

## 審議事項及び報告事項

### 審議事項

#### 1. 委員の変更について

##### 【資料①】

##### (1) 異動に伴う委員の変更

新 吉田 研一 厚生労働省石川労働局長  
旧 武隈 義一 厚生労働省石川労働局長

新 平井 隆志 国土交通省北陸信越運輸局長  
旧 野津 真生 国土交通省北陸信越運輸局長

##### (2) 異動に伴うオブザーバーの変更

新 虎尾 高広 北陸農政局経営・事業支援部食品企業課課長補佐  
旧 玉木 幸浩 北陸農政局経営・事業支援部食品企業課課長補佐

#### 2. 令和3年度における石川県地方協議会の取組計画について

##### 【資料②】、【資料③】

(※以下、資料②の項目順で記載)

##### (1) 今年度の輸送分野別の検討について

輸送分野全般において取引環境の適正化を図るため、中長期的な取組として、荷主及びトラック事業者を対象とした説明会や要請行動、リーフレット配布等による周知活動を毎年継続して実施し、2024年度までに、標準的な運賃の届出率を70%以上とする目標を立てることとした。

##### (2) トラック運送事業者に対する労働時間等説明会について

年度内に、荷主とトラック事業者を対象とした取引環境と労働時間改善に向けた説明会を開催することとし、今年度は更に周知効果を図れるよう、開催場所を増やすことを検討している。具体的には、労働基準監督署において開催するトラック事業者を対象とした労働時間等説明会に、荷主も対象に含め、県内3ヶ所(能登地区、金沢地区、加賀地区)に分けて実施できるか調整中である。

##### (3) 周知事項について

###### ①異常気象時における輸送の安全確保

- ・荷主団体への要請行動を行い、物流機能維持への理解を求める。
- ・リーフレット等により荷主企業及びトラック事業者に対し周知を行う。

###### ②標準的な運賃

- ・荷主とトラック事業者を対象とした取引環境と労働時間改善に向けた説明会を行い、制度の趣旨について荷主の理解を広げ、事業者による届出を促す。
- ・リーフレット等を作成してトラック事業者のほか荷主団体を通じて荷主企業にも配付、広報を依頼して理解と協力を求める。
- ・荷主団体への要請行動を実施して、労働力確保の課題や物流機能の維持にかかる理解と協力を求める。

③「ホワイト物流」推進運動

④「加工食品」、「建設資材」、「紙・パルプ」物流ガイドライン

⑤運転者職場環境良好度認証制度（働きやすい職場認証制度）

⑥トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

- ・③～⑥については、荷主とトラック事業者を対象とした取引環境と労働時間改善に向けた説明会等の機会を通し、広く周知を図ることとする。

#### 報告事項

##### 1. 異常気象時下における輸送に関する協力要請について（令和2年度）

令和2年度の取組に関しては、本年1月に書面決議による第10回協議会で報告しているが、大雪による車の立ち往生や強風による横転が多発し物流に大きな影響が及んだことを踏まえ、2月に荷主団体を訪問し異常気象下における輸送の安全確保についての協力要請を行った。

#### 参考（資料）

- ・最近のトラック運送事業にかかる取組みについて

## トラック輸送における取引環境・労働時間改善石川県地方協議会

## (新) 委員名簿

(敬称略)

近藤修司	株式会社四画面思考研究所代表取締役
普赤清幸	石川県商工会議所連合会専務理事
橋本政人	一般社団法人石川県経営者協会専務理事
中村明	石川県中小企業団体中央会専務理事
吉田幸浩	全国農業協同組合連合会石川県本部管理部長
久々湊尚純	カナカン株式会社物流システム部部长
松任宏幸	津田駒工業株式会社常務取締役総務部長
杉浦直人	石川県交通運輸産業労働組合協議会議長
久安常信	一般社団法人石川県トラック協会長
山田秀一	北陸貨物運輸株式会社代表取締役
小前田彰	小前田運輸株式会社取締役会長
中田徹	日本通運株式会社金沢支店支店長
<u>吉田研一</u>	<u>厚生労働省石川労働局長</u>
<u>平井隆志</u>	<u>国土交通省北陸信越運輸局長</u>

(オブザーバー)

<u>虎尾高広</u>	<u>北陸農政局経営・事業支援部食品企業課課長補佐</u>
-------------	-------------------------------

トラック輸送における取引環境・労働時間改善石川県地方協議会

(旧) 委 員 名 簿

(敬称略)

近 藤 修 司	株式会社四画面思考研究所代表取締役
普 赤 清 幸	石川県商工会議所連合会専務理事
橋 本 政 人	一般社団法人石川県経営者協会専務理事
中 村 明	石川県中小企業団体中央会専務理事
吉 田 幸 浩	全国農業協同組合連合会石川県本部管理部長
久々湊 尚 純	カナカン株式会社物流システム部部长
松 任 宏 幸	津田駒工業株式会社常務取締役総務部長
杉 浦 直 人	石川県交通運輸産業労働組合協議会議長
久 安 常 信	一般社団法人石川県トラック協会長
山 田 秀 一	北陸貨物運輸株式会社代表取締役
小 前 田 彰	小前田運輸株式会社取締役会長
中 田 徹	日本通運株式会社金沢支店支店長
武 隈 義 一	厚生労働省石川労働局長
野 津 真 生	国土交通省北陸信越運輸局長

(オブザーバー)

玉 木 幸 浩	北陸農政局経営・事業支援部食品企業課課長補佐
---------	------------------------

基政発0709第2号  
基監発0709第1号  
国自貨第34号  
令和3年7月9日

都道府県労働局労働基準部監督課長 殿  
各運輸局自動車交通部長等 殿

厚生労働省労働基準局労働条件政策課長  
厚生労働省労働基準局監督課長  
国土交通省自動車局貨物課長  
(公印省略)

令和3年度の「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」  
の実施事項について

平成27年度から中央及び各都道府県に設置している「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」(中央に設置している協議会を「中央協議会」、都道府県に設置している協議会を「地方協議会」という。以下同じ。)では、「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」の策定や「パイロット事業」等の実証実験による取組の深掘り、さらに、荷待ち件数が特に多い輸送分野(加工食品、飲料・酒、建設資材、紙・パルプ、生鮮食品(生乳))等において、輸送品目ごとの課題整理や改善策の検証を実施し、サプライチェーン全体での課題解決に取り組んだところである。

今後、「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」に基づき、自動車運転の業務について令和6年度から時間外労働の上限規制が適用されることを踏まえ、自動車運転者の長時間労働の改善と生産性向上の取組を荷主と連携して更に加速させていく必要がある、これまでの中央協議会や地方協議会で取り上げられた課題について、トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一丸となって、解決に向けて取り組んでいくことが重要である。

については、今年度の地方協議会において重点的に取り組む事項、関係省庁との連携を強化して取り組む必要がある事項について、下記のとおり通知するので、必要な対応をされたい。

