

トラック業界の現状と これまでの取り組み

公益社団法人全日本トラック協会
副会長

馬渡 雅敏 様

交通政策審議会海事分科会 第10回基本政策部会 全日本トラック協会 説明資料

令和元年8月30日

公益社団法人全日本トラック協会 副会長 馬渡 雅敏



公益社団法人
全日本トラック協会
Japan Trucking Association



全日本トラック協会について

○目的

貨物自動車運送事業の適正な運営及び公正な競争を確保することによって、事業の健全な発達を促進し、もって公共の福祉に寄与するとともに、事業の社会的、経済的地位の向上及び会員相互の連絡協調の緊密化を図ることを目的とする。

○主な事業活動

- ・**交通安全対策**（事故防止セミナーの開催、安全管理機器の導入促進、運転免許制度への対応、トラックドライバー・コンテストの開催等）
- ・**環境・エネルギー対策**（環境行動基本計画の策定、環境対応車の普及促進、「トラックの森」づくり事業の推進等）
- ・**税制・高速道路料金対策**（税制改正及び高速道路料金の負担軽減等予算に係る要望活動の実施等）
- ・**労働対策**（働き方改革への対応、人材確保対策、労災防止・過労死防止対策等）
- ・**適正化事業**（事業者に対する巡回指導、Gマーク制度等）
- ・**経営改善対策**（原価意識の向上等経営基盤の強化、青年経営者の育成、女性の活躍促進、物流経営士、近代化基金融資等）
- ・**情報化対策**（IT事例集等の作成、IT活用セミナーの開催等）
- ・**緊急輸送対策**（災害発生時の緊急輸送対応、災害対応専門家の育成等）
- ・**消費者対策**（引越・宅配便に関する相談窓口の開設、引越事業者優良認定制度等）
- ・**広報活動**（機関紙「広報とらっく」の発行、ラジオ番組「ドライバーズ・リクエスト」における情報発信、「トラックの日」の対応等）
- ・**国際交流**（アジア諸国等からの視察団の受入・対応、IRU(国際道路輸送連盟)の対応等）
- ・**トラックステーション**（全国27カ所に設置されたトラックステーション(駐車場、食堂、コンビニ等の施設)の管理運営)

