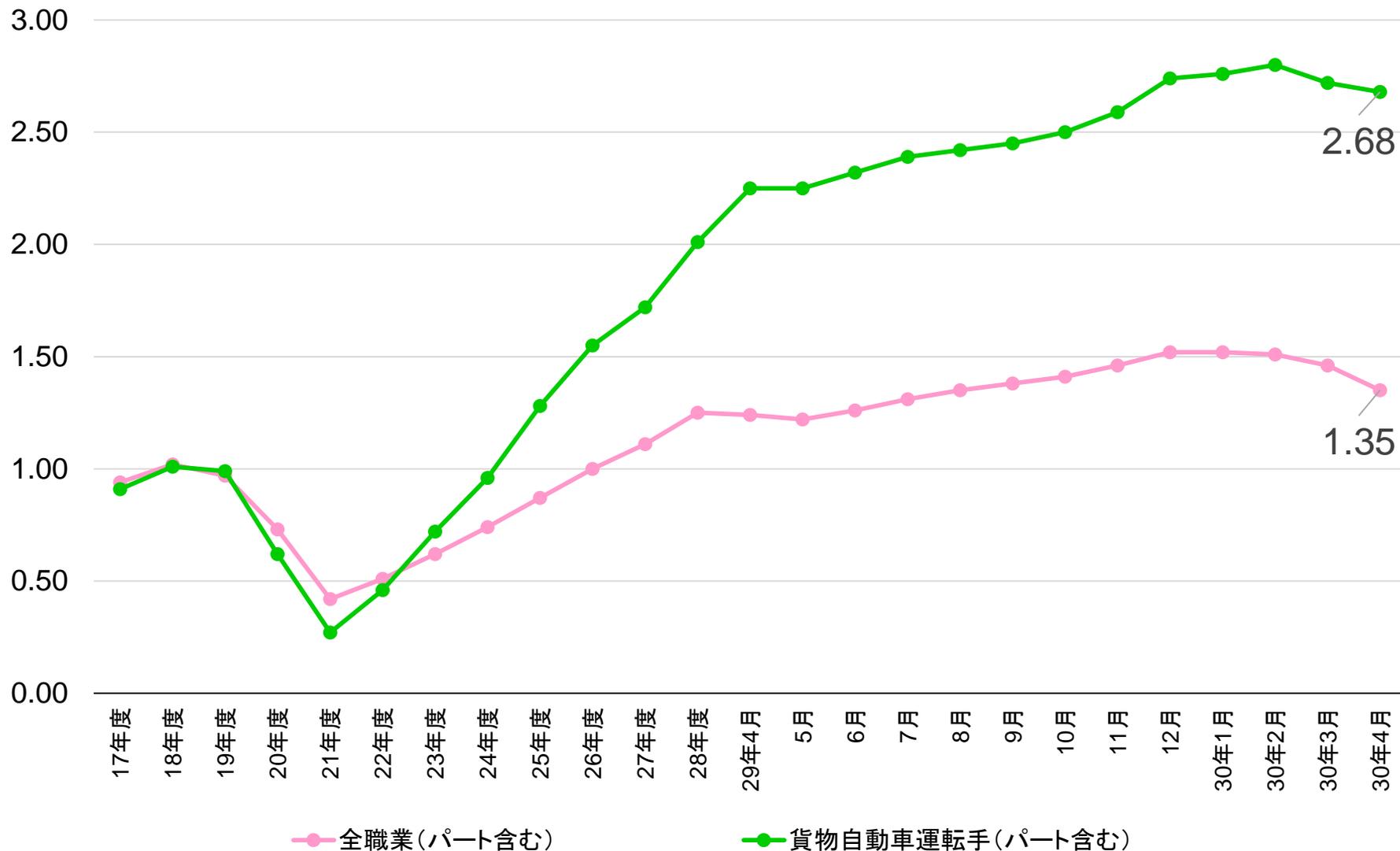


# トラック運送業の現状等について

---

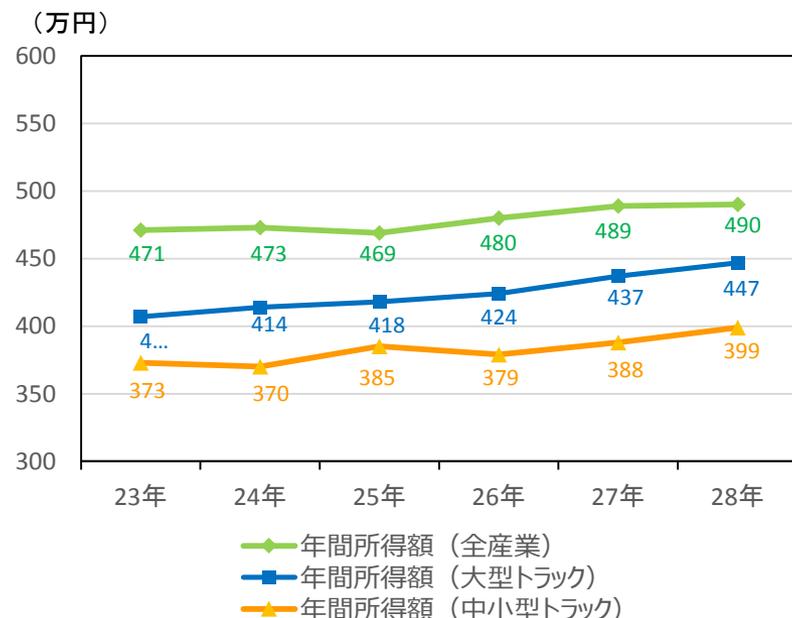
## 有効求人倍率の推移

(倍)



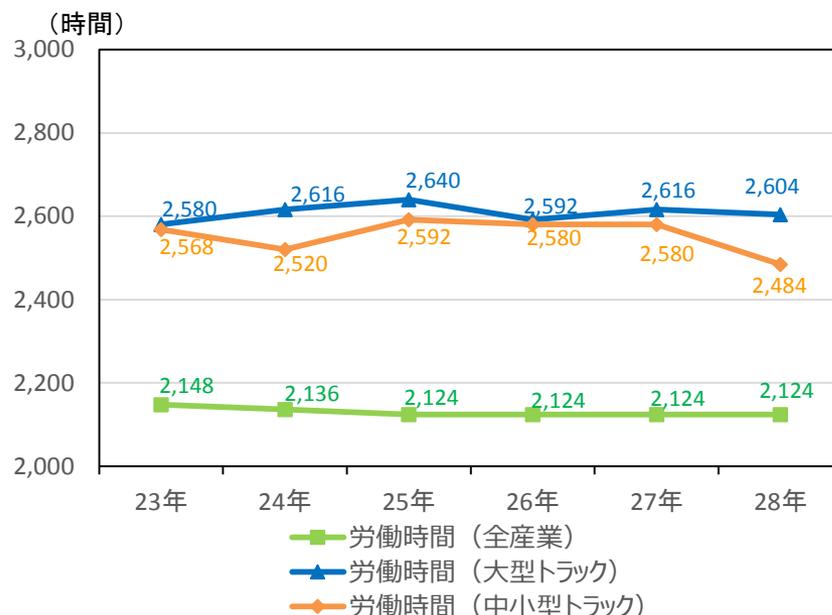
➤トラックドライバーは、全産業と比較して低賃金・長時間労働  
 →人手不足の解消に向けては、**労働条件の改善が不可欠**。

【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」）

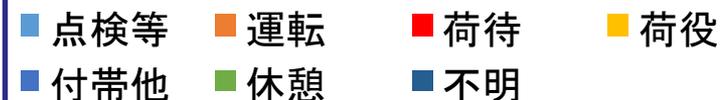
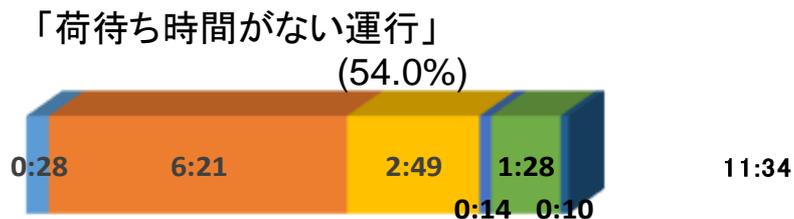
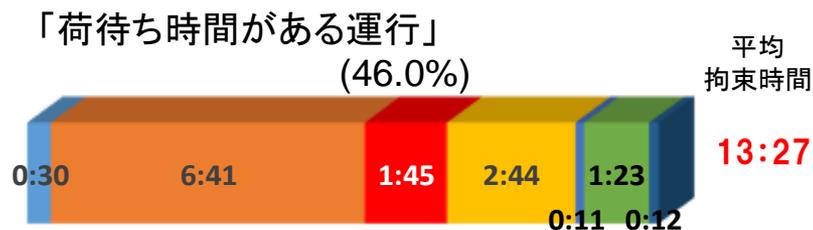


トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約1.22倍、中小型トラック運転者で約1.16倍。

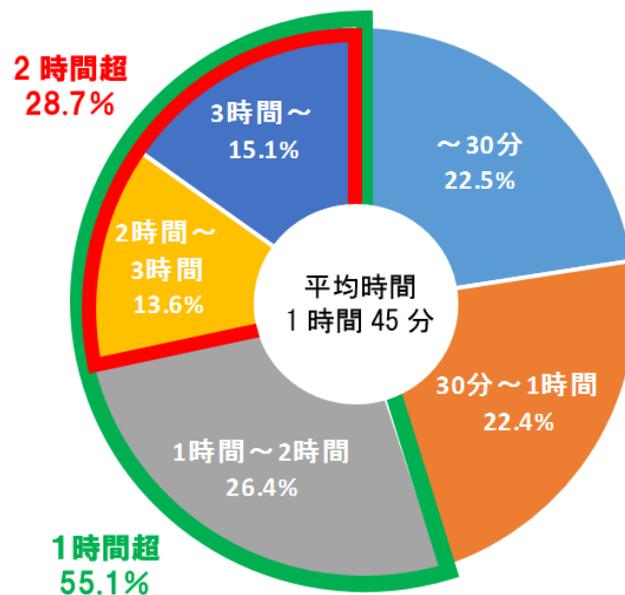
# トラックドライバーの労働条件②

- ▶ 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)



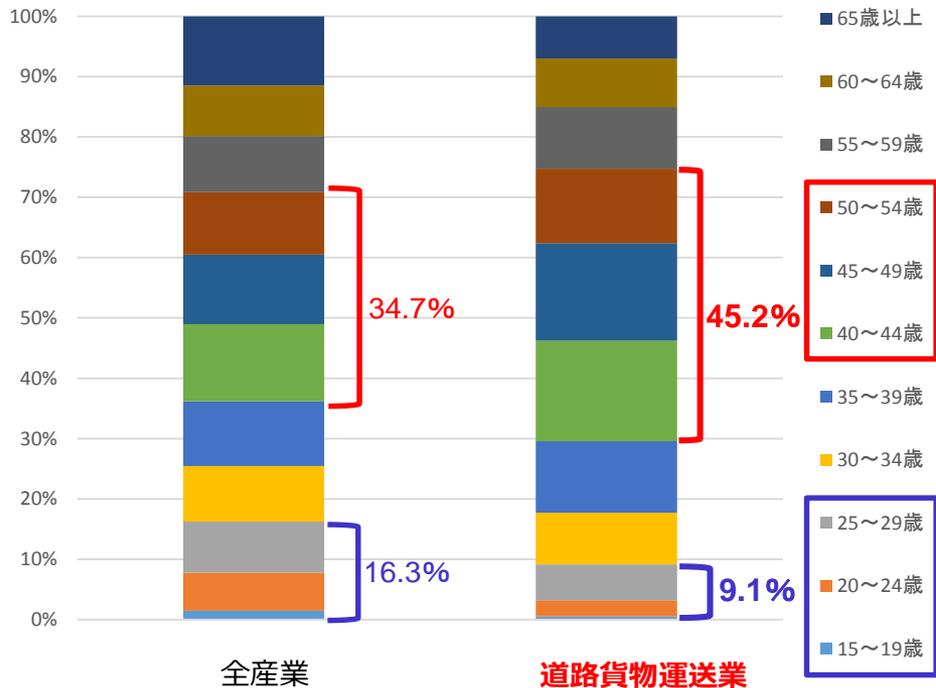
1運行あたりの荷待ち時間の分布



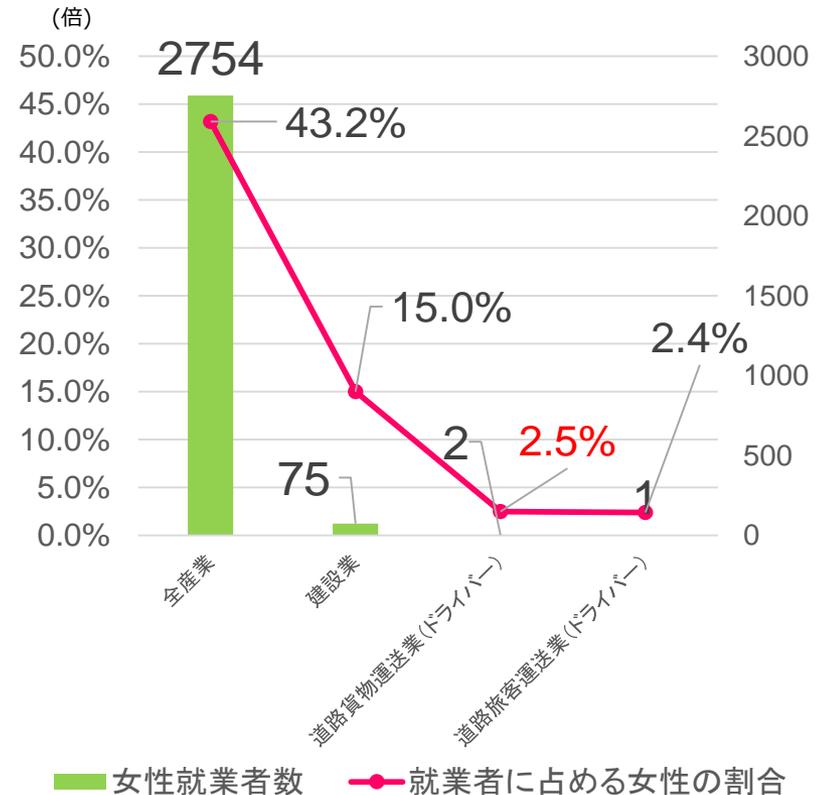
出典:トラック輸送状況の実態調査 (H27)

- ▶ 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】



<p>拘束時間 (始業から終業までの時間)</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・1日 原則13時間以内 最大16時間以内(15時間超えは1週間2回以内)</li><li>・1か月 293時間以内</li></ul> <p>※荷待ち時間や荷役作業の時間も拘束時間に含まれる</p>
<p>休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・継続8時間以上</li></ul>
<p>運転時間</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・2日平均で、1日あたり9時間以内</li><li>・2週間平均で、1週間あたり44時間以内</li></ul>
<p>連続運転時間</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・4時間を超えないこと (30分以上の休憩等の確保(1回10分以上で分割可))</li></ul>

自動車運送事業の運転者は、全職業平均と比較して労働時間が約1～2割長く、長時間労働の是正や過労の防止は重要な課題となっている。

このため、昨年8月28日に「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」において取りまとめられた「直ちにに取り組む施策」においても、行政処分の強化を行う方針が示されたことを踏まえ、今般、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を行うなど、行政処分等の基準について所要の改正を行った。  
(平成30年3月30日改正)

○過労防止関連違反に係る行政処分の処分量定に引き上げ (トラック、バス、タクシー) 平成30年7月1日施行

## 《現行》初違反

### ▷ 乗務時間等告示遵守違反

(安全規則第3条)(運輸規則第21条)

- ・未遵守5件以下 警告
- ・未遵守6件以上15件以下 10日車
- ・未遵守16件以上 20日車
- ・未遵守31件以上3名以上等 30日事業停止

### ▷ 健康状態の把握義務違反

(安全規則第3条)(運輸規則第21条)

- ・把握不適切50%未満 警告
- ・把握不適切50%以上 10日車

### ▷ 社会保険等未加入

(事業法第25条)(運送法第30条)

- ・一部未加入 10日車
- ・全部未加入 20日車

## 《改正》初違反

### ▷ 乗務時間等告示遵守違反

月の拘束時間及び休日労働の限度に関する違反が確認された場合は、左記の《現行》に加え、別に件数を計上し、以下のとおり処分日車数を加算

- ・未遵守1件 10日車
- ・未遵守2件以上 20日車

- ・月の拘束時間(トラック)  
 >293時間以内(労使協定320時間)
- ・休日労働  
 >2週間に1回まで

### ▷ 疾病、疲労等のおそれのある乗務

- ・健康診断未受診者 1名 警告
- ・健康診断未受診者 2名 20日車
- ・健康診断未受診者 3名以上 40日車

### ▷ 社会保険等未加入

- ・未加入 1名 警告
- ・未加入 2名 20日車
- ・未加入 3名以上 40日車

- ・健康保険
- ・厚生年金保険
- ・労働者災害補償保険
- ・雇用保険

### その他処分量定の改正

- ・記録の改ざん・不実記載のような労働時間を管理する点で問題がある事項及び虚偽届出については処分を強化する。
- ・帳票類の「全て保存なし」については、「全て記録なし」と同じ処分量定に統一する。等

# 行政処分の強化等②

○行政処分により使用を停止させる**車両数の割合を最大5割に引き上げ** (トラック)

