

令和3年6月15日

山口県 健康福祉部
新型コロナウイルス感染症対策室
ワクチン接種対策班 様

公益社団法人 山口県バス協会
一般社団法人 山口県タクシー協会
一般社団法人 山口県トラック協会
中国運輸局 山口運輸支局

新型コロナウイルスワクチンの優先接種について

新型コロナウイルス感染症の拡大予防に、日々ご尽力いただいておりますことに、深く敬意を表しますとともに心より感謝申し上げます。

さて、新聞報道等によりますと、6月8日に開催された「新型コロナワクチン接種に向けた知事・19市町長合同会議」において、今後、開始される64歳以下のワクチン接種について、山口県におかれましては、警察職員や消防職員、12歳以上の中高生、教職員などへの優先接種を進める考えを示されたと承知しております。

ご承知のように、日々の県民生活を支える仕事に従事する、いわゆるエッセンシャルワーカーに対するワクチンの優先接種につきましては、バスやタクシー等の公共交通事業をはじめ、ライフラインとなる物流を担うトラック事業を含めて、運送業界全体としてこれまでにもお願いをしてきたところです。

これら運送業界のエッセンシャルワーカーについては、職業の特性上、不特定多数の人々と接触する必要があることから、社会的な責務である公共交通や物流を安定的に維持するためには、関係者が早期にワクチンを接種することにより、安心できる環境で職務を遂行することが重要と考えております。

つきましては、今回、県独自の優先接種対象者として示された警察職員や消防職員などに加えて、運送業界のエッセンシャルワーカーも優先接種の対象に加えていただけるよう県内自治体への周知を含め、ご検討のほどよろしくお願いします。

＜お問い合わせ先＞

山口県バス協会	専務理事	藤原
☎ 083-922-5031		
山口県タクシー協会	専務理事	朽谷
☎ 083-922-5110		
山口県トラック協会	専務理事	毛利光
☎ 083-922-0978		
山口運輸支局	輸送・監査担当	中山
☎ 083-922-5336		

「ホワイト物流」推進運動の ご案内と参加のお願い

荷主企業と物流事業者が相互に協力して
物流を改善していきましょう！



2019年3月
国土交通省・経済産業省・農林水産省

「ホワイト物流」 推進運動とは？

深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的に、次の点に取り組む運動です。

① トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化

② 女性や60代以上の運転者等も働きやすい
より「ホワイト」な労働環境の実現

物流の改善に向けては、荷主企業・物流事業者等の関係者が連携して相互に改善を提案し、協力して実現することが大切です。



運動への賛同表明

企業等の皆様には、以下の「自主行動宣言」の必須項目に合意し、賛同表明をお願いします。

取組方針

事業活動に必要な物流の持続的・安定的な確保を経営課題として認識し、生産性の高い物流と働き方改革の実現に向け、取引先や物流事業者等の関係者との相互理解と協力のもとで、物流の改善に取り組みます。

法令遵守への配慮

法令違反が生じる恐れがある場合の契約内容や運送内容の見直しに適切に対応するなど、取引先の物流事業者が労働関係法令・貨物自動車運送事業関係法令を遵守できるよう、必要な配慮を行います。

契約内容の明確化・遵守

運送及び荷役、検品等の運送以外の役務に関する契約内容を明確化するとともに、取引先や物流事業者等の関係者の協力を得つつ、その遵守に努めます。

期待できる効果

「ホワイト物流」推進運動への参加で、このような効果が期待できます！

- ✓ 業界の商慣行や自社の業務プロセスの見直しによる生産性の向上
- ✓ 物流の効率化による二酸化炭素排出量の削減
- ✓ 事業活動に必要な物流を安定的に確保
- ✓ 企業の社会的責任の遂行 等



