

第16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7月29日（金）14時00分～15時30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（中部運輸局自動車交通部次長）
3. 議 題
 - （1）最近のトラック運送事業に関する取組みについて
 - （2）自動車運転者の「新しい働き方」への取組みについて
～働き方改革の推進と労働時間法制等への対応～
 - （3）令和4年度の協議会の取組みについて
4. 挨 拶（岐阜労働局労働基準部監督課長）
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
- ・第16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 出席者名簿
- ・第16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 配席図
- ・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（中部運輸局）
- ・資料2：自動車運転者の「新しい働き方」への取組み（岐阜労働局）
- ・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（岐阜運輸支局）

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 流通技術本部物流部長
野崎 剛	K Y B (株) 生産本部 生産企画部長
会津 彰太	K Y B (株) 生産管理部長
渡邊 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) 取締役会長
清水 豊太郎	清水産業(有) 代表取締役会長
橋本 誠一	(株)太陽物流センター 代表取締役社長
大地 直美	岐阜労働局長
大石 英一郎	中部運輸局長
古橋 靖弘	岐阜運輸支局長

オブザーバー

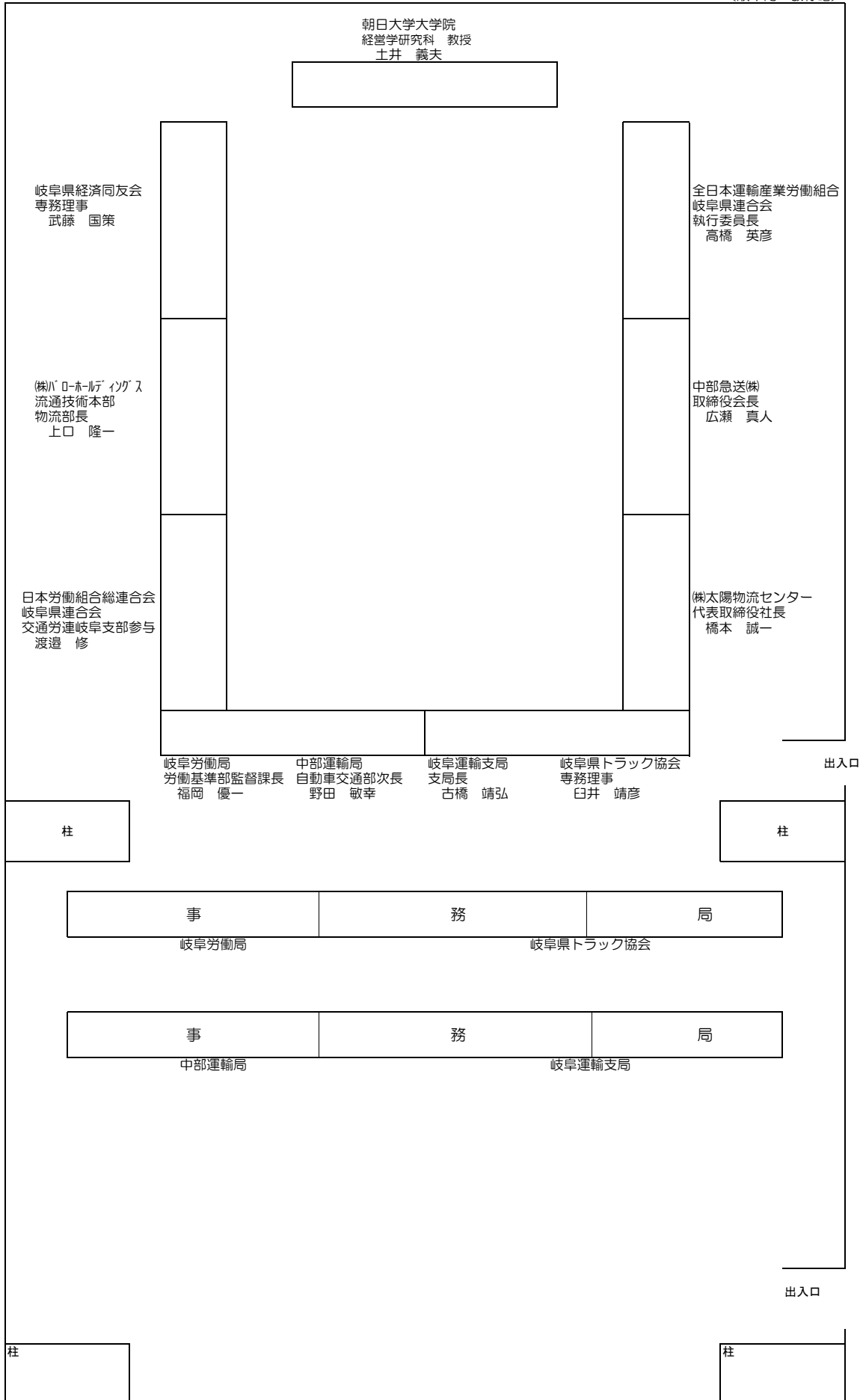
本田 展浩	中部経済産業局 産業部 流通・サービス産業課長
-------	-------------------------

第16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 出席者名簿
(敬称略)

組織名	役職	委員名	代理出席者 役職	出席者名	随行者名
1 朝日大学大学院	経営学研究科 教授	土井 義夫			
2 岐阜県商工会議所連合会	専務理事	森 健二	欠席		
3 (一社)岐阜県経営者協会	専務理事	安藤 正弘	欠席		
4 (一社)岐阜県経済同友会	専務理事	武藤 国策			
5 (株)パローホールディングス	流通技術本部 物流部長	上口 隆一			
6 KYB(株)	生産管理部 部長	会津 彰太	欠席		
	生産企画部 部長	野崎 剛	欠席		
7 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	渡邊 修			
8 全日本運輸産業労働組合 岐阜県連合会	執行委員長	高橋 英彦			
9 (一社)岐阜県トラック協会	副会長	田口 利壽	代理 出席	専務理事 臼井 靖彦	高橋 正樹 田中 義人 (事務局)
10 中部急送(株)	取締役会長	広瀬 真人			
11 清水産業(有)	代表取締役会長	清水 豊太郎	欠席		
12 (株)太陽物流センター	代表取締役社長	橋本 誠一			
13 岐阜労働局	局長	大地 直美	代理 出席	労働基準部 監督課長 福岡 優一	牧野 宏俊 國江 尚弘 (事務局)
14 中部運輸局	局長	大石 英一郎	代理 出席	自動車交通部 次長 野田 敏幸	久世 真
15 岐阜運輸支局	支局長	古橋 靖弘			宮川 高彰 深谷 俊之 (事務局)
オブザーバー					
中部経済産業局	産業部 流通・サービ ス産業課 課長	本多 展浩	欠席	産業部 流通・ サービス産業課 総括係長	水崎 佳子

第16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 配席図

(順不同・敬称略)



【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。**

1. 荷主対策と標準的な運賃

改正の目的

- トラック運送業の健全な発達を図るため、**規制を適正化**
- 時間外労働規制の適用(令和6年4月)を見据え、**緊急に運転者の労働条件を改善**

改正の概要

1. 規制の適正化

参入要件を厳格化(欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等)

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

定期的な車両の点検・整備の実施や**社会保険料の納付**等の義務づけ

3. 荷主対策の深度化

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

トラック事業者の法令遵守に係る**荷主の配慮義務**や、**国土交通大臣による荷主への働きかけ**の規定を新設

4. 標準的な運賃

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

運転者の労働条件を改善し、**持続的に事業を運営**するための参考指標として「**標準的な運賃**」の制度を導入

貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国土交通省において、HP等を通じて情報入手し、事実関係を確認した上で・・・

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

荷主が違反原因行為をしていること
を疑う相当な理由がある場合

要請してもなお改善
されない場合

働きかけ

要 請

勧告・公表

独占禁止法違反の疑いがある場合は公正取引委員会へ通知

国土交通省

輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

国土交通省では、貨物自動車運送事業者及び荷主のみならず、これまで、「標準運送約款の改正」、「適正取引の推進」、「荷主動合制度」等を周知してきました。これらの取組みに関するご認識、浸透度、実態状況等の実態把握を行うため、輸送・荷待ち・荷役などに関する意見等の募集窓口を設置致します。

意見等の募集窓口 <https://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou-jittai/index.html>

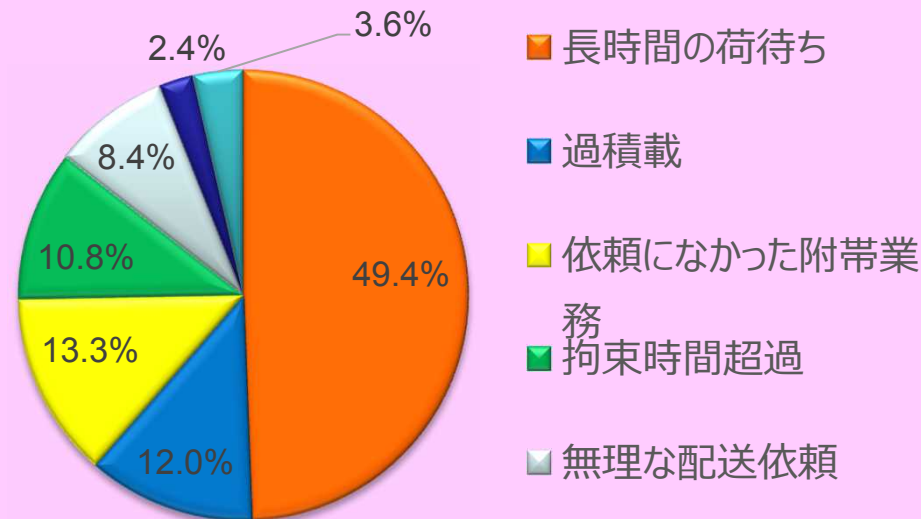
長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務（追加業務）など、コンプライアンス確保に影響する輸送に関する情報をお持ちの場合は、こちらへ情報をお寄せください。

●お持ちの情報はこちらへ投稿ください

(参考)
 ○標準貨物自動車運送約款等の改正について
 ○トラック輸送における適正取引推進の推進について
 ○荷主動合制度について
 ○業務記録の記載対象となる荷待ち時間・荷役作業等について

このページのQRコード

働きかけにおける違反原因行為の割合



働きかけ実施件数：計52件（令和4年3月末）

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

- 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 届出までのプロセス

STEP1 標準的な運賃制度を理解する

- これまでの普及策の効果検討
- 課題抽出(例:周知・浸透の良し悪し、荷主理解)

STEP2 **自社で運賃を計算する**

● 経営状況の振り返り・分析を促進

- ・ドライバー人件費
- ・車両の更新費用
- ・実車率
- ・保険料
- ・適正利潤

STEP3 **荷主と運賃を交渉する**

● 運賃交渉の障壁解消

- ・荷主の理解

STEP4 運賃の事後届出を行う

●令和4年6月30日時点の管内の届出件数は3,906件(58.0%)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。

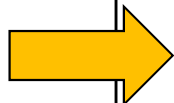
標準的な運賃に係る届出件数

令和4年6月末日時点

支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合
愛知	2,893	1,522	52.6%
静岡	1,546	1,004	64.9%
岐阜	856	402	47.0%
三重	968	673	69.5%
福井	477	305	63.9%
合計	6,740	3,906	58.0%

2. 働き方改革

	従前の規制	働き方改革関連法施行後(2019年4月～)
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協定による時間外労働	≪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、 <u>臨時的で特別な事情がある場合</u> <u>延長に上限なし</u> (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等に基づく 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 ・ <u>特別条項でも上回ることの出来ない時間外労働時間</u> ① 年720時間(月平均60時間)(休日労働含まず) 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 ・ <u>施行後5年間(2024年3月末まで)従前の規制</u> ・ <u>2024年4月1日以降年960時間</u> (休日労働含まず) 2080h(法定労働)+960h(時間外労働) =3040時間+α(休日労働) ・将来的には、一般則の適用を目指す



<p>拘束時間 (始業から終業までの時間 労働時間＋休憩時間)</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(6ヶ月間は320時間まで延長可) ・1年 3516時間以内
<p>休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由時間)</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（改善基準告示）」の見直しのため、下記労働条件分科会において審議。

