

第 22 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 6 年 8 月 20 日（火）15:00～
場 所：静岡県トラック会館 会議室
静岡県駿河区池田 1 2 6 番地の 4
（W e b 併用開催）

議 事 次 第

1. 開 会

2. 議 題

- （1）協議会の令和 5 年度の実績結果について
- （2）2024 年問題への対応状況について
- （3）今年度の協議会の進め方について

3. その他

- （1）荷主所管官庁（農林水産省）からの情報提供について

4. 閉 会

- ~~~~~
- 資料 1 …… 令和 5 年度の実績結果
 - 資料 2 …… 2024 年問題・改正改善基準告示対策関連事業
 - 資料 3 …… 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）
 - 資料 4 …… 2024 年問題への対応状況について
 - 資料 5 …… 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令和 6 年度の実績結果について
 - 資料 6 …… 農林水産省関東農政局取組紹介資料
 - 参考資料 1 …… 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これまでの経過
 - 参考資料 2 …… 清水港、御前崎港の紹介パンフレット

第22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】

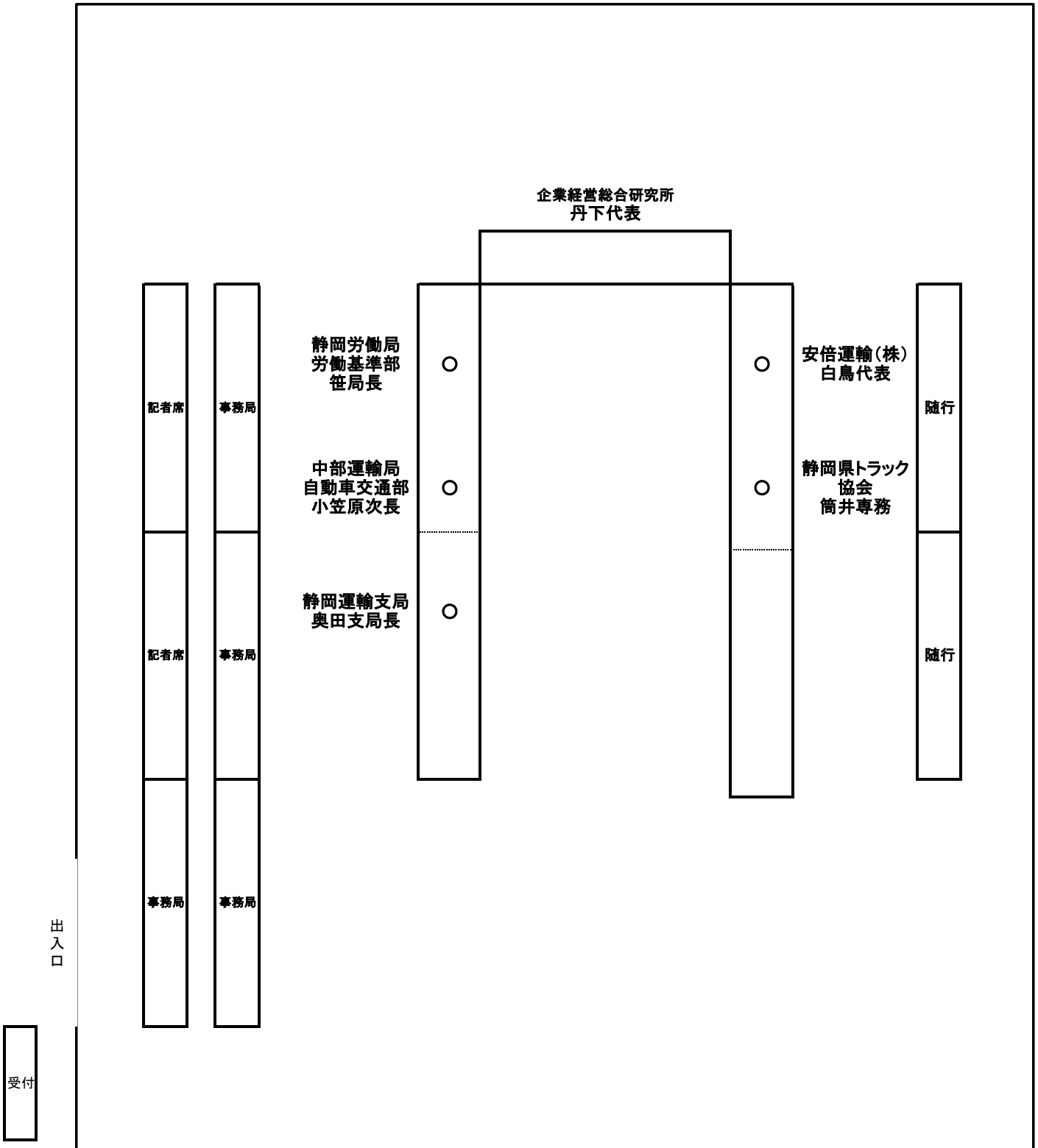
組織名	役職	委員名	代理出席者役職	氏名	出欠	備考
企業経営総合研究所	代表	丹下 博文			○	
一般社団法人静岡県商工会議所連合会	専務理事・事務局長	中村 泰昌			×	
静岡県中小企業団体中央会	常務理事	佐塚 一弘			×	
全日本運輸産業労働組合静岡県連合会	書記次長	永嶋 弘宣			×	
全日本建設交運一般労働組合静岡県本部	執行委員長	松澤 彰一			×	
鈴与 株式会社	取締役	松山 典正			○	WEB
ジヤトコ 株式会社	SCM部 主管	荻野 敏			○	WEB
一般社団法人静岡県トラック協会	副会長 安倍運輸株式会社	白鳥 正人			○	
一般社団法人静岡県トラック協会	副会長 株式会社ハマキョウレックス	大須賀 秀徳	輸送第一営業部 部長	金澤 英樹	○	WEB
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			○	WEB
静岡労働局	労働局長	笹 正光			○	随行者 静岡労働局労働基準部 監督課長 片岡 裕也
中部運輸局	運輸局長	中村 広樹	自動車交通部次長	小笠原 洋和	○	随行者 自動車交通部貨物課長 神戸 英至
静岡運輸支局長	運輸支局長	奥田 章夫			○	

【オブザーバー】

組織名	役職	出席者名	代理出席者役職	氏名	出欠	備考
関東経済産業局 産業部 流通・サービス産業課	課長補佐	門田 かおり			×	
関東農政局 経営・事業支援部 食品企業課	課長補佐	分部 健太郎			○	WEB
関東農政局 経営・事業支援部 食品企業課	課長補佐	角田 卓二			○	WEB
静岡県 経済産業部就業支援局労働雇用政策課	課長	八木 貴美	課長代理	高部 信孝	○	WEB

第22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 配席図

静岡県トラック協会 会議室



取組① セミナー等を活用した荷主企業向けの周知・啓発活動等について

2023.6~10月

「年960時間の時間外労働上限規制と改正改善基準告示」リーフレットの配布（静岡県トラック協会）

2023.9月

荷主向けセミナーの実施（静岡運輸支局、静岡労働局、静岡県トラック協会）

2024.1月

「適正な運賃・料金の收受、価格転嫁円滑化に向けたご理解とご協力について」を周知（静岡県トラック協会、静岡運輸支局）

2024.3月

トラック運送事業の適正化・生産性向上に向けた取組への協力要請（静岡運輸支局、静岡労働局）

取組② 労働時間等説明会等によるトラック事業者向けの周知・啓発活動等について

2023.6月

トラック事業者向けの労働時間説明会（静岡労働局）

2023.12月

取引環境と長時間労働改善に向けた説明会（静岡運輸支局）

取組③ 広報・周知活動について

2023.5月

新聞広告に「物流の2024年問題って何？」掲載（静岡県トラック協会）

2023.11月~2024.2月

荷主向けに2024年問題に関するテレビCMを放映（静岡県トラック協会）

令和5年度の取組結果(静岡運輸支局関係)

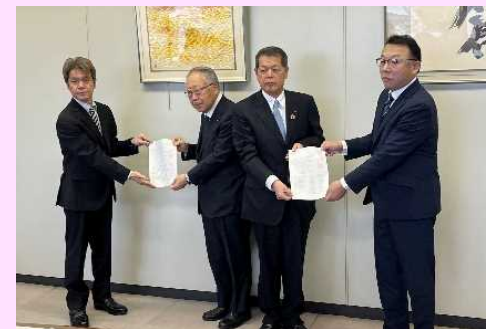
●荷主向けセミナーの実施

- 実施主体：浜松商工会議所、静岡運輸支局、静岡労働局
静岡県トラック協会
- 実施日：令和5年9月19日
- 場所：ホテルクラウンパレス浜松4F「芙蓉の間」
- 参加者：荷主・倉庫業者、運送事業者等 計157名
- 実施内容：
 - ・荷主企業向けに、トラック輸送における取引環境・労働時間改善の理解・啓発を図るためのセミナーを実施。(オンライン併用)
 - ・立教大学の首藤教授から物流維持のため荷主が取り組むべきことについて、静岡県トラック協会西部支部の渡辺支部長から物流業界の現状・取り組みについて、ソフトプレ工業株式会社の前嶋代表から荷主企業の取り組みの事例についてご講話いただいた。
 - ・浜松商工会議所の会員企業へ案内をして、計157名が参加した。



●トラック運送事業の適正化・生産性向上に向けた取組への協力要請

- 実施主体：静岡運輸支局、静岡労働局
- 実施日：令和6年3月7日
- 実施内容：
 - ・トラック運送事業の適正化・生産性向上に向けた取組について、(一社)静岡県商工会議所連合会及び静岡県中小企業団体中央会へ合同で協力依頼を実施。



●取引環境と長時間労働改善に向けた説明会

- 実施主体：静岡運輸支局
- 実施日：令和5年12月1日
- 参加者：運送事業者 計117名
- 実施内容：
 - ・貨物自動車運送事業適正化実施機関の巡回指導で労働時間について指導を受け、かつ長時間労働を惹起しやすい品目を扱うトラック事業者を対象に開催。

●その他の取組

トラックGメンによる街頭調査

- 実施主体：静岡運輸支局
- 実施時期：令和6年2月29日
- 実施内容：
 - ・東名高速牧之原SAにおいてトラックドライバーへ聞き取り調査を実施。



【令和5年度実施状況】2024年問題・改正改善基準告示対策関連事業

令和6年8月20日

(一社) 静岡県トラック協会

1. 新聞広告掲載「物流の2024年問題って何？」

日本経済新聞（朝刊・静岡経済面）

①5/12 ②5/16 ③5/19 計3回掲載



2. 「年960時間の時間外労働上限規制と改正改善基準告示」

リーフレットの配布

6-10月順次

県内10商工会議所並びに35商工会に加盟する64,151事業者向けリーフレットを配布。

3. どうなる物流2024年問題セミナー

～持続可能な物流のために荷主企業ができること～

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関連事業（主催：浜松商工会議所運輸部会）

講師：立教大学 経済学部経済政策学科 教授 首藤若菜 氏

9/19 ホテルクラウンパレス浜松 会員外115名（内WEB67名）、会員39名（内WEB19名）

4. テレビCM（荷主向け2024年問題に関する理解訴求）

11月～1月 静岡第一テレビ、静岡朝日テレビ、テレビ静岡、静岡放送 201本放送

*令和5年2月放送「選ばれる荷主になってください」→「選ばれる荷主になれましたか？」



①「物流の2024年問題」



②「荷物が届かない!？」



③「トラックドライバーの労働時間が規制されてこれまでのように運べません」



④「選ばれる荷主になれましたか? ご理解をお願いいたします」

Youtube
(QRコード)

5. 標準的な運賃の收受及び価格転嫁円滑化の推進

1月19日 会員が荷主との適正取引推進の一助とするべく、静岡運輸支局・静岡県トラック協会連名により荷主企業（令和4年荷主リスト調査に回答のあった元請企業を含む約1,400事業所）向け

「適正な運賃・料金の收受、価格転嫁円滑化に向けたご理解とご協力について」を周知展開した。

6. 県内物流事業者の経営実態と「2024年問題」への対応に関するアンケート調査

(静岡経済研究所共同調査)

9月 調査対象：静ト協会員 1,392社（有効回答401社（28.8%））

*調査結果は静ト協会長インタビューとともに静岡経済研究所調査月報2023/10月号掲載

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 令和5年度の基本的な考え方

- 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。併せて、上限規制の円滑な施行のため、社会的なコンセンサスを得られるよう取り組む必要がある。

2 令和5年度の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対する周知・理解の促進に向けた労働時間等説明会を開催。
- 「はたらきかたススメ」の特設サイトを広く一般に周知していく。

【説明テーマ】

- ☑ 改正労働基準法等の内容（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
- ☑ 改善基準告示改正について



3 令和5年度の開催状況

(1) 「労働時間等説明会」の開催実績

<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

<令和4年度(実績)> 計11回開催(249社、267名が参加)

(「富士」以外は午前・午後開催)

管轄署	会場	月日	参加事業場数	参加者数
富士	富士支部(富士市)	10月26日	62社	74名
島田	中部支部(吉田町)	11月21日	40社	44名
静岡	静岡県トラック協会(本部) (静岡市駿河区)	11月25日	48社	48名
磐田	中遠支部(袋井市)	11月25日	32社	33名
沼津 三島	東部支部(沼津市)	11月28日	36社	37名
浜松	西部支部(浜松市東区)	11月28日	31社	31名

<令和5年度(実績)> 計12回開催(314社、324名が参加)

管轄署	会場	月日	参加事業場数	参加者数
浜松	西部支部(浜松市)	6月7日	58社	58名
富士	富士支部(富士市)	6月15日	42社	43名
沼津 三島	東部支部(沼津市)	6月20日	51社	53名
磐田	中遠支部(袋井市)	6月20日	37社	42名
静岡	静岡県トラック協会 研修センター (静岡市葵区)	6月22日	65社	66名
島田	中部支部(吉田町)	6月22日	61社	62名

【各会場における説明会の開催風景(令和5年度)】



(2) 「働き方改革関連法に関する説明会」(厚生労働省委託事業)の開催状況

令和5年9月から令和6年1月にかけて、「【トラック事業者向け】令和5年度働き方改革関連法に関する説明会」(厚生労働省委託事業)を12回(オンライン開催を含む。)以下のとおり開催した。

計 12 回開催（193 社、249 名が参加）

管轄署	会 場	月 日	参加事業場数	参加者数
磐田	オンライン	9月11日	29社	39名
静岡	静岡県男女共同 参画センター「あざれあ」	9月19日	11社	13名
静岡	静岡県男女共同 参画センター「あざれあ」	10月4日	17社	18名
島田	島田氏地域交流センター 歩歩路（ぼぼろ）	10月5日	19社	23名
富士	富士商工会議所	10月24日	15社	18名
島田	島田氏地域交流センター 歩歩路（ぼぼろ）	10月25日	19社	22名
浜松	オンライン	10月26日	13社	19名
磐田	オンライン	10月27日	14社	28名
沼津	オンライン	12月4日	14社	19名
三島	オンライン	12月11日	12社	16名
浜松	オンライン	1月15日	16社	18名
富士	オンライン	1月23日	14社	16名

(3) ベストプラクティス企業との意見交換

過重労働解消キャンペーンの一環として、令和5年11月22日、ジヤトコ株式会社様本社（富士市今泉700番地の1）にて、同社の取引先である道路貨物運送事業の株式会社バンテック様、行政機関から野田静岡運輸支局長様及び笹労働局長が出席し、運送事業者、荷主企業、関係行政機関との間で令和6年度4月から実施される時間外労働の上限規制及び改善基準告示改正への対応状況についての意見交換を行いました。

株式会社バンテック様では、現状の取組として、ダブル連結トラックの利用推進、モーダルシフト（鉄道・船舶輸送への切り替え）、他社との共同輸送の実施、女性ドライバーの確保等の対応を図っているとのことでしたが、今後はドライバーの高齢化の問題もあり、ドライバーの確保と育成、大型貨物車の駐車スペースの確保等の課題があるなど活発な意見交換が行われました。



ジヤトコ(株)様本社会議室にて

(4) 労働局による荷主への対応

自動車運送業の長時間荷待ちが発生しているとの情報等に基づき、長時間の荷待ち抑制のため、労働基準監督署の労働時間相談・支援班による荷主への要請及び荷主に対する支援を実施している（令和5年1月から実施）。

実施数

令和5年度：249件

4 令和6年度の開催について

(1) 労働時間等説明会

令和6年度においては、4月より自動車運転者に対しても時間外労働の上限規制が適用され、また、改正された改善基準告示も施行されたことを踏まえ、開催時期、回数、説明テーマ等を静岡県トラック協会、静岡運輸支局及び当局で調整し、次のとおり開催した。

【説明テーマ】

労働基準監督署（静岡労働局）

・改正労働基準法等（36協定新様式、時間外労働の上限規制等）改正改善基準告示の内容について

静岡運輸支局

・標準的な運賃、標準貨物自動車運送約款、その他改正について

<令和6年度（実績）> 計12回開催（236社、242名が参加）

管轄署	会場	月日	参加事業場数	参加者数
沼津 三島	東部支部（沼津市）	7月19日	32社	34名
島田	中部支部（吉田町）	7月23日	35社	36名
磐田	中遠支部（袋井市）	7月24日	23社	24名
静岡	本部（静岡市）	7月29日	56社	57名
浜松	西部支部（浜松市）	7月30日	44社	44名
富士	富士支部（富士市）	8月2日	46社	47名

(2) 働き方改革関連法に関する説明会（厚生労働省委託事業）

現在、開催に向け調整中。

自動車運転者を使用する事業場に係る労働基準関係法令の違反状況（静岡局）

（令和4年1月～12月）

事 項 区 分	監督実施 事業場数	労働基準 関係法令 の違反事 業場数	主 要 違 反 事 項		
			労働時間	休 日	割増賃金
道路貨物 運送業	88 (100.0)	80 (90.9)	59 (67.0)	10 (11.4)	21 (23.9)
バ ス 業	2 (100.0)	2 (100.0)	0 (0.0)	1 (50.0)	0 (0.0)
ハイヤー・ タクシー業	3 (100.0)	3 (100.0)	1 (33.3)	1 (33.3)	1 (33.3)
そ の 他	18 (100.0)	17 (94.4)	8 (44.4)	6 (33.3)	7 (38.9)
合 計	111 (100.0)	102 (91.9)	68 (61.3)	18 (16.2)	29 (26.1)

- （注）1 「労働基準関係法令の違反事業場数」欄は、何らかの労働基準関係法令の違反が認められた事業場数である。
 2 「主要違反事項」欄は、当該事項について違反が認められた事業場数である。
 3 ()内は、監督実施事業場数に対する割合（%）である。

自動車運転者を使用する事業場に係る改善基準告示の違反状況（静岡局）

（令和4年1月～12月）

事 項 区 分	監督実 施事業 場数	改善基 準告示 違反事 業場数	主な違反事項				
			総拘束 時 間	最大拘 束時間	休息期間	最大運 転時間	連続運 転時間
道路貨物 運送業	88 (100.0)	62 (70.5)	41 (46.6)	48 (54.5)	42 (47.7)	39 (44.3)	44 (50.0)
バ ス 業	2 (100.0)	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
ハイヤー・ タクシー業	3 (100.0)	1 (33.3)	1 (33.3)	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
そ の 他	18 (100.0)	7 (38.9)	3 (16.7)	3 (16.7)	2 (11.1)	2 (11.1)	7 (38.9)
合 計	111 (100.0)	70 (63.1)	45 (40.5)	51 (45.9)	44 (39.6)	41 (36.9)	51 (45.9)

- （注）1 「改善基準告示違反事業場数」欄は、何らかの改善基準告示違反が認められた事業場数である。
 2 「改善基準告示違反事項」欄は、当該事項について改善基準告示違反が認められた事業場数である。
 3 ()内は、監督実施事業場数に対する割合（%）である。

自動車運転者を使用する事業場に係る労働基準関係法令違反・改善基準告示違反の年別推移（静岡局）

区 分	監 督 実 施 事 業 場 数 労 働 基 準 関 係 法 令 違 反 事 業 場 数 改 善 基 準 告 示 違 反 事 業 場 数		
	令和2年	令和3年	令和4年
道路貨物運送業	65	92	88
	60 (92.3)	86 (93.5)	80 (90.9)
	50 (76.9)	69 (75.0)	62 (70.5)
バ ス 業	0	1	2
	0	1 (100.0)	2 (100.0)
	0	1 (100.0)	0
ハイヤー・ タクシー業	4	12	3
	4 (100.0)	11 (91.7)	3 (100.0)
	1 (25.0)	1 (8.3)	1 (33.3)
そ の 他	4	5	18
	4 (100.0)	5 (100.0)	17 (94.4)
	2 (50.0)	1 (20.0)	7 (38.9)
合 計	73	110	111
	68 (93.2)	103 (93.6)	102 (91.9)
	53 (72.6)	72 (65.5)	70 (63.1)

（注） 各欄の上段は監督実施事業場数、中段は何らかの労働基準関係法令の違反が認められた事業場数、下段は何らかの改善基準告示の違反が認められた事業場数、（ ）内は監督実施事業場に対する何らかの労働基準関係法令の違反が認められた事業場数の割合（％）及び何らかの改善基準告示の違反が認められた事業場数の割合（％）である。



働き方改革は進んでいますか？ 改正労基法の適用猶予が廃止されました 併せて改善基準告示が改正されました！

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 が適用されました（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した。

2024（令和6）年4月1日～

自動車運転の
業務

- ・ **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」の規制が適用されません。「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」の規制が適用されません。

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×52W=2,080H（年間法定労働時間）
2,080H÷8H=260H（年間休憩時間）
293H×12M - 2,080 - 260=1,176H
〔総拘束時間より算出〕

これまで
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
見直されました

令和
6年4月～
適用

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前（年換算） 3,516時間	改正前（月換算） 原則：293時間 最大：320時間	改正前 継続8時間
改正後 原則：3,300時間 最大：3,400時間	改正後 原則：284時間 最大：310時間	改正後 継続11時間を 基本とし、継続9時間

Point 2

時間外労働の割増賃金率が変わりました

改正前の割増率

中小企業

25%



現行の割増率

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
に廃止されました。

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 ても ても承ります

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2F

(受託者：株式会社タスクールPlus)

0800-200-5451 (通話無料)

✉ 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

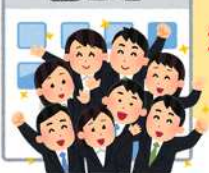
実情を伺いながら一緒に考えましょう



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



令和
6年4月～
適用



トラック運転者の

専門士の皆さん
にご存じますか？

改善基準告示が 改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます



1年の拘束時間

改正前(年換算)

3,516時間

改正後

原則: 3,300時間

最大: 3,400時間

1か月の拘束時間

改正前(月換算)

原則: 293時間

最大: 320時間

改正後

原則: 284時間

最大: 310時間

1日の休息期間

改正前

継続8時間

改正後

継続11時間を
基本とし、継続9時間

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます



トラック運転者の 「改善基準告示」が改正されます。



令和6年4月より適用予定です。

1年、1か月の拘束時間	1年：3,300時間以内 1か月：284時間以内	【例外】労使協定により、次のとおり延長可(①②を満たす必要あり) 1年：3,400時間以内 1か月：310時間以内(年6か月まで) ① 284時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める
1日の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間超は週2回までが目安) 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 ^(※1) 、16時間まで延長可(週2回まで) <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> ※1：1週間における運行がすべて長距離貨物運送(一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送)で、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合 </div>	
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 ^(※1) 、継続8時間以上(週2回まで) 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える	
運転時間	2日平均1日：9時間以内 2週平均1週：44時間以内	
連続運転時間	4時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える(1回おおむね連続10分以上、合計30分以上) 10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない 【例外】SA・PA等に駐停車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4時間30分まで延長可	
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる ^(※2,3) 勤務終了後、通常どおりの休息期間(継続11時間以上を基本、9時間を下回らない)を与える <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> ※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・異常気象(警報発表時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3：運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のHP情報等)が必要。 </div>	
特例	分割休息(継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合) ・分割休息は1回3時間以上 ・休息期間の合計は、2分割：10時間以上、3分割：12時間以上 ・3分割が連続しないよう努める ・一定期間(1か月程度)における全勤務回数(2分の1)が限度	
	2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合) 身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 【例外】設備(車両内ベッド)が※4の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ・拘束時間を24時間まで延長可(ただし、運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えることが必要) ・さらに、8時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を28時間まで延長可 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> ※4：車両内ベッドが、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること </div>	
	隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合) 2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、2暦日の拘束時間を24時間まで延長可(2週間に3回まで) 2週間の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない	
	フェリー ・フェリー乗船時間は、原則として休息期間(減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない) ・フェリー乗船時間が8時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される	
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない	

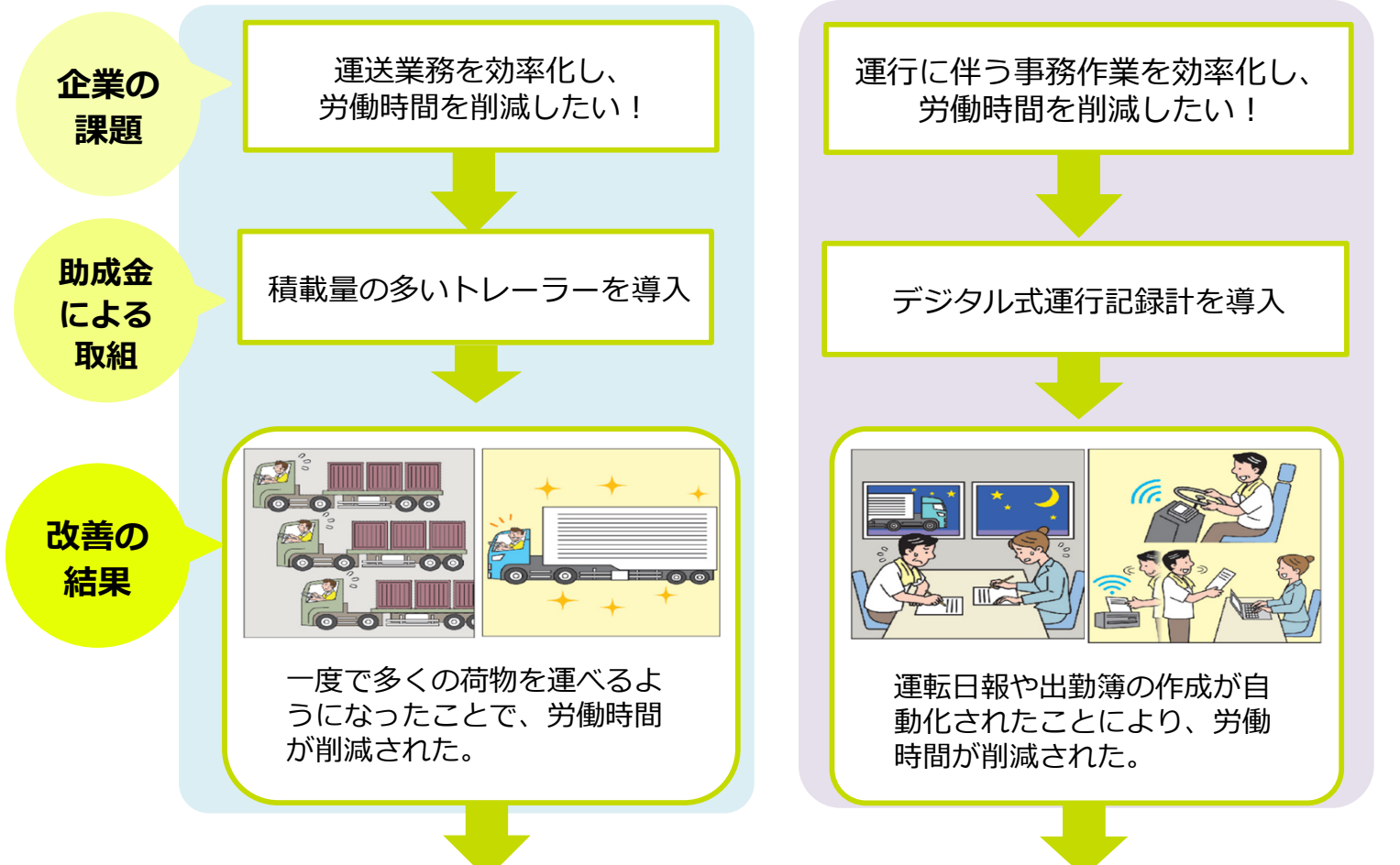
(注1)改善基準告示とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)をいう。
 (注2)本表は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達(令和4年基発1223第3号)の内容を含めて作成したもので、令和6年4月1日から適用される。

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



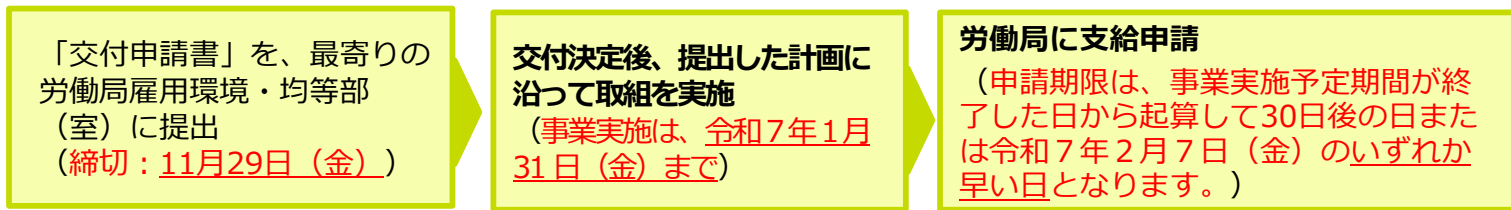
令和6年4月1日に、自動車運転の業務にも、**時間外労働の上限規制が適用されました。**
このコースは、生産性を向上させ、労働時間の削減や勤務間インターバル制度の導入等に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主の皆さまを支援します。ぜひご活用ください。

課題別にみる助成金の活用事例



生産性の向上を図ることで、働きやすい職場づくりが可能に!!

