

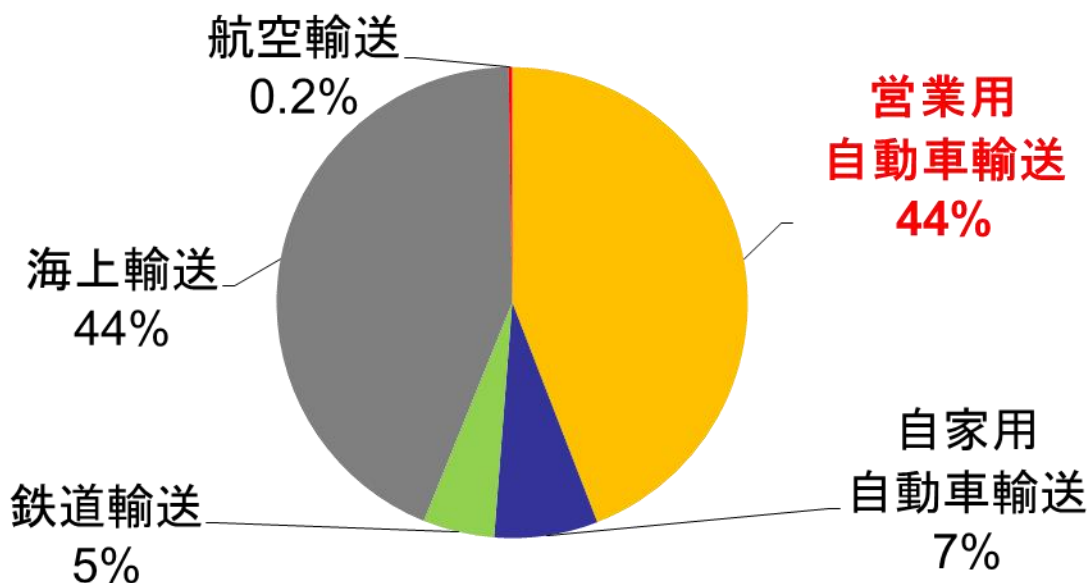
トラック輸送部門における取組みについて

平成30年4月9日
国土交通省
自動車局貨物課長補佐
橋本 恵一郎

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188万人の従業員が活躍。

■ 貨物輸送量の比較(トンキロベース)

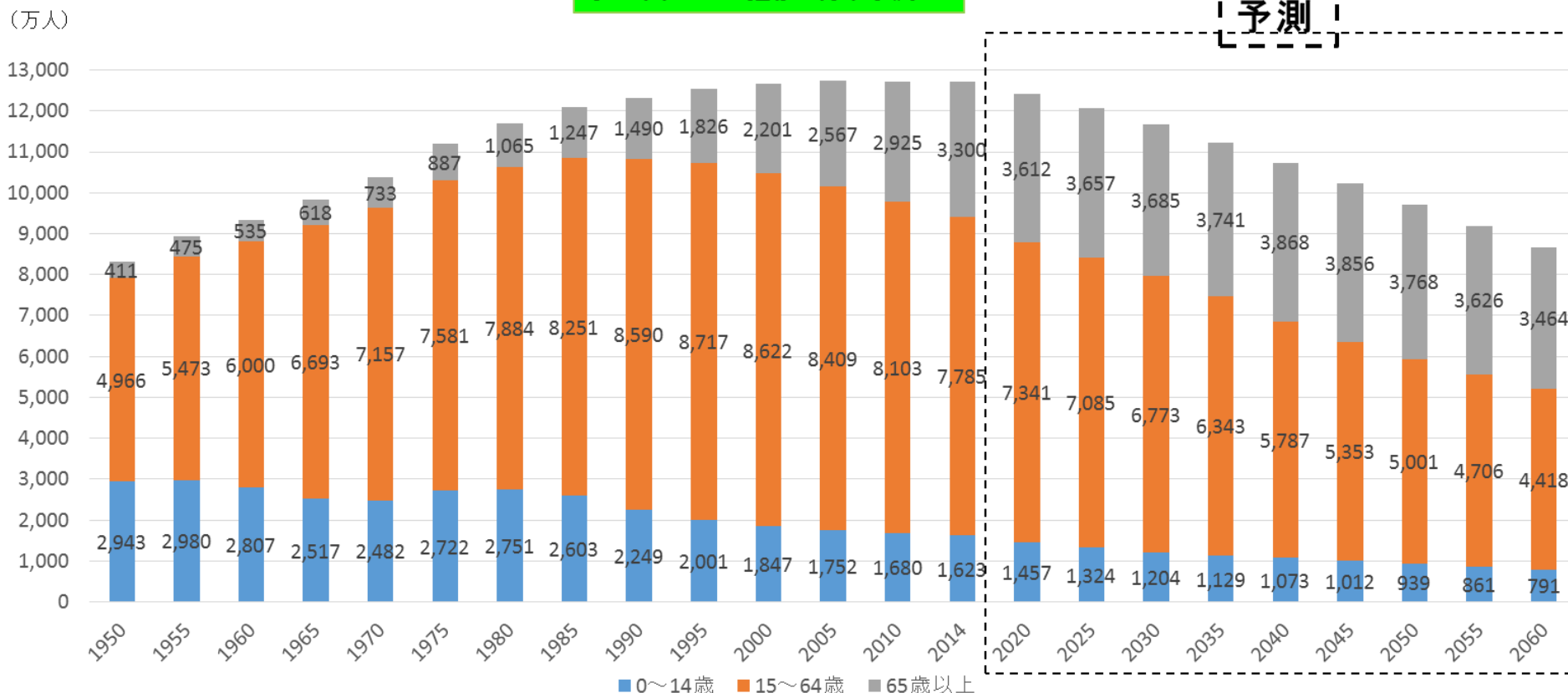


我が国の人口推移と今後の予想

- 日本の総人口はこれまで増加してきたが、2005年を境に減少局面に。
- 今後、更に人口減少が進み、2045年には1億人程度となる見通し。
- 少子高齢化が急速に進行しており、2050年には総人口の約40%が65歳以上になる見通しであり、生産年齢人口は2010年比約3,000万人減となる見通し。

我が国の人口推移と将来予測

〔予測〕



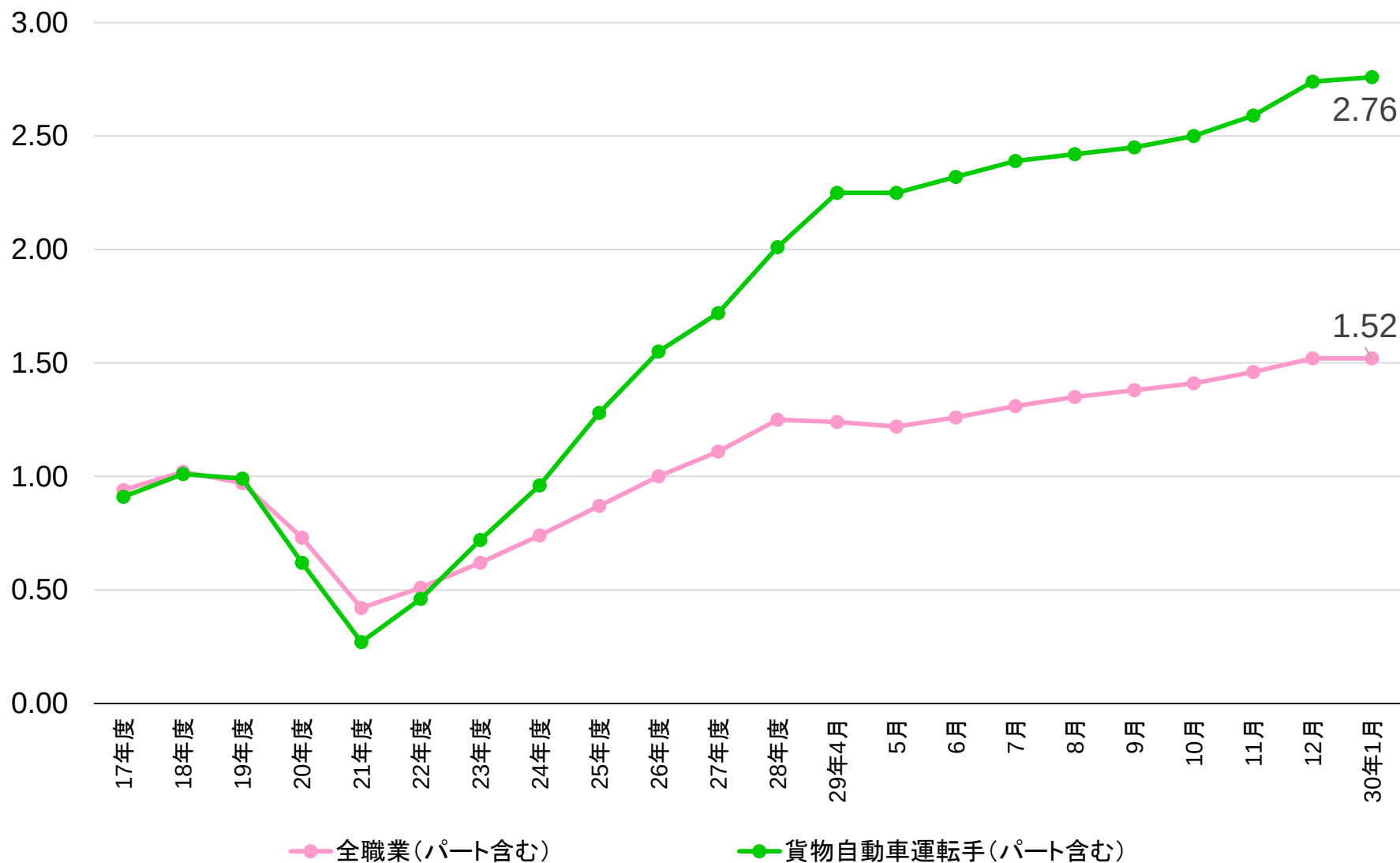
出典: 国立社会保障・人口問題研究所

1950年から2014年までの人口推移は、「人口統計資料集2016 年齢(3区分) 別人口及び増加率: 1884~2010年」

2020年から2050年までの人口予測は、「日本の要來推計人口(平成24年1月推計) 総人口, 年齢3区分(0~14歳, 15~64歳, 65歳以上) 別人口及び年齢構造係数: 出生中位(死亡中位)推計」

