

持続可能な物流の確保・安全対策に関する調査  
—一般貨物自動車運送事業を中心として—  
結果報告書

令和5年4月

北海道管区行政評価局

## 前 書 き

一般貨物自動車（トラック）運送事業では、他産業よりも時間外労働が長い一方で年間賃金は低いこともあり、トラック運転者が慢性的に不足している状況にある。今後、生産年齢人口の減少により、運転者不足は更に拍車がかかることが予想される。特に、北海道は、広大な土地に都市が散在する広域分散型の地域構造となっていることや貨物輸送の9割以上をトラック等の自動車輸送に依存していることから、労働環境の改善等によるトラック運転者の確保が大きな課題となっている。

このような状況を踏まえ、「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」（令和3年6月15日閣議決定）（注1）では、物流標準化の推進や時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進等を行うこととされている。加えて、新たな物流の仕組みとして、企業や業界の垣根を越えて、貨物情報や車両・施設などの物流リソースの共有化・標準化を図る「フィジカルインターネット」（注2）による物流の効率化が注目されている。

また、一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）は、輸送の安全を確保するため、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）に基づく基準等の遵守が求められており、総合物流施策大綱においても、物流標準化等の施策を講ずるに当たり、輸送の安全の確保は大前提とされている。

本調査は、持続可能な物流の確保・安全対策を推進する観点から、北海道の物流の現状を把握した上で、トラック運転者を確保するための労働環境の改善に向けた取組状況、物流の効率化に向けた取組状況、事業者の安全対策の実施状況等を調査し、関係行政の改善に資するために実施したものである。

（注1） 総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）では、i）物流デジタル・トランスフォーメーションや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（物流デジタル化の強力な推進、物流標準化の取組の加速等）、ii）労働力不足対策と物流構造改革の推進（トラック運転者の時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備等）等が掲げられている。

（注2） フィジカルインターネットは、トラック等の輸送手段と倉庫のシェアリングによる稼働率向上と燃料消費量抑制によって、持続可能な社会を実現するための物流システムである。

# 目 次

第1 調査の目的等	1
1 目的	1
2 調査対象機関	1
3 担当部局	1
4 実施時期	1
第2 北海道における貨物自動車運送事業の概況	2
1 自動車輸送による貨物輸送	2
2 一般貨物自動車運送事業者数及び営業収益	4
3 トラック運転者について	5
(1) 運転者数	5
(2) 年間平均労働時間	6
(3) 年間平均所得	7
第3 調査の結果	8
1 持続可能な物流の確保対策	8
(1) 北海道の物流の現状	8
(2) トラック運転者の労働環境改善に関する取組状況	12
(3) 物流の効率化に向けた取組状況	28
2 一般貨物自動車運送事業の安全対策	45
【制度の概要等】	45
(1) 一般貨物自動車運送事業者の安全対策	45
(2) 地方運輸局による一般貨物自動車運送事業者の安全対策に対する監査	46
【調査結果】	46
(1) 北海道運輸局による監査等の実施状況	46
(2) 一般貨物自動車運送事業者の安全対策の実施状況	51
【課題】	56
(1) 北海道運輸局による監査の実施に関する課題	56
(2) 一般貨物自動車運送事業者に対する情報提供に関する課題	57
(3) 一般貨物自動車運送事業者の安全対策に関するその他の課題	57
【所見】	58

# 図表目次

## 1 持続可能な物流の確保対策

図表 1-(1)-① 運転者が不足している事業者における運転者を募集した際の状況及び運転者が不足している要因に関する認識	10
図表 1-(1)-② 事業者における運転者の確保に向けた取組	11
図表 1-(2)-① 運輸省地域交通局長及び貨物流通局長と労働省労働基準局長との覚書	18
図表 1-(2)-② 自動車運転者の労働条件改善のための相互通報制度について（平成 18 年 2 月 13 日付け国自総第 506 号、国自旅第 238 号、国自貨第 105 号自動車交通局長通達）	19
図表 1-(2)-③ 自動車運転者の労働条件改善のための地方運輸機関との相互通報制度について（平成 28 年 8 月 8 日付け基発 0808 第 1 号労働基準局長通達）	21
図表 1-(2)-④ 標準的な運賃の告示（概要）	22
図表 1-(2)-⑤ 監督指導の仕組み	24
図表 1-(2)-⑥ 荷主との運賃交渉時における標準的な運賃の活用状況	25
図表 1-(2)-⑦ 北海道運輸局による標準的な運賃の周知に向けた取組の実施状況	26
図表 1-(2)-⑧ 「持続的で安定した輸送力を確保するためにトラック輸送の【標準的な運賃】が定められました」（令和 3 年 1 月 12 日付け北海道運輸局、北海道労働局、北海道経済産業局及び北海道農政事務所発出）	27
図表 1-(3)-① 総合物流施策大綱（2021 年度～2025 年度）概要	34
図表 1-(3)-② フィジカルインターネット・ロードマップ（2022 年 3 月）	35
図表 1-(3)-③ 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成 17 年法律第 85 号）の概要	36
図表 1-(3)-④ 認定された総合効率化計画の内容	37
図表 1-(3)-⑤ 「持続的で安定した輸送力を確保するために～荷主の皆様にご協力いただきたいことがあります～」（令和 3 年 12 月 10 日付け北海道運輸局、北海道労働局、北海道経済産業局及び北海道農政事務所発出）	38
図表 1-(3)-⑥ 北海道地方協議会が実施する実証事業の概要	39
図表 1-(3)-⑦ 北海道地方協議会が実施する実証事業に関する意見	40
図表 1-(3)-⑧ 物流の効率化に関する取組の実施内容（書面調査）	41
図表 1-(3)-⑨ 物流の効率化を進める上での課題（書面調査）	42
図表 1-(3)-⑩ 物流の効率化に関する取組の実施内容	43

図表 1-(3)-⑪	物流の効率化を進める上での課題	44
図表 1-(3)-⑫	物流の効率化に関する取組事例集についての意見	44

## 2 一般貨物自動車運送事業の安全対策

図表 2-(1)-①	自動車運送事業（一般貸切旅客自動車運送事業を除く。） の監査方針について」（平成 25 年北海道運輸局公示第 35 号）〈抜粋〉	59
図表 2-(1)-②	通報を受けてから 2 年以上が経過した後に一般監査が実 施されている例	60
図表 2-(1)-③	安全対策に関する普及啓発・情報提供の主な実施状況 （令和 4 年度）	60
図表 2-(1)-④	事業用自動車の車体表示の指導について（令和元年 6 月 18 日付け北海道運輸局自動車交通部長通知）	61
図表 2-(2)	事業者の独自の安全対策の実施内容	63

## 第1 調査の目的等

### 1 目的

本調査は、持続可能な物流の確保・安全対策を推進する観点から、北海道の物流の現状を把握した上で、トラック運転者を確保するための労働環境の改善に向けた取組状況、物流の効率化に向けた取組状況、一般貨物自動車運送事業者（以下、単に「事業者」という場合は「一般貨物自動車運送事業者」を指す。）の安全対策の実施状況等を調査し、関係行政の改善に資するために実施したものである。

### 2 調査対象機関

#### (1) 調査対象機関

北海道運輸局、北海道経済産業局、北海道労働局

#### (2) 関連調査等対象機関

北海道、事業者、関係団体等

### 3 担当部局

北海道管区行政評価局評価監視部第五評価監視官

### 4 実施時期

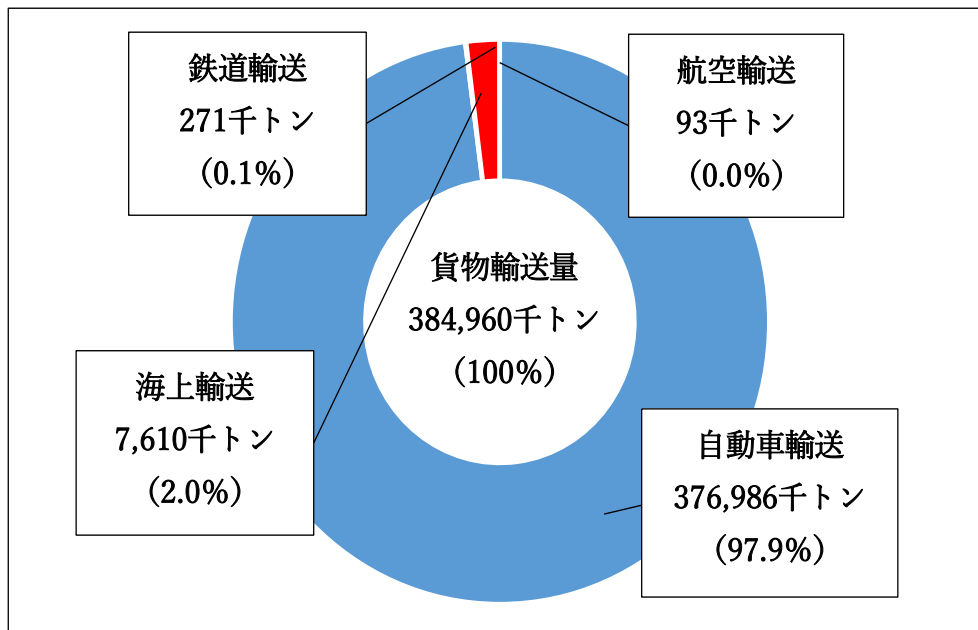
令和4年7月～5年3月

## 第2 北海道における貨物自動車運送事業の概況

### 1 自動車輸送による貨物輸送

北海道では、図1-①のとおり、令和2年度における道内間の貨物輸送量384,960千トンのうち、トラック等の自動車輸送が376,986千トン(97.9%)を占めており、自動車が物流を支える重要な輸送手段となっている。

図1-① 令和2年度における道内間の貨物輸送量(輸送手段別)

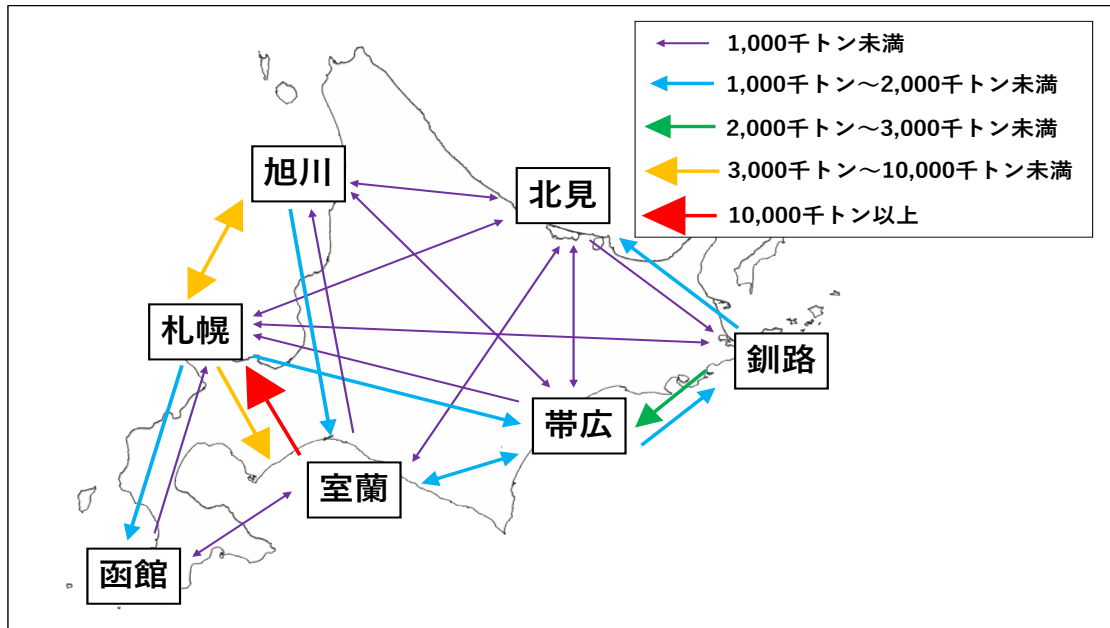


(注) 「貨物地域流動調査」(国土交通省)に基づき当局が作成した。

また、同じく令和2年度における道内地域間の自動車輸送による貨物の流動状況を見ると、図1-②及び表1のとおり、室蘭地域発・札幌地域着の輸送が11,599千トンと最も多くなっている一方、札幌地域発・室蘭地域着の輸送は5,334千トンと半数程度になっているなど、地域間によっては、往路と復路の輸送量が大きく異なっている。さらに、平成29年度から令和3年度までの貨物自動車の積載効率は、図1-③のとおり、全国では40%弱、北海道では35%前後で推移しており、北海道は一貫して全国よりも低くなっている。



図 1-② 令和 2 年度における道内地域間の自動車輸送による貨物の流動状況



(注) 1 「貨物地域流動調査」(国土交通省)に基づき当局が作成した。  
 2 図の□で囲まれた名称は北海道を7地域に区分した場合の地域名であり、それぞれ次の総合振興局等の管轄区域を範囲とする。  
 札幌：石狩、空知（深川市及び雨竜郡を除く）、後志  
 旭川：上川、宗谷、留萌、空知（深川市及び雨竜郡）  
 函館：檜山、渡島  
 室蘭：胆振、日高  
 釧路：釧路、根室  
 帯広：十勝  
 北見：オホーツク

表 1 令和 2 年度における道内地域間の自動車輸送による貨物の流動状況（発着地域別の輸送量）

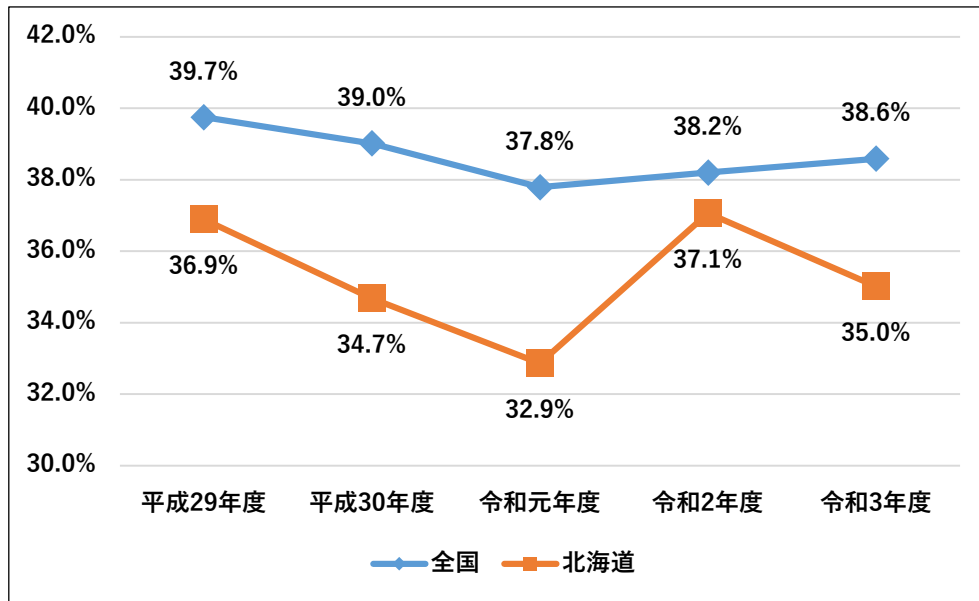
(単位：千トン)

発着地域	札幌着	旭川着	函館着	室蘭着	釧路着	帯広着	北見着	計
札幌発	102,143	3,259	1,190	5,334	769	1,945	962	115,602
旭川発	3,681	46,218	14	1,119	19	638	288	51,977
函館発	601	139	28,915	333	0	0	7	29,995
室蘭発	11,599	862	714	43,558	439	1,400	408	58,980
釧路発	391	53	9	277	31,106	2,266	1,261	35,363
帯広発	808	645	42	1,540	1,990	49,009	746	54,780
北見発	508	680	60	667	568	537	27,270	30,290
計	119,731	51,856	30,944	52,828	34,891	55,795	30,942	376,987

(注) 「貨物地域流動調査」(国土交通省)に基づき当局が作成した。



図 1-③ 貨物自動車の積載効率



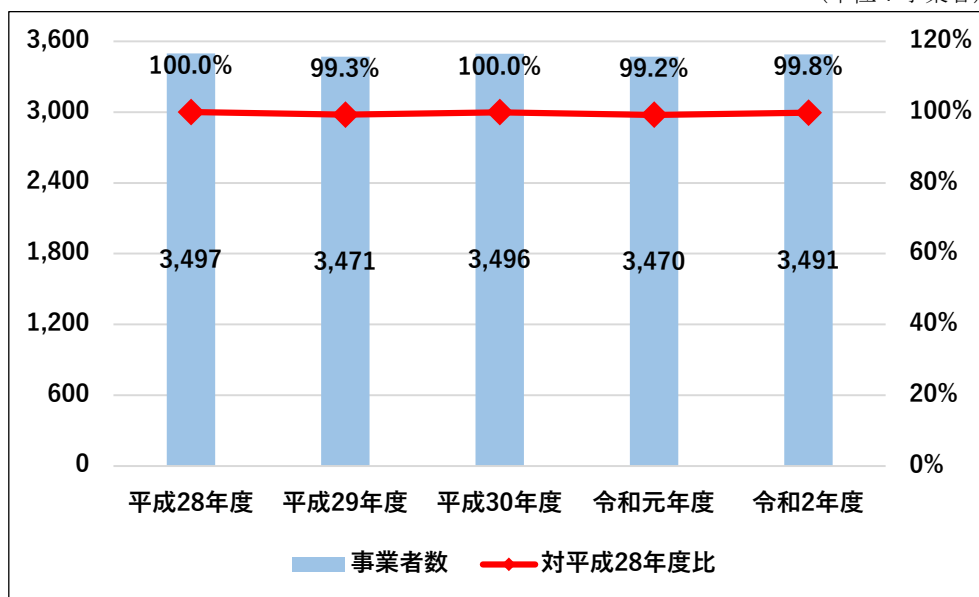
- (注) 1 「自動車輸送統計調査」(国土交通省)に基づき当局が作成した。  
 2 積載効率は、「輸送トンキロ÷能力トンキロ」により算出した。  
 3 全国、北海道ともに営業用登録自動車(普通車、小型車及び特種用途車)の輸送トンキロ及び能力トンキロを基に算出した。

## 2 一般貨物自動車運送事業者数及び営業収益

平成 28 年度から令和 2 年度までの北海道における一般貨物自動車運送事業者数は、図 2-①のとおり、平成 28 年度の 3,497 事業者から横ばいで推移しており、令和 2 年度は 3,491 事業者となっている。

図 2-① 北海道における一般貨物自動車運送事業者数

(単位：事業者)

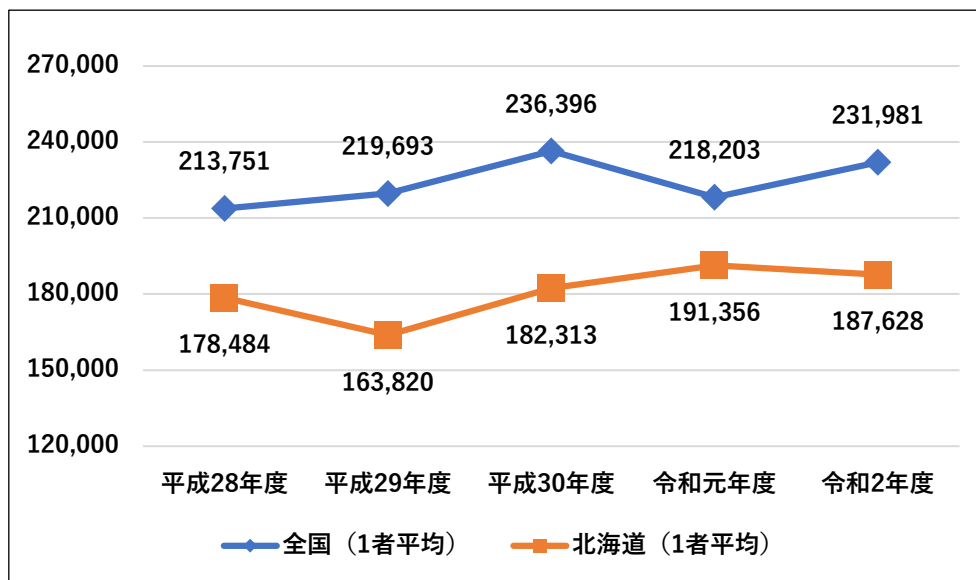


- (注) 1 「数字で見る北海道の運輸 令和 3 年版」(北海道運輸局)に基づき当局が作成した。  
 2 霊きゅう運送事業者を除く。

また、平成 28 年度から令和 2 年度までの一般貨物自動車運送事業の営業収益は、図 2-②のとおり、全国（1 者平均）では 2 億円代前半、北海道（1 者平均）では 1 億円代後半で推移しており、北海道は一貫して全国よりも営業収益が低くなっている。