平成30年7月1日施行

《現 行》

《改 正》

処分日車数	配置車両数(台)			
	1~10	11~30	31~60	61~100
~30日車	1	1	1	1
31~60	1	2	2	3
61~100	1	2	3	5
101~300	2	3	5	8
301日車~	3	3	5	10

※車両停止は営業所毎に行う

例えば、処分150日車のとき、営業所当たり、配置車両数  
 5両の場合は、車両停止 2両×75日  
 10両の場合は、車両停止 2両×75日  
 100両の場合は、車両停止 7両×18日, 1両×24日

**使用停止車両割合を全車両の最大5割に引き上げ**

処分日車数「X」	配置車両数			
	~10両	11~20両	21~30両	31両~
~10日車	1	1	1	1
11~30日車	1	2	2	2
31~60日車	1	2	3	3
61~80日車	2「Y」	3「Y」	4「Y」	5
81日車~	$Y + (X - 80) / 10$			

※配置車両数が「31両~」の場合、「Y」は「8」とする。

例えば、処分150日車のとき、営業所当たり、配置車両数  
 5両の場合は、車両停止 2両 (×75日)  
 10両の場合は、車両停止 5両 (×30日)  
 100両の場合は、車両停止 15両 (×10日)

○その他(トラック事業者の法令遵守の徹底を図るための措置)

平成30年10月1日開始

適正化実施機関による巡回指導において、**①総合評価が著しく悪い事業者、②新規参入後の総合評価が継続して悪い事業者、③健康診断受診や社会保険加入等の基本項目が継続して不適切である事業者**、に対して重点的に監査を実施します。

# 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) ・自動車の運転業務は、(1)の適用を除外 ・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 年720時間(月平均60時間) ② 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 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) ・ <b>施行後5年以降 年960時間</b> (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1

ポイント2

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。

## 構成

議長：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：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の実現に向けた政府行動計画」の概要

## －「運び方改革」と安全・安心・安定(3A)の職業運転者の実現－

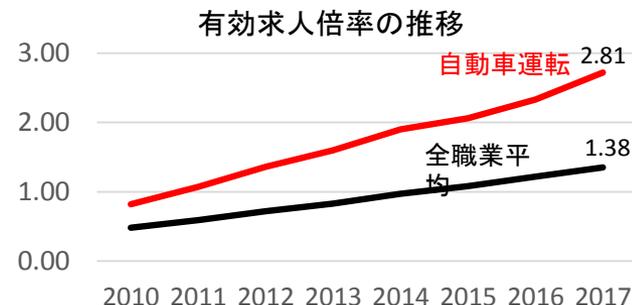
2018.5.30  
関係省庁  
連絡会議  
決定

### 背景・現状

- ・トラック・バス・タクシーの運転者は、全職業平均に比べ、年間労働時間が1～2割長いにも関わらず、年間賃金は1～3割低い状況。
- ・2017年度の「自動車運転の職業」の有効求人倍率は、2.81倍と運転者不足が深刻。（「職業計」は1.38倍）



物流の停滞や、生活交通路線の廃止・減便、観光客輸送への支障など、生じる恐れ。



### 政府行動計画の内容

#### ○計画期間

計画の策定の日から自動車の運転業務に対する罰則付きの時間外労働の上限規制の適用開始（2024年4月1日予定）までの期間。

#### ○数値目標

（目標1）2023年度末までのできるだけ早い時期に全ての事業者が一箇月の拘束時間の限度及び休日労働の限度に関する基準を遵守している状態。

（目標2）2024年度末までのできるだけ早い時期に全ての事業者の全ての運転者の時間外労働が年960時間以内となっている状態。

#### ○取り組む施策の概要

以下のような観点から88施策を記載（別紙参照）

##### I. 長時間労働是正の環境整備

- (1) 労働生産性の向上
- (2) 多様な人材の確保・育成
- (3) 取引環境の適正化

##### 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

#### ○計画の実効性の確保

主に以下の指標をモニタリングしていく。

労働時間、賃金、運転者の需給、運転者の構成

### 働き方改革の実現に向けた方針

自動車運送事業の働き方改革の実現と運転者不足の解消には、**荷主企業**や**国民**などの様々な**関係者の理解と協力**が必要不可欠。

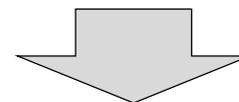
#### ○荷主企業に対しては

以下の視点から改めて確認・点検を要請。

- ・自社の業務運営が**運転者に過度の負担**を与えてしまっていないか。
- ・**出荷量の偏りを平準化、入出荷を集約化**するなど、必要となるトラックの**稼働台数を節減**できないか。
- ・運送事業者からの具体的な改善提案に対し、協議に応じているか。

#### ○国民や企業には

宅配便の**再配達**の削減や**引越時期の分散**について協力を要請。



我が国の自動車運送の現場を、**女性や高齢の運転者**も活躍しやすい、より**ホワイトな労働環境**に変えていき、**必要な運送サービスを安定的に確保**。

# 「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」の概要

## －長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセル－

～「運び方改革」と3 A（安全・安心・安定）労働の実現に向けた88施策～

自動車の運転業務への罰則付きの時間外労働の上限規制の導入（2024年4月予定）に向け、政府を挙げて以下の取組を強力に推進。

「★」を付した施策は、「直ちに取り組む施策」  
（2017年8月）以降の追加施策

## I. 長時間労働是正の環境整備

### （1）労働生産性の向上

#### ①輸送効率の向上【警・農・経・国・環】

- ・輸送分野別の取組の強化★
- ・長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し
- ・トラック予約受付システムの導入促進（荷待ち時間短縮）
- ・機械荷役への転換促進（荷役時間短縮）
- ・高速道路の有効活用（走行時間短縮）
- ・宅配ボックスの普及促進（再配達削減）
- ・ダブル連結トラックの導入促進（車両の大型化）

#### ②潜在需要の喚起による収入増加【国】

- ・インバウンド需要の取り込み★
- ・タクシーの配車アプリを活用した新サービス導入

#### ③運転以外の業務も効率化【国】

- ・IT点呼の更なる導入拡大★

### （2）多様な人材の確保・育成

#### ①働きやすい環境の整備【厚・農・国】

- ・女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討★
- ・中継輸送の普及促進（泊まり勤務を日帰り勤務に）
- ・機械荷役への転換促進（力仕事からの解放）（再掲）

#### ②運転者の確保【警・厚・国】

- ・第二種免許制度の在り方についての検討
- ・大型一種免許取得の職業訓練の実施

### （3）取引環境の適正化

#### ①荷主・元請等の協力の確保【厚・農・経・国】

- ・「ホワイト物流」実現国民運動（仮称）の推進★
- ・輸送分野別の取組の強化★（再掲）
- ・引越運送における人手不足対策の推進★

#### ②運賃・料金の適正收受【国】

- ・標準運送約款の改正趣旨の浸透促進★
- ・トラック事業者・荷主のコスト構成等への共通理解の形成促進★

## 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

①「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の実現支援【国】  
事業者団体による取組を支援

②ホワイト経営の「見える化」【国】  
ホワイト経営に取り組む事業者の  
認証制度の創設

③労働時間管理の適正化の促進【国】  
ICTを活用した運行管理の普及方策の  
検討・実施★

④行政処分の強化【国】  
新処分基準による行政処分の実施

○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。

○平成28年度から29年度において、長時間労働削減に向けたパイロット事業を実施。

○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、検討及びパイロット事業における好事例の横展開等の取組を平成30年度中までに実施。

○「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

# 「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」における 平成28年度パイロット事業（実証実験）の実施集団選定状況

○47都道府県において対象集団が決定。

○荷種の内訳は、食料品11件、農産物7件、紙・パルプ4件、建設資材3件、機械製品3件、飲料2件、鮮魚2件、繊維製品2件、工業製品2、その他11件となっており、全国で様々な荷種を扱う。

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
北海道	○	○	○	鮮魚
青森	○	○	○	農産物
岩手	○	○	—	木工製品
宮城	○	○	—	計器
秋田	○	○	—	パルプ・紙
山形	○	○	○	農産物
福島	○	○	○	農産物
茨城	○	○	—	コンクリート製品
栃木	○	○	—	食料品
群馬	○	○	—	農産物
埼玉	○	○	○	工業製品
千葉	○	○	—	食料品
東京	○	○	○	紙
神奈川	○	○	○	水道管
山梨	○	○	○	食料品
新潟	○	○	—	米菓
長野	○	○	—	食料品
富山	○	○	○	紙・パルプ
石川	○	○	—	建設資材
愛知	○	○	—	建設資材
静岡	○	○	○	フィルム・シート
	○	○	—	鮮魚
岐阜	○	○	○	食料品
三重	○	○	—	食料品