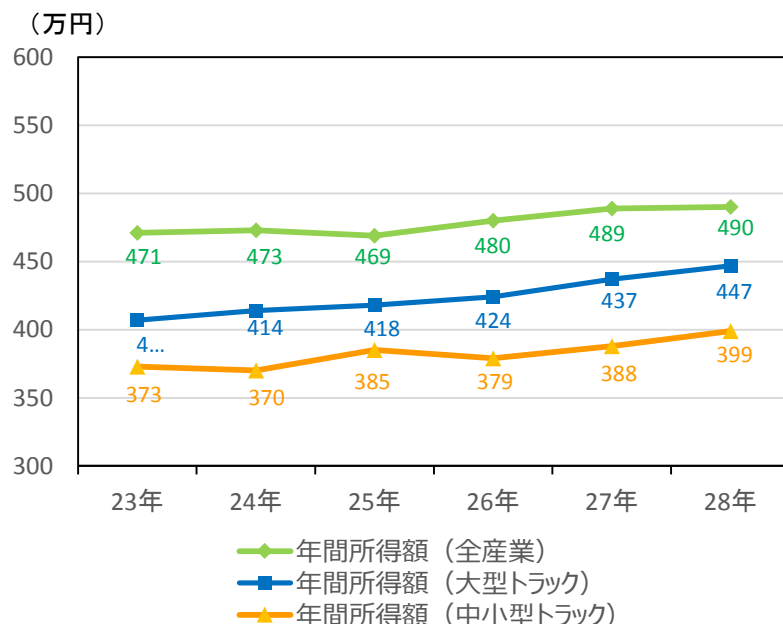
有効求人倍率の推移

(倍)



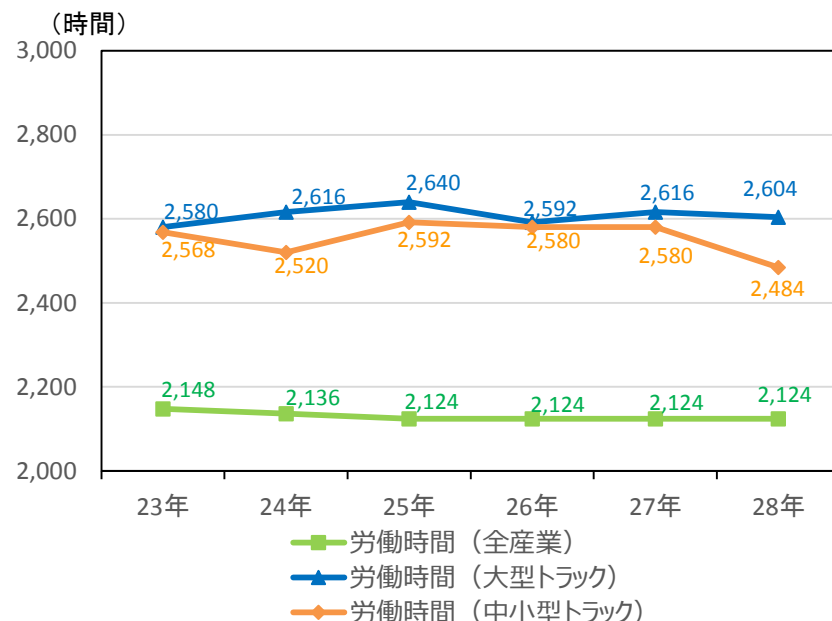
➤トラックドライバーは、全産業と比較して低賃金・長時間労働
→人手不足の解消に向けては、**労働条件の改善が不可欠**。

【年間所得額の推移】（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」）



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。

【年間労働時間の推移】（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」）

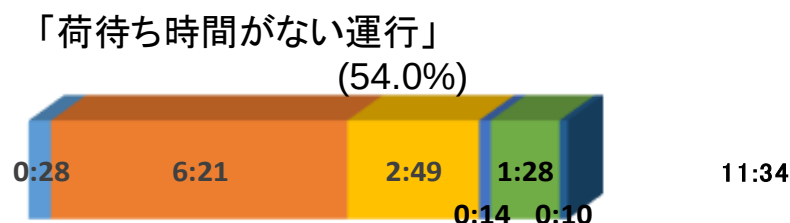
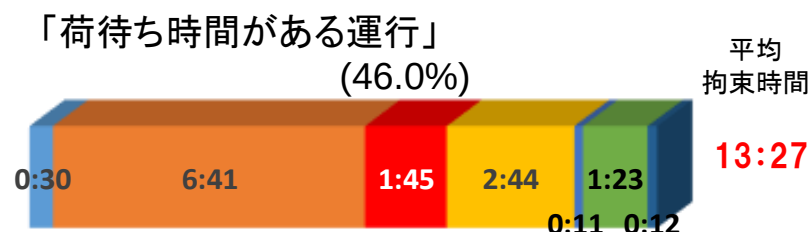


トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約1.22倍、中小型トラック運転者で約1.16倍。

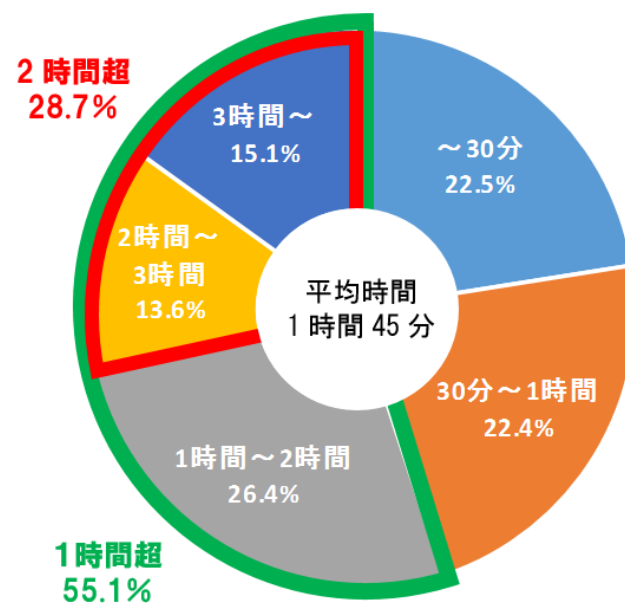
トラックドライバーの労働条件②

- 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)



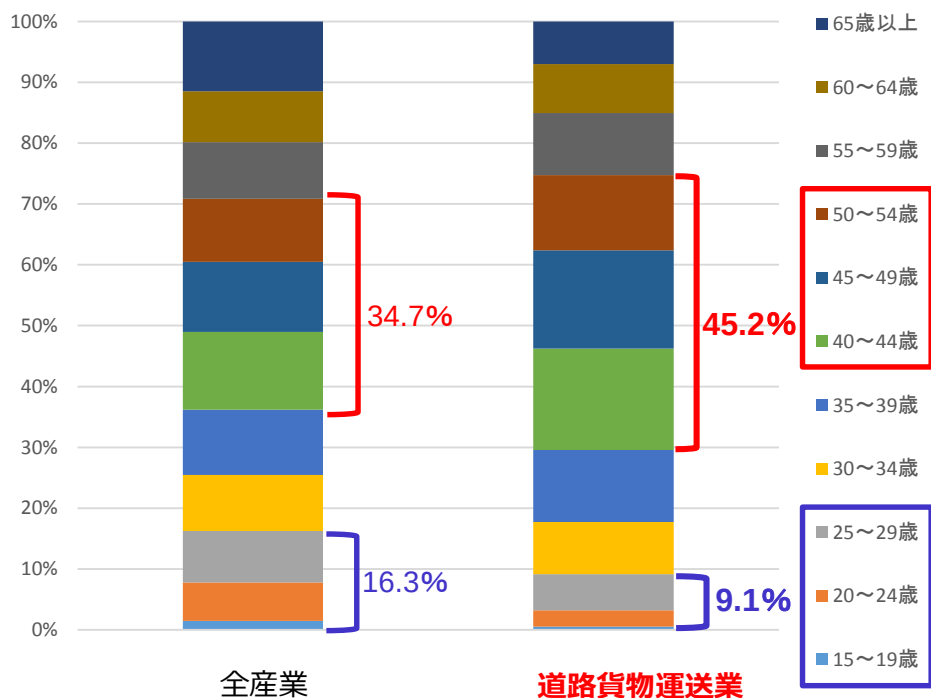
1運行あたりの荷待ち時間の分布



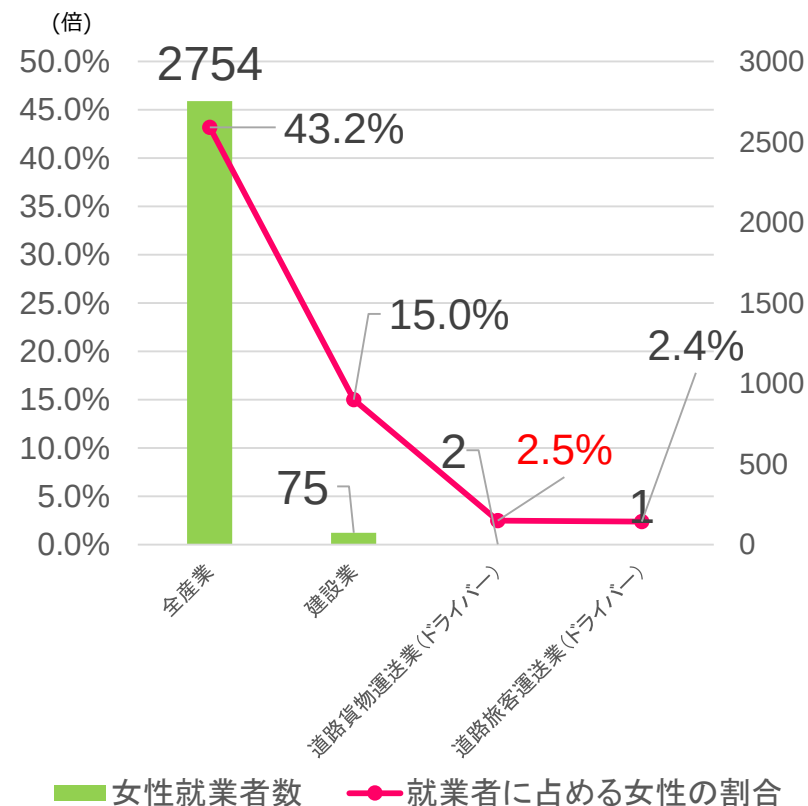
出典:トラック輸送状況の実態調査
(H27)

