

第16回トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会

日 時:令和5年3月9日(木)

書面開催

議 事 次 第

1. 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【資料1】
- (2) 三重労働局資料【資料2】
- (3) 本協議会における本年度及び今後の取組み【資料3】

【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. 荷主対策の深度化と標準的な運賃・・・・・・・・・・・・・・2**
- 2. 働き方改革に向けた取組 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・8**
- 3. 関係省庁との連携による取組・・・・・・・・・・・・・・23**

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

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

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

働きかけ

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

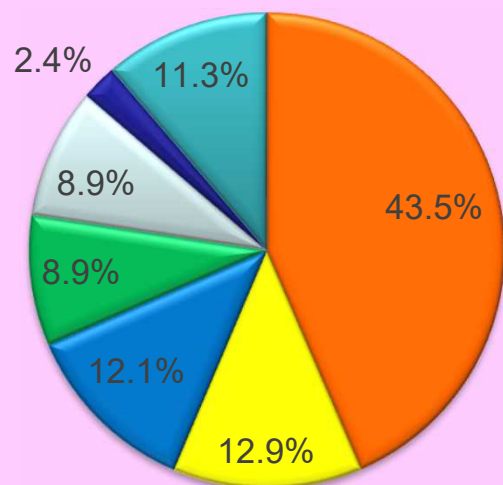
要 請

要請してもなお改善
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為に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

荷主起因の違反原因行為の割合



- 長時間の荷待ち
- 依頼になかった附帯業務
- 過積載
- 拘束時間超過
- 無理な配送依頼
- 異常気象
- その他

「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数	内訳
要 請	2	荷主：1 元請：1
働きかけ	73	荷主：46 元請：27

※令和4年12月30日現在

○「要請」日時 ～令和4年11月（「働きかけ」日時～令和4年10月）

○荷主種別 ～**運送業（元請）**

○違反原因行為 ～**「過積載運行の指示」**

○相談者からの申告内容

（申告内容）～**関東運輸局管内**

- 軽貨物車による飲料水配送において、委託を受けている荷量を運ぶために過積載となっていることを相談したが、対応してもらえない。（この他、複数の違反原因行為にかかる情報あり）

～ **令和4年10月、「働きかけ」を実施**

～ 申告内容の事実確認とともに、改善計画の作成に着手

（追加申告内容）～**近畿運輸局管内**

- 過積載とわかっていながらトラックに荷物を積むように強要してくる。過積載である旨を忠告しても聞いてもらえない。

～ **令和4年11月、「要請」を実施**

○ 申告内容の事実確認とともに、当該違反原因行為の防止に向けた全社レベルの対策強化について着手

○ 場 所 ～中部運輸局管内

○ 荷主種別 ～製造業（発荷主）

○ 違反原因行為 ～「長時間の荷待ち」

○ 相談者からの申告内容

- 納品先が納品日前日の午後にならないと分からないため、荷待ち時間が恒常的に発生している。
- 日常的に待機時間が発生しており、積込が遅くなっても到着時間が決まっているため、高速道路を利用しても、休息8時間が取れない。

～ 令和3年1月 「働きかけ」を実施

～ 発荷主側が対策として、オーダーの早期化（出荷時間を午前中へ）を徹底へ

（令和4年5月以降の申告内容）

- 昼過ぎから待機しているが、夕方18時ころの積込になるのが常。
- 積込待ちがかなり長くて、お昼に受付しても夜7時になる。
 - ～ 国土交通省において調査を実施し、情報との整合性を確認

～ 令和4年8月 「要請」を実施

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**

- 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、**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**。

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

●令和5年1月31日時点の管内の届出件数は4,192件(62.2%)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5年1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	1,677	58.0%
静岡	1,546	1,011	65.4%
岐阜	856	447	52.2%
三重	968	740	76.4%
福井	477	317	66.5%
合計	6,740	4,192	62.2%

「働き方改革関連法」において、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行の5年後（令和6年4月1日）に、**年960時間**の上限規制が適用される。

	従前の規制	「働き方改革関連法」による見直し
原則	(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 （臨時的で特別な事情がある場合、 上限なし ） 特別条項	2019年4月～ (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 特別条項でも上回ることはできない時間外労働規制（年720時間等）
自動車運転者	<u>「改善基準告示」により拘束時間、運転時間等を規定</u> （貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）	2024年4月～ ・ <u>時間外労働年960時間</u> （休日労働を含まず） ・ <u>「改善基準告示」の改正</u>

「改善基準告示」の改正案の概要

「改善基準告示」の改正については、厚生労働省の労働政策審議会で議論が行われ、令和4年9月、同審議会の専門委員会トラック作業部会においてとりまとめられた。令和4年12月に公布、**令和6年4月に施行**。主な内容は以下のとおり。

	現 行	改正後(令和6年4月～)
拘束時間 (労働時間+休憩時間)	<ul style="list-style-type: none"> ・1日 原則13時間以内 最大16時間以内 (15時間超は1週間2回以内) ・1ヶ月 293時間以内。年3516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。 	<ul style="list-style-type: none"> ・1日 原則13時間以内。 最大15時間以内。長距離運行は週2回まで16時間 (14時間超は1週間2回以内) ・1ヶ月 284時間以内。年3400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。
休息期間 (勤務と勤務の間の時間)	継続8時間 以上	<ul style="list-style-type: none"> ・継続11時間以上を基本、9時間を下限 ・長距離運行は継続8時間以上(週2回)
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・運転時間は、2日平均で1日9時間。 ・連続運転時間は、4時間を超えない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転時間は現行どおり。 ・連続運転時間は、4時間を超えない。 SA,PA等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合は、30分まで延長可

※予期しえない事象(事故・故障・災害等)に遭遇した場合、その対応に要した時間を除く旨の規定を新設。

- ホワイト物流推進運動の推進（平成30年～）
- 長時間労働改善のためのガイドラインの策定（「加工食品、飲料・酒」「建設資材」「紙パルプ」）（令和2年）
- 物流標準化、パレット化
 - 官民物流標準化懇談会（令和3年～）
 - 「紙オムツ・生理用品」のアクションプラン（令和4年）
- 中継輸送の普及促進（実施の手引書（平成29年）、事例集（令和2年）の策定）
- トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会（中央及び47都道府県）の設置・開催（平成27年～）

「ホワイト物流」推進運動の働きかけ

- 賛同企業は増加している(管内:66社(R1.9)→260社(R5.1))
- 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

R5.1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	13	80	12	141
	静岡	18	1	47	2	68
	岐阜	1	3	9	4	17
	三重	2	2	16	4	24
	福井	2	2	5	1	10
	合計	59	21	157	23	260
	比率	22.7%	8.1%	60.4%	8.8%	
全国	合計	397	130	812	193	1532
	比率	25.9%	8.5%	53.0%	12.6%	

- 中部運輸局管内で260社(全国:1532社)の企業が自主行動宣言を提出(令和5年1月末現在)
- 卸売業、小売業といった荷主の比率が低い

荷主の宣言を促す取り組みが必要

今年度の取組

直接的周知活動の実施

- 直接荷主へ訪問し、「ホワイト物流」への理解を得る。

訪問実績

愛知県:農協
 製造業(家具・機械工具)
 卸・仲卸売業(青果・水産)
 小売業(百貨店・リユースショップ)

静岡県:製造業(医療機器)

岐阜県:卸・仲卸売業(青果・水産)

三重県:卸・仲卸売業(青果・水産)

福井県:製造業(化学製品) (10団体39社)

