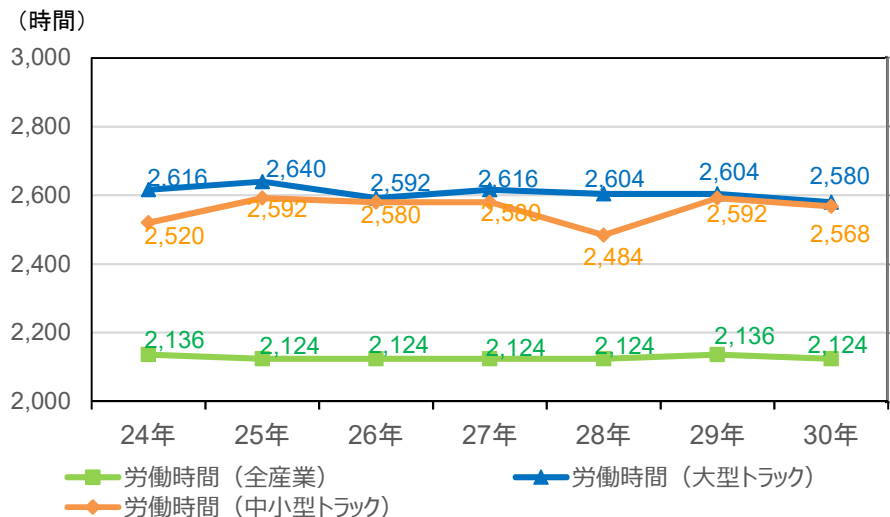


# トラック運送業の現状と課題について

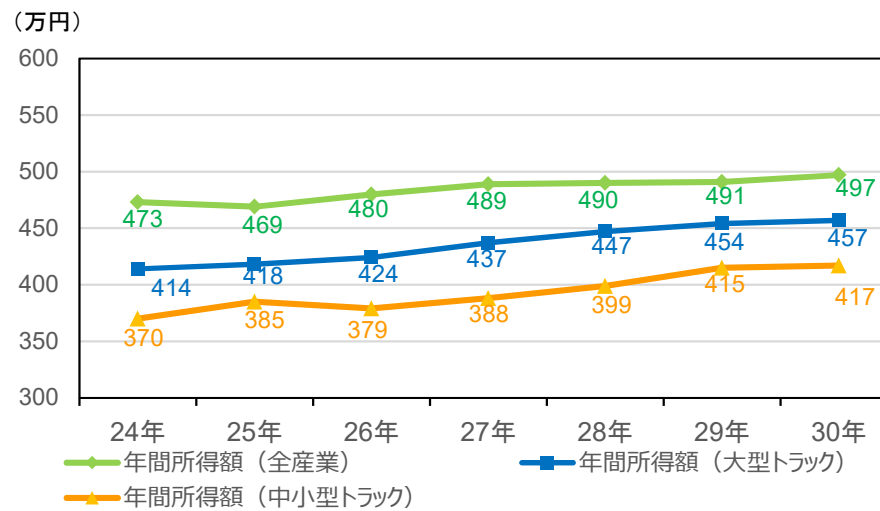
令和2年6月  
自動車局貨物課

# トラック運送事業の働き方をめぐる現状

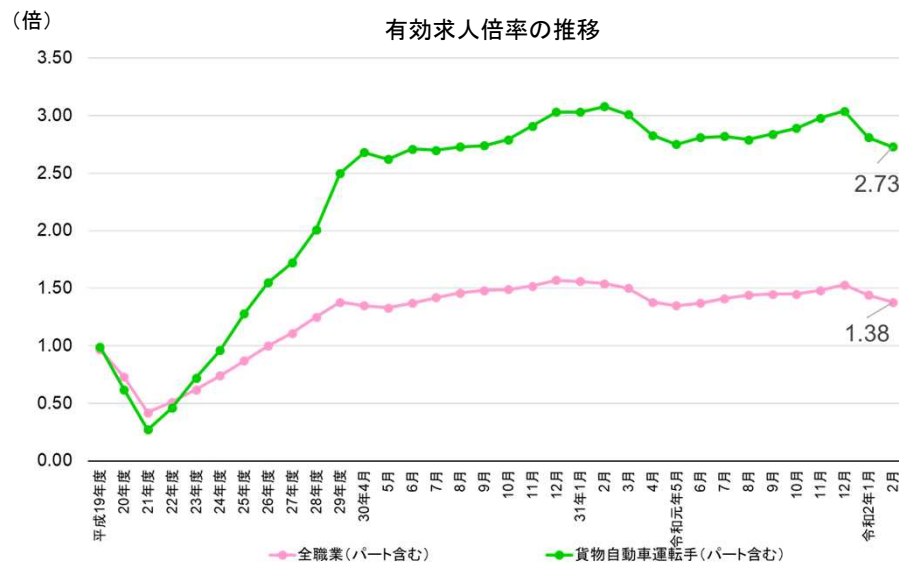