ご利用の流れ



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

助成内容について詳しくは、裏面をご参照ください。



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



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



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



業種別課題対応コース（運送業）の助成内容

対象事業主

以下のいずれにも該当する事業主です。

1. 労働者災害補償保険の適用を受ける労働基準法第140条第1項に定める自動車運転の業務に従事する労働者を雇用する中小企業事業主(※1)であること。
2. 年5日の年次有給休暇の取得に向けて就業規則等を整備していること。
3. 交付申請時点で、36協定を締結していること。
4. 下記「成果目標」④を選択する場合は、原則として、過去2年間において月45時間を超える時間外労働の実態があること。

など

(※1) 中小企業事業主の範囲

以下のいずれかの要件を満たす企業が中小企業になります。

- ・資本または出資額が**3億円以下**
- ・常時使用する労働者が**300人以下**

助成対象となる取組 ～いずれか1つ以上を実施～

- ① 労務管理担当者に対する研修(※2)
- ② 労働者に対する研修(※2)、周知・啓発
- ③ 外部専門家によるコンサルティング
- ④ 就業規則・労使協定等の作成・変更
- ⑤ 人材確保に向けた取組
- ⑥ 労務管理用ソフトウェア、労務管理用 機器、デジタル式運行記録計の導入・更新
- ⑦ 労働能率の増進に資する設備・機器等の導入・更新(※3)

(※2) 研修には、勤務間インターバル制度に関するもの及び業務研修も含まれます。

(※3) 原則として、パソコン、タブレット、スマートフォンは対象となりません。

成果目標

以下の「成果目標」の達成を目指して取組を実施してください(※4)。

- ① 月60時間を超える36協定の時間外・休日労働時間を縮減させること。
 - ・時間外労働と休日労働の合計時間を月60時間以下に設定
 - ・時間外労働と休日労働の合計時間を月60時間を超え月80時間以下に設定
- ② **年次有給休暇の計画的付与制度を新たに導入すること。**
- ③ **時間単位の年次有給休暇制度を新たに導入し、かつ、交付要綱で規定する特別休暇（病気休暇、教育訓練休暇、ボランティア休暇、不妊治療のための休暇、時間単位の特別休暇）のいずれか1つ以上を新たに導入すること。**
- ④ **9時間以上の勤務間インターバルを導入すること。**（新規導入、適用範囲の拡大、時間延長）

(※4) 上記の成果目標に加えて、指定する労働者の時間当たりの賃金額を3%以上または、5%以上で賃金引上げを行うことを成果目標に加えることができます。

助成額

左記「成果目標」の達成状況に応じて、助成対象となる取組の実施に要した経費の一部を助成します。

【助成額最大950万円】

助成額	以下のいずれか低い額
	Ⅰ 以下1～4の上限額及び5の加算額の合計額 Ⅱ 対象経費の合計額×補助率3/4(※5)
	(※5) 常時使用する労働者数が30人以下かつ、支給対象の取組で⑥から⑦を実施する場合で、その所要額が30万円を超える場合の補助率は4/5

【Ⅰの上限額】

1. 成果目標①の上限額

事業実施後に設定する時間外労働と休日労働の合計時間数	事業実施前の設定時間数	
	現に有効な36協定において、時間外労働と休日労働の合計時間を月80時間を超えて設定している事業場	現に有効な36協定において、時間外労働と休日労働の合計時間を月60時間を超えて設定している事業場
時間外労働と休日労働の合計時間を月60時間以下に設定	250万円	200万円
時間外労働と休日労働の合計時間を月60時間を超え、月80時間以下に設定	150万円	—

2. 成果目標②の上限額：25万円

3. 成果目標③の上限額：25万円

4. 成果目標④の上限額

勤務間インターバルを新規導入した場合の上限額は、休憩時間数に応じて、下記の表のとおりとなります。

休憩時間数(※6)	1企業当たりの上限額(※7)
10時間以上 11時間未満	150万円
11時間以上	170万円

(※6) 事業実施計画で指定した事業場に導入する勤務間インターバルの休憩時間数のうち、最も短いものを指します。

(※7) 勤務間インターバルを適用する労働者の範囲の拡大、勤務間インターバルの時間延長のみの場合は、上記の表の1/2が上限額となります。

5. 賃金引上げの達成時の加算額

(常時使用する労働者数が30人以下の場合)

引上げ人数	1～3人	4～6人	7～10人	11人～30人
3%以上引上げ	30万円	60万円	100万円	1人当たり10万円(上限300万円)
5%以上引上げ	48万円	96万円	160万円	1人当たり16万円(上限480万円)

(常時使用する労働者数が30人を超える場合)

引上げ人数	1～3人	4～6人	7～10人	11人～30人
3%以上引上げ	15万円	30万円	50万円	1人当たり5万円(上限150万円)
5%以上引上げ	24万円	48万円	80万円	1人当たり8万円(上限240万円)

法人：A社

労働者数：約1,100人（連結）

主な荷：住宅建材等

ドライバーが毎日家に帰れる就労環境の実現に向けて取組を推進

1 長時間労働を前提とした長距離チャーター便から撤退し、「クロスドックチェーン」へ

A社は採用している中継輸送の方式を「クロスシステム」と呼び、また同中継輸送を繋ぎ合わせて長距離を運ぶ新たな輸送システムを構築し、「クロスドックチェーン」と名付けて特許を取得、実用新案も登録している。また、同中継輸送の方式は、F社（事例No.6：1ページ参照）にも提案し、工場間輸送に採用されている。

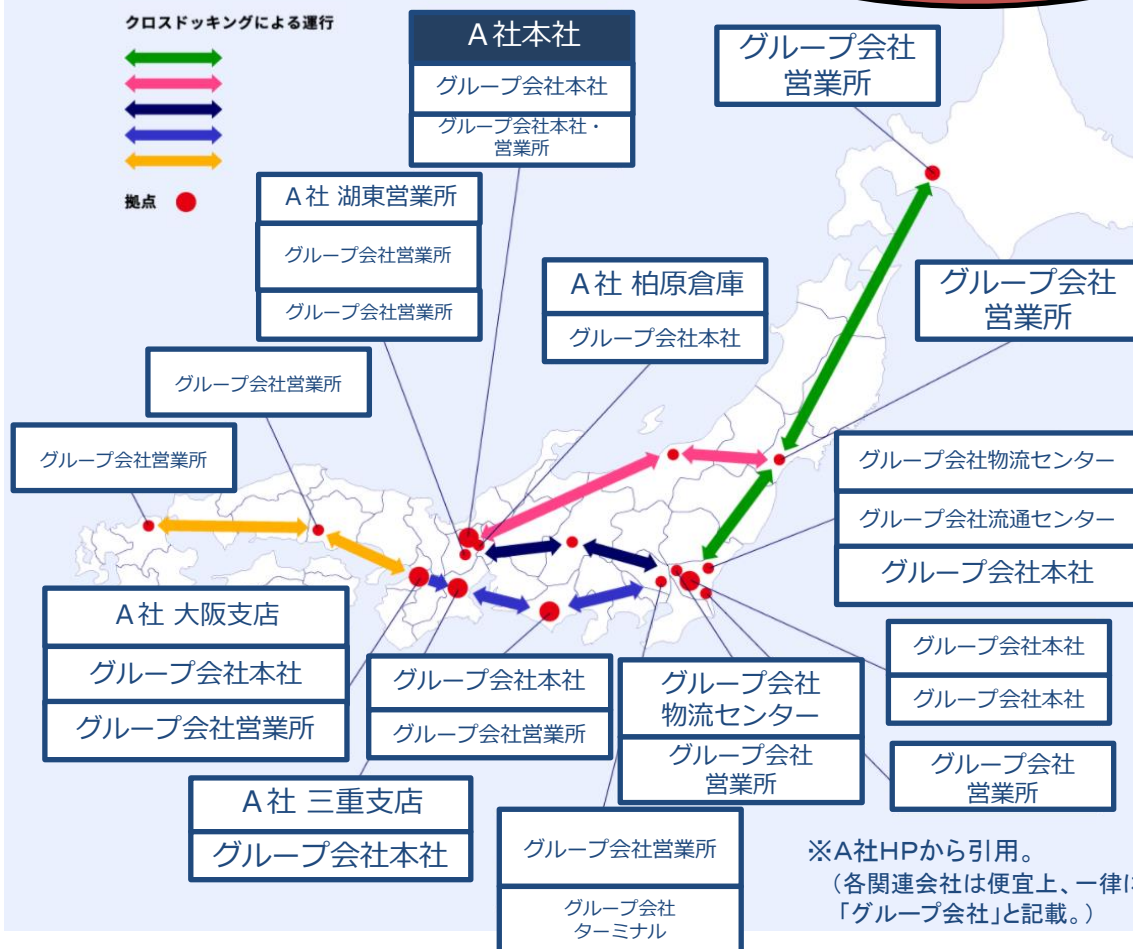
北海道から九州を各中継地につなぐ

クロスドックチェーン

クロスドッキングによる運行



拠点 ●



初期に大規模な投資を必要とする等課題も多かったが、ドライバーが毎日家に帰れる就労環境実現のため、トップが英断！

※A社HPから引用。
(各関連会社は便宜上、一律に「グループ会社」と記載。)

<中継輸送の例>

← 関東～近畿

- ◆1人のドライバーが2日や3日を掛けて荷を輸送する長距離便と異なり、中継地までの輸送に留まることから、ドライバーは毎日自宅に帰れる。

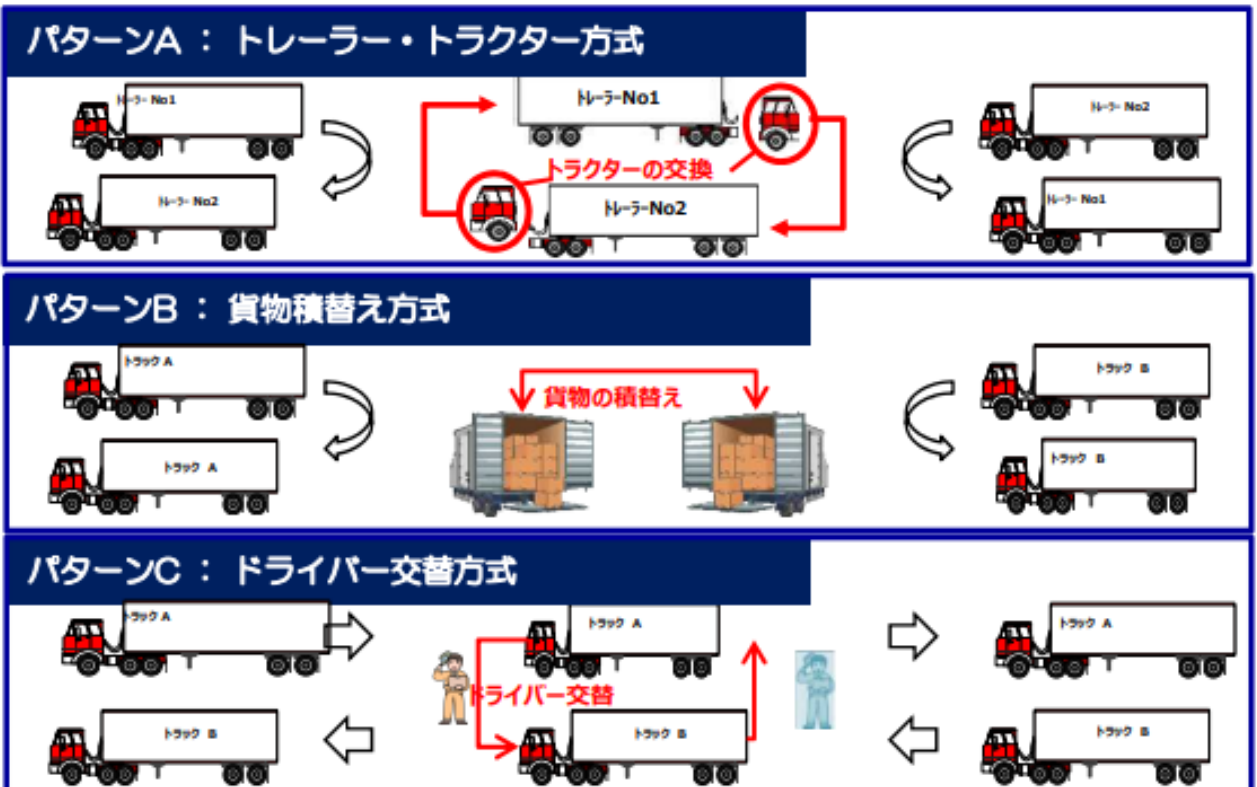


流通業務の総合化・効率化を図る事業として、流通業務総合効率化事業に認定！

※上図はA社HPから引用。

2 中継輸送はトレーラー・トラクター方式を採用

中継輸送には、同じ車両でドライバーが交代する方式や、荷を積み替える方式もあるが、前者は同じ車両を回し乗りすることに嫌悪感を示すドライバーが多いこと、後者は荷を積み替える際の不良が発生する可能性や荷役作業に取られる時間分労働時間が長くなる可能性があるため、A社ではトレーラー・トラクター方式を採用している。トレーラー・トラクター方式では中継地での作業時間は短時間で終わる。



ドライバーと倉庫作業員の「多能工化」の推進などにより、労働時間を縮減！

主な取組のポイント

トラック事業者の取組

1 ドライバーと倉庫作業員の「多能工化」の推進

- ・ 以前は、各トラックドライバーは専属のトラックを運転していたことから、配送先の長短などにより、ドライバーによって労働時間に偏りが生じていた(※)。
(※)配送物により、ウイング車や平ボディ車、ユニック車などの車種が変わり、また配送先もそれぞれ変わることから、ドライバーによっては遠距離の固定配送先への配送専属のため長時間労働になることがあった。
- ・ このため、
 - ①各ドライバーが専属車両だけでなく、他車種にも乗務するようにする、
 - ②倉庫作業員が倉庫作業だけでなく一部の車両にも乗務できるよう自社内で社員の育成を行う、ことで、それまでの車両・職種を超えた多能工化を推進。
- ・ その結果、各ドライバーや倉庫作業員間での業務の平準化に繋がり、特定のドライバーに見られた長時間労働の削減にも繋がった。

2 デジタルタコグラフ導入による「日報記入の省力化」

- ・ ドライバーは運行の度に運転日報を作成するが、以前は「タコグラフチャート紙」に記録された車両の運行記録を元に、都度、荷主や配送先、着日時、総走行距離などの10項目を手書き記入していたところ、その作業に時間を取られていた。
- ・ そこでデジタルタコグラフを導入。それまで手書き記入していた10項目のうち、半分の5項目については自動記録されることになり、ドライバーの記入時間が縮減された(※)。

(※)ドライバーが帰庫した際にデジタルタコグラフのENDボタンを押下すると、会社事務所の印刷機から運転日報の様式で印刷される。ドライバーはその運転日報に、5項目を手書きで補記する。

【取組による効果】

ドライバーによる運転日報への記入作業時間が、月4時間→2時間へと短縮された！

3 現場労働者からの「ムダの提案の提出」推進

- ・ 業務の健全化や効率化のため、会社内における「ムダの提案」を労働者から募集（※）しており、提案のあった件については自社幹部により組織的に検討の上、対応策を社内回覧している。

（※）事務員は毎週1件、ドライバーや倉庫作業員は毎月1件の提出を目指して実施。

- ・ 改善実例として、取引先からB社自社倉庫へ荷の持込作業があるところ、以前は当該持込時間が遅く、持ち込まれた後に倉庫作業員が格納作業等を終了するのに一定の時間を要していたが、倉庫作業員からの「ムダの提案」をきっかけに当該最終持込時間を「15時厳守」と取引先に徹底を依頼し、取引先の協力が得られたことで、その後の倉庫作業員の作業終了時間が前倒しされ、時間外労働が縮減した。

4 書類作成等の「定型業務の自動化」推進

- ・ 定型的な書類作成作業（※1）について、以前は手作業で行っていたため、多くの時間を費やしていた。

（※1）CSV（値や項目をカンマで区切って書いたテキストファイルデータのこと。）出力されるデータのうち、一部の項目を削除後に、色分け等の編集を経てPDF変換する、というパターン化された作業。

- ・ そのため、そうした定型業務を自動化するRPAシステム（※2）を導入。当該システムを使って自動化したことで、ワンクリックでPDF変換まで自動完了することができ、従来の書類作成業務が大幅短縮した（※3）。

（※2）「ロボティック・プロセス・オートメーション」の略。これまで人間が行ってきた定型的なパソコン操作をソフトウェアのロボットにより自動化するもの。

（※3）繁忙シーズン2か月間の作業時間について、以前の手作業時は計22時間→自動化後は計2時間、と約90%削減された。

【今後に向けた検討】ドライバーの拘束時間縮減に向けた取組

- ・ 令和6年4月から改善基準告示が改正適用されることを受け、ドライバーの拘束時間縮減に向け、運行計画の見直しを検討中。一例として、東北→関東への往復長距離運行において、現在は往復長距離運行前に別の近距離圏内の運行を行っているが、当該近距離運行は別のドライバーに担ってもらうことで、長距離運行ドライバーの拘束時間を縮減することを検討。

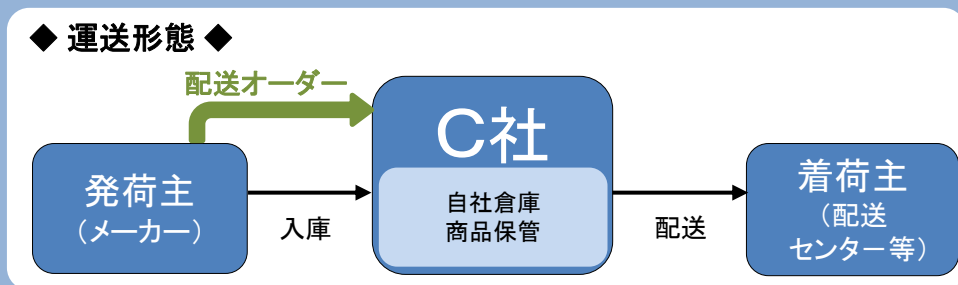
～【検討事例】関東運行2泊3日の場合～

- ◆現状◆ ドライバーAさん 朝8:00出発 → 8:30荷積み → 10:00荷卸し → 13:00荷積み・長距離運行出発 → 2日目:目的地で9:10荷卸し → 13:50帰り荷の荷積み → 3日目:目的地で8:50荷卸し → 13:00翌日分の荷積み → 18:19帰庫
- ◆今後◆ ドライバーBさん 朝8:00出発 → 8:30荷積み → 10:00荷卸し → 10:30帰庫まで担当
ドライバーAさん 12:00出発 → 13:00荷積み・長距離運行出発 → 2日目の目的地で荷卸し～帰り荷の荷積み～3日目の目的地荷卸し～翌日分の荷積み → 18:19帰庫まで担当

【取組による効果】

赤字部分（近距離圏内の別配送）を別のドライバーに担ってもらうことで、ドライバーAさんの拘束時間は月約24時間縮減の見込み！

「配送オーダーのリードタイム延長」 により、ドライバーなどの労働時間を縮減！



主な取組のポイント

荷主と連携した取組

1 配送オーダーのリードタイム延長

- ・ 以前は、発荷主からC社への商品の配送オーダー受付時間を「配送日前日の午後」と設定。その後配車割付(*)を行い、その日のうちに全車に荷を積み込んでいた。この際、ドライバーやフォークリフト作業員は、配車割付確定まで待機状態となっていたことから、この時間を解消する方策を検討。当初、交代制勤務を取り入れ、荷の積み込み作業を24時間体制とすることで、一部の荷の積み込みを翌朝に行うなど、C社の自社努力で待機時間の解消を目指した。
(*)どのトラックがどの方面にどの順番に配送するかを割振り調整すること。
- ・ そのような中、ドライバーらの上記待機時間発生に係る物流課題をC社から発荷主へ共有。その結果、発荷主が着荷主へ課題解消に向けて理解と協力を求め、その結果、着荷主から発荷主への出荷オーダーの発注時間の前倒しが実現。それまでの「配送日の前日午後」から「配送日の前々日午後」へとリードタイムが延長された。
- ・ リードタイムが延長されたことにより、配車割付が配送前日の午前中には終了し、荷の積み込み作業も昼過ぎにはスタート（以前は夕方スタート）。それまで発生していたドライバーやフォークリフト作業員の待機時間は解消。ドライバーはその日の着荷主への配送を終えて帰社後、すぐに翌日の積み荷作業を行えるようになり、午後の早い時間には帰宅できるようになった。

【配送オーダーのリードタイム延長による効果】

それまでの待機時間解消により、日々約3時間の労働時間が削減（以前は夜まで掛かっていた積込作業が、その日の夕方頃には終了となった）！

2 パレットを活用した配送

- ・ 以前は、C社での入出荷作業は、小型トラック(2トン車、4トン車)のみならず、大型トラック(10トン車)への商品の積み込み・積み卸しも手作業（バラ積み・バラ卸し）中心となっていた。
- ・ 手作業では時間を要し、また作業員にも身体的負荷が掛かることから、C社から発荷主へそうした課題について共有していたところ発荷主も理解を示し、当該課題の解決へ向けて、発荷主が主体となってパレット配送を推進。発荷主とC社が連携して着荷主へ働きかけ、着荷主の理解を得ながら徐々にパレットでの配送先を増やし、現在はC社配送先の約40%がパレットを使った配送となっている(※)。
(※)着荷主側の保管スペースや発荷主と着荷主が取り扱うパレットの大きさの違い、また1回の発注数が少ない場合はパレット輸送では非効率になる場合があるなど、着荷主側の事情で、発荷主が使用するパレットのまま配送できない場合がある。
- ・ その結果、トラックへの積み込み・積み卸しの時間は大幅に短縮。また、作業員の身体的負荷も軽減。更に、フォークリフト作業員の倉庫からのピッキング作業(倉庫から発注個数をピックアップする作業)の時間短縮にも繋がり、全体として荷役時間の短縮が実現した。

(手作業による積み込み・積み卸し)



(パレット積みでの積み込み・積み卸し)



※フォークリフトによる積み込み作業

【取組による効果】

手作業による積み込み・積み卸し時: 1回約2~3時間

→ パレット積み(フォークリフトによる積み込み・積み卸し)による作業時: 1回約20~30分

= 約84%の時間短縮! また身体的負荷も軽減!

トラック事業者の取組

1 トレーラー中継輸送の実施

- 従来より、①関西エリアと②関東エリア間を往来する長距離輸送(※)を実施。
(※)①②各エリアに倉庫(配送センター)を要し、①②各エリア内の工場で生産された商品をもう一方のエリアの倉庫(配送センター)へ相互に輸送するもの。
- 以前は1人のドライバーが宿泊付きで往復していたが、2017年に静岡県浜松市に営業所を新規開設し、休憩場所として休憩・宿泊施設を完備。
- スタート当初は、ドライバーの休憩地点として運用していたが、その後、より効率的な輸送を行う為、2019年から積載量の多いトレーラーを導入した上で、「ヘッド交換」を行う形での中継輸送を開始。



【取組による効果】

宿泊施設を兼ねた中継地点を設け、トレーラーを導入したことにより、ドライバーの労働環境が改善(日帰り運行も可能に)！ また、1回当たりの輸送量が144%増加！

2 「2枚差しフォークリフト」の活用

- 商品の運搬・積み込みで使用するフォークリフトを、従来の2倍運搬できる仕様に変更。結果、運搬回数が半減し荷役作業時間が短縮された。

従来のフォークリフト
※一度に運ぶのは1列分



2枚差しフォークリフト
(従来の2倍運搬可能)
※一度に2列分運んでいる



3 作業場に「大屋根」を設置

- 以前は、雨天時には荷が濡れないよう倉庫周りの狭隘な庇部分にて交替で荷役作業を行っていたが、トラックへの荷の積み卸しスペースに大屋根を設置したことで、雨天時の荷役時間が大幅に短縮(1回の積み込み作業全体で約2時間の短縮)。
- 大屋根設置の際には、トラックへの荷の積み卸しの支障とならないよう、柱の少ない工法を採用。

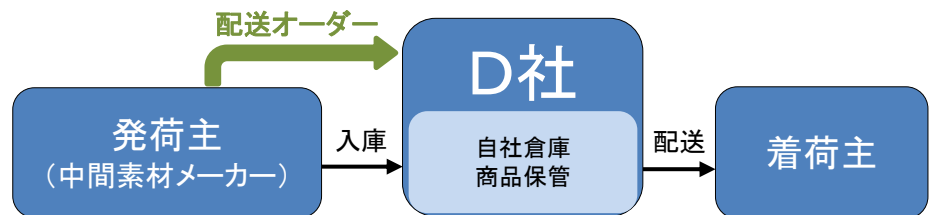
大屋根は作業員の熱中症対策にも有効！



法人：D社
労働者数：約500人
主な荷：化学製品

倉庫に自動荷役システムを導入し、 自動倉庫化することにより、倉庫 作業の省人化と安全化を実現

◆ 運送形態 ◆



主な取組のポイント

トラック事業者の取組

1 デジタル化の推進

デジタルタコグラフから算出されるトラック運転者の労働時間や拘束時間を労務管理・運行管理を行う部署がタイムリーに把握・管理し、ドライバー毎の労働時間を毎月定期に確認し、各ドライバーに業務が偏り、長時間労働とならないよう配車調整等を行っている。

2 自動荷役システムの導入

- ・ 自社倉庫内に、無人フォークリフトを導入。この無人フォークリフトが、倉庫内の各棚毎の在庫保管状況に合わせて、最も効率的に荷の取り出しや、保管を行うための導線を選択するという機能も独自開発し、これを運用することで、無人エリアでの全自動荷役を実現した。これにより、倉庫作業員の人出不足や時間外労働縮減につなげている。
- ・ さらなる省人化に向け、自社構内における各倉庫間の搬送業務について、無人トラックによる場内自動搬送システムを試行導入、フォークリフトオペレーターのタブレット操作による大型トラックの無人運転実現のための実証実験を産官学連携の下で行っている。



【無人フォークリフト】



【走行中の無人トラック】

荷主と連携した取組

主要な発荷主 X 社と定期的に物流会議を行い、同社の協力の下で以下の取組を実施。

1 出荷注文締切時間の明確化

発荷主 X 社との間で、従前明確な取り決めがなかった出荷注文の締切時間を設定したことで、倉庫での荷役作業時間や荷待ち時間が短縮され、時間外労働を削減した。

取組前：当日夕刻まで

取組後：前日12:00(正午)まで（やむを得ない事情がある場合は当日14:00まで）

【発荷主 X 社による取組】

X 社が自社の各営業担当者へ、D 社が行う配送業務の効率化への協力の観点で、月末集中出荷の是正を指示。同週内納期や発着荷主側の締日といった事情で出荷依頼が集中する特定日の注文を分散させることにつながった。

2 鉄道貨物輸送（モーダルシフト）の実施

輸送時の安全確保と慎重な荷役作業が求められる危険物の輸送について、①ローリー車で納入していた納品先の約90%、②長距離輸送の一部を自動車輸送から鉄道貨物輸送にシフト（混載輸送については発着荷主判断によるオーダーに従う。）したことで、ドライバーや荷役作業員の労働時間の縮減につながった。

3 出荷量の平準化

上記の出荷注文締切時間の明確化により、事前の出荷量の把握が可能となったことで、出庫業務や梱包業務を取組以前に比べて前倒しで行えることとなり、一日の作業時間の平準化と配車の効率化につながった。

4 荷のパレット化

2014年から、発荷主 X 社と X 社製品の納入先となる着荷主双方の合意形成の下で出荷品のパレット化を進めている。標準サイズのパレットは発荷主 X 社が用意している。現在は全ての X 社製品納入先のほぼ全ての配送をパレット輸送で実施している。

【以上による取組の効果】

- ・ ドライバーの拘束時間の削減。
- ・ 出荷量の平準化や荷のパレット化による荷待ち時間の縮減
取組前： 平均 2～3時間（2013年以前）※荷役時間含む
取組後： 平均 0.5時間 ※荷役時間含む
- ・ 事業場全体の年次有給休暇取得率は80%超。

※以上の数値は全て概算値となります。

荷主等の協力により中継輸送などの 輸送ルート改善を行うとともに 荷役 作業の荷主完全実施を目指す

主な取組のポイント

荷主等^(※)における取組

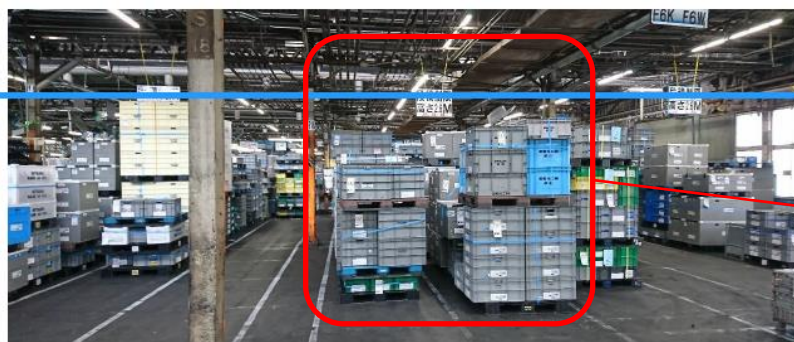
(※) 荷主及び運送委託者(荷主の子会社)、の取組

1 トラック積載率の向上

- 新製品の設計段階から輸送効率を意識した部品形状とすることにより、収納効率を3～10倍に上昇させた。これにより、1回の輸送で多くの部品が運べることになり、輸送回数の削減につながった。

2 荷主等の構内における荷役作業の改善

- 自社内でのトラックからの荷卸し作業において、以前はトラックからの荷卸しから場内運搬、また製品ごとに仕分けする作業まで各ドライバーに対応してもらっていたが、ドライバーの場内滞在時間の短縮を図るべく、これらドライバーが行う作業を順次荷主側で実施していった。現在はドライバーには、トラックヤードの近くに配置された荷受けレーンに製品を卸すことだけ対応してもらっているが、今後はこれも荷主側で行い、ドライバーによる荷卸しを含む全ての荷役作業の完全廃止を目指している。
- 荷積み時において、荷役場所をトラック駐車場所から20メートル以内に設ける、トラック荷室の高さに合わせた荷揃えを予め荷主側が行っておくことにより、荷役時間を30分～1時間短縮した。



→ トラック荷室の高さ

→ 以前は、積み込むトラックの荷室の高さを考慮せずにいたところ、スムーズに荷積みができるよう、写真のとおり、予め荷室高さを踏まえて製品を準備したものの。

3 輸送ルート of 改善

- ・ 自社の輸送ルート700ルートのうち、約9割の640ルートについては改正改善基準告示に対応済み。残りの1割については、高速道路の使用、2人乗務の実施、輸送会社の中継拠点経由により令和5年内に対応完了予定。

トラック事業者の取組

1 トラックの運行状況の見える化

- ・ GPS搭載の端末を利用した「クラウド型位置情報管理システム」を導入し、自社のトラックの位置情報をリアルタイムに把握できるようになった。これにより、豪雨や降雪の自然災害や交通事故などを原因とした交通渋滞の状況等を把握し、
 - ◆ 荷主に対しては、正確な到着時刻を連絡することにより、トラックヤードの調整等により荷卸しのための手待ち時間を最小限にすることが可能となった。
 - ◆ トラック運転者に対しては、安全な運行経路をナビゲートすることにより運転手の安全確保が図られることとなった。

2 トラック運転者の労働時間等の見える化

- ・ トラック運転手専用の「クラウド型勤怠管理システム」を導入し、タブレット端末の出退勤時刻の打刻とデジタルタコグラフデータの自動取込により、トラック運転者の時間外労働だけでなく、拘束時間や運転時間の実績から、時間外労働の上限規制や改善基準告示の違反となりそうな場合に警告を発せられ、それが運行管理者やトラック運転者だけでなくスタッフ全員に「見える化」されることで、違反を未然に防止できるようになった。

【取組効果】

以上のような取組の結果、トラック運送事業者E社において、以下の成果が得られた。

	令和元年	令和4年	増減率
自動車運転者の年間時間外労働時間数	529時間	422時間	▲20.2%
年次有給休暇取得日数	4.7日	11.8日	151.1%

【トラック運送業】 (荷主企業としての取組)

法人：F社
労働者数：約5,500人（連結）
業種：建築工事業(戸建て住宅等)
※自社工場にて住宅建材を製造

事例No. 6

物流の2024年問題に対する危機感から、荷主として取組を推進

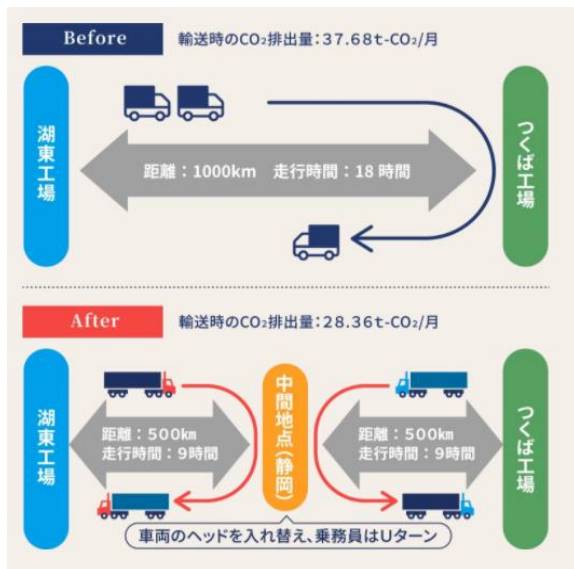
荷主企業と運送企業の連携した取組について

1 1日当たりの労働時間対策

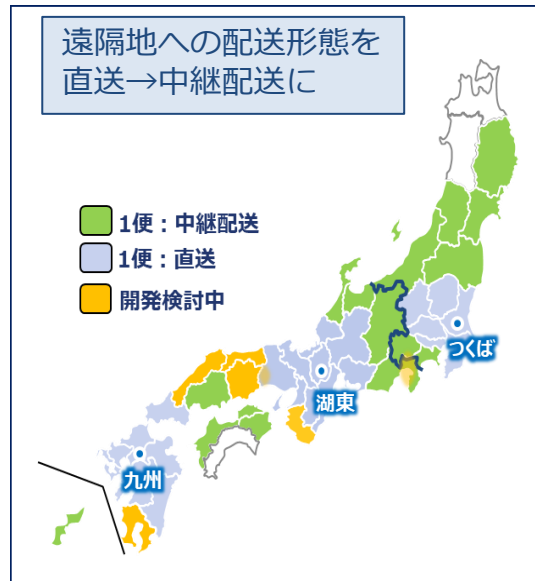
遠隔地の配送を直送から中継配送に切り替えることで、ドライバーの1日当たりの労働時間削減に取り組んでいる。中継拠点の確保や中継輸送の方式により積替え作業が発生するが、そのコストを荷主側で負担している。

また、出荷拠点から配送先（建設現場）までのリードタイムを出荷日の翌日着から翌々日着へ変更することで、ゆとりを持った運行計画でドライバーが配送できている。

<工場間輸送>



<建設現場への配送>



※左上図はF社HPから、右上図・下図は同社作成資料から引用

<リードタイムの変更>

改善ポイント

- ①幹線：現場着から2日の余裕を持つことで集車分散により供給安定化
- ②エリア：早朝積替え回避によりデポ作業・乗務員様の時間外労働抑制
- ③出荷日の翌日着から翌々日着へ変更（LT確保）

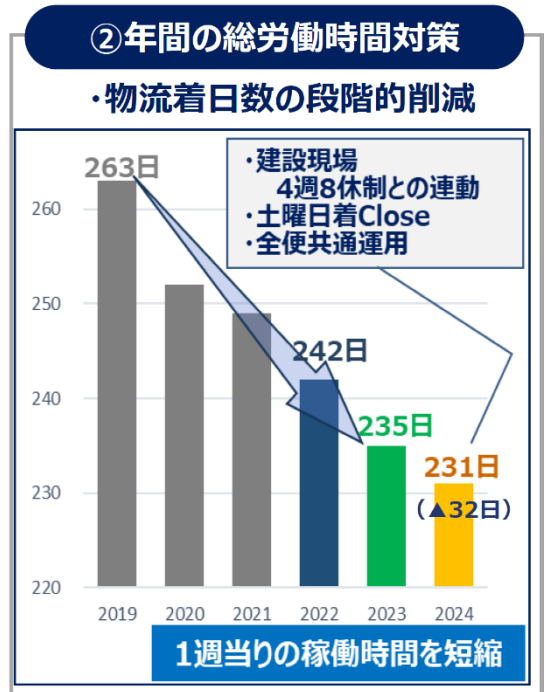
日程	出荷日		翌日 (+1)					翌々日 (+2)	
	14時	15時	4時	5時	6時	7時	8時	7時	8時
Before 出荷+1	湖東 出発	延着リスク * 休息期間を入れると厳しい運行	DP 到着	積替	事故・延着リスク * 焦り・交通渋滞	現場 到着			
After 出荷+2	湖東 出発	ゆとりを持った運行・作業計画 * ドライバー様の休息時間確保、身体的・心理的な負荷軽減					DP 到着	早出作業 回避	現場 到着

2 年間の総労働時間対策

荷主企業の建設部門との調整により、建設現場の4週8休体制への移行と連動する形で、現場への荷の配送が必要な物流着日数の段階的削減を行っており、ドライバーの稼働日数、年間の総労働時間の削減に取り組んでいる。

※右図はF社作成資料から引用

建設業の2024年問題にも
連動して取組！



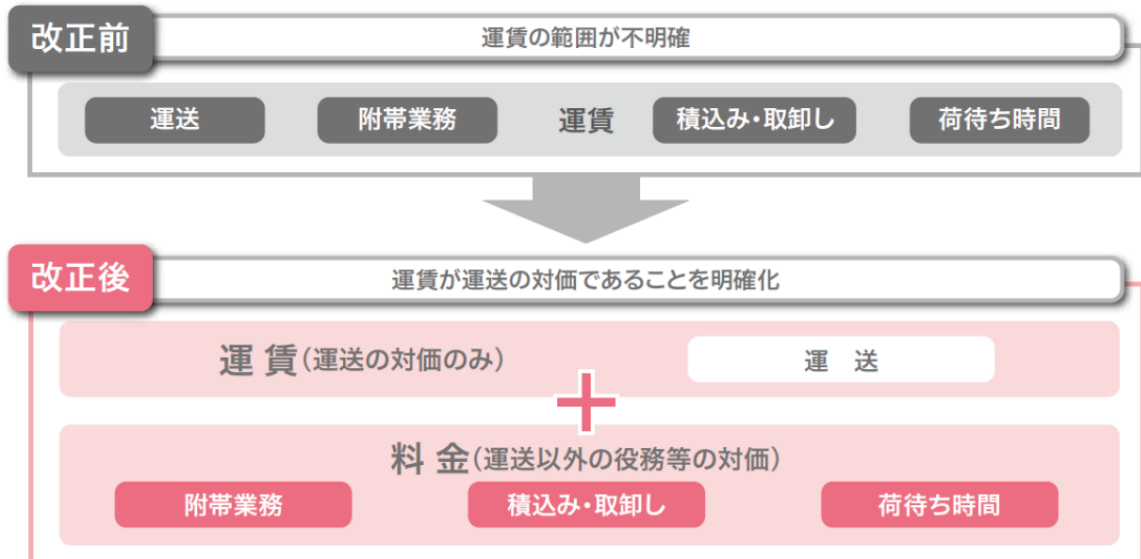
3 運賃・料金の明確化と見直し

標準貨物自動車運送約款との整合を図るため、運賃と料金の区別を明確化するとともに、計画的に運送企業に配慮した料金の見直しを行っている。

- 積込・取卸補助作業料(※)を2021年度から新設
- 燃料サーチャージの支払
- トラック待機料 (建設現場) の基準緩和

(※)積込・荷卸は荷主側で対応しているが、ドライバーに補助作業を行ってもらうため、その作業料を支払っている。

<参考：標準貨物自動車運送約款の改正>



4 工場内での積込みの効率化

出荷品の荷揃えを積込み前日までに完了させ、ドライバーが荷待ちすることなく積込みができる体制としている。また、工場内での積込み車両の移動時間や作業時間の短縮のため、荷主企業の製造部門との連携により、積込みの効率化に取り組んでいる。

- 工場内に積込み場が複数箇所あり、積込み車両が積込み場を最大3箇所回っていた。
⇒積込み車両に合わせて荷の配置を見直したことで、1箇所のみで積込みを完了する車両が増加、ドライバーの移動時間を削減できた。
- 製造ライン・完成品ごとの荷の集約であったため、大型車両1台あたり20~30パレットの積載を必要としていた。
⇒集約した荷を特性・容積を考慮した荷姿（山）に組み直すことで効率化を図り、積込み時間を60分→20分に削減した。

※下図はF社作成資料から引用

Before	After
<p>◇積込み部材は、荷揃え別の山で集約される</p>  <p>・積込前日、各担当ラインより完成品が置場に集まる ・1台当たり20~30パレットの積載 【課題】 タッチ回数が多く、積込み自体に時間が掛かる ※積込み時間に約60分を要する</p>	<p>2014年度より継続実施</p> <p>◇集約された部材を積載の荷姿に組み直す</p>  <p>部材特性、容積を考慮し荷姿（山）を構築し養生</p>  <p>山単位のタッチ回数で積載</p>

- 一部の荷（屋根パネル）について、積載荷姿に組み直す作業の補助を積込み当日にドライバーにお願いしていた。
⇒荷主企業の作業員が倉庫内で積載荷姿に組み直す作業を事前に行うことで、ドライバーの補助作業が不要に。また、パレット数も削減して積込みも効率化することで、ドライバーの拘束時間を30分→10分に削減した。

※下図はF社作成資料から引用

Before	After
<p>◇積込み時に、乗務員様と荷姿を変更し積載</p>  <p>・製造ラインより物流センターへ納品され保管 ・1棟当たり3~5パレットで納品 【課題】 積込み当日に、積載荷姿に組み直す場合、乗務員様に補助をお願いしている ※組み直し時間+積込み時間 約30分を要する</p>	<p>2022年11月業務変更</p> <p>◇事前に倉庫内で、荷姿を変更し積載</p>   <p>パレットの削減により積込み時間の短縮</p>

【トラック運送業】 （荷主企業としての取組）

法人：G社
労働者数：約760人
業種：医薬品製造販売業

事例No.7

自社製品の安定供給に向け、物流を 経営計画に組み込み、取組を促進！

取組の出発点

「自社製品（医薬品）が患者様に届かないということは絶対に避けなければならない」との信念の下、自社製品の安定供給に向け、「物流」も自社の重要経営課題と認識。またCSR（企業の社会的責任）の観点から、国が主導する「ホワイト物流」推進運動にも参加を表明。

持続可能な物流の実現に向け、荷主として主体的に取組を進めるとともに、トラック運送事業者からも改善提案を募り、連携して取組を推進。

主な取組のポイント

1 モーダルシフト（輸送における鉄道活用）の推進

<導入前>

- ・ G社のある四国地域から着荷主のある関東地域までの長距離輸送の手段として、以前は大型トラック（ドライバー1名）による宿泊付きでの往復輸送を行っていた。

<導入後>

輸送の流れ



- ・ 以前のトラック輸送を補完するのための手段として、「モーダルシフト」（輸送における鉄道活用）を実施。
- ・ 着荷主までの輸送ルート中、兵庫県（姫路）から埼玉県（越谷）までをJR貨物を利用することとした。

【モーダルシフトによる効果】

- ・ 以前は往復長距離輸送だったものが、日帰り輸送となり、ドライバーの運転時間が減少！
- ・ 本取組により環境負荷の低減にも効果あり！
（鉄道利用によりCO2排出量が減少し、地球温暖化対策としても効果あり。）

2 パレット輸送の積極実施

