

第20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6年9月3日（火）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 会議室
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）2024年問題への対応状況について【資料1】
 - （2）トラック運転者の働き方改革に向けた厚生労働省の取組について【資料2】
 - （3）令和6年度の協議会における取組について【資料3】
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
- ・第20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20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1：2024年問題への対応状況について（中部運輸局）
- ・資料2：トラック運転者の働き方改革に向けた厚生労働省の取組（岐阜労働局）
- ・資料3：令和6年度の協議会における取組について（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	一般社団法人岐阜県経営者協会 専務理事
高橋 義信	一般社団法人岐阜県経済同友会 専務理事
上口 隆一	株式会社バローホールディングス 流通技術本部 物流部長
会津 彰太	カヤバ株式会社 生産管理部 部長
野崎 剛	カヤバ株式会社 生産企画部 部長
内木 年人	日本労働組合総連合会岐阜県連合会 副会長
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 利寿	一般社団法人岐阜県トラック協会 副会長
	西濃運輸株式会社 相談役
広瀬 真人	中部急送株式会社 取締役会長
清水 豊太郎	清水産業有限会社 代表取締役会長
中嶋 孝典	有限会社岐阜通運 代表取締役
千葉 登志雄	岐阜労働局長
中村 広樹	中部運輸局長
加藤 彦徳	岐阜運輸支局長

オブザーバー

藤井 隆史	中部経済産業局 産業部 流通・サービス産業課 課長
五十嵐 晃	東海農政局 経営・事業支援部 食品企業課 課長

第20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)

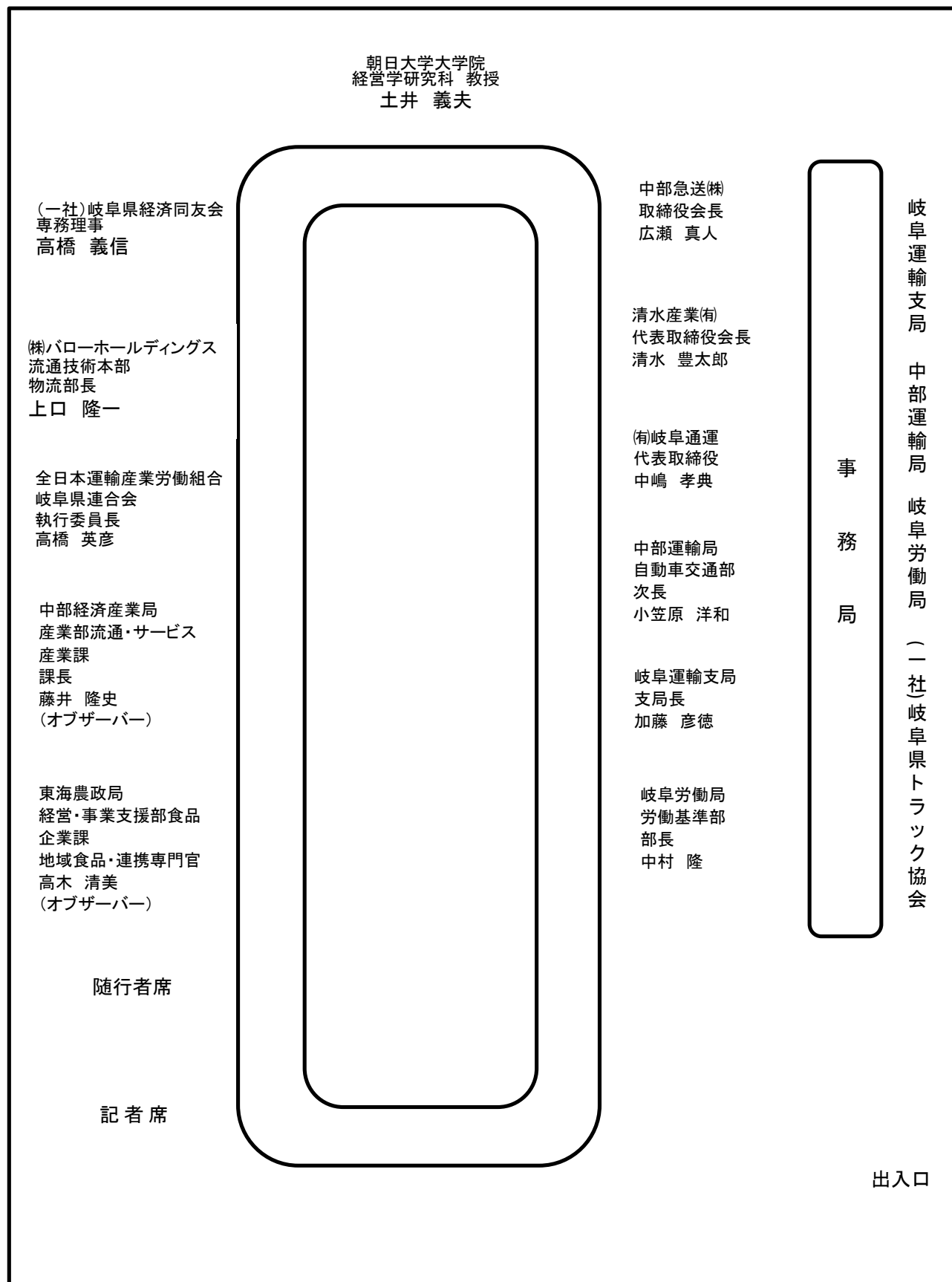
	組織名	役職	委員名		代理出席者 役職	出席者名	随行者名
1	朝日大学大学院	経営学研究科 教授	土井 義夫				
2	岐阜県商工会議所連合会	専務理事	森 健二	欠席			
3	一般社団法人岐阜県経営者協会	専務理事	安藤 正弘	欠席			
4	一般社団法人岐阜県経済同友会	専務理事	高橋 義信				
5	株式会社パローホールディングス	流通技術本部 物流部長	上口 隆一				
6	カヤバ株式会社	生産管理部 部長	会津 彰太	欠席			
		生産企画部 部長	野崎 剛	欠席			
7	日本労働組合総連合会 岐阜県連合会	副会長	内木 年人	欠席			
8	全日本運輸産業労働組合 岐阜県連合会	執行委員長	高橋 英彦				
9	一般社団法人岐阜県トラック協会 西濃運輸株式会社	副会長 相談役	田口 利寿	欠席			臼井 靖彦 高橋 正樹 田中 義人 (事務局)
10	中部急送株式会社	取締役会長	広瀬 真人				
11	清水産業有限会社	代表取締役会長	清水 豊太郎				
12	有限会社岐阜通運	代表取締役	中嶋 孝典				
13	岐阜労働局	局長	千葉 登志雄	代理 出席	労働基準部 部長	中村 隆	土本 吉宏 (事務局)
14	中部運輸局	局長	中村 広樹	代理 出席	自動車交通部 次長	小笠原 洋和	神戸 英至
15	岐阜運輸支局	支局長	加藤 彦徳				山田 慎児 磯野 敬宗 (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	藤井 隆史				
東海農政局	経営・事業支援部 食品企業課 課長	五十嵐 晃	代理 出席	地域食品・連携専 門官	高木 清美	片桐 実玲

第20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

(一社)岐阜県トラック協会 会議室
(順不同・敬称略)



2024年問題への対応状況について

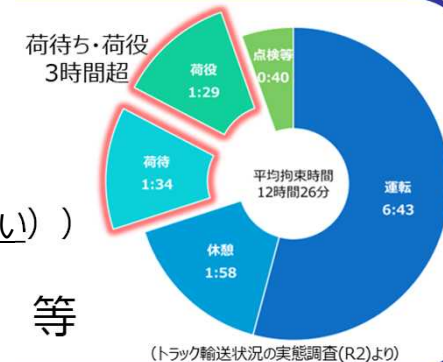
2024年9月3日

中部運輸局 自動車交通部貨物課

「物流2024年問題」について

トラック業界の 構造的課題

- ✓ 長時間労働（年間労働時間は全産業平均より約2割（400h～450h）長い）
- ✓ 低賃金（年間賃金は全産業平均より5%～15%（20万～60万円）低い）
- ✓ 慢性的な担い手不足（有効求人倍率は全産業の約2倍）
- ✓ 若手ドライバーの不足（全産業平均より若年層の割合が低く、中年層の割合が高い）



ドライバーの労働環境改善のため・・・

(2024年4月～)

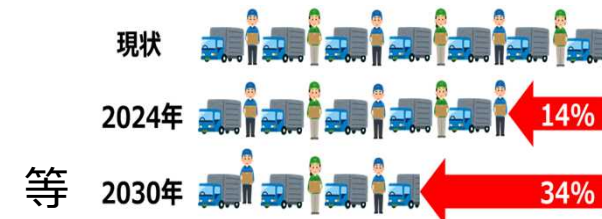
トラック業界の 働き方改革

- ✓ 時間外労働上限規制の適用（年960時間）
- ✓ 改善基準告示の見直し（1日拘束時間13h・最大16h⇒15h、年間拘束時間3,516h→3,300h等）

このまま何も対策を講じなければ・・・

物流2024年問題

- ✓ モノが運べなくなるおそれ（2024年度：約14%、2030年度：約34%の輸送能力不足のおそれ）
- ✓ ドライバーの年収低下（人材確保困難）のおそれ
（拘束時間が3,300時間を超えるトラックドライバーが全体の約3割存在）



「物流2024年問題」への対応

2018年

6月 **「働き方改革関連法」成立**（※労働基準法の改正）

12月 **貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（議員立法）の成立**
 （※「荷主対策の深度化」、「標準的運賃」の制度を創設（2024年3月末までの時限措置））

2020年

4月 **「標準的運賃」を告示**

2023年

3月 「我が国の物流の革新に関する**関係閣僚会議**」を設置

6月 **関係閣僚会議において「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定**
貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（議員立法）の成立
 （※「荷主対策の深度化」、「標準的運賃」の制度を「当分の間」延長）

7月 **「トラックGメン」創設**

9月 岸田総理と中小トラック事業者等との「**車座対話**」を実施

10月 関係閣僚会議において「**物流革新緊急パッケージ**」を策定
 （6月の政策パッケージのうち緊急に取り組むべき事項を具体化）

11月 政府において**総合経済対策・補正予算案**を決定

2024年

2月 政府において**物流法案**の閣議決定、国会提出
 関係閣僚会議において「**2030年度に向けた政府の中長期計画**」を策定

3月 **新たな「標準的運賃」を告示**
自動車運送業分野（トラック・バス・タクシー）の特定技能制度の対象分野への追加を閣議決定

4月 **「働き方改革関連法」の施行**（※トラックドライバーにも時間外労働時間上限規制が適用）
改正物流法成立

5月 **改正物流法**公布



我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議
 (2023.3.31)



岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話
 (2023.9.28)



物流革新・賃上げに関する意見交換会
 (2024.2.16)

「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**（パース予約システム、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**（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

【令和5年法律第62号：同年6月14日成立、同年6月16日公布・施行】

- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制を見据え、平成30年の議員立法において、時限措置として「荷主対策の深度化」と「標準的な運賃」の制度を創設
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の収受等により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ば
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「荷主対策の深度化」や「標準的な運賃」の制度を継続的に運用することが必要

