

トラック物流2024年問題に 関するオンライン説明会資料

令和6年8月23日

国土交通省トラック荷主特別対策室

① 参加者の問題意識等共有

② 2024年問題に係る現況

(我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議資料より)

③ 物流効率化に向けた事例紹介(経産省作成事例集より)

④ トラックGメンの活動状況について

⑤ (公社)全日本トラック協会におけるトラック運送事業者の 経営診断・経営改善支援・運賃交渉支援事業について

⑥ 参考資料紹介

⑥-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)

⑥-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)

⑥-3 原価計算・運賃交渉関係資料

事前にいただいた問題意識等

トラック運送事業者の皆さんから

●「商慣行の見直し」、「運賃、料金、賃金関係」、「物流効率化（DX）」

- ・まだ、この業界は商慣習が根付いている。中小企業であっても規制による労務管理の重要性を根付かせる必要がある。
- ・同業者で運賃値上げどころか規制を無視している運送業者が多いので荷主だけでなく経営者の意識改革が必要と思う。
- ・物流データのデジタル化の推進、様々なシステム化へのトレンド情報がほしい。費用対効果の高い商品を教えてほしい。

元請トラック運送事業者の皆さんから①

●「商慣行の見直し」、「運賃・料金、賃金関係」、「人材確保」、「法規制」、「物流効率化（DX、標準化）」

- 商慣行の見直しは至極当然であると広く認識され浸透することが必要。
- ・着荷主側の受け入れ態勢、待ち時間はあまり変化がない。
 - ・2次、3次の下請事業者までそのメリットが享受できていない。
 - ・新卒者などへの働き掛けは必要。
 - ・大消費地からの遠隔地（産地）について、少し柔軟な対応を求めたい。
 - ・バース予約システム導入顧客は多いが、機能していない。
 - ・パレタイズの難しい荷物を出荷する荷主の、2024問題対策について。

発着荷主事業者の皆さんから

●「商慣行の見直し」、「運転者確保」、「人材確保」、「法規制」、「物流効率化（DX、標準化）」

- ・着荷主側が2024年問題に対して他人事のような意識でなかなか変える事に積極的にならない。
- ・発荷事業者と着荷主事業者の基準明確化、責任配分適切化。着荷主は運送業者との契約等が一切無く到着時間等の指定もできず荷降ろし順番のコントロールができません。この場合着荷主としての責任を受けるか？発荷事業者へ責任転嫁できるのか？

その他の皆さんから

●「商慣行の見直し」、「法規制」

- ・税理士と社長の制度理解。当局による規制の方向性明示。
- ・零細企業に対する配慮。零細企業への訪問は指導からお願いします。（税理士事務所）

- ① 今回参加者の問題意識等共有
- ② **2024年問題に係る現況**
(我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議資料より)
- ③ 物流効率化に向けた事例紹介(経産省作成事例集より)
- ④ トラックGメンの活動状況について
- ⑤ (公社)全日本トラック協会におけるトラック運送事業者の
経営診断・経営改善支援・運賃交渉支援事業について
- ⑥ 参考資料紹介
 - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)
 - ⑥-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)
 - ⑥-3 原価計算・運賃交渉関係資料

「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応のポイント①

1. 物流の効率化

① 即効性のある設備投資や物流DX・GX、物流標準化やデータ連携の推進 P5

- ・自動化・機械化設備・システム投資、物流の脱炭素化の実証事業や海運のDX化に向けた技術開発を支援
- ・物流標準化やデータ連携の促進等の実証事業を通じて、共同輸配送や帰り荷確保の取組を支援

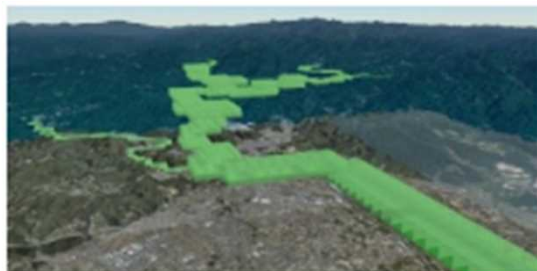
② 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスの実装加速 P6

- ・デジタルライフライン全国総合整備計画におけるアーリーハーベストプロジェクトとして、自動運転サービス支援道とドローン航路に係る取組を開始

【自動運転サービス支援道の形成】



【ドローン航路の整備】



③ 多様な輸送モードの活用推進 P7~11

- ・モーダルシフトを強力に促進するため、先進的な取組を行う際の大型コンテナやシャーシ等の導入を支援
- ・国際航空貨物の競争力強化に向けて、成田空港における滑走路の新設等の更なる機能強化に取り組むとともに、アクセス道路等の整備や、国際物流拠点における外国人材の活用（特区の活用を含む）が必要（千葉県からの要望事項）

【航空物流機能の集約イメージ】



- ・自動物流道路の構築に向けて、想定ルート選定を含め中間とりまとめを実施

【自動物流道路のイメージ】



- ・自動運航船検討会(本年6月設置)を通じて国内制度の検討・整備を進めるとともに、国際ルール策定を主導

④ 高速道路の利便性向上 P12

- ・ダブル連結トラックの通行区間の拡充

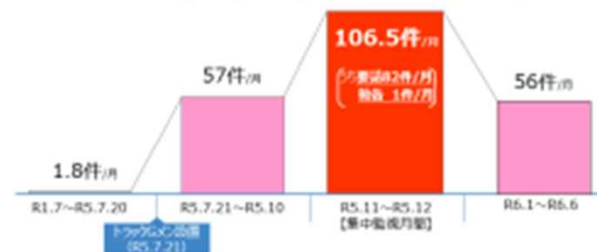
「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応のポイント②

2. 商慣行の見直し

① 適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等 P13~14

- ・荷主・物流事業者に対して物流効率化のための計画策定等を義務付ける改正物流効率化法の施行に向けて、国交省・経産省・農水省三省の合同会議を立ち上げ、国が定める基本方針、判断基準等の論点を整理

【月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数】



② トラックGメンの機能強化 P15

- ・物流の適正化に向けて悪質な荷主等を是正するため、トラックGメンを補助するGメン調査員の設置や荷主情報等のデータベース化など、トラックGメンの機能を強化し、本年も11~12月に集中監視を実施

3. 荷主・消費者の行動変容

① ポイント還元実証事業等を通じた再配達削減の仕組みの社会実装 P16

- ・本年10月からポイント還元実証事業を実施し、物流負荷の低い選択を利用者に促す仕組みの社会実装を目指す
※国として1配送当たり最大5円を支援



② 「送料無料」表示の見直し P17

- ・今後の消費生活意識調査において、「送料無料」表示に関する消費者等の意識改革・行動変容の状況把握を実施するとともに、改正物流効率化法に基づく基本方針においても、「送料無料」表示の見直し等を定める方向で議論中

1. 物流の効率化 ①即効性のある設備投資や物流DX・GX、物流標準化やデータ連携の推進

- 物流の効率化に向けて、自動化・機械化設備・システム投資や技術開発、物流の脱炭素化を推進。
- 物流標準化やデータ連携の促進等により、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を推進。

即効性のある設備投資や物流DX・GXの推進

- 荷主企業や物流事業者の営業所等において、自動フォークリフト、自動倉庫、無人荷役機器、バース予約システムの導入等の自動化・機械化設備・システム投資の実証事業や海運のDX化に向けた技術開発を支援。(約140件採択)
- 物流の脱炭素化に向けて、EVトラックの導入(約3,000台)や、物流施設等において再生可能エネルギー設備を導入する実証事業(約50件採択)を支援。

<自動フォークリフト>



<自動倉庫>



<無人荷役機器>



<EVトラック>



<太陽光パネル>



物流標準化やデータ連携の促進等を通じた共同輸配送や帰り荷確保の推進

- 本年6月、官民の協議会において、パレットの標準的な規格と運用(標準仕様パレット)を整理。
- パレット標準化を通じた荷役時間の短縮等に取り組む荷主・物流事業者に対して、標準仕様パレットの導入に係る設備導入・改修等の実証事業を支援。(約20件申請)

- 物流データの標準形式を定めた「物流情報標準ガイドライン」を活用したデータ連携を促し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保に取り組む実証事業を支援。(2件採択)

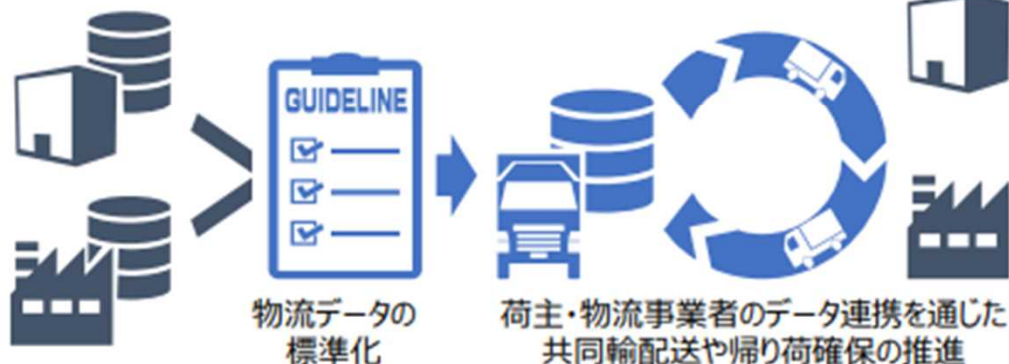


バラ積み・バラ卸し

パレットからパレットへの積み替え



「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮



1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（モーダルシフトの強力な促進）

- 鉄道（コンテナ貨物）や内航海運（フェリー・RORO船等）の輸送量を今後10年程度で倍増することを目指し、トラック長距離輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトを強力に促進。

大型コンテナやシャーシ等の導入促進

- 鉄道による貨物輸送について、荷主や物流事業者等のニーズや自助努力によるコンテナ導入状況を踏まえつつ、31ftコンテナの確保が必要。また、内航海運について、輸送量の増加に対応するための大型コンテナやシャーシ等の確保が必要。
- 物流効率化法の認定を受けたモーダルシフトの先進的な取組について、大型コンテナやシャーシ等の導入を支援。
（1次公募では約50件採択し、約540個の大型コンテナ、約300個のシャーシ等の導入を支援）

＜31ftコンテナと荷役機器＞



＜海運シャーシ＞

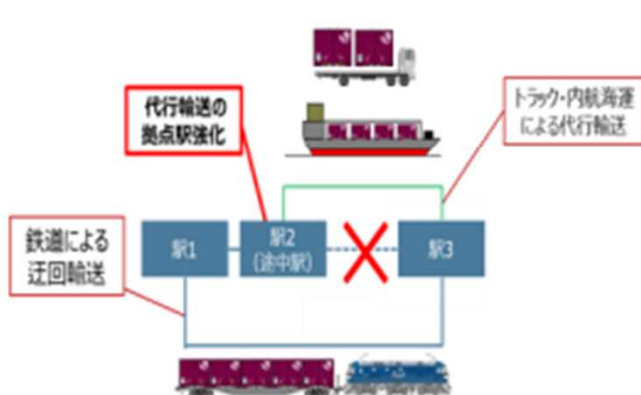


貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化の促進

- 貨物駅において、災害時に迅速かつ安定的に代行輸送を実施できる体制を確立し、災害対応能力を強化。

＜貨物駅の施設整備（支障移設等）＞

＜災害時に貨物鉄道が寸断した場合の対応＞



内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化等

- 港湾施設の整備等の内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化を実施。（苫小牧港、敦賀港、大分港 等）

＜内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化に向けた取組＞



- 内航海運の利用促進に向けて、船舶の新造に対する支援を行うとともに、荷主・物流事業者の新規需要等を調査。7

1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（自動物流道路の構築に向けた検討①）

【自動物流道路のあり方 中間とりまとめ（概要） ～「危機」を「転機」とする自動物流道路～】

社会の変化	人口減少	カーボンニュートラル	国際競争力	大規模災害	SDGs
変わる道路	WISENET2050 ▶ 道路空間を多機能空間へ進化させ、自動化・環境など新たな価値を創造				
変わる物流	物流革新 ▶ 物流のモード間・事業者間を超えた効率化・協調により全体最適を実現				

新しい物流形態「自動物流道路」の構築

道路空間を活用して専用空間を構築 + デジタル技術を活用して無人化・自動化された輸送手法

<ポイント> 自動化により人的リソースの制約を離れた**小口・多頻度輸送** → 物流専用の**省スペース**で安定輸送
輸送と保管を統合した**パッファリング**で**需要の波を平準化** → オフピーク活用など**物流全体の効率化**

○ 持続可能で、賢く、安全な、全く新しいカーボンニュートラル型の物流革新プラットフォーム

- ① 物流の全体最適化
: 需要平準化・標準化などのロジスティクス改革に貢献
- ② 物流モードのシームレスな連結
: 積替えバリアを解消し、新しいモーダルシフトを実現
- ③ カーボンニュートラル
: 低炭素技術を導入し、環境負荷を最小限に抑制等



標準化と自動化の推進

物流モードのシームレスな連結

<想定ルート>

社会実験

新東名高速の建設中
区間(新秦野～新御殿場)
などにおいて実験

第一期区間

- 小規模な改良で実装可能な区間などにおいて10年後を目途に実現を目指す（先行ルート）
- 物流量も考慮しつつ、大都市近郊の特に渋滞が発生する区間を想定

長距離幹線構想

物流量が特に大きい
東京～大阪間を対象



道路空間の利活用イメージ

- このほか、
- ・ モード結節のための、物流拠点（JR貨物駅等）間の接続
 - ・ 地方部での物流拠点・都市間、・都市内物流との連携 について検討

▶ アジャイルアプローチで技術・ノウハウを確立

今後の検討事項：道路交通や物流全体への影響の検証、需要・ビジネスモデルの検討、技術開発
(民間資金を想定し、民間の活力を最大限活用)

1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（自動物流道路の構築に向けた検討②）

【自動物流道路のイメージ】

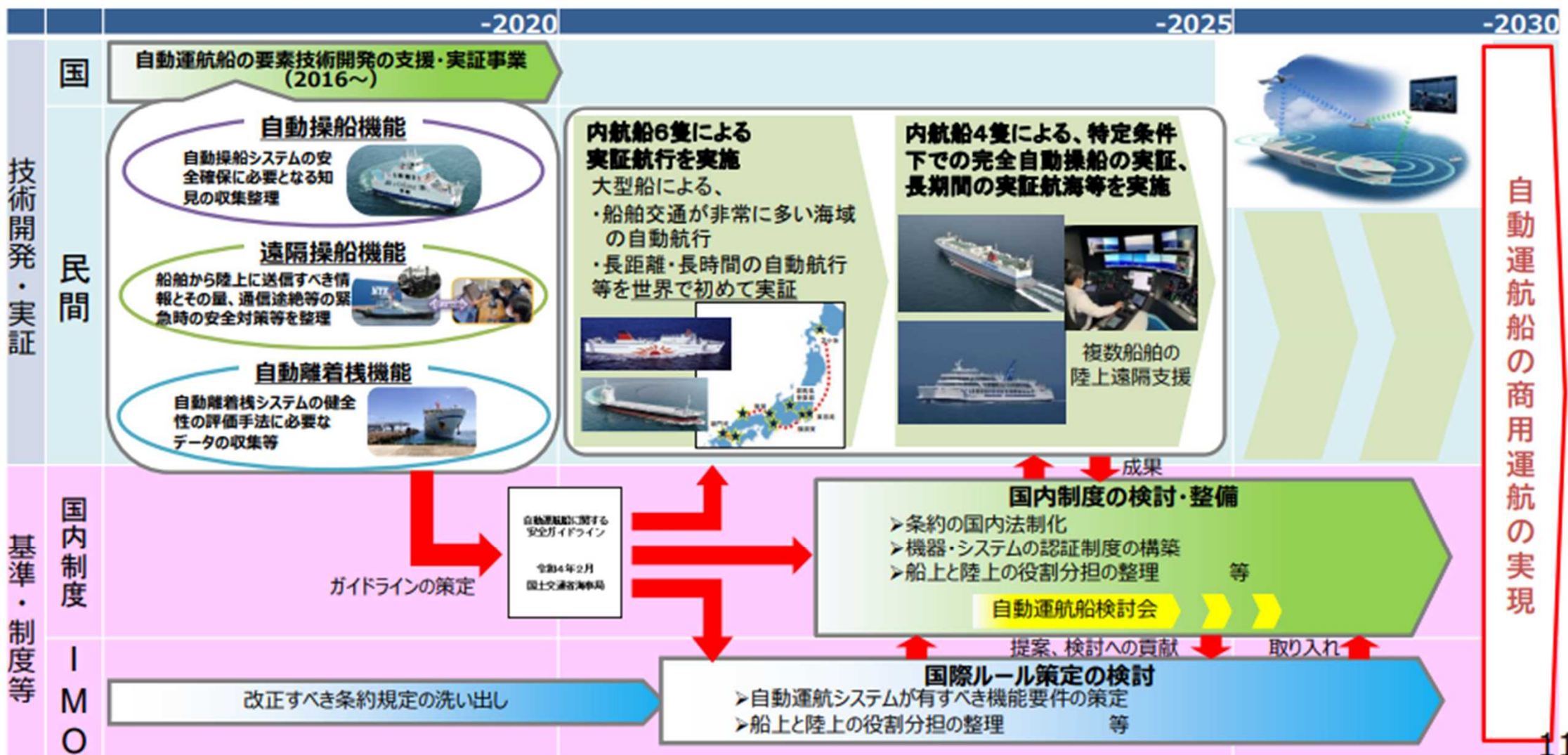


1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（自動運航船の本格的な商用運航の実現）

○自動運航船の2030年頃までの本格的な商用運航の実現を目指し、2024年6月に設置された「自動運航船検討会」を通じて国内制度の検討・整備を進めるとともに、引き続き国際海事機関(IMO)における国際ルール策定作業を主導。

自動運航船の実現に向けたロードマップ

●2016年から要素技術の開発・実証を支援。「自動運航船検討会」において、2025年前半を目途に実証運航に必要な安全基準等について一定の結論を得るとともに、自動運航技術の進展に対応した国際ルールの策定を主導。



1. 物流の効率化 ④ 高速道路の利便性向上（ダブル連結トラックの通行区間の拡充）

○ 1台で通常の大形トラック2台分の輸送が可能なダブル連結トラックについて、運行状況や事業者のニーズを踏まえ、初となる北海道、首都高速及び阪神高速、災害時の迂回路となる上信越道、北陸道、中国道等で通行区間の拡充を実施。

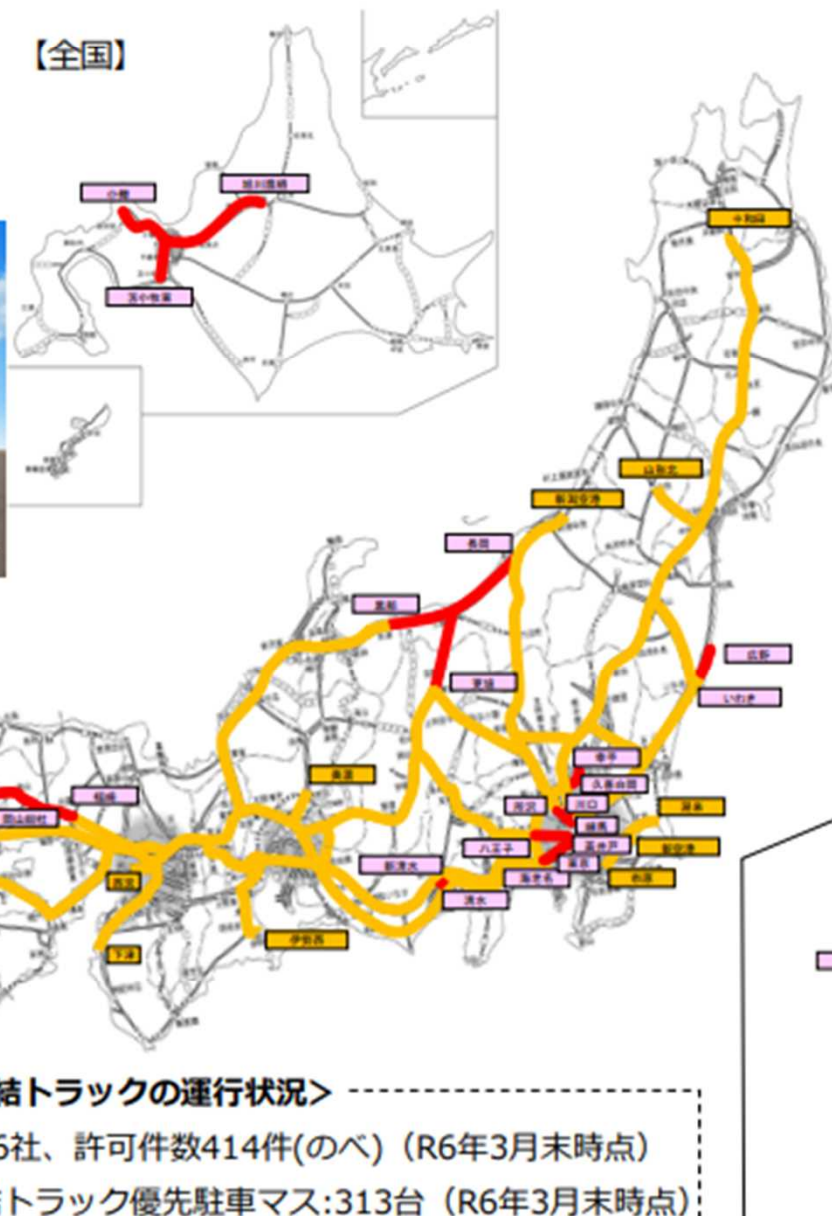
■ : 現在走行区間
■ : 今回拡充区間

拡充前: 約5,140km
 拡充後: 約6,330km

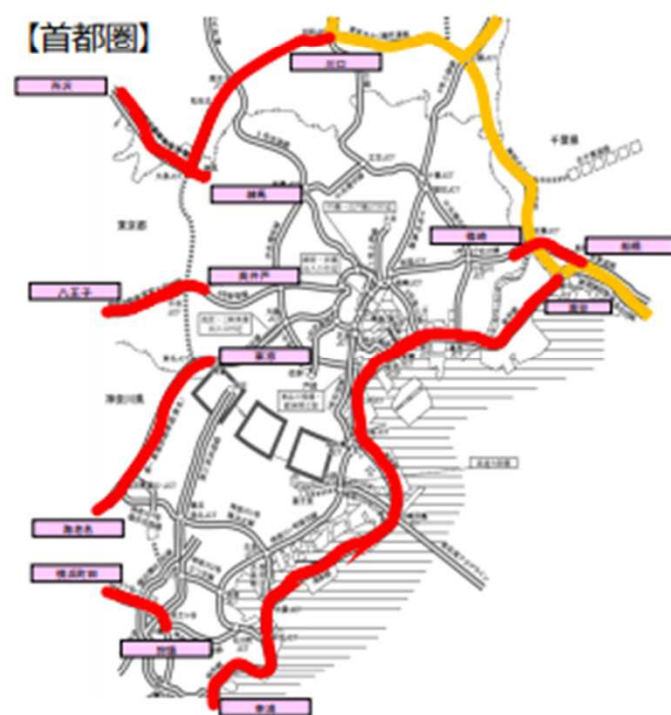


<ダブル連結トラック>

【全国】



【首都圏】



【阪神圏】



凡例	
使用中	6車線 4車線 2車線
事業中
調査中	○○○○○○○○

<ダブル連結トラックの運行状況>

- ・申請者数16社、許可件数414件(のべ) (R6年3月末時点)
- ・ダブル連結トラック優先駐車マス:313台 (R6年3月末時点)

※本マップの図は2024年4月1日時点
 ※事業中区間の○、○に1車線には仮線を付す
 ※首都圏、中京圏、近畿圏、札幌、仙台、広島、北九州、福岡都市圏については、一部の路線を省略している

2. 商慣行の見直し ①適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等

○本年5月15日に公布された改正物流効率化法の荷主・物流事業者に対する規制的措置の施行に向けて、国交省・経産省・農水省三省の合同会議※を立ち上げ、国が定める基本方針、判断基準等の論点を整理。

※交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議

改正物流効率化法の施行に向けたスケジュール（想定）

- 2024年5月15日 法律公布
- 2024年6月28日 国交省・経産省・農水省三省の合同会議を立ち上げ、規制的措置の施行に向けた検討を開始

<合同会議で今後議論することとなった論点>

- ・ 荷主・物流事業者に対する規制的措置の実効性を確保するための制度設計のあり方
- ・ ドライバーの運送・荷役等の効率化のための物流に関わる様々な関係者間の連携・協力のあり方
- ・ 荷主・物流事業者の判断基準等における物流効率化に向けたデジタル技術の活用のあり方
- ・ 荷主等の意識改革・行動変容を促すための物流改善の取組状況の調査・評価のあり方 等

- 2025年4月

法律の施行①

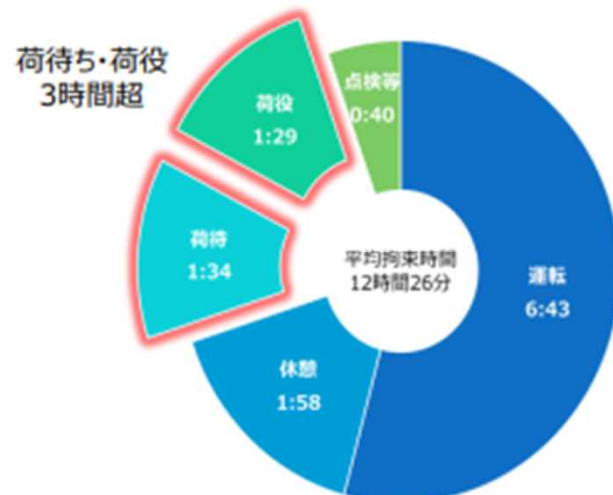
- 基本方針
- 荷主・物流事業者の努力義務・判断基準
- 判断基準に関する調査・公表 等

- 2026年4月

法律の施行②

- 特定事業者の指定
- 中長期計画の提出・定期報告
- 物流統括管理者（CLO）の選任 等

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



(トラック輸送状況の実態調査(R2)より)