- ・ 自社製品が医薬品ということもあり運搬時に品質が落ちないように、可能な限り、G社から着荷主へ製品を輸送する際には、基本的にパレットを使用した輸送形態（製品をパレットに積んだまま、フォークリフトで荷積み・荷卸しする形態）を実施(※)。

(※)現在、G社の製品のみを輸送するトラックのうち約98%はパレット輸送を実施。



↑ G社労働者による、フォークリフトを使用したパレット積み込みの様子
(この間、ドライバーは待機している)

3 G社労働者による荷役作業(※)の実施

(※)トラックへの荷積み、荷卸し作業

- ・ G社構内における荷役作業について、安全面を考慮して、自社フォークリフトの運転はトラック運送事業者（ドライバー）には行わせないようにしており、自社労働者（約20名）により行っている。
- ・ これにより、自社のフォークリフトを使い、製品を積み込むノウハウは自社労働者が一番長けていることから、慣れている労働者が運転する分、荷役作業における労働災害発生リスクは低下した。

【上記2及び3による効果】

- ・ 手積みによる作業時と比べ、フォークリフトを使用した荷積み時では、1回の所要時間は1/4程度に短縮！
- ・ 2024年4月からは、荷役作業時の料金について、G社が負担しトラック運送事業者へ支払うことになる(※)が、上記のとおりフォークリフトを使用した荷積みでは大幅な時間短縮となるため、当該料金負担がコストカットとなる！

(※)ドライバー自身は荷役作業は行わず基本的に待機しているが、その時間は要することになるため、新たにその分を附帯料金として支払うもの。

4 「土曜・日曜には製品輸送を行わない」ことの徹底

- ・ 従来より、着荷主においては土曜・日曜に製品の受け入れを希望する企業が少なかったこともあり、G社では一律に土曜・日曜には輸送を行わないことを決め、個々の着荷主に土曜・日曜の輸送回避を働きかけた。
- ・ 土曜・日曜の輸送を無くした（※着荷主への輸送は火曜～金曜とするよう配送計画を調整した）ことで、トラック運送事業者（ドライバー）は土曜・日曜が休日となり、ドライバーの休日確保の観点からもトラック運送事業者に喜ばれた。

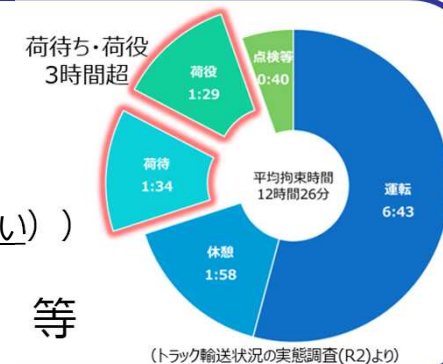
2024年問題への対応状況について

2024年8月20日

中部運輸局 自動車交通部貨物課

トラック業界の 構造的課題

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



ドライバーの労働環境改善のため・・・

(2024年4月～)

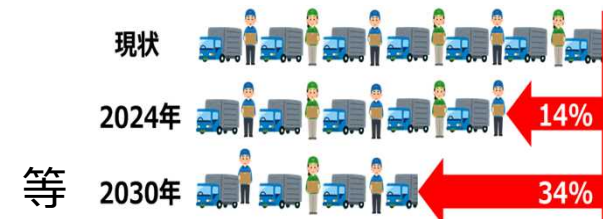
トラック業界の 働き方改革

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

このまま何も対策を講じなければ・・・

物流2024年問題

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



「物流2024年問題」への対応

2018年

6月 **「働き方改革関連法」成立**（※労働基準法の改正）

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

2020年

4月 **「標準的運賃」を告示**

2023年

3月 「我が国の物流の革新に関する**関係閣僚会議**」を設置

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

7月 **「トラックGメン」創設**

9月 岸田総理と中小トラック事業者等との「**車座対話**」を実施

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

11月 政府において**総合経済対策・補正予算案**を決定

2024年

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

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

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

5月 **改正物流法**公布



我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議
(2023.3.31)



岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話
(2023.9.28)



物流革新・賃上げに関する意見交換会
(2024.2.16)

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**(1) 商慣行の見直し、(2) 物流の効率化、(3) 荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化(*)**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入(*)
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入(*)
- ④ **荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（トラックメン（仮称））**
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃收受・価格転嫁円滑化等**の取組み(*)
- ⑥ **トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底**

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資の促進**（パース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進(*)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化(*)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入(*)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

	(施策なし)	(施策あり)	(効果)
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間×達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50%×達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			合計：14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款「標準的な運賃」**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

【令和5年法律第62号：同年6月14日成立、同年6月16日公布・施行】

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

改正前

時間外労働規制の適用（令和6年3月）までの時限措置

荷主対策の
深度化

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

標準的な
運賃

運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標としての「標準的な運賃」制度（令和2年4月告示）

改正後

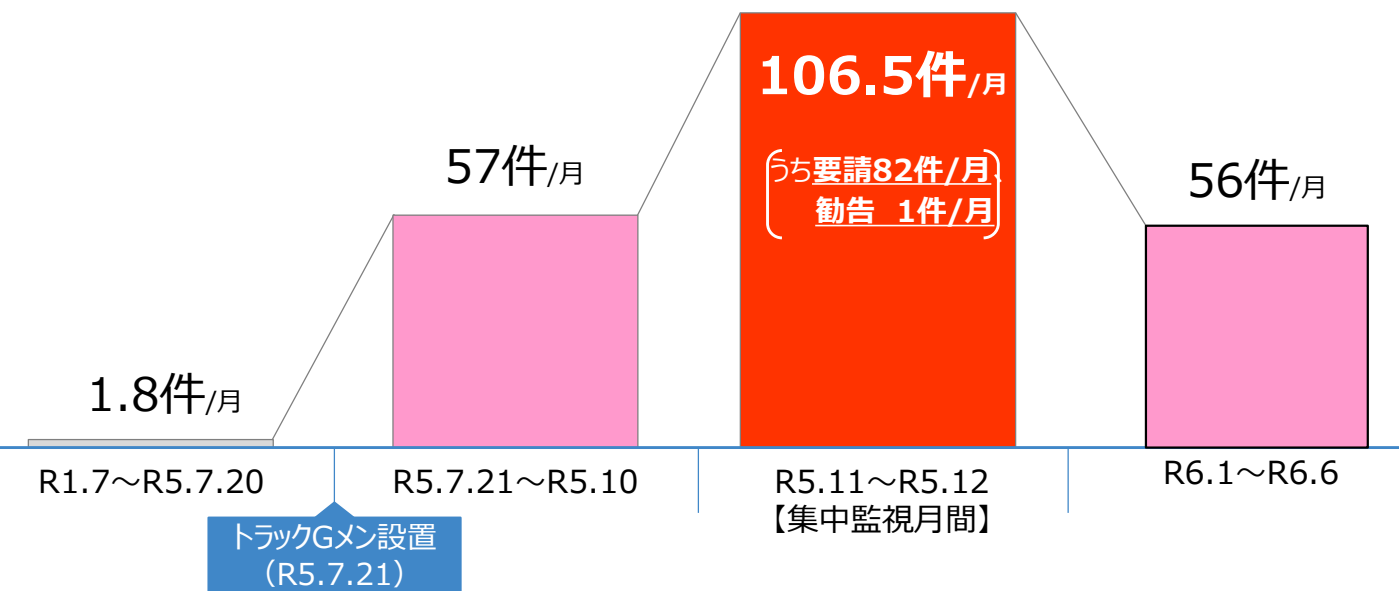
上記について「当分の間」の措置とする

トラックGメンによる荷主等への是正指導の取組結果

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

トラックGメンの活動実績

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



働きかけ等の累計実施件数

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

主な違反原因行為

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

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

トラックGメンの活動(令和6年6月末時点)

トラック事業者に対する
電話調査や訪問調査(全国)



荷主へのパトロール
(荷待ち状況の現地確認等)(全国)



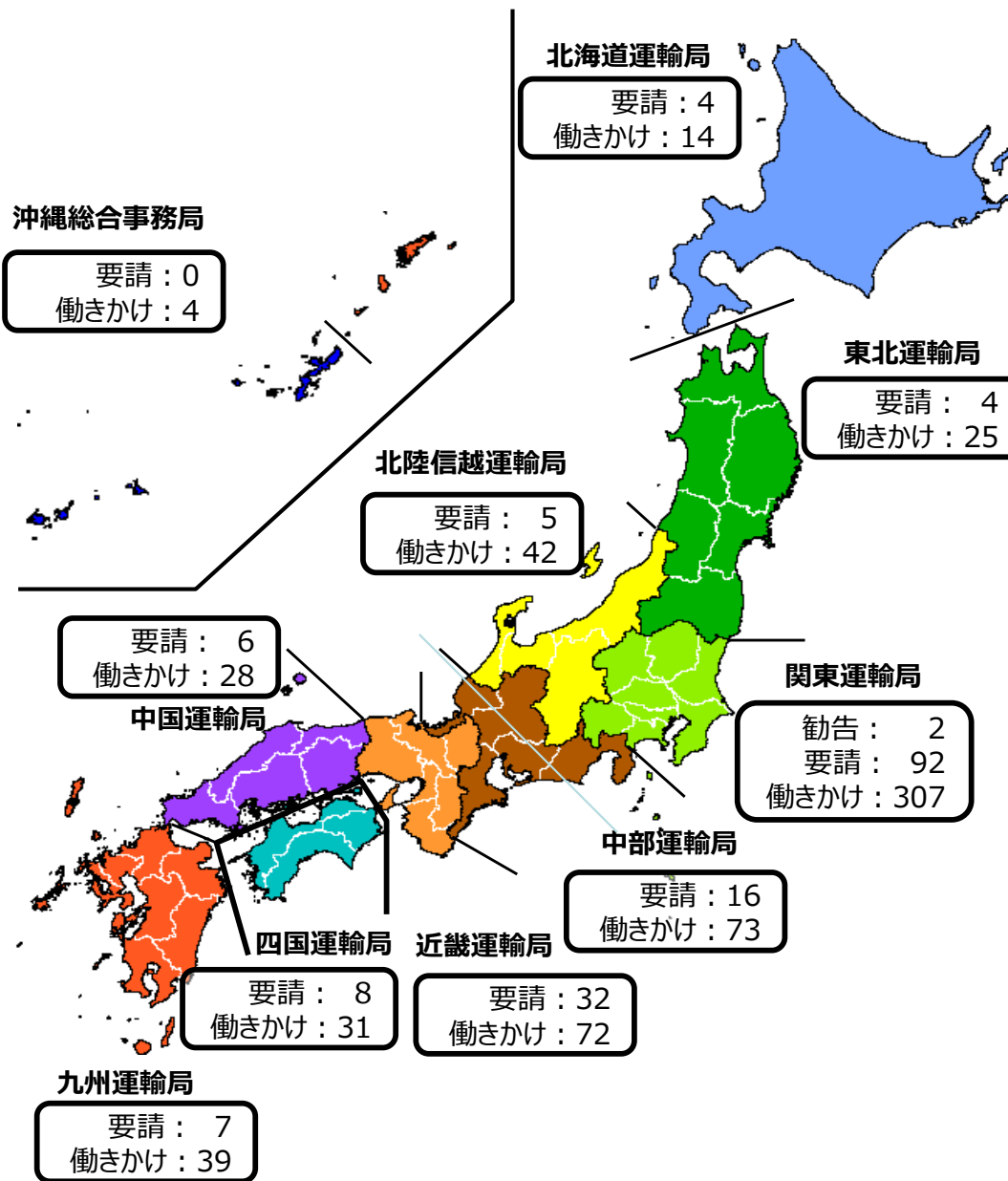
トラック事業者・荷主に対する説明会、
トラックGメンのチラシ配布(全国)



オンライン説明会の模様



〈ブロック別働きかけ・要請・勧告実施件数〉



トラックドライバーへのヒアリング
(中部・中国・九州)



トラックターミナル



高速SA、PA

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

岐阜運輸支局

【日時】 令和6年6月26日（水）10時～12時

【場所】 名神高速・養老SA（下り）

【実施者】

中部運輸局 9名（貨物課3名、岐阜運輸支局6名）

中日本高速道路(株) 2名

【実施概要】

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



三重運輸支局

【日時】 令和6年6月27日（水）10時～12時

【場所】 新名神高速・鈴鹿PA（上り・下り）

【実施者】

中部運輸局 6名（貨物課4名、三重運輸支局2名）

【実施概要】

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



「標準的運賃」のポイント

- 平成30年貨物自動車運送事業法により、事業者が自社の適正な運賃を算出し、**荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標**として活用いただくための**「標準的運賃」制度を創設**。
- 令和2年4月に告示した「標準的な運賃」では、**運転者について全産業並みの給与、車両の更新期間5年**、一般的な利潤（自己資本金の10%）などの経営改善につながる前提を置いて、参考となる運賃を示している。
- 運送事業者が**自己の経営状況を踏まえて運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むことが肝要**。

「標準的運賃」のイメージ

【距離制運賃】

車種別 キロ程	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	15,790	18,060	22,540	27,940
20km	17,600	20,160	25,330	31,550
30km	19,410	22,270	28,120	35,160
40km	21,220	24,370	30,920	38,770
50km	23,040	26,480	33,720	42,380

【時間制運賃】

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

料金等

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

導入のプロセス

STEP 1 標準的な運賃制度を理解する

STEP 2 自社で運賃を計算する

STEP 3 荷主と運賃を交渉する

STEP 4 運賃の事後届出を行う

届出率：全国59.0%
中部64.1%
(令和6年5月末時点)

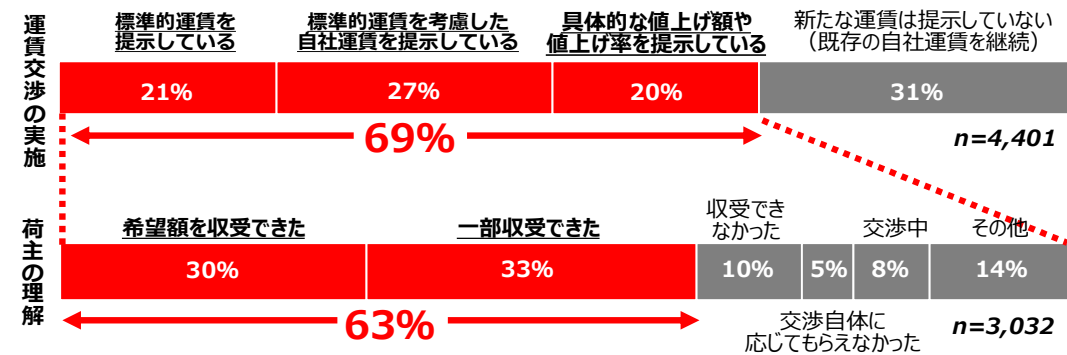
運賃交渉を行ったトラック事業者：約71% (69%)
うち、荷主から一定の理解を得られた事業者：約75% (63%)
⇒ 事業者全体のうち運賃交渉について荷主から一定の理解を得られた事業者は約52% (43%)
(出典) 国土省「標準的な運賃に係る実態調査(令和5年度)」()は令和4年度調査

「標準的運賃」等の見直しについて

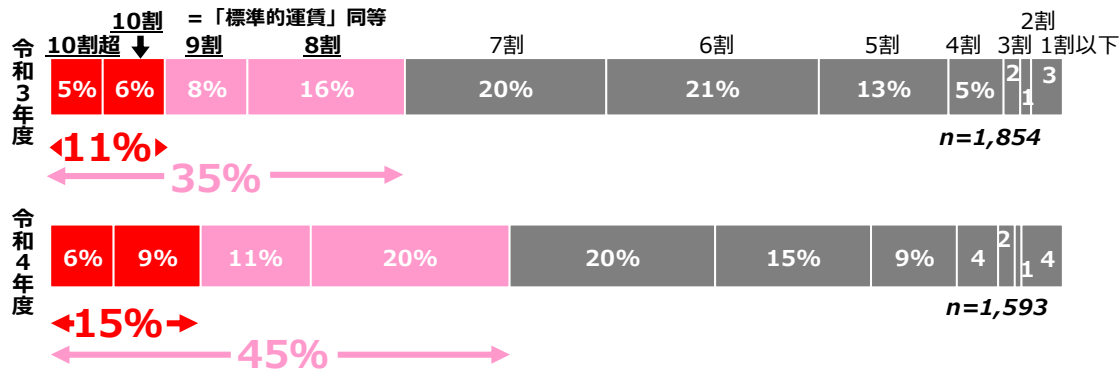
- **トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設（令和2年4月告示）。**
- **実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直しを図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。**
 （※） 行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

「標準的運賃」の活用状況

＜標準的運賃に係る実態調査結果（令和4年度）の概要＞



＜「標準的運賃」と契約額の乖離状況＞



見直しの方向性

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

スケジュール

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

「標準的運賃」等の見直しのポイント

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

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

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

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

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

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

※金額はいずれも中型車（4セラス）の場合の30分あたり単価

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

2. 多重下請構造の是正等

<「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等>

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

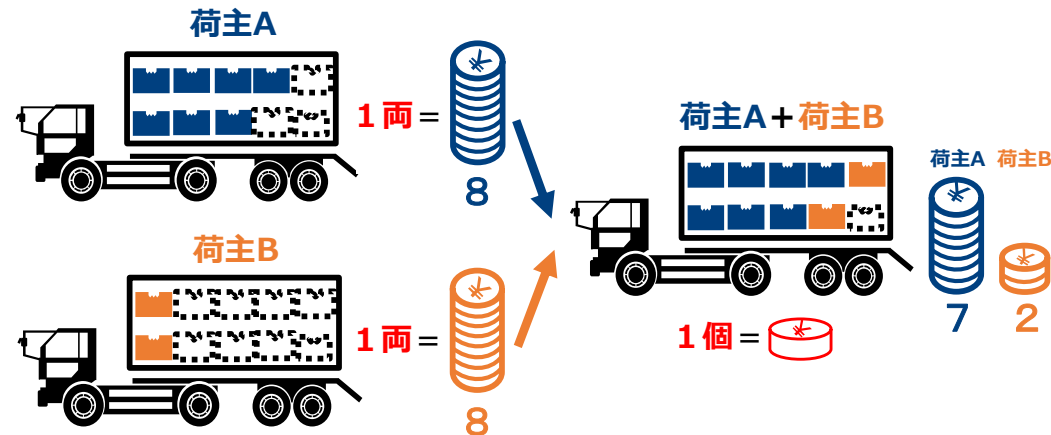
<契約条件の明確化>

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

3. 多様な運賃・料金設定等

<「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】



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

<その他>

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

標準貨物自動車運送約款について(R6.3.22 一部改正)①

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

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

【標準約款の主な改正事項】

1. 荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービスの内容の明確化等

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

2. 運賃・料金、附帯業務等を記載した書面の交付

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

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

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

4. 中止手数料の金額等の見直し

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

【中止手数料について】

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

5. 運賃・料金等の店頭掲示事項のオンライン化

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

物流関連法の改正の背景・必要性

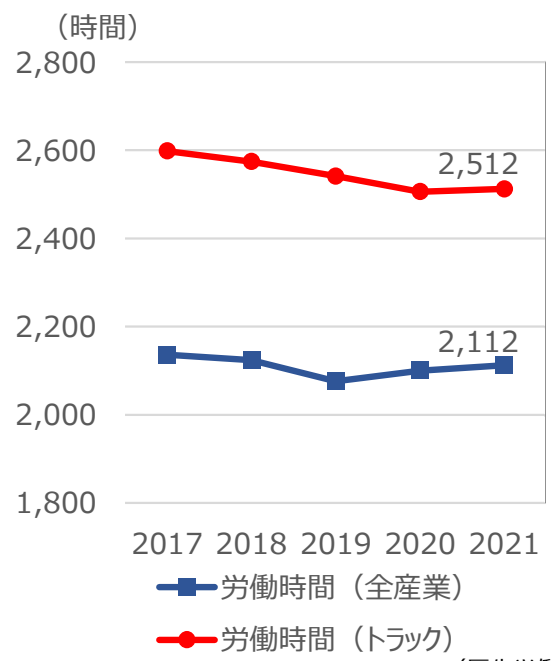
○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

- ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性。
- ・ 物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。
- ・ 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境を整備。

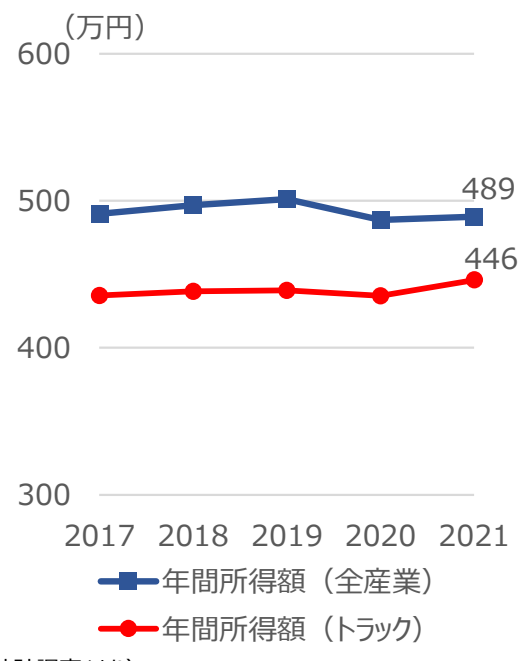
○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→**物流の持続的成長**を図ることが必要。

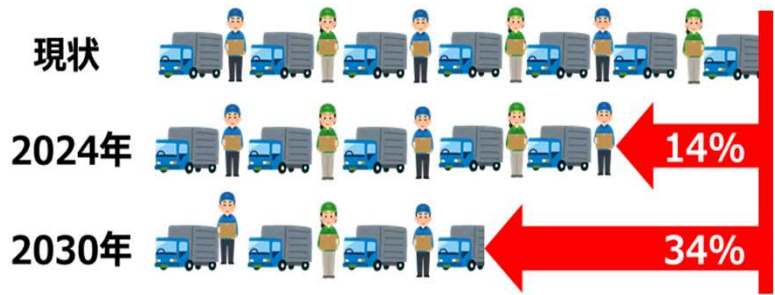
【年間労働時間の推移】



【年間所得額の推移】



【輸送力不足の試算】



(厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より)

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

すべての事業者

- ①**荷主***（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が「**判断基準**」を策定。
* 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記①②取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言**、**調査・公表**を実施。

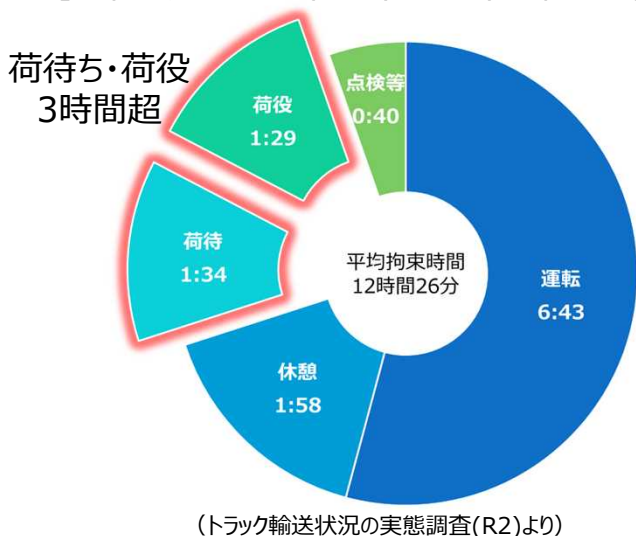
一定規模以上の事業者

- 上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、「**中長期計画**」の作成や「**定期報告**」等を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。
- 特定事業者**のうち荷主には「**物流統括管理者**」の選任を**義務付け**。

※法律の名称を「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。

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

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



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



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレット導入



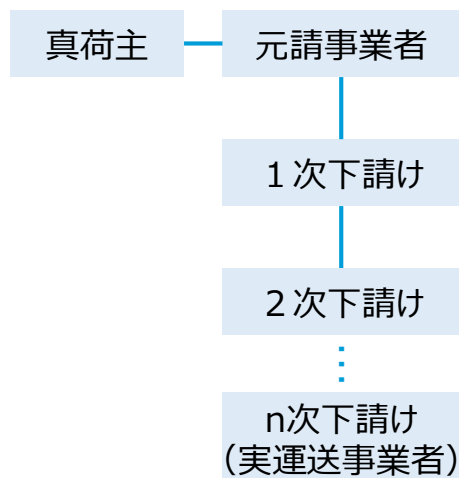
パレットの利用による荷役時間の短縮

物流業界の**多重下請構造を是正**し、実運送事業者の適正運賃收受を図る。

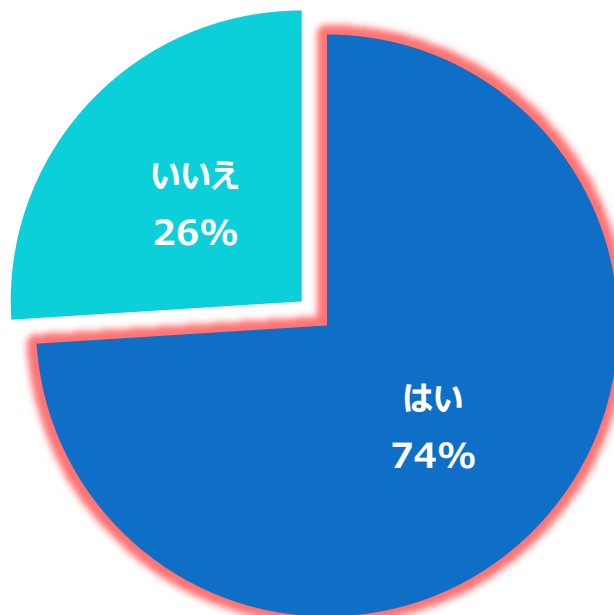
- 運送契約**の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した「**書面交付**」等を**義務付け***。
- 元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した「**実運送体制管理簿**」の作成を**義務付け**。
- 下請事業者への**発注適正化**について**努力義務*** を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する「**管理規程**」の作成、「**管理者**」の選任を**義務付け**。

* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

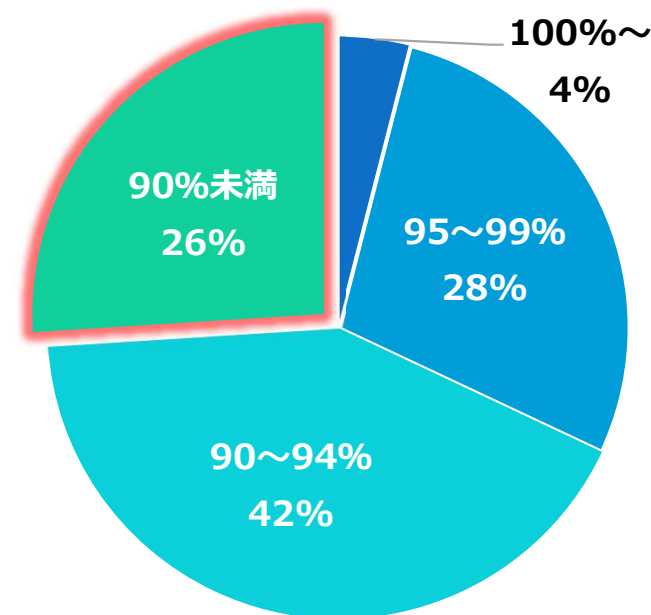
【多重下請構造のイメージ】



【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】



【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、請け負った金額の概ね何%か】



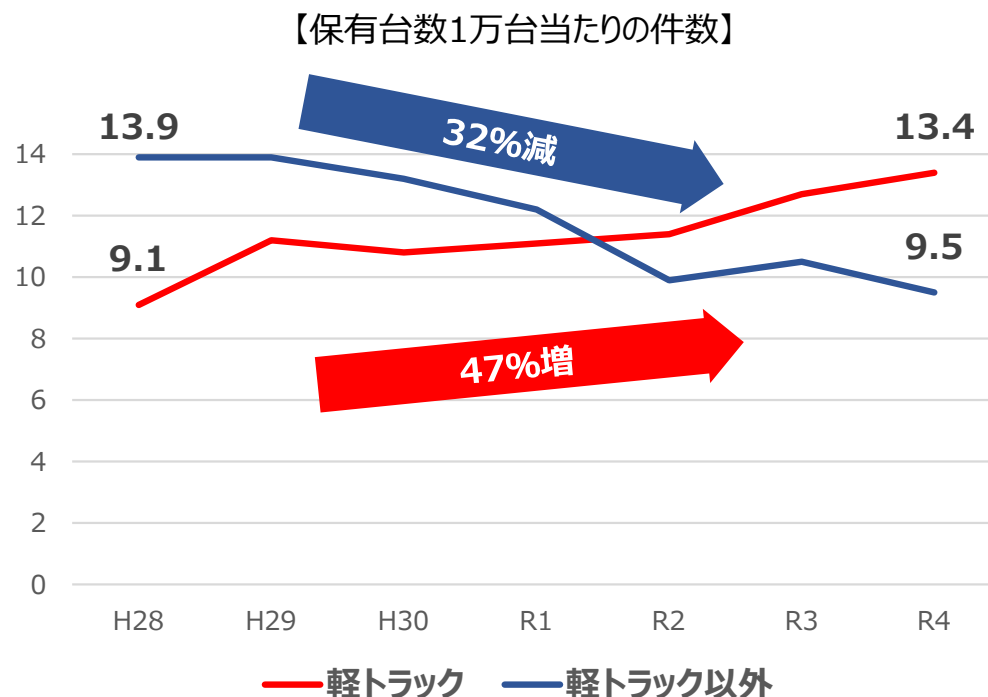
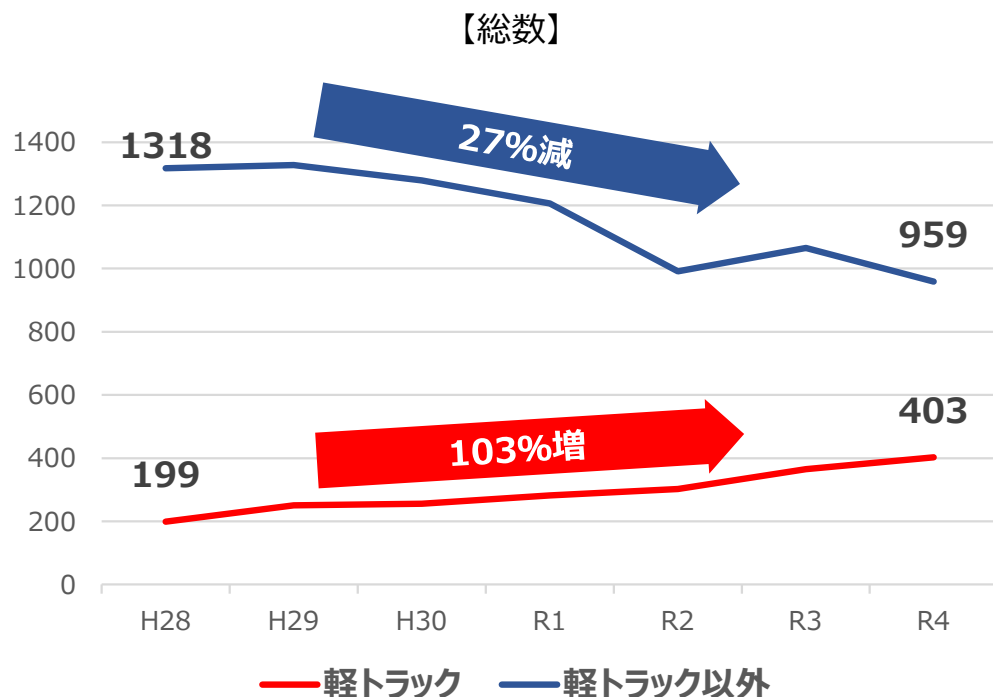
※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
 (令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より)

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

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

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

【事業用トラックの死亡・重傷事故件数の推移】



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

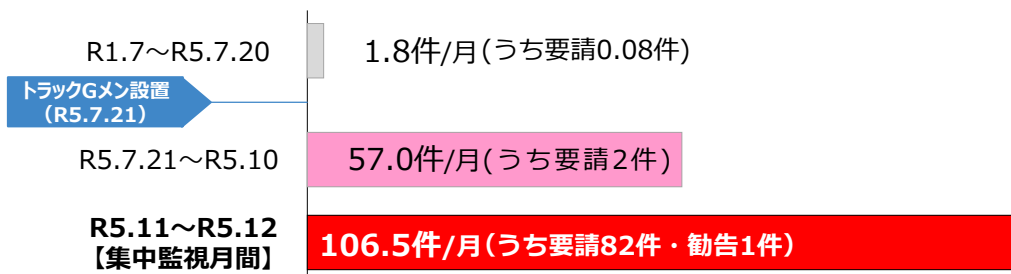
【参考】物流関連法の改正以外の関連措置

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

【トラックGメン】

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

【月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数】



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

【標準的運賃】

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

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

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

【自主行動計画】

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

【策定済の団体】

日本自動車工業会

日本百貨店協会

日本半導体製造装置協会

日本外食流通協会

全日本菓子協会

日本ハムソーセージ工業協同組合

全日本トラック協会

JA全農

日本スーパーマーケット協会等

日本加工食品卸協会

日本花き市場協会

日本パン工業会

日本即席食品工業協会

日本倉庫協会

など <各団体の自主行動計画>



【予算措置】

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

国土交通省物流・自動車局

R5補正 + R6当初

一般160億円 財政投融资322億円

自動車安全特会8.6億円

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

政府全体

R5補正 + R6当初

一般404億円 エネ特506億円

財政融資322億円 他

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

荷主の皆様

トラック輸送の新たな「標準的運賃」が 告示されました

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

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



「標準貨物自動車運送約款」も同時に改正しています

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



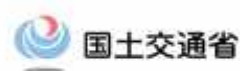
お願い

運賃と料金を含む運送契約の条件に関して

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

労働者の適切な転雇のための価格交渉に関する指針

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



詳しくは国土交通省HPをご覧ください。新たな運賃・解読率を掲載しています。



トラック運送事業者の皆様

令和6年
3月

トラック輸送の「標準的運賃」が 告示されました

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

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



標準的運賃の活用により期待される効果

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

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



お願い

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



詳しくは国土交通省HPをご覧ください。新たな運賃・解読率を掲載しています。



新たな「標準的運賃」を 告示しました

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

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



標準的運賃の概要

I. 距離制運賃表

※8%引き

単位：円

キロ程	小型車 (20㌧/3.3)	中型車 (40㌧/3.3)	大型車 (110㌧/3.3)	トレーラー (20㌧/5.3)
10km	15,790	18,140	23,060	29,070
20km	17,710	20,430	26,110	33,160
30km	19,630	22,660	29,160	37,240

II. 時間制運賃表

※8%引き

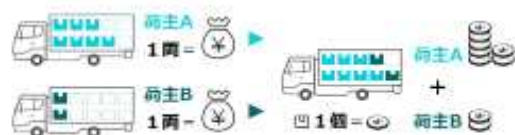
単位：円

種別	小型車 (20㌧/3.3)	中型車 (40㌧/3.3)	大型車 (110㌧/3.3)	トレーラー (20㌧/5.3)
8時間制	30,380	46,640	60,090	76,840
4時間制	23,630	27,980	30,050	46,100

※原・距離制運賃表、時間制運賃表（関東運輸局）より一部改訂

III. 個建運賃

共同輸送等を念頭に、「個建運賃」を設定



IV. 運賃割増率

▶ 速達割増率

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

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

▶ 特殊車両割増

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

V. 待機時間/VI. 積込料・取卸料、附帯業務料

運送以外の役務を行う場合は、運賃とは別に料金として收受

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

VII. 利用運送手数料

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

VIII. 有料道路利用料

有料道路を利用した区間の料金を別に定めるところにより收受

IX. その他実費として收受すべき費用

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

X. 燃料サーチャージ

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



トラック運送事業者の皆様へお願い

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



トラックGメンウェブサイト



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

荷主の皆様へお願い

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

※原・各貨物の適切な輸送のための価格交渉に関する指針（令和5年11月、内閣府及び公正取引委員会）

静岡県トラック輸送における取引環境・労働時間改善 地方協議会の令和6年度の進め方について

令和6年8月20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6年度の協議会での取組計画(案)

- ・ 令和6年度(2024年度) から時間外労働規制の適用が始まるが、取引環境・労働時間改善の課題は令和6年度時点を乗り越えれば解決する一過性のものではなく、中長期的に継続して課題に対応していく必要がある。(本省通達抜粋)
- ・ よって、今年度も引き続き協議会を開催し、荷主企業や一般消費者への理解を深め、トラック輸送における取引環境・労働時間の改善に向けた取組を実施していく予定。

