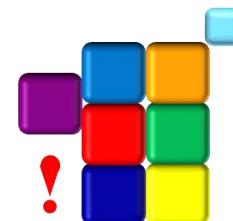


第13回「トラック輸送における取引環境・労働時間改善佐賀県地方協議会」

トラック運送事業に係る各種施策・周知事項等

令和4年3月22日（火）

九州運輸局 自動車交通部 貨物課



九州運輸局

目 次

1. トラック運送事業に関する取組み

- ・荷主に対する働きかけ P 03
- ・自動車運送事業のための「働きやすい職場認証制度」 P 05
- ・中継輸送の普及促進 P 06

2. 周知事項

- ・今般の燃料価格の上昇に対する対応 P 09
- ・異常気象時における荷主への周知・連絡体制の構築 P 11
- ・輸送実態把握のための意見等の募集 P 15

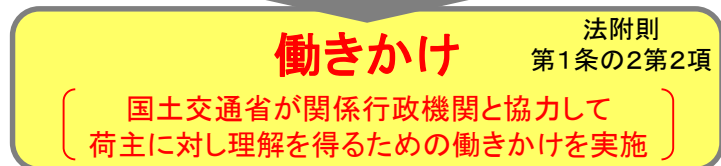
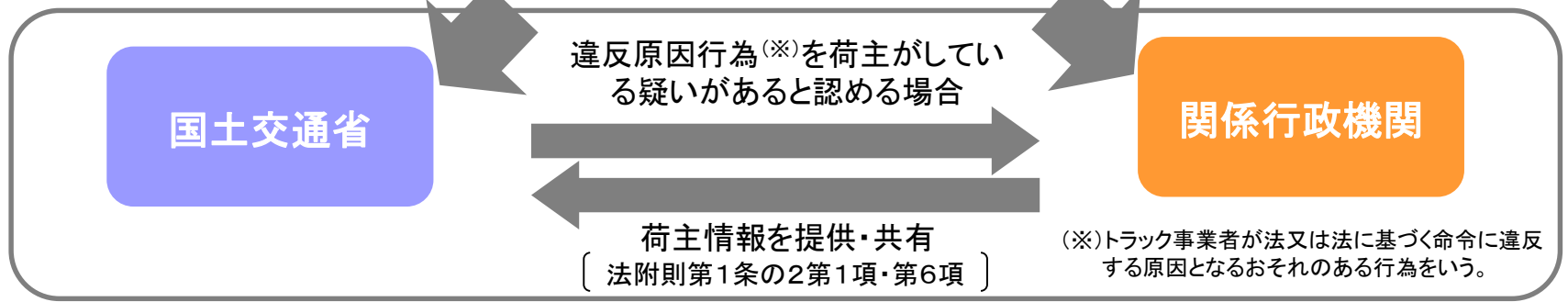
3. 参考資料

- ・トラックドライバーの労働時間 P 16
- ・貨物自動車運送事業における輸送実態調査 P 23
- ・令和3年度トラック関係補正予算 P 27

1. トラック運送事業に関する取組みについて

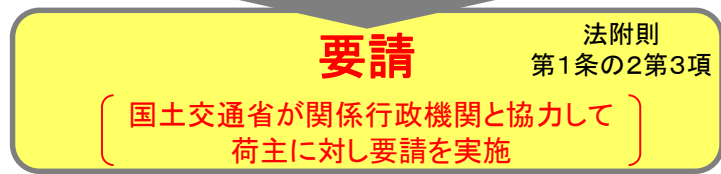
地方支分部局等からの荷主に関する情報

「法」: 貨物自動車運送事業法

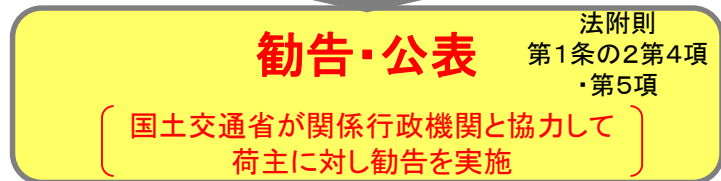


〔法附則第1条の2第7項〕
独占禁止法の不公正な取引方法に該当すると疑いに足りる事実を把握した場合

荷主への疑いに相当な理由がある場合
(働きかけを行わずに要請を行う場合もあり)



荷主への疑いに相当な理由がある場合



要請してもなお改善されない場合



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

- ・ 制度改正について荷主・運送事業者向けに**関係省庁連名で周知**。**違反原因行為に該当し得る行為を例示**。

【例】・ 荷主都合による長時間の荷待時間を恒常的に発生させているような行為（過労運転を招くおそれ）
 ・ 異常気象時など、安全な運行が困難な状況で運送を強要する行為（輸送の安全確保義務違反を招くおそれ）

- ・ 国交省HPにおいて**設置した意見等の募集窓口等を活用**。荷主の行為について、幅広く情報収集。
 収集した情報に基づき、関係行政機関と連携して、**荷主への働きかけを実施**。

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

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

要請してもなお改善
されない場合



荷主への働きかけのフロー



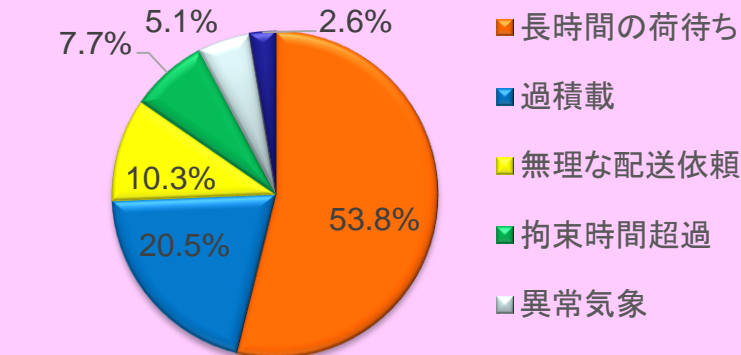
国交省HP：意見等の募集窓口

意見等の募集窓口等への投稿内容 (貨物自動車運送事業法等違反の疑いに関するもの)

< 投稿で寄せられている主な項目 >

- ・ (恒常的な) 長時間の荷待ち
- ・ 拘束時間超過
- ・ 過積載
- ・ 無理な配送依頼
- ・ 依頼になかった附帯業務
- ・ 異常気象時の運行強要
- ・ その他

荷主企業等に行った配慮依頼 (違反原因行為の割合)



※令和2年度末時点

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

の5分野について、基本的な取組要件を満たせば、「1つ星」認証を取得可能。

併せて、自主的、先進的な取組みを参考点として点数化。

※ 参考点は、翌年度以降の「2つ星」、「3つ星」の制度設計に向けた検討材料としても活用。

<申請者>

バス(乗合、貸切)事業者
タクシー事業者
トラック事業者

※ 法人単位(都道府県単位での申請も可能)

<申請方法>

認証実施団体である「一般財団法人 日本海事協会(CLASS NK)」が受付、審査及び認証手続きを実施。

- ※ 書類確認、審査委員会による審査の上、認証を実施。
- ※ インターネットによる電子申請も可
- ※ 関係書類の保存義務、無作為抽出での事後確認あり。

<料金>

審査料: 5万円(税別) / 1申請あたり
(インターネットにより電子申請の場合、3万円(税別)に割引)
登録料: 6万円(税別) / 1申請あたり

<申請受付期間>

令和3年7月21日～10月15日

- ※ 令和3年12月下旬～ 審査結果通知書・登録料請求書の発行。
- ※ 令和4年2月21日に日本海事協会のHPで公表予定。

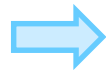
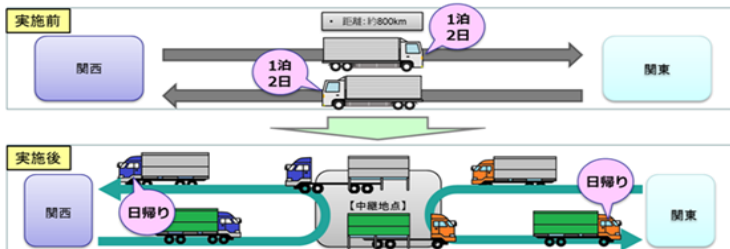
<認証結果等の活用(予定)>

厚生労働省と連携し、ハローワークにおける求人票への記載や、認証事業者と求職者のマッチング支援を検討。また、求人エージェントと連携し、先進的な取組みを広く発信予定。

「中継輸送とは」

長距離運行を複数のドライバーで分担する輸送形態

【中継輸送イメージ（日帰り運行の実現例）】



労務負担の軽減や人手不足の緩和に資する

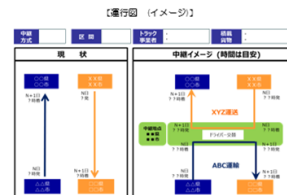
【中継輸送の実施に当たって（実施の手引き）】

平成29年3月に、中継輸送の実施に当たって検討すべき事項や必要となる資料等について、分かりやすく解説した手引書を作成

<手引書の項目>

- ・中継輸送の実施ルール、枠組み、運用の詳細、協定書の項目例 等

■大まかに運行図を作ってみる
ここまで決まった段階で、一様、大まかな運行図を作ってみましょう。
以降、相手のトラック事業者と詳細の検討をするにあたって、活用することができます。



中継輸送取組事例集について（令和2年1月29日公表）

【事例集の掲載HP】

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000103.html

- ・手引きの策定後、様々な事業者で中継輸送の取組が進展

- ・各事業者の中継輸送の取組内容や成功の秘訣等を取りまとめ、他の事業者が中継輸送を始める際の参考となる「実行モデル」となるよう、「中継輸送の取組事例集」を公表

<主な内容>

- ・中継輸送の実施方式の説明（①トレーラー・トラクター方式、②貨物積み替え方式、③ドライバー交替方式）
- ・中継輸送の実施方式（上記①～③）、実施方法（「自社単独」、「複数事業者連携」）に分けて整理
- ・事例ごとの取組内容や中継輸送成功の秘訣を記載

【構成イメージ】

“毎日”ではなく積載率の向上が必要な日のみ、中継輸送を実施

本事例から見える中継輸送成功の秘訣

- 積載率が低かった帰り便を、中継輸送実施で解決
往路便の幹線運行を、中継輸送に切り替え。結果として、積載率が低かった複数便の帰り便を集約でき、積載率が向上。中継輸送を、毎日行うという固定概念から脱却し、必要な日(積載率が少ない曜日の前日)のみ中継輸送を実施するという発想。
- 中継輸送によるコスト増加を、大きく抑制

本事例から見える中継輸送成功の秘訣

中継輸送の特徴や工夫点を整理

■中継輸送の概念事項例：車両故障、荷物事故等の経済負担をどうするか。
全ての概念事項を、中継輸送導入の前段階で整理し、必ずスタートして、問題が出る度に支店間で協議のうえ解決。一歩ずつ中継輸送の仕組みの確立を進めている。
※協議内容の例
・片方のトラックが遅延すると、両方のトラックが遅延してしまうという問題については、天候などの理由から中継地への到着が遅れてしまう場合は、ドライバーを中継地で待機させ、後に着く車両を待つ。
貨物到着の遅延は、荷主と交渉することで、理解を頂いている。

