に伴う諸手続きはお済みですか？

～未手続きのままですと罰則や行政処分の対象となります～

平成30年11月
国土交通省自動車局貨物課

運賃と料金の範囲の明確化等を内容とする標準貨物自動車運送約款等の改正を行ったところですが、原則として、標準貨物自動車運送約款等の改正の趣旨を踏まえ、運送の対価としての「運賃」と運送以外の役務等の対価としての「料金」を別建てで收受する旨の内容を含む約款を使用して頂くとともに、運賃と料金を区分して設定し、運賃及び料金の変更届出を行っていただく必要があります。

運送事業者が行う手続きの流れ

新標準約款への移行等に伴い所要の手続きが必要になりますので、下記「手続き」をご確認の上、速やかに手続きを行っていただきますようお願いいたします。
 なお、本通知と行き違いで手続きを完了されている場合にはご容赦願います。

新標準約款を使用する

➡

①新標準約款を主たる事務所その他営業所に**掲示する**

②運賃及び料金の変更届出を行う

新約款に基づき、「待機時間料」、「積込料」及び「取卸料」等を收受するために、①、②の手続きが必要です。

※運賃と料金の別建て收受の趣旨を含む独自約款を使用することも可能ですが、その場合は、上記①②に加え、約款の認可申請が必要となります。

運賃・料金の変更届出をしていない場合

(改正前の標準約款の趣旨を踏まえた独自約款で取寄せ、運賃・料金の区分等がされていない場合を含む。)

→貨物自動車運送事業法第60条第1項報告義務違反 (初違反:警告 再違反:10日停)

新標準約款以外(独自約款)を使用するにもかかわらず、認可申請をしていない場合

→貨物自動車運送事業法第10条第1項運送約款認可違反 (初違反:20日停 再違反:40日停)

使用する約款を主たる事務所その他営業所へ掲示していない場合

→貨物自動車運送事業法第11条運送約款の掲示義務違反 (初違反:警告 再違反:10日停)

監査等により違反の事実が判明した場合は、行政処分の対象となる場合があります。

※警告 未手続きのままですと行政処分(※20日停等)や罰則(※100万円以下の罰金等)の対象となります。

◆運送約款改正ご案内ホームページ
http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr4_000020.html
 ※上記URLより改正概要・申請書様式・Q&A等をご覧いただけます

お問い合わせ先
 国土交通省自動車局貨物課:03-5253-8111
 九州運輸局自動車交通部貨物課:092-472-2528
 九州運輸局輸送部門:*****

標準貨物自動車運送約款等の改正に伴う手続き件数

運輸局名	運輸支局	管内事業者数 (一般・特積み) (平成28年度末現在)	管内事業者数 (貨物軽) (平成28年度末現在)	一般貨物料金 届出件数	約款認可 申請件数	約款認可件数	貨物軽料金 届出件数	貨物軽約款 変更届出件数	手続き率 (一般・特積み)	届出率	手続き率 (貨物軽)
九州	福岡	2,180者	5,846者	504件	728件	564件	22件	件	49.0%	23.1%	0.4%
	佐賀	444者	839者	279件	116件	116件	9件	件	89.0%	62.8%	1.1%
	長崎	508者	1,861者	390件	12件	11件	41件	件	78.9%	76.8%	2.2%
	熊本	801者	2,207者	605件	2件	2件	6件	2件	75.8%	75.5%	0.4%
	大分	518者	1,113者	236件	151件	134件	2件	件	71.4%	45.6%	0.2%
	宮崎	456者	1,227者	260件	120件	115件	2件	件	82.2%	57.0%	0.2%
	鹿児島	1,014者	2,149者	798件	110件	110件	2件	件	89.5%	78.7%	0.1%
	計	5,921者	15,242者	3072件	1239件	1052件	84件	2件	69.7%	51.9%	0.6%
全国合計		57,172者	157,995者	33,037件	11,755件	10,896件	1,534件	155件	76.8%	57.8%	1.1%