「ホワイト物流」推進運動への参加の流れ

「ホワイト物流」推進運動へは、以下の流れでご参加いただけます。

01

運動の趣旨への ご賛同

「ホワイト物流」推進運動の趣旨と左記の「自主行動宣言」の必須項目に合意し、賛同表明をお願いします。
賛同企業名は公表いたします。

02

自社で取り組む 項目を選定

これに加え、自社としてさらに取り組むことができる項目について、以下の推奨項目を参考に、検討をお願いします。
※「自主行動宣言」に盛り込んだ推奨項目を公表するか否かは任意で、隨時変更が可能です。

「ホワイト物流」推進運動の推奨項目(一部抜粋)

A.運送内容の見直し

- ・物流の改善提案と協力
- ・予約受付システムの導入
- ・パレット等の活用
- ・発荷主からの入出荷情報等の事前提供
- ・幹線輸送部分と集荷配送部分の分離
- ・集荷先や配送先の集約 他

B.運送契約の方法

- ・運送契約の書面化の推進
- ・運賃と料金の別建て契約
- ・燃油サーチャージの導入
- ・下請取引の適正化



C.運送契約の相手方の選定

- ・契約の相手方を選定する際の法令遵守状況の考慮
- ・働き方改革等に取組む物流事業者の積極的活用



D.安全の確保

- ・荷役作業時の安全対策
- ・異常気象時等の運行の中止・中断等

E.その他

- ・宅配便の再配達の削減への協力
- ・引越し時期の分散への協力 他

F.独自の取組

- ・独自の取組



詳細は「ホワイト物流」推進運動の推奨項目リストを参照下さい

優良な取組は、ポータルサイトにて
紹介させていただきます！



※運動への詳しい参加方法等については
ポータルサイトをご参照下さい。
<https://white-logistics-movement.jp>



「ホワイト物流」推進運動の背景



1 トラック運転者は ピーク時より減少

道路貨物運送業における自動車運転従事者数の推移
平成7年 980千人→平成27年 767千人



(出典)国勢調査を基に作成



2 トラック運転者の 有効求人倍率は3.03倍*

*平成30年12月

トラック運転者と全職業の有効求人倍率の推移

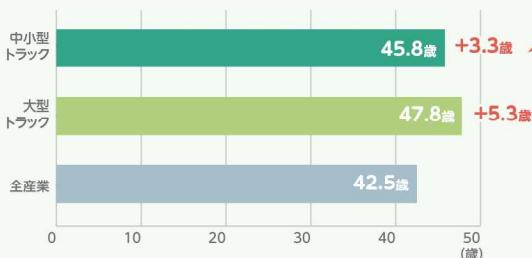


(出典)厚生労働省からの
提供データを基に作成



3 トラック運転者は 高齢化

トラック運転者と全産業全職種の平均年齢の比較



今後定年等で
大量に離職

(出典)厚生労働省
「平成29年度賃金構造基本統計調査」より作成



4 トラックの調達 コストは上昇

企業向け「道路貨物輸送」サービス料金価格指数推移
(平成18年(2010年)平均=100)

平成18年を100とすると、平成30年12月は111.5



(出典)日本銀行
「企業向けサービス価格指数」を基に作成



国民生活や産業活動に必要な物流の担い手であるトラック運転者の不足は深刻で、その労働条件や労働環境の改善が不可欠です。そのためには荷主企業の理解と協力も必要です。荷主企業と物流事業者の相互理解の下、連携してサプライチェーン全体の生産性向上に取り組むことが求められています。



