

第 11 回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

日 時：令和 3 年 3 月 24 日（水）
13 時 00 分 ～ 15 時 00 分

場 所：福井商工会議所 地下 1 階
国際ホール

議 事 次 第

I. 開 会

II. 議 題

1. 新型コロナウイルス感染症の影響について
2. 最近のトラック運送事業に関する取組みについて
3. 本協議会における本年度の取組み及び今後の取組み（案）について
4. その他

III. 閉 会

議事次第、構成員名簿、出席者名簿、配席図

資 料 1： 新型コロナウイルス感染症による影響調査

資 料 2： 最近のトラック運送事業に関する取組み

資 料 3： 本協議会における本年度の取組み及び今後の取組み（案）

参考資料 1： パイロット事業の概要

参考資料 2： トラックドライバーの労働時間

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 構成員名簿

(順不同・敬称略)

委 員 (◎座長)

◎川上 洋司 福井大学 名誉教授

高見 和宏 (一社)福井県商工会議所連合会 専務理事

坂本 幸二 福井県経済農業協同組合連合会 専務理事

川田 浩司 セーレン(株) 取締役執行役員 経営企画本部長兼副本部長

加川 潤一 フクビ化学工業(株) 取締役執行役員

生産統括本部副本部長 兼 営業本部商品物流管理部管掌

藤澤 幹雄 福井県交通運輸産業労働組合協議会 議長

清水 則明 (一社)福井県トラック協会会長 ラニイ福井貨物(株) 代表取締役会長

有馬 茂人 敦賀海陸運輸(株) 代表取締役社長

寺嶋 和紀 (株)ミツノリ 代表取締役社長

山崎 直紀 福井労働局長

嘉村 徹也 中部運輸局長

小林 直人 中部運輸局福井運輸支局長

オブザーバー

西野 聡 近畿経済産業局 産業部長

玉木 幸浩 北陸農政局 経営・事業支援部 食品企業課課長補佐(総務・調整)

第11回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 出席者名簿

(順不同・敬称略)

組 織 名	役 職	委 員 名	代理出席者 (随行者) 役 職	代理出席者名 (随行者名)
福井大学	名誉教授	川上 洋司	—	—
一般社団法人 福井県商工会議所連合会	専務理事	高見 和宏	(代理出席者) 常務理事・事務局長	嶋田 浩昌
福井県 経済農業協同組合連合会	専務理事	坂本 幸二	(代理出席者) 代表理事常務理事	平馬 成雄
セーレン株式会社	取締役執行役員 経営企画本部長 兼副本部長	川田 浩司	(代理出席者) 経営企画本部 調達部長	桑野 晃一
フクビ化学工業株式会社	取締役執行役員 生産統括本部副本部 長 兼営業本部商品物流	加川 潤一	(随行者) 物流調達管理部長	片岡 久秀
福井県 交通運輸産業労働組合協議会	議長	藤澤 幹雄	(代理出席者) 書記長	平井 武史
一般社団法人 福井県トラック協会	会長	清水 則明	(代理出席者) 専務理事	北村 直洋
敦賀海陸運輸株式会社	代表取締役社長	有馬 茂人	(代理出席者) 運輸事業本部 副本部長	森 治久
株式会社ミツノリ	代表取締役社長	寺嶋 和紀	—	—
福井労働局	局長	山崎 直紀	(代理出席者) 労働基準部長	藤原 幹大
中部運輸局	局長	嘉村 徹也	(代理出席者) 自動車交通部次長	柴田 治美
中部運輸局福井運輸支局	支局長	小林 直人	—	—

オブザーバー

近畿経済産業局	産業部長	西野 聡	(代理出席者) 産業部 中小企業課 下請取引適正化推進 室長	横井 昌弘
北陸農政局	経営・事業支援部 食品企業課課長補佐	玉木 幸浩	—	—

事務局

- 福井労働局 労働基準部監督課 ○中部運輸局 自動車交通部貨物課 ○福井運輸支局 輸送・監査担当
○一般社団法人福井県トラック協会

第11回福井県トラック輸送における取引環境・労働時間改善地万協議会
配席図

令和3年3月24日（水） 13:00～15:00

福井商工会議所 地下1階
国際ホール

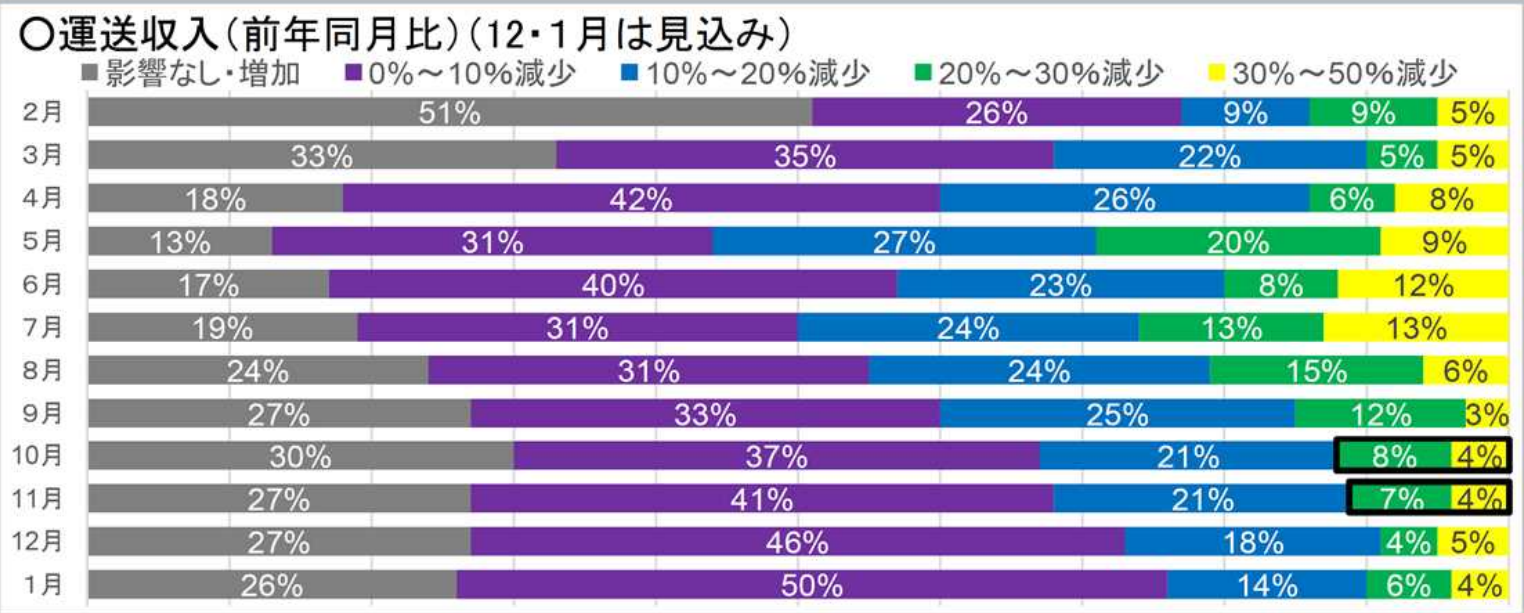
	福井県経済農業協同組合連合会 平馬委員 （代理）	福井大学 川上委員 【座長】	福井県商工会議所連合会 嶋田委員 （代理）	
福井県交通運輸産業労働組合協議会 平井委員 （代理）				セーレン 桑野委員 （代理）
福井労働局 藤原委員 （代理）				フクビ化学工業 加川委員
中部運輸局 柴田委員 （代理）				フクビ化学工業 （随行者） 片岡
福井運輸支局 小林委員				福井県トラック協会 北村委員 （代理）
近畿経済産業局 横井オブザーバー				ミツノリ 寺嶋委員
北陸農政局 玉木オブザーバー				敦賀海陸運輸 森委員 （代理）
中部運輸局自動車交通部貨物課				
	福井労働局労働基準部監督課	福井運輸支局輸送・監査担当	福井県トラック協会	