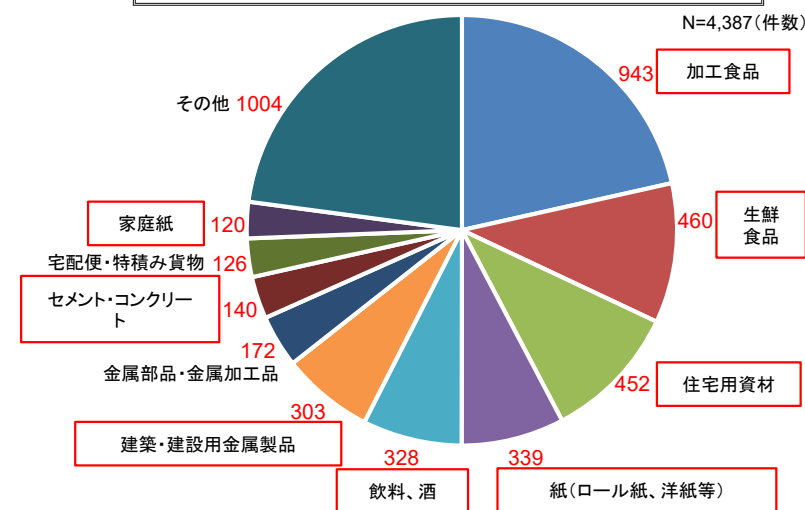
訪問予定

愛知県:製造業
 福井県:農協
 利用運送事業者 など

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

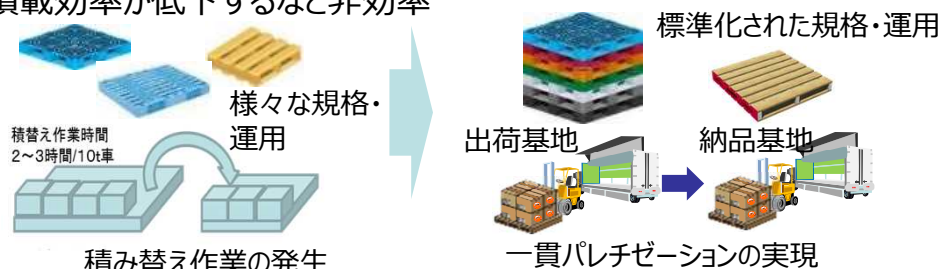


紙・パルプ(家庭紙分野)物流編

- 物流の効率化に向けた荷主・物流事業者等の関係者の連携・協働を円滑化するための環境整備として、共同化・自動化等の前提となるハード・ソフトの標準化が必要。

パレットの標準化

- 様々な規格・運用が存在していることにより、積み替え作業の発生や積載効率が低下するなど非効率



荷役作業の効率化、トラックへの積載効率の向上

伝票の標準化

- 荷主等の事業者ごとに伝票がバラバラであり、記載項目も異なるため、荷積み、荷卸し時に非効率



検品・事務作業の効率化

外装の標準化

- 様々な商品サイズ・形状により、パレット等への積載効率が低下するなど非効率



荷役作業の効率化、積載効率、保管効率の向上

データの標準化

- 物流事業者と着荷主の間などで商品データが標準化された仕様で共有されていないことから納品時の賞味期限確認等の検品において非効率



検品・荷卸し作業の効率化

業種分野横断的な物流標準化の取組

・官民物流標準化懇談会

議題：ハード・ソフト含むすべての物流各項目（パレット・外装サイズ、外装表示、伝票、データ・物流用語等）の業種分野横断的な標準化

パレット

- パレット標準化推進分科会 中間とりまとめ（令和4年6月27日公表）
- ・パレット標準化推進分科会

日本物流団体連合会・
物流標準化調査小委員会

【ソフトの標準化】SIPスマート物流サービス

- 物流標準ガイドライン -ver.1.0-（令和3年10月15日公表）

連携
協力

業種分野ごとの物流標準化の取組

加工食品分野

- 加工食品分野における物流標準化アクションプラン（令和2年3月27日公表）
- ・加工食品分野における物流標準化研究会
- ・加工食品分野における物流標準化アクションプラン フォローアップ会

青果物分野

- 青果物流通標準化ガイドライン骨子（令和4年4月15日公表）
- ・青果物流通標準化検討会

紙加工品分野

- 紙加工品（衛生用品分野）におけるアクションプラン（令和4年4月18日公表）
- ・紙加工品（衛生用品分野）物流研究会

菓子（スナック・米菓）分野

- 菓子物流（スナック・米菓系）におけるパレット標準化ガイドライン（令和4年5月20日公表）
- ・菓子パレット標準化促進協議会

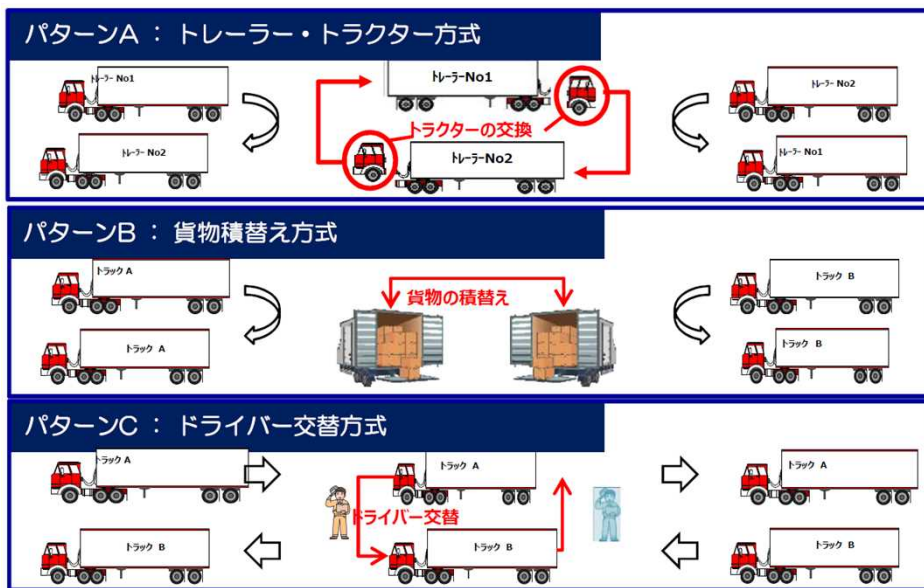
中継輸送とは

中継輸送

ドライバーの拘束時間短縮を目的として、1つの輸送行程を複数のドライバーで分担し貨物を輸送する輸送形態。



■ 輸送方式



国土交通省「中継輸送の実施に当たって(実施の手引)」

○トレーラー・トラクター方式(ヘッド交換方式)

- ・中継拠点でトラクターの交換をする方式。
- ・牽引免許を持っている運転者同士で行う必要があるが、貨物積替方式に比べて短時間の作業で済む。

○貨物積替え方式

- ・中継拠点で貨物を積み替える方式。中継拠点での積替作業が必要となる。
- ・貨物の積替ではなく、荷台を交換する場合もある。

○ドライバー交替方式

中継拠点でドライバーが交替する方式。

時間外労働規制の適用等によるドライバー不足(2024年問題)を見据え、中継輸送の普及・実用化を推進。

中継輸送拠点・中継輸送実証実験

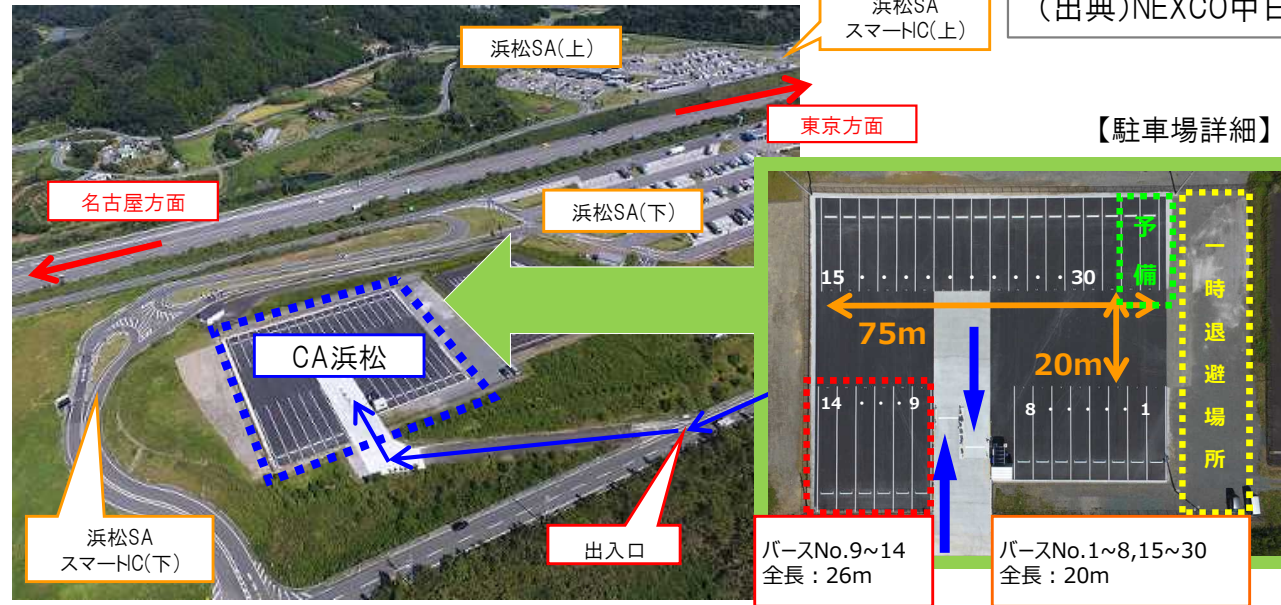
コネクティア浜松(静岡県)

○スマートICが設置された新東名・浜松SAに隣接する中継物流拠点をNEXCO中日本と民間事業者が共同で整備。(H30年9月～事業開始)

【位置図】



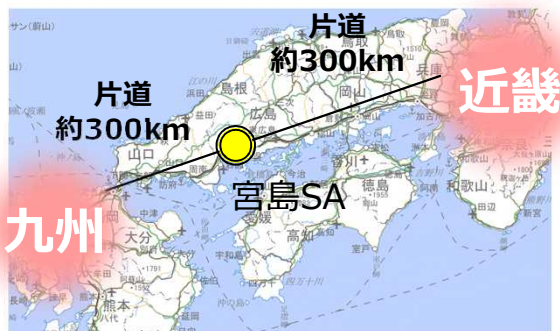
【全景】



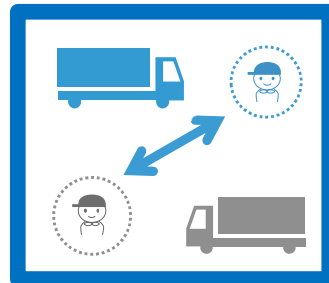
(出典)NEXCO中日本

山陽自動車道 宮島SA(広島県)

○関西-九州間の中継輸送拠点ニーズ把握・効果検証のため、両地域の間位置する宮島SAにおいて中継輸送の実証実験を実施。(R4年2月～3月)



