

# 第16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5年3月10日（金）14時00分～16時00分

場 所：名古屋合同庁舎第1号館 中部運輸局11階運輸大会議室

## 次 第

開会挨拶（中部運輸局自動車交通部）

議 事

1. 今年度の取り組みについて
  - ・物流の重要性等の啓発活動（資料1）
  - ・「ホワイト物流」推進運動ヒアリング調査結果（資料2）
  - ・輸送品目別の取り組みについて（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）
  - ・最近のトラック運送事業に関する取り組みについて（資料5）
  - ・厚生労働省の取組について（資料6）
2. 令和5年度の活動（案）について（資料7）
3. その他

閉会挨拶（愛知労働局）

---

資料 1	物流の重要性等の啓発活動
資料 2	「ホワイト物流」推進運動ヒアリング調査結果
資料 3	輸送品目別の取り組みについて
資料 4	「ホワイト物流」推進運動自主行動宣言の賛同状況等
資料 5	最近のトラック運送事業に関する取り組みについて
資料 6	厚生労働省の取組について
資料 7	令和4年度以降の活動（案）について

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
白木 隆光	愛知県商工会議所連合会（名古屋商工会議所）企画部長
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 事務局長
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 取締役会長
伊藤 周広	中部経済産業局 産業部長
代田 雅彦	愛知労働局長
大石 英一郎	中部運輸局長
白木 広治	愛知運輸支局長

- 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の役割・現状について、認知度を高める必要がある
- 関係機関、自治体等と連携し、物流の重要性について幅広く啓発活動を実施した

## 具体的な取り組み

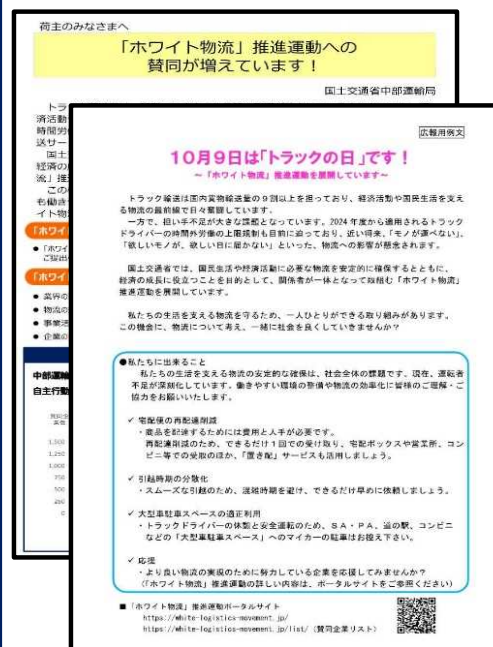
### (1) 関係機関・自治体等と連携した啓発活動

- 自治体等と連携した啓発活動
  - ・ R4.9 「トラックの日」の広報依頼（物流の重要性等）
  - ・ R5.2 改善基準告示の改正、引越分散化の周知
- デジタルサイネージによる啓発活動
  - ・ 電子看板を活用した物流の広報（愛知県自販会館）

### (2) 広く一般に向けた啓発活動

- トラックFesの開催（愛知県トラック協会）
  - ・ 2月19日に名古屋市内で開催（第18回）
- PR動画による周知（愛知県トラック協会）
  - ・ 令和3年度に作成したPR動画を活用
  - ・ 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（再生回数：8万回 R5.2末現在）

## 啓発活動



広報・周知依頼



電子看板  
(愛知県自販会館)



トラックFes2023

## PR動画



- ホワイト物流・標準的な運賃・働きやすい職場認証制度等の好事例を広く情報収集及び展開し、取り組みの促進により環境整備を図る
- 情報収集の一環として、「ホワイト物流」推進運動の賛同企業にヒアリング調査を実施した

## 具体的な取り組み

### (1) 調査概要

- 「ホワイト物流」賛同企業に対して、ヒアリング調査を実施（4社）
- ホワイト物流に関する取組状況、賛同効果とともに、品目ごとの課題や取り組みについて確認

### (2) 調査対象

- 令和4年5月に国土交通本省が実施した「賛同企業へのアンケート調査」の回答企業から選定
- 課題把握のため荷待ち件数の多い分野を中心に選定

（選定事業者）

- A社 食品メーカー（発荷主）
- B社 食品会社（発着荷主）
- C社 小売業者（着荷主）
- D社 運送事業者（事業者）

### (3) 調査項目

- 「ホワイト物流」推進運動
  - ・ 賛同による効果
  - ・ 参加の経緯、取組への意見・要望
- 2024年に向けた対応
  - ・ 物流の取組
  - ・ 課題（リードタイム、荷待ち・附帯作業）
- その他
  - ・ 運送事業者、国への要望等

# 「ホワイト物流」推進運動 ヒアリング調査結果

## (1) 「ホワイト物流推進」運動について

	参加の経緯	参加したことによる効果	より多くの荷主に参加いただく為に期待すること
A社 (食品) (発荷主)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 他社から紹介、以前からの取組と合致していたため、宣言した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>物流改善を進める際に、社内・社外のコンセンサスを得るのに活用。</u></li> <li>● 社外でのリードタイム延長の営業時に説明として活用。</li> <li>● 常温商品の配送について、原則受注翌日納品から翌々日納品に変更。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● メリット・デメリットではなく、<u>ホワイト物流に取り組まない、持続的に成り立たないことをアピール</u>しては。</li> <li>● 一般の消費者にホワイト物流の認識が少ない。<u>ホワイト物流を一般のお客に伝えることが大事。</u></li> <li>● 情報発信が必要。<u>物流をホワイト化していく必要性を訴えるべき。</u></li> </ul>
B社 (食品) (発着荷主)		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 社内意識として、<u>物流への意識、物流費のコスト感覚の醸成</u>が図れた。</li> <li>● 物流費への理解が深まり、<u>社員が物流改善に積極的に取り組む</u>ようになった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 着荷主である<u>小売業への啓発が進む</u>といい。消費者への販売が優先されているため、小売業への折衝が難しい。</li> </ul>
C社 (医薬品) (着荷主)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ESGに関する取組みの一環。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>取引先に対するアピール</u>になっている。自社HPに宣言を公表したところ、運送事業者、取引先からお声掛けがあった。</li> <li>● SDGs、ESGと同様の取組みであり、賛同により<u>社内で機運が高まった。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 参加に伴う優遇制度等があれば、各荷主企業も参加しやすくなるのではないか。</li> </ul>
D社 (自動車部品、紙・パルプ) (事業者)		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 宣言効果は、<u>取組・取引先へのPR、社内の人材確保</u>など。数字で出せないため、メリットが薄いと考える人もいると思う。</li> <li>● 運送依頼があり、自社の<u>シェア配分拡大</u>に繋がった事例もある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 荷主をもっと巻き込めれば。</li> <li>● 荷主にホワイト物流の話はするが、協力会社（下請事業者）には逆の立場で責任がある。協力会社を守るためにも荷主にもホワイト物流に取り組んで欲しい。</li> </ul>

# 「ホワイト物流」推進運動 ヒアリング調査結果

## (2) 物流の取組・課題等

	物流の取組	物流の課題	物流の課題（荷待ち・附带作業）
A社 (食品) (発荷主)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 輸送効率向上- 輸送 1 台あたりの積載量向上               <ul style="list-style-type: none"> <li>①輸送手段別 最大積載量に基づいた輸送管理</li> <li>②パレットあたり積載数アップ</li> </ul> </li> <li>● 配送効率向上 - 配送 1 回あたりの物量アップ               <ul style="list-style-type: none"> <li>①車両稼働率の向上、②共同配送</li> </ul> </li> </ul> <p><b>共同配送を始めた経緯</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 納品先が同じでお互いに把握しており、元々会社間でつながりがあったため、協力体制が取りやすかった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>得意先（着荷主）の物流に関する認識が低い</u>。得意先で荷待ち・附带作業が異なるため、社内共有している。</li> <li>● リードタイムの延長について、他社が短いリードタイムでやっている交渉が進まない。<u>業界で足並みを揃えることが大事</u>。</li> <li>● 一般消費者を抱える小売はリードタイムの延長を嫌う。<u>社会全体がリードタイムの延長を受け入れるように持っていくことが必要</u>。</li> <li>● 輸送の共同化を検討しているが、着荷主ごとにリードタイムがまちまち。<u>リードタイムが伸びれば、荷物をより積めるため、配送効率が高まる</u>。</li> </ul>	<p>(1)荷待ち</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>食品卸、量販店が多い</u>。</li> </ul> <p>(2)附带作業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 荷待ちと異なり、<u>業務用卸など人手が少ない所ほど附带作業を求められる</u>。</li> <li>● 附带作業を減らそうにも、附带作業の認識が無いケースもある。</li> </ul> <p>(※契約の書面化をしても<u>附带作業の認識が無ければ減らない</u>)</p>
	運送事業者について	国への要望等	その他
A社 (食品) (発荷主)		<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>欠品、リードタイム延長を容認</u>できる社会に、<u>消費者・着荷主への周知</u>をお願いしたい。</li> <li>● 「ホワイト物流に取り組んでいます」等のマークを作って広めては。</li> </ul> <p><b>欠品への対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>欠品に厳しい着荷主に苦慮</u>。一部小売業は品切れが発生すれば、すぐ持ってこいと言われ、トラックを出しても追加のお金はもらえない。</li> <li>● <u>欠品に対して厳しいのは、</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>①某小売、②コンビニ、③スーパー</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 生産拠点（工場）が点在するため、長距離輸送の割合が高い。モーダルシフトを進めているが、年内に中継輸送も検討。</li> </ul>