改正前

時間外労働規制の適用（令和6年3月）までの時限措置

荷主対策の
深度化

トラック事業者の法令遵守に係る国土交通大臣による荷主への「働きかけ」「要請」「勧告・公表」制度

標準的な
運賃

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の「標準的な運賃」制度（令和2年4月告示）

改正後

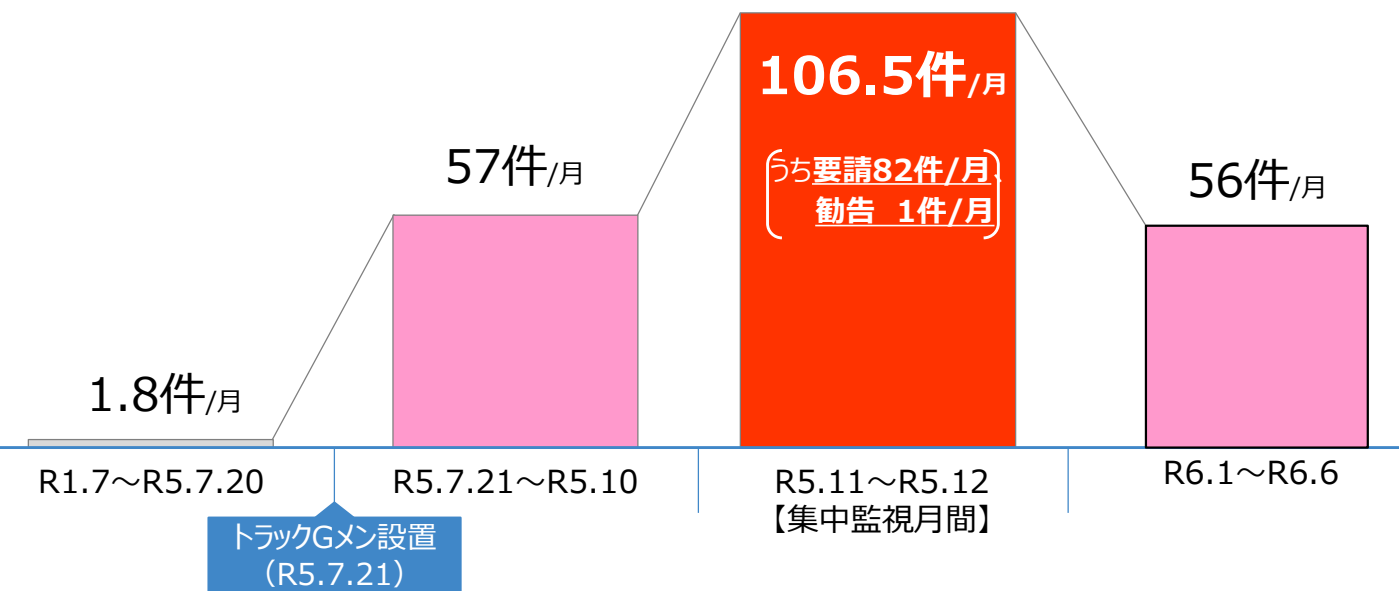
上記について「当分の間」の措置とする

トラックGメンによる荷主等への是正指導の取組結果

- 「**物流革新に向けた政策パッケージ**」(令和5年6月)に基づき、**全国162名体制の「トラックGメン」**を設置(令和5年7月)。関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「**働きかけ**」や「**要請**」を実施。
- **令和5年11月・12月**を「**集中監視月間**」と位置づけて取組を強化し、**初めての「勧告」(2件)**を実施(令和6年1月26日)したほか、「**働きかけ**」(47件)、「**要請**」(164件)による**是正指導を徹底**。
- 引き続きトラック事業者への**プッシュ型情報収集を実施**するとともに、要請を行った荷主等への**改善状況の確認のパトロール等を実施**。

トラックGメンの活動実績

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



働きかけ等の累計実施件数

- 勧告 : 2件 (荷主1、元請1件)
 - 要請 : 174件 (荷主88、元請81、その他5)
 - 働きかけ : 635件 (荷主423、元請193、その他19)
- ⇒ 計811件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (53%)
- 契約にない附帯業務 (16%)
- 運賃・料金の不当な据置き (13%)
- 無理な運送依頼 (8%)
- 過積載運送の指示・容認 (6%)
- 異常気象時の運送依頼 (4%)

今般「働きかけ」「要請」「勧告」の対象となった荷主等については**フォローアップ**を継続し、**改善が図られない場合は更なる法的措置の実施**も含め厳正に対処。

トラックGメンの活動(令和6年6月末時点)

トラック事業者に対する
電話調査や訪問調査 (全国)



荷主へのパトロール
(荷待ち状況の現地確認等) (全国)



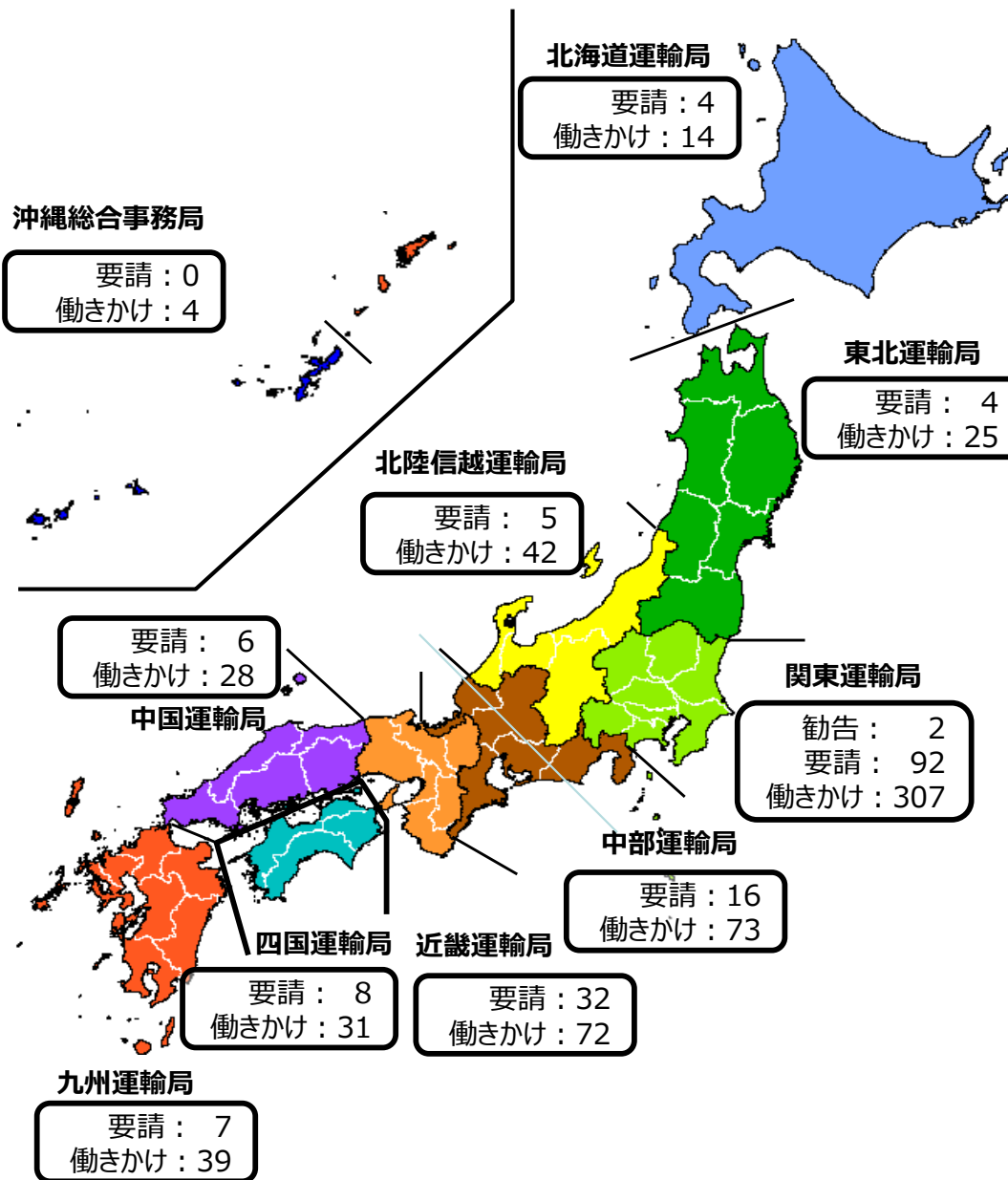
トラック事業者・荷主に対する説明会、
トラックGメンのチラシ配布 (全国)



オンライン説明会の模様



〈ブロック別働きかけ・要請・勧告実施件数〉



トラックドライバーへのヒアリング
(中部・中国・九州)



トラックターミナル



高速SA、PA

令和6年6月に岐阜・三重県内の高速道路SA・PAにて、トラックGメンによる運転者へのヒアリングを実施し、荷主による違反原因行為等の情報収集を行った。収集した情報については、荷主への働きかけ等に活用することにより、トラック運転者の労働条件の改善や取引の適正化に繋げていく。また、令和5年度においては、愛知・静岡県内の高速道路SAやTSなど3か所で運転者ヒアリングを実施しており、引き続き中部運輸局の管内各所でトラックGメンによる監視等の取組みを展開していく。

岐阜運輸支局

【日時】 令和6年6月26日（水）10時～12時

【場所】 名神高速・養老SA（下り）

【実施者】

中部運輸局 9名（貨物課3名、岐阜運輸支局6名）

中日本高速道路(株) 2名

【実施概要】

トラック運転者20名に聞き取りを行い、荷主等による違反原因行為（長時間の荷待ち1件）の情報を収集



三重運輸支局

【日時】 令和6年6月27日（水）10時～12時

【場所】 新名神高速・鈴鹿PA（上り・下り）

【実施者】

中部運輸局 6名（貨物課4名、三重運輸支局2名）

【実施概要】

トラック運転者28名に聞き取りを行い、荷主等による違反原因行為（長時間の荷待ち等7件）の情報を収集



「標準的運賃」のポイント

- 平成30年貨物自動車運送事業法により、事業者が自社の適正な運賃を算出し、**荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標**として活用いただくための「標準的運賃」制度を創設。
- 令和2年4月に告示した「標準的な運賃」では、**運転者について全産業並みの給与、車両の更新期間5年**、一般的な利潤（自己資本金の10%）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**。

「標準的運賃」のイメージ

【距離制運賃】

車種別 キロ程	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	15,790	18,060	22,540	27,940
20km	17,600	20,160	25,330	31,550
30km	19,410	22,270	28,120	35,160
40km	21,220	24,370	30,920	38,770
50km	23,040	26,480	33,730	42,380

【時間制運賃】

種別	車種別 局別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)	
		8時間制	31,100	37,260	48,530	61,290
基礎	8時間制	北海道	29,970	36,050	47,170	59,670
		東北	39,060	45,790	57,900	72,440
		関東	31,280	37,440	48,690	61,470
		北陸信越	35,710	42,130	53,700	67,370
		中部	35,580	42,040	53,710	67,430
		近畿	32,420	38,640	49,950	62,950
		中国	30,700	36,800	47,960	60,590
		四国	30,890	36,980	48,060	60,680
	九州	28,010	33,890	44,810	56,880	
	沖縄	18,660	22,360	29,120	36,780	
	4時間制	北海道	17,980	21,630	28,300	35,800
		東北	23,440	27,470	34,740	43,460
		関東	18,770	22,470	29,210	36,880
		北陸信越	21,430	25,280	32,220	40,420
		中部	21,350	25,220	32,230	40,460
		近畿	19,450	23,180	29,970	37,770
中国		18,420	22,080	28,780	36,350	
四国		18,530	22,190	28,840	36,410	
九州	16,800	20,330	26,880	34,130		
沖縄						

料金等

- ◆ 割増 ⇒ 冷蔵・冷凍車、休日、深夜・早朝の割増を設定
- ◆ 待機時間料 ⇒ 30分を超える場合に30分ごとの金額を設定
- ◆ 積込料、取卸料、附帯業務料 ⇒ 積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合に、運賃とは別に料金として収受
- ◆ 実費 ⇒ 有料道路利用料、フェリー利用料その他の費用が発生した場合に、運賃とは別に実費として収受
- ◆ 燃料サーチャージ ⇒ 算出方法を設定

導入のプロセス

STEP 1 標準的な運賃制度を理解する

STEP 2 自社で運賃を計算する

STEP 3 荷主と運賃を交渉する

STEP 4 運賃の事後届出を行う

届出率：全国59.0%
中部64.1%
(令和6年5月末時点)

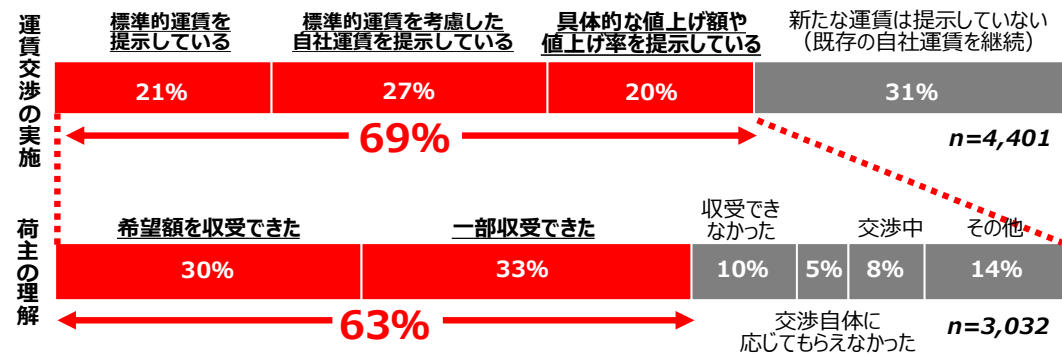
運賃交渉を行ったトラック事業者：約71% (69%)
うち、荷主から一定の理解を得られた事業者：約75% (63%)
⇒ 事業者全体のうち運賃交渉について荷主から一定の理解を得られた事業者は約52% (43%)
(出典) 国土省「標準的な運賃に係る実態調査(令和5年度)」()は令和4年度調査

