

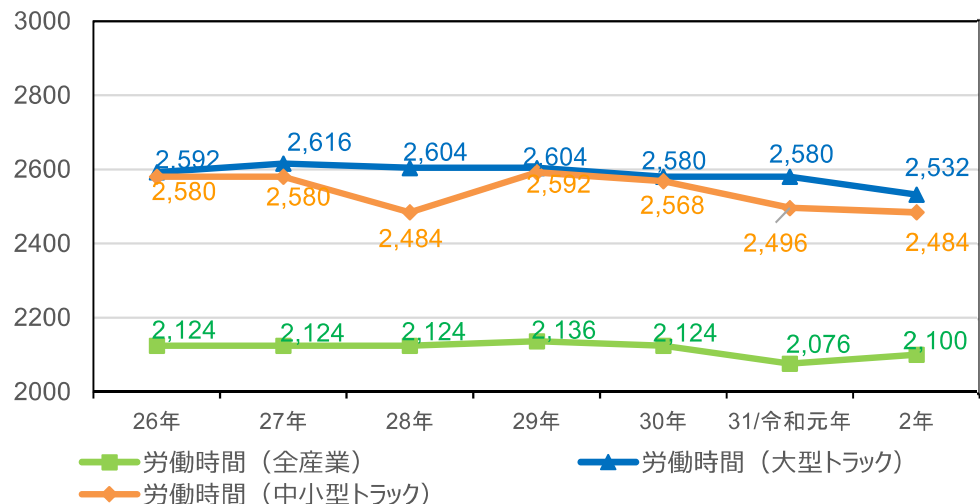
最近のトラック運送事業に関する取組みについて

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

①労働時間

全職業平均より約2割長い。

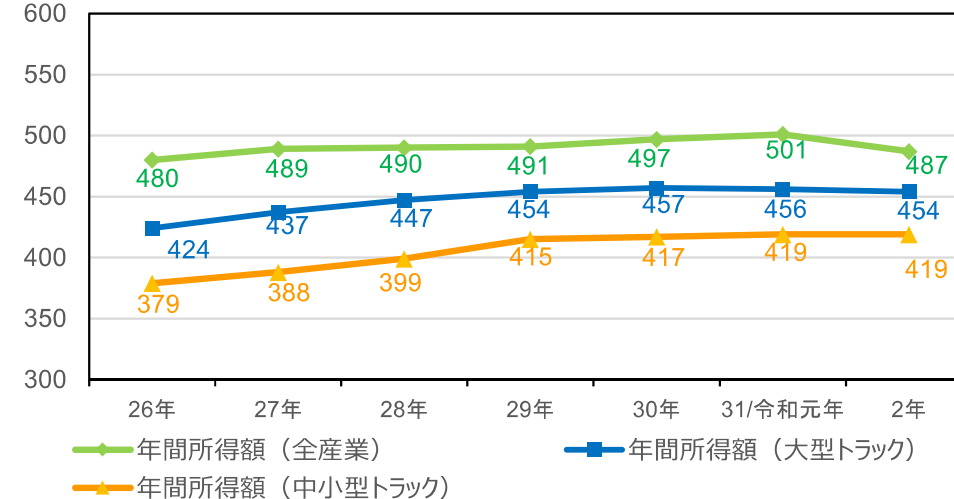
(時間)



②年間賃金

全産業平均より約1割～2割低い。

(万円)

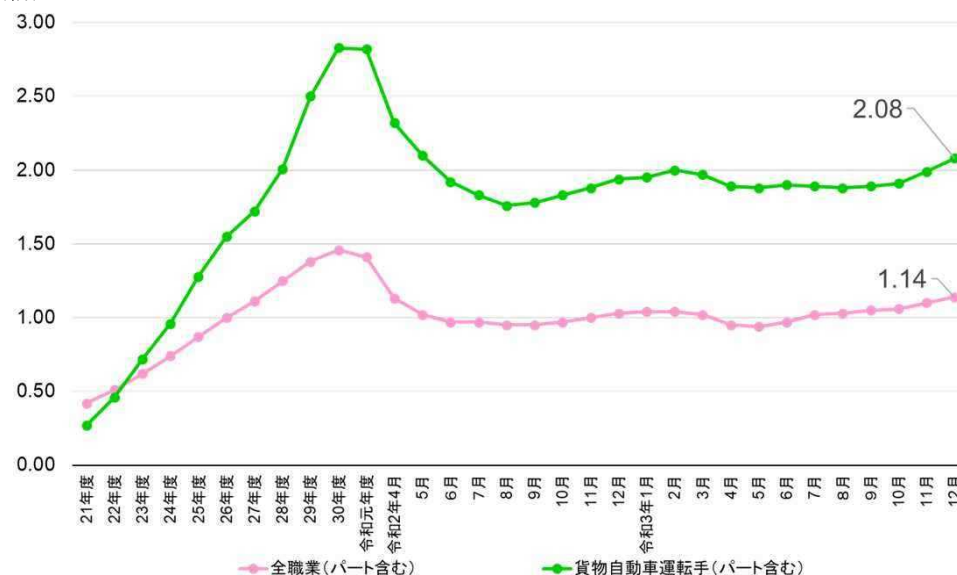


③人手不足

全職業平均より約2倍高い。

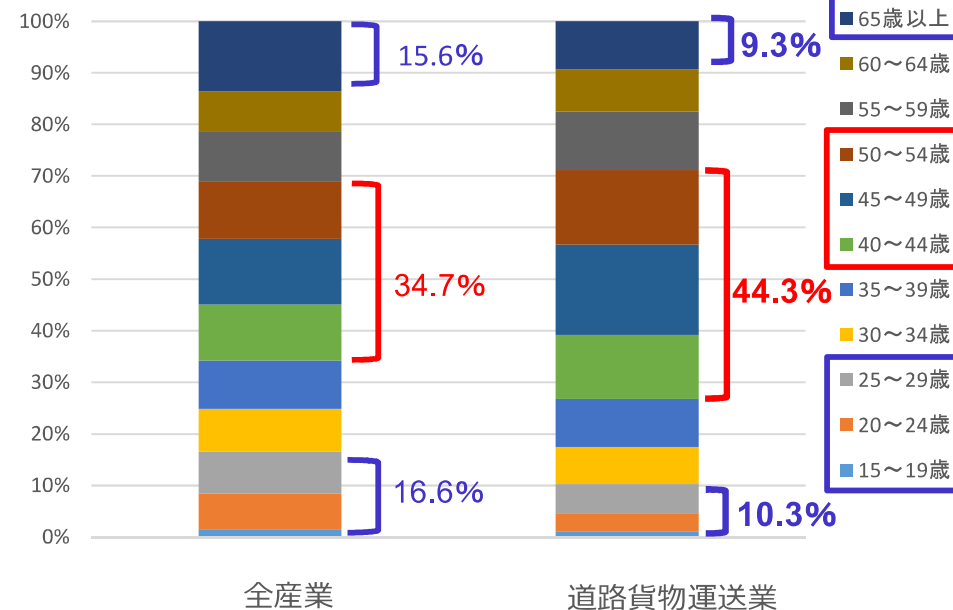
有効求人倍率の推移

(倍)



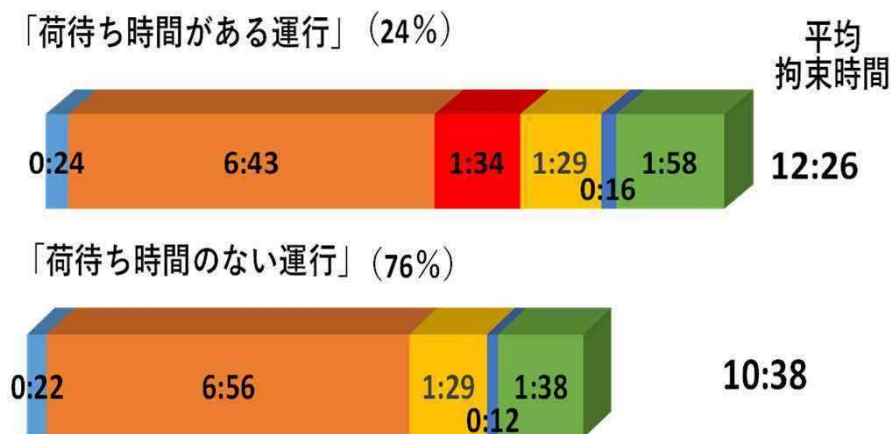
④年齢構成

全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。
中年層の割合が高い。



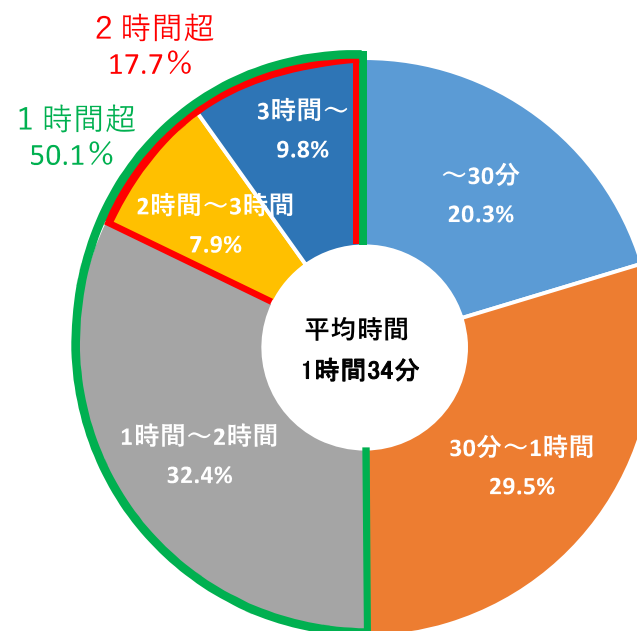
- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳
(荷待ち時間の有無別)