- トラック業界で働く人のうち、約45.2%は40～54歳。
- 一方、29歳以下の若年層は全体の10%以下。
- 女性の割合は2.5%と、全産業と比べて極めて低い状況。

【就業者の年齢構成】（総務省「労働力調査」（H27））



【女性の進出状況】



自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

- 今般、総理、関係閣僚及び有識者から構成される「働き方改革実現会議」において、「働き方改革実行計画」が策定され（平成29年3月28日）、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行の5年後に、年960時間（＝月平均80時間以内）の上限規制を適用することとなった。
- 自動車の運転業務についての見直しにあたってのポイントは以下のとおり。
 - ①十分な猶予期間の設定 ②段階的实施（年960時間以内の規制で適用開始。将来的には一般則の適用を目指す。）
 - ③長時間労働を是正するための環境整備を強力に推進

	現行規制	見直しの内容「働き方改革実行計画」（平成29年3月28日決定）
原則	《労働基準法で法定》 (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定を結んだ場合、協定で定めた時間まで時間外労働可能 (3) 災害復旧や大雪時の除雪など、避けることができない事由により臨時の必要がある場合には、労働時間の延長が可能（労基法33条）	《同左》
↓ 36協定の 限度	《厚生労働大臣告示：強制力なし》 (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・ただし、臨時的で特別な事情がある場合、延長に上限なし（年6か月まで）（特別条項） (2) ・ <u>自動車の運転業務は、（1）の適用を除外</u> ・別途、改善基準告示により、拘束時間等の上限を規定（貨物自動車運送事業法、道路運送法に基づく行政処分の対象）	《労働基準法改正により法定：罰則付き》 (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・特別条項でも上回ることの出来ない年間労働時間を設定 ① <u>年720時間</u> （月平均60時間） ② <u>年720時間の範囲内で、一時的に事務量が増加する場合にも上回ることの出来ない上限を設定</u> a. 2～6ヶ月の平均でいずれも80時間以内 b. 単月100時間未満 c. 原則（月45時間）を上回る月は年6回を上限 (2) 自動車の運転業務の取り扱い ・施行後5年間 現行制度を適用（改善基準告示により指導、違反があれば処分） ・ <u>施行後5年以降 年960時間</u> （月平均80時間） ・将来的には、一般則の適用を目指す

ポイント3

※関係省庁横断的な検討の場を設け、生産性の向上、多様な人材の確保・育成等の長時間労働是正の環境整備のための行動計画を策定・実施

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。

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

構成

議長	長：野上 浩太郎	内閣官房副長官
議長代理	代理：牧野 たかお	国土交通副大臣
副議長	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	

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	当面の対応方針として「直ちに 取り組む施策」を取りまとめ
平成30年2月20日	第3回	取組の進捗状況、行動計画の策定方針

※平成30年春頃までに「行動計画」を策定

トラック・バス・タクシーの働き方改革 「直ちにに取り組む施策」

ー長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセルー

～クルマの仕事の生産性＆職の魅力を高める63施策～

「☆」を付した施策は「働き方改革実行計画」(平成29年3月)策定以降の
新規施策

「※」を付した施策は強化施策

自動車運送事業は、長時間労働の状況にある一方、荷待ち時間、宅配の再配達等に大きな効率化余地が存在。

このため、**以下の取組を政府を挙げて強力に推進。**

I. 長時間労働是正のための環境整備

①労働生産性の向上

◎短い時間で効率的に運ぶ一様なムダの解消ー

【警、農、国、環】

「荷待ち時間」削減：トラックの予約調整システムの導入促進☆

「荷役時間」削減：パレット化等による機械荷役への転換促進☆

「宅配の再配達」削減：オープン型宅配ボックスの導入促進 ※

「走行時間」削減：高速道路の有効活用

◎たくさん運んで、しっかり稼ぐ【経、国、環】

ダブル連結トラックの導入促進☆

配車アプリ・スマートメーターによるタクシーの効率配車と新サービス☆

トラック・バス・タクシー事業の「かけもち」制度化☆

◎運転以外の業務も効率化【厚、国】

ICTを活用した運行管理の効率化☆

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【経、国、環】

荷役の機械化支援☆、トラック・高速バスの中継輸送☆、

SA・PAの大型車駐車マス不足対策

◎誰でも働きやすい職場づくり【厚、国】

女性が働きやすい職場環境の整備

◎免許を取る人を増やす【警、厚】

第二種免許の受験資格の見直しの検討☆、免許取得支援制度の利用促進

③取引環境の適正化

◎荷主・元請の協力の確保【厚、農、経、国】

荷主勧告制度の運用見直し☆、不適切な取引条件の改善に向けた取組

◎運賃・料金の適正收受【国】

荷役等の運送以外の役務の対価の收受対策☆

貸切バス運賃・料金の下限割れ防止対策

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

◎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☆【国】

事業者団体に対し、策定・実施を要請

◎ホワイト経営の「見える化」・優遇☆【国】

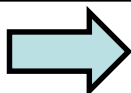
ホワイト経営に取り組む企業が取引先や

求職者に「見える」仕組みや優遇策を検討

◎行政処分の強化☆【国】

過労防止関連違反等に係る

行政処分の処分量定の引上げ



- 平成30年度予算概算要求に反映するとともに、制度・運用の見直しの検討を加速
- 今後、さらに検討を進め、平成30年春頃を目途に「行動計画」を策定・公表

自動車運送事業の働き方改革関係 (平成29年度補正予算の主な施策)

【厚生労働省】

○生産性向上のための設備・機器の導入促進等 (598百万円)

事業場内の最低賃金を一定額以上引き上げた中小企業・小規模事業者に対して、生産性向上のための設備・機器の導入経費等の一部を助成する制度を拡充。

【農林水産省】

○食品等物流効率化システム導入支援 (203百万円の内数)

着地場所等でのトラックの待ち時間短縮を図るトラック予約受付システム等、農産物等の物流効率化を図るICTシステム導入を緊急的に支援。

【国土交通省】

○高速道路料金の割引拡充 (10,700百万円)

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31年3月末まで）等を実施。

○機械荷役への転換促進 (200百万円)

トラック運送業の労働生産性の向上・多様な人材の確保を図り、働き方改革を推進するため、荷役作業の効率化に資する機器（テールゲートリフター）の導入を支援。

自動車運送事業の働き方改革関係 (平成30年度予算案)

○第2回連絡会議で取りまとめた「トラック・バス・タクシーの働き方改革『直ちにに取り組む施策』」を具体化するため、平成30年度予算概算要求に反映。



○平成30年度は平成29年度を大きく上回る予算額となっている。
平成29年度：174億円 → 平成30年度：281億円（1.61倍）

< 1. 省庁別 >

省庁名	平成30年度予算（案）
警察庁	19百万円
厚生労働省	24,445百万円 (加えて、40,933百万円の内数)
農林水産省	(335百万円の内数、 167百万円の内数)
経済産業省	3,497百万円 (加えて、6,050百万円の内数)
国土交通省	182百万円 (加えて、1,667,694百万円の内数、 20,950百万円の内数)
環境省	(1,765百万円の内数、 1,500百万円の内数)

< 2. 分野別 >

分野別	平成30年度 予算（案）	前年度比
①労働生産性の向上	12,139百万円	1.72
②多様な人材の確保・育成	15,934百万円	1.53
③取引環境の適正化	70百万円	皆増
合計	28,143百万円	1.61

(注) 内数計上となっている予算施策は、上記の額に含めていない。

「直ちにに取り組む施策」の主な進捗状況

国土交通省

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・共同配送



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。



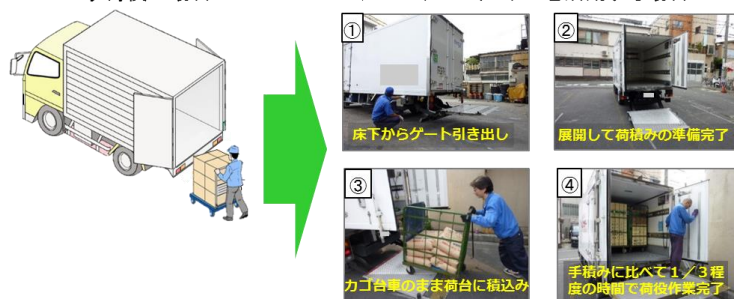
6 トラック運送業の働き方改革推進事業

H29補正 200百万円

- 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

H29補正 10,700百万円

- 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31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%

「直ちにに取り組む施策」の主な進捗状況

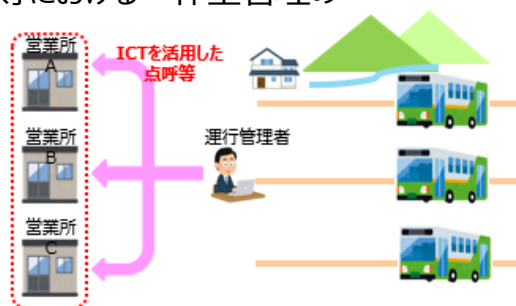
国土交通省

1. 労働生産性の向上

30 運行管理の高度化・効率化に向けた検討

○バスの運行管理の高度化・効率化を図るため、平成30年度にバスの過疎地等における集約合理化及び長距離運行等における一体型管理の実証実験を実施。

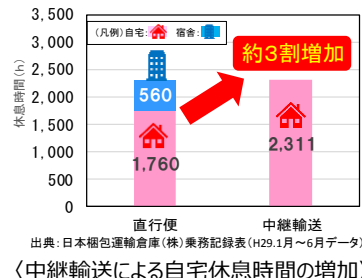
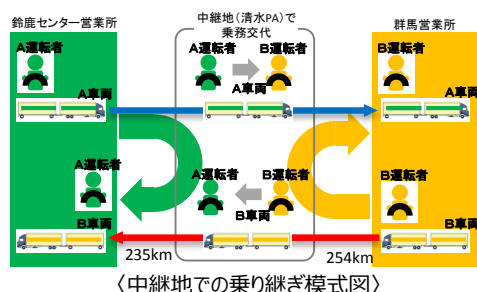
H30 11百万円
の内数（新規）



