

第 1 4 回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

日 時：令和 4 年 3 月 1 日（火） 1 4 時 3 0 分～ 1 6 時 3 0 分

場 所：愛知県トラック会館 3 階 第 1 会議室・第 2 会議室

次 第

開会挨拶（愛知労働局）

議 事

1. 今年度の取り組みについて
 - ・物流の重要性等に関する一般向け P R（資料 1）
 - ・県内における輸送品目別の課題や取り組みの整理（資料 2）
 - ・「ホワイト物流」推進運動自主行動宣言の賛同状況等（資料 3）
 - ・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（資料 4）
2. 次年度の活動（案）について（資料 5）
3. その他

閉会挨拶（中部運輸局自動車交通部長）

資 料 1	物流の重要性等に関する一般向け P R
資 料 2	県内における輸送品目別の課題や取り組みの整理
資 料 3	「ホワイト物流」推進運動自主行動宣言の賛同状況等
資 料 4	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
資 料 5	次年度の活動（案）
参考資料 1	「働きやすい職場環境認証制度」の認証状況
参考資料 2	「標準的な運賃」の届出状況

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委員名簿

(順不同・敬称略)

丹下	博文	企業経営総合研究所 代表
杉浦	礼子	名古屋学院大学商学部 教授
田口	一規	愛知県商工会議所連合会（名古屋商工会議所）理事・企画調整部長
森	直樹	（一社）中部経済連合会 社会基盤部長
須山	泰木	（公社）日本ロジスティクスシステム協会 JILS 総合研究所 副所長 兼 西日本担当部長（中部・関西・九州管掌）
石崎	雅士	トヨタ自動車(株) 物流管理部 企画室 担当部長
福山	衛	福山冷蔵(株)代表取締役社長 愛知県冷蔵倉庫協会会長
大井	敦生	全日本運輸産業労働組合愛知県連合会 副執行委員長
谷藤	賢治	全日本建設交運一般労働組合愛知県本部 書記長
鷹見	正彦	（一社）愛知県トラック協会 副会長 中京陸運(株) 代表取締役
神谷	昌彦	高浜共立運輸(株) 代表取締役会長（物流経営士）
高山	智司	高山運輸(株) 代表取締役
藤城	正行	(株)藤城運輸 代表取締役社長
彦坂	謙二	中部経済産業局 産業部長
伊藤	正史	愛知労働局長
嘉村	徹也	中部運輸局長
小林	博之	愛知運輸支局長

第14回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

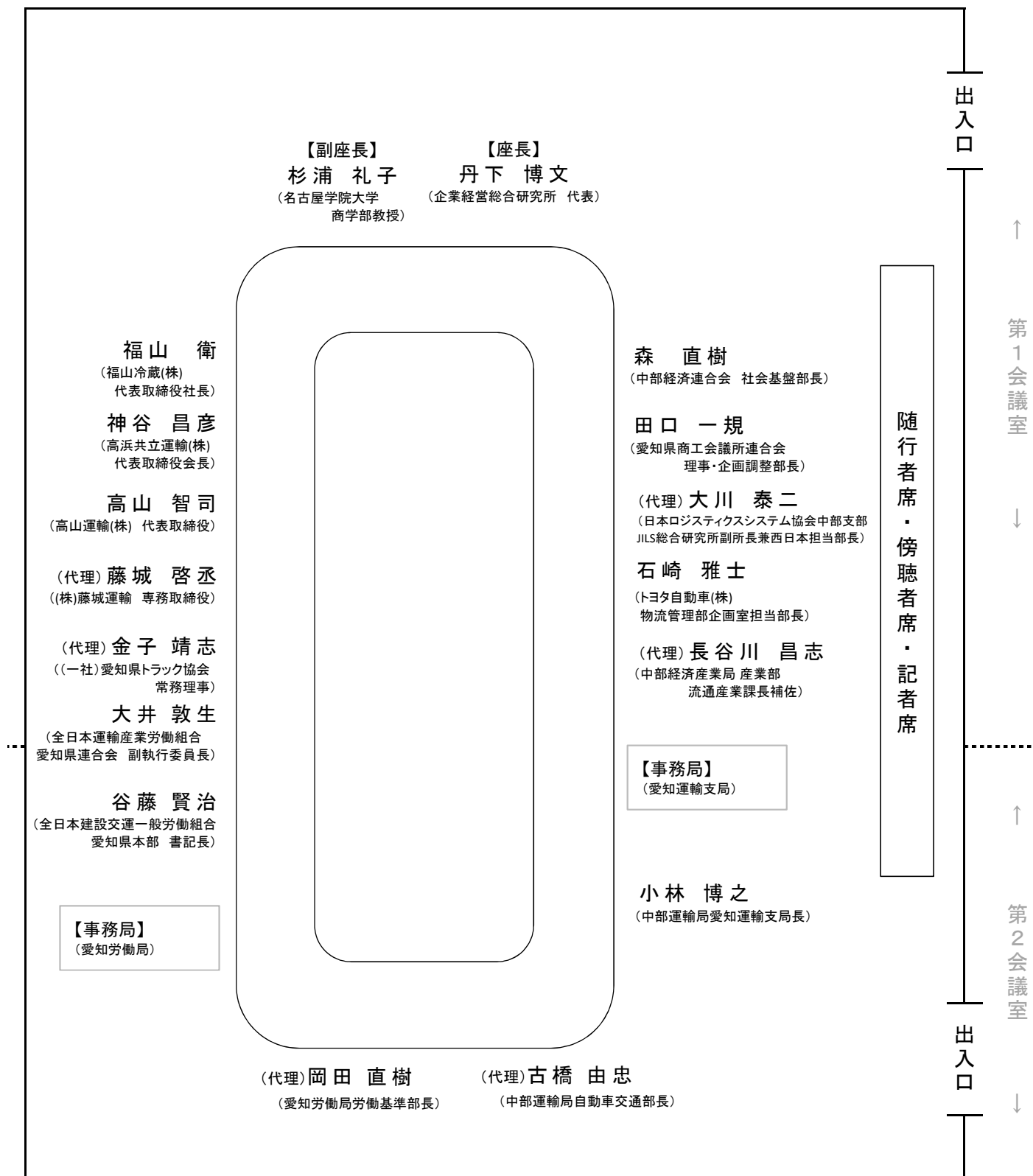
出席者名簿

(敬称略)

