

中央協議会について

令和3年2月末リバイス版

【資料1】

最近のトラック運送事業に関する取組みについて

標準的な運賃について（告示：令和2年4月24日）

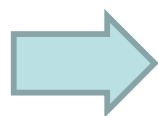
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を改善し、持続的に事業を運営**するための参考となる指標

基本的な策定方針

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

適正な原価・利潤の確保

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



今後は、**標準的な運賃を実勢運賃に反映**させていくことが重要

標準的な運賃の浸透に向けて

- 「標準的な運賃」は令和2年4月24日に告示
- 今後は**標準的な運賃が実勢運賃に反映**されるよう、普及セミナー等を通じて事業者・荷主に浸透を図る

標準的な運賃の活用促進に向けた解説書（一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の届出に向けて）

標準的な運賃の浸透に向けては、荷主との交渉に活用してもらうため、**トラック事業者への理解促進**が重要



一般貨物自動車運送事業に係る 標準的な運賃について

3 標準的な運賃の特性

「適正な原価」の算出に当たってのポイント

- 適正な原価の算出に当たっては、一定の考え方の下に、車両費や人件費の計算を行っています。
- 車両費は適正な車両価値を進めることができること、人件費は全産業平均並みの時間当たりの単価を確保でき、労働条件を改善できるよう計算を行っています。

ポイント①：下記のように、事業者における安全・信頼性の高い車両への更新を促すとともに、固定施設の維持・改善を図るという観点から、車両の耐用年数は5年で計算しています。

【トラックの安全・環境性能の向上】

- ▶近年、①衝突被害軽減ブレーキ、②車線逸脱抑制装置、③車両安全特別装置といった一部のASV装置について設置義務付けされています。（※）重量超過3.5トン超8トン以下の新車の場合、④と⑤については2018年11月から、⑥については2019年11月から義務付け開始

▶環境性能（新車排出ガス規制）については、2年から7年のスパンで変更が行われています。e-drive=電動駆動

	新車10年	新車15年	新車17年	新車21年	新車22年	新車23年
排出ガス	2.0+ GVW 120	120+ GVW	3.0+ GVW	120+ GVW	3.0+ GVW 120	3.0+ GVW

【車両に関するトラック運送業の実態】

●トラック運送業では、実態上、次のような事項について、5年で車両が更新されるのが普通。

- (1)バターの劣化等を理由に、新車時から5年を過ぎると車両の修理費が増加
- (2)一般的にトラックの購入に際しては車両への返済期間は5年
- (3)リース費用の半減は、5年のリース期間で行うため

ポイント②：①、②、③トラックドライバーの長時間労働、低賃金の労働環境を是正するため、全産業平均の時間当たり原価とトラックの耐用年数が得られるよう、計算しています。



12

- トラック事業者向けに、**標準的な運賃の主旨・目的から、実際の活用にあたって必要な諸手続までわかりやすくまとめた解説書**を（公社）全日本トラック協会と共同で作成

- 本解説書を使用した事業者向け説明会を**全国で実施**（令和2年8月～12月）

【解説書の主な内容】

- ◆ 標準的な運賃の主旨・目的
- ◆ 標準的な運賃の概要
- ◆ 標準的な運賃の活用に係る諸手続
- ◆ 運賃料金適用方の解説
- ◆ 標準的な運賃に関するQ & A

今後は、荷主向けの解説書の作成・セミナーの開催等を通じて**荷主への働きかけも強化**

1. ガイドライン策定の経緯

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

2. ガイドラインの構成

【まえがき】

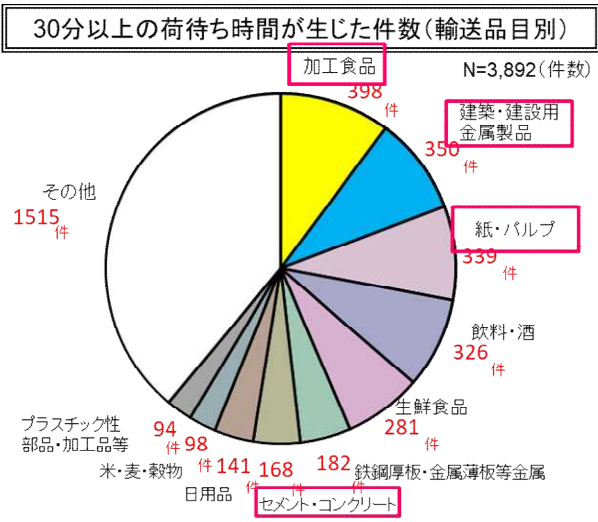
- ガイドライン策定の経緯とトラック運送事業の現状
 - (1) 今後のトラック運送事業の見通し、
 - (2) トラック運送事業を取り巻く制度面の変遷、
 - (3) トラック運送事業の健全な発展に向けて

【本編】

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

【あとがき】

- 輸送品目別物流における今後の取組みの方向性
- おわりに（サプライチェーン関係者へのメッセージ）



加工食品物流編



建設資材物流編



紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編



紙・パルプ(家庭紙分野)物流編

各ガイドラインの概要

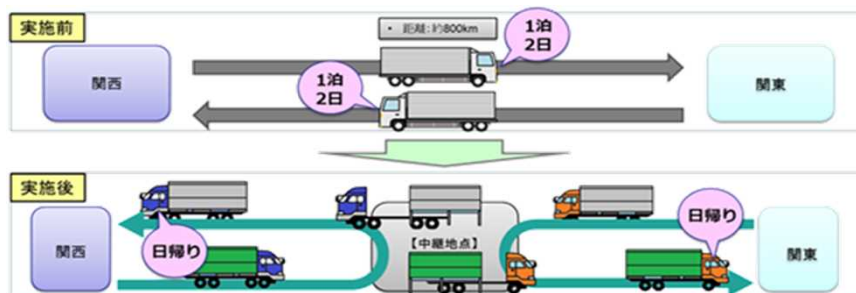
品目	主な課題	解決方策	今後の取組の方向性
加工食品	「1／3ルール」、年月日表示の賞味期限等業界特有の慣習が存在 - 多種多様な製品サイズが存在 ⇒複雑かつ長時間にわたる検品作業 ⇒長時間にわたる荷役作業	- 賞味期限の年月表示化等による検品作業の効率化 - QRコード等の活用による伝票情報の電子化 - パレットサイズや外装サイズの統一、外装表示の標準化	- 事前出荷情報の提供と伝票情報の電子化の組み合わせ等による検品レスの実現 - 物流標準化アクションプランに沿った標準化の取組の推進
建設資材	- 天候や道路事情等により計画どおりに搬出入が進まないことが日常的 ⇒トラックの荷待ちへの関心が薄い - 多種多様な製品を邸別に仕分け ⇒複雑かつ長時間にわたる検品作業	- 工事現場における事前の段取りをデジタル化したうえで「見える化」と「精緻化」し、関係者の円滑な情報共有を推進 - 運送と荷役の分離の推進 - 複数のユーザーが一貫して活用できる標準コードを導入し、入出荷検品を目視から電子化	- 元請業者による物流へのマネジメントの強化 - 伝票情報や物流情報を現場が容易にアクセスできる環境整備を促進
紙・パルプ (洋紙・板紙)	- 製品での差別化ができず、不十分なリードタイムや少量多頻度納品、附帯作業等の差別化による受注競争の商習慣が定着 ⇒低積載率での運行 ⇒附帯作業の実施による長時間労働	- 発着荷主を含めた関係者間で十分な協議を行い、リードタイムや少量多頻度納品の緩和、平準化、附帯作業の軽減等の対策を実施 - 発注者の製造計画等を関係者で共有化・見える化する取り組みを推進	- サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担 - 共同保管・共同輸送の実現に向けた取組みの推進 - 荷役の機械化を推進
紙・パルプ (家庭紙)	- 製品単価が安価であるため、パレット化のための投資が進まない ⇒手荷役による長時間労働 - 製品が安価かつ嵩張るため、小売りの物流センターでは取り扱われず、かつ、小売店舗での保管も困難 ⇒家庭紙のみを少量多頻度で毎日納品	- 発着荷主の連携によるパレット化 - 物流負荷を軽減させるコンパクト製品の切替	- サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担 「手積み手卸しの解消」を共通認識に、パレット化の早急な促進 - 消費者へ製品メリットの積極的な周知を行うなど、コンパクト製品の普及促進

中継輸送の普及促進について

「中継輸送とは」

長距離運行を複数のドライバーで分担する輸送形態

【中継輸送イメージ（日帰り運行の実現例）】



労務負担の軽減や人手不足の緩和に資する

【中継輸送の実施に当たって（実施の手引き）】

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

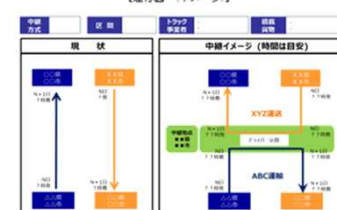
＜手引書の項目＞

- ・中継輸送の実施ルール、枠組み、運用の詳細、協定書の項目例 等

■大まかに運行図を作ってみる

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

【運行図（イメージ）】



中継輸送取組事例集について（令和2年1月29日公表）

【事例集の掲載HP】

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000103.html

- ・手引きの策定後、様々な事業者で中継輸送の取組が進展

- ・各事業者の中継輸送の取組内容や成功の秘訣等を取りまとめ、他の事業者が中継輸送を始める際の参考となる「実行モデル」となるよう、「中継輸送の取組事例集」を公表

＜主な内容＞

- ・中継輸送の実施方式の説明（①トレーラー・トラクター方式、②貨物積み替え方式、③ドライバー交替方式）
- ・中継輸送の実施方式（上記①～③）、実施方法（「自社単独」、「複数事業者連携」）に分けて整理
- ・事例ごとの取組内容や中継輸送成功の秘訣を記載

【構成イメージ】

“毎日”ではなく積載率の向上が必要な日のみ、中継輸送を実施

本事例から見える中継輸送成功の秘訣

- 積載率が低かった帰便を、中継輸送実施で解決
往路便の幹線運行を、中継輸送に切り替え。
結果として、積載率が低かった複数の帰便が集約でき、積載率が向上。
中継輸送を、毎日行うという固定概念から脱却し、必要な日（積載率が少ない曜日の前日）のみ中継輸送を実施するという発想。

本事例から見える中継輸送成功の秘訣

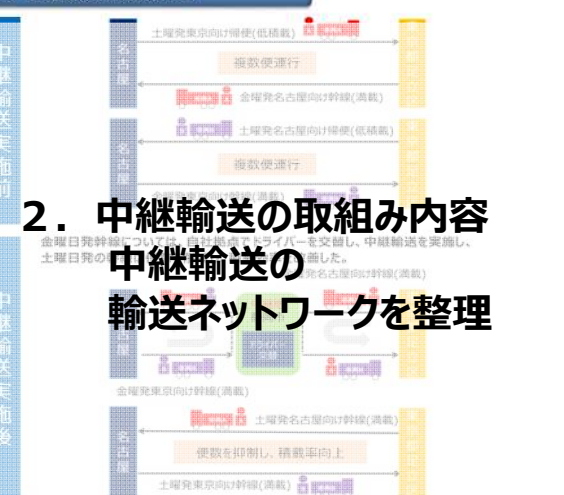
中継輸送の特徴や工夫点を整理

- 中継輸送によるコスト増加を、大きく抑制
中継輸送の実施により、コストが増加する。コスト削減のため、中継輸送を実施する必要がある。
- 中継輸送の実施によるコスト削減
中継輸送の実施により、コストが削減される。コスト削減のため、中継輸送を実施する必要がある。