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
福井	○	○	—	繊維製品
大阪	○	○	○	食料品
京都	○	○	○	鋼材
兵庫	○	○	—	機械製品
滋賀	○	○	○	日用品
奈良	○	○	○	機械製品
和歌山	○	○	○	建設資材
広島	○	○	○	機械部品
鳥取	○	○	○	乳製品
島根	○	○	○	フードサービス機器
岡山	○	○	—	飲料
山口	○	○	○	繊維製品
徳島	○	○	○	紙
香川	○	○	○	食料品
愛媛	○	○	○	農産物
高知	○	○	○	食料品
福岡	○	○	○	工業製品
佐賀	○	○	—	食料品
長崎	○	○	○	食料品
熊本	○	○	—	農産物
大分	○	○	—	卵
宮崎	○	○	○	農産物
鹿児島	○	○	—	鶏肉
沖縄	○	○	○	飲料・雑貨

# 「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」における 平成29年度パイロット事業（実証実験）の実施集団選定状況

○47都道府県において54対象集団が決定。

○荷種の内訳は、食料品16件、農産物8件、建設資材6件、機械製品4件、ゴム製品2件、化学品2件、その他15件であり、全国で様々な荷種を扱う。

都道府県	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
北海道	○	○	○	農産物
青森	○	○	○	農産物
岩手	○	○	○	食料品
宮城	○	○	○	食料品
秋田①	○	○	○	農産物
秋田②	○	○	—	紙・パルプ
山形	○	○	○	食料品
福島①	○	○	—	ゴム製品
福島②	○	○	○	食料品
茨城	○	○	—	浴槽等
栃木	○	○	○	農機具
群馬	○	○	○	自動車部品
埼玉	○	○	—	日用品
千葉	○	○	○	建設資材
東京①	○	○	○	食料品
東京②	○	○	○	建設資材
神奈川	○	○	○	化学品
山梨	○	○	○	食料品
新潟	○	○	○	農産物
長野	○	○	○	食料品
富山	○	○	—	化学品
石川①	○	○	○	オフィス製品
石川②	○	○	—	食料品
愛知①	○	○	○	建設資材
愛知②	○	○	○	食料品
静岡	○	○	○	ゴム製品
岐阜	○	○	○	窯業品
三重①	○	○	—	建設資材
三重②	○	○	—	食料品

都道府県	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
福井	○	○	—	金属製品
大阪	○	○	○	食料品
京都	○	○	○	印刷フィルム
兵庫	○	○	○	機械製品
滋賀	○	○	○	日用品
奈良	○	○	○	建設資材
和歌山①	○	○	○	機械製品
和歌山②	○	○	○	食料品
広島	○	○	○	食料品
鳥取	○	○	○	食料品、飼料
島根	○	○	○	集荷荷物
岡山	○	○	○	機械製品
山口	○	○	○	建設資材
徳島	○	○	○	農産物
香川	○	○	○	建設資材
愛媛	○	○	○	日用品
高知	○	○	—	農産品
福岡	○	○	—	家具
佐賀	○	○	—	機械製品
長崎	○	○	—	農産物
熊本	○	○	○	機械製品
大分	○	○	—	工業製品
宮崎	○	○	○	農産物
鹿児島	○	○	○	食料品
沖縄	○	○	○	食料品

## 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**  
 発荷主 → 到着順受付 → 着荷主 (手下ろし・積替え) → 倉庫

**After**  
 発荷主 → 着床時間予約 → 着荷主 (パレット下ろし) → 倉庫

予約受付システムの導入

スケジュールを共有

日	月	火	水	木	金	土	日
30	1	2	3	4			
7	8	9	10	11			
14	15	16	17	18			

予約画面(抜粋)

予約編集

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** (指定)

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
			<b>拘束時間の短縮</b>		
➤ 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・料金收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回検討会においては、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済貿易円滑化委員会委員長

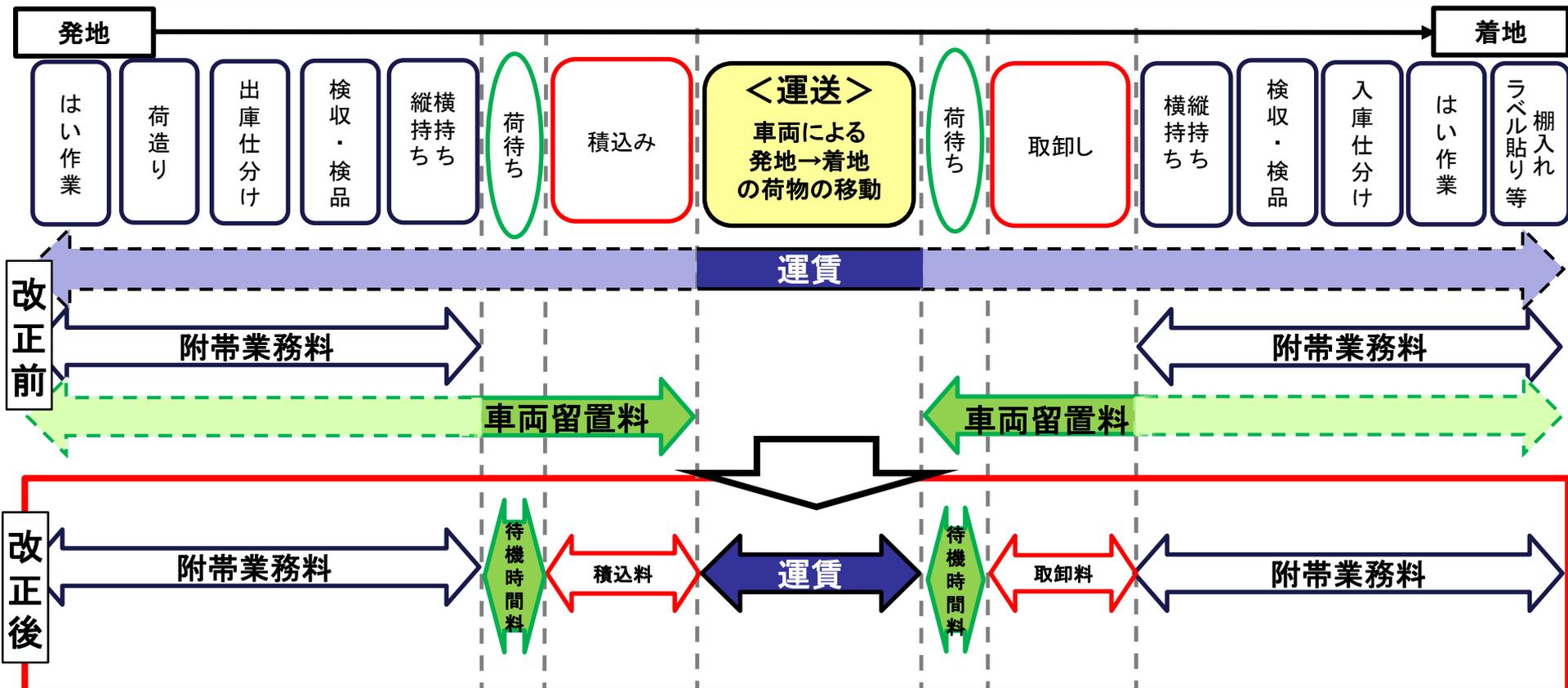
#### 【トラック運送業】

- ・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発出。**
- 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」<sup>(※)</sup>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

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。

## ＜義務付け対象＞ 車両総重量8トン以上 又は 最大積載量5トン以上

中型トラック(8トン以上)



大型トラック(11トン以上)



## ＜義務付け対象外＞

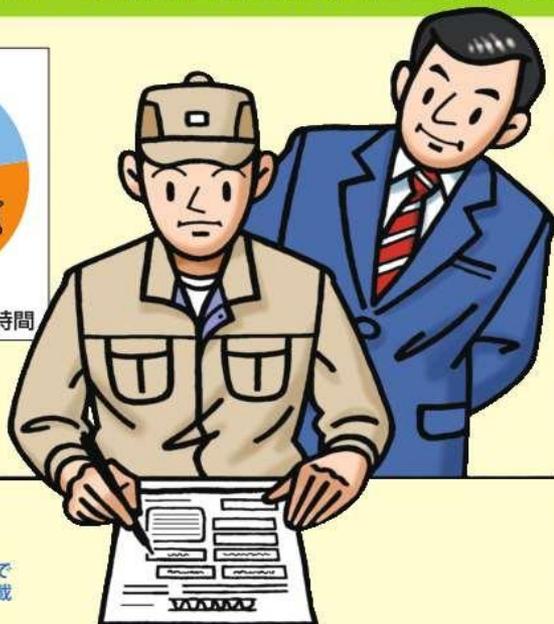
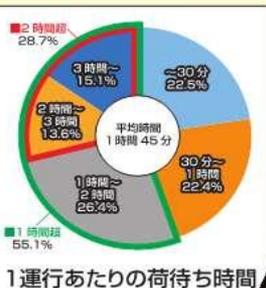
車両総重量8トン未満  
又は  
最大積載量5トン未満

