

第 19 回静岡県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

日 時：令和 5 年 3 月 8 日（水）10:00～

場 所：静岡運輸支局会議室（W e b 併用開催）

議 事 次 第

1. 開 会

2. 議 題

- (1) 協議会の経過について
- (2) 令和 4 年度の協議会の取組結果について
- (3) 道路貨物運送業に対する労働時間等説明会等について
- (4) 最近のトラック運送事業に関する取組等について
- (5) 令和 5 年度の協議会の進め方について

3. その他

- (1) グリーン物流の取組（情報提供）

4. 閉 会

第19回 静岡県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 構成員 出席者名簿

順不同、敬称略

【委員】

組織名	役職	委員名	代理出席者役職	氏名	出欠	備考
企業経営総合研究所	代表	丹下 博文			○	
一般社団法人静岡県商工会議所連合会	専務理事・事務局長	中村 泰昌			×	
静岡県中小企業団体中央会	常務理事	佐塚 一弘			×	
全日本運輸産業労働組合静岡県連合会	書記長	鈴木 英男	書記次長	永嶋 弘宣	○	
全日本建設交運一般労働組合静岡県本部	執行委員長	松澤 彰一			○	
鈴与 株式会社	取締役	松山 典正			○	
ジヤトコ 株式会社	SCM部 主管	佐野 征治			○	
一般社団法人静岡県トラック協会	副会長 安倍運輸株式会社	白鳥 正人			○	
一般社団法人静岡県トラック協会	副会長 株式会社ハマキョウレックス	大須賀 秀徳			×	
一般社団法人静岡県トラック協会	副会長 三笠運輸株式会社	松浦 明			○	
静岡労働局	労働局長	石丸 哲治			○	
中部運輸局	運輸局長	大石 英一郎	自動車交通部次長	野田 敏幸	○	随行者 自動車交通部貨物課長補佐 石野 栄一
静岡運輸支局長	運輸支局長	岡田 英雄			○	

【オブザーバー】

組織名	役職	出席者名	代理出席者役職	氏名	出欠	備考
関東経済産業局 産業部 流通・サービス産業課		矢吹 心太			×	
関東農政局 経営・事業支援部 食品企業課						
静岡県 経済産業部就業支援局労働雇用政策課	課長	露木 満	課長代理	興津 仁裕	○	

静岡県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の記録

【平成27年度】

		日付	議題等	備考
1	第1回協議会	平成27年 8月7日	1. 協議会設置 2. 長時間労働の実態調査の実施について	
2	トラック実態調査 (トラック協会)	9月	トラック輸送状況の実態調査	トラック協会が20社、運転者100名を対象に実態調査(全国集計)
3	荷主ヒアリング調査	10月、11月	荷主(元請け)ヒアリング	運輸支局、労働局がトラック協会の調査結果をもとに、5社を訪問して「荷主(元請け)ヒアリング」を実施 (静岡県独自取り組み)
4	第2回協議会	12月10日	1. 手待ち時間が生じている荷主に関する調査 2. 荷主(元請け)ヒアリング結果について 3. パイロット事業の概要について	○トラック協会がこれまで協会員に行ってきた調査結果 ○協議会事務局が実施したヒアリング調査結果
5	荷主調査 (中部運輸局)	12月	物流現場における課題と改善点の見える化事業	中部運輸局が荷主企業を対象に関係者のコミュニケーションを観点に郵送により調査(203件)
6	第3回協議会	平成28年 3月4日	1. パイロット事業の概要 2. トラック輸送状況の実態調査結果報告 3. 改善点の見える化事業の調査結果報告 4. パイロット事業の進め方について	(協議事項) パイロット事業候補の公募の実施と選考を事務局に委嘱することを決議

【平成28年度】

7	パイロット事業 候補事業者の報告	平成28年 4月28日	静岡県パイロット事業候補事業者の2社を厚生労働省、国土交通省に報告	(5/9)運送事業者A調査事業の荷主本社に訪問して調査事業の概要説明 (6/2)運送事業者Bと当該運送事業者の荷主企業、及び運送事業者Aの事案荷主事業場に訪問して調査事業の概要説明 (6/24)日通総研大島部長と打合せ (7/19)運送事業者Bに調査事業の概要を再度説明 (7/28)運送事業者B調査事業の荷主企業に調査事業の概要説明
---	---------------------	----------------	-----------------------------------	---

8	パイロット事業 対象事業者の 決定の連絡	6月13日	厚生労働省から静岡県パイロット事業候補事業者の2社について調査対象者とする事の連絡	事業の予算割り振りの連絡をもって通知
9	第4回協議会	8月26日	1. 平成28年度パイロット事業者2者の概要報告 2. KPI導入調査事業の実施について 3. 平成29年度パイロット事業候補事業者の募集	
10	平成28年度 KPI導入調査事業 協力事業者の募集	9月15日～ 9月30日	4事業者募集に期限内に4事業者から申し出あり	
11	物流フォーラム 2016	10月20日	○協議会の経過報告 ○パイロット事業、KPI導入調査事業の概要報告 ○パネルディスカッション	トラック協会主催 トラック事業者243社、荷主企業35社参加
12	平成28年度 KPI導入調査事業 協力事業者説明会	10月20日	協力事業者4者に田村先生から説明	
13	平成29年度 パイロット事業の募集	10月20日～ 11月18日	期間内に応募なし	一般公募で応募がなかったことから、静岡労働局で対象者を選定することになった。
14	第5回協議会	12月15日	1. 協議会の経過報告 2. パイロット事業の中間報告 3. KPI導入調査事業の中間報告	
15	平成29年度 パイロット事業 荷主説明	1月27日	荷主企業にパイロット事業の説明 (協議会事務局)	静岡労働局が候補荷主企業を選定 代表者から協力の承諾あり
16	平成29年度 パイロット事業 運送事業者説明	2月24日	実運送事業者にパイロット事業を説明、倉庫視察	
17	第6回協議会	3月10日	1. 協議会の経過報告と平成29年度スケジュール 2. パイロット事業の報告 3. KPI導入調査事業の報告 4. 29年度パイロット事業対象集団候補の決定	
18	平成29年度 パイロット事業 候補事業者の報告	3月21日	平成29年度静岡県パイロット事業候補事業者を厚生労働省、国土交通省に報告	

【平成29年度】

19	平成29年度 パイロット事業対象 事業者の決定連絡	平成29年 4月10日	平成29年度静岡県パイロット事業候補事業者について調査対象者とするための連絡	事業の予算割り振りの連絡をもって通知
20	平成29年度 KPI導入調査事業 協力事業者の募集	4月22日～ 5月28日	4事業者募集に期限内に5事業者から申し出あり	
21	平成29年度 KPI導入調査事業 募集説明会	5月16日	○KPIについて田村先生より説明 ○平成28年度参加事業者より事例発表 ○行政の支援施策について運輸支局より説明	
22	平成29年度 KPI導入調査事業 強力事業者の決定	6月1日	応募のあった5事業者から4事業者を決定	荷種、地域、応募理由等により事務局にて検討、決定
23	第7回協議会	7月24日	1. 協議会の経過報告と平成29年度スケジュール 2. パイロット事業の報告 3. KPI導入調査事業の報告 4. 人手不足対策について 5. 働き方改革、最近の施策等について 6. 労働環境改善に係る広報について	
24	生産性向上セミナー	9月7日	○適正な取引条件への改善について ○トラック運送における生産性向上方策について ○中継輸送について	
25	物流フォーラム 2017	10月31日	○パイロット事業の実施事例 ○KPI導入・取組事例 ○標準貨物自動車運送約款改正等の説明	トラック協会主催 トラック事業者264社、荷主企業32社参加
26	第8回協議会	11月20日	1. 協議会の経過報告と平成29年度スケジュール 2. パイロット事業の報告 3. KPI導入調査事業の報告 4. 荷主向け広報について 5. 生産性向上の取組について 6. 標準貨物自動車運送約款の改正に伴う周知活動について	

27	荷主向け広報	2月～	荷主向けリーフレットの作成および新聞へ広告掲載	
28	第9回協議会	3月12日	<ul style="list-style-type: none"> 1. 協議会の経過報告と平成30年度スケジュール 2. パイロット事業の報告 3. KPI導入調査事業の報告 4. 第8回中央協議会について 5. コンサルティング事業について 6. 30年度KPI導入調査事業について 7. 荷主向け広報の実施状況について 8. 働き方改革の動き等について 	

【平成30年度】

29	平成30年度 静岡県コンサルティング事 業対象事業者の決定報告	平成30年4月	平成30年度静岡県コンサルティング事業候補事業者について調査対象者とする事の報告	
30	平成30年度 KPI導入調査事業 実施事業者の募集	5月1日～ 5月31日	4事業者募集に期限内に4事業者から申し出あり	
31	平成30年度 KPI導入調査事業 募集説明会	5月9日	<ul style="list-style-type: none"> ○KPIについて田村先生より説明 ○平成29年度実施事業者より事例発表 	
32	平成30年度 KPI導入調査事業 実施事業者の決定	6月4日	応募のあった4事業者を決定	
33	平成30年度 静岡県コンサルティング事業第1回検討会	6月27日	<ul style="list-style-type: none"> ○コンサルティング事業実施スケジュール ○実態調査にあたっての事前準備確認 	荷主、実運送事業者、コンサルティング事業者、静岡労働局、静岡県トラック協会、静岡運輸支局

34	第10回協議会	8月2日	1. 協議会の経過報告と平成30年度スケジュール 2. パイロット事業の報告 3. KPI導入調査事業の報告 4. コンサルティング事業の報告 5. KPI調査事業の今後の進め方について 6. 物流現場の視察について 7. 自動車運送事業における「働き方改革」施策等について	
35	平成30年度 静岡県コンサルティング事業第2回検討会	8月29日	○実態調査の結果報告 ○実態調査の結果を踏まえた改善方策の方向性について	荷主、実運送事業者、コンサルティング事業者、静岡県労働局、静岡県トラック協会、静岡運輸支局
36	平成30年度 静岡県コンサルティング事業第3回検討会	10月17日	○運行データの確認 ○トラック運転者の労働時間短縮に向けた施策抽出・合意	荷主、実運送事業者、コンサルティング事業者、静岡県トラック協会、静岡運輸支局
37	物流フォーラム	10月31日	○輸送の効率化・生産性の向上に向けて ○KPI導入・好事例 ○自動車運送事業の「働き方改革」について	トラック協会主催
38	平成30年度 静岡県コンサルティング事業第4回検討会	12月19日	○実証実験内容(計画、検証項目、スケジュール)の共有	荷主、実運送事業者、コンサルティング事業者、静岡県トラック協会、静岡運輸支局
39	第11回協議会	1月15日	1. 協議会の経過報告と平成30年度スケジュール 2. 平成30年度コンサルティング事業進捗について 3. 平成30年度KPI事業の進捗について 4. 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ついて 5. 働き方改革に関する状況について	
40	物流倉庫視察	2月7日	○羽田クロノゲート見学	協議会委員、関東経済産業局、静岡県トラック協議会事務局

41	平成30年度 静岡県コンサルティング事業第5回検討会	2月18日	○実証実験結果共有 (・配車台数 ・運転手拘束時間)	荷主、実運送事業者、コンサルティング事業者、静岡運輸支局
42	ガイドライン周知セミナー	2月26日	1.トラック業界を取り巻く当面する諸課題等について 2.働き方改革関連法に関する時間外労働の上限規制について 3.荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働改善に向けたガイドラインについて 4.取引環境と長時間労働改善事例の紹介	運送事業者 95社 荷主 2社 中部運輸局、静岡労働局、三菱UFJリサーチ&コンサルティング、遠州トラック、静岡運輸支局
43	第12回協議会	3月14日	1.協議会の経過と平成30年度の開催計画について 2.平成30年度コンサルティング事業の報告 3.取引環境と長時間労働改善に向けたガイドラインについて 4.最近のトラック行政の取組等について 5.トラック運送業の働き方改革に向けた厚生労働省の取組みについて	
44	ガイドライン周知活動	3月11日 3月18日	1.トラック業界を取り巻く当面する諸課題等について 2.取引環境と長時間労働改善に向けたガイドラインについて 3.荷主向けリーフレット 4.荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働改善に向けたガイドラインについて	県下6団体 静岡県トラック協会、静岡運輸支局

【令和元年度】

45	ホワイト物流推進運動説明会	6月28日	1.ホワイト物流推進運動について 2.荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働改善に向けたガイドラインについて	荷主企業21社 運送事業者13社 関係団体1団体 静岡運輸支局
46	第13回協議会	10月30日	1.協議会の経過と令和元年度の開催計画について 2.令和元年度アドバンス事業について 3.KPI事業について 4.最近のトラック運送事業に関する取組について 5.トラック運送業の働き方改革に向けた厚生労働省の取組について	
47	KPI導入セミナー	11月27日	○KPIの概要、導入事例、活用ポイントを田村先生から説明	静岡県トラック協会、会員事業者(9社11名)、田村経営コンサルティング

48	KPI導入セミナー	1月16日	○KPIの概要、導入事例、活用ポイントを田村先生から説明	静岡県トラック協会、会員事業者(20社22名)、田村経営コンサルティング
49	紙・パルプ輸送に関する労働時間実態調査ヒアリング	1月20日	○アンケート調査の実施について事業者向けヒアリングの実施	実運送事業者、富士地区貨物運送協同組合 静岡県トラック協会、静岡運輸支局、(株)日通総合研究所
50	紙・パルプ輸送に関する労働時間等実態調査アンケート	2～3月	○アンケート調査の実施および集計	実運送事業者、富士地区貨物運送協同組合 静岡県トラック協会、静岡運輸支局、(株)日通総合研究所
51	荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー(中止)	3月9日	1. 取引環境と労働時間の改善に向けたガイドラインについて 2. 「ホワイト物流」推進運動について 3. 改正労働基準法のポイントについて	(株)富士通総研、静岡県労働局、静岡運輸支局
52	第14回協議会 (書面会議)	3月	1. 令和2年度富士地区における紙・パルプ輸送に関する実証実験について 2. 令和2年度KPI(重要業績評価指標)診断の募集について	

【令和2年度】

53	令和2年度KPI診断事業者決定	11月	○応募事業者のうち2社を選定	静岡県トラック協会、コンサルティング事業者
54	第15回協議会	2月17日	1. 令和2年度紙・パルプ輸送に関するアンケート調査報告及び実証事業について 2. 令和2年度KPI事業について	
55	紙・パルプ輸送に関する実証実験	2～3月	○荷主・運送事業者との調整、実証事業の実施等	(株)日通総合研究所、静岡運輸支局、静岡県トラック協会

【令和3年度】

56	紙・パルプ輸送に関する実証実験の報告会	4月26日	○令和2年度紙・パルプ輸送の実証実験の結果報告	(株)日通総合研究所、静岡運輸支局、静岡県トラック協会 荷主、実運送事業者
57	「労働時間に関する法制度等」説明会	7～10月	○労働時間に関する法制度等の周知、理解の促進に向けた説明会を実施	静岡労働局、静岡運輸支局、静岡県トラック協会
58	令和3年度KPI診断事業者決定	7月	○応募事業者のうち2社を選定	静岡県トラック協会、コンサルティング事業者
59	第16回協議会	8月3日	1. 令和2年度紙・パルプ輸送に関する実証実験の結果報告について 2. 令和3年度KPI事業について	
60	トラック輸送に関する労働環境・取引環境改善に向けたアンケート調査	11～12月	○トラック輸送の労働環境や荷主と運送事業者の実取引環境等に関する実態を調査	静岡運輸支局、静岡県トラック協会
61	燃料価格上昇への対応	12月20日	○県内荷主4団体へ出向き適正な運賃收受について依頼文書を手交	静岡運輸支局、静岡県トラック協会
62	令和2年度実証実験についてのヒアリング	1月20日	○実証実験後の経過と現在の状況についての聞き取りを実施	静岡運輸支局、静岡県トラック協会、荷主
63	平成30年度実証実験についてのヒアリング	2月1日	○実証実験後の経過と現在の状況についての聞き取りを実施	静岡運輸支局、静岡県トラック協会、荷主、実運送事業者

64	第17回協議会	2月24日	1. 過去のパイロット事業についてのヒアリング 2. ガイドライン浸透や長時間労働に関するアンケート 3. 令和3年度KPI事業について	
----	----------------	-------	--	--

【令和4年度】

65	燃料価格上昇への対応	6月15日	○県内荷主4団体へ適正な運賃收受について依頼文書を送付	静岡運輸支局、静岡県トラック協会
66	第18回協議会	8月2日	1. 令和3年度KPI事業について 2. 令和4年度の協議会の進め方について	
67	労働時間等説明会	11月	○労働時間に関する法制度等の周知、理解の促進に向けた説明会を実施 ・改正労働基準法等の内容について ・改善基準告示改正について	静岡労働局、静岡県トラック協会
68	荷主向け説明会	2月16日	○荷主向けにトラック事業者の現状や労働環境改善に向けた取り組みについてのオンラインセミナーを実施	静岡運輸支局、静岡労働局、静岡県トラック協会 (講師 NX総合研究所) 荷主企業、トラック事業者など約160名参加
69	第19回協議会	3月8日	1. 令和4年度の協議会の取組結果について 2. 令和5年度の協議会の進め方について	

1 物流関係事業者・荷主等全体に届く啓発活動（各種施策の周知）

①荷主企業(1422社) 向けに安定的な 輸送の確保に向けた 標準的な運賃と燃料サーチャージ等適正な運賃・料金の収受についてのお願い文書を送付
(静ト協、静岡運輸支局連名)

→2022.6月実施

②トラック事業者が荷主に標準的運賃の収受及び燃料価格の高騰分の転嫁について理解を求めるために活用するリーフレット等を配付（静ト協）

→2022.10月実施

③トラック事業者向けの労働時間説明会（静岡労働局）

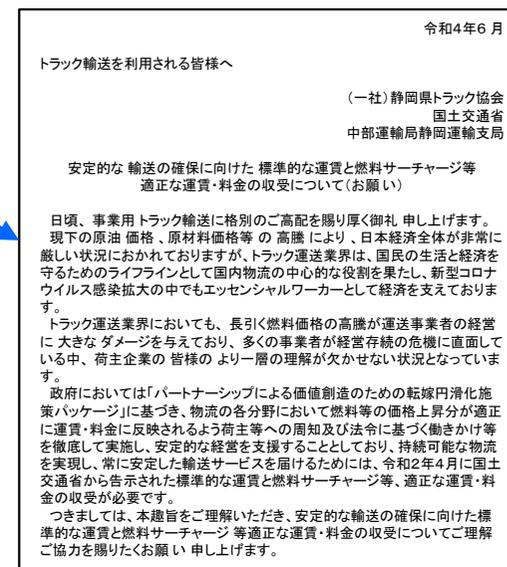
→2022.11月実施

④荷主企業向けに、トラック輸送における取引環境・労働時間等にかかるガイドライン、ホワイト物流推進運動等の普及促進を図るための説明会

→2023.2月実施

⑤静岡県トラック協会による広報活動 CM放映、協会広報誌等

→2022年度随時実施 *CM放映は2023.2～3月実施



2 静岡県内における課題整理等

静岡県内における課題等を整理し、長時間労働の改善と生産性向上に向けて今後取り組むべき方策整理につなげる。

- ・対象輸送品目の設定、方策の検討・実施（本省通達による）
 - R 2年度に紙パルプの実証実験、R 3年度にフォローアップを実施。
 - R 4年度も紙パルプを対象輸送品目に設定

→令和4年度は周知・啓発に特化した取組をおこなったため、輸送品目ごとの取組は未実施

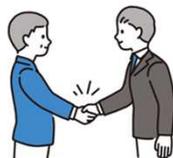
荷主向けオンラインセミナーの開催について

荷主向けオンラインセミナーの開催について

物流の働き方改革

～運送事業者がこれからもモノを運び続けるために荷主だからできること～
【事前申込制】 【参加費無料】 【オンライン開催(ZOOM)】

2024年4月以降、自動車運転業務における時間外労働時間の上限規制が適用され、今までと同様の運行ができなくなります。これまでどおりの物流が維持できない危機に繋がる物流の2024年問題に向けて、運送事業者だけでなく荷主にできることはないか、オンラインの説明会を開催します。今後の物流を確保していくためにどんなことができるのか、事例も交えて発表予定です。ぜひご参加ください。



日時

令和5年2月16日(木)
14:00～15:30
 *オンライン開催(ZOOM) 定員300名

講師紹介

大島弘明 氏

株式会社NX総合研究所
取締役



1964年生まれ。1988年、旧株式会社日通総合研究所へ入社。運送事業における事業環境の変化や労働・安全問題、物流効果対策等の調査研究に従事。物流現場におけるトラックドライバーの労働時間短縮等働き方改革に向けた物流現場改善のアドバイス・コンサルティングも担当。現在、経済産業省、国土交通省等による「持続可能な物流の実現に向けた検討会」委員を担当。

プログラム(予定)

- 1.トラック業界の現状 静岡運輸支局
- 2.物流の働き方改革
～荷主に取り組んでいただきたいこと～
NX総研

主催 静岡県労働時間改善地方協議会

(協議会構成員:静岡運輸支局、静岡労働局、(一社)静岡県トラック協会、静岡県商工会議所連合会、静岡県中小企業団体中央会、他労働団体・荷主企業・運送事業者等)

お申込み・・・

以下をご記入の上、**054-283-1917**(静岡県トラック協会)までFAXにてお送りください

貴社名 _____ 参加者名 _____ (ご役職)

メールアドレス(開催日前日までにURLや資料を送付しますので忘れずにご記入ください)

@ _____

電話番号 _____ FAX番号 _____

お申込み期限:令和5年1月31日(火)

※頂いた情報は説明会にのみ使用させていただきます。
 ご不明な点がございましたら、右記までご連絡ください。

事務局:静岡県トラック協会
 電話:054-283-1910

令和5年2月16日にオンラインでの説明会を開催。
 はじめにトラック業界の現状について静岡運輸支局長より説明し、その後、NX総合研究所の大島常務取締役を講師に迎え、トラック業界の環境改善に向けての取り組みについてご講話いただいた。
 運送事業者から荷主企業へ案内をしてもらうとともに県内荷主5団体へ周知依頼を行い、計168者の申し込みがあった。

令和4年12月19日

トラック輸送を利用される皆様へ

静岡県労働時間改善地方協議会
 (事務局) 国土交通省中部運輸局静岡運輸支局
 厚生労働省静岡労働局
 一般社団法人静岡県トラック協会

トラックドライバーの労働環境改善に向けた荷主企業向け説明会の開催について

日頃より、トラック運送事業へのご理解、ご協力を賜りありがとうございます。
 働き方改革関連法が成立後し、トラックドライバーについても、令和6年4月1日から年間960時間の時間外労働の上限規制が適用されます。現在トラック事業者は、ドライバーの労働環境改善に取り組んでおりますが、働き方改革を進めるにあたってはトラック事業者のみならず、荷主企業のみならずのご理解、ご協力が欠かせません。
 そこで、今般、下記のとおり、荷主企業向け説明会を開催しますので、お知らせしますとともにみなさまのご参加をお待ちしています。

記

物流の働き方改革

～運送事業者がこれからもモノを運び続けるために荷主だからできること～

日時: 令和5年2月16日(木) 14時～15時半

会場: オンライン開催(ZOOM)

申込み方法、お問い合わせ等: 別添チラシをご覧ください

静岡県トラック協会HPにアーカイブ掲載中(3/15まで)

<https://www.szta.or.jp/20230216zoomhataraki/> ←クリックでHPへ

【ZOOM説明会】トラックドライバーの労働環境改善に向けた荷主向け説明会※資料・アーカイブ掲載（見逃し配信3/15まで）

2024年4月以降、自動車運転業務における時間外労働時間の上限規制が適用され、今までと同様の運行ができなくなります。

これまでどおりの物流が維持できない危機に繋がる物流の2024年問題に向けて、運送事業者だけでなく荷主にできることはないかという趣旨でオンラインの説明会が2023年2月16日に開催されました。

今後の物流を確保していくためにどんなことができるのかの事例も交えての説明会です。

当日ご覧いただけなかった方に向けて、当日の説明会の動画を公開しますので、どうぞご覧ください。

開催日時：令和5年2月16日（木）14時～15時半

会場：オンライン開催（ZOOM）

<セミナー資料> [クリックでリンクに飛びます](#)

- (1) [次第](#)
- (2) [トラック業界の現状（中部運輸局静岡運輸支局）](#)
- (3) [物流の働き方改革～荷主に取り組んでいただきたいこと～（NX総研）](#)

ミーティングにご参加いただき、ありがとうございます

以下のアンケートに入力するためにお時間を少しいただきたいと思います。

1. 御社について (必須) *

- 1. 荷主事業者・倉庫事業者
- 2. トラック専門事業者
- 3. その他

2. 今回の説明会の内容は理解できましたか。 (必須) *

- 1. 理解できた
- 2. おおむね理解できた
- 3. あまり理解できなかった
- 4. 理解できなかった

3. 今回の説明会に参加していかがでしたか。 (必須) *

- 1. 満足した
- 2. おおむね満足した
- 3. あまり満足できなかった
- 4. 満足できなかった

4. 御社におけるトラック輸送の労働環境改善のために、『すでに取り組んでいること』。(必須) *

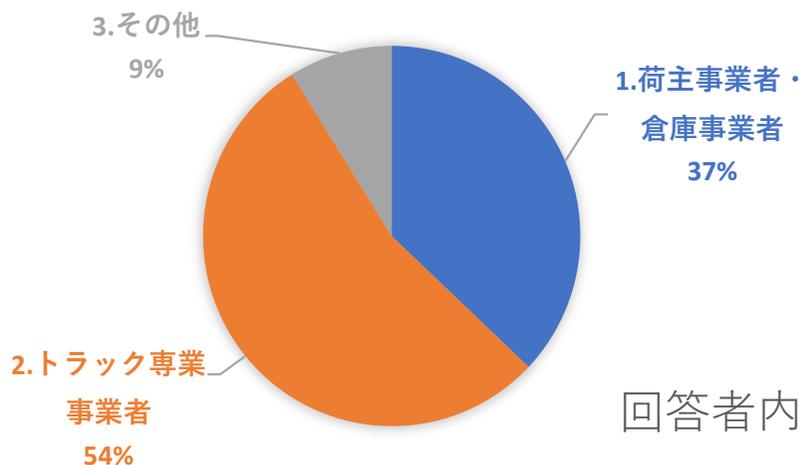
5. 御社におけるトラック輸送の労働環境改善のために、『今後取り組みたいこと』。(必須) *

