

# 第 18 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 8 月 2 日（火）10:00～

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) K P I 事業の報告
- (3) 道路貨物運送業に対する労働時間等説明会等について
- (4) 最近のトラック運送事業に関する取組等について
- (5) 今年度の協議会の進め方について

### 3. その他

### 4. 閉 会

第18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			○	
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			○	
静岡県中小企業団体中央会	常務理事	佐塚 一弘			○	
全日本運輸産業労働組合静岡県連合会	書記長	鈴木 英男			○	
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			○	
鈴与 株式会社	取締役	松山 典正			○	
ジヤトコ 株式会社	SCM部 主管	佐野 征治	プロフェッショナルスタッフ	関塚 清次	○	
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			○	
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			×	
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			○	
静岡労働局	労働局長	石丸 哲治			○	
中部運輸局	運輸局長	大石 英一郎	自動車交通部次長	野田 敏幸	○	
静岡運輸支局長	運輸支局長	岡田 英雄			○	

【オブザーバー】

組織名	役職	出席者名				
関東経済産業局 産業部 流通・サービス産業課		矢吹 心太			×	
関東農政局 経営・事業支援部 食品企業課					×	
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	興津 仁裕	○	

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

## 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	<b>第1回協議会</b>	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	<b>第2回協議会</b>	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	<b>第3回協議会</b>	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	<b>第4回協議会</b>	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	<b>第5回協議会</b>	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	<b>第6回協議会</b>	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	<b>第7回協議会</b>	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	<b>第8回協議会</b>	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	<b>第9回協議会</b>	3月12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. 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	○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	○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	<b>第10回協議会</b>	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	<b>第11回協議会</b>	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	<b>第12回協議会</b>	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	<b>第13回協議会</b>	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	<b>第14回協議会 (書面会議)</b>	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	<b>第15回協議会</b>	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	<b>第16回協議会</b>	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	<b>第17回協議会</b>	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	

【令和4年度】

64	<b>第18回協議会</b>	8月2日	1. 令和3年度KPI事業について 2. 令和4年度の協議会の進め方について	
----	----------------	------	---	--

# 令和3年度 KPI導入事業 実施報告

令和4年8月2日  
田村経営コンサルティング事務所  
田村隆一郎

## <取り組み概要 A社>

<b>A社 企業概要</b>	<p>主に冷蔵・冷凍食品の輸送を行っている。静岡および豊橋に営業所があり、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、関西が中心で、大手物流企業が元請となっている業務が多いが、荷主から直受けの業務もある。</p>
<b>経営上の課題と KPI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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。</li> <li>• 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。</li> <li>• 今回の事業においては検討の結果、燃料費の削減を重点的に進めることとした。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。</li> <li>• 燃料代の縮減に向け、以下の施策を検討した。       <ul style="list-style-type: none"> <li>①最も安価な給油会社のスタンドで給油を行う(契約している給油会社は4社)</li> <li>②省燃費運転を励行する</li> </ul> </li> </ul> <p>&lt;設定したKPI&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ゴールのKPI…「売上高対燃料費比率」(燃料費÷売上高)</li> <li>・プロセスのKPI…1)「最安給油回数比率」(4社中、最安の給油会社での給油回数÷総給油回数)</li> <li style="padding-left: 20px;">2)「デジタコ評価点数」(経済運転のデジタコ点数)</li> <li style="padding-left: 20px;">3)「燃費改善率」(個人ごとの前年同月比燃費改善率)</li> </ul>



## 取り組み結果

- プロセスのKPIの結果は以下の通りとなった。

### ①最安給油回数（目標：80%）

	最安給油回数比率	（目標達成率）
2021年12月	30%	（37%）
2022年1月	15%	（18%）
2022年2月	12%	（15%）

\* 最安の燃料会社で給油することの徹底がされず、目標の80%を大きく下回っている。再度従業員に協力を依頼している。

### ②デジタコ評価点数（目標：各自85点以上）

	85点以上の人数（比率）	85点未満の人数（比率）
2021年12月	11名（73%）	4名（27%）
2022年1月	11名（73%）	4名（27%）
2022年2月	10名（62%）	6名（38%）

\* 85点未満の人数が3割程度おり、経済運転の徹底を図る。

### ③燃費改善率（目標：前年同月比3%改善）

	燃費改善率
2021年12月	▲5.0%
2022年1月	▲1.5%
2022年2月	0.7%

\* 燃費については各ドライバーの意識が高まり、前年を下回る状況にあったが徐々に改善傾向にある。

- ゴールのKPIは以下の通りとなった。

### 売上高対燃料費比率

	売上高対燃料費比率	前年同月の売上高対燃料費率	改善率
2021年12月	27.6%	21.3%	▲29%
2022年1月	28.7%	23.1%	▲24%
2022年2月	30.9%	24.3%	▲27%

\* 燃料単価高騰の影響があり、売上高対燃料費比率は前年より2割以上悪化している。

## 今後の課題と企業の評価

### <今後の課題>

- 原油価格高騰による燃料単価の上昇が大きかった時期に該当し、結果として売上高に対する燃料費の比率を低減させることはできなかった。しかし、以前は安価な給油所で給油を心がけることや省燃費運転について特に励行を行ってこなかったが、今回の取り組みをきっかけに、従業員一人一人が経費の削減に向けた意識を持ち、経営の改善に寄与していく風土が醸成されつつある。
- 今後、省燃費運転や燃費の改善を行ったドライバーについては、報奨金を付与するなど、より積極的な取り組みにつなげる施策を検討しており、さらなる効果を得ることが期待できる。

### <企業の評価>

- 今回のKPI導入事業の取り組みに対し、従来そのような手法や管理を行ったことがなく、非常に有益であったと評価している。
- 今後はさまざまな経費科目や収益管理についてもKPIによる改善を行える土壌ができた。

## <取り組み概要 B社>

<p><b>B社 企業概要</b></p>	<p>主に自動車部品や住宅資材の輸送、スーパーマーケット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台で、うち食品配送用の保冷車22台となっている。          自動車部品輸送、食品配送の業務とも定期便(固定の荷主から依頼される定期的な輸配送)の運行が大半を占めている。</p>
<p><b>経営上の課題と KPI</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 当初は車両稼働率の向上を目指す計画であったが、定期便での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。そのため、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判断した。</li> <li>• 定期便輸送の拡大を図るにあたり必要となる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。</li> <li>• 従って、今回は人材の確保という観点でKPIを設定した。なお、スーパーマーケット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、自動車部品輸送部門をターゲットとした。</li> </ul> <p><b>&lt;設定したKPI&gt;</b>          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。          従って、今回の取り組みでは以下のKPIを設定した。</p> <p>・ゴールのKPI… ①「採用人数」(目標:毎月2名採用)          ②「離職率」(目標:前期比半減) ※離職率 = <math>\frac{\text{一年間の離職者数}}{\text{期首の在籍人数} + \text{期中の入社人数}}</math></p> <p>・プロセスのKPI…①「ホームページ採用欄閲覧回数」(目標:前年同月比10%増加)          ②「従業員満足度」(目標:前期比20%増加)</p>

## 取り組み結果

- 人材の採用のために、従来ハローワークでの求人や広告の出稿を行っている。求職者のほぼ全員は、候補となる企業のホームページを閲覧し、その情報から希望する企業を選択していると思われる。従って、ハローワークや広告経由で興味を示した求職者に対し、ホームページで有用な情報を提供することが応募につながるとの仮説を立てた。当社のホームページでは業務内容、勤務条件、教育制度などを掲載しているが、さらに求職者が求める情報を追加していく。また動画による業務内容などを紹介することも有効であり、静岡県トラック協会が当社を紹介した「バーチャル職場体験」の動画をホームページのトップに掲載した。
- さらに既存の従業員にアンケートを行い、『もしあなたが転職を考えていたら、転職先の何を知りたいか』という内容で調査を行った。その結果としては、「業務内容」、「賃金・賞与・昇給・保険」、「時間・休暇」、「社内環境・人間関係」といった項目が多数意見として出された。それらアンケート結果も踏まえ、ホームページ上での情報を充実させている。

※ホームページ採用欄閲覧回数については調査を開始した2022年2月以降でしか把握できず、今後継続調査を行う。  
(2022年2月実績 12回/日平均)

- 離職者の低下に向けては、従業員が当社に長く勤めたいという意識を高めていくことが重要である。その意識の計測手段として従業員満足度をKPIとして設定した。従業員満足度は個々の社員に対してアンケートを行い、全社的な傾向をつかむものである。
  - 今回は以下の項目でアンケートを実施した。(各項目4点満点)  
①仕事の量 ②仕事の難易度 ③社内のチームワーク ④社内情報の風通し ⑤部署間の連携  
⑥この会社で長く勤めたいと思う ⑦社長の思いを理解している ⑧会社への将来の期待感  
⑨社員の定着率 ⑩あなたのチャレンジ精神
- ※従業員満足度アンケートは2022年1月に実施し、以降年1回程度調査する予定である。

- ゴールのKPIは以下の通りとなった。

### ①採用人数

	目標	面接人数	採用人数
2021年9月	毎月2名 採用	4名	2名
2021年10月		2名	1名
2021年11月		2名	0名
2021年12月		4名	1名
2022年1月		1名	1名
2022年2月		2名	1名