## ①労働時間 全職業平均より約2割長い。



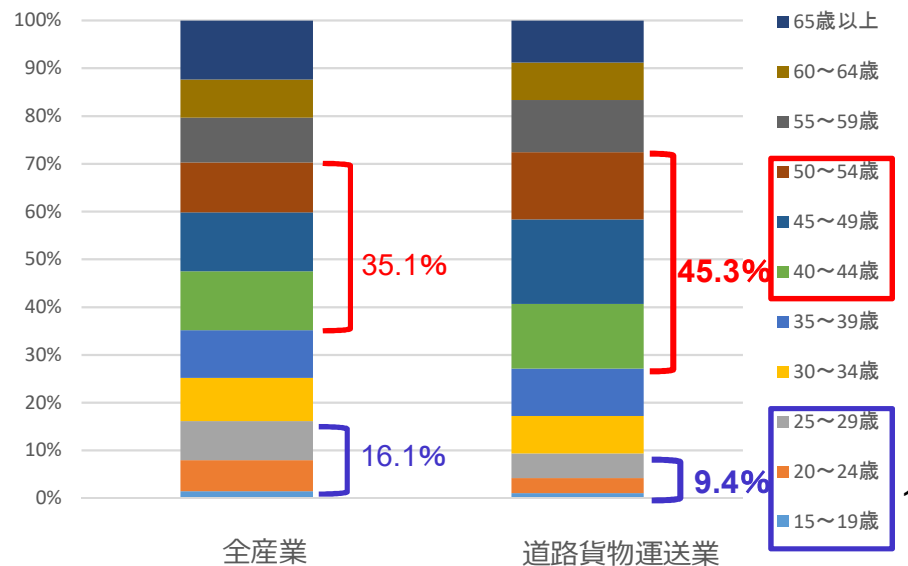
## ②年間賃金 全産業平均より約1割～2割低い。



## ③人手不足 全職業平均より約2.0倍高い。



## ④年齢構成 全産業平均より若年層の割合が低く、高齢層の割合が高い。

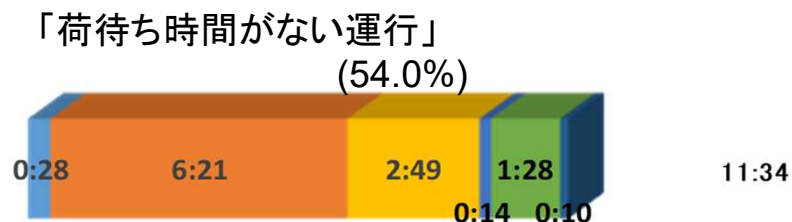
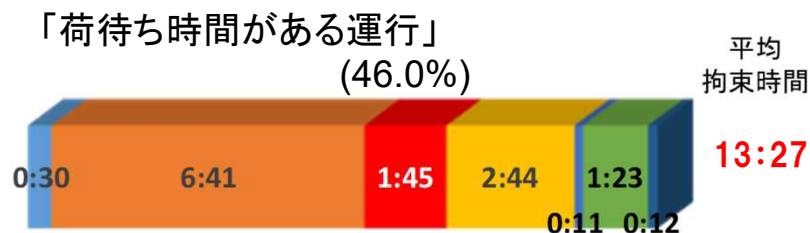