6. 御社におけるトラック輸送の労働環境改善のために、『取り組むことが難しいこと』。(必須) *

- 1. 予約システムの導入
- 2. パレット等の活用
- 3. 入出情報等の事前提供 (発荷主)
- 4. 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離
- 5. 集荷先や配送先の集約
- 6. 運転以外の作業部分の分離
- 7. 出荷に合わせた生産・荷造り等
- 8. 施設面の改善
- 9. 十分なリードタイムの確保
- 10. 高速道路の利用 (通行料を上乘せ)
- 11. 混雑時を避けた配送
- 12. 発注量の標準化
- 13. モーダルシフト
- 14. 該当なし

7. 上記以外で取り組んでいることや取り組むにあたり障害となっていることがあれば教えてください。ご意見やご感想もあればこちらへご記入ください。(自由記述1000字まで)

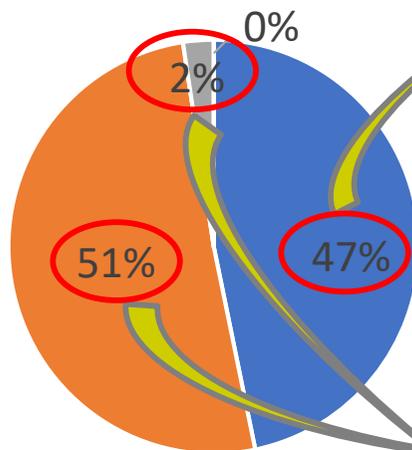
セミナー後、アンケートを実施し、124者から回答があった。



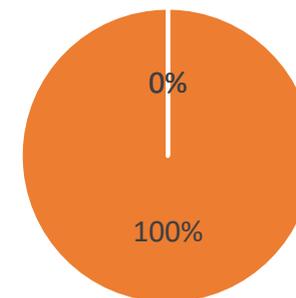
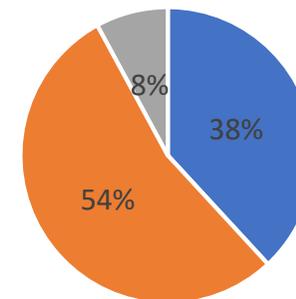
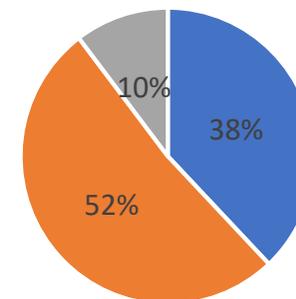
回答者内訳

回答者内訳

今回の説明会の内容は理解できましたか。



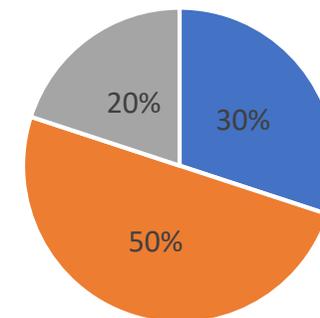
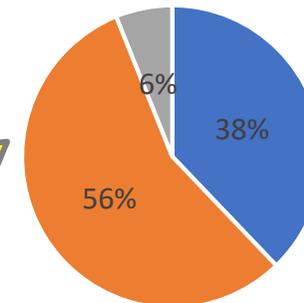
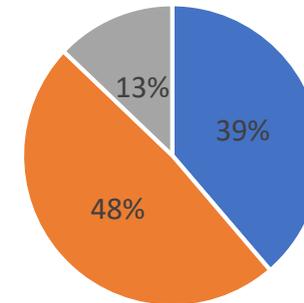
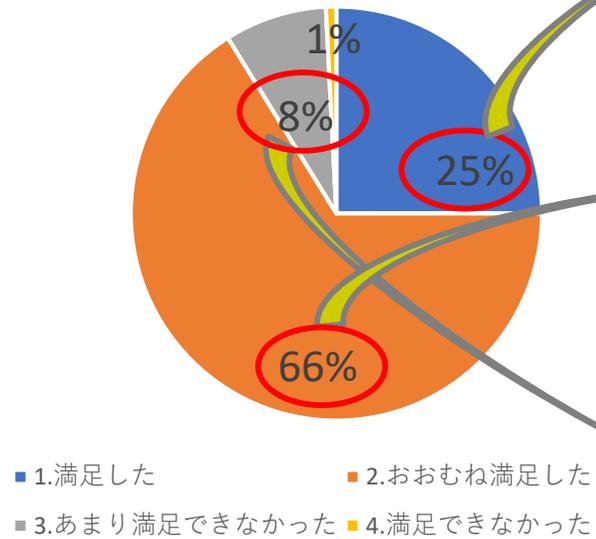
- 1.理解できた
- 2.おおむね理解できた
- 3.あまり理解できなかった
- 4.理解できなかった



- 荷主事業者・倉庫事業者
- トラック專業者
- その他

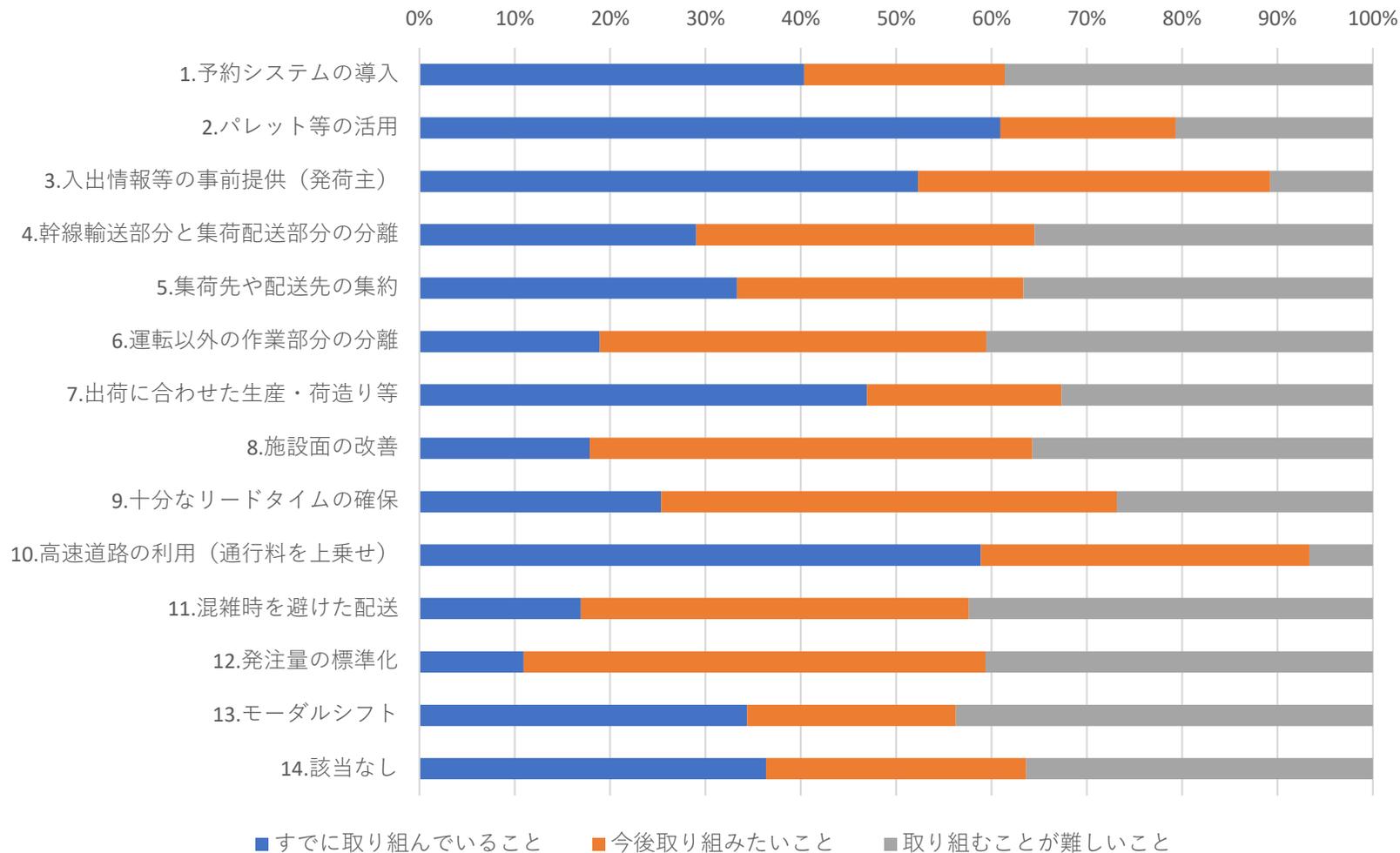
回答者内訳

今回の説明会に参加していかがでしたか。



- 荷主事業者・倉庫事業者
- トラック事業者
- その他

御社におけるトラック輸送の労働環境改善のために、
取り組んでいること・今後取り組みたいこと・取り組むことが難しいこと



その他の取り組み内容
 トレーラー輸送でスイッチを実施（関西～浜松、浜松～関東）、大型車でのスイッチも検討中
 時間指定、配送先での待機時間の短縮

取り組むにあたっての障害

荷主事業者・倉庫事業者

- ・荷物の性質上手積み手降ろしが基本となり、作業の軽減化が難しい
- ・ドライバーによるメーカー構内での製品セットが当たり前になっている
- ・屋根があるのに雨濡れ防止ビニールを被せて作業を行う(付帯作業が多い)
- ・パレットのコストを考えると投資が難しく、荷主負担でのレンタルパレットの導入も理解が進まない
- ・一般消費者が(状況を)理解し、リードタイム延長に納得してもらう必要がある

トラック専門事業者

- ・なかなかお客様相手に話ができない
- ・予約システムも集中したり、荷主の予定により希望の時間に組めないことがある
- ・荷主側が改善意識を持たないと改善は進まない
- ・荷主の要望に応えつつ取り組むため難しい部分が多々ある

その他意見

荷主事業者・倉庫事業者

- ・人材を確保しても別の者が辞めてしまいプラスにならない状況で仕事は多くあるため長時間労働で対応せざるを得ない

トラック専門事業者

- ・荷主(生産量のバランス)とドライバーの感覚のずれが今後の問題になるのではという懸念
- ・今後も働きかけを続けてほしい
- ・大手の荷主では実態が反映されず、生産量に応じた輸送能力を提供するばかりで利益にならず、ドライバーが離れていく悪循環
- ・荷主が到着時刻の設定や運賃を上げてくれないと運送会社は働き方改革ができない

静岡県トラック協会による取り組みについて

2024年4月より運送業界に適用される働き方改革関連法によって懸念される諸問題(2024年問題)について、荷主企業への理解促進を図ること、併せて会員事業所、一般消費者等への周知を図ることを目的にテレビメディアを使って広報展開をする。

テレビコマーシャル(令和5年2月～3月) ●静岡第一テレビ 112本 ●静岡朝日テレビ 103本 合計215本

15秒CM

静岡県トラック協会 2024年問題 篇

CAPTION	VISUAL	NARRATION
<p>①</p> <p>サイドに静岡県トラック協会ロゴ</p> <p>背景は商品棚(商品アリ) スナップマート: 1609343</p> <p>ピクスタ(女性): 54808495</p>		<p>♪爽やかな印象のBGM</p> <p>女性Na /</p> <p>物流の2024年問題</p>

<p>②</p> <p>背景がじんわり商品棚(商品ナシ)に変わる スナップマート: 3067133</p> <p>ピクスタ(女性): 54808495</p>		<p>荷物が届かない!?</p>
---	--	------------------

<p>③</p> <p>ピクスタ(女性) 54810406</p> <p>グラフやトラックテロップが動く</p>		<p>トラックドライバーの労働時間が規制されて、これまでのようには運べません。</p>
--	--	---

<p>④</p> <p>ピクスタ画像</p>		<p>選ばれる荷主になってください。</p> <p>ご理解を お願いいたします。</p>
------------------------	--	--

2024年4月から適用される働き方改革関連法についてやそれに伴う静岡労働局や静岡県トラック協会、静岡運輸支局での取り組みや施策を運送事業者へ周知するために毎月発行している静岡県トラック情報に随時掲載した。

2022年6、9、10月号 労働基準法の改正についてと各相談センターについての周知

県内の道路貨物運送事業者のみならずへ

**働き方改革は進んでいますか？
改正労基法の適用猶予が順次廃止されます**

Point 1 自動車運転の業務においても時間外労働の上限規制が適用されます（罰則付き）

2019（平成31）年4月1日に施行された改正労働基準法が5年の猶予を経て、2024（令和6）年4月1日から自動車運転の業務に従事する労働者にも上限規制が適用されます。

～2024（令和6）年3月31日	2024（令和6）年4月1日～
自動車運転の業務 上限規制は適用されない。	自動車運転の業務 上限規制は適用される。

時間外労働の上限が短くなります

時間外労働の上限規制
現在 一年 1,176時間※
2024（令和6）年4月1日～ 一年 960時間

改善基準告示の見直し
令和4年12月までに改善基準告示改正予定
令和6年4月 改正告示施行

Point 2 時間外労働の割増賃金率が変わります

現行の割増率	中小企業 25%	中小企業の適用猶予が2023（令和5）年4月1日に廃止されます。
改正後の割増率	中小企業 25%	60時間を超えた時間外労働に対し、中小企業も5割以上の割増賃金を支払わねばなりません。

手厚は進んでいますか？
こちらからチェック！

トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト
<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/>

厚生労働省 静岡労働局 労働基準監督署

お困りことはございますか？ご相談は①でも②でも承ります

①静岡働き方改革推進支援センターにご相談ください

無料で専門家にご相談いただける
ワンストップ支援を目指す相談窓口があります
(厚生労働省静岡労働局委託事業)

4つの取組をワンストップで支援します。
※すべての事業主の方がご利用いただけます。

- 取組1 長時間労働の是正
- 取組2 同一労働同一賃金
- 取組3 生産性向上による賃金上げ
- 取組4 人手不足の解消に向けた雇管理改善

働き方改革推進支援センターにご相談ください

静岡市東区佐間町18-8
アミテビルB1-B号
(受託者：株式会社タスクプラス)
☎0800-200-5451（通話無料）
shizuoka@task-work.com
【受付時間】午前9時～午後5時
（土日祝・年末年始を除く）

②各署の労働時間相談・支援班にご相談ください

労働基準監督署の労働時間相談・支援班が
改正労働基準法・労務管理改善などのご説明・ご相談を承ります

改正労働基準法の内容をもっと聞きたい
労務管理上の課題を探りたい
労働基準監督署 立ち調査ではないので
法定改正の是正指導はしません

★最寄りの労働基準監督署まで、お気軽にご相談ください★

- 浜松署 ☎053-456-8148
- 磐田署 ☎0538-32-2205
- 島田署 ☎0547-37-3148
- 静岡署 ☎054-252-8106
- 富士署 ☎0545-51-2255
- 沼津署 ☎055-933-5830
- 三島署 ☎055-986-9100
- 下田駐在事務所 ☎0558-22-0649

厚生労働省 静岡労働局 労働基準監督署

2022年7月号 荷主等へのお願い文書の発出についての周知

標準的な運賃と燃料サーチャージ等適正な運賃料金の收受
荷主等へのお願い（周知文書）を発出しました。

静岡県トラック協会は、適正な運賃・料金の收受に向けた取組みとして、適正な取引の周知と理解を求める趣旨の周知文書等（中部運輸局静岡運輸支局との連名）を県内外の荷主企業（元請事業者含む）約1,500社に向けて送付しました。

令和6年4月から自動車運転業務については年間960時間の時間外労働の罰則付上限規制が適用されることなどを踏まえ、ドライバーの労働条件を改善しトラック運送業が安全を確保しながら、その機能を維持していくため、令和2年4月に標準的な運賃の告示が行われたところです。

こうした背景のなか、コロナ禍による輸送量の減少に加え、燃料である軽油価格が高騰しており、トラック運送業界は事業存続に係る大きな危機に直面しています。

しかしながら、標準的な運賃の取受及び燃料価格の高騰分の転嫁については多くのトラック運送事業者が取受できていないのが実態であり、荷主企業のより一層の理解が欠かせない状況となっています。

当会では、会員事業者が適正な運賃・料金等の取受に向けた荷主企業との交渉をバックアップするべく、このたび、適正取引のお願いと周知リーフレットを荷主企業等へ当会から直接送付いたしました。



当該リーフレット等のデータを静岡県トラック協会ホームページ内【会員向けページ】に掲載しておりますので、荷主企業との適正取引の推進にご活用ください。
▶ <https://www.szta.or.jp/kaiin/> <静協 会員向けページ パスワード: szta >

2022年11月号 下請取引適正化推進月間の周知

2023年2月号 トラック運転者の改善基準告示の改正についての周知

11月は下請取引適正化推進月間です

令和4年度下請取引適正化推進月間キャンペーン標語

適正な 価格転嫁で 未来を築く

11月は下請取引適正化推進月間です。全国において、下請取引適正化推進講習会（参加費無料）を開催（オンラインによる非対面方式）するほか、公正取引委員会（本局及び地方事務所等）や中小企業庁及び経済産業省地方経済産業局等、下請取引に関する相談等にも応じています。詳しくは次の連絡先にお問い合わせください。

公正取引委員会	中小企業庁
不当なしわ寄せに関する下請相談窓口 フリーダイヤル 0120-060-110 【受付時間】10:00～17:00 （土日祝日・年末年始を除く。） （おしゃべり） https://www.jfctc.go.jp/	事業環境部取引課 03-3501-1732 （おしゃべり） https://www.chusho.meti.go.jp/
北海道事務所 011-231-6300 東北事務所 022-225-8420 取引部企業取引課 03-3581-3375 中部事務所 052-961-9424 近畿中国四国事務所 06-6941-2176 中国支所 082-228-1620 四国支所 087-811-1758 九州事務所 092-431-6632 沖縄総合事務局総務部 公正取引室 098-866-0049	北海道経済産業局 011-700-2251 東北経済産業局 022-217-9411 関東経済産業局 048-600-0325 中部経済産業局 052-951-2860 近畿経済産業局 06-6966-6037 中国経済産業局 082-224-5745 西国経済産業局 087-811-8564 九州経済産業局 092-432-5450 沖縄総合事務局経済産業部 098-866-1755

下請取引については、「下請代金支払遅延等防止法」や「下請中小企業振興法」による振興基準において、親事業者（発注者）の義務や禁止行為のルールなどが定められています。公正取引委員会及び中小企業庁では、定期的の下請取引の実態を調査し、下請取引適正化のための指導を行っています。

下請代金支払遅延等防止法

- 【親事業者の義務】
- 取引条件を記載した注文書の交付
- 下請取引に関する事項を記載した書類の作成と保存
- 下請代金の支払期日を定めること
- 遅延利息の支払

【親事業者の禁止行為】

- 受領拒否
- 下請代金の支払遅延
- 下請代金の減額
- 返品
- 買いたたき
- 物の購入強制・役務の利用強制
- 検査拒否
- 有償支給材料等の対価の早期決済
- 割引原因手形の交付
- 不当な経済上の利益の提供要請
- 不当な給付内容の変更・やり直し

下請中小企業振興法

- 【振興基準】
- 下請事業者の生産性の向上、品質・性能の改善
- 発注内容の明確化、発注方法の改善
- 下請事業者の施設・設備の導入、技術の向上、事業の共同化
- 対価の決定方法、納品の検査の方法その他取引条件の改善
- 下請事業者の連携の推進
- 下請事業者の自主的な事業の運営の推進
- 下請取引に係る紛争の解決の促進
- その他下請中小企業の振興のために必要な事項（下請ガイドラインや自主行動計画に基づき業種特性に応じた取組、知的財産の取扱いについて など）

**適正な
価格転嫁で
未来を築く**

11月は下請取引適正化推進月間です

公正取引委員会

もう、チェックした？

**静岡県
最低賃金**

944円 時間額

令和4年10月5日から

※ 産業によって、特定最低賃金が定められているものがあります。

年齢に関係なくパートや学生アルバイトを含め、すべての労働者に適用されます。

賃金が最低賃金以上になっているか、確認してみましょう。

必ずチェック最低賃金！使用者も、労働者も。

※ 最低賃金とは、最低賃金法に基づき賃金の最低額を定め、労働者は、その額以上の賃金を支払われなければならないとする法律です。

厚生労働省・静岡労働局

令和6年4月～適用

トラック運転者の改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前(標準値) 3,516時間 改正後 原則:3,300時間 最大:3,400時間	改正前(標準値) 原則:293時間 最大:320時間 改正後 原則:284時間 最大:310時間	改正前 連続8時間 改正後 連続11時間を 基本とし、連続9時間

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

厚生労働省

●詳しい情報や相談窓口はこちら

厚労省 改善基準告示

詳しくは

トラック運転者の「改善基準告示」が改正されます。

令和6年4月より適用予定です。

1年、1か月の拘束時間	1年：3,300時間以内 1か月：284時間以内	【例外】 労働条件により、次のとおり基準が(1)2を踏まざる必要あり 1年：3,400時間以内 1か月：310時間以内(年6か月まで) ①284時間超過は連続6か月まで ②1か月の拘束時間、休日等拘束時間が100%未満となるよう定める
1日の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間超過は週2回までが目安)	【例外】 車中待機や長時間待機等の場合は、14時間まで延長可能(2)2 ※1 1日以内における拘束時間や1日超過時間(1)1を踏まざる必要あり(2)2以上の貨物運送時、一日の運行における休息期間が使用時間における割合に占める割合も考慮
1日の休息期間	連続11時間以上とえるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない	【例外】 車中待機や長時間待機等の場合は、(2)2を踏まざる必要あり(2)2以上の貨物運送時、一日の運行における休息期間が使用時間における割合に占める割合も考慮 【例外】 24h・24h等による連続運行に際しては、1日あたり4時間以上休息時間を確保し、4時間30分まで延長可
運転時間	2日平均1日：9時間以内 2週間平均1週：44時間以内	
連続運転時間	4時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を考慮(1)1(おおむね10分以上、合計30分以上) 1日5営業日の運転の中断は、別途上乗せしない	【例外】 24h・24h等による連続運行に際しては、1日あたり4時間以上休息時間を確保し、4時間30分まで延長可
予期し得ない事象		※2 多量に荷役作業等は、次の事項を要する。 ・運転中に予定している業務を予期せず終了したこと ・運転中に予定している業務の完了が完了し、運転が中断したこと ・運賃(運賃表)に規定し、運転中に予定している業務が完了したこと ※3 運転記録上の記録に加え、客観的に記録(公的機関のIP映像等)が必要。
特例		分割休息(短時間勤務の休息期間を考慮することが可能な場合) ・分割休息は1日2時間以内 ・分割休息は1か月のうち1回以上 ・分割休息は1か月のうち1回以上 4人乗車(自動車運送事業者が1台の自動車に2人以上乗車する場合) 乗車を伴って休息がある場合、拘束時間を2時間未満とし、休息期間を4時間未満で短縮可 【例外】 運賃(運賃表)が(2)2の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ・拘束時間を2時間未満で延長可(ただし、運行終了後、連続11時間以上の休息期間を考慮することが必要) ・さらに、8時間以上の連続勤務を要する場合は、拘束時間を2時間未満で延長可 ※4 乗車内での作業(乗客の乗降)の上、かつ、運転記録上の記録(1)1を踏まざる必要あり、かつ、クッション材が、乗客の乗降の記録(1)1を踏まざる必要あり(2)2を踏まざる必要あり
休日労働	休日労働は2週間以内1日を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない	

道路貨物運送業に対する労働時間等説明会について（報告）

1 基本的な考え方

- 働き方改革を推進し長時間労働の是正を図るには、事業主が労働時間に関する法制度等を理解した上で、適正な労務管理を行うことが必要。
 - 特に、中小規模の事業場においては、法令に関する知識や労務管理体制が必ずしも十分でない場合が多いと考えられる。
- 
- 事業場が法制度を十分に理解し、長時間労働の削減に向けた自主的な取組が促進されるよう支援を行うことが重要。

2 時間外労働の上限規制に関する適用猶予業務への対応

- 自動車運転の業務については、時間外労働の上限規制の適用が令和6年4月から開始（＝令和6年3月まで猶予）。
- 
- 労働基準法第36条の協定で定める労働時間の延長の限度等に関する基準が適用されていなかったことから、令和6年3月までの猶予期間中の長時間労働削減等に関する自主的な取組が重要。

- 
- 時間外労働の上限規制を中心とした改正労働基準法等の内容や、労働時間に関する法制度等について、周知・理解の促進に向けた労働時間等説明会を開催。

3 県内の道路貨物運送事業者に対する労働時間等説明会の開催状況

① 開催時期、場所、参加者数等

<令和元年度（実績）> 計7回開催（389社、478名が参加）

管轄署	会場	月日	参加事業場数	参加者数
三島	東部分室（沼津市）	10月18日	34社	42名
島田	中部分室（吉田町）	10月23日	56社	66名
富士	富士分室（富士市）	10月24日	85社	95名
磐田	中遠分室（袋井市）	10月29日	43社	57名
静岡	静岡県トラック会館 （静岡市駿河区）	11月6日	67社	83名
沼津	東部分室（沼津市）	11月12日	49社	60名
浜松	西部分室（浜松市東区）	11月15日	55社	75名

<令和2年度（実績）> 計7回開催（165社、168名が参加）

管轄署	会場	月日	参加事業場数	参加者数
静岡	静岡県トラック会館 （静岡市駿河区）	10月6日	41社	42名
島田	中部分室（吉田町）	10月6日	23社	24名
磐田	中遠分室（袋井市）	10月14日	21社	21名
浜松	西部分室（浜松市東区）	10月14日	23社	24名
富士	富士分室（富士市）	10月26日	20社	20名
沼津	東部分室（沼津市）	10月26日	21社	21名
三島	東部分室（沼津市）	11月10日	16社	16名

<令和3年度（実績）> 計20回開催（314社、324名が参加）

（第2四半期）（各会場午前・午後開催）（6回開催）

管轄署	会場	月日	参加事業場数	参加者数
静岡	静岡県トラック協会 研修センター （静岡市葵区）	7月2日	大雨のため中止	
沼津	東部支部（沼津市）	7月7日	24社	24名
富士	富士支部（富士市）	7月16日	21社	21名
磐田	中遠支部（袋井市）	7月27日	26社	26名
浜松	西部支部（浜松市東区）	9月3日	コロナ感染予防のため開催 中止	
三島	東部支部（沼津市）	9月7日		
島田	中部支部（吉田町）	9月14日		

（第3四半期）（各会場午前・午後開催）（14回開催）

管轄署	会場	月日	参加事業場数	参加者数
沼津	東部支部（沼津市）	10月6日	30社	31名
富士	富士支部（富士市）	10月13日	24社	24名
浜松	西部支部（浜松市東区）	10月19日	40社	44名
静岡	静岡県トラック協会 研修センター （静岡市葵区）	10月22日	68社	69名
磐田	中遠支部（袋井市）	10月27日	18社	19名
島田	中部支部（吉田町）	11月10日	45社	46名
三島	東部支部（沼津市）	11月24日	18社	20名

<令和4年度（実績）> 計11回開催（249社、267名が参加）
 （「富士」以外は午前・午後開催）

管轄署	会場	月日	参加事業場数	参加者数
富士	富士支部（富士市）	10月26日	62社	74名
島田	中部支部（吉田町）	11月21日	40社	44名
静岡	静岡県トラック協会（本部） （静岡市駿河区）	11月25日	48社	48名
磐田	中遠支部（袋井市）	11月25日	32社	33名
沼津 三島	東部支部（沼津市）	11月28日	36社	37名
浜松	西部支部（浜松市東区）	11月28日	31社	31名

② 説明テーマ及び説明者（令和4年度）

- 改正労働基準法等の内容（時間外労働の上限規制、年5日の年次有給休暇の取得等）について
- 改善基準告示改正について



新型コロナウイルス感染症の感染予防対策を講じた上で開催



4 令和5年度の労働時間等説明会の開催

今年度同様、次年度も引き続き労働時間等説明会（改善基準改正を含む）を開催する。

なお、開催時期、回数、説明内容、（これまでの説明会への不参加事業者に対する）開催案内の方法等について、静岡県トラック協会、静岡運輸支局、静岡労働局で調整し、第1四半期に開催する予定。





働き方改革は進んでいますか？ 改正労基法の適用猶予が順次廃止されます 併せて改善基準告示が改正されます！

Point 1 自動車運転の業務においても時間外労働の上限規制が適用されます（罰則付き）

2019（平成31）年4月1日に施行された改正労働基準法が5年の猶予を経て、
2024（令和6年）4月1日から自動車運転の業務に従事する労働者にも上限規制が適用されます。

	～2024（令和6）年3月31日	2024（令和6）年4月1日～
自動車運転の業務	上限規制は適用されない。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特別条項付き協定を締結する場合の時間外労働の上限は年960時間（休日労働を含まない）。 ・ 時間外・休日労働について「月100時間未満/2～6か月平均80時間以内」の規制が適用されない。 ・ 「時間外労働が月45時間を超えることができるのは年6か月まで」の規制が適用されない。

今ここ！変わります

時間外労働の上限が短くなります

待ったなし!!