図 2-② 一般貨物自動車運送事業の営業収益

(単位：千円)



(注) 「経営分析報告書」(公益社団法人全日本トラック協会)に基づき当局が作成した。

### 3 トラック運転者について

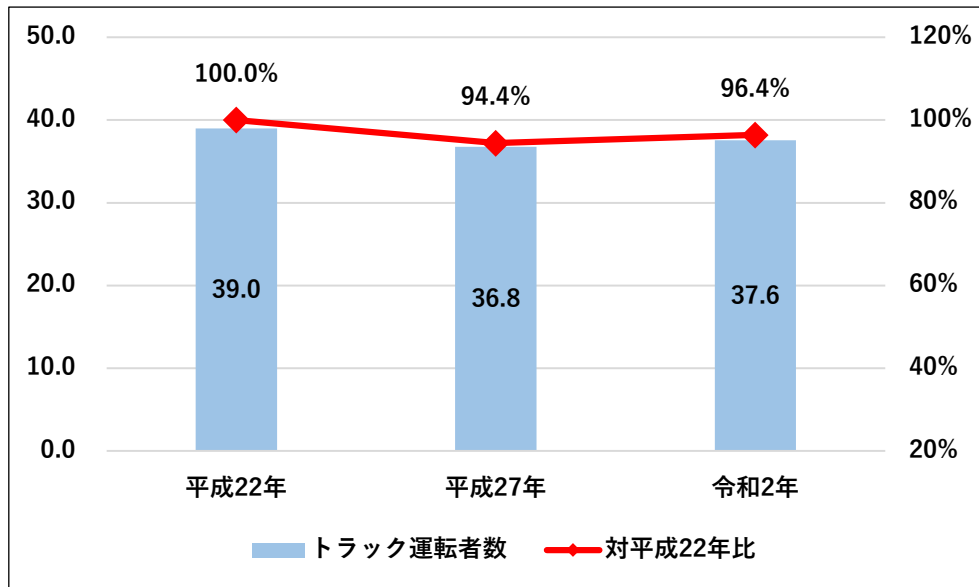
#### (1) 運転者数

平成 22 年、平成 27 年及び令和 2 年の北海道におけるトラック運転者数をみると、図 3-①のとおり、平成 27 年は平成 22 年の 39.0 千人から減少し 36.8 千人、令和 2 年は平成 27 年から増加し 37.6 千人となっているが、平成 22 年と比較すると減少傾向にある。



図 3-① 北海道におけるトラック運転者数

(単位：千人)



(注) 1 「国勢調査」(総務省)に基づき当局が作成した。

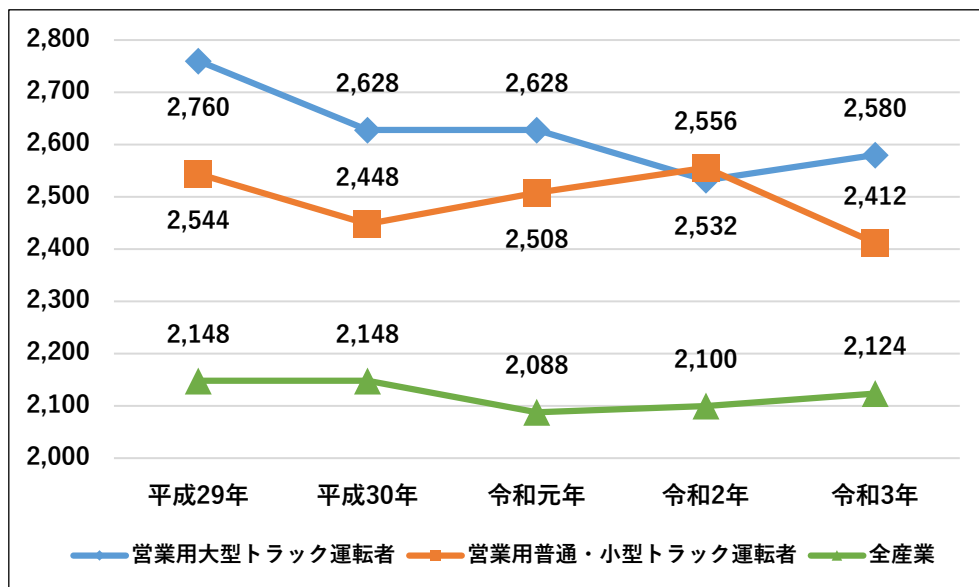
2 「トラック運転者」は、「国勢調査」における「道路貨物運送業」の「自動車運転従事者」を指す。

## (2) 年間平均労働時間

平成 29 年から令和 3 年までの北海道におけるトラック運転者と全産業の年間平均労働時間を比較すると、図 3-②のとおり、全産業は 2,100 時間程度で推移しているのに対し、営業用大型トラック運転者は 2,600 時間程度、営業用普通・小型トラック運転者は 2,500 時間程度で推移しており、一貫して全産業よりも長くなっている。

図 3-② 北海道におけるトラック運転者と全産業の年間平均労働時間

(単位：時間)



(注) 1 「賃金構造基本統計調査」(厚生労働省)に基づき当局が作成した。

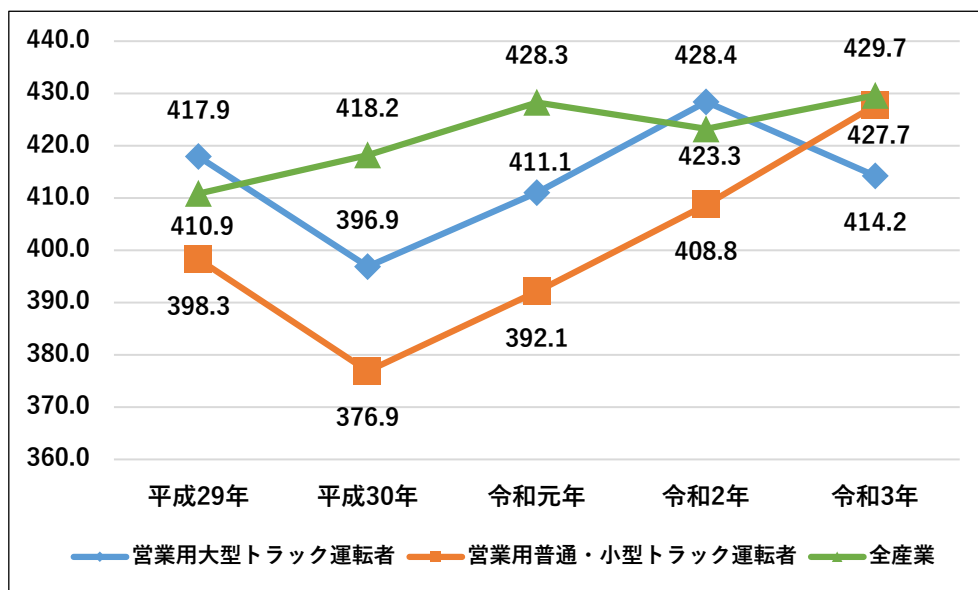
- 2 「営業用大型トラック運転者」、「営業用普通・小型トラック運転者」は、それぞれ「賃金構造基本統計調査」における「営業用大型貨物自動車運転者」、「営業用普通・小型貨物自動車運転者」を指す。

### (3) 年間平均所得

平成 29 年から令和 3 年までの北海道におけるトラック運転者と全産業の年間平均所得を比較すると、図 3-③のとおり、営業用大型トラック運転者は平成 29 年及び令和 2 年を除き全産業よりも低くなっており、営業用普通・小型トラック運転者は一貫して全産業よりも低くなっている。

図 3-③ 北海道におけるトラック運転者と全産業の年間平均所得

(単位：万円)



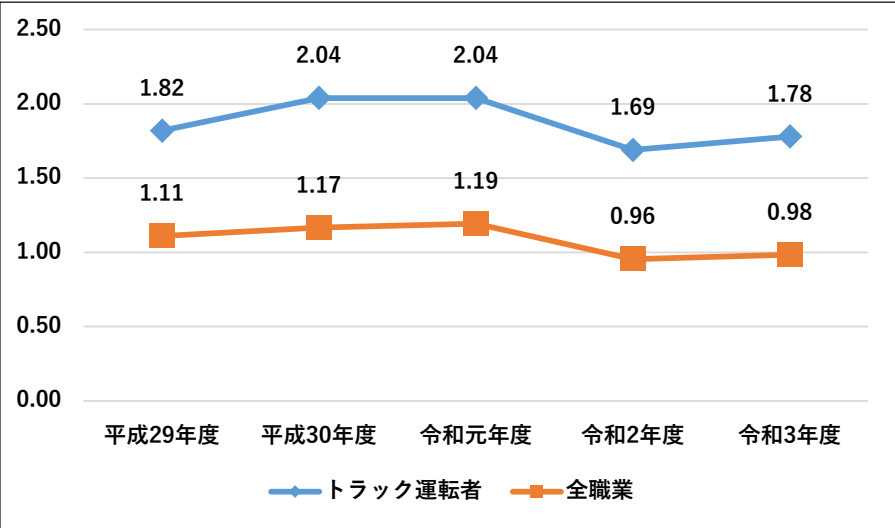
(注) 1 「賃金構造基本統計調査」(厚生労働省)に基づき当局が作成した。

- 2 「営業用大型トラック運転者」、「営業用普通・小型トラック運転者」は、それぞれ「賃金構造基本統計調査」における「営業用大型貨物自動車運転者」、「営業用普通・小型貨物自動車運転者」を指す。

### 第3 調査の結果

#### 1 持続可能な物流の確保対策

##### (1) 北海道の物流の現状

調査結果等	説明図表番号																		
<p><b>ア 北海道内の一般貨物自動車運送事業者における運転者の充足状況</b></p> <p>平成29年度から令和3年度までの北海道におけるトラック運転者と全職業の有効求人倍率を比較すると、図1-(1)のとおり、トラック運転者の有効求人倍率は全職業よりも高くなっている。</p> <p style="text-align: center;">図1-(1) 北海道内のトラック運転者と全職業の有効求人倍率 (単位：倍)</p>  <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <caption>図1-(1) 北海道内のトラック運転者と全職業の有効求人倍率 (単位：倍)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>トラック運転者</th> <th>全職業</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成29年度</td> <td>1.82</td> <td>1.11</td> </tr> <tr> <td>平成30年度</td> <td>2.04</td> <td>1.17</td> </tr> <tr> <td>令和元年度</td> <td>2.04</td> <td>1.19</td> </tr> <tr> <td>令和2年度</td> <td>1.69</td> <td>0.96</td> </tr> <tr> <td>令和3年度</td> <td>1.78</td> <td>0.98</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 1 「職業安定業務統計」(厚生労働省)及び北海道労働局の資料に基づき当局が作成した。 2 「トラック運転者」は、「職業安定業務統計」における「貨物自動車運転手」を指す。</p> <p>上記のとおりトラック運転者の有効求人倍率は他産業に比べて高い状況にあるが、当局が事業者における運転者の不足状況について実地に調査したところ、10事業者のうち5事業者で運転者が不足しているとし、残りの5事業者では必要な運転者を確保していた。</p> <p><b>イ 運転者が不足している要因</b></p> <p>当局が実地に調査した10事業者のうち、運転者が不足しているとする5事業者では、運転者の募集等の状況について、「募集等により新しい運転者が入社しても早期に退職する場合がある」、「運転者の募集をしても応募がない」等と説明している。</p> <p>また、運転者が不足する要因については「給与額が低い」、「休暇を取得しにくく残業が多い」、「重労働や危険といったイメージがある」</p>	年度	トラック運転者	全職業	平成29年度	1.82	1.11	平成30年度	2.04	1.17	令和元年度	2.04	1.19	令和2年度	1.69	0.96	令和3年度	1.78	0.98	<p>図表 1-(1)-①</p>
年度	トラック運転者	全職業																	
平成29年度	1.82	1.11																	
平成30年度	2.04	1.17																	
令和元年度	2.04	1.19																	
令和2年度	1.69	0.96																	
令和3年度	1.78	0.98																	

などの認識を有している。

なお、給与額が低い理由については「トラック運送業は多重下請けを前提とした構造になっているので、下請けの事業者が給料を上げるのは難しい」、「運転者の給与を上げるために運賃を高くすると、荷主が運賃の低い他の事業者に契約先を変更してしまうため、給与を上げることが難しい」といった意見があった。

#### ウ 運転者の確保に向けた取組

当局が実地に調査した 10 事業者では、運転者を確保するため、i) 中型・大型自動車免許の取得に要する費用の負担など免許の取得の支援、ii) 学校訪問、高校生のインターンの受入れなどの採用活動、iii) 荷物の積込みを行う作業員の増員などの業務負担の軽減のほか、受注の締切時間を 1 時間早めることによる業務開始時間及び終了時間の厳守の徹底、育児や介護の休暇制度の導入などの取組が行われている。

図表 1-(1)-②

図表 1-(1)-① 運転者が不足している事業者における運転者を募集した際の状況及び運転者が不足している要因に関する認識

事業者名	運転者を募集した際の状況	運転者が不足している要因に関する認識
A事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>募集等により新しい運転者が入社しても早期に退職する場合がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>働き方改革により労働時間が減少し給与が下がって働きがいなくなった。事業者としては、給与を上げたくてもトラック運送業は多重下請けを前提とした構造になっているので、下請けの事業者が給料を上げるのは難しい。</li> <li>自動車免許を取得する若者が減った。</li> <li>少子化が進んでいる。</li> <li>体を使う仕事に就きたくない者が増えた。</li> </ul>
B事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転者を募集しているものの応募が少ない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>製造業の求人と競合している。</li> <li>重労働や危険といったイメージがある。</li> </ul>
C事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転者を募集しても応募がないときがある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転者は事務職など他の職種と比較して休暇を取得しにくく残業が多い。</li> </ul>
D事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転者を募集しても応募がない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>職種に職場環境が良くないイメージが定着して敬遠されている。</li> </ul>
E事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>応募者は多いが採用後、ノウハウ等を習得して一人前になると、給与が高い他社に引き抜かれてしまうことが多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>給与額が低い。事業者としては、運転者の給与を上げるために運賃を高くすると、荷主が運賃の低い他の事業者に変更してしまうため、給与を上げることが難しい。</li> </ul>

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(1)-② 事業者における運転者の確保に向けた取組

事業者名	対策の項目	対策の実施内容
A事業者	免許取得の支援	中型・大型自動車免許の取得に当たっては、取得後3年間勤続することを条件に免許の取得費用を全額会社が負担
	手当の支給	手荷役に対する手当の支給
	採用活動の充実	従業員による運転者の紹介制度の運用
B事業者	免許取得の支援	中型・大型自動車免許の取得費用に関する補助制度の運用（半額を会社が負担し、残り半額は会社から貸付け等）
	採用活動の充実	高校生のインターンの受入れ
C事業者	免許取得の支援	大型自動車免許の取得にかかる費用約30万円を全額会社で負担。その他、ユニック車（クレーンを装備しているトラック）の操作のための講習の受講料や免許の取得費用約7万円を全額会社負担
E事業者	免許取得の支援	免許取得費用の全額貸付け（2年間の継続勤務で返済不要）
	仕事と家庭の両立	女性の運転者が子育てのために退社したことを契機に育児や介護の休暇制度を導入
	働き方の多様化	業務時間の柔軟な設定、在宅の事務作業、副業などをできるように社内規定を改定予定
F事業者	業務負担の軽減	荷物の積み込みを行う作業員を多く雇用
G事業者	採用活動の充実	採用活動のために近隣の高校を訪問
H事業者	時間外労働の削減	受注の締切時間を1時間早めた（当日配送分は11時から10時に変更し、翌日配送分は16時から15時に変更）ことにより、業務開始時間及び終了時間の厳守をより一層徹底
I事業者	業務負担の軽減	多忙な運転者の仕事を可能な限り他の運転者にやってもらう取組を検討中

(注) 当局の調査結果による。



(2) トラック運転者の労働環境改善に関する取組状況

調査結果等	説明図表番号
<p><b>【制度の概要等】</b></p> <p><b>ア 労働基準監督官による監督指導</b></p> <p>労働基準監督官は、労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）第 101 条第 1 項の規定に基づき、事業場、寄宿舎その他の附属建設物に臨検し、帳簿及び書類の提出を求め、又は使用者若しくは労働者に対して尋問を行うことができる（以下「監督指導」という。）こととされている。また、このような監督指導の結果、労働基準関係法令の違反等の事実が確認された場合には、厚生労働省設置法（平成 11 年法律第 97 号）第 4 条第 1 項第 41 号、第 44 号及び第 45 号に掲げる厚生労働省の所掌事務に関する行政指導として、是正及び改善指導の措置を実施することとされている。</p> <p><b>イ 国土交通省と厚生労働省による相互通報制度</b></p> <p>国土交通省と厚生労働省は、「自動車運転者の労働条件改善のための相互通報について」（平成元年 3 月 27 日運輸省地域交通局長及び貨物流通局長と労働省労働基準局長との覚書）を締結し、自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働条件の改善を図るため、監査又は監督の結果を相互に通報し、これに基づき所要の措置を講ずる等相互の連絡協力を一層緊密に行うこととしている。</p> <p>また、この覚書に基づき、国土交通省は、「自動車運転者の労働条件改善のための相互通報制度について」（平成 18 年 2 月 13 日付け国自総第 506 号、国自旅第 238 号、国自貨第 105 号自動車交通局長通達）を、厚生労働省は、「自動車運転者の労働条件改善のための地方運輸機関との相互通報制度について」（平成 28 年 8 月 8 日付け基発 0808 第 1 号労働基準局長通達）を、それぞれ発出し、地方支分部局に対し、この覚書の趣旨を徹底するよう通知している。</p> <p><b>ウ 標準的な運賃の告示制度</b></p> <p>平成 30 年 12 月、運転者不足により物流が滞ることのないよう、運転者の労働条件の改善等を図り、一般貨物自動車運送事業における働き方改革を進める観点から、i) 規制の適正化、ii) 事業者が遵守すべき事項の明確化、iii) 荷主対策の深度化、iv) 標準的な運賃の告示制度の導入を内容とする貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（平成 30 年法律第 96 号）が公布された。</p> <p>このうち、「標準的な運賃の告示制度」（同法附則第 1 条の 3）は、一般に一般貨物自動車運送事業者の荷主に対する交渉力が弱いことや、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 年法律第</p>	<p>図表 1-(2)-①</p> <p>図表 1-(2)-②</p> <p>図表 1-(2)-③</p>

71号) (注) により令和6年度から罰則付きの時間外労働の上限規制(年960時間)が設定されること等を踏まえ、運転者の労働条件を改善し、事業者が法令を遵守して持続的に事業を行っていくための参考となる運賃を示すことが効果的であるとの趣旨により、令和5年度末までの時限措置として設けられた。同制度に基づき、令和2年4月に「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃を定めた件」(令和2年国土交通省告示第575号。以下「標準的な運賃の告示」という。)が告示されている。

(注) 少子高齢化が進展し、今後さらに生産年齢人口の減少が見込まれる中で、労働者がそれぞれの事情に応じた多様な働き方を選択できる社会を実現し、労働生産性を向上させることを目的とした働き方改革を進めるため、平成30年7月6日に公布された。同法では、長時間労働の是正、多様で柔軟な働き方の実現及び雇用形態にかかわらず公正な待遇の確保を目的として、8本の主要な法律が一括改正され、順次施行されている。