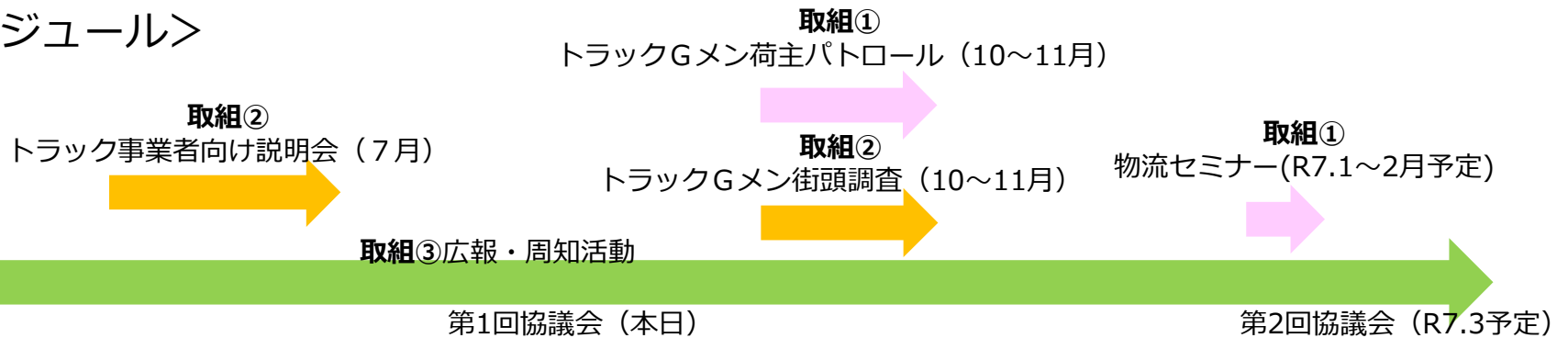
令和6年度取組計画(方向性)

- 取組①** 荷主企業向けに、物流革新に向けた政策パッケージに関連した改正内容(中長期計画の作成、物流統括管理者の選任等)や改正改善基準告示の周知・啓発、その他取組を実施。
- 取組②** トラック事業者向けに、物流革新に向けた政策パッケージに関連した改正内容(実運送体制管理簿の作成、標準運賃・標準約款の見直し等)や改正改善基準告示等への理解を深めるための説明会を開催、その他取組を実施。
- 取組③** 広報・周知活動の実施

<協議会・取組スケジュール>

R6.4

時間外労働の上限
規制・改正改善基準
告示の適用



令和6年度の協議会での取組計画(案)

取組①セミナー等を活用した周知・啓発活動等について

現状・課題等

- 令和6年4月から時間外労働の上限規制及び新改善基準告示が適用。
- 昨年度のセミナーのアンケートでは、2024年問題への対応について「取り組んでいることはない」「今後の取り組みは考えていない」と回答した荷主企業や元請け事業者が複数存在。
- 取引環境・労働時間の改善には荷主企業の理解・協力が不可欠。

今年度の取組

- 今年度も荷主企業（発荷主、着荷主）、倉庫事業者、運送元請け事業者等をメインターゲットとしてセミナーを開催。
令和6年5月に「流通業務総合効率化法」と「貨物自動車運送事業法」の二法の改正により設けられる荷主・物流事業者への新たな規制の周知とあわせ、荷主等への啓発を図る。
- その他、荷主への周知・啓発のためトラックGメンと連携した荷主パトロールについても検討。

本日ご協議いただきたい事項

- 取引環境・労働時間の改善に向けて、荷主企業等の理解と協力が必要。
- 周知・啓発にあたり新たに実施すべき取組や連携できる事項はないか。

物流セミナーの開催

- 日時：令和7年1～2月頃
- 場所：静岡市内
- 内容：
 - 有識者による基調講演
 - 物流業界の現状・取組み紹介
 - 好事例紹介



※チラシおよび写真は昨年度のもの

トラックGメンと連携した荷主パトロール（素案）

- 令和6年7月にトラックGメンが発足し荷主・元請事業者への働きかけを強化。
- 荷主パトロールにより荷主・元請事業者へ周知・啓発行動を行えないか検討。

静岡県トラック輸送における取引環境

・労働時間地方協議会

農林水産省関東農政局取組紹介資料

農林水産省関東農政局

経営・事業支援部食品企業課

令和6年8月20日

農林水産品・食品の物流に関する官民合同タスクフォース設置要領

令和5年12月27日

農林水産省

1. 趣旨

農林水産省では、物流2024年問題に対応して、農林水産品・食品の物流を確保するため、国土交通省、経済産業省その他の関係府省と一体となって「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」で策定された「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日）や「物流革新緊急パッケージ」（令和5年10月6日）に基づく施策の推進に取り組んできた。

今後、全国各地・各品目の物流確保に向けた取組や更なる物流効率化、関係者の負担軽減に向けた取組を幅広い関係者と協力して推進していくため「農林水産品・食品の物流に関する官民合同タスクフォース」（以下「TF」とする。）を設置する。

2. 活動内容

TFは、農林水産省物流対策本部（令和5年12月設置）の指揮の下で、具体的な物流課題への対処を担う。

- （1）全国各地の農林水産品・食品の物流問題に関する相談の受け付け
- （2）全国各地の現場へのTFメンバーの派遣
- （3）全国各地の物流問題に係る具体的な改善策の実施
- （4）全国各地の先進・優良事例の情報発信

3. 構成及び運営

- （1）TF長は、農林水産省大臣官房総括審議官（新事業・食品産業）とする。
- （2）副TF長は、農林水産省大臣官房新事業・食品産業部長とする。
- （3）TFメンバーは農林水産省の関係局庁の部長・審議官クラスの者等とし、賛助メンバーは関係団体等とする（別紙）。
- （4）賛助メンバーのほか、必要に応じて協力を行う意思のある関係団体等は、事務局に登録の上、TFに参加することができる。
- （5）TFの事務局は、農林水産省大臣官房新事業・食品産業部食品流通課とする。

4. その他

この設置要領に定めるもののほか、TFの運営に関する事項その他必要な事項は、TF長が定める。

第2回 農林水産品・食品の物流に関する官民合同タスクフォース

議事次第

日時：令和6年5月31日（金）10:00～11:30

場所：第3特別会議室（オンライン併用）

1. 開会

2. 挨拶

3. 議事

（1）タスクフォース活動報告

- ① 食品流通課
- ② 省内各局（農産局、畜産局、林野庁、水産庁）
- ③ 農政局等（9拠点）
- ④ 国立研究開発法人農業・食品産業技術総合研究機構

（2）賛助メンバーからの報告

- ① 全国農業協同組合連合会
- ② 一般社団法人全国中央市場青果卸売協会
- ③ 一般社団法人日本長距離フェリー協会
- ④ 日本貨物鉄道株式会社

（3）情報提供（標準的運賃改定、補助事業のご案内）

（4）意見交換

（5）その他

4. 閉会

農林水産品・食品の物流に関する官民合同タスクフォース（TF）構成

TF 長 : 大臣官房総括審議官（新事業・食品産業）

副 TF 長 : 大臣官房新事業・食品産業部長

メンバー : 大臣官房輸出促進審議官（兼輸出・国際局）
 大臣官房生産振興審議官（兼農産局）
 大臣官房審議官（兼消費・安全局）
 大臣官房審議官（兼畜産局）
 大臣官房審議官（兼経営局）
 大臣官房審議官（兼農村振興局）
 農産局農産政策部長
 農林水産技術会議事務局研究総務官
 林野庁林政部長
 水産庁漁政部長
 東北農政局次長
 関東農政局次長
 北陸農政局次長
 東海農政局次長
 近畿農政局次長
 中国四国農政局次長
 九州農政局次長
 北海道農政事務所次長
 内閣府沖縄総合事務局総務調整官
 国立研究開発法人農業・食品産業技術総合研究機構食品研究部門所長

賛助メンバー : 全国農業協同組合連合会
 ホクレン農業協同組合連合会
 一般社団法人全国中央市場青果卸売協会
 一般財団法人食品産業センター
 一般社団法人日本加工食品卸協会
 一般社団法人日本スーパーマーケット協会
 一般社団法人全国木材組合連合会
 一般社団法人大日本水産会
 公益社団法人全日本トラック協会
 日本貨物鉄道株式会社
 一般社団法人日本旅客船協会
 一般社団法人日本長距離フェリー協会
 日本内航海運組合総連合会

【順不同】

＜荷主側として検討を要する主な課題＞

- ・ 運賃価格や運送附帯業務にかかる交渉（値上げ、労働条件の整備）
- ・ 積載方法や積載率の向上（パレット輸送体制の確立、出荷箱の規格の検討、積載効率の向上、パレットの回収、廃棄、フォークリフトの台数）
- ・ 集荷時間の調整による待機時間の削減（出荷日の前倒し、入線時間の後ろ倒し）
- ・ 集荷先や配送先の集約（遠方への配送は困難になる可能性）

＜個別の対応例＞

A市役所（長野県・青果物）

【物流の状況】 生産者団体及び運送業者等関係機関との検討会を開催（令和6年2月）

【課題】（荷主）運賃の値上げや遠方の市場への商品の到着時間の遅れなどを危惧
（荷主）近場の市場の比重を高めると市場の要望に応えられない懸念
（運送）IC近くでの物流拠点用地の取得に際し農地転用等課題が多い

【対応策】（荷主）出荷先を中京・近畿方面から関東・中京方面へ変更する方向
（運送）近隣ホテルへのラストワンマイル配送について、農業者が仲卸業者の基地まで農産物を運び、仲卸業者が実需者まで配送することを検討

B産地生産者組合（群馬県・キャベツ）

【物流の状況】 運賃は前年比10%超えの値上げ

【課題】・販売先によって荷下ろしの際に待機時間が発生
・一部業者で、相手先指定の台車に積み替えるといった附帯作業が発生

【対応策】・遠隔地向けにおいて運送会社の要望にあわせて早朝の積込に対応

C産地生産者組合（神奈川県・キャベツ、大根）

【物流の状況】 特に変化なし

【課題】・集荷に時間がかかる
・出荷先（市場）が多い
・遠方の出荷先は新鮮なうちに届けるのが難しくなっている

【対応策】・集荷時間の短縮などを将来的に検討
・出荷先（市場）を減らし運送効率をあげるように検討中
・積載方法、積載率について、分荷市場を減らす方向で検討中

食品物流問題相談窓口及び管内主要冷蔵倉庫、中央卸売市場マップ

1. 農林水産品・食品物流問題相談窓口

物流上の課題や不安を抱えている事業者等の皆様からの相談を受け付ける「農林水産品・食品物流問題相談窓口」を設置しています。皆様から状況をお伺いし、必要な場合には当省関係部局の職員等の現地派遣を行って、対応方策の御提案等をいたしますので、お気軽に御相談ください。

担当課：関東農政局経営・事業支援部食品企業課

電話番号（直通）：048-740-0145

メールアドレス：butsuryu_sodan_kanto☆maff.go.jp（※メール送信の際は☆を@に変換して送信してください。）

2. 関東農政局管内主要冷蔵倉庫及び中央卸売市場マップ

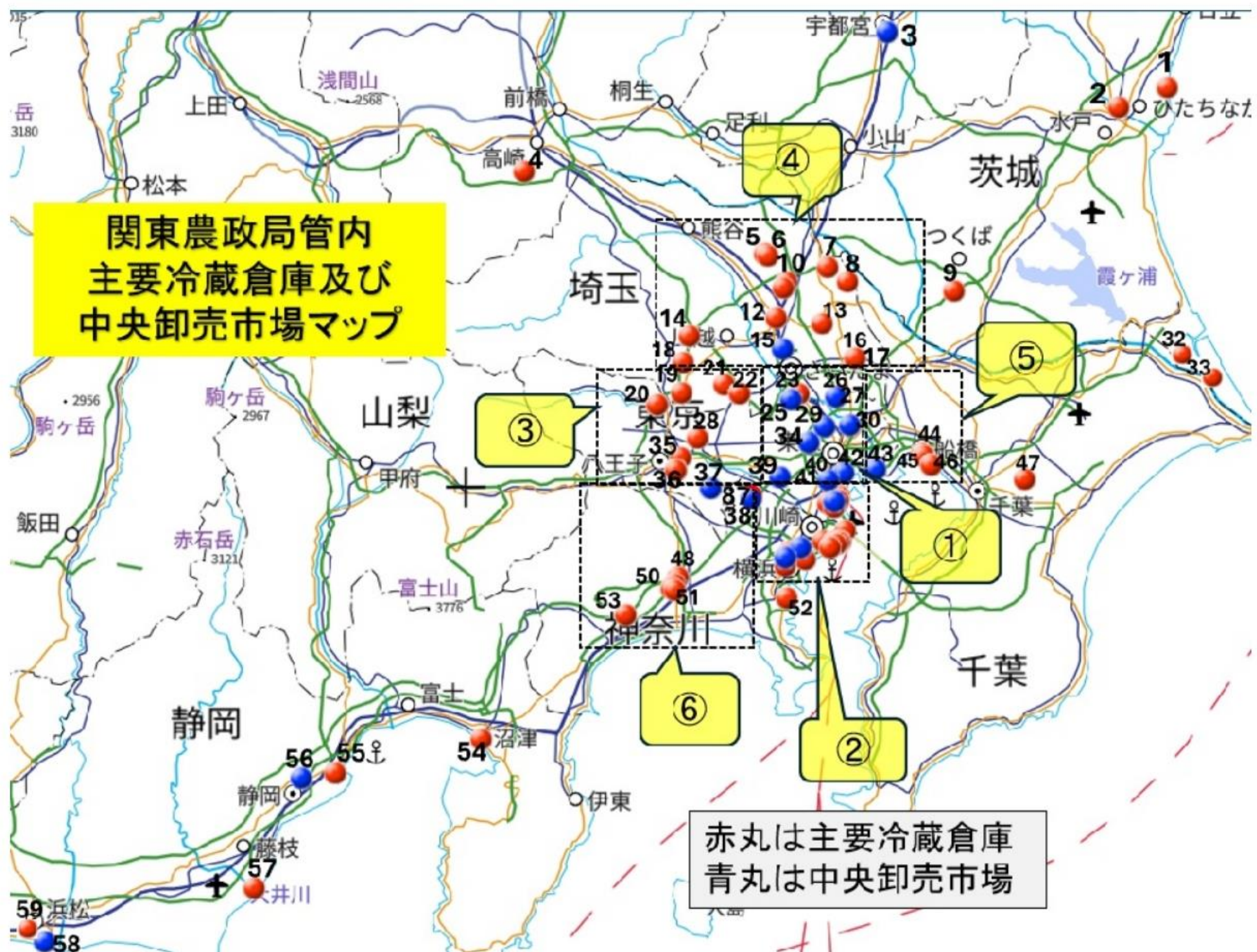
農林水産省関東農政局では、農林水産品・食品の物流に課題を抱えている事業者等の皆様の課題解決に少しでもお役に立つよう、関東農政局管内主要冷蔵倉庫及び中央卸売市場マップを作成しました。

本マップは、関東圏内の主要物流拠点の現状把握、既存の物流拠点活用を検討する際の基礎資料及び自社の物流イメージ作成等に活用することができます。

物流2024年問題等でお困りの事業者等の皆様にご利用いただければ幸いです。

（本マップは、令和6年6月現在で作成しております。）

（「数字をクリック」すると当該施設のデータが表示されます。詳細マップは「各ブロックの丸数字をクリック」して下さい）



【地理院地図Vector（国土地理院）を加工して作成】

○免責事項 このマップに掲載されている全ての内容及びこのマップに掲載されている事項を使用したことにより発生した損害等についてはいかなる責任も負いません。マップの利用は、免責事項に同意の上使用してください。

お問合せ先

経営・事業支援部食品企業課

担当者：分部、角田、寺内

公式SNS



イベント情報

リンク集

農林水産省
トップページへ

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これまでの経過

【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	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ことの報告	
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	第10回協議会	8月2日	<ol 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. 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	<ul style="list-style-type: none"> ○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	<ul style="list-style-type: none"> ○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	<ul style="list-style-type: none"> ○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	<ul style="list-style-type: none"> ○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	<ol 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. 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	<ul style="list-style-type: none"> ○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	燃料価格上昇への対応	12月20日	○県内荷主4団体へ出向き適正な運賃収受について依頼文書を手交	静岡運輸支局、静岡県トラック協会
62	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
63	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

64	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	
----	----------------	-------	--	--

【令和4年度】

65	燃料価格上昇への対応	6月15日	○県内荷主4団体へ適正な運賃収受について依頼文書を送付	静岡運輸支局、静岡県トラック協会
66	第18回協議会	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	
67	労働時間等説明会	11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 ・改正労働基準法等の内容について ・改善基準告示改正について	静岡労働局、静岡県トラック協会
68	荷主向け説明会	2月16日	○荷主向けにトラック事業者の現状や労働環境改善に向けた取り組みについてのオンラインセミナーを実施	静岡運輸支局、静岡労働局、静岡県トラック協会 (講師 NX総合研究所) 荷主企業、トラック事業者など約160名参加
69	第19回協議会	3月8日	1. 令和4年度の協議会の取組結果について 2. 令和5年度の協議会の進め方について	

【令和5年度】

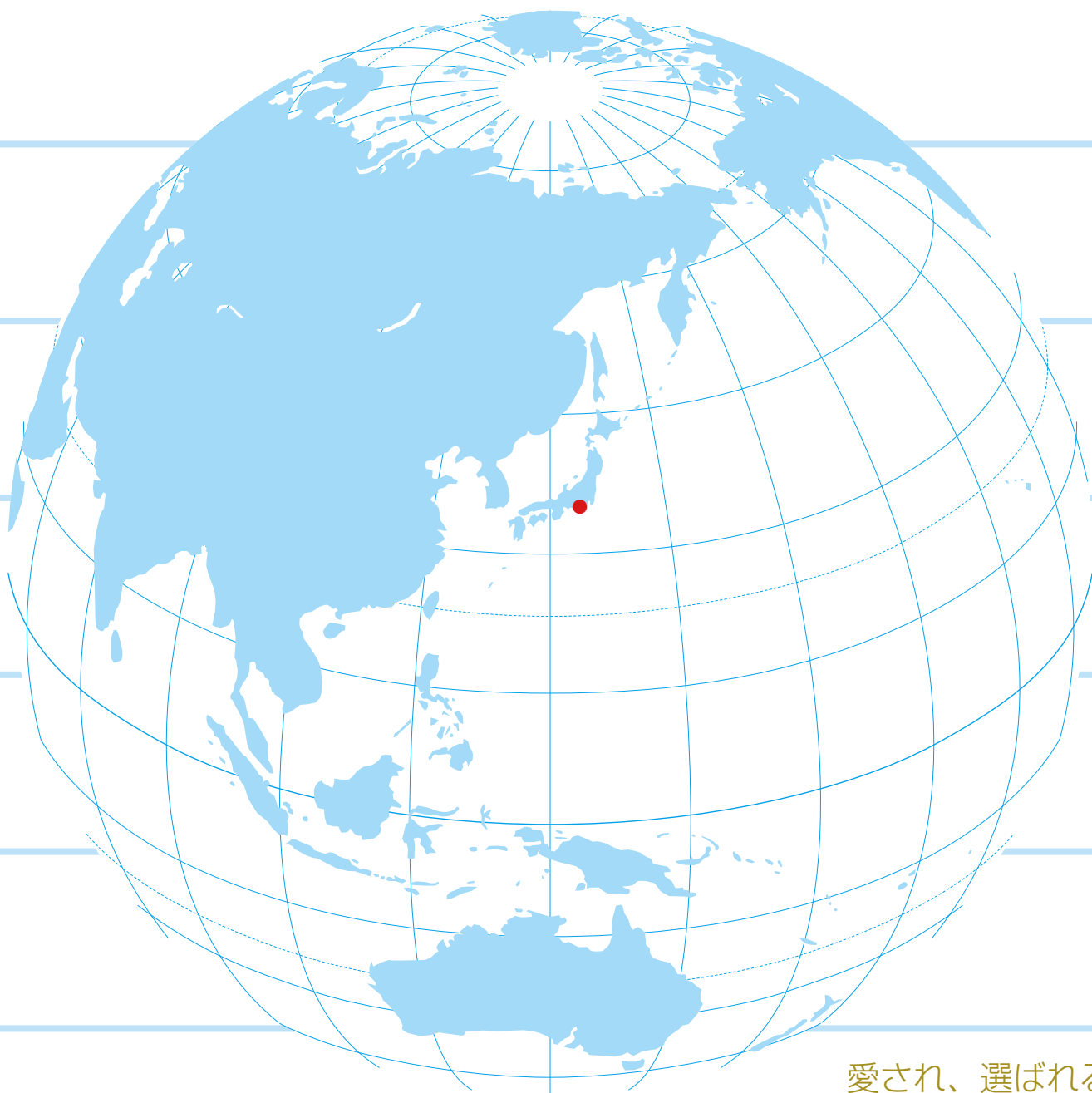
70	労働時間等説明会	6月	○労働時間に関する法制度等の周知、理解の促進に向けた説明会を実施 ・改正労働基準法等の内容について ・改善基準告示改正について	静岡労働局、静岡県トラック協会
71	第20回協議会	8月21日	・令和5年度の協議会の取組計画について	

72	荷主向けセミナー	9月19日	○荷主向け2024年問題に関するセミナーを実施	浜松商工会議所、静岡運輸支局、静岡労働局、静岡県トラック協会 荷主企業、トラック事業者など約160名参加
73	取引環境と長時間労働改善説明会	12月1日	○労働時間の指導を受けたトラック事業者向け労働環境改善に向けた取り組みについてのオンラインセミナーを実施	静岡運輸支局 トラック事業者117者参加
74	適正な運賃、価格転嫁に関する対応	1月	○荷主企業1,400事業所へ適正な運賃收受について依頼文書を送付	静岡運輸支局、静岡県トラック協会
75	第21回協議会	3月6日	1. 令和4年度の協議会の取組結果について 2. 令和5年度の協議会の進め方について	
76	トラック事業の適正化への協力要請	3月7日	○荷主関係団体へ協力依頼文書を手交	静岡県商工会議所連合会、静岡県中小企業団体中央会、静岡運輸支局、静岡労働局

【令和6年度】

77	労働時間等説明会	7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 ・改正労働基準法等の内容について ・改善基準告示改正について	静岡労働局、静岡県トラック協会、静岡運輸支局
78	第22回協議会	8月20日	・令和6年度の協議会の取組計画について	

Port of Shimizu 2024



愛され、選ばれる港
The Convenient, Trusted Choice

WELCOME



ようこそ清水港へ



清水港ポートセールス実行委員会名誉会長
 静岡県知事 **鈴木康友**
 SUZUKI Yasutomo
 Honorary Chair, Port of Shimizu Executive Committee
 Governor of Shizuoka Prefecture
Yasutomo Suzuki

日本の中央に位置し、日本全国どこへでもアクセスの良い清水港は、古より交通の要衝として栄えてきました。今では我が国を代表する海の玄関口として、欧州・北米航路をはじめ世界とつながるコンテナ船定期航路を有し、国内輸送においてもRORO船航路により北海道から九州までを結ぶなど、グローバル物流の拠点港湾となっています。近年は、新東名高速道路、中部横断自動車道、圏央道など、港背後の高規格幹線道路網整備が進み、利便性の高さが清水港の大きな強みとなっています。なかでも中部横断自動車道(山梨～静岡間)の開通により、身近になった山梨県や長野県との物流を促進する拠点として、更なる利用の増加が期待されます。また、大型コンテナ船が2隻同時に着岸できる耐震強化岸壁に加え、高規格かつ最新鋭の設備を備えた新興津埠頭では、現在、国による岸壁の延伸工事のほか、民間事業者による荷役機械の遠隔操作化が進み、コンテナ貨物取扱の一層の効率化が見込まれています。一方、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする“カーボンニュートラルポート”の実現に向けて、様々な脱炭素化の取組を進めており、これまで以上に利便性が高くかつ地球環境に優しい港を目指してまいります。2023年は、清水港へのクルーズ船の寄港が過去最多となり、2024年3月、日の出埠頭の岸壁改良工事が完成したことで、大型クルーズ船2隻同時着岸が可能となりました。日本三大美港のひとつに数えられ、世界文化遺産である富士山やその構成資産である「三保松原」など美しい景観に囲まれた清水港は、豊かで上質な食文化とともに、国際クルーズ船で訪れる世界各国の人々を魅了しています。引き続き、清水港が持続可能な物流・交流の拠点となるよう施設の整備を着実に進めるとともに、私たち一人ひとりが、清水港コンシェルジュとしてみなさまをお迎えし、御利用される全ての方々に満足していただけるサービスを提供することをお約束します。

2024年7月

Welcome to the Port of Shimizu

The Port of Shimizu, which grants excellent access to every part of Japan for its central location on the archipelago, has flourished since ancient times as a strategically important maritime corridor. Our port has grown to become a hub for global logistics, serving our domestic and international partners. As the gateway to the world, the Port of Shimizu offers regular container ship routes to Europe, North America, and other parts of the world. Our roll-on roll-off (ro-ro) ship routes link us to Hokkaido in the north to Kyushu in the south. In recent years, the development of high standard highway networks including the Shin-Tomei Expressway, the Chubu-Odan Expressway, and the Ken-O Expressway, have made the Port of Shimizu a highly accessible port. The opening of the Yamanashi-Shizuoka section of the Chubu-Odan Expressway in particular has enabled better access to Yamanashi and Nagano prefectures, and our port is expected to become more widely used as a logistic base for these populations. The Port of Shimizu's Shin-Okitsu wharf is earthquake resistant and allows two large cargo ships to dock at the same time. To handle containerized cargo more efficiently, the wharf is currently being extended as part of a national government project, and there are private operators that remotely handle cargo machinery. Efforts to become a carbon neutral port by reducing overall greenhouse gas emissions to zero are also underway, and we aim to make the Port of Shimizu more convenient and environmentally friendly than ever before. Moreover, a record number of cruise ships called in 2023, and the completion of the quay improvement work at Hinode Pier in March 2024 will allow two large cruise ships to dock at the same time. The Port of Shimizu is acclaimed as one of the three most beautiful ports in Japan and is surrounded by spectacular scenery, including Mount Fuji and the Miho-no-Matsubara pine tree grove, which collectively became a World Cultural Heritage site. The scenery, along with our rich food culture, delight our international cruise line visitors from around the world. We will continue to improve the Port of Shimizu to become the centre of sustainable distribution and exchange. We promise to serve as your personal concierge for a satisfying experience at the Port of Shimizu.

July 2024

概要

■面積	1,755 ha
港湾区域	1,246 ha
臨港地区	509 ha
■位置	
北緯	35°00'31"
東経	138°29'47"
■施設	
公共岸壁数	71 延長 9,736 m
専用岸壁数	35 延長 3,651 m

Outline

■Area	1,755 ha
Port and Harbor Area	1,246 ha
Port District	509 ha
■Location	
North Latitude	35°00'31"
East Longitude	138°29'47"
■Facility	
Number of public wharfs	71 Extension 9,736 m
Number of private wharfs	35 Extension 3,651 m

世界とつながる

Gateway
to the
World

日本を支える物流拠点

日本のまんなかという好立地。海はもちろん陸・空の交通アクセスに恵まれた環境は、物流拠点として、大きな可能性を有しています。これからの物流ソリューションを考えるうえで、「清水港」は重要なキーワードです。

An unbeatable distribution center supporting Japan

Ideal location in the center of Japan. A location blessed with good access by sea, land and air has huge possibilities as a logistics base. When considering logistical solutions from now on "The Port of Shimizu" is sure to be an important key factor.

INDEX

日本のまんなか	5	人が集うプレミアムエリアの創出	15	むかし・今・これから	21
利用者目線のサービス体制	7	世界に誇る静岡の魅力	17	数字で見る清水港	23
多様なニーズへの対応	11	富士山を借景にする港	19	港湾関係団体リスト	25
コンテナターミナル	13				

日本 の こころ

The
Heart of
Japan

最高のおもてなし

世界文化遺産「富士山」を借景にする日本三大美港の一つ、清水港。その豊かな観光資源をバックボーンに、市民に根づいたホスピタリティ精神で、訪れるすべての方に「最高のおもてなし」をご提供します。

The very best hospitality, known as "Omotenashi"

The Port of Shimizu, one of the three most beautiful ports in Japan, has the world cultural heritage site Mount Fuji as its backdrop. With its abundant tourist attractions as a backbone, and with its hospitality spirit ingrained in the townspeople, we will provide "the very best hospitality (Omotenashi)" to all those who visit.

INDEX

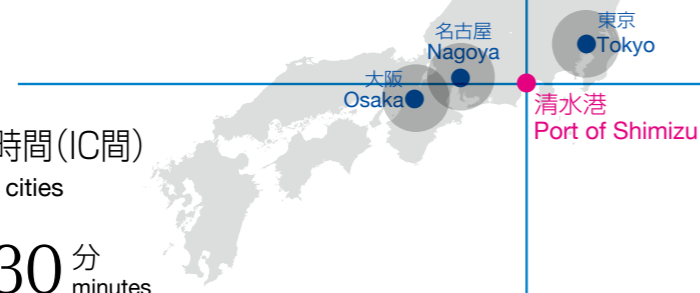
The Heart of Japan	5	A Premium Area where People Gather	15	In the old days · Now · From now on	21
User friendly services	7	World renowned and enchanting tourist sites	17	Statistical Data of the Port of Shimizu	23
Swift and flexible services	11	A port with Mount Fuji as the backdrop	19	List of port related organizations	25
Container Terminals	13				

日本のまんなか

The Heart of Japan

中部横断自動車道の開通により、
静岡市清水区から甲府市間のアクセスは格段に向上し、
清水港を利用した新たな物流ルートが形成されるなど、
山梨・長野エリアとの交流や経済活動の活性化が
期待されています。

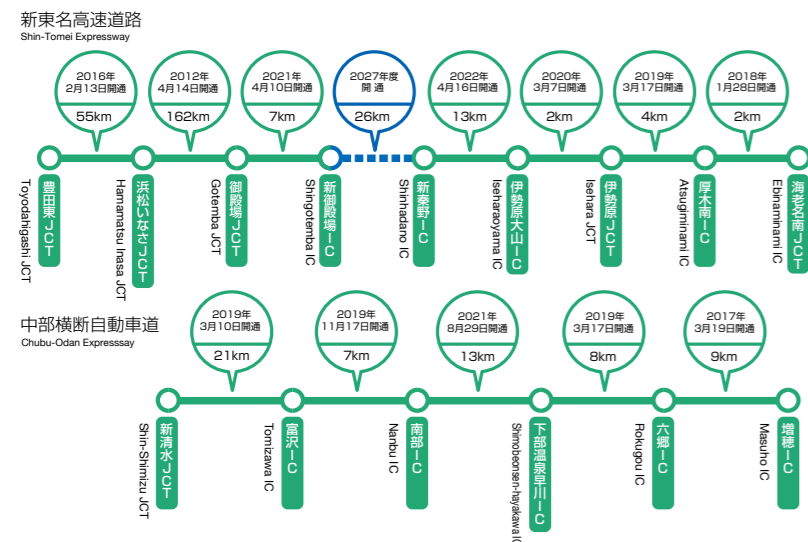
With the opening of the Chubu-Odan Expressway, access between Shimizu Ward, Shizuoka City and Kofu City has greatly improved, and with the formation of a new logistics route using the Port of Shimizu, revitalization of interaction and economic activity between Yamanashi/Nagano area is expected.



主要都市までの所要時間(IC間) Travel time between main cities

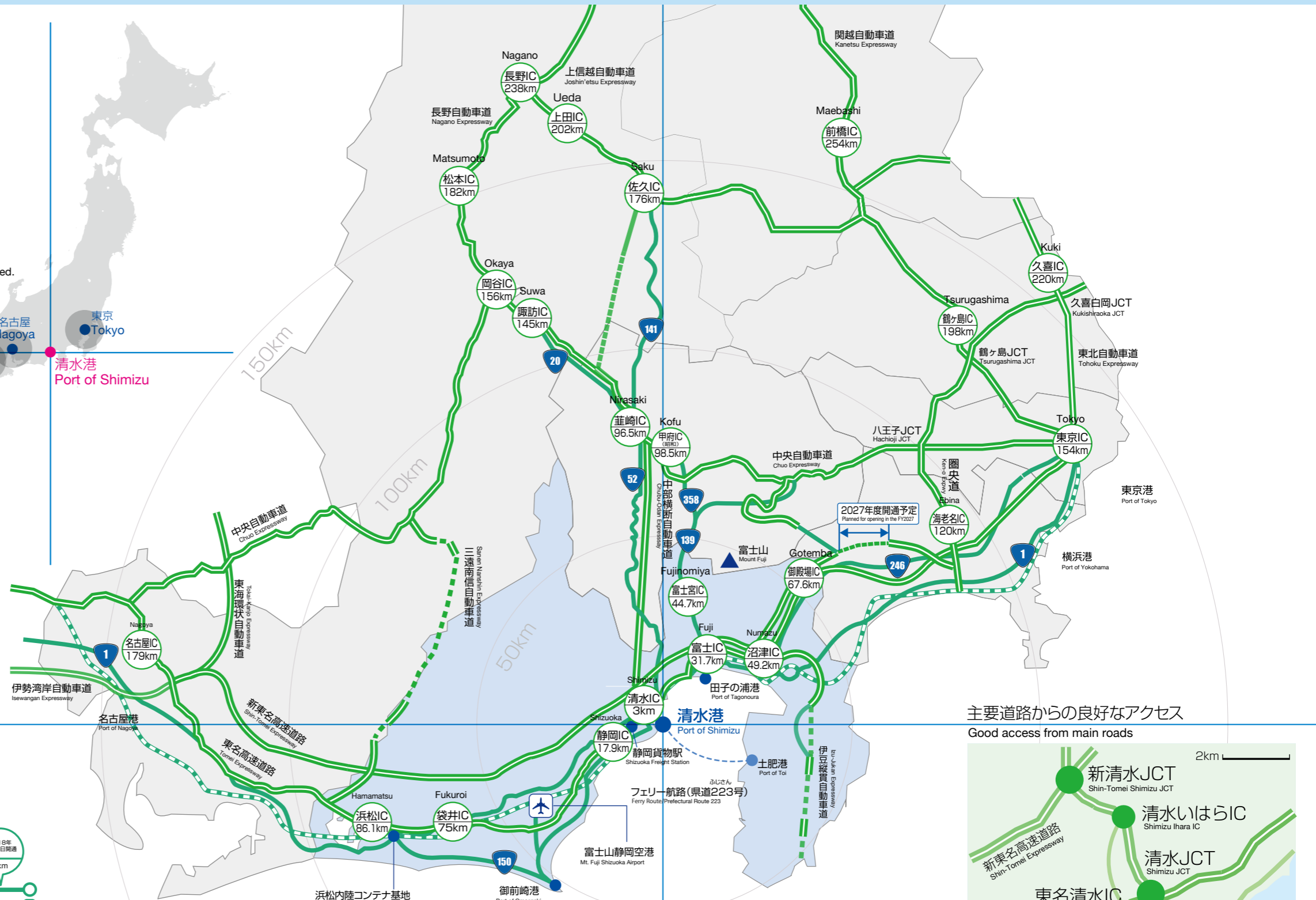
横浜 Yokohama	1 時間 30 分 1 hours 30 minutes
東京 Tokyo	1 時間 30 分 1 hours 30 minutes
名古屋 Nagoya	2 時間 2 hours
甲府 Kofu	1 時間 30 分 1 hours 30 minutes
諏訪 Suwa	2 時間 2 hours

近年開通予定の主要道路 Main roads opening in the near future



日本のほぼまんなか位置し、日本の大動脈である東名・新東名高速道路が結ぶ首都圏及び関西・中部経済圏のまんなか位置する清水港。日本のゲートポートとして大きく貢献しています。

The Port of Shimizu is located essentially in the center of Japan and located in the middle of a metropolitan area and the Kansai/Chubu economic area connected by the Tomei/ Shin-Tomei Expressway which is the aorta of Japan. It is contributing a great deal as a gate port of Japan.



主要道路からの良好なアクセス Good access from main roads



高速道路
Expressway

事業化区間
Section to be commercialized

国道など
National Route, etc.

