

第12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4年3月23日（水）
10時30分～12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. 過去の実証事業のフォローアップについて
2. 荷主企業と運送企業の連携強化について
「トラック輸送取引環境・労働時間改善に向けたアンケート調査」結果より
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： 過去の実証事業のフォローアップについて

資料2： トラック輸送取引環境・労働時間改善に向けたアンケート調査報告書

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： 中部運輸局提供資料

参考資料2： 福井労働局提供資料

参考資料3： モーダルシフト事例資料

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 代表理事理事長
- 辻 修 フクビ化学工業(株) 執行役員 SCM本部 本部長
- 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
- 梅藤 博幸 中部運輸局福井運輸支局長

オブザーバー

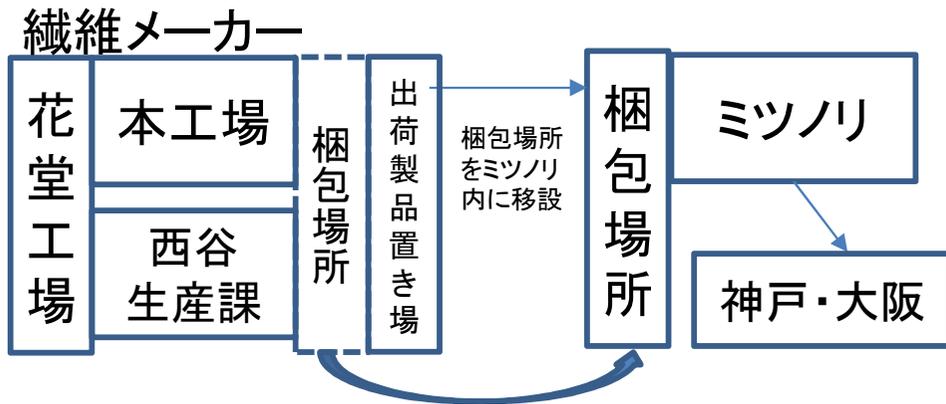
- 坂野 聡 近畿経済産業局 産業部長
- 虎尾 高広 北陸農政局 経営・事業支援部 食品企業課課長補佐 (総務・調整)

【資料1】

過去の実証事業の フォローアップについて

工場での作業集約による積込時間短縮事例のフォロー

過年度実証事業概要

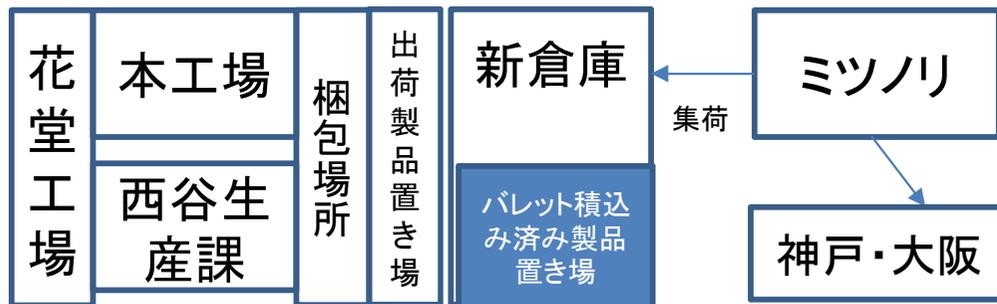


工場内の作業スペースが狭隘だったので、運送会社内に梱包スペースをつくり作業を効率化



積込みに要する時間を約1時間短縮

フォローアップ結果



工場内の作業スペースを見直し、敷地内に別途新倉庫を建設し、パレット積み済み済みの製品のストック場所を拡張することにより、運送会社にとって集荷時間、関西地域への出発時間が読めるようになった

荷主企業と運送企業の協力体制構築により作業時間が短縮し、拘束時間が改善

情報システム活用による荷待ち時間短縮事例のフォロー

過年度実証事業概要

出荷場が狭く、製品の作り置きができないので、集荷時間が読めず待機時間が長くなる傾向



外部倉庫
活用

定番品の
作り置き

入退場・進捗
管理システム
導入



- ①2点集荷による効率性低下対策
- 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に課題が残った。

フォローアップ結果

残った3つの課題に対し以下の対策を実施。

- ①工場の基準在庫を見直し、ストックを多めに持つようにした。また集荷作業口を工場内で9カ所、外部倉庫で2カ所に増設して、同時並行で作業できるよう改善。
- ②実証事業時に導入した入退場・進捗管理システムをアップデートして、積み間違い防止のための製品バーコードと入退場・進捗管理システムを連動させ、積込開始・終了時間も管理できるようになった。
- ③ドライバー休憩所にも入退場・進捗管理システムの確認が可能なPCを設置して、出入りしている運送事業者すべてが進捗状況が閲覧可能となった。製品の積込み順番を九州など遠方から始めるなど工夫するようになった。

荷主企業と運送企業の協力体制構築により待ち時間が短縮し、拘束時間が改善

運送事業者施設への作業集約で積込時間を短縮

福井県

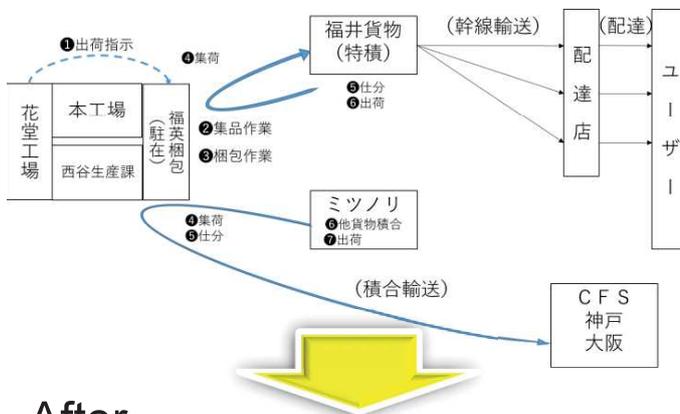
1. 実施者の概要

- 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

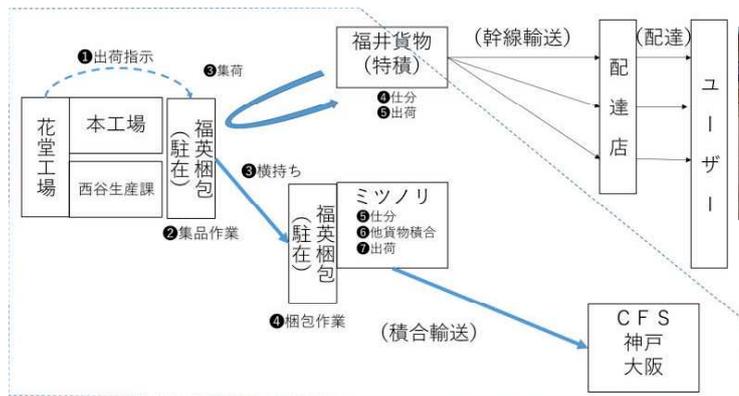


狭隘な作業スペース



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

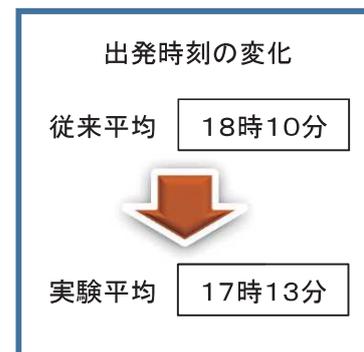
- ・ 輸出に係る外貨貨物について、梱包作業を効率化する実験を行った
- ・ 具体的には、輸出梱包工程を、荷主工場内ではなく、輸送業者であるミツノリの拠点で行う。広いスペースを確保し、梱包工程から仕分け、積込みに至るまでの工程を合理化する。これにより、車両の出発時間を早める
- ・ 実験を行うにあたっては、サカイオーベックス花堂工場に設置している梱包用機材(バンド掛け機)をミツノリの拠点に移動。梱包事業者はミツノリの拠点に移動し、梱包作業を行った

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

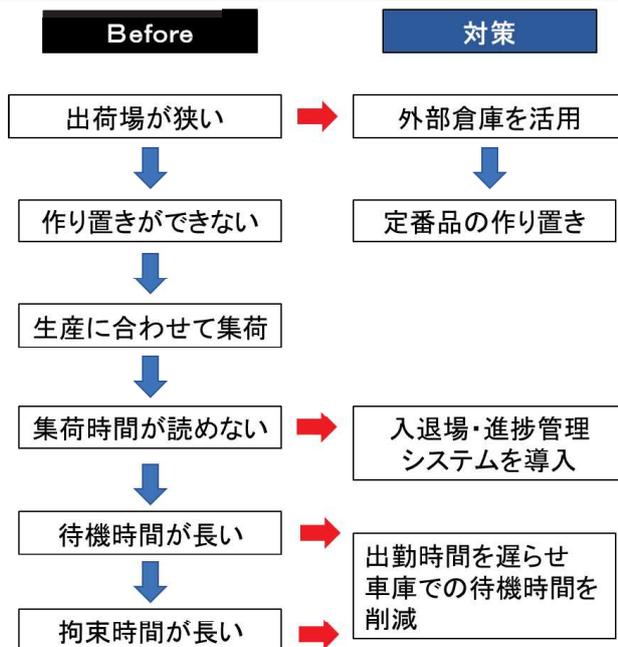
②課題

- ・ 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

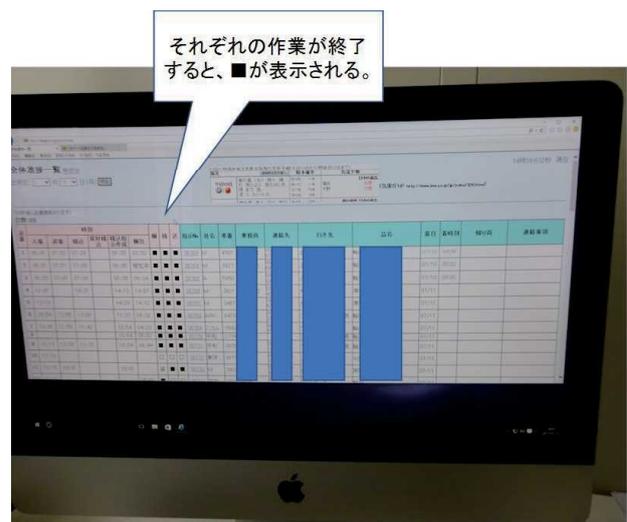
1. 実施者の概要

- ▶ 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。

【資料2】

荷主企業と運送企業の連携強化について

トラック輸送取引環境・労働時間改善に向けたアンケート調査結果

アンケート調査概要

<調査目的>

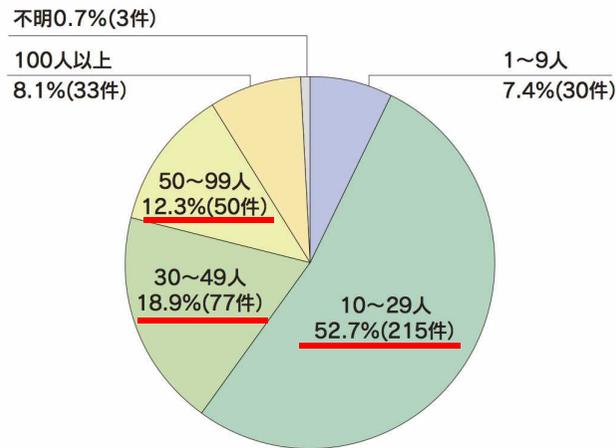
福井県内の荷主企業の事業所に対し、トラック運送取引、輸送形態の実態の把握、併せて国の施策の認知度についても確認

<調査概要>

令和3年12月～令和4年1月にかけて福井県内1702社に調査票を配布し、408社より回収

N=408 累計 432(複数回答)

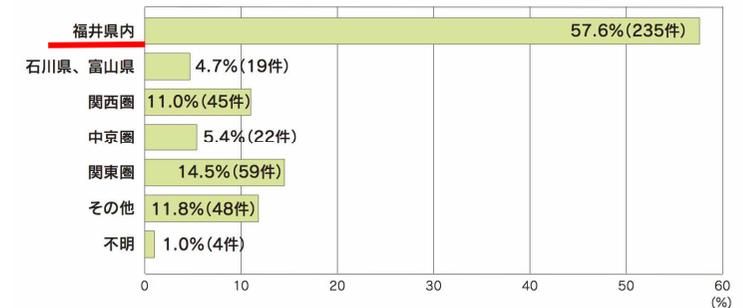
<回答者の属性>



10人～99人の事業所が多い



品目は繊維、金属製品、機械、砂利・石材の輸送が多い



県内への配送が過半数

N=408 累計 432(複数回答)



工場・物流センターへの配送が多い

アンケート調査結果から見える課題（1）

アンケート調査結果から見える課題

- 9. 配送当日に積み荷の状況を把握していない【20.3%】
- 14. 運送事業者がどこで荷待ちしているか把握していない【40.4%】
- 15. 積み荷、荷卸しに要する作業時間を把握していない【30.9%】
- 17. 荷役作業をスムーズにするために運送企業と協議の場を設けていない【64.7%】
- 19. 荷待ち時間の短縮、荷役作業の効率化の対策をとっていない【64.2%】



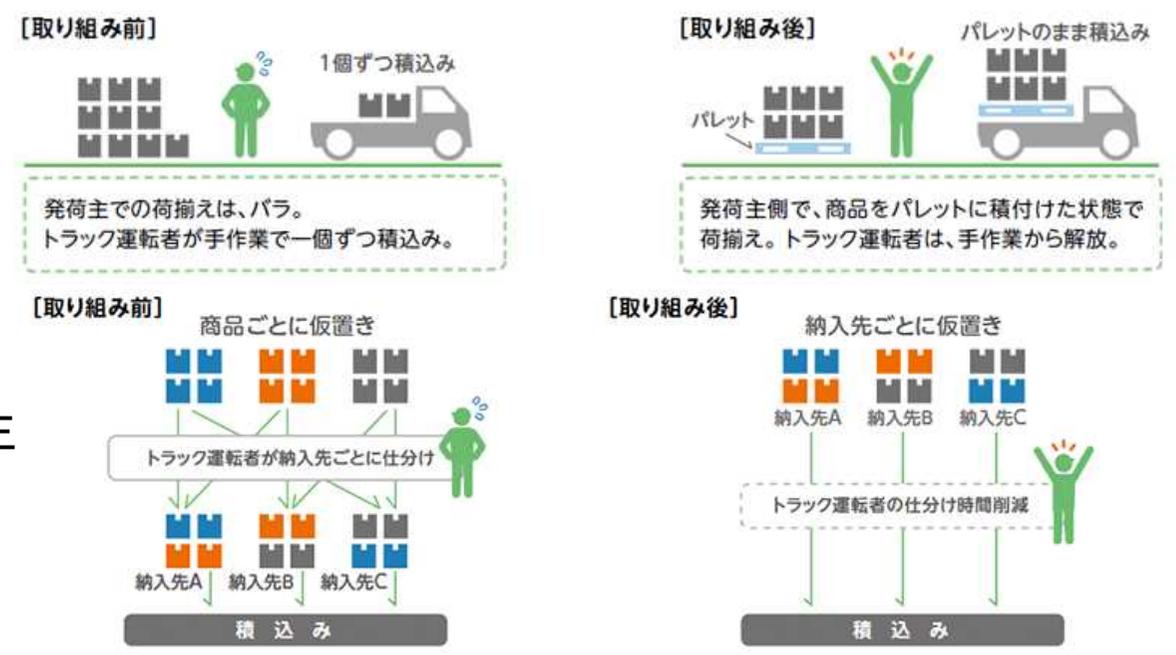
運送企業、荷主企業間のコミュニケーションが不足し、運送企業従業員の荷待ち・作業時間が増えても把握されず、対策が取られていない恐れ

対応策

- 9. 積み荷の状況の把握への対応
- 15. 荷役作業の把握への対応

・発荷主の荷揃えがバラになっている
⇒パレットに荷積けた状態で引渡し

・積み込み作業時に商品を探す時間が発生
⇒納入先ごとに仮置きして、積み込み作業時間削減



アンケート調査結果から見える課題（2）

対応策

・積込み商品に様々な形状があり、荷造りの作業時間が長くなりがち

⇒荷揃えを納入先ごとにユニット化

・荷主、運送事業者の双方で重複検品作業

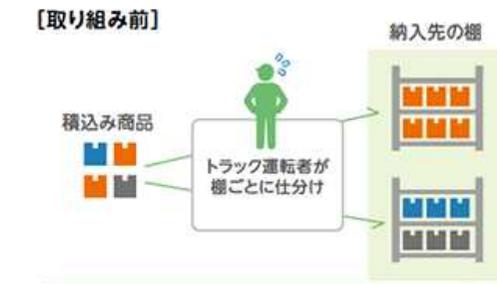
⇒重複検品の見直し

・積込み作業を指示する人がいない、トラック運転者が一人で作業している

⇒作業進捗を把握し、指示する人を置く、作業補助員を入れて作業時間削減

・積込み時の単位と納入時の棚入れの単位が異なっていて、仕分け作業が発生

⇒納入時の棚入れに配慮した荷姿に



アンケート調査結果から見える課題（3）

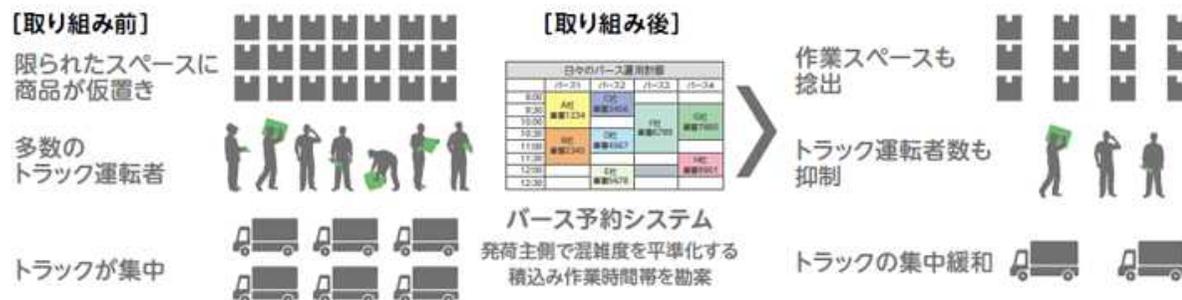
対応策

14.17.19.荷役作業時間、待ち時間短縮への対応

・荷揃えされている場所が狭い
⇒できれば天候に左右されない
十分な作業スペースの確保

・積込み、荷卸し順番確保のため早く到着しすぎて労働時間が長くなる
⇒運送事業者ごとの作業時間割当て

・積込み作業をする時間帯の集中
⇒混雑の平準化を目的にバース予約システム等の導入



アンケート調査結果から見える課題（4）

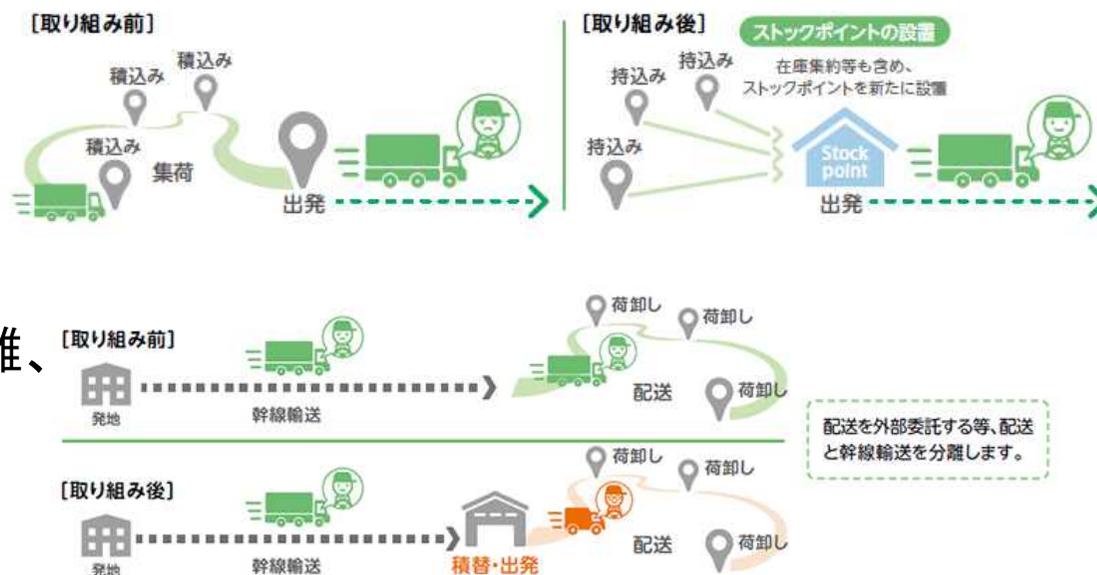
対応策

17.19. 運送の効率化のための 荷主企業と運送企業間の協力

・受注締切後の配車指示により、積込み時間、待機時間が長くなる
⇒荷主の受注情報を運送事業者に配車指示の前に共有し、配車の予想が立てやすくなり、待機時間を削減



・集荷場所、配送場所が複数にまたがり、1台で運転して回ると効率が落ち、運転時間が長くなる
⇒荷主と相談し集荷・配送と幹線輸送の分離、集荷先・配送先の集約



＜出典＞厚生労働省 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
<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/>

アンケート調査結果から見える課題（5）

アンケート調査結果から見える課題

- 21. 取引環境と労働時間改善のためのガイドラインを知らない【58.8%】
- 23. ホワイト物流推進運動を知らない【70.6%】
- 26. 標準的な運賃の告示制度を知らない【64.7%】



運送事業の実態が知られず、他業種に比べて劣る待遇、長い労働時間の問題が放置される恐れ

対応策

ホワイト物流推進運動に参加してもらうためには

⇒運動の趣旨について荷主企業団体及び荷主企業向けに周知

取引環境と労働時間改善のためのガイドラインの内容を知ってもらうためには

⇒業種別、分野別に細分化し周知

標準的な運賃告示制度の内容を知ってもらい、契約する運賃に反映してもらうためには

⇒運送会社側が事業として成り立つ運賃の原価計算をきちんと行い、運賃契約の際に提示

.....

トラック輸送取引環境・労働時間改善に 向けたアンケート調査 報告書

令和4年2月

福井県トラック輸送取引環境・
労働時間改善地方協議会事務局

I 調査の概要

1. 調査の目的

トラック運転者は、他業種の労働者と比べて労働時間が長い傾向にある。長時間労働となる要因は様々であるがその一つの要因として、長時間の荷待ち時間や手荷役が発生するなどの取引慣行によるものが考えられる。

今回の調査は、福井県内の事業所におけるトラック運送取引の実態及びトラック輸送に関する国の施策等の認知度を把握することを目的に実施する。

2. 調査の名称

トラック輸送取引環境・労働時間改善に向けたアンケート調査

3. 調査実施機関

福井県トラック輸送取引環境・労働時間改善地方協議会

(事務局:厚生労働省福井労働局、国土交通省中部運輸局福井運輸支局、(一社)福井県トラック協会)

4. 調査方法と調査期間

調査方法 郵送によるアンケート票の発送及び回収

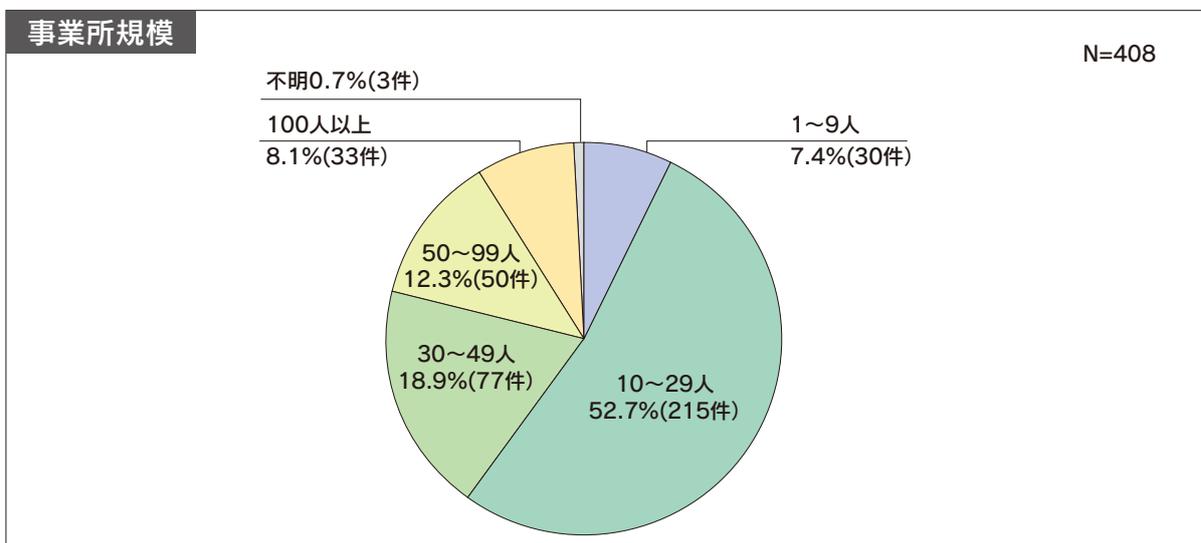
調査対象 福井県内の従業員10人以上の事業所より抽出した1,702社

調査期間 令和3年12月15日(水)から令和4年1月11日(火)

