第１５回岐阜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２月２５日（火）１４時００分～１５時００分
場　所：一般社団法人岐阜県トラック協会　研修室
　　岐阜市日置江２６４８番地の２　岐阜県自動車会館３階

議　事　次　第

１．開　会

２．挨　拶（岐阜労働局労働基準部長）

３．議　題
（１）今年度の取り組みについて
（２）今後の取り組みと次回の協議会について

４．挨　拶（中部運輸局自動車交通部次長）

５．閉　会

【配布資料】
・議事次第
・岐阜県トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会委員名簿
・資料１　最近のトラック運送事業に関する取り組み（運輸局）
・資料２　今年度の取り組みについて（アンケートの結果・分析）（運輸支局）
・資料３　令和４年度の協議会の進め方について（運輸支局）
・協議書面

岐阜県トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会委員名簿

（順不同・敬称略）

土井　義夫	朝日大学大学院経営学研究科　教授
森　　健二	岐阜県商工会議所連合会　専務理事
安藤　正弘	（一社）岐阜県経営者協会　専務理事
武藤　国策	（一社）岐阜県経済同友会　専務理事
上口　隆一	(株)バローホールディングス　物流部長
佐藤　龍也	イビデン(株)　人事・総務部　専任マネージャー
野﨑　剛	ＫＹＢ(株)　生産企画部部長
河野　幸弘	ＫＹＢ(株)　生産管理部部長
渡邉　　修	日本労働組合総連合会岐阜県連合会　交通労連岐阜県支部参与
高橋　英彦	全日本運輸産業労働組合岐阜県連合会　執行委員長
田口　利壽	（一社）岐阜県トラック協会副会長　東海西濃運輸(株)　代表取締役会長
広瀬　真人	中部急送(株)　代表取締役会長
清水　豊太郎	清水産業(有)　代表取締役社長
橋本　誠一	(株)太陽物流センター　代表取締役社長
畑　　俊一	岐阜労働局長
嘉村　徹也	中部運輸局長
松井　雅人	岐阜運輸支局長

オブザーバー

長谷川　昌志	中部経済産業局　産業部　流通・サービス産業課長補佐

【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

トラック事業の課題

● 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

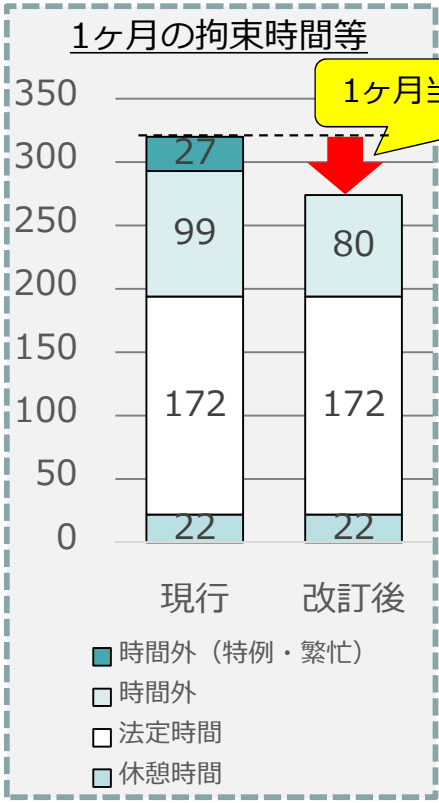
- R6.4、時間外労働の上限規制が適用される。（960時間／年、平均80時間／月）
- 現状の日当たり、週当たりの最大拘束時間の定めから、上限規制後の総拘束時間の変化について試算。1人当たり、年間216時間の時間外労働の削減が必要。
- 改善するには、**新たな雇用創出・時間外労働時間の削減の両面から検討が必要**。

⇒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　（年間最大総拘束時間 3,516時間 － 法定時間 40時間 ＋ 休憩時間 5時間）× 52週）

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段階的実施（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）　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（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）　・自動車の運転業務は、（１）の適用を除外 ・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　年７２０時間（月平均６０時間） ②　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ことの出来ない上限を設定 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） ・令和６年４月１日以降　年９６０時間（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」

拘　束　時　間 （始業から終業までの時間）	・1日　原則13時間以内 　　最大16時間以内（15時間超えは1週間2回以内） ・1か月　293時間以内 ※荷待ち時間や荷役作業の時間も拘束時間に含まれる
休　息　期　間 （勤務と次の勤務の間の自由な時間）	・継続8時間以上
運　転　時　間	・2日平均で、1日あたり9時間以内 ・2週間平均で、1週間あたり44時間以内
連　続　運　転　時　間	・4時間を超えないこと （30分以上の休憩等の確保（1回10分以上で分割可））

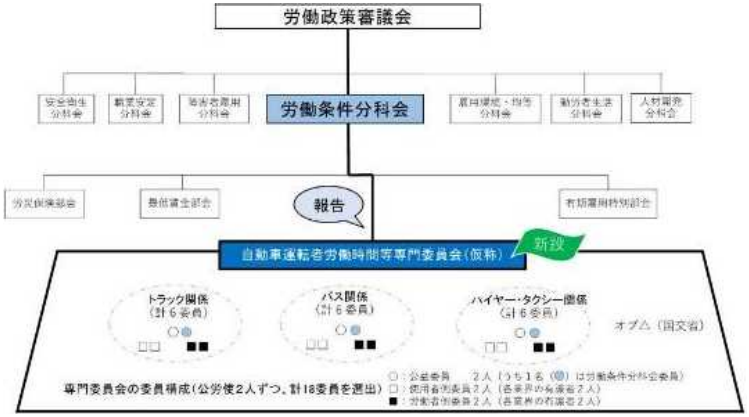
改善基準告示の見直しのための自動車運転者労働時間等専門委員会の設置

「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

今般の燃料価格の上昇に対する対応について（トラック関係）

対応策

○適正な運賃収受のための荷主周知活動

⇒「燃料費を含む適正な運賃の収受」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。

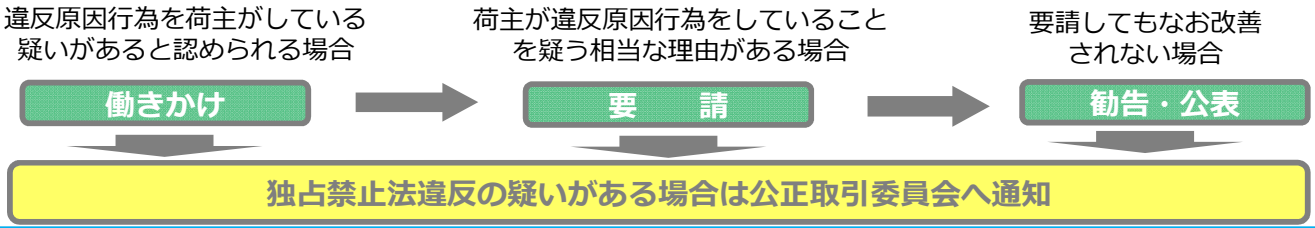
⇒国土交通省目安箱（web）にも意見募集の対象として燃料価格に関する事項を新たに明記

○荷主働きかけ等の法的な対応

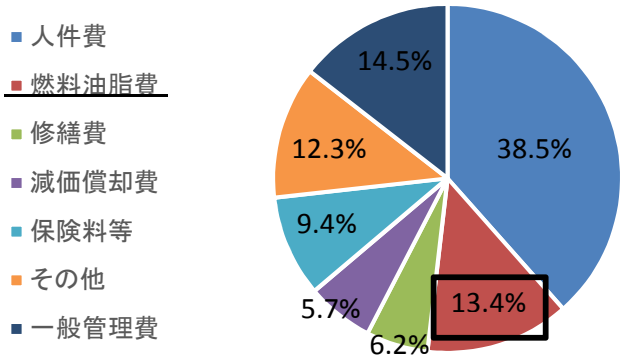
⇒燃料費の上昇分を運賃等に反映することを求めたにもかかわらず不当に据え置くことは、独占禁止法の違反（買いたたき）等になるおそれがあるとともに、改正貨物自動車運送事業法に基づき、国交省による荷主への働きかけや、要請、勧告・公表等の対象にすることとし、この点につき、関係省庁等と連携して対応。

⇒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＞

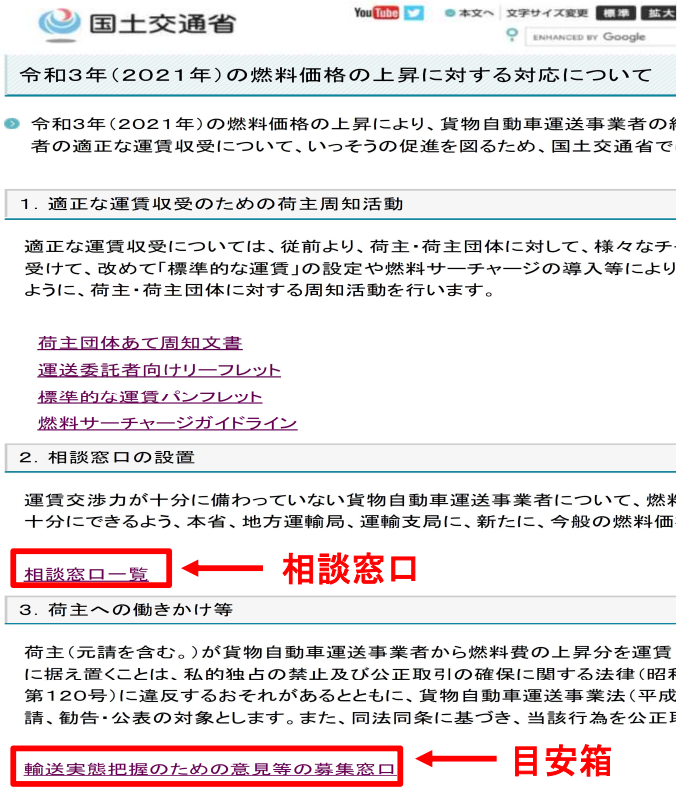


＜営業費用に占める燃料費の割合＞



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）＞


国土交通省

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経
者の適正な運賃収受について、いっそうの促進を図るため、国土交通省で

1．適正な運賃収受のための荷主周知活動

適正な運賃収受については、従前より、荷主・荷主団体に対して、様々なチ
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、燃料
十分にできるよう、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（昭和
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、当該行為を公正取

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収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収受に繋げ、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、適正な運賃収受の重要性について認識を新たにするものではありますが、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となる設備導入に要する経費などを含め、適正な運賃を収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。

今般の燃料価格の上昇に対する対応について(トラック関係)

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／ﾘｯﾄﾙで算出されており、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よろしく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／ﾘｯﾄﾙ)、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／ﾘｯﾄﾙ→令和3 年11 月120.3 円／ﾘｯﾄﾙ
(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。

荷主への働きかけ等のフロー

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

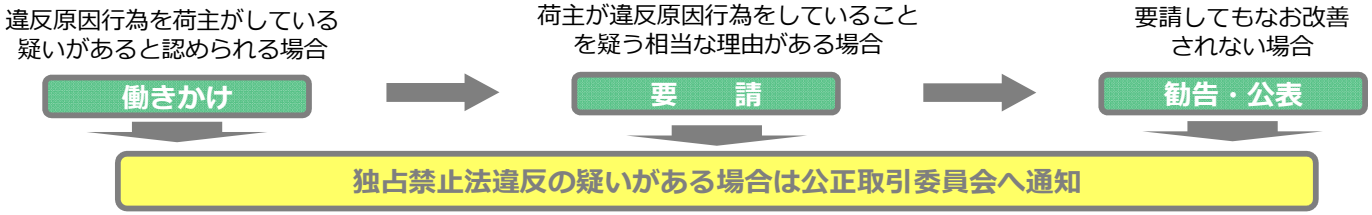
・ 制度改正について荷主・運送事業者向けに**関係省庁連名で周知**。**違反原因行為に該当し得る行為を例示**。

