

第14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5年10月27日（金）
13時30分～15時30分

場 所：福井商工会議所 会議室

議 事 次 第

I. 開 会

II. 議 題

1. 2024年問題への対応状況について
2. トラック事業における改善基準告示について
3. 本協議会における本年度の取組み中間報告
4. 福井県内トラック事業者のアンケート調査結果
5. 今後の取組について

III. 閉 会

議事次第、構成員名簿、出席者名簿、配席図

資料1： 2024年問題への対応状況について

資料2： トラック事業における改善基準告示について

資料3： 本協議会における本年度の取組み

資料4： 福井県内トラック事業者のアンケート調査結果

資料5： 本協議会における今後の取組（案）

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

近藤 智士 福井工業大学 准教授
嶋田 浩昌 (一社)福井県商工会議所連合会 専務理事
新宮 英豊 福井県経済農業協同組合連合会 常務理事
加川 潤一 フクビ化学工業(株) 専務執行役員 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)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
田原 孝明 福井労働局長
金子 正志 中部運輸局長
高桑 宏之 中部運輸局福井運輸支局長

オブザーバー

細川 洋一 近畿経済産業局 産業部長
覺間 誠 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】

2024年問題への対応状況について

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」について

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、関係行政機関の緊密な連携の下、政府一体となって総合的な検討を行うため、**令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置。**
- 同年6月2日に第2回を実施し、商慣習の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策をまとめた**「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。**



■ 総理指示（令和5年3月31日）

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題に直面しています。物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーに働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど1年となります。
- 一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。
- これに対応するため、荷主・物流事業者間等の商慣行の見直しと、物流の標準化やDX・GX等による効率化の推進により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要です。
- このため、物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。
- そこで、1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめてください。

<構成員>

議長 内閣官房長官
 副議長 農林水産大臣
 経済産業大臣
 国土交通大臣
 構成員 内閣府特命担当大臣
 （消費者及び食品安全担当）
 国家公安委員会委員長
 厚生労働大臣
 環境大臣

※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求める。



「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定（令和5年6月2日）

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**(1) 商慣行の見直し、(2) 物流の効率化、(3) 荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化(※)**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入(※)
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入(※)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃收受・価格転嫁円滑化**等の取組み(※)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資**の促進（バス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバースポーツ、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック**速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進(※)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化(※)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入(※)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）	（施策あり）	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間 × 達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% × 達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			合計： 14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

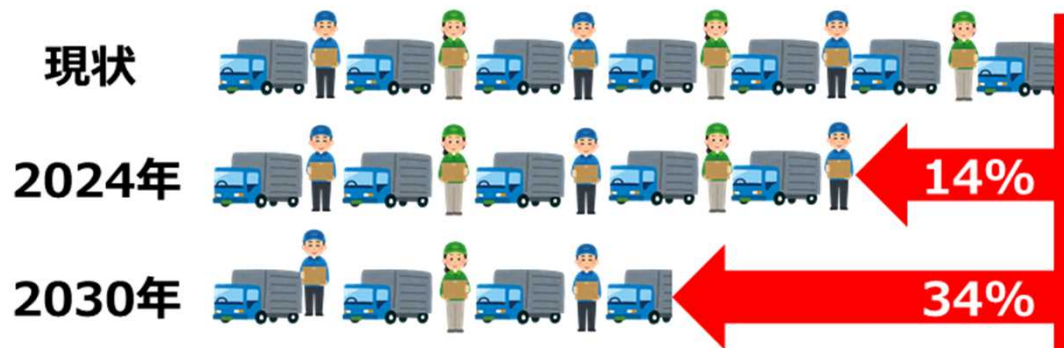
2024年初に**政策パッケージ全体のフォローアップ**

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に
関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。
- さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）



「政策パッケージ」の構成

1. 具体的な施策
 - (1) 商慣行の見直し
 - (2) 物流の効率化
 - (3) 荷主・消費者の行動変容
2. 施策の効果
3. 当面の進め方

荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

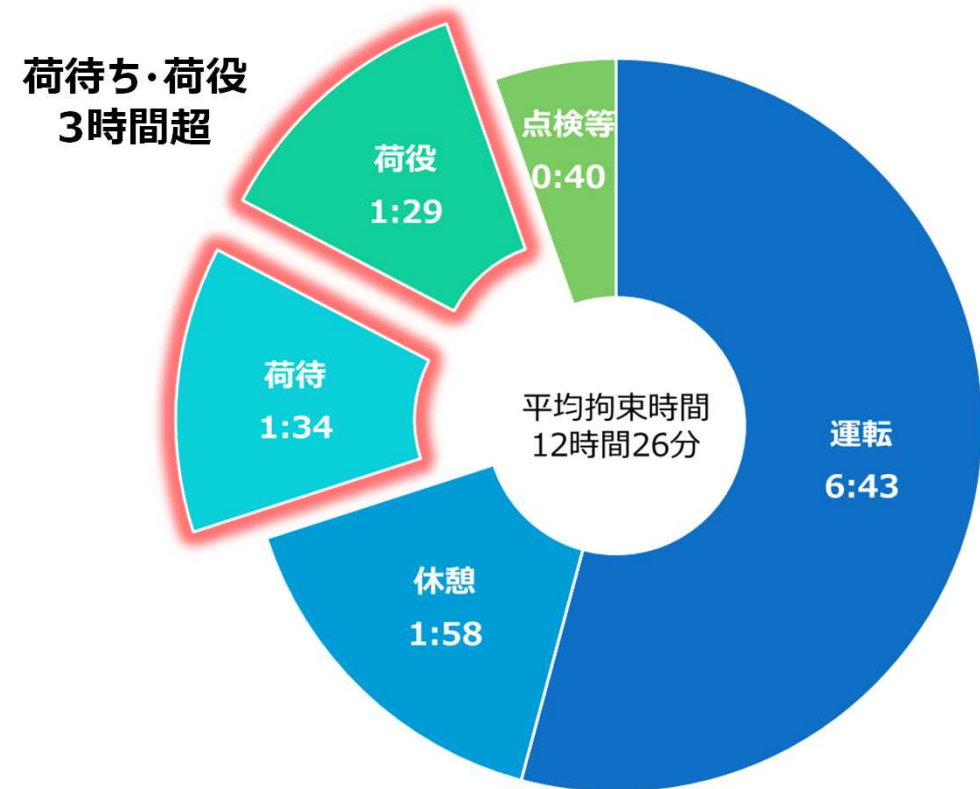
中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し

- 物流の適正化・生産性向上を図るため、**荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）**の双方において非効率な商慣行を見直す。

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格**等の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃収受・価格転嫁円滑化**等の取組み
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳



出典：トラック輸送状況の実態調査(R2)

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し①

【※下線部分については今年中に実行】

① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減【農水省、経産省、国交省等】

待機時間、荷役時間の削減等を通じてトラックドライバーの労働時間を削減するとともに、納品回数の減少等を通じた総輸送需要の抑制や物量の平準化により効率的な物流を実現するため、発荷主企業、物流事業者、着荷主企業が連携・協働して、改善を図る必要がある。このため、事業規模や貨物特性といった事情を勘案しつつ、それぞれの事業者に対して、**物流負荷の軽減に向けた計画作成**や**実施状況の報告**を求めるとともに、取組みが不十分な事業者に対して、**勧告、命令等**を行う**規制的措置等の導入**等に向けて取り組む。

この規制的措置の導入を前提として、物流の適正化・生産性向上に向けて**荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項（ガイドライン）**を示し、これに則して大手の荷主企業・物流事業者が業界・分野別に「**自主行動計画**」を作成し、今年度中に前倒しで実施することを図るとともに、**運送契約に含まれる荷待ち・荷役等の範囲を明確化**し、**正当な対価の收受を促進**する。

② 納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直し【農水省、経産省、消費者庁】

食品を製造した日から賞味期限までの期間の3分の1の間に納品が求められる商慣行（3分の1ルール）が存在しており、現在その見直しを進める過程で納品期限が3分の1のものと2分の1のものが混在し、物流及び在庫管理を複雑化させている。また、特に日販品で受発注後翌日納品を求める**短いリードタイムが主流**となっており、**トラックの夜間運転や倉庫の夜間作業**などをもたらしている。こうした3分の1ルールや短いリードタイム等食品物流の商慣行の見直しについて、官民で構成する協議会等の場を通じて**食品事業者に対して働きかけ**を行う。

これら商慣行の見直しについて、上記①と同様、**ガイドラインの提示**や**自主行動計画の作成**等により、今年度中に荷主企業が前倒しで実施することを図る。

また、繁忙期を避けた発注やその大口化、パレチゼーション等、物流効率化を意識した商取引が進められるよう、物流サービスや需給状況に応じて価格を変動させる「メニュープライシング」や「ダイナミックプライシング」の取組み等、商取引における物流コストの見える化の推進に向けて取り組む。

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し②

【※下線部分については今年中に実行】

③ 物流産業における多重下請構造の是正【国交省】

多重下請構造にあるトラック事業において、実運送事業者の適正な運賃の確保による賃金水準の向上等を実現するため、元請事業者等が実運送事業者を把握できるよう、**台帳作成等に係る規制的措置の導入**等に向けて取り組む。

この規制的措置の導入を前提として、上記①と同様、**ガイドラインの提示**や**自主行動計画の作成**等により、今年度中に大手の荷主企業・元請運送事業者が前倒しで実施することを図る。

また、トラック事業に係る必要な安全規制の見直しを図るとともに、悪質な事業者が利益を得るといったモラルハザードを生じさせないよう、法令遵守への意識が低く、悪質な法令違反が常態化していると認められるトラック事業者に対し、強力かつ重点的に改善を促す観点から、適正化実施機関が行う巡回指導の強化に伴い、国の監査体制を充実させ、悪質事業者に対する監査を強力に実施する。

物流の適正化・生産性向上に向けた 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
- ・物流管理統括者の選定
- ・荷待ち・荷役作業等時間
- ・物流の改善提案と協力
- 2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・運送契約の書面化 等

(2) 実施することが推奨される事項

- ・予約受付システムの導入
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・パレット等の活用
- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・検品の効率化・検品水準の適正化
- ・荷役作業時の安全対策 等

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・出荷に合わせた生産・荷造り等
- ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

(2) 実施することが推奨される事項

- ・出荷情報等の事前提供
- ・発送量の適正化 等
- ・物流コストの可視化

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・納品リードタイムの確保

(2) 実施することが推奨される事項

- ・発注の適正化
- ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

- | | |
|-------------|-----------------------|
| ○共通事項 | ○個別事項(運送モード等に応じた事項) |
| ・業務時間の把握・分析 | ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握 |
| ・長時間労働の抑制 | ・トラック運送業における多重下請構造の是正 |
| ・運送契約の書面化 等 | ・「標準的な運賃」の積極的な活用 |

(2) 実施することが推奨される事項

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| ○共通事項 | ○個別事項(運送モード等に応じた事項) |
| ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化 | ・倉庫内業務の効率化 |
| ・賃金水準向上 | ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進 |
| | ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等 |

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し③

【※下線部分については今年中に実行】

④ **トラックGメン（仮称）の設置等【国交省、厚労省】**

「**トラックGメン（仮称）**」を設置し、発荷主企業のみならず、着荷主企業も含め、**適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の監視を強化**する。

また、当該Gメンによる調査結果を貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号。以下「トラック法」という。）に基づく荷主企業・元請事業者への「**働きかけ**」「**要請**」等に活用し、**実効性を確保**する。

加えて、自動車運転者の健康と労働条件を確保するため、自家用自動車により自社の貨物を輸送する事業者についても、労働基準法や改善基準告示の遵守の徹底を図る。

⑤ **担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃收受・価格転嫁円滑化等【国交省、経産省、公取委、農水省、厚労省、消費者庁】**

トラック事業、内航海運業及び倉庫業に係る燃料等の価格上昇分を反映した**適正な運賃・料金收受に関する周知**及び**法令に基づく働きかけ等**を実施する。また、トラック事業者をはじめとする物流事業者は荷主企業に対する交渉力が弱く、コストに見合った適正な運賃・料金が收受できていないことから、取引環境の適正化を強力に推進する。また、運賃・料金が消費者向けの送料に適正に転嫁・反映されるべきという観点から、「**送料無料**」表示の見直しに取り組む。

労務費を含めた、適切な価格転嫁の実現を図るため、**下請Gメンによるヒアリング結果を踏まえた自主行動計画の改定・徹底**や、**価格交渉促進月間の結果に基づく情報公開と指導・助言**などに、関係省庁でより一層連携して取り組む。

特に、トラック運送業については、依然として荷主企業起因の長時間の荷待ちや、運賃・料金の不当な据え置き等が十分に解消されていないことを踏まえ、トラック法に基づく荷主企業等への「**働きかけ**」「**要請**」及び「**標準的な運賃**」の**制度について、延長等所要の対応を検討**する必要がある。また、適正運賃の收受を確保するため、**契約の電子化・書面化を図る規制的措置の導入**等に向けて取り組む。労働条件の改善と取引環境の適正化を図るため、国土交通省、公正取引委員会、経済産業省、農林水産省、厚生労働省等の関係省庁でより一層緊密に連携し、トラック法に基づく荷主企業等への「**働きかけ**」「**要請**」等を徹底する。

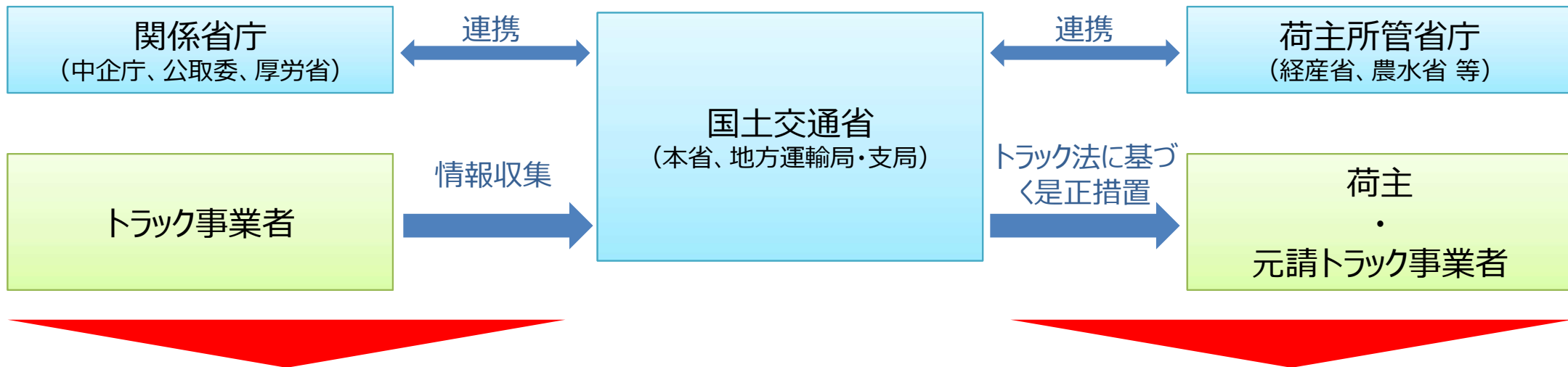
上記④及び⑤に掲げた**適正な運賃收受・価格転嫁の円滑化**や**トラック法に基づく荷主企業等への要請の強化、情報公開等の措置**の具体的内容について、今年中に成案を得る。

トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化

- **トラックドライバー**は、労働時間が長く、低賃金にあることから、**担い手不足が喫緊の課題**。
- 働き方改革の一環として、2024年4月からドライバーに**時間外労働の上限規制（年960時間）**が適用されるが、これによる**物流への影響が懸念（「2024年問題」）**。
- 国土交通省では、**貨物自動車運送事業法に基づく荷主等への「働きかけ」「要請」等による是正措置**を講じてきたが、2024年問題を前に、**強力な対応が必要**。
- このため、新たに**「トラックGメン」を設置することで荷主等への監視体制を緊急に強化し、荷主対策の実効性を確実なものに**。

⇒ **令和5年7月21日、162名体制※で本省及び地方運輸局等に設置**

※緊急増員80名（本省2名、地方運輸局等19名、運輸支局等59名）、既存定員との併任等82名（本省13名、地方運輸局等16名、運輸支局等53名）



トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し
情報収集力を強化（2023年度～）

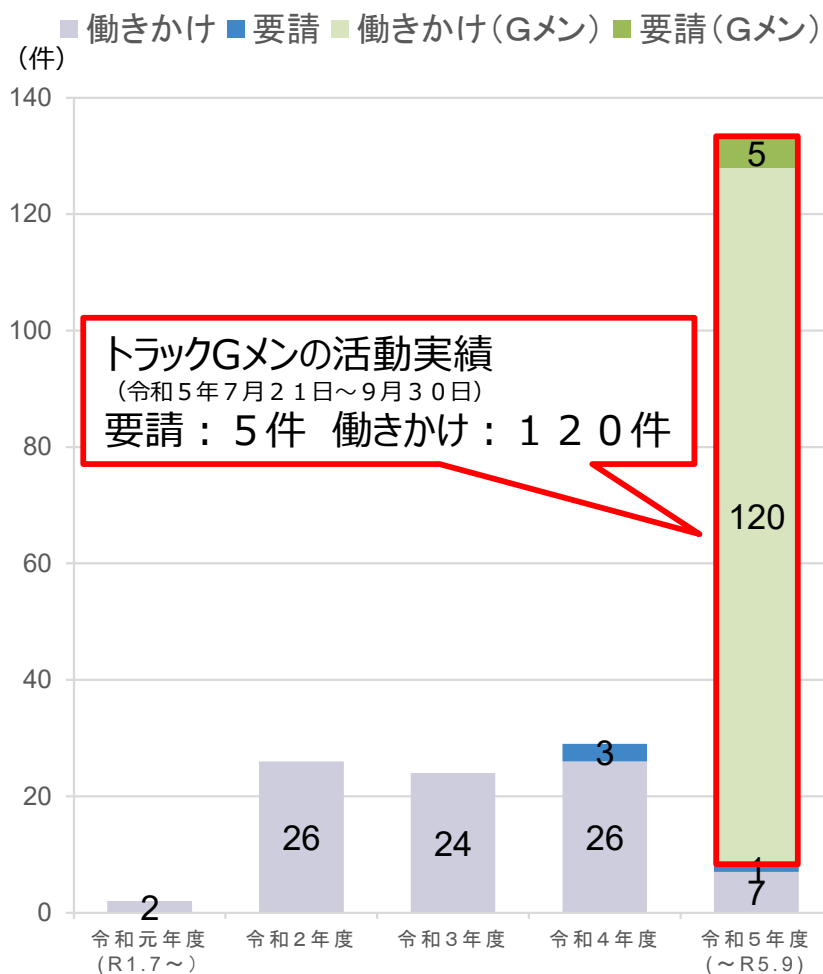
トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」
制度※の**執行力を強化**（2023年度～）