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とを分別して収受

＝「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

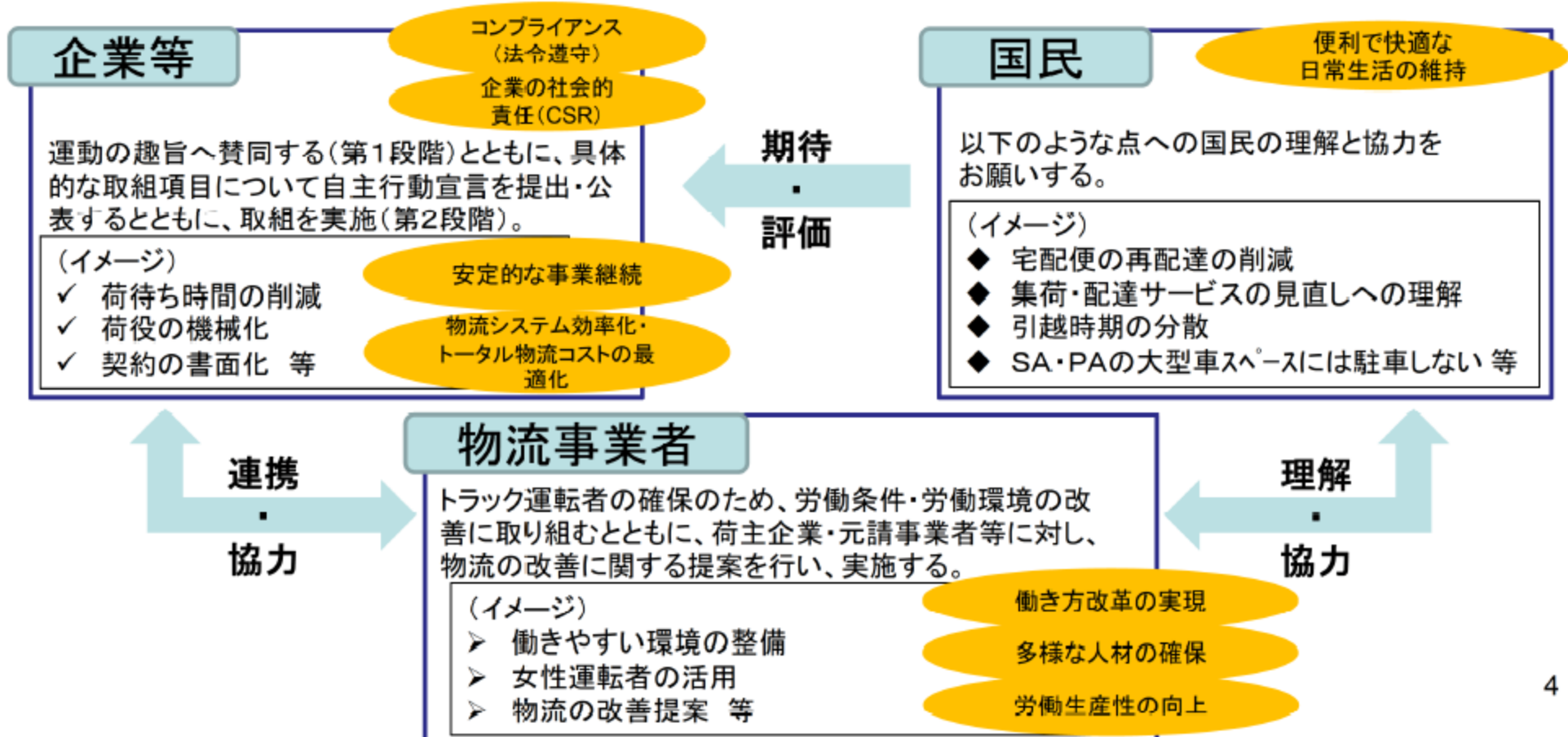
標準的な運賃の告示制度の導入

(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

トラック運転者不足に対応し、我が国の国民生活や産業活動に必要な物流機能を安定的に確保するとともに、我が国経済のさらなる成長に寄与するため、

- ①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
 - ②女性や高齢層を含む多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現
- に取り組む運動を、関係者が連携し、強力に推進する。



「ホワイト物流」推進会議

- 運動の趣旨と推進方針を決定

トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会

- 企業等や国民への詳細な呼び掛け内容等を検討・調整

「ホワイト物流」推進運動HPの開設

企業等向け

- 関係団体を通じた運動への参加の呼び掛け
- 上場会社や地域の主要企業等に対し、運動への参加を要請

国民向け

※賛同企業等を公表

- 政府広報や関係団体の広報媒体を活用した広報の実施。

運動の拡大・深化

参加企業等に期待するアクション

- 運動の趣旨への賛同表明(第1段階)・実施

- 自主行動宣言の提出(第2段階)・実施

- 自主行動宣言のアップデート(随時)

【政府広報の媒体例】

テレビ番組	ラジオ番組	雑誌広告
<p>政府広報テレビ番組を動画で配信しています。</p>  <p>→ 優先・不妊の知りた〜いニッポン!</p>	<p>政府広報ラジオ番組を音声で配信しています。</p>  <p>→ 秋元才佳とJOYのweeekly Japan!</p>	<p>週刊誌・月刊誌などに掲載した政府広報広告を紹介しています。</p>  <p>→ 企業展示とと特別</p>
スポットCM	新聞広告	
<p>政府広報テレビCMを動画で配信しています。</p>  <p>→ 「東の朝の街」編 2018 (1580)</p>	<p>新聞各誌に掲載した政府広報広告を紹介しています。</p>  <p>→ 地方創生カレッジ</p>	