\* 施策を本格的にスタートさせたのは2022年2月以降であり、取り組みによる効果については今後検証を行う。

### ②「離職率」

- ・2019年4月～2020年3月 …… 16%
- ・2020年4月～2021年3月 …… 8%

\* 上記離職率は施策取り組み前の実績であり、取り組みによる効果については今後検証を行う。

**今後の課題と企業の評価**

**<今後の課題>**


- 当面、上記施策を継続し、引き続き効果を検証していく。採用人数については面接で条件等が合致せず採用に至らない求職者もいるが、情報提供を充実させるなどの取り組みを進めていく。
- また、離職率を低下させるためのKPIである従業員満足度については、年に1回程度の調査が妥当なので、今回実施した結果に対する改善度合いは次回以降での評価となる。従業員と経営層との対話や面談を積み重ねるなどしていき、不満と感じられる要素を吸い上げて改善につなげていく意向である。

**<企業の評価>**


- このKPI事業の取り組みについては、さまざまな経営改善に向けた課題を具体的に解決していくための有効な手法であると評価している。今後もさまざまなテーマについてKPIを設定していく意向がある。


## 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

<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

昨年度までと同様、今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。



トラック運送  
事業者の  
みなさまへ



発着荷主の  
みなさまへ

# トラック運転者の長時間労働改善 特別相談センター

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

ドライバーの時間外  
労働の上限規制、  
何から手を付けたら  
いいの？

ドライバーの  
運転時間に  
限度があったの？

荷主の立場で  
できる改善は？

荷待ち時間の削減を、  
どう進めればいいのか？

こんな困りごとなど、  
ご相談ください！

トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター

ご相談は専用 Web サイトの問合せフォームかフリーダイヤルから  
ご利用時間：9：00～17：00、休日：土日祝、12/29～1/3

東日本 0120-763-420・西日本 0120-625-109



相談  
無料



# ご相談方法は……



## ご相談方法①



ポータルサイト  
相談専用ページから

役立つサポート情報も！

## ご相談方法②



フリーダイヤル  
東日本 0120-763-420  
西日本 0120-625-109

※ご利用時間：9～17時（12～13時は休憩）  
休日：土日祝、12/29～1/3

もっと詳しく相談したい！

オンライン  
相談

オンラインによる  
ご相談

詳しいご相談を職場から  
お気軽に！



コンサルタントの  
訪問

労務管理・物流改善の  
専門家がお伺いします！

## トラック運転者の長時間労働の改善に向けた情報は下記専用ポータルサイトへ トラック運転者の**長時間労働改善**に向けたポータルサイト

ポータルサイトでは、こんな  
情報を掲載しています

「仕事を知ってみよう 簡単自己診断」

問題点・解決施策・メリットを確認できる荷主の皆さまと  
トラック運送事業者の皆さまに向けた自己診断ツール

「サクッと解決 よろず相談」

トラック運転者の労働時間改善に向けた FAQ 集

「情報いろいろ宝箱」

トラック運転者の長時間労働を是正するための動画教材や、  
取組事例、改善ハンドブック、ガイドラインなど様々なツール集

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

さまざまな角度から、トラック運転者の仕事について、取り  
まとめた資料集

トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト  
<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/>

トラックポータル



# トラック運転者のために、いま、 取り組んで欲しいことがあります！

トラック運転者の長時間労働が問題になっています。

今こそ、荷主と運送事業者が協力しあって、トラック運転者の労働時間短縮に取り組むことが必要です。皆さまの取組に役立つ様々な情報を、「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」に集めました！

## 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/>



### 国民のみなさまへ

掲載コンテンツの一部を  
ご紹介します！



#### トラック運転者の仕事を知ってみよう

- ▶ 統計からみるトラック運転者の仕事
- ▶ 動画・写真でみるトラック運転者の仕事
- ▶ トラック運転者の「生の声」



トラック運転者の労働時間削減に向けてあなたにできること、やって欲しいこと

トラック運転者の労働時間短縮に取り組んでいただく第一歩は、「トラック運転者」の仕事を知ることです。そこで、統計情報や、トラック運転者へのインタビューなど、様々な情報を掲載しています。ぜひご覧ください！

動画コンテンツ  
トラック運転者の「いま」とあなたにできること



トラック運転者の労働時間短縮に取り組むために国民の皆さまに「できること」「やって欲しいこと」を分かり易く掲載しています。今日からでも取り組める内容ばかりです。ぜひご覧ください！

### 企業のみなさまへ



#### 簡単自己診断

- ▶ 荷主のみなさま向け
- ▶ 運送事業者のみなさま向け

簡単な質問に答えるだけで、潜んでいるかもしれない問題、そして、その問題を解決する施策候補までも簡単に確認できる自己診断です。トラック運転者の労働時間短縮で、荷主にとってどんなメリットがあるのかも掲載しています。

#### サッと解決よろず相談



長時間労働改善に関わる様々な疑問をFAQ方式で掲載しています。



#### 情報いろいろ宝箱

- ▶ 荷主のみなさまへ
- ▶ 運送事業者のみなさまへ

長時間労働改善に活用できる各種マニュアルを掲載しています。



今後公開予定の  
コンテンツは、裏面に！



# 今後、公開予定の 新規コンテンツをご紹介します！

※令和2年度中に掲載予定。掲載予定日は、本ポータルサイトで告知させていただきます。

## ドラマ仕立ての動画コンテンツ！

テーマは「今こそ始めてみませんか？トラック運転者のために、”荷主”ができること」！  
トラック運転者の労働時間短縮には、荷主の皆さまの協力が必要です！



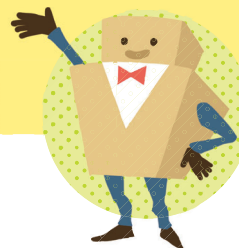
「発荷主が、取り組む」そして「着荷主が、取り組む」

発荷主、着荷主、そしてトラック運送事業者が、「どのように具体的な取組を進めるのか」を、ドラマ仕立てで再現しました。



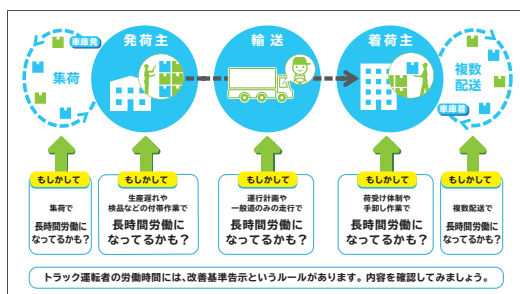
皆さまが日常業務を思い浮かべて「確かにそうだ」と共感できる、2本の動画を掲載します！

改善に取り組むポイントを  
可愛いストーリーテラーが  
分かり易く解説します。



## イラストから、簡単に施策などを確認 「始めてみよう改善活動」！

皆さまのサプライチェーンを思い浮かべてみてください！



サプライチェーンのイラストをクリックするだけで、労働時間短縮に繋がる施策候補などが簡単にわかります。

### お問合せ窓口

厚生労働省委託事業者  
株式会社 富士通総研

担当名：沖原・亀廻井(かめのい)・田村  
電話：03-6424-6754  
メール：fri-truck-seminar@dl.jp.fujitsu.com



# 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"> <li>・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）。</li> <li>・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。</li> <li>・「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。</li> </ul>

今ここ！  
変わります

時間外労働の上限が  
短くなります

待ったなし!!

#### 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

改善基準告示が  
今後見直されます

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



改正後の割増率

中小企業

25%

中小企業

25%

50%

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。

準備は進んでいますか？  
こちらをチェック！

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 **でも** **でも**承ります

## 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



静岡市葵区伝馬町18-8

アミイチビルB1-B号

(受託者：株式会社タスクールPlus)

0800-200-5451 (通話無料)

✉ [shizuoka@task-work.com](mailto:shizuoka@task-work.com)

【受付時間】午前9時～午後5時

(土日祝・年末年始を除く)



## 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



## 【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。**

# 1. 荷主対策と標準的な運賃

## 改正の目的

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

## 改正の概要

### 1. 規制の適正化

**参入要件を厳格化**(欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等)

### 2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

**定期的な車両の点検・整備の実施**や**社会保険料の納付**等の義務づけ

### 3. 荷主対策の深度化

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

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

### 4. 標準的な運賃

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

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

## 貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国土交通省において、HP等を通じて情報入手し、事実関係を確認した上で・・・

違反原因行為を荷主がしている  
疑いがあると認められる場合

荷主が違反原因行為をしていること  
を疑う相当な理由がある場合

要請してもなお改善  
されない場合

働きかけ



要 請



勧告・公表



独占禁止法違反の疑いがある場合は公正取引委員会へ通知

国土交通省

輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

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

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

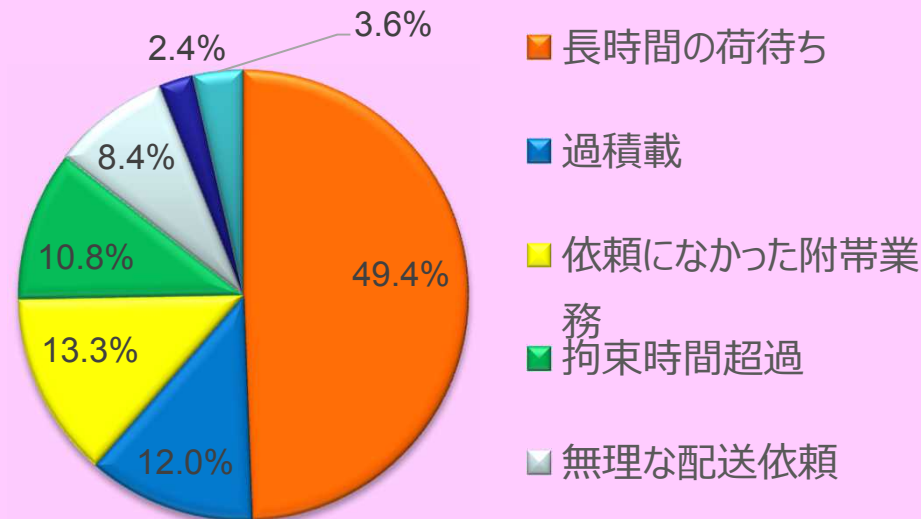
長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務(追加業務)など、コンプライアンス確保に影響する輸送に関する情報をお持ちの場合は、こちらへ情報をお寄せください。