1. 中継輸送の概要

実施事業者名、中継方式、中継輸送の経路 等

2. 中継輸送の取組み内容

中継輸送実施前
中継輸送実施後

2. 中継輸送の取組み内容
中継輸送の輸送ネットワークを整理

3. 取組みに向けた課題

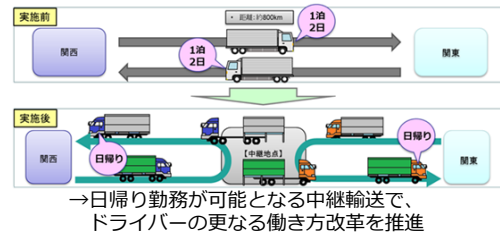
4. 中継輸送の導入効果

1. 中継輸送の普及促進に係るこれまでの取組み

- ・平成27年度から28年度にかけて「中継輸送実証実験モデル事業」を実施し、そこで明らかになった課題を踏まえて、中継輸送の実施にあたって検討すべき事項や必要な資料等について解説した手引書を作成
- ・令和元年度には、実際に中継輸送の取組内容や成功の秘訣等を取りまとめ、中継輸送を始める際に参考となるよう、「中継輸送の取組事例集」を作成

2. 中継輸送の普及促進に係る論点

- ・他事業者間で中継輸送を実施するための方策
 - 現状は同事業者の営業所間で行われている例が多い。
 - 効率的なマッチングを行うための、プラットフォームのあり方や、運行計画（運行ルートや時間）や輸送品目等の見える化の実施方針
 - 将来的なフィジカルインターネット構想に向け、ユニットロードの導入単位の入口として可能性があるスワップボディコンテナ車両やW連結車の活用を踏まえた検討
- ・中継拠点の確保
 - ドライバーの労務負担軽減や労働時間の適切な管理の観点から、休憩・仮眠施設等の福利厚生施設・サービス提供場所を整備・併設等の検討が必要



3. R3年度の取組事項及びスケジュール

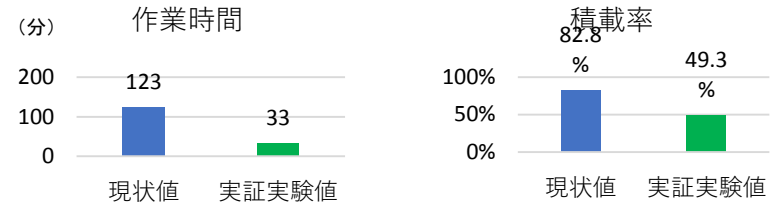
- ・2. の論点の課題解決に向けてヒアリング等の調査を実施
- ・必要に応じて関係者が参画する会議体を設置し議論、ガイドライン等のアウトプットを検討

○想定スケジュール

令和3年7月～	ヒアリング、アンケート調査の実施
令和3年9月～	実証実験等の調査実施の検討・実施
令和4年1月	ガイドライン（仮）素案の検討
令和4年3月	ガイドライン（仮）の策定・公表

1. 紙加工品の手荷役改善に係るこれまでの取組み

- ・平成30年度から令和元年度にかけた議論を踏まえ、紙・パルプ（家庭紙分野）物流のガイドラインを取りまとめ
- ・令和2年度に、紙加工品（オムツ、生理用品等）のパレット輸送を対象とした栃木県地方協議会で実証事業を実施。



⇒令和2年度栃木県地方協議会実証実験より。作業時間は大幅に改善するものの、積載率が大きく低下

2. 紙加工品の手荷役改善に係る論点

- ・紙加工品は現状、製品サイズが多岐に渡り、輸送効率も容積勝ちで単価が低いことから、パレット化等による手積み手卸しの解消が進まない
 - ・パレット化等を進めるにあたっては、積載率を向上させるために多岐に渡る製品サイズをDFL(※)の観点から標準化していくことを含めて、サプライチェーン全体を巻き込んだ検討が必要
- ※Design For Logisticsの頭文字

3. R3年度の取組事項及びスケジュール

- ・2. の論点の課題解決に向けてヒアリング等の調査を実施
- ・必要に応じて関係者が参画する会議体を設置し議論、製品サイズのDFL等を見据えた手積み手卸しの解消に向けたアクションプラン（仮）のアウトプットを検討

○想定スケジュール

令和3年7月～	ヒアリング、アンケート調査の実施
令和3年9月～	実証実験等の調査実施の検討・実施
令和4年1月	標準化アクションプラン（仮）素案の検討
令和4年3月	標準化アクションプラン（仮）の策定・公表

2. 周知事項

対応策

○適正な運賃収受のための荷主周知活動

⇒「燃料費を含む適正な運賃の収受」という基本的考え方に基づき「標準的な運賃」や「燃料サーチャージ」の導入等により、燃料価格上昇分を反映した適正な運賃等への見直しを行うよう、荷主企業に理解と協力を呼びかけ。
(荷主団体に文書により周知するとともに、各種協議会やセミナー等を通じて実施)

○相談窓口の設置

⇒トラック事業者が、燃料費の上昇分への運賃等への反映について相談ができるよう、国土交通本省、地方運輸局、運輸支局に、全国で合計64の相談窓口を新たに設置。

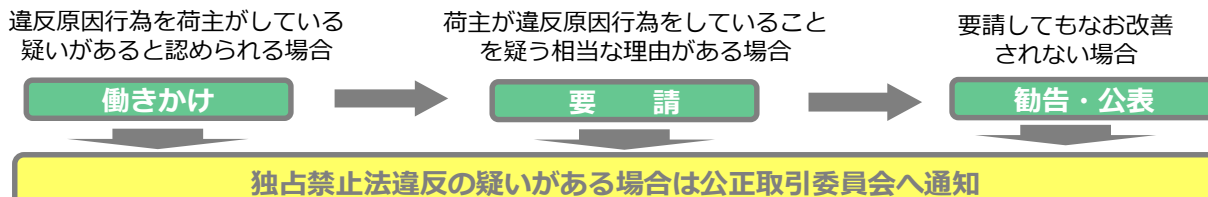
⇒国土交通省目安箱(web)にも意見募集の対象として燃料価格に関する事項を新たに明記

○荷主働きかけ等の法的な対応

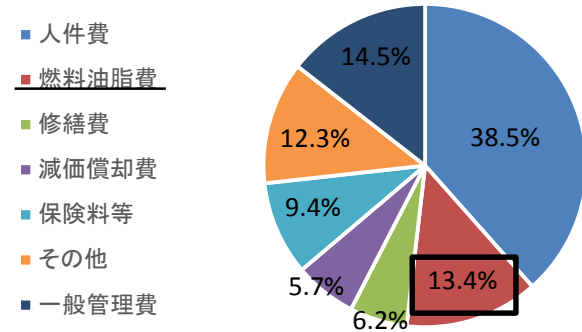
⇒燃料費の上昇分を運賃等に反映することを求めたにもかかわらず不当に据え置くことは、独占禁止法の違反(買ったたき)等になるおそれがあるとともに、改正貨物自動車運送事業法に基づき、国交省による荷主への働きかけや、要請、勧告・公表等の対象にすることとし、この点につき、関係省庁等と連携して対応。

⇒上記の荷主周知活動や相談窓口、目安箱を活用して、こうした国交省の対応を関係者に周知するとともに、不当な据え置きに関する情報収集を行う

＜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のフロー＞



＜営業費用に占める燃料費の割合＞



出典:全日本トラック協会「経営分析報告書」(令和元年度決算版)

＜相談窓口・目安箱(国交省HP)＞

国土交通省

令和3年(2021年)の燃料価格の上昇に対する対応について

- 令和3年(2021年)の燃料価格の上昇により、貨物自動車運送事業者の荷主の適正な運賃収受について、いっそうの促進を図るため、国土交通省で

1. 適正な運賃収受のための荷主周知活動

適正な運賃収受については、従前より、荷主・荷主団体に対して、様々な手受けて、改めて「標準的な運賃」の設定や燃料サーチャージの導入等により、荷主・荷主団体に対する周知活動を行います。

[荷主団体あて周知文書](#)
[運送委託者向けリーフレット](#)
[標準的な運賃パンフレット](#)
[燃料サーチャージガイドライン](#)
2. 相談窓口の設置

運賃交渉力が十分に備わっていない貨物自動車運送事業者について、燃料費が十分にできるよう、本省、地方運輸局、運輸支局に、新たに、今般の燃料価格

相談窓口一覧 ← **相談窓口**
3. 荷主への働きかけ等

荷主(元請を含む。)が貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律(昭和三十二年法律第120号)に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法(平成二十二年法律第120号)に基づき、当該行為を公正取引委員会に報告する対象とします。また、同法同条に基づき、当該行為を公正取引委員会に報告する対象とします。

輸送実態把握のための意見等の募集窓口 ← **目安箱**

荷主関係団体 御中

国自貨第69号
令和3年11月10日

国土交通省自動車局貨物課長

貨物自動車運送事業者の適正な運賃收受のための周知について

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

今般の燃料価格上昇によって貨物自動車運送事業者の経営状況に与える影響が懸念されています。こうした燃料価格の上昇分については、「標準的な運賃」の設定や燃料サーチャージの導入等によって適正な運賃收受に繋げ、貨物自動車運送事業者のみがその負担を抱えないことが必要です。

また、今般の燃料価格上昇は、適正な運賃收受の重要性について認識を新たにするものではありませんが、そもそも、「標準的な運賃」において積算される人件費、車両更新に要する費用、事業運営や物流効率化に必要となる設備導入に要する経費などを含め、適正な運賃を收受することが物流の持続可能性を確保するうえで重要です。

つきましては、荷主（運送委託者）と貨物自動車運送事業者が協議の上、適正な運賃による運送契約の締結を行うことは、取引環境の適正化のために不可欠であることから、今般の趣旨についてご理解いただき、下記の事項について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

記

1. 貨物自動車運送事業者と協議の上、**燃料費の上昇分を反映した適正な運賃・料金への見直しを行うこと。**
2. 貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、**運賃・料金を不当に据え置くことは、**私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）に違反するおそれがあるとともに、**貨物自動車運送事業法**（平成元年法律第83号）**附則第1条の2に基づき、荷主への働きかけ、要請、勧告・公表等の対象**となること。

運送委託者の方へのお知らせ



燃料費・人件費の上昇分の負担を拒んでいませんか？



⚠️ 法令違反となるおそれがあります!!