# 「ホワイト物流」推進運動 ヒアリング調査結果

	物流の取組	物流の課題	物流の課題（荷待ち・附带作業）
B社 (食品) (発着荷主)	<p><b>配送効率向上（発荷主）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 2024年に向け、物流パートナー（倉庫・配送）と協議し、総時間の削減、荷待ちの改善を進めている。</li> <li>● 物流パートナーを地元企業に変更し、配車効率が良くなった。</li> <li>● <u>お客（小売業）への効率化・改善の提案。</u></li> </ul> <p><b>効率化の取組（着荷主）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>予約受付システム導入</u>(荷待ち改善)</li> <li>● <u>発注量の平準化等</u>(荷受・配送一体)</li> <li>● 運送事業者への対応 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運送事業者がいなければ運べない。</li> <li>● <u>お互い話を聞く関係性を構築。</u></li> </ul> </li> </ul>	<p><b>リードタイム</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● コンビニは2024年問題を理解。一部スーパーでリードタイムが厳しい。（例 受注：昼過ぎ、納品：15時）</li> </ul> <p><b>契約外の業務</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 一部ドラッグストアの通過型センターで、オーダーは総量だが、各店舗への配送を求められる。交渉しても納品ルールの一点張り。</li> </ul>	<p><b>附带作業（着荷主）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 附带作業を無くしたいが、一部小売業で附带作業を強いられている。</li> </ul> <p><b>パレット化の課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● パレットを使うと容積率が減るため、単価が安いものはパレット化が進まない。（例 菓子）</li> <li>● 食品メーカーは多品種のため、商品ごとに規格が異なり、パレットが合わない。アイテム数の多さがパレットの標準化が進まない要因。</li> <li>● 飲料では景品が付くだけでパレットに収まらず、効率性が阻害。メーカーの開発部署にもご理解を。</li> </ul>
	運送事業者について	国への要望等	その他
B社 (食品) (発着荷主)	<p><b>下請・庸車</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運送事業者には一次下請までと言っている。二次・三次になるとクォリティーを維持できず、クレームが来る。一次下請までの対応が難しい場合は、自社で直接契約。</li> </ul> <p><b>運賃・価格交渉</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運送事業者から原価・根拠を何も示さず、運賃を上げてくれと言われるケースがある。一方的な主張ではなく、<u>根拠・理屈が示されないと交渉にならない</u>が、企業によっては意識が無い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>食品はアイテム数の多さがパレットの標準化が出来ない・進まない</u>要因となっていることについて、<u>メーカーは理解を深める</u>必要がある。</li> <li>● 各商品にも<u>ICタグが付けば、検品不要で附带作業が激減し、物流が劇的に変わる</u>。国の方でICタグの補助金をメーカーに出してもらえれば、一気に進むのでは。</li> <li>● 運送事業者からの<u>価格交渉</u>について、<u>原価・根拠が示されず、交渉にならない</u>ケースがある。<u>交渉の方法・やり方について周知</u>していただけるといいかと思う。</li> </ul>	<p><b>運送事業者の選定基準</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ある程度規模のある地元で強い運送事業者。</li> <li>● 年配の人しかいない会社は怖い。若い人が生き生きと働く企業の方が少し高くても先を見て取引したい。</li> <li>● 働いている人材。配達や倉庫で働く人を見れば分かる。特に、<u>きちっと企業として働いているかどうか</u>が一番見る。</li> <li>● 会社の経営状態、関係性。</li> <li>● オーナーと話せば分かるが、<u>選んでもらえる事業者になる必要がある</u>のでは。</li> </ul>

# 「ホワイト物流」推進運動 ヒアリング調査結果

	物流の取組	物流の課題	物流の課題（荷待ち・附带作業）
C社 (小売業) (着荷主)	<p><b>物流会社との協議の場</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運送事業者、メーカーとは積極的に構え、定期的に協議はしている。</li> </ul> <p><b>荷待ち（着荷主）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 自社センターでの荷待ちの順番待ちを解消するため、「<u>バース予約システム</u>」を導入。 格段に<u>合理化・効率化</u>が進み、荷待ちのクレームも無くなった。 また、道路事情で車の到着が遅れた場合には、他の予約車両に影響が出ないようにセンターで工夫して対応している。</li> </ul>		<p><b>手積み・手卸し</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 長距離便は基本パレット対応だが、卸した後に構内の作業がある。</li> <li>● 店舗配送はチルド品（冷蔵）のパレット化が出来ず、手積み・手卸し。 <b>品目数は多いが、量が少ない</b>ため。</li> </ul>
	運送事業者について	国への要望等	その他
C社 (小売業) (着荷主)	<p><b>改善要望について</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 委託事業者からの<b>改善要望はそんなに多く来ていない</b>。</li> </ul> <p><b>運賃・価格交渉について</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 燃料サーチャージ、燃料価格高騰に対する値上げの要望について、外的要因でコストが上がったので、そのまま転嫁して欲しいとの会社もいる。厳しいのは分かるが、改善すべきものが無いのか、<b>改善の努力を示して欲しい</b>。</li> </ul>	<p><b>2024年に向けた対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 2024年に向けて<b>物流会社からのアクションは今のところ無い</b>。</li> <li>● 委託事業者に2024年問題の影響について確認すると、<b>1割影響あるかないかという回答が一番多い</b>。ただ、具体的に計画を組んだり、交渉するまでには至っておらず、動きがない。</li> <li>● <b>運送事業者はもっと積極的に荷主とコミュニケーションを取って欲しい</b>。</li> </ul>	<p><b>グリーン物流パートナーシップ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ホワイト物流は輸送という切り口だと思うが、経済産業省と国土交通省も一部絡む似た活動ではないか。グリーン物流の会員登録は3,000を超えているので、連携して進めてみては。</li> </ul>



# 「ホワイト物流」推進運動 ヒアリング調査結果

	物流の取組	物流の課題	物流の課題（荷待ち・附帯作業）
D社 (自動車部品、紙・パルプ) (事業者)	<b>荷主との関係性の構築（荷主交渉）</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 荷主には車両の効率化など改善を提案。<b>作業効率、ダイヤを示すと交渉が進む。根拠を示すことが大事。</b></li> <li>● トヨタのTPSを改善活動に活用。TPSの社内勉強会をやっている。<b>日頃から改善点を提案し、荷主との絆・関係性に繋がっている。</b></li> <li>● <b>提案できる関係性が大事。</b> 悩みを聞いていれば、こちらも相談しやすい→物流改善につながる。</li> </ul>	<b>荷主との協議</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業者変更によるリスクもあるので、無理を言う荷主もいない。</li> <li>● お客さん第一主義で着荷主等にも過剰なサービスで営業拡大してきた。丁寧なサービスが営業に繋がった面もあるが、今後は物流が切迫すると課題になる可能性も。</li> <li>● <b>着荷主もサービス自体が製品の価格に含まれているとの認識がある。</b></li> <li>● 発荷主との協議の場はあっても着荷主との協議の場は無い。</li> </ul>	<b>自動車部品</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 荷待ちは無いが、<b>附帯作業が発生。</b> ラインまで荷バラシ(運賃は収受)。</li> <li>● 狭い所で積み降ろしが発生。<b>荷役に高い技術を求められる。</b></li> <li>● 荷卸しをして車を出さないと、荷待ちが発生してしまうため、<b>早い荷バラシが求められる。</b></li> <li>● ドライバーとは別に荷バラシ用の作業員を求められ配置。定時化により相互に有益(作業員代は収受)。</li> </ul>
	運送事業者の取組	国への要望等	その他
D社 (自動車部品、紙・パルプ) (事業者)	<b>人材確保</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ドライバーは2024問題を達成するには足りない。荷待ちを減らすのも大事だが、<b>ワークシェアも重要。</b> 運賃を上げて、社員の待遇改善・健康増進に繋がりたい。</li> <li>● 求人は<b>ハローワーク、トラック協会の求人検索サイトを活用。</b> ハローワークは他業種と比較され、難しい面も。</li> </ul> <b>標準的な運賃など</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運賃は充足率が上がっている。標準的な運賃までは届かないが。</li> <li>● <b>運賃交渉の理由が欲しいと現場で言われる。</b></li> <li>● <b>現場の配車担当が交渉。</b> 日頃現場で感じることを社内で検討し、改善に繋がっている。社内の風通しが大事。</li> </ul>	<b>荷主への啓発</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>荷主への啓発をもっとやって欲しい。</b> 物流の安全対策、安全の必要性についてもっとPRを。</li> <li>● 荷主の関係団体には、適正人員や適正な運賃収受などを周知して欲しい。業界団体への啓発をお願いしたい。</li> </ul> <b>附帯作業について</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 附帯作業は過去から<b>作業代込みの運賃</b>であり、<b>どこまで附帯作業が分からず、100%改善できない。附帯作業の線引きがあればと思う。</b></li> </ul>	<b>社員を留める取組(働きやすい職場)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>健康経営優良社員表彰</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 6日以上の子休取得の上、「健康経営」の取組で表彰。顕著に増加。</li> </ul> </li> <li>● <b>社員紹介制度</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ドライバー確保策。離職率が低下。</li> </ul> </li> <li>● <b>資格取得支援制度</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大型免許取得等を支援。</li> </ul> </li> <li>● <b>女性活躍推進施策</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 女性にやさしい環境づくり→「あいち女性輝きカンパニー」認証→<b>離職率は低い。</b> 資格取得支援で<b>若い人が入ってくれる</b> (20歳など)。 女性ドライバーは5人(約1割)。 →<b>職員に定着してもらえるように、働きやすい職場・環境づくり</b>を行っていく。</li> </ul> </li> </ul>

## 結果概要

### (1) 「ホワイト物流」賛同効果

- 社内・社外のコンセンサスを得るのに活用
- 社内での物流意識の向上、取組・取引先へのPR
- 新規顧客などシェア拡大に繋がった

### (2) 「ホワイト物流」を広めるには

- ホワイト物流に取り組まないと、持続的に成り立たないことをアピールしてはどうか
- 着荷主、消費者へ情報発信。必要性を訴えるべき

### (3) 物流改善の取り組み

- 効率化（予約受付システム導入、発注量の平準化）
- 日頃からの効率化・改善の提案
- 荷主との良好な関係性の構築。交渉は根拠を示す
- 働きやすい職場環境づくりによる職員の定着化

### (4) 運送事業者について

- 2024年に向けた動きがあまり無いが、影響があるのであれば、具体的な計画や交渉など、もっと積極的に荷主とコミュニケーションを取って欲しい

### (5) 物流の課題

- 欠品、リードタイムが厳しい。リードタイムの延長は業界で足並みを揃えないと進まない
- 付随作業が無くならない。着荷主もサービスとして製品価格に含まれているとの認識がある
- パレットを使うと容積率が減るため、単価が安い者はパレット化が進まない（例 菓子）
- 食品は商品で規格が異なり、アイテム数の多さがパレットの標準化を阻害。メーカー理解も必要