●お持ちの情報はこちらへ投稿ください

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

このページのQRコード

## 働きかけにおける違反原因行為の割合



働きかけ実施件数: 計52件(令和4年3月末)

# 標準的な運賃について（告示：令和2年4月24日）

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

## 基本的な策定方針

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

## 適正な原価・利潤の確保

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

- 平成30年改正後の貨物自動車運送事業法に基づき、**運賃交渉力の弱い運送事業者の適正な運賃収受を支援すること**を目的に、令和2年4月「標準的な運賃」を告示。
- 「標準的な運賃」では、**全産業並みの給与、車両の更新期間5年**、一般的な利潤(自己資本金の1%)などの経営改善につながる前提を置いて、参考となる運賃を示している。
- 運送事業者が**自己の経営状況を踏まえて運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むことが肝要**。行政は、荷主に対して、公平な立場で運賃交渉に臨むよう促していく。

## 標準的な運賃 届出までのプロセス

STEP1 標準的な運賃制度を理解する

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

STEP2 **自社で運賃を計算する**

### ● 経営状況の振り返り・分析を促進

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

STEP3 **荷主と運賃を交渉する**

### ● 運賃交渉の障壁解消

- ・荷主の理解

STEP4 運賃の事後届出を行う

●令和4年6月30日時点の管内の届出件数は3,906件(58.0%)であり、引き続き、標準的な運賃が実勢運賃に反映されるよう、関係機関と連携し、事業者・荷主への浸透を図る必要がある。

## 標準的な運賃に係る届出件数

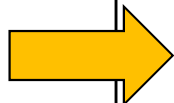
令和4年6月末日時点

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

## 2. 働き方改革



	従前の規制	働き方改革関連法施行後(2019年4月～)
原則	≪労働基準法で法定≫ (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定を結んだ場合、 協定で定めた時間まで時間外労働可能 (3) 災害復旧その他避けることができない事由 により臨時の必要がある場合には、労働時間 の延長が可能(労基法33条)	≪同左≫
36協定による時間外労働	≪厚生労働大臣告示：強制力なし≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・ただし、 <u>臨時的で特別な事情がある場合</u> <u>延長に上限なし</u> (年6か月まで) (特別条項)  (2) <u>自動車の運転業務は、(1)の適用を除外</u> 別途、改善基準告示により、拘束時間等の上 限を規定(貨物自動車運送事業法等に基づく 行政処分の対象)	≪労働基準法改正により法定：罰則付き≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・ <u>特別条項でも上回ることの出来ない時間外労働時間</u> ① 年720時間(月平均60時間)(休日労働含まず) ② 年720時間の範囲内で、一時的に事務量が増加する 場合にも上回ることの出来ない上限を設定 a. 2～6ヶ月の平均でいずれも80時間以内(休日労働 を含む) b. 単月100時間未満(休日労働を含む) c. 原則(月45時間)を上回る月は年6回を上限  (2) 自動車の運転業務の取り扱い ・ <u>施行後5年間(2024年3月末まで)従前の規制</u> ・ <u>2024年4月1日以降年960時間</u> (休日労働含まず) 2080h(法定労働)+960h(時間外労働) =3040時間+α(休日労働) ・将来的には、一般則の適用を目指す



<p>拘束時間 (始業から終業までの時間 労働時間＋休憩時間)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・1か月 293時間以内(6ヶ月間は320時間まで延長可)</li> <li>・1年 3516時間以内</li> </ul>
<p>休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由時間)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・継続8時間以上</li> </ul>
<p>運転時間</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2日平均で、1日あたり9時間以内</li> <li>・2週間平均で、1週間あたり44時間以内</li> </ul>
<p>連続運転時間</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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))</li> </ul>

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」の見直しのため、下記労働条件分科会において審議。

## 自動車運転者労働時間等専門委員会

- ・厚生労働省の労働政策審議会労働条件分科会の下に「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置。
- ・構成委員は、公労使（公益、労働者、使用者）の三者。
- ・自動車運転者の多様な勤務実態や業務の特性等を踏まえ検討を実施。

## スケジュール（専門委員会の進め方等）

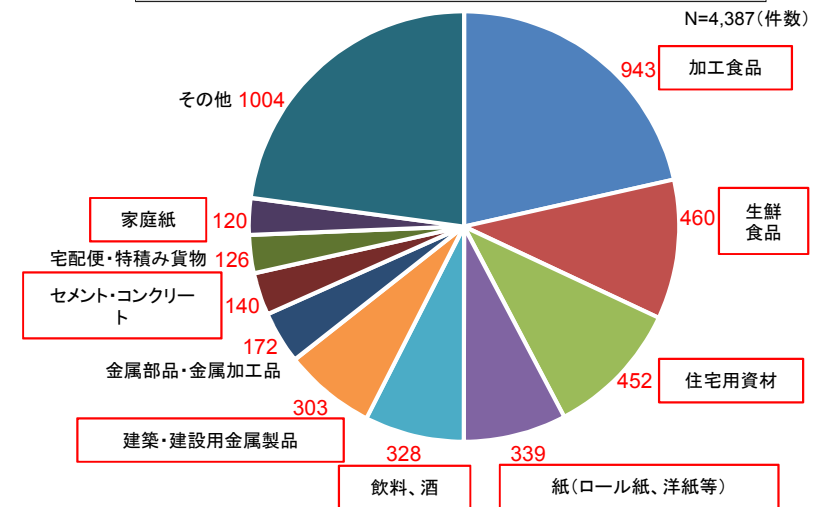
令和元年 12月	第1回専門委員会	～令和3年度末	バス・タクシーの改正案セット
令和2年度	専門委員会及び業態別作業部会 ・実態調査	～令和4年夏頃	トラックの改正案セット
10月～12月	実態調査の実施 ※トラックは令和3年度に再度実施	～令和4年度末	3業態の改正改善基準告示公布
令和3年度	専門委員会及び業態別作業部会 ・実態把握、調査結果を踏まえた議論 ・告示の見直しを検討	～令和5年度末	周知・施行準備期間
		令和6年4月	施行

※厚生労働省資料を基に国土交通省作成

## 1. ガイドライン策定の経緯

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

30分以上の荷待ち時間が生じた件数 (輸送品目別)



## 2. ガイドラインの構成

### 【まえがき】

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

### 【本編】

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

### 【あとがき】

- 輸送品目別物流における今後の取組みの方向性



加工食品、飲料・酒物流編



建設資材物流編



紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編



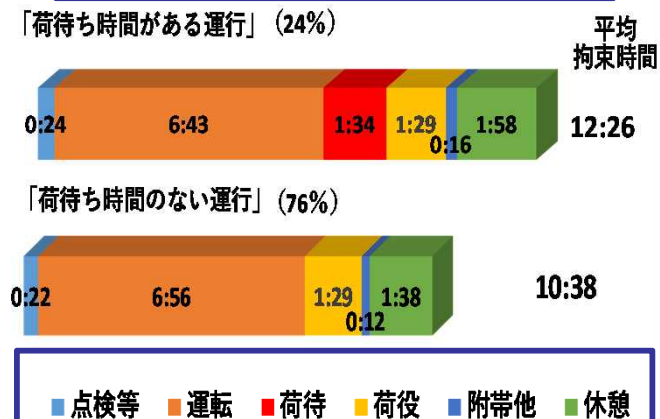
紙・パルプ(家庭紙分野)物流編

## 背景・経緯

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



### 1運行の平均拘束時間とその内訳 (荷待ち時間の有無別)

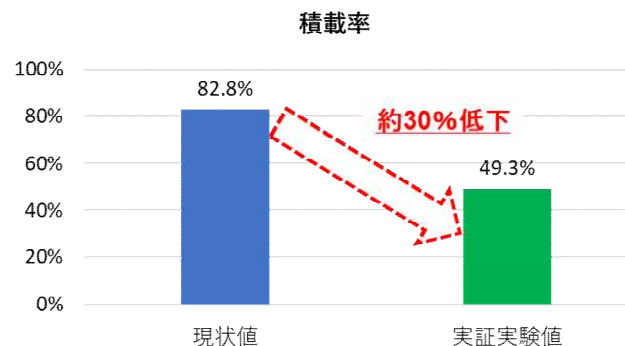
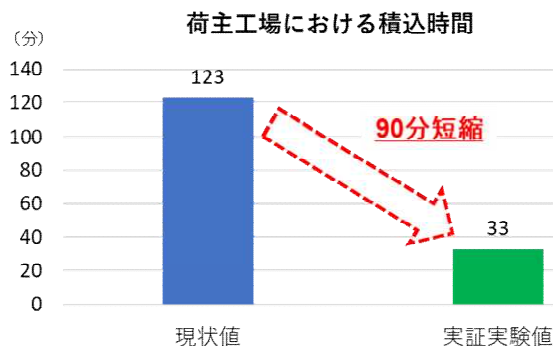