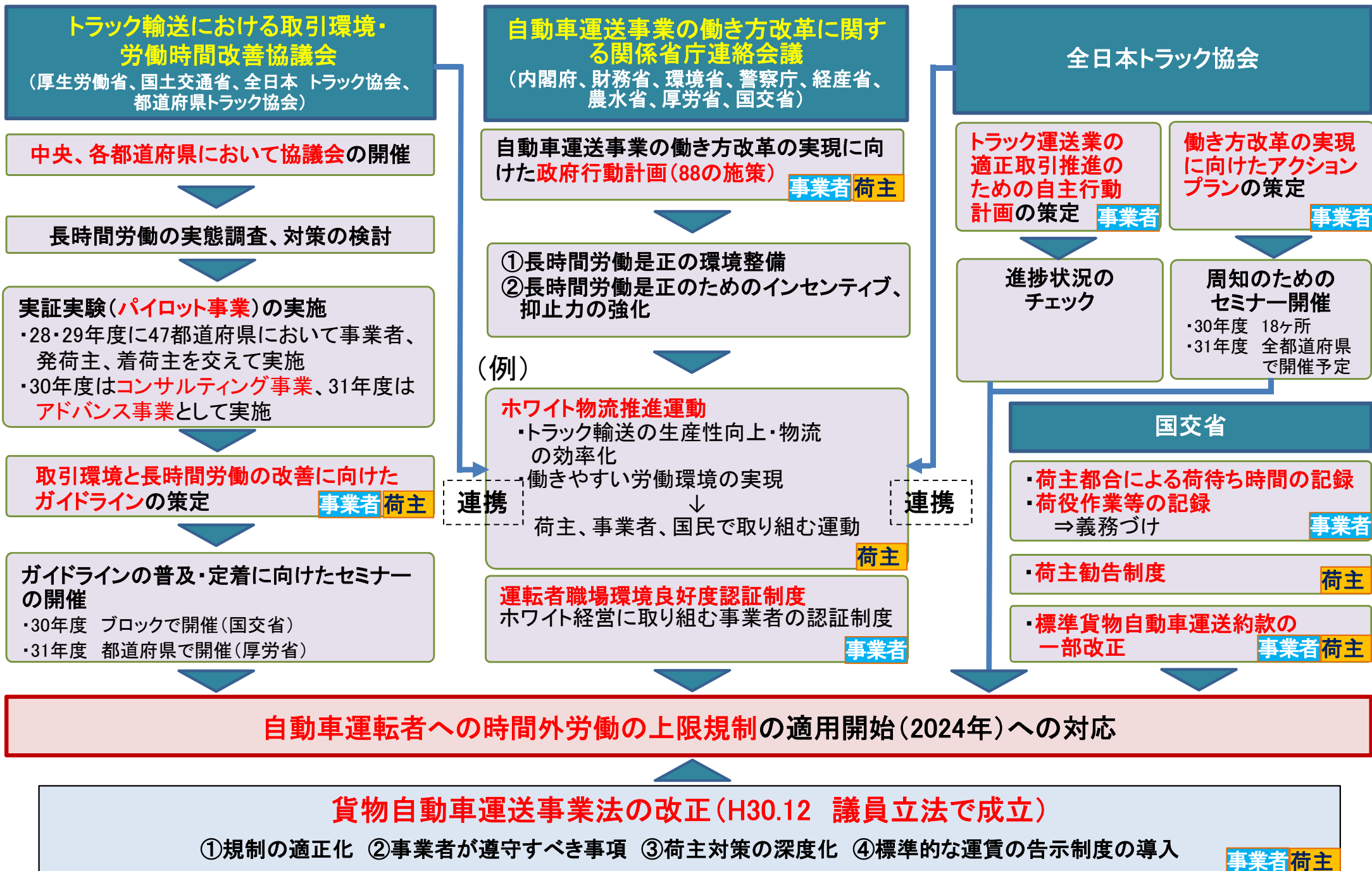
働き方改革関連各法律の施行期日等について

法律・内容		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
労働基準法	時間外労働の上限規制 (年720時間)の適用 【一般則】		4月1日から 大企業に 適用	4月1日から 中小企業に 適用				
	時間外労働の上限規制 (年960時間)の適用 【自動車運転業務】	※衆議院の附帯決議において、「自動車運転業務については、長時間労働の実態があることに留意し、改正法施行後5年後の特例適用までの間、過労死の発生を防止する観点から改善基準告示の見直しを行うなど必要な施策の検討を進めること」とされた。 ※参議院の附帯決議において、「自動車運転業務については、過労死等の防止の観点から、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の総拘束時間等の改善について、関係省庁と連携し、速やかに検討を開始すること」とされた。						4月1日から 適用
	月60時間超の時間外割増 賃金率引き上げ(25%→50%)の 中小企業への適用						4月1日から 適用	
	年休5日取得義務化		4月1日から 適用					
パートタイム・ 有期雇用労働法	同一労働同一賃金(※)			4月1日から 大企業に 適用	4月1日から 中小企業に 適用			
労働者派遣法	〃			4月1日から 適用				

※①短時間・有期雇用労働者に関する正規雇用労働者との不合理な待遇の禁止に関し、個々の待遇ごとに、待遇の性質・目的に照らして適切と認められる事情を考慮して判断されるべき旨を明確化、
 ②派遣労働者について、派遣先の労働者との均等・均衡待遇の確保、③短時間・有期雇用・派遣労働者について、正規雇用労働者との待遇差の内容・理由に関する説明を義務化 等

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
「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」(関係省庁連絡会議)	①2023年度末までのできるだけ早い時期に、全事業者が改善基準告示に規定する1カ月の拘束時間の 限度及び休日労働の限度に関する基準を遵守 ②2024年度末までのできるだけ早い時期に、全事業者の全ドライバーの時間外労働が年960時間以内 長時間労働を是正し、生産性向上を促進するため、労働生産性の向上、多様な人材の確保・育成、 取引環境の適正化を柱とした環境整備等を実施						
「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」(全ト協)	2023年度末までに、時間外労働年960時間超のトラックドライバーをゼロに						

