

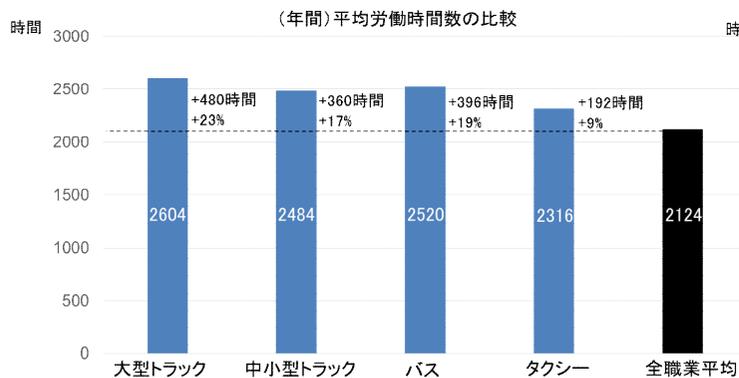
# 自動車運送事業の働き方改革について

---

# 【参考】自動車運送事業の働き方をめぐる状況

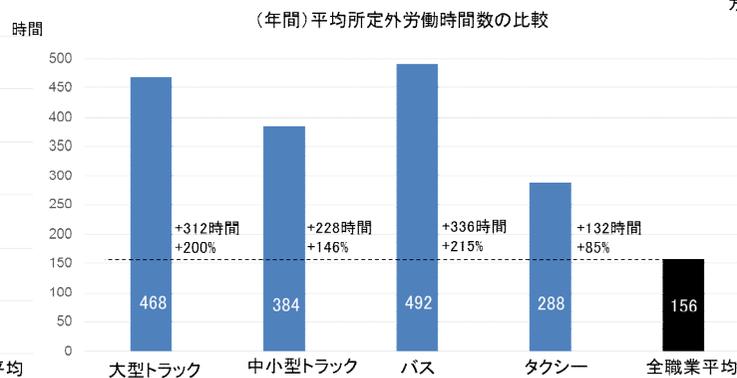
## ①労働時間

全職業平均より  
約1～2割長い。



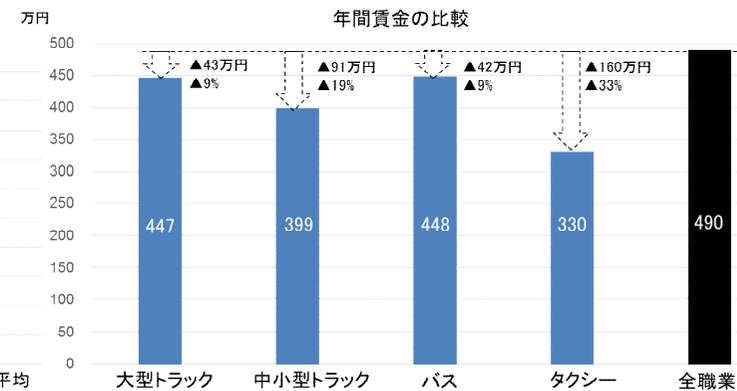
## ②所定外労働時間

全職業平均の  
約2～3倍の長さ。



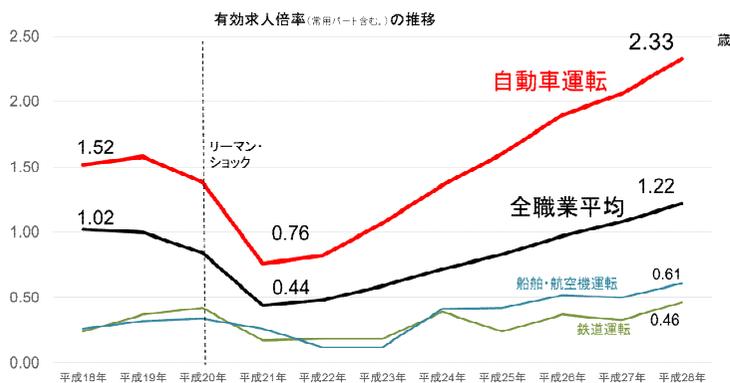
## ③年間賃金

長い労働時間にも関わらず、約1割～3割低い。



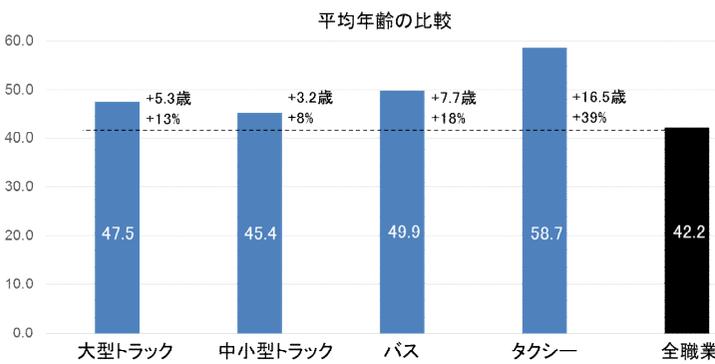
## ④人手不足

人手不足が年々深刻化。  
有効求人倍率は全職業平均の約2倍。



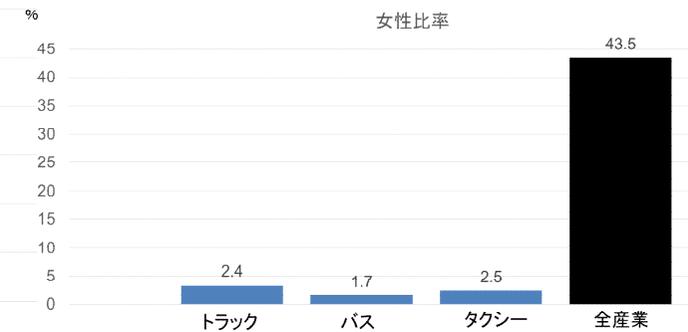
## ⑤高齢化

全職業平均より  
平均年齢が約3～17歳高い。



## ⑥女性比率

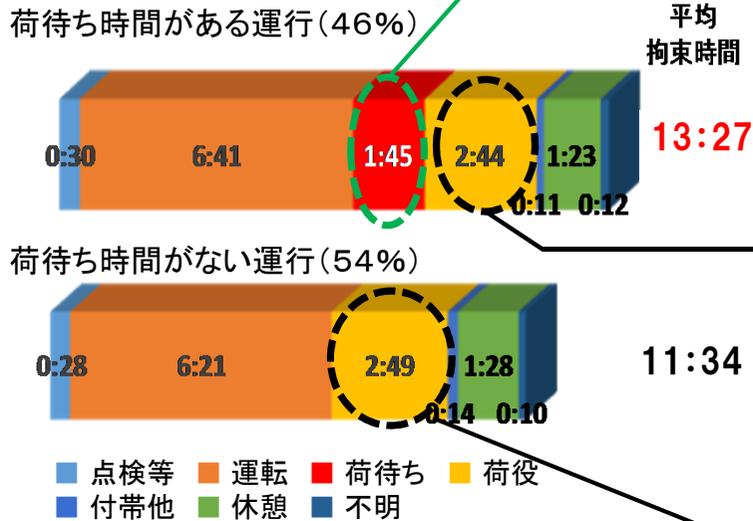
女性比率は全職業平均の1割未満と低い。



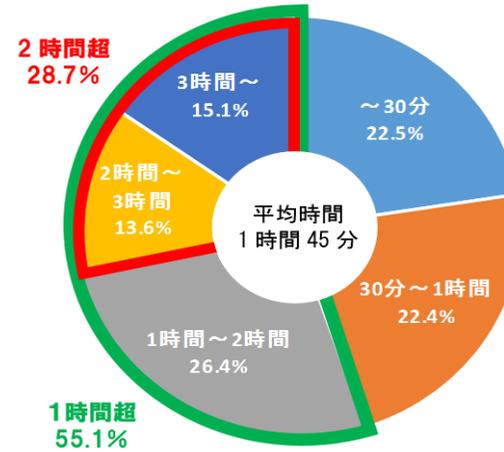
# 自動車運送事業の課題の例

## トラックドライバーの荷待ち時間・荷役時間

### 1運行の平均拘束時間とその内訳



### 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)

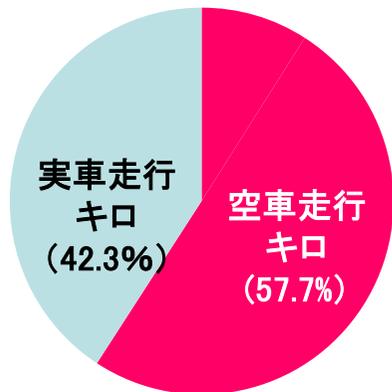