■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待 ■ 荷役 ■ 附帯他 ■ 休憩

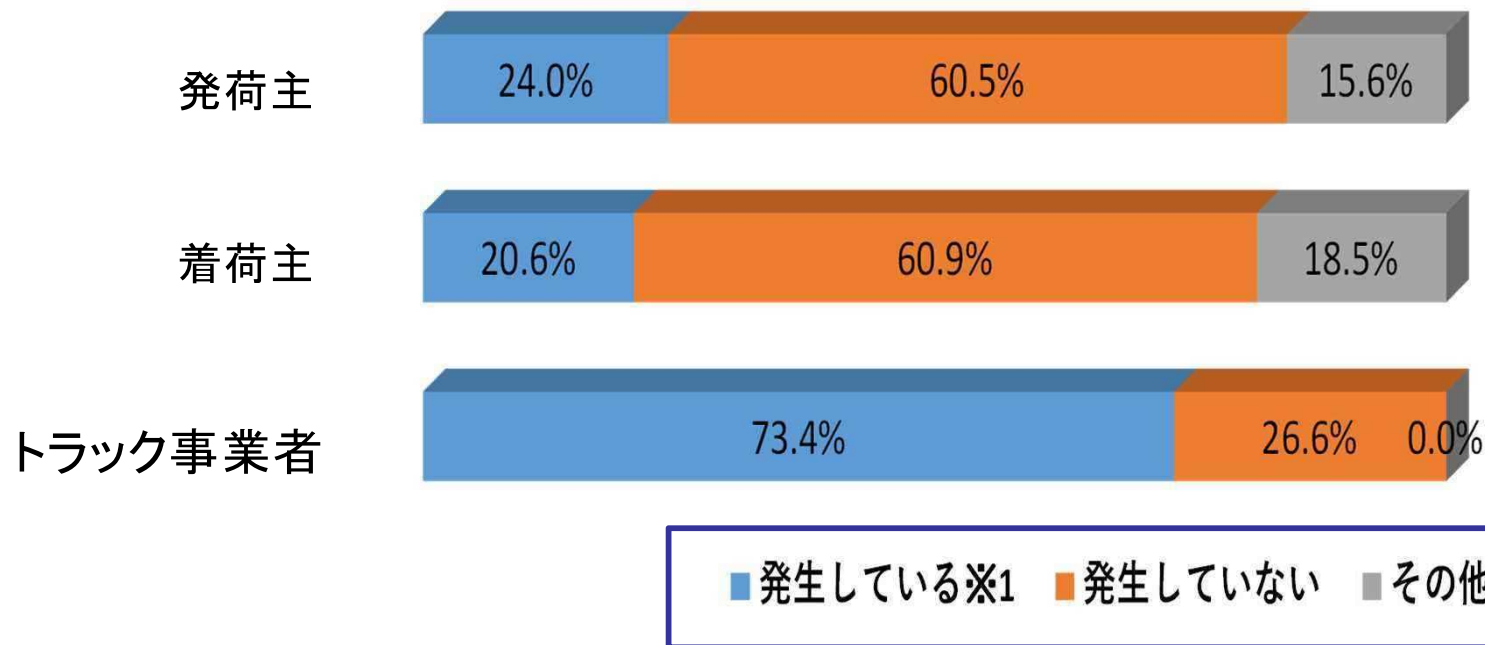
1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典:トラック輸送状況の実態調査
(R2)

➤ また、荷待ち時間の有無については、荷主とトラック事業者との間で認識に大きなギャップが存在する。

荷待ち時間の発生の有無



※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

改正の目的

- トラック運送業の健全な発達を図るため、**規制を適正化**
- 時間外労働規制の適用(令和6年4月)を見据え、**緊急に運転者の労働条件を改善**

改正の概要

1. 規制の適正化

参入要件を厳格化(欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等)

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

定期的な車両の点検・整備の実施や**社会保険料の納付**等の義務づけ

3. 荷主対策の深度化

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

トラック事業者の法令遵守に係る**荷主の配慮義務**や、**国土交通大臣による荷主への働きかけ**の規定を新設

4. 標準的な運賃

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

運転者の労働条件を改善し、**持続的に事業を運営**するための参考指標として「**標準的な運賃**」の制度を導入

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**。
- ・ 国交省HPにおいて**意見等の募集窓口を設置**。

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

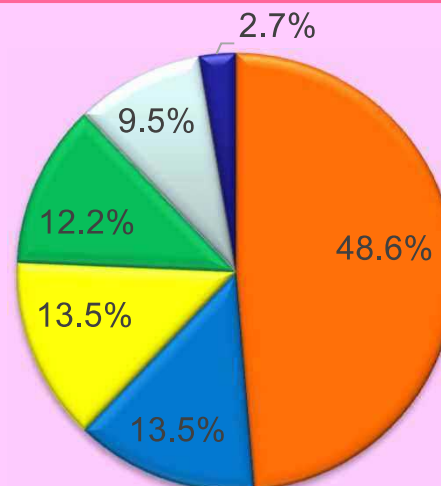
勧告・公表

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



国交省HP：意見等の募集窓口

働きかけにおける違反原因行為の割合



- 長時間の荷待ち
- 過積載
- 依頼になかった附帯業務
- 拘束時間超過
- 無理な配送依頼
- 異常気象

※令和3年11月末時点

標準的な運賃について（告示：令和2年4月24日）

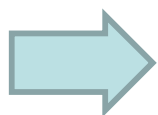
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を改善し、持続的に事業を運営**するための参考となる指標

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

標準的な運賃の告示内容①【距離制運賃表:中国運輸局管内】

中国運輸局管内 距離制運賃

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	13,000	15,060	19,220	23,980
20km	14,580	16,920	21,730	27,260
30km	16,160	18,770	24,240	30,530
40km	17,740	20,620	26,750	33,800
50km	19,310	22,480	29,270	37,070
60km	20,890	24,330	31,780	40,340
70km	22,470	26,180	34,290	43,610
80km	24,050	28,040	36,800	46,880
90km	25,620	29,890	39,320	50,150
100km	27,200	31,740	41,830	53,420
110km	28,770	33,570	44,260	56,580
120km	30,350	35,400	46,700	59,740
130km	31,930	37,230	49,130	62,910
140km	33,500	39,050	51,570	66,070
150km	35,080	40,880	54,000	69,230
160km	36,650	42,710	56,440	72,390
170km	38,230	44,540	58,870	75,550
180km	39,800	46,360	61,310	78,710
190km	41,380	48,190	63,740	81,870
200km	42,950	50,020	66,180	85,030
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,140	3,620	4,800	6,220
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	7,850	9,060	11,990	15,560

標準的な運賃の告示内容②【時間制運賃表・割増率等】

II 時間制運賃表				(単位:円)			
種 別			車種別	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
			局 別				
基 礎 額	8 時 間 制	基礎走行キロ 小型車は100km 小型車以外のもの 130km	北海道	31,100	37,260	48,530	61,290
			東北	29,970	36,050	47,170	59,670
			関東	39,060	45,790	57,900	72,440
			北陸信越	31,280	37,440	48,690	61,470
			中部	35,710	42,130	53,700	67,370
			近畿	35,580	42,040	53,710	67,430
			中国	32,420	38,640	49,950	62,950
			四国	30,700	36,800	47,960	60,590
			九州	30,890	36,980	48,060	60,680
			沖縄	28,010	33,890	44,810	56,880
	4 時 間 制	基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの 60km	北海道	18,660	22,360	29,120	36,780
			東北	17,980	21,630	28,300	35,800
			関東	23,440	27,470	34,740	43,460
			北陸信越	18,770	22,470	29,210	36,880
			中部	21,430	25,280	32,220	40,420
			近畿	21,350	25,220	32,230	40,460
			中国	19,450	23,180	29,970	37,770
			四国	18,420	22,080	28,780	36,350
			九州	18,530	22,190	28,840	36,410
			沖縄	16,800	20,330	26,880	34,130
加 算 額	基礎走行キロを超える場合は、10kmを増すごとに		北海道	280	340	510	710
			東北	280	340	510	710
			関東	280	340	510	720
			北陸信越	280	340	510	710
			中部	280	340	510	710
			近畿	280	340	510	710
			中国	280	340	510	710
			四国	280	340	510	710
			九州	280	340	510	710
			沖縄	280	340	510	710
	基礎作業時間を超える場合は、1時間を増すごとに (4時間制の場合であつて、午前から午後にはわたる場合は、正午から起算した時間により加算額を計算する。)		北海道	2,850	2,990	3,200	3,780
			東北	2,720	2,850	3,050	3,600
			関東	3,820	4,000	4,280	5,060
			北陸信越	2,880	3,020	3,230	3,820
			中部	3,430	3,590	3,850	4,550
			近畿	3,400	3,560	3,810	4,510
			中国	3,020	3,160	3,390	4,000
			四国	2,810	2,940	3,150	3,730
			九州	2,840	2,980	3,190	3,770
			沖縄	2,490	2,610	2,790	3,300

III 運賃割増率

【特殊車両割増】

冷蔵車・冷凍車	2 割
---------	-----

【休日割増】

日曜祝祭日に運送した距離に限る	2 割
-----------------	-----

【深夜・早朝割増】

午後10時から午前5時までに運送した距離	2 割
----------------------	-----

IV 待機時間料

時間 \ 車種別	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
30分を超える場合において30分までごとに発生する金額	1,670 円	1,750 円	1,870 円	2,220 円

V 積込料、取卸料、附帯業務料

積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として収受

VI 実費

有料道路利用料、フェリー利用料その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として収受

VII 燃料サーチャージ

別に定めるところにより収受

VIII その他

この告示に定めるもののほか、この告示の施行に関し必要な事項は、別に定める。

標準的な運賃に係る届出件数

令和4年1月末時点

支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合	支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合	支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合
札幌	1516	725	47.8%	新潟	707	537	76.0%	徳島	380	305	80.3%
函館	268	226	84.3%	長野	636	220	34.6%	香川	594	409	68.9%
室蘭	370	214	57.8%	富山	603	377	62.5%	愛媛	735	613	83.4%
旭川	410	279	68.0%	石川	741	356	48.0%	高知	422	374	88.6%
帯広	326	107	32.8%	小計(北陸信越)	2687	1490	55.5%	小計(四国)	2131	1701	79.8%
釧路	276	143	51.8%	福井	477	290	60.8%	福岡	2229	827	37.1%
北見	189	102	54.0%	岐阜	856	304	35.5%	佐賀	436	333	76.4%
小計(北海道)	3355	1796	53.5%	静岡	1546	997	64.5%	長崎	428	353	82.5%
青森	796	359	45.1%	愛知	2893	1469	50.8%	熊本	688	597	86.8%
岩手	582	377	64.8%	三重	968	548	56.6%	大分	523	358	68.5%
宮城	1187	655	55.2%	小計(中部)	6740	3608	53.5%	宮崎	402	320	79.6%
秋田	340	246	72.4%	滋賀	503	353	70.2%	鹿児島	1006	633	62.9%
山形	364	205	56.3%	京都	974	612	62.8%	小計(九州)	5712	3421	59.9%
福島	988	461	46.7%	大阪	4402	1953	44.4%	陸運事務所	825	269	32.6%
小計(東北)	4257	2303	54.1%	兵庫	2210	288	13.0%	合計	56990	24620	43.2%
茨城	2258	223	9.9%	奈良	597	334	55.9%	※告示されてからの累計件数			
栃木	1085	530	48.8%	和歌山	558	372	66.7%				
群馬	1148	92	8.0%	小計(近畿)	9244	3912	42.3%				
埼玉	3340	502	15.0%	鳥取	302	209	69.2%				
千葉	2196	237	10.8%	島根	375	295	78.7%				
東京	5012	894	17.8%	岡山	1148	832	72.5%				
神奈川	2535	468	18.5%	広島	1509	1167	77.3%				
山梨	504	158	31.3%	山口	627	513	81.8%				
小計(関東)	18078	3104	17.2%	小計(中国)	3961	3016	76.1%				

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

対応策

○適正な運賃收受のための荷主周知活動

⇒「燃料費を含む適正な運賃の收受」という基本的考え方に基づき「標準的な運賃」や「燃料サーチャージ」の導入等により、燃料価格上昇分を反映した適正な運賃等への見直しを行うよう、荷主企業に理解と協力を呼びかけ。
(荷主団体に文書により周知するとともに、各種協議会やセミナー等を通じて実施)