5. 調査の回収状況

配布数	回答数	有効回答数	有効回答率
1,702	426	408	24.0%

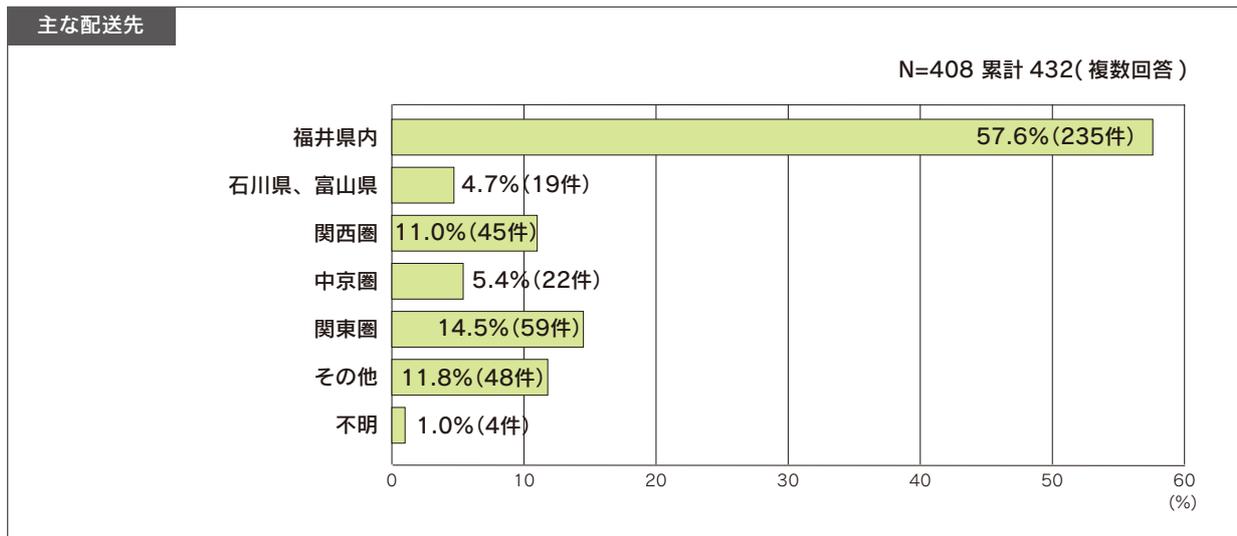
6. 回答者の属性



II 調査結果

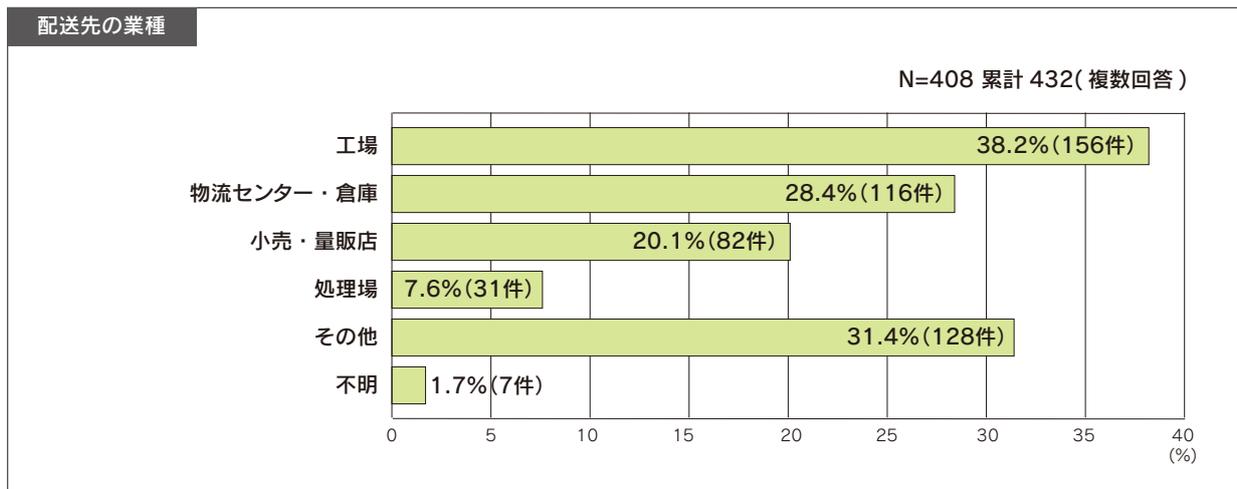
1. 主な配送先

主な配送先については、「福井県内」が57.6%、「関東圏」が14.5%、「その他」が11.8%、「関西圏」が11.0%、「中京圏」が5.4%であった。



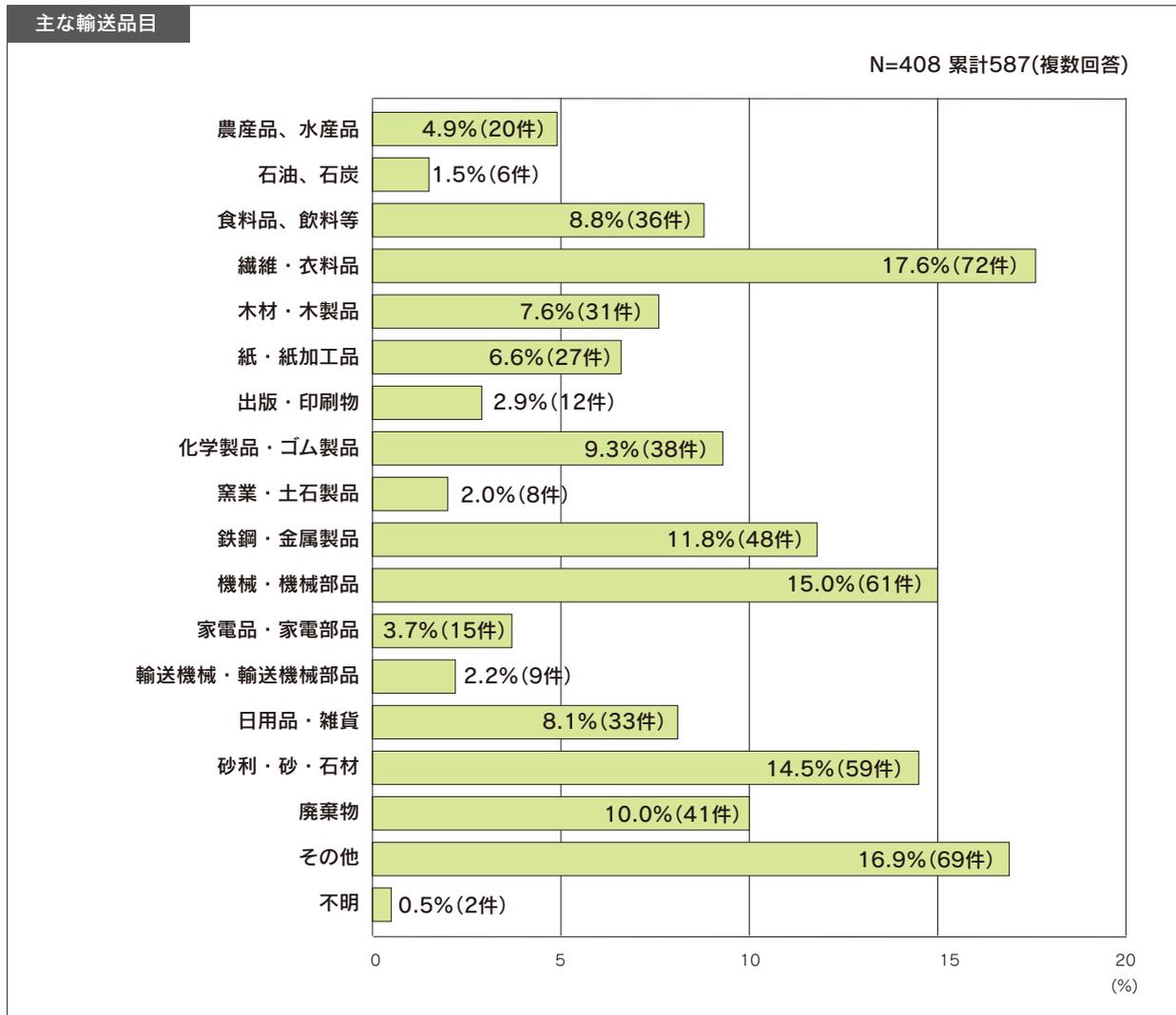
2. 配送先の業種

主な配送先の業種については、「工場」が38.2%、「その他」が31.4%、「物流センター・倉庫」が28.4%、「小売・量販店」が20.1%であった。



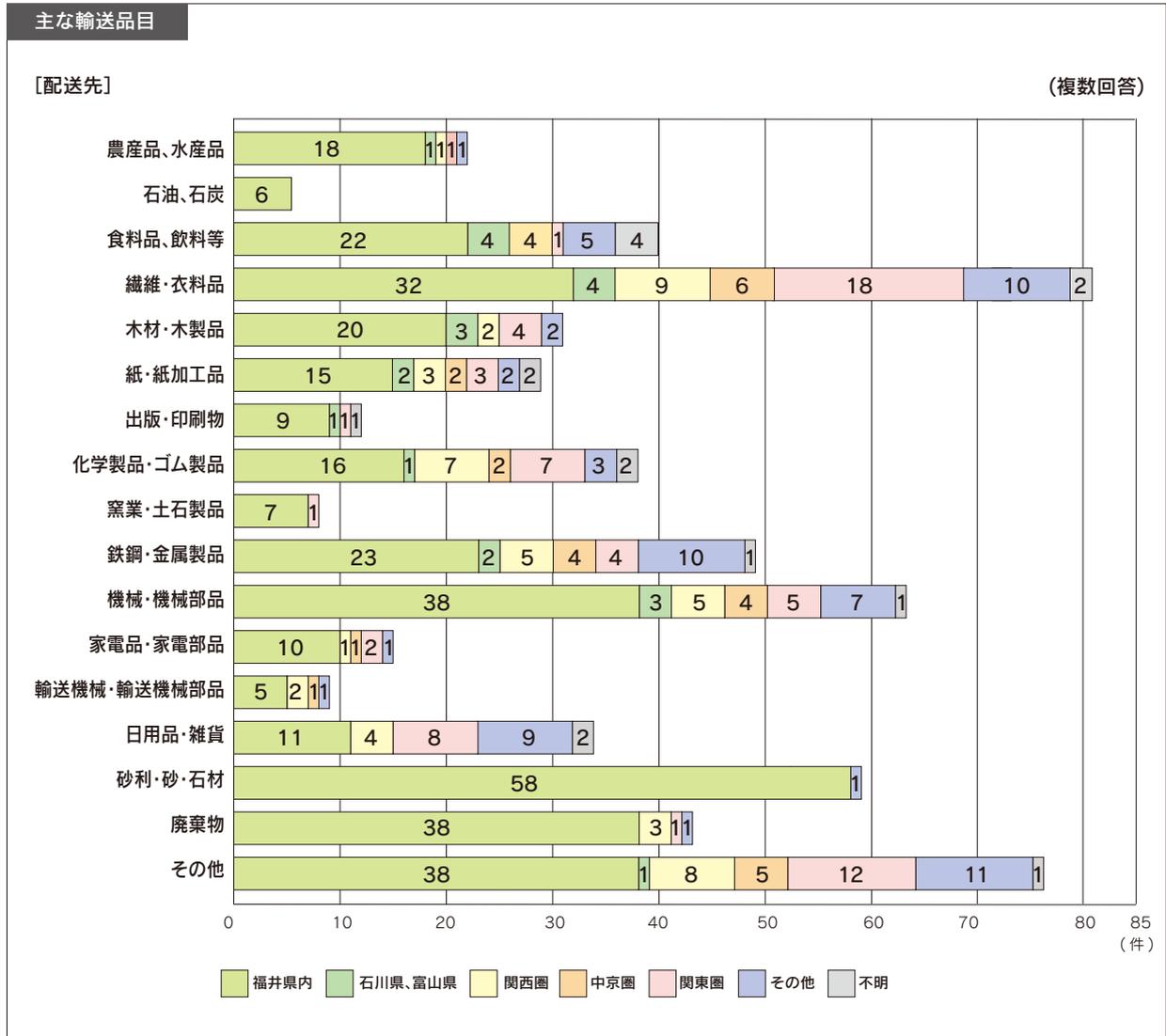
3. 主な輸送品目

主な輸送品目については、「繊維・衣料品」が17.6%、「その他」が16.9%、「機械・機械部品」が15.0%、「砂利・砂・石材」が14.5%であった。



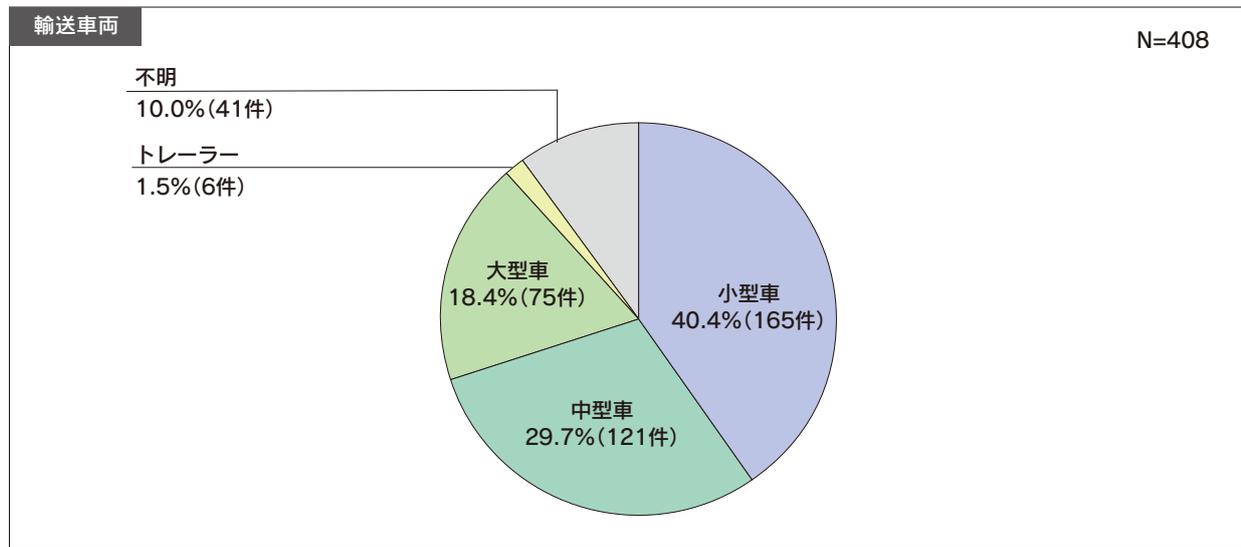
3. 主な輸送品目 ① 配送先別

主な輸送品目を配送先別で見ると、「砂利・砂・石材」では58件、「廃棄物」では38件と「福井県内」が多かった。「繊維・衣料品」は「福井県内」が32件、「関東圏」が18件、「関西圏」は9件であった。



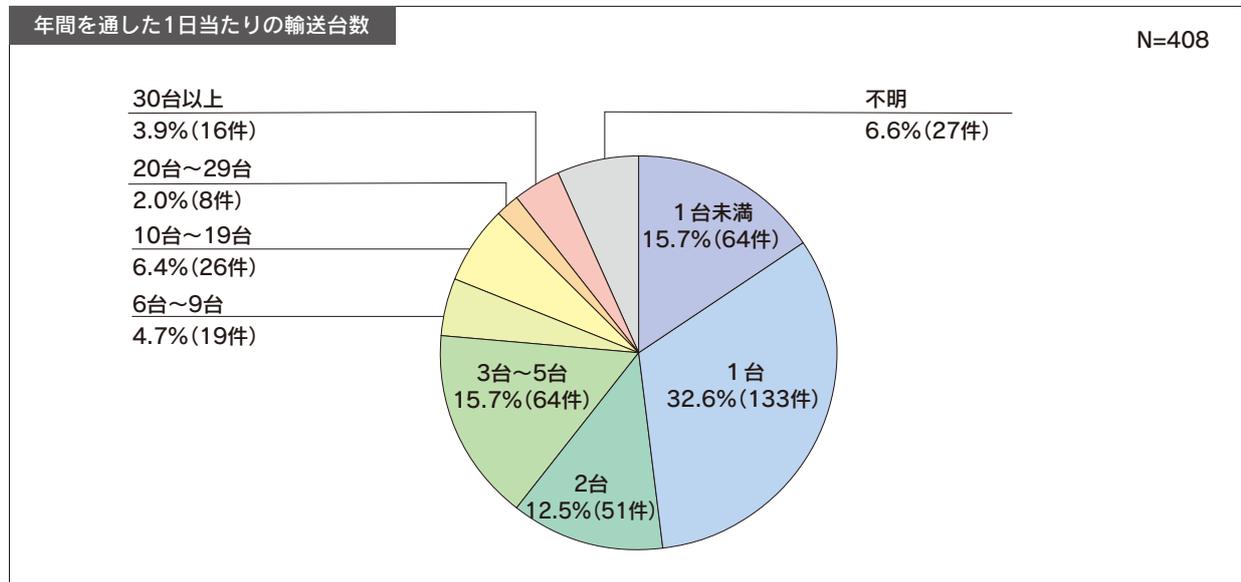
4. ①輸送車両

輸送車両の中心は、「小型車」が40.4%、「中型車」が29.7%、「大型車」が18.4%であった。



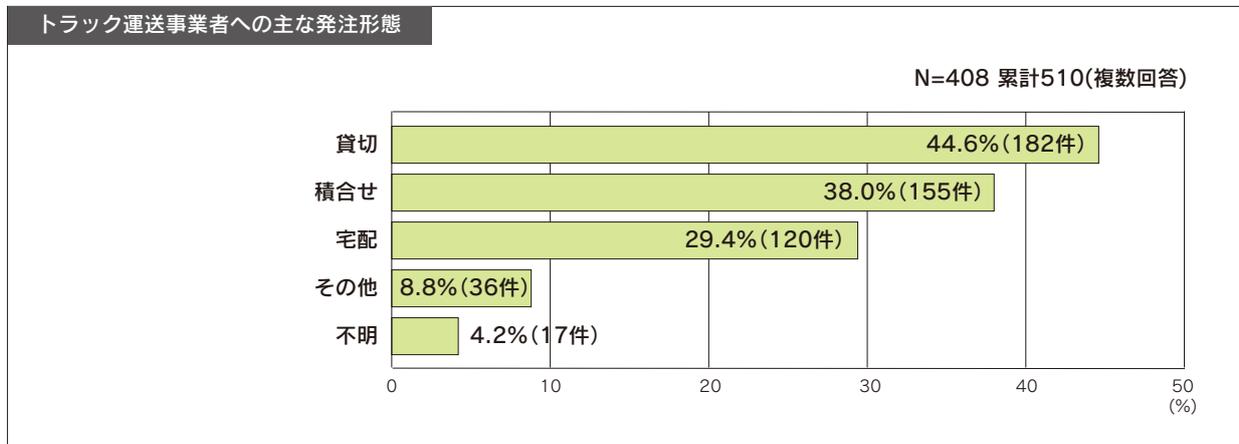
4. ②年間を通した1日当たりの輸送台数

年間を通した1日当たりの輸送台数は、「1台」が32.6%、「1台未満」が15.7%、「3~5台」が15.7%、「2台」が12.5%であった。



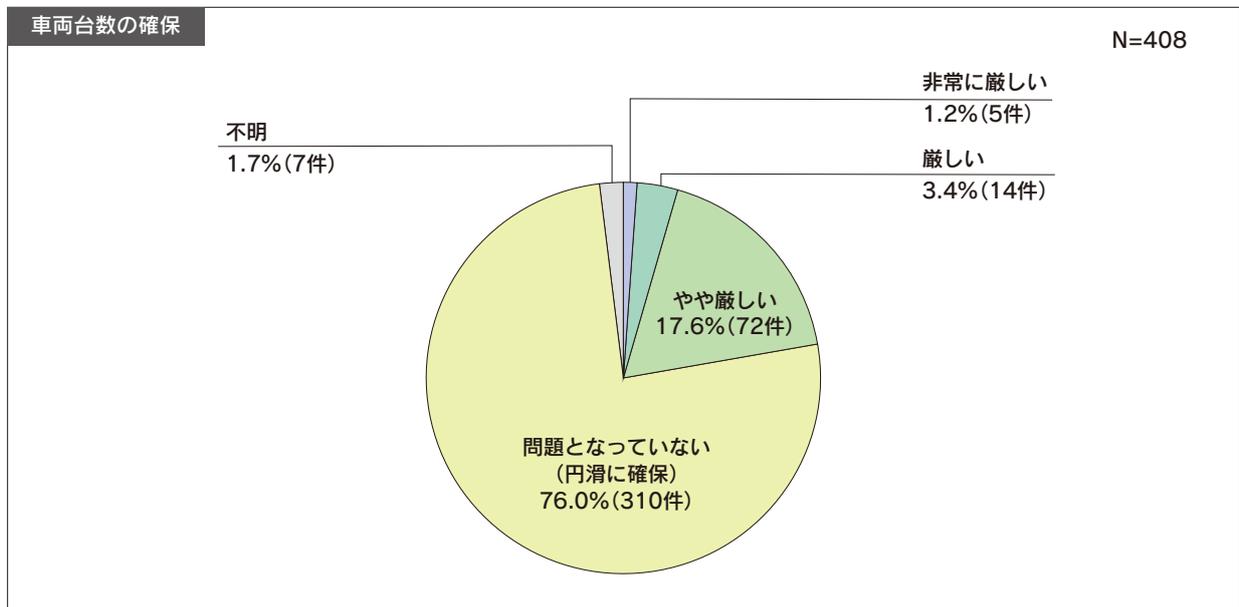
5.トラック運送事業者への主な発注形態

トラック運送事業者への主な発注形態は、「貸切」が44.6%、「積合せ」が38.0%、「宅配」が29.4%であった。



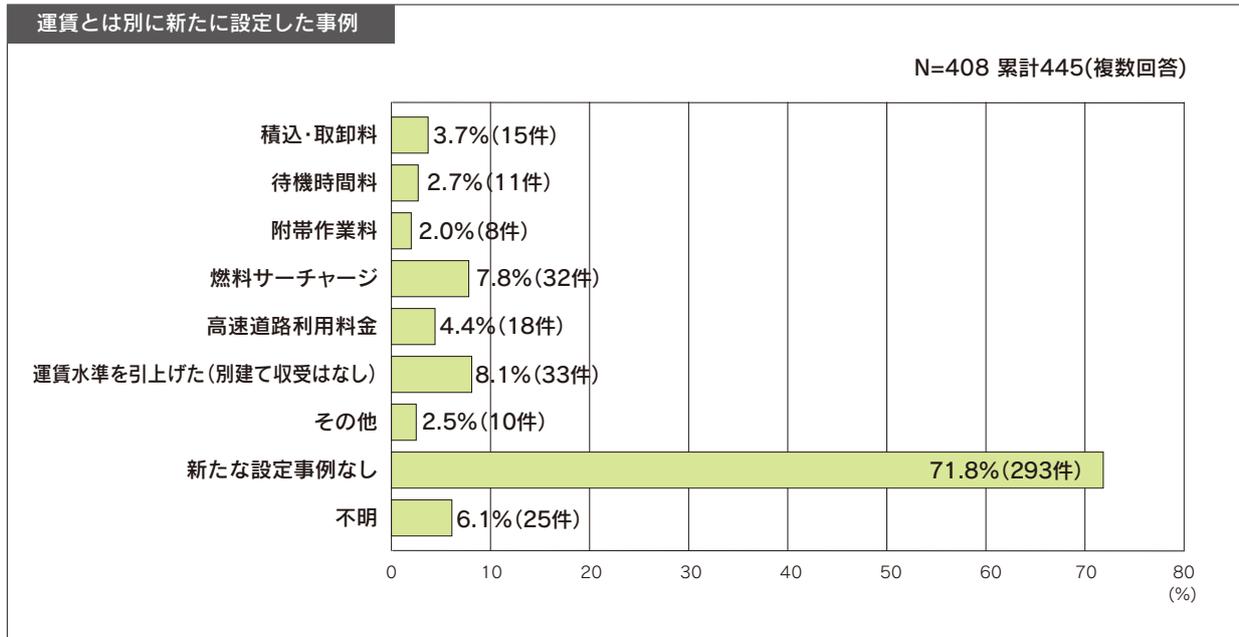
6.車両台数の確保

現在、必要な車両台数を円滑に確保できるかについては、「問題となっていない(円滑に確保)」が76.0%、「やや厳しい」が17.6%、「厳しい」が3.4%、「非常に厳しい」が1.2%であった。



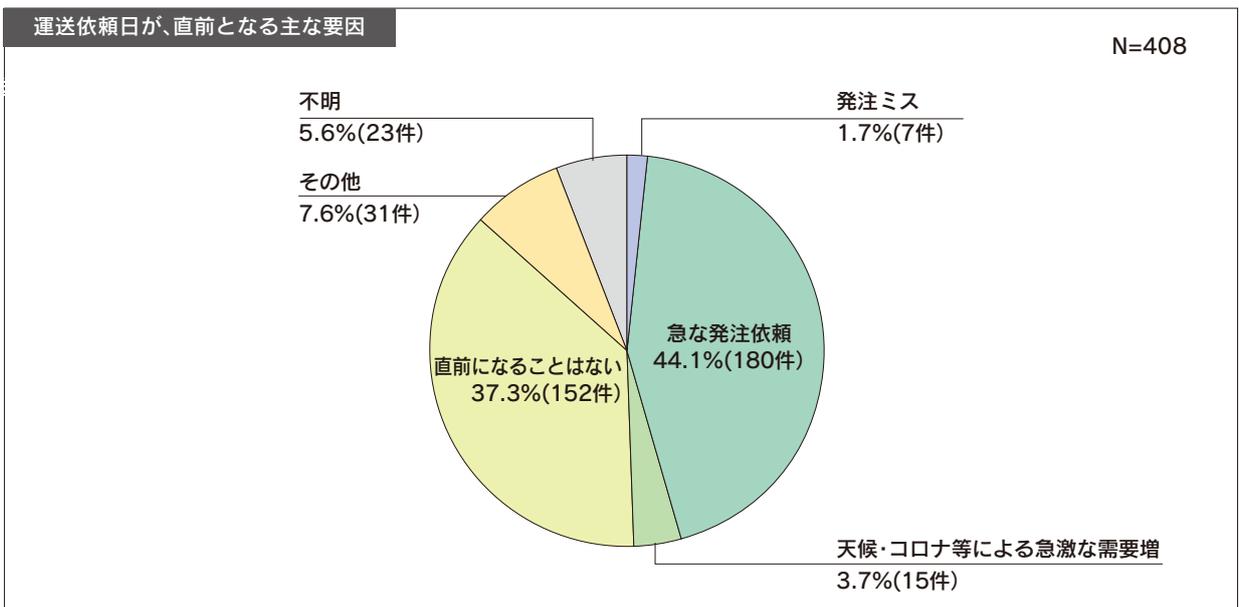
7. 標準運送約款の改正後、運賃とは別に新たに設定した事例

標準運送約款の改正後(平成29年11月)、運賃とは別に待機時間料、積込・取卸料、附带作業料、燃料サーチャージ、高速道路利用料金などを新たに設定した事例については、「新たな設定事例なし」が71.8%、「運賃水準を上げた(別建て収受はなし)」が8.1%、「燃料サーチャージ」が7.8%であった。