※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。

「トラックGメン」の活動実績と今後の活動

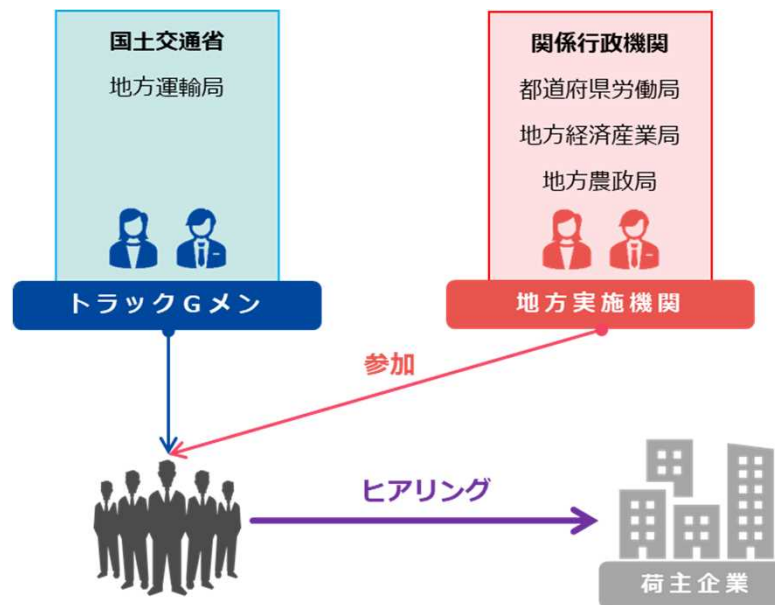
- トラックGメン発足後、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」を120件、「要請」を5件実施。
- 今後、国土交通省と厚生労働省の「荷主特別対策担当官」をはじめとする関係行政機関の地方実施機関（経済産業局、農政局、労働局）と連携し、荷主企業に対し、合同ヒアリングを実施。
- また、全トラック事業者に対し、荷主による違反原因行為の実態を把握するための調査を実施し、11月～12月を「集中監視月間」と位置付け、「働きかけ」、「要請」、「勧告・公表」を集中実施。

トラックGメンの活動実績



今後のトラックGメンの活動

【荷主に対する関係行政機関との合同ヒアリング】



【「集中監視月間」の実施】

トラック事業者へ
荷主による違反原因
行為の調査



集中監視月間
〈11月～12月〉

調査の結果を踏まえた
「働きかけ」「要請」「勧告・公表」の
集中実施

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し④

【※下線部分については今年中に実行】

⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底【国交省】

トラック法に基づく「標準的な運賃」について、荷主企業等への周知・徹底を強化するとともに、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主企業等に適正に転嫁できるよう、今年中に、「標準運送約款」や「標準的な運賃」について所要の見直しを図る。

また、新たに設置する「トラックGメン（仮称）」により、「標準的な運賃」の活用状況についての監視を強化し、その調査結果や下請振興法に基づく指導・助言も活用して、適正な取引を阻害する疑いがある荷主企業等に対してはトラック法に基づく「働きかけ」「要請」等を行うことにより、「標準的な運賃」制度の実効性を確保し、適正な運賃収受を実現する。

概要

- トラック運送業については、令和5年6月に取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」において、**荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主企業等に適正に転嫁**できるよう、**令和5年中に、「標準運送約款」や「標準的な運賃」について所要の見直しを図る**こととされたところ。
- このため、国土交通省、経済産業省、農林水産省等の行政機関、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等を構成員とする「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」を立ち上げ、「標準的な運賃」及び「標準運送約款」の見直しに係る論点整理と方向性について、議論を行う。

構成員

委員

【学識経験者】

- ・野尻 俊明 流通経済大学 名誉教授 <座長>
- ・矢野 裕児 流通経済大学 流通情報学部教授
- ・首藤 若菜 立教大学 経済学部教授
- ・若林亜理砂 駒澤大学 法科大学院教授

【行政】

- ・小熊 弘明 国土交通省 自動車局貨物課長
- ・平澤 崇裕 国土交通省 総合政策局物流政策課長
- ・中野 剛志 経済産業省 商務・サービスグループ物流企画室長
- ・藏谷 恵大 農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課長

オブザーバー

【業界】

- ・(公社)全日本トラック協会

【労組】

- ・全日本運輸産業労働組合連合会
- ・全国交通運輸労働組合総連合

【行政】

- ・厚生労働省
- ・中小企業庁
- ・公正取引委員会

【荷主】

- ・(一社)日本経済団体連合会
- ・日本商工会議所
- ・全国農業協同組合連合会

スケジュール

- 8月30日 第1回検討会 (論点整理)
- 10月 第2回検討会 (提言素案の整理)
- 12月 第3回検討会 (提言取りまとめ) ⇒ 提言を踏まえ、「標準運送約款」及び「標準的な運賃」を改正

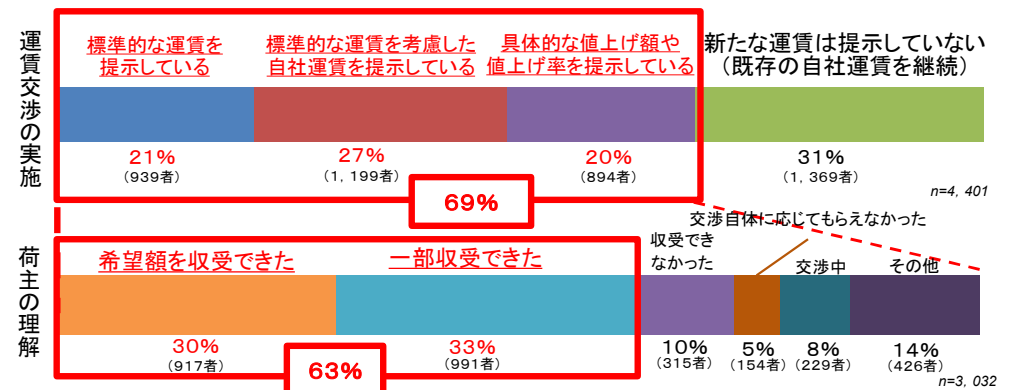
【参考1】「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月2日「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」決定) (抄)

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し

⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底【国交省】

トラック法に基づく「標準的な運賃」について、荷主企業等への周知・徹底を強化するとともに、**荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主企業等に適正に転嫁**できるよう、**今年中に、「標準運送約款」や「標準的な運賃」について所要の見直しを図る**。

【参考2】標準的な運賃に係る実態調査結果の概要 (令和4年度)



1. 具体的な施策 (2) 物流の効率化

● 物流GX・DX・標準化等により、新技術も活用しつつハード・ソフト両面で物流を効率化する。

- ① 即効性のある**設備投資**の促進
(バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等)
- ② 「**物流GX**」の推進
(鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、
車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等)
- ③ 「**物流DX**」の推進
(自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、
サイバーポート、フィジカルインターネット等)
- ④ 「**物流標準化**」の推進 (パレットやコンテナの規格統一化等)
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック**速度規制 (80km/h)** の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

「物流GX」の例



「物流DX」の例



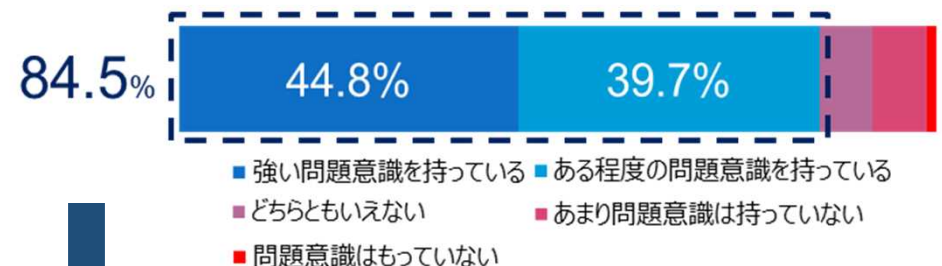
1. 具体的な施策 (3) 荷主・消費者の行動変容

- 荷主企業や消費者の意識改革・行動変容に向けて、広報活動にとどまらず、**新たな仕組み**の導入を含めて取り組む。

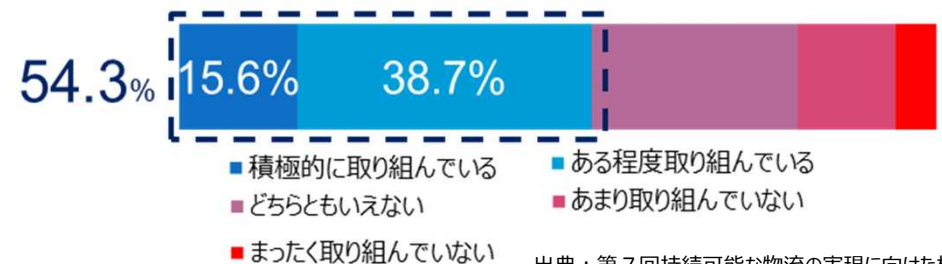
- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取り組み
- ④ **再配達削減**に向けた取り組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

荷主企業・物流事業者の問題意識と取組状況

○物流危機に対して**問題意識**を持っているか



○物流危機対策の**取組**を実施しているか



出典：第7回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料

2. 施策の効果（2024年度分）

	(施策なし)	(施策あり)	(効果)
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間×達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% ×達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
合計：			14.3ポイント

※ 2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

2024年初

政策パッケージ
全体の
フォローアップ

速やかに

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

- 物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が来年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）



「緊急パッケージ」の構成

1. 物流の効率化
2. 荷主・消費者の行動変容
3. 商慣行の見直し

1. 物流の効率化(1)

○ 即効性のある設備投資・物流DXの推進

物流施設の自動化・機械化の推進

【自動フォークリフト】

【AGV・ピッキングロボット】

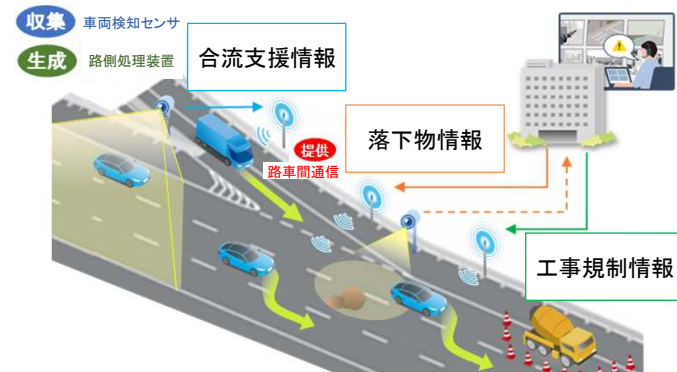


港湾物流手続等の電子化の推進 (サイバーポート)

【関係者間でデータ連携し、物流手続を効率化】



自動運転トラックを対象とした 路車協調システム等の実証実験



○ モーダルシフトの推進

鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強



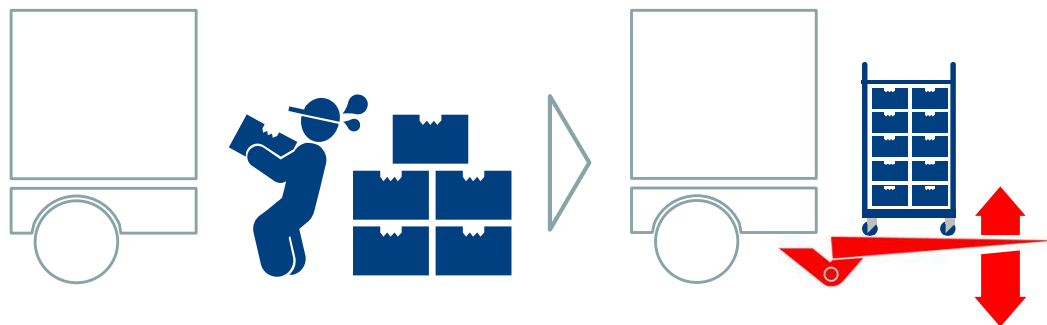
コンテナ大型化の推進



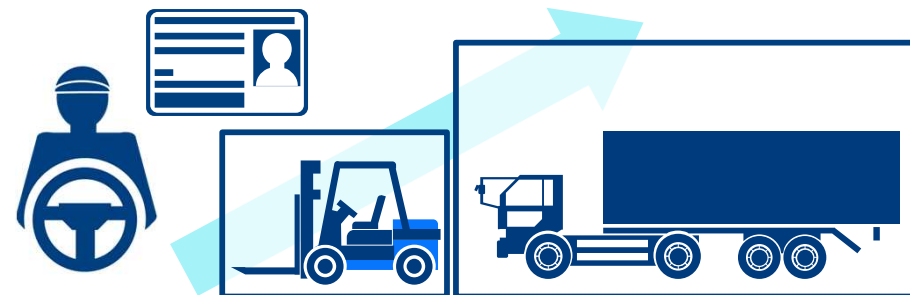
1. 物流の効率化(2)

○ トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

テールゲートリフター等、
荷役作業の負担軽減に資する機器等の導入強化



大型・けん引免許取得等のトラック運転手のスキルアップ支援

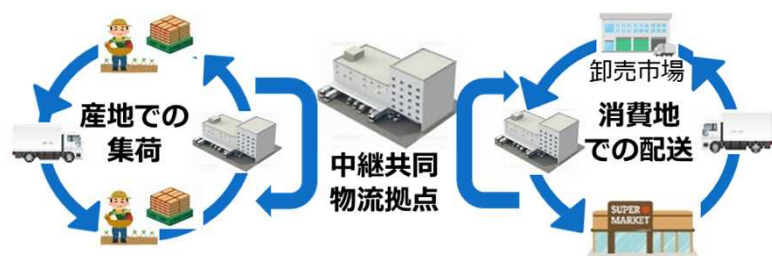


○ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

農産品等の流通網の強化

モーダルシフト等に対応するための
港湾施設の整備等

高規格道路整備等による物流ネットワークの強化や
SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充等



- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

○ 宅配の再配達率の半減に向けた緊急的な取組

ポイント還元を通じた消費者の行動変容を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業

【消費者の行動変容を促す仕組み】

【消費者が受取方法等を選択】



【コンビニ受取等
柔軟な受取方法】



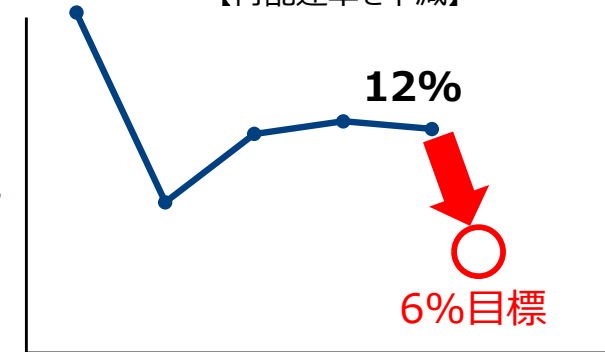
【ゆとりある配達日時
の指定等】



【ポイント還元】



【再配達率を半減】



○ 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

○ トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）

○ 現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）

・燃料価格等の高騰の状況を踏まえ、運賃表を見直すとともに、荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価や下請に発注する際の手数料の水準を提示して、引き上げ

○ 適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
 ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
 ・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

トラック事業における改善基準告示について

2023（令和5）年10月27日

福井労働局労働基準部監督課

1

改正改善基準告示の解説

2

発着荷主等に対する要請について

3

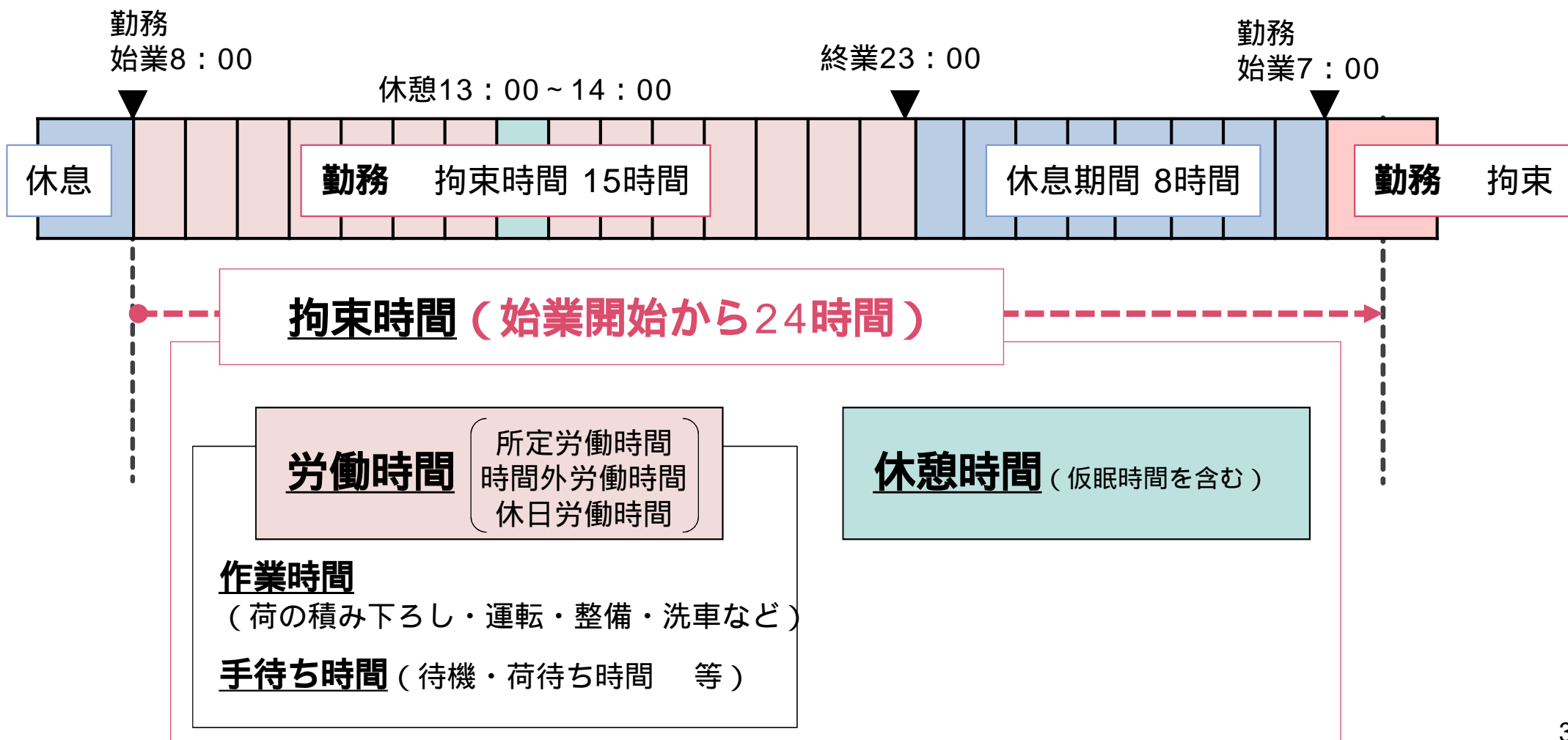
荷主企業訪問ヒアリングの結果

1 改正改善基準告示の解説

- 拘束時間・休息期間・労働時間・休憩時間
- 労働時間と休日の原則
- 時間外労働の上限

拘束時間・休息期間・労働時間・休憩時間 の考え方

- 「拘束時間」 「労働時間」・「休憩時間」・その他使用者に拘束されている時間
(始業開始から24時間で計算)
- 「休息期間」 使用者の拘束を受けない期間(労働者の生活時間)