○相談窓口の設置

⇒トラック事業者が、燃料費の上昇分への運賃等への反映について相談ができるよう、国土交通本省、地方運輸局、運輸支局に、全国で合計64の相談窓口を新たに設置。

⇒国土交通省目安箱(web)にも意見募集の対象として燃料価格に関する事項を新たに明記

○荷主働きかけ等の法的な対応

⇒燃料費の上昇分を運賃等に反映することを求めたにもかかわらず不当に据え置くことは、独占禁止法の違反(買いたたき)等になるおそれがあるとともに、改正貨物自動車運送事業法に基づき、国交省による荷主への働きかけや、要請、勧告・公表等の対象にすることとし、この点につき、関係省庁等と連携して対応。

⇒上記の荷主周知活動や相談窓口、目安箱を活用して、こうした国交省の対応を関係者に周知するとともに、不当な据え置きに関する情報収集を行う

<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のフロー>

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

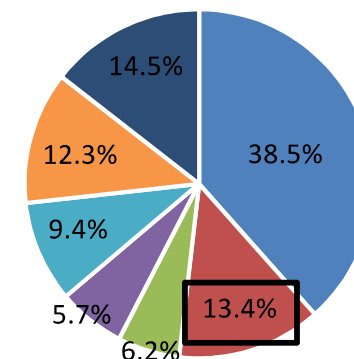
要 請

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

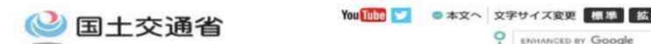
<営業費用に占める燃料費の割合>

- 人件費
- 燃料油脂費
- 修繕費
- 減価償却費
- 保険料等
- その他
- 一般管理費



出典:全日本トラック協会「経営分析報告書」(令和元年度決算版)

<相談窓口・目安箱(国交省HP)>



令和3年(2021年)の燃料価格の上昇に対する対応について

- 令和3年(2021年)の燃料価格の上昇により、貨物自動車運送事業者の荷者の適正な運賃收受について、いっそうの促進を図るため、国土交通省で

1. 適正な運賃收受のための荷主周知活動

適正な運賃收受については、従前より、荷主・荷主団体に対して、様々なチ受けて、改めて「標準的な運賃」の設定や燃料サーチャージの導入等によりように、荷主・荷主団体に対する周知活動を行います。

[荷主団体あて周知文書](#)

[運送委託者向けリーフレット](#)

[標準的な運賃パンフレット](#)

[燃料サーチャージガイドライン](#)

2. 相談窓口の設置

運賃交渉力が十分に備わっていない貨物自動車運送事業者について、燃十分に行えるよう、本省、地方運輸局、運輸支局に、新たに、今般の燃料価

[相談窓口一覧](#)

相談窓口

3. 荷主への働きかけ等

荷主(元請を含む。)が貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律(昭和120号)に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法(平成請、勧告・公表の対象とします。また、同法同条に基づき、当該行為を公正

[輸送実態把握のための意見等の募集窓口](#)

目安箱

燃料価格上昇を踏まえた荷主への周知①

国自貨第69号
令和3年11月10日

荷主関係団体 御中

国土交通省自動車局貨物課長

貨物自動車運送事業者の適正な運賃収受のための周知について

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

今般の燃料価格上昇によって貨物自動車運送事業者の経営状況に与える影響が懸念されています。こうした燃料価格の上昇分については、「標準的な運賃」の設定や燃料サーチャージの導入等によって適正な運賃収受に繋げ、貨物自動車運送事業者のみがその負担を抱えないことが必要です。

また、今般の燃料価格上昇は、適正な運賃収受の重要性について認識を新たにすることはありますが、そもそも、「標準的な運賃」において積算される人件費、車両更新に要する費用、事業運営や物流効率化に必要となる設備導入に要する経費などを含め、適正な運賃を収受することが物流の持続可能性を確保するうえで重要です。

つきましては、荷主（運送委託者）と貨物自動車運送事業者が協議の上、適正な運賃による運送契約の締結を行うことは、取引環境の適正化のために不可欠であることから、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。

記

1. 貨物自動車運送事業者と協議の上、**燃料費の上昇分を反映した適正な運賃・料金への見直しを行うこと。**
2. 貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、**運賃・料金を不当に据え置くことは、**私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）に違反するおそれがあるとともに、**貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）附則第1条の2に基づき、荷主への働きかけ、要請、勧告・公表等の対象**となること。

運送委託者の方へのお知らせ

燃料費・人件費の上昇分の負担を拒んでいませんか？



⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者が運送事業者から**燃料費・人件費の上昇コストを運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くこと**は、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。



要注意! チェックポイント

- ☒ 燃料費・人件費の上昇を踏まえた運賃・料金の見直しの協議を拒んでいませんか。
- ☒ 燃料サーチャージの導入要請があったにもかかわらず、協議を拒んでいませんか。



こんな取引を目指しませんか？

- 運送事業者と定期的に協議し、運賃・料金を見直す。
- 急激な燃料価格上昇など突発的な事態に際しては、随時協議により運賃・料金を見直す。

本件に関して取引に支障が出たら → 国土交通省 適正取引相談窓口 [連絡先は裏面をご覧ください]
右記までご連絡ください。

令和4年1月

トラック輸送をご利用される
荷主の皆様

(公社) 全日本トラック協会
国土交通省

燃料価格高騰に伴う燃料サーチャージ制の導入について（お願い）

口頃は、トラック運送事業に格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、新型コロナウイルス感染拡大による輸送量の減少により、事業経営に大きな影響を及ぼしているなか、現下の燃料価格の高騰を受け、各トラック運送事業者は事業存続に係る大きな危機に直面しています。

国土交通省では、平成20年に「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」（平成24年改定）において、燃料価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建ての運賃として設定する制度として定めているほか、令和2年4月に国土交通省が告示した「標準的な運賃」では、軽油価格を1,000円/ℓで算出されており、それを超えた場合は、別に収受するよう定めています。

一方で、燃料価格の高騰分については、多くのトラック運送事業者が収受できていないのが実態であり、トラック輸送を利用される荷主の皆様のご理解が欠かせません。

つきましては、燃料価格高騰による事業者の窮状をご理解いただくとともに、安定した輸送力を確保するためにも下記事項につきまして、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

記

1. 燃料サーチャージ制の導入について

輸送依頼をする各事業者と燃料サーチャージの基準となる価格を定め（「標準的な運賃」では100円/ℓ[※]）、燃料サーチャージ制を導入していただきますようお願いいたします（別添リーフレット参照）。

※参考：軽油価格の推移 令和2年11月 89.2円/リットル→令和3年11月 120.3円/リットル
(全日本トラック協会調査(スタンド価格))

なお、トラック事業者から燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）附則第1条の2に基づき、荷主への働きかけ、要請、勧告・公表等の対象となります。

2 「標準的な運賃」の活用について

すべてのトラック運送事業者が法令を遵守するとともに、トラックドライバーの労働条件の改善・ドライバ不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行う上で参考となる「標準的な運賃」を国土交通大臣が告示しました。(別添パンフレットを参照)。

荷主の皆様におかれましては、持続可能な物流の実現に向けて、「標準的な運賃」の活用へのご理解とご協力をお願いいたします。

適正な運賃・料金の収受 燃料サーチャージへの ご理解をお願いいたします

燃料価格の高騰により、76%が20両未満の小規模事業者の集まりであるトラック業界は、運賃・料金の値上げのための交渉をせざるを得ない状況にあります。

いくら荷物を運んでも赤字では、事業を継続できません。トラック事業者が減少すると、輸送の円滑な状態は維持できません。

輸送が滞り日常を営むことができません。

コンビニ、スーパーに食料が無い、地方の農産品、水産品が都立に届かない、日本経済がとまってしまう...

2023年4月から
月60時間超
増賃金率50%への
引き上げの対応

2024年問題
時間外労働の上限規制
960時間への対応

燃料価格
高騰

国内輸送の92%を担うトラック輸送はいま最大の危機！
各社の事業継続につながる問題です

燃料費の上昇分の負担を拒むと 法令違反となるおそれがあります!!

運送委託者が運送事業者から燃料費等の上昇コストを運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、下請法・独占禁止法に違反する恐れがあります。

また、貨物自動車運送事業法による荷主側に対する「働きかけ」「要請」「勧告・公表」の対象になります。

燃料費の上昇を踏まえた運賃・料金の見直しの協議を拒んではいませんか？

燃料サーチャージの導入を求めたにもかかわらず、協議を拒んでいませんか？

こんな取引を目指しませんか？

- 運送発着業者と定期的に協議し、運賃・料金を見直しましょう。
- 急激な燃料価格上昇など突発的な事態に際しては、随時協議により運賃・料金を見直しましょう。

標準的な運賃 燃料サーチャージ計算例

国土交通省告示「標準的な運賃」 関東運輸局 距離別運賃による大型車の計算例

前提条件

- 走行距離：1,100km（東京～福岡間）（標準的な運賃 316,590円）
- 燃料費：3.3km/l
- 燃料価格上昇率を仮に20円上昇すると→買出しの燃料価格上昇額 17.5円（※）

計算式

$$= 1,100 \text{ (km)} \times 3.3 \text{ (km/l)} \times 17.5 \text{ (円/l)} = 5,834 \text{ 円}$$

※ 標準的な運賃の適用では、基準価格 100円-105円は「買出しの燃料価格」が25円とされています。以降価格が5円以上上昇することにより「買出しの燃料価格」も5円以上上昇する規定されています。そのため、20円の上昇の場合、「買出しの燃料価格」は 17.5円となります。