【ドライバー交替方式】

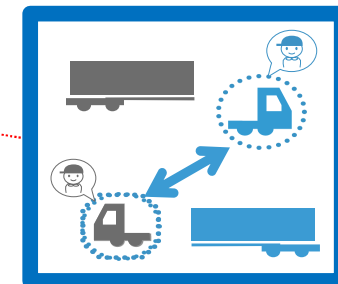


道の駅もち米の里☆なよろ(北海道)

○幹線道路(国道40号)沿いに立地し、大型の駐車スペースや休憩機能等を有する「道の駅」を拠点とした実証実験を実施。(R3年11月、R4年11月)



【ヘッド交換方式】



中継輸送システム『コネクトエリア浜松』(静岡県浜松市)

○ スマートICが設置された新東名高速道路浜松SAに中継物流拠点を整備し、物流事業者の中継輸送を実施

【位置図】



【運用イメージ】

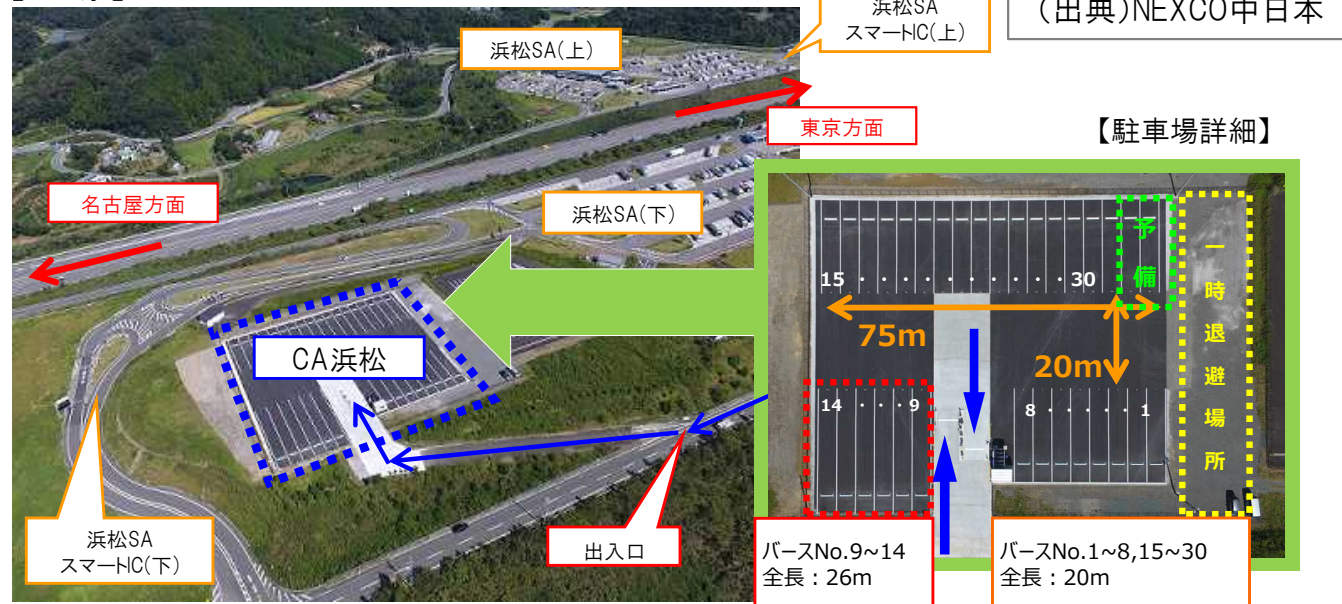
トレーラー・トラクタ交換方式の場合



ドライバー交替方式の場合



【全景】



【車両の稼働イメージと拘束時間】

① 関西拠点⇔関東間の往復運行の場合(従来の運行) ※1往復:2日間の行程の場合

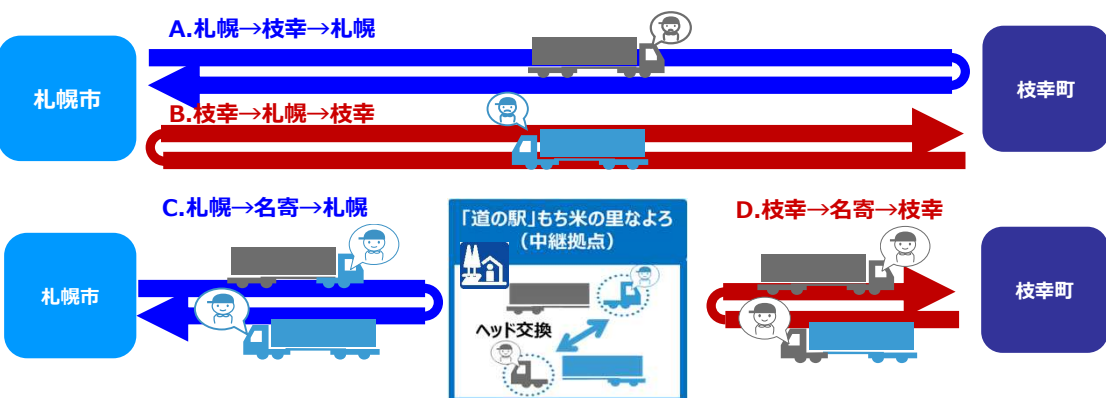


② コネクトエリア浜松利用の場合(新しい運行) ※日帰り運行の場合(想定)

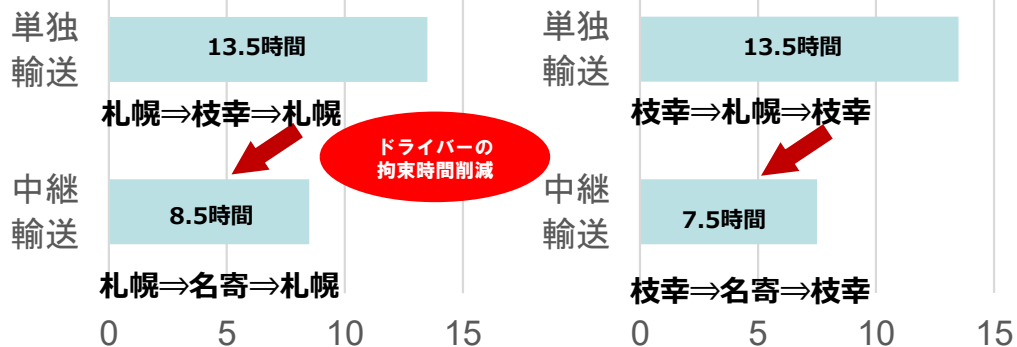


道の駅「なよろ」(北海道)での実験 (R3.11)

概要



結果と参加企業・ドライバーの声

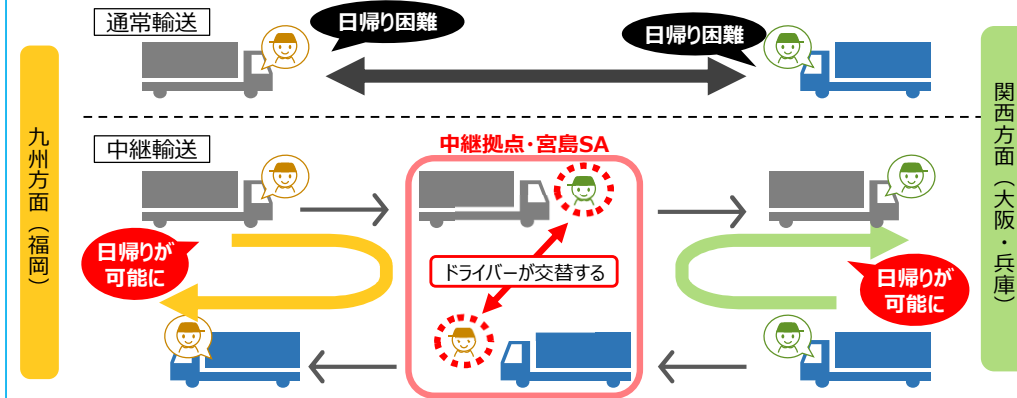


運送事業者
働き方改革のため中継輸送は必要不可欠。安定的なサービスの提供のため各地域にある道の駅を活用した輸送方法は今後極めて重要になると思う。

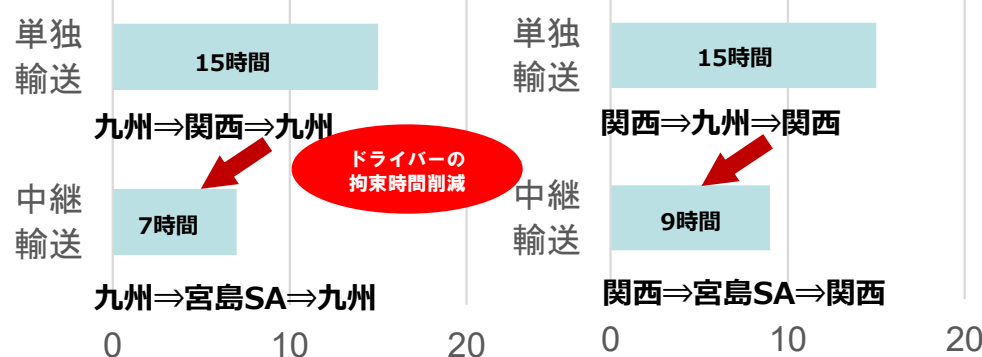
トラックドライバー
一般車両と分離した動線や専用の駐車スペース、トレーラーやヘッドの一時保管スペースがあるとよい。