【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**。



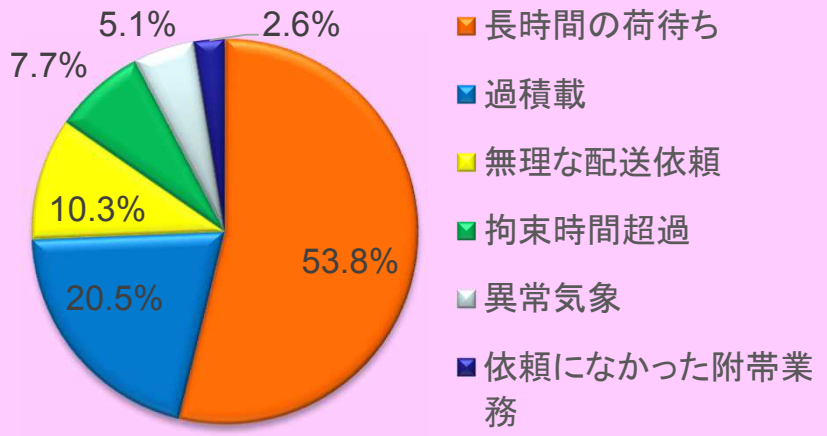
荷主への働きかけのフロー

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）

（件）

	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

「ホワイト物流」推進運動に関する主な取組状況（中部運輸局）

●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

●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ー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%	

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

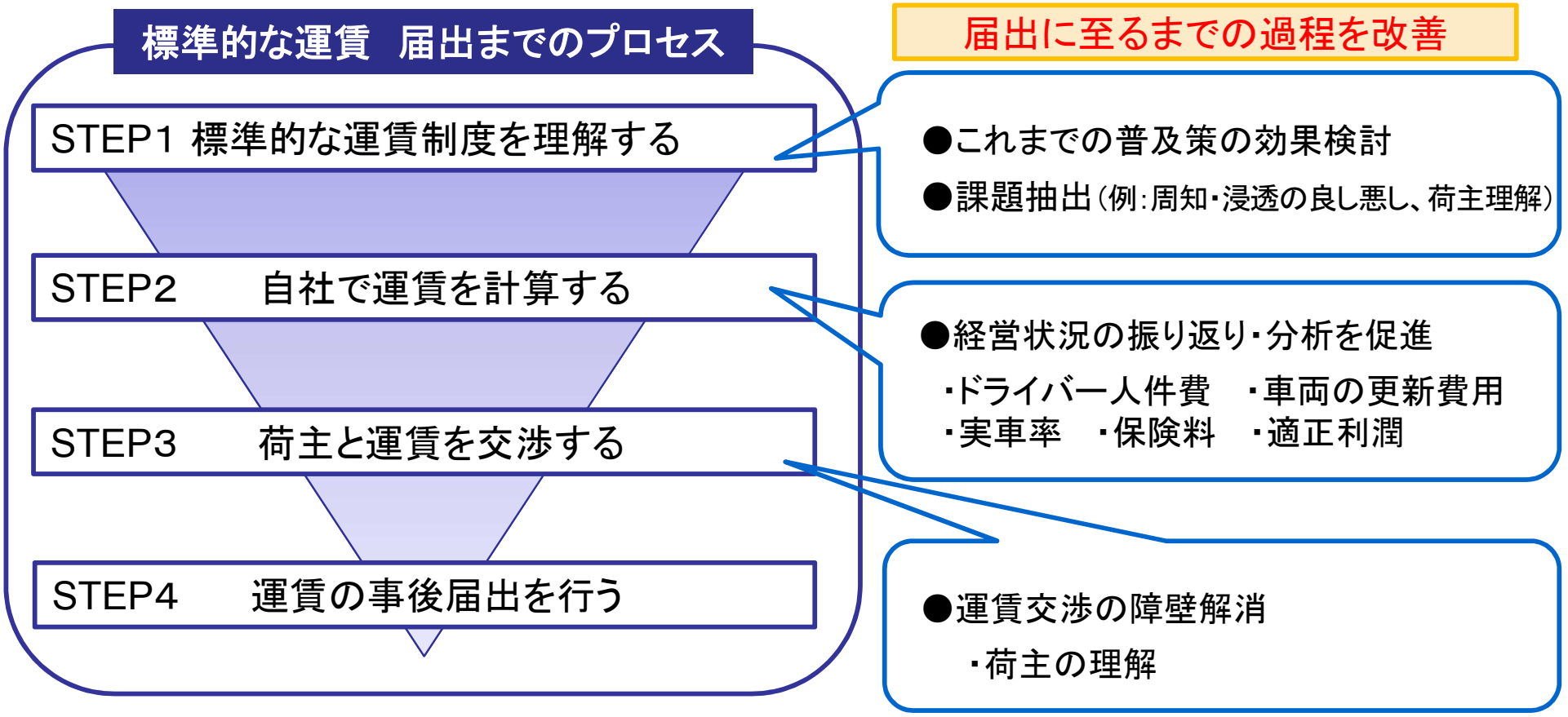
- ◆ **元請け・下請けの関係** ⇒ 元請事業者の庸車費用等は考慮せず、**実運送にかかる原価**等を基準に算出
- ◆ **車両費** ⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた**車両への設備投資等ができるよう償却年数は5年**で設定
- ◆ **人件費** ⇒ ドライバーの労働条件改善のため、**全産業平均の時間当たりの単価**を基準
- ◆ **帰り荷の取扱い** ⇒ **帰り荷がないことを前提に実車率50%**の前提で算出。
- ◆ **利潤** ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、**自己資本に対する適正な利潤額**を設定

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

標準的な運賃

- 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。



標準的な運賃に係る届出件数（中部運輸局管内）

●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%

自動車運送事業のための「働きやすい職場認証制度」の概要

（正式名称：運転者職場環境良好度認証制度）

評価制度の創設により、職場環境改善に向けた各事業者の取り組みを「見える化」。求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促す。また、更なる改善取り組みを促すことで、より働きやすい労働環境の実現や安定的な人材の確保を図る。

＜認証の審査要件＞

中小事業者による申請を容易にし、取組みの円滑な浸透、普及を図る観点から、

① 法令遵守等
② 労働時間・休日
③ 心身の健康
④ 安心・安定
⑤ 多様な人材の確保・育成

の5分野について、基本的な取組要件を満たせば、「1つ星」認証を取得可能。

併せて、自主的、先進的な取組みを参考点として点数化。

＜認証結果等の活用（予定）＞

厚生労働省と連携し、ハローワークにおける求人票への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2年度認証事業者＞

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

＜今後のスケジュール＞

・申請受付期間：令和3年7月21日～10月15日（終了）
・認証事業者の公表：令和4年2月1日より順次

＜申請方法＞

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

※ 法人単位（都道府県単位での申請も可）
※ インターネットによる電子申請（郵送による申請も可）
※ 書類確認、審査委員会による審査の上、認証を実施
※ 関係書類の保存義務、無作為抽出での事後確認あり
※ 審査料：5．5万円（税込）／1申請あたり
（インターネットにより電子申請の場合、3．3万円（税込）に割引）
※ 登録料：6．6万円（税込）／1申請あたり

【資料２】
令和３年度
トラック輸送に関する労働環境・取引環境改善に向けた
アンケート調査の結果について

岐阜県トラック輸送における
取引環境・労働時間改善協議会事務局
令和４年２月

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

1．アンケートの概要

国土交通省

・実施日時：令和3年11月12日から令和4年1月21日まで。

・対象：岐阜県内に本社住所を置く一般貨物自動車運送事業者
（全体で860者）

・実施方法：メール及び郵送、FAXで回答用紙を送付。
・回答方法：メール及び郵送、FAXによる回答。

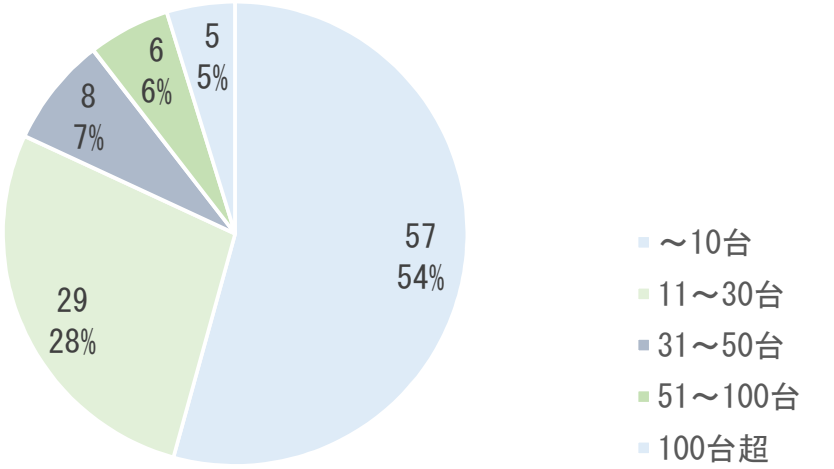
・回答：106者（全体の12%）

2. アンケート回答事業者の属性

国土交通省

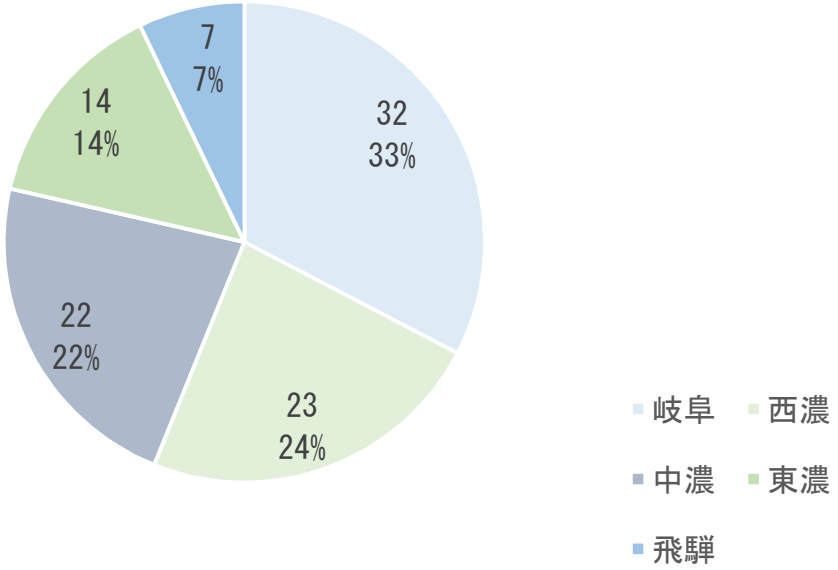
○回答した事業者の規模（車両数）

①10台まで　57者（54%）
②11台から30台まで　29者（28%）
③31台から50台まで　8者（ 7%）
④51台から100台まで　6者（ 6%）
⑤100台超　5者（ 5%）



○回答事業者の営業所の所在地

①岐阜地域　32者（33%）
②西濃地域　23者（24%）
③中濃地域　22者（22%）
④東濃地域　14者（14%）
⑤飛騨地域　7者（ 7%）



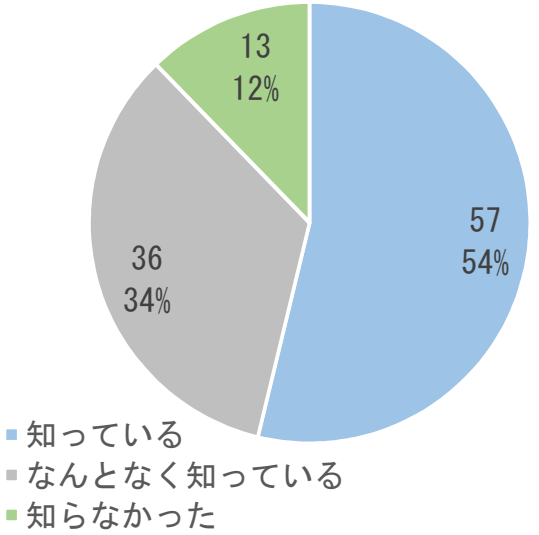
Q1　働き方改革関連法の改正について

国土交通省

（1）

令和5年4月より、トラック運送事業者を含む中小企業においても、月60時間を超える法定時間外労働に対する法定割増率が50%以上に引き上げられることはご存じですか？

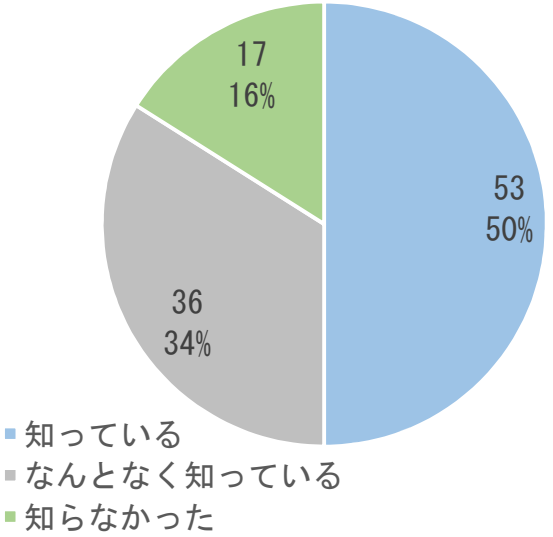
①知っている　　：57者　54%
②なんとなく知っている：36者　34%
③知らなかった　　：13者　12%