運送委託者が運送事業者から燃料費・人件費の上昇コストを運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、下掲の禁止事項に違反するおそれがあります。

👑 要注意! チェックポイント

- ✓ 燃料費・人件費の上昇を踏まえた運賃・料金の見直しや協議を拒んでいませんか。
- ✓ 燃料サーチャージの導入要請があつたにもかかわらず、拒否を拒んでいませんか。

👨‍⚕️ こんな取引を目指しませんか？

- 👉 運送事業者と定期的に協議し、運賃・料金を見直す。
- 👉 適正な燃料価格上昇など客観的な事象に照しては、価格変動により運賃・料金を見直す。

本件に関して詳しくは燃料局から → 国土交通省 適正取引相談窓口 [燃料局ホームページ参照]
お問い合わせください。

異常気象等を理由に貨物運送の運行経路の変更や運行中止等を行う場合には荷主の理解が不可欠であり、荷主所管省庁である経済産業省や農林水産省と連携し、荷主に対して以下の体制により情報の周知や要請を行っている。

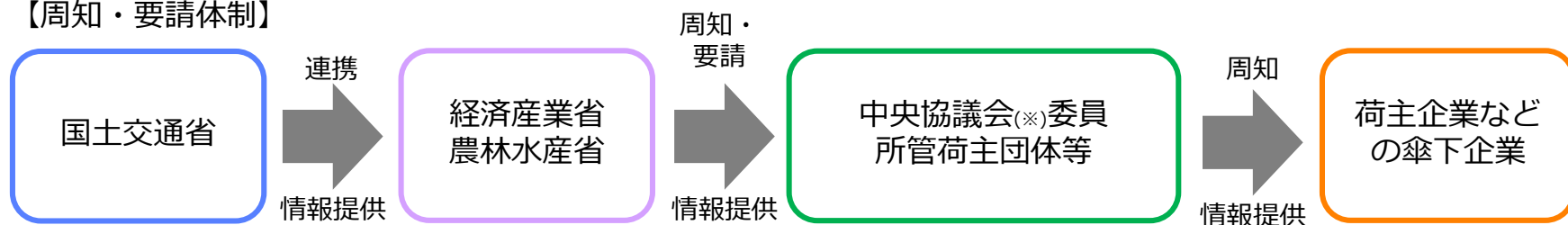
1. 季節的な周知・要請

○降積雪期や出水期を迎える前に、降積雪期等における注意事項に関する文書を発出。

2. 緊急的な周知・要請

- ①大雪や大雨などの予報・警報を超える異常気象の予測に基づき気象庁が緊急発表を行う場合や、高速道路・幹線国道の通行止め情報などを事前に入手した場合には、関係省庁を経由して荷主団体等へ情報提供を実施するとともに、運行経路の変更、運行の中止等を認めるなど柔軟な対応を要請。
- ②予め運送に支障を来すことが予想される場合には、在庫の積み増しや、運行可能域内での物資の融通を行うよう要請。

【周知・要請体制】



※運送事業者や荷主団体（経団連や日商など）、関係省庁等により構成され、主に自動車局貨物課が運営する会議体

【R3. 1. 28 降積雪期】

事務連絡
令和3年1月28日

荷主関係団体等 あて

農林水産省食料産業局食品流通課
経済産業省商務・サービスグループ物流企画室
国土交通省自動車局貨物課

大雪等異常気象時における輸送の安全の確保に向けたご理解とご協力のお願い

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

貨物運送に当たっては、荷主からの運送時間や運行経路等の指示に基づき運送する必要があり、大雪などの異常気象による突発的な道路状況の変化が生じた場合であっても、運行の中止や運送経路の変更等を行う場合には、荷主の承諾を得る必要があるなど、荷主のご理解とご協力が必要不可欠です。

こうした状況の中、昨今の大雪時において、高速道路や主要国道で大規模な車両の立ち往生が発生し、大型トラックが滞留の原因となったことが確認されており、トラック事業者に対する指導にとどまらず、荷主のご理解とご協力を得ながら大雪時における物流のあり方について、関係省庁とも連携し取り組んでいく必要があります。

つきましては、物流機能の維持とトラック事業者や運転者の生命・身体を守るため、今般の趣旨についてご理解いただき、下記の事項について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

【要請事項】

- 大雪などの異常気象による突発的な事象により、運送経路の変更や運送の中止などの必要が生じ、その原因となった事象がやむを得ないと認められる場合には、運送経路の変更等を認めるよう、ご協力をお願いします。
- 大雪などの異常気象により、運送に支障を来すことが予め予想される場合には、配送拠点に留置する在庫の積み増しや、予定されていた配送時間の前倒し、運送可能域内での物資の融通を行うことにより、トラック事業者への不要不急の運送依頼を控えていただきますよう、ご協力をお願いします。

【R3. 5. 25 梅雨期・台風期】

事務連絡
令和3年5月25日

荷主関係団体等 あて

農林水産省食料産業局食品流通課
経済産業省商務・サービスグループ物流企画室
国土交通省自動車局貨物課

梅雨期及び台風期における輸送の安全の確保に向けたご理解とご協力のお願い

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

貨物運送に当たっては、荷主からの運行時間や運行経路等の指示に基づき運送する必要があり、大雨や暴風などの異常気象による突発的な道路状況の変化が生じた場合であっても、運行経路の変更や運行の中止等を行う場合には、荷主の承諾を得る必要があるなど、荷主のご理解とご協力が必要不可欠です。

こうした状況の中、例年、梅雨期及び台風期においては、各地で局地的大雨や集中豪雨が発生しており、人命の保護を第一義として、荷主のご理解とご協力を得ながら梅雨期及び台風期における物流のあり方について、関係省庁とも連携し取り組んでいく必要があります。

つきましては、物流機能の維持とトラック事業者や運転者の生命・身体を守るため、今般の趣旨についてご理解いただき、下記の事項について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

【要請事項】

- 大雨や暴風などの異常気象による突発的な事象により、運行経路の変更や運行の中止などの必要が生じ、その原因となった事象がやむを得ないと認められる場合には、運行経路の変更等を認めるよう、ご協力をお願いします。
- 大雨や暴風などの異常気象により、運送に支障を来すことが予め予想される場合には、配送拠点に留置する在庫の積み増しや、予定されていた配送時間の前倒し、運行可能域内での物資の融通を行うことにより、トラック事業者への不要不急の運送依頼を控えていただきますよう、ご協力をお願いします。

昨今の台風等異常気象時において、トラック運送事業者が輸送の安全を確保することが困難な状況下で荷主が輸送を強要し、トラックが横転や水没するような事態が生じている。

このような状況を受け、(公社)全日本トラック協会より、異常気象時に輸送の拒絶や中止することが可能となるような基準を策定するよう要請があり、令和2年2月28日付けで通達を発出。

【通達の概要等】

- ◆ 気象庁が作成する風速や雨量により車両等へ与える影響度合いを示す資料等を基に、気象状況に応じた輸送可否の判断を行うための目安を提示。
- ◆ 荷主団体に対して、輸送の安全の確保が困難な状況下での輸送依頼を抑制するよう、傘下会員への周知を依頼。

【別表】異常気象時における措置の目安

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安*
降雨時	20～30mm/h	ワイパーを速くしても見えない	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30～50mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が主じブレーキが効かなくなる(ハイドロプランニング現象)	輸送を中止することも検討すべき
	50mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは電明ではない
暴風時	10～15m/s	運転の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15～20m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	輸送を中止することも検討すべき
	20～30m/s	通常の速度で運転するのが困難になる	輸送を中止することも検討すべき
	30m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは電明ではない
降雷時	大雨注意警報が発令されているときは必要な措置を講じるべき		
視界不良(濃霧・厚雪等)時	視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討すべき		
警戒発表時	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断すべき		

* 輸送を中止しないことを理由に拒否した場合は行方不明になるものではないが、国土交通省が発表する状況において、輸送の安全を確保するための措置を講じた上で輸送することが困難な場合には、「国土交通省が発表する状況」に対する行方不明等の基準について(平成21年9月22日付国土交通省12号、国土交通省17号、国土交通省18号)に基づき行方不明を行う。

雨の強さと降り方

風の強さと吹き方

◆ 気象情報や道路情報等：<https://jta.or.jp/member/anzen/snow.html> (全ト協HP)

◆ 高速道路のSA・PA内施設情報等：<https://jta.or.jp/member/bath.html> (全ト協HP)

無理な輸送を強要されたら… 荷主勧告制度

荷主勧告制度とは

「荷主勧告」は、貨物自動車運送事業法に基づき、トラック運送事業者の無断輸送行為が荷主の利益に損害を及ぼすおそれがある場合、当該輸送行為の中止を指示し、当該輸送行為の中止を指示するものとする。国土交通大臣が当該輸送行為の中止を指示するものとする。国土交通大臣が当該輸送行為の中止を指示するものとする。

こんなときは情報提供を!

ドライバーの命と大切な荷物を守るために! 異常気象時は運行中止も視野に…

台風等による異常気象時下における無理な運行により、近年、事業用トラックの機体事故等が相次ぐなど、トラック運送事業の運行に支障をきたす事案が見受けられます。台風等による異常気象時下においては、国から示された「異常気象時における措置の目安」を基に、荷主・発着

異常気象時における気象情報等の入手先(例)

各情報をもとにするべき行動と、相当する警戒レベルについて

道路管理者が提供する道路情報

気象情報

- 天気予報
- 大雨特別警報
- 土砂災害警戒情報
- 高潮警報
- 大雪警報
- 洪水注意報
- 高潮注意報
- ライブカメラ

道路・交通情報

- 通行止め
- 渋滞情報
- 雪道情報
- 異常気象時の運転注意

高速道路情報

- 全国高速道路交通情報
- アイハイウェイ
- ドラから
- アイハイウェイ

輸送支援サービス

- NEXCO東日本
- NEXCO西日本
- NEXCO中国
- NEXCO四国
- NEXCO北陸
- NEXCO東北
- NEXCO北海道

サービスエリア検索結果

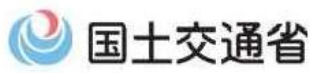
選択した条件一覧

NEXCO東日本 営業時間一覧

2021年5月21日現在

路線名	経路区	サービスエリア	コーナー名	営業時間
E4 東北自動車道	北海道	道庁直轄SA(上野橋)	フードコート	8:00~20:00
			コンビニエンスストア	24時間営業
E4 東北自動車道	北海道	道庁直轄SA(下野橋)	フードコート	8:00~20:00
			コンビニエンスストア	24時間営業
E4 東北自動車道	北海道	道庁直轄SA(下野橋)	コンビニエンスストア	8:00~20:00
			コンビニエンスストア	24時間営業
E4 東北自動車道	北海道	道庁直轄SA(下野橋)	コンビニエンスストア	8:00~20:00
			コンビニエンスストア	24時間営業
E4 東北自動車道	北海道	道庁直轄SA(下野橋)	コンビニエンスストア	8:00~20:00
			コンビニエンスストア	24時間営業
E4 東北自動車道	北海道	道庁直轄SA(下野橋)	コンビニエンスストア	8:00~20:00
			コンビニエンスストア	24時間営業
E4 東北自動車道	北海道	道庁直轄SA(下野橋)	コンビニエンスストア	8:00~20:00
			コンビニエンスストア	24時間営業
E4 東北自動車道	北海道	道庁直轄SA(下野橋)	コンビニエンスストア	8:00~20:00
			コンビニエンスストア	24時間営業
E4 東北自動車道	北海道	道庁直轄SA(下野橋)	コンビニエンスストア	8:00~20:00
			コンビニエンスストア	24時間営業