### (6) 国への要望等

- 荷主への啓発を積極的に行って欲しい
- 欠品、リードタイムの延長を容認できる社会に、消費者・着荷主への周知をお願いしたい
- 付随作業の認識が一致せず、改善が進まない。どこまでが付随作業かわからず、線引きが欲しい
- 商品にICタグが付けば、検品不要で付随作業が激減し、物流が劇的に変わる。是非補助の検討を運送事業者との価格交渉について、原価・根拠が示されず、交渉にならないケースがある。交渉のノウハウを周知して欲しい

## まとめ

- ✓ 「ホワイト物流」推進運動については、賛同効果・取組事例を広く展開するとともに、取り組みが進むよう環境を整備する必要がある
- ✓ 物流の改善には着荷主の協力が不可欠であり、着荷主側の情報をさらに収集する必要がある
- ✓ 課題のある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

- 過去の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ており、昨年度より輸送品目別の取り組みを進めているところ。
- 今年度は、中日本段ボール工業組合（TFP委員会・ヒアリング）、愛知県トラック協会品目別部会（中部タンクトラック部会・経営研究委員会）と連携して取り組みを実施した。

## 具体的な取り組み

### (1) 実施概要

- 中日本段ボール工業組合（R5.1.27 TFP委員会）
  - ・「ホワイト物流」への参加要請、品目の課題等をヒアリング
  - ・出席：9社（うち未賛同5社）
- 中部タンクトラック部会（R5.2.8 経営研究委員会）
  - ・内容：改善基準告示（愛知労働局）  
2024年問題（愛知運輸支局）
  - ・セミナー形式。2024年問題は各種制度の施策説明（ホワイト物流、標準的な運賃、燃料価格等の価格転嫁）
  - ・出席：31社

### (2) 結果概要

- [タンクトラック部会] 事前ヒアリング含む
- 荷主の危機感、理解が不足と感じている
  - ライフラインを担っており、冬場は止められない。改善基準告示の一律基準は厳しい（高圧ガス）
  - 課題も品目によって事情が異なる  
(例)
    - ・元売のルールが厳しく、高い安全性とスキルが求められ、ドライバー育成に半年ほど研修が必要。人材育成に係るコスト負担が高い
  - 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)
    - ・休憩場所の確保が課題。車庫に戻って休憩することもある。特に、一般道の休憩場所が厳しい
    - ・製油所が県内1ヶ所のため、朝5時に集まり、順番待ちが発生（60分～90分）

※ [中日本段ボール工業組合] の結果概要は別紙

# 中日本段ボール工業組合 ヒアリング概要①

## (1) 物流の取組・課題等

	物流の取組	物流の課題	物流の課題（荷待ち・附帯作業）
中日本 段ボール 工業組合	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>手積み・手卸し</b>の最たる業界。</li> <li>● 段ボール会社は多数あり、<b>どこでも作れるので、交渉・改善も難しい</b>。</li> <li>● 荷待ち、附帯作業はあるが、<b>決まった業種が無い</b>ため、<b>対策が難しい</b>。</li> <li>● サイズが全てバラバラ。<b>着荷主の製品で異なり、規格が揃わない</b>。</li> <li>● かさばる素材のため、使用時に発注がある。発注も急ぎ、配車計画もイレギュラー。</li> <li>● <b>パレット化は積載効率・配送効率が悪くなる</b>との理由で進んでない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 1車あたりが非常に安く、<b>沢山積む</b>必要があり、手積み・手卸しが定着。</li> <li>● 着荷主の要求ロットが少なく、<b>小まめに配送が発生</b>。</li> <li>● 緩衝材・付属品もセット。卸す順、生産順を考えて積み込む大変な作業。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>着荷主側の時間指定が多く</b>、配車に苦慮。生産効率も輸送効率も悪い。</li> <li>● <b>朝一の時間指定が多く</b>、納品先で集中し、結果待たされてしまう。</li> <li>● <b>リードタイムが短い</b>。ほとんど受注生産で今日注文→翌日納品が多い。出来上がり時間の関係で、翌日朝一の納品になると深夜に積み込みが発生。<b>今の運転者はやってくれるが、新しい方では厳しく見直しが必要</b>。</li> <li>● <b>契約に無い附帯作業</b>があり、改善できず時間を取られる。</li> </ul>
	運送事業者について	国への要望等①	国への要望等②
中日本 段ボール 工業組合	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運賃の値上げ要請は一部対応。附帯作業の請求も含め運賃を見直した。運送事業者の標準では若い運転者が辞めていくので、待遇改善したいとの趣旨。燃料コスト増も含まれるが。</li> <li>● 運送事業者も高齢化や若い人が辞め、車は余っているが、人がいない。採用しようにも人が来ない、採用しても作業が難しく定着しない悪循環。</li> <li>● 現状、改善はドライバーに頼ることが多いが、費用面で解決してきた。ただ、ここに来て<b>人手不足でお金を払っても車が手配できない</b>ことも。(既に、積込時間を早く知らせないと車が取れないなどの問題が発生)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 着荷主への理解が進まないとうまくいかない。最終的な荷主である<b>着荷主への理解活動</b>を進めていただきたい。</li> <li>● 附帯作業は、着荷主に左右されることが非常に大きい。<b>運転者の作業範囲はある程度定義が必要</b>ではないか。</li> <li>● 着荷主の問題とは言わないが、物流問題が切羽詰まっていることを、メディアに価格高騰と同じレベルまで引き上げて、聞く耳を持たざるを得ないという空気を作ってもらえるような働きかけをお願いしたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公正取引委員会の関係で、<b>業界として同一のルールを決めることも出来ず、物流改善が進まない</b>。改善に向けて行動するが、着荷主は<b>出来なければ他所にお願いする</b>と言い、新しい会社が参入するだけ。改善が進まず、社内コストは上がる一方だが、お客には即転嫁できない。<b>物流改善をしていくには、ある程度緩和措置が無いと一向に変わらない</b>。</li> </ul>

## (2) 「ホワイト物流推進」運動について

	参加したことによる効果	より多くの荷主に参加いただく為に期待すること	
中日本段ボール工業組合	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 宣言により責任が生じる。受け側の荷主として、附帯作業の改善、燃料サーチャージなど取組を進めている。</li> <li>● 社内の意識が高まった。営業、交渉に活用している。</li> <li>● 運送事業者から改善提案、声掛けが増えた。運送会社から営業もあった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現場の指令担当、お客、荷受担当には浸透していないことが多く、改善に繋がらない。周知が必要。</li> <li>● パートナーシップ構築宣言は各商工会議所で推進月間を定めてやっている。<u>商工会議所と連携して取り組み</u>が出来ないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各地域の商工会議所、商工会でホワイト物流の討議をしたことが無い。<u>商工会議所はあらゆる産業が入っている</u>ので<u>利用すべき</u>。各産業の物流問題を部会で議論してもらえると良いと思う。</li> </ul>

### まとめ

- 品目特有の課題もあるが、業者間で差別化が難しい（製品での差別化が出来ない）ことも交渉・改善が進まない一因となっている。
- 多くの納入ルール、附帯作業等からベテランドライバーに頼っており、将来の担い手不足が懸念される。
- 荷待ち、附帯作業は着荷主に左右されるが、着荷主の業種も幅広く、対策が難しい。また、附帯作業は契約に無いものが多く改善に苦慮。

- ✓ 附帯作業の定義については、標準運送約款で明確化しており、荷主、運送事業者も含めてあらためて周知が必要
- ✓ 「時間外労働の上限規制等」の周知を図っていくとともに、「ホワイト物流」推進運動について、取り組みが進むよう環境を整備することが必要

- 「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

- (1) 要請活動（未賛同企業）
- ・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

### (訪問実績)

- ・中部管内10団体39社
- ・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）

### (2) 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（メルマガ、HP等）
- ・令和4年10月に実施

### (依頼先)

- ・中部経済産業局、東海農政局、愛知県商工会議所連合会、愛知県商工会連合会、愛知県中小企業団体中央会

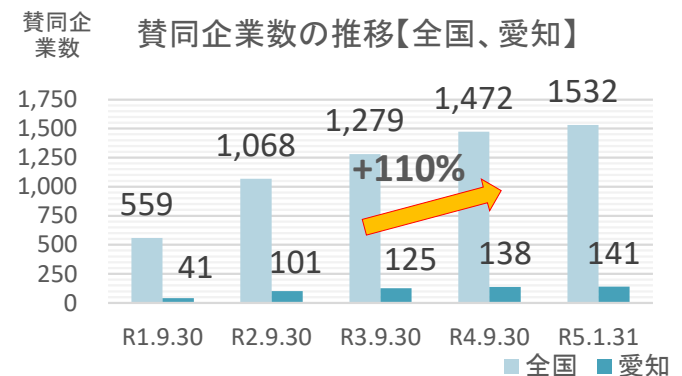
- ➡
- ・令和4年12月末に改善基準告示が改正
  - ・改正周知にあわせ、ホワイト物流の再要請を行う(令和5年2月～)

## 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4年10月～令和5年3月、全6回）

## 自主行動宣言

- 愛知県内では141社（全国：1,532社）の企業が自主行動宣言を提出（令和5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	36	13	80	12	141

### (2) 協力要請文書による賛同状況（愛知県）

	愛知	備考
協力要請荷主数（社）	253	H31.3 要請文書を発送
賛同荷主数（社）	42	R4.2 再要請
賛同率（%）	15.02	昨年度比+4社

## 【資料5】

# 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

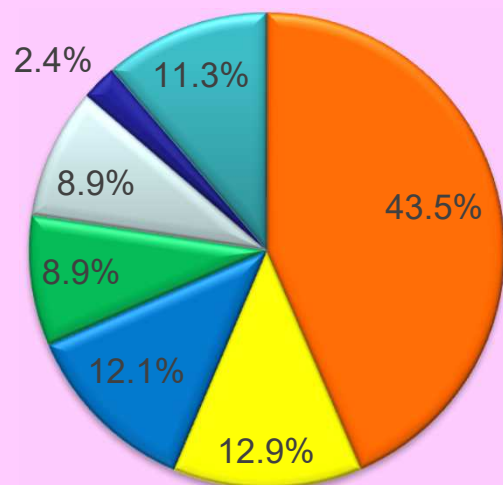
要 請

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、 <b>上限なし</b> ） <b>特別条項</b>	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"> <li>・1日 原則13時間以内 最大<b>16時間</b>以内 (15時間超は1週間2回以内)</li> <li>・1ヶ月 <b>293時間</b>以内。年<b>3516時間</b>を超えない範囲内で、<b>320時間</b>まで延長可。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1日 原則13時間以内。 最大<b>15時間</b>以内。<b>長距離運行は週2回まで16時間</b> (14時間超は1週間2回以内)</li> <li>・1ヶ月 <b>284時間</b>以内。年<b>3400時間</b>を超えない範囲内で、<b>310時間</b>まで延長可。</li> </ul>
休息期間 (勤務と勤務の間の時間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>継続8時間</b>以上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>継続11時間</b>以上を基本、<b>9時間</b>を下限</li> <li>・<b>長距離運行は継続8時間</b>以上(週2回)</li> </ul>
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転時間は、2日平均で1日9時間。</li> <li>・連続運転時間は、4時間を超えない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転時間は現行どおり。</li> <li>・連続運転時間は、4時間を超えない。</li> <li>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</li> </ul>