令和3年10月 紙加工品物流に携わる関係者を構成員とする「紙加工品（衛生用品分野）物流研究会」を立ち上げ、この分野における手荷役の改善 = パレット化に向けた検討を開始。

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

## T11型パレットを活用した実証実験結果

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



0525型パレットを活用した実証実験結果

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

①積載効率

メリット

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

(おむつ)

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

(生理用品)

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

②保管スペース

デメリット

- 新たなパレットサイズを活用したことにより、新たな保管スペースが発生。

(おむつ)

	メーカー	卸
T11型		
実験時 使用パレット	6.4坪	3.2坪

※ 数値はトラック1台分の荷量で実施した結果

(生理用品)

	メーカー	卸
T11型		
実験時 使用パレット	6.4坪	4.4坪

※ 数値はトラック1台分の荷量で実施した結果

③作業時間

デメリット

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

(おむつ)

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

※ 数値はトラック1台分の荷量で実施した結果

(生理用品)

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

※ 数値はトラック1台分の荷量で実施した結果

④間接業務

デメリット

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

結論

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



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



### アクションプランの概要

#### 【民間の取組み】

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

#### 【行政の支援】

- ・ 物流総合効率化法の枠組みに基づく支援・表彰制度の活用・周知PR

#### 【推進体制】

- ・ 行政の旗振りの下、関係者によるフォローアップを行い、取組を推進する

【 紙加工品 (衛生用品分野) 物流研究会 構成員 】

### 工程表

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

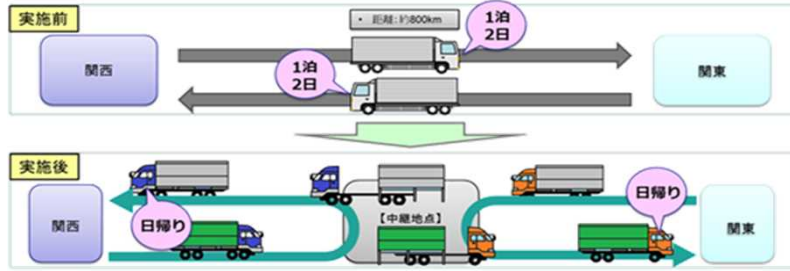
- 矢野 裕児 流通経済大学 教授
- 笠原 謙一 花王株式会社 SCM部門ロジスティクスセンター需給計画グループ 部長
- 安間 修三 大王製紙株式会社 グローバルロジスティクス本部H&PC SCM部 部長
- 桑原 雄一 大王製紙株式会社 グローバルロジスティクス本部H&PC SCM部 係長
- 鈴木 智之 白十字株式会社 営業本部 業務管理部 執行役員部長
- 新井 重晃 白十字物流株式会社 管理部 次長
- 森川 将名 P&Gジャパン合同会社 生産統括本部物流部 物流業務改善 シニアマネージャー
- 塩出佐知子 P&Gジャパン合同会社 政府渉外 ディレクター
- 塩見 和弘 ユニ・チャ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

※順不同、敬称略  
※下線は座長

## 中継輸送とは

### 長距離運行を複数のドライバーで分担する輸送形態

【中継輸送イメージ（日帰り運行の実現例）】



### 労務負担の軽減や人手不足の緩和に資する

【中継輸送の実施に当たって（実施の手引き）】

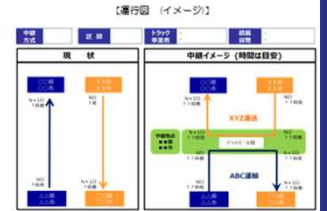
平成29年3月に、中継輸送の実施に当たって検討すべき事項や必要となる資料等について、分かりやすく解説した手引書を作成