## 記

- 1 今年度の重点取組事項について
  - (1) 今年度の輸送分野別の検討について
    - ① 対象輸送分野

各地方協議会事務局（運輸支局、都道府県労働局及び都道府県トラック協会をいう。以下同じ。）は、これまでの地方協議会での課題整理や過去の実証事業を通じて浮き彫りとなった課題、輸送分野ごとに顕在化している課題等に対し、1つ以上の輸送分野における課題の整理及び課題に対する改善策の活用等を検討すること。検討の対象とする輸送分野（以下「対象輸送分野」という。）は、各地方の状況に応じ、次の（ア）～（オ）のいずれかにより選定すること。なお、選定に当たっては、下記2において工程表作成及びK P I設定が行われることを考慮し、中長期的な取組を見据えて検討すること。

（ア）令和元年度に実施した待機時間・附帯作業に関する調査の都道府県別の結果に基づき、各都道府県における待機時間が特に長い輸送分野（別添資料参照）

（イ）令和2年度に実施した積載効率に関する調査の輸送品目別及び都道府県別の結果に基づき、各都道府県における積載効率の改善が必要（※）な輸送分野（別添資料参照）

※ 令和元年度の数値が平成22年度の数値と比較し、概ね約5%以上低下している輸送分野を目安とする。

（ウ）過去の重点取組事項や実証事業のフォローアップを実施する必要があると考えられる輸送分野

（エ）「加工食品、飲料・酒」、「建設資材」及び「紙・パルプ」の中で、各輸送品目別のガイドライン（※）で示した『今後の取組みの方向性』に沿って取組を行う輸送分野

（オ）各地方協議会事務局が取組事項として特に必要と認めた輸送分野

※ 令和2年5月策定（「加工食品物流編」は令和3年4月に「加工食品、飲料・酒物流編」に改訂）「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 加工食品物流編」、「同 建設資材物流編」、「同 紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編」、「同 紙・パルプ（家庭紙分野）物流編」

## ② 荷主等の関係者の参画について

i) これまでの地方協議会において議論された課題について、運送事業者と荷主による取組を加速化させるとともに、過去の実証事業等を通じて浮き彫りとなった輸送分野における課題の解決に向けた取組や上記①により選定した対象輸送分野についての検討が効果的なものとなるよう、荷主との更なる連携強化を図っていく必要がある。

そこで、各地方協議会事務局は、対象輸送分野の発・着荷主を含むサプライチェーン全体の関係者はもとより、地方協議会に現在参画していない荷主企業所管省庁の地方支分部局や荷主団体等について、地方協議会への参画を積極的に働きかけること。

なお、中央（厚生労働省本省及び国土交通省本省をいう。）においても経済産業省や農林水産省と連携し、各地方協議会の要請に応じて荷主企業所管省庁の地方支分部局や荷主団体等が参画するよう働きかけることとする。

- ii) 地方協議会事務局からの働きかけに当たっては、各地方において課題の多い輸送分野の関係者や影響力の大きい荷主等を中心に、トラック運送事業における長時間労働の実態や荷主等との連携の必要性を丁寧に説明したうえで、地方協議会への参画を打診すること。
- iii) 各地方協議会事務局は、地方協議会委員の所属する団体の会員事業者や地方協議会に参画する関係者等に対するヒアリングを通じて、荷主と運送事業者の実取引における実態や未解決の課題についての把握・整理を行うこと。特に、荷主と運送事業者の連携によって課題解決が図られた好事例があるか、あるいは、荷主と運送事業者が連携できていない場合にどのような課題があるかについて、重点的にヒアリングを行うこと。

### ③ 対象輸送分野の報告

各地方協議会事務局は、それぞれ各地方協議会事務局を管轄する地方運輸局等（地方運輸局及び沖縄総合事務局をいう。以下同じ。）に、選定した輸送分野を報告すること。各地方運輸局貨物課等は令和3年9月30日（木）までに各地方協議会の対象輸送分野について取りまとめたうえで、自動車局貨物課まで報告すること。

### ④ 対象輸送分野と実証事業の関係について

下記（2）の実証事業を実施しようとする地方協議会は、当該実証事業に関わる輸送分野を対象輸送分野として選定すること（そのうえで他の輸送分野も検討の対象とすることは差し支えない。）。

また、下記（2）の実証事業を実施しない地方協議会については、対象輸送分野に係る過去の実証事業や下記（2）の実証事業等を参考に改善策を検討すること。

## （2）新たな実証事業について

### ① 実証事業の実施に向けた調整

令和3年1月に実施した令和3年度実証事業の実施希望調査において、実証事業の実施を希望した各地方協議会事務局（該当する地方協議会を管轄する地方運輸局等には国土交通省本省から別途連絡する。）は、これまでの地方協議会での課題整理や過去の実証事業を通じて浮き彫りとなった課題、輸送分野ごとに顕在化している課題等に対し、荷主や運送事業者と協同して、各地方の状況に応じた課題解決の方策に向けた実証事業を実施すること。

実証事業の対象集団の選定に当たっては、実施地域におけるサプライチェーンに関係する発・着荷主、元請運送事業者及び下請運送事業者等、実証事業の実施に必要な関係者を選定することとし、特に、着荷主が参画するように努めること。

年度当初に「自動車運送事業市場環境整備推進調査費」を配賦された地方運輸局等においては、コンサルティング業務を受託する事業者（以下「受託業者」という。）との契約など必要な調整を進めること。

全日本トラック協会「令和3年度トラック輸送における働き方改革推進費」の活

用を検討している各地方協議会事務局は、全日本トラック協会への申請の前に、自動車局貨物課に相談の上で活用の検討を進めること。

実証事業の実施を希望する各地方協議会事務局は、事業の実施を希望する対象集団、実施地域、実施内容、実施希望時期の調整結果を地方協議会に諮ったうえで、各地方協議会事務局を管轄する地方運輸局等に報告すること。

地方運輸局等は令和3年9月30日（木）までに各地方協議会で実施する実証事業について取りまとめたうえで、自動車局貨物課まで報告すること。

## ② 実証事業の検討体制

実証事業を実施する地方協議会を管轄する地方運輸局等は、上記①の自動車局貨物課への報告を完了させたうえで、適切な方法により受託業者と契約すること。

各地方協議会事務局は、対象集団を構成する事業者及び受託業者等と連携を密にして、問題点の把握や改善方法の検討・提案等を行うこと。また、地方協議会は対象集団に対して、トラック運転者の長時間労働の改善に向けて、荷主や運送事業者の生産性向上や取引適正化が図られるよう必要な助言等を行うこと。

## ③ 実証事業の実施内容

実証事業の実施内容は、これまでの地方協議会での課題整理や過去の実証事業を通じて浮き彫りとなった課題、輸送分野ごとに顕在化している課題等について、サプライチェーン全体で課題解決に取り組むもの、地域特有の輸送品目や課題が顕在化している輸送品目に関して取り組むもの、影響力の大きい荷主と連携して課題解決に取り組むべきものに区分して実施内容を調整することが望ましい。

また、受託業者が改善策を提示する際には、当該改善策の実現可能性やその実現のための所要期間、費用対効果の見込みについても提示させることで、荷主と運送事業者の費用負担面や労務負担面も考慮した取引環境の適正化等を促すものとする。

