

第11回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 新潟県地方協議会

令和5年9月21日(木) 13時30分～
新潟県トラック総合会館 5階 501号室

【議事次第】

1. 開会

自動車交通部長 挨拶

2. 議題

- (1) 取引環境の改善及び長時間労働の抑制に向けた最近の取組み等について(報告)
- (2) 令和5年度における新潟県地方協議会の取組みについて
- (3) 意見交換

3. その他

4. 閉会

【配付資料】

- 議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図
- 資料1 令和2年度実証実験事業報告書
- 資料2 トラック輸送における取引環境・労働時間改善に向けた取組について
- 資料3 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)の改正内容(トラック)について
- 資料4 令和5年度「働き方改革推進支援助成金」適用猶予業種等対応コース(運送業)のご案内
- 資料5 荷主等の関係者に対する周知等について
- 資料6 自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト
- 資料7 トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター
- 資料8 「適用猶予業種の時間外労働の上限規制 特設サイト」
- 資料9 令和4年度、令和5年度の取組状況について
- 資料10 物流の「2024年問題」～国土交通省の取り組み～

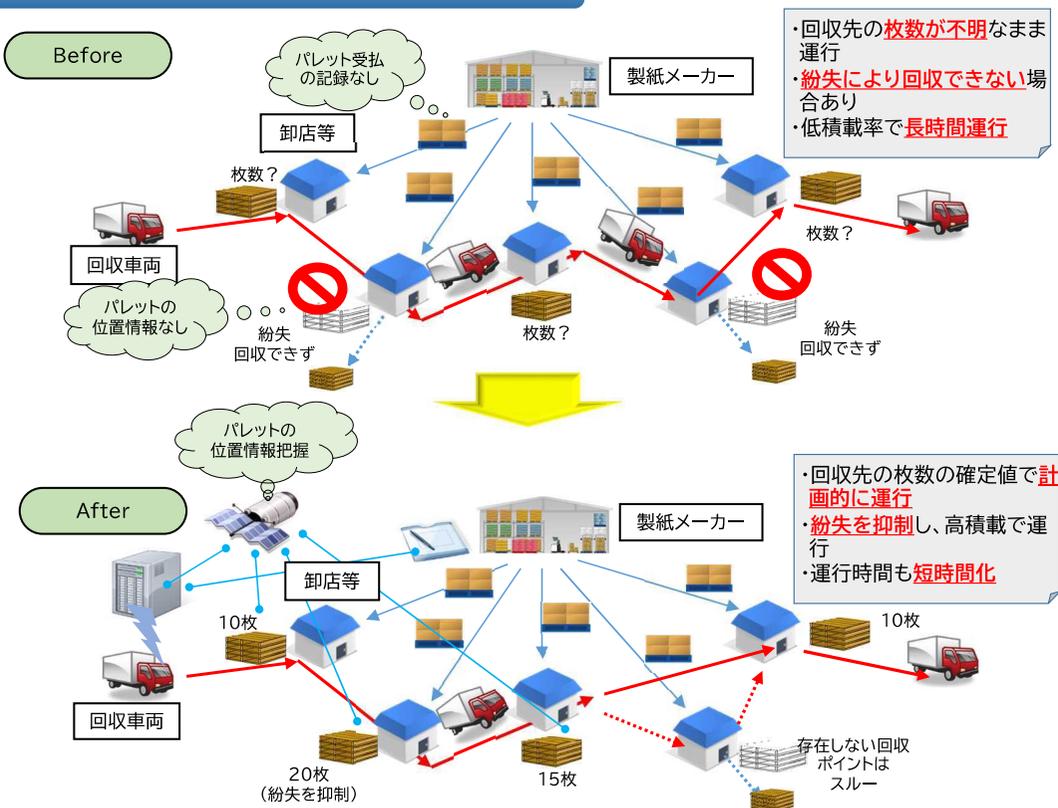
LPWA※を活用した追跡システムによる製紙パレットの効率的な回収 新潟県

※LPWAはLow Power Wide Areaの略で、長距離伝送が可能でかつバッテリー消費の少ない通信システム。

1. 実施者の概要

- 荷主企業: 発荷主A(紙・パルプ製造業)、パレット製造業B、着荷主C(紙製品卸売業)
Aは板紙・用紙等を製造・販売する企業であり、新潟の事業場からC他の全国の紙卸等に販売。BはA社のパレットを製造する。
- 運送事業者: 運送事業者ア
アはA社の製品輸送を担う実運送事業者。今回はパレットの回収輸送も実施する。
- 荷種: 板紙・用紙(及び木製パレットの回収)
運んでいる品物は板紙・用紙であり、空になったパレットの回収輸送も行う。

2. 事業概要



- パレットの位置情報を元に回収運行を行った結果、パレット回収輸送は、積載率、拘束時間などで見て、従前よりも効率的に運行。
拘束時間 2.4%改善
回収先の件数 4.9%削減(無駄な回収運行の中止)
回収枚数 2.7%改善

3. 課題

- 製品輸送に使う木製パレットの動態把握が難しく、紛失が発生。
- パレットの回収輸送は、確定的な情報のないまま、見込みで運行せざるを得ず、運行効率が低下し、ドライバーの労働条件も悪化。
- 毎年、紛失したパレットの補充が大量に発生。コストおよび環境負荷の増大に繋がっている。

4. 事業内容

- パレットへの追跡デバイス装着による位置情報把握を実施する。なお、デバイスとしては、長距離伝送が可能でかつバッテリー消費の少ないLPWA(Low Power Wide Area)のシステムを利用。
- 50枚のパレットにデバイスを設置し、製品と一緒に出荷。
- パレットの位置情報を追跡し、パレットの位置・動態データを元に、パレットのトラックによる回収輸送を効率的に運行。

5. 結果

- パレットの位置情報をデバイスから把握可能。どの納品先に何枚滞留している等の情報も把握可能。
- トラックによるパレット回収輸送は、積載率、拘束時間などで見て、従前よりも効率的に運行。
- パレットの2次流出の実態も把握でき、14%のパレットが2次流出していることが判明。

6. 荷主企業のメリット

- 紛失する木製パレットの補充コストは基本的に発荷主の負担であることから、紛失防止によって、コスト削減につながった。
- パレットの回収輸送のコストも、基本的には発荷主の負担であることから、輸送の効率化は発荷主のコスト削減につながった。

7. 結果に結びついたポイント

- 製紙業界としての課題認識が共有されていたこと。パレット自体は他業界よりも早期に導入されたものの、パレットの回収率が低いといった従前から問題視されていた。
- 荷主の協力と物流事業者とのパートナーシップの構築。製紙パレットは荷主の自社所有であり、デバイス設置等につき、荷主の協力が必須であった。また、実運行を行う物流事業者へ位置情報の共有など、パートナーシップ構築が必須だった。

北陸信越運輸局 御中

令和2年度

トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会における

実証実験事業

報告書

令和3年3月

一般社団法人 日本マテリアルフロー研究センター

目次

1. 事業の背景と目的	1
2. 対象集団の事業者構成	1
3. 検討会・事業場訪問等の開催	2
4. 実証実験の背景と実施内容	3
5. 改善の方向性と実証実験の内容	9
6. 検証結果と課題、今後の方向性	21

1. 事業の背景と目的

トラック運送業においては、総労働時間が長く、その中の、荷主都合による待ち時間などについては、運送事業者のみの努力で改善することが困難な部分もあることから、トラック運送業における長時間労働の抑制を図るためには、運送事業者のみならず荷主からの協力も得て労働環境を整備する必要がある。