「標準的運賃」等の見直しについて

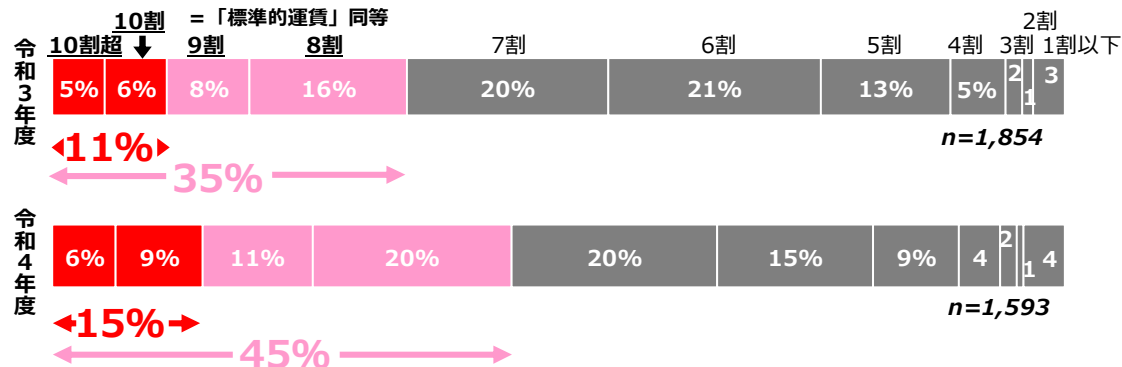
- **トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設（令和2年4月告示）。**
- **実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直しを図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。**
 （※） 行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

「標準的運賃」の活用状況

＜標準的運賃に係る実態調査結果（令和4年度）の概要＞



＜「標準的運賃」と契約額の乖離状況＞



見直しの方向性

- 「標準的運賃」について、以下の見直しを行う。
 - ・ **燃料高騰分**や高速道路料金なども含めて適正に転嫁できるよう、**運賃水準の引上げ幅を提示**
 - ・ **荷待ち・荷役**などの輸送以外のサービスの対価について、**標準的な水準を設定**
 - ・ **下請けに発注する際の手数料の設定** 等
- 併せて、「標準運送約款」について、**契約条件の明確化等**の見直しを行う。

スケジュール

- 令和5年 8月30日 第1回検討会（論点整理）
- 10月27日 第2回検討会（提言素案の整理）
- 12月7日 第3回検討会（提言取りまとめ）
- 令和6年 1月・2月 運輸審議会への諮問等
- 3月22日 告示改正・施行（標準的運賃）
- 6月1日 施行（標準運送約款）

「標準的運賃」等の見直しのポイント

- 検討会での議論を踏まえ、**①荷主等への適正な転嫁**、**②多重下請構造の是正等**、**③多様な運賃・料金設定等**の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会への諮問等を経て告示（令和6年3月22日）。

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの**燃料費を120円**に変更し、**燃料サーチャージも120円**を基準価格に設定【運賃】

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 現行の待機時間料に加え、**公共工事設計労務単価表**を参考に、荷役作業ごとの「**積込料・取卸料**」を加算【運賃】

待機時間料	→	1,760円	
積込料・取卸料	機械荷役の場合	→	2,180円
	手荷役の場合	→	2,100円

※金額はいずれも中型車（4セラス）の場合の30分あたり単価

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離**し、**荷主から対価を收受**する旨を明記【約款】
- 「**有料道路利用料**」を個別に明記するとともに、「**運送申込書／引受書**」の雛形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

<「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- 「**下請け手数料**」（運賃の**10%**を別に收受）を設定【運賃】
- 元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**することを明記【約款】

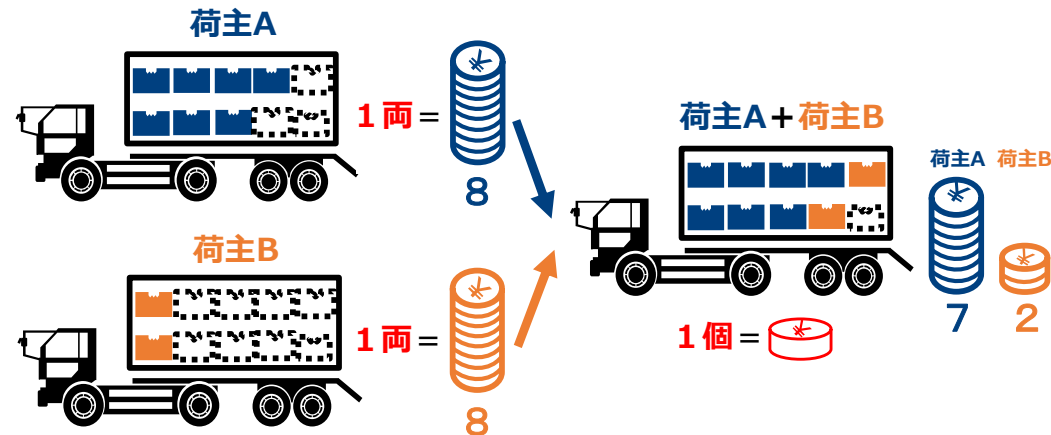
<契約条件の明確化>

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した**電子書面**（運送申込書／引受書）を**交付**することを明記【約款】

3. 多様な運賃・料金設定等

<「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の「**速達割増**」（逆にリードタイムを長く設定した場合の**割引**）や、**有料道路を利用しないこと**によるドライバーの運転の長時間化を考慮した**割増**を設定【運賃】

<その他>

- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増**を追加【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能**とする【約款】

標準貨物自動車運送約款について(R6.3.22 一部改正)①

一般貨物自動車運送事業者は、貨物自動車運送事業法第10条第3項に基づいて運送約款を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならないが、国土交通大臣が定める「標準貨物自動車運送約款」と同一の内容を、自社の運送約款として定める場合は、国土交通大臣の認可を受けたものとみなされる。

このたび、物流の持続的な成長を確保するため、健全な事業運営のために必要な運賃を収受できる環境整備等を図る観点から、令和6年3月22日に標準貨物自動車運送約款等の一部改正（告示）を行い、令和6年6月1日から施行となった。

【標準約款の主な改正事項】

1. 荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービスの内容の明確化等

改正前は、適正な運賃・料金の収受を目的として、待機時間、附帯業務等が規定されていた一方、「積込み」「取卸し」等の業務は、「第2章 運送業務等」において規定されていた。このため、「積込み」「取卸し」等の運送以外の業務については、「第2章 運送業務等」から分離し、第3章を「積込み又は取卸し等」に改め規定することとした。また、これらの運送以外の業務が契約にないものであった場合、当該業務の対価を負担する主体についても不明確であったことから、トラック運送事業者が運送以外の業務を引き受けた場合、契約にないものを含め、対価を収受する旨を規定した。

2. 運賃・料金、附帯業務等を記載した書面の交付

改正前の「標準運送約款」「軽運送約款」では、荷送人による運送の申込みやトラック運送事業者による運送の引受けについては、明確な規定がなかった。このため、運送を申込み荷送人、運送を引受けるトラック運送事業者は、それぞれ運賃・料金、附帯業務等を記載した書面（電磁的方法を含む。）である運送申込書、運送引受書を相互に交付する旨を規定した。運送申込書、運送引受書について様式を例示。

3. 利用運送を行う場合における実運送事業者の商号・名称等の荷送人への通知等

改正前の「標準運送約款」「軽運送約款」では、利用運送を行う場合がある旨は規定されていたが、利用運送が行われた場合でも荷送人が実運送事業者を把握することは困難であった。このため、利用運送を行う元請運送事業者は、当該運送の全部又は一部について運送を行う実運送事業者の商号・名称等を荷送人に通知する旨を規定した。また、利用運送に係る費用は「利用運送手数料」として収受する旨を規定した。

4. 中止手数料の金額等の見直し

改正前の「標準運送約款」「軽運送約款」では、荷送人が、貨物の積込みの行われべきであった日の前日までに運送の中止をしたときは、中止手数料を請求しないこととされていたが、実勢に応じた、当該中止手数料の金額等を見直すこととした。具体的には、・運送引受書に記載した集貨予定日の前々日に運送の中止をしたときは、当該運送引受書に記載した運賃・料金等の 20 パーセント以内 ・運送引受書に記載した集貨予定日の前日に運送の中止をしたときは、当該運送引受書に記載した運賃・料金等の 30 パーセント以内 ・運送引受書に記載した集貨予定日の当日に運送の中止をしたときは、当該運送引受書に記載した運賃・料金等の 50 パーセント以内 をそれぞれ収受できることとした。

【中止手数料について】

	見直し前	→	見直し後
前々日	請求しない		20%以内
前日	請求しない		30%以内
当日	500円～3500円		50%以内

5. 運賃・料金等の店頭掲示事項のオンライン化

改正前の「標準運送約款」等では、「受付日時」「個人を対象とした運賃・料金等」「保険料率等」については、店頭に掲示することとされていたが、これらの事項を既に自社のウェブサイト等に掲載しているトラック運送事業者も多く存在する。また、特定の場所において書面で掲示されていた事項について、インターネットによる閲覧等を可能とし、利用者利便の向上を図る観点から、デジタル社会の形成を図るための規制改革を推進するためのデジタル社会形成基本法等の一部を改正する法律（令和5年法律第63号）により貨物自動車運送事業法が改正され、令和6年4月1日より、常時使用する従業員の数が20人を超えるトラック運送事業者については、原則として、運賃・料金等を店頭での掲示に加え、自社のウェブサイトにも掲載しなければならないこととされている。こうした状況を踏まえ、運賃・料金等の店頭掲示事項について、ウェブサイトに掲載する旨を規定した。

物流関連法の改正の背景・必要性

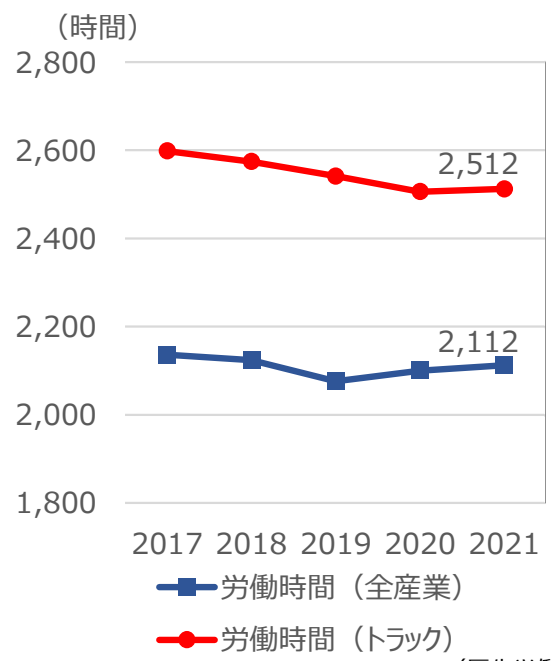
○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

- ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性。
- ・ 物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。
- ・ 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を整備。

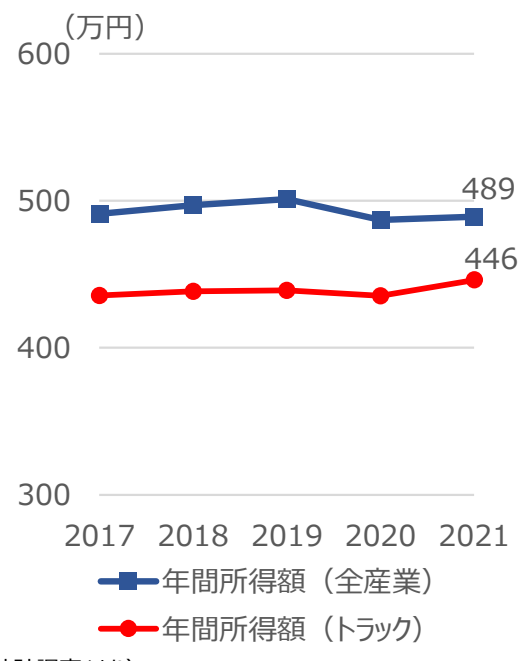
○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→**物流の持続的成長**を図ることが必要。

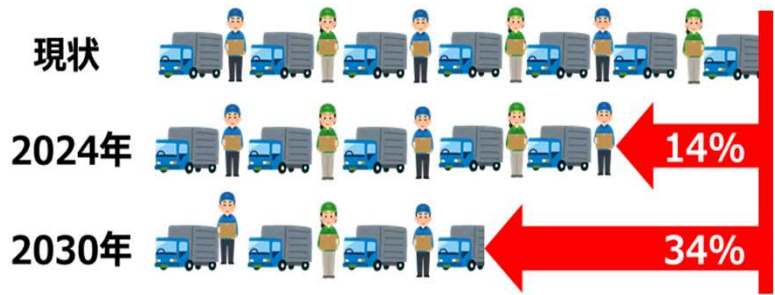
【年間労働時間の推移】



【年間所得額の推移】



【輸送力不足の試算】



(厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より)

荷主・物流事業者間の**商慣行を見直し**、荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等を図る。

