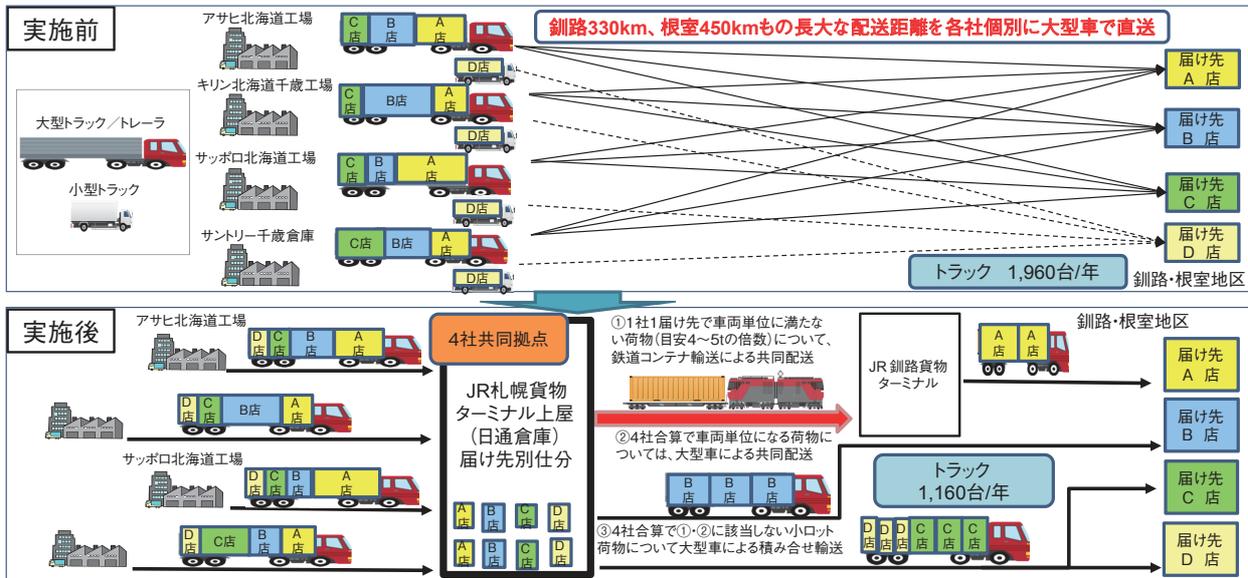


ア. 同業他社の連携による鉄道への共同モーダルシフト

北海道の道東エリアの一部（釧路・根室地区）への飲料輸送について、同業他社（ビール4社）が連携し、1社1届け先で車両単位に満たない荷物について、長距離トラック輸送から、鉄道コンテナ輸送へ転換する共同配送モーダルシフトを実施している。こうした取組により、ドライバーの運転時間について年間5,300時間（35%）の削減、CO₂排出量について年間330トン（28%）の削減が見込まれている（図表2-2-3-14）。