1. 中継輸送の概要

- ＞ 実施事業者名、中継方式、中継輸送の経路 等

2. 中継輸送の取組内容



3. 取組みに向けた課題

- ・金曜日の幹線運行について、金曜日のドライバーを交代し、中継輸送を実施し、土曜日の幹線運行に切り替えた。
- ・金曜日の幹線運行について、金曜日のドライバーを交代し、中継輸送を実施し、土曜日の幹線運行に切り替えた。

4. 中継輸送の導入効果

- ・金曜日の幹線運行について、金曜日のドライバーを交代し、中継輸送を実施し、土曜日の幹線運行に切り替えた。

「ホワイト物流」推進運動に関する主な取組状況

ポータルサイトの開設（平成31年4月～）



- 「ホワイト物流」推進運動の解説・周知
- 自主行動宣言の受付、賛同企業の公表
- 動画の掲載等、内容を充実

政府広報（随時）



「徳光 & 木佐の
知りたいニッポン！」
(BS・TBS)
6月2日・9日
放送

- 「ホワイト物流」推進運動の解説・周知

講演会・セミナー（平成31年4月～）



アジア・シームレス物流
フォーラム2019東京
パネルディスカッション
「ホワイト物流」

- 全都道府県での説明会、日本商工会議所等の団体での説明会・講演会等を実施
- 令和2年度は、事業者の取組事例等を紹介するwebセミナーを開催

自主行動宣言

- 平成31年3月末、令和2年3月末、上場会社等(約6,300社)に参加要請文を送付



- 4月以降、1,186社が自主行動宣言を提出(令和3年2月19日現在)

トラック運送事業の取引環境適正化に向けたセミナーの開催

- 昨年10月から12月にかけて全国10カ所（札幌、仙台、東京、新潟、名古屋、大阪、広島、高松、福岡、那覇）で、トラック運送事業の取引環境適正化に向け、荷主やトラック運送事業者が物流改善の取組を進めるためのノウハウなどを提供することを目的とした「「ホワイト物流」推進運動セミナー」を開催。全会場で約600名が参加。
- 今年度は、11月以降、オンライン形式（Webセミナー）にて実施する方向で調整中。

プログラム(昨年度)

- セミナー1 「ホワイト物流」推進運動の取組事例紹介
 - ・「自主行動宣言」における推奨項目毎の具体的な取組事例の紹介
 - ・「自主行動宣言」提出企業による取り組み事例の紹介など
- セミナー2 トラック運送業の取引の適正化について
 - ・荷主と運送事業者間に求められる契約の書面化等適正な取引の実施に係る周知など
- セミナー3 飲料配送研究会報告書の概要について
 - ・飲料配送時に関係者間で発生するトラブル等に係る取扱いの説明など
- セミナー4 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会TDM（物流関係）への取組について
 - ・大会開催時の交通混雑緩和を目指す「2020TDM推進プロジェクト」の協力をお願いなど

セミナーの様子(昨年度)

東京会場



名古屋会場



大阪会場



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

<認証の審査要件>

中小事業者による申請を容易にし、取組みの円滑な浸透、普及を図る観点から、

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

の5分野について、基本的な取組要件を満たせば、「1つ星」認証を取得可能。

併せて、自主的、先進的な取組みを参考点として点数化。

※ 参考点は、翌年度以降の「2つ星」、「3つ星」の制度設計に向けた検討材料としても活用。

<申請者>

バス(乗合、貸切)事業者
タクシー事業者
トラック事業者

※ 法人単位(都道府県単位での申請も可能)

<申請方法>

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

- ※ 書類確認、審査委員会による審査の上、認証を実施。
- ※ インターネットによる電子申請も可
- ※ 関係書類の保存義務、無作為抽出での事後確認あり。

<料金>

審査料: 5万円(税別)／1申請あたり
(インターネットにより電子申請の場合、3万円(税別)に割引)
登録料: 6万円(税別)／1申請あたり

<申請受付期間>

令和2年9月16日～12月25日

- ※ 令和3年1月以降、確定したもののから審査結果を申請者に通知。
- ※ 令和3年5月20日に日本海事協会のHPで公表予定。

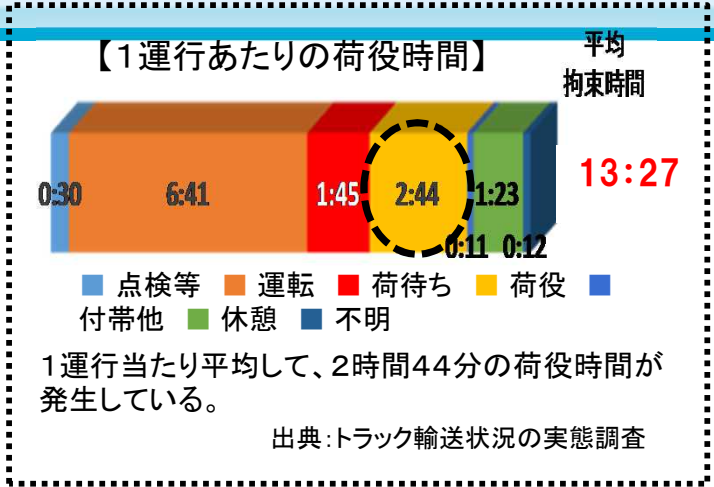
<認証結果等の活用(予定)>

厚生労働省と連携し、ハローワークにおける求人票への記載や、認証事業者と求職者のマッチング支援を検討。また、求人エージェントと連携し、先進的な取組みを広く発信予定。

中小トラック運送事業者の労働生産性向上に向けた テールゲートリフター等導入支援事業

令和2年度第3次補正予算: 1.4億円

- トラック運送事業者の約99%が経営基盤の脆弱な中小事業者であり、新規投資の余力がなく、**経営環境が厳しい状況**。また、トラック運送業は、**感染症が拡大する等の危機時**においても、**事業の継続**が求められる。
- このため、**働き方改革**を進めて**労働生産性の向上**を図ることにより、**持続的な経営**が可能となる環境整備を図る必要がある。
- このための具体策として、**荷役作業等を効率化**するとともに、他者や荷物との**接触機会の削減**にも資する機器の導入に対する支援を行う。



事業概要 補助事業：労働生産性の向上・多様な人材の確保に資する機器の導入補助（補助率：通常機器価格の1／6）

○対象機器の例

・テールゲートリフター

①

床下からゲート引き出し

②

展開して荷積みの準備完了

③

カゴ台車のまま荷台に積み込み

④

手積み比べて1／3程度の時間で荷役作業完了

- カゴ台車による荷役が可能となるため、**荷役時間が1／3程度に短縮**。
- 手荷役による重労働が軽減され、女性等の**多様な人材の確保に繋がる**。

・トラック搭載型クレーン

- 建築資材等の重量物や高低差のある現場など、手荷役による作業が困難な場面で効果的。
- 手荷役ではなくクレーンによる積み卸しが可能となることで、**荷役時間を1／3程度に短縮可能**。

・トラック搭載用2段積みデッキ

- 荷物を2段積みすることが可能となるため、**約2倍の積載量が実現され、生産性向上に繋がる**。

- 物流を支える重要な社会基盤であるトラック運送事業について、自然災害発生時や感染症流行の非常時においても事業継続を可能とするための体制強化を図るための事業を実施する。

I 危機時等におけるトラック運送業の「強靱性の確保」

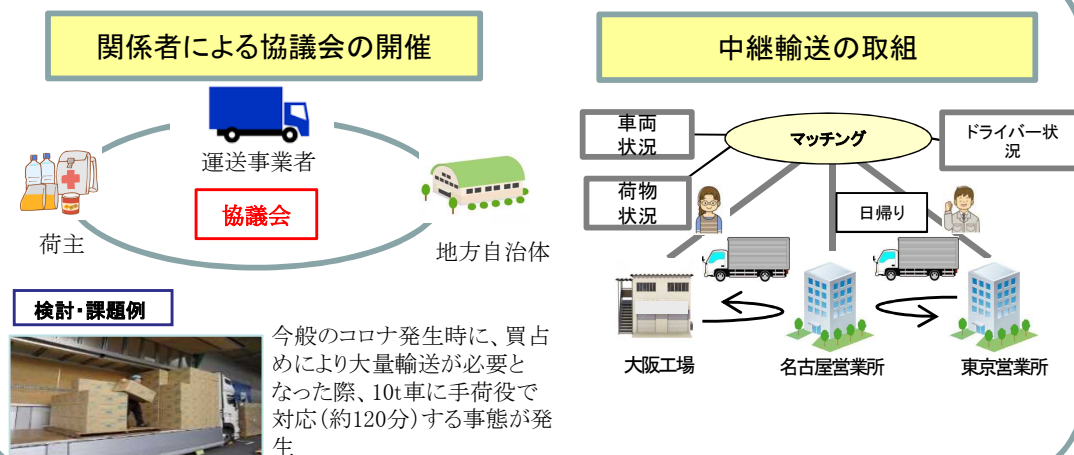
<事業概要>

昨今の台風等の異常気象や、今般の新型コロナウイルス感染症によるトラック運送事業者へ影響を踏まえ、そのような危機時に備えた体制強化等を図るための取組を推進する。

(具体的な取組内容)

- 運送事業者・荷主・自治体と連携した、防災・減災の取組に係る課題整理やコロナの流行により特に品不足が生じた品目（食料、マスク、トイレトーパー等）の輸送に係る課題等の調査
- 緊急時における人材の確保・育成に係る調査
- 中継輸送の取組推進 等

取組イメージ



II 安定的かつ持続的な貨物輸送を目指したポストコロナ時代の「輸送力の強化」

<事業概要>

非接触型事業運用及び業務効率化に向け、IoT等を活用した、より先進的な輸送効率化の取組について調査・実証を実施する。

I o Tを活用した配車管理イメージ



管理者がオフィス等にいながらP C上で車両の動向をリアルタイムで把握し、必要に応じて指示が可能

概要

- トラック運送業は他の産業に比べて長時間労働、低賃金の状況にあり、ドライバー不足が深刻な状況にある。
- 働き方改革による労働条件改善を推進するため、(1)労働生産性の向上、(2)多様な人材の確保・育成、(3)取引環境の適正化等に資する事業を実施する。

