資料2

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及び第12回トラック運送業の生産性向上協議会

（令和３年６月18日（金）15時00分～17時00分
（ＷＥＢ会議））

【議　事　次　第】

Ⅰ．開会

Ⅱ．議題

１．最近のトラック運送事業に関する取組みについて
２．周知・要請事項について
３．本協議会における今後の取組みについて

Ⅲ．閉会

【配　布　資　料】

議事次第、委員名簿
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　【国土交通省、厚生労働省】
資料２　周知・要請事項について　【国土交通省、厚生労働省】
資料３　本協議会における今後の取組みについて　【国土交通省】

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委員名簿
トラック運送業の生産性向上協議会委員名簿

（令和３年６月11日現在・順不同・敬称略）

【座長】	野尻　俊明	学校法人日通学園理事長（座長）
	齊藤　　実	神奈川大学経済学部教授
	高岡　美佳	立教大学経営学部教授
	堀内　保潔	（一社）日本経済団体連合会　産業政策本部長
	鈴木　重也	（一社）日本経済団体連合会　労働法制本部長
	大下　英和	日本商工会議所　産業政策第二部長
	宮澤　　伸	日本商工会議所　地域振興部長
	佐久間一浩	全国中小企業団体中央会　事務局次長
	橋爪　茂久	（公社）日本ロジスティクスシステム協会　専務理事
	山田　　周	日本機械輸出組合国際貿易円滑化委員会委員長
	森山　義英	全国農業協同組合連合会経営企画部　次長
	山中　邦夫	日本農業法人協会　事務局長
	増田　賢宏	トヨタ自動車（株）物流管理部長
	浦郷　由季	（一社）全国消費者団体連絡会　事務局長
	小林　和男	（公社）全日本トラック協会　副会長
	馬渡　雅敏	（公社）全日本トラック協会　副会長
	浅井　　隆	（公社）全日本トラック協会　副会長
	長谷川伸一	日本物流団体連合会　理事長
	溝田　浩司	日本通運（株）業務部長
	仁平　　章	日本労働組合総連合会　総合政策推進局　総合局長
	難波　淳介	全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長
	園田　龍一	全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長
	林　　幸宏	内閣府政策統括官（経済財政運営担当）
	津垣　修一	消費者庁政策立案総括審議官
	吉永　和生	厚生労働省労働基準局長
	畠山陽二郎	経済産業省大臣官房商務・サービス審議官
	亀井　明紀	中小企業庁事業環境部取引課長
	太田　豊彦	農林水産省食料産業局長
	小野　　洋	環境省地球環境局長
	秡川　直也	国土交通省自動車局長
	阿部　竜矢	国土交通省総合政策局物流政策課長
	紺野　博行	国土交通省総合政策局参事官（物流産業）

※林　幸宏内閣府政策統括官はトラック運送業の生産性向上協議会の委員のみ

【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）

国土交通省

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

国土交通省

- 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

STEP1 標準的な運賃制度を理解する

STEP2　自社で運賃を計算する

STEP3　荷主と運賃を交渉する

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

届出に至るまでの過程を改善

●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）

●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

●運賃交渉の障壁解消

・荷主の理解

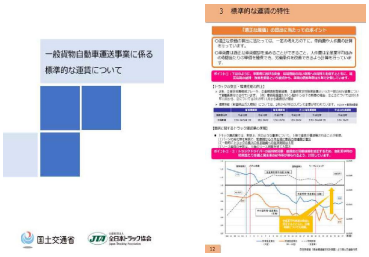
標準的な運賃の浸透に向けて

国土交通省

【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



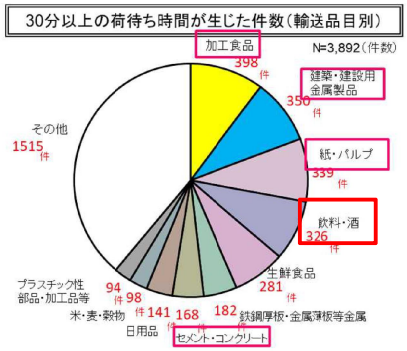
今後は、引き続き**荷主向けリーフレットを活用**しつつ、積極的に荷主参加会議において、理解促進を図っていく。

【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

１．ガイドライン策定の経緯

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



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



加工食品、飲料・酒物流編


建設資材物流編


紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編


紙・パルプ(家庭紙分野)物流編

品目別各ガイドラインの概要

国土交通省

（令和2年5月29日公表、令和3年4月27日「加工食品」を「加工食品、飲料・酒」に改訂）

品目	主な課題	解決方策	今後の取組の方向性
加工食品、飲料・酒	https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000230.html		
	・「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 ・飲料における夏期の物流波動 ⇒**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仕分け作業等の効率化 ・ASNやQRコード等の活用による伝票情報等の電子化 ・附帯作業の見える化 ・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ノー検品の実現 ・附帯作業の軽減 ・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	https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000216.html		
	・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**	・工事現場での事前の段取りをデジタル化したうえで「見える化」&「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）	https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000214.html		
	・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）	https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000215.html		
	・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

令和2年度の地方協議会の取組事例（東京都：飲料・酒WG）

国土交通省

- 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

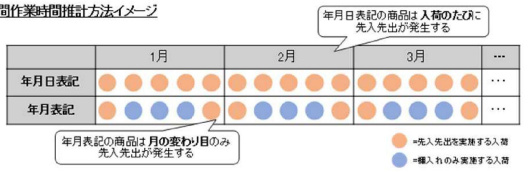
1. 実施者の概要

- 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買を行う。
- 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 全て年月日表記の場合	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	88時間56分39秒	108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	1308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いない

※先入先出とは、先に仕入れた商品を先に出庫するため、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、食品ロスの削減にも繋がる。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、パ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、パラ商品についても附帯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。

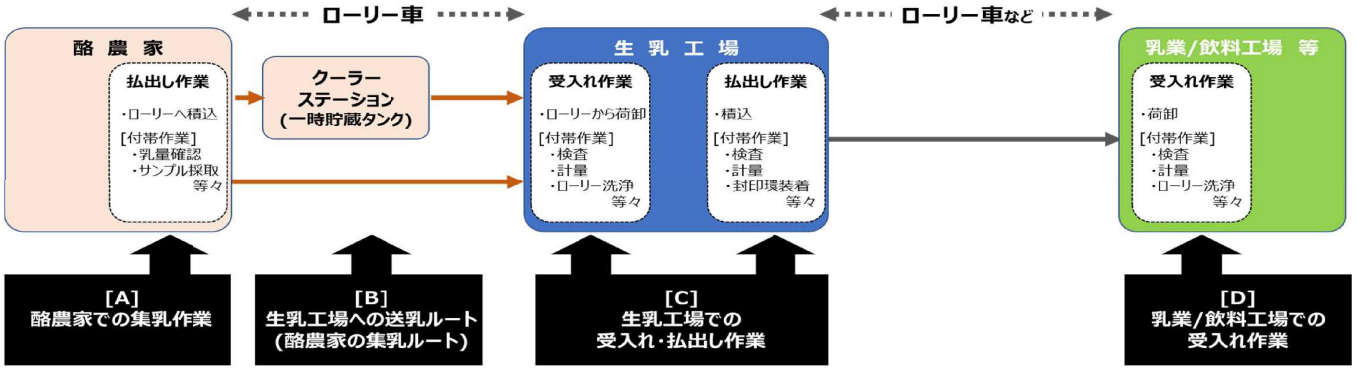
生乳物流の改善の取組について①

国土交通省

○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



	附帯作業	荷待ち時間	積卸作業
[A]	・タンク洗浄やバルク部品洗浄、操作が複雑 ・附帯作業が有償化されていない	・乳温の下がり待ちや検査結果待ちが発生する	・タンク数が複数ある場合、時間がかかる
[B]	・生乳工場への受け入れ変更が頻繁に発生　・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。 ・高速道利用が認められていない		
[C] [D]	・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 ・附帯作業が有償化されていない	・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	・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

生乳物流の改善の取組について② 地方協議会の取組事例（熊本県：生鮮食品[生乳]）

国土交通省

バー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

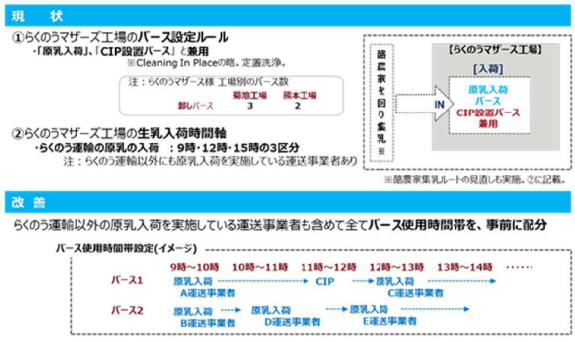
1. 実施者の概要

- 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ース使用時間帯の計画配分

改善策①：バー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～



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



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時と決められてはいるが、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ー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。
・バース使用時間帯を、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 ・・・ きめ細かなバース使用時間帯設定(イメージ)

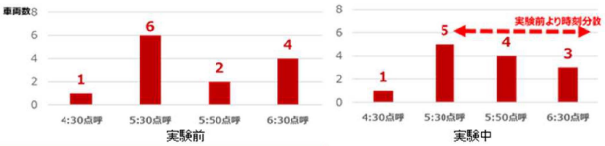


5. 結果

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、強力なパートナシップを築くことができた。
② バー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

国土交通省

○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。 ⇒繁閑差が大きい。 ・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**

令和2年度「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」の取組

国土交通省

- 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）の改善に向けた議論を実施。一部の地方協議会においては実証実験を実施し、取組の深堀りを図った。
- 今後もＰＤＣＡを回しながらさらなる取組の深化に取り組む予定。

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（米）	
秋田	生鮮食品（農産物）	
山形	加工食品	
福島	生鮮食品	
茨城	加工食品・飲料・酒	
栃木	紙・パルプ	紙・パルプ
群馬	加工食品	
埼玉	標準的な運賃の浸透	
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	紙・パルプ	紙・パルプ
長野	生鮮食品	
富山	建設資材	
石川	標準的な運賃の浸透	
愛知	加工食品	
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、建設資材、紙・パルプ	加工食品
京都	加工食品、建設資材、紙・パルプ	
兵庫	加工食品、建設資材、紙・パルプ	
滋賀	日用雑貨品	日用雑貨品
奈良	加工食品、建設資材、紙・パルプ	
和歌山	加工食品、建設資材、紙・パルプ	
広島	建設資材	
鳥取	標準的な運賃の浸透	
島根	加工食品	
岡山	飲料・酒	
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	日用雑貨品	日用雑貨品