(出典) 厚生労働省「平成30年賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

# トラックドライバーの労働条件

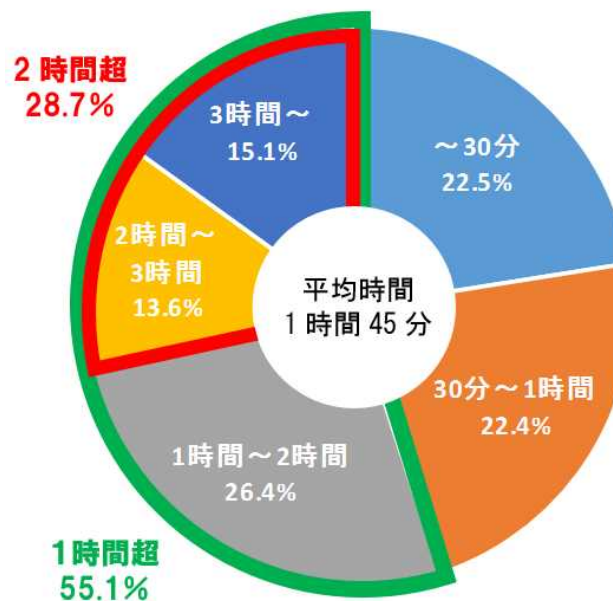
- ▶ トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- ▶ 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳  
(荷待ち時間の有無別)



■ 点検等    ■ 運転    ■ 荷待    ■ 荷役  
■ 付帯他    ■ 休憩    ■ 不明

1運行あたりの荷待ち時間の分布

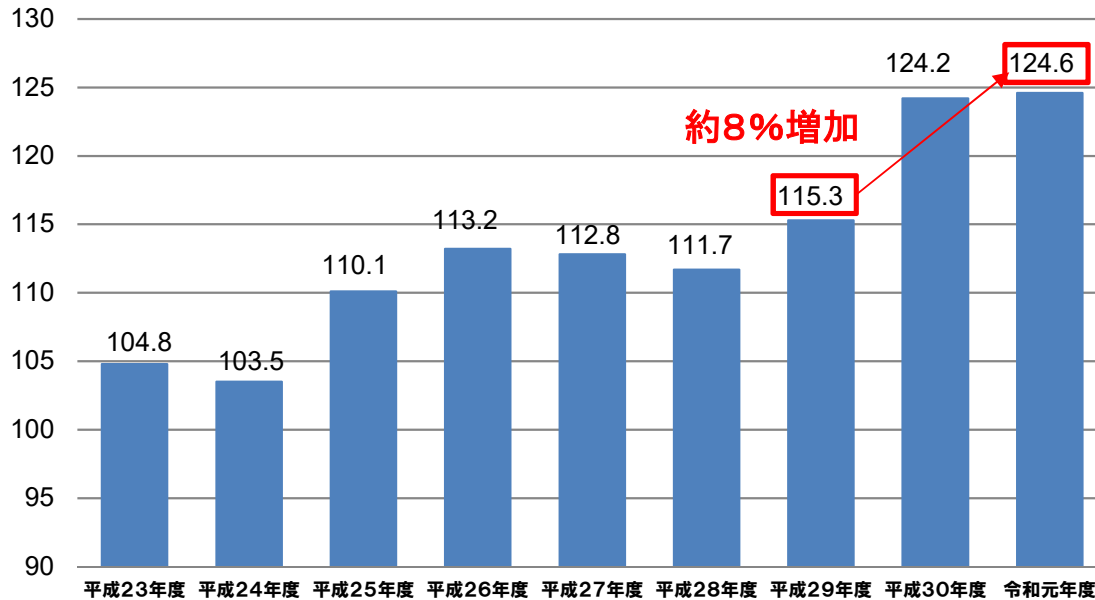


出典：トラック輸送状況の実態調査 (H27)

最近のトラック運賃については深刻なドライバー不足等を背景として上昇傾向にある。  
 (Webkit成約運賃指数では平成29年度から令和元年度までの間に約8%上昇)