安定的な輸送を確保するためには 標準的な運賃と燃料サーチャージ等 適正な運賃・料金の収受が必要です

燃料サーチャージとは

燃料サーチャージとは、燃料等の価格の上昇・下落によるコストの増減分を引替る運賃として設定する制度です。

輸送コスト

燃料サーチャージ

標準的な運賃

燃料価格

価格変動

通常価格

高騰

燃料費

軽油価格の推移と燃料サーチャージの考え方

燃料サーチャージが適用される価格帯

燃料サーチャージは適用されない価格帯

燃料サーチャージが必要となります。

ご不明な点は各地の相談窓口へ

国土交通省では、適切な運賃・料金の収受について、トラック事業者からの疑問・相談に、各地地方運輸局、各地方運輸支局の相談窓口を設けております。

国土交通省 トラック輸送運賃取引相談窓口							
都道府県	都道府県庁	運輸支局担当部署	電話番号	都道府県	都道府県庁	運輸支局担当部署	電話番号
北海道	札幌市	貨物課	03-5213-8575	山梨県	甲府市	自動車課	055-949-6447
青森県	青森市	自動車課	017-290-2743	大分県	大分市	輸送課	072-822-6733
岩手県	盛岡市	輸送・監査部門	017-731-7167	宮崎県	宮崎市	輸送・監査部門	075-481-9565
宮城県	仙台市	輸送・監査部門	011-348-8863	奈良県	奈良市	輸送・監査部門	0743-550-2151
秋田県	秋田市	輸送・監査部門	011-665-1572	和歌山県	和歌山市	企画総務・監査部門	0734-555-7253
山形県	山形市	輸送・監査部門	011-443-3032	京都府	京都市	輸送・監査部門	075-222-2138
福島県	福島市	輸送・監査部門	011-411-2114	滋賀県	彦根市	輸送・監査部門	077-222-1104
茨城県	水戸市	企画総務・監査部門	011-333-3266	奈良県	奈良市	輸送・監査部門	0743-555-7253
栃木県	宇都宮市	輸送・監査部門	011-247-7631	和歌山県	和歌山市	企画総務・監査部門	0734-555-7253
群馬県	前橋市	貨物課	027-291-7517	鳥取県	鳥取市	輸送・監査部門	0857-22-4111
埼玉県	さいたま市	輸送・監査部門	027-546-0145	徳島県	徳島市	輸送・監査部門	087-230-1311
千葉県	千葉市	輸送・監査部門	011-348-8863	高知県	高知市	輸送・監査部門	088-280-8122
東京都	東京都庁	輸送・監査部門	011-348-8863	山口県	山口市	輸送・監査部門	083-922-5376
神奈川県	横浜市長官舎	輸送・監査部門	011-348-8863	福岡県	福岡市	輸送・監査部門	092-882-1357
新潟県	新潟市	輸送・監査部門	011-348-8863	佐賀県	佐賀市	輸送・監査部門	092-882-1357
富山県	富山市	輸送・監査部門	011-348-8863	長門県	長門市	輸送・監査部門	088-641-4811
石川県	金沢市	輸送・監査部門	011-348-8863	愛媛県	愛媛市	輸送・監査部門	089-550-1563
福井県	福井市	輸送・監査部門	011-348-8863	高松市	高松市	輸送・監査部門	086-866-7111
山梨県	甲府市	輸送・監査部門	011-348-8863	香川県	高松市	輸送・監査部門	092-422-2528
長野県	長野市	輸送・監査部門	011-348-8863	徳島県	徳島市	輸送・監査部門	087-230-1311
岐阜県	岐阜市	輸送・監査部門	011-348-8863	高松市	高松市	輸送・監査部門	087-230-1311
静岡県	静岡市	輸送・監査部門	011-348-8863	高松市	高松市	輸送・監査部門	087-230-1311
愛知県	名古屋市	輸送・監査部門	011-348-8863	高松市	高松市	輸送・監査部門	087-230-1311
三重県	津市	輸送・監査部門	011-348-8863	高松市	高松市	輸送・監査部門	087-230-1311
滋賀県	彦根市	輸送・監査部門	011-348-8863	高松市	高松市	輸送・監査部門	087-230-1311
京都府	京都市	輸送・監査部門	011-348-8863	高松市	高松市	輸送・監査部門	08

運賃・料金に関する対応事例(R3.12)

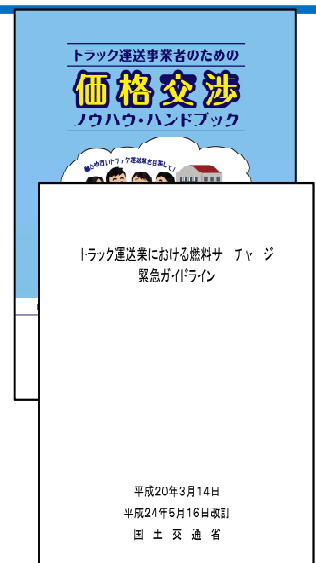
① 運輸支局相談窓口への相談(東北運輸局管内。荷主:外食チェーン)

トラック運送事業者からの相談内容

○今般の燃料価格の上昇は経営状況に与える影響が大きいため、燃料サーチャージの適用について、近日中に荷主との交渉を行うことを予定している。荷主との交渉時において、参考資料等は何かないか？

相談窓口(運輸支局)での対応

○「燃料サーチャージガイドライン」、トラック運送事業者が荷主との適正な取引を行うための手引きとなる「価格交渉ノウハウ・ハンドブック」、原価計算の必要性・効果等を示した「原価計算の活用に向けて」等の参考資料を提示・解説するとともに、荷主との交渉状況についてフォローアップを実施。



荷主との交渉結果

○今回の交渉に当たっては、相談窓口で入手した参考資料を基に、荷主に対してトラック運送事業者が燃料サーチャージの意義や必要性について十分な説明を行った結果、サーチャージを適用することとなった。

② 本省目安箱への投稿(九州運輸局管内。荷主:農産品加工業者)

トラック運送事業者からの投稿内容

○長年にわたり荷主との間で不利な契約を強いられている。今年になって燃料価格が高騰し、損益に与える影響が大きく大変苦慮している。

国土交通省での対応

○投稿を受け、国土交通省から関係者へ事実確認を行うとともに、貨物自動車運送事業法に基づき荷主に対する「働きかけ」を行うべく調整。
○別途、当該荷主には荷主関係省庁から荷主団体を通じて適正運賃の収受に関する国土交通省からの要請を周知。

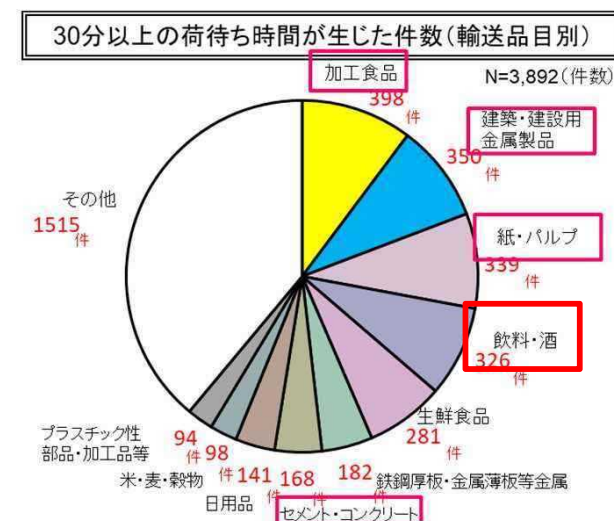
対応結果

○国土交通省からの確認や適正運賃収受の要請を受け、荷主が適正な支払いについて理解したことにより、サーチャージを導入することとなった。
(その他の契約等については交渉中)

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 (加工食品、飲料・酒、建設資材、紙・パルプ(洋紙板紙・家庭紙)物流編)について

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

(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」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)	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

「ホワイト物流」推進運動の背景

- 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。



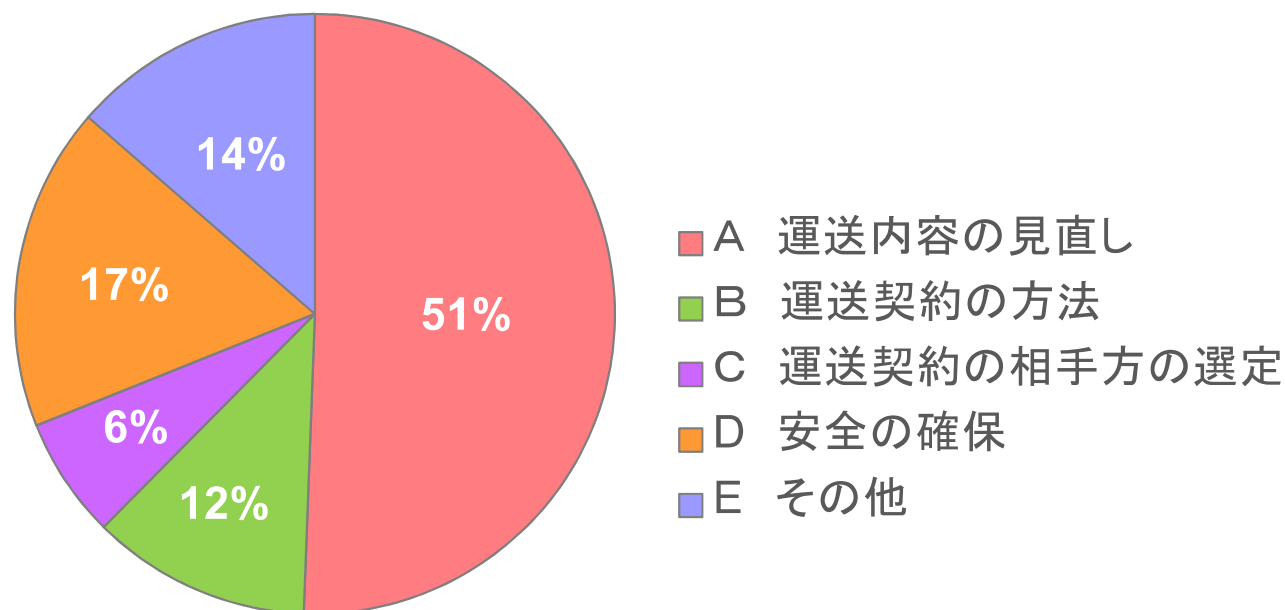
- ◆ ドライバーの労働環境改善
- ◆ ドライバーの地位向上（エッセンシャルワーカーとしての社会的認知など）

自主行動宣言 重点項目

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ふ。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

～ ホワイト物流推進運動における国土交通省の取り組み ～

「ホワイト物流」推進運動 ポータルサイト

賛同企業リスト、「ホワイト物流」推進運動 推奨項目などをご紹介
賛同企業数：1315社（2021年12月31日時点）



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



ポータルサイト 新規コンテンツ「集いの場」

賛同企業・団体同士の出会い・連携を支援する「集いの場」を8月開設
業界・業種にこだわらず賛同企業・団体の皆様が、自身の物流に関わる“困りごと”や“要望”などを、集いの場の掲示板に投稿し、その投稿を見て共感した他の賛同企業・団体様と連携に向けた意見交換ができるプラットフォームです。



「ホワイト物流」推進運動 Twitter アカウントを立上げ

賛同した事の「効果」・「感動」体験を、他社にShare（共有）& Spread（拡散）する仕掛けとして、「ホワイト物流」推進運動のTwitterアカウントを立上げ



「ホワイト物流」推進セミナー

- セミナータイトル：「ホワイト物流」推進運動セミナー
～物流生産性向上に向け荷主企業が推進する取組とは～
- 対象者：主に、荷主企業（業種/業界を特定せず、全産業を対象）
- 開催形態：オンライン開催（zoom）
- セミナー実施時期：令和3年10月～令和4年3月まで 月1回 [計6回]

セミナープログラム(予定)		主催者：国土交通省
1. 「ホワイト物流」推進運動の紹介		
2. 最近の物流政策について（仮）	国土交通省	
3. 物流効率化への取組み ～荷主からできること、取り組んで欲しいこと～	富士通総研	
4. 取組事例の発表	講演企業詳細は裏面をご覧ください	

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。

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(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