①トラック運送事業の実態把握等【新規】

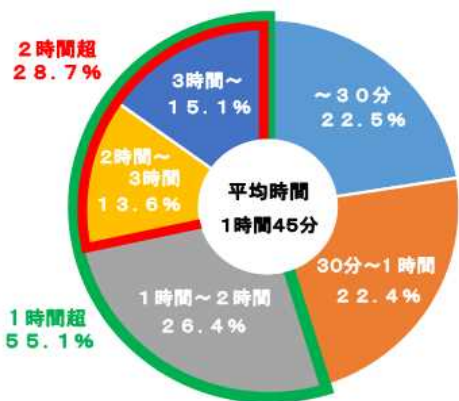
取組項目：
(2)、(3)

<事業概要>

平成30年改正後の貨物自動車運送事業法の目的である取引環境適正化の実現に向け、標準的な運賃を令和2年4月に告示したところ、この浸透状況を含む労働実態等について調査・検討を行う。

また、長時間の荷待ちをさせている荷主等の通報制度のさらなる活用方策について検討を行う。

1運行あたりの荷待ち時間の分布

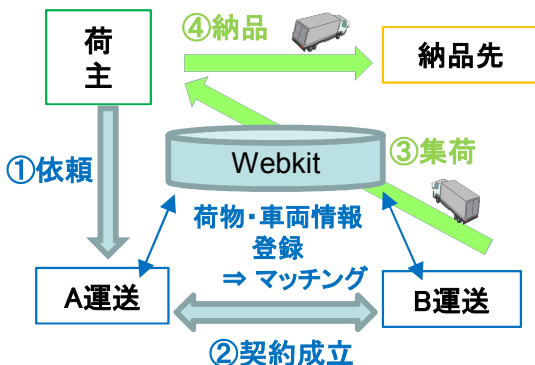


②求貨求車システムの活用による取引環境適正化【新規】

取組項目：
(3)

<事業概要>

いわゆる求貨求車システムであるWebkit(※)等の民間取引ツールの運用改善を促し、運賃・料金(燃料サーチャージ等)の収受状況改善、多層構造解消等の取引適正化を図るため、民間が持つデータ等の国の施策への活用方策について調査・検討を行う。



※ 自社ネットワークを持たない中小事業者を中心に、荷物の積合せや帰り荷の確保等、荷物とその引受け事業者のマッチングを可能とするシステム(社団法人が運営)。

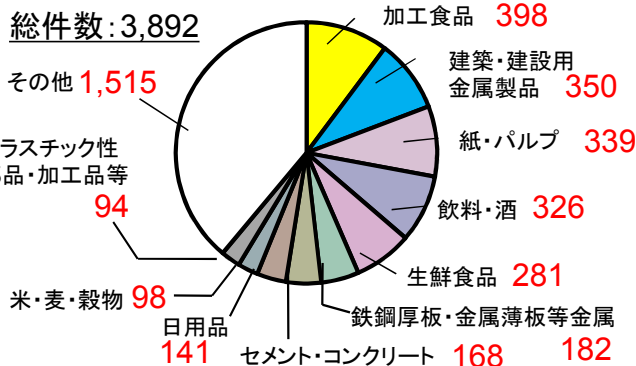
③労働条件改善に向けた取組の浸透【新規】

取組項目：
(1)、(3)

<事業概要>

輸送品目別の労働条件改善に関する懇談会や地方協議会において検討してきた課題に対する改善策等について、地域特有の課題に応じた深掘りを行った上で、セミナー等を通じて浸透を図る。

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)



(調査時期：平成29年7月中の2週間)

④「ホワイト物流」推進運動の推進【継続】

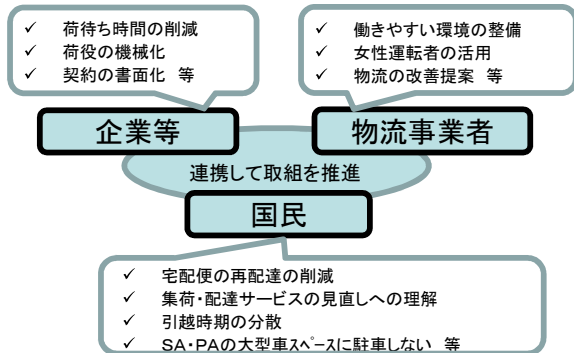
取組項目：
(2)、(3)

<事業概要>

深刻化する運転者不足に対応し、産業活動等に必要な物流を安定的に確保するため、荷主・物流事業者等の関係者が連携し、「ホワイト物流」の取組をさらに推進する。

(具体的な取組内容)

- ✓ 荷主・物流事業者の取組事例の集約及びセミナー等の展開
- ✓ 荷主等に対する「ホワイト物流」推進運動の参加に向けた呼びかけ
- ✓ ポータルサイトの運営 等



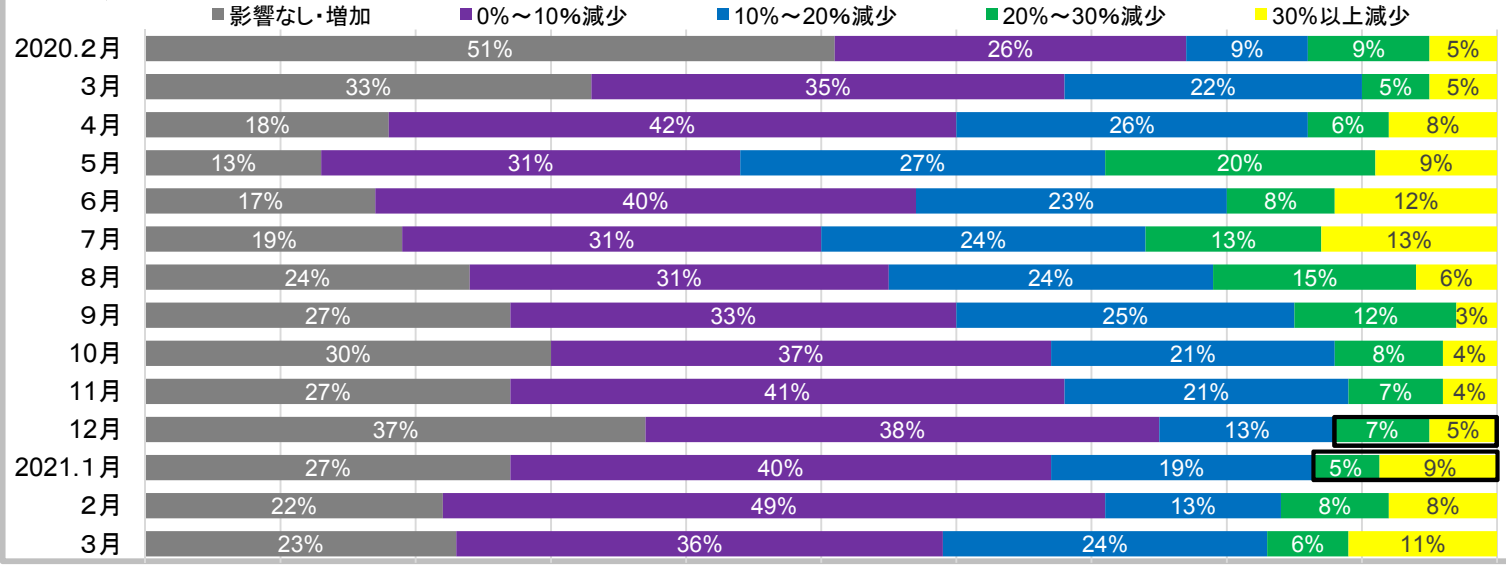
令和3年2月末リバイス版

【資料2】

周知・要請事項について

- 運送収入については、20%以上減少した事業者が、12月は全体の12%であったが、1月は14%となった。
- 品目別の運送収入については製造業の生産活動の停滞等の影響で、鉄鋼厚板その他金属素材、完成自動車等の荷動きが引き続き低調傾向であり、1月は鉄鋼厚板等については18%、完成自動車等については8%減少。
- 支援制度については、資金繰り支援を45%の事業者が活用し、44%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を43%の事業者が活用し、41%の事業者が給付済み。

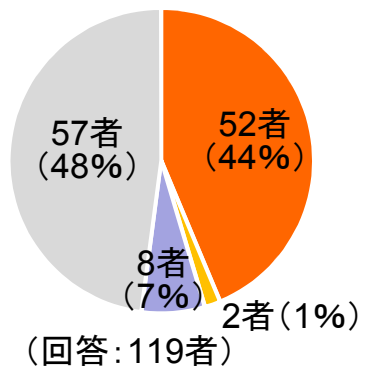
○運送収入（2019年同月比）（2・3月は見込み）



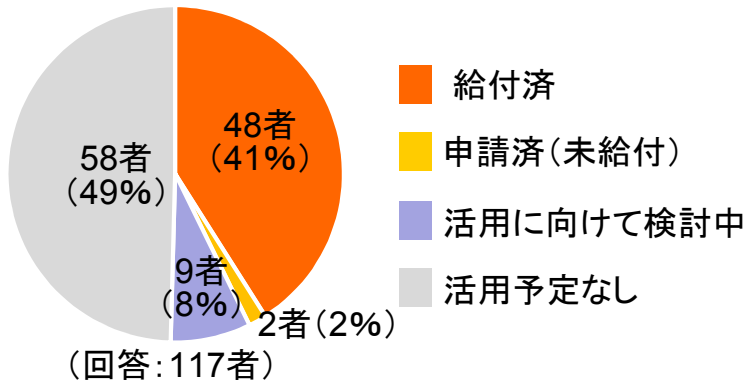
品目別の運送収入で顕著な影響がみられるもの（2019年同月比）（2・3月は見込み）

- 2020年
- 3月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲19%
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品：▲20%
 - 4月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲27%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲19%
 - 5月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲28%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲45%
 - 6月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲30%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲39%
 - 7月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲28%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲23%
 - 8月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲34%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲23%
 - 9月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲22%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲20%
 - 10月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲17%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲10%
 - 11月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲11%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲10%
 - 12月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲12%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲9%
- 2021年
- 1月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲18%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲8%
 - 2月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲24%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲20%
 - 3月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲20%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲23%

○資金繰り支援の活用状況



○雇用調整助成金の活用状況



※調査方法: 貨物自動車運送事業者119者(総事業者約62,000者)に対して業界団体より影響をアンケート調査

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

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

【通達の概要等】

- ◆ 気象庁が作成する風速や雨量により車両等へ与える影響度合いを示す資料等を基に、気象状況に応じた輸送可否の判断を行うための目安を提示。
 - ◆ 荷主団体に対して、輸送の安全の確保が困難な状況下での輸送依頼を抑制するよう、傘下会員への周知を依頼。
- 通達案についてパブリックコメントを実施（令和2年1月6日～同月17日）。

【別表】異常気象時における措置の目安

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

※ 輸送を中止しないことを理由に直ちに行政処分を行うものではないが、国土交通省が実施する監査において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じずに輸送したことが確認された場合には、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成21年9月29日付け国自安第73号、国自貨第7号、国自整第67号）」に基づき行政処分を行う。



国土交通省

異常気象時における気象情報等の入手先(例)