## ④ 実証事業の公表・展開策

実証事業の取組内容は、地方協議会で共有し公表する予定であることについて、参画する荷主や運送事業者の了解を必ず得ること。なお、公表に当たっては、匿名としても差し支えない。

また、実証事業において得られた知見については、実証事業の概要として「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事例集」（以下「事例集」という。）への追加掲載を予定していることから、可能な限り受託業者との契約に事例集へ追加掲載する資料の作成を含めること。さらに、地方協議会においても、実証事業の対象集団以外の者への改善策の共有・展開について、効果的な方策を検討すること。

## 2 重点取組事項のPDCAについて

上記1（1）、（2）の今年度の重点取組事項が、令和6年度から適用される時間外



労働の上限規制に向けて効果的な取組となるよう、各地方運輸局等は管轄する各地方協議会の取組について、別添様式1を用いてP D C Aサイクルによる継続的な改善を行うこと。この際、P D C Aを効果的に実施できるよう、別添様式2を用いて令和6年度から時間外労働の上限規制が適用されることに向けた改善のための工程表を作成し、中長期の取組となるような目標及び指標（K P I）を設定すること。

なお、地方運輸局等は取りまとめた別添様式1・2を令和4年4月末日までに自動車局貨物課に報告すること。

### 3 トラック運送事業者に対する労働時間等説明会について

今年度も、トラック運送事業者に対する改正労働基準法等の内容を含む労働時間に関する法制度等の周知や理解の促進に向けて、労働基準監督署において労働時間等説明会を開催することとしているので、説明会の内容や進め方等について地方協議会の場を活用する等により、必要な意見交換を行うこと。なお、意見交換については、都道府県労働局が主体となって行うこととする。

## 4 周知事項について

### (1) 異常気象時における輸送の安全確保

大雪や台風などの異常気象時において、運行経路の変更や運行の中止等の柔軟な対応を行うこと、在庫の積み増しなどの物資融通を行うことについて、国土交通省本省、農林水産省本省及び経済産業省本省の連名で荷主団体宛てに要請文書を発出しているため、本取組みについて各地方協議会においても共有・周知すること。また、必要に応じて、気象情報や道路情報等を掲載する全日本トラック協会のホームページも共有・周知すること。

○全日本トラック協会HP：

- ・ <https://jta.or.jp/member/anzen/snow.html>
- ・ <https://jta.or.jp/member/bath.html>

### (2) 標準的な運賃

「標準的な運賃」の告示（※）を契機として荷主と運送事業者の「取引の適正化」を図るためには、運送事業者が「標準的な運賃」の趣旨を理解するだけでなく、荷主をはじめとした物流に携わる者においても、ドライバーの人件費をはじめ、法令を遵守して持続的に運送事業を行っていくうえで必要となるコスト等のあり方について、理解を得ることが不可欠であることから、「標準的な運賃」について地方協議会の場においても地域の荷主や運送事業者等に対する積極的な周知を行うこと。

※ 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃を定めた件（令和2年国土交通省告示第575号）

### (3) 荷主等への働きかけ

違反原因行為（トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為）

をしている疑いのある荷主等に対して、関係省庁と連携してトラック運送事業者のコンプライアンスの確保には荷主の配慮が重要であることについて、理解を求める「働きかけ」を行っており、荷主等が違反原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由等がある場合には、「要請」や「勧告」を行うことになっている。

このような違反原因行為の疑いのある情報の投稿先として、令和元年7月より設置している「輸送・荷待ち・荷役などに関する意見等の募集窓口」([https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000043.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000043.html)) についての積極的な周知を行うこと。

#### (4) 「ホワイト物流」推進運動

「ホワイト物流」推進運動については、本運動をさらに推進し、より多くの企業に、とくに各地方において影響力の大きい荷主企業に本運動へ参画いただけるよう、引き続き地方協議会の場においても地域の荷主や運送事業者等に対する積極的な周知及び参画の呼びかけを行うこと。

また、国土交通省が「『ホワイト物流』推進運動ポータルサイト」(<https://white-logistics-movement.jp/>) を開設していることについて引き続き周知を行うこと。

#### (5) 「加工食品、飲料・酒」「建設資材」「紙・パルプ」物流ガイドライン

令和3年4月に改訂した「加工食品、飲料・酒」物流ガイドラインについては、国税庁・厚生労働省・農林水産省・経済産業省・国土交通省の各本省の担当課室の連名で関係する業界団体に対して同年5月に周知の依頼を行ったところであるが、地方協議会においても、「加工食品、飲料・酒」物流ガイドラインの周知はもとより、「建設資材」「紙・パルプ」物流ガイドラインについても改めて地方協議会の委員や各輸送品目に係る業界団体等を通じた周知・浸透を図ること。なお、ガイドラインにおいては、輸送品目ごとに示している課題や改善策が異なるため、関係者への周知に当たっては、効果的に情報提供するよう留意すること。

なお、国土交通省本省においては、輸送品目別ガイドラインのより一層の周知を実施するためのセミナー等を開催する予定であり、当該セミナー等を活用し、ガイドラインの周知を図っていくこととしている旨申し添える。

#### (6) 運転者職場環境良好度認証制度（働きやすい職場認証制度）

制度の認証実施団体である一般財団法人日本海事協会が情報提供のためにウェブサイト (<https://www.untenshashokuba.jp/>) を開設しているところであり、多くのトラック運送事業者に申請していただけるよう、地方協議会の場においても本制度について積極的な周知を行うこと。

#### (7) トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

厚生労働省において、荷主・運送事業者・国民向けに、令和元年9月に「トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」(<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/>) を開設しており、荷主や運送事業者等に対する情報を随時掲載

していることから、地方協議会の場においても地域の荷主や運送事業者等に対する積極的な周知を行うこと。

地方協議会名:トラック輸送における取引環境・労働時間改善石川県地方協議会

重点取組事項:輸送分野全般における取引環境改善に向けた周知活動

資料③

【概要】

荷主、トラック事業者双方に対して標準的な運賃やホワイト物流推進運動等、輸送分野全般における取引環境の適正化につなげる。

2021年度	2022年度	2023年度	2024～年度	KPI	備考
荷主団体への要請行動				<p>【算出根拠】 協議会の周知活動を継続実施することにより、2021年度から2023年度まで、2020年度(告示年度)における届出率(23.6%)を維持する事を目標として算出。2021年度から2023年度まで2020年度と同様の届出率を維持した場合、90%以上となる。 (計算式:23.6%(2020年度末)+23.6%×3年度分=94.4%)</p> <p>・標準的な運賃の届出率を2024年までに90%以上とする。 (2020年度末時点:23.6%)</p>	
地方協議会において、取引環境・労働時間改善に向けた協議					
荷主、トラック事業者を対象としたセミナーの開催					
各種広報媒体を活用しての周知活動					

# 最近のトラック運送事業に関する取組みについて

～第13回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会資料～

---



国土交通省

北陸信越運輸局

**石川運輸支局**

# 標準的な運賃について（告示：令和2年4月24日）

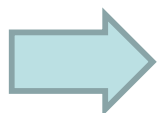
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を改善し、持続的に事業を運営するための参考となる指標**