労働時間と休日の原則（法定労働時間・法定休日）

原則

労働時間 1日8時間 及び 1週40時間

休日 毎週少なくとも1回（又は4週間に4日以上）



例外

時間外労働・休日労働 を行わせるとき

36協定の締結・届出が必要

時間外労働の上限（時間）と休日労働の上限（回数）を決める

自動車運転手の時間外労働の上限

~ 2024 (令和 6) 年3月31日

36協定の時間外労働時間数 上限なし



2024 (令和 6) 年4月1日 ~

原則

36協定の締結
(様式 9 号の 3 の 4)

1 か月 45時間以内
1 年 360時間以内

例外

特別条項付き 36協定の締結
(様式 9 号の 3 の 5)

1 か月 -
1 年 960時間以内

時間外労働のみの時間数
(休日労働の時間数は含まない)

- ・ 時間外・休日労働について「月100時間未満/ 2 ~ 6 か月平均80時間以内」の規制は、適用されない。
- ・ 「時間外労働が月45時間を超えることができるのは年6か月まで」の規制が適用されない。

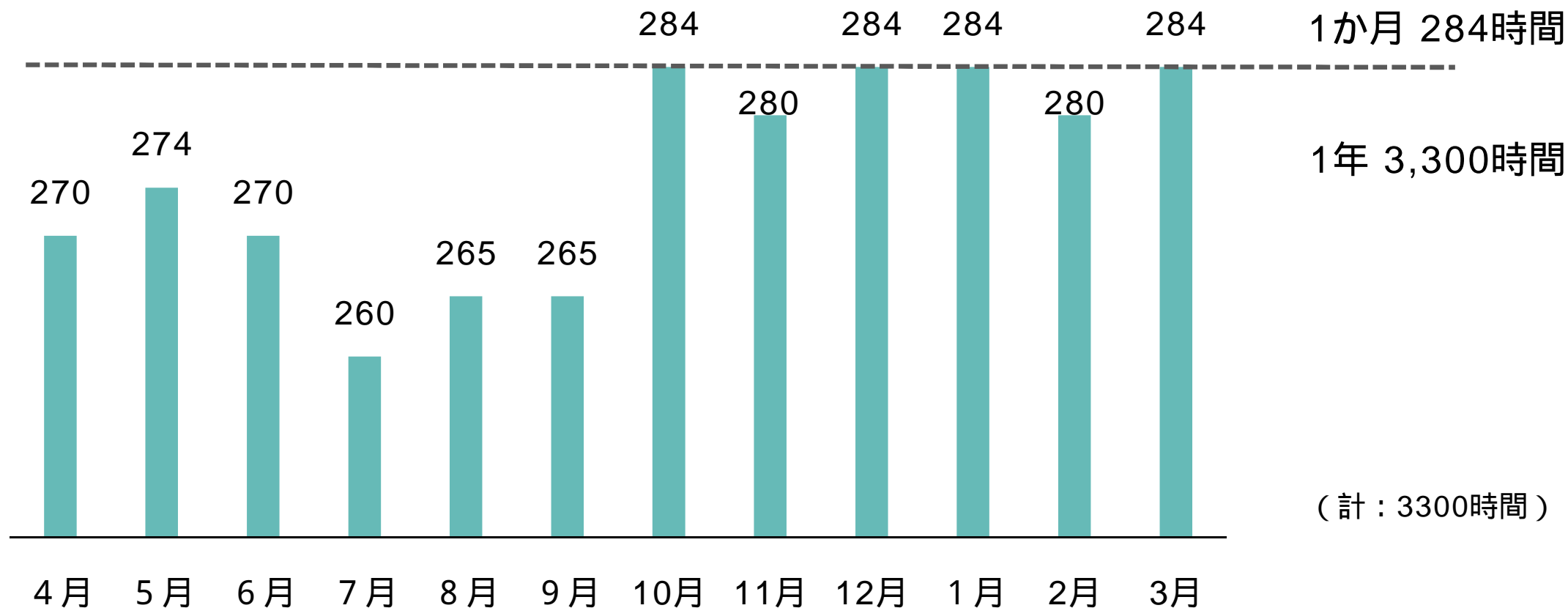
1 改正改善基準告示の解説

- 拘束時間（1年・1か月）・最大拘束時間（1日）
- 休息期間
- 運転時間・連続運転時間
- 休日
- 予期し得ない事象への対応時間

拘束時間（1年・1か月）（原則）

原則

1年の拘束時間は3,300時間以内、かつ、
1か月の拘束時間は284時間以内



拘束時間（1年・1か月）（ 例外 | 労使協定による延長）

例外

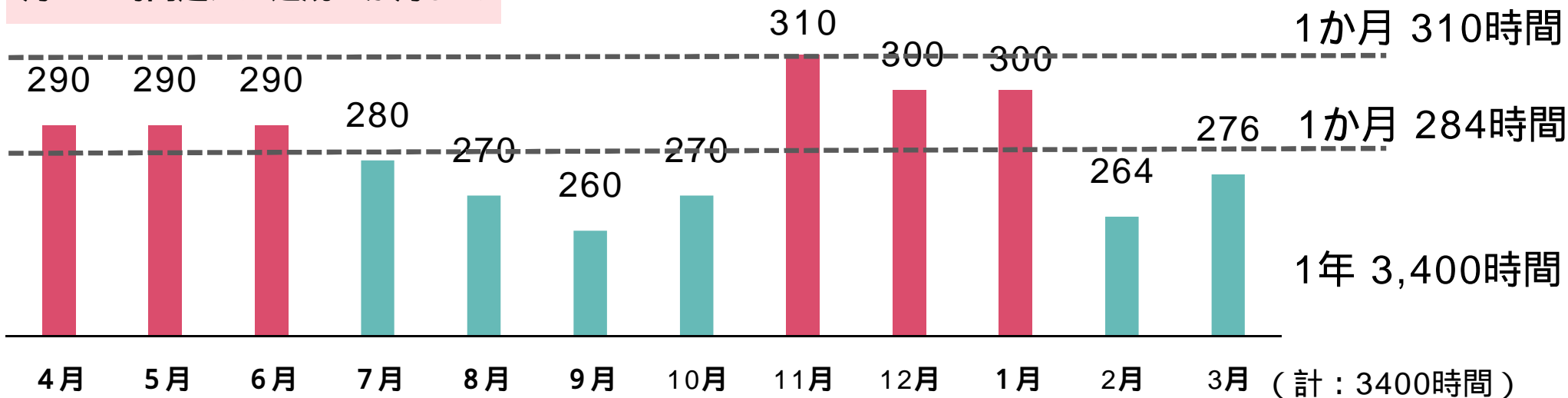
労使協定により、

- 1年のうち6か月（回）まで、
- 1年の総拘束時間が3,400時間を超えない範囲内において、
- 1か月の拘束時間を310時間まで延長することができる。

1か月の拘束時間が284時間を超える月は、

- 連続3か月まで
- 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める。

月284時間超えは連続3か月まで



月284時間超えの月は、時間外・休日労働時間数は100時間未満となるように努める。

1日の最大拘束時間・休息期間（原則）

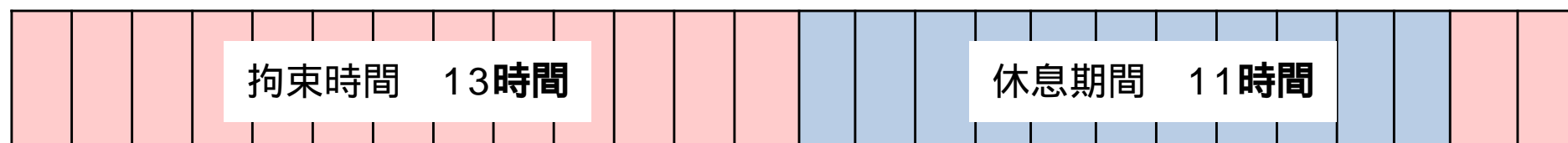
原則

- 1日（始業時刻から起算して24時間）の**拘束時間**は、**13時間以内**とし、拘束時間を延長する場合であっても、上限は**15時間以内**。
- 1日の**休息期間**は、勤務終了後、**継続11時間以上**与えるよう努めることを**基本**とし、**継続9時間**を下回ってはならない。

始業 10:00

終業 23:00

始業 10:00

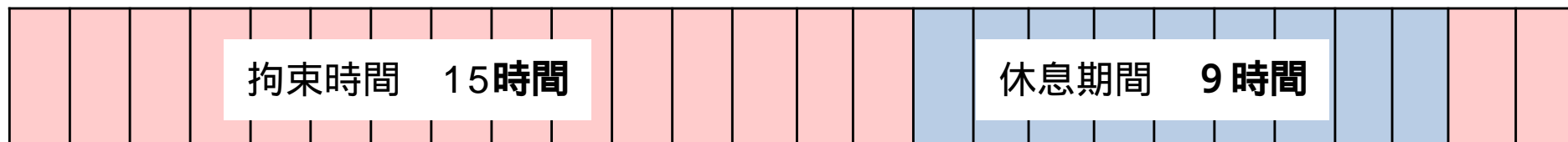


11時間以上の休息期間が確保されるよう、労使の自主的な改善に向けた努力が必要。

始業 10:00

終業 1:00 (25:00)

始業 10:00



1日の最大拘束時間・休息期間（ 例外 | 宿泊を伴う長距離貨物運送）

例外

宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、

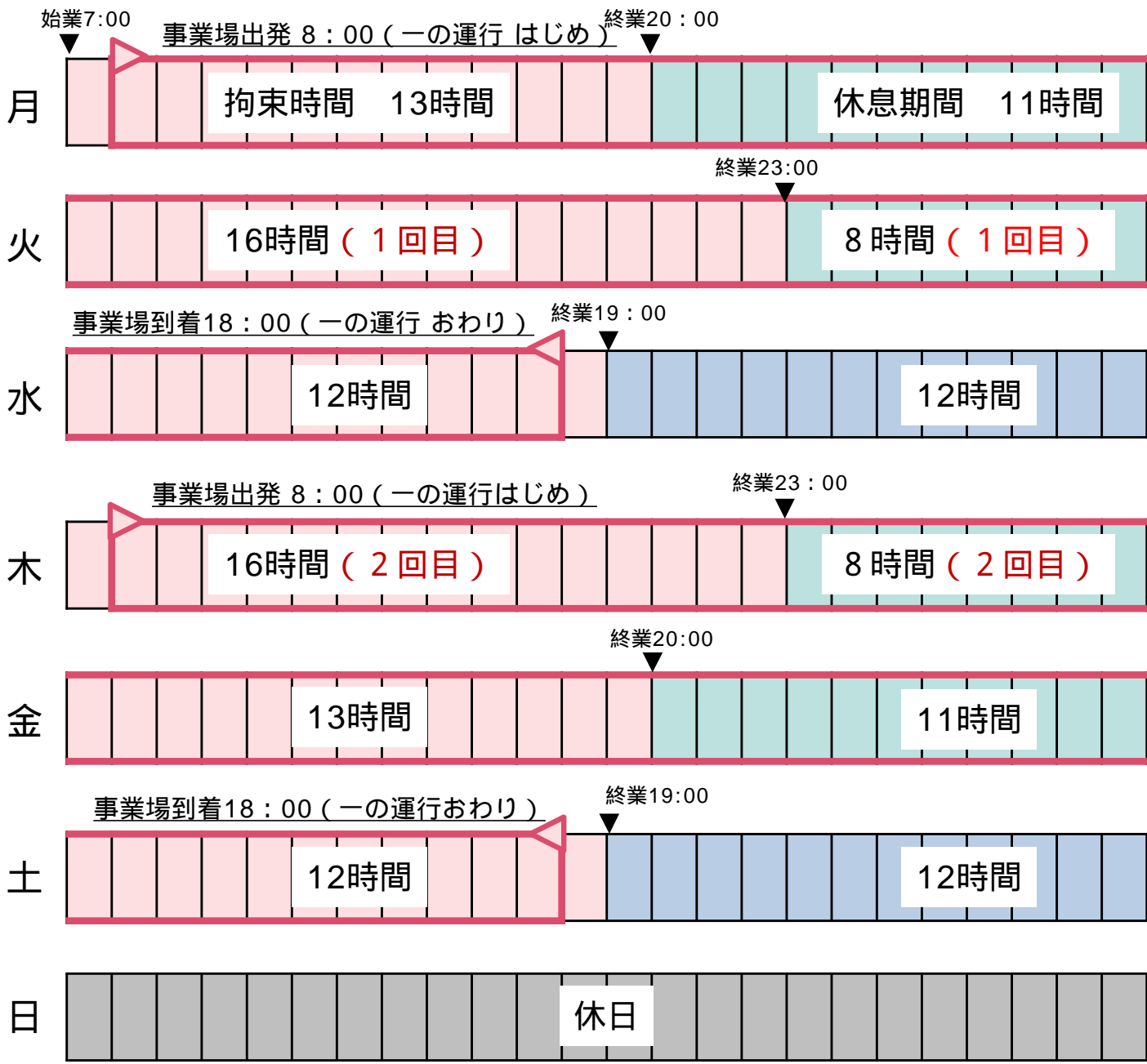
（ 運行がすべて長距離貨物運送（一運行の走行距離が450km以上）であり、かつ、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるもの）

- 1週に2回に限り、1日の拘束時間を16時間とすることができる。
- 1週に2回に限り、休息期間を継続8時間以上とすることができる。
- 一の運行において休息期間のいずれかが継続9時間を下回る場合は、一の運行終了後、**継続12時間以上の休息期間**を与えなければならない。

!

- 1日の拘束時間について、14時間を超える回数をできるだけ少なくするよう努める必要があります。14時間を超える日が連続することは望ましくありません。
- トラック運転者の住所地における休息期間が、それ以外の場所における休息期間よりも長く確保されるように努める必要があります。

1日の最大拘束時間・休息期間（ 例外 | 宿泊を伴う長距離貨物運送 ）



1週間における運行がすべて長距離貨物運送（走行距離450km以上）で、休息期間が住所地以外の場所におけるもの

1日の最大拘束時間 16時間
(1週間 2回まで)

一の運行中の住所地以外の休息期間 継続8時間以上
(1週間 2回まで)

一の運行終了後の休息期間
いずれかの休息期間が継続9時間を下回る場合、**継続12時間以上**

トラック運転者の住所地における休息期間が、それ以外の場所における休息期間よりも長く確保されるように努める必要があります。

運転時間（2日平均1日）

2日を平均した1日あたりの運転時間 9時間以内

	1日の 運転時間	2日平均 運転時間	
⋮	⋮	⋮	⋮
4/30（日）	（休日）	⋮	⋮
5/1（月）	10	（5時間）	$(4/30+5/1)/2$
5/2（火）	9	9.5時間	$(1+2)/2$
5/3（水）	9	9時間	$(2+3)/2$
5/4（木）	12	10.5時間	$(3+4)/2$
5/5（金）	7	9.5時間	$(4+5)/2$
5/6（土）	8	7.5時間	$(5+6)/2$
⋮	⋮	⋮	⋮

5/2（火）は
前日の平均は9時間超だが
翌日の平均は9時間以内
違反にならない

5/4（木）は
・前日の平均
・翌日の平均
いずれも9時間超
改善基準違反



運転時間（2週平均1週）

2週を平均した1週間あたりの運転時間 44時間以内

（例）起算日：2023年5月1日（月）

	期間	1週の 運転時間	2週平均の 運転時間
1週目	5/1（月）～5/7（日）	45	43.5時間 ○
2週目	5/8（月）～5/14（日）	42	
3週目	5/15（月）～5/21（日）	43	45.5時間 ×
4週目	5/22（月）～5/28（日）	48	
5週目	5/29（月）～6/4（日）	45	42.5時間 ○
6週目	6/5（月）～6/11（日）	40	
⋮	⋮	⋮	⋮