働き方改革実現に向けた取り組み



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

厚生労働省 労働基準局 労働条件政策課
国土交通省 自動車局 貨物課
公益社団法人 全日本トラック協会

改善に向けた ステップ

ステップ 1

荷主とトラック運送事業者の双方で、トラックドライバーの労働条件改善の問題意識を共有し、検討の場を設ける

ステップ 2

労働時間、特に荷待ち時間や荷役時間の実態を把握する

ステップ 3

荷待ち時間の発生等、長時間労働の原因を検討、把握する

ステップ 4

荷主とトラック運送事業者の双方で、業務内容を見直し改善に取り組む

ステップ 5

荷主とトラック運送事業者間での応分の費用負担を検討する

ステップ 6

改善の成果を測定するための指標を設定する

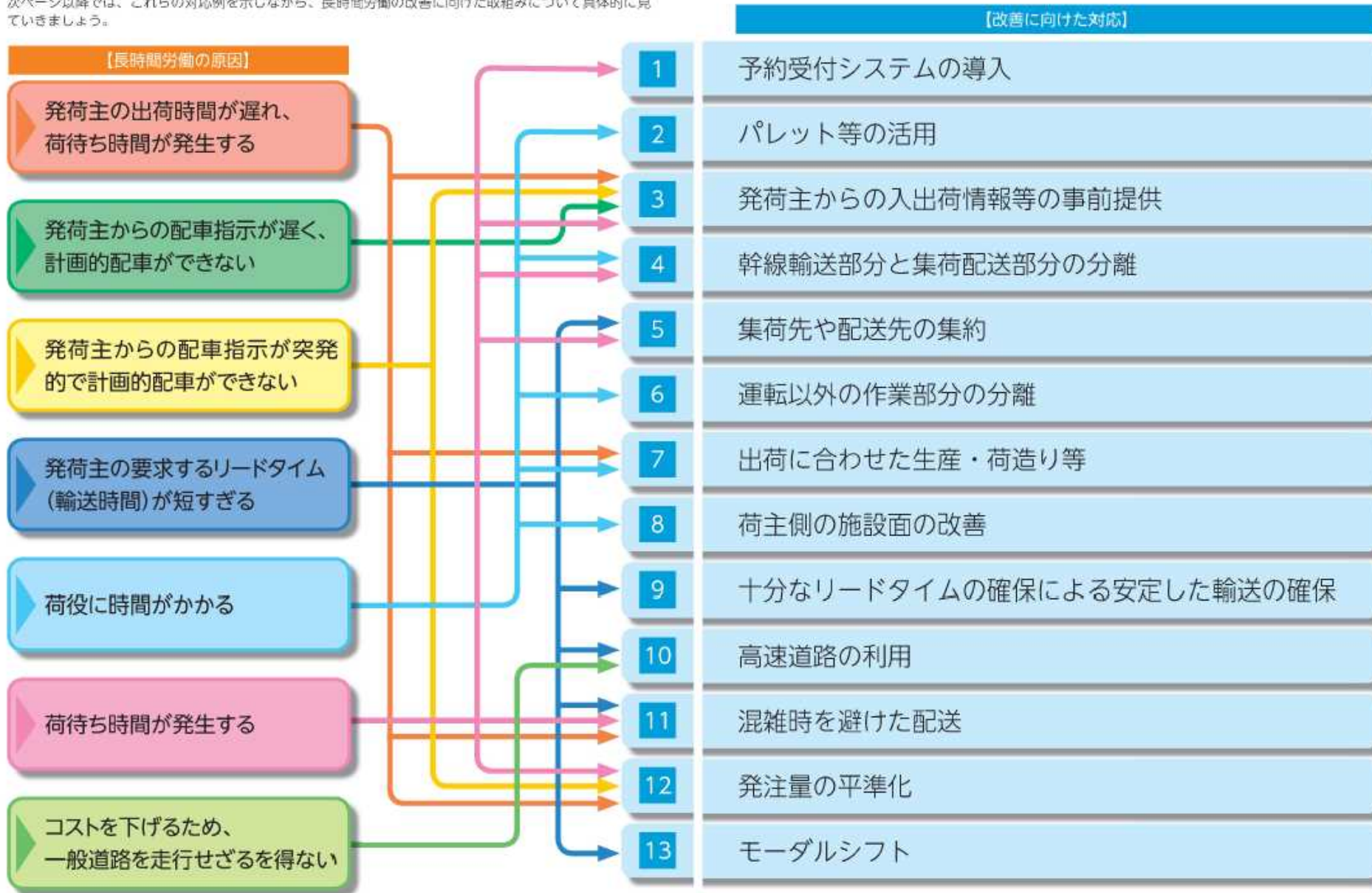
ステップ 7

指標の達成状況を確認、評価することでさらなる改善に取り組む

取引環境と長時間労働の改善

■取引環境と長時間労働の改善に向けた対応

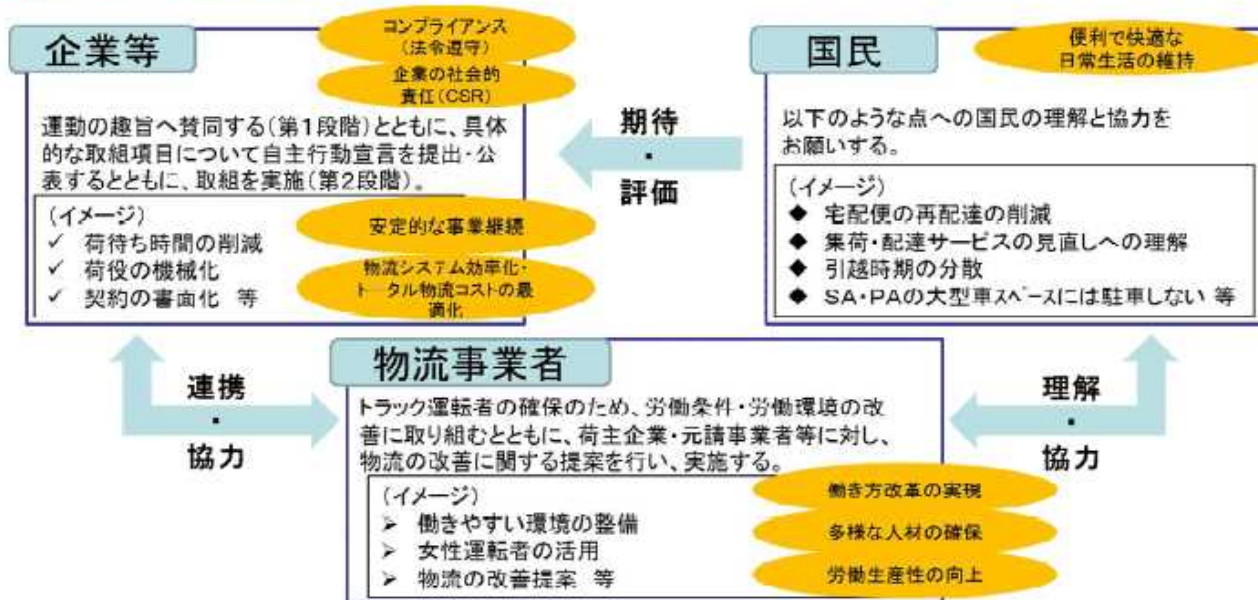
長時間労働になっている原因によって、その改善に向けては以下のように様々な対応が考えられます。次ページ以降では、これらの対応例を示しながら、長時間労働の改善に向けた取組みについて具体的にみていきましょう。