## 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

# 標準的な運賃の普及に向けた今後の取組

- 平成30年改正後の貨物自動車運送事業法の目的である取引環境適正化の実現に向け、標準的な運賃を令和2年4月に告示したところ、この浸透状況を含む労働実態等について調査・検討を行う。
- 普及が十分でない地域について、重点的な普及活動を行っていく。
- 運送事業者と荷主が、公平な立場で、運賃交渉に臨むよう促していく。

## 標準的な運賃 届出までのプロセス

## 届出に至るまでの過程を改善

STEP1 標準的な運賃制度を理解する

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

STEP2 自社で運賃を計算する

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

STEP3 荷主と運賃を交渉する

- 運賃交渉の障壁解消
  - ・荷主の理解

STEP4 運賃の事後届出を行う

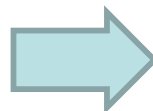
+ 労働実態調査 (時間外労働時間等) など



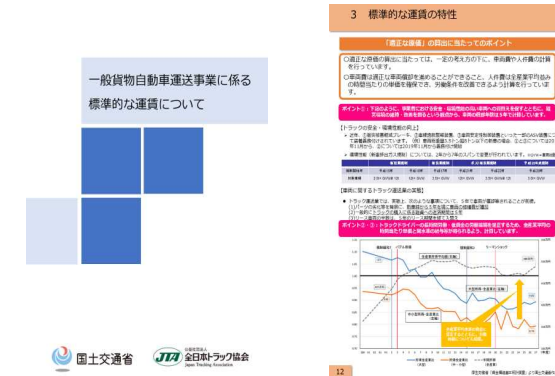
# 標準的な運賃の浸透に向けて

## 【トラック事業者向け】標準的な運賃の活用促進に向けた解説書

- トラック事業者向けに、**標準的な運賃の主旨・目的から、実際の活用にあたって必要な諸手続までわかりやすくまとめた解説書**を(公社)全日本トラック協会と共同で作成
- 本解説書を使用した事業者向け説明会を**全国で実施(令和2年8月～12月)**



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

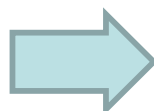


【解説書の主な内容】

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

## 【荷主向け】標準的な運賃の活用促進に向けたリーフレット

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



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



【リーフレットの主な内容】

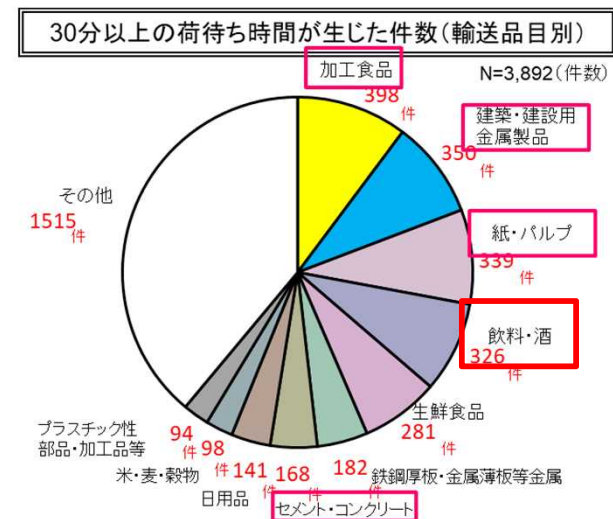
- ◆ 標準的な運賃の主旨・目的
- ◆ 標準的な運賃の概要



# 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
  - 今後のトラック運送事業の見通し、
  - トラック運送事業を取り巻く制度面の変遷、
  - 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	<p><a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000230.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000230.html</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「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</li> <li>多種多様な製品サイズが存在</li> <li>飲料における夏期の物流波動</li> <li>⇒ <b>複雑かつ長時間にわたる検品作業</b></li> <li>⇒ <b>長時間にわたる荷役作業</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>賞味期限の年月表示化等による仕分け作業等の効率化</li> <li>ASNやQRコード等の活用による伝票情報等の電子化</li> <li>附帯作業の見える化</li> <li>パレットサイズや外装サイズの統一、外装表示の標準化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>附帯作業の軽減</li> <li>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</li> </ul>
建設資材	<p><a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000216.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000216.html</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>⇒ <b>トラックの荷待ちへの関心が薄い</b></li> <li>多種多様な製品を邸別に仕分け</li> <li>⇒ <b>複雑かつ長時間にわたる検品作業</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>運送と荷役の分離の推進</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>元請業者による物流へのマネジメントの強化</li> <li>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</li> </ul>
紙・パルプ (洋紙・板紙)	<p><a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000214.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000214.html</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>⇒ <b>低積載率での運行</b></li> <li>⇒ <b>附帯作業の実施による長時間労働</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担</li> <li>共同保管・共同輸送の実現に向けた取組みの推進</li> <li>荷役の機械化を推進</li> </ul>
紙・パルプ (家庭紙)	<p><a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000215.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000215.html</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>⇒ <b>手荷役による長時間労働</b></li> <li>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</li> <li>⇒ <b>家庭紙のみを少量多頻度で毎日納品</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>発着荷主の連携によるパレット化</li> <li>物流負荷を軽減させるコンパクト製品の切替</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担</li> <li>「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</li> <li>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</li> </ul>