随 行 者 席 / 事 務 局

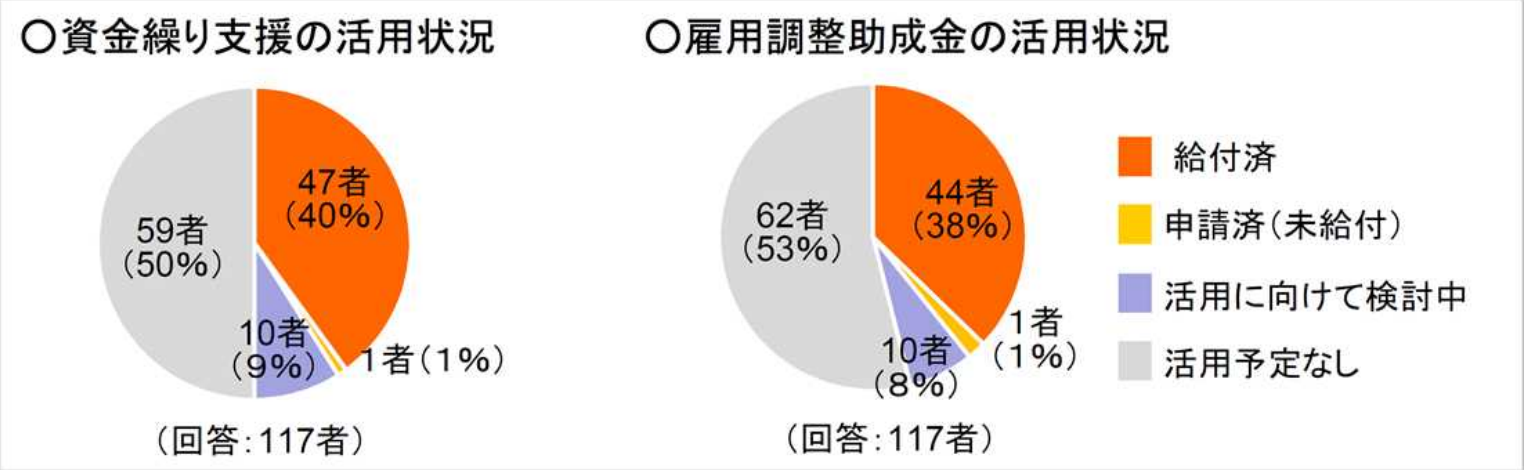
記 者 席



- 運送収入については、20%以上減少した事業者が、10月は全体の12%であったが、11月は11%となった。
- 品目別の運送収入については製造業の生産活動の停滞等の影響で、鉄鋼厚板その他金属素材、完成自動車等の荷動きが引き続き低調傾向であり、11月は鉄鋼厚板等については11%、完成自動車等については10%減少。
- 支援制度については、資金繰り支援を41%の事業者が活用しており、40%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を39%の事業者が活用し、38%の事業者が給付済み。



- 品目別の運送収入で
顕著な影響がみられるもの
（前年同月比）（12・1月は見込み）
- 3月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲19%
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品：▲20%
 - 4月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲27%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲19%
 - 5月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲28%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲45%
 - 6月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲30%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲39%
 - 7月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲28%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲23%
 - 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：▲11%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲11%
 - 1月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲7%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲9%



※調査方法：貨物自動車運送事業者117者（総事業者62,461者）に対して業界団体より影響をアンケート調査

【資料2】

最近のトラック運送事業に関する取組み

標準的な運賃について（告示：令和2年4月24日）

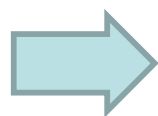
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を改善し、持続的に事業を運営**するための参考となる指標

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



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

標準的な運賃の浸透に向けて

- 「標準的な運賃」は令和2年4月24日に告示
- 今後は**標準的な運賃が実勢運賃に反映**されるよう、普及セミナー等を通じて事業者・荷主に浸透を図る

標準的な運賃の活用促進に向けた解説書（一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の届出に向けて）

標準的な運賃の浸透に向けては、荷主との実際の交渉に活用してもらうための**トラック事業者への理解促進**がまずは重要



- 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**（8月～）

【解説書の主な内容】

- ◆ 標準的な運賃の主旨・目的
- ◆ 標準的な運賃の概要
- ◆ 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
- ◆ 標準的な運賃に関するQ & A

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について



国土交通省  国土交通省

公益社団法人 全日本トラック協会  JTA 全日本トラック協会 Japan Trucking Association

3 標準的な運賃の特性

「適正な原価」の算出に当たってのポイント

- 適正な原価の算出に当たっては、一定の考え方の下に、車両費や人件費の計算を行っています。
- 車両費は適正な車両償却を進めることができること、人件費は全産業平均並みの時間当たりの単価を確保でき、労働条件を改善できるような計算を行っています。

ポイント①：下記のように、事業者における安全・信頼性の高い車両への投資を促すとともに、経営負担の軽減・改善を図るという観点から、車両の耐用年数は5年で計上しています。

【トラックの安全・信頼性の向上】

- ▶ 近年、①衝突被害軽減ブレーキ、②油圧制動系統故障警報、③車両安定性制御装置といった一部のASV装置について設備義務付けされています。（※）費用は全重量3.5トン超8トン以下の乗客の場合、国土交通省は2018年1月より、全車については2019年1月より義務化されています。
- ▶ 環境性能（新車排出ガス規制）については、2年から7年のスパンで変更が行われています。econv=環境性能

車種・用途別	新車価格	中古車価格	中古車価格	中古車価格	中古車価格	中古車価格
乗用車	2.0L 4WD 120	120+ 4WD	3.0L 4WD	120+ 4WD	3.0L 4WD 120	3.0L 4WD

【車両に関するトラック運送業の実際】

- トラック運送業では、実勢上、次のような事項について、5年で車両が償却されることが前提、(1)車両の劣化等を踏まえ、前年度から5年を以て車両の償却期間を算出、(2)一般的にトラックの購入に係る事業への投資期間は5年、(3)リース車両の場合は、5年のリース期間を算出する。