組 織 名	役 職	委員名	代理出席者 役職	出席者名
企業経営総合研究所	代表	丹下 博文		
名古屋学院大学	商学部 教授	杉浦 礼子		
愛知県商工会議所連合会	理事・企画調整部長	田口 一規		
(一社)中部経済連合会	社会基盤部長	森 直樹		
(公社)日本ロジスティクス システム協会中部支部	JILS総合研究所 副所 長 兼 西日本担当部 長	須山 泰木	中部支部マネージャー	大川 泰二
トヨタ自動車(株)	物流管理部企画室 担当部長	石崎 雅士		
福山冷蔵(株)	代表取締役社長	福山 衛		
全日本運輸産業労働組合 愛知県連合会	副執行委員長	大井 敦生		
全日本建設交運一般労働 組合愛知県本部	書記長	谷藤 賢治		
(一社)愛知県トラック協会	副会長	鷹見 正彦	常務理事	金子 靖志
高浜共立運輸(株)	代表取締役会長	神谷 昌彦		
高山運輸(株)	代表取締役	高山 智司		
(株)藤城運輸	代表取締役社長	藤城 正行	専務取締役	藤城 啓丞
中部経済産業局	産業部長	彦坂 謙二	産業部流通・サービ ス産業課長補佐	長谷川 昌志
愛知労働局	局長	伊藤 正史	労働基準部長	岡田 直樹
中部運輸局	局長	嘉村 徹也	自動車交通部長	古橋 由忠
愛知運輸支局	支局長	小林 博之		
(オブザーバ)				
東海農政局	経営・事業支援部食品企 業課課長	清水 衛 (欠席)		

第14回 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 配席図

愛知県トラック会館3階 第1会議室・第2会議室



- 荷主に対して物流への危機感を持たせるとともに、消費者に対して物流コストの認知度を高める必要がある
- 物流の重要性を訴求し、適正運賃への理解を深めることを目的とし、今年度は、トラック運送の公益性、原価構造等についてPRする動画を作成した
- Webやデジタルサイネージへの掲載を見込んでいる

具体的な取り組み

(1) 体制づくり

- 昨年12月、広く一般利用者等にPRするための手法等を専門的に検討するため、規約第6条に基づく専門WGを設置

(2) アニメーション動画の作成

- 令和3年度は、デジタルサイネージやWeb等で表示可能なアニメーション動画を作成
 - ・ 目的 物流の重要性を広く訴求し、市場全体で適正運賃（標準的な運賃）への理解を深める
 - ・ 配信媒体 Webやデジタルサイネージ（官公署等）
 - ・ ターゲット 一般利用者等
 - ・ コンセプト トラックは公益性が高い事業
物流の原価構造から、適正運賃の適用を

(スケジュール)

令和4年1～3月 PR動画作成

→動画が完成次第、関係各所（例：官公署等）で掲載開始

→掲載期間は、場所により1週間～1ヶ月程度になる

成果品（動画）



その物流の多くを占める
トラック輸送には、
たくさんのコストがかかっています



配信場所



豊橋市役所 玄関



愛知運輸支局 自動車登録窓口

- ・ 官公署など無料で協力頂ける場所を想定
- ・ 高い効果が見込めそうな場所は有償も検討

- 昨年度実施した運賃セミナー等において、「荷主への周知は、輸送品目別に着目して取り組んで欲しい」との意見が寄せられた。
- 情報提供が必要な荷主団体を把握するため、愛知県トラック協会品目別部会に対する調査を実施。

具体的な取り組み

(1) 調査概要

- 愛知県トラック協会品目別部会に対してアンケート調査を実施（昨年9月に実施した食料品を除く6部会）
- アンケートでは、品目別部会として把握している課題や取り組みや、個社では交渉が進みづらい荷主団体について確認

(3) 課題と対応

- 新型コロナウイルスの影響から書面によることとなったため、新型コロナウイルスの影響による取引環境や長時間労働の変化の有無を聞き取れていない
- 具体的な荷主団体像が得られた品目もあるため、「時間外労働の上限規制」等の周知を図っていく

(2) 結果概要

- どの部会も、荷主の危機感が不足と感じている
- 制度はあっても実態が追いついていない（書面化、付帯作業の区別など）
- 事業の多層構造も品目によって事情が異なる
(例)
 - ・ 建設業では公共事業も多く、労務単価や働き方改革が独自である（ダンプ）
 - ・ 海上コンテナの元請は、海貨・通関業者、港湾・倉庫業者で、実運送事業者と真の荷主の距離が遠い（海上コンテナ）
- 長時間労働の改善が進まない一因として、物理的な条件もある
(例)
 - ・ 車両が大きく、休憩・待機場所が少ない（重量品鉄鋼）
 - ・ 長距離フェリーの予約が取りづらい（タンク）
 - ・ 荷待ち車両が集中し、地域からの苦情が多い（ダンプ）

- 「ホワイト物流」推進運動は、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するため、若者、女性、高齢者も含めた全ての人にとって魅力ある「よりホワイト」な職場づくりを行う取り組み
- 一方で、自主行動宣言を提出した賛同企業は「運輸業」に偏っており、また賛同企業自体も少ないことから、改めて荷主企業への要請・周知活動を行った

具体的な取り組み

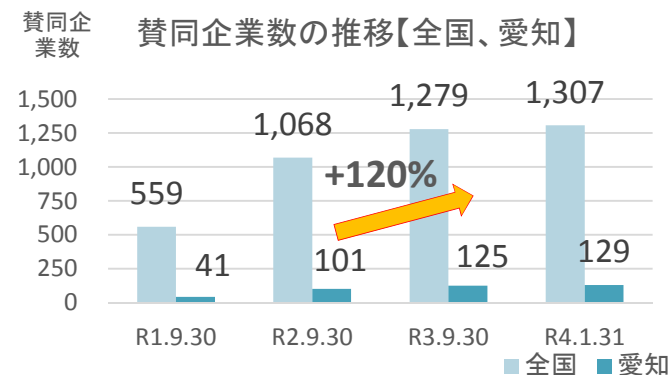
- 要請文書の送付（荷主企業）
 - ・平成31年3月に要請文書を送付した県内253社のうち、12月末時点で参加表明のない荷主企業214社に対して、要請文書を発送
→令和4年2月発送
 - 周知活動（関係機関、経済団体）
 - ・関係機関、経済団体に対して荷主向け周知を依頼
- (1) 令和4年1月19日 名古屋商工会議所（メルマガ）
 (2) 令和4年2月10日 中部経済産業局（メルマガ）
-
- ・過去2回の要請文書の送付により約15%が賛同しており、今回の要請等も同様の効果を期待
 - ・令和4年1月は県内2社が賛同