改善基準告示が見直されます

令和6年4月～適用

時間外労働の上限規制

※所定労働時間8時間・休憩1時間と仮定
 $40H \times 52W = 2,080H$ （年間法定労働時間）
 $2,080 \div 8 = 260H$ （年間休憩時間）
 $293H \times 12M - 2,080 - 260 = 1,176H$
 [総拘束時間より算出]

現在 **一年 1,176時間※**

2024（令和6）年4月1日～
一年 960時間

月18時間の削減が必要!!

改善基準告示の見直し

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前（年換算） 3,516時間	改正前（月換算） 原則：293時間 最大：320時間	改正前 継続8時間
改正後 原則：3,300時間 最大：3,400時間	改正後 原則：284時間 最大：310時間	改正後 継続11時間を基本とし、継続9時間

Point 2 時間外労働の割増賃金率が変わります

現行の割増率	中小企業	25%	中小企業の猶予措置が 2023（令和5）年4月1日 に廃止されます。 60時間を超えた時間外労働に対し、 中小企業も5割以上の割増賃金を支払わねばなりません。
改正後の割増率	中小企業	25% / 50%	

準備は進んでいますか？
こちらをチェック！

トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト
<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/>

いま、考えてみませんか？
物流を支えるトラック運転者のこと。

ドライバーの長時間労働につながっているかもしれない問題やその解決につながる施策候補例なども確認できるサイトです。

お困りごとはございますか？ご相談は①でも②でも承ります

① 静岡働き方改革推進支援センターにご相談ください



無料で専門家にご相談いただける
ワンストップ支援を目指す相談窓口があります

(厚生労働省静岡労働局委託事業)

人手不足に対応するため
にどのようにしたらよいか
か教えてほしい

助成金を活用したいが利用
できる助成金が
わからない

労働時間を短縮したい

年次有給休暇の取得率を上
げるにはどうすればよいか



こんなお悩みはありませんか？



そのお悩み、解決できるかもしれません！

4つの取組をワンストップで支援します。
※すべての事業主の方がご利用いただけます。

取組1 長時間労働の是正

取組2 同一労働同一賃金

取組3 生産性向上による
賃金引上げ

取組4 人手不足の解消に
向けた雇用管理改善

働き方改革推進支援センターに ご相談ください

社労士などの専門家が無料で相談にのりアドバイスします。

【個別訪問によるコンサルティング】

労務管理の専門家（社会保険労務士）が訪問しコンサルティングを行います

【相談支援】 電話・メール・来所での相談にお答えします

【各種セミナー】 専門家によるセミナーを開催しています



静岡市葵区伝馬町18-8

アミイビルB1-B号

(受託者：株式会社タスクールPlus)

☎ 0800-200-5451 (通話無料)

✉ shizuoka@task-work.com

【受付時間】 午前9時～午後5時

(土日祝・年末年始を除く)



② 各署の労働時間相談・支援班にご相談ください



労働基準監督署の労働時間相談・支援班が
改正労働基準法・労務管理改善などのご説明・ご相談を賜ります

改正労基法の内容を
もっと聞きたい

☎わかりやすく丁寧に説明します

もちろん
無料です

そもそも労働基準法には
どんなルールが定められ
ているの？

☎基本から丁寧に説明します

労務管理上の課題を
探りたい

☎実情を伺いながら一緒に考えましょう



他社は
どう対応しているの？

☎他社の改革事例をご紹介できるかもしれません

労働基準
監督署

立入調査では
ないので
法違反の是正指導
はしません

★ 最寄りの労働基準監督署まで、お気軽にご相談ください！ ★

浜松署 ☎ 053-456-8148

富士署 ☎ 0545-51-2255

磐田署 ☎ 0538-32-2205

沼津署 ☎ 055-933-5830

島田署 ☎ 0547-37-3148

三島署 ☎ 055-986-9100

静岡署 ☎ 054-252-8106

下田駐在事務所

☎ 0558-22-0649



資料 4 厚生労働省提出資料

第15回トラック輸送における取引環境・労働時間改善
中央協議会及び第14回トラック運送業の生産性向上協議会

厚生労働省 労働基準局

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」 (改善基準告示)

- ▶ 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」 (改善基準告示) は、トラックなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、すべての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間 (始業から終業までの時間 (休憩時間を含む))、休息期間 (勤務と勤務の間の自由な時間)、運転時間等の基準を、平成元年に大臣告示として制定。

制定の経緯

労働時間等の改善を定めた局長通達の策定 (昭和42年)

- ・長時間労働、交通事故の増加
- ・路面運送における労働時間及び休息期間に関するILO条約の採択 (昭和54年)

拘束時間、休息期間等の基準を定めた局長通達の策定 (昭和54年)

中央労働基準審議会での関係労使の議論

通達を大臣告示とすることで労使が合意し、「改善基準告示」を策定 (平成元年)

(中身を伴う改正：平成9年改正が最後)

※制定以降、法定労働時間が段階的に短縮し、週40時間制へ移行するに伴い、内容の見直しが行われ現在に至っている。

主な内容

- 拘束時間【始業から終業までの時間(休憩時間含む)】：(1か月)トラック…293時間、バス…4週平均1週65時間、タクシー…299時間
(1日) トラック・バス・タクシー…原則1日13時間 (最大16時間)
- 休息期間【勤務と勤務の間の時間】：原則として継続8時間以上
- 運転時間：トラック…2日平均1日9時間 / 2週間平均1週44時間、バス…2日平均1日9時間 / 4週間平均1週40時間
- 連続運転時間：トラック・バス…4時間以内

※その他、分割休息期間、2人乗務、隔日勤務、フェリー乗船の場合の特例有り。

施行

労働基準監督署

関係労使の自主的改善努力と労働基準監督官の臨検監督等による指導
(令和3年 自動車運転者を使用する事業場への監督指導…3,770件 改善基準告示違反率…53.3%)

国土交通省との連携

- ① 監督署と地方運輸機関との合同による監督・監査
- ② それぞれの機関が把握した改善基準告示違反事案の相互通報

自動車運転者 改善基準 見直しの検討状況

- ▶ 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）は、自動車運転者について、その業務の特性を踏まえ、一律に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間等の基準を定めたもの。
- ▶ 自動車運転者については、働き方改革関連法により2024年4月から罰則付の時間外労働の上限規制（年960時間）が適用されること等から、労働政策審議会の下に「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置し、議論を進めてきた。

- 令和元年11月 : 労働条件分科会の下に、「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置
実態調査、疲労度調査、海外調査を実施

- 令和3年4月 : 専門委員会の下に、「業態別作業部会」を設置

 タクシー部会
計6回議論（令和3年度）

 バス部会
計6回議論（令和3年度）

 トラック部会

- 令和4年3月 : 専門委員会 中間とりまとめ（タクシー、バス）

- ・ 5/19（第5回）、6/14（第6回）、7/20（第7回）、8/18（第8回）、9/2（第9回）：作業部会開催
- ・ 9/8：第10回トラック作業部会（トラックとりまとめ）

- **令和4年9月27日** : **専門委員会 最終とりまとめ（ハイヤー・タクシー、トラック、バス）**

- **令和4年12月** : **改善基準告示 改正**

→ 改善基準告示改正後、労働基準監督署による荷主への「要請」、関係者への「周知」を速やかに実施

- **令和6年4月** : **年960時間の上限規制、改善基準告示 適用**

自動車運転者労働時間等専門委員会 委員名簿

令和4年1月4日時点

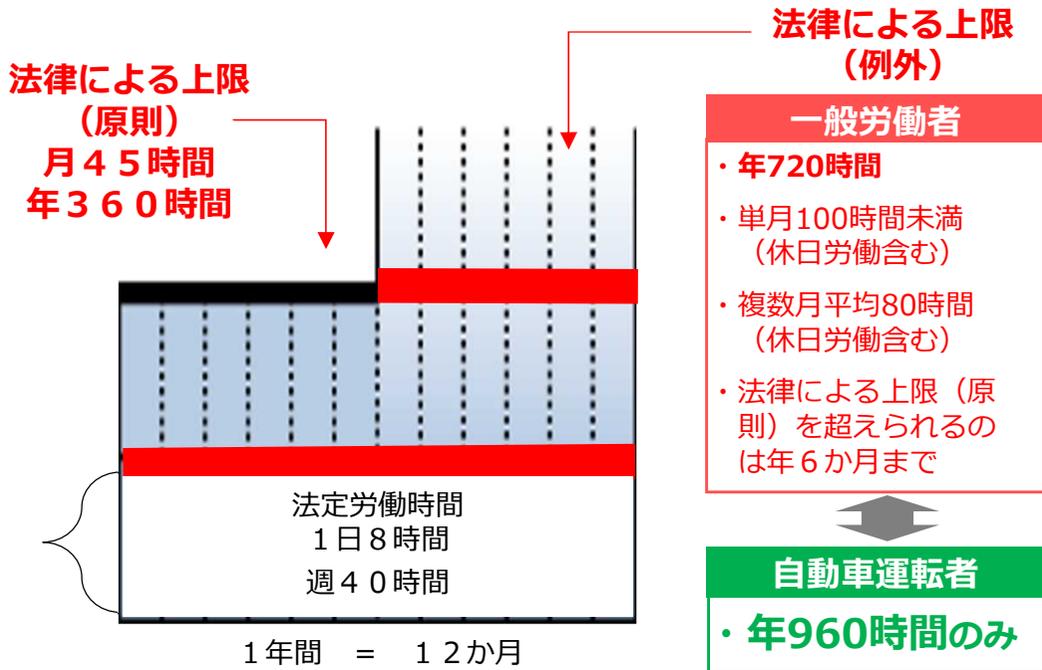
	ハイヤー・タクシー 作業部会	バス作業部会	トラック作業部会
公益 代表	両角 道代 ※ 慶應義塾大学 法務研究科教授	川田 琢之 ※ 筑波大学ビジネス系教授	藤村 博之 ※ 法政大学大学院 イノベーション・マネジメント研究科教授
	寺田 一薫 東京海洋大学大学院 海洋科学技術研究科教授	小田切 優子 東京医科大学公衆衛生学分野講師	首藤 若菜 立教大学経済学部教授
労働者 代表	久松 勇治 日本私鉄労働組合総連合会 社会保障対策局長	池之谷 潤 日本私鉄労働組合総連合会 中央副執行委員長	貫 正和 全国交通運輸労働組合総連合 トラック部会事務局長
	松永 次央 全国自動車交通労働組合連合会 書記長	鎌田 佳伸 全国交通運輸労働組合総連合 軌道・バス部会事務局長	世永 正伸 ※ 全日本運輸産業労働組合連合会 中央副執行委員長
使用者 代表	清水 始 西新井相互自動車株式会社 代表取締役社長	齋藤 隆 京成バス株式会社 取締役社長	加藤 憲治 日本通運株式会社取締役執行役員
	武居 利春 昭栄自動車株式会社 代表取締役	金井 応季 東武バスウエスト株式会社 取締役社長	馬渡 雅敏 松浦通運株式会社代表取締役

※ 労働条件分科会 委員

(参考) 自動車運転者の時間外労働の上限規制と拘束時間等

自動車運転者の時間外労働の上限規制について

- ▶ 自動車運転者の上限規制は、令和6年3月まで適用猶予。
- ▶ 令和6年4月以降も、時間外労働の上限は年960時間のみ。



【1ヶ月あたりの法定労働時間と休憩時間について】

1年間の法定労働時間：40時間×52週＝2,080時間

1年間の休憩時間：1時間×5日×52週＝260時間

(2,080時間＋260時間)÷12ヶ月＝195時間

※ この計算は、事業場ごとの所定労働時間や休憩時間の違いや、月の日数の違いを考慮していないため、あくまでも「目安」である。

【年960時間の時間外労働を行う場合の拘束時間について】

2,080時間＋260時間＋960時間

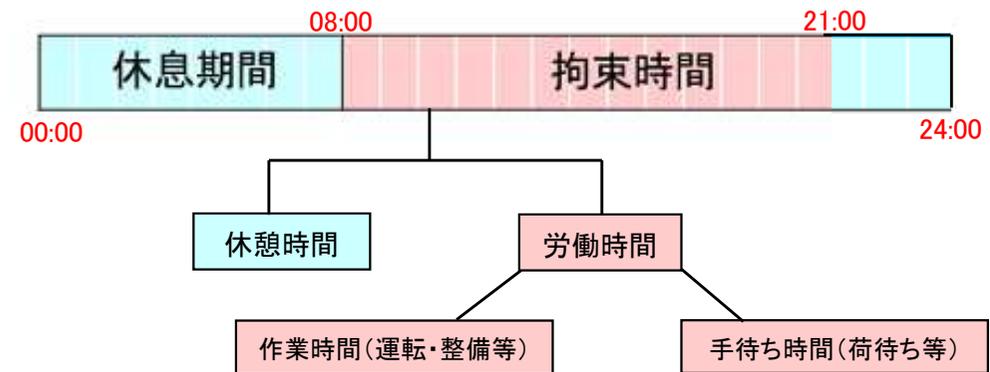
＝3,300時間 (1年間の拘束時間)

3,300時間÷12か月＝275時間 (1か月の拘束時間)

拘束時間と休憩期間について

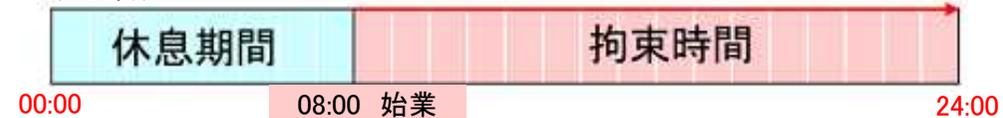
【日勤勤務】

- ▶ 拘束時間とは、労働時間、休憩時間その他の使用者に拘束されている時間をいう。
- ▶ 休憩期間とは、使用者の拘束を受けない期間をいう。



【隔日勤務 (2暦日の勤務)】

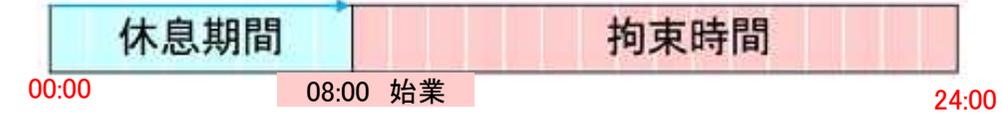
(1日目)



(2日目)



(3日目)



自動車運転者労働時間等専門委員会報告（令和4年9月27日）の構成

1 ハイヤー・タクシーに係る改善基準告示の内容

（同委員会中間とりまとめ（令和4年4月27日労働条件分科会資料No.6）と同内容）

2 トラックに係る改善基準告示の内容

（P 6～P 14）

3 バスに係る改善基準告示の内容

（同委員会中間とりまとめ（令和4年4月27日労働条件分科会資料No.6）と同内容）

4 その他

（P 15～P 16）

1か月の拘束時間（トラック）

現行

- ▶ 拘束時間は、1か月について293時間を超えないものとする。
- ▶ ただし、労使協定により、年間6か月までは、年間の総拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を320時間まで延長することができる。

案

【原則】

- ▶ 拘束時間は、年間の総拘束時間が3,300時間、かつ、1か月の拘束時間が284時間を超えないものとする。

【例外】

- ▶ ただし、労使協定により、年間6か月までは、年間の総拘束時間が3,400時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を310時間まで延長することができるものとする。この場合において、1か月の拘束時間が284時間を超える月が3か月を超えて連続しないものとし、1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努めるものとする。

1日の拘束時間（トラック）

現行

- ▶ 1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、1日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は16時間とする。この場合において、1日についての拘束時間が15時間を超える回数は、1週間について2回以内とする。

案

【原則】

- ① 1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、1日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は15時間とする。

【例外】

- ② ただし、自動車運転者の1週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合、当該1週間について2回に限り最大拘束時間を16時間とすることができる。
- ③ ①②の場合において、1日についての拘束時間が14時間を超える回数（※）をできるだけ少なくするよう努めるものとする。

（※）通達において、「1週間について2回以内」を目安として示すこととする。

1日の休息期間（トラック）

現行

- ▶ 勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与える。

案

【原則】

- ① 休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

【例外】

- ② ただし、自動車運転者の1週間における運行がすべて長距離貨物運送（※1）であり、かつ、一の運行（※2）における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合、当該1週間について2回に限り、継続8時間以上とすることができる。この場合において、一の運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えるものとする（※3）。

※1

一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送をいう。

※2

自動車運転者が所属する事業場を出発してから当該事業場に到着するまでをいう。

※3

一の運行における休息期間のいずれかが9時間を下回る場合には、当該一の運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えるものとする。

運転時間、連続運転時間（トラック）

現行

《運転時間》

- ▶ 運転時間は、2日を平均し1日当たり9時間、2週間を平均し1週間当たり44時間を超えないものとする。

《連続運転時間》

- ▶ 連続運転時間（1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。）は、4時間を超えないものとする。

案

《運転時間》

- ▶ 現行どおり

《連続運転時間》

【原則】

- ▶ 連続運転時間(1回が概ね連続10分以上(※)で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。以下同じ。)は、4時間を超えないものとする。当該運転の中断は、原則休憩とする。

(※) 通達において、「概ね連続10分以上」とは、例えば、10分未満の運転の中断が3回以上連続しないこと等を示すこととする。

【例外】

- ▶ ただし、サービスエリア、パーキングエリア等に駐車又は停車できないことにより、やむを得ず連続運転時間が4時間を超える場合には、30分まで延長することができるものとする。

例外的な取扱い（トラック）

案

※ 新設

《予期し得ない事象に遭遇した場合》

- ▶ 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間の規制の適用に当たっては、その対応に要した時間を除くことができることとする。
- ▶ 勤務終了後は、通常どおりの休息期間（※）を与えるものとする。
（※）休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

（具体的な事由）

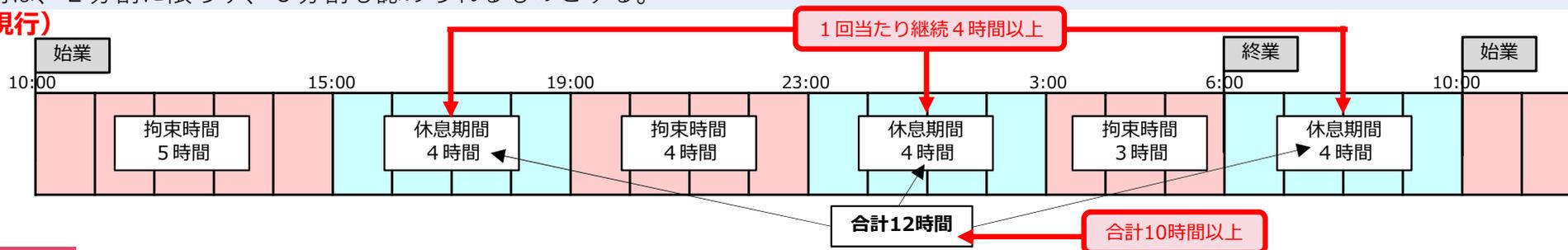
- ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合
- イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
- ウ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合
- エ 異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となった場合

拘束時間及び休息期間の特例①（分割休息）（トラック）

現行

- ▶ 業務の必要上、勤務終了後継続8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の2分の1を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができるものとする。
- ▶ この場合において、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上でなければならないものとする。
- ▶ 一定期間は、原則として2週間から4週間程度とし、業務の必要上やむを得ない場合であっても2か月程度を限度とする。
- ▶ 分割は、2分割に限らず、3分割も認められるものとする。

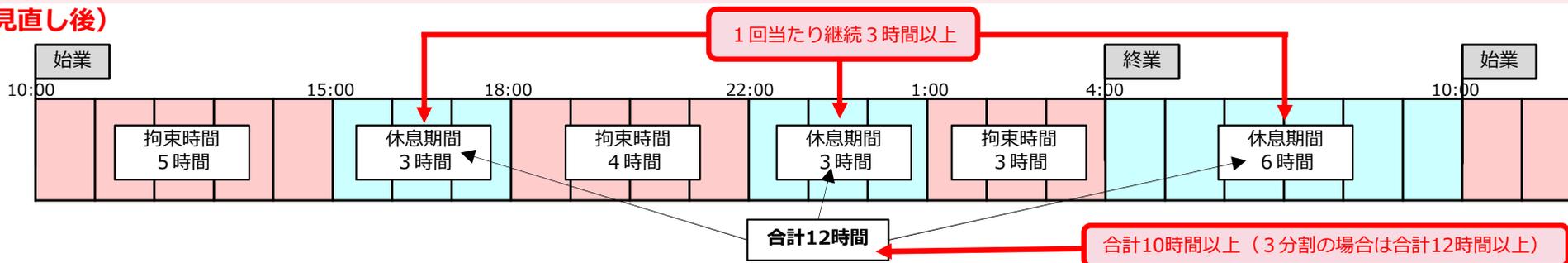
【例】（現行）



見直し後

- ▶ 業務の必要上、勤務終了後、継続9時間以上（※）の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の2分の1を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができるものとする。
- （※）長距離貨物運送に従事する自動車運転者であって、1週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合は継続8時間以上
- ▶ この場合において、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続3時間以上、合計10時間以上でなければならないものとする。
- ▶ なお、一定期間は、1か月程度を限度とする。
- ▶ 分割は、2分割に限らず、3分割も認められるが、3分割された休息期間は1日において合計12時間以上でなければならないものとする。
- ▶ この場合において、休息期間が3分割される日が連続しないよう努めるものとする。

【例】（見直し後）

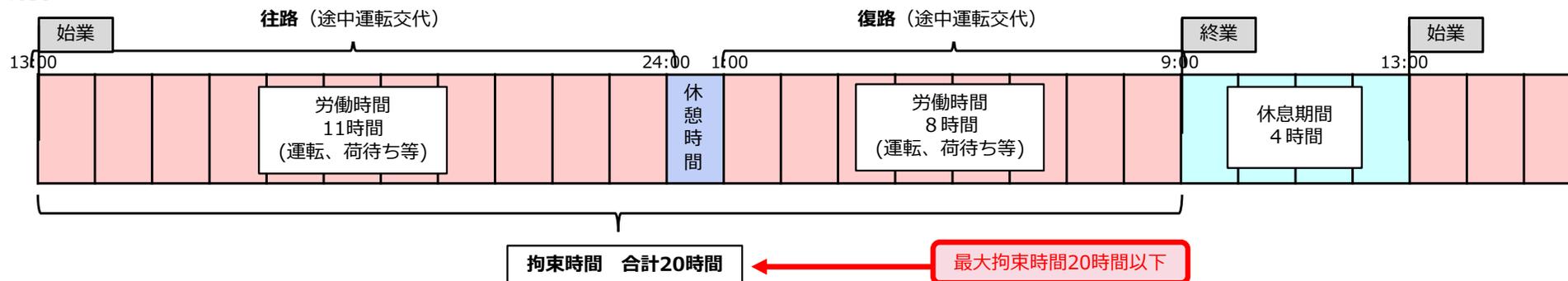


拘束時間及び休息期間の特例②（2人乗務）（トラック）

現行

- ▶ 自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合（車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る。）においては、最大拘束時間を20時間まで延長することができる。また、休息期間は4時間まで短縮することができる。

【例】（現行）



見直し後

- ▶ 現行どおり
- ▶ ただし、当該設備が次のいずれにも該当する車両内ベッド又はこれに準ずるもの（以下「車両内ベッド等」という。）であるときは、拘束時間を24時間まで延長することができる。
また、当該車両内ベッド等において8時間以上の仮眠時間を与える場合には、当該拘束時間を28時間まで延長することができる。
この場合において、一の運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えるものとする。
ア 車両内ベッドは、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であること。
イ 車両内ベッドは、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること。

