

# (参考1-①)事業用自動車・自家用車における事故発生等の状況

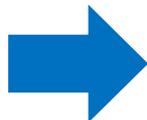
自家用車が貨物自動車運送事業を担うに当たっては

- 自家用車は事業用貨物車と比較して1千万キロ走行当たりの事故発生件数が**約2倍**多い
  - 自家用貨物車は事業用貨物車と比較して1千億キロ走行当たりの道路交通法違反件数が**約4倍**多い
- 等、**安全性の確保や法令遵守の観点から懸念**がある。

## 事故発生の状況

### 1千万km走行当たり事故発生件数 (令和元年度)

- ・ 自家用車全体 : 4.7件
- ・ 自家用貨物 : 3.9件
- ・ 事業用貨物 : 2.4件



$$\begin{aligned} \text{自家用車全体} / \text{事業用貨物} &= 2 \\ \text{自家用貨物} / \text{事業用貨物} &= 1.7 \end{aligned}$$

出典 (公財) 交通事故総合分析センター「交通統計」  
国土交通省「自動車輸送統計調査」

## 法令遵守の状況

### 100億km走行当たり道路交通法違反件数 (令和元年度)

	計	無免許運転	酒気帯び運転	整備不良車運転	過積載
自家用貨物	1675件	242件	183件	182件	1067件
事業用貨物	395件	21件	21件	98件	255件
自家用/事業用	4.2	11.5	8.7	1.9	4.2

出典 (公財) 交通事故総合分析センター「交通統計」  
国土交通省「自動車輸送統計調査」

# (参考1-②)運行管理の重要性

- 運行管理者は、トラック・バス・タクシーの**輸送の安全を担う国家資格**。
  - ・貨物自動車運送事業法や労働基準法等**関係法令に関する知識と経験**が必要。
  - ・営業所ごとに、車両台数に応じた人数の運行管理者の配置を義務付け(トラックの場合、30両ごとに1名)
- 【運行管理者の業務】
  - ・運転者に対する点呼の実施(酒気・疾病・疲労の確認)、運行可否の決定
  - ・運行計画の作成
  - ・運転者に対する安全教育
  - 等
- 運行管理者の資格取得には、**1年以上の実務経験と試験合格**が必要(合格率:約3割)。  
資格取得後も、最新の法令知識を習得するため、**2年ごとに講習の受講**が必要。
- 重大事故を起こした事業者の大半は、点呼の未実施など運行管理が不十分。