その他取り組み

- 事業者の取組事例等を紹介するセミナーを開催（国土交通省）
 - ・WEB形式にて開催（令和3年10月～令和4年3月、全6回）

自主行動宣言

- 愛知県内では129社（全国：1,336社）の企業が自主行動宣言を提出（令和4年1月末現在）



(1) 賛同企業数（愛知県）

	製造業	卸売業 小売業	運輸業 郵便業	その他	合計
愛知	35	11	76	7	129

(2) 協力要請文書による賛同状況（愛知県）

	愛知
協力要請荷主数（社）	253
賛同荷主数（社）	38
賛同率（%）	15.02

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

1	改善基準告示の見直しの検討状況	… 1
2	令和3年度の実績	… 4
3	令和4年度予算案	… 9
4	道路貨物運送業に対する定期監督実施状況	… 10
5	トラック運転手の労働災害事例	… 11



2022年3月1日

愛知労働局

改善基準告示の見直しの検討状況

【自動車運転者労働時間等専門委員会（労働政策審議会労働条件分科会）開催経過】

2019年12月19日	第1回開催（キックオフ）
2020年6月12日	第2回開催
2020年8月27日	第3回開催
2020年10月5日	第4回開催
2021年4月23日	第5回開催
2021年4月30日	第1回トラック作業部会開催
2021年7月29日	第2回トラック作業部会開催
2021年10月29日	第6回開催
2022年1月14日	第7回開催
2022年1月21日	第3回トラック作業部会開催

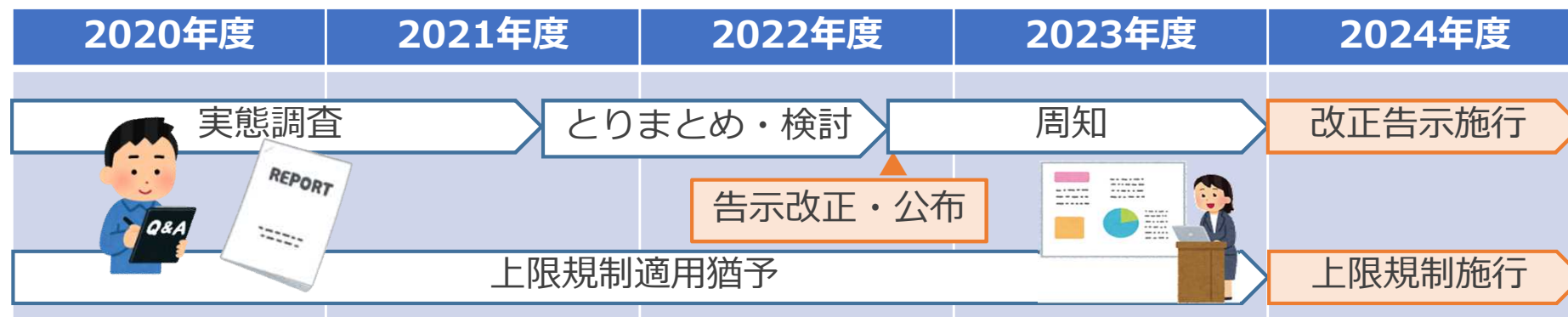


実態調査



実態調査

バス、タクシーは改善基準告示改正案が提示される



現在地

○ 2022年12月に改善基準告示を改正

○ 1年3か月の周知期間後、2024年4月1日施行

＜改善基準告示の見直しの検討状況＞

トラック運転者の議論の状況（主な労使の意見①）

現行規定	主なご意見
1 か月の拘束時間：293時間	○ <u>275時間</u>とすべき（労） ○ <u>293時間を維持</u>すべき（使）
1 か月の拘束時間は、労使協定を締結し、年3,516時間の範囲で年6回320時間まで延長できる	○ 1 か月の拘束時間の上限は、<u>年3,300時間の範囲</u>で294時間としたい。脳の認定基準を踏まえ、時間外・休日労働が月80時間・100時間を超えない範囲で見直しを図るべきではないか。令和3年の実態調査結果は、令和2年に比べて時間が概ね減少している。多くの事業者が3,300時間未満で運行できていることが改めて立証されたという認識。医師の時間外労働の上限規制が時間外労働・休日労働含めて年960時間であることにも留意すべき（労） ○ 労働基準法の<u>年960時間の上限</u>には休日労働は含まれていない。拘束時間の見直しは、これを踏まえて行うべき（使）
1 日の休息期間：8時間	○ 睡眠時間を考慮すると、現行の休息期間8時間が良いとは言えない。諸外国の状況も踏まえ、<u>休息期間は11時間を中心に</u>、運行実態を踏まえ、検討を行うべきではないか（労） ○ 休息期間は、荷種や業務の形態別に異なる基準を設けることができないのであれば、<u>現行どおり8時間</u>と言わざるをえない（使）
1 日の拘束時間：13時間 1 日の最大拘束時間：16時間	○ 限定的な取扱いであっても、1 日の<u>拘束時間を18時間</u>とすることは認められない（労） ○ 1 日の拘束時間、休息期間は業態別に運行実態等を踏まえた見直しとしてほしい。例えば、宿泊を伴う運行の場合、<u>拘束時間を18時間</u>に見直してはどうか。その場合、休息期間は11時間以上とするなど、メリハリのある働き方の検討が必要（使）

＜改善基準告示の見直しの検討状況＞

トラック運転者の議論の状況（主な労使の意見②）

現行規定	主なご意見
運転時間 2日平均：9時間 2週平均1週：44時間	○ 運転時間は<u>現行どおりが妥当</u>（労） ○ 業務簡素化の観点から、拘束時間・休息期間の管理があるのであれば、<u>運転時間管理は不要</u>と考える（使）
連続運転時間 4時間 運転開始後、4時間以内又は4時間経過直後に30分以上の「運転の中断」が必要（1回につき10分以上、分割可）	○ 連続運転時間は<u>現行どおりが妥当</u>。ただし、サービスエリア等が満車で駐車できない場合、一定の例外的な取扱いを検討の余地がある。なお、事業者によっては、労働基準法上の休憩を取らせず、改善基準告示の「運転の中断」だけ遵守させている場合もある。改善基準告示において「運転の中断」だけでなく、労働基準法上の休憩の考え方を併せて示すべきではないか（労） ○ 連続運転時間は、4時間から<u>5時間に延長し、「運転の中断」は10分から5分に短縮する等</u>、荷種や道路の混雑状況等に柔軟に対応できるよう、見直してもらいたい（使）
休日労働：2週間に1回	○ 休日労働は<u>現行どおりが妥当</u>（労使）
その他	○ 荷主による遅延も例外的取扱いの対象とすると、規制が骨抜きになる（労） ○ 事故、天候に加え、荷主都合による遅延も例外的な取扱いを認めてもらいたい。荷主の違反原因行為のうち48.6%が長時間の荷待ちであり、荷主における改善基準告示の認知も低い状況。特に、着荷主については、厚労省にも、何かしら指導してもらいたい（使）