図表2-2-3-14 同業他社の連携による鉄道への共同モーダルシフトの事例のイメージ

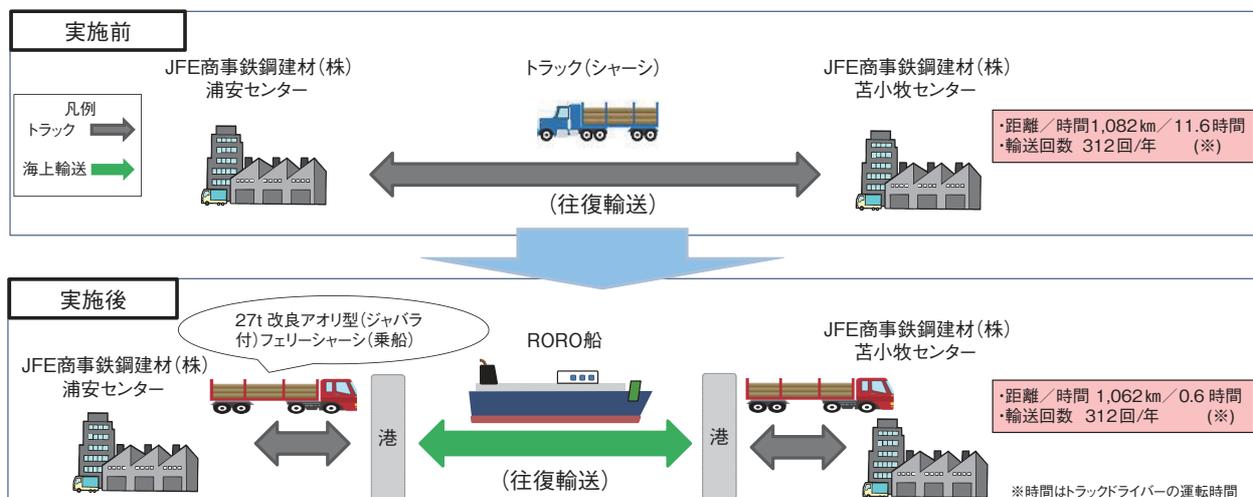


資料：国土交通省総合政策局作成

イ. 船舶へのモーダルシフト

北海道苫小牧市と千葉県間の鉄・鋼材等の重量物輸送について、トラック輸送から、積載能力に優れた27t改良アオリ型（ジャバラ付）フェリーシャーシを活用し、東京港～苫小牧港間のRORO船を利用した海上輸送を行っている。こうした取組により、ドライバーの運転時間について年間3,433時間（95%）の削減、CO₂排出量について年間1,080トン（74%）の削減が見込まれている（図表2-2-3-15）。

図表2-2-3-15 船舶へのモーダルシフトの事例のイメージ



資料：国土交通省総合政策局作成

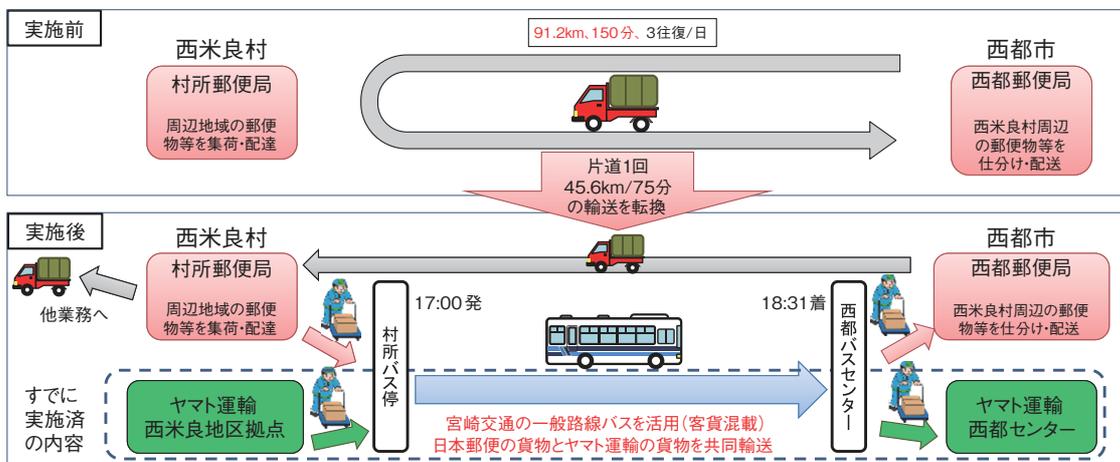
ウ. バスを活用した貨客混載・共同輸送

宮崎県西米良村地域における宅配便や郵便物等の小口貨物輸送について、同村中心部である村所バス停～集配拠点のある西都バスセンター間を、複数の宅配事業者がバス内に設けられた貨物用スペースを共同で利用し、貨客混載・共同輸送を実施している。こうした取組によりドライバーの運転時間について年間378時間（50%）の削減、CO₂排出量について年間13トン（46%）の削減が見込まれているほか、地方バス路線の経営改善にも繋がっている（図表2-2-3-16）。



資料：国土交通省総合政策局作成

図表2-2-3-16 バスを活用した貨客混載・共同輸送の事例のイメージ



資料：国土交通省総合政策局作成

エ. 宅配便の一括配送

Fujisawa サステナブル・スマートタウン（以下「Fujisawa SST」という。）においては、配送先がFujisawa SST内となっている宅配貨物について、Fujisawa SST内に設けられた1つの物流拠点に複数の宅配業者の荷物を集約し、特定の宅配業者が一括して各世帯へ配送することとした。こうした取組により、高密度な集配が可能になり、宅配効率が向上するほか、住宅地を走行するトラックが減少し、安全な住環境の提供とCO₂の削減ができると見込まれている（図表2-2-3-17）。