5 トラック運転者の労働時間は全産業平均より約2割長い

トラック運転者と全産業全職種の平均労働時間の比較

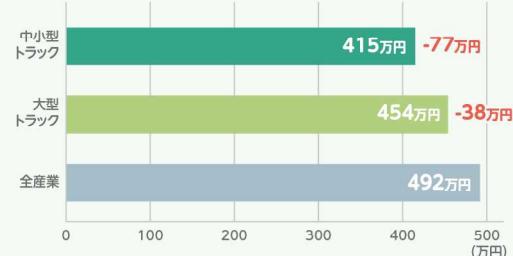


(出典)厚生労働省

「平成29年度賃金構造基本統計調査」より作成

6 トラック運転者の年間賃金は全産業平均より約1~2割低い

トラック運転者と全産業全職種の平均年間賃金の比較



(出典)厚生労働省

「平成29年度賃金構造基本統計調査」より作成

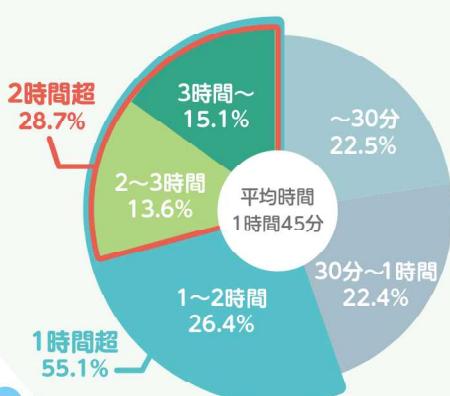
7 荷待ちや荷役が長時間労働の一因



出典:国土交通省・厚生労働省
「トラック輸送状況の実態調査」(平成27年)

8 荷待ち時間の平均は1時間45分

荷待ちが発生する場合の荷待ち時間の内訳



出典:国土交通省・厚生労働省
「トラック輸送状況の実態調査」(平成27年)

9 手荷役(手積み・手降し)の商慣習の存在



10トン車に、レタスのバラ積み1,200ケース分
(1ケース7~10kg程度)のダンボールを、
手積み・手降ししている事例

荷主企業と物流事業者の協力で改善できる課題の例



CASE
1

長時間のムダな荷待ちが常態化していた

課題

先着順での積込・積降し

納品先で、先着順での積込・積降しが行われていた。一方で納品先の荷受け処理能力やトラックバース数には限りがあり、特定時間帯に納品車両が日常的に集中。結果、長時間のムダな荷待ちが常態化。

方策

納品先が「予約受付システム」を導入し、物流事業者が活用

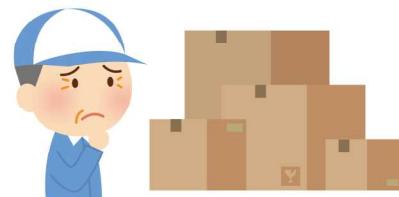
併せて、各トラックバースの荷役予定時間を事前設定する運用変更を実施。



成果

- ・荷待ち時間・荷役時間の短縮
- ・納品先の庫内作業が効率化

物流事業者は予約時刻を前提に運行できるように。これにより、荷待ち時間が大幅に短縮。納品先も庫内作業の効率化が可能となり、時間あたり貨物取扱量が増加。荷役時間が短縮。



CASE
2

手作業での大量の貨物の積込・積降しが負担に

課題

手作業での大量の貨物の積込・積降し

10トン車にレタスのバラ積み1,200ケース分(1ケース7~10kg程度)のダンボールを手積み・手降ししていた。手作業での大量の貨物の積込・積降しは、トラック運転者にとって重労働。

荷主企業にとっては、リードタイムが長くなる要因に。

方策

パレットの活用

パレットを使用するよう、物流事業者と発荷主・着荷主が調整。パレットの費用の負担や保管・返却方法について、関係者との間で合意。

これを踏まえて、手作業からフォークリフトによる荷役作業に移行。

成果

- ・荷役時間が大幅に短縮
- ・リードタイムも短縮

荷役時間 2~3時間⇒20~40分に
全体的なリードタイムの短縮も実現。



全国の様々な業種の荷主と物流事業者が、例えばIT機器などを活用して、定量的に運行データ等を把握するなど、物流の改善について相互に提案・協議し、協力して業務内容の見直しに取り組むことにより、以下のような課題を解決し、物流の効率化やトラック運転者の長時間労働の是正等の成果を上げています。