このような状況を踏まえ、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における実証実験事業では、地方協議会での議論等を踏まえ選定した発荷主、着荷主及び運送事業者で構成される集団（対象集団）が、トラック運送業の長時間労働改善のための環境整備を図ることを目的とし、連携して実証実験を実施した。

2. 対象集団の事業者構成

対象集団は、下記の事業者から構成されている。

<発荷主>

A 社 紙・パルプ製品製造業（本社：東京都、事業場：新潟県）

<パレット製造事業者>

B 社 パレット製造・販売事業者（本社：東京都、事業場：新潟県）

<着荷主>

C 社 紙製品卸売業等（中部、関西エリア（複数））

<元請け・実運送事業者>

D 社 貨物自動車運送業（本社：愛知県）

(1) 発荷主

A 社は紙・パルプ製品を製造販売する企業であり、事業場を新潟県内に設置している。事業場で生産された製品は、全国の紙製品卸売業等に販売・輸送されている。

(2) パレット製造事業者

B 社は A 社の子会社であり、紙・パルプ製品の輸送で用いられる木製パレット等の生産購入及び販売を行っている。A 社の本社は東京だが、パレットの製造等を行う事業場は新潟の A 社事業場の近隣に設置されている。

(3) 着荷主

着荷主は A 社の製品を購入する紙製品卸売業等の企業である。販売先は多岐にわたることから、本実証では特定の着荷主ではなく複数の着荷主を対象に検証を行っている。

(4) 元請け・実運送事業者

D 社は、全国的に事業展開する一般貨物運送業・利用運送事業者である。D 社は A 社の輸送の元請け運送事業者であり、製品輸送の一部を担っている。本実証事業では、パレット回収についても実運送を担っている。

3. 検討会・事業場訪問等の開催

実証実験の実施やその後の報告書とりまとめに当たっては、以上の事業者や協議会事務局等との間で検討会や打合せ、事業場訪問（等）を実施した。なお、事業の履行期間（2021年2月25日～3月26日）のほとんどの期間は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により緊急事態宣言が発令されており、地域を跨いだ移動は困難な状況であった。そこで打合せは主としてウェブ会議で実施したほか、物流現場への事業場訪問は最低限の回数・人数に留めることとした。

(1) 検討会開催（第1回） 令和3（2021）年3月5日 10:30～12:00（ウェブ会議）

第1回の検討会では、本事業の趣旨の説明、事業の進め方の説明を行ったうえで、実証実験の進め方実態、事業の進め方について議論を行った。

(2) 実証実験の実施 第1回検討会～年度内

パレットの加工、出荷、回収等を実施。

(3) 事業場訪問（第1回） 3月26日 14:00～14:30

B 社のパレット製造事業場にて、パレットの加工、運用方法等の確認を行ったほか、実証実験の実施後の運用状況を確認した。

(4) 検討会開催（第2回） 3月26日 15:00～16:00（現地会議）

第2回目の検討会は新潟市内の A 社の事業場で開催した。パレット運用の実態、本実証事業の実施前後での変化、実証実施にあたっての課題等を議論した。

4. 実証実験の背景と実施内容

(1) 製紙パレットとパレット輸送の現状

①全体概要

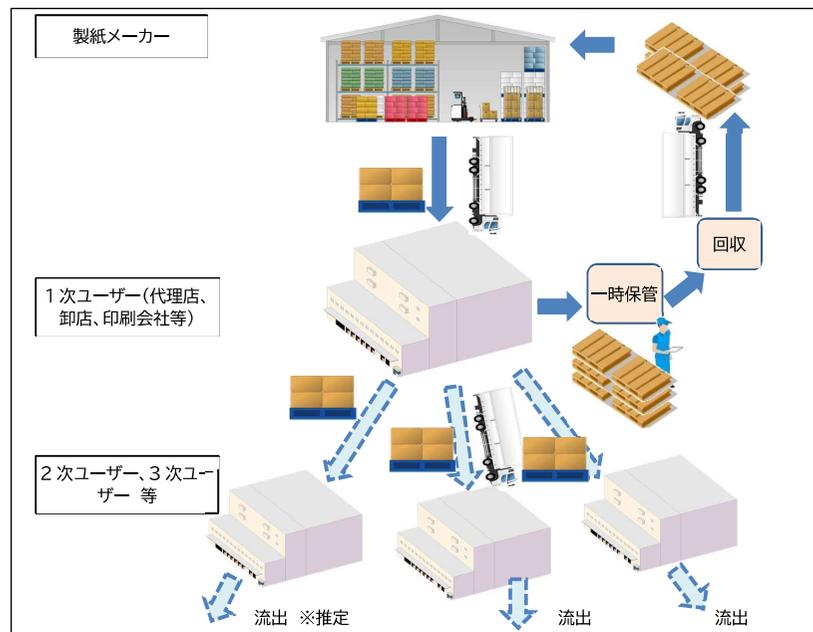
本実証事業の対象は、紙・パルプ業界のうち洋紙・板紙等の分野である。

洋紙・板紙等分野では、メーカーから出荷された製品は、代理店、卸店や印刷会社等に納品され、さらに加工・小分け販売されたり、印刷・製本等の工程をへて最終需要者へとわたっていく。

このうち、メーカーから1次ユーザーである代理店、卸店等への納入には、原則的にメーカーが所有権を有する製紙パレットが用いられる。紙・パルプ業界の中でも家庭紙（ティッシュ等）の分野では、パレット化自体があまり進んでいないが、洋紙・板紙等分野では、メーカー出荷段階ではほぼパレットで輸送されていると考えられる。

1次ユーザーで利用を終えたパレットは、ルール上、ユーザーの手元で保管された後、後述する共同回収システムによって回収されることになっている。ただし実態としては、代理店等の1次ユーザーから出荷される際に、パレットがそのまま流用される事態が少なからず発生していると考えられる。

図表 物流フロー（現状）



②一般的なパレットの種類・サイズ

ここでは製紙に留まらず日本全体でのパレットの利用状況について確認する。

パレットは平パレット、シートパレット、ボックスパレットといった形状によって分類されるが、うち主流は言うまでもなく平パレットである。平パレットは材質によって、木製パレット、プラスチックパレット、金属パレット等に分類されるが、生産枚数は木製パレットが圧倒的に多い（下図表）。

パレットはサイズによっても区分できるが、国内の一貫輸送パレットとして最も利用されているのはT11（1100×1100）のサイズである。グローバルに見ると、T12（1200×1000）やユーロパレット（1200×800）の利用も多いが、国内ではこれらの利用は少数である。

このように国内ではT11サイズが標準といえるが、紙（板紙・洋紙）は、原紙の規格寸法があることから、T11とは異なる下記のような業界独自のサイズの木製パレットが利用されている。

- ・A判（625×880）
- ・菊判（636×939） ※日本独自の原紙サイズ
- ・B判（765×1085）

図表 年度別パレット生産数量（枚）

種別/年度	2015	2016	2017	2018	2019
木製パレット	37,474,668	40,751,036	45,177,461	43,340,372	47,445,978
金属製パレット	2,069,051	2,153,086	2,423,091	2,457,421	2,440,026
プラスチック製パレット	11,228,176	12,490,852	13,599,578	14,627,211	14,694,451
シートパレット	1,432,500	1,627,340	1,619,800	1,589,800	1,540,100
紙製パレット	1,892,054	1,852,320	1,898,628	1,974,573	1,816,607
リサイクル(再生)パレット・木製	2,395,312	2,694,425	2,278,391	1,701,377	1,500,110
リサイクル(溶り材)パレット・プラスチック	2,433,845	2,183,817	2,281,097	2,115,773	1,906,310
合計	58,925,606	63,752,876	69,278,046	67,806,527	71,343,582