HVトラック

継続

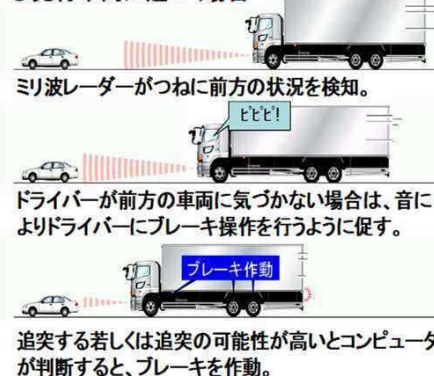
事故防止対策支援推進事業

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

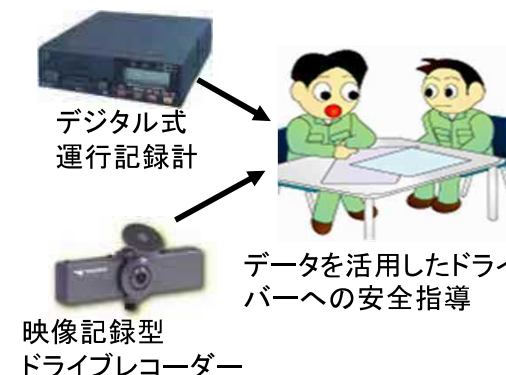
衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱
警報装置、車両安定性制御装置等
の導入に対し支援

●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

令和3年度補正予算額: 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、令和6年に自動車運転業務に適用される時間外労働規制にトラック事業者が対応できるようにする必要がある。更に、省エネ化に取り組むことも課題となっている。
- このため、中小トラック運送事業者の**労働生産性の向上**を図り、**働き方改善・エネルギー効率向上を推進**する必要がある。
- 具体策として、**荷役作業の効率化**、**荷待ち時間の削減**等に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】



■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待ち ■ 荷役
■ 付帯他 ■ 休憩

1運行当たり平均して、1時間29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: テールゲートリフター等…通常機器価格の1/6、予約受付システム等…導入費用の1/2)

○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



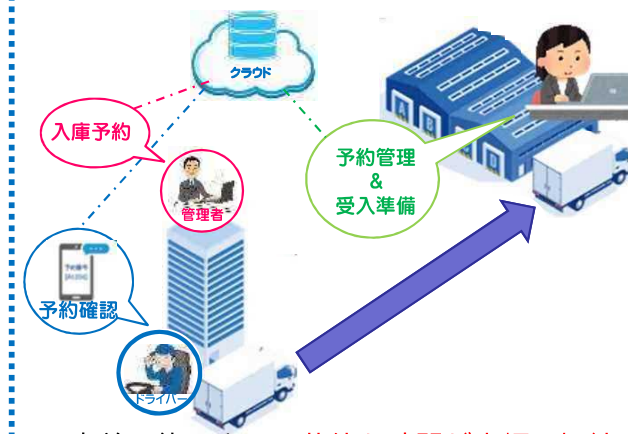
- 建築資材等の重量物や高低差のある現場など、手荷役による作業が困難な場面で効果的。
- 手荷役ではなくクレーンによる積み卸しが可能となることで、**荷役時間を1/3程度に短縮可能**。

・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**。

・予約受付システム 等



- 事前予約によって**荷待ち時間が大幅に短縮可能**。
- 積み荷の事前準備による積載業務を効率化。

等

効果

荷役作業の効率化、荷待ち時間の削減等により、長時間労働の是正等の**労働条件の改善及び生産性の改善**を図るとともに、**省エネ化**につなげる。

概要

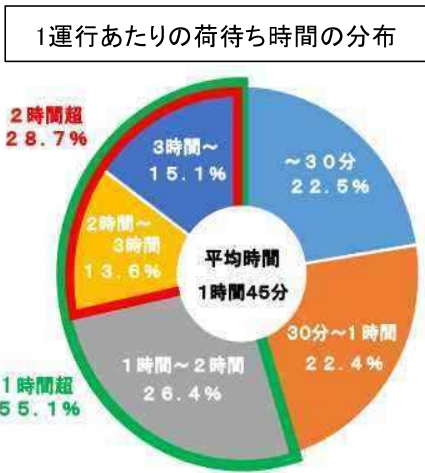
- トラック運送業は他の産業に比べて長時間労働、低賃金の状況にあり、ドライバー不足が深刻な状況にある。
- 働き方改革による労働条件改善を推進するため、(1)労働生産性の向上、(2)多様な人材の確保・育成、(3)取引環境の適正化等に資する事業を実施する。

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。

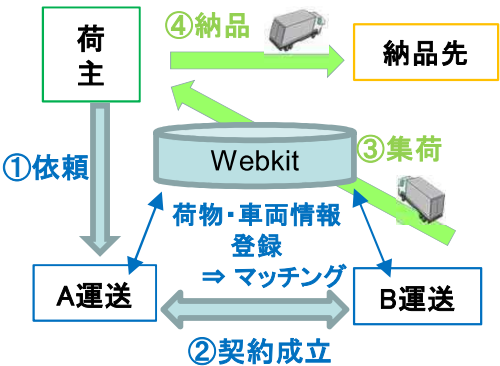


②求貨求車システムの活用による取引環境適正化【新規】

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。



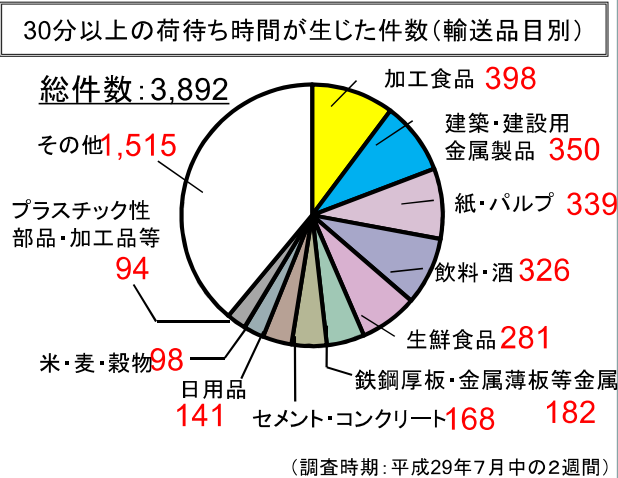
※ 自社ネットワークを持たない中小事業者を中心に、荷物の積合せや帰り荷の確保等、荷物とその引受け事業者のマッチングを可能とするシステム(社団法人が運営)。

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。



④「ホワイト物流」推進運動の推進【継続】

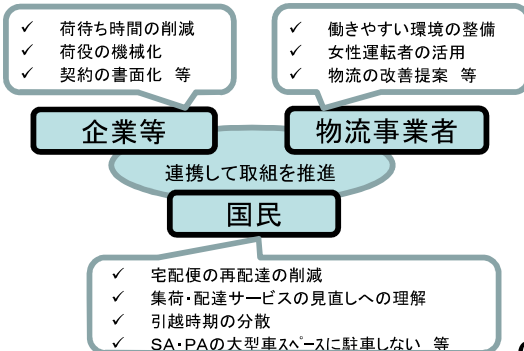
取組項目：
(2)、(3)

＜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」

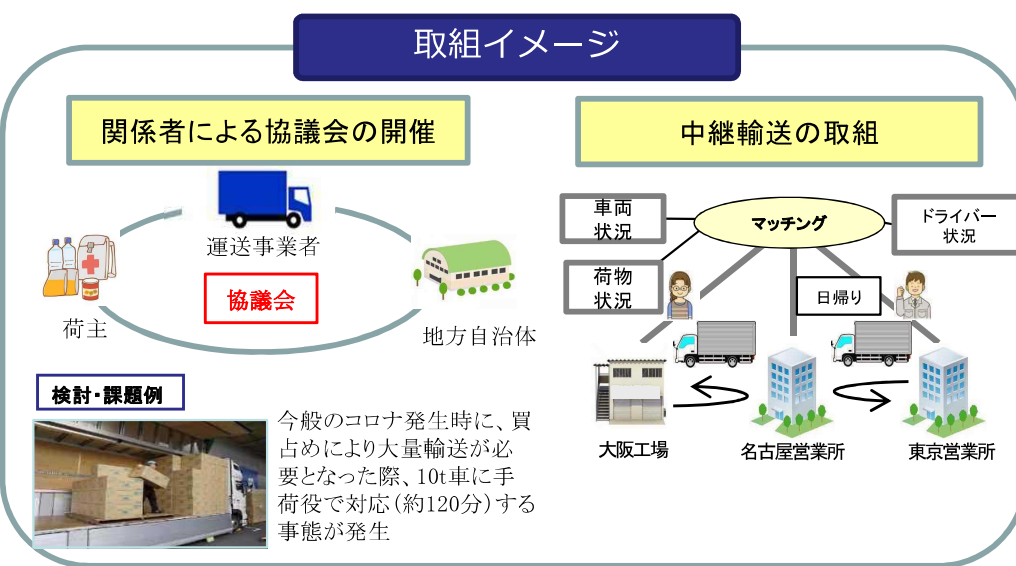
<事業概要>

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

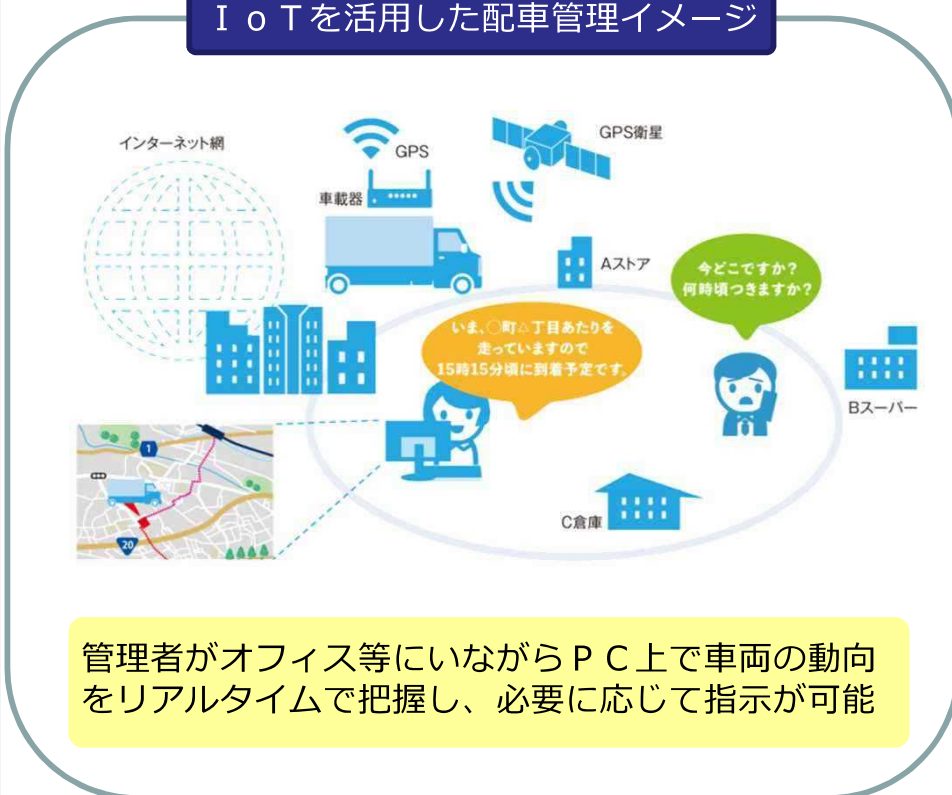


II 安定的かつ持続的な貨物輸送を目指したポストコロナ時代の「輸送力の強化」

<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



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】

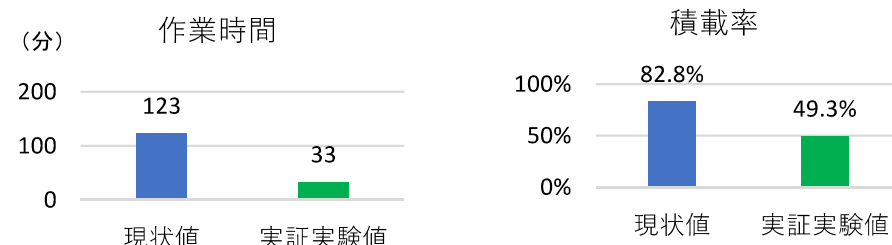
- 他事業者間で中継輸送を実施するための方策や中継輸送の実現に関するプラットフォーム等の取り組みについて調査
- スワップボディコンテナやダブル連結トラック等の活用や中継拠点の確保に向けた中継拠点整備のあり方等の検討を実施