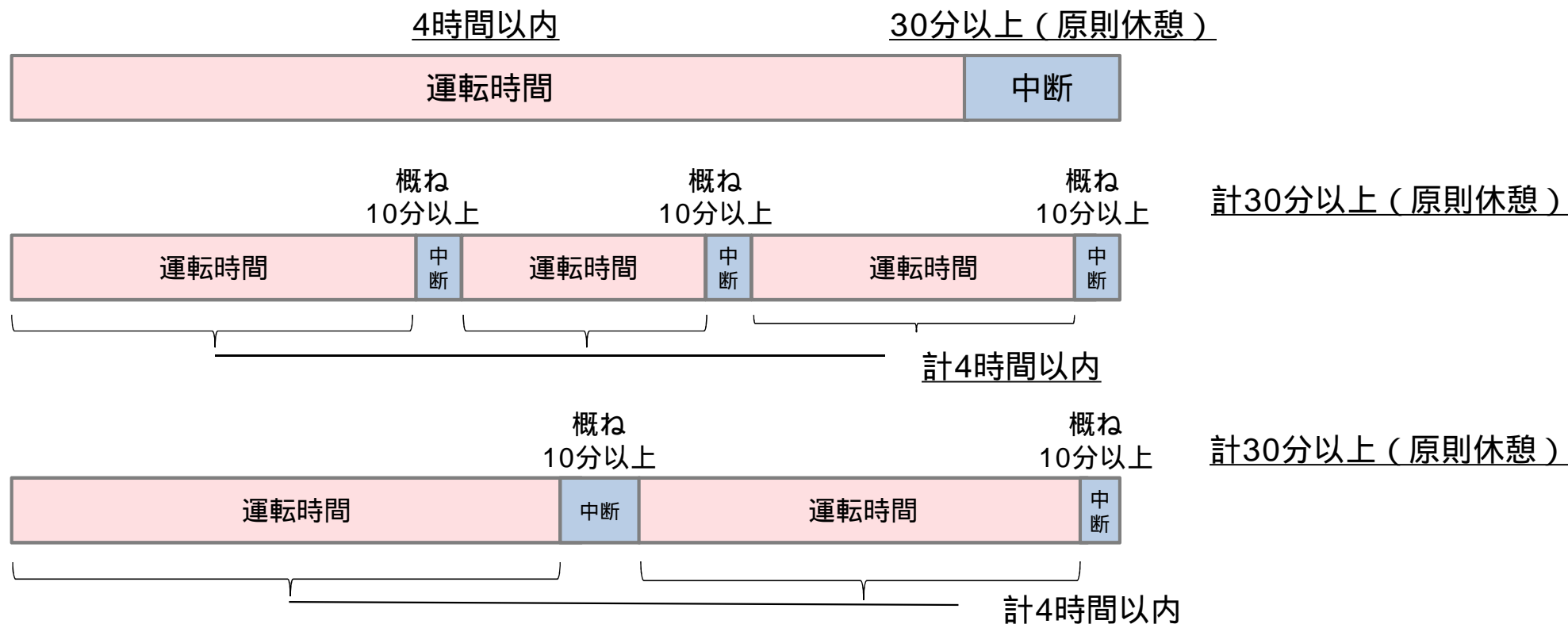
44時間超のため
改善基準違反

「起算日」を基準として2週ごとに区切り、その2週ごとのそれぞれの合計運転時間を平均して求めます。

連続運転時間（原則）

原則

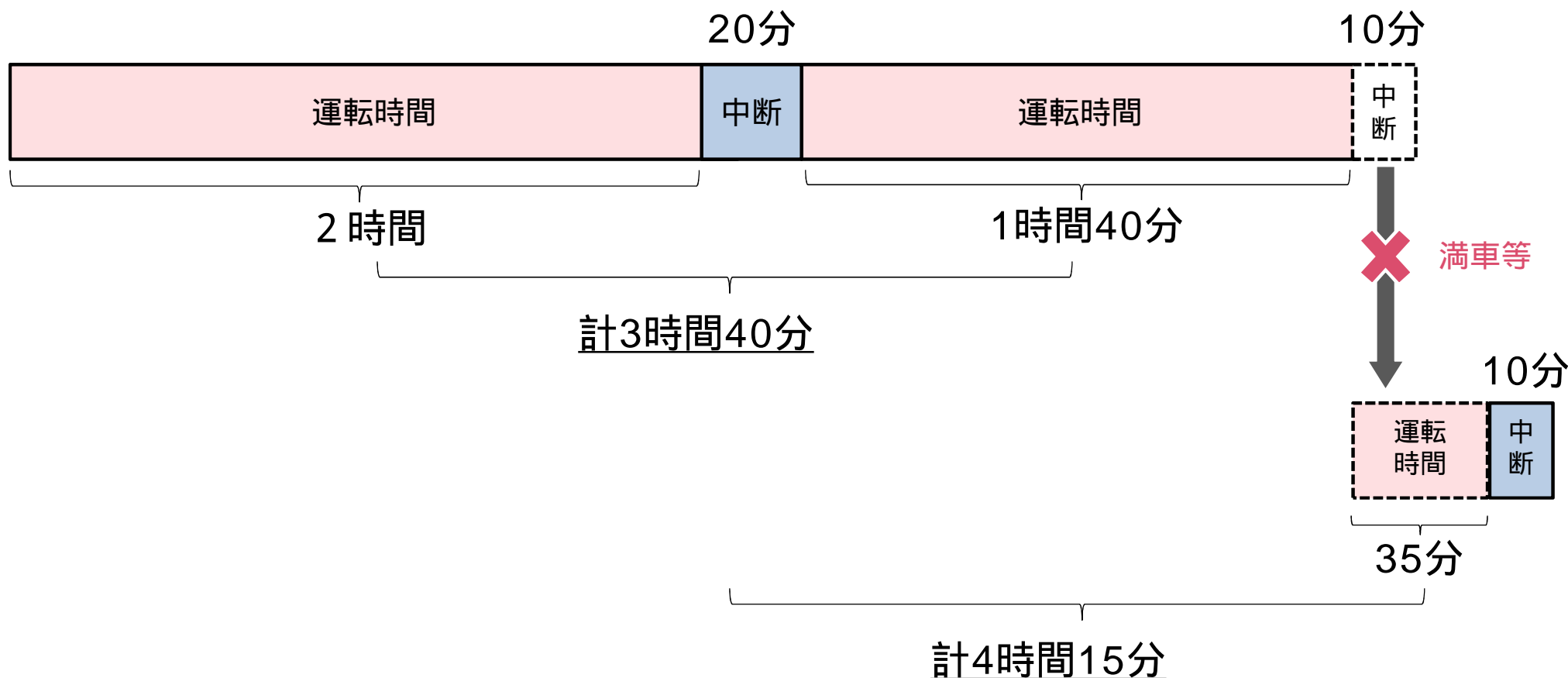
- 連続運転時間は4時間以内。
- 運転開始後4時間以内または4時間経過直後に、30分以上の運転の中断が必要。
- 運転の中断は、原則として休憩を与える必要がある。
- 運転の中断は、1回が”おおむね”連続10分以上として、分割することもできる。
(ただし、1回が10分未満の運転の中断は、3回以上連続してはいけない。)



連続運転時間（ 例外 | 満車等により駐車又は停車ができないとき）

例外

サービスエリア、パーキングエリア等が満車である等により駐車又は停車できず、やむを得ず連続運転時間が4時間を超える場合には、4時間30分まで延長することができる。



連続運転時間（ 注意点 ）

!

- 走行中に一時的に停車している状態にすぎない時間は連続運転時間に含まれる。
 - 渋滞中にアイドリングストップでエンジンが停止した場合
 - サービスエリアなどの駐車場の順番待ちのため、走行・停車を繰り返し少しずつ前に進む場合

!

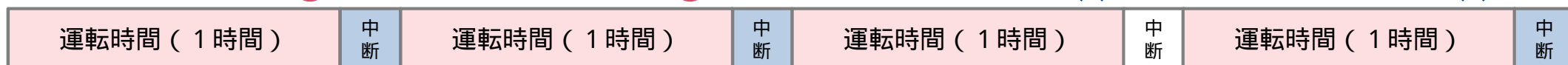
- 「運転の中断」が「10分」にわずかに満たないことをもって、ただちに改善基準違反になりません。しかし、下記の例は、
 - 前半の2回の「9分」は「運転の中断」として認められる。
 - 3回目の「9分」は「3回以上連続」することができないので、「運転の中断」とは認められない。
 - 4回目の「3分」は「“おおむね”連続10分以上」とはいえず、「運転の中断」とは認められない。

○ 9分間

○ 9分間

✕ 9分間

✕ 3分間



○ 9分間

○ 9分間

○ 10分間

○ 9分間



休日・休日労働

休日

連続33時間以上

(休息期間9時間以上 + 24時間)

隔日勤務の場合は、連続44時間以上 (休息期間20時間以上 + 24時間)

いかなる場合 () であっても、連続30時間を下回らない。

(分割休息・2人乗務・フェリー)

休日労働

2週間に1回を超えない。

休日労働によって拘束時間の上限を超えない。

予期し得ない事象への対応時間

- **災害や事故などの通常予期し得ない事象に遭遇し、運行が遅延した場合には**
1日の拘束時間・運転時間（2日平均）・連続運転時間
から、**予期し得ない事象への対応時間を除くことができる。**
(1か月の拘束時間等そのほかの規定は、対応時間を除くことができない。)
- **勤務終了後は、通常どおりの休息期間を与えることが必要。**

予期し得ない事象への対応時間の要件（1・2の両方の要件を満たすことが必要）

1 次のいずれかの事象により生じた運行の遅延に対応するための時間であること。

運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合

運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合

運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合

異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となった場合

2 客観的な記録により確認できる時間であること。

次の の記録に加え、 の記録により、当該事象が発生した日時等を客観的に確認できる必要があります。 の記録のみでは客観的な記録により確認できる時間とは認められません。

運転日報上の記録（対応を行った場所・予期し得ない事象に係る具体的自由・当該事象への対応を開始し終了した時刻や所要時間数）

予期し得ない事象の発生を特定できる客観的な資料（例えば、次のような資料）

ア 修理会社等が発行する故障車両の修理明細書等

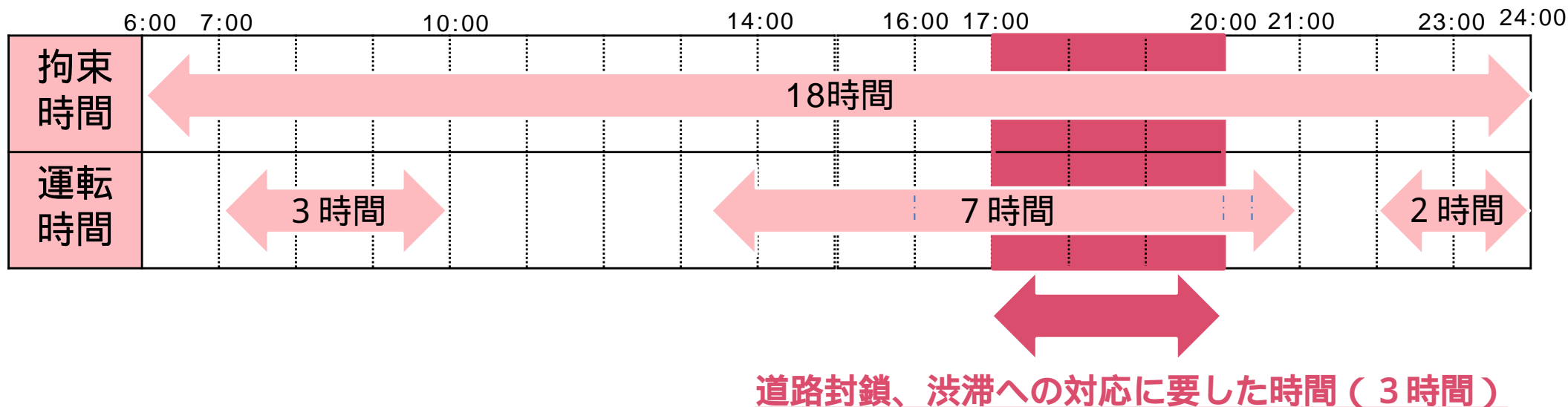
イ フェリー運航会社等のホームページに掲載されたフェリー欠航情報の写し

ウ 日本道路交通情報センター等のホームページに掲載された道路交通情報の写し（渋滞の日時・原因が特定できるもの）

エ 気象庁のホームページ等に掲載された異常気象等に関する気象情報等の写し

予期し得ない事象への対応時間（取扱い）

～ 運転中の17：00に事故の発生に遭遇し、20：00まで道路渋滞が生じ、3時間の運行遅延が生じた場合～



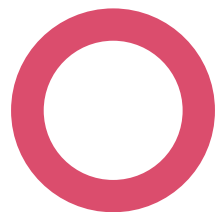
- 1日の拘束時間 $18時間 - 3時間 = 15時間$
ただし、賃金支払いの対象とすべき労働時間は、18時間 - 休憩時間
- 運転時間（2日平均） $12時間 - 3時間 = 9時間$
前後の日のいずれかが9時間以下であれば改善基準告示を満たす。
- 連続運転時間 $7時間 - 3時間 = 4時間$
連続運転時間（4時間以下）となり、改善基準告示を満たす。

予期し得ない事象への対応時間（具体例）

1

運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合

該当する



- 運転中に乗務している車両が予期せず故障したことに伴い、
修理会社等に連絡して待機する時間
レッカー車等で修理会社等に移動する時間
修理中の時間

該当しない

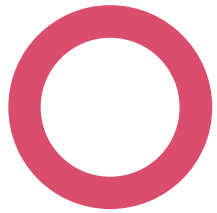


上記対応に伴い、別の運転者が出勤を命じられ、勤務する場合

2

運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合

該当する



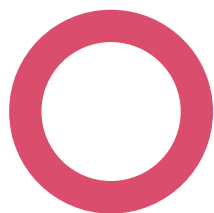
- 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したことに伴い、フェリーの駐車場で待機する時間
- フェリー欠航に伴い、急きょ陸路等で移動する場合、陸路での移動時間がフェリー運航時間とおおむね同程度である等、経路変更が合理的であると認められるとき

予期し得ない事象への対応時間（具体例）

3

運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された又は道路が渋滞した場合

該当する



- 前方を走行する車の衝突事故により発生した渋滞に巻き込まれた時間
- 地震や河川氾濫に伴う道路の封鎖、道路の渋滞等に巻き込まれた時間

該当しない



- 災害や事故の発生を伴わない自然渋滞（商業施設や大型イベントの開催、お盆休み等の帰省ラッシュ等、単なる交通集中等）に巻き込まれた時間
- 相当程度遠方の事故渋滞の情報に基づき迂回する時間（ ）
- 鉄道事故等による振替輸送・代行輸送等に要した時間

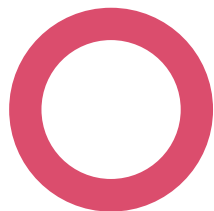
（ ）例えば、長野（飯田）から東京（高井戸）に運行中、現地点から約2時間20分先の中央道入り相模湖IC付近で事故が発生し、1時間程度で事故渋滞が解消される見込みであるにもかかわらず、一般道に迂回し、通常約3時間の行程について、約6時間30分を要した場合

予期し得ない事象への対応時間（具体例）

4

異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となった場合

該当する



- 運転前に大雪警報が発表されていたものの、まもなく解除が見込まれていたため、運転を開始したが、運転開始後も大雪警報が解除されず、結果として運転中に正常な運行が困難となった場合

該当しない



- 異常気象であっても警報が発表されない場合における対応時間

予期し得ない事象への対応時間（注意点）

！

予期し得ない事象への対応時間は、1か月の拘束時間（原則284時間）の計算から除くことはできない。

1か月の最終日に予期し得ない事象が発生したことにより1か月の拘束時間の上限を超えることがないよう、余裕をもった運行計画にしましょう。

！

予期し得ない事象への対応時間として除くことができる時間は、運転者が運転中に予期せず事象に遭遇した場合に限られる。

- トラック運転手Aが運転する車両が予期せず故障し、代わりにトラック運転手Bが急きょ、別の車両で事故現場に駆け付け、運行する場合

トラック運転手Bの運転時間は「予期し得ない事象への対応時間」として除くことができない。

- 運転直前に車両の点検をしている最中に予期し得ない事象が発生した場合

運転前にあらかじめ当該事象が発生している場合には、たとえ運転開始前の車両点検中であつたとしても、事象が既に発生しているため「予期し得ない事象への対応時間」に該当しない。

2 発着荷主等に対する要請について

労働基準監督署による荷主への要請について（トラック）

労働基準監督署による要請（令和4年12月23日～）

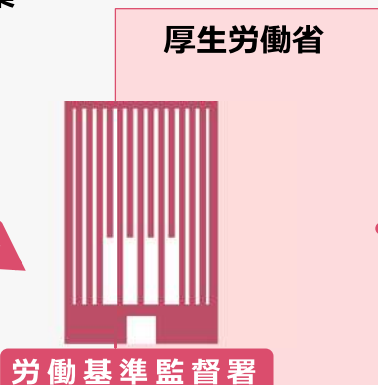
▶ **荷主企業に対し、労働基準監督署から配慮を要請**

（要請の内容）長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないよう努めること。
 運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。

	令和5年1月～9月
実施件数	8,657件

▶ 対象企業選定にあたり、**厚生労働省HPや立入調査時に収集した情報**を活用 ⇒ **国土交通省にも情報提供**

立入調査時に情報収集



厚生労働省HPにおいて情報収集



情報提供（拡充）

働きかけに活用

荷主への要請（新規）



発荷主

着荷主

法に基づく「働きかけ」等

※ 荷主への働きかけ等の実施に当たり、厚生労働省から提供された情報も活用
 ※ 国土交通省において、さらなる働きかけ等の実施のため、地方適正化事業実施機関が行う巡回指導時の情報収集を周知徹底

3 荷主企業訪問ヒアリング結果

- 各労働基準監督官が福井県内の荷主企業を訪問し、「トラック運転者の長時間の恒常的な荷待の改善」、改善基準告示の周知及び遵守への協力要請を行った際に、荷主企業担当者からヒアリングを実施した内容

荷主企業要請時のヒアリング内容

染色整理業

- ボイラー等の設備稼働のための燃料や原料を着荷主として仕入れている。本数が多くないため、原則荷待ちは発生していないが、改善基準告示の認識はあり、荷主と運送事業者で解決する問題との認識は持っている。
- 発荷主として、既に取引運送業者と話し合いの場を持ち、過去に出荷製品待ちで長時間運送会社を待たせていたこともあったことから、当日午前中に生産が完了したのものについてのみ出荷対象として、午後の生産物は翌日発送に回すよう改善し、荷待ちは発生させないようにした。
- 改善基準告示の改正は重大なものにとらえている。運送会社とも定期的に協議を行っている。ただ、工場の開始時刻直後にトラックが集中し、荷待ちが発生していることはあるかもしれない。当社としては時間を指定している訳ではなく、運送会社の都合である。

荷主企業要請時のヒアリング内容

建設用の大型鋼材加工業（鉄工所）

- 運送業者から荷待ち時間等の解消について相談をうけることが多く、運送業者には資材の搬入・搬出予定日の数週間前には連絡し、予め荷積み時間等を決めており、急な配送依頼等を行わないようにしている。そのため、加工後の鋼材を発送する際には、ほとんど待機は発生しないが、資材の受け入れ時には、最大で一度にトレーラー3台でくることがあり、その際は1時間程度の荷待ちが発生している。
- 荷積みは1日最大5回行うが、複数の運送業者による作業が混在しないよう作業エリアを区分しているため、単純な荷待ちは発生していない。
- 運送事業者と来社時刻を事前に調整し、期日までの製品仕上げを厳守することで荷待ち時間を減らす取組をしており、自社起因の荷待ち時間はほぼ無い。自社の取組は継続するが、建設現場に出入りするトラックは現場の荷下ろし待ちで長時間拘束されるため、建設会社に対する要請も重要になる。

荷主企業要請時のヒアリング内容

金属製品製造業

- 社内に運転者が2名いて、1名は運転業務に専属で、製品を県外に搬出している。改善基準告示がよく分からず、製造業でも関係があることを知らなかった。今後は、改善基準を意識した管理方法を検討する。

自動車・同付属品製造業

- 過密なタイムスケジュールで運送事業者が入退場することから、工場内での荷待ち時間は多くないが、その代わりに、工場の外で待っている可能性もあるため、確認を行いたい。

荷主要請關係參考資料

2023 (令和 5) 年 10 月 27 日

福井労働局労働基準部監督課

(事業の名称) _____

(代表者職氏名) _____

(事業場の名称) _____

_____労働基準監督署

長時間の恒常的な荷待ちの改善に向けた取組について(要請)

道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあり、過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、トラック運転者の長時間労働の是正を一層積極的に進める必要があります。

一方、道路貨物運送業の長時間労働の要因の中には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがあります。トラック運転者の負担を軽減し健康に働けるよう、長時間の荷待ちの改善に向け、荷主の皆様のご理解とご協力が必要不可欠です。

また、トラック運転者の荷役作業での労働災害や交通労働災害の防止のため、荷主の皆様による道路貨物運送業の事業者との連絡調整や配慮も求められています。

については、トラック運転者の長時間・過重労働防止の観点から、下記事項の実施に努めていただきますようお願いいたします。

記

1 長時間の恒常的な荷待ちの改善

発着荷主等の都合による長時間の恒常的な荷待ちは、トラック運転者の長時間労働の要因となることから、これを発生させないよう努めること。

2 改善基準告示の周知及び遵守への協力

運送業務の発注担当者に、改善基準告示を周知し、トラック運転者が改善基準告示を遵守できるような着時刻や荷待ち時間等を設定すること。

改善基準告示を遵守できず安全な走行が確保できないおそれのある発注を貨物自動車運送事業者に対して行わないこと。

(参考)

「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)」



「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」



「交通労働災害防止のためのガイドライン」



令和
6年4月～
適用



トラック運転者の

事業者の皆さん
ご確認くださいか？

改善基準告示が 改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます



1年の拘束時間

改正前(年換算)

3,516時間

改正後

原則：**3,300時間**

最大：**3,400時間**

1か月の拘束時間

改正前(月換算)