山陽自動車道 宮島SA (広島県)での実験 (R4.2~R4.3)

概要



結果と参加企業・ドライバーの声



運送事業者
・日帰りが可能になる。
・IC周辺に駐車施設やドッキング場を整備してほしい。

トラックドライバー
・日帰りが可能となり、車中泊の負担が軽減された。
・ぜひ導入してほしい。
・中継待ち合わせ時間のロス短縮が課題。

- 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り組みの一環として、令和2年8月に創設
- 令和5年2月8日現在、全国の一つ星認証事業者数は3,420社（トラックは2,440社）
中部運輸局管内のトラック事業者は511社を認定
- 認証を取得した事業者のより高い水準への移行を促すため、これまでの「一つ星」に加えて、令和4年度から新たに「二つ星」の申請を受付



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
- ⑥ 自主性・先進性等

の6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。

※⑥は二つ星のみ。一つ星では参考点として点数化。

<認証取得によるインセンティブ>

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、求人エージェントの協力を得て、「求人サイトに認証事業者の特集ページの掲載」「設備改修工事の料金割引」等も実施中。

<一つ星認証事業者 令和5年2月8日現在> ()内は中部運輸局管内の数字

トラック事業者	2,440社	(511社)
バス(貸切・乗合)事業者	229社	(36社)
タクシー事業者	751社	(94社)
合計	3,420社	(641社)

<令和4年度スケジュール>

- 「一つ星」新規認証(追加申請受付分)

受付期間：令和5年1月16日～令和5年3月7日

認証事業者の公表：令和5年6月以降順次

- ※令和4年9月16日～11月15日の申請受付分については、順次、認証事業者を公表

- 「二つ星」新規・「一つ星」継続認証

受付期間：令和4年12月16日～令和5年3月7日

認証事業者の公表：令和5年6月以降順次

「働きやすい職場認証制度」認証取得によるインセンティブ

現在実施しているインセンティブ

1. ハローワーク（厚生労働省）

- 求人票へ認証マークを表示し、働きやすい職場であることを求職者へ見える化
- ハローワークインターネットサービスにおいて、「働きやすい職場認証制度」と検索することによる認証事業者の求人検索
- 認証事業所が取り組んでいる働き方改革の取組等を求職者にわかりやすく発信するための求人票作成支援

等

2. 求人サイト等（認定推進機関*）

求人サイト

- 求人サイト上で本認証取得事業者の特集ページを掲載
- 本認証取得事業者に絞った検索への対応
- 特別価格による求人掲載

損害保険

- 労災上乗せ保険の保険料の割引

設備改修工事

- 水廻り関連改修や設備改修工事の料金割引

等

*：働きやすい職場認証制度の周知広報、助言指導その他の必要な業務を実施する機関。認証実施団体の日本海事協会が国土交通省と協議の上、認定。

今後実施予定のインセンティブ

3. 監査（国土交通省）

- 「二つ星」・「三つ星」の認証事業者のうち対面による審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを端緒とした監査の対象から除外することができる規定を整備

4. R4年度2次補正の補助金（国土交通省）

バス・タクシー関係

- 二種免許取得支援
本認証制度取得事業者を優遇（詳細は今後検討）

トラック関係

- テールゲートリフター導入支援
申請件数が予算額を超えて抽選を実施する場合、本認証制度取得事業者等を優遇（詳細は今後検討）
- 予約受付システム等支援及び大型等免許取得支援
本認証制度取得事業者等が申請対象（詳細は今後検討）

5. その他（日本海事協会）

- 保有車両台数分の認証ステッカーの無料配布
2022年度「二つ星」を取得又は「一つ星」を継続した事業者が対象
- 優良事業者表彰制度の創設
長期間認証を継続して取得している事業者を対象に検討中

※今後、更に追加予定20

愛知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

- ◆ 中部経済産業局・東海農政局・商工会連合会・商工会議所連合会・中小企業団体中央会等にご協力いただき、荷主あて周知を依頼
- ◆ 10月9日の「トラックの日」に合わせて、愛知県内の自治体あてに周知を依頼

- ◆ 愛知県自動車販売店協会の協力を得て、自販会館のデジタルサイネージに「トラックの日」関係の広報を実施

令和4年10月4日

トラック輸送を利用
荷主のみさまへ

「ホワイト物流」推進運動への賛同が増えています！

国土交通省中部運輸局

トラック輸送業は、新型コロナウイルス等の影響が拡大している中においても、経済活動や国民生活を支えるものとして活躍しています。一方で、他の職種と比べて長時間労働・低賃金の状況にあるために担い手不足が大きな課題となっており、既に運送サービスを提供可能なトラック自走や日・時間制の縮小も散見されます。

国土交通省では、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に役立つことを目的として、関係者が一体となって取り組む「ホワイト物流」推進運動を展開しています。

この機会に、トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化、女性や60代運転者等に働きやすいよう「ホワイト」な労働環境の実現等についてご理解いただき、「ホワイト物流」への賛同についてご検討をお願いします。

「ホワイト物流」に賛同するには？

- 「ホワイト物流」推進運動ポータルサイトから、自主行動宣言をご提出ください。

「ホワイト物流」の賛同のメリットは？

- 業界の商慣行や自社の業務プロセスの見直しによる生産性の向上
- 物流の効率化による二酸化炭素排出量の削減
- 事業活動に必要な物流を安定的に確保
- 企業の社会的責任の履行 等

自主行動宣言

中部運輸局管内248社(全国:1457社)の企業が自主行動宣言を提出 (令和4年8月)

地域	賛同企業数の推移(全国・中部)
中部	559, 666, 1,068, 1,279, 1,457
全国	818, 930, 1,188, 1,223, 1,457

※+110%

※「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト <https://white-logistics-movement.jp/>

お問合せ先

国土交通省 中部運輸局 自動車交通課 貨物課
TEL 052-952-8037

国土交通省自動車輸送貨物課 「ホワイト物流」推進運動担当
E-Mail hqt-whitebiawaso@gxb.mlit.go.jp

令和4年9月20日

愛知県地方公共
広報用例文

10月9日は「トラックの日」です！
～「ホワイト物流」推進運動を展開しています～

トラック輸送は国内貨物輸送量の9割以上を担っており、経済活動や国民生活を支える物流の最前線で日々奮闘しています。

一方で、担い手不足が大きな課題となっており、2024年度から適用されるトラックドライバーの時間外労働の上限規制も目前に迫っており、近い将来、「モノが運べない」、「欲しいモノが、欲しい日に届かない」といった、物流への影響が懸念されます。

国土交通省では、国民生活や経済活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に役立つことを目的として、関係者が一体となって取り組む「ホワイト物流」推進運動を展開しています。

私たちの生活を支える物流を守るため、一人ひとりができる取り組みがあります。この機会に、物流について考え、一緒に社会を良くしていきませんか？

● 私たちに出来ること

私たちの生活を支える物流の安定的な確保は、社会全体の課題です。現在、運転者不足が深刻化しています。働きやすい環境の整備や物流の効率化に皆様のご理解・ご協力をお願いします。

- ✓ 宅配便の再配達削減
・商品配達するためには費用と人手が必要です。再配達削減のため、できるだけ1回での受け取り、宅配ボックスや営業所、コンビニ等での受取のほか、「置き配」サービスも活用しましょう。
- ✓ 引越時期の分散化
・スムーズな引越のため、混雑時期を避け、できるだけ早めに依頼しましょう。
- ✓ 大型駐車スペースの適正利用
・トラックドライバーの体面と安全運転のため、SA・PA、道の駅、コンビニなどの「大型駐車スペース」へのマイカーの駐車はお控え下さい。
- ✓ 応援
・より良い物流の実現のために努力している企業を応援してみませんか？（「ホワイト物流」推進運動の詳細内容は、ポータルサイトをご確認ください）

■ 「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト
<https://white-logistics-movement.jp/>
<https://white-logistics-movement.jp/#!/it/> (賛同企業リスト)



物流の働き方改革
～運送事業者がこれからもモノを運び続けるために荷主だからできること～
【事前申込制】【参加費無料】【オンライン開催(ZOOM)】

2024年4月以降、自動車運搬業務における時間外労働時間の上限規制が適用され、今までと同様の運行ができなくなります。これまでどりの物流が維持できない危機に繋がる物流の2024年問題に向けて、運送事業者だけでなく荷主にできることはないか、オンラインの説明会を開催します。今後の物流を確保していくためにどんなことができるのか、事例も交えて発表予定です。ぜひご参加ください。

日時
令和5年2月16日(木)
14:00～15:30
*オンライン開催(ZOOM) 定員300名

講師紹介
大島 弘明 氏
株式会社NX総合研究所 取締役

1964年生まれ。1988年、旧株式会社日通総合研究所入社。運送事業における事業環境の変化や労働安全問題、物流効率化等の課題研究に従事。物流現場におけるトラックドライバーの労働時間短縮等働き方改革に向けた物流現場実務のノウハウをコンサルティングも担当。現在、経済産業省、国土交通省等による「持続可能な物流の実現に向けた検討会」委員を担当。

主催 静岡県労働時間改善地方協議会
(協議会構成: 静岡県トラック協会、静岡県トラック協会、静岡県トラック協会、静岡県トラック協会、静岡県トラック協会、静岡県トラック協会、静岡県トラック協会、静岡県トラック協会)