※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)

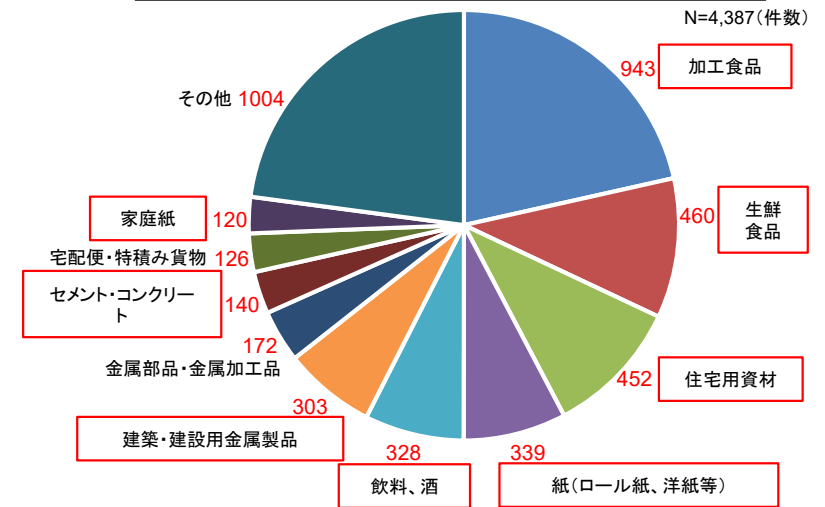
### 訪問予定

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

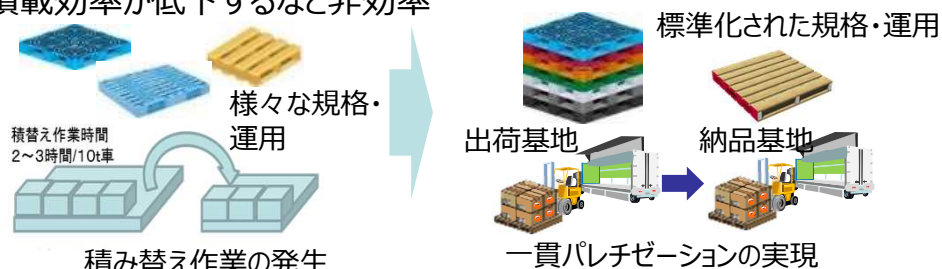


紙・パルプ(家庭紙分野)物流編

- 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

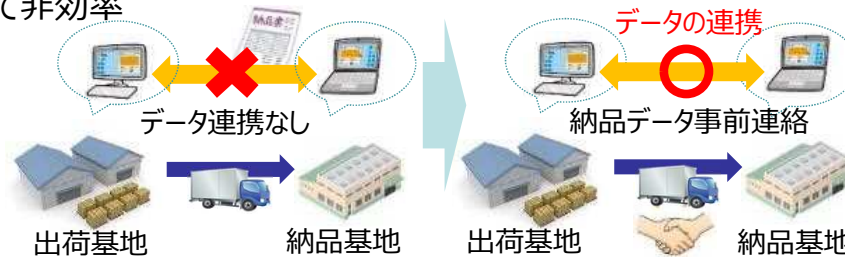
- 様々な商品サイズ・形状により、パレット等への積載効率が低下するなど非効率



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

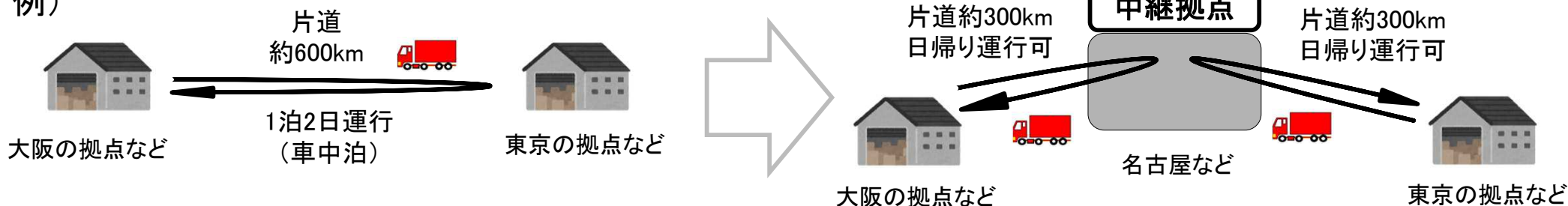
- 菓子物流（スナック・米菓系）におけるパレット標準化ガイドライン（令和4年5月20日公表）
- ・菓子パレット標準化促進協議会

# 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

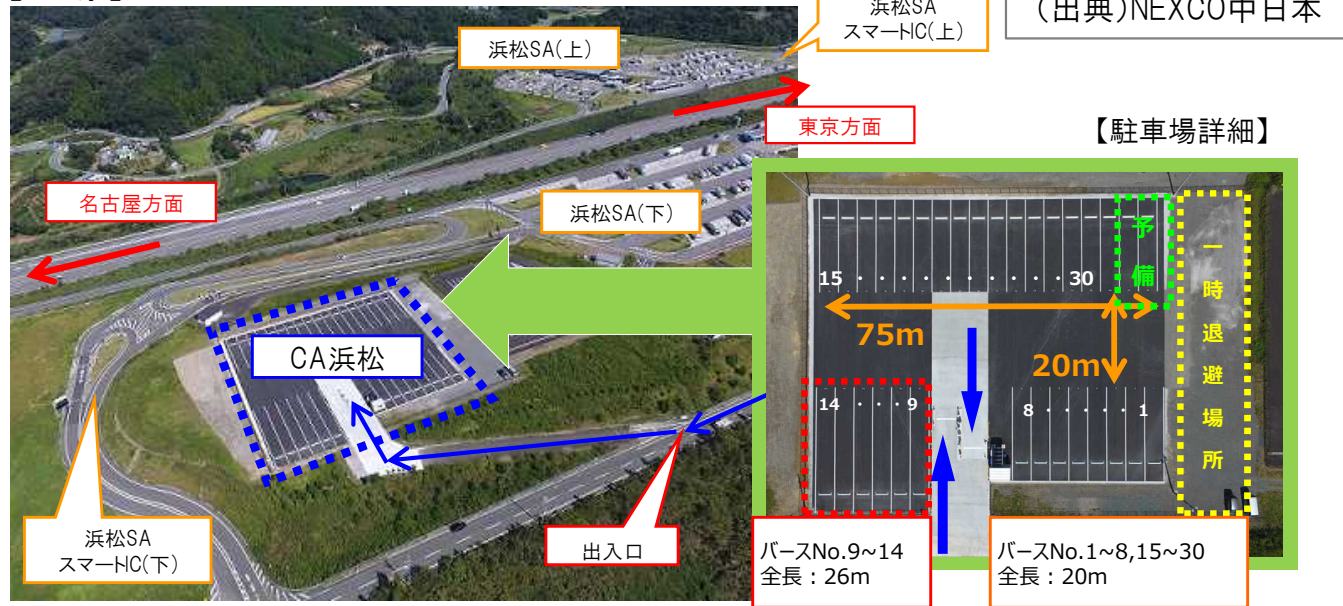
## コネクティア浜松(静岡県)