### 【調査結果】

今回、運転者の労働環境改善に関する取組状況について、当局が北海道労働局、北海道運輸局及び事業者を調査した結果は、次のとおりである。

#### ア 北海道労働局による監督指導の実施状況

① 北海道労働局は、貨物自動車運送事業者に対する監督指導について、  
i) 管轄区域内の事業場の中から問題があると考えられる事業場を選定し、計画的に監督指導を実施する「定期監督」、ii) 労働者の申告により把握した問題がある事業場に対して機動的に監督指導を実施する「申告監督」、iii) 重大な労働災害が発生した際に、発生現場である事業場に対して監督指導を実施する「災害調査」の方法により実施している。また、長時間労働の抑制と過重労働対策の観点から、時間外・休日労働時間数が1か月当たり80時間を超えていると考えられる事業場を各種情報により把握した場合、定期監督の対象として当該事業場を選定している。

② 北海道労働局は、自動車運送事業者を対象に監督指導を行う場合は、労働基準法や労働安全衛生法等の労働基準関係法令の遵守状況に加えて、自動車運転者の労働時間等の改善を図るために定められた「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年2月9日労働省告示第7号。以下「改善基準告示」という。)の遵守状況についても監督指導を行っている。

また、北海道労働局は、事業場の実態を的確に把握するため、原則として予告なく事業場を訪問し、監督指導を実施していると説明している。

図表 1-(2)-④

図表 1-(2)-⑤

③ 北海道労働局による貨物自動車運送事業者に対する平成31年・令和元年から令和3年までの監督指導の実施状況（注）は、表1-(2)-①のとおり、令和2年を除いて、ほぼ横ばいの状況となっている。北海道労働局は、令和2年のみ件数が落ち込んだ理由について、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のための緊急事態宣言等の発出に伴い、当該期間中は外勤が抑制されたため、監督計画に沿った監督指導が実施できなかつたと説明している。

また、北海道労働局が監督指導を行った事業場のうち、運転者の長時間労働等の労働基準関係法令違反が認められた事業場の割合は、平成31年・令和元年が81.7%、令和2年が84.6%、令和3年が91.3%となっており、全ての年で8割を超えている。さらに、改善基準告示違反が認められた事業場の割合は、平成31年・令和元年が65.0%、令和2年が59.4%、令和3年が65.3%となっており、約6割の事業場で違反が認められる状況となっている。この理由について、北海道労働局は、「労働基準関係法令違反が疑われる事業場や労働者から長時間労働に関する申告のあった事業場など、問題があると考えられる事業場を中心に監督指導の対象を選定しているためである。」と説明している。

（注） 北海道労働局では、一般貨物自動車運送事業者の事業場に対する監督指導の実施件数のみを抽出した集計データを有していないため、次表には特定貨物自動車運送事業の事業場に対する監督指導の実施件数も含まれる。

表1-(2)-① 貨物自動車運送事業者に対する監督指導の実施状況  
（平成31年・令和元年～令和3年）

（単位：事業場、%）

年	実施事業場		
		労働基準関係 法令違反	改善基準告示 違反
平成31年・令和元年	180	147(81.7)	117(65.0)
令和2年	143	121(84.6)	85(59.4)
令和3年	173	158(91.3)	113(65.3)

（注）1 当局の調査結果による。

2 「実施事業場」は、監督指導を実施した貨物自動車運送事業者（一般貨物自動車運送事業者及び特定貨物自動車運送事業者）の事業場数である。

3 「労働基準関係法令違反」及び「改善基準告示違反」は、監督指導を実施した結果、違反の事実を確認し、是正及び改善指導を行った事業場数。1事業場で複数の違反がある場合がある。

4 「労働基準関係法令違反」及び「改善基準告示違反」の（ ）内は、監督指導を実施した事業場のうち、違反の事実を確認し、是正指導等を行った事業場の割合を示す。

④ 北海道労働局は、監督指導の結果、事業者の法令違反等が認められた場合、法令違反については是正勧告書を、それ以外の指摘事項については指導票を交付している。

是正勧告書又は指導票を交付された事業者は、指定された期日までに法令違反等を是正の上、是正報告書を作成し、労働基準監督署に提出することとされている。北海道労働局は、「是正報告書により改善が確認できない場合は、必要に応じ、再度監督指導を実施している。」と説明している。

⑤ 北海道労働局は、北海道運輸局から通報を受けた事案について、「自動車運転者の労働条件改善のための地方運輸機関との相互通報制度について」に基づき、原則として全ての事業場に対し監督指導等の所要の措置を講じ、その結果を北海道運輸局に回報することとしている。

北海道労働局では、表 1-(2)-②のとおり、平成 29 年度から令和 3 年度までに北海道運輸局から通報を受けた全ての事案に対して、原則として当該年度内に監督指導を実施している（注）。

（注） 新型コロナウイルス感染症の拡大による外勤抑制等のやむを得ない事情により、当該年度内に監督指導を実施できなかった場合がみられるものの、北海道運輸局の通報から監督指導の実施までに 2 年以上が経過している事案はみられない。

表 1-(2)-② 北海道運輸局から通報を受けた事案に対する監督指導の実施状況

（単位：件）

年度	通報を受けた事案件数	
		監督指導を実施した事案件数
平成 29 年度	11	11
平成 30 年度	4	4
令和元年度	11	11
令和 2 年度	3	3
令和 3 年度	4	4

（注） 1 当局の調査結果による。

2 「通報を受けた事案件数」は、北海道運輸局から北海道労働局に対して通報された事業場数

3 「監督指導を実施した事案件数」は、北海道運輸局から通報を受けた事業場のうち、通知から 2 年以内に北海道労働局が監督指導を実施した事業場数

#### イ 一般貨物自動車運送事業者による標準的な運賃の活用状況

当局が実地に調査した 10 事業者では、全ての事業者において、実際の運賃の水準が標準的な運賃よりも低い状況がみられた。

また、このうち 7 事業者では、荷主との運賃交渉時に標準的な運賃

図表 1-(2)-⑥

の告示に定める運賃表の金額を提示するなどの方法で標準的な運賃を活用している状況が確認できた一方で、表 1-(2)-③のとおり、10 事業者中 6 事業者では値上げには至っておらず、運賃交渉に苦慮している状況がみられた。これらの事業者では、この理由として、i) 荷主が標準的な運賃を認知していないこと、ii) 荷主が標準的な運賃を認知している場合であっても、制度の趣旨や内容まで十分に理解していないこと、iii) 荷主の経営状況が厳しいことなどを挙げている。

表 1-(2)-③ 標準的な運賃に対する荷主の対応状況

事業者名	対応状況等
A 事業者 (活用：有)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>経営状況の厳しさを理由に現状の運賃を維持しようと考えている荷主が多く、一部を除き値上げには至っていない。</u></li> <li>・ 標準的な運賃を提示して値上げ交渉を行った結果、契約を切られた事業者を複数知っている。</li> </ul>
B 事業者 (活用：有)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主な荷主であるメーカーの物流子会社は、同業者であることから標準的な運賃を認識しており、その趣旨についても理解してもらっているが、直荷主であるメーカーからの理解が得られないことから、<u>値上げには至っていない。</u></li> </ul>
C 事業者 (活用：有)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適正な利益を確保できないような仕事は契約解除されても構わないと考えているため、現在取引している荷主については、標準的な運賃より低いものの、利益が確保できる水準までの値上げに至っている。</li> </ul>
D 事業者 (活用：無)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大手の荷主 1 社との交渉において、一部区間の運賃が標準的な運賃より高くなるなど、運賃の値上げに至っている。なお、当該荷主は、令和 6 年度から労働時間の上限規制が適用されることに理解を示しており、今後更なる運賃の値上げが可能であるとの説明を受けている。</li> <li>・ 一方で、その他の荷主については、<u>運賃の値上げに至っていない。</u></li> </ul>
E 事業者 (活用：無)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>荷主の現場担当者は制度を認知しているものの、経営者が理解できていないことが多い印象がある。</u></li> <li>・ 取引先数社において、標準的な運賃の 7～8 割の金額まで運賃を値上げすることができた。しかし、その他の多くの荷主については、<u>運賃の値上げに至っていない。</u></li> </ul>
F 事業者 (活用：有)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運賃が値上げの方向で動いていることは理解していても、<u>標準的な運賃の金額を知らない荷主が多い印象がある。</u>また、荷主に標準的な運賃について説明すると、金額が高いことに驚かれることが多い。</li> <li>・ 法令上、標準的な運賃で契約するよう定められておらず、運賃交渉は自由であることから、費用をかけたくない荷主は運賃を上げないため、<u>これまで値上げに至ったことはない。</u></li> </ul>

G事業者 (活用：無)	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方の荷主の多くは標準的な運賃を認知していない印象がある。また、認知していても、<u>運賃表の金額や原価計算の方法を理解している荷主は少ない。</u></li> <li>荷主の経営環境が厳しいため、標準的な運賃を使用して交渉しても、<u>運賃は上がっていない。</u></li> </ul>	
H事業者 (活用：有)	<ul style="list-style-type: none"> <li>同業他社によると、荷主の多くは、<u>標準的な運賃の制度自体は認知してはいるが、制度の趣旨を十分に理解しておらず、標準的な運賃に基づき価格交渉を実施しても、頓挫するケースが多いと聞いている。</u></li> </ul>	
I事業者 (活用：有)	<ul style="list-style-type: none"> <li>一部の荷主との間では運賃の値上げに至っている。</li> </ul>	
J事業者 (活用：有)	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷主は標準的な運賃をあまり認知していない印象がある。</li> </ul>	

(注) 1 当局の調査結果による。  
2 事業者名の下の ( ) は、運賃交渉時における標準的な運賃の活用の有無を示す。

**ウ 北海道運輸局等による標準的な運賃の周知に向けた取組の実施状況**

北海道運輸局は、事業者に向けた標準的な運賃の周知として、令和2年度に、i) 関係団体に対する周知依頼文書の発出、ii) 北海道運輸局のホームページにおける周知、iii) 公益社団法人北海道トラック協会（以下「トラック協会」という。）主催の事業者向けセミナーへの講師派遣を実施している。北海道運輸局は、令和3年度以降、事業者への周知を行っていない理由について、上記iiiのセミナーが令和2年度内に北海道内の全地区を一巡したことから、令和3年度以降は荷主への周知に注力することとしたと説明している。

また、北海道運輸局は、荷主に向けた標準的な運賃の周知の取組として、上記iiのホームページにおける周知のほか、令和2年度から毎年度、北海道内の約700の荷主団体及び約4,400の荷主企業に対する協力依頼文書を発出している。荷主企業に対する協力依頼文書については、北海道運輸局が単独で発出したもののほかに、関係行政機関3機関（北海道労働局、北海道経済産業局及び北海道農政事務所）と連名で発出している。

図表 1-(2)-⑦

図表 1-(2)-⑧

図表 1-(2)-① 運輸省地域交通局長及び貨物流通局長と労働省労働基準局長との覚書

自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働条件の改善を図るため、運輸省の陸運関係機関と労働省の労働基準監督機関は、下記により監査又は監督の結果を相互に通報し、これに基づき所要の措置を講ずる等相互の連絡協力を一層緊密に行うものとする。

記

- 1 陸運関係機関は、監査の結果、自動車運送事業者について、労働基準法、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年2月9日労働省告示第7号）及び平成元年3月1日付け基発第93号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」記の第3の「労働時間等の取扱い及び賃金制度等に関する基準」について重大な違反の疑いがあると認める場合には、労働基準監督機関にその旨を通報することとする。
- 2 労働基準監督機関は、臨検監督の結果、自動車運送事業者について道路運送法の運行管理に関する規定に重大な違反の疑いがあると認める場合には、陸運関係機関にその旨を通報することとする。
- 3 上記の通報を受けた陸運関係機関又は労働基準監督機関は、それぞれ所要の措置を講じ、その結果を速やかに回報することとする。

(注) 本表は、平成元年3月27日に、当時の運輸省（地域交通局長、貨物流通局長）と労働省（労働基準局長）との間で交換された覚書の内容である。

図表 1-(2)-② 自動車運転者の労働条件改善のための相互通報制度について（平成 18 年 2 月 13 日付け国自総第 506 号、国自旅第 238 号、国自貨第 105 号自動車交通局長通達）

<p>国自総第 506 号 国自旅第 238 号 国自貨第 105 号 平成 18 年 2 月 13 日</p>
<p>地方運輸局長 殿 沖縄総合事務局長 殿</p>
<p>自動車交通局長</p>
<p>自動車運転者の労働条件改善のための相互通報制度について</p>
<p>自動車運送事業における自動車運転者の労働条件については、これまで「自動車運転者の労働条件改善のための相互通報制度について」（平成元年 3 月 29 日付け、地総第 143 号、貨政第 105 号）により指導を推進してきたところであるが、自動車運送事業における事故の防止及び輸送サービスの一層の向上を図るためには、事業の適正な運営を確保するとともに、それを支える労働者の適切な労働環境の確保を図っていく必要があることから、今般、厚生労働省と連絡調整会議を行い、下記により取り扱うこととしたので遺漏なきよう対応されたい。また、今後とも、労働基準監督機関との連絡を図り、本制度の実効を期することとされたい。</p> <p>なお、本件については、厚生労働本省から都道府県労働局長に対して通知されているので念のため申し添える。</p> <p>また、「自動車運転者の労働条件改善のための相互通報制度について」（平成元年 3 月 29 日付け、地総第 143 号、貨政第 105 号）は平成 18 年 3 月 31 日限りで廃止する。</p>
<p>記</p>
<p>1. 実施時期 本制度は平成 18 年 4 月 1 日から実施すること。</p>
<p>2. 通報の方法 地方運輸局長（神戸運輸監理部長及び沖縄総合事務局長を含む。以下同じ。）は、別紙 1 の様式により、当該專案を管轄する運輸支局長（兵庫陸運部長及び沖縄総合</p>



事務局陸運事務所長を含む。以下同じ。)を經由して、関係都道府県労働局長あて通報すること。

なお、労働基準監督機関からは、関係都道府県労働局長より当該事案を管轄する運輸支局長を經由して、地方運輸局長あて通報がある。

### 3. 通報すべき事案

労働基準法(昭和22年法律第49号)、最低賃金法(昭和34年法律第137号)、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(平成元年2月9日労働省告示第7号)及び平成元年3月1日付け基発第93号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」記第3「労働時間等の取扱い及び賃金制度等に関する基準」について重大な違反の疑いがあると認められるもの。

### 4. 通報事案の処理

- (1) 都道府県労働局長から通報された事案については、必要に応じ監査を実施し、処分を行った場合には、その結果を別紙2の様式により回報すること。
- (2) 地方運輸局長から関係都道府県労働局長へ通報した事案のうち、所轄労働基準局において労働基準法の規定に基づく処分等が行われたものについては、その結果について回報がある。

### 5. 関係都道府県労働局との連携

- (1) 地方運輸局(神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む。以下同じ。)及び運輸支局(兵庫陸運部及び沖縄総合事務局陸運事務所を含む。)は、関係都道府県労働局との連携を密にし、本制度の実効を期するため、次の事項について相互に情報を交換し、必要な措置を講ずること。

ア 労働基準監督機関が行う一斉監督の実施結果等自動車運送事業に係る監督の一般的情報

イ 労働基準監督機関が行う監督の過程で労働条件と関連し、道路運送法及び貨物自動車運送事業法上問題があると認められた事項

ウ 地方運輸局及び運輸支局の自動車運送事業者に対する監査等のうち労働条件に関連のあるものの状況

エ その他本制度の実効を高めるための必要な事項

- (2) 地方運輸局は、その所在地の都道府県労働局と協議機関を設置する等により、本制度の円滑な運用が行われるよう連絡調整を図ること。

### 6. その他

労使間において紛争中の事業者に関する指導の取扱いについては、労使間の紛争に対する介入とならないよう慎重を期すること。

(注) 別紙については、省略している。

図表 1-(2)-③ 自動車運転者の労働条件改善のための地方運輸機関との相互通報制度について（平成 28 年 8 月 8 日付け基発 0808 第 1 号労働基準局長通達）

<div style="border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 2px;">参考</div>	<p>基 発 第 1 4 5 号 平成元年 3 月 27 日 改正 基 発 第 0213001 号 平成 18 年 2 月 13 日 改正 基 発 0808 第 1 号 平成 28 年 8 月 8 日</p>
<p>都道府県労働局長 殿</p>	<p>厚生労働省労働基準局長</p>
<p>自動車運転者の労働条件改善のための地方運輸機関との相互通報制度について</p>	
<p>自動車運転者の労働条件改善のための地方運輸機関との相互通報制度については、これまで平成元年 3 月 27 日付け基発第 145 号「自動車運転者の労働条件改善のための地方運輸機関との相互通報制度について」によりその運用を図ってきたところであるが、運行の中止を含む健康起因事故の報告件数が増加傾向にあるなどの状況を踏まえ、今後は、下記に示すところにより、本制度を的確に実施し、自動車運転者の労働時間等の労働条件の改善を図ることとされたい。</p> <p>なお、本件については、別添のとおり国土交通省自動車局長から地方運輸局長（沖縄総合事務局長を含む。）に対して通知されているので申し添える。</p>	
<p>記</p>	
<p>1 実施の時期 本通達に基づく通報制度は、平成 28 年 8 月 8 日から実施すること。</p>	
<p>2 通報の方法 都道府県労働局長は、管下の労働基準監督署長からの監督結果等の報告を取りまとめ、当該都道府県労働局の所在地を管轄する地方運輸支局を経由して、関係地方運輸局長（沖縄総合事務局長を含む。以下同じ。）あて通報すること。 なお、地方運輸機関からは、関係地方運輸局長より当該事実を管轄する地方運輸支局を経由して、都道府県労働局長あて通報されることになっていること。</p>	
<p>3 通報事案</p> <p>(1) 労働基準監督機関から地方運輸機関への通報事案 臨検監督の結果、自動車運送事業者について道路運送法及び貨物自動車運送事業法の運行管理に関する規定に重大な違反の疑いがあると認められたもの。</p> <p>(2) 地方運輸機関から労働基準監督機関への通報事案 監査の結果、自動車運送事業者について労働基準法、最低賃金法、労働安全衛生法、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年 2 月 9 日労働省告示第 7 号）及び平成元年 3 月 1 日付け基発第 93 号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」記の第 3 の「労働時間等の取扱い及び賃金制度等に関する基準」について重大な違反の疑いがあると認められたもの。</p>	
<p>4 通報事案の処理</p> <p>(1) 地方運輸局長から通報を受けた事案については、原則としてすべての事業場に対し監督指導等所要の措置を講じ、その結果を回報すること。</p> <p>(2) 都道府県労働局から地方運輸機関へ通報した事案のうち、地方運輸局（沖縄総合事務局を含む。以下同じ。）において道路運送法及び貨物自動車運送事業法の規定に基づく処分等が行われたものについては、その結果が回報されること。</p>	
<p>5 地方運輸機関との連携</p> <p>(1) 各都道府県労働局においては、本制度の実効を期するため、地方運輸機関との連携を一層密にするとともに、相互に情報を交換し、必要な措置を講ずること。</p> <p>(2) 地方運輸局の所在地を管轄する都道府県労働局にあつては、必要に応じ当該地方運輸局と協議機関を設置する等により、本制度の円滑な運用が図られるよう連絡調整に努めること。</p>	
<p>別添（略）</p>	