CASE
3

適切な配車を行える時間的な余裕がない

課題

時間的余裕がなく、荷待ちが発生

荷主企業の受注締切直後からの物流事業者の配車業務開始。

荷待ちの生じない適切な配車を行う時間的余裕なし。

方策

荷主企業から物流事業者に、受注締切前に確定前の受注情報（出荷情報）を事前共有し、物流事業者は事前準備を実施。

これにより、物流事業者が余裕を持って適切な配車を実施できるように。

成果

- 荷待ちの生じない配車の実現
- 荷主企業の作業も効率化

荷待ちの生じない適切な配車が可能となり、トラック運転者の拘束時間が短縮。

荷主企業も、荷待ちの削減により構内スペースの有効活用や混雑緩和が図られ、作業が効率化。



CASE
4

夜間や早朝の積込み作業が発生していた

課題

夜間や早朝の積込み作業 (リードタイムに余裕のない中での作業)

当日12時受注締切⇒翌日午前配達を行っていた。

※予測物量で荷役と配車を行うため波動により作業が遅延し、積込み作業も夜間や早朝になり、出発も遅延。

方策

当日12時締切⇒翌々日 午前配達（又は午後配達）に変更。

受注時間の前倒し、又は配達時間の後ろ倒しにより、受注から配達までのリードタイムを延長。

成果

- 夜間や早朝の積込み作業が減少
- 納品時刻遵守

リードタイムの延長により、夜間や早朝の積込み作業が減少し、トラック運転者の拘束時間が短縮。

荷主企業も、出発遅延が解消され、顧客に提示した納品時刻を遵守できるように。荷役作業スタッフの労働時間も短縮。

※その他の事例については「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」(厚生労働省・国土交通省・全日本トラック協会)を参照ください。

<http://www.mlit.go.jp/common/001260158.pdf>

荷主企業と物流事業者が
相互に協力して
物流を改善していきましょう!



Webでも情報を隨時発信します!

「ホワイト物流」推進運動

検索

<https://white-logistics-movement.jp>

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

【問い合わせ先】

国土交通省自動車局貨物課「ホワイト物流」推進運動担当
電話: 03-5253-8575(直通)

STOP

無理な輸送を
強要されたら…

荷主勧告制度

出典：国土交通省

荷主勧告制度とは

「荷主勧告」は、貨物自動車運送事業法に基づき、トラック運送事業者の過積載運行や過労運転防止措置義務違反等の違反行為に対し行政処分を行う場合に、当該違反行為が荷主の指示によるなどとして荷主の行為に起因するものと認められるときは、国土交通大臣が当該荷主に対し違反行為の再発防止のための適切な措置を執るべきことを勧告するもの。

勧告を発動した場合には、当該荷主名及び事案の概要を公表します。

また、法律に基づく勧告のほか、①勧告には至らないものの違反行為への関与が認められる荷主に対する「警告」、②関係機関からの法令違反情報等とともに関係する荷主を特定し早期に働きかけを行う「協力要請」といった措置を通達により設けています。

こんなときは情報提供を!!

上記とは別に、貨物自動車運送事業法附則第1条の2に規定する違反原行為に該当しうる荷主の行為の例として、「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」も示しています。

輸送の安全を確保できないような運行を強要された場合には下記の国土交通省の「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窓口」のホームページや適正取引相談窓口へご提供ください。

無理な輸送を強要されたら、下記へ情報提供を!

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窓口

方法1



QRコードを
読み取り!

方法2 ヤフーやグーグルの検索窓に下記の文字を入力して検索!