（2）

令和6年4月より、トラック運送事業においても、時間外労働の上限規制（年間960時間まで）が適用されることはご存じですか？

①知っている　　：53者　50%
②なんとなく知っている：36者　34%
③知らなかった　　：17者　16%



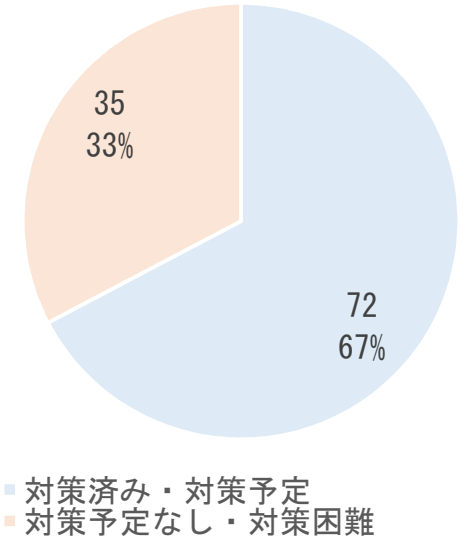
Q1　働き方改革関連法の改正について

国土交通省

（３）

　法定割増率の引き上げや時間外労働の上限規制（以下、便宜上「新制度」とします）が適用されるにあたり、何らかの対策を行っていますか？あるいはその予定はありますか？

①対策済み・対策予定　　：72者　67%
②対策予定なし・対策困難　：35者　33%



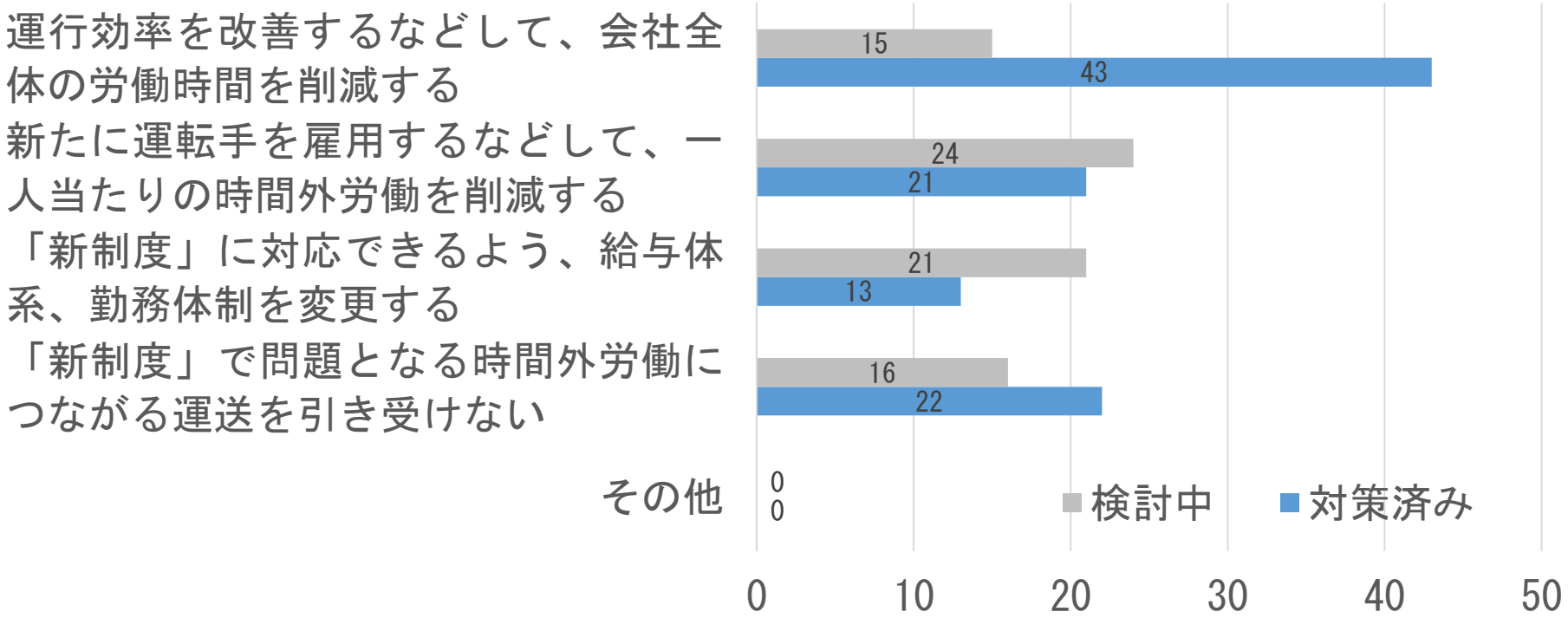
Q1　働き方改革関連法の改正について

国土交通省

（３）【１】

※（３）で、「対策を行っている・予定している・対策を行わないといけないと思う」と回答した事業者（７２者）を対象とした設問

法定割増率の引き上げや時間外労働の上限規制（以下、便宜上「新制度」とします）が適用されるにあたり、何らかの対策を行っていますか？あるいはその予定はありますか？



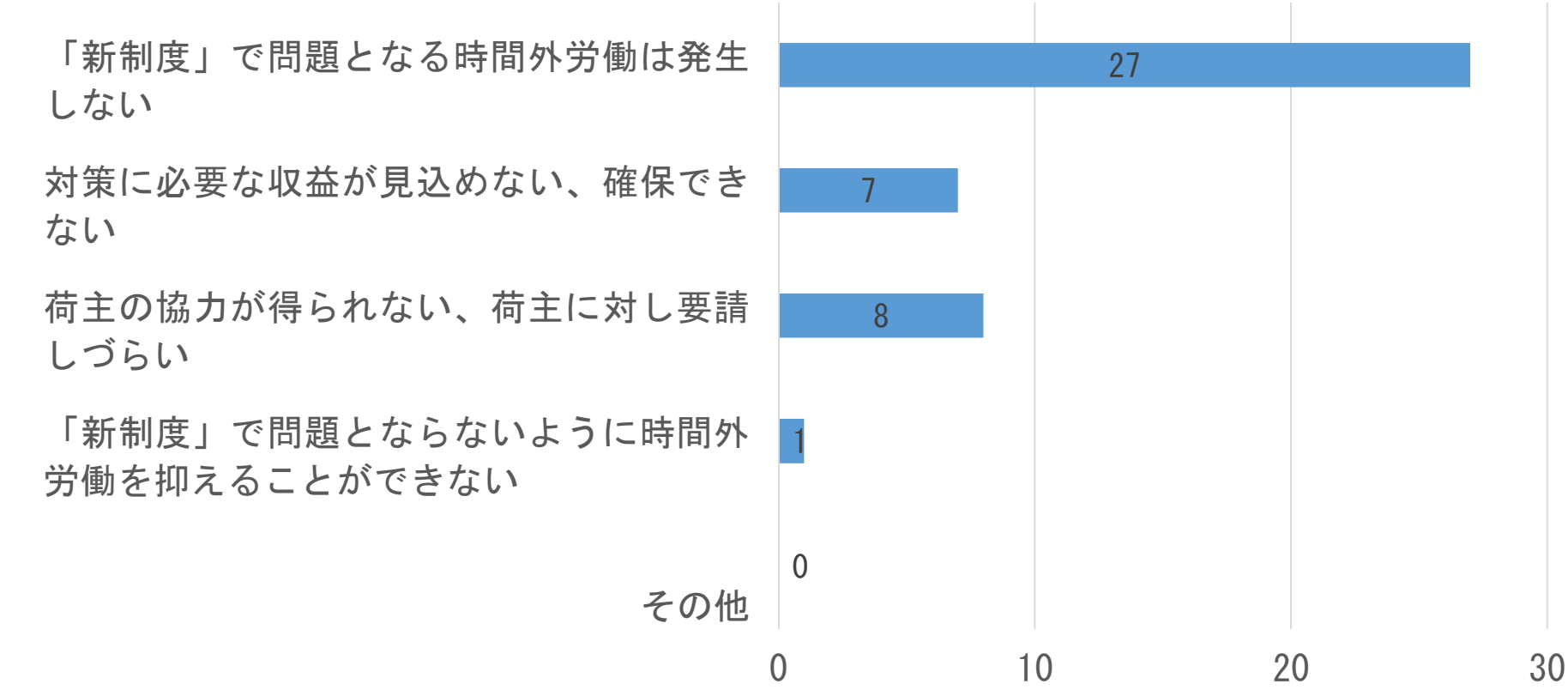
Q1　働き方改革関連法の改正について

国土交通省

（３）【２】

※（３）で、「対策は予定していない・対策を行うことは難しい」と回答した事業者（35者）を対象とした設問

以下のうち、上記のようにお考えになる理由に近いもの全てに「〇」を記載してください。



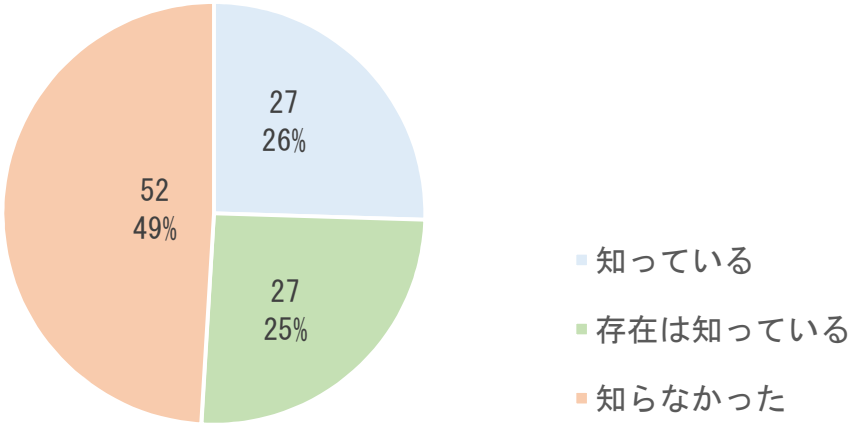
Q2　ホワイト物流運動の推進について

国土交通省

（1）

本運動についてはご存じですか？

①知っている　　：27者　26%
②なんとなく知っている：27者　25%
③知らなかった　　：52者　49%

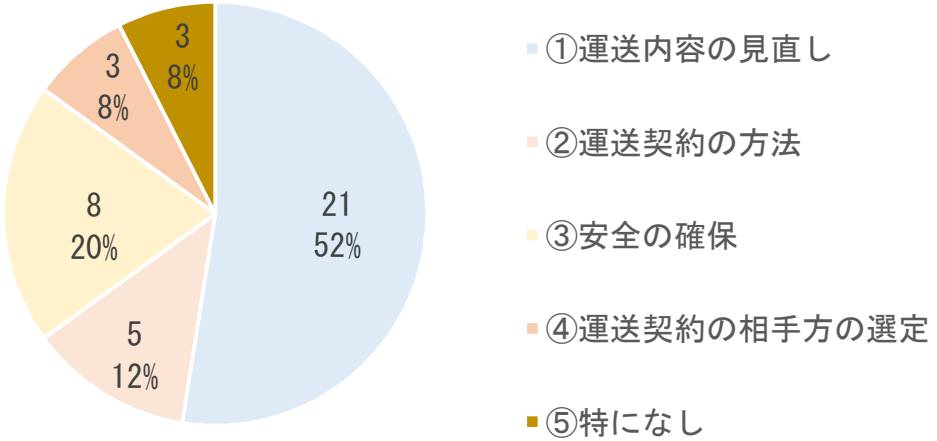


（2）

（1）で「①知っている」とお答えいただいた方にお伺いします。

自主行動宣言（推奨項目）の中で、興味がある項目はありますか？

①運送内容の見直し　　：21者　52%
②運送契約の方法　　：　5者　12%
③安全の確保　　：　8者　20%
④運送契約の相手方の選定：　3者　　8%
⑤その他　　：　3者　　8%