「ホワイト物流」推進運動について

- トラック運転者不足に対応し、我が国の国民生活や産業活動に必要な物流機能を安定的に確保するとともに、我が国経済のさらなる成長に寄与するため、
 - ① トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
 - ② 女性や高齢層を含む多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現
 に取り組む「ホワイト物流」推進運動を関係者が連携し、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

スケジュール

平成30年12月14日：第1回「ホワイト」物流推進会議
 「ホワイト物流」推進運動の趣旨と推進方針について 等

平成31年1月～2月：企業等や国民への詳細な呼び掛け内容等を決定

3月：賛同企業等の募集開始・広報活動の実施

【「ホワイト物流」推進運動パンフレット】



2019年3月下旬、国土交通省・経済産業省・農林水産省から
上場企業及び各都道府県の主要企業の計6,300社の代表者宛
に、「ホワイト物流」推進運動への参加を要請する文書を送付。

【「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト】

<https://white-logistics-movement.jp/>

【企業等の参加の流れ】

STEP1 「自主行動宣言」の必須項目への賛同表明

「ホワイト物流」推進運動の趣旨と下記の「自主行動宣言」の必須項目に合意し、賛同表明する。

取組方針

事業活動に必要な物流の持続的・安定的な確保を経営課題として認識し、生産性の高い物流と働き方改革の実現に向け、取引先や物流事業者等の関係者との相互理解と協力のもとで、物流の改善に取り組みます。

法令遵守への配慮

法令違反が生じる恐れがある場合の契約内容や運送内容の見直しに適切に対応するなど、取引先の物流事業者が労働関係法令・貨物自動車運送事業関係法令を遵守できるよう、必要な配慮を行います。

契約内容の明確化・遵守

運送及び荷役、検品等の運送以外の役務に関する契約内容を明確化するとともに、取引先や物流事業者等の関係者の協力を得つつ、その遵守に努めます。

STEP2 自社でさらに取り組む項目を選定

自社としてさらに取り組むことができる項目について、以下の推奨項目を参考に検討し、選定。

A. 運送内容の見直し

- ・物流の改善提案と協力
- ・予約受付システムの導入
- ・パレット等の活用 等

B. 運送契約の方法

- ・運送契約の書面化の推進
- ・運賃・料金の別建て契約
- ・燃料サーチャージの導入 等

C. 運送契約の相手方の選定

- ・契約の相手方を選定する際の法令遵守状況の考慮 等

D. 安全の確保

- ・荷役作業時の安全対策
- ・異常気象時の運行の中止・中断 等

E. その他

- ・宅配便の再配達への削減への協力
- ・引越時期の分散への協力 等

F. 独自の取組

- ・独自の取組

「ホワイト物流」推進運動・自主行動宣言提出企業について

＜製造業＞（53社）

キューピー(株)、日本電気(株)、第一工業製薬(株)、パナソニック・タワー・ジャズ セミコンダクター(株)、タカラスタンダード(株)、JCRファーマ(株)、(株)デンソー、トヨタ自動車(株)、味の素(株)、ジヤトコ(株)、(株)岡山村田製作所、サンスター(株)、(株)大昇食品、イリソ電子工業(株)、昭和電工(株)、オルビス(株)、カゴメ(株)、CKD(株)、トヨタ紡織(株)、(株)日進製作所、水島合金鉄(株)、(株)みうらや、ハウス食品(株)、ハウス食品グループ本社(株)、東京エレクトロン(株)、住友ゴム工業(株)、(株)J-オイルミルズ、フクビ化学工業(株)、オリンパス テルモ バイオマテリアル(株)、(株)豊田自動織機、秋田プライウッド(株)、三井化学(株)、(株)池田模範堂、日本製粉(株)、花王(株)、(株)日清製粉グループ本社、マツダ(株)、(株)トーモク、江崎グリコ(株)、東北旭段ボール(株)、東洋テックス(株)、リンナイ(株)、トヨタ自動車九州(株)、エンシュウ(株)、(株)デンソー福島、アルプスアルパイン(株)、(株)エノモト、京セラ(株)、日本アキュライド(株)、キッコーマン食品(株)、三菱食品(株)、オタフクソース(株)、(株)物流ニッポン新聞社

＜卸売業・小売業＞（29社）

富士商(株)、ユアサ商事(株)、(株)札幌丸井三越、関東いすゞ自動車(株)、ティーエスアルフレッサ(株)、(株)シジシー・ジャパン、大都魚類(株)、青山商事(株)、(株)ケースホールディングス、(株)エディオン、(株)東北マツダ、丸木医科器械(株)、アイプライ(株)、トヨタ部品三重共販(株)、東北アルフレッサ(株)、トヨタ部品富山共販(株)、(株)ハローズ、トヨタ部品滋賀共販(株)、伊藤忠食品(株)、タキヒヨー(株)、加藤産業(株)、(株)日本アクセス、トヨタ部品石川共販(株)、(株)あらた、大丸(株)、(株)山形屋、(株)マツモトキヨシホールディングス、(株)山形屋ストア、(株)セブン-イレブン・ジャパン