＜手引書の項目＞

- ・中継輸送の実施ルール、枠組み、運用の詳細、協定書の項目例 等

■大まかに運行図を作ってみる

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



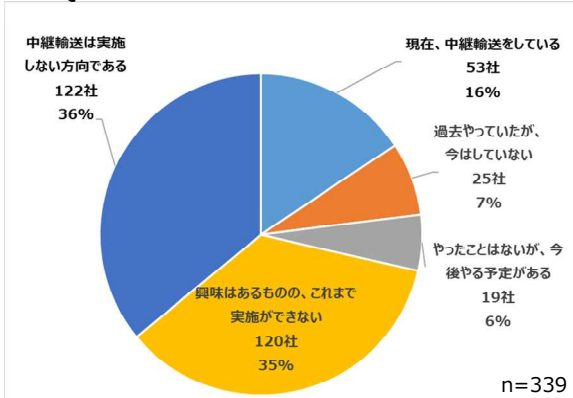
## 中継輸送の取組事例集（令和2年1月29日公表）

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

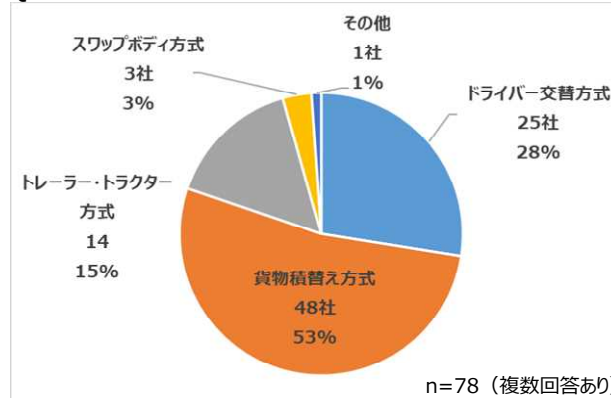


## 中継輸送に関するwebアンケート調査（トラック事業者を対象に令和3年9月～10月実施）

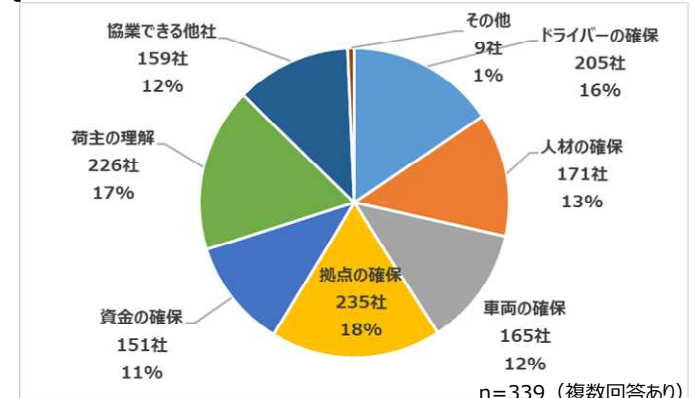
＜Q1：中継輸送を実施しているか。1つ選択＞



＜Q2：実施したことのある実施方式はどれか。複数選択可＞



＜Q3：実施／普及に向けて重要だと思う項目はどれか。複数選択可＞



⇒潜在的な実施ニーズが多くあることを踏まえ、今後さらなる普及促進策を検討

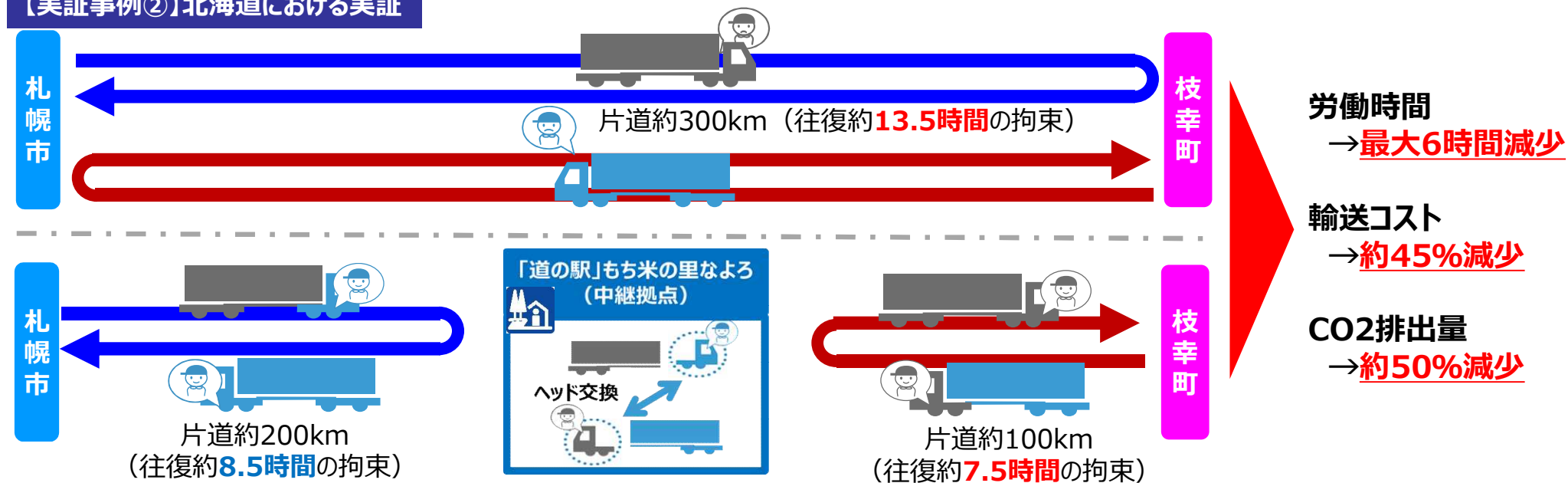


■ 中継輸送の普及を図るため、様々な実証実験が行われている。

## 【実証事例①】異なる中継輸送方式による実証

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

## 【実証事例②】北海道における実証



- 国土交通省では、自動車運送事業（トラック・バス・タクシー事業）の運転者不足に対応するための総合的取組みの一環として、令和2年8月に創設
- 令和3年5月、初の認証として、2,545社を認定（トラックは1,717社）  
中部運輸局管内のトラック事業者は**377社**を認定
- 令和4年2月、中部運輸局管内のトラック事業者は**113社**を新たに認定



## 制度概要

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

### <認証の審査要件>

中小事業者による申請を容易にし、取組みの円滑な浸透、普及を図る観点から、

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

の5分野について、基本的な取組要件を満たせば、認証を取得可能。

併せて、自主的、先進的な取組みを参考点として点数化。

### <認証結果等の活用>

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

### <令和3年度 全国認証事業者>

バス（乗合・貸切）事業者	47社
タクシー事業者	86社
トラック事業者	606社
合計	739社

### <令和4年度スケジュール>

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

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

## 3. 燃料価格等の価格転嫁

## ※一部抜粋

### I. 原油価格高騰対策

#### 1. 激変緩和策

##### ● 燃料油に対する激変緩和事業

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

### III. 新たな価格体系への適応の円滑化に向けた中小企業対策等

#### ● 賃上げ・価格転嫁対策

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

### IV. コロナ禍において物価高騰等に直面する生活困窮者等への支援

#### 3. 地方公共団体の実施する対策への支援

##### ● 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金

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

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

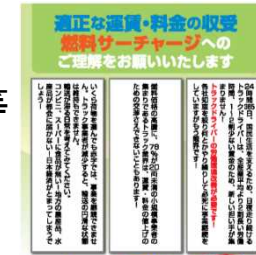
	日程	訪問先	運輸局側出席者	業界団体
愛知県	6/7(火)	大村 知事	嘉村 局長	トラック: 寺岡会長
岐阜県	5/31(火)	都市建築部 都市公園整備局 舟久保 局長	古橋 自動車交通部長 古橋 支局長	鉄道: 岐阜ローカル鉄道連絡会議座長 バス: 瀧会長 トラック: 山口会長 タクシー: 川上会長
静岡県	6/8(水)	交通基盤部 太田 部長	斧田 局次長 廣松 交通政策部長 岡田 支局長	鉄道: 中部鉄道協会静岡県協議会 バス: 川井会長 トラック: 佐野会長 タクシー: 三澤理事長 内航貨物: 鈴木理事長
三重県	6/6(月)	地域戦略部長	加藤 支局長 野田 自動車交通部次長	
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



## ① 荷主への周知・広報の強化

「燃料費を含む適正な運賃の收受」という基本的考え方に基づき、「標準的な運賃や「燃料サーチャージ」の導入等により、燃料価格上昇分を反映した適正な運賃等への見直しを行うよう、荷主企業に理解と協力を呼びかけ。

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



※荷主企業を訪問し、要請文書を手交する運輸支局長

※荷主向け  
パンフレット

## ② 相談窓口の設置

国土交通本省、地方運輸局、運輸支局に、全国で合計64の相談窓口を新たに設置するとともに、国土交通省目安箱(web)にも意見募集の対象として燃料価格に関する事項を新たに明記

○ 現在、計22件の相談に対応

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

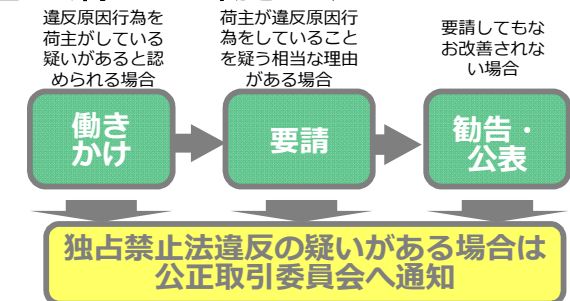
## ③ 荷主働きかけ等の法的措置

燃料費の上昇分を運賃等に反映することを求めたにもかかわらず不当に据え置くことは、独禁法の違反(買ったたき)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。

○ 現在、上記の相談に基づき、5件の働きかけを実施中

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

＜貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけのフロー＞



### 【中部運輸局自動車交通部貨物課】

#### R4.6.24 荷主関係団体あて依頼文書を発出

荷主関係団体 御中

中運自貨第140号  
令和4年6月24日

中部運輸局自動車交通部長

#### エネルギーコスト上昇に係る適切な運賃転嫁への配慮について(お願い)

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

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

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

政府においては「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」に基づき、下請代金法の「買ったたき」や、独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に関する執行強化など、中小企業の適切な価格転嫁に向けた取組を全力で進めているところです。

貨物自動車運送事業者においても、長期化する原油価格の高騰により、経営状況に与える影響が懸念されています。貨物自動車運送事業者の事業運営や物流効率化に必要な設備導入に要する経費、人件費などを含めた適正な運賃を収受することは、物流の持続可能性を確保するうえで重要です。

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

#### 記

1. 貨物自動車運送事業者から運賃交渉の申出があった場合には積極的に応じ、燃料費の上昇分を考慮した上で、十分に協議を行っていただくこと。
2. 貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃等を不当に据え置くことは、独占禁止法に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく、荷主への働きかけ等の対象となること。

### 【静岡運輸支局】

#### R4.6. 静岡県トラック協会と連名で荷主あて依頼文及びリーフレットを送付

令和4年6月

トラック輸送を利用される皆様へ

(一社)静岡県トラック協会  
国土交通省  
中部運輸局静岡運輸支局

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

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

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

政府においては「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」に基づき、物流の各分野において燃料等の価格上昇が適正に運賃・料金に反映されるよう荷主等への周知及び法令に基づく働きかけ等を徹底して実施し、安定的な経営を支えることとしており、持続可能な物流を実現し、常に安定した輸送サービスを提供するためには、令和2年4月に国土交通省から告示された標準的な運賃と燃料サーチャージ等、適正な運賃・料金の収受が必要です。

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

### 【岐阜運輸支局】

#### R4.7 岐阜県トラック協会と連名で荷主あて依頼文及びリーフレットを送付

令和4年7月吉日

トラック輸送を利用される皆様へ

国土交通省中部運輸局岐阜運輸支局  
一般社団法人岐阜県トラック協会

トラック運送事業者がこれからは安全・確実な貨物の  
お届けできるようご理解とご協力をお願いします

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

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

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

- 【参考】
- トラック運転手の労働環境改善・負担軽減等に関する取り組みについて  
「Fボイ物流」推進ポータルサイト  
<https://white-logistics-movement.jp>
  - 荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン及び事例集  
[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4.000107.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4.000107.html) (国土交通省HP)
  - 適正な運賃の収受について  
『トラック輸送の「標準的な運賃」が定められました』  
<https://www.mlit.go.jp/kinki/content/00022843.pdf> (国土交通省HP)
  - 『適正な運賃・料金の収受 燃料サーチャージへのご理解をお願いします』  
<https://ja.or.jp/surcharge2022> (公益社団法人全日本トラック協会HP)

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

「物流の2024年問題」を、お荷物から解決し、

トラック輸送を利用される皆様へ

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

安定的な輸送 標準的な運賃 適正な運賃

燃料費の上昇分の負担を拒むと法令違反となるおそれがあります!!