原則：**293時間**

最大：**320時間**

改正後

原則：**284時間**

最大：**310時間**

1日の休息期間

改正前

継続**8時間**

改正後

継続**11時間**を
基本とし、継続**9時間**

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます



トラック運転者の 「改善基準告示」が改正されます。



令和6年4月より適用予定です。

1年、1か月の拘束時間	1年：3,300時間以内 1か月：284時間以内	【例外】労使協定により、次のとおり延長可(①②を満たす必要あり) 1年：3,400時間以内 1か月：310時間以内(年6か月まで) ① 284時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める
1日の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間超は週2回までが目安) 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 ^(※1) 、16時間まで延長可(週2回まで) ※1：1週間における運行がすべて長距離貨物運送(一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送)で、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合	
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 ^(※1) 、継続8時間以上(週2回まで) 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える	
運転時間	2日平均1日：9時間以内 2週平均1週：44時間以内	
連続運転時間	4時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える(1回おおむね連続10分以上、合計30分以上) 10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない 【例外】SA・PA等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4時間30分まで延長可	
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる ^(※2,3) 勤務終了後、通常どおりの休息期間(継続11時間以上を基本、9時間を下回らない)を与える ※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・ 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・ 異常気象(警報発表時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3：運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のHP情報等)が必要。	
特例	分割休息(継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合) ・ 分割休息は1回3時間以上 ・ 休息期間の合計は、2分割：10時間以上、3分割：12時間以上 ・ 3分割が連続しないよう努める ・ 一定期間(1か月程度)における全勤務回数(2分の1)が限度	
	2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合) 身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 【例外】設備(車両内ベッド)が※4の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ・ 拘束時間を24時間まで延長可(ただし、運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えることが必要) ・ さらに、8時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を28時間まで延長可 ※4：車両内ベッドが、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること	
	隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合) 2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、2暦日の拘束時間を24時間まで延長可(2週間に3回まで) 2週間の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない	
	フェリー ・ フェリー乗船時間は、原則として休息期間(減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない) ・ フェリー乗船時間が8時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される	
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない	

(注1)改善基準告示とは、「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)をいう
 (注2)本表は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達(令和4年基発1223第3号)の内容を含めて作成したもので、令和6年4月1日から適用される。

荷主・元請運送事業者の皆さまへ



STOP! 長時間の荷待ち

- 長時間の恒常的な荷待ちは、
自動車運転者の長時間労働の要因
となります。
- 物流を支える自動車運転者の健康のためにも
長時間の荷待ちの改善に向けて
ご理解とご協力をお願いします。
- トラック運送事業者とも相談し、
ぜひ**前向きに検討**をお願いします。



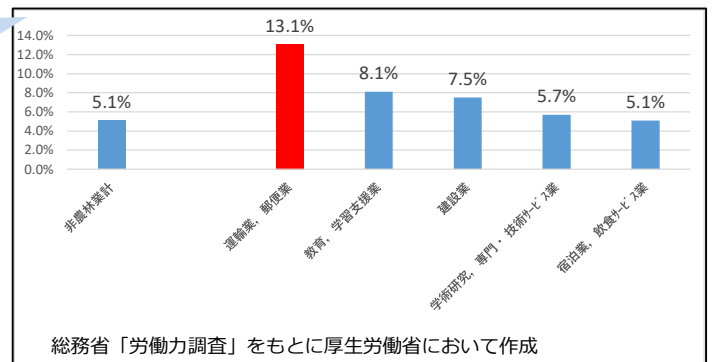
道路貨物運送業の実態

⚠ 他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

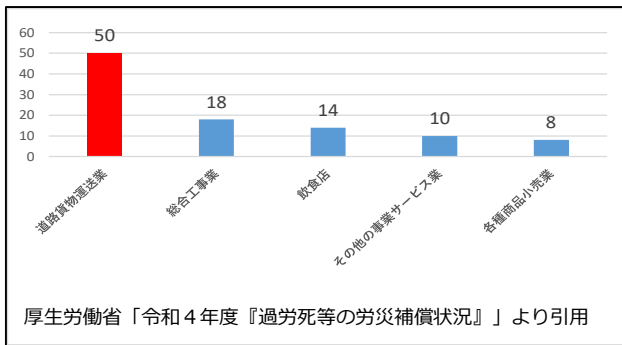
道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあります

月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合※（上位業種）

※ 雇用者のうち、休業者を除いた者の総数に占める割合



脳・心臓疾患の支給決定件数（上位業種）



過労死等の労災支給決定件数も最も多い業種です

このような状況もあって、改善基準告示※が定められており道路貨物運送業はこれを遵守しなければなりません

※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）
トラック運転者の拘束時間などを定めたもの。



しかし、長時間労働の要因には昔からの取引慣行など事業主の努力だけでは見直しが困難なものもあります

社会インフラである「物流」の現状

⚠ このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難



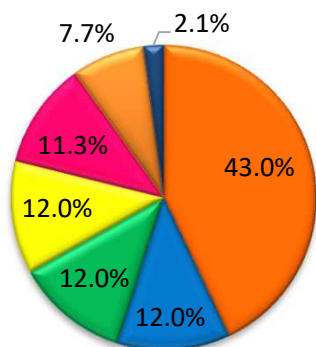
国民生活や経済活動に不可欠な社会インフラである「物流」

担い手不足の深刻化や荷待ち時間の非効率の発生などにより危機的状況との指摘もあります



国土交通省による「働きかけ」等における違反原因行為の割合（R5.7.31時点）

- 長時間の荷待ち
- 依頼になかった附帯業務
- 運賃・料金の不当な据置き
- 過積載運行の要求
- 無理な配送依頼
- 拘束時間超過
- 異常気象時の運行指示



国土交通省は違反原因行為※が疑われる荷主に「働きかけ」等を行っています

※ 貨物自動車運送事業法等の違反の原因となるおそれのある行為

「働きかけ」の中で荷主都合による長時間の荷待ちが約半数を占めています

発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

1 長時間の恒常的な荷待ちを改善しましょう

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

取り組み例

- ・納品時間の指定を柔軟にする
- ・納品を特定の曜日・時間帯に集中させない
- ・積込場所を分散し1か所当たりの車両台数を減らす
- ・パレットを用いるなどで荷役作業の時間を短縮する
- ・注文からお届けまでの期間に余裕をもたせる



「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」
(厚生労働省・国土交通省・公益社団法人
全日本トラック協会 (2019/08))

2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

発注担当者にも改善基準告示を知ってもらい、**トラック運転者が告示を守れる着時刻などを設定しましょう。**
また、改善基準告示に違反して**安全な運転を確保できないような発注を行うことはやめましょう。**



改善基準告示の内容は、最寄りの労働基準監督署や裏面の労働時間管理適正化指導員へお問い合わせください。

3 事前通知のない荷役作業の依頼はやめましょう

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



「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」

トラック輸送の「標準的な運賃」に、ご理解・ご協力をお願いいたします

「標準的な運賃」とは、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うえで参考となる運賃**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」の趣旨をご理解いただき、ご協力くださますようお願いいたします。



国土交通省「トラック輸送の「標準的な運賃」が定められました」6

「荷主」って誰のこと？



当社は商品を受け取るだけなので関係ないですね。

荷物の受け取り先



大きい会社のことかな。うちは小さいから関係ないはずね。

中小企業



いえいえ。
荷主というのは、荷物の出し手である発荷主だけではなく、荷物の受け取り手である着荷主も該当します。
また、**会社の規模など関係ありません。**
皆さんの行動も、トラックドライバーの方の長時間労働の削減のためにとっても大切です。

お問い合わせ

荷待ち時間の見直しに当たっては、都道府県労働局労働基準部監督課の「労働時間管理適正化指導員」にご相談ください。ご希望があれば、個別に訪問して、取組事例やメリットなどをご説明いたします。

労働局	電話番号	労働局	電話番号	労働局	電話番号
北海道	011-709-2057	石川	076-265-4423	岡山	086-225-2015
青森	017-734-4112	福井	0776-22-2652	広島	082-221-9242
岩手	019-604-3006	山梨	055-225-2853	山口	083-995-0370
宮城	022-299-8838	長野	026-223-0553	徳島	088-652-9163
秋田	018-862-6682	岐阜	058-245-8102	香川	087-811-8918
山形	023-624-8222	静岡	054-254-6352	愛媛	089-935-5203
福島	024-536-4602	愛知	052-972-0253	高知	088-885-6022
茨城	029-224-6214	三重	059-226-2106	福岡	092-411-4862
栃木	028-634-9115	滋賀	077-522-6649	佐賀	0952-32-7169
群馬	027-896-4735	京都	075-241-3214	長崎	095-801-0030
埼玉	048-600-6204	大阪	06-6949-6490	熊本	096-355-3181
千葉	043-221-2304	兵庫	078-367-9151	大分	097-536-3212
東京	03-3512-1612	奈良	0742-32-0204	宮崎	0985-38-8834
神奈川	045-211-7351	和歌山	073-488-1150	鹿児島	099-223-8277
新潟	025-288-3503	鳥取	0857-29-1703	沖縄	098-868-4303
富山	076-432-2730	島根	0852-31-1156		

トラック運送
事業者の
みなさまへ



発着荷主の
みなさまへ

トラック運転者の長時間労働改善 特別相談センター

トラック運転者の長時間労働の改善に向けて、労務管理上の改善、荷主と運送事業者の協力による作業環境の改善等を図るためのご相談を無料でお受けします。

2024年問題
とはなに？
どのような
対応が必要？

荷主の立場で
できる改善は？

ドライバーの
運転時間に
限度があったの？

荷待ち時間の削減を、
どう進めればいいのか？

こんな困りごとなど、
ご相談ください！


トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター

ご相談は専用 Web サイトの問合せフォームかフリーダイヤルから
ご利用時間：9：00～17：00、休日：土日祝、12/29～1/3

 東日本 0120-763-420・西日本 0120-625-109



相談
無料

 厚生労働省 令和5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

お問合せ先 受託者：株式会社富士通総研 東京都大田区新蒲田1丁目17-25 MAIL fri-a-external@ml.jp.fujitsu.com



ご相談方法は……



ご相談方法①



ポータルサイト
相談専用ページから

役立つサポート情報も！

ご相談方法②



通話料無料！

フリーダイヤル
東日本 0120-763-420
西日本 0120-625-109

※ご利用時間：9～17時（12～13時は休憩）
休日：土日祝、12/29～1/3

もっと詳しく相談したい！



オンライン
相談

オンラインによる
ご相談

詳しいご相談を職場から
お気軽に！



コンサルタントの
訪問

労務管理・物流改善の
専門家がお伺いします！

トラック運転者の長時間労働の改善に向けた情報は下記専用ポータルサイトへ 自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

※トラック運転者特設ページをご覧ください

自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

トラック運転者 バス運転者 ハイヤー・タクシー運転者

いま、考えてみませんか？
物流を支える
トラック運転者
のこと。

トラック運転者トップページ

改善基準告示

トラック運転者の改善基準告示

- 改善基準告示とは？
- 改善基準告示改正のポイント
- 改善基準告示関係資料（令和4年改正）
- 改善基準告示のQ&A

トラック運転者の改善事例

- 改善事例はこちら

企業の皆さまへ

簡単自己診断

- 自主的取組の進捗
- 事業者の取組の進捗

情報いろいろ宝箱

- 雇主的皆さまへ
- 事業者の皆さまへ

改善ハンドブック

- 改善ハンドブック（PDF）

ポータルサイトでは、こんな
情報を掲載しています

NEW 「改善ハンドブック」 「トラック運転者の改善事例」

時間外労働の上限規制や、改正改善基準告示のポイントを学ぶためのハンドブックと長時間労働改善のための取組事例

「簡単自己診断」

問題点・解決施策・メリットを確認できる荷主の皆さまとトラック運送事業者の皆さまに向けた自己診断ツール

「情報いろいろ宝箱」

トラック運転者の長時間労働を是正するための動画教材や、取組事例、ガイドラインなど様々なツール集

「トラック運転者の仕事を知ってみよう」

統計、動画、写真や生の声などさまざまな角度から、トラック運転者の仕事について取りまとめた資料集

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/truck>

トラックポータル



道路貨物運送業に対する長時間労働と取引環境に関する確認・自主点検結果

ポイント1

福井県内の道路貨物運送事業者の約10%は、令和6年4月施行の**上限規制への準備が完了していない！！**

対象事業場数：467社 回答事業場における全労働者数：11,670人
 回答事業場数：421社 回答事業場の全労働者のうち運転手：6,458人
 実施時期：令和4年10～11月
 対象事業場：福井県トラック協会の会員事業場（467事業場）
 令和6年4月以降に適用される時間外労働の上限を超えた事業場等



1年間の時間外労働が960時間超

令和元年10～12月調査時：35社（10.1%）、運転手169人（3.2%）
 令和4年10～11月調査時：41社（9.7%）、運転手202人（3.1%）

ポイント2

福井県内の道路貨物運送事業者では、約8%の運転手が月80時間を超える過重な労働を行っている！！

1か月の時間外・休日労働が80時間超の労働者がいる事業場 108社(25.7%)
 1か月の時間外・休日労働が80時間超の労働者数 497人(7.7%)

ポイント3

残業時間が長い運転手の積荷は……

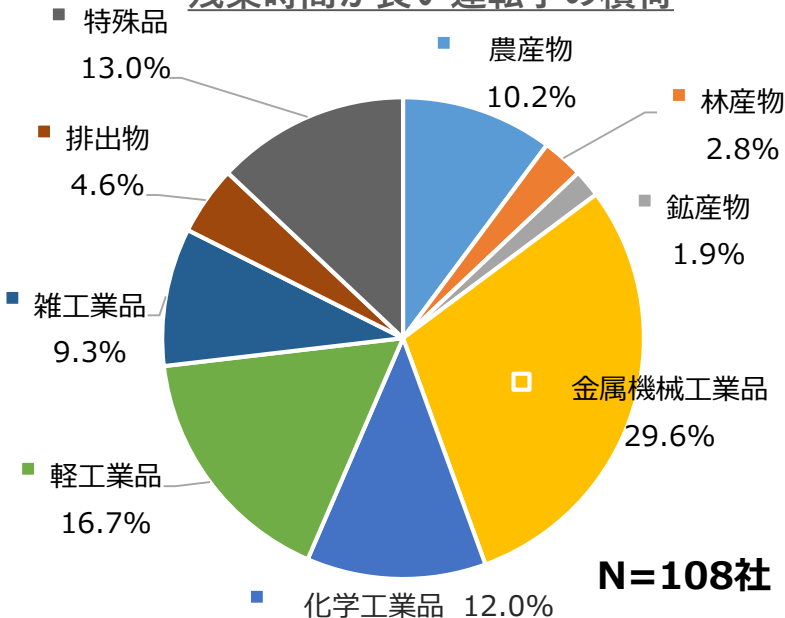
金属機械工業品 → 鉄鋼・地金等金属素材

軽工業品 → 繊維素材

特殊品 → 宅配便、特殊積み

化学工業品 → セメント・コンクリート製品

残業時間が長い運転手の積荷



金属機械工業品の主な内訳

鉄鋼・地金等金属素材	31.3%
金属部品（半製品）	21.9%
建築・建設用金属製品	15.6%
精密機械・生産用機械	15.6%

軽工業品の主な内訳

繊維素材	44.4%
加工食品	38.9%
紙・パルプ	11.1%

特殊品の主な内訳

宅配便・特積み	64.3%
その他	35.7%

化学工業品の主な内訳

セメント・コンクリート製品	38.5%
化学性原料	23.1%
その他の化学製品	23.1%
石油石炭製品	15.4%



残業時間が長くなる道路貨物運送事業者以外の要因は

- ・短納期対応
- ・高速道路の利用不可
- ・発着荷主都合の手待ち時間や付帯作業

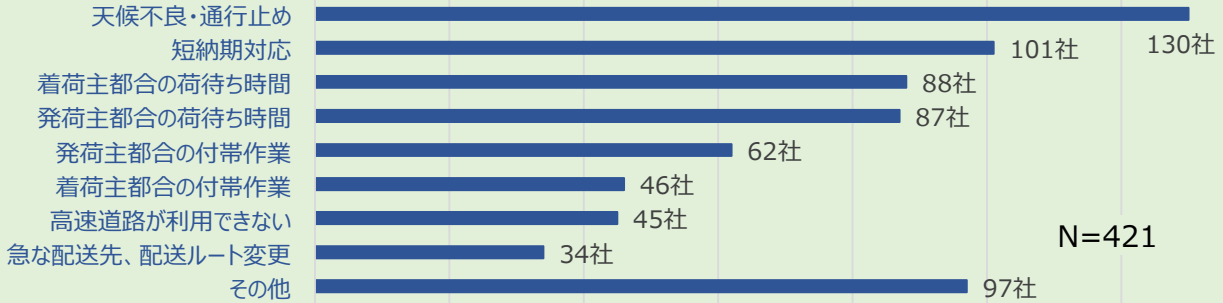
残業時間が長い理由が発着荷主である時の、発着荷主の所在地

発荷主：福井県の割合が高い

着荷主：福井県、近畿、東海の割合が高い



ポイント4

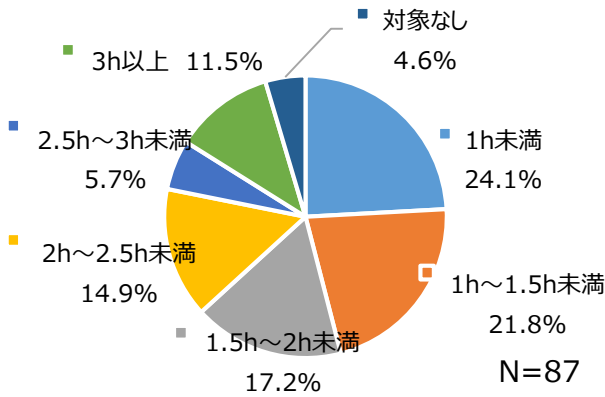


ポイント5

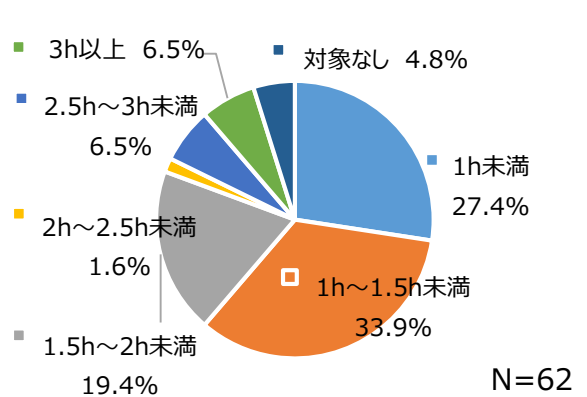
3時間以上の荷待ち・付帯作業時間が発着荷主ともにある！
発着荷主都合で3時間以上の荷待ち時間が発生するのは1割超！