<令和3年度の取組>

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の運営・拡充

トラック運転者の長時間労働改善に役立つ情報等をまとめたポータルサイトについて情報を継続更新。

ポータルサイトイメージ（令和4年2月25日時点）

イベント情報

今年度実施のアイデアソン、あい積みミーティングなどについて、サイト訪問者に関して随時情報を更新・発信。

企業向け

荷主企業とトラック運送事業者の双方に向けた、トラック運転者の労働時間の改善を進めるためのガイドラインや対応策、有用な好事例、改善方法等を動画・イラストコンテンツ・リーフレットなどでわかりやすく紹介。

国民向け

トラック運転者の仕事を知るための情報や、トラック運転者の長時間労働改善のために「できること」や「やって欲しいこと」に関する情報などを提供。国民・荷主企業向け周知用動画や、宅配ドライバーの「生の声」を紹介するコンテンツなどを紹介。実態把握に役立つ統計情報等も随時更新。



<令和3年度の取組>

トラック運転者の長時間労働改善に向けた荷主向け動画の作成

トラック運転者の長時間労働改善に向けて荷主にどのようなことができるのかをまとめた5回連載方式のショートセミナー形式の動画「荷主のための物流ワンポイント講座」を作成。

	タイトル	項目詳細
1	トラック運転者の長時間労働短縮に向けて何故、荷主の協力が必要か？	①現在の危機的な物流実態と、改善に向けて荷主だからできること ②危機的実態から脱却するための取組プロセス全体像 ③取組を進めるうえでの荷主の「役割」と「協力の型」
2	荷主が取り組む「輸送の効率化」その①：幹線輸送	①物流における「幹線輸送」の位置づけ ②「幹線輸送の効率化」に向けて、荷主だから出来ること ③効率化事例の紹介
3	荷主が取り組む「輸送の効率化」その②：地場配送	①物流における「地場」の位置づけ ②「地場配送の効率化」に向けて、荷主だからできること ③効率化事例の紹介 ～混載配送 達成事例～
4	荷主が取り組む「倉庫作業の効率化」	①物流における「倉庫機能」の位置づけ ②「倉庫作業の効率化」に向けて、荷主だからできること ③効率化事例の紹介
5	荷主が取り組む「情報の効率化」	①物流における「情報」の位置づけ ②「情報の連携」に向けて、荷主だからできること ③効率化事例の紹介 ～発着荷主間の計画情報共有達成事例～

☑ 荷主のみなさまへ

荷主のための 物流ワンポイント講座

トラック運転者の労働時間改善に向けて荷主どうして、協力しあって取り組むことも重要です

荷主どうして協力しあって取り組む“要点”を、「輸送」「倉庫」「情報」の3つの領域から分かり易く解説しています。

概要： 合計5回の連載
令和3年6月から令和4年2月まで隔月で掲載（予定）



第1回
なぜ、荷主の協力が必要か？

荷主のための
物流ワンポイント講座

荷主企業に向けたポータルサイト上の特設ページ「情報いろいろ宝箱」でも公開中

第1話
トラック運転者の長時間労働改善に向けてなぜ、荷主の協力が必要か？



<令和3年度の取組>

「物流の問題について国民との意見交換会（アイデアソン）」の開催

運送事業者や荷主が抱えている「自らの力のみでは解決しがたい物流課題」について、運送事業者や荷主に限らない幅広い方の参加を募集し、意見交換会（アイデアソン※）を2日間にわたり開催。議論のプロセスやアイデア等の成果をポータルサイトに掲載し、広く参考としていただく。

*アイデアソンとは、「アイデア」と「マラソン」を組み合わせた造語で、課題テーマ解決に向けて、参加者が一丸となって意見交換を行い、解決に向けた糸口を探す場のことを指す。

意見交換会開催概要

- 参加者…荷主企業にお勤めの方、運送事業者にお勤めの方（管理者・トラック運転者）、物流に関心のある国民の方
- 実施時期…令和3年9月から10月までの連続する2日間 × 3回
- 開催方法…オンライン
- 開催後の取組…議論のプロセスやアイデア等の成果をポータルサイトに掲載し、成果を普及。

開催テーマ

テーマ1：卸売市場における待ち時間を解消したい

テーマ2：荷卸しにおける危険作業を改善したい

テーマ3：積込時間を短縮したい

※トラック運転者の長時間労働改善に結びつくが、自らの力だけでは解決できない課題テーマ3つを、トラック運送事業者・荷主企業の勤務者から募集

主なアイデア

【明日からできるアイデア】

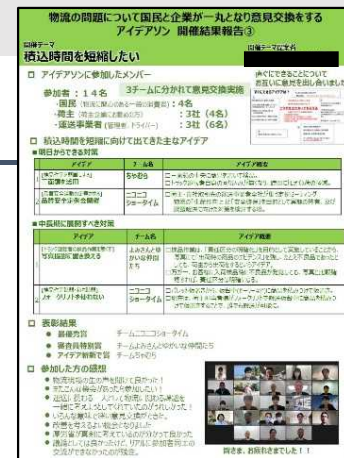
- 優先接車バースの導入・ファストパスの導入
- 商品出荷時検品作業における三面鏡の活用

【中長期的なアイデア】

- 出荷時検品作業の撮影への代替・写真による責任切り分け
- シール貼り作業から、RFID※の活用による作業へ変更
※電波を用いてRFタグのデータを非接触で読み書きするシステム

参加者からの声

- 物流現場の生の声を聞けて良かった！
- 様々な視点で話が聞けて、視野が広がった。
- 運送に携わる一人として物流に関わる課題と一緒に考えようとしてくれていたのがうれしかった！
- 荷主ほか別業界の方の意見を聞けて良かった。