<合同会議で今後議論することとなった論点（詳細）>

① 荷主・物流事業者に対する規制措置の実効性を確保するための制度設計のあり方

- ・ 運送形態に応じた荷待ち・荷役等時間や積載率の目標設定
- ・ 一定規模以上の事業者（特定事業者）に該当しない中小事業者に規制措置を遵守させるための方策
- ・ 正当な対価が支払われているケースや休憩時間と「荷待ち時間」と「荷役等時間」との関係の整理 等

② ドライバーの運送・荷役等の効率化のための物流に関わる様々な関係者間の連携・協力のあり方

- ・ 複数の荷主が協力して行う積載率の向上等のための取組についての判断基準の策定
- ・ 荷待ち時間・荷役等時間を把握する際の貨物運送に携わる関係者全体での連携方法
- ・ 商慣行を変革するための関係事業者間の交渉の場の設定 等

③ 荷主・物流事業者の判断基準等における物流効率化に向けたデジタル技術の活用のあり方

- ・ 単なるシステムの導入ではなく実際に効率化につながるシステムの活用方法の提示
- ・ 検品レス化や伝票レス化の前提となる事業所コードの整備
- ・ デジタルタコグラフ等のデジタル技術を活用した物流の現場の見える化の推進 等

④ 荷主等の意識改革・行動変容を促すための物流改善の取組状況の調査・評価のあり方

- ・ 先行して物流改善に取り組んでいる業界や事業者が損をしないような評価方法
- ・ 特定事業者以外であって自ら進んで報告をしたい事業者から報告を受けるための仕組み
- ・ 物流改善の取組状況の調査・公表について荷主と物流事業者間の関係性を崩さずに実態を聴取する方策 等

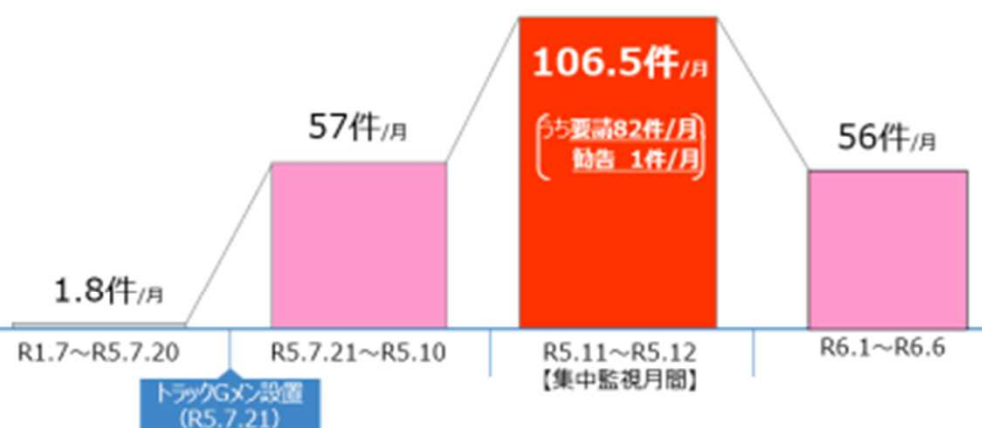
2. 商慣行の見直し ②トラックGメンの機能強化

- 物流の適正化に向けて悪質な荷主等を是正するため、トラックGメンを補助するGメン調査員の設置や、荷主情報等のデータベース化など、トラックGメンの機能を強化し、本年も11～12月に集中監視を実施。

トラックGメンの活動実績

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月）に基づき、全国162名体制の「トラックGメン」を設置（同年7月）。
- 関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施。

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



働きかけ等の累計実施件数

- 勧告 : 2件 (荷主1、元請1)
 - 要請 : 174件 (荷主88、元請81、その他5)
 - 働きかけ : 635件 (荷主423、元請193、その他19)
- ⇒ 計811件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (53%)
- 契約にない附带業務 (16%)
- 運賃・料金の不当な据置き (13%)
- 無理な運送依頼 (8%)
- 過積載運行の指示・容認 (6%)
- 異常気象時の運送依頼 (4%)

トラックGメンの機能強化の概要

- ① Gメン調査員の設置
 - 国のトラックGメンに加え、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関（都道府県トラック協会）にGメン調査員を設置し、情報収集体制を強化。
- ② 荷主情報等のデータベース化
 - 荷主情報等を管理するクラウドシステムを整備し、関係者間でタイムリーに情報を共有することにより効果的な要請等を実施。

3. 荷主・消費者の行動変容 ①ポイント還元実証事業等を通じた再配達削減の仕組みの社会実装

- 宅配の再配達率の半減**（12%→6%）に向けて、**本年10月からポイント還元実証事業を実施し、物流負荷の低い選択を利用者に促す仕組みの社会実装**を目指す。※国として1配送当たり最大5円を支援

再配達率半減に向けたポイント還元実証事業の概要



ポイント還元実証事業を実施する主な事業者の取組概要

EC事業者	<ul style="list-style-type: none">● 一回受け取りの推進 等→ 非対面等多様な受け取りを活用し一度で受け取れた場合にポイント還元	<ul style="list-style-type: none">● 日付指定一回受け取りキャンペーン 等→ 日付指定による一回の受け取りでポイント還元	<ul style="list-style-type: none">● おトク指定便キャンペーン 等→ お届けまで余裕のある日付を選択した場合にポイント還元
物流事業者			

3. 荷主・消費者の行動変容 ②「送料無料」表示の見直し

○物流サービスに対するコスト意識の浸透やドライバーに対する社会的な理解の醸成に向けて、

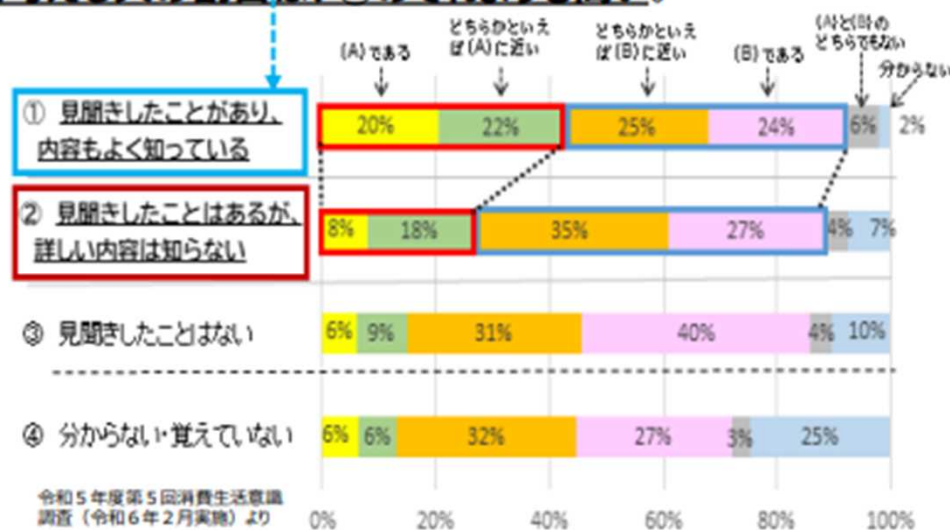
- ・令和6年度の消費生活意識調査において、「送料無料」表示に関する消費者等の意識改革・行動変容の状況把握を実施。
- ・改正物流効率化法に基づく基本方針においても、「送料無料」表示の見直し等を定める方向で議論中。

消費者に対する意識調査

- 「送料無料」表示を見聞きしたことがある人のうち、「送料無料」表示の見直しの議論を見聞きしたことがある人は約70%。

→そのうち、
 ① 内容もよく知っている人が約20%、
 ② 詳しい内容は知らない人が約50%

- 上記の議論の内容について、詳しい内容は知らない人(②)においては、「送料無料」と表示することに問題はないと考える人が多数。一方で、よく知っている人(①)でも、問題はないと考える人(B)が半分いるが、「無料」と表示するのはやめるべき(A)と考える人の割合は、②のそれよりも高い。



事業者等の主な取組事例

- 令和5年12月の「送料無料」表示の見直し要請に応じて、以下の取組等を実施。

公益社団法人 日本通信販売協会

事業者団体としての取組として、団体作成の「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」の中に、「送料無料」表示の見直し等の取組を盛り込んだ。



アマゾンジャパン合同会社

「送料を無料とする仕組み」について説明を加えるとともに、持続可能な配送を目指した取組等を紹介



LINEヤフー株式会社

オンラインモールの商品検索結果に表示される「表示情報について」をクリックすると「送料無料 = 表示価格に送料が含まれる商品」との説明等を表示



楽天市場

「送料を無料とする仕組み」について図表を用いて説明を加えるとともに、物流の持続可能性に関する取組等を紹介

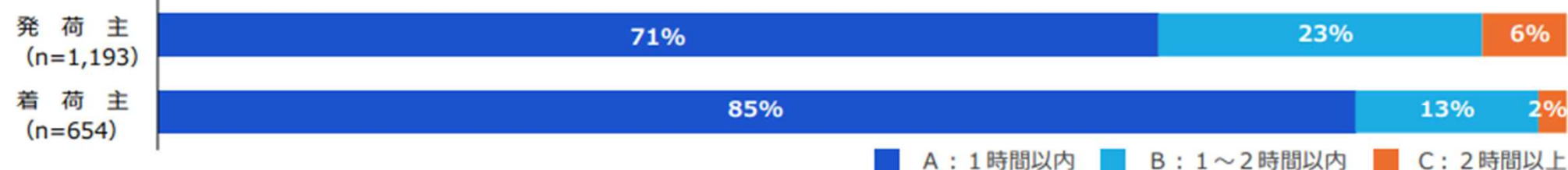


「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」の遵守状況について（概要）

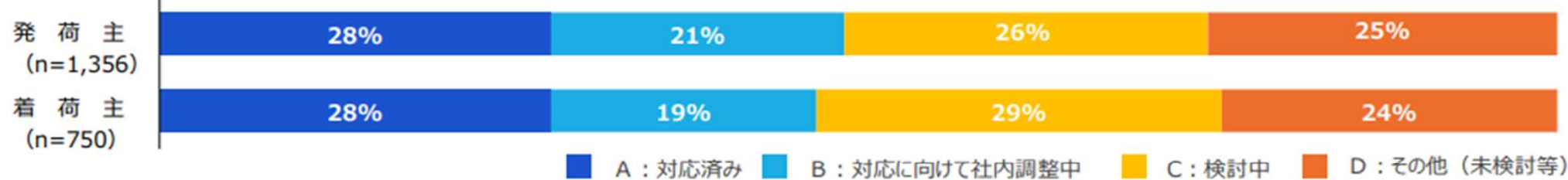
- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日関係閣僚会議決定）に基づき、「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」の遵守状況について、**フォローアップ調査**を実施。
〔期間：2024（令和6）年2月20日～3月8日 回答数：発荷主1,356社、着荷主750社、物流事業者73社〕
- 引き続き、ガイドラインの遵守を呼びかけるとともに、遵守状況について**継続的**にフォローアップ調査を実施。

主な遵守状況

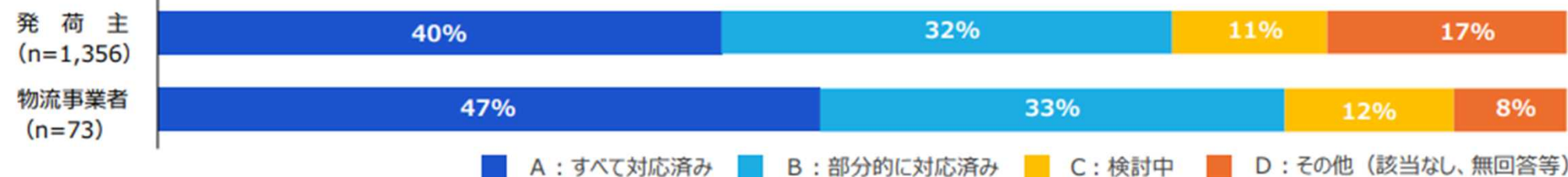
- 荷待ち・荷役作業にかかる時間



- 物流統括管理者(CLO)の選定の取組状況

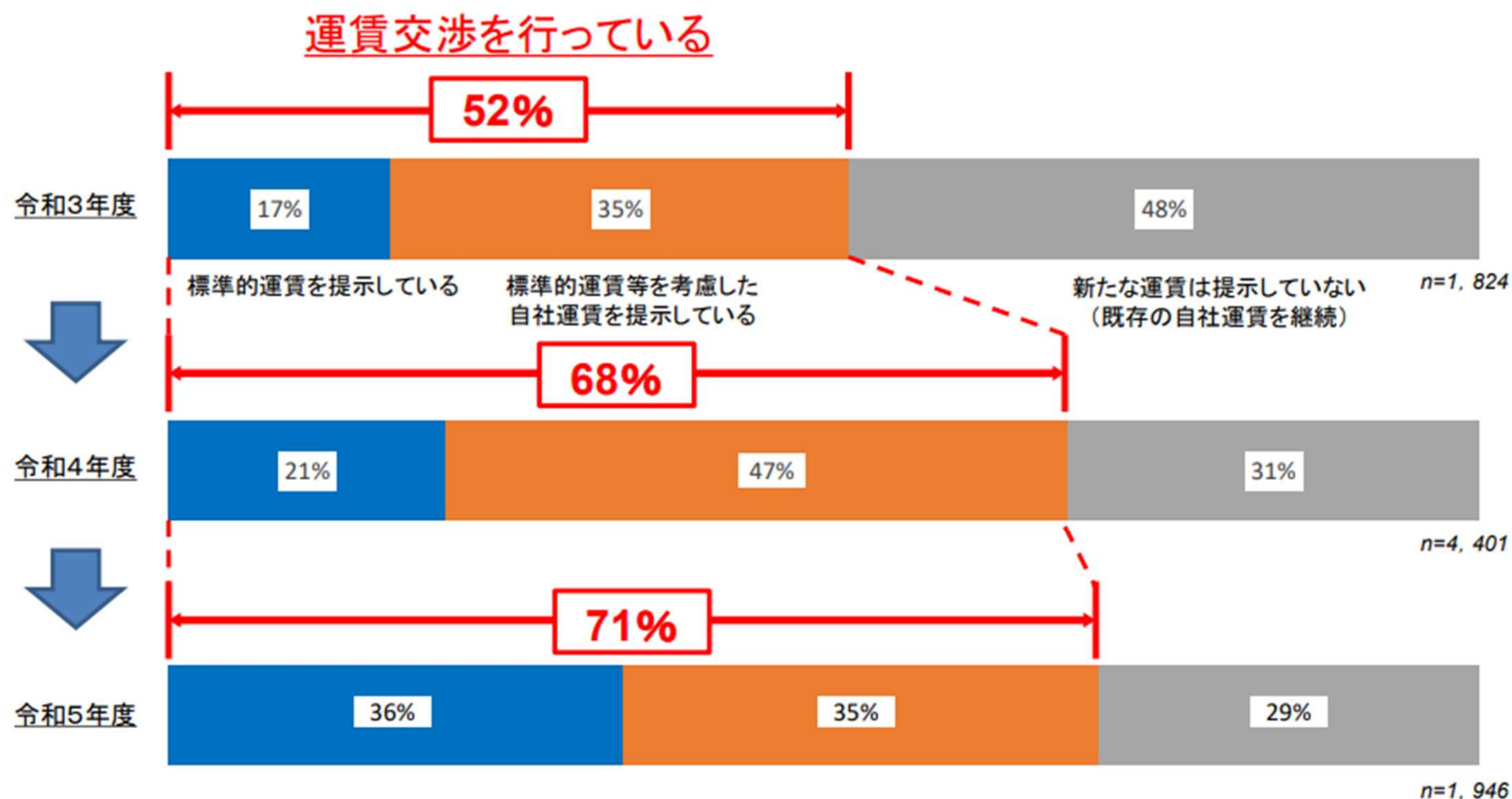


- 運送契約の書面化の取組状況



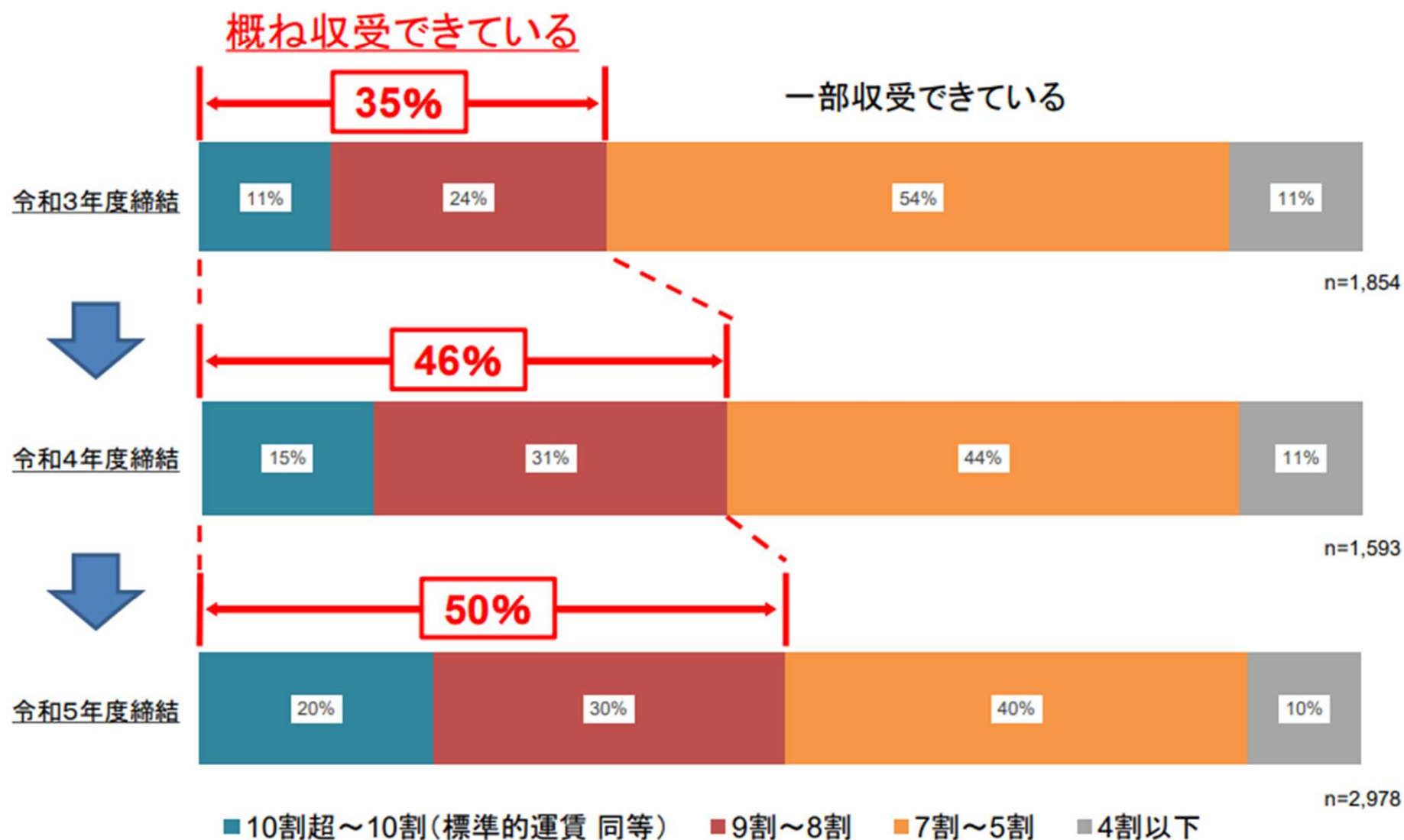
標準的運賃に係る実態調査結果① ～運賃交渉の実施状況～

- 令和2年4月に告示された「標準的運賃」について、浸透・活用状況等の実態を把握することを目的として、(公社) 全日本トラック協会の会員事業者を対象とした調査を実施。
- 運賃交渉を行っている割合は、令和3年度は52%だったが、令和5年度は71%となっており、継続して増加している。



標準的運賃に係る実態調査結果② ～「標準的運賃」との乖離～

○ 令和3年度中に締結された運送契約では、「標準的運賃」と比べ、運賃を概ね収受できている契約数は 35%であったが、令和5年度中に締結された運送契約では、50%となっており、継続して増加している。



- ① 今回参加者の問題意識等共有
- ② 2024年問題に係る現況
(我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議資料より)
- ③ **物流効率化に向けた事例紹介(経産省作成事例集より)**
- ④ トラックGメンの活動状況について
- ⑤ (公社)全日本トラック協会におけるトラック運送事業者の
経営診断・経営改善支援・運賃交渉支援事業について
- ⑥ 参考資料紹介
 - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)
 - ⑥-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)
 - ⑥-3 原価計算・運賃交渉関係資料

調査背景・実施目的

（調査背景） 現在、物流業界において、長時間の荷待ちや契約にない附帯作業等による長時間労働、価格競争に伴う厳しい取引環境・雇用環境等、物流業界における課題は深刻化しており、これらがトラックドライバーをはじめとする物流分野における人手不足の原因となっている。物流業界においては、2024年度からのトラックドライバーへの時間外労働の上限規制等の働き方改革や脱炭素化に向けた取組への対応も求められている。

こうした背景を受け、2023年6月に経済産業省・農林水産省・国土交通省の3省が、『物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン』を取りまとめ、発荷主・着荷主・物流事業者が連携・協働して『物流業務の効率化・合理化』に取り組むことが求められている。

（実施目的） 『物流業務の効率化・合理化』を実現するために、荷主・物流事業者が活用することで物流の2024年問題に 対し改善効果があると期待されるサービスを明らかにする。

調査スコープ

物流効率化は「設備・機材」と「IT情報・技術」の2つのアプローチ対象があるが、**本調査においては、「IT情報・技術」を対象とする。**
 （自動運転トラック、AGV、パレット、パレタイザー、自動倉庫等の「設備・機材」は本調査の対象外。）

調査対象サービス

物流に関わるプレイヤー※同士が連携・協働して効率化するサービスに重点を置きつつ、個社内で行える効率化サービスまで広く対象とした。
 ※ガイドラインに記載されている発荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者。

調査対象スコープ内に属するサービス大分類

	輸送				保管（倉庫）		
企業間連携による効率化サービス	輸送マッチングサービス				倉庫・輸送拠点マッチングサービス		
個社内で行える効率化サービス	ダイナミックプライシング	輸送管理システム	実績・動態管理システム	電子書面・契約システム（伝票電子化・EDI等）	検品レスサービス	バス予約システム	倉庫関連管理システム
	輸送・調達計画システム（ルート・モード最適化）		積付管理システム	バックオフィス業務自動化（RPA等）			

（参考）物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドラインより
 効率的な物流を実現するためには、発荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者が連携・協働して、現状の改善を図るための取組を実施することが必要である。発荷主事業者、物流事業者及び着荷主事業者は、次に掲げる諸事項に取り組むことを通じて、物流の適正化・生産性向上を図るものとする。

本調査の重点課題

物流革新に向けた政策パッケージの施策効果のうち、【荷待ち・荷役の削減】と【積載効率の向上】に資する効果の期待ができるサービスを重点課題とする。

3.ヒアリング調査実施結果詳細ーバース予約システム

バース予約システムとは

凡例 荷 = 荷主 物 = 物流事業者 倉 = 倉庫事業者

ロジスティードソリューションズ(株)「バース管理システム」
 (株)Hacobu「MOVO Berth」
 (株)モノフル「トラック簿」

分類別概要説明

個社サービス説明

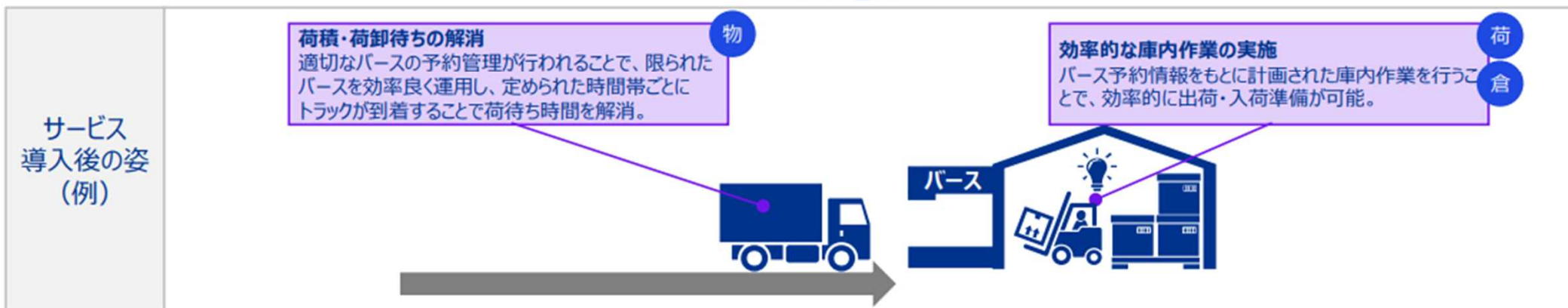
ガイドラインの取組に対する効果対象

荷待ち・荷役
時間の削減

積載効率
の向上

バース予約システム概要

サービス目的 トラックの入荷時間をシステム上で事前に予約・管理することで、バース内の混雑、それによる作業遅延等でのトラックの荷待ちを緩和・解消する。



3.ヒアリング調査実施結果詳細－倉庫運用管理システム (WES)