- ・国土交通省では、荷主等による長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務の強要など、トラック運送事業者の皆様がコンプライアンス確保に影響しうる輸送を行わざるを得ない実態を把握し、今後の施策に活用するための「意見等の募集窓口」を設置いたしました。
- ・本窓口は、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する意見・事例を収集することを目的としており、本人の同意なく、提供された情報に基づき投稿者、事業者又は荷主に問い合わせを行うことはありませんので、このような内容に関する情報等がございましたら投稿して下さい。



輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

国土交通省では、貨物自動車運送事業者及び荷主のみなさまに対して、これまで、「標準運送約款の改正」、「適正取引の推進」、「荷主警告制度」等を周知してきました。これらの取組みに関するご認識、浸透度、実施状況等の実態把握を行うため、輸送・荷待ち・荷役などに関する意見等の募集窓口を設置致します。

意見等の募集窓口

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou-jittai/index.html>

長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務(追加業務)など、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する情報をお持ちの場合は、[こちら](#)へ情報をお寄せください。

●お持ちの情報はこちらへ投稿ください



このページのQRコード

<参考>

- 標準貨物自動車運送約款等の改正について
- トラック輸送における適正取引推進の推進について
- 荷主警告制度について
- 乗務記録の記載対象となる荷待時間・荷役作業等について

輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

意見等の募集の目的

国土交通省では、長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務(追加業務)など、コンプライアンス確保に影響しうる輸送について、ご意見・事例を収集して実態把握し、今後の施策に活用したいと考えております。

実際に輸送業務が行われている中で、たまたまではなく、それなりに頻度が多く発生する上記のような輸送がございましたら、ご自由にご入力ください。

※意見・事例収集が目的ですので、ご記入頂いた内容について、ご本人、会社や荷主に問い合わせなどをすることはありません。

(意見等を記入されたご本人が、ご自分に連絡を差し上げても差し支えない旨及びご連絡先を明記されている場合にはご本人に問い合わせさせていただきますことがあります。)

・次の質問にお答えください。

Q1. ご意見・事例の分類について、該当する項目1つを選択してください。【必須】

- 1. 速度違反を惹起するおそれがある非合理的な到着時間の指定等
 - 2. やむを得ない遅延に対するペナルティ等
 - 3. 積込み直前に貨物量を増やすような急な依頼等
 - 4. 荷待ち時間の恒常的な発生等
 - 5. 依頼と異なる積込み作業等
 - 6. 依頼にはなかったラベル貼り・検品などの附帯作業等
 - 7. 高速料金など費用の自己負担等
 - 8. 過度な貨物事故(つぶれ、破損、へこみ、ごすれ、擦れなど)への対応等
 - 9. 異常気象によるトラブル等
 - 10. その他、コンプライアンス的に問題と思われるもの
- (内容:)

※複数該当するものがある場合には、項目毎に複数回に分けてご記入ください。

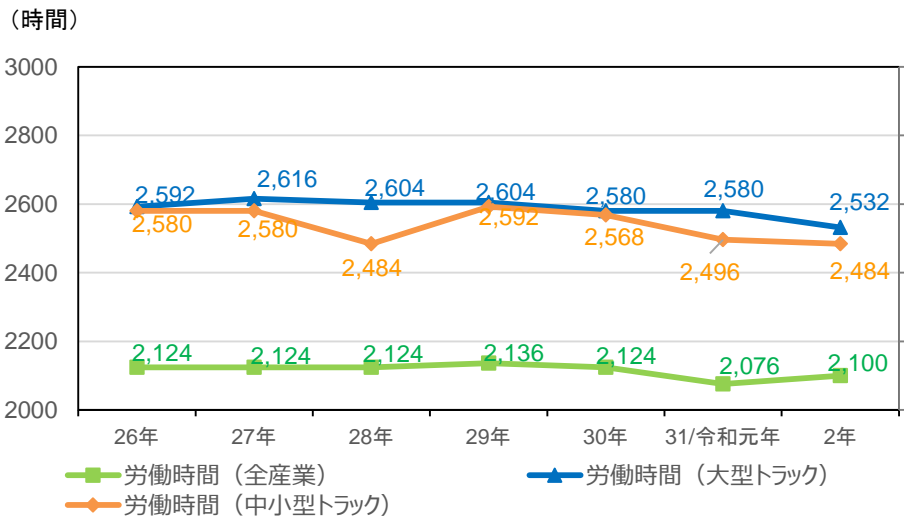
【記入項目と記入例】

・トラックの種類	トラックの大きさ
類	トラックの形状

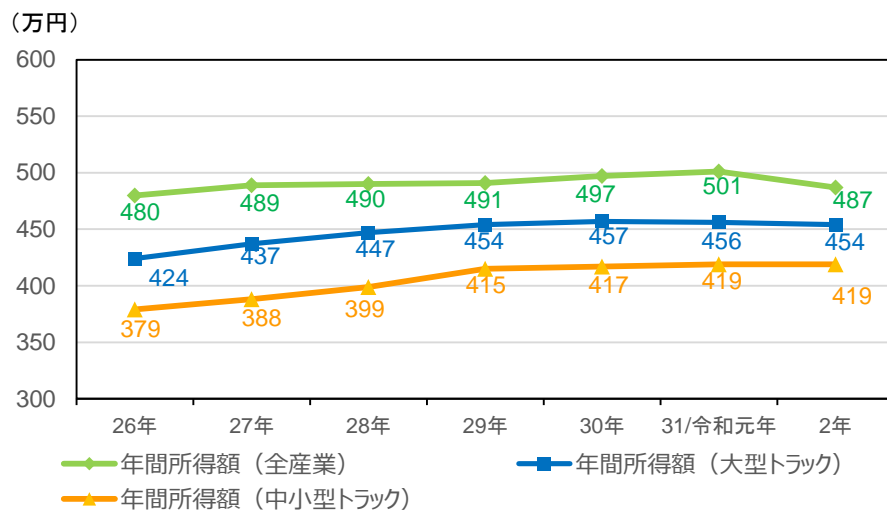
3. 参考資料

- ・トラックドライバーの労働時間

①労働時間 全職業平均より約2割長い。

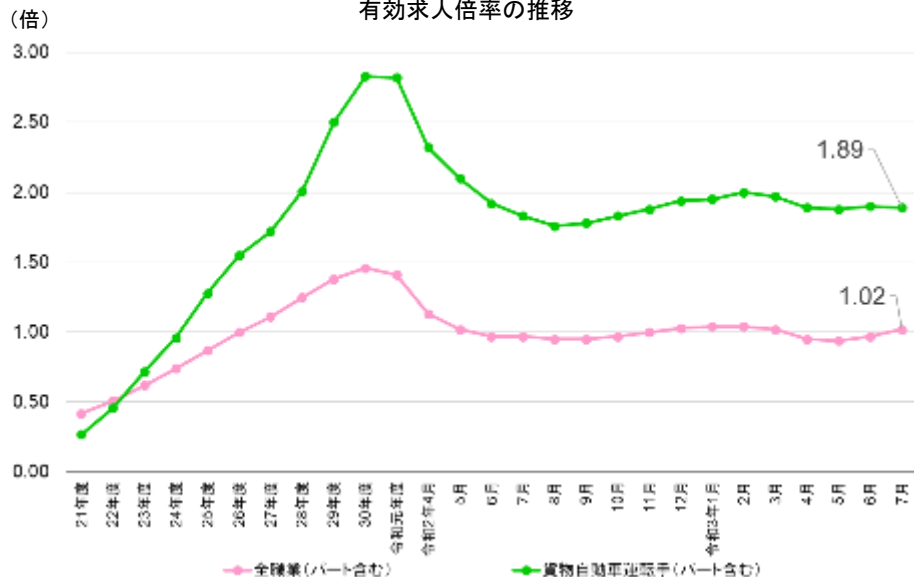


②年間賃金 全産業平均より約1割～2割低い。

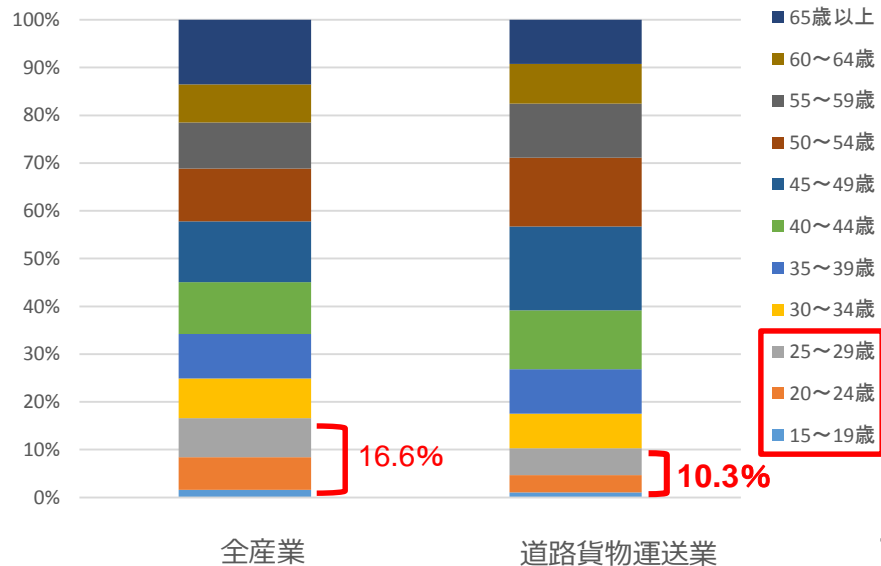


③人手不足 全職業平均より約2倍高い。

有効求人倍率の推移



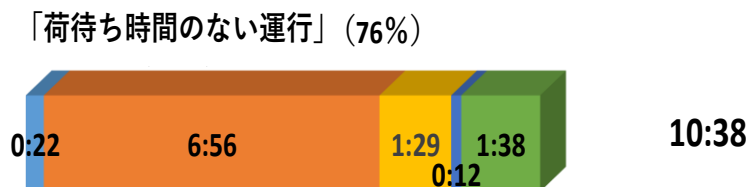
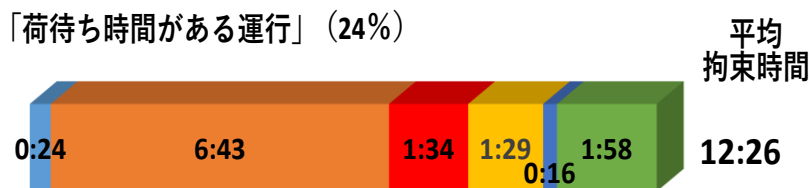
④年齢構成 全産業平均より若年層の割合が低い。