図表2-2-3-17 宅配便の一括輸送の事例のイメージ



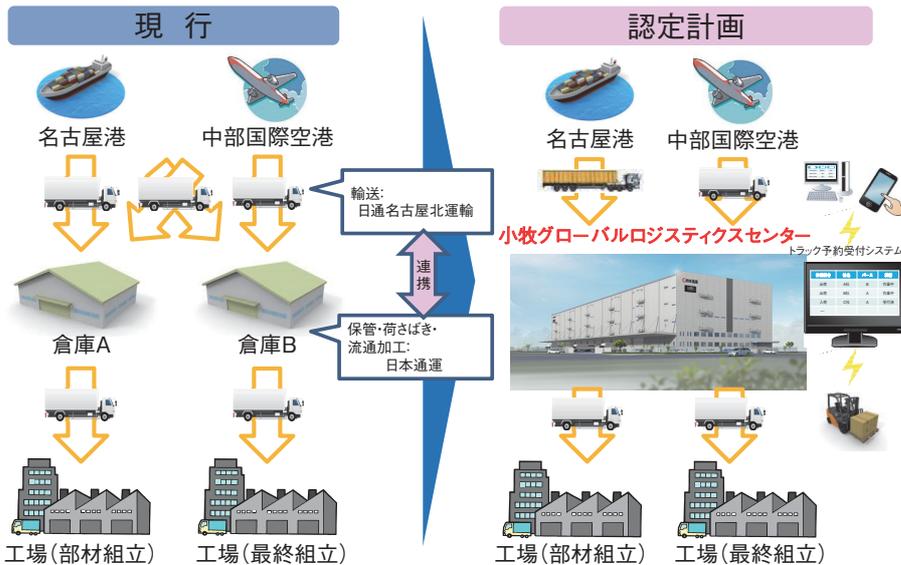
計画面積：約 19.3ha
 住宅（戸建：約600区画、集合住宅：約400戸）：約16.3ha
 商業施設：約1.1ha / 福祉・健康・教育施設：約1.0ha
 公益施設：約0.9ha

資料：国土交通省総合政策局作成

オ. 輸送網集約

航空機製造の量産化に向けて、複数に分散していた関連部材の保管拠点を小牧グローバルロジスティクスセンターに集約し、幅そうしていた輸送網を集約した。あわせて、トラック予約受付システムを導入し、同センターとトラックの間の荷受け作業が効率的に実施できるようにした。これらをもとに、トラックの積載効率を高め、台数を減らした。こうした取組により、トラック運転手の手待ち時間について80%の削減、CO₂排出量について22.9%の削減が見込まれている（図表2-2-3-18）。

図表2-2-3-18 輸送網集約の事例のイメージ

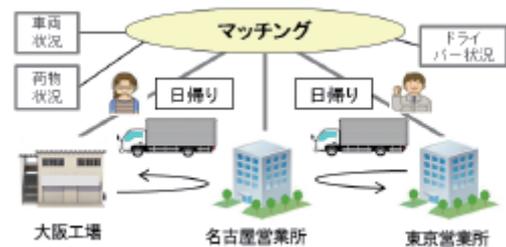


資料：国土交通省総合政策局作成

⑦ 中継輸送

長距離運転のため不規則な就業形態となりがちなトラックや高速バスにおいて、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を可能にする中継輸送を推進することにより、女性や若者を含めた人材の確保に資することが期待されている。営業所間又は営業所と工場の中継輸送のほか（図表2-2-3-19）、高速道路のSA・PAを活用した中継輸送も検討されている。

図表2-2-3-19 トラックの中継輸送のイメージ

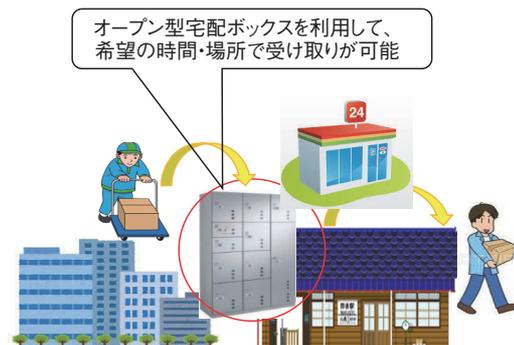


資料：国土交通省自動車局作成

⑧ 宅配ボックス

宅配便の受取が可能な宅配ボックスについて、マンションの共用スペースや戸建て住宅とともに、駅やコンビニなどの公共スペースにだれでも利用できるものの設置も進みつつある。国は、公共スペースに設置が進むオープン型宅配ボックスを複数の宅配事業者が共同利用できるようにオープン化するための取組を推進している（図表2-2-3-20）。