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

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、こちらへ情報を寄せください。

●お持ちの情報はこちらへ投稿ください

クリックすると
投稿画面が開きます

国土交通省適正取引相談窓口

国土交通省 自動車局 貨物課	03-5253-8575	北陸信越運輸局 自動車交通部 貨物課	025-285-9154	中国運輸局 自動車交通部 貨物課	082-228-3438
北海道運輸局 自動車交通部 貨物課	011-290-2743	中部運輸局 自動車交通部 貨物課	052-952-8037	四国運輸局 自動車交通部 貨物課	087-802-6773
東北運輸局 自動車交通部 貨物課	022-791-7531	近畿運輸局 自動車交通部 貨物課	06-6949-6447	九州運輸局 自動車交通部 貨物課	092-472-2528
関東運輸局 自動車交通部 貨物課	045-211-7248	神戸運輸監理部 兵庫陸運部 輸送部門	078-453-1104	沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課	098-866-1836

ドライバーの命と 大切な荷物を守るために! 異常気象時は運行中止も視野に…

台風等による異常気象時における無理な運行により、近年、事業用トラックの横転事故等が相次ぐなど、トラック運送事業の遂行に支障をきたす事案が散見されております。

台風等による被害発生が予測される場合には、国から示された「異常気象時における措置の目安」を基に、着荷主・発荷主等とも連携を図りつつ、ドライバーの命と大切な荷物を守るための行動の実践に取り組みましょう。

なお、安全な輸送を行うことができないと判断したにもかかわらず、荷主等に輸送を強要された場合、国土交通省のホームページに設置する「意見等の募集窓口」や、最寄りの地方運輸局又は運輸支局等にその旨通報する手段が設けられています。

！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（ハイドロブレーニング現象）	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。

出典：国土交通省自動車局貨物課長通達 ※この目安は令和2年2月28日現在。

STOP

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3年6月8日現在の情報です。

QRコードを読み取ると各サイトにアクセスできます。
パソコン等でご覧の方は、QRコードをクリックしてアクセスすることもできます。

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	
降雨時	気象庁 アメダス 24時間降水量	tenki.jp 雨雲レーダー
暴風時	気象庁 アメダス 風向・風速	YAHOO天気・災害 風予測
降雪時	気象庁 現在の雪	気象庁 アメダス 積雪深
視界不良(濃霧・風雪等)時	気象庁 気象警報・注意報 濃霧	CPS-IIIPリスクウォッチャー 濃霧注意報 - 気象警報最新マップ
警報発表時	気象庁 気象警報・注意報	tenki.jp 警報・注意報
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	

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ことがあります。

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	
渋滞情報	ドラとら	
雪道情報	国土交通省 冬の道路情報 雪みち情報リンク集	
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	JAF 台風・大雨時の クルマに関する注意点

各情報をもとにるべき行動と、 相当する警戒レベルについて

出典：内閣府（防災担当）・消防庁

警戒レベル	避難情報等
5	緊急安全確保 ※1 災害発生又は切迫
4	警戒レベル4までに必ず避難！ 避難指示 ※2 災害のおそれ高い
3	高齢者等避難 ※3 災害のおそれあり
2	大雨・洪水・高潮注意報(気象庁) 気象状況悪化
1	早期注意情報 (気象庁) 今後気象状況悪化のおそれ

※1 市町村が災害の状況を確実に把握できるものではない等の理由から、警戒レベル5は必ず発令される情報ではありません。

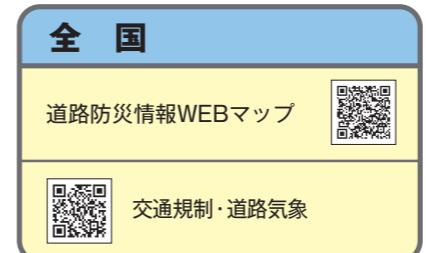
※2 避難指示は、これまでの避難勧告のタイミングで発令されることになります。

※3 警戒レベル3は、高齢者等以外の人も必要に応じ普段の行動を見合わせ始めたり、避難の準備をしたり、危険を感じたら自主的に避難するタイミングです。

道路管理者が提供する道路情報

※道路防災情報：道路冠水想定力所、事前通行規制区間及び緊急輸送道路に関する情報

※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



北海道開発局
北海道

交通規制・道路気象



交通規制・道路気象



交通規制・道路気象

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測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」と表示しております。

高速道路影響情報サイト