## <成約運賃指数(年度)の推移(平成22年度を100とする)>

出典:(公社)全日本トラック協会・日本貨物運送協同組合連合会  
 「求荷求車情報ネットワーク(WebKIT)成約運賃指数について(令和元年10月)」



### <参考>

#### ○求荷求車情報ネットワーク(WebKIT)とは

日本貨物運送協同組合連合会(日貨協連)が、協同組合に加入する中小トラック運送事業者のために運営する求荷求車情報システム。インターネットを利用して、荷物の輸送を依頼する側と保有する車両を活用したい運送事業者側が、それぞれ情報登録を行い、お互いにマッチすれば成約に至る。本システムにより、帰り荷や備車の確保、季節波動へ対応し、輸送効率の向上と環境負荷軽減を目指している。

#### ○成約運賃指数

WebKITにおける荷物情報(求車)、車両情報(求荷)それぞれの登録情報について、対象期間に成約に至った個別運賃を合計し、総対象成約件数で除した金額を指数化したもの。日貨協連が全日本トラック協会と共同して公表。

## <日本経済新聞(朝刊) 2019.11.23(土)16面>

**トラック運賃上昇**  
 東京・大阪の混載1年で4%高

トラック運賃が一段と上昇した。指標となる東京・大阪間はこの1年で約4%高くなった。人手不足を背景に物流各社は値上げの勢を強める。運送会社は待ち時間の短縮と燃料の引き上げのほか、荷待ち時間の短縮などに、荷主に通じやすい環境を整備している。運送会社は、ドライバー不足を背景に、運送会社の要請が荷主に通りやすい環境は当面続く。

運転手不足が慢性化  
 単独運転手不足が慢性化している。運送会社は待ち時間の短縮と燃料の引き上げのほか、荷待ち時間の短縮などに、荷主に通じやすい環境を整備している。運送会社は、ドライバー不足を背景に、運送会社の要請が荷主に通りやすい環境は当面続く。

### 【記事の主な内容】

- ・東京・大阪間はこの1年間で約4%高くなった
- ・2017年以降、上昇率は1割ほどに達する
- ・ドライバー不足を背景に、運送会社の要請が荷主に通りやすい環境は当面続く

- 現状のままでは、**ドライバー不足のさらなる深刻化が懸念。**

## 実際に現場で起きている事例

- ・ 30分で終わる荷卸しのために荷待ち時間が7時間10分、受領書をもらって退場するのに2時間半の待ち時間、計9時間40分の拘束時間が発生。
- ・ 食品メーカー系物流会社において、長時間の拘束時間などを理由に委託先協力会社より**配送業務の撤退要請。**

- 既に、**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**が発生。

- ・ 中国・九州地方の雑誌・書籍の発売日が従来より1日後ろ倒し
- ・ 宮崎県において、関東・関西方面へ輸送する**農産品の集荷を1日前倒し**
- ・ 一部の運送事業者では、日曜日の集荷・配達を中止

- 適切な対応を行わない場合、各企業にとっては、

- ・ **入出荷のための物流の不安定化**
- ・ **トータル物流コストや商品・原材料の仕入れ価格の上昇**
- ・ **在庫の増加**
- ・ **販売の機会損失の発生**

等により、**経営に好ましくない影響**が生じる可能性。

- また、国民にとっては、**宅配便・引越が不便**になったり、**食品等の物量の減少や品揃え不足等の影響**が生じる可能性。

# 自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

- 平成30年7月6日に公布された「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」において、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(令和6年4月1日)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。
- 自動車の運転業務のポイントは以下のとおり。
  - ①5年間の猶予期間の設定 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速やかに推進

	現行規制	見直しの内容「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」 (平成30年7月6日公布)
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) <u>災害復旧その他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</u> (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(休日労働を含む) b. 単月100時間未満(休日労働を含む) 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>令和6年4月1日以降 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1

ポイント2

ポイント3

「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」に対する附帯決議(参議院)(抜粋)  
 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。

## 構成

議長 長：内閣官房副長官（参）  
議長代理：国土交通副大臣  
副議長 長：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  
12月14日 第5回 「ホワイト物流」推進会議と合同開催