荷主・元請 不当な運賃・料金の据え置きは事業者の信頼を損ない、コンプライアンス違反の可能性がります

買ったたき

静岡県トラック協会 静岡運輸支局

トラック輸送を利用される皆様へ

トラック運送事業者は、安全・確実な荷物を届けるために、

トラックの運行開始前、長野・アルコーンエンタープライゼス、トラック輸送の事業者が、

トラック運転手が安全・確実な輸送に必要となる労働環境を確保する必要があります。

適正な運賃と燃料サーチャージ

トラック輸送事業者の労働時間短縮・負担軽減は、ご理解とご協力をお願いします。

トラック輸送事業者が格別にご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

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

このままでは荷物が届かぬ

岐阜県トラック協会 国土交通省中部運輸局岐阜運輸支局

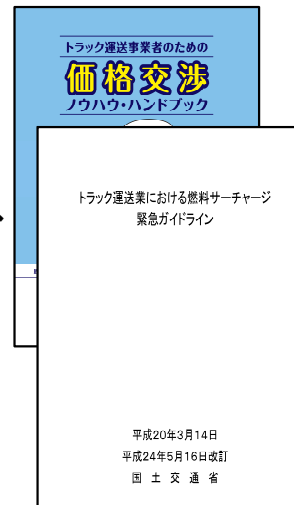
## ① 運輸支局相談窓口への相談(東北運輸局管内。荷主:外食チェーン)

### トラック運送事業者からの相談内容

○今般の燃料価格の上昇は経営状況に与える影響が大きいと、燃料サーチャージの適用について、近日中に荷主との交渉を行うことを予定している。荷主との交渉時において、参考資料等は何かないか？

### 相談窓口(運輸支局)での対応

○「燃料サーチャージガイドライン」、トラック運送事業者が荷主との適正な取引を行うための手引きとなる「価格交渉ノウハウ・ハンドブック」、原価計算の必要性・効果等を示した「原価計算の活用に向けて」等の参考資料を提示・解説するとともに、荷主との交渉状況についてフォローアップを実施。



### 荷主との交渉結果

○今回の交渉に当たっては、相談窓口で入手した参考資料を基に、荷主に対してトラック運送事業者が燃料サーチャージの意義や必要性について十分な説明を行った結果、サーチャージを適用することとなった。

## ② 本省目安箱への投稿(九州運輸局管内。荷主:農産品加工業者)

### トラック運送事業者からの投稿内容

○長年にわたり荷主との間で不利な契約を強いられている。今年になって燃料価格が高騰し、損益に与える影響が大きく大変苦慮している。

### 国土交通省での対応

○投稿を受け、国土交通省から関係者へ事実確認を行うとともに、貨物自動車運送事業法に基づき荷主に対する「働きかけ」を行うべく調整。  
○別途、当該荷主には荷主関係省庁から荷主団体を通じて適正運賃の収受に関する国土交通省からの要請を周知。

### 対応結果

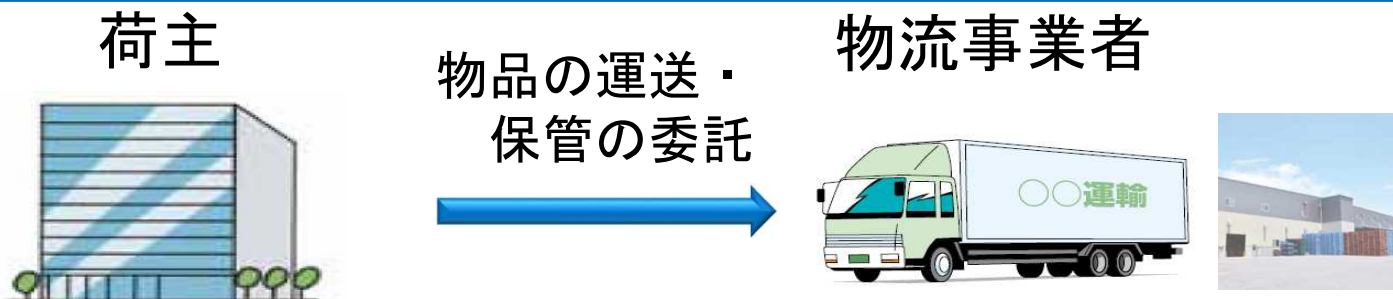
○国土交通省からの確認や適正運賃収受の要請を受け、荷主が適正な支払いについて理解したことにより、サーチャージを導入することとなった。(その他の契約等については交渉中)





# ○物流特殊指定の概要

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



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

## 物流特殊指定における禁止行為

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

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

(1) 注意喚起文書を送付した荷主の業種別内訳

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

(2) 注意喚起文書を送付した荷主の行為類型別内訳

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

(2022年3月30日)

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

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

(略)…

公正取引委員会は、令和4年度に緊急調査を実施し、

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

といった取組を実施していく。

(2022年6月3日)

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

[https://www.jftc.go.jp/partnership\\_package/kinkyu/chosa.html](https://www.jftc.go.jp/partnership_package/kinkyu/chosa.html)

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

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

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

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

**令和3年度の下請法上の「買ったたき」処理件数 1,186件**

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

## 4. その他周知事項



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

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

## 【通達の概要等】

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

【別表】異常気象時における措置の目安

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

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

### 雨の強さと降り方

雨の強さ (mm/h)	降り方	人的影響	車両への影響	道路状況	輸送の目安
10-20	細かい雨	視界がやや悪くなる	ワイパーを速くしても見づらい	路面が濡れる	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
20-30	強い雨	視界が悪くなる	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる	路面が濡れる	輸送を中止することも検討するべき
30-50	激しい雨	視界が非常に悪くなる	車の運転は危険	路面が濡れる	輸送することは適切ではない

### 風の強さと吹き方

風速 (m/s)	吹き方	人的影響	車両への影響	道路状況	輸送の目安
10-15	弱い風	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要		
15-20	強い風	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚が大きくなる			
20-25	激しい風	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚が非常に大きくなる			
25-30	激しい風	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚が非常に大きくなる			
30-35	激しい風	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚が非常に大きくなる			
35-40	激しい風	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚が非常に大きくなる			
40-	激しい風	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚が非常に大きくなる			

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

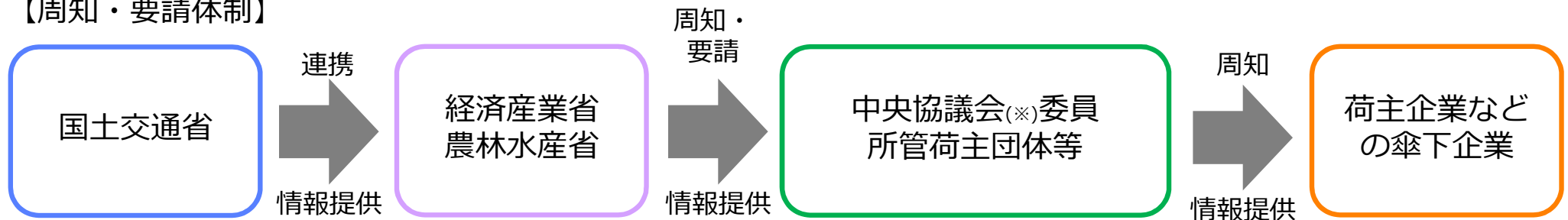
## 1. 季節的な周知・要請

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

## 2. 緊急的な周知・要請

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

### 【周知・要請体制】



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

地域を選んで最新の雪みち情報をキャッチ

# おしえて! 雪ナビ



## 全国の雪みち情報

見たい地域の情報をクリックしてご覧ください。

**全国**

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

**北陸地方整備局**  
新潟 富山 石川

- カメラ・道路情報
- Twitter情報

**中国地方整備局**  
鳥取 島根 岡山 広島 山口

- カメラ・道路情報
- Twitter情報

**九州地方整備局**  
福岡 佐賀 長崎 熊本 大分 宮崎 鹿児島

- カメラ・道路情報
- Twitter情報

**四国地方整備局**  
香川 徳島 愛媛 高知

- カメラ・道路情報
- Twitter情報

**北海道**  
北海道

- カメラ・道路情報

**東北地方**  
青森 岩手 宮城

- カメラ・道路情報

**関東地方**  
茨城 栃木 群馬 埼玉 千葉 東京

- カメラ・道路情報

**中部地方整備局**  
岐阜 静岡 愛知 三重 長野(南部)

- カメラ・道路情報

**近畿地方**  
福井 滋賀 京都 大阪

- カメラ・道路情報

気象庁

6時間先までの雪を予報

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

各高速道路会社による通行止め予測等の緊急情報

▲ 重要なお知らせ

西日本 0件	中日本 0件	東日本 0件	首都高 0件

渋滞・規制情報

**JARTIC**  
公益財団法人日本道路交通情報センター

道路交通情報  
**Now!!**

高速・都市高速・一般道路の情報を24時間(5分更新)提供しています。



# 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4年度の進め方について

---

令和4年8月2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4年度の協議会での取組計画(案)

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

## 協議会での令和4年度の取組計画

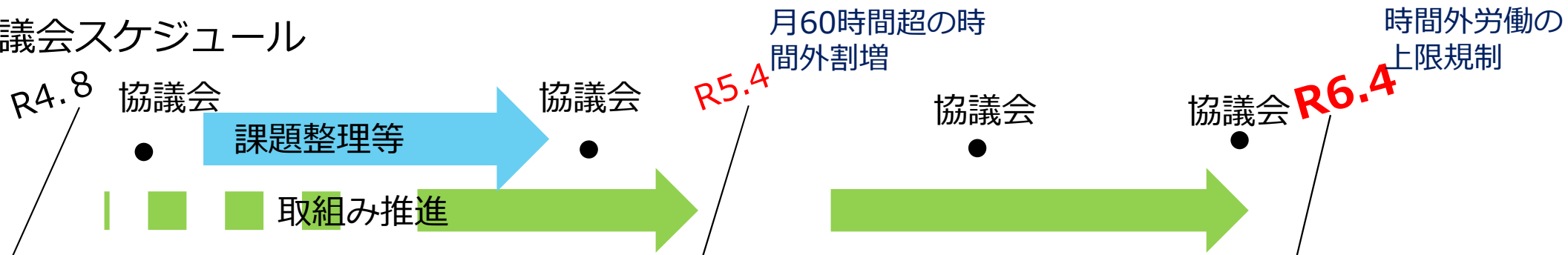
### 1 物流関係事業者・荷主等全体に届く啓発活動（各種施策の周知）

- ①荷主企業(1422社) 向けに安定的な 輸送の確保に向けた 標準的な運賃と燃料サーチャージ等適正な運賃・料金の収受についてのお願い文書を送付（静ト協、静岡運輸支局連名）→2022.6月実施済み
- ②荷主企業向けに、トラック輸送における取引環境・労働時間等にかかるガイドライン、ホワイト物流推進運動等の普及促進を図るための説明会を開催。  
→ ・各トラック事業者から荷主企業へ、説明会の案内および出席依頼をしていただく。
  - ・開催方法は、対面、WEB併用を検討
  - ・開催時期は年内（11月頃）目安で調整
  - ・（可能であれば）実際に取引環境の改善に取り組んだ荷主企業からの発表を組み込みたい。
- ③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。