## 【不十分な運行管理に起因する事故】

- 飲酒運転による事故を起こした事業者の大半が、  
運行管理者による点呼の実施が不十分



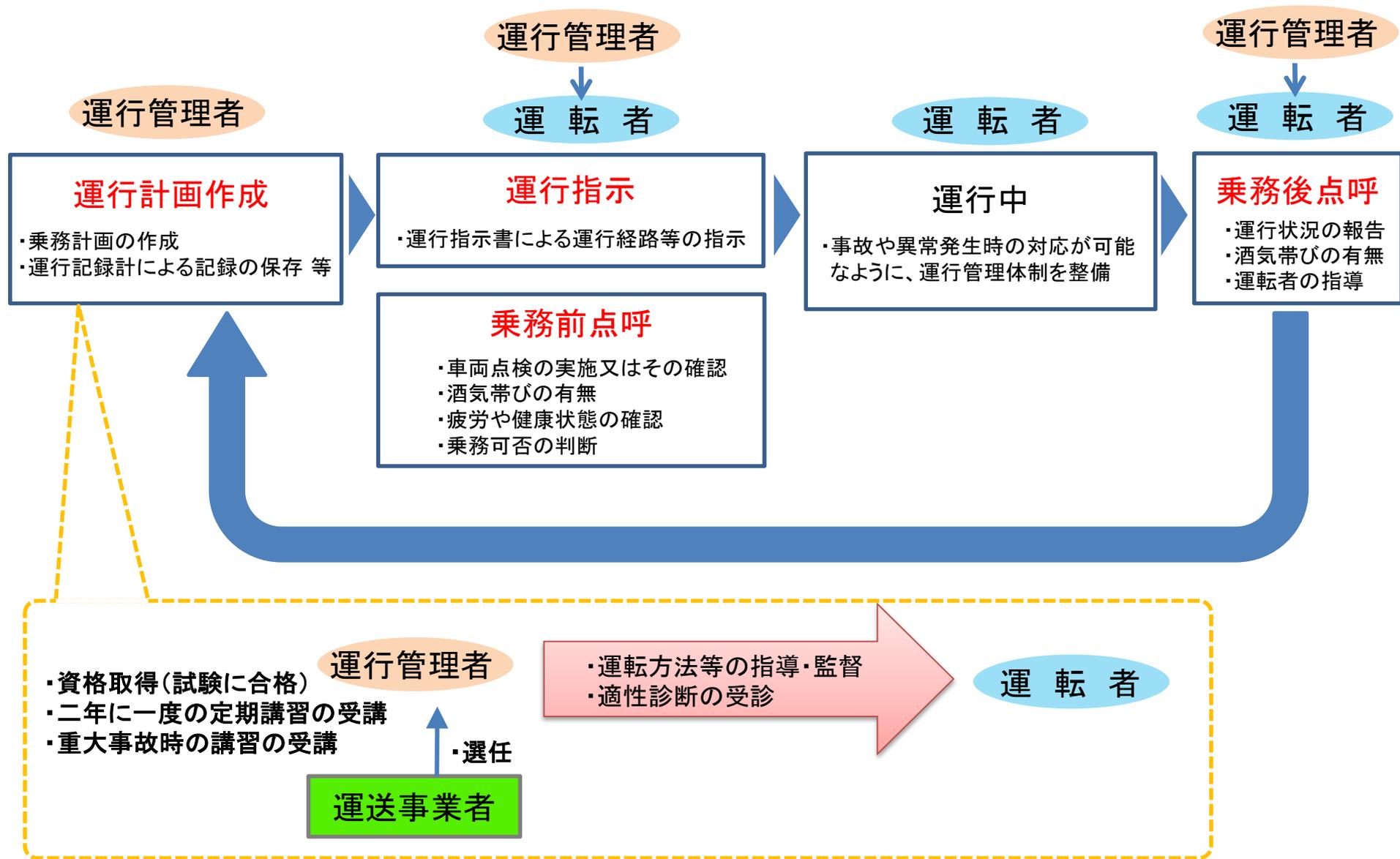
大型トラクタ・バンセミトレーラの飲酒運転による死亡事故  
(平成29年11月。タクシーの乗客1名死亡、乗客乗員2名重傷)

- 軽井沢スキーバス事故では、乗務前の点呼の未実施や  
運転者に対する安全教育の未実施など、バス事業者の  
ずさんな運行管理が事故原因の一つとなった



軽井沢スキーバス事故  
(平成28年1月。乗客乗員15名死亡)

(参考1-③)運行管理者の役割



改正案 ・現行 項目	許可の期間	申請手続	法令違反等への対応
<b>改正案</b>	以下の時期について <b>90日の稼働日</b> を <b>任意で選択</b> し活用  (時期) 春期 3/10～3/31 4/20～4/30 5/6～5/15 夏期 6/15～8/12 秋期 9/1～11/30 年末 11/10～12/31	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年初に<b>1回のみ</b>の申請で<b>1年間有効</b></li> <li>・申請の際に1年間の利用計画の提出を求める</li> </ul> ※ 実際の利用については、柔軟な対応を想定  <ul style="list-style-type: none"> <li>・翌年申請時等に前年の制度利用状況を報告してもらう</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・悪質な法令違反・事故等が生じた場合には、<b>道路運送法に基づく指導・処分</b>を行う</li> </ul> (例) 翌年以降の許可を認めない
<b>現行</b>	以下の時期について活用 (平均的な利用日数： <b>60日</b> )  (時期) 年末年始 11/10～1/10 夏期 6/1～8/31 秋期 9/1～11/30	<ul style="list-style-type: none"> <li>・繁忙期ごとに<b>都度申請が必要</b></li> <li>・許可後の制度利用に関する報告なし</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・悪質な法令違反・事故等が生じても<b>特段の取締なし</b></li> </ul>