<令和3年度の取組>

荷主企業どうしが意見交換を行うオンラインミーティングの開催

トラック運転者の長時間労働改善に向けて、「荷主どうし」の共同配送に興味のある荷主企業を、ポータルサイトを通じて募集。「荷主連携マッチング～あい積ミーティング～」と題して、荷主企業が、物流生産性向上とトラック運転者の長時間労働改善に向けた意見交換を行うオンラインミーティングを、厚生労働省の主催により開催。開催結果の報告書をポータルサイトに掲載することにより、好事例の普及を行っている。

荷主同士の連携の例

共同配送のパターン1 ～幹線往復化～

幹線輸送が片道輸送。荷主どうしで協力しあって往復化を図る

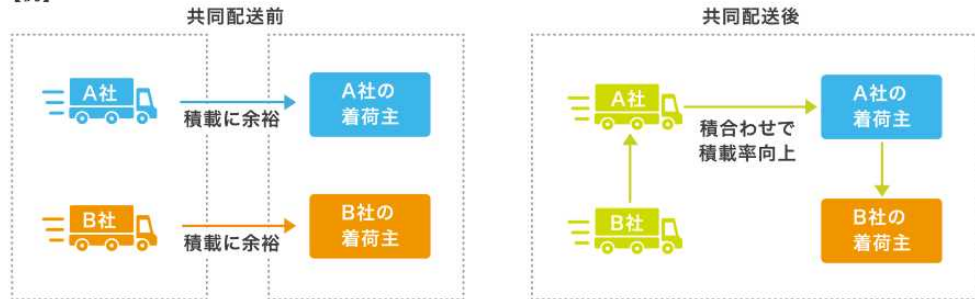
【例】



共同配送のパターン2 ～同一車両に積合わせ～

積載率に余裕のある不効率な集配送。荷主どうしで協力しあって、同一車両に積合わせる。

【例】



開催概要

【開催テーマ】（テーマごとに計12回開催）

- ①「関西エリア」「中部エリア」「関東エリア」に注目
- ②食品企業どうし連携
- ③「荷主どうしの連携で、悩みを解決！」（テーマフリー）

【全体総括】

あい積ミーティングは、トラック運転者の労働時間短縮に向けて「荷主企業どうしの連携の“きっかけ”」を創る場であるが、全ての参加企業が、あい積ミーティングでの意見交換の結果を踏まえて、連携に向けた具体的な検討を継続することとなった。

【参加企業の声（抜粋）】

- ・非常に有意義で成果が出そうに感じられる。このような機会がないと、物流生産性向上について他の荷主と話す機会はなかなか無い。
- ・同一ジャンルのメーカーであり競争するところは競争するが、物流など共に手を組み改善に取り組むべきところもある。今後進めていきたい。

(参考)

荷主に向けた自動車運転者の労働時間短縮のための周知用動画の作成

トラック運転者の長時間労働改善に向け、荷主・運送事業者が取り組む内容について、平成30年度に策定した「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」における取組の進め方をもとに、荷主・運送事業者が取引環境と長時間労働の改善に向けた取組を実際に始めるに当たり、両者の具体的な交渉過程等をドラマ形式（アニメーション）で再現。

発荷主企業向け動画



令和2年12月4日公開

着荷主企業向け動画



令和3年2月26日公開

あらすじ

ある運送事業者は、トラック運転者の長時間労働の改善に向けた取組について、荷主に協力を依頼するが、断られてしまう。運送事業者は、インターネットで見つけた「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」において、「簡単自己診断」を実施。その自己診断結果に記載されている荷主のメリットを参考に、再度、荷主と交渉したところ、その取組によるメリットについて、荷主に納得してもらうことに成功。取組にかかる費用の応分負担について協議した上で、早速、取組を実施することとなった。

自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策

予算案 2.1億円

➤ 改善基準告示等の周知活動

- ・令和6年4月から施行される改正後の改善基準告示等について、トラック運送事業者及び荷主等への周知を実施

➤ トラック運転者の長時間労働改善に特化した相談センターの設置・コンテンツ作成

- ・トラック運送事業者と荷主向けの相談センターを設置。相談センターでは、労務管理・取引環境改善に関する訪問コンサルティングの実施や、荷主を巻き込んだ改善提案・働きかけ等を実施する。
- ・長時間労働改善の好事例・労働時間管理における留意点などをまとめたハンドブックの作成

中小企業・小規模事業者等に対する働き方改革推進支援事業

予算案 43.8億円

中小企業・小規模事業者等が働き方改革の意義を十分に理解し前向きに取り組むことが重要であるため、47都道府県に設置している「働き方改革推進支援センター」で、以下の支援を行う。