○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】



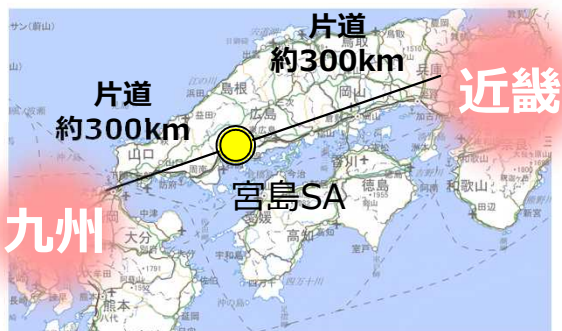
【全景】



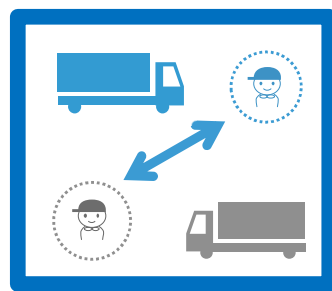
(出典)NEXCO中日本

## 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】

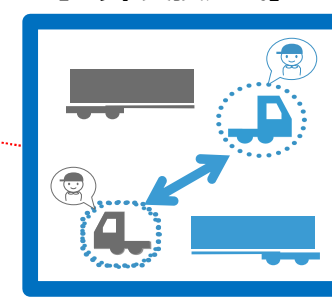


## 道の駅もち米の里☆なよろ(北海道)

○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】

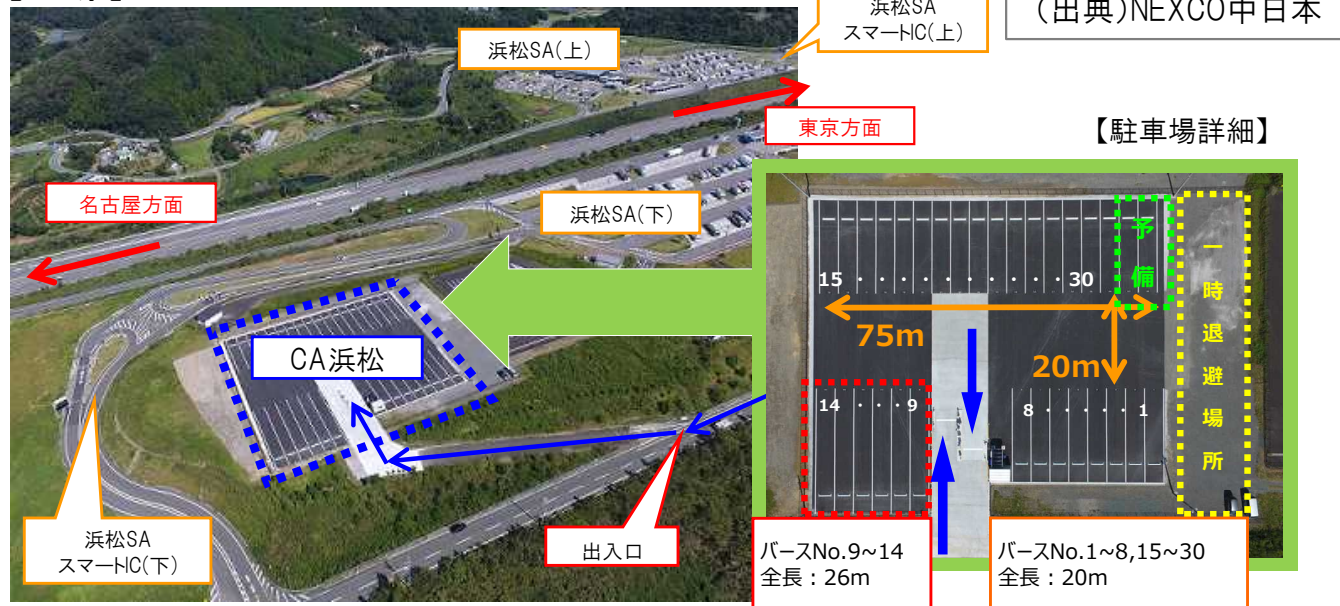
### トレーラー・トラクタ交換方式の場合



### 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

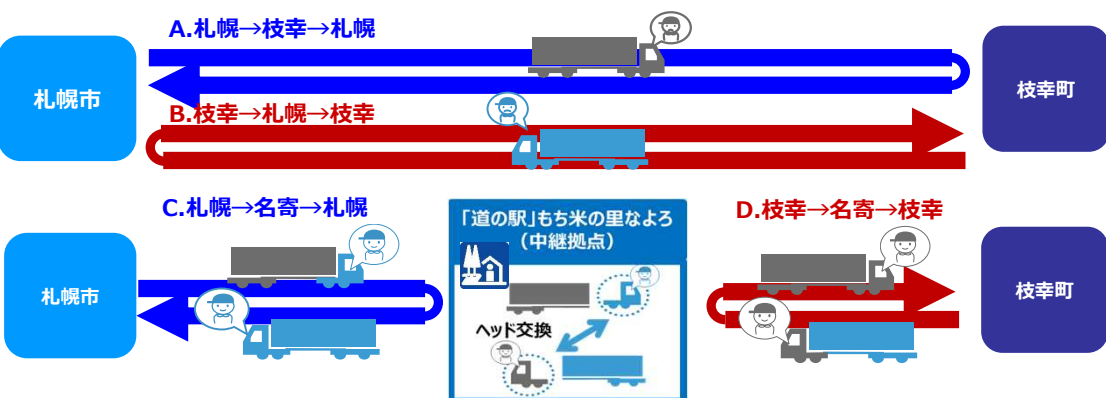


② コネクトエリア浜松利用の場合(新しい運行) ※日帰り運行の場合(想定)

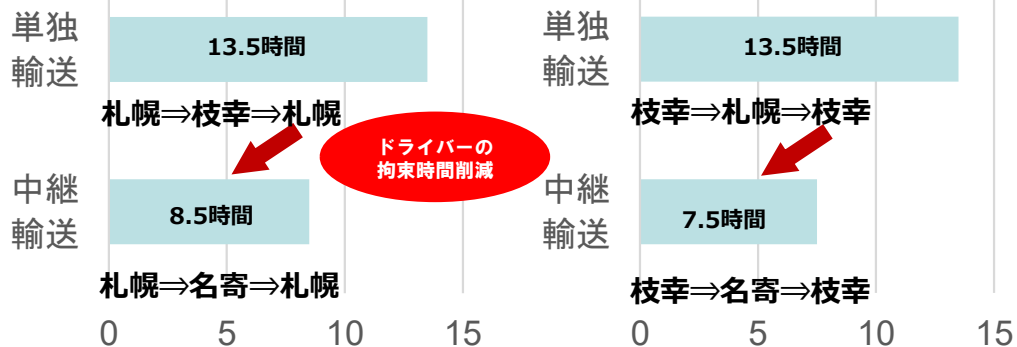


## 道の駅「なよろ」(北海道)での実験 (R3.11)

### 概要



### 結果と参加企業・ドライバーの声

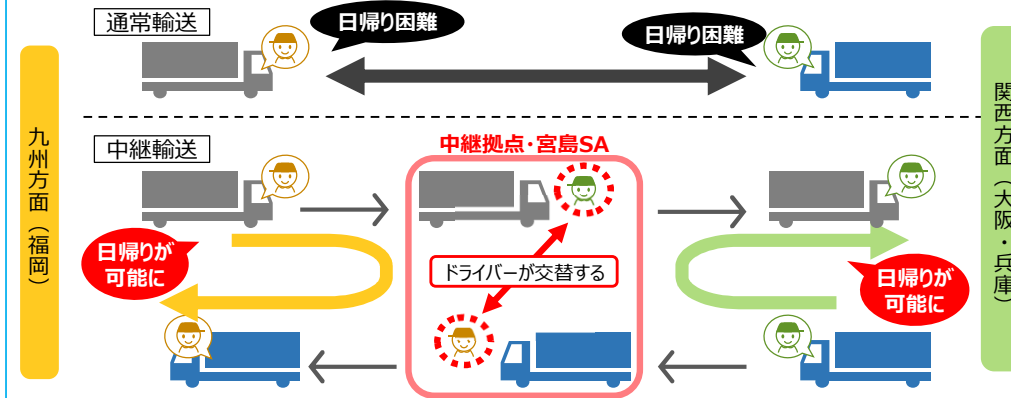


**運送事業者**  
働き方改革のため中継輸送は必要不可欠。安定的なサービスの提供のため各地域にある道の駅を活用した輸送方法は今後極めて重要になると思う。

**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

トラック輸送業は、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担い手不足が大きな課題となっており、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3.10	559	66
令和3.11	1,068	188
令和3.12	1,279	223
令和4.1	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](mailto: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、担い手不足が大きな課題となっており、2024年度から適用されるトラックドライバーの時間外労働の上限規制も目前に迫っており、近い将来、「モノが運べない」、「欲しいモノが、欲しい日に届かない」といった、物流への影響が懸念されます。

国土交通省では、国民生活や経済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に皆様のご理解・ご協力をお願いします。

- ✓ 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、自動車運搬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態の分析やシステム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: 静岡運輸支局、静岡労働局、(一社)静岡県トラック協会、静岡県商工会連合会、静岡県中小企業団体中央会、他府県団体・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必ずご記入ください)  
\_\_\_\_\_ @ \_\_\_\_\_

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

## 福井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

◆ 令和5年1月25日～31日にかけて、福井運輸支局と福井労働局の連名で、福井県経済団体(福井県経営者協会・福井県商工会連合会・福井県商工会議所連合会・福井県中小企業団体中央会)あてに、長時間荷待ち改善等の要請を実施



令和5年1月25日  
福井県経営者協会 会長 殿  
長時間の恒常的な荷待ちの改善に向けた取組について(要約)

日頃より、労働行政と運輸行政の推進に積極的な御協力を賜り感謝申し上げます。さて、貨物自動車運送事業者は、他の業種に比べて長時間労働の傾向があり、長時間労働は過労死や重大な交通事故を招く原因となりますので、トラック運転者の長時間労働の是正等を積極的に進める必要があり、令和6年4月には、長時間労働の上限規制も適用されます。

一方、貨物自動車運送事業者の長時間労働の要因の中には、取引慣行など個々の事業者の努力が及ぶことが困難な点も存在します。トラック運転者の負担を軽減し、健康に働けるよう、長時間の荷待ちの改善など、荷主の積極的な理解と協力が不可欠です。また、トラック運転者の荷役作業で労働災害や交通事故の発生を防ぐため、荷主の皆様による貨物自動車運送事業者との道路整備や配車も求められています。

貴団体におかれましては、これまでも、働き方改革に関する周知啓発に絶大な御協力を賜っていただいております。改めてこの取組の推進をお願いいたします。次の事項が重要に取り組まれます。貴団体・企業等に対する周知啓発に御協力をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

- 1 発着倉庫等の都合による長時間の恒常的な荷待ちの解消に努めていただくこと
- 2 発着倉庫等の運送業務の現住担当者の改善基準告示の理解を促すべく努めていただくこと
- 3 トラック運転者が改善基準告示を遵守できるような待機時間や待機時間等の設定に努めていただくこと

福井労働局長 田原 孝樹  
中部運輸福井運輸支局長 伊藤 政信

### 荷主・元請運送事業者の皆さまへ

## STOP! 長時間の荷待ち

道路貨物運送業の実態

- 他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多
- 月1以上の就業時間が60時間以上の有職者の割合(上10業種)
- 道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあります
- 心・脳疾患等の労災支給決定件数(上位業種)
- 過労死等の労災支給決定件数も最も多い業種です
- このような状況もあって、改善基準告示が定められており、道路貨物運送業はこれを遵守しなければなりません
- 長時間労働の要因には、荷主の取引慣行など事業者の努力だけでは克服しがたいものがあります

社会インフラである「物流」の現状

- このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難
- 国民生活や経済活動に不可欠な社会インフラである「物流」
- 担い手不足の深刻化や荷待ち時間の非効率の発生などにより危機的状況との指摘もみられます
- 国土交通省による「働きかき」等における違反原因別割合(R4.11.30時点)
- 違反原因別割合
- 国土交通省は違反原因別「働きかき」等について、働きかき等を行うことで、違反割合を減らすことを目指しています
- 「働きかき」の中で、荷主都合による長時間の荷待ちが約半数を占めています

厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署

### 発着主・荷主・元請運送事業者の皆さまへ

#### 1 長時間の恒常的な荷待ちを改善しましょう

トラック運転者の長時間労働や過労の要因となるため、長時間の荷待ちを発生させないよう努めましょう。

「荷主」って誰のこと?