倉庫運用管理システム (WES) とは

(株)フレームワークス「WES」

凡例 荷 = 荷主 物 = 物流事業者 倉 = 倉庫事業者

分類別概要説明

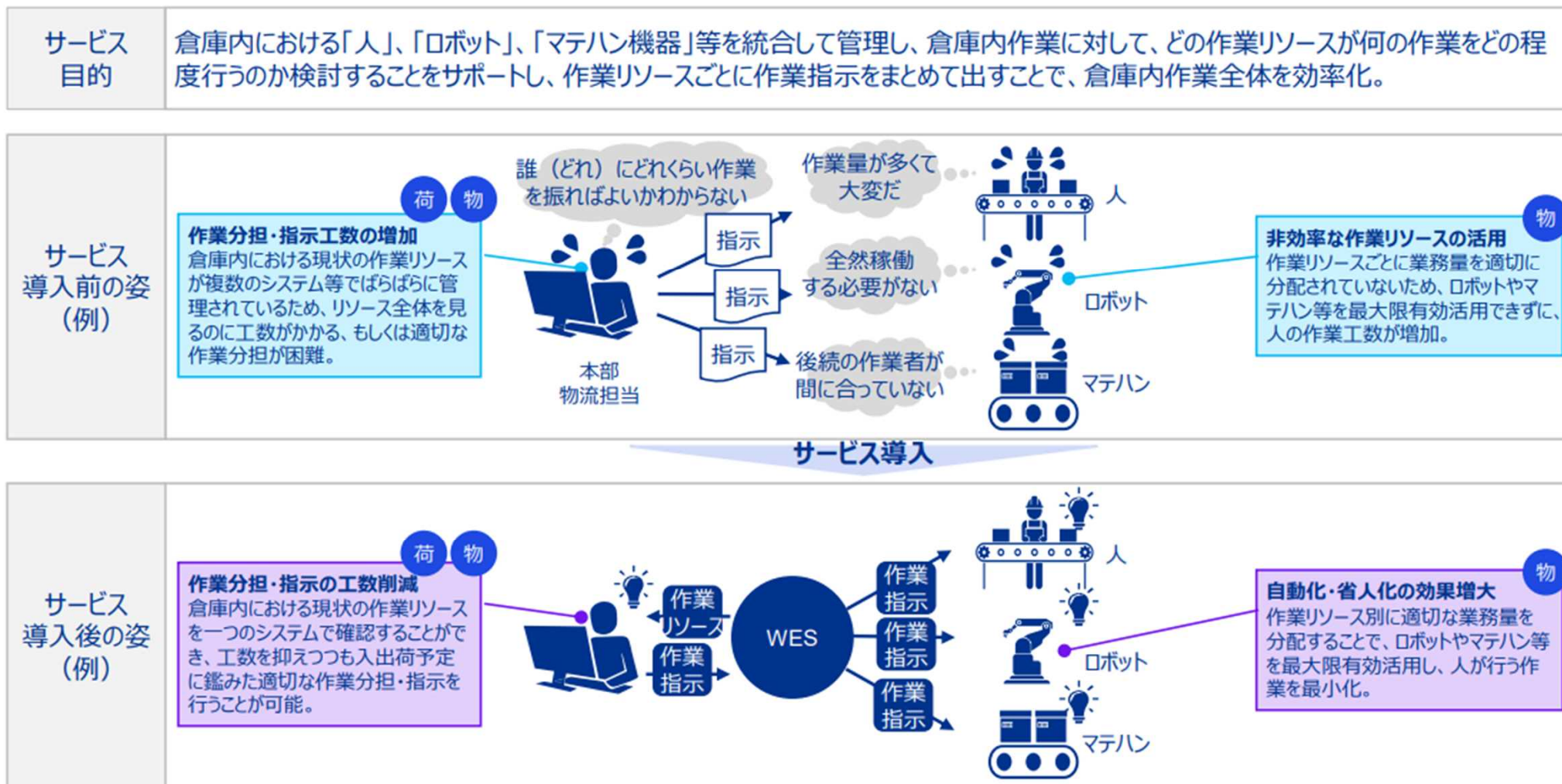
個社サービス説明

ガイドラインの取組に対する効果対象

荷待ち・荷役
時間の削減

積載効率
の向上

倉庫運用管理システム (WES) 概要



3.ヒアリング調査実施結果詳細—動態管理システム

動態管理システムとは

凡例 荷 = 荷主 物 = 物流事業者 倉 = 倉庫事業者

分類別概要説明

個社サービス説明

(株)Hacobu 「MOVO Fleet」
(株)LOZI Smart Barcode
(株)traebo 「traevo」

ガイドラインの取組に対する効果対象

荷待ち・荷役
時間の削減

積載効率
の向上

動態管理システム 概要

サービス目的 車両に搭載されている車載器やドライバーのスマホ等からトラックの位置情報を取得したり、QRコードを運用して荷の位置情報をシステム上で取得・管理することで、顧客からの配送状況に対する問合せの対応作業の簡素化や必要に応じた適切なルート変更等の指示を実現する。



3.ヒアリング調査実施結果詳細－輸送管理システム（TMS）

輸送管理システム（TMS）とは

アセンド(株)「ロジックス」
 (株)オプティマインド「Loogia」
 (株)ジェイ・ビー・クラフト「TOMAS」
 日本電気(株)「ULTRAFIX」

凡例 荷 = 荷主 物 = 物流事業者 倉 = 倉庫事業者

分類別概要説明

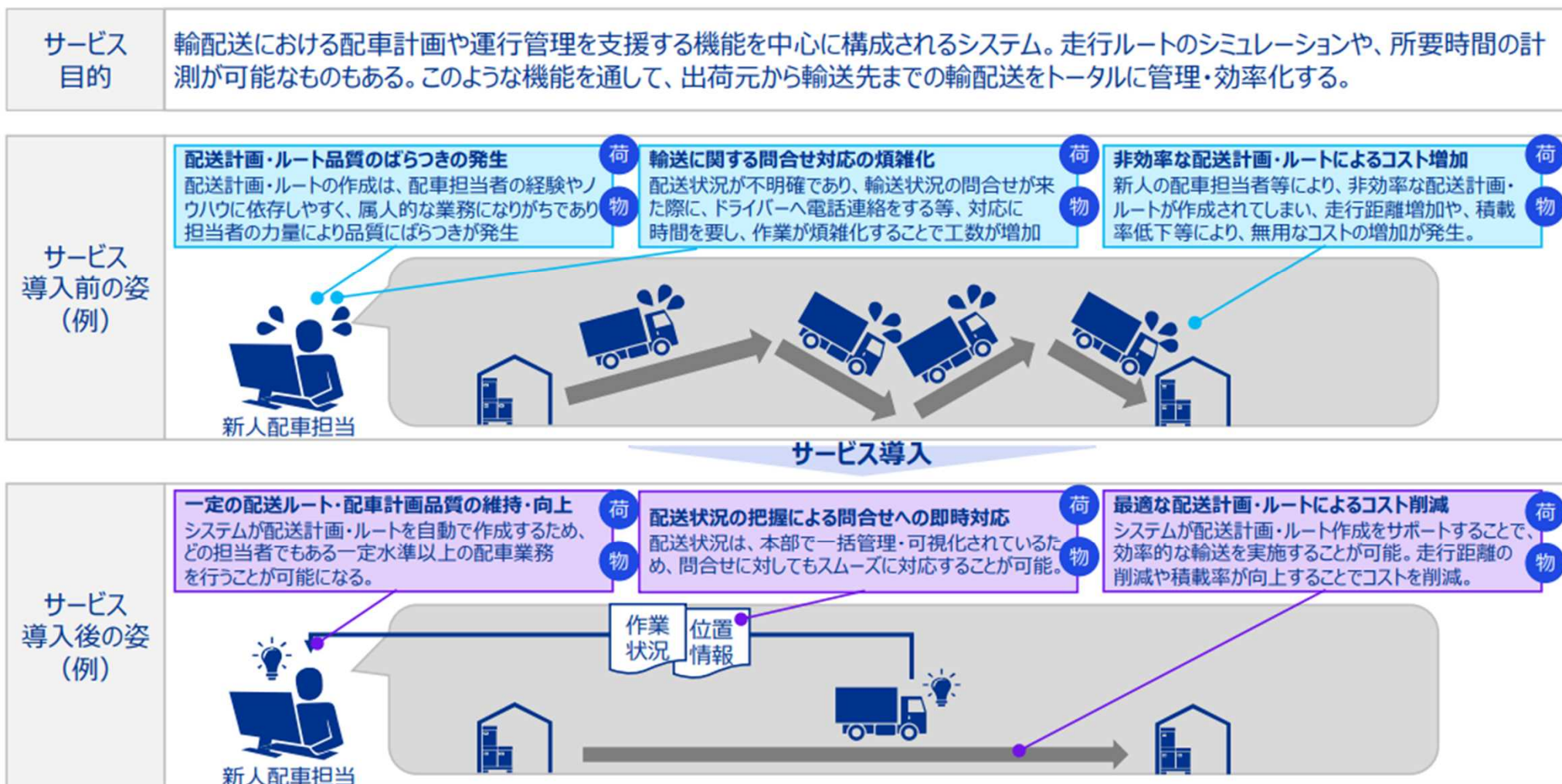
個社サービス説明

ガイドラインの取組に対する効果対象

荷待ち・荷役
時間の削減

積載効率
の向上

輸送管理システム（TMS）概要



3.ヒアリング調査実施結果詳細－配送案件管理システム

分類別概要説明

個社サービス説明

配送案件管理システムとは

凡例 荷 = 荷主 物 = 物流事業者 倉 = 倉庫事業者

ウイングアーク1st(株)「IKZO Online」
中西金属工業(株)「Loogia」
(株)Hacobu「MOVO Berth」

ガイドラインの取組に対する効果対象

荷待ち・荷役
時間の削減

積載効率
の向上

配送案件管理システム概要

<p>サービス 目的</p>	<p>商品の出荷から配送までの工程をシステム上で把握・管理し、物量の把握や配送計画、配送状況確認等を行い、配車業務や配送業務等の管理工数を削減する。</p>
<p>サービス 導入前の姿 (例)</p>	<p>配送案件管理作業の煩雑化 荷主や元請事業者等の実運送事業者への配送依頼・状況確認・月末の支払/請求対応等の作業が煩雑化し、作業工数が増加。</p> <p>荷主 物流担当</p> <p>物流事業者とのやり取りが大変だ...</p> <p>新しい依頼が来た</p> <p>配送状況の確認依頼</p> <p>請求書を発行しないと</p> <p>物流事業者A社</p> <p>物流事業者B社</p> <p>物流事業者C社</p>
<p>サービス 導入後の姿 (例)</p>	<p>配送案件管理作業の簡素化 システム内で実運送事業者への配送依頼・状況確認・月末の支払/請求等をまとめて対応できるため、作業工数が削減。</p> <p>荷主 物流担当</p> <p>配送案件管理システム</p> <p>配車依頼</p> <p>現状共有</p> <p>支払請求</p> <p>輸送依頼</p> <p>現状共有</p> <p>支払請求</p> <p>物流事業者A社</p> <p>物流事業者B社</p> <p>物流事業者C社</p>

サービス導入

3.ヒアリング調査実施結果詳細ー求貨・求車マッチングサービス

求貨・求車マッチングサービスとは

ハコベル(株)「ハコベル運送手配」

凡例 荷 = 荷主 物 = 物流事業者 倉 = 倉庫事業者

分類別概要説明

個社サービス説明

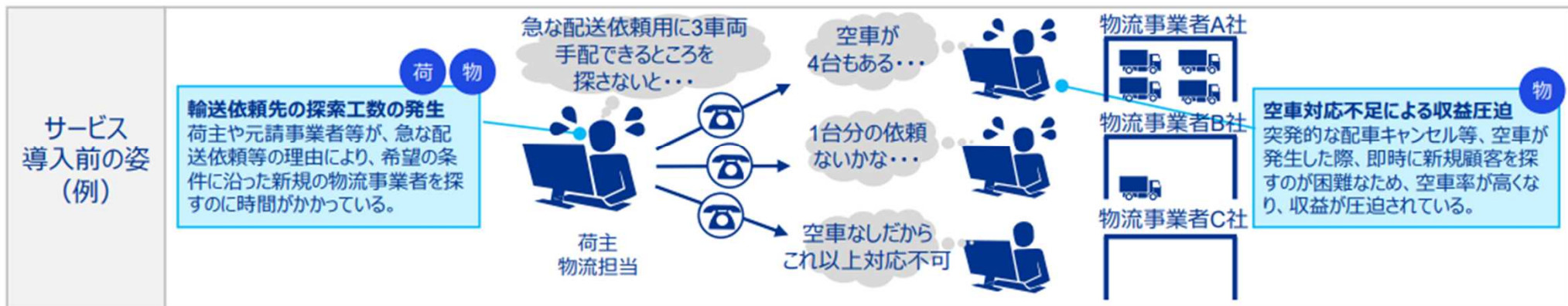
ガイドラインの取組に対する効果対象

荷待ち・荷役
時間の削減

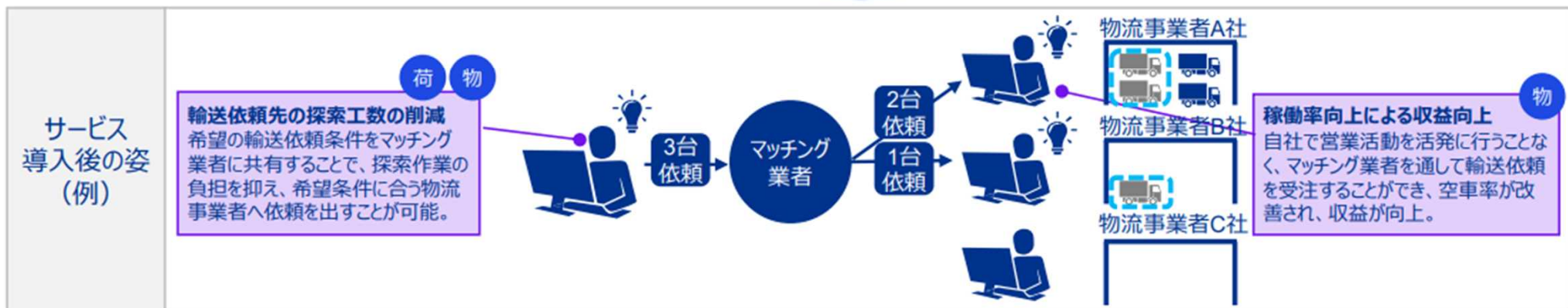
積載効率
の向上

求貨・求車マッチングサービス概要

サービス目的 荷主や元請事業者からの輸送案件情報（物流需要）と、実運送事業者側からの稼働情報を集約し、双方をマッチングさせることで、実運送事業者等の稼働時間・実車率向上、荷主の物流事業者探索作業の効率化を図る。



サービス導入



公募中(今後公募予定)の補助金	公募(申請) 〆切
物流標準化促進事業費補助金 (物流データの標準化促進に向けたオープンプラットフォーム構築支援事業) 追加公募 https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000806.html	R6.8.30(金) 15:00必着
物流拠点機能強化支援 事業令和5年度補正予算第3次公募 https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000809.html	R6.8.26(月) 17:00必着
再配達率削減緊急対策事業 二次募集 https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000810.html	R6.8.26(月) 16:00必着
物流標準化促進事業費補助金(労働力不足に対応するための標準仕様パレットの利用促進支援事業) 追加公募 https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000811.html	R6.10.31(木) 16:00必着
モーダルシフト加速化緊急対策事業費補助金 https://pacific-hojo.com/modalshift/	R6.10.31(木) 16:00必着
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等支援事業	公募準備中
事故防止対策支援推進事業補助金 https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000656.html	R7.1.31(金)

公募中(今後公募予定)の補助金	公募 〆切
中小企業省力化投資補助事業 第2回公募 https://shoryokuka.smrj.go.jp/	随時受付中

物流拠点機能強化支援事業について

災害時等におけるサプライチェーンの確保等による物流施設の災害対応能力の強化

事業目的

- 営業倉庫等の物流施設は、災害対策基本法に基づく防災基本計画において、災害時の物資拠点としての役割が期待されており、国民の安定的な生活の確保と社会の安定の維持に不可欠なサービスとして事業の継続が不可欠。
- 災害時等におけるサプライチェーンの確保、災害対応能力の強化を図るため、サプライチェーン上で重要な物流施設における非常用電源設備の導入支援を行い、災害時等における電源機能を維持し、円滑かつ迅速な物資輸送体制を維持・確保する。

事業内容

物流施設において、非常用電源設備を導入する場合に補助を行う。

【補助率】

1 / 2 以内

【補助対象者】

- ・倉庫事業者
- ・貨物利用運送事業者
- ・トラックターミナル事業者
- ・貨物運送事業者
- ・物流不動産開発業者

【補助対象施設】

- ・営業倉庫
- ・トラックターミナル
- ・貨物運送事業者の集配施設
- ・貨物利用運送事業者の保管等施設
- ・物流不動産

【補助対象設備】

- ・非常用電源設備
(発電設備又は蓄電池)



<非常用電源設備>

○物流革新に向けた政策パッケージ（抄）（令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）

1. 具体的な施策

(2) 物流の効率化

⑤ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

(物流施設の機能強化等)

災害時等におけるサプライチェーンの確保及び円滑な支援物資物流の実現のため、非常用電源設備の導入促進等により物流施設の災害対応能力の強化等を推進し、地域における防災力の強化等を推進する。

【要件】

- ・小規模施設（施設面積1000㎡未満）でないこと
- ・「大規模地震・津波災害応急対策対処方針」の考え方に適合する施設であること
- ・災害時における地方自治体への協力への意思表示等を行うこと 等

- 標準仕様パレットの利用促進のため、複数のレンタルパレット事業者が連携して効果的に標準仕様パレットの共同管理・共同運用を行うための支援を行うとともに、当該パレットを導入する事業者等に対し、その導入に係る支援及び効果検証を行う。【労働力不足に対応するための標準仕様パレットの使用促進支援事業】
- 地域特性を踏まえつつ共同輸配送等を図る取組を促進し物流データの標準化を目指すため、物流システム事業者と連携して行う物流・商流情報のオープンプラットフォームの構築に係る支援を行う。【物流データの標準化促進に向けたオープンプラットフォーム構築支援事業】

事業概要

1. 労働力不足に対応するための標準仕様パレットの利用促進支援事業

＜レンタルパレット事業者への支援＞

- タグ・バーコード等の設置及び運用に係る費用支援、共同管理・共同運用の効果検証支援、共同管理・共同運用に係るシステム整備支援、紛失・流用防止のためのパレット動態管理に関する取組支援 等

＜パレットを導入する事業者等への支援＞

- 標準仕様パレット導入に係る支援（パレタイザー、ラック等の物流設備の導入・改修費用、現有自社パレットの処分費用等）



特設サイト



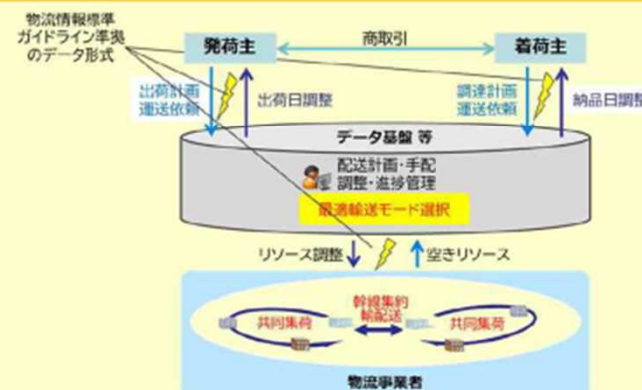
2. 物流データの標準化促進に向けたオープンプラットフォーム構築支援事業

複数の荷主や物流事業者、物流システム事業者等で構成される協議会に対し、

- 物流システム事業者との契約に向けた支援、参画事業者拡大等に向けた広報の支援等
- データ基盤使用料、物流情報標準ガイドラインに準拠するためのシステム改修支援等

※物流情報標準ガイドラインに準拠することとする。

※業種や地域特性を踏まえた効果検証も実施。



<https://pacific-hojo.com/pallet/>

- トラック運送事業者は約99%が経営基盤の脆弱な中小事業者であり、新規投資の余力が乏しいことに加え、コロナ禍や燃油価格高騰の影響により、**厳しい経営環境に置かれている**。
- さらに、他産業と比較して**長時間労働・低賃金**の傾向にある中で、**ドライバー不足が深刻化**していることから、トラック運送業における**長時間労働の是正等の労働環境改善や事業環境の適正化が喫緊の課題**。
- このため、荷役作業の効率化や荷待ち時間の削減等に資する機器やシステムの導入等に係る費用を支援することにより、中小トラック運送業における**働き方改革や業務効率化・経営力強化の取組、人材の確保・育成を推進**し、トラック運送事業者の**労働生産性向上を図る**。

【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

- 補助内容・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)
- ・業務効率化・経営力強化に資するシステムの導入、人材確保・育成支援(補助率:使用料等の1/2等)

○支援対象の例

車両の効率化設備導入支援 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

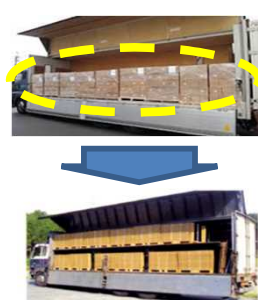


- 建築資材等の重量物や高低差のある現場など、手荷役による作業が困難な場面で効果的。
- 手荷役ではなくクレーンによる積み卸しが可能となることで、**荷役時間を1/3程度に短縮可能**。

トラクタの 速度制限装置

- 超重量物用トラクタに装着されている速度制限装置を空車時に解除できる改造を行い、**労働時間を短縮**。

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**。

業務効率化支援

- 予約受付、配車計画、動態管理、求貨求車、運行・労務管理システム等の導入により、**荷待ち時間の削減や輸送効率の向上が可能**。
- 契約書電子化と併せて、**DXによる業務効率化も実現**。



経営力強化支援

- 燃料費等の変化を反映した**適正な原価の算定及び運賃・料金交渉に活用可能**。



- M&A等の事業承継を支援

人材確保・育成支援

- ドライバーのスキルアップ支援として、大型・けん引免許等の取得費用やフォークリフト運転技能講習の受講費用等を支援することにより、**労働生産性の向上を促進**。
- 採用活動や、安全講習・健康管理等の人材育成に係る経費を支援することで、**ドライバーの確保・育成・定着を促進**。



モーダルシフト加速化緊急対策事業(補助事業)

概要

- 物流総合効率化法に基づきモーダルシフトの認定を受けた事業(※)について大型コンテナ等の導入経費を支援
- (※)大型コンテナのラウンドユースやシャーシ・コンテナによる混載輸送、荷主・物流事業者連携による生産性向上に資する事業等先進的な取組を想定

補助内容・対象

【支援対象者】

- 荷主・利用運送事業者・実運送事業者等から構成された協議会

【対象機器等】

- 対象機器等

31ftコンテナ、大型コンテナ専用トラック、フォークリフト等の荷役機器、海運シャーシや40ftコンテナといった輸送機器やGPS機器、船内ドライバー用施設、冷蔵・冷凍コンテナ、冷蔵・冷凍トラック、低床貨車 等

- 補助率： 1/2以内

- 上限： 鉄道関係 3億円/1件、内航海運関係 1億円/1件



31ftコンテナとトップリフター



海運シャーシ

協議会イメージ

【荷主】メーカー・卸売 等

【利用運送事業者】地元の通運事業者 等

【実運送事業者】JR貨物・内航海運事業者 等

【リース会社】

公募期間：令和6年5月10日(金)14:00～6月20日(木)16:00

情報提供サイト【国交省HP】

パンフレット(サイトでダウンロード可)



(サイト内コンテンツ)
申請受付、資料ダウンロード、よくある質問掲載等



情報提供
サイト
QRコード

事故防止対策支援推進事業補助金

事業目的

先進安全自動車(ASV)、デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの機器等の普及を促進し、事故の削減を図るため、自動車運送事業者に対して、対象機器等の補助を行う。

事業内容

○先進安全自動車(ASV)の導入支援

- 【補助率】 導入費用の1/2
 【対象機器】 ・衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)
 ・ドライバー異常時対応システム
 ・後側方接近車両注意喚起装置
 ・統合制御型可変式速度超過抑制装置
 ・事故自動通報システム
 ・アルコール・インターロック 等

事故自動通報システム



衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)



○過労運転防止のための先進機器の導入支援

- 【補助率】 導入費用の1/2
 【対象機器】 ・遠隔点呼機器、自動点呼機器
 ・運行中における運転者の疲労状態を測定する機器 等



自動点呼機器



ドライバーの居眠り感知・警報装置

○デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの導入支援

- 【補助率】 導入費用の1/3
 【対象機器】 ・デジタル式運行記録計及びドライブレコーダー(一体型を含む)



○社内安全教育の実施支援

- 【補助率】 実施費用の1/3 【対象メニュー】ドライブレコーダー等を活用した安全運転教育
 専門的な知見を有する外部の専門家のコンサルティングを通じて、事業者の安全意識の向上を図る。

中小企業等のみなさまの売上拡大や生産性向上を後押しするため、IoT・ロボット等の人手不足解消に効果がある汎用製品の導入を支援いたします。

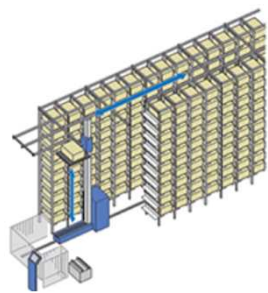


【倉庫業に関する活用イメージ、製品イメージ】

自動倉庫



活用イメージ



製品イメージ

検品・仕分システム



活用イメージ



製品イメージ

無人搬送車 (AGV・AMR)



活用イメージ



製品イメージ

補助対象者 人手不足の状態にある中小企業等
 補助率等 カタログに掲載された製品が補助対象となります。また、補助上限額は従業員数ごとに異なります。

補助対象	補助上限額	補助率
補助対象として カタログに登録された 製品等	従業員数5名以下	200万円 (300万円)
	従業員数6~20名	500万円 (750万円)
	従業員数21名以上	1,000万円 (1,500万円)

※賃上げ要件を達成した場合、補助上限額を()内の額に引き上げ

公募受付期間 令和8年9月末頃までの間に複数回の公募を行い、補助事業の申請を受け付けます。

中小企業省力化投資補助事業 コールセンター

ナビダイヤル **0570-099-660**

※通話料がかかります

IP電話等からの
お問い合わせ先 **03-4335-7595**

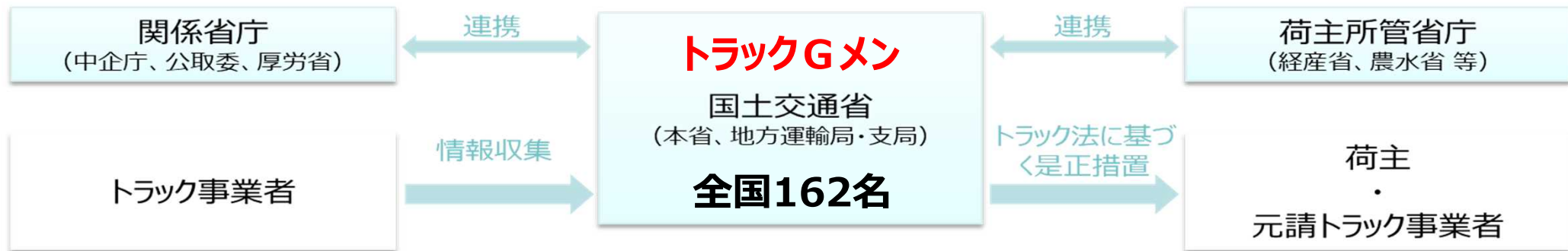
お問合せ時間：9:30~17:30 / 月曜~金曜 (土・日・祝日除く)
 ダイヤル後、ご自身が該当する番号を以下より選択してください。