＜情報通信業＞（1社）

(株)ファインデックス

＜金融業・保険業＞（1社）

損害保険ジャパン日本興亜(株)

＜サービス業＞（3社）

(株)トラスト・テック、日本パレットレンタル(株)、船井総研ロジ(株)

＜運輸業・郵便業＞（46社）

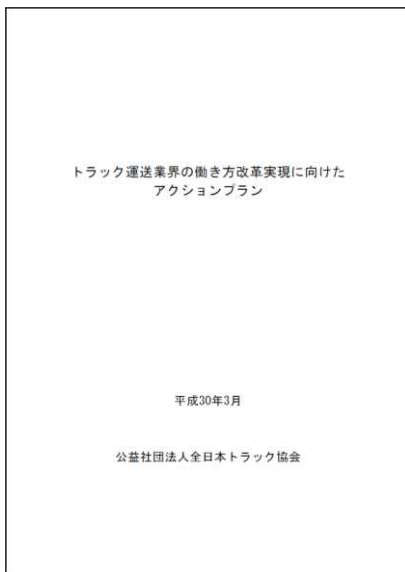
(株)ホームロジスティクス、東京日食(株)、明和工業(株)、鴻池運輸(株)、タイカワ運輸(株)、伊達貨物運送(株)仙台支店、日本通運(株)、池田興業(株)四国支店、丸急物流(株)、(株)ハンナ、日本郵便(株)、西濃運輸(株)、ワコール流通(株)、(株)トッキュウ、(株)ムロオ 長門営業所、日立建機ロジテック(株)、九州産交運輸(株)、(株)光運送、藤久運輸倉庫(株)、(株)新晃、(株)茨城荷役運輸、湯浅運輸(株)、相互物流(株)、JFE物流(株)、エーピー物流(株)、F-LINE(株)、(有)祖式運送、ミヤウチ物流システム(株)、東京港運送(株)、(株)ヨシダ商事運輸、井倉運輸(株)、松岡運送(株)、シモハナ物流(株)、横浜低温流通(株)、(有)八千代運送、(有)三枝商会、稲垣運輸(株)、丸八倉庫(株)、(株)ティー・エル・エス、菱進運輸倉庫(株)、(株)フジタカ、(株)コクヨロジテム、丸正運送(株)、(株)ユーエスロジテック、(株)丸和運輸機関

令和元年7月19日現在、計133社

トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプランについて

○トラック運送業界として主体的に働き方改革を推進するため、全日本トラック協会では平成30年3月、トラックドライバーの長時間労働抑制と職業としての魅力向上、人手不足対策のための「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」を策定した。

○アクションプランの中でも、特にトラック運送事業者が早急に取り組むべき事項を具体的に解説した「解説書」を作成し、都道府県トラック協会と共催で、周知セミナーを開催している。



- I. アクションプラン策定の背景と目的
- II. 基本方針
 - 1. 長時間労働の是正
 - 2. 雇用促進につながる処遇の実現
 - 3. 荷主との協力・連携の必要性 等
- III. アクションプラン
 - III-1. 達成目標
 - III-2. 取り組み内容
 - 1. 労働生産性の向上
 - 2. 運送事業者の経営改善
 - 3. 適正取引の推進
 - 4. 多様な人材の確保・育成
- IV. フォローアップ
- V. 着実に実行し、より大きな効果を上げるために

【取組内容】

1. 労働生産性の向上

- ・荷待ち時間、荷役時間の削減
- ・高速道路の有効活用
- ・市街地での納品業務の時間短縮
- ・中継輸送の拡大

2. 運送事業者の経営改善

- ・ドライバーの処遇改善
- ・経営基盤の強化

3. 適正取引の推進

- ・書面化、記録化の推進
- ・適正運賃・料金の收受
- ・多層化の改善
- ・コンプライアンス経営の強化

4. 多様な人材の確保・育成

- ・女性・高齢者も働きやすい職場・会社づくり
- ・働き甲斐のある職場・会社づくり
- ・若年労働力確保に向けた取り組みの強化

【達成目標】

＜時間外労働年960時間超のトラック運転者が発生する事業者の割合＞

2021年度(施行後3年目)	25%
2022年度(施行後4年目)	20%
2023年度(施行後5年目)	10%
2024年度(適用開始年度)	0%

※全ト協が実施したアンケート調査(平成31年1~2月調査)では、「時間外労働年960時間を超えるドライバーが1人でもいる」と回答した事業者は約35%であった。

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律(議員立法)の概要 (平成30年法律第96号)

改正の目的

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、2024年度から時間外労働の限度時間が設定される(=働き方改革法施行)こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

改正の概要

【公布日：平成30年(2018年)12月14日】

1. 規制の適正化

① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化

- ・ 欠格期間の延長(2年⇒5年)
- ・ 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
- ・ 密接関係者(親会社等)が許可の取消処分を受けた者の参入制限 等

② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

- ・ 安全性確保(車両の点検・整備の確実な実施等)
- ・ 事業の継続遂行のための計画(十分な広さの車庫等)
- ・ 事業の継続遂行のための経済的基礎(資金) 等