自動車運転者労働時間等専門委員会

- ・厚生労働省の労働政策審議会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。
- ・構成委員は、公労使（公益、労働者、使用者）の三者。
- ・自動車運転者の多様な勤務実態や業務の特性等を踏まえ検討を実施。

スケジュール（専門委員会の進め方等）

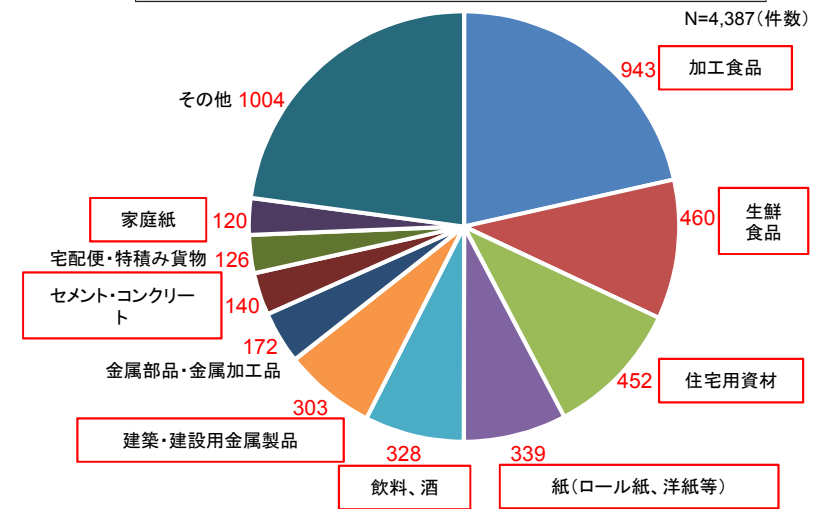
令和元年 12月	第1回専門委員会	～令和3年度末	バス・タクシーの改正案セット
令和2年度	専門委員会及び業態別作業部会 ・実態調査	～令和4年夏頃	トラックの改正案セット
10月～12月	実態調査の実施 ※トラックは令和3年度に再度実施	～令和4年度末	3業態の改正改善基準告示公布
令和3年度	専門委員会及び業態別作業部会 ・実態把握、調査結果を踏まえた議論 ・告示の見直しを検討	～令和5年度末	周知・施行準備期間
		令和6年4月	施行

※厚生労働省資料を基に国土交通省作成

1. ガイドライン策定の経緯

- トラック運送業においては、ドライバー不足が大きな課題となっており、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携して、取引慣行上の課題も含めてサプライチェーン全体で解決を図っていくことが必要。
- 一方、個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあるところであり、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- このため、荷待ち件数が特に多い**加工食品、建設資材、紙・パルプ**の各分野の物流について、課題の抽出を図るとともに、トラック運送事業者及び発着荷主が参画して長時間労働の改善を図るため懇談会等を設置。懇談会等の検討の成果としてガイドラインを策定。

30分以上の荷待ち時間が生じた件数（輸送品目別）



2. ガイドラインの構成

【まえがき】

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

【本編】

- 輸送品目別物流における現状・課題、解決の方向性の整理
- 取引環境と長時間労働の改善に向けた具体的な取組み事例等

【あとがき】

- 輸送品目別物流における今後の取組みの方向性



加工食品、飲料・酒物流編



建設資材物流編



紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編



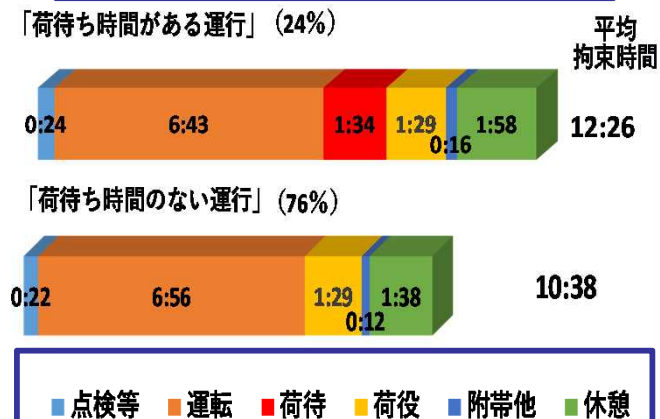
紙・パルプ(家庭紙分野)物流編

背景・経緯

- 紙加工品の衛生用品分野（紙おむつ・生理用品）は、未だ手積み手降ろしなどの手荷役が多く、ドライバーの長時間労働の一因となっていることからこの分野における手荷役の改善が急務。



1運行の平均拘束時間とその内訳 (荷待ち時間の有無別)

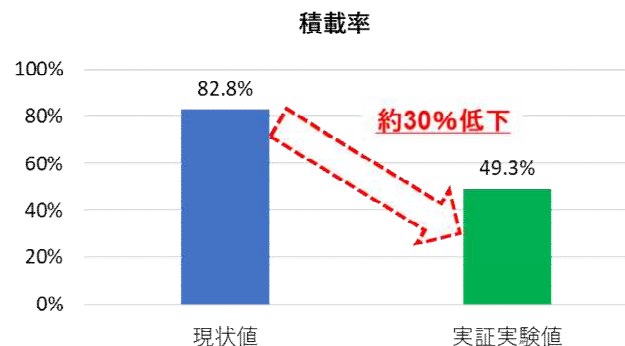
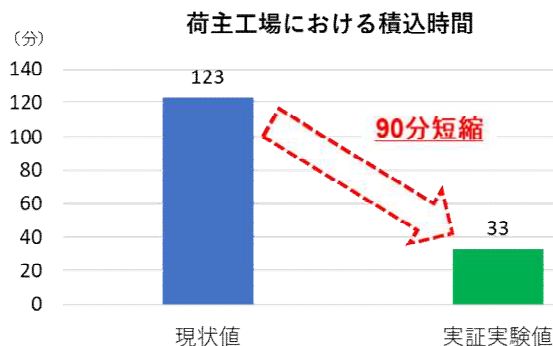


令和3年10月 紙加工品物流に携わる関係者を構成員とする「紙加工品（衛生用品分野）物流研究会」を立ち上げ、この分野における手荷役の改善 = パレット化に向けた検討を開始。

令和4年3月 「紙加工品（衛生用品分野）物流研究会」として、今後の取組内容を取りまとめたアクションプランを策定。

T11型パレットを活用した実証実験結果

- 令和2年度に紙加工品衛生用品分野において、バラ積みからT11型パレット輸送に変える実証実験を実施。
- パレット化により、積込時間は大幅に短縮された一方で、バラ積み比べ積載率の悪化が課題として浮き彫りになった。



0525型パレットを活用した実証実験結果

- おむつ・生理用品についてメーカー卸間のパレット輸送を実施。
- 実証実験では、選定した品目 (SKU) に最適な新たなパレットサイズ (1050mm×1250mm×100mm) を使用。
- 新たなパレットサイズを使用した際のメリットとデメリットを定数化し、T11型パレットを活用した際と比較。

①積載効率

メリット

- 荷台の面積を一般的な大型車 (10トン) である2.3m×9.6m = 22.08㎡と仮定。
- オムツのケースサイズを279mm×525mm×422mm、生理用品のケースサイズを458mm×510mm×291mmとそれぞれ仮定。
- 上記仮定のもとシミュレーションを実施。

(おむつ)

	荷台平面効率	最大積載ケース数
T11型	87.7%	384個
実験時 使用パレット	95.1%	512個

(生理用品)

	荷台平面効率	最大積載ケース数
T11型	87.7%	384個
実験時 使用パレット	95.1%	512個

②保管スペース

デメリット

- 新たなパレットサイズを活用したことにより、新たな保管スペースが発生。

(おむつ)

	メーカー	卸
T11型		
実験時 使用パレット	6.4坪	3.2坪

※ 数値はトラック1台分の荷量で実施した結果

(生理用品)

	メーカー	卸
T11型		
実験時 使用パレット	6.4坪	4.4坪

※ 数値はトラック1台分の荷量で実施した結果

③作業時間

デメリット

- 新たなパレットサイズを活用することで、T11型に対応した既存パレタイザーや自動倉庫が使用不可となり、これに伴う積付け・積替え作業が発生。

(おむつ)

	メーカー	卸
T11型		
実験時 使用パレット	延べ240分 (120分×2名)	延べ141分 (47分×3名)

※ 数値はトラック1台分の荷量で実施した結果

(生理用品)

	メーカー	卸
T11型		
実験時 使用パレット	延べ210分 (105分×2名)	延べ126分 (42分×3名)

※ 数値はトラック1台分の荷量で実施した結果

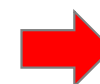
④間接業務

デメリット

- 新たなパレットサイズを活用したことにより、パレット管理の煩雑化だけでなく、保管スペース捻出のためのレイアウト検討業務等の間接業務が発生。

結論

- 新たなパレットサイズ (1050mm×1250mm×100mm) を活用したことにより、T11型と比べ積載効率は向上
- 一方で、メーカーや卸における新たな保管スペースの確保やT11型に対応したパレタイザー・自動倉庫など既存設備を使えなかったことによる積荷・積替え作業の増加



既存設備を活用できるT11型パレットを標準としつつ、積載効率の低下を最大限抑えるため**外装サイズのDFLを推進**する。

アクションプランの概要

【民間の取組み】

- ・ 衛生用品分野におけるパレットサイズはT11型 (1,100mm×1,100mm) とする
- ・ T11型を活用する上で積載効率の低下を最大限抑えるため、外装サイズの最適化 (DFL : Design For Logistics) を進める

【行政の支援】

- ・ 物流総合効率化法の枠組みに基づく支援・表彰制度の活用・周知PR

【推進体制】

- ・ 行政の旗振りの下、関係者によるフォローアップを行い、取組を推進する

【 紙加工品 (衛生用品分野) 物流研究会 構成員 】

工程表

	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度～
T11型パレットによるパレタイズの導入	荷量の多い品目(SKU)のパレタイズの検討・導入		その他の品目(SKU)のパレタイズの検討・導入	
DFLの促進	DFLを踏まえた外装サイズの見直し			
推進体制	行政の旗振り・構成員の参画によるフォローアップ・検討体制			

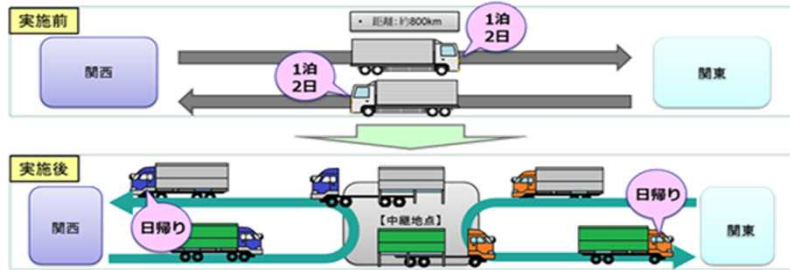
- 矢野 裕児 流通経済大学 教授
- 笠原 謙一 花王株式会社 SCM部門ロジスティクスセンター需給計画グループ 部長
- 安間 修三 大王製紙株式会社 グローバルロジスティクス本部H&PC SCM部 部長
- 桑原 雄一 大王製紙株式会社 グローバルロジスティクス本部H&PC SCM部 係長
- 鈴木 智之 白十字株式会社 営業本部 業務管理部 執行役員部長
- 新井 重晃 白十字物流株式会社 管理部 次長
- 森川 将名 P&Gジャパン合同会社 生産統括本部物流部 物流業務改善 シニアマネージャー
- 塩出佐知子 P&Gジャパン合同会社 政府渉外 ディレクター
- 塩見 和弘 ユニ・チャームプロダクツ株式会社 Global SC統括本部 Logistics部 部長
- 前田 健一 ユニ・チャームプロダクツ株式会社 Global SC統括本部 Logistics部物流企画Gマネージャー
- 中川原 聡 ユニ・チャームプロダクツ株式会社 Global SC統括本部 Logistics部 物流企画G流通協働プロジェクトリーダー
- 影山 喜一 株式会社リブドゥコーポレーション SCMロジスティクス本部 本部長
- 高橋 紳哉 一般社団法人日本衛生材料工業連合会 専務理事
- 大原 康一 株式会社あらた ロジスティクス本部物流企画部 部長
- 久保田 博 株式会社あらた ロジスティクス本部物流企画部 統括マネージャー
- 佐塚 大介 株式会社PALTAC 営業本部 物流担当副本部長
- 樽岡 義幸 株式会社PALTAC 物流本部 副本部長
- 山田 悦朗 全国化粧品日用品卸連合会 専務理事
- 箱守 直人 全国化粧品日用品卸連合会 常務理事
- 新井 健文 日本パレットレンタル株式会社 執行役員 事業開発部長
- 永井 浩一 日本パレットレンタル株式会社 JPR総合研究所 主席研究員
- 岩西 慶太 ユーピーアール株式会社 物流営業部 執行役員
- 石川 雄一 ユーピーアール株式会社 物流営業部物流ソリューション営業グループ グループ長
- 久川 敏也 ダイオーロジスティクス株式会社 専務取締役
- 佐藤 仁 ダイオーロジスティクス株式会社 東日本輸送部 部長
- 仲井 一明 トランコム株式会社 営業推進グループ マネージャー
- 長井 優子 トランコム株式会社 営業推進グループ 主任
- 星野 治彦 公益社団法人全日本トラック協会 企画部 部長
- 松原 哲也 厚生労働省 労働基準局 労働条件政策課長
- 中野 剛志 経済産業省 商務・サービスグループ 消費・流通政策課長
- 高田 公生 国土交通省 総合政策局 物流政策課長
- 紺野 博行 国土交通省 大臣官房参事官(物流産業)
- 日野 祥英 国土交通省 自動車局 貨物課長