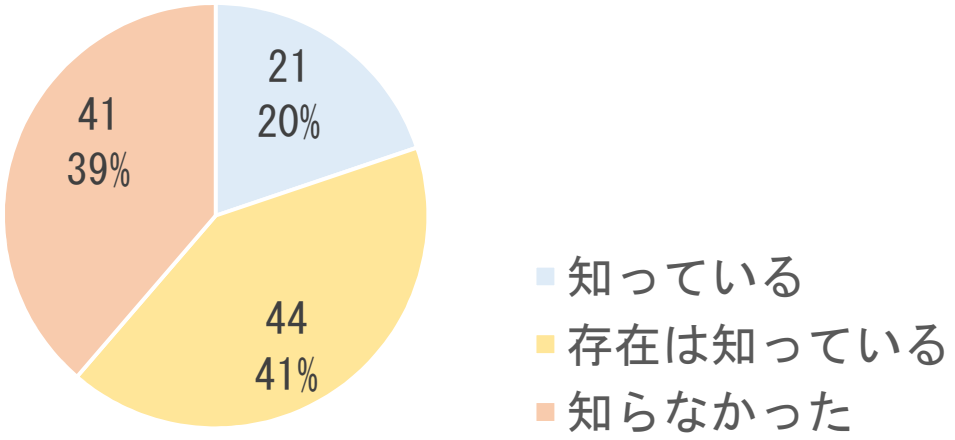
Q3　取引環境と労働時間の改善のためのガイドラインについて

国土交通省

（１）

本ガイドラインについてはご存じですか？

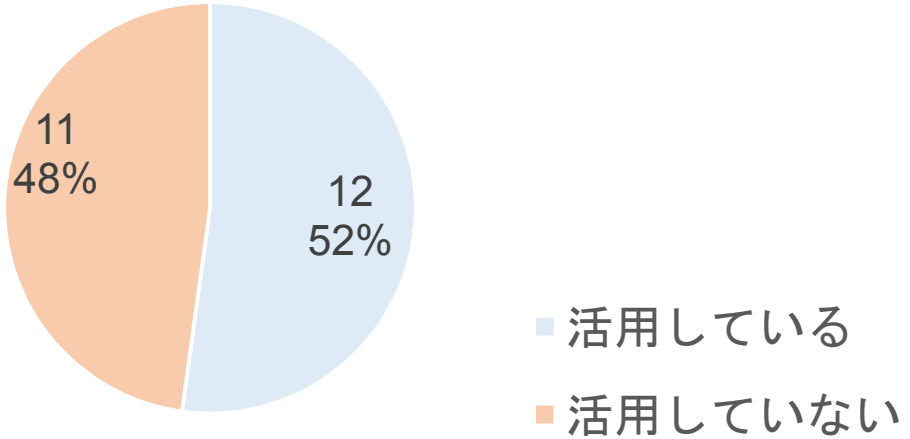
①知っている　　:21者　20%
②なんとなく知っている:44者　41%
③知らなかった　　:41者　39%



（２）

（１）で「①知っている」とお答えいただいた方にお伺いします。
御社及び関連する荷主において、本ガイドラインは活用されていますか？

①活用している　　:12者　52%
②活用していない　　:11者　48%

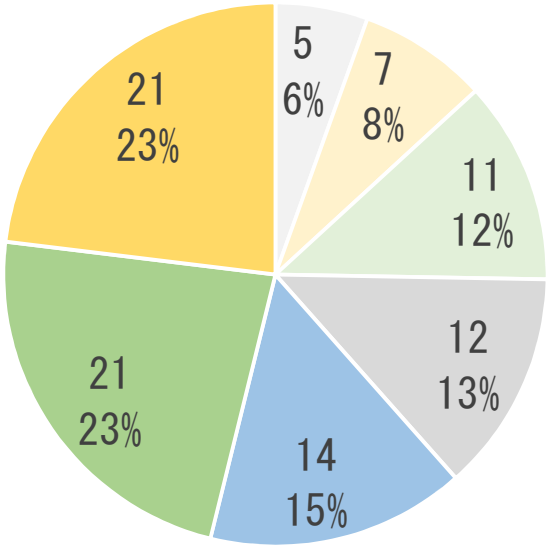


Q3　取引環境と労働時間の改善のためのガイドラインについて

国土交通省

（３）

（２）で「②活用していない」とお答えいただいた方にお伺いします。
活用されていないのはどういった理由ですか？



- 取引環境・長時間労働等の問題がなく、特に活用する必要がない
- ガイドライン等を読んでも、どのように取り組んだらよいかわからない
- ガイドラインの内容等が自社にそぐわない、あてはまる事例がない
- 自社にガイドライン等を参考として取り組みを行う余裕がない
- 荷主と交渉を行える関係にない
- 荷主の理解や協力が得られない・不十分である
- その他

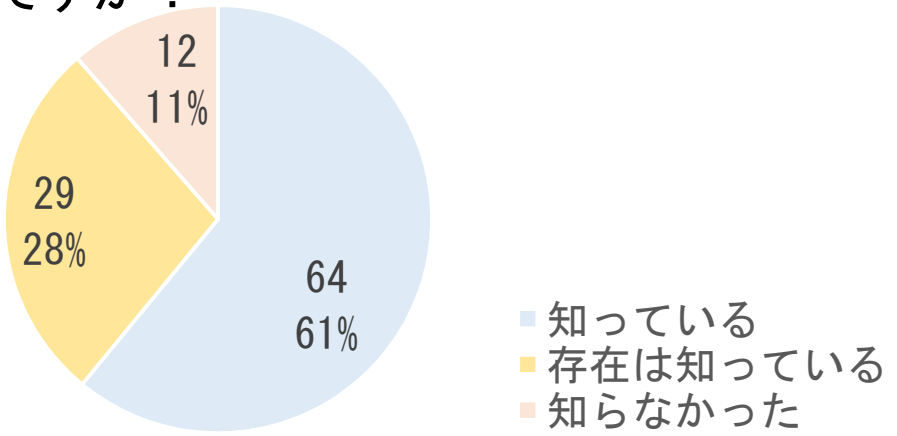
Q4　標準的な運賃

国土交通省

（１）

「標準的な運賃」が告示されたことはご存じですか？

①知っている　　：64者　61%
②なんとなく知っている：29者　28%
③知らなかった　　：12者　11%

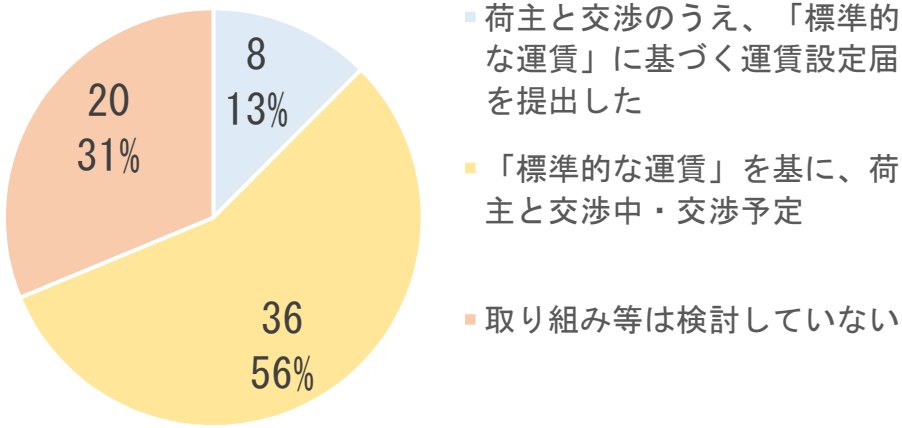


（２）

（１）で「①知っている」とお答えいただいた方にお伺いします。

「標準的な運賃」を基に、御社では取り組み等を行いましたか？

①荷主と交渉のうえ、「標準的な運賃」
　に基づく運賃設定届を提出した
　　：36者　56%
②「標準的な運賃」を基に、
　荷主と交渉中・交渉予定
　　：20者　31%
③取り組み等は検討していない
　　：　8者　13%



Q4　標準的な運賃

国土交通省

（３）

（１）で「②存在は知っている」・「③知らなかった」、

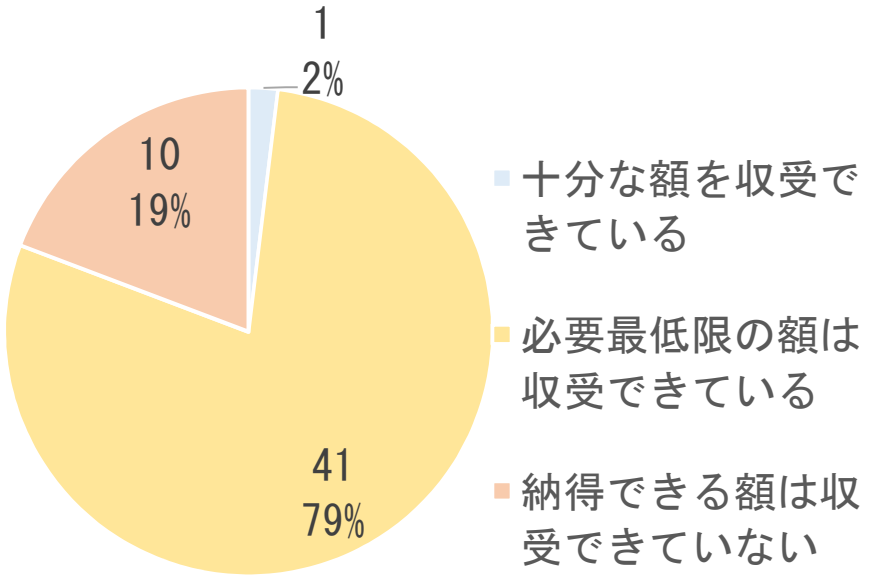
（２）で「③取り組み等は検討していない」とお答えになった方にお伺いします。

現在経費に見合うだけの運賃を収受できていますか？

①十分な額を収受できている　　：41者　79%

②必要最低限の額は収受できている：10者　19%

③納得できる額は収受できていない：　1者　　2%



Q5　労働時間にかかる状況について

国土交通省

（１）

　御社が定期的に行う運行の中で、運行（営業所を出てから戻るまで）時間が最も長い運行について、運行時間の内訳をご記載ください。

〇内訳は以下のとおり。

Ⅰ　運行時間

Ⅱ　拘束時間

①営業所・休息場所等から（最初の）発荷主への回送時間

②営業所・休憩場所等への回送（宵積み等を行った場合も含む）

③発荷主での待機

④発荷主での荷役

⑤着荷主での待機

⑥着荷主での荷役

⑦走行時間（①及び②以外の走行時間の合計）

⑧休憩時間（合計）

⑨休息時間（合計）

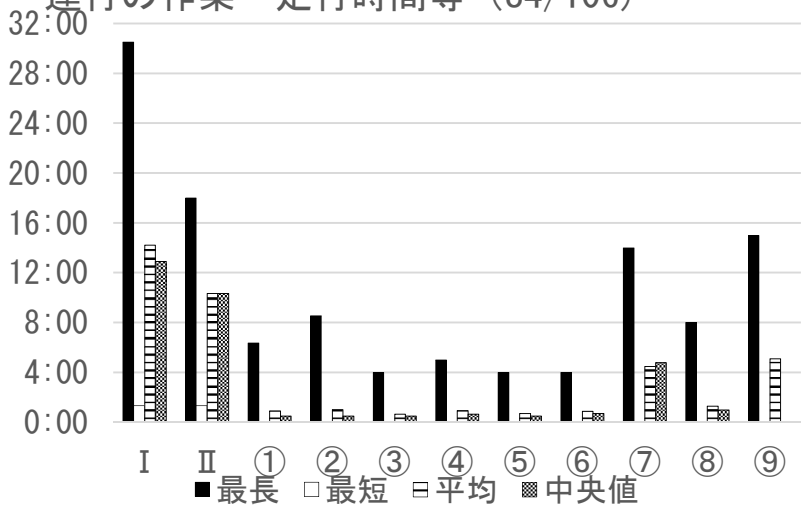
※なお、集計にあたっては、「走行時間（①，②及び⑦）の合計が０である回答」及び、
　「４時間未満の「⑨休息時間（合計）」」については記載誤りとして集計対象から外した。

