

第 17 回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

日 時：令和 4 年 2 月 24 日（木）15:00～

場 所：静岡運輸支局会議室（W e b 開催）

議 事 次 第

1. 開 会

2. 議 題

- (1) 協議会の経過について
- (2) 令和 3 年度静岡県協議会での取組事項の報告
 - ・過去のパイロット事業についてのヒアリング
 - ・ガイドライン浸透や長時間労働に関するアンケート
 - ・K P I 事業
- (3) 道路貨物運送業に対する労働時間等説明会について
- (4) 最近のトラック運送事業に関する取組等について
- (5) 来年度の協議会の進め方について

3. その他

4. 閉 会

第17回 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 構成員 出席者名簿

順不同、敬称略

【委員】

組織名	役職	委員名	代理出席者役職	氏名	出欠	備考
企業経営総合研究所	代表	丹下 博文			出席	
一般社団法人静岡県商工会議所連合会	専務理事・事務局長	中村 泰昌			欠席	
静岡県中小企業団体中央会	常務理事	佐塚 一弘			出席	
全日本運輸産業労働組合静岡県連合会	書記長	鈴木 英男			出席	
全日本建設交通一般労働組合静岡県本部	執行委員長	松澤 彰一			出席	
鈴与 株式会社	取締役	松山 典正			出席	
ジヤトコ 株式会社	SCM部 主管	佐野 征治			出席	
一般社団法人静岡県トラック協会	副会長 安倍運輸株式会社	白鳥 正人			欠席	
一般社団法人静岡県トラック協会	副会長 株式会社ハマキョウレックス	大須賀 秀徳			欠席	
一般社団法人静岡県トラック協会	副会長 三笠運輸株式会社	松浦 明			出席	
静岡労働局	労働局長	石丸 哲治			出席	
中部運輸局	運輸局長	嘉村 徹也	自動車交通部次長	野田 敏幸	出席	
静岡運輸支局長	運輸支局長	中山 國光			出席	

【オブザーバー】

組織名	役職	出席者名			出欠	
関東経済産業局 産業部 流通・サービス産業課		矢吹 心太			欠席	
関東農政局 経営・事業支援部 食品企業課					欠席	
静岡県 経済産業部就業支援局労働雇用政策課	課長	露木 満	課長代理	長尾 吉秀	出席	

田村経営コンサルティング事務所	代表	田村 隆一郎			出席	
-----------------	----	--------	--	--	----	--

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の記録

【平成27年度】

		日付	議題等	備考
1	第1回協議会	平成27年 8月7日	1. 協議会設置 2. 長時間労働の実態調査の実施について	
2	トラック実態調査 (トラック協会)	9月	トラック輸送状況の実態調査	トラック協会が20社、運転者100名を対象に実態調査(全国集計)
3	荷主ヒアリング調査	10月、11月	荷主(元請け)ヒアリング	運輸支局、労働局がトラック協会の調査結果をもとに、5社を訪問して「荷主(元請け)ヒアリング」を実施 (静岡県独自取り組み)
4	第2回協議会	12月10日	1. 手待ち時間が生じている荷主に関する調査 2. 荷主(元請け)ヒアリング結果について 3. パイロット事業の概要について	○トラック協会がこれまで協会員に行ってきた調査結果 ○協議会事務局が実施したヒアリング調査結果
5	荷主調査 (中部運輸局)	12月	物流現場における課題と改善点の見える化事業	中部運輸局が荷主企業を対象に関係者のコミュニケーションを観点に郵送により調査(203件)
6	第3回協議会	平成28年 3月4日	1. パイロット事業の概要 2. トラック輸送状況の実態調査結果報告 3. 改善点の見える化事業の調査結果報告 4. パイロット事業の進め方について	(協議事項) パイロット事業候補の公募の実施と選考を事務局に委嘱することを決議

【平成28年度】

7	パイロット事業 候補事業者の報告	平成28年 4月28日	静岡県パイロット事業候補事業者の2社を厚生労働省、 国土交通省に報告	(5/9)運送事業者A調査事業の荷主本社に訪問して調査事業の概要説明 (6/2)運送事業者Bと当該運送事業者の荷主企業、及び運送事業者Aの事案荷主事業場に訪問して調査事業の概要説明 (6/24)日通総研大島部長と打合せ (7/19)運送事業者Bに調査事業の概要を再度説明 (7/28)運送事業者B調査事業の荷主企業に調査事業の概要説明
---	---------------------	----------------	---------------------------------------	---

8	パイロット事業 対象事業者の 決定の連絡	6月13日	厚生労働省から静岡県パイロット事業候補事業者の2社について調査対象者とするこの連絡	事業の予算割り振りの連絡をもって通知
9	第4回協議会	8月26日	1. 平成28年度パイロット事業者2者の概要報告 2. KPI導入調査事業の実施について 3. 平成29年度パイロット事業候補事業者の募集	
10	平成28年度 KPI導入調査事業 協力事業者の募集	9月15日～ 9月30日	4事業者募集に期限内に4事業者から申し出あり	
11	物流フォーラム 2016	10月20日	○協議会の経過報告 ○パイロット事業、KPI導入調査事業の概要報告 ○パネルディスカッション	トラック協会主催 トラック事業者243社、荷主企業35社参加
12	平成28年度 KPI導入調査事業 協力事業者説明会	10月20日	協力事業者4者に田村先生から説明	
13	平成29年度 パイロット事業の募集	10月20日～ 11月18日	期間内に応募なし	一般公募で応募がなかったことから、静岡労働局で対象者を選定することになった。
14	第5回協議会	12月15日	1. 協議会の経過報告 2. パイロット事業の中間報告 3. KPI導入調査事業の中間報告	
15	平成29年度 パイロット事業 荷主説明	1月27日	荷主企業にパイロット事業の説明 (協議会事務局)	静岡労働局が候補荷主企業を選定 代表者から協力の承諾あり
16	平成29年度 パイロット事業 運送事業者説明	2月24日	実運送事業者にパイロット事業を説明、倉庫視察	
17	第6回協議会	3月10日	1. 協議会の経過報告と平成29年度スケジュール 2. パイロット事業の報告 3. KPI導入調査事業の報告 4. 29年度パイロット事業対象集団候補の決定	
18	平成29年度 パイロット事業 候補事業者の報告	3月21日	平成29年度静岡県パイロット事業候補事業者を厚生労働省、国土交通省に報告	

【平成29年度】

19	平成29年度 パイロット事業対象 事業者の決定連絡	平成29年 4月10日	平成29年度静岡県パイロット事業候補事業者について調査対象者とするための連絡	事業の予算割り振りの連絡をもって通知
20	平成29年度 KPI導入調査事業 協力事業者の募集	4月22日～ 5月28日	4事業者募集に期限内に5事業者から申し出あり	
21	平成29年度 KPI導入調査事業 募集説明会	5月16日	○KPIについて田村先生より説明 ○平成28年度参加事業者より事例発表 ○行政の支援施策について運輸支局より説明	
22	平成29年度 KPI導入調査事業 強力事業者の決定	6月1日	応募のあった5事業者から4事業者を決定	荷種、地域、応募理由等により事務局にて検討、決定
23	第7回協議会	7月24日	1. 協議会の経過報告と平成29年度スケジュール 2. パイロット事業の報告 3. KPI導入調査事業の報告 4. 人手不足対策について 5. 働き方改革、最近の施策等について 6. 労働環境改善に係る広報について	
24	生産性向上セミナー	9月7日	○適正な取引条件への改善について ○トラック運送における生産性向上方策について ○中継輸送について	
25	物流フォーラム 2017	10月31日	○パイロット事業の実施事例 ○KPI導入・取組事例 ○標準貨物自動車運送約款改正等の説明	トラック協会主催 トラック事業者264社、荷主企業32社参加
26	第8回協議会	11月20日	1. 協議会の経過報告と平成29年度スケジュール 2. パイロット事業の報告 3. KPI導入調査事業の報告 4. 荷主向け広報について 5. 生産性向上の取組について 6. 標準貨物自動車運送約款の改正に伴う周知活動について	

27	荷主向け広報	2月～	荷主向けリーフレットの作成および新聞へ広告掲載	
28	第9回協議会	3月12日	<ul style="list-style-type: none"> 1. 協議会の経過報告と平成30年度スケジュール 2. パイロット事業の報告 3. KPI導入調査事業の報告 4. 第8回中央協議会について 5. コンサルティング事業について 6. 30年度KPI導入調査事業について 7. 荷主向け広報の実施状況について 8. 働き方改革の動き等について 	

【平成30年度】

29	平成30年度 静岡県コンサルティング事 業対象事業者の決定報告	平成30年4月	平成30年度静岡県コンサルティング事業候補事業者について調査対象者とする事の報告	
30	平成30年度 KPI導入調査事業 実施事業者の募集	5月1日～ 5月31日	4事業者募集に期限内に4事業者から申し出あり	
31	平成30年度 KPI導入調査事業 募集説明会	5月9日	<ul style="list-style-type: none"> ○KPIについて田村先生より説明 ○平成29年度実施事業者より事例発表 	
32	平成30年度 KPI導入調査事業 実施事業者の決定	6月4日	応募のあった4事業者を決定	
33	平成30年度 静岡県コンサルティング事業第1回検討会	6月27日	<ul style="list-style-type: none"> ○コンサルティング事業実施スケジュール ○実態調査にあたっての事前準備確認 	荷主、実運送事業者、コンサルティング事業者、静岡労働局、静岡県トラック協会、静岡運輸支局

34	第10回協議会	8月2日	1. 協議会の経過報告と平成30年度スケジュール 2. パイロット事業の報告 3. KPI導入調査事業の報告 4. コンサルティング事業の報告 5. KPI調査事業の今後の進め方について 6. 物流現場の視察について 7. 自動車運送事業における「働き方改革」施策等について	
35	平成30年度 静岡県コンサルティング事業第2回検討会	8月29日	○実態調査の結果報告 ○実態調査の結果を踏まえた改善方策の方向性について	荷主、実運送事業者、コンサルティング事業者、静岡県労働局、静岡県トラック協会、静岡運輸支局
36	平成30年度 静岡県コンサルティング事業第3回検討会	10月17日	○運行データの確認 ○トラック運転者の労働時間短縮に向けた施策抽出・合意	荷主、実運送事業者、コンサルティング事業者、静岡県トラック協会、静岡運輸支局
37	物流フォーラム	10月31日	○輸送の効率化・生産性の向上に向けて ○KPI導入・好事例 ○自動車運送事業の「働き方改革」について	トラック協会主催
38	平成30年度 静岡県コンサルティング事業第4回検討会	12月19日	○実証実験内容(計画、検証項目、スケジュール)の共有	荷主、実運送事業者、コンサルティング事業者、静岡県トラック協会、静岡運輸支局
39	第11回協議会	1月15日	1. 協議会の経過報告と平成30年度スケジュール 2. 平成30年度コンサルティング事業進捗について 3. 平成30年度KPI事業の進捗について 4. 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について 5. 働き方改革に関する状況について	
40	物流倉庫視察	2月7日	○羽田クロノゲート見学	協議会委員、関東経済産業局、静岡県トラック協議会事務局

41	平成30年度 静岡県コンサルティング事業第5回検討会	2月18日	○実証実験結果共有 (・配車台数 ・運転手拘束時間)	荷主、実運送事業者、コンサルティング事業者、静岡運輸支局
42	ガイドライン周知セミナー	2月26日	1.トラック業界を取り巻く当面する諸課題等について 2.働き方改革関連法に関する時間外労働の上限規制について 3.荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働改善に向けたガイドラインについて 4.取引環境と長時間労働改善事例の紹介	運送事業者 95社 荷主 2社 中部運輸局、静岡労働局、三菱UFJリサーチ&コンサルティング、遠州トラック、静岡運輸支局
43	第12回協議会	3月14日	1.協議会の経過と平成30年度の開催計画について 2.平成30年度コンサルティング事業の報告 3.取引環境と長時間労働改善に向けたガイドラインについて 4.最近のトラック行政の取組等について 5.トラック運送業の働き方改革に向けた厚生労働省の取組みについて	
44	ガイドライン周知活動	3月11日 3月18日	1.トラック業界を取り巻く当面する諸課題等について 2.取引環境と長時間労働改善に向けたガイドラインについて 3.荷主向けリーフレット 4.荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働改善に向けたガイドラインについて	県下6団体 静岡県トラック協会、静岡運輸支局

【令和元年度】

45	ホワイト物流推進運動説明会	6月28日	1.ホワイト物流推進運動について 2.荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働改善に向けたガイドラインについて	荷主企業21社 運送事業者13社 関係団体1団体 静岡運輸支局
46	第13回協議会	10月30日	1.協議会の経過と令和元年度の開催計画について 2.令和元年度アドバンス事業について 3.KPI事業について 4.最近のトラック運送事業に関する取組について 5.トラック運送業の働き方改革に向けた厚生労働省の取組について	
47	KPI導入セミナー	11月27日	○KPIの概要、導入事例、活用ポイントを田村先生から説明	静岡県トラック協会、会員事業者(9社11名)、田村経営コンサルティング

48	KPI導入セミナー	1月16日	○KPIの概要、導入事例、活用ポイントを田村先生から説明	静岡県トラック協会、会員事業者(20社22名)、田村経営コンサルティング
49	紙・パルプ輸送に関する労働時間実態調査ヒアリング	1月20日	○アンケート調査の実施について事業者向けヒアリングの実施	実運送事業者、富士地区貨物運送協同組合 静岡県トラック協会、静岡運輸支局、(株)日通総合研究所
50	紙・パルプ輸送に関する労働時間等実態調査アンケート	2~3月	○アンケート調査の実施および集計	実運送事業者、富士地区貨物運送協同組合 静岡県トラック協会、静岡運輸支局、(株)日通総合研究所
51	荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー(中止)	3月9日	1. 取引環境と労働時間の改善に向けたガイドラインについて 2. 「ホワイト物流」推進運動について 3. 改正労働基準法のポイントについて	(株)富士通総研、静岡県労働局、静岡運輸支局
52	第14回協議会 (書面会議)	3月	1. 令和2年度富士地区における紙・パルプ輸送に関する実証実験について 2. 令和2年度KPI(重要業績評価指標)診断の募集について	

【令和2年度】

53	令和2年度KPI診断事業者決定	11月	○応募事業者のうち2社を選定	静岡県トラック協会、コンサルティング事業者
54	第15回協議会	2月17日	1. 令和2年度紙・パルプ輸送に関するアンケート調査報告及び実証事業について 2. 令和2年度KPI事業について	
55	紙・パルプ輸送に関する実証実験	2~3月	○荷主・運送事業者との調整、実証事業の実施等	(株)日通総合研究所、静岡運輸支局、静岡県トラック協会

【令和3年度】

56	紙・パルプ輸送に関する実証実験の報告会	4月26日	○令和2年度紙・パルプ輸送の実証実験の結果報告	(株)日通総合研究所、静岡運輸支局、静岡県トラック協会 荷主、実運送事業者
57	「労働時間に関する法制度等」説明会	7～10月	○労働時間に関する法制度等の周知、理解の促進に向けた説明会を実施	静岡労働局、静岡運輸支局、静岡県トラック協会
58	令和3年度KPI診断事業者決定	7月	○応募事業者のうち2社を選定	静岡県トラック協会、コンサルティング事業者
59	第16回協議会	8月3日	1. 令和2年度紙・パルプ輸送に関する実証実験の結果報告について 2. 令和3年度KPI事業について	
60	トラック輸送に関する労働環境・取引環境改善に向けたアンケート調査	11～12月	○トラック輸送の労働環境や荷主と運送事業者の実取引環境等に関する実態を調査	静岡運輸支局、静岡県トラック協会
61	令和2年度実証実験についてのヒアリング	1月20日	○実証実験後の経過と現在の状況についての聞き取りを実施	静岡運輸支局、静岡県トラック協会、荷主
62	平成30年度実証実験についてのヒアリング	2月1日	○実証実験後の経過と現在の状況についての聞き取りを実施	静岡運輸支局、静岡県トラック協会、荷主、実運送事業者
63	第17回協議会	2月24日	1. 過去のパイロット事業についてのヒアリング 2. ガイドライン浸透や長時間労働に関するアンケート 3. 令和3年度KPI事業について	

中部管内実証実験フォローアップシート

静岡県

実施年度	荷種		ヒアリング実施日
R2	紙パルプ		R4.1.20

(課題)

月曜日には 土日の生産分の在庫が増え、出荷スペースに余裕がない状態に。それを他倉庫に移送するなどの整理(準備)を行った後に出荷作業となるため、作業開始時間が遅くなり、積み込みまでの待機時間が発生する。