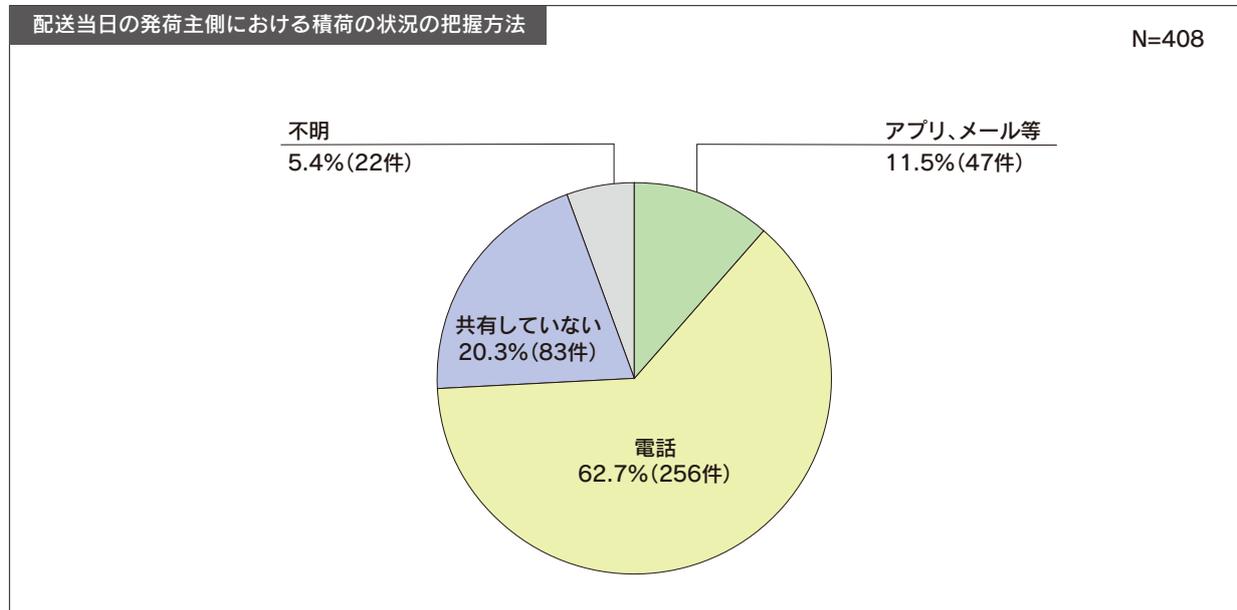
8. 運送依頼日が、直前(当日や1日前)となる主な要因

運送依頼日が、直前(当日や1日前)となる主な要因については、「急な発注依頼」が44.1%、「直前になることはない」が37.3%であった。



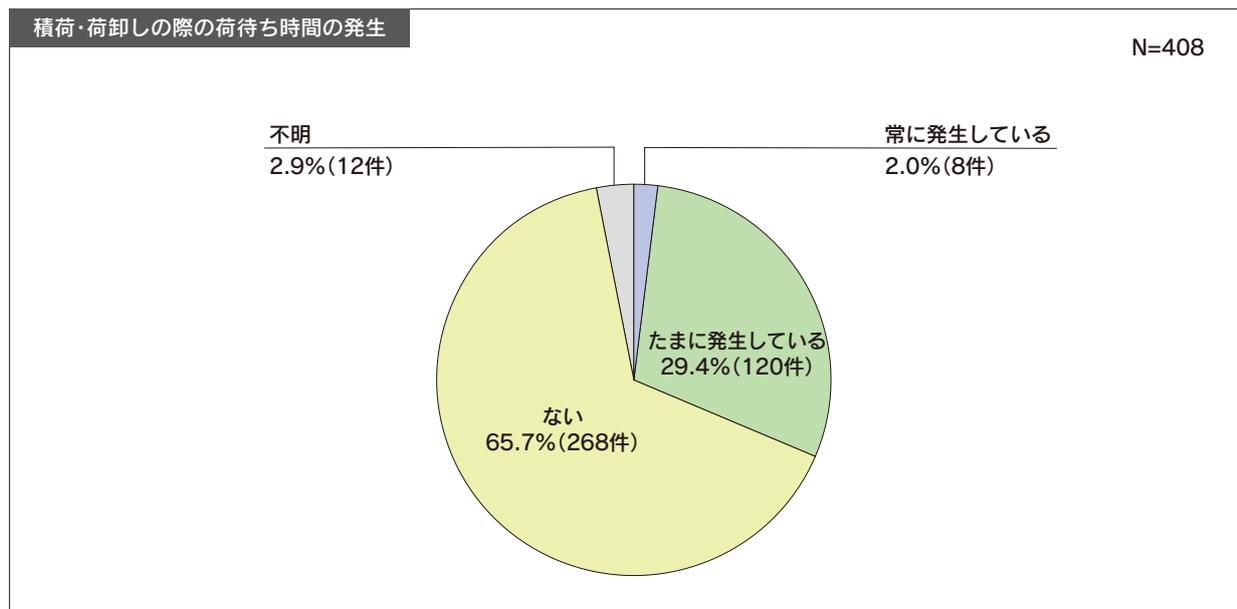
9. 配送当日の発荷主側における積荷の状況の把握方法

配送当日の発荷主側における積荷の状況の把握方法については、「電話」が62.7%、「共有していない」が20.3%、「アプリ、メール等」が11.5%であった。



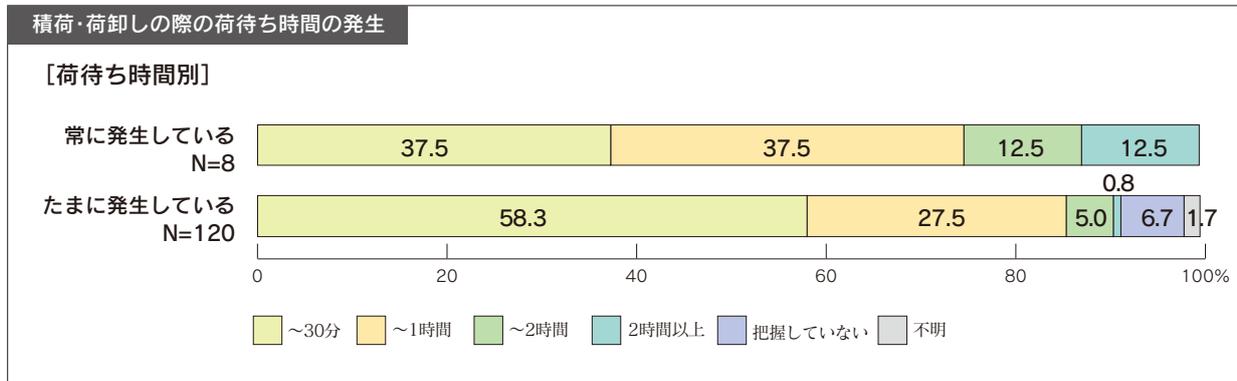
10. 積荷・荷卸しの際の荷待ち時間の発生

トラック事業者の積荷・荷卸しの際に、荷待ち時間が発生しているかについては、「ない」が65.7%、「たまに発生している」が29.4%であった。



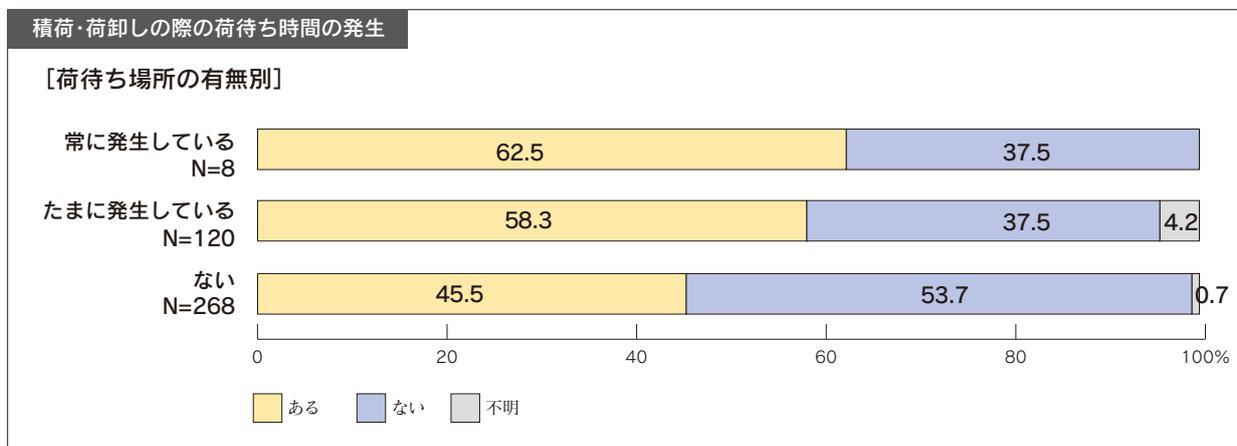
10. 積荷・荷卸しの際の荷待ち時間の発生 ①荷待ち時間別

トラック事業者の積荷・荷卸しの際の荷待ち時間別でみると、「常に発生している」ところより、「たまに発生している」ところの方が「～30分」と回答した割合が高かった。「～2時間以上」になると、「たまに発生している」ところより「常に発生している」と回答した割合が高かった。



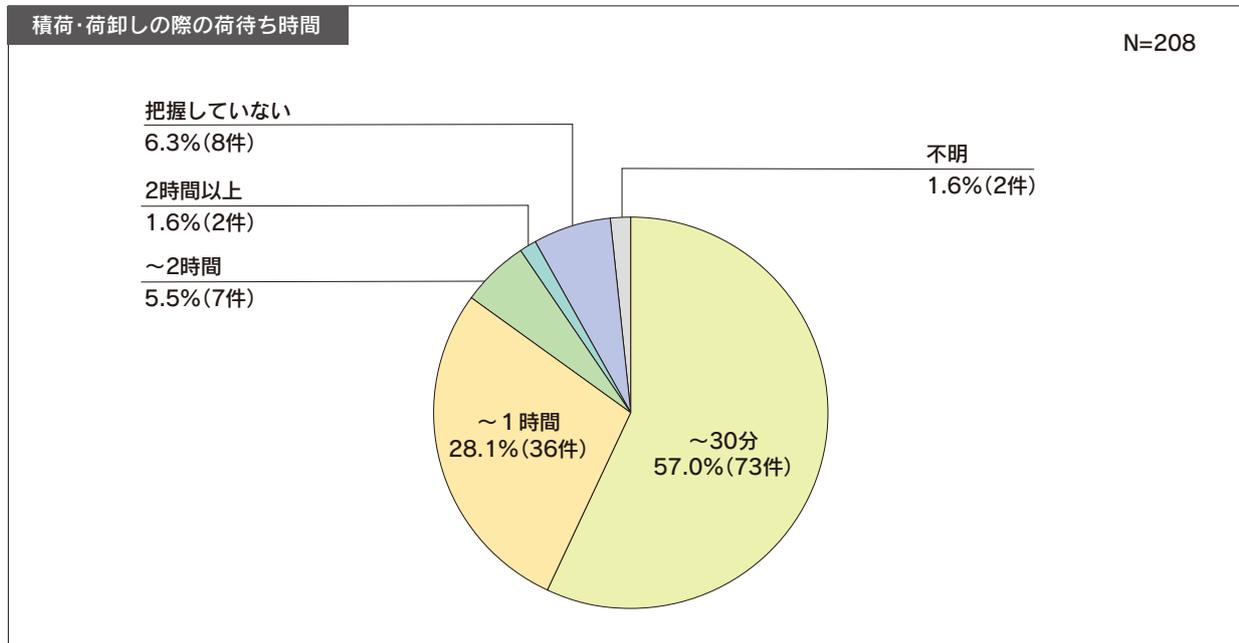
10. 積荷・荷卸しの際の荷待ち時間の発生 ②荷待ち場所の有無別

トラック事業者の積荷・荷卸しの際に、荷待ち時間が発生しているかについてを荷待ち場所の有無別でみると、「荷待ち時間がない」と回答したところは、「荷待ち場所がない」と回答した割合が高かった。



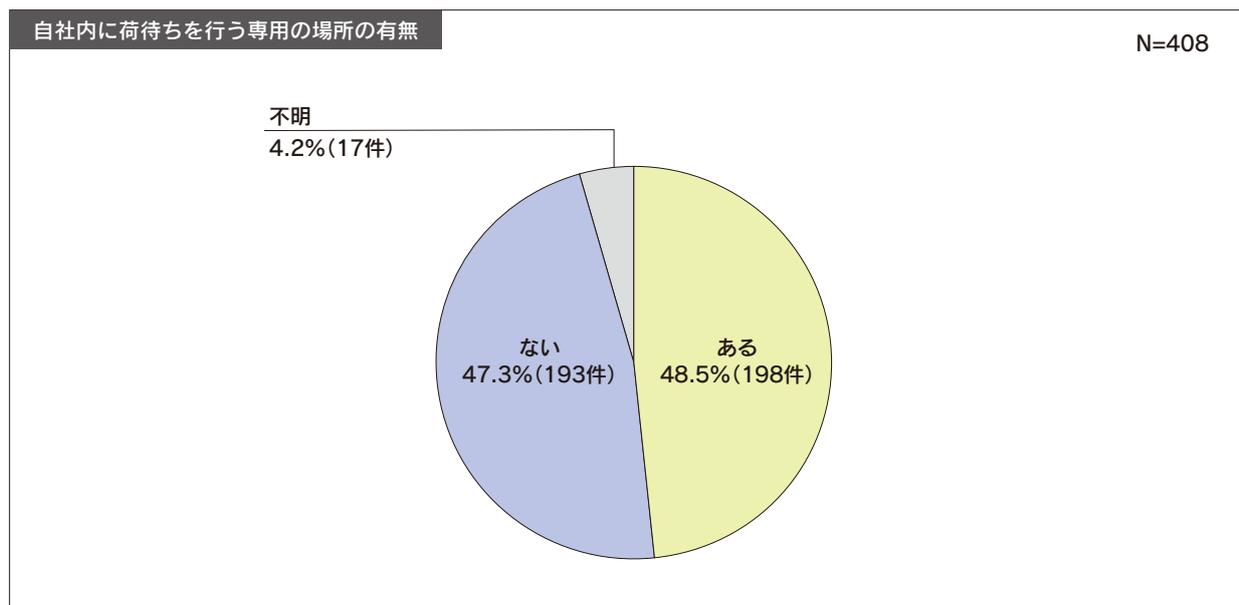
11. 積荷・荷卸しの際の荷待ち時間

トラック事業者の積荷・荷卸しの際に、どれくらいの荷待ち時間が発生しているかについては、「～30分」が57.0%、「～1時間」が28.1%、「～2時間」が5.5%、「2時間以上」が1.6%であった。



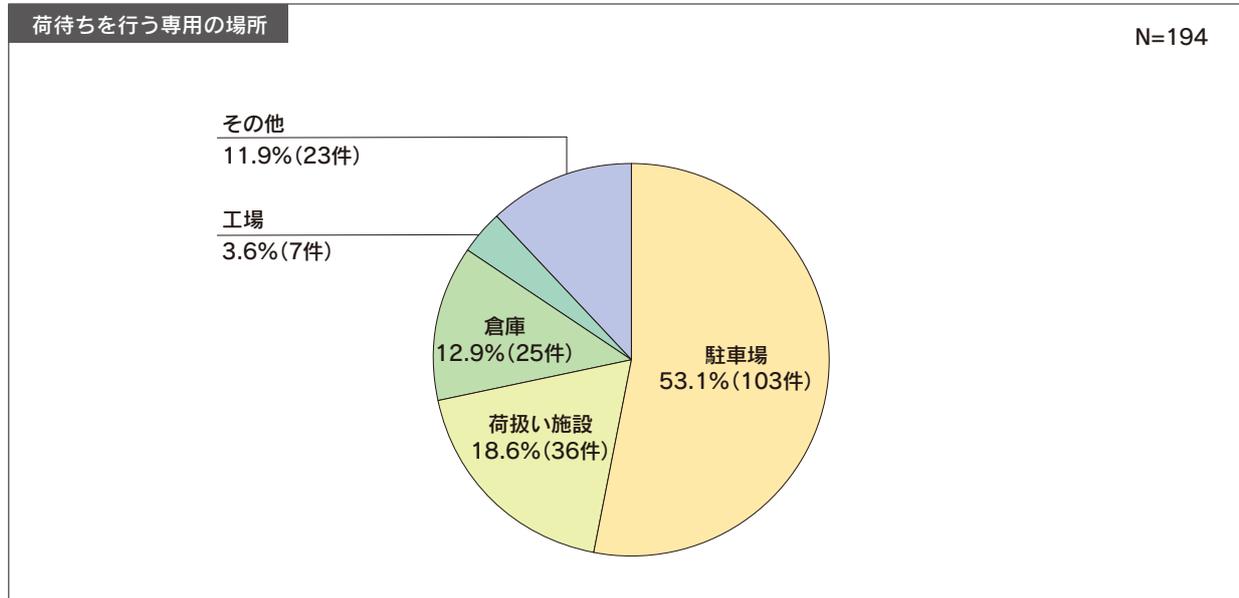
12. 自社内に荷待ちを行う専用の場所の有無

自社内に荷待ちを行う専用の場所があるかについては、「ある」が48.5%と、「ない」の47.3%とほぼ同数であった。



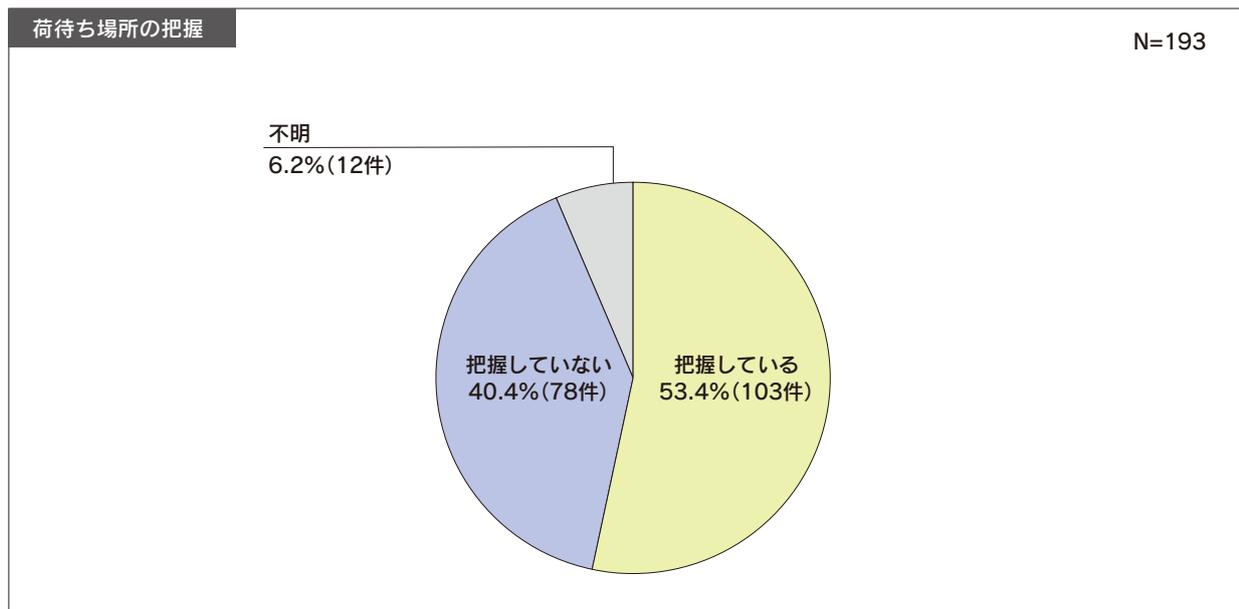
13. 荷待ちを行う専用の場所

自社内に、荷待ちを行う専用の場所については、「駐車場」が53.1%、「荷扱い施設」が18.6%、「倉庫」が12.9%であった。



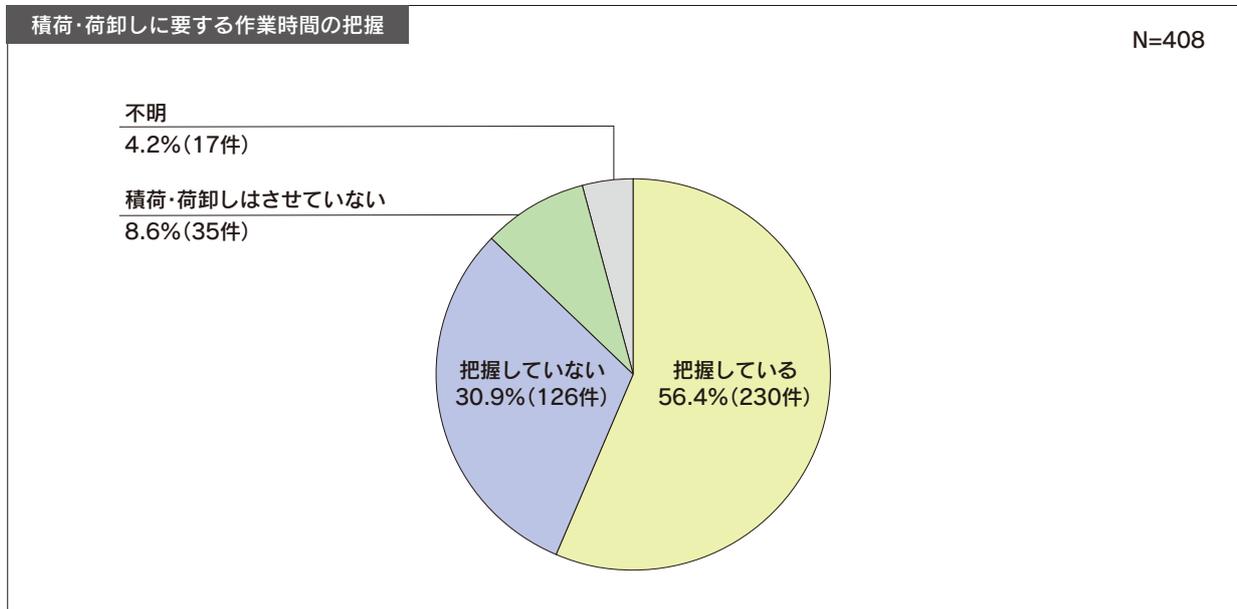
14. 荷待ち場所の把握

ドライバーがどのような場所で荷待ちを行っているか把握しているかについては、「把握している」が53.4%で、「把握していない」の40.4%を、10ポイント以上上回った。



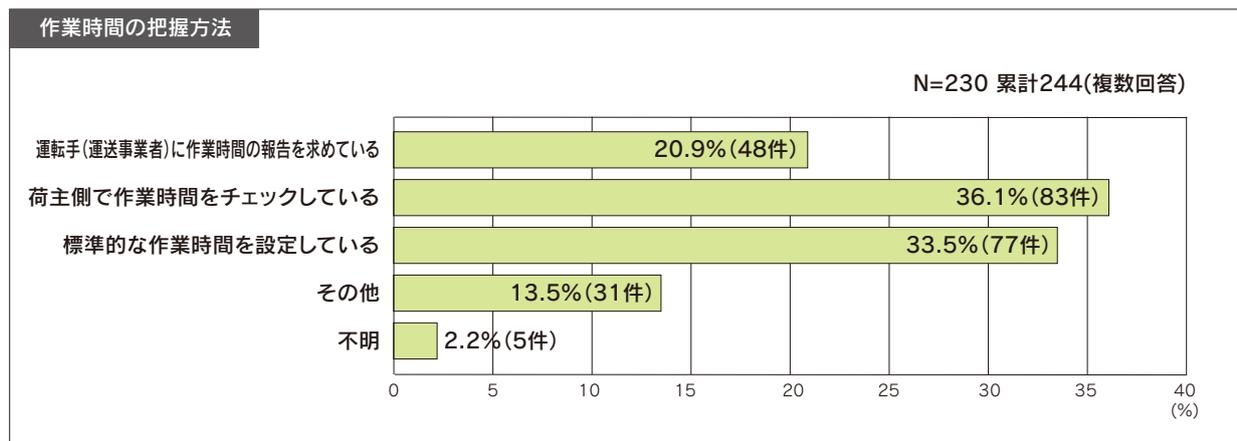
15. 積荷・荷卸しに要する作業時間の把握

トラック事業者の積荷・荷卸しに要する作業時間を把握しているについては、「把握している」が56.4%、「把握していない」が30.9%、「積荷・荷卸しはさせていない」が8.6%であった。



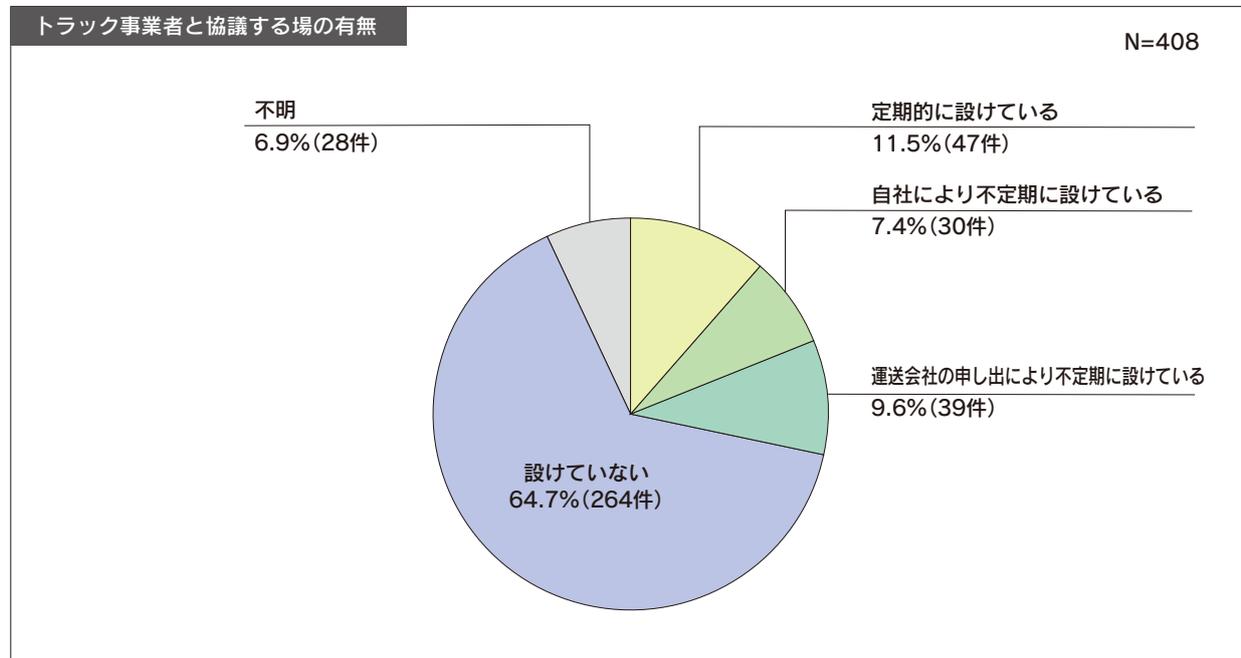
16. 作業時間の把握方法

トラック事業者の積荷・荷卸しに要する作業時間の把握方法については、「荷主側で作業時間をチェックしている」が36.1%、「標準的な作業時間を設定している」が33.5%、「運転手(運送事業者)に作業時間の報告を求めている」が20.9%であった。



17.トラック事業者と協議する場の有無

荷役作業がスムーズに進むようにするため、トラック事業者と協議する場を設けているかについては、「定期的に設けている」が11.5%、「自社により不定期に設けている」が7.4%、「運送会社の申し出により不定期に設けている」が9.6%、「設けていない」が64.7%であった。



18. どのような方法で協議する場を設けているか

どのような方法で協議する場を設けているかについては、「来社、訪問にて協議する」、「電話、FAX、メールなど」、「日々、現場での話し合いの中で」、「直接話し合いの場を設けている」、「定期的な打合せ」などの回答が多かった。

来社、訪問にて協議する

- ・面談、面会、打合せ等
- ・来社してもらい具体的に打合せを実施
- ・お互いの会社に出向き打合せ
- ・必要があれば来社を依頼
- ・毎朝、その日の出荷予定、担当車輛の行き先を運転手に指示
- ・定期訪問時に打合せ
- ・運送会社が定期的に訪問した際に

電話、FAX、メールなど

- ・電話にて都度協議 (同10)
- ・電話発注のタイミングで相談
- ・電話や書面にて集荷時間の変更を受けている。現在は17時～18時の間に集荷(日曜、祝日は休み)
- ・電話、FAX、対面により、具体的に計上、数量、注意点等含めて協議している
- ・メールやFAXにて確認
- ・メールなどで重量、形状など送り、積込方法を提案

日々、現場での話し合いの中で

- ・現場を確認しながら打合せする
- ・現場ドライバーとの打合せ
- ・ドライバー個別に相談、協議
- ・なにか不都合があればその都度話
- ・その都度、運送会社から要望があれば受け入れる様にしている

直接話し合いの場を設けている

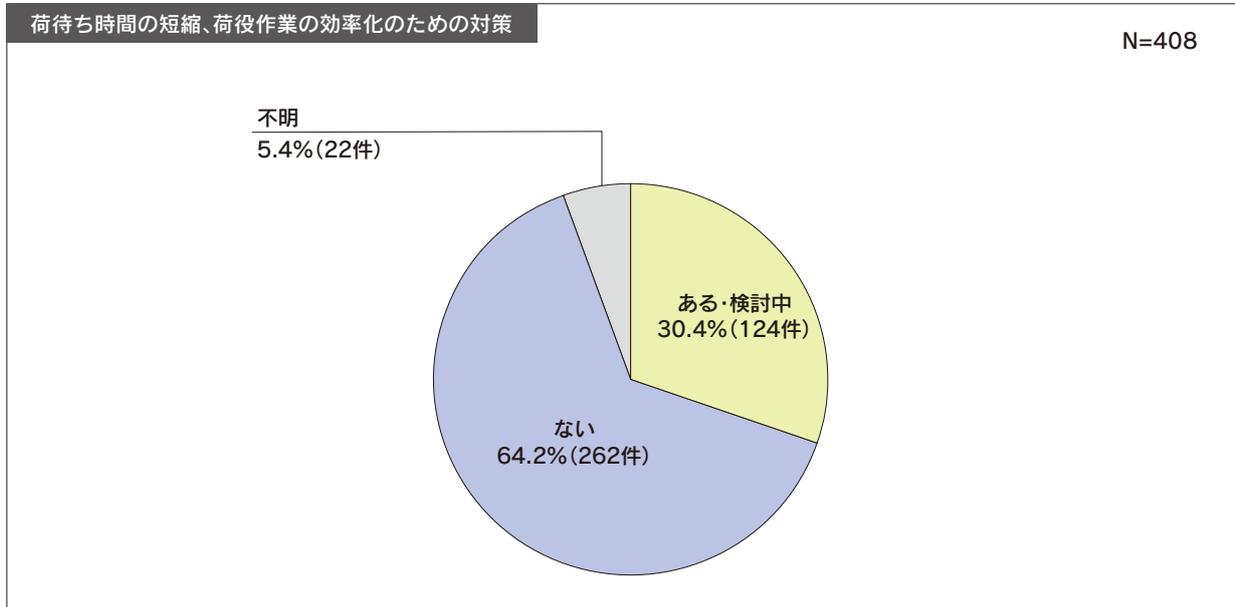
- ・担当者同士の対面での打合せ
- ・担当者と来社の際、常に打合せ(例:明後日、数量〇〇個という具合で)
- ・代表者同士の話し合い、対面方式により資料等を用いながら
- ・不定期的に積込、荷降ろし等に立ち合いに行き協議
- ・トラック事業者の責任者との会議の場を設けている
- ・トラック業者と適宜協議し、問題点を解決し合理化を図っている
- ・毎日の情報交換、配送時間、集荷時間決め
- ・朝礼、夕礼

定期的な打ち合わせ

- ・月1回、協議、打ち合わせ
- ・毎月1回の安全会議(全社)を実施
- ・定例会の開催
- ・年に1回運送会議、情報交換の場を設けて、要望を聞き改善出来る所は改善
- ・年に3回会議
- ・打合せ会の開催、元請会社と運送会社とで定期的に設けている
- ・WEB会議を利用した月例会議で意見交換を実施