JR線
JR Line

地点
Site
清水港からの距離 (km)
Distance (km) from the Port of Shimizu

利用者目線のサービス体制

User friendly services

Efficiency

24時間のサポート体制 24-hour services

- 24時間年中無休の船の入出港
- 曜日を問わない24時間体制のコンテナ荷役
- 執務時間外通関など柔軟な対応

- Ships can come into and leave the port all year round, 24 hours a day
- Any day of the year, handling container cargo 24 hours a day
- Flexible handling such as being able to go through customs outside of normal hours Speedy and efficient loading and unloading of cargo

迅速・効率的な貨物の搬出入

Speedy and efficient loading and unloading of cargo

- インゲートに並び始めからゲートアウトまでわずか17分
- 物流総合情報システム「清水港VAN」による手続きの効率化・省力化
- ゲートオープン時間の柔軟な対応（通常 8:30 am - 4:30 pm）

- It only takes 17 minutes from the time you enter and exit the gate
- With the use of a comprehensive logistics information system called "Port of Shimizu VAN", procedures are dealt with efficiently and with less manpower
- Gate opening hours can be handled in a flexible manner (normally 8:30 am to 4:30 pm)



Network

世界とつながる定期コンテナ船航路

Container liners connect to the world

欧州・北米 Europes & North America	北米西岸 West coast of North America	東南アジア South East Asia	韓国・中国 Korea - China
1航路 1 route	1航路 1 route	10航路 10 routes	12航路 12 routes

(2024年5月現在)
(as of May 2024)

- 15か国、45の港へダイレクトに寄港
- 欧州航路は、日本国内では、清水港、東京港、名古屋港、神戸港の4港のみに寄港
- Direct routes to 45 ports in 15 countries.
- Only 4 ports in Japan, the ports of Shimizu, Tokyo, Nagoya, and Kobe, have established shipping routes to and from Europe.

最新の航路情報はここから >>> <https://www.portofshimizu.com/>



合計
24航路
月102便
A total of 24 routes
102 calls a month

清水港のサービスの特色は「迅速」「安心・安全」「リーズナブル」。24時間対応、充実した定期コンテナ船航路、先進の防災対策、経費削減を実現する多彩なインセンティブなど、顧客の視点からサービスの充実に努めています。

The service of Port of Shimizu can be characterized by its "Speediness", "Safety/Security" and "Reasonable Price". We endeavor to improve service from the viewpoint of our customers, such as being open 24 hours, substantial regular container ship routes, advanced disaster prevention measures and the realization of cost cutting.

全国を結ぶRORO船航路

RORO Liners connect all of Japan

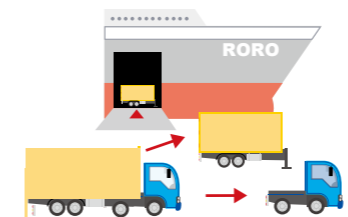
- 大分港、苫小牧港と名古屋港間及び釧路港と大阪港間の3定期航路
- 清水港⇄大分港は、20時間の週3便
- モーダルシフトによりドライバー不足解消（長距離トラック輸送から海上輸送への転換）
- 3 liner services between Port of Oita, Port of Tomakomai and Port of Nagoya, and between Port of Kushiro and Port of Osaka
- Three calls a week service between the ports of Shimizu and Oita in 20 hours
- No more lack of truck drivers thanks to modal shifting (changing to sea transport from long distance truck transport)



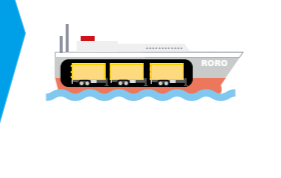
最新のRORO船航路情報はここから >>>
Get the latest RORO Liners information here



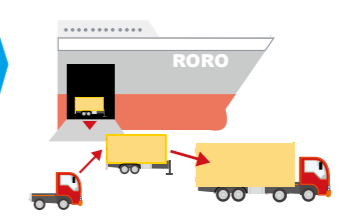
貨物を船や港に預け、
ドライバーは業務終了。
Leave the cargo on the ship or at
the port and the driver's work is done



海上は無人で輸送
Unmanned sea transportation



受け取り側のドライバーが
各地へ配送。
The driver receiving the goods makes
the delivery.



RORO 船とは、「ロール・オン・ロール・オフ船」の略で、船体と岸壁を結ぶ出入路を備えた「貨物専用フェリー」のこと。RORO ship is short for "Roll, On, Roll, Off ship" and it is a "Cargo exclusive ferry" equipped with an access road connecting the ship and the wharf.

危険物・再生資源もはこべる「はこ廻船」航路

"Hako-Kaisen", provides you to carry dangerous good and recyclable resources

- 清水港、市原港を基点とした国内11港をつなぐ内航定期コンテナ船
- 特殊コンテナを使いバラ貨物等の荷姿にも対応
- 密閉容器のコンテナで貨物の臭い/飛散/漏洩を防止
- Domestic container liners, call at 11 domestic ports regularly, based on Shimizu and Ichihara ports.
- Special containers enable transportation of bulk cargo.
- Sealed containers prevent odors, spattering, and leakage.



危険物・再生資源も
はこべる内航コンテナ船

"Hako-Kaisen" can carry
dangerous good and recyclable resources.



清水港と市原港にある
危険物の貯蔵施設

Dangerous good storage facilities
at Shimizu and Ichihara ports



最新の航路情報はここから >>>
Get the latest sea route information here

<https://www.suzuoy.co.jp/business/port/coastwise/>



Safe & Secure



長年培ってきた静岡ならではの「安心・安全」

“Safety/Security” unique to Shizuoka with years of experience

- 巨大地震にも耐えうる耐震強化岸壁
- 免震・耐震のガントリークレーン (6基)
- 労働者の命を守る津波避難施設
- Earthquake resistant wharf that can withstand large earthquakes
- 6 gantry cranes that are earthquake absorbing and earthquake resistant
- Tsunami evacuation shelters protecting the lives of workers



津波待避所を備えた照明塔
Lighting tower equipped with tsunami shelter



津波待避所を備えた監視所
Monitoring station equipped with tsunami shelter



津波避難訓練の様子
Scene of tsunami evacuation drill



早期の機能回復を可能にする清水港みなと継続計画 (BCP)

Business continuation plan (BCP) of the Port of Shimizu which makes early restoration of functions possible

- 官民が連携した復旧体制
- コンパクトな港と周辺道路網は早期の復旧作業が可能
- 大都市圏の港湾をバックアップする港としても機能
- Recovery structure with both public and private cooperation
- The compact port and the surrounding road network can be restored quickly
- Functions as a backup port and harbor of major cities

緊急物資
Emergency supplies

目標 Target **3** 日後 days later

新興津埠頭を含む5岸壁以上を使用可能
More than 5 wharfs can be used including Shin-Okitsu Wharf

コンテナ貨物
Container cargo

目標 Target **2** 週間後 weeks later

新興津埠頭とガントリークレーンを復旧し暫定供用
Restore Shin-Okitsu Wharf and gantry crane for temporary use

Reasonable

各種インセンティブ

Incentive Menu

1. 公共料金 Public utilities charge

■ 外航定期コンテナ船

- (1) 入港料
 - ・ 新規又は増便航路：全額免除(開設又は増便から6ヶ月間)
 - ・ 既存航路：50%減免
- (2) 岸壁使用料
 - ・ 新規又は増便航路：全額免除(開設又は増便から6ヶ月間)
 - ・ 既存航路：①3万総トンを越えた部分を50%減免
②2時間以上8時間未満の使用料を20%減免
- (3) ガントリークレーン使用料
 - ・ 500個を超えたコンテナ荷役：5%減免

■ Public utilities charge for overseas container liners

- (1) Port entry fee
 - ・ New or increased service route : Free for first six months
 - ・ Pre-Existing route : 50 % discount
- (2) Wharf usage fee
 - ・ New or increased service route : Free for first six months
 - ・ Existing route : For gross tonnage exceeding 30,000 tons, 50% discount on excess tonnage
For use of at least two hours and less than eight hours, 20% discount
- (3) Gantry crane usage fee
 - ・ 5% discount on excess 500 per a call

■ 内航定期RORO船

- (1) 入港料
 - ・ 新規又は増便航路：全額免除(開設又は増便から6ヶ月間)
- (2) 岸壁使用料
 - ・ 新規又は増便航路：全額免除(開設又は増便から6ヶ月間)
 - ・ 既存航路：週5便以上運航の4便目から50%減免

■ RORO ship liners

- (1) Port entry fee
 - ・ New or increased service route : Free for first six months
- (2) Wharf usage fee
 - ・ New or increased service route : Free for first six months
 - ・ Existing routes : If there are 5 or more service/week, 50% discount starting from the 4th service

お問い合わせ
Inquiries

静岡県港湾振興課 Tel.054-221-3779
Port and Harbor Promotion Office, Shizuoka Prefectural Government Tel. +81 54 221 3779

2. コンテナ貨物 Container cargo

新たに清水港を利用したコンテナ貨物の荷主企業に助成 限度額500万円 (1荷主・企業あたり)
Newly subsidizing the shipper of container cargo that is used at the Port of Shimizu Max limit of 5 million yen

お問い合わせ
Inquiries

清水港利用促進協会 Tel.054-353-3403
The Shimizu Port Promotion Association Tel. +81 54 353 3403

3. 新規外航コンテナ航路開設 Opening of foreign trade new routes

清水港に新たに寄港する航路を開設した船社に助成 限度額2,000万円 (1航路あたり)
Subsidizing shipping companies that open new routes which call at the Port of Shimizu Maximum limit 20 million yen

お問い合わせ
Inquiries

清水港利用促進協会 Tel.054-353-3403
The Shimizu Port Promotion Association Tel. +81 54 353 3403

4. 工場・物流施設 Factory and Logistics Facility

- (1) 建設
製造業の工場、加工・組立・梱包を伴う物流施設や研究所等の新設・増設に助成
用地取得費の最大45%、設備投資額の最大15%、新規雇用従業員数×50万円
※設備投資額に係わる限度額：県 10億円(設備投資が100億円を超える大規模な拠点工場やマザー工場は審査により更に上乗せ可能)、市 5億円
- (2) 賃借
製造業の工場、加工・組立・梱包を伴う物流施設、情報サービス業・インターネット付随サービス業における事務所等の賃貸に助成 (市 限度額 200~1,000万円)
- (1) Construction
Subsidies for production factories, logistics facilities, and R&D laboratories. Up to 45% of Land Cost, 15% of Other Capital Expenditure, and a grant of 500,000 yen per new hire. Note regarding Other Capital Expenditure: For Shizuoka Prefecture, the subsidy for Other Capital Expenditure is tentatively capped at 1 billion yen. (May be adjusted if your Other Capital Expenditure exceeds 10 billion yen.) For Shizuoka City, the subsidy is capped at 500 million yen.
- (2) Renting
Rent subsidies for production factories, logistics facilities, and office space for businesses involved in information service and internet-based services. (Capped at 10 million yen for Shizuoka City.)

お問い合わせ
Inquiries

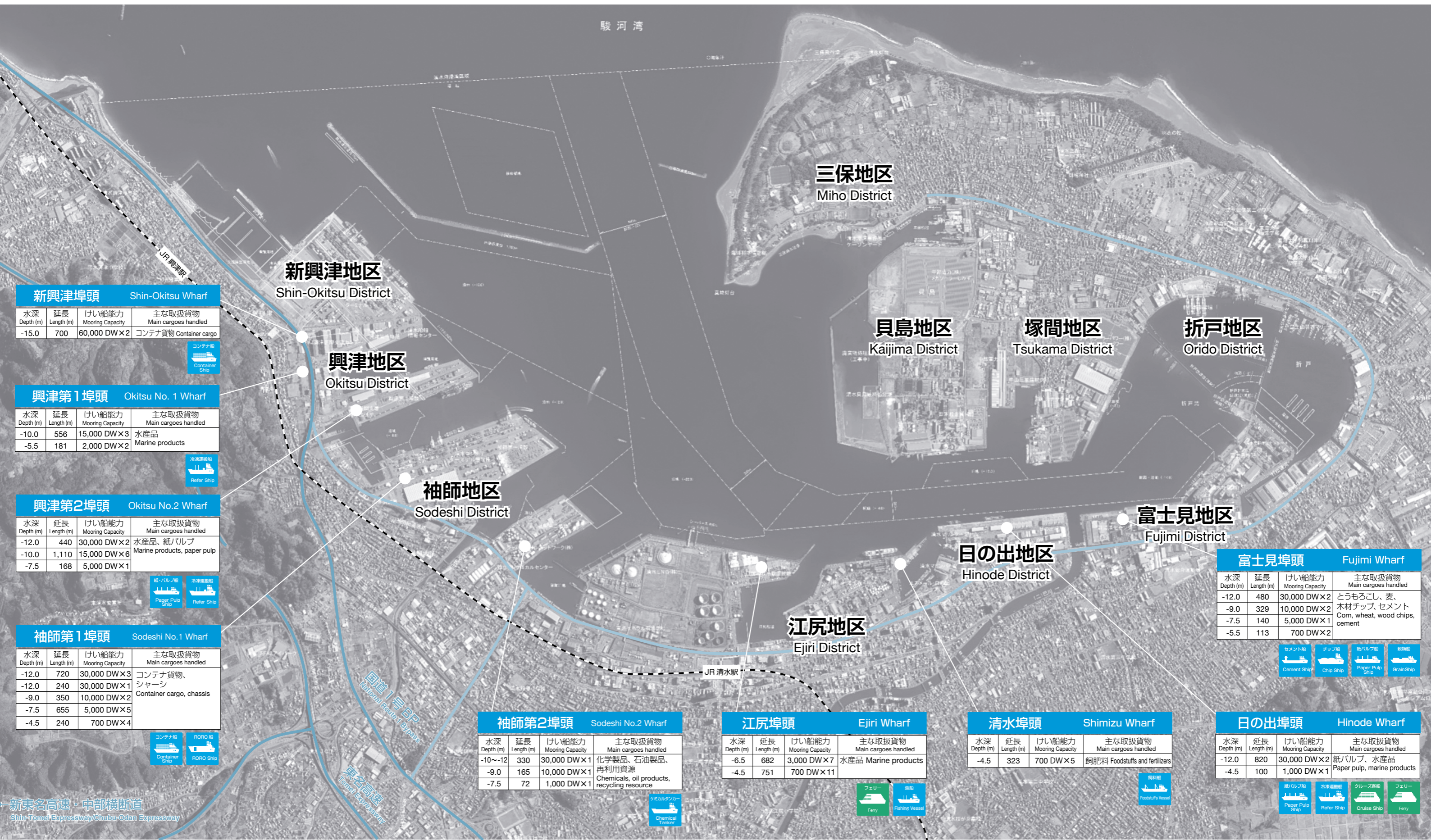
静岡県企業立地推進課 Tel.054-221-2217、静岡市産業振興課 Tel.054-354-2407
Business Development Division, Shizuoka Prefectural Government Tel. +81 54 221 2217
Industry Promotion Division, Shizuoka City Government Tel. +81 54 354 2407

多様なニーズへの対応

Swift and flexible services

国内有数の外貿コンテナ取扱数を誇る国際拠点港湾です。冷凍マグロ、パルプをはじめとして、穀類、木材チップ、化学薬品など、県内産業や県民生活を支える多種多様なニーズに対応しています。

Internationally based port boasting the top number of overseas trade containers handled in the country. This port meets a wide variety of needs supporting industries including frozen tuna, pulp as well as grains, wood chips and chemicals and the lives of people living in the prefecture.



新興津埠頭 Shin-Okitsu Wharf

水深 Depth (m)	延長 Length (m)	けい船能力 Mooring Capacity	主な取扱貨物 Main cargoes handled
-15.0	700	60,000 DW×2	コンテナ貨物 Container cargo

興津第1埠頭 Okitsu No. 1 Wharf

水深 Depth (m)	延長 Length (m)	けい船能力 Mooring Capacity	主な取扱貨物 Main cargoes handled
-10.0	556	15,000 DW×3	水産品 Marine products
-5.5	181	2,000 DW×2	

興津第2埠頭 Okitsu No.2 Wharf

水深 Depth (m)	延長 Length (m)	けい船能力 Mooring Capacity	主な取扱貨物 Main cargoes handled
-12.0	440	30,000 DW×2	水産品、紙パルプ Marine products, paper pulp
-10.0	1,110	15,000 DW×6	
-7.5	168	5,000 DW×1	

袖師第1埠頭 Sodeshi No.1 Wharf

水深 Depth (m)	延長 Length (m)	けい船能力 Mooring Capacity	主な取扱貨物 Main cargoes handled
-12.0	720	30,000 DW×3	コンテナ貨物、 シャーシ
-12.0	240	30,000 DW×1	
-9.0	350	10,000 DW×2	
-7.5	655	5,000 DW×5	
-4.5	240	700 DW×4	

袖師第2埠頭 Sodeshi No.2 Wharf

水深 Depth (m)	延長 Length (m)	けい船能力 Mooring Capacity	主な取扱貨物 Main cargoes handled
-10~-12	330	30,000 DW×1	化学製品、石油製品、 再利用資源
-9.0	165	10,000 DW×1	
-7.5	72	1,000 DW×1	

江尻埠頭 Ejiri Wharf

水深 Depth (m)	延長 Length (m)	けい船能力 Mooring Capacity	主な取扱貨物 Main cargoes handled
-6.5	682	3,000 DW×7	水産品 Marine products
-4.5	751	700 DW×11	

清水埠頭 Shimizu Wharf

水深 Depth (m)	延長 Length (m)	けい船能力 Mooring Capacity	主な取扱貨物 Main cargoes handled
-4.5	323	700 DW×5	飼肥料 Foodstuffs and fertilizers

富士見埠頭 Fujimi Wharf

水深 Depth (m)	延長 Length (m)	けい船能力 Mooring Capacity	主な取扱貨物 Main cargoes handled
-12.0	480	30,000 DW×2	とうもろこし、麦、 木材チップ、セメント
-9.0	329	10,000 DW×2	
-7.5	140	5,000 DW×1	
-5.5	113	700 DW×2	

日の出埠頭 Hinode Wharf

水深 Depth (m)	延長 Length (m)	けい船能力 Mooring Capacity	主な取扱貨物 Main cargoes handled
-12.0	820	30,000 DW×2	紙パルプ、水産品
-4.5	100	1,000 DW×1	

新東名高速・中部横断道
Shin-Tomei Expressway/Chubu-Odan Expressway

コンテナターミナル

Container Terminals

多機能な 袖師コンテナターミナル Multi-functional Sodeshi Container Terminal



総面積 Total Area	157,258 m ²	
コンテナ蔵置能力 Container Storage Capability	グラントスロット 1,656 TEU Grand Slot 1,656 TEU	
岸壁・水深 Berth Length/ Water Depth	3バース 720m・-12.0m Three berths 720 m / -12.0 m	
ゲート Gate	8レーン 附属施設 (40tトラックスケール1台) Eight lanes (One forty-ton truck scale)	
冷凍電源設備 Electrical Equipment for Refrigeration	244口 (440V / 30A) (220V / 60A) 244 outlets (440 V / 30 A)(220 V / 60 A)	
メンテナンスショップ Maintenance Shops	No.1=荷役機械用 延1,072m ² NO.2=コンテナ修理用 1,284m ² No.1: Cargo Handling Equipment (1,072 m ²) No.2: container repairs (1,284 m ²)	
くん蒸関連施設 Fumigation and related facilities	コンテナ専用くん蒸施設 900m ² 輸入農産物検査場 654m ² Fumigation facility exclusively for containers (900 m ²) Inspection site for imported agricultural produces (654 m ²)	
Operation 荷役機械 Machines	ガントリークレーン Gantry Crane	3基 (16列5段積対応2基/13列4段積対応1基) Three gantry cranes (16 rows x 5 stacks/13 rows x 4 stacks)
	トランスファークレーン Transfer Crane	7基 (タイヤ式橋型) Seven cranes (rubber-tired bridge cranes)
	コンテナフォークリフト Container Forklift	8台 Eight container forklifts

浜松内陸コンテナ基地 Hamamatsu Inland Container Terminal

静岡県浜松内陸コンテナ基地は、港を持たない県西部地域の工業製品の輸出と国際海運のコンテナ化に対応するため、東名高速道路浜松インターチェンジに隣接して、我が国初の内陸の国際貿易港として誕生しました。

Hamamatsu Inland Container Terminal is located next to Tomei Expressway Hamamatsu IC. It was built to deal with the export of industrial products in the western region of the prefecture that does not have a port and to deal with containerization of international shipping. It was Japan's first inland international trade port.



A コンテナ専用くん蒸施設
輸入農産物を消毒します。
Fumigation facility exclusively for containers and sterilizing imported agricultural produces



B タンクコンテナ洗浄施設
県内初の洗浄・整備・加温施設です。
Tank container cleaning facility
The first cleaning・maintenance・heating facility in the prefecture



C コンテナ貨物大型X線検査装置
コンテナ1本あたり20分で検査します。
Large scale X-ray scanner
Capable of scanning a whole container in twenty minutes



D ガントリークレーン
コンテナの荷役を行います。
Gantry cranes
Loading and unloading container cargo



毎月約100隻以上のコンテナ船が接岸する二つのコンテナターミナルを有しています。袖師第一埠頭コンテナターミナルは、コンテナくん蒸施設やタンクコンテナ洗浄施設を配置しRORO船も接岸するなど、その機能は多岐にわたります。また、新興津コンテナターミナルは、水深15m、延長700mの耐震強化岸壁で、コンテナ船の大型化に対応した23列対応の耐震・免震ガントリークレーンを配置した高規格なターミナルです。

There are two container terminals where approximately 100 or more container vessels call per month. Sodeshi Container Terminal is equipped with a container fumigation facility and tank container cleaning facility and RORO ships call as well, therefore its functions are wide and varied. Furthermore, Shin-Okitsu Container Terminal is a high standard terminal which has a water depth of 15 meters with 700m extended earthquake resistant wharf equipped with an earthquake resistant/absorbing gantry crane capable of handling 23 rows of large container vessels.

高規格な 新興津コンテナターミナル High Standard Shin-Okitsu Container Terminal



総面積 Total Area	278,591 m ²	
コンテナ蔵置能力 Container Storage Capability	グラントスロット 5,013 TEU Grand Slot 5,013 TEU	
岸壁・水深 Berth Length/ Water Depth	2バース 350×2m・-15.0m Two berths (350 m x 2) / -15.0 m	
ゲート Gate	15レーン (40tコンテナスケール1台) Fifteen lanes (One 40t container scale)	
冷凍電源設備 Electrical Equipment for Refrigeration	288口 (440V / 30A) 288 outlets (440 V / 30 A)	
メンテナンスショップ Maintenance Shops	荷役機械用 1,059 m ² Cargo Handling Equipment (1,059m ²)	
Operation 荷役機械 Machines	ガントリークレーン Gantry Crane	6基 (18列6段積対応5基/23列6~8段積対応1基) Six gantry cranes (18 rows x 6 stacks/23 rows x 6-8 stacks)
	トランスファークレーン Transfer Crane	18基 (タイヤ式橋型) Eighteen cranes (rubber-tired bridge cranes)
	コンテナフォークリフト Container Forklift	6台 Six container forklifts



人が集うプレミアムエリアの創出

A Premium Area where People Gather

世界文化遺産「富士山」をはじめとした豊富な観光資源、市民に根づいたホスピタリティにより、大型クルーズ船の寄港が増加しています。国内外から人が集う、そして笑顔や、最高の出会いが溢れるプレミアムエリアが創出されています。

With an abundance of tourist attractions starting off with the world heritage site Mt. Fuji and the ingrained hospitality of the townspeople, more large cruise ships are stopping at the port. A premium area has been created where people from both inside Japan and overseas gather, filled with smiles and is a place where pleasant encounters can be had.



Infectious smiles, unforgettable encounters, and much, much more ...

日の出埠頭の再開発

Re-development of Hinode Wharf

■日の出埠頭の一部はクルーズターミナルをはじめとする再開発が計画されています。
■Part of Hinode Wharf is planned for development including a new cruise terminal.



再開発予定図 Planned redevelopment image



大型クルーズ船も続々と寄港

Large cruise ships call at the port one after another



スペクトラム・オブ・ザ・シーズ

過去最大級の客船が寄港
Largest cruise ship that docked at Shimizu Port



大型クルーズ船2隻同時着岸が可能に
It is now possible for two large cruise ships to dock at the same time.

最新の寄港情報は
こちらから
See the latest information
on our website

<http://www.shimizu-port.jp/shipinfo.html>

世界に誇る静岡の魅力

World renowned and enchanting tourist sites

清水港周辺には、世界遺産の富士山だけではなく、国宝「久能山東照宮」や、「静岡県立美術館」など、世界に誇る観光名所が多数あり、美しい風景や恵まれた自然、豊かな食文化を五感で堪能することができます。また、県外の空港や大都市圏とのアクセスも良好で、観光拠点に最適な港です。

Around the Port of Shimizu, not only is there the world heritage site Mount Fuji but there are many other tourist attractions that can be boasted to the world such as the national treasure, "Kunozan Toshougu", and "Shizuoka Prefectural Art Museum" and you can enjoy with your five senses the beautiful scenery, the blessed nature and its abundant food culture. In addition, it is easily accessible from airports outside the prefecture and major metropolitan areas; therefore it is a perfect port to base yourself when you are visiting Japan.

Culture



久能山東照宮(国宝)
徳川家康公をご祭神としておまつりする全国東照宮の創祀
Kunozan Toshougu (National Treasure)
The origin of Toshougu all over Japan which worships Ieyasu Tokugawa as the enshrined deity.



富士山世界遺産センター
世界遺産富士山を保護、保存、整備し、次世代へ伝える拠点施設
Mt. Fuji World Heritage Centre
The facility dedicated to the protection, conservation, and maintenance of Mt. Fuji, a World Heritage Site, in order to pass it on to the next generation



駿都城跡
徳川家康が晩年を過ごした駿都城跡を公園として整備
Sumpu Castle Ruins
The ruins of Sumpu Castle, where Tokugawa Ieyasu spent his later years, is maintained as a park.



静岡市東海道広重美術館
浮世絵師・歌川広重の代表的な東海道シリーズを中心に約1,400点を収蔵
Shizuoka Tokaido Hiroshige Art Museum
Has a collection of approximately 1,400 works centered around the Tokaido series typical of Ukiyo-e artist, Hiroshige Utagawa

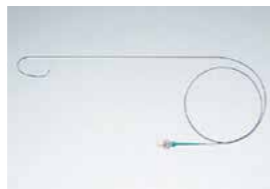


日本平夢テラス
日本平から清水港、富士山の眺めが広がる展望施設
Nihondaira Yume Terrace
Shimizu port and Mt. Fuji view from Nihondaira observation deck.

Industry



ピアノ
静岡県西部地域で楽器産業が発達
Piano
Developing musical instrument in the western region of Shizuoka Prefecture.



医療機器
医薬品と医療機器の合計生産金額は日本一(令和3年)
Medical Equipment
The total production value of pharmaceuticals and medical devices is the best in Japan.



二輪自動車
静岡県西部地域にオートバイ産業が集積
Two-wheeled Vehicle
Motorcycle industry is concentrated in the western region of Shizuoka Prefecture.



缶詰
マグロ、かつおとともに缶詰生産量日本一(令和3年)
Canned Goods
Largest producer of canned tuna and bonito in Japan



プラモデル
静岡県は多くのプラモデルメーカーが集積
Plastic Models
Numerous plastic model companies are based in Shizuoka Prefecture



やま くに 山の洲経済圏の取組

Initiatives in the Yamanokuni Economic Zone

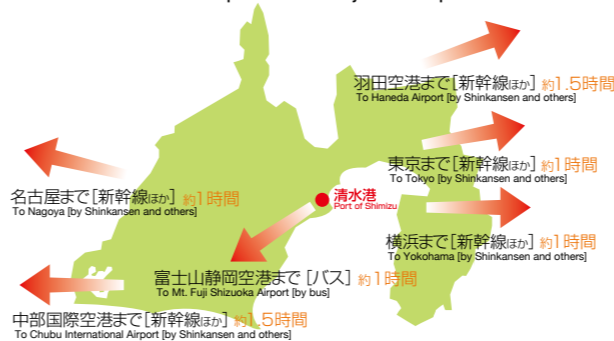


新潟、長野、山梨、静岡の4県で形成される経済圏「山の洲」における物産展の開催や観光交流の拡大などのほか、中部横断道を活用した山の州産品の清水港からの輸出促進に取り組んでいます。

In addition to holding product exhibitions and expanding tourism exchanges in the "Yamanokuni" economic zone formed by Niigata, Nagano, Yamanashi and Shizuoka Prefectures, we are also promoting the export of Yamanokuni products from Shimizu Port utilizing the Chubu-odan Expressway.

空港・大都市圏とのアクセス

Access to/from airports and major metropolitan areas



動画「富士山の誘惑」はこちらから

A short video introducing the port, "Temptation of Mount Fuji", is available here.

<https://www.portofshimizu.com/>



Gourmet



生しらす丼
水揚げされたばかりの新鮮なしらすを盛り付けた生しらす丼を堪能
Fresh Whitebait Rice Bowl
You can enjoy a rice bowl generously topped with freshly caught whitebait



桜えびかき揚げ
駿河湾限定のきれいなピンクの桜えび。生、茹、揚とお好みの食べ方でご堪能
Sakura shrimp fritter
Beautiful pink sakura shrimp available only at Suruga Bay. Can be eaten in a variety of ways such as raw, boiled or fried



富士宮焼きそば
もちもちした麺にダン粉をかけて味わう
Fujinomiya Yakisoba
Have some chewy noodles seasoned with dashi (soup stock) powder



静岡おでん
ダシ粉と青海苔をかけて食べる黒いおでん。驚きと感動のさっぱりした味わい
Shizuoka Oden
Black oden eaten by sprinkling soup stock powder and green laver. A simple taste that will amaze and excite you



寿司
新鮮な魚介を使った握り寿司を味わう
Sushi
Try sushi made with fresh seafood

Agricultural and marine products



いちご狩り
濃厚な甘みと香りが特徴のないちごを心ゆくまで楽しむ(1月-5月)
Strawberry picking
Enjoy your hearts content strawberries characterized by their rich sweetness and smell (January to May)



海鮮
日本一の好漁場駿河湾。まぐろやしらすなど新鮮な魚介をご堪能
Seafood
Suruga Bay, Japan's best fishing ground. Enjoy fresh seafood including tuna and whitebait



温州みかん
甘みと酸味のバランスが良く、濃厚な味わい
Unshu Tangerines (Satsuma Mandarin)
There is a good balance of sweetness and sourness.



静岡茶
日本一の茶どころ。味、色、香りの違いを味わう
Green tea
Japan's number one tea growing district. Enjoy the different tastes, colors and aromas



わさび
静岡県はわさび栽培発祥といわれ、わさび漬けも有名
Japanese horseradish
Shizuoka Prefecture is said to be the birthplace of wasabi, and is also known for wasabi pickles.

富士山を借景にする港

A port with Mount Fuji as the backdrop

清水港は、日本を象徴し世界遺産の富士山を最も美しく見ることができる港です。港の構造物と富士山、駿河湾を美しいコントラストで描き出すみなと色彩計画により、日本を代表するビューポイントとして国内はもとより世界から注目を集めています。

The Port of Shimizu is a port which symbolizes Japan and is a port where Mount Fuji can be seen at its most glorious. With the port's color plan of drawing the port's structures, Mount Fuji and Suruga Bay beautifully contrast one another. The port is attracting attention not only domestically but from all over the world as Japan's leading scenic point.

朝焼け 日本平から



Sunrise colors from Nihondaira

三保松原から



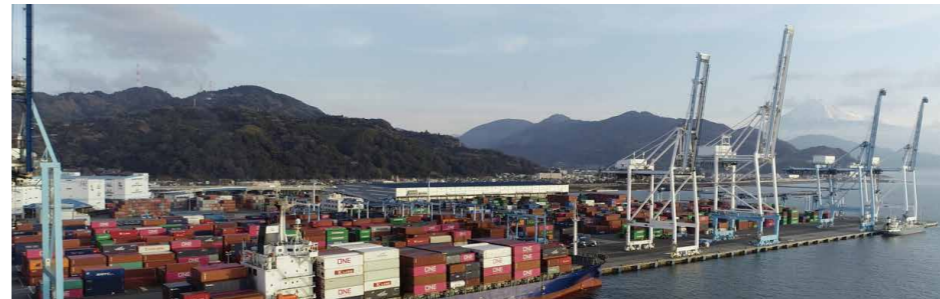
From Mihonomatsubara

クルーズ船の入港



Cruise ship entering port

コンテナ船と新興津コンテナターミナル



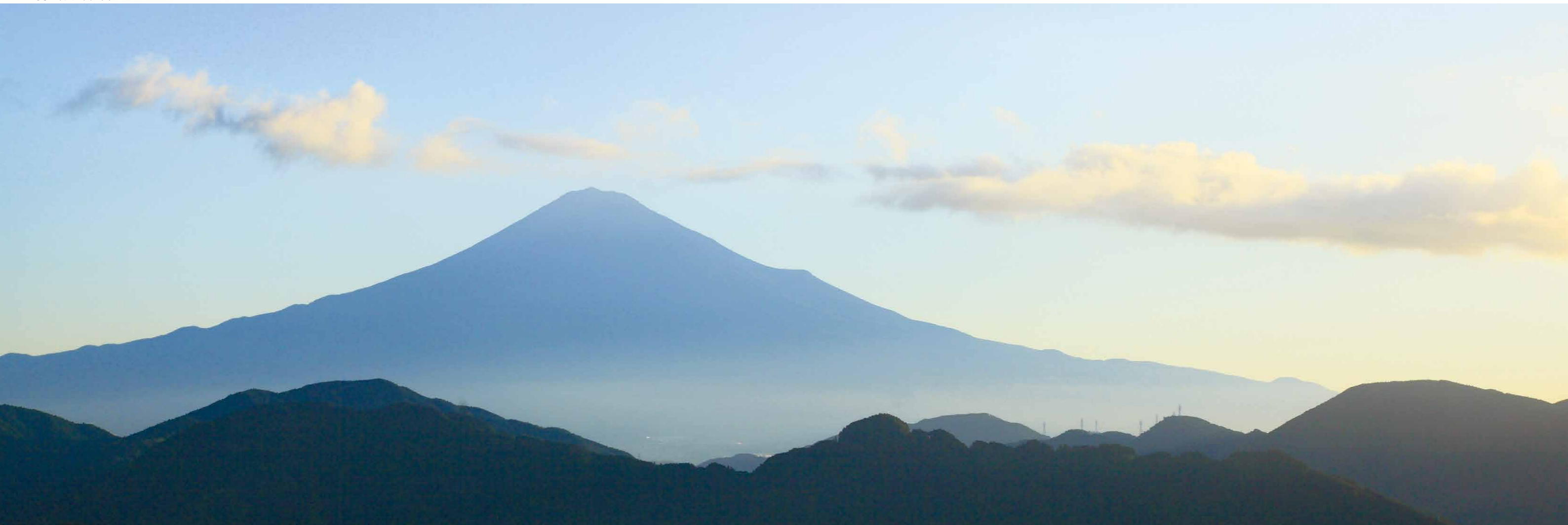
Container ship and Shin-Okitsu Container Terminal

夜景 日本平から



Nightscape from Nihondaira plateau

夏の雄大な富士山



Magnificent Mount Fuji in the Summer

薩埵峠から



From Satta pass

穏やかな朝



A Calm morning

清水マリンパークから



From Shimizu Marine Park

清水港・みなと色彩計画

Port of Shimizu Color Harmonization Plan

清水港の周辺施設は、アクアブルーとホワイトを基調とした配色計画に基づき、自然になじむ色で彩られています。これにより、清水港は他の物流港にはない美しい景観を楽しむことができます。

The facilities around the Port of Shimizu are colored with colors that blend with nature based on color scheme plan of mostly aqua blue and white. Because of this, at the Port of Shimizu, you will be able to enjoy beautiful scenery not seen in any other logistics port.



お問い合わせ >>> みなと色彩計画推進協議会 Tel.054-354-2432
Inquiries Shimizu Port Promotion Division, Shizuoka City Tel. +81 54 354 2432



むかし・今・これから

In the old days・Now・From now on

清水港のルーツは、約1300年前の飛鳥時代までさかのぼります。日本書紀に、「660年頃、ときの斉明天皇の命によりここで軍船を建造し船出した」との記録があります。以来、清水港は現在に至るまで、時代のニーズとともに、人・もの・情報の交流拠点として発展してきました。そしてこれからも、みなさまとともに時代を歩んでいきます。

The roots of the Port of Shimizu go back to the Asuka era, approximately 1300 years ago. It is recorded in the Nihon Shoki that "around the year 660, with the command of Emperor Saimei, warships were built and set sail from here". Since then, the Port of Shimizu has developed as a hub for networking of people, goods and information moving with the needs of the times. And also, from now on, it will move with the times together with all of you.