※順不同、敬称略
※下線は座長

中継輸送とは

長距離運行を複数のドライバーで分担する輸送形態

【中継輸送イメージ（日帰り運行の実現例）】



労務負担の軽減や人手不足の緩和に資する

【中継輸送の実施に当たって（実施の手引き）】

平成29年3月に、中継輸送の実施に当たって検討すべき事項や必要となる資料等について、分かりやすく解説した手引書を作成

＜手引書の項目＞

- ・中継輸送の実施ルール、枠組み、運用の詳細、協定書の項目例 等

■大まかに運行図を作ってみる

ここまで決まった段階で、一度、大まかな運行図を作ってみよう。
以降、相手のトラック事業者と詳細の検討をするにあたって、活用する事ができます。



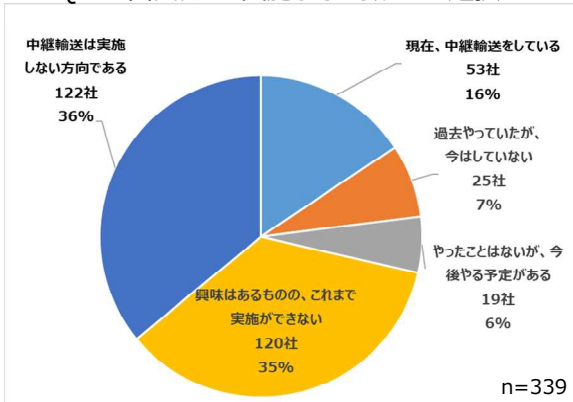
中継輸送の取組事例集（令和2年1月29日公表）

- すでに中継輸送を実施している全国の成功事例を集め、取組概要や成功の秘訣等をまとめた「取組事例集」を作成
- 全26事例あり、中継輸送の実施方式（①ドライバー交代方式、②トレーラー・トラクター方式、③貨物入替え方式）ごとに整理
- 事例集URL：<http://www.mlit.go.jp/common/001178753.pdf>

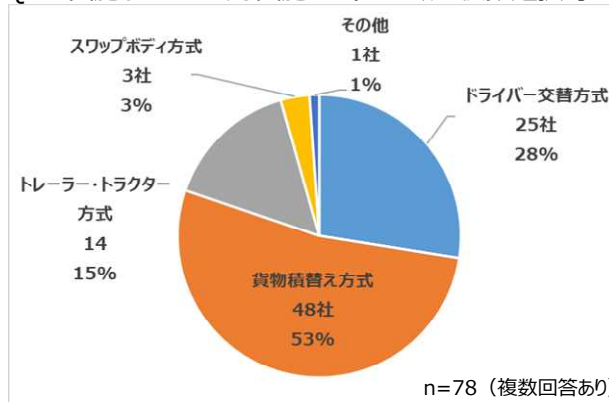


中継輸送に関するwebアンケート調査（トラック事業者を対象に令和3年9月～10月実施）

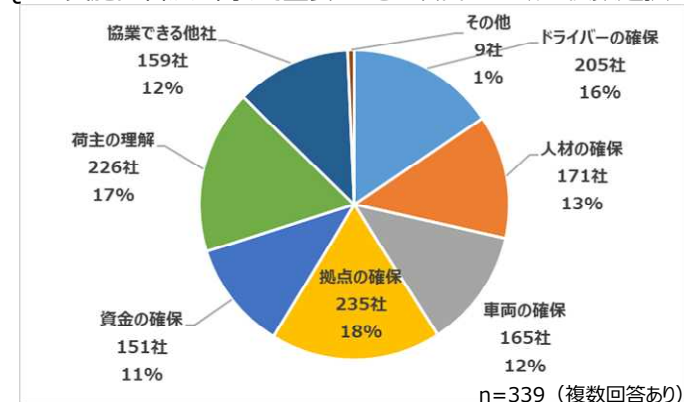
＜Q1：中継輸送を実施しているか。1つ選択＞



＜Q2：実施したことのある実施方式はどれか。複数選択可＞



＜Q3：実施／普及に向けて重要だと思う項目はどれか。複数選択可＞



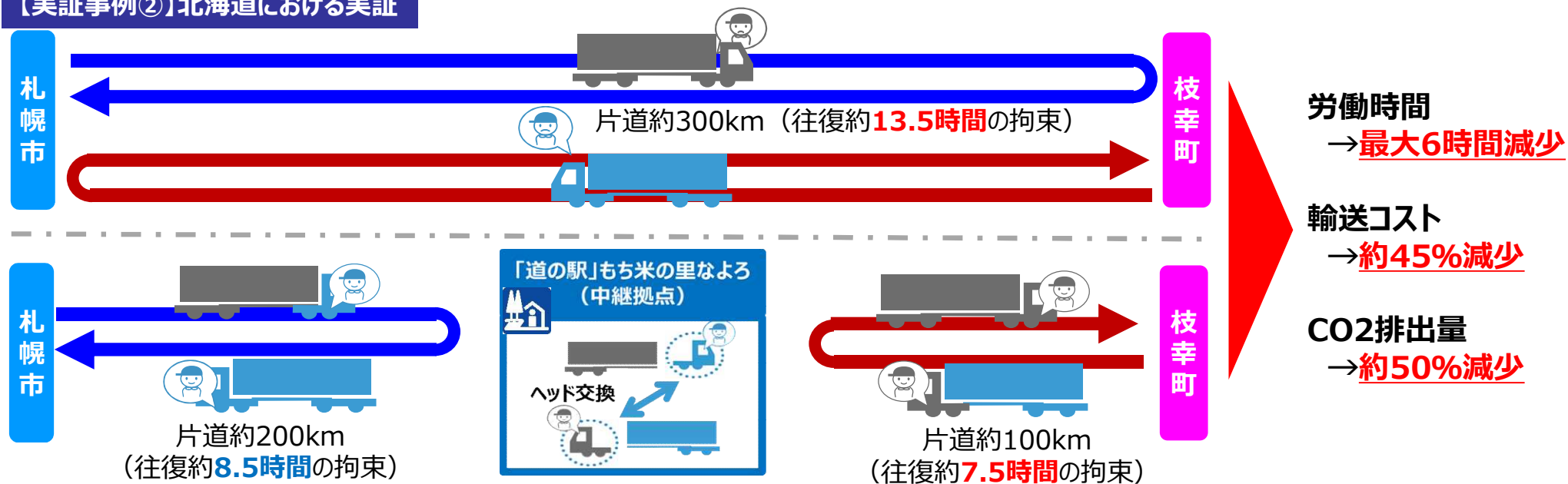
⇒潜在的な実施ニーズが多くあることを踏まえ、今後さらなる普及促進策を検討

■ 中継輸送の普及を図るため、様々な実証実験が行われている。

【実証事例①】異なる中継輸送方式による実証

	ドライバー乗換え	荷物積替え	スワップボディコンテナ
作業風景			
ポイント	<ul style="list-style-type: none"> ◎ スペース不要・交代も即座にできる。 × 他社間連携の場合、協定の締結や保険の適用範囲などの調整が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ◎ 乗り慣れている車両で運送が可能。 ○ 他社間連携の場合、ドライバー乗換え方式に比べ調整にかかる負担が小さい。 × 積替スペースが必要。積替に時間がかかる。 	<ul style="list-style-type: none"> ◎ 荷物積替え方式に比べ積替えに時間がかからない。 × スワップボディコンテナと広い交換スペースが必要。

【実証事例②】北海道における実証



- 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、令和2年8月に創設
- 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 全国認証事業者>

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	606社
合計	739社

<令和4年度スケジュール>

- ・申請受付期間：令和4年9月16日～11月15日
- ・審査結果：令和5年2月下旬～予定

- ・支局、検査登録事務所へポスター掲示、リーフレット配置を指示
- ・支局を通じて各労働局（ハローワーク）への同様の扱いを依頼

【取扱注意】

- ◆ 賛同企業は増加している（管内：66社(R1.9)→245社(R4.5)）
- ◆ 運送業の比率と比較し、製造業・卸売業・小売業の比率が低い状況
- ◆ 荷主の理解も必要なため、**今年度は荷主企業へ直接訪問し**、ホワイト物流推進運動への理解を求め、自主行動宣言の提出を依頼している。

自主行動宣言状況

R4.5末時点

		製造業	卸売業 小売業	運輸業 郵便業	その他	合計
中部運輸局管内	愛知	36	12	79	9	136
	静岡	16	1	42	2	61
	岐阜	1	3	9	3	16
	三重	3	2	16	3	24
	福井	2	1	4	1	8
	合計	58	19	150	18	245
	比率	23.7%	7.8%	61.2%	7.3%	
全国	合計	389	116	768	146	1419
	比率	27.4%	8.2%	54.1%	10.3%	

訪問実績

愛知県：名古屋中央卸売市場北部市場
 ※セントライ青果(卸売)、(有)杉山商事(運送)
 静岡県：協和医科器械(株)(小売)

訪問予定

愛知県：名古屋中央卸売市場本場、(株)ゲオ(小売)
 (株)MINEZAWA LOGI(運送)
 カリモク家具(株)(小売)

訪問調整中

愛知県：田原地区、明海地区の製造企業
 豊橋、湖西の製造企業
 JA愛知みなみ

3. 燃料価格等の価格転嫁

※一部抜粋

I. 原油価格高騰対策

1. 激変緩和策

● 燃料油に対する激変緩和事業

- 燃料油価格の激変緩和策について、長引く原油価格の高騰・乱高下がコロナ禍からの経済回復や国民生活への悪影響を与えることを防ぐ観点から、新たに、基準価格を168円とし、支給幅を35円とするとともに、更なる超過分についても1/2を支援する制度を設けることで備えを万全にする。・・・なお、本事業が時限的、緊急避難的な措置であることを踏まえつつ、今年度上半期中実施し、事業終了時に大幅な価格変動が生じることがないよう、一定期間経過後、基準価格の見直しを検討する。

III. 新たな価格体系への適応の円滑化に向けた中小企業対策等

● 賃上げ・価格転嫁対策

「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」に基づき、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分を適切に転嫁できるようにし、賃金引上げの環境を整備するため、関係省庁や下請事業者から広範囲に情報提供を受け付け、独占禁止法上の「優越的地位の濫用」や下請代金法上の「買ったたき」などに対する取締りを強化するなど、取引適正化の取組を進める。3月の「価格交渉促進月間」のフォローアップ調査を通じ、価格協議・価格転嫁の状況について業種別に公表するとともに、状況の良くない個別の企業に対して、下請中小企業振興法に基づく「指導・助言」を実施する。物流の各分野（貨物自動車運送業、内航海運業、倉庫業等）において、燃料等の価格上昇分が適正に運賃・料金に反映されるよう、荷主等への周知及び法令に基づく働きかけ等を徹底して実施し、安定的な経営を支援する。

