

「持続可能な物流の確保・安全対策に関する調査」調査結果の公表 －一般貨物自動車運送事業を中心として－

総務省北海道管区行政評価局では、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、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、一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の安全対策の実施状況等について調査を行いました。
この度、調査結果を取りまとめ、必要な改善措置について北海道運輸局に通知しましたので、公表します。

【主な調査結果】

✓ 北海道の物流の現状等

- 調査した半数の事業者でトラック運転者が不足（P.2参照）
- 調査した事業者の多くで標準的な運賃を用いて荷主との運賃交渉を行っているものの、一部を除き運賃の値上げには至らず（P.2参照）
- 一部の事業者では物流の効率化に関する取組を実施（P.2参照）

✓ 運輸局による監査の実施状況

- 北海道運輸局による監査の実施後に、事業者からの改善報告が未提出のままとなっている例（P.3参照）

✓ 事業者の安全対策の実施状況

- 労働時間等の基準が遵守されていない例（P.3参照）
- トラックの車両に適正な車体表示がない例（P.4参照）

北海道運輸局に対して必要な改善措置について通知

【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

【関連調査等対象機関】 北海道、事業者（注）、関係団体 等

【本件に関する照会先】

北海道管区行政評価局評価監視部 第五評価監視官 大西
電話：011-709-2311（内線3137）メール：hkd22@soumu.go.jp

（注） 公益社団法人北海道トラック協会の会員事業者2,945事業者に質問票を送付し、513事業者（回答率17.4%）から回答を得たほか、10事業者のヒアリング等を実施

※ 本資料は、総務省北海道管区行政評価局ホームページに掲載しています。 https://www.soumu.go.jp/kanku/hokkaido/setumei_a.html

<調査の背景>

一般貨物自動車（トラック）運送事業では、運転者が慢性的に不足している状況。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のため、**労働環境の改善等(注)による運転者の確保が課題**

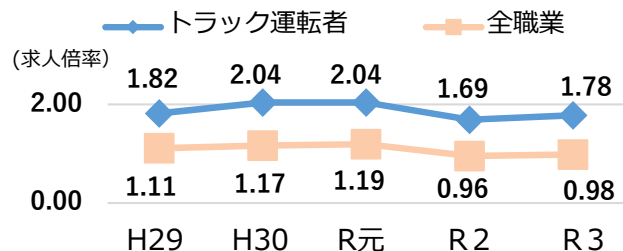
(注) 事業者の荷主に対する交渉力が弱いことや令和6年度から時間外労働の限度時間が設定されること等を踏まえ、**運転者の長時間労働等を改善し、事業者が法令を遵守して持続的に事業を行う際の参考となる運賃**を示すことを目的として、国土交通省は令和2年4月に**標準的な運賃**を告示

✓ 北海道の物流の現状等

<主な調査結果①> [結果報告書P.8](#)

- 道内の**トラック運転者の有効求人倍率は全職業より高い**。

トラック運転者の有効求人倍率（北海道）



(注) 当局の調査結果による。

<主な調査結果②> [結果報告書P.8](#)

- ヒアリングを行った**半数の事業者**では、以下の要因から**トラック運転者が不足**。
 - i) 求人を行っても応募がない
 - ii) 応募があっても早期に退職する
- 上記の要因として、トラック運転者について、**給与額が低い、休暇を取得しにくく残業が多い**などの認識があるとの意見がみられた。

<主な調査結果③> [結果報告書P.15](#)

- ヒアリングを行った事業者の多くが**標準的な運賃を用いて荷主との運賃交渉**を行っているものの、**一部を除き運賃の値上げには至らず**。
- 上記の要因として、**標準的な運賃に対する荷主の認識や理解が低い**と考えられるとする意見が多くみられた。

<参考：物流の効率化に向けた事業者の取組状況> [結果報告書P.32](#)

- 一部の事業者では、配送ルートの見直しや貨物の混載輸送等による物流の効率化に関する取組を実施

<物流の効率化に関する主な取組例>

- ① 配送ルートの見直し等 ▶ 配送ルートの見直しや効率的な配車計画の作成により、運送時間及び作業時間を短縮
- ② 片荷輸送を減らす取組 ▶ 行き又は帰りの輸送時に荷台が空にならないよう往復分の貨物を確保し、積載効率を向上
- ③ 貨物の混載輸送の取組 ▶ 混載輸送するために納品及び集荷時間について各荷主と事前に調整し、輸送効率を向上

<調査の背景>

持続可能な物流の実現に当たっては、輸送の安全の確保が大前提。特に、貨物輸送の9割以上をトラック等が担う北海道においては、**事業者自らが安全対策を確実に実施することや事業者に対する監査が重要** (注)

(注) 今回、当局が調査した事業者の中には、「安全対策を講ずるには一定のコストが生じるため、安全対策を講じていない事業者と比較して運賃が割高となり、安全対策を講じていない（運賃が割安な）事業者に仕事が流れ、法令を遵守して安全対策を講じている事業者の経営維持が困難になっている」として、**物流を維持するためにも、事業者に対する積極的な監査の実施を求める意見**があった。🔗結果報告書P.53