取り組み例

- 納品時間の厳守を要約にする
- 納品を待つ曜日・時間帯を集中させない
- 曜日・時間帯を分けて1か所当たりの車数を減らす
- パレットを用いたような荷役作業の時間を短縮する
- 注文からお届けまでの期間に余裕を持たせる

改善した現場の声

荷待ち時間がなくなると、教員が有効活用できるようになり、業務がスムーズになりました。

荷主の受け取り先

大きい会社のことかな、かたは小さいけれど関係ないですね。

中小企業

いえいえ、荷主というのは、荷物の受け取り手である発着主だけではなく、荷物の受け取り手である荷主を指します。また、会社の種類なども関係ありません。皆さんの行動も、トラックドライバーの方々の長時間労働の削減のためにも大切です。

お問い合わせ

長時間労働の軽減には当たっては、都道府県労働局労働基準部(労働時間管理課)にご相談ください。都道府県労働局労働基準部(労働時間管理課)にご相談ください。都道府県労働局労働基準部(労働時間管理課)にご相談ください。

#### 2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

発注担当者にも改善基準告示を知ってもらい、トラック運転者の指示を守れる時間帯などを指定しましょう。また、改善基準告示に違反して安全な運転を確保できないような発注を行うことはやめましょう。

#### 3 事前通知のない荷役作業の依頼はやめましょう

トラック運転者に事前通知なく荷役作業を行わせてはいけません。労災防止のため、トラック運転者に荷役作業をお願いする場合は、事前によく相談して決めましょう。

### 福井県内の荷主企業の皆様へのご協力のお願い

物流という重要な社会インフラを守るために、トラック運送会社との意見交換を定期的に実施しよう

ポイント1 福井県内の道路貨物運送事業者の約10%は、令和6年4月施行の上限規制への準備が完了

ポイント2 福井県内の道路貨物運送事業者では、約90%が8月80時間を超える過重労働を行っていない

ポイント3 残業時間が長い運転手の傾向は... 金属機械工業系、鉄鋼、地金等金属系、建築業、建設業、化学工業系、セメント・コンクリート

ポイント4 残業時間が長くなる道路貨物運送事業者以外の要因は、短納期対応・高速道路の利用不可、発着主都合の手待ち時間や付帯作業、残業時間が長い理由が発着主である時の、発着主の所在地

ポイント5 3時間以上の荷待ち・付帯作業時間が発着主ともある！発着主都合でも3時間以上の荷待ち5時間が発生するの1.1割！

発着主都合の荷待ち時間

発着主都合の付帯作業時間

発着主都合の荷待ち時間

発着主都合の付帯作業時間

発着主都合の荷待ち時間

発着主都合の付帯作業時間

厚生労働省福井労働局 国土交通省福井運輸支局 (一社) 福井県トラック協会

### 自動車運転者の「安全確保の徹底」にご協力をお願いします!

安全対策ができていますか、以下のチェックリストで確認してください

発着作業の安全対策チェックリスト

発着作業の安全対策

① 貴社の発着場所を安全状態に

② 整備、転倒、腰痛の対策

③ 発着事業者との連絡・調整

④ 荷役作業を行わない発着事業者には、事前に作業内容を確認している

⑤ 発着事業者の業務内容を確認している

⑥ 配送先における発着の発着時間や作業内容を確認している

⑦ 発着事業者との連絡・調整

⑧ 発着事業者の業務内容を確認している

⑨ 発着事業者の業務内容を確認している

⑩ 発着事業者の業務内容を確認している

7割が荷役作業で発着時間超過が発生しています

交通安全防止対策チェックリスト

発着主・元請事業者等による配慮

厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署

## 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>

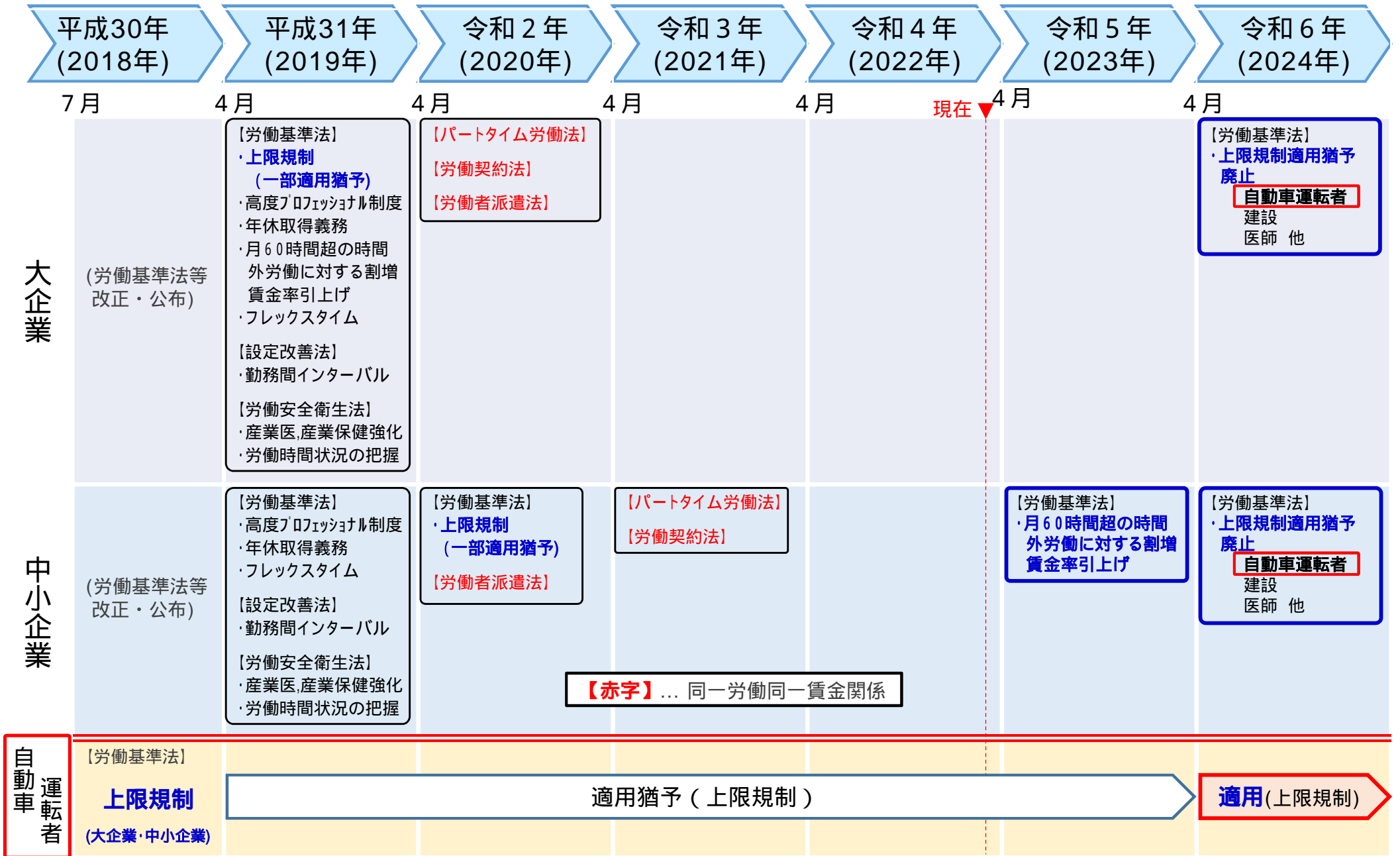
- ・国土交通省 ・公正取引委員会 ・中小企業庁
- ・厚生労働省



# 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

愛知労働局

# 働き方改革関連法（労働基準法の改正等）の施行・適用時期



# 自動車運転者の時間外労働の上限規制について（働き方改革関連法）

自動車運転者については、働き方改革関連法により、令和6年4月1日から罰則付きの時間外労働の上限規制（年960時間）が適用される。（注：時間外労働・休日労働を行う場合には、時間外労働・休日労働に関する協定の届け出が必要）

## 【現在】

	月				年	
	限度時間 (原則)	45時間 超は6 月まで	単月 上限 <sup>( )</sup>	複数月 平均 上限 <sup>( )</sup>	限度時間 (原則)	上限
一般労働者	45	適用あり	100	80	360	720
自動車運転の業務	-	-	-	-	-	-

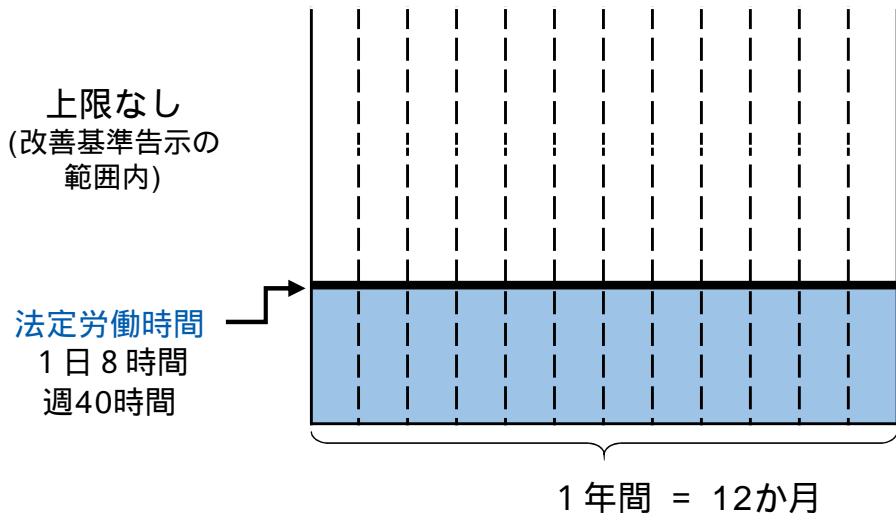
休日労働も含む。

## 【令和6年4月～】

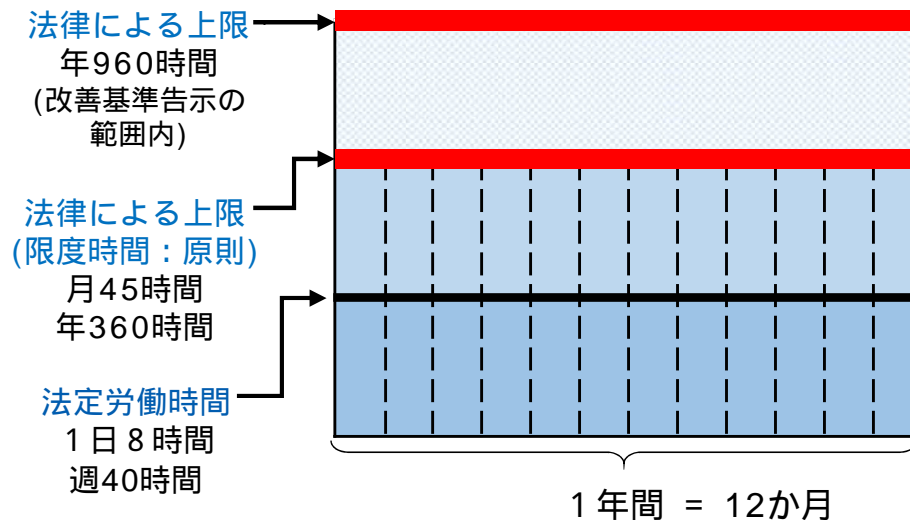
	月				年	
	限度時間 (原則)	45時間 超は6 月まで	単月 上限 <sup>( )</sup>	複数月 平均 上限 <sup>( )</sup>	限度時間 (原則)	上限
一般労働者	45	適用あり	100	80	360	720
自動車運転の業務	45	-	-	-	360	960