IV. コロナ禍において物価高騰等に直面する生活困窮者等への支援

3. 地方公共団体の実施する対策への支援

● 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金

- 地方公共団体が、コロナ禍において原油価格や電気・ガス料金を含む物価の高騰の影響を受けた生活者や事業者の負担の軽減を、地域の実情に応じ、きめ細やかに実施できるよう、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を拡充し、「コロナ禍における原油価格・物価高騰対応分」を創設する。これにより、地方公共団体が実施する、生活に困窮する方々の生活支援や、学校給食費等の負担軽減など子育て世帯の支援、また、農林水産業者や運輸・交通分野をはじめとする中小企業者の支援といった取組をしっかりと後押しする。

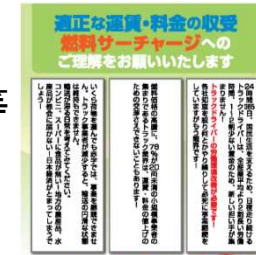
■「原油価格・物価高騰等総合緊急対策」(4/26閣議決定)」において、地方創生臨時交付金を拡充し、「コロナ禍における原油価格・物価高騰対応分」が創設され、「運輸・交通分野をはじめとする中小企業者等の支援といった取組をしっかりと後押しする」こととされたことを踏まえ、各団体の要望活動への立会い等を実施

	日程	訪問先	運輸局側出席者	業界団体
愛知県	6/7(火)	大村 知事	嘉村 局長	トラック: 寺岡会長
岐阜県	5/31(火)	都市建築部 都市公園整備局 舟久保 局長	古橋 自動車交通部長 古橋 支局長	鉄道: 岐阜ローカル鉄道連絡会議座長 バス: 瀧会長 トラック: 山口会長 タクシー: 川上会長
静岡県	6/8(水)	交通基盤部 太田 部長	斧田 局次長 廣松 交通政策部長 岡田 支局長	鉄道: 中部鉄道協会静岡県協議会 バス: 川井会長 トラック: 佐野会長 タクシー: 三澤理事長 内航貨物: 鈴木理事長
三重県	6/6(月)	地域戦略部長	加藤 支局長 野田 自動車交通部次長	
福井県	5/12(木)	地域戦略部 藤丸新幹線・まちづくり対策官監	廣松 交通政策部長	

① 荷主への周知・広報の強化

「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。

- 荷主関係団体(約1,000団体)あて要請文書を発出(R3.11.10)
- 荷主企業(約45,000社)あて要請文書を全ト協と連名で発出(R4.1.21)
- 運輸支局長等による荷主団体、荷主企業への訪問(101回)
- 各県の取引改善協議会やホワイト物流セミナー等を通じた周知(106回)



※荷主企業を訪問し、要請文書を手交する運輸支局長

※荷主向け
パンフレット

② 相談窓口の設置

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するとともに、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

○ 現在、計22件の相談に対応

※燃料サーチャージに関する相談・意見・質問等: 16件、運賃交渉に関する相談・意見等: 5件、燃料価格に関する意見: 1件

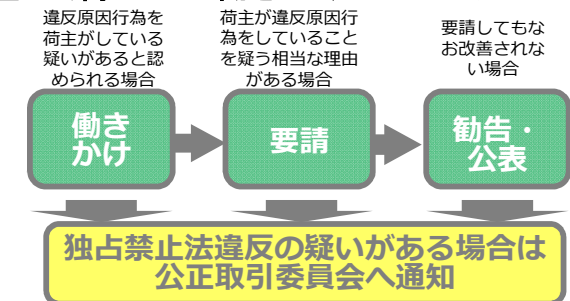
③ 荷主働きかけ等の法的措置

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、独禁法の違反(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。

○ 現在、上記の相談に基づき、5件の働きかけを実施中

※運賃・料金や運送条件に関する運送事業者との交渉に応じるよう働きかけ: 5件(東北、中部、中国、九州運輸局管内)

＜貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけのフロー＞



【中部運輸局自動車交通部貨物課】

R4.6.24 荷主関係団体あて依頼文書を発出

荷主関係団体 御中

中運自貨第140号
令和4年6月24日

中部運輸局自動車交通部長

エネルギーコスト上昇に係る適切な運賃転嫁への配慮について(お願い)

日頃より、国土交通行政の推進にご理解とご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。我が国経済については、新型コロナウイルス感染症による厳しい状況が緩和されつつあるものの、感染症の影響を大きく受けた業種、そこで働く方々など、国民生活や経済への影響は依然として続いています。

また、ウクライナ情勢による影響もあり、原油を始めとするエネルギー価格が、昨年にも増して高騰し、その影響が長期化しています。

こうした状況下において、適切な価格転嫁等により、サプライチェーン全体でコスト負担していくことがますます重要となっています。

政府においては「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」に基づき、下請代金法の「買いたたき」や、独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に関する執行強化など、中小企業の適切な価格転嫁に向けた取組を全力で進めているところです。

貨物自動車運送事業者においても、長期化する原油価格の高騰により、経営状況に与える影響が懸念されています。貨物自動車運送事業者の事業運営や物流効率化に必要な設備導入に要する経費、人件費などを含めた適正な運賃を収受することは、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、荷主と貨物自動車運送事業者が協議の上、適正な運賃による契約を締結することは、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から運賃交渉の申出があった場合には積極的に応じ、燃料費の上昇分を考慮した上で、十分に協議を行っていただくこと。
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、運賃等を不当に据え置くことは、独占禁止法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附則第1条の2に基づく、荷主への働きかけ等の対象となること。

【静岡運輸支局】

R4.6. 静岡県トラック協会と連名で荷主あて依頼文及びリーフレットを送付

令和4年6月

トラック輸送を利用される皆様へ

(一社)静岡県トラック協会
国土交通省
中部運輸局静岡運輸支局

安定的な輸送の確保に向けた標準的な運賃と燃料サーチャージ等
適正な運賃・料金の収受について(お願い)

日頃、事業用トラック輸送に格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。現下の原油価格、原材料価格等の高騰により、日本経済全体が非常に厳しい状況におかれておりますが、トラック運送業界は、国民の生活と経済を守るためのライフラインとして国内物流の中心的な役割を果たし、新型コロナウイルス感染拡大の中でもエッセンシャルワーカーとして経済を支えています。

トラック運送業界においても、長引く燃料価格の高騰が運送事業者の経営に大きなダメージを与えており、多くの事業者が経営存続の危機に直面している中、荷主企業の皆様のより一層の理解が欠かせない状況となっています。

政府においては「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」に基づき、物流の各分野において燃料等の価格上昇が適正に運賃・料金に反映されるよう荷主等への周知及び法令に基づく働きかけ等を徹底して実施し、安定的な経営を支えることとしており、持続可能な物流を実現し、常に安定した輸送サービスを提供するためには、令和2年4月に国土交通省から告示された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。

つきましては、本趣旨をご理解いただき、安定的な輸送の確保に向けた標準的な運賃と燃料サーチャージ等適正な運賃・料金の収受についてご理解ご協力を賜りたくお願い申し上げます。

【岐阜運輸支局】

R4.7 岐阜県トラック協会と連名で荷主あて依頼文及びリーフレットを送付

令和4年7月吉日

トラック輸送を利用される皆様へ

国土交通省中部運輸局岐阜運輸支局
一般社団法人岐阜県トラック協会

トラック運送事業者がこれからも安全・確実に皆様の荷物を
お届けできるようご理解とご協力をお願いします

日頃は、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、トラック運送事業者は、皆様の生活や産業活動に不可欠な物流の担い手として、皆様の荷物を安全・確実にお届けできるよう、日々の輸送にあたっています。トラック運送事業者が、今後も持続的に安定して輸送力を提供し、ゆくゆくは、トラック運送事業者が法令を遵守し、安全・確実な輸送に向けて取り組んでゆくとともに、他の労働分野に比べて厳しいトラック運転手の労働環境を改善し、荷物を届けるために必要な数のトラック運転手を確保し続けていく必要があります。

一方で、昨今の燃料価格の高騰による経営の圧迫に加え、労働条件の改善などに必要なコストに見合うだけの運賃収入が確保できないこと、出荷・納品先での荷役作業や荷待ち時間がトラック運転手の労働環境改善を阻害していることなど、トラック運送事業者は各種の課題を抱えています。

このような課題を解決するためには、トラック運送事業者の努力に加え、荷物を発送する、あるいは受け取る、いわば荷主にあたる皆様のご理解とご協力が不可欠です。つきましては、下記をご参照いただき、トラック運送事業者の現状についてご理解をいただいたとともに、トラック運送事業者が持続的に、安定的に輸送力を提供できるよう、トラック運転手の労働環境改善、負担軽減や適正な運賃の収受などについて、ご協力をいただけますようお願いいたします。

- 【参考】
- トラック運転手の労働環境改善・負担軽減等に関する取り組みについて
「Fボイ物流」推進ポータルサイト
<https://white-logistics-movement.jp>
 - 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及び事例集
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4.000107.html (国土交通省HP)
 - 適正な運賃の収受について
『トラック輸送の「標準的な運賃」が定められました』
<https://www.mlit.go.jp/kinki/content/00022843.pdf> (国土交通省HP)
 - 『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します』
<https://ja.or.jp/surcharge2022> (公益社団法人全日本トラック協会HP)

<本件に関するお問い合わせ先>
○中部運輸局岐阜運輸支局 輸送・監査担当 電話:058-279-3714
○(一社)岐阜県トラック協会 業務課 電話:058-279-3771

「物流の2024年問題」を、お荷物から解決し、

燃料価格が1円上がるだけで、トラック業界の燃料費は約150億円増える。適正な運賃と燃料サーチャージをご理解をお願いします。

安定的な輸送 標準的な運賃 適正な運賃

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!!

燃料費の上昇分は、運賃・料金を押し上げ、結果的に消費者や事業者の負担が増える可能性があります。

標準的な運賃とは、経済の有事価格は10%以上変動しないことを前提とした標準的な運賃です。

荷主・元請 不当な運賃・料金の据え置きは、事業者の利益を大幅に削ぎ、コンプライアンス違反の可能性が非常に高いです。

買いたたき

静岡県トラック協会 静岡県運輸支局

トラック輸送を利用される皆様へ

トラック運送事業者は、安全・確実に荷物を届けるために、日々努力を続けています。

しかし、トラック業界は、燃料価格の高騰により、経営状況に与える影響が懸念されています。

適正な運賃と燃料サーチャージの収受をお願いします。

トラック運転手の労働環境改善・負担軽減等に関する取り組みについて、ご理解とご協力をお願いします。

トラック輸送事業者が、今後も持続的に安定して輸送力を提供し、ゆくゆくは、トラック運送事業者が法令を遵守し、安全・確実な輸送に向けて取り組んでゆくとともに、他の労働分野に比べて厳しいトラック運転手の労働環境を改善し、荷物を届けるために必要な数のトラック運転手を確保し続けていく必要があります。

このような決まり トラック運送事業

このままでは、荷物が届かなくなる可能性があります。

岐阜県トラック協会 国土交通省中部運輸局岐阜運輸支局

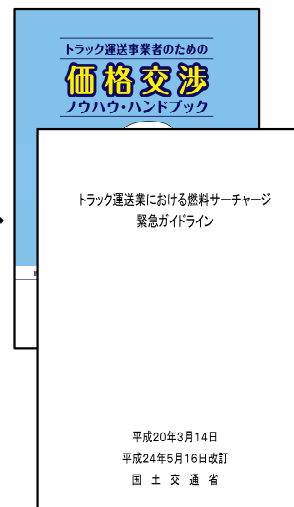
① 運輸支局相談窓口への相談(東北運輸局管内。荷主:外食チェーン)