出典：日本パレット協会統計／2020年8月1日現在

図表 年度別・サイズ別・木製レンタルパレット保有数量（枚）

種別大きさ(mm)	2015	2016	2017	2018	2019
木製平パレット					
1100×1100	3,720,861	3,784,298	3,687,607	3,863,848	3,932,524
1300×1100	518,118	478,577	434,669	471,502	488,032
1400×1100	1,861,156	1,910,893	1,977,211	1,910,242	1,980,149
1200×1000	180,061	173,975	161,252	167,582	156,233
その他	270,262	284,835	277,334	290,524	307,098
小計	6,550,457	6,632,577	6,538,073	6,703,698	6,864,038

出典：日本パレット協会統計／2020年8月1日現在

③パレットの利用形態

パレットはワンウェイ（使い捨て）のほかに、レンタル等により複数の会社が繰り返し利用するといった形態もある。

レンタルパレットとは、レンタルパレット会社が保有するパレットを、サプライチェーン上の各社が借り受けて利用する形態である。仮に納品先（着荷主）が他に流用したり、紛失したりしたとしても、その責任は納品先が負うことになるため、発荷主への負担は生じない。なお、パレットの所在が不明になるのを防ぐため、パレットの出荷・荷受け時に、伝票やウェブで利用者の変更を記録する作業が発生する。

また、ビールパレット（P パレ共同使用会）は、パレット自体の所有権は各メーカーが留保しつつ、各社のパレットを等価値として等枚交換を行うほか、紛失分は一定の比率で各社が負担しあう仕組みとなっている。

これに対し製紙パレットは、メーカーの自社パレットの位置づけである。次項で述べるとおり、共同回収の仕組みはあるが、パレットをレンタルしたり、等枚交換を行ったりするような仕組みとはなっていない。あくまでメーカーが商品の輸送に用いる、リターナブル容器と同様の位置づけであり、納品先（着荷主）は通常は費用負担が必要ない一方で、2次利用することは禁止されている。一方で納品先で紛失等が発生した場合には、法令上、納品先に求償することはあり得るが、実態としては発荷主が負担するケースが多い。

図表 パレットの各種利用形態

	①P 研	②パレネット	③NPP	④P パレ共同使用会
使用するパレットのサイズ	1100×1100mm (T11 型) プラスチック製	1100×1100mm (T11 型) プラスチック製、リップつき等	1100×1400mm (14 型) 木製	1100×900mm (9 型) プラスチック製
回収の仕組みの特徴等	レンタルパレットの共同回収 発荷主が出荷からパレットが共同回収店で回収されるまでの期間を設定し、レンタル費用を負担 共同回収店は、卸や小売の物流センター等が多い	レンタルパレットの共同回収 部品メーカーがメーカーにパレットを引き渡す際・メーカーがパレットに返却する際にシステムに登録することにより、利用期間を把握期間に応じ費用を負担 パレネットが、メーカーの拠点からパレットを回収して部品メーカーの拠点へ届ける	レンタルパレットの共同回収 パレットが NPP のデポに回収されるまでの費用を、利用者が予め決められた利用期間に応じて負担 NPP のデポは物流事業者の拠点等が多い	各社保有しているパレットを共同利用（売上げ実績に応じて各社分担して補充） （共同利用開始前は、企業ごとの個別回収を実施しており、原則自社以外のパレットを回収した場合は交換・返却を実施）
主な利用団体	加工食品	日産グループとキャノングループ	化学工業	ビール

出典：物流機材の一貫利用による物流効率化のための調査研究報告書（平成 26 年 3 月 日本ロジスティクスシステム協会）原出典：アジアにおけるリターナブルパレットシステム実現に向けたアクションプラン検討等業務（平成 23 年 3 月 国土交通省）、

④共同回収の仕組み

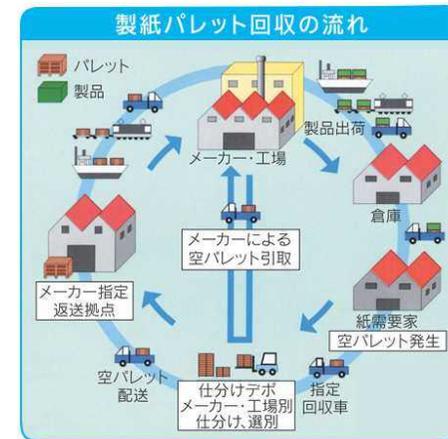
製紙パレットは、製紙メーカー各社それぞれがパレットを保有する一方、共同で回収する仕組みが構築されている。これが(株)製紙パレット機構である。

製紙パレット機構は、主要な製紙メーカーの出資・協力のもと設立された法人であり、株主である大手製紙メーカーに限らず、主要な製紙メーカーのパレットを回収している（ただし、輸入紙等の例外もある）。

製紙パレット機構が紙需要家から回収の依頼を受けたのち、製紙パレット機構の指定回収協力会社（運送会社）が実際の回収業務を行う。回収運賃は無料で、原則的に日本全国を対象に回収を実施する。

回収された製紙パレットはデポに集積された後、メーカーで修理等を行った後に再利用されることになる。

図表 製紙パレット回収の流れ



出所：製紙パレット機構 HP

(2) 製紙パレットの物流課題

現状の上記の物流オペレーションについて、以下のような課題が指摘される。

①紛失等によるコスト・環境負荷発生

製紙メーカーはパレットの紛失防止のための取り組みを行っているものの、現状では所在をトレースすることができないため、回収率は6割前後に留まる(注1)など、紛失(流用、転売等を含む)が大量に発生している。

紛失した分のパレットは補充する必要があるため、製紙メーカーのコスト負担となる。

また、製紙パレットは主として木製であるが、本来リユース可能な森林資源が再利用されないこととなり、環境負荷の増大に繋がる。

(注1) 出典「物流生産性のカギパレット」に注目」カーゴニュース 2019年9月17日号

②木製パレットの環境負荷

日本パレット協会の統計によると木製パレットは4500万枚前後が毎年、新規に生産されている。つまり、同程度の木製パレットが何らかの形態で廃棄されている可能性が高く、環境負荷の問題を発生させている。

木製パレットの重量は材質・構造によって異なるが標準的には20kg前後である。仮に4500万枚のパレットがすべて廃棄されているとすると、

$4500 \text{ 万枚} \times 20\text{kg} = 90 \text{ 万トン}$

もの廃棄物が発生している計算となるが、これは、産業廃棄物のうち「木くず」の年間排出量741万トン(注2)の約12%に達する。このように、木製パレットをワンウェイで多用する物流は、森林資源の有効活用、CO2排出量の削減といった観点からも大きな課題を抱えている。

注2：環境省「平成29年度 産業廃棄物の排出・処理状況について」より引用

③回収輸送の非効率

紙・パルプ業界では、使用済みのパレットは、原則として製紙パレット機構の指定会社が回収を行うこととなっているのは前述のとおりである(ただし、実際には回収率は必ずしも高くない)。

回収は、ウェブや電話での依頼で回収するケース、需要家を定期的に訪問し回収するケースなどに分かれるが、いずれのケースでも計画性の低い、非効率的な回収となっている。

レンタルパレット会社の回収の場合、レンタルパレットの所在情報はウェブ等で把握されており、どこに・どの程度の枚数のパレットが保管されているかは、ある程度正確に把握できる。そのため回収輸送は一定の計画性を持って、効率的に運行することが可能である。