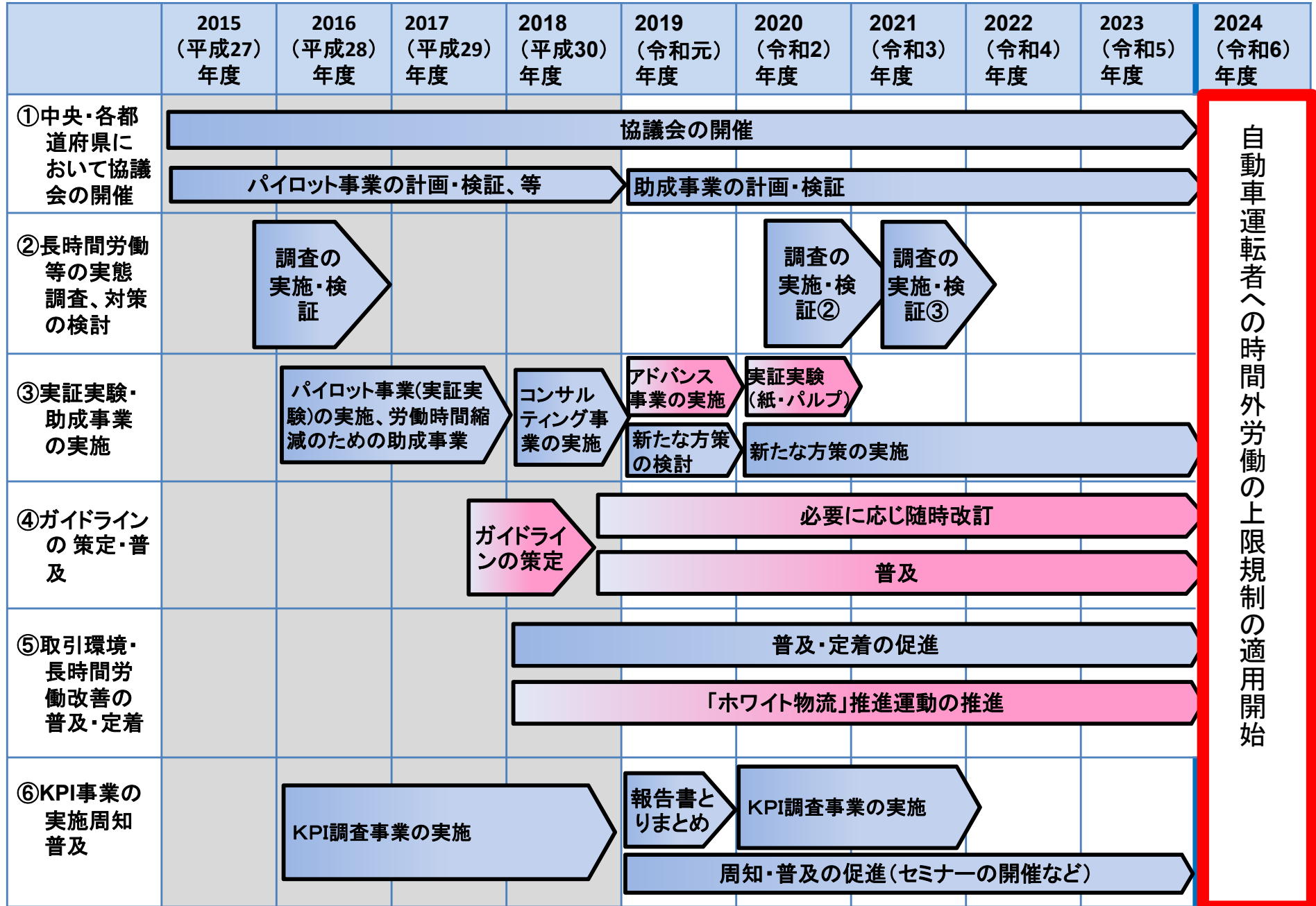
### 2 静岡県内における課題整理等

- 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。
- ・対象輸送品目の設定、方策の検討・実施（本省通達による）
- R2年度に紙パルプの実証実験、R3年度にフォローアップを実施。R4年度も紙パルプを対象輸送品目に設定

## 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

令和4年6月

トラック輸送を利用される皆様へ

(一社) 静岡県トラック協会  
国 土 交 通 省  
中部運輸局静岡運輸支局

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

日頃、事業用トラック輸送に格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

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

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

政府においては「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」に基づき、物流の各分野において燃料等の価格上昇分が適正に運賃・料金に反映されるよう荷主等への周知及び法令に基づく働きかけ等を徹底して実施し、安定的な経営を支援することとしており、持続可能な物流を実現し、常に安定した輸送サービスを届けるためには、令和2年4月に国土交通省から告示された標準的な運賃と燃料サーチャージ等、適正な運賃・料金の収受が必要です。

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

# 「物流の2024年問題※」を走り抜ける覚悟と 荷主様へのお願い。

いまトラック業界は「物流の2024年問題」に直面しています。ただでさえ労働時間が他の業種より長いトラック。ドライバーの人手不足と高齢化に悩むトラック。原油価格のわずかな高騰にも多大な影響をこうむるトラック。にもかかわらず、コロナ禍のもと、通販市場の拡大による物流需要の増加に、エッセンシャルワーカーとして懸命に立ち向かっているトラック。そんな私たちにとって「物流の2024年問題」は余りにも過酷です。それでも、日本の暮らしと経済を支え続けるわたしたちの覚悟は揺らぎません。

日本の荷物の9割超を運ぶトラックは、物流の担い手であり、ライフライン。この重要な社会インフラを守るため「物流の2024年問題」を荷主のみなさまにも、ごいっしょに考えていただきたいです。持続可能な物流を実現し、常に安定した輸送サービスを届けるためにも、令和2年4月に国土交通省から告示された「標準的な運賃」にご理解いただき適正な運賃の収受と燃料サーチャージ導入に、ご理解、ご協力をお願いいたします。

※ 2024年4月以降「自動車運転業務における時間外労働時間の上限規制」が適用され、ドライバーの1日の運転時間が短くなることで一人当たりの走行距離も短くなり、これまでどおりモノが運べなくなる危機につながる問題。

**トラックは重要な社会インフラです!**

日本の荷物の約9割を運ぶトラックは、物流の担い手であり、ライフラインでもあるのです。

ただ! なんと言っても!  
**ドライバーが足りません!**

もしトラックが動かないと...

- コンビニに荷物が来ない。
- 市場のお魚が運べない。
- 病院にお薬が届かない。
- 建築現場に資材が届かない。

**トラックドライバー不足**  
有効求人倍率 全職業平均より約2倍高い

年	トラックドライバー	全職業
2002年	1.0	0.8
2014年	2.5	1.0
2018年	2.8	1.1
2022年	1.92	0.97

そこで!