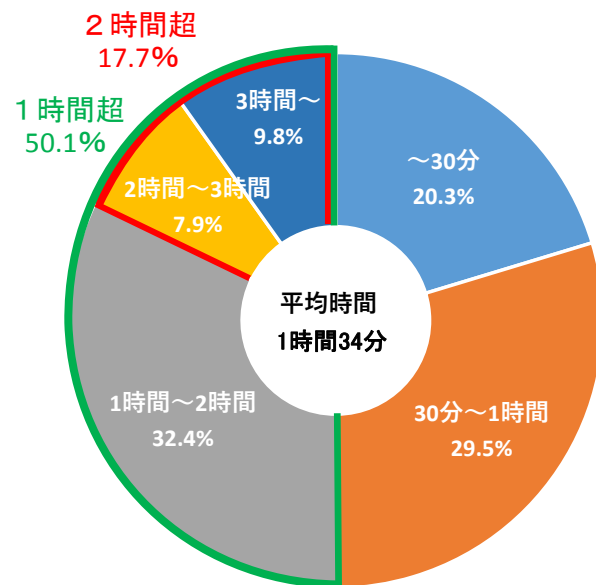
- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳
(荷待ち時間の有無別)

1運行あたりの荷待ち時間の分布



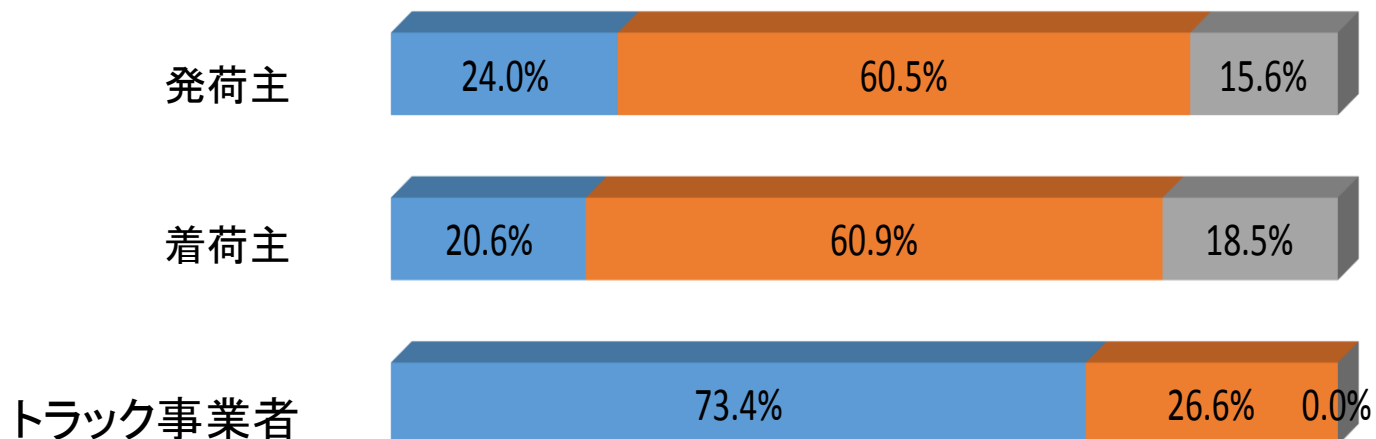
■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待 ■ 荷役 ■ 附带他 ■ 休憩



出典:トラック輸送状況の実態調査 (R2)

➤ また、荷待ち時間の有無については、荷主とトラック事業者との間で認識に大きなギャップが存在する。

荷待ち時間の発生の有無



■ 発生している※1 ■ 発生していない ■ その他※2

※1: 荷主調査では「時間までは把握していない」を含む

※2: 荷主調査では「把握していない」を含む

- 平成30年7月6日に公布された「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」において、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行の5年後(令和6年4月1日)に、年960時間(休日労働を含まない)の上限規制を適用することとなった。
- 自動車の運転業務のポイントは以下のとおり。
 - ①5年間の猶予期間の設定 ②段階的实施(年960時間以内の規制で適用開始。将来的には一般則の適用を目指す。)
 - ③長時間労働を是正するための環境整備を速やかに推進

	現行規制	見直しの内容「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」 (平成30年7月6日公布)
原則	≪労働基準法で法定≫ (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 (3) 災害復旧その他避けることができない事由により臨時の必要がある場合には、労働時間の延長が可能 (労基法33条)	≪同左≫
36協定の 限度	≪厚生労働大臣告示：強制力なし≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・ただし、臨時的で特別な事情がある場合、延長に上限なし(年6か月まで)(特別条項) (2) ・自動車の運転業務は、(1)の適用を除外 ・別途、改善基準告示により、拘束時間等の上限を規定(貨物自動車運送事業法、道路運送法に基づく行政処分の対象)	≪労働基準法改正により法定：罰則付き≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・特別条項でも上回ることを出来ない年間労働時間を設定 ① 年720時間(月平均60時間) ② 年720時間の範囲内で、一時的に事務量が増加する場合にも上回ることを出来ない上限を設定 a. 2～6ヶ月の平均でいずれも80時間以内(休日労働を含む) b. 単月100時間未満(休日労働を含む) c. 原則(月45時間)を上回る月は年6回を上限 (2) 自動車の運転業務の取り扱い ・施行後5年間 現行制度を適用(改善基準告示により指導、違反があれば処分) ・令和6年4月1日以降 年960時間(休日労働を含まない) ・将来的には、一般則の適用を目指す

「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」に対する附帯決議(参議院)(抜粋)
 荷主の理解と協力を確保するための施策を強力に講ずるなど、取引環境の適正化や労働生産性の向上等の長時間労働是正に向けた環境整備に資する実効性ある具体的取組を速やかに推進すること。

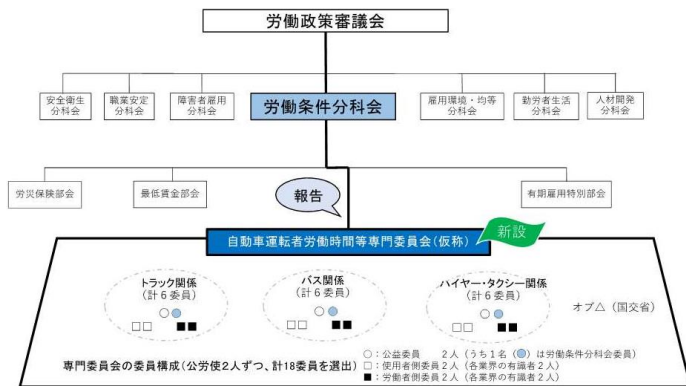
<p>拘束時間 (始業から終業までの時間)</p>	<ul style="list-style-type: none">・1日 原則13時間以内 最大16時間以内(15時間超えは1週間2回以内)・1か月 293時間以内 <p>※荷待ち時間や荷役作業の時間も拘束時間に含まれる</p>
<p>休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)</p>	<ul style="list-style-type: none">・継続8時間以上
<p>運転時間</p>	<ul style="list-style-type: none">・2日平均で、1日あたり9時間以内・2週間平均で、1週間あたり44時間以内
<p>連続運転時間</p>	<ul style="list-style-type: none">・4時間を超えないこと (30分以上の休憩等の確保(1回10分以上で分割可))

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号）」について、「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号）」の国会附帯決議事項に基づき、過労死防止等の観点から、労働条件の基本事項として労働条件分科会において審議。

専門委員会の設置

自動車運転者の多様な勤務実態や業務の特性等に
 応じ、産業・物流の状況も踏まえた検討を要するため、労働条件分科会の下に、新たに公労使の三者で
 構成される「自動車運転者労働時間等専門委員会を
 設置し検討を行う。

※令和元年11月25日の「第156回労働政策審議会労働条件分科会」にて決定。



検討会の設置

自動車運転者を使用する事業場に対する実態調査において調査すべき具体的事項の方針や、今後の方向性
 等について、各分野で検討を行う。

スケジュール（専門委員会の進め方等）

- 令和元年 12月 第1回専門委員会
 - ・専門委員会設置の経緯、目的の説明
 - ・今後の進め方について確認
- 令和2年度 専門委員会及び業態別作業部会
 - ・実態調査の実施期間、内容を議論
- 10月～12月 実態調査の実施
 - ※トラックは令和3年度に再度実施
- 令和3年度 専門委員会及び業態別作業部会
 - ・実態把握、調査結果を踏まえた議論
 - ・告示の見直しを検討
- ～令和4年 改正改善基準告示公布（トラック）
- 令和6年4月～ 施行