Q5　労働時間にかかる状況について

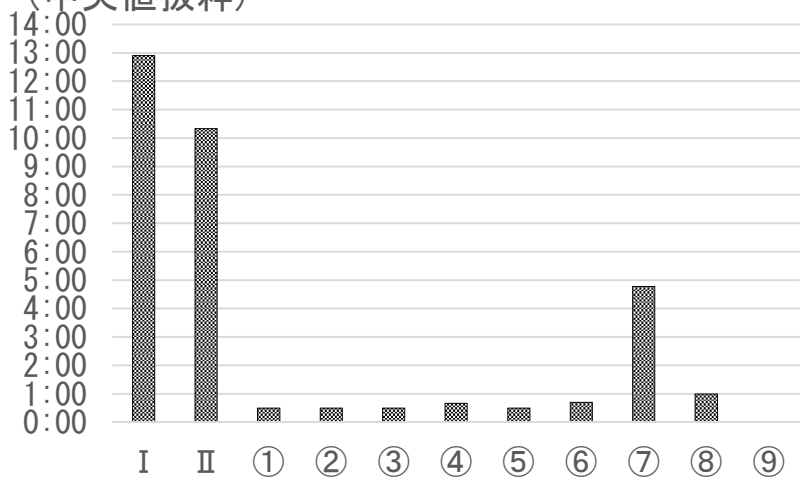
国土交通省

○全般

一運行の作業・走行時間等（84/106）

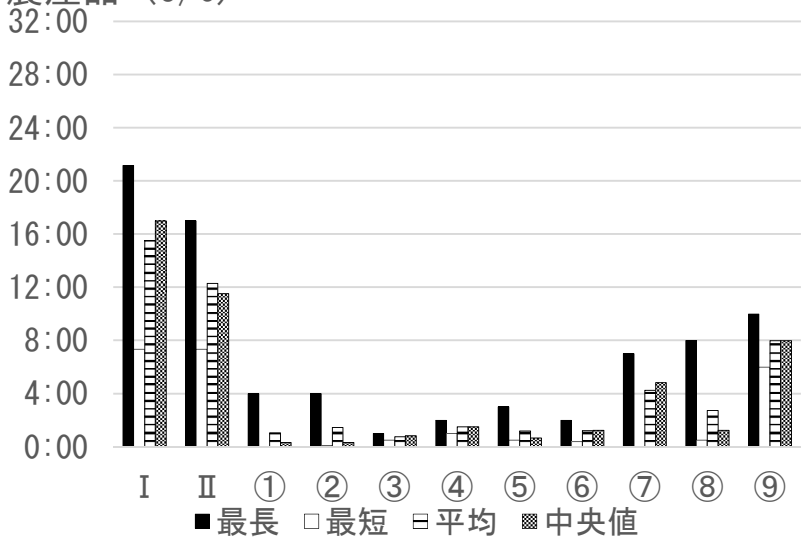


（中央値抜粋）

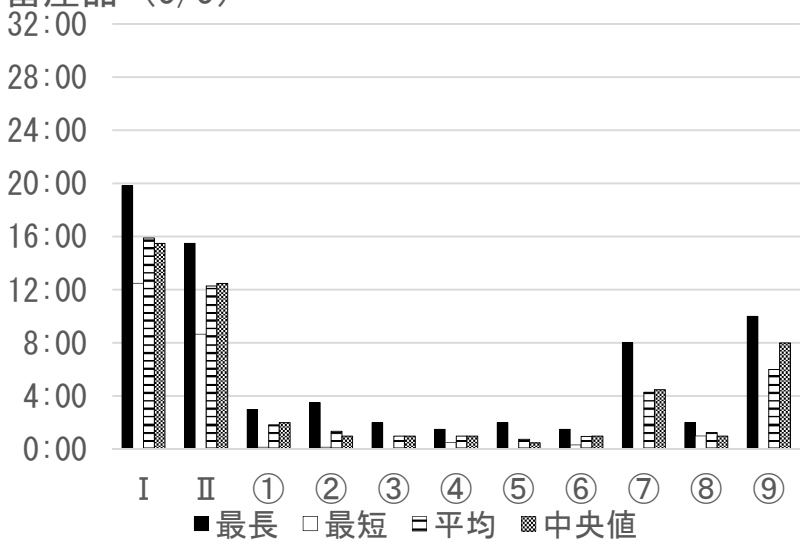


○輸送品目ごとの集計(1/5)

農産品（5/6）



畜産品（5/5）

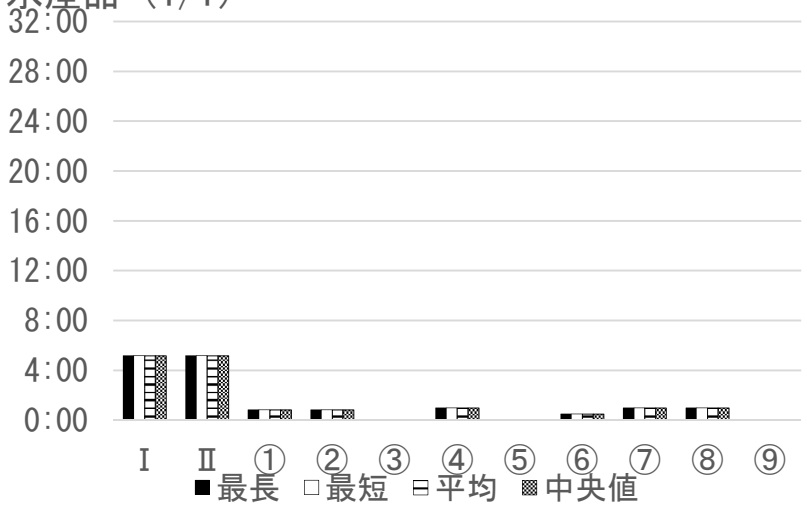


Q5　労働時間にかかる状況について

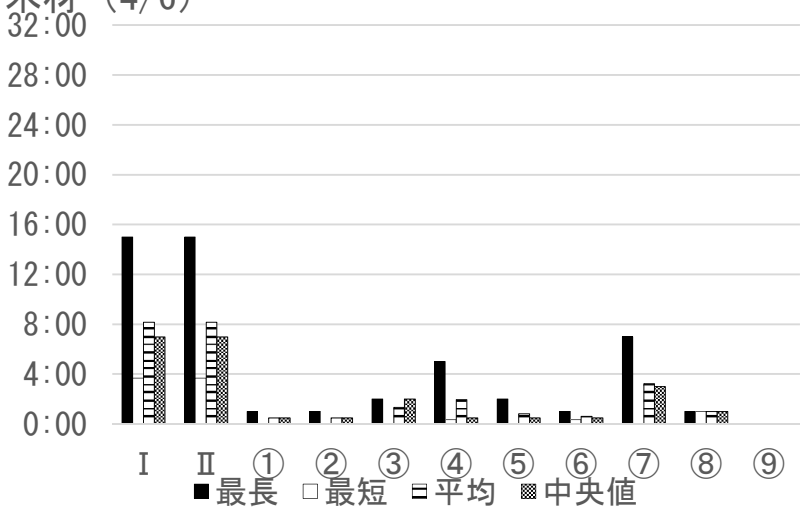
国土交通省

○輸送品目ごとの集計(2/5)

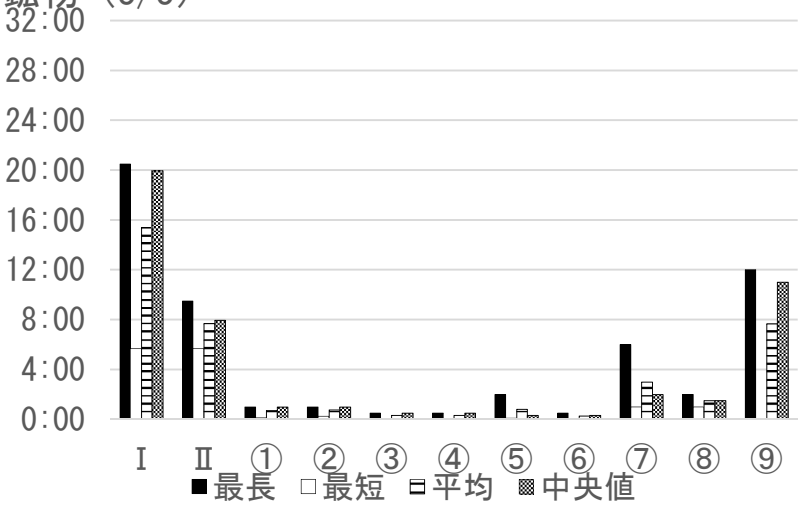
水産品（1/1）



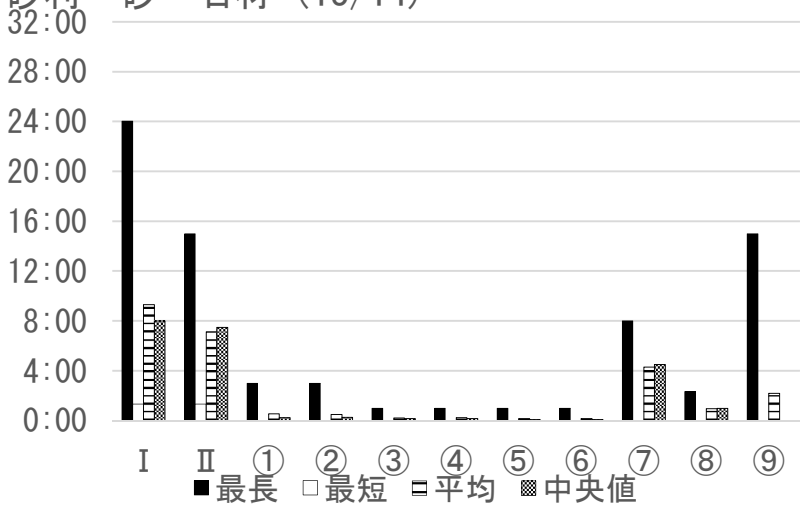
木材（4/6）



鉱物（3/3）



砂利・砂・石材（13/14）

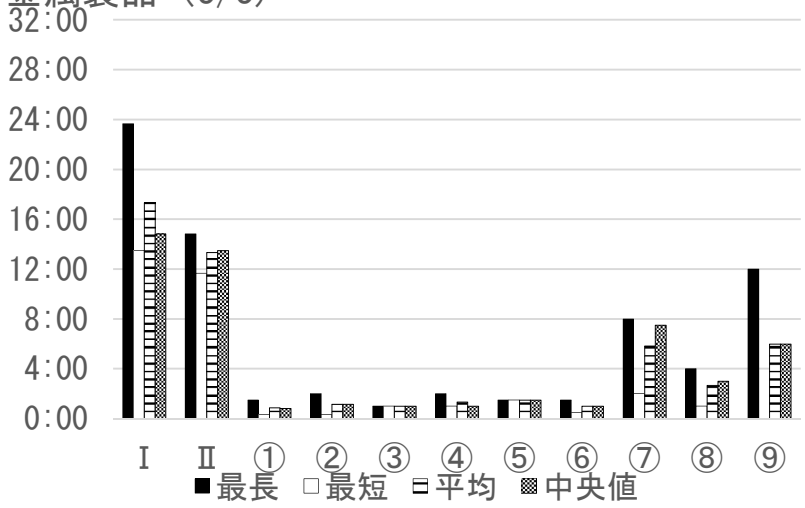


Q5　労働時間にかかる状況について

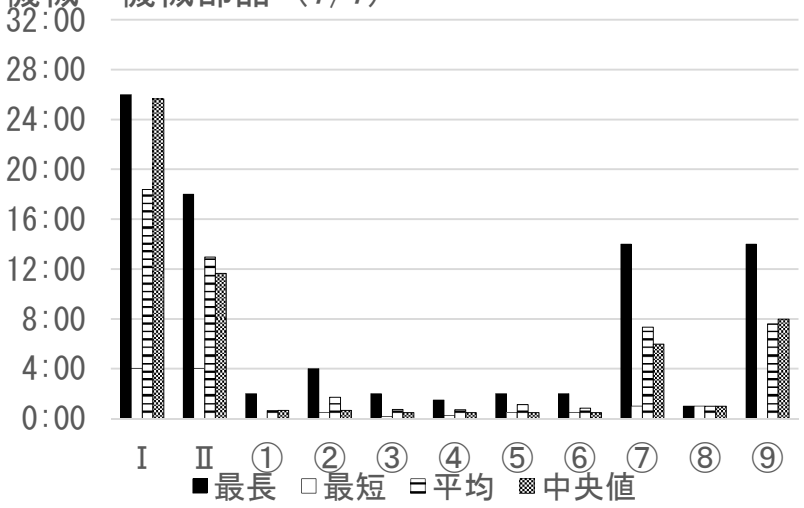
国土交通省

○輸送品目ごとの集計(3/5)