# 令和2年度の地方協議会の取組事例(東京都:飲料・酒WG)

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

## ○東京都地方協議会が取り組んだ実証実験例

### 年月日表記と年月表記の作業比較 東京都

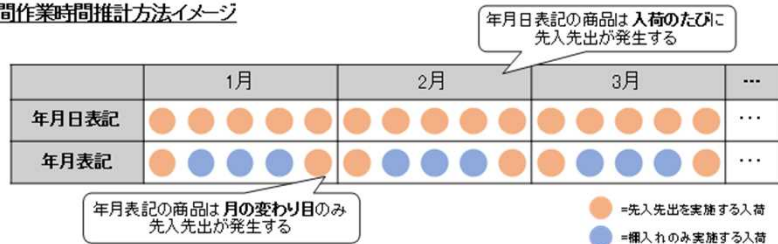
#### 1. 実施者の概要

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

#### 2. 事業概要

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

#### 月間作業時間推計方法イメージ



#### 【計測結果】作業別庫内作業員の平均作業時間(合計86件)

先入先出(n=30)	棚入れ(n=56)
2分42秒/作業	32秒/作業

#### 【推計結果】作業別庫内作業員の作業時間(合計69アイテム(SKU))

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

※季節変動、期間限定商品等の条件を考慮してない

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

#### 3. 課題

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

#### 4. 事業内容

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

#### 5. 結果

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

#### 6. サプライチェーン関係者のメリット

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

#### 7. 結果に結びついたポイント/今後の展開

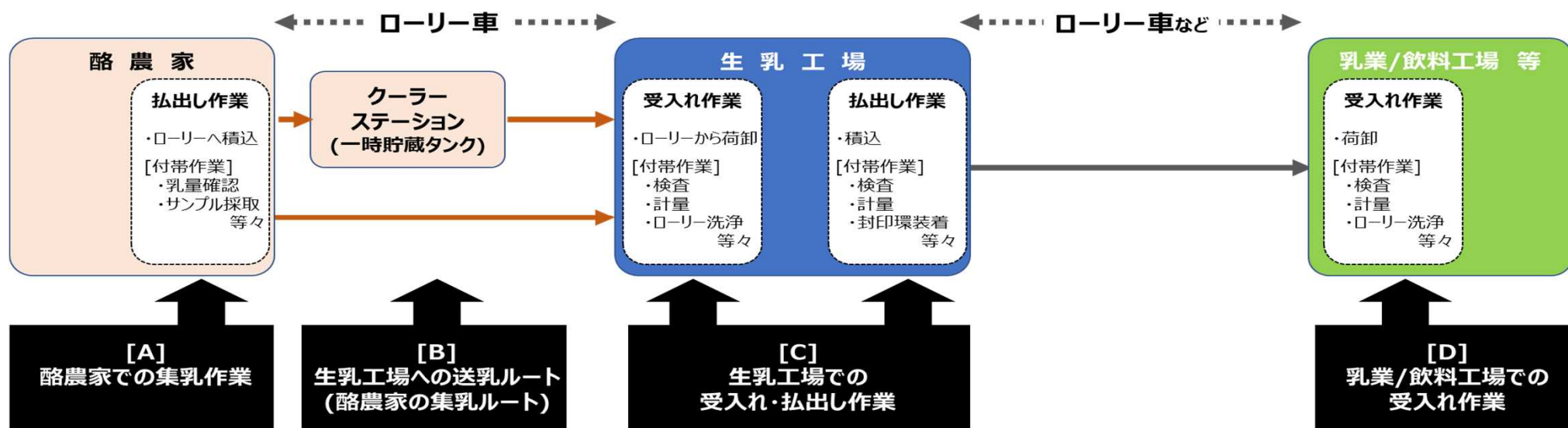
- ① ・メーカーによる年月日表記(または年月上中下表記)から年月表記への切替えのさらなる取組みが期待される。
- ② ・年月表記への切り替えによる作業時間削減の効果を最大限生かすには、あくまで日付の逆転の解消のための先入先出のみを実施する(日付が同じでも後から入荷した商品を奥に格納するという作業は行わない)といった作業のルールを定めることも必要である。
- ③ ・日本酒類販売での実証実験では、FLを用いた移動について計測を行ったが、バラで格納する商品でも手作業で先入先出が行われており、大きな手間になっている。そのため、年月表記への切替えが進むことで、バラ商品についても附随作業の負荷が軽減され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

# 生乳物流の改善の取組について①

## ○R2年度実施の生乳物流の改善に向けた取り組み概要

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

## ○生乳物流の輸送ネットワーク概観及び課題の特徴について



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



## バス使用時間帯の計画的配分などによる待ち時間削減 熊本県

### 1. 実施者の概要

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

### 2. 事業概要

#### ① らくのうマザーズ入荷時のバス使用時間帯の計画的配分

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

#### 現状

##### ①らくのうマザーズ工場のバス設定ルール

・「原乳入荷」「CIP設置バス」と兼用

※Cleaning In Placeの略。定置洗浄。

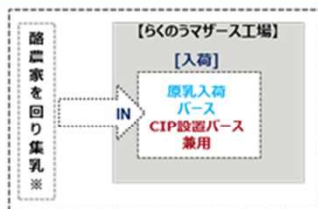
注:らくのうマザーズ様 工場別のバス数

卸しバス 菊池工場 3 熊本工場 2

##### ②らくのうマザーズ工場の生乳入荷時間軸

・らくのう運輸の原乳の入荷: 9時・12時・15時の3区分

注:らくのう運輸以外にも原乳入荷を実施している運送事業者あり



※酪農家集乳ルートの見直しも実施。②に記載。

#### 改善

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

バス使用時間帯設定(イメージ)



#### ② 酪農家集乳ルート見直しでらくのうマザーズ入荷時間帯を分散

#### 現状



#### 改善案



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

### 3. 課題

らくのうマザーズ入荷時に待ち時間が発生

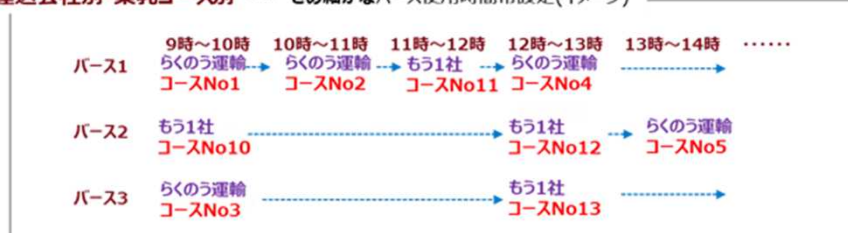
- ・到着車両が集中し、或いは受乳スペースが混雑すると、30分から60分の待ち時間が発生する。実態として、この待ち時間は、毎日発生している。
- ・らくのう運輸は、らくのうマザーズに生乳を1日3回納入。  
入荷時刻は、9時・12時・15時と決められているが、3回目の納入は、1回転目・2回転目の運行影響で、待ち時間がより長くなる。

### 4. 事業内容

生乳の入荷を担っている運送事業者全てを対象としたバス使用時間帯の計画的配分

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

運送会社別・集乳コース別 …… きめ細かなバス使用時間帯設定(イメージ)

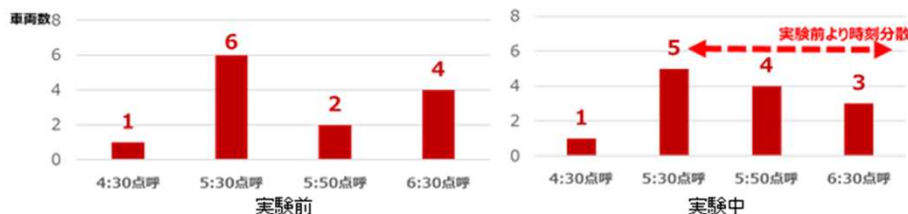


### 5. 結果

らくのうマザーズ入荷時の、削減待ち時間

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

酪農家集乳ルート見直し



### 6. 荷主企業のメリット

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

### 7. 結果に結びついたポイント

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

# 生乳物流の改善の取組について③

○生乳物流における問題解決の方向性について

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



## 問題解決の 方向性

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

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



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

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

- 協議会ごとに対象輸送分野（地域における課題のある輸送分野、過去の実証実験のフォローアップ対象の輸送分野、荷待ち時間に課題のある『加工食品、建設資材、紙・パルプ、飲料・酒、生鮮食品』の輸送分野）の改善に向けた議論を実施。一部の地方協議会においては実証実験を実施し、取組の深掘りを図った。
- 今後もP D C Aを回しながらさらなる取組の深化に取り組む予定。