※厚生労働省が作成した資料を国土交通省において加工して使用

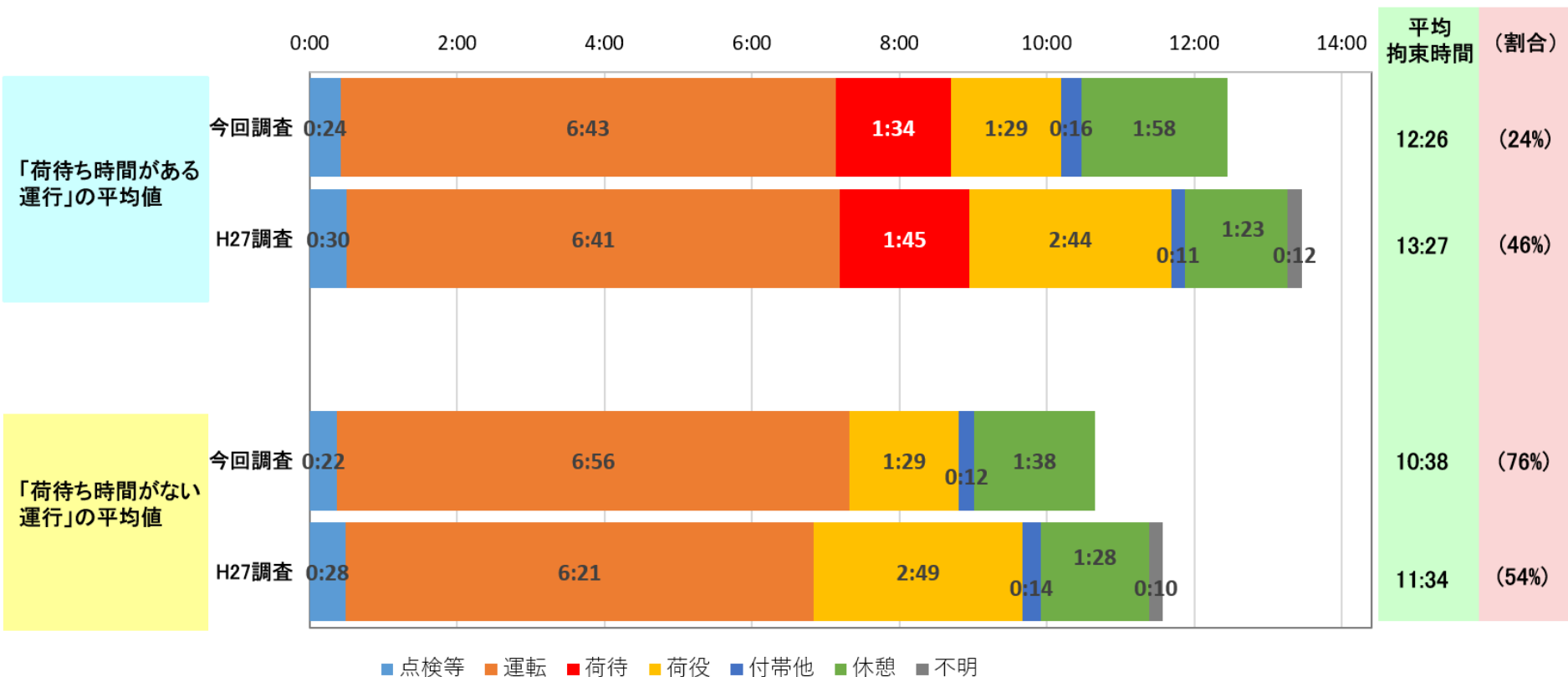
3. 参考資料

- ・貨物自動車運送事業における輸送実態調査

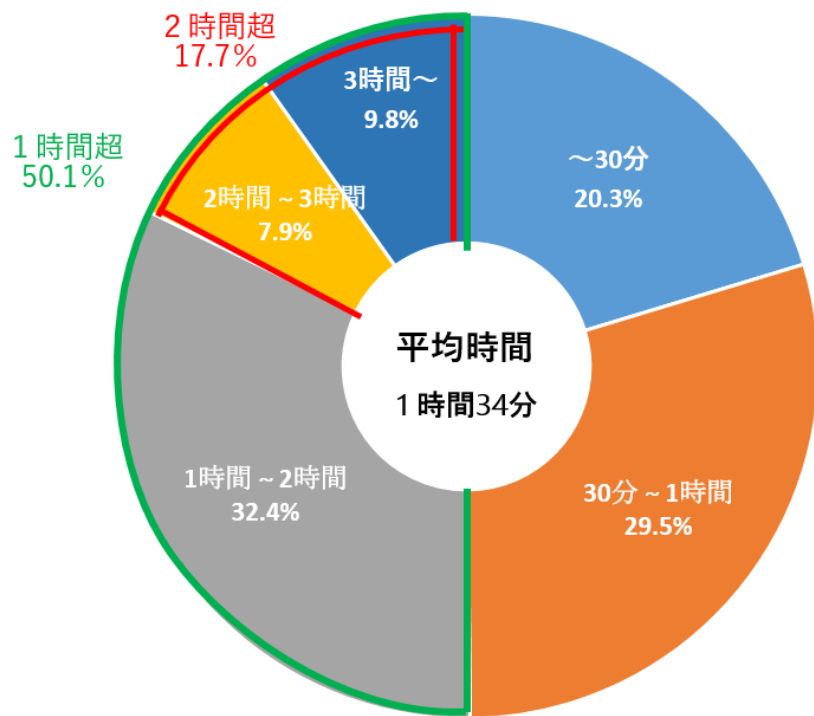
調査概要

▶ 働き方改革により令和6年4月から時間外労働時間が960時間になることから、平成27年度に行った調査をベースに、トラックドライバーの労働時間の内訳、荷待ち時間の詳細、荷役作業に関する契約の有無等について調査を行うとともに、荷主企業、運送事業者には、これまで行ってきた働き方改革の取組みに関する認識度、浸透度及び実施状況等の実態把握のための調査を行った。

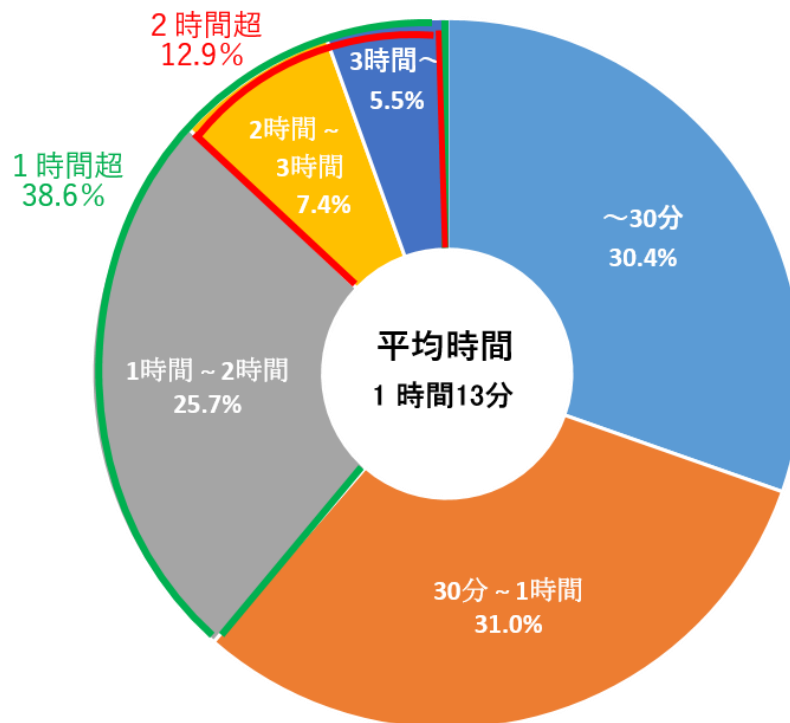
1 運行あたりの拘束時間とその内訳



1運行あたりの荷待ち時間の分布

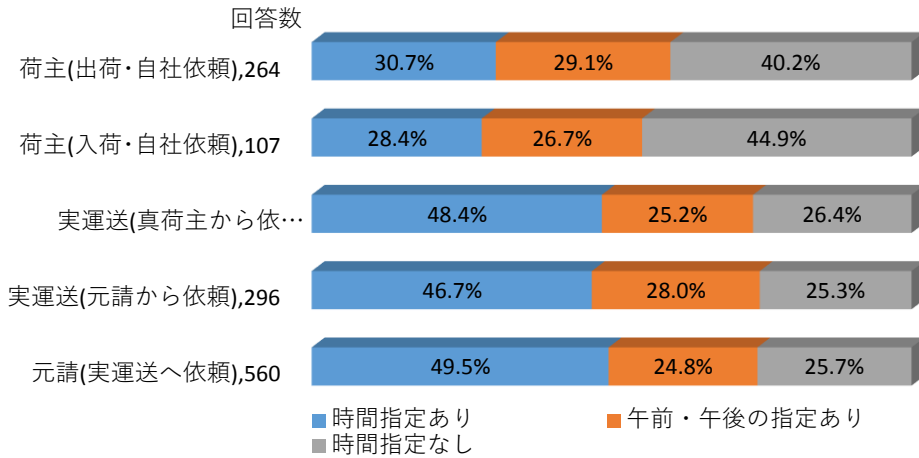


【手待ち時間が発生した運行:315運行】

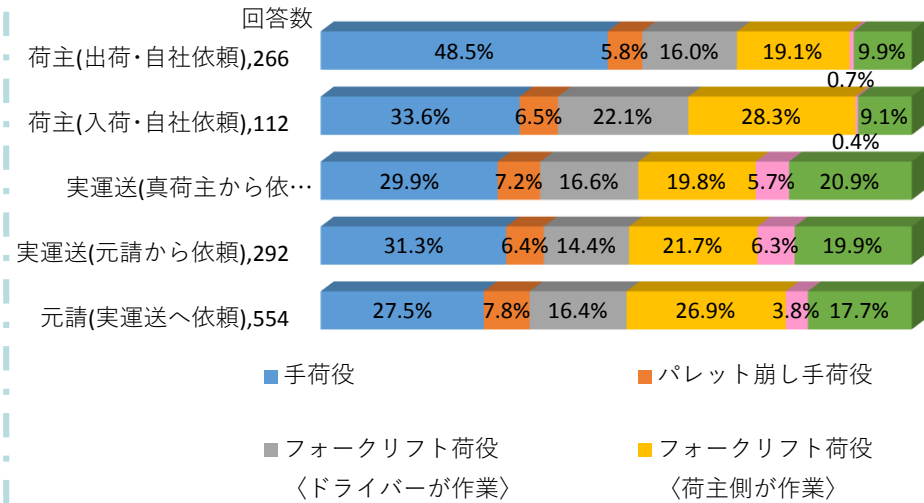
 荷待ち1回あたりの待ち時間分布
(荷役作業前に待った時間)


【手待ち時間が発生した荷役作業:延べ1254回】

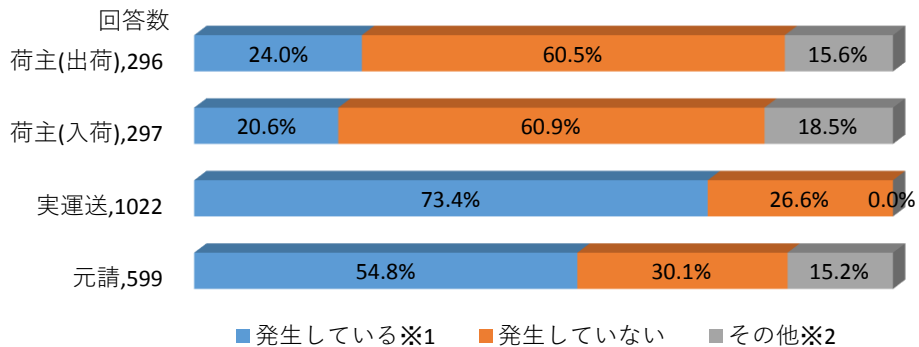
時間指定有無



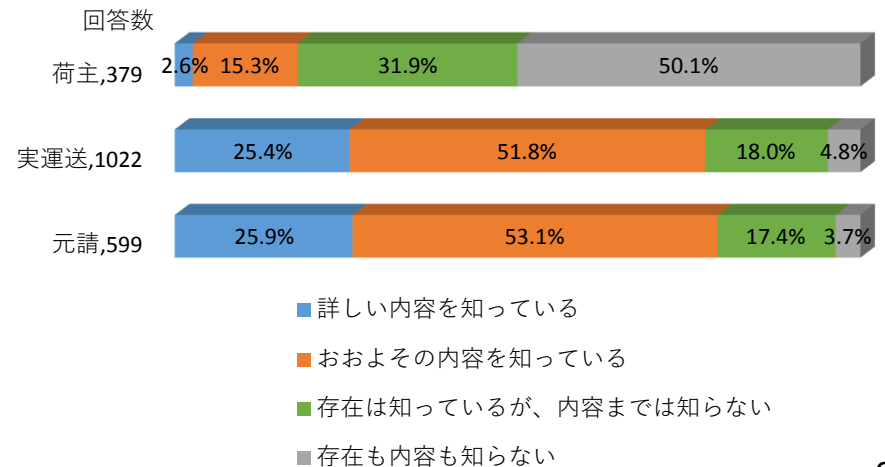
荷役作業の内容



荷待ち時間の発生有無



「改善基準告示」の認知度



※1：荷主調査では「時間までは把握していない」を含む
 ※2：荷主調査では「把握していない」を含む、事業者調査（元請）では「不明」を含む

3. 参考資料

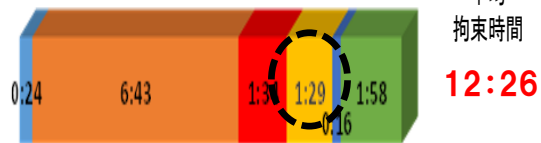
- ・令和3年度トラック関係補正予算

中小トラック運送事業者の労働生産性向上に向けた テールゲートリフター等導入支援事業

令和3年度補正予算額: 1.4億円

- トラック運送事業者の約99%が経営基盤の脆弱な中小事業者であり、新規投資の余力がなく、**経営環境が厳しい状況**。また、令和6年に自動車運転業務に適用される時間外労働規制にトラック事業者が対応できるようにする必要がある。更に、省エネ化に取り組むことも課題となっている。
- このため、中小トラック運送事業者の**労働生産性の向上**を図り、**働き方改善・エネルギー効率向上を推進**する必要がある。
- 具体策として、**荷役作業の効率化**、**荷待ち時間の削減**等に資する機器の導入に対する支援を行う。

