

第13回トラック輸送における取引環境・ 労働時間改善中央協議会について

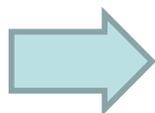
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を改善し、持続的に事業を運営するための参考となる指標**

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

標準的な運賃の普及に向けた今後の取組

- 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。
- 普及が十分でない地域について、重点的な普及活動を行っていく。
- 運送事業者と荷主が、公平な立場で、運賃交渉に臨むよう促していく。

標準的な運賃 届出までのプロセス

届出に至るまでの過程を改善

STEP1 標準的な運賃制度を理解する

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

STEP2 自社で運賃を計算する

- 経営状況の振り返り・分析を促進
 - ・ドライバー人件費
 - ・車両の更新費用
 - ・実車率
 - ・保険料
 - ・適正利潤

STEP3 荷主と運賃を交渉する

- 運賃交渉の障壁解消
 - ・荷主の理解

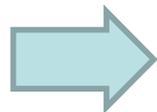
STEP4 運賃の事後届出を行う

+ 労働実態調査 (時間外労働時間等) など

標準的な運賃の浸透に向けて

【トラック事業者向け】標準的な運賃の活用促進に向けた解説書

- 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)**



今後は、(公社)全日本トラック協会と連携し、**標準的な運賃セミナー(基礎編・応用編)**を全国で開催し、一層の理解促進を図っていく。

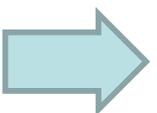


【解説書の主な内容】

- ◆ 標準的な運賃の主旨・目的
- ◆ 標準的な運賃の活用に係る諸手続
- ◆ 運賃料金適用方の解説

【荷主向け】標準的な運賃の活用促進に向けたリーフレット

- 荷主向けに、**標準的な運賃の概要についてわかりやすくまとめたリーフレット**を(公社)全日本トラック協会と共同で作成
- 令和2年12月に、リーフレットを**荷主約46,000者**に送付



今後は、引き続き**荷主向けリーフレットを活用**しつつ、積極的に荷主参加会議において、理解促進を図っていく。



【リーフレットの主な内容】

- ◆ 標準的な運賃の主旨・目的
- ◆ 標準的な運賃の概要

- 東京都地方協議会に「飲料・酒物流改善WG」を設け、加工食品物流懇談会「飲料・酒物流分科会」との合同会議とすることで、飲料・酒物流の効率化に向けたさらなる取組みの深度化を図った。
- 合同会議における実証実験等の議論を通して、「加工食品、飲料・酒」物流ガイドラインへと改訂に取り組んだ。

○東京都地方協議会が取り組んだ実証実験例

年月日表記と年月表記の作業比較 東京都

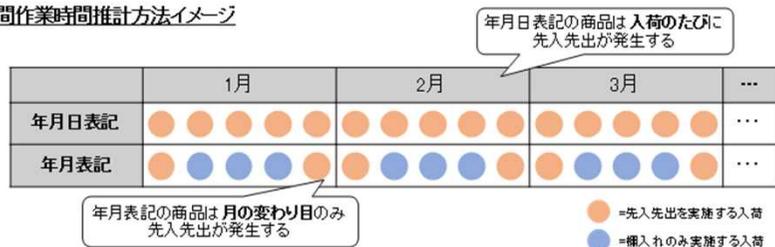
1. 実施者の概要

- ▶ 卸事業者: 日本酒類販売株式会社
 - 酒類、清涼飲料水、その他の飲料、食料品およびそれらの原材料の売売を行う。
- ▶ 荷種: 酒類(ビール、酎ハイ)、清涼飲料水

2. 事業概要

▶ 格納時、古い商品を取り出しやすい位置(棚の手前など)に移動させ、新しい商品を棚の奥などに入れる先入先出作業と、先入先出の伴わない棚入れ作業の時間を計測した。補充ごとに先入先出が発生する年月日表記商品の補充作業と、月初・月末のみ先入先出が発生する(月中は棚入れ作業のみ)発生する年月表記商品の補充時間を推計する。

月間作業時間推計方法イメージ



【計測結果】作業別庫内作業員の平均作業時間(合計86件)

先入先出(n=30)	棚入れ(n=56)
2分42秒/作業	32秒/作業

【推計結果】作業別庫内作業員の作業時間(合計69アイテム(SKU))

	before 年月表記と年月日表記の混在	after 全て年月表記の場合	年月表記への切り替えによる削減時間
月間作業時間	19時間47分42秒	8時間56分39秒	10時間51分3秒
年間作業時間 (※参考)	237時間32分26秒	107時間19分48秒	130時間12分38秒

※季節変動、期間限定商品等の条件を考慮してない

*先入先出とは、先に付いた商品を先に在庫するため、入荷した商品を棚の奥に、既に棚に入っている商品を取り出しやすい位置に移動する作業を指す。また、棚入れは先入先出をせずに、入荷した商品を棚に入れる作業を指す。

3. 課題

- ① 飲料・酒商品の一部は、年月日表記(年月上中下表記)から年月表記への切替えが遅れており、卸拠点における格納作業などの庫内作業で負荷が生じている。

4. 事業内容

- ① 卸拠点において、格納時、古い商品を取り出しやすい位置(棚の手前など)に移動させ、新しい商品を棚の奥などに入れる先入先出作業と、先入先出の伴わない棚入れ作業の時間を計測した。
- ② 当該卸センターにおける入荷実績と計測結果をもとに、実証実験で計測した商品(69アイテム)のうち約4割を占める年月日表記の商品が、全て年月日表記に切り替わったケースを想定し、月間・年間作業時間を推計した。

5. 結果

- ① フォークリフトを使用した作業に絞り、商品補充時の先入先出作業と棚入れ作業を比較したところ、先入先出には2分42秒/作業掛かっていたのに対し、棚入れには32秒/作業掛かっていることが明らかとなった。
- ② 当該卸のセンターにおける入荷実績をもとに、実証実験で計測した商品(69アイテム)のうち約4割を占める年月日表記の商品が、全て年月日表記に切り替わったケースを想定し、月間・年間作業時間を推計した。
- ③ 年月日表記(補充ごとに先入先出が行われた場合の補充)が残っている状態では、月あたりの作業時間が19時間47分であった。一方、すべての商品が年月表記(月初・月末のみ補充ごとに先入先出が行われ、月中は棚入れとなる場合の補充)に切り替わった後では、月あたりの作業時間が8時間56分となった。

6. サプライチェーン関係者のメリット

【卸事業者】商品の賞味期限管理の簡素化、庫内作業時間減少、庫内作業の簡素化
 【運送事業者】入荷時の日付をチェックする時間が短縮され、滞留時間が短縮される。
 【サプライチェーン全体】日付管理が不要なことから他拠点の在庫の転送がより実施し易くなり、食品ロス削減にも繋がる。また、運送事業者・卸事業者・小売事業者について、日付ごとにパレットに分ける作業や先入先出の回数が減ることで作業の負荷が軽減される。さらに、運送事業者、卸事業者について、パレットによる日付ごとの区切りがなくなり省スペース化が進む。製・配・販の各段階における作業の軽減や、多頻度少量配送の改善に繋がる