荷主都合で残業時間が長くなった場合の荷待ち・付帯作業の内訳

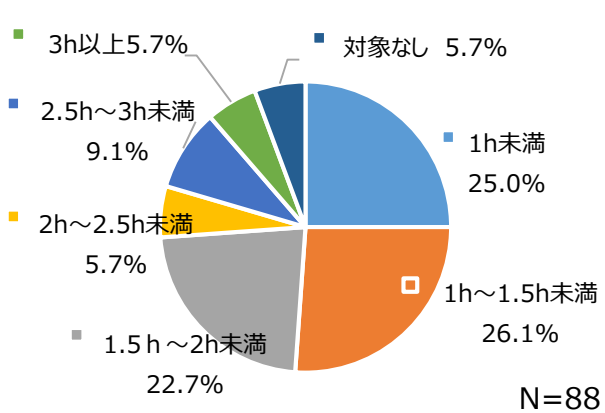
発着荷主都合の荷待ち時間



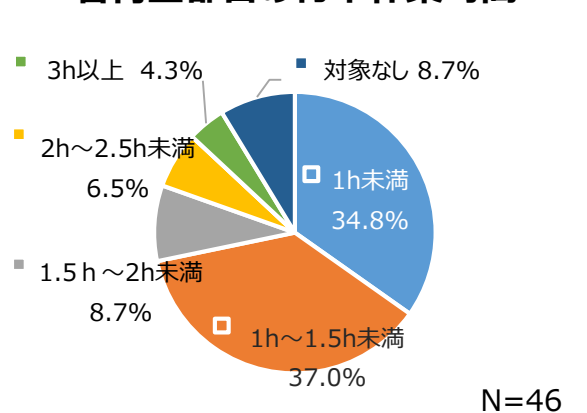
発着荷主都合の付帯作業時間



着荷主都合の荷待ち時間



着荷主都合の付帯作業時間



お知らせ

令和6年4月から改善基準告示が改正となります。運送事業者だけでなく荷主の皆様もご承知おきください。また、労働基準監督署による荷主への要請も予定されております。詳細は右をご覧ください👉



←トラックの改善基準告示

労働基準監督署による荷主への要請→



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

労働関連法規等説明会

- トラック事業者に対する「時間外労働の上限規制」の適用及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正に関する説明会
嶺北 令和5年6月22日 参加者93名
嶺南 令和5年6月28日 参加者34名
WEB 令和5年10月19日 参加者19名

その他制度周知活動

- 物流2024問題 農産物食品関係者向け勉強会
令和5年9月20日 参加者 約270名（WEB参加を含む）
- 物流2024年問題に関するTV広告
（福井テレビ、福井放送）（福井県トラック協会）
令和5年9月～令和6年1月放映
- 物流2024年問題に関する新聞広告
（福井新聞）（福井県トラック協会）
9/25、10/23含め 年度内に計5回掲載予定



<TV広告>



<新聞広告>

第 3 回働き方改革関連法に関するアンケート調査結果

調査概要

①目的

働き方改革関連法により、2024年4月からトラックドライバーの時間外労働の960時間上限規制と改正改善基準告示が適用され、労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、「モノが運べなくなる」可能性が懸念されており、このことを「物流の2024年問題」と言われている。

「物流の2024年問題」への対応状況を把握するため、アンケート調査を実施した。

②調査期間

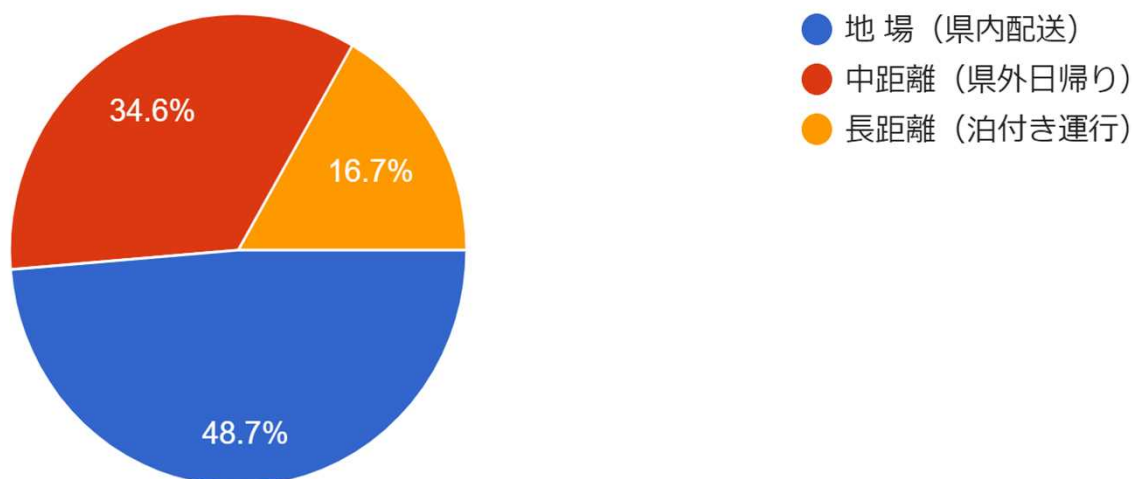
令和5年9月27日から10月13日

③調査対象

福井県トラック協会会員の中小企業事業者（5両未満・霊柩・一般廃棄物を除く）

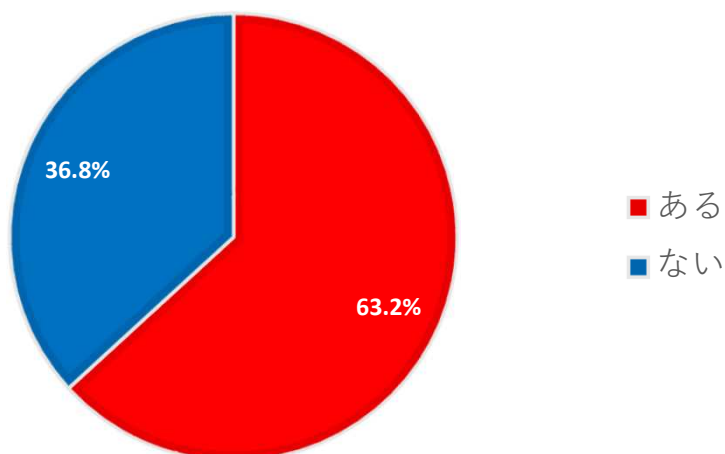
423者 回答数 307 回答率 72.6%

1 貴社の運行形態を選択してください。（主となる運送形態を1つお選び下さい。）

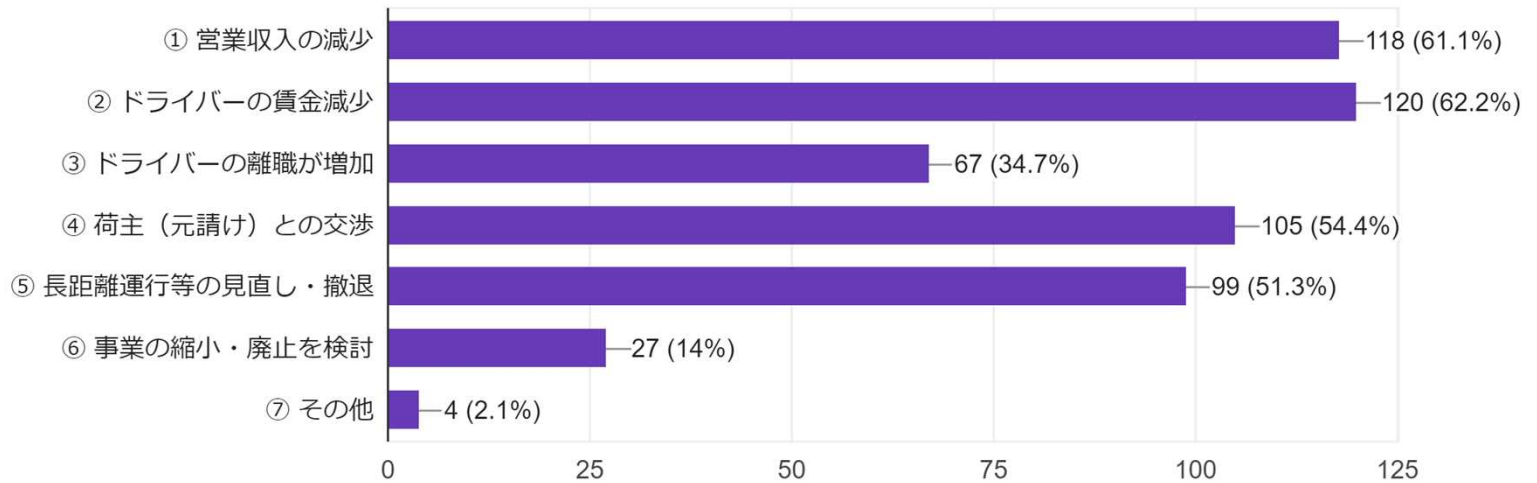


2 「2024年問題」について

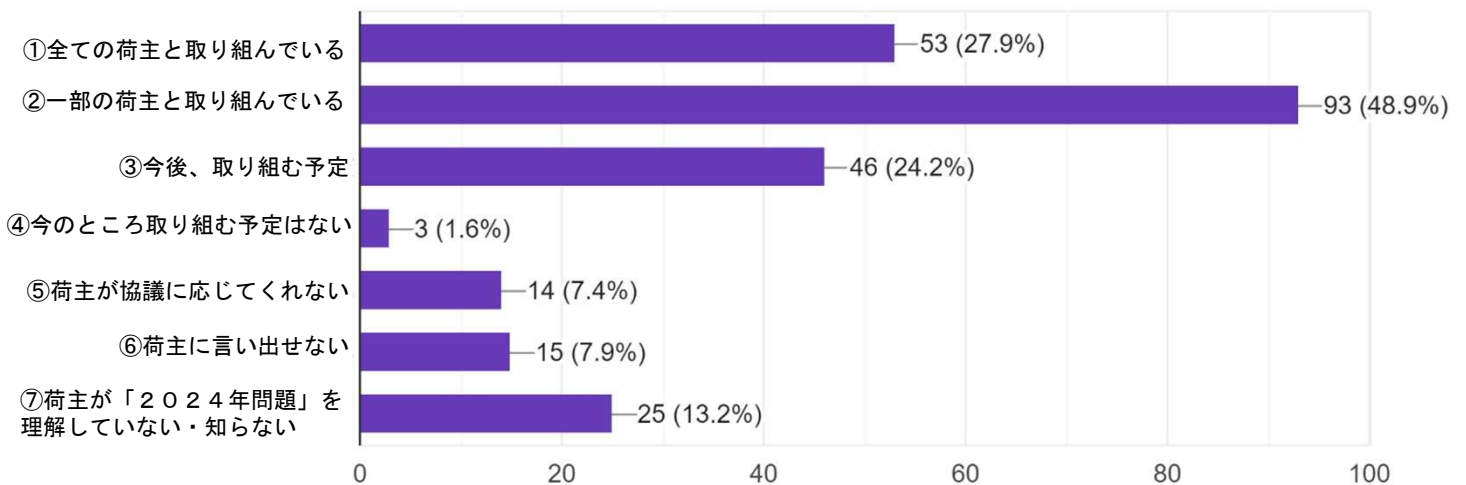
(1) 「2024年問題」の影響はありますか？



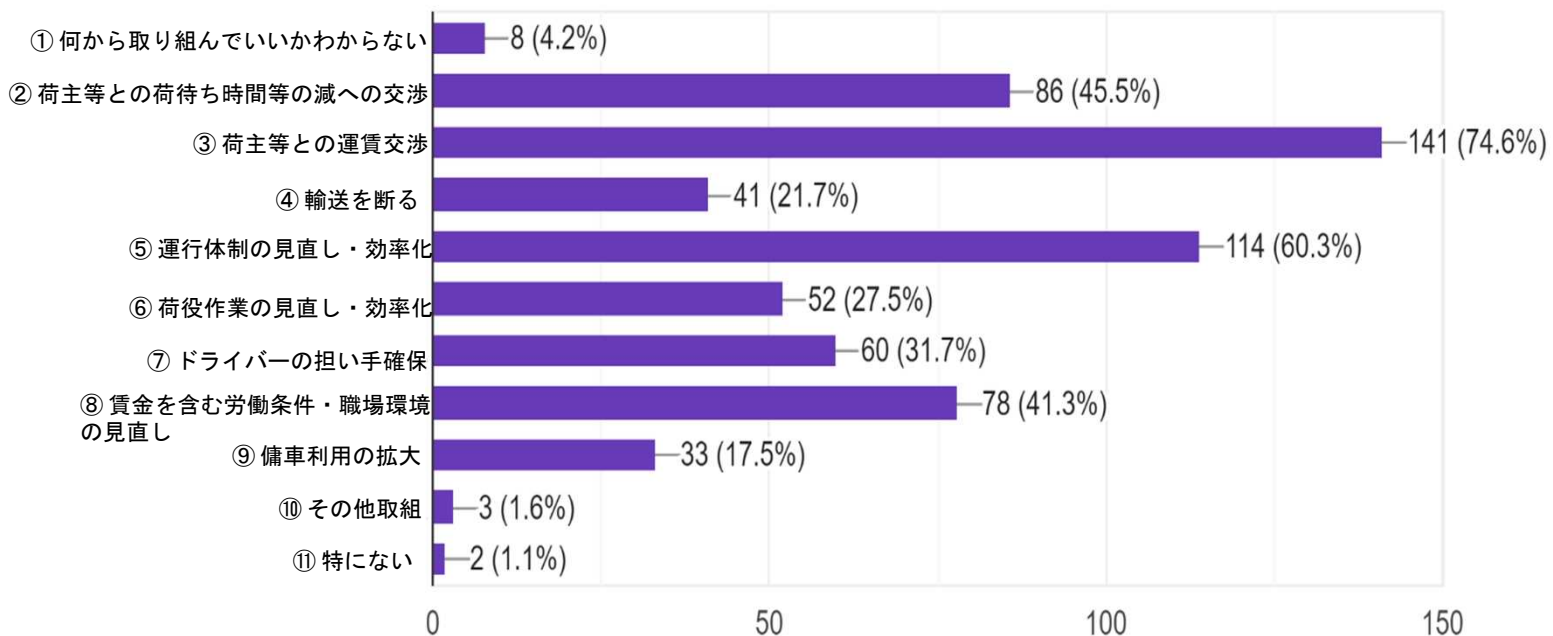
(2) (1) の設問において、「①ある」を選択されたされた方にお聞きします。
「2024年問題」により考えられる事業への影響は何ですか？（複数選択可）



(3) (1) の設問において、「①ある」を選択されたされた方にお聞きします。
「2024年問題」について荷主（元請け）と改善に向けて取り組んでいますか？
（複数選択可）

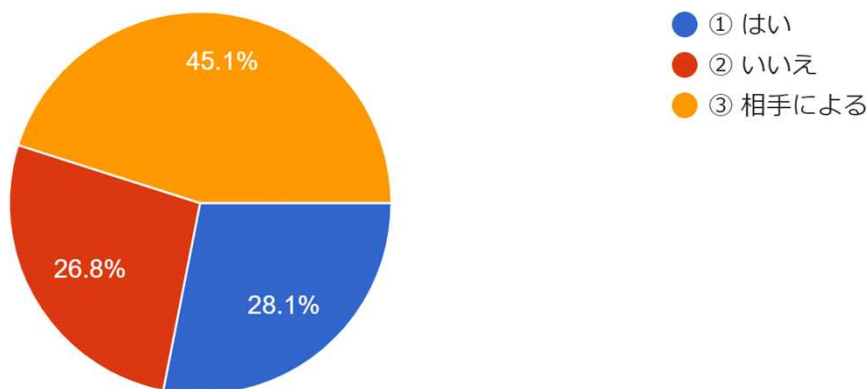


(4) (1) の設問において、「①ある」を選択されたされた方にお聞きします。
「2024年問題」に対応するため、現在取り組んでいる（又は今後の予定）内容は
何ですか？（複数選択可）