- 1 番 工業会向け
(製品カテゴリ登録、申請方法など)
- 2 番 製造事業者向け
(カタログ登録、製造事業者登録、製品登録要件など)
- 3 番 販売事業者向け
(販売事業者登録、登録要件、スケジュールなど)
- 4 番 補助金の活用を検討している中小企業等向け
(公募要領、カタログ公開時期)



- ① 参加者の問題意識等共有
- ② 2024年問題に係る現況
(我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議資料より)
- ③ 物流効率化に向けた事例紹介(経産省作成事例集より)
- ④ **トラックGメンの活動状況について**
- ⑤ (公社)全日本トラック協会におけるトラック運送事業者の
経営診断・経営改善支援・運賃交渉支援事業について
- ⑥ 参考資料紹介
 - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)
 - ⑥-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)
 - ⑥-3 原価計算・運賃交渉関係資料

トラックGメンが設置され、荷主・元請事業者への監視体制を強化



トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し
情報収集力を強化（2023年度～）

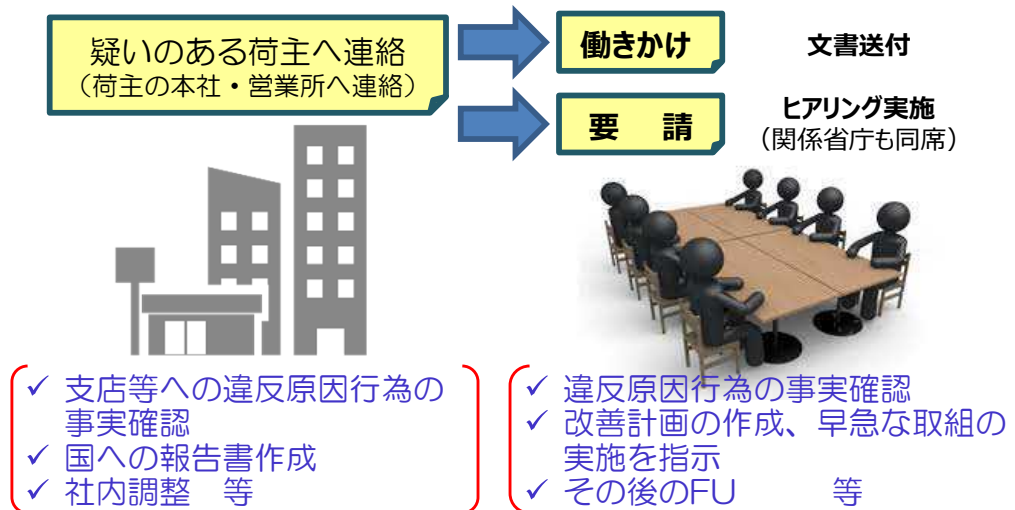
トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」
制度※の**執行力を強化**（2023年度～）

※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。

「プッシュ型情報収集」

- ① **ヒアリング**（訪問・電話）
違反原因行為の疑いのある荷主情報の積極的収集
- ② **パトロール**（現場の状況確認）
違反原因行為をしている疑いのある荷主等の支店、荷捌き場周辺など
- ③ **フォローアップ調査**（パトロール時に実施）
 - ・ 情報提供元への事実確認・深堀り
 - ・ 「働きかけ」、「要請」実施済荷主の再度の違反原因行為の疑い等確認

「是正措置」



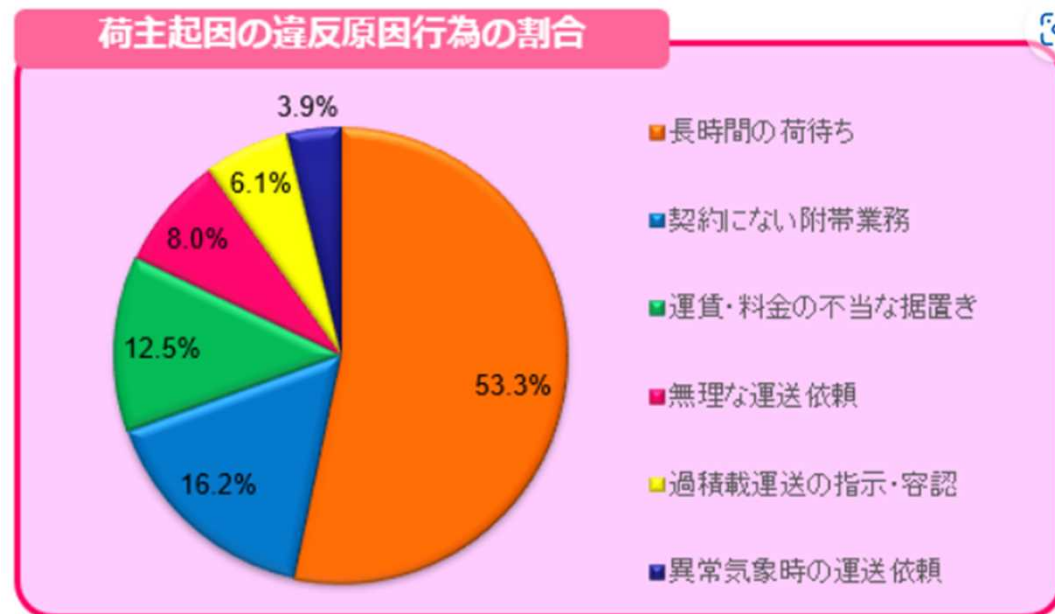
トラックGメン設置後、荷主等に対する是正指導実施件数が飛躍的に増加しました。

「是正指導」を実施した荷主数

対応内容	荷主数	内訳
勧告	2	(荷主1、元請1件)
要請	174	(荷主88、元請81、その他5)
働きかけ	635	(荷主423、元請193、その他19)

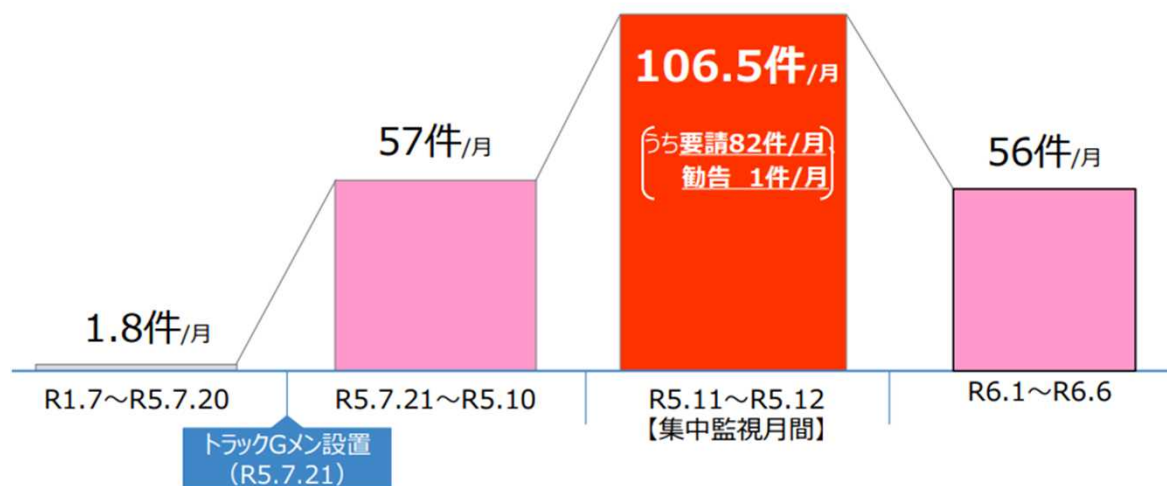
計811件の法的措置を実施
(令和6年6月30日現在)

荷主起因の違反原因行為の割合



<月当たりの「是正指導」(働きかけ、要請、勧告) 平均実施件数>

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



今般「是正指導」(働きかけ、要請、勧告)の**対象となった荷主等**については**フォローアップ**を継続し、**改善が図られない場合は更なる法的措置の実施**も含め厳正に対処。

働きかけを契機に改善が行われた例

○長時間の荷待ち解消

- ・入庫混雑時間帯の分散や荷受け開始時間の前倒し、仮置きスペースの確保を実施
⇒長時間の荷待ち状況が大幅に改善。（着荷主が対応）
- ・専用バースの確保、荷受・仕分要員の配置、到着時間の設定(17:00の定着化)
⇒平均滞在時間が「30分未満」まで大幅改善（元請運送事業者が対応）

○依頼(契約)になかった附帯作業

- ・作業範囲、運送料金、作業附帯料金をそれぞれ分けて契約を締結
（元請運送事業者が対応）

○適正取引における運賃・料金等の不当な据置き

- ・燃料サーチャージ全額支払、トラッシュ比率分差引きを廃止（真荷主事業者が対応）

○過積載運行の要求

- ・協力会社と調整を図り、一部4 t車両から大型車両へ変更（元請運送事業者が対応）
- ・積荷重量を把握できる配車システムを構築（元請運送事業者が対応）

全国のトラックGメン活動状況 (令和6年3月31日現在)

全国のトラックGメンがトラック事業者の声を聞き、荷主等に対する是正指導を実施しています。

○トラックGメンの活動状況

トラック事業者に対する
電話調査や訪問調査 (全国)



トラックドライバーへのヒアリング
(中部・中国・九州)



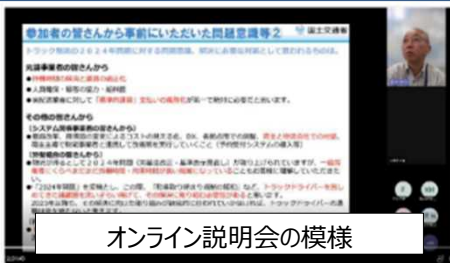
大型車駐車スペースがあるコンビニ駐車場

高速SA、PA

荷主へのパトロール(荷待ち状況の現地確認等) (全国)



トラック事業者・荷主に対する
説明会



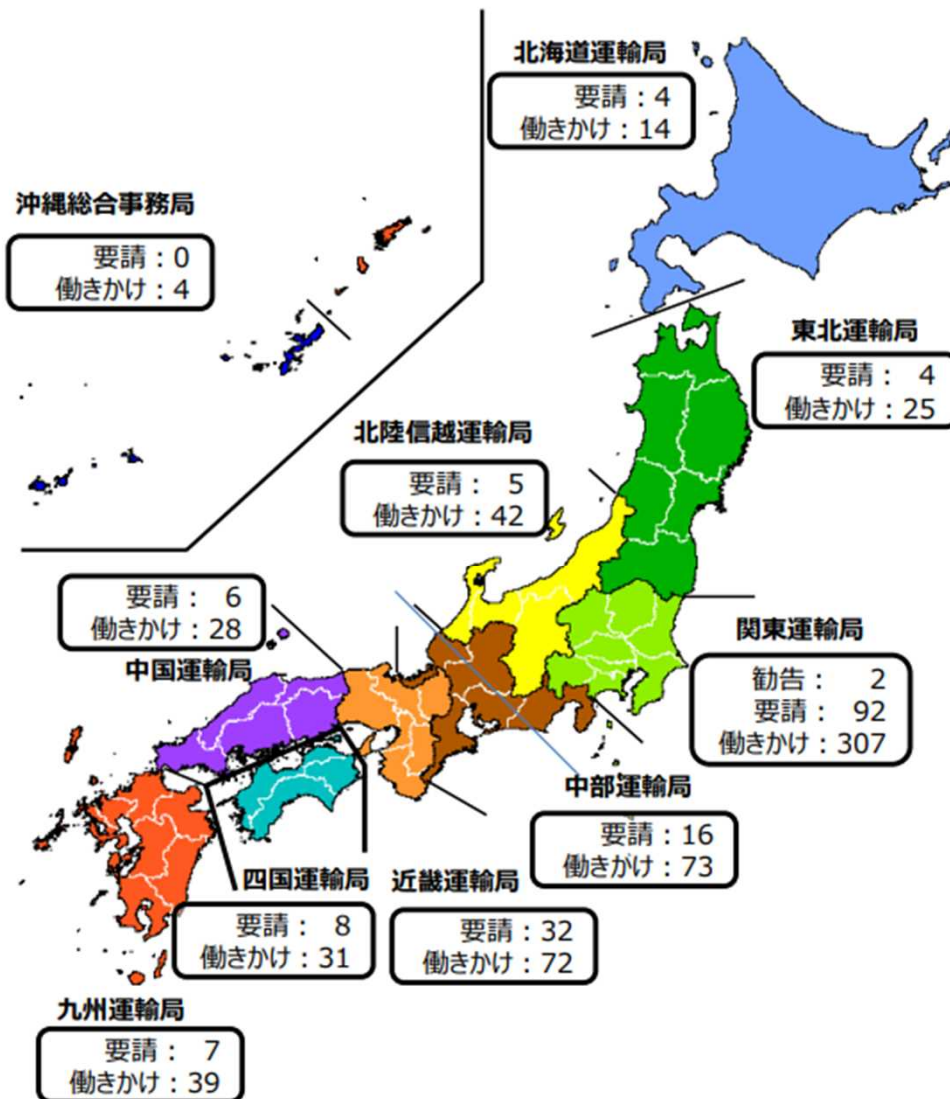
オンライン説明会の模様

トラックGメンのチラシ配布 (全国)



〈ブロック別働きかけ・要請・勧告実施件数〉

※数値は要請、働きかけが行われた、各ブロックに本社を有する荷主等の数



トラック事業者・荷主の相互理解に向けて、「毎月」、「わかりやすく」、「最新・有益な情報を提供」

主な説明内容

- **2024年問題の背景・政策、改正法について**
(そもそもから説明。最新情報、今後の予定についても情報提供)
- **国土省、関係省庁からのトピック**
(各省報道発表資料等から参加者の関心に合う情報を提供)
- **参加者の問題意識、取組みについて共有**
(参考になる同種事業者の好例、失敗例も紹介)
- **運送原価計算、標準的な運賃、運賃交渉について**
- **物流効率化に向けた取組み事例紹介**
- **トラックGメンの積極的対応について**
(中国運輸局をはじめ全国のGメンの活動を紹介)

※他に事前登録の際問題意識等を収集し、説明会中もチャットでの質問を可として参加者同士の情報共有も図っている。

オンライン説明会の模様

開催結果及び参加者の状況 (運輸局関係者除く)

【第1回～第12回の累計参加者数】 **約2,000名** 令和5年8月1日より、毎月1回、20日頃開催 (第5回(12月20日(水))からは午前、午後の2回開催。)

【参加者種別】 トラック運送事業者、元請、荷主事業者、行政書士、労働組合、マスコミ、物流関係システム会社、コンサル、金融、車両メーカー等多種他用な関係者が参加

【参加元地域】 中国5県のほか、北海道、東京都、千葉県、群馬県、埼玉県、神奈川県、愛知県、岐阜県、三重県、新潟県、大阪府、愛媛県、高知県、宮崎県など他の都道府県からも数多く参加

全国から参加いただいている実績を踏まえ第10回からは、「国土交通省トラック荷主特別対策室主催のオンライン説明会」として、全国の運輸局で本オンライン説明会を周知いただくこととした。

オンライン説明会での説明事項(一部紹介)

トラック事業者・荷主の相互理解に向けて、「何回も」、「わかりやすく」、「有益な情報を提供」

2024年問題の背景を説明

時間外労働の上限規制設定の経緯

走って稼ぐドライバーがいるのも分かるが、「誰でも働ける環境」を作るため上限規制が必要

労働政策審議会労働条件分科会での議論

- ・運輸・郵便業は他産業に比べ週労働時間60時間以上の雇用者の割合が高い。
- ・**収入を確保するために長時間労働によって収入を確保しようとする労働者がいるのも現状。**
- ・しかし労働者が入ってきやすい業界の環境を労使双方でつくり上げる必要がある。
- ・**鍵を握るのは高賃金の改善。**課題の解決に向けて、業界・企業の枠を超えた協力が不可欠。
- ・**荷主企業の協力といった全体の対策も含めた取組が改善基準告示の遵守につながる。**

労働政策審議会にて必要性確認

- ・**人口減少社会において、誰でも働ける環境を整える必要がある。**
- ・しかし**日本の現状は長時間労働者が多く、健康の確保や仕事と家庭生活の両立が困難。**
- ・**「過労死ゼロ」、女性や高齢者が働きやすい社会の実現のため、長時間労働是正が必要。**

働き方改革関連法(2018(平成30)年6月29日成立)で必要性明記 (法案提出理由)

労働者がそれぞれの事情に応じた多様な働き方を選択できる社会を実現する働き方改革を推進するため時間外労働の限度時間の設定 (略) 等措置を講じる必要がある。

参加者の問題意識等を共有

今回参加者の問題意識共有(主なもの)

トラック運送事業者の皆さんから

- 「商慣行の見直し」、「運賃、料金、賃金関係」、「現状の厳しさ」、「状況の変化」、「物流効率化(モーダルシフト)」(具体的なコメント)
- ・2024年問題を進めた結果、大手荷主様は個別化を脱し、自社便・白ナンバートラックに変えてきています。
- ・モーダルシフトは結局のところ、ドライバーの負担を減らすというより送送の仕事を増やすだけではないかと思ってしまう。

元請トラック運送事業者の皆さんから

- 「商慣行の見直し」、「運賃、料金、賃金関係」、「物流効率化(物流DX[デジタル化、機械化、自動化])」(具体的なコメント)
- ・未端の下請事業者への適正な運賃運流を行う施策(多重下請構造の是正)であることは理解できるが、荷主側に対し強制力がある内容に転換して欲しいと思います。※当然、商品への価格転嫁に運賃上昇されることも理解は出来る。(国民全体で考える必要有り)

発荷主事業者の皆さんから

- 「商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容」、「運賃確保」、「物流効率化(中継輸送)」、「その他物流効率化」、「課題感、情報共有」(具体的なコメント)
- ・会社として、解決しなければならないことは積極的に取り組むなければならないが、未端の納品先までの取引先に関係している会社では、まだ解決するには時間と関係している会社が一丸と進んで行かないと解決が難しい所もあると思います。

着荷主事業者の皆さんから

- 「商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容」、「物流効率化(物流DX[デジタル化、機械化、自動化])」、「運賃、料金、賃金関係」、「物流効率化(共同箱配送)」(具体的なコメント)
- ・作業の自動化が重要になると考える。また、着荷主からのリードタイム延長も必要と考える。現状午後以降にデータを受信し、夕刻から夜間にかけて仕分を行い、翌日午前中に納品しているため手配・人員手配の無駄が発生している。後1日リードタイムが長ければ、無駄が省けると考える。

その他の皆さん(ソフトウェア開発事業者、地方公共団体、行政書士)から

- 「商慣行の見直し」、「物流効率化(モーダルシフト)」(具体的なコメント)
- ・上流の価格転嫁 運賃交渉を行おうとしても上流が価格転嫁できていない。運賃料金は荷主にとつてたの経費ではないので、商品価格も含めた上流が価格転嫁できていないと交渉の余地がないです。

政府・国会の動き等を紹介

国会での質疑より

Q. 改正法の執行体制は。(4/25参国交委 立憲民主党 小沼議員)

A. 令和6年3月21日の衆議院本会議で、経産大臣、農水大臣が出席されてしっかり3省連携していくという答弁があった。実際そうなるように国交省が頑張っていく。(斉藤国土交通大臣)

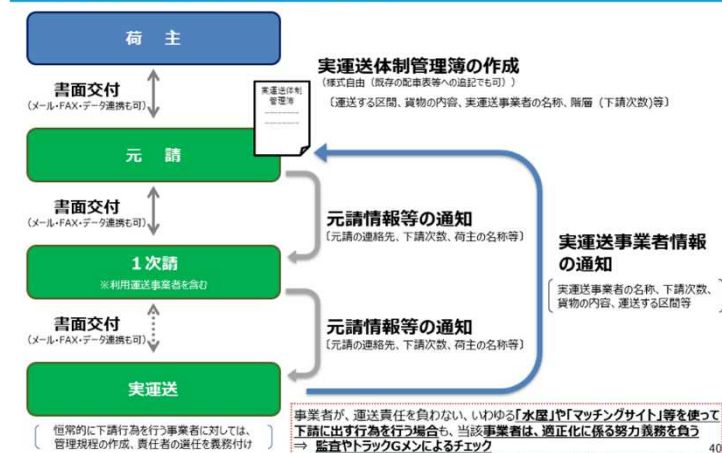
Q. 荷主の指導に対する経産省、農水省の見解。(3/21衆本会議 公明党 国重議員)

経産省は、これまでも国交省、農水省と連携を進めてきた。荷主に対する措置を一層強力に推進していく。(齋藤経産大臣)

農水省はこれまでも国交省等と協力を推進してきた。荷主の意識、行動の変革に積極的に取り組んでいく。(坂本農水大臣)

法改正の内容を詳しく説明

トラック事業者に対する規制措置



標準的運賃、運賃交渉情報提供

関係指標(月あたり賃金、初任給、軽油価格)

月あたり賃金、初任給は過去10年で上昇、軽油価格は過去1年高水準で推移。

過去10年で月あたり約2万円増。過去10年で大卒が約1万円、高卒では月あたり約1.8万円増。

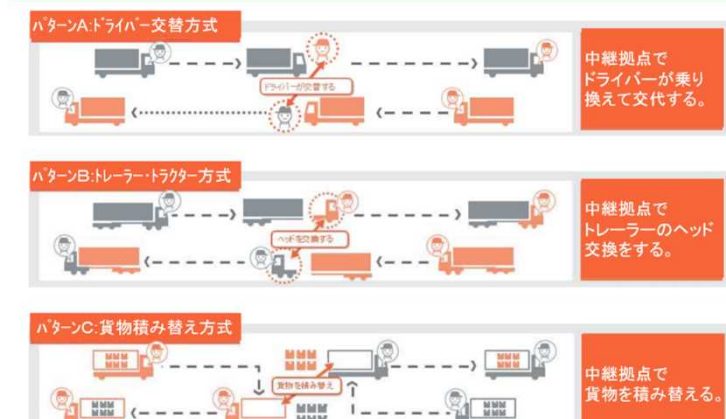


過去1年間、店頭小売で150円台、大口割引でも120円台で推移。



物流効率化参考情報提供

物流効率化(中継輸送)



荷主の事務所、物流拠点に対する「荷主等パトロール」の実施

積極的にパトロールを実施し、労働環境改善と適正運賃収受への理解を呼びかけています。

全国各地でパトロールを実施

パトロール動画



パトロール先拠点数約**2,000**か所
(R5.7.21～R6.8.22、全国)

各地方運輸局において様々な手法により実施。

(実施例)

- 荷主事業者の事務所・物流拠点等を訪問し、以下を実施
 - ・ 違反原因行為の防止を呼びかけ
 - ・ 荷待ち状況の実態確認
 - ・ 運賃交渉への誠意を持った対応を要請
 - ・ 要請を受けた荷主等の改善状況を確認
 - ・ オンライン説明会への参加を呼びかけ

違反原因行為の例

常態的な長時間の荷待ち



無理な運行依頼



運賃・料金の不当な据置き



契約にない附带業務



上記のほか、異常気象時の運行依頼、過積載運行の強要なども違反原因行為として是正指導の対象に。

荷主等パトロールの具体例

荷主等へのアポなし訪問・説明



荷主等をアポなしで訪問し、オンライン説明会、2024年問題解決に向けた荷主の協力の必要性などについて説明。

荷待ち、附帯作業等の現状確認・指導



荷主の拠点等現場に出向き、荷待ち、契約にない附帯業務等の有無や程度について確認。

荷主への指摘、要請対象のフォローアップ



違反原因行為の疑いが現認された場合は、認識を確認の上指摘。また要請を受けた荷主の現場で改善状況の確認も行う。

トラックドライバーへのヒアリング



高速道路SA,PA。道の駅、コンビニ、自動車事故対策機構(NASVA)などで運転者の話を聞き、情報提供を呼びかけ。

- ① 参加者の問題意識等共有
- ② 2024年問題に係る現況
(我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議資料より)
- ③ 物流効率化に向けた事例紹介(経産省作成事例集より)
- ④ トラックGメンの活動状況について
- ⑤ **(公社)全日本トラック協会におけるトラック運送事業者の
経営診断・経営改善支援・運賃交渉支援事業について**
- ⑥ 参考資料紹介
 - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)
 - ⑥-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)
 - ⑥-3 原価計算・運賃交渉関係資料