(予算額16百万円の内数)

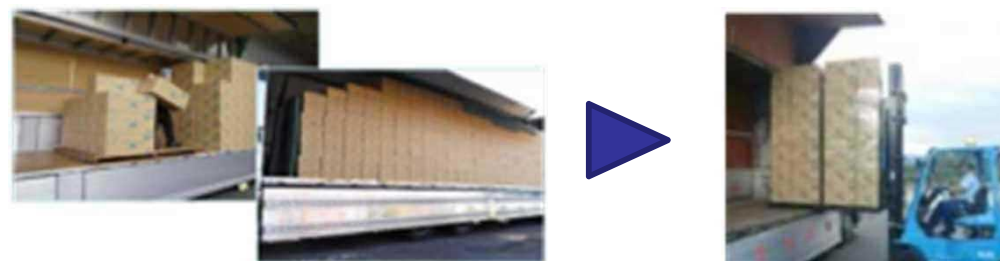
紙加工品(紙オムツ等)の手荷役の解消に向けた調査

- ・ 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)

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4年度予算案額:3.9億円の内数

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(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



HVトラック

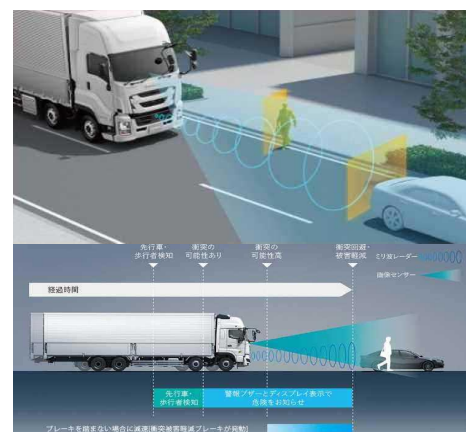
継続

事故防止対策支援推進事業

令和4年度予算案額:8.8億円の内数

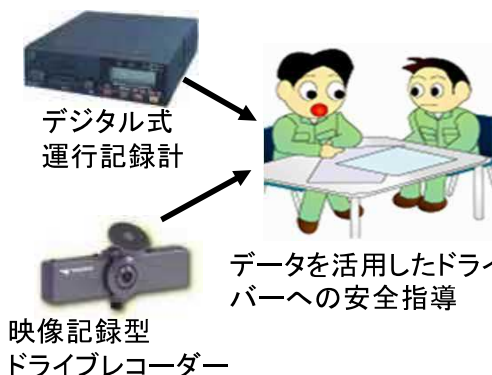
1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

衝突被害軽減ブレーキ(歩行者対応)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
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



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）

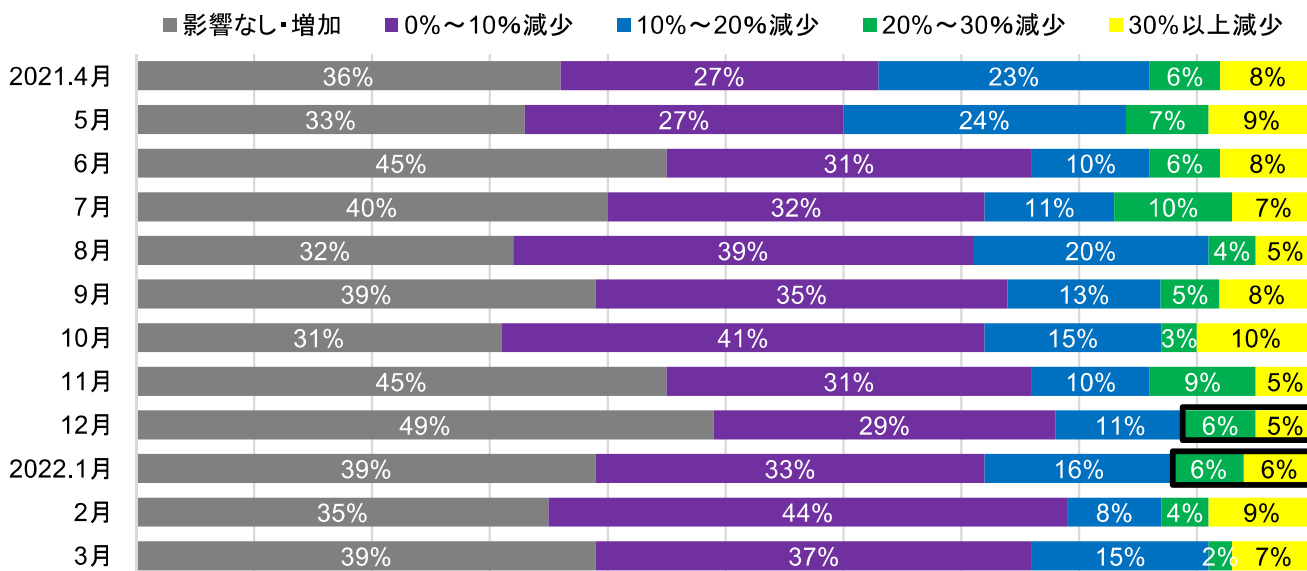


国土交通省

令和4年1月31日時点まとめ

- 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11%であったが、1月は12%となった。
- 品目別の運送収入については、生産活動の停滞等の影響により、1月は鉄鋼厚板等が11%、ガソリン・軽油など石油石炭製品が8%減少。
- 支援制度については、資金繰り支援を48%の事業者が活用しており、47%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を46%の事業者が活用しており、給付済み。

○運送収入及び顕著な影響がみられる品目（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）

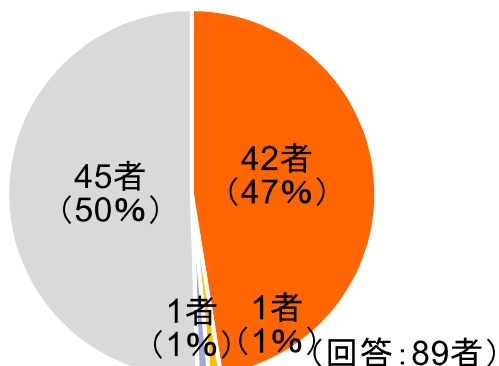
2021年

- 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 ガソリン・軽油など石油石炭製品：▲6%
セメント・コンクリート製品：▲5%
- 7月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲10%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲6%
- 8月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲16%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲7%
- 9月 完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲12%
飲料・酒：▲6%
- 10月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲13%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲11%
- 11月 完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲6%
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲4%
- 12月 セメント・コンクリート製品：▲6%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲5%

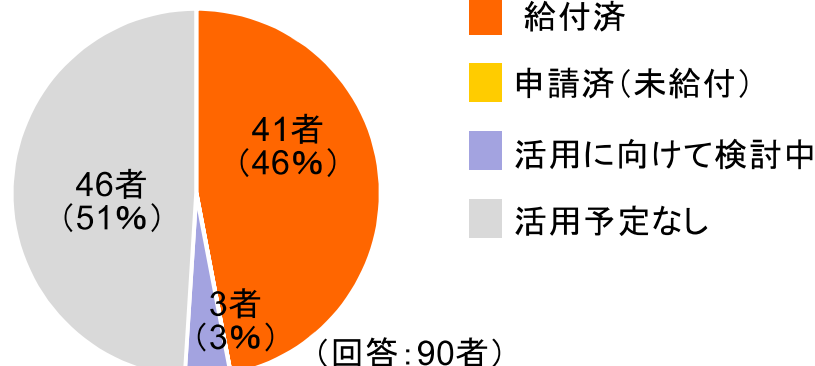
2022年

- 1月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲11%
ガソリン・軽油など石油石炭製品：▲8%
- 2月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲16%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲10%
- 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%

○資金繰り支援の活用状況



○雇用調整助成金の活用状況



- 給付済
- 申請済(未給付)
- 活用に向けて検討中
- 活用予定なし

※調査方法：貨物自動車運送事業者91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

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。

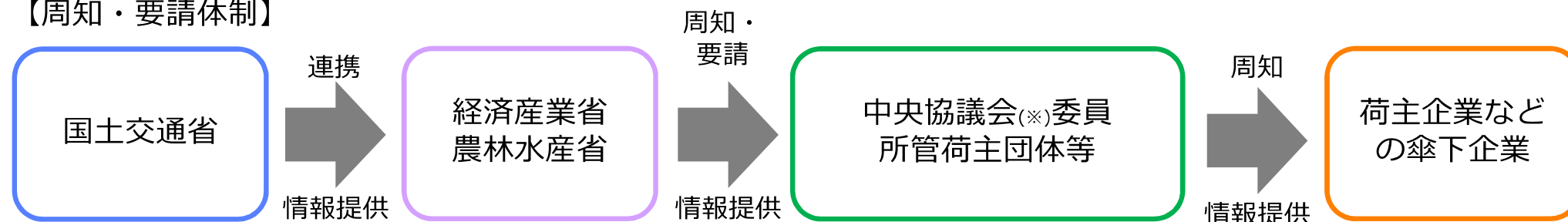
1. 季節的な周知・要請

○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

【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。

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。

【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（ハイドロブレーキング現象）	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	通常で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。



地域を選んで最新の雪みち情報をキャッチ

おしえて! 雪ナビ

全国の雪みち情報

見たい地域の情報をクリックしてご覧ください。

全国

今後の雪
気象庁ホームページ

高速道路影響情報

道路交通情報
Jarttic ホームページ

北陸地方整備局
新潟 富山 石川

カメラ・道路情報

Twitter情報

中国地方整備局
鳥取 島根 岡山 広島 山口

カメラ・道路情報

Twitter情報

九州地方整備局
福岡 佐賀 長崎 熊本 大分 宮崎 鹿児島

カメラ・道路情報

Twitter情報

四国地方整備局
香川 徳島 愛媛 高知

カメラ・道路情報

Twitter情報

近畿地方
福井 滋賀 京都 大阪

カメラ・道路情報

中部地方整備局
岐阜 静岡 愛知 三重 長野(南部)

カメラ・道路情報

関東地方
茨城 栃木 群馬 埼玉 千葉 東京

カメラ・道路情報

東北地方
青森 岩手 宮城

カメラ・道路情報

北海道
北海道

カメラ・道路情報

気象庁

6時間先までの雪を予報

令和3年11月10日より
新しい雪の予報スタート
「降雪短時間予報」提供開始





各高速道路会社による通行止め予測等の緊急情報

重要なお知らせ

NEXCO 西日本 0件

NEXCO 中日本 0件

NEXCO 東日本 0件

首都高 0件

渋滞・規制情報

iHighway

iHighway

ドラぷら

E-NEXCO Drive Plaza

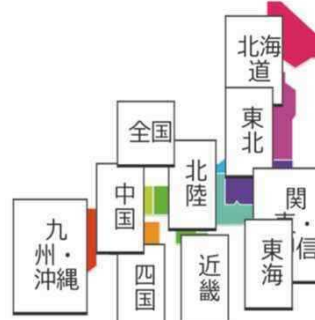
ニューディー

JARTIC

公益財団法人日本道路交通情報センター

道路交通情報
Now!!