③ 約款の認可基準の明確化

荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化

→ 原則として運賃と料金を分別して收受

= 「運賃」: 運送の対価 「料金」: 運送以外のサービス等

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

(許可後、継続的なルール遵守)

① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等

② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- ・ 車庫の整備・管理
- ・ 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

3. 荷主対策の深度化

※ 「荷主」には着荷主や元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難(例:過労運転、過積載等)

→ 荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施

① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

② 荷主勧告制度(既存)の強化

- ・ 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- ・ 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【2023年度末までの時限措置】

- (1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合
→ ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有
② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ
- (2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請
- (3) 要請をしてもなお改善されない場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、勧告+公表

荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合 → 公正取引委員会への通知

4. 標準的な運賃の告示制度の導入

【2023年度末までの時限措置】

【背景】 荷主への交渉力が弱い等

- 必要なコストに見合った対価を收受しにくい
- 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない



法令遵守して運営する際の参考となる運賃が効果的

標準的な運賃の告示制度の導入

(労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため)
国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

施行日：1及び2…令和元年11月1日 3…令和元年7月1日 4…公布日から起算して2年を超えない範囲内において政令で定める日

人材確保対策について

◎インターンシップの受入促進

- ・インターンシップの受け入れにより、物流業界への理解を図ることを目的に、全ト協HPに高校生等学生へのインターンシップ受入可能事業者を紹介。
- ・全国328事業所が（平成31年3月末現在）受入可能企業として登録。

JTA
インターンシップ

ホーム | インターンシップ実施に向けた取組ポイント | プログラム概要例 | 公団社団法人 全日本トラック協会



トラック運送業界では
将来を担う若手人材を
募集しています

インターンシップへのご参加を
お待ちしております。

トラック運送業界のインターンシップについて

トラック運送業界では若手ドライバーが減少し、ドライバーの高齢化が進んでおり、将来的に深刻なドライバー不足に陥ることが懸念されています。

トラック運送業界では、将来を担う若手人材を確保するために、効果的に新卒者を採用する必要があります。そこで、学生（高校、専門学校、大学等）を「インターンシップ」により早期から物流現場へ受入れし、当業界への理解及びイメージアップを図ることで、将来的な人材確保対策を効果的に実施します。

インターンシップにより学生を受入れ可能な事業者の皆様におかれましては、インターンシップの関連情報をご入力いただければ、当協会は当該情報を広く公開し、高等学校等にも周知していく予定です。インターンシップを実施する予定の事業者におかれましては、是非情報を入力していただけますようお願い申し上げます。

インターンシップ受入事業者
情報登録

インターンシップ受入事業者
閲覧

◎高校生向けパンフレット制作



- ・就職活動を控えた高校生等の業界検討資料として、先輩たちの仕事内容や業界の魅力を発信する「TRY! TRUCK!! TRANSPORT!!!」を制作。全国の就職者の多い高校2,300校やインターンシップ実施事業者等に配布。

◎高校への整備実習用トラックの寄贈



- ・トラックに興味を持ってもらうべく、自動車科を有する高校9校へ整備実習用トラックを寄贈（青年部会）。

◎都道府県トラック協会が行う人材確保事業の支援

都道府県ト協が行う高校生以上を対象にした人材確保に関する事業(出前授業、業界説明会、PR動画など)を支援。



職場見学会



合同就職説明会



物流出前授業



広報対策

◎準中型免許ほか免許取得支援

若年労働者を確保するため、新たに運転者として採用した(採用内定した在学者含む)高校新卒者等に準中型免許を取得させた際に支援を実施。都道府県トラック協会では、併せて中型免許、大型免許等の取得支援を実施。

就職ガイド トラックドライバーになるには

「準中型免許」を取りに行こう!

2017年3月12日から、トラックの免許制度が変わり、小型トラックを運転するためには、「準中型免許」が必要となりました。

また、この準中型免許は、18歳で取得できるので、宅配便やコンビニの集配車両をはじめ、ほとんどの小型トラックを運転することができます。準中型免許を取得すれば、プロドライバーの即戦力として働くことができ、将来はキャリアアップして、中型・大型トラックドライバーになるという道も大きくひらけます。

旧制度		注目! 最初から準中型免許をとってもOK!	
車両総重量	年齢	車両総重量	年齢
普通自動車 普通免許 18歳以上	5t<	普通自動車 普通免許 18歳以上	3.5t<
中型自動車 中型免許 20歳以上 普通免許等保有満期2年以上	5t>	準中型自動車 準中型免許 18歳以上	7.5t>
大型自動車 大型免許 21歳以上 普通免許等保有満期3年以上	11t>	中型自動車 中型免許 20歳以上 普通免許等保有満期2年以上	11t>
		大型自動車 大型免許 21歳以上 普通免許等保有満期3年以上	11t>