国土交通省トラック荷主特別対策室主催
『トラック物流2024問題に関するオンライン説明会』

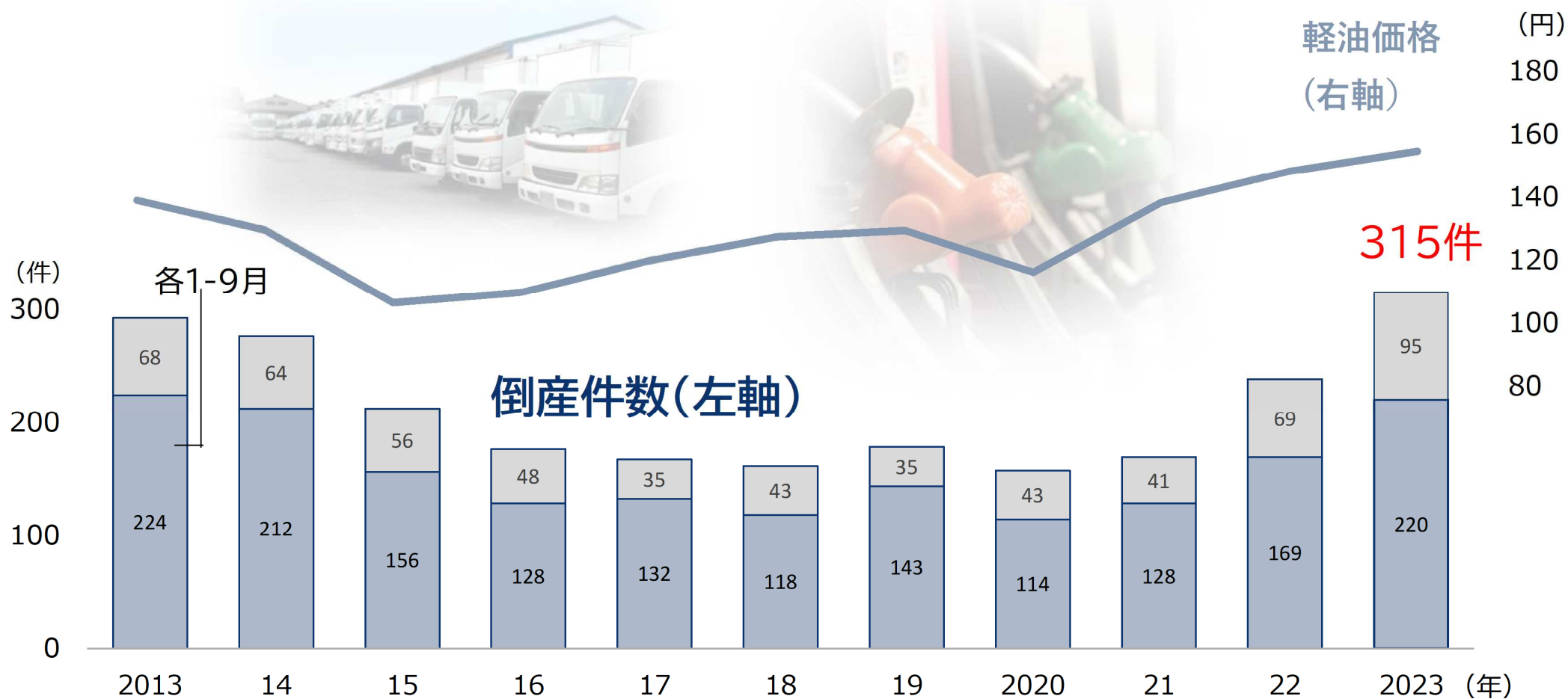
経営診断・経営改善支援・ 運賃交渉支援事業について

令和6年8月23日(金)

公益社団法人全日本トラック協会

トラック運送事業者の倒産件数

- ・道路貨物運送業者の倒産は2023年1-9月に220件発生し、9月時点で200件を超えるのは、軽油価格が大幅に上昇した2014年（212件）以来9年ぶり。
- ・2023年の年間倒産件数はリーマン・ショック時以来14年ぶりに300件を超え、315件となった。



[出典]給油所小売価格調査（資源エネルギー庁）各12月末時点

帝国データバンクのデータより全ト協で作成

人手不足、物価高による倒産件数

- ・「人手不足倒産」を業種別に細かくみると、道路貨物運送は全業種で2番目に多い41件だった。新たなドライバーを獲得できずに経営が悪化したケースのほか、自社ドライバーの離職・退職による倒産も目立つ。
- ・「物価高倒産」は、道路貨物運送は109件と業種別で最も多い。燃料費や光熱費など「エネルギーコスト」に起因する倒産が多い。

人手不足倒産

業種	件数
職別工事業	41
道路貨物運送業	39
総合工事業	30
設備工事業	20
その他の事業サービス業(人材派遣業など)	14

物価高倒産

業種	件数
道路貨物運送業	109
総合工事業	88
職別工事業	65
卸売業	64
食料品・飼料・飲料製造業	61

トラック業界の働き方改革について

○ドライバーの時間外労働の上限規制 **年960時間の対応** (令和6年4月から)

※違反すると・・・ 6ヶ月以下の懲役または30万円以下の罰金

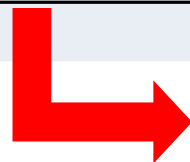
○ **改善基準告示の見直し** (拘束時間、運転時間等の見直し)

(令和6年4月から)

※違反すると・・・ 労基署の是正指導、運輸支局の行政処分(車両停止)

(参考)時間外労働時間(労働基準法)

	時間外労働上限時間	要件
一般労働者	年 720 時間	<ul style="list-style-type: none">・月100時間未満(休日労働含む)・複数月平均80時間以内(休日労働含む)・月45時間超は年6回まで
ドライバー	年 960 時間	<ul style="list-style-type: none">・月の制限なし



注目!

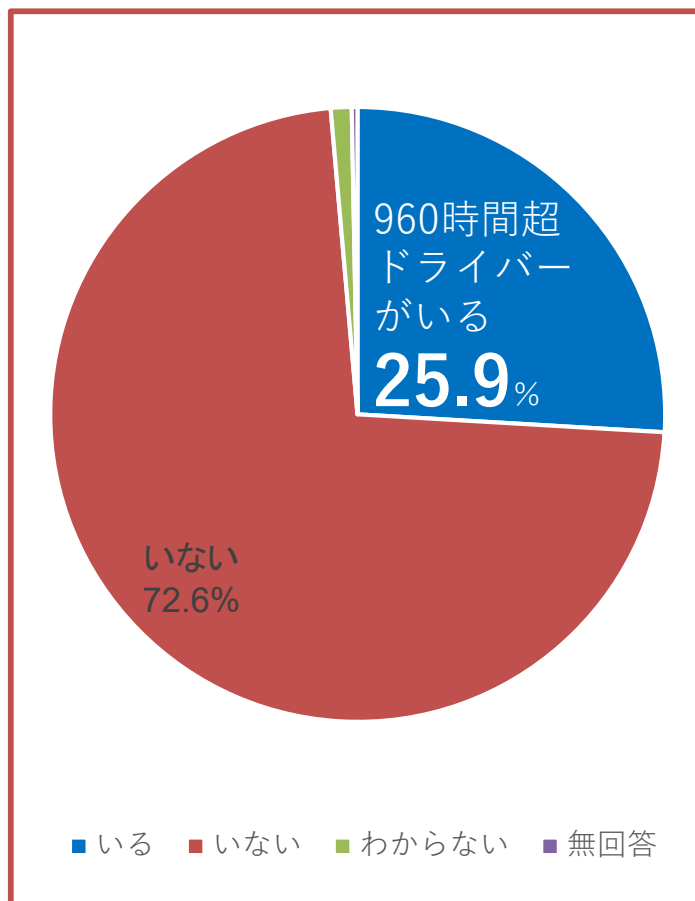
将来的には一般労働者と同じ **720** 時間に

時間外労働の状況について

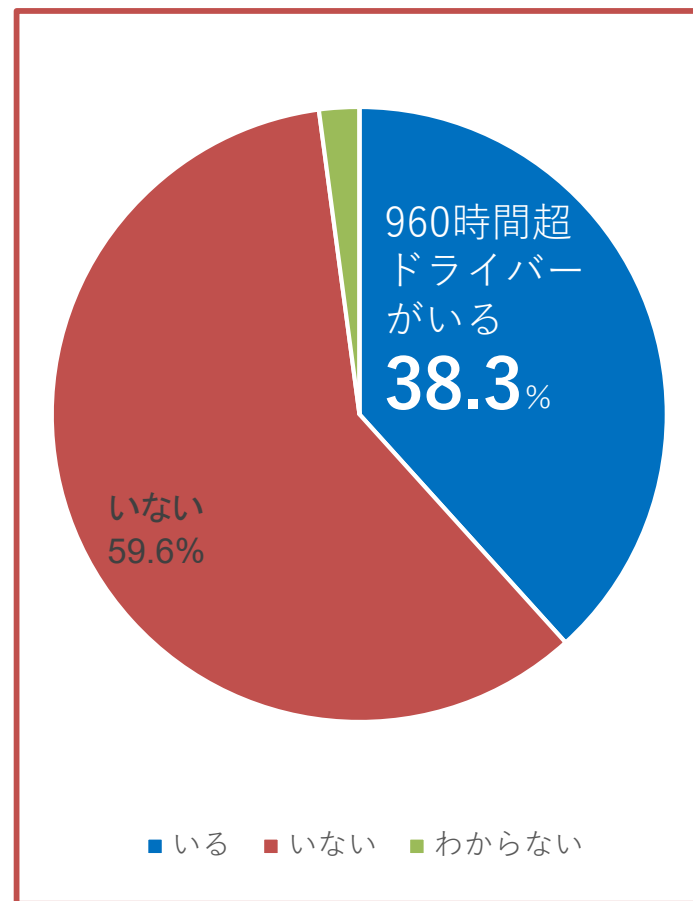
○2023年度（令和5年）の時間外労働の上限を超える従業員の有無について、アンケート調査を行った結果は以下のとおりであった。（n=636）

時間外労働年960時間超となるドライバーの有無

事業者全体



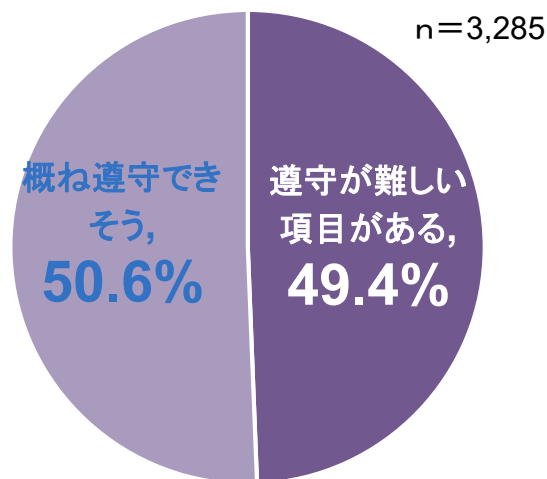
長距離輸送事業者



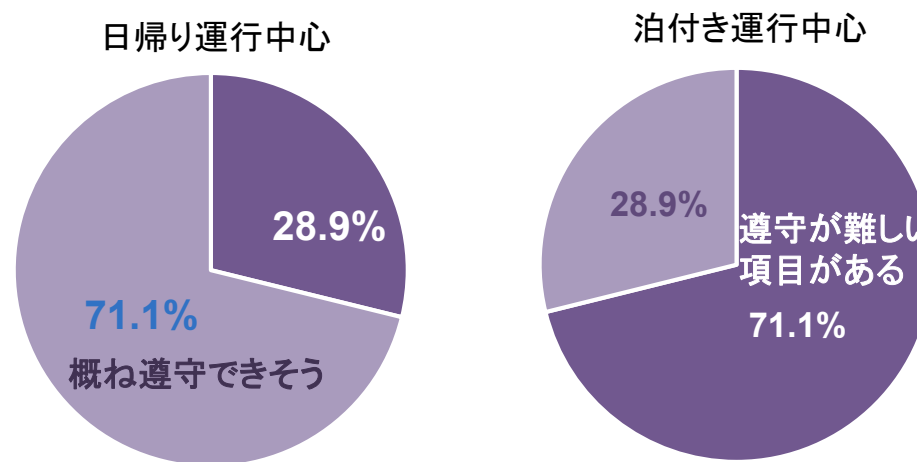
改正改善基準告示の遵守について

○令和5年度に実施した「改善基準告示解説セミナー」に参加した事業者に対するアンケートでは、「概ね遵守できそう」50.6%、「遵守が難しい項目がある」49.4%と、**約半数の事業者が「遵守が難しい項目がある」と回答している。**

改善基準告示の遵守について



運行形態別



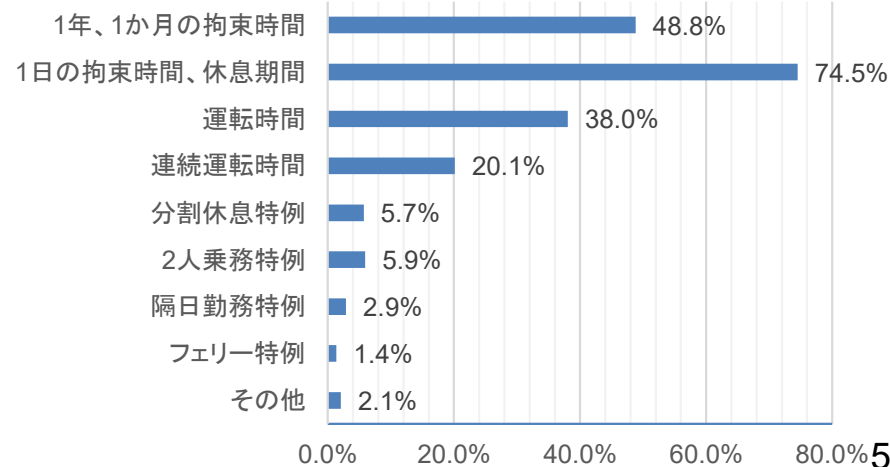
遵守が難しい主な理由

- ✓ ドライバー不足
- ✓ 荷主の理解不足
- ✓ 駐車スペース不足

遵守が難しい主な輸送品目

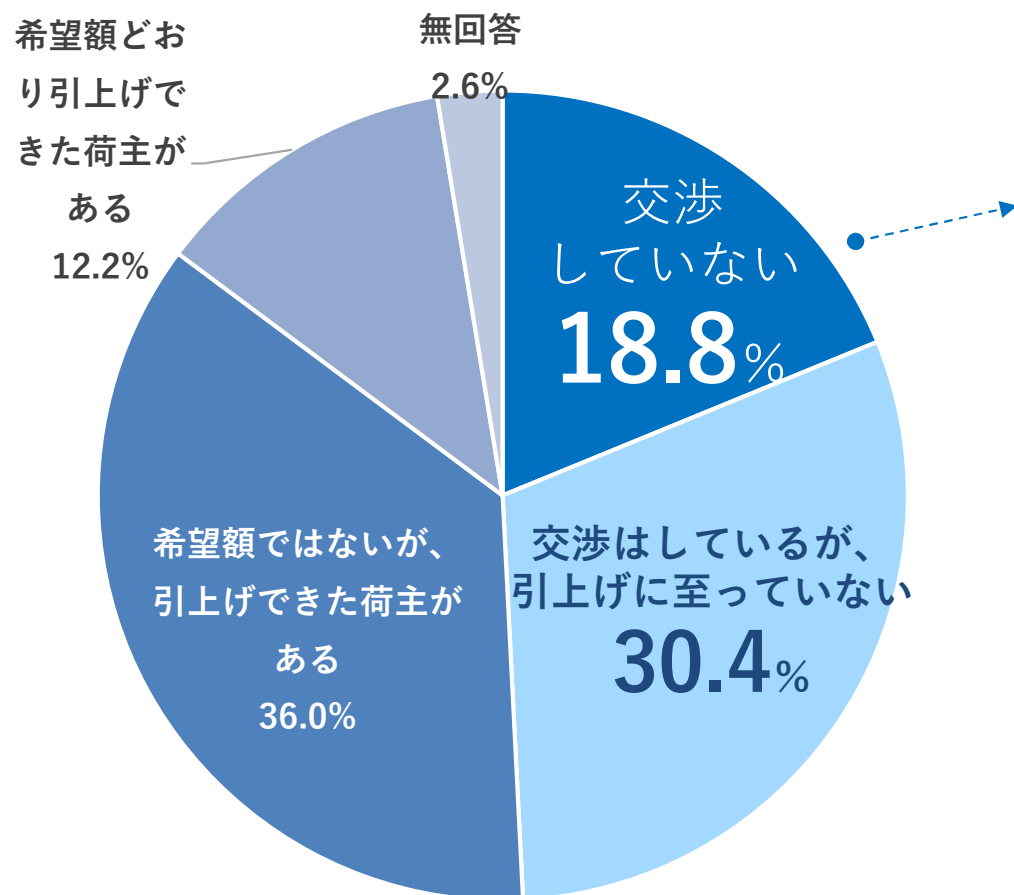
- ・ 食品
- ・ 雑貨
- ・ 青果物
- ・ 建設資材
- ・ 飲料
- ・ 自動車部品
- ・ 鋼材

遵守が難しい項目 n=1,456



「標準的な運賃」の活用状況

○令和5年度に実施した「標準的な運賃活用セミナー」に参加した事業者に対するアンケートでは、「交渉していない」が19%、「交渉しているが、引上げに至っていない」が30%と、**運賃引上げに至っていない事業者の割合が減少傾向**にある。



交渉していない主な理由

- ✓ 荷主に話しを聞いてもらえない。
- ✓ 標準的な運賃と現状の運賃と差があり、言いづらい。
- ✓ どのように交渉するか検討中。
- ✓ 仕事をとられてしまう
- ✓ 今の運賃で何とかなっている。

自由意見

- ✓ 標準的な運賃により交渉がしやすくなった。
- ✓ 荷主に対して標準的な運賃はトラック事業者に必要な水準であることをアピールしてほしい。
- ✓ これからも市場感を反映した告示を継続してほしい。
- ✓ 強制力を伴うものにしてもらいたい。

運賃交渉に対するトラック協会の支援

○物流の2024年問題の解消に向けて、運賃交渉については、これまで「交渉していない事業者」が交渉に臨むことができるようよう支援を強化していく。

(1) 標準的な運賃活用セミナー

新たな標準的な運賃等を踏まえた原価計算と運賃・料金（有料道路利用料、下請け手数料、燃料サーチャージ等）の考え方、荷主や元請との交渉方法等を習得するための「**標準的な運賃活用セミナー**」を各都道府県トラック協会において開催し、標準的な運賃の理解を深める。

(2) 価格転嫁に向けた運賃交渉相談支援事業

運賃交渉ができない（引き上げできない）事業者を対象に、各都道府県トラック協会において「**価格転嫁に向けた運賃交渉相談会**」を開催し、個別の事業者が抱える運賃交渉に関する課題の解消を図る。

(3) 経営診断・経営改善支援・運賃交渉支援事業

会員事業者が自社の経営状況を把握し、改善に取り組むための支援に加え、今年度よりコンサルタントによる**個別の原価計算作成支援や荷主との交渉支援等**を行う。

経営診断・経営改善支援・運賃交渉支援事業の概要

これまで「経営課題の発見」・「改善策の実行」を支援してきたが
2024年問題を踏まえ、支援内容を「**運賃交渉**」まで拡充

- ・全日本トラック協会では平成18年度から、「**ステップ1(経営診断)**」および「**ステップ2(経営改善支援)**」からなる「**経営診断事業**」を実施してきたところ。
- ・2024年4月からドライバーの時間外労働の新しい上限規制が適用されること、また昨今、人件費や燃料費等の運送コストが高騰していることから、持続可能な経営のためには、**原価計算の実施、原価計算の結果を踏まえた運賃の設定・見直し**、および取引先との**運賃交渉**が不可欠な状況。
- ・しかしながら、**原価計算を実施できていない事業者や、運賃交渉が難しいと感じる事業者が少なくない状況。**



- ・令和6年度から「**経営診断事業**」に、「**ステップ3(運賃交渉支援)**」を新設し、**原価計算の支援、運賃設定の支援、交渉資料作成支援、運賃交渉への同席・資料説明等**を行うこととした。

- ・3つの段階(ステップ)ごとに、経験豊富な診断士が支援を実施
- ・費用については手厚い助成制度を用意

- ・次の3つの段階(ステップ)にサービスをパッケージ化。

「ステップ1(経営診断)」: 詳細な分析・診断による経営状況・課題の「見える化」

「ステップ2(経営改善支援)」: 経営改善策の提案・全社体制での実行支援

「ステップ3(運賃交渉支援)」: 原価計算や運賃交渉の支援

- ・各ステップの支援は、中小トラック運送事業者のコンサルティング経験豊富な中小企業診断士(指定診断士)が実施することにより、サービス品質を確保。

- ・本事業を利用した事業者が指定診断士に支払う費用の一部を手厚く助成。
また、全国どのエリアの事業者でも利用しやすいよう、
診断士の交通費についても一部を助成。

ステップ1 (経営診断)の内容

事業者の経営状況を多角的に分析し、見える化する

- ・指定診断士が財務診断、自己診断、現地調査を実施し、経営状況を安全性、収益性、健全性、成長性および生産性等の様々な観点から分析。
- ・分析結果を「経営診断報告書」にまとめて提出。



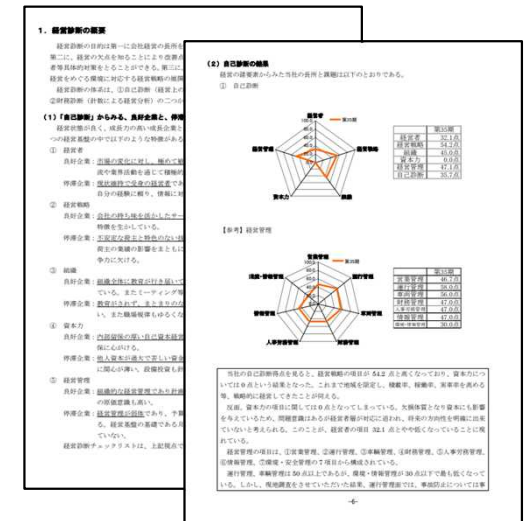
(費用)

- ・費用16万円(消費税抜き)
- ・診断士の交通費

(助成額)

- ・費用のうち8万円(Gマーク事業者は10万円)
- ・診断士の交通費のうち5万円までの部分

→実質負担額:6~8万円+診断士の交通費のうち5万円を超える部分



経営診断報告書

ステップ2(経営改善支援)の内容

経営状況に応じた改善策を検討し、取組実施を支援する

- ・ステップ1の結果を踏まえ、質疑応答をしながら経営改善策を検討し、助言を実施。
- ・また、経営幹部や従業員の方への説明を行い全社体制での取組実施を支援。

(費用)

- ・費用15万円(消費税抜き)
- ・診断士の交通費

(助成額)

- ・費用のうち12万円(Gマーク事業者は13万円)
- ・診断士の交通費のうち5万円までの部分

→実質負担額:2~3万円+診断士の交通費のうち5万円を超える部分



ステップ3(運賃交渉支援)の内容

経営状況に応じた適正運賃の設定と、荷主への交渉を支援する

- ・ステップ1・2の結果を踏まえ、希望に応じて原価計算の実施・運賃設定の支援、取引先との交渉のための資料作成の補助、交渉への同席・資料説明等を実施。



※最大4日間稼働。実施期間・内容は協議の上決定します。
※運賃の決定、交渉時の意思決定・意思表示は事業者の判断で実施。
※交渉の成功等、成果を保証するものではありません。

(費用)

- ・費用1日あたり12万円、最大48万円(消費税抜き)
- ・診断士の交通費

(助成額)

- ・費用のうち1日あたり8万円、最大32万円(Gマーク事業者は1日あたり9万円、最大36万円)
- ・診断士の交通費のうち5万円までの部分

→実質負担額:1日あたり3~4万円、最大12~16万円+診断士の交通費のうち5万円を超える部分

- ① 参加者の問題意識等共有
- ② 2024年問題に係る現況
(我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議資料より)
- ③ 物流効率化に向けた事例紹介(経産省作成事例集より)
- ④ トラックGメンの活動状況について
- ⑤ (公社)全日本トラック協会におけるトラック運送事業者の
経営基盤強化支援について
- ⑥ **参考資料紹介**
 - ⑥-1 **事前にいただいた問題意識等 (詳細)**
 - ⑥-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)
 - ⑥-3 原価計算・運賃交渉関係資料

トラック運送事業者の皆さんから

● 商慣行の見直しについて

- ・問題意識の相互共有、納品先の協力
- ・国の強制力、荷主の遵法意識。
- ・まだ、この業界は商慣習が根付いている。中小企業であっても規制による労務管理の重要性を根付かせて

● 運賃、料金、賃金関係

- ・適正な運賃で営業活動をし、従業員へ適切な賃金を支払う。
- ・標準運賃に対する荷主の理解
- ・同業者で運賃値上げどころか規制を無視している運送業者が多いので荷主だけでなく経営者の意識改革が必要と思う。
- ・国で車種ごとに運賃を決めてもらい、それを下回ったら罰則を設ける。
- ・ドライバーの維持可能な運賃(労働の対価)を荷主もしっかり評価して適正な運賃に繋げていくような講習してほしい。
- ・運賃対策が解決しなければ、小企業は厳しい
- ・運賃交渉しても他に出来るところがありなかなか進まない。

● 物流効率化（DX）

- ・物流データのデジタル化の推進、様々なシステム化へのトレンド情報がほしい。
- ・費用対効果の高い商品を教えてほしい。

元請トラック運送事業者の皆さんから①

●商慣行の見直し

- ・荷主、トラック会社の相互理解の向上、荷主の意識・行動変容。
- ・中小運送事業者の経営陣の意識改革、監督官庁・業界団体の強い意思表示、市民レベルでの問題意識による社会的要請の高まり等により、商習慣の見直しは至極当然であると広く認識され浸透することが必要
- ・発荷主側はある程度手荷役であったり、待ち時間の解消には協力的になってきた。運賃についても。ただし、着荷主側の受け入れ態勢であったり、待ち時間については、あまり変化がないように見受けられる。着荷主側にも協力を促していただきたい。

●運賃・料金、賃金関係

- ・標準的運賃の更なる周知、適正な価格転嫁
- ・現状、実運送事業者と荷主との標準約款、標準料金の交渉に汗を流しています。行政の積極的な干渉は非常にありがたく感じて背中を大変強く押して頂いていると感じています。ありがとうございます。
- ・標準的運賃や約款を改正されたところで、2次、3次の下請事業者までそのメリットが享受できていないのが実態ではないのでしょうか。
- ・利用運送事業者が積極的に手数料の適正価格（実運送事業者の料金の10%）を守るように法改正を含めて取り組んでいく事が必要ではないか？

●人材確保

- ・人材の確保と日本の物流を守る職種である部分の新卒者などへの働き掛けは必要

元請トラック運送事業者の皆さんから②

●法規制について

- ・大消費地からの遠隔地（産地）について、少し柔軟な対応を求めたい。物理的に距離が遠く、一律で規制となると、遠隔地かつ代替手段の無い産地は厳しくなるため。
- ・法令順守を目的として、改正貨物自動車運送事業法に関して、法第12条、第24条のほかに各条項に記載されている「**その他国土交通省令で定める事項**」のほか、法第24条の五の条項にある「**国土交通省令で定める重量以上であるもの**」について、具体的な内容をご教授ください。
- ・貨物自動車運送事業法改正に伴う、「実運送体制管理簿」の運用について。事前に情報収集はしていますが、**管理簿を作成しないといけない事業者は誰なのか（どの事業者までが作成範囲なのか）**という点についてご意見聞いてみたいと思っております。当社は内航海運事業者であると同時に利用運送事業者でもあるのですが、その場合、管理簿作成の必要があるのか、など
- ・当社はほぼ利用運送に依存している物流子会社であるが、利用運送についてすべてが悪いわけではないので、建設業界のような自主規制でも2次下請けまで等々の理解情勢をお願いしたい。