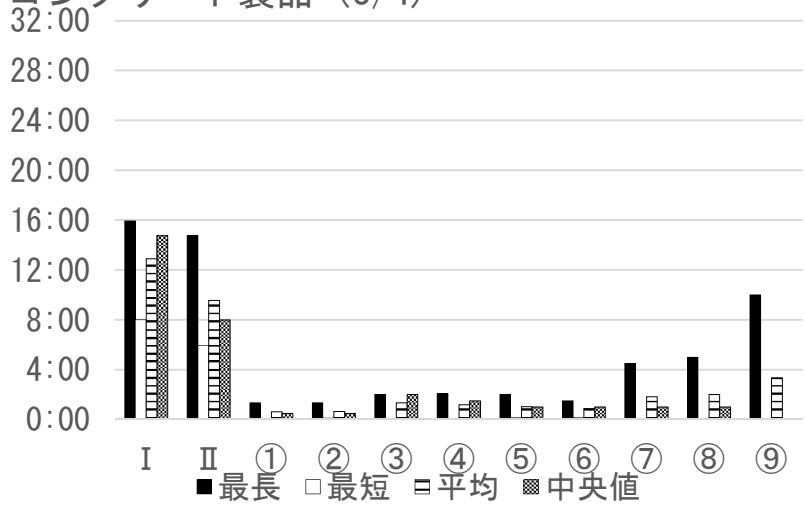
金属製品（3/3）



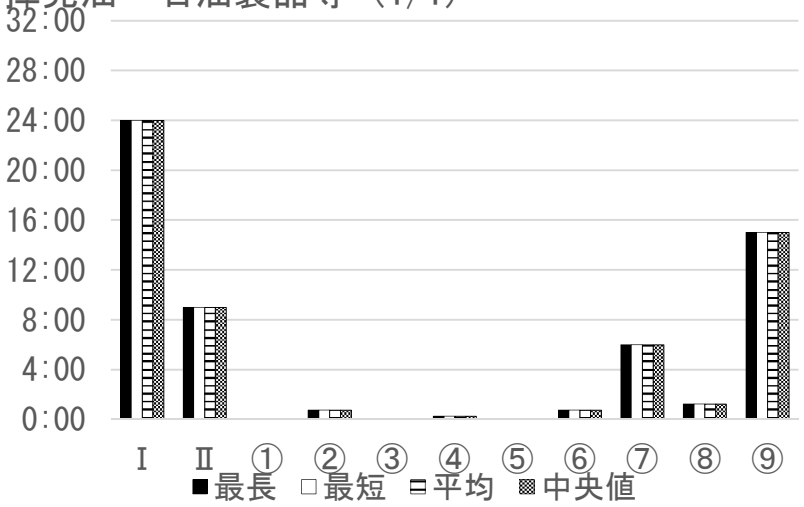
機械・機械部品（7/7）



コンクリート製品（3/4）



揮発油・石油製品等（1/1）

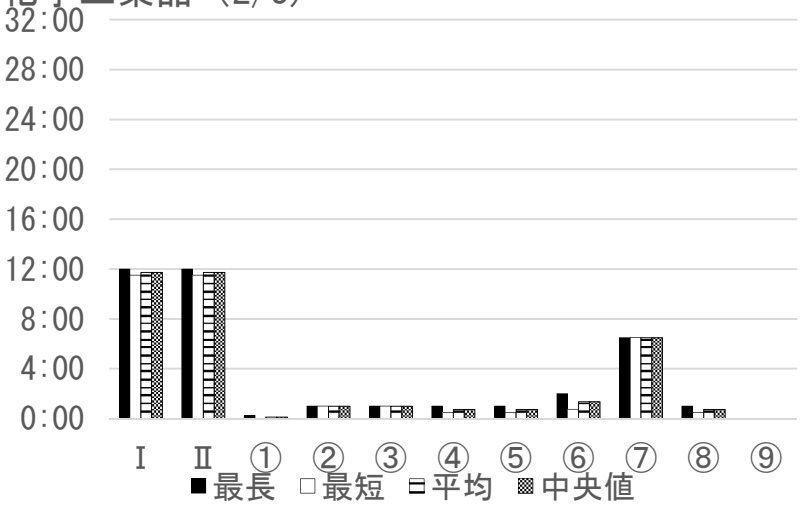


Q5　労働時間にかかる状況について

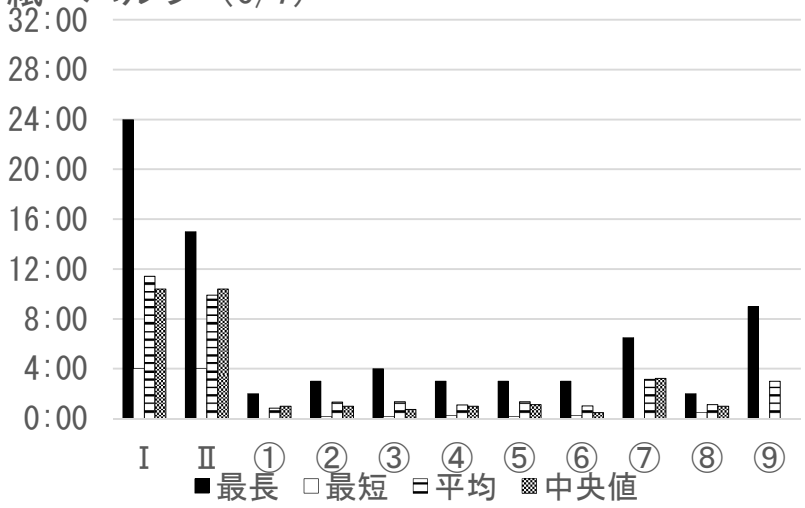
国土交通省

○輸送品目ごとの集計(4/5)

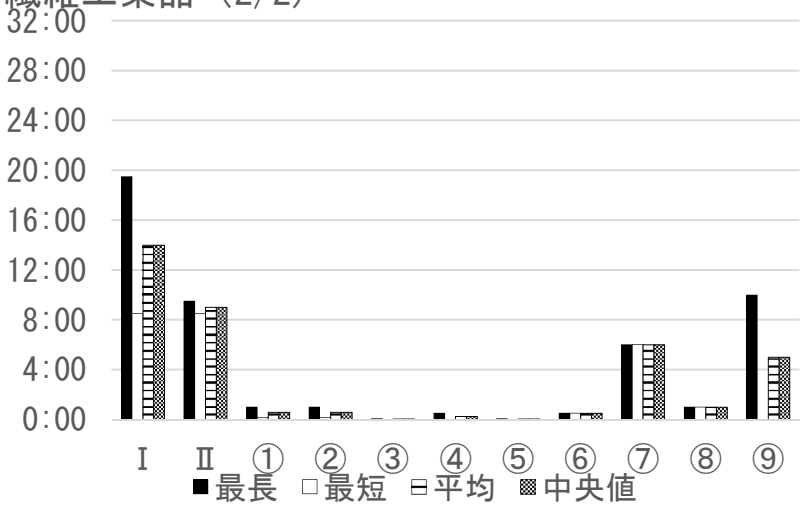
化学工業品（2/3）



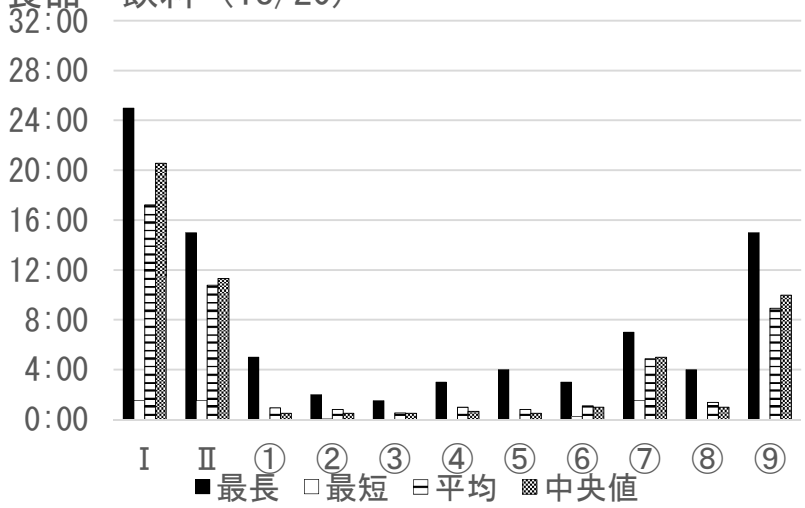
紙・パルプ（6/7）



繊維工業品（2/2）



食品・飲料（18/20）

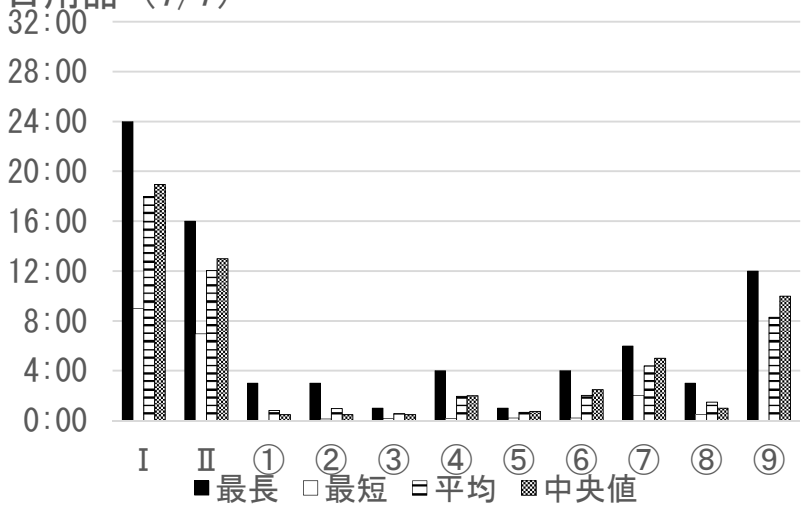


Q5　労働時間にかかる状況について

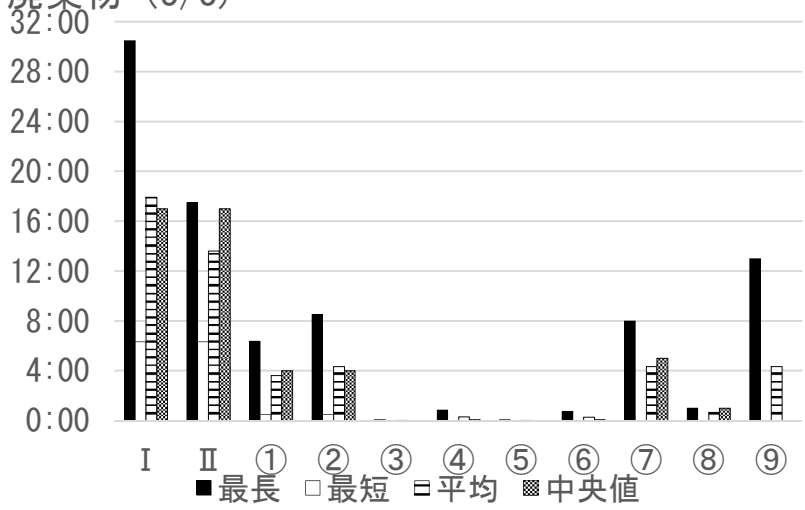
国土交通省

○輸送品目ごとの集計(5/5)