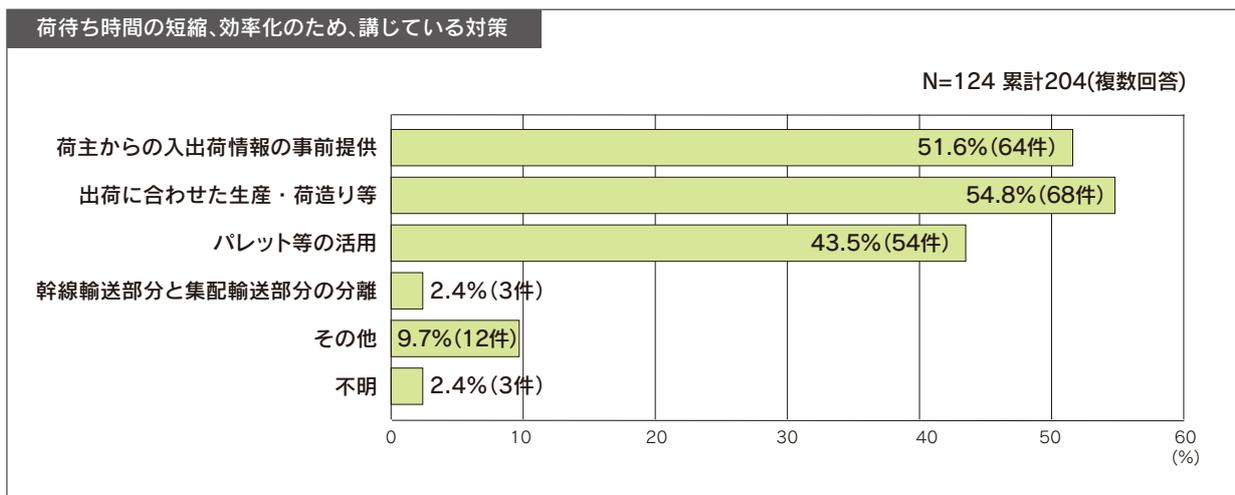
19. 荷待ち時間の短縮、荷役作業の効率化(分散化・平準化など)のための対策

荷待ち時間の短縮、荷役作業の効率化(分散化・平準化など)のため、何か対策を講じたことはあるかについては、「ない」が64.2%、「ある・検討中」が30.4%であった。



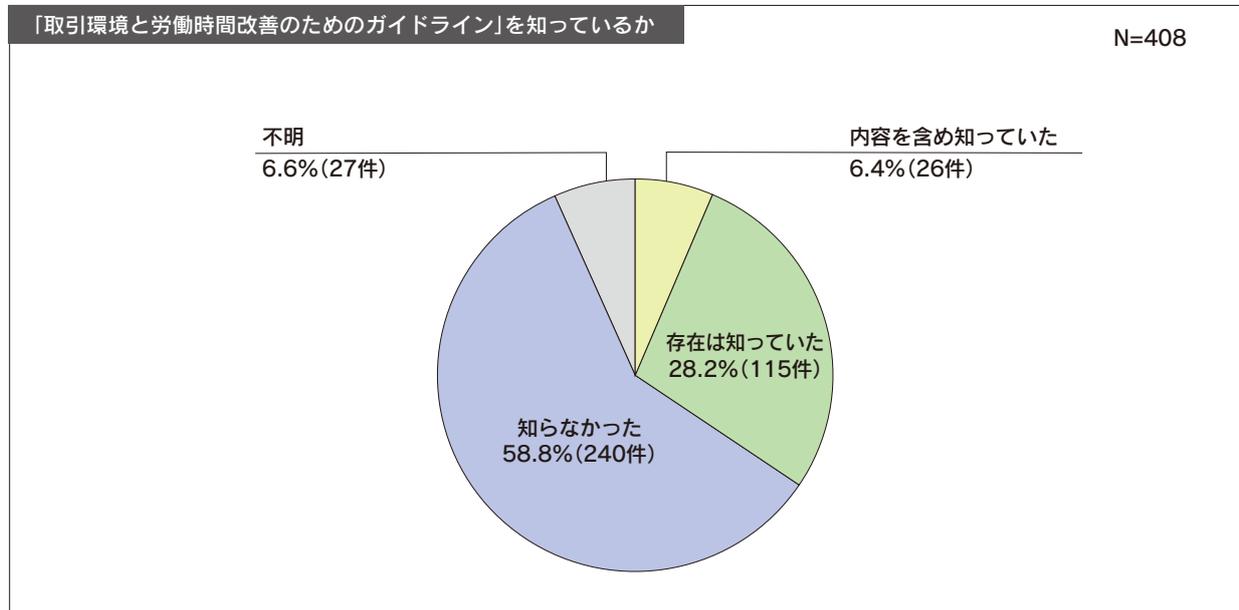
20. 荷待ち時間の短縮、効率化のため、講じている対策

荷待ち時間の短縮、荷役作業の効率化(分散化・平準化など)のため、どのような対策を講じているかについては、「出荷に合わせた生産・荷造り等」が54.8%、「荷主からの入出荷情報の事前提供」が51.6%、「パレット等の活用」が43.5%であった。



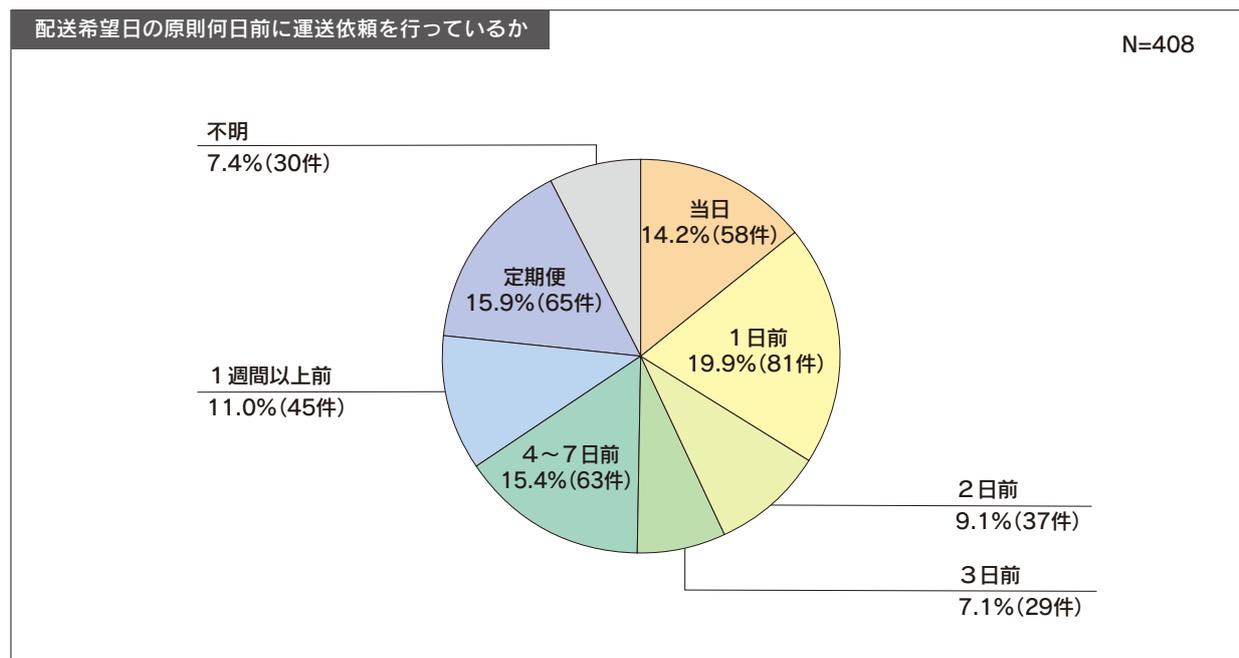
21. 「取引環境と労働時間改善のためのガイドライン」を知っているか

「取引環境と労働時間改善のためのガイドライン」を知っているかについては、「知らなかった」が58.8%、「存在は知っていた」が28.2%、「内容を含め知っていた」が6.4%であった。



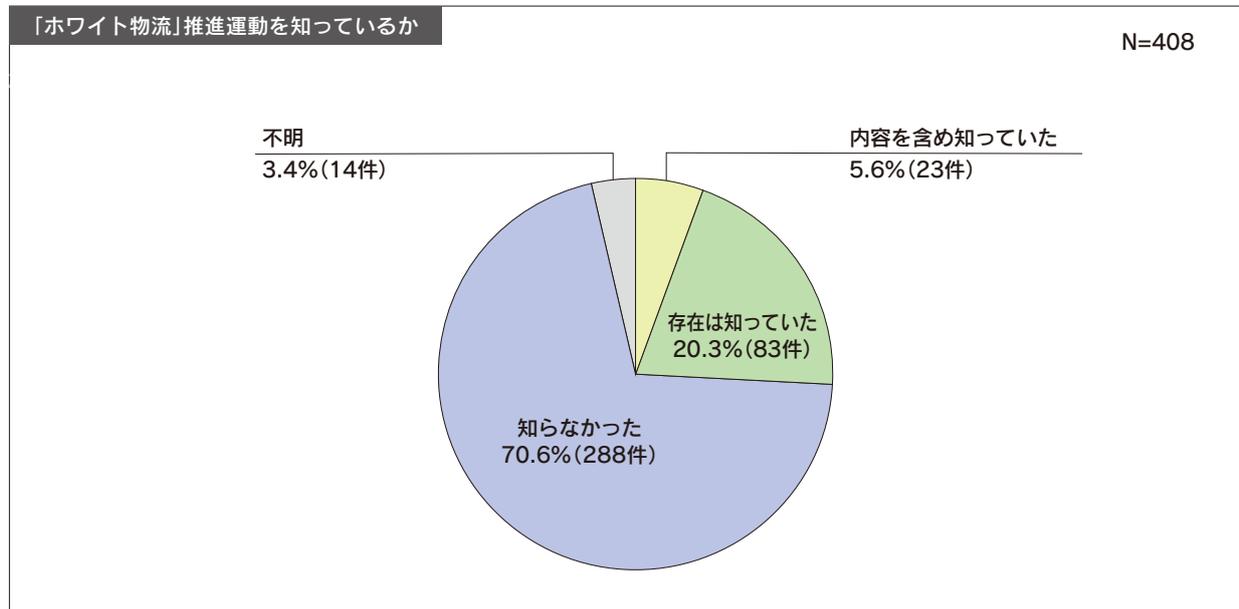
22. 配送希望日の原則何日前に運送依頼を行っているか

配送希望日の原則何日前に運送依頼を行っているかについては、「1日前」が19.9%、「定期便」が15.9%、「4～7日前」が15.4%であった。



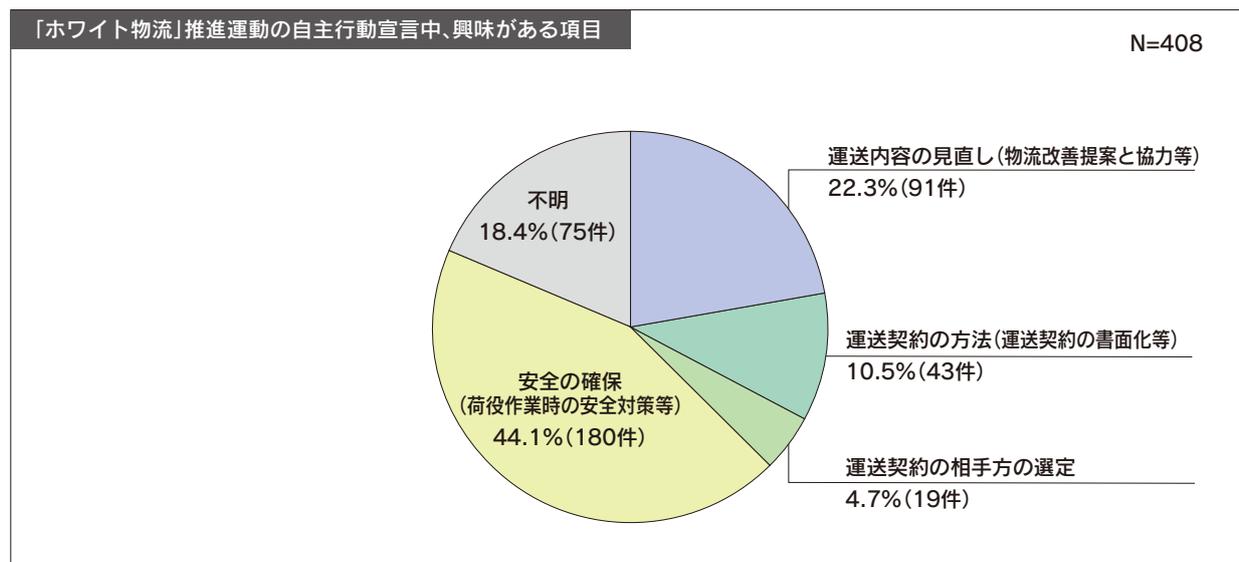
23. 「ホワイト物流」推進運動を知っているか

「ホワイト物流」推進運動を知っているかについては、「知らなかった」が70.6%、「存在は知っていた」が20.3%であった。



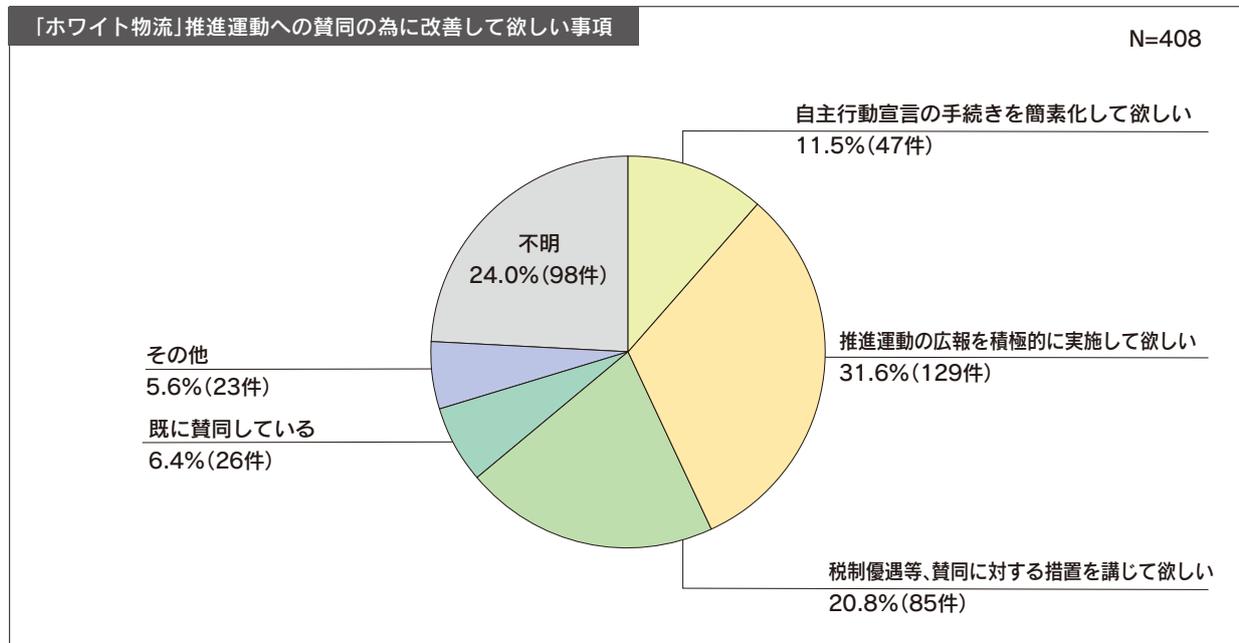
24. 「ホワイト物流」推進運動の自主行動宣言中、興味がある項目

「ホワイト物流」推進運動の自主行動宣言中、興味がある項目については、「安全の確保（荷役作業時の安全対策等）」が44.1%、「運送内容の見直し（物流改善提案と協力等）」が22.3%、「運送契約の方法（運送契約の書面化等）」が10.5%であった。



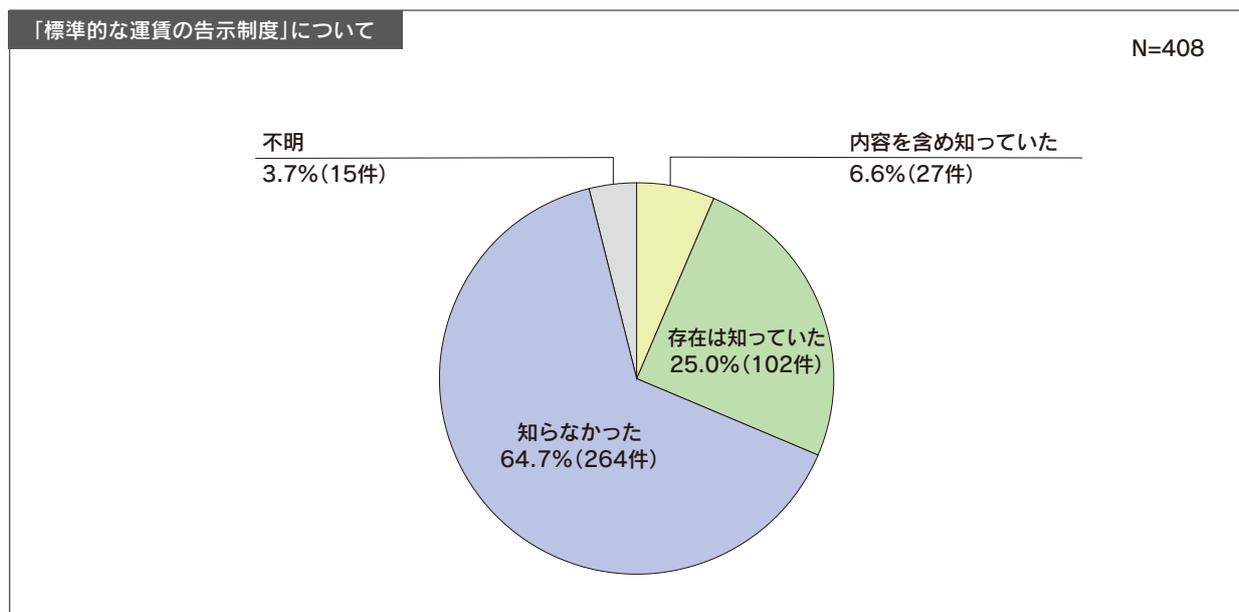
25. 「ホワイト物流」推進運動への賛同の為に改善して欲しい事項

今後、「ホワイト物流」推進運動への賛同の為に改善して欲しい事項については、「推進運動の広報を積極的に実施して欲しい」が31.6%、「税制優遇等、賛同に対する措置を講じて欲しい」が20.8%、「自主行動宣言の手続きを簡素化して欲しい」が11.5%であった。



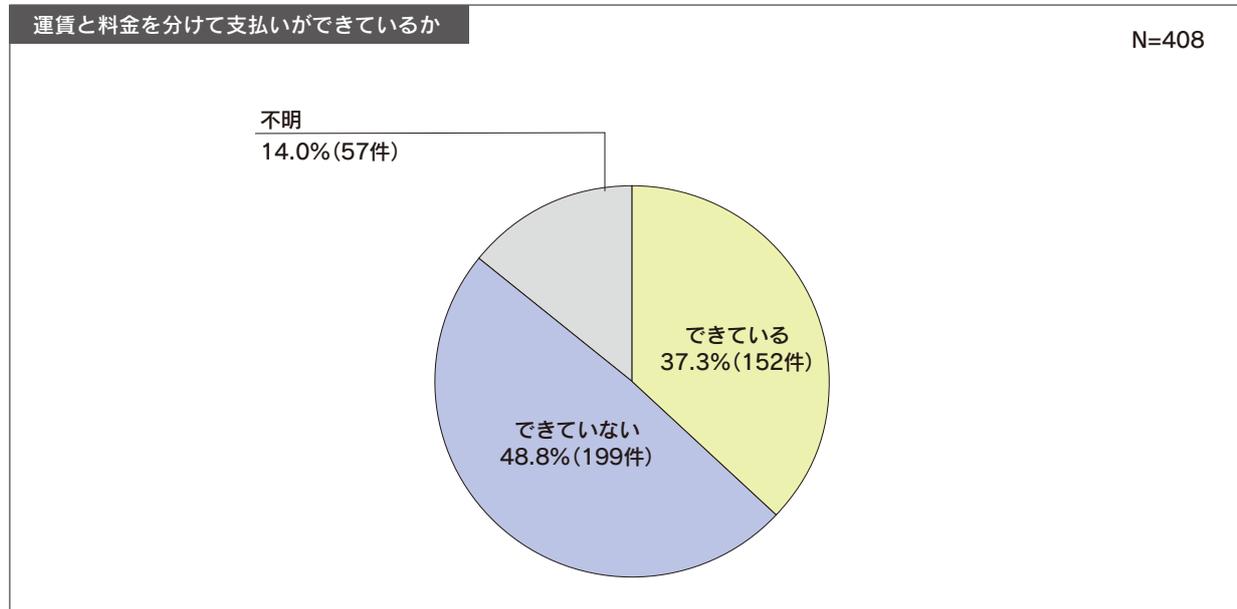
26. 「標準的な運賃の告示制度」について

令和2年に「標準的な運賃の告示制度」を導入したことについて、「知らなかった」が64.7%、「存在は知っていた」が25.0%、「内容を含め知っていた」が6.6%であった。



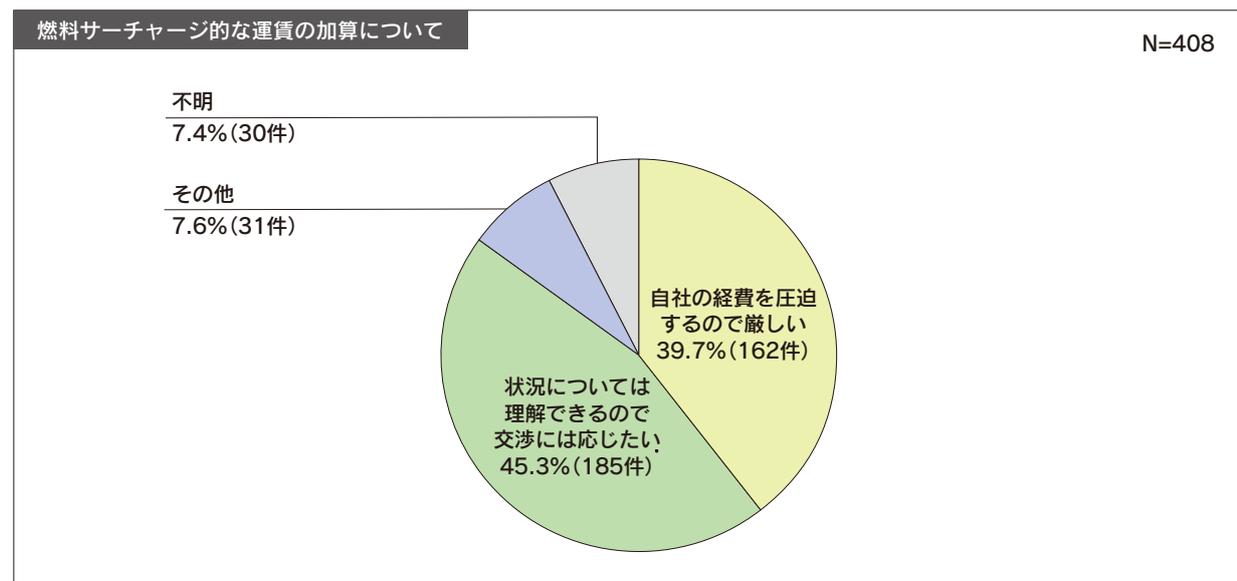
27. 運賃と料金を分けて支払いができていないか

運賃と料金(付帯作業賃、待機時間料)を、分けて支払うことができているかについて、「できていない」が48.8%、「できている」の37.3%を10ポイント以上上回った。



28. 燃料サーチャージ的な運賃の加算について

燃料サーチャージ的な運賃の加算については、「状況については理解できるので交渉には応じたい」が45.3%、「自社の経費を圧迫するので厳しい」が39.7%であった。



【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）

労働関連法規等説明会

- ・働き方改革関連法に関する説明会（福井労働局主催）
令和3年11月9日 参加者57名
- ・トラック運送業の2024年問題に向けた対策セミナー（福井県トラック協会支部主催）
令和4年2月24日、令和4年3月5日 参加者計50名

ホワイト物流推進運動

- ・「ホワイト物流」推進運動セミナー（国土交通省主催）
令和3年10月～令和4年3月にかけて6回開催

標準的な運賃の告示

- ・標準的な運賃活用セミナー（福井県トラック協会主催）
令和3年9月29日 参加者24名
- ・荷主向けリーフレットの送付（福井県トラック協会）
福井県内約1,318社へ要請文とともに令和4年1月発送
- ・新聞紙への広告掲載（福井新聞、日刊県民福井）（福井県トラック協会）
令和4年3月6日掲載

輸送品目別ガイドライン

- ・物流改善に向けたガイドラインセミナー（国土交通省主催）
令和3年12月～令和4年2月にかけて4回開催

関係省庁・関係団体と連携したセミナー・説明会等での周知状況

無料 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セミナー

物流は、経済活動や国民生活を支える重要な社会インフラです。
 しかし、一方で慢性的な労働力不足や、トラックドライバーの長時間労働の実態など、物流を取り巻く環境は、非常に厳しい状況にあります。
 また、令和6年度からトラックドライバーに適用される時間外労働の上限規制も踏まえると、物流の効率化に向けた取組は、喫緊に対応しなければならない重要な課題です。
 そこで、調査の結果、荷待ち時間の件数が特に多かった輸送分野（加工食品、飲料・酒、建設資材、紙・パルプ）について、それぞれ「物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」を開催し、それぞれの輸送分野特有の課題の洗い出しや、解決方策の検討を行った成果として、「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」を取りまとめました。
 このガイドラインを周知するセミナーを開催します。 [開催日・開催会場は、裏面参照]



加工食品、飲料・酒
物流編



紙・パルプ（洋紙・板紙分野）
物流編



建設資材
物流編



紙・パルプ（家庭紙分野）
物流編



令和3年12月～令和4年2月に分野別のガイドライン周知セミナーを開催

Gマークは県内の244事業所が認定を受けています。

国土交通省が推奨する**Gマーク認定制度!**

安全認定

有効期限2025年末まで

安全性優良事業所は全日本トラック協会が認定する評価制度です。

事故が少ない**Gマーク事業所**

安全・安心なGマークの安全性優良事業所をご利用ください

2020年(1～12月)の事業用トラック1万台あたりの事故件数と取りまとめたところ、Gマーク認定を取得したトラックの死亡・重傷事故の件数は、認定を取得していないトラックと比較して、**20%以下**となっています。

県内のGマーク事業所はHPから閲覧できます

安定的な輸送を確保するためには

標準的な運賃と燃料サーチャージ等 適正な運賃・料金の収受が必要です

燃料サーチャージとは

燃料サーチャージとは、燃料等の価格の上昇・下落によるコストの増減分を引越す運賃として設定する制度です。

標準的な運賃

燃料価格

燃料価格の推移と燃料サーチャージの考え方

「標準的な運賃」では、燃料の基準価格は100円/リットルに設定されており、それを上回ると燃料サーチャージが必要となります。

燃料費の上昇分の負担を拒むと法令違反となるおそれがあります!!

運送委託者が運送事業者から燃料費等の上昇コストを運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、下請法・独占禁止法に違反する恐れがあります。

燃料費の上昇を踏まえた運賃・料金の見直しの協議を拒んでいませんか?