●物流効率化（物流DX[デジタル化、機械化・自動化]）

- ・バース予約システムを導入された顧客は多いが、機能していない。

●物流効率化（物流標準化[パレタイズ]）

- ・パレタイズの難しい荷物を出荷する荷主の、2024問題対策について、具体的にどのような方策を実施している（する予定）のか？

●その他

- ・安定的な物流の構築を図るための**施設・機器等への補助制度の拡充（物総法のハードルを下げる）**など、中小零細の運送会社も利用できるようにして頂きたい。
- ・大手企業への値上げに関する働きかけ問題：運送事業者の廃業増加。

発荷主事業者の皆さんから

●税理士事務所

- ・荷主の意識改善・意識向上
- ・着荷主側が2024年問題に対して他人事のような意識でなかなか変える事に積極的にならない。

●運転者確保

- ・ホワイトカラー、物流業界の地位向上よりも運転手の方の給与、人数の充実を図ること

着荷主事業者の皆さんから

●商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容

- ・発荷事業者と着荷主事業者の基準を明確化して責任配分も適切化する。
- ・当社では着荷主事業者という立場において、**運送業者との契約等が一切無く（発荷業者が委託している）、到着時間等の指定もできないことより荷降ろし順番のコントロールができませんが（結果待って頂くしかない）、この場合においても着荷主としての責任を受けるのでしょうか？**また、発荷事業者への責任転嫁できますでしょうか？

その他の皆さんから

●税理士事務所

- ・**税理士と社長の制度理解**。今回の個別解決策が次回法改正の足枷とならないよう、**当局による規制の方向性を明示**すること。
- ・**零細企業に対する配慮**。**零細企業への訪問は指導から**お願いします。

- ① 参加者の問題意識等共有
- ② 2024年問題に係る現況
(我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議資料より)
- ③ 物流効率化に向けた事例紹介(経産省作成事例集より)
- ④ トラックGメンの活動状況について
- ⑤ (公社)全日本トラック協会におけるトラック運送事業者の
経営基盤強化支援について
- ⑥ **参考資料紹介**
 - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)
 - ⑥-2 **最近のトピック (各省報道発表資料等)**
 - ⑥-3 原価計算・運賃交渉関係資料

最近のトピック（関係省庁報道発表より） 令和6年7月15日～8月16日

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁
「航空燃料供給不足に対する行動計画」を公表します https://www.meti.go.jp/shingikai/energy_environment/aviation_fuel_tf/20240719_report.html	R6.7.19	経産省、国交省
「日本スタートアップ大賞2024」の表彰式を行いました！ https://www.meti.go.jp/press/2024/07/20240722003/20240722003.html	R6.7.22	経産省、国交省 文科省、厚労省 総務省、農水省
長時間労働が疑われる事業場に対する令和5年度の監督指導結果を公表します https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_41656.html	R6.7.25	厚労省
令和6年度地域別最低賃金額改定の目安について https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_41785.html	R6.7.25	厚労省
「自動物流道路のあり方 中間とりまとめ」の公表について https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001829.html	R6.7.25	国交省
「ダブル連結トラック」の対象路線拡充に関して、パブリックコメントを実施します https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001828.html	R6.7.25	国交省
主要建設資材需給・価格動向調査（令和6年7月1～5日現在）の結果 https://www.mlit.go.jp/report/press/tochi_fudousan_kensetsugyo14_hh_000001_00227.html	R6.7.25	国交省
建設労働需給調査結果（令和6年6月分調査）について https://www.mlit.go.jp/report/press/tochi_fudousan_kensetsugyo14_hh_000001_00228.html	R6.7.25	国交省
第3回「物流革新に向けたデジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会」 https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000654.html	R6.7.26	国交省
建設業の担い手確保を推進するため、改正建設業法の一部を施行します https://www.mlit.go.jp/report/press/tochi_fudousan_kensetsugyo13_hh_000001_00250.html	R6.7.26	国交省

最近のトピック（関係省庁報道発表より） 令和6年7月15日～8月16日

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁
第4回「貨物軽自動車運送事業適正化協議会」を開催します https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000655.html	R6.7.29	国交省
令和6年度「全国労働衛生週間」を10月に実施 https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_41775.html	R6.7.30	厚労省
労働基準監督署等が自動車運転者を使用する事業場に対して行った令和5年の監督指導、送検等の状況を公表します https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_41824.html	R6.7.30	厚労省
第13回 交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会の開催について https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo01_hh_000201.html	R6.7.30	国交省
労働基準監督署等が外国人技能実習生の実習実施者に対して行った令和5年の監督指導、送検等の状況を公表します https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_41831.html	R6.7.31	厚労省
アマゾンジャパン合同会社、Apple Inc.及びiTunes株式会社に対する勧告を行いました https://www.meti.go.jp/press/2024/08/20240802001/20240802001.html	R6.8.2	経産省
令和6年 民間主要企業春季賃上げ要求・妥結状況を公表します https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_41871.html	R6.8.2	厚労省
賃金不払が疑われる事業場に対する監督指導結果(令和5年)を公表します 労働基準局 監督課 厚生労働省 (mhlw.go.jp)	R6.8.2	厚労省
「過労死等の防止のための対策に関する大綱」の変更が本日、閣議決定 https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_41932.html	R6.8.2	厚労省
社会資本整備審議会 道路分科会 第83回基本政策部会の開催 https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001831.html	R6.8.6	国交省

貨物軽自動車運送事業に対する今後の安全対策

法令に基づく安全対策

貨物軽自動車運送事業者に対する 規制措置

- 貨物軽自動車安全管理者の選任と講習受講の義務付け
- 業務記録の作成・保存の義務付け
- 事故記録の保存の義務付け
- 国土交通大臣への事故報告の義務付け
- 特定の運転者への指導・監督及び適性診断の義務付け

法令の円滑な執行のための施策

規制措置に対応するための 事業者の負担軽減方法

- 講習のオンライン化
- 適性診断の受診の環境整備
- 業務記録・事故記録ツールの提供

規制措置を理解してもらうための 事業者向けの周知方法

- 安全規制に係る周知ツールの作成
- 貨物軽自動車運送事業者への周知手法

規制措置の実効性担保策

- 義務付け内容の履行状況の確認

(監査指導の状況)

監督実施 事業場数	労働基準関係 法令違反事業場数	主な違反事項		
		労働時間	割増賃金の支払	労働時間の状況の把握
2,928	2,389 (81.6%)	1,405 (48.0%)	569 (19.4%)	191 (6.5%)

監督実施 事業場数	改善基準告示違反 事業場数	主な違反事項				
		総拘束時間	最大拘束時間	休息期間	最大運転時間	連続運転時間
2,928	1,706 (58.3%)	979 (33.4%)	1,269 (43.3%)	952 (32.5%)	628 (21.4%)	871 (29.7%)

(送検状況)

令和3年	令和4年	令和5年
32	44	45

(送検事例)

①違法な時間外・休日労働を行わせた疑いで、トラック事業者を送検

捜査経過	<ul style="list-style-type: none"> ・トラック事業者の営業所に監督指導（立入調査）を実施したところ、長距離輸送を行っているトラック運転者（1名）に対し、時間外・休日労働に関する協定（36協定）で定める延長時間（1か月当たり127時間）を超えて違法な時間外労働（1か月当たり最大185時間30分）を行わせていたことが発覚した。 ・当該営業所に対しては、過去に複数回違法な時間外労働について労働基準法第32条違反を是正勧告していたが、直近においても同様の実態が認められたため、捜査に着手した。
被疑事実 違反条文	事業場（法人）及び運行管理者について36協定で定める延長時間を超えて、労働者に時間外労働を行わせたこと。 労働基準法第32条（労働時間）違反

「貨物自動車運送事業法第8条2項に基づく命令の発動基準について」の制定について

目的・内容

- 令和元年以降、事業計画において5両未満への変更は「認可制」となり、原則不可
- 事業計画に反して5両割れとなっている事業者及び事業実態がない所在不明事業者については、法令遵守への意識が極めて低く、悪質な法令違反が行われている可能性が高いことから、より厳格な対応を行うことにより、公平な競争環境の整備を図るとともに、業界全体の体質改善を実現し、さらなる活性化を促進させる。

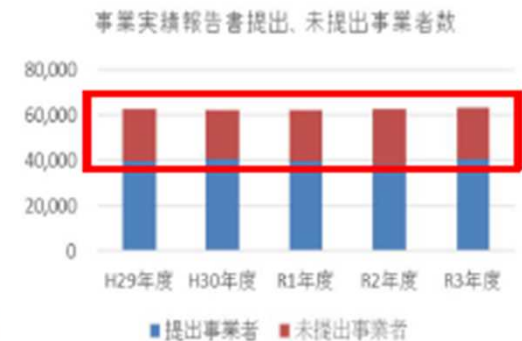
対応強化（案）

5両割れ事業者への対応強化(通達改正)



- 巡回指導において、事業計画に反して5両割れとなっている営業所を確認した場合、運輸支局へ報告を実施
- 事業計画に従い業務を行うべき命令を発出して改善を求め、その後も改善が図られない場合、厳正に処分（許可取り消し）

事業実態のない事業者への対応強化（通達改正）



- 所在不明事業者については、事業実態がないものと判断し、一定の調査を行った上で、厳正に処分（許可取り消し）
- 事業実績報告書等の提出を行っていない事業者（約2万者）を調査することにより、所在不明事業者の把握を促進。

（参考）－「デフレ完全脱却のための総合経済対策～日本経済の新たなステージに向けて～（R5.11.2閣議決定）」

5. 人手不足等に対応する制度・規制改革及び外国人材の活用

（物流）

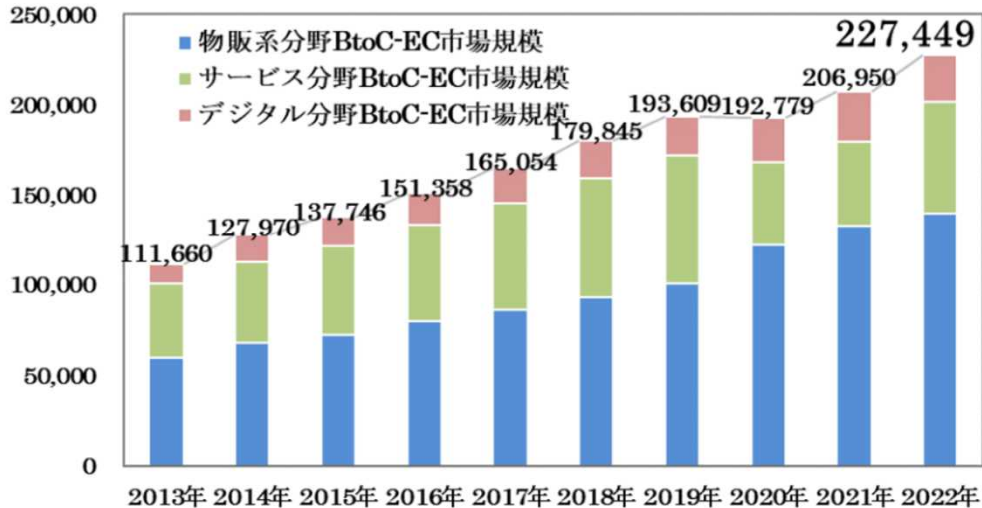
商慣行については、トラックGメンによる「集中監視月間（2023年11月～12月）」を設け、荷主・元請事業者の監視体制を強化する。また、悪質なトラック事業者の処分の厳格化を図る。

- ① 参加者の問題意識等共有
- ② 2024年問題に係る現況
(我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議資料より)
- ③ 物流効率化に向けた事例紹介(経産省作成事例集より)
- ④ トラックGメンの活動状況について
- ⑤ (公社)全日本トラック協会におけるトラック運送事業者の
経営基盤強化支援について
- ⑥ **参考資料紹介**
 - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)
 - ⑥-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)
 - ⑥-3 **原価計算・運賃交渉関係資料**

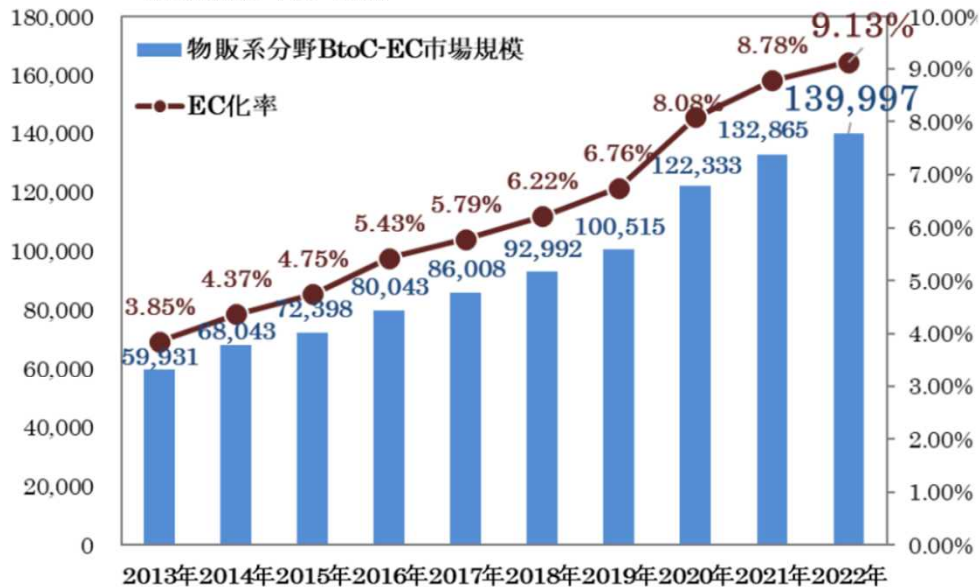
EC市場の推移・規模、宅配便取扱個数

BtoC – EC市場規模の経年推移

(単位：億円)



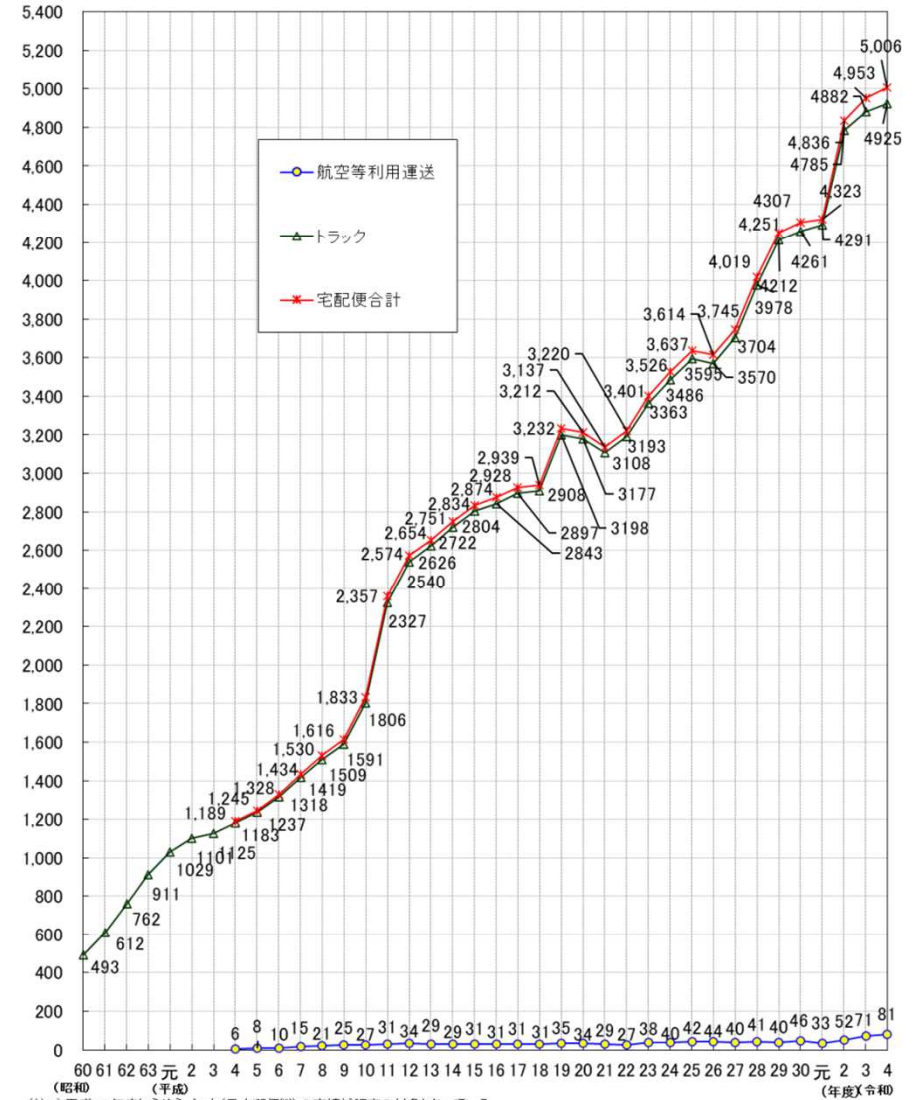
(市場規模の単位：億円)



出典：経済産業省「令和4年度デジタル取引環境整備事業（電子商取引に関する市場調査）」より

宅配便取扱個数の推移

(単位：百万個)

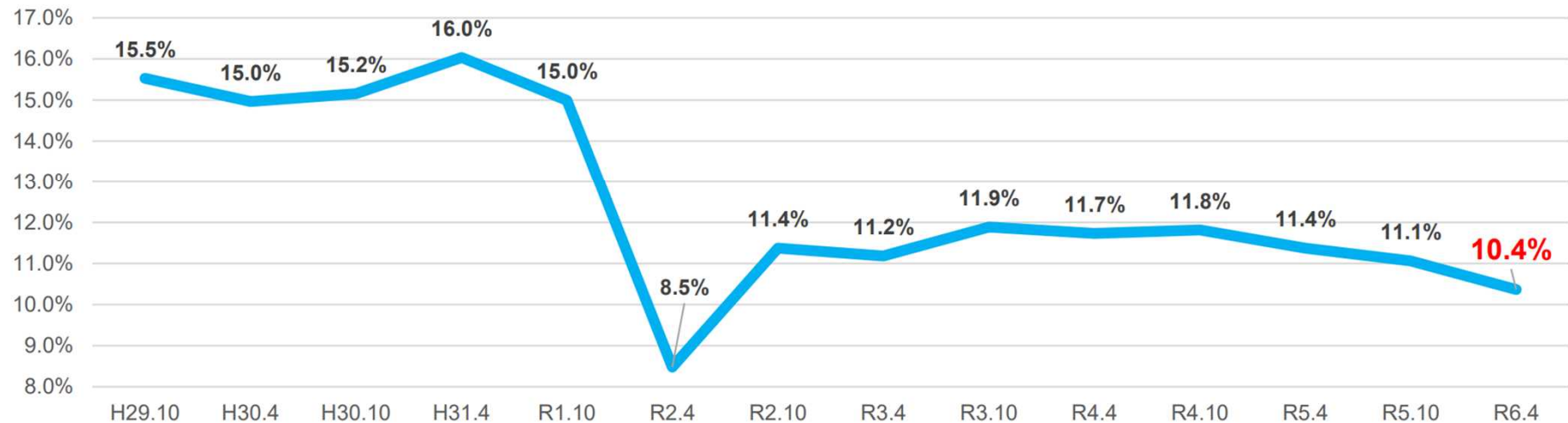


(注1) 平成19年度からゆうパック(日本郵便)の実績が調査の対象となっている。
 (注2) 日本郵便については、航空等利用運送事業に係る宅配便も含めトラック運送として集計している。
 (注3) 「ゆうパケット」は平成28年9月まではメール便として、10月からは宅配便として集計している。
 (注4) 佐川急便(株)においては決算期の変更があったため、平成29年度は平成29年3月21日～平成30年3月31日(376日分)で集計している。

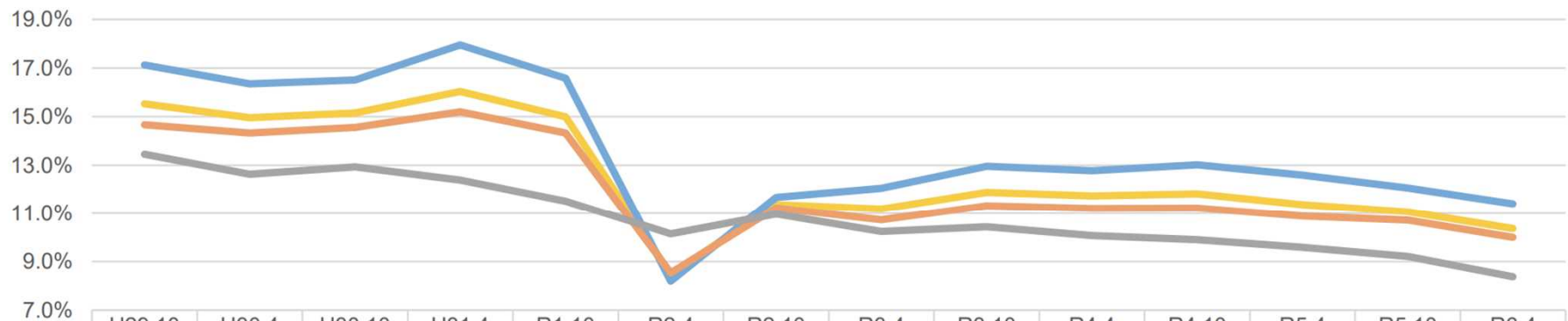
出典：国土交通省「令和4年度宅配便等取扱個数の調査及び集計方法」より

宅配便再配達実態調査結果の推移

実態調査に基づく再配達率の推移（総計）



実態調査に基づく地点別再配達率の推移

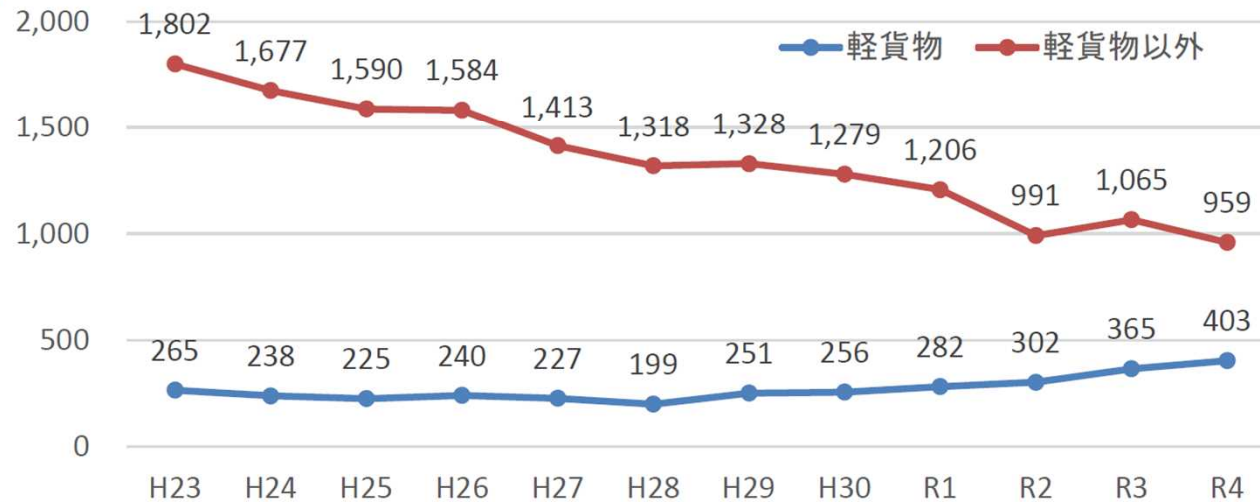


	H29.10	H30.4	H30.10	H31.4	R1.10	R2.4	R2.10	R3.4	R3.10	R4.4	R4.10	R5.4	R5.10	R6.4
総計	15.5%	15.0%	15.2%	16.0%	15.0%	8.5%	11.4%	11.2%	11.9%	11.7%	11.8%	11.4%	11.1%	10.4%
都市部	17.1%	16.4%	16.5%	18.0%	16.6%	8.2%	11.7%	12.0%	13.0%	12.8%	13.0%	12.6%	12.1%	11.4%
都市部近郊	14.7%	14.3%	14.6%	15.2%	14.3%	8.5%	11.2%	10.7%	11.3%	11.2%	11.2%	10.9%	10.7%	10.0%
地方	13.5%	12.6%	12.9%	12.4%	11.5%	10.1%	11.0%	10.2%	10.4%	10.1%	9.9%	9.6%	9.2%	8.4%