協議会	検討テーマ	実証実験
北海道	生鮮食品	生鮮食品(農産物)
青森	生鮮食品(農産物)	
岩手	生鮮食品(畜産物)	
宮城	生鮮食品(米)	
秋田	生鮮食品(農産物)	
山形	加工食品	
福島	生鮮食品	
茨城	加工食品・飲料・酒	
栃木	紙・パルプ	紙・パルプ
群馬	加工食品	
埼玉	標準的な運賃の浸透	
千葉	加工食品	
東京	飲料・酒	飲料・酒
神奈川	加工食品	
山梨	加工食品	
新潟	紙・パルプ	紙・パルプ
長野	生鮮食品	
富山	建設資材	
石川	標準的な運賃の浸透	
愛知	加工食品	
静岡	紙・パルプ	紙・パルプ
岐阜	加工食品、紙・パルプ、建設資材	
三重	加工食品・建設資材	
福井	加工食品、紙・パルプ、建設資材	

協議会	検討テーマ	実証実験
大阪	加工食品、建設資材、紙・パルプ	加工食品
京都	加工食品、建設資材、紙・パルプ	
兵庫	加工食品、建設資材、紙・パルプ	
滋賀	日用雑貨品	日用雑貨品
奈良	加工食品、建設資材、紙・パルプ	
和歌山	加工食品、建設資材、紙・パルプ	
広島	建設資材	
鳥取	標準的な運賃の浸透	
島根	加工食品	
岡山	飲料・酒	
山口	建設資材	
徳島	紙・パルプ	
香川	紙・パルプ	
愛媛	加工食品	
高知	加工食品	
福岡	加工食品、生鮮食品(農産物)	
佐賀	加工食品、生鮮食品(農産物)	
長崎	加工食品	
熊本	生鮮食品(生乳)	生鮮食品(生乳)
大分	加工食品	
宮崎	加工食品	
鹿児島	生鮮食品(鶏卵)、 生鮮食品(青果物)	生鮮食品(鶏卵)、 生鮮食品(青果物)
沖縄	日用雑貨品	日用雑貨品

# 「ホワイト物流」推進運動の背景

- 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。



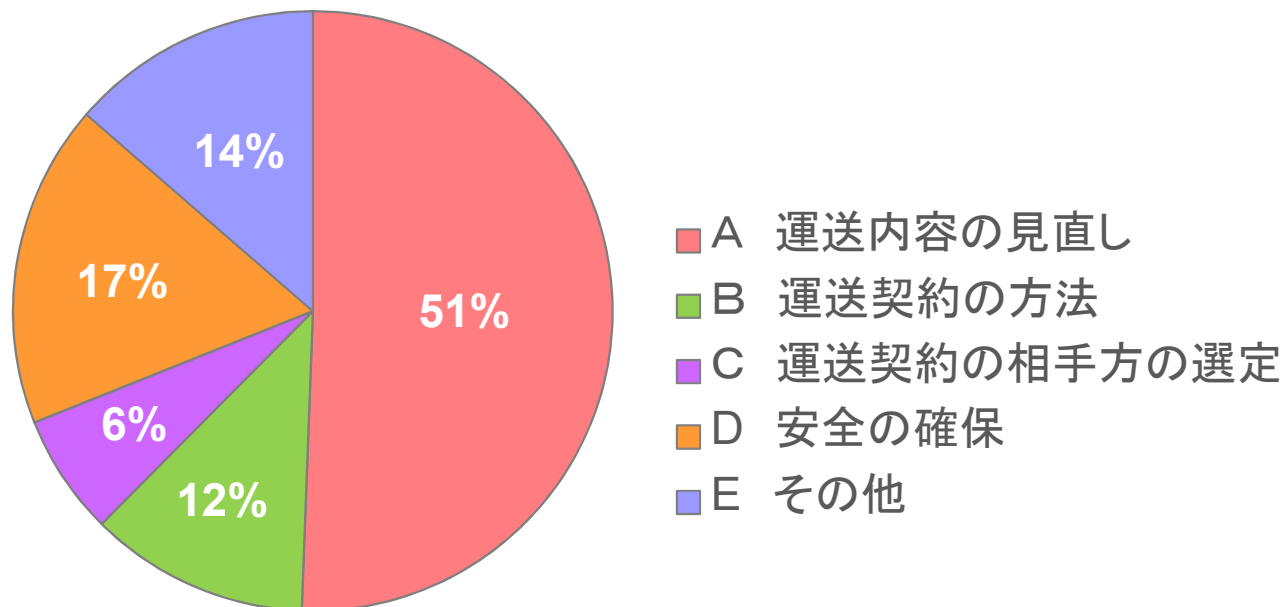
- ◆ **ドライバーの労働環境改善**
- ◆ **ドライバーの地位向上**（エッセンシャルワーカーとしての社会的認知など）



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おう。特に以下の4項目は重点項目として一層推進する。

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

( 参考 ) 推奨項目分類別の宣言件数 (令和3年3月時点)



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

# 「ホワイト物流」推進運動に関する主な取組状況

## ポータルサイトの開設（平成31年4月～）



- 「ホワイト物流」推進運動の解説・周知
- 自主行動宣言の受付、賛同企業の公表
- 動画の掲載等、内容を充実

## 講演会・セミナー（平成31年4月～）



アジア・シームレス物流  
フォーラム2019東京  
パネルディスカッション  
「ホワイト物流」

- 全都道府県での説明会、日本商工会議所等の団体での説明会・講演会等を実施
- 事業者の取組事例等を紹介するセミナーを開催

## 政府広報（随時）



「徳光 & 木佐の知  
りたいニッポン！」  
(BS・TBS)  
6月2日・9日  
放送

- 「ホワイト物流」推進運動の解説・周知

## 自主行動宣言

- 平成31年3月末、令和2年3月末、上場会社等(約6,300社)に参加要請文を送付



- 1,213社が自主行動宣言を提出

(令和3年4月末日現在)

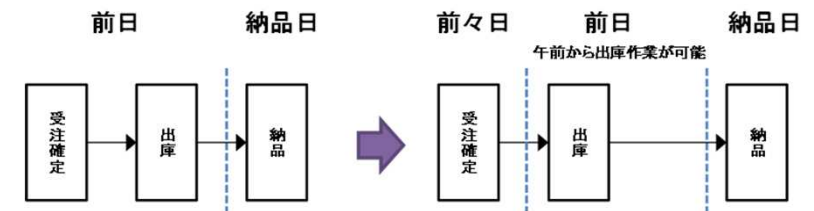
- ▶ 昨年12月10日、17日の2日間でトラック運送事業の取引環境適正化に向け、荷主やトラック運送事業者が物流改善の取組を進めるためのノウハウなどを提供することを目的とした「「ホワイト物流」推進運動セミナー」をオンライン形式で開催。2日間で約1,500名が参加。
- ▶ 今年度も、10月以降、オンライン形式にて実施する方向で調整中。