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。

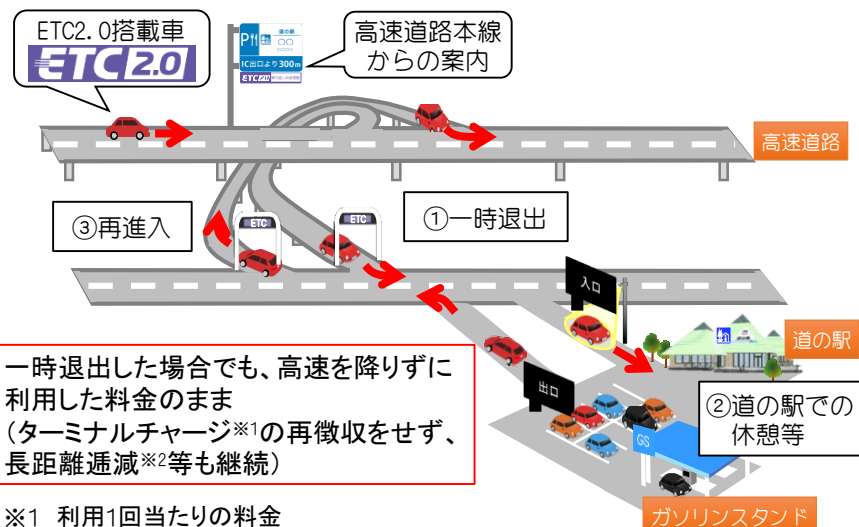


2. 多様な人材の確保・育成

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箇所で行った平成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、長距離通減※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>

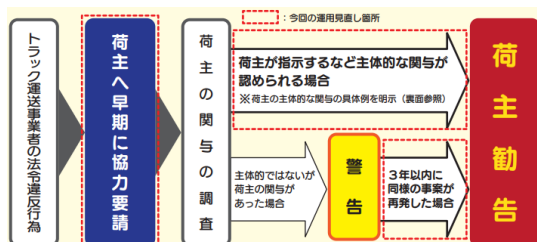
「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

国土交通省

3. 取引環境の適正化

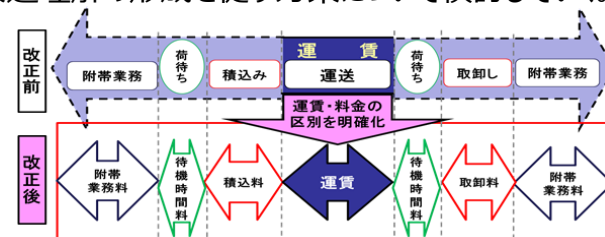
52 荷主勧告制度の運用見直し

- 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。



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。



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

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。



「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

警察庁

1. 労働生産性の向上

7 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し

○違法駐車は、円滑な物流の妨げ等となる渋滞や事故の原因となるなど、社会経済活動に悪影響を及ぼすものであるため、適切な駐車規制は不可欠である一方で、貨物集配中の車両による短時間の駐車需要があり、関係業界からも駐車禁止規制の緩和要望が寄せられているところ。

○このため、安全・円滑な交通を確保しつつ集配中の宅配車両等を駐車させることができる場所については、一定の範囲で貨物集配中の車両の駐車を可能とする駐車規制の見直しを行うよう、本年2月20日付けで都道府県警察に対して通達を発出した。



2. 多様な人材の確保・育成

48
49

第二種免許の受験資格の見直しの検討

H30 19百万円
(新規)

- 旅客自動車運送事業における人材不足が課題。
- 規制改革実施計画（閣議決定）を踏まえ、平成29年度に調査研究を実施し、検討を開始。さらに、30年度には有識者会議等において、受験資格（年齢要件・経験年数要件）の見直しを含め、第二種免許制度の在り方について総合的に検討。

第二種免許の受験資格の概要

普通第一種免許



受験資格
○ 18歳以上

主な第二種免許

普通第二種免許



受験資格
○ 21歳以上
○ 普通免許等保有3年以上

大型第二種免許



受験資格
○ 21歳以上
○ 普通免許等保有3年以上

「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

厚生労働省

2. 多様な人材の確保・育成

47 時間外労働等改善助成金（仮称）の拡充・利用促進

H30 3,502百万円
（継続）

- 時間外労働の上限規制の適用に向け、自動車の運転業務に係る長時間労働の是正が課題。
- このため、平成30年度には、企業における時間外労働の削減等の取組を支援するため、中小企業事業主がその取組に要した費用の一部を助成する制度を拡充するとともに、その利用を促進する。

助成金活用事例

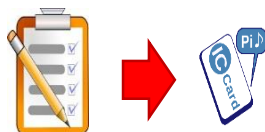
労務管理用機器、労務管理用ソフトウェアの導入例

始業・終業時刻は従業員が台帳に手書きで記録していたため、管理上のミスが多かった

ワーク・ライフ・バランスを推進するために、まずは労働時間管理の適正化を図りたい！

ICカード及び管理・集計ソフトを導入

始業・終業時刻の正確な把握が業務量の平準化を可能とし、時間外労働の縮減につながった



台帳からICカードに切り替えることにより、始業・終業時刻を正確に管理することができるようになった

51 労働者の運転免許取得のための職業訓練への支援制度の利用促進

H30 40,933百万円
（継続）

- 第二種運転免許、大型免許の取得等のための職業訓練に対する助成金の利用促進を実施。

計画に沿って職業訓練を実施する事業主に対して訓練経費や訓練期間中の賃金の一部を助成。

都道府県労働局・ハローワーク

①訓練計画
作成・提出

④支給

③支給申請

②訓練実施



事業主

「直ちにに取り組む施策」の主な進捗状況

厚生労働省

2. 多様な人材の確保・育成

41 女性が働きやすい労働環境整備への支援策の利用促進

H30 2,720百万円
(継続)

- 自動車運送事業の従事者の女性比率は、全職種平均に比べて低く、女性ドライバーの働きやすい環境整備が課題。
- このため、引き続き女性が働きやすい環境整備に係る支援策の利用促進を図る。

両立支援等助成金(育児休業等支援コース)

- ・ 育児復帰支援プランを策定し、円滑な育児休業の取得・職場復帰の支援や、育児休業取得者の代替要員を確保した中小企業事業主に助成金を支給。
- ・ さらに、平成30年度は、育児休業からの復帰後、仕事と育児の両立が特に困難な期間の支援に取り組む中小企業事業主を支援する助成措置を創設。



両立支援等助成金(女性活躍加速化コース)

- ・ 女性活躍推進法に基づく一般事業主行動計画を策定し、女性活躍に関する取組や数値目標を達成した企業に対し助成金を支給。



3. 取引環境の適正化

53 トラック運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策

H30 71百万円
(新規)

- トラック運転者の長時間労働の改善には荷主の協力を得て手待ち時間等を削減する必要があることから、国交省・事業者団体と連携し、平成28・29年度に、荷主及びトラック事業者が協力して労働時間短縮を図る実証実験を実施し改善モデルの蓄積を図ってきた。
- 蓄積した改善モデルを業界全体に波及させるため、平成30年度には以下の事業を実施する。

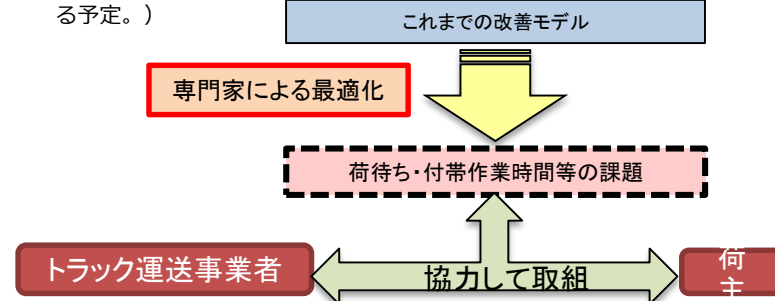
①周知用コンテンツの作成

- 改善ハンドブックの作成
- 荷主向けパンフレットの作成
- 実証実験の取組を動画で紹介
- 経営情報誌、経営者向けメールマガジンへの広告掲載

②コンサルティングの実施

専門家のコンサルティングにより、これまでの実証実験の成果から最適な改善モデルを適用し、改善につなげる。

(※コンサルティング対象となる荷主・トラック運送事業者は、「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の意向を踏まえて決定する予定。)



「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

農林水産省

1. 労働生産性の向上

4 農産品物流のパレット化の検討の場の設置

- 昨年10月、農産品物流対策関係省庁連絡会議に、パレット部会を設置。
- 本年度中に、農産物等の一貫パレチゼーション推進に向けた管理ルールや規格統一等について、とりまとめを行い、民間の取組を促進。

農産品物流対策 関係省庁連絡会議

〔農林水産省、経済産業省、国土交通省
の関係部局長等で構成〕

平成29年10月、パレット部会を設置

とりまとめの方向

- 管理ルール
RFIDを活用した個体管理を行い、紛失等を防止
- 規格統一等
使用するパレットを1種類に統一

5 農林水産物・食品の物流のパレット化等の促進

H29補正 203百万円の内数
H30 335百万円の内数（新規）

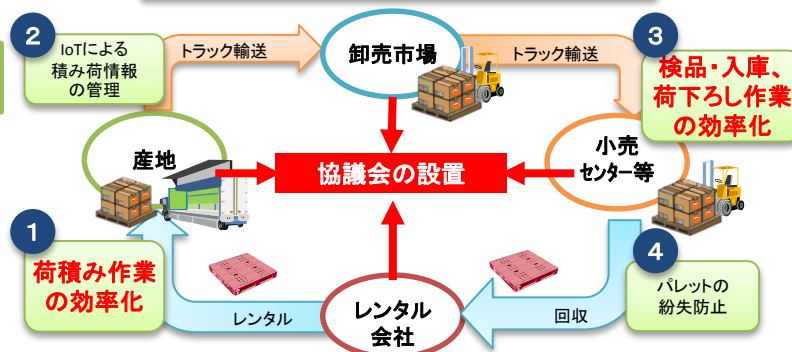
- トラック輸送等への負荷を軽減し、物流の効率化・高度化を図るため、ICTを活用した荷待ち時間の削減等の取組を緊急的に支援するほか、パレットを活用した荷役作業の効率化や物流システムの高度化等の実証を支援。