- ▶ トラック運送事業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、厚生労働省、国土交通省、学識経験者、荷主、トラック運送事業者等により構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を設置。
- ▶ 荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るためのパイロット事業について、平成28年度及び29年度の2か年度にわたって47都道府県で102事業を実施。
- ▶ パイロット事業で得られた長時間労働改善等の知見をガイドラインとして取りまとめ。
- ▶ 関係省庁と連携し、ガイドラインの横展開を図る。

【ガイドラインのイメージ(予約受付システム導入の例)】

長時間労働改善等に向けた対応例

- 【対応例1】 予約受付システムの導入
- 【対応例2】 パレット等の活用
- 【対応例3】 荷主からの入出荷情報等の事前提供
- 【対応例4】 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離
- 【対応例5】 集荷先や配送先の集約
- 【対応例6】 運転以外の作業部分の分離
- 【対応例7】 出荷に合わせた生産・荷造り等
- 【対応例8】 荷主側の施設面の改善
- 【対応例9】 十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保
- 【対応例10】 高速道路の利用
- 【対応例11】 混雑時を避けた配送
- 【対応例12】 発注量の平準化
- 【対応例13】 モーダルシフト

**予約受付システムの導入**

- 先に到着したトラックから押通し荷積み・荷卸しが行われる場合には、早い順番を取るために多くのトラックが集荷先・配送先に必要以上に早く到着する場合がありますが、荷出し・荷受けについては処理能力の規制があるため一定のペースでしか行えず、結果として、長待時の発生する可能性があります。
- このケースでは、予約受付システムを導入・活用して、バス毎での荷役予定時間をあらかじめ決めることにより、
  - ①トラック運送事業者による到着時間を調整した運行計画の確定
  - ②荷主側による庫内作業の準備が可能になり、荷待ち時間を減らすことができます。
- 荷主にとっては、あらかじめ庫内作業の準備を進めることにより、荷受け作業を効率化することが可能になります。



**参考事例1 一貫パレチゼーションと受付予約システムで集荷主滞り時間を短縮**

- 同一のパレットを共同利用するパレットプールシステムを採用した
- 発・着荷主、トラック運送事業者の三者で話し合うことにより、方向性と距離を共有化できた

**Before**

**After**

**参考事例2 外部倉庫と情報システム活用による荷待ち時間の削減**

- 荷主が外部倉庫活用を前提とした生産計画の組み換えを行った
- 元請事業者が入庫場・運送管理システムを構築し、トラック運送事業者に公開した
- 高運送事業者がシステムを活用して、ドライバーの出発時刻の調整を行った

**Before**

**After**

## 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】

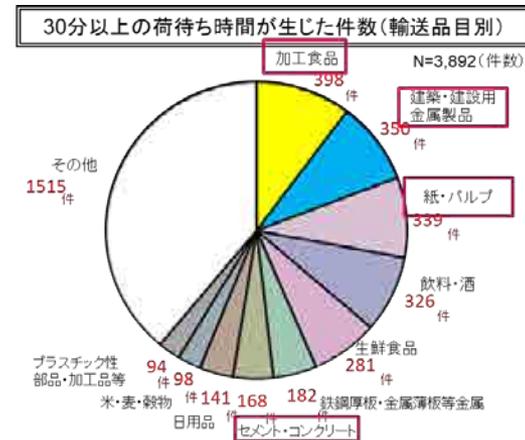
- ガイドライン策定の経緯とトラック運送事業の現状
  - 今後のトラック運送事業の見通し、
  - トラック運送事業を取り巻く制度面の変遷、
  - トラック運送事業の健全な発展に向けて

### 【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

### 【あとがき】

- 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)



## (参考3-③)品目別各ガイドラインの概要(令和2年5月29日公表)

品目	主な課題	解決方策	今後の取組の方向性
加工食品	<p><a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000218.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000218.html</a></p> <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>	<p><a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000218.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000218.html</a></p> <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	<p><a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000216.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000216.html</a></p> <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>	<p><a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000216.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000216.html</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工事現場での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)	<p><a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000214.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000214.html</a></p> <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>	<p><a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000214.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000214.html</a></p> <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)	<p><a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000215.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000215.html</a></p> <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>	<p><a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000215.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000215.html</a></p> <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>