# 「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・料金の適正収受【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



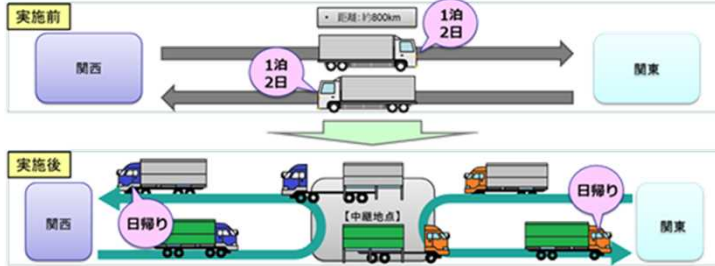
## 「中継輸送とは」

長距離運行を複数のドライバーで分担する輸送形態



労務負担の軽減や人手不足の緩和に資する

### 【中継輸送イメージ（日帰り運行の実現例）】



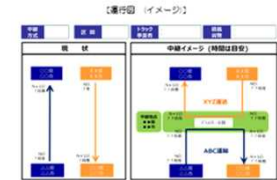
### 【中継輸送の実施に当たって（実施の手引き）】

平成29年3月に、中継輸送の実施に当たって検討すべき事項や必要となる資料等について、分かりやすく解説した**手引書**を作成

＜手引書の項目＞

- ・中継輸送の実施ルール、枠組み、運用の詳細、協定書の項目例 等

■大まかに運行図を作ってみる  
ここで決まった経路で、一度、大まかな運行図を作ってみよう。  
以降、相手のトラック事業者と詳細の検討をするにあたって、活用する事ができます。



## 中継輸送取組事例集について（令和2年1月29日公表）

【事例集の掲載HP】

[http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000103.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000103.html)

- ・手引きの策定後、様々な事業者で中継輸送の取組が進展

### 【構成イメージ】

- ・各事業者の中継輸送の取組内容や成功の秘訣等を取りまとめ、他の事業者が中継輸送を始める際の参考となる「実行モデル」となるよう、「中継輸送の取組事例集」を公表

“毎日”ではなく積載率の向上が必要な日のみ、中継輸送を実施

**本事例から見える中継輸送成功の秘訣**

- 積載率が低かった帰り便を、中継輸送実施で解決  
往路便の斜線運行を、中継輸送に切り替え。  
結果として、積載率が低かった複数の帰り便が集約でき、積載率が向上。  
中継輸送を、毎日行うという固定概念から脱却し、必要な日（積載率が少ない曜日の前日）のみ中継輸送を実施するという発想。
- 中継輸送によるコスト増加を、大きく抑制  
中継輸送によるコスト増加を抑制する。中継輸送によるコスト増加を抑制する。中継輸送によるコスト増加を抑制する。

**本事例から見える中継輸送成功の秘訣**

**中継輸送の特徴や工夫点を整理**

※協議内容の例  
片方のトラックが遅延すると、両方のトラックが遅延してしまうという問題については、天候などの理由から中継地への到着が遅れてしまう場合は、ドライバーを中継地で待機させ、後に着く車両を待つ。  
貨物到着の遅延は、荷主と交渉することで、理解を頂いている。