ICTを活用した荷待ち時間の削減 (H29補正)



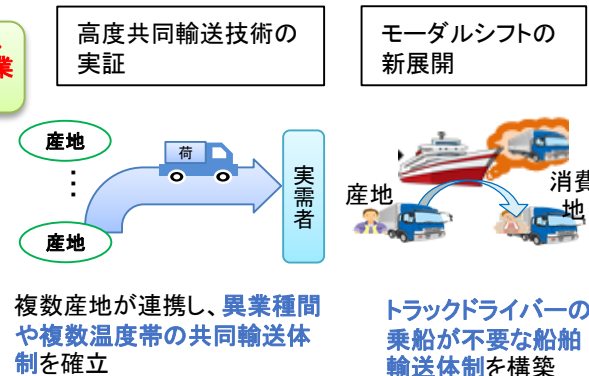
待ち時間が減り、効率化

パレットを活用した荷役作業の効率化 (H30予算)



取組を全国展開することにより、流通を合理化・効率化

物流システムの高度化 (H30予算)



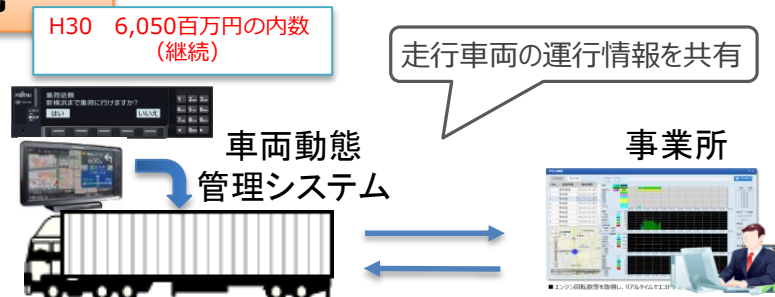
「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

経済産業省

1. 労働生産性の向上

26 車両動態管理システムを活用したトラック輸送の効率化

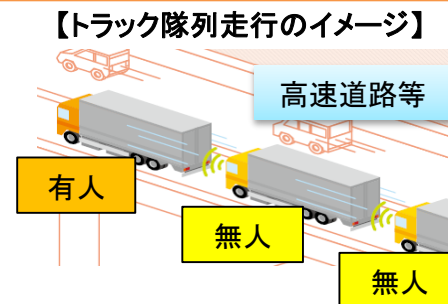
- 車両動態管理システムを活用したトラック事業者と荷主の連携による省エネの推進のため、平成29年度は、当該システムをトラック事業者を導入し、連携による省エネ効果等を実証。
- 平成30年度は、トラック事業者への車両動態管理システムの導入に加え、荷主に予約受付システムを導入することによる連携の深掘りを実証予定。



27 トラック隊列走行の実証実験の実施

H30 3,497百万円
(継続)

- 安全性・社会受容性・経済性の観点等を踏まえつつ、研究開発を進めるとともに、実証等を通じて技術の確立や事業環境等の整備が必要。
- 高速道路でのトラック隊列走行を早ければ2022年に商業化することを目指し、公道実証を推進する。
- 平成30年1月に後続車有人システムの公道実証を開始しており、平成30年度に後続車無人システムの公道実証を開始する予定。



3. 取引環境の適正化

55 フードチェーンにおける商慣習の見直し

- 「賞味期限の年月表示化」と「賞味期限の延長」を、新たに対応したり対象商品を拡大する動きが加工食品メーカー等で進行中。また、「納品期限の緩和」に向け、農水省、経産省が協力して小売・卸の業界団体を通じて小売業の各社に周知、依頼をおこなっている。

【賞味期限の年月表示化】

保管・配送・入出荷の作業を効率化



「直ちにに取り組む施策」の主な進捗状況

環境省

1. 労働生産性の向上

9 宅配便の再配達削減のためのオープン型宅配ボックスの普及拡大

H30 1,765百万円の
内数（一部新規）

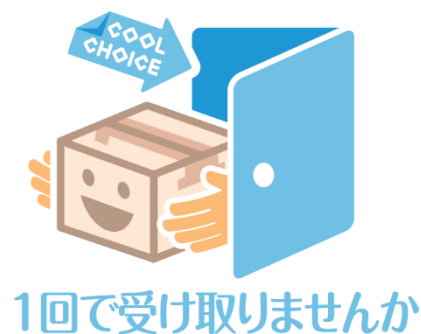
- 宅配便再配達はCO2排出量増大及びトラックドライバーの配達ロスの観点から課題であることから、平成29年度に駅やコンビニ等の公共スペースにおいて、特定の会社でなくとも利用できるオープン型宅配ボックスの導入を支援。
- 平成30年度はオープン型宅配ボックスの普及拡大のため、主に地方部におけるオープン型宅配ボックスのCO2削減効果ポテンシャルや導入メリット等を整理し、設置に係るガイドラインを策定。
- さらに、複数の事業者がオープン型宅配ボックスを共同利用できるように情報処理システムのネットワーク化を支援。



10 宅配便の再配達削減に向けた国民運動の展開

H30 1,500百万円の
内数（継続）

- 宅配便再配達の削減に向けて、消費者に対して再配達を防ぐためのアクションを呼びかけることが重要であることから、平成29年度に国民運動「COOL CHOICEできるだけ1回で受け取りませんかキャンペーン」を行い、消費者に向けて宅配ボックス活用やコンビニ受取等、宅配便をできるだけ1回で受け取るための取組を普及啓発。
- 平成30年度は引き続き国民運動を展開し、特に次世代を担う若者向けの呼びかけを強化し、職場での受取事例、宅配ボックスの先進事例等、再配達削減のための効果的な取組を紹介し普及啓発。



「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

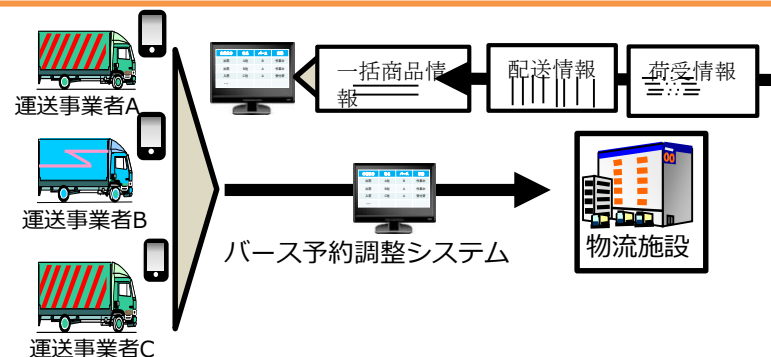
環境省

1. 労働生産性の向上

1 トラックのバース予約調整システムの導入促進

H30 1,765百万円
の内数（新規）

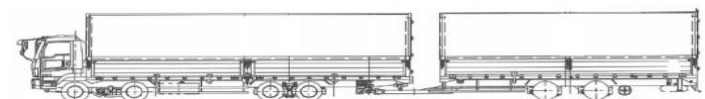
- トラックの荷待ちや物流施設における荷役時間の削減を図るため、平成30年度に運送事業者及び物流施設がトラックの運行情報や荷物情報を共有できるバース予約調整システムの導入を促進。



18 ダブル連結トラック車両の導入促進

H30 1,765百万円
の内数（新規）

- トラック単体の輸送の省力化・効率化を推進するため、平成30年度に1台でトラック約2台分までの輸送が可能なダブル連結トラック車両の導入を促進。

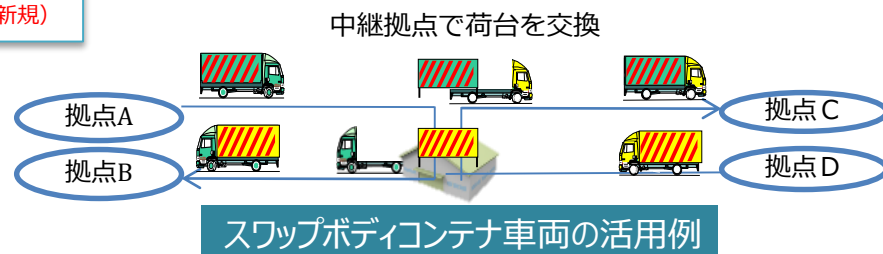


2. 多様な人材の確保・育成

37 スワップボディコンテナ車両の導入促進

H30 1,765百万円
の内数（新規）

- 中継輸送やトラックの積載率の向上等を推進するため、平成30年度に車体と荷台を簡易に分離することが可能なスワップボディコンテナ車両の導入を促進。



行動計画の策定方針について

- 平成30年4月から自動車運送事業者に対する罰則付きの時間外労働の上限規制の導入までの間を対象とする「自動車運送事業の働き方改革に関する行動計画」(仮称)を、本年春頃に本関係省庁連絡会議において策定・公表する。
- 上記行動計画の策定に当たっては、以下の方針に基づき、施策の検討を行うこととする。

1. 基本的な考え方

- ・「直ちにに取り組む施策」に記載の施策のさらなる具体化・深掘り・前倒しを図る。
- ・関係者からの要望も踏まえつつ、関係省庁が連携し、新たな施策を形成する。
- ・策定の翌年度から毎年度フォローアップを行い、行動計画を見直す。
これにより、取組を継続的に充実・強化し、実効性を確保する。

2. 重点検討項目

- ① 発・着荷主や元請物流事業者等の協力の確保
(例) トラック運転者の労働条件の改善に協力する「ホワイト荷主」を増やすための方策 等
- ② 長時間労働の是正のための輸送分野別の取組の強化
(例) 荷待ち時間が長い品目等での運転者の長時間労働の是正のための方策 等

トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会について

○取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、厚生労働省、国土交通省、学識経験者、荷主、事業者等により構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央及び全都道府県に設置。

○労働基準法の改正案において、月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率引上げ（25%→50%）の適用が平成31年4月からとされていることを踏まえ、検討及び好事例の横展開等の取組みを平成30年度中までに実施。

○平成29年度は、平成28年度に引き続き長時間労働削減に向けたパイロット事業を行っているところ。

○「トラック運送業の生産性向上協議会」と合同開催。

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」委員

【学識経験者】

野尻 俊明 流通経済大学学長（座長）
齊藤 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

【労働組合】

平川 則男 日本労働組合総連合会 総合政策局長
村上 陽子 日本労働組合総連合会 総合労働局長
難波 淳介 全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長
山口 浩一 全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長

【行政】

新原 浩朗 内閣府政策統括官（経済財政運営担当）
山越 敬一 厚生労働省労働基準局長
伊奈 友子 経済産業省商務・サービスグループ
消費・流通政策課消費経済企画室長
安藤 保彦 中小企業庁事業環境部取引課長
宮浦 浩司 農林水産省食料産業局食品流通課長
奥田 哲也 国土交通省自動車局長
伊藤 博信 国土交通省総合政策局官房参事官（物流産業）

【荷主】

上田 正尚 （一社）日本経済団体連合会 産業政策本部長
輪島 忍 （一社）日本経済団体連合会 労働法制本部長
五十嵐克也 日本商工会議所 地域振興部長
小林 治彦 日本商工会議所 産業政策第二部長
小林 信 全国中小企業団体中央会 事務局次長
橋爪 茂久 （公社）日本ロジスティクスシステム協会 専務理事
黒川 毅 日本機械輸出組合 国際貿易円滑化委員会委員長
一柳 尚成 トヨタ自動車（株） 物流管理部長
鈴木 賢司 三菱商事（株） ロジスティクス総括部長

【トラック運送業】

辻 卓史 （公社）全日本トラック協会 副会長
千原 武美 （公社）全日本トラック協会 副会長
馬渡 雅敏 （公社）全日本トラック協会 副会長
村瀬 毅 日本通運（株） 業務部長

※新原浩朗内閣府政策統括官はトラック運送業の生産性向上協議会の委員のみ

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
①中央・各都道府県において協議会の設置・検討 (厚生労働省・国土交通省、荷主、事業者等による協議会)	協議会の設置			
	協議会の開催、パイロット事業の計画・検証、対策の検討、ガイドラインの策定 等			
②長時間労働等の実態調査、対策の検討	調査の実施・検証			
③パイロット事業(実証実験)の実施、対策の具体化		パイロット事業(実証実験)の実施 労働時間縮減のための助成事業		
④ガイドラインの策定・普及			ガイドラインの策定・普及	
⑤取引環境・長時間労働改善の普及・定着				普及・定着の促進 助成事業の実施

定期的なフォローアップ・更なる対策の検討

着荷主との連携事例

山梨県の食品製造業では、流通センターへの商品配送を運送事業者に依頼しているが、着荷主側の倉庫では到着順の受付対応で荷待ち時間が長く、また手下ろしの荷役のため、ドライバーの拘束時間が長時間化していた。

このため、PCを活用した受付予約システムの活用とともに、パレットの規格を統一化し、発荷主から着荷主まで一貫パレチゼーションによる拘束時間の削減効果を検証した。

事業概要

Before

After

スケジュールを共有

予約画面(抜粋)

予約番号	10003
お名前	予約 次郎 様 [非会員]
荷降ろし場	手降ろし場
ご予約日	06/15 (月)
受付可能な時間	13:00-14:00
オプション	

従来から着荷主が保有し内部用に使用していたトラック予約・受付システムを運送事業者にも開放し、1時間単位の作業枠の予約を可能とした。※実証実験では運送事業者が着荷主に電話連絡し、着荷主が代理入力する方法をとった。

結果

➤ 手待ち時間の削減	4時間	➡	▲3時間7分	➡	53分
			拘束時間の短縮		
➤ 荷役時間の削減	2時間	➡	▲1時間33分	➡	27分

トラック運送業の適正運賃・料金検討会

○自動車局においては、トラック運送事業者の取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、平成27年度、厚生労働省と共同で、荷主も構成員に含めた「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を設置。

○同協議会における取引環境改善に向けた議論に先立ち、適正運賃・料金収受に関する議論の論点整理や方向性に関する助言を行うための場として、平成28年7月に「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」を設置。第4回検討会までの議論を踏まえ、平成29年8月4日に標準貨物自動車運送約款等を改正し同年11月4日に施行。

○平成29年12月20日に開催した第5回検討会以降、持続可能なトラック事業運営等のために必要なコスト構成等についてのトラック事業者・荷主の双方における共通かつ適切な理解の形成を促すための方策等について検討を開始。

「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」委員

委員

【学識経験者】

- ・ 藤井 聡 京都大学工学部工学研究科教授（座長）
- ・ 野尻 俊明 流通経済大学学長
- ・ 苦瀬 博仁 流通経済大学流通情報学部教授
- ・ 柳澤 宏輝 弁護士（長島・大野・常松法律事務所）

【行政】

- ・ 平嶋 隆司 国土交通省自動車局貨物課長
- ・ 伊藤 博信 国土交通省総合政策局参事官（物流産業）
- ・ 藤枝 茂 厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
- ・ 伊奈 友子 経済産業省商務・サービスグループ物流企画室長
- ・ 宮浦 浩司 農林水産省食料産業局食品流通課長

オブザーバー

【荷主】

- ・ 上田 正尚 （一社）日本経済団体連合会産業政策本部長
- ・ 五十嵐克也 日本商工会議所流通・地域振興部長
- ・ 黒川 毅 日本機械輸出組合理国貿易円滑化委員会委員長

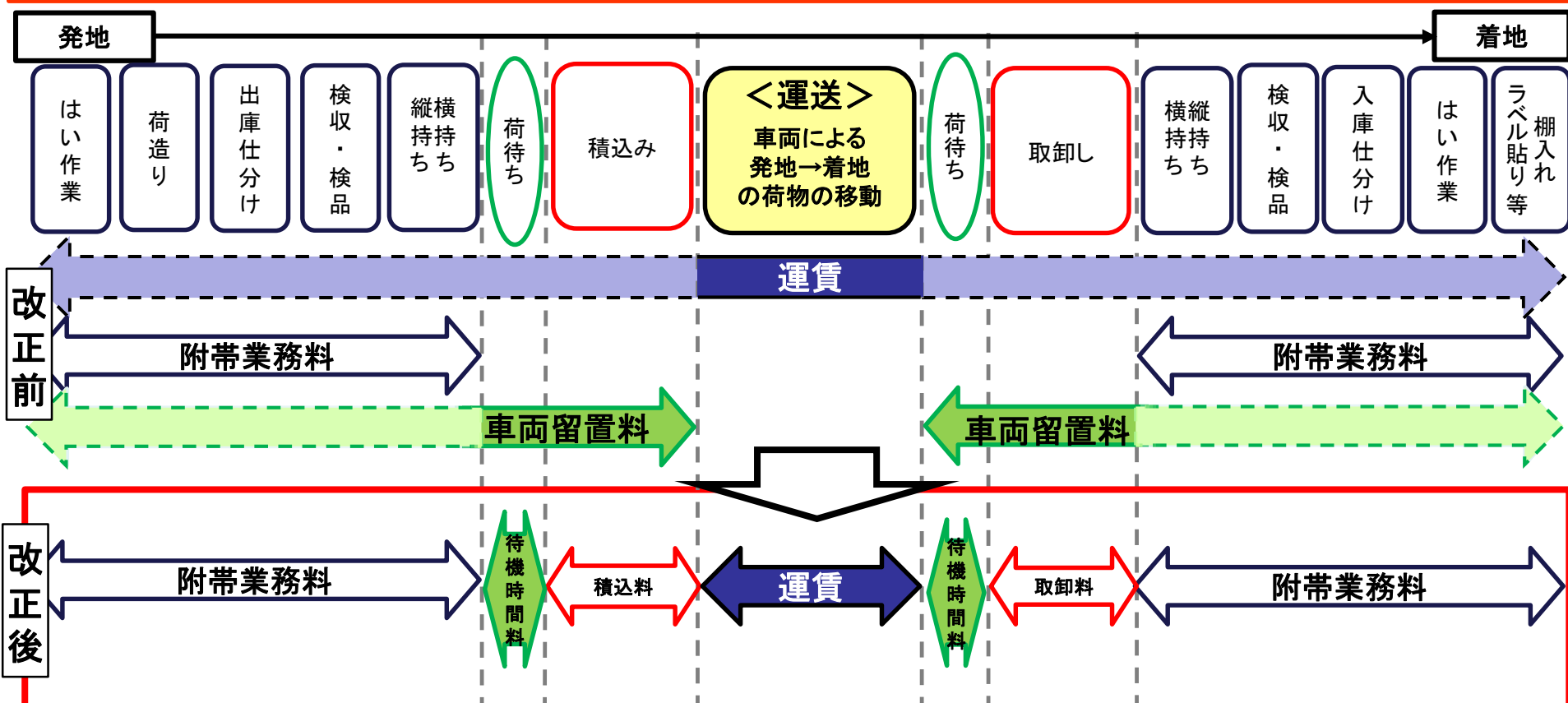
【トラック運送業】

- ・ 坂本 克己 （公社）全日本トラック協会会長
- ・ 馬渡 雅敏 （公社）全日本トラック協会副会長

【労働組合】

- ・ 難波 淳介 全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長
- ・ 山口 浩一 全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長

- 運賃が運送の対価であることを明確化するため、運賃の範囲を明確化する通達を发出。
- 適正な運賃・料金を収受するための方策として標準貨物自動車運送約款を以下の通り改正。
 - ①荷送人が運送依頼をする際に作成する運送状等の記載事項について、「待機時間料」、「積込料」、「取卸料」等の料金の具体例を規定。
 - ②荷待ちに対する対価を「待機時間料」とし、発地又は着地における積込み又は取卸しに対する対価を「積込料」及び「取卸料」とそれぞれ規定。
 - ③附帯業務の内容に「横持ち」、「縦持ち」、「棚入れ」、「ラベル貼り」及び「はい作業」を追加。等^(※)