「ホワイト物流」推進運動の背景

国土交通省

- トラック輸送の将来の担い手を確保するためには、職業としての運転者の魅力を高めることが必要。
  人材が得られなければ、物流は停滞し、国民生活や産業活動にも影響。
- 運転者不足が深刻な中で、必要な物流の確保と、長時間労働の是正等の働き方改革を両立することは容易ではない。
- だからこそ、サプライチェーンの関係者が連携し、少しでも早く、具体的な物流の改善に取り組むことが必要。

◆ ドライバーの労働環境改善

◆ ドライバーの地位向上（エッセンシャルワーカーとしての社会的認知など）

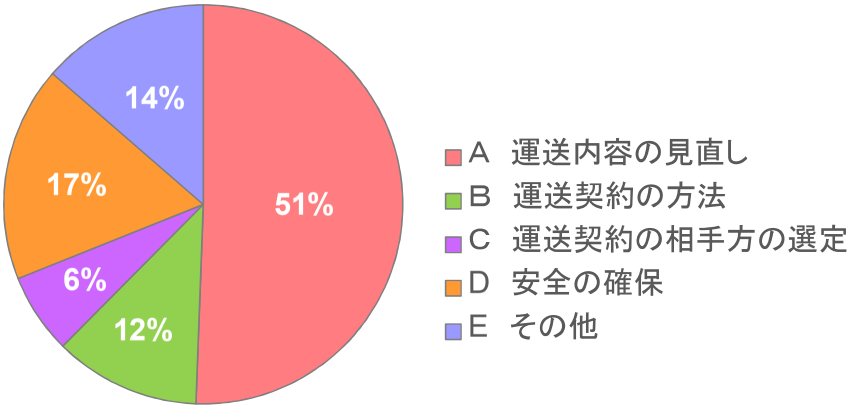
自主行動宣言　重点項目

国土交通省

従来のホワイト物流自主行動宣言の推奨項目の裾野を広げるなど、より広範な事項が宣言を可能とするものと知ってもらう。特に以下の4項目は重点項目として一層推進する。

- ○ 標準的な運賃
- ○ パレット化の推進
- ○ 荷待ち対策ガイドラインを参考とした取り組み
- ○ 運送業界のプレゼンス向上の観点から送料無料表記の改善

（ 参考 ）推奨項目分類別の宣言件数（令和3年3月時点）



長時間労働是正に結び付く「運送内容の見直し」が半数を占めており、**契約に関わる推奨項目の宣言をしている件数は18%**であり、非常に低い状況。

「ホワイト物流」推進運動に関する主な取組状況

国土交通省

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

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
- 事業者の取組事例等を紹介するセミナーを開催

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

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

- **1，213社が自主行動宣言を提出**

（令和3年4月末日現在）

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

国土交通省

- 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。

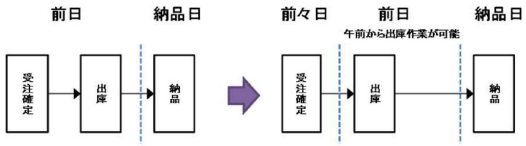
プログラム（昨年度）

- 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

※令和元年度は全国10ヵ所（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。

紹介取組事例（昨年度）

【リードタイムの延長】（ハウス食品㈱）



車輌不足対策、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㈱）

乗務員を中心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）㈱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

自動車運送事業のための「働きやすい職場認証制度」の概要

国土交通省

（正式名称：「運転者職場環境良好度認証制度」）

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、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

国土交通省

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、HV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（ｸﾞ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



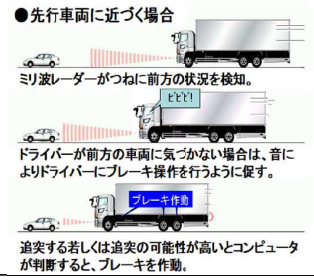
HVトラック

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

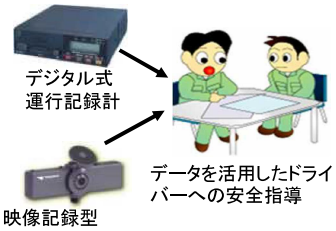
1．**先進安全自動車（ASV）**の導入に対する支援

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



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



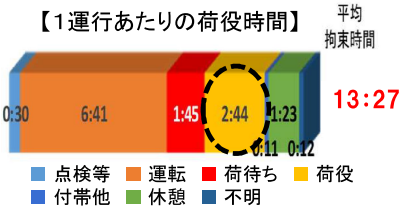
16

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。

【1運行あたりの荷役時間】



1運行当たり平均して、2時間44分の荷役時間が発生している。

出典：トラック輸送状況の実態調査

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）

〇対象機器の例

・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。

17

トラック事業における働き方改革の推進

令和3年度予算額　85百万円

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】

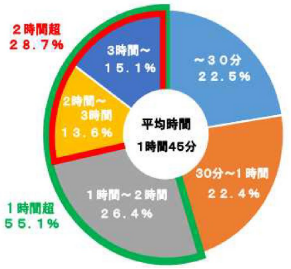
取組項目：(2)、(3)

＜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

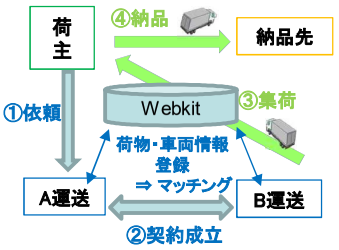


②求貨求車システムの活用による取引環境適正化【新規】

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）。

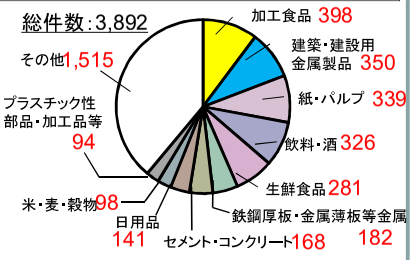
③労働条件改善に向けた取組の浸透【新規】

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】

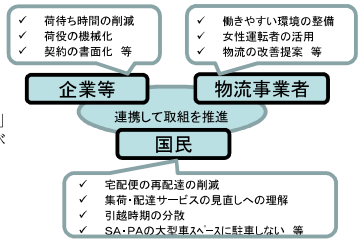
取組項目：(2)、(3)

＜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



トラック運送事業の危機時等に備えた体制強化及び新たなサービスの構築

令和3年度予算額　32百万円

■　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。

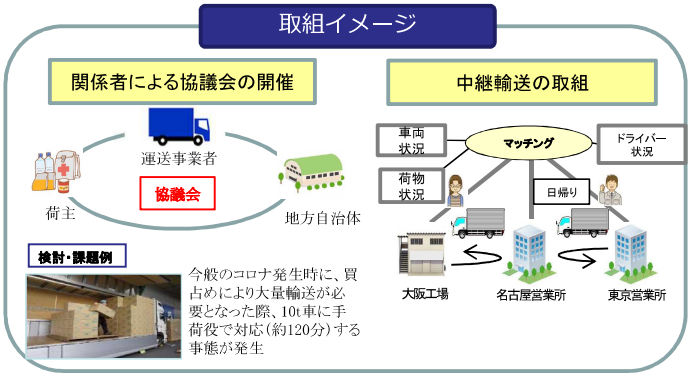
（具体的な取組内容）

➢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、トイレットペーパー等）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。

ＩｏＴ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

令和3年度予算を活用した「危機時に備えた体制強化」事業等

国土交通省

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。



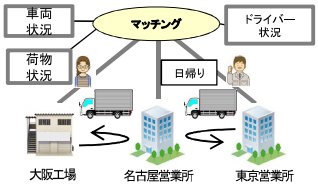
【事業内容】

- 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】

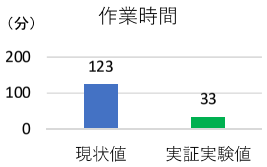
- 他事業者間で中継輸送を実施するための方策や中継輸送の実現に関するプラットフォーム等の取り組みについて調査
- スワップボディコンテナやダブル連結トラック等の活用や中継拠点の確保に向けた中継拠点整備のあり方等の検討を実施

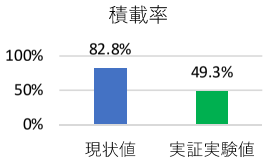
（予算額16百万円の内数）

紙加工品（紙オムツ等）の手荷役の解消に向けた調査

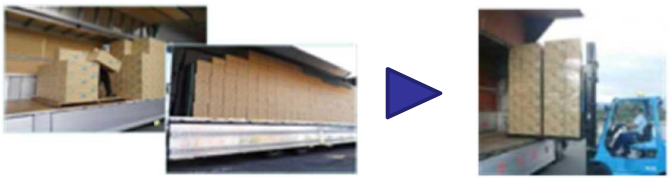
- 紙加工品は現状、製品サイズが多岐に渡り、輸送効率も容積勝ちで単価が低いことから、パレット化等による手積み手卸しの解消が進まない。
- パレット化等を進めるにあたっては、積載率を向上させるために多岐に渡る製品サイズをDFLの観点から標準化していくことを含めて、サプライチェーン全体を巻き込んだ検討を実施。

【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）

国土交通省

【資料2】

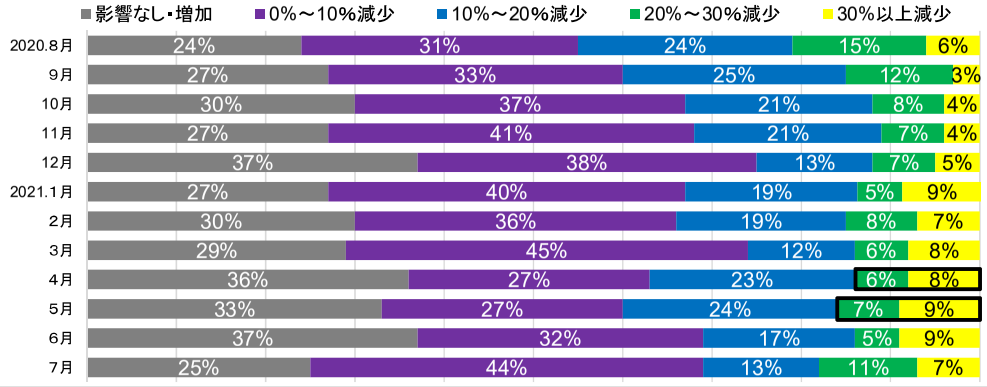
周知・要請事項について

新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（貨物自動車運送業）

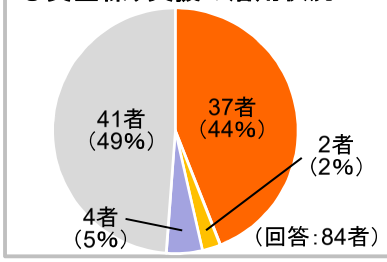
国土交通省

○運送収入については、20%以上減少した事業者が、４月は全体の14%であったが、５月は16%となった。
○品目別の運送収入については、５月は鉄鋼厚板等が11%、日用品が８%減少。
○支援制度については、資金繰り支援を46%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36%の事業者が活用し、給付済み。