一方、製紙パレットは上述のとおりであり、計画的・効率的な回収は困難である。

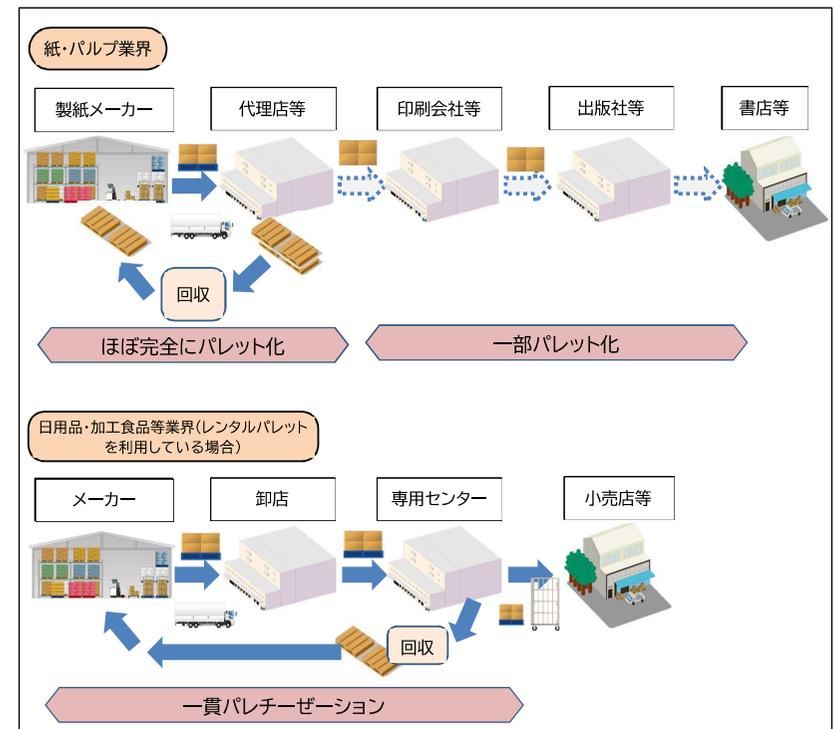
④一貫パレチゼーションの実施困難

パレット利用のメリットは輸送、保管のたびに荷役が不要となることだが、一つの企業内だけでなく、サプライチェーン全体でパレットを使うことによって、企業を跨いだ物流でも積換え等の手間を削減することが可能となる。

レンタルパレット等を利用する場合は、このように企業を超えて一つのパレットを利用し続ける「一貫パレチゼーション」が容易に実現でき、日用品や加工食品業界等の一部では、一貫パレチゼーションが実現されている(下図)。

一方、製紙パレットはあくまでメーカーから納品先への一次利用のみを対象としており、サプライチェーン全体で一貫利用は原則的に想定されていない。そのため一貫パレチゼーションの仕組みを導入することは難しい。実際、例えば洋紙・板紙等の主要ユーザーの一つである出版・印刷業界では、製紙パレットが不正に流用されるケース等がみられる一方、トラックへの手積み・手卸しを行う場面も多くみられる。

図表 一貫パレチゼーションの課題



5. 改善の方向性と実証実験の内容

(1) 改善の方向性

①パレットへの追跡デバイス装着による位置情報把握

パレットに通信端末を装着し、GPS で把握された位置情報を送受信することにより、パレットの具体的な流出ルート、または滞留場所を把握することとする。

図 パレットへのデバイス設置による位置情報把握イメージ



出所：京セラコミュニケーションシステム

②追跡デバイスの種類と LPWA 活用

<類似システム>

位置情報の追跡デバイスとしては、携帯電話網を利用して子供の見守りを行うもの（キッズケータイなど）、車両の盗難を防止するものなどが多数実用化されている。物流用途でもパレットの位置情報を把握するシステムがある。例えばユービーアールは、追跡システム「なんつい」を提供している。

これらのシステムは 3G などの携帯網を利用しているため、通信エリアのカバーエリアは広いが、端末の維持コスト、バッテリーの稼働時間が課題となる。特にバッテリーの稼働時間は 1 月～1 年程度のデバイスが多く、多数のパレットの長期間の追跡を想定した場合に充分ではない。

図表 通信機能付きの GPS トラッカーの例

<p>GPS トラッカー「monimoto」</p>  <p>初期費用 27000 円、年間通信料 4000 円 バッテリー寿命：1 年以上 出典：https://monimoto.jp/</p>	<p>なんつい 長寿命バッテリータイプ</p>  <table border="1"> <tr><td>品番</td><td>NAX-01G</td></tr> <tr><td>サイズ</td><td>100.5×67.7×32.0 (mm)</td></tr> <tr><td>重量</td><td>244g</td></tr> <tr><td>電源</td><td>リチウムイオン電池 (7500mAh) *1</td></tr> <tr><td>稼働時間</td><td>10分に1回のデータ発信で約30日間*2</td></tr> <tr><td>発信間隔</td><td>10分、20分、30分、60分 etc...</td></tr> <tr><td>位置測位</td><td>3G (KDDI網)+GPS</td></tr> </table> <p>出所：ユービーアール/パンフレット</p>	品番	NAX-01G	サイズ	100.5×67.7×32.0 (mm)	重量	244g	電源	リチウムイオン電池 (7500mAh) *1	稼働時間	10分に1回のデータ発信で約30日間*2	発信間隔	10分、20分、30分、60分 etc...	位置測位	3G (KDDI網)+GPS
品番	NAX-01G														
サイズ	100.5×67.7×32.0 (mm)														
重量	244g														
電源	リチウムイオン電池 (7500mAh) *1														
稼働時間	10分に1回のデータ発信で約30日間*2														
発信間隔	10分、20分、30分、60分 etc...														
位置測位	3G (KDDI網)+GPS														

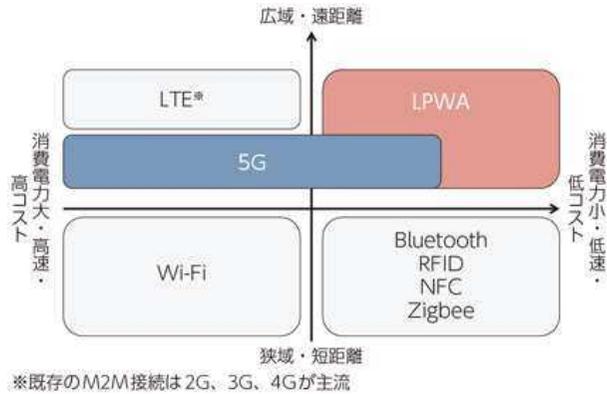
<LPWA の概要>

デバイスの位置情報を含め、IoT 端末の利用が増大している。現在は携帯電話網を利用しているケースが多いが、今後スマートメーター等の IoT 端末の普及が進むと、多数の端末を収容でき、広域エリアをカバーでき、かつ消費電力の低い効率的な通信網が必要とされる。

こうした要件に対応する通信網が、現在普及が進められている LPWA (Low Power Wide Area) である。LPWA の通信速度は数 kbps から数百 kbps 程度に留まり、5G などの最新の通信システムとよりも非常に低速である。一方、消費電力が低く、数年から数十年のバッテリー寿命を期待できる。また、数 km から数十 km もの通信が可能とされる。なお、LPWA を指す用語として LoRaWAN が用いられる場合もあるが、LoRa は LPWA の 1 規格であり、一般名称としては LPWA となる。