図表 1-(2)-④ 標準的な運賃の告示（概要）

 国土交通省 <b>改正貨物自動車運送事業法に基づく標準的な運賃について（告示：令和2年4月24日）</b>	
<p>○ ドライバーの労働条件の改善等を図るため、法令を遵守して持続的に事業を運営するための参考となる運賃を示すことが効果的との趣旨により、「標準的な運賃の告示制度」が創設。</p> <p>○ 標準的な運賃は、①トラック事業の能率的な経営の下における適正な原価に、②適正な利潤を加えたものを基準。原価の算定に当たっては、①ドライバーの賃金を全産業の標準的水準に是正すること、②コンプライアンスを確保できることを前提。</p>	<p><b>1. 運賃表の設計方針</b></p> <p><b>○ 運賃表の基本</b> ⇒ 貸切(チャーター)を前提として、(1)距離制、(2)時間制の双方の運賃表を策定。また、上限・下限の幅は設けず統一的な運賃を設定。</p> <p><b>○ 車種等の違い</b> ⇒ 車格別(2t, 4t, 10t, 20t)について設定。 ・ ドライバン型のトラックを基準として算出。 ※冷凍・冷蔵のバン型車については割増率を設定</p> <p><b>○ 地域差</b> ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定。</p>
	<p><b>2. 運賃と料金の考え方</b></p> <p>⇒ 料金(待機時間料、高速道路料金、フェリー料金、燃料サーチャージ等)については、運賃表とは別に項目を規定。 ※待機時間料は、30分を超える場合の1時間当たりの標準的な料金を設定(30分以内の待機時間に係る費用は固定費に算入)。</p>
	<p><b>3. 「適正な原価」の考え方</b></p> <p><b>○ 元請け・下請けの関係</b> ⇒ 実運送事業にかかる原価等を基準に運賃を算出。</p> <p><b>○ 減価償却費(車両)</b> ⇒ 法定耐用年数とリース期間・融資期間等の実態を加味し、5年での償却を前提に算出。</p> <p><b>○ 人件費</b> ⇒ 全産業平均の時間当たりの単価を基準。</p>
	<p><b>4. 「適正な利潤」の考え方</b></p> <p>⇒ 経常利益(営業外収入を除く。)として一定水準確保できるよう、自己資本に対する適正な利潤額を算定。</p>

I 距離別運賃表

北海道運輸局

キロ程	車種別				(単位:円)
	小型車 (2トングラス)	中型車 (4トングラス)	大型車 (10トングラス)	トローラー (20トングラス)	
10km	12,450	14,490	18,610	23,290	
20km	13,980	16,290	21,060	26,500	
30km	15,310	18,100	23,350	29,710	
40km	17,060	19,910	26,010	32,950	
50km	18,380	21,710	28,480	36,150	
60km	20,120	23,520	30,940	39,370	
70km	21,650	25,330	33,410	42,580	
80km	23,180	27,140	35,870	45,800	
90km	24,725	28,940	38,340	49,020	
100km	26,260	30,750	40,800	52,240	
110km	27,780	32,560	43,190	55,940	
120km	29,310	34,310	45,570	58,440	
130km	30,840	36,090	47,960	61,550	
140km	32,370	37,870	50,350	64,650	
150km	33,900	39,650	52,730	67,760	
160km	35,430	41,430	55,120	70,860	
170km	36,950	43,210	57,500	73,970	
180km	38,480	44,990	59,880	77,070	
190km	40,010	46,770	62,270	80,170	
200km	41,540	48,540	64,660	83,280	
200kmを超えて600km まで20kmを隔すこと に加算する金額	3,060	3,530	4,700	6,110	
500kmを超えて600km まで20kmを隔すこと に加算する金額	7,610	8,810	11,740	15,270	

II 時間別運賃表

(単位:円)

種別	車種別					トローラー (20トングラス)
	局別	小型車 (2トングラス)	小型車 (4トングラス)	大型車 (10トングラス)	トローラー (20トングラス)	
系	8 帯 小 型 車 以 外 の もの 制 130km	北海道	31,100	37,260	46,530	61,290
		東北	29,970	36,050	47,170	59,870
		関東	39,060	45,790	57,900	72,540
		北陸信越	31,290	37,440	48,690	61,170
		中部	35,710	42,130	53,700	67,370
	系	近畿	35,660	42,040	53,710	67,430
		中国	32,420	38,610	49,950	62,850
		四国	30,710	36,900	47,950	60,590
		九州	30,890	36,980	48,050	60,890
		沖縄	28,010	33,890	44,810	56,980
機	系	北海道	18,660	22,360	29,120	36,780
		東北	17,980	21,530	28,300	35,900
		関東	23,440	27,470	34,740	43,460
		北陸信越	18,770	22,470	29,210	36,890
		中部	21,430	25,290	32,220	40,420
	系	近畿	21,350	25,220	32,230	40,460
		中国	19,650	23,180	29,970	37,770
		四国	18,420	22,090	28,790	36,350
		九州	18,530	22,190	28,840	36,410
		沖縄	16,600	20,300	26,890	34,130
加	系	北海道	290	340	510	710
		東北	290	340	510	710
		関東	290	340	510	720
		北陸信越	290	340	510	710
		中部	290	340	510	710
	系	近畿	290	340	510	710
		中国	290	340	510	710
		四国	290	340	510	710
		九州	290	340	510	710
		沖縄	290	340	510	710
集	系	北海道	2,850	2,990	3,200	3,780
		東北	2,720	2,850	3,050	3,600
		関東	3,820	4,000	4,280	5,060
		北陸信越	2,890	3,020	3,230	3,820
		中部	3,430	3,590	3,850	4,550
	系	近畿	3,400	3,560	3,810	4,510
		中国	3,020	3,160	3,380	4,000
		四国	2,810	2,940	3,150	3,730
		九州	2,810	2,980	3,190	3,770
		沖縄	2,490	2,510	2,790	3,300

III 運賃割引率

【特殊車両割引】

冷蔵車・冷凍車	2割
---------	----

【休日割増】

日曜祭日に運送した距離に限る	2割
----------------	----

【深夜・早朝割増】

午後10時から午前5時までに運送した距離	2割
----------------------	----

IV 特種時間料

時間	軽便車 (10トングラス)	中型車 (4トングラス)	大型車 (10トングラス)	トローラー (20トングラス)
30分を超える場合において30分までと見生する金額	1,670円	1,750円	1,870円	2,220円

V 積込料、取卸料、附帯業務料

積込み、取出しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として取受

VI 実数

有害選別費用、フェリー利用料その他の費用が算入した場合には、運賃とは別に実数として取受

VII 燃料サーチャージ

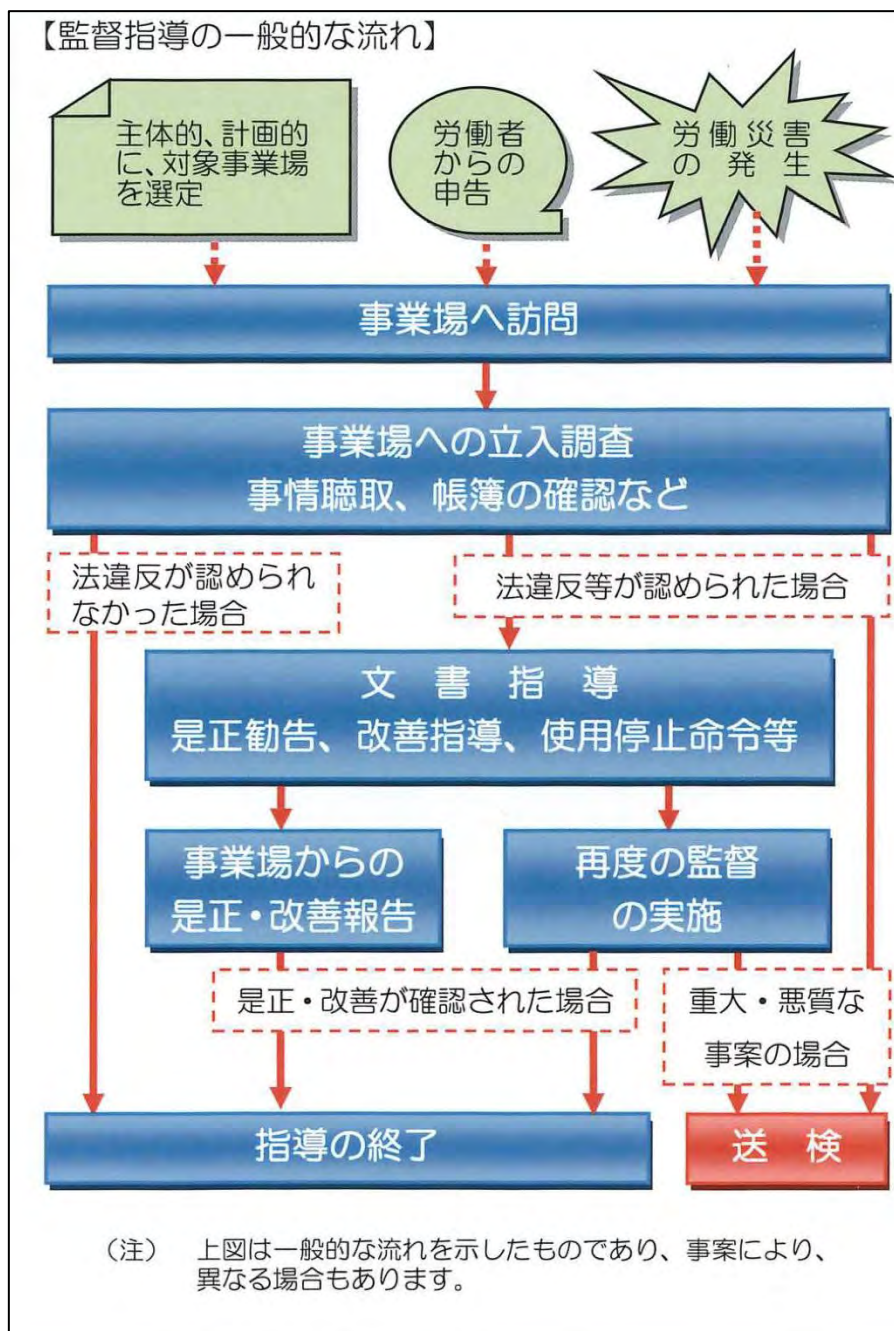
別に定めるところにより取受

VIII その他

この告示に定めるもののほか、この告示の施行に際し必要な事項は、別に定める。

(注) 国土交通省の資料による。

図表 1-2-⑤ 監督指導の仕組み



(注) 厚生労働省の資料による。

図表 1-(2)-⑥ 荷主との運賃交渉時における標準的な運賃の活用状況

事業者	活用状況
A事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>標準的な運賃を提示して荷主との運賃交渉を行っている。</li> </ul>
B事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷主との交渉は、原価が変動したときのみ実施しており、標準的な運賃と実勢運賃との差を理由とした交渉の実績はない。</li> <li>荷主から照会があった際には、リーフレット等を渡しており、運賃表の金額や原価計算の方法を説明している。</li> </ul>
C事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷主との運賃交渉時には、標準的な運賃を提示するなど、交渉が自社に有利になるよう使用している。</li> </ul>
D事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>運賃交渉に応じてくれそうな荷主に対し、i) 現在の運賃と ii) 標準的な運賃を基準として計算した運賃を提示し、国が推奨している運賃と現在の運賃がかい離していることを伝え、その間をとった iii) 希望する運賃を提示して交渉している。そのほか、告示された運賃表を持っていくことなどによって、交渉の材料としている。</li> </ul>
E事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) 現在の契約運賃、ii) 収支がつり合う運賃、iii) 標準的な運賃の6割の金額、iv) 標準的な運賃を横並びにした表を荷主に提示し、適正な運賃との差が大きいことを運賃交渉時に説明している。</li> </ul>
F事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>標準的な運賃を基に運賃を再計算して荷主と交渉することもある。</li> <li>営業担当の社員には、荷主に対して標準的な運賃の適用を訴えるように伝えている。</li> </ul>
G事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷主との運賃交渉時に、標準的な運賃を参考価格として提示している。</li> </ul>
H事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>主な荷主が当社の親会社であり、運賃交渉等を実施していないため、標準的な運賃を活用する場面がない。</li> </ul>
I事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>標準的な運賃を提示するなど、荷主との運賃交渉時に積極的に使用している。</li> </ul>
J事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷主との運賃交渉の場において、標準的な運賃を提示する場合、その額まで値上げを求める根拠を説明しなくてはならず、交渉が決裂する可能性があるため、運賃表は持参せずに、あくまで現行の運賃からの値上げを求めている。</li> </ul>

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(2)-⑦ 北海道運輸局による標準的な運賃の周知に向けた取組の実施状況

対象	取組の項目	実施内容等
事業者	事業者に対する周知依頼文書の発出	令和2年4月24日、トラック協会及び北海道貨物自動車運送適正化事業実施本部宛てに、「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について」を発出し、事業者に対する周知を依頼
	北海道運輸局のホームページにおける周知	北海道運輸局のホームページにおいて、「トラック輸送の適正取引推進」ページを設け、標準的な運賃の告示を周知
	「標準的な運賃」普及セミナーへの講師派遣	トラック協会主催の会員事業者向けの「標準的な運賃」普及セミナー（令和2年8月から9月にかけて道内7会場で実施）に講師を派遣し、講演を実施
荷主	北海道運輸局のホームページにおける周知（再掲）	北海道運輸局のホームページにおいて、「トラック輸送の適正取引推進」ページを設け、標準的な運賃の告示を周知（再掲）
	荷主団体に対する関係資料の送付	令和2年度から毎年度、北海道内の約700の荷主団体に対して、標準的な運賃の活用への理解と協力を求める内容の資料を送付
	荷主企業に対する協力依頼文書の発出	北海道内の約4,400の荷主企業に対して、標準的な運賃の活用への理解と協力を求める内容を含む協力依頼文書を発出 〈令和2年度〉 ○ 「持続的で安定した輸送力を確保するためにトラック輸送の【標準的な運賃】が定められました」（令和3年1月12日付け北海道運輸局、北海道労働局、北海道経済産業局及び北海道農政事務所発出） 〈令和3年度〉 ① 「持続的で安定した輸送力を確保するために～荷主の皆様にご協力いただきたいことがあります～」(令和3年12月10日付け北海道運輸局、北海道労働局、北海道経済産業局及び北海道農政事務所発出) ② 「貨物自動車運送事業者の適正な運賃收受のための周知について」(令和4年1月14日付け北自貨第292号北海道運輸局自動車交通部長発出)

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(2)-⑧ 「持続的で安定した輸送力を確保するためにトラック輸送の【標準的な運賃】が定められました」(令和3年1月12日付け北海道運輸局、北海道労働局、北海道経済産業局及び北海道農政事務所発出)

令和3年1月12日

トラック輸送を利用される  
荷主の皆様へ

国土交通省 北海道運輸局  
厚生労働省 北海道労働局  
経済産業省 北海道経済産業局  
農林水産省 北海道農政事務所

持続的で安定した輸送力を確保するために  
トラック輸送の【標準的な運賃】が定められました

平素は格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。  
トラック運送事業は、全産業の平均値と比べ長時間労働・低賃金の状況にあり、運転者不足が大きな問題となっています。  
そのような中、働き方改革関連法において、令和6年4月からトラックドライバーの時間外労働については罰則付き上限規制が適用されることが決定しており、このままの状況で推移した場合、人々の生活にとって必要不可欠な物流が滞ることが懸念されています。  
このため、今後もトラック輸送が持続的にその機能を果たしていくためには、トラックドライバーの確保及び賃金水準並びに労働環境や取引環境の改善を図ることが急務となっています。  
現在、国土交通省、厚生労働省、経済産業省及び農林水産省並びに(公社)北海道トラック協会では、トラック運送事業における取引環境とトラックドライバーの賃金水準を含めた労働環境の改善に向けた取り組みを連携して推進しており、特に下記の4つの事項について強力に取り組んでおります。  
荷主の皆様におかれましても、新型コロナウイルス感染拡大等による影響もあるとは存じますが、「標準的な運賃」の趣旨をご理解いただくとともに、トラック事業者と相互に協力し、「荷待ち時間の削減」や「荷役作業の効率化」などの取り組みにより、長時間労働の抑制等が図られるよう、ご理解・ご協力をお願い申し上げます。

記

1. **トラック運送業に係る「標準的な運賃」**  
トラック運送業が法令を遵守し持続的に事業を運営する際の目安となる「標準的な運賃」が国土交通大臣より告示されました。荷主企業の皆様には、「標準的な運賃」の活用へのご理解とご協力をお願いいたします。
2. **改正貨物自動車運送事業法(荷主関連部分)**  
トラックドライバーの労働環境の現状や労働時間のルールを理解し、トラック運送事業者がコンプライアンスを遵守し事業を遂行できるよう、荷主の皆様は必要な配慮をしなければなりません。
3. **「ホワイト物流」推進運動のご案内と参加について**  
荷主の皆様とトラック運送事業者が相互に協力して、トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化を進め、働きやすい労働環境を実現するため、積極的な参加をお願いいたします。
4. **トラックドライバーの長時間労働の解消について**  
「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」が策定されています。運転者不足解決のためにも、当該ガイドラインに基づく取り組みの実施をお願いいたします。

以上

《問い合わせ先》

○国土交通省 北海道運輸局自動車交通部貨物課	☎ 011-290-2743
○厚生労働省 北海道労働局労働基準部監督課	☎ 011-709-2311 内線 3542
○経済産業省 北海道経済産業局産業部中小企業課	☎ 011-709-2311 内線 2579
○農林水産省 北海道農政事務所生産経営産業部事業支援課	☎ 011-330-8810



(3) 物流の効率化に向けた取組状況

調査結果等	説明図表番号
<p><b>【制度の概要等】</b></p> <p>物流の効率化については、総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）において、物流デジタル・トランスフォーメーション（以下「物流DX」という。）や物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（物流デジタル化の強力な推進、労働力不足や非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の取組の推進、物流標準化の取組の加速等）を進める方針が示されている。</p> <p>また、貨物情報や車両・施設などの物流リソースの共有化・標準化を図る「フィジカルインターネット」による物流の効率化が注目されており、経済産業省及び国土交通省により2040年までの実現を目標とするフィジカルインターネット・ロードマップ（2022年3月）が取りまとめられている。ロードマップでは、2025年までを準備期、2026年から2030年までを離陸期、2031年から2035年までを加速期、2036年から2040年までを完成期と位置づけ、情報や施設の標準化や物流拠点・輸送機器の自動化・機械化などの各取組を連動しながら、段階的に取り組むこととされている。</p> <p>さらに、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号。以下「物流総合効率化法」という。）においては、二者以上が連携して流通業務（輸送、保管、荷さばき及び流通加工）を一体的に実施し、モーダルシフト（鉄道又は船舶による輸送への転換）、輸送網の集約、輸配送の共同化などにより流通業務を効率化し、さらに物資の流通に伴う環境への負荷の低減等を図る事業について、当該事業に関する計画（以下「総合効率化計画」という。）の認定要件、認定を受けた場合の支援措置等が定められている。</p> <p>総合効率化計画は地方運輸局により審査・認定が行われ、認定後は、新増設したトラックターミナル、卸売市場等の固定資産税等の減額、モーダルシフト等推進事業の利用により運行経費の一部補助等の支援措置を受けることができる。</p> <p><b>【調査結果】</b></p> <p><b>ア 関係機関における取組</b></p> <p><b>(7) 物流総合効率化法に基づく計画の認定状況</b></p> <p>平成28年度以降の北海道における総合効率化計画の認定状況をみると、表1-(3)-①のとおり、毎年1件から3件を認定しており、令和4年8月までの認定件数は累計で12件となっている。また、全国における同期間の累計認定件数は336件となっている。</p>	<p>図表 1-(3)-①</p> <p>図表 1-(3)-②</p> <p>図表 1-(3)-③</p>

表 1-(3)-① 総合効率化計画の認定件数

(単位：件)

年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	計
北海道	1	3	1	3	1	2	1	12
全国	19	62	57	76	41	57	24	336

(注) 1 当局の調査結果による。

2 平成 28 年度は平成 28 年 10 月以降の認定件数である。

3 令和 4 年度は令和 4 年 8 月末現在の認定件数である。

また、北海道において認定された総合効率化計画 12 件の内容は、輸送網集約事業が 7 件、モーダルシフトが 4 件、共同輸配送が 3 件となっており、12 件のうち 4 件がモーダルシフト等推進事業を利用して計画策定経費又は運行経費の補助を受けている。

図表 1-(3)-④

(イ) 物流の効率化に関する一般貨物自動車運送事業者及び荷主に対する働きかけ

① 一般貨物自動車運送事業者に対する働きかけ

北海道運輸局は、事業者に対し、i) 総合効率化計画の策定・申請を促進するため、各種会議や関係団体の総会等物流関係者と対面する機会を活用し、物流の効率化の意義や認定後に受けられる補助・税制特例措置等について説明する、ii) モーダルシフト等推進事業について、国土交通省本省と合同でプレスリリースにより募集するとともに、トラック協会や北海道倉庫業連合会などの関係団体に直接案内するなどの取組を行っている。