図表2-2-3-20 オープン型宅配ボックスのイメージ



資料：国土交通省総合政策局作成

(2) 自動車運送事業の働き方改革

トラック・バス・タクシーといった自動車運送事業は、我が国の産業活動や国民生活の基盤となる運送サービスを提供する重要な産業である。しかしながら、自動車運送事業の運転者は、全職業平均と比べ、年間労働時間が1～2割長い一方、年間賃金は1～3割低いなど、長時間労働・低賃金の状態にある。さらに、2016年の有効求人倍率が2倍を超え、全職業平均の約2倍に達するなど、近年、運転者不足が深刻化している状況にある。また、少子高齢化により人口が減少している中で、女性の就業割合が低く、運転者の高齢化も進行している状況にある。さらに、運転者不足等は、宅配便では事業継続性に係る問題と認識され、路線バスでは減便・運休、タクシーでは車両稼働率の低下による利用者数減少をもたらしている。

政府は、働き方改革は一億総活躍社会実現に向けた最大のチャレンジと捉え、多様な働き方を可能とするとともに、中間層の厚みを増しつつ、格差の固定化を回避し、成長と分配の好循環を実現するため、働く人の立場・視点で取り組んでいくこととし、総理が議長となり労働界と産業界のトップと有識者が集まって2016年9月から開催された「働き方改革実現会議」は、2017年3月に「働き方改革実行計画」を決定した。その中で、特に自動車運送事業については、建設業及びIT産業と並んで業種ごとの取組を進めることとされ、2017年6月から「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」を開催し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整備を総合的かつ計画的に推進しようとしている。

ここでは、自動車運送事業の働き方改革について、その取組が目指すもの、切り口、直ちに取り組むこととされた施策を概観する。

a. 労働生産性の向上

労働生産性の向上を目指して、「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」という切り口から、様々な取組を行うこととしている。

まず、「短い時間で効率的に運ぶ」との切り口から、荷待ち時間の削減、荷役時間の削減、横持ち（建物と建物の間等の水平方向の輸送）・縦持ち（建物内部の垂直方向の輸送）時間の削減、宅配の再配達の削減、走行時間の削減を図る取組を行う。

具体的には、荷待ち時間の削減を図る観点から、トラック予約受付システム等の導入（①）、荷待ち時間等の記録の分析・活用（②）を推進する。荷役時間の削減を図る観点から、農林水産物・食品の物流のパレット化、パレット化等による機械荷役への転換を推進する。横持ち・縦持ち時間の削減を図る観点から、貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し、物流を考慮した建築物の設計・運用の普及を推進する。宅配の再配達削減を図る観点から、オープン型の宅配ボックスの導入（（1）の⑧参照）、宅配便の再配達削減に向けた国民運動を推進する。走行時間の削減を図る観点から、高速道路料金の割引拡充、ピンポイント渋滞対策、道路利用者の視点での渋滞箇所の特定・渋滞対策、暫定2車線区間の4車線化等、民間施設直結スマートIC制度の活用、バスを中心とした交通モード間の接続（モダルコネクト）の強化を推進する。

次に、「たくさん運んで、しっかり稼ぐ」との切り口から、輸送能力が高い車両の導入、ITの導入・制度見直し等による効率化・新たなサービス展開、自動運転の早期実用化を図る取組を行う。

具体的には、輸送能力が高い車両の導入を図る観点から、ダブル連結トラック車両の導入（図表2-2-3-9参照）、連節バス車両の導入を促進する。ITの導入・制度見直し等による効率化・新たなサービス展開を図る観点から、タクシーの配車アプリを活用した新サービス（③）の導入、タクシー用スマートメーターの開発・普及、旅客運送と貨物運送の「かけもち」の可能化（客貨混載・併用）（④）、モダルシフト、共同輸配送や輸送網の集約（（1）の⑥参照）、大型車ドライバーの融通、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を推進する。自動運転の早期実用化を図る観点から、高速道路でのトラック隊列走行の実証実験（（1）の①参照）、中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスの社会実装（（1）の③参照）等を推進する。

最後に、「運転以外の業務も効率化」との切り口から、IT点呼の拡大、運行管理の高度化・効率化、デジタル式運行記録計の導入、生産性向上のための設備・機器の導入、生産性向上に資する人事評