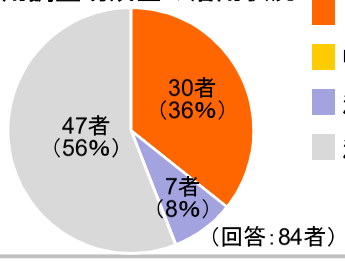
○運送収入（2019年同月比）（6･7月は見込み）

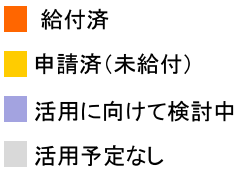


○資金繰り支援の活用状況



○雇用調整助成金の活用状況





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）（6･7月は見込み）

2020年
- 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：▲19%
  完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲12%
- ３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：▲７%
- ４月　鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲16%
  ガソリン・軽油など石油石炭製品：▲12%
- ５月　鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲11%
  日用品：▲８%
- ６月　セメント・コンクリート製品：▲８%
  日用品：▲４%
- ７月　セメント・コンクリート製品：▲15%
  鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲10%

※調査方法：貨物自動車運送事業者84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

大雪等の異常気象時における荷主への周知・連絡体制の構築

国土交通省

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、関係省庁を経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

国土交通省

【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のお願い

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のお願い

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。

台風等の異常気象時における輸送の目安の設定

国土交通省

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

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

【通達の概要等】

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

【別表】異常気象時における措置の目安

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安※
降雨時	２０～３０mm/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るべき
	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	
	２０～３０m/s	通常の速度で運転するのが困難になる	輸送を中止することも検討するべき
	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るべき		
警報発表時	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき		

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

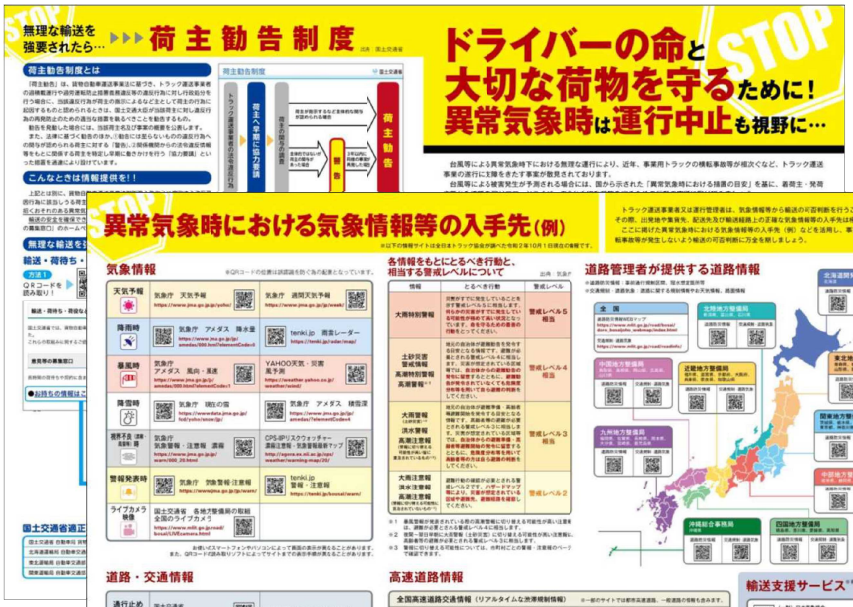


<異常気象時に輸送する際の目安>　　<気象庁作成の資料>

気象情報や道路情報等の入手先

国土交通省

◆ 気象情報や道路情報等： https://jta.or.jp/member/anzen/snow.html（全ト協ＨＰ）
◆ 高速道路のＳＡ・ＰＡ内施設情報等： https://jta.or.jp/member/bath.html（全ト協ＨＰ）





5

法附則第１条の２第２項に基づく荷主に対する働きかけのフロー

国土交通省

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。

〔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

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

荷主への疑いに相当な理由がある場合

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）

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

6

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)

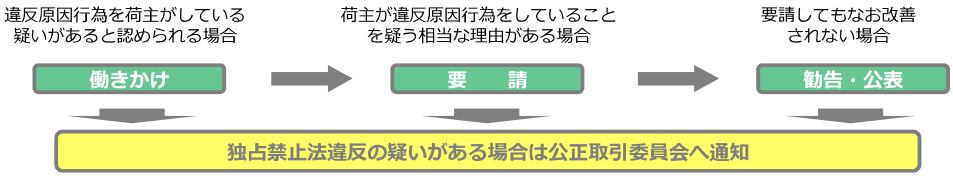
国土交通省

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**。



荷主への働きかけのフロー

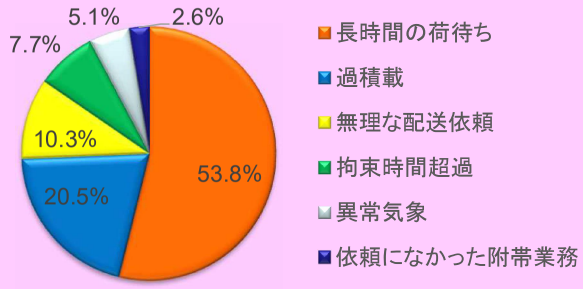


国交省ＨＰ：意見等の募集窓口

意見等の募集窓口等への投稿内容（貨物自動者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

東京2020大会の円滑な交通環境の実現に向けたお願い①

国土交通省

大会に向けてのお願い

○交通マネジメントの考え方は2020年と同様

□ 道路交通については、
- 都心部（重点取組地区）について大会前交通量の **30%減** を目指す
- 東京圏の広域（圏央道の内側）について、大会前の交通量の **10%減** を目指す
- 首都高速道路について、交通量を **最大30%減** とすることで、**休日並みの良好な交通状況** を目指す

接触機会を減らした物流効率化の取組

パレットの活用などにより、
人手による荷捌きを低減
発注～検品～納品をシステムで管理
荷主への働きかけで、
サプライチェーン全体での取組を



「東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会期間中の物流に係るご協力のお願い」

（東京都・東京2020組織委員会・農林水産省・経済産業省・国土交通省 連名
お願いしたい取組例をお示しした文書を2021年3月30日に発出）

- ◆ 輸送頻度の削減
- ◆ 十分なリードタイムでの発注による柔軟な輸配送時間帯の設定
- ◆ オフィス移転等大規模な物の移動が伴う作業の大会期間外への変更
- ◆ 付帯作業見直しや検品作業の簡素化による納品時間の短縮、輸送の効率化　など

コロナ対策としても、接触機会を減らした物流効率化の取組をお願いします

国土交通省

全日本トラック協会作成リーフレット（DLURL：http://www.jta.or.jp/kotsuanzen/anzen/info/TDMonegai.html）





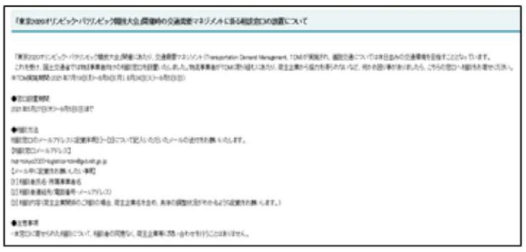
交通需要マネジメントに係る相談窓口の設置

（URL：https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000198.html）

物流事業者がTDMに取り組むにあたり、荷主企業から協力を得られないなど、何かお困り事がありましたら、こちらの窓口へ相談をお寄せください。

●窓口設置期間
・2021年5月27日(木)～9月5日(日)まで

●相談方法：メール
【相談窓口メールアドレス】hqt-tokyo2020-logistics-tdm@gxb.mlit.go.jp
【メール中に記載をお願いしたい事項】
・ 相談者氏名・所属事業者名、相談者連絡先（電話番号・メールアドレス）、
相談内容（荷主企業関係のご相談の場合、荷主企業名を含め、具体の調整状況等）



●注意事項
・本窓口に寄せられた相談について、相談者の同意なく、荷主企業等に問い合わせを行うことはありません。

国土交通省

【資料3】

本協議会における今後の取組みについて

中継輸送の普及促進・紙加工品（紙オムツ等）の手荷役改善

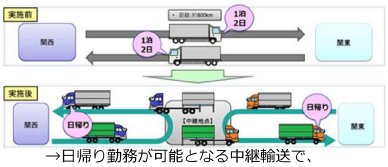
国土交通省

１．中継輸送の普及促進に係るこれまでの取組み

・平成27年度から28年度にかけて「中継輸送実証実験モデル事業」を実施し、そこで明らかになった課題を踏まえて、中継輸送の実施にあたって検討すべき事項や必要な資料等について解説した手引書を作成
・令和元年度には、実際に中継輸送の取組内容や成功の秘訣等をとりまとめ、中継輸送を始める際に参考となるよう、「中継輸送の取組事例集」を作成

２．中継輸送の普及促進に係る論点

・他事業者間で中継輸送を実施するための方策
➢ 現状は同事業者の営業所間で行われている例が多い。
➢ 効率的なマッチングを行うための、プラットフォームのあり方や、運行計画（運行ルートや時間）や輸送品目等の見える化の実施方針
➢ 将来的なフィジカルインターネット構想に向け、ユニットロードの導入単位の入口として可能性があるスワップボディコンテナ車両やW連結車の活用を踏まえた検討
・中継拠点の確保
➢ ドライバーの労務負担軽減や労働時間の適切な管理の観点から、休憩・仮眠施設等の福利厚生施設・サービス提供場所を整備・併設等の検討が必要



→日帰り勤務が可能となる中継輸送で、ドライバーの更なる働き方改革を推進


→スワップボディコンテナ車両であれば、けん引免許や車両のけん引登録が不要

３．Ｒ３年度の取組事項及びスケジュール

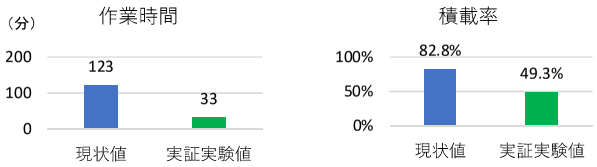
・２．の論点の課題解決に向けてヒアリング等の調査を実施
・必要に応じて関係者が参画する会議体を設置し議論、ガイドライン等のアウトプットを検討

○想定スケジュール

令和３年７月～	ヒアリング、アンケート調査の実施
令和３年９月～	実証実験等の調査実施の検討・実施
令和４年１月	ガイドライン（仮）素案の検討
令和４年３月	ガイドライン（仮）の策定・公表

１．紙加工品の手荷役改善に係るこれまでの取組み

・平成30年度から令和元年度にかけた議論を踏まえ、紙・パルプ（家庭紙分野）物流のガイドラインを取りまとめ
・令和２年度に、紙加工品（オムツ、生理用品等）のパレット輸送を対象とした栃木県地方協議会で実証事業を実施。



