

トラック輸送における取引環境・ 労働時間改善に向けて

令和3年10月



トラック輸送における取引環境・
労働時間改善愛媛県地方協議会

目次

1. 背景	1
2. トラック輸送における取引環境・ 労働時間改善協議会の設置	5
3. 最近のトラック運送事業に関する取組について	15

1. 背景 労働基準法等の一部を改正する法律案の概要

※平成27年4月3日閣議決定

長時間労働を抑制するとともに、労働者が、その健康を確保しつつ、創造的な能力を発揮しながら効率的に働くことができる環境を整備するため、労働時間制度の見直しを行う等所要の改正を行う。

I 長時間労働抑制策・年次有給休暇取得促進策等

(1) 中小企業における月60時間超の時間外労働に対する割増賃金の見直し

- ・ 月60時間を超える時間外労働に係る割増賃金率(50%以上)について、中小企業への猶予措置を廃止する。(3年後実施)

(2) 著しい長時間労働に対する助言指導を強化するための規定の新設

- ・ 時間外労働に係る助言指導に当たり、「労働者の健康が確保されるよう特に配慮しなければならない」旨を明確にする。

(3) 一定日数の年次有給休暇の確実な取得

- ・ 使用者は、10日以上年次有給休暇が付与される労働者に対し、5日について、毎年、時季を指定して与えなければならないこととする(労働者の時季指定や計画的付与により取得された年次有給休暇の日数分については指定の必要はない)。

(4) 企業単位での労働時間等の設定改善に係る労使の取組促進(※労働時間等の設定の改善に関する特別措置法の改正)

- ・ 企業単位での労働時間等の設定改善に係る労使の取組を促進するため、企業全体を通じて一の労働時間等設定改善企業委員会の決議をもって、年次有給休暇の計画的付与等に係る労使協定に代えることができることとする。

II 多様で柔軟な働き方の実現

(1) フレックスタイム制の見直し

- ・ フレックスタイム制の「清算期間」の上限を1か月から3か月に延長する。

(2) 企画業務型裁量労働制の見直し

- ・ 企画業務型裁量労働制の対象業務に「課題解決型提案営業」と「裁量的にPDCAを回す業務」を追加するとともに、対象者の健康確保措置の充実や手続の簡素化等の見直しを行う。

(3) 特定高度専門業務・成果型労働制(高度プロフェッショナル制度)の創設

- ・ 職務の範囲が明確で一定の年収(少なくとも1,000万円以上)を有する労働者が、高度の専門的知識を必要とする等の業務に従事する場合に、健康確保措置等を講じること、本人の同意や委員会の決議等を要件として、労働時間、休日、深夜の割増賃金等の規定を適用除外とする。
- ・ また、制度の対象者について、在社時間等が一定時間を超える場合には、事業主は、その者に必ず医師による面接指導を受けさせなければならないこととする。(※労働安全衛生法の改正)

施行期日:平成28年4月1日(ただし、Iの(1)については平成31年4月1日)

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）の概要

労働者がそれぞれの事情に応じた多様な働き方を選択できる社会を実現する働き方改革を総合的に推進するため、長時間労働の是正、多様で柔軟な働き方の実現、雇用形態にかかわらず公正な待遇の確保等のための措置を講ずる。

I 働き方改革の総合的かつ継続的な推進

働き方改革に係る基本的考え方を明らかにするとともに、国は、改革を総合的かつ継続的に推進するための「基本方針」(閣議決定)を定めることとする。(雇用対策法)
※(衆議院において修正)中小企業の取組を推進するため、地方の関係者により構成される協議会の設置等の連携体制を整備する努力義務規定を創設。

II 長時間労働の是正、多様で柔軟な働き方の実現等

1 労働時間に関する制度の見直し(労働基準法、労働安全衛生法)

- ・時間外労働の上限について、月45時間、年360時間を原則とし、臨時的な特別な事情がある場合でも年720時間、単月100時間未満(休日労働含む)、複数月平均80時間(休日労働含む)を限度に設定。
(※)自動車運転業務、建設事業、医師等について、猶予期間を設けた上で規制を適用等の例外あり。研究開発業務について、医師の面接指導を設けた上で、適用除外。
- ・月60時間を超える時間外労働に係る割増賃金率(50%以上)について、中小企業への猶予措置を廃止する。また、使用者は、10日以上有給休暇が付与される労働者に対し、5日について、毎年、時季を指定して与えなければならないこととする。
- ・高度プロフェッショナル制度の創設等を行う。(高度プロフェッショナル制度における健康確保措置を強化)
※(衆議院において修正)高度プロフェッショナル制度の適用に係る同意の撤回について規定を創設。
- ・労働者の健康確保措置の実効性を確保する観点から、労働時間の状況を省令で定める方法により把握しなければならないこととする。(労働安全衛生法)

2 勤務間インターバル制度の普及促進等(労働時間等設定改善法)

- ・事業主は、前日の終業時刻と翌日の始業時刻の間に一定時間の休息の確保に努めなければならないこととする。
※(衆議院において修正)事業主の責務として、短納期発注や発注の内容の頻繁な変更を行わないよう配慮する努力義務規定を創設。