(※)はい作業: 倉庫等において袋や箱を一定の方法で規則正しく積み上げたり、積み上げられた荷をくずしたりする作業

スケジュール: 平成29年8月4日公布、11月4日施行

【標準貨物自動車運送約款の改正に伴う運賃・料金の変更届出件数】

平成30年3月16日現在

	事業者数 (平成27年度末現在)	運賃料金 変更届出件数	比率
北海道	3,348者	1,688件	50.4%
東北	4,147者	1,600件	38.6%
関東	18,053者	6,583件	36.5%
北陸信越	2,712者	1,097件	40.4%
中部	6,693者	2,330件	34.8%
近畿	9,296者	3,578件	38.5%
中国	3,928者	1,481件	37.7%
四国	2,126者	1,300件	61.1%
九州	5,874者	2,393件	40.7%
沖縄	831者	78件	9.4%
合計	57,008者	22,128件	38.8%

※一般貨物自動車運送事業者及び特別積合せ運送事業者における届出件数。

トラックドライバーの長時間労働を改善し、輸送の安全の確保を図るべく、荷待ち時間の実態を把握するとともに、荷待ち時間を生じさせている荷主への勧告等の発動に係る確認の一助等とするため、荷待ち時間記録等を新たにトラック運送事業者に義務付ける省令改正（貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令）を行い、平成29年7月1日から施行しているところ。

○ 改正の概要

(1) 荷待ち時間等の記録の義務付け（輸送安全規則第8条関係）

トラックドライバーが車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合、ドライバー毎に、

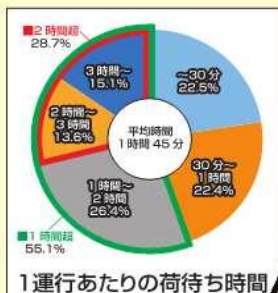
- ・集貨又は配達を行った地点（以下「集貨地点等」という。）
 - ・集貨地点等に到着した日時
 - ・集貨地点等における荷積み又は荷卸しの開始及び終了の日時
- 等について記録し、1年間保存しなければならないこととする。

(2) 適正な取引の確保（輸送安全規則第9条の4関係）

輸送安全規則第9条の4では、従前から、輸送の安全を阻害する行為を防止するため、荷主と協力し、適正な取引を確保することを努力義務としているところ、荷主の都合による集荷地点等における待機についても、トラックドライバーの過労運転につながるおそれがあることから、輸送の安全を阻害する行為の一例として加えることとする。

平成 29 年 7 月 1 日から、 荷主都合 30 分以上の荷待ちは 「乗務記録」の記載対象です。

トラックドライバーの荷待ち時間削減と適正取引構築のために



出典：「トラック輸送状況の実態調査結果」
(国土交通省、平成 27 年調査)



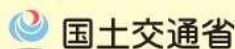
記載はカンタン。
荷主都合による荷待ち時間が30分を超えたら、
集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、
荷積み・荷卸しの開始・終了日時などを書くだけです。

※デジタコなど他の方法で
記録している場合は記載
不要です。

トラックドライバーの長時間労働の要因の一つとなっている荷待ち時間。これを削減するためには、トラックドライバーの乗務実態を把握する必要があります。そこで、国土交通省では「貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令」を平成 29 年 5 月 31 日に公布、29 年 7 月 1 日に施行しました。この省令は、トラックドライバーが車両総重量 8t 以上または最大積載量 5t 以上のトラックに乗務した場合、荷主の都合により、30 分以上待機したときは「集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、荷積み・荷卸しの開始・終了日時」などを乗務記録の記載対象として追加するものです。

国土交通省では、今回の一部改正により、荷待ち時間等の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取り組みを促進するとともに、国としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長い荷待ち時間や長時間労働を生じさせている荷主に勧告等を行うにあたっての判断材料とします。

ムダな荷待ち時間を減らし、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、荷主都合による荷待ち時間が 30 分以上あった場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低 1 年間は保存してください。



全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

荷待ち時間等の記録義務付け (貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正)にともなう 乗務記録付票【記載例】

集貨・荷卸しのパターン例 (サンプル)

- ① 集貨地点等に到着 (乗務記録記載)
 - ②-1 荷待ち待機 (20 分: 荷主都合)
 - ③-1 附帯業務 (20 分: 本来業務)
 - ②-2 再荷待ち待機 (20 分: 荷主都合)
 - ③-2 附帯業務 (30 分: 荷主都合)
 - ④ 荷積み (60 分: 本来業務)
- ⑤ 集貨地点等を出発 (乗務記録記載)

※ 上記の場合、(②-1)+(②-2)=待機時間 40 分
「乗務記録記載要件【荷主都合による(荷待ち待機時間 30 分以上)】に合致」

記載は
こんなにカンタン。
集貨地点等と時刻を書き込むだけ!
記入見本のように、集貨地点等への到着時刻、荷待ち待機の開始・終了時刻、附帯業務の開始・終了時刻、荷積み・荷卸しの開始・終了時刻などの必要事項を記入ください。記録用紙は、必要な項目が記載されているれば、各事業者で作成した様式で構いません。

記入見本

荷待ち時間記録(例)

(平成 29 年 7 月 12 日)

※ 車両総重量 8t 以上又は最大積載量 5t 以上の車両が対象

車両番号: ()
集貨地点等 (荷積み 地 / 荷卸し地 / 附帯業務実施地): (☐ 食品 ☐ 物流センター)

荷主指定の到着時刻 (有る場合)		集貨地点等への到着時刻																				
9 時 00 分		8 時 00 分																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>荷待ち待機 開始・終了時刻</th> <th>荷主都合による荷待ち待機の合計時間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>②-1 9:00 ~ 9:20</td> <td rowspan="2">時間 40 分</td> </tr> <tr> <td>②-2 9:40 ~ 10:00</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <table border="1"> <thead> <tr> <th>附帯業務 開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>③-1 9:20 ~ 9:40</td> </tr> <tr> <td>③-2 10:00 ~ 10:30</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> <tr> <td colspan="3"> <table border="1"> <thead> <tr> <th>荷積み / 荷卸し 開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>④ 10:30 ~ 11:30</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> <tr> <td colspan="3"> <table border="1"> <thead> <tr> <th>集貨地点等からの出発時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>⑤ 11 時 30 分</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> </tbody> </table>			荷待ち待機 開始・終了時刻	荷主都合による荷待ち待機の合計時間	②-1 9:00 ~ 9:20	時間 40 分	②-2 9:40 ~ 10:00	<table border="1"> <thead> <tr> <th>附帯業務 開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>③-1 9:20 ~ 9:40</td> </tr> <tr> <td>③-2 10:00 ~ 10:30</td> </tr> </tbody> </table>		附帯業務 開始・終了時刻	③-1 9:20 ~ 9:40	③-2 10:00 ~ 10:30	<table border="1"> <thead> <tr> <th>荷積み / 荷卸し 開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>④ 10:30 ~ 11:30</td> </tr> </tbody> </table>			荷積み / 荷卸し 開始・終了時刻	④ 10:30 ~ 11:30	<table border="1"> <thead> <tr> <th>集貨地点等からの出発時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>⑤ 11 時 30 分</td> </tr> </tbody> </table>			集貨地点等からの出発時刻	⑤ 11 時 30 分
荷待ち待機 開始・終了時刻	荷主都合による荷待ち待機の合計時間																					
②-1 9:00 ~ 9:20	時間 40 分																					
②-2 9:40 ~ 10:00																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>附帯業務 開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>③-1 9:20 ~ 9:40</td> </tr> <tr> <td>③-2 10:00 ~ 10:30</td> </tr> </tbody> </table>		附帯業務 開始・終了時刻	③-1 9:20 ~ 9:40	③-2 10:00 ~ 10:30																		
附帯業務 開始・終了時刻																						
③-1 9:20 ~ 9:40																						
③-2 10:00 ~ 10:30																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>荷積み / 荷卸し 開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>④ 10:30 ~ 11:30</td> </tr> </tbody> </table>			荷積み / 荷卸し 開始・終了時刻	④ 10:30 ~ 11:30																		
荷積み / 荷卸し 開始・終了時刻																						
④ 10:30 ~ 11:30																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>集貨地点等からの出発時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>⑤ 11 時 30 分</td> </tr> </tbody> </table>			集貨地点等からの出発時刻	⑤ 11 時 30 分																		
集貨地点等からの出発時刻																						
⑤ 11 時 30 分																						

注

- 1 集貨地点等に到着した時刻(荷主から指定された場合は当該時刻)から出発した時刻までに、荷主の都合により待機した時間の合計が 30 分未満の場合は記録不要です。
- 2 また、必要事項をデジタコなど他の方法で記録している場合は記載不要です。
- 3 現在使用中の「乗務記録」に記載する方法もあります。

※この事例・様式は、見本として示したものです。

荷待ち時間のサンプル調査について(速報値)

○ 荷待ち時間のサンプル調査について

荷待ち時間の削減に向けた取組に活用することを目的として、平成29年7月から義務付けた荷待ち時間等の記録を基にサンプル調査・分析を実施(荷待ち時間の記録義務付けの対象となっている、荷主の都合で30分以上の荷待ちが発生したものが対象※)。