⇒令和2年度栃木県地方協議会実証実験より。作業時間は大幅に改善するものの、積載率が大きく低下

２．紙加工品の手荷役改善に係る論点

・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が必要　※Design For Logisticsの頭文字

３．Ｒ３年度の取組事項及びスケジュール

・２．の論点の課題解決に向けてヒアリング等の調査を実施
・必要に応じて関係者が参画する会議体を設置し議論、製品サイズのDFL等を見据えた手積み手卸しの解消に向けたアクションプラン（仮）のアウトプットを検討

○想定スケジュール

令和３年７月～	ヒアリング、アンケート調査の実施
令和３年９月～	実証実験等の調査実施の検討・実施
令和４年１月	標準化アクションプラン（仮）素案の検討
令和４年３月	標準化アクションプラン（仮）の策定・公表

輸送品目別ガイドライン策定の今後の展開

国土交通省

ガイドラインの今後の展開

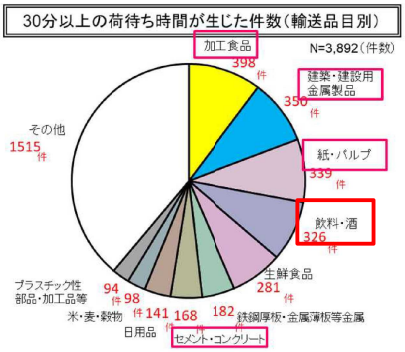
✓ これまでも荷主団体や運送事業者向けの説明会等の場を活用してガイドラインの周知等を実施。

✓ 今後、以下のような取組を進めることにより荷主・運送事業者双方に対する施策の浸透を図る。

①国土交通省のほか、荷主所管省庁、荷主企業、運送事業者等により構成される、中央及び全国４７都道府県に設置した「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」によるフォローアップ。

②物流総合効率化法の支援等も活用しつつ、それぞれのサプライチェーンの事業者を対象とした各企業における具体的な取り組みを支援・促進。

③国土交通省の既存のリソースなども活用しながら、広告活動やセミナーを開催するなどガイドラインの普及啓発・情報発信の実施。





加工食品、飲料・酒物流編


建設資材物流編


紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編

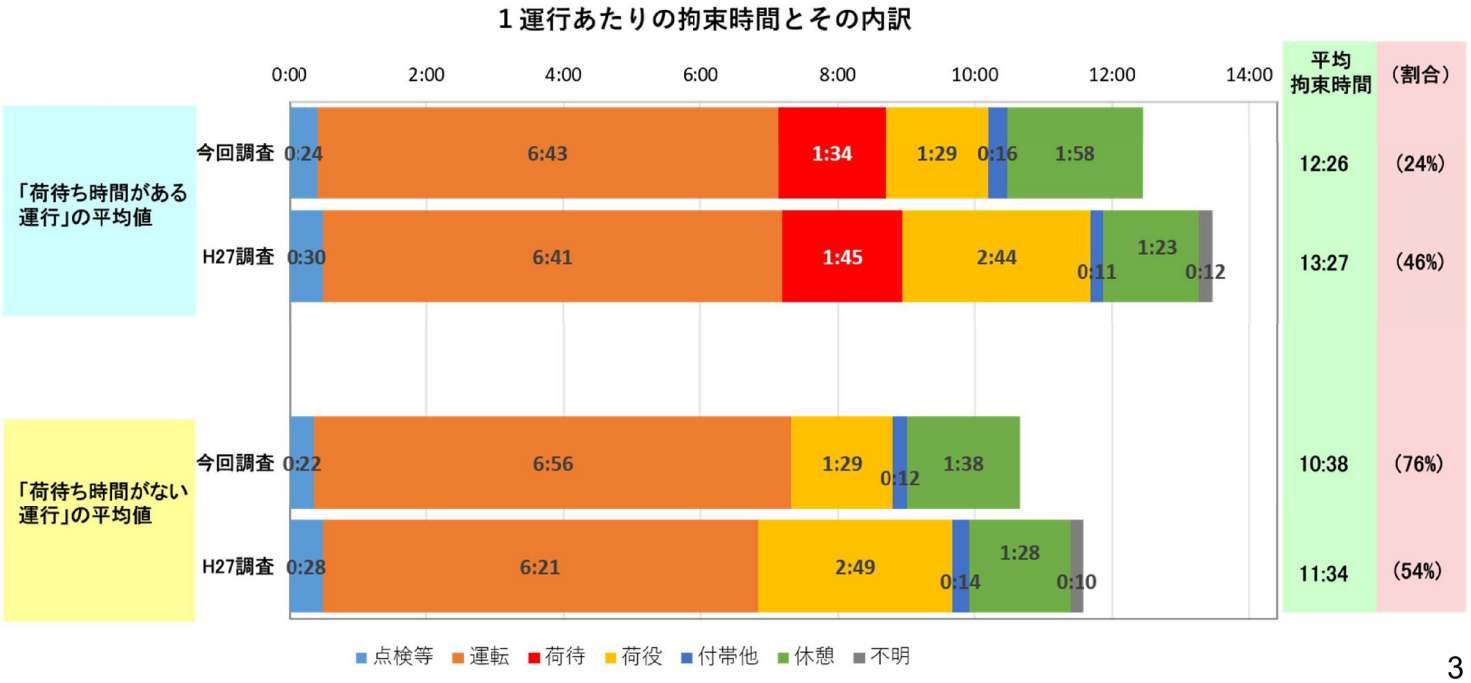

紙・パルプ(家庭紙分野)物流編

貨物自動車運送事業における輸送実態調査（ドライバー調査①）

国土交通省

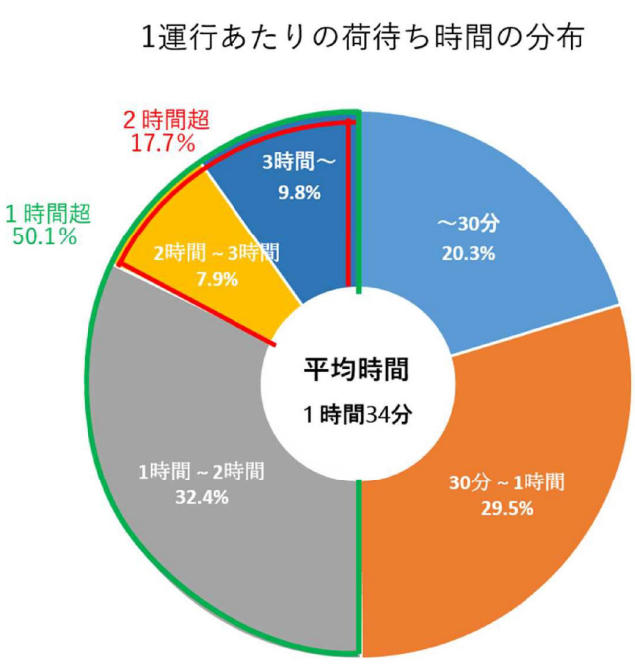
調査概要

➢ 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。

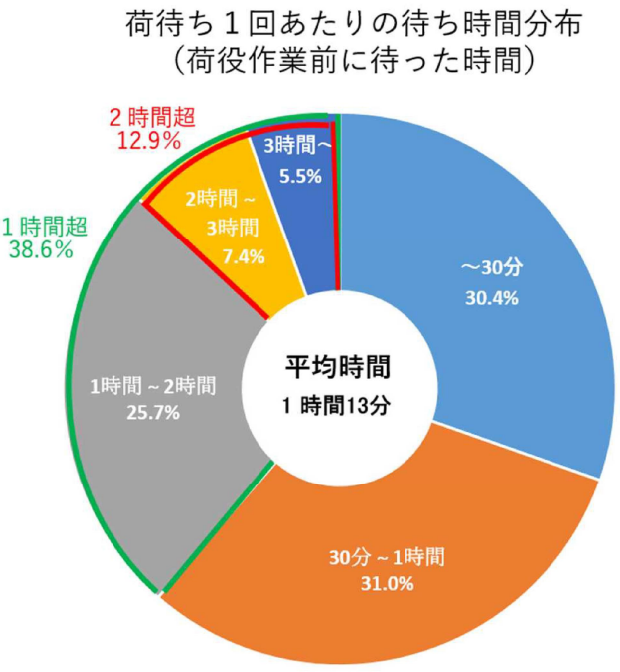


貨物自動車運送事業における輸送実態調査（ドライバー調査②）

国土交通省



【手待ち時間が発生した運行：315運行】

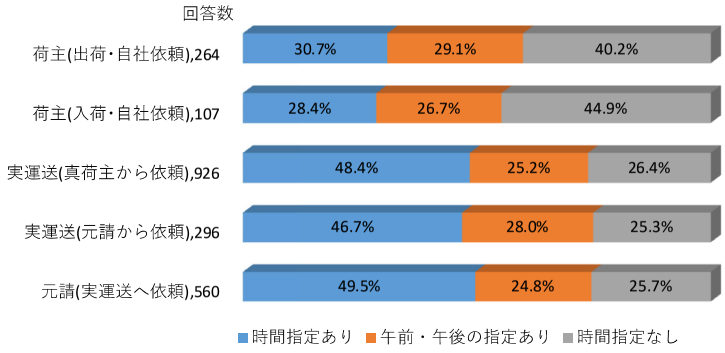


【手待ち時間が発生した荷役作業：延べ1254回】

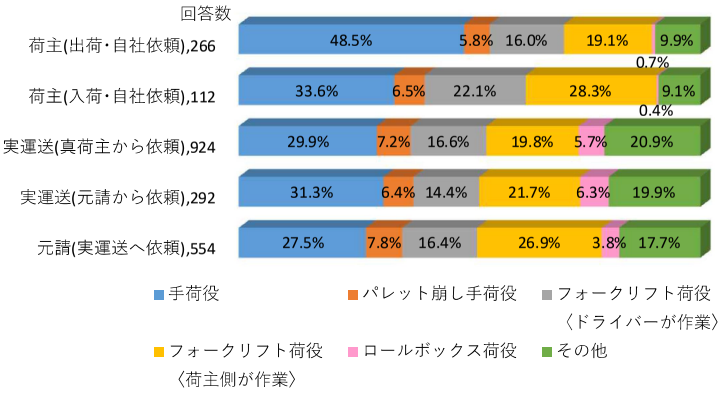
貨物自動車運送事業における輸送実態調査（荷主・事業者の比較）

国土交通省

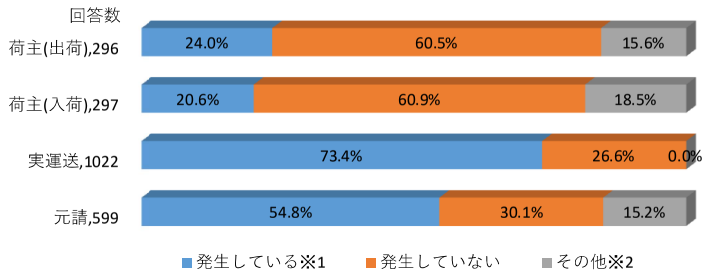
時間指定有無



荷役作業の内容

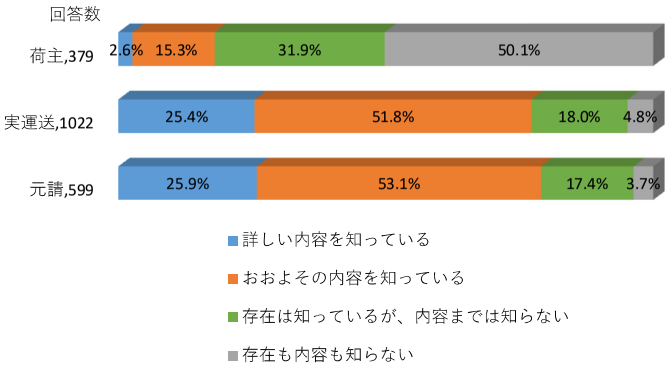


荷待ち時間の発生有無



※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

「改善基準告示」の認知度



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

厚生労働省　労働基準局
労働条件政策課

１．令和２年度予算事業　自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業　P. 2

２．働き方改革推進支援センターにおけるトラック運送事業者へのサポート事例　P.6

３．令和３年度予算事業について　P.7

１．令和２年度予算事業　自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業

（１）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の運営・拡充

トラック運転者の長時間労働改善に向けた周知用コンテンツやガイドライン等をまとめたポータルサイト（令和元年度に開設）について、以下のような新規コンテンツを追加掲載し拡充。