【1運行あたりの荷役時間】



■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待ち ■ 荷役
■ 付帯他 ■ 休憩

1運行当たり平均して、1時間29分の荷役時間が発生している。

出典:トラック輸送状況の実態調査

事業概要

補助事業: 労働生産性の向上・多様な人材の確保に資する機器の導入補助
(補助率: テールゲートリフター等…通常機器価格の1/6、予約受付システム等…導入費用の1/2)

○対象機器の例

・テールゲートリフター



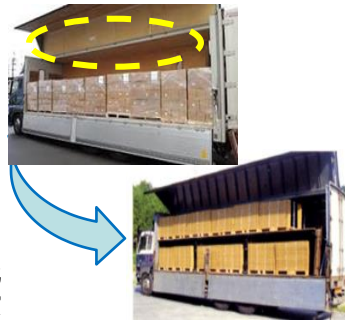
- カゴ台車による荷役が可能となるため、**荷役時間が1/3程度に短縮**。
- 手荷役による重労働が軽減され、女性等の**多様な人材の確保**に繋がる。

・トラック搭載型クレーン



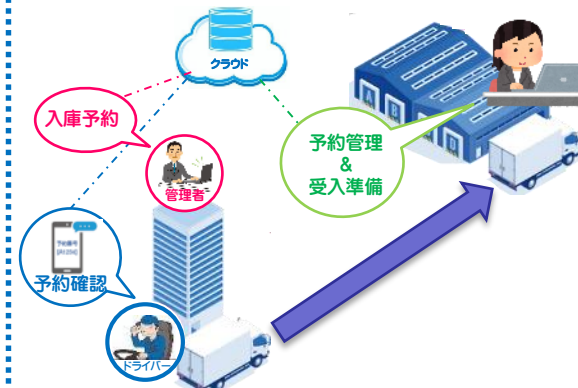
- 建築資材等の重量物や高低差のある現場など、手荷役による作業が困難な場面で効果的。
- 手荷役ではなくクレーンによる積み卸しが可能となることで、**荷役時間を1/3程度に短縮可能**。

・トラック搭載用
2段積みデッキ



- 荷物を2段積みすることが可能となるため、**約2倍の積載量が実現され、生産性向上に繋がる**。

・予約受付システム 等



- 事前予約によって**荷待ち時間が大幅に短縮可能**。
- 積み荷の事前準備による積載業務を効率化。

効果

荷役作業の効率化、荷待ち時間の削減等により、長時間労働の是正等の**労働条件の改善及び生産性の改善**を図るとともに、**省エネ化**につなげる。

- 製品のラインナップが揃い、普及段階にある事業用の電動車(HV、EV、FCV)について普及段階と車両価格に応じ、購入補助を行うことにより導入を集中的に支援する。

補助率: HVは、通常車両との差額の1/3

EVは、車両価格の1/3 (バス)、1/4(トラック・タクシー)、急速充電器は1/2(充電装置のみの場合1/4)

FCVは、車両価格の2/3

	軽貨物		小型貨物				バス				タクシー		
車両名称 (メーカー)	ミニキャブ ミーブ (三菱)	急速充電設備	デュトロZEV (日野)	急速充電設備	小型FCVトラック (トヨタ)	ハイブリッドトラック (積載4t) (積載2t)		路線EVバス	ポンチョZEV (日野)	急速充電設備	ハイブリッドバス	EVタクシー	急速充電設備
種別	電気自動車	急速充電器	電気自動車	急速充電器	燃料電池自動車	ハイブリッド自動車	ハイブリッド自動車	電気自動車	電気自動車	急速充電器	ハイブリッド自動車	電気自動車	急速充電器
価格	222万円	465万円	900万円	465万円	4,000万円	924万円	405万円	6,000万円	7,000万円	465万円	2,831万円	376万円	465万円
補助台数 (見込)	880台	88基	3台	1基	5台	10台	10台	3台	3台	6基	10台	30台	3基
補助率	車両価格の1/4	充電設備の1/2	車両価格の1/4	充電設備の1/2	車両価格の2/3	通常車両との差額の1/3	通常車両との差額の1/3	車両価格の1/3	車両価格の1/3	充電設備の1/2	通常車両との差額の1/3	車両価格の1/4	充電設備の1/2
1台あたりの補助額 (想定)	56万円	233万円	225万円	233万円	2,667万円	101万円	30万円	2,000万円	2,333万円	233万円	153万円	94万円	233万円
所要額	4.9億円	2.0億円	0.1億円	0.02億円	1.3億円	0.1億円	0.03億円	0.6億円	0.7億円	0.1億円	0.2億円	0.3億円	0.1億円

総額 10.42億円

自動車運送事業者の高速道路料金割引の臨時措置

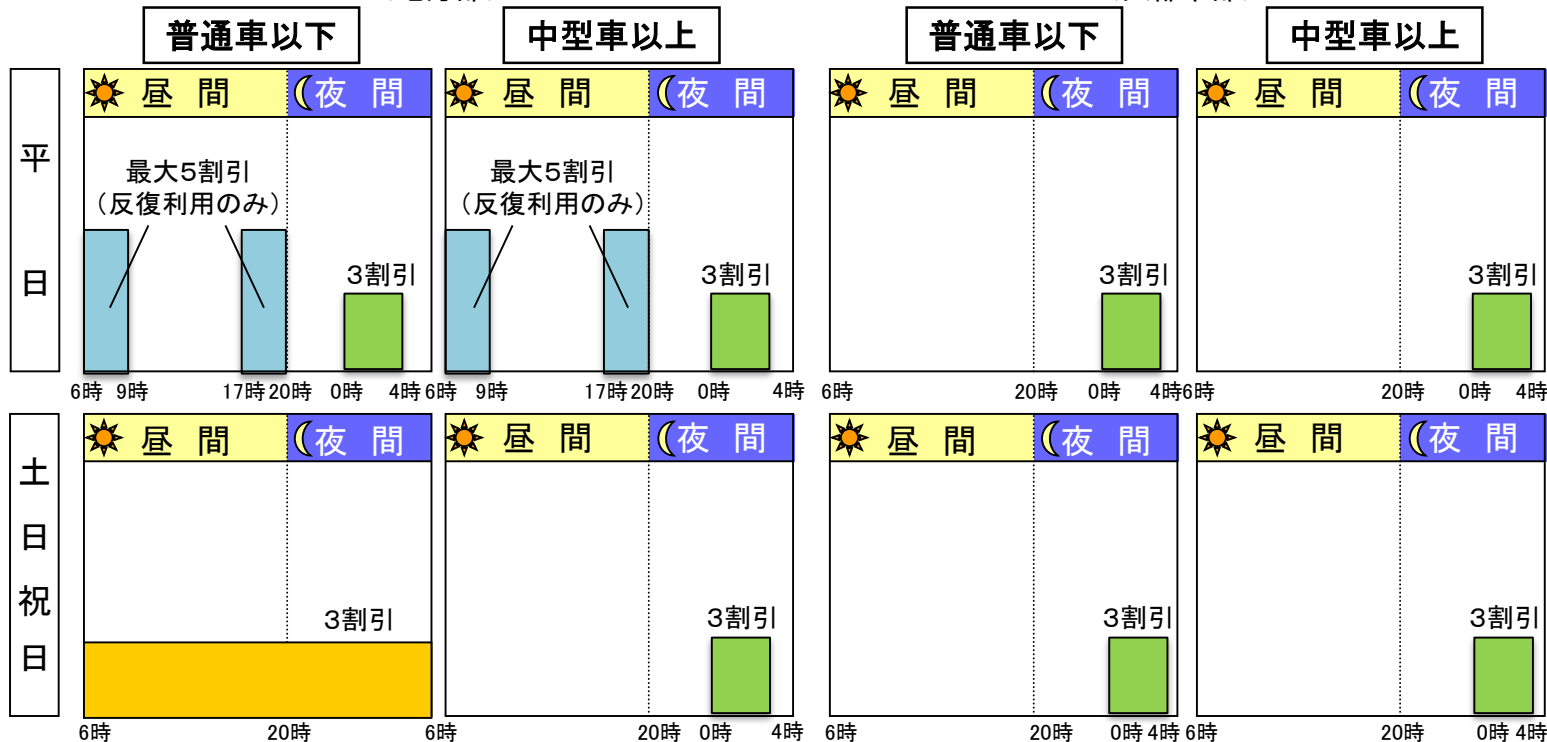
令和3年度補正予算額: 77.59億円

○ 平常時、非常時問わず物流機能を担う自動車運送事業者に対し、物流コストを低減しつつ、サービスの向上や業務効率化を図るため、大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置の延長(令和5年3月末まで)を実施。

時間帯割引

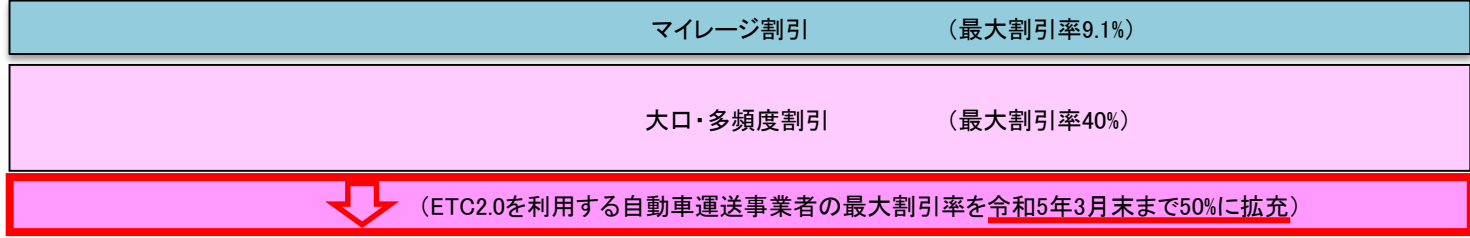
<地方部>

<大都市部>



- 凡例
- 生活対策 (Blue)
 - 観光振興 (Yellow)
 - 物流対策 (Pink)
 - 環境対策 (Green)