【例】（見直し後：ア・イの要件を満たす車両内ベッド等において8時間以上の仮眠時間を与える場合）



拘束時間及び休息期間の特例③（隔日勤務）（トラック）

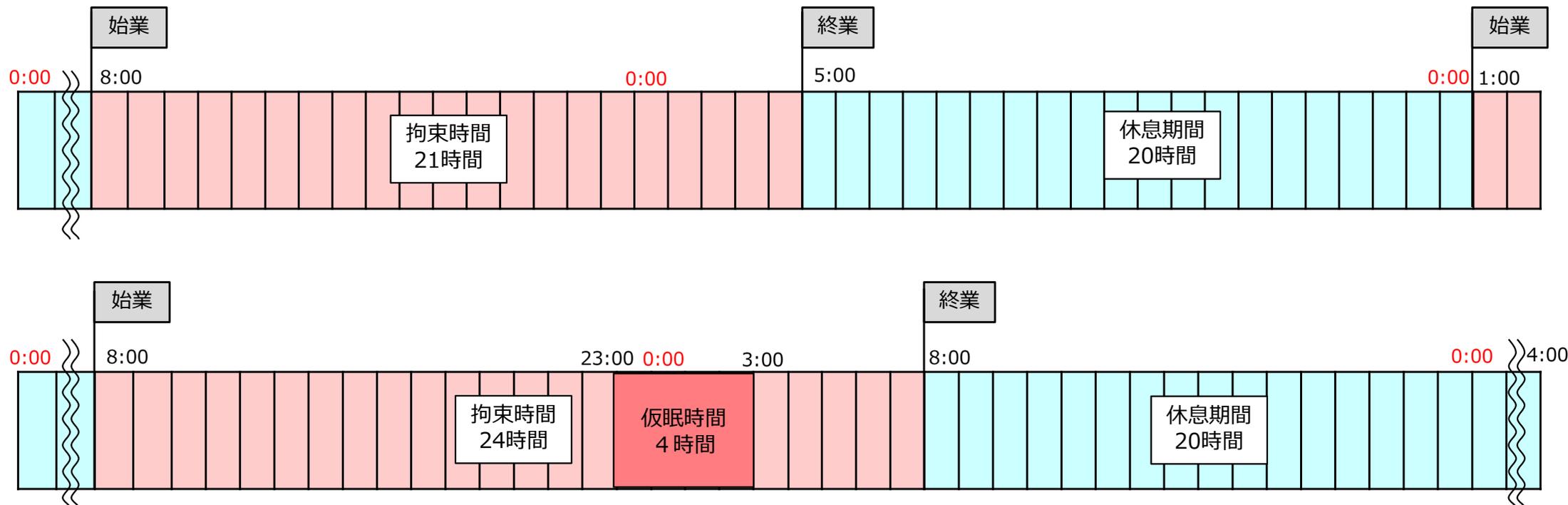
現行

- ▶ 2 暦日における拘束時間は、21 時間を超えてはならないものとする。
- ▶ ただし、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に4 時間以上の仮眠時間を与える場合には、2 週間について3 回を限度に、この2 暦日における拘束時間を24 時間まで延長することができるものとする。この場合においても、2 週間における総拘束時間は126 時間（21 時間×6 勤務）を超えることができないものとする。
- ▶ 勤務終了後、継続20 時間以上の休息期間を与えなければならないものとする。

見直し後

- ▶ 現行どおり

【例】



拘束時間及び休息期間の特例④（フェリー）（トラック）

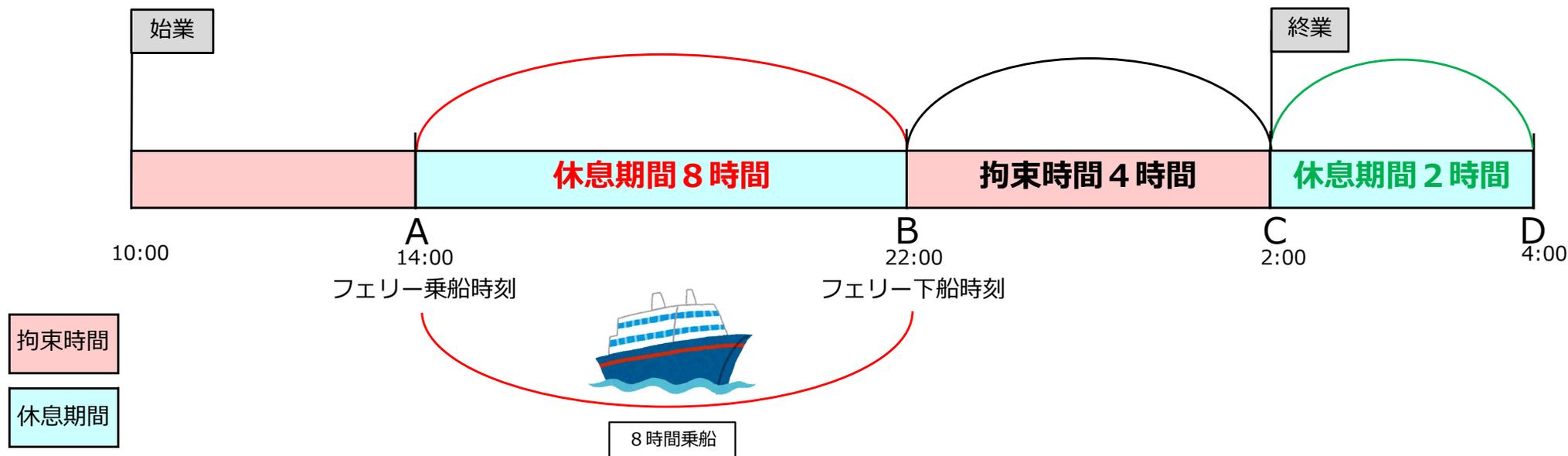
現行

- ▶ フェリー乗船時間は、原則として、休息期間として取り扱うものとする。
- ▶ 与えるべき休息期間の時間から、フェリー乗船中の休息期間について減ずることができる。
ただし、減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならないものとする（※1）。
（※1）2人乗務の場合を除く
なお、フェリー乗船時間が8時間（※2）を超える場合には、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始されるものとする。
（※2）2人乗務の場合には4時間、隔日勤務の場合には20時間

見直し後

- ▶ 現行どおり

【例】



見直し内容の周知、運用状況の把握等について

【自動車運転者労働時間等専門委員会報告（令和4年9月27日）「4 その他」を基に作成】

（1）荷主等の関係者に対する周知について

- 改善基準告示の改正に当たっては、荷主、元請運送事業者、貸切バス利用者等の発注者、貨物自動車利用運送事業者等に、関係省庁と連携し、幅広く周知することが適当。
- 道路貨物運送事業は過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であること等を踏まえ、改正後、速やかに、発着荷主等に対し、長時間の荷待ちを発生させないこと等について、労働基準監督署による「要請」を実施するとともに、把握した情報を国土交通省に対して提供することが適当。

（2）自家用自動車（いわゆる「白ナンバー」）及び個人事業主等について

- 改善基準告示は、運送を業とするか否かを問わず、「自動車運転者」を労働者として使用する全事業に適用されることから、自家用自動車の「自動車運転者」や使用者に対しても周知することが適当。
- 道路運送法等に基づき、運送事業者は、国土交通大臣が告示で定める基準に従い、運転者の勤務時間等を定める等の必要があり、その基準として、改善基準告示が引用されている。当該規定は、個人事業主等にも適用されることから、国土交通省と連携し、個人事業主等に対しても周知されるようにすることが適当。

（3）運用状況の把握等

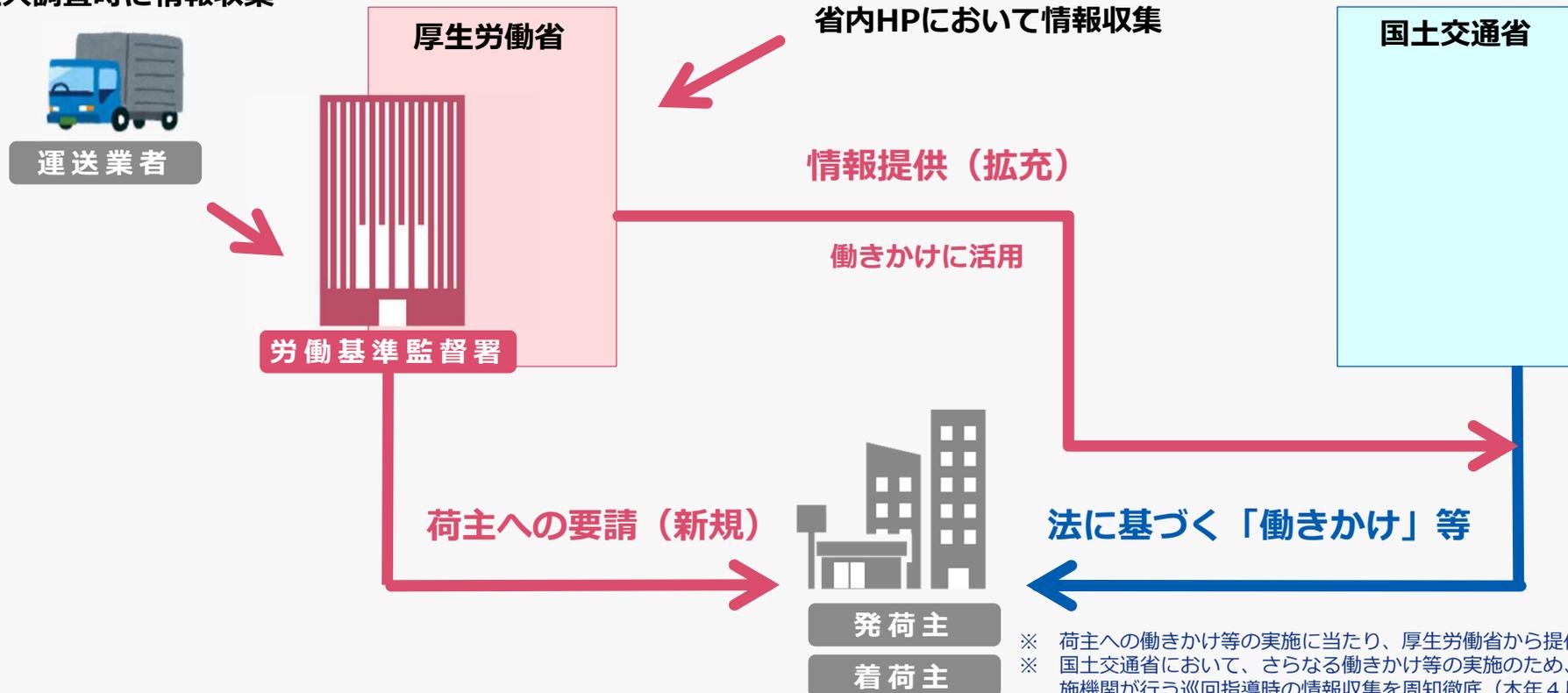
- 働き方改革関連法の参議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年6月28日）において、一般則の適用に向けた検討を行うに当たっては、一般則の全ての規定を直ちに全面的に適用することが困難な場合であっても、一部の規定又は一部の事業・業務についてだけでも先行的に適用することを含め検討することが求められている。
- 加えて、ハイヤー・タクシー、トラック、バス各作業部会において、今後の検討課題として次の事項が指摘。
 - ・ 実態調査等は、多様な勤務実態等を踏まえた内容とするため、調査対象の属性を分類した上で実施すべき
 - ・ 脳・心臓疾患による労災支給決定事案についても、属性を分類し、要因等について検討を行うべき
 - ・ 長時間の荷待ちが改善基準告示の遵守に与える影響、行政による荷主対策の実施状況、商慣行の改善状況（荷待ち時間の変化等）についても併せて把握し、検討を行うべき
- これらのことを踏まえ、令和6年4月以降の上限規制及び改正後の改善基準告示の適用後の運用状況を把握することとし、これらの適用後3年を目途に、そのための実態調査の設計等を含め、見直しに向けた検討を開始することが適当。

労働基準監督署による荷主への要請について（トラック）

労働基準監督署による要請（新規）

- ▶ **荷主企業に対し、労働基準監督署から配慮を要請**
(要請の内容) 長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないよう努めること。
運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。
- ▶ 対象企業選定にあたり、**省内HPや立入調査時に収集した情報**を活用 ⇒ **国土交通省にも情報提供**

立入調査時に情報収集



※ 荷主への働きかけ等の実施に当たり、厚生労働省から提供された情報も活用
※ 国土交通省において、さらなる働きかけ等の実施のため、地方適正化事業実施機関が行う巡回指導時の情報収集を周知徹底（本年4月措置済）

荷主と運送事業者のためのトラック運転者の長時間労働改善特別相談センター (トラック相談センター)

- トラック運転者の労働時間削減に向けた労務管理・取引環境改善のため、荷主や運送事業者からの相談に特化した相談窓口を設置(令和4年8月1日～)。
- 運送業での知見や経験のある社労士等が相談やコンサルティングを行う。

トラック運送事業者

- ・ 来年4月からの中小企業の月60時間超の割増賃金率施行への対応ができていない。
- ・ 改正後の改善基準告示にも適応できるように、労務管理を見直したい。
- ・ 荷待ち時間の改善のため、荷役方法の分析がしたい。また、分析を踏まえて荷主と交渉したいが不安がある。



相談・交渉

(発着・元請け) 荷主

トラック運転者の自社における作業効率化が求められているが、何をしたらいいかわからない。

労務管理上ネックとなる運転者の
労務管理の課題について相談

助言・訪問コンサルティング等

荷主の協力が必要な作業環境改善について相談

助言・交渉等への同席等



トラック運転者の長時間労働の
原因となる課題について相談

助言・訪問コンサルティング等

トラック相談センター

【相談窓口】

運送業での知見や経験のある社労士が、電話やメールで**事業者及び荷主**からの相談を受け付ける。

【コンサルティング（労務管理改善）】

トラック運転者の労務管理について直接的な支援を求める**事業者**に対して、労務管理コンサルタントが改善提案を行う。

【コンサルティング（取引環境改善）】 (運送事業者)

荷主の協力等を求める**事業者**に対して、物流コンサルタントが改善提案や、必要に応じて荷主企業への訪問等を行う。

(荷主)

運送事業者のトラック運転者が長時間労働になっている原因となる課題の改善に取り組むにあたり直接的な支援を求める**荷主**に対して、物流コンサルタントが改善提案を行う。

訪問支援への対応事例（トラック相談センター）

開設2か月間（9月末時点）で76件の相談を受付、さらに希望に応じ訪問支援も実施中。

運送事業者 A 社 労務管理の基本

【相談】 運転者の長時間労働の改善が必要なのは理解しているが、どこから手をつければいいのか分からない

【対応】 長距離運転者の月間総拘束時間を短縮するため、フェリーの活用、長距離と地場の組み合わせ勤務による拘束時間の平準化、荷待ち時間の短縮などに取り組むことが必要である旨等をアドバイス。

運送事業者 B 社 令和 6 年に向けた対応

【相談】 改正後の改善基準告示や時間外労働の上限規制に対応するべくグループ会社全体の基本的な方針を作成している。今後の取り組みについて含め客観的な視点でのアドバイスが欲しい。

【対応】 改正後の改善基準告示の方向性や時間外労働の上限規制の制度概要などを説明。デジタコデータのチェックのポイントや社内規定等の整備の仕方等についてもアドバイス。

荷主企業 C 社 工場内の荷待ち時間削減

【相談】 工場での荷待ち時間の削減に取り組もうとしているが、取組案に対する客観的なアドバイス等が欲しい。

【対応】 取組案に対してアドバイスを実施。また、C社の取組案が短期的な視点のものであったため、改善における長期的な視点として、商品オーダーや配送リードタイムなど全体での見直しが必要であること等をアドバイス。

⇒ 今後、短期的な改善案について、現地に訪問し具体的なアドバイスを実施予定。

(参考) トラック相談センター リーフレット

トラック運送事業者のみなさまへ

発着荷主のみなさまへ

トラック運転者の長時間労働改善 特別相談センター

トラック運転者の長時間労働の改善に向けて、労務管理上の改善、荷主と運送事業者の協力による作業環境の改善等を図るためのご相談を無料でお受けします。

ドライバーの時間外労働の上限規制、何から手を付けたいの？

荷主の立場でできる改善は？

ドライバーの運転時間に限度があったの？

荷待ち時間の削減を、どう進めればいいのか？

こんな困りごとなど、
ご相談ください！

トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター

ご相談は専用 Web サイトの問合せフォームかフリーダイヤルから
ご利用時間：9：00～17：00、休日：土日祝、12/29～1/3

東日本 0120-763-420・西日本 0120-625-109

相談
無料

厚生労働省 令和4年度自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業
お問合せ 受託者：株式会社労働調査会 東京都豊島区北大塚2-4-5 調査会ビル TEL. 03-3915-7221

ご相談方法は……

ご相談方法①

QRコード

ポータルサイト
相談専用ページから

役立つサポート情報も！

ご相談方法②

フリーダイヤル

東日本 0120-763-420
西日本 0120-625-109

※ご利用時間：9～17時（12～13時は休憩）
休日：土日祝、12/29～1/3

もっと詳しく相談したい！

オンライン
相談

オンラインによる
ご相談

詳しくご相談を職場からお気軽に！

コンサルタントの
訪問

労務管理・物流改善の
専門家がお伺いします！

トラック運転者の長時間労働の改善に向けた情報は下記専用ポータルサイトへ
トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

ポータルサイトでは、こんな情報を掲載しています

「仕事を知ってみよう 簡単自己診断」
問題点・解決施策・メリットを確認できる荷主の皆さまとトラック運送事業者の皆さまに向けた自己診断ツール

「サッと解決 よろず相談」
トラック運転者の労働時間改善に向けた FAQ 集

「情報いろいろ宝箱」
トラック運転者の長時間労働を是正するための動画教材や、取組事例、改訂ハンドブック、ガイドラインなど様々なツール集

「統計からみるトラック運転者の仕事」「動画・写真で見るトラック運転者の仕事」「トラック運転者の生の声」
さまざまな角度から、トラック運転者の仕事について、取りまとめた資料集

トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト
<https://driver-roudou-jikan.mhiw.go.jp/>

トラックポータル

2022.08

19

【資料4】

最近のトラック運送事業に関する取組みについて

- **トラック業界は、長時間労働、低賃金、特に若年層の不足などにより、このままでは将来的な人手不足が懸念。**
- **人手不足を解消し持続可能性を確保するためには、現在の職場環境・労働条件の改善を図り、「魅力ある職場づくり」を行うことが不可欠。**
- **そのためには、運送事業者と荷主との取引環境を改善し、適正な運賃の収受や取引条件の見直しを行うとともに、運送事業者自身も業務の効率化を図り、生産性を高めていく必要。**

- 1. 荷主対策の深度化と標準的な運賃・・・・・・・・・・・・・・2**
- 2. 働き方改革に向けた取組 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・8**
- 3. 関係省庁との連携による取組・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23**

改正の目的

- トラック運送業の健全な発達を図るため、**規制を適正化**
- 時間外労働規制の適用(令和6年4月)を見据え、**緊急に運転者の労働条件を改善**

改正の概要

1. 規制の適正化

参入要件を厳格化(欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等)

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

定期的な車両の点検・整備の実施や**社会保険料の納付**等の義務づけ

3. 荷主対策の深度化

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

トラック事業者の法令遵守に係る**荷主の配慮義務**や、**国土交通大臣による荷主への働きかけ**の規定を新設

4. 標準的な運賃

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

運転者の労働条件を改善し、**持続的に事業を運営**するための参考指標として「**標準的な運賃**」の制度を導入

貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていること
を疑う相当な理由がある場合

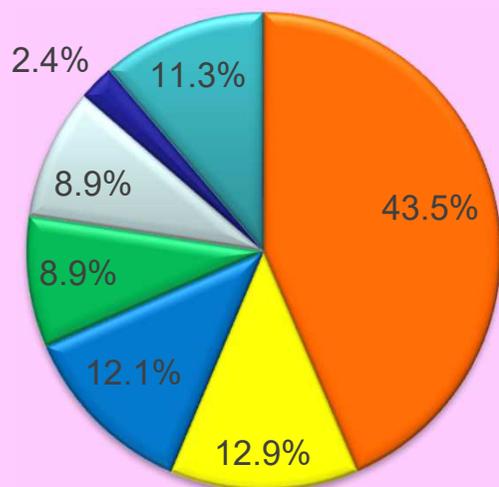
要 請

要請してもなお改善
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為に独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

荷主起因の違反原因行為の割合



- 長時間の荷待ち
- 依頼になかった附帯業務
- 過積載
- 拘束時間超過
- 無理な配送依頼
- 異常気象
- その他

「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数	内訳
要 請	2	荷主：1 元請：1
働きかけ	73	荷主：46 元請：27

※令和4年12月30日現在

○「要請」日時 ～令和4年11月（「働きかけ」日時～令和4年10月）

○荷主種別 ～**運送業（元請）**

○違反原因行為 ～**「過積載運行の指示」**

○相談者からの申告内容

（申告内容）～**関東運輸局管内**

- 軽貨物車による飲料水配送において、委託を受けている荷量を運ぶために過積載となっていることを相談したが、対応してもらえない。（この他、複数の違反原因行為にかかる情報あり）

～ **令和4年10月、「働きかけ」を実施**

～ 申告内容の事実確認とともに、改善計画の作成に着手

（追加申告内容）～**近畿運輸局管内**

- 過積載とわかっていながらトラックに荷物を積むように強要してくる。過積載である旨を忠告しても聞いてもらえない。

～ **令和4年11月、「要請」を実施**

○ 申告内容の事実確認とともに、当該違反原因行為の防止に向けた全社レベルの対策強化について着手

○ 場 所 ～中部運輸局管内

○ 荷主種別 ～製造業（発荷主）

○ 違反原因行為 ～「長時間の荷待ち」

○ 相談者からの申告内容

- 納品先が納品日前日の午後にならないと分からないため、荷待ち時間が恒常的に発生している。
- 日常的に待機時間が発生しており、積込が遅くなっても到着時間が決まっているため、高速道路を利用しても、休息8時間が取れない。

～ 令和3年1月 「働きかけ」を実施

～ 発荷主側が対策として、オーダーの早期化（出荷時間を午前中へ）を徹底へ

（令和4年5月以降の申告内容）

- 昼過ぎから待機しているが、夕方18時ころの積込になるのが常。
- 積込待ちがかなり長くて、お昼に受付しても夜7時になる。
 - ～ 国土交通省において調査を実施し、情報との整合性を確認

～ 令和4年8月 「要請」を実施

標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)を改善し、持続的に事業を運営するための参考となる指標**

- 平成30年改正後の貨物自動車運送事業法に基づき、**運賃交渉力の弱い運送事業者の適正な運賃収受を支援すること**を目的に、令和2年4月「標準的な運賃」を告示。
- 「標準的な運賃」では、**運転者について全産業並みの給与、車両の更新期間5年**、一般的な利潤(自己資本金の10%)などの経営改善につながる前提を置いて、参考となる運賃を示している。
- 運送事業者が**自己の経営状況を踏まえて運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むことが肝要**。

基本的な策定方針

- ◆ **運賃表の基本** ⇒ 貸切運送を前提に(1)距離制、(2)時間制の運賃表を設定
- ◆ **車種等の違い** ⇒ 車格別(2t, 4t, 10t, 20t)にドライバン型のトラックを基準として算出
- ◆ **地域差** ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定
- ◆ **運賃と料金の考え方** ⇒ 高速道路料金やフェリー料金等については運賃と別に収受

適正な原価・利潤の確保

- ◆ **元請け・下請けの関係** ⇒ 元請事業者の庸車費用等は考慮せず、**実運送にかかる原価等**を基準に算出
- ◆ **車両費** ⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた**車両への設備投資等**ができるよう償却年数は5年で設定
- ◆ **人件費** ⇒ ドライバーの労働条件改善のため、**全産業平均の時間当たりの単価**を基準
- ◆ **帰り荷の取扱い** ⇒ **帰り荷がないことを前提に実車率50%**の前提で算出。
- ◆ **利潤** ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、**自己資本に対する適正な利潤額**を設定

●令和5年1月31日時点の管内の届出件数は4,192件(62.2%)であり、引き続き、標準的な運賃が実勢運賃に反映されるよう、関係機関と連携し、事業者・荷主への浸透を図る必要がある。

標準的な運賃に係る届出件数

令和5年1月末日時点

支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合
愛知	2,893	1,677	58.0%
静岡	1,546	1,011	65.4%
岐阜	856	447	52.2%
三重	968	740	76.4%
福井	477	317	66.5%
合計	6,740	4,192	62.2%

「働き方改革関連法」において、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行の5年後（令和6年4月1日）に、**年960時間**の上限規制が適用される。

	従前の規制	「働き方改革関連法」による見直し
原則	(1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定を結んだ場合、協定で定めた時間まで時間外労働可能 （臨時的で特別な事情がある場合、 上限なし ） 特別条項	2019年4月～ (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 特別条項でも上回ることをできない時間外労働規制（年720時間等）
自動車運転者	<u>「改善基準告示」により拘束時間、運転時間等を規定</u> （貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）	2024年4月～ ・ <u>時間外労働年960時間</u> （休日労働を含まず） ・ <u>「改善基準告示」の改正</u>

「改善基準告示」の改正案の概要

「改善基準告示」の改正については、厚生労働省の労働政策審議会で議論が行われ、令和4年9月、同審議会の専門委員会トラック作業部会においてとりまとめられた。令和4年12月に公布、**令和6年4月に施行**。主な内容は以下のとおり。

	現 行	改正後(令和6年4月～)
拘束時間 (労働時間+休憩時間)	<ul style="list-style-type: none"> ・1日 原則13時間以内 最大16時間以内 (15時間超は1週間2回以内) ・1ヶ月 293時間以内。年3516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。 	<ul style="list-style-type: none"> ・1日 原則13時間以内。 最大15時間以内。長距離運行は週2回まで16時間 (14時間超は1週間2回以内) ・1ヶ月 284時間以内。年3400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。
休息期間 (勤務と勤務の間の時間)	継続8時間 以上	<ul style="list-style-type: none"> ・継続11時間以上を基本、9時間を下限 ・長距離運行は継続8時間以上(週2回)
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・運転時間は、2日平均で1日9時間。 ・連続運転時間は、4時間を超えない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転時間は現行どおり。 ・連続運転時間は、4時間を超えない。 SA,PA等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合は、30分まで延長可

※予期しえない事象(事故・故障・災害等)に遭遇した場合、その対応に要した時間を除く旨の規定を新設。

- ホワイト物流推進運動の推進（平成30年～）
- 長時間労働改善のためのガイドラインの策定（「加工食品、飲料・酒」「建設資材」「紙パルプ」）（令和2年）
- 物流標準化、パレット化
 - 官民物流標準化懇談会（令和3年～）
 - 「紙オムツ・生理用品」のアクションプラン（令和4年）
- 中継輸送の普及促進（実施の手引書（平成29年）、事例集（令和2年）の策定）
- トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会（中央及び47都道府県）の設置・開催（平成27年～）

「ホワイト物流」推進運動の働きかけ

- 賛同企業は増加している(管内:66社(R1.9)→260社(R5.1))
- 運送業の比率と比較し、製造業・卸売業・小売業の比率が低い状況
- 荷主の理解も必要なため、今年度は荷主企業へ直接訪問し、ホワイト物流推進運動への理解を求め、自主行動宣言の提出を依頼している。