お申込み
以下をご記入の上、054-283-1917(静岡県トラック協会)までFAXにてお送りください

貴社名 _____ 参加者名 _____ (ご役職)

メールアドレス(開催日前日までにURLや資料を送付しますので必ずご記入ください)
_____ @ _____

電話番号 _____ FAX番号 _____

※頂いた情報は説明会にのみ使用させていただきます。ご不明点がございましたら、右記までご連絡ください。

お申込み期限: 令和5年1月31日(火)
事務局: 静岡県トラック協会
電話: 054-283-1910

静岡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

- ◆ 物流の働き方改革に関する荷主向け説明会を開催

日時: 令和5年2月16日(木) 14:00～15:30

参加費: 無料

定員: 300名(オンライン開催・ZOOM)

<内容>

1. トラック業界の現状... 静岡運輸支局
2. 物流の働き方改革 一荷主に取り組んでいただきたいこと... NX総研

福井県トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会

令和5年1月25日～31日にかけて、福井運輸支局と福井労働局の連名で、福井県経済団体(福井県経営者協会・福井県商工会連合会・福井県商工会議所連合会・福井県中小企業団体中央会)あてに、長時間荷待ち改善等の要請を実施

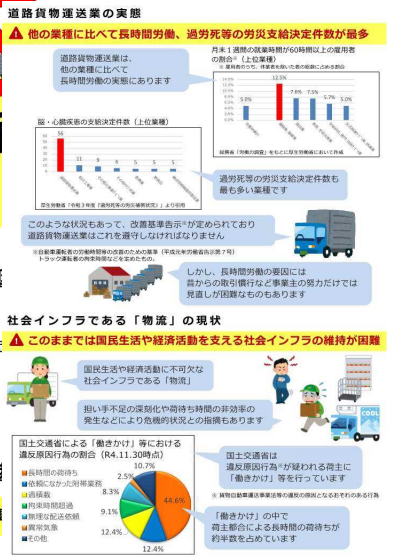


長時間の恒常的な荷待ちの改善に向けた取組について(要約)
日頃より、労働行政と運輸行政の連携の推進に取り組んでまいりました。さて、貨物自動車運送事業は、他の業種に比べて長時間労働の傾向があり、長時間労働は過労死や重大な交通事故を招く原因となります。...

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とは、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、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。



発荷主・荷主・元請運送事業者の皆さまへ

3つのポイント: 1. 長時間の恒常的な荷待ちを改善しましょう。2. 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう。3. 事前通知のない荷役作業の依頼はやめましょう。

福井県内の荷主企業の皆様へ

福井県内の荷主企業の皆様へのご協力のお願い
ポイント1: 福井県内の道路貨物運送事業者の約10%は、令和6年4月施行の上限規制への準備が完了。
ポイント2: 福井県内の道路貨物運送事業者では、約9割が月80時間を超える過重労働を行っている。
ポイント3: 残業時間が長い運転手の職種は、金属機械工業部、鉄鋼・地金等金属業、建設業、化学工業部等。

自動車運転者の「安全確保の徹底」にご協力をお願いします!

安全対策ができていますか、以下のチェックリストで確認してください。
1. 貴社の荷役場所を安全状態にする。2. 整備、転倒、腰痛の対策。3. 危険事業者との連絡・調整。7割が荷役作業で発生する災害は増加傾向。8割が荷役作業で発生する労働災害の傾向。

国土交通省

【持続可能な物流の実現に向けた検討会(令和4年9月～)】

・着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとするため、経産省や農水省と共同で、「持続可能な物流の実現に向けた検討会」を開催

【トラック運送業に係る適正取引推進会議(令和4年12月16日)】

・荷主と元請との適正取引の確保とともに、運送業界の元請・下請・孫請等の構造の中での適正取引の確保が強く求められている状況を踏まえて、主要な元請運送業者に対して理解と協力を呼びかけるため、「トラック運送業に係る適正取引推進会議」を開催

働き方改革

厚生労働省

【労働基準監督署による荷主への要請】

・改善基準告示の見直しに際し、労働基準監督署から荷主に対し配慮を要請する制度を新設 (令和5年1月～)

【トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター】

・トラック運転者の労働時間削減に向けた労務管理・取引環境改善のため、荷主や運送事業者からの相談に特化した相談窓口を設置 (令和4年8月～)

賃上げ・価格転嫁対策

公正取引委員会

【価格転嫁対策の重点対応】

・転嫁拒否が疑われる事案に対する緊急調査等の結果を踏まえ、転嫁拒否行為を行っている事業者に関して、多数の取引の相手方に対して行っている事案等について、独占禁止法に基づき企業名(トラック運送事業者を含む)を公表 (令和4年12月27日)

中小企業庁

【価格交渉促進月間の実施と改善のサイクル強化】

・価格交渉月間の積極周知・広報
・フォローアップ調査の充実
・下請振興法に基づく指導・助言の対象企業(トラック運送事業者を含む)を拡大

持続可能な物流の実現に向けた検討会

人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働時間規制(物流の「2024年問題」)、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響を踏まえ、**着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとする**ための検討会を開催。(事務局：経産省・国交省・農水省)

■論点（現状と課題）

●労働時間規制等による物流への影響

- (1) 物流の危機的状況に対する荷主企業や消費者の理解の醸成が不十分
- (2) 物流プロセスの課題（非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化・着荷主の協力の重要性）
- (3) 物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）における課題

■スケジュール

- ・2022年9月に第1回、10月に第2回、11月に第3回、12月に第4回、2023年1月に第5回検討会を開催
- ・2023年2月8日 中間とりまとめの公表
- ・2023年2月～4月 業界団体等へのヒアリング（予定）
- ・2023年5月～6月 最終とりまとめ（予定）

<委員>

大島 弘明	株式会社N X総合研究所 常務取締役
小野塚征志	株式会社ローランド・ベルガーパートナー
北川 寛樹	アクセンチュア株式会社 製造・流通本部 マネジング・ディレクター
河野 康子	一般財団法人日本消費者協会 理事
首藤 若菜	立教大学 経済学部 教授
高岡 美佳	立教大学 経営学部 教授
根本 敏則	敬愛大学 経済学部 教授
二村真理子	東京女子大学 現代教養学部 教授
北條 英	公益社団法人日本ロジスティクス システム協会 理事
矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部 教授

<事務局>

経済産業省	商務・サービスグループ 物流企画室
国土交通省	総合政策局 物流政策課
国土交通省	自動車局 貨物課
農林水産省	大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課

課題

多くのガイドライン等を策定してきているものの依然解決しておらず、2024年を前に諸課題が先鋭化・鮮明化



課題を踏まえた政策の方向性

- ◆ ガイドライン等についてインセンティブ等を打ち出して有効に機能するようにする
- ◆ 類似の法令等を参考に、規制的措置等、より実効性のある措置を検討する

(1) 荷主企業や消費者の意識改革について

- ① 物流に係る広報の推進の検討
- ② 物流改善の取組が評価されるような仕組みの検討
- ③ 経営者層の意識改革を促す措置の検討
- ④ 消費者に求められる役割の検討

(2) 物流プロセスの課題（非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化、着荷主の協力の重要性）の解決に向けて

- ① 待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数
の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置の検討
- ② 契約条件の明確化、多重下請構造の是正等の運賃の適正収受に資
する措置の検討
- ③ 物流コスト可視化の検討
- ④ 貨物自動車運送事業法に基づく荷主への働きかけ等及び標準的な運
賃に係る延長等所要の対応の検討
- ⑤ トラックドライバーの賃金水準向上に向けた環境整備の検討

(3) 物流標準化・効率化(省力化・省エネ化・脱炭素化)の推進に向けた環境整備

- ① デジタル技術を活用した共同輸配送・帰り荷確保
等の検討
- ② 物流の平準化を図るための措置の検討
- ③ 官民連携による物流標準化の推進の検討
- ④ 物流拠点ネットワークの形成等に対する支援の検討
- ⑤ モーダルシフトの推進のための環境整備の検討
- ⑥ 車両・施設等の省エネ化・脱炭素化の推進に向けた
環境整備の検討
- ⑦ その他生産性向上を図るための措置の検討

<検討スケジュール>

- 令和5年2月～4月 業界団体等へのヒアリング（予定）
令和5年5月～6月 最終取りまとめ（予定）

概要

- 政府として、価格転嫁に向けた様々な取組を進めている中、道路貨物運送業については、「価格交渉促進月間」のフォローアップ結果において、価格転嫁状況が調査した27業種中最下位となるなど、業界内における価格転嫁が進んでいない実態が明らかになっている。荷主と元請の適正取引の確保とともに、運送業界の元請・下請・孫請等の構造の中での適正取引の確保が強く求められている状況を踏まえて、主要な元請運送事業者に対して理解と協力を呼びかけるため、標記の会議を開催。
- 会議では、国土交通省、公正取引委員会、中小企業庁から適正取引の確保のための法執行の強化等の施策、厚生労働省から改善基準告示の改正内容等の説明の後、全日本トラック協会及び元請事業者5社（下記の下線部）から、適正取引確保のための取組の説明があった。

出席者

<事業者>

- ・全日本トラック協会 ・松岡満運輸 ・第一貨物
- ・NXトランスポート ・ヤマト運輸 ・中越運送
- ・新潟運輸 ・信越定期自動車 ・トナミ運輸 ・西濃運輸
- ・エスラインギフ ・近物レックス ・名鉄運輸
- ・佐川急便 ・センコー ・岡山県貨物運送
- ・福山通運 ・宇和島自動車運送 ・博運社 ・日本通運
- ・日本郵便 ・日本郵便輸送