○主な追加コンテンツ

「荷主」企業向け
荷主企業同士が物流生産性向上とトラック運転者の長時間労働改善に向けた意見交換を行うオンラインミーティング（あい積ミーティング）を、厚生労働省の主催により令和３年１～２月に全４回開催。開催結果の報告書を掲載。

企業向け
荷主企業とトラック運送事業者の双方に向けた、トラック運転者の労働時間の改善を進めるための対応策や有用な好事例等のコンテンツを提供。
令和２年度は荷主向け周知用動画を作成し、荷主・運送事業者が取引環境と長時間労働の改善に向けた取組を実際に始めるに当たっての両者の具体的な交渉過程等をドラマ形式（アニメーション）で再現。令和２年12月４日に「発荷主」向け動画、令和３年２月26日に「着荷主」向け動画をそれぞれ追加。

イラストコンテンツ
サプライチェーンのイラストをクリックするだけで、「集荷」「発荷主」「輸送」「着荷主」「複数配送」の各領域において、トラック運転者の長時間労働に繋がっているかもしれない問題や、その問題解決に繋がる施策候補例を、荷主・トラック運送事業者が簡単に確認できるコンテンツを、令和２年12月４日に追加。

<ポータルサイト　トップ画面のイメージ（抜粋）>
（令和３年２月時点）



（２）荷主企業同士が意見交換を行うオンラインミーティングの開催

■ 「荷主連携マッチング～あい積(づみ)ミーティング～」

トラック運転者の長時間労働改善に向けて、「荷主どうし」の共同配送に興味のある荷主企業を、ポータルサイトを通じて募集。「荷主連携マッチング～あい積ミーティング～」と題して、荷主企業が、物流生産性向上とトラック運転者の長時間労働改善に向けた意見交換を行うオンラインミーティングを、厚生労働省の主催により令和３年１～２月に全４回開催。開催結果の報告書をポータルサイトに掲載することにより、好事例の普及を行っている。

＜荷主同士の連携の例（共同配送）＞



【あい積ミーティング開催概要】

- 参加企業数　８社（延べ10社）
- 開催結果（概要）
  - ・地場配送での連携（関西エリアでの共同配送 等）
  - ・幹線輸送での連携（関西・関東間の往復幹線での共同配送 等）
- 全体総括

あい積ミーティングは、トラック運転者の労働時間短縮に向けて「荷主企業どうしの連携の“きっかけ”」を創る場であるが、今回は、全ての参加企業が、あい積ミーティングでの意見交換の結果を踏まえて、連携に向けた具体的な検討を継続することとなった。

- 参加企業の声（抜粋）
  - ・異業種の荷主企業と出会える場は、ほとんどない。この取組を是非とも続けて欲しい。
  - ・荷主という立場で、運送事業者とのパートナーシップ構築に悩んでいる。共同配送に限らず、様々な内容で、今後も意見交換をしていきたい。

（３）荷主に向けた自動車運転者の労働時間短縮のための周知用動画の作成

■発荷主企業・着荷主企業向け周知用動画

トラック運転者の長時間労働改善に向け、荷主・運送事業者が取り組む内容について、平成30年度に策定した「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」における取組の進め方をもとに、荷主・運送事業者が取引環境と長時間労働の改善に向けた取組を実際に始めるに当たり、両者の具体的な交渉過程等をドラマ形式（アニメーション）で再現。

発荷主企業向け動画



令和２年12月４日公開

（再生数）令和３年５月20日時点で4,200回以上

着荷主企業向け動画



令和３年２月26日公開

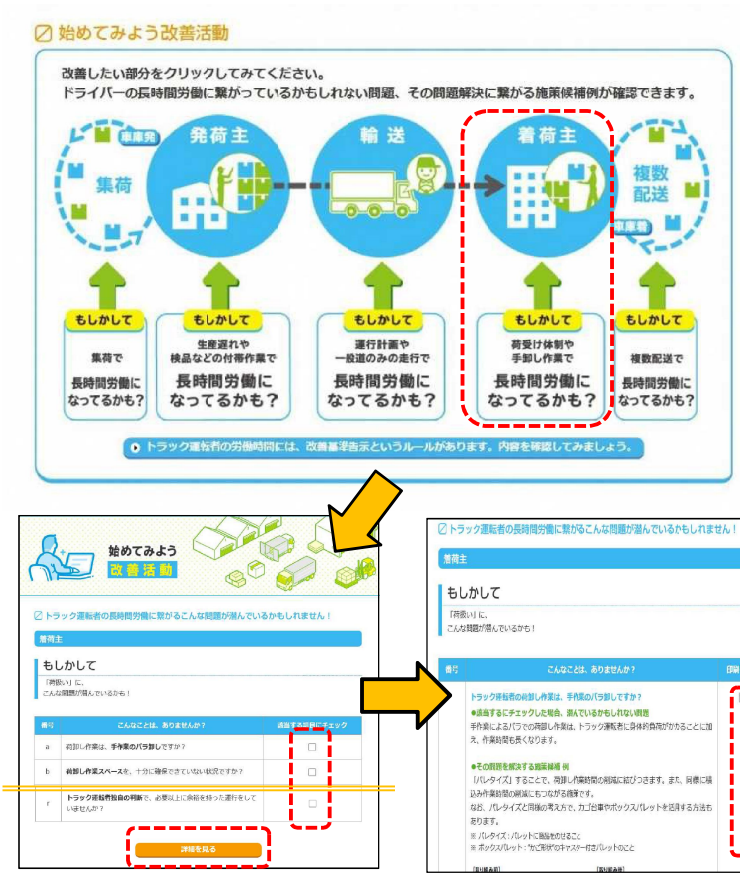
（再生数）令和３年５月20日時点で1,200回以上

～あらすじ～

ある運送事業者は、トラック運転者の長時間労働の改善に向けた取組について、荷主に協力を依頼するが、断られてしまう。運送事業者は、インターネットで見つけた「トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」において、「簡単自己診断」を実施。その自己診断結果に記載されている荷主のメリットを参考に、再度、荷主と交渉したところ、その取組によるメリットについて、荷主に納得してもらうことに成功。取組にかかる費用の応分負担について協議した上で、早速、取組を実施することとなった。

（4）荷主・トラック運送事業者・一般の方に向けたイラストコンテンツの作成

■イラストコンテンツ「始めてみよう改善活動」



サプライチェーンのイラストをクリックするだけで、トラック運送における「集荷」「発荷主」「輸送」「着荷主」「複数配送」の各作業領域において、荷主・運送事業者が、トラック運転者の長時間労働に繋がっているかもしれない問題や、その問題解決に繋がる施策候補例※を簡単に確認できるイラストコンテンツ。

※　得られる施策候補例は、企業向けコンテンツ「簡単自己診断」（令和元年度に公開）で得られる施策候補例と同一のもの

- 「簡単自己診断」では、「運転時間」「荷扱い時間・付帯作業時間」「待ち時間」といった、作業時間という切り口から問題や施策候補例を確認できる。

✓ 「始めてみよう改善活動」では、「簡単自己診断」とは異なり、トラック運送における「集荷」などの作業領域という切り口から問題や施策候補例を確認できる。

<STEP１>
ポータルサイトトップページ上の「始めてみよう改善活動」において、確認したい作業領域をクリックして選択する

<STEP２>
表示された質問に、当てはまるものについてチェック

<STEP３>
自己診断結果と、改善のための施策候補の紹介

<STEP４>
診断結果・施策候補等を印刷可能

２．働き方改革推進支援センターにおけるトラック運送事業者へのサポート事例

働き方改革推進支援センター　トラック運送事業者へのサポート事例（令和2年度）

《令和2年度》

労働時間の削減、年次有給休暇の取得率向上

「A社 X支店」（兵庫県／運送業／労働者数26名）

【支援前の状況】
- 下記3点の課題を解決するために、専門家のアドバイスが欲しい。
  ①36協定の対応に苦慮している
  ②時間外労働時間の削減を図りたい
  ③年次有給休暇の取得率向上を図りたい

【専門家の支援】
- 限度時間を超えて時間外・休日労働を行わせる場合、特別条項付き36協定届様式に変更することについて助言。
- 運賃の値上げを行い、それを原資とした働き方改革の取り組み成果をお客様に報告することで、お客様とともに協力マインドの醸成を行っている企業もあることを紹介。
- 売り上げは落ちるが仕事を断るなどによって、社員が年次有給休暇を年５日取得できるよう、管理・経営層が職場を回り啓蒙活動を行うことも大切である旨を提案。

【支援後の効果・声等】
- 働き方改革関連法による改正点の制度趣旨等を理解するとともに、担当専門家からの提案も参考にしながら、今後も改善を進めることを確認。

【参考】《令和元年度》

働きやすい職場環境づくりのための規則等の整備と管理職の意識改革

「B社」（静岡県／運送業／労働者数31名）

【支援前の状況】
- 働きやすい環境づくりに向けて、下記４点を実施するための専門家のアドバイスが欲しい。
  ①賃金規程の整備　②就業規則の整備
  ③研修体制の整備　④管理職の意識改革