3 産業医・産業保健機能の強化(労働安全衛生法等)

- ・事業者から、産業医に対しその業務を適切に行うために必要な情報を提供することとするなど、産業医・産業保健機能の強化を図る。

III 雇用形態にかかわらず公正な待遇の確保

1 不合理な待遇差を解消するための規定の整備(パートタイム労働法、労働契約法、労働者派遣法)

短時間・有期雇用労働者に関する同一企業内における正規雇用労働者との不合理な待遇の禁止に関し、個々の待遇ごとに、当該待遇の性質・目的に照らして適切と認められる事情を考慮して判断されるべき旨を明確化。併せて有期雇用労働者の均等待遇規定を整備。派遣労働者について、①派遣先の労働者との均等・均衡待遇、②一定の要件※を満たす労使協定による待遇のいずれかを確保することを義務化。また、これらの事項に関するガイドラインの根拠規定を整備。(※)同種業務の一般の労働者の平均的な賃金と同等以上の賃金であること等

2 労働者に対する待遇に関する説明義務の強化(パートタイム労働法、労働契約法、労働者派遣法)

短時間労働者・有期雇用労働者・派遣労働者について、正規雇用労働者との待遇差の内容・理由等に関する説明を義務化。

3 行政による履行確保措置及び裁判外紛争解決手続(行政ADR)の整備

1の義務や2の説明義務について、行政による履行確保措置及び行政ADRを整備。

施行期日 I:公布日(平成30年7月6日)

II:平成31年4月1日(中小企業における時間外労働の上限規制に係る改正規定の適用は令和2年4月1日、1の中小企業における割増賃金率の見直しは令和5年4月1日)

III:令和2年4月1日(中小企業におけるパートタイム労働法・労働契約法の改正規定の適用は令和3年4月1日)

※(衆議院において修正)改正後の各法の検討を行う際の観点として、労働者と使用者の協議の促進等を通じて、労働者の職業生活の充実を図ることを明記。

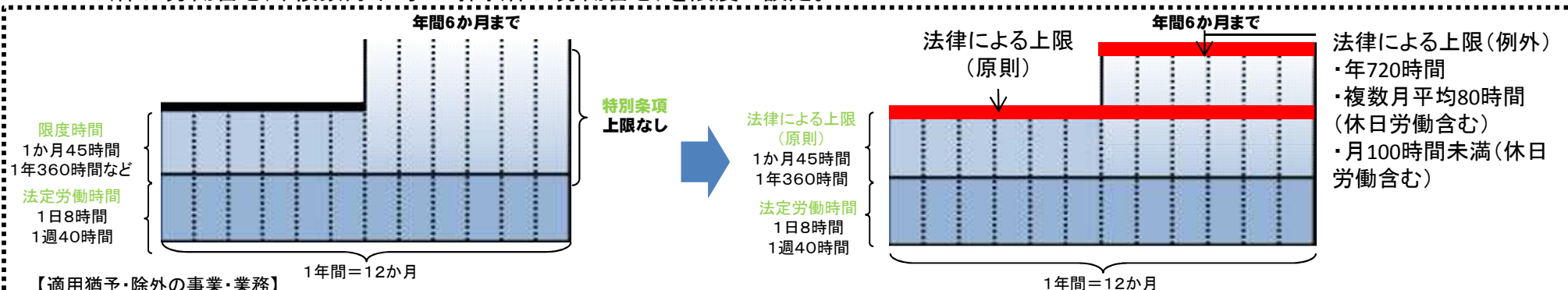
Ⅱ 長時間労働の是正、多様で柔軟な働き方の実現等

1 労働時間に関する制度の見直し（労働基準法、労働安全衛生法）

(1) 長時間労働の是正

① 時間外労働の上限規制の導入

- ・時間外労働の上限について、月45時間、年360時間を原則とし、臨時的な特別な事情がある場合でも年720時間、単月100時間未満（休日労働含む）、複数月平均80時間（休日労働含む）を限度に設定。



【適用猶予・除外の事業・業務】

自動車運転の業務	改正法施行5年後に、時間外労働の上限規制を適用。上限時間は、年960時間とし、将来的な一般則の適用について引き続き検討する旨を附則に規定。
建設事業	改正法施行5年後に、一般則を適用。(ただし、災害時における復旧・復興の事業については、1か月100時間未満・複数月平均80時間以内の要件は適用しない。この点についても、将来的な一般則の適用について引き続き検討する旨を附則に規定。)
医師	改正法施行5年後に、時間外労働の上限規制を適用。 具体的な上限時間等は省令で定めることとし、医療界の参加による検討の場において、規制の具体的あり方、労働時間の短縮策等について検討し、結論を得る。
鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業	改正法施行5年間は、1か月100時間未満・複数月80時間以内の要件は適用しない。(改正法施行5年後に、一般則を適用)
新技術・新商品等の研究開発業務	医師の面接指導(※)、代替休暇の付与等の健康確保措置を設けた上で、時間外労働の上限規制は適用しない。 ※時間外労働が一定時間を超える場合には、事業主は、その者に必ず医師による面接指導を受けさせなければならないこととする。(労働安全衛生法の改正)