事業用貨物自動車の死亡・重傷事故件数の推移

○ 事業用貨物自動車のうち、軽貨物の死亡・重傷事故件数は平成28年以降増加傾向である一方、軽貨物以外は減少傾向。

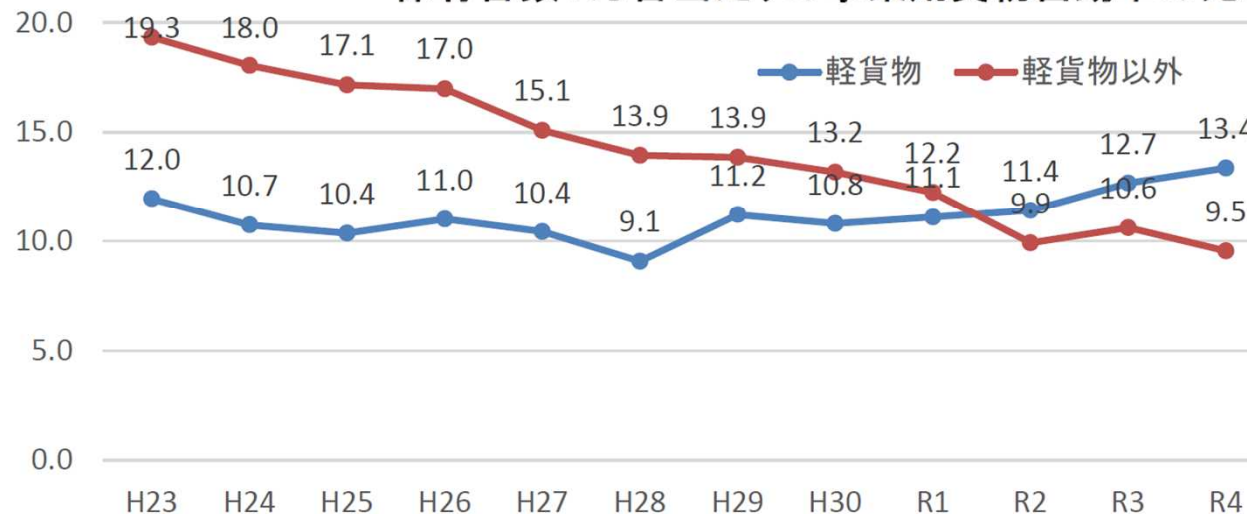
事業用貨物自動車の死亡・重傷事故件数の推移



	平成28年	令和4年	平成28年→令和4年
軽貨物	199	403	102.5%増
軽貨物以外	1,318	959	27.2%減

出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

保有台数1万台当たりの事業用貨物自動車の死亡・重傷事故件数の推移

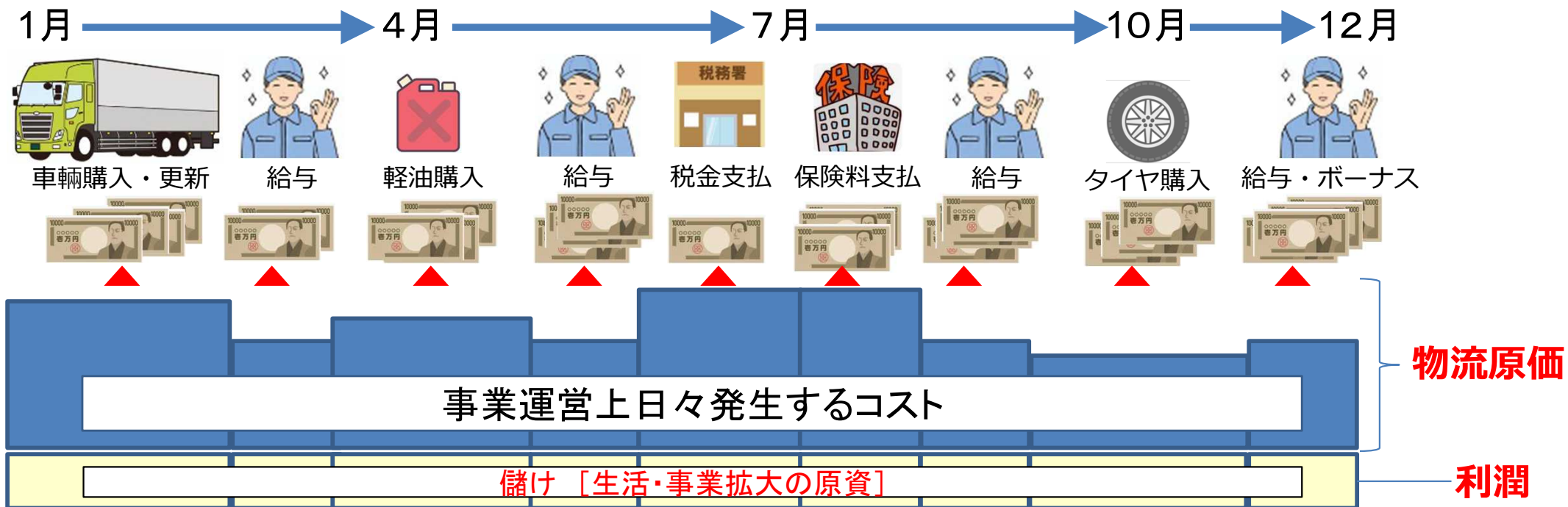


	平成28年	令和4年	平成28年→令和4年
軽貨物	9.1	13.4	47.4%増
軽貨物以外	13.9	9.5	31.5%減

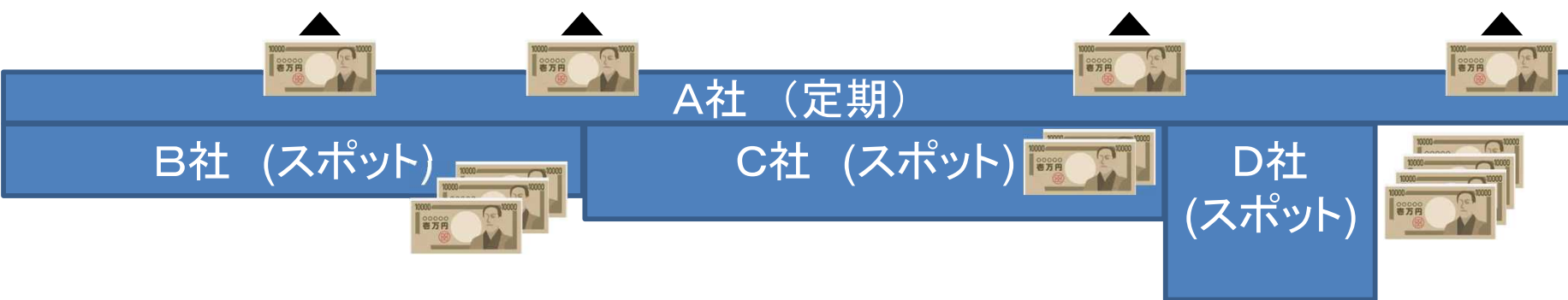
出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
(一財)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」

物流コスト(原価)と売り上げ

日々発生する物流コスト(原価)



V I I A ? 健全な事業継続の為には (物流原価 + 利潤) = < 売上げ が望ましい。



コスト(原価)の発生と契約・売り上げの收受のタイミングが違うので、契約・運賃交渉の際に走行キロ・時間見合いの単価設定がしづらい。「一運行あたり〇〇万」などの相場観が損益分岐の判断に用いられるか、荷主の言い値を飲まざるを得ない。また、逆に支払いの際に売り上げの実態に見合ったコスト負担なのか判断が付きずらく、設備投資に消極的になるか無計画な設備投資になる。

車両別費用の整理

直接割付の可否	費用	固定/変動	概要
車両に直接割付け できる費用 (基本実費)	運行費	変動	○燃料(軽油)・油脂(エンジンオイル費)費用 ○修理費用(一般修理、車検整備、定期点検費用、ミッションオイル費等) ○尿素水費用(ディーゼルエンジン車) ○タイヤチューブ、交換費用
	車両費	固定	車両購入費、リース費用(メンテナンスリース等修理費などを含む場合は除く)
	車両の税金	固定	自動車取得税、自動車重量税、自動車税
	車両の保険費	固定	自賠責保険料等車両毎に費用が発生するもの。
	運転者の人件費※	固定	運転者の給与、法定福利、福利厚生費(健康診断代、昼食代等)、退職金(退職給与引当金)、通勤手当
車両に直接割付け できない費用 (車輛別売り上げ又は稼働時間の割合で按分)	車両の保険費	固定	任意保険、運送保険、運送業者賠償責任保険等、会社単位で契約する為車両毎に割り当てられない保険料。
	間接費	固定	一般管理費 (役員・運行管理者・整備管理者の人件費、事務所維持費用、各種消耗品費、事務用品費、通信費など)、 備品運搬費、車庫等の施設費

※ 1者1台で車両を割り当てられている例。1台を複数人で共有している場合は、車両毎の乗務時間で按分のうえ1台あたりを積み上げ。

1 時間あたり、1 kmあたり費用の算出

1 時間あたり固定費の計算

車両別費用で「固定」に整理された費用の合計

÷

稼働時間

=

1 時間あたり固定費

1 kmあたり変動費の計算

0 ℓ → 満タン燃料費用

÷

実燃費(km/ℓ)

=

1 kmあたり燃料費

オイル交換1回あたりの
油脂費用

÷

1交換あたり
走行距離

=

1 kmあたり油脂費

タイヤチューブ交換1回
あたりのタイヤチューブ費用

÷

1交換あたり
走行距離

=

1 kmあたり
タイヤチューブ費

一般修理費用、
車検整備費用

÷

修理、整備の間
の走行距離

=

1 kmあたり修理費

0 ℓ → 満タン尿素費用

÷

0 ℓ → 満タンの
走行可能距離

=

1 kmあたり尿素水費

実践的な原価計算

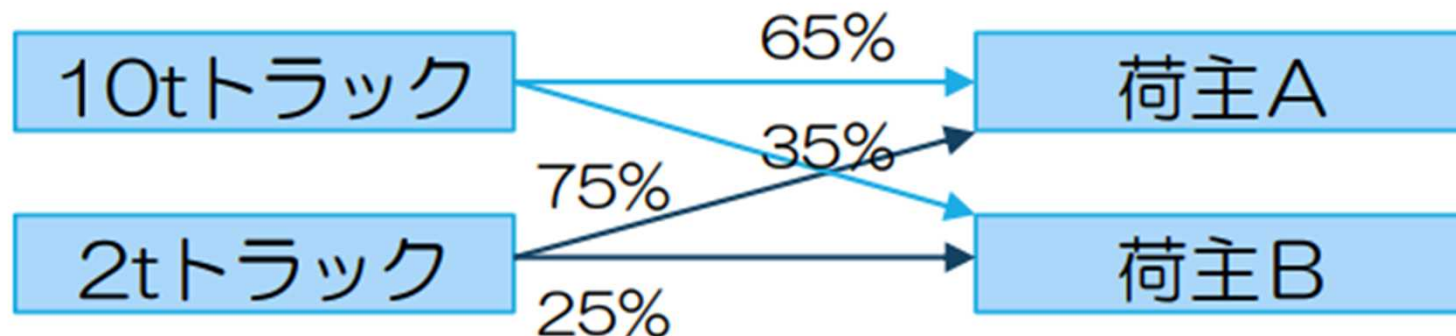
運行ルート別の原価計算

発着地点間の距離と稼働時間を基本に算出

$$\begin{aligned}
 & \boxed{\text{固定費}} = \boxed{\text{1時間あたり固定費}} \times \boxed{\text{平均稼働時間(時間)}} \\
 & \quad + \\
 & \boxed{\text{変動費}} = \boxed{\text{1kmあたり変動費}} \times \boxed{\text{平均走行距離(km)}} \\
 & \quad + \\
 & \boxed{\text{料金・実費等}} = \boxed{\text{1運行あたりの実費}} \\
 & \quad \cdot \text{高速道路利用料} \cdot \text{燃料サーチャージ} \cdot \text{フェリー利用料} \cdot \text{附帯作業費} \\
 & \quad \cdot \text{駐車場利用料} \cdot \text{車両留置料} \cdot \text{宿泊費用} \cdot \text{その他諸費用}
 \end{aligned}$$

取引先別の原価計算

車両ごとの原価を荷主毎の輸送の稼働時間で按分



※ 1台1荷主等に割り当てられる場合は、按分は不要。

「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直しのポイント

- 検討会での議論を踏まえ、**①荷主等への適正な転嫁**、**②多重下請構造の是正等**、**③多様な運賃・料金設定等**の提言をとりまとめ（令和5年12月15日）

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの**燃料費を120円**に変更し、**燃料サーチャージも120円**を基準価格に設定【運賃】

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 現行の待機時間料に加え、**公共工事設計労務単価表**を参考に、荷役作業ごとの**積込料・取卸料**を加算【運賃】

待機時間料	→	1,760円	
積込料・取卸料	機械荷役の場合	→	2,180円
	手荷役の場合	→	2,100円

※金額はいずれも中型車（4クラス）の場合の30分あたり単価

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離**し、**荷主から対価を収受**する旨を明記【約款】
- **「有料道路利用料」を個別に明記**するとともに、「運送申込書／引受書」の雛形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

<「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- **「下請け手数料」（運賃の10%を別に収受）を設定**【運賃】
- 元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**することを明記【約款】

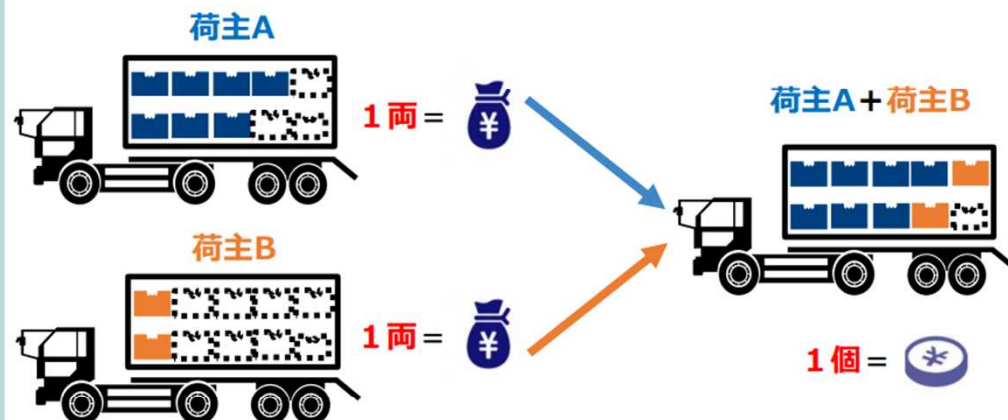
<契約条件の明確化>

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した**電子書面（運送申込書／引受書）を交付**することを明記【約款】

3. 多様な運賃・料金設定等

<「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の**「速達割増」**（逆にリードタイムを長く設定した場合の**割引**）や、**有料道路を利用しないこと**によるドライバーの運転の長時間化を考慮した**割増**を設定【運賃】

<その他>

- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増を追加**【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能**とする【約款】

その他運賃・料金・割増等について

燃料サーチャージ

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別建ての運賃として設定する制度



標準的な運賃 燃料サーチャージ計算例

前提条件

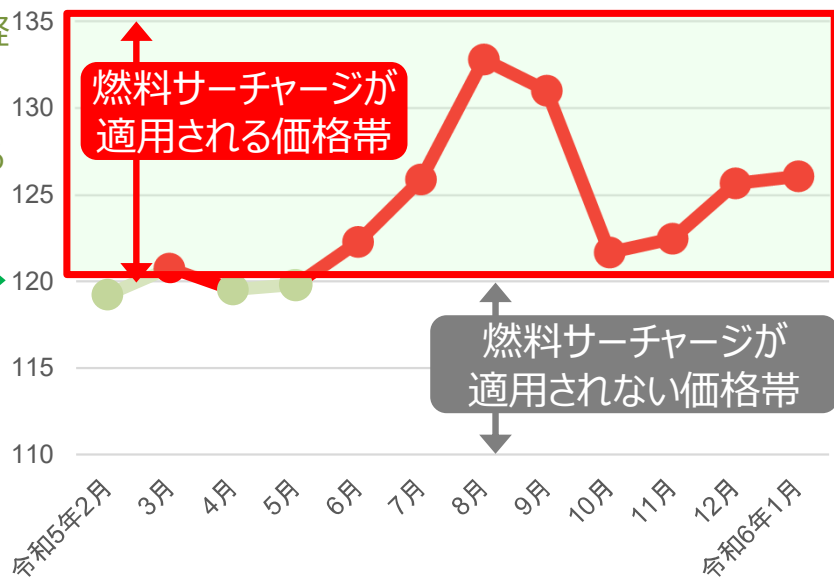
- ・距離別運賃（大型車、中国運輸局管内）
- ・走行距離：840km(東京～広島間)
- ＜標準的な運賃：248,920円＞
- ・燃費：3.3km/ℓ
- ・燃料上昇額20円上昇→算出上の燃料価格上限額17.5円

$$\text{走行距離(km)} \div \text{燃費(km/ℓ)} \times \text{算出上の燃料価格上昇額(円/ℓ)}$$

$$= 840(\text{km}) \div 3.3(\text{km}) \times 17.5(\text{円/km})$$

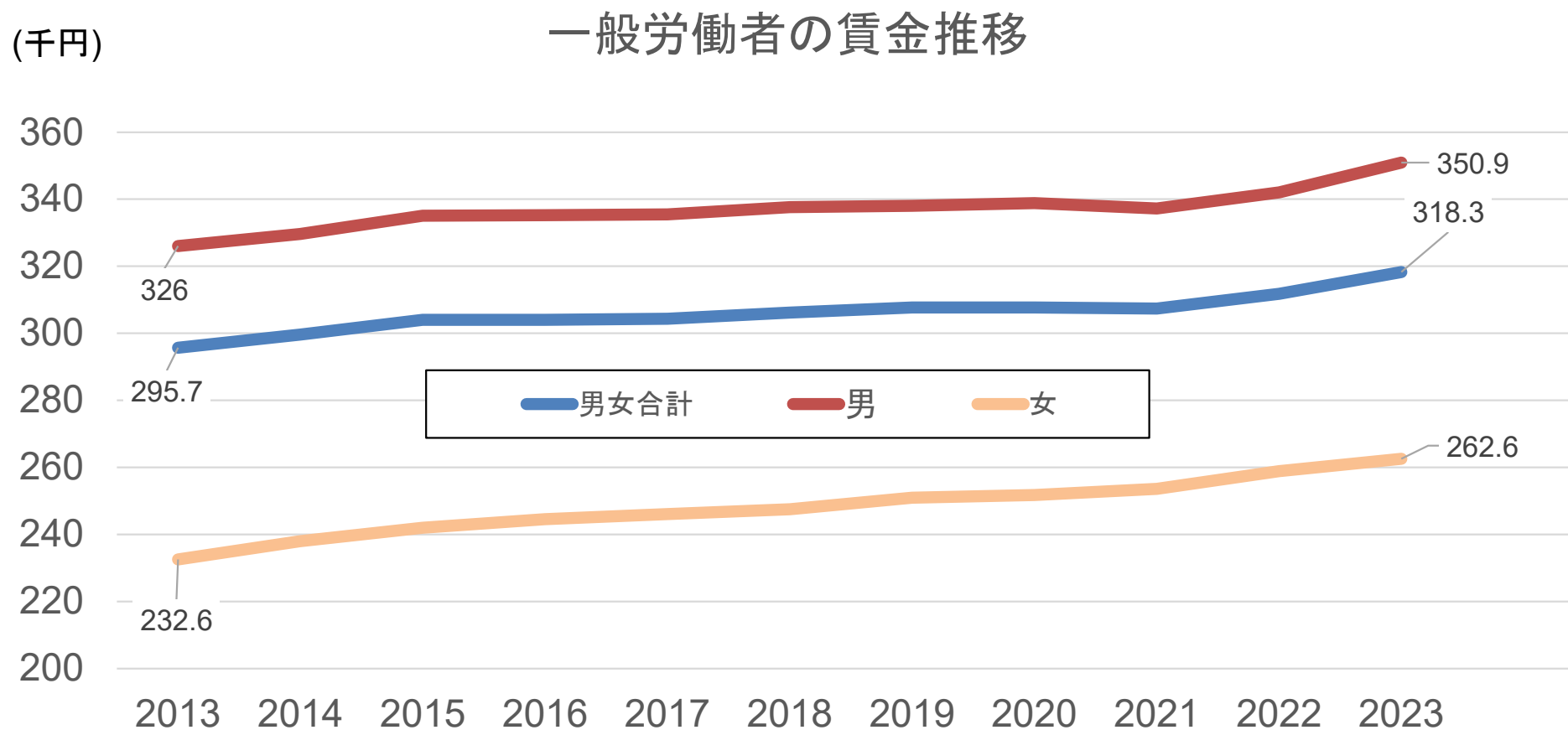
$$= 4,455\text{円}$$

新標準的な運賃による軽油基準額120円/ℓそれを上回る場合燃料サーチャージ必要 →



関係指標（月あたり賃金の推移）

一般労働者の月あたり賃金は、過去10年で月あたり約2万円増。

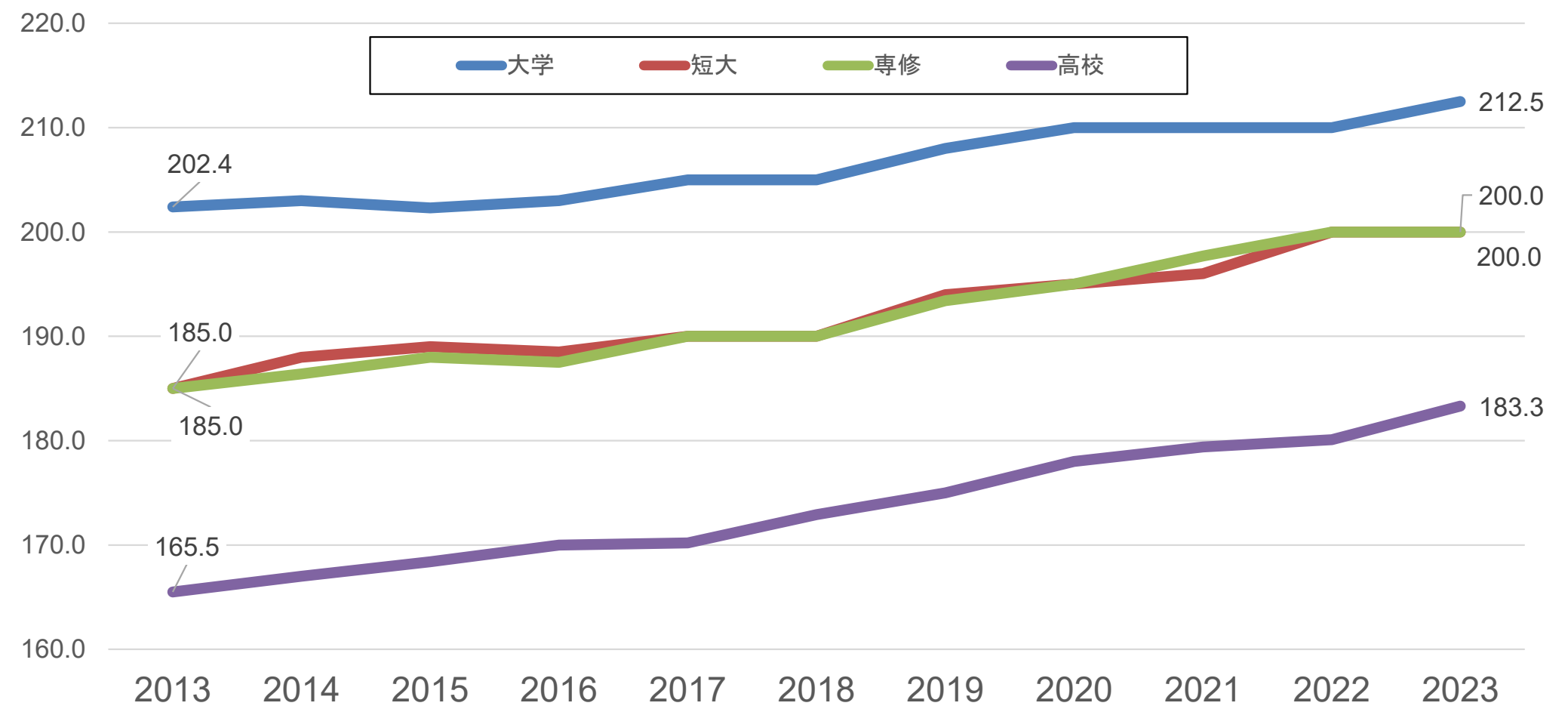


関係指標 (学歴別初任給推移)

学卒求人の初任給は、過去10年で大卒が約1万、高卒では月あたり約1.8万円増。

学歴別求人初任給

(千円)

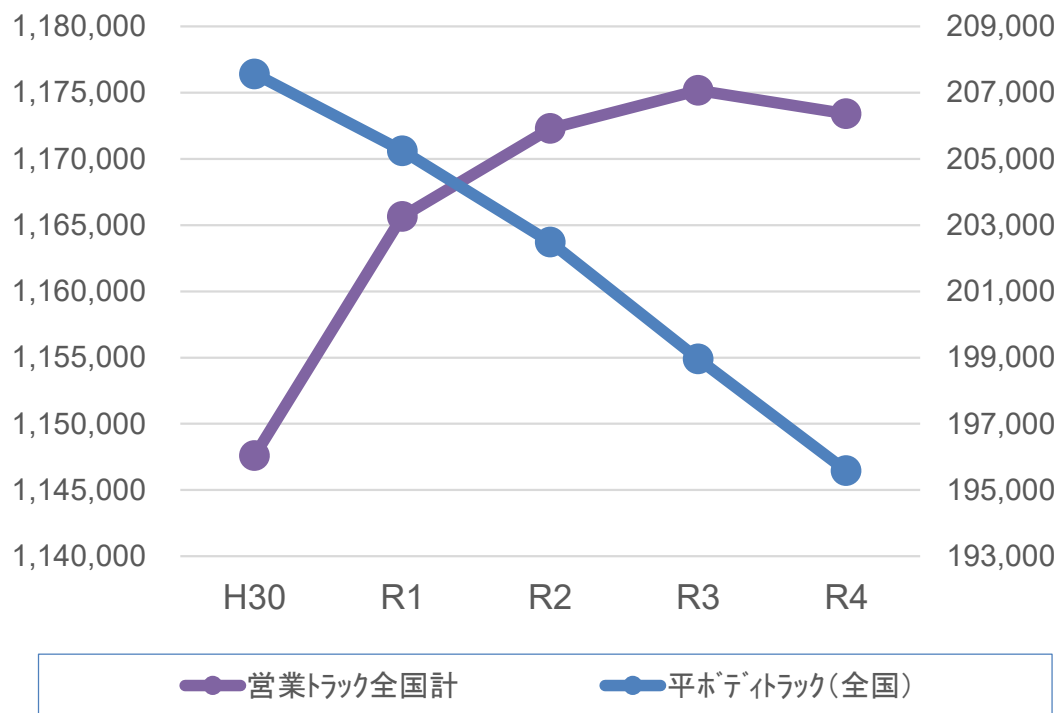


厚生労働省 令和5年3月 新規学校卒業者の求人初任給調査結果より

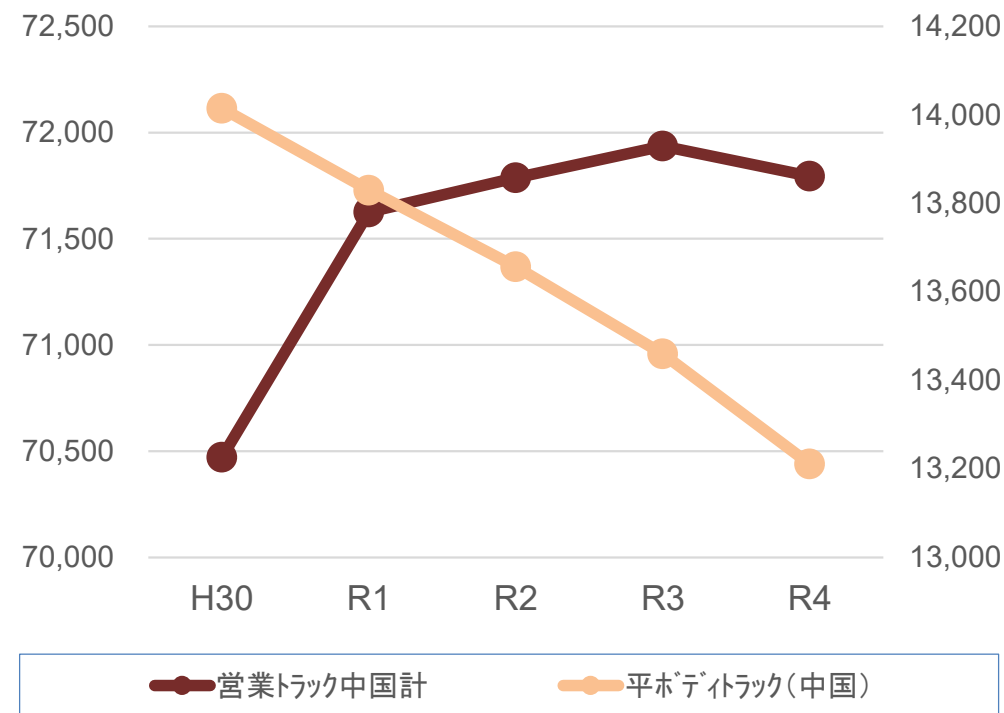
関係指標 (トラック車両台数推移)