清水港の歴史

初めて文献「光明寺文書」に海上交通の要所であった事実が示唆

- 1605 徳川家康が清水を軍事上の海上交通の要衝とし、港町をつくる
- 1863 清水港から横浜港へお茶を出荷開始
- 1878 清水波止場を築造
- 1899 開港場に指定（勅令第342号）
- 1906 神奈川丸でお茶を米国に直輸出開始
- 1918 お茶の輸出が全国の80%
- 1927 折戸湾に県営水面貯木場が完成
- 1928 臨港線の清水港駅に、木材積込機械のテルファー設置
- 1929 日の出埠頭が完成
- 1930 北米に向けマグロ缶詰を輸出開始
- 1952 特定重要港湾に指定
- 1959 石炭埠頭（富士見埠頭）が完成
- 1966 興津第一埠頭、供用開始
- 1968 興津第二埠頭、供用開始
- 1970 コンテナ船初入港、興津第二埠頭ガントリークレーン供用開始
- 1981 袖師第一埠頭コンテナヤード一部及びガントリークレーン供用開始
- 1984 清水港、青島港と友好提携調印
- 1986 清水港、サバンナ港姉妹港提携調印
- 1990 豪華客船「クイーンエリザベス2」入港
- 1992 清水港「みなと色彩計画」の策定
- 1999 開港100周年、記念式典開催（8月4日）
- 2003 新興津コンテナターミナル供用開始
- 2011 国際拠点港湾に指定
- 2013 新興津埠頭第二バース一部供用開始
- 2017 国際旅客船拠点形成港湾に指定
- 清水港、トリエステ港姉妹港提携調印
- 2019 開港120周年、記念式典開催（8月4日）
- 2023 清水港CNP形成計画策定
- 2024 1.4万TEU級コンテナ船受入基準策定
- 日の出埠頭改良工事完成

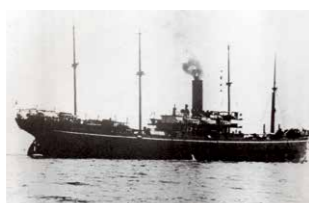
History of the Port of Shimizu

For the first time in the literature "Koumyouji document" it suggests the truth of the port being an important place for marine transportation.

- 1605 Ieyasu Tokugawa considered Shimizu a key location for military marine transportation and built a port town
- 1863 Commenced shipment of tea from the Port of Shimizu to the Port of Yokohama
- 1878 Built Shimizu Wharf
- 1899 Designated as a port for international trade (Imperial Ordinance No. 342)
- 1906 Commenced direct exports of tea to the United States of America by Kanagawa-maru
- 1918 Accounting for 80% of total Japanese tea exports
- 1927 A lumberyard on the water surface operated by the prefecture was completed in Orido Bay
- 1928 A timber loading machine, "Telpher", was set up at the Port of Shimizu Station on the harbor line
- 1929 Hinode Wharf completed
- 1930 Commenced exports of canned tuna to the North America
- 1952 Designated as a specific important port
- 1959 Coal wharf (Fujimi Wharf) completed
- 1966 Okitsu No.1 Wharf, commenced operation
- 1968 Okitsu No.2 Wharf, commenced operation
- 1970 A container ship entered port for the first time, a gantry crane of the Okitsu No.2 Wharf commenced operation
- 1981 Part of container yard and gantry crane of the Sodeshi No. 1 Wharf commenced operation
- 1984 Port of Shimizu and Port of Qingdao signed a treaty of friendship
- 1986 Port of Shimizu and Port of Savannah signed a sister port cooperative agreement
- 1990 Luxury cruise liner "Queen Elizabeth 2" entered port
- 1992 Port of Shimizu "Port Color Harmonization Plan" was developed
- 1999 100th anniversary of port opening, commemorative ceremony held (4th August)
- 2003 Shin-Okitsu Container Terminal commenced operation
- 2011 Designated as an international based port
- 2013 Part of Shin-Okitsu Wharf No. 2 berth commenced operation
- 2017 Designated as an International Cruise Hub Port
- Port of Shimizu and Port of Trieste signed a sister port cooperative agreement
- 2019 120th anniversary of port opening, commemorative ceremony held (4th August)
- 2023 Formulation of the plan to make Port of Shimizu a Carbon Neutral Port (CNP)
- 2024 Development of Shin-Okitsu container terminal to accept 14,000TEU class container ships
- Completion of Hinode quay improvement work



▲江戸時代の江尻
Ejiri in the Edo period



▲明治時代、茶の輸出を中心とした外国との貿易
In the Meiji period, trade with overseas centered around the export of tea



▲海外に輸出されたお茶のラベル
Tea label exported overseas



▲昭和初期、木材を陸揚げするテルファー（機械遺産）
In early Showa era, telpher unloading timber (machine heritage)



▲昭和初期の日の出埠頭
Hinode Wharf in early Showa era

清水港のこれから

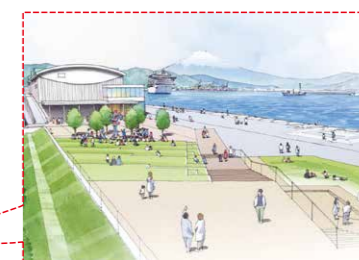
Port of Shimizu from now on

- 物流機能の集約・高度化
- 新興津地区の開発推進
- 清水都心ウォーターフロント地区の開発

- Integration and upgrading of logistics functionality
- Promoting development of Shin-Okitsu area
- Development of Shimizu urban waterfront area



空間利用ゾーニング(清水港長期構想)
Zoning for space use (Shimizu Port long-term vision)



清水都心ウォーターフロント地区の開発(イメージ)
Development of Shimizu urban waterfront area (Image)

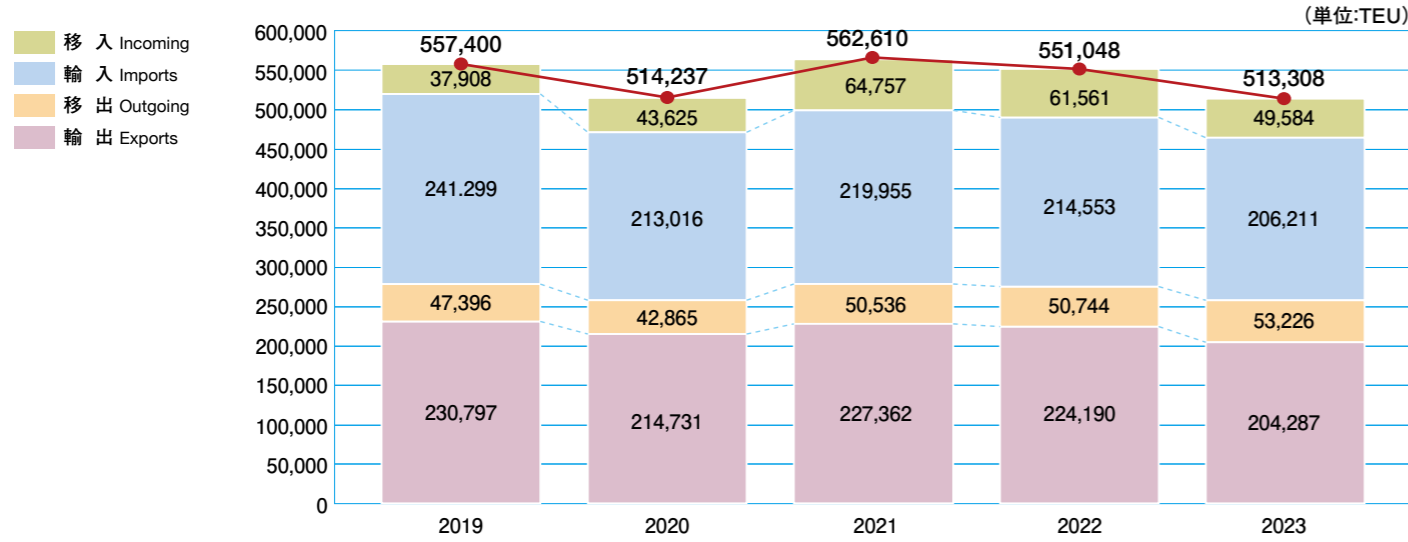
数字で見る清水港

Statistical Data of the Port of Shimizu

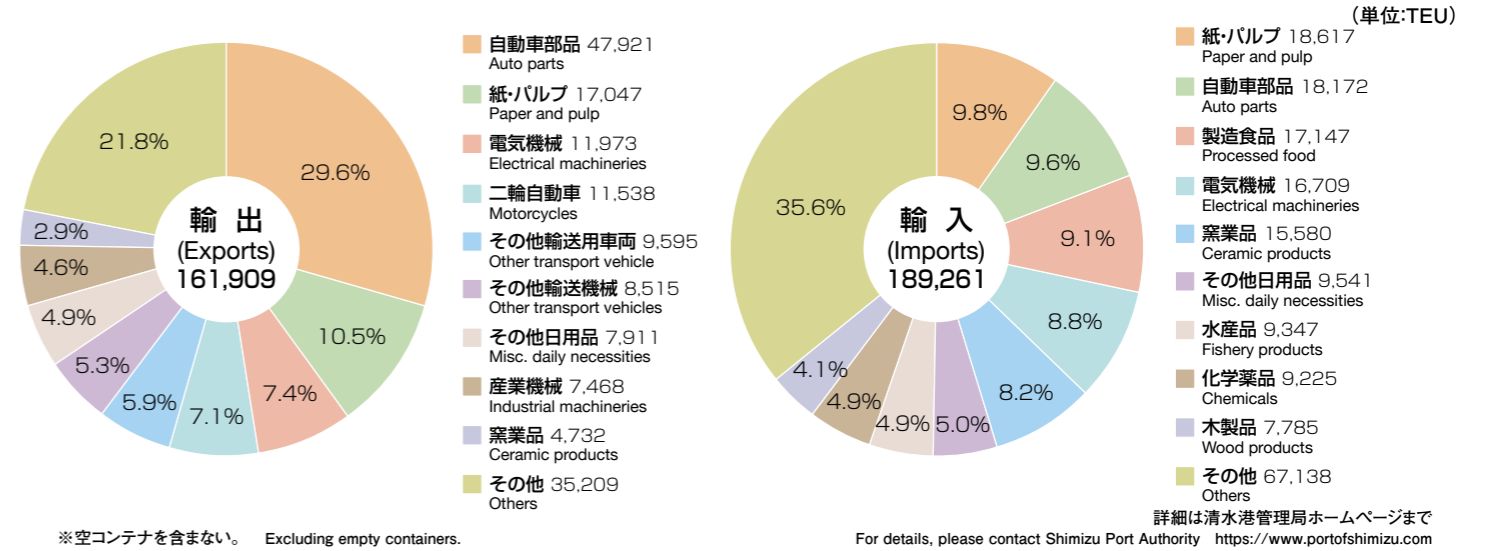
多様な貨物を取り扱う港である清水港を、コンテナ取扱い個数（TEU）、取扱貨物量（トン）、貿易額（円）、の3指標でご覧いただけます。コンテナ取扱い個数では過去の輸出超過から最近では輸出・輸入のバランスがとれてきており、貨物量では原材料、エネルギーなどの輸入が多く、貿易額では輸出が輸入の約2倍で、日本の貿易収支黒字額に大きく貢献しています。

These tables provide statistical data of contained cargoes and cargoes handled, and the trade amount in the Port of Shimizu. The container volume of the exports and the imports has been well balanced. The port handled more import of raw materials and energy related materials. There are approximately twice as many exports as imports in the trade value, which contributes greatly to the trade balance of Japan.

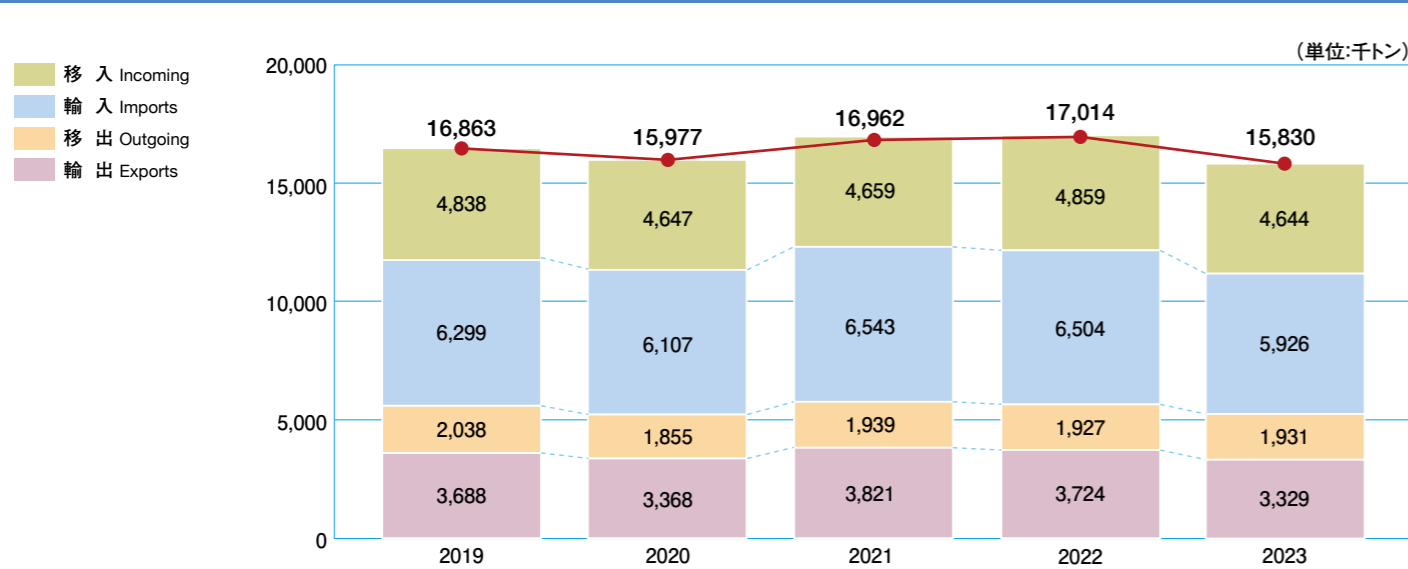
コンテナ取扱個数 Container Volume, in TEU



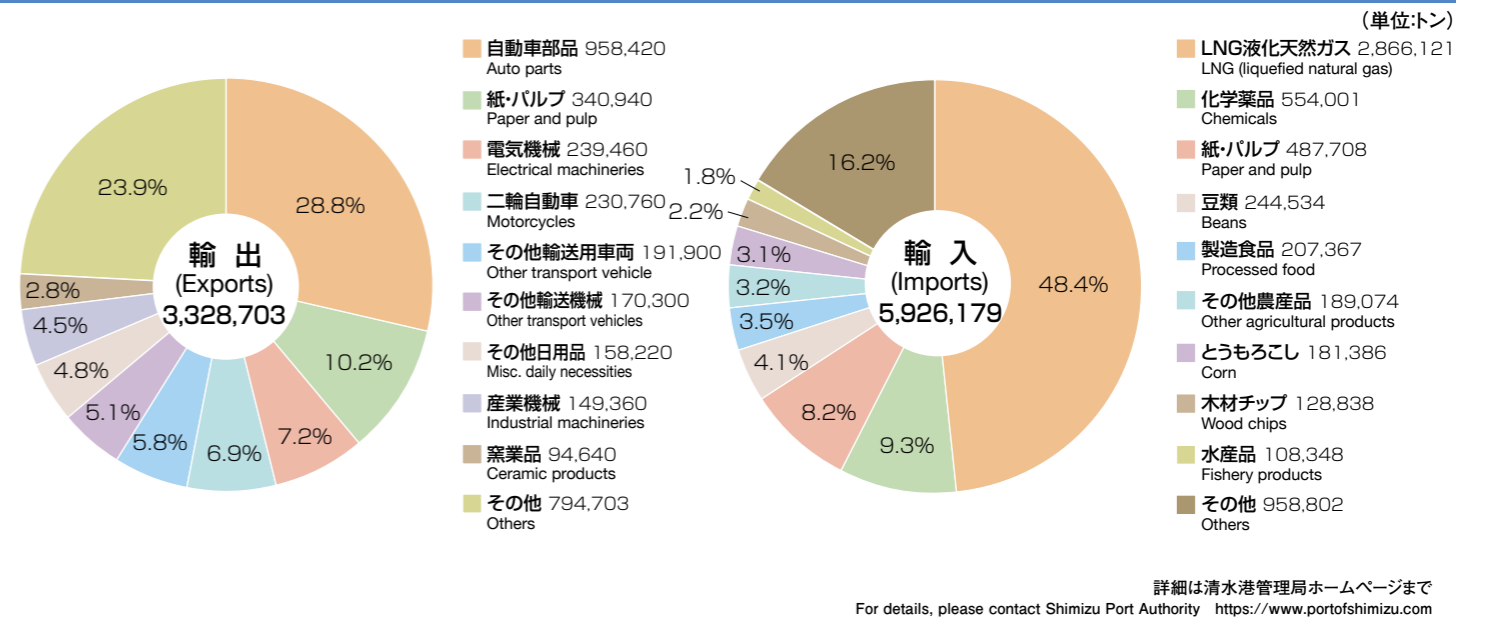
2023年の輸出入の状況 Cargo Handled in 2023, in TEU



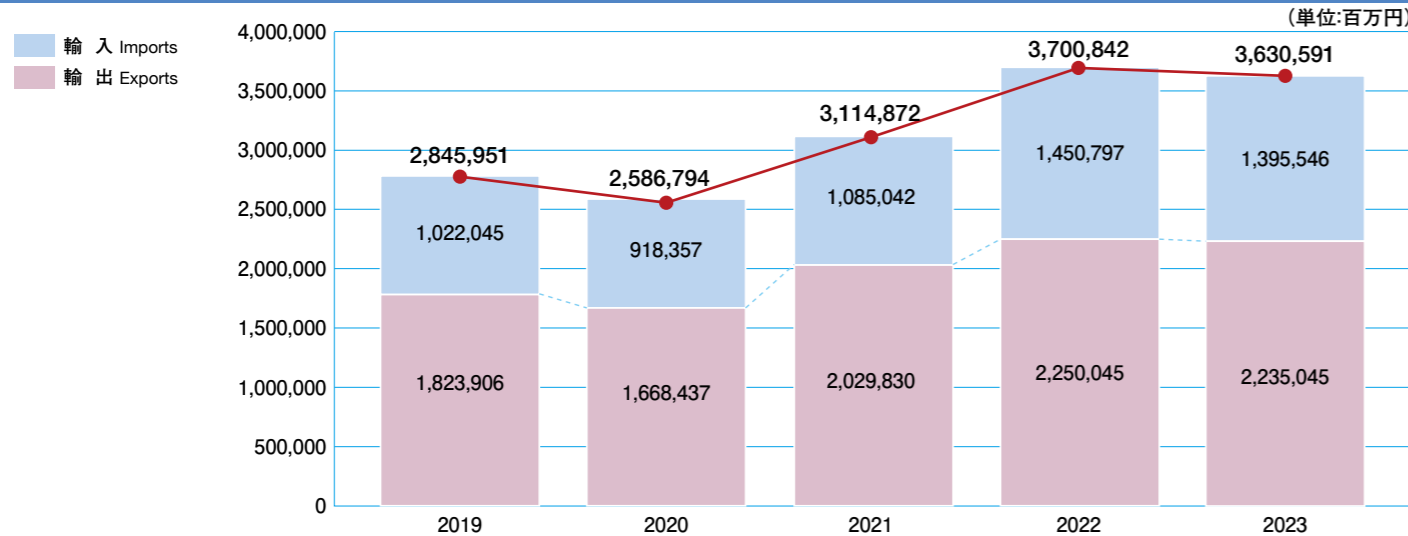
取扱貨物量 Cargo Volume, in Thousands of Tons



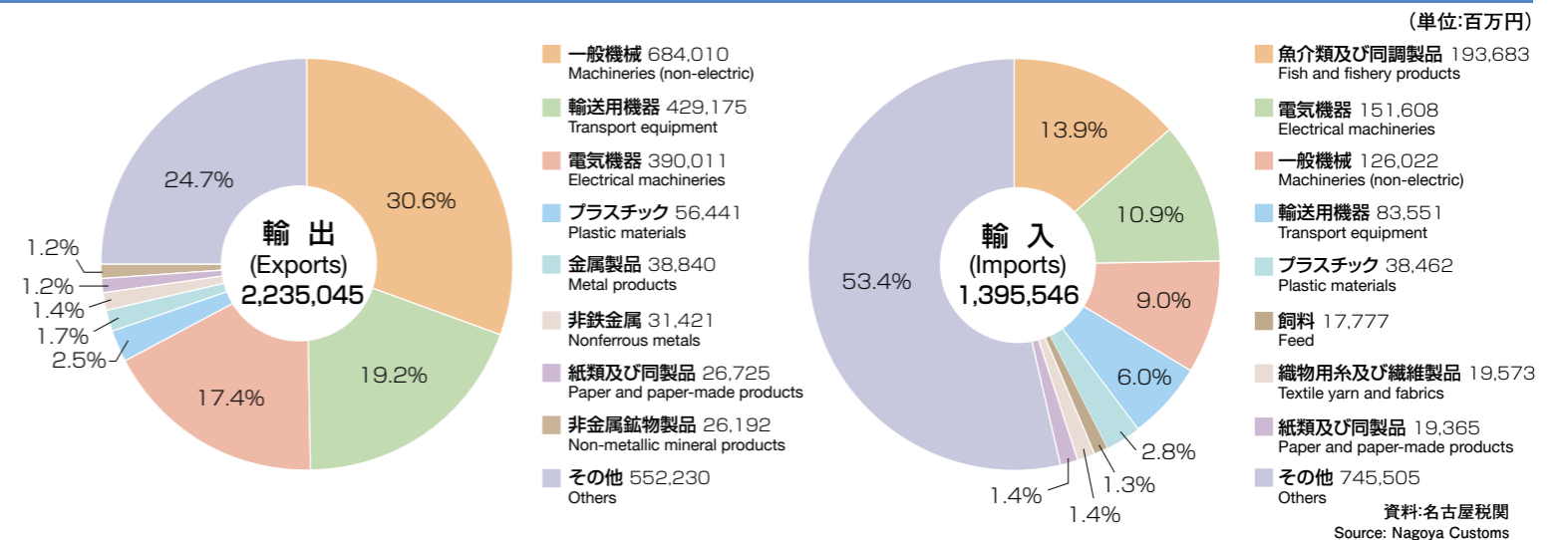
2023年の輸出入の状況 Cargo Handled in 2023, in Thousands of Tons



貿易額 Trade Value, in Millions of Yen



2023年の輸出入の状況 Trade Amount in 2023, in Millions of Yen



港湾関係団体リスト

List of Port related organizations



官民一体となった港のセールス活動

Port Sales Promotion Activities

清水港では、長年にわたり官民一体となって、港のセールス活動を行っています。その活動は、コンテナ船や客船の誘致など多岐にわたり、港の振興と活性化に繋がっています。

The Shimizu Port Promotion Association and the Shimizu Port Passenger Ships Committee have brought together the public and private sectors for a variety of sales promotion activities both within and outside Japan. Examples of these activities include hosting seminars, port tours, and welcome ceremonies for ships calling at the port, and visiting shippers and shipping companies. These efforts have been successful in bringing new shipping routes to the Port of Shimizu and increasing the amount of cargo containers at the port. Both organizations consist of Shizuoka Prefecture, the City of Shizuoka, and local trade and maritime businesses and organizations.



関係団体等 Related Associations

独立行政法人 日本貿易振興機構 ジェトロ静岡貿易情報センター Japan External Trade Organization JETRO Shizuoka	054 (352) 8643
独立行政法人 日本貿易振興機構 ジェトロ浜松貿易情報センター Japan External Trade Organization JETRO Hamamatsu	053 (450) 1021
公益社団法人 静岡県国際経済振興会 Shizuoka International Business Association	054 (254) 5161
公益財団法人 静岡県コンテナ輸送振興協会 Shizuoka Container Transportation Association	053 (421) 2301
静岡県倉庫協会 The Shizuoka-ken Warehousing Association	054 (352) 8001
清水海運貨物取扱同業会 (株式会社天野回漕店) Shimizu Freight Forwarders Association	054 (353) 2200
清水港運協会 Shimizu Harbor Transportation Association	050 (9002) 6631
一般財団法人 清水港湾福利厚生協会 Shimizu Port Welfare Association	054 (363) 0029
清水港上屋利用組合 Shimizu Port Warehouse Users' Association	054 (352) 3488
清水港振興株式会社 Shimizu Port Reserch & Development Co., Ltd.	054 (369) 6666
清水港船舶代理店会(株式会社天野回漕店) Shimizu Port Shipping Agent Association	054 (353) 2163
清水コンテナターミナル株式会社 Shimizu Container Terminal Co., Ltd.	054 (369) 7521
公益社団法人 清水清港会 Shimizu Seikoukai	054 (353) 1612
名古屋通関業会清水支部 Nagoya Customs Brokers Association Shimizu Branch	054 (354) 3238
清水港振興会 Shimizukou Shinkoukai	054 (354) 2343
一般社団法人 清水みなとまちづくり公民連携協議会 Shimizu Port Urban Design Council	054 (388) 9900

静岡県の港湾・空港等 Related Associations

浜松内陸コンテナ基地 (公財 静岡県コンテナ輸送振興協会) Hamamatsu Inland Container Terminal (Container Transportation Association, Shizuoka, Prefecture)	053 (421) 2301
清水港 (静岡県清水港管理局) Port of Shimizu	054 (353) 2203
御前崎港 (静岡県御前崎港管理事務所) Port of Omaezaki	0548 (63) 3213
田子の浦港 (静岡県田子の浦港管理事務所) Port of Tagonoura	0545 (33) 0495
富士山静岡空港 (静岡県空港振興課) Mount Fuji Shizuoka Airport	054 (221) 3635

関係官公署 Official Authorities and Major Institutions

国土交通省中部運輸局静岡運輸支局清水庁舎 Shizuoka Transport Branch Office, Chubu District Transport Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism	054 (352) 0175
国土交通省中部地方整備局清水港湾事務所 Shimizu Port Office, Chubu Regional Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism	054 (352) 4146
静岡県経済産業部企業立地推進課 Business Development Division, Shizuoka Prefectural Government	054 (221) 2217
静岡県交通基盤部港湾振興課 Ports and Harbors Promotion Division	054 (221) 3779
静岡市経済局海洋文化都市推進部 "City of Maritime Culture" Promotion Team Shizuoka City Economic Affairs Bureau	054 (354) 2432
清水海上保安部 Shimizu Coast Guard Office	054 (353) 1118
清水警察署水上交番 Sujuo Koban, Shimizu Police Station	054 (352) 0200
名古屋検疫所清水検疫所支所 Shimizu Branch office of Nagoya Quarantine Station	054 (352) 6012
名古屋税関清水税関支署 Nagoya Customs Shimizu Branch Customs	054 (352) 6116

農林水産省名古屋植物防疫所清水支所 Nagoya Plant Protection Station Shimizu Sub-Station, Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries	054 (352) 3775
農林水産省動物検疫所静岡出張所清水港事務所 Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries Animal Quarantine Service Shizuoka sub-branch Shimizu office	054 (353) 5086
法務省名古屋出入国在留管理局静岡出張所 Nagoya Regional Immigration Bureau, Shizuoka Branch Office	054 (653) 5571

船舶代理店業等 Shipping Agencies

アオキトランス株式会社 Aoki Trans Corporation	054 (353) 2111
株式会社天野回漕店 Amano Kaisoten, Ltd.	054 (353) 2162
オー・オー・シー・エル(ジャパン)株式会社 OOCL(Japan)Ltd.	054 (371) 5510
清海海運株式会社 Kiyohama Kaiun K.K.	054 (353) 3011
株式会社サンライズ Sunrise, Ltd.	054 (352) 6513
静岡 SHIPPING 株式会社 Shizuoka Shipping K.K.	054 (352) 9423
清水運送株式会社 Shimizu Unso Co., Ltd.	054 (364) 2557
清水運輸株式会社 Shimizu Unyu K.K.	054 (353) 3914
清水海運株式会社 Shimizu Kaiun Kaisha Ltd.	054 (353) 3201
清水川崎運輸株式会社 Shimizu Kawasaki Transportation Co., Ltd.	054 (355) 2720
清水 SHIPPING 株式会社 Shimizu Shipping K.K.	054 (354) 1910
清水倉庫株式会社 Shimizu Soko Kaisha, Ltd.	054 (371) 5510
清水ポートエージェンシー株式会社 Shimizu Port Agency Co., Ltd.	054 (395) 8100
清水ユニテッドエージェンシー株式会社 Shimizu United Agency Co., Ltd.	054 (355) 5055
親栄産業株式会社 Shinei Sangyo Co., Ltd.	054 (355) 3060
新清海運株式会社 Shinsei Kaiun, Ltd.	054 (364) 1819
鈴与株式会社 Suzuyo & Co., Ltd.	054 (354) 3115
駿河 SHIPPING 株式会社 Suruga Shipping Co., Ltd.	054 (352) 4559
清和海運株式会社 Seiwa Kaiun Co., Ltd.	054 (353) 2141
柏栄トランス株式会社 Hakuei Trans Co., Ltd.	054 (352) 1261
株式会社ハヤシ海運 清水事業所 Hayashi Kaiun Co., Ltd.	054 (366) 2733

海運貨物取扱業等 Forwarders/Customs Brokers

アオキトランス株式会社 Aoki Trans Corporation	054 (353) 2111
株式会社天野回漕店 Amano Kaisoten, Ltd.	054 (353) 2166
山九株式会社静岡支店 Sankyu Inc. Shizuoka Branch	054 (361) 5039
清水運送株式会社 Shimizu Unso Co., Ltd.	054 (366) 1179
清水倉庫株式会社 Shimizu Soko Kaisha, Ltd.	054 (371) 5500
清水埠頭株式会社 Shimizu Futo Co., Ltd.	054 (334) 7800
鈴与株式会社 Suzuyo & Co., Ltd.	054 (354) 3238

鈴与通関株式会社 Suzuyo Tsukan Co., Ltd.	054 (354) 3115
清和海運株式会社 Seiwa Kaiun Co., Ltd.	054 (288) 2748
日本通運株式会社浜松航空支店 国際貨物課 Nippon Express Co., Ltd. Hamamatsu Airlines Branch	053 (431) 1139
柏栄トランス株式会社 Hakuei Trans & Co., Ltd.	054 (352) 1284
株式会社富士ロジテック静岡 Fuji Logitech Shizuoka, Inc.	054 (369) 1531

港湾荷役事業 Stevedores

清水埠頭株式会社 Shimizu Futo Co., Ltd.	054 (334) 2292
新興港運株式会社 Shinko Koun Co., Ltd.	054 (353) 6306
新興荷役サービス株式会社 Shinko Niyaku Service Co., Ltd.	054 (353) 5995
鈴与株式会社 Suzuyo & Co., Ltd.	054 (354) 3241
東海埠頭株式会社 Tokai Futo Co., Ltd.	054 (364) 1872

検数・検量・鑑定事業 Tallyings, Weighings and Measurements, Surveyings

一般財団法人 新日本検定協会清水事業所 Shin Nihon Kentei Kyokai Shimizu Branch	054 (340) 5400
鈴与株式会社 Suzuyo & Co., Ltd.	054 (354) 3252
一般社団法人 全日検名古屋支清水現業所 All Nippon Checkers Corporation, Shimizu Office	054 (352) 1847
一般社団法人 日本海事検定協会清水第一事業所 Nippon Kaiji Kentei Kyokai First Shimizu Branch	054 (352) 0179
一般社団法人 日本海事検定協会清水第二事業所 Nippon Kaiji Kentei Kyokai Second Shimizu Branch	054 (352) 0178
一般社団法人 日本貨物検数協会 名古屋支清水事務所 The Japan Cargo Tally Corporation, Shimizu Branch	054 (369) 3295
一般財団法人 日本穀物検定協会 中部支部静岡事務所 Japan Grain Inspection Association, Chubu Branch Shizuoka	054 (353) 1228
一般財団法人 日本油料検定協会東海支清水事務所 Japan Oil Stuff Inspectors Corporation, Tokai Branch Shimizu	054 (352) 8549
東海埠頭株式会社 Tokai Futo Co., Ltd.	054 (364) 1872

その他機関 Others

清水マリナーミナル Shimizu Marine Terminal	054 (355) 1122
株式会社エスバルスドリームフェリー S-Pulse Dream Ferry Co., Ltd.	054 (353) 2222
一般社団法人 ふじさん駿河湾フェリー .Mt.Fuji Suruga Bay Ferry General Incorporated Association	054 (340) 5223
川崎近海汽船株式会社清水支店 Kawasaki Kinkai Kisen Kaisha, Ltd. Shimizu Branch	050 (3821) 1535
清水漁業協同組合 Shimizu Marine Cooperatives	054 (352) 5044
清水ポートサービス株式会社 Shimizu Port Service Co., Ltd.	054 (351) 0713
清水水先区水先人会 Shimizu Federation of Pilots' Associations	054 (352) 2191
鈴与セキュリティサービス株式会社 Suzuyo Security Service Co., Ltd.	054 (354) 0753
株式会社東洋信号通信社 清水船舶情報センター Toyo Shingo Tsushin-sha Co., Ltd. Shimizu Center	054 (369) 6251
富士山清水港クルーズ株式会社 Mt.Fuji Shimizu Port Cruise, Ltd.	054 (353) 2222

※海外から電話をかける際は、国番号「81」+市外局番の「0」を抜いておかけください。
When calling from overseas, please enter the country number "81" and delete the area code "0".

Port of Shimizu 2024

発行者：静岡県清水港管理局

〒424-0922 静岡県静岡市清水区日の出町9-25
TEL: 054-353-2203 FAX: 054-354-0380

Issued by Shimizu Port Authority

9-25 Hinode, Shimizu Ward, Shizuoka City, Shizuoka 424-0922 Japan
TEL: +81-54-353-2203 (international) 054-323-2203 (domestic)
FAX: +81-54-354-0380 (international) 054-354-0380 (domestic)



<https://www.portofshimizu.com>



ソイインクを使用しています。

静岡県
御前崎港

静岡県
御前崎港

PORT OF OMAEZAKI
2024



御前崎港ポートセールス実行委員会
〒437-1623 静岡県御前崎市港 6170-1 (御前崎港管理事務所内)
TEL : 0548-63-2567 FAX : 0548-63-2173
Port Sales Executive Committee, Omaezaki Port
c/o Omaezaki Port Authority of Shizuoka Prefectural Government
6170-1 Minato, Omaezaki City, Shizuoka 437-1623

御前崎港振興会
〒437-1692 静岡県御前崎市池新田 5585 (御前崎市役所内)
TEL : 0537-85-1164 FAX : 0537-85-1156
Omaezaki Port Promotion Association
5585 Ike-shinden, Omaezaki City, Shizuoka 437-1692
2024.07.1500

PORT OF OMAEZAKI
2024

御前崎港ポートセールス実行委員会

繋がる、結ぶ。世界の海へ

Omaezaki port connecting to the world

国際ターミナル港

御前崎港

静岡県 最南端
そして
最先端の港へ

1971年の開港以来、静岡県の重要港湾として整備が進む御前崎港は、駿河湾の入り口に位置し、外洋である太平洋を目前に置く立地により、アクセスがよく、時間や経費面でも効率的な立地にあります。

また、太平洋側の温暖な海洋性気候により、冬でもほとんど降雪の無い立地は、一年を通じて利便性の変化が少ない安定した港湾利用が可能です。

加えて、東京-大阪間の中央エリアに位置し、東名・新東名の二つの高速道路、富士山静岡空港にも近く、様々な輸送手段に対応可能な場所であると言えます。

今後、整備が進む国際ターミナル港・御前崎港。

その新しくそして豊かな海上輸送の可能性をお確かめ下さい。

To be the modernized leading port at southernmost point of Shizuoka

Omaezaki Port, located in the gateway of Suruga Bay, is being technically developed as a significant port of Shizuoka Prefecture since its opening in 1971 and owing to its advantageous location being right in front of the Pacific Ocean, it is considered as accessible and effective port in time and expenses.

Also, thanks to moderate maritime climate, it rarely snows and that makes it possible to provide stable port use service throughout the year.

Additionally, Omaezaki is located right between Tokyo and Osaka and accessible to Tomei and Shin-Tomei expressways as well as Mt. Fuji Shizuoka Airport, all of which enables varieties of transportation methods.

Omaezaki Port is still being developed. Always new, and always getting better for shipping and transportation. It never disappoints users.

ごあいさつ

御前崎港は、“世界で最も美しい湾”の一つである駿河湾の湾口部に位置し、付近を航行する船舶の避難港として古くから利用されてきました。1971年に関税法に基づく開港場として、1975年には港湾法に基づく重要港湾として指定を受け、世界基準の港を目指して着実に整備を進めるとともに、利用拡大を図ってきたところであります。

国内では数少ない完成自動車の輸出拠点として、1997年から主にヨーロッパに向けた自動車の輸出が開始されました。また、2004年1月からコンテナクレーンを備えた国際物流ターミナルの供用を開始し、同年10月には、初めての外航コンテナ船が入港しました。20年が経過した現在では、シンガポール・マレーシアへ定期コンテナ航路が就航しているほか、東海～関東間の国際フェーダー航路を有するなど、国内港湾のなかでも東南アジアに向けた航路が充実した稀有な港です。

また、我が国の大動脈である東名高速道路に直結し、周辺には空の玄関口である富士山静岡空港や新東名高速道路など陸・海・空の充実した交通ネットワークを誇る御前崎港は、2024年度中に地域高規格道路「金谷御前崎連絡道路」が国道1号バイパス菊川インターまで延伸されることにより、更なる利便性の向上が見込まれており、県中西部の物流拠点として一層の期待が寄せられています。

さらに、こうしたインフラ整備に加えて、コンテナ貨物やバルク貨物等に対するインセンティブ制度も今年度から一層充実させるなど、利用者にとって使いやすく利用価値の高い魅力ある港湾になることを目指してまいります。

世界から日本へ、日本から世界へと、効率の良い貨物輸送が可能な御前崎港を、ぜひ御利用ください。

御前崎港ポートセールス実行委員会 委員長

静岡県知事 鈴木康友

Port of Omaezaki Message from the Governor

The Port of Omaezaki is located at the mouth of Suruga Bay, a member of the Most Beautiful Bays in the World network, and has long served as a refuge for seafarers passing through the area. In 1971, it was designated an international trade port under the Customs Act, and in 1975, it became a Major Port under the Port and Harbor Act. The port has continuously developed its services with the goal of becoming internationally renowned.