高速・都市高速・一般道路の情報を24時間(5分更新)提供しています。



引越時期の分散について（依頼）

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和4年1月12日

自動車局 貨物課

引越時期の分散に御協力をお願いします！

～3月の引越件数は通常月の約2倍！混雑時期を外してスムーズな引越を～

引越は、3月から4月にかけて依頼が集中します。ピーク時期の引越を避けるなどの引越時期の分散に御協力をお願いします。

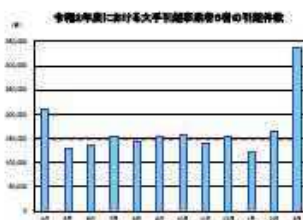
1. 引越時期の分散について

例年、引越事業においては、3月から4月にかけて依頼が集中しているため、国土交通省では、引越時期の分散に向けて昨年から経済団体等を通じて利用者の方々に呼びかけを行っています。

引越時期の分散については、引越サービスの利用者の方々にも大きなメリットがあり、例えば、昨年、引越時期を最繁忙期から避けていただいた利用者の方から、以下のような声が上がっています。

【引越サービスの利用者の方々からの声】

- 『3月末の土日の引越と比べて、引越代金が安くなった』
- 『会社の従業員の引越に係るコストを抑えることができた』
- 『3月の最終週から引越時期をずらすことで、予約が取りやすくなった』



【令和4年3月】



引越時期の分散にご協力いただいた結果、一定程度引越時期の分散が進んでいるところですが、依然として3月・4月に依頼が集中しています。つきましては、本年の引越におかれましても、ピーク時期の引越を避けるなどのご協力・ご検討をお願い致します。【参照：別添1・2】

2. 国土交通省における取組

国土交通省では、引越時期の分散に向けて、新たに以下のような取組を実施します。

【経済団体等への要請】経済団体を通じて、民間企業の異動時期分散化の検討要請

【国土交通省職員の異動】4月期の人事異動に伴う引越を行う職員のいわゆる「終任期間」の活用

【その他】全国の地方運輸局における引越のトラブル等に関する情報提供窓口の設置

※国土交通省HPに引越に関する資料を掲載しています。ぜひご参考にしてください。

<掲載ページ> http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr4_000022.html

【問い合わせ先】

国土交通省自動車局貨物課 宮屋敷、遠藤
電話：03-5253-8111（内線41332）
直通：03-5253-8575

引越繁忙期対策チラシ

別添1

2022年春、引越をご検討のお客様！

分散引越にご協力をお願いします！

例年、3、4、9、10月の時期は引越のご依頼が集中します。特に3月から4月に集中することが例年のパターンから予想されます。加えて、最近の人手不足により、混み合う時期は「希望日にあう事業者が見つからない」など、ご希望に添えない場合もあります。トラブルのないスムーズなお引越のためにも、混雑時期を外したお引越をご検討下さいませようご理解・ご協力をお願い致します。