<行政>

- ・国土交通省 ・公正取引委員会 ・中小企業庁
- ・厚生労働省



◆ 2月8日に「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の中間取りまとめが公表され、課題を受けた政策の方向性が示されたことを受けて、中部運輸局、中部経済産業局、愛知労働局は連携して、一般社団法人中部経済連合会へ、トラック運送事業者の取引環境適正化に向けた取組について、あらためての協力依頼を実施

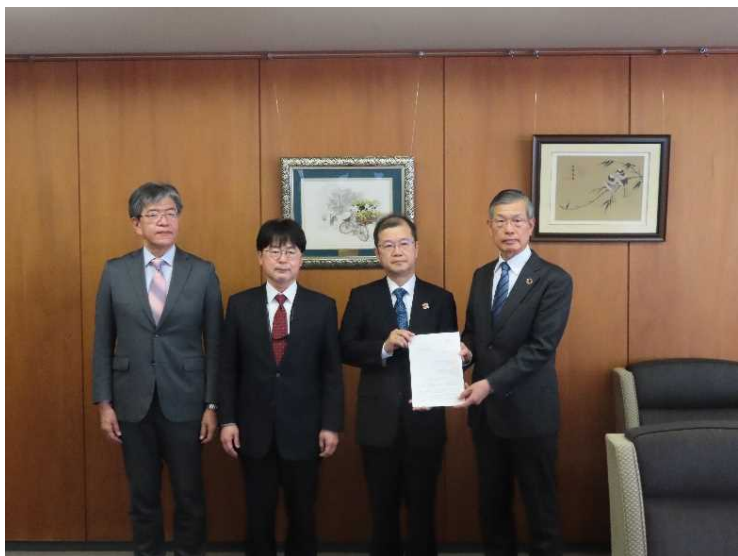
日時：令和5年3月3日（金）

場所：一般社団法人中部経済連合会

訪問者：中部運輸局 局長 大石 英一郎

中部経済産業局 局長 田中 耕太郎

愛知労働局長 局長 代田 雅彦



※以下の報道機関の取材あり

中日新聞、朝日新聞、読売新聞、物流ニッポン新聞社、
運輸世界新聞社、東京交通新聞社、中部経済新聞社、
日刊工業新聞

中運自貨第516号
20230221 中部第1号
愛労発基 0303 第1号
令和5年3月3日

一般社団法人中部経済連合会
会長 水野 明久 殿

国土交通省中部運輸局長
大石 英一郎

経済産業省中部経済産業局長
田中 耕太郎

厚生労働省愛知労働局長
代田 雅彦

トラック運送事業の取引環境適正化に向けた取組へのご理解とご協力をお願いについて

現在、政府では、新しい資本主義の実現に向け、成長と分配の好循環を生み出すべく、民間企業による賃上げのための環境整備に取り組んでおります。我が国の雇用の約7割を支える中小企業における賃上げを実現するためには、コストの適切な価格転嫁が必要不可欠です。

その中でも、トラック運送事業は、国内物流の基幹産業として、我が国の経済成長と国民生活を支える重要な役割を担っていますが、長期化する新型コロナウイルス感染症の影響や、燃料費等の上昇など世界的な物価高の影響により、大変厳しい経営環境に置かれています。

さらには、令和6年4月から適用される時間外労働の上限規制や改正改善基準告示への対応、カーボンニュートラルの実現に向けた取組なども求められているところです。

こうした中、担い手を確保し、物流を持続可能なものとしていくためには、荷主を含む荷主や一般消費者も一緒になって、それぞれの立場で担うべき役割を再考し、物流が直

面している諸課題の解決に向けた取組を進めることが必要不可欠であることから、昨年9月に関係各省が連携して「持続可能な物流の実現に向けた検討会」を設置、先月8日に中間取りまとめが公表され、今後、最終取りまとめに向けて検討することとされています。

これまでも、政府としては、荷主への働きかけや標準的な運賃の浸透、取引先との共生共栄を目指し、オープンイノベーション等の新たな連携や価格決定方法をはじめとした下請企業との望ましい取引慣行の遵守に取り組むことを発注者側の立場から宣言するパートナーシップ構築宣言の拡大、毎年9月と3月の価格交渉促進月間による価格転嫁等の取引適正化に向けた取組、時間外労働の上限規制等の周知、トラック運転者の長時間労働削減に向けた支援等を実施してきたところです。

つきましては、貴連合会におけるこれまでのご協力に感謝申し上げるとともに、トラック運送事業の取引環境適正化に向けた取組についてより一層のご理解をいただき、下記事項について、傘下会員への周知等に引き続きのご協力を賜りますようお願い申し上げます。

記

運賃については、適切なコストに基づき、荷主、元請事業者、下請事業者が協議を行い決定する必要があることから、価格交渉の申出をしやすい環境の整備を図り、トラック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、燃料費等のコスト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。

また、運送を依頼する際は、トラック運送事業者が遵守すべき関係法令について配慮を行っていただくこと。

【関係各省の取組・施策等】

- ・持続可能な物流の実現に向けた検討会
https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/index.html
- ・「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト
<https://white-logistics-movement.jp/>
- ・標準的な運賃の告示
https://www.mlit.go.jp/report/press/jidoshah04_hh_000213.html
- ・「パートナーシップ構築宣言」ポータルサイト
<https://www.biz-partnership.jp/>
- ・価格交渉促進月間
<https://tekitorisupport.go.jp/topics/gekkan/>
- ・時間外労働の上限規制-働き方改革特設サイト-
<https://hatarakikatakakaku.mhlw.go.jp/overtime.html>
- ・トラック運転者の改善基準告示が改正されます！
<https://www.mhlw.go.jp/content/001035028.pdf>
- ・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
<https://driver-roudou-ikan.mhlw.go.jp/>

【資料2】

三重労働局資料

資料一覧

- 1 トラック運転者の改善基準告示が改正されます！
- 2 参考(トラック運転者の「改善基準告示」見直しの概要)
- 3 【報道発表資料】都道府県労働局に「荷主特別対策チーム」を編成します
- 4 荷主等要請書
- 5 STOP！長時間の荷待ち リーフレット
- 6 トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター リーフレット
- 7 「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」
リーフレット
- 8 自動車運転者の「安全確保の徹底」にご協力をお願いします！
リーフレット

令和
6年4月～
適用



トラック運転者の

事業者の皆さん
ご確認くださいか？

改善基準告示が 改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます



1年の拘束時間

改正前(年換算)

3,516時間

改正後

原則：**3,300時間**

最大：**3,400時間**

1か月の拘束時間

改正前(月換算)

原則：**293時間**

最大：**320時間**

改正後

原則：**284時間**

最大：**310時間**

1日の休息期間

改正前

継続**8時間**

改正後

継続**11時間**を
基本とし、継続**9時間**

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます



トラック運転者の 「改善基準告示」が改正されます。



令和6年4月より適用予定です。

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

(注1)改善基準告示とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)をいう。
 (注2)本表は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達(令和4年基発1223第3号)の内容を含めて作成したもので、令和6年4月1日から適用される。

トラック運転者の「改善基準告示」見直しの概要 ①

- ▶ 長時間・過重労働の実態にある自動車運転者の健康確保等の観点から、見直しを行うもの。

	現行	見直し後（令和6年4月1日～）
1年、1か月の拘束時間	1年 — 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週間における運行がすべて長距離貨物運送（一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送）で、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合
1日の休息期間	継続 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（週に2回まで） 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、 運行終了後に継続 12 時間以上の休息期間を与える
運転時間	2日平均1日当たり 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回概ね連続 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

トラック運転者の「改善基準告示」見直しの概要 ②

	現行	見直し後（令和6年4月1日～）
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。</p> <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>※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>
分割休息特例	<p>継続8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4時間以上 ・休息期間の合計は、10時間以上 ・一定期間（2か月程度）における勤務回数の<u>2分の1</u>が限度 	<p>継続9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3時間以上 ・休息期間の合計は、 2分割：10時間以上、3分割：12時間以上 ・3分割が連続しないよう努める。 ・一定期間（1か月程度）における勤務回数の<u>2分の1</u>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20時間まで延長し、休息期間を4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24時間まで延長可（ただし、運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えることが必要） ・さらに、8時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を28時間まで延長可 <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21時間 休息期間は継続20時間以上</p> <p>【例外】 仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、拘束24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	<p>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<u>2分の1</u>を下回ってはならない。）</p> <p>フェリー乗船時間が8時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される。</p>	<p>現行どおり</p>

報道関係者 各位

令和4年12月23日

【照会先】

三重労働局労働基準部監督課

監督課長 宮田 仁

上席地方労働基準監察監督官 海山 淳

地方労働基準監察監督官 田中章太

(直通電話) 059-226-2106

改善基準告示の改正に伴い「荷主特別対策チーム」を編成しました ～トラック運転者のための特別チームが発足～

本日、「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（平成元年労働省告示第7号））が改正（※）されたことを踏まえ、三重労働局では、トラック運転者の長時間労働の是正のため、発着荷主等に対して、長時間の荷待ちを発生させないことなどについての要請とその改善に向けた働きかけを行うことを目的とした「荷主特別対策チーム」を編成しました。 ※適用は令和6年4月1日。