7. 結果に結びついたポイント/今後の展開

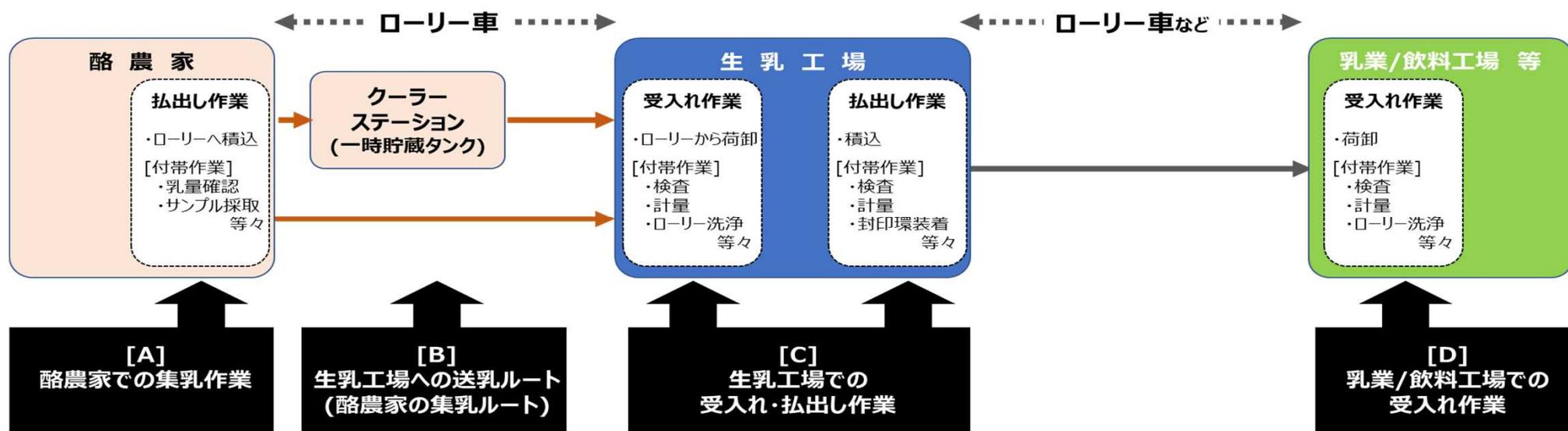
- ① メーカーによる年月日表記(または年月上中下表記)から年月表記への切替えのさらなる取組みが期待される。
- ② 年月表記への切り替えによる作業時間削減の効果を最大限生かすには、あくまで日付の逆転の解消のための先入先出のみを実施する(日付が同じでも後から入荷した商品を奥に格納するという作業は行わない)といった作業のルールを定めることも必要である。
- ③ 日本酒類販売での実証実験では、FLを用いた移動について計測を行ったが、バラで格納する商品でも手作業で先入先出が行われており、大きな手間になっている。そのため、年月表記への切替えが進むことで、バラ商品についても附随作業の負荷が軽減されると考えられる。
- ④ 年月日表記が多い加工食品等の他分野においても年月表記への切替えが進むことで、より大きな作業負荷の軽減効果が見込まれる。

生乳物流の改善の取組について①

○R2年度実施の生乳物流の改善に向けた取り組み概要

- 生乳物流に携わる運送事業者および乳業工場の協力を得てアンケート調査を実施。
- 生乳物流に携わるサプライチェーンの関係者に対してヒアリング調査を実施。
- 熊本県地方協議会において実証実験を実施。

○生乳物流の輸送ネットワーク概観及び課題の特徴について



	付帯作業	荷待ち時間	積卸作業
[A]	<ul style="list-style-type: none"> ・タンク洗浄やバルク部品洗浄、操作が複雑 ・付帯作業が有償化されていない 	<ul style="list-style-type: none"> ・乳温の下がり待ちや検査結果待ちが発生する 	<ul style="list-style-type: none"> ・タンク数が複数ある場合、時間がかかる
[B]	<ul style="list-style-type: none"> ・生乳工場への受け入れ変更が頻繁に発生 ・高速道利用が認められていない 	<ul style="list-style-type: none"> ・異常乳が発生した際、翌日集乳となり、別便立てが必要になる ・工場の残乳を踏まえた突発的な変更・取り消しが頻繁に起こる。 	
[C] [D]	<ul style="list-style-type: none"> ・ローリー洗浄/手洗い/タンクに入ってブラッシングなどに時間がかかる ・付帯作業が有償化されていない 	<ul style="list-style-type: none"> ・生乳貯蔵能力と生乳吸入設備数に限界=受入れタンク・パイプラインが満杯で、待ちが発生 ・サンプル採取後、工場内で検査終了まで、待ちが発生する ・洗浄スペースが限られており、待ちが発生する ・生産能力を把握できていない事からの過剰な受入れ ・需要期と繁忙期の閑散差（繁閑差が発生する要因には、乳牛の生乳生成量の季節差の存在） ・荷卸しが到着順で、午前中の朝一番に到着車両が集中する 	<ul style="list-style-type: none"> ・ポンプ能力が低い場合、時間がかかる ・飲料工場の製造時間に合わせたジャストインタイムの納入

バス使用時間帯の計画的配分などによる待ち時間削減 熊本県

1. 実施者の概要

- 着荷主企業:熊本県酪農業協同組合連合会 (以降:らくのうマザーズ)
注:下記元請運送事業者への、運送委託者でもある
- 元請運送事業者:株式会社 らくのう運輸
生乳に係る輸送事業を主に展開
- 荷種:生乳

2. 事業概要

① らくのうマザーズ入荷時のバス使用時間帯の計画的配分

改善策①: バス使用時間帯の計画的配分 ~「原乳入荷」「生乳出荷」「殺菌乳出荷」 計画性のあるローリー車の卸し時間の配分~

現状

①らくのうマザーズ工場のバス設定ルール

・「原乳入荷」「CIP設置バス」と兼用

※Cleaning In Placeの略。定置洗浄。

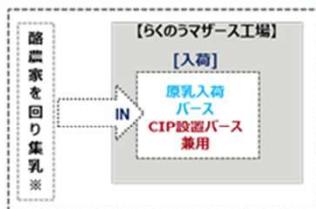
注:らくのうマザーズ様 工場別のバス数

卸しバス 菊池工場 3 熊本工場 2

②らくのうマザーズ工場の生乳入荷時間軸

・らくのう運輸の原乳の入荷: 9時・12時・15時の3区分

注:らくのう運輸以外にも原乳入荷を実施している運送事業者あり



※酪農家集乳ルートの見直しも実施。②に記載。

改善

らくのう運輸以外の原乳入荷を実施している運送事業者も含めて全てバス使用時間帯を、事前に配分

バス使用時間帯設定(イメージ)