また、北海道運輸局は、国土交通省が編さんした物流の効率化に関する取組事例集や手引きが公表され次第、すぐにトラック協会に案内するとともに、北海道の担当部局にも冊子を郵送するなど、物流の効率化に向けて関係者と情報を共有している。

② 荷主に対する働きかけ

北海道運輸局、北海道労働局、北海道経済産業局及び北海道農政事務所は、表 1-(3)-②のとおり、荷主となる企業に対し、「ホワイト物流」推進運動(注1)の案内、「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(注2)」(平成 30 年厚生労働省、国土交通省及び公益社団法人全日本トラック協会)に基づく取組の実施、共同輸送等の検討等について文書で協力依頼を行っている。

図表 1-(2)-⑧

図表 1-(3)-⑤

(注1) 国土交通省、経済産業省及び農林水産省が、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こと等を目的として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」な労働環境を実現するために行っている運動のこと。  
 (注2) 取引環境と長時間労働の改善のため、荷主と事業者による作業の効率化等の取組の進め方を整理したもの。

表 1-(3)-② 荷主に対する協力依頼の内容

発出日	内 容
令和3年1月12日	「ホワイト物流」推進運動への参加、「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」に基づく取組の実施
令和3年12月10日	「ホワイト物流」推進運動への参加、「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」に基づく取組の実施、共同輸送等の検討

(注) 当局の調査結果による。

また、北海道運輸局は、令和4年11月に、物流に関わる企業の管理職や社員が集まる会議において、「トラック物流業界の現状と課題」をテーマに、総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）や物流総合効率化法の概要、物流の効率化に関する補助制度等について説明を行っている。

**(ウ) 「北海道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」による取組**

平成27年度に厚生労働省、国土交通省及び公益社団法人全日本トラック協会によって、事業者、荷主、行政等の関係者が一体となってトラック輸送業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための環境整備等を図ることを目的として「トラック輸送における取引環境・労働時間中央協議会」が設置され、各都道府県には地方協議会が設置された。

北海道では「北海道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」（以下「北海道地方協議会」という。）が設置されている。その構成員は、学識経験者、経済団体、荷主、事業者、事業者団体、労働団体、国の行政機関（北海道労働局、北海道運輸局及び北海道経済産業局）等であり、事務局は、北海道労働局、北海道運輸局及びトラック協会が務めている。

北海道地方協議会においては、長時間労働の抑制や取引環境の改善に関する法令改正の内容や助成金等制度の情報共有、トラック輸送に係る実態調査のほか、長時間労働の抑制及び生産性向上に向けた実証事業を行っている。このうち、実証事業では、水産物、農産物、日用品、段ボール等の貨物を対象に、積荷明細を事前に FAX で送信する、

図表 1-(3)-⑥

<p>荷役作業の一部をパレット化（フォークリフト等でパレット（荷物を載せる台）ごと荷物を移動させること）するなどの取組等を実施している。これらの実証事業の結果として、「荷受作業の効率化（積荷明細の事前送信等）に向けた発荷主と運送事業者の協力体制の構築」（平成28年度）、「運送事業者と発荷主が改善の取組に積極的」（平成29年度）、「卸売業者と運送事業者の間で強力なパートナーシップを構築」（平成30年度）、「着荷主・発荷主・配送センター・物流事業者によるオープンな協議の場の構築」（令和3年度）といった取組のポイントが示されている。</p> <p>なお、当局が実地に調査した10事業者からは、これらの実証事業について、「実証事業の内容を自社で参考にして取り入れる場合は、所要経費が重要な情報となるので、費用に関する情報も公表してほしい」、「紙、建築資材及び加工食品は待機時間が長い荷物と言われており、紙及び加工食品については既に実証事業が行われているので、建築資材に係る実証事業も行ってほしい」などの意見があった。</p> <p><b>(エ) 地域物流効率化検討会議による取組</b></p> <p>前述の北海道地方協議会のほか、平成30年7月には、将来に向けて北海道内の安定的な輸送を維持・確保するため、事業者及び行政で課題を共有し、輸送の効率化に関する検討を行うことを目的とした「地域物流効率化検討会議」が設置されている。同会議は、事業者、北海道運輸局及び北海道で構成され、事務局は北海道運輸局及び北海道が務めている。</p> <p>地域物流効率化検討会議のワーキンググループでは、令和4年9月にラストワンマイル輸送（注1）及び幹線輸送（注2）における共同輸送を実現するための成立条件や中長期的な検討事項を取りまとめている。</p> <p>そこでは、共同輸送の成立条件として、ラストワンマイル輸送では輸送ルートが末端地域・遠隔地域であること、幹線輸送では積載率が低い路線であること、両輸送に共通して受託荷物量がトラックの空きスペースと同じかそれ以下であることなどが挙げられている。また、中長期的な検討事項として、ラストワンマイル輸送では他社のサービスの受容やサービスの統一化、幹線輸送では積載方法の統一化、両輸送に共通して余裕のあるリードタイム（商品を発注してから納品されるまでの時間や日数）の導入等が挙げられている。</p> <p>（注1） 最終物流拠点から商品を実際に使用する消費者までの輸送のこと  （注2） ある輸送拠点にそのエリアの荷物を大量に集め、その拠点から別の拠点に大型トラックなどの大量輸送機関で荷物を輸送すること</p>	<p>図表 1-(3)-⑦</p>
--	-------------------

**(オ) フィジカルインターネットの実現に向けた取組の実施状況**

2040年までの実現を目標とする「フィジカルインターネット・ロードマップ」に基づく取組は、現在、2025年までの準備期の段階にある。

北海道経済産業局及び北海道運輸局では、ともに、調査時点において、経済産業省又は国土交通省から具体的な取組の指示を受けておらず、特段の取組は行われていなかった。なお、今後の取組に向けて、北海道経済産業局及び北海道運輸局では連携を深めている。

また、当局が実地に調査した10事業者のうち、フィジカルインターネットを「知っている（インターネットで見たことがある）」と回答したのは1事業者のみであり、他の9事業者は承知していなかった。

なお、これらの事業者からは、フィジカルインターネットに関し、「業界で横断的に列車、船、倉庫、車両、パレットなどの規格を統一することが効率化を進める上で重要である」、「フィジカルインターネットを実現するためには、事業者同士の協力が必要だと思われるが、事業者は契約を取り合っている面があり非協力的な会社もあるので、実現は難しいかもしれない」との意見があった。

**イ 一般貨物自動車運送事業者における取組**

**(ア) 書面調査**

当局が書面により調査（注）した事業者においては、物流の効率化を進めるため、i) 配車・配送ルート・配達時間等の見直し、ii) 混載輸送、iii) パレット輸送、iv) 車両の大型化、v) 片荷輸送への対応、vi) 荷待ち時間や附帯作業の削減などの取組が行われていた。

図表 1-(3)-⑧

また、物流の効率化を進める上での課題について、i) 「荷主に物流の効率化に向けた取組を行うことについて相談しても、その重要性を理解してもらえず、協力が得られない」、「輸送工程の簡素化を荷主に相談しても難色を示される」、「荷主の時間指定があるため取組ができない」等、荷主の理解が得られないことなどにより効率化が困難となっているもののほかに、ii) 年間を通してまとまった物量を確保できず事前に輸送計画を策定することが困難となっているもの、iii) そのほか「物流の効率化のノウハウが分からない」、「往復の荷物確保が難しい」といった意見がみられた。

図表 1-(3)-⑨

（注）トラック協会の会員事業者 2,945 事業者に書面による質問票を送付し、513 事業者（回答率 17.4%）から回答を得ている。

**(イ) 実地調査**

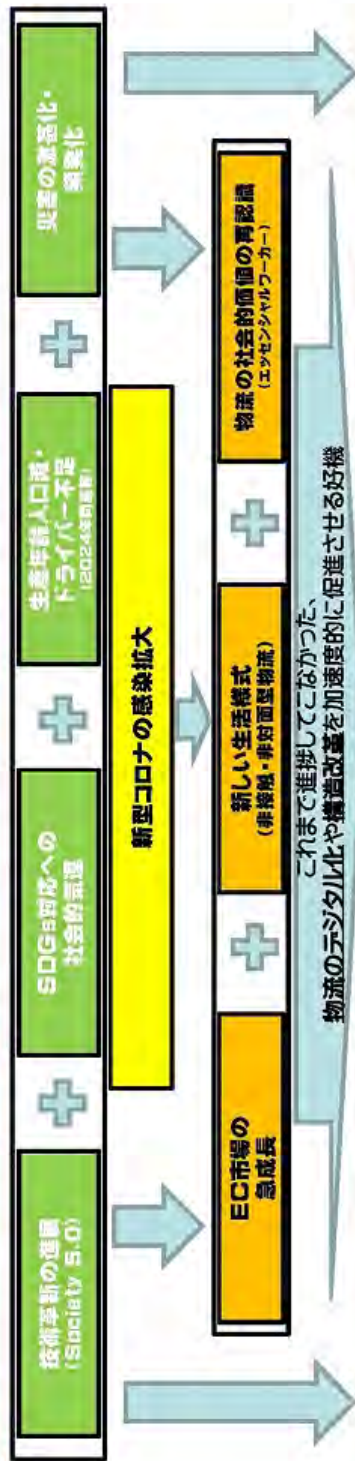
当局が実地に調査した10事業者では、物流の効率化について、i) 配車・配送ルート・配達時間等の見直し、ii) 片荷輸送を減らすための対策、iii) 混載輸送等の取組が行われていた。

図表 1-(3)-⑩

<p>また、これらの事業者からは、物流の効率化を進める上での課題について、車両を大型化した場合の帰り荷の確保等が挙げられた。</p>	<p>図表 1-(3)-⑪</p>
<p>このほか、国土交通省が編さんした物流の効率化に関する取組事例集についての意見があった。</p>	<p>図表 1-(3)-⑫</p>

図表 1-3-① 総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）概要

## 総合物流施策大綱(2021年度～2025年度) 概要



新型コロナウイルス流行による社会の劇的な変化もあいまいて、我が国の物流が直面する課題は先鋭化・鮮明化

① 物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化  
(関係で潤らかな物流)

- (1) 物流デジタル化の強力な推進
- (2) 労働力不足や非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の取組の推進(倉庫等の物流施設へのロボット等の導入支援等)
- (3) 物流標準化の取組の加速
- (4) 物流・商流データ基盤等
- (5) 高度物流人材の育成・確保

③ 強靱で持続可能な物流ネットワークの構築  
(強くてしなやかな物流)

- (1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築
- (2) 我が国産業の国際競争力や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築
- (3) 地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築(カーボンニュートラルの実現等)

② 労働力不足対策と物流構造改革の推進  
(担い手にやさしい物流)

- (1) トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備
- (2) 内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組の推進
- (3) 労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進
- (4) 農林水産物・食品等の流通合理化
- (5) 過疎地域におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保
- (6) 新たな労働力の確保に向けた対策
- (7) 物流に関する広報の強化

(注) 国土交通省のホームページによる。

図表 1-3-② フィジカルインターネット・ロードマップ (2022年3月)

項目	年度	現状	準備期 ~2025	離陸期 2026~2030	加速期 2031~2035	完成期 2036~2040
ガバナンス		事業者ごとや業界ごとに様々なルールが相互に調整されずに存在	物流スポット市場の発達 2024年 トラックドライバーの増減外労働上職就職	計画的な物流調整/利益・費用のシェアリングルールの確立 業界内・地域内	業界間・地域間・国際間	
物流・商流データプラットフォーム (PF)		各種PFの萌芽。複数のPF間の相互接続性・業務連続性の確保が課題。	各種PFビジネスの発達 SIPスマート物流サービス	PF間の自律調整 各種PFとの連携 SC可視化、サービス展開 (例) 地域物流	物流・商流を超えた多様なデータの業種横断プラットフォーム	
水平連携 標準化・シェアリング		各種要素の非統一に起因し、物流現場の負担が発生。モノ・データ・業務プロセスの標準化に連携して取り組むことが必要。	SIPスマート物流サービス (例) 業務プロセス、GS1を始めとするコード体系	SIPスマート物流サービス標準ガイドラインの活用 物流EDI標準の普及 パレットの標準化 PICONナナの標準化	企業・業種の壁を超えた物流機能・データのシェアリング 業界間・地域間・国際間	
垂直統合 BtoBtoCのSCM		ロジスティクス・SCMを経営戦略としていない。物流を外部的にしてしまっており、物流とのデータ連携ができておらず、物流の制約を隠した全体最適を実現できず。	標準化・商慣行是正等 (業種別アクションプラン) 例) 加工食品、スーパーマーケット等、百貨店、建材・住宅設備 パレチゼーションの徹底	企業・業種の壁を超えた物流機能・データのシェアリング 業界間・地域内	デマンドウェーブ (BtoB/BtoC) 消費者情報・需要予測を起点に、製造拠点の配置も含め、サプライチェーン全体を最適化。 トラックなどの輸送機器や倉庫などの物流拠点のみならず、製造拠点の一部もシフト。	
物流拠点 自動化・機械化		自動化機器の普及促進と、業務プロセス革新による生産性向上が課題。	物流DX実現に向けた集中投資期間 ロボットフレンドリーな環境構築・各種標準化 中継輸送の普及 (リレー・シェアリング) 物流Maas (トラック・船舶・積荷拠点自動化等) 後継者不足・高齢化による物流現場の無人化 高速道路での自律運転トラックの実現 (例) 国土交通省「スマートモビリティ」	装置産業化の進展 2030年度 物流ロボティクス市場規模 1,509.9億円 (2020年度の約8倍) 完全自動化の実現		
輸送機器 自動化・機械化		実証段階であり、本格的な導入、サービス化には至っていない。他方、ドライバーの人手不足問題は深刻化	自律走行トラックの実現 自動配送ロボットによる配達の実現 ドローン物流の社会実装の推進 (例) 国土交通省「スマートモビリティ」	サービス展開 サービス展開 サービス展開 サービス展開		

### フィジカルインターネット ゴールイメージ

- ① 効率性 (世界で最も効率的な物流)**
  - ・リソースの最大限の活用による、究極の物流効率化
  - ・カーボニュートラル (2050)
  - ・廃棄ロス・ゼロ
  - ・消費地生産の拡大
- ② 強靱性 (止まらない物流)**
  - ・生産拠点・輸送手段・経路・保管の選択肢の多様化
  - ・企業間・地域間の密接な協力・連携
  - ・迅速な情報収集・共有
- ③ 良質な雇用の確保 (成長産業としての物流)**
  - ・物流に従事する労働者の適正な労働環境
  - ・物流関連機器・サービス等の新産業創造・雇用創出
  - ・中小事業者が物流の「規模の経済」を享受し成長
  - ・ビジネスモデルの国際展開
- ④ エコノミカル・サービス (社会インフラとしての物流)**
  - ・開放的・中立的なデータプラットフォーム
  - ・買い手側の解消
  - ・地域間格差の解消

出典：本経産省研究

(注) 経済産業省のホームページによる。

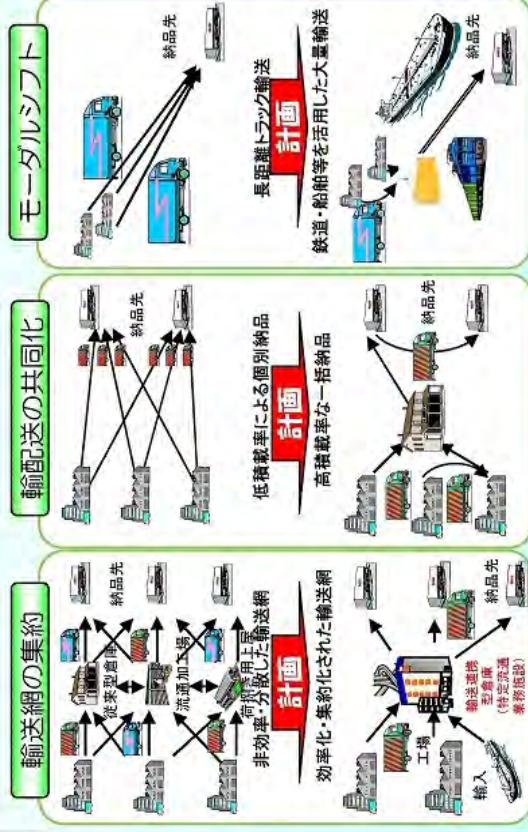


図表 1-1(3)-③ 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成 17 年法律第 85 号）の概要

# 物流総合効率化法

## 「物流総合効率化法」とは

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」(以下、物流総合効率化法)は、流通業務(輸送、保管、荷さばき及び流通加工)を一体的に実施するとともに、輸送網の集約、モーダルシフト、輸配送の共同化など輸送の合理化により流通業務を効率化し、さらに物資の流通に伴う環境負荷の低減及び中流業務の省力化を図る事業に対して、その計画の認定、関連支援措置等を定めた法律です。



## 省人化・自動化への転換・促進を支援



## 「認定要件」

- 2以上の者が連携すること
- 輸送・保管・荷さばき・流通加工を一体的に実施すること
- 輸送網集約、モーダルシフト、輸配送共同化等、輸送の合理化により流通業務を効率化すること
- 環境負荷の低減効果及び省力化効果を伴うものであること
- 省人化・自動化に資する機器の導入を伴うものであること
- 特定流通業務施設を整備する場合、高速自動車国道のIC等社会資本から5km区域内の立地 等

(※) 特定流通業務施設: 流通業務施設(トラックターミナル、卸売市場、倉庫又は上屋)であって、認定要件を満たすもの  
 なお、上記は一例であり、上記に挙げたもの以外(例えば貨客混載事業や、オフィスビル・商業施設等の館内物流の効率化など)も認定対象となります。

## 支援措置

物流事業の総合的実施の促進	特定流通業務施設の整備促進	輸送の合理化の促進	中小企業等による物流効率化の促進
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業許可の一括取得</li> <li>● 貨物利用運送事業</li> <li>● 貨物自動車運送事業</li> <li>● 倉庫業等の許可・登録等のみなし</li> <li>● ※ただし、許可等の審査に必要な書類は、総合効率化計画の認定申請と同時に提出する必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 税制特例</li> <li>● 【3、4面参照】法人税・固定資産税等の特例(特定流通業務施設である営業倉庫)</li> <li>● 立地規制に関する配慮</li> <li>● 市街化調整区域等における施設整備のための開発許可についての配慮</li> <li>● ※なお、各地方自治体の担当部局との十分な事前調整が大切です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運行経費等の支援</li> <li>● 【裏面参照】①総合効率化計画策定のための調査事業(計画策定のための調査に要する費用)の一部補助</li> <li>● ②モーダルシフト、幹線輸送集約化に対する運行経費の一部補助(認定を受けている若しくは認定申請中のものに限る)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 資金面等の支援</li> <li>● 中小企業信用保険の保険料減額の特典等</li> </ul>

(注) 北海道運輸局の資料による。

図表 1-(3)-④ 認定された総合効率化計画の内容

No.	認定年度	事業者数	分野	事業内容	モーダルシフト等 推進事業の実績
1	平成 28 年度	2	共同輸配送	菓子の共同輸配送	計画策定経費補助 101 万円
2	平成 29 年度	6	共同輸配送、鉄 道モーダルシフ ト、輸送網集約 事業	一部エリアにおける同業他社と の共同輸配送及び鉄道へのモー ダルシフト	運行経費補助 135 万円
3		4	船舶モーダルシ フト	積載能力と安全性・作業性に優れ る改良型フェリーシャーシ(フェ リー輸送で使用されるトレーラ ーの荷台)を活用した鉄・鋼材輸 送のモーダルシフト	計画策定経費補助 200 万円、運行経費 補助 194 万円
4		2	輸送網集約事 業、船舶モーダ ルシフト	本社倉庫新設に伴う輸送網集約 事業及び関東～北海道間の長距 離フェリーへのモーダルシフト	計画策定経費補助 99 万円
5		平成 30 年度	2	輸送網集約事業	サイロ増設に伴う輸送網集約事 業
6	令和元 年度	2	鉄道モーダルシ フト、貨客混載	旅客列車のスペースを活用した 貨客混載輸送	なし
7		2	輸送網集約事業	物流センター新設に伴う輸送網 集約事業	なし
8		2	貨客混載	市町村運営バスを利用した貨客 混載	なし
9	令和 2 年度	2	共同輸配送	自社の営業所に同業他社の宅配 貨物を集約しての共同輸配送	なし
10	令和 3 年度	2	輸送網集約事業	特定流通業務施設（注 2）の新設 に伴う輸送網集約事業	なし
11		2	輸送網集約事業	同上	なし
12	令和 4 年度	3	輸送網集約事業	同上	なし
計（延べ数）		31	輸送網集約事業：7 件、モーダルシフト（鉄道又は船舶）：4 件、共同輸 配送：3 件、貨客混載：2 件		