1. 中継輸送の概要
- > 実施事業者名、中継方式、中継輸送の経路 等

### 2. 中継輸送の取組内容

中継輸送実施前

中継輸送実施後

**2. 中継輸送の取組内容**

**中継輸送の輸送ネットワークを整理**

取組に向けた課題

**3. 取組に向けた課題**

4. 中継輸送の導入効果

**4. 中継輸送の導入効果**

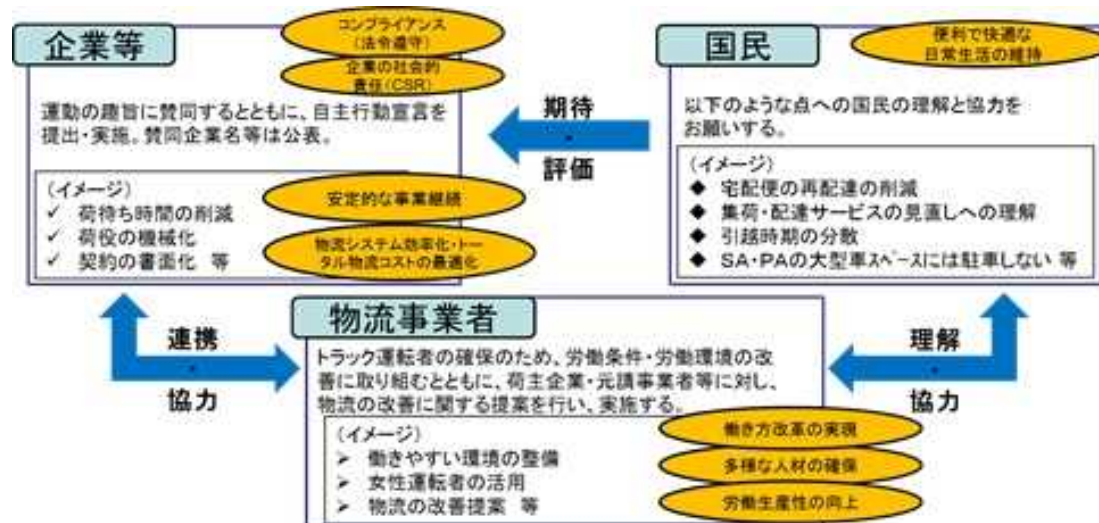
### ＜主な内容＞

- ・中継輸送の実施方式の説明（①トレーラー・トラクター方式、②貨物積み替え方式、③ドライバー交替方式）
- ・中継輸送の実施方式（上記①～③）、実施方法（「自社単独」、「複数事業者連携」）に分けて整理
- ・事例ごとの取組内容や中継輸送成功の秘訣を記載

# 「ホワイト物流」推進運動の概要

- 深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的とし、
  - ① トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
  - ② 女性や60代以上の運転者等も働きやすい、「よりホワイト」な労働環境の実現
 に取り組む「ホワイト物流」推進運動を関係者が連携して強力に推進。

## 推進運動のイメージ



## 「ホワイト物流」推進会議の構成員

「ホワイト物流」推進運動の推進体制として、有識者、荷主や物流事業者の関係団体、労働組合から構成される「ホワイト物流」推進会議を設置。

(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

## 推進運動の経緯

平成30年 5月30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  
政府行動計画の決定(「ホワイト物流」推進運動は重点施策)

12月14日:第1回「ホワイト」物流推進会議(推進方針を決定)