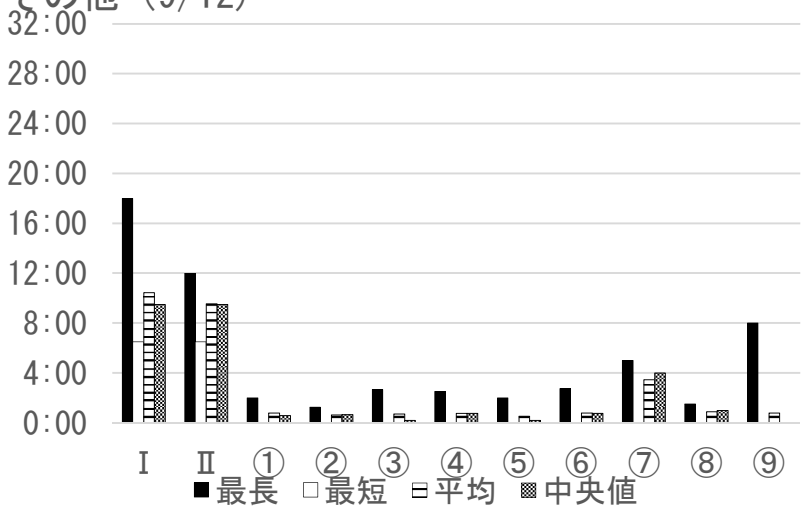
日用品（7/7）



廃棄物（3/3）



その他（9/12）



Q5　労働時間にかかる状況について

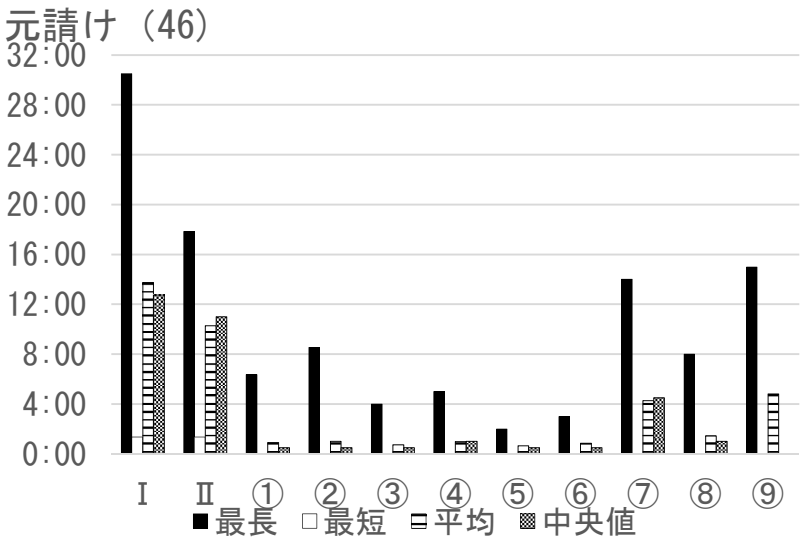
国土交通省

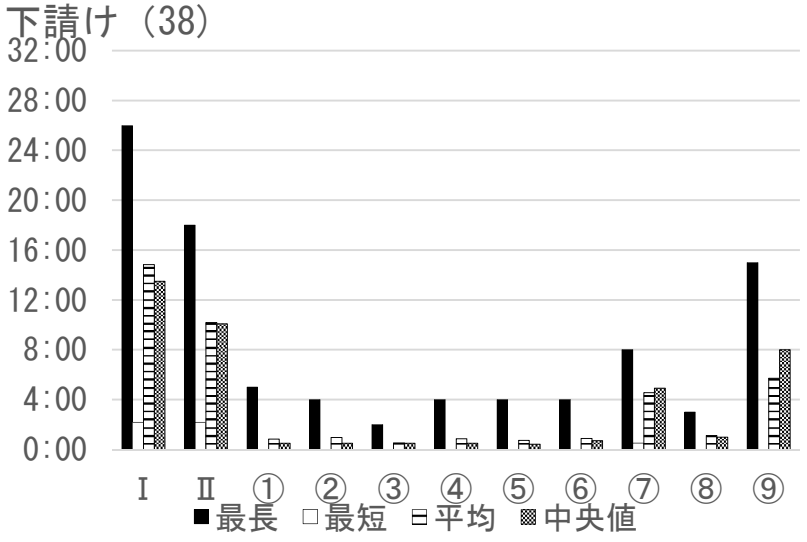
（２）

（２）で記載いただいた品目の輸送にかかる、荷主との関係について該当する番号を選択してください。

①元請け・直請け　：46
②下請け　：38

〇元請け・直請けと、下請けとの運行時間等の比較



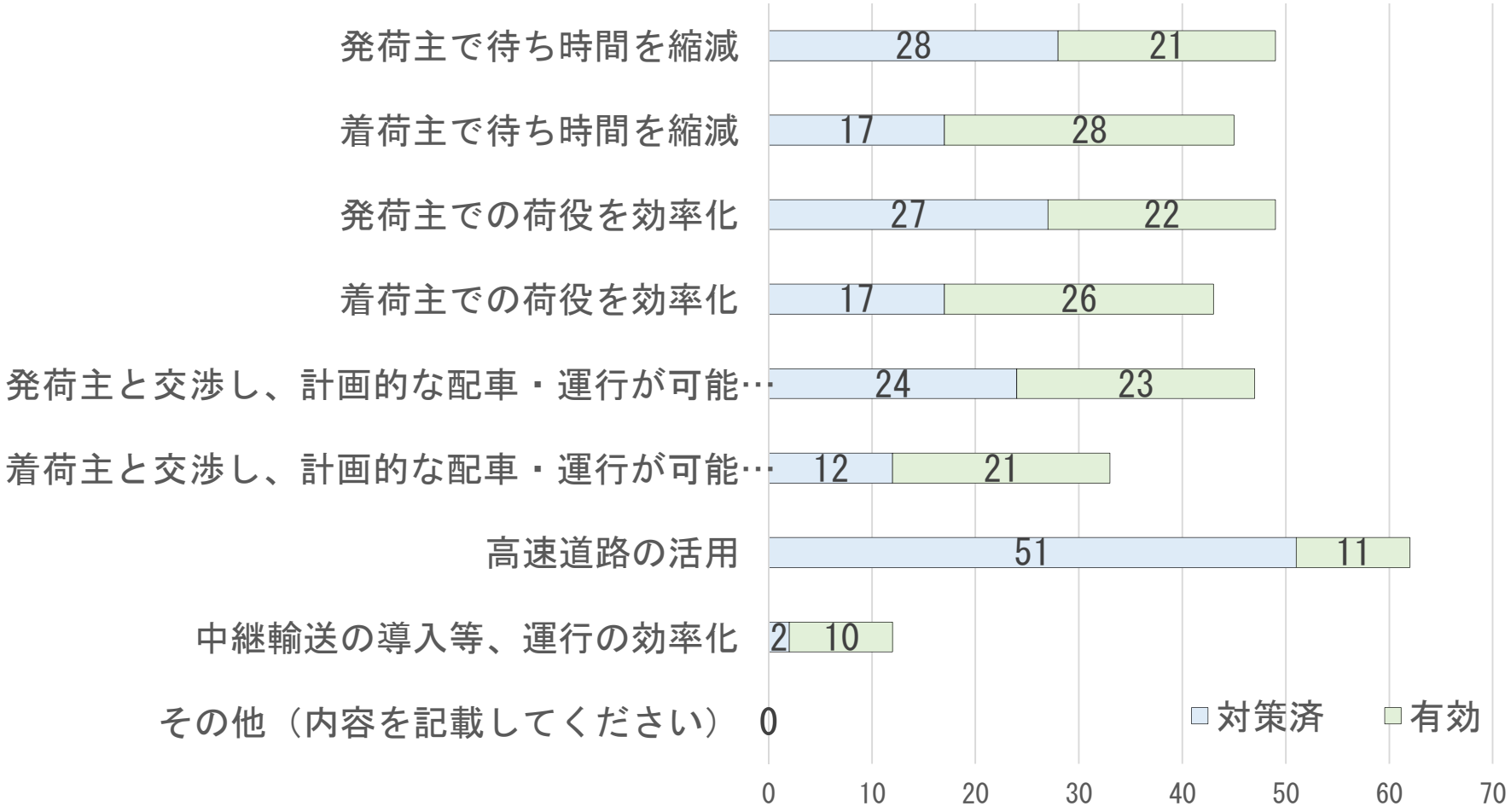


Q5　労働時間にかかる状況について

国土交通省

（３）

拘束時間縮減に有効と思われる対策はどのようなものが考えられますか？

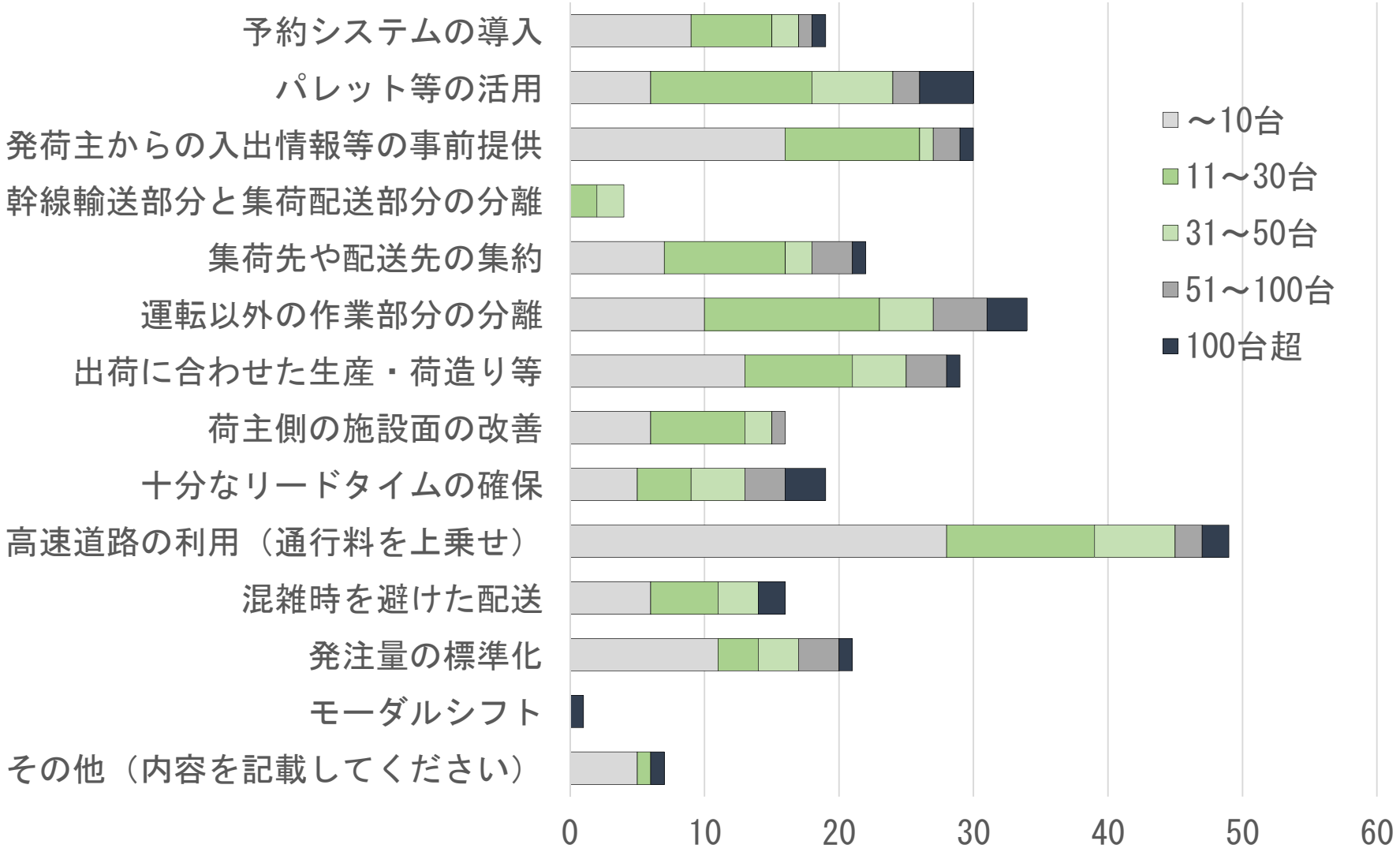


Q5　労働時間にかかる状況について

国土交通省

（４）

拘束時間縮減に有効と思われる対策はどのようなものが考えられますか？

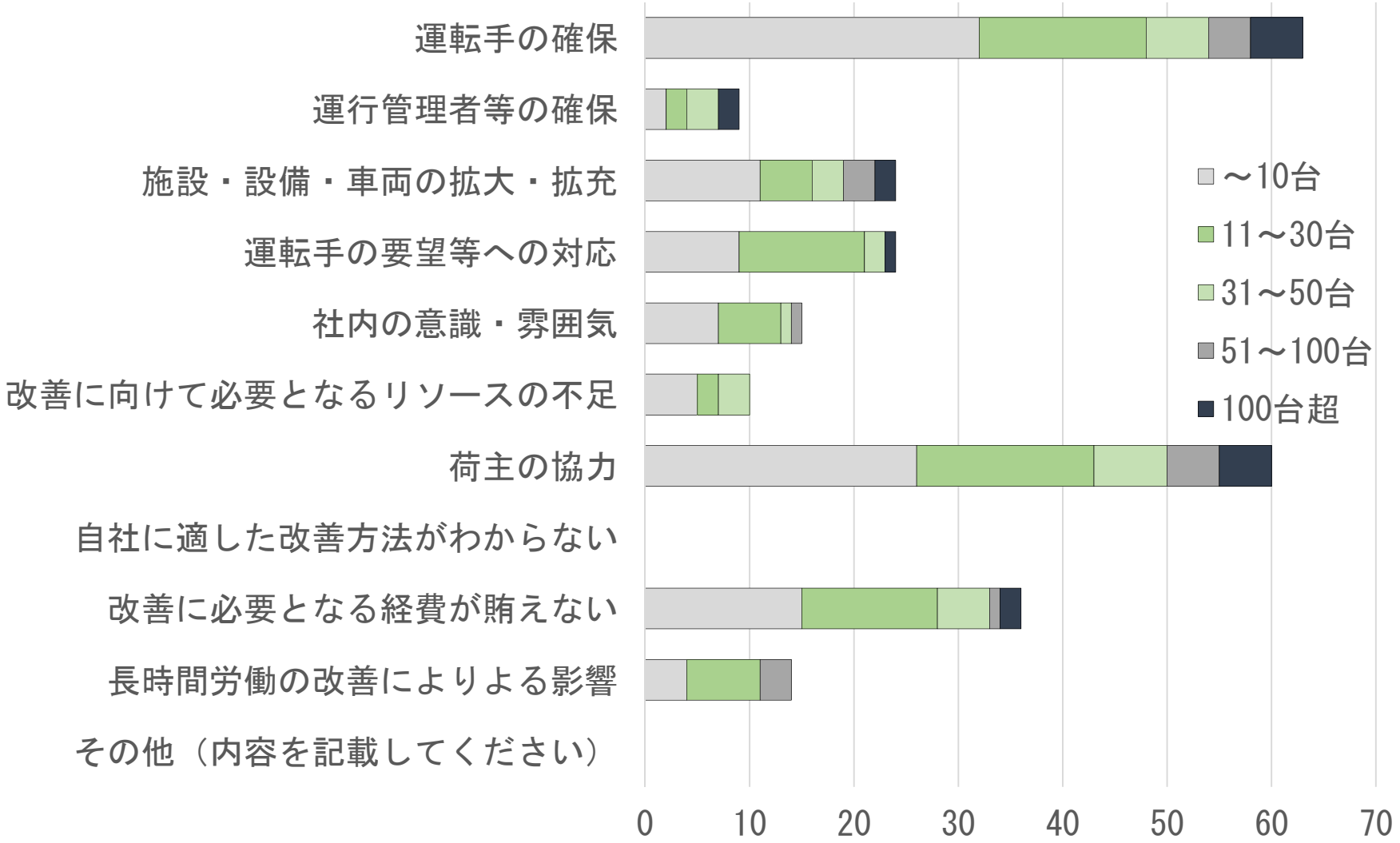


Q5　労働時間にかかる状況について

国土交通省

（５）

（４）で記載いただいたもののほか、長時間労働の解消にあたり課題となるものはありますか？



【資料３】

令和４年度
「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」の進め方について

令 和 ４ 年 ２ 月 ２ ５ 日

岐阜県トラック輸送における
取引環境・労働時間改善協議会事務局

令和3年度の協議会取組と結果（報告）

今年度の取組の目的

令和５年度の割増賃金の引上げ、令和６年度からの時間外労働規制の適用を目前に控え、長時間労働の改善と生産性向上の取組を幅広く周知し、トラック事業者の労働環境改善の気運を高める必要がある。

協議会での令和3年度の取組

１　物流関係事業者・荷主等全体に届く啓発活動（各種施策の周知）

→YouTubeを用いたセミナーの実施やトラック協会で開催されたセミナーや経済団体での広報を行い、トラック輸送における取引環境・労働時間等にかかる課題に関する周知啓発を実施。

〇労働局の活動：自動車運転者の「新しい働き方」のオンラインセミナーは500回の視聴回数（令和3年4月から）

〇運輸支局の活動：令和３年４月から許可書交付式や新規許可事業者指導講習会（令和４年１月実施）での周知。
令和３年１０月に経済同友会にて標準的な運賃について周知。

〇トラック協会の活動：令和３年４月から会議やセミナー、事業者訪問（巡回）で合計２５回周知。

２　岐阜県内における課題整理等

①過去に行ったパイロット事業に関し、その後の実情・実施状況等を調査（フォローアップ）

→新型コロナウイルスの感染状況等から今年度は見合わせ。

②ガイドライン浸透状況や長時間労働の実態等を調査（貨物自動車運送事業者に対するアンケート）

→令和３年１１月から令和４年１月まで実施し、事業者から回答を収集。結果の集計と分析を実行。