② 酪農家集乳ルート見直しでらくのうマザーズ入荷時間帯を分散

現状



改善案



らくのう運輸様の点呼時刻: 酪農家集乳時刻を踏まえ、逆算した個別点呼時刻を設定

3. 課題

らくのうマザーズ入荷時に待ち時間が発生

- ・到着車両が集中し、或いは受乳スペースが混雑すると、30分から60分の待ち時間が発生する。実態として、この待ち時間は、毎日発生している。
- ・らくのう運輸は、らくのうマザーズに生乳を1日3回納入。
入荷時刻は、9時・12時・15時と決められているが、3回目の納入は、1回転目・2回転目の運行影響で、待ち時間がより長くなる。

4. 事業内容

生乳の入荷を担っている運送事業者全てを対象としたバス使用時間帯の計画的配分

- ・らくのうマザーズへの生乳入荷を担っている運送事業者は、合計2社。
※らくのう運輸以外にも、もう1社有り。
- ・バス使用時間帯を、運送会社別・コース別に事前設定する。

運送会社別・集乳コース別 ... きめ細かなバス使用時間帯設定(イメージ)

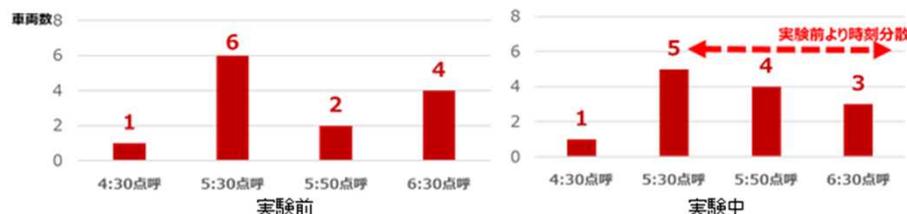


5. 結果

らくのうマザーズ入荷時の、削減待ち時間

実験前平均待ち時間: 11分/運行 実験中平均待ち時間: 5分/運行 (半減)

酪農家集乳ルート見直し



6. 荷主企業のメリット

- ① 運送事業者と意見を交わし、ドライバーの労働時間削減に取り組むことで、強力なパートナーシップを築くことができた。
- ② バス使用時間帯の計画的配分により、待機車両台数も削減。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 荷主が昨今のドライバー不足を重要な問題と認識していた。
- ② 運送事業者からの問題点や要望に対して、忌憚のない議論ができた。

生乳物流の改善の取組について③

○生乳物流における問題解決の方向性について

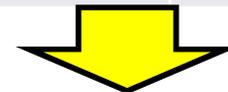
要因→ ↓問題種別	生乳の「製品特性」が 要因	生乳の「生産特性」が要因	
		タンク・ポンプなどの 工場設備能力	生産方式など
「附帯作業」に 関わる問題		[課題] ・タンク数が複数ある場合、検査数が多くなる。	[課題] ・検査結果待ちが発生する。
「荷待ち時間」 に関わる問題	[課題] ・乳牛の生乳生成量に季節差。 ⇒繁忙差が大きい。 ・乳温の下がり待ち	[課題] ・生乳貯蔵能力と吸入設備数の限界 ・受入れタンク、パイプラインが満杯	[課題] ・生産能力を把握してない。 ・原乳不足時など、イレギュラー時の対応ルールが明確でない
「積卸作業」に 関わる問題		[課題] ・タンク数が複数ある場合、時間がかかる。 ・ポンプ能力が低い場合、時間がかかる。	[課題] ・製造時間に合わせたJIT納入を求められている。



問題解決の 方向性

- 生乳は生き物である牛を対象としており、多くは消費期限の短い飲用牛乳として処理。
- 需給バランスは、気候等の要因に影響を受けやすい。
- 他の農産物と比較して、保存が効かず腐りやすいという特性もある。

⇒製品開発などによる生乳の製品特性の改良は、即座での対応は困難であり、一定の時間を要すると思われる。



- 工場設備増強は、荷主における新規投資が発生するものの、ドライバーの長時間労働短縮に直接的な効果。
- 熊本県地方協議会の実証実験では、サプライチェーンの関係者が運送事業者と対話することで問題意識を共有することができたとの声。
- 「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」に掲載されている以下の施策などに取り組む必要。
 - 高速道路の利用
 - 予約受付システムの導入 (含：バースの計画的運用)
 - 運転以外の作業部分の分離
 - 発荷主からの入出荷情報等の事前提供 等

➤ **発着荷主と運送事業者が問題解決に向けて継続した対話を継続し、ガイドライン等を活用しながら問題解決に向けて施策に取り組むことが重要**

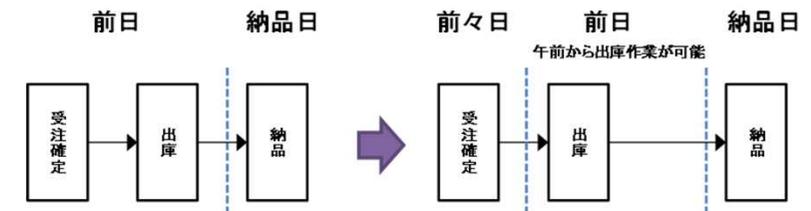
- ▶ 昨年12月10日、17日の2日間でトラック運送事業の取引環境適正化に向け、荷主やトラック運送事業者が物流改善の取組を進めるためのノウハウなどを提供することを目的とした「「ホワイト物流」推進運動セミナー」をオンライン形式で開催。2日間で約1,500名が参加。
- ▶ 今年度も、10月以降、オンライン形式にて実施する方向で調整中。

プログラム(昨年度)

- ▶ 第1回 12月10日(木)
 - 「ホワイト物流」推進運動とは(動画)
 - ～「ホワイト物流」推進運動のご紹介～
 - 「ホワイト物流」推進運動の取組事例について
 - ～「自主行動宣言」提出企業における各種取組事例の紹介～
 - 講師：株式会社日通総合研究所 主席研究員 金澤 匡晃
 - トラック運送業の取引の適正化
 - ～トラック運送業の取引環境適正化に向けた各種取組の紹介～
 - 講師：国土交通省自動車局貨物課長 伊地知 英己
- ▶ 第2回 12月17日(木)
 - 「ホワイト物流」推進運動とは(動画)
 - ～「ホワイト物流」推進運動のご紹介～
 - 「ホワイト物流」推進運動の取組事例について①
 - ～「自主行動宣言」提出企業における各種取組事例の紹介～
 - 講師：ハウス食品株式会社 生産・SCM本部SCM部長 松澤 新
 - 「ホワイト物流」推進運動の取組事例について②
 - ～「自主行動宣言」提出企業における各種取組事例の紹介～
 - 講師：サントリーロジスティクス株式会社 上級執行役員 保木本 英人

紹介取組事例(昨年度)

【リードタイムの延長】(ハウス食品株)

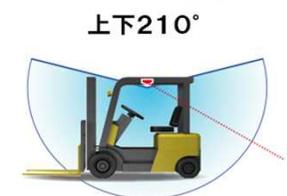


車両不足対策、働き方改革関連法による残業上限対応、深夜・早朝作業の日中シフト化を目的として受注確定翌日納品を翌々日納品に変更

【荷役作業時の安全対策】(サントリーロジスティクス株)