## プログラム(昨年度)

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

## 紹介取組事例(昨年度)

### 【リードタイムの延長】(ハウス食品株)

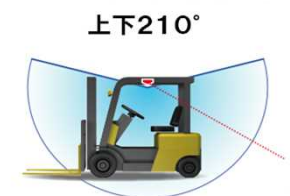


車両不足対策、働き方改革関連法による残業上限対応、深夜・早朝作業の日中シフト化を目的として受注確定翌日納品を翌々日納品に変更

### 【荷役作業時の安全対策】(サントリーロジスティクス株)

乗務員を中心した操作状況の記録

広角レンズで同時に作業を確認



出所) 株式会社 ユピテル ホームページ

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

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

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

## ＜認証の審査要件＞

中小事業者による申請を容易にし、取り組みの円滑な浸透、普及を図る観点から、

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

の5分野について、基本的な取組要件を満たせば、認証を取得可能。

併せて、自主的、先進的な取組みを参考点として点数化。

※ 参考点は、翌年度以降の制度設計に向けた検討材料としても活用。

## ＜申請者＞

バス(乗合、貸切)事業者  
タクシー事業者  
トラック事業者

※ 法人単位(都道府県単位での申請も可能)

## ＜申請方法＞

認証実施団体である「一般財団法人 日本海事協会(ClassNK)」が受付、審査及び認証手続きを実施。

- ※ 書類確認、審査委員会による審査の上、認証を実施。
- ※ インターネットによる電子申請(郵送による申請も可)
- ※ 関係書類の保存義務、無作為抽出での事後確認あり。

## ＜料金＞

審査料: 5万円(税別) / 1申請あたり  
(インターネットにより電子申請の場合、3万円(税別)に割引)  
登録料: 6万円(税別) / 1申請あたり

## ＜申請受付期間＞

令和3年7月21日～9月21日

※ 令和4年2月21日に日本海事協会のHPで認証事業者を公表予定。

## ＜認証結果等の活用＞

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



# 令和3年度 トラック関係の主な補助事業

**継続**

地域交通のグリーン化に向けた  
次世代自動車の普及促進

令和3年度予算額:4.7億円の内数

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



CNGトラック



HVTトラック

**継続**

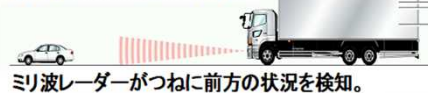
事故防止対策支援推進事業

令和3年度予算額:8.5億円の内数

### 1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

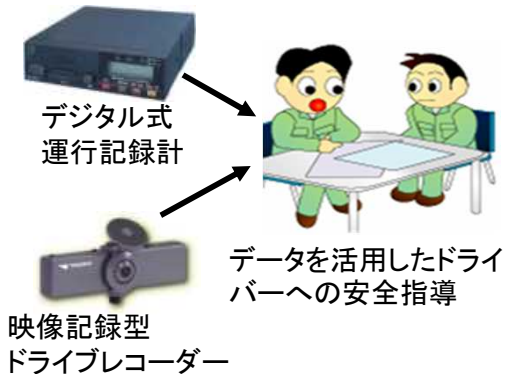
衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置、車両安定性制御装置等の導入に対し支援

●先行車両に近づく場合



### 2. デジタル式運行記録計等の導入に対する支援

デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの導入に対し支援



### 3. 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援

過労状態を測定する機器及びヘルスケア機器等の導入に対し支援



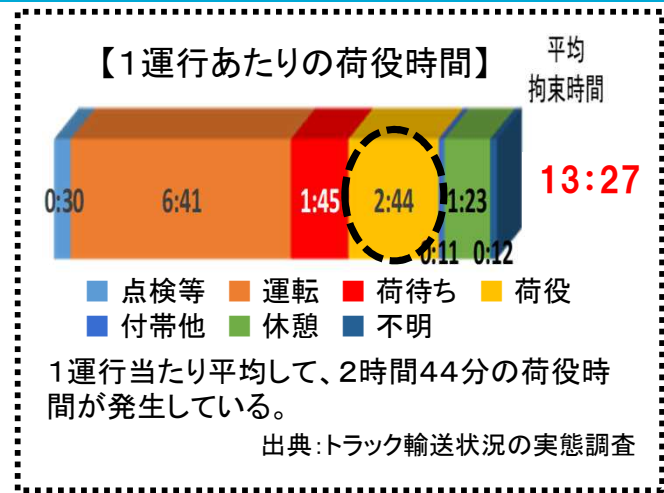
### 4. 社内安全教育の実施に対する支援

外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施に対し支援



# 中小トラック運送事業者の労働生産性向上に向けた テールゲートリフター等導入支援事業

- トラック運送事業者の約99%が経営基盤の脆弱な中小事業者であり、新規投資の余力がなく、**経営環境が厳しい状況**。また、トラック運送業は、**感染症が拡大する等の危機時**においても、**事業の継続**が求められる。
- このため、**働き方改革**を進めて**労働生産性の向上**を図ることにより、**持続的な経営**が可能となる環境整備を図る必要がある。
- このための具体策として、**荷役作業等を効率化**するとともに、他者や荷物との**接触機会の削減**にも資する機器の導入に対する支援を行う。



## 事業概要

補助事業：労働生産性の向上・多様な人材の確保に資する機器の導入補助（補助率：通常機器価格の1/6）

### ○対象機器の例

#### ・テールゲートリフター



● カゴ台車による荷役が可能となるため、**荷役時間が1/3程度に短縮**。

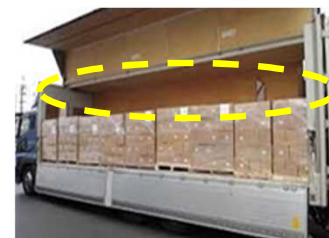
● 手荷役による重労働が軽減され、女性等の**多様な人材の確保に繋がる**。

#### ・トラック搭載型クレーン



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

#### ・トラック搭載用2段積みデッキ



● 荷物を2段積みすることが可能となるため、**約2倍の積載量が実現され、生産性向上に繋がる**。



## 効果

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

# トラック事業における働き方改革の推進

## 概要

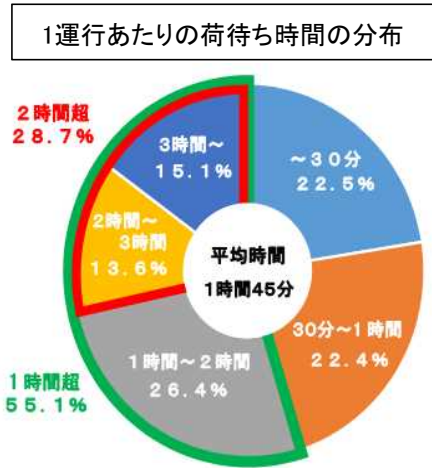
- トラック運送業は他の産業に比べて長時間労働、低賃金の状況にあり、ドライバー不足が深刻な状況にある。
- 働き方改革による労働条件改善を推進するため、(1)労働生産性の向上、(2)多様な人材の確保・育成、(3)取引環境の適正化等に資する事業を実施する。

### ①トラック運送事業の実態把握等【新規】

取組項目：  
(2)、(3)

#### <事業概要>

平成30年改正後の貨物自動車運送事業法の目的である取引環境適正化の実現に向け、標準的な運賃を令和2年4月に告示したところ、この浸透状況を含む労働実態等について調査・検討を行う。また、長時間の荷待ちをさせている荷主等の通報制度のさらなる活用方策について検討を行う。