The Port of Omaezaki is one of the few ports in Japan to export assembled vehicles, starting in 1997, primarily to the European market. In January 2004, we opened a new international container terminal equipped with container handling cranes, and by October of the same year, an international cargo vessel docked at our port for the first time. Over the past 20 years, the port has established regular container routes to Singapore and Malaysia and services international feeder routes between the Tokai and Kanto regions, making it a unique port in Japan with extensive services to Southeast Asia.

The Port of Omaezaki not only offers excellent maritime access but also provides great transport options by land

and air. It is close to Mt. Fuji Shizuoka Airport and Japan's two major expressways, Shin-Tomei and Tomei. Moreover, the extension of the Kanaya-Omaezaki regional highway to Route 1 Bypass Kikugawa Interchange is expected to be completed during this fiscal year. This extension is anticipated to significantly improve convenience and enhance the port's role as a logistics hub in the central-western region of the prefecture.

In addition to infrastructure improvements, we are enhancing our incentive programs for containerized and bulk cargoes this fiscal year to add value to our services and make our port even more attractive for users. We invite you to take full advantage of the Port of Omaezaki, an efficient and effective cargo transport solution linking your country to Japan and Japan to the world.

Chair, Port of Omaezaki Executive Committee
Governor of Shizuoka Prefecture

Yasutomo Suzuki

陸路、そして空路にも 海から日本国内への ネットワークの拠点として

恵まれた海上アクセスに加え、地域高規格道路「金谷御前崎連絡道路」と東名高速道路の接続により、御前崎港と主要都市との陸上アクセスは飛躍的に向上しています。さらに、「金谷御前崎連絡道路」の国道1号バイパスや新東名高速道路までの延伸工事、国道150号の4車線化など、御前崎港周辺道路の整備が急ピッチで進んでいます。

「富士山静岡空港」とも近く、御前崎港は陸・海・空の交通ネットワークの核としてその役割をさらに拡大しています。世界から日本、日本から世界へと、御前崎港は効率の良い貨物輸送を実現します。



A base for transport networks by land, sea, and air

In addition to the convenience of ocean access, “Kanaya-Omaezaki connection road”, the local high-standard road, connected with Tomei expressway makes it dramatically better for transportation to major cities. Furthermore, it is still being extended rapidly to the Route1 and Shin-Tomei expressway while Route 150 is widened into 4-lane. Mt. Fuji Shizuoka Airport locates nearby and thus Omaezaki Port is expanding its role from the ocean, land, and the sky. From the world to Japan and from Japan to the world, Omaezaki Port is growing to find its way for more efficient transportation.

世界へ、全国への航路

To the world, route to the whole country

- 国内へ In Japan.
東京・横浜・清水・名古屋
Tokyo Yokohama Shimizu Nagoya
四日市・神戸
Yokkaichi Kobe
- 海外へ To all the countries.
アントワープ・バルセロナ・ハンブルグ・ルアーブル
Antwerp Barcelona Hamburg Le Havre
ロッテルダム・サウサンプトン・ポートサイド・シンガポール
Rotterdam Southampton Port Said Singapore
ピンカシム・ピババブ・ポートケラン・ジャカルタ
Bin Qasim Pipavav Port Kelang Jakarta
ヤンゴン・レムチャバン・マニラ・東南豪州各港・他
Yangon Laem Chabang Manila etc.

《空路は富士山静岡空港より》
Air is than the Mt. Fuji Shizuoka airport.

高速道路利用



御前崎港から 静岡県内各都市までの陸路

Access to major cities
of Shizuoka from Omaezaki Port



金谷御前崎連絡道路の倉沢ICから国道1号バイパス菊川IC間が2024年度中に開通する見込みです。

- 移動時間の短縮
- 防災力の強化
- ルート選択の自由度向上

御前崎港の概要

General Information of Omaezaki Port

御前崎港のあゆみ

西暦	できごと
1936	● 避難港指定
1948	● 港域指定 ● 静岡県御前崎港修築事務所設置(現御前崎港管理事務所)
1951	● 地方港湾指定
1952	● 港湾区域指定
1960	● 避難港完成
1962	● 港湾隣接地域指定
1964	● 海岸保全区域指定(御前崎地区・白羽地区)
1965	● 臨港地区指定
1971	● 中央埠頭1号岸壁(-7.5m)完成 ● 関税法による開港指定(県下3番目)
1972	● 中央埠頭2号岸壁(-7.5m)完成
1973	● 出入国管理令による出入国港の指定
1974	● 植物防疫法による指定港
1975	● 重要港湾の指定
1976	● 御前崎港港湾計画決定(多目的港)
1985	● 西埠頭1号、2号岸壁(-12.0m)完成 ● 御前崎港港湾計画(改訂)
1986	● 中央1号県営上屋(840㎡)完成
1988	● 無線検疫港指定
1990	● 西埠頭6号、7号岸壁(-5.5m)完成
1991	● 中央2号県営上屋(1,680㎡)完成 ● 内航定期RORO船就航
1994	● 御前崎港港湾計画(改訂)
1996	● おまえざきポータルラジオ免許
1997	● 港湾区域変更 ● 自動車運搬船が初入港
1999	● ジブクレーン完成
2000	● 西埠頭5号岸壁(-7.5m)完成
2001	● 西埠頭8号、9号岸壁(-5.5m)完成 ● 西埠頭3号、4号岸壁(-7.5m)完成
2003	● 西埠頭10号岸壁(-14.0m)完成
2004	● 西埠頭女岩地区国際物流ターミナル供用開始 ● 外航定期コンテナ船就航(10月31日)
2010	● 「新規の直轄港湾整備事業着手対象とする港湾」に選定
2011	● 臨港地区変更
2014	● 御前崎港港湾計画(改訂)
2015	● 「みなとオアシス」に認定
2021	● 開港50周年



世界基準の国際ターミナル港

The World-Standard Port Terminal

御前崎港は世界基準のターミナル港を目指して整備されてきました。

ガントリークレーンを備え大型コンテナ船の受け入れが可能な多目的国際ターミナルをはじめ、自動車の大型積載船や大型客船が停泊可能な西埠頭岸壁、大量の貨物や自動車などに対応する広い野積場など、世界に向けた海の玄関としての機能を果たしています。

一方、地域の海洋リクリエーション需要の増大に応えるため、マリナーパークやマリーナも整備されています。

Omaezaki Port has been designed to be a world standard port terminal. Not only generally used as an international terminal equipped with large-scale gantry cranes, mostly for large-sized freight vessels, Omaezaki also owns the West Wharf as well for large cargo vessels with spacious yard to accommodate cars and containers to fulfill its role as a gate to the world while developing Marine Park and Marina to meet the increasing demand of local marine recreation.

- | | |
|--|--|
| 1 多目的国際ターミナル
International port terminal | 9 中央埠頭野積場
The open storage area of the Central Wharf |
| 2 西埠頭岸壁・荷さばき地
The West Wharf and handling area | 10 中央埠頭岸壁・荷さばき地
The Central Wharf, handling area |
| 3 御前崎港マリーナ
Omaezaki Port Marina | 11 県営上屋
Prefectural Shed |
| 4-1 御前崎港運(株)西埠頭倉庫
The west wharf warehouse of Omaezaki Port Transport Co.,Ltd. | 12 東埠頭岸壁
The East Wharf |
| 4-2 御前崎港運(株)鋼材倉庫
The steel warehouse of Omaezaki Port Transport Service Co.,Ltd. | 13 東埠頭野積場
The open storage area of the East Wharf |
| 5 御前崎共同物流センター
Omaezaki Communal Logistics Center | 14 中部電力(株)専用岸壁
The dedicated pier for Chubu Electric Power |
| 6 アオキトランス(株)御前崎国際物流センター
Omaezaki International Logistics Center of Aoki Trans Co.,Ltd. | 15 マリンパーク御前崎
Marine Park Omaezaki |
| 7 シェブロンジャパン(株)専用棧橋
The dedicated pier for Chevron Japan | 16 合同会社御前崎港バイオマスエナジー
Omaezakikou Biomass Energy G.K. |
| 8 水面貯木場
Timber Pool | |

民間物流倉庫

Private Logistics Center



御前崎鋼材倉庫・御前崎西埠頭倉庫

Omaezaki Steel Warehouse・Omaezaki West Wharf Warehouse



- 設置者：御前崎港運(株)
- 開設：①鋼材倉庫 1992年7月
②西埠頭倉庫 2018年2月
- 倉庫面積：①3,873㎡
(定格荷重23tクレーン設置)
②2,349㎡
(定格荷重30tクレーン設置)
- 照会先：御前崎港運(株)
0548-63-2562

- Installation: Omaezaki Port Transport Service Co., Ltd.
- Established:
①Steel Warehouse in Jul, 1992
②West Wharf Warehouse in Feb, 2018
- Storage Area: ①3,873㎡ ②2,349㎡
- Contact:
0548-63-2562, Omaezaki Port Transport Service Co., Ltd.

御前崎共同物流センター

Omaezaki Communal Logistics Center



- 設置者：鈴与(株)/株天野回漕店/清和海運(株)
- 開設：2006年11月
- 倉庫面積：6,327㎡
- 照会先：
鈴与(株)御前崎支店 0548-55-5335
株天野回漕店袋井支店 0538-43-8815
清和海運(株)自動車部品物流部
輸出入チーム 054-288-2743

- Installation: Suzuyo/Amano Kaisoten/Seiwa Kaiun
- Established: Nov, 2006
- Storage Area: 6,327㎡
- Contact:
0548-55-5335 for Suzuyo, Omaezaki Office
0538-43-8815 for Amano Kaisoten, Fukuroi Office
054-288-2743 for Seiwa Kaiun, import/export div.

御前崎国際物流センター

Omaezaki International Logistics Center



- 設置者：アオキトランス(株)
- 開設：2005年11月
- 倉庫面積：6,935㎡
- 照会先：アオキトランス(株)御前崎支店
0548-55-2078

- Installation: Aoki Trans Co., Ltd.
- Established: Nov, 2005
- Storage Area: 6,935㎡
- Contact:
0548-55-2078,
Aoki Trans Co., Ltd. Omaezaki Office

国際コンテナターミナル設備

International Container Terminal

50,000トン級の 大型コンテナ船 接岸も可能

Up to 50,000 ton-class vessels
can be berthed

-14m 岸壁を擁する 西埠頭コンテナターミナル

西埠頭には水深-14m岸壁1バースを備え、5万トン級の大型コンテナ船の接岸が可能です。16列対応のガントリークレーン2基、走行路3レーン4基のトランスファークレーン、1,680TEUのコンテナ蔵置ヤードを備え、海上輸送の主力として増加するコンテナ貨物輸送の拡大、船舶の大型化などの輸送革新に対応しており、国際物流の窓口としての設備が充実しています。

もちろん耐震岸壁であり、地震への備えも万全です。



The West Wharf Container Terminal with 14m water depth

The west wharf has a berth with 14m water depth that can receive 50,000-ton class container ships. Equipped with 2 gantry cranes that can deal with 16 lanes, 4 transfer cranes with 3 lanes, and 1,680TEU container stock yard, it corresponds to expanding container shipping and larger vessels as a leading gate for the international logistics, needless to say it is earthquake protection structure and completely safe.

ターミナル概要 Terminal Information

●ガントリークレーン ●Gantry Crane			
名称	Name	1、3号機	#1, #3
定格荷重	Rated Load	30.5トン	30.5 tons
		35.6トン(ハッチカバー)	35.6 tons (hatch cover)
吊上荷重	Hoist Load	57.0トン	57.0 tons
レールスパン	Rail Span	30.0m	30.0 m
アウトリーチ	Outreach	45.0m(16列)	45.0 m (16 lanes)
		レール面上35.0m	35.0m above the rail
揚程	Lifting Range	レール面下14.5m	14.5m under the rail
巻上げ速度	Hoisting Speed	60~130m/分	60 - 130m/min
走行速度	Running Speed	45m/分	45m/min

●主なターミナル施設 ●Terminal Facilities			
岸壁	Wharf	-14mバース延長280m(+取りあい30m×2)耐震強化岸壁	-14, 280m berth length. Earthquake Protection Structure
コンテナヤード	Container Yard	6.2ha	6.2 ha
蔵置能力	Storage Capacity	1,680TEU(ドライ528スロット×3段、リーファー48スロット×2段)	1,680TEU (Dry:528 slots*3 tiers/ Reefer:48 slots*2 tiers)
トランスファークレーン	Transfer Crane	4基(走行路3レーン)	4 w/3 lanes
付帯施設	Others related	管理棟、照明塔、ゲートハウス、リーファーコンセント	Control area, Lighting, Gatehouse, Reefer outlet
		給排水施設等	Water supply/drain facility
リーファーコンテナセメント	Reefer Container Outlet Facility	6×4基 24口 440V	6*4 points, 24 outlets, 440V
ケミカルクリーニング施設	Chemical Cleaning Facility	1式	1 set

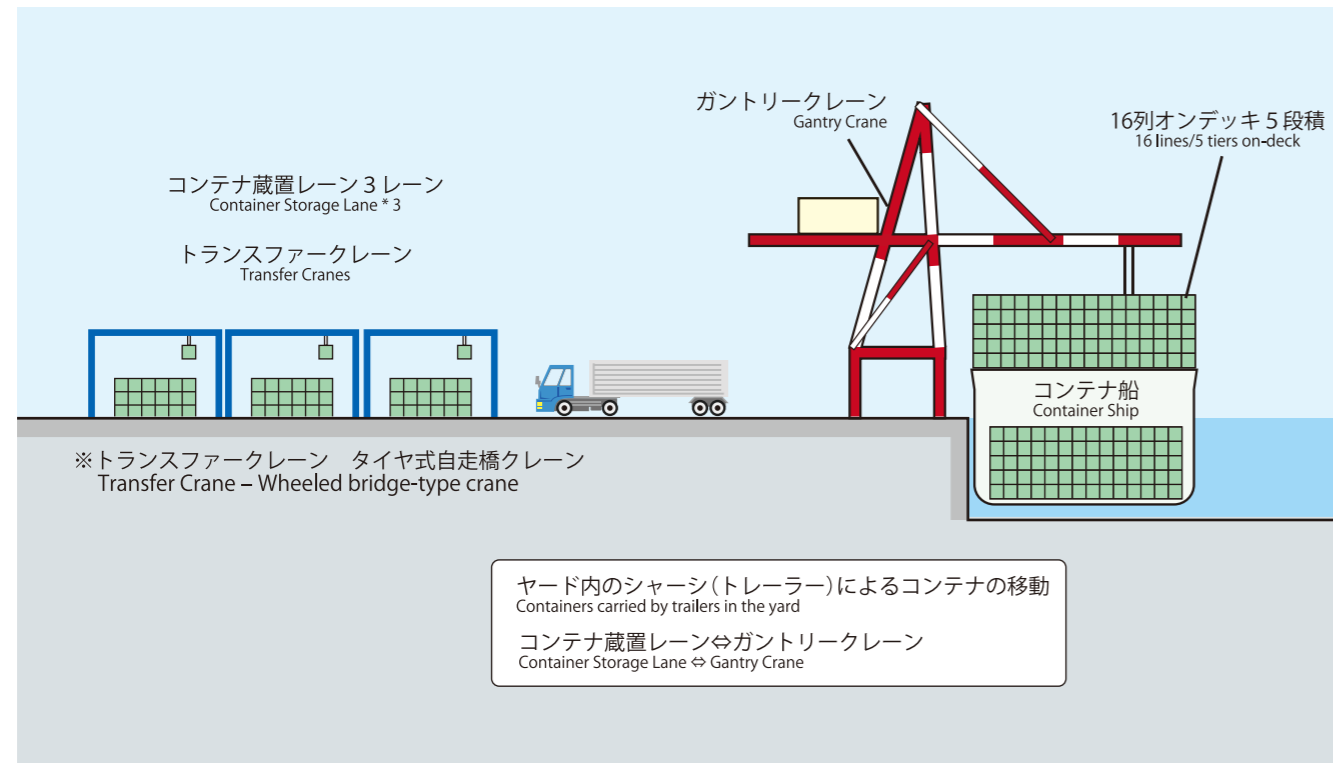
国際コンテナターミナル

International Container Terminal

御前崎コンテナターミナルの荷役
Loading Chart of Omaezaki Container Terminal



概念図 (横断面) Total Image



16列対応のガントリークレーンを完備

2基のガントリークレーンと走行路3レーン4基のトランスファークレーンのリレーションで効率の良い荷捌きを可能にしています。

Equipped with 16-lane workable gantry cranes

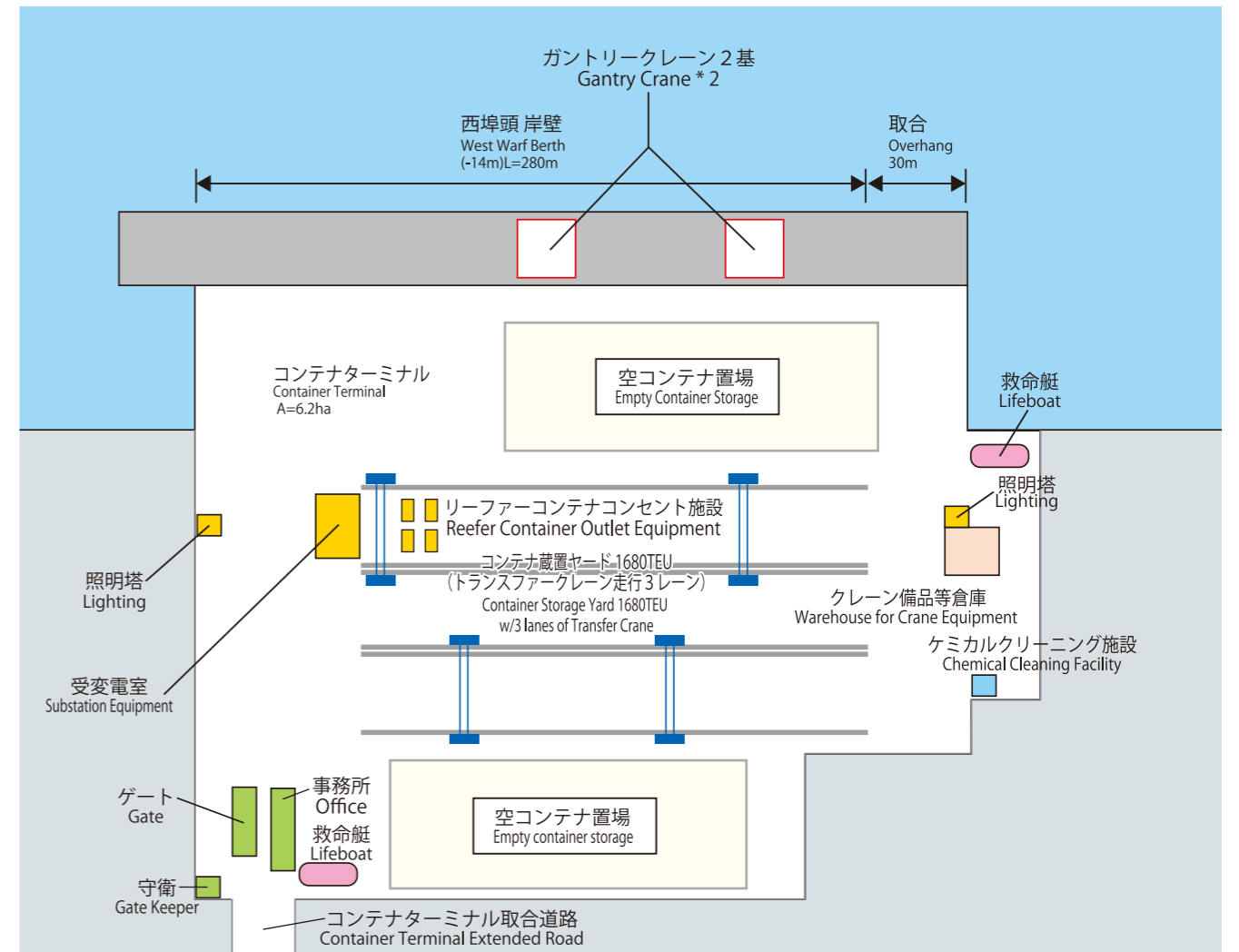
Working relation between 2 gantry cranes and 4 transfer cranes with 3 running lanes enables efficient cargo handling.



コンテナ蔵置レーン(トランスファークレーン)
Container Storage Lane (Transfer Crane)



御前崎コンテナターミナル平面図 Omaezaki Container Terminal Chart



コンテナターミナル設備と機械

Container Terminal Equipment and Machines

国際コンテナターミナルとして、さまざまな設備や機械を完備しています。

Totally equipped as an International Container Terminal.



リリーフコンテナコンセント設備
Reefer Container Outlet Equipment



トップリフター
Top Lifter



津波救命艇
Tsunami Lifesaving boat



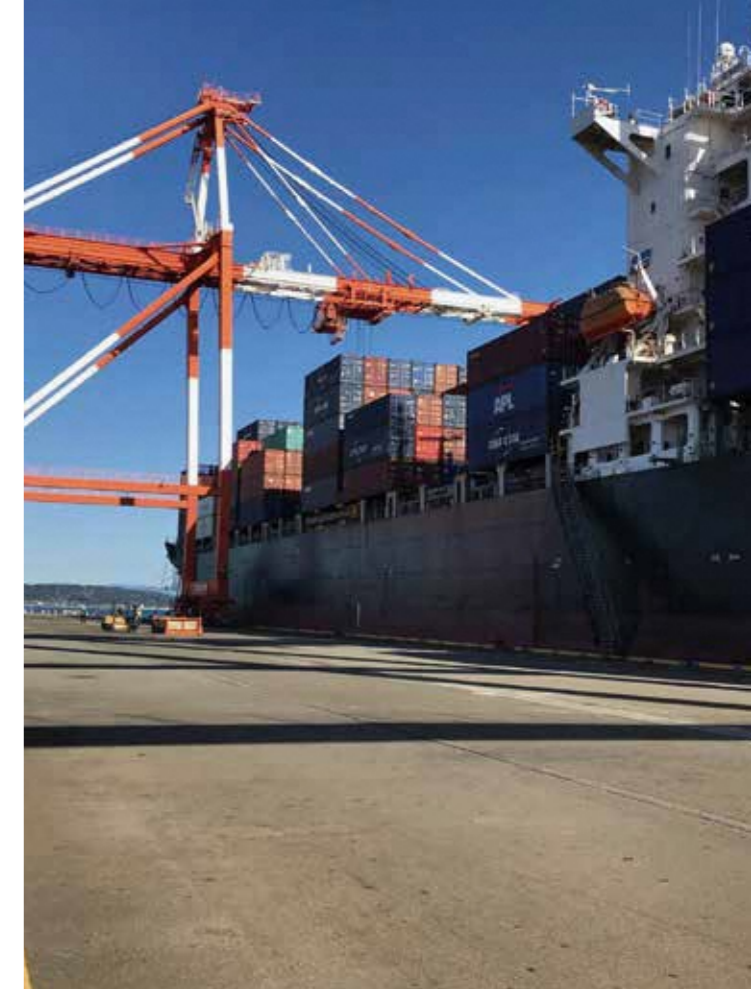
恵まれた海上アクセス で世界の海へ

To the world with blessed ocean access

御前崎港は太平洋に面した駿河湾の入口にあり、本船航路からの海上アクセスは、多くの港湾の中で最も恵まれている海の玄関口です。

シンガポール、マレーシアの港に寄港。またトランシップで世界の港に接続しています。

Omaezaki Port locates at the entrance of Suruga Bay, facing the Pacific Ocean, and known as one of the most blessed ports among others as an ocean gateway. Currently connected to China, Thailand, and Vietnam, and more to the world by transshipment.



国際フィーダー航路からも 世界の港へ接続

Also connected to the world via international feeder line.

御前崎港からの国内定期コンテナ航路(国際フィーダー航路)により、東は東京や横浜、西は四日市の各港から世界の各港に接続しています。

Omaezaki Port runs domestic regular container line (international feeder line) to Tokyo, Yokohama, or Yokkaichi port to get transhipped to all over the world.

※航路は2024年6月現在

定期コンテナ航路

日本・シンガポール・マレーシア航路



- 航路開設 2017年4月
- 船社 CMA CGM JAPAN(株)
- サービス名 JPX Service 週1便(火)
- 寄港地 御前崎→名古屋→神戸→シンガポール→ポートケラン(マレーシア)→マニラ→東京→横浜→御前崎
- 所要日数 《輸出》御前崎港から 《輸入》御前崎港へ
 ↓シンガポール 9日 ↓シンガポール19日
 ↓ポートケラン 11日 ↓ポートケラン17日
 ↓マニラ 17日 ↓マニラ11日

Regular Container Shipping Service Japan, Singapore, and Malaysia Route

- Operation: Since Apr, 2017
- Shipping Company: CMA CGM JAPAN Co., Ltd.
- Shipping Name: JAPAN EXPRESS Service, 1 service/week
- Ports of call: Omaezaki → Nagoya → Kobe → Singapore → Port Kelang (Malaysia), Manila → Tokyo → Yokohama → Omaezaki
- Transit Time: (Export) 9 days to Singapore, 11 days to Port Kelang, 17 days to Manila
 (Import) 19 days from Singapore, 17 days from Port Kelang, 11 days from Manila

国内定期コンテナ航路

東海～関東国際フィーダー航路

国際コンテナサービスに接続



- 航路開設 2008年6月
- 船社 オリентオーバーシーズコンテナラインリミテッド日本支社
- サービス名 OOCL中京フィーダーサービス 週2便
- 寄港地 移出: 御前崎(日)→四日市(月)四日市でKTX3サービスに接続
 御前崎(火)→横浜(水)横浜でKTX1、KTX2サービスに接続
 移入: 横浜(土)→御前崎(日)横浜でKTX1、KTX2サービスから接続
 東京(月)→御前崎(火)東京でKTX3サービスから接続

Domestic Regular Container Ship Line

Tokai - Kanto International Feeder Service Connected to International Container Line Service

- Operation: Since Jun, 2008
- Shipping Company: Orient Overseas Container Line Limited, Japan Office
- Shipping Name: OOCL Chukyo Feeder Service, 2 services/week
- Ports of call:
 - Outward: Omaezaki(Sun) → Yokkaichi(Mon)
 - Omaezaki(Tue) → Yokohama(Wed)
 - Inward: Yokohama(Sat) → Omaezaki(Sun)
 - Tokyo(Mon) → Omaezaki(Tue)

自動車輸出拠点

Export Base of Cars

1997年から御前崎港からの自動車の輸出が開始され、地域を代表する自動車輸出拠点となっています。

Cars started exported from Omaezaki Port since 1997 to become nowadays the leading base of car export of the region.



静岡県西部エリアは、日本有数の輸送関連機器メーカーが生まれた歴史を背景に、現在も多くの工場で完成自動車や部品などが生産されています。御前崎港は、これらの生産拠点から近く、効率の良い海上輸送が可能です。

The western part of Shizuoka is the birthplace of major transportation-related companies and multitudes of cars and auto parts are being produced until now. Omaezaki Port is located nearby from these car makers' factories and provides more efficient ocean transport services.



■自動車運搬船後部の搬入口 Rear hatch of Car Vessel



■船に搬入のため自走する自動車製品
Car products carried into the car vessel

木質バイオマス燃料船

Wood biomass-fueled ship

「脱炭素社会の実現」は世界共通の課題となっており、再生可能エネルギーへの期待はより一層高まっています。バイオマスとは化石燃料以外の生物由来である再生可能な資源の総称で、それらを利用したバイオマス発電は環境に配慮しながら、安定的かつ継続的な供給ができる電力源です。御前崎という立地を生かし、営業運転を行っています。

Expectations for renewable energies are growing on the back of efforts to realize the shared global challenge of decarbonization. Biomass is the collective term for renewable resources derived from organic matter other than fossil fuels. Biomass power plants use this renewable energy source to achieve stable, continuous supply of environmentally-friendly electricity. At Omaezaki Port, leveraging its advanced logistics network, a biomass power plant (BPP) is currently operating.

荷役から発電所までの流れ

BPP process flow from fuel unloading to power generation



御前崎港で荷揚げされた燃料はトラックで運ばれ、燃料倉庫に保管されます。その後倉庫から運び出した、木質ペレットやPKSをボイラに供給します。

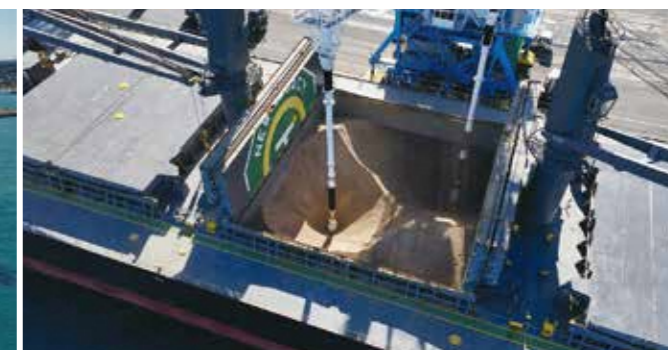
The biomass fuel is unloaded from Omaezaki Port, then transported to the BPP by truck, and stored in the BPP fuel warehouse. The fuel consisting of wooden pellets or palm kernel shells (PKS) is then transported from the warehouse and supplied to the CFB boiler.



発電所概要

Outline of the Biomass Power Plant (BPP)

- 設備容量：約75.0MW
•Generation capacity: Approx. 75.0 MW
- 想定年間総発電量：約53,000MW
•Estimated annual generation: Approx. 53,000 MW
- 敷地面積：約53,000㎡
•Site area: Approx. 53,000㎡
- 主要設備：循環流動層ボイラ、蒸気タービン発電機
•Main facilities & equipment: circulating fluidized bed (CFB) boiler, steam turbine generator (STG)



木質バイオマス燃料の紹介 About wood biomass fuel



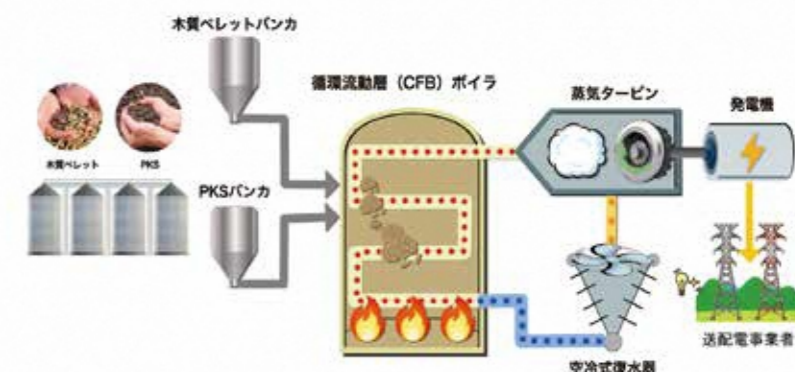
木質ペレット
Wooden pellets
森林の育成過程で生じる間伐材や低質材、製材工場などから出る端材などを細かく碎き、圧縮成形した木材燃料です。
Wooden pellets are a wood-based fuel source made by crushing and compressing thinned and low-quality lumber from forestry operations or offcuts from timber mills.



PKS (パーム椰子殻)
Palm kernel shells (PKS)
アブラヤシの果実からパーム油を生産する過程で発生する残さ物です。
These shells are a byproduct of the palm oil production process using oil palm fruit.

発電のしくみ Power generation process

「循環流動層ボイラ(CFB boiler)」の壁面には水管が張り巡らされています。2種類の木質バイオマス燃料(木質ペレットとパーム椰子殻<PKS>)の燃焼によって発生した熱が水管に伝わって内部の水が沸騰し、蒸気となります。この蒸気ので蒸気タービンを回転させ、その回転エネルギーによって電気を生み出します。発電に使用した蒸気は、空気冷却式復水器で水に戻し、再びボイラへ送るといったサイクルで有効活用しています。



The outer wall of the CFB boiler is lined with water pipes. The heat generated from burning either the wooden pellets or PKS biomass fuel boils the water inside these pipes to create steam. This steam is then used to rotate the steam turbine, resulting in the generation of electricity. The steam used to generate electricity is then returned to water by the BPP's air-cooled condenser and sent back to the CFB boiler in an effective recycling process.

客船クルーズ

Cruise Ship



「ウエステルダム」令和5年4月11日寄港

「世界で最も美しい湾クラブ」に加盟している駿河湾の湾口に位置する御前崎港は、地理的優位性から、航路にかかる所要時間が短く、14万トン級の大型客船が入港可能な岸壁、広大な岸壁背後のふ頭用地を有しております。

世界遺産富士山をはじめとする風光明媚な景色は、訪れる方々からは大変好評をいただいております。

御前崎らしさを感じていただける交流やおもてなしを心がけております。

Omaezaki Port, located at the gateway of Suruga Bay - registered as one of the "World's Most Beautiful Bays Club", owns quays and spacious site around them that are spacious enough to receive large-scale cruise ships of 140 thousand-ton class, saving cruising time blessed with geographical advantage. The exclusive views from there including Mt. Fuji, the world heritage, always make visitors happy. We promise to offer welcome services by what we can do in Omaezaki.



「ウエステルダム」令和6年4月14日寄港



「ダイヤモンド・プリンセス」令和6年4月6日寄港

みなとオアシス 御前崎



2015年8月より「みなとオアシス」に取り組んでおり、マリナーパーク御前崎などの周辺施設を「みなとオアシス御前崎」として、国土交通省から認定・登録されています。

「みなとオアシス」とは「賑わいのオアシス」として、地域住民の交流や観光の振興を通じ、「みなと」を核とした地域の活性化に資するまちづくりの促進を目指すものです。

また、ひっ迫する東海・東南海地震への対応が求められる東海地域においては、「安心のオアシス」として災害時の生活支援機能と結びつけ、地域の防災にも役立っています。

Minato Oasis Omaezaki

Since August in 2015, Omaezaki City has been working for the "Minato Oasis" project to organize related tourism facilities such as Marine Park Omaezaki as "Minato Oasis Omaezaki", which is officially designated and registered by Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism. "Minato Oasis" is a project to design local regions focusing the port as a base to create "Lively Oasis" to promote it for local revitalization through local interaction and tourism. Also, it is expected to work as a base of disaster prevention and life support in Tokai region as "Secured Oasis" in case of coming earthquake.

みなとオアシス御前崎 施設とイベント

Facilities and Events of Minato Oasis Omaezaki

御前崎海鮮なぶら市場 Omaezaki Nabura Seafood Market



御前崎港に水揚げされた新鮮な魚介類をはじめ、地元産品の販売や食事を提供。

Locally landed fresh seafood and specialties

御前崎観光物産会館 「なぶら館」 "Nabura-kan", the Omaezaki Tourism and Industry Hall



御前崎市観光協会が施設内にあり、レジャースポット、宿泊案内など観光情報を提供。

Omaezaki Tourism Association, inside the hall, provides information about local sightseeing and accommodations.

マリナーパーク御前崎 Marine Park Omaezaki



海水浴場でもある浜辺、芝生の多目的広場、キャンプ場があり、さまざまなイベントで使用される人口海浜公園。

The seaside park used for varieties of events with swimming beach, lawned play area, and camp site.

御前崎シーサイドピクニック Omaezaki Seaside Picnic



春の潮風にグルメとドッグをテーマにしたイベント。

An event focused on gourmet and dogs in spring sea breeze.

津波避難タワー Evasion Tower



地上12mの高さに約50mの避難スペースを有した津波避難タワー。約100人が避難可能。

Built for evasion from Tsunami. 12m high, 50m wide that accommodates up to 100 people.

御前崎 渚の交番 Omaezaki Nagisa-no Koban



人と海と地域を結ぶプラットフォーム。海を一望できるカフェも。

The local Platform connecting people, ocean, and local community. Café overlooking the ocean available.