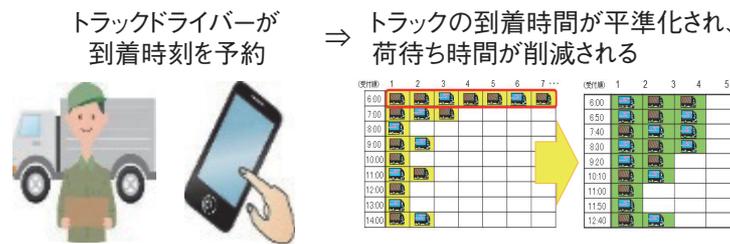
賃制度・賃金制度の整備を促進する。

① トラック予約受付システム等の導入

トラックドライバー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、複数の物流事業者及び物流施設が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している。システムの導入により、トラック事業者側は物流施設の前での積み卸しの順番待ちが不要となり、倉庫事業者側もトラックの到着時刻に合わせた庫内作業計画や人員配置の調整が可能となる。

また、改正物流総合効率化法の枠組みを活用し、特定流通業務施設へのトラック予約受付システムの導入を促進している（図表2-2-3-21）。

図表2-2-3-21 トラック予約受付システム



資料：国土交通省総合政策局作成

② 荷待ち時間等の記録の義務付けと記録の分析・活用

荷待ち等の実態を把握し、そのデータを元にトラック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、国としても荷待ち時間を生じさせている荷主に対し勧告等を行うに当たっての判断材料とすることを目的として、2017年5月に、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公布した。

この省令により、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するとともに、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られることとなった。

今後、これにより記録された荷待ち時間等を分析し、その結果に基づいて、荷主への働きかけなどに活用することとしている。

③ タクシーの配車アプリを活用した新サービス

利用者ニーズに対応した新たなサービスとして、配車アプリを活用した取組が検討されている。

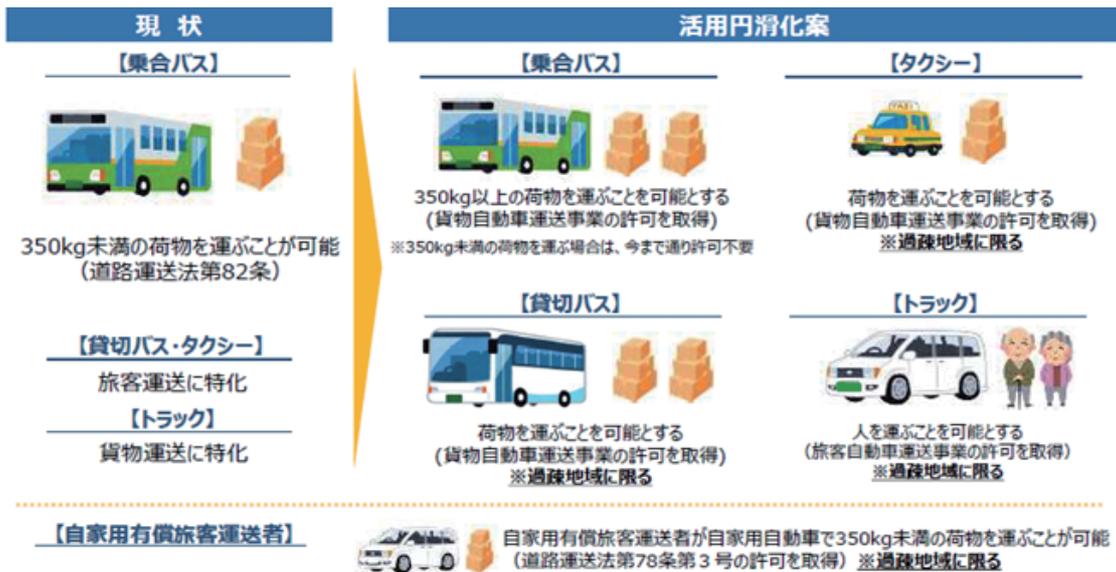
2017年8月には、配車アプリを活用してタクシーに乗車する前に運賃を確定させる「事前確定運賃」の実証実験が東京都で2か月間実施され、一定の効果が得られたほか、2018年1月には、配車アプリを活用することで複数の利用者が1台のタクシーを利用できる「相乗りタクシー」の実証実験が同じく東京都で2か月間実施され、今後、本格導入を目指した検討が進められる。