事業概要

具体的な実施内容は、月曜日に増加した在庫の横持ちに発生していた横持ち車両の台数を減らすために、月曜日以外の横持ち台数を増やした。

事業結果

・今回サンプリングした同じ運送事業者(1社の月曜日の運行実態各2運行分を比較すると、富士側での積込時の待機時間は、実証実験実施前が平均2時間20分に対し、実施後は平均1時間37分となり、43分の短縮を図ることができた。
 ・拘束時間も実証実験実施前が平均15時間23分に対し、実施後は平均12時間25分となり、2時間58分の短縮となった。(ただし、この拘束時間の短縮については、待機時間の削減のみならず、当日の配送先件数の差異等により運転時間▲1時間55分や荷積時間▲1時間22分)も短縮していることに留意する必要がある。)

フォローアップ結果

継続中 一部実施 未実施

荷主企業あてヒアリング結果

○実証実験で行った横持ちについて

→現在も継続中

実証実験以降も運送事業者と話し合いの場を重ね、労働時間の短縮に向けてさらに以下の取り組みを実施

(課題)日々出荷量が異なってしまう、待ち時間がまちまちになっている

(取り組み)令和4年1月から倉庫の在庫量を減らすようにしたところ、最後のトラックの積み込み終了時刻が早くなった感覚がある

まだ始めたばかりのため、今後も継続して様子を見たい

(課題)積み込み箇所が多くなっているため所要時間が増える

(取り組み)同じようなアイテムをまとめて配置するようにして、積み込み時間を短縮したアイテムが多くまとめるのが難しいものもあるが、続けていきたい

(課題)在庫や積込口のバランスが悪い(例:関東向けの積込口は空いているが関西向けは混み合っている等)

(取り組み)関西向けの車両の積み込みが少ない場合には、関東向けの貨物も関西向けの積込口にて行うようにして待ち時間の短縮となるようにした

まだ倉庫内の在庫配置、荷役作業の問題もあるが、続けていきたい

○その他

・配送先での待機時間についての協力要請は難しい

・関東方面のオーダーが遅いという課題については走行時間としては3時間程度で到着できるため、早めのオーダーメ切的理由付けが難しく、配送先(着荷主)との交渉が進んでいない

・古紙の受け入れについての事前連絡については、当時から実施してもらっていた問屋では継続中だが、別の問屋への交渉は現在古紙不足ということで、問屋も日々どれくらい卸せるかわからない状況のため進んでいない

・高速の夜間割引の時間(0-4時)に併せるため、配送先での荷下ろし開始時刻よりも早く出発することも拘束時間が長い原因。経費とのバランスを取ってほしい。

・告示(拘束時間)がどうなるか注視しており、それに併せて対策を考えなければならないが、許容範囲が狭まるとメーカーとしては今の生産活動が出来なくなる。

1. 実施者の概要

- 発荷主企業: 紙製品製造業(製品の出荷)
- 元請け運送事業者: 発荷主企業の物流子会社
- 実運送事業者: 元請け運送事業者手配の3社
- 着荷主企業: 紙製品製造業(古紙の納入)
- 荷種: 紙製品、古紙

2. 事業概要

●実証事業の概要

実証実験前

- ・ 土日生産分は月曜日に横持ち
- ・ 月曜日の出荷積込みは午後開始、最終積込みは夜



実証実験後

- ・ 横持ちを平準化
- ・ 月曜日の積込み開始時間と最終積込み時間の前倒しが可能に



- ① 月曜日に増加した在庫の横持ちに発生していた横持ち車両の台数を減らすために、月曜日以外の横持ち台数を増やした。
- ② これにより、あらかじめ週末に向けて工場内の在庫を削減し、土日の生産分を置いても出荷スペースが確保できるようにすることで、月曜日の待機時間を減らすことを目指した。
- ③ まずは月曜日の最終積込み時間を早めることを目指し、トライアルを実施した。

●待機時間や拘束時間等短縮の効果

- ① 積込時の待機時間は、実証実験実施前の平均2時間20分に対し、実施後は平均1時間37分となり、**43分の短縮**を図ることができた。
- ② なお、待機時間削減以外の当日の配送先件数の差異等による運転時間や荷積時間の短縮要因がある可能性もあるが、拘束時間が実証実験実施前の平均15時間23分に対し、実施後は平均12時間25分となり、**2時間58分の短縮**となった。
- ③ 工場側での月曜日の最終積込時間の早期化は、日による差異があり評価が難しい。現状ではまだトラックの入場待ちが56%(14箇所/25箇所)発生しているが、実際にはドライバーの待機時間及び拘束時間は削減されている。

3. 課題

- ① 工場(発荷主)側では、月曜日に土日に生産した製品の倉庫入れが14時頃までかかるため、積込作業開始時間が遅くなり、車両への積み込みまでの待機時間が発生(倉庫入れが終わらないと積み込みが開始されない)
- ② その月曜日には、拘束時間が16時間を超える運行が発生(改善基準告示上は不可)

4. 事業内容

- ① 積込時の待機時間削減に向けた在庫管理の見直し
- ② 古紙を降ろす際の待機時間の発生など①以外の改善メニューの検討
- ③ 今後の取り組みについての検討

5. 結果

- ① 積込時の待機時間は、実証実験実施前が平均2時間20分に対し、実施後は平均1時間37分となり、43分短縮。
- ② 待機時間削減以外の当日の配送先件数の差異等による運転時間や荷積時間の短縮要因もあり、拘束時間が実証実験実施前の平均15時間23分に対し、実施後は平均12時間25分となり、2時間58分の短縮。
- ③ 工場側での月曜日の最終積込時間の早期化は、日による差異があり評価が難しい。現状ではまだトラックの入場待ちが56%(14箇所/25箇所)発生しているが、実際にはドライバーの待機時間及び拘束時間は削減している。
- ④ 今回の実証実験は、準備期間が極めて短く、実験期間も1か月と限られていたため、この横持ちを含めた在庫管理の精度を上げていくことで、最終積込時間の早期化と待機時間の削減が期待できる。

6. 荷主企業及び実運送事業者のメリット

- ① ドライバーの待機時間と拘束時間の短縮に寄与
- ② 今回の実証実験の結果をもとに、出荷量の異なる時期での実証を含め、継続した取り組みへの意向を確認

7. 今後の取り組みについて

- ① 在庫管理の見直し: 今後は、横持ち輸送のバランスを如何にとるかを含めた在庫管理の精度を上げていくことで、最終積込時間の早期化と待機時間の削減が期待できるため、引き続きこの取り組みを継続する、あるいは本格的に導入していくことが望まれる。
- ② 古紙を降ろす際の待機時間の発生への取り組み: 古紙業者から当日あるいは翌日の発送情報を着荷主(工場側)にオンラインあるいはファックス等で事前送付。それに基づき納入体制を計画、実行する取り組み。既に一部の古紙問屋(3社)からは連絡をもらうことを始めている。今後、発注量の多い古紙問屋から実施依頼をし、徐々に増やしていく意向も示されている。

中部管内実証実験フォローアップシート

静岡県

実施年度	荷種			ヒアリング実施日
H30	自動車部品			R4.2.1

(課題)

- 長距離運送の見直し
長距離便(立ち寄りあり)が拘束時間が長くなる
- 荷卸し時仕分け、積込場所集約
仕分け作業の負荷がある

事業概要

ドライバーの運転時間・拘束時間削減のため、ルートを最適化し、現状の生産状況に応じたルート運行の見直し【物量に合わせて運送方法の最適化(直送とMilkRunの併用)】特定地域内を周回する定期便の運行ダイヤを見直し

- ・現状の物量、積載率等の現状把握
- ・配車台数を削減の状態で、必要な物量に対応できるかの検証(結果としてトラック労働者の拘束時間の削減)

事業結果

昼便▲3便、夜便▲1便▲4便/日を実現。効率よく配送できることにより、平均拘束時間も約▲1時間となった。

- ・便数削減133便/週⇒113便/週(▲20便/週)
- ・拘束時間短縮1便平均10.7時間⇒9.7時間(▲1.0時間)
- ・運行ダイヤ見直しにより、積載率の向上が図れた
- ・配車台数及びトラック労働者の改善前後の差分を新たなビジネスチャンスへ活用可能となった

フォローアップ結果

継続中 一部実施 未実施

荷主、運送事業者両者へヒアリングを実施

- 現在の稼働状況、ドライバーの労働時間について
物流ネットワーク自体に変更はない。H30年と比較し取扱貨物量が減少、トラックの稼働台数も減。荷主、運送事業者ともに、ドライバーの拘束時間や労働時間への問題意識はほぼない。
- 当時の実証実験からさらに改善している点
(荷主)H30当時は週あたり20便の減をおこなった。現在も継続して運送事業者と物流効率化に取り組んでいる。
- 現在の課題、さらなる取り組み
・荷受け(サプライヤー)は1日4回納入としているが、パレットにすき間が多くなり積載率が低くなっている。
→(荷主)発注ロットを見直し、パレットにちょうど収まるよう貨物を調整し積載効率を高めた。
また、某工場では、毎日引き取りを行っていたものを週1回月曜日とし、納入回数、積載ルール(品目ごとの分割数見直し)をすることで、積載率を改善することができた。荷主としては細かいロットで荷受けした方が効率は良いが、輸送の効率とどちらの方がメリットが大きいのかも含めて検討している。
・トレーラーヘッドの交換(経路途中での積荷交換)について
(運送事業者)富士ー京都間の輸送について大型4両からダブル連結トラック2両で行うようにした輸送経路上の営業所やPAにてドライバーの交代を実施。
- その他
・現在の取扱量であればバース予約を導入をせずとも荷待ち時間なく積み卸しができている。
・運送事業者から荷主に対し困り事等相談すると対応してもらっている。他の荷主にも法令上厳しい点を相談すると対応してくれるケースがほとんど。

■ プレーヤー

- 発着：自動車部品品製造業（静岡県富士市）
- 運搬：輸送業者（同上）

■ 特色

- 特定地域内を周回する定期便の運行ダイヤを見直し
- 現状の物量、積載率等の現状把握
- 配車台数を削減の状態、必要な物量に対応できるかの検証（結果としてトラック労働者の拘束時間の削減）

<実施予定便数>

	平日便（月～金）	土日便	週合計
昼便	12便/日→ 9便/日（▲3便）	7便/日	133便/週 → 113便/週 （▲20便）
夜便	9便/日→ 8便/日（▲1便）	7便/日	
合計	21便/日→17便/日（▲4便）	14便/日	

■ 実施期間

- 2019年1月14～26日

■ 効果

- 便数削減 133便/週 ⇒ 113便/週 (▲20便/週)
- 拘束時間短縮 1便平均 10.7時間 ⇒ 9.7時間 (▲1.0時間)
- 運行ダイヤ見直しにより、積載率の向上が図れた
- 配車台数及びトラック労働者の改善前後の差分を新たなビジネスチャンスへ活用可能となった

■ 今後の見込まれる展開

- 定期的なダイヤの見直し (年,半年,四半期サイクルなど)
- 土日便への拡大
- 北関東サプライヤエリアへの拡大

■ 課題

- 運行ダイヤの定期的な見直しなどの運用面
 - ダイヤ組み換え、という新しい業務の発生(削減方法の検討)
 - 出荷バース担当者など、現場担当者の理解・協力体制
 - トラック運送業者との運行ダイヤの共有(定期的見直しサイクルの定着化 など)
- 運行記録 (実績集計) の確実な実行
 - 記録忘れ、着・発同時記録など、運用面に課題。実運賃の把握に向け徹底が必要

トラック運送事業者アンケート結果

国土交通省 中部運輸局
静岡運輸支局
令和4年2月

アンケート実施について①

令和3年11月にトラック協会全会員約1,500社を対象にアンケートを配布。回収期間は約1か月とし、178社から回答があった。

令和3年11月22日

関係各位

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 事務局

令和3年度「トラック輸送に関する労働環境・取引環境改善」に向けたアンケートの実施について

平素は、国土交通行政並びにトラック輸送業界の発展にご理解とご協力をいただき、ありがとうございます。

さて、「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」では、「労働時間」や「荷主等との取引」において、静岡県内のトラック輸送業界が抱える課題を改善するための方策を、輸送業界や荷主、行政等が連携して検討しております。

この度、今後の検討の参考とするため、「労働環境」や「荷主と運送事業者の実取引環境」等に関して、静岡県内の運送事業者の皆様アンケートをお願いしたいと思います。

つきましては、別添のアンケート(3枚)にお答えいただき、**12月20日(月)**までにFAXにてご回答下さいますようお願い申し上げます。アンケート用紙3枚をそのまま以下の番号へお送りいただければ結構です。

なお、いただいたアンケートの結果は集計業務以外の業務で使用いたしません。

お忙しいところ恐縮ですが、ご協力をお願いいたします。

アンケート提出先
FAX:054-283-1917
(静岡県トラック協会)

アンケートお問い合わせ先
静岡運輸支局 輸送・監査担当 安形・大村
TEL:054-261-1191

令和3年度 トラック輸送に関する労働環境・取引環境改善に向けたアンケート調査
—静岡県向け—

本アンケートは、トラック輸送に関する労働環境・取引環境の改善に向けた今後の取り組みの参考とする為、静岡県のトラック輸送に関する労働環境や荷主と運送事業者の実取引環境等に関する実態をお伺いするものです。いただいたご意見は匿名で取りまとめさせていただきます。上記以外の目的には使用いたしません。なにとぞ協力いただけますようお願いいたします。また、早速のご意見をいただければ幸いです。

アンケート提出先
FAX:054-283-1917
(静岡県トラック協会)

アンケートお問い合わせ先
静岡運輸支局 輸送・監査担当 安形・大村
TEL:054-261-1191

会社名等の記入は任意となります

記載日 令和 年 月 日
会社名 : _____
ご担当者名 : _____
メールアドレス : _____

御社の事業用自動車の保有車両数(会社全体)としてあてはまるものに○をつけてください。
①~10台 ②11~30台 ③31~50台 ④51~100台 ⑤100台超

御社が手掛けている主な輸送品目を3つまでお答えください。

Q1:働き方改革関連法の改正(法定時間外労働に対する月60時間超の新増賃金の引上げ、時間外労働の年960時間の上限規制)についてお伺いします。

- (1) 令和5年4月より、トラック運送事業者を含む中小企業においても、月60時間を超える法定時間外労働に対する法定増率が50%以上に引き上げられることはご存じですか?
該当する番号に○をつけてください。
①知っている ②なんとなく知っている ③知らなかった
- (2) 令和6年4月より、トラック運送事業においても、時間外労働の上限規制(年間960時間まで)が適用されることはご存じですか?
該当する番号に○をつけてください。
①知っている ②なんとなく知っている ③知らなかった
- (3) 法定増率の引き上げや時間外労働の上限規制(以下、便宜上「新制度」とします)が適用されるにあたり、何らかの対策を行っていますか?あるいはその予定はありますか?
下記のいずれかの設問にお答えください。

【1】
対策を行っている・予定している
対策を行わないといけなと思う

以下のうち、御社で既に対策済みの場合は○、予定している・考えられる対応に近いものに△をつけてください。

①運行効率を改善するなどして、会社全体の労働時間を削減する
②新たに運転手を雇用するなどして、一人当たりの時間外労働を削減する
③「新制度」に対応できるよう、給与体系、勤務体制を変更する
④「新制度」で問題となる時間外労働につながる運送を引き受けない
⑤その他

【2】
対策は予定していない
対策を行うことは難しい

以下のうち、上記のようにお考えになる理由に近いもの全てに○をつけてください。

①「新制度」で問題となる時間外労働は発生しない
②対策に必要な収益が見込めない、確保できない
③荷主の協力が得られない、荷主に対し要請しづらい
④「新制度」で問題とならないように時間外労働を抑えることができない
⑤その他

アンケート実施について②

Q2: 深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活・産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的に、国土交通省・経済産業省・農林水産省では、各企業に対し「ホワイト物流」推進運動への賛同をお願いしています。本運動についてお伺いします。

(1) 本運動についてはご存じですか？該当する番号に○をつけてください。
 ①知っている ②存在は知っている ③知らなかった

(2) (1)で「①知っている」とお答えいただいた方にお伺いします。
 自主行動宣言（推奨項目）の中で、興味がある項目はありますか？該当するものに○をつけてください。
 ①運送内容の見直し（輸送効率向上協力 等） ②運送契約の方法（運送契約の書面化 等）
 ③安全の確保（荷役作業時の安全対策 等） ④運送契約の相手方の選定
 ⑤特になし

(3) (1)で「①知っている」とお答えいただいた方にお伺いします。
 今後「ホワイト物流」推進運動への賛同を予定していますか？該当するものに○をつけてください。
 ①既に賛同している ②検討している ③今後検討したい ④考えていない