自主行動宣言状況

R5.1末時点

		製造業	卸売業 小売業	運輸業 郵便業	その他	合計
中部運輸局管内	愛知	36	13	80	12	141
	静岡	18	1	47	2	68
	岐阜	1	3	9	4	17
	三重	2	2	16	4	24
	福井	2	2	5	1	10
	合計	59	21	157	23	260
	比率	22.7%	8.1%	60.4%	8.8%	
全国	合計	397	130	812	193	1532
	比率	25.9%	8.5%	53.0%	12.6%	

- 中部運輸局管内で260社(全国:1532社)の企業が自主行動宣言を提出(令和5年1月末現在)
- 卸売業、小売業といった荷主の比率が低い

荷主の宣言を促す取り組みが必要

今年度の取組

直接的周知活動の実施

- 直接荷主へ訪問し、「ホワイト物流」への理解を得る。

訪問実績

愛知県:農協
 製造業(家具・機械工具)
 卸・仲卸売業(青果・水産)
 小売業(百貨店・リユースショップ)

静岡県:製造業(医療機器)

岐阜県:卸・仲卸売業(青果・水産)

三重県:卸・仲卸売業(青果・水産)

福井県:製造業(化学製品) (10団体39社)

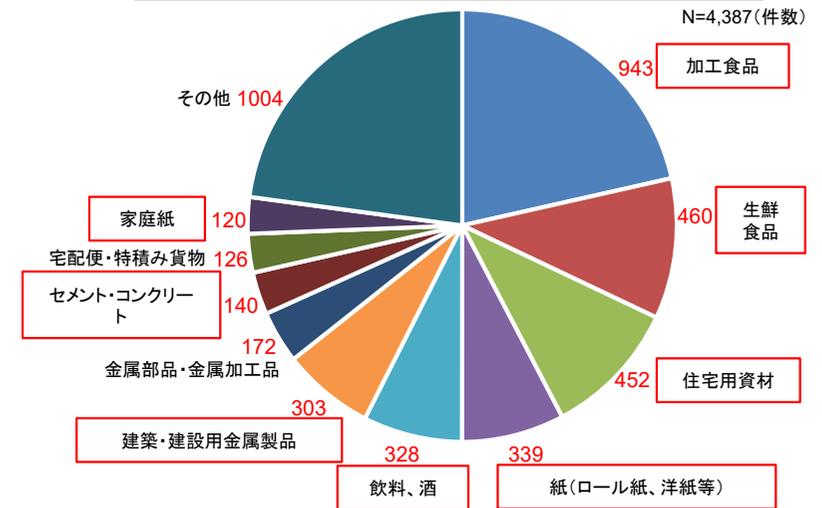
訪問予定

愛知県:製造業
 福井県:農協
 利用運送事業者 など

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等を設置。懇談会等の検討の成果としてガイドラインを策定。

30分以上の荷待ち時間が生じた件数（輸送品目別）



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】

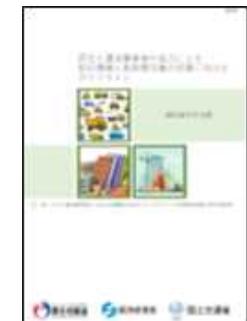
- 輸送品目別物流における現状・課題、解決の方向性の整理
- 取引環境と長時間労働の改善に向けた具体的な取組み事例等

【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



加工食品、飲料・酒物流編



建設資材物流編



紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編

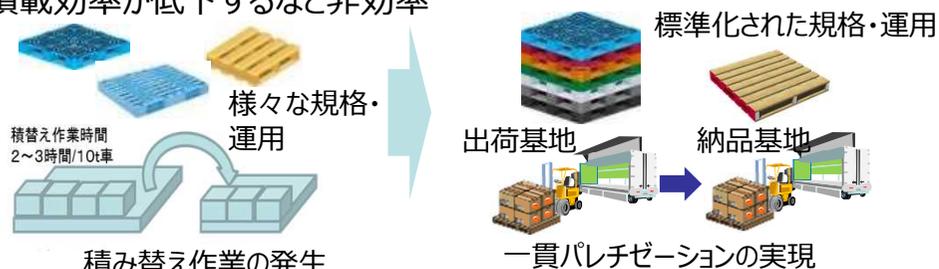


紙・パルプ(家庭紙分野)物流編

- 物流の効率化に向けた荷主・物流事業者等の関係者の連携・協働を円滑化するための環境整備として、共同化・自動化等の前提となるハード・ソフトの標準化が必要。

パレットの標準化

- 様々な規格・運用が存在していることにより、積替え作業の発生や積載効率が低下するなど非効率



荷役作業の効率化、トラックへの積載効率の向上

伝票の標準化

- 荷主等の事業者ごとに伝票がバラバラであり、記載項目も異なるため、荷積み、荷卸し時に非効率



検品・事務作業の効率化

外装の標準化

- 様々な商品サイズ・形状により、パレット等への積載効率が低下するなど非効率



荷役作業の効率化、積載効率、保管効率の向上

データの標準化

- 物流事業者と着荷主の間などで商品データが標準化された仕様で共有されていないことから納品時の賞味期限確認等の検品において非効率



検品・荷卸し作業の効率化

業種分野横断的な物流標準化の取組

・官民物流標準化懇談会

議題：ハード・ソフト含むすべての物流各項目（パレット・外装サイズ、外装表示、伝票、データ・物流用語等）の業種分野横断的な標準化

パレット

- パレット標準化推進分科会 中間とりまとめ（令和4年6月27日公表）
- ・パレット標準化推進分科会

日本物流団体連合会・
物流標準化調査小委員会

【ソフトの標準化】SIPスマート物流サービス

- 物流標準ガイドライン -ver.1.0-（令和3年10月15日公表）

連携
協力

業種分野ごとの物流標準化の取組

加工食品分野

- 加工食品分野における物流標準化アクションプラン（令和2年3月27日公表）
- ・加工食品分野における物流標準化研究会
- ・加工食品分野における物流標準化アクションプラン フォローアップ会

青果物分野

- 青果物流通標準化ガイドライン骨子（令和4年4月15日公表）
- ・青果物流通標準化検討会

紙加工品分野

- 紙加工品（衛生用品分野）におけるアクションプラン（令和4年4月18日公表）
- ・紙加工品（衛生用品分野）物流研究会

菓子（スナック・米菓）分野

- 菓子物流（スナック・米菓系）におけるパレット標準化ガイドライン（令和4年5月20日公表）
- ・菓子パレット標準化促進協議会

中継輸送とは

中継輸送

ドライバーの拘束時間短縮を目的として、1つの輸送行程を複数のドライバーで分担し貨物を輸送する輸送形態。

例)



■ 輸送方式

パターンA：トレーラー・トラクター方式



パターンB：貨物積替え方式



パターンC：ドライバー交替方式



国土交通省「中継輸送の実施に当たって(実施の手引)」

○トレーラー・トラクター方式(ヘッド交換方式)

- ・中継拠点でトラクターの交換をする方式。
- ・牽引免許を持っている運転者同士で行う必要があるが、貨物積替方式に比べて短時間の作業で済む。

○貨物積替え方式

- ・中継拠点で貨物を積み替える方式。中継拠点での積替作業が必要となる。
- ・貨物の積替ではなく、荷台を交換する場合もある。

○ドライバー交替方式

中継拠点でドライバーが交替する方式。

時間外労働規制の適用等によるドライバー不足(2024年問題)を見据え、中継輸送の普及・実用化を推進。

中継輸送拠点・中継輸送実証実験

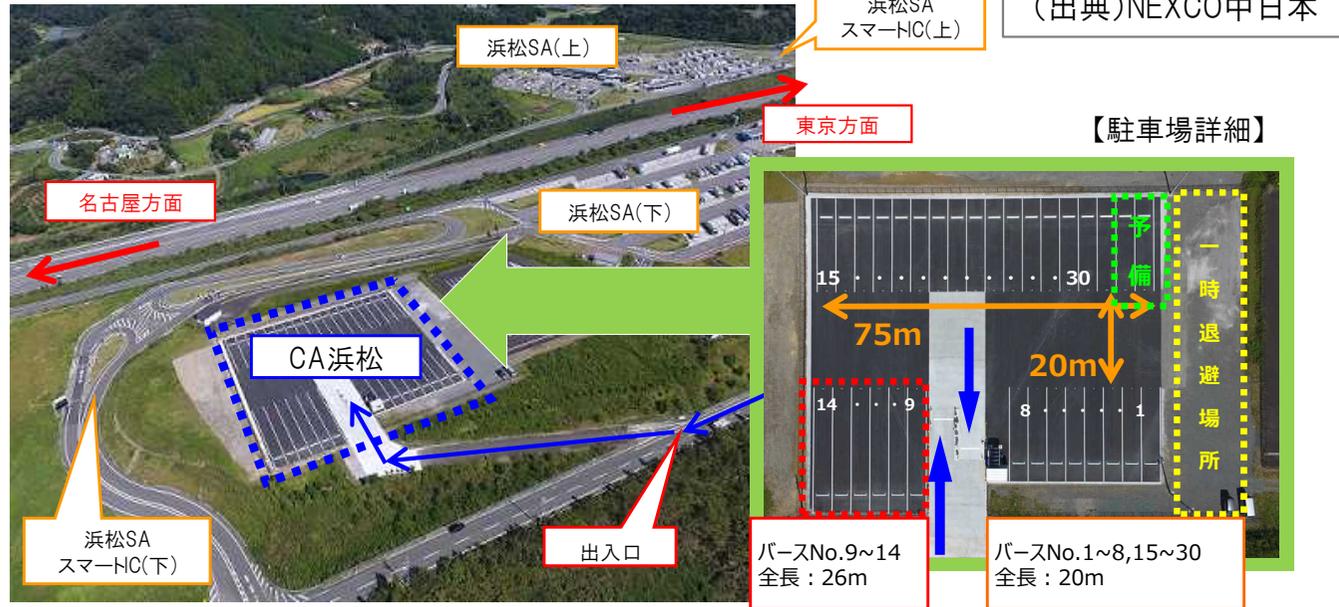
コネクタエリア浜松(静岡県)

○スマートICが設置された新東名・浜松SAに隣接する中継物流拠点をNEXCO中日本と民間事業者が共同で整備。(H30年9月～事業開始)

【位置図】

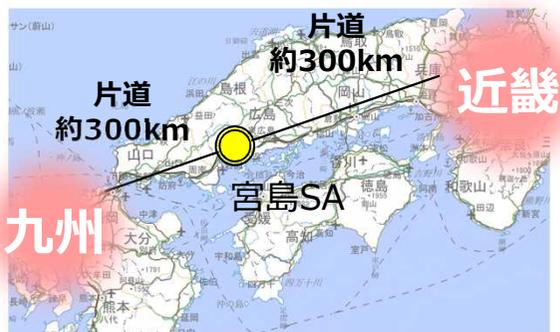


【全景】

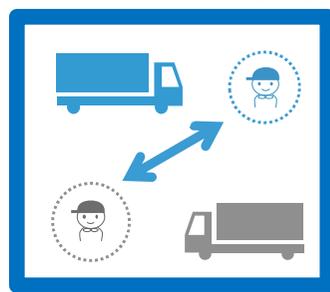


山陽自動車道 宮島SA(広島県)

○関西-九州間の中継輸送拠点ニーズ把握・効果検証のため、両地域の間位置する宮島SAにおいて中継輸送の実証実験を実施。(R4年2月～3月)



【ドライバー交替方式】

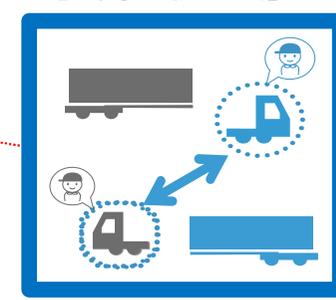


道の駅もち米の里☆なよろ(北海道)

○幹線道路(国道40号)沿いに立地し、大型の駐車スペースや休憩機能等を有する「道の駅」を拠点とした実証実験を実施。(R3年11月、R4年11月)



【ヘッド交換方式】



中継輸送システム『コネクトエリア浜松』(静岡県浜松市)

○ スマートICが設置された新東名高速道路浜松SAに中継物流拠点を整備し、物流事業者の中継輸送を実施

【位置図】



【運用イメージ】

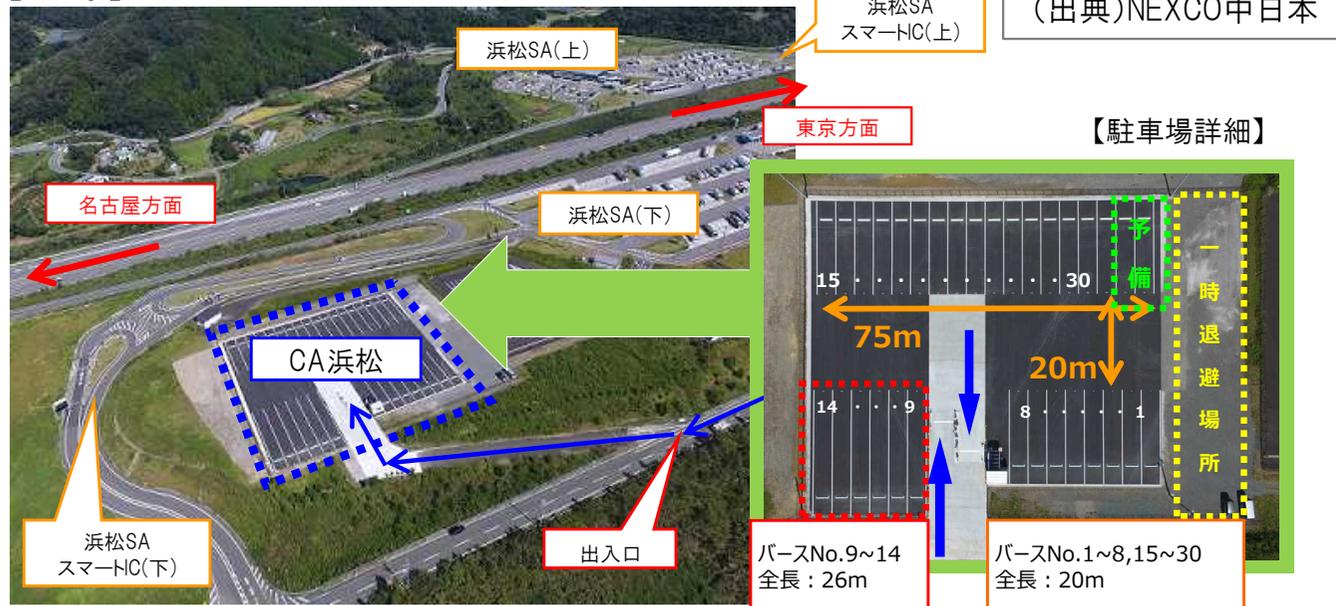
トレーラー・トラクタ交換方式の場合



ドライバー交替方式の場合



【全景】



【車両の稼働イメージと拘束時間】

① 関西拠点⇔関東間の往復運行の場合(従来の運行) ※1往復:2日間の行程の場合

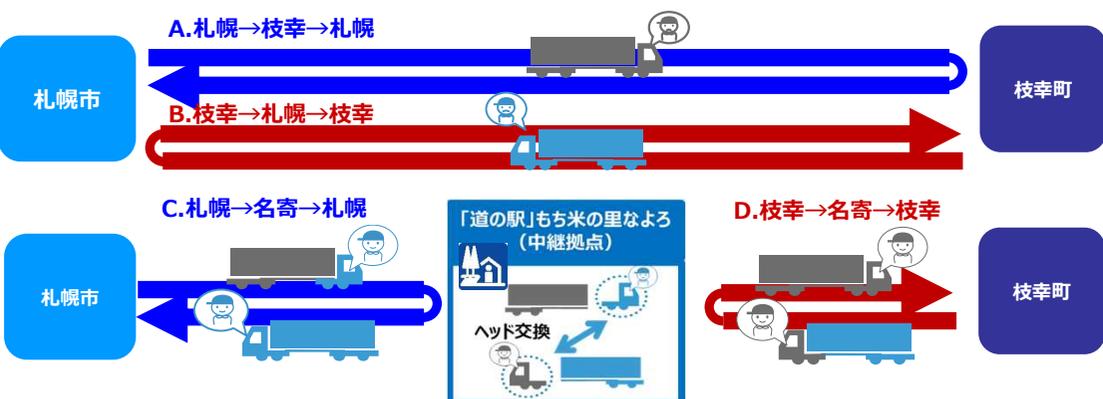


② コネクトエリア浜松利用の場合(新しい運行) ※日帰り運行の場合(想定)

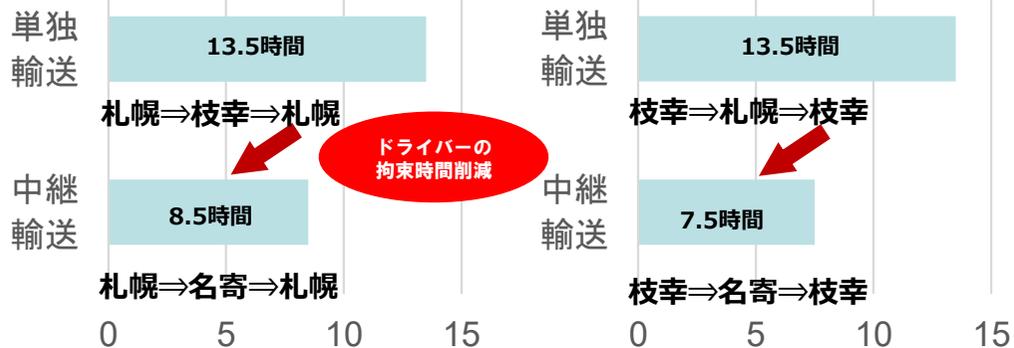


道の駅「なよろ」(北海道)での実験 (R3.11)

概要



結果と参加企業・ドライバーの声

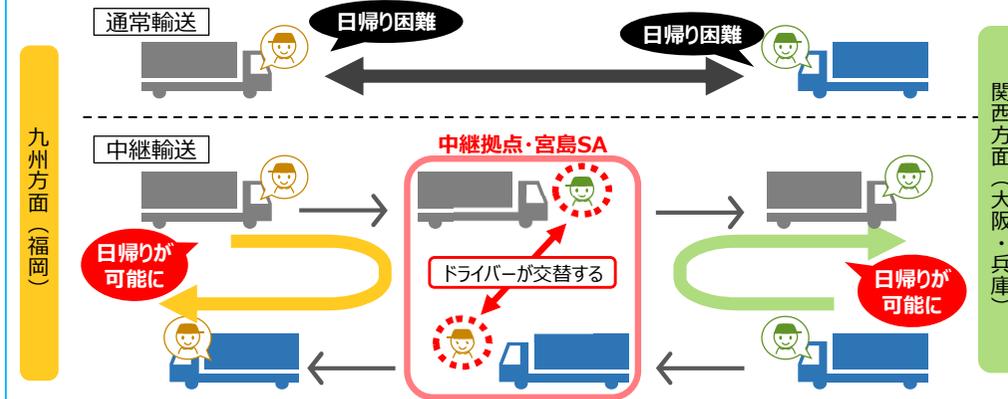


運送事業者
働き方改革のため中継輸送は必要不可欠。安定的なサービスの提供のため各地域にある道の駅を活用した輸送方法は今後極めて重要になると思う。

トラックドライバー
一般車両と分離した動線や専用の駐車スペース、トレーラーやヘッドの一時保管スペースがあるとよい。

山陽自動車道 宮島SA (広島県)での実験 (R4.2~R4.3)

概要



結果と参加企業・ドライバーの声



運送事業者
・日帰りが可能になる。
・IC周辺に駐車施設やドッキング場を整備してほしい。

トラックドライバー
・日帰りが可能となり、車中泊の負担が軽減された。
・ぜひ導入してほしい。
・中継待ち合わせ時間のロス短縮が課題。

- 国土交通省では、自動車運送事業（トラック・バス・タクシー事業）の運転者不足に対応するための総合的取り組みの一環として、令和2年8月に創設
- 令和5年2月8日現在、全国の一つ星認証事業者数は3,420社（トラックは2,440社）
中部運輸局管内のトラック事業者は511社を認定
- 認証を取得した事業者のより高い水準への移行を促すため、これまでの「一つ星」に加えて、令和4年度から新たに「二つ星」の申請を受付



制度概要

評価制度の創設により、職場環境改善に向けた各事業者の取り組みを「見える化」。求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促す。また、更なる改善取り組みを促すことで、より働きやすい労働環境の実現や安定的な人材の確保を図る。

<認証の審査要件>

中小事業者による申請を容易にし、取組みの円滑な浸透、普及を図る観点から、

- ① 法令遵守等
- ② 労働時間・休日
- ③ 心身の健康
- ④ 安心・安定
- ⑤ 多様な人材の確保・育成
- ⑥ 自主性・先進性等

の6分野について、基本的な取組要件を満たせば、認証を取得可能。

※⑥は二つ星のみ。一つ星では参考点として点数化。

<認証取得によるインセンティブ>

厚生労働省と連携し、ハローワークにおける求人票への認証マークの表示や、認証事業者と求職者のマッチング支援を実施。また、求人エージェントの協力を得て、「求人サイトに認証事業者の特集ページの掲載」「設備改修工事の料金割引」等も実施中。

<一つ星認証事業者 令和5年2月8日現在>（ ）内は中部運輸局管内の数字

トラック事業者	2,440社	(511社)
バス(貸切・乗合)事業者	229社	(36社)
タクシー事業者	751社	(94社)
合計	3,420社	(641社)

<令和4年度スケジュール>

- 「一つ星」新規認証（追加申請受付分）

受付期間：令和5年1月16日～令和5年3月7日

認証事業者の公表：令和5年6月以降順次

- ※令和4年9月16日～11月15日の申請受付分については、順次、認証事業者を公表

- 「二つ星」新規・「一つ星」継続認証

受付期間：令和4年12月16日～令和5年3月7日

認証事業者の公表：令和5年6月以降順次

「働きやすい職場認証制度」認証取得によるインセンティブ

現在実施しているインセンティブ

1. ハローワーク（厚生労働省）

- 求人票へ認証マークを表示し、働きやすい職場であることを求職者へ見える化
- ハローワークインターネットサービスにおいて、「働きやすい職場認証制度」と検索することによる認証事業者の求人検索
- 認証事業所が取り組んでいる働き方改革の取組等を求職者にわかりやすく発信するための求人票作成支援

等

2. 求人サイト等（認定推進機関*）

求人サイト

- 求人サイト上で本認証取得事業者の特集ページを掲載
- 本認証取得事業者に絞った検索への対応
- 特別価格による求人掲載

損害保険

- 労災上乗せ保険の保険料の割引

設備改修工事

- 水廻り関連改修や設備改修工事の料金割引

等

*：働きやすい職場認証制度の周知広報、助言指導その他の必要な業務を実施する機関。認証実施団体の日本海事協会が国土交通省と協議の上、認定。

今後実施予定のインセンティブ

3. 監査（国土交通省）

- 「二つ星」・「三つ星」の認証事業者のうち対面による審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを端緒とした監査の対象から除外することができる規定を整備

4. R4年度2次補正の補助金（国土交通省）

バス・タクシー関係

- 二種免許取得支援
本認証制度取得事業者を優遇（詳細は今後検討）

トラック関係

- テールゲートリフター導入支援
申請件数が予算額を超えて抽選を実施する場合、本認証制度取得事業者等を優遇（詳細は今後検討）
- 予約受付システム等支援及び大型等免許取得支援
本認証制度取得事業者等が申請対象（詳細は今後検討）

5. その他（日本海事協会）

- 保有車両台数分の認証ステッカーの無料配布
2022年度「二つ星」を取得又は「一つ星」を継続した事業者が対象
- 優良事業者表彰制度の創設
長期間認証を継続して取得している事業者を対象に検討中

※今後、更に追加予定20

愛知県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

- ◆ 中部経済産業局・東海農政局・商工会連合会・商工会議所連合会・中小企業団体中央会等にご協力いただき、荷主あて周知を依頼
- ◆ 10月9日の「トラックの日」に合わせて、愛知県内の自治体あてに周知を依頼

- ◆ 愛知県自動車販売店協会の協力を得て、自販会館のデジタルサイネージに「トラックの日」関係の広報を実施

令和4年10月4日

トラック輸送を利用
荷主のみさまへ

「ホワイト物流」推進運動への賛同が増えています！

国土交通省中部運輸局

トラック運送業は、新型コロナウイルス等の影響が拡大している中においても、経済活動や国民生活を支えるものとして活躍しています。一方で、他の職種と比べて長時間労働・低賃金の状況にあるために負担が大きい課題となっており、既に運送サービスを提供可能なトラック自走や日・時間制の縮小も散見されます。国土交通省では、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に役立つことを目的として、関係者が一体となって取り組む「ホワイト物流」推進運動を展開しています。

この機会に、トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化、女性や60代運転者等に働きやすいよう「ホワイト」な労働環境の実現等についてご理解いただき、「ホワイト物流」への賛同についてご検討をお願いします。

「ホワイト物流」に賛同するには？

- 「ホワイト物流」推進運動ポータルサイトを、自主行動宣言をご提出ください。

「ホワイト物流」の賛同のメリットは？

- 業界の商慣行や自社の業務プロセスの見直しによる生産性の向上
- 物流の効率化による二酸化炭素排出量の削減
- 事業活動に必要な物流を安定的に確保
- 企業の社会的責任の履行 等

自主行動宣言

中部運輸局管内248社(全国:1457社)の企業が自主行動宣言を提出 (令和4年8月)

賛同企業数の推移(全国・中部)

年次	全国	中部
令和3年	559	66
令和4年1-3月	1,068	188
令和4年4-6月	1,279	223
令和4年7-9月	1,457	248

※「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト <https://white-logistics-movement.jp/>

お問い合わせ先
国土交通省 中部運輸局 自動車交通課 貨物課
TEL 052-952-8037
国土交通省自動車輸送貨物課 「ホワイト物流」推進運動担当
E-Mail hqt-whitebiawaso@gxb.mlit.go.jp

令和4年9月20日

愛知県地方公共
広報用例文

10月9日は「トラックの日」です！
～「ホワイト物流」推進運動を展開しています～

トラック輸送は国内貨物輸送量の9割以上を担っており、経済活動や国民生活を支える物流の最前線で日々奮闘しています。一方で、負担が大きい課題となっており、長時間労働・低賃金の状況にあるために負担が大きい課題となっており、既に運送サービスを提供可能なトラック自走や日・時間制の縮小も散見されます。国土交通省では、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に役立つことを目的として、関係者が一体となって取り組む「ホワイト物流」推進運動を展開しています。

私たちの生活を支える物流を守るため、一人ひとりができる取り組みがあります。この機会に、物流について考え、一緒に社会を良くしていきませんか？

● 私たちに出来ること

私たちの生活を支える物流の安定的な確保は、社会全体の課題です。現在、運転者不足が深刻化しています。働きやすい環境の整備や物流の効率化が皆様のご理解・ご協力をお願いいたします。