※行政官庁は、当分の間、中小事業主に対し新労基法第36条第9項の助言及び指導を行うに当たっては、中小企業における労働時間の動向、人材の確保の状況、取引の実態等を踏まえて行うよう配慮するものとする。(経過措置)

<参照条文:改正後の労働基準法第36条>

7 厚生労働大臣は、労働時間の延長及び休日の労働を適正なものとするため、第一項の協定で定める労働時間の延長及び休日の労働について留意すべき事項、当該労働時間の延長に係る割増賃金の率その他の必要な事項について、労働者の健康、福祉、時間外労働の動向その他の事情を考慮して指針を定めることができる。

9 行政官庁は、第七項の指針に関し、第一項の協定をする使用者及び労働組合又は労働者の過半数を代表する者に対し、必要な助言及び指導を行うことができる。

② 中小企業における月60時間超の時間外労働に対する割増賃金の見直し 平成27年法案と同内容

- ・月60時間を超える時間外労働に係る割増賃金率(50%以上)について、中小企業への猶予措置を廃止する。(令和5年4月1日施行)

③ 一定日数の年次有給休暇の確実な取得 平成27年法案と同内容

- ・使用者は、10日以上年次有給休暇が付与される労働者に対し、5日について、毎年、時季を指定して与えなければならないこととする(労働者の時季指定や計画的付与により取得された年次有給休暇の日数分については指定の必要はない)。

1. 背景(参考) 「自動車運転者の労働時間等の改善に関する基準」(改善基準告示)について

「自動車運転者の労働時間等の改善に関する基準」(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)

内容

- 拘束時間【始業から終業までの時間(休憩時間を含む。)】トラックの場合、原則として1日13時間(延長する場合でも16時間)、1箇月293時間など
- 休息期間【勤務と勤務の間の自由な時間】原則として継続8時間以上
- 運転時間 トラックの場合、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
- 連続運転時間 トラックの場合、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