ポイント②：①、トラックドライバーの福利厚生、車両の整備費用を適正にするため、適正な平均の相場値を算出と車両の耐用年数が算出されるよう、計上しています。



12

今後は、荷主向けリーフレットの作成・セミナーの開催等を通じて**荷主へ周知徹底**を図る。

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を設置。懇談会の検討の成果としてガイドラインを策定。

2. ガイドラインの構成

【まえがき】

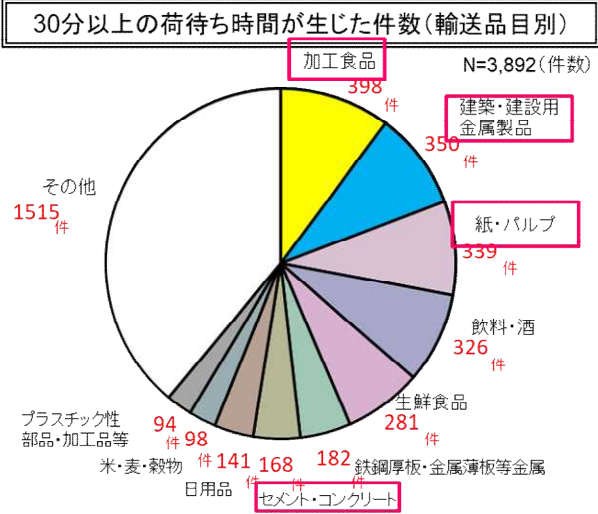
- ガイドライン策定の経緯とトラック運送事業の現状
 - (1) 今後のトラック運送事業の見通し、
 - (2) トラック運送事業を取り巻く制度面の変遷、
 - (3) トラック運送事業の健全な発展に向けて

【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
- おわりに（サプライチェーン関係者へのメッセージ）



加工食品物流編



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

各ガイドラインの概要

品目	主な課題	解決方策	今後の取組の方向性
加工食品	「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 ⇒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	- 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	- 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	- 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 ⇒トラックの荷待ちへの関心が薄い - 多種多様な製品を邸別に仕分け ⇒複雑かつ長時間にわたる検品作業	- 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	- 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)	- 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 ⇒低積載率での運行 ⇒附帯作業の実施による長時間労働	- 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	- 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)	- 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 ⇒手荷役による長時間労働 - 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 ⇒家庭紙のみを少量多頻度で毎日納品	- 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	- 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

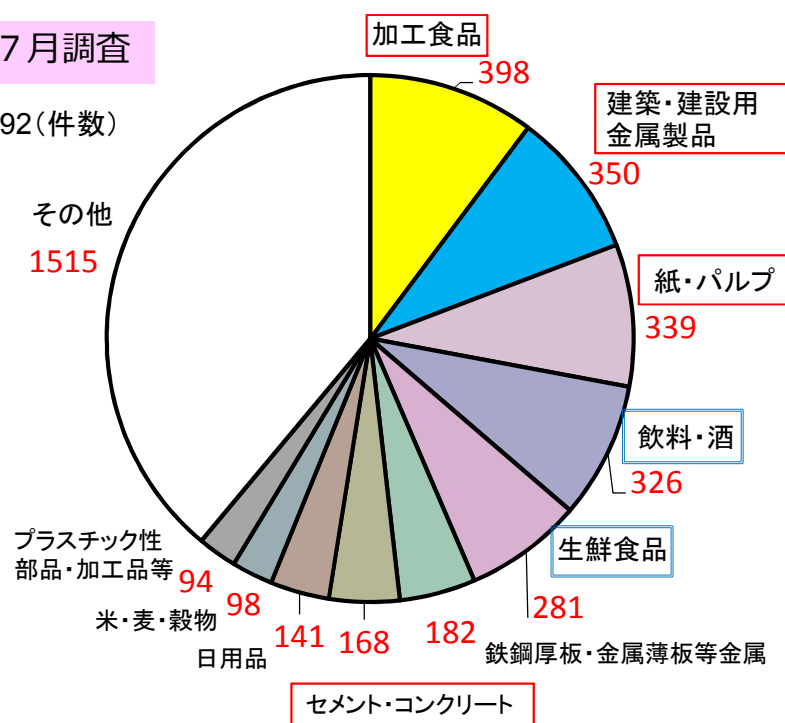
令和2年度の輸送品目別取組強化事業について

- 平成29年7月に実施した荷待ち時間実態調査において、30分以上の荷待ち時間が生じた件数が多い品目（加工食品、建設資材、紙・パルプ）について懇談会を立ち上げて、課題整理や改善策について検討を行い、その結果を踏まえて品目ごとのガイドラインを策定（令和2年5月公表）。
- 加工食品、建設資材、紙・パルプの各品目については、ガイドラインにおいて示した今後の取組の方向性に沿って、引き続き課題解決のための方策について検討・検証を実施する。
- また、平成29年7月及び平成30年11月に実施した荷待ち時間の実態調査において、荷待ち時間が生じた件数が多かった「生鮮食品」及び「飲料、酒」について、課題整理や改善策の検討を実施する。

30分以上の荷待ち時間が生じた件数（輸送品目別）

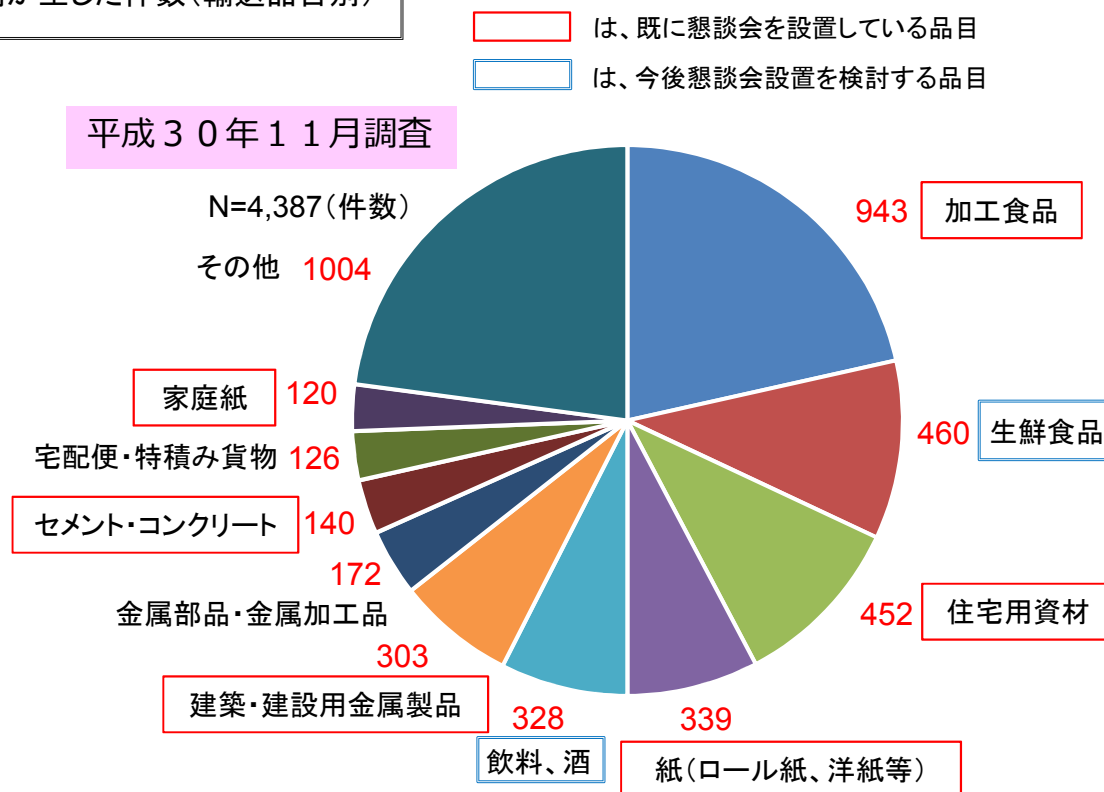
平成29年7月調査

N=3,892(件数)