(注) 1 当局の調査結果による。

2 物流総合効率化法に定められた一定の要件を満たす輸送連携型のトラックターミナルや倉庫などの物  
流拠点施設をいう。

図表 1-(3)-⑤ 「持続的で安定した輸送力を確保するために～荷主の皆様にご協力いただきたいことがあります～」(令和3年12月10日付け北海道運輸局、北海道労働局、北海道経済産業局及び北海道農政事務所発出)

令和3年12月10日

トラック輸送を利用される荷主の皆様へ

国土交通省 北海道運輸局  
厚生労働省 北海道労働局  
経済産業省 北海道経済産業局  
農林水産省 北海道農政事務所

持続的で安定した輸送力を確保するために  
～荷主の皆様にご協力いただきたいことがあります～

平素は格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

昨今のトラック運送事業は、全産業の平均値と比べ長時間労働・低賃金の状況にあり、運転者不足が大きな問題となっています。

そのような中、働き方関連法案において、令和6年4月からトラックドライバーの時間外労働については罰則付き上限規制が適用されます。これにより従前に比べ輸送時間や輸送距離が制約されることになり、さらにこのまま運転者不足の状況で推移した場合、人々の生活にとって必要不可欠な物流が滞ることが懸念されています。

このため、今後もトラック輸送が持続的にその機能を果たしていくためには、物流の効率化を図ることが重要であり、中でもトラックドライバーの確保及び賃金水準及び労働環境や取引環境の改善を図ることが急務となっています。

現在、国土交通省、厚生労働省、経済産業省及び農林水産省並びに(公社)北海道トラック協会が連携し、トラック運送事業における取引環境とトラックドライバーの賃金水準を含めた労働環境の改善に向けた取り組みを推進しており、特に下記の4つの事項について強力に取り組んでおります。

荷主の皆様におかれましても、新型コロナウイルス感染拡大等による影響もあるとは存じますが、本趣旨を御理解いただくとともに、トラック運送事業者と相互に協力し、「荷待ち時間の削減」や「荷役作業の効率化」、「他輸送モードとの連携」などの取り組みにより、トラックドライバーの長時間労働の抑制等が図られるなど、物流の効率化の実現に向けてご理解・ご協力をよろしくお願い申し上げます。

#### 記

#### 1. トラック運送業に係る「標準的な運賃」の適用

トラック運送業が法令を遵守し持続的に事業を運営する際の目安となる「標準的な運賃」が国土交通大臣より告示されました。荷主企業の皆様には、「標準的な運賃」の適用へのご理解とご協力をお願いいたします。

#### 2. 改正貨物自動車運送事業法(荷主関連部分)の遵守

トラックドライバーの労働環境の現状や労働時間のルールを理解し、トラック運送事業者がコンプライアンスを遵守し事業を遂行できるよう、荷主企業の皆様は必要な配慮をしなければなりません。

#### 3. 「ホワイト物流」推進運動へのご参加について

荷主企業の皆様とトラック運送事業者が相互に協力して、トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化を進め、働きやすい労働環境を実現するため、積極的なご参加をお願いいたします。

#### 4. トラックドライバーの長時間労働の解消のためのご協力

「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」が策定されています。運転者不足解決のためにも、当該ガイドラインに基づく取り組みを実施され、また労働環境改善のために中継輸送・共同輸送や他輸送モードとの連携などについても積極的にご検討をお願いいたします。

以上

図表 1-(3)-⑥ 北海道地方協議会が実施する実証事業の概要

区分 年度	品目等	実施内容	改善のポイント又は今後の取組の方向性
平成 28 年度	道東・道南地域から札幌市中央卸売市場への水産物の輸送	<ul style="list-style-type: none"> <li>積荷明細を事前に F A X 送信</li> <li>帰り荷の確保</li> <li>深夜帯のトラックの集中を避けるために水産棟内のレイアウト変更、荷下ろし時間を拡大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>荷主である出荷業者・荷受業者による荷下ろし待機時間の短縮等に対する協力</b></li> <li>大規模卸事業者のリーダーシップにより到着地の関係事業者との調整・協議が進み、水産棟内での荷下ろし時間を拡大</li> </ul>
平成 29 年度	道東・道南地域から札幌市中央卸売市場への農産物の輸送	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷役作業の一部のパレット化</li> <li>積み下ろし先件数の見直し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>運送事業者と発荷主が荷役作業の一部のパレット化等の取組に積極的</b></li> <li>各工程の見直し</li> </ul>
平成 30 年度	本州発荷主から道内卸売業者の物流センターへの日用品の輸送	<ul style="list-style-type: none"> <li>出荷、荷下ろしのパレット化</li> <li>パレット利用によるラウンドユース（往復荷）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>パレット化等の取組を通じて卸売業者（着荷主）と運送事業者の間で強力なパートナーシップを構築</li> </ul>
令和元 年度	段ボールメーカーから加工食品メーカーへの段ボールの輸送	<ul style="list-style-type: none"> <li>着荷主から発荷主へ段ボールの引取り時間の目安を前日に連絡</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>出荷時間を指定することで荷待ち時間の短縮や発荷主の出荷作業の効率化に期待できる。</li> </ul>
令和 2 年度	農園から物流センター、物流センターからスーパーマーケット各店舗への生鮮食品の輸送	<ul style="list-style-type: none"> <li>パレット等輸送用機器の導入、発砲スチロールからオリコン（折りたたむことができる容器）への輸送用容器の見直し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>身体的負担の軽減が大きかった一方、トラックの積載効率が減少してしまうこと等の課題がみられた。</li> </ul>
令和 3 年度	メーカーから物流センター、物流センターからスーパーマーケット各店舗への加工食品、飲料、菓子の輸送	<ul style="list-style-type: none"> <li>着荷主の物流センターの統合、作業自動化、効率化を契機に配送の仕組みを見直し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>着荷主・発荷主・配送センター・物流事業者によるイーブンな協議の場の構築</b></li> <li>本来的に必要な集荷時間・納品時間の再確認</li> <li>様々な混載可能性の模索</li> </ul>
令和 4 年度	令和 3 年度実証事業のフォローアップ調査、業界企業へのボトルネック調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証事業の振り返り</li> <li>業界企業アンケート</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>先行事例の「ノウハウ」「効果」「課題」を可視化</li> <li>物流課題の解決におけるボトルネックを可視化</li> </ul>

(注) 北海道地方協議会の資料に基づき、当局が作成した。

図表 1-(3)-⑦ 北海道地方協議会が実施する実証事業に関する意見

事業者名	実証事業に関する意見等
A事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 実証事業の内容を自社で参考にして取り入れる場合は、所要経費が重要な情報となるので、費用に関する情報も公表してほしい。例えば、パレット輸送を推奨するときには、パレットは購入なのかレンタルなのか、誰がパレットの購入又はレンタルの際の費用を負担するのか、いくら費用がかかるのか、といった情報がほしい。</li> <li>・ 紙、建築資材及び加工食品は待機時間が長い荷物と言われており、紙及び加工食品については既に実証事業が行われているので、建築資材に係る実証事業も行ってほしい。なお、当社では建築資材の配送の際に仕分け作業があり手間となっているため、建築資材を実証事業の対象とする場合は参加したい。</li> <li>・ 令和3年度の実証事業は大手企業が約10億円をかけて整備した大規模施設で行われており、同規模の施設がなければ参考にならない。</li> </ul>
B事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国土交通大臣が認定したI T点呼のシステム・機器を備える点呼の実施拠点を設置・運用するような実証事業を実施してほしい。</li> </ul>

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(3)-⑧ 物流の効率化に関する取組の実施内容（書面調査）

物流の効率化に関する取組の実施内容
<p>&lt;配車・配送ルート・配達時間等の見直し&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線を見直し積載効率を上げ、運送・作業時間を短縮</li> <li>・ 荷主から運送予定を早期に取得して、配車計画に反映</li> <li>・ 配送ルートの見直しによる時間の短縮</li> <li>・ 効率的な配車の組合せ</li> <li>・ 荷主に配送順の変更などを要望</li> <li>・ 近距離で荷物の量が少ない地域や離れている地域への配達を毎日から週数回に変更</li> <li>・ 隔日の納品などによる積載率の向上について荷主に提案</li> <li>・ ITシステムの導入による輸送の効率化管理フローの簡略化</li> <li>・ 配送システムによる予定管理</li> <li>・ ブロック別・曜日別輸送の実施</li> </ul> <p>&lt;混載輸送の実施&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 貨物の混載等に努め、荷物の量に応じて荷主と納品時間や集荷時間の調整を実施</li> <li>・ 貨物を混載し本社で地区別に積替え</li> <li>・ 混載輸送を行うための輸送の調整</li> </ul> <p>&lt;パレット輸送の実施&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ パレット輸送による輸送時間の短縮</li> <li>・ 物流センター間のパレット輸送の徹底</li> <li>・ パレットやカーゴテナー（カゴ付きの台車）を用いた荷物の積下しの定着化</li> </ul> <p>&lt;車両の大型化&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両の大型化、ダンプトレーラー（トレーラーの荷台部分をダンプアップするトラック）の導入、ウィング車（トラックの荷室の側壁をはね上げ、側面を大きく開放することでフォークリフトによる荷役作業を容易に行えるようにした特装车）の増車</li> <li>・ 車両の大型化によりコースを統廃合し業務の互換性を高め配送効率を向上し労働時間を短縮</li> <li>・ 車両の増車、運転者の増員</li> <li>・ 一度の輸送で多く運べる車両を購入</li> </ul> <p>&lt;片荷輸送対策&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 部署を超えた帰りの利用</li> <li>・ 積載効率（稼働率）の向上のため、行き帰りに空車とならないような輸送の確保</li> <li>・ 北海道は比較的に長距離の配送が多いことから、効率的な輸送を図るため帰り車での配送を行えるよう荷主に協力を要請</li> </ul> <p>&lt;荷待ち時間や附帯作業の削減&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 荷待ち時間、附帯作業の見直しなどを荷主に依頼</li> <li>・ 輸送の制限、附帯作業の制限、荷待ち時間の削減を荷主に要請</li> <li>・ 荷物の積込みや荷下ろし時間の段取りの交渉</li> <li>・ 集荷担当者と輸送担当者を分け輸送時間を短縮</li> </ul> <p>&lt;その他&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 積載量に応じた車両による運行</li> </ul>

- ・ 自動仕分機の導入
- ・ 他社との共同配送
- ・ 遠方の地域への輸送を協力会社に委託
- ・ 遠距離輸送における荷主との密な打合せによる無駄な時間の削減
- ・ 営業所の増設
- ・ 各地区へ拠点を配置して自社配送

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(3)-⑨ 物流の効率化を進める上での課題（書面調査）

物流の効率化を進める上での課題
<p>&lt;荷主の理解が得られないことなど荷主の影響によるもの&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 荷主に物流の効率化に向けた取組を行うことについて相談しても、その重要性を理解してもらえず、協力が得られない。</li> <li>・ 輸送工程の簡素化を荷主と相談するが難色を示された。</li> <li>・ 荷主による時間指定があるため取組ができない。</li> <li>・ 荷主が主導して決める運行計画が大半を占めるため、荷主の依頼が優先される。</li> <li>・ 伝票類、荷物の仕分け、下ろし先や積み先などについて、荷主独自のルールがあるため、運転者の附帯作業の切り離しが困難である。</li> <li>・ 効率化のためにシステムの導入を検討する際、荷主のシステムに影響を受けてしまい、システムの選定が困難である。</li> </ul> <p>&lt;輸送量の変動&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大手の同業者のように、年間を通してまとまった物量を確保できず、事前に輸送計画を策定できない。</li> <li>・ 農産物の輸送が多く、収穫時期は輸送量が多いが、年間を通して一定の輸送量とならないので車両の手配に苦労している。</li> <li>・ 季節によって仕事のばらつきがある。</li> </ul> <p>&lt;その他&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 物流の効率化に関するノウハウが分からない。</li> <li>・ 往路・復路の荷物の確保が難しい。</li> <li>・ 当社単独では物流の効率化・労働環境の改善は難しい。</li> <li>・ 物流の効率化は対外的な要因が多く難しい。</li> <li>・ 運転者が増えることで解決できる問題が多いが人が集まらない。</li> <li>・ 運転者不足のため効率化が進まない。</li> <li>・ 手積み作業時の作業員の確保が難しい。</li> <li>・ 積替えのきかない重量物の効率化が困難である。</li> </ul>

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(3)-⑩ 物流の効率化に関する取組の実施内容

事業者名	取組の項目	物流の効率化に関する取組の実施内容
A事業者	配車・配送ルート・配達時間等の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両不足により早朝の配達依頼に対応できなくなってきたため、荷主と交渉して一部の荷物の配達時間を遅くし、早朝に配達した運転者が午前中にもう一度配達できるようにした。</li> </ul>
B事業者	車両の大型化	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両の積載量を増やすため、大型のトレーラーやトラックを購入している。</li> </ul>
D事業者	配車・配送ルート・配達時間等の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>人手不足の解消のため、運転者の生産性を上げられるか検討し、運転者の日報から把握した空き時間や配達先の情報を基に配車を一から見直し、トラック 5 台で行っていた仕事を 4 台で行えるようにした。</li> </ul>
F事業者	配車・配送ルート・配達時間等の見直し 片荷輸送対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>道央地域から道南地域への輸送において、道央地域の市町村に配達する荷物が少なかったため、荷主と交渉して配達日や配達時刻に制約のない品物(返品となった商品等)の配達日時を変更し、特定の配達日にまとめて配達できるようにした。</li> </ul>
	混載輸送	<ul style="list-style-type: none"> <li>同じ地域への配達において、特定のスーパーに向けた食品、チルド食品、雑貨をそれぞれ別の車両で配達していたが、効率化を図るため、冷凍・冷蔵車で仕分けもできる大型の車両 1 台での配達に変更している。</li> </ul>
G事業者	車両の大型化	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送量を増やすため大型のトレーラーを増車している。</li> </ul>
	配車・配送ルート・配達時間等の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行管理システムを導入し、効率的な配車や配送ルートの設定をしている。</li> </ul>
H事業者	配車・配送ルート・配達時間等の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>GPS無線を全車両に取り付け、リアルタイムで車両の位置を把握し、効率的な配車を行っている。リアルタイムで車両の位置を把握することによって、納品時間等の照会に対して、運転者に問い合わせることなく円滑に対応することが可能となった。</li> </ul>
	混載輸送	<ul style="list-style-type: none"> <li>同一エリアへの配達については一括配達の実施を徹底している。</li> </ul>
I事業者	配車・配送ルート・配達時間等の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>道東地域の集配については、道央地域にある事業所が集配し、道央地域の港から出荷するのではなく、道東地域にある会社を集配してもらい、道東地域の港から出荷している。</li> <li>現在地、車との連結状況などが分かるシャーシ(トレーラーに連結する荷台)の管理システムを利用している。</li> </ul>
J事業者	片荷輸送対策 モーダルシフト	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷主と交渉し片荷輸送を削減している。</li> <li>道央地域の 2 市町村の間で行っている輸送においてモーダルシフトを実施している。</li> </ul>

(注) 当局の調査結果による。



図表 1-(3)-⑪ 物流の効率化を進める上での課題

事業者名	課題の種類	物流の効率化を進める上での課題
B事業者	片荷輸送対策	車両を大型化する場合、帰り荷の確保が課題である。
D事業者	運転者の適正や希望を考慮した配車の見直し	配車の見直しによる物流の効率化を進める上で課題となったのは、①高い技術が必要で、特定の運転者しか対応できない配送ルートがあること、②配送ルートや配送に伴う作業について運転者の好みがあったことである。配車を見直す際は、運転者の気持ちを考慮しながら無理強いしないようにした。
F事業者	基礎データの収集	部門別、日別、月別、運転者別の配達件数、個数等の情報をデータ化することで、配送ルートの変更などの取組を円滑に進められるが、事業者の多くを占める当社のような中小企業では大手企業のように簡単にデータ化できるようなシステムを導入できない。 このため、当社では日頃から運転者が配達した荷物の件数、個数、売上げ、運行キロ数、運行時間数、デジタルタコグラフ（運行記録計）による運転記録、運転者による業務日報の内容を翌日に管理者がデータ入力することで対応している。

(注) 当局の調査結果による。

図表 1-(3)-⑫ 物流の効率化に関する取組事例集についての意見

事業者名	取組事例集についての意見
A事業者	中小企業向けの取組事例集を見たが、資金のある企業でなければ導入が難しいシステムの導入事例が掲載されており、想定している中小企業の規模が大きいと感じる。
B事業者	発着荷主を巻き込んで取り組む必要があるため、実際に取組を行うのは難しい。 なお、可能であれば、デジタルピッキングシステム（注 2）や倉庫作業の自動化などを導入したいが、取り扱っている荷物の量からみて費用対効果が得られないと考えている。
C事業者	「物流 DX 導入事例集」のほか、トラック協会等から配布される資料については承知している。物流 DX に関連する新しい機器についてはベテランの運転者が対応できない可能性があることに加え、新たな投資が必要になることから、事例集を参考にしても直ちに導入するという判断にはならない。物流 DX だけでなく、その他の物流の効率化について必要性があれば導入を検討する。
D事業者	運送会社は扱う品目や車種によって、運転者の作業内容などが大きく異なるので、取組事例集は、扱い品目別、車種別にした方がよいと考える。
F事業者	事例集を見て、省人化、省エネ、効率化の重要性を認識し、システム導入への意識は高まったが、当社にはシステムを導入するための資金がない。
H事業者	全国が取組が掲載されているため参考になるが、事業者でも運送する荷物・内容によっては事業形態が異なるため、参考にならない場合もある。
I事業者	取組事例集は附帯作業等を削減する取組などが主に掲載されているが、当社は荷主に対して附帯作業の削減を強く伝えてきたため、それほど参考になる取組はない。

(注) 1 当局の調査結果による。

2 デジタル表示器を利用した作業支援システム。作業者は、表示器のランプが光った場所に足を運び、表示された数だけ商品を取り出す。これにより、正確かつ迅速なピッキング作業が可能となる。

## 2 一般貨物自動車運送事業の安全対策

調査結果等	説明図表番号
<p>総合物流施策大綱では、物流標準化等の施策を講ずるに当たり、輸送の安全の確保が大前提とされている。特に、貨物輸送の9割以上をトラック等の自動車輸送が担う北海道においては、輸送の安全を確保するため、事業者自らが安全対策を確実に実施することが一層求められている。また、事業者の安全対策を推進するためには、関係行政機関による事業者に対する監査等が重要である。これらの安全対策に関しては、法令において次のとおり定められている。</p> <p><b>【制度の概要等】</b></p> <p>(1) 一般貨物自動車運送事業者の安全対策</p> <p>事業者は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号。以下「運送事業法」という。）第18条の規定に基づき、事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務を行わせるため、運行管理者を選任しなければならないこととされている。運行管理者は、貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号。以下「輸送安全規則」という。）第20条の規定において、i）勤務時間及び乗務時間の範囲内において乗務割を作成し、これに従い運転者を事業用自動車に乗務させること（注1）、ii）運行の安全の確保等に関して、従業員に対する指導及び監督を行うこと（注2）、iii）運転者に対して点呼を行い、その記録を保存すること（注3）等とされている。</p> <p>また、事業者は、運送事業法第27条の規定に基づき、その名義を他人に一般貨物自動車運送事業等のため利用させてはならない（以下、ここで禁止されている行為を「名義貸し」という。）こととされているほか、事業者等の自動車を使用する者は、道路運送法（昭和26年法律第183号）第95条の規定に基づき、その自動車の外側に使用者の名称等を見やすいように表示（以下「車体表示」という。）しなければならないこととされている。</p> <p>（注1） 事業者は、輸送安全規則第3条第4項の規定に基づき、休憩又は睡眠のための時間及び勤務が終了した後の休息のための時間が十分に確保されるように、改善基準告示に従って、運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならないこととされている。</p> <p>（注2） 事業者は、輸送安全規則第10条の規定に基づき、貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針（平成13年国土交通省告示第1366号。以下「指導及び監督の指針」という。）により、運転者に対する指導及び監督を毎年実施し、その日時、場所及び内容並びに指導及び監督を行った者及び受けた者を記録し、かつ、その記録を営業所において3年間保存することとされている。</p> <p>（注3） 事業者は、輸送安全規則第7条の規定に基づき、事業用自動車の乗務を開始しよ</p>	