平成31年 3月:賛同企業の募集開始、上場会社等6,300社に参加要請文を送付

5月以降:全都道府県において各企業・団体等対象の説明会を実施

# これまでの主な取組状況

## ポータルサイトの開設（H31.4月～）



- 「ホワイト物流」推進運動の解説・周知
- 自主行動宣言の受付、賛同企業の公表
- 動画の掲載等、内容を充実

## 政府広報（随時）



「徳光＆木佐の知  
りたいニッポン！」  
（BS・TBS）  
6月2日・9日  
放送

- 「ホワイト物流」推進運動の解説・周知

## 説明会・講演会・セミナー（H31.4月～）



アジア・シームレス物流  
フォーラム2019東京  
パネルディスカッション  
「ホワイト物流」

- 全都道府県での説明会、日本商工会議所等の団体での説明会・講演会等を実施
- 全国10カ所で、事業者の取組事例等を紹介するセミナーを開催

## 自主行動宣言

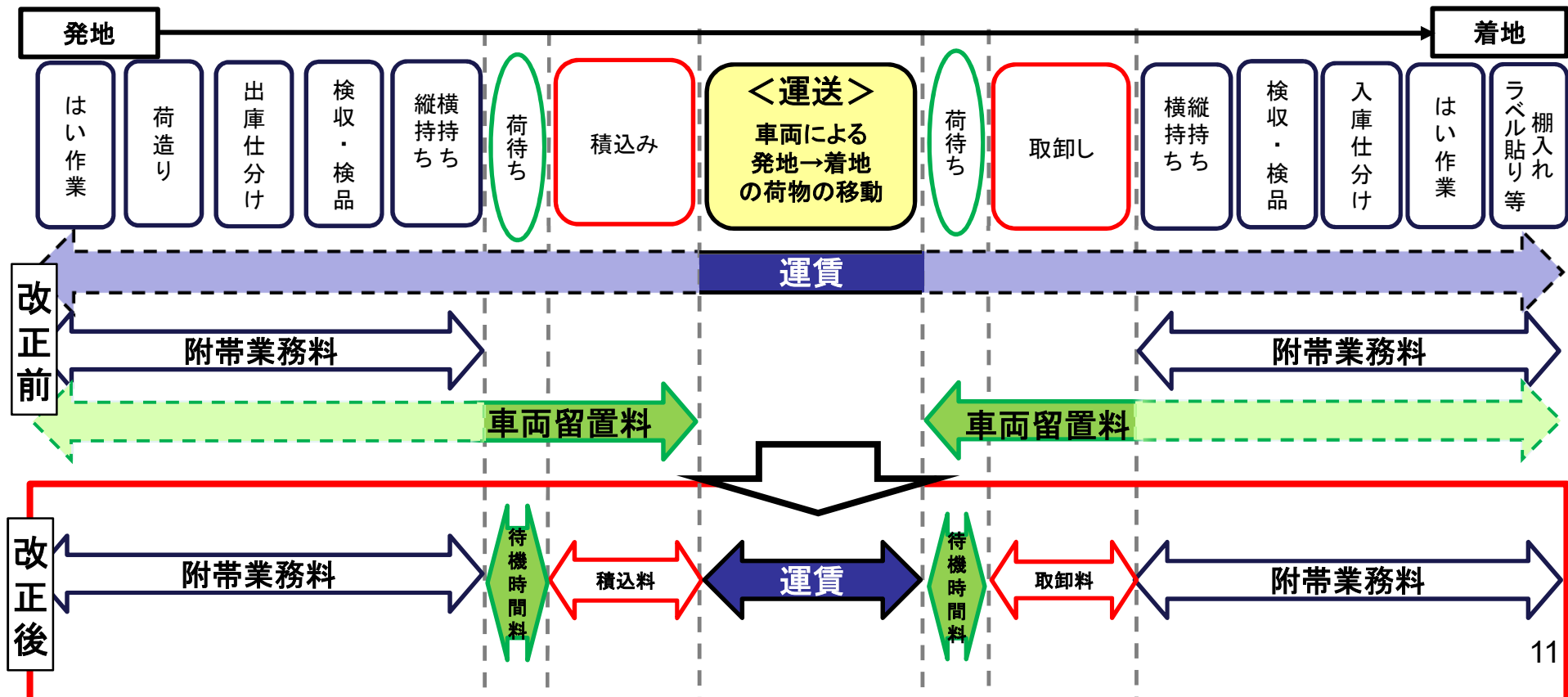
- 平成31年3月末、上場会社等（約6,300社）に参加要請文を送付



- 4月以降、924社が自主行動宣言を提出（令和2年3月末日現在）

# 適正な運賃・料金収受に向けた方策について

- 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」を追加。<sup>(※)</sup> 等

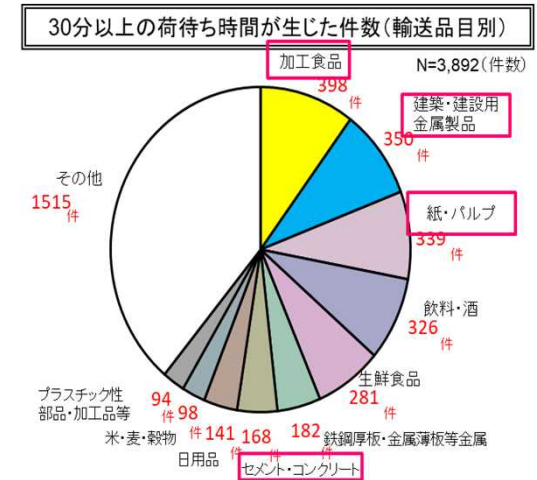


(※)はい作業：倉庫等において袋や箱を一定の方法で規則正しく積み上げたり、積み上げられた荷をくずしたりする作業

# 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 国土交通省 (加工食品、建設資材、紙・パルプ(洋紙板紙・家庭紙)物流編)について

## 1. ガイドライン策定の経緯

- 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、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携して、取引慣行上の課題も含めてサプライチェーン全体で解決を図っていくことが必要。
- 一方、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あり、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- このため、荷待ち件数が特に多い加工食品、建設資材、紙・パルプの各分野の物流について、課題の抽出を図るとともに、トラック運送事業者及び発着荷主が参画して長時間労働の改善を図るため懇談会を設置。懇談会の検討の成果としてガイドラインを策定。