燃料サーチャージの導入要請があつたにもかかわらず、協議を拒んでいませんか?

https://www.fta.jp

福井県トラック協会

燃料サーチャージへのご理解をお願いします

令和4年度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 関係法令の周知、ガイドライン・過去の好事例の周知

- 令和6年度に迫っている働き方改革法施行への対応を荷主企業・運送企業双方へ周知

② 荷主企業、運送企業間の連携強化

- 令和3年度のアンケート調査で得られた結果をもとに、物流業界の抱える問題点及び解決策について荷主団体、荷主企業への働きかけの継続

③ 運送会社の対応状況の確認、対応強化

- 標準運賃告示制度の効果も見つつ、運送企業側の対応状況の実態把握

協議会スケジュール（案）

R4.3

運送会社の対応
状況確認

問題点
把握

R5.4
月60時間超の
時間外割増

制度周知・課題解決に向け働きかけ

R6.4
時間外労働の
上限規制

参考資料1

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。**

時間外労働の上限規制適用について

- R6.4、時間外労働の上限規制が適用される。（960時間／年、平均80時間／月）
- 現状の日当たり、週当たりの最大拘束時間の定めから、上限規制後の総拘束時間の変化について試算。1人当たり、年間216時間の時間外労働の削減が必要。
- 改善するには、**新たな雇用創出・時間外労働時間の削減の両面から検討が必要。**
⇒標準的な運賃、ホワイト物流、働きやすい職場認証制度の取得など

(例) 1ヶ月を4.3週、22日／月、1日1時間休憩と仮定

年間最大時間外労働時間 1,176 時間／年 $(3,516\text{時間} - (40\text{時間} + 5\text{時間}) \times 52\text{週})$



年間最大総拘束時間 法定時間 休憩時間
上限規制後 960 時間／年 (▲216時間)

対応策 **新たな運転手を雇用**

※全運転手の時間外時間数が最大の場合
 ※係数0.225 (216時間÷960時間)

運転者数	×係数	必要運転者数
5人	1.125人	+2人
10人	2.25人	+3人
100人	22.5人	+23人

➢ 長時間労働も、運転手確保が厳しい背景となっている

対応策 **時間外労働時間の削減**

※時間外労働時間が最大の場合
 ※1ヶ月当たり最低でも19時間の削減する必要

1日の仕業例

点呼・出庫 — 回送 — 発荷主で積込み
 — 実運送 — **着荷主での手待ち・取卸し・その他附帯業務** — 回送 — 帰庫・点呼

➢ 着荷主での手待ち等を削減するだけでは、削減しきれない可能性

新たな雇用創出・時間外労働時間の削減の両面から検討が必要

自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

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

	現行規制	見直しの内容「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」（平成30年7月6日公布）
原則	≪労働基準法で法定≫ (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定を結んだ場合、協定で定めた時間まで時間外労働可能 (3) <u>災害復旧その他避けることができない事由により臨時の必要がある場合には、労働時間の延長が可能</u> （労基法33条）	≪同左≫
36協定の限度	≪厚生労働大臣告示：強制力なし≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・ただし、臨時的で特別な事情がある場合、延長に上限なし（年6か月まで）（特別条項） (2) ・ <u>自動車の運転業務は、(1)の適用を除外</u> ・別途、改善基準告示により、拘束時間等の上限を規定（貨物自動車運送事業法、道路運送法に基づく行政処分の対象）	≪労働基準法改正により法定：罰則付き≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・特別条項でも上回ることの出来ない年間労働時間を設定 ① <u>年720時間</u> （月平均60時間） ② <u>年720時間の範囲内で、一時的に事務量が増加する場合にも上回る事の出来ない上限を設定</u> a. 2～6ヶ月の平均でいずれも80時間以内（休日労働を含む） b. 単月100時間未満（休日労働を含む） c. 原則（月45時間）を上回る月は年6回を上限 (2) 自動車の運転業務の取り扱い ・施行後5年間 現行制度を適用（改善基準告示により指導、違反があれば処分） ・ <u>令和6年4月1日以降 年960時間</u> （休日労働を含まない） ・将来的には、一般則の適用を目指す

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

●労働時間のルール「改善基準告示」

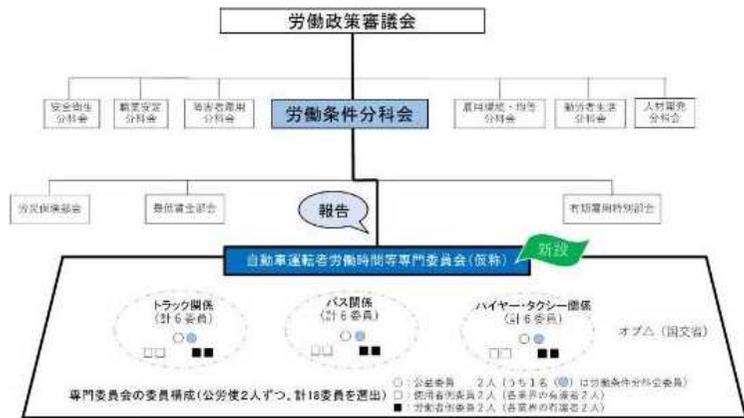
<p>拘束時間 (始業から終業までの時間)</p>	<ul style="list-style-type: none">・1日 原則13時間以内 最大16時間以内(15時間超えは1週間2回以内)・1か月 293時間以内 <p>※荷待ち時間や荷役作業の時間も拘束時間に含まれる</p>
<p>休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)</p>	<ul style="list-style-type: none">・継続8時間以上
<p>運転時間</p>	<ul style="list-style-type: none">・2日平均で、1日あたり9時間以内・2週間平均で、1週間あたり44時間以内
<p>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

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

専門委員会の設置

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

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



検討会の設置

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

スケジュール（専門委員会の進め方等）

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

※厚生労働省が作成した資料を国土交通省において加工して使用

対応策

○適正な運賃收受のための荷主周知活動

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

○相談窓口の設置

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

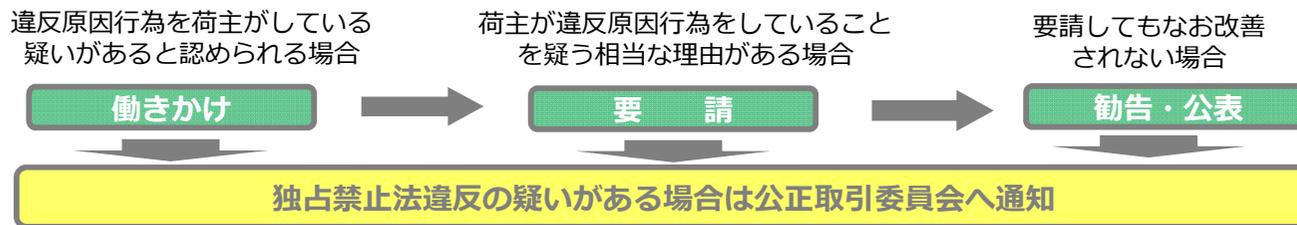
⇒国土交通省目安箱(web)にも意見募集の対象として燃料価格に関する事項を新たに明記

○荷主働きかけ等の法的な対応

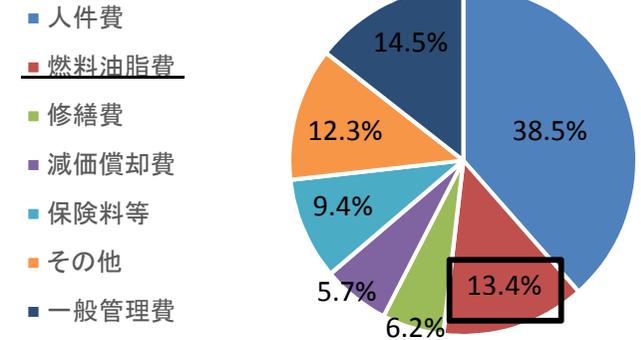
⇒燃料費の上昇分を運賃等に反映することを求めたにもかかわらず不当に据え置くことは、独占禁止法の違反(買ったたき)等になるおそれがあるとともに、改正貨物自動車運送事業法に基づき、国交省による荷主への働きかけや、要請、勧告・公表等の対象にすることとし、この点につき、関係省庁等と連携して対応。

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

<貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけのフロー>



<営業費用に占める燃料費の割合>



出典:全日本トラック協会「経営分析報告書」(令和元年度決算版)

<相談窓口・目安箱(国交省HP)>



令和3年(2021年)の燃料価格の上昇に対する対応について

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

1. 適正な運賃收受のための荷主周知活動

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

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

2. 相談窓口の設置

運賃交渉力が十分に備わっていない貨物自動車運送事業者について、燃十分ができるよう、本省、地方運輸局、運輸支局に、新たに、今般の燃料価

[相談窓口一覧](#) ← **相談窓口**

3. 荷主への働きかけ等

荷主(元請を含む。)が貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律(昭第120号)に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法(平成請、勧告・公表の対象とします。また、同法同条に基づき、当該行為を公正

[輸送実態把握のための意見等の募集窓口](#) ← **目安箱**

燃料価格上昇を踏まえた荷主への周知

国自貨第69号
令和3年11月10日

荷主関係団体 御中

国土交通省自動車局貨物課長

貨物自動車運送事業者の適正な運賃收受のための周知について

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

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

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

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

記

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

運送委託者の方へのお知らせ



燃料費・人件費の上昇分の負担を拒んでいませんか？



⚠️ 法令違反となるおそれがあります!!

運送委託者が運送事業者から燃料費・人件費の上昇コストを運賃・料金に反映させることを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、私的独占を禁止するおそれがあります。

📌 要注意! チェックポイント

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

👤 こんな取引を目指しませんか？

- 運送事業者と定期的に協議し、運賃・料金を見直す。
- 変動する燃料価格上昇に応じて定期的な協議を経ては、随時見直しにより運賃・料金を見直す。

本件に關してさらに必要な情報は、国土交通省 適正取引相談窓口（電話番号は裏面に記載）へお問い合わせください。

燃料価格上昇を踏まえた荷主への周知②

令和4年1月

トラック輸送をご利用される
荷主の皆様

(公社)全日本トラック協会
国土交通省

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)

口頃は、トラック運送事業に格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、新型コロナウイルス感染拡大による輸送量の減少により、事業経営に大きな影響を及ぼしているなか、現下の燃料価格の高騰を受け、各トラック運送事業者は事業存続に係る大きな危機に直面しています。

国土交通省では、平成20年に「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」(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分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、軽油価格を100円/ℓで算出されており、それを超えた場合は、別に収受するよう定めています。

一方で、燃料価格の高騰分については、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せません。

つきましては、燃料価格高騰による事業者の窮状をご理解いただくとともに、安定した輸送力を確保するためにも下記事項につきまして、特段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価格を定め(「標準的な運賃」では100円/ℓ)、燃料サーチャージ制を導入していただきますようお願いいたします(別添リーフレット参照)。

※参考：軽油価格の推移 令和2年11月89.2円/ℓ→令和3年11月120.3円/ℓ
(全日本トラック協会調査(スタンド価格))

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・料金を不当に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律(昭和22年法律第54号)に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)附則第1条の2に基づき、荷主への働きかけ、要請、勧告・公表等の対象となります。

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、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「標準的な運賃」を国土交通大臣が告示しました。(別添パンフレットを参照)。

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、「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。

適正な運賃・料金の収受 燃料サーチャージへのご理解をお願いいたします

24時間365日、国民生活を支えるため、日夜走り続けるトラックドライバーは、全産業平均より2割長い労働時間、1割少ない賃金のため、新しい担い手が集まりません!
トラックドライバーの労働環境改善が必要です!
各社知恵を絞って、何とやら、繰り替えて、必死に事業を継続していますが、もう限界です!

燃料価格の高騰に、76%が20両未満の小規模事業者の集まりであるトラック業界は、運賃・料金の値上げのための交渉さえできない! ともあります!

いへら荷物を運んでも赤字では、事業を継続できません。トラック事業者が減少すると、輸送の円滑な状態は維持できません。
輸送が滞る日数を考えてみてください。
コンビニスーパーに食料が無い! 地方の農産品、水産品が都会に届かない! 日本経済がとまってしまう! っ!

国内輸送の92%を担うトラック輸送はい最大の危機! 各社の事業継続につながる問題です

燃料価格高騰

2023年4月から
月60円超価格
別増賃金率50%への
引き上げの対応

2024年問題
時間外労働の上限規制
960時間への対応

国土交通省 JTA 全日本トラック協会

燃料費の上昇分の負担を拒むと 法令違反となるおそれがあります!!

運送委託者が運送事業者から燃料費等の上昇コストを運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、下請法・独占禁止法に違反する恐れがあります。
また、貨物自動車運送事業法による荷主等に対する「働きかけ」「要請」「勧告・公表」の対象になります。

燃料費の上昇を踏まえた運賃・料金の見直しは協議を拒んでいますか?

燃料サーチャージの導入要請があつたにもかかわらず、協議を拒んでいますか?

こんな取引を目指しませんか?
運送事業者と定期的に協議し、運賃・料金を見直しましょう。
急激な燃料価格上昇など突発的な事態に際しては、随時協議により運賃・料金を見直しましょう。

標準的な運賃 燃料サーチャージ計算例

国土交通省告示「標準的な運賃」関東運輸局 距離別運賃による大型車の計算例

前提条件
・走行距離: 1,100km (東京〜福岡間) (標準的な運賃 316,590円)
・積 荷: 3.3km³/
・燃料価格上昇額を仮に20円/ℓ上昇すると→算出上の燃料価格上昇額 17.5円/ℓ (※)

計算式
走行距離 (km) + 燃料 (km/ℓ) × 算出上の燃料価格上昇額 (円/ℓ) = 5,834円 (標準的な運賃的増額率 2%)

※ 標準的な運賃の運賃では、標準価格 100円=105円/ℓ「算出上の燃料価格上昇額」が2.5円/ℓです。以て燃料価格が1円/ℓ上昇するごとに「算出上の燃料価格」も1円/ℓ上昇するよう規定されています。そのため、20円/ℓ上昇の場合は、「算出上の燃料価格上昇額」は17.5円となります。

国土交通省「燃料サーチャージガイドライン」 国土交通省「標準的な運賃 燃料サーチャージについて」

安定的な輸送を確保するためには 標準的な運賃と燃料サーチャージ等 適正な運賃・料金の収受が必要です

燃料サーチャージとは
燃料サーチャージとは、燃料等の価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建ての運賃として設定する制度です。

輸送コスト 燃料サーチャージ 標準的な運賃 燃料費 標準的な運賃 燃料費 標準的な運賃 燃料費 標準的な運賃 燃料費

軽油価格の推移と燃料サーチャージの考え方

「標準的な運賃」では、軽油の基準価格は100円/ℓに設定されており、それを上回ると燃料サーチャージが必要となります。

国土交通省 トラック輸送運賃取引相談窓口

ご不明な点は各地の相談窓口へ

国土交通省では、適切な運賃・料金の収受について、トラック事業者からの疑問・相談について、各地方運輸局、各地方運輸支局の相談窓口を設けております。

国土交通省	トラック輸送運賃取引相談窓口									
自動車部	貨物部	運輸局	運輸支局	運輸支局	運輸支局	運輸支局	運輸支局			
自動車部	貨物部	03-5233-6773	自動車部	貨物部	06-6949-6447	北海道運輸局	北海道運輸支局	011-260-2743	北海道運輸支局	012-822-6733
自動車部	貨物部	011-211-2747	自動車部	貨物部	075-581-9795	青森県運輸局	青森県運輸支局	017-384-8883	青森県運輸支局	017-556-2151
自動車部	貨物部	016-631-9272	自動車部	貨物部	092-505-8804	岩手県運輸局	岩手県運輸支局	019-648-3012	岩手県運輸支局	019-568-2253
自動車部	貨物部	019-51-2114	自動車部	貨物部	027-422-2138	宮城県運輸局	宮城県運輸支局	015-53-1286	宮城県運輸支局	018-433-1704
自動車部	貨物部	015-24-2431	自動車部	貨物部	082-233-9167	茨城県運輸局	茨城県運輸支局	029-246-2431	茨城県運輸支局	082-233-9167
自動車部	貨物部	022-235-2117	自動車部	貨物部	081-22-4120	栃木県運輸局	栃木県運輸支局	0282-44-0345	栃木県運輸支局	081-22-4120
自動車部	貨物部	027-220-1502	自動車部	貨物部	083-923-3336	群馬県運輸局	群馬県運輸支局	027-220-1502	群馬県運輸支局	083-923-3336
自動車部	貨物部	027-220-1502	自動車部	貨物部	087-402-6773	埼玉県運輸局	埼玉県運輸支局	027-220-1502	埼玉県運輸支局	087-402-6773
自動車部	貨物部	027-220-1502	自動車部	貨物部	088-641-4811	千葉県運輸局	千葉県運輸支局	043-246-2431	千葉県運輸支局	088-641-4811
自動車部	貨物部	043-246-2431	自動車部	貨物部	096-286-8122	東京都運輸局	東京都運輸支局	03-5383-8331	東京都運輸支局	096-286-8122
自動車部	貨物部	045-211-2748	自動車部	貨物部	092-422-2028	神奈川県運輸局	神奈川県運輸支局	045-211-2748	神奈川県運輸支局	092-422-2028
自動車部	貨物部	045-211-2748	自動車部	貨物部	092-422-2028	新潟県運輸局	新潟県運輸支局	055-245-4442	新潟県運輸支局	092-422-2028
自動車部	貨物部	045-211-2748	自動車部	貨物部	095-30-2271	富山県運輸局	富山県運輸支局	076-243-1848	富山県運輸支局	095-30-2271
自動車部	貨物部	048-624-1835	自動車部	貨物部	095-839-4247	石川県運輸局	石川県運輸支局	076-243-1848	石川県運輸支局	095-839-4247
自動車部	貨物部	027-265-4442	自動車部	貨物部	096-366-1135	福井県運輸局	福井県運輸支局	076-243-1848	福井県運輸支局	096-366-1135
自動車部	貨物部	043-246-2431	自動車部	貨物部	097-558-2107	山梨県運輸局	山梨県運輸支局	043-246-2431	山梨県運輸支局	097-558-2107
自動車部	貨物部	027-265-4442	自動車部	貨物部	098-641-4811	長野県運輸局	長野県運輸支局	027-265-4442	長野県運輸支局	098-641-4811
自動車部	貨物部	027-265-4442	自動車部	貨物部	098-641-4811	岐阜県運輸局	岐阜県運輸支局	055-261-0880	岐阜県運輸支局	098-641-4811
自動車部	貨物部	027-265-4442	自動車部	貨物部	098-641-4811	静岡県運輸局	静岡県運輸支局	054-242-2116	静岡県運輸支局	098-641-4811
自動車部	貨物部	027-265-4442	自動車部	貨物部	098-641-4811	愛知県運輸局	愛知県運輸支局	053-285-3124	愛知県運輸支局	098-641-4811
自動車部	貨物部	027-265-4442	自動車部	貨物部	098-641-4811	三重県運輸局	三重県運輸支局	059-234-8411	三重県運輸支局	098-641-4811
自動車部	貨物部	027-265-4442	自動車部	貨物部	098-641-4811	滋賀県運輸局	滋賀県運輸支局	076-423-0993	滋賀県運輸支局	098-641-4811
自動車部	貨物部	027-265-4442	自動車部	貨物部	098-641-4811	京都府運輸局	京都府運輸支局	075-912-8037	京都府運輸支局	098-641-4811
自動車部	貨物部	027-265-4442	自動車部	貨物部	098-641-4811	大阪府運輸局	大阪府運輸支局	075-261-1191	大阪府運輸支局	098-641-4811
自動車部	貨物部	027-265-4442	自動車部	貨物部	098-641-4811	兵庫県運輸局	兵庫県運輸支局	078-279-3714	兵庫県運輸支局	098-641-4811
自動車部	貨物部	027-265-4442	自動車部	貨物部	098-641-4811	奈良県運輸局	奈良県運輸支局	074-361-1602	奈良県運輸支局	098-641-4811

本内容について、トラック輸送の取引条件を取り決める部署に回付し、周知をお願いいたします。

JTA 全日本トラック協会 〒160-0004 東京都新宿区西三丁3番地4号 Tel. 03-3354-1009 (内線) FAX 03-3354-4070

以上

中部運輸局管内の対応

R4. 2. 14時点

燃料価格の上昇を受けて、中部運輸局管内では、以下のとおり対応

【中部運輸局自動車交通部貨物課】

- 11月～ 「トラック事業者応援サイト」を立ち上げ、燃料価格の上昇に対する対応について掲載、管内経済産業局、農政局へ周知依頼
- 12/9 自動車交通部長名で管内荷主団体宛て文書発出

【愛知運輸支局】

- 11/19 県トラック協会・量品鉄鋼部会において周知
- 11/22 地方協議会の各委員に周知
 - 1月 名古屋商工会議所メールマガジンにて周知
 - 2月 愛知県トラック協会と連名で、「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)」(右参照)を中部経済連合会・愛知県商工会連合会・名古屋商工会議所等経由で荷主へ周知

【静岡運輸支局】

- 11/30 地方協議会の各委員に周知
 - 12/20 支局長から荷主団体へ周知訪問
 - 2月～3月 静岡県トラック協会等と連名で、日本経済新聞・静岡新聞・中日新聞へ、「標準的な運賃」「燃料サーチャージ」「物流の2024年問題(時間外労働時間上限規制)」等に関する荷主の理解促進のため、新聞広告掲載により周知活動の実施
- 静岡県内の商工会議所・商工会の加盟企業(約64,000社)に対して、燃料サーチャージのリーフレットを3月中に配布予定

【岐阜運輸支局】

- 10/21 岐阜県経済同友会10月例会において周知
- 2月(予定) 地方協議会で各委員に周知予定

【三重運輸支局】

- 11/16 三重県トラック協会物流セミナーにおいて周知
- 1/21 地方協議会の議題として周知

【福井運輸支局】

- 12月 福井県内の荷主企業向けに燃料価格の運賃転嫁の許容度についての質問を含むアンケート調査を実施し、3月の地方協議会で報告予定

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) ※抜粋

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)

日頃は、トラック運送事業に格別のご高配賜り、厚く御礼申し上げます。さて、新型コロナウイルス感染拡大による輸送量の減少により、事業経営に大きな影響を及ぼしているなか、現下の燃料価格の高騰を受け、各トラック運送事業者は事業存続に係る大きな危機に直面しています。国土交通省では、平成20年に「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」(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分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、軽油価格を100円/ℓで算出されており、それを超えた場合は、別に収受するよう定めています。一方で、燃料価格の高騰分については、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せません。つきましては、燃料価格高騰による事業者の窮状をご理解いただくとともに、安定した輸送力を確保するためにも下記事項につきまして、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

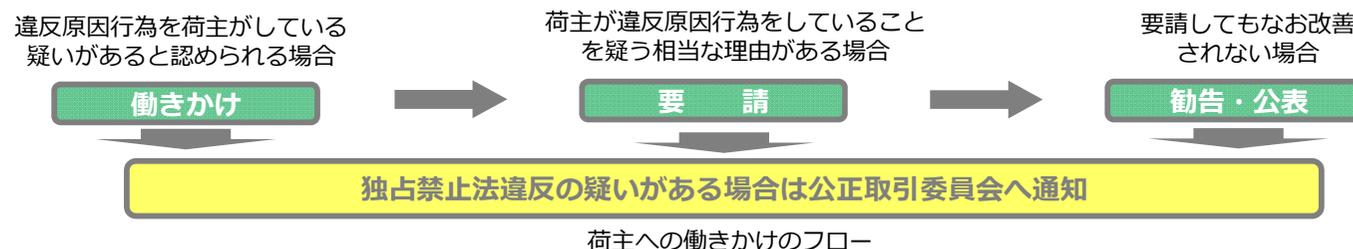
記

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価格を定め(「標準的な運賃」では100円/ℓ)、燃料サーチャージ制を導入していただきますようお願いいたします(別添リーフレット参照)。
※参考: 軽油価格の推移 令和2年11月89.2円/ℓ→令和3年11月120.3円/ℓ(全日本トラック協会調査(スタンド価格))

○中部運輸局・各県運輸支局は、今後も適正取引全般の情報(標準的な運賃・ホワイト物流推進運動の周知等)を関係省庁及び関係団体(経済産業局、農政局等、中部経済連合会、各県商工会議所連合会、中小企業団体中央会等)へ周知する。

貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

- ・ 制度改正について荷主・運送事業者向けに**関係省庁連名で周知**。**違反原因行為に該当し得る行為を例示**。
 【例】・荷主都合による長時間の荷待時間を恒常的に発生させているような行為（過労運転を招くおそれ）
 ・異常気象時など、安全な運行が困難な状況で運送を強要する行為（輸送の安全確保義務違反を招くおそれ）
- ・ 国交省HPにおいて**設置した意見等の募集窓口等を活用**。荷主の行為について、幅広く情報収集。
 収集した情報に基づき、関係行政機関と連携して、**荷主への働きかけを実施**。

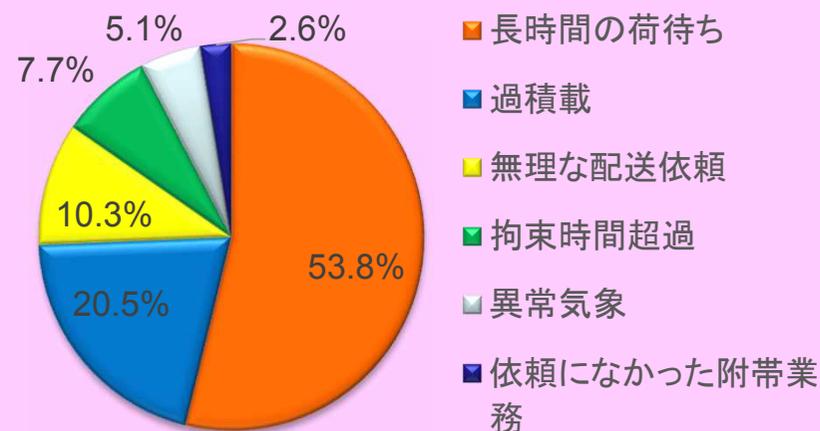


窓口投稿における違反原因行為(疑い)

<投稿で寄せられている主な項目>

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

働きかけにおける違反原因行為の割合



荷主勧告等発出状況(全国)

	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	R2年度
警告書	2			5	2	1	
協力要請書	53	57	55	152	97	66	58

(件)

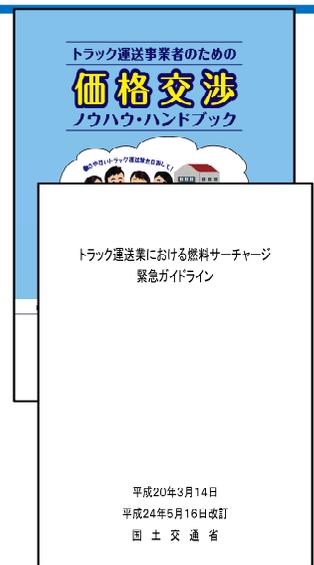
① 運輸支局相談窓口への相談(東北運輸局管内。荷主:外食チェーン)

トラック運送事業者からの相談内容

○今般の燃料価格の上昇は経営状況に与える影響が大きいと、燃料サーチャージの適用について、近日中に荷主との交渉を行うことを予定している。荷主との交渉時において、参考資料等は何かないか？

相談窓口(運輸支局)での対応

○「燃料サーチャージガイドライン」、トラック運送事業者が荷主との適正な取引を行うための手引きとなる「価格交渉ノウハウ・ハンドブック」、原価計算の必要性・効果等を示した「原価計算の活用に向けて」等の参考資料を提示・解説するとともに、荷主との交渉状況についてフォローアップを実施。



荷主との交渉結果

○今回の交渉に当たっては、相談窓口で入手した参考資料を基に、荷主に対してトラック運送事業者が燃料サーチャージの意義や必要性について十分な説明を行った結果、サーチャージを適用することとなった。

② 本省目安箱への投稿(九州運輸局管内。荷主:農産品加工業者)

トラック運送事業者からの投稿内容

○長年にわたり荷主との間で不利な契約を強いられている。今年になって燃料価格が高騰し、損益に与える影響が大きく大変苦慮している。

国土交通省での対応

○投稿を受け、国土交通省から関係者へ事実確認を行うとともに、貨物自動車運送事業法に基づき荷主に対する「働きかけ」を行うべく調整。

○別途、当該荷主には荷主関係省庁から荷主団体を通じて適正運賃の收受に関する国土交通省からの要請を周知。

対応結果

○国土交通省からの確認や適正運賃收受の要請を受け、荷主が適正な支払いについて理解したことにより、サーチャージを導入することとなった。(その他の契約等については交渉中)

パートナーシップによる価値創造のための 転嫁円滑化会議(2021年12月27日)

(出席者)

○閣僚等:総理大臣、新しい資本主義担当大臣、
国土交通大臣ほか関係閣僚、公正取引委員会委
員長

○経済団体:日本経済団体連合会会長、経済同友
会代表幹事、日本商工会議所会頭、全国商工会連
合会会長、全国中小企業団体中央会会長

○事業者団体:全日本トラック協会会長、日本建設
業連合会会長ほか

(食品産業センター、情報サービス産業協会、全国
警備業協会、電子情報技術産業協会、日本印刷産
業連合会、日本化学工業協会、日本金型工業会、
日本建材・住宅設備産業協会、日本航空宇宙工業
会、日本広告業協会、日本産業機械工業会、日本
自動車工業会、日本自動車部品工業会、日本スー
パーマーケット協会、日本製紙連合会、日本繊維
産業連盟、日本鋳造協会、日本鉄鋼連盟、日本動
画協会、日本フランチャイズチェーン協会)



パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化会議(2021年12月27日) 総理発言

本日は、事業者団体の皆様にお集まりいただき、価格転嫁の円滑化について、意見交換を行わせていただきました。新しい資本主義では、株主だけでなく、取引先も含め、多様なステークホルダーの利益を考慮する必要があります。三村会頭からは、中小企業の賃上げについて、価格転嫁力が課題であり、是正する必要があると、こうした御意見も頂きました。本日は、事業者団体の皆様に、これまでの取組、あるいはこれからの取組方針についてお話を伺い、大変意を強くしました次第です。

政府としても、成長と分配の好循環を実現するため、地域経済の雇用を支える中小企業が適切に価格転嫁を行い、適正な利益を得られるよう、環境整備を行ってまいります。

本日、パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージを決定いたします。1月から3月を転嫁対策に向けた集中取組期間と定めるほか、公正取引委員会と中小企業庁が事業所管省庁と連携して、問題となる事例を幅広く把握し、対応する価格転嫁円滑化スキームを創設いたします。加えて、下請代金法や独占禁止法の執行強化などにより、立入調査や要請を行い、価格転嫁を行いやすくいたします。