Q3: 厚生労働省、国土交通省及び公益社団法人全日本トラック協会が事務局となった「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」では、トラック運送事業者における取引環境の改善と長時間労働の抑制を実現するため、「取引環境と労働時間の改善のためのガイドライン」をとりまとめております。
 本ガイドラインについてお伺いします。
 【参考】ガイドライン：https://Sta.or.jp/wp-content/themes/Sta_theme/pdf/guideline.pdf
 事例集：https://Sta.or.jp/wp-content/themes/Sta_theme/pdf/zuilidne Sirai.pdf

(1) 本ガイドラインについてはご存じですか？該当する番号に○をつけてください。
 ①知っている ②存在は知っている ③知らなかった

(2) (1)で「①知っている」とお答えいただいた方にお伺いします。
 御社及び関連する荷主において、本ガイドラインは活用されていますか？該当する番号に○をつけてください
 ①活用している ②活用していない

(3) (2)で「②活用していない」とお答えいただいた方にお伺いします。
 活用されていないのはどういった理由ですか？該当するもの全てについて○をつけてください。
 ①取引環境・長時間労働等の問題がなく、特に活用する必要がない
 ②ガイドライン等を読んでも、どのように取り組んだらよいかわからない
 ③ガイドラインの内容等が自社にそぐわない、あてはまる事例がない
 ④自社にガイドライン等を参考として取り組みを行う余裕がない
 ⑤荷主と交渉を行える関係にない
 ⑥荷主の理解や協力が得られない・不十分である
 ⑦その他

Q4: 国土交通省では、トラック運送事業者が法令を遵守して持続的に事業を行う際の参考となる「標準的な運賃」を令和2年4月に告示しました。

(1) 「標準的な運賃」が告示されたことはご存じですか？該当する番号に○をつけてください。
 ①知っている ②存在は知っている ③知らなかった

(2) (1)で「①知っている」とお答えいただいた方にお伺いします。
 「標準的な運賃」を基に、御社では取り組み等を行いましたか？該当する番号に○をつけてください。
 ①荷主と交渉のうえ、「標準的な運賃」に基づく運賃設定届を提出した
 ②「標準的な運賃」を基に、荷主と交渉中・交渉予定
 ③取り組み等は検討していない

(3) (1)で「②存在は知っている」・「③知らなかった」とお答えいただいた方、あるいは(2)で「③取り組み等は検討していない」とお答えになった方にお伺いします。
 現在経営に見合うだけの運賃を収受できていますか？該当する番号に○をつけてください。
 ①十分な額を収受できている
 ②必要最低限の額は収受できている
 ③納得できる額は収受できていない

Q5: 御社における労働時間にかかる状況等についてお伺いいたします。

(1) 御社が定期的に行う運行の中で、運行（営業所を出てから戻るまで）時間が最も長い運行について、運行時間の内訳をご記載ください。（おむねの時間を、「〇時間〇分」の形式で入力してください）
 ①営業所・休憩場所等から ②営業所・休憩場所等への回送
 （最初の）発荷主への回送 （戻り先等を行った場合も含む）
 ③発荷主での待機 ④発荷主での荷役
 ⑤着荷主での待機 ⑥着荷主での荷役
 ⑦走行（①、②以外の合計） ⑧休憩時間（合計）
 ⑨休憩時間（合計）

(2) 当該運行の主な輸送品目を教えてください。

(3) (2)で記載いただいた品目の輸送にかかる、荷主との関係について、該当する番号に○をつけてください。
 ①元請け・直請け ②下請け

(4) 拘束時間短縮に有効と思われる対策どのようなものが考えられますか？
 どのような対策が長時間労働の解消につながりましたか？
 既に実施されている対策に○、その他有効と思われるものは△をつけてください。
 ①発荷主で待ち時間を短縮 ②着荷主で待ち時間を短縮
 ③発荷主での荷役を効率化 ④着荷主での荷役を効率化
 ⑤発荷主と交渉し、計画的な配車・ ⑥着荷主と交渉し、計画的な配車・
 運行が可能な体制を整備 ⑦発荷主と交渉し、計画的な配車・
 ⑦高速道路の活用 ⑧中継輸送の導入等、運行の効率化
 ⑨その他（内容を記載してください）

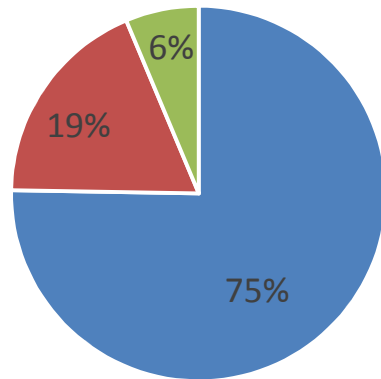
(5) 長時間労働の改善に向け、御社が関心をお持ちの事項、発着荷主に協力を望む事項はありますか？
 近いもの全てに○をつけてください。
 ①予約システムの導入 ②パレット等の活用
 ③発着主からの入出情報等の事前提供 ④幹線輸送部分と集荷配送部分の分離
 ⑤集荷先や配送先の集約 ⑥運転以外の作業部分の分離
 ⑦出荷に合わせた生産・荷造り等 ⑧着荷主側の施設面の改善
 ⑧十分なリードタイムの確保 ⑨高速道路の利用（通行料を上乘せ）
 ⑩混雑時を避けた配送 ⑪発注量の標準化
 ⑪モーダルシフト
 ⑫その他（内容を記載してください）

(6) (5)で記載いただいたもののほか、長時間労働の解消にあたり課題となるものはありますか？
 近いもの全てについて○をつけてください。
 ①運転手の確保 ②運行管理者等の確保
 （運転手や運行管理者の不足が原因で発生しているなど）
 ③施設・設備、車両の拡大・拡充 ④運転手の要望等への対応
 （運転手や運行管理者の確保、業務効率化など）
 ⑤社内の意識・雰囲気 ⑥改善に向けて必要となるリソースの不足
 （必要な設備や人材の確保、業務効率化など）
 ⑦荷主の協力 ⑧自社に適した改善方法がわからない
 （運行・集約の対策案、積み込みの方法の変更等には
 荷主の賛同が必要など）
 ⑨改善に必要な経費が賚れない ⑩長時間労働の改善により影響
 （必要な経費が不足、それを賚る運賃を荷主に交渉しづらいなど）
 （長時間労働の改善に伴う運転手の給与が不足、
 それを賚る運賃を荷主に交渉しづらいなど）
 ⑪その他（内容を記載してください）

ご協力、ありがとうございました。

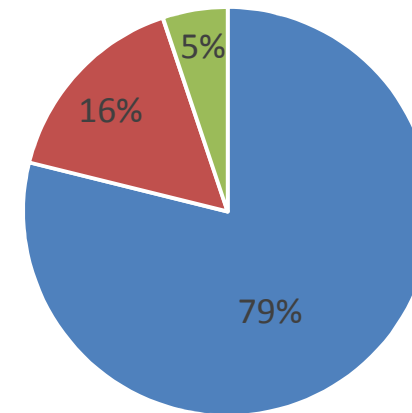
アンケートその①（周知度）

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



■ ①知っている ■ ②なんとなく知っている ■ ③知らなかった

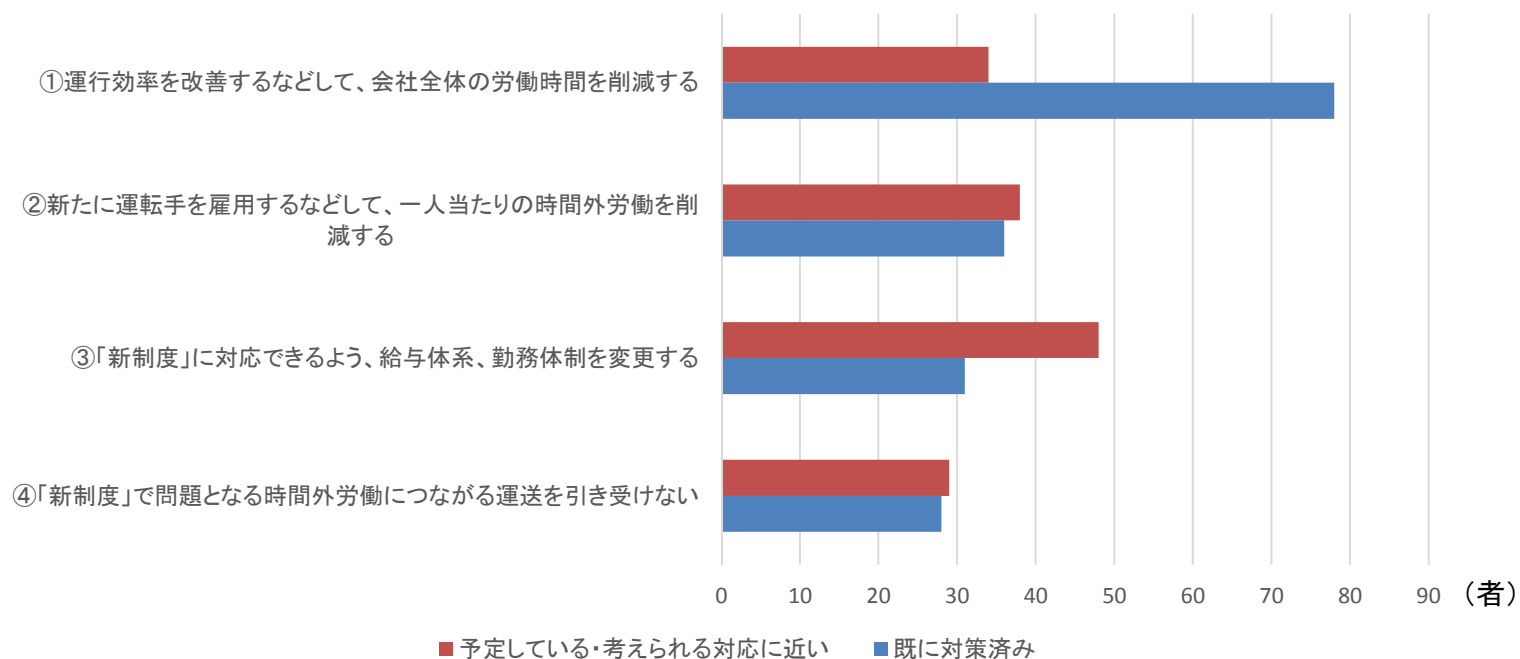
令和6年4月より、トラック運送事業においても、時間外労働の上限規制（年間960時間まで）が適用されることはご存じですか？



■ ①知っている ■ ②なんとなく知っている ■ ③知らなかった

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

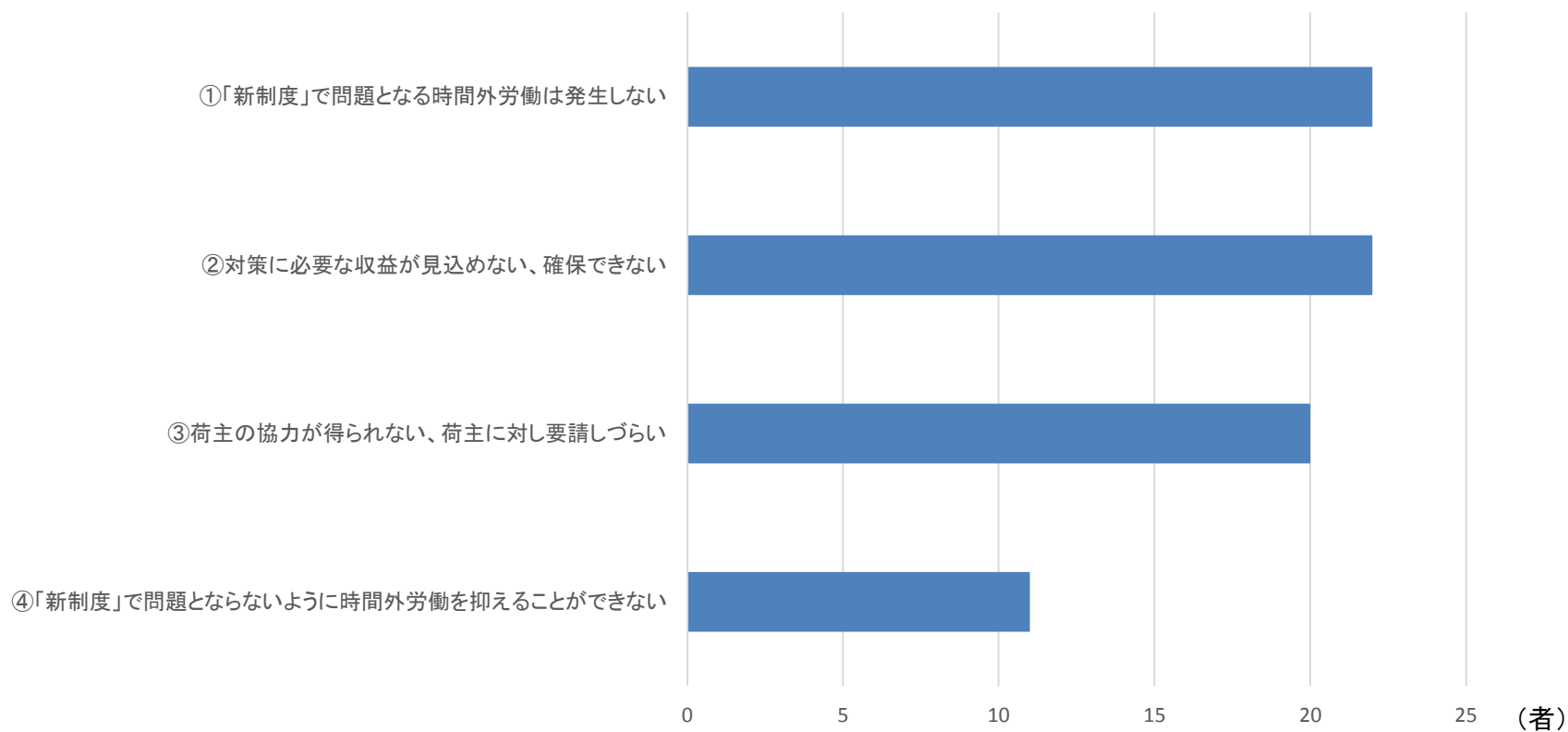
対策の内容



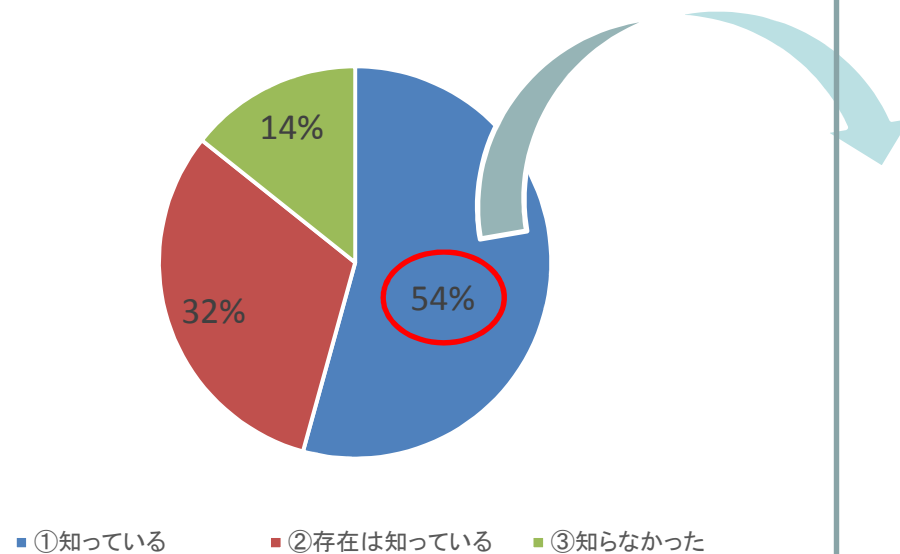
その他：交渉を続けていく
時間外労働が少ない（多くて月30時間程度）

法定割増率の引き上げや時間外労働の上限規制（以下、便宜上「新制度」とします）が適用されるにあたり、対策はしていない

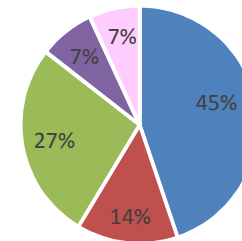
対策をしていない理由



ホワイト物流推進運動はご存じですか？

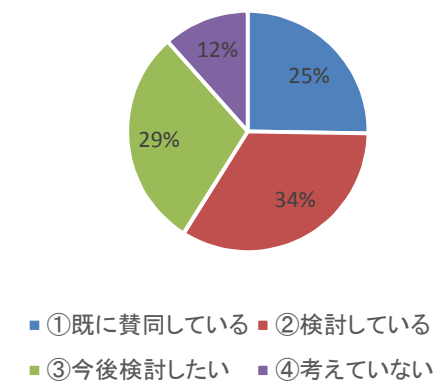


自主行動宣言（推奨項目）の中で、興味がある項目はありますか？

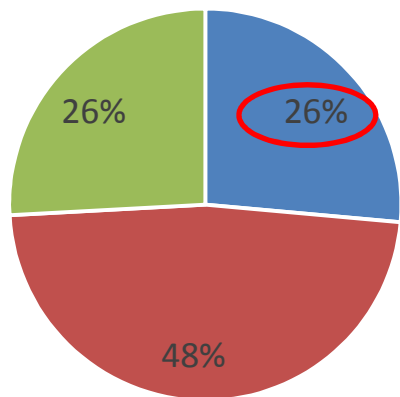


- ① 運送内容の見直し（物流改善提案と協力 等）
- ② 運送契約の方法（運送契約の書面化 等）
- ③ 安全の確保（荷役作業時の安全対策 等）
- ④ 運送契約の相手方の選定
- ⑤ 特になし