### 手荷役の例



10トン車に、レタスのバラ積み1,200ケース分(1ケース7~10kg程度)のダンボールを、手積み・手卸している事例。

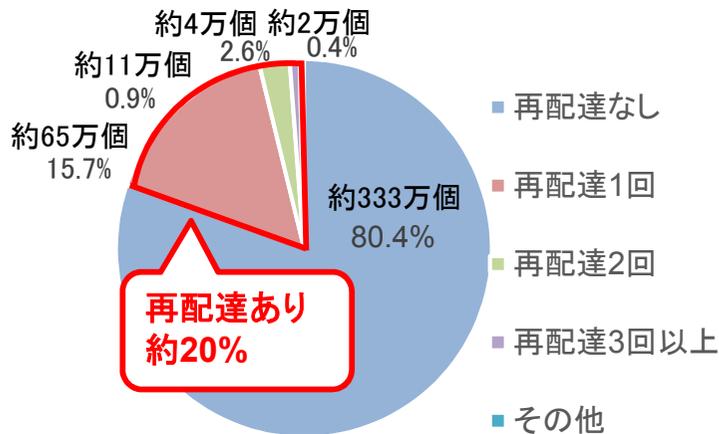
### タクシーの空車走行

空車走行と実車走行の割合(全国)



### 宅配の再配達

配達完了までに要した再配達回数



サンプル個数: 約414万個

(平成26年12月 宅配事業者3社によるサンプル調査)

### 手荷役と機械荷役

手積み・手卸し  
作業時間  
**2~3時間/車**



フォークリフトで荷積み・荷卸し  
作業時間  
**20~40分/車**



# 「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」の概要

## 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. 生産性の向上

- ・ 運行の効率化・省労働力化
- ・ 手荷役の削減
- ・ 荷待ち時間の削減
- ・ 宅配便の再配達削減
- ・ 駐車場所から集配先までの移動時間の削減 等

### 2. 多様な人材の確保・育成

- ・ 女性、若者等の就業促進
- ・ 勤務形態の改善 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

※関係者の要望を参考に施策を検討

## 構成

- 議長 長：野上 浩太郎 内閣官房副長官
- 議長代理：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」の概要 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的に推進。**