平成30年11月調査

N=4,387(件数)



「ホワイト物流」推進運動に関する主な取組状況

ポータルサイトの開設（平成31年4月～）



- 「ホワイト物流」推進運動の解説・周知
- 自主行動宣言の受付、賛同企業の公表
- 動画の掲載等、内容を充実

政府広報（随時）



「徳光 & 木佐の知りたいニッポン！」
(BS・TBS)
6月2日・9日
放送

- 「ホワイト物流」推進運動の解説・周知

講演会・セミナー（平成31年4月～）



アジア・シームレス物流
フォーラム2019東京
パネルディスカッション
「ホワイト物流」

- 全都道府県での説明会、日本商工会議所等の団体での説明会・講演会等を実施
- 事業者の取組事例等を紹介するセミナーを開催

自主行動宣言

- 平成31年3月末、令和2年3月末、上場会社等(約6,300社)に参加要請文を送付



- 1,188社が自主行動宣言を提出

(令和3年2月末日現在)

トラック運送事業の取引環境適正化に向けたセミナーの開催

- 昨年10月から12月にかけて全国10カ所（札幌、仙台、東京、新潟、名古屋、大阪、広島、高松、福岡、那覇）で、トラック運送事業の取引環境適正化に向け、荷主やトラック運送事業者が物流改善の取組を進めるためのノウハウなどを提供することを目的とした「「ホワイト物流」推進運動セミナー」を開催。全会場で約600名が参加。
- 今年度は、11月以降、オンライン形式（Webセミナー）にて実施する方向で調整中。

プログラム(昨年度)

- セミナー1 「ホワイト物流」推進運動の取組事例紹介
 - ・「自主行動宣言」における推奨項目毎の具体的な取組事例の紹介
 - ・「自主行動宣言」提出企業による取り組み事例の紹介など
- セミナー2 トラック運送業の取引の適正化について
 - ・荷主と運送事業者間に求められる契約の書面化等適正な取引の実施に係る周知など
- セミナー3 飲料配送研究会報告書の概要について
 - ・飲料配送時に関係者間で発生するトラブル等に係る取扱いの説明など
- セミナー4 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会TDM（物流関係）への取組について
 - ・大会開催時の交通混雑緩和を目指す「2020TDM推進プロジェクト」の協力をお願いなど

セミナーの様子(昨年度)

東京会場



名古屋会場



大阪会場



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、取り組みの円滑な浸透、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

※ 原則 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(予定)>

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(予定)>

令和2年9月16日～12月25日(期間を延長しました)

※ 翌年1月以降、審査結果を申請者に通知。

<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、先進的な取り組みを広く発信予定。

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、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」、「荷主勧告制度」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://yusou-jittai.mlit.go.jp/>

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

〈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
- 荷主勧告制度について
- 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



このページのQRコード

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。

実際に輸送業務を行われている中で、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た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。

Q 1. 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、こすれ、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

トラックの形状

【資料3】

本協議会における本年度の取組み
及び今後の取組み（案）

標準的な運賃の告示

- ・ 運送事業者向け説明会（福井県トラック協会）
令和2年9月15日 参加者22名、令和2年9月16日 参加者24名
- ・ 荷主向けリーフレットの送付（国土交通省・全日本トラック協会）
全国の荷主約46,000社（福井県内約1,200社）へ要請文とともに令和2年12月発送
- ・ 荷主業界向け専門紙や日本経済新聞への広告掲載（国土交通省・全日本トラック協会）
- ・ テレビCM放映（本協議会・福井県トラック協会） 令和3年2月
- ・ 荷主4団体への要請活動（本協議会） 令和3年3月9日

ホワイト物流推進運動

- ・ WEBを活用した「ホワイト物流」推進運動セミナー（国土交通省主催）
令和2年12月10日 参加申込約700名、令和2年12月17日 参加申込約650名
- ・ 荷役作業安全ガイドライン講習会（陸災防福井県支部）
令和2年10月26日 参加者 荷主24名

輸送品目別ガイドライン

- ・ 荷役作業安全ガイドライン講習会（令和2年10月26日）において周知

トラック輸送の「標準的な運賃」が定められました

～持続可能な物流を実現し、荷主の皆さんの輸送ニーズに適確に対応するために～

令和2年4月、国土交通大臣によりトラック運送業の「標準的な運賃」が告示されました。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、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行う上で参考となる運賃を国が示したものです。

トラックドライバーは、新型コロナウイルス感染拡大の状況の中でも、エッセンシャル・ワーカー（※）として経済を支えています。荷主の皆様におかれましては、持続可能な物流の実現に向けて、引き続きご理解・ご協力をお願いいたします。

（※）医療で「不可欠な」を要するエッセンシャルと、ワーカー（労働者）を組み合わせた言葉。



標準的な運賃は、以下のQRコードからご覧いただけます。



トラック 標準的な運賃で、検索して下さい。

トラック 標準的な運賃 検索

公益社団法人 全日本トラック協会

国土交通省

令和2年11月 荷主業界向け専門紙への広告掲載（16紙）

エッセンシャルワーカーとして奮闘するトラックドライバーの労働環境改善が必要です。

安定的な輸送を確保するため「標準的な運賃」をご理解ください。

新型コロナウイルス感染が拡大するなかでも、経済活動を止めないため、トラックドライバーは日夜頑張っています。しかしながら、少子高齢化や労働環境の厳しさゆえに慢性的なドライバー不足に陥っております。こうした状況を打開するため、国土交通省は貨物自動車運送事業法に基づき、令和2年4月、「標準的な運賃」を告示しました。トラックドライバーの労働条件を改善し、ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行う上で参考となる運賃を国が示したものです。持続可能な物流を実現するため、荷主の皆様、「標準的な運賃」の趣旨にご理解いただき、ご協力くださいますよう、お願いいたします。



公益社団法人 全日本トラック協会

都道府県トラック協会

国土交通省

国土交通省 地方運輸局

令和2年12月15日 日本経済新聞（朝刊・全国版）への広告掲載



「ホワイト物流」推進運動

「ホワイト物流」推進運動セミナー開催のご案内

「ホワイト物流」推進運動について、多くの皆様のご理解をいただくためのオンラインセミナーを開催いたします。多くの皆様のご参加をお待ちしております。

なぜ、いま物流効率化が必要か・・・

トラック運転者不足の深刻化により、物流機能は危機的な状況に陥っています。この改善には、荷主企業・納品先企業の皆様や国民の皆様との協力が必要です。国民生活や企業活動に不可欠な物流の担い手であるトラック運転者の不足は極めて深刻で、トラック運転者がいないために物が運べないこともしばしば生じています。その背景には、出荷元・納品先での待ち時間が長いことによる長時間労働や、積込・積降し等荷役作業の肉体的負担などがあります。これら荷待ち時間や荷役作業時間の長さ、および荷役作業の負担の改善には、出荷元や納品先での物流業務を効率化することが欠かせません。物流事業者と、荷主企業や納品先企業等の物流の利用者が相互理解の下に連携して、物流の効率化や生産性向上に向けての取組を広げていくことが求められています。