休日労働も含む。

### 自動車運転の業務【現在】



### 自動車運転の業務【令和6年4月～】



# 月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率の引上げ

- ▶ 1か月60時間を超える法定時間外労働に対しては、使用者は50%以上の率で計算した割増賃金を支払わなければならない（**中小企業についても、令和5年4月から適用**）。

現在

月60時間超の残業割増賃金率

大企業は50%

中小企業は25%

	1か月の時間外労働時間数 〔1日8時間・1週40時間 を超える労働時間数〕	
	60時間以下	60時間超
大企業	25%	50%
中小企業	25%	25%

令和5年4月以降

月60時間超の残業割増賃金率

大企業、中小企業ともに50%

中小企業の割増賃金率を引上げ

	1か月の時間外労働時間数 〔1日8時間・1週40時間 を超える労働時間数〕	
	60時間以下	60時間超
大企業	25%	50%
中小企業	25%	50%

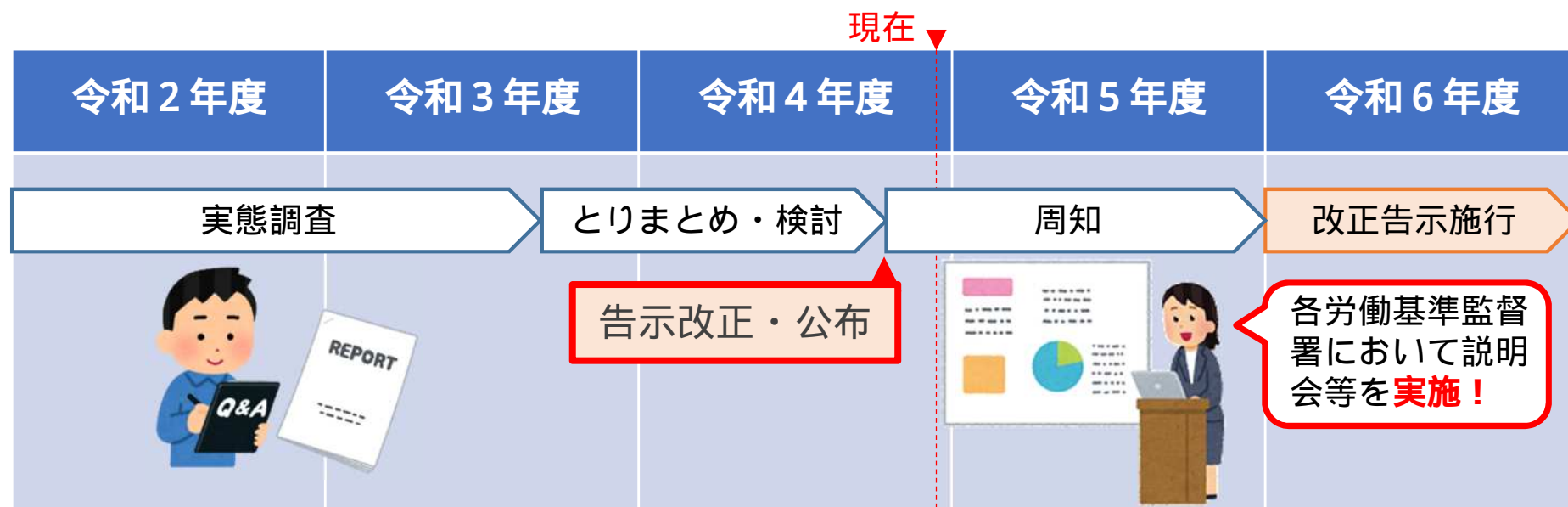
25%引上げ

# 改善基準告示の改正の経過・取組状況

「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、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、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定めたもの（平成元年策定・平成9年改正【現行】）。

## 改善基準告示改正までの経過

- 令和元年11月25日 労働条件分科会に「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置
- 令和3年 4月23日 同専門委員会の下に、「業態別（トラック、バス、タクシー・ハイヤー）作業部会」を設置
- 令和4年 9月27日 同専門委員会 取りまとめ（トラック、バス、タクシー・ハイヤー）
- 令和4年12月23日 **改善基準告示 改正**
- 令和6年 4月 1日 改善基準告示、年960時間の上限規制 **適用**



# 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正

## 現行の改善基準告示の主な内容（トラック）

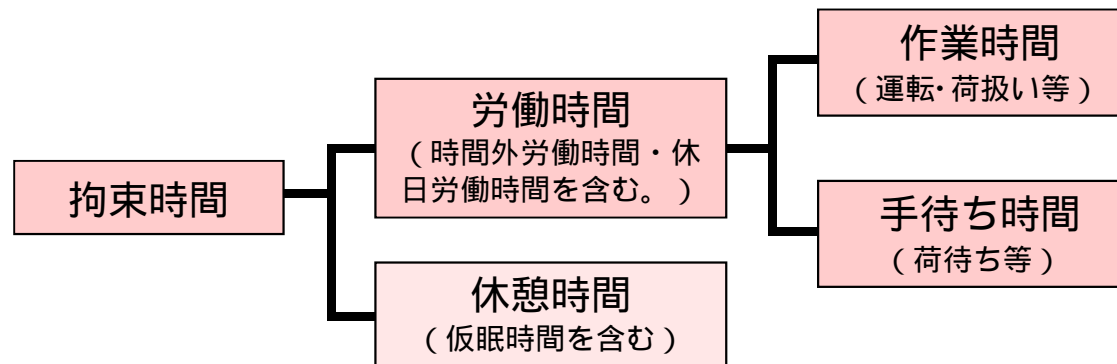
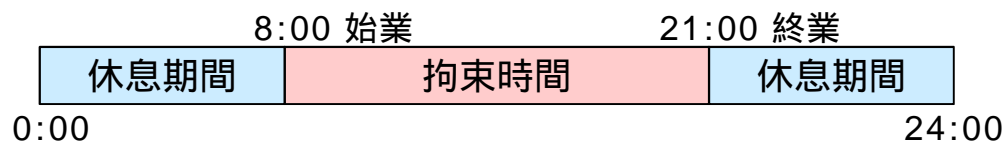
拘束時間：1年3,516時間以内、1か月293時間以内（最大320時間以内）、1日13時間以内（最大16時間以内）

1日の休息期間：継続8時間以上（一部例外規定有）

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

### 【参考】拘束時間と休息期間

- ▶ 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。
- ▶ 休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間をいう。



## 改善基準告示の主な改正の内容（トラック）

	改善基準告示の主な改正（令和6年4月1日～）
1年の拘束時間	原則3,300時間以内 最大3,400時間以内
1か月の拘束時間	原則284時間以内 最大310時間以内（1年の拘束時間が3,400時間を超えない範囲で年6回まで） 284時間を超える月が3か月を超えて連続しないこと。 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。
1日の拘束時間	原則13時間以内 最大15時間以内（14時間超は週2回までが目安） 長距離・泊付きの運行の場合等は例外規定有。
1日の休息期間	継続11時間以上を基本とし、継続9時間以上 長距離・泊付きの運行の場合等は例外規定有。