この後、閣議了解を行い、本日御出席の事業者団体を含めて、各事業所管大臣から各団体に対して、取引先とのパートナーシップ構築、取引慣行や商慣行の是正などについて、会員企業に周知されるよう、要請することとしております。取引は民と民の関係であり、本日お集まりの産業界をリードしている皆様方に協力いただきますよう、是非ともよろしく願い申し上げます。

パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化(要請)

パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化に関する事業者団体に対する要請

政府は、新しい資本主義の考え方にに基づき、成長と分配の好循環の形成に取り組んでいます。新しい資本主義の考え方では、企業は、株主だけでなく、従業員、地域社会、そして取引事業者といった多様なステークホルターの利益を考慮するとの考え方を採ります。我が国企業の持続的成長を図るためには、取引先とのパートナーシップの構築を進めることで、取引事業者全体により、企業価値を最大化することが重要であり、長期的に株主に還元を行うことが可能となると考えています。このような趣旨に鑑み、取引先との取引の在り方について、会員企業に対して、下記の点について周知されるよう要請します。

- 1 直接の取引先やその先の取引先も含めた、取引事業者全体での付加価値の向上に取り組み、取引先とのパートナーシップの構築を目指していただきたいこと。
- 2 親事業者と下請事業者との取引慣行について、取引先とのパートナーシップ構築の妨げとなる取引慣行や商慣行の是正に取り組んでいただきたいこと。
- 3 取引対価の決定にあたっては、下請事業者から協議の申入れがあった場合には、労務費等の上昇分の影響を考慮するなど下請事業者の適正な利益を含むよう、十分に協議に応じていただくこと。
- 4 下請代金は可能な限り現金で支払っていただくこと。手形で支払う場合には、割引料等を下請事業者の負担とせず、支払サイトを60日以内とするよう努めていただくこと。
- 5 知的財産・ノウハウについては片務的な秘密保持契約の締結、取引上の立場を通じたノウハウの開示や知的財産権の無償譲渡などは求めないこと。
- 6 取引先も働き方改革に対応できるよう、下請事業者に対して、適正なコスト負担を伴わない短納期発注や急な仕様変更は行わないこと。

なお、政府としては、取引事業者全体のパートナーシップにより、適正な転嫁を進める環境整備を図るため、春闘に向けた期間である毎年1月から3月を「転嫁対策に向けた集中取組期間」と定めることとしました。また、「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」を決定し、取組を開始するとともにフォローアップしていくこととしました。あわせて、会員企業に対して周知をお願いします。また、現在、4,000社を超える企業がパートナーシップ構築宣言を宣言しています。会員企業に対して、制度の周知をお願いします。

パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ(関連部分の概要)

2. 価格転嫁円滑化に向けた法執行の強化

(1) 価格転嫁円滑化スキームの創設

・関係省庁からの情報提供や要請、違反行為を行っている疑いのある親事業者に関する情報を公取委・中企庁に提供できるHPの設置(「違反行為情報提供フォーム」)を通じて、情報提供を受け付け。来年6月までに報告書を取りまとめ、公表。法違反が多く認められる業種は、公取委・中企庁・事業所管省庁が連名で、事業者団体に対して、傘下企業において法遵守状況の自主点検を行うよう要請を行う。

・公取委・中企庁は、転嫁拒否が疑われる事案が発生していると見込まれる業種について、重点立入業種として、毎年3業種ずつ対象を定めて立入調査を行う。

(2) 独占禁止法の適用の明確化

・下請代金法の適用対象とならない取引についても、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分を取引価格に反映しない取引は、独占禁止法の「優越的地位の濫用」に該当するおそれがあることを公取委は明確化し、周知徹底する。

(3) 「優越的地位の濫用」に関する緊急調査及び法執行の強化

・これまでは荷主と物流事業者との取引を調査していたが、今年度内に対象業種を追加的に選定し、来年度に緊急調査を実施(「買ったたき」の指導実績が多い道路貨物運送業のほか、関係省庁からの情報提供等を踏まえて選定)。調査結果を取りまとめ、公表。公取委は、転嫁拒否が疑われる事案について、立入調査を行う。関係する事業者に対して、具体的な懸念事項を明示した文書を送付する。

(4) 下請代金法上の「買ったたき」に対する対応

①「買ったたき」の解釈の明確化

②「買ったたき」に対する取締り強化

・親事業者への立入調査の件数を増やすなど取締りを強化、再発防止が不十分な事業者に対しては、取締役会決議を経た上で、改善報告書の提出を求める(現在は法律に基づく勧告事案のみに要求)

③下請取引の監督強化のための情報システムの構築

④下請中小企業振興法に基づく対応

・「集中取組期間」(毎年1月~3月)において、中小企業からの相談窓口(下請かけこみ寺、原油価格上昇に関する特別相談窓口)における相談をもとに、下請Gメンによるヒアリングを実施、下請中小企業振興法に基づく振興基準に照らし、親事業者による価格転嫁の協議への対応状況を把握し、結果を公表

5. 公共工事品質確保法等に基づく対応の強化

(2) 貨物自動車運送事業法、内航海運業法に基づく対応の強化

・トラック運送業について、燃料サーチャージの導入等を通じて燃料価格上昇分が適切に運賃に反映されるよう、荷主企業等に協力を求めるとともに、貨物自動車運送事業法に基づく標準的な運賃の導入を促す。国土交通省本省、地方運輸局等に相談窓口を設置する。荷主への働きかけ、要請、勧告・公表など同法に基づく法的対応を強化する。

「パートナーシップ構築宣言」の概要 (第3回 中小企業等の活力向上に関するワーキンググループ 中小企業庁提出資料)

- 「パートナーシップ構築宣言」は、事業者が、取引先との共存共栄を目指し、下記に取り組むことを「代表権のある者の名前」で宣言し、ポータルサイトで公表するもの。
 - (1) サプライチェーン全体の付加価値増大と、新たな連携 (IT実装、BCP策定、グリーン調達支援等)
 - (2) 下請企業との望ましい取引慣行(「振興基準」)の遵守、特に、取引適正化の重点5分野 (①価格決定方法、②型管理の適正化、③現金払の原則の徹底、④知財・ノウハウの保護、⑤働き方改革に伴うしわ寄せ防止)
- 「未来を拓くパートナーシップ構築推進会議」(2020年5月)において、導入を決定。
- 成長戦略実行計画(閣議決定)において「本年度中に2,000社の宣言」を目標を掲げており、2021年10月に目標を達成。2月8日時点で約6,000社の企業が宣言。(うち大手企業数(3億円超)の割合は1割程度)

1. 宣言のイメージ

労務費・原料価格の上昇等

宣言!

下請け・受注者

材料費が高騰したので、
価格転嫁したい…
下請代金を手形ではなく
現金で支払って欲しい…



価格転嫁の
要望等

親会社・発注者

下請事業者からの協議
の申し入れに応じる!
現金決済を行う! 等



望ましい
取引慣行

2. 未来を拓くパートナーシップ構築推進会議

- ✓ 経産大臣、経済再生担当大臣(共同議長)
厚労大臣、農水大臣、国交大臣、官房副長官(衆・参)
日商、経団連、連合
- ✓ 2020年11月の第2回は
総理・官房長官も出席。



3. 宣言を行うメリット

1. ロゴマークを利用可能
2. 補助金の加点
(ものづくり補助金、事業再構築補助金、省エネ補助金等)



● 関係省庁等との連携の下、荷主企業と物流事業者が連携して相互に改善を提案していく「ホワイト物流」推進運動を展開

「ホワイト物流」推進運動

荷主企業と物流事業者が
相互に協力して
物流を改善していきましょう!



● 周知活動

○ 要請文書の送付

本省貨物課より、証券取引所の上場会社及び各都道府県の主要企業の合計約6,300社の代表者に対し、「ホワイト物流」推進運動への参加を要請する文書を直接送付

○ 各省庁・関係団体への主な周知活動

(局貨物課)

- ・中部経済産業局・東海農政局へ訪問。メルマガ等にて荷主企業・傘下会員等へ周知
- ・5/20 配合飼料供給安定協議会 関西・中部ブロック会議にて説明
- ・東海農政局の「農林水産関連企業環境対策協議会総会」にて資料配布(会員数：岐阜県10,愛知県72,三重県12,計94件)
- ・中部運輸局HPにトラック事業者取引環境・労働時間応援サイトを立ち上げ、中部・近畿経済産業、東海農政局のメルマガにて荷主・荷主団体等へ周知
- ・ホワイト物流推進運動セミナー(本省主催)開催案内を関係機関のメルマガジンや日本ローカルネット東海・北陸の意見交換会にて周知

(各支局)

- ・労働基準監督署主催の貨物自動車運送事業労働時間等説明会等において説明(静岡県 20回)
- ・各県トラック協会の会合にて説明
- ・各県取引環境・労働時間改善地方協議会にて説明、委員及びその傘下会員等へ周知依頼

● 「ホワイト物流」推進運動 自主行動宣言賛同企業数 (R3.12.31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	35	11	74	7	127
	静岡	12	1	39	2	54
	岐阜	1	3	9	3	16
	三重	3	2	15	3	23
	福井	2	1	4	1	8
	合計	53	18	141	16	228
	比率	23.2%	7.9%	61.8%	7.0%	
全国	合計	369	112	706	128	1315
	比率	28.1%	8.5%	53.7%	9.7%	

「ホワイト物流」推進運動の取組項目(推奨項目)



取組項目別宣言件数(令和3年12月末日まで)全国

分類番号	取組項目	宣言件数	宣言比率
A. 運送内容の見直し		4,036	—
A①	物流の改善提案と協力	1,058	(80.7%)
A②	予約受付システムの導入	107	(8.3%)
A③	パレット等の活用	647	(49.4%)
A④	発荷主からの入出荷情報等の事前提供	203	(15.7%)
A⑤	幹線輸送部分と集荷配送部分の分離	82	(6.3%)
A⑥	集荷先や配送先の集約	163	(12.5%)
A⑦	運転以外の作業部分の分離	183	(14.0%)
A⑧	出荷に合わせた生産・荷造り等	180	(13.7%)
A⑨	荷主側の施設面の改善	126	(9.7%)
A⑩	リードタイムの延長	175	(13.3%)
A⑪	高速道路の利用	334	(25.5%)
A⑫	混雑時を避けた配送	81	(6.1%)
A⑬	発注量の平準化	110	(8.4%)
A⑭	船舶や鉄道へのモーダルシフト	307	(23.7%)
A⑮	納品日の集約	127	(9.6%)
A⑯	検品水準の適正化	48	(3.7%)
A⑰	物流システムや資機材の標準化	105	(8.1%)
B. 運送契約の方法		950	—
B①	運送契約の書面化の推進	586	(44.5%)
B②	運賃と料金の別建て契約	187	(14.1%)
B③	燃料サーチャージの導入	101	(7.8%)
B④	下請取引の適正化	76	(5.7%)
C. 運送契約の相手方の選定		526	—
C①	契約の相手方を選定する際の法令遵守状況の考慮	334	(25.7%)
C②	働き方改革等に取り組む物流事業者の積極的活用	192	(14.6%)
D. 安全の確保		1,412	—
D①	荷役作業時の安全対策	620	(47.4%)
D②	異常気象時等の運行の中止・中断等	792	(60.1%)
E. その他		106	—
E①	宅配便の再配達への協力	68	(5.0%)
E②	引越時期の分散への協力	29	(2.2%)
E③	物流を考慮した建築物の設計・運用	9	(0.7%)
F. 独自の取組		971	—
延べ取組件数		8,001	—

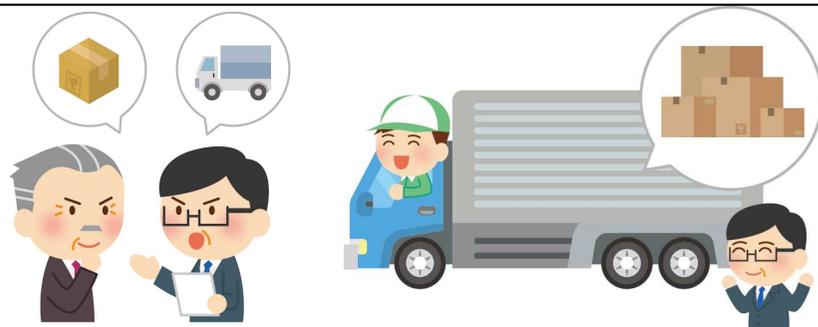
<備考>

- 令和3年12月末日までに自主行動宣言を提出した企業・組合・団体等(以下「企業等」という)1,315者のうち、推奨項目の取組の記入があった企業等は1,300者であった。
- 「宣言比率」は、自主行動宣言を提出した企業等1,315者のうち、それぞれの取組項目を選定した企業等の割合を示したものである。
- 一人の複数事業所から自主行動宣言が提出された場合、重複する取組項目は一件に集約して集計している。(複数の自主行動宣言提出済の企業が合併し、旧法人が合併法人の事業所となった場合は除く。)

宣言企業・組合・団体数(取組内容未掲載を除く)	1,300	
宣言企業・組合・団体数(取組内容未掲載を含む)	1,315	(100.0%)

取引先や物流事業者から、荷待ち時間や運転者の手作業での荷卸しの削減、附帯作業の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案します。

パレット、カゴ台車、折りたたみコンテナ、通い箱等を活用し、荷役時間を削減します。



運送契約の書面化を推進します。

運送契約を締結する場合には、運送の対価(運賃)と運送以外の役務等の対価(料金)を別建てで契約することを原則とします。



台風・豪雨・豪雪等の異常気象が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行いません。また、運転者の安全を確保するため、運行の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重します。

ホワイト物流推進運動は「SDGs」につながる取り組み



8. 働きがいも経済成長も
すべての人のための持続的、包摂的かつ持続可能な経済成長、生産的な完全雇用およびディーセント・ワーク(働きがいのある人間らしい仕事)を推進する



9. 産業と技術革新の基盤をつくろう
強靭なインフラを整備し、包摂的で持続可能な産業化を推進するとともに、技術革新の拡大を図る



11. 住み続けられるまちづくりを
都市と人間の居住地を包摂的、安全、強靭かつ持続可能にする



13. 気候変動に具体的な対策を
気候変動とその影響に立ち向かうため、緊急対策を取る

取引企業等との関係性向上

自主行動宣言を行った企業は、「物流ひいては日本経済が直面する課題解決に取り組む企業」となり、企業のCSR活動として非常に重要な意義をもちます。

企業がCSRを果たすことで、取引企業等との関係性も向上することが期待されます。逆に取引企業等と関係しない企業は、物流社会全体で取り組む課題に無関心という表明になりかねず、将来的にサプライチェーンから外されたり、株主や地域の支援を得ることができなくなったりする可能性も懸念されます。

企業のブランディングに効果的

自主行動宣言を行った企業は、社会に対して責任を果たす企業として認識され、企業イメージの向上やブランディングにも非常に効果的です。

こうした社会貢献的な取り組みを積極的に行い、高い企業イメージ、高いブランドイメージをもつ企業は、フェアトレード的に消費者や取引企業からも選ばれるようになり、優秀な人材の採用にも有利になることが期待されます。

ビジネスチャンスにつながる

自主行動宣言を行った企業は、物流効率化などの課題を解決するための新しい取り組みを検討・実施しております。

こうした取り組みは、自主行動宣言を行った企業間での新規事業の創造や他業種との協働など、新しいビジネスチャンスにつながることを期待されます。

ホワイト物流推進運動賛同による効果

① 業界を巻き込んだ取組

A社
(紙・パルプ製造・販売)

現状・課題

- ・衛生用紙は軽量ながら高張するため、商品の積載効率を最大限高める事を目的に手積み・手卸しをおこなっている
- ・手積み・手卸しにはそれぞれ約90分要しトラックドライバーの体力的な負担、長時間拘束・待機時間の要因の一つ
- ・月ごとの販売波動が大きく、手荷役の輸送形態が敬遠される。特に需要期は手荷役では備車できない

取組み

- 「ホワイト物流」推進運動に賛同
「パレット等の活用」を宣言
- 外部倉庫を大型倉庫へ集約
- パレット輸送化の検討
- ・業界で統一した専用サイズのパレットを開発
- ・パレット納品は機械荷役を倉庫側でお願いする代わりに物流機能インセンティブを付与
※レンタル料をA社が負担

効果

- 【荷主】
大型物流倉庫による集約化により
- ・**保管効率が10%向上**
- ・輸送力が向上し、**ドライバーの待ち時間・積込時間が半減**することでトラック確保が改善

- 【運送事業者】
荷役時間を75%削減、ドライバーの負担が軽減された。



※画像はイメージです

② 社内意識の統一

B社
(資材メーカー)

現状・課題

- ・ドライバーの就業者が減る中、製品を作っても運べない時代が来る前に、限られたリソースを最大限活用し、納品を継続出来る体制をつくりたい
- ・社内の物流改善に対する意識が希薄
- ・荷下ろし完了までの長時間化

荷下ろし完了までに1時間以上かかった回数
(30分毎にカウント)

年度	2016	2017
回数	210,294	210,729

取組み

- 「ホワイト物流」推進運動に賛同し、**高品質で安定した配送を継続し社会的責任を果たす意識を高める**

- トップが物流問題解決に向けて全社を上げて取り組む事を明確化することで、全部署が取り組む課題という社内意識統一を図る**

- ホワイト物流に対する課題をピックアップ(総数600件以上)し、毎月物流会議で進捗を確認
正しい現状把握から実現可能性を重視した折衝を行う

効果

- ・パレット降ろし化の徹底⇒荷受け可能なパレットへ変更
- ・入庫待ち対策⇒月曜朝一便を金曜夕方前に前倒し、遊休レーンを仮置きとして活用

- 【荷主】
将来的な供給の停滞を回避
三位一体(発・着・輸送会社)体制の確立

- 【運送事業者】
荷下ろし完了までに1時間以上かかった回数が3年前と比べ約37%減った

年度	2017	2020
回数	210,729	131,795

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

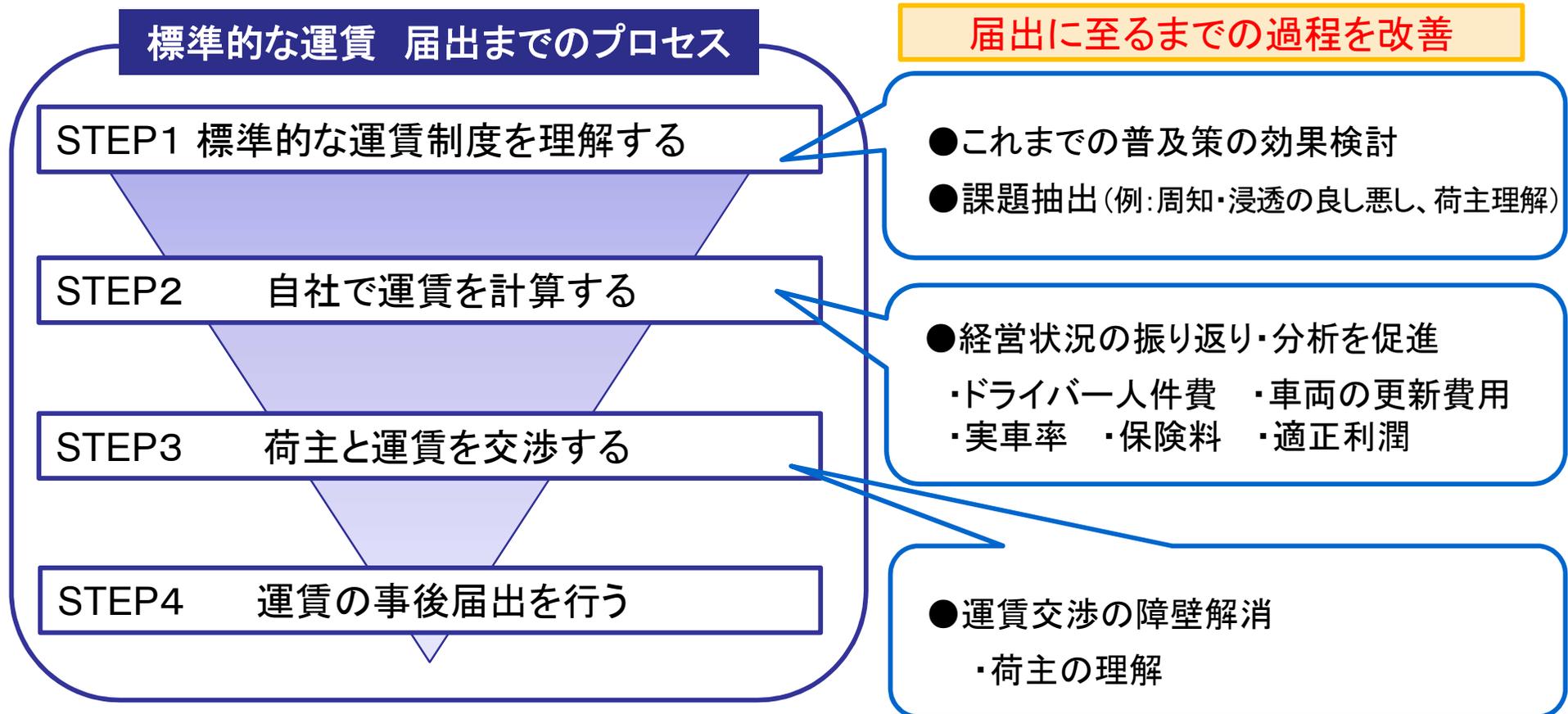
- ◆ **元請け・下請けの関係** ⇒ 元請事業者の庸車費用等は考慮せず、**実運送にかかる原価**等を基準に算出
- ◆ **車両費** ⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた**車両への設備投資等**ができるよう償却年数は**5年**で設定
- ◆ **人件費** ⇒ ドライバーの労働条件改善のため、**全産業平均の時間当たりの単価**を基準
- ◆ **帰り荷の取扱い** ⇒ **帰り荷がないことを前提に実車率50%**の前提で算出。
- ◆ **利潤** ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、**自己資本に対する適正な利潤額**を設定



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

その上で、**収益増相当分が適正原価の確保（人件費、設備費等）に充てられる**ことが重要

- 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、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1%)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**。行政は、荷主に対して、公平な立場で運賃交渉に臨むよう促していく。



令和4年1月末時点

支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合	支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合	支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合
札幌	1516	725	47.8%	新潟	707	537	76.0%	徳島	380	305	80.3%
函館	268	226	84.3%	長野	636	220	34.6%	香川	594	409	68.9%
室蘭	370	214	57.8%	富山	603	377	62.5%	愛媛	735	613	83.4%
旭川	410	279	68.0%	石川	741	356	48.0%	高知	422	374	88.6%
帯広	326	107	32.8%	小計(北陸信越)	2687	1490	55.5%	小計(四国)	2131	1701	79.8%
釧路	276	143	51.8%	福井	477	290	60.8%	福岡	2229	827	37.1%
北見	189	102	54.0%	岐阜	856	304	35.5%	佐賀	436	333	76.4%
小計(北海道)	3355	1796	53.5%	静岡	1546	997	64.5%	長崎	428	353	82.5%
青森	796	359	45.1%	愛知	2893	1469	50.8%	熊本	688	597	86.8%
岩手	582	377	64.8%	三重	968	548	56.6%	大分	523	358	68.5%
宮城	1187	655	55.2%	小計(中部)	6740	3608	53.5%	宮崎	402	320	79.6%
秋田	340	246	72.4%	滋賀	503	353	70.2%	鹿児島	1006	633	62.9%
山形	364	205	56.3%	京都	974	612	62.8%	小計(九州)	5712	3421	59.9%
福島	988	461	46.7%	大阪	4402	1953	44.4%	陸運事務所	825	269	32.6%
小計(東北)	4257	2303	54.1%	兵庫	2210	288	13.0%	合計	56990	24620	43.2%
茨城	2258	223	9.9%	奈良	597	334	55.9%				
栃木	1085	530	48.8%	和歌山	558	372	66.7%				
群馬	1148	92	8.0%	小計(近畿)	9244	3912	42.3%				
埼玉	3340	502	15.0%	鳥取	302	209	69.2%				
千葉	2196	237	10.8%	島根	375	295	78.7%				
東京	5012	894	17.8%	岡山	1148	832	72.5%				
神奈川	2535	468	18.5%	広島	1509	1167	77.3%				
山梨	504	158	31.3%	山口	627	513	81.8%				
小計(関東)	18078	3104	17.2%	小計(中国)	3961	3016	76.1%				

※告示されてからの累計件数

●令和4年1月31日時点の管内の届出件数は3,608件(53.5%)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4年1月31日時点

支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合
愛知	2893	1469	50.8%
静岡	1546	997	64.5%
岐阜	856	304	35.5%
三重	968	548	56.6%
福井	477	290	60.8%
小計(中部)	6740	3608	53.5%

- 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）
中部運輸局管内のトラック事業者は377社を認定
- 令和4年2月、中部運輸局管内のトラック事業者は113社を新たに認定

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。

<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。

<令和3年度認証事業者>

バス（乗合・貸切）事業者	47社
タクシー事業者	86社
トラック事業者	604社
合計	737社

<令和4年度スケジュール>

- ・申請受付期間：令和4年7月頃を予定



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

輸局

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

【1運行あたりの荷役時間】



■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待ち ■ 荷役
■ 付帯他 ■ 休憩

1運行あたり平均して、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。

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、HV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



HVトラック

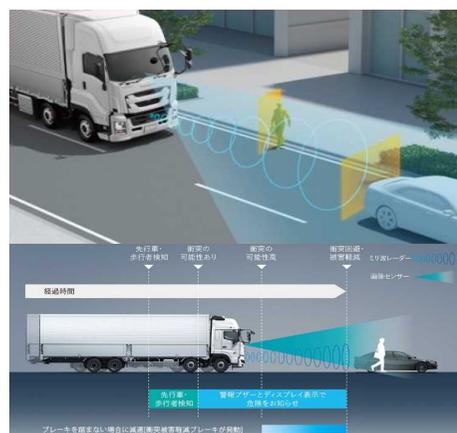
継続

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

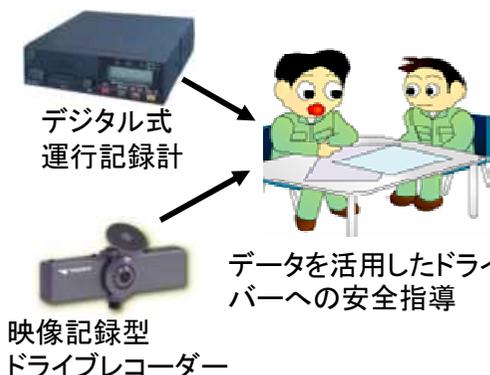
1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

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



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スケア機器等の導入に対し支援



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



●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】

【令和2年】定期監督等実施状況・法違反状況（運輸交通業）

全業種を比較すると、道路貨物運送業は全体的に違反率が高い。この傾向は、令和元年度と同様。特に、労働時間関係の違反割合は倍以上であり、健康診断関係の違反割合も高い状況である。

	定期監督等 実施 事業場数	同違反 事業場数	同違反 事業場 比率	労基法					安衛法
				15条	23・24条	32条	37条	89条	66～66条の8
				労働条件 の明示	賃金不払	労働時間	割増賃金	就業規則	健康診断
運輸交通業	4,803	3,539	73.7%	568 11.8%	297 6.2%	1,768 36.8%	897 18.7%	561 11.7%	1,223 25.5%
（鉄道・航空業等）	135	57	42.2%	4 3.0%	2 1.5%	16 11.9%	9 6.7%	5 3.7%	14 10.4%
道路旅客運送業	644	478	74.2%	75 11.6%	67 10.4%	205 31.8%	148 23.0%	93 14.4%	150 23.3%
道路貨物運送業	3,993	2,983	74.7%	487 12.2%	225 5.6%	1,534 38.4%	737 18.5%	459 11.5%	1,052 26.3%
その他の運送業	31	21	67.7%	2 6.5%	3 9.7%	13 41.9%	3 9.7%	4 12.9%	7 22.6%
全業種	116,317	80,335	69.1%	10,817 9.3%	4,926 4.2%	19,493 16.8%	16,701 14.4%	9,088 7.8%	20,153 17.3%

【資料出所】監督業務実施状況（令和2年（1月～12月分））より抜粋して作成

**第14回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会
及び第13回トラック運送業の生産性向上協議会資料
(令和4年2月25日)**

厚生労働省提出資料

1. 改善基準告示の見直しの検討状況について
2. 令和3年度予算事業について
3. 働き方改革推進支援センターでの取組について
4. 令和4年度予算案について

「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）の見直しの検討状況

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したものの。

自動車運転者は、他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にあるため、過労死防止の観点から、速やかに改善基準告示の見直しの検討を開始するよう求められたところ。

【令和元年度】

- ・ 労働条件分科会の下に、「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置（令和元年11月25日）し、検討をスタート