【トラック事業者】

現状のままではさらなる深刻化が懸念される。

トラック運転者の確保のため、運転者の労働条件の改善が急務。運賃・料金はその原資。

適切に対応しなければこのような事態の発生が懸念される。

運転者不足の深刻化

- ・中高年齢層の大量退職
- ・罰則付きの時間外労働の上限規制の導入
- ・宅配便需要の増加 等

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

稼げない割にトラック運転者の負担の大きい仕事が敬遠されるように。

【国民】

宅配便・引越が不便に

食品等の物量の減少や品揃え不足

【企業等】

「トータル」物流コストの増加

在庫の増加

機会損失の発生

営業利益減少

- 全国的にトラック運転者不足が深刻化する中で、現状のままでは、必要な輸送能力が確保できず、国民生活に関しては、宅配便や引越の運賃・料金の上昇や運送サービスの提供日・時間帯等の縮小、食品等の物量の減少や品揃え不足などが過度に生じるおそれ。
- 産業活動に関しては、トータル物流コストの増加、在庫の増加、機会損失の発生及びそれによる営業利益の減少などが生じるおそれ。
- 国民生活や産業活動に大きな影響を及ぼす事態を生じさせないためにも、荷主企業等とトラック事業者が連携し、物流システムの改善に取り組むとともに、物流システムの改善の必要性に対する国民の理解と協力を得る必要がある。
- 具体的には、①運転者の時間当たりの労働生産性の向上を図る観点、②運転者の時間的・心理的・肉体的負担が小さい形態での運送を実現する観点、③必要性に乏しい過剰なサービス水準を見直す観点などから、物流システムの改善を進める必要がある。

I. 必須事項

第1段階(運動に賛同)の際に宣言

- ① 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、経営トップ層の主体的な関与の下、物流システムの改善に積極的に取り組みます。
- ② 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基準関係法令・貨物自動車運送事業関係法令を遵守できるよう、必要な配慮や協力を行います。
- ③ 発注内容が曖昧な運送契約を結ばないよう、また、契約条件に明示されていない附帯作業をトラック運転者に求めないよう、荷役、検品その他の附帯作業の要否も含め、契約条件の明示を徹底します。
- ④ トラック運転者の働き方改革の実現に向けて、発荷主や着荷主となる取引先や物流事業者と協力して対応します。

II. 推奨事項

第2段階(自主行動宣言)の際に、任意の項目を選択して宣言

(1) 契約の合理化に関する事項

☆は重点推奨事項

- | | |
|-----------------------|---|
| ① 運送契約の書面化 | ⑥ 働き方改革等に取り組む物流事業者の積極的活用
(「ホワイト経営マーク」(仮称)、「Gマーク」等の保有事業者等を想定) |
| ② 運賃と料金の別建て契約(☆) | ⑦ 取引先のリードタイムの確保への協力 |
| ③ 燃油サーチャージの導入 | ⑧ 納品日の集約への協力 |
| ④ 下請取引の適正化 | ⑨ 着荷主としての協力(☆) |
| ⑤ 契約先を選定する際の法令遵守状況の考慮 | |

(2) 生産性向上に関する事項

- | | | |
|--------------------|------------------|-------------|
| ① 予約受付システムの導入(☆) | ⑥ 軽易な作業部分の分離 | ⑪ 混雑時を避けた配送 |
| ② パレットの活用等(☆) | ⑦ 出荷に合わせた生産・荷造り等 | ⑫ 発注量の平準化 |
| ③ 荷主からの入出荷情報等の事前提供 | ⑧ 荷主側の施設面の改善 | ⑬ モーダルシフト |
| ④ 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離 | ⑨ 十分なリードタイムの確保 | |
| ⑤ 集荷先や配送先の集約 | ⑩ 高速道路の利用 | |

※厚生労働省・国土交通省・全日本トラック協会
「荷主と運送事業者の協力による取引環境と
長時間労働の改善に向けたガイドライン」参照

(3) その他各企業等が自主的に取り組む事項

- | | | |
|-----------------|------------------|-----------|
| ① 宅配便の再配達削減への協力 | ③ 運転者が働きやすい環境の整備 | ⑤ 物流の改善提案 |
| ② 引越時期の分散への協力 | ④ 女性運転者の活用 | |

自主行動宣言(推奨項目)(案)

- 推奨項目については、中央協議会で昨年策定した「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」に記載の内容に加え、トラック運転者の長時間労働の是正を進める上で重要な次の項目を追加してはどうか。
- 業種や業態により取り組む項目には違いがあるため、推奨項目の内容を公表するか否かは、企業等の任意とすることでどうか。

A. 運送内容の見直し

- ガイドライン掲載項目(13項目)
- 上記以外の項目
 - ・ 物流の改善提案と協力
 - ・ 納品日の集約
 - ・ 検品水準の適正化
 - ・ 物流システムや資機材の標準化

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

- ・ 上記の各項目に該当しない独自の取組

賛同企業の公表方法(イメージ)

- 賛同企業等については、「産業別」と「地域別」のそれぞれに掲載する。
- 賛同企業等が自主宣言している内容がポータルサイトで確認できるようにする。

「ホワイト物流」推進運動 賛同企業一覧

産業別

金融・保険

(東京都)

〇〇銀行

〇〇損害保険

〇〇HD

不動産

陸運

海運

空運

倉庫・運輸関連

建設

食品

繊維

パルプ・紙

化学

石油・ゴム

窯業

鉄鋼

非鉄・金属製品

地域別

北海道

(陸運)

(建設)

(食品)

(繊維)

青森県

岩手県

熊本県

宮崎県

鹿児島県

沖縄県

(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。



(理解と応援)

- ◆ 皆さんに食料品や日用品などを届けるため、運転手さん達は日夜、頑張って貨物を運んでくれています。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。
- ◆ トラック運転手の休憩と安全運転のため、SA・PAの大型車駐車スペースへの駐車はお控え下さい。
- ◆ 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