プログラム		
12月10日（木）	14:00	開会
	14:00～14:05	「ホワイト物流」推進運動とは（動画）～「ホワイト物流」推進運動のご紹介～
	14:05～14:35	「ホワイト物流」推進運動の取組事例について ～「自主行動宣言」提出企業における各種取組事例の紹介～ 講師：株式会社日通総合研究所 主席研究員 金澤 匡晃
	14:35～15:05	トラック運送業の取引の適正化 ～トラック運送業の取引環境適正化に向けた各種取組の紹介～ 講師：国土交通省自動車局 貨物課長 伊地知 英己
	15:05～15:20	質疑応答、アンケート回答
12月17日（木）	15:20	閉会
	14:00	開会
	14:00～14:05	「ホワイト物流」推進運動とは（動画）～「ホワイト物流」推進運動のご紹介～
	14:05～14:35	「ホワイト物流」推進運動の取組事例について① ～「自主行動宣言」提出企業における各種取組事例の紹介～ 講師：ハウス食品株式会社 生産・SCM本部 SCM部 部長 松澤 新 氏
	14:35～15:05	「ホワイト物流」推進運動の取組事例について② ～「自主行動宣言」提出企業における各種取組事例の紹介～ 講師：サントリーロジスティクス株式会社 上級執行役員 保木本 英人 氏
	15:05～15:20	質疑応答、アンケート回答
	15:20	閉会

募集要項	
開催方法	ZOOMウェビナーによるオンラインセミナー
参加費	無料。事前に申込サイトからお申込みが必要です。
申込方法	下記の申込サイトよりお一人様ずつお申込みください。 https://whitelogimove.com/ 右のQRコードからも申込サイトに繋がります。
注意事項	・オンラインセミナーのため、インターネットに接続できるパソコン、スマートフォン、タブレット端末をご用意ください。 ・参加方法などはセミナー開催日前日に受講者様へご案内致します。 ・セキュリティ保持のため接続時にお名前、メールアドレスをご入力いただきます。 ・本セミナーの録画、録音等はかたくお断りいたします。 ※報道関係の方は、下記の日通総合研究所へ直接お電話にてお申込みください。

お問合せ先	
【説明会の申込方法・運営】 株式会社日通総合研究所 担当：今野・金澤 直通：090-1990-8057 Mail: whitelogi@whitelogimove.com	【セミナーの内容】 国土交通省自動車局 貨物課 担当：有馬・松浦 代表：03-5253-8111（内線 41322） Mail: hqt-whitelogiwase@gbx.mlit.go.jp
株式会社日通総合研究所は国土交通省から委託を受け、本セミナーの事務局を行っております。	

WEBを活用した「ホワイト物流」推進運動セミナー

トラック輸送の「標準的な運賃」が定められました

～持続可能な物流を実現し、荷主の皆さんの輸送ニーズに
適確に対応するために～

令和2年4月、国土交通大臣によりトラック運送業の「標準的な運賃」が告示されました。

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、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行う上で参考となる運賃を国が示したものです。
トラックドライバーは、新型コロナウイルス感染拡大の状況の中でも、エッセンシャル・ワーカー（※）として経済を支えています。

荷主の皆様におかれましては、持続可能な物流の実現に向けて、引き続きご理解・ご協力をお願いいたします。

（※）英語で「必要不可欠な」を意味するエッセンシャルと、ワーカー（労働者）を組み合わせた言葉。



取引環境・労働時間改善福井県地方協議会
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

荷主4団体への要請活動において配付したチラシ（表）

令和3年3月9日

荷主4団体への要請活動

- ・福井県商工会議所連合会
- ・福井県経営者協会
- ・福井県商工会連合会
- ・福井県中小企業団体中央会



福井県商工会議所連合会への要請活動

「時短むけ荷主へ要望」
福井運輸支局、福井県トラック協会（清水則明会長）は、9日、労働時間短縮などへの協力を求める要請活動を、県内の荷主関係4団体に対して行った。
福井運輸支局の小森庫人文庫長、福井県トラック協会の清水則明会長、太田勤基連合会、福井県商工会議所連合会（伊井県商工会議所連合会）は、東山昭会長を訪問し、同連合会の高見和安事務に要望書を手渡した。
小林氏は「トラック運送事業における労働環境改善は、もはや自明の理で、荷主の協力が必要だ。また、昨年4月に標準的な運賃が告示されたが、こちらもご理解、ご協力をお願いしたい」と述べ、吉川氏も「トラック事業は他産業より労働時間が長く、荷主も時間などが大きく影響している。荷主の皆さんの協力を得ながら改善していただく」と話した。



吉川福井県商工会議所連合会（左）ら、福井運輸支局へ要望書を提出した。
「これは受け、高見氏は他団体とも連携し、改善のため協力したい。標準的な運賃についても、会報などで積極的に周知を図っていく」と応じた。
更に、小林氏は、福井運輸支局と福井県トラック協会の安全確保に関する要請書も高見氏に渡し、「今年の冬も大雪でトラック輸送が影響を受けた。発注を止める、経路を変更する、配達時間を前倒しするなど、安全確保に協力していただくようお願いした。」と要請した。
（星野 誠）

令和3年3月23日 物流ニッポン（業界誌）

今後の地方協議会の取組みについて（案）

令和6年度からの時間外労働の罰則付き上限規制（年960時間）の適用開始に向け、今後、地方協議会において以下の事項に重点的に取り組む。

地方協議会での今後の取組み（案）

① 過去の実証事業（パイロット事業）のフォローアップ

- 効果的な取組みを更に普及・浸透させる観点でのフォローアップ
 - ・ 実証事業で実施した内容の継続状況
（実証後の更なる改善内容や一般化できなかった原因 等）
 - ・ 実証事業の主体以外への浸透状況の確認や更なる浸透策の検討・実行

② 荷主等との連携強化

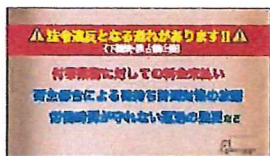
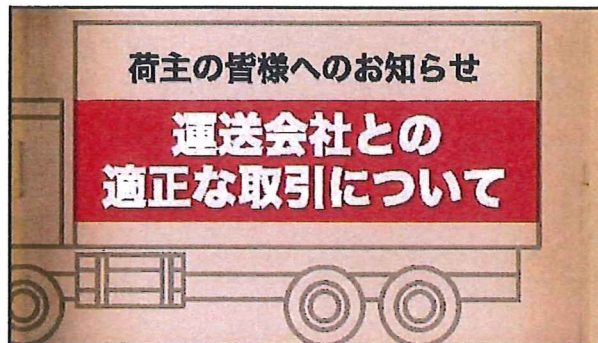
- 地方協議会を中心とした荷主と運送事業者の連携強化
 - ・ 地方協議会に参画していない荷主団体、荷主企業の参画
 - ・ 実取引における荷主と運送事業者の協力実態の把握、連携強化策の実行

③ 荷主や運送事業者が自主的に課題改善に取り組むための地方協議会の役割

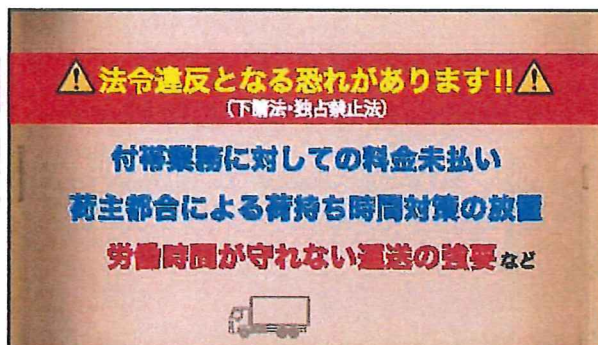
- ・ 各地方協議会における輸送品目別検討内容の周知
- ・ 地域の特性に応じた協議会運営の実施