※以下の情報サイトは全日本トラック協会が調べた令和2年6月12日現在の情報です。

気象情報

※QRコードの位置は誤認識を防ぐ為の配置となっています。

天気予報 	気象庁 天気予報 https://www.jma.go.jp/jp/yoho/	気象庁 週間天気予報 https://www.jma.go.jp/jp/week/
降雨時 	気象庁 アメダス 降水量 https://www.jma.go.jp/jp/amedas/000.html?elementCode=0	tenki.jp 雨雲レーダー https://tenki.jp/radar/map/
暴風時 	気象庁 アメダス 風向・風速 https://www.jma.go.jp/jp/amedas/000.html?elementCode=1	YAHOO天気・災害 風予測 https://weather.yahoo.co.jp/weather/wind/
降雪時 	気象庁 現在の雪 https://www.data.jma.go.jp/fcd/yoho/snow/jp/	気象庁 アメダス 積雪深 https://www.jma.go.jp/jp/amedas/?elementCode=4
視界不良(濃霧・暴風等)時 	気象庁 気象警報・注意報 濃霧 https://www.jma.go.jp/jp/warn/000_20.html	CPS-IPリスクウォッチャー 濃霧注意報・気象警報マップ http://sgora.ex.nii.ac.jp/cps/weather/warning-map/20/
警報発表時 	気象庁 気象警報 注意報 https://www.jma.go.jp/jp/warn/	tenki.jp 警報・注意報 https://tenki.jp/bousai/warn/
ライブカメラ映像 	国土交通省 各地方整備局の取組 全国のライブカメラ https://www.mlit.go.jp/road/bosai/LIVEcameras.html	(公財) 日本道路交通情報センター http://www.jartc.or.jp/jartc_web/info/snowfall2014.html

お使いのスマートフォンやパソコンによって画面の表示が異なることがあります。また、QRコードの読み取りソフトによってサイトまでの表示手順が異なる場合があります。

各情報をもとにとるべき行動と、相当する警戒レベルについて

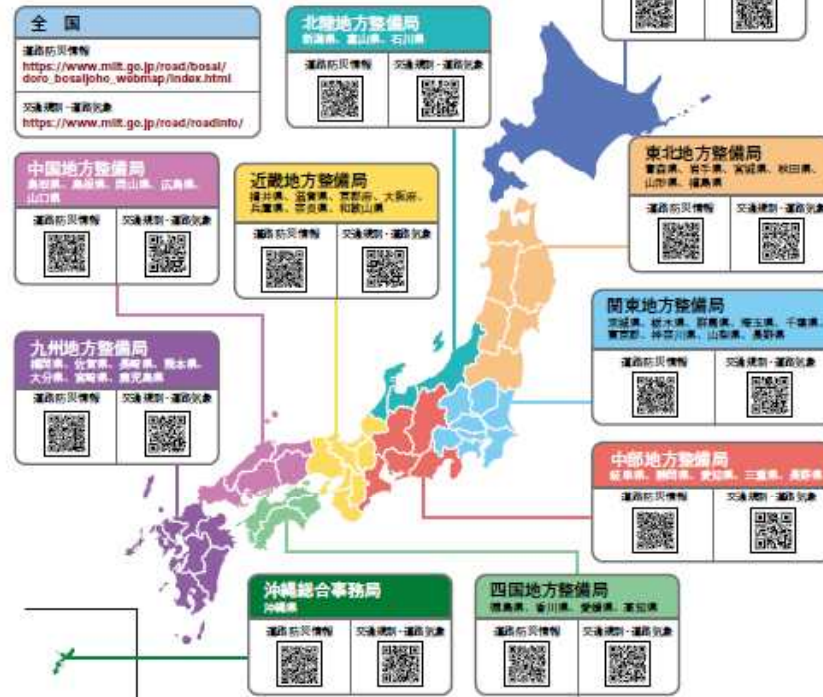
出典：気象庁

情報	とるべき行動	警戒レベル
大雨特別警報	災害がすでに発生していることを示す警戒レベル5に相当します。何らかの災害がすでに発生している可能性が高まって高い状況となっています。命を守るための最善の行動をとってください。	警戒レベル5相当
土砂災害警戒情報 高潮特別警報 高潮警報 ^{※1}	地元の自治体が避難勧告を発令する目安となる情報です。避難が必要とされる警戒レベル4に相当します。災害が想定されている区域等では、自治体からの避難勧告の発令がなされていなくても危険度分布等を用いて自ら避難の判断をしてください。	警戒レベル4相当
大雨警報(土砂災害) ^{※2} 洪水警報 高潮注意報 高潮に切り替える可能性が高い(※3)	地元の自治体が避難準備・高齢者等避難開始を発令する目安となる情報です。高齢者等の避難が必要とされる警戒レベル3に相当します。災害が想定されている区域等では、自治体からの避難準備・高齢者等避難開始の発令に留意するとともに、危険度分布等を用いて高齢者等の方は自ら避難の判断をしてください。	警戒レベル3相当
大雨注意報 洪水注意報 高潮注意報 (警報に切り替える可能性に留意してください)	避難行動の継続が必要とされる警戒レベル2です。ハザードマップ等により、災害が想定されている区域や避難先、避難経路を確認してください。	警戒レベル2

- ※1 暴風警報が発令されている際の高潮警報に切り替える可能性が高い注意報は、避難が必要とされる警戒レベル4に相当します。
- ※2 夜間～翌日早朝に大雨警報(土砂災害)に切り替える可能性が高い注意報は、高齢者等の避難が必要とされる警戒レベル3に相当します。
- ※3 警報に切り替える可能性については、市町村ごとの警報・注意報のページで確認できます。

道路管理者が提供する道路情報

※道路防災情報：事前通行規制区域、洪水想定箇所等
※交通規制：道路気象：道路に関する規制情報やお天気情報、路面情報



道路・交通情報

通行止め 	国土交通省 ハザードマップポータルサイト https://disaportal.gsi.go.jp/	(公財) 日本道路交通情報センター 高速道路や一般道路の通行止め、渋滞、冬用タイヤ必要等の情報 http://www.jartc.or.jp/
渋滞情報 	ドラとら https://www.drivetravel.jp/	
雪道情報 	国土交通省 冬の道路情報 雪みち情報リンク集 https://www.mlit.go.jp/road/fuyumichi/fuyumichi.html	国土交通省北海道対策技術センター おしえて！雪ナビ http://www.htr.mlit.go.jp/hokugai/yukinavi/
異常気象時の運転注意点 	国土交通省 冬の道路情報 雪みちの運転テクニックに関するリンク集 https://www.mlit.go.jp/road/fuyumichi/drive.html	JAF 台風・大雨時のクルマに関する注意点 https://jaf.or.jp/common/attention/flood

高速道路情報

全国高速道路交通情報(リアルタイムな渋滞規制情報)		
(公財) 日本道路交通情報センター http://www.jartc.or.jp/	アイハイウェイ(中日本) https://www.e-ihighway.jp/pcsite/	
ドラぶら https://www.driveplaza.com/	アイハイウェイ(西日本) https://ihighway.jp/pcsite/	

異常気象時の高速道路影響予測

国の「緊急情報」や「特別警報」が発令されるようなときには、高速道路各社と気象予報会社が連携して注意喚起の広報が行われるサイトです。なお、平常時は「現在、大雨や台風に関する情報を発表していません」などと表示されています。

(株)ウェザーニューズ
<https://weathernews.jp/v/road/>

NEXCO東日本
<https://www.e-nexco.co.jp>

NEXCO中日本
<https://www.c-nexco.co.jp>

NEXCO西日本
<https://www.w-nexco.co.jp>

首都高速道路(株)
<https://www.shutoko.co.jp/>

阪神高速道路(株)
<https://www.hanshin-exp.co.jp/company/>

本州四国連絡高速道路(株)
https://www.jb-honshi.co.jp/customer_index/

輸送支援サービス*

(一財) 日本気象協会
GoStopマネジメントシステム
<https://www.jwa.or.jp/news/2020/05/9795/>

(株) ウェザーニューズ
最速輸送計画支援サービス
<https://jp.weathernews.com/news/31362/>

※令和2年10月1日から有料

異常気象時における通行止めの可能性は各サイトのニュースリリースをご覧ください。

荷主への働きかけ等のフロー

地方支分部局等からの荷主に関する情報

「法」：貨物自動車運送事業法

国土交通省

違反原因行為(※)を荷主がしている
疑いがあると認める場合

関係行政機関

荷主情報を提供・共有
〔 法附則第1条の2第1項・第6項 〕

(※)トラック事業者が法又は法に基づく命令に違反
する原因となるおそれのある行為をいう。

働きかけ

法附則
第1条の2第2項

〔 国土交通省が関係行政機関と協力して
荷主に対し理解を得るための働きかけを実施 〕

〔 法附則第1条の2第7項 〕
独占禁止法の不公正な取引
方法に該当すると疑うに足り
る事実を把握した場合

荷主への疑いに相当な理由がある場合
(働きかけを行わずに要請を行う場合もあり)

荷主への疑いに相当な理由がある場合

要請

法附則
第1条の2第3項

〔 国土交通省が関係行政機関と協力して
荷主に対し要請を実施 〕

要請してもなお改善されない場合

勧告・公表

法附則
第1条の2第4項
・第5項

〔 国土交通省が関係行政機関と協力して
荷主に対し勧告を実施 〕

公正取引委員会

「違反原因行為」に該当する荷主の行為の例

(例)

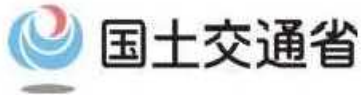
- 過労運転防止義務違反を招くおそれがある行為として、荷主の荷さばき場において、荷主都合による長時間の荷待時間を恒常的に発生させているような行為
- 過積載運行を招くおそれがある行為として、積込み直前に貨物量を増やすように指示するような行為
- 最高速度違反を招くおそれがある行為として、適切な運行では間に合わない到着時間が指定されるような行為
- 輸送の安全確保義務違反を招くおそれのある異常気象時など、安全な運行の確保が困難な状況で運行を強要するような行為
- 過労運転や過積載運行などの法令違反をしなければ正常な事業運営ができなくなるような不当に低い運賃や料金を設定するような行為

荷主に対する働きかけを実施する場合の考え方

(例)

- トラック事業者に対する貨物自動車運送適正化事業実施機関による巡回指導や、国土交通省が実施する監査において、違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合
- 貨物自動車運送事業法本則に基づく荷主勧告制度による協力要請等を受けたことがあり、引き続き違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合
- 国土交通省や関係行政機関、地方運輸局等の地方支分部局に対し、違反原因行為に関する同様の情報等が度々寄せられ、違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合

- 国土交通省では、荷主等による長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務の強要など、トラック運送事業者の皆様がコンプライアンス確保に影響しうる輸送を行わざるを得ない実態を把握し、今後の施策に活用するための「意見等の募集窓口」を設置いたしました。
- 本窓口は、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する意見・事例を収集することを目的としており、本人の同意なく、提供された情報に基づき投稿者、事業者又は荷主に問い合わせを行うことはありませんので、このような内容に関する情報等がございましたら投稿して下さい。



輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

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

意見等の募集窓口

<https://yusou-jittai.mlit.go.jp/>

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

●お持ちの情報はこちらへ投稿ください

〈参考〉

- 標準貨物自動車運送約款等の改正について
- トラック輸送における適正取引推進の推進について
- 荷主勧告制度について
- 乗務記録の記載対象となる荷待時間・荷役作業等について



このページのQRコード

輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

意見等の募集の目的

国土交通省では、長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務(追加業務)など、コンプライアンス確保に影響しうる輸送について、ご意見・事例を収集して実態把握し、今後の施策に活用したいと考えております。

実際に輸送業務が行われている中で、たまたまではなく、それなりに頻度が多く発生する上記のような輸送がございましたら、ご自由にご入力ください。

※意見・事例収集が目的ですので、ご記入頂いた内容について、ご本人、会社や荷主に問い合わせなどをすることはありません。

(意見等を記入されたご本人が、ご自分に連絡を差し上げても差し支えない旨及びご連絡先を明記されていた場合にはご本人に問い合わせさせていただきますことがあります。)

・次の質問にお答えください。

Q 1. ご意見・事例の分類について、該当する項目1つを選択してください。【必須】

- 1. 速度違反を惹起するおそれがある非合理的な到着時間の指定等
- 2. やむを得ない遅延に対するペナルティ等
- 3. 積込み直前に貨物量を増やすような急な依頼等
- 4. 荷待ち時間の恒常的な発生等
- 5. 依頼と異なる積込み作業等
- 6. 依頼にはなかったラベル貼り・検品などの附帯作業等
- 7. 高速料金など費用の自己負担等
- 8. 過度な貨物事故(つぶれ、破損、へこみ、こすれ、擦れなど)への対応等
- 9. 異常気象によるトラブル等
- 10. その他、コンプライアンス的に問題と思われるもの

(内容:)

※複数該当するものがある場合には、項目毎に複数回に分けてご記入ください。

【記入項目と記入例】

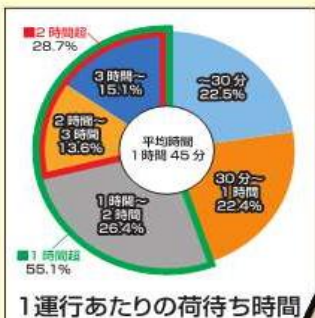
・トラックの種類

トラックの大きさ

トラックの形状

平成29年7月1日から、 荷主都合30分以上の荷待ちは 「乗務記録」の記載対象です。

トラックドライバーの荷待ち時間削減と適正取引構築のために



出典：「トラック輸送状況の実態調査結果」
(国土交通省、平成27年調査)



記載はカンタン。
荷主都合による荷待ち時間が30分を超えたら、
集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、
荷積み・荷卸しの開始・終了日時などを書くだけです。

※デジタコなどの方法で
記録している場合は記載
不要です。

トラックドライバーの長時間労働の要因の一つとなっている荷待ち時間。これを削減するためには、トラックドライバーの乗務実態を把握する必要があります。そこで、国土交通省では「貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令」を平成29年5月31日に公布、29年7月1日に施行しました。この省令は、トラックドライバーが車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合、荷主の都合により、30分以上待機したときは「集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、荷積み・荷卸しの開始・終了日時」などを乗務記録の記載対象として追加するものです。

国土交通省では、今回の一部改正により、荷待ち時間等の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取り組みを促進するとともに、国としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長い荷待ち時間や長時間労働を生じさせている荷主に勧告等を行うにあたっての判断材料とします。

ムダな荷待ち時間を減らし、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、荷主都合による荷待ち時間が30分以上あった場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低1年間は保存してください。

国土交通省

JTA 全日本トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

荷待ち時間等の記録義務付け (貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正)にともなう 乗務記録付票[記載例]

集貨・荷卸しのパターン例 (サンプル)

- ① 集貨地点等に到着 (乗務記録記載)
 - ②-1 荷待ち待機 (20分: 荷主都合)
 - ③-1 附帯業務 (20分: 本来業務)
 - ②-2 再荷待ち待機 (20分: 荷主都合)
 - ③-2 附帯業務 (30分: 荷主都合)
 - ④ 荷積み (60分: 本来業務)
- ⑤ 集貨地点等を出発 (乗務記録記載)

※ 上記の場合、(②-1)+(②-2)=待機時間 40分
「乗務記録記載要件 [荷主都合による (荷待ち待機時間 30分以上)] に合致」

記載は
こんなにカンタン。
集貨地点等と時刻を書き込むだけ！
記入見本のように、集貨地点等への到着時刻、荷待ち待機の開始・終了時刻、附帯業務の開始・終了時刻、荷積み・荷卸しの開始・終了時刻などの必要事項を記入ください。記録用紙は、必要な項目が記載されている場合は、各事業者で作成した様式で構いません。

記入見本

荷待ち時間記録(例)

(平成29年7月12日)

※ 車両総重量 8t 以上又は最大積載量 5t 以上の車両が対象

車両番号: ()
集貨地点等 (荷積み地 / 荷卸し地 / 附帯業務実施地): (☐ 食品 ☐ 物流センター)

荷主指定の到着時刻 (有る場合)	集貨地点等への到着時刻
① 9 時 00 分	8 時 00 分

荷待ち待機 開始・終了時刻	荷主都合による荷待ち待機の合計時間
②-1 9:00 ~ 9:20	時間 40 分
②-2 9:40 ~ 10:00	

附帯業務 開始・終了時刻
③-1 9:20 ~ 9:40
③-2 10:00 ~ 10:30

<u>荷積み</u> / 荷卸し 開始・終了時刻
④ 10:30 ~ 11:30

集貨地点等からの出発時刻
⑤ 11 時 30 分

- 注
- 1 集貨地点等に到着した時刻(荷主から指定された場合は当該時刻)から出発した時刻までに、荷主の都合により待機した時間の合計が30分未満の場合は記録不要です。
 - 2 また、必要事項をデジタコなどの方法で記録している場合は記載不要です。
 - 3 現在使用中の「乗務記録」に記載する方法もあります。

※この事例・様式は、見本として示したものです。

令和元年6月15日から、ドライバーが 荷役作業や附帯業務を行った場合、当該作業は、 「乗務記録」※の記載対象となります。

※「乗務記録」は法令に基づきトラック運送事業者が記録及び保存することが義務付けられているものです。

トラックドライバーの長時間労働の是正と適正取引構築のために



出典：「トラック輸送状況の実態調査結果」
（国土交通省：平成27年調査）

※ 荷主との契約書に、実施した荷役作業等が全て明記されている場合は、荷役作業等に要した時間の合計が1時間以上となった場合が対象となります。
また、記録内容について荷主が確認したか、あるいは荷主の確認が得られなかったかについても記録対象となります。

トラック運送業界では、ドライバーの長時間労働の是正が喫緊の課題ですが、長時間の荷待ち時間の発生に加え、荷主との契約に定めがない荷役作業等の発生により当初の運行計画が崩れることが、ドライバーの拘束時間に関する基準を超過する状況を招き、コンプライアンスを確保した運行を妨げる一因となっています。
こうした状況を踏まえ、国土交通省では「貨物自動車運送事業輸送安全規則」を改正しました（令和元年5月10日：公布、同年6月15日：施行）。

この省令改正は、トラックドライバーが**車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合**に、集荷地点等で積込み若しくは取卸し又は附帯業務（以下「荷役作業等」という。）

積込み

取卸し

荷造り・仕分・
梱入れ等



を実施した場合も乗務記録の記載対象として追加するものです（荷待ちについては、平成29年7月に既に記載対象となっています）。
国土交通省では、今回の一部改正により、より詳細に荷役作業等の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取組みを一層促進するとともに、国としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長時間労働を生じさせている荷主に勧告等を行うにあたっての判断材料とします。

荷役作業等の負担を軽減し、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、記録対象となる荷役作業等が発生した場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低1年間は保存してください。

国土交通省

JTA 全日本トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

荷待ち時間・荷役作業等の記録義務付け（貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正）に伴う 乗務記録付票【記載例】

※荷待ちについては、平成29年7月に既に記載対象となっています。

〔発荷主側で荷物の積込み時に荷待・荷役作業等が発生し、
契約書に当該荷役作業等の全てが明記されている場合〕

パターン例（サンプルA）

8:45	集荷地点に到着
9:00	到着時間の指定時刻 (荷主都合の待機：20分)
9:20 ~ 9:40	附帯業務①(荷造り) (荷主都合の待機：20分)
10:00 ~ 10:30	附帯業務②(ラベル貼り) 積込み
10:30 ~ 11:30	→20分
11:30	→30分
	→60分
	出発

※荷役作業等の契約書に明記されている場合、合計で1時間以上(110分)となるため記録要件に該当します。

パターン例（サンプルB）

15:45	荷卸し地点に到着
16:00	到着時間の指定時刻 (荷主都合の待機：40分)
16:40 ~ 17:00	取卸し (荷主都合の待機：20分)
17:20 ~ 17:50	附帯業務(梱入れ)
17:50	→20分
	→30分
	出発

※荷役作業等の合計時間が50分ですが、契約書に明記されていないので記録要件に該当します。

荷待ち時間・荷役作業等記録票（例）

記入見本	荷主名：株式会社〇〇	車両番号：〇〇〇〇〇
日付	〇/△	〇〇 〇〇 〇〇 〇〇
到着時刻の指定時刻	到着時刻	集荷地点等
〇/△	〇〇 〇〇	〇〇 〇〇 〇〇 〇〇
荷役時間 開始・終了時刻	荷待ち時間	荷役作業の 開始・終了時刻
9:00~9:20 9:40~10:00	40分	10:30~11:30 10:00~9:40 10:00~10:30
ドライバーが実施した荷役作業の内容 (※「積・荷」欄に「荷主側担当者確認欄」) 1. 積み込み(20分) 2. 積み込み(20分) 3. 積み込み(20分) 4. 積み込み(20分) 5. 積み込み(20分) 6. 積み込み(20分) 7. 積み込み(20分) 8. 積み込み(20分) 9. 積み込み(20分) 10. 積み込み(20分) 11. 積み込み(20分)	荷主側担当者確認欄 (※「積・荷」欄に「荷主側担当者確認欄」) 4.4 4.4	荷主側担当者確認欄 (※「積・荷」欄に「荷主側担当者確認欄」) 4.4 4.4

※別途デジタルコなどの方法で記録・保存している場合には、当該項目については記載不要です。
※契約書に明記した荷役作業等の全てが明記されている場合は、所要時間が1時間未満であれば荷役作業等についての記載は不要です。
※「積・荷」欄「荷主側担当者確認欄」には、発地においては荷主側の荷出しの担当者等の、着地においては荷主側の担当者等の、サイン等を記入してください。