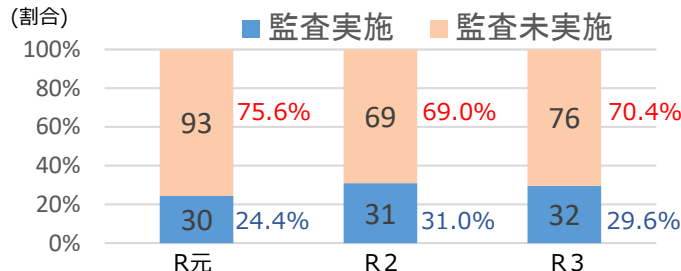
✓ 北海道運輸局による監査及び事業者の安全対策の実施状況

<主な調査結果①> 🔗結果報告書P.47

- 監査計画(注)に基づく監査対象事業者の**3分の2以上は計画年度中の一般監査が未実施**

(注) 監査は、原則として、年度ごとに監査対象事業者等を定めた監査計画に基づき実施することとされている。

監査計画に基づく一般監査の実施状況 (令和元年度～令和3年度)



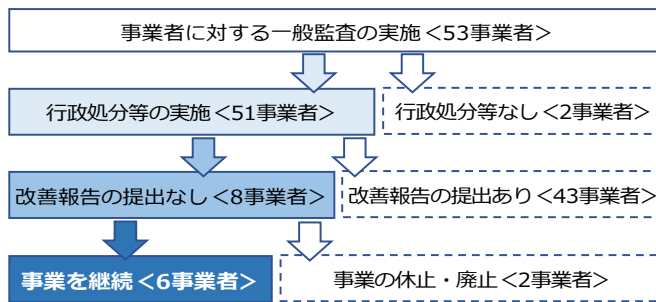
(注) 1 当局の調査結果による。
2 同時期の一般監査全体（監査計画に基づかない一般監査を含む。）の実施事業者数は、令和元年度が53事業者、2年度が44事業者、3年度が37事業者（このうち監査計画に基づかない一般監査は元年度が23事業者、2年度が13事業者、3年度が5事業者）。北海道運輸局は、2年度及び3年度は新型コロナウイルス感染症等の影響を受け監査件数が減少したほか、監査計画に基づく監査対象事業者の一部は次年度の監査計画に繰り越していると説明している。

<主な調査結果②> 🔗結果報告書P.49

- 一般監査を実施後、**事業者からの改善報告(注)が未提出にもかかわらず、監査が未実施**の例

(注) 事業者に対する一般監査の実施後、改善すべき事項があった場合には、改善報告を事業者に求めることとしている。

一般監査の実施後の主な流れ (令和元年度)



改善報告が未提出にもかかわらず、3年度までに監査が未実施

(注) 1 当局の調査結果による。
2 北海道運輸局は、事業を継続している6事業者への監査が未実施の理由について、令和2年度及び3年度は、新型コロナウイルス感染症等の影響を受ける状況にあり、やむを得なかったと説明している。

<主な調査結果③> 🔗結果報告書P.51

- 事業者が**輸送安全規則の一部を遵守していない例**

運転者の連続運転時間の上限（4時間）を超過している例、運転者の休息期間（8時間）が不足している例、運転者の1か月間の最大拘束時間（293時間）を超過している例など

<事業者からの主な意見>

- 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べき。
- 安全対策を怠っている事業者に監査を実施し、行政処分を行ってほしい。

2 一般貨物自動車運送事業の安全対策（続き）

✓ 北海道運輸局による監査及び事業者の安全対策の実施状況（続き）

<主な調査結果④> [結果報告書P.54](#)

● 事業者が輸送安全規則の規定を誤って認識し運用している例

<事例1> 運転者の拘束時間の考え方を誤認して運用している例

- ▶ 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べきであるところ、算入していないもの。

<事例2> 運転者に対して行う指導及び監督の内容を誤認して運用している例

- ▶ 指導及び監督の指針に掲げられた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ところ、義務付けられていると誤認して実施しているもの。

<事業者からの主な意見>

- 輸送安全規則の規定を十分に理解していないため、質疑応答等ができるよう地方運輸支局単位で説明会を開催してほしい。
- 他の事業者の安全対策の取組内容を知る機会が少ないので、積極的に情報提供してほしい。

<主な調査結果⑤> [結果報告書P.55](#)

● 事業者が道路運送法に基づく車体表示を行っていない例

<車体表示のイメージ図>



使用者の氏名又は名称について、原則、荷台部、やむを得ない場合は、ドア部、キャビンのいずれかに表示する必要がある。

(注) 北海道運輸局の資料に基づき、当局が作成した。

<事業者からの主な意見>

- 車体表示は、運転者の安全運転意識の向上にもつながるため、重要である。
- 車体表示のない車両に対し、適正な表示をするよう指導するべき。

調査結果を踏まえた北海道運輸局に対する改善意見

[結果報告書P.58](#)

- 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**
- 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**、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**情報提供すること**
- 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、適正な車体表示に関する啓発を実施すること