トラックとタイトルが
右からインサート。



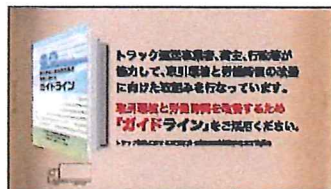
3つの注意項目の文字が
上から順に白に
画面下にはトラックが
走り抜けます。



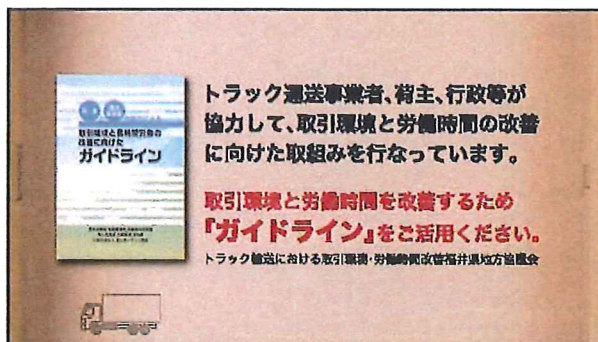
NA:

荷主の皆様へ

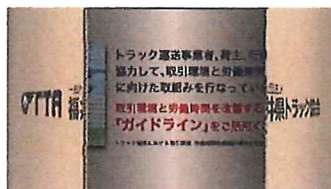
運送会社との取引で、
法令違反はありませんか。



半開きのガイドブックが
閉じます。



トラック運送の
取引環境と、
労働時間の改善に
ご協力ください。



抑えロゴを印刷した
ダンボールの蓋を閉じる
イメージでフィニッシュ。



福井県トラック協会



トラックが町々を走る

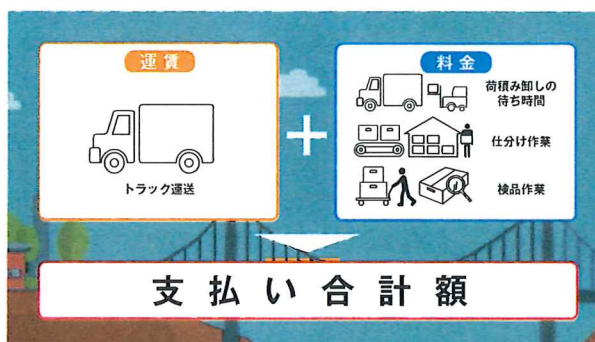
※ナレーションゆっくり

NA:
荷主の皆様へ



運賃と料金の区別の図を
ゆっくり見せる。

運送以外の
荷待ち時間や積卸し、
附帯業務は有料です。

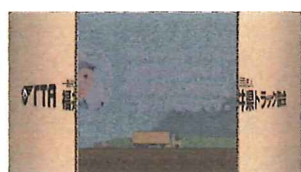


トラックの運転席が
拡大されるイメージ

ドライバーの



労働環境改善に
ご理解とご協力を
お願い致します。



ダンボールの蓋を閉じる
イメージのおさえ



福井県トラック協会



荷主の皆さまへ 2021

BGM：軽快

ナレーション：男性

タイトル：2021 標準的な運賃告示 福井県トラック協会
10桁コード：0000 = 000000

OA日：2021年1月00日(●)～

>video

左側から
ダンボールの箱が
現れる。

※写真はすべて
ボカシ・ブレ無しで。

▶スーパー追加

インフォメーション in



集荷センター風の
シーン。

▶スーパー追加

▶画像ボカシ・ブレ無し



▶画像差し替え



トラックいっぱいの
ダンボール箱。

▶画像差し替え

▶緑のテキストボックス
縮小



積荷をバックに
おさえ



audio<

女性 Na:

「荷主の皆さまへ」

(明るく軽快な BGM)

エッセンシャルワーカーとして
奮闘するトラックドライバーの
労働環境改善が必要です！

安定した輸送力を確保するため
標準的な運賃をご理解ください。

(走り去るトラックの音)

ブウウ～～～

プップ～♪

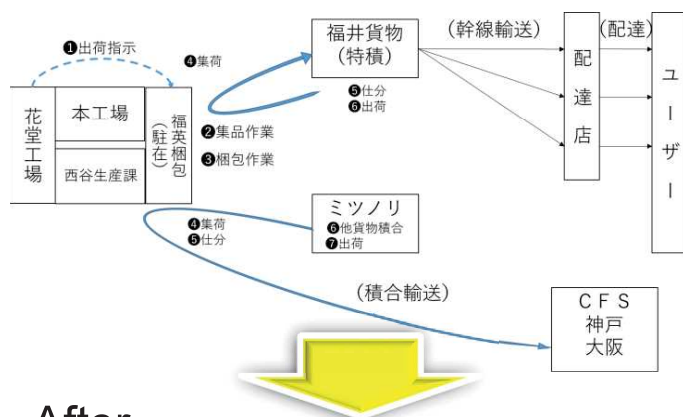
1. 実施者の概要

- 荷主企業 : サカイオーベックス株式会社
福井県に本社を置く染色加工業で、日本全国及び海外に染色された主としてアパレル用反物を出荷している
- 運送事業者A: 福井貨物自動車株式会社
福井県に本社を置く。特別積合せ業者で、本件では国内配送を担当
- 運送事業者B: 株式会社ミツノリ
福井県に本社を置く。倉庫と運送が主体業務で、本件では輸出貨物の輸送を担当
- 荷種 : 繊維製品(反物)

2. 事業概要

- 工場内の輸出梱包作業場が狭隘で、非効率な作業が行われていたため、輸出貨物の輸送を担当するミツノリの拠点に梱包作業場を設け、梱包作業から積込みまでを一連の流れで実施

Before

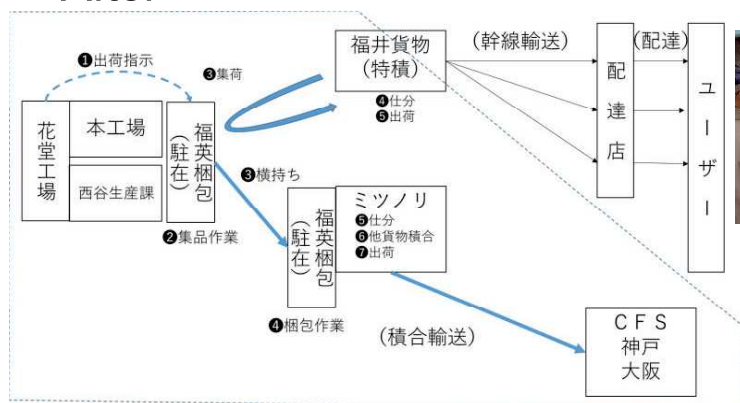


狭隘な作業スペース



梱包後に縦積みされたダンボール
この後、パレットに積み替える

After



運転手が梱包工程から共同で作業

- ・ パレットへの積み替え工程が不要に
- ・ 積込に要する時間が約1時間短縮
- ・ 出発時間も早まる

3. 課題

- ・ 狭隘な場所で作業が行われていたため、梱包作業が非効率で、積込に2時間から4時間、最大で9時間かかることがあった
- ・ 出発時間が遅れるため、下ろし先（休息期間を取得する場所）への到着が遅くなり、十分な休息期間を取得できず、拘束時間が長くなる