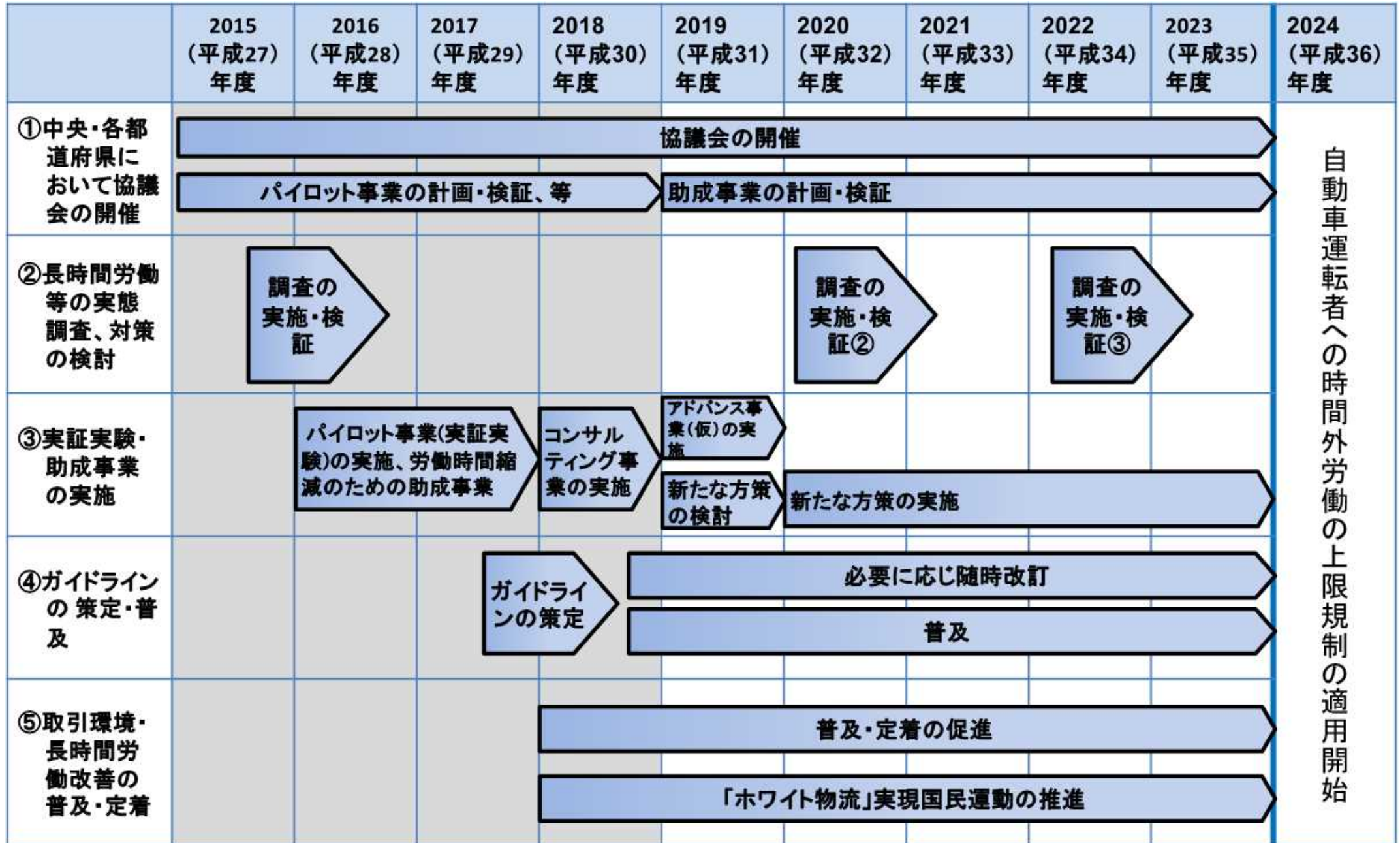
国土交通省との連携

- 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

国土交通省の取組

過労運転防止の観点から、改善基準告示の内容を国土交通省令に取り込み、事業許可取消処分等の行政処分基準として機能(トラックの場合は平成13年9月1日～)

2.トラック輸送における長時間労働の抑制に向けたロードマップ改訂 平成30年11月資料



2.トラック輸送における長時間労働の実態調査 概要

①調査の目的等

- 本調査は、トラック輸送における労働時間の内訳、手待ち時間の詳細、荷役の契約の有無など、長時間労働の実態及び原因を明らかにし、今後の取引慣行の改善など、労働時間短縮のための対策検討に資することを目的とし、**厚生労働省、国土交通省が共同して実施**する。
- 今後、対策を検討・推進していく上で、本調査による正確な実態把握が何よりも重要となることから、円滑かつ正確な情報収集に向けて、調査において報告されたデータ等は統計的に処理し、**運輸支局や労働基準監督署による監査等に使用しない旨を周知**。

②調査対象者

- ・地方トラック協会(47協会)の会員事業者で**各都道府県20社以上の事業者から100ドライバー分を回収**することを基本とし、東京・愛知・大阪・北海道は30社以上の事業者から150ドライバー分を回収予定

③調査内容

ドライバーに下記の各業務に掛かった時間等を記入して頂き、1日の労働時間、業務内容について把握する。(運転日報をより詳しくした調査票をイメージ。**9月の1週間(9/14(月)～9/20(日)の7日間)分を調査対象期間とする。**)

併せて、トラック事業者の属性(保有車両数、ドライバー数、荷主企業との状況等)についても把握し、全国及び各都道府県において傾向を分析する。

- ①始業時間、始業点呼、日常点検、乗務前点呼
- ②発荷主側での手待ち(対象荷主名、手待ちの内容)
- ③発荷主側での荷役(その作業の対象荷主名、荷役の内容及び方法(手荷役、フォーク等)、荷役に対する書面化及び料金收受の有無)
- ④運転時間(一般道路、高速道路(高速料金の支払いの有無)の別)
- ⑤着荷主側での手待ち(対象荷主名、手待ちの内容)
- ⑥着荷主側での荷役(その作業の対象荷主名、荷役の内容及び方法(手荷役、フォーク等)、荷役に対する書面化及び料金收受の有無)
- ⑦終業後の作業、乗務後点呼、終業時間 等

④調査スケジュール

平成27年7月 調査票等を確定

8月 地方トラック協会を經由して対象事業者へ調査票一式を配布

9月 調査実施、調査票の提出

平成27年10～12月 調査票の集計・分析

平成28年1月 中央協議会に結果報告

2～3月 都道府県協議会に結果報告

2.トラック輸送における長時間労働の実態調査(愛媛県版) 結果概要

■調査概要 ・有効回答数 運送事業者35社 ・ドライバー94名(うち女性0名)

・調査期間 平成27年9月14日(月)~20日(日)の7日間

1. 回答ドライバーの概要

- ・車種は大型が66.6%。
- ・年齢は40歳~59歳が中心となっている。
- ・1運行の走行距離は短・中距離運行(走行距離500km以下)が81.3%を占め、平均は332km。

2. 回答事業者の概要

- ・保有台数21~50台が最多、次いで11~20台で平均71.0台。

3. ドライバー拘束時間の概要

- ・「手待ち時間がある運行」は全体の40.3%。
- ・手待ち時間の平均は1時間30分で、「手待ち時間がない運行」と比べて拘束時間が1時間03分長くなっている。
- ・短・中距離運行の平均拘束時間が11時間台であるのに対し、**長距離運行の平均拘束時間は16時間を超えている。**
- ・輸送品類別では「農水産品」や「雑工業品」で長くなっている。