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収受に関する国土交通省からの要請を周知。

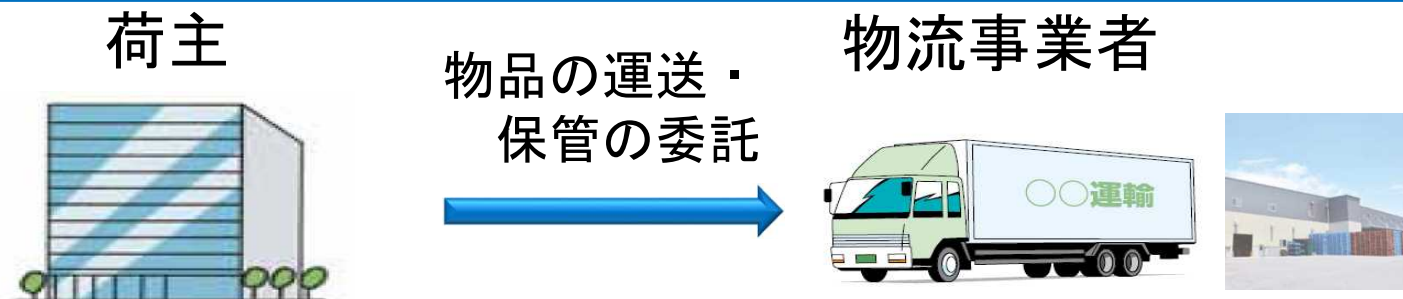
対応結果

○国土交通省からの確認や適正運賃収受の要請を受け、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)



○物流特殊指定の概要

- 物流特殊指定（特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不正な取引方法）は、荷主と物流事業者の取引における優越的地位の濫用を効果的に規制するために指定された独占禁止法上の告示。
- 公正取引委員会は、物流特殊指定の遵守状況及び荷主と物流事業者との取引状況を把握するため、荷主と物流事業者を対象とする調査を継続的に実施している（令和3年度：荷主3万名、物流事業者4万名に調査票を発送）。



荷主（特定荷主）	物流事業者（特定物流事業者）
資本金3億円超	資本金3億円以下（個人事業者を含む。）
資本金1000万円超3億円以下	資本金1000万円以下（個人事業者を含む。）
取引上の地位が優越している荷主	取引上の地位が劣っている物流事業者

物流特殊指定における禁止行為

- ①代金の支払遅延
- ④物の購入強制・役務の利用強制
- ⑦不当な給付内容の変更及びやり直し
- ②代金の減額
- ⑤割引困難な手形の交付
- ⑧要求拒否に対する報復措置
- ③買ったたき
- ⑥不当な経済上の利益の提供要請
- ⑨情報提供に対する報復措置

書面調査（荷主30,000名（回収数11,483名）、物流事業者40,000名（回収数18,685名）を実施。その結果を踏まえ、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分の転嫁拒否が疑われる事案について、荷主19名に対する立入調査を実施。これらの結果を踏まえ、荷主641名に対し、具体的な懸念事項を明示した文書を送付

(1) 注意喚起文書を送付した荷主の業種別内訳

業種名	荷主数	割合
製造業		280名 43.7%
	食料品製造業	35名 5.5%
	生産用機械器具製造業	31名 4.8%
	化学工業	30名 4.7%
	金属製品製造業	20名 3.1%
	電気機械器具製造業	15名 2.3%
	輸送用機械器具製造業	15名 2.3%
	その他	134名 20.9%
卸売業、小売業		220名 34.3%
	建築材料、鉱物・金属材料等卸売業	60名 9.4%
	機械器具卸売業	46名 7.2%
	その他の卸売業	30名 4.7%
	飲食料品卸売業	27名 4.2%
	その他	57名 8.9%
その他		141名 22.0%
	協同組合	68名 10.6%
	総合工事業	21名 3.3%
	その他	52名 8.1%
合計	641名	100%

(2) 注意喚起文書を送付した荷主の行為類型別内訳

行為類型	件数	割合
不当な給付内容の変更及びやり直し	351件	47.6%
代金の支払遅延	161件	21.8%
代金の減額	92件	12.5%
不当な経済上の利益の提供要請	44件	6.0%
割引困難手形の交付	38件	5.2%
買ったたき	26件	3.5%
報復措置	21件	2.8%
その他	4件	0.5%
合計	737件	100%

(2022年3月30日)

○ 独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に関する緊急調査の対象業種の選定について

独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に関して、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分の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、関係省庁からの情報提供や要請等を踏まえ、発注者側・受注者側の両面の立場があることを整理し、サプライチェーンのつながりに基づき、緊急調査の中心となる対象業種として22業種を選定した(別紙1) (22業種の一つとして、「道路貨物運送業」が記載) …

(略) …

公正取引委員会は、令和4年度に緊急調査を実施し、

- ・ 調査結果については報告書を取りまとめ、公表
- ・ 取引価格への転嫁拒否が疑われる事案に対する立入調査
- ・ 関係する事業者に対し、具体的な懸念事項を明示した文書の送付

といった取組を実施していく。

(2022年6月3日)

受注者向けの調査票8万通を対象業種の事業者に発送するとともに、調査票が届いていない事業者であっても、本件調査に参加できるよう、公正取引委員会のウェブサイト上に本件調査に係る特設ページを開設しました。皆様からの積極的な情報提供をお願いします。

https://www.jftc.go.jp/partnership_package/kinkyu/chosa.html

今後、公正取引委員会は、今回の受注者向け調査の結果等を踏まえ、2万社以上の規模で発注者向けの書面調査を実施するとともに、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分の転嫁拒否が疑われる事案に対する立入調査を実施します。さらに、関係事業者に具体的な懸念事項を明示した文書を送付の上、令和4年内を目途に調査結果を取りまとめます。

令和3年12月27日、中小企業等が労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分を適切に転嫁できるようにし、賃金引上げの環境を整備するため、「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」(内閣官房・消費者庁・厚生労働省・経済産業省・国土交通省・公正取引委員会。以下「転嫁円滑化施策パッケージ」という。)が取りまとめられた。

本日、公正取引委員会及び中小企業庁は、転嫁円滑化施策パッケージに基づく取組として、令和3年度における下請法上の「買ったたき」の処理状況のほか、「価格転嫁円滑化スキーム」に基づく関係省庁からの情報提供の結果などを踏まえ、**重点立入調査の対象とする業種として、道路貨物運送業、金属製品製造業、生産用機械器具製造業及び輸送用機械器具製造業を選定した。**

公正取引委員会及び中小企業庁は、今後、これらの業種について重点的に立入調査を実施していくとともに、転嫁円滑化施策パッケージに関する他の取組についても、引き続き、着実に実施に移していく

令和3年度の下請法上の「買ったたき」処理件数 1,186件

- ・金属製品製造業 70件
- ・生産用機械器具製造業 64件
- ・輸送用機械器具製造業 38件
- ・**道路貨物運送業 175件**

4. その他周知事項

昨今の台風等異常気象時において、トラック運送事業者が輸送の安全を確保することが困難な状況下で荷主が輸送を強要し、トラックが横転や水没するような事態が生じている。

このような状況を受け、(公社)全日本トラック協会より、異常気象時に輸送の拒絶や中止することが可能となるような基準を策定するよう要請があり、令和2年2月28日付けで通達を発出。

【通達の概要等】

- ◆ 気象庁が作成する風速や雨量により車両等へ与える影響度合いを示す資料等を基に、気象状況に応じた輸送可否の判断を行うための目安を提示。
- ◆ 荷主団体に対して、輸送の安全の確保が困難な状況下での輸送依頼を抑制するよう、傘下会員への周知を依頼。

【別表】異常気象時における措置の目安

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安*
降雨時	20～30 mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30～50 mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロプレーニング現象）	輸送を中止することも検討するべき
	50 mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時	10～15 m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15～20 m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	
	20～30 m/s	通常で速度で運転するのが困難になる	輸送を中止することも検討するべき
	30 m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
降雪時	大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		
視界不良（濃霧・風雪等）時	視界が概ね20 m以下であるときは輸送を中止することも検討するべき		
警報発表時	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき		

※ 輸送を中止しないことを理由に直ちに行政処分を行うものではないが、国土交通省が実施する監査において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じずに輸送したことが確認された場合には、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成21年9月29日付け国自安第73号、国自貨第77号、国自整第67号）」に基づき行政処分を行う。

雨の強さと降り方

雨の強さ (mm/h)	降り方 (mm/10min)	人的影響	車両への影響	運転の目安	取らなければならない措置
10-20	弱い雨	視界がやや悪くなる	ワイパーを速くしても見づらい	安全運転を心がける	ワイパーを速くする
20-30	強い雨	視界が悪くなる	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる	安全運転を心がける	速度を落とす、必要に応じて停止する
30-50	激しい雨	視界が非常に悪くなる	車の運転は危険	安全運転を心がける	速度を大幅に落とす、必要に応じて停止する
50以上	激しい雨	視界が非常に悪くなる	車の運転は危険	安全運転を心がける	速度を大幅に落とす、必要に応じて停止する

風の強さと吹き方

風速 (m/s)	吹き方	人的影響	車両への影響	運転の目安	取らなければならない措置
10-15	弱い風	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	安全運転を心がける	安全運転を心がける	速度を落とす
15-20	強い風	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚が大きくなる	安全運転を心がける	安全運転を心がける	速度を大幅に落とす
20-25	激しい風	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚が非常に大きくなる	車の運転は危険	安全運転を心がける	速度を大幅に落とす、必要に応じて停止する
25-30	激しい風	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚が非常に大きくなる	車の運転は危険	安全運転を心がける	速度を大幅に落とす、必要に応じて停止する
30-35	激しい風	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚が非常に大きくなる	車の運転は危険	安全運転を心がける	速度を大幅に落とす、必要に応じて停止する
35-40	激しい風	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚が非常に大きくなる	車の運転は危険	安全運転を心がける	速度を大幅に落とす、必要に応じて停止する
40以上	激しい風	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚が非常に大きくなる	車の運転は危険	安全運転を心がける	速度を大幅に落とす、必要に応じて停止する

異常気象等を理由に貨物運送の運行経路の変更や運行中止等を行う場合には荷主の理解が不可欠であり、荷主所管省庁である経済産業省や農林水産省と連携し、荷主に対して以下の体制により情報の周知や要請を行っている。

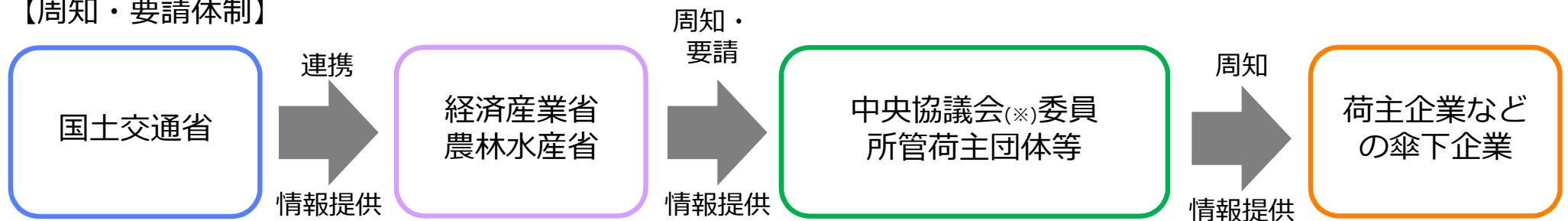
1. 季節的な周知・要請

○降積雪期や出水期を迎える前に、降積雪期等における注意事項に関する文書を発出。

2. 緊急的な周知・要請

- ①大雪や大雨などの予報・警報を超える異常気象の予測に基づき気象庁が緊急発表を行う場合や、高速道路・幹線国道の通行止め情報などを事前入手した場合には、関係省庁を經由して荷主団体等へ情報提供を実施するとともに、運行経路の変更、運行の中止等を認めるなど柔軟な対応を要請。
- ②予め運送に支障を来すことが予想される場合には、在庫の積み増しや、運行可能域内での物資の融通を行うよう要請。

【周知・要請体制】



※運送事業者や荷主団体（経団連や日商など）、関係省庁等により構成され、主に自動車局貨物課が運営する会議体

地域を選んで最新の雪みち情報をキャッチ

おしえて! 雪ナビ



全国の雪みち情報

見たい地域の情報をクリックしてご覧ください。

全国

- 今後の雪
気象庁ホームページ
- 高速道路影響情報
- 道路交通情報
Jartic ホームページ

北陸地方整備局
新潟 富山 石川

- カメラ・道路情報
- Twitter情報

中国地方整備局
鳥取 島根 岡山 広島 山口

- カメラ・道路情報
- Twitter情報

九州地方整備局
福岡 佐賀 長崎 熊本 大分 宮崎 鹿児島

- カメラ・道路情報
- Twitter情報

四国地方整備局
香川 徳島 愛媛 高知

- カメラ・道路情報
- Twitter情報

北海道
北海道

- カメラ・道路情報

東北地方
青森 岩手 宮城

- カメラ・道路情報

関東地方
茨城 栃木 群馬 埼玉 千葉 東京

- カメラ・道路情報

中部地方整備局
岐阜 静岡 愛知 三重 長野(南部)

- カメラ・道路情報

近畿地方
福井 滋賀 京都 大阪

- カメラ・道路情報

気象庁

6時間先までの雪を予報

令和3年11月10日より
新しい雪の予報スタート
「降雪短時間予報」提供開始

各高速道路会社による通行止め予測等の緊急情報

▲ 重要なお知らせ

西日本	中日本	東日本	首都高
0件	0件	0件	0件

渋滞・規制情報

JARTIC
公益財団法人日本道路交通情報センター

道路交通情報
Now!!