4. 事業内容

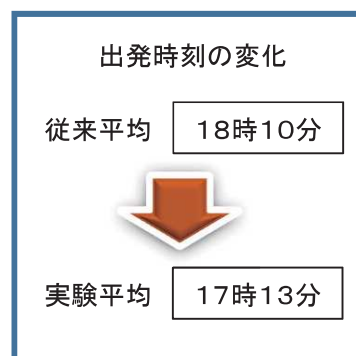
- ・ 輸出に係る外貨貨物について、梱包作業を効率化する実験を行った
- ・ 具体的には、輸出梱包工程を、荷主工場内ではなく、輸送業者であるミツノリの拠点で行う。広いスペースを確保し、梱包工程から仕分け、積込みに至るまでの工程を合理化する。これにより、車両の出発時間を早める
- ・ 実験を行うにあたっては、サカイオーベックス花堂工場に設置している梱包用機材（バンド掛け機）をミツノリの拠点に移動。梱包事業者はミツノリの拠点に移動し、梱包作業を行った

5. 結果

- ・ 積込み開始時刻はほぼ従来通りであるが、積込み完了時刻は57分前倒しとなった
- ・ パレットへの積み替え等の工程がなくなったことにより、積込みに必要な時間も約1時間短縮できた
- ・ これにより休息期間を取得しやすくなる

運行日	従来4日間平均 (Before)	実験期間中 5日間平均 (After)	効果
貨物積込開始時刻	13:53	14:02	0:09
貨物積込完了時刻	18:10	17:13	△0:57
積込所要時間	4:17	3:11	△1:06
実質積込所要時間	2:19	1:22	△0:57

注：実質積込所要時間は、当該作業が他業務と並行して行われているため、対象業務に係わる作業時間のみを抽出したものである



6. 荷主企業のメリット

- ・ 梱包作業場を外部に移動することで、国内出荷貨物や、倉庫前にシート掛けされて置かれていた入庫待ち貨物の置き場が確保できた

7. 結果に結びついたポイント

①成功のポイント

- ・ 荷主と運送事業者、梱包業者が課題を共有し、数度にわたる打ち合わせを綿密に行ったこと。梱包から積込に至る工程を梱包業者と運送事業者が共同で作業することで連続性を構築でき、ムダな工程を無くすことができた

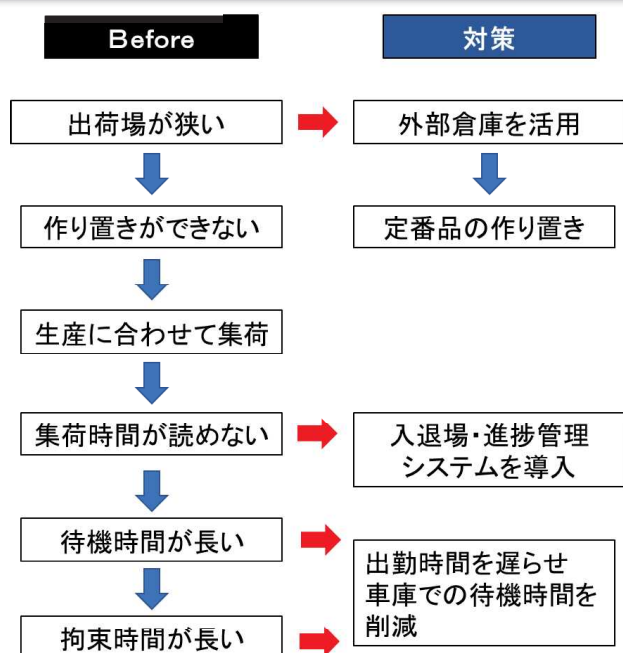
②課題

- ・ ダンボールのデリバリーにおける無駄の排除。ダンボールは出荷当日の朝から組んだ状態で配送されるために、2tロングの配達車両に当日分が全て乗り切らず、何回にも分けて配達されていた
- ・ 量が多い場合にはダンボールの配達がボトルネックになるため、今後検討が求められる

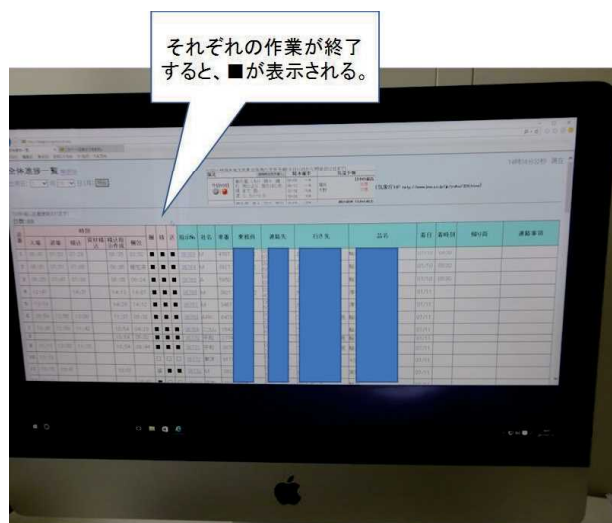
1. 実施者の概要

- 発荷主企業 : 発荷主A
金属製品製造業
- 元請運送事業者 : 運送事業者ア
一般貨物自動車運送事業、第一種利用運送事業等
- 実運送事業者 : 運送事業者イ
一般貨物自動車運送事業
- 荷種 : 金属製品

2. 事業概要



入退場・進捗管理システムの画面



- 発荷主では、工場内の在庫水準が0.5日分程度であり、受注の半数が受注生産であるため、当日出荷貨物の積込時間が確定できず、荷待ちが発生していた。
- また、出荷場が狭く、梱包が終了したものの順番に積み込んでいかないと、生産されたものの置き場が無くなり、生産ラインに影響を及ぼすため、運送事業者は、工場敷地内で待機し、自分の順番を待たざるを得なかった。
- 上記の状況を改善するために、外部倉庫を活用し、一部作り置きができるようにした。また、元請運送事業者では、入退場・進捗管理システムを導入して、運送事業者に公開し、集荷貨物の状態を運送事業者の事業場で把握できるようにした。
- 実運送事業者は、これらの改善に合わせるべく、運転手の出勤を調整し、出勤後事業場で待機することなく、工場内に入構させることで、拘束時間の削減を図った。

3. 課題

- 貨物の集荷時刻が事前に把握できず、着荷主の多くに着時刻の指定があるため、待機時間が長く、拘束時間が長時間になる傾向があった。

4. 事業内容

A案：外部倉庫活用による積込作業改善での荷待ち時間削減

- 定番品については、前倒しで生産し、外部倉庫に横持ちし、保管した。
- 上記によって、梱包作業場・積込作業場にスペースを生み、生産後すぐに出荷場に移送でき、生産ラインの渋滞を解消し、迅速に出荷できる体制を整備した。