## 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】

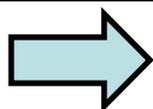
ホワイト経営に取り組む企業が取引先や

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**

## パレット化等による機械荷役への転換促進(6)

### 中継輸送の普及・拡大に向けた検討(34)

- トラックドライバーの長時間労働の削減及び荷役負担の軽減を図る必要がある。
- このため、パレット化等による手荷役から機械荷役への転換を促進する。

【パレット】

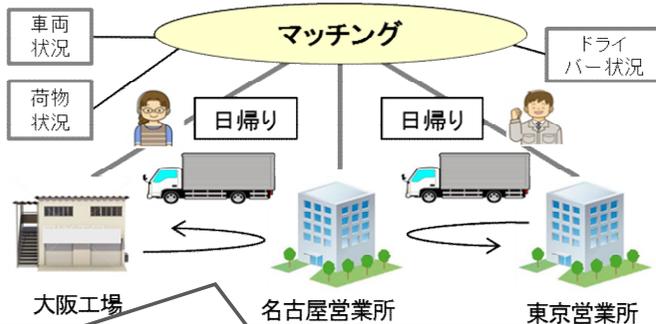


【フォークリフト】

手積み・手降ろしが機械化されることにより、ドライバーの負担軽減に繋がる。

- トラックドライバーの短時間勤務を可能とし、人材を確保する必要がある。
- このため、中継輸送の普及拡大に向けた課題・解決策について検討する。

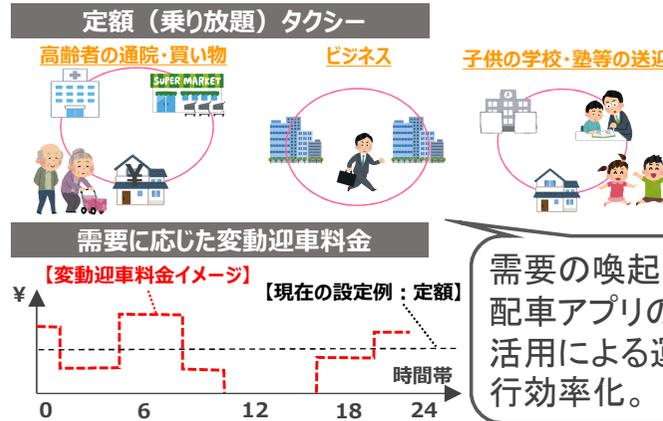
【中継輸送のイメージ】



複数のドライバーが輸送行程を分担することにより、短時間勤務が可能になる。

## タクシーの配車アプリを活用した新サービスの導入の検討(20)

- 新サービスによる需要喚起・配車アプリを活用した運行効率化により、ドライバーの労働環境を改善する必要がある。
- このため、定額(乗り放題)タクシーや需要に応じた変動迎車料金等、新サービス導入に向けた検討を行う。