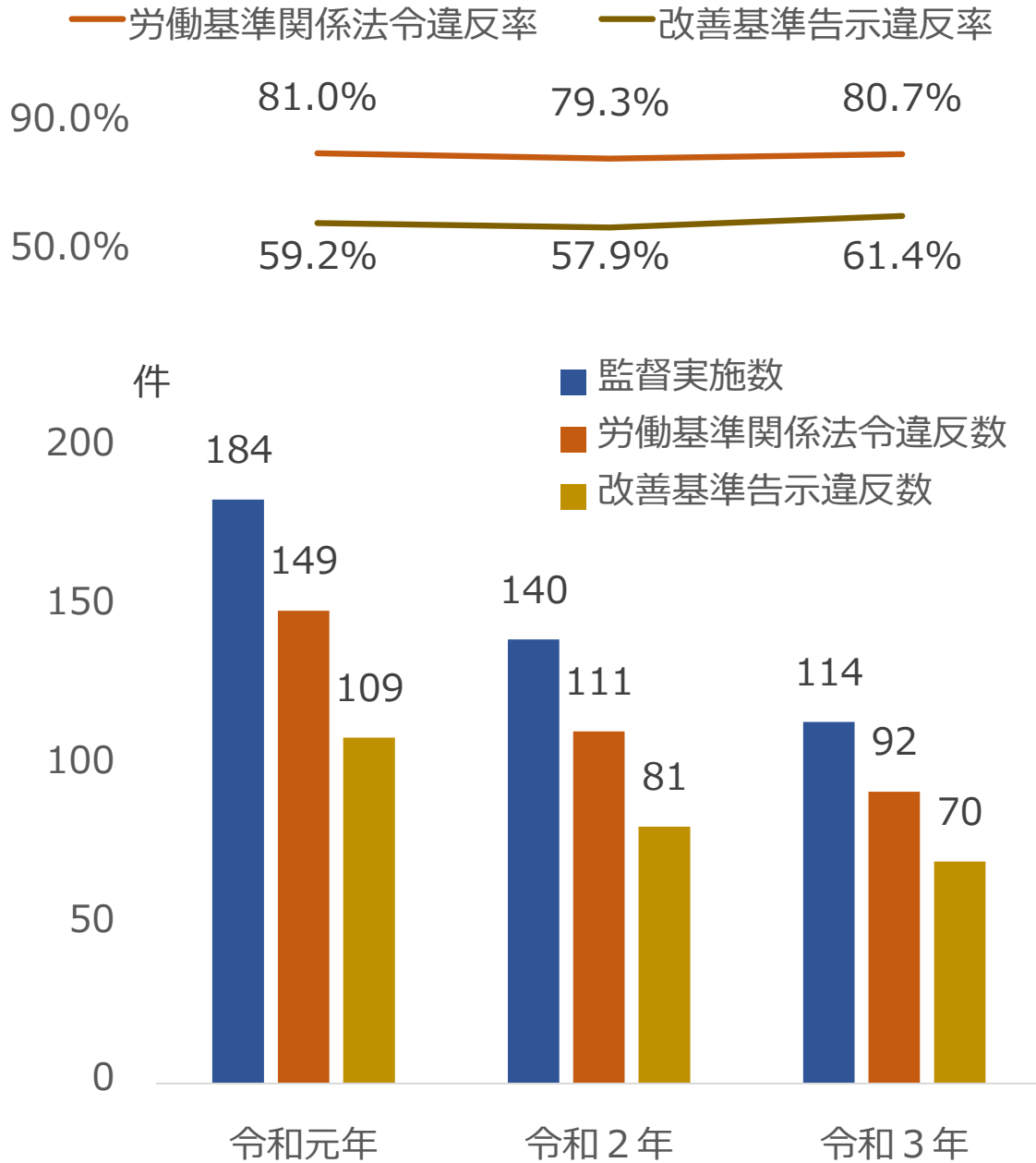
- ・労務管理等の専門家による、働き方改革全般に関する窓口相談や、企業訪問コンサルティングの実施
- ・企業の取組事例や労働関係助成金の活用方法等に関するセミナーの実施
- ・働き方改革全般に係る先進的な取組事例の収集や周知啓発及び総合的な情報発信

働き方改革推進支援助成金

予算案 66億円

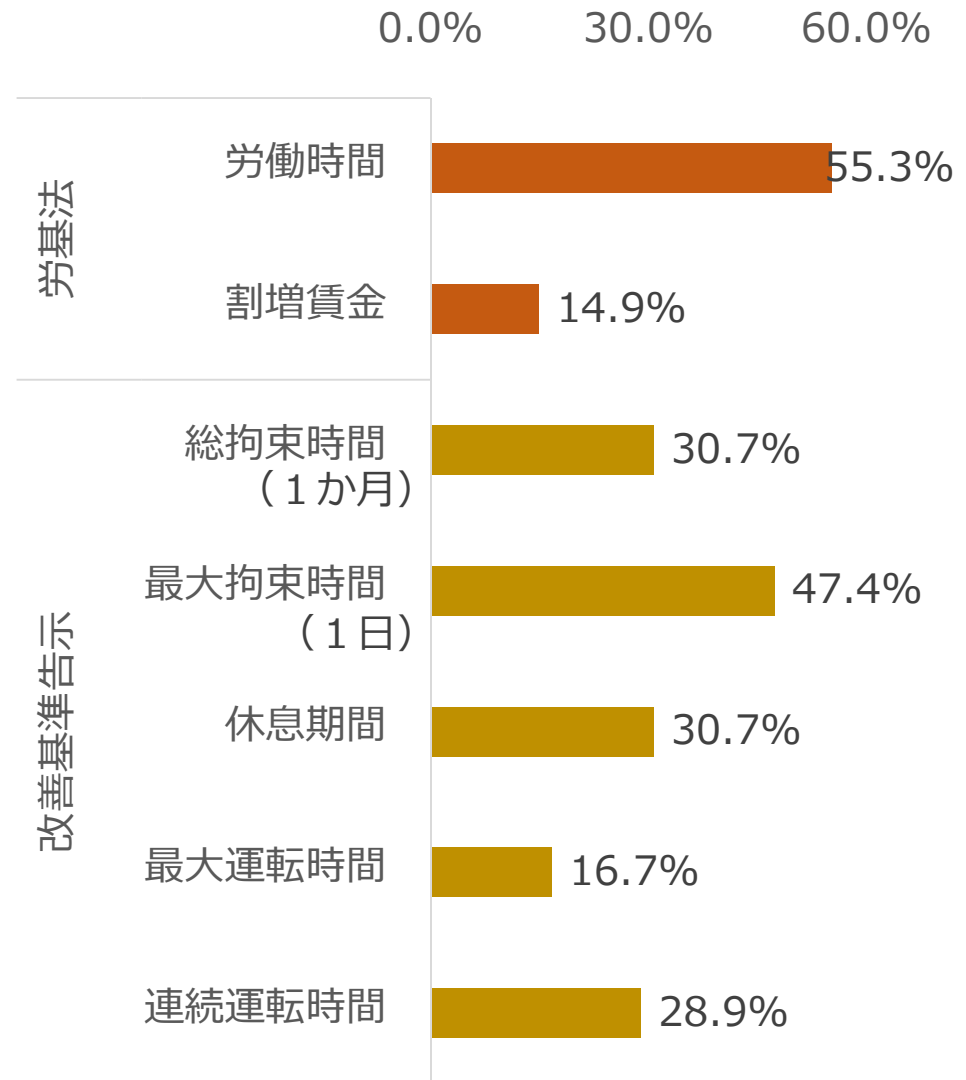
労働時間の縮減や年次有給休暇の取得促進等に向けた環境整備に取り組む中小企業・小規模事業者や、傘下企業を支援する事業主団体に対する助成を行う。

道路貨物運送業に対する定期監督実施状況



注) 令和3年は速報値

＜主な違反内容（令和3年）＞



労働災害の概要

着荷主の資材置き場で、重さ1.2 tの積み荷を降ろすため、トラック運転手 A が荷台で玉掛け作業を行い、着荷主先の従業員 B が橋形クレーンを操作し荷を吊り上げたところ、荷台の A に荷が激突し、A が死亡した。