小型トラック



# 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



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8トン以上または最大積載量5トン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分以上であった場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低1年間は保存してください。

国土交通省

JTA 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

## 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ご記入ください。記録用紙は、必要な項目が記載されている場合は、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
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 時間 40 分
②-1 9:00 ~ 9:20 ②-2 9:40 ~ 10:00	
附帯業務 開始・終了時刻	注
③-1 9:20 ~ 9:40 ③-2 10:00 ~ 10:30	
荷積み/荷卸し 開始・終了時刻	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。
④ 10:30 ~ 11:30	
集貨地点等からの出発時刻	
⑤ 11 時 30 分	

※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

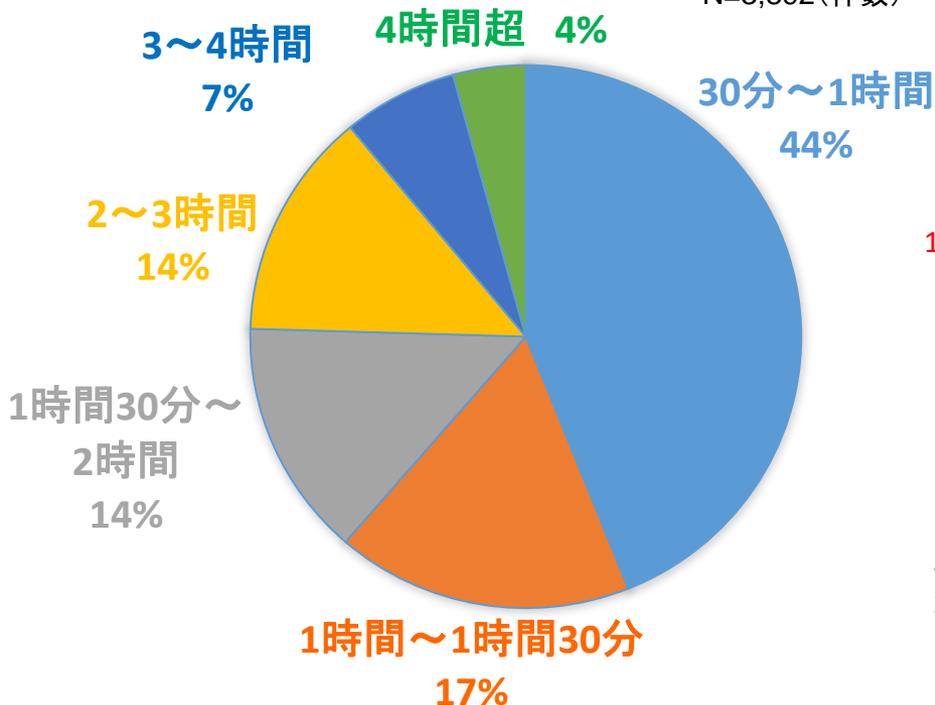
- ・ 調査対象の規模は、全日本トラック協会を通して約5,000者へ調査票を配布
- ・ 平成29年7月第1週～第2週の運行について、トラック運送事業者から報告

## ○ 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

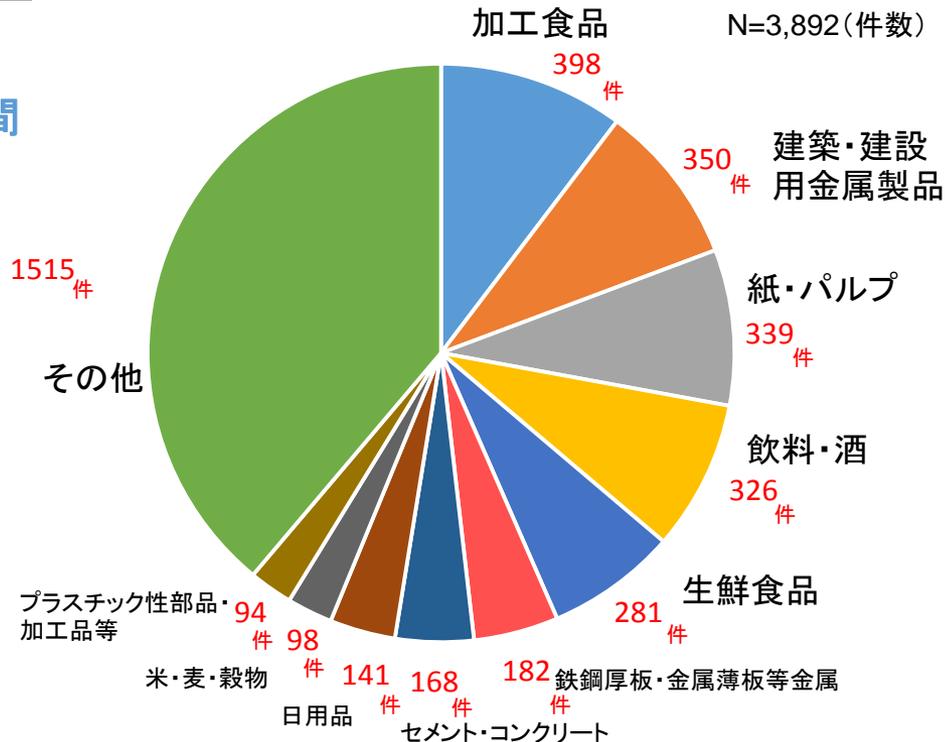
今回のサンプル調査における1カ所あたりの荷待ち時間の分布

N=3,892(件数)



今回のサンプル調査における輸送品目別件数

N=3,892(件数)