トラック台数は増加傾向から前年比減の変化、平ボディトラック台数は継続して減少しています。

トラック台数推移(全国)

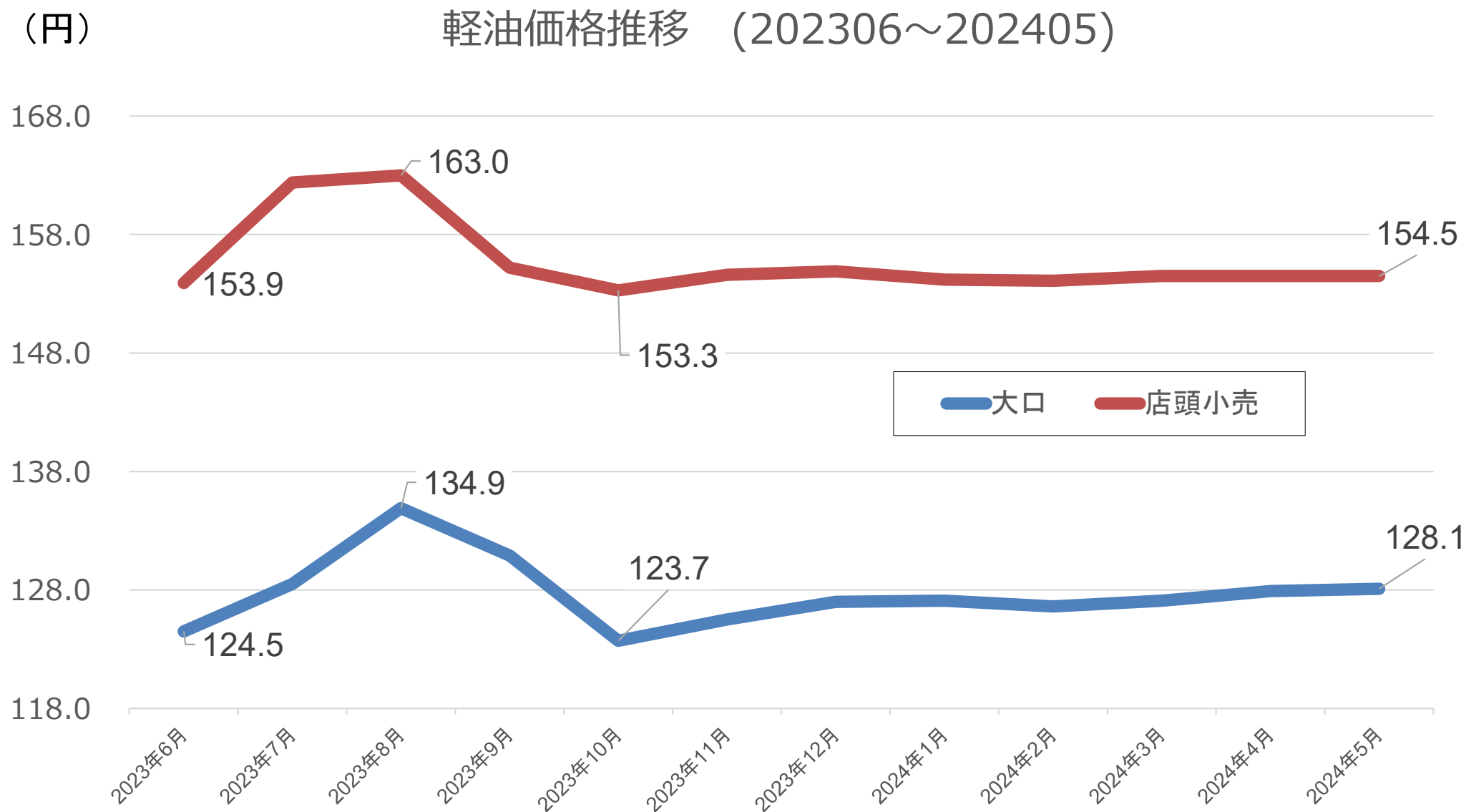


トラック台数推移(中国)



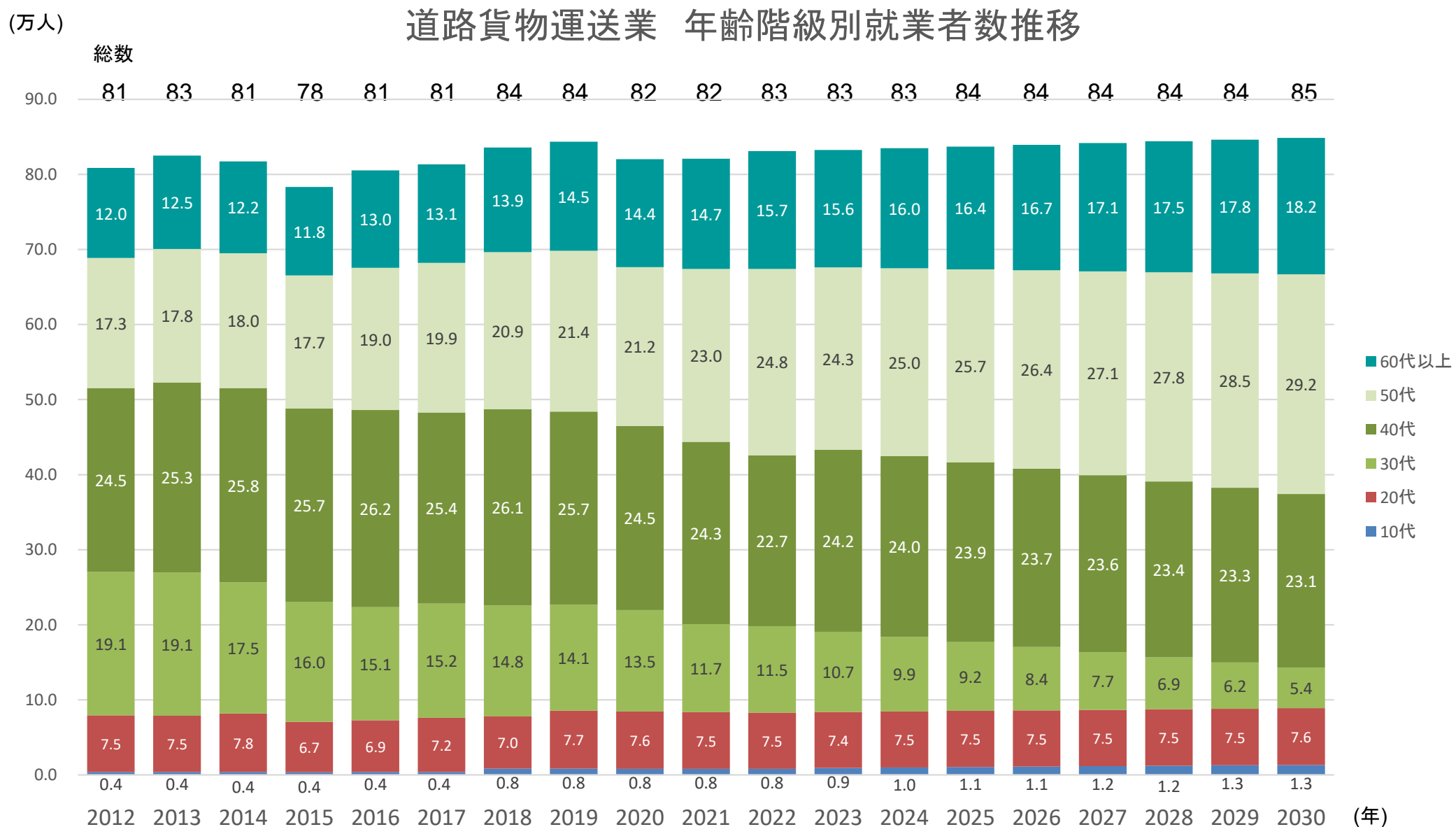
	H30	R1	R2	R3	R4
平ボディトラック(中国)	14,015	13,830	13,657	13,460	13,211
営業トラック中国計	70,471	71,626	71,787	71,937	71,795
平ボディトラック(全国)	207,566	205,244	202,484	198,957	195,581
営業トラック全国計	1,147,591	1,165,653	1,172,299	1,175,164	1,173,399

関係指標(燃料費[軽油価格推移])



道路貨物運送業 年齢階級別就業者数の推移（一部予測値）

トラックドライバーは労働時間が長く、賃金が安く、人手不足で高年齢化が進行しています。



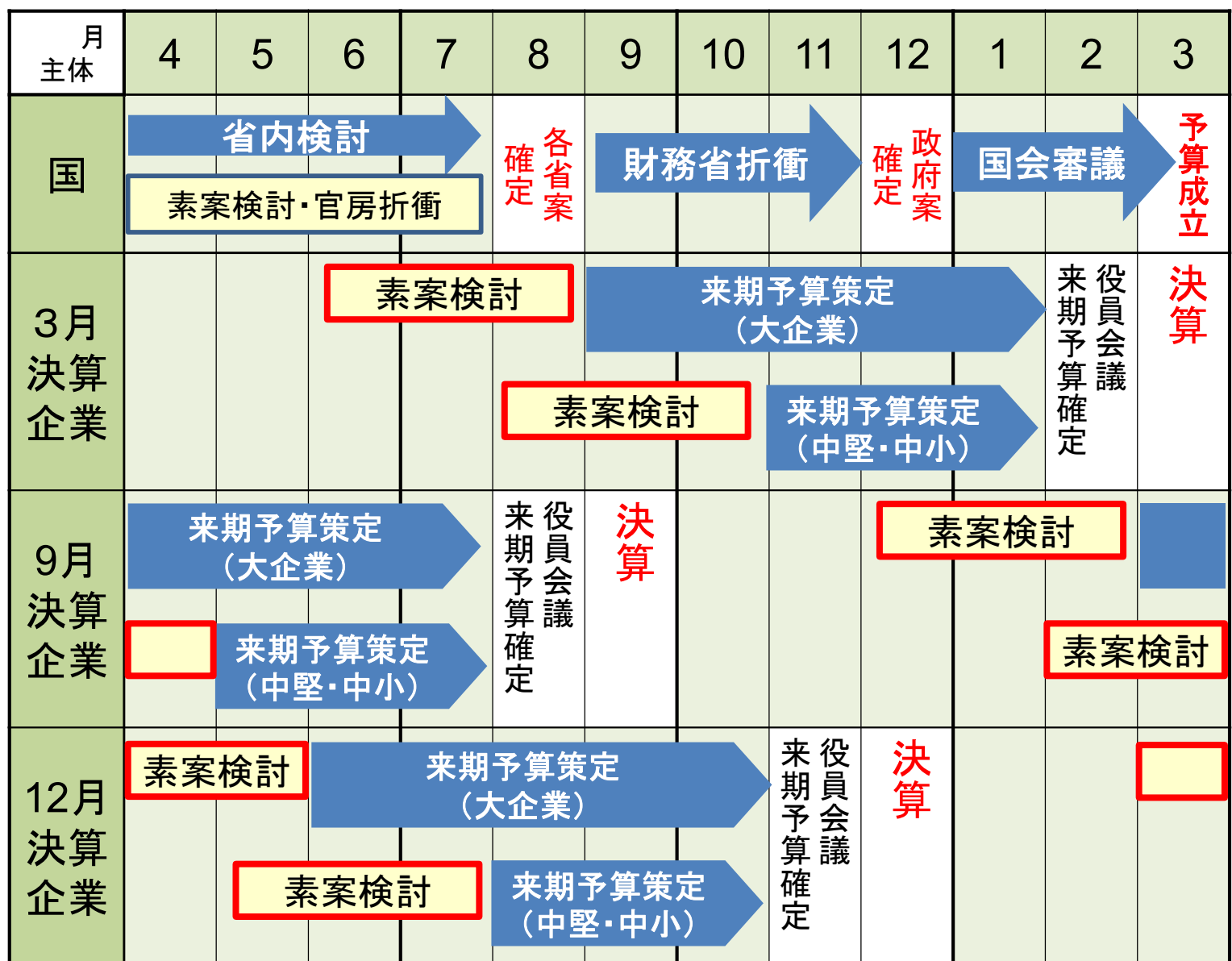
資料：総務省「労働力調査」より中国運輸局自動車交通部貨物課が作成。

※道路貨物運送業従業者数（総数）に年齢階級別構成比を乗じて計算。2023以降については過去の数字を元に回帰直線により推計。端数処理の関係で合計が一致しない場合がある。

(参考情報) 交渉の開始時期(相手方の予算策定期期を見極めて実施)

(仮定) 大企業：決算月の約5～6か月前から予算策定開始、決算月の前月中に予算決定。
 中堅・中小企業：決算月の3か月前後から、来期予算準備開始。

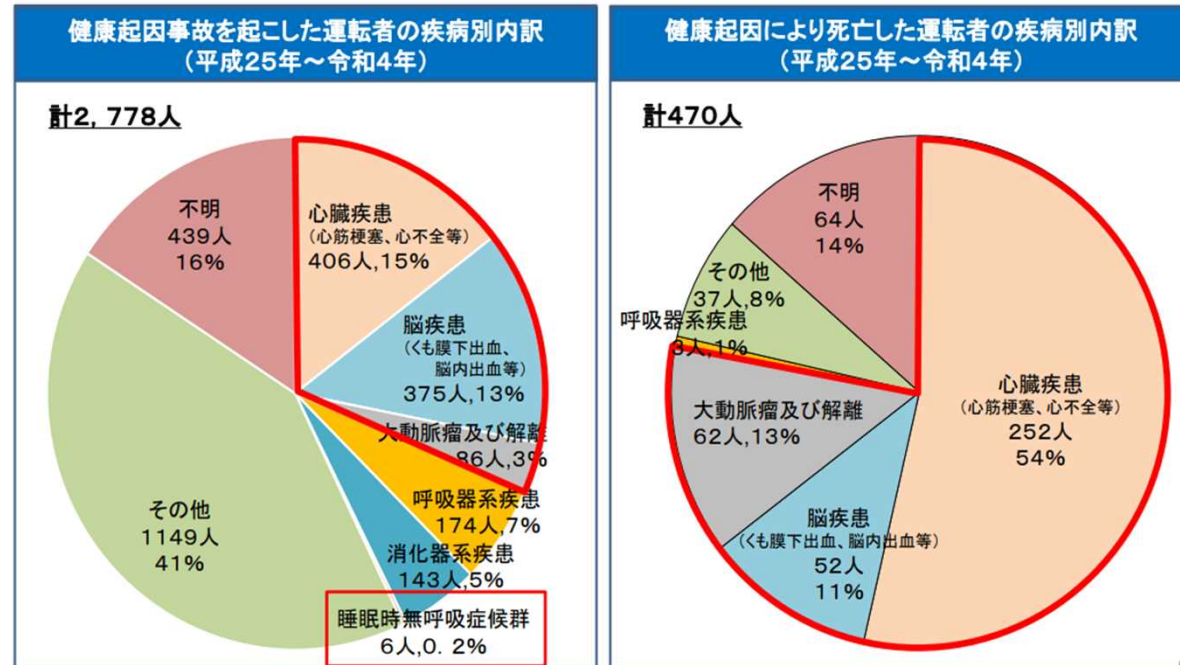
決算月	法人数	割合
1月	100,172	3.6%
2月	180,631	6.6%
3月	502,060	18.3%
4月	195,004	7.1%
5月	227,592	8.3%
6月	268,192	9.8%
7月	210,109	7.7%
8月	240,760	8.8%
9月	299,291	10.9%
10月	134,262	4.9%
11月	102,304	3.7%
12月	285,436	10.4%
合計	2,745,813	100%



トラックドライバーの体調不良が引き起こす重大な交通事故

健康起因事故件数は高止まり、でも検査を受けさせられない事業者も

運転者の健康起因事故の疾病別内訳



運転者の健康起因事故の状況

運転者が疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案(自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数)は、高止まりの状況で、令和4年はそのうち3割が交通事故に至っている。

疾病としては「心臓疾患」「脳疾患」「大動脈瘤及び解離」が多く、合計割合が死亡した運転者の約8割を占める。

トラックについては必要な各種スクリーニング検査を受信させていない理由として、「人員配置上、受診させる余裕がない」、「検査費用が高額」などが挙げられている。

体調不良による大型トラックの事故事例 (H30.2.15)

(事故概要) 愛知県の国道で、大型トラックが信号待ちの車列の最後尾に追突し、6台の車両が関係する多重衝突事故が発生。軽乗用車の運転者が死亡、普通トラックの運転者が重傷、その他3名が軽傷。

(事故原因)

大型トラックの運転者は事故前日から体調不良があり、運行途中でさらに体調の悪化を感じたが、運転を継続していた。そのため、信号待ちの車列に気が付くのが遅れ衝突したと考えられる。また、運転者の出庫が3時頃と早いことを理由に、事業者は2ヵ月前から始業点呼をしておらず、運行管理者は体調不良に気づくことがなかった。



時間外労働上限規制のほかにも、これだけのルールが課せられています。

労働基準法

時間外労働上限規制：年間**960**時間以内

自働車運転者の労働時間の改善のための基準（改善基準告示）

拘束時間のルール

拘束時間…使用者に拘束されている時間（労働時間＋休憩時間）

- 1日あたり：**原則13時間以内**（最大15時間。但し14時間超は週2回まで。長距離運行の場合も16時間超は週2回まで）
- 1ヶ月あたり：**284時間以内**（労使協定により310時間まで延長可。但し年間上限を超えないこと）
- 1年あたり：**3,300時間以内**（労使協定によっても3,400時間以内まで）

運転時間のルール

- 連続運転時間の上限：**4時間**（毎に30分の休憩を取る必要がある。）
- 1日あたりの運転時間の上限：**2日を平均した1日あたり9時間以内**
- 1週間あたりの運転時間の上限：**2週間を平均した1週間あたり44時間以内**

休息期間のルール

休息期間…使用者の拘束を受けない期間、労働者の自由な時間

- 1日あたりの運転時間の下限：**基本11時間**（継続9時間を下回らないこと。長距離運行の場合8時間以上は週2回まで）
※休息時間が9時間を下回る場合は、一運行（出庫～帰庫）終了後、継続して12時間の休息を与えること。

休日労働のルール

- 休日労働回数の上限：**2週について1回が限度**

詳しくはオンライン
説明会アーカイブで



1日あたり運転時間の上限計算方法

2日を平均した1日あたり9時間以内の計算

- ① 特定日の運転時間(A時間)と特定日の前日の運転時間(B時間)との平均
- ② 特定日の運転時間(A時間)と特定日の翌日の運転時間(C時間)との平均

特定日の前日(N-1日)	特定日(N日)	特定日の翌日(N+1日)
B時間	A時間	C時間

$$\textcircled{1} \frac{B時間 + A時間}{2} \quad \text{と} \quad \textcircled{2} \frac{A時間 + C時間}{2}$$

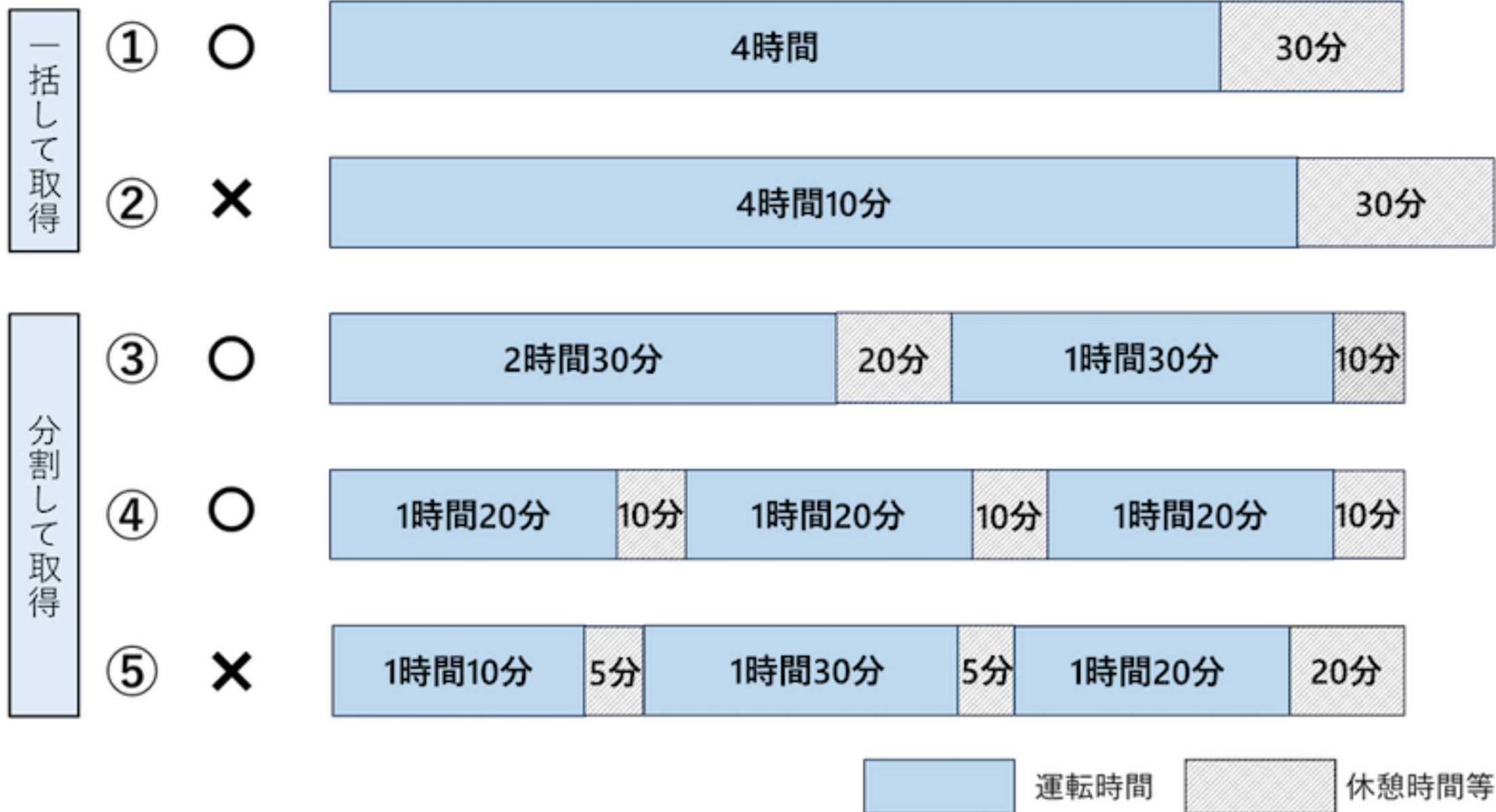
①、②とも9時間を超えた場合は改善基準告示違反となる。

1週間あたり運転時間の上限計算方法

2週間を平均した1週間あたり44時間以内の判断



いわゆる430休憩の取得イメージ



時間外労働の上限規制設定の経緯

長時間労働で稼ぎたいドライバーがいても、「誰でも働ける環境」を作るため上限規制が必要

労働政策審議会労働条件分科会での議論

- ・運輸・郵便業は他産業に比べ週労働時間60時間以上の雇用者の割合が特に高い。
- ・**収入を確保するために長時間労働によって収入を確保しようとする労働者がいるのも現状。**
- ・しかし労働者が入ってきやすい業界の環境を労使双方でつくり上げる必要がある。
- ・鍵を握るのは商慣行の改善。課題の解決に向けて、業界・企業の枠を超えた協力が不可欠。
- ・荷主企業の協力といった全体の対策も含めた取組が改善基準告示の遵守につながる。



労働政策審議会にて必要性確認

- ・人口減少社会において、誰でも働ける環境を整える必要がある。
- ・しかし日本の現状は長時間労働者が多く、健康の確保や仕事と家庭生活の両立が困難。
- ・「過労死ゼロ」、女性や高齢者が働きやすい社会の実現のため、長時間労働是正が必要。



働き方改革関連法(2018(平成30)年6月29日成立)で必要性明記 (法案提出理由)

労働者がそれぞれの事情に応じた多様な働き方を選択できる社会を実現する働き方改革を推進するため時間外労働の限度時間の設定 (略) 等措置を講じる必要がある。