うとする運転者に対し、対面（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法）により点呼を行い、i) 点呼を行った者及び点呼を受けた運転者の氏名、ii) 点呼の日時、iii) 点呼の方法等を記録し、その記録を1年間保存することとされている。

## (2) 地方運輸局による一般貨物自動車運送事業者の安全対策に対する監査

国土交通大臣は、運送事業法第60条の規定に基づき、その職員に事業者の事務所その他の事業場に立ち入り、業務若しくは経理の状況若しくは事業の用に供する施設、帳簿、書類その他の物件を検査させ、又は関係者に質問させることができることとされており、法令違反の事実が確認された場合には、運送事業法第33条の規定に基づき、事業の停止の命令又は許可の取消しを行うことができることとされている。これらについては、貨物自動車運送事業法施行規則（平成2年運輸省令第21号）第42条の規定において、地方運輸局長に権限の委任等が行われている。

また、自動車運送事業等監査規則（昭和30年運輸省令第70号。以下「監査規則」という。）第4条第1項及び第4項の規定に基づき、国土交通大臣は、一般貨物自動車運送事業に関する監査計画を定めることとされており、地方運輸局長もこれに重複しない範囲内で監査計画を定めることができることとされている。監査計画は、監査規則第4条第5項の規定に基づき、年度ごとに監査の対象、監査の時期、監査の分担、監査事項その他の監査の実施の概要について定めるものとされており、監査は、監査規則第5条の規定により、監査計画に基づいて行うこととされている。

なお、事業者に対する監査の種類は、「自動車運送事業（一般貸切旅客自動車運送事業を除く。）の監査方針について」（平成25年北海道運輸局公示第35号。以下「監査方針」という。）において、i) 引き起こした事故又は疑いのある法令違反の重大性に鑑み、厳格な対応が必要と認められる事業者に対して、全般的な法令遵守状況を確認する特別監査、ii) 特別監査に該当しないものであって、監査を実施する端緒に応じた重点事項を定めて法令遵守状況を確認する一般監査、iii) 事業用自動車の運行実態等を確認するため、街頭において事業者を特定せずに実施する街頭監査の三つとされている。

### 【調査結果】

今回、北海道運輸局による事業者に対する監査等の実施状況及び北海道内の事業者の安全対策の実施状況について調査した結果、次のような状況がみられた。

#### (1) 北海道運輸局による監査等の実施状況

##### ア 北海道運輸局による一般監査の実施状況

図表 2-(1)-①

① 北海道運輸局による平成 29 年度から令和 3 年度までの一般監査の実施事業者数は、表 2-(1)-①のとおり、毎年度減少しており、平成 29 年度（111 事業者）と令和 3 年度（37 事業者）を比較すると、66.7%（74 事業者）減少している。北海道運輸局は、この理由について、「地方運輸支局における事業者に対する監査以外の業務量（トラック事業のほか、バス事業やタクシー事業に関する業務等）の増加に加え、定員削減による慢性的な人員不足により、一般監査の件数が減少した。特に地方運輸支局において監査体制の維持が年々困難になっている。令和 2 年度及び 3 年度については、新型コロナウイルス感染症等の関連業務の増加に加えて、対面による監査の機会が減少したため、件数が著しく減少した。」と説明している。

表 2-(1)-① 北海道運輸局による一般監査の実施状況（平成 29 年度～令和 3 年度）

（単位：事業者、%）

年度	一般監査		
	実施事業者	法令違反(割合)	行政処分(割合)
平成 29 年度	111	97(87.4)	59(53.2)
平成 30 年度	86	79(91.9)	55(64.0)
令和元年度	53	51(96.2)	51(96.2)
令和 2 年度	44	41(93.2)	41(93.2)
令和 3 年度	37	28(75.7)	27(73.0)

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「実施事業者」は、一般監査を実施した事業者数

3 「法令違反」は、一般監査を実施した結果、法令違反の事実を確認した事業者数

4 「行政処分」は、一般監査を実施した結果、法令違反の事実を確認し、行政処分等（営業区域の廃止に係る事業計画の変更命令、事業の停止処分、自動車等の使用停止処分、警告、勧告をいう。）を行った事業者数

② 北海道運輸局は、監査規則第 4 条第 4 項の規定に基づき、毎年度、地方運輸支局別に監査計画を策定し、当該年度の監査対象事業者を定めている(注)。しかし、監査計画に基づく監査対象事業者のうち、当該年度に一般監査が実施された事業者の割合を当局が調査したところ、表 2-(1)-②のとおり、令和元年度が 24.4%、2 年度が 31.0%、3 年度が 29.6%となっており、監査計画に基づく監査対象事業者の 3 分の 2 以上は、計画年度中に一般監査が実施されていない状況がみられた。また、監査の実施率には地方運輸支局ごとのばらつきがあり、上記の水準をさらに下回る支局もみられたほか、監査計画に基づく一般監査の実施件数が 0 件の支局もみられた。

これについて、北海道運輸局は、「現在、各地方運輸支局において、人員的な問題により監査が実施できない状況を改善するべく、北海道運輸局から各地方運輸支局に対して、監査の実施時に職員を派遣するなどの積極的な支援の実施に着手している。」と説明している。

なお、前述のとおり、監査は、監査計画に基づいて行うこととされているほか、特に必要と認められる場合には、監査計画に基づかない監査を行うことができることとされている。このため、北海道運輸局は、監査計画の監査対象事業者より優先すべき事業者がある場合には、監査計画に基づかない事業者に対する監査を優先的に実施しており、監査計画に基づかない一般監査の実施状況は、令和元年度が 23 事業者、2 年度が 13 事業者、3 年度が 5 事業者となっている。

(注) 北海道運輸局の一般監査は、監査方針において、i) 事業用自動車の運転者が悪質違反を引き起こした又は引き起こしたと疑われる事業者、ii) 北海道労働局等からの通報により法令違反の疑いがある事業者、iii) その他事故、法令違反、事件、苦情等の状況を勘案し、監査を行うことが必要と認められる事業者等を対象とすることとされている。同局は、これらに該当する事業者の中から、監査の実施が必要と判断された事業者を監査対象事業者として選定している。

表 2-1)-② 地方運輸支局別の監査計画に基づく一般監査の実施状況（令和元年度～3 年度）

(単位：事業者、%)

管轄支局	令和元年度		令和 2 年度		令和 3 年度	
	監査計画	一般監査	監査計画	一般監査	監査計画	一般監査
札幌	47	13(27.7)	36	14(38.9)	36	8(22.2)
函館	2	0(0.0)	2	0(0.0)	14	11(78.6)
旭川	12	5(41.7)	13	4(30.8)	11	3(27.3)
室蘭	26	2(7.7)	20	2(10.0)	21	0(0.0)
釧路	14	5(35.7)	9	5(55.6)	8	5(62.5)
帯広	19	3(15.8)	14	4(28.6)	14	3(21.4)
北見	3	2(66.7)	6	2(33.3)	4	2(50.0)
合計	123	30(24.4)	100	31(31.0)	108	32(29.6)

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「管轄支局」は、監査計画又は一般監査の管轄運輸支局

3 「監査計画」は、監査計画に基づく一般監査対象事業者数

4 「一般監査」は、監査計画に基づく一般監査対象事業者のうち、当該年度に一般監査を実施した事業者数

5 「一般監査」の( )内は、監査計画に基づく監査対象事業者のうち、当該年度に一般監査が実施された事業者の割合を示す。

③ 北海道運輸局は、一般監査の実施後、改善すべき事項があった場

合には、改善報告を提出するよう事業者に求めることとしている。  
 しかし、当局が改善報告の提出状況を調査したところ、令和元年度  
 の一般監査により行政処分等を行った 51 事業者のうち 8 事業者  
 (15.7%) において、改善報告が提出されていない状況がみられた。  
 これについて、北海道運輸局は、「行政処分等を行った際に、改善報  
 告について事業者の説明しているが、事業者から連絡がない状態で  
 改善報告の提出期限が近づいてきた場合には、事業者に複数回連絡  
 し、改善報告の提出を催促するとともに、再度の監査実施を検討し  
 ている。」と説明している。

しかし、当局が、前述の改善報告未提出の 8 事業者に対する再度  
 の一般監査の実施状況を調査したところ、表 2-(1)-③のとおり、6 事  
 業者について、事業が継続されているにもかかわらず令和 3 年度ま  
 だに一般監査が実施されていない状況がみられた(注)。これについ  
 て、北海道運輸局は、「令和 2 年度及び 3 年度については、新型コロ  
 ナウイルス感染症等の影響を大きく受ける状況にあり、やむを得な  
 かった。4 年度に順次監査を実施している。」と説明している。

(注) 北海道運輸局は、改善報告が提出されていない 8 事業者のうち 2 事業者に  
 ついて、既に事業を廃止又は休止している事業者であるとしている。

表 2-(1)-③ 改善報告が未提出の事業者に対して一般監査を実施していない例

事業者名	監査年月日	行政処分年月日	備考
事業者Ⅰ	令和元年 6 月 4 日	令和元年 11 月 25 日	
事業者Ⅱ	令和元年 8 月 27 日	令和 2 年 4 月 23 日	
事業者Ⅲ	令和元年 9 月 9 日	令和 2 年 2 月 20 日	事業廃止
事業者Ⅳ	令和元年 10 月 31 日	令和 2 年 3 月 16 日	事業休止
事業者Ⅴ	令和 2 年 1 月 9 日	令和 2 年 5 月 29 日	
事業者Ⅵ	令和 2 年 1 月 10 日	令和 2 年 7 月 10 日	
事業者Ⅶ	令和 2 年 1 月 28 日	令和 2 年 7 月 15 日	
事業者Ⅷ	令和 2 年 1 月 31 日	令和 2 年 5 月 29 日	

(注) 当局の調査結果による。

#### イ 北海道労働局から北海道運輸局への相互通報の実施状況

北海道運輸局は、北海道労働局から通報があった事業者について、  
 「自動車運転者の労働条件改善のための相互通報制度について」(注 1)  
 に基づき、北海道貨物自動車運送適正化事業実施機関による指導(注 2)  
 の結果、一般監査の実施が必要であると認められた場合には、原則と  
 して監査計画の監査対象事業者とした上で、一般監査を実施すること  
 としている(注 3)。北海道労働局から通報のあった事業者数に対する北  
 海道運輸局の一般監査の実施事業者数の割合は、表 2-(1)-④のとおり、  
 平成 29 年度が 18.8%、30 年度が 14.3%、令和元年度が 12.1%、2 年

度が 19.0%、3 年度が 20.0%となっている。

なお、北海道労働局から通報があった事業者のうち、一般監査の実施が必要であると認められ、次年度の監査計画の監査対象事業者として選定された事業者の中には、計画年度に監査が実施されず、北海道労働局の通報から 2 年以上が経過した後一般監査を実施しているものがみられた。北海道運輸局は、この理由について、「新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により、監査実施の機会が大きく減少したことから、他に優先すべき監査を実施したために、予定どおりには監査を実施することができなかった。」と説明している。

(注 1) 第 3 の 1 (2) 【制度の概要】イ (P. 12) 参照

(注 2) 国土交通大臣は、運送事業法第 38 条第 1 項に基づき、貨物自動車運送に関する秩序の確立に資することを目的とする一般社団法人等を地方貨物自動車運送適正化事業実施機関（以下「地方実施機関」という。）として指定することができる。地方実施機関は、運送事業法第 39 条に基づき、この法律に基づく命令の遵守に関し一般貨物自動車運送事業者等に対する指導を行うこととされている。

(注 3) 北海道運輸局では、北海道労働局から通報があった事業者について、監査計画の監査対象事業者より優先すべき事業者である場合には、前述のとおり、当該事業者に対して監査計画に基づかない一般監査を実施している。

図表 2-(1)-②

表 2-(1)-④ 北海道労働局から通報があった事業者に対する一般監査の実施状況

(単位：事業者、%)

年度	通報があった事業者数 (A)		
	一般監査の事業者数 (B)	実施率 (B/A)	
平成 29 年度	48	9	18.8
平成 30 年度	35	5	14.3
令和元年度	33	4	12.1
令和 2 年度	21	4	19.0
令和 3 年度	30	6	20.0

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「通報があった事業者数 (A)」は、北海道労働局から北海道運輸局に対して通報された事業者数

3 「一般監査の事業者数 (B)」は、北海道労働局から通報された事業者のうち、北海道運輸局が一般監査を実施した事業者数

#### ウ 一般貨物自動車運送事業の安全対策に関する普及啓発・情報提供の実施状況

① 北海道運輸局は、新規事業者に対する許可書交付時等の指導講習、自動車運送事業の関係者を対象とした自動車事故防止セミナー、運行管理者の講習 (注 1) の機会、大型トラックの脱輪防止の啓発を目的とした街頭啓発活動により、事業者に対する安全対策に関する普及啓発や情報提供を行っているほか、運輸安全マネジメント制度 (注

図表 2-(1)-③

2)に基づき、事業者の創意工夫した安全対策の取組を把握している。  
また、北海道貨物自動車運送適正化事業実施機関においても、3年に1度の巡回指導により、普及啓発や情報提供を行っている。

(注1) 事業者は、輸送安全規則第23条第1項の規定に基づき、運行管理者に講習を受けさせなければならないこととされている。

(注2) 運輸安全マネジメント制度は、事業者自らが安全管理体制を構築・改善することにより、輸送の安全性を向上させることを目的として、平成18年10月に導入されている。当該制度では、国土交通省が事業者の安全管理体制の実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を行うこととされ、当該評価では、創意工夫がなされている事項等について評価を行うとともに、工夫の余地のある事項等について助言を行うこととされている。北海道運輸局では、平成29年度に2事業者、30年度に2事業者の運輸安全マネジメント評価を実施しているが、令和元年度から3年度までの評価実績はない。

② 北海道運輸局は、上記①の取組等を通じて、事業者が独自に実施する安全対策の取組事例を把握する場合があるものの、当該取組事例について、他の事業者に対する情報提供は実施していない(注1)。また、輸送安全規則の一部改正等があった場合には、北海道貨物自動車運送適正化事業実施機関等を通じて、事業者に通じているものの、地方運輸支局単位での輸送安全規則に関する事業者に対する説明会は開催していない(注2)。

(注1) 当該取組事例に関する情報提供については、国土交通省ホームページに運輸安全マネジメント評価に係る好事例が掲載されている。

(注2) 北海道運輸局は、地方運輸支局において、事業者に対する呼出指導等の際に、関係法令の改正状況に関する情報提供を実施していると説明している。

## エ 一般貨物自動車運送事業の車体表示に関する普及啓発等の実施状況

北海道運輸局は、事業用自動車の車体表示について、令和元年6月に、トラック協会に対して通知文を送付し、同協会の会員に対して事業用自動車の車体に適正な表示を徹底させるよう依頼している。一方で、北海道運輸局は、当局の調査時点までに、適正な車体表示のない車両を把握する具体的な取組や普及啓発を目的とした街頭啓発活動等は実施していない(注)。

(注) 北海道運輸局は、令和4年10月に「過積載運行防止街頭キャンペーン」を実施し、車体表示の実施状況を確認したほか、トラック運転者に対して、適正な車体表示に関するリーフレットの配布を行っているとの説明している。

図表2-(1)-④

## (2) 一般貨物自動車運送事業者の安全対策の実施状況

### ア 一般貨物自動車運送事業者の輸送安全規則の遵守状況等

- ① 当局が実地に調査した10事業者の中には、表2-(2)-①のとおり、  
i) 運転者の連続運転時間が上限を超過している例、ii) 運転者の



休息期間が不足している例、iii) 運転者の1か月間の最大拘束時間を超過している例、iv) 運行の安全の確保等に関する従業員に対する指導及び監督の記録に不備がある例がみられた。

表 2-(2)-① 輸送安全規則が遵守されていない事例

事業者名	輸送安全規則が遵守されていない事例の内容
A事業者	・ 連続運転時間が4時間を超えている例
B事業者	・ 連続8時間未満の休息期間で運行している例 ・ 従業員に対する指導及び監督に関する実施内容の記録に不備がある例（乗務員教育の実施日が未記載）
G事業者	・ 従業員に対する指導及び監督に関する実施内容の記録に不備がある例（実施内容の一部が未記載）
H事業者	・ 1か月間の最大拘束時間（293時間）を超えている例 ・ 連続運転時間が4時間を超えている例
I事業者	・ 乗務前点呼が出勤時間前（おおむね30分前）に実施されているものの、拘束時間に算入していない例（乗務前点呼の時間を拘束時間に算入すれば、1か月間の最大拘束時間が320時間（注2）を超過する例）
J事業者	・ 運転時間が2日を平均して1日9時間を超えている例 ・ 連続運転時間が4時間を超えている例

(注) 1 当局の調査結果による。

2 運転者の1か月の拘束時間は、原則として293時間が限度とされている。ただし、1年のうち6か月までは320時間まで延長することができる。

② これらの事業者は、上記①の輸送安全規則が遵守されていない理由について、表 2-(2)-②のとおり、「運転者の休憩場所が見つからないこと」、「繁忙期には労働時間等の基準を遵守できない場合があること」、「荷主からの予定前倒しの要請を断れない場合があること」などを挙げている。また、事業者からは、北海道運輸局に対して、「優良な事業者が適正に事業運営を行っていくためにも、運行管理等がおろそかな事業者を積極的に指導してほしい」との意見もみられた。

表 2-(2)-② 輸送安全規則の遵守に関する意見等

事業者名	輸送安全規則の遵守に関する意見等の内容
A事業者	<u>休憩場所がすぐには見つからない場合も多く、連続運転時間を遵守できないことがある。北海道運輸局の一般監査の実施件数が少ない。優良な事業者が適正に事業運営を行っていくためにも、労働時間や運行管理がおろそかになっている事業者を積極的に指導するべきである。</u>
B事業者	8時間以上の休息期間を確保した運行計画であっても、 <u>荷主側から予定を前倒しするよう要請があれば、断れない場合がある。</u>

E事業者	荷主は、契約する運送事業者が労働基準等を遵守しているかよりも、行政処分の有無などの公表情報をもとに選択する場合が多い。輸送安全規則を遵守して安全運行を確保しようとする、一定のコストが生じるため、輸送安全規則を遵守しない事業者と比較して運賃が高くなる。この結果、輸送安全規則を遵守しない（運賃が割安な）事業者には仕事が流れ、法令を遵守して安全対策を講じている（運賃が割高な）事業者の経営維持が困難になっている。 <u>安全対策を怠っている事業者に対しては、積極的に監査を実施し、行政処分を行ってほしい。</u>
F事業者	時間外労働の上限規制を踏まえると、将来的には労働時間等の基準を遵守するのは難しい。
G事業者	運行管理者は運転者に法令違反等があれば指導を実施しているものの、社内では運転者の立場が強いため、指導に苦労している。
H事業者	札幌市内は大型車両が休憩できる場所が少ないため、連続運転時間を超過してしまうことがある。
I事業者	<u>繁忙期には、労働時間等の基準を遵守できない場合がある。</u>