今後「ホワイト物流」推進運動への賛同を予定していますか？

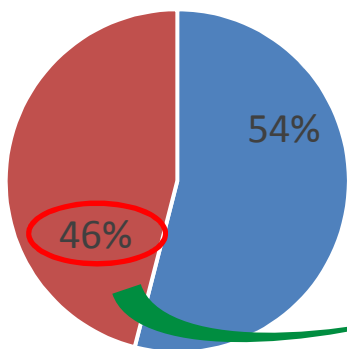


ガイドラインについてはご存じですか？



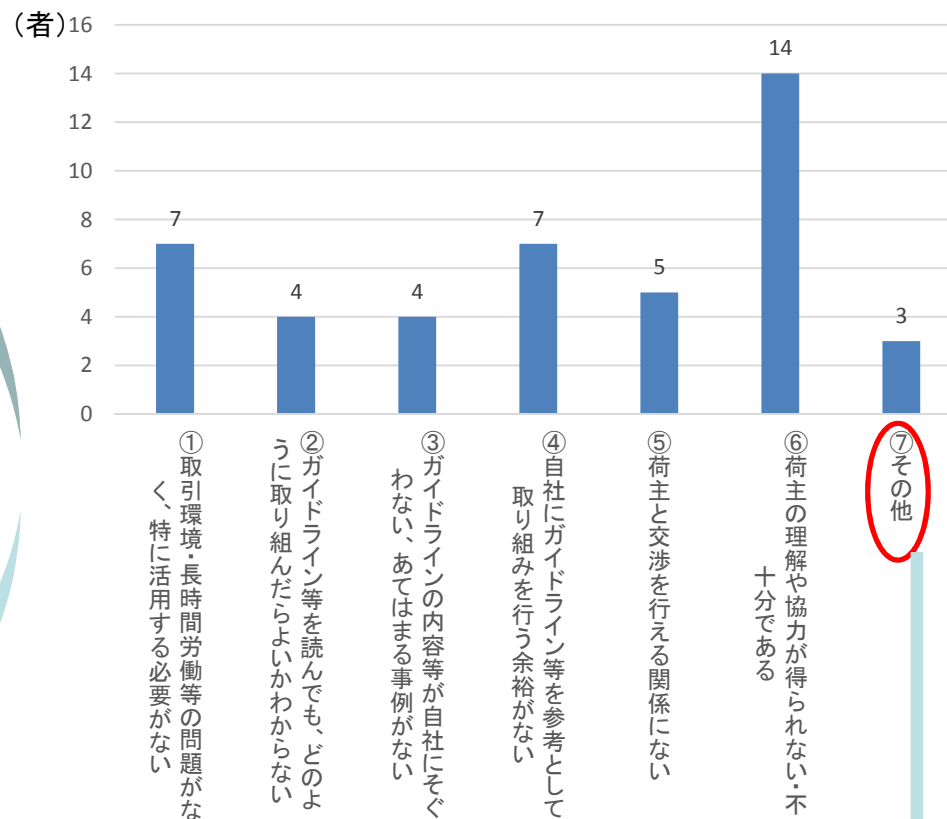
■ ①知っている ■ ②存在は知っている ■ ③知らなかった

御社及び関連する荷主において、ガイドラインは活用されていますか？



■ ①活用している ■ ②活用していない

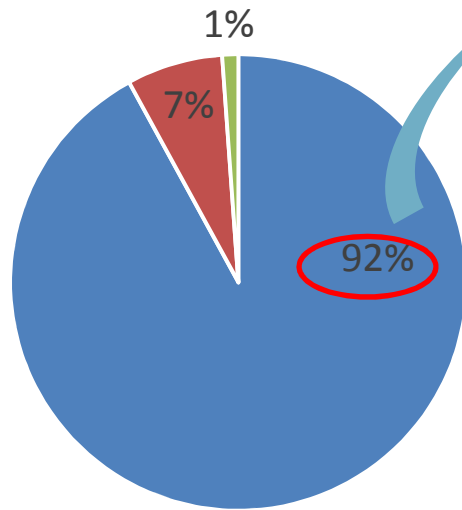
活用されていないのはどういった理由ですか？



- ・荷主先が物流会社が多いため、交渉が難しい
- ・既に取り組んでいる内容とほぼ同じような物だったので、改めてしっかり見ていない
- ・(トラック運送事業の)深刻さを報道してほしい