問題点

- ① トラック運転手 A は、玉掛け作業の資格を有していなかった
- ② 発荷主、着荷主のいずれからでも、トラック運転手 A に玉掛け作業を含めた荷役作業を行う契約は締結されておらず、荷役作業の作業料は支払われていなかった
 - ☞ 当該運送会社では、荷主先で荷役作業に従事しないようドライバーに指導していた
- ③ トラック運転手 A は、着荷主先の従業員 B から玉掛け作業を頼まれたため、荷台上で玉掛け作業を行った
 - ☞ 日常的トラック運転手が荷役作業を手伝っており、着荷主先も当然のことと認識していた

- 契約外の作業を行わせることは、長時間労働の問題だけでなく、安全管理上の問題も生じ、本件のように、死亡災害に発展することもある

令和6年度の時間外労働の上限規制適用まで残り2年間であることを鑑み、次年度は、本協議会において以下の事項に重点的に取り組む

次年度の取り組み(案)

(1) 物流の重要性にかかるPR

- ・ 荷主、消費者に物流の重要性について広くPRを行い、業界の機運の醸成を図る
- ・ 昨年12月に設置した「PRワーキンググループ」において、情報発信の手法・媒体等を検討し、周知に向けた取り組みを行う

具体的な取り組み

- ① 今年度作成したPR動画に限らず、一般の利用者へ広く周知していくための方策を検討
→ 学生（インフルエンサー）とのコラボによる展開
- ② 「時間外労働の上限規制」等の周知
→ 品目別部会の勉強会、パートナーシップセミナー等の開催
- ③ 「ホワイト物流」推進運動への賛同呼びかけ
→ 社会的風潮を醸成し、他企業との差別化への活用を期待
(例) 物価動向に敏感な主婦層をターゲットにする、求職メリットに繋がる等

次年度の取り組み(案)

(2) 協議会メンバーの連携強化

- ・ 新型コロナウイルスの影響を精査した上で、取り組みの方向性や役割分担を検討する
- ・ 物流の重要性にかかる社会的な風潮を醸成することに向けて、トラック事業者の自主的な取り組みを促すとともに、「ホワイト物流」推進運動について関係機関と協働して取り組むための体制を整える

具体的な取り組み

- ① トラック事業者の自主的な取り組みを促すための情報発信に向けた体制の構築
→ 荷主団体向けにより効果的な発信（例：トラック協会・運輸支局・労働局の連名）、働き方改革に関する次年度予算の活用促進等
- ② 新型コロナウイルスの影響による取引環境の変化の有無について、品目別部会に対してヒアリング調査を行う
→ 荷主団体向けの情報提供等に活用
- ③ 「ホワイト物流」推進運動の次なる展開
→ 賛同企業数等の追跡調査、各メンバーが持つ発信媒体の活用等

第14回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の論点について

1. 新型コロナウイルスの影響について

- ・令和6年4月まで残り2年と迫っている中、荷主団体への情報提供や課題解決に向けた関係機関への働きかけを行うに当たり、新型コロナウイルスの影響下における取引環境や長時間労働の実情の変化について、調査等する必要があると考えている。

事務局案

- ・新型コロナウイルスの影響による変化について、品目別部会を通じてアンケート調査を行う。

ご意見等お伺いしたいこと

- ・取引環境や長時間労働の実情は、新型コロナウイルスの影響により変化していますでしょうか。

2. 次年度の活動（案）について

- ・昨年12月、トラック運送の重要性等について広く一般利用者等にPRするための手法等を専門的に検討することを目的として、PRワーキンググループを設置したところ。
- ・物流に対する危機感を高めるとともに、消費者にも物流コストの認知度を高めるため、物流の重要性についてエンドユーザーまで広くPRしていくこととする。
- ・トラック事業者の自主的な取り組みを促すための情報発信に向けた体制を整え、「ホワイト物流」推進運動の次なる展開を図る。

事務局案

- ・一般の利用者へ広く周知していくための方策を検討
→ 学生（インフルエンサー）とのコラボレーション等
- ・「令和6年4月の上限規制」の周知活動
→ トラック事業者や荷主企業に対する勉強会やセミナー等
- ・「ホワイト物流」推進運動への賛同呼びかけ
→ 一般消費者向けに危機感の醸成、賛同企業の差別化
関係機関との協働

ご意見等伺いたいこと

- ・PRは、当然すぐに効果が出るものではありませんが、取り組みの方向性についてご意見があれば伺いたい。
- ・「令和6年4月の上限規制」の周知に向けては、輸送品目によって進めやすさやアプローチが異なるものと認識しています。進め方や優先度についてご意見、ご提案があれば伺いたい。

- 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組みの一環として、昨年度に創設
- 令和3年5月、初の認証として、2,545社を認定（トラックは1,717社）
愛知県内のトラック事業者は210社を認定

制度概要

自動車運送事業のための「働きやすい職場認証制度」の概要

(正式名称:「運転者職場環境良好度認証制度」)

国土交通省 資料1

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、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。

<令和2年度認証事業者>

バス(乗合・貸切)事業者	172社
タクシー事業者	656社
トラック事業者	1,717社
合 計	2,545社



<今後のスケジュール>

- ・申請受付期間：令和3年7月21日～ 9月21日
- ・認証事業者の公表：令和4年2月21日(予定)

<申請方法>

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

- ※ 法人単位(都道府県単位での申請も可)
- ※ インターネットによる電子申請(郵送による申請も可)
- ※ 書類確認、審査委員会による審査の上、認証を実施
- ※ 関係書類の保存義務、無作為抽出での事後確認あり
- ※ 審査料：5.5万円(税込)/1申請あたり
(インターネットにより電子申請の場合、3.3万円(税込)に割引)
- ※ 登録料：6.6万円(税込)/1申請あたり

<認証結果等の活用>

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、求人エージェント協力の下、認証事業者の紹介等業界のイメージ刷新に向けた情報発信を実施。

愛知県トラック協会と連携して以下のとおり周知活動を実施

- R3.7.13「標準的な運賃」活用セミナー【基礎】を開催（グランコート名古屋）
- R3.8.27「標準的な運賃」活用セミナー【応用】を開催（グランコート名古屋）
- R4.2 愛知運輸支局・愛知県トラック協会の連名でチラシを配布



中部経済連合会のHP及びメルマガによる周知
愛知県商工会連合のHP掲載

標準的な運賃の届出状況

- 令和4年1月31日の愛知県内における事業者の標準的な運賃届出状況は
2,893者のうち1,451者（50.1%）

標準的な運賃の届出状況（愛知県）抜粋

	R3.3.31	R3.5.31	R3.7.31	R3.9.30	R3.11.30	R4.1.31
届出数	46	145	576	989	1,366	1,451
提出割合	1.6	5.0	20.0	34.1	47.2	50.1