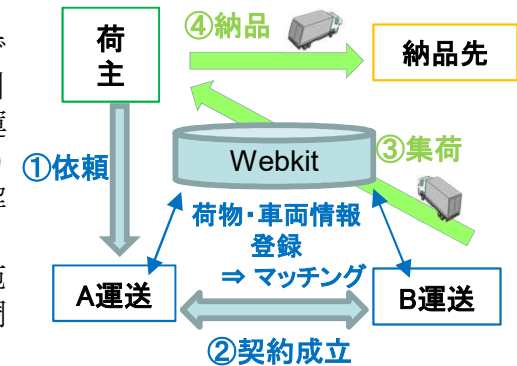


### ②求貨求車システムの活用による取引環境適正化【新規】

取組項目：  
(3)

#### <事業概要>

いわゆる求貨求車システムであるWebkit(※)等の民間取引ツールの運用改善を促し、運賃・料金(燃料サーチャージ等)の収受状況改善、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。



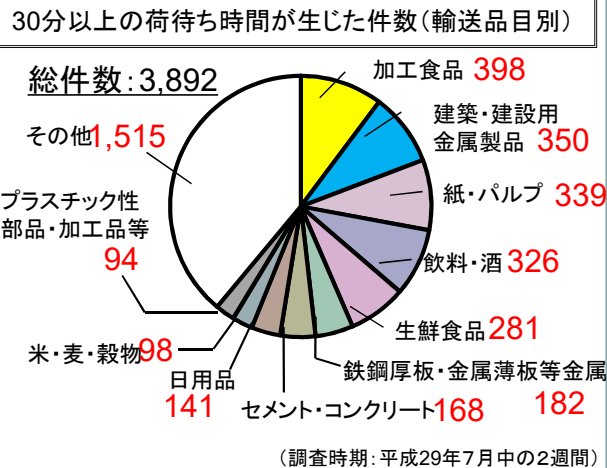
※ 自社ネットワークを持たない中小事業者を中心に、荷物の積合せや帰り荷の確保等、荷物とその引受け事業者のマッチングを可能とするシステム(社団法人が運営)。

### 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】

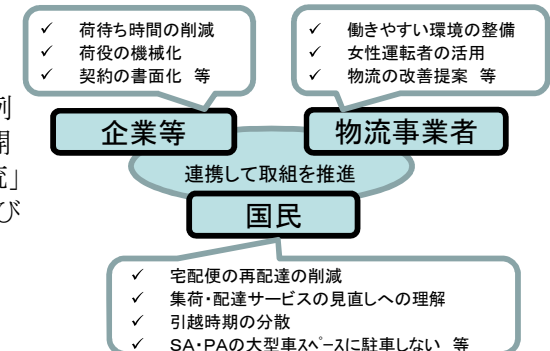
取組項目：  
(2)、(3)

#### <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」

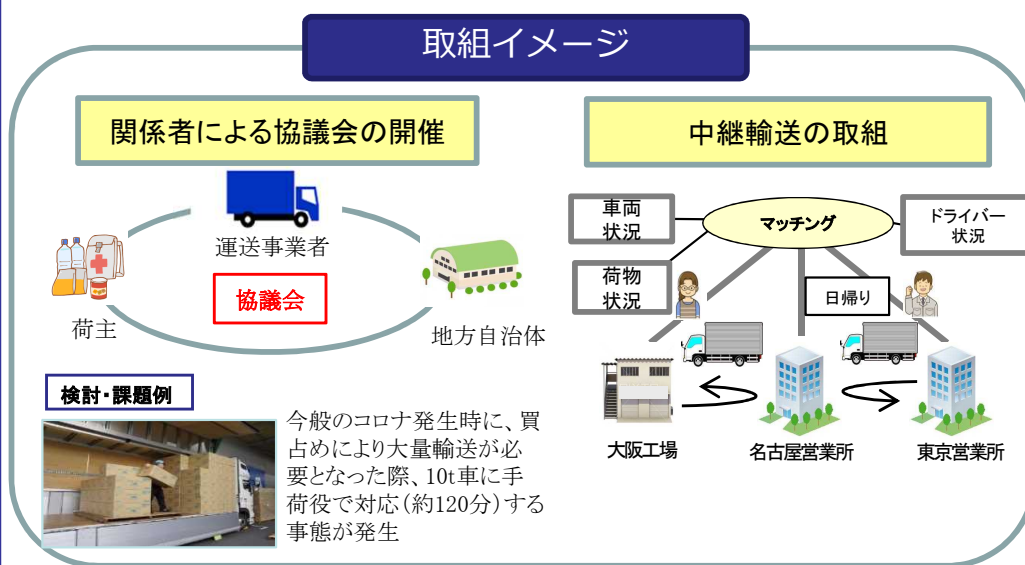
### <事業概要>

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



管理者がオフィス等にいながらPC上で車両の動向をリアルタイムで把握し、必要に応じて指示が可能



## トラック運転者等の広域連携調査

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



### 【事業内容】

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

(予算額5百万円)

## 中継輸送の更なる普及に向けた調査

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

### 【事業内容】

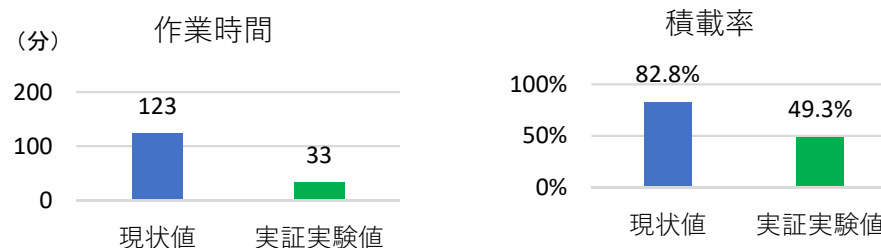
- 他事業者間で中継輸送を実施するための方策や中継輸送の実現に関するプラットフォーム等の取り組みについて調査
- スワップボディコンテナやダブル連結トラック等の活用や中継拠点の確保に向けた中継拠点整備のあり方等の検討を実施

(予算額16百万円の内数)

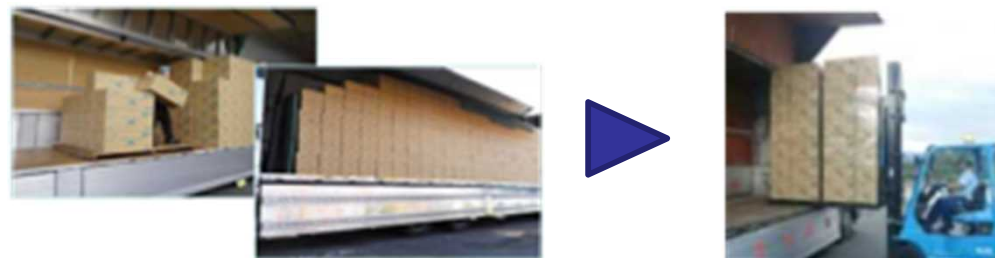
## 紙加工品(紙オムツ等)の手荷役の解消に向けた調査

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

### 【紙加工品のパレット化の実証例】



(令和2年度栃木県地方協議会実証実験より)



### 【事業内容】

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

(予算額16百万円の内数)