すべての事業者

○①**荷主***（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が「**判断基準**」を策定。

* 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言**、**調査・公表**を実施。

一定規模以上の事業者

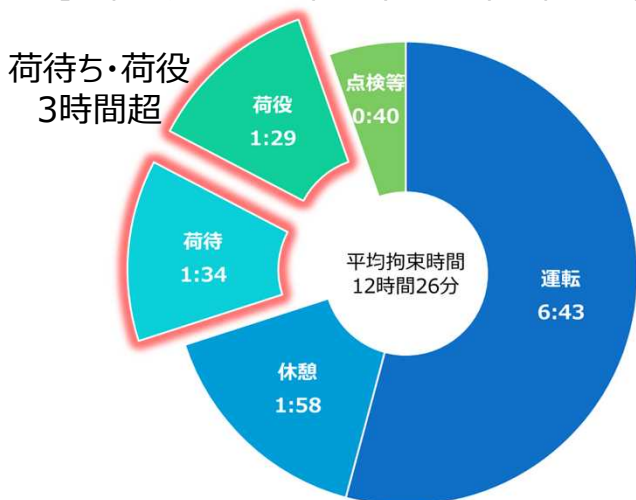
○上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、「**中長期計画**」の作成や「**定期報告**」等を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

○**特定事業者**のうち荷主には「**物流統括管理者**」の選任を**義務付け**。

※法律の名称を「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

---【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】 --- 【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】 --- 【荷主等が取り組むべき措置の例】 ---



(トラック輸送状況の実態調査(R2)より)

取り組むべき措置	判断基準（取組の例）
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等
荷役時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等
積載率の向上	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレット導入



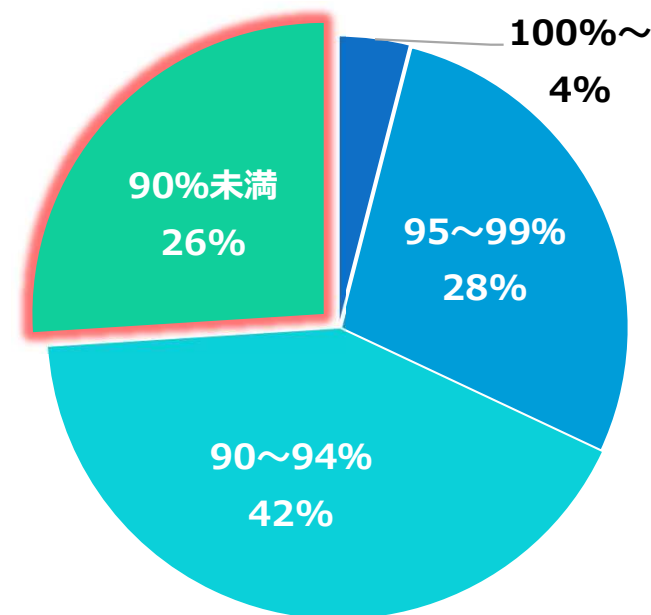
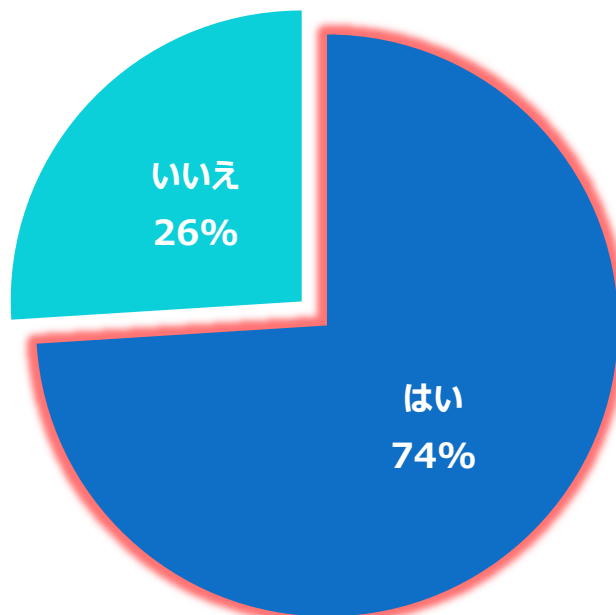
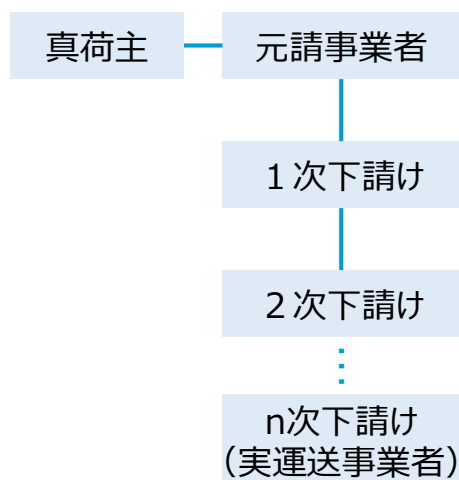
パレットの利用による荷役時間の短縮

物流業界の**多重下請構造を是正**し、実運送事業者の適正運賃收受を図る。

- 運送契約**の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した「**書面交付**」等を**義務付け***。
- 元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した「**実運送体制管理簿**」の作成を**義務付け**。
- 下請事業者への**発注適正化**について**努力義務*** を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する「**管理規程**」の作成、「**管理者**」の選任を**義務付け**。

* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

----- 【多重下請構造のイメージ】 ----- 【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】 ----- 【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、請け負った金額の概ね何%か】



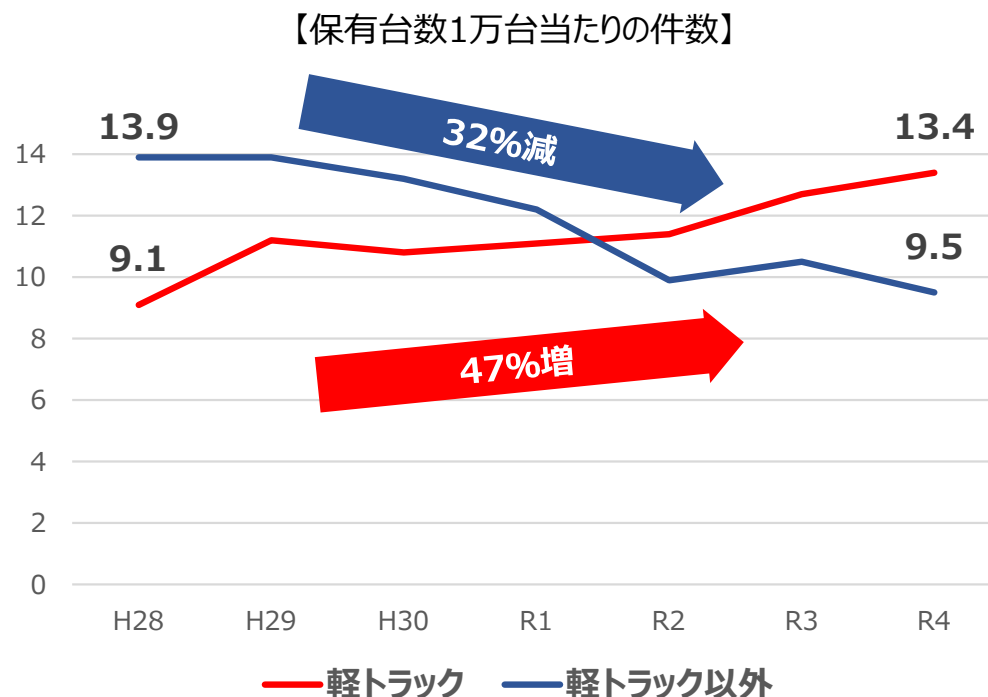
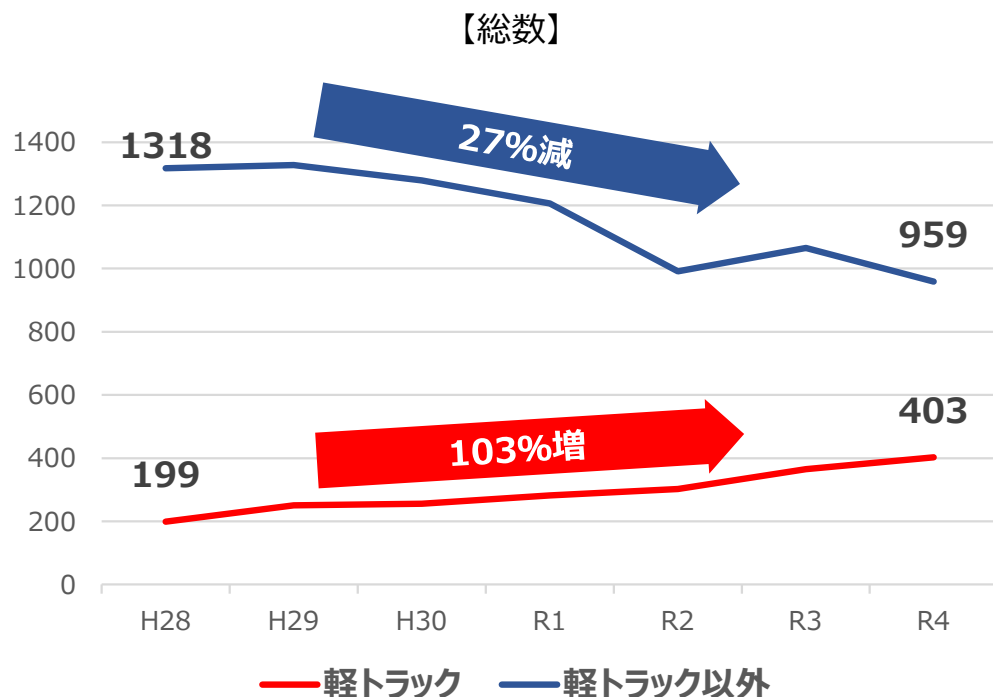
※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
(令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より)

軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増（保有台数当たりの件数も5割増）。

○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告を義務付け**。

○国交省による公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

【事業用トラックの死亡・重傷事故件数の推移】



（（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」、（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」より）

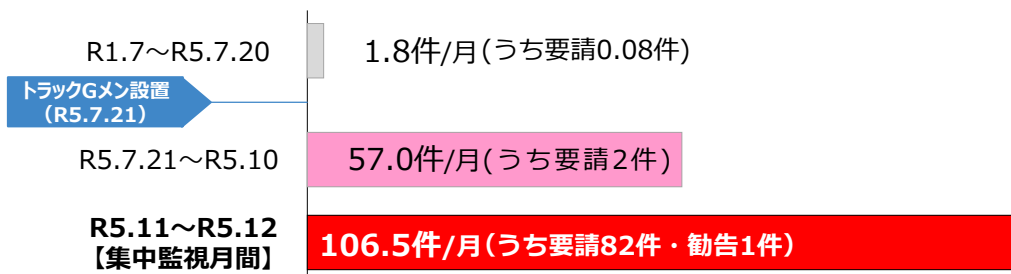
【参考】物流関連法の改正以外の関連措置

物流が直面する課題について、「物流革新に向けた政策パッケージ」(R5.6) 及び「物流革新緊急パッケージ」(R5.10) に基づき、法改正を待たずに**総合的に施策を展開**。

【トラックGメン】

- 全国162名体制の「トラックGメン」により、**R5.11・12を「集中監視月間」と位置づけ、悪質な荷主・元請事業者への監視・指導を強化**。
- 悪質荷主等に対し、**初の「勧告」(2件)**を実施 (R6.1.26)。

【月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数】



※このほか、法令を遵守しない**悪質なトラック事業者等**については、監査等を実施した上で、許可の取消しを行うなど、**厳正に対処**。

【標準的運賃】

○トラックの「標準的運賃」について、以下の見直し方針を発表 (R5.12)。

- ① **荷主等への適正な転嫁** (運賃引上げ、荷待ち・荷役等の対価の水準提示 等)
- ② **多重下請構造の是正等** (「下請け手数料」の設定 等)
- ③ **多様な運賃・料金設定等** (「個建運賃」の設定 等)

○運輸審議会への諮問 (R6.1) を経て、「標準運送約款」の改正と併せて「標準的運賃」の改正を告示 (R6.3)。

【自主行動計画】

- 経済産業省、農林水産省、国土交通省がとりまとめた**ガイドライン**に基づき、荷主団体・物流事業者団体を含め、**100以上の団体・事業者で自主行動計画を策定済み**。

【策定済の団体】

日本自動車工業会

日本百貨店協会

日本半導体製造装置協会

日本外食流通協会

全日本菓子協会

日本ハムソーセージ工業協同組合

全日本トラック協会

JA全農

日本スーパーマーケット協会等

日本加工食品卸協会

日本花き市場協会

日本パン工業会

日本即席食品工業協会

日本倉庫協会

など <各団体の自主行動計画>



【予算措置】

- モーダルシフト**や省人化・省力化などの**物流効率化**の取組を支援。**再配達率半減**に向けた消費者の行動変容も促す。

国土交通省物流・自動車局
R5補正 + R6当初
一般160億円 財政投融资322億円
自動車安全特会8.6億円

- ・物流DX等による生産性向上
- ・担い手の多様化
- ・物流拠点の機能強化の推進
- ・モーダルシフトの推進
- ・物流GXの推進
- ・宅配の再配達率の半減 等