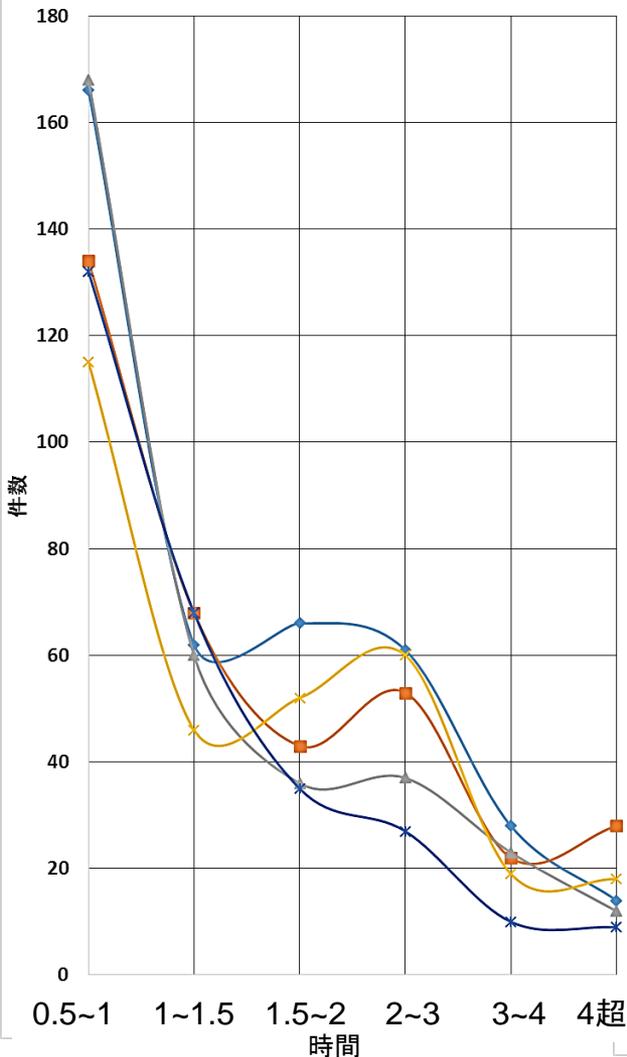


# 荷待ち時間サンプル調査集計結果(速報版)

## 発着

### 上位1~5位

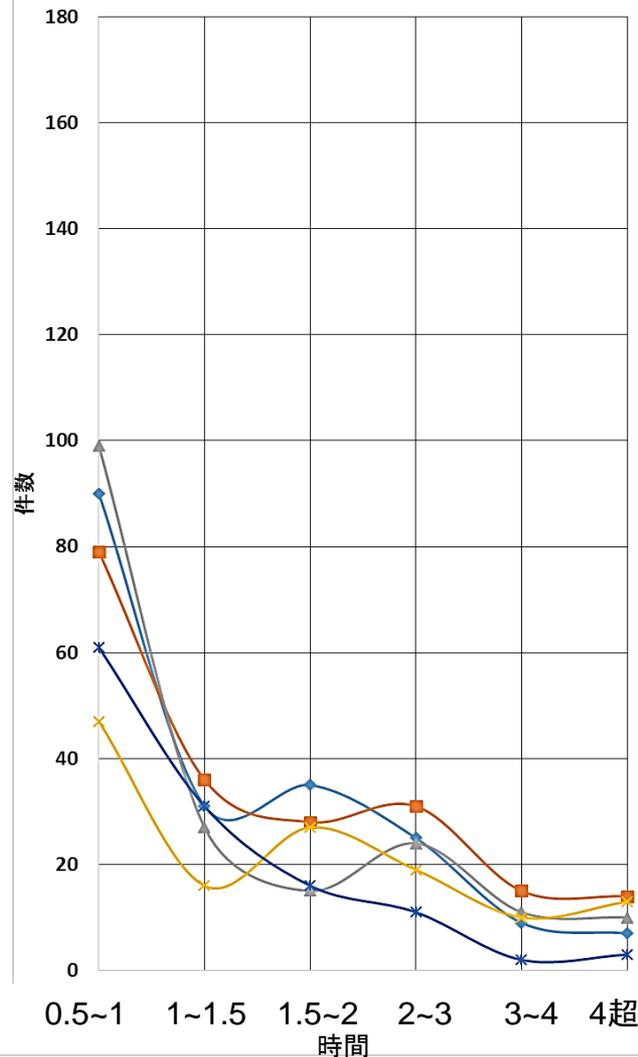
- ◆ 加工食品
- 建築・建設用金属製品
- ▲ 紙・パルプ
- ✕ 飲料・酒
- ✱ 生鮮食品



## 発地

### 上位1~5位の発地荷待ち時間

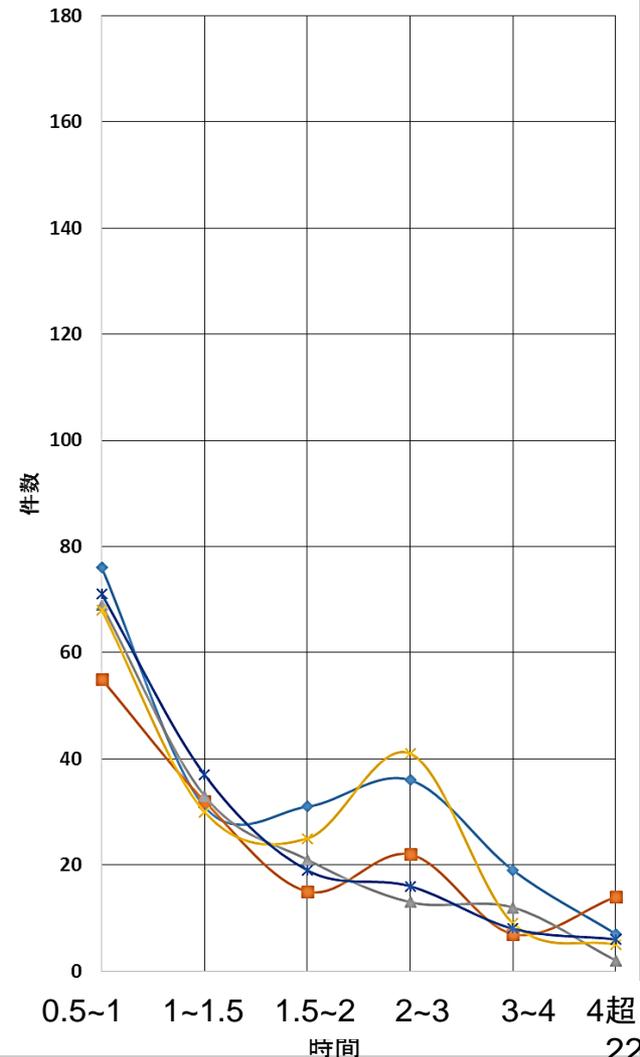
- ◆ 加工食品
- 建築・建設用金属製品
- ▲ 紙・パルプ
- ✕ 飲料・酒
- ✱ 生鮮食品