高速・都市高速・一般道路の情報を24時間(5分更新)提供しています。

令和 4 年 7 月 29 日 (金)

岐阜労働局 労働基準部 監督課

〔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〕

自動車運転者の「新しい働き方」への取り組み

～ 働き方改革の推進と労働時間法制等への対応 ～

1 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（「働き方改革関連法」）の施行（平成 31 年 4 月 1 日から順次施行）

《 改正の趣旨 》

労働者がそれぞれの事情に応じた多様な働き方を選択できる社会を実現する『働き方改革』を総合的に推進するため、長時間労働の是正、多様で柔軟な働き方の実現、雇用形態にかかわらず公正な待遇の確保等のための措置を講ずるため。

労働時間法に関する制度等の見直し

<p>①時間外労働の上限規制の導入 ※ <u>適用猶予・除外の事業・業務あり。</u></p> <p>原則：月 45 時間・年 360 時間</p> <p>臨時的な特別の事情</p> <p>時間外労働時間は年 720 時間以内</p> <p>休日労働を含み単月 100 時間未満</p> <p>休日労働を含み複数月平均 80 時間未満</p> <p>月 45 時間を超える場合は年 6 か月以内</p>	<p>H31. 4. 1 施行</p> <p>中小：R2. 4. 1 施行</p>
<p>②年次有給休暇の確実な取得</p> <p>年 10 日以上付与される労働者に対して、年 5 日について、時季を指定して取得させる。</p>	<p>H31. 4. 1 施行</p>
<p>③中小企業の月 60 時間超の残業の割増賃金率の引上げ</p> <p><u>月 60 時間を超える時間外労働に係る割増賃金率の中小企業への猶予を廃止（大企業・中小企業とも 50% 以上）。</u></p>	<p>R5. 4. 1 施行</p>
<p>④フレックスタイム制の見直し</p> <p>清算期間が従来 of 1 か月から 3 か月に延長。（1 週間当たり平均 50 時間を超えないこと）</p>	<p>H31. 4. 1 施行</p>
<p>⑤特定高度専門業務・成果型労働制（高度プロフェッショナル制度）の創設</p> <p>一定の年収（1,075 万円以上）の労働者が、高度の専門的知識等を要する業務に従事する場合、健康確保措置・本人の同意・労使委員会の決議等が要件とし、労働時間、休日、深夜の割増賃金等の規定を除外。</p>	<p>H31. 4. 1 施行</p>

<p>⑥産業医・産業保健機能の強化</p> <p>産業医の活動環境を整備し、労働者の健康管理等に必要な情報の提供。(時間外・休日労働が月 80 時間を超えた労働者に対する面接指導の実施)</p>	H31. 4. 1 施行
<p>⑦勤務間インターバル制度の普及促進</p> <p>勤務終了後、翌日の出社までの間に、一定の時間以上の休息時間の確保に努める(努力義務)。</p>	H31. 4. 1 施行

※①の時間外労働の上限規制には適用を猶予・除外する事業・業務があります。

自動車運転の業務	<p>令和 6 年 4 月 1 日から適用。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特別条項付協定を締結する場合の時間外労働時間の上限は年 960 時間(休日労働を含まない)。 ・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」の規制が適用されない。 ・「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。
建設事業	<ul style="list-style-type: none"> ・災害復旧・復興の事業を除き、令和 6 年 4 月 1 日から適用 ・災害復旧・復興の事業の場合、・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」の規制が適用されない。
医師	(具体的な上限時間等については、今後省令で定める。)
鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業	令和 6 年 4 月 1 日から適用。
新技術・新商品等の研究開発の業務	医師の面接指導、代替休暇の付与等の健康確保措置を設けた上で適用しない。

令和 6 年 4 月 1 日からの時間外労働の上限規制の適用と併せて、「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)」の見直しが検討されています。

2 自動車運転者の働き方改革の進め方等の周知について

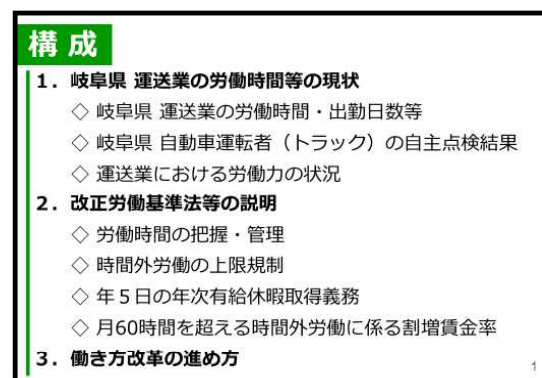
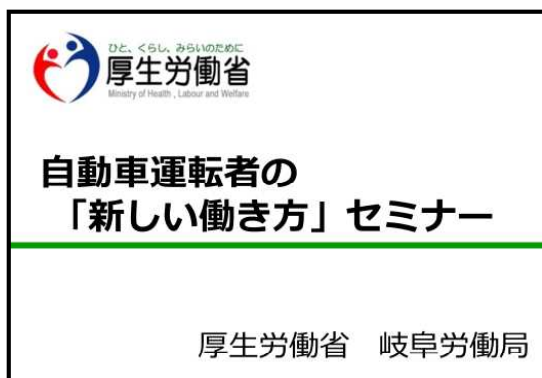
(1) 各労働基準監督署で講習会を開催

令和 4 年度も新型コロナウイルス感染症の状況を注視し、感染拡大防止対策に配慮しながら、働き方改革関連法の周知や、労働時間法制の説明、適正な労務管理等について、関係団体などと協力して講習会を行う予定です。

(2) 中小規模の事業場を中心に働き方改革関連法、改正労働基準法の趣旨とその内容をより理解していただき、自主的な取組が促進されるよう、希望する事業場などに対して、個別に訪問し、説明・指導を行っています。

(3) 岐阜労働局ホームページにて、トラック運送業の人事労務担当者向けに、

『自動車運転者の「新しい働き方」セミナー』の動画を配信中です（添付のリーフレットを御参照ください）。



オンラインセミナーは3部構成となっており、1部が15分程度と見やすくなっています。

また、ライブ配信ではありませんので、いつでも、どこでも、パソコン、スマートフォンなどで都合に合わせて受講できます。

関係資料などもホームページ上にありますので、ダウンロードして参考にしてください。

(4) 改善基準告示の見直しについては、審議会における議論の進捗状況などを踏まえながら、今後、上記(1)の講習会などにおいて説明を行っていくことを検討しています。

(5) 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



このポータルサイトには、簡単な質問に答えるだけで、トラック運転者の長時間労働を招いている可能性のある問題点の確認ができる『簡単自己診断』や、その他参考となる情報などが発信されています。

(6) トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター

厚生労働省は、委託事業で運送事業者や荷主に向けたトラック運転者の長時間労働改善のための相談センターを令和4年8月1日から設置します。

自動車運転者の「新しい働き方」セミナー

岐阜労働局ホームページよりオンラインセミナーを視聴できます

残業の
上限規制

週休2日

有給休暇



対象：自動車運転者の事業主向け
申込：事前の申込不要
費用：無料

視聴は
岐阜労働局ホームページより

検索 岐阜労働局 新しい働き方セミナー

スマホ等から
いつでも
どこからでも
視聴可能



<https://jsite.mhlw.go.jp/gifu-roudoukyoku/UntenAtarashiiSeminar.html>

講師紹介

ぎふ働き方改革推進支援センター
特定社会保険労務士 山口理子 氏

◇セミナーでは、法令等をわかりやすく解説。

- ・時間外労働の上限規制
- ・年5日の年次有給休暇の取得義務
- ・月60時間を超える時間外労働に係る割増賃金率



自動車運転者の「新しい働き方」セミナー

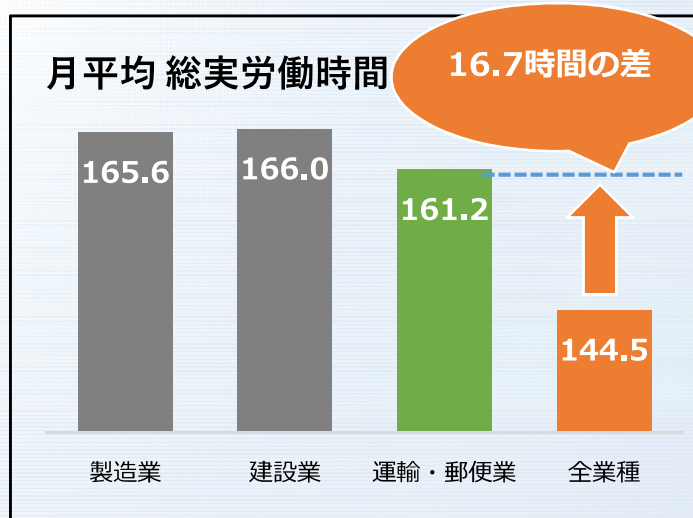
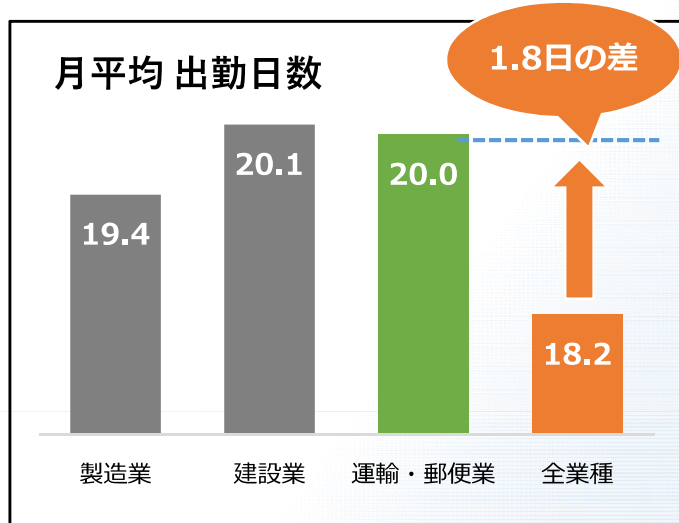
セミナー内容紹介

セミナーの内容

「働き方改革関連法」の施行に伴い、2024年4月より、自動車運転者の業務においても時間外労働の上限規制が適用されます。

適用への対応が急務となる中、本セミナーでは、適切な労務管理のポイントや、働き方改革の具体的なすすめ方について動画で解説します。

① 自動車運転者の労働時間等の現状と課題



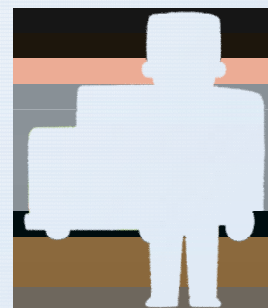
② 改正労働基準法のポイント

労働時間の把握・管理、時間外労働の上限規制

年5日の年次有給休暇の取得促進義務等

③ 働き方改革のすすめ方

上限規制への対応、週休2日制導入に向けた労務管理等



自動車運転者の「新しい働き方」セミナー

受講はこちらから

対象：自動車運転者の事業主向け
申込：事前の申込不要
費用：無料

岐阜労働局 ホームページより

検索

岐阜労働局 新しい働き方セミナー



<https://jsite.mhlw.go.jp/gifu-roudoukyoku/UntenAtarashiiSeminar.html>



厚生労働省 岐阜労働局

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。

ドライバーの時間外
労働の上限規制、
何から手を付けたら
いいの？

ドライバーの
運転時間に
限度があったの？

荷主の立場で
できる改善は？

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



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



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 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