- ①ドライバー不足を解消するために
- ②安定した輸送力を確保するために

国土交通省は「標準的な運賃」を告示しました。



全日本トラック協会  
ホームページ

安定した輸送サービスの確保にご理解・ご協力をお願いします。





燃料価格が

①

円上がると

トラック業界全体で  
約150億円負担が増えます！

適正な運賃・料金の收受  
燃料サーチャージへの  
ご理解をお願いいたします



いくら荷物を運んでも赤字では、事業を継続できません。トラック事業者が減少すると、輸送の円滑な状態は維持もできません。  
輸送が滞る日常を考えてみてください。  
コンビニ、スーパーに食品が無い！地方の農産品、水産品が都会に届かない！日本経済がとまってしまっでしょう！

燃料価格の高騰に、76%が20両未満の小規模事業者の集まりであるトラック業界は、運賃・料金の値上げのための交渉さえできないこともあります！

24時間365日、国民生活を支えるため、日夜走り続けるトラックドライバーは、全産業平均より2割長い労働時間、1〜2割少ない賃金のため、新しい担い手が集まりません！  
**トラックドライバーの労働環境改善が必要です！**  
各社知恵を絞り何とかやり繰りして必死に事業継続をしていますがもう限界です！

燃料価格  
高騰

2023年4月から  
月60時間超  
割増賃金率50%への  
引き上げの対応

2024年問題  
時間外労働の上限規制  
960時間への対応

国内輸送の92%を担うトラック輸送はいま最大の危機！  
各社の事業継続につながる問題です

# 安定的な輸送を確保するためには 標準的な運賃と燃料サーチャージ等 適正な運賃・料金の収受が必要です



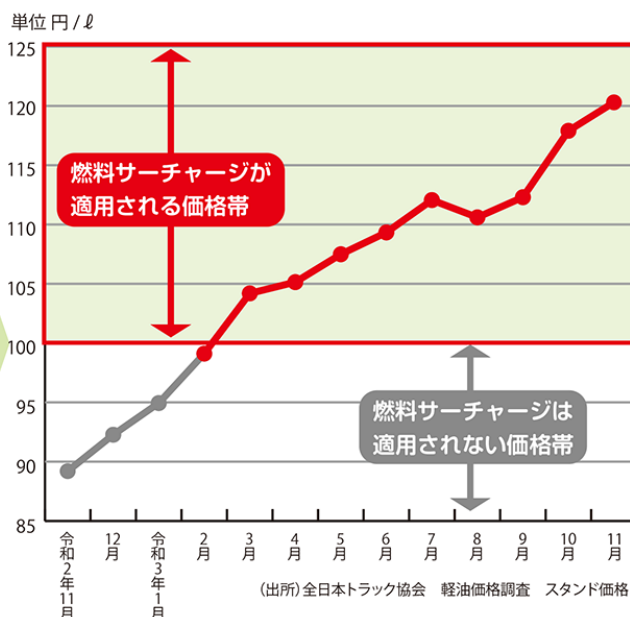
## 燃料サーチャージとは

燃料サーチャージとは、燃料等の価格の上昇・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です。



## 軽油価格の推移と燃料サーチャージの考え方

「標準的な運賃」では、  
軽油の基準価格は100円/ℓ  
に設定されており、それを上回ると  
燃料サーチャージが必要となります。







## 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・料金を見直しましょう。
- 急激な燃料価格上昇など突発的な事態に際しては、随時協議により運賃・料金を見直しましょう。

# 燃料費の上昇分の負担を拒むと 法令違反となるおそれがあります!!

運送委託者が運送事業者から燃料費等の上昇コストを運賃・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、下請法・独占禁止法に違反する恐れがあります。

また、**貨物自動車運送事業法による荷主等に対する「働きかけ」「要請」「勧告・公表」の対象**になります。

燃料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？

荷主・元請  
事業者の皆様

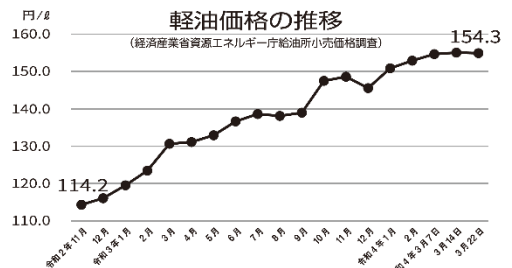
## 不当な運賃・料金の据え置きは コンプライアンス違反の可能性が あります

燃料費等輸送コスト上昇分の運賃転嫁に対し、  
協議なく不当に据え置く

# 買ったとき

独占禁止法や  
下請代金法違反となる  
おそれがあります

貨物自動車運送事業法による  
荷主・元請事業者等への  
働きかけの対象となります



政府は「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」を策定し  
価格転嫁対策に全力で取り組んでいます

公益社団法人  
**JTA** 全日本トラック協会

国土交通省

一般社団法人  
静岡県トラック協会

中部運輸局  
静岡運輸支局

一般社団法人  
静岡県トラック協会

中部運輸局  
静岡運輸支局



# 独自の荷主対策実施へ

## 厚労省 取引配慮で協力・要請

荷主と運送企業の取引改善に向け、厚生労働省は独自の対策を行う方向で検討を始めた。運送企業の労働時間改善に配慮のない発・着荷主に「労働時間等設定改善法」を通じ、協力・要請の取り組みを強化することを想定している。現在検討中の改善基準告示の見直し議論では、使用者代表から荷主対策を求める意見があり、対応に乗り出す方針だ。

(小林 孝博)

19日に開かれたトラックの改善基準告示を検討する作業部会で、厚労省が荷主対策の考え方を示した。新たな改善基準告示の施行に向けて準備する考えで、次回会合で具体的な内容を示す。

作業部会の使用者代表の強い要請を踏まえ、厚労省が独自の対策に乗り出す。昨年4月から始まった議論では、ドライバ

ーの労働環境改善に非協力的な荷主がいる問題を指摘し、運送企業が新たな改善基準告示を順守するには、国としても荷主対策を強化するよう繰り返し求めていた。同日の会合でも「改善基準告示を厳しくするの

使用者側も  
方針を歓迎

厚労省が対策として検討する労働時間等設定改善法は、労働時間短縮や多様な働き方に対応するため、企業に自主的な取り組みを促進する法律。法律には事業主の責務と

して、短納期の発注、発注内容の頻繁な変更を行わないなど、取引上の配慮促進について記載している。

一方で、取引上の配慮は努力義務のため、労働基準監督官

は直接荷主に監督・指導する権限を持っておらず、企業に協力・要請する形となる。厚労省は運送企業からの情報収集方法などとともに、荷主に

監督・指導できるように法律の見直しを含め、「包括的に検討していく」(労働基準局監督課)としている。

厚労省の方針を受け、作業部会の使用者側からも「新たな改善基準告示を決めても」実態としてできないのであれば、絵に描いた餅。ドライバ



改善基準告示の見直しを行う作業部会で、厚労省は荷主対策を示した

たではなく、小さなことでも変わるきっかけがあればいい」とし、対応に期待を示した。

媒体名	輸送経済
掲載日	2022/05/24
掲載面	1面



媒体名	物流ニッポン
掲載日	2022/05/31
掲載面	1面

### 公取委調査◆物流事業者との取引

# 荷主641社を注意

## 優越的地位乱用 労務費転嫁拒否など

公正取引委員会は25日、独占禁止法に基づき、優越的地位の乱用を効果的に規制するため実施した、荷主と物流事業者との取引に関する調査を公表した。労務費、原材料費、燃料価格高騰分の転嫁拒否の疑いがある荷主19社には立ち入り調査を実施。両調査の結果、独禁法上の問題につながる恐れがあった荷主641社に対し、注意喚起文書を送付した、としている。

調査は、荷主と物流事業者との間の運送・保管に関する継続的な取引を対象に、荷主向けは3万社を対象に2021年10月8日、11月8日、物流事業者向けは4万社に対し22年1月14日、31日に、それぞれ書面調査を実施。回答数は荷主が1万1438社(回答率38%)、

#### 業種・業態別の内訳

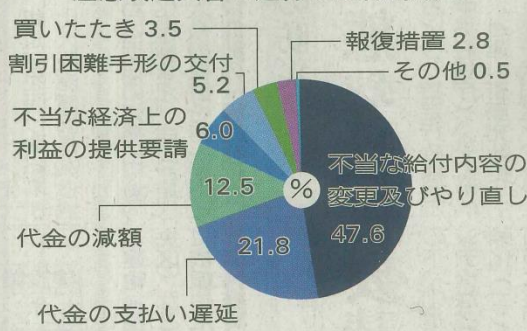
製造業 43.7%	食料品	5.5%
	生産用機械器具	4.8%
	化学工業	4.7%
	金属製品	3.1%
	電気機械器具	2.3%
	輸送用機械器具	2.3%
その他	20.9%	
卸・小売業 34.3%	建築材料、鉱物・金属材料等卸売	9.4%
	機械器具卸売	7.2%
	その他の卸売	4.7%
	飲食料品卸売	4.2%
	その他	8.9%
その他 22.0%	協同組合	10.6%
	総合工事業	3.3%
	その他	8.1%

1%、物流事業者は1万8685社(46.7%)だった。また、書面調査を踏まえ、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分の転嫁拒否が疑われる荷主19社へ

## 迷惑行為、未然防止へ

また、問題につながる恐れのある事例を類型別に紹介する。不当な給付内容の変更及びやり直し(5.2%)、不当な経済上の利益の提供要請(6.0%)、代金の減額(12.5%)、代金の支払い遅延(21.8%)、不当な経済上の利益の提供要請として「物流事業者に対し『協力金』との名目で数万円の金銭を提供させた(飲食料品卸売業、買付たきで『ほかに低価格で運送を行う物流事業者が存在するとして、取引先変更の可能性がある旨を通告し、運賃引き上げに依りなかつた』(窯業・土石製品製造業)などを挙げた。公取委は、関係省庁・団体を通じて周知徹底を図り、迷惑行為の未然防止に向けた取り組みを進めるとともに、「違反行為に対する厳正に対処していく」(事務総局経済取引局取引部企業取引課の優越的地位濫用未然防止対策調査室)としている。荷主と物流事業者の取引に関する調査は今後も継続していく方針だ。

注意喚起文書を送付した行為類型



が原因で、物流事業者への支払いが本来の支払い月より1カ月遅れた(家具・装備品製造業)、代金の減額で「毎月の支払額から一律5%減の金額を支払っていた」(非鉄金属製造業)といったケースを紹介している。ま