B案：入退場・進捗管理システムの有効利用による入構時間調整

- 元請事業者が開発した入退場・進捗管理システムを有効活用し、運送事業者の事務所で荷物の出来上がり時間を確認し、入構時刻の調整を行った。

C案：始業時刻の適切な設定による待機時間の削減

- 定常的に出荷される着荷主については、荷卸し時間の制約から、効率的かつ遵法に運行するための出荷時刻を特定できる。このため、近畿等の近隣については、出荷時刻を遅くし、運転手の出勤時刻をそれに合わせて遅らせることで拘束時間を短縮した。

5. 結果

- Beforeでは最終出構時間が25時56分（翌日の1時56分）であったものが、Afterには、19時15分となった。
- また、滞留時間の最大値はBeforeでは14時間49分であったが、Afterでは7時間21分と大きく改善した。
- 平均滞留時間はBeforeが2時間46分、Afterでは2時間20分と、26分の小幅の改善であるが、これは、元請事業者がドライバーの休憩施設を新設したことで、「居心地」がよくなり、これまで実運送事業者の施設や外部で待機していたものが、構内で休憩するようになったことが影響していると思われる。
- 2016年には入構するまでに2時間以上かかる車両が多かったが、2017年には、ほとんどの車両が出勤から30分以内に入構しており、集荷時間に合わせて出勤させていることが分かる。
- 出勤から入構までの時間は、2016年は平均で1時間49分であったが、2017年は26分と短縮した。

実運送事業者車両の入構・出構時間、滞留時間

	対象月	平均入構時刻	平均出構時刻	最終出構時刻	平均滞留時間	最大滞留時間
Before	3月	12:22	15:15	25:56	2:46	14:49
	4月	12:40	15:20	24:17		12:42
After	10月	13:04	15:29	19:34	2:20	7:21
	11月	13:10	15:26	19:15		6:54

出勤してから入構するまでの時間

	2016年	2017年
30分未満	18	56
1時間未満	10	4
2時間未満	19	2
2時間以上	27	3
最長	8:11	4:07
平均	1:49	0:26

単位：件

単位：時分

6. 荷主企業・運送事業者のメリット

- 発荷主・・・出荷スペース狭隘を原因とした生産遅れが解消された。
- 元請事業者積・・・運送事業者からの問い合わせ対応業務が削減された。
- 実運送事業者・・・先の見えない待機時間を休憩時間に振り替えることでの労働時間を削減できた。

7. 結果に結びついたポイント／課題

- ポイント・・・①発荷主が外部倉庫活用を前提とした生産計画の組み換えを行った。②元請事業者がシステムの構築や休憩場所の設置など、ドライバーの環境改善を行った。③実運送事業者がシステムを活用して、ドライバーの出勤時刻調整を行った。
- 課題・・・①2点集荷による効率性の低下の防止。②前工程作業の進捗と連携した集荷予定時刻の設定と共有化。③着時刻調整のため発生する待機時間の解消。

荷主の皆様へ ご存知ですか？ トラックドライバーの 労働時間のルールを



● 労働時間のルール「改善基準告示」厚生労働大臣が定めた基準です

拘束時間 (始業から終業までの時間)	・ 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
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	・ 継続 8 時間以上
運転時間	・ 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
連続運転時間	・ 4 時間以内

詳しくは厚生労働省の HP (<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/040330-10.html>) をご覧ください。

過労運転への荷主の関与が判明すると 荷主名が公表されます



● 荷主勧告制度の概要

違反行為

荷主からの
労働時間等の
ルールを無視した
指示・強要

過労運転防止違反
最高速度違反
過積載運行 等

荷主の主體的な関与が
認められる場合

荷主勧告

荷主名及び
事案の概要を公表

(貨物自動車運送事業法第 64 条)

国土交通省から荷主勧告書が発出されます

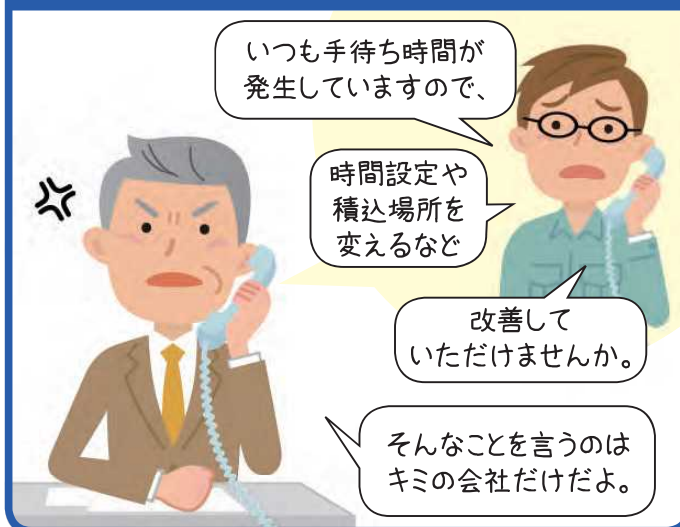
勧告											
貴社依頼に係る運送において、下記のとおり、貨物自動車運送事業者が〇〇違反をしていた事実があり、当〇〇運輸局で所要の調査を行った結果、当該違反行為が主に貴社の行為に起因するものであると認められ、かつ、当該事業者への処分のみによっては、当該違反行為の再発防止が困難であると認められた。											
<table border="1"> <tr> <th colspan="2">違反事実</th> </tr> <tr> <td>違反内容</td> <td>① (過労運転防止違反・過積載運行・最高速度違反 等の別)</td> </tr> <tr> <td>② 違反事業者名</td> <td>株式会社〇〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>③ 違反日時</td> <td>平成〇〇年〇〇月〇〇日</td> </tr> <tr> <td>④ 積載品</td> <td>〇〇〇〇</td> </tr> </table>		違反事実		違反内容	① (過労運転防止違反・過積載運行・最高速度違反 等の別)	② 違反事業者名	株式会社〇〇〇〇	③ 違反日時	平成〇〇年〇〇月〇〇日	④ 積載品	〇〇〇〇
違反事実											
違反内容	① (過労運転防止違反・過積載運行・最高速度違反 等の別)										
② 違反事業者名	株式会社〇〇〇〇										
③ 違反日時	平成〇〇年〇〇月〇〇日										
④ 積載品	〇〇〇〇										
なお、当運輸局は、上記事案について、平成〇〇年〇〇月〇〇日付けで〇〇違反を行った事業者の車両を使用停止 (〇台・〇〇日間) する行政処分を行ったところである。 ついで、今般、貨物自動車運送事業法第 64 条に基づき、貴社に対して、貨物自動車運送事業者に対する輸送の安全の確保を阻害する行為を是正し、当該違反行為の再発防止を図るため、次の措置をとるべきことを勧告する。 (荷主の行為に応じた勧告内容を記載) なお、事実関係等についての問い合わせがある場合は、下記まで連絡されたい。 (問い合わせ先 〇〇運輸局自動車交通部〇〇 〇〇〇〇 電話 〇〇-〇〇〇〇) 平成〇〇年〇〇月〇〇日 (〇〇第 号) 〇〇〇〇株式会社 御中 〇〇運輸局長 印											

荷主がトラック事業者に対して、労働時間等のルールが守れなくなる行為を強要すると、荷主勧告の対象となり、荷主名が公表される場合があります。

① 非合理的な到着時間の設定



② 手待ち時間の恒常的な発生



③ やむを得ない遅延に対するペナルティの設定



④ 積み込み前に貨物量を増やすような急な依頼



過労運転や無理な運行は大きな事故につながります。