ポータルサイトでは、こんな
情報を掲載しています

「仕事を知ってみよう 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

「サクッと解決 よろず相談」

トラック運転者の労働時間改善に向けた FAQ 集

「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、改善ハンドブック、ガイドラインなど様々なツール集

「統計からみるトラック運転者の仕事」「動画・
写真で見るトラック運転者の仕事」「トラ
ック運転者の生の声」

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/>

トラックポータル



【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7月29日

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 事務局

目的

トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、トラック運送業における「取引環境の改善」及び「長時間労働の抑制」を実現するための具体的な環境整備等を図ること。

背景・経緯

■労働基準法の改正（月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率引上げ）の適用を前に、トラック運転手の労働時間の長時間化の一因と考えられる手待ち時間・荷役作業時間削減の好事例などの横展開等の取組を行うため、平成27年度に設置。

全国の各地方協議会において平成28年度より2か年にわたって実証実験を行い、その事例を基に『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』及び事例集を平成30年度に公表。その普及を通じて長時間労働改善策の定着を図ることとした。

※令和2年に『加工食品物流編』（令和3年に『加工食品、飲料・酒物流編』に改定）『建設資材物流編』『紙・パルプ物流編』追加公表。

■働き方改革関連法案（令和6年度からの時間外労働時間の上限規制の適用）の公布・貨物自動車運送事業法改正の流れの中で、令和5年度末まで取り組み期間を延長。

今までの主な取り組み

平成27～29年度

・全都道府県でパイロット事業（発荷主、着荷主及び運送事業者を構成員とする実証実験）を2年間（H28,29）実施し、ガイドラインを作成。その普及定着を図る

H28年度	荷種	H29年度	荷種
愛知	建設資材	愛知①	建設資材
静岡①	フィルム・シート	愛知②	食料品
静岡②	鮮魚	静岡	ゴム製品
岐阜	食料品	岐阜	窯業品
三重	食料品	三重①	建設資材
福井	繊維製品	三重②	食料品
		福井	金属製品

平成30年度

・コンサルティング事業（パイロット事業で得た成果と課題を踏まえ、より詳細な改善提案を行う実証実験）を地方運輸局ブロックごとに2集団実施（全国17集団）

H30年度	荷種
愛知	日用品
静岡	自動車部品
岐阜	金属加工製品

・三重、福井県では、取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインの周知を中心に取組

令和元年度

・アドバンス事業（対象輸送分野における実態のさらなる把握・分析などを行う実証実験）を全国で10事業程度を実施

※対象輸送分野：
H29年度に実施した実態調査で特に待ち時間が生じた件数が多い「加工食品」「建設資材」「紙・パルプ」の3品目

R1年度	荷種
愛知	加工食品
三重	紙・パルプ

・静岡県は紙パルプにおける実態調査、その他は、「ホイト物流」推進運動の進捗状況等共有等を実施

令和2年度

・対象輸送分野に「飲料・酒」及び「生乳」を追加し、本省予算も活用し実証事業を実施。（全国12事業）
・中部管内では、静岡県でR1年度に実施した実態調査を基に、富士地区の「紙・パルプ輸送」を対象に実証実験を実施

R2年度	主な取組事項
愛知	トラック協会食料品部会へアンケート調査を実施
静岡	「紙・パルプ輸送」の実証実験を実施
岐阜	鉄道コンテナ輸送の普及・促進へ向け、見学会を実施
三重	過去パイロット事業（加工食品・建材資材）のフォローアップ
福井	県内荷主団体へ、時短等要望活動を実施

令和3年度の協議会取組内容(報告)

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。

○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を実施。

（令和3年4月からの視聴回数約500回）

○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での周知。

（令和4年1月実施）

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。

○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）で周知。

（計25回）

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調査見合わせ。

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施。

③令和2年度に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。

※モーダルシフトに関心のあるトラック運送事業者・荷主に対しては引き続き情報提供等を行う。

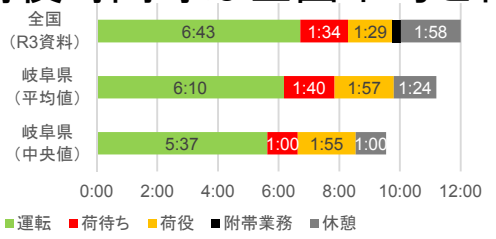
貨物自動車運送事業者に対するアンケート

- ・ 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、時間外労働時間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」推進運動、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

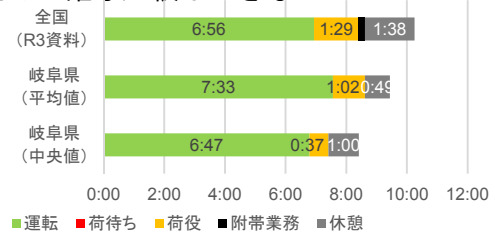
【結果概要】

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】



⇒引き続き荷待ち・荷役時間等の縮減につながる取組が必要

②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、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、「取引環境と労働時間の改善のためのガイドライン」等について、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

⇒トラック運送事業者に対し、継続的な周知・さらなる周知が必要

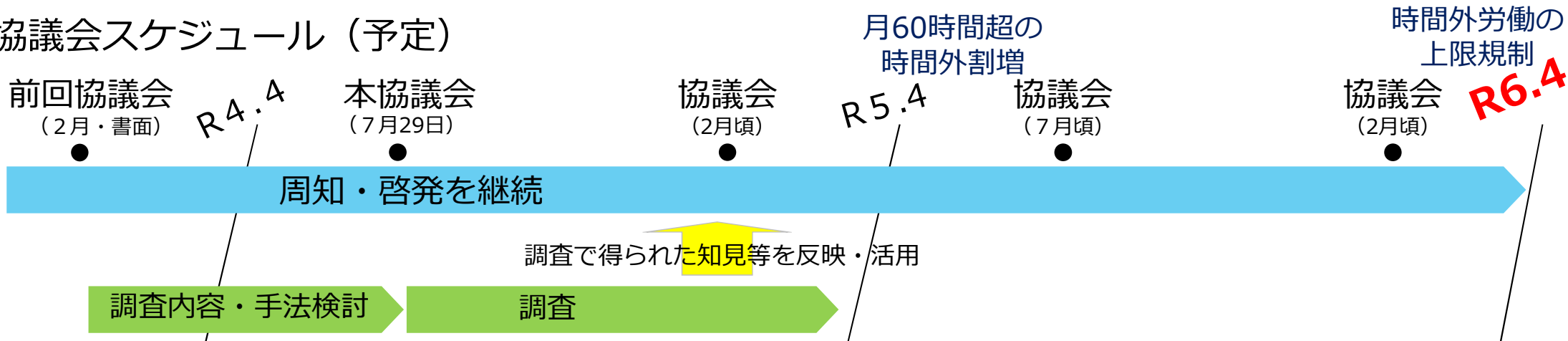
③高速料金の負担・荷役環境の整備等、荷主への協力要望も見受けられる。

⇒荷主等に対し、トラック運送事業の現状・課題等を訴えてゆくことが必要

今後の協議会の進め方

R5年度の割増賃金引上げ・R6年度の時間外労働上限規制の適用を控え、荷主とトラック運送事業者が協力して労働条件改善等を行ってゆく環境が整備されるよう、トラック運送事業者及び荷主等に対しトラック運送事業の現状・課題を周知・啓発し、労働環境改善の気運醸成につながる取り組みを行う。

協議会スケジュール（予定）



取組推進のイメージ

トラック運送事業者

- 働きやすい職場環境づくり
 - 働きやすい職場認証制度の活用 等
- 原価の再構築
 - 標準的な運賃制度の適用 等
- 必要な労働力・運転手の確保

双方連携による業務効率化

- 良好な関係構築
- 輸送の効率化、環境改善 (附带業務の分離・パレット化・予約システム導入等) 等

荷主等

- トラック運送事業者が置かれている労働環境等への理解
 - 自主行動宣言 等

協議会

- 各種課題等の周知啓発 (課題解決への意識づけ・課題解決につながる取組方法の紹介等)

令和4年度の協議会の取り組み①

物流関係事業者・荷主等全体への周知・啓発活動

【目的】

- トラック運送事業者・荷主等の双方に対しトラック運送事業の抱える課題等を訴え、トラック運転手の労働条件改善等の取り組みが必要であることを啓発し、荷主等とトラック運送事業者が協力して労働条件改善等を行ってゆく環境を整備する。

【これまでの取り組み】

- 荷主向け要請文・リーフレット（別添）の発出（R4.7）
 - ・岐阜県商工会議所連合会のご協力を得て、連合会及び県内商工会議所HPへの掲載、メールマガジン等により商工会議所会員に対し周知
 - ・岐阜運輸支局HP・岐阜県トラック協会HPに掲載
 - ・岐ト協メールマガジンにより岐阜県トラック協会会員等に要請文等発出を情報提供
 - ・岐阜県トラック協会の広報誌「岐ト協ニュース」に掲載（予定）

【今後の取り組み（案）】

- 講習会・説明会に加え、運送事業者・荷主等が集まる機会を捉え、情報提供・周知啓発を実施
- 「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」等のサイトを活用した情報発信。

【本日も議論いただきたいこと】

- 目的達成のために各々の立場で取り組めることがあれば、ご提案いただきたい。
- 周知・啓発のために効果的な手法、留意すべき事項等について、ご議論いただきたい。
- 周知・啓発の場として活用可能な機会などがあればご紹介をいただきたい。

令和4年度の協議会の取り組み②

荷主等を対象とする調査

【目的】

- ・ 調査をとおして、荷主等にトラック業界（の実態・課題など）に対する関心を誘う。
- ・ 調査により把握する荷主等の意識などの情報を活用し、より効果のある啓発活動につなげる。

【調査内容・項目（案）】

- ・ トラック運送事業の抱える課題（「2024問題」など）の認知度・危機感、同課題の対応策
- ・ 「ホワイト物流」推進運動、標準的な運賃、燃料サーチャージ制度等の認知度
- ・ トラック運転手の労働条件改善につながる取組の実施状況
- ・ （トラック運転手の労働条件改善を行うにあたって）トラック運送事業者に求めること など

【実施方法】

…検討中

【今後の進め方】

本日のご議論を踏まえて事務局にて実施方法を調整。

設問、アンケート様式のたたき台を作成、委員へメール等で展開・ご確認をいただいたのち、実施。

令和5年2月実施予定の協議会等でアンケート結果を発表できるよう進める。

【本日も議論いただきたいこと】

○アンケート実施の是非

＜実施する場合＞

○調査にあたり留意すべき事項

○出来るだけ多くの荷主等を対象としたアンケートを効果的・効率的に実施する方法

○アンケートの設問に盛り込むべきこと（荷主に聞いてみたい事）

令和4年7月吉日

トラック輸送を利用される皆様へ

国土交通省中部運輸局岐阜運輸支局
一般社団法人岐阜県トラック協会

トラック運送事業者がこれからも安全・確実に皆様の荷物を
お届けできるようご理解とご協力をお願いいたします

日頃は、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、トラック運送事業は、皆様の生活や産業活動に不可欠な物流の担い手として、皆様の荷物を安全・確実にお届けできるよう、日々の輸送にあたっています。

トラック運送事業が、今後も持続的に安定して輸送力を提供してゆくには、トラック運送事業者が法令を遵守し、安全・確実な輸送に向けて取り組んでゆくとともに、他の労働分野に比べて厳しいトラック運転手の労働環境を改善し、荷物をお届けするために必要な数のトラック運転手を確保し続けなくてはなりません。

一方で、昨今の燃料価格の高騰による経営の圧迫に加え、労働条件の改善などに必要なコストに見合うだけの運賃収入が確保できないこと、出荷元・納品先での荷役作業や荷待ち時間がトラック運転手の労働環境改善を阻害していることなど、トラック運送事業者は各種の課題を抱えています。

このような課題を解決するためには、トラック運送事業者の努力に加え、荷物を発送する、あるいは受け取る、いわば荷主にあたる皆様のご理解とご協力が不可欠です。

つきましては、下記をご参照いただき、トラック運送事業の現状についてご理解をいただくとともに、トラック運送事業が持続的に、安定的に輸送力を提供できるよう、トラック運転手の労働環境改善・負担軽減や適正運賃の収受などについて、ご協力をいただけますようお願いいたします。