乗務員を中心とした操作状況の記録

広角レンズで同時に作業を確認



出所) 株式会社ユピテル ホームページ

平面360° 全方位カメラ約200台のフォークリフトに搭載、事故の検証用に加え、日々の安心・安全操作の指導教育に活用

※令和元年度は全国10カ所(札幌、仙台、東京、新潟、名古屋、大阪、広島、高松、福岡、那覇)で開催。全会場で約600名が参加。

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

<認証の審査要件>

中小事業者による申請を容易にし、取り組みの円滑な浸透、普及を図る観点から、

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

の5分野について、基本的な取組要件を満たせば、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(ClassNK)」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(郵送による申請も可)
- ※ 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3年7月21日～9月21日

※ 令和4年2月21日に日本海事協会のHPで認証事業者を公表予定。

<認証結果等の活用>

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

令和3年度 トラック関係の主な補助事業

継続

 地域交通のグリーン化に向けた
次世代自動車の普及促進

令和3年度予算額:4.7億円の内数

補助対象:CNGトラック、HVTトラック
補助率:通常車両価格との差額の1/3
※新規導入は単年度に3台以上導入が条件(グリーン経営認証等を取得している場合を除く)



CNGトラック



HVTトラック

継続

事故防止対策支援推進事業

令和3年度予算額:8.5億円の内数

1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置、車両安定性制御装置等の導入に対し支援

●先行車両に近づく場合



2. デジタル式運行記録計等の導入に対する支援

デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの導入に対し支援



3. 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援

過労状態を測定する機器及びヘルスケア機器等の導入に対し支援



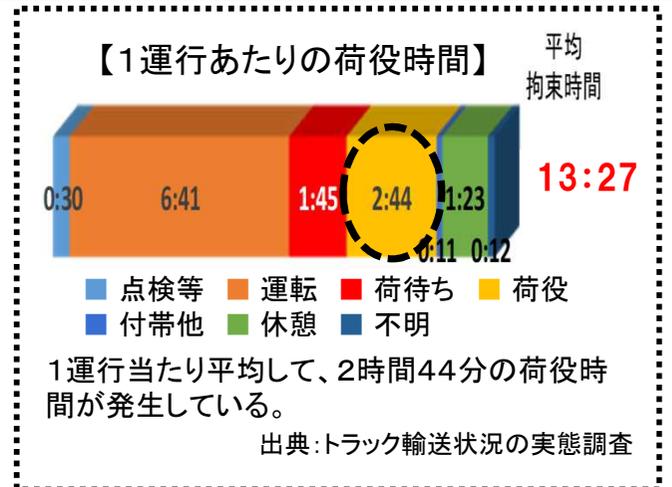
4. 社内安全教育の実施に対する支援

外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施に対し支援



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

- 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



● 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**。

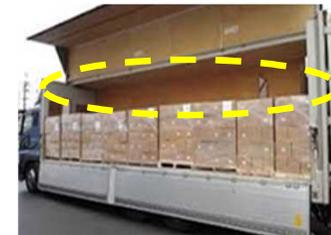
● 手荷役による重労働が軽減され、女性等の**多様な人材の確保に繋がる**。

・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**。



効果

荷役作業の効率化等により、**労働生産性の向上**及び**接触機会の削減**を図り、**持続的な経営の確保**を実現。

トラック事業における働き方改革の推進

概要

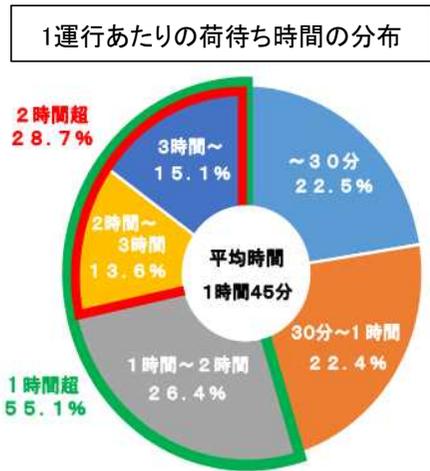
- トラック運送業は他の産業に比べて長時間労働、低賃金の状況にあり、ドライバー不足が深刻な状況にある。
- 働き方改革による労働条件改善を推進するため、(1)労働生産性の向上、(2)多様な人材の確保・育成、(3)取引環境の適正化等に資する事業を実施する。

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。

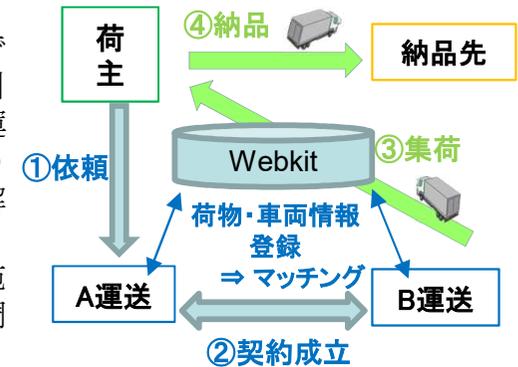


②求貨求車システムの活用による取引環境適正化【新規】

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)の收受状況改善、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。



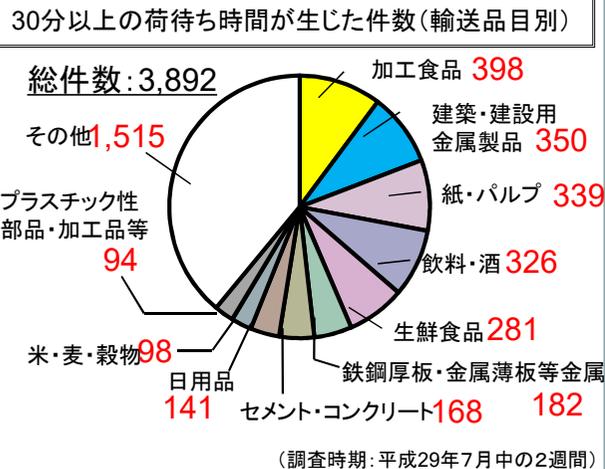
※ 自社ネットワークを持たない中小事業者を中心に、荷物の積合せや帰り荷の確保等、荷物とその引受け事業者のマッチングを可能とするシステム(社団法人が運営)。

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。



④「ホワイト物流」推進運動の推進【継続】

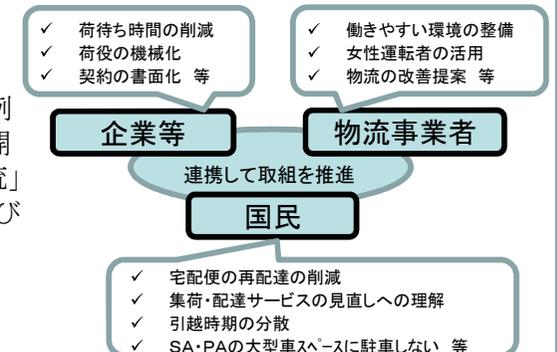
取組項目：
(2)、(3)