【専門家の支援】
- M&Aによる新しい組織づくりを実施しているという事業者の状況を踏まえ、取組の方向性が企業理念の内容に沿ったものであることを確認しながら、少しずつ整備を進めることを助言。
- 専門家による管理職への面談を行い、働き方改革への対応状況についてヒアリングを実施。その結果を踏まえて、取組を実効性のあるものとするために、管理監督者が率先して、時間外労働の上限規制適用に向けた土台づくりを行うことが重要であることを助言。

【支援後の効果・声等】
- 上記の助言を踏まえ、直近の目標として、２年後を目途に「高卒者を受け入れられる職場環境づくり」を目指していくことを確認。

3．令和３年度予算事業について

自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策

予算額　1.5億円

■ 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の継続運用・拡充

・トラック運転者の労働時間短縮に向けた荷主間の協力による取組についての周知用コンテンツ掲載等、順次拡充。

・トラック運送業の労働時間等に係る問題解決につながる共創のプロセスも含んだ意見交換会を国民（消費者；荷主企業勤務者等を想定）とトラック運転者を対象に開催し、協力する運送事業者に意見交換会を踏まえた取組への支援を実施することにより、成果を普及

■ 自動車運転者の労働時間等に係る実態把握（トラック）

トラック運転者の労働時間等の改善に向け、実態調査を実施。

中小企業・小規模事業者等に対する働き方改革推進支援事業

■ 働き方改革推進支援センター

予算額　67億円

中小企業・小規模事業者等が働き方改革の意義を十分に理解し前向きに取り組むことが重要であるため、47都道府県に「働き方改革推進支援センター」を設置。

①長時間労働の是正、②同一労働同一賃金の実現、③生産性向上による賃金引上げ、④人手不足の緩和などの労務管理に関する課題に対応するため、就業規則や賃金制度等の見直し方などについて、

○ 窓口相談の実施、企業の取組事例や労働関係助成金の活用方法等に関するセミナーの実施

○ 労務管理などの専門家が事業所への個別訪問などにより、36協定届・就業規則作成ツールや業種別同一労働同一賃金マニュアル等を活用したコンサルティングの実施

○ 各地域の商工会議所・商工会・中小企業中央会・市区町村等への専門家派遣による相談窓口への派遣

などの、技術的な相談支援を行う。また、ポスト・コロナ時代の新しい働き方を踏まえ、テレワーク相談センターと連携した支援を行うとともに、業種別団体に対し専門家チームによる支援を行うことにより、効果的・効率的な支援を行う。

（１）荷主間の協力による取組についての周知用コンテンツや課題解決に向けた連携の創出への取組

■物流ワンポイント講座

労働環境改善に向けて荷主がどのような取組ができるのかを、まとめた5回連載方式のショートセミナー動画を作成。
第１回を次のとおり公開。以後、「輸送の効率化（幹線輸送・地場輸送）」、「倉庫作業や情報の効率化」、「情報の効率化」をテーマに、２か月に１回を目安に順次公開予定。

	【　テ　ー　マ　】	【　項　目　詳　細　】
令和3年6月1日 連載 第1話	**なぜ、荷主の協力が必要か？**	①現在の**危機的な物流実態と、改善に向けて荷主だからできること** ②危機的実態から**脱却するための取組プロセス全体像** ③取組を進めるうえでの**荷主の「役割」と「協力の型」**

■トラック運転者の長時間労働改善に向けた、2つの意見交換会

①「荷主連携マッチング～あい積(づみ)ミーティング～」

令和2年度から継続実施。令和３年７月～令和4年２月にかけ４つのテーマにて開催予定。
今年度は課題テーマについてあらかじめ枠を設け、より同じ問題意識の荷主どうしの連携につなげるよう工夫。開催結果をポータルサイトに掲載することにより、好事例の普及に繋げていく。

【課題テーマ】	【　内　容　】
「関東エリア」「中部エリア」「関西エリア」に注目 令和3年７月(予定)	上記エリア間の幹線配送と上記エリア内の地場配送で荷主どうしの連携を検討しよう
モーダルシフトに注目 令和3年９月(予定)	同一コンテナ積合わせ（鉄道・船舶)で荷主どうしの連携を検討しよう [対象区間：関東⇔九州北部]
食品企業の方に注目 令和3年11月(予定)	幹線配送・地場配送で荷主どうしの連携を検討しよう
荷主どうしの連携で、悩みを解決！ 令和4年1・２月(予定)	困っている事を、何でも教えて下さい。あい積ミーティングが、解決のご支援をできるかもしれません！

②「物流の問題について国民と企業が一丸となり行う意見交換会（アイデアソン）」

運送事業者や荷主が抱えている「自らの力のみでは解決しがたい物流課題」について、運送事業者や荷主に限らない幅広い方の参加を募集し、意見交換会（アイデアソン）を開催。
議論のプロセスやアイデア等の成果をポータルサイトに掲載し、広く参考としていただく。

【意見交換会（アイデアソン）開催概要】

- 参加者　企業にお勤めの方、物流に関心のある国民の方を予定
- 実施時期　令和３年7月から９月までの連続する2日間（計3回）
- 課題テーマ：中小企業の事業者などで、トラック運転者の労働時間短縮に結びつくが、自らの力だけでは解決できない課題テーマ3つを、トラック事業者・荷主企業の従業者から募集
- 開催後の取組予定：議論のプロセスやアイデア等の成果をポータルサイトに掲載し、成果を普及。また、成果の検証を目的とした実証実験の実施も検討

＊アイデアソンとは、「アイデア」と「マラソン」を組み合わせた造語で、課題テーマ解決に向けて、参加者が一丸となって意見交換を行い、解決に向けた糸口を探す場のことを指す。

（２）働き方改革推進支援センターについて

「働き方改革推進支援センター」って何？

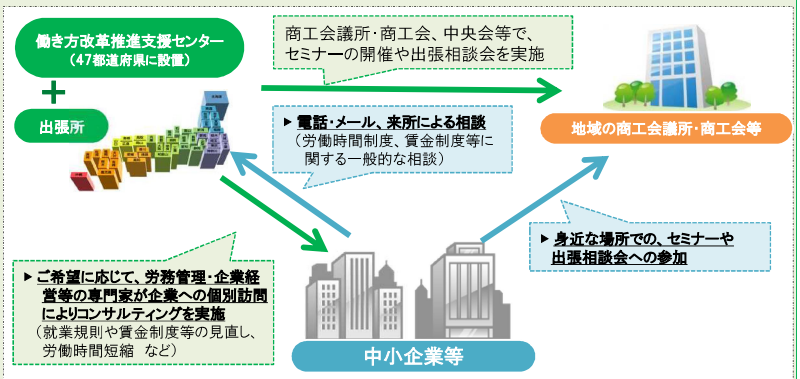
「働き方改革推進支援センター」は、就業規則の作成方法、賃金規定の見直し、労働関係助成金の活用など、『働き方改革』に関連する様々なご相談に総合的に対応し、支援することを目的として、全国47都道府県に設置されています。

お近くの支援センターや出張所を、是非お気軽にご利用ください。

★ 以下の４つの取組をワンストップで支援します。

① **長時間労働の是正**
② **同一労働同一賃金等非正規雇用労働者の待遇改善**
③ **生産性向上による賃金引上げ**
④ **人手不足の解消に向けた雇用管理改善**

例えば、以下のようなことを総合的に検討して支援！
- 弾力的な労働時間制度
- 業種に応じた業務プロセス等の見直し方法
- 利用できる国の助成金



働き方改革推進支援センター連絡先一覧（令和３年度）

名称	住　所	電話番号
北海道働き方改革推進支援センター	札幌市中央区北１条西３丁目３－33　リーブロビル３階	0800-919-1073
青森働き方改革推進支援センター	青森市本町５丁目５－６　青森県社会保険労務士会館	0800-800-1830
岩手働き方改革推進支援センター	盛岡市仙北２－10－17	0120-664-643
宮城働き方改革推進支援センター	仙台市宮城野区原町１丁目３－43　アクス原町ビル201	0120-97-8600
秋田働き方改革推進支援センター	秋田市大町３－２－44　大町ビル３階	0120-695-783
山形働き方改革推進支援センター	山形県山形市香澄町３－２－１　山交ビル４階	0800-800-3552
福島県働き方改革推進支援センター	福島市御山字三本松19－３	0120-541-516
茨城働き方改革推進支援センター	水戸市三の丸２－２－27　リバティ三の丸２階	0120-971-728
栃木働き方改革推進支援センター	宇都宮市宝木本町1140―200	0800-800-8100
群馬働き方改革推進支援センター	前橋市元総社町528－９	0120-486-450
埼玉働き方改革推進支援センター	さいたま市大宮区吉敷町１－103　大宮大成ビル306号	0120-729-055
千葉働き方改革推進支援センター	千葉市中央区中央４－13―10　千葉県教育会館本館７階	0120-174-864
東京働き方改革推進支援センター	千代田区神田富山町25　サンクス神田ビル２階	0120-232-865
神奈川働き方改革推進支援センター	横浜市中区尾上町５－77－２　馬車道ウエストビル６階	0120-910-090
新潟働き方改革推進支援センター	新潟市中央区天神１－12－８　LEXN　B　５階	0120-009-229
働き方改革推進支援センター富山	富山市赤江町１－７　富山県中小企業研修センター４階	0800-200-0836
石川働き方改革推進支援センター	金沢市尾山町９－13　金沢商工会議所会館３階	0120-319-339
ふくい働き方改革推進支援センター	福井市西木田２丁目８－１　福井商工会議所ビル１階	0120-14-4864
山梨働き方改革推進支援センター	山梨県中巨摩郡昭和町河西1232－１　ＨＵＣＯＭ内	0120-755-455
長野働き方改革推進支援センター	長野市岡田町215－１　フージャース長野駅前ビル８階	0120-088-703
ぎふ働き方改革推進支援センター	岐阜市神田町６丁目12番地　シグザ神田５階	0120-226-311
静岡働き方改革推進支援センター	静岡市葵区追手町44番地１　静岡県産業経済会館５階	0800-200-5451
愛知働き方改革推進支援センター	名古屋市千種区千種通７－25－１　サンライズ千種３階（タスクール内）	0120-006-802
三重働き方改革推進支援センター	津市栄町２－209　セキゴン第二ビル２階	0120-111-417
滋賀働き方改革推進支援センター	大津市打出浜２番１号　コラボしが21　５階	0120-100-227
京都働き方改革推進支援センター	京都市中京区堺町通夷川下る亀谷町167－１　デュピュイ亀屋ビル３階	0120-417-072
大阪働き方改革推進支援・賃金相談センター	大阪市北区天満二丁目１番30号　大阪府社会保険労務士会館５階	0120-068-116
兵庫働き方改革推進支援センター	神戸市中央区港島中町６－１　神戸商工会議所会館９階	0120-79-1149
奈良働き方改革推進支援センター	奈良市西木辻町343番地１	0120-414-811
和歌山働き方改革推進支援センター	和歌山市板屋町22－２　和歌山中央通りビル２階　2031号	0120-547-888
働き方改革サポートオフィス鳥取	鳥取市富安１丁目152番地　SGビル	0800-200-3295
島根働き方改革推進支援センター	松江市母衣町55番地４　島根県商工会館７階	0120-514-925
岡山働き方改革推進支援センター	岡山市北区厚生町３－１－15　商工会議所ビル１階　中小企業支援部内	0120-947-188
広島働き方改革推進支援センター	広島市中区基町11―13　合人社広島紙屋町アネクス４階	0120-610-494
働き方改革サポートオフィス山口	山口市吉敷下東１丁目７番37号　アネックス鳥陽Ｂ	0120-172-223
徳島働き方改革推進支援センター	徳島市南末広町５番８－８号　徳島経済産業会館２階	0120-967-951
香川働き方改革推進支援センター	高松市磨屋町５－９　プラタ59　２階　203	0120-000-849
愛媛働き方改革推進支援センター	松山市大手町２丁目５番地７　松山商工会館別館１階	0120-005-262
高知県働き方改革推進支援センター	高知市市師田3992－２　高知県産業振興センター内	0120-899-869
福岡働き方改革推進支援センター	福岡市博多区博多駅南１－７－14　BOIS博多305	0800-888-1699
佐賀働き方改革推進支援センター	佐賀県佐賀市川原町８－27　平和会館１階	0120-610-464
長崎働き方改革推進支援センター	長崎県長崎市五島町３－３　プレジデント長崎２階	0120-168-610
熊本働き方改革推進支援センター	熊本市中央区祇園町２－８－１　熊本県遺族会館２階－７	0120-04-1124
大分働き方改革推進支援センター	大分県大分市府内町１－６－21　山王ファーストビル３階	0120-450-836
みやざき働き方改革推進支援センター	宮崎県宮崎市橘通東４－１－４　宮崎河北ビル７階	0120-975-264
鹿児島働き方改革推進支援センター	鹿児島市下荒田３－44－18　のせビル２階	0120-221-255
沖縄働き方改革推進支援センター	那覇市前島２－12－12　セントラルコーポ兼陽205	0120-420-780 0120-420-781