③昨年度実施したモーダルシフト見学会の成果の発展、拡大の方策を検討

→岐阜県内の運送事業者の大多数を占める中規模・小規模事業者がモーダルシフトを活用できる方策を日本貨物鉄道（JRF）と協議。

…効果的な活用には「鉄道貨物の利用実態」や「運送事業者の意識」を勘案し、さらなる検討が必要。

→中・小規模のトラック事業者にとって障壁・課題が大きいものと結論。

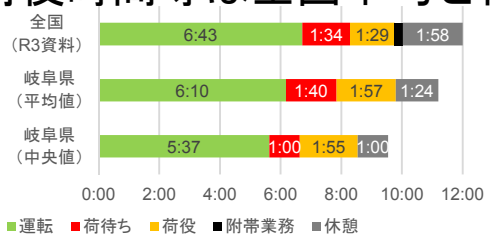
貨物自動車運送事業者に対するアンケート

・対　象：岐阜県内に本社住所を置く一般貨物自動車運送事業者（８６０者）
・回　答：１０６者（全体の１２％）
・内容等：・時間外労働の法定割増賃金率の引き上げ及び、
　　時間外労働の上限規制の適用にかかる認知状況、並びにその対策状況
　　・ホワイト物流運動の認知状況
　　・「取引環境と労働時間の改善のためのガイドライン」の認知・活用状況
　　・岐阜県内事業者の労働時間等にかかる現状、対策状況、事業者が抱える課題等

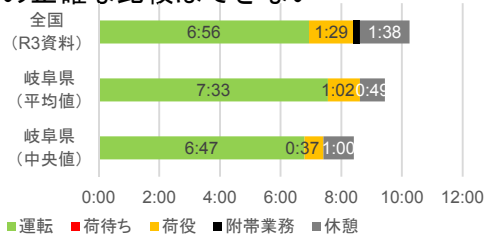
【結果概要】

①荷待ち・荷役時間等は全国平均と同程度※調査方法が異なるため正確な比較はできない

【荷待ちあり】



【荷待ちなし】



②時間外労働の法定割増賃金率の引き上げ・時間外労働の上限規制の適用・標準的な運賃について、小規模事業者を中心に、十分認知していない事業者が一定数存在

③労働時間が長い事業者、規模が大きい事業者を中心に、労働時間縮減に向けた取り組みが進められている一方で、高速料金の負担・荷役環境の整備等、荷主への協力要望も見受けられる。

⇒【継続的な周知・さらなる周知】が必要

①トラック事業者に対し、制度改正等に関する周知・啓発

②トラック事業者・荷主等に対し、労働時間削減・労働環境改善にかかる周知・啓発

トラック事業者：労働時間削減・労働環境改善に資する好事例・ガイドライン等の周知啓発

荷主等　　：運送事業者の置かれた環境、課題等に関し理解と協力を求める

令和4年度の協議会取組（案）

令和５年度の割増賃金の引上げや令和６年度からの時間外労働規制の適用を前に、運送事業者の労働環境改善の気運をより高めるため、長時間労働の改善と生産性向上の取組を幅広く周知する必要がある。

協議会での令和4年度の取組（案）

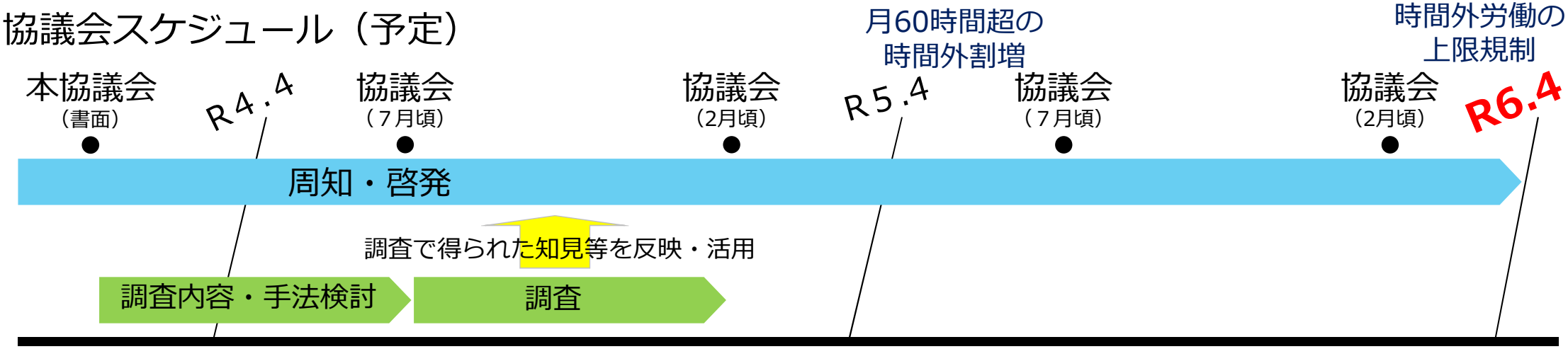
○物流関係事業者・荷主等全体に届く周知・啓発活動（各種施策の周知継続）

～アンケートの結果から分かった「継続的な周知・さらなる周知の必要」の実行～

- 「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（厚生労働省）」や「中部運輸局トラック事業応援サイト」等のサイトの活用
- 各種ガイドライン、ホワイト物流推進運動等の周知
- 荷主等に対する働きかけ

○効果的な周知・啓発につながる調査等

周知啓発を効果的なものとするため、以下の調査を実施

- 荷主等を対象に、トラック業界の実態・課題等の認知度、トラック業界に望むこと等を調査
- トラック事業者を対象に、標準的な運賃告示後の収受運賃の実態等を調査

協議会スケジュール（予定）