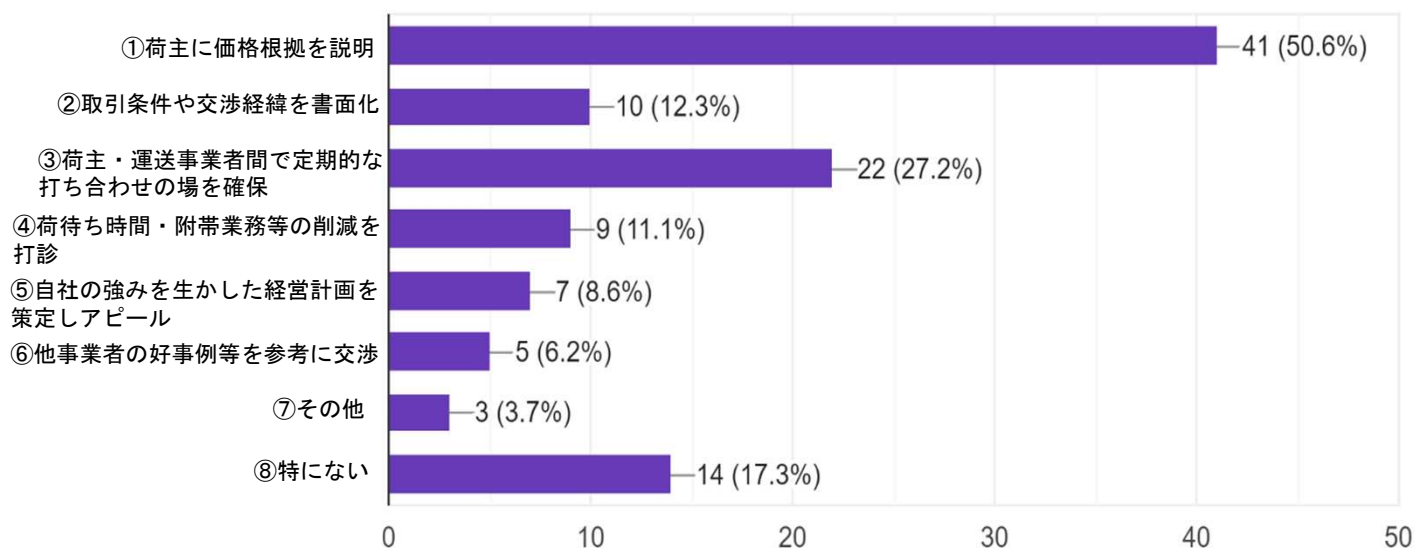


3 適正運賃について

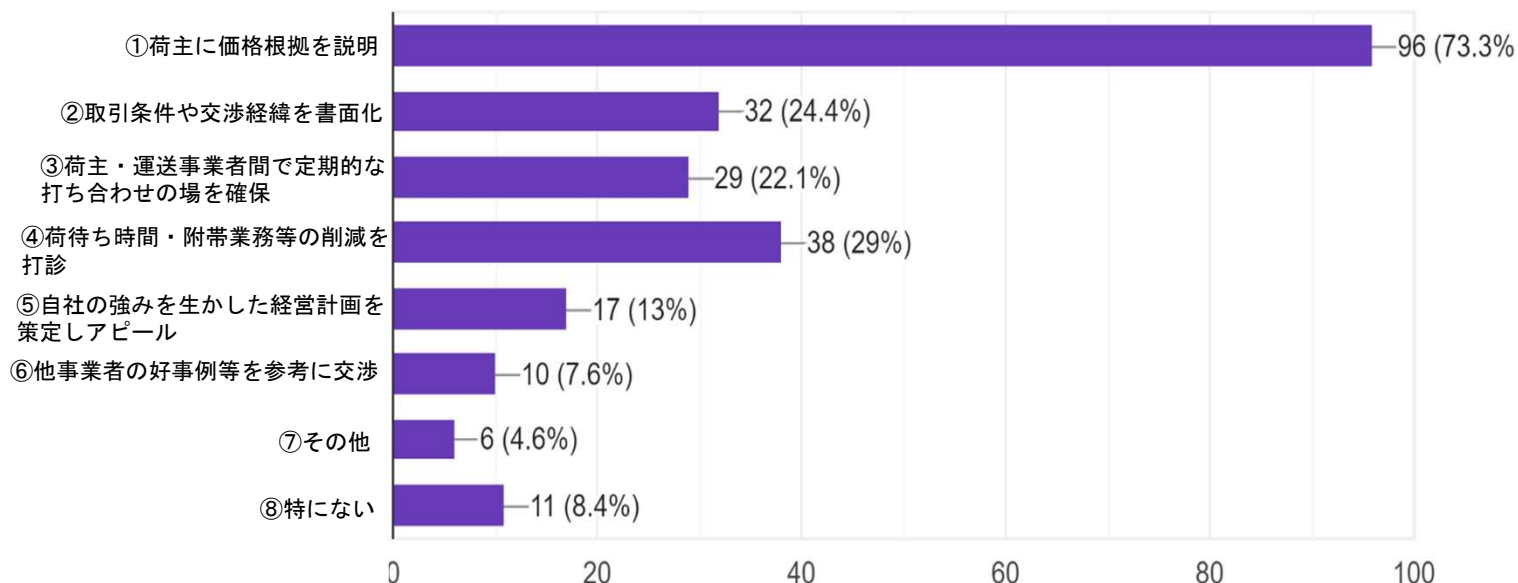
(1) 「標準的な運賃制度」の活用など、適正運賃を収受できていますか？



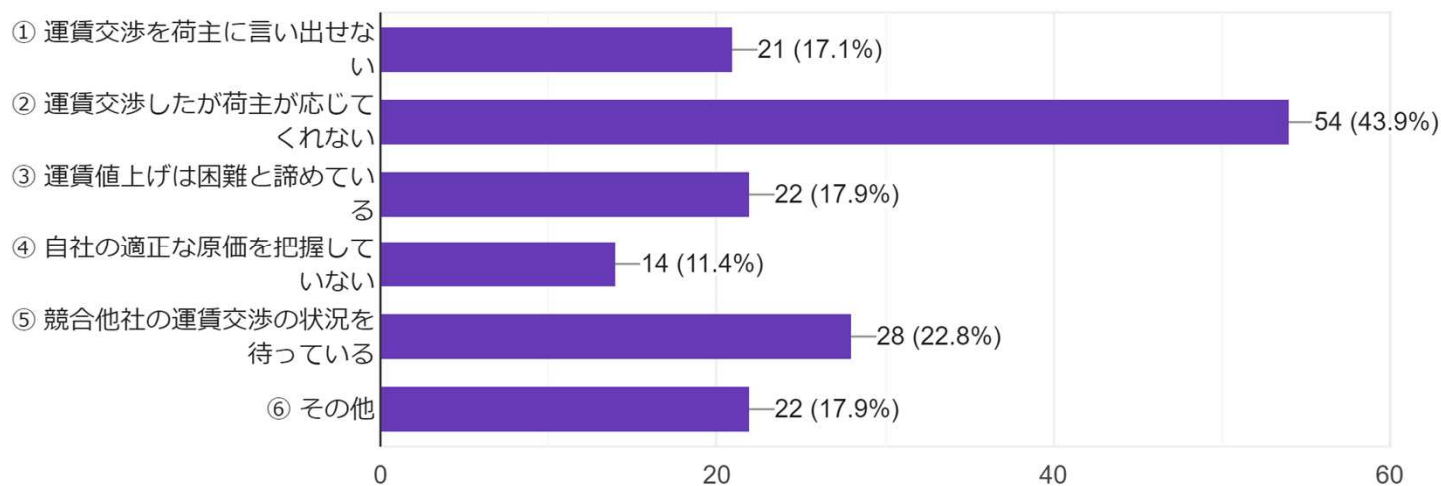
(2) (1) の設問において「①はい」を選択された方にお聞きします。適正運賃を収受するための取組や工夫した点は何ですか？（複数回答可）



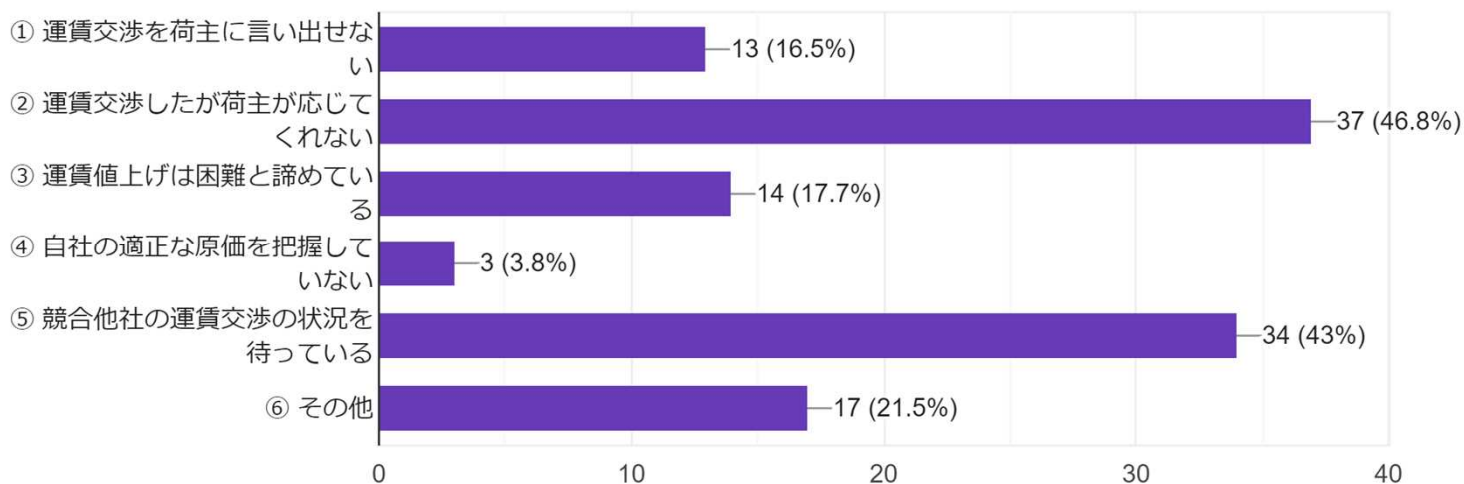
(2) (1) の設問において「③相手による」を選択された方にお聞きします。適正運賃を収受するための取組や工夫した点は何ですか？（複数回答可）



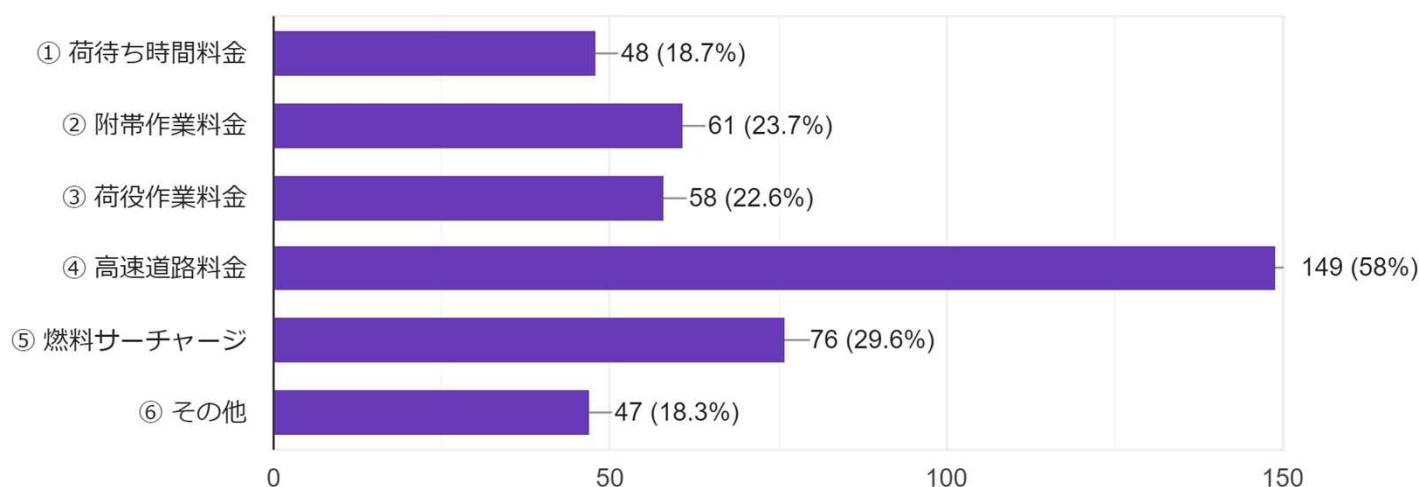
(3) (1) の設問において「③相手による」を選択された方にお聞きします。適正運賃を收受できていない理由は何ですか？（複数回答可）



(3) (1) の設問において「②いいえ」を選択された方にお聞きします。適正運賃を收受できていない理由は何ですか？（複数回答可）

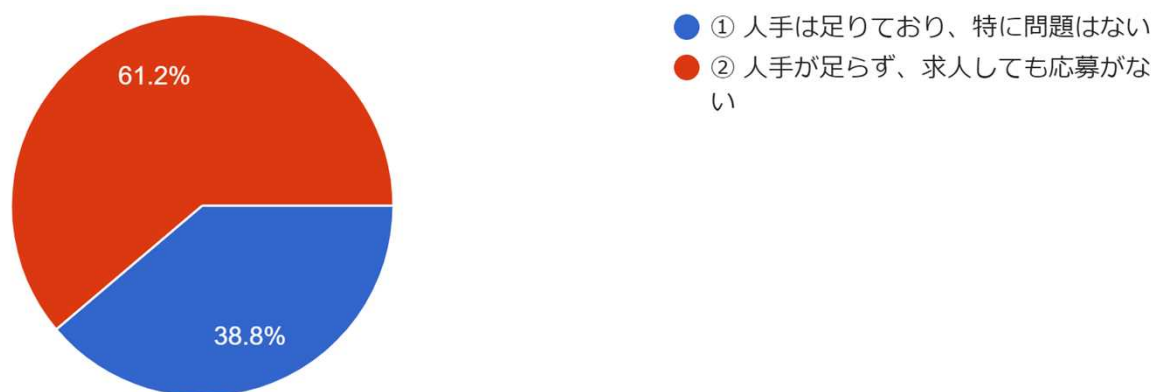


(4) 現在收受できている諸料金は何ですか？（複数選択可）

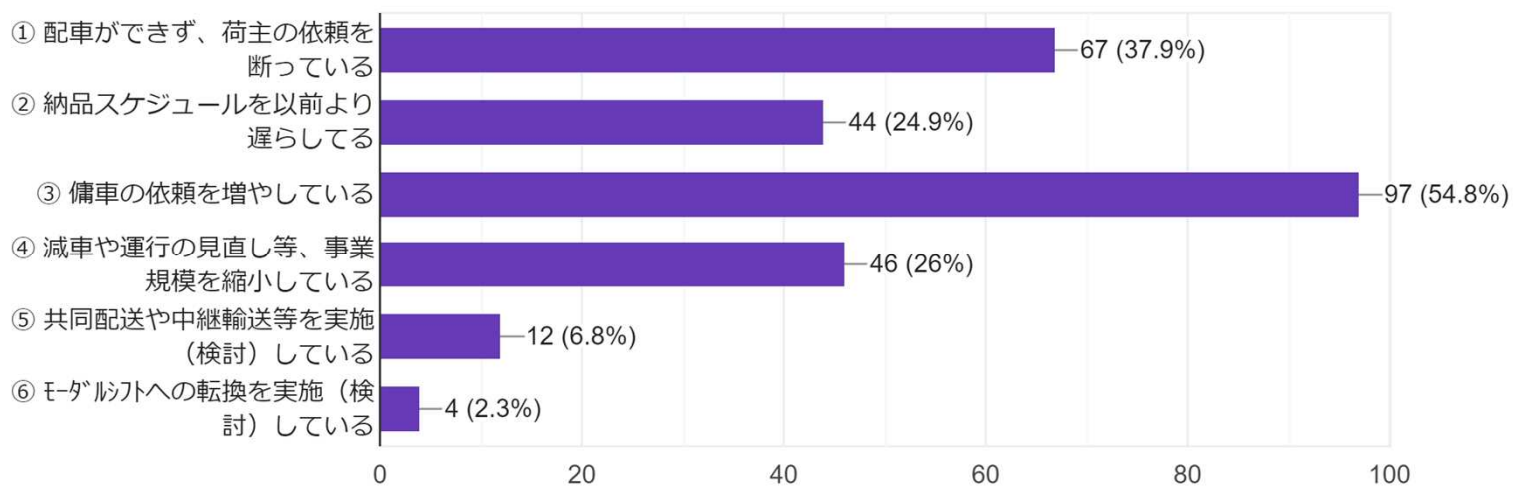


4 ドライバー不足について

(1) ドライバー不足に対する現況はどうか？



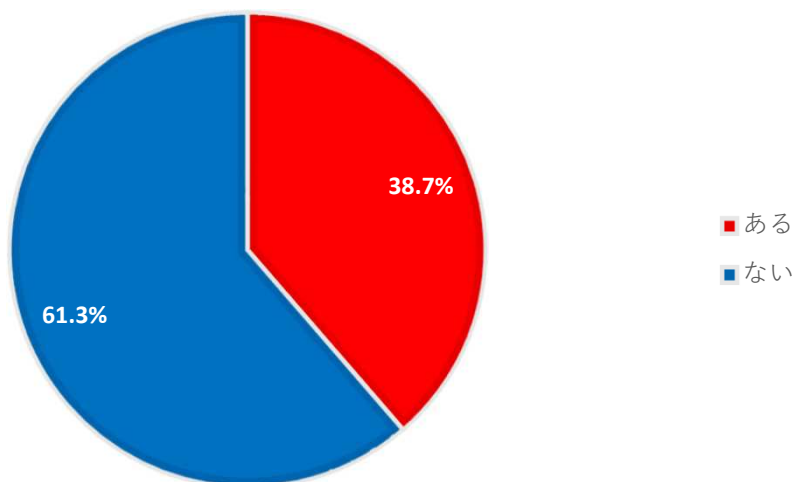
(2) (1) の設問において「②」を選択された方は、どのような対応を取られていますか？（複数選択可）