改善基準告示
見直しの検討状況

厚生労働省　労働基準局

監督課

1　実態調査の実施について（概要）

○　自動車運転者は、他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にあるため、過労死防止の観点から、働き方改革関連法施行後５年の特例適用までの間、速やかに改善基準告示の見直しを検討するよう求められた（※1）ところ。

（※1）平成30年５月25日付け衆議院厚生労働委員会附帯決議、同年６月28日付け参議院厚生労働委員会附帯決議

○　自動車運転者の多様な勤務実態や、業務の特性を踏まえた基準を定めるため、**令和２年10月に全国の貨物自動車運送・旅客自動車運送事業者**、**自動車運転者を対象に実態調査を実施**し、**同調査の結果を踏まえ、改善基準告示見直しの議論を行う**もの。

（１）実態調査の調査対象について

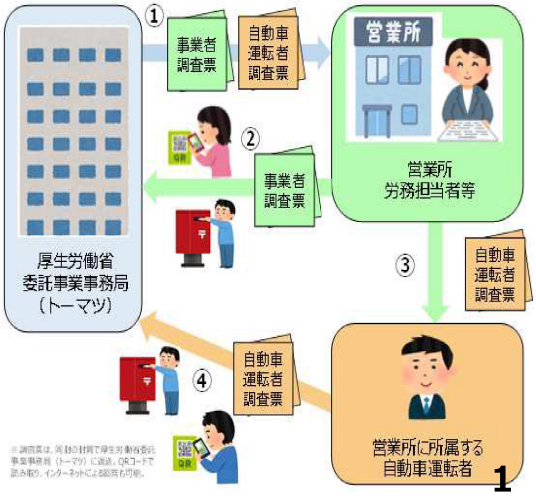
３業態合計で、全国で**1,293の事業場、9,590名の自動車運転者**を対象に実態調査を実施した。

	事業場数	自動車運転者数	内訳(平均)
トラック	705事業場	4,230人	47都道府県 ×15営業所×6名

（２）回答状況について

	事業者調査	自動車運転者調査
トラック	257件（36.5%）	1,172件（27.7%）

10月頃に実態調査を実施予定
・事業場：1,410社
・自動車運転者：8,460名



1

2　実態調査結果概要（１日の拘束時間の実態について）

第５回自動車運転者労働時間等専門委員会資料（令和３年４月23日）

【事業者調査】

○　**繁忙期（※1）において、１日の拘束時間が「13時間以下」の割合は、全業態で６割を超えており、トラックが62.8%であった。**

○　**繁忙期において、１日の拘束時間が「16時間超」の割合は、全業態で１割未満であり、トラックが4.3%であった。**　（※１）2019年の最も忙しかった月を対象として調査。以下、本資料において同じ。

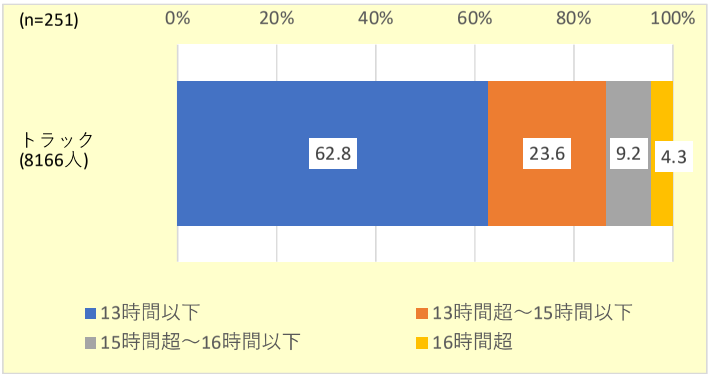
【自動車運転者調査】

○　**最も忙しかった１日における拘束時間（※2）が「13時間以下」の割合は、トラックが36.8%であった。**

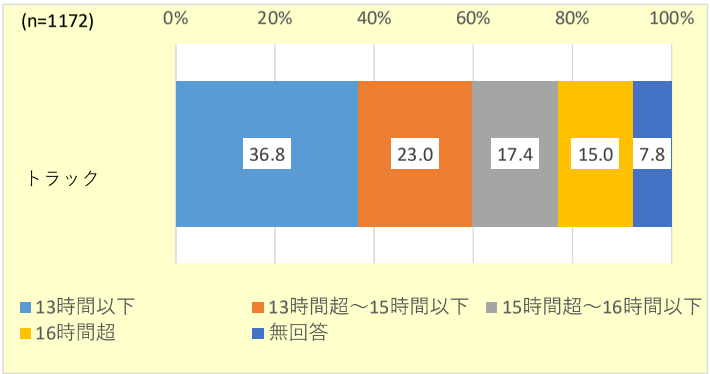
○　**最も忙しかった１日における拘束時間が「16時間超」の割合は、トラックが15.0%であった。**

（※２）2019年１月から12月までにおいて、最も忙しかった日をいう。以下、本資料において同じ。

【事業者調査】



【自動車運転者調査】



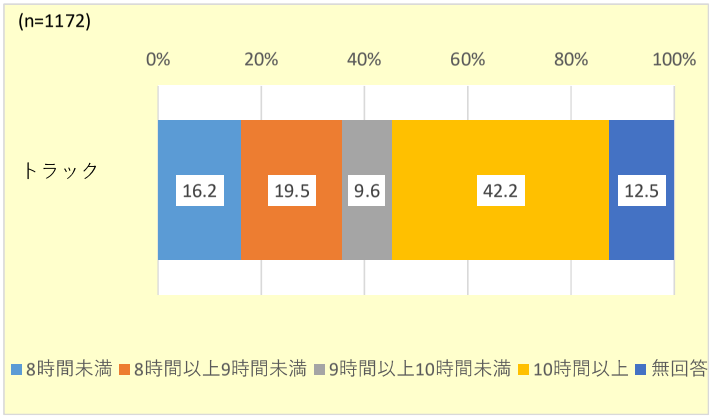
2 実態調査結果概要（休息期間の実態と適切と思う休息期間に

第５回自動車運転者労働時間等専門委員会資料（令和３年４月23日）

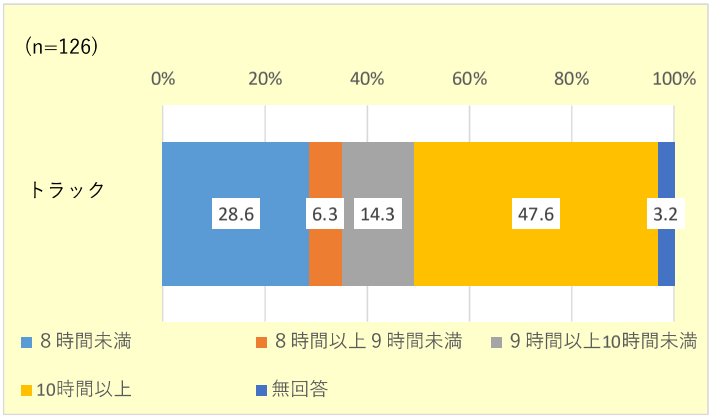
【自動車運転者の休息期間の実態について】
○　最も忙しかった日における休息期間が「８時間以上」の割合は、全業態で７割を超えており、トラックでは71.3%であった。

【自動車運転者の適切と思う休息期間について】
○　自動車運転者が適切と思う休息期間が「８時間以上」の割合は、全業態で６割を超えており、トラックでは68.2%であった。そのうち「10時間以上」の割合は、全業態で最も高い割合であり、トラックでは47.6%であった。