【参考】

- トラック運転手の労働環境改善・負担軽減等に関する取り組みについて
 - ・ 「ホワイト物流」推進ポータルサイト
<https://white-logistics-movement.jp>
 - ・ 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及び事例集
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000107.html (国土交通省 HP)
- 適正運賃の収受について
 - ・ 『トラック輸送の「標準的な運賃」が定められました』
<https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/000226437.pdf> (国土交通省 HP)
 - ・ 『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』
<https://jta.or.jp/lp/surcharge2022> (公益社団法人全日本トラック協会 HP)

<本件に関するお問い合わせ先>

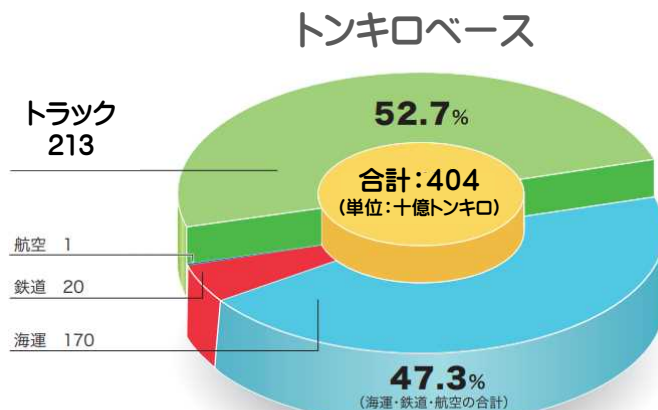
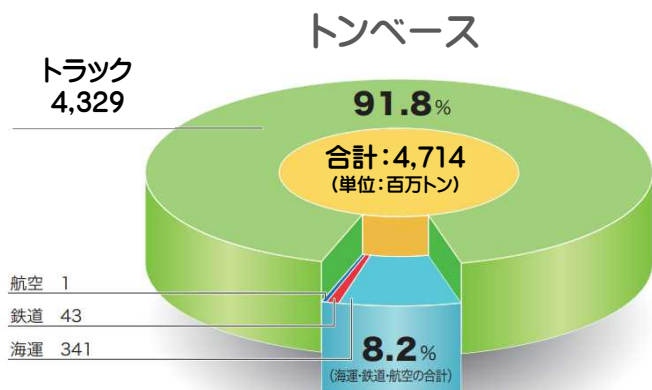
- 中部運輸局岐阜運輸支局 輸送・監査担当 TEL：058-279-3714
- (一社)岐阜県トラック協会 業務課 TEL：058-279-3771

トラック輸送を利用される皆様へ

トラック運送事業者が
これからも安全・確実に
皆様の荷物をお届けできるよう
ご理解とご協力をお願いいたします

トラックは重要な社会的インフラです。

輸送機関別分担率（令和元年度）

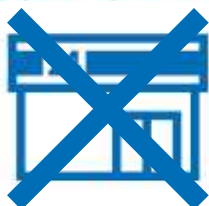


日本のトラック輸送産業 - 現状と課題 - 2021 より

日本の物流の大半を、トラックが担っています。

もしもトラックが止まってしまうと…

●コンビニに荷物が来ない。



●市場のお魚が運べない。



●病院にお薬が届かない。



●建築現場に資材が届かない。



…日常生活や産業活動に必要な物流が止まってしまいます。

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

たとえば…

トラックの運行開始前・終了後に点呼・アルコールチェックを実施し、トラック運転手の健康状態などを確認するとともに、飲酒運転を防止します。

トラックの運行開始前の点検に加え、3カ月ごとの定期点検整備を実施し、トラックの故障による事故などを防止します。

トラック運転手に対し安全運転・自動車の特性などの教育指導を定期的に行います。

疾病等が原因となる事故を防止するため、健康診断を実施し、トラック運転手の健康状態を把握します。

など

過労による事故を防止するため、トラック運転手が運転できる時間が決まっています。

たとえば…

○1日の拘束時間は原則13時間まで。1日8時間以上の休息が必要です。

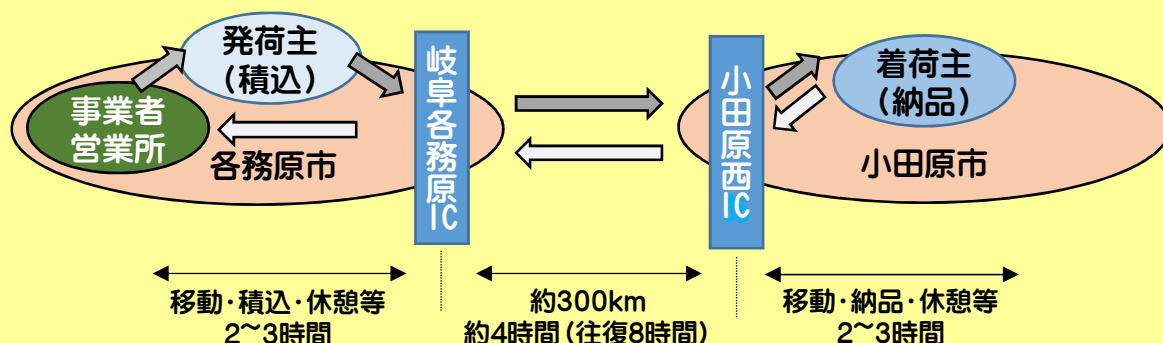
○連続して運転できるのは4時間まで。4時間おきに30分以上の休憩が必要です。

【例】

各務原出発の場合…

高速道路を使っても小田原あたりまでの往復で13時間くらいかかります。

(岐阜各務原IC～小田原西IC:約300km・4時間)



など

…もしも横浜・東京まで行こうとすると、一泊二日になります…

※2021年現在の「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)」による

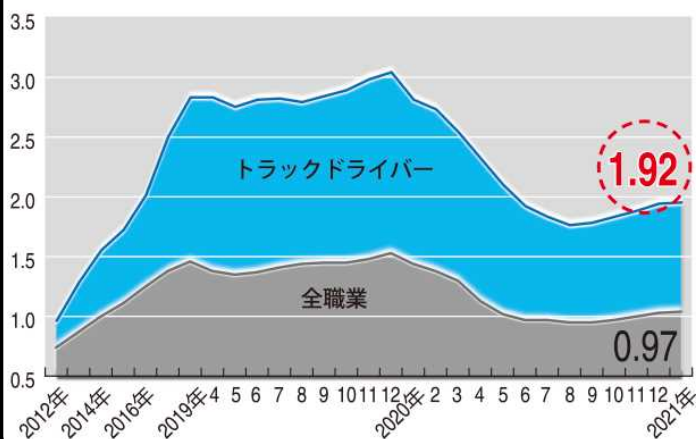
このような決まりが守れるように、
トラック運送事業者は、運行計画を立てています。

しかし、トラック運送やトラック運転手をとりにくく環境は厳しいのです。

まず、トラック運転手の数が足りません

トラックドライバー不足

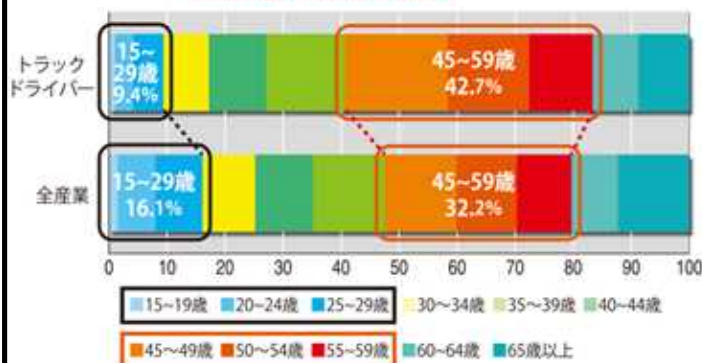
有効求人倍率 全職業平均より約2倍高い



さらに、トラック運転手の高齢化が進んでいます

トラックドライバーの高齢化

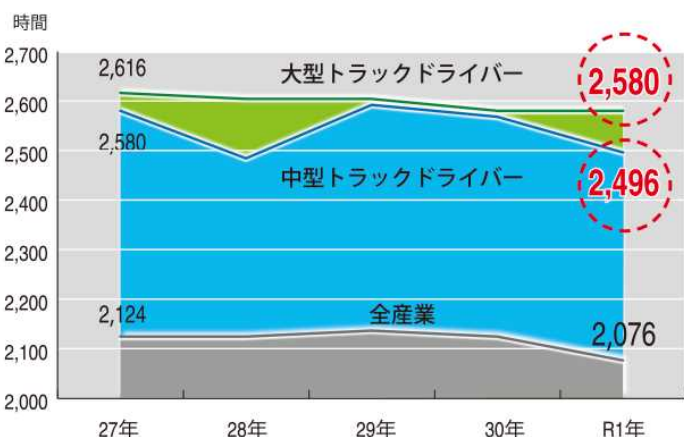
年齢構成 全産業平均より若年層の割合が低く、高齢層の割合が高い



そして、トラック運転手の労働時間は長いです

他産業と比べ長時間労働

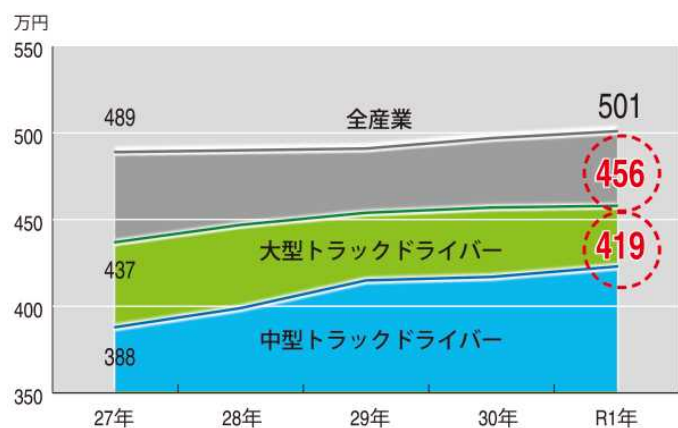
年間労働時間 全産業平均より約2割長い



しかも、トラック運転手の賃金は他の産業に比べ低いです

他産業と比べ低い賃金

年間所得額 全産業平均より約1割~2割低い



このままでは、トラック運転手が不足し、荷物が届かなくなってしまうかもしれません。

これからもずっと、安全・確実に荷物をお届けするためには、トラック輸送を利用する皆様のご理解とご協力が必要です。

○トラック運転手の労働時間縮減・負担軽減に、ご理解とご協力をお願いいたします。

●トラック運転手が休憩なしで運転できる時間の上限や最大拘束時間などについて、ご理解をいただけますようお願いいたします。

『トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント』

【厚生労働省労働基準局】

※トラック運転手の拘束時間・連続運転時間などに関する基準がまとめられています。



●トラック運転手の荷待ち時間の縮減や荷役作業の負担軽減などについて、下記を参考に、ご理解・ご協力を頂けますようお願いいたします。

「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト

※荷主企業と物流事業者が相互に協力し、物流を改善し、物流をより「ホワイト」な環境にしようという取り組みのポータルサイトです。



『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及び事例集』

※荷待ち時間の短縮や荷役の効率化等、長時間労働の改善につながる取組事例や、荷主と運送事業者の役割分担等を紹介しています。



○運行管理や労務管理等の法令を遵守し、トラック運転手の労働条件の改善し、安全・確実に皆様の荷物をお届けするために必要なコストを賄えるだけの運賃が収受できるよう、標準的な運賃と燃料サーチャージ制度についてご理解とご協力をお願いいたします。

●適正運賃の参考として、「標準的な運賃」告示をご参照ください。

『トラック輸送の「標準的な運賃」が定められました。』
【国土交通省】

※トラック運送事業者が運転手の労働条件を改善し、法令を遵守して、持続的に事業を行う際に参考となる「標準的な運賃」についてのパンフレットです。



●適正な運賃・料金の収受と、燃料サーチャージについて、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とご協力をお願いいたします。』
【国土交通省・全日本トラック協会】



一般社団法人
岐阜県トラック協会



国土交通省
中部運輸局岐阜運輸支局