<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



- 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」

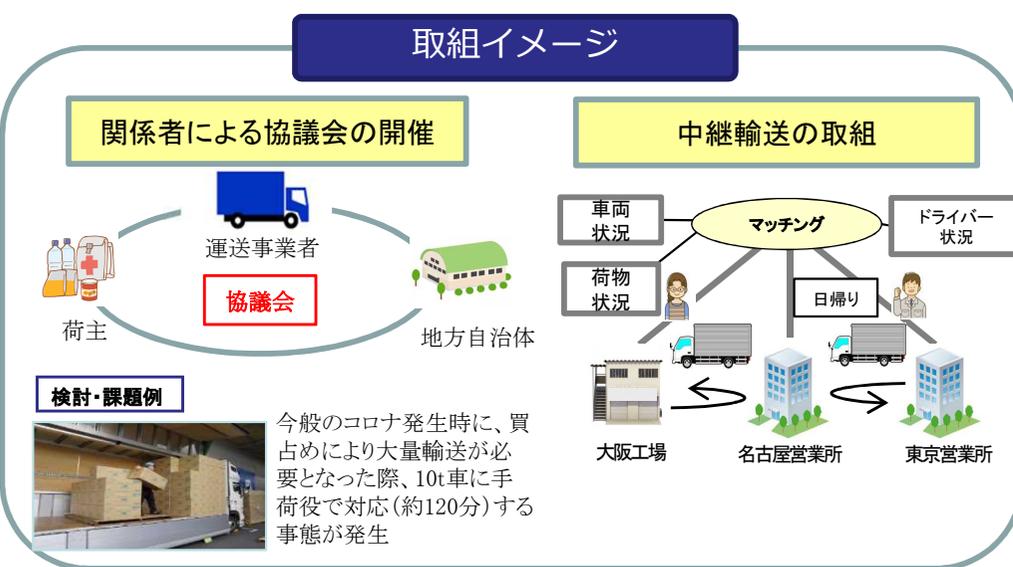
<事業概要>

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、トイレ用ペーパー等)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PC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

トラック運転者等の広域連携調査

自然災害等により複数県で被害が発生し、事業継続に支障が生ずる場合に未災地から運転者や車両等を派遣したいが、運行管理等の関係で支障が生ずるおそれがある。



【事業内容】

- 未災地から運転者等を派遣する場合に問題となり得る運行管理や事故を起こした場合の補償等に関する規定を整理
- 国土交通省等において、運転者等を派遣する場合に支障となる課題の解決に向けた検討を実施

(予算額5百万円)

中継輸送の更なる普及に向けた調査

長距離輸送を担うトラックドライバーの長時間労働を抑制し、人員不足を解決する「中継輸送」の更なる普及に向けた検討を実施。

【事業内容】

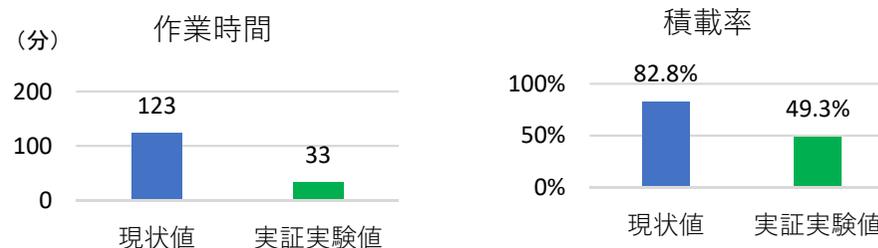
- 他事業者間で中継輸送を実施するための方策や中継輸送の実現に関するプラットフォーム等の取り組みについて調査
- スワップボディコンテナやダブル連結トラック等の活用や中継拠点の確保に向けた中継拠点整備のあり方等の検討を実施

(予算額16百万円の内数)

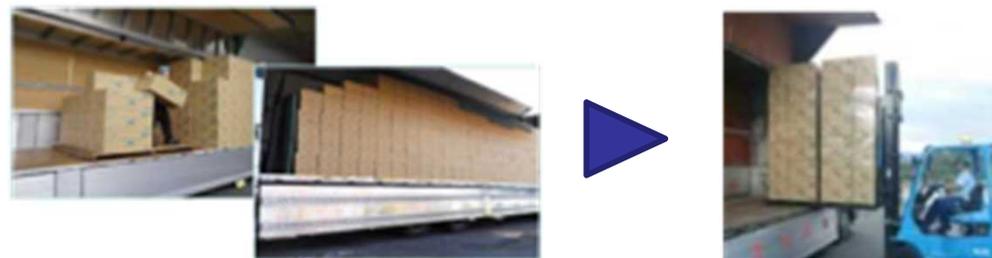
紙加工品(紙オムツ等)の手荷役の解消に向けた調査

- 紙加工品は現状、製品サイズが多岐に渡り、輸送効率も容積勝ちで単価が低いことから、パレット化等による手積み手卸しの解消が進まない。
- パレット化等を進めるにあたっては、積載率を向上させるために多岐に渡る製品サイズをDFLの観点から標準化していくことを含めて、サプライチェーン全体を巻き込んだ検討を実施。

【紙加工品のパレット化の実証例】



(令和2年度栃木県地方協議会実証実験より)



【事業内容】

- パレット化等に向けた現状把握と意見の集約及び実証実験の実施
- 学識経験者、トラック事業者、製造事業者、卸売事業者、小売事業者、関係業界団体、関係省庁等の有識者による会議体の設置・検討
- 手積み手卸しの解消に向けたアクションプラン(仮)の策定

(予算額16百万円の内数)

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

1. 季節的な周知・要請

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

2. 緊急的な周知・要請

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

【周知・要請体制】



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

大雪等の異常気象時における荷主への要請文書

【R3. 1. 28 降積雪期】

事務連絡
令和3年1月28日

荷主関係団体等 あて

農林水産省食料産業局食品流通課
経済産業省商務・サービスグループ物流企画室
国土交通省自動車局貨物課

大雪等異常気象時における輸送の安全の確保に向けたご理解とご協力をお願い

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

貨物運送に当たっては、荷主からの運送時間や運行経路等の指示に基づき運送する必要があり、大雪などの異常気象による突発的な道路状況の変化が生じた場合であっても、運行の中止や運送経路の変更等を行う場合には、荷主の承諾を得る必要があるなど、荷主のご理解とご協力が必要不可欠です。

こうした状況の中、昨今の大雪時において、高速道路や主要国道で大規模な車両の立ち往生が発生し、大型トラックが滞留の原因となったことが確認されており、トラック事業者に対する指導にとどまらず、荷主のご理解とご協力を得ながら大雪時における物流のあり方について、関係省庁とも連携し取り組んでいく必要があります。

つきましては、物流機能の維持とトラック事業者や運転者の生命・身体を守るため、今般の趣旨についてご理解いただき、下記の事項について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

【要請事項】

- 大雪などの異常気象による突発的な事象により、運送経路の変更や運送の中止などの必要が生じ、その原因となった事象がやむを得ないと認められる場合には、運送経路の変更等を認めるよう、ご協力をお願いします。
- 大雪などの異常気象により、運送に支障を来すことが予め予想される場合には、配送拠点に留置する在庫の積み増しや、予定されていた配送時間の前倒し、運送可能域内での物資の融通を行うことにより、トラック事業者への不要不急の運送依頼を控えていただきますよう、ご協力をお願いします。