4. ドライバーの拘束時間等の分析

- ・1運行の**拘束時間が13時間を超える運行が全体の35.3%、16時間を超える運行が全体の14.4%**ある。
- ・16時間超の割合は、「大型」、「長距離」、「雑工業品」で高くなっている。
- ・**休憩期間8時間未満の運行が全体で18.8%**あり、「大型」の割合が高くなっている。
- ・調査日7日間のうち「休日がなかった」ドライバーが、**全体の12.8%**あり、「普通」の割合が高くなっている。
- ・**連続運転時間4時間超の運行が全体で10.5%**あり、「大型」、「長距離」、「農水産品」の割合が高くなっている。

5. 荷役の書面化、荷役料金収受の状況

- ・荷役に関して書面化しているものが61.4%ある一方、事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものが14.5%。
- ・荷役料金を収受ができていないのは、書面化しているもので74.2%、事前に口頭で依頼されたもので48.3%。
- ・事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものは、87.3%が荷役料金を収受できていない。
- ・荷役料金の収受ができていない品目は、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」、「原木・材木等の林産品」など。

6. 荷役、付帯作業の発生状況

- ・荷役作業の発生割合は、発荷主で40.8%、着荷主で59.2%。
- ・荷役作業の平均時間は、発荷主で54分、着荷主で42分。
- ・ドライバーの拘束時間、労働時間、運転時間等の時間について、「泊付き輸送」の方が長い傾向にある。
- ・ドライバーは全体の65.7%で不足しており、保有車両台数が多い事業者ほど不足感が強い。

2. 取引環境・労働時間改善に向けたパイロット事業

パイロット事業（実証実験）の実施例

- パイロット事業（実証実験）は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下の実施例のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働是正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。（打合せや事業場の訪問を複数回実施。）

<参加集団の例>

- 発荷主（農協）
- 元請運送事業者
- 下請運送事業者
- 着荷主（青果市場）

コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

<課題の例>

- 手待ち時間関係
 - ・ すべての農家の荷が揃うタイミングがわからず、手待ち時間が発生
 - ・ 出発時間によって運行ルートを変えており、拘束時間が長くなることがある
- 荷役作業関係
 - ・ 積み込み箇所数が多い（6箇所）
 - ・ 農産物の仕分けが徹底されていない
- 拘束時間関係
 - ・ 勤務時間が実態に即していない

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験の例>

- 手待ち時間の縮減
 - ・ 発荷主が農家からの出荷情報を収集し、それを活用する
- 荷役作業工程の見直し
 - ・ 仕分け作業の徹底（色分けして見間違いをなくすなど）
- 運転時間等の見直し
 - ・ 出荷時間に合わせて、ドライバーの出動時間を後ろ倒す

実験結果検証

6～8月

9～11月頃

12月以降

2. 取引環境・労働時間改善に向けたパイロット事業 愛媛その1

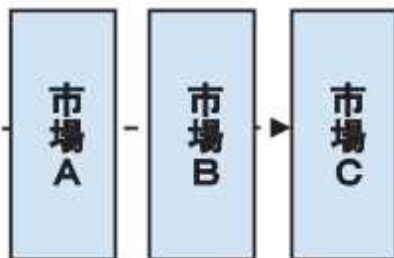
●複数卸しから1カ所卸しへの配車計画による拘束時間の削減

手待ち時間の発生要因	事前の2日目の拘束時間	改善への取り組み	事後の2日目の拘束時間
現状、卸し先で数カ所まわるため、その分の輸送時間、手待ち時間、積卸し時間がかかり、拘束時間が長くなっている。	約15時間10分	発側で卸し先を集約するような配車へ見直すことで、着側でかかる時間を短縮。	約12時間50分 (▲2時間20分)

愛媛(1日目)



関東(2日目)



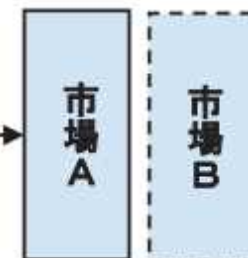
複数の輸送時間、手待ち時間、積卸し時間が発生。
⇒2日目の拘束時間が長時間化。

発側1カ所で異なる卸し先

愛媛(1日目)



関東(2日目)



卸し先を集約

1~2カ所分の輸送時間、手待ち時間、積卸し時間
⇒2日目の拘束時間の短縮

同じ卸し先にまとめ輸送

●パレット輸送や納期の調整等による拘束時間の削減

①パレット輸送の実施

- 現状手荷役での積卸しを、発荷主グループ会社で取組が進められているパレット輸送を導入し、パレット荷役へ変更することで、ドライバーの荷役作業時間の削減と労働負荷の軽減を図った。

⇒「積み込み時間」が1時間40分～2時間10分程度削減、「荷卸し時間」が1時間50分程度削減

②着側との納期調整

- 現状、長距離運行で朝一の荷卸し開始のため、十分な休息期間がとれていなかったが、着荷主と調整し、納期を遅らせることで、十分な休息期間を確保した。 ⇒休息期間を+1時間20分確保