「ホワイト物流」推進会議

(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

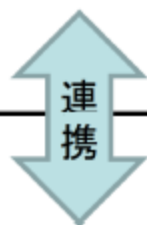
自動車運送事業の働き方改革に関する 関係省庁連絡会議

(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



(設置期限:平成36年3月末)

トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会・地方協議会

有識者、トラック事業者、荷主、労働組合等の関係者から構成され、中央及び各都道府県に設置されている。

平成31年

2月20日 トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会
(企業等や国民への詳細な呼び掛け内容等を決定)

3月頃 中央説明会(関係団体向け)

3月下旬頃 ポータルサイト開設
賛同企業等の募集開始

4月頃 地方説明会(関係団体、企業等向け)

8月末 自主行動宣言企業等の集計・公表(第1回)

12月末 自主行動宣言企業等の集計・公表(第2回)

※以後、随時公表

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

厚生労働省 同時発表

 平成30年12月11日
 総合政策局物流政策課
 自動車局貨物課

紙・パルプ(家庭紙分野)の物流効率化、ドライバーの 労働環境改善を目指します

 ～「紙・パルプ(家庭紙分野)の物流における生産性向上及びトラック
ドライバーの労働時間改善に関する懇談会」初会合の開催～

国土交通省は、関係省庁と連携し、加工食品、紙・パルプ(洋紙・板紙分野)に続き、紙・パルプ(家庭紙[※]分野)の物流の効率化、トラックドライバーの労働時間の改善等について検討を行う懇談会を設置し、12月13日(木)に以下のとおり初会合を開催します。

※家庭紙・・・トイレトペーパーやティッシュペーパー等の衛生用途に使用される紙

トラック運送業においては、ドライバー不足が大きな課題となっており、物流が継続的にその機能を果たしていく上では、トラックドライバーの長時間労働の改善を図るとともに、物流の生産性向上を図っていく必要があります。

物流の生産性向上のためには、個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあるところです。今般、昨年7月に実施した調査において、荷待ち時間の発生件数が多かった紙・パルプ(別紙2参照)のうち、家庭紙の物流について、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携した、サプライチェーン全体での検討を行うこととしました。

記

1. 日時 平成30年12月13日(木) 16:00～18:00
2. 場所 中央合同庁舎4号館 1階 全省庁共用123会議室
(東京都千代田区霞が関3-1-1)
3. 委員 別紙1のとおり
4. 議題 トラック運送業の現状等について
紙・パルプ(家庭紙分野)の物流の課題について 等
5. その他 懇談会は、非公開としますが、冒頭のみカメラ撮影が可能です。
頭撮りをご希望の方は、12月12日(水)14時までに、別紙3に、お名前、勤務先、連絡先を記入の上、FAXで下記問い合わせ先まで登録をお願いします。当日は身分証を持参してください。
議事概要・会議資料は、後日、国土交通省ホームページにて公表する予定です。

【問い合わせ先】

国土交通省自動車局貨物課 山浦、長沢
 TEL: 03-5253-8111 (内線 41332) 直通: 03-5253-8575
 FAX: 03-5253-1637

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

 平成30年12月19日
 総合政策局物流政策課
 自動車局貨物課

建設資材の物流効率化、ドライバーの労働環境改善を目指します

 ～「建設資材物流における生産性向上及びトラックドライバーの
労働時間改善に関する懇談会」初会合の開催～

国土交通省は、関係省庁と連携し、加工食品、紙・パルプ(洋紙・板紙分野、家庭紙分野)に続き、建設資材の物流の効率化、トラックドライバーの労働時間の改善等について検討を行う懇談会を設置し、12月21日(金)に以下のとおり初会合を開催します。

トラック運送業においては、ドライバー不足が大きな課題となっており、物流が継続的にその機能を果たしていく上では、トラックドライバーの長時間労働の改善を図るとともに、物流の生産性向上を図っていく必要があります。

物流の生産性向上のためには、個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあるところです。今般、昨年7月に実施した調査において、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携した、サプライチェーン全体での検討を行うこととしました。

記

1. 日時 平成30年12月21日(金) 10:00～12:00
2. 場所 中央合同庁舎4号館 1階 全省庁共用123会議室
(東京都千代田区霞が関3-1-1)
3. 委員 別紙1のとおり
4. 議題 トラック運送業の現状等について
建設資材物流の現状と課題について 等
5. その他 懇談会は、非公開としますが、冒頭のみカメラ撮影が可能です。
頭撮りをご希望の方は、12月20日(木)14時までに、別紙3に、お名前、勤務先、連絡先を記入の上、FAXで下記問い合わせ先まで登録をお願いします。当日は身分証を持参してください。
議事概要・会議資料は、後日、国土交通省ホームページにて公表する予定です。

【問い合わせ先】

国土交通省自動車局貨物課 山浦、長沢
 TEL: 03-5253-8111 (内線 41332) 直通: 03-5253-8575
 FAX: 03-5253-1637