## 着地

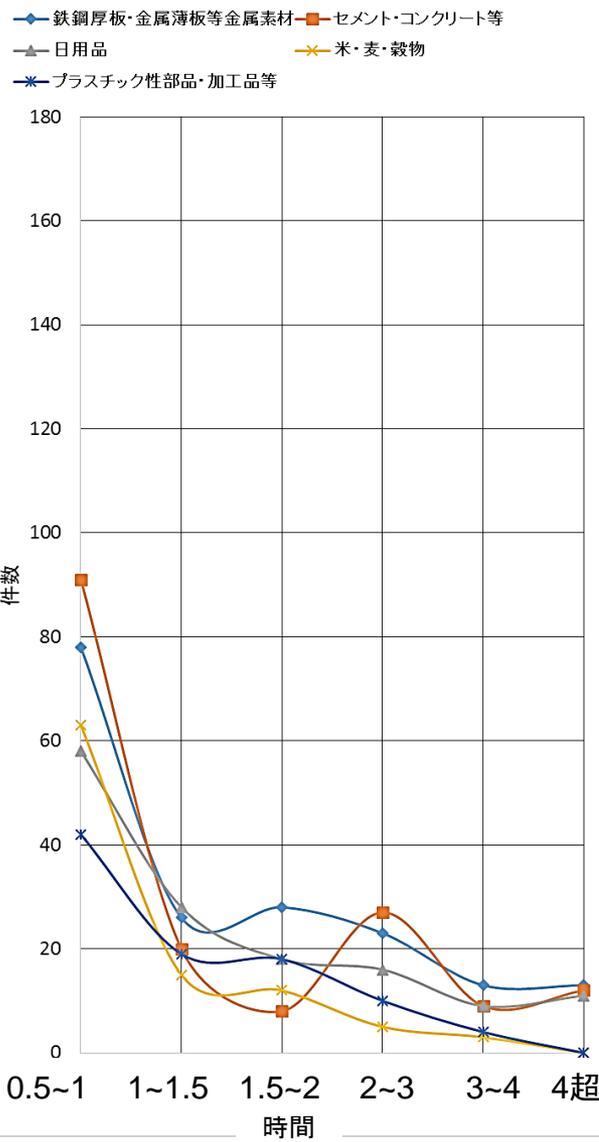
### 上位1~5位の着地荷待ち時間

- ◆ 加工食品
- 建築・建設用金属製品
- ▲ 紙・パルプ
- ✕ 飲料・酒
- ✱ 生鮮食品



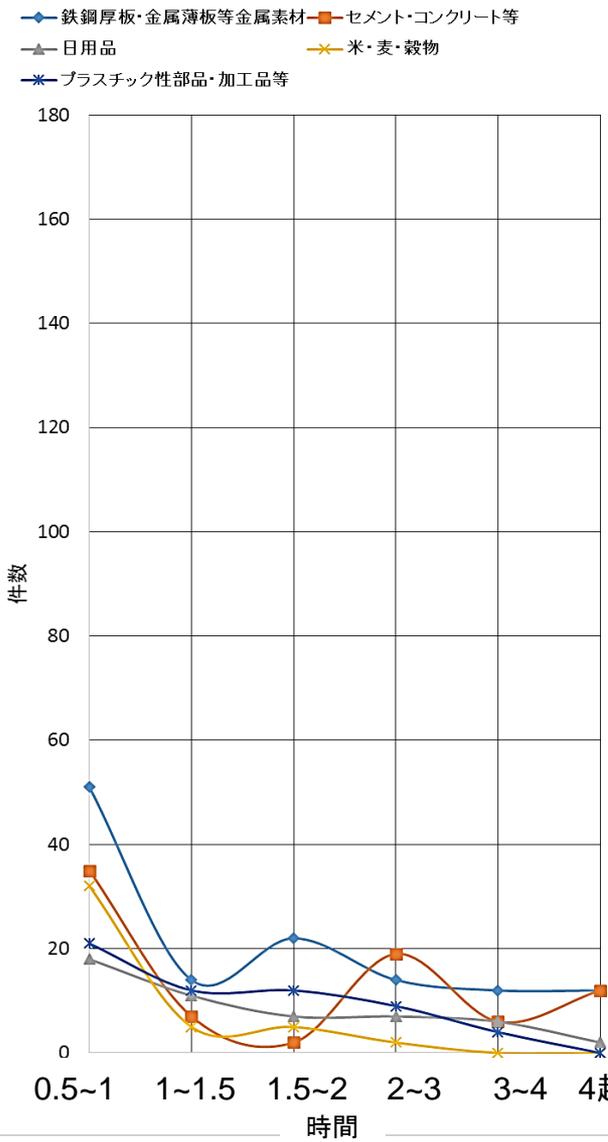
## 発着

### 上位6~10位



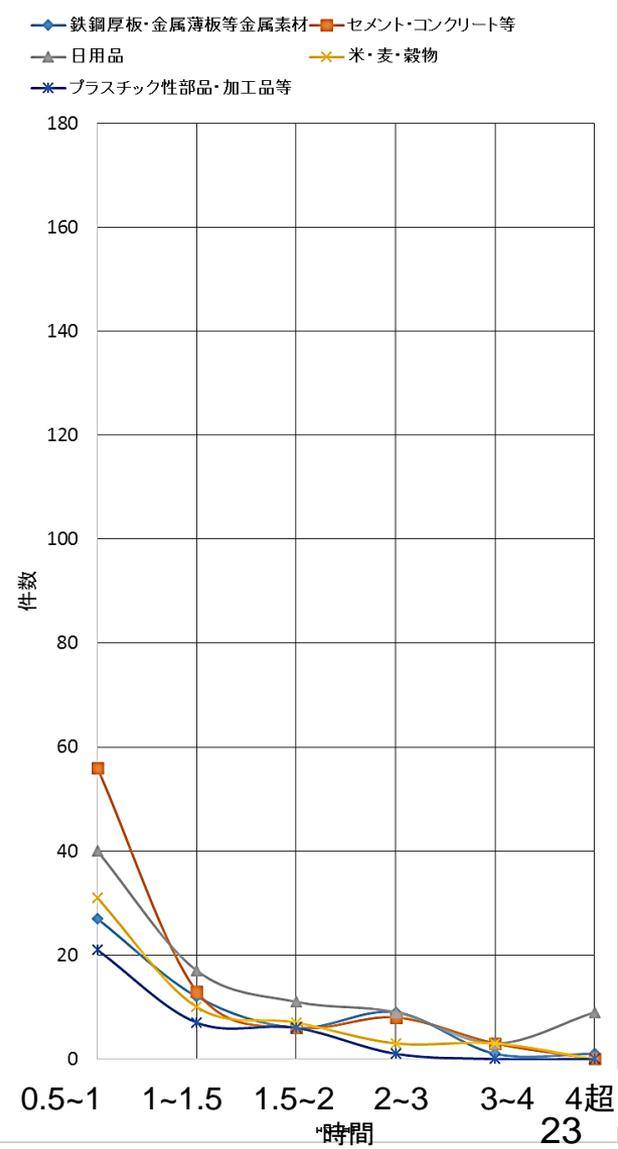
## 発地

### 上位6~10位の発地荷待ち時間



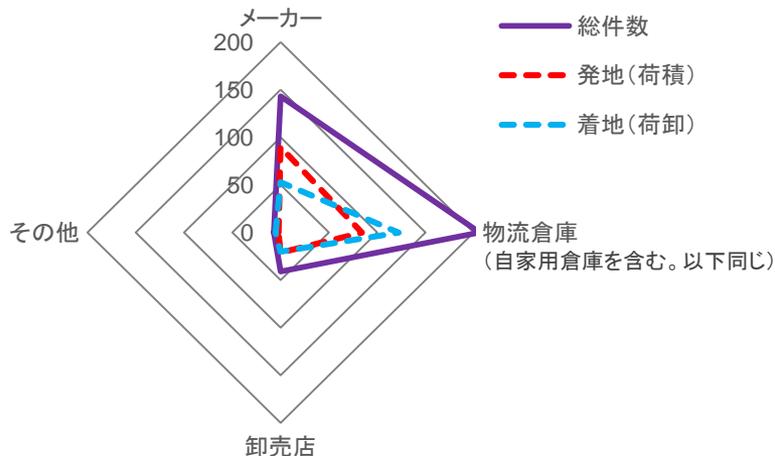
## 着地

### 上位6~10位の着地荷待ち時間

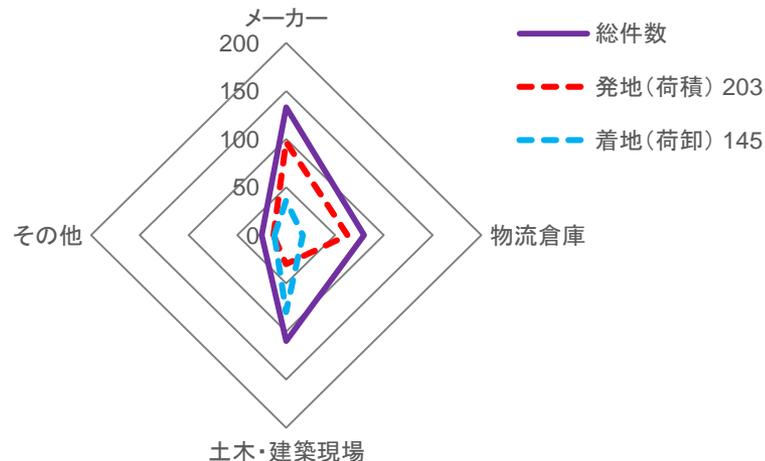


# 荷待ち時間サンプル調査集計結果(速報版)

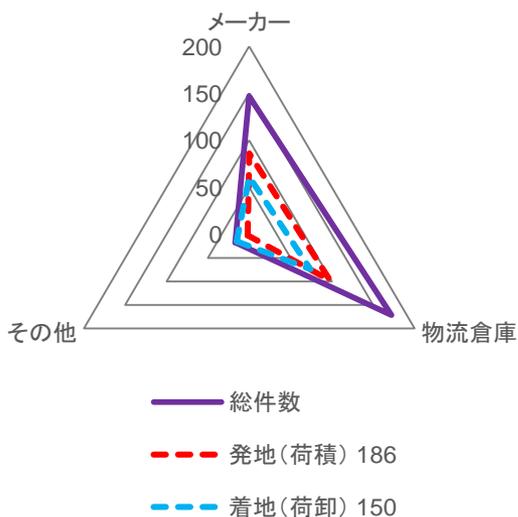
## 加工食品



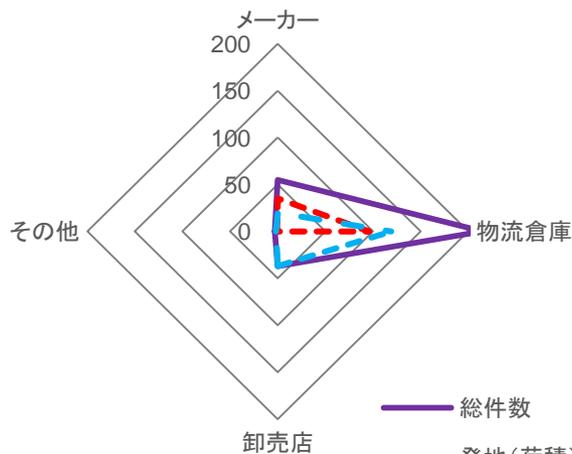
## 建築・建設用金属製品



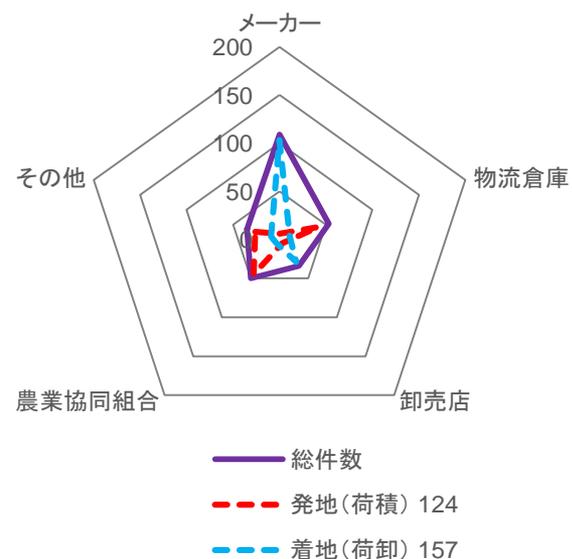
## 紙・パルプ



## 飲料・酒



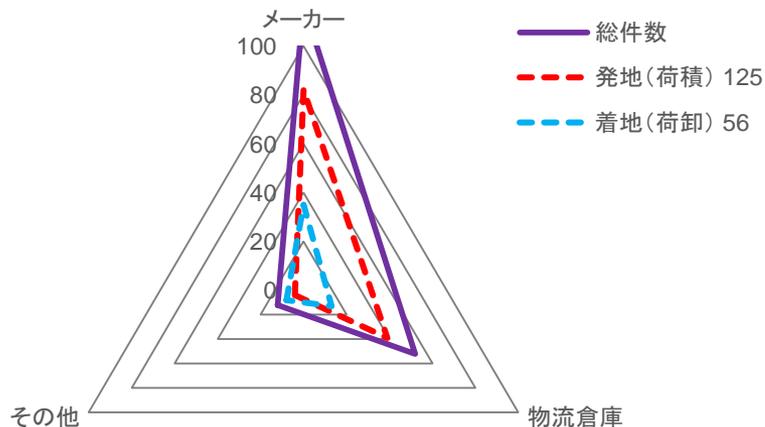
## 生鮮食品



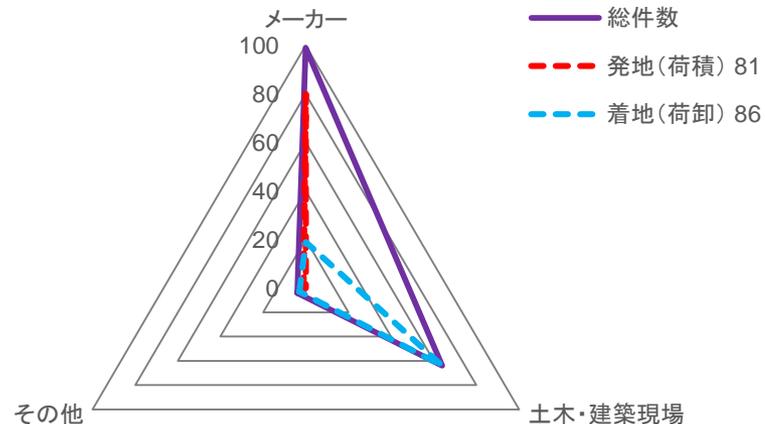
# 荷待ち時間サンプル調査集計結果(速報版)