そのほか、定額タクシーや変動迎車料金の導入に向けた実証実験を行うべく、平成30年度予算に盛り込んでいる。

④ 旅客運送と貨物運送の「かけもち」

過疎地域等において人流・物流サービスの持続可能性の確保が課題となっていることを踏まえ、一定の条件の下、旅客自動車運送事業と貨物自動車運送事業の「かけもち」を可能としている（図表2-2-3-22）。

図表2-2-3-22 過疎地域における自動車運送業の生産性向上プラン



資料：国土交通省自動車局作成

b. 多様な人材の確保・育成

多様な人材の確保・育成を目指して、「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」という切り口から、様々な取組を行うこととしている。

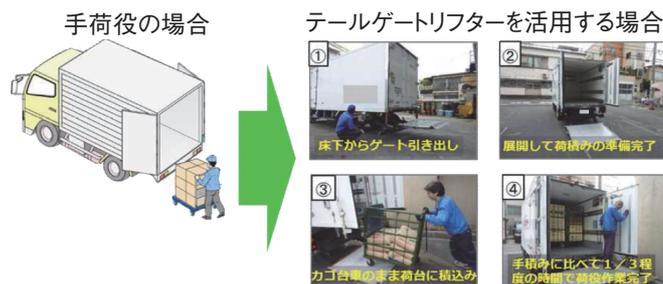
まず、「力仕事・泊まり勤務等からの解放」との切り口から、荷役の機械化（パレット化やテールゲートリフターの導入等による手荷役から機械荷役への転換）支援（図表2-2-3-23）、中継輸送の普及・拡大（(1)の⑦参照）、スワップボディコンテナ車両（車体と荷台（コンテナ）が容易に脱着できる機能を持つ車両）の導入、サプライチェーン全体最適化システムの構築、SA・PA・道の駅における駐車スペースの活用を推進する。

次に、「誰でも働きやすい職場づくり」の切り口から、女性ドライバー応援企業認定制度の活用、女性が働きやすい労働環境整備への支援策の利用促進、労働環境の改善度等の評価・公表、産業保健活動の支援制度の拡充・利用促進、相談体制の拡充、働き方・休み方改善コンサルタントによる助言・指導の利用促進、職場定着支援助成金の利用促進、時間外労働等改善助成金の拡充・利用促進を推進する。

最後に、「免許を取る人を増やす」との切り口から、第二種免許の受験資格の見直し、大型自動車一種免許の取得を目的とする職業訓練の実施、労働者の運転免許等取得のための職業訓練への支援制度の利用促進を推進する。

図表2-2-3-23 荷役の機械化支援

○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。



資料：国土交通省総合政策局作成

c. 取引環境の適正化

取引環境の適正化を目指して、「荷主・元請の協力の確保」、「運賃・料金の適正収受」という切り口から、様々な取組を行うこととしている。

まず、「荷主・元請の協力の確保」の切り口から、荷主勧告制度の運用見直し ①、荷主及びトラック事業者に対する専門家によるコンサルティングの実施、長時間労働を是正するためのガイドラインの作成、フードチェーンにおける商慣習の見直し、元請への働きかけ、物流特殊指定調査の拡充を推進する。

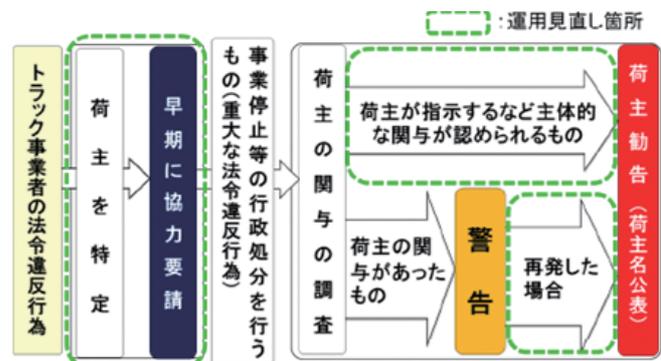
また、「運賃・料金の適正収受」の切り口から、適正な運賃・料金収受を含めた取引環境の適正化 ②、生産性向上セミナーの開催等による普及啓発、貸切バスの運賃・料金の下限割れ防止対策等の実施を推進する。