3月

2022年引越混雑予想カレンダー

4月



特に混雑が予想されます 混雑が予想されます やや混雑が予想されます

上記を参考に2月以前または5月以降のお引越しの検討をお願い致します



国土交通省



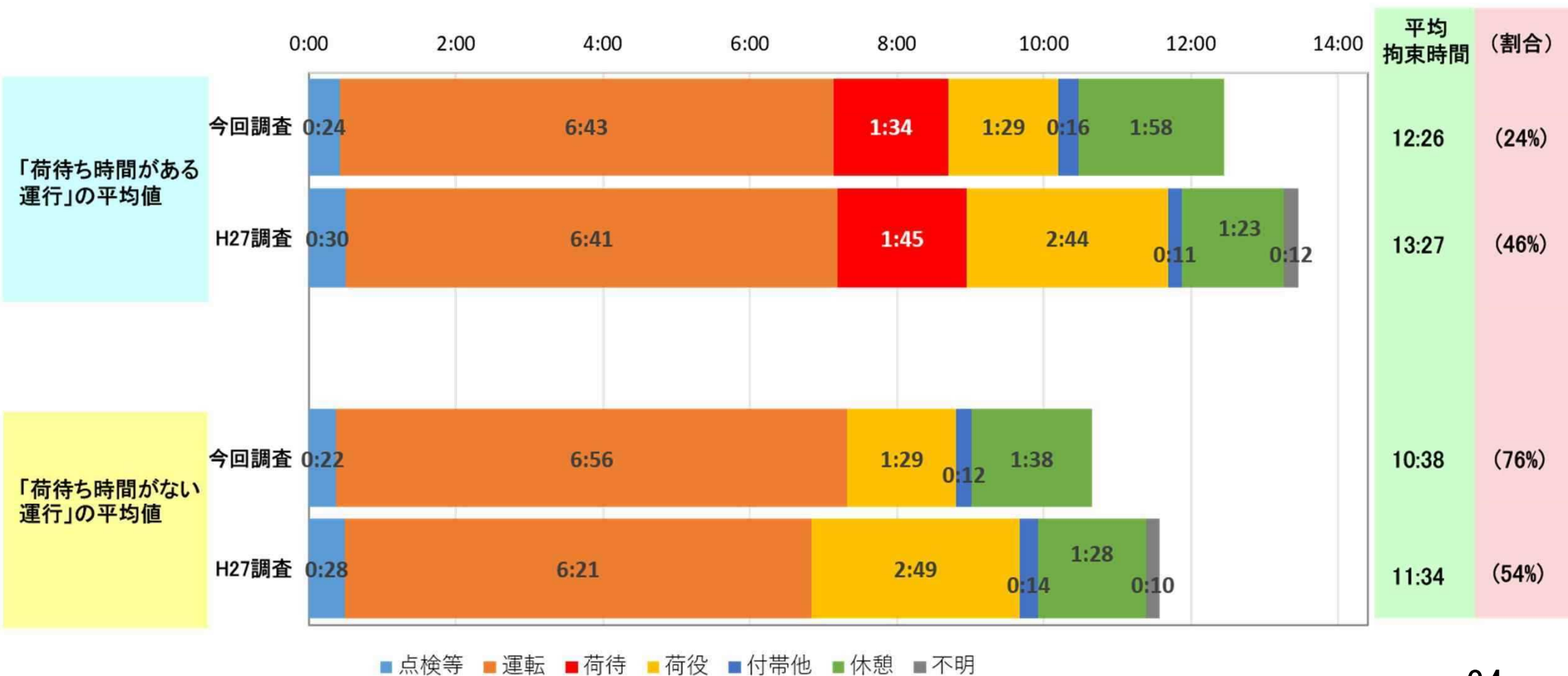
分都府県連合

全日本トラック協会 都道府県トラック協会

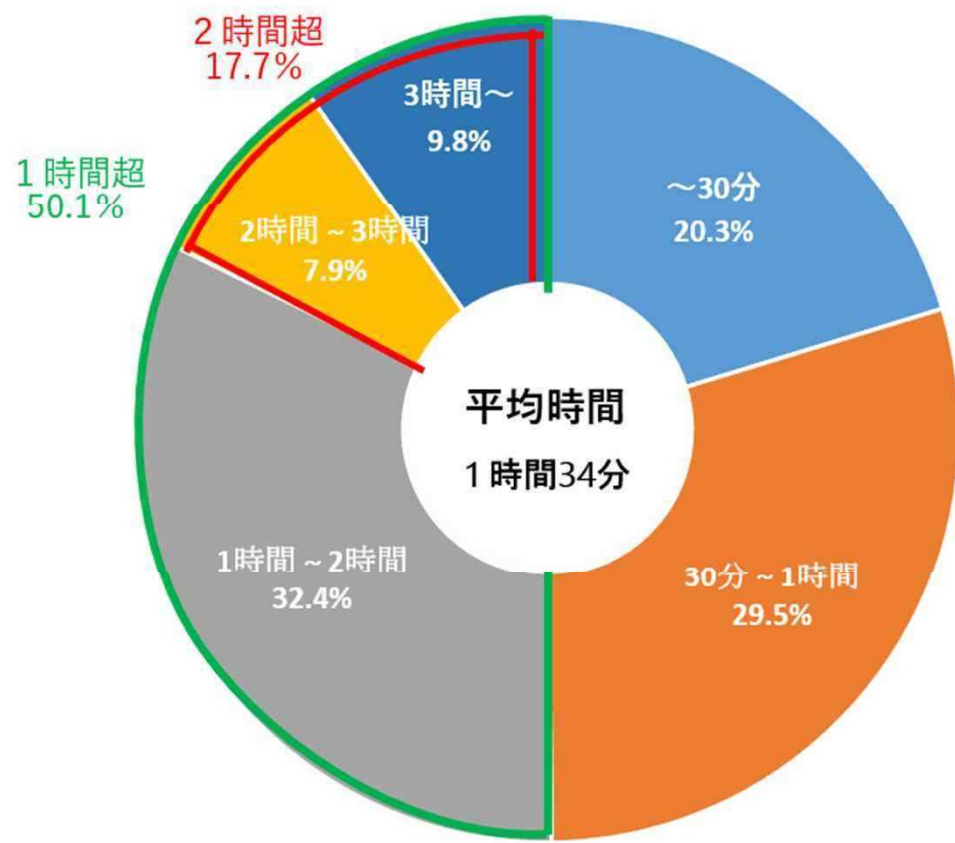
調査概要

➤ 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

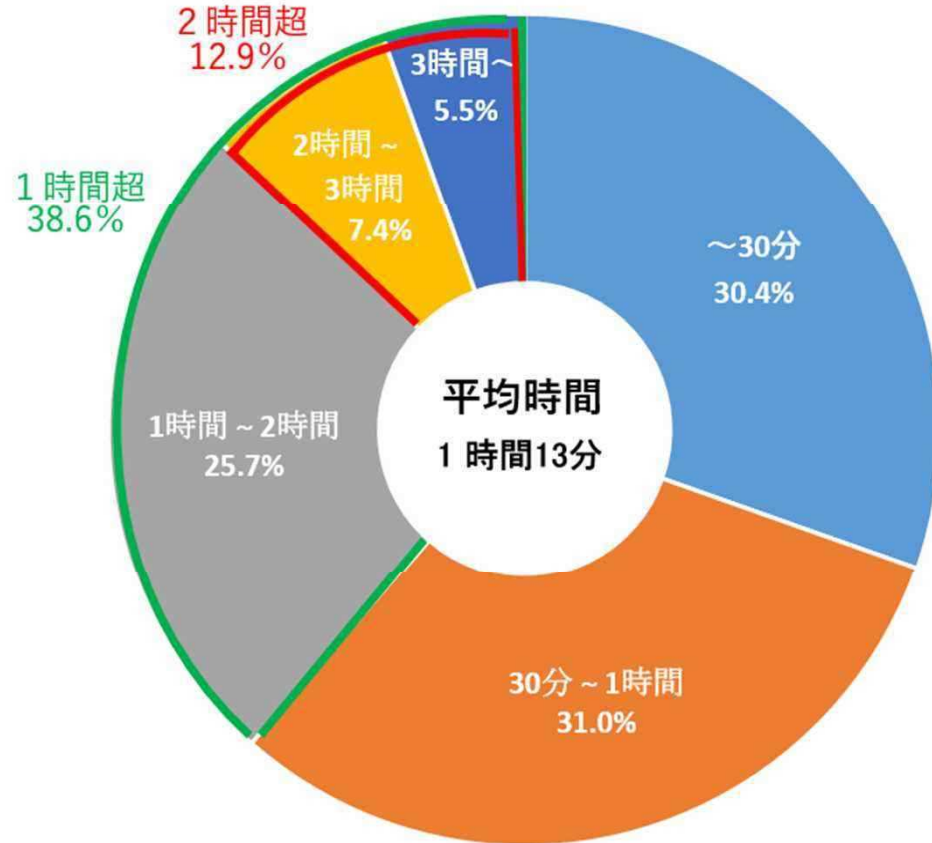


1運行あたりの荷待ち時間の分布

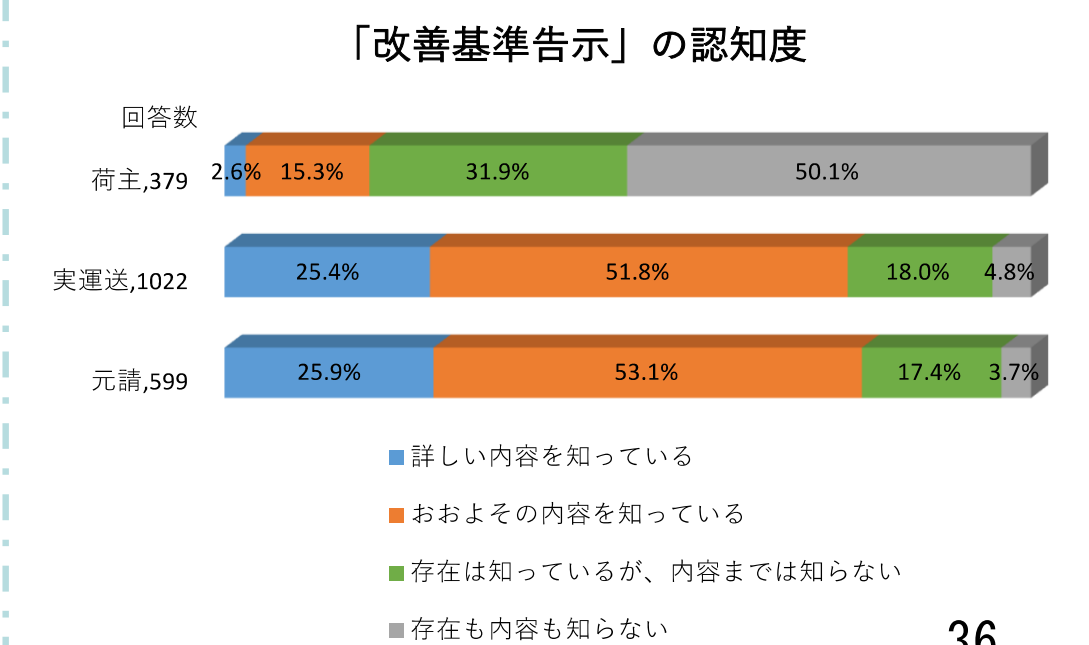
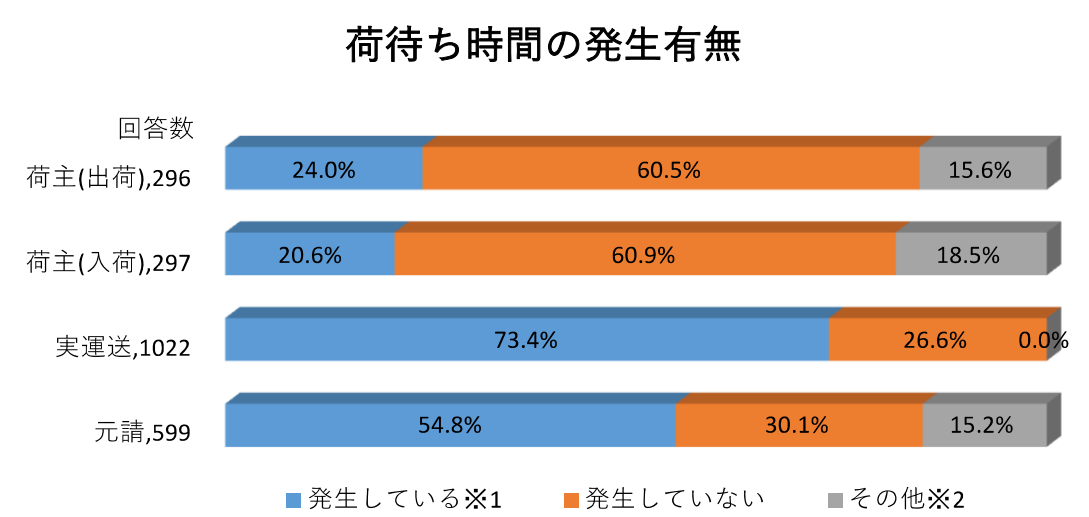
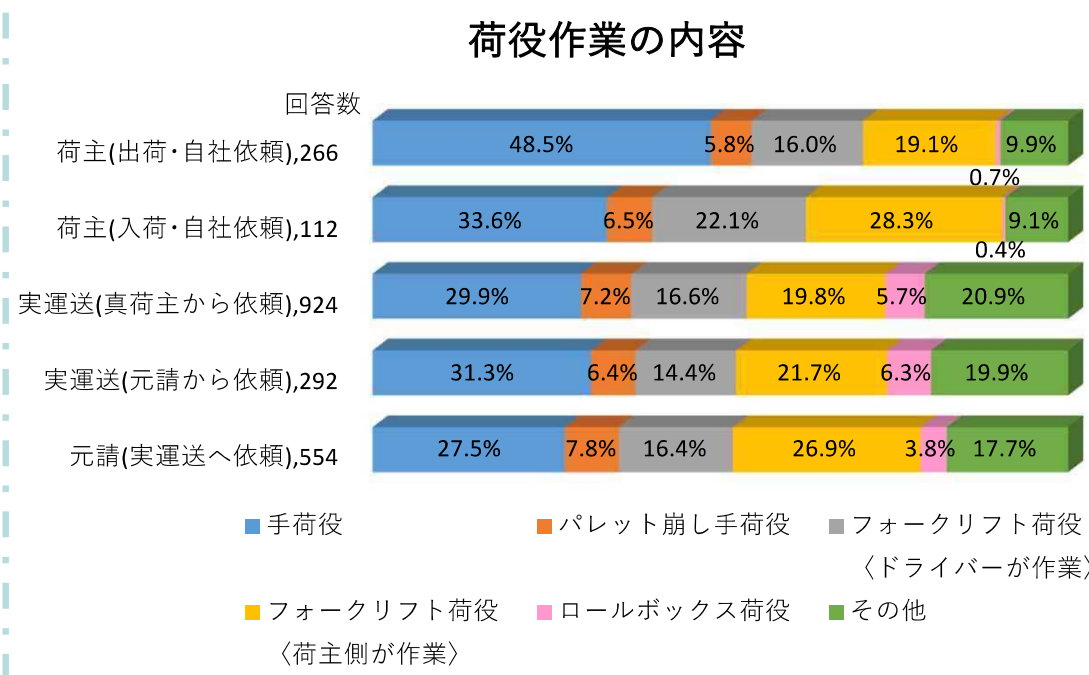
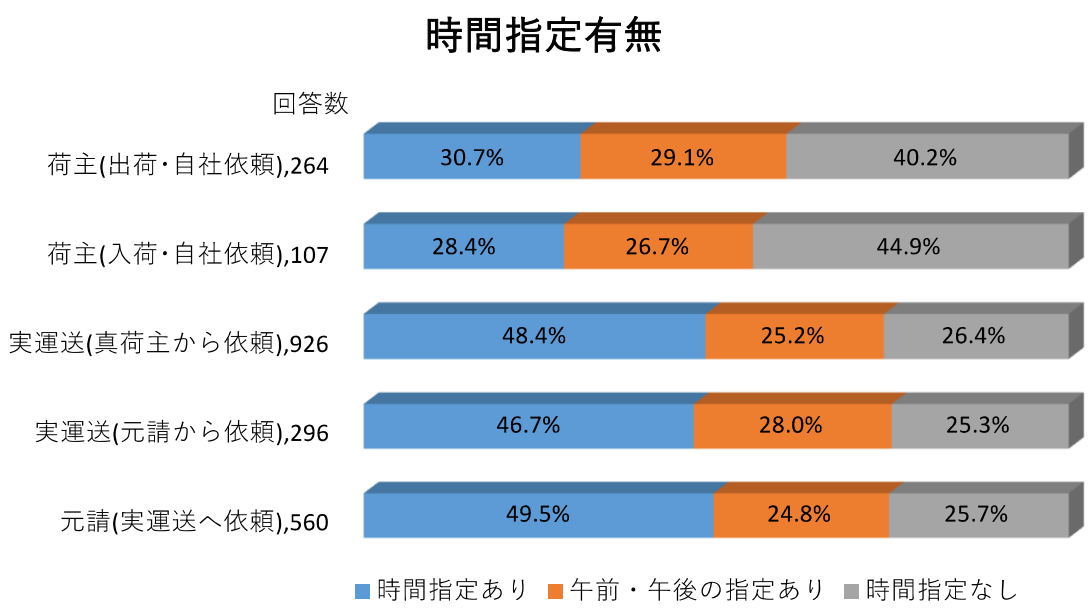


【手待ち時間が発生した運行:315運行】

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】



※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