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



Press Release

 平成30年12月27日
 自動車局貨物課

「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」をまとめました

～荷主・運送事業者双方の共通理解に向けて～

トラック運送機能の安定的・継続的な提供を可能とするために、コンプライアンス違反を防止しつつ運行に必要なコスト構成や効率的な運送を可能とする運行事例等について取りまとめたので公表します。

国土交通省では、トラック事業者が適正な水準の運賃・料金を收受できる環境を整えることを目的として、平成28年7月に学識経験者、トラック運送事業者・荷主等の関係者及び関係省庁から構成される「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」を立ち上げ、具体的な方策等について検討を進めてきました。

同検討会における議論を踏まえ、コンプライアンス違反を防止しつつトラック運送機能の持続的確保を図る上で一定のコストが必要となること等について荷主・運送事業者双方の共通理解を促すために、事業の実施におけるコスト構成や運行事例等も含めてガイドラインとして取りまとめました。

引き続き、関係省庁間で密接に連携しつつ、適正運賃收受の実現に向け、荷主・運送事業者双方に対する働きかけ等に取り組んでいきます。

《ガイドラインのポイント》

法令を遵守した運送機能を安定的・継続的に提供する上での、

- 運送に必要なコストの説明
- 効率的な運送を可能とする運行事例の紹介

【ガイドラインの掲載HP】

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000041.html

【参考】

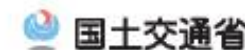
- 「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」
http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000027.html

【問い合わせ先】
 国土交通省自動車局貨物課 尾崎、足利
 TEL：03-5253-8111（内線 41333） 直通：03-5253-8575
 FAX：03-5253-1637

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

～荷主・運送事業者双方の共通理解に向けて～

法令を遵守しつつトラック運送機能の持続的確保を図る上でコストが必要になることについて、荷主・運送事業者双方の共通理解を促すためにガイドラインとしてとりまとめました。



直近のプレス資料②-2

トラック運送機能の安定的・継続的な提供を可能にするために ～荷主・運送事業者双方の共通理解に向けて～

① コンプライアンス（法令遵守）は、安全保障等の観点から重要です。

○ トラックドライバーは、以下の改善基準告示⁽¹⁾を遵守する必要があります。

拘束時間	<ul style="list-style-type: none"> 1日(8時)：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：2.93時間以内
休息期間	<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4.4時間以内
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> 4時間以内

※1 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号）
 ※2 (1)1日拘束16時間を超える運送はできない
 (2)週3日以上1拘束15時間を超える運送はできない

② 「拘束時間」は、荷物を運んで運転している時間だけでなく、点検・回送・運転・荷役・休憩等の時間も含まれます。

※拘束時間等のルールに加え、働き方改善法⁽²⁾により、H30年4月(2024年4月)から、時間外労働時間について年間900時間以内⁽³⁾の上限が設けられます。



③ コンプライアンス違反を防ぐためには、

- 荷役や荷役時間の長時間化の抑制、
- 高速道路等の利用による運転時間の短縮、等について、
- 荷主側の理解・協力が重要です。


※4 労務：積高・積み込み等の荷役時間の短縮については、荷主・運送事業者双方で協定した上で協定で定めることが重要です。

コンプライアンス（法令遵守）のための取組例

(1) 高速道路利用等による拘束時間短縮（前）→限られた時間で効率的な運送が可能

① 高速道路利用(平均速度UP)、② フォーリー等(船舶)等利用(全ては休息期間)により、拘束時間を短縮


一般道の走行では拘束時間のルールを守ることができない。



高速道路を利用すれば拘束時間のルールを守ることが可能！ 高速利用料は必要

高速道路利用(平均速度UP)、② フォーリー等(船舶)等利用(全ては休息期間)により、拘束時間を短縮

拘束時間: 約7時間 → 拘束時間の13時間以内を確保 → コンプライアンス（法令遵守）を遵守可能



高速道路を利用すれば拘束時間のルールを守ることが可能！

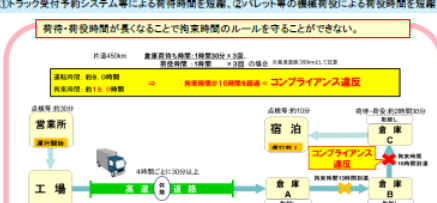
※1 一般道25km/h、高速道路70km/hで走行するとして試算

コンプライアンス（法令遵守）のための取組例

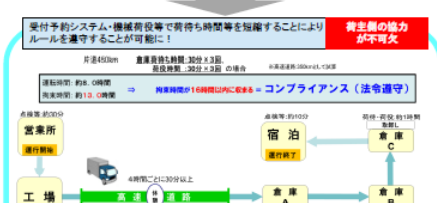
(2) 受付予約システム・機械荷役等による拘束時間短縮（前）→限られた時間で効率的な運送が可能

荷役・荷役時間が長くなることによるコンプライアンス違反を回避するため、
 ① トラック受付予約システム等による荷役時間を短縮、② レット等の機械荷役等による荷役時間を短縮