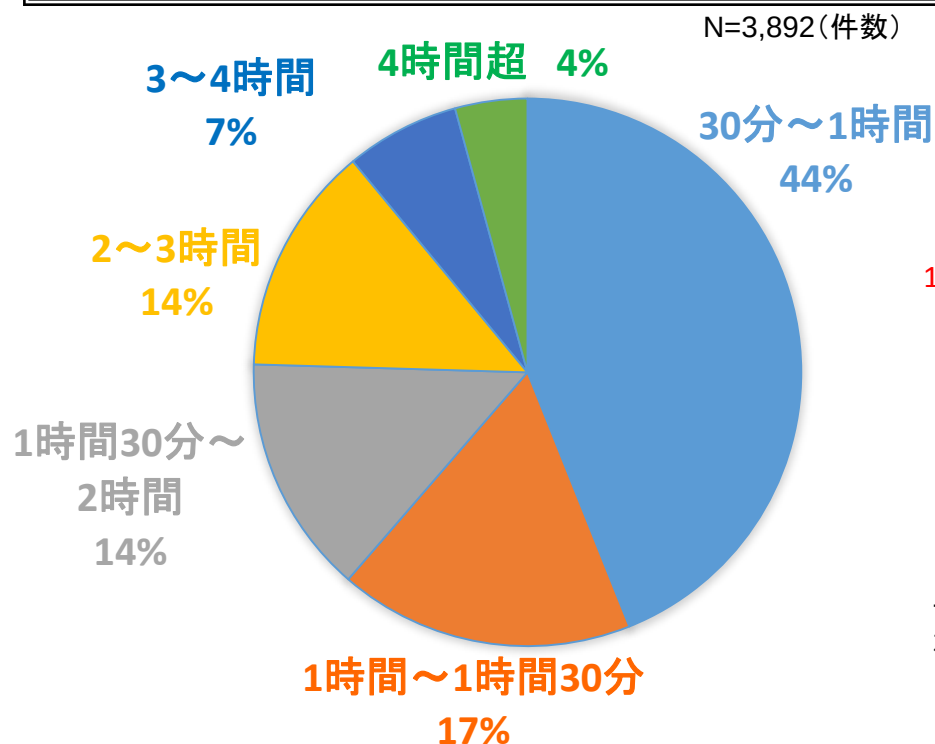
○ 調査方法について

- ・ 調査対象の規模は、全日本トラック協会を通して約5,000者へ調査票を配布
- ・ 平成29年7月第1週～第2週の運行について、トラック運送事業者から報告

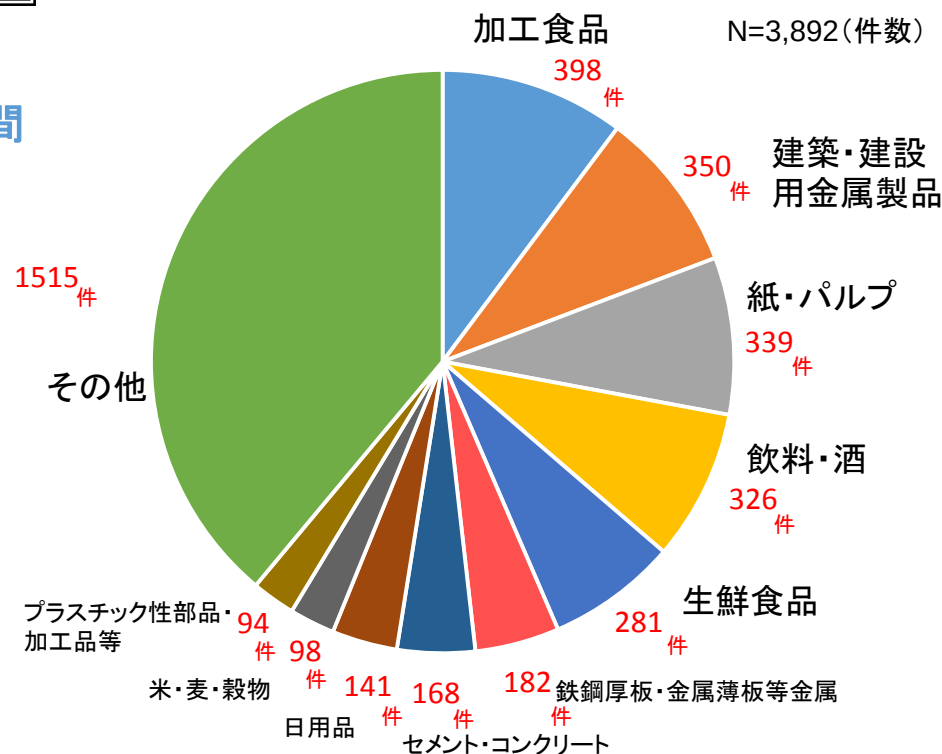
○ 調査結果について

- ・ 約300者より、3,892件の回答(上記※)に該当するもの)
- ・ また、これらの結果を元に生産性向上セミナーなどの説明会の場を通じて荷主に働きかけを行う

今回のサンプル調査における1カ所あたりの荷待ち時間の分布



今回のサンプル調査における輸送品目別件数



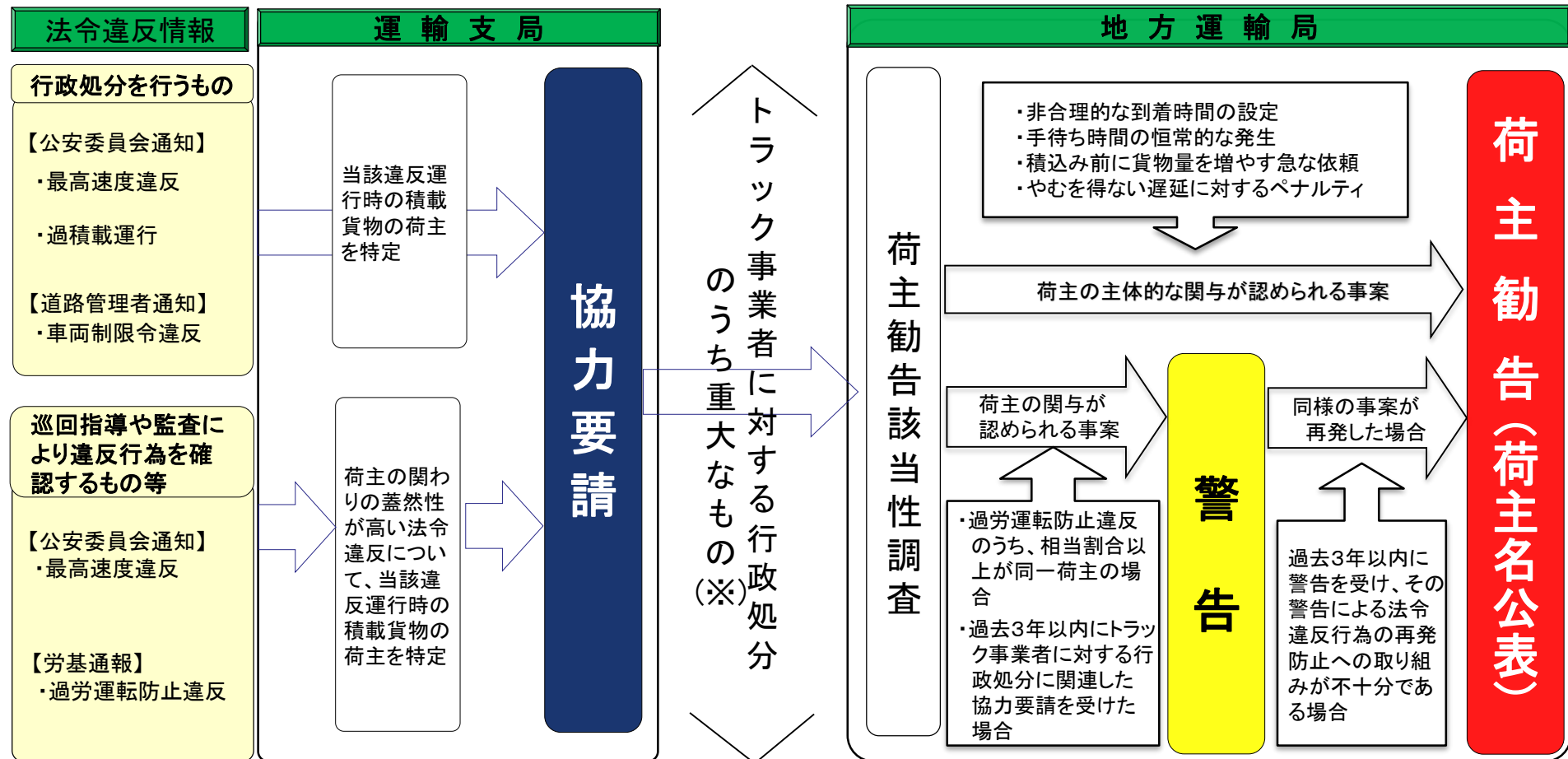
荷主勧告制度の運用の改善

〈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。

荷主勧告に該当すると想定される事案

端 緒

労働基準
監督署から
の通知

死亡事故等
社会的影響
の大きい事案

公安委員
会からの
通知

道路管
理者から
の通知

トラック事業者に対する監査

荷主勧告該当性調査

<荷待ち時間の恒常的な発生>

(例) トラック事業者が過労運転防止に違反しており、違反の原因を調査したところ、荷主の荷捌き場において荷待ち時間が恒常的に発生しており、かつ、トラック事業者から荷主に対し改善を申し込んだにも関わらず改善されていない場合

<非合理的到着時刻の設定>

(例) トラック事業者が死亡事故等を起こし最高速度違反が認められた場合であって、違反の原因を調査したところ、荷主から適切な運行では間に合わない到着時刻を指定されていたことが判明した場合
(高速道路を使用しないと間に合わないが、高速道路料金の支払いがないため一般道路を走行せざるを得ず、最高速度違反になった等)

<やむを得ない遅延に対するペナルティ>

(例) トラック事業者が過労運転防止に違反しており、違反の原因を調査した結果、理由の如何に関わらず遅延したことをもって商品買取等のペナルティが課されていたことから、着時刻に間に合わすために連続運転時間等の基準を遵守できなかった場合

<積み込み直前に貨物量を増やす急な依頼>

(例) トラック事業者が過積載運行を行っており、違反の原因を調査したところ、積み込み直前に荷主から貨物量を2倍以上増やすよう急に指示され、過積載とは認識しつつ荷主から取引解消を示唆されたため断り切れなかった場合

<同様の事案が再発した場合>

(例) トラック事業者の違反の原因を調査した結果、違反に関わりがある荷主が過去3年以内に当該違反と同じ違反に関して警告を受けており、かつ、当該警告による法令違反行為の再発防止への取り組みが不十分である場合

荷主勧告

荷主名
公表