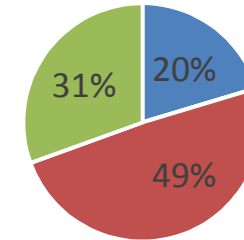
アンケートその⑤（標準的な運賃）

「標準的な運賃」が告示されたことはご存じですか？



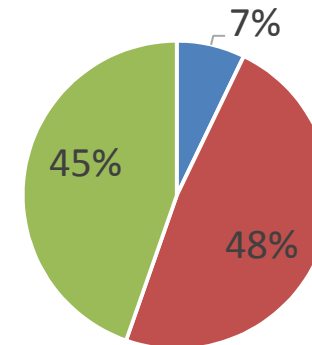
- ①知っている
- ②存在は知っている
- ③知らなかった

「標準的な運賃」を基に、御社では取り組み等を行いましたか？



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

現在経費に見合うだけの運賃を収受できていますか？

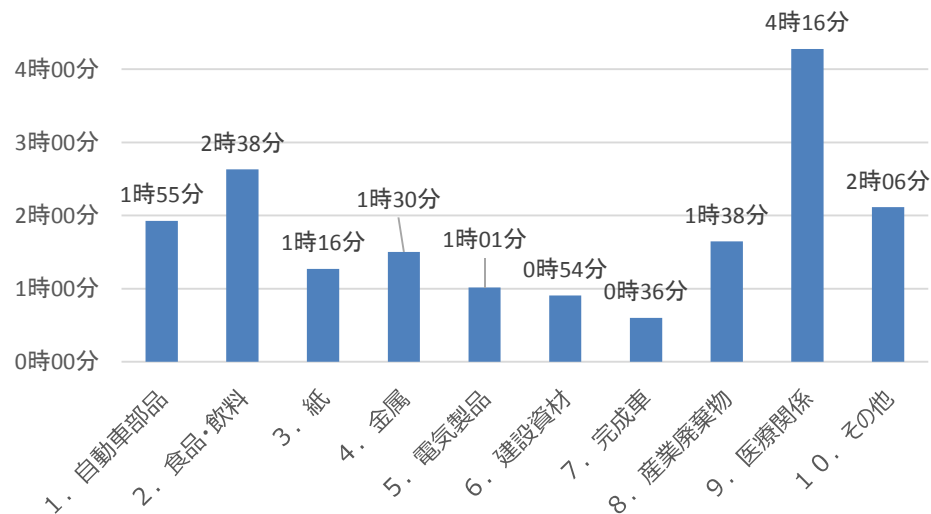


- ①十分な額を収受できている
- ②必要最低限の額は収受できている
- ③納得できる額は収受できていない

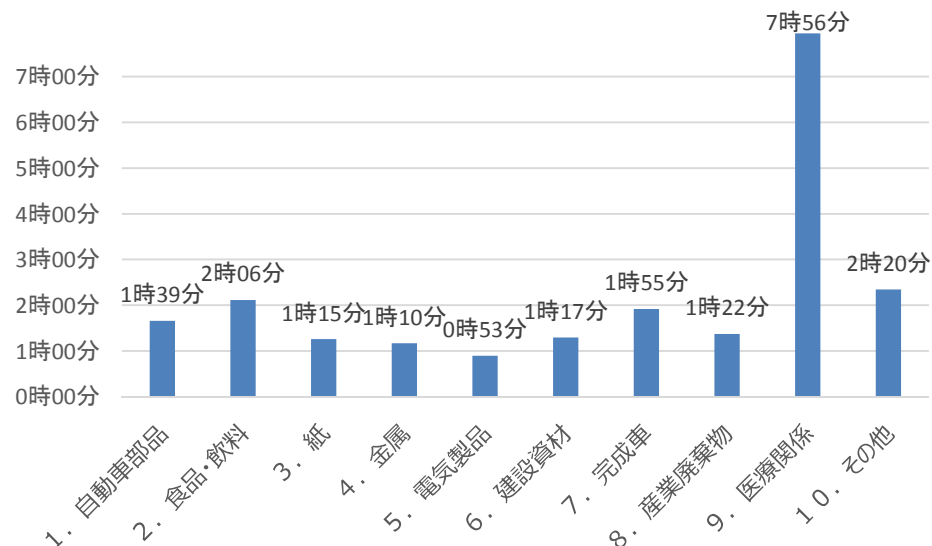
アンケートその⑥－1（労働時間）

1. 定期的に行う運行の中で、運行（営業所を出てから戻るまで）時間が最も長い運行についての運行時間の内訳

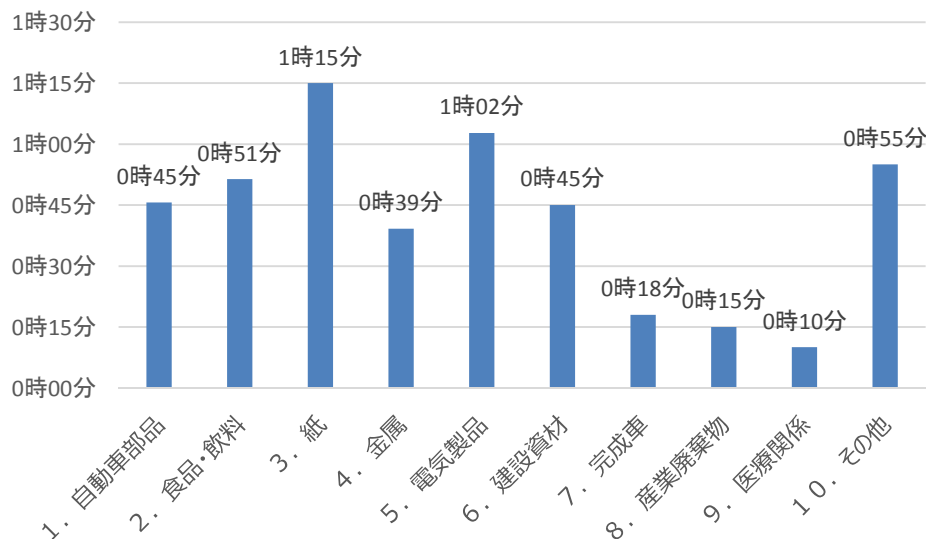
①営業所・休息場所等から（最初の）発荷主への回送



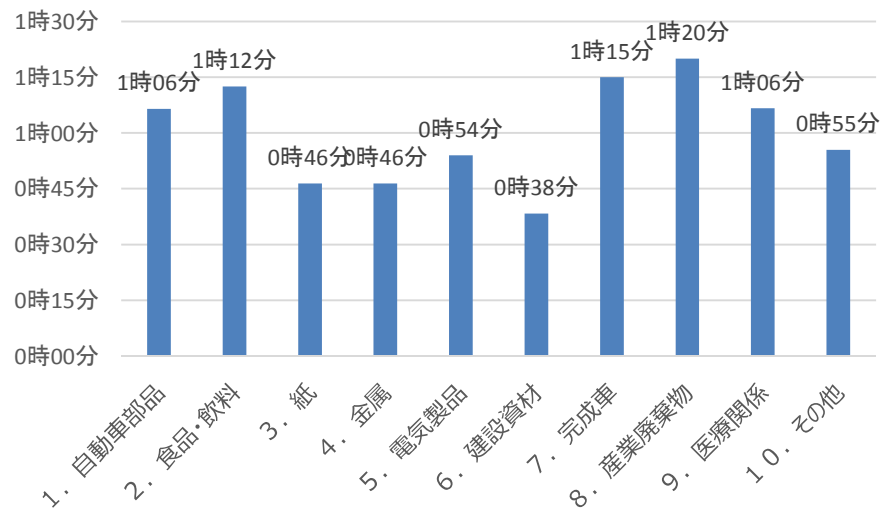
②営業所・休息場所等への回送（宵積み等を行った場合も含む）



③発荷主での待機

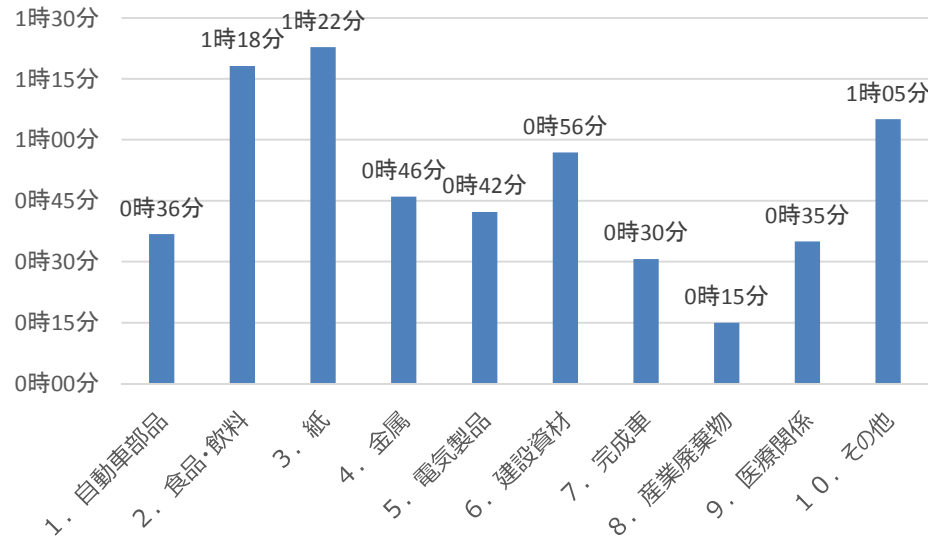


④発荷主での荷役

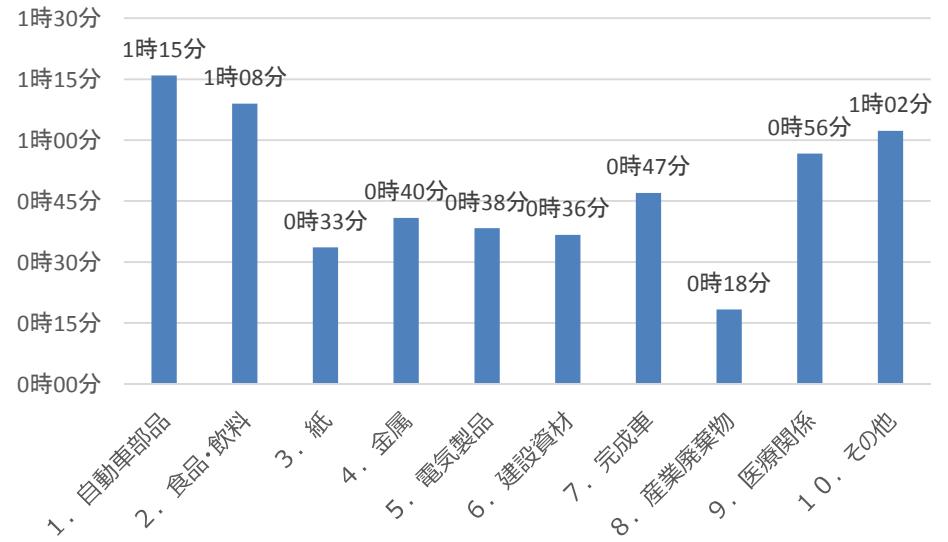


アンケートその⑥－2（労働時間）

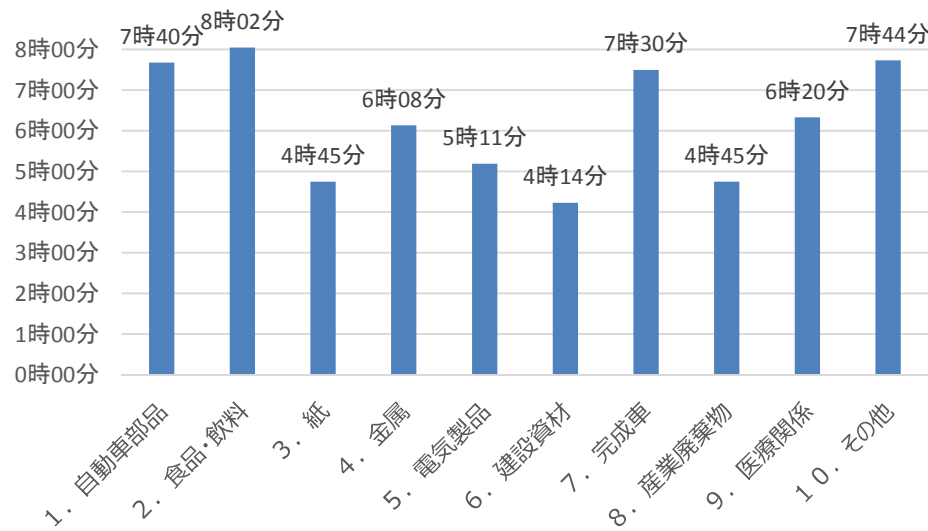
⑤着荷主での待機



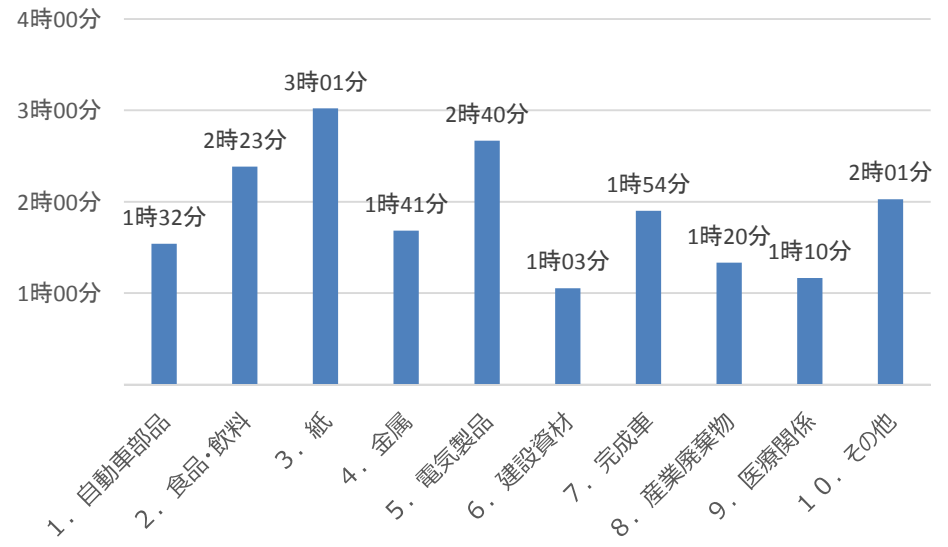
⑥着荷主での荷役



⑦走行(①、②以外の合計)

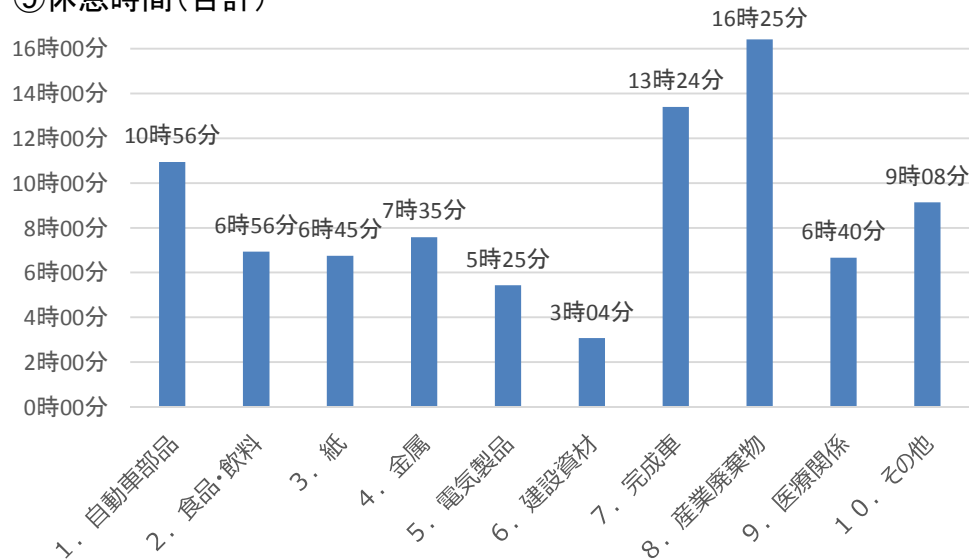


⑧休憩時間(合計)

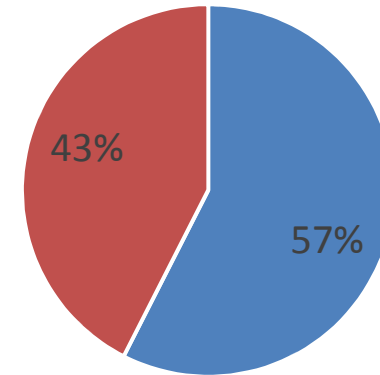


アンケートその⑥-3 (労働時間)

⑨ 休憩時間(合計)

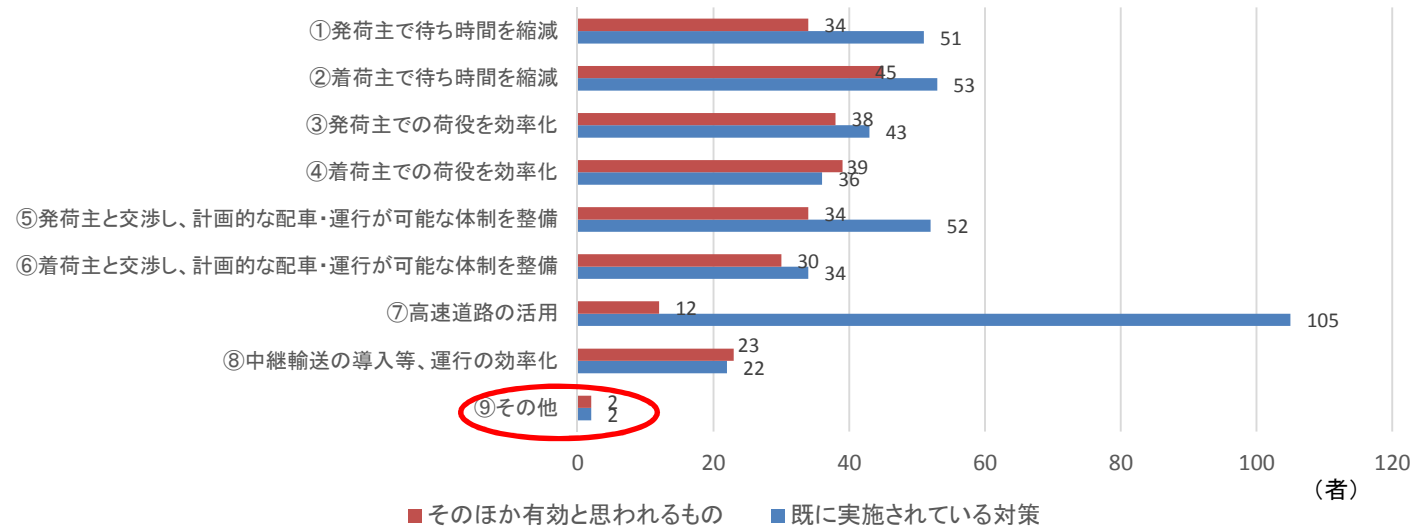


2. 元請け・直請け及び下請けの別



■ ①元請け・直請け ■ ②下請け

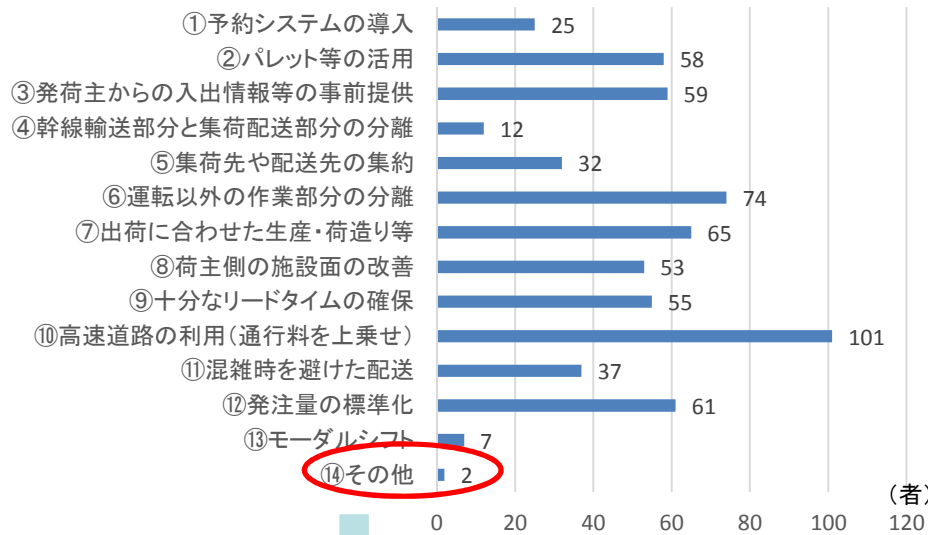
3. 拘束時間縮減に有効と思われる対策はどのようなものが考えられますか？どのような対策が長時間労働の解消につながりましたか？



その他意見
 ・配車効率を上げる
 ・下請けはどうにもならないことが多い

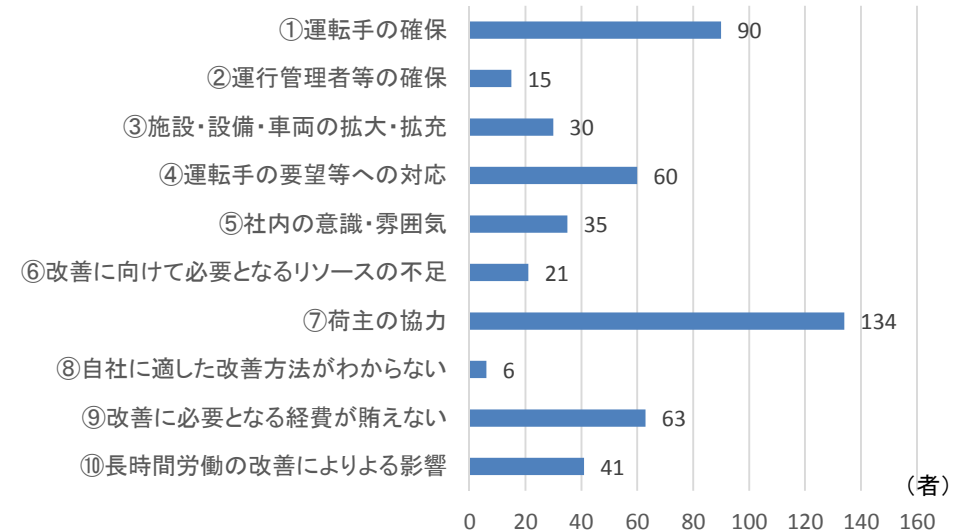
アンケートその⑥ - 4 (労働時間)

4. 長時間労働の改善に向け、御社が関心をお持ちの事項、発着荷主に協力を望む事項



その他意見
 ・納入時間等を毎回固定した定期便を作る
 ・前日受注、追加オーダーの厳格化

(5) 「(4)」に記載いただいたもののほか、長時間労働の解消にあたり課題となるもの



① 運転手の確保
 (運転手不足から運転手当たりの仕事量が増えてしまふなど)

③ 施設・設備・車両の拡大・拡充
 (増車、I T 点呼機器の導入、営業所の新設 など)

⑤ 社内の意識・雰囲気
 (改革しようとする気風が弱い、従来の方法を変えることに抵抗がある など)

⑦ 荷主の協力
 (運行・集配の計画変更、積み込みの方法の変更等には荷主の了解が必要 など)

⑨ 改善に必要な経費が賅えない
 (必要となる経費が過大、それを賄う運賃値上げを荷主に交渉しづらい など)

② 運行管理者等の確保
 (管理者不足が効率的な運行の妨げになっているなど)

④ 運転手の要望等への対応
 (運転手から「もっと働きたい・稼ぎたい」と言われるなど)

⑥ 改善に向けて必要となるリソースの不足
 (会社内の体制の改変に向け必要となる手が足りない、必要となる予算がない、それらを確保する余裕がないなど)

⑧ 自社に適した改善方法がわからない
 (自社の問題点・改善に向けた具体的な方法がわからないなど)

⑩ 長時間労働の改善により影響
 (長時間労働の改善に伴う競争力の低下が不安、改善の手法等が荷主に受け入れられるか不安 など)

令和3年度 KPI導入事業 実施進捗報告

令和4年2月24日(木)
田村経営コンサルティング事務所
田村隆一郎

<R3年度 事業実施スケジュール>

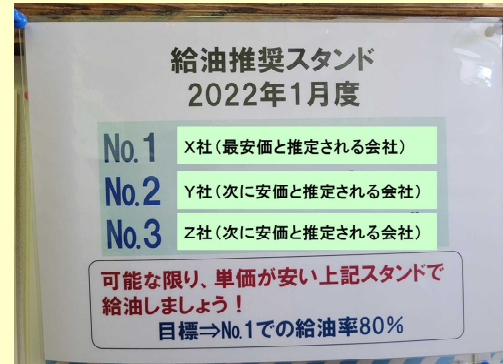
R3年 8月	9月	10月	11月	12月	R4年 1月	2月	3月
事業者 公募	事業者 2者 決定	2者に対する事業実施					最終 報告書 作成 (予定)

<取り組み概要 A社>

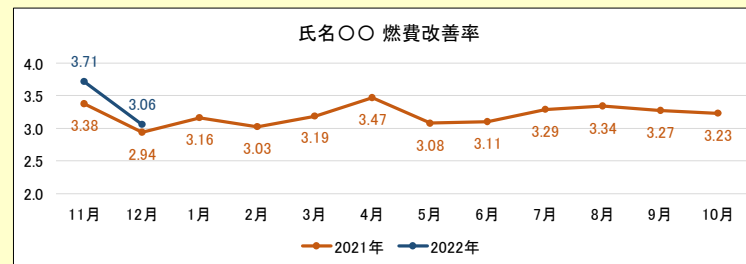
<p>A社 企業概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 冷蔵、冷凍食品の輸送を主に行っている。 ・ 静岡および豊橋に営業所がある。 ・ 静岡営業所の車両台数は16台(大型およびトレーラー)。 ・ 運行エリアは中部、関東、関西が中心。 ・ 大手物流企業が元請となっている業務が多いが、直受けの業務もあり。
<p>経営上の課題と KPI</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 従来、KPIの設定や活用は行っておらず、今回を機にKPIでの管理を進めていきたい。現状、車両別の収支管理や経費率の管理、燃費の計測などは行っているが、それらの改善への取り組みは明確でなかった。 ・ 全社的に経費率を下げる取り組みを経営課題としている。経費コントロールが可能なものは、主として燃料代と高速代である。燃料代は単価の相場に左右されるが、少しでも削減を進めていきたい。 高速代は、荷主から収受できるもの以外に、自社で必要な区間分を支払っているものがある。自社負担の費用については、利用区間を減らせば高速代を減らすことができる。 ・ 今回の事業の取り組みでは、燃料費の削減を重点的に進めることとする。高速代の縮減については、配車・運行指示をより効率化させる情報システムの導入を計画しており、その活用によって高速道路利用区間の適正化が可能となる予定である。 ・ 燃料代の縮減に向け、以下の施策を検討している。 <ul style="list-style-type: none"> ①最も安価な給油会社のスタンドで給油を行う ②省燃費運転を励行する ・ ①に対し、当社が契約している給油会社は4社ある。そのうち最も安価な会社のスタンドでの給油回数を増やす。ただし、燃料単価の決定は給油月の翌月となるため、直近のトレンドから最も安価な給油会社を推定し、ドライバーに周知する。 ・ ②に対し、個人ごとのデジタコ評価点数および燃費改善率(前年同月比)を評価する。 <p><設定したKPI></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ゴールのKPI…「売上高対燃料費比率」(燃料費÷売上高) ・プロセスのKPI…1)「最安給油回数比率」(最安の給油会社での給油回数÷総給油回数) 2)「デジタコ評価点数」(経済運転のデジタコ点数) 3)「燃費改善率」(個人ごとの前年同月比燃費改善率)

現在の進捗

- ゴールのKPIである「売上高対燃料費比率」の昨年度(2020年11月～2021年10月)の実績は、25%であった。今期の目標値は今後設定する。
- 最安給油回数比率の昨年度実績は14%であった。従業員はどの給油会社が最安価であるのかは知らされておらず、特に意識することなくスタンドを選択していた。2022年1月より、毎月以下のような掲示を行い、従業員に最安価な給油スタンドを周知している。最安給油回数比率の当面の目標は80%とする。