【R3. 5. 25 梅雨期・台風期】

事務連絡
令和3年5月25日

荷主関係団体等 あて

農林水産省食料産業局食品流通課
経済産業省商務・サービスグループ物流企画室
国土交通省自動車局貨物課

梅雨期及び台風期における輸送の安全の確保に向けたご理解とご協力をお願い

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

貨物運送に当たっては、荷主からの運行時間や運行経路等の指示に基づき運送する必要があり、大雨や暴風などの異常気象による突発的な道路状況の変化が生じた場合であっても、運行経路の変更や運行の中止等を行う場合には、荷主の承諾を得る必要があるなど、荷主のご理解とご協力が必要不可欠です。

こうした状況の中、例年、梅雨期及び台風期においては、各地で局地的大雨や集中豪雨が発生しており、人命の保護を第一義として、荷主のご理解とご協力を得ながら梅雨期及び台風期における物流のあり方について、関係省庁とも連携し取り組んでいく必要があります。

つきましては、物流機能の維持とトラック事業者や運転者の生命・身体を守るため、今般の趣旨についてご理解いただき、下記の事項について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

【要請事項】

- 大雨や暴風などの異常気象による突発的な事象により、運行経路の変更や運行の中止などの必要が生じ、その原因となった事象がやむを得ないと認められる場合には、運行経路の変更等を認めるよう、ご協力をお願いします。
- 大雨や暴風などの異常気象により、運送に支障を来すことが予め予想される場合には、配送拠点に留置する在庫の積み増しや、予定されていた配送時間の前倒し、運行可能域内での物資の融通を行うことにより、トラック事業者への不要不急の運送依頼を控えていただきますよう、ご協力をお願いします。

荷主に対する働きかけの施行状況について(荷主対策の深度化関係)

貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

- 制度改正について荷主・運送事業者向けに**関係省庁連名で周知**。**違反原因行為に該当し得る行為を例示**。

【例】・荷主都合による長時間の荷待時間を恒常的に発生させているような行為（過労運転を招くおそれ）
 ・異常気象時など、安全な運行が困難な状況で運送を強要する行為（輸送の安全確保義務違反を招くおそれ）

- 国交省HPにおいて**設置した意見等の募集窓口等を活用**。荷主の行為について、幅広く情報収集。収集した情報に基づき、関係行政機関と連携して、**荷主への働きかけを実施**。

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

荷主が違反原因行為をしていること
を疑う相当な理由がある場合

要請してもなお改善
されない場合

働きかけ

要請

勧告・公表

独占禁止法違反の疑いがある場合は公正取引委員会へ通知

荷主への働きかけのフロー



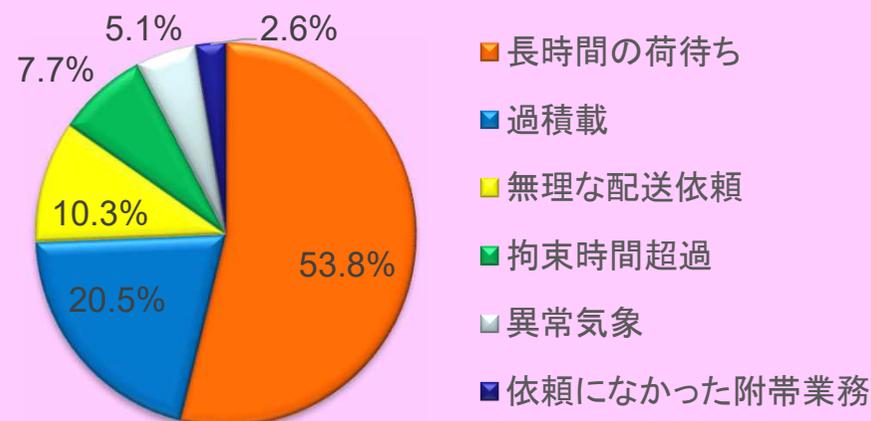
国交省HP：意見等の募集窓口

意見等の募集窓口等への投稿内容 (貨物自動車運送事業法等違反の疑いに関するもの)

＜投稿で寄せられている主な項目＞

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

荷主企業等に行った配慮依頼 (違反原因行為の割合)