(注) 当局の調査結果による。

#### イ 一般貨物自動車運送事業者の独自の安全対策の実施状況

当局が書面により調査した 513 事業者では、独自の安全対策として、表 2-(2)-③のとおり、指導者等を選任・配置するなどの独自の安全対策を講じているものがあつたほか、当局が実地に調査した 10 事業者においても、i) 基準以上の運行管理者の配置、ii) ホイール・ナットの緩みを防止するための取組、iii) 運転者の健康状態を把握するなどの取組がみられた。

図表 2-(2)

表 2-(2)-③ 事業者の独自の安全対策の実施内容（書面調査）

独自の安全対策の実施内容
<p>&lt;指導者等を選任・配置等したもの&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新人ドライバーの安全教育を実施するためのインストラクターを選任</li> <li>・ 常勤保健師による保健・健康指導</li> <li>・ 外部講師による研修、社内チーム制による学習会の実施</li> </ul> <p>&lt;デジタルタコグラフやドライブレコーダーを活用したもの&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ デジタルタコグラフにより速度・燃費を点数化し、優秀者を表彰</li> <li>・ デジタルタコグラフによりスピード等を点数化し、給与に反映</li> <li>・ ドライブレコーダーの画像によるヒヤリハット事例の共有</li> </ul>

(注) 当局の調査結果による。

#### ウ 一般貨物自動車運送事業者の安全対策及び輸送安全規則に関する意見

① 当局が実地に調査した 10 事業者からは、安全対策及び輸送安全規則に関する情報提供について、表 2-(2)-④のとおり、i) 質疑応答等

ができるように地方運輸支局単位で説明会を開催してほしい、ii) 他の事業者がどのような安全対策の取組を行っているのか積極的に情報提供してほしいなどの意見があった。

表 2-(2)-④ 安全対策及び輸送安全規則に関する意見

事業者名	安全対策及び輸送安全規則に関する意見の内容
A 事業者	事業者が改善基準告示を遵守して運行管理を徹底するためには、改善基準告示の内容を熟知する必要がある。 他の事業者ではどのような安全対策を講じているのか分からないので、 <u>他の事業者がどのような安全対策の取組を行っているのか積極的に情報提供してほしい。</u>
E 事業者	今後、労働時間等の規定・運用が改正される場合には、個別のケースに関する疑義について <u>質疑応答等ができるように、地方運輸支局単位で説明会を開催してほしい。</u> また、他の事業者で先進的な取組を実施していれば、取り入れていきたいが、他の事業者の取組を知る機会が少ない。行政側が把握して横展開するべきである。
H 事業者	輸送安全規則に関しては、十分に理解していない規定・基準があり、北海道運輸局が地方運輸支局単位で説明会を開催すれば、 <u>多くの事業者が参加するのではないか。</u>

(注) 当局の調査結果による。

② また、これらの事業者の中には、表 2-(2)-⑤のとおり、輸送安全規則の規定を誤って認識し、運用している例もみられた。

表 2-(2)-⑤ 輸送安全規則の規定を誤って認識し運用している事例

事業者名	輸送安全規則の規定を誤って認識し運用している事例の内容
F 事業者	運転者に対する指導・監督が義務付けられている 12 の項目の中に危険物の運搬に関する項目があるが、当社では、 <u>危険物を運ぶ機会はないが義務付けられているため、毎年、危険物の扱いについて指導している</u> (注 2)。
I 事業者	<u>乗務前点呼が出勤時間前（おおむね 30 分前）に実施されているが、乗務前点呼の時間を拘束時間に算入していない</u> (注 3)。

(注) 1 当局の調査結果による。

- 事業者は、輸送安全規則第 10 条第 1 項の規定に基づき、指導及び監督の指針に掲げられた 12 項目の内容について、運転者に対する指導及び監督を毎年実施することとされている。この 12 項目のうち「危険物を運搬する場合に留意すべき事項」については、危険物を運搬しない事業者にあつては実施が義務付けられていない。
- 拘束時間は、原則として始業時刻から終業時刻までの時間の合計になるが、始業時刻前に点呼が実施されている場合には、当該点呼も拘束時間に算入することとなる。

**エ 一般貨物自動車運送事業者の車体表示に関する意見**

当局が実地に調査した10事業者からは、表2-(2)-⑥のとおり、i) 車体表示は事故防止対策として重要である、ii) 車体表示のない車両を積極的に取り締まってほしい、iii) 車検(注)の際に車体表示に関する普及啓発を実施してほしいとした意見があった。

(注) 「車検」とは、道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第62条第1項に基づく登録自動車の継続検査を指す(以下同様)。

**表2-(2)-⑥ 事業者の車体表示に関する意見**

事業者名	車体表示に関する意見の内容
A事業者	苫小牧港では、約1割のトラックが車体表示のない状態で運行している印象を持っている。車体表示のない車両には名義貸しの疑いがあるほか、安全対策に関する意識が希薄な事業者が多いのではないか。 <u>適正な車体表示に関する啓発活動に加えて、車体表示のない車両を取り締まるべきである。</u>
B事業者	名義貸しを行っている事業者がいることをまれに聞く。名義貸し等の悪質な行為は、適正化を進める運送業界の機運を削ぐため、 <u>車検時に車体表示をチェックするなど普及啓発を実施してほしい。</u>
C事業者	車体表示のないトラックを見かけることがある。やましいことがあって、会社名を表示していないと考えられるので、車検時等に確認するなどした方がよいと思う。
E事業者	<u>運転者は、車体表示があることで、運転に関する苦情等がないよう安全運転を一層心がけるようになり、その結果、交通事故の防止にもつながるため、適正に車体表示を行うことは重要。</u> 車体表示がない車両を見かけるので、指導するべきである。
H事業者	車体表示のない車両は、安全対策がおろそかになっている印象があるので、積極的に取り締まるべきである。
J事業者	車体表示のない車両を取り締まることは、悪質な事業者を取り締まることにもつながる。

(注) 当局の調査結果による。

**オ 車体表示の実施状況(現地調査結果)**

当局がトラック協会により設置・運営されている北海道内のトラックステーション2か所において、車体表示の実施状況を調査した結果、表2-(2)-⑦のとおり、適正に車体表示を行っていない例がみられた。

**表2-(2)-⑦ 車体表示の実施状況に関する現地調査結果**

(単位:台、%)

日時	場所	確認車両(A)	不適正車両(B)	割合(B/A)
令和4年11月4日(金) 13時45分~13時50分	札幌トラックステーション	24	1	4.2

令和4年11月4日(金) 14時50分～14時55分	苫小牧トラック ステーション	8	1	12.5
合 計		32	2	6.3

(注) 1 当局の調査結果による。

- 2 「確認車両」は、当局の現地調査時に駐車していた事業用貨物自動車の車両数
- 3 「不適正車両」は、道路運送法第95条の規定に基づく使用者の氏名又は名称(事業者名等)が荷台部、ドア部、キャビンに表示されていない車両数
- 4 北海道運輸局が前述の「過積載運行防止キャンペーン」において車体表示の実施状況を確認した結果、札幌トラックステーションでは13.0%、苫小牧トラックステーションでは12.5%の車両が未表示であったとしている。

## 【課題】

### (1) 北海道運輸局による監査の実施に関する課題

当局が、事業者における輸送安全規則の遵守状況を調査した結果、規則の一部が遵守されていない例がみられたほか、事業者からは「輸送安全規則を遵守していない事業者を積極的に指導するべきである」とした意見があった。

一方、北海道運輸局における平成29年度から令和3年度までの一般監査の実施状況をみると、i) 一般監査の実施事業者数が毎年度減少している状況、ii) 一部の事業者から一般監査実施後の改善報告が提出されていない状況、iii) 改善報告が未提出の事業者に対する再度の一般監査が実施されていない状況がみられた。これについて、北海道運輸局は、令和2年度及び3年度については、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受ける状況にあったと説明している。また、監査計画に基づく監査対象事業者については、北海道労働局等からの情報を端緒として、法令違反の疑いがあるなど監査の実施が必要と判断された事業者が各地方運輸支局別に選定されているものの、その3分の2以上について、計画年度内に一般監査が実施されていない状況がみられた。特に地方運輸支局の中にはこの傾向が顕著な支局もあった。これについて、北海道運輸局は、監査対象事業者の一部を次年度の監査計画に繰り越しているほか、慢性的な人員不足等により監査体制の維持が困難になっている地方運輸支局に対し、監査の実施時に職員を派遣するなど積極的な支援に着手していると説明している。

このような状況を踏まえると、監査において、改善すべき事項が確認された場合には、事業者に対し改善報告の提出を徹底させる必要があると考えられる。また、改善報告が未提出となっているなど監査の必要性が高いとみられる事業者に対しては、監査計画において監査実施の優先順位を上位にした上で、計画的かつ速やかに監査を実施する必要があるものと考えられる。

## (2) 一般貨物自動車運送事業者に対する情報提供に関する課題

当局が事業者における安全対策の実施状況を調査した結果、事故防止のために独自の安全対策を講じている例がみられた一方で、輸送安全規則を誤認して運用している例もみられた。事業者からは、「他の事業者がどのような安全対策を講じているのか把握していないため、周知してほしい」、「輸送安全規則の規定が分かりにくいいため、地方運輸支局単位で説明会を開催してほしい」とする意見がみられた。

一方、北海道運輸局では、事業者が独自に実施する安全対策の取組事例を把握する場合があるものの、これを事業者に情報提供することは行っていないほか、輸送安全規則の一部改正等があった場合には、北海道貨物自動車運送適正化事業実施機関等を通じて事業者には通知しているものの、事業者から要望がある地方運輸支局単位での輸送安全規則に関する説明会は開催していない状況がみられた。

一般貨物自動車運送事業の安全対策を推進するためには、事業者が輸送安全規則の規定を正確に理解し、これを遵守した上で、輸送の安全性の向上に努めることが重要である。

このため、事業者が輸送安全規則を十分に理解し、効果的な安全対策を講ずることができるように、輸送安全規則の規定や事業者が独自に実施する安全対策の取組事例について、様々な機会を通じて情報提供を実施することが必要であると考えられる。また、事業者に対する情報提供の実施に当たっては、事業者の利便性等を考慮し、地方運輸支局単位で実施することが有効であると考えられる。

## (3) 一般貨物自動車運送事業の安全対策に関するその他の課題

当局が一般貨物自動車運送事業における車体表示の実施状況について調査した結果、車両の車体表示が適正に行われていない例がみられた。また、事業者からは、適正な車体表示のない車両について、「法令で禁止されている名義貸しの疑いがある」との意見のほか、「車体表示がない事業者は、安全意識が低い場合が多いので、車体表示に関する普及啓発を実施すべきである」、「このような法令に違反する車両を取り締まるべきである」とした普及啓発や取締りを求める意見がみられた。

北海道運輸局では、大型トラックの脱輪防止の啓発を目的とした街頭啓発活動等を実施している一方で、当局の調査時点までに適正な車体表示のない車両を把握する取組や適正な車体表示の普及啓発を目的とした街頭啓発活動等を実施していなかった。

適正な車体表示による運行を徹底することは、過積載防止や交通事故防止等の安全性の確保の観点からも重要であり、不適正な車体表示を是正する取組や、適正な車体表示に関する啓発の必要があると考えられる。

具体的な方法としては、監査や街頭啓発活動等の機会を利用して不適正な車体表示の車両を是正する取組を行うとともに、自動車整備工場に対して適正な車体表示に関する資料を配布するなど、様々な機会を利用して車体表示に関する啓発を行うことなどが考えられる。

#### 【所見】

したがって、北海道運輸局は、一般貨物自動車運送事業の安全対策を確保する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- (1) 監査において、改善すべき事項が確認された場合には、事業者に対し改善報告の提出を徹底させること。また、改善報告が未提出となっているなど監査の必要性が高いとみられる事業者に対しては、監査計画において監査実施の優先順位を上位にした上で、計画的かつ速やかに監査を実施すること。
- (2) 事業者が輸送安全規則を十分に理解し効果的な安全対策を講ずることができるように、輸送安全規則の規定や事業者が独自に実施する安全対策の取組事例について、様々な機会を通じて情報提供を実施すること。また、事業者に対する情報提供の実施に当たっては、事業者の利便性等を考慮し、地方運輸支局単位での実施を検討すること。
- (3) 監査や街頭啓発活動等の機会を利用して、不適正な車体表示を是正する取組を実施すること。また、自動車整備工場に対して適正な車体表示に関する資料を配付するなど、適正な車体表示に関する啓発を実施すること。

図表 2-(1)-① 自動車運送事業（一般貸切旅客自動車運送事業を除く。）の監査方針について  
（平成 25 年北海道運輸局公示第 35 号）〈抜粋〉

2. 監査の種類

事業者に対する監査の種類は、次のとおりとする。

(1) 特別監査

引き起こした事故又は疑いのある法令違反の重大性に鑑み、厳格な対応が必要と認められる事業者に対して、全般的な法令遵守状況を確認する監査を特別監査とする。

(2) 一般監査

特別監査に該当しないものであって、3. に掲げる監査を実施する端緒（以下「監査端緒」という。）に応じた重点事項を定めて法令遵守状況を確認する監査を一般監査とする。

(3) 街頭監査

事業用自動車の運行実態等を確認するため、街頭において事業者を特定せず実施する監査を街頭監査とする。

3. 監査対象事業者

特別監査及び一般監査は、次に掲げる事業者を対象とする。この場合、当該事故又は当該違反が社会的影響の大きいもの又は悪質なものである場合には特別監査を実施するものとし、それ以外の場合には一般監査を実施するものとする。

なお、一般監査を実施した事業者において、全般的な法令遵守状況を確認する必要があると認められた場合は、特別監査に切り替えるものとする。

①・② （略）

③ 事業用自動車の運転者が悪質違反（救護義務違反（ひき逃げ）、酒酔い運転、薬物等使用運転、妨害運転、無免許運転、酒気帯び運転、過労運転、無資格運転、無車検運行及び無保険運行をいう。）を引き起こした又は引き起こしたと疑われる事業者

④・⑤ （略）

⑥ 都道府県公安委員会、都道府県労働局、道路管理者等からの通知又は通報により、法令違反の疑いがある事業者

⑦～⑳ （略）

㉓ その他事故、法令違反、事件、苦情等の状況を勘案し、監査を行うことが必要と認められる事業者

(注) 下線は当局が付した。



図表 2-(1)-② 通報を受けてから 2 年以上が経過した後一般監査が実施されている例

事業者名	事例の概要
X 事業者	<p>① 北海道運輸局は、令和元年 12 月 12 日に北海道労働局から通報を受け、2 年 1 月 6 日に函館運輸支局に連絡している。</p> <p>② 上記①の連絡を受けた函館運輸支局は、監査の必要があると判断し、令和 2 年度に当該事業者の一般監査を実施する旨の監査計画を定めたものの、新型コロナウイルス感染症の影響等により、監査の実施機会が大きく減少したことから、他の優先すべき監査を実施したため、予定どおりに監査を実施することができなかったとしている。</p> <p>③ 函館運輸支局は、北海道労働局の通報を受けてから 2 年 3 か月後の令和 4 年 3 月 10 日に一般監査を実施している。</p>
Y 事業者	<p>① 北海道運輸局は、令和 2 年 1 月 16 日に北海道労働局から通報を受け、同年同月 31 日に函館運輸支局に連絡している。</p> <p>② 上記①の連絡を受けた函館運輸支局は、監査の必要があると判断し、令和 2 年度に当該事業者の一般監査を実施する旨の監査計画を定めたものの、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により、監査の実施機会が大きく減少したことから、他の優先すべき監査を実施したため、予定どおりに監査を実施することができなかったとしている。</p> <p>③ 函館運輸支局は、北海道労働局の通報を受けてから 2 年 1 か月後の令和 4 年 2 月 14 日に一般監査を実施している。</p>

(注) 当局の調査結果による。

図表 2-(1)-③ 安全対策に関する普及啓発・情報提供の主な実施状況 (令和 4 年度)

名称等	実施内容等	開催場所等
自動車事故防止セミナー	<p>事業用自動車の事故防止を目的として、自動車運送事業に携わる関係者を対象に開催</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>講演①「事業用自動車総合安全プラン 2025 とその取組等について」(国土交通省自動車局)</li> <li>講演②「当社が取り組む事故防止対策について」(北海道フーズ輸送(株))</li> <li>講演③「乗務員一人ひとりが自ら安全考動できる企業文化の醸成について」(自動車事故対策機構札幌主管支店)</li> </ul>	<p>札幌市内 (Web 参加可)</p>
大型トラックの脱輪防止啓発を目的とした街頭検査	<p>大型トラックの脱輪事故防止を目的として、街頭で大型トラックのホイールボルト・ナットの状況を確認</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北海道(不正軽油取締り)や北海道開発局(特殊車両取締り)と連携して実施</li> <li>令和 4 年度は 9 回以上の実施を予定</li> </ul>	<p>苫小牧市内 江別市内 岩見沢市内 北斗市内</p>

(注) 当局の調査結果による。

図表 2-(1)-④ 事業用自動車の車体表示の指導について（令和元年 6 月 18 日付け北海道運輸局自動車交通部長通知）



北自貨第 5 2 号の 2  
令和元年 6 月 1 8 日

公益社団法人北海道トラック協会長 殿

北海道運輸局自動車交通部長



事業用自動車の車体表示の指導について

標記については、「事業用自動車の車体表示の徹底について」（平成 2 3 年 1 0 月 2 0 日付け北自貨第 1 8 8 号）により指導の徹底を図っているところであるが、別紙「ひと目でわかる車体表示」について、別紙のとおり一部改正したので、貴会傘下会員に対し、确实の表示を徹底させるようあらためて周知をお願いいたします。

なお、北海道運輸局各運輸支局長及び北海道適正化事業実施本部長に対し通知済みであることを申し添えます。

## ひと目でわかる車体表示

別紙1

事業用貨物自動車に関する適正な車体表示の徹底について

自動車に関する表示義務については、道路運送法第95条により使用者の氏名又は名称、その他省令に定める事項が規定され、非表示又は虚偽の表示等不適正な表示に対する罰則も整備されています。

### 適正な車体表示の具体的な実施方法

#### (1) 車体に表示する事項

許可を受けた貨物自動車運送事業者の氏名、名称又は記号、その他省令で定める事項。

#### (2) 車体表示の方法

- ① 車体にペンキ等により表示し、表示する位置は、下記に示した「事業用貨物自動車の車体表示の例」を参考。
- ② 表示方法は、車体に直接書き込む方法により行うこととし、布テープ、マグネット等による貼り付けについては、原則、不可。

#### 「事業用貨物自動車の車体表示の例」

\* 見やすいように表示



〇〇運送(株)

#### 特記事項

1. 表示箇所は、原則、荷台部とし、やむを得ない場合は、ドア部、キャビンのいずれかの位置。  
表示は、左右両面
2. 株式会社は、(株)、有限会社は、(有)での表示は可。
3. 見やすい表示にするために、字体の種類、大きさに注意を払うこと。  
(荷台部の文字の大きさ)  
普通車は、概ね縦横12cm以上  
小型車は、概ね縦横8cm以上

(注) 北海道運輸局の資料による。

図表 2-(2) 事業者の独自の安全対策の実施内容

事業者名	独自の安全対策の実施内容
A 事業者	輸送安全規則の規定では運行管理者を 1 名配置すればよいこととされているが、交通事故防止等の観点から、運行管理者 4 名のほか補助者 4 名を配置し、クラウド化されたデジタルタコグラフの活用により運行状況等をリアルタイムで把握し、運転者に対して必要な指示を行っている。
B 事業者	血圧測定により運転者の健康状態を把握している。
C 事業者	ホイール・ナットマーカ（ホイール・ナットが緩んだ場合、それを容易に判別できるもの）を装着している。
F 事業者	車輪脱輪事故防止のため、ホイール・ナットの緩みを目視で確認することができる道具を使用している。
G 事業者	運転者が携帯型のアルコールチェッカーで計測すると、当該計測データが営業所に送信・記録される仕組みになっている。
H 事業者	毎朝の朝礼において、運転者に対して安全運転に関する具体的な注意事項を伝達している。
I 事業者	2 名の運行管理者については、知識が偏らないよう 1 年ずらして講習を受講させている。
J 事業者	飲酒運転防止のため、社内独自の賞罰規定を設けている。

(注) 当局の調査結果による。