- デジタコ評価点数(経済運転)は、各自85点以上を目標とする。従来、評価点は日報でドライバーにフィードバックしているが、特に点数を高める取り組みは行っていなかった。現状は個人ごとの点数のバラツキが大きく、特に点数が低いドライバーの底上げに注力する。
- 燃費改善率は、前年同月より改善できているかを個人ごとに評価する。以下のような表を作成し、社内に周知する。改善されたドライバーに対しては、報奨を検討している。



	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
2021年	3.38	2.94	3.16	3.03	3.19	3.47	3.08	3.11	3.29	3.34	3.27	3.23
2022年	3.71	3.06										
改善率	109.9%	104.0%										

km/ℓ

<取り組み概要 B社>

<p>B社 企業概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主に自動車部品輸送、量販店の食品配送などを行っている。 ・ 静岡本社のほか、岩手、宮城に営業所を設置している。 ・ 本社の車両台数は66台(うち食品配送用の保冷車22台)。 ・ 部品輸送、食品配送とも定期便の運行が大半を占める。
<p>経営上の課題と KPI</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 経営者よりKPI管理の必要性が打ち出されたが、従来KPIの設定などは特に行ってこなかった。売上、経費、利益の分析は行っているが、輸送の生産性などの分析は実施していない。 ・ 全社的にマネジメント体制の構築が必要と感じている。中堅幹部による運営管理の仕組みやPDCAマネジメントなどを整備していきたい。 ・ 今回の取り組みにおいて、当初は車両稼働率の向上を目指す計画であったが、定期便運行がほとんどであり、スポット輸送を取り込む余地が少なく、施策を進めても大きな改善は見込めないと判断。 荷主や元請け企業からの定期便輸送の受託をさらに拡大することが得策であると見込まれる。 ・ 定期便輸送の拡大を図るにあたり必要なのがドライバーの確保である。ドライバーが増員できれば受託の範囲が広がり、収益を向上させることができる。 ・ 従って、今回は人材の確保という観点でKPIを設定する。なお、量販店の食品配送部門は業務領域が固定化されており拡大の余地が少ないため、部品輸送部門をターゲットとする。 ・ 人員増に対し、施策は二つの面から検討できる。①新規採用数の増加、および②離職率の低下、である。 <p><設定したKPI></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ゴールのKPI… ①「採用人数」 ②「離職率」 ・プロセスのKPI…①「ホームページ採用欄閲覧回数」 ②「従業員満足度」

現在の進捗

- 採用人数については、毎月2名の採用を目標とする。従来、2名程度採用できている月もあるが、年間24名の採用には至っていない。
- 離職率は以下の実績であった。
 - 2019年4月～2020年3月 16%
 - 2020年4月～2021年3月 8%
 ※離職率＝一年間の離職者数÷(期首の在籍人数＋期中の入社人数)
- 採用はハローワーク、求人広告(紙媒体もあるが主にネット)、自社のホームページで行っている。求職者のほぼ全員が自社のホームページを見ることから自社のホームページの充実を図り、閲覧数を増加させる。過去のページ別閲覧数は調査中。ホームページ閲覧数の目標値は過去の実績から別途設定する。
- 離職率の低下に向けては、従業員満足度の向上が必要となる。従来、従業員満足度を測定したことがないため、2022年1月に以下の項目で調査を行った。

従業員アンケート 調査票


以下、項目に対しあてはまる内容の□にレ点を記入してください。

設問	項目	①	②	③	④
①	仕事の量は	<input type="checkbox"/> 少ない	<input type="checkbox"/> やや少ない	<input type="checkbox"/> やや多い	<input type="checkbox"/> 多い
②	仕事の難易度は	<input type="checkbox"/> 少ない	<input type="checkbox"/> やや少ない	<input type="checkbox"/> やや多い	<input type="checkbox"/> 多い
③	社内のチームワークは	<input type="checkbox"/> 良い	<input type="checkbox"/> まあまあ良い	<input type="checkbox"/> やや悪い	<input type="checkbox"/> 悪い
④	社内情報の風通しは	<input type="checkbox"/> 良い	<input type="checkbox"/> まあまあ良い	<input type="checkbox"/> やや悪い	<input type="checkbox"/> 悪い
⑤	部署間の連携は	<input type="checkbox"/> 良い	<input type="checkbox"/> まあまあ良い	<input type="checkbox"/> やや悪い	<input type="checkbox"/> 悪い
⑥	この会社で長く勤めたいと思う	<input type="checkbox"/> 当てはまる	<input type="checkbox"/> やや当てはまる	<input type="checkbox"/> やや当てはまらない	<input type="checkbox"/> 当てはまらない
⑦	社長の思いを理解している	<input type="checkbox"/> 当てはまる	<input type="checkbox"/> やや当てはまる	<input type="checkbox"/> やや当てはまらない	<input type="checkbox"/> 当てはまらない
⑧	会社への将来の期待感	<input type="checkbox"/> 高い	<input type="checkbox"/> やや高い	<input type="checkbox"/> やや低い	<input type="checkbox"/> 低い
⑨	社員の定着率は	<input type="checkbox"/> 高い	<input type="checkbox"/> やや高い	<input type="checkbox"/> やや低い	<input type="checkbox"/> 低い
⑩	あなたのチャレンジ精神は	<input type="checkbox"/> 高い	<input type="checkbox"/> やや高い	<input type="checkbox"/> やや低い	<input type="checkbox"/> 低い


- 今回の満足度調査の結果をベースに、満足度を向上させる施策を進めていく。なお施策は多岐に渡り、かつ長期的な取り組みとなるため、今後内容の検討を進める。


道路貨物運送業に対する労働時間等説明会について（報告）

1 基本的な考え方

- 働き方改革を推進し長時間労働の是正を図るには、事業主が労働時間に関する法制度等を理解した上で、適正な労務管理を行うことが必要。
 - 特に、中小規模の事業場においては、法令に関する知識や労務管理体制が必ずしも十分でない場合が多いと考えられる。
- 
- 事業場が法制度を十分に理解し、長時間労働の削減に向けた自主的な取組が促進されるよう支援を行うことが重要。

2 時間外労働の上限規制に関する適用猶予業務への対応

- 自動車運転の業務については、時間外労働の上限規制の適用が令和 6 年 4 月から開始（＝令和 6 年 3 月まで猶予）。
- 
- 労働基準法第 36 条の協定で定める労働時間の延長の限度等に関する基準が適用されていなかったことから、令和 6 年 3 月までの猶予期間中の長時間労働削減等に関する自主的な取組が重要。

- 
- 時間外労働の上限規制を中心とした改正労働基準法等の内容や、労働時間に関する法制度等について、周知・理解の促進に向けた労働時間等説明会を開催。

3 県内の道路貨物運送事業者に対する労働時間等説明会の開催状況

① 開催時期、場所、参加者数等

<令和元年度（実績）> 計 7 回開催（389 社、478 名が参加）

管轄署	会 場	月 日	参加事業場数	参加者数
三島	東部分室（沼津市）	10 月 18 日	34 社	42 名
島田	中部分室（吉田町）	10 月 23 日	56 社	66 名
富士	富士分室（富士市）	10 月 24 日	85 社	95 名
磐田	中遠分室（袋井市）	10 月 29 日	43 社	57 名
静岡	静岡県トラック会館 （静岡市駿河区）	11 月 6 日	67 社	83 名
沼津	東部分室（沼津市）	11 月 12 日	49 社	60 名
浜松	西部分室（浜松市東区）	11 月 15 日	55 社	75 名

【第17回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提出資料】

＜令和2年度（実績）＞ 計7回開催（165社、168名が参加）

管轄署	会場	月日	参加事業場数	参加者数
静岡	静岡県トラック会館 （静岡市駿河区）	10月6日	41社	42名
島田	中部分室（吉田町）	10月6日	23社	24名
磐田	中遠分室（袋井市）	10月14日	21社	21名
浜松	西部分室（浜松市東区）	10月14日	23社	24名
富士	富士分室（富士市）	10月26日	20社	20名
沼津	東部分室（沼津市）	10月26日	21社	21名
三島	東部分室（沼津市）	11月10日	16社	16名

＜令和3年度（実績）＞ 計20回開催（314社、324名が参加）

（第2四半期）（各会場午前・午後開催）（6回開催）

管轄署	会場	月日	参加事業場数	参加者数
静岡	静岡県トラック協会 研修センター （静岡市葵区）	7月2日	大雨のため中止	
沼津	東部支部（沼津市）	7月7日	24社	24名
富士	富士支部（富士市）	7月16日	21社	21名
磐田	中遠支部（袋井市）	7月27日	26社	26名
浜松	西部支部（浜松市東区）	9月3日	コロナ感染予防のため開催 中止	
三島	東部支部（沼津市）	9月7日		
島田	中部支部（吉田町）	9月14日		

（第3四半期）（各会場午前・午後開催）（14回開催）

管轄署	会場	月日	参加事業場数	参加者数
沼津	東部支部（沼津市）	10月6日	30社	31名
富士	富士支部（富士市）	10月13日	24社	24名
浜松	西部支部（浜松市東区）	10月19日	40社	44名
静岡	静岡県トラック協会 研修センター （静岡市葵区）	10月22日	68社	69名
磐田	中遠支部（袋井市）	10月27日	18社	19名
島田	中部支部（吉田町）	11月10日	45社	46名
三島	東部支部（沼津市）	11月24日	18社	20名

② 説明テーマ及び説明者（令和3年度）

- ☑ 改正労働基準法等（時間外労働の上限規制、年5日の年次有給休暇の取得等）について【静岡労働局】
- ☑ 時間外・休日労働協定（36協定）を含む労働時間に関する法制度全般について【静岡労働局】
- ☑ 道路貨物運送業の墜落・転落災害の防止対策等について【静岡労働局】
- ☑ 一般貨物自動車運送業に関する標準的な運賃の届出について【静岡運輸支局】

③ そのほか：個別相談の実施

○説明会当日、働き方改革推進支援センター（静岡労働局委託事業）から派遣される専門スタッフ（社会保険労務士）が、参加者からの労務管理に関する相談に個別に対応。

7/7 東部支部



7/16 富士支部



10/22 研修センター



新型コロナウイルス感染症の感染予防対策を講じた上で開催

11/10 中部支部



4 令和4年度の労働時間等説明会の開催

今年度までと同様、次年度も引き続き労働時間等説明会を開催する。

なお、開催時期、回数、説明内容、（これまでの説明会への不参加事業者に対する）開催案内の方法等について、静岡県トラック協会、静岡運輸支局、静岡労働局で調整し、令和4年12月頃までに改正予定の改善基準告示（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準）（令和6年4月施行予定）の説明と併せて第4四半期に開催する予定。





働き方改革は進んでいますか？ 改正労基法の適用猶予が順次廃止されます

Point 1 自動車運転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（罰則付き）

2019（平成31）年4月1日に施行された改正労働基準法が5年の猶予を経て、**2024（令和6年）4月1日から自動車運転の業務に従事する労働者にも上限規制が適用されます。**

	～2024（令和6）年3月31日	2024（令和6）年4月1日～
自動車運転の業務	上限規制は適用されない。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特別条項付き協定を締結する場合の時間外労働の上限は年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。

時間外労働の上限が短くなります

今ここ！変わります

待ったなし!!

改善基準告示が今後見直されます

時間外労働の上限規制

※所定労働時間8時間・休憩1時間と仮定
 $40H \times 52W = 2,080H$ （年間法定労働時間）
 $2,080 \div 8 = 260H$ （年間休憩時間）
 $293H \times 12M - 2,080 - 260 = 1,176H$
 [総拘束時間より算出]

現在 **一年 1,176時間***

2024（令和6）年4月1日～ **一年 960時間**

月18時間の削減が必要!!

改善基準告示の見直し

厚生労働省では令和元年から改善基準告示の見直しに取り組んでいます。

令和4年12月までに改善基準告示改正予定
 令和6年4月 改正告示施行

Point 2 時間外労働の割増賃金率が変わります

現行の割増率	中小企業	25%		中小企業の猶予措置が 2023（令和5）年4月1日 に廃止されます。 60時間を超えた時間外労働に対し、中小企業も5割以上の割増賃金を支払わねばなりません。
改正後の割増率	中小企業	25%	50%	

**準備は進んでいますか？
こちらをチェック！**

いま、考えてみませんか？
物流を支えるトラック運転者のこと。

準備は進んでいますか？
こちらをチェック！

企業のみなさまへ | 国民のみなさまへ | セミナー

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/>

ドライバーの長時間労働につながっているかもしれない問題やその解決につながる施策候補例なども確認できるサイトです。

- 簡単自己診断
- 始めてみよう改善活動
- 荷主のための物流ワンポイント講座
- トラック運転者の労働時間短縮動画セミナー

お困りごとはございますか？ご相談は①でも②でも承ります

① 静岡働き方改革推進支援センターにご相談ください



無料で専門家にご相談いただける
ワンストップ支援を目指す相談窓口があります

(厚生労働省静岡労働局委託事業)

人手不足に対応するため
にどのようにしたらよいか
か教えてほしい

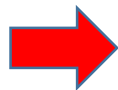
助成金を活用したいが利用
できる助成金が
わからない

労働時間を短縮したい

年次有給休暇の取得率を上
げるにはどうすればよいか



こんなお悩みはありませんか？



そのお悩み、解決できるかもしれません！

4つの取組をワンストップで支援します。
※すべての事業主の方がご利用いただけます。

取組 1 長時間労働の是正

取組 2 同一労働同一賃金

取組 3 生産性向上による
賃金引上げ

取組 4 人手不足の解消に
向けた雇用管理改善

働き方改革推進支援センターに ご相談ください

社労士などの専門家が無料で相談にのりアドバイスします。

【個別訪問によるコンサルティング】

労務管理の専門家（社会保険労務士）が訪問しコンサルティングを行います

【相談支援】 電話・メール・来所での相談にお答えします

【各種セミナー】 専門家によるセミナーを開催しています



静岡市葵区追手町44番地の1

静岡県産業経済会館5階

(受託者：静岡県中小企業団体中央会)

☎ 0800-2005451 (通話無料)

✉ work@siz-sba.or.jp

【受付時間】 午前9時～午後5時

(土日祝・年末年始を除く)



② 各署の労働時間相談・支援班にご相談ください



労働基準監督署の労働時間相談・支援班が
改正労働基準法・労務管理改善などのご説明・ご相談を賜ります

改正労基法の内容を
もっと聞きたい

☎わかりやすく丁寧にご説明します

もちろん
無料です

そもそも労働基準法には
どんなルールが定められ
ているの？

☎基本から丁寧にご説明します

労務管理上の課題を
探りたい

☎実情を伺いながら一緒に考えましょう



他社は
どう対応しているの？

☎他社の改革事例をご紹介できるかもしれません

労働基準
監督署

立入調査では
ないので
法違反の是正指導
はしません

★ 最寄りの労働基準監督署まで、お気軽にご相談ください！ ★

浜松署 ☎ 053-456-8148

富士署 ☎ 0545-51-2255

磐田署 ☎ 0538-32-2205

沼津署 ☎ 055-933-5830

島田署 ☎ 0547-37-3148

三島署 ☎ 055-986-9100

静岡署 ☎ 054-252-8106

下田駐在事務所

☎ 0558-22-0649



厚生労働省 静岡労働局 労働基準監督署

【資料4】

最近のトラック運送事業に関する取組みについて

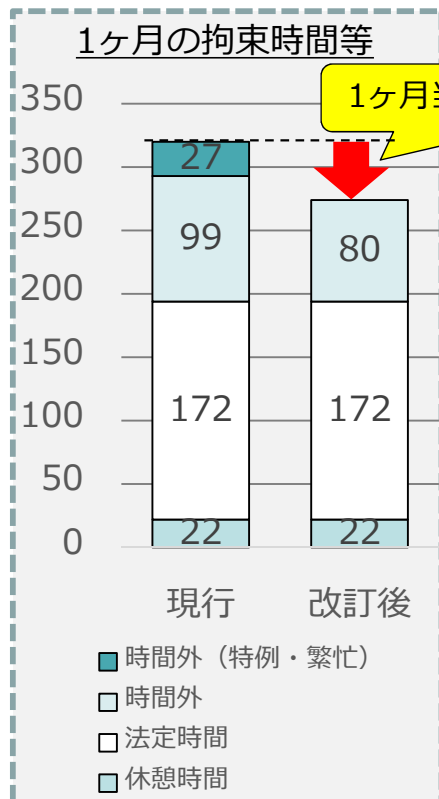
- **トラック業界は、長時間労働、低賃金、特に若年層の不足などにより、このままでは将来的な人手不足が懸念。**
- **人手不足を解消し持続可能性を確保するためには、現在の職場環境・労働条件の改善を図り、「魅力ある職場づくり」を行うことが不可欠。**
- **そのためには、運送事業者と荷主との取引環境を改善し、適正な運賃の収受や取引条件の見直しを行うとともに、運送事業者自身も業務の効率化を図り、生産性を高めていく必要。**