道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあり、過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、トラック運転者の長時間労働の是正等の働き方改革を一層積極的に進める必要があります。しかしながら、長時間労働の要因には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがあるため、「荷主特別対策チーム」が、発着荷主等に対して要請と働きかけを行うこととしました。

三重労働局では、改正された改善基準告示を広く周知するほか、こうした取組を通じて、トラック運転者の方が健康に働くことができる環境整備に努めてまいります。

【荷主特別対策チームの概要】

- **トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有するメンバーで編成されています**
「荷主特別対策チーム」は、三重労働局に新たに任命する荷主特別対策担当官を中心に、トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有する三重労働局・労働基準監督署のメンバーにより編成しています。
- **労働基準監督署が発着荷主等に対して要請します**
労働基準監督署が、発着荷主等に対し、①長時間の恒常的な荷待ちの改善に努めること、②運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知し、トラック運転者がこれを遵守できるよう協力すること、などを要請します。
- **三重労働局が長時間の荷待ちなどの改善等に向け発着荷主等に働きかけます**
三重労働局のメンバーが、労働基準監督署から要請された事項に発着荷主等が積極的に取り組めるよう、荷待ち時間等の改善に係る好事例の紹介等のアドバイスを行います。
- **長時間の荷待ちに関する情報を収集します**

厚生労働省ホームページに、「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」（※）を新設し、発着荷主等が長時間の荷待ちを発生させていると疑われる事案などの情報を収集し、その情報を基に、労働基準監督署が要請等を行います。



※URL:https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudouki_jun/nimachi.html

(事業の名称) _____

(代表者職氏名) _____

(事業場の名称) _____

_____労働基準監督署

長時間の恒常的な荷待ちの改善に向けた取組について（要請）

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

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

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

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

記

1 長時間の恒常的な荷待ちの改善

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

2 改善基準告示※の周知及び遵守への協力

- (1) 運送業務の発注担当者に、改善基準告示を周知し、トラック運転者が改善基準告示を遵守できるような着時刻や荷待ち時間等を設定すること。
- (2) 改善基準告示を遵守できず安全な走行が確保できないおそれのある発注を貨物自動車運送事業者に対して行わないこと。

(参考)

※「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号）」⇒



▷「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」⇒



▷「交通労働災害防止のためのガイドライン」⇒



荷主・元請運送事業者の皆さまへ



STOP! 長時間の荷待ち

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



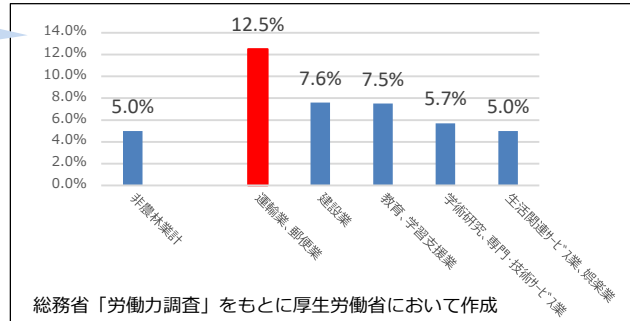
道路貨物運送業の実態

⚠️ 他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

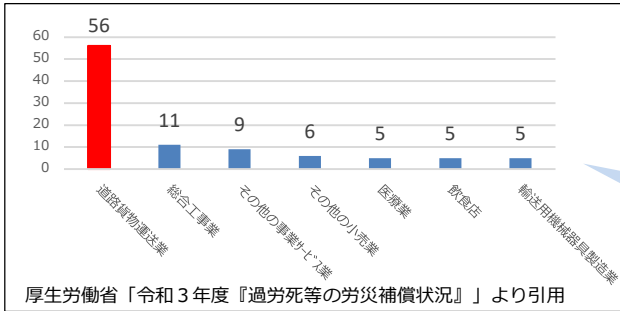
道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあります

月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合※（上位業種）

※ 雇用者のうち、休業者を除いた者の総数に占める割合



脳・心臓疾患の支給決定件数（上位業種）



過労死等の労災支給決定件数も最も多い業種です

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

※自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号）
トラック運転者の拘束時間などを定めたもの。



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

社会インフラである「物流」の現状

⚠️ このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難



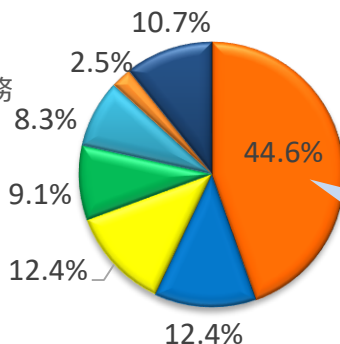
国民生活や経済活動に不可欠な社会インフラである「物流」

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



国土交通省による「働きかけ」等における違反原因行為の割合（R4.11.30時点）

- 長時間の荷待ち
- 依頼になかった附帯業務
- 過積載
- 拘束時間超過
- 無理な配送依頼
- 異常気象
- その他



国土交通省は違反原因行為※が疑われる荷主に「働きかけ」等を行っています

※ 貨物自動車運送事業法等の違反の原因となるおそれのある行為

「働きかけ」の中で荷主都合による長時間の荷待ちが約半数を占めています

1 長時間の恒常的な荷待ちを改善しましょう

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

取り組み例

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



「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」
(厚生労働省・国土交通省・公益社団法人
全日本トラック協会 (2019/08))

改善した現場の声



荷待ち車両がいなくなって、敷地が有効活用できるようになり、近隣住民の方からの苦情もなくなりました。

構内のリフトマンや荷受け作業員の作業の平準化につながりました。おかげで、ミスも減りました。



荷待ち時間解消のため出荷順に合わせた荷置きを行ったらピッキング作業などが減り、自社の積込み時間が削減できました。

注文からお届けまでの期間に余裕を持たせることで、安定した物流サービスを受けることができますね。



2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

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




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

3 事前通知のない荷役作業の依頼はやめましょう

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




「荷主」って誰のこと？



当社は商品を受け取る
だけなので
関係ないですね。

荷物の受け取り先



大きい会社のことかな。
うちは小さいから関係
ないはずね。

中小企業



いえいえ。

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

お問い合わせ

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

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

トラック運送
事業者の
みなさまへ



発着荷主の
みなさまへ

トラック運転者の長時間労働改善 特別相談センター

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

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

 厚生労働省 令和4年度自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業

お問合せ先 受託者：株式会社労働調査会 東京都豊島区北大塚 2-4-5 調査会ビル TEL 03-3915-7221



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



自動車運転者の長時間労働改善に向けたさまざまな情報を発信します！

自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

トラック・バス・タクシーなどの運転者は、物流や生活交通を支える存在です。一方で、こうした自動車運転者は、業務の特性や取引上の慣行などから、労働時間が長くなる実態が見られ、働く方の健康と安全を守る働き方改革が急務です。

本サイトでは、2024年（令和6年）4月からの自動車運転者への時間外労働の上限規制の適用に向けて、皆さまの働き方改革に役立つ様々な情報を発信していきます！！



● トラック運転者



<主な掲載情報>

改善事例
特別相談センター
簡単自己診断
情報いろいろ宝箱
改善ハンドブック
各種統計
(運転者の仕事をしてみよう)

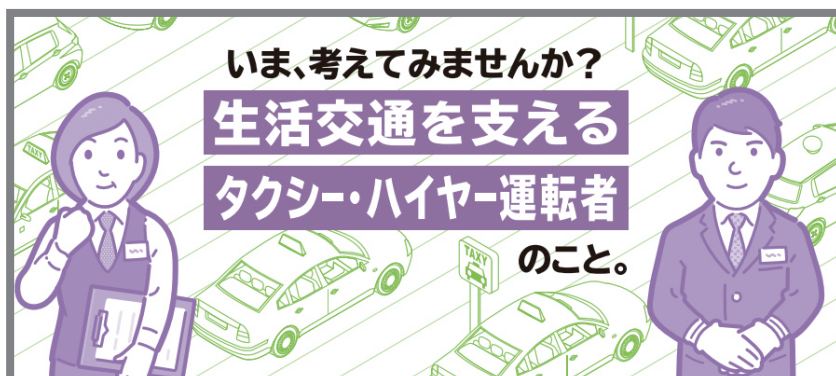
● バス運転者



<主な掲載情報>

改善事例
情報いろいろ宝箱
改善ハンドブック
各種統計
(運転者の仕事をしてみよう)

● ハイヤー・タクシー運転者



<主な掲載情報>

改善事例
情報いろいろ宝箱
改善ハンドブック
各種統計
(運転者の仕事をしてみよう)

改善基準告示特設ページ（トラック、バス、ハイヤー・タクシー毎に掲載します）

2024年（令和6年）4月から自動車運転者への時間外労働の上限規制の適用に合わせて、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）が新しくなります

改善基準告示とは？

改善基準告示のポイント

改善基準告示関係資料

改善基準告示のQ&A

2024年（令和6年）4月以降の改善基準告示について、Q&A形式で解説！

改善基準告示が何のために制定されたか？、制定の経緯は？、改正の詳しい推移は？、などを掲載しています！

改善基準告示の改正内容について、トラック、バス、ハイヤー・タクシーそれぞれのポイントを掲載しています！

改善基準告示の告示全文や、関連通達を掲載！

改善事例

改善事例では、自動車運転者（トラック、バス、ハイヤー・タクシー）の長時間労働改善に向けた事業者の取組をご紹介します。



- ・社内制度や勤務体制等の改善事例
- ・ICT機器導入による効率化の改善事例
- ・人材確保・育成等による改善事例
- ・その他の取組事例 etc



情報いろいろ宝箱

情報いろいろ宝箱では、自動車運転者（トラック、バス、ハイヤー・タクシー）の長時間労働の改善に活用できるさまざまな情報や、トラック、バス、ハイヤー・タクシーをご利用される皆さまに知っていただきたい情報を掲載しています。