利用頻度



R3年度補正予算(国費)

背景

- 物流現場の課題改善、物流DXの推進、モーダルシフトや共同輸配送によるカーボンニュートラルの実現等のためには、物流標準化(外装やパレット、伝票やデータコード等の標準化)が必要不可欠。しかし、事業者間で設備投資等の利害関係が複雑に絡むこと等により、現状は、物流標準化がなされていないばかりか、物流標準化の検討と推進の基礎となるべき、正確な現況の調査や、標準化が進んでいないことによる社会・経済的損失等も把握できていない状況。

物流標準化の現状と課題



商品サイズ・形状、外装段ボール、それを載せるパレット等のサイズや形状、伝票、各種受け渡しデータの仕様などがバラバラ



パレットやトラックの積載率が低く輸配送の非効率が発生したり、人力による過重な積み替え作業が発生したりするなど、物流現場の負担や非効率、物流DXの阻害要因となっている



官民の連携による正確な現状・課題の把握と、理想的な標準化モデル（効果含む）の提示が必要不可欠

事業の概要

- ✓ 中長期的に日本の物流分野が目指すべき標準規格を検討するため、国内外における物流標準化の現状と、標準化の阻害要因・効果的な推進方策等を各種要素ごとに調査しとりまとめる。
- ✓ 複数事業者連携により、川上から川下まで一気通貫で標準化を実現する実証を行い、標準化推進の具体的方策、物流従事者の負担軽減を含む現場作業の効率化や、温室効果ガス削減効果等を取りまとめる。
- ✓ これらの成果を普及することを通じて、物流現場での本格的な標準化実現を図る。



背景

- 物流業の労働生産性は全産業には遠く及ばない水準となっており、労働生産性の向上が急務。本年6月に閣議決定された総合物流施策大綱(2021~2025年度)においても、物流業の労働生産性について、2025年度までに2018年度比で2割程度向上させるとの指標が設けられているところ。
- 物流業の労働生産性の向上に向けては物流業務のデジタル化が有効な手段であるが、実際には電話、FAX・紙等でのアナログによる方式が主流であるのが実態。

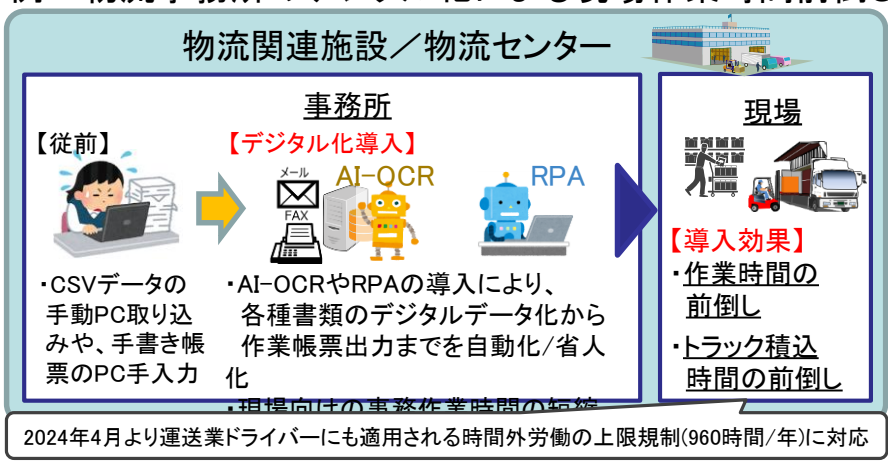
事業の概要

- 物流業界におけるデジタル化の推進の前提として、物流事業者におけるデジタル化に関するニーズ(対象業務や手続、仕様等)の調査を実施する。
- これに加え、今後普及が期待されるRPA(Robotic Process Automation:人間が行っていた作業をAI等が代わって行うソフトウェアロボット)やAI-OCR(AI-Optical Character Recognition:紙に記入された情報をデジタルデータに自動で変換することができるもの)などのツールについて、物流事業者における実際の活用事例やその効果、普及に向けた課題等についての調査を行う。

対象となる物流業務の例

・運行日報の集計業務 ・手書き納品伝票や返品伝票のPC端末への入力業務 等

例1: 物流事務所のデジタル化による現場作業時間前倒し



例2: 通関書類の夜間エントリーによる現場作業支援



デジタル化の取組事例や効果を整理・発信することで、物流業界におけるデジタル化を促進

事業概要

- 自動車運送事業分野では生産性向上・経営効率化を後押しできるよう取り組んできているところ、新型コロナウイルスの流行に伴い、対面による接触機会を減らすことに対するニーズが高まってきており、自動車運送事業の各種手続き等についても、対面接触機会の削減及び働き方改革の観点から見直しを検討する必要がある。
- また、昨今、政府全体としてはデジタルトランスフォーメーション(DX)・デジタルガバメントに関する取組を進めていることから、自動車運送事業の申請手続き・審査業務等のデジタル化を進める必要がある一方、デジタルディバイドや利用者利便の観点から行政サービスとして窓口や郵送での手続きについても一定程度存続する必要性があるところ。
- ついては、デジタル化を進めるに当たっては申請者・審査等担当職員の双方に利益になる費用対効果の高い合理的な申請・審査・情報管理等のシステムを構築するほか、残ることとなる物理的な手続きについても、より効率的で、接触時間などを削減する手続き・審査過程とするため、これらのベースとなる各種手続き等の最適化・効率化のための調査を自動車運送事業分野横断的に実施する。

各作業の簡素化



最適化・効率化のための調査実施

- 申請書類・添付書類の見直し
- 審査方法見直し
- 附帯業務の業務効率化
- 等

【調査実施による効果】

- 申請者の満足度向上(使いやすい、時間短縮、コスト削減など)
- 申請者のシステム利用率の向上
- ランニング費用の圧縮(データの適正化など)
- 許認可業務の最適化(時間短縮など) など

- 影響の大きい農業、漁業、運送業などについて、業界ごとに対策を措置。また、生活を守るため灯油の支援なども、特別交付税で措置。
- 加えて、原油価格の更なる高騰が、コロナ下からの経済回復の重荷になる事態を防ぐため、時限的・緊急避難的な激変緩和措置を講じることとする。
- 年末年始も迫る中、国民に安心していただくため、スピード感をもって対策を講じ、年内の事業開始を目指す。

<制度概要>

- ・ ガソリン価格がリッターあたり170円※を超えた分を、最大5円の範囲内で補填する。

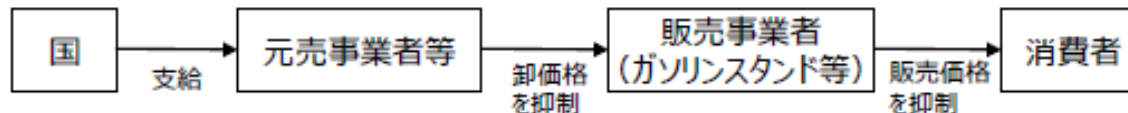
※過去最高水準を急激に更新している、という要件で設定した価格。全国平均ベース。

- ・ 消費者に効果を迅速に届けるため、国は、元売事業者・輸入業者に価格抑制の原資を支給する。
- ・ この補填により、ガソリンなどの卸価格の抑制を通じて、販売価格の急騰を抑制。激変緩和※を図る。

※補填開始後は、170円から1か月に1円ずつ段階的に切り上げていく。

（例：12月に170円で開始した場合、1月は171円を超えた分を補填）

- ・ スキーム：



- ・ 小売価格の上昇が適切に抑制されるよう、制度の趣旨を元売・小売をはじめその他各地の団体と連携しながら、制度の趣旨を広く周知・広報する。併せて、全国の小売価格の推移を各地の団体などと連携して調査し、価格が抑制されているかモニタリングする。

<対象油種>

- ・ ガソリン、軽油、灯油、重油

<期間>

- ・ 12月下旬～来年3月末までの時限的・緊急避難措置とする 34

【参考】雇用調整助成金等・休業支援金等の助成内容（厚生労働省）

雇用調整助成金等

（括弧書きの助成率は解雇等を行わない場合）（※3）

		令和3年 5月～12月	令和4年 1・2月	令和4年 3月
中小企業	原則的な措置	4/5(9/10) 13,500円	4/5(9/10) 11,000円	4/5(9/10) 9,000円
	地域特例(※1) 業況特例(※2)	4/5(10/10) 15,000円	4/5(10/10) 15,000円	4/5(10/10) 15,000円
大企業	原則的な措置	2/3(3/4) 13,500円	2/3(3/4) 11,000円	2/3(3/4) 9,000円
	地域特例(※1) 業況特例(※2)	4/5(10/10) 15,000円	4/5(10/10) 15,000円	4/5(10/10) 15,000円

休業支援金等

		令和3年 5月～12月	令和4年 1月～3月
中小企業	原則的な措置	8割 9,900円	8割 8,265円
	地域特例(※5)	8割 11,000円	8割 11,000円
大企業 (※4)	原則的な措置	8割 9,900円	8割 8,265円
	地域特例(※5)	8割 11,000円	8割 11,000円

（※1）緊急事態措置を実施すべき区域、まん延防止等重点措置を実施すべき区域（以下「重点措置区域」という）において、知事による、新型インフルエンザ等対策特別措置法第18条に規定する基本的対処方針に沿った要請を受けて同法施行令第11条に定める施設における営業時間の短縮等に協力する事業主。
※重点措置区域については、知事が定める区域・業態に係る事業主が対象。

※各区域における緊急事態措置又は重点措置の実施期間の末日の属する月の翌月末まで適用。

（※2）令和3年12月までは、生産指標が最近3か月の月平均で前年又は前々年同期比30%以上減少の全国の事業主。令和4年1月～3月は、生産指標が最近3か月の月平均で前年、前々年又は3年前同期比30%以上減少の全国の事業主。

なお、令和3年12月までに業況の確認を行っている事業主は、令和4年1月1日以降に判定基礎期間の初日を迎えるものについては、その段階で業況を再確認する。

（※3）【令和3年12月まで】原則的な措置では、令和2年1月24日以降の解雇等の有無で適用する助成率を判断。地域・業況特例では、令和3年1月8日以降の解雇等の有無で適用する助成率を判断。

【令和4年1月から】原則的な措置、地域・業況特例のいずれについても、令和3年1月8日以降の解雇等の有無で適用する助成率を判断。

（※4）大企業はシフト制労働者等のみ対象。

（※5）休業支援金の地域特例の対象は、基本的に雇用調整助成金と同じ（左記※1）。
なお、上限額については月単位での適用とする。

（例：5月10日から5月24日までまん延防止等重点措置

→5月1日から6月30日（解除月の翌月末）までの休業が地域特例の対象）

（※6）雇用保険の基本手当の日額上限（8,265円）との均衡を考慮して設定。