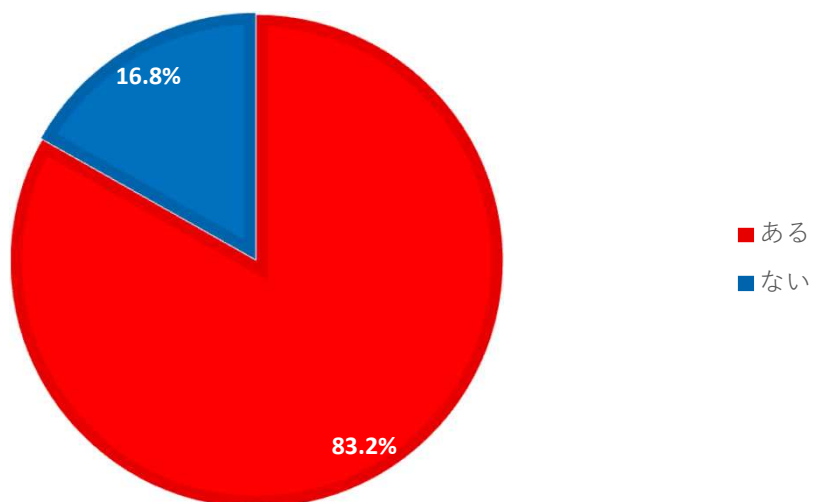
参考

「2024年問題」の影響はありますか？ 輸送形態別

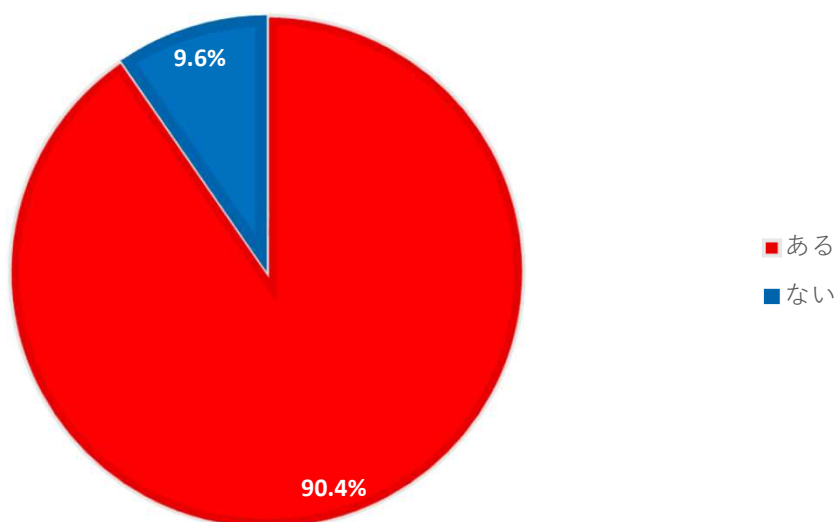
地場（県内配送）



中距離（県外日帰り）

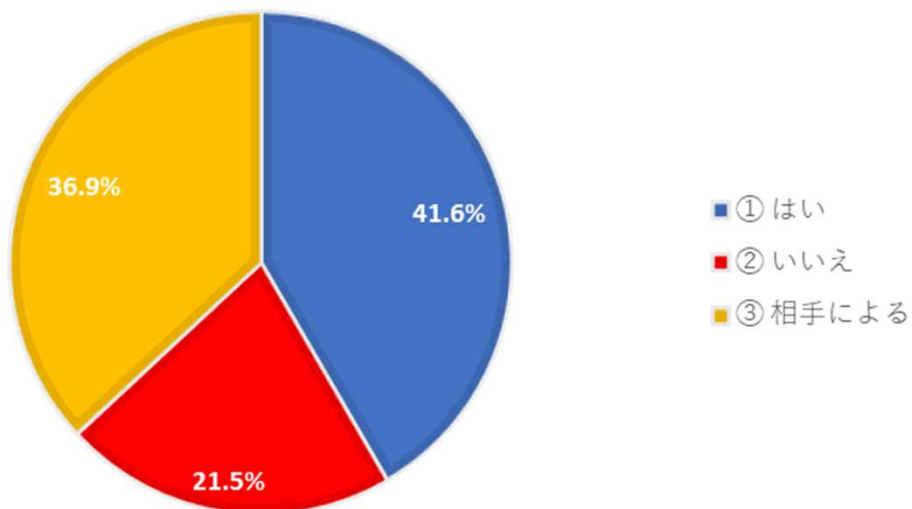


長距離（泊付き運行）

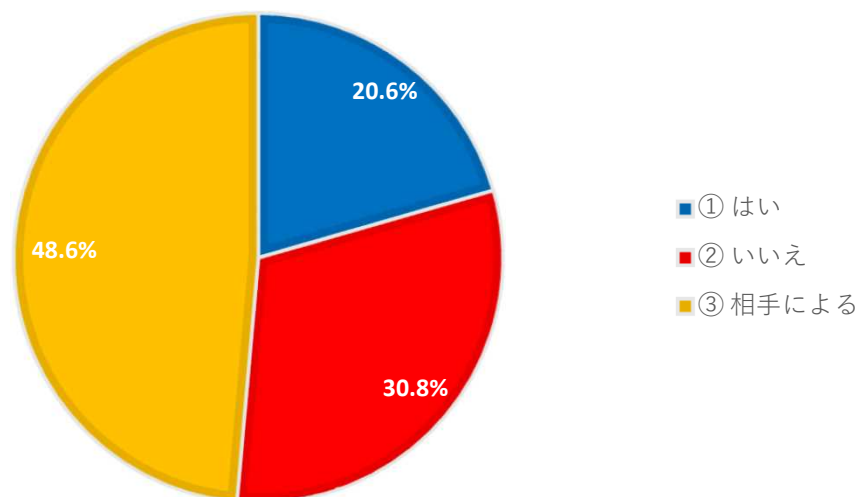


「標準的な運賃制度」の活用など、適正運賃を収受できていますか？

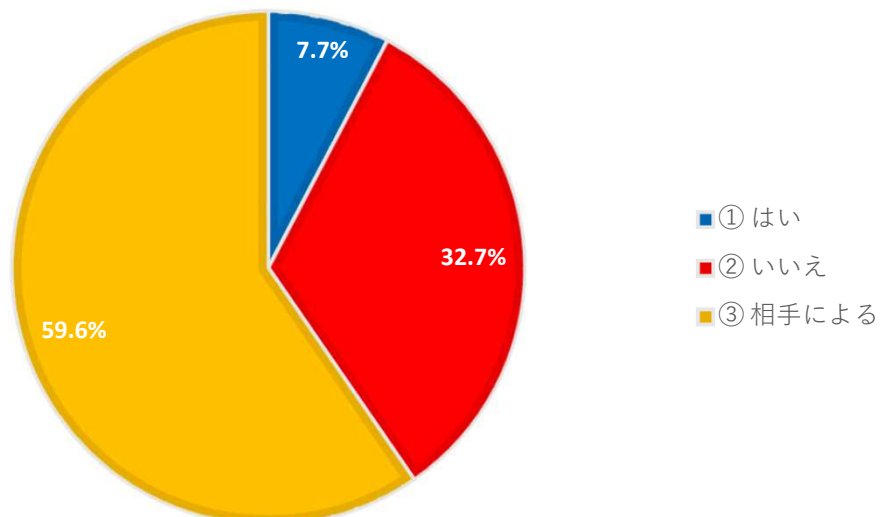
地場（県内配送）



中距離（県外日帰り）

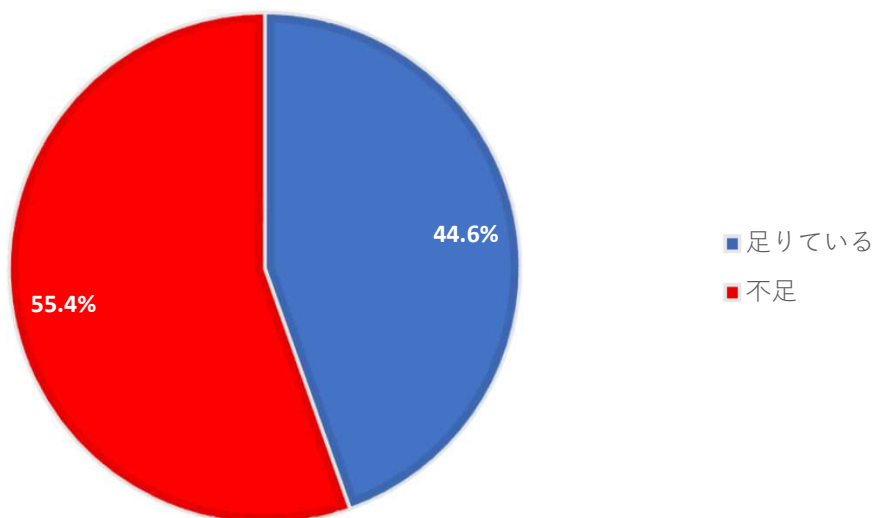


長距離（泊付き運行）

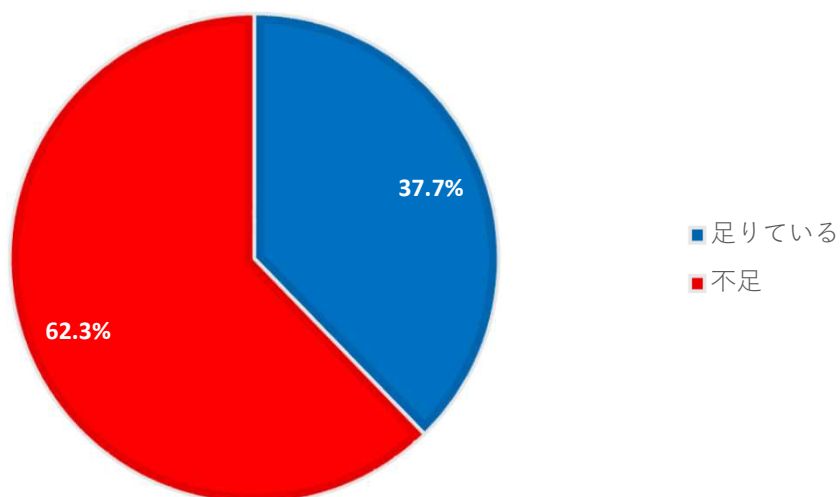


ドライバー不足に対する現況はどうか？ 輸送形態別

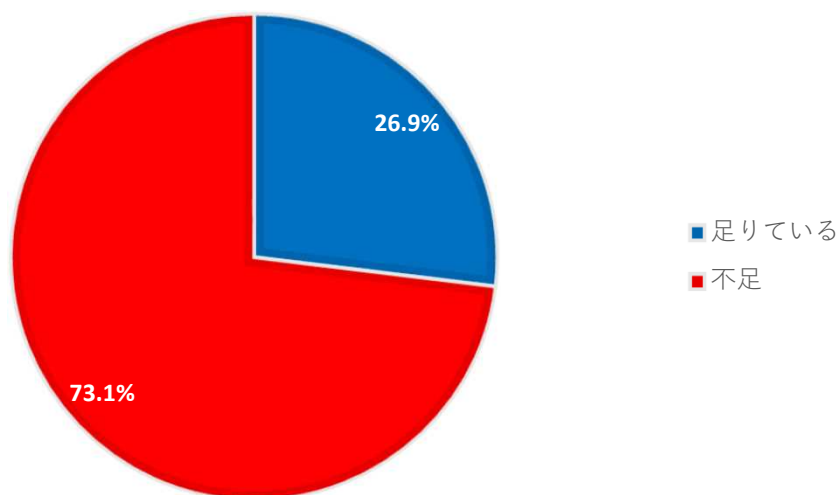
地場（県内配送）



中距離（県外日帰り）



長距離（泊付き運行）



資料から読み取れること

- 県内の運送事業者の約2/3が、2024年問題により影響があると考え、具体的には、営業収入の減少、ドライバー賃金減少、サービスの見直し（遠距離運行等の見直し・撤退など）などを想定。
- 2024年問題による影響への対応のため、既に約3/4の運送事業者が、荷主・元請けと共に改善に取り組んでおり、残りの事業者もほとんどが今後取り組む予定。
- 取組内容は、運賃改定、運行体制の見直し、荷待ち時間の短縮など。あわせて、社内でも待遇改善を進めている。
- 適正運賃を収受するため、運送事業者は荷主に価格の根拠を説明するなど取組みを進めている。他方、協議や価格改定に応じてもらえない場合も存在。
 - より一層の荷主の理解促進や、荷主・運送事業者間のコミュニケーション促進が必要か。
- 運送事業者の一部には、自主的な交渉をせず、運賃改定を諦めたり、他社の交渉状況を待つ姿勢も見受けられる。
 - 運送事業者自身が、自社の運送単価を把握し、それに基づき契約を締結することが必要。業界内部での努力が不可欠か。
- 貨物自動車運送事業改正（H30）、標準的な運賃告示（R2）により、荷待ち、付帯作業、荷役作業には料金が発生することが明記されたが、これらの料金を収受できている運送事業者は多くない。
 - 過去の商慣習の見直しのため、より一層の周知が必要か。
- ドライバー不足により自社で受けきれない仕事について、傭車（同業他社への仕事依頼）により対応している運送事業者が多い。
 - 傭車による取引関係の多重化の影響については注視が必要か。

配布調査表

第3回働き方改革関連法に関するアンケート調査（10/13締切）

（一社）福井県トラック協会 宛 FAX：0776-34-2136

1 貴社の運行形態を選択してください。（主となる運送形態を1つお選び下さい。）

- ① 地場（県内配送） ② 中距離（県外日帰り） ③ 長距離（泊付き運行）

2 「2024年問題」について

(1) 「2024年問題」の影響はありますか？

- ① ある ② ない

(2) (1)の設問において、「①ある」を選択された方にお聞きします。

「2024年問題」により考えられる事業への影響は何ですか？（複数選択可）

- ① 営業収入の減少 ② ドライバーの賃金減少 ③ ドライバーの離職が増加
④ 荷主（元請け）との交渉 ⑤ 長距離運行等の見直し・撤退 ⑥ 事業の縮小・廃止を検討
⑦ その他

(3) (1)の設問において、「①ある」を選択された方にお聞きします。

「2024年問題」について荷主（元請け）と改善に向けて取り組んでいますか？（複数選択可）

- ① 全ての荷主と取り組んでいる。 ② 一部の荷主と取り組んでいる。 ③ 今後、取り組む予定
④ 今のところ取り組む予定はない。 ⑤ 荷主が協議に応じてくれない。 ⑥ 荷主に言い出せない。
⑦ 荷主が「2024年問題」を理解していない・知らない。

(4) (1)の設問において、「①ある」を選択された方にお聞きします。

「2024年問題」に対応するため、現在取り組んでいる（又は今後の予定）内容は何か？
（複数選択可）

- ① 何から取り組んでいいかわからない。 ② 荷主等との荷待ち時間等の削減への交渉 ③ 荷主等との運賃交渉
④ 輸送を断る。 ⑤ 運行体制の見直し・効率化 ⑥ 荷役作業の見直し・効率化
⑦ ドライバーの担い手確保 ⑧ 賃金を含む労働条件・職場環境の見直し
⑨ 備車利用の拡大 ⑩ その他取組 ⑪ 特にない。

3 適正運賃について

(1) 「標準的な運賃制度」の活用など、適正運賃を収受できていますか？

- ① はい ② いいえ ③ 相手による

(2) (1)の設問において「①はい」・「③相手による」を選択された方にお聞きします。適正運賃を収受するための取組や工夫した点は何ですか？（複数回答可）

- ① 荷主に価格根拠を説明 ② 取引条件や交渉経緯を书面化
③ 荷主・運送事業者間で定期的な打ち合わせの場を確保 ④ 荷待ち時間・附帯業務等の削減を打診
⑤ 自社の強みを生かした経営計画を策定しアピール ⑥ 他事業者の好事例等を参考に交渉
⑦ その他 ⑧ 特にない。

(3) (1)の設問において「②いいえ」・「③相手による」を選択された方にお聞きします。適正運賃を収受できていない理由は何ですか？（複数回答可）

- ① 運賃交渉を荷主に言い出せない。 ② 運賃交渉したが荷主が応じてくれない。
③ 運賃値上げは困難と諦めている。 ④ 自社の適正な原価を把握していない。
⑤ 競合他社の運賃交渉の状況を待っている。 ⑥ その他

(4) 現在収受できている諸料金は何か？（複数選択可）

- ① 荷待ち時間料金 ② 附帯作業料金 ③ 荷役作業料金
④ 高速道路料金 ⑤ 燃料サーチャージ ⑥ その他

4 ドライバー不足について

(1) ドライバー不足に対する現況はどうか？

- ① 人手は足りており、特に問題はない。 ② 人手が不足、求人しても応募がない。

(2) (1)の設問において「②」を選択された方は、どのような対応を取られていますか？（複数選択可）

- ① 配車ができず、荷主の依頼を断っている。 ② 納品スケジュールを以前より遅らしてる。
③ 備車の依頼を増やしている。 ④ 減車や運行の見直し等、事業規模を縮小している。
⑤ 共同配送や中継輸送等を実施（検討）している。 ⑥ モデルフトへの転換を実施（検討）している。

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）等の適用開始に向け今後、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において以下の事項に重点的に取り組む。

今後の取組み（案）

① 働き方改革関係法令等の周知のラストスパート

○令和6年4月に開始が迫る「働き方改革関連法」等の施行や、「物流革新に向けた政策パッケージ」への対応を、荷主・運送事業者・消費者に対し、TV・新聞広告等の媒体、セミナー等を通じて周知

② 荷主・運送事業者間の好事例の横展開

○荷主と運送事業者の共働による運送の効率化などの取組事例の深掘りを行い、横展開を図る

→①②により、未だ対応に着手していない運送事業者を含め、商慣習の見直しや運送の効率化に向けた、荷主・運送事業者間のコミュニケーションと行動変容を強く促す

③ 運送事業者の改善状況の継続的な把握

○運送事業者側の取引環境等の改善状況を継続的に把握し、必要に応じ対応を強化

令和5年10月25日

「2024年問題」について荷主（元請け）との改善事例

（一社）福井県トラック協会

- 荷主 製造業 令和4年10月から **運賃・料金の見直し** **附帯作業の見直し**
コスト増、人材確保（人件費増）、労働時間改善のため荷主と交渉の結果、運賃の値上げ、高速道路通行料金の収受、附帯作業の改善に繋がった。
- 荷主 製紙業 令和4年10月から **運行体制の見直し** **運賃・料金の見直し**
福井県から関西地方、信越地方にかけてドライバーの拘束時間が告示の制限を超える運行があるため、荷主と交渉の結果、2日運行から3日運行に変更し減収分については運賃30%の値上げなど、働き方改革に対して理解を得られた。
- 荷主 製造業 令和4年12月から **荷待ち時間の削減**
荷待ち時間により拘束時間が告示の制限を超える場合もあったが、荷主と交渉の結果、「トラック予約受付システム」を荷主と当社へ導入、荷待ち時間の大幅な削減に繋がった。現在では、前日に翌日出荷分の準備が出来ている分もあり、さらに荷待ち時間が削減した。
- 荷主 製紙業 令和5年3月から **運賃・料金の見直し**
燃料価格の上昇、重機や車両の購入費、車両修理費の高騰により荷主と交渉の結果、運賃の値上げに応じてくれた。
- 荷主 製造業 令和5年4月から **運賃・料金の見直し**
拘束時間削減と物価高、人件費賃上げの必要により、運賃の値上げと高速道路通行料金の収受を荷主と交渉の結果、運賃の値上げと高速道路通行料金の収受が一部達成できた。
- 荷主 運送会社 令和5年4月から **運賃・料金の見直し**
新規現場へのセメント納入について荷主と交渉の結果、高速道路通行料金を認めてくれた。また、燃料サーチャージとして全ユーザーの25%が運賃の値上げに応じてくれた。
- 荷主 運送会社 令和5年4月から **運賃・料金の見直し**
高速道路通行料金が運賃の値上げを認めてくれると、より長距離運行ができると荷主と交渉した結果、コロナ前の運賃に戻った。

○ 荷主 機械製造業 令和5年4月から **運賃・料金の見直し**

運行経費の高騰、人件費賃上げの必要により荷主に交渉の結果、運賃25%の値上げ、片道の高速道路通行料金の収受に応じてくれた。

○ 荷主 青果卸業 令和5年5月から **荷待ち時間の削減**

当日受注による引取のため荷物が揃うまで荷待ち時間が発生していたが、荷主と交渉した結果、受注締切り時間を引取り前日に変更したことにより、荷待ち時間の解消に繋がった。

○ 荷主 自動車部品製造業 令和5年7月から **運賃・料金の見直し**

燃料価格などの上昇に伴い荷主と運賃交渉の結果、燃料費の約10%分の運賃値上げに応じてくれた。

○ 荷主 繊維業 令和5年7月から **荷役作業の効率化**

加工反物をバラ積みしていたが、荷主と交渉のうえパレット輸送に変更した結果、重労働の荷役作業軽減と積み込み時間は1時間から20分、荷受け先の荷下ろし時間も2時間から30分に改善されたため、荷受け先の荷役作業員の時間短縮にも繋がったと喜ばれた。

○ 荷主 運送会社 令和5年9月から **運賃・料金の見直し** **運行体制の見直し**

運賃・残業単価の改定、運行体制の見直しを荷主と交渉の結果、貸切輸送は運賃・残業単価の見直しとともに、運行体制は休息時間の確保に繋がった。

○ 荷主 食品業 令和5年9月から **運行体制の見直し**

当日朝に積み込む荷物は通勤ラッシュなどで時間がかかっていたが、荷主と交渉の結果、前日積み込みに変更することで早朝出発が可能となり拘束時間1~2時間の短縮に繋がった。

○ 荷主 木材加工業 令和5年10月から **荷役作業の効率化**

2024年問題への取り組みとして、荷主から積み込み時の作業員増員の提案を受け、事業場全体における積み込み時間が4時間から最速2時間以内に削減されたが、現在も荷主とさらなる改善に取り組んでいる。

○ 荷主 製紙業 令和5年11月から **荷役作業の効率化**

積み込み作業スペースに無駄なものが置いてあり積み込みにかかっていたが、荷主と交渉の結果、無駄なものを移動し作業スペースの確保により積み込み時間短縮に繋がった。

○ 荷主 繊維業 令和5年11月から **運賃・料金の見直し**

燃料価格高騰のため利益が上がらず経費の見直しもなかなか難しい状況が続いていたが、荷主と交渉の結果、12月から来年2月までの3ヶ月間冬期料金の収受に繋がった。

○ 荷主 食品業 令和6年3月から **運行の効率化**

荷主との交渉の結果、配達先の変更により運行距離の短縮に応じてくれた。

○ 荷主 製造業 令和6年4月から **運賃・料金の見直し**

人件費、燃料価格高騰による原価増を補うため荷主と交渉の結果、運賃の改定と荷役作業料金の収受を認めてくれた。

○ 荷主 製造業 令和6年4月から **荷待ち時間の削減** **運行体制の見直し**

積込みは前日の夕方で運行は早朝3時に出発するため、昼頃の帰社となり拘束時間が告示の制限を超える場合もあったが、荷主と交渉の結果、積込み時間を早めるか出発時間を遅らせる対応に変更すると回答をもらった。

○ 荷主 流通卸業 令和6年4月から **運賃・料金の見直し**

現状の運賃では、他の仕事との積み合わせによる運行は労働時間等の改正に対応するため出来なくなると荷主と交渉の結果、来年から運賃の3～4割値上げに応じてくれた。