荷役・荷役時間が長くなることによる拘束時間のルールを守ることができない。



受付予約システム・機械荷役等で荷役時間を短縮することによりルールを遵守することが可能！ 荷主側の協力が不可欠



※1 一般道25km/h、高速道路70km/hで走行するとして試算

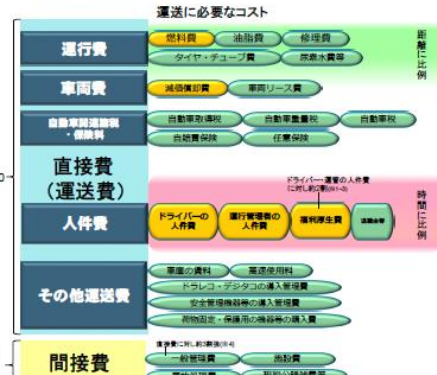
④ 法令を遵守しつつ運送機能が特格的に提供されるためには、運送に必要なコストが削減されることが重要です。

○ トラック運送機能を特格的に提供して以上では、以下のようなコストが発生します。

(1) 直接費(運送費)
 ① 運行費、② 車両費、③ ドライバー・人件費等、④ 自動車関連諸料・保険料、等

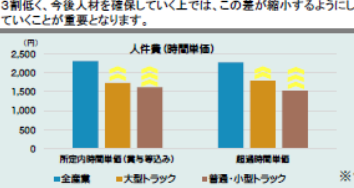
(2) 間接費
 ① 一般管理費、② 施設費、③ 事故処理費、④ 租税公課等

○ 法令を遵守しつつ特格的に運送機能が提供される上では、こうした必要となるコストを削減することが重要となります。



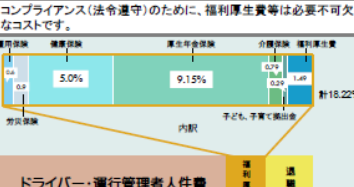
約32% + α

トラックドライバーは深刻な人材不足で、ドライバーの年齢構成も高齢化が進む一方です。他産業と比べて、給与の時間単価は約2割～3割低く、今後人材を確保していくには、この差が縮小するようしていくことが重要となります。



人件費・福利厚生費について

コンプライアンス（法令遵守）のために、福利厚生費等は必要不可欠なコストです。

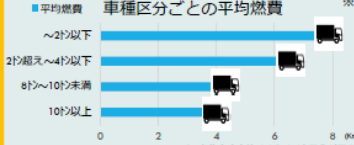


● 一般的に福利厚生費は、運転者人件費に対して、その18%がかかる
 ● 運行に対して間接的な面が強いが、コスト計算をする際には適切に計上する

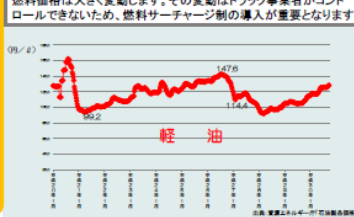
※1 平成25年度全業種基本統計調査に基づき試算
 ※2 福利厚生費比率は平成28年度全日本トラック協会経営分析報告書に基づき試算
 ※3 法定福利事業費負担比率は厚生労働省労働MPより
 ※4 福利厚生費には法定福利費を含む

燃料費は、車種や距離に応じて変動しますが、必要不可欠なコストです。

● 平均燃費 車種区分ごとの平均燃費

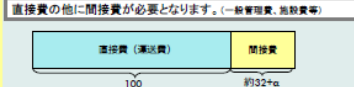


燃料価格は大きく変動します。その変動はトラック事業者がコントロールできないため、燃料サーチャージ制の導入が重要となります。



燃料費について

● 間接費は、平均直接費(運送費)の3割強相当



※1 平成23年度全日本トラック協会調査データ及び平成27年度九州トラック協会調査データに基づき試算
 ※2 平成28年度中小企業実態基本調査に基づき試算(トラック事業者の99.9%は中小企業者であり、きわめて業種性が強い。)

国土交通省では、法令遵守のために以下のような取組みを行っています。

⑤ 国土交通省はコンプライアンス（法令遵守）を強化し、働き方改革を進めるために、ルール違反に関する行政処分を強化を進めています。

○ 違反事業者に対する行政処分の強化(停止日数の引上げ)
 (ex) 社会保険等未加入 → 未加入1日 → 未加入20日 → 未加入30日 → 未加入40日

○ 事業停止を課するトラック車両数も、最大5割まで引上げ
 (ex) 停止日150日以上のとき、営業所全体のトラック車両数が
 5割: 2割×75日 → 5割: 2割×75日
 10割: 2割×75日 → 10割: 5割×30日
 100割: 7割×18日、1割×24日 → 100割: 15割×10日

○ 監査の強化

⑥ 改善基準告示等のルール違反については、トラック事業者への処分に加え、荷主主動告制度に基づく勧告等が行われる場合があります。

○ 改善基準告示に違反した場合
 ① トラック事業者 ⇒ 行政処分を受けることとなります
 ② 荷主企業等 ⇒ 関与がある場合、荷主主動告制度による勧告(社名公表)や警告を受けるおそれがあります。

⑦ 荷主都合30分以上の荷役ちは「業務記録」に記載する必要があります。

○ 荷主都合により30分以上待機した場合
 ・集荷地点等
 ・集荷地点等への到着/出発日時
 ・荷積み/荷出しの開始/終了日時
 等を「業務記録」に記載対象として追加する必要があります。