## 2. ガイドラインの構成

### 【まえがき】

- ガイドライン策定の経緯とトラック運送事業の現状
  - 今後のトラック運送事業の見通し、
  - トラック運送事業を取り巻く制度面の変遷、
  - トラック運送事業の健全な発展に向けて

### 【本編】

- 輸送品目別物流における現状・課題、解決の方向性の整理
- 取引環境と長時間労働の改善に向けた具体的な取組み事例等

### 【あしがき】

- 輸送品目別物流における今後の取組みの方向性
- おわりに (サプライチェーン関係者へのメッセージ)



加工食品物流編



建設資材物流編



紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編



紙・パルプ(家庭紙分野)物流編

# 各ガイドラインの概要

品目	主な課題	解決方策	今後の取組の方向性
加工食品	<ul style="list-style-type: none"> <li>「1/3ルール」、年月日表示の賞味期限等業界特有の慣習が存在</li> <li>多種多様な製品サイズが存在 ⇒<b>複雑かつ長時間にわたる検品作業</b> ⇒<b>長時間にわたる荷役作業</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>賞味期限の年月表示化等による検品作業の効率化</li> <li>QRコード等の活用による伝票情報の電子化</li> <li>パレットサイズや外装サイズの統一、外装表示の標準化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事前出荷情報の提供と伝票情報の電子化の組み合わせ等による検品レスの実現</li> <li>物流標準化アクションプランに沿った標準化の取組の推進</li> </ul>
建設資材	<ul style="list-style-type: none"> <li>天候や道路事情等により計画どおりに搬出入が進まないことが日常的 ⇒<b>トラックの荷待ちへの関心が薄い</b></li> <li>多種多様な製品を邸別に仕分け ⇒<b>複雑かつ長時間にわたる検品作業</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事現場における事前の段取りをデジタル化したうえで「見える化」と「精緻化」し、関係者の円滑な情報共有を推進</li> <li>運送と荷役の分離の推進</li> <li>複数のユーザーが一貫して活用できる標準コードを導入し、入出荷検品を目視から電子化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>元請業者による物流へのマネジメントの強化</li> <li>伝票情報や物流情報を現場が容易にアクセスできる環境整備を促進</li> </ul>
紙・パルプ (洋紙・板紙)	<ul style="list-style-type: none"> <li>製品での差別化ができず、不十分なリードタイムや少量多頻度納品、附帯作業等の差別化による受注競争の商習慣が定着 ⇒<b>低積載率での運行</b> ⇒<b>附帯作業の実施による長時間労働</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>発着荷主を含めた関係者間で十分な協議を行い、リードタイムや少量多頻度納品の緩和、平準化、附帯作業の軽減等の対策を実施</li> <li>発注者の製造計画等を関係者で共有化・見える化する取り組みを推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担</li> <li>共同保管・共同輸送の実現に向けた取組みの推進</li> <li>荷役の機械化を推進</li> </ul>
紙・パルプ (家庭紙)	<ul style="list-style-type: none"> <li>製品単価が安価であるため、パレット化のための投資が進まない ⇒<b>手荷役による長時間労働</b></li> <li>製品が安価かつ嵩張るため、小売りの物流センターでは取り扱われず、かつ、小売店舗での保管も困難 ⇒<b>家庭紙のみを少量多頻度で毎日納品</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>発着荷主の連携によるパレット化</li> <li>物流負荷を軽減させるコンパクト製品の切替</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担</li> <li>「手積み手卸しの解消」を共通認識に、パレット化の早急な促進</li> <li>消費者へ製品メリットの積極的な周知を行うなど、コンパクト製品の普及促進</li> </ul>