# ポータルサイト（拡充）

## 厚生労働省委託事業

トラック運転者の長時間労働改善に向けた周知用コンテンツやガイドライン等をまとめたポータルサイト。

<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/truck>

### トラック運転者の改善基準告示

トラック運転者の改善基準告示（改正を含む。）にかかる説明・関係資料等を掲載。Q&Aなども紹介。

### 情報いろいろ宝箱

荷主のほか事業者向けのコンテンツなどを掲載。発着荷主向けの物流ワンポイント講座、改善事例にかかる動画なども掲載。

#### 発荷主企業向け動画



#### 着荷主企業向け動画

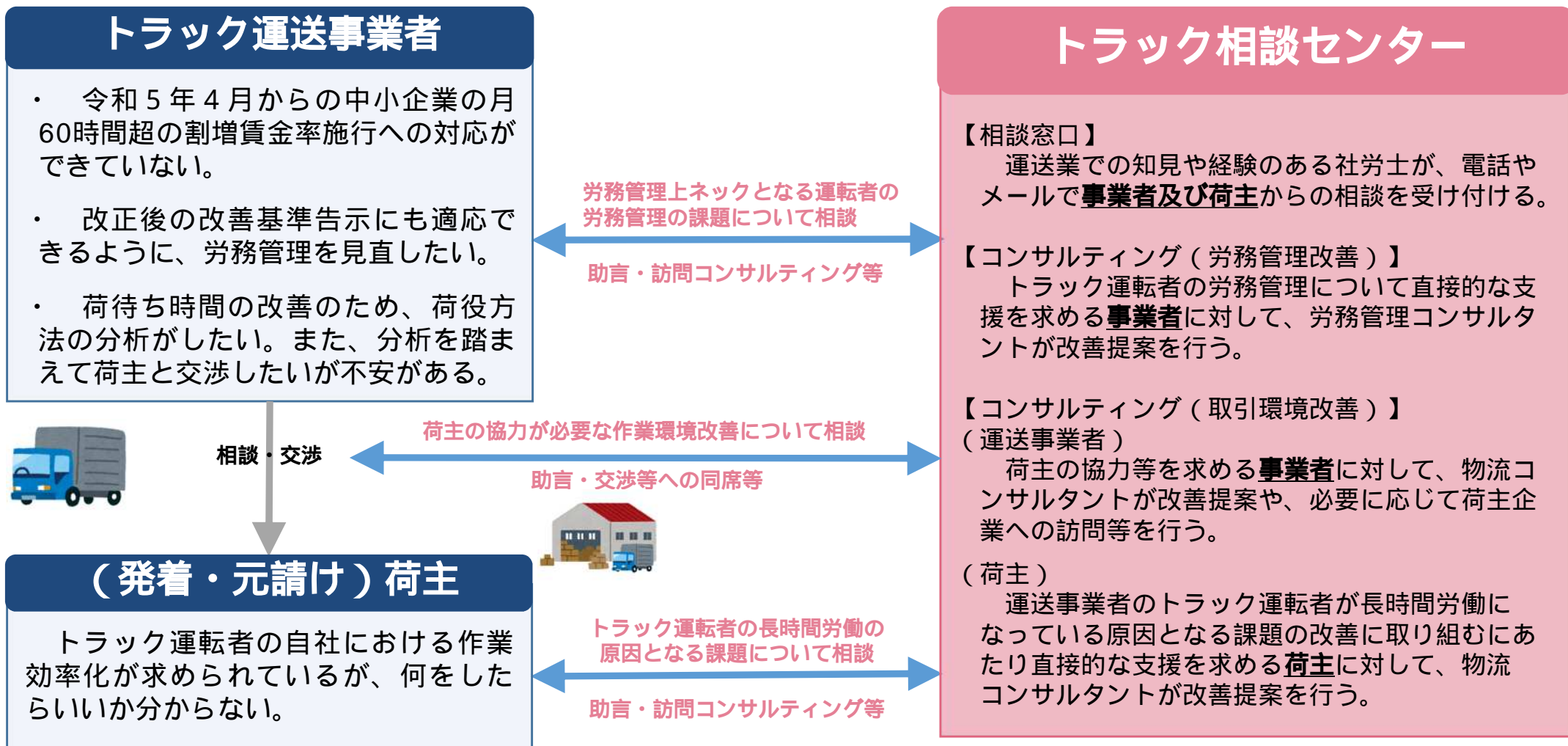


### トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター

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対応。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っている。

# 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。



# 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（最新の取組み）

- ▶ **荷主・元請運送事業者に対し、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**  
（ ）厚生労働省HP「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」

### 立入調査時に情報収集



運送業者



### 省内HPにおいて情報収集

情報提供（拡充）

働きかけに活用

国土交通省

荷主等への要請（新規）



発荷主

着荷主

法に基づく「働きかけ」等

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）

令和6年度の時間外労働の上限規制適用まで残り2年を切っていることを鑑み、令和4年度以降は、本協議会において以下の事項に重点的に取り組む

## 令和4年度以降の取り組み(案)

### (1) 各種制度の先行取り組み事業者の情報収集及び展開

- ・ 前回の協議会において、課題の整理だけで協議会が前に進んでいないとの意見があった
- ・ 前に進めるための取り組みとして、ホワイト物流・標準的な運賃・働きやすい職場認証制度等の好事例を広く情報収集及び展開し、取り組みの促進により環境整備を図る

#### 具体的な取り組み

- ① 自主的な取り組みを促すための情報収集・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予算の活用促進等
- ② 各種制度の先行取り組み事業者に対する情報収集  
→ 各種制度における好事例等の収集(アンケート・ヒヤリング等)
- ③ 各種制度の周知・好事例の情報展開  
→ 協議会メンバーが持つ発信媒体の活用、荷主向けセミナーの開催等

## 令和4年度以降の取り組み(案)

### (2) 物流の重要性等の啓発活動

- ・ 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
- ・ 物流の重要性にかかる社会的な風潮を醸成し、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」推進運動等について関係機関と協働した取り組みを行う

#### 具体的な取り組み

- ① 一般の利用者へ広く啓発していくための方策の検討・実施  
→ PR動画等の活用、関係機関・自治体等と連携した啓発活動（例：広報紙の活用）
- ② 大学生等の若い世代との連携による取り組み  
→ 物流現場の体験見学による啓発・物流業界への提言を求める等
- ③ 「時間外労働の上限規制」等の周知  
→ 品目別部会の勉強会、労働時間等説明会等の開催  
協議会メンバーと連携した各種施策の周知・発信
- ④ 「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、賛同効果の見える化を行う  
求職メリットに繋がる等、他企業との差別化への活用を期待


# 令和5年度の活動(案)について(具体的取組)

## (1) 荷主・運送事業者等への周知・啓発活動

【目的】 荷主・事業者等に対しトラック運送事業の抱える課題等を訴求し、改善等の取り組みが必要であることを啓発し、取り組みの促進により環境整備を図る

【内容案】 2024年問題（改善基準告示）、トラック業界の課題、標準的な運賃・サーチャージ、ガイドライン、運送約款等

【実施案】 ①荷主向け文書の発送  
②関係機関、経済団体、協議会メンバーとの連携強化（商工会議所等）  
③品目別部会の勉強会、労働時間等説明会等の開催  
④「ホワイト物流」推進運動への賛同呼びかけ  
⑤一般消費者を対象とした啓発活動

- 
1. 経済産業省が定める「価格交渉促進月間」（毎年3月、9月）にあわせて周知・啓発を実施する
  2. トラック事業は多層構造が課題となっていることから、元請（利用運送事業者）についても重点的に周知・啓発を行う

# 令和5年度の活動(案)について(具体的取組)

## (2) 荷主・事業者向けリーフレットの作成

【目的】 2024年問題、トラック運送事業の抱える課題等の理解を促すリーフレットを作成

【内容案】 2024年問題（改善基準告示）、トラック業界の課題（先行取り組み事業者のヒアリング情報を活用）

【活用案】 ①荷主向け周知に活用  
②運送事業者が荷主交渉時に活用

### リーフレット（イメージ案）

トラック輸送の環境が大きく変わります  
～ 物流業界2024年問題 ～

今後も安全・確実に  
皆様の荷物をお届けできるよう  
ご理解とご協力をお願い致します

トラックは非常に重要な社会的インフラです。

輸送機関別分担率（令和元年度）

日本のトラック輸送産業 - 現状と課題 - 2021より

日本の物流の大半を、トラックが担っています。

もしもトラックが止まってしまうと…

- コンビニに荷物が来ない。
- 市場のお魚が運べない。
- 病院にお薬が届かない。
- 建築現場に資材が届かない。

日常生活や産業活動に必要な物流が止まってしまう。

トラック運送事業者は、安全・確実に荷物を届けるために、様々な対策を行っています。

【運行管理】

- ◎運行管理者による運行前後の点呼・アルコールチェック等の実施
- ◎各運転者の日々の労働時間（拘束時間・運転時間等）を確認
- ◎健康診断・運転者適性診断等により運転者の健康状態等を確認

【運転者指導教育】

- ◎全運転者に対して、安全運行の定期的な指導教育を実施
- ◎重大事故惹起運転者・高齢運転者・初任運転者に対し、区分に応じた指導教育を実施

【車両整備管理】

- ◎毎日の運行開始前点検
- ◎3ヶ月ごとの定期点検整備

過労事故防止のため、トラック運転手が運転できる時間は決まっています。 2024年4月改正予定

1日の拘束時間は原則13時間まで。1日8時間以上の休息が必要です。

連続して運転できるのは4時間まで。4時間おきに30分以上の休憩が必要です。

【例】名古屋出発の場合・・・  
高速道路使用で東京周辺までの往復で13時間程度要します。  
(名古屋IC～沙田IC:約330km・3.5時間)

発着場所・待機時間・付帯作業の内容等によっては、東京周辺への輸送一泊二日での対応を要することとなります。

このようなルールが守れるように、トラック運送事業者は、運行計画を立てています。

将来に渡って安定的に荷物をお届けするためには、トラック輸送を利用する皆様方のご理解とご協力が必要です。

トラック運転手の労働時間縮減・負担軽減に、ご理解とご協力をお願い致します。

【トラック運転手の労働時間の基準】 ※各取組詳細はリンク先参照

- トラック運転手の労働時間の基準【～2024年3月】
- トラック運転手の労働時間の基準【2024年4月～】  
2024年4月に基準改正が予定されており、労働時間の短縮が実施されます。

【トラック運転手の負担軽減に向けての取り組み】

- 「ホワイト物流」推進運動  
荷主企業と物流事業者の相互協力により、物流をより「ホワイト」な環境にしようという取り組み
- 取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン等  
待ち時間の短縮や荷役の効率化等の長時間労働改善に繋がる取組事例等を紹介しています。

トラック事業者の安全確保対策・法令遵守等には相応のコストを要します。コストを賄うことの出来る運賃の收受に対するご理解とご協力をお願い致します。

【運賃に関する取り組み】

- 「標準的な運賃」の告示  
トラック運転手の労働条件改善、法令遵守、持続的な事業運営等に資するために参考として設定された「標準的な運賃」
- 「適正な運賃・料金の收受」「燃料サーチャージ」  
安定的な輸送を確保するためには、燃料サーチャージ（燃料の価格上昇に応じた別建て運賃設定）等の適正な運賃・料金の收受が必要です。

## 第16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

- 議題（1）令和5年度の活動（案）について
  - ・前回第15回協議会（書面協議）にて、令和4年度以降の活動（案）として、令和6年度の時間外労働の上限規制適用に向けての中長期的な対応方針としたところ。
  - ・令和6年度の時間外労働の上限規制適用まで残り1年であることに鑑み、令和5年度は以下の事項を重点的に取り組む。

#### 事務局案

1. 荷主・運送事業者等への周知・啓発活動
2. 荷主・事業者向けリーフレットの作成

#### ご意見等お伺いしたいこと

- （1）周知・啓発のため、効果的な手法・留意すべき事項等について、ご意見があればお伺いしたい。
- （2）周知・啓発のため、取り組めるものがあれば、ご提案いただきたい。  
また、活用可能な機会・関係団体等があれば、ご紹介をいただきたい。  
（例）業種別の勉強会・セミナー、各省庁における事業等
- （3）荷主等への周知・啓発活動を重点的に行いますが、個々の改善につきましては個別の交渉等も必要になるところです。  
運送事業者の取り組みを後押しするものとして、何があれば交渉等が進むのか、ご意見をお伺いしたい。