需要の喚起・配車アプリの活用による運行効率化。

## 運行管理の高度化・効率化に向けた検討(30)

- 地方部におけるバスの運行管理者不足を解消するとともに、バス事業の生産性を向上する必要がある。
- このため、情報通信技術(ICT)の活用等により、安全の確保を図りつつ、過疎地での運行管理等の高度化・効率化を図るための検討を行う。

## 荷主勧告制度の運用見直し(52)

- 勧告の判断基準の明確化、行政処分の前段階を含む早期の協力要請等の新たな運用により、荷主への働きかけを強化する。

## 荷役等の運送以外の役務の対価の收受対策(58)

- 運送以外の役務の対価を運賃とは別建てで收受できるように、標準運送約款の改正を行うなど、環境を整備する。

## 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(61)

- 事業者団体に対し、荷主の理解の醸成等の環境整備を踏まえつつ、アクションプランを策定・公表・実施することを要請する。

## ホワイト経営の「見える化」・優遇(62)

- 長時間労働の是正等に積極的に取り組む「ホワイト経営」に取り組む事業者が取引先等に「見える」仕組み等を検討する。

## 行政処分の強化(63)

- 過労防止対策等を強化するため、過労運転違反等に係る行政処分の処分量定を引き上げ、過労防止対策等を強化する。

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(17)

- トラック輸送は深刻なドライバー不足が進行。
- このため、特車許可基準の車両長の緩和等の検討により、1台で大型トラック2台分の輸送が可能な**ダブル連結トラック車両の導入**を図る。  
※ダブル連結トラックの実験の状況も踏まえ、トラックの隊列走行について、インフラ面での事業環境の整備を検討

現在 通常の大型トラック(10t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**

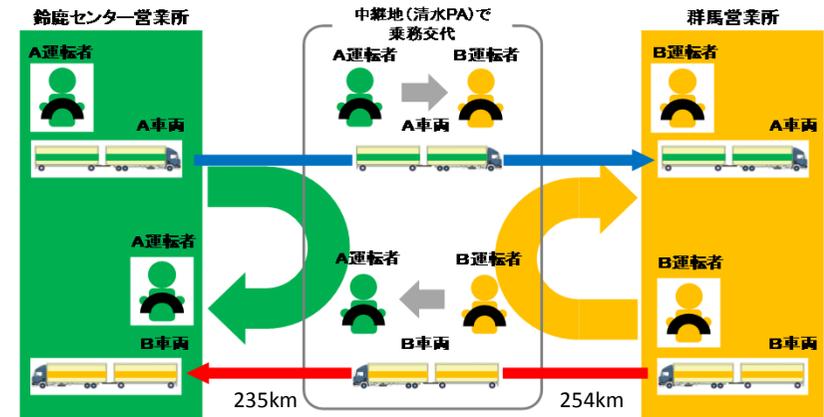


特車許可基準の車両長を緩和  
(現行の21mから最大で25mへの緩和を検討)

＜ダブル連結トラックの特車許可基準の緩和＞

高速道路のSA・PAを活用した中継輸送の運用の検討(36)

- 女性や若者の活用を図るためには、不規則な就業形態等の原因となる、1人のドライバーが1つの行程を担う**労働環境を改善する必要がある**。
- このため、高速道路のSA・PAを活用した中継輸送について、現在実施中の実験**検証結果を踏まえ検討**を行う。



＜中継輸送のイメージ＞

SA・PA・道の駅における駐車スペースの活用(39)

- 高速道路の休憩施設で深夜帯を中心に大型車の駐車マスが不足する他、休憩施設の間隔が概ね25km以上ある区間が約100区間存在。
- 長時間駐車抑制等を図るとともに、高速道路外の休憩施設等を活用し、**ガソリンスタンド・休憩施設等の不足を解消**。



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

＜高速道路外の休憩施設等の活用のイメージ＞