以上でも見たように、既存の GPS トラッカー類は消費電力等の問題から、多数のパレットに長期間にわたって装着するには課題が多い。そのため、本実証では、LPWA を活用したシステムを試験導入し、LPWA の有用性を含めて検証することとする。

図表 各種通信規格とLPWAの関係



出所：平成 29 年版 情報通信白書のポイント（原出典）総務省「第 4 次産業革命における産業構造分析と IoT・AI 等の進展に係る現状及び課題に関する調査研究」（平成 29 年）

<Sigfox の特徴>

LPWA は規格の一般名称であり、サービスは各社が提供している。現状では実用化されているサービスの選択肢は少ないが、国内では京セラコミュニケーションシステムが国内提供する Sigfox が先行しており、同サービスを利用することとする。

Sigfox は人口カバー率 95%であり、パレットが日常的に移動する都市部でのトラッキングには問題がない。

図表 Sigfox のサービスエリア

出所：京セラコミュニケーションシステム

またバッテリー寿命も 5 年（利用方法によって異なる）であり、利用上の問題はない。料金表も以下に引用するが、利用するデバイス数によって異なるものの、年額数百円で利用できる（ただし各種条件あり）。

図表 Sigfox のデバイス例



製品名	IET10RC3
サイズ	170mm x 20mm x 27mm
シールド	ポリカーボネート
稼働温度	-30℃ ~ +85℃
防水力	IP68
衝撃耐力	IK10
位置測位可能な技術	GPS、Wifi、Sigfox(Atlas native)
センサ	3軸加速度、マグネットリ ドス イッチ
バッテリー	Li-SOCl2, 5400mAh, 3.6V
電池寿命	右記の条件で約5年（メッセージ送信頻度1日4回 / GPSのみ測位できる状況50% / GPS、WiFi両方を測位できる状況：50% / バッテリー効率90%）

出所：京セラコミュニケーションシステム

図表 Sigfox の利用料金

通信回数レベル	契約回線数									
	100~	1,000~ 9,999	10,000~ 24,999	25,000~ 49,999	50,000~ 99,999	100,000~ 249,999	250,000~ 499,999	500,000~ 749,999	750,000~ 999,999	1,000,000~
Up Link										
Down Link										
140回/日										
70回/日										
2回/日										
4回/日										
2回/日										
1回/週										

価格が500円前後 (Yellow oval)

100円を切る (Yellow oval)

※Sigfoxチャネルパートナー様向けの料金となります。
 ※単価、支払い、割引ほか諸条件に関しては、チャネルパートナープログラムに加入後提示いたします。
 ※Atlas / Atlas WiFiオプション及びグローバルオプションは別途料金が必要です。

出所：京セラコミュニケーションシステム

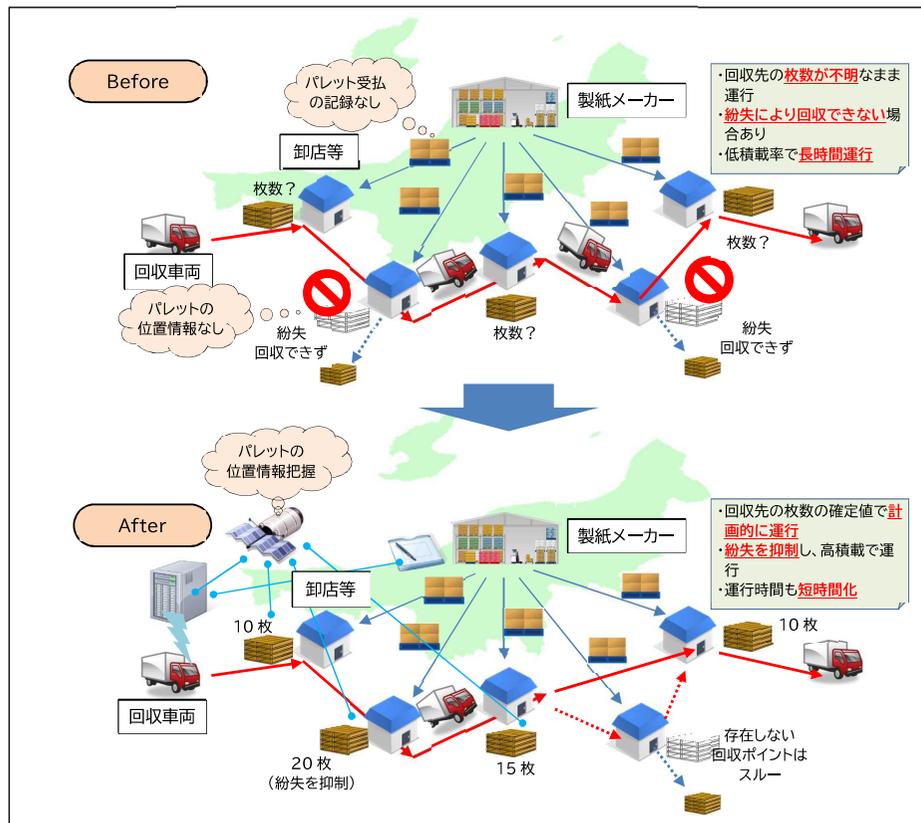
③効率的なパレット回収運行

現在、空きパレットがどこに存在するか、正確な情報は存在しない。そのためパレットの回収運行は担当者の経験に頼った、非効率な運行となっている。具体的には、回収に向かったものの実際にはパレットがなかったケース、想定した枚数がなく低積載で運行するケースなどが多発している。

これに対し、本実証の取り組みによって、効率的なパレット運行が可能となる。

具体的には、パレットの受払記録と、デバイスによる位置情報の把握によって、計画的に運行が可能となる。どこに、何枚のパレットが存在するかの正確な情報が入手できることになるため、無駄な運行を削減できる。ドライバーの拘束時間も削減できる。

図表 運行の効率化イメージ



(2) 実証実験の実施に向けた課題と調整

本実証実験の実施に当たっては、以下のような課題をクリアした。

①発荷主の協力

発荷主としてはデバイスを活用し位置情報を取得するに当たっての様々なリスクへの懸念があったが、パレットの紛失および環境負荷増大等に繋がるなどの問題意識のもと、協力を得ることができた。

②既存回収事業者の協力

パレットの回収は、前述のとおり製紙パレット機構が構築した回収の枠組みで動いており、実際の回収はエリアごとに指定事業者が担当する仕組みとなっている。また、今回の実証実験ではデバイスを用いたパレットの探索によって回収ルートを変更するなど、既存の仕組みを変更することになる。これらの点については、発荷主である製紙会社と連携し、既存の回収事業者の協力を得ることで、実証実験を遂行することができた。