（注）届出数の単位は件、提出割合の単位は%
届出割合はH31.3.31現在の事業者数「2,893者」を
基に算出

令和4年2月吉日

トラック輸送を利用される、
荷主の皆様へ

国土交通省 中部運輸局 愛知運輸支局
一般社団法人 愛知県トラック協会

燃料価格高騰に伴う燃料サーチャージ制の導入について（お願い）

皆様は、トラック運送事業に際しての運賃の算定、運賃の算入等について、
国土交通省では、平成20年に「トラック運送における燃料サーチャージ制のガイドライン」（平成24年改定）において、燃料価格の上昇・下落によるコストの増減を別建ての運賃として設定する制度として定めているほか、令和2年4月に国土交通省が告示した「標準的な運賃」では、標準運賃を100円/区間で算出されており、それを概算した場合は、別に収受するよう定めています。

一方で、燃料価格の高騰については、多くのトラック運送事業者が収受できていないのが実態であり、トラック輸送を利用される荷主の皆様のご理解が欠かれません。

つきましては、燃料価格高騰による事業者の負担をご理解いただくとともに、実定した運賃を確保するためにも下記事項につきまして、神速のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

記、

1. 燃料サーチャージ制の導入について
輸送依頼をする各事業者と燃料サーチャージの基準となる運賃を定め「標準的な運賃」では100円/区間、燃料サーチャージ制を導入していただくようお願いいたします（別添リーフレット参照）。

※参考：標準運賃の算定 令和2年11月30日/2021年11月100円/区間
（全日本トラック協会調査「スタンダード運賃」）

なお、トラック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・料金を不当に増え置くことは、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47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、荷主への負担を軽減、競争・公表等の対象となります。

2. 「標準的な運賃」の活用について
すべてのトラック運送事業者が法令を遵守するとともに、トラックドライバーの労働条件の改善・ドライバー不足の解消を図り、実定した運賃を確保するため、令和2年4月、法令を遵守して神速的に事業を行う上で参考となる「標準的な運賃」が国土交通大臣から告示されました。（別添リーフレットを参照）

荷主の皆様におかれましては、神速可能な物流の実現に向けて、「標準的な運賃」の活用へのご理解とご協力をお願いいたします。

以上、

<本件に関するお問い合わせ先>
○中部運輸局 愛知運輸支局 輸送担当 電話：052-851-5312
○（一社）愛知県トラック協会 総務部長 電話：052-871-1922

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】



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



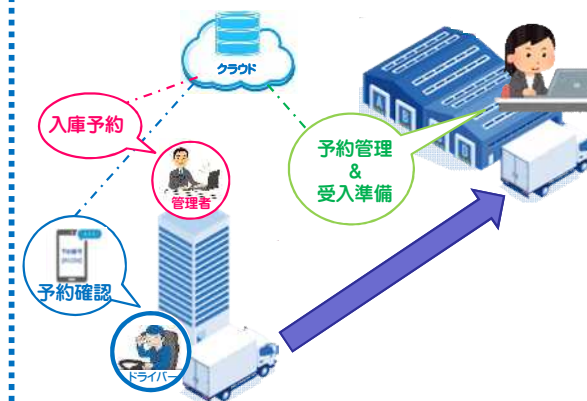
- 建築資材等の重量物や高低差のある現場など、手荷役による作業が困難な場面で効果的。
- 手荷役ではなくクレーンによる積み卸しが可能となることで、**荷役時間を1/3程度に短縮可能**。

・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。

等

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。

令和4年度 トラック関係の主な補助事業

継続

地域交通のグリーン化に向けた
次世代自動車の普及促進

令和4年度予算案額:3.9億円の内数

補助対象:CNGトラック、HVTトラック

補助率:通常車両価格との差額の1/3

※新規導入は単年度に3台以上導入が条件(グリーン
経営認証等を取得している場合を除く)



CNGトラック



HVTトラック

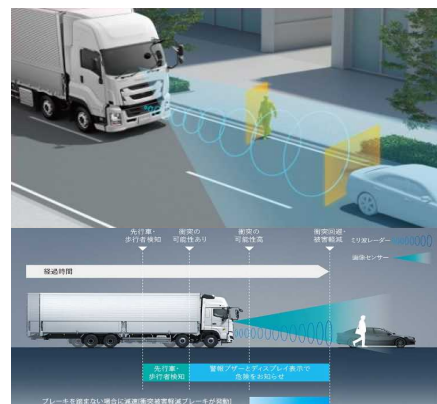
継続

事故防止対策支援推進事業

令和4年度予算案額:8.8億円の内数

1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

衝突被害軽減ブレーキ(歩行者対応)等の導入に対し支援



2. デジタル式運行記録計等の導入に対する支援

デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの導入に対し支援



デジタル式
運行記録計



データを活用したドライ
バーへの安全指導



映像記録型
ドライブレコーダー

3. 過労運転防止のための先進的
な取り組みに対する支援

過労状態を測定する機器及びヘル
ルスケア機器等の導入に対し支援



ドライバーモニターカメラ
(赤外線LED内蔵)
Driver monitor camera (with IR LED)



4. 社内安全教育の実施に対する支援

外部の専門家等の活用による事
故防止のためのコンサルティング
の実施に対し支援



その他トラック関係予算

●カーボンニュートラルに向けた輸送形態の構築【新規】 22百万円

カーボンニュートラル(CN)実現に向けた運送事業者の取組を推進することが求められることから、ゼロエミッション車(ZEV)に関する現在の技術的制約を踏まえ、制約下でもCN実現に資する輸送形態を調査・検討する。

●危機時等におけるトラック運送業の「強靱性の確保」【継続】 17百万円

物流を支える重要な社会基盤である貨物運送事業について、自然災害発生時や感染症流行の危機時においても事業継続を可能とするための体制強化及び事業構造の強化を図るための事業を実施する。

●トラック運送業における働き方改革の推進 92百万円

働き方改革による労働条件改善を推進するため、(1)労働生産性の向上、(2)多様な人材の確保・育成、(3)取引環境の適正化等に資する事業を実施する。

- ・トラック運送業の実態把握等【継続】
- ・「ホワイト物流」推進運動【継続】
- ・DXを通じた働き方改革に関する調査【新規】