③運行計画見直し

- 上記②と併せて、現状、翌日の運行と重複していた拘束時間を解消した。

⇒2日目の拘束時間が30分程度解消

【事前】手荷役による積卸し

運行	荷役時間	拘束時間
2日目	2時間～2時間半	17時間

【事後】パレット輸送等の実施

運行	荷役時間	拘束時間
2日目	20分	15時間45分

【効果】

運行	荷役時間	拘束時間
2日目	1時間40分～2時間10分程度	1時間40分 (実質3時間40分程度の短縮が見込まれる)

2. 取引環境・労働時間改善に向けたコンサルティング事業

コンサルティング事業の実施

- 平成28～29年度に実施のパイロット事業に引き続き、平成30年度はコンサルティング事業を実施
- パイロット事業では、全国47都道府県で実施したが、コンサルティング事業では、地域を限定して実施(以下の16地域)

※実施地域 北海道、青森、秋田、東京、新潟、富山、静岡、愛知、岐阜、大阪、和歌山、広島、山口、香川、宮崎、鹿児島
- 引き続き、発荷主、着荷主、運送事業者による集団にコンサルタントを入れ、取組の効果を検証予定
- 取組の成果については、ガイドラインの改訂により、周知、普及促進を図る予定

想定される取組み

- トラックドライバーによる荷役作業の負担軽減
- 中継輸送によるドライバーの拘束時間の削減
- モーダルシフトによる拘束時間の削減

2. 「ホワイト物流」推進運動の概要

トラック運転者不足に対応し、我が国の国民生活や産業活動に必要な物流機能を安定的に確保するとともに、我が国経済のさらなる成長に寄与するため、

① トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化

② 女性や高年齢層を含む多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現

に取り組む運動を、関係者が連携し、強力に推進する。

企業等

コンプライアンス
(法令遵守)
企業の社会的
責任(CSR)

運動の趣旨へ賛同する(第1段階)とともに、具体的な取組項目について自主行動宣言を提出・公表するとともに、取組を実施(第2段階)。

(イメージ)

- ✓ 荷待ち時間の削減
- ✓ 荷役の機械化
- ✓ 契約の書面化 等

安定的な事業継続

物流システム効率化・
トータル物流コストの最
適化

期待
・
評価

国民

便利で快適な
日常生活の維持

以下のような点への国民の理解と協力をお願いします。

(イメージ)

- ◆ 宅配便の再配達削減
- ◆ 集荷・配達サービスの見直しへの理解
- ◆ 引越時期の分散
- ◆ SA・PAの大型車スペースには駐車しない 等

物流事業者

トラック運転者の確保のため、労働条件・労働環境の改善に取り組むとともに、荷主企業・元請事業者等に対し、物流の改善に関する提案を行い、実施する。

(イメージ)

- 働きやすい環境の整備
- 女性運転者の活用
- 物流の改善提案 等

働き方改革の実現

多様な人材の確保

労働生産性の向上

連携
・
協力

理解
・
協力

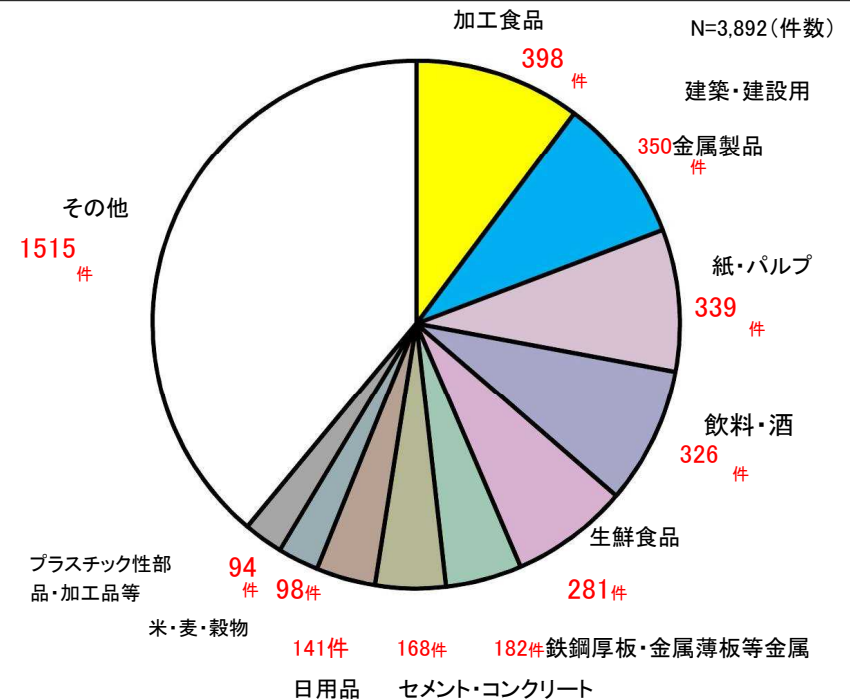
2. 荷待ち時間が特に長い輸送分野等における取組の推進

- 他の産業と比較して長時間労働・低賃金の状況にあるトラック運送業の将来の担い手を確保するためには、荷主等の理解・協力なども得つつ、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必要がある。
- 一方、輸送品目によって輸送等の特性が異なる面があり、輸送品目に応じて検討を実施することが効果的な面がある。
- このため、荷待ち件数が特に多い分野等について、それぞれ課題の抽出を図るとともに、各都道府県ごとに発着荷主及び運送事業者が参画して長時間労働の改善を図るために実施したパイロット事業のノウハウの展開や、一部輸送分野について作成した物流ガイドライン等の周知を行う。