現行免許制度で乗車可能なトラックの種類

普通免許
18歳~

普通免許で乗ることができるのは、車両総重量が3.5トン未満のトラックで、主に小口商品の配達などで使用されます。

準中型免許
18歳~

準中型免許で乗ることができるのは、車両総重量が7.5トン未満の小型トラックで、主に近距離の配送に使用され、宅配便やコンビニ配達などにも使用されています。

貨物自動車運送適正化事業の概要

トラック輸送産業

- トラックは、国内貨物輸送の約5割（営業用44%、自家用7%）を分担（トンキロベース）
- トラック輸送産業（営業用）は、平時・緊急時ともに、国民生活及び経済活動を支える重要な産業
- 約6万2千者の事業者、約140万台の営業用トラックが活躍

適正化事業の役割

- 国の監査・指導を補う重要な役割
 - ・ 規制緩和により新規参入事業者が増大、事後チェック体制の強化が必要
 - ・ 国の監査要員だけでは法令遵守の指導から行政処分に至る全てを行うことは困難
- 業界全体の安全意識の底上げによりトラックの事故防止を図る重要な役割

適正化事業の概要

- 貨物自動車運送事業法において、事業者に対する遵法意識の啓発・高揚、違法行為の是正指導等を「適正化事業」と位置づけ、これを民間団体（適正化事業実施機関（全国実施機関は国土交通大臣が全日本トラック協会を指定、地方実施機関は地方運輸局長が都道府県トラック協会を指定））が自主的に推進
- 地方適正化事業実施機関の適正化事業指導員が、全国約8万6千営業所を対象として、計画的に巡回指導を行い、運行管理、車両管理などに関して38項目にわたり改善指導を実施

適正化事業指導員数

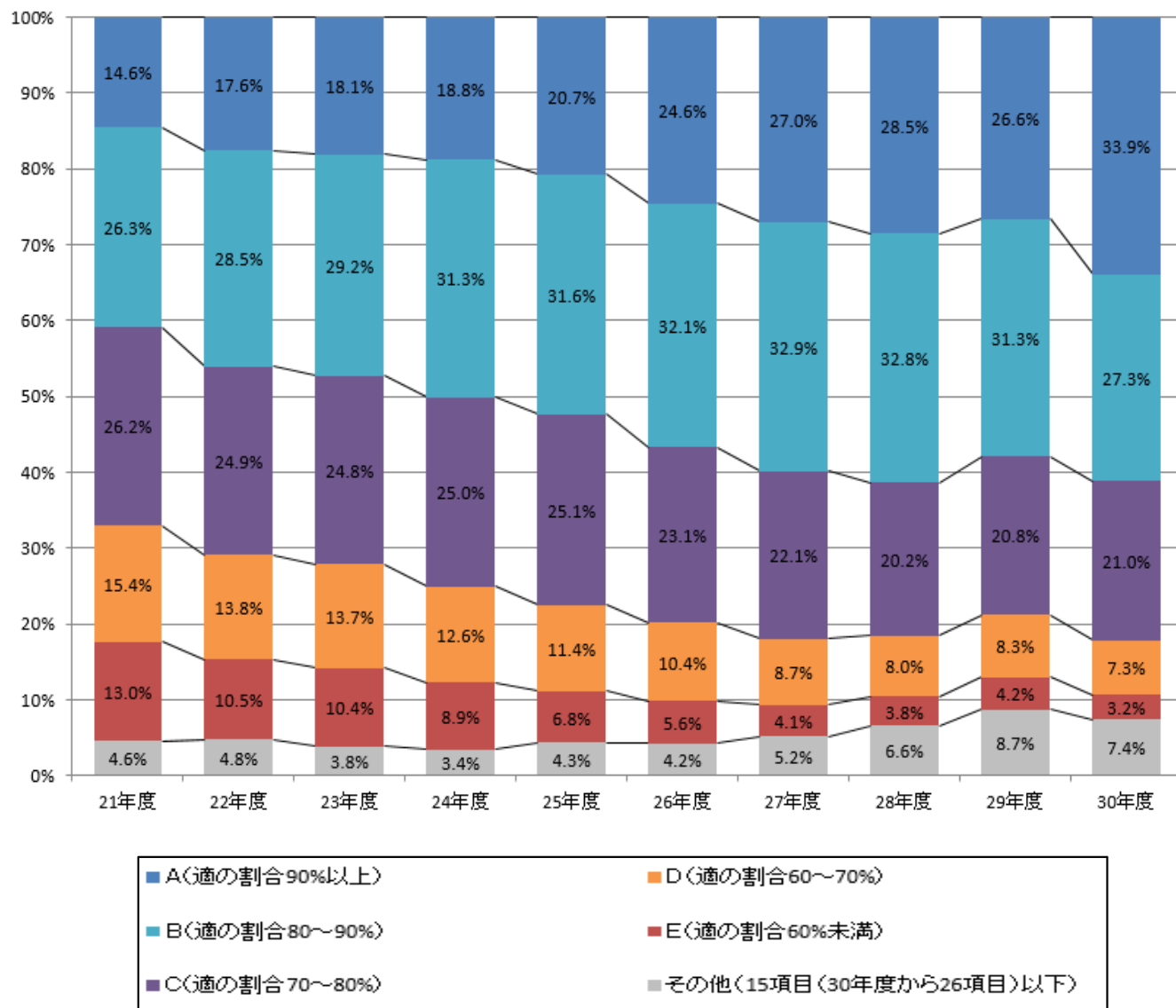
(平成31年3月末現在)