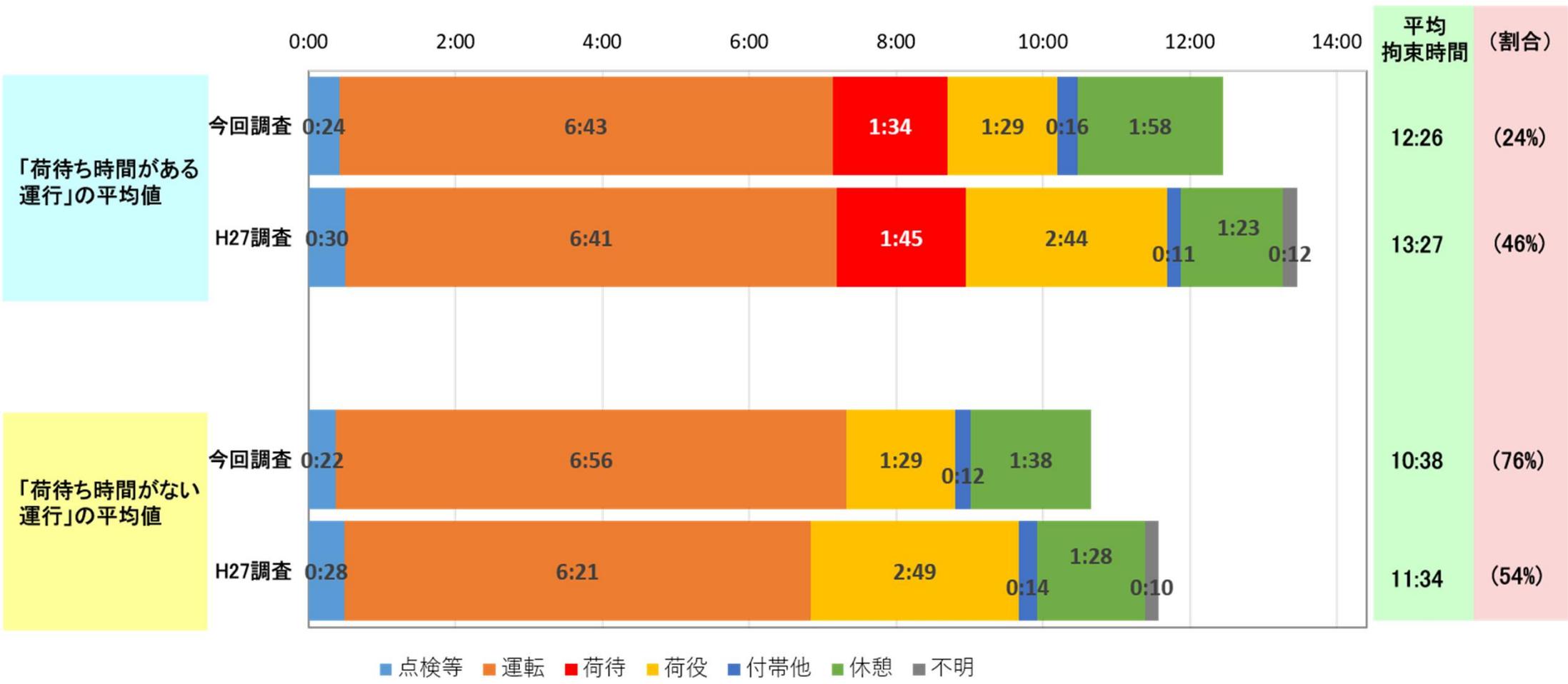


※令和2年度末時点

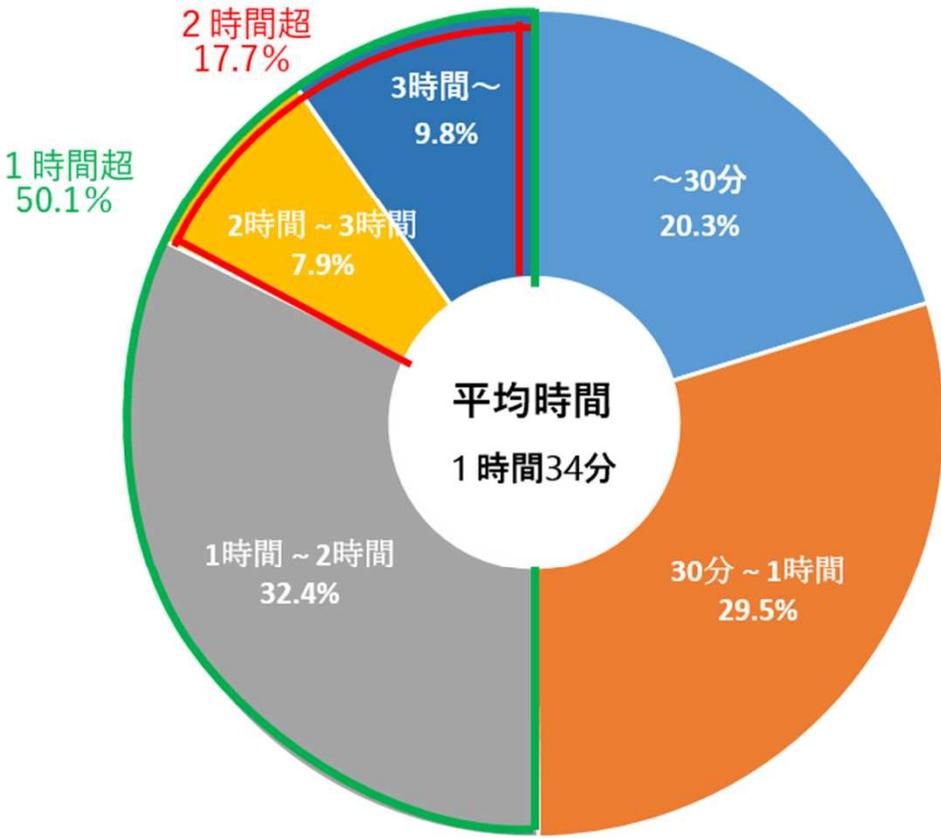
調査概要

➤ 働き方改革により令和6年4月から時間外労働時間が960時間になることから、平成27年度に行った調査をベースに、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について調査を行うとともに、荷主企業、運送事業者には、これまで行ってきた働き方改革の取組みに関する認識度、浸透度及び実施状況等の実態把握のための調査を行った。