荷待ち時間・荷役作業等記録票（例）

記入見本	荷主名：株式会社●●	車両番号：●●●●●
日付	●/△	●● ●● ●● ●●
到着時刻の指定時刻	到着時刻	集荷地点等
●/△	●● ●●	●● 〇〇 〇〇 〇〇
荷役時間 開始・終了時刻	荷待ち時間	荷役作業の 開始・終了時刻
16:00~16:40 17:00~17:20	60分	17:20~17:50 16:40~17:00
ドライバーが実施した荷役作業の内容 (※「積・荷」欄に「荷主側担当者確認欄」) 1. 積み込み(20分) 2. 積み込み(20分) 3. 積み込み(20分) 4. 積み込み(20分) 5. 積み込み(20分) 6. 積み込み(20分) 7. 積み込み(20分) 8. 積み込み(20分) 9. 積み込み(20分) 10. 積み込み(20分) 11. 積み込み(20分)	荷主側担当者確認欄 (※「積・荷」欄に「荷主側担当者確認欄」) 4.4 4.4	荷主側担当者確認欄 (※「積・荷」欄に「荷主側担当者確認欄」) 4.4 4.4

※別途デジタルコなどの方法で記録・保存している場合には、当該項目については記載不要です。
※契約書に明記した荷役作業等の全てが明記されている場合は、所要時間が1時間未満であれば荷役作業等についての記載は不要です。
※「積・荷」欄「荷主側担当者確認欄」には、発地においては荷主側の荷出しの担当者等の、着地においては荷主側の担当者等の、サイン等を記入してください。

令和3年2月末リバイス版

【資料3】

本協議会における今後の取組みについて

- 昨年度に引き続き、協議会ごとに対象輸送分野（地域における課題のある輸送分野、過去の実証実験のフォローアップ対象の輸送分野、荷待ち時間に課題のある『加工食品、建設資材、紙・パルプ、飲料・酒、生鮮食品』の輸送分野）の議論を深化。
- 一部の地方協議会においては、今年度も実証実験を実施し、コンサルティング事業及びアドバンス事業とともに「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 事例集」に追補予定。

協議会	検討テーマ	実証実験
北海道	生鮮食品	生鮮食品（農産物）
青森	生鮮食品（農産物）	
岩手	生鮮食品（畜産物）	
宮城	生鮮食品	
秋田	生鮮食品（農産物）	
山形	加工食品	
福島	生鮮食品	生鮮食品
茨城	加工食品	
栃木	紙・パルプ（段ボール）	紙・パルプ
群馬	加工食品	
埼玉	紙・パルプ（段ボール）	
千葉	加工食品	
東京	飲料・酒	飲料・酒
神奈川	加工食品	
山梨	加工食品	
新潟	加工食品（調整中）	紙・パルプ
長野	生鮮食品（調整中）	
富山	建設資材（調整中）	
石川	加工食品（調整中）	
愛知	調整中	
静岡	紙・パルプ	紙・パルプ
岐阜	加工食品、紙・パルプ、建設資材	
三重	加工食品・建設資材	
福井	加工食品、紙・パルプ、建設資材	

協議会	検討テーマ	実証実験
大阪	加工食品	加工食品（調整中） 日用雑貨（滋賀）
京都		
兵庫		
滋賀		
奈良		
和歌山		
広島	建設資材（調整中）	
鳥取	建設資材（調整中）	
島根	加工食品（調整中）	
岡山	飲料・酒（調整中）	
山口	建設資材	
徳島	紙・パルプ	
香川	紙・パルプ	
愛媛	加工食品	
高知	加工食品	
福岡	加工食品、生鮮食品（農産物）	
佐賀	加工食品、生鮮食品（農産物）	
長崎	加工食品	
熊本	生鮮食品（生乳）	生鮮食品（生乳）
大分	加工食品	
宮崎	加工食品	
鹿児島	生鮮食品（鶏卵）、 生鮮食品（青果物）	生鮮食品（鶏卵）、 生鮮食品（青果物）
沖縄	加工食品	日用雑貨

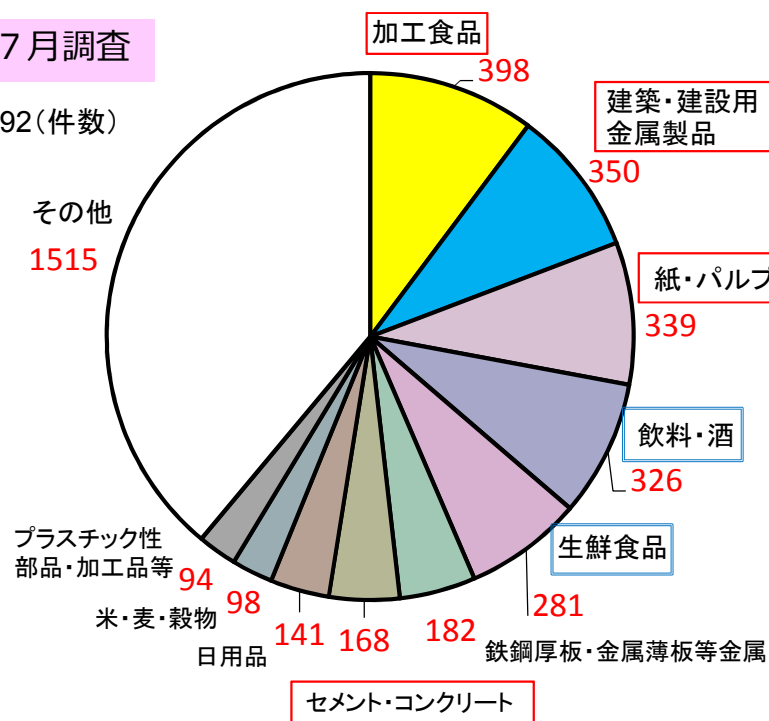
令和2年度の輸送品目別取組強化事業について

- 平成29年7月に実施した荷待ち時間実態調査において、30分以上の荷待ち時間が生じた件数が多い品目（加工食品、建設資材、紙・パルプ）について懇談会を立ち上げて、課題整理や改善策について検討を行い、その結果を踏まえて品目ごとのガイドラインを策定（令和2年5月公表）。
- 加工食品、建設資材、紙・パルプの各品目については、ガイドラインにおいて示した今後の取組の方向性に沿って、引き続き課題解決のための方策について検討・検証を実施する。
- また、平成29年7月及び平成30年11月に実施した荷待ち時間の実態調査において、荷待ち時間が生じた件数が多かった「生鮮食品」及び「飲料、酒」について、課題整理や改善策の検討を実施する。

30分以上の荷待ち時間が生じた件数（輸送品目別）

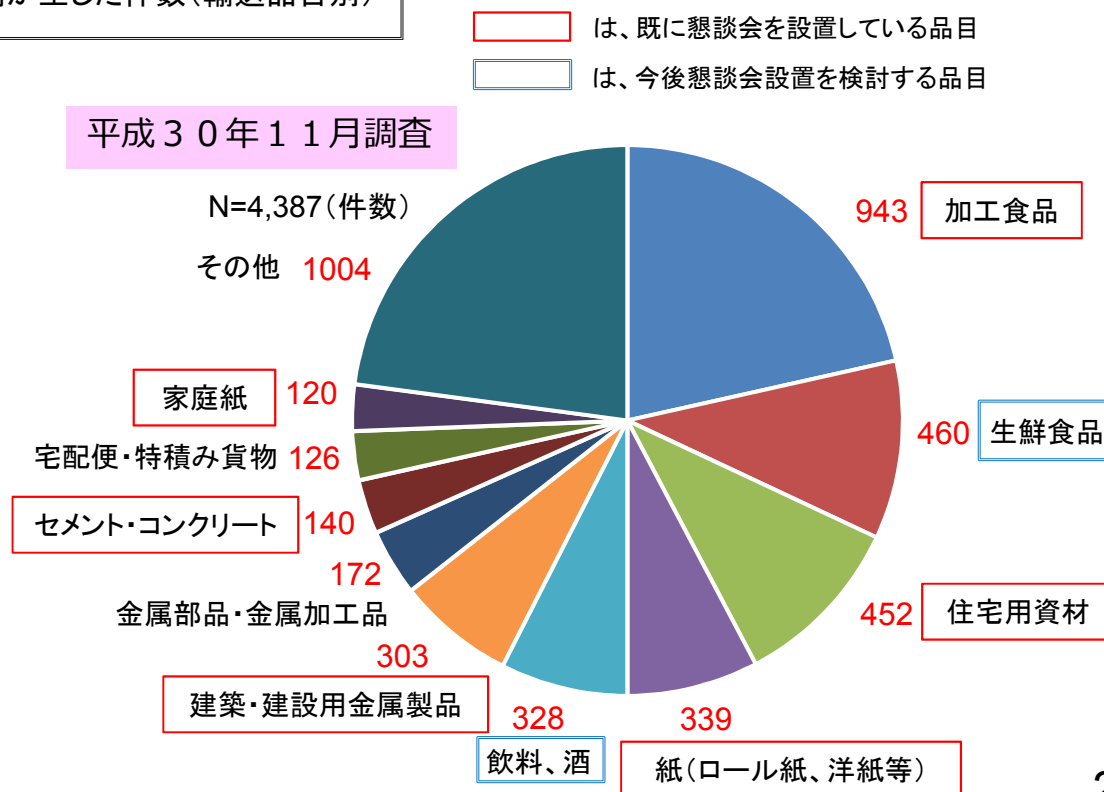
平成29年7月調査

N=3,892(件数)



平成30年11月調査

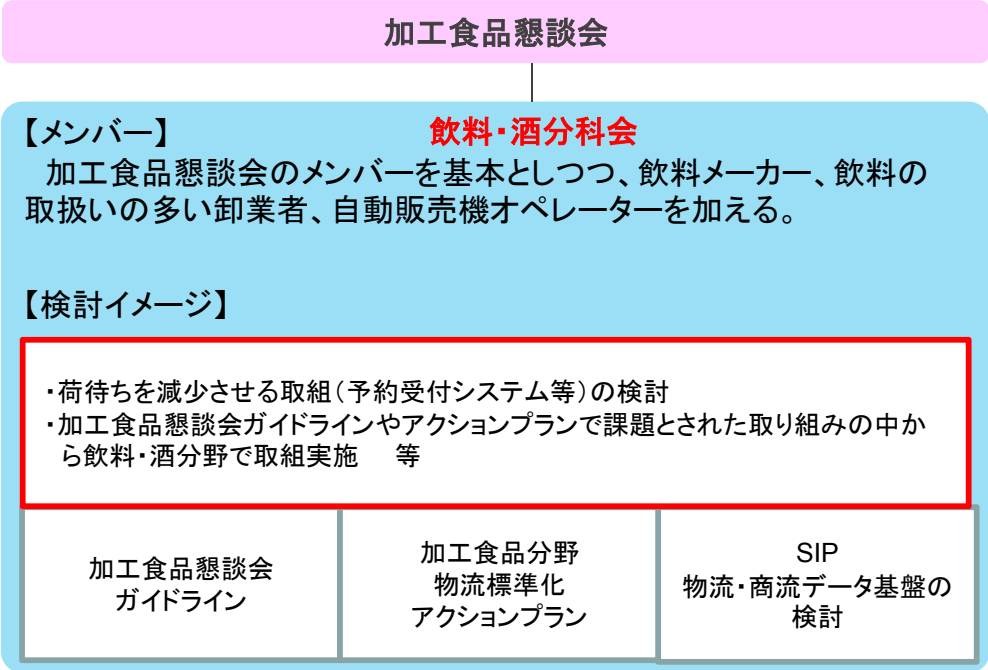
N=4,387(件数)