政府全体
R5補正 + R6当初
一般404億円 エネ特506億円
財政融資322億円 他

- ・即効性のある設備投資・物流DXの推進
- ・物流拠点の機能強化
- ・物流ネットワークの形成支援
- ・物流GXの推進
- ・高速道路料金の大口多頻度割引の拡充
- ・特殊車両通行制度の利便性向上 等

荷主の皆様

トラック輸送の新たな「標準的運賃」が 告示されました

トラック運送業は、他産業と比較して、長時間労働・低賃金の傾向にあり、運転従事者数が減少しています。この問題に対処するため、令和6年度より時間外労働の限度時間が設定されました。

ドライバー不足による物流の停滞を引き起こさないために、物流産業を魅力ある職場とし、労働環境の改善に向けた「標準的運賃」にご協力をお願いします。



「標準貨物自動車運送約款」も同時に改正しています

運送契約の締結時に、附帯業務の有無、附帯業務料や燃料サーチャージなどを記載した書面の交付を必要としております。こちらについてもご理解とご協力をお願いいたします。



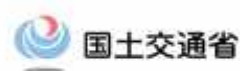
お願い

運賃と料金を含む運送契約の条件に関して

トラック運送事業者に対して積極的に協議の場を設けるとともに、トラック運送事業者からの申し出にご協力よろしくお願いたします

労働者の適切な転雇のための価格交渉に関する指針

令和5年11月、内閣官房及び公正取引委員会は、発注者と受注者それぞれが採るべき行動/求められる行動を12の行動指針として取りまとめました。当該指針では、「標準的運賃」などの公表資料に基づき、受注者側が提示する価格について、発注者側が尊重することなどが盛り込まれています。



詳しくは国土交通省HPをご覧ください。新たな運賃・解雇率を掲載しています。



トラック運送事業者の皆様

令和6年
3月

トラック輸送の「標準的運賃」が 告示されました

令和2年、トラック運送事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設しました。

令和6年、燃料高騰分や高速道路料金なども含めて適正に転嫁できるよう、運賃水準の引上げ、荷待ち・荷役などの輸送以外のサービスの対価について標準的水準、下請けに発注する際の手数料などの多様な運賃・料金を設定した新たな「標準的運賃」を告示しました。



標準的運賃の活用により期待される効果

標準的運賃を参考として、自社での原価計算結果により事業継続に必要なコストに見合った対価を収受することで、

- ▶ ドライバーの賃金水準が引き上がり、労働環境の改善につながります
- ▶ 法令に則った事業の安定化を実現できます



お願い

物流の健全な維持・発展の為に、新たな「標準的運賃」を荷主との積極的な交渉に活用してください



詳しくは国土交通省HPをご覧ください。新たな運賃・解雇率を掲載しています。



新たな「標準的運賃」を 告示しました

トラック運送事業者が自社の原価を適切に把握し、荷主との運賃交渉を行う際の参考指標である「標準的運賃」制度が、より活用し易い形に改正されます。

国土交通省HPに「標準的運賃Q&A集」を掲載しております。
新運賃適用の際にご参照ください。



標準的運賃の概要

I. 距離制運賃表

※8%引き

単位：円

キロ程	小型車 (20㌧/3.3)	中型車 (40㌧/3.3)	大型車 (110㌧/3.3)	トレーラー (20㌧/3.3)
10km	15,790	18,140	23,060	29,070
20km	17,710	20,430	26,110	33,160
30km	19,630	22,660	29,160	37,240

II. 時間制運賃表

※8%引き

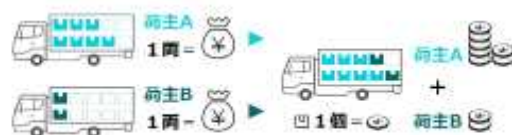
単位：円

種別	小型車 (20㌧/3.3)	中型車 (40㌧/3.3)	大型車 (110㌧/3.3)	トレーラー (20㌧/3.3)
8時間制	30,380	46,640	60,090	76,840
4時間制	23,630	27,980	30,050	46,100

※原価・距離制運賃表、時間制運賃表（関東運輸局）より一部改訂

III. 個運運賃

共同輸配送等を念頭に、「個運運賃」を設定



IV. 運賃割増率

▶ 迅速割増等

リードタイムが短い運送の際の「迅速割増」（逆にリードタイムを長く設定した場合の割引）や、有料道路を利用しないことによるドライバーの運転の長時間化を考慮した割増を設定

- ▶ 休日割増（日曜祝祭日） 2割
- ▶ 深夜・早朝割増（22時～5時） 2割

▶ 特殊車両割増

冷蔵・冷凍車	小型車・中型車・大型車・トレーラーの2割
海上コンテナ輸送車	トレーラーの4割
セメント/バルク車	大型車又はトレーラーの2割
ダンプ車	大型車の2割
コンクリートミキサー車	大型車の2割
石油製品輸送車	大型車又はトレーラーの3割
化成品輸送車	大型車又はトレーラーの4割
高圧ガス輸送車	大型車又はトレーラーの5割以上

V. 待機時間/VI. 積込料・取卸料、附帯業務料

運送以外の役務を行う場合は、運賃とは別に料金として收受

	4tクラス中型車の例	
待機時間料	1,760円/30分	※30分を超えたる場合は
積込料・取卸料	2,180円/30分（機種関係の場合）	合計2時間を超えた場合は、割増率5割を加算
附帯業務料	2,100円/30分（半荷役の場合）	
附帯業務料	運賃とは別に算費として收受	

VII. 利用運送手数料

運賃の10%を当該運賃とは別に收受（運賃から差し引くのではなく、運賃に上乗せして荷主から收受）

VIII. 有料道路利用料

有料道路を利用した区間の料金を別に定めるところにより收受

IX. その他実費として收受すべき費用

フェリー利用料、特殊車両通行関係費用、中継輸送における施設使用料その他の費用が発生した場合は、運賃とは別に実費として收受

X. 燃料サーチャージ

120円を基準価格とし、軽油価格の変動に応じて設定できるよう、算出方法や燃料価格上昇テーブル等を提示

新たな料金表は
国土交通省HPに
掲載しています

トラック運送事業者の皆様へのお願い

- ・ 労務費や燃料費等のコストを運賃・料金として適正に收受できるよう、標準的運賃の考え方も参考に、原価計算を行いましょ。
- ・ 荷主等との運賃交渉の際に、標準的運賃を活用しましょう。標準的運賃等の公表資料を用いて提示した価格については、合理的な根拠があるものとして尊重すべきものとされています。
- ・ 荷主等が運賃交渉に応じてくれない、運賃・料金を不当に据え置かれる等の場合には、トラックGメンによる是正指導の対象となる場合があります。全国のトラックGメンに情報をお寄せください。
- ・ 「点検整備の未実施」「最低賃金法に基づき定められた最低限度額より低い賃金の支払い」「社会保険への未加入」等は法令違反です。法令違反が確認された場合には、行政処分を行います。



トラックGメン
ウェブサイト



「標準的運賃」の活用を行い
適切な運賃の收受へ
ご協力をよろしくお願いいたします

荷主の皆様へのお願い

- ・ トラック運送事業者が、運賃交渉の際に、標準的運賃等の公表資料を用いて提示した価格については、合理的な根拠があるものとして尊重してください。
- ・ 荷主等が運賃交渉に応じない、運賃・料金を不当に据え置く、荷待ち・荷役の対価を支払わない等の行為は、トラックGメンによる是正指導の対象となる場合があります。
- ・ 荷主の皆様におかれては、トラック運送事業者の適正運賃收受に向けてご理解・ご協力をお願いします。

※原価・距離制運賃の適切な転売のための価格交渉に関する指針（令和5年11月、内閣府及び公正取引委員会）

トラック運転者の働き方改革に向けた 厚生労働省の取組について

1. 時間外労働の上限規制について
2. 改善基準告示の改正内容について
3. 厚生労働省、岐阜労働局の取組について

労働時間とは

- ◆ 使用者の指揮命令下に置かれている時間のことであり、使用者の明示または黙示の指示により労働者が業務に従事する時間は労働時間に当たる
- ◆ 業務の準備・後始末の時間、研修・教育訓練を受ける時間や、待機の時間も、使用者の明示または黙示の指示がある場合には、労働時間に該当する

労働時間適正把握

- ◆ 使用者が自ら確認するか、タイムカード等客観的な記録を基礎として確認する
- ◆ やむを得ず自己申告によって労働時間を把握する場合には、労働時間適正把握ガイドラインに基づく措置を講じる必要がある

(事業主のみなさまへ)

労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイドライン

平成29年1月20日、労働時間の適正な把握のための使用者向けの新たなガイドラインを策定しました。

ガイドラインの主なポイント

- 使用者には労働時間を適正に把握する責務があること

【労働時間の考え方】

- 労働時間とは使用者の指揮命令下に置かれている時間であり、使用者の明示又は黙示の指示により労働者が業務に従事する時間は労働時間に当たること
- 例えば、参加することが業務上義務づけられている研修・教育訓練の受講や、使用者の指示により業務に必要な学習等を行っていた時間は労働時間に該当すること

【労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置】

- 使用者は、労働者の労働日ごとの始業・終業時刻を確認し、適正に記録すること
(1) 原則的な方法
 - 使用者が、自ら現認することにより確認すること
 - タイムカード、ICカード、パソコンの使用時間の記録等の客観的な記録を基礎として確認し、適正に記録すること
- (2) やむを得ず自己申告制で労働時間を把握する場合
 - ① 自己申告を行う労働者や、労働時間を管理する者に対しても自己申告制の適正な運用等ガイドラインに基づく措置等について、十分な説明を行うこと
 - ② 自己申告により把握した労働時間と、入退場記録やパソコンの使用時間等から把握した在社時間との間に著しい乖離がある場合には実態調査を実施し、所要の労働時間の補正をすること
 - ③ 使用者は労働者が自己申告できる時間数の上限を設ける等適正な自己申告を阻害する措置を設けてはならないこと。さらに36協定の延長することができる時間数を超えて労働しているにもかかわらず、記録上これを守っているようにすることが、労働者等において慣習的に行われていないか確認すること
- 賃金台帳の適正な調製
使用者は、労働者ごとに、労働日数、労働時間数、休日労働時間数、時間外労働時間数、深夜労働時間数といった事項を適正に記入しなければならないこと

原則

- ◆ 1週**40時間** / 1日**8時間**を超えて労働させてはならない
- ◆ 毎週少なくとも1回（または4週間に4日以上）の休日が必要

例外

- ◆ 例外的に時間外・休日労働をさせる場合は、使用者と労働者の代表で**36協定**を締結し、労基署に届け出ることが必要
- ◆ 36協定では、時間外労働の最大の時間数などを定める

⇒ 36協定に定めることができる時間外労働の時間数のルールは？

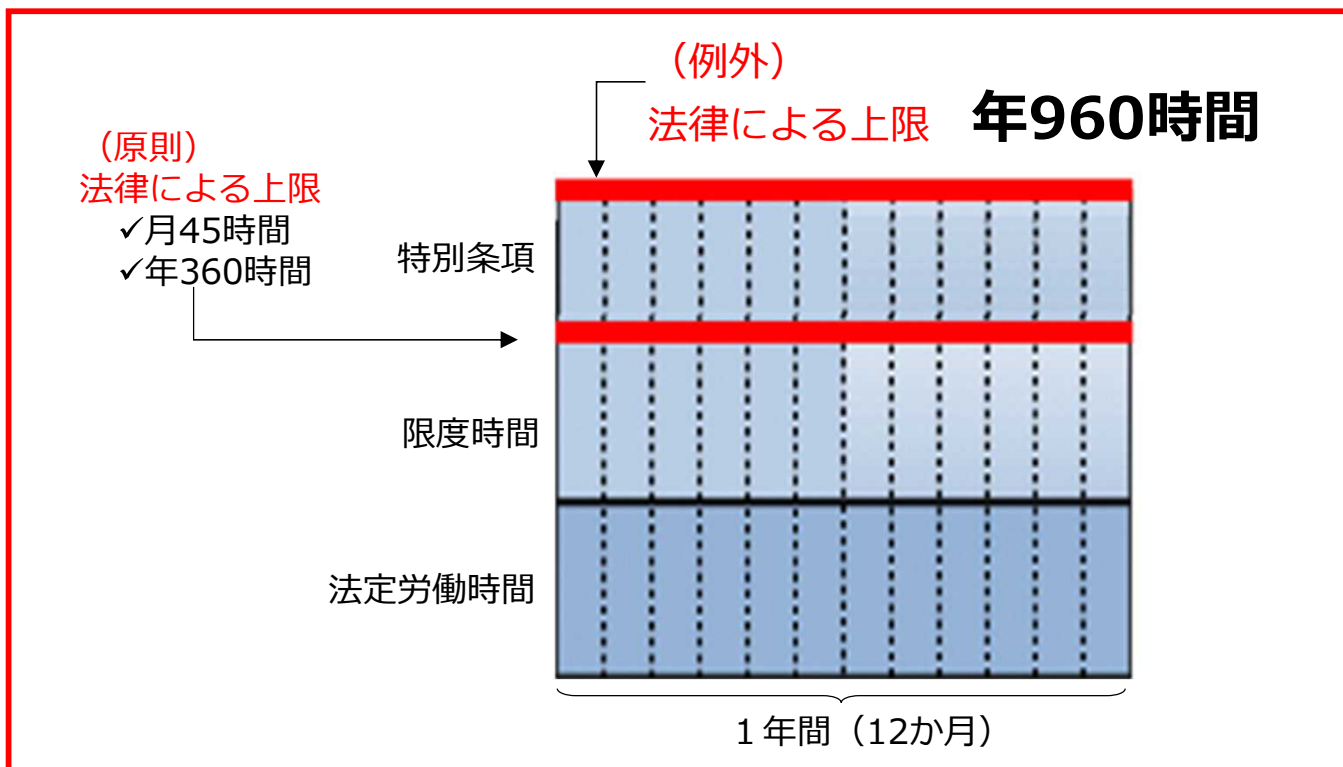
トラックドライバーの上限規制

R 6年3月31日まで

上限なし ※大臣告示（限度基準告示）の適用なし

R 6年4月1日以降

※ 改正された「改善基準告示」も2024年4月から適用されている



36協定記載例（様式第9号の3の4）（トラック）

時間外労働及び休日労働に関する協定届(例)(様式9号の3の4)(限度時間を超えない場合)