(3) 実証実験の具体的な内容

①概要

実証実験は以下のスケジュール等のもとで実施した。

- ・期間：3月1日（月）～26日（金）
- ・個数：50個
- ・出荷方面：新潟県から中部方面へ

なお、流通したパレットの回収には一定の期間が必要となることから、実際の回収は上記期間を超えた場合にも対応した。

②実験の模様（画像）

<パレットへのデバイスの設置>

木製パレットにデバイスを設置。フォークリフトの爪に干渉しないよう、パレットの裏面中央部に設置することとした。木材加工を行いボルトで固定。

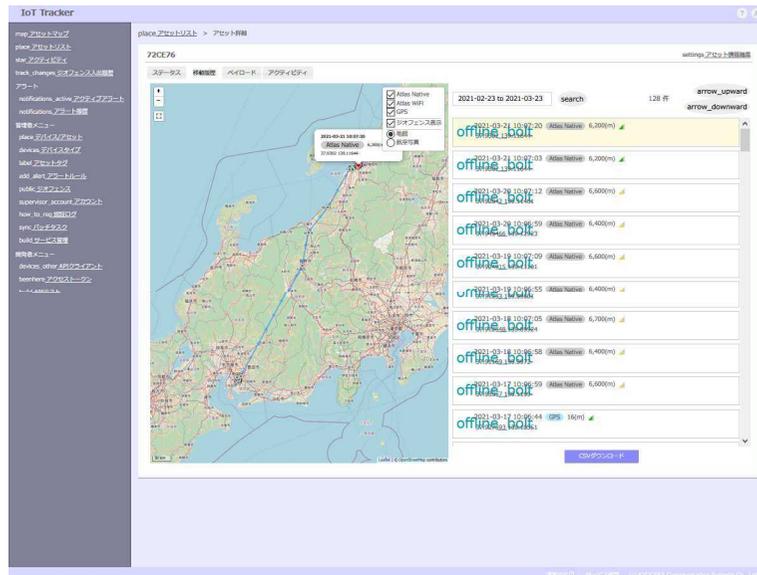
図表 パレットへのデバイスの固定（黒いバーがデバイス）



<デバイスの追跡>

Sigfoxの「IoTトラッカー」というウェブシステムを利用し、移動の履歴を追跡。想定されていない場所へ流出していないかを確認し、流出した場合は場所を特定した。

図表 実際の追跡画面（新潟から中部に出荷されたケース）



<回収運行>

通常は回収するパレットがどこにあるか、何枚あるかを確かめることなく回収運行するが、今回は場所、枚数を特定したうえで計画的に運行した。

図表 パレット回収運行の流れ

	<p>回収先のパレット保管。 通常はこのように、無造作に積み重ねられているケースがほとんど。中には回収対象でないパレットも混在しているため、より分ける。</p>
	<p>デバイスの確認。 デバイスを付与したパレットには、識別用に青いマーキングを施した。裏返すと、デバイスがあることが確認できる。</p>
	<p>車両への積み込み。 手積みした後、ロープがけを行う。 片面刺しの木製パレットでも15kg~25kg程度あり（乾燥時重量）、かなりの重労働となる。</p>
	<p>回収先によっては、フォークで積んでくれるところもある。</p>

<回収デポでの作業>

回収先企業から回収してきたパレットは、指定の回収デポにて荷卸しされる。
デポでは仕分け、整理等の作業が行われたのち、発荷主の拠点に返送される。

図表 パレット回収運行の流れ

	<p>上段左：トラックから荷卸し。</p> <p>中段・下段：荷卸しの後、パレットは荷主、サイズ等をもとに仕分けされる。</p>
	
	

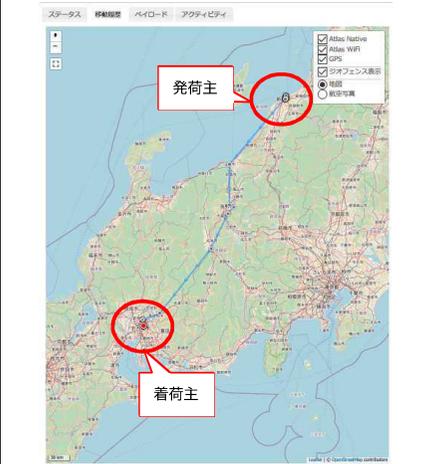
<デバイスによる位置情報の把握>

回収したパレットのうち1枚の軌跡を示す。

発荷主（新潟）から着荷主（中部）に到着の後、回収車両が回収デポに回収するまでの軌跡を把握できた。

ただし、アンテナの場所、屋根等の障害物の有無により測定精度は大きく左右され、200m程度の測定誤差が確認できる。

図表 回収したパレットの軌跡（一例）

	
<p>新潟を出発し、中部の荷主に到着</p>	
	
<p>着荷主で保管中の測定誤差</p>	

(4) 定量的効果把握

ドライバーの運行、パレットの流出といった実態を定量的に把握した。

実証実験の効果を把握するためには、事前／事後の比較をすることがあることから、事前（現状）の実態はヒアリング等で把握した。

①トラックの運行効率

デバイスを導入前、導入後それぞれ1週間の運行日報を比較した。

その結果、拘束時間、回収箇所数、回収枚数のいずれも、プラスの効果が確認できた。

なお、比較に当たっては、デバイスを付与したパレットが多く存在するエリアをターゲットにしたが、それでも、回収総量に占める比率はごく僅かに過ぎない。そのため効果が限定的であった。

ただし、将来的にすべてのパレットにデバイスが付与された場合には、「回収5枚以下」の不効率はすべて無くなることから、さらに大幅な効率化が期待できる。

<ドライバーの運行 (Before) >

	出庫時刻	帰庫時刻	拘束時間	回収箇所数			回収枚数
				合計	うち 回収5枚以下	うち 回収ゼロ枚	
1日目	8:50	17:50	9:00	10	3	1	227
2日目	8:20	16:35	8:15	8	1	0	94
3日目	8:20	17:20	9:00	6	0	0	422
4日目	8:25	18:05	9:40	12	5	1	176
5日目	8:30	16:50	8:20	5	1	0	179
平均			8:51	8.2	2	0.4	220
合計				41	10	2	1098

<ドライバーの運行 (After) >

	出庫時刻	帰庫時刻	拘束時間	回収箇所数			回収枚数
				合計	うち 回収5枚以下	うち 回収ゼロ枚	
1日目	8:40	17:10	8:30	9	3	1	222
2日目	8:20	16:45	8:25	8	1	0	128
3日目	8:20	17:10	8:50	7	0	0	339
4日目	8:25	17:50	9:25	11	2	1	231
5日目	8:30	16:30	8:00	4	0	0	208
平均			8:38	7.8	1.2	0.4	222.6
Before 比			△0:13	△0.4	△0.8	—	+0.6
合計				39	6	2	2226

図表 Before/After 比較 (改善率は週間合計値により比較)

項目		期間	Before	After	差(週)	改善率
拘束時間 (週間合計)	稼働時間	週間合計	44:15	43:10	-01:05	-2.4%
拘束時間 (日当たり)		日当たり	8:51	8:38		
回収先件数 (週間合計)	回収先件数	週間合計	41	39	-2	-4.9%
回収先件数 (日当たり)		日当たり	8.2	7.8		
回収枚数 (週間合計)	回収枚数	週間合計	1,098	1,128	30	2.7%
回収枚数 (日当たり)		日当たり	220	226		

②パレットの流出実態と回収率向上

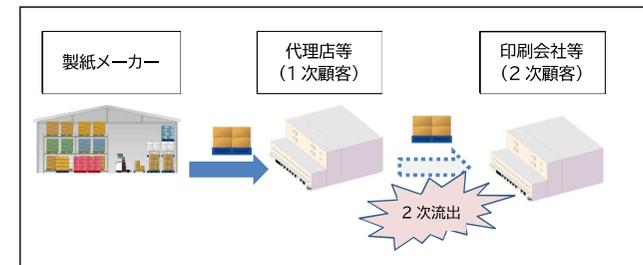
今回デバイスを活用したことで、パレットの流出実態が明らかになった。

製紙パレットは、レンタルパレットのようなパレット情報の管理の仕組みがないため、製紙メーカーの納品先（1次顧客）から先への流出（2次流出）は、流出先からの情報提供がない限り、把握が難しい。そのため2次流出が生じたパレットは、現状ではあまり回収ができていない。