※車両総重量8トン以上または最大積載量8トン以上のトラックに限ります。

効率的な運送を可能にするために

○ 高速道路料金・フォリー料金等
 長距離運行には、高速道路やフォリー等の利用が効果的
 → そのための必要として利用料のコストを削減することが重要
 ※フォリー等の利用については、1日1台の乗組員も必要となります。
 (※ 高速道路やフォリー等を利用しない場合は、追加のドライバー等を用意
 → 追加のコスト/人件費が必要)

○ 荷役・荷役時間の短縮と待機時間短縮
 ① コンプライアンス（法令遵守）のために、長時間の荷役・荷役が発生しないことが重要
 ② 荷主・荷主側にも発生した待機時間や付帯作業等に対する料金は、運送の対価である「運送費」とは別建てで収受される必要があります。
 ③ 荷役・荷役時間の短縮には、トラック受付予約システムや機械荷役が効果的
 一歩予約システム・システムの導入や機材、仕分け作業の効率化が必要
 一機械荷役・パレット等の利用、フォリー等の利用が必要
 (トラックドライバーの長時間労働改善推進のガイドラインを参照してください。
 (HP: <http://www.mlit.go.jp/common00/0258757.pdf>)

燃料価格の変動に対応した燃料費

燃料価格が上昇した場合には、自動的に燃料費も上昇することになりますので、燃料価格の変動に対応してコスト回収ができる「燃料サーチャージ制」を導入することが重要です。

トラック運送における燃料サーチャージ要素ガイドラインについて
 (HP: http://www.mlit.go.jp/doina/doina_04_000004.htm)

車両の点検整備費、ドライバーの健康管理費、社会保険料等

こうした安全を確保する上で必要なコストや福利厚生費等もルールを守る上で必要となるコストです。

※高コストなサービス以外では、コスト削減に貢献するため、1人のドライバーで複数台の車両を運用したり、適切なメンテナンスが行われていないなど、コンプライアンス違反が起きているおそれがあります。

平成 31年 **1/22** (火) ~ **2/28** (木)
新東名高速道路 浜松SA ↔ 遠州森町PA間

トラック隊列走行 実証実験

！ 高速道路利用者の皆様へ

- ・2~3台の大型トラックが短い車間距離で隊列を組んで走行します。トラック隊列への割り込みは危険です。
- ・トラック隊列は浜松サービスエリアと遠州森町パーキングエリア間を往復します。
- ・分流、合流、車線変更の際はご注意ください。
- ・トラック隊列の駐車のため、浜松SA(上下線)及び遠州森町PA(上下線)において一部駐車スペース(大型車用)のご利用を制限いたします。ご協力をお願いいたします。
- ・既存の法令を遵守し、全車両にドライバーが乗車し、安全に走行します。



お問い合わせ先(事務局) **トラック隊列走行お問い合わせ窓口** TEL: 0120-130-833(お問い合わせ時間 8:00~16:00)

事務局：豊田通商株式会社 日本工営株式会社
 実証事業委員会メンバー：先道モビリティ株式会社、いすゞ自動車株式会社、日野自動車株式会社、三菱ふそうトラック・バス株式会社、UDトラックス株式会社、旭川倉庫株式会社、西濃運輸株式会社、日本通運株式会社、福山通運株式会社、ヤマト運輸株式会社、公益社団法人全日本トラック協会 ※印は今回の実証実験の実施企業です。

隊列を見つけたら
 アンケートに答えて
プレゼントをGET!



直近のプレス資料③

国土交通省
 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

経済産業省 同時発表

平成 31年 1月 8日
 自動車局 技術政策課

高速道路における後続車無人システム(後続車有人状態)を用いたトラックの隊列走行の公道実証を開始します

国土交通省及び経済産業省は「高度な自動走行システムの社会実装に向けた研究開発・実証事業」の一環として、本年1月22日から新東名高速道路において後続車無人システム(後続車有人状態)のトラック隊列走行の公道実証を実施します。

国土交通省及び経済産業省では、「未来投資戦略2018(平成30年6月15日閣議決定)」に基づき、移動革命の実現にむけた主な取組の一つである高速道路でのトラック隊列走行について、早ければ2022年の商業化に向けて、2020年に高速道路(新東名)での後続車無人での隊列走行を実現することを目指しています。

これまで、後続車無人システムの開発を進めテストコースでの検証を重ねてまいりましたが、本年1月22日から2月28日までの間、新東名高速道路において、トラック隊列走行の後続車無人システム(後続車有人状態)の公道実証を開始^{※1}することとしました。

今年度の公道実証では、最大3台のトラックが、時速70kmで車間距離約10mの車群を組んで走行いたします^{※2}。安全確保の観点から、全ての車両にテストコースで経験を積んだドライバーが乗車いたします。

実走行環境において、開発中の後続車無人システムの実現に向けて必要となる機能^{※3}が設計通り作動することの確認を行うとともに、トラック隊列が周辺走行車両の乗員からどのように認識されるか(被視認性、印象等)、トラック隊列が周辺走行車両の挙動(追い越し等)に及ぼす影響等も確認いたします。