御前崎みなと夏祭 Omaezaki Port Summer Festival



屋台が祭りを盛り上げ、花火が夏の夜空を彩る海の祭典。

The Marine Festival with various food stalls and fireworks in the night sky

静岡県最南端の方位標柱 The monument of southernmost point of Shizuoka



御前崎灯台のある岬は、静岡県最南端です。

御前崎エコパーク Omaezaki Eco Park



御前崎エコクラブの皆様が丹精こめて育てた四季折々の花が楽しめます。

Enjoy adorable seasonal flowers carefully tended by Omaezaki Eco Club

御前崎灯台 Omaezaki Lighthouse



明治7年(1874)5月1日に点灯を開始しました。現在、全国に16基ある、のぼることができる灯台の1基で、令和6年(2024)に150周年を迎えました。

First lit on May 1st, 1874, it is one of the ascendable 16 lighthouses in Japan and has celebrated its 150th anniversary in 2024.

御前崎港周辺のグルメ・観光・施設

Information about gourmet, sightseeing, and facilities around Omaezaki Port



あらかわふる里公園

御前崎市の北部、起伏に富んだ里山を整備し、野山と小川のせせらぎを活用したのどかな自然公園です。

Arasawa Furusato Park

Local quiet natural park in the north part of Omaezaki with a stream and forest developed in rustic hills.



桜ヶ池

三方を空へと茂る原生林に囲まれ、県の名勝にも指定される桜ヶ池は、古来より龍神伝説が語り継がれる神池です。

Sakura-ga Ike Pond

Surrounded by natural thick forest, Sakura-ga Ike pond is said having been blessed by the god with dragon myth from ancient times.



静波海岸

広い砂浜と遠浅の海、駿河湾エリアでも有数の美しさや広さを備えた海水浴や、マリンスポーツにも人気のスポットです。

Shizunami Coast

Vast beach and shallow ocean. Counted as one of the best marine leisure spots for swimming and marine sports around Suruga Bay area.



石雲院

勝間田氏が創建した寺院。静かな山中の寺で、山門や総門など市の指定文化財になっている建築などを堪能できます。

Sekiun-in Temple

The temple in the quiet forest built by Katsumata family. The temple gates are designated as the cultural assets of the city.



さがら子生れ温泉

源泉かけ流しの天然温泉で、神経痛や関節痛、冷え性などに効果があります。館内には食事処や地場産品の販売もあります。

Sagara Koumare Onsen

Natural hot spring said effective against neuralgia, arthralgia and sensitivity to cold. Restaurant and shop available.



大井川鉄道 SL

旧東海道の金谷から大井川沿いを走るのどかな風景を見ながら北へと、山奥の峡谷への景色の変化が楽しめます。

SL steam train, Oigawa Railway

Along the Oi River from Kanaya, part of the Old Tokaido, you can enjoy scenic beauty of great nature until running into the gorge of deep mountains.



蓬萊橋

明治12年(1879)に架けられた橋です。ギネスブックに認定された世界最長の木造歩道橋としても人気があります。

Horai Bridge

Built in 1879 and known as the longest wooden walkable bridge registered in the Guinness World Record.



静岡カントリー浜岡コース&ホテル

静岡カントリー浜岡コースをはじめ、市内や近隣エリアに多くのゴルフ場があり、1年を通じ楽しめます。

Shizuoka Country Hamaoka Course & Hotel

The golf course facility with a hotel. Other golf courses are also available in and around the city to enjoy it through the year.



相良油田・相良油田の里公園

相良油田は、太平洋側唯一の産油地です。油田跡を整備した公園で手掘り井戸の小屋や資料館があります。

Sagara Oil Mine Ruin and the park

Sagara Oil Mine is the only one along the Pacific side. The park was established by developing the oil ruin.



牧之原台地

牧之原台地には、全国でも有数の大茶園が広がっています。一番茶の季節は、萌黄色に輝く茶畑をお楽しみいただけます。

Makinohara Plateau

Well-known as the largest green tea plantation region. You can enjoy its green-yellowish views of tea fields in early spring.



ふじのくに茶の都ミュージアム

世界のお茶の歴史や文化を学べ、茶道、茶摘み、手もみ、抹茶挽きなどのいろいろな体験ができます。

Tea Museum, Shizuoka(Chanomiyako Museum)

Tea Museum features exhibits introducing tea industry, history, and culture, as well as experiences that you can choose for enjoy learning about tea.



大鐘家

大鐘家の建物は約300年前に建造されました。母屋・長屋門は国の重要文化財に指定されています。

Ogane Family's house

The house of Ogane Family was built 300 years ago. The main building and Nagaya gate are listed in the National Important Cultural Properties.



グリーンピア牧之原

茶摘み体験から工場見学、ショッピングまで。広がる大茶園のなかでお茶を楽しめる総合施設です。

Rinpia Makinohara

The facility specialized in Green tea. You can enjoy tea-picking, factory tour, and shopping in the expansive tea plantation region.



掛川城

『功名が辻』で知られる山内一豊の居城です。天守閣は日本初の本格木造天守で平成6年(1994)に復元されました。

Kakegawa Castle

The castle of Yamanouchi Kazutoyo, the samurai lord in Kakegawa. The main tower was re-built in wood in 1944, said the first wooden castle in Japan.



富士山静岡空港

天気の良い日には、飛行機と富士山と一緒に見ることができます。静岡の有名飲食店が出しており、静岡みやげも充実しています。

Mt. Fuji Shizuoka Airport

You can take a look at airplanes with Mt. Fuji behind them when the weather is fine. Locally famous restaurants and specialties are available inside the airport.

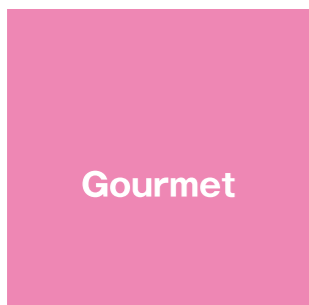


太平洋岸自転車道

海岸・茶畑・太平洋や駿河湾、富士山など、海と山のロケーションを楽しめます。

The Pacific Cycling Road

Along the Pacific Cycling Road can be seen coast lines, green tea plantation, the Pacific Ocean, Suruga Bay and Mt. Fuji.



Gourmet



御前崎茶 つゆひかり

日本一のお茶処・静岡県で一番早い新茶として取引される新品種です。爽やかな香りと色、甘みと旨味が楽しめます。

Tsuyu-hikari - Omaezaki Green Tea

Newly labeled product that is dealt as the earliest green tea of the season. Please enjoy its clear flavor, color, and sweet and refined taste.



牧之原茶 望

JAハイン独自の基準で、茶成分分析、全窒素、茶葉の外観や香り、味を厳しく審査し、合格したものが静岡牧之原茶「望」に認証されます。

Nozomi - Makinohara Green Tea

Nozomi is the tea certified by JA Hainan by its unique criteria through strict inspections of composition analysis, total nitrogen, aspect of leaves and taste.



いちご

温暖な気候と豊かな自然の中で育てられたいちごは、甘みと酸味のバランスが良く全国でも人気の商品です。

Strawberries

Owing to mild climate and rich nature, strawberries are grown in good harmony with sourness and sweetness.



メロン

全国的にも高い評価を得ています。平野部の豊かな水と温暖で長い日照時間が育み、温室栽培により生産者のこだわりと愛情がたっぷり詰まった逸品です。

Melon

Highly reputed. Thanks to abundant water and mild climate with long hour sunlight, melons are grown decently in the greenhouse with much of producer's affection.



自然薯

皮ごとすりおろしてもきれいな白色、ほのかな土の香り、糸を引く粘りなど、全国でも他にない特徴を持つ自然薯です。

Jinenjo, the yam

Pure white after grinded without being peeled, slightly scent of soil, sticky texture all of which are very special and distinctive compared with one of others.



かつお

駿河湾の玄関で黒潮に近いため、三陸沖まで北上する活きの良い春の「初かつお」から、脂ののった秋の「戻りかつお」まで楽しめます。

Katsuo - Bonito

Thanks to being in the entrance of Suruga Bay, you can enjoy from spring bonito "Hatsu Katsuo" that goes up to the north to fatty bonito "Modori Katsuo" in autumn that returns back to the south.



遠州夢咲牛

2000年に地元のJAが立ち上げた黒毛和牛ブランドです。良質な脂とやわらかくコクと深みのある味わいが楽しめます。

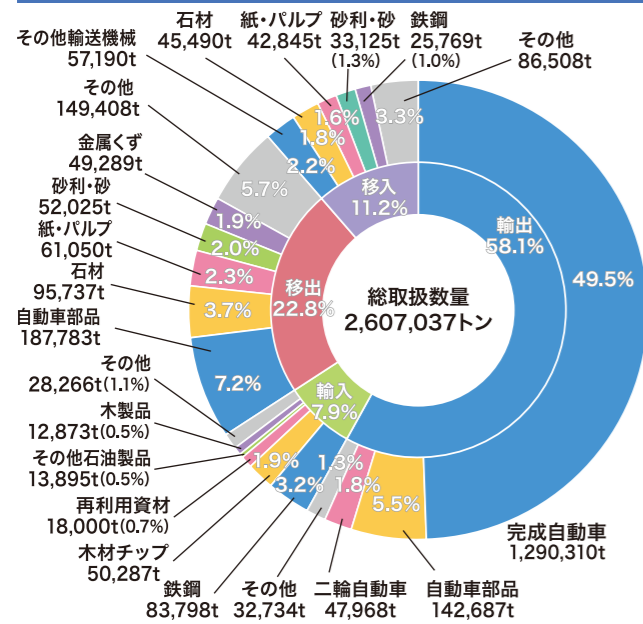
Enshu Yumesaki Beef

Japanese Black Cattle brand labeled by the local JA in 2000. Enjoy its refined fat and soft and smooth texture.

港勢 PORT TRENDS

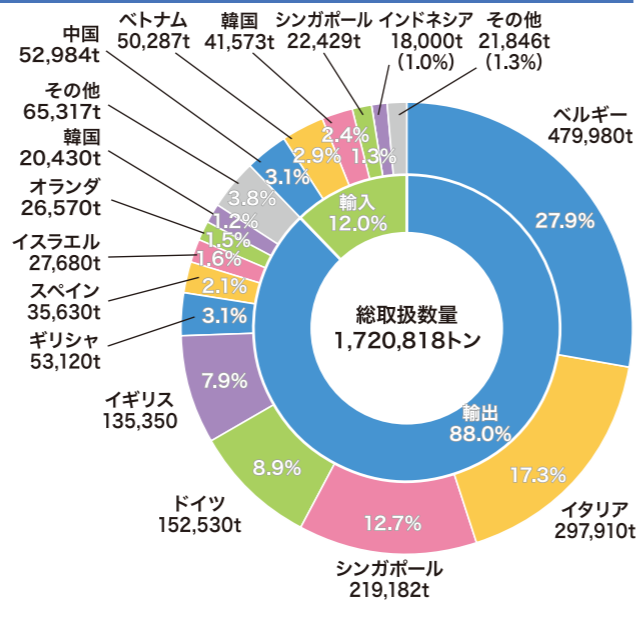
令和5年海上出入貨物構成

Breakdown of imported/exported items in 2023

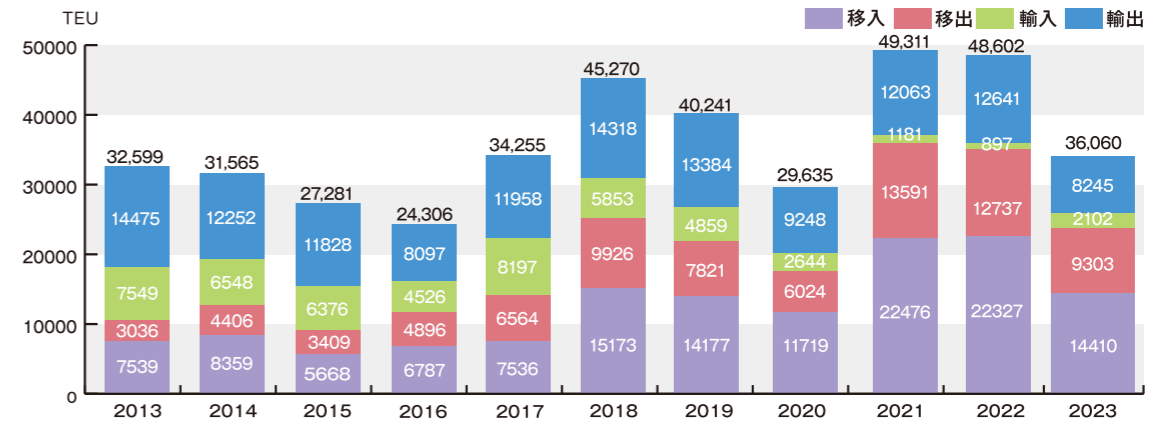


令和5年輸出入貨物相手先国

Foreign Partners of import/export in 2023

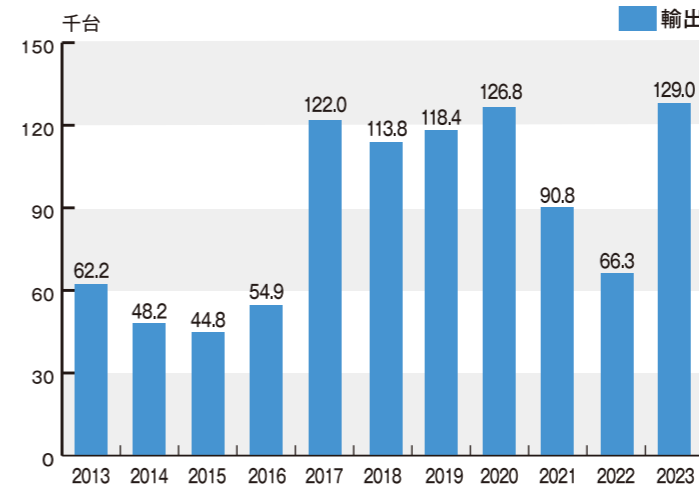


コンテナ貨物取扱量実績の推移 Trends of actual handling amount of container freight



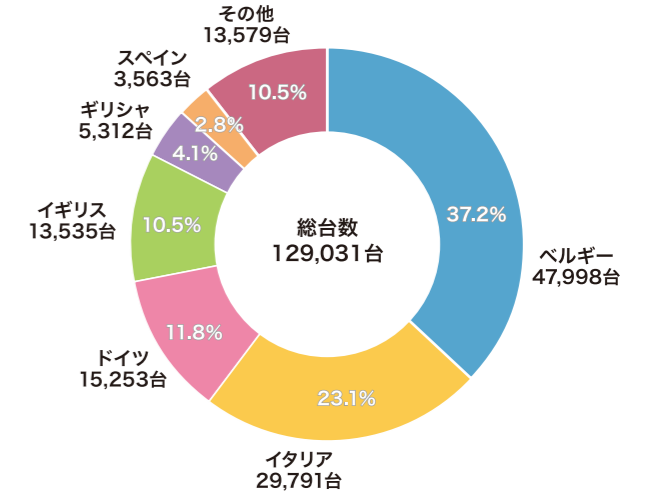
完成自動車取扱貨物量の推移 (輸出のみ) Trends of handling number of automobiles (export only)

Trends of handling number of automobiles (export only)

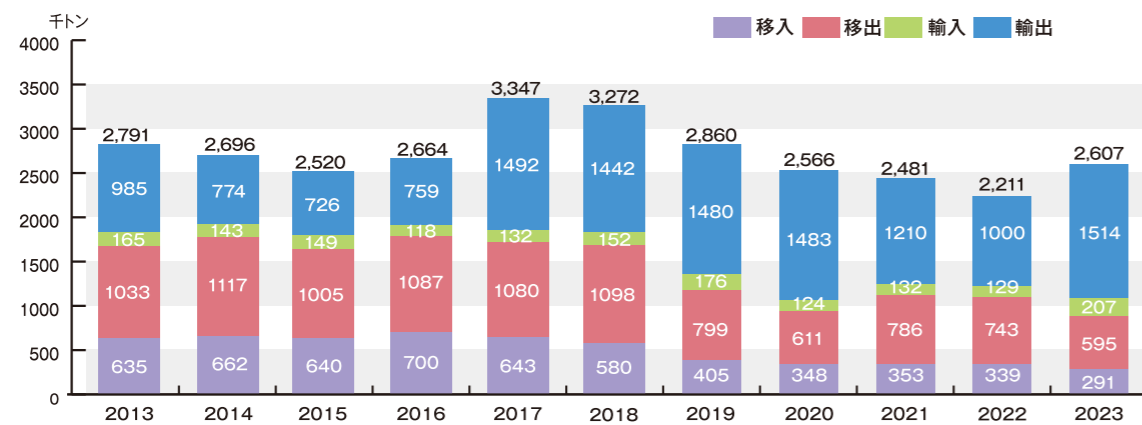


令和4年輸出自動車の仕向地 Destinations of automobiles in 2023

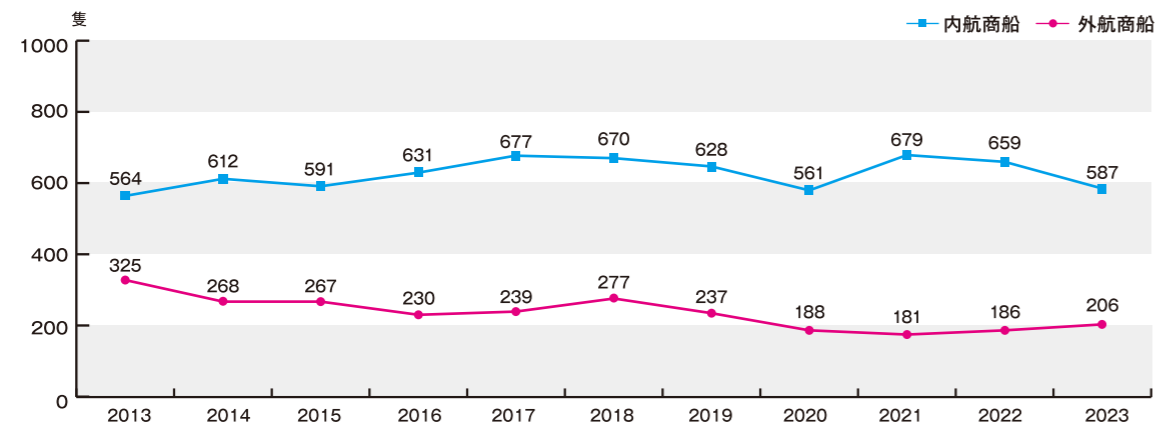
Destinations of automobiles in 2023



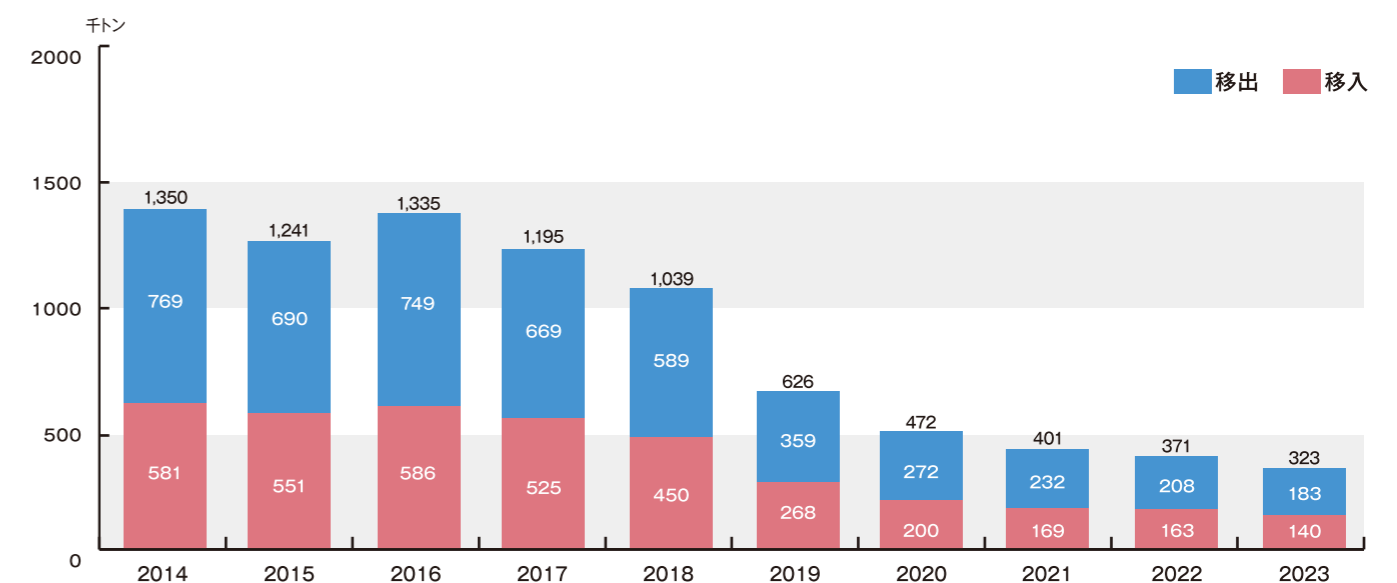
海上出入貨物の年別比較 Annual total amount of imported/exported freight



入港船舶の推移 Trends of number of ships



シャーシ貨物の推移 Trends of handling amount of chassis freight



港湾施設利用料金等 TARIFF FOR PORT FACILITY USE ETC

(1) 港湾施設使用料 Charge for Port Facility Use

区分 Section	算定単位 Unit	使用料金 Rates		備考 Remarks
		外航船舶 International	内航船舶 Domestic	
岸壁・さん橋 Wharf / Pier	総トン数 1 トン 24 時間につき Per 24 hours, Per ton	10 円 90 銭 ¥10.90	11 円 90 銭 ¥11.90	
	使用時間が 2 時間以上 12 時間以下の場合 For use between 2 - 12 hours	8 円 20 銭 ¥8.20	8 円 80 銭 ¥8.80	
	使用時間が 2 時間未満の場合 For use under 2 hours	4 円 90 銭 ¥4.90	5 円 10 銭 ¥5.10	

区分 Section		算定単位 Unit	使用料金 Rates	備考 Remarks				
野積場 Open Freight Storage Site	特級 Special Class	一般使用 General Use	貨物搬入の日から起算して 15 日まで Up to 15 days from the day of freight installation	1 m ² 1 日につき Per m ² per day	5 円 80 銭 ¥5.80	●専用使用は野積場のみ Only open site available for private use ●荷さばき地、野積場の等級 Classification of freight handling site and open storage site		
			貨物搬入の日から起算して 16 日以後 After 16 days from the day of freight installation	8 円 90 銭 ¥8.90				
		専用使用 Private Use		1 m ² 1 月につき Per m ² per month	151 円 ¥151			
	1 級 Class 1	一般使用 General Use	貨物搬入の日から起算して 15 日まで Up to 15 days from the day of freight installation	1 m ² 1 日につき Per m ² per day	3 円 90 銭 ¥3.90		特級 Special Class 知事が別に告示で定める One notified by the governor 1 級 Class 1 特級以外で舗装されたもの One paved other than special class	
			貨物搬入の日から起算して 16 日以後 After 16 days from the day of freight installation	5 円 80 銭 ¥5.80				
		専用使用 Private Use		1 m ² 1 月につき Per m ² per month	103 円 ¥103			
	2 級 Class 2	一般使用 General Use	貨物搬入の日から起算して 15 日まで Up to 15 days from the day of freight installation	1 m ² 1 日につき Per m ² per day	3 円 10 銭 ¥3.10	2 級 Class 2 未舗装 One Unpaved		
			貨物搬入の日から起算して 16 日以後 After 16 days from the day of freight installation	5 円 10 銭 ¥5.10				
		専用使用 Private Use		1 m ² 1 月につき Per m ² per month	84 円 ¥84			
	上屋 Shed	6 級 Class 6	一般使用 General Use	貨物搬入の日から起算して 15 日まで Up to 15 days from the day of freight installation	1 m ² 1 日につき Per m ² per day		8 円 90 銭 ¥8.90	
				貨物搬入の日から起算して 16 日以後から 30 日まで Between 16 days until 30 days from the day of freight installation	18 円 50 銭 ¥18.50			
				貨物搬入の日から起算して 31 日以後 After 31 days from the day of freight installation	36 円 90 銭 ¥36.90			
専用使用 Private Use		1 m ² 1 月につき Per m ² per month	238 円 ¥238					
貯木場 Timber Storage	水面貯木場 Water Surface	1 m ² 1 月につき Per m ² per month	13 円 50 銭 ¥13.50					
荷役機械 Cargo-handling Equipment	ジブクレーン Jib Crane	1 台 1 時間につき Per crane per hour	34,130 円 ¥34,130					
	ガントリークレーン Gantry Crane	1 台 30 分につき Per crane per 30 min.	39,910 円 ¥39,910					



(2) 港湾施設使用料入港料 Harbor Tariff

区分 Section	算定単位 Unit	料率 Rates		備考 Remarks
		金額 Amount		
基準料率 Standard Rate		2 円に 20 銭を加えた額 ¥2.20		総トン数 700 トン未満の船舶については徴収しない Free for under 700-ton ship
外航船舶の料率 International Arrivals	入港 1 回総トン数 1 トンにつき Per ton, per berthing	2 円 ¥2		
内航船舶の料率 Domestic Arrivals		基準料率の 2 分の 1 の額 Half of the standard rates		

(3) 港湾使用料の減免 Reduction and Exemption of Harbor Charge

御前崎港では、外航定期コンテナ航路に係る港湾使用料を次のとおり減免します。
Omaezaki Port remits port use charges as stated below against international regular container vessels.

岸壁使用料 Wharf use charge		
内容 Content	①使用時間が 2 時間以上 4 時間未満の場合 30% 減免	①30% reduced when used between 2 - 4 hours
	②使用時間が 4 時間以上 8 時間未満の場合 20% 減免	②20% reduced when used between 4 - 8 hours
	③新規航路の開設及び既存航路が増便された場合、岸壁使用料を航路開設から 6 ヶ月間、全額免除	③Exempted for 6 months when used by newly scheduled lines or increased vessels.

ガントリークレーン使用料 Gantry crane use charge		
内容 Content	①20% 減免 (内航船舶にも適用)	①20% reduced (Applicable to the domestics)
	②新規に外航定期コンテナ航路を開設した場合又は、既存航路の増便が行われた場合は、初入港時から 3 ヶ月間は 20% 減免	②20% reduced for 3 months for newly scheduled international container lines or increased vessels.
	③ ①と②の措置は、重複適用する 36% 減免	③36% reduced when applied both ① and ②

入港料 Port Charge		
内容 Content	①50% 減免	①50% reduced
	②新規航路の開設及び既存航路が増便された場合、入港料を航路開設から 6 ヶ月間、全額免除	②Exempted for 6 months when used by newly scheduled lines or increased vessels.

インセンティブ制度 INCENTIVE

御前崎港では、新たな利用及び貨物量増加を図るため、外航コンテナ貨物、外航バルク貨物を利用する荷主等に対して、インセンティブ制度を用意しています。

港湾使用料の減免とインセンティブ制度を組み合わせることによって、利用者にとって御前崎港が使いやすく利用価値の高い魅力ある港湾になることを目指しています。



お問合せ先

静岡県御前崎港振興会事務局(御前崎市商工観光課企業港湾室内)

TEL 0537-85-1164 FAX 0537-85-1156

E-mail : kigy@city.omaezaki.shizuoka.jp

URL <https://www.city.omaezaki.shizuoka.jp/kurashi/business/kowan/index.html>



インセンティブ制度の最新の内容は、上記HPよりご確認ください。二次元コードからもアクセスできます。

◎御前崎港輸出入コンテナ航路利用助成事業

対象	助成金は、次のいずれかに該当する荷主企業（混載貨物は、除く） ①令和6年4月1日以降に、新たに御前崎港のコンテナ航路を利用するもの ②令和5年度以前に当事業を利用し、令和6年度も引き続き御前崎港を利用するもの
内容	①の場合 10TEUまで 輸出25,000円/TEU 輸入30,000円/TEU ①の場合 輸出15,000円/TEU 輸入20,000円/TEU (上限50TEU) ②の場合 輸出・輸入7,000円/TEU (上限100TEU)
対象期間	令和6年4月1日から令和7年3月31日まで(単年度要綱)

◎御前崎港大口集荷継続利用荷主奨励金事業

対象	御前崎港発着のコンテナ船を利用しての年間輸出入貨物数が200TEU以上となる荷主企業 ※船荷証券1件が1コンテナに満たない小口混載貨物は対象外
内容	年間の輸出入貨物コンテナ数が、次に掲げる量に達した場合に支給 200TEU以上 30万円 ※輸出入コンテナ航路利用助成事業との併用可
対象期間	令和6年4月1日から令和7年3月31日まで(単年度要綱)

◎御前崎港バルク貨物利用助成事業

対象	御前崎港発着のバルク貨物船を利用し輸出入する荷主企業
内容	100円/1トン(NET)(上限30万円/年・荷主) ※1回の取り扱いにおいて、1トンに満たない端数は切り捨て
対象期間	令和6年4月1日から令和7年3月31日まで(単年度要綱)

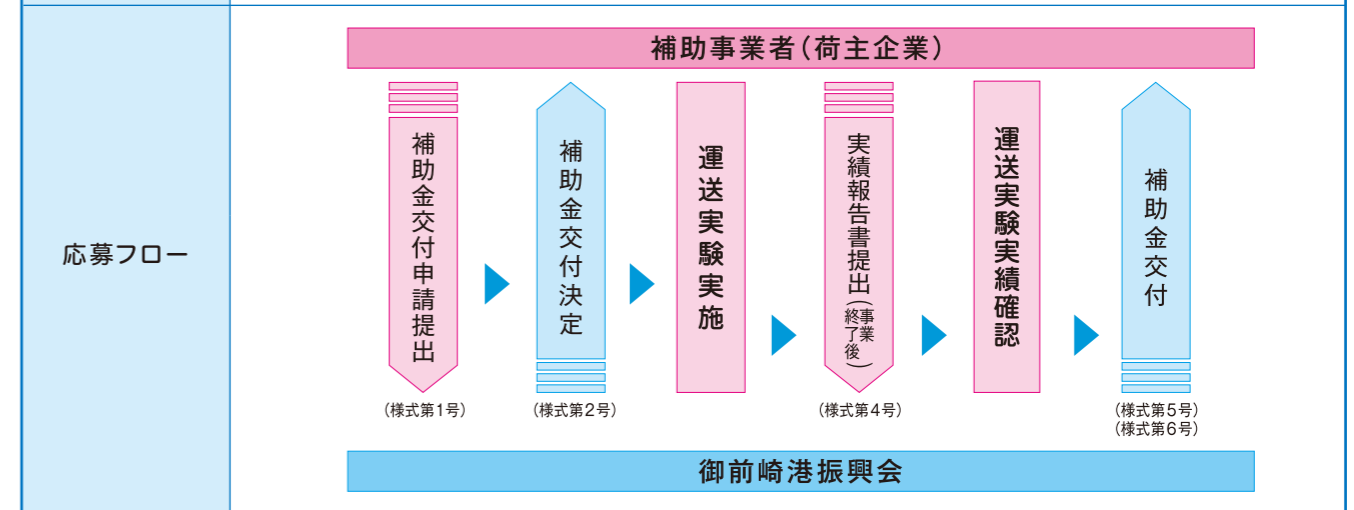
◎御前崎港リーファーコンテナ電源利用助成事業

対象	御前崎港を発着するコンテナ船を利用して、リーファーコンテナ貨物を輸出入する荷主企業
内容	助成金額 コンテナ1TEUあたり1万円 交付限度額 100万円/年(1荷主あたり)
対象期間	令和6年4月1日から令和7年3月31日(単年度要綱)

◎御前崎港コンテナ輸送実験利用助成事業

※この輸送実験利用助成金事業は他のインセンティブ制度との併用はできません。

対象	主に県外港を利用するコンテナ貨物を国内諸港湾から御前崎港に転換させ、御前崎港の国際定期コンテナ航路を利用し、国外諸港湾との間で輸出入するコンテナ貨物を取り扱う荷主企業
内容	助成金額 補助対象経費 [*] の2分の1以内 ※国内陸上輸送費、国内荷役料 交付限度額 100万円/年 梱包料、輸出入諸経費 ※1荷主企業につき、年間100万まで
対象期間	令和6年4月1日から令和7年3月31日(単年度要綱)



●様式第1号：御前崎港コンテナ輸送実験利用助成企業指定申請書 ●様式第2号：御前崎港コンテナ輸送実験利用助成企業指定通知書
●様式第4号：御前崎港コンテナ輸送実験利用助成金交付申請書 ●様式第5号：御前崎港コンテナ輸送実験利用助成金交付決定通知書
●様式第6号：御前崎港コンテナ輸送実験利用助成金不交付決定通知書

◎御前崎港輸出入コンテナ利用拡大助成事業

対象	御前崎港を発着するコンテナ船を利用して、補助申請前年度の実績と比べ輸出入コンテナ貨物の増加量が30TEU以上増加となる荷主企業
内容	①輸出：前年度実績と比較して30TEUを超えるコンテナ1本あたり 1万円 ②輸入：前年度実績と比較して30TEUを超えるコンテナ1本あたり 1.5万円
対象期間	令和6年4月1日から令和7年3月31日(単年度要綱)

※助成金交付額の合計が予算額に達した場合は、その時点で受付を終了します。



主な港湾関係企業 Port-related companies

名称	所在地	電話番号
アオキトランス株式会社 御前崎支店	御前崎市港6620-19	TEL.0548-55-2078
株式会社天野回漕店	静岡市清水区港町2-9-5	TEL.054-353-2151
御前崎港運株式会社	御前崎市港6129-1	TEL.0548-63-2562
御前崎埠頭株式会社	御前崎市港6129-1	TEL.0548-63-3021
株式会社上組 浜岡支店	御前崎市佐倉5561	TEL.0537-86-7430
鈴与株式会社御前崎支店	御前崎市港6129-1	TEL.0548-63-3033
清和海運株式会社	静岡市駿河区森下町1-35 静岡MYタワー3F	TEL.054-288-2743

主な港湾関係官公署・団体 Port-related public offices and organizations

名称	所在地	電話番号
清水海上保安部御前崎海上保安署	御前崎市港6170-2	TEL.0548-63-4999
清水海上保安部 交通課	静岡市清水区日の出町9-1	TEL.054-355-0225
中部地方整備局 清水港湾事務所 御前崎港事務所	御前崎市港6170-1	TEL.0548-63-4840
中部運輸局 静岡運輸支局	静岡市駿河区国吉田2-4-25	TEL.054-261-2939
静岡地方気象台	静岡市駿河区曲金2-1-5	TEL.054-286-6919
清水税関支署 御前崎出張所	御前崎市港6170-2	TEL.0548-63-6343
名古屋出入国在留管理局 静岡出張所	静岡市葵区伝馬町9-4 一瀬センタービル6F	TEL.054-653-5571
名古屋植物防疫所 清水支所 静岡空港出張所	牧之原市坂口3336-4 富士山静岡空港ターミナルビル内	TEL.0548-29-2430
名古屋検疫所焼津出張所	焼津市中港2-7-21	TEL.054-352-6012 清水検疫所支所検疫衛生課
御前崎市商工会	御前崎市池新田5484-1	TEL.0537-86-2146
牧之原市商工会	牧之原市波津691-2	TEL.0548-52-0640
御前崎市観光協会	御前崎市港6099-1	TEL.0548-63-2001

静岡県 御前崎港

御前崎港ポートセールス実行委員会 Port Sales Executive Committee, Omaezaki Port

〒437-1623 静岡県御前崎市港6170-1 御前崎港管理事務所
c/o Omaezaki Port Authority of Shizuoka Prefectural Government 6170-1 Minato, Omaezaki City, Shizuoka 437-1623
TEL:0548-63-2567 FAX:0548-63-2173
<https://omaezakiport.com>

静岡県御前崎港管理事務所 Omaezaki Port Authority of Shizuoka Prefectural Government

〒437-1623 静岡県御前崎市港6170-1
6170-1 Minato, Omaezaki City, Shizuoka 437-1623
TEL:0548-63-3213 FAX:0548-63-2173
<http://doboku.pref.shizuoka.jp/desaki2/omaezaki>

御前崎市役所 Omaezaki City Hall

〒437-1692 静岡県御前崎市池新田5585
5585 Ike-shinden, Omaezaki City, Shizuoka 437-1692
TEL:0537-85-1164 FAX:0537-85-1156
<https://www.city.omaezaki.shizuoka.jp/kurashi/business/kowan/index.html>

牧之原市役所(相良庁舎) Makinohara City Hall (Sagara Office building)

〒421-0592 静岡県牧之原市相良275
275 Sagara, Makinohara City, Shizuoka 421-0592
TEL:0548-53-2624 FAX:0548-52-3772
<https://www.city.makinohara.shizuoka.jp>

御前崎港振興会 Omaezaki Port Promotion Association

〒437-1692 静岡県御前崎市池新田5585 御前崎市役所内
5585 Ike-shinden, Omaezaki City, Shizuoka 437-1692
TEL:0537-85-1164 FAX:0537-85-1156
<https://www.city.omaezaki.shizuoka.jp/kurashi/business/kowan/index.html>