【自動車運転者調査：休息期間の実態】



【自動車運転者調査：適切と思う休息期間】

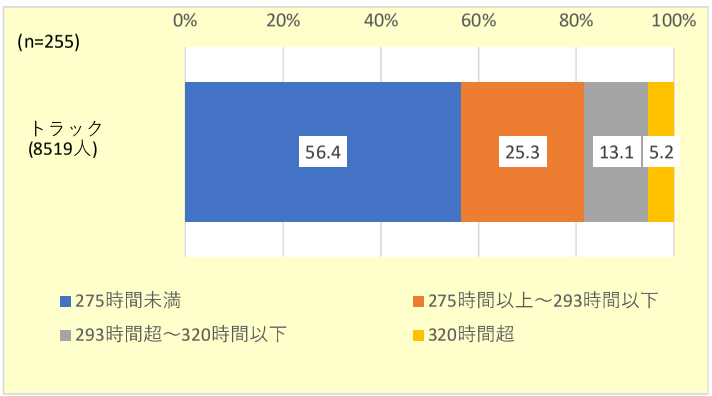


2 実態調査結果概要（１ヶ月の拘束時間の実態について）

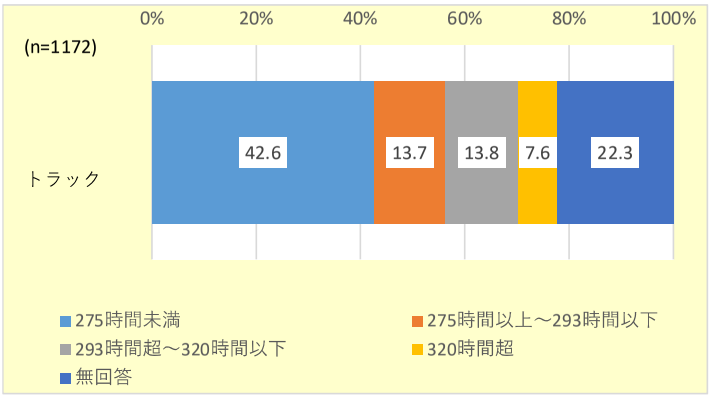
第５回自動車運転者労働時間等専門委員会資料（令和３年４月23日）

【事業者調査】
○　繁忙期において、1ヶ月の最大拘束時間（※３）を超えた割合は、トラックが5.2%であった。
（※３）トラックでは「320時間」。以下、本資料において同じ。
○　繁忙期において、１ヶ月の拘束時間が限度時間（※４）以下である割合は、全業態で８割を超えており、トラックが81.7%であった。なお、「275時間未満」の割合は、全業態で５割を超えており、トラックが56.4%であった。
（※４）トラックでは「293時間」。以下、本資料において同じ。
【自動車運転者調査】
○　最も忙しかった１ヶ月における拘束時間の限度を超えていた割合は、トラックが21.4%であった。
○　最も忙しかった１ヶ月における拘束時間が「275時間未満」の割合は、トラックが42.6%であった。

【事業者調査】



【自動車運転者調査】

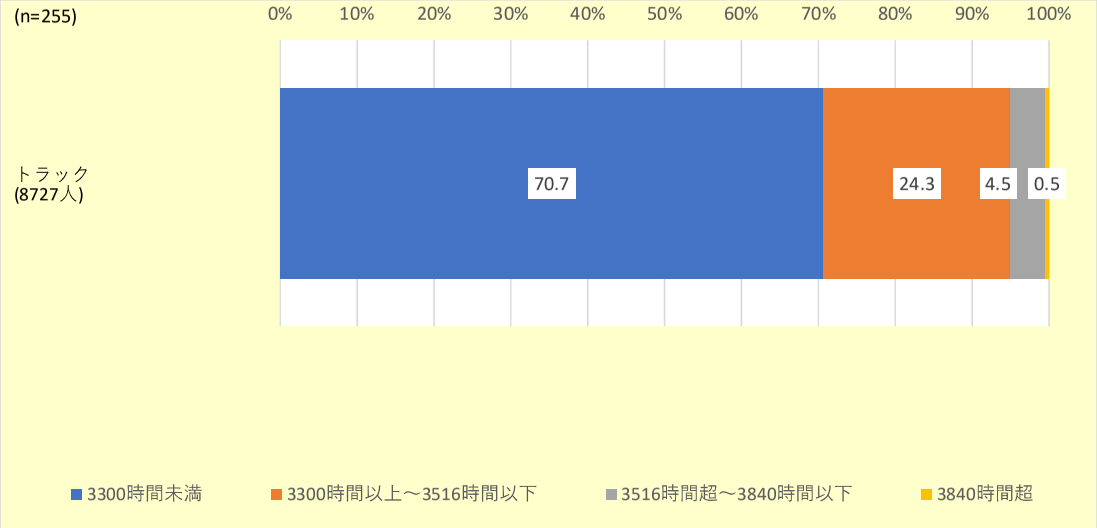


2　実態調査結果概要（１年の拘束時間の実態について）

第５回自動車運転者労働時間等専門委員会資料（令和３年４月23日）

【事業者調査】
○　１年の拘束時間の限度時間（※５）を超えていた割合は、全業態で１割未満であり、トラックが5.0%であった。
（※５）トラックの場合、1年3,516時間
○　１年の拘束時間が「3,300時間未満」の割合は、全業態で７割を超えており、トラックが70.7%であった。

【事業者調査：１年の拘束時間の実態】



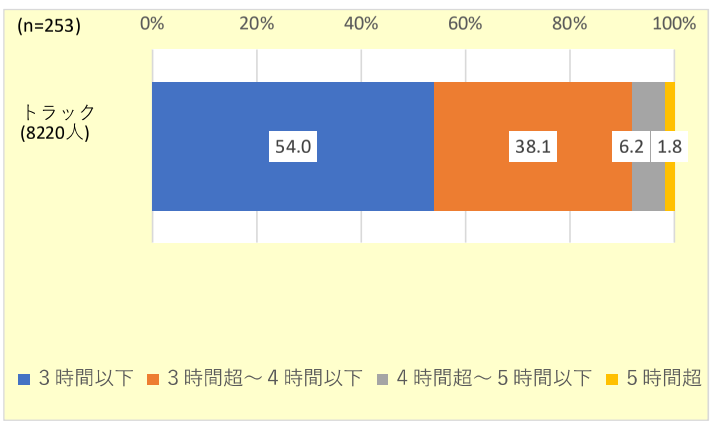
2　実態調査結果概要（連続運転時間の実態について）

第５回自動車運転者労働時間等専門委員会資料（令和３年４月23日）

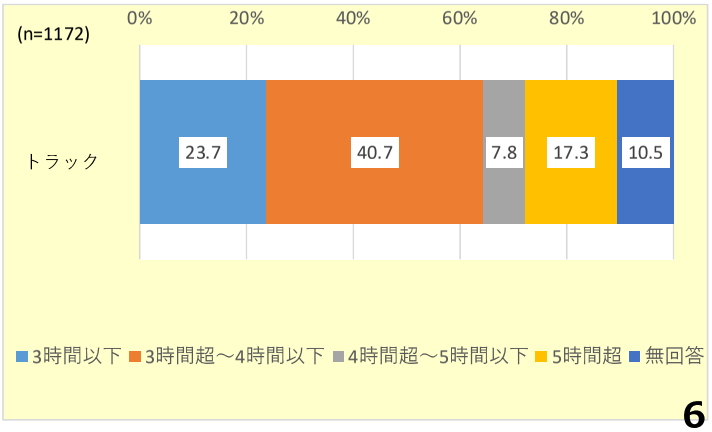
【事業者調査】
○　繁忙期において、連続運転時間が「４時間以下」の割合は、全業態で９割を超えており、トラックが92.1%であった。
○　繁忙期において、連続運転時間が「４時間超」の割合は、全業態で１割未満であり、トラックが8.0%であった。

【自動車運転者調査】
○　最も忙しかった日における連続運転時間が「４時間以下」の割合は、全業態で６割を超えており、トラックが64.4%であった。
○　最も忙しかった日における連続運転時間が「４時間超」の割合は、全業態で３割未満であり、トラックが25.1%であった。

【事業者調査】



【自動車運転者調査】



参考資料　改善基準告示の見直しについて

◆ 自動車運転者は、他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にあるため、過労死防止の観点から、働き方改革関連法施行後５年の特例適用までの間、速やかに改善基準告示の見直しを検討するよう求められた（※１）ところ。（※１）平成30年５月25日付け衆議院厚生労働委員会附帯決議、同年６月28日付け参議院厚生労働委員会附帯決議
◆ 自動車運転者の多様な勤務実態や、業務の特性を踏まえた基準を定めるため、全国の運送事業者、自動車運転者を対象に実態調査を行い、同調査の結果を踏まえ、改善基準告示見直しの議論を行うもの。

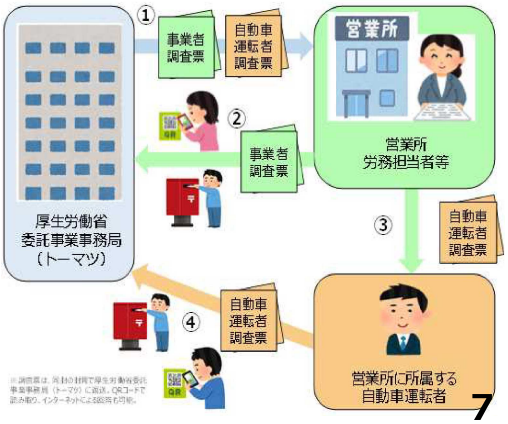
- 令和元年11月25日　労働条件分科会　：「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置
- 令和元年12月19日　第１回専門委員会　：　議論の進め方、実態調査検討会の設置
- 令和２年１月～令和２年３月　実態調査検討会の開催（計９回）
- 令和２年６月12日　第２回専門委員会　：　実態調査の方向性について
- 令和２年８月27日　第３回専門委員会　：　実態調査の概要について、調査票（案）について
- 令和２年10月５日　第４回専門委員会　：　実態調査の詳細について、調査票（案）について
- 令和３年４月 ～ 令和４年　：　改善基準告示見直しに向けた議論
  （令和４年12月までに、改善基準告示改正）
- 令和６年４月　：　改善基準告示施行

実態調査検討会
・ハイヤー・タクシー
令和２年１月30日、２月14日、３月10日
・トラック
令和２年1月31日、２月17日、３月６日
・バス
令和２年１月31日、２月27日、３月25日

実態調査の実施
・令和２年10月～12月頃まで

・業態別の作業部会、専門委員会を複数回開催予定
・令和３年度は、随時、調査を実施予定

	営業所数	自動車運転者数	内訳
ハイヤー タクシー	188営業所	3,760人	47都道府県×4営業所×20名
トラック	705営業所	4,230人	47都道府県×15営業所×6名
バス	400営業所 ・乗合280営業所（うち、一般路線200、高速80）、貸切120営業所	1,600人 ・乗合1,120人（うち、一般路線800、高速320）、貸切480人	47都道府県×8.5営業所×４名



① 委託業者から、営業所の労務担当者等に調査票（※２）、（※３）を送付する。
（※２）事業者調査票と自動車運転者調査票、（※３）バスについては、本社労務担当者に調査票を送付
② 営業所の労務担当者等は事業者調査票に必要事項を記載(※４)の上、期日までに同封の返信用封筒で委託業者に事業者調査票を送付する。（※４）同封のQRコードで回答し、送信する方法も可能
③ 営業所の労務担当者等から、選定条件に合致した自動車運転者に対し自動車運転者調査票（返信用封筒含む）を手交し、記載を依頼する。
④ 営業所の労務担当者等から、自動車運転者調査票（返信用封筒含む）を交付された後、自動車運転者調査票に必要事項を記載（※５）し、期日までに同封の返信用封筒で委託業者に自動車運転者調査票を送付する。（※６）
（※５）同封のQRコードで回答し、送信する方法も可能、（※６）ヒアリング調査については、委託業者が、自動車運転者の通信調査の結果を確認後、業態毎に数十人対象を選定し、実施