検討事項のイメージ

- ・現在生じている課題についての関係者間の認識の共通化
- ・輸送品目ごとのサプライチェーン全体における生産性向上等に関する課題の抽出
- ・改善策について、パイロット事業等により得られたノウハウも活用しつつ関係者間で検討・検証
- ・改善策についての展開・浸透

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)



2. 輸送分野別ガイドライン (R2.5) の概要

品目	主な課題	解決方策	今後の取組の方向性
加工食品	<ul style="list-style-type: none"> 「1/3ルール」、年月日表示の賞味期限等業界特有の慣習が存在 多種多様な製品サイズが存在 <p>⇒複雑かつ長時間にわたる検品作業 ⇒長時間にわたる荷役作業</p>	<ul style="list-style-type: none"> 賞味期限の年月表示化等による検品作業の効率化 QRコード等の活用による伝票情報の電子化 パレットサイズや外装サイズの統一、外装表示の標準化 	<ul style="list-style-type: none"> 事前出荷情報の提供と伝票情報の電子化の組み合わせ等による検品レスの実現 物流標準化アクションプランに沿った標準化の取組の推進
建設資材	<ul style="list-style-type: none"> 天候や道路事情等により計画どおりに搬出入が進まないことが日常的 <p>⇒トラックの荷待ちへの関心が薄い</p> <ul style="list-style-type: none"> 多種多様な製品を邸別に仕分け <p>⇒複雑かつ長時間にわたる検品作業</p>	<ul style="list-style-type: none"> 工事現場における事前の段取りをデジタル化したうえで「見える化」と「精緻化」し、関係者の円滑な情報共有を推進 運送と荷役の分離の推進 複数のユーザーが一貫して活用できる標準コードを導入し、入出荷検品を目視から電子化 	<ul style="list-style-type: none"> 元請業者による物流へのマネジメントの強化 伝票情報や物流情報を現場が容易にアクセスできる環境整備を促進
紙・パルプ (洋紙・板紙)	<ul style="list-style-type: none"> 製品での差別化ができず、不十分なリードタイムや少量多頻度納品、附帯作業等の差別化による受注競争の商習慣が定着 <p>⇒低積載率での運行 ⇒附帯作業の実施による長時間労働</p>	<ul style="list-style-type: none"> 発着荷主を含めた関係者間で十分な協議を行い、リードタイムや少量多頻度納品の緩和、平準化、附帯作業の軽減等の対策を実施 発注者の製造計画等を関係者で共有化・見える化する取り組みを推進 	<ul style="list-style-type: none"> サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担 共同保管・共同輸送の実現に向けた取組みの推進 荷役の機械化を推進
紙・パルプ (家庭紙)	<ul style="list-style-type: none"> 製品単価が安価であるため、パレット化のための投資が進まない <p>⇒手荷役による長時間労働</p> <ul style="list-style-type: none"> 製品が安価かつ嵩張るため、小売りの物流センターでは取り扱われず、かつ、小売店舗での保管も困難 <p>⇒家庭紙のみを少量多頻度で毎日納品</p>	<ul style="list-style-type: none"> 発着荷主の連携によるパレット化 物流負荷を軽減させるコンパクト製品の切替 	<ul style="list-style-type: none"> サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担 「手積み手卸しの解消」を共通認識に、パレット化の早急な促進 消費者へ製品メリットの積極的な周知を行うなど、コンパクト製品の普及促進

3. 最近のトラック運送事業に関する取組について

標準的な運賃について（告示：令和2年4月24日）

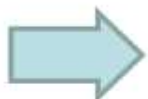
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)を改善し、持続的に事業を運営するための参考となる指標**

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收受

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



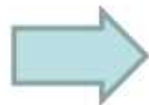
今後は、**標準的な運賃を実勢運賃に反映**させていくことが重要

3. 最近のトラック運送事業に関する取組について

標準的な運賃の浸透に向けて

【トラック事業者向け】標準的な運賃の活用促進に向けた解説書

- トラック事業者向けに、標準的な運賃の主旨・目的から、実際の活用にあたって必要な諸手続までわかりやすくまとめた解説書を(公社)全日本トラック協会と共同で作成
- 本解説書を使用した事業者向け説明会を全国で実施(令和2年8月～12月)



今後は、(公社)全日本トラック協会と連携し、標準的な運賃セミナー(基礎編・応用編)を全国で開催し、一層の理解促進を図っていく。

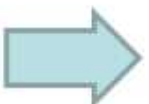


【解説書の主な内容】

- ◆ 標準的な運賃の主旨・目的
- ◆ 標準的な運賃の活用に係る諸手続
- ◆ 運賃料金適用方の解説

【荷主向け】標準的な運賃の活用促進に向けたリーフレット

- 荷主向けに、標準的な運賃の概要についてわかりやすくまとめたリーフレットを(公社)全日本トラック協会と共同で作成
- 令和2年12月に、リーフレットを荷主約46,000者に送付