※5ページのグラフとはスケールが異なっています

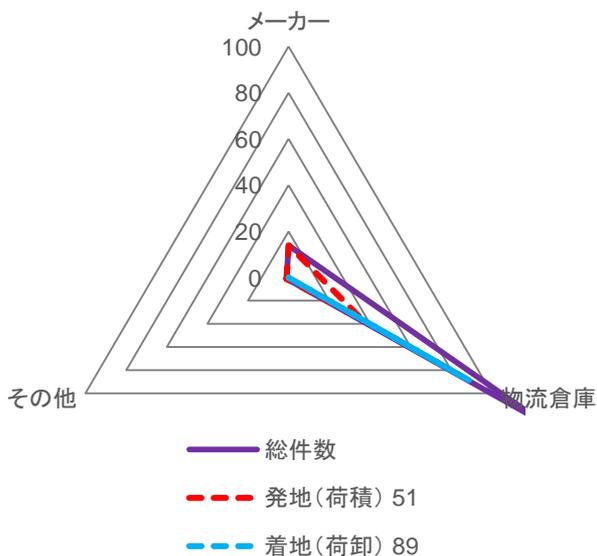
## 鉄鋼厚板・金属薄板等金属素材



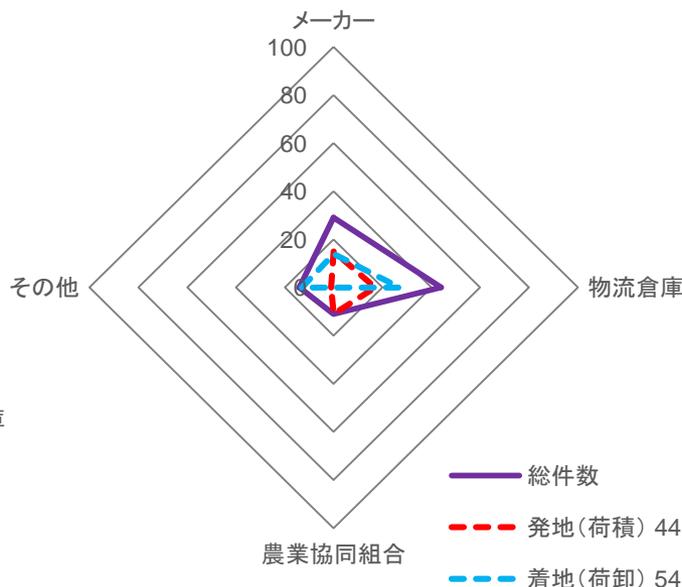
## セメント・コンクリート



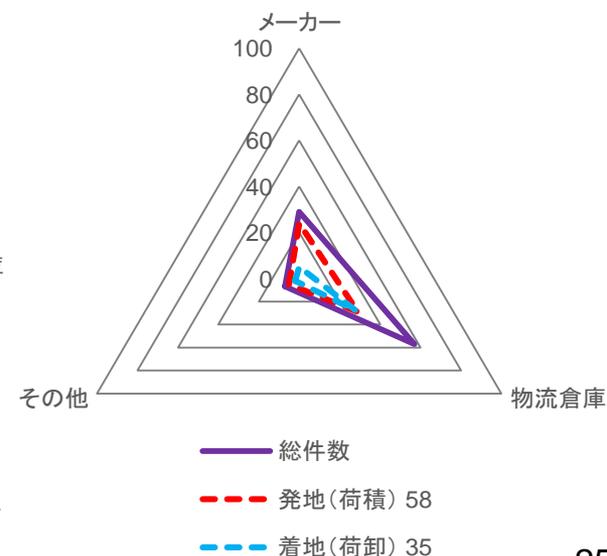
## 日用品



## 米・麦・穀物



## プラスチック性部品・加工品等



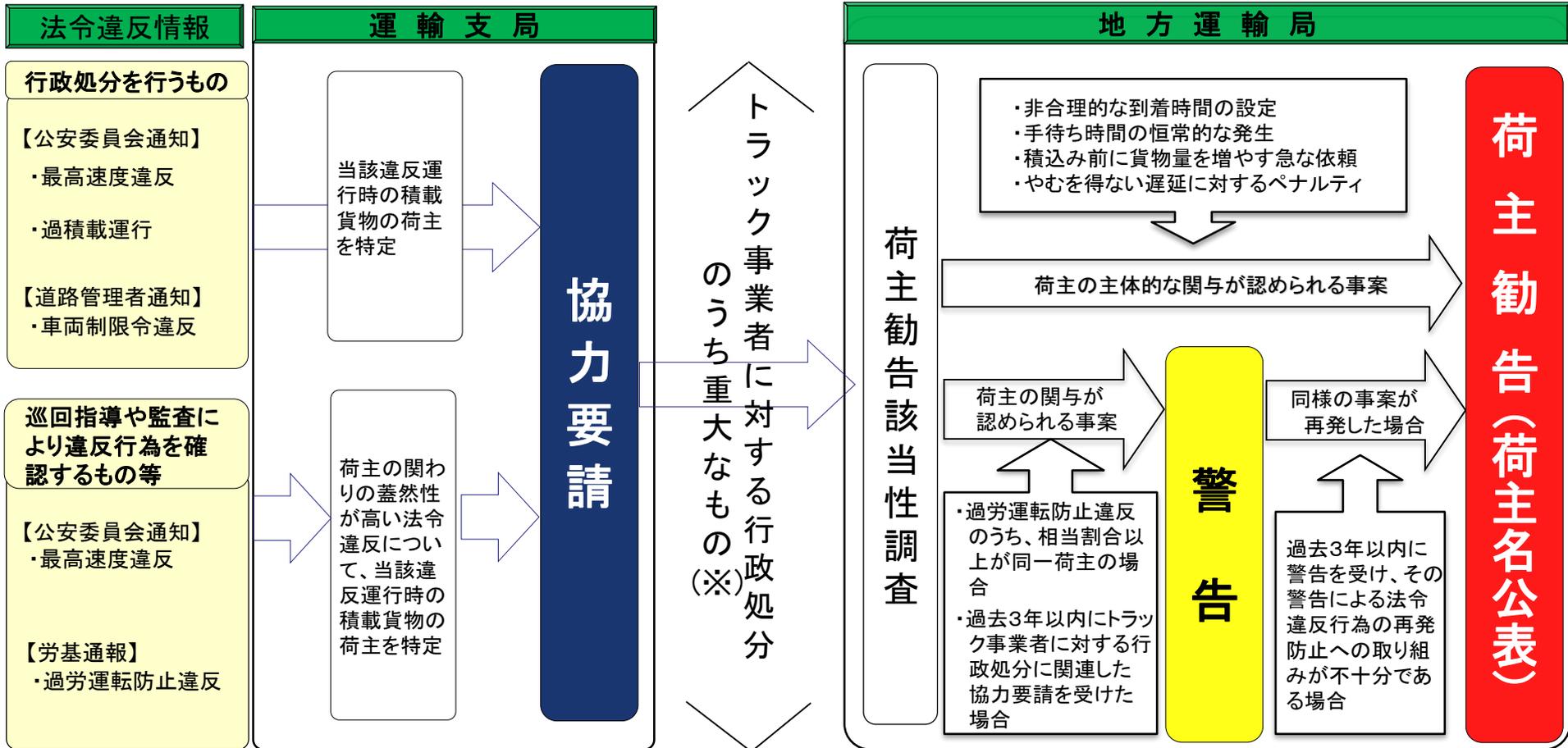
# 荷主勧告制度の運用の改善

## 〈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

&lt;荷待ち時間の恒常的な発生&gt;

(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

&lt;非合理的到着時刻の設定&gt;

 (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)

&lt;やむを得ない遅延に対するペナルティ&gt;

(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

&lt;積み込み直前に貨物量を増やす急な依頼&gt;

(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

&lt;同様の事案が再発した場合&gt;

(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