【取組概要】

- ・「飲料・酒」の物流は、メーカーから小売業者の物流センター又は加工食品、飲料・酒を扱う卸業者の倉庫を経由して、小売店舗に配送されている。よって、「飲料・酒」の関係者の多くは「加工食品物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」(「加工食品懇談会」という。)と重複する。
- ・関係者からは「「飲料・酒」も「加工食品」と課題・打ち手の方向性は同じであるため、これを踏まえて検討を行うべきである」との声があった。
- ・「飲料・酒」についてはパレット輸送が標準となっているなど、「飲料・酒」特有の荷待ち時間発生要因はないのではないかという関係者の声が多い。よって、同じ倉庫で取り扱われている「加工食品」の荷待ち時間削減方策をさらに追求することが「飲料・酒」の荷待ち時間削減にも資すると考えられる。
- ・また、「飲料・酒」において既に取り組まれているパレット化や取引コードの共通化等について、「加工食品」においても促進していくことが、「飲料・酒」、「加工食品」両方の物流改善につながるとの意見がある。
- ・他方、自動販売機のような飲料・酒特有の要素も存在する。これについては新たな論点として検討する必要がある。
- ・以上を踏まえ、令和2年度においては、加工食品懇談会に「飲料・酒分科会」を設け、昨年度までの加工食品懇談会等の議論を前提としつつ、さらなる取組みの深度化を図ることとする。

【スキーム概念図】



【スケジュール案】

- | | |
|-------|-------------------------|
| 9月18日 | 第1回分科会
※実証実験案について |
| 9月上旬 | 実証実験等開始
※5事業程度を想定 |
| 2月24日 | 第2回分科会
※実証実験結果のとりまとめ |

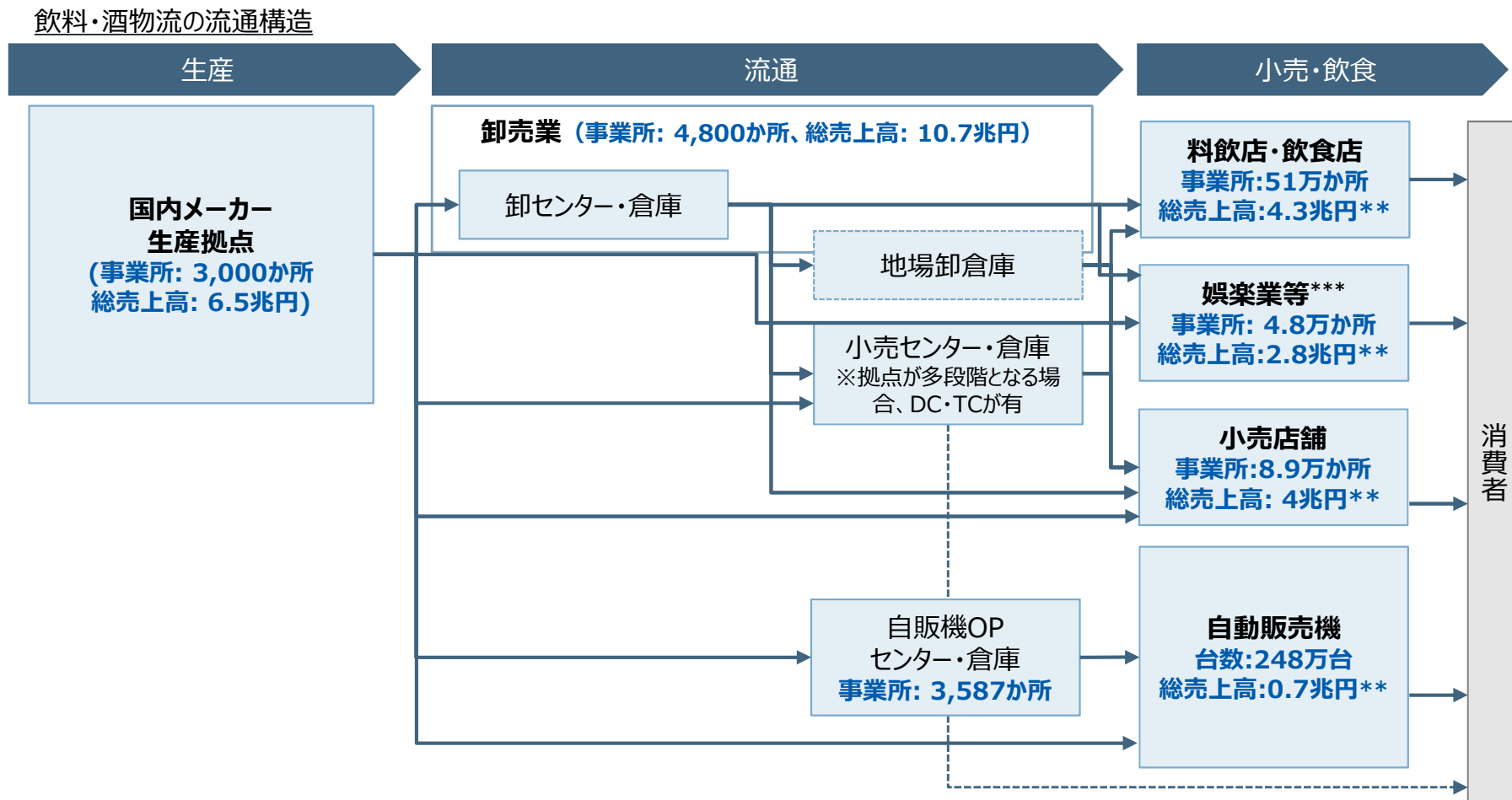
【アウトプットイメージ】

加工食品懇談会において策定したガイドラインに実証実験結果を踏まえた内容を追補する。

飲料・酒物流の現状及び課題

飲料・酒物流の流通構造について

- 流通構造と、各プレイヤーの規模（事業所数・売上高）を経済センサス（平成28年度）から取得した。



*EC・直販等、店舗外の流通

**小売り・飲食は、出所データを基にNRIが飲料・酒の売上高を推定。

***映画館、遊園地、ボウリング場、カラオケボックス業等

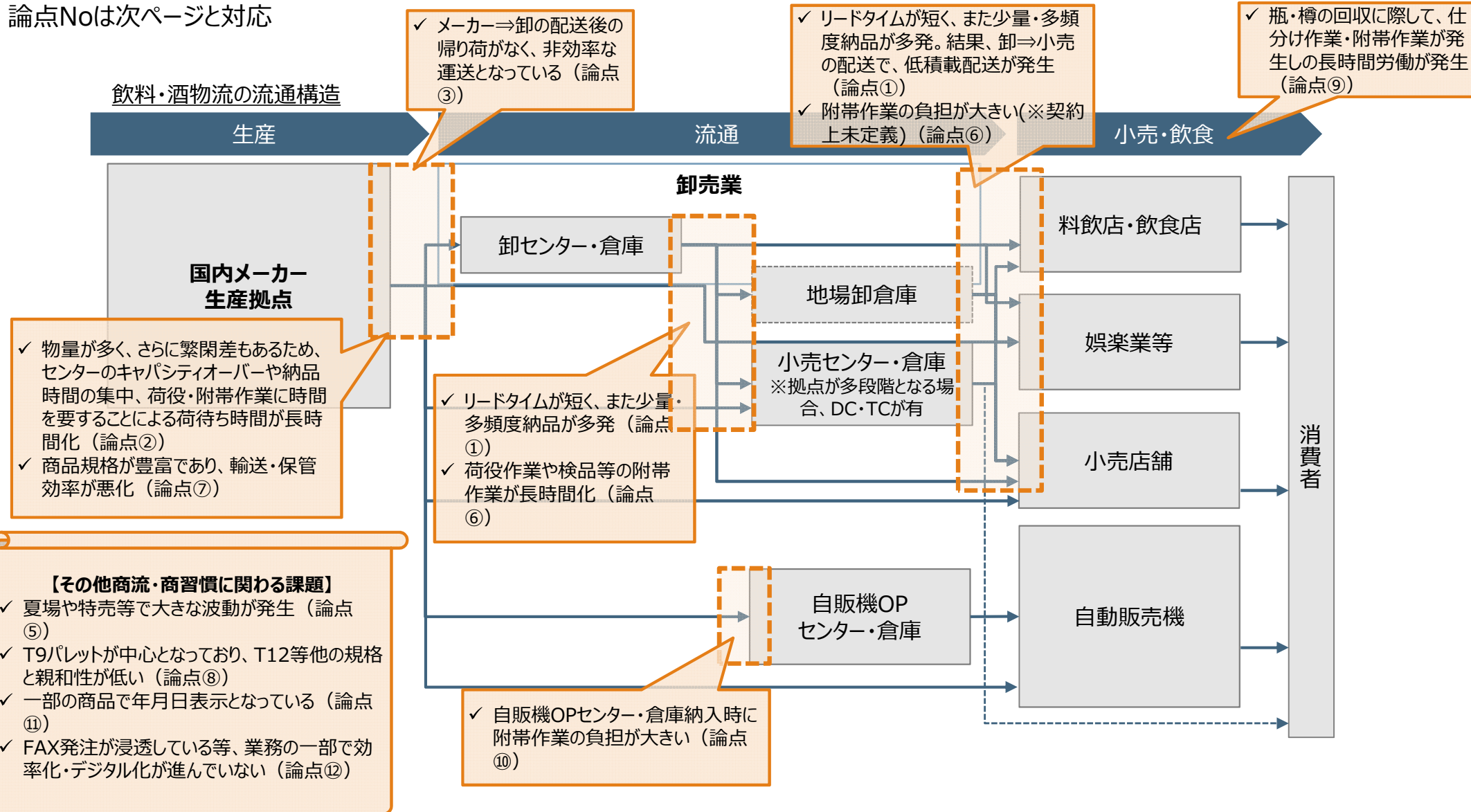
出所)平成28年経済センサス活動調査、(一社)日本自動販売機工業会『平成28年自販機普及台数及年間自販金額』よりNRI作成