時間外労働 に関する協定届
休日労働

労働保険番号	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
法人番号	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>

様式第9号の3の4（第70条関係）

事業の種類 一般貨物自動車運送業（トラック）	事業の名称 〇〇運輸株式会社 〇〇支店	事業の所在地（電話番号） (〒 〇〇〇 - 〇〇〇〇) 〇〇市〇〇町1-2-3 (電話番号：〇〇〇-〇〇〇-〇〇〇〇)	協定の有効期間 〇〇〇〇年4月1日 から1年間
---------------------------	------------------------	---	-------------------------------

時間外労働	時間外労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	労働者数 (満18歳以上の者)	所定労働時間 (1日) (任意)	延長することができる時間数						
					1日 法定労働時間を 超える時間数	1日 所定労働時間を 超える時間数 (任意)	1箇月 法定労働時間を 超える時間数	1箇月 所定労働時間を 超える時間数 (任意)	1年 法定労働時間を 超える時間数	1年 所定労働時間を 超える時間数 (任意)	
① 下記②に該当しない労働者	別添協定書記載のとおり	自動車運転者 (トラック)	20人	7.5時間	5時間	5.5時間	45時間	55時間	360時間	410時間	
	同上	運行管理者	3人	7.5時間	5時間	5.5時間	45時間	55時間	360時間	410時間	
	同上	荷役作業員	10人	7.5時間	3時間	3.5時間	30時間	40時間	250時間	300時間	
	② 1年単位の変形労働時間制により労働する労働者	別添協定書記載のとおり	自動車整備士	3人	7.5時間	3時間	3.5時間	42時間	52時間	320時間	370時間
		同上	経理事務員	5人	7.5時間	2時間	2.5時間	20時間	30時間	200時間	320時間
		同上									

休日労働	休日労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	労働者数 (満18歳以上の者)	所定休日 (任意)	労働させることができる 法定休日の日数	労働させることができる法定 休日における始業及び終業の時刻
	別添協定書記載のとおり	自動車運転者 (トラック)	20人	毎週2回	法定休日のうち、 2週を通じて1回	9:00~23:00
	同上	運行管理者	3人	毎週2回	法定休日のうち、 4週を通じて2回	9:00~23:00

上記で定める時間数にかかわらず、時間外労働及び休日労働を合算した時間数は、1箇月について100時間未満でなければならず、かつ2箇月から6箇月までを平均して80時間を超過しないこと（自動車の運転の業務に従事する労働者は除く。） (チェックボックスに要チェック)

協定の成立年月日 〇〇〇〇年 3月 12日

協定の当事者である労働組合（事業場の労働者の過半数で組織する労働組合）の名称又は労働者の過半数を代表する者の職名氏名 経理担当事務員 山田 花子 (チェックボックスに要チェック)

協定の当事者（労働者の過半数を代表する者の場合）の選出方法（投票による選挙） (チェックボックスに要チェック)

上記協定の当事者である労働組合が事業場の全ての労働者の過半数で組織する労働組合である又は上記協定の当事者である労働者の過半数を代表する者が事業場の全ての労働者の過半数を代表すること。

上記労働者の過半数を代表する者が、労働基準法第41条第2号に規定する監督又は管理の地位にある者でなく、かつ、同法に規定する協定等をする者を選出することを明らかにして実施される投票、筆手等の方法による手続により選出された者であつて使用者の意向に基づき選出されたものでないこと。 (チェックボックスに要チェック)

〇〇〇〇年 3月 15日

使用者 職名 代表取締役
氏名 田中 太郎

〇〇 労働基準監督署長殿

36協定記載例（様式第9号の3の5）（トラック）

時間外労働及び休日労働に関する協定届(例)(様式9号の3の5)(限度時間を超える場合(特別条項))^{※1}

時間外労働 休日労働 に関する協定届 (特別条項)

様式第9号の3の5 (第70条関係)

臨時に限度時間を超えて労働させることができる場合	業務の種類	労働者数 (満18歳以上の者)	1日 (任意)		1箇月 (時間外労働及び休日労働を合算した時間数。 ①については100時間未満に限る。)			1年 (時間外労働のみの時間数。 ①については720時間以内、②については900時間以内に限る。)				
			延長することができる時間数		限度時間を超えて労働させることができる回数 (月については10回以内、②については任意。)	延長することができる時間数及び休日労働の時間数		限度時間を超えた労働に係る割増賃金率	延長することができる時間数		限度時間を超えた労働に係る割増賃金率	
			法定労働時間を超える時間数	所定労働時間を超える時間数 (任意)		法定労働時間を超える時間数と休日労働の時間数を合算した時間数	所定労働時間を超える時間数と休日労働の時間数を合算した時間数 (任意)		法定労働時間を超える時間数	所定労働時間を超える時間数 (任意)		
① 下記②以外の者	別添協定書記載のとおり	運行管理者	3人	7時間	7.5時間	4回	60時間	70時間	35%	550時間	670時間	35%
	同上	経理事務員	5人	6時間	6.5時間	3回	55時間	65時間	35%	450時間	570時間	35%
② 自動車の運転の業務に従事する労働者	別添協定書記載のとおり	自動車運転者 (トラック)	20人	6時間	6.5時間	8回	75時間	85時間	35%	750時間	870時間	35%
限度時間を超えて労働させる場合における手続		労働者代表者に対する事前申し入れ										
限度時間を超えて労働させる労働者に対する健康及び福祉を確保するための措置		(該当する番号) ①、⑤、⑥	(具体的内容) 対象労働者への医師による面接指導の実施、年次有給休暇についてまとまった日数連続して取得することを含めた取得の促進、職場での時短対策会議の開催									
上記で定める時間数にかかわらず、時間外労働及び休日労働を合算した時間数は、1箇月について100時間未満でなければならない。かつ2箇月から6箇月までを平均して80時間を超過しないこと(自動車の運転の業務に従事する労働者は除く。)											<input checked="" type="checkbox"/> (チェックボックスに要チェック)	
協定の成立年月日 ○○○○年 3月 12日												
協定の当事者である労働組合(事業場の労働者の過半数で組織する労働組合)の名称又は労働者の過半数を代表する者の職名 経理担当事務員											〔 又は ○○運輸労働組合 〕	
協定の当事者(労働者の過半数を代表する者の場合)の選出方法(投票による選挙)												
上記協定の当事者である労働組合が事業場の全ての労働者の過半数で組織する労働組合である又は上記協定の当事者である労働者の過半数を代表する者が事業場の全ての労働者の過半数を代表する者であること。											(チェックボックスに要チェック)	
上記労働者の過半数を代表する者が、労働基準法第41条第2号に規定する監督又は管理の地位にある者でなく、かつ、同法に規定する協定等をする者を選出することを明らかにして実施される投票、選挙等の方法による手続により選出された者であつて使用者の意向に基づき選出されたものでないこと。												
○○○○年 3月 15日												
使用者											職名 代表取締役 氏名 田中 太郎	
○○○ 労働基準監督署長殿												

※1 様式9号の3の5は、限度時間内の時間外労働についての届出書(1枚目)と限度時間を超える時間外労働についての届出書(2枚目)の2枚の記載が必要です。1枚目の記載は、P.21の記載例を参照ください。
 ※2 限度時間を超えた労働者に対し、以下のいずれかの健康確保措置を講ずることを定めてください。該当する番号を記入し、右欄に具体的内容を記載してください。
 ①医師による面接指導 ②深夜業(22時～5時)の同数削減 ③就業から就業までの休息期間の確保(勤務間インターバル) ④代休(休日・特別休暇)の付与 ⑤健康診断 ⑥連絡休日の取得 ⑦心とからだの相談窓口の設置 ⑧配属転換 ⑨産業医等による助言・指導や保健指導 ⑩その他

1. 時間外労働の上限規制について
2. 改善基準告示の改正内容について
3. 厚生労働省、岐阜労働局の取組について

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)

- 「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)は、トラックなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、すべての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間(始業から終業までの時間(休憩時間を含む))、休息期間(勤務と勤務の間の自由な時間)、運転時間等の基準を定めたもの。

制定の経緯

労働時間等の改善を定めた局長通達の策定(昭和42年)

- ・長時間労働、交通事故の増加
- ・路面運送における労働時間及び休息期間に関するILO条約採択

拘束時間、休息期間等の基準を定めた局長通達の策定(昭和54年)

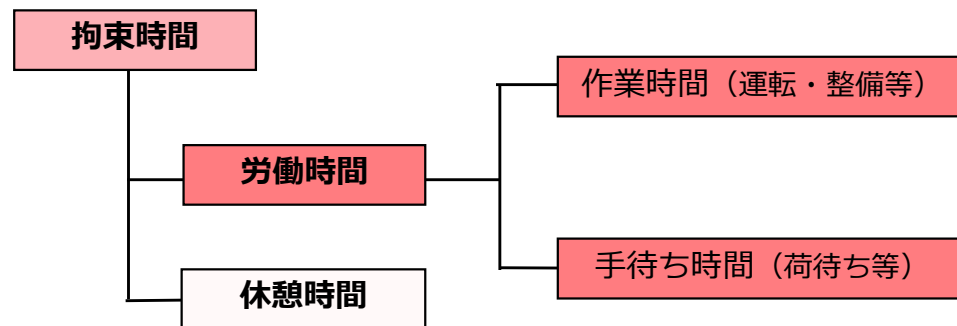
中央労働基準審議会での関係労使の議論

通達を大臣告示とすることで労使が合意し、「改善基準告示」を策定(平成元年)

※告示制定以降、法定労働時間が段階的に短縮し、週40時間制へ移行するに伴い、見直しが行われた。平成9年に改正されてからは、令和4年に至るまで、内容を伴う改正は行われていなかった。

【参考】拘束時間と休息期間

- ▶ **拘束時間**とは、労働時間、休憩時間その他の使用者に拘束されている時間をいう。
- ▶ **休息期間**とは、使用者の拘束を受けない期間をいう。



トラック運転者に適用される「改善基準告示」の改正の概要①

- 長時間・過重労働の実態にある自動車運転者の時間外労働の削減や過労死等防止といった観点から、見直しを行うもの。

	旧告示	改正後（令和6年4月1日～）
1年、1か月の拘束時間	1か月 293 時間以内 【例外】労使協定により、次のとおり延長可 1年 3,516 時間以内の範囲で 1か月 320 時間以内（年6か月まで）	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	原則 13 時間以内 （上限 16 時間、 15 時間超は週2回まで）	原則 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(※)、継続 16 時間まで延長可（週2回まで）
1日の休息期間	継続 8 時間以上	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(※)、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

拘束時間の延長に関する協定書記載例定記載例（トラック）

1箇月及び1年の拘束時間の延長に関する協定書(例) (トラック運転者)

〇〇運輸株式会社代表取締役〇〇〇〇と〇〇運輸労働組合執行委員長〇〇〇〇(〇〇運輸株式会社労働者代表〇〇〇〇)は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」第4条第1項第1号ただし書の規定に基づき、拘束時間に関し、下記のとおり協定する。

記

- 1 本協定の適用対象者は、トラックの運転の業務に従事する者とする。
- 2 1箇月及び1年の拘束時間は下の表のとおりとする。なお、各月の起算日は1日とする。

4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間計
295 時間	284 時間	245 時間	267 時間	300 時間	260 時間	250 時間	295 時間	310 時間	300 時間	284 時間	310 時間	3,400 時間

- 3 本協定の有効期間は、〇年4月1日から〇年3月31日までとする。
- 4 本協定に基づき1箇月及び1年の拘束時間を延長する場合においても、1箇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ものとする。
- 5 本協定に定める事項について変更する必要がある場合には、14日前までに協議を行い、変更を行うものとする。