図表2-2-3-24 荷主勧告制度の運用見直しの概要

① 荷主勧告制度の運用見直し

トラック事業者の法令違反行為の早期改善に向けて、荷主勧告発動の判断基準の明確化、荷主に対する改善に向けた協力要請の行政処分の前段階を含めた早期実行などの新たな運用を2017年7月から開始している。

今後、荷主への働きかけを強化することにより、トラック事業者と荷主との協議・協力体制を構築していくこととしている（図表2-2-3-24）。

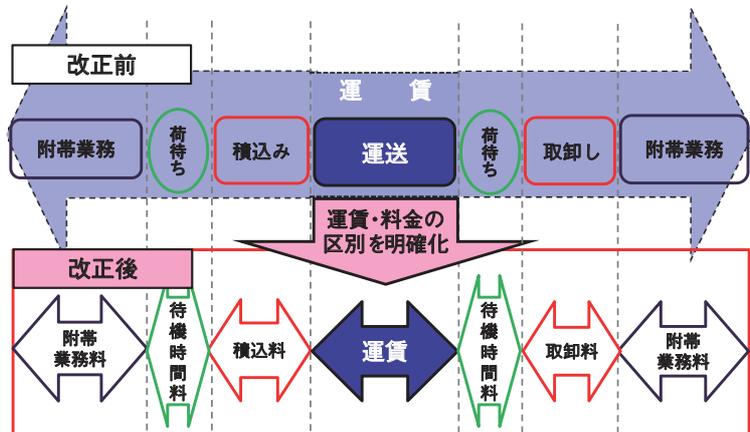


資料：国土交通省自動車局作成

② 適正な運賃・料金収受を含めた取引環境の適正化

トラック事業者が運送以外の役務に対する対価を運賃とは別建てで収受できるよう、標準貨物自動車運送約款の改正等を行うとともに、トラック事業者及び荷主側に対して、制度内容を浸透させる取組を実施することとしている（図表2-2-3-25）。

図表2-2-3-25 運賃と料金の区別の明確化



資料：国土交通省自動車局作成

d. 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

業界における働き方改革の実現に向けた機運を高めるため、石井国土交通大臣からトラック・バス・タクシーの各事業者団体に対し、「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の策定・公表・実施を要請し、要請を受けて各団体はアクションプランを策定した。また、長時間労働の是正などの働き方改革を重視した「ホワイト経営」に取り組む自動車運送事業者が取引先や求職者に「見える」仕組みや優遇策について検討し、過労運転違反等に対する行政処分の強化を推進する。

e. 時間外労働の上限規制

働き方改革実行計画は、長時間労働の是正のために、罰則付き時間外労働の上限規制を導入することとし、上限は原則として全業種で年720時間、繁忙月は特例で100時間未満の規制を適用することとしたが、現行の時間外労働規制が適用除外とされている自動車の運転業務についても、罰則付

きの時間外労働規制の適用除外とはせず、改正法の一般則の施行期日の5年後に、年960時間（月平均80時間）以内の規制を適用することとし、かつ、将来的には一般則の適用を目指す旨の規定を設けることとした。

その上で、関係省庁連絡会議において、2018年春頃までに上限規制の導入までの間を対象とする行動計画を策定することとし、可能なものについては行動計画の策定を待たずに迅速に取組を開始することとするなど、長時間労働を是正するための環境をしっかりと整えていくこととした。

第4節 今後に向けて

我が国で進む少子高齢化・人口減少に伴い、交通には、高齢者等が使いやすいものになること、利用者が減少する中でも地域にとって必要なものが確保され持続可能であること、担い手の減少を生産性の向上や働き方改革で克服していくことなどが求められている。

このため、足下では、前節までで見たような多様な取組が進められているが、我が国の社会や経済、人々の意識・ライフスタイル・行動パターン等も変化していく中で、交通に関わる利用者、事業者、地方公共団体、国等の主体の間で従来のルールや慣行にとらわれることなく、イノベーションの成果も活用しながら、新たな取組を進めていくことが必要であるという共通の理解が醸成されつつある。また、まちづくりや福祉、教育、観光、環境、労働等の交通と関連する様々な施策との連携も図られるようになってきている。

今後も少子高齢化・人口減少は進行し、我が国の社会・経済にさらなる大きな変化をもたらすことが予想される中、交通をめぐる状況も、自動運転や無人航空機をはじめとした革新的な技術の実用化が進むなど、一層複雑化・多様化することが予測される。このような変化に対し、視野を広く持ち、柔軟かつ大胆に対応していくことが求められている。