1 運行あたりの拘束時間とその内訳

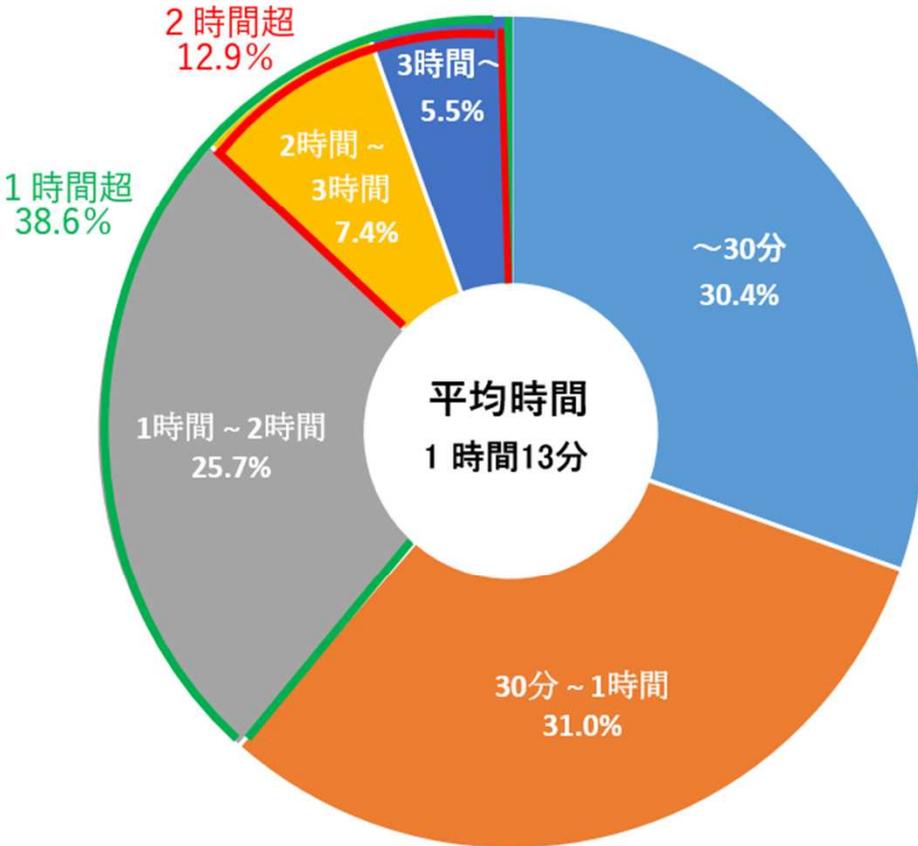


1運行あたりの荷待ち時間の分布



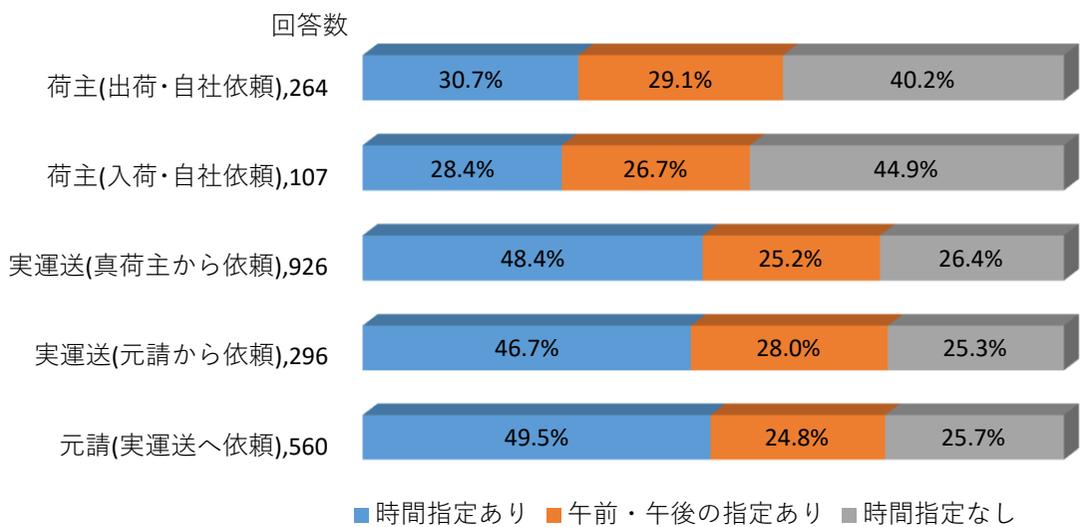
【手待ち時間が発生した運行:315運行】

荷待ち1回あたりの待ち時間分布
(荷役作業前に待った時間)

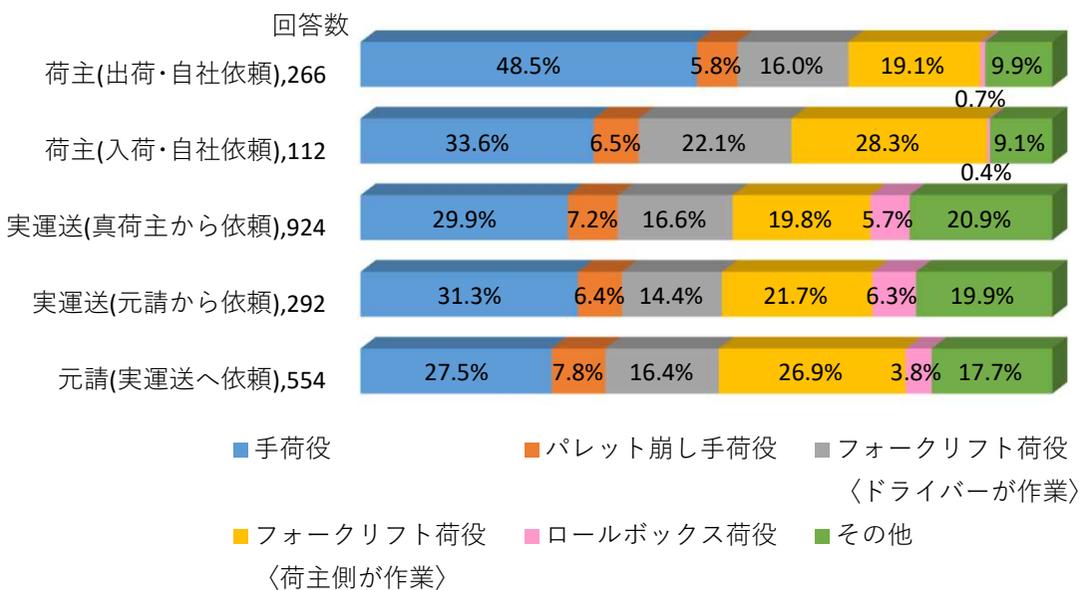


【手待ち時間が発生した荷役作業:延べ1254回】

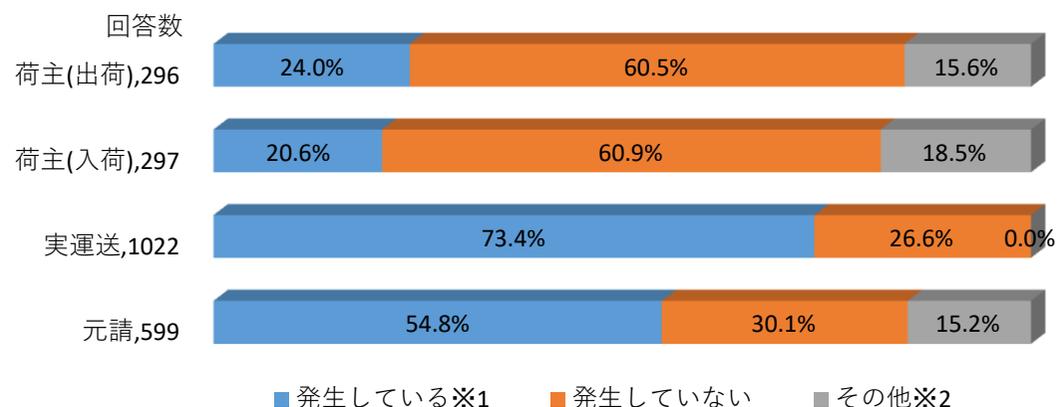
時間指定有無



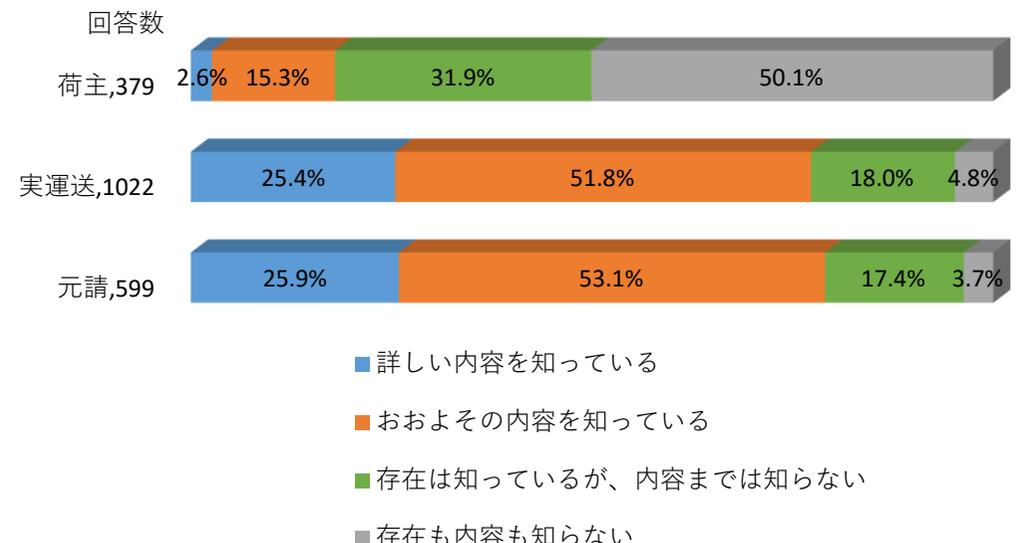
荷役作業の内容



荷待ち時間の発生有無



「改善基準告示」の認知度



※1：荷主調査では「時間までは把握していない」を含む
 ※2：荷主調査では「把握していない」を含む、事業者調査（元請）では「不明」を含む