- ・利用者の皆さまへ
- ・事業者の皆さまへ



各種統計

（運転者の仕事をしてみよう）

各種統計（運転者の仕事をしてみよう）では、自動車運転者（トラック、バス、ハイヤー・タクシー）の労働時間や賃金、女性運転者の状況等、さまざまな統計情報を掲載しています。



- ・有効求人倍率、平均年齢、女性の進出状況、年間労働時間、年間所得、etc

改善ハンドブック

改善ハンドブックでは、自動車運転者（トラック、バス、ハイヤー・タクシー）の労働時間管理の考え方や、改正改善基準告示のポイント解説、長時間労働改善に向けた事業者の取組例、関係法令、各種ガイドライン等の情報を掲載しています。



自動車運転者の「安全確保の徹底」にご協力をお願いします！

陸上貨物運送事業における労働災害が高止まりしています。
自動車運転者の安全確保のためには、荷主、配送先、元請事業者等の皆さまの取り組みが不可欠です。

新型コロナウイルス感染症拡大により配達需要が増加している中、一人ひとりが安全に安心して働けるよう、安全対策に取り組みましょう！

厚生労働省では、自動車運転者の安全確保のため、以下のガイドラインを策定しています。

具体的な実施事項等は、**裏面のチェックリスト**で確認ください。

陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン

陸運業に従事する労働者の荷役作業での労働災害を防止するために、**荷役作業場所における安全の確保等**、陸運事業者、荷主、配送先、元請事業者などが取り組むべき事項を示したものの。



ガイドラインのポイント

交通労働災害防止のためのガイドライン

交通労働災害の防止を図るための指針として、**安全な走行ができない可能性が高い発注の禁止等**、事業者や運転者の責務と、荷主、元請事業者等による配慮事項等を示したものの。

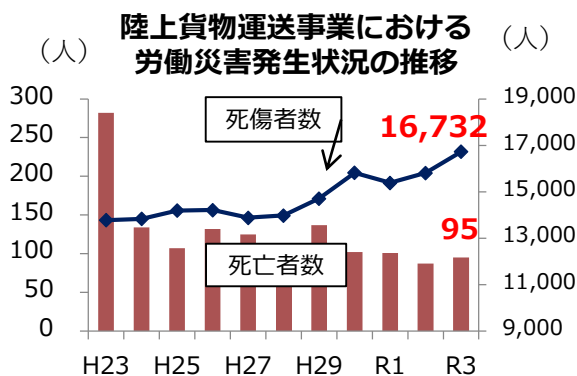


ガイドラインのポイント

陸上貨物運送事業における労働災害の傾向

災害は増加傾向

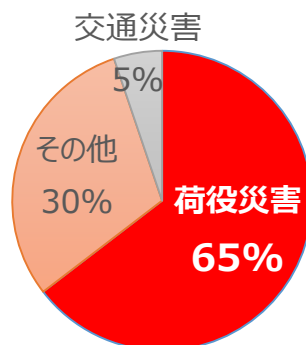
毎年約15,000人が被災しています。



出典：労働者死傷病報告(休業4日以上)、死亡災害報告

7割が荷役作業で発生

毎年約10,000件の災害が荷役作業で発生しています。



※令和2年の死傷者数15,815人のうち、無作為に1,000件を抽出し、集計したもの
※内訳は作業内容(令和2年)



荷役作業の安全対策チェックリスト

(「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」より)

① 貴社の荷役場所を安全な状態に

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

② 墜落、転倒、腰痛等の対策

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

③ 陸運事業者との連絡・調整

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

※ 上記は、同ガイドラインに示している事項のうち主要なものを記載しています。
詳細についてはガイドライン本文を参照ください。

交通労働災害防止対策チェックリスト

(「交通労働災害防止のためのガイドライン」より)

荷主、元請事業者等による配慮

- 荷主、元請事業者等の事情での直前の貨物の増量による過積載運行を行わせていない
- 到着時刻の遅延が見込まれる場合、到着時刻の再設定やルート変更等を行っている
- 改善基準告示に違反し安全な走行ができない可能性が高い発注をしないようにしている
- 荷積み・荷卸し作業の遅延で予定時間に出発できない場合、到着時間を再設定し、荷役作業開始まで荷主の敷地内で待機できるようにしている

ご不明な点は、最寄りの都道府県労働局、労働基準監督署へお問い合わせください。

【資料3】

本協議会における本年度の取組み 及び今後の取組み（案）

ホワイト物流推進運動

- 「ホワイト物流」推進運動セミナー（国土交通省主催）
令和4年10月～令和5年3月にかけて6回開催
- ホワイト物流推進運動への参加呼びかけ（中部運輸局）
中部運輸局管内の荷主企業10団体39社（R5.2現在）にヒアリングを行い、参加を呼びかけた。

その他各種制度の周知・浸透

- 新規事業者への許可書交付の際に「標準的な運賃」の周知（三重運輸支局）
- 新規許可事業者に対する指導講習会での各種制度の周知（三重運輸支局主催）
令和4年9月及び令和5年3月の2回開催
- 新聞一般紙への広告掲載 3月下旬を予定（本協議会名での掲載）
次ページの内容で掲載を予定しております。

日本経済新聞 名古屋支社版 2023年3月 日掲載 「三重県トラック協会」 全5段 モノクロ [広告会社/朝日エージェンシー]
 朝日新聞 三重版・伊賀版

求められる!
 トラックドライバーの
 働き方改革!!

持続可能なトラック輸送の実現に向けて抜本的な見直しが迫っています



物流
 危機

業務改善・生産性改善を一緒に!!

発荷・着荷、それぞれのお取引先との連携が不可欠です。

トラックの待遇改善、人手不足解消へ

標準的な運賃と燃料サーチャージにご理解をお願いします。



付帯作業の改善、待機時間削減をお願いします

●労働条件、改善基準告示を遵守(2024年版) オプティカルホワイト物流推進運動で実現を。



トラック輸送は
 総経費の半分以上を
 人件費が占める
 労働集約産業

ドライバーの時間外労働は、一般的な年間720時間上限の適用に向け、2024年から年間960時間が上限となります。このためトラックドライバーの働き方を見直します。

標準的な運賃

国土交通省が告示している「標準的な運賃」は下記のとおりです。 <抜粋> 中部運輸局・国土交通省告示第575号 令和2年4月24日

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)
30km	17,770	20,480	26,070	32,690
50km	21,150	24,420	31,350	39,530
100km	29,600	34,280	44,550	56,630
200km	46,520	53,800	70,230	89,810
200kmを超えて500kmまで20kmを増すごとに加算する金額				
	3,380	3,870	5,070	6,540
500kmを超えて50kmを増すごとに加算する金額				
	8,440	9,680	12,660	16,340

	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)
基礎額	基礎走行キロ 小型車は100km 小型車以外のもの130km			
	35,710	42,130	53,700	67,370
基礎額	基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの60km			
	21,430	25,280	32,220	40,420
加算額	基礎走行キロを超える場合は10kmを増すごとに			
	280	340	510	710
加算額	基礎作業時間を超える場合は、1時間を増すごとに (4時間制の場合であって、午前午後に分けて計算する。)			
	3,430	3,590	3,850	4,550

- III 運賃割増率
 - 【特殊車両割増】冷蔵車・冷凍車 ……2割
 - 【休日割増】日曜祝祭日に運送した距離に限る ……2割
 - 【深夜・早朝】午後10時～午前5時までに運送した距離 ……2割
- IV 待機時間料
 - 30分を超える場合において30分までごとに発生する金額
 - 小型車 1,670円 / 中型車 1,750円
 - 大型車 1,870円 / トレーラー 2,220円
- V 積込料、取卸料、付帯業務料
 - 積込み、取卸しその他付帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として收受
- VI 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は、運賃とは別に実費として收受
- VII 燃料サーチャージ
 - 別に定めるところにより收受

トラック輸送が暮らしと経済を支えます

トラックは生活と
 経済のライフライン

トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会 (厚生労働省 三重労働局、国土交通省中部運輸局 三重運輸支局、一般社団法人 三重県トラック協会)

令和5年度の地方協議会の取組みについて（案）

時間外労働の上限規制の適用まで残り約1年となる令和5年度の取組みは非常に重要となることから、令和5年度の協議会は年2回以上開催することとし、以下の事項に重点的に取り組む。

地方協議会での今後の取組み（案）

●物流関係事業者・荷主、消費者等全体に届く周知・啓発活動

荷主、消費者に対し、物流の重要性について広くPRを行うとともに、運送事業者に対しても関係法令、各種ガイドライン等の周知・浸透を図る

- ・関係省庁・関係団体と連携したセミナー・説明会の開催。
- ・荷主企業・運送事業者に対する各種リーフレット等の送付
- ・荷主や一般消費者への啓蒙を目的とした新聞広告。 など

協議会スケジュール（案）