〇年〇月〇日

以上

〇〇運輸労働組合執行委員長 〇〇〇〇 印
(〇〇運輸株式会社労働者代表 〇〇〇〇 印)

〇〇運輸株式会社代表取締役 〇〇〇〇 印

- トラック運転者の拘束時間は、原則として、
1か月：284時間以内
1年：3,300時間以内
であるが、本労使協定を締結することで、
1か月：310時間以内（年6回まで）
1年：3,400時間以内
まで延長可能。
- このとき、284時間超は連続3か月までとし、
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必要がある。
- 本労使協定は、所轄の労働基準監督署長への
届出は不要。

トラック運転者に適用される「改善基準告示」の改正の概要②

	旧告示	改正後（令和6年4月1日～）
運転時間	2日平均1日当たり 9 時間以内 2週平均1週当たり 44 時間以内	現行どおり
連続 運転時間	4 時間以内 (運転の中断は、 1回連続 10 分以上、合計 30 分以上)	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) 【例外】 SA・PA等に駐停車できず、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		<p>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）及び連続運転時間から除くことができる^(※1, 2)</p> <p>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</p> <p>※1 予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 <ul style="list-style-type: none"> ・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 </p> <p>※2 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。</p>

トラック運転者に適用される「改善基準告示」の改正の概要③

	旧告示	改正後（令和6年4月1日～）
分割休息 特例	<p>継続<u>8</u>時間以上の休息期間を与えることが困難な場合</p> <ul style="list-style-type: none"> 分割休息は1回<u>4</u>時間以上 休息期間の合計は、<u>10</u>時間以上 <p>・一定期間（<u>2か月程度</u>）における勤務回数の2分の1が限度</p>	<p>継続<u>9</u>時間以上の休息期間を与えることが困難な場合</p> <ul style="list-style-type: none"> 分割休息は1回<u>3</u>時間以上 休息期間の合計は、 2分割：<u>10</u>時間以上、3分割：<u>12</u>時間以上 <u>3分割が連続しないよう努める</u> 一定期間（<u>1か月程度</u>）における勤務回数の2分の1が限度
2人乗務 特例	<p>車両内に身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を<u>20</u>時間まで延長し、休息期間を <u>4</u>時間まで短縮可</p>	<p>現行の内容に次の例外を追加</p> <p>【例外】設備（車両内ベッド）が※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</p> <ul style="list-style-type: none"> 拘束時間を<u>24</u>時間まで延長可 （ただし、運行終了後、継続<u>11</u>時間以上の休息期間を与えることが必要） さらに、<u>8</u>時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を<u>28</u>時間まで延長可 <p>※ 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。</p>
隔日勤務 特例	<p>2暦日の拘束時間は<u>21</u>時間 休息期間は 継続<u>20</u>時間以上</p> <p>【例外】仮眠施設で夜間<u>4</u>時間以上の仮眠を与える場合、拘束<u>24</u>時間まで延長可（2週間に3回まで）</p>	<p>現行どおり</p>
フェリー 特例	<ul style="list-style-type: none"> 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<u>8</u>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。 	<p>現行どおり</p>

トラック運転者に適用される「改善基準告示」の改正の概要④



改善基準告示については、
パンフレットやQ&Aもご参照ください。

トラック運転者の改善基準の
ポイント (パンフレット)



改善基準告示に関するQ&A



- 1 . 時間外労働の上限規制について
- 2 . 改善基準告示の改正内容について
- 3 . 厚生労働省、岐阜労働局の取組について

トラック運転者の「新しい」働き方セミナーの開催

- 県下7労基署において、トラック事業者向けに、各2回以上開催。
- 説明内容は、改正改善基準告示、時間外労働の上限規制、**荷待ちの改善に関する事例**、各種助成金等。
- 原則Zoomによるオンライン開催のため、どこからでも参加可能。

* 令和5年度の実績

- 県下7労基署において、オンライン（Zoom）を中心に概ね3回ずつ（計24回）開催。
- 出席事業場は382社。

発着荷主等への要請

- 長時間の荷待ちに関する情報等に基づき、発着荷主や道路貨物運送業の元請事業者を訪問し、長時間の恒常的な荷待ちの改善、改正改善基準告示の周知及び遵守への協力を要請。
- 「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」を開設し、情報を収集。

自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導（厚生労働省）

- 令和5年度に全国の労働基準監督署で実施。
- 労働基準関係法令違反は81.6%、改善基準告示に係る違反は58.3%

個別訪問による相談支援

- 具体的な相談や助言を希望するトラック事業者には、個別訪問を実施。
- 法令の趣旨・内容の周知、各事業場の実態に応じた改善策の提案、各種支援策の紹介などを行う。

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（厚生労働省）

- 令和6年7月にリニューアル。
- 改善基準告示、自己診断、時間外労働の削減のための改善に事例、助成金などを掲載。

働き方改革推進支援助成金

1 事業の目的

- 生産性向上に向けた設備投資等の取組に係る費用を助成し、労働時間の削減等に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主を支援。
- 令和6年4月から時間外労働の上限規制が適用される業種等については、他の業種と比べ労働時間が長い実態があることも踏まえ、引き続き支援を実施。

2 助成の内容

- 取組
 - ・人材確保に向けた取組
 - ・労務管理用ソフトウェア、デジタル式運行記録計の導入・更新
- 助成額
 - ・取組の実施に要した経費の一部を助成
 - ・助成額は最大で950万円

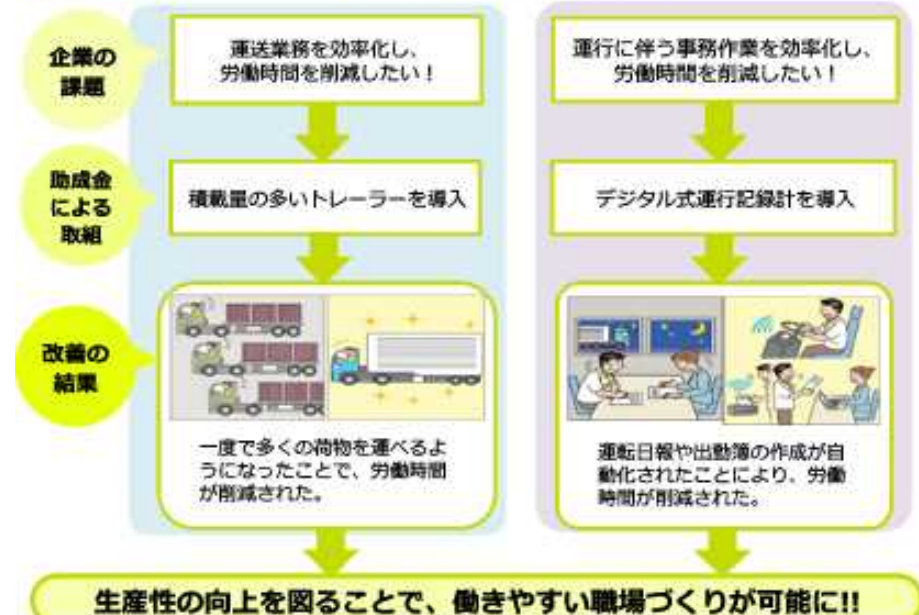


令和6年度「働き方改革推進支援助成金」業種別課題対応コース（運送業）のご案内

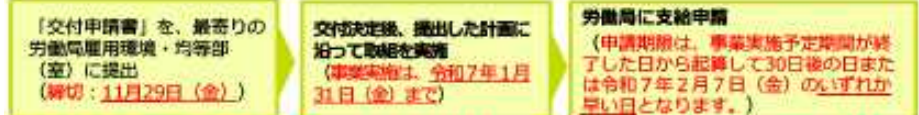


令和6年4月1日に、自動車運転の業務にも、**時間外労働の上限規制が適用されました。**
このコースは、生産性を向上させ、労働時間の削減や勤務間インターバル制度の導入等に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主の皆さまを支援します。ぜひご利用ください。

課題別に見る助成金の活用事例



ご利用の流れ



（注意）本助成金は国の予算額に制約されるため、11月29日以前に、予告なく受付を締め切る場合があります。

助成内容について詳しくは、裏面をご参照ください。



ご不明な点やご質問がございましたら、企業の所在地を管轄する都道府県労働局 雇用環境・均等部 または 雇用環境・均等室にお尋ねください。



申請書の記載例を掲載している「申請マニュアル」や「申請様式」は、こちらからダウンロードできます。



電子申請システムによる申請も可能です。詳しくはこちら
<https://www.jgrants-portal.go.jp/>



働き方改革の実現に向けて、荷主の方にも協力をお願いしています

- トラックドライバーの長時間労働の背景には、長時間の荷待ちなど取引慣行上の課題があり、また、再配達も負担となっている。
- 厚生労働省では、国土交通省と連携して働き方改革PR動画を通じるなどして、荷主に向けて荷待ち時間の削減への協力を呼びかけるとともに、国民に対しても再配達の削減を呼びかけている。



(働き方改革PR動画)

労働基準監督署から荷主等に対して、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を要請している。

長時間の荷待ちに関する情報
メール窓口



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。

厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署

働き方改革PR動画のポイント

- トラックドライバーは、自動車運転の業務の中でも、特に労働時間が長い業務であり、大型トラックでは全産業平均と比べて、年間労働時間が400時間程度長い状況にあること。
- トラックドライバーにとっては、荷物の積み下ろしの際の待機時間が負担となっており、荷主の立場から何も対策をしなければ、2024年度には約14%、2030年度には約34%の輸送能力が不足する可能性があると言われていること。
- トラックドライバーが決められた時間内で効率よく業務を行えるよう、荷主の方にも、トラック事業者等から待ち時間のことなどで相談があれば、協力して問題解決に取り組み、待機時間の削減等にご協力をいただきたいこと。
- また、一般国民の立場においても、なるべく再配達にならないような配慮をお願いしたいこと。

【資料3】

令和6年度の協議会における取組について

令和6年9月3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

令和6年度の協議会における取組について

令和6年度よりトラックドライバーへの時間外労働上限規制の適用開始となり、持続可能な物流の実現に向け、トラックドライバーの長時間労働の改善と生産性向上の必要性について荷主企業・一般消費者の理解を深めるため、継続して周知・啓発活動等を実施していく。

協議会での令和6年度の取組

○トラック運送事業者、経済団体・荷主企業、一般消費者に対する周知・啓発活動

- ・時間外労働上限規制、改正改善基準告示について、説明会の開催、トラック協会広報誌、メールマガジン等により改めて周知【トラック運送事業者】
- ・「物流革新に向けた政策パッケージ」等に関連した制度改正・取組改正・関係法令の改正について説明会等により周知【トラック運送事業者、経済団体・荷主企業】
- ・トラック運送事業者と荷主企業が連携して「物流の2024年問題」に取り組むための課題共有や意識改革を図るためのセミナー・シンポジウム等を開催【トラック運送事業者、経済団体・荷主企業】
- ・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）【荷主企業、トラック運送事業者、一般消費者】
- ・物流の担い手確保のため、県内高等学校への訪問、体験会等の実施【トラック運送事業者、一般消費者】

○荷待ち期間実態調査結果を踏まえた取組の深度化

- ・調査票の活用可能性を検討するとともに、必要に応じて調査手法や調査票のブラッシュアップを図る。

協議会スケジュール（案）

時間外労働の
上限規制

R6.4

R6.5

- ・改正物流法公布
(流通業務総合効率化法、貨物自動車運送事業法)

協議会
(9月3日)

協議会
(2月頃)

R7.4

取組み内容の検討・調整（※周知・啓発活動は年間を通して実施）

取組みの推進

トラック運送事業者に対する周知・啓発活動

●今後の取組（予定）

1. 周知

- ・改正改善基準告示の周知パンフレットを配布
- ・標準貨物自動車運送約款の一部改正に係る利用者への周知リーフレットを配布

2. セミナー

(1) 労務管理セミナー2024年問題対策セミナー

開催日：令和6年10月11日（金）13:30～16:00

講師：のどか社会保険労務士事務所 社会保険労務士 服部晋一郎氏
古田竹中法律事務所 弁護士 竹中 雅史氏

内容：2024年問題の問題点など、会員事業者に事前アンケートを実施し、質疑応答について解説

関係団体と連携したシンポジウムの後援

令和6年度4月よりトラックドライバーへの時間外労働の上限規制適用となっており改めて荷主企業に対する周知・啓発を行い、持続可能な物流の実現に向け、荷主企業とトラック運送事業者との連携強化・理解、並びに一般消費者の行動変容を高めることを目的としたセミナー・説明会の後援を行う。

表題：物流2024年問題を考えるシンポジウム ～ともに・つなぐ・岐阜の物流の未来～

日時：9月6日（金）13:00～16:00

場所：ソフトピアジャパンセミナーホール

（※現地会場＋Web同時配信）

対象：荷主企業及びトラック運送事業者並びに一般消費者

内容：①基調講演 ②パネルディスカッション（荷主企業・トラック運送事業者）

（※①基調講演は流通経済大学 流通情報学部 教授 大島 弘明氏）

主催：岐阜県

後援：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Gメン周知活動及び街頭調査

名神高速・養老サービスエリア(下り)