今回デバイスを付与した50枚について見ると、大部分（86%）は1次顧客でそのまま保管されていたが、7枚（14%）のパレットは、2次流出が確認できた。なお、2次流出したパレットは主として破棄されるか転売されることが推察される。

今回の実験では時間的な制約もあって、2次流出を抑制する取り組みは行っていないが、抑制が実現できれば、「パレット補充のためのコスト負担軽減」、「木材の利用といった環境負荷の削減」といった効果が期待できる。

図表 2次流出によるパレットの回収困難



図表 実験で明らかになった2次流出の実態

項目	数値
出荷枚数	50枚 (100%)
流出なし (1次顧客でそのまま保管)	43枚 (86%)
2次流出	7枚 (14%)

6. 検証結果と課題、今後の方向性

(1) 改善効果の検証

実験の結果得られた情報（前項で整理したもの等）を踏まえ、以下のようなポイントにて評価を実施した。

①位置情報の正確な把握

デバイスによるパレット回収効率化を実現するうえでは、「どの回収先にパレットがあるか」「流出しているとすればどこか」等を把握するため、位置情報の精度が重要である。

実験の結果、以下のような条件で測定精度が左右することが明らかとなった。

i) 基地局・アンテナとの位置関係

本デバイスは、GPS 以外に、Sigfox 基地局との位置関係、周辺の wifi アンテナの情報で位置を把握する。そのため、周辺に特定の wifi アンテナがある場合は精度が上がるといったケースがあった。

ii) 遮蔽物の有無

倉庫内など屋根のある場所では GPS 信号が受信できず、精度が下がるといったケースがあった。なお、使用済みパレットは屋外保管が一般的であるが、貨物が載った状態では屋内保管が主となる。

このような実態から、回収先の環境によって精度がかなり変動しており、p 18 の図で示したとおり 200m 程度の誤差が出たケースもある。ただし、パレット回収先は製紙会社の取引先である大手印刷会社など、ある程度数が限られることから、当該回収先にあるパレット枚数を確認するという用途では、十分に実用的であった。

一方、2 次流出したケースでパレット回収に利用するには、流出先をより正確に特定する必要がある。

②破損等のデバイストラブル

パレットはフォークリフト等で乱雑に扱われることも想定されることから、デバイスが破損しないかどうかポイントとなる。

実験では、検討の結果、フォークリフトの爪が最も当たりにくいと考えられるパレット中央部にデバイスを設置したが、実験期間中は特にトラブルは発生しなかった。

なお、短期間の実験に留まらず、より長期的な運用を想定した場合には、パレットの中に埋め込むといった、より安全性の高い設置方法を検討する必要がある。

③回収運行計画への活用

デバイスから得られた位置情報をもとに、より効率的な運行計画が可能となった。なお、運行計画に際し、「パレットが多い場合は複数の車両を運行する」「パレットが少ない先は回収しない」といった運用が考えられるが、現段階では、パレット総数に占めるデバイス付きの割合は非常に小さく、「この回収先にはパレットは存在しない」といった判断を行うには不十分である。

そのため、p 19 の表にも記したとおり、枚数がゼロの回収先にも運行せざるを得なかった。この点は、デバイスが普及することで改善することが期待される。

(2) 実証で明らかになった課題、反省点等

実証実験から得られた課題を以下に整理した。

①デバイスの利用コスト

今回、実験のためにデバイスを 50 個導入（レンタル）したが、それに要する費用は、通信費に加え、デバイスの加工・取り付け・設定等を含め相当額に上った。木製パレットは 1 枚千〜2 千円程度で購入可能であるが、それを上回る金額となったことから、費用対効果の観点で課題が残る結果となった。

なお、費用の内訳をみると、通信費自体は少額であり、システムの設定の初期費用、加工・取り付け費用等の比率が高い。これらの費用は、デバイスの利用個数が増えれば通減することも期待できる。

実用化に当たっては、このような点も含めて、コスト削減の可能性を検討する必要がある。

②2 次流出先からの回収、ルール作り

今回の実験により、デバイスを活用することでパレットの 2 次流出の実態を確認することができた。一方、2 次流出先からパレットを回収するには、様々なハードルが存在する。

実際に流出させた 1 次顧客が、販売先である 2 次流出先から回収することは可能と考えられるが、製紙パレットの回収の主体である発荷主は、2 次流出先とは契約関係が存在しないケースもある。

前述のとおり、流出したパレットの所在が正確に把握できるかどうか、という精度の問題もあるが、仮にパレットの 2 次流出先が正確に把握されたとしても、相手の了解をどのように得るか、その場合のコスト負担はどうするか等の問題は未解決であり、業界全体でのルール化が必要である。

(3) 今後の方向性、普及方策

実証実験の結果を踏まえ、物流効率を高めるために、以下のような取り組みが必要である。

①デバイスの費用低減

今回の実験結果を見る限り、パレット1枚当たりのコストの高さが導入の障壁となる。デバイス単体のコストのほか、パレットへの設置コスト等も含め、コスト削減の方策を検討する必要がある。

②物流効率化への活用

前項に関連し、デバイスを紛失防止のみの用途で用いる限りでは、費用対効果を高めるのは難しい。従って例えば検品レス、貨物追跡の問い合わせへの活用、在庫管理への活用など、物流効率を高める複合的な利用方法を検討する必要がある。

③業界全体でのルール化

デバイスの利用コスト等の課題が解決されたとしても、2次流出先からの回収ルールが明確で無い限り、効率的に回収を行うのは難しい。よって先ず、業界として流出したパレットの回収方法についてルール化が必要である。

④レンタルパレットのような社会全体で共用する仕組みの検討

製紙パレットは、回収輸送のみ共同化する仕組みであり、パレットの所有権は各社がそれぞれ有している。前項で述べた「業界ルール化」の一つの方向性として、一貫パレチゼーションを促進する観点で、個社の利用に留まらず、サプライチェーン全体でパレットを共用する仕組みを検討することが考えられる。