	人数
専任指導員	351名
兼任指導員	80名
合計	431名

平成30年度巡回指導件数

① 巡回指導件数	26,799件
② 全営業所数	85,697所
③ 巡回率(①/②×100)	31.3%

総合評価の推移(平成21年度～30年度)

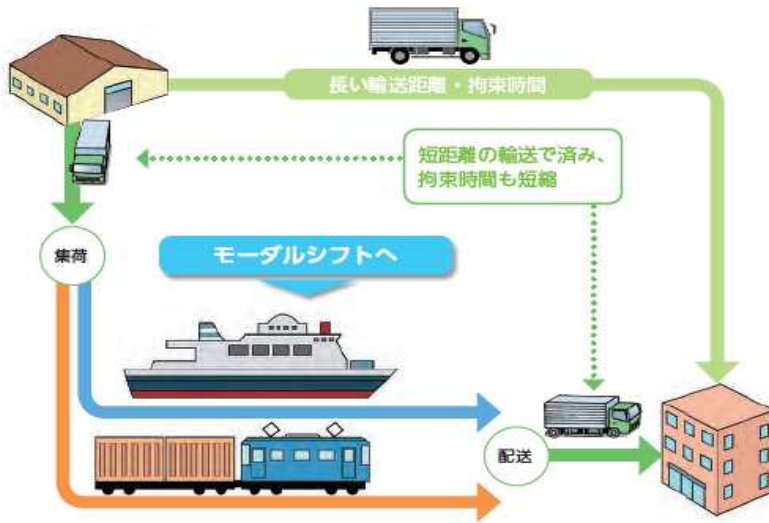


モーダルシフトの取組について

対応例 13

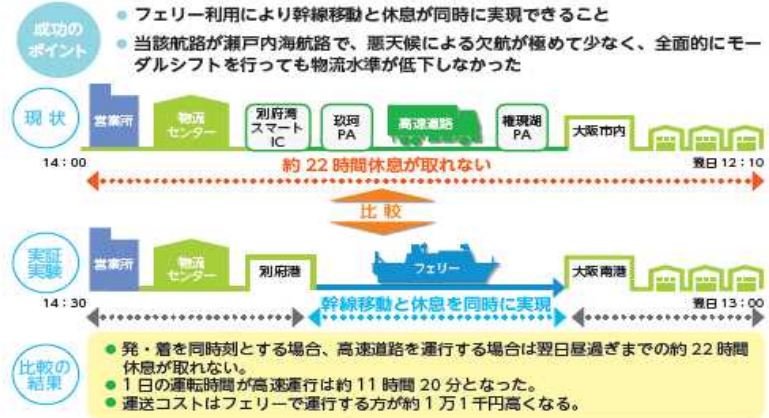
モーダルシフト

- 長距離輸送については、トラックからフェリーなどの内航海運や鉄道の利用に切替えるモーダルシフトを進めることで、トラックドライバーは最寄りの港湾や貨物駅までの輸送で済むこととなり、拘束時間の短縮が可能となります。
- ただし、フェリーや鉄道は運行ダイヤが決まっているため、これに乗り遅れないよう、出発時刻の厳守が必須であり、これには発荷主の理解と協力が不可欠となります。
- 荷主にとっても、輸送ロットを大きくすることで物流コストの削減が期待できることに加え、複数の輸送モードを利用することにより、いざというときのバックアップルートの確保にもつながります。

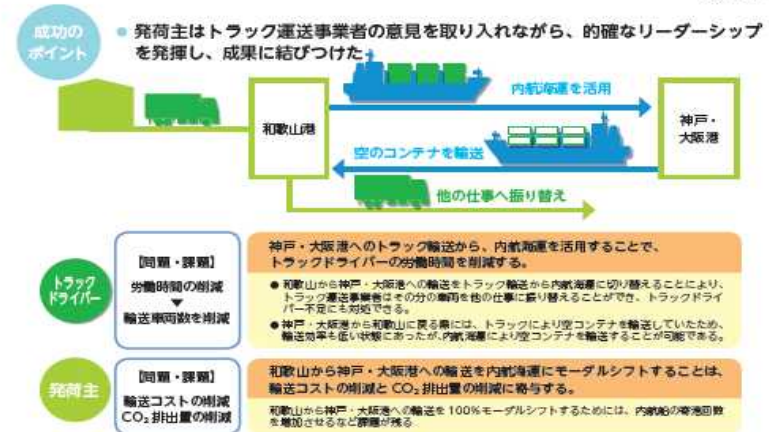


「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」(厚生労働省・国土交通省・全日本トラック協会)から抜粋

参考事例① フェリーと高速道路利用におけるモーダルシフト効果の検証 大分県 事例集 36p



参考事例② 短距離輸送におけるモーダルシフトによるトラックドライバーの拘束時間削減 和歌山県 事例集 168p



<モーダルシフトに関して>

- 定期的に利用していないとフェリーの予約が取れない
毎日多くの台数を利用している事業者が優先され、利用頻度の低い事業者では予約が取れないケースが多い。
- フェリー料金の格差がある
利用頻度の低い事業者の料金が割高な傾向にあるため、利用しづらい。

➡ 長時間労働が改善されない