飲料・酒物流の現状及び課題

飲料・酒物流の課題について

■ 論点Noは次ページと対応

飲料・酒物流の流通構造



飲料・酒物流の現状及び課題

本合同会議で検討すべき飲料・酒物流の課題及び解決の方向性について整理。

No	分類	現状・課題	解決の方向性に係る論点
1	発注ルール	・ リードタイムが短く、また少量・多頻度納品が多発。結果、実車率・積載効率の悪化に繋がっている	・ 加工食品物流ガイドラインで提示した方向性に沿って引き続き取組みを実施
2	納品時間・荷待ち時間	・ 物量が多く、さらに繁閑差もあるため、センターのキャパシティオーバーや納品時間の集中、荷役・附帯作業に時間を要することによる荷待ち時間が長時間化	・ 予約受付システムの導入や検品作業の効率化により、納品時間の管理を実施
3	帰り荷の確保	・ メーカーから卸への配送後は、一部回収した空容器等の荷物はあるものの、空車で回送することが多い	・ メーカー・卸で車両の相互活用に向けた取組みを実施
4	共同輸送	・ 異業種による幹線輸送の共同配送実施により積載率を向上	・ 幹線輸送におけるマッチングの取組みを推進
5	季節・繁閑波動	・ 季節及び繁閑の波動(夏・繁、冬・閑等)が激しく、トラックの荷待ち時間の長期化、実車率・積載効率の悪化に繋がっている	・ 予約受付システムの導入に併せ、波動の大きな商品の入庫を後ろに設定することで他商品の荷待ち時間を削減
6	附帯作業(卸・小売物流)	・ 卸・小売への配送時に附帯作業が発生し、トラックドライバーの長時間労働に繋がっている	・ 飲料・酒物流に関する附帯作業の業務内容及び所要時間を可視化し、荷主と役割分担の明確化等を検討 ・ ビール業界で一部実施されている附帯業務の料金化を実施
7	商品規格	・ 商品規格が豊富であり、輸送・保管効率が悪化。一方、近年は缶容器の導入により保管効率向上に繋がる事例も見られる	・ カートンサイズの統一 ・ 物流を考慮した外装・梱包サイズの設計DFLを推進*
8	パレット規格	・ 飲食・酒物流ではT9型パレットが主流となっており、T12型等ほかのパレット規格との親和性が低い	・ 飲料・酒については引き続きT9型の利用を推奨。加工食品で利用されているT11型、T12型も念頭に置いた庫内運用を推進
9	静脈物流	・ 瓶・樽の回収に際して、仕分け作業・附帯作業が発生し長時間労働に繋がっている	・ 料飲店等からの回収時の仕分け・附帯作業を削減。商品・回収容器の読み取り・管理の自動化により作業効率化を推進
10	附帯作業(自動販売機)	・ 自販機OPセンター・倉庫納入時に附帯作業の負担が大きい	・ 自動販売機OP拠点における附帯作業の内容及び所要時間を可視化し、荷主と役割分担の明確化等を検討
11	年月表示	・ 賞味期限や製造日付が年月表示に移行しているが、一部のメーカー・商品に留まっているため、作業に時間を要している	・ 業界全体に年月表示を普及させ、検品や先入先出作業の効率化を促進
12	その他	・ 業界としてFAX発注が主流となっており、デジタル化の推進が遅滞 ・ VMI倉庫の管理主体が曖昧であるため在庫管理が行えない	・ 業界を通じた取組み改善の方針を策定

*Design for Logisticsの略

実証実験の結果概要

本事業では、飲料・酒物流に係る以下5つのテーマの実証実験を実施した。

テーマ	実施事業者	内容・結果
①出荷情報の事前共有によるノー検品	メーカーA、卸売事業者B	✓ 内容：メーカーが卸へ送付する事前出荷情報と卸の入荷予定情報を照合し、正しければ卸は入荷確定データとして事前出荷情報を取り込むこととした。これにより、卸拠点における検品作業の省略（ノー検品）が実現した。実証実験を通じて、通常の納品に係るドライバーおよび庫内作業員の作業内容・時間を計測し、ノー検品の実施による定量的な効果を把握した。 ✓ 結果：ドライバーの荷待ち時間の短縮、ひいては労働時間の短縮・負荷軽減に繋がることが期待される。また、卸拠点のバース回転率の向上や人員配置計画の最適化に資する示唆が得られた。
②年月日表記と年月表記の作業比較・検討	卸売事業者C、卸売事業者D	✓ 内容：年月表記の商品と年月日表記の商品で補充作業・時間を計測し、年月日表記から年月表記に切り替えた場合の効果を推計した。また、商品補充時に実施される先入先出作業等の時間を計測し、年月表記への切替えによる効果を推計した。 ✓ 結果：年月表記への切替えが進むことにより、先入先出作業の回数が減るため、庫内作業を含む様々な附帯作業の削減に繋がることが期待される。また、食品ロスの削減等、サプライチェーン全体に与える正の影響も大きいという示唆が得られた。
③自動販売機オペレーター拠点における附帯作業の見える化	自販機オペレーターE自販機オペレーターF	✓ 内容：自動販売機オペレーターの主な拠点で、メーカー納品のトラックドライバーの滞在時間と、拠点における附帯作業の内容・時間を計測した。 ✓ 結果：トラックドライバーがオペレーター拠点で実施する附帯作業は労働時間の長時間化に繋がっていると考えられる。附帯作業の料金収受や役割分担の明確化に関する荷主間協議を促進することで、ドライバーの労働時間の削減、ひいては持続可能な物流の確立に繋がると期待される。
④小売・料飲店における附帯作業の見える化	運送事業者G	✓ 内容：小売・料飲店等への配送に係る附帯作業の内容・時間を計測し、附帯作業の見える化を実施した。また、トラックドライバーの作業内容と契約書内容を比較した。 ✓ 結果：トラックドライバーが着荷主で実施している附帯作業は労働時間の長時間に繋がっていると考えられる。附帯作業の料金収受や役割分担、契約書への明記等に関する荷主間協議を促進することで、ドライバーの労働時間の削減、ひいては持続可能な物流の確立に繋がると期待される。
⑤車輛の共同活用	アサヒビール・アサヒ飲料株式会社、伊藤忠食品株式会社	✓ 内容：卸のセンターへ納品するメーカー手配の車輛を活用し、卸センターから小売荷受拠点への納品を行うなど、メーカー・卸が連携し車輛を共同活用した場合の車輛数・走行距離を計測した。 ✓ 結果：必要車輛台数の削減や、空車回送距離の短縮が実現した他、CO2の削減、運送効率・実車率の向上によるドライバー不足の緩和が実現した。

【取組概要】

- ・ 生乳の輸送に関する物流課題解決のための実証実験を実施する。※**生鮮食品を分析したところ、「生乳」物流の荷待ちが多いことから選定**
- ・ 紙・パルプ(洋紙・板紙分野)、紙・パルプ(家庭紙分野)、建設資材それぞれのガイドラインで示した今後の取組みの方向性に沿って実証実験を実施する。
- ・ それぞれのガイドラインに実証実験結果を踏まえた内容を追補する。※**生鮮食品(生乳)については、サプライチェーンの関係者が限られていることから、新たに懇談会の設置やガイドラインの策定は行わず、パイロット事業のガイドラインに反映**

【スケジュール案】

9月上旬	各実証実験等開始
3月上旬	実証実験結果とりまとめ
3月中	ガイドライン反映

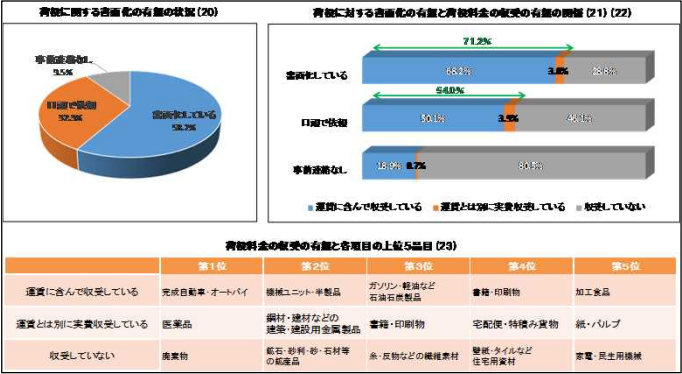
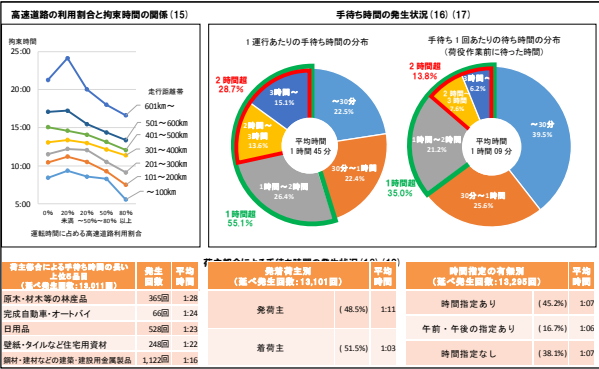
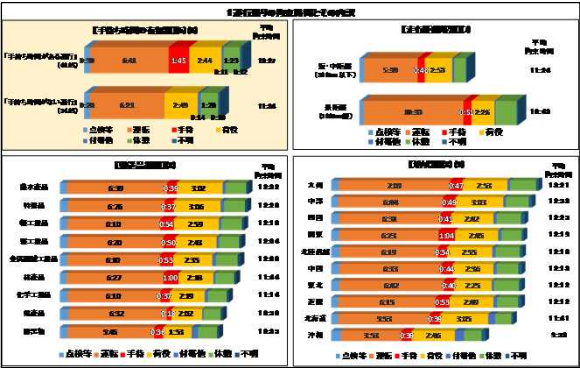
【輸送品目別ガイドライン(建設資材、紙・パルプ(洋紙板紙・家庭紙))で示した今後の取組の方向性(抜粋)】

建設資材
➢ 荷主の配慮義務を踏まえた建設業の取引適正化の取組みの推進 ⇒ 元請業者による物流へのマネジメントの強化 ➢ ICTの活用による情報の共有化の推進 ⇒ 伝票情報や物流情報を現場が容易にアクセスできる環境整備を促進 ➢ 附帯作業の軽減 ⇒ 車上渡しを原則としつつ、役割分担を整理し、納品条件を明確化
紙・パルプ(洋紙・板紙)
➢ 共同保管及び共同配送の実現に向けて ⇒ サプライチェーン全体の効率化を考慮したメーカー共同倉庫の設置等を検討 ➢ 附帯作業の軽減 ⇒ 役割分担の明確による取引条件等の見直しとともに、危険が伴う作業(俵二段積み等)については機械化を促進 ➢ 段ボール分野の方向性 ⇒ ①少量多頻度輸送及びリードタイムの改善、②薄型段ボールへの転換、③ユニットロードの標準化を注力
紙・パルプ(家庭紙)
➢ パレット化の早急な促進 ⇒ 「手積み・手卸しを解消する」ということを共通認識として、更なる取組を促進 ➢ コンパクト製品の普及促進 ⇒ 消費者へ製品メリットの積極的な周知を行い、サプライチェーン全体で検討を継続 ➢ 小売店舗への配送方法の改善 ⇒ 都市内物流の効率化に向け、さらなる関係者が連携した取組を促進

調査概要

- トラックドライバーの労働時間の内訳、荷待ち時間の詳細、荷役作業に関する契約の有無等、長時間労働の実態及び原因を明らかにし、取引慣行の改善や労働時間短縮のための検討に資することを目的に、平成27年度に「トラック輸送状況の実態調査（アンケート調査）」を実施。
- 前回調査からの改善状況等を確認するため、今年度、トラック事業者やドライバーを対象としたフォローアップ調査を実施中。

平成27年度に調査を実施



前回調査からの改善状況等を確認するための調査を実施中