- ✓ 宅配便の再配達削減
・商品配達するためには費用と人手が必要です。再配達削減のため、できるだけ1回での受け取り、宅配ボックスや営業所、コンビニ等での受取のほか、「置き配」サービスも活用しましょう。
- ✓ 引越時期の分散化
・スムーズな引越のため、混雑時期を避け、できるだけ早めに依頼しましょう。
- ✓ 大型駐車スペースの適正利用
・トラックドライバーの体面と安全運転のため、SA・PA、道の駅、コンビニなどの「大型駐車スペース」へのマイカーの駐車はお控え下さい。
- ✓ 応援
・より良い物流の実現のために努力している企業を応援してみませんか？(「ホワイト物流」推進運動の詳細内容は、ポータルサイトをご確認ください)

■ 「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト
<https://white-logistics-movement.jp/>
<https://white-logistics-movement.jp/list/> (賛同企業リスト)



物流の働き方改革
～運送事業者がこれからもモノを運び続けるために荷主だからできること～
【事前申込制】【参加費無料】【オンライン開催(ZOOM)】

2024年4月以降、自動車運送業務における時間外労働時間の上限規制が適用され、今までと同様の運行ができなくなります。これまでどおりの物流が維持できない危機に繋がる物流の2024年問題に向けて、運送事業者だけでなく荷主にもできることはないか、オンラインの機会を開催します。今後の物流を確保していくためにどんなことができるのか、事例も交えて発表予定です。ぜひご参加ください。

日時
令和5年2月16日(木)
14:00～15:30
*オンライン開催(ZOOM) 定員300名

講師紹介
大島弘明 氏
株式会社NX総合研究所 取締役
1964年生まれ。1988年、旧株式会社日通総合研究所入社。運送事業における事業構造の変化や労働安全問題、物流効率化等の調査研究に従事。物流現場におけるトラックドライバーの労働時間短縮等働き方改革に向けた物流現場実証のプロジェクトコンサルティングも担当。現在、経済産業省、国土交通省等による「持続可能な物流の実現に向けた検討会」委員を担当。

主催 静岡県労働時間改善地方協議会
(協議会構成: 静岡県産支店、静岡県農、(一社)静岡県トラック協会、静岡県商工会連合会、静岡県中小企業団体中央会、他府県協賛・賛助・運送事業者)

以下をご記入の上、054-283-1917(静岡県トラック協会)までFAXにてお送りください

貴社名 _____ 参加者名 _____ (ご役職)

メールアドレス(開催日前日までにURLや資料を送付しますのでお忘れなくご記入ください)
_____ @ _____

電話番号 _____ FAX番号 _____

※頂いた情報は説明会にのみ使用させていただきます。ご不明点がございましたら、右記までご連絡ください。

お申込み期限: 令和5年1月31日(火)
事務局: 静岡県トラック協会
電話: 054-283-1910

静岡県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

- ◆ 物流の働き方改革に関する荷主向け説明会を開催

日時: 令和5年2月16日(木) 14:00～15:30

参加費: 無料

定員: 300名(オンライン開催・ZOOM)

<内容>

1. トラック業界の現状... 静岡運輸支局
2. 物流の働き方改革 一荷主に取り組んでいただきたいこと... NX総研

国土交通省

【持続可能な物流の実現に向けた検討会(令和4年9月～)】

・着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとするため、経産省や農水省と共同で、「持続可能な物流の実現に向けた検討会」を開催

【トラック運送業に係る適正取引推進会議(令和4年12月16日)】

・荷主と元請との適正取引の確保とともに、運送業界の元請・下請・孫請等の構造の中での適正取引の確保が強く求められている状況を踏まえて、主要な元請運送業者に対して理解と協力を呼びかけるため、「トラック運送業に係る適正取引推進会議」を開催

働き方改革

厚生労働省

【労働基準監督署による荷主への要請】

・改善基準告示の見直しに際し、労働基準監督署から荷主に対し配慮を要請する制度を新設 (令和5年1月～)

【トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター】

・トラック運転者の労働時間削減に向けた労務管理・取引環境改善のため、荷主や運送事業者からの相談に特化した相談窓口を設置 (令和4年8月～)

賃上げ・価格転嫁対策

公正取引委員会

【価格転嫁対策の重点対応】

・転嫁拒否が疑われる事案に対する緊急調査等の結果を踏まえ、転嫁拒否行為を行っている事業者に関して、多数の取引の相手方に対して行っている事案等について、独占禁止法に基づき企業名(トラック運送事業者を含む)を公表 (令和4年12月27日)

中小企業庁

【価格交渉促進月間の実施と改善のサイクル強化】

・価格交渉月間の積極周知・広報
・フォローアップ調査の充実
・下請振興法に基づく指導・助言の対象企業(トラック運送事業者を含む)を拡大

持続可能な物流の実現に向けた検討会

人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働時間規制(物流の「2024年問題」)、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響を踏まえ、**着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとする**ための検討会を開催。(事務局：経産省・国交省・農水省)

■論点（現状と課題）

●労働時間規制等による物流への影響

- (1) 物流の危機的状況に対する荷主企業や消費者の理解の醸成が不十分
- (2) 物流プロセスの課題（非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化・着荷主の協力の重要性）
- (3) 物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）における課題

■スケジュール

- ・2022年9月に第1回、10月に第2回、11月に第3回、12月に第4回、2023年1月に第5回検討会を開催
- ・2023年2月8日 中間とりまとめの公表
- ・2023年2月～4月 業界団体等へのヒアリング（予定）
- ・2023年5月～6月 最終とりまとめ（予定）

<委員>

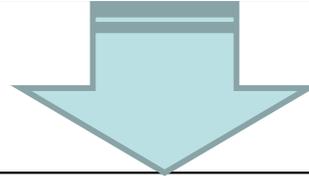
大島 弘明	株式会社N X総合研究所 常務取締役
小野塚征志	株式会社ローランド・ベルガーパートナー
北川 寛樹	アクセンチュア株式会社 製造・流通本部 マネジング・ディレクター
河野 康子	一般財団法人日本消費者協会 理事
首藤 若菜	立教大学 経済学部 教授
高岡 美佳	立教大学 経営学部 教授
根本 敏則	敬愛大学 経済学部 教授
二村真理子	東京女子大学 現代教養学部 教授
北條 英	公益社団法人日本ロジスティクス システム協会 理事
矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部 教授

<事務局>

経済産業省	商務・サービスグループ 物流企画室
国土交通省	総合政策局 物流政策課
国土交通省	自動車局 貨物課
農林水産省	大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課

課題

多くのガイドライン等を策定してきているものの依然解決しておらず、2024年を前に諸課題が先鋭化・鮮明化



課題を踏まえた政策の方向性

- ◆ ガイドライン等についてインセンティブ等を打ち出して有効に機能するようにする
- ◆ 類似の法令等を参考に、規制的措置等、より実効性のある措置を検討する

(1) 荷主企業や消費者の意識改革について

- ① 物流に係る広報の推進の検討
- ② 物流改善の取組が評価されるような仕組みの検討
- ③ 経営者層の意識改革を促す措置の検討
- ④ 消費者に求められる役割の検討

(2) 物流プロセスの課題（非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化、着荷主の協力の重要性）の解決に向けて

- ① 待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数
の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置の検討
- ② 契約条件の明確化、多重下請構造の是正等の運賃の適正収受に資
する措置の検討
- ③ 物流コスト可視化の検討
- ④ 貨物自動車運送事業法に基づく荷主への働きかけ等及び標準的な運
賃に係る延長等所要の対応の検討
- ⑤ トラックドライバーの賃金水準向上に向けた環境整備の検討

(3) 物流標準化・効率化(省力化・省エネ化・ 脱炭素化)の推進に向けた環境整備

- ① デジタル技術を活用した共同輸配送・帰り荷確保
等の検討
- ② 物流の平準化を図るための措置の検討
- ③ 官民連携による物流標準化の推進の検討
- ④ 物流拠点ネットワークの形成等に対する支援の検討
- ⑤ モーダルシフトの推進のための環境整備の検討
- ⑥ 車両・施設等の省エネ化・脱炭素化の推進に向けた
環境整備の検討
- ⑦ その他生産性向上を図るための措置の検討

<検討スケジュール>

- 令和5年2月～4月 業界団体等へのヒアリング（予定）
令和5年5月～6月 最終取りまとめ（予定）

概要

- 政府として、価格転嫁に向けた様々な取組を進めている中、道路貨物運送業については、「価格交渉促進月間」のフォローアップ結果において、価格転嫁状況が調査した27業種中最下位となるなど、業界内における価格転嫁が進んでいない実態が明らかになっている。荷主と元請の適正取引の確保とともに、運送業界の元請・下請・孫請等の構造の中での適正取引の確保が強く求められている状況を踏まえて、主要な元請運送事業者に対して理解と協力を呼びかけるため、標記の会議を開催。
- 会議では、国土交通省、公正取引委員会、中小企業庁から適正取引の確保のための法執行の強化等の施策、厚生労働省から改善基準告示の改正内容等の説明の後、全日本トラック協会及び元請事業者5社（下記の下線部）から、適正取引確保のための取組の説明があった。

出席者

<事業者>

- ・全日本トラック協会 ・松岡満運輸 ・第一貨物
- ・N Xトランスポート ・ヤマト運輸 ・中越運送
- ・新潟運輸 ・信越定期自動車 ・トナミ運輸 ・西濃運輸
- ・エスラインギフ ・近物レックス ・名鉄運輸
- ・佐川急便 ・センコー ・岡山県貨物運送
- ・福山通運 ・宇和島自動車運送 ・博運社 ・日本通運
- ・日本郵便 ・日本郵便輸送

<行政>

- ・国土交通省 ・公正取引委員会 ・中小企業庁
- ・厚生労働省



◆ 2月8日に「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の中間取りまとめが公表され、課題を受けた政策の方向性が示されたことを受けて、中部運輸局、中部経済産業局、愛知労働局は連携して、一般社団法人中部経済連合会へ、トラック運送事業者の取引環境適正化に向けた取組について、あらためての協力依頼を実施

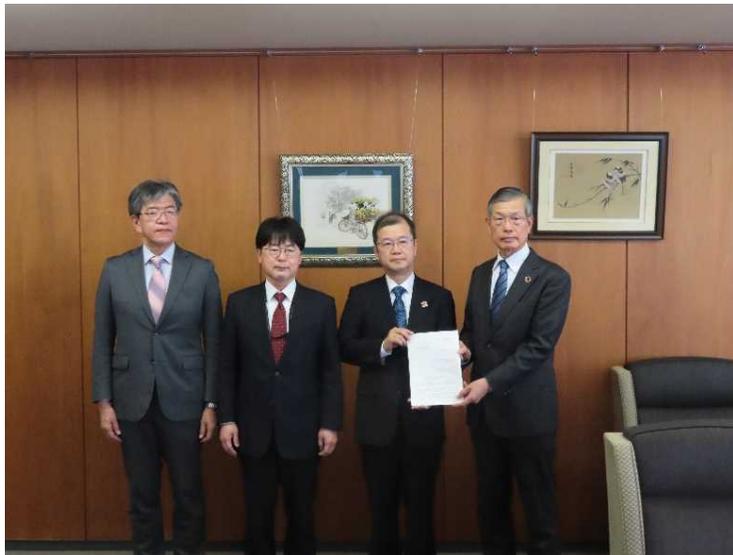
日時：令和5年3月3日（金）

場所：一般社団法人中部経済連合会

訪問者：中部運輸局 局長 大石 英一郎

中部経済産業局 局長 田中 耕太郎

愛知労働局長 局長 代田 雅彦



※以下の報道機関の取材あり

中日新聞、朝日新聞、読売新聞、物流ニッポン新聞社、
運輸世界新聞社、東京交通新聞社、中部経済新聞社、
日刊工業新聞

中運自貨第516号
20230221 中部第1号
愛労発基 0303 第1号
令和5年3月3日

一般社団法人中部経済連合会
会長 水野 明久 殿

国土交通省中部運輸局長
大石 英一郎

経済産業省中部経済産業局長
田中 耕太郎

厚生労働省愛知労働局長
代田 雅彦

トラック運送事業者の取引環境適正化に向けた取組へのご理解とご協力をお願いについて

現在、政府では、新しい資本主義の実現に向け、成長と分配の好循環を生み出すべく、民間企業による賃上げのための環境整備に取り組んでおります。我が国の雇用の約7割を支える中小企業における賃上げを実現するためには、コストの適切な価格転嫁が必要不可欠です。

その中でも、トラック運送事業は、国内物流の基幹産業として、我が国の経済成長と国民生活を支える重要な役割を担っていますが、長期化する新型コロナウイルス感染症の影響や、燃料費等の上昇など世界的な物価高の影響により、大変厳しい経営環境に置かれています。

さらには、令和6年4月から適用される時間外労働の上限規制や改正改善基準告示への対応、カーボンニュートラルの実現に向けた取組なども求められているところです。

こうした中、担い手を確保し、物流を持続可能なものとしていくためには、荷主を含む荷主や一般消費者も一緒になって、それぞれの立場で担うべき役割を再考し、物流が直

面している諸課題の解決に向けた取組を進めることが必要不可欠であることから、昨年9月に関係各省が連携して「持続可能な物流の実現に向けた検討会」を設置、先月8日に中間取りまとめが公表され、今後、最終取りまとめに向けて検討することとされています。

これまで、政府としては、荷主への働きかけや標準的な運賃の浸透、取引先との共生共栄を目指し、オープンイノベーション等の新たな連携や価格決定方法をはじめとした下請企業との望ましい取引慣行の遵守に取り組むことを発注者側の立場から宣言するパートナーシップ構築宣言の拡大、毎年9月と3月の価格交渉促進月間による価格転嫁等の取引適正化に向けた取組、時間外労働の上限規制等の周知、トラック運転者の長時間労働削減に向けた支援等を実施してきたところです。

つきましては、貴連合会におけるこれまでのご協力に感謝申し上げますとともに、トラック運送事業者の取引環境適正化に向けた取組についてより一層のご理解をいただき、下記事項について、傘下会員への周知等に引き続きのご協力を賜りますようお願い申し上げます。

記

運賃については、適切なコストに基づき、荷主、元請事業者、下請事業者が協議を行い決定する必要があることから、価格交渉の申出をしやすい環境の整備を図り、トラック運送事業者から運賃交渉の申出があった場合には積極的に応じ、燃料費等のコスト上昇分を考慮した上で、十分に協議を行っていただくこと。

また、運送を依頼する際は、トラック運送事業者が遵守すべき関係法令について配慮を行っていただくこと。

【関係各省の取組・施策等】

- ・持続可能な物流の実現に向けた検討会
https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/index.html
- ・「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト
<https://white-logistics-movement.jp/>
- ・標準的な運賃の告示
https://www.mlit.go.jp/report/press/jidoshah04_hh_000213.html
- ・「パートナーシップ構築宣言」ポータルサイト
<https://www.biz-partnership.jp/>
- ・価格交渉促進月間
<https://tekitorisupport.go.jp/topics/gekkan/>
- ・時間外労働の上限規制-働き方改革特設サイト-
<https://hatarakikatakakaku.mhlw.go.jp/overtime.html>
- ・トラック運転者の改善基準告示が改正されます！
<https://www.mhlw.go.jp/content/001035028.pdf>
- ・自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト
<https://driver-roudou-ikan.mhlw.go.jp/>

令和5年度概算決定額
18百万円(新規)
令和4年度2次補正予算:15百万円

事業概要

○ 災害対応能力の強化を図るため、非常用電源設備の導入支援を行い、物流拠点において**電源・通信機能を維持し、迅速かつ円滑な物資輸送体制を確保**する。

背景・経緯

- 営業倉庫等の物流施設においては、災害対策基本法に基づく防災基本計画においても災害時の物資拠点としての役割が期待されており、**国民の安定的な生活の確保と社会の安定の維持に不可欠なサービス**として事業の継続が不可欠。
- 近年の災害時（平成30年台風第21号や令和元年台風第15号）において、物流施設で停電等が生じており、それによって**物流の現場に混乱が発生**。

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）
 III 3（1）③ **物流拠点と既存インフラとのアクセス強化や物流拠点の防災対策**（略）災害発生時においても生活必需品等の物資供給を途絶させないよう、（略）、**物流拠点の防災対策を充実させるほか、（略）防災設備を備えた物流施設の整備を推進**する。

必要性・課題

- **災害が激甚・頻発化**している中、災害時や電力不足時においても、物流拠点において**電源・通信機能を維持し、迅速かつ円滑な物資輸送体制を確保**することが必要。
- 一方、非常用電源設備は、**導入費用の高さや費用対効果**を考慮すると、自助努力で導入することは企業にとって**大きな負担**となっている。



台風15号により倒壊した鉄塔

実施内容

物流施設において、非常用電源を導入する場合に補助を行う。

- 【補助率】
1 / 2 以下
- 【補助対象者】
倉庫事業者
貨物利用運送事業者
トラックターミナル事業者

- 【補助対象施設】
・民間物資拠点である営業倉庫
・重要空港周辺の航空上屋
・トラックターミナル
- 【補助対象設備】
非常用電源設備



<非常用電源設備>

参考 1

モーダルシフト推進に向けたコンテナ専用トラック等導入支援

事業目的

コンテナ専用トラック等の導入を支援することで、ドライバーの労働時間、作業負担を削減するとともに、トラック長距離輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトを推進し、担い手不足への対応と環境負荷低減を同時に実現する。

事業内容

- 2024年問題を目前に控える中、貨物駅・港湾においてトラックからコンテナへの積替え作業が行われており、積替えに時間を要するとともに、ドライバーの作業負担が恒常的に生じている。
- また、2050年のカーボンニュートラルの実現のため、運輸部門においてもCO2排出削減が求められているところ、CO2排出量の少ない大量輸送機関である鉄道・船舶への転換(モーダルシフト)が必要になっている。
- このため、コンテナ専用トラック等の導入に補助を行うことで同車両を普及させ、積替え作業を無くすことでドライバーの労働時間と作業負担を削減するとともに、トラック長距離輸送を大量輸送機関へ転換させて担い手不足への対応と環境負荷低減を同時に実現する。

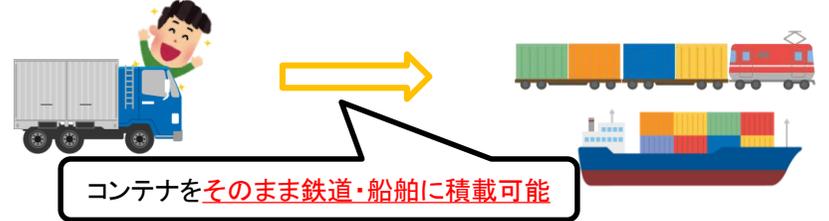


コンテナ専用トラック等導入のメリット

○コンテナ専用トラック等を導入しない場合
 貨物駅・港湾の発着時にコンテナの積替え作業が必要であり、これにより作業時間、作業負担が生じている



○コンテナ専用トラック等を導入した場合
 貨物駅・港湾のコンテナの積替え作業が不要となり、ドライバーの労働時間、作業負担が軽減されるとともに、鉄道・船舶の利用が促進され、担い手不足への対応と環境負荷低減を同時に実現



- 【補助率】1/2以内
- 【補助対象事業者】貨物鉄道又は内航船舶を利用して運送する貨物の集配を行う第二種貨物利用運送事業者等
- 【補助対象】コンテナ専用トラック等の導入に要する費用

ラストマイルを含む円滑な支援物資物流体制の構築

事業概要

- 災害時に被災者の生活を維持する観点から**必要な物資を確実に迅速に届ける**ため、地域の実情を踏まえつつ、ラストマイルにおける円滑な支援物資物流体制の構築を図る。

背景・経緯

- 大規模災害時における、広域物資輸送拠点から避難所までの輸送においては、被災都道府県・市区町村が中心となり体制構築を行う必要がある。
- 平成30年度に「ラストマイル支援物資輸送・拠点開設・運営ハンドブック」を作成し、令和元年度においてはハンドブックに基づく実動訓練を行い、ハンドブックの実効性を確認したところ。
- 令和4年度には、新型コロナウイルス感染症防止対策を踏まえた避難所の設営等、新たな課題に対応するため、ハンドブックを改訂。

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）

III 3（1）②大規模災害時の物資輸送の円滑化

（略）大規模災害発生時の支援物資物流について輸送の全体最適化を行い、ラストマイルの着実な輸送も含めた避難所への支援物資物流の円滑化に向けた取組を行う。

必要性・課題

- 災害が激甚・頻発化している中、ラストマイルにおける確実に迅速な物資輸送を行う体制構築が必須。
- 一方、人手不足、ノウハウの欠如等によりラストマイル輸送の混乱が生じる可能性が高い。
- 改訂後のハンドブックに基づき、実際の災害を想定した手順確認等の訓練を行うことで、ハンドブックの実効性の確認が必要。

実施内容

- 今後想定される大規模災害に備え、特に人員不足等が懸念される自治体等と連携し、ラストマイルを中心とした支援物資物流の訓練を実施。
- 訓練で新たに生じた課題の分析を行い、その結果を自治体等に共有。

事業概要

- 効率的な物流ネットワーク活用に向けて、倉庫シェアリングプラットフォームの連携促進等に向けた調査を実施する。

背景・経緯

- 物流業界における人手不足対応や環境への対応等が求められる中で**物流の効率化が急務**である。
- 特に、EC貨物等の荷物において倉庫における保管需要の変動の多様化が進んでいることから、これに対応すべく**倉庫内の遊休スペースの有効活用を図る必要**がある。
- 近年、倉庫の空きスペースを抱える企業とスペースを借りたい企業とをインターネット上でマッチングさせる、**倉庫シェアリングサービスが増加**している状況がある。

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）

Ⅲ 2（3）③倉庫シェアリングの推進

EC事業の拡大等に伴い、荷物の保管需要の多様化が進展しており、保管の受け皿となる倉庫において保管需要の変化に迅速かつ的確に対応していく必要があることから、季節要因等多様な波動により生じる**倉庫内の遊休スペースの有効活用を図ること**により、多様化する保管需要に対応する**倉庫シェアリングの取組を推進**する。

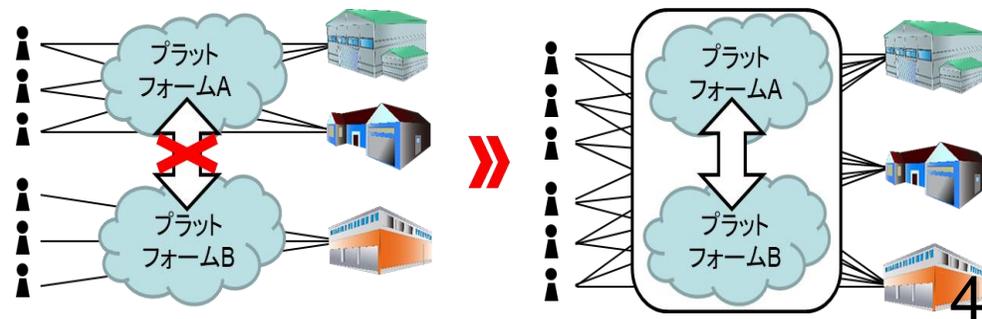
必要性・課題

- 多様な仕様のプラットフォームが乱立している状況は、データの共有等の相互連携を妨げる等、**利用者の利便性を損なう恐れ**がある。
- より効率的な物流ネットワーク活用のためには、**プラットフォーム間の連携が不可欠**である。

実施内容

- 倉庫事業者や荷主が収集・提供している情報や匿名性が必要な情報等について調査を行い、**どのような情報を収集・提供することが望ましいか等について検討**を行う。

倉庫シェアリングプラットフォーム間の連携（イメージ図）



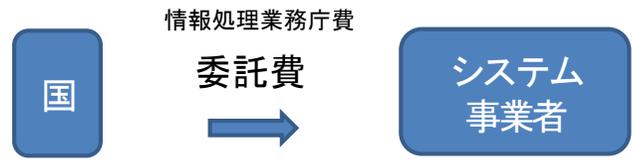
事業概要・目的

○倉庫業者の適切な事業運営の確保

- 倉庫業者の登録に関する情報をデータベース化し、一元管理。
- 全国統一的にリアルタイムで情報共有し、登録等の審査、各種問合せ対応、緊急時対応等に活用。
- 蓄積データの抽出・印刷等により、各種帳票・統計資料の作成等に活用。

⇒事業者を効率的・効果的に管理・監督し、事業の運営を適正かつ合理的なものとするためには必要不可欠なシステム

資金の流れ



事業イメージ・具体例

○倉庫台帳・倉庫関連定期報告集計・分析システムの事業イメージ

- #### 登録・届出等
- 事業の登録
 - 事業計画の変更認可・届出
 - 約款の変更届出
 - 料金の届出
 - 事業の休止及び廃止の届出など



○台帳システム

- 事業者情報の確認
- 登録内容の入力
- 事業者情報の修正及び更新

○システム整備に要する経費
倉庫台帳システムの改修に係る経費：15,000千円
(新規のサーバーによる運用への移行等)

建築物等の脱炭素化・レジリエンス強化促進事業のうち、 (6) 自立型ゼロエネルギー倉庫モデル促進事業 (国土交通省連携)



物流施設における省エネ型省人化機器及び再生可能エネルギー設備等の同時導入を支援します。

1. 事業目的

- ① 業界全体における環境負荷削減の実現に向けて、補助事業実施による省人化・省エネ化の同時達成事例を創出・横展開することで自立型ゼロエネルギー倉庫モデルの普及を図る。
- ② 自動化機器・システム及び再生可能エネルギー設備等を同時導入することで、CO2排出削減だけでなく、労働力不足対策、及び災害の発生や感染症の流行においても途切れることの無いサプライチェーンの構築等、地域課題の解決にも貢献する。

2. 事業内容

物流施設においては、設備等の老朽化に伴う施設内のエネルギー効率の低下や労働力不足を背景とした庫内作業の機械への転換が増エネにつながる懸念される。こうした中で、①無人化に伴う照明等のエネルギー消費量の削減、②省エネ型省人化機器への転換によるエネルギー効率の向上、③再エネの導入を同時に行う事業について、その高額な初期コストを補助することにより、自立型ゼロエネルギー倉庫モデルを構築・展開し、物流施設における環境負荷低減を図る。