- R6.4、時間外労働の上限規制が適用される。（960時間／年、平均80時間／月）
- 現状の日当たり、週当たりの最大拘束時間の定めから、上限規制後の総拘束時間の変化について試算。1人当たり、年間216時間の時間外労働の削減が必要。
- 改善するには、**新たな雇用創出・時間外労働時間の削減の両面から検討が必要。**
⇒標準的な運賃、ホワイト物流、働きやすい職場認証制度の取得など

(例) 1ヶ月を4.3週、22日／月、1日1時間休憩と仮定

年間最大時間外労働時間 1,176 時間／年 $(3,516 \text{時間} - (40 \text{時間} + 5 \text{時間}) \times 52 \text{週})$

上限規制後 960 時間／年 (▲216時間)



対応策 新たな運転手を雇用

※全運転手の時間外時間数が最大の場合
 ※係数0.225 (216時間÷960時間)

運転者数	×係数	必要運転者数
5人	1.125人	+2人
10人	2.25人	+3人
100人	22.5人	+23人

➢ 長時間労働も、運転手確保が厳しい背景となっている

対応策 時間外労働時間の削減

※時間外労働時間が最大の場合
 ※1ヶ月当たり最低でも19時間の削減する必要

1日の仕業例
 点呼・出庫 — 回送 — 発荷主で積込み
 — 実運送 — 着荷主での手待ち・取卸し・**その他附帯業務** — 回送 — 帰庫・点呼

➢ 着荷主での手待ち等を削減するだけでは、削減しきれない可能性

新たな雇用創出・時間外労働時間の削減の両面から検討が必要

自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

- 平成30年7月6日に公布された「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」において、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行の5年後（令和6年4月1日）に、年960時間（休日労働を含まない）の上限規制を適用することとなった。
- 自動車の運転業務のポイントは以下のとおり。
 - ①5年間の猶予期間の設定 ②段階的实施（年960時間以内の規制で適用開始。将来的には一般則の適用を目指す。）
 - ③長時間労働を是正するための環境整備を速やかに推進

	現行規制	見直しの内容「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」（平成30年7月6日公布）
原則	≪労働基準法で法定≫ (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定を結んだ場合、協定で定めた時間まで時間外労働可能 (3) <u>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</u> （労基法33条）	≪同左≫
36協定の 限度	≪厚生労働大臣告示：強制力なし≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・ただし、臨時的で特別な事情がある場合、延長に上限なし（年6か月まで）（特別条項） (2) ・ <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、道路運送法に基づく行政処分の対象）	≪労働基準法改正により法定：罰則付き≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・特別条項でも上回ることの出来ない年間労働時間を設定 ① <u>年720時間</u> （月平均60時間） ② <u>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事の出来ない上限を設定</u> a. 2～6ヶ月の平均でいずれも80時間以内（休日労働を含む） b. 単月100時間未満（休日労働を含む） c. 原則（月45時間）を上回る月は年6回を上限 (2) 自動車の運転業務の取り扱い ・施行後5年間 現行制度を適用（改善基準告示により指導、違反があれば処分） ・ <u>令和6年4月1日以降 年960時間</u> （休日労働を含まない） ・将来的には、一般則の適用を目指す

「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」に対する附帯決議（参議院）（抜粋）
 荷主の理解と協力を確保するための施策を強力に講ずるなど、取引環境の適正化や労働生産性の向上等の長時間労働是正に向けた環境整備に資する実効性ある具体的取組を速やかに推進すること。

●労働時間のルール「改善基準告示」

<p>拘束時間 (始業から終業までの時間)</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 <p>※荷待ち時間や荷役作業の時間も拘束時間に含まれる</p>
<p>休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)</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（平成元年労働省告示第7号）」について、「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号）」の国会附帯決議事項に基づき、過労死防止等の観点から、労働条件の基本事項として労働条件分科会において審議。

専門委員会の設置

自動車運転者の多様な勤務実態や業務の特性等に応じ、産業・物流の状況も踏まえた検討を要するため、労働条件分科会の下に、新たに公労使の三者で構成される「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置し検討を行う。

※令和元年11月25日の「第156回労働政策審議会労働条件分科会」にて決定。



検討会の設置

自動車運転者を使用する事業場に対する実態調査において調査すべき具体的事項の方針や、今後の方向性等について、各分野で検討を行う。

スケジュール（専門委員会の進め方等）

- 令和元年 12月 第1回専門委員会
 - ・専門委員会設置の経緯、目的の説明
 - ・今後の進め方について確認
- 令和2年度 専門委員会及び業態別作業部会
 - ・実態調査の実施期間、内容を議論
- 10月～12月 実態調査の実施
 - ※トラックは令和3年度に再度実施
- 令和3年度 専門委員会及び業態別作業部会
 - ・実態把握、調査結果を踏まえた議論
 - ・告示の見直しを検討
- ～令和4年 改正改善基準告示公布（トラック）
- 令和6年4月～ 施行

※厚生労働省が作成した資料を国土交通省において加工して使用

対応策

○適正な運賃收受のための荷主周知活動

⇒「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。
(荷主団体に文書により周知するとともに、各種協議会やセミナー等を通じて実施)

○相談窓口の設置

⇒トラック事業者が、燃料費の上昇分への運賃等への反映について相談ができるよう、国土交通本省、地方運輸局、運輸支局に、全国で合計64の相談窓口を新たに設置。

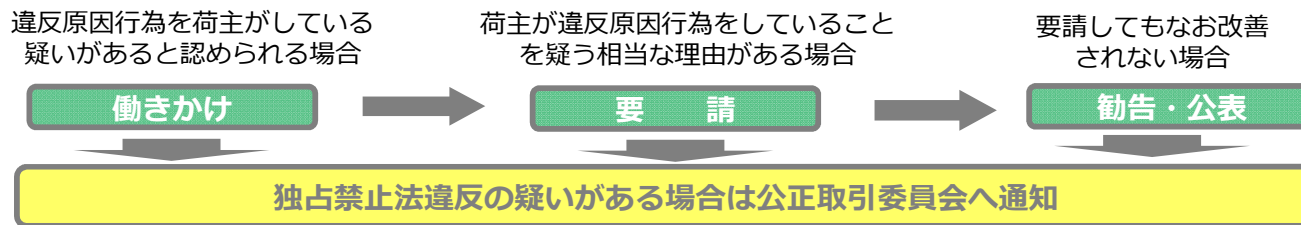
⇒国土交通省目安箱(web)にも意見募集の対象として燃料価格に関する事項を新たに明記

○荷主働きかけ等の法的な対応

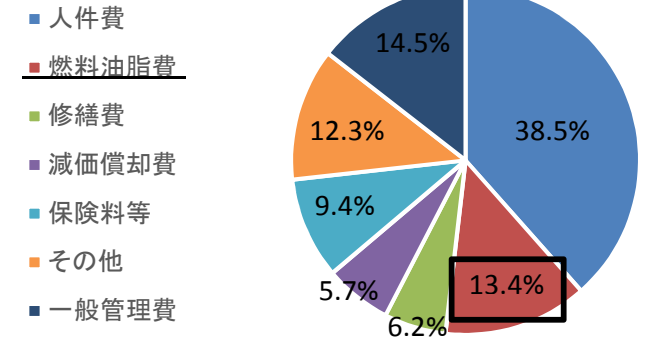
⇒燃料費の上昇分を運賃等に反映することを求めたにもかかわらず不当に据え置くことは、独占禁止法の違反(買ったたき)等になるおそれがあるとともに、改正貨物自動車運送事業法に基づき、国交省による荷主への働きかけや、要請、勧告・公表等の対象にすることとし、この点につき、関係省庁等と連携して対応。

⇒上記の荷主周知活動や相談窓口、目安箱を活用して、こうした国交省の対応を関係者に周知するとともに、不当な据え置きに関する情報収集を行う

<貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけのフロー>



<営業費用に占める燃料費の割合>



出典:全日本トラック協会「経営分析報告書」(令和元年度決算版)

<相談窓口・目安箱(国交省HP)>



令和3年(2021年)の燃料価格の上昇に対する対応について

● 令和3年(2021年)の燃料価格の上昇により、貨物自動車運送事業者の荷主の適正な運賃收受について、いっそうの促進を図るため、国土交通省で

1. 適正な運賃收受のための荷主周知活動

適正な運賃收受については、従前より、荷主・荷主団体に対して、様々な手受けて、改めて「標準的な運賃」の設定や燃料サーチャージの導入等によりように、荷主・荷主団体に対する周知活動を行います。

- [荷主団体あて周知文書](#)
- [運送委託者向けリーフレット](#)
- [標準的な運賃パンフレット](#)
- [燃料サーチャージガイドライン](#)

2. 相談窓口の設置

運賃交渉力が十分に備わっていない貨物自動車運送事業者について、燃費十分にできるよう、本省、地方運輸局、運輸支局に、新たに、今般の燃料価

[相談窓口一覧](#) ← **相談窓口**

3. 荷主への働きかけ等

荷主(元請を含む。)が貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律(昭令第120号)に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法(平成請、勧告・公表の対象とします。また、同法同条に基づき、当該行為を公正

[輸送実態把握のための意見等の募集窓口](#) ← **目安箱**

燃料価格上昇を踏まえた荷主への周知

国自貨第69号
令和3年11月10日

荷主関係団体 御中

国土交通省自動車局貨物課長

貨物自動車運送事業者の適正な運賃收受のための周知について

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

今般の燃料価格上昇によって貨物自動車運送事業者の経営状況に与える影響が懸念されています。こうした燃料価格の上昇分については、「標準的な運賃」の設定や燃料サーチャージの導入等によって適正な運賃收受に繋げ、貨物自動車運送事業者のみがその負担を抱えないことが必要です。

また、今般の燃料価格上昇は、適正な運賃收受の重要性について認識を新たにすることはありますが、そもそも、「標準的な運賃」において積算される人件費、車両更新に要する費用、事業運営や物流効率化に必要な設備導入に要する経費などを含め、適正な運賃を收受することが物流の持続可能性を確保するうえで重要です。

つきましては、荷主（運送委託者）と貨物自動車運送事業者が協議の上、適正な運賃による運送契約の締結を行うことは、取引環境の適正化のために不可欠であることから、今般の趣旨についてご理解いただき、下記の事項について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

記

1. 貨物自動車運送事業者と協議の上、**燃料費の上昇分を反映した適正な運賃・料金への見直しを行うこと。**
2. 貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、**運賃・料金を不当に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）附則第1条の2に基づき、荷主への働きかけ、要請、勧告・公表等の対象**となること。

運送委託者の方へのお知らせ



燃料費・人件費の上昇分の負担を拒んでいませんか？



⚠️ 法令違反となるおそれがあります!!

運送委託者が運送事業者から燃料費・人件費の上昇コストを運賃・料金に反映させることを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律に違反するおそれがあります。

🚨 要注意! チェックポイント

- ☑️ 燃料費・人件費の上昇を踏まえた運賃・料金の見直しの協議を拒んでいませんか。
- ☑️ 燃料サーチャージの導入要請があったにもかかわらず、協議を拒んでいませんか。

👤 こんな取引を目指しませんか？

- 運送事業者と定期的に協議し、運賃・料金を見直す。
- 変動する燃料価格上昇に応じて定期的な協議を経ては、随時見直しにより運賃・料金を見直す。

本件に關してさらに必要な情報は、[国土交通省 適正取引相談窓口](#)（電話番号は裏面に記載）にお電話でご確認ください。

中部運輸局管内の対応

R4. 2. 14時点

燃料価格の上昇を受けて、中部運輸局管内では、以下のとおり対応

【中部運輸局自動車交通部貨物課】

- 11月～ 「トラック事業者応援サイト」を立ち上げ、燃料価格の上昇に対する対応について掲載、管内経済産業局、農政局へ周知依頼
- 12/9 自動車交通部長名で管内荷主団体宛て文書発出

【愛知運輸支局】

- 11/19 県トラック協会・量品鉄鋼部会において周知
- 11/22 地方協議会の各委員に周知
- 1月 名古屋商工会議所メールマガジンにて周知
- 2月 愛知県トラック協会と連名で、「燃料価格高騰に伴う燃料サーチャージ制の導入について(お願い)」(右参照)を中部経済連合会・愛知県商工会連合会・名古屋商工会議所等経由で荷主へ周知

【静岡運輸支局】

- 11/30 地方協議会の各委員に周知
 - 12/20 支局長から荷主団体へ周知訪問
 - 2月～3月 静岡県トラック協会等と連名で、日本経済新聞・静岡新聞・中日新聞へ、「標準的な運賃」「燃料サーチャージ」「物流の2024年問題(時間外労働時間上限規制)」等に関する荷主の理解促進のため、新聞広告掲載により周知活動の実施
- 静岡県内の商工会議所・商工会の加盟企業(約64,000社)に対して、燃料サーチャージのリーフレットを3月中に配布予定

【岐阜運輸支局】

- 10/21 岐阜県経済同友会10月例会において周知
- 2月(予定) 地方協議会で各委員に周知予定

【三重運輸支局】

- 11/16 三重県トラック協会物流セミナーにおいて周知
- 1/21 地方協議会の議題として周知

【福井運輸支局】

- 12月 福井県内の荷主企業向けに燃料価格の運賃転嫁の許容度についての質問を含むアンケート調査を実施し、3月の地方協議会で報告予定

燃料価格高騰に伴う燃料サーチャージ制の導入について(お願い) ※抜粋

令和4年2月吉日

トラック輸送を利用される
荷主の皆様へ

国土交通省 中部運輸局 愛知運輸支局
一般社団法人 愛知県トラック協会

燃料価格高騰に伴う燃料サーチャージ制の導入について(お願い)

日頃は、トラック運送事業に格別のご高配賜り、厚く御礼申し上げます。さて、新型コロナウイルス感染拡大による輸送量の減少により、事業経営に大きな影響を及ぼしているなか、現下の燃料価格の高騰を受け、各トラック運送事業者は事業存続に係る大きな危機に直面しています。国土交通省では、平成20年に「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」(平成24年改定)において、燃料価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建ての運賃として設定する制度として定めているほか、令和2年4月に国土交通省が告示した「標準的な運賃」では、軽油価格を100円/ℓで算出されており、それを超えた場合は、別に収受するよう定めています。一方で、燃料価格の高騰分については、多くのトラック運送事業者が収受できていないのが実態であり、トラック輸送を利用される荷主の皆様のご理解が欠かせません。つきましては、燃料価格高騰による事業者の窮状をご理解いただくとともに、安定した輸送力を確保するためにも下記事項につきまして、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

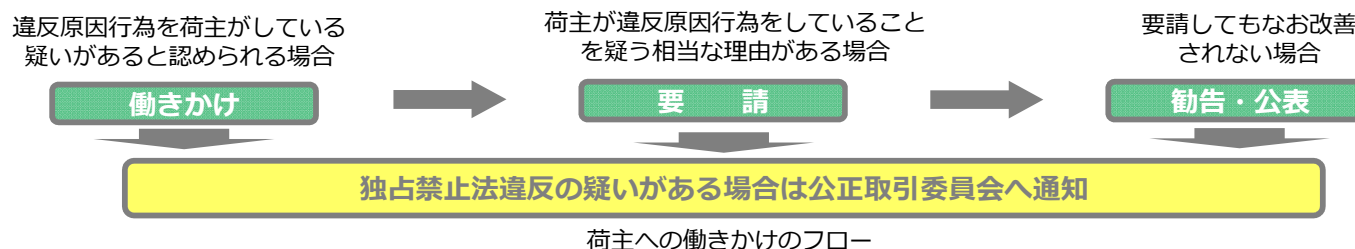
記

1. 燃料サーチャージ制の導入について
輸送依頼をする各事業者と燃料サーチャージの基準となる価格を定め(「標準的な運賃」では100円/ℓ)、燃料サーチャージ制を導入していただきますようお願いいたします(別添リーフレット参照)。
※参考:軽油価格の推移 令和2年11月89.2円/ℓ→令和3年11月120.3円/ℓ(全日本トラック協会調査(スタンド価格))

○中部運輸局・各県運輸支局は、今後も適正取引全般の情報(標準的な運賃・ホワイト物流推進運動の周知等)を関係省庁及び関係団体(経済産業局、農政局等、中部経済連合会、各県商工会議所連合会、中小企業団体中央会等)へ周知する。

貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

- ・ 制度改正について荷主・運送事業者向けに**関係省庁連名で周知**。**違反原因行為に該当し得る行為を例示**。
 【例】・荷主都合による長時間の荷待時間を恒常的に発生させているような行為（過労運転を招くおそれ）
 ・異常気象時など、安全な運行が困難な状況で運送を強要する行為（輸送の安全確保義務違反を招くおそれ）
- ・ 国交省HPにおいて**設置した意見等の募集窓口等を活用**。荷主の行為について、幅広く情報収集。
 収集した情報に基づき、関係行政機関と連携して、**荷主への働きかけを実施**。

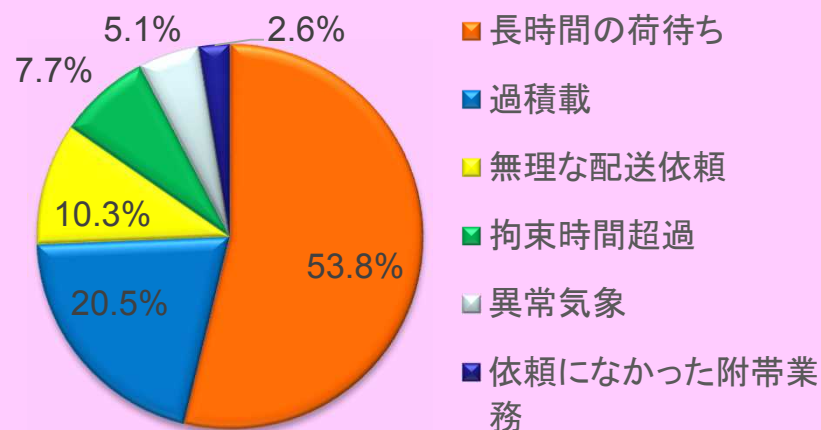


窓口投稿における違反原因行為(疑い)

<投稿で寄せられている主な項目>

- ・ (恒常的な)長時間の荷待ち
- ・ 拘束時間超過
- ・ 過積載
- ・ 無理な配送依頼
- ・ 依頼になかった附帯業務
- ・ 異常気象時の運行強要
- ・ その他

働きかけにおける違反原因行為の割合



荷主勧告等発出状況(全国)

	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	R2年度
警告書	2			5	2	1	
協力要請書	53	57	55	152	97	66	58

(件)

● 関係省庁等との連携の下、荷主企業と物流事業者が連携して相互に改善を提案していく「ホワイト物流」推進運動を強力に推進

「ホワイト物流」推進運動

荷主企業と物流事業者が
相互に協力して
物流を改善していきましょう!