【令和2年度】

- ・ 議論の土台として、実態調査、海外調査、疲労度調査を実施（実態調査、疲労度調査は令和3年度も実施）

【令和3年度】

- ・ R4. 3月頃（予定）：見直し案（ハイヤー・タクシー、バス）のとりまとめ

【令和4年度】

- ・ R4. 7月頃（予定）：見直し案（トラック）のとりまとめ
- ・ R4.12月頃 : 改善基準告示改正

【令和6年度】

- ・ R6.4月 : 時間外労働の上限規制適用、改善基準告示施行

主なご意見

公益代表委員

今回の見直しの目的は過労死防止であり、規制を荷主や商慣行にあわせるのではなく、商慣行を見直すべき。

労働者代表委員

時間外・休日労働が月80時間、100時間を超えないよう、拘束時間を年3,516時間から年3,300時間に見直すべき。

使用者代表委員

荷主対策の徹底が難しいのであれば、どのような事業者でも守れる最大公約数の基準とすべき。

1. 改善基準告示の見直しの検討状況について
2. 令和3年度予算事業について
3. 働き方改革推進支援センターでの取組について
4. 令和4年度予算案について

令和3年度自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業

令和3年度予算事業 実施事項

- 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向けた荷主向け動画の作成
- 物流の問題について国民との意見交換をする「アイデアソン」の開催
- 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。



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？	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 危機的な実態から脱却するための取組プロセス全体像 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	物流における「幹線輸送」の位置づけ 「幹線輸送の効率化」に向けて、荷主だから出来ること 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	物流における「地場」の位置づけ 「地場配送の効率化」に向けて、荷主だからできること 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」	物流における「倉庫機能」の位置づけ 「倉庫作業の効率化」に向けて、荷主だからできること 効率化事例の紹介
5	荷主が取り組む「情報の効率化」	物流における「情報」の位置づけ 「情報の連携」に向けて、荷主だからできること 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



「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いて良かった！
- 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を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いて良かった。

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

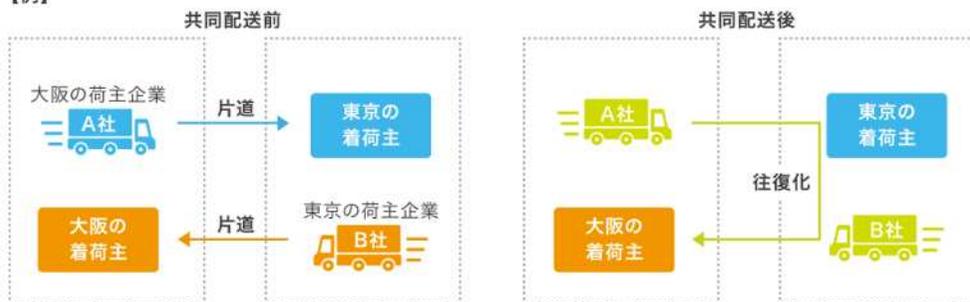
トラック運転者の長時間労働改善に向けて、「荷主どうし」の共同配送に興味のある荷主企業を、ポータルサイトを通じて募集。「荷主連携マッチング～あい積ミーティング～」と題して、荷主企業が、物流生産性向上とトラック運転者の長時間労働改善に向けた意見交換を行うオンラインミーティングを、厚生労働省の主催により開催。開催結果の報告書をポータルサイトに掲載することにより、好事例の普及を行っている。

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

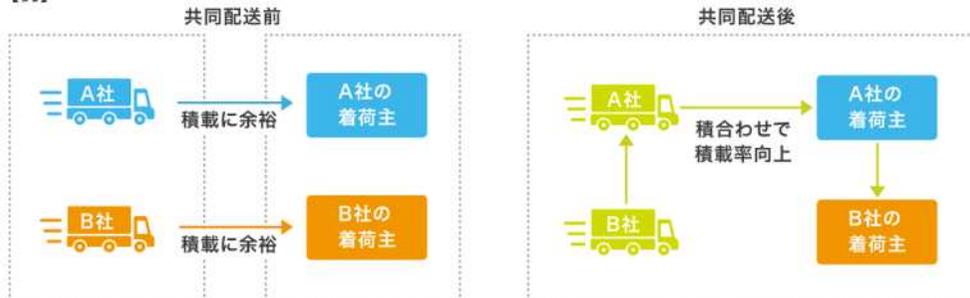
【例】



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)

「関西エリア」「中部エリア」「関東エリア」に注目
食品企業どうし連携

「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。
- ・同ジャンル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。

1. 改善基準告示の見直しの検討状況について
2. 令和3年度予算事業について
3. 働き方改革推進支援センターでの取組について
4. 令和4年度予算案について

働き方改革推進支援センター

「働き方改革推進支援センター」って何？

「働き方改革推進支援センター」は、就業規則の作成方法、賃金規定の見直し、労働関係助成金の活用など、『働き方改革』に関連する様々なご相談に総合的に対応し、支援することを目的として、全国47都道府県に設置されています。

お近くの支援センターや出張所を、是非お気軽にご利用ください。

以下の4つの取組をワンストップで支援します。

長時間労働の是正

同一労働同一賃金等非正規雇用労働者の

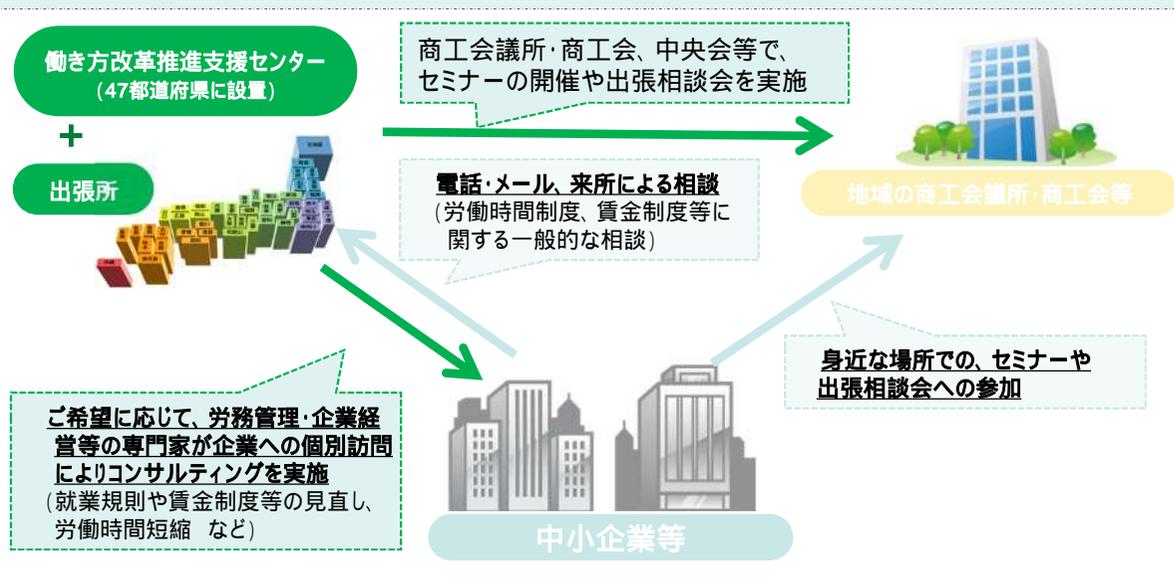
の待遇改善

生産性向上による賃金引上げ

人手不足の解消に向けた雇用管理改善

例えば、
以下のようなことを
総合的に検討して支援！

- ・弾力的な労働時間制度
- ・業種に応じた業務プロセス等の見直し方法
- ・利用できる国の助成金



働き方改革推進支援センター連絡先一覧（令和3年度）

名称	住所	電話番号
北海道働き方改革推進支援センター	札幌市中央区北1条西3丁目3-33 リープロビル3階	0800-919-1073
青森働き方改革推進支援センター	青森市本町5丁目5-6 青森県社会保険労務士会館	0800-800-1830
岩手働き方改革推進支援センター	盛岡市仙北2-10-17 MSビル2階	0120-664-643
宮城働き方改革推進支援センター	仙台市宮城野区原町1丁目3-43 アクス原町ビル201	0120-97-8600
秋田働き方改革推進支援センター	秋田市大町3-2-44 大町ビル3階	0120-695-783
山形働き方改革推進支援センター	山形県山形市香澄町3-2-1 山交ビル4階	0800-800-3552
福島働き方改革推進支援センター	福島市御山字三本松19-3	0120-541-516
茨城働き方改革推進支援センター	水戸市三の丸2-2-27 リパティ三の丸2階	0120-971-728
栃木働き方改革推進支援センター	宇都宮市宝木本町1140-200	0800-800-8100
群馬働き方改革推進支援センター	前橋市元総社町528-9	0120-486-450
埼玉働き方改革推進支援センター	さいたま市大宮区吉敷町1-103 大宮大鷹ビル306号	0120-729-055
千葉働き方改革推進支援センター	千葉市中央区中央4-13-10 千葉県教育会館本館7階	0120-174-864
東京働き方改革推進支援センター	千代田区神田富士町25 サンクス神田ビル2階	0120-232-865
神奈川働き方改革推進支援センター	横浜市中区尾上町5-77-2 馬車道ウエストビル6階	0120-910-090
新潟働き方改革推進支援センター	新潟市中央区天神1-12-8 LEXN B 5階	0120-009-229
働き方改革推進支援センター富山	富山市赤江町1-7 富山県中小企業研修センター4階	0800-200-0836
石川働き方改革推進支援センター	金沢市尾山町9-13 金沢商工会議所会館3階	0120-319-339
ふくい働き方改革推進支援センター	福井市西木田2丁目8-1 福井商工会議所ビル1階	0120-144-4864
山梨働き方改革推進支援センター	山梨県中巨摩郡昭和町河西1232-1 2階	0120-755-455
長野働き方改革推進支援センター	長野市中御所岡田町215-1 フージャース長野駅前ビル8階	0120-088-703
ぎふ働き方改革推進支援センター	岐阜市神田町6丁目12番地 シグザ神田5階	0120-226-311
静岡働き方改革推進支援センター	静岡市葵区追手町44番地1 静岡県産業経済会館5階	0800-200-5451
愛知働き方改革推進支援センター	名古屋市中区千種区千種通7-25-1 サンライズ千種3階（タスクール内）	0120-006-802
三重働き方改革推進支援センター	津市栄町2-209 セキゴン第二ビル2階	0120-111-417
滋賀働き方改革推進支援センター	大津市打出浜2番1号 コラボしが21 5階	0120-100-227
京都働き方改革推進支援センター	京都市中京区堺町通夷川下る亀屋町167-1 デュビュイ亀屋ビル3階	0120-417-072
大阪働き方改革推進支援センター 賃金相談センター	大阪市北区天満二丁目1番30号 大阪府社会保険労務士会館5階	0120-068-116
兵庫働き方改革推進支援センター	神戸市中央区八幡通3-2-5 IN東洋ビル6F	0120-79-1149
奈良働き方改革推進支援センター	奈良市西木辻町343番地1	0120-414-811
和歌山働き方改革推進支援センター	和歌山市板屋町22-2 和歌山中央通りビル2階 2031号	0120-547-888
働き方改革サポートオフィス鳥取	鳥取市富安1丁目152番地 SGビル4階	0800-200-3295
島根働き方改革推進支援センター	松江市母衣町55番地4 島根県商工会館7階	0120-514-925
岡山働き方改革推進支援センター	岡山市北区厚生町3-1-15 岡山商工会議所ビル5階	0120-947-188
広島働き方改革推進支援センター	広島市中区基町11-13 合人社広島紙屋町アネクス4階	0120-610-494
働き方改革サポートオフィス山口	山口市吉敷下東1丁目7番37号 アネクス鳳陽B	0120-172-223
徳島働き方改革推進支援センター	徳島市南末広町5番8-8号 徳島経済産業会館2階	0120-967-951
香川働き方改革推進支援センター	高松市磨屋町5-9 プラタ59 2階 203	0120-000-849
愛媛働き方改革推進支援センター	松山市大手町2丁目5番地7 松山商工会館別館1階	0120-005-262
高知県働き方改革推進支援センター	高知市布師田3992-2 高知県産業振興センター内	0120-899-869
福岡働き方改革推進支援センター	福岡市博多区博多駅南1-7-14 BOIS博多305	0800-888-1699
佐賀働き方改革推進支援センター	佐賀県佐賀市川原町8-27 平和会館1階	0120-610-464
長崎働き方改革推進支援センター	長崎県長崎市五島町3-3 プレジデント長崎2階	0120-168-610
熊本働き方改革推進支援センター	熊本市中央区紺屋町2-8-1 熊本県遺族会館2階-7	0120-044-1124
大分働き方改革推進支援センター	大分県大分市府内町1-6-21 山王ファーストビル3階	0120-450-836
みやざき働き方改革推進支援センター	宮崎県宮崎市橋通東4-1-4 宮崎河北ビル7階	0120-975-264
鹿児島働き方改革推進支援センター	鹿児島市下荒田3-44-18 のせビル2階	0120-221-255
沖縄働き方改革推進支援センター	那覇市前島2-12-12 セントラルコーポ兼陽205	0120-420-780 0120-420-781

働き方改革推進支援センターにおけるトラック運送事業者へのサポート事例

【令和3年度事例】「A社」（奈良県/運送業/従業員数16人）

関西から主に関東方面への食品原料輸送を行っているA社では、運行記録計（デジタコ）と日報を照合して、運転者13人の労働時間の管理を行っていたが、労働時間が正確に管理できておらず、勤務時間の管理が課題だった。



専門家の支援を依頼

専門家の支援による改善策

- クラウド型の勤怠管理システムを導入 その日のうちに労働時間が把握できるようになった
- 給与システムを採用、勤怠管理システムと連携 給与計算に費やす時間を70%削減
- 1年単位の変形労働時間制を1ヶ月単位の変形労働時間制に変更 シフト作成の作りやすさが向上

支援後の効果

- （企業） 労働時間を正確に把握することで、運転手の時間外労働削減につながった。
- （従業員） 労働時間を意識するようになり、運転する時間、休憩場所を考えて働くようになった。

4

1. 改善基準告示の見直しの検討状況について
2. 令和3年度予算事業について
3. 働き方改革推進支援センターでの取組について
4. 令和4年度予算案について

令和4年度予算案について

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。

物流事業者^(※)の皆さま、ご安心ください。

中小企業をイジめるような 無理な取引は見逃しません！

(※) 下請物流事業者は除きます。下請物流事業者の皆さまは、リーフレット「下請事業主の皆さま、ご安心ください」をご覧ください。

たとえば、そのお困りごと

休日労働が心配な事業主のBさん

急な発注だから、ドライバーに休日出勤させるしかない…
でも、運送代金は据え置きか……



賃金の支払に困る事業主のAさん

予定どおりに運送代金を払ってもらえない…
従業員に賃金を払えなくなるかも……



荷主との取引が原因ではありませんか？



以下のような行為は「独禁法（物流特殊指定）」^(※)で禁止されています！
(※) 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）

- 買ったとき
 - 代金の減額
 - 不当な給付内容の変更・やり直し
 - 不当な経済上の利益の提供要請
- 裏面の「項目3」もご参照ください。



荷主による独禁法（物流特殊指定）違反が疑われる場合には…

- 労働基準監督署**では、ご相談への対応だけでなく、独禁法違反を調査している**公正取引委員会**へ**ご相談の取次ぎ**を行っています（下図参照）。
- お困りの場合は、①②いずれかの方法でお知らせください。
 - ① 管轄の労働基準監督署にご相談ください。
 - ② 裏面のシートにご記入のうえ、FAX 又は郵送してください。
※シートは匿名でお送りいただくことも可能です。



- 労働基準監督署から公正取引委員会への取次ぎは、元請物流事業者名を匿名とすることも可能です。
- 公正取引委員会が荷主に調査を行う場合、ご相談があったことは明かしません。

▶ 公正取引委員会では、インターネットによる独禁法の違反の申告も受け付けています。
<https://www.jftc.go.jp/soudan/denshimadoguchi/cyuidokkin.html>



厚生労働省

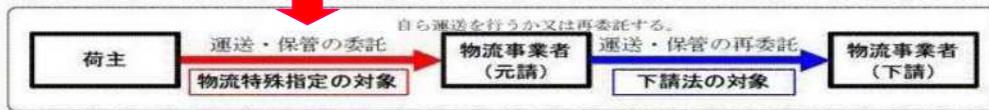


公正取引委員会

送信先の労働基準監督署はこちら→

物品の運送の委託取引（物流特殊指定）に関する確認シート

（参考）このリーフレットの対象となる取引は下図の赤線部分です。



1 あなたの会社について

- ・会社名 _____ (代表者) _____
- ・所在地 〒 _____
- ・連絡先 (電話番号) _____ () _____
- ・資本金 _____ 万円 **【記入必須】**
- ・通報の対象となる荷主からあなたの会社が委託されている仕事（該当するものに○）**【記入必須】**
 - ① 運送委託 ② 保管委託

2 通報の対象となる荷主（独禁法上の告示で規定する「特定荷主※」）について **【記入必須】**

※資本金3億円超の事業者で資本金3億円以下の事業者に運送等を委託するもの等

- ・会社名 _____ 本店 支店 営業所 工場
※通報の対象となる荷主の会社名が未記入の場合には通報として受理できません。
- ・所在地 〒 _____

3 あなたの会社の「お困りごと」の内容について **【記入必須】**

- 買ったとき
(例) 荷主と取り決めた運行時間について、事前の協議なく業務開始時間の前倒しや作業の追加など変更されたが、契約更新時に料金の見直しを認めてもらえず対価を定められた。など
- 代金の減額
(例) 当方に責任がないのに、あらかじめ決められた代金を値引き（減額）された。消費税相当額を支払ってもらえなかった。など
- 不当な給付内容の変更、やり直し
(例) 荷主の集荷のために毎週特定の曜日にトラックを数台待機させることを契約で定めていたが、当日になって一方的にキャンセルされ、その分の対価が支払われなかった。など
- 不当な経済上の利益の提供要請
(例) 荷主から、あらかじめ契約で定められていない荷主の倉庫内における荷役等の業務について、無償で従事させられた。など

チェックを付けた「お困りごと」の内容について、時期や状況などを具体的に記載してください。

4 この通報についてあなたに連絡させていただきたい場合の連絡先

- ・氏名 _____
- ・連絡先 (電話番号) _____ () _____
- ・荷主に対して調査を行うとき、あなたの会社から通報があったことを明らかにすることについて **【記入必須】**
 - 明らかにしないでほしい（匿名希望） 明らかにしてもよい

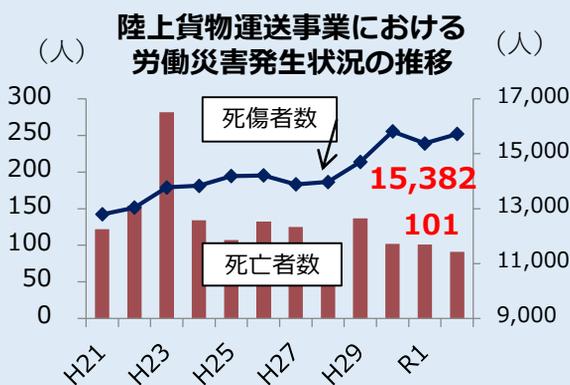
荷役作業の安全確保が急務です！

陸上貨物運送事業における労働災害が高止まりしています。
 新型コロナウイルス感染症拡大により配達需要の増加が見込まれる今、
 一人ひとりが安全に安心して働けるよう、安全対策に取り組みましょう！

陸上貨物運送事業における労働災害の傾向

災害は増加傾向

毎年約15,000人が被災しています。



出典：労働者死傷病報告(休業4日以上)、死亡災害報告
 R2は12月速報の対前年比からの年間推定値

発生率が他業種の4倍

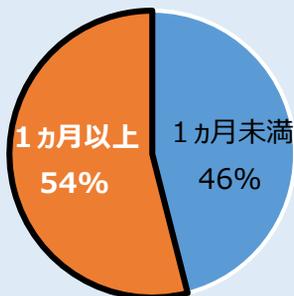
働く人1,000人あたりの死傷者数は8.55人で、
 全産業平均2.22人と比較しても高い数値です。



半数が休業1か月以上

荷役作業中の墜落（転落）など、
 重篤な災害が多く発生しています。

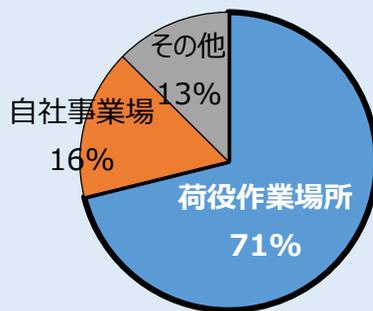
休業見込み日数（令和2年12月速報）



7割が荷役作業で発生

毎年約10,000件の災害が
 荷役作業場所で発生しています。

災害発生場所 (H28)



災害防止のためには、

荷主、配送先、元請事業者等の皆様の取組が不可欠です！

➡ 安全対策ができているか裏面のチェックリストで確認

荷役作業の安全対策チェックリスト

(「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」より)



① 貴社の荷役場所を安全な状態に

- 荷の積卸しや運搬機械、用具等を使用するための十分な広さを確保している
- 十分な明るさで作業している
- 着時刻の分散など混雑緩和の工夫をしている
- 荷や資機材の整理整頓をしている
- 風や雨が当たらない場所で作業している

② 墜落、転倒、腰痛等の対策

- 墜落や転落を防ぐ対策をしている
(手すりやステップ、墜落制止用器具取付設備(親綱等)の設置等)
- つまづきやすい、滑りやすい場所の対策をしている
(床の段差・凹凸の解消、床面の防滑、防滑靴の使用等)
- 人力で荷を扱う作業では、できるだけ機械・道具を使用している

③ 陸運事業者との連絡・調整

- 荷役作業を行わせる陸運事業者には、事前に作業内容を通知している
- 荷役作業の書面契約をしている
- 配送先における荷卸しの役割分担を安全作業連絡書等で明確にしている
- 安全な作業を行えるよう余裕を持った着時刻を設定している

現場で取り組まれている好事例

(「陸上貨物運送事業における労働災害防止対策好事例集(亀戸労働基準監督署)」より)



墜落・転落防止：昇降台の導入



墜落・転落防止：三点支持の徹底

腰痛・転倒防止：準備体操の実施



職場における新型コロナウイルス感染症の拡大を防止するためのチェックリスト



長時間労働の解消等のためには、荷主の理解と協力が必要です。

※トラック運送事業者の法令違反行為に荷主の関与が判明すると荷主勧告を発動し、「荷主名」及び「事案の概要」が公表されます。



詳細は国土交通省リーフレットを参照⇒
<https://www.mlit.go.jp/common/001296713.pdf>

※違反原因行為の例

<p>荷待ち時間の恒常的な発生 荷待ち時間が恒常的に発生 ⇒過労運転防止義務違反を招くおそれ</p>	<p>非合理的な到着時刻の設定 荷主が合理的に設定した到着時刻よりも遅い到着時刻を設定 ⇒過労運転防止義務違反を招くおそれ</p>	<p>重量違反等となるような依頼 積込み直前に貨物量を増やすような依頼 ⇒過積載運行を招くおそれ</p>
--	---	--

20

参考資料 (コロナ関係)

業務によって感染した場合、 労災保険給付の対象となります

対象となるのは？

- 感染経路が業務によることが明らかな場合
- **感染経路が不明の場合でも、感染リスクが高い業務※に従事し、それにより感染した蓋然性が強い場合**
 - ※（例1）複数の感染者が確認された労働環境下での業務
 - ※（例2）顧客等との近接や接触の機会が多い労働環境下の業務
- 医師・看護師や介護の業務に従事される方々については、業務外で感染したことが明らかな場合を除き、原則として対象
- 症状が持続し（罹患後症状があり）、療養等が必要と認められる場合も保険給付の対象

詳しくは厚生労働省HPのQ&A
（項目「5 労災補償」）をご覧ください▶



労災保険の種類

業務に起因して感染した労働者の方やそのご遺族の方は、正社員、パート等の雇用形態によらず、次のような保険給付を受けられます。

また、**保険給付の請求は、労働者ご自身が行うものです。**感染経路が不明であることなどにより、請求書に会社からの証明が受けられない場合、まずは労働基準監督署にご相談ください。

療養補償給付

- ① 労災指定医療機関を受診すれば、原則として無料で治療を受けることができます。
- ② やむを得ず労災指定医療機関以外で治療を受けた場合、一度治療費を負担してもらい後で労災請求をすることで、負担した費用の全額が支給されます。

休業補償給付

療養のために仕事を休み、賃金を受けていない場合、給付を受けることができます。

- 給付日：休業4日目から
- 給付額：休業1日あたり給付基礎日額の8割（特別支給金2割含む）
* 原則として「給付基礎日額」は発症日直前3か月分の賃金を暦日数で割ったものです

遺族補償給付

業務に起因して感染したため亡くなった労働者のご遺族の方は、遺族補償年金、遺族補償一時金などを受け取ることができます。

- お問い合わせは、お近くの労働局・労働基準監督署へ ▶



新型コロナウイルス感染症による 小学校休業等対応助成金について

令和3年8月1日から令和4年3月31日までの間に、以下の子どもの世話を保護者として行うことが必要となった労働者に対し、有給（賃金全額支給）の休暇（労働基準法上の年次有給休暇を除く）を取得させた事業主は助成金の対象となります！

- ① 新型コロナウイルス感染症に関する対応として、ガイドラインなどに基づき、**臨時休業などをした小学校など（保育所等を含みます）**に通う子ども
- ② 新型コロナウイルスに**感染した子ども**など、小学校などを休む必要がある子ども

* 詳細は裏面をご参照ください。

事業主の皆さまには、この助成金を活用して有給の休暇制度を設けていただき、年休の有無にかかわらず利用できるようにすることで、**保護者が希望に応じて休暇を取得できる環境を整えていただけると幸いです。**

【助成内容】有給休暇を取得した対象労働者に支払った賃金相当額×10/10

具体的には、対象労働者1人につき、**対象労働者の日額換算賃金額^{※1}×有給休暇の日数**で算出した合計額を支給します。

※1 各対象労働者の通常の賃金を日額換算したもの（日額上限額^{※2}あり）

休暇取得期間	日額上限額 ^{※2}	申請期限 ^{※3}
令和3年8月1日～10月31日	13,500円	令和3年12月27日（月） 必着
令和3年11月1日～12月31日	13,500円	令和4年2月28日（月） 必着
令和4年1月1日～3月31日	令和4年1～2月：11,000円 令和4年3月：9,000円	令和4年5月31日（火） 必着

※2 申請の対象期間中（注）に緊急事態宣言の対象区域又はまん延防止等重点措置を実施すべき区域であった地域（原則都道府県単位）に事業所のある企業については**15,000円**。

注：事業主の方から申請いただいた休暇日の最初の日から最後の日までの間（申請対象の労働者が複数いる場合は、休暇の開始が最も早い労働者の開始日から、終了が最も遅い労働者の終了日までの間）

※3 ただし、やむを得ない理由があると認められる場合（以下Ⅰ又はⅡ）は、申請期限経過後に申請することが可能（令和4年6月30日まで）です。

Ⅰ.労働者からの都道府県労働局『小学校休業等対応助成金に関する特別相談窓口』への「（企業に）この助成金を利用してもらいたい」等のご相談に基づき、労働局が事業主への助成金活用の働きかけを行い、これを受けて事業主が申請を行う場合

Ⅱ.労働者が都道府県労働局『小学校休業等対応助成金に関する特別相談窓口』へ相談し、労働局から助言等を受けて、労働者自らが事業主に働きかけ、事業主が申請を行う場合

労働者の皆さまへ

都道府県労働局『小学校休業等対応助成金に関する特別相談窓口』では、「企業にこの助成金を利用してもらいたい」等、労働者の方からのご相談内容に応じて、**企業への特別休暇制度導入・助成金の活用の働きかけ等**を行っています。特別相談窓口（休業支援金・給付金の仕組みによる**労働者からの直接申請含む**）については、こちらをご参照ください。



⇒ 「**小学校休業等対応助成金に関する特別相談窓口のご案内**」

事業主の皆さまへ

- ① **支給要件の詳細や具体的な手続き**は厚生労働省ホームページにてご確認ください。

申請書は、厚生労働省HPから印刷してください。

* ①雇用保険被保険者の方用と、②雇用保険被保険者以外の方用の**2種類の様式**があります。

* 事業所単位ではなく**法人ごとの申請**となります。また、法人内の対象労働者について可能な限りまとめて申請をお願いします。

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/koyou/kyufukin/pageL07_00002.html