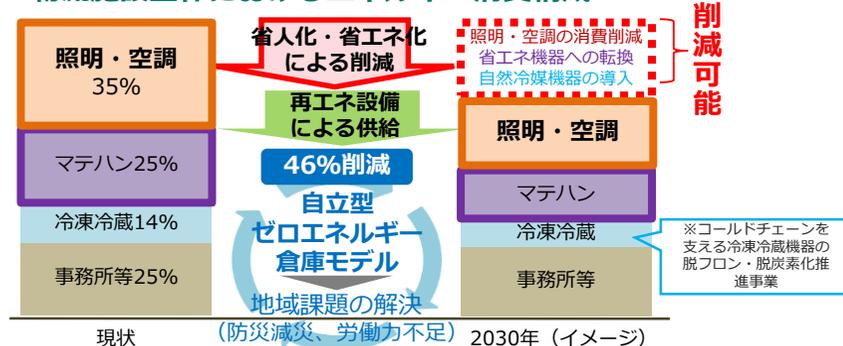
○補助対象：物流施設における省エネ型省人化機器及び再生可能エネルギー設備等の同時導入を行う事業

3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業 (1/2)
- 補助対象 民間事業者等
- 実施期間 令和2年度～令和6年度

4. 事業イメージ

● 物流施設全体におけるエネルギー消費構成



● 期待される省エネ効果

- ① 庫内作業の省人化に伴う照明・空調のエネルギー消費削減
- ② 省エネ型機器への転換による効率向上
- ③ 再エネ設備によるエネルギー供給



- ◆ AI等の活用による作業の自動化
- ◆ 防災システムとの連携も可能

③ 再エネ設備によるエネルギー供給

※自家使用に限る

コールドチェーンを支える冷凍冷蔵機器の脱フロン・脱炭素化推進事業

(一部農林水産省、経済産業省、国土交通省連携事業)



【令和5年度予算(案) 7,000百万円(新規)】

コールドチェーンにおける脱炭素型自然冷媒機器の導入を支援するとともに、既設機からのフロン排出抑制方法を検証することで、脱フロン・脱炭素型冷凍冷蔵機器への迅速かつ効率的な移行実現を図ります。

1. 事業目的

- ① モントリオール議定書に即した代替フロンの着実な削減の実行のため、代替フロンから自然冷媒への転換を支援
- ② 省エネ、再エネ活用に取り組む事業者への積極的な支援により、コールドチェーンの脱フロン化・脱炭素化を推進
- ③ 一定の需要を生み出すことにより自然冷媒機器の低価格化を促進
- ④ フロン排出抑制法の取組強化と相まったフロン排出量の大幅削減に向けた検証

2. 事業内容

我が国において、温室効果の高い代替フロンの排出量は増加傾向を示しており、2050年カーボンニュートラルの目標達成のために迅速な排出量削減が必要。代替フロンの迅速かつ効率的な排出削減のためには、規制的措置に加えて、脱フロン・脱炭素型の自然冷媒機器への転換の促進、また、過渡期においては、既設機からのフロン排出抑制に取り組む必要があり、それらを推進するために以下の事業を行う。

(1) 脱炭素型自然冷媒機器の導入支援事業(間接補助事業)

国民生活に欠かせないコールドチェーンを支える冷凍冷蔵倉庫、食品製造工場、食品小売店舗を営む中小企業等の脱炭素型自然冷媒機器の導入費用に対して補助を行う。

(2) フロン類対策による省CO2効果等検証事業(委託事業)

冷媒対策を通じた温室効果ガス削減に係る市場動向や技術動向の調査等を実施し、最新技術等による代替フロン排出削減効果・エネルギー起源のCO2排出削減効果を分析・検証し、効果を最大化する今後の普及措置を検討する。

3. 事業スキーム

■ 事業形態

(1) 間接補助事業 補助率：原則 1 / 3

※大企業に関しては、自然冷媒機器への転換に先導的に取り組んでいることを条件とし、

かつ、再エネ活用や高水準の省エネ化の取組を評価する。

※自然冷媒機器導入費用に対する補助であり、再エネ設備等の導入費用は補助対象外

(2) 委託事業

■ 補助・委託対象

民間事業者・団体、地方公共団体等

■ 実施期間

令和5年度～令和9年度

4. 事業イメージ

(1) 脱炭素型自然冷媒機器の導入支援事業



脱炭素型自然冷媒機器の例



食品製造ラインのフリーザー



中央方式冷凍冷蔵機器



冷凍冷蔵ショーケース



お問合せ先： 環境省 地球環境局 地球温暖化対策課 フロン対策室 電話：0570-028-341

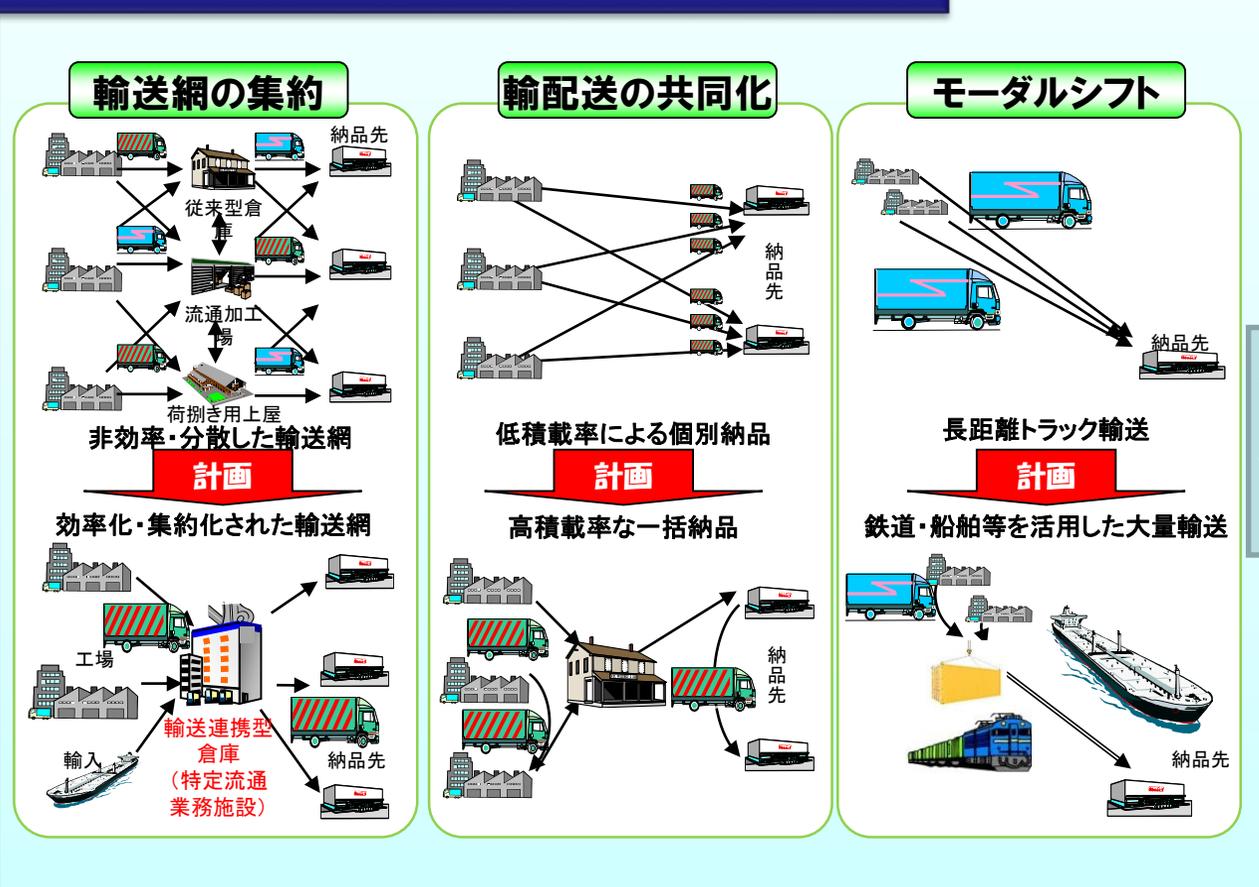
目的

- ・我が国産業の国際競争力の強化
- ・消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多頻度化等への対応
- ・環境負荷の低減
- ・流通業務に必要な労働力の確保

制度の概要

二以上の者が連携して、流通業務の**総合化**(輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。)及び**効率化**(輸送の合理化)を図る事業であって、**環境負荷の低減及び省力化**に資するもの(流通業務総合効率化事業)を認定し、認定された事業に対して**支援を行う**。

支援対象となる流通業務総合効率化事業の例



支援措置

- ① **事業の立ち上げ・実施の促進**
 - ・計画策定経費・運行経費の**補助**
 - ・事業開始に当たっての、倉庫業、貨物自動車運送事業等の**許可等のみなし**
- ② **必要な施設・設備等への支援**
 - ・輸送連携型倉庫への**税制特例**
 - 法人税:割増償却8%(5年間)
 - 固定資産税:課税標準 1/2(5年間)等
 - ・施設の**立地規制に関する配慮**
 - 市街化調整区域の開発許可に係る配慮
- ③ **金融支援**
 - ・信用保険制度の**限度額の拡充**
 - ・長期低利子貸付制度
 - ・長期無利子貸付制度(主に中小企業向け)

大臣認定

トラック、内航貨物船、機械装置等に係る中小企業投資促進税制の延長 (所得税・法人税・法人住民税・事業税)

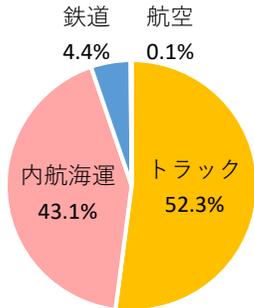
中小企業者がトラック、内航貨物船、機械装置等を取得した場合における特例措置を延長する。

施策の背景

- トラック事業者、内航海運事業者等は、国内貨物輸送の大半を担うなど、我が国の国民生活及び産業活動において重要な役割を果たしている。
- 一方で、その大半を投資余力の小さい中小企業者が占めており、その経営基盤の強化や生産性の向上を図るため、設備投資の促進を図ることが重要。

【令和3年度実績】

【国内貨物輸送量】
(トンキロベース)



	トラック事業	内航海運事業
事業者数	63,215者 (国土交通省調べ)	2,822事業者 (国土交通省調べ)
従業員数	201万人 (総務省「労働力調査」)	6.3万人 (国土交通省調べ)
中小企業の割合	97.4% (国土交通省調べ)	99.7% (国土交通省調べ)
営業利益率(平均)※ (営業利益/売上高)	▲2.1% (全日本トラック協会推計)	1.0% (国土交通省推計)

※参考:全産業平均3.2%(令和2年度実績・経済産業省「企業活動基本調査」)

政策の目標

経営基盤が脆弱な中小のトラック事業者、
内航海運事業者等の設備投資を促進



- ・国民生活及び産業活動を支えるサービスの安定的な供給の確保や、そのコスト削減及び生産性向上に寄与
- ・幅広い関連業界への経済波及効果を通じて、日本経済の活性化に寄与

要望の結果

特例措置の内容

【所得税・法人税等】取得価額(内航船舶は取得価額の75%)の30%の特別償却又は7%の税額控除
(対象設備:トラック車両、内航貨物船、機械装置等)

結果

現行の特例措置を2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)延長する。

国民生活や産業経済活動に直結した生活関連物資や産業物資を扱う倉庫業及び鉄道貨物利用運送事業の円滑な運営及び物流の確保を図るため、これらの事業に使用するフォークリフト等の動力源に供する軽油に係る軽油引取税の課税免除措置の適用期限を3年間延長する。

施策の背景

背景

- ① 倉庫業者及び鉄道貨物利用運送事業者は、国民生活や経済活動に直結する生活関連物資や産業物資を扱っており、**災害及び感染症の流行等**の危機時における**サプライチェーンの維持**や**モーダルシフト推進**の観点からも重要な役割を担っている。
- ② 倉庫業及び鉄道貨物利用運送事業の**大半は中小企業**で、経営基盤が脆弱。
- ③ 鉄道輸送はトラックと比べてCO2排出量が1/11。さらにトラックドライバーへの時間外労働の上限規制の適用を2024年に控える中、働き方改革は喫緊の課題であり、モーダルシフトの推進により、トラックによる長時間・長距離輸送を解消できるため、**労働力不足への対応**としても効果的。

基本的対処方針における物流サービスの位置付け

(令和2年4月7日新型コロナウイルス感染症対策本部決定 抜粋)

4. 社会の安定の維持

・社会の安定の維持の観点から、緊急事態措置の期間中にも、企業の活動を維持するために不可欠なサービスを提供する関係事業者の最低限の事業継続を要請する。

② **物流・運送サービス**(鉄道、バス・タクシー・トラック、海運・港湾管理、航空・空港管理、郵便等)

目的

本特例措置によって、

- ① 物流コストの低減により円滑な物流が確保され、**国民生活及び産業経済活動の安定化**を図る。
- ② さらに鉄道貨物利用運送につき、円滑な鉄道貨物輸送の確保をもって**モーダルシフトの推進**を図る。

特例措置の内容

【軽油引取税】

- 倉庫業及び鉄道利用運送事業者のフォークリフト等の動力源に供する軽油引取税について、課税免除
- 特例措置の適用期間： 3年間(令和3年4月1日～令和6年3月31日)

軽油フォークリフトの必要性

軽油フォークリフトが倉庫で取り扱う貨物



アルミ地金



ロール紙

軽油フォークリフトは、電気フォークリフトでは取り扱うことができない**重量物の荷役**に必要不可欠。



我が国産業、国民生活を支える物資に使用



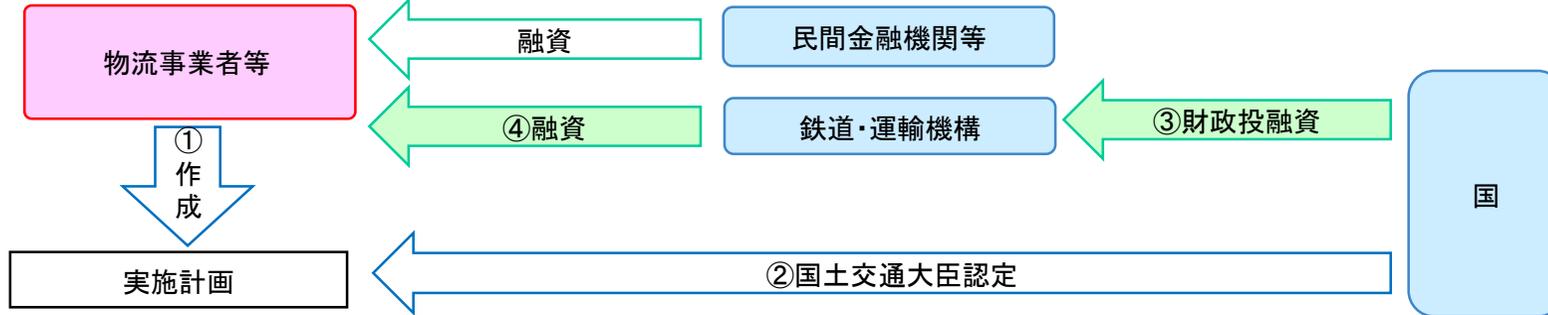
【目的】

- 我が国産業の国際競争力の強化、消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多様化等への対応、環境負荷の低減及び流通業務に必要な労働力の確保を図る。

【制度の概要】

- 二以上の者が連携して、流通業務の総合化(輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。)及び効率化(輸送の合理化)を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資するもの(流通業務総合効率化事業)を認定し、認定された事業の実施主体に対する鉄道・運輸機構の融資を通じて支援する。

○ 物流総合効率化法に基づく財政投融资支援スキーム



現在の支援対象事業

- 輸送モードの結節を行う機能等を有する一定規模の物流拠点施設を整備する事業
- ・ 幹線輸送と都市内輸送を結節する自動車ターミナル等の広域物流拠点
 - ・ 幹線輸送を効率化するための中継輸送の物流拠点



追加予定の支援対象事業

物流のDX・GXによる効率化、生産性向上及び環境負荷の低減を図る事業

- ・ 物流DX: 物流施設の自動化に必要な施設の導入
- ・ 物流GX: EV車両、再生可能エネルギー関係施設の導入 等



社会実験の概要(2022年度実績)

2022年度は、**下記の地域における実証事業に対して支援を実施**。なお、これまで46地域(49件)に対し支援を実施。

過疎地・離島物流
(食料品・日用品等)

医薬品物流

農作物物流

鳥取県八頭郡八頭町

ココネット(株)、
(株)NEXT DELIVERY、八頭町

鳥取県鳥取市

(株)NEXT MOTION、
(有)徳吉薬局

島根県雲南市

(株)エアロネクスト、
ココネット(株)、雲南市

山口県長門市

(株)電通西日本、
(株)NEXT DELIVERY、
ココネット(株)、長門市

佐賀県佐賀市

(株)佐賀新聞社、
佐賀県、佐賀市

徳島県 名東郡佐那河内村

(株)NEXT DELIVERY、
ココネット(株)、佐那河内村

奈良県奈良市

KDDIスマートドローン(株)、
(株)NEXT DELIVERY、奈良市

北海道勇払郡厚真町

(株)電通北海道、(株)NEXT DELIVERY、
ココネット(株)、厚真町

新潟県新潟市、佐渡市

AIR MEDICAL、JR東日本新潟シティクリエイト
(株)、新潟市、佐渡市

石川県小松市

(株)NEXT DELIVERY、
ココネット(株)、小松市

埼玉県児玉郡神川町

(株)NEXT DELIVERY、
ココネット(株)、神川町

秋田県大館市

大館市、(株)A.L.I. Technologies

岩手県岩手町

セイノーホールディングス(株)、
(株)NEXT DELIVERY、岩手町

茨城県かすみがうら市、行方市

(株)スペースエンターテインメントラボトリー、
かすみがうら市、行方市、

茨城県かすみがうら市、美浦村

(株)eロボティクス、かすみがうら市、美浦村

千葉県千葉市、横浜市

(一社)先端ロボティクス財団、
DSデンタルスタジオ(株)、千葉市、横浜市

長野県下伊那郡天龍村

ココネット(株)、
(株)NEXT DELIVERY、天龍村

愛知県新城市

(株)グリーンサービス、
ユタカコーポレーション(株)、新城市

※ 先頭に記載の事業者が代表事業者

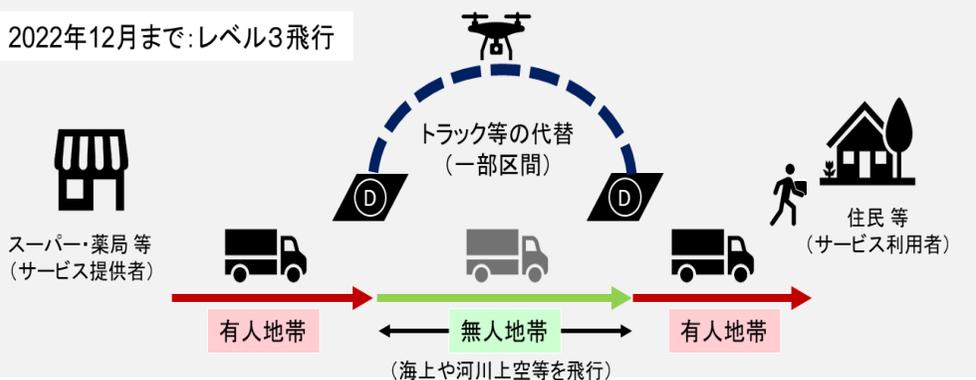
無人航空機等を活用したラストワンマイル配送実証事業について

- 過疎地域では少子高齢化や人口減少に伴う物流需要の減少により、物流網の維持が課題となっている。また、都市部では今後のEC(電子商取引)利用等のさらなる拡大に加え、2024年問題による物流業界の労働力不足が懸念されている。
- このような中、2022年12月に無人航空機の有人地帯における補助者なしでの目視外飛行(レベル4飛行)が解禁された。
- ドローン物流の実用化やラストワンマイル配送のためのモビリティ同士の連携を後押しし、デジタル技術の活用による生活利便性の抜本的改善及び非常時を含めた物流網の維持を図るため、過疎地域等においてレベル4飛行に対応したドローン物流に関する実証事業等を実施し、得られた成果を横展開することで、ドローン物流の社会実装を促進する。

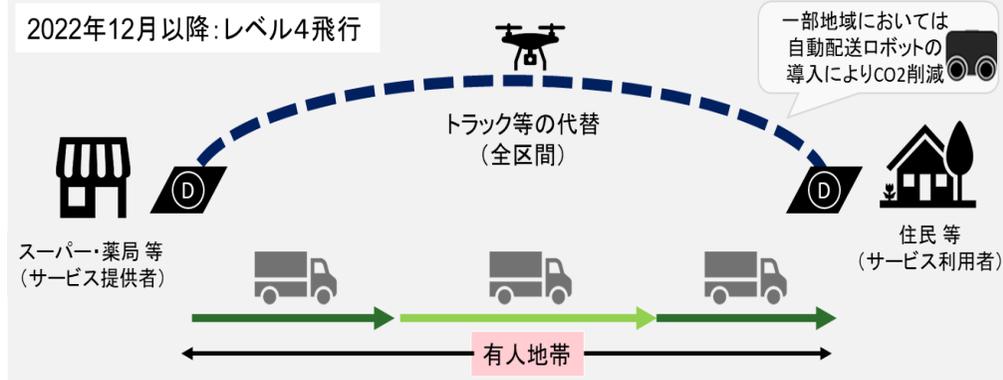
<実証の主な観点>

- ① レベル4飛行の物流への活用に向けた課題等の有無 (レベル3飛行とは異なる留意点等)
- ② ラストワンマイル配送の一層の効率化に有効な方策の検討
- ③ ドローン物流事業の継続性の確保に向けた検討

2022年12月まで:レベル3飛行



2022年12月以降:レベル4飛行



ドローンを活用した荷物等配送に関するガイドラインの改定について

- 「ドローンを活用した荷物等配送に関するガイドラインVer.3.0」では、ドローン物流の社会実装をより一層推進していくため、レベル3飛行によるドローン物流サービスにこれから着手する主体を対象においた手引きとして、導入方法や配送手段などに関する具体的な手続きを整理するとともに、参考となり得る取組等を事例集として取りまとめている。
- 2022年12月にはレベル4飛行が解禁することから、これまで対象としていたレベル3飛行に加えて、レベル4飛行によるドローン物流を対象にガイドラインの改定を行う。

第1部 社会実装編

第1章 利用者視点を踏まえた事業コンセプトの構築

- 1.1 ドローンを活用した荷物等配送サービス提供の流れ
- 1.2 地域が抱える課題の整理
- 1.3 課題解決方策としてのドローンの有効性の確認
- 1.4 活用方策の具体化
 - ・活用方策の具体化、事業コンセプトの構築、事業形態毎の課題

第2章 検討・実施体制の整備

- 2.1 サービス利用者の明確化
 - ・サービスの対象となる利用者やそのニーズを特定
- 2.2 サービス提供体制の構築
 - ・運航に関する業務を行う者(運航事業者、物流事業者 等)、荷物等を提供する者(商店、薬局 等)、配送先における配達人等
- 2.3 地元地方公共団体、住民の理解と協力の確保
 - ・社会受容性の醸成
- 2.4 プロジェクトマネージャーの選定
 - ・多くの関係者の利害等を取りまとめ、事業を円滑に推進
プロジェクトマネージャーを中心とする体制の重要性

第3章 サービス内容、採算性確保

- 3.1 ユースケースに応じた機材の選定
 - ・回転翼型、固定翼型、VTOL型
- 3.2 離着陸場所、飛行ルート及び運航頻度
 - ・電波状況の調査、地図には現れない送電線や鉄塔の有無 等
- 3.3 利用者インターフェイス
 - ・利用者が利用しやすい注文、受付方法の検討
- 3.4 荷物等の管理・配送
 - ・過積載の防止、適切な温度管理、荷物の受取方法 等
- 3.5 保険への加入
 - ・保険期間、保険金額、事故発生時の対応
- 3.6 収支改善方策の検討
 - ・省人化、収入増加(稼働率向上、帰り荷の確保)、支援措置

第4章 安全の確保

- 4.1 飛行マニュアルの整備
 - ・航空局標準マニュアルを参照(ドローンの点検・整備の方法 等)
- 4.2 離着陸場所、飛行ルート
 - ・落下リスクの小さい場所の選定
- 4.3 運航管理手法
 - ・他の有人機・無人機や気象等のモニタリング、飛行前における運航判断、操縦方法、第三者の立入管理
- 4.4 安全対策、事故時の対処方針
 - ・責任者の選任と連絡体制、対処方法を記載したマニュアルの整備など

第5章 PDCAサイクルによる事業継続性の確保

第2部 法令編(航空法に基づく安全の確保 その他関係法令 等)

事例集

ICT等を活用した観光地のインバウンド受入環境整備の高度化

観光庁(参事官(外客受入担当)) : 149百万円

※令和4年度第2次補正予算も活用

訪日外国人旅行者の周遊の促進・消費の拡大を図るため、ICT等を活用した観光地の受入環境整備を支援する。

■インバウンド受入環境整備の高度化



消費の拡大

- ・ 滞在時間の延長・消費の拡大を図るため、観光施設等における利便性向上やその地域ならではのイベント開催等に資する環境の整備を支援

- 賑わい拠点となる屋外広場の整備
- 近距離移動支援モビリティの整備



ナイトマーケット



観光施設内の移動支援

周遊の促進

- ・ 環境に配慮しながら、点在する観光スポットへの周遊を促すため、電動キックボードや電動アシスト自転車の設置等を支援

- 多様な移動手段の整備



電動キックボードや電動アシスト自転車

■観光振興のための無電柱化



■先進的なサイクリング環境整備

- 走行環境整備
- 受入環境整備
- 魅力づくり
- 情報発信



多言語案内看板



サイクルラックの設置

■歴史的観光資源の高質化

建築物・空地等の美装化・緑化、除却等



歴史的な町並みの景観に配慮した建造物

補助率

1/2等

対象地域

訪日外国人旅行者の来訪が特に多い、又はその見込みがある市区町村として観光庁が指定するもの

1 スーツケース及び土産品の配送または一時預かりの少なくともいずれか一方を取り扱うこと。
ただし、免税店においては土産品のみでの取扱でも可。

☞【ポイント!】

一時預かり業務なら、既存スペースを活用して、ラック導入だけで事業を始めることも可能。



2 配送業務を取扱う場合、宿泊施設や空港等への当日配送、または翌日配送が可能であること。

☞【ポイント!】

配送は、運送事業者との委託契約等でも可能。



3 最低限、英語による案内が可能であること。

☞【ポイント!】

翻訳アプリ等を活用した案内でもOK!