○ 実施日時: 令和6年6月26日(水) 10:00 ~ 12:00

○ 実施人員: 9名

2班体制(3名×2班)、責任者1名、指揮者1名、補助者(集計)1名

内訳: 岐阜運輸支局6名、中部運輸局貨物課3名

※中日本高速道路(株)他2名及び中部運輸局自動車技術安全部保安・環境課1名も不法投棄や不正改造防止等の周知活動を合わせて実施

○実施概要

・トラックGメンの活動について周知

・トラック運転手20名に聞き取りを行い、一部において荷主等による違反原因行為(荷待ち等)の情報を収集

○確認された違反原因行為 1件(長時間の荷待ち)

・確認された違反原因行為については中部運輸局を通じ国土交通本省へ情報提供を行い、内容精査の上「働きかけ」等を実施する予定



令和6年度の協議会における取組について

荷待ち時間実態調査結果

調査要領

1. 物流事業者（協議会委員の4事業者）において、事業者ごとに車両（10両）を抽出し、当該車両の運行状況を2週間分記録。
※始期・終期は各事業者にて判断
※定期便と一般便が半々となるよう抽出（できる限り）
2. 記録する項目
【記録日、社名、運転者名、車両番号、荷主企業分類（以下参照）、業務等の種別ごとの時間、荷主名等】
※1日を0時～24時までとし、運行が2日以上となる場合は、調査票を2枚に分けて記録
<荷主企業分類>
①農業・林業・漁業 ②鉱業・砕石業・砂利採取業
③建設業 ④製造業 ⑤電気・瓦斯・水道業 ⑥情報通信業
⑦運輸業・郵便業 ⑧小売業・卸売業 ⑨サービス業
⑩医療・福祉 ⑪その他

課題

- ・一運行における荷待ち（待機）時間がどの行程で発生しているのか細分化し把握することで、どのポイントの時間を短縮するのか明確にし削減可能な時間の洗い出しを行ったが、記入するドライバーや集計の負担が大きかった。
- ・今回はサンプル調査で行われ、その件数が少ないため、全体の傾向や詳細の分析を行うのは難しい。

取組の深度化

- ・調査票を記載するドライバーの負担や集計する事務局の負担軽減も考慮し、調査票の内容や手法のブラッシュアップを行うとともに継続的に実施することが必要。
- ・協議会委員の物流事業者だけでなく、今後協議会委員外の物流事業者も視野に活用可能性を検討。

調査票

社名	令和 年 月 日（曜日）
運転者名	車両番号
【業務等の種別】	
(例) ①現地到着	⑤荷積み
②入門(受付)	⑥伝票発行
③検量	⑦退門
④荷降ろし	⑧荷待ち
①	⑤
②	⑥
③	⑦
④	⑧

業務時間及び種別 ()

荷主名等

業務時間及び種別 ()

荷主名等

業務時間及び種別 ()

荷主名等

業務時間及び種別 ()

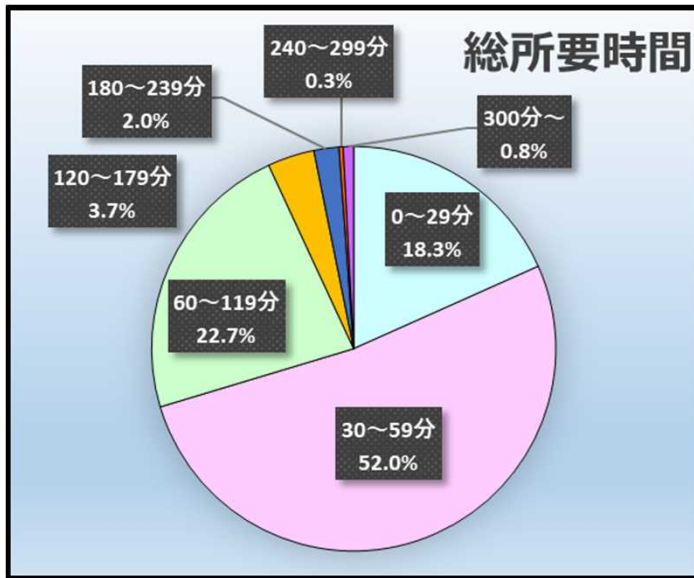
荷主名等

【記入例】

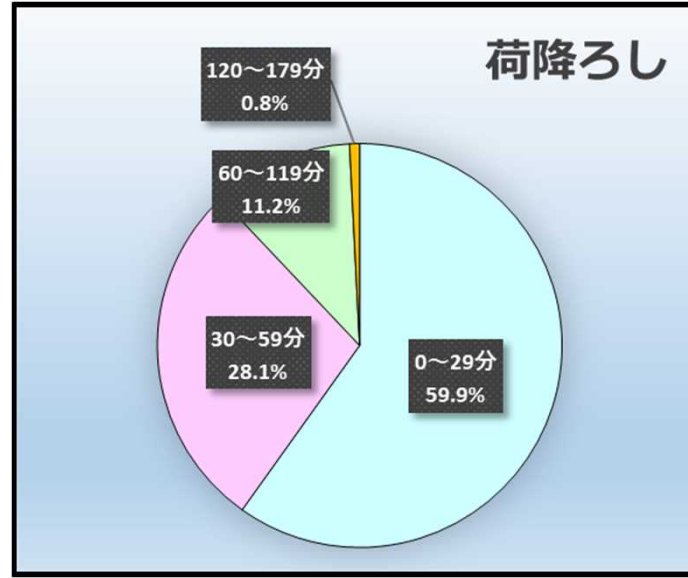
業務時間及び種別 ()

荷主名等

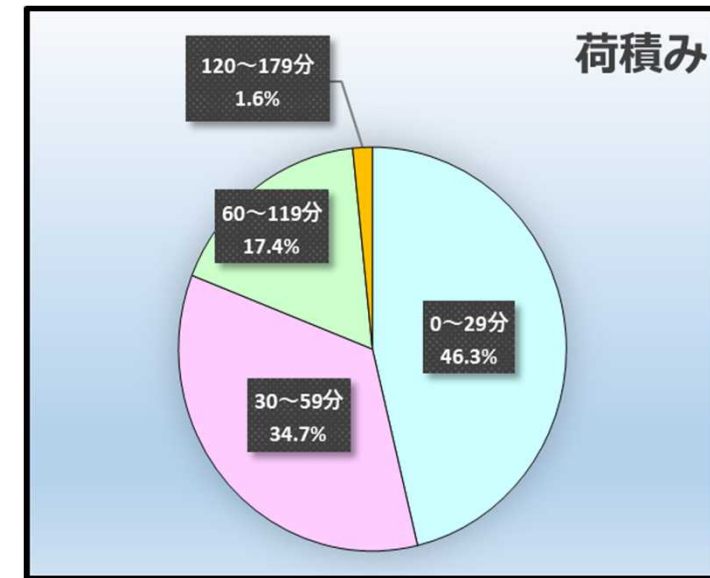
〇〇商店、〇〇物流センター 等



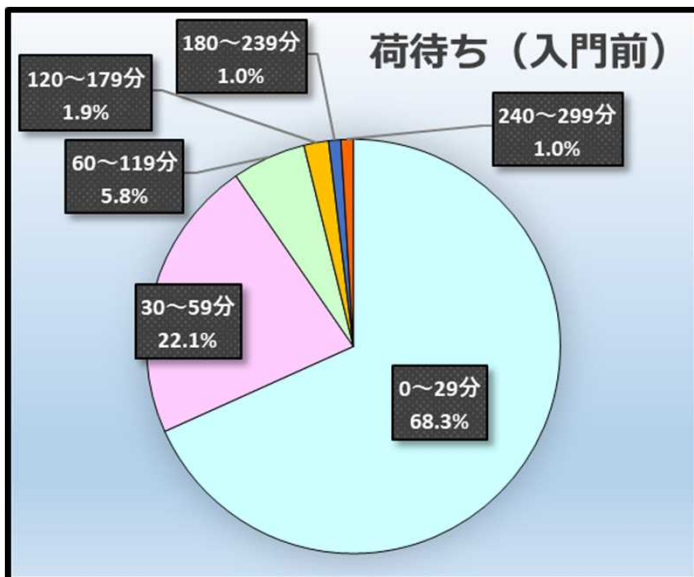
- ・最長総所要時間は390分（6時間30分）
※先述の医療系メーカーの物流センター



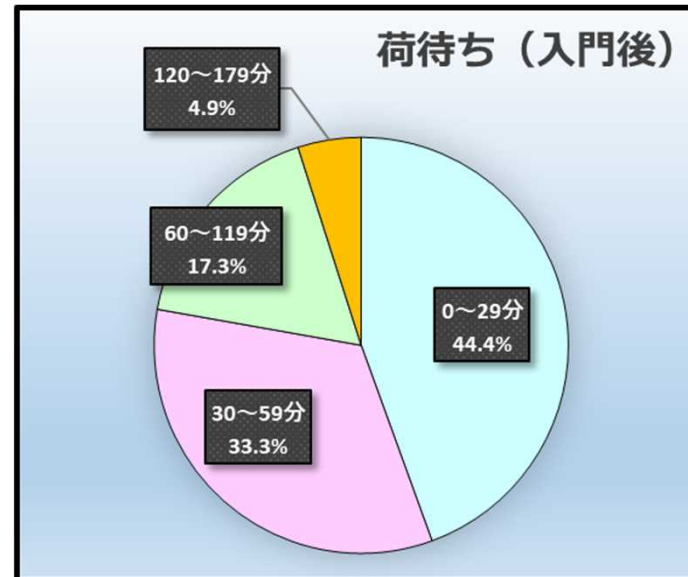
- ・約90%が60分未満。
- ・120分（2時間）以上の荷降ろしは、小売業・卸売業の物流センターにて発生。



- ・約80%が60分未満。
- ・120分（2時間）以上の荷降ろしは、小売業・卸売業、医療系メーカーの物流センターにて発生。



- ・最長荷待ち時間は280分（4時間40分）
※荷主属性不明
- ・180分の荷待ちを記録した運行（1件）は、同一荷主の他の運行では発生していない



- ・最長荷待ち時間は170分（2時間50分）
※先述の医療系メーカーの物流センター
- ・60分（1時間）以上の荷待ちは、小売業・卸売業、医療系メーカーの物流センターにて発生

まとめ

- ・総所要時間が3時間を超える場合、ほとんどの運行において、長時間の荷待ち（入門前又は入門後）が発生。
- ・荷待ち（入門前）において、今回、長時間の荷待ちがあったが、同一荷主の他の運行では長時間の荷待ちが生じていないため、（荷主都合か事業者都合か）検証が必要。
- ・総所要時間が長くなる原因として、長時間の荷待ちはもちろんだが、荷積み・荷降ろしに時間を要していることも原因と考えられる。
- ・同一荷主において、長時間の荷待ちが継続して生じている場合、今回の調査をもとに、原因を究明し、削減に向けた協議を行っていくことが必要。
- ・今後も調査手法や調査票を見直し、取組を継続していく。

新たな荷待ち時間実態調査

前回の反省

一運行における荷待ち（待機）時間がどの行程で発生しているのか細分化することで、どのポイントの時間を短縮するかを明確にし削減可能な時間の洗い出しを目的に実施するも、「ドライバーや集計の負担が大きかった」

新たな調査にあたって

トラックの行き先ごとでの調査ではなく、「荷主企業にて、到着するトラックごとの時間の把握」

- ・ドライバーには一切の負担をかけることなく、調査員（VRテクノセンター、ZENSIN、朝日大学、県ト協など）を現地に配置し、調査員が時間を計測する

課題）荷主企業の選定にあたっては、「調査に協力を得ることができるのか」

- ・自社の“待機させている実態が判明”することへの不安

新たな調査の概要

プロジェクトに賛同いただいた県ト協会員事業者より荷主企業を紹介いただき、快諾

【荷主企業概要】

- ・主に、金属加工の会社であり、メインは工事現場やグラウンド等に使用する金網を扱う
- ・午前に、原材料がトラックにて搬入され、午後は社内で加工された製品をトラックにて搬出
- ・荷の積卸しは、工場前のスペースで実施。搬入品は荷姿がある程度一定のためリフトを使用、しかし搬出品はロール状になった金網や支柱など、人力にて積み込むことも多くある
- ・待機場所は、工場前に2両分、道路を隔てたところに2両分ほど所有

【記録方法等】

- ・調査員が事務所に待機し、トラックの到着に応じ計測。計測漏れ防止のため、簡易カメラにて常時撮影し、後日記録と照合する
- ・繁簡の差を考慮し、月の旬間及び曜日による待機時間の差異が生じているのかも調査する
- ・到着したドライバーを不安にさせないため、「待機時間計測中」などの看板を設置