● 周知活動

○ 要請文書の送付

本省貨物課より、証券取引所の上場会社及び各都道府県の主要企業の合計約6,300社の代表者に対し、「ホワイト物流」推進運動への参加を要請する文書を直接送付

○ 各省庁・関係団体への主な周知活動 (局貨物課)

- ・中部経済産業局・東海農政局へ訪問。メルマガ等にて荷主企業・傘下会員等へ周知
- ・配合飼料供給安定協議会 関西・中部ブロック会議にて説明
- ・東海農政局総会にて資料配布
- ・「ホワイト物流」推進運動セミナーの周知
- ・トラック事業者取引環境・労働時間応援サイトを立ち上げ、中部経済産業局、近畿経済産業局のメルマガにて荷主・荷主団体等へ周知、東海農政局へも周知依頼中

(各支局)

- ・労働基準監督署主催の貨物自動車運送事業労働時間等説明会等において説明
- ・各県トラック協会の会合にて説明
- ・各県取引環境・労働時間改善地方協議会にて説明、委員及びその傘下会員等へ周知依頼

● 「ホワイト物流」推進運動 自主行動宣言賛同企業数 (R3.12.31時点)

		製造業	卸売業 小売業	運輸業 郵便業	その他	合計
中部 運輸局 管内	愛知	35	11	74	7	127
	静岡	12	1	39	2	54
	岐阜	1	3	9	3	16
	三重	3	2	15	3	23
	福井	2	1	4	1	8
	合計	53	18	141	16	228
	比率	23.2%	7.9%	61.8%	7.0%	
全国	合計	369	112	706	128	1315
	比率	28.1%	8.5%	53.7%	9.7%	

標準的な運賃について（告示：令和2年4月24日）

標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を改善し、持続的に事業を運営するための参考となる指標**

基本的な策定方針

- ◆ **運賃表の基本** ⇒ 貸切運送を前提に(1)距離制、(2)時間制の運賃表を設定
- ◆ **車種等の違い** ⇒ 車格別(2t, 4t, 10t, 20t)にドライバン型のトラックを基準として算出
- ◆ **地域差** ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定
- ◆ **運賃と料金の考え方** ⇒ 高速道路料金やフェリー料金等については運賃と別に収受

適正な原価・利潤の確保

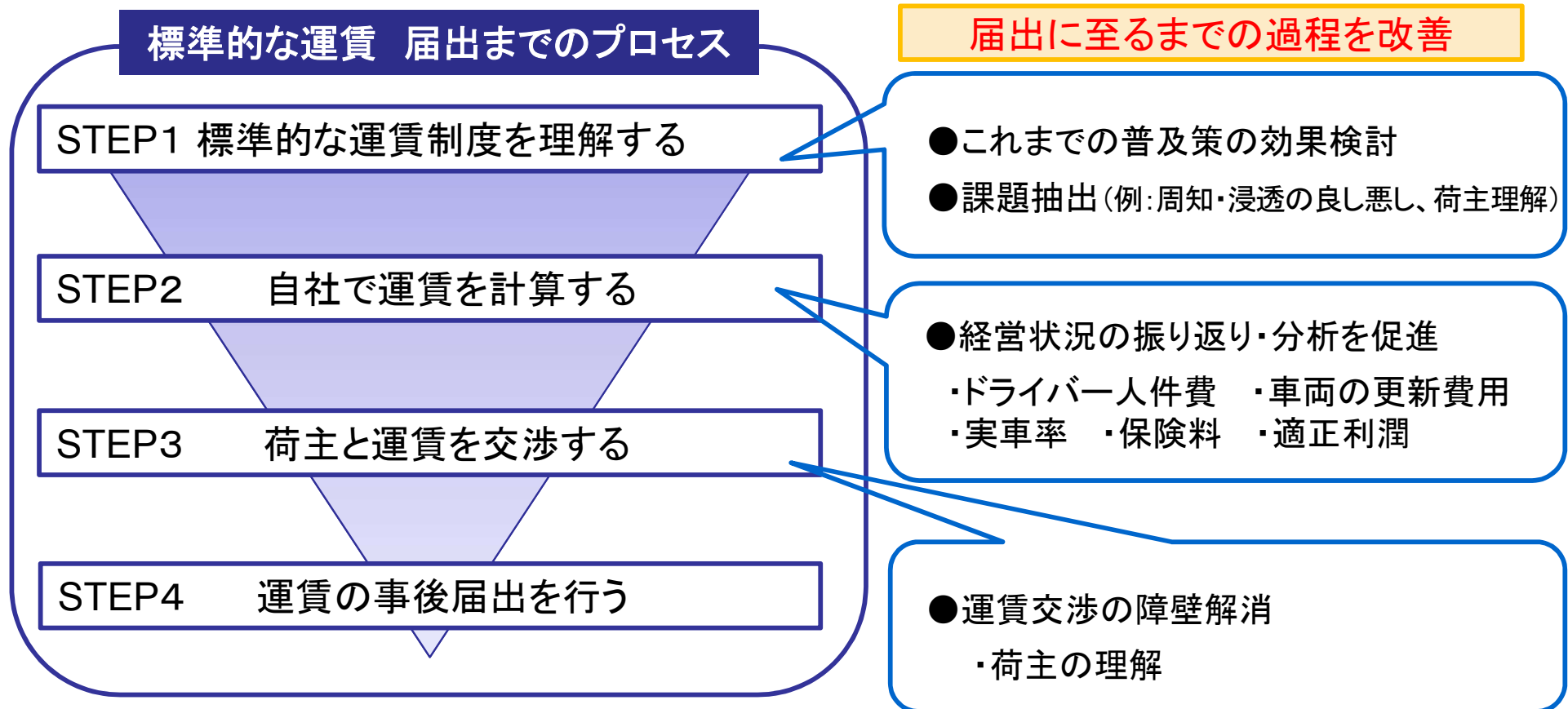
- ◆ **元請け・下請けの関係** ⇒ 元請事業者の庸車費用等は考慮せず、**実運送にかかる原価等**を基準に算出
- ◆ **車両費** ⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた**車両への設備投資等**ができるよう償却年数は**5年**で設定
- ◆ **人件費** ⇒ ドライバーの労働条件改善のため、**全産業平均の時間当たりの単価**を基準
- ◆ **帰り荷の取扱い** ⇒ **帰り荷がないことを前提に実車率50%**の前提で算出。
- ◆ **利潤** ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、**自己資本に対する適正な利潤額**を設定



今後は、**標準的な運賃を実勢運賃に反映**させていくことが重要

その上で、**収益増相当分が適正原価の確保（人件費、設備費等）に充てられる**ことが重要

- 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。



●令和4年1月31日時点の管内の届出件数は3,608件(53.5%)であり、引き続き、標準的な運賃が実勢運賃に反映されるよう、関係機関と連携し、事業者・荷主への浸透を図る必要がある。

標準的な運賃に係る届出件数

令和4年1月31日時点

支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合
愛知	2893	1469	50.8%
静岡	1546	997	64.5%
岐阜	856	304	35.5%
三重	968	548	56.6%
福井	477	290	60.8%
小計(中部)	6740	3608	53.5%

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、取り組みの円滑な浸透、普及を図る観点から、

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

の5分野について、基本的な取組要件を満たせば、「1つ星」認証を取得可能。

併せて、自主的、先進的な取組みを参考点として点数化。

＜認証結果等の活用(予定)＞

厚生労働省と連携し、ハローワークにおける求人票への認証マークの表示や、認証事業者と求職者のマッチング支援を実施。また、求人エージェント協力の下、認証事業者の紹介等業界のイメージ刷新に向けた情報発信を実施。

＜令和2年度認証事業者＞

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

＜今後のスケジュール＞

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

＜申請方法＞

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

- ※ 法人単位(都道府県単位での申請も可)
- ※ インターネットによる電子申請(郵送による申請も可)
- ※ 書類確認、審査委員会による審査の上、認証を実施
- ※ 関係書類の保存義務、無作為抽出での事後確認あり
- ※ 審査料: 5.5万円(税込) / 1申請あたり
(インターネットにより電子申請の場合、3.3万円(税込)に割引)
- ※ 登録料: 6.6万円(税込) / 1申請あたり

トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会 の進め方について

令和4年2月24日

**静岡県トラック輸送における取引環境・労働時間
改善協議会事務局**

令和3年度の協議会取組

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

協議会での今年度の取組

1 物流関係事業者・荷主等全体に届く啓発活動（各種施策の周知）

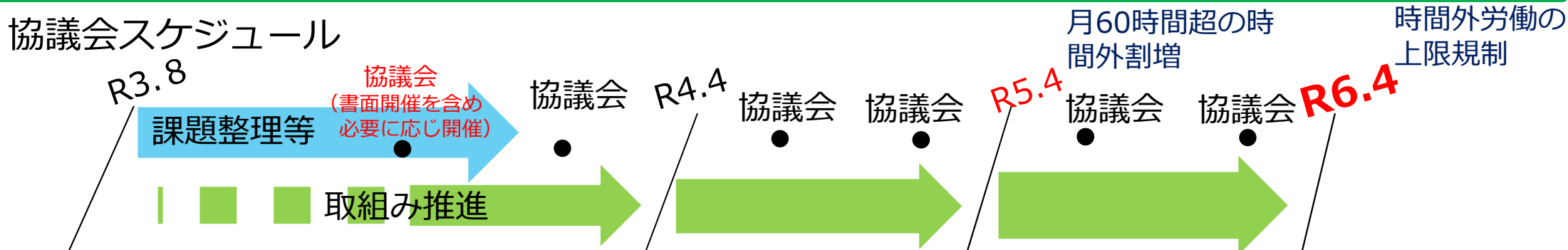
- ・「トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト（厚生労働省）」、「中部運輸局トラック事業応援サイト（仮称・中部運輸局HP内に立ち上げ予定）」等を活用し、トラック輸送における取引環境・労働時間等にかかる課題に関する周知啓発や、各種ガイドライン、ホワイト物流推進運動等の普及促進を図る。
- ・静岡労働局および静岡運輸支局で実施するトラック事業者向けの労働時間説明会で、ガイドラインの普及を図る。

2 静岡県内における課題整理等

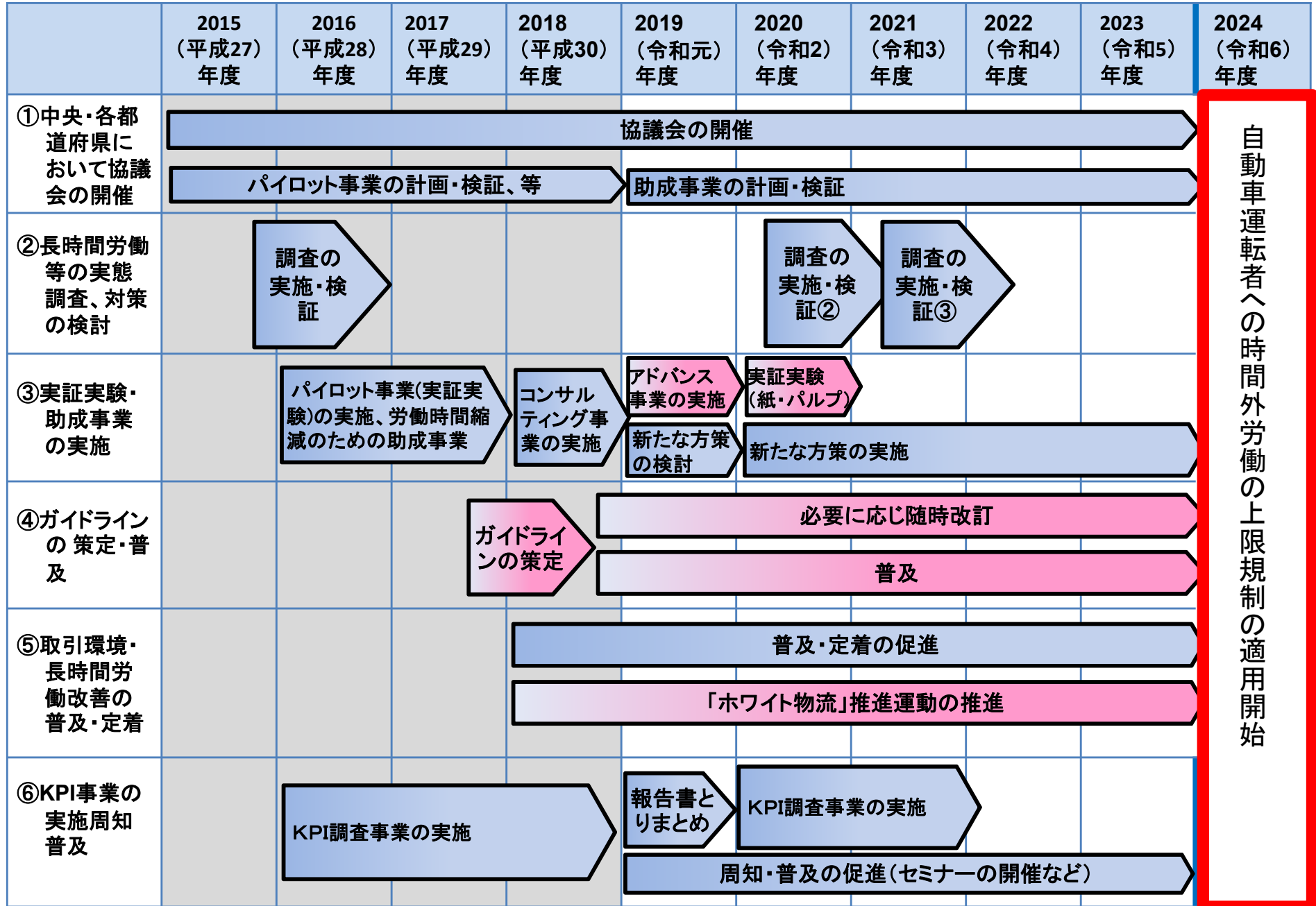
以下により静岡県内における課題等を整理し、長時間労働の改善と生産性向上に向けて今後取り組むべき方策整理につなげる。

- 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）
※自動車部品、紙・パルプ
- 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（中部運輸局管内各県で実施））
- ③KPI事業の実施

協議会スケジュール



トラック輸送における取引環境・長時間労働改善に向けたロードマップ



自動車運転者への時間外労働の上限規制の適用開始

※2023(令和5年)4月には、中小企業における月60時間超の時間外労働の割増賃金率引き上げ