<実証実験に関するお問い合わせ先(取材を含む)>

事務局 TEL:0120-130-833(お問い合わせ時間:8:00~16:00)

- ※1 これまで公道で実施していた実証実験は後続車有人システムです。
- ※2 車間距離維持機能や先行車追従機能等を搭載することにより、時速 70km で車間距離約 10m での走行を実現します。
- ※3 今回実施する先行車に追従して車線変更する機能を搭載したトラックによる公道実証は国内初です。

別紙 1 今年度の公道実証で使用する実証実験車両システム説明
 別紙 2 トラック隊列走行 実証実験 (1/22~2/28 新東名高速道路)

問い合わせ先
 自動車局 技術政策課 : 久保、藤倉
 代表 : 03-5253-8111(内線 42259、42214)
 直通 : 03-5253-8591、FAX 03-5253-1639

総合物流施策大綱(2017年度~2020年度)に掲げられた「強い物流」を構築するため、物流の生産性向上に向けて示された視点(①繋がる、②見える、③支える、④備える、⑤革命的に変化する、⑥育てる)を踏まえ、新技術の活用に関する調査研究や高度物流人材の育成のための調査を含め、多様な施策に取り組む。

1. <繋がる> サプライチェーン全体の効率化・付加価値の創造

(1) 連携・協働による物流の効率化・低炭素化

<補助金>

- ◆鉄道・海上輸送への転換等に係る**計画の策定支援・運行支援**〔37百万円〕

<調査>

- ◆物流の生産性向上の推進〔17百万円の内数〕
 (諸外国における新技術等の活用状況及び日本への導入に際しての課題等の調査)

(2) アジアを中心とした物流のシームレス化・高付加価値化

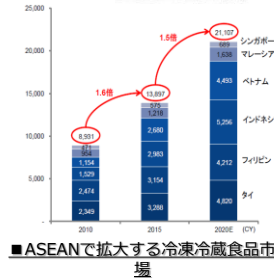
<調査>

- ◆国際物流のシームレス化の推進〔17百万円の内数〕
 (日中韓物流大臣会合に基づく取組の推進)
- ◆物流産業の海外展開の促進・先駆的取組の支援〔1,697百万円の内数〕
 (海外進出障壁に係る調査、政策対話、物流パイロット事業の実施)
- ◆物流システムの国際標準化の推進(日本型コールドチェーンの構築支援)
 〔17百万円の内数〕〔1,697百万円の内数〕

<補助金>

- ◆手ぶら観光カウンターの整備・機能強化の支援〔5,474百万円の内数〕

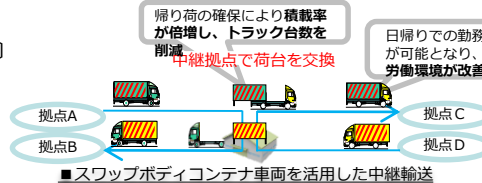
■ビール業界では共同輸送が普及



2. <見える> 物流の効率化を通じた働き方改革の実現

<補助金>

- ◆スワップボディコンテナ車両の導入支援〔1,045百万円の内数〕
- ◆バース予約調整システムの導入支援〔1,045百万円の内数〕
- ◆オープン型宅配ボックス等を活用した再配達削減
 〔1,045百万円の内数〕



3. <支える> インフラの機能強化による物流の効率化

<補助金>

- ◆連結トラックの導入支援〔1,045百万円の内数〕
- ◆高品質低炭素型の鮮度保持コンテナ等の導入支援〔1,045百万円の内数〕

<参考>

- ◆物流総合効率化法の認定計画と連携したスポット的なインフラ整備事業に対する重点配分(社会資本整備総合交付金(広域連携事業)と連携)

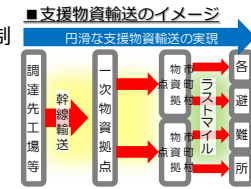


4. <備える> 災害リスク・地球環境問題への対応

(1) 災害リスクに備える

<調査>

- ◆ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築〔13百万円〕



(2) 地球環境問題に備える

<補助金>

- ◆冷凍冷蔵倉庫への省エネ型自然冷媒機器の導入支援〔7,500百万円の内数〕

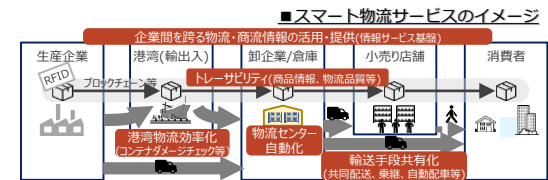
5. <革命的に変化する> 新技術の活用による「物流革命」

<研究開発>

- ◆農林水産物・食品の輸出拡大に向けた取組の推進〔135百万円の内数〕
 (新型航空保冷コンテナの研究開発)

<参考>

- ◆戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)「スマート物流サービス」
 物流・商流データプラットフォームの構築等〔280億円の内数〕



6. <育てる> 人材の確保・育成

<調査>

- ◆物流分野における高度人材の確保・育成に向けた調査【新規】〔11百万円〕