新型コロナ 休暇支援

検索



- ② 申請書の提出方法

本社所在地を管轄する**都道府県労働局 雇用環境・均等部（室）**まで郵送でお願いします。

※必ず配達記録が残る郵便（特定記録郵便やレターパックなど）で配送してください。（宅配便などは受付不可）

お問い合わせはコールセンターまで

『雇用調整助成金、産業雇用安定助成金、**小学校休業等対応助成金・支援金**コールセンター』（フリーダイヤル）**0120-603-999** 受付時間：9：00～21：00 土日・祝日含む

※詐欺にご注意ください。国や委託事業者から、助成金の相談について電話などで勧誘することはありません。また、振込先、口座番号やその他の個人情報を個人の方に電話などで問い合わせることはありません。

①新型コロナウイルス感染症に関する対応として臨時休業等をした小学校等に通う子ども

「臨時休業等」とは

- ・新型コロナウイルス感染症に関する対応として、小学校などが臨時休業した場合、自治体や放課後児童クラブ、保育所などから利用を控えるよう依頼があった場合が対象となります。
- ・なお、保護者の自主的な判断で休ませた場合は対象外です。
- ※ただし、学校長が新型コロナウイルスに関連して出席しなくてもよいと認めた場合は対象となります。
- ※小学校等全体の休業のみでなく、学年・学級単位の休業や、オンライン授業、分散登校の場合も対象となります。

「小学校等」とは

- ・小学校、義務教育学校の前期課程、各種学校（幼稚園または小学校の課程に類する課程を置くものに限る）、特別支援学校（全ての部）
 - ★障害のある子どもについては、中学校、義務教育学校の後期課程、高等学校、各種学校（高等学校までの課程に類する課程）なども含む。
- ・放課後児童クラブ、放課後等デイサービス
- ・幼稚園、保育所、認定こども園、認可外保育施設、家庭的保育事業等、子どもの一時的な預かりなどを行う事業、障害児の通所支援を行う施設など

②新型コロナウイルスに感染した子どもなど、小学校等を休む必要がある（※）子ども

- ア) 新型コロナウイルスに感染した子ども
- イ) 新型コロナウイルスに感染したおそれのある子ども(発熱などの風邪症状、濃厚接触者)
- ウ) 医療的ケアが日常的に必要な子ども、または新型コロナウイルスに感染した場合に重症化するリスクの高い基礎疾患などを有する子ども

※ 学校の場合は、学校長が出席を停止し、または出席しなくてもよいと認めた場合をいいます。

③対象となる保護者

- ・親権者、未成年後見人、その他の者（里親、祖父母など）であって、子どもを現に監護する者が対象となります。
- ・各事業主が有給休暇の対象とする場合は、子どもの世話を一時的に補助する親族も含まれます。

※ 業種・職種を問わず、事業主に雇用される労働者が対象となります。

④対象となる有給の休暇の範囲

日曜日、夏休みなどに取得した休暇の扱い

「①に該当する子ども」に関する休暇の対象は以下のとおりです。

- ・学校：授業日 ※日曜日や夏休みなどは対象外（夏休み期間が延長された場合、新たに夏休みになった期間は対象）
- ・その他の施設（放課後児童クラブなど）：本来施設が利用可能な日

「②に該当する子ども」に関する休暇の対象は以下のとおりです。

- ・授業日であるかにかかわらず、その子どもの世話をするために休暇を取得した日

半日単位の休暇、時間単位の休暇の扱い

- ・対象となります。

なお、勤務時間短縮は所定労働時間自体の短縮措置であり、休暇とは異なるため対象外となります。

就業規則などにおける規定の有無

- ・休暇制度について就業規則や社内規定の整備を行うことが望ましいですが、就業規則などが整備されていない場合でも、要件に該当する休暇を付与した場合は対象となります。

年次有給休暇や欠勤、勤務時間短縮を、事後的に特別休暇に振り替えた場合の扱い

- ・対象になります。ただし、事後的に特別休暇に振り替えることについて労働者本人に説明し、同意を得ていただくことが必要です。

労働者に対して支払う賃金の額

- ・年次有給休暇を取得した場合に支払う賃金の額を支払うことが必要です。助成金の支給上限額(上限額は表面参照)を超える場合であっても、全額を支払う必要があります。

【現行の制度概要】

新型コロナウイルス感染症への対応として、小学校等が臨時休業した場合等に、その小学校等に通う子どもの保護者である労働者を支援するため、正規雇用・非正規雇用を問わず、有給の休暇（労働基準法上の年次有給休暇を除く。）を取得させた企業に対して助成金を支給するもの（小学校休業等対応助成金）。また、委託を受けて個人で仕事をする方が、契約した仕事ができなくなった場合にも支援をするもの（小学校休業等対応支援金）。

●支給対象者

- ・子どもの世話を保護者として行うことが必要となった労働者に対し、有給（賃金全額支給）の休暇（労働基準法上の年次有給休暇を除く。）を取得させた事業主（小学校休業等対応助成金）
- ・子どもの世話をを行うことが必要となった保護者であって、委託を受けて個人で仕事をする者（小学校休業等対応支援金）

●対象となる子ども（共通）

- ① 新型コロナウイルス感染症への対応として、ガイドライン等に基づき、臨時休業等をした小学校等（※）に通う子ども
 - ※ 小学校等：小学校、義務教育学校の前期課程、特別支援学校、放課後児童クラブ、幼稚園、保育所、認定こども園等
- ② 小学校等を休むことが必要な子ども
 - i) 新型コロナウイルスに感染した子ども
 - ii) 風邪症状など新型コロナウイルスに感染したおそれのある子ども
 - iii) 医療的ケアが日常的に必要な子ども又は新型コロナウイルスに感染した場合に重症化するリスクの高い基礎疾患等を有する子ども

●支給額

- ・労働者を雇用する事業主の方：休暇中に支払った賃金相当額 × 10/10（日額上限あり、下記参照）（小学校休業等対応助成金）
- ・委託を受けて個人で仕事をする方：就業できなかった日について、定額を支給（下記参照）（小学校休業等対応支援金）

※個人申請：事業主が小学校休業等対応助成金を活用しない場合は、休業支援金・給付金の仕組みによる労働者からの直接申請が可能。

○改正内容

令和4年4月～6月の小学校休業等対応助成金の日額上限額、小学校休業等対応支援金の支給額を、雇用調整助成金の日額上限額等の変更に合わせて下表のとおりとする。

		令和4年1月～2月	令和4年3月	令和4年4月	令和4年5月	令和4年6月
小学校休業等 対応助成金 <small>（日額上限額）</small>	原則的な措置	11,000円	9,000円			9,000円
	特例(※)	15,000円				15,000円
小学校休業等 対応支援金 <small>（支給額）</small>	原則的な措置	5,500円	4,500円			4,500円
	特例(※)	7,500円				7,500円

(※) 緊急事態宣言の対象区域又はまん延防止等重点措置を実施すべき区域であった地域に事業所のある事業主

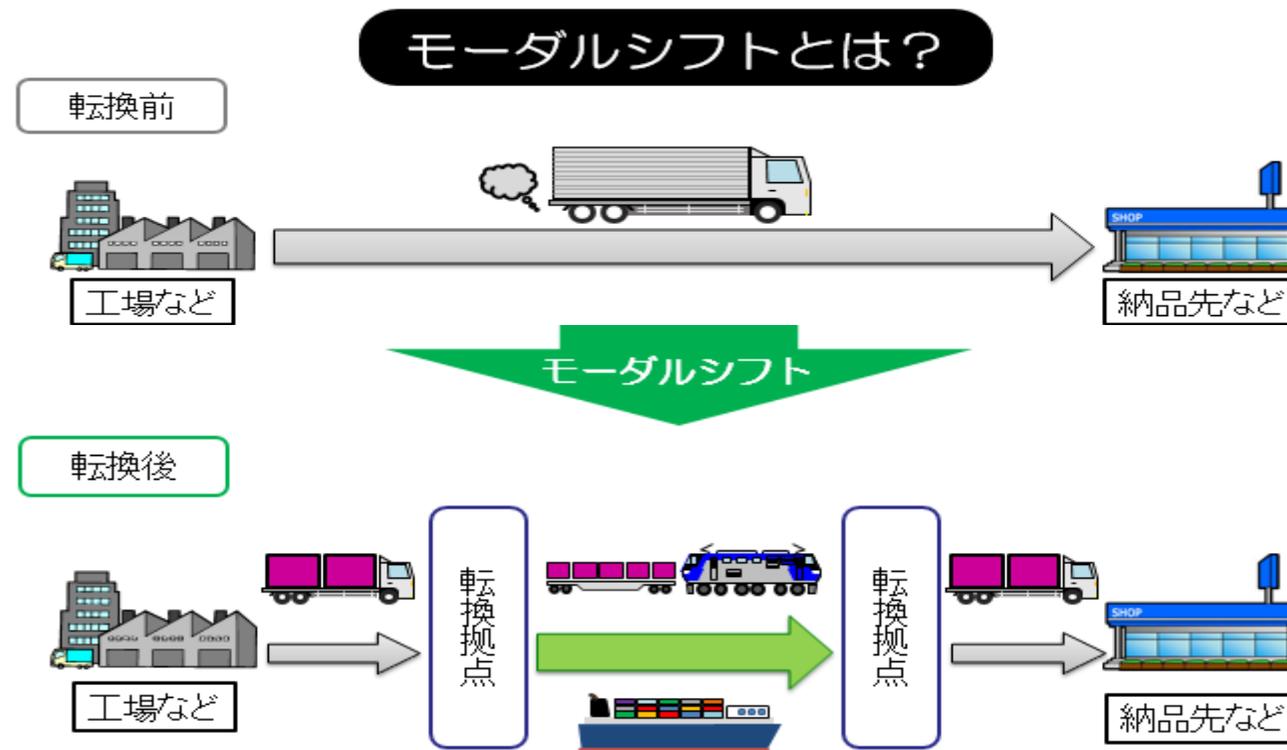


「モーダルシフト（鉄道・船舶）による労働時間改善の紹介」

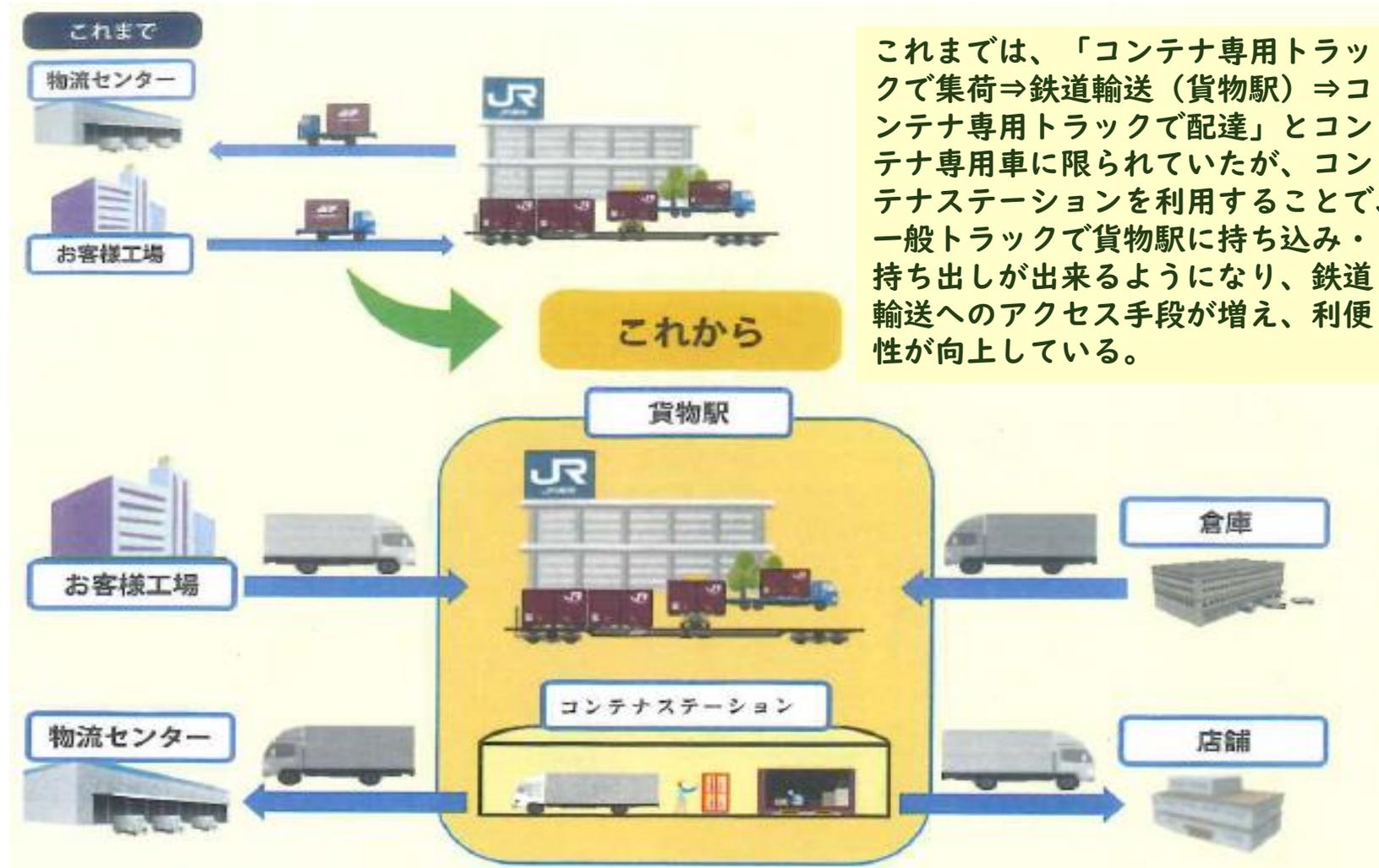
来るトラック運送業の『2024年問題』に対する労働時間短縮に向けて

モーダルシフトとは

トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷が小さく
 トラックドライバーの長時間労働削減に役立つ**鉄道**や**船舶**の利用
 へと転換することです。



コンテナステーションとは



これまでは、「コンテナ専用トラックで集荷⇒鉄道輸送（貨物駅）⇒コンテナ専用トラックで配達」とコンテナ専用車に限られていたが、コンテナステーションを利用することで、一般トラックで貨物駅に持ち込み・持ち出しが出来るようになり、鉄道輸送へのアクセス手段が増え、利便性が向上している。

※コンテナステーションは、敦賀港初のRORO船（船舶）にも対応可能です。
 ※小ロットのお客様に対応する積み合わせコンテナ（鉄道・船舶）のサービスについては現在検討中です。

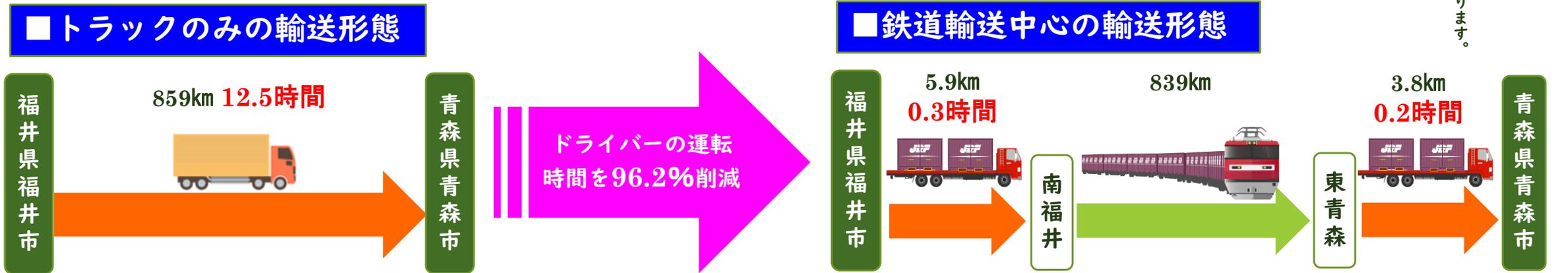
現在、南福井駅近くでお客様が一般トラックで「コンテナステーション」に持ち込み可能な環境を整備しています。
 （2022年8月完成予定）

トラックから鉄道へのモーダルシフト

ドライバー労働時間改善の紹介

■出発地(福井市内) ~ ■目的地(青森市内)の場合

※左記図の時間、数値については概算となります。



ラニイ福井貨物株式会社での実例

関西方面の輸送を鉄道にモーダルシフトしたことによるドライバー運転時間の削減効果

	トラック輸送	JRコンテナ輸送	削減時間	削減率
2021年	292時間00分	29時間13分	262時間47分	89.99%
2020年	243時間15分	24時間32分	218時間43分	89.91%

※左記表の時間、数値については概算となります。



JRコンテナ運賃と時刻表の案内

- ① 行き先に近い貨物駅を表の中から選んで下さい。
 (例) 北九州貨物ターミナル駅
- ② リードタイムとJRコンテナ運賃を確認して下さい。
 (例) 集荷日を含めて2日目
- ③ 最寄り駅までの発送料と到着料を加算して下さい。
 (例) レール運賃 + 南福井の集荷料 + 北九州の配達料 = 北九州までの合計運賃
 48,000円 + 9,500円 (10km) + 10,000円 (10km) = 67,500円



※政令指定都市とは札幌市、仙台市、千葉市、川崎市、横浜市、名古屋市、横濱市、名古屋市、名古屋市、京都市、神戸市、広島市、北九州市、福岡市、静岡市、新潟市、浜松市、岡山市、熊本市の大阪市を抜いた一六都市の事です。

鉄道輸送は、労働力不足時代に最適な輸送モードです!!

凡 例

- 5トンコンテナ1個あたりの鉄道運賃を表してあります。
 - 着駅の枠内の運賃は鉄道運賃です。コンテナ運賃は鉄道運賃に発送料、到着料を加えたものになります。
 - 着駅の枠内の日数は発日から数えての日数、時刻は到着入線時刻です。
 - 表に記載してあるほか、全国のコンテナ取扱駅へ送ることが出来ます。
- ※運賃、料金にそれぞれ10%の消費税相当額が加算されます。
なお運賃等の詳細については下記にお問い合わせ下さい。

発送又は到着料

発送料、到着料には第1種(駅託、駅留め)と第2種(集荷、配達付)があり、個々の運送事業者による届出制になっています。ここではA社の場合の発送料、到着料を示しています。

	東京都区内 ・大阪市内に 所在する駅	政令指定都市(大阪市を除く) に所在する駅	その他の駅
10kmまで	11,100円	10,000円	9,500円
20kmまで	13,600円	12,500円	12,000円
30kmまで	16,100円	15,000円	14,500円
40kmまで	18,600円	17,500円	17,000円
50kmまで	21,200円	20,100円	19,500円

50kmをこえた場合10km増すごとに2,070円加算します。
100kmをこえた場合10km増すごとに1,530円加算します。

12月1日から翌年3月31日まで受託する貨物に対して
冬季作業割増が適用される地区があります。

運賃の割引

割引項目	割引率
返送荷造用品	3割
返送貨物積付用品	7割

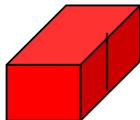
運賃の割増し

割増項目	割引率
危険品貨物	2割

※JR貨物所有の特殊コンテナをご使用の場合は、割増料金を収めます。

5トンコンテナの内寸

2270×3642×2252 mm



※19D形式の内寸です。
形式ごとに内寸は異なりますので、
詳しくは下記にお問合せ下さい。
(18.62㎡)
(自重 約1.8t)

JRコンテナ運賃と時刻表

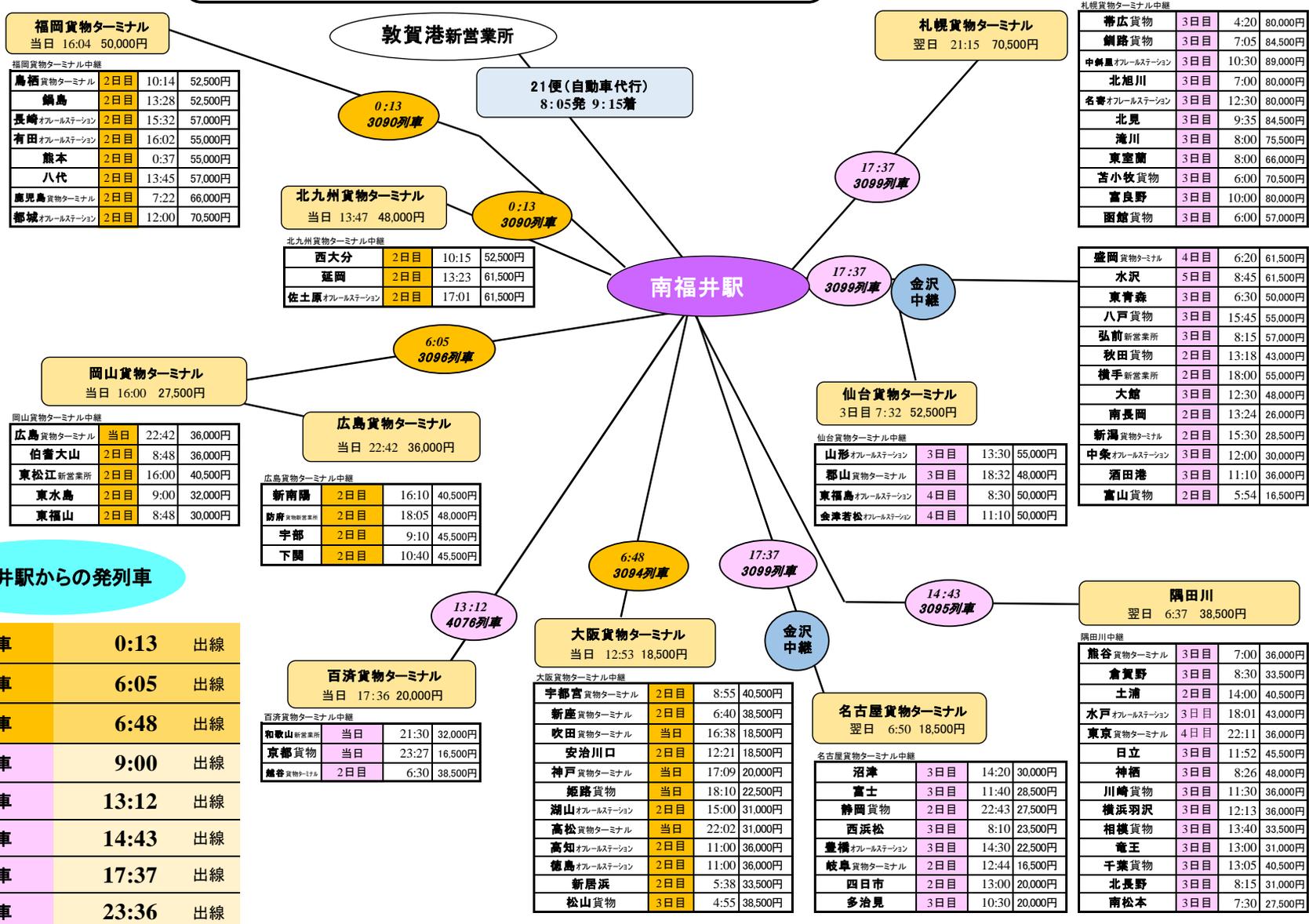
南福井駅

2022年3月12日改正

鉄道輸送は地球温暖化防止に役立ちます!!

CO₂排出量 - トラック輸送の約1/13

NOx排出量 - トラック輸送の約1/12



南福井駅からの発列車

3090列車	0:13	出線
3096列車	6:05	出線
3094列車	6:48	出線
4081列車	9:00	出線
4076列車	13:12	出線
3095列車	14:43	出線
3099列車	17:37	出線
4075列車	23:36	出線

※ 3090列車、3096列車、3094列車を御利用の場合、集荷は前日に行いますのでリードタイムは1日プラスになります。
鉄道輸送はトラックドライバーが県外を往来しなくても中・長距離輸送を可能にします。

札幌貨物ターミナル中継

帯広貨物	3日目	4:20	80,000円
釧路貨物	3日目	7:05	84,500円
中標津オフレールステーション	3日目	10:30	89,000円
北旭川	3日目	7:00	80,000円
名寄オフレールステーション	3日目	12:30	80,000円
北見	3日目	9:35	84,500円
滝川	3日目	8:00	75,500円
東室蘭	3日目	8:00	66,000円
苫小牧貨物	3日目	6:00	70,500円
富良野	3日目	10:00	80,000円
函館貨物	3日目	6:00	57,000円

盛岡貨物ターミナル

水沢	5日目	8:45	61,500円
東青森	3日目	6:30	50,000円
八戸貨物	3日目	15:45	55,000円
弘前新営業所	3日目	8:15	57,000円
秋田貨物	2日目	13:18	43,000円
横手新営業所	2日目	18:00	55,000円
大館	3日目	12:30	48,000円
南長岡	2日目	13:24	26,000円
新潟貨物ターミナル	2日目	15:30	28,500円
中条オフレールステーション	3日目	12:00	30,000円
酒田港	3日目	11:10	36,000円
富山貨物	2日目	5:54	16,500円

隅田川中継

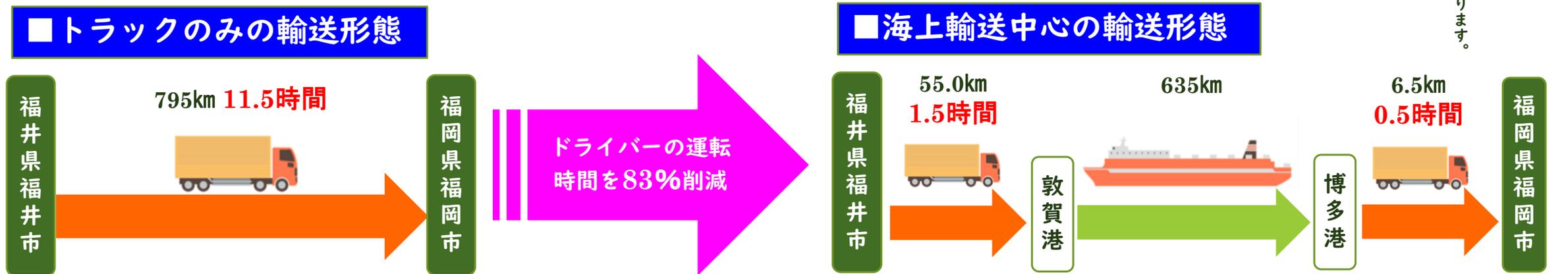
熊谷貨物ターミナル	3日目	7:00	36,000円
倉賀野	3日目	8:30	33,500円
土浦	2日目	14:00	40,500円
水戸オフレールステーション	3日目	18:01	43,000円
東京貨物ターミナル	4日目	22:11	36,000円
日立	3日目	11:52	45,500円
神栖	3日目	8:26	48,000円
川崎貨物	3日目	11:30	36,000円
横浜羽沢	3日目	12:13	36,000円
横溝貨物	3日目	13:40	33,500円
竜王	3日目	13:00	31,000円
千葉貨物	3日目	13:05	40,500円
北長野	3日目	8:15	31,000円
南松本	3日目	7:30	27,500円

トラックから船舶へのモーダルシフト

ドライバー労働時間改善の紹介

■ 出発地(福井市内) ~ ■ 目的地(福岡市内)の場合

※左記図の時間、数値については概算となります。



内航利用拡大事業補助制度の案内



敦賀港
を利用される事業者様へ

ご案内
内航利用拡大事業補助制度

敦賀港の内航定期航路を利用したトライアル輸送にかかる経費を補助し、
 企業の皆様を応援します。

【課題】 輸送コスト・リードタイムの削減
 モーダルシフトの検討
 トラックドライバー不足
 災害時の代替ルート確保 など



【解決】
 敦賀港を利用した
 新たな物流ルートの構築により
 課題解決！



フェリー



RORO船



コンテナ船



【補助内容】

補助対象者	補助要件	補助額	補助上限額
荷主・ 物流事業者	1 敦賀港を利用した新たな物流ルート 2 敦賀港の内航定期航路(コンテナ船/RORO船/フェリー)の利用貨物 3 敦賀港の利用により物流面の改善効果・機能向上が見込まれること 4 トライアルに関するデータ提供・効果検証や敦賀港PRへの協力	トライアル経費の 1/2 <small>トライアル経費 海上運賃、国内陸上輸送費、国内荷役料、梱包料などが対象</small>	20万円

対象航路

内航定期航路の紹介

フェリー	●敦賀～苫小牧東 (週7便)	
新日本海フェリー (株)	●敦賀～新潟～秋田～苫小牧東 (週1便)	
RORO船 (苫小牧西)	●敦賀～苫小牧西 (週6便)	
近海郵船 (株)		
RORO船 (博多)	●敦賀～博多 (週6便)	
近海郵船 (株)		
コンテナ船	●敦賀～大竹～神戸 (週1便)	
井本商運 (株)		