今後は、引き続き荷主向けリーフレットを活用しつつ、積極的に荷主参加会議において、理解促進を図っていく。



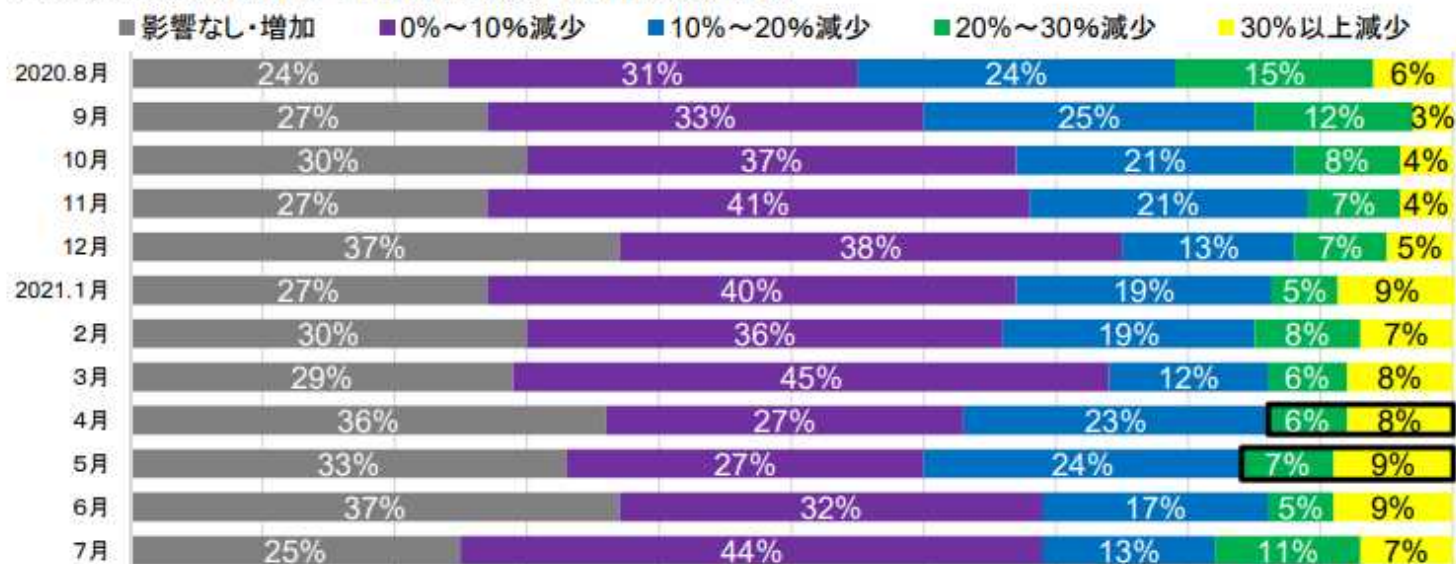
【リーフレットの主な内容】

- ◆ 標準的な運賃の主旨・目的
- ◆ 標準的な運賃の概要

(参考)新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査(貨物自動車運送業)

- 運送収入については、20%以上減少した事業者が、4月は全体の14%であったが、5月は16%となった。
- 品目別の運送収入については、5月は鉄鋼厚板等が11%、日用品が8%減少。
- 支援制度については、資金繰り支援を46%の事業者が活用し、44%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を36%の事業者が活用し、給付済み。

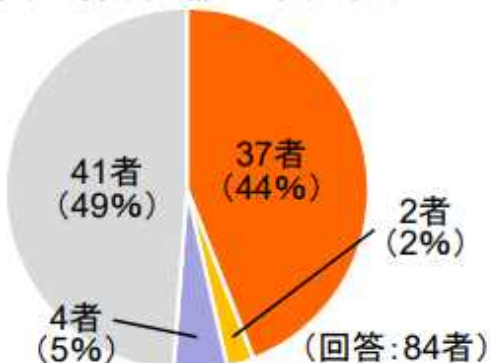
○運送収入(2019年同月比)(6・7月は見込み)



品目別の運送収入で顕著な影響がみられるもの(2019年同月比)(6・7月は見込み)

- 2020年
- 8月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲34%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲23%
 - 9月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲22%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲20%
 - 10月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲17%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲10%
 - 11月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲11%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲10%
 - 12月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲12%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲9%
- 2021年
- 1月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲18%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲8%
 - 2月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲19%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲12%
 - 3月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲17%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲7%
 - 4月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲16%
ガソリン・軽油など石油石炭製品：▲12%
 - 5月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲11%
日用品：▲8%
 - 6月 セメント・コンクリート製品：▲8%
日用品：▲4%
 - 7月 セメント・コンクリート製品：▲15%
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲10%

○資金繰り支援の活用状況



○雇用調整助成金の活用状況