得意の英語でおもてなし♪



4 料金体系の一覧を明示していること。

☞【ポイント!】

英語以外にも対応した料金表があれば、訪日外国人も便利。

Hans-Free-Travel Menu

[Service]	[Fee]
Same-Day-Delivery	⇒1,000yen
Delivery(Outside City)	⇒900yen ~5,000yen
Storage	⇒500yen

5 手荷物の配送及び一時預かりに関する補償内容を英語で分かりやすく掲示していること。

☞【ポイント!】

掲示していないとトラブルになる可能性があります。



[お問い合わせ先] 総合政策局物流政策課 (03-5253-8799) 又は各地方運輸局環境・物流課等 (兵庫県内は神戸運輸監理部総務企画部企画課、沖縄県内は沖縄総合事務局運輸部企画室) までご連絡ください

(参考URL) http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000069.html

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 令和5年度の進め方について（素案）

令和5年3月8日

**静岡県トラック輸送における取引環境・労働時間
改善協議会事務局**

令和5年度の協議会での取組計画(素案)

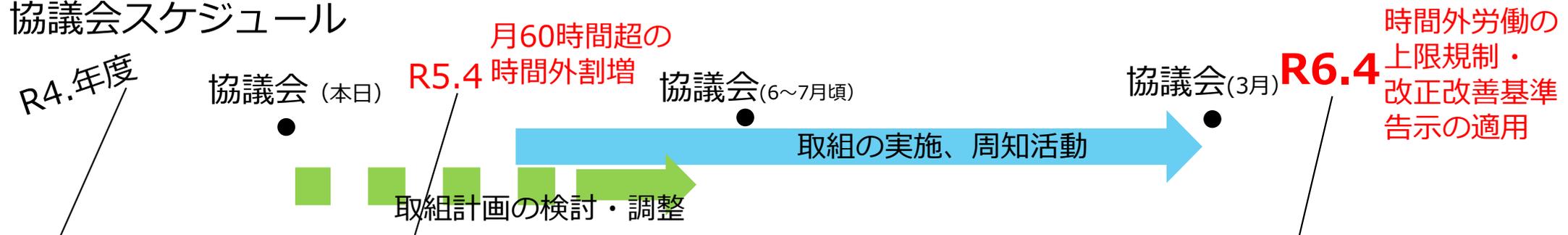
令和6年度からの時間外労働規制の適用を控え、持続可能な物流を実現するため、長時間労働の改善と生産性向上の必要性を幅広く周知し、荷主企業・一般消費者への理解を深め、物流改善の取組を進めていく必要がある。

協議会での令和5年度の取組計画(素案)

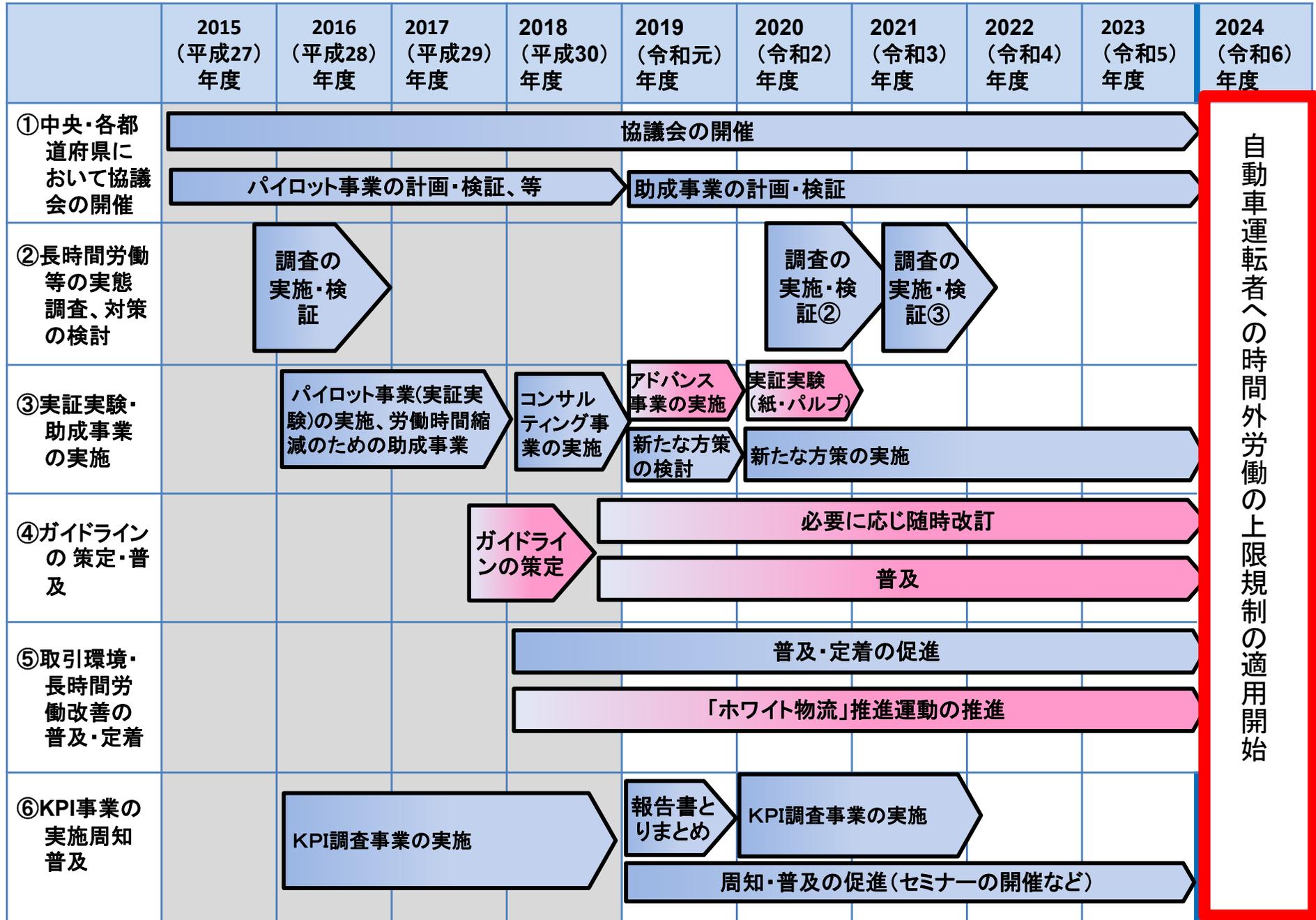
物流関係事業者・荷主等全体に届く啓発活動(各種施策の周知)

- ①荷主企業向けに、トラック輸送における取引環境・労働時間等にかかるガイドライン、改正改善基準告示、ホワイト物流推進運動等の普及促進を図るための説明会を開催
今年度の説明会参加者数(荷主企業)を見ると、各トラック事業者から荷主企業へ説明会の案内をするのも難しい状況があるのではないかと推測
→荷主団体の会合等の場で説明の時間を持てないか調整 トラック事業者が説明者になることも検討
 - ②静岡労働局および静岡運輸支局で実施するトラック事業者向けの労働時間説明会で、改善基準告示・時間外労働規制および取引環境改善に向けたガイドラインへの理解を深め、事業者自身の物流改善の取組へと繋げていく
 - ③静岡県トラック協会のHP等による広報・周知活動の実施
- ◆取組内容の詳細は、「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の最終取りまとめ(R5.5頃)および国土交通省本省から示される方針を基に、令和5年度の早い時期に決定したい(次年度の協議会で提示予定)
実施可能な取組は次年度の協議会前であっても順次実施

協議会スケジュール



トラック輸送における取引環境・長時間労働改善に向けたロードマップ



自動車運転者への時間外労働の上限規制の適用開始

※2023(令和5年)4月には、中小企業における月60時間超の時間外労働の割増賃金率引き上げ



Suzuyo Cargo Net

異業種連携による 中間拠点を起点にした中継輸送等の推進

～荷主や物流事業者を含む、異業種複数社による連携と、総合配車センター機能を活用した長距離輸送網の中間拠点を起点にした中継輸送への転換～



Suzuyo

令和4年度 グリーン物流パートナーシップ会議 国土交通大臣表彰

事業名:統合配車センター機能を活用した「内回り」中継輸送の効率化

参加企業



サッポログループ物流株式会社



Suzuyo

FUJIFILM

富士フィルム ロジスティクス株式会社
FUJIFILM Logistics Co., Ltd.

今日を愛する。
LION



南光運輸株式会社

事業者(8社) 五十音順

MGCウッドケム株式会社／サッポログループ物流株式会社／南光運輸株式会社／株式会社PALTAC
富士フィルムロジスティクス株式会社／ユニリーバ・ジャパン／ライオン株式会社／鈴与株式会社

令和4年度 グリーン物流パートナーシップ会議 国土交通大臣表彰

事業名: 統合配車センター機能を活用した「内回り」中継輸送の効率化

事業概要

輸送の起点を区間の中間に置く事で、2024年残業時間規制・コンプライアンスに対応したうえで、空走距離を最大限短縮した中継輸送を実現。統合配車センター機能と自動配車シミュレーションの活用、2拠点中継輸送、フェリー輸送と陸送の組み合わせ運行、戦略車両の投入した運行を実施して、実車率の高い往復運行と車両使用台数削減によりCO2排出量を削減した。

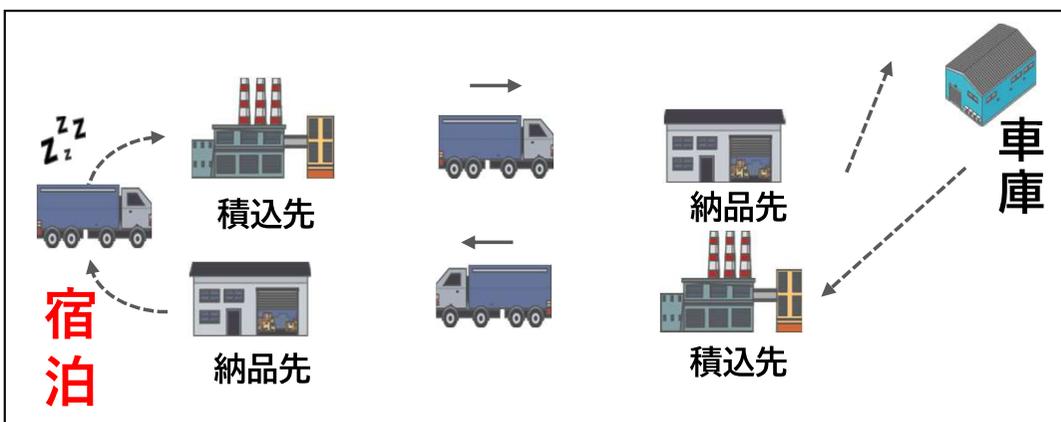
実施前

宿泊運行による長距離輸送



実施後

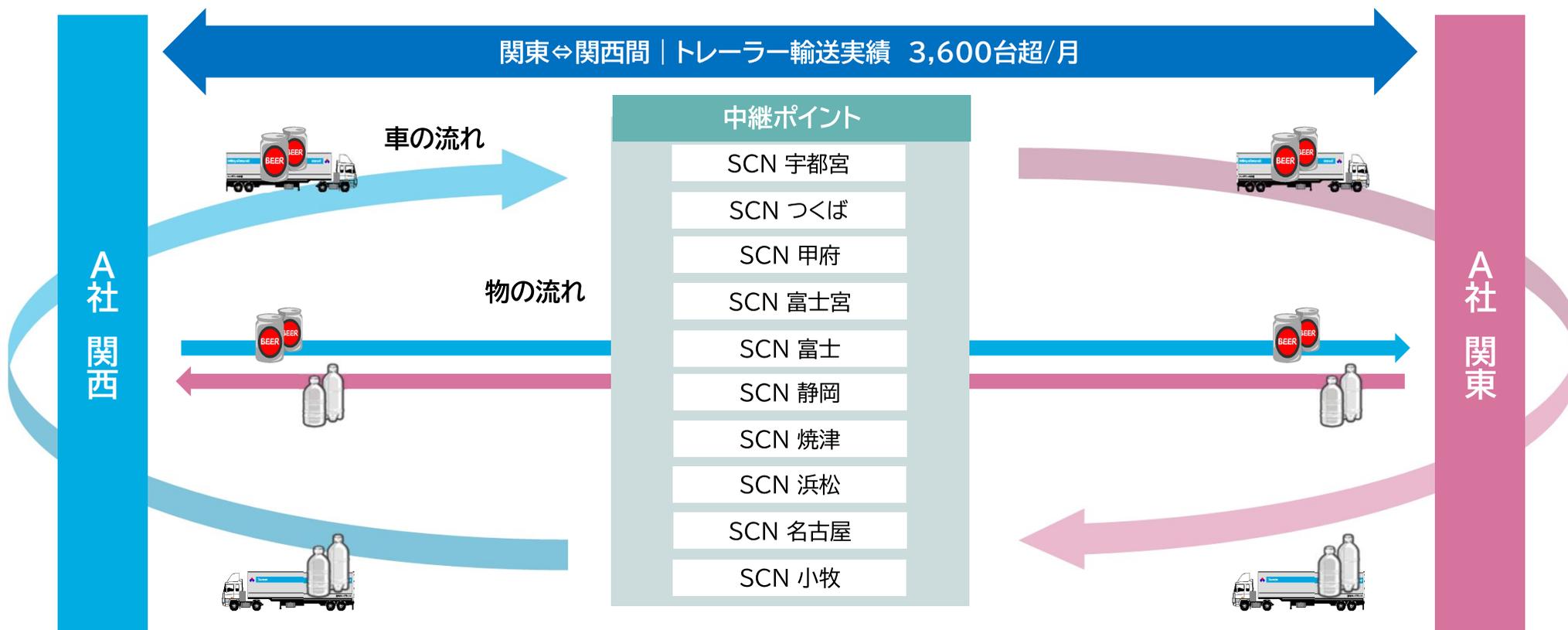
中継輸送「内回り型」を採用



令和4年度 グリーン物流パートナーシップ会議 国土交通大臣表彰

中継輸送の概要:「内回り」について①

切り離しが可能なトレーラー・スワップボディーの活用で長距離輸送も遵法運行



それぞれの走行距離が半分になり、拘束時間も減少します

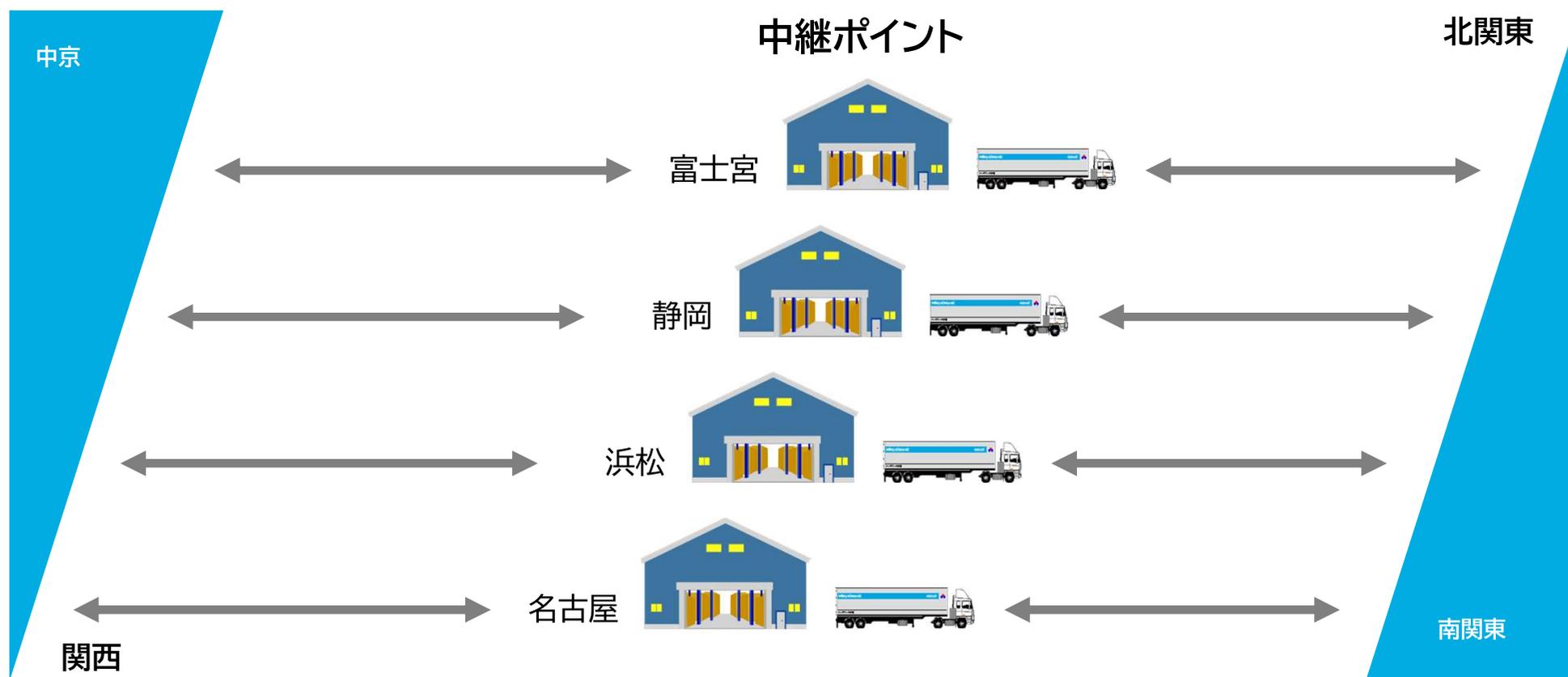
2台のトレーラーで運行し、中間拠点で中継

令和4年度 グリーン物流パートナーシップ会議 国土交通大臣表彰

中継輸送の概要:「内回り」について②

多数の中継ポイントにより様々な区間に対応

走行距離に応じて適切な中継ポイントを選定



令和4年度 グリーン物流パートナーシップ会議 国土交通大臣表彰

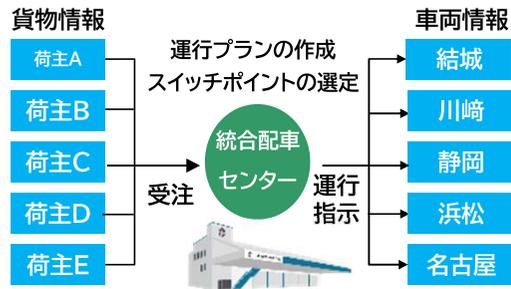
事業名: 統合配車センター機能を活用した「内回り」中継輸送の効率化

概要図

内回り型幹線を採用した長距離中継輸送を実施(代表的な3運行)

「統合配車センター」 機能を活用した配車

各拠点の長距離輸送情報を集約



- 複数中継ポイントから最適運行を選択
- 自動配車シミュレーションにより実車率の高い往復運行を計画
- コンプライアンスを考慮した運行策定

A. 静岡⇔東北

2拠点中継輸送による長距離運行
(車両の動き: 栃木と川崎を起点として仙台⇔茨城結城⇔川崎⇔静岡)

B. 関東⇔関西(九州)間

フェリー輸送と陸送の組み合わせた中継輸送
(車両の動き: ①浜松を起点として大阪⇔浜松→静岡→神奈川西部→浜松
②福岡→大分、大分→静岡)

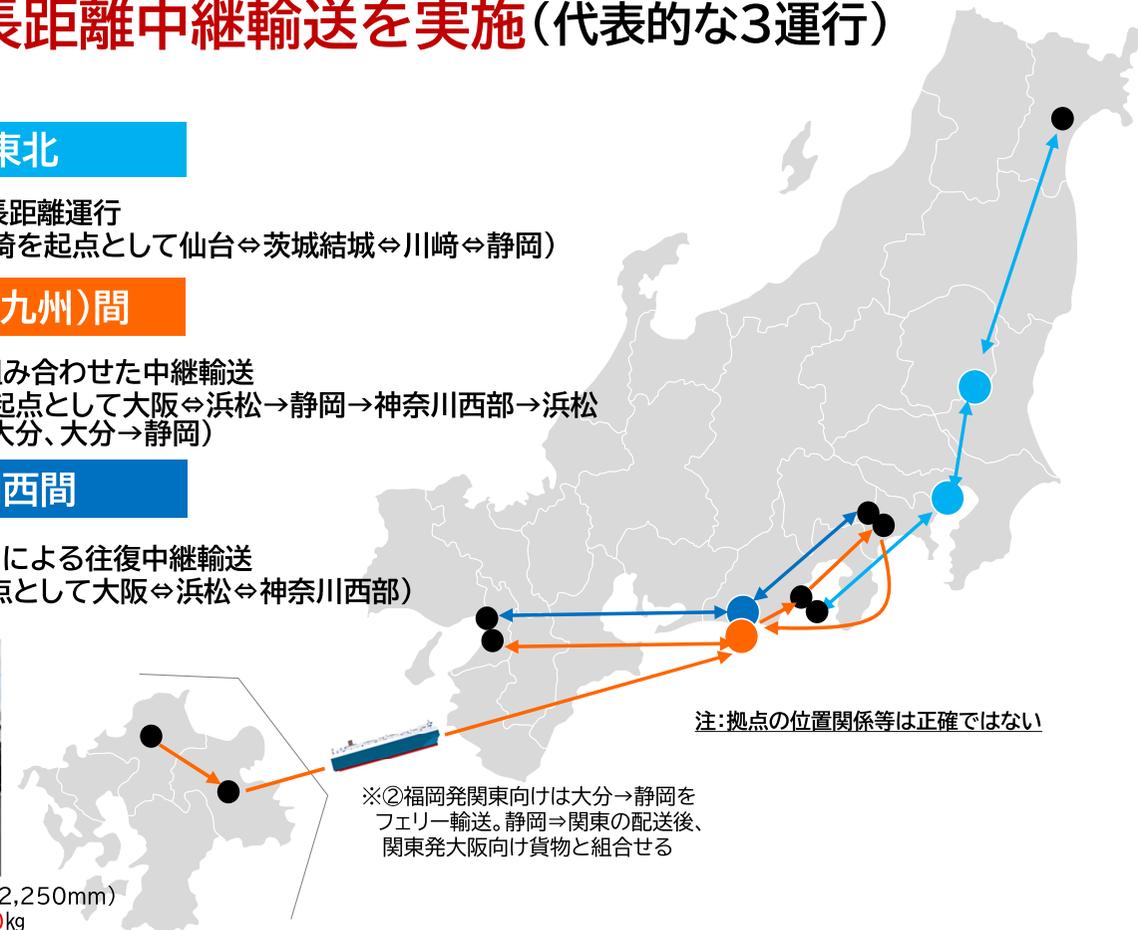
C. 関東⇔関西間

戦略車両(低床シャーシ)による往復中継輸送
(車両の動き: 浜松を起点として大阪⇔浜松⇔神奈川西部)

戦略車両



内高… 2,735mm(高床部2,250mm)
最大積載… 19,400~23,800kg
荷台長… 12,600~13,210mm(全長13,550mm)



※②福岡発関東向けは大分→静岡をフェリー輸送。静岡→関東の配送後、関東発大阪向け貨物と組合せる

令和4年度 グリーン物流パートナーシップ会議 国土交通大臣表彰

事業名: 統合配車センター機能を活用した「内回り」中継輸送の効率化

効果

① 高実車率の実現

運行A 71.2%⇒89.5%

運行B 73.2%⇒95.3%

運行C 78.3%⇒98.3%

92.1%

(73.1% → 92.1%)

② 車両台数の削減

車両大型化による台数削減効果 344台/年

車両効率化による台数削減効果 415台/年

759台/年

(2,077台 → 1,318台)

③ CO₂排出量の削減

運行A: 103.1t-CO₂/年の削減(21.7%)

運行B: 154.7t-CO₂の削減(44.1%)

運行C: 41.5t-CO₂の削減(29.2%)

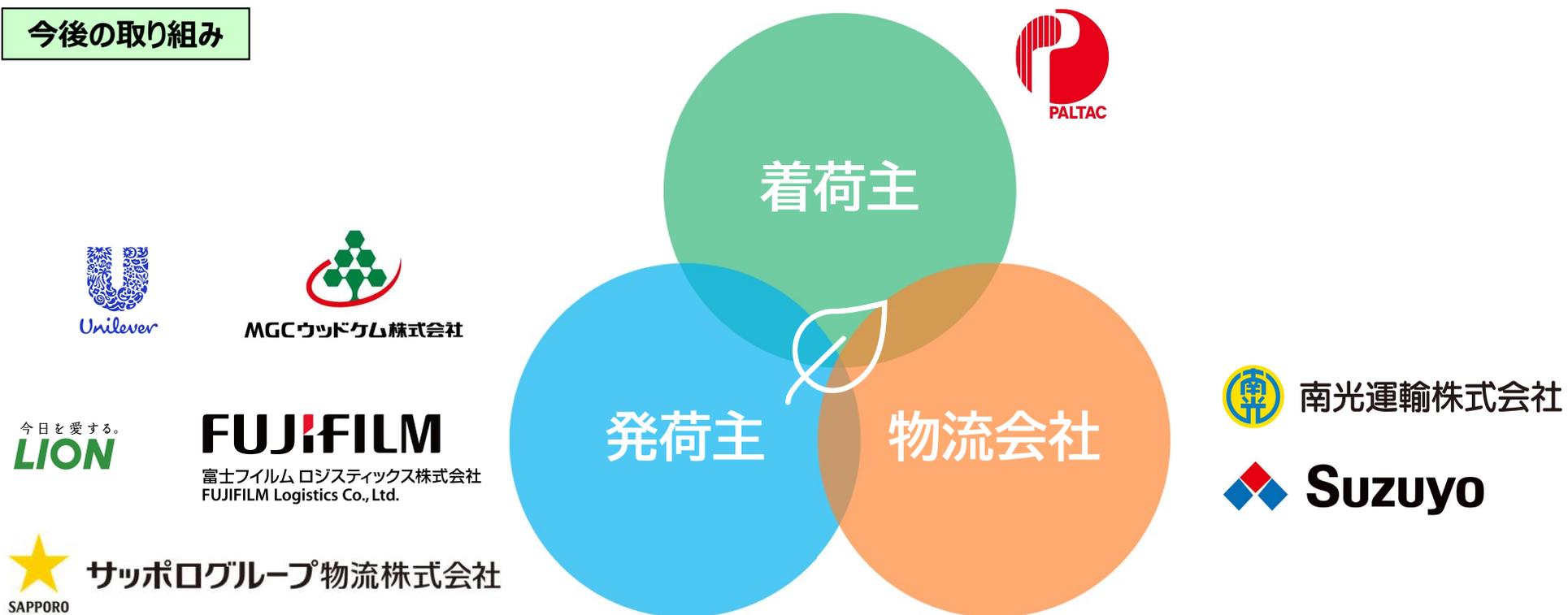
299.3t-CO₂/年

(970.1t-CO₂→670.9t-CO₂)

令和4年度 グリーン物流パートナーシップ会議 国土交通大臣表彰

事業名: 統合配車センター機能を活用した「内回り」中継輸送の効率化

今後の取り組み



発荷主・着荷主・物流会社が一体となって物流課題に取り組むことで
持続可能な物流体制を実現することができました。
今後もグリーン物流活動の活性化に取り組んでまいります。