以上

令和2年度

トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会における実証実験事業 報告書

令和3(2021)年3月

一般社団法人 日本マテリアルフロー研究センター

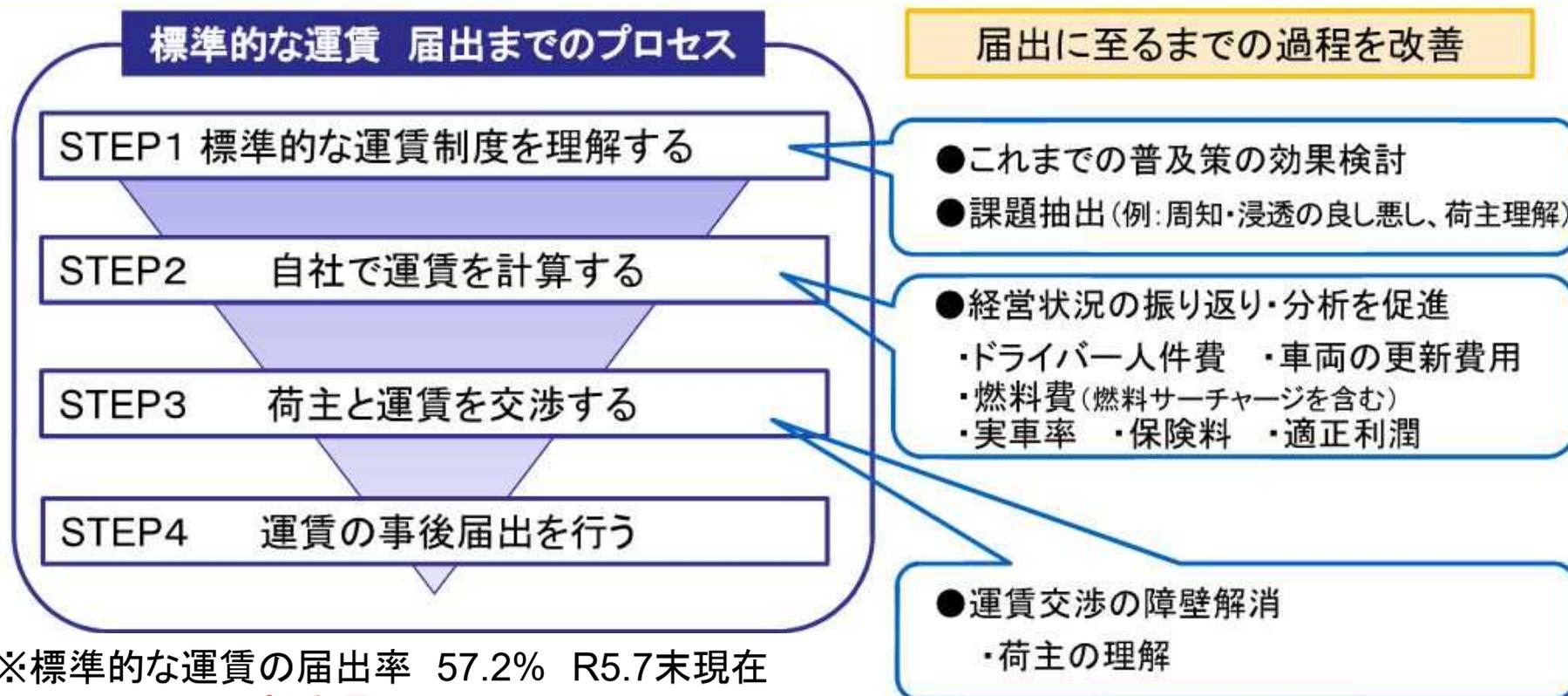
〒171-0022 東京都豊島区南池袋2-47-6 パレス南池袋2階

TEL.03-3988-2671 FAX.03-6825-5565

トラック輸送における取引環境・労働時間改善 に向けた取組について

第11回 トラック輸送における取引環境・
労働時間改善新潟県地方協議会

- 平成30年改正後の貨物自動車運送事業法に基づき、**運賃交渉力の弱い運送事業者の適正な運賃収受を支援すること**を目的に、令和2年4月「標準的な運賃」を告示。
- 「標準的な運賃」では、**運転者について全産業並みの給与、車両の更新期間5年**、一般的な利潤(自己資本金の10%)などの経営改善につながる前提を置いて、参考となる運賃を示している。
- **荷主との運賃交渉をさらに促進し、燃料費の上昇を踏まえた適切な価格転嫁が可能となる環境を整備**することを目的に、従来、解釈通達として位置づけられていた「**燃料サーチャージの算出方法等**」を告示(令和5年3月1日)して広く周知。
- 運送事業者が**自己の経営状況を踏まえて運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むことが肝要**。



※標準的な運賃の届出率 57.2% R5.7末現在
新潟県内 **79.5%**

- 令和2年4月に告示された「標準的な運賃」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
- 期間: 令和5年2月7日～3月31日、回収率: 8.5% (回収票数4,401票÷対象者数51,657者)

運賃交渉の実施



荷主の理解



➡ **全体の76%が「標準的な運賃」制度の延長を希望**(現行制度は令和6年3月末までの時限措置)

【主な意見】 (荷主との交渉に活用しやすい (2,564件)、運賃の下支えになる (1,517件)、原価計算の参考となる (1,104件)、自社の経営判断に活用できる (780件) 他)

○ 令和2年4月に告示された「標準的な運賃」について、契約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

○ 期間: 令和5年5月1日～5月24日、回収率: 29.5% (回収事業者票数1,211票÷対象者数4,105者)

※集計は各事業者からの複数契約回答分を一括集計

【「標準的な運賃」との乖離割合】



・令和3年度締結では、「標準的な運賃」以上收受できている事業者は11.3%、8割以上收受は35.0%
 ・令和4年度締結では、「標準的な運賃」以上收受できている事業者は14.8%、8割以上收受は45.3%

改正の目的

- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制を見据え、平成30年の議員立法において時限措置として、「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度を創設
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ば
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「標準的な運賃」や「働きかけ」等の制度を継続的に運用することが必要

改正の概要

現行

【時間外労働規制が適用される(令和6年3月)までの時限措置】

荷主対策の深度化

トラック事業者の法令遵守に係る国土交通大臣による荷主への働きかけや要請等の規定

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

標準的な運賃

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の

「標準的な運賃」制度(令和2年4月告示)

⇒セミナーや各種協議会による周知・浸透

改正後

上記について「当分の間」の措置とする

違反原因行為の割合



「働きかけ」等の実施件数

要請: 5件 働きかけ: 85件

※令和元年7月～令和5年7月末までの累計

無理な輸送を強要されたら…

荷主勧告制度

出典：国土交通省

荷主勧告制度とは

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

勧告を発動した場合には、当該荷主名及び事業の概要を公表します。また、法律に基づく勧告のほか、①勧告には至らないものの違反行為への関与が認められる荷主に対する「警告」、②関係機関からの法令違反情報等をもとに関係する荷主を特定し早期に働きかけを行う「協力要請」といった措置を迅速により設けています。

こんなときは情報提供を！

上記とは別に、貨物自動車運送事業法附則第1条の2に規定する違反原因行為に該当しうる荷主の行為の例として、「輸送の安全確保義務違反を招くおそれのある異常気象時など、安全な運行の確保が困難な状況で運行を強要するような行為」も示しています。

輸送の安全を確保できないような運行を強要された場合には下記の国土交通省の「荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集窓口」のホームページや適正取引相談窓口へご提供ください。

無理な輸送を強要されたら、下記へ情報提供を！

荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集窓口

方法1 QRコードを読み取り！

方法2 ヤフーやグーグルの検索窓に下記の文字を入力して検索！

荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集

検索

荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

国土交通省では、貨物自動車運送事業者及び荷主のみならずに対して、これまで、「標準運送約款の改正」、「働きかけ」等を周知してきました。これらの取組みに関する認識、浸透度、実態状況等の把握を行うため、荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する意見等の募集窓口を設置しました。

意見等の募集窓口

長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務（追加業務）、コンプライアンス確保に影響する輸送に関する情報（非合理的な到着時間の設定、重量違反等となるような依頼、燃料費等のコスト増加にかかる運賃、料金等の不当な算入置き）などをお持ちの場合は、上記へ情報をお寄せください。

【お寄せいただく情報の記載例】

- 燃料費が費用が上がったため、その分の値上げ交渉をしたが、「(荷主名)から「こっちは悪いんだ」と言われ拒否された。
- 〇年〇月〇日（お困りごとの内容）について、「(荷主名)に対して申し入れ、相談等を行ったにもかかわらず、全く相手とされず改善がされていない。
- 荷卸し、積込みで長時間定められたにもかかわらず、積込作業に意のままに〇〇時間待たされた。（荷主名）に相談したが改善されない。

● お持ちの情報はこちらへ投稿ください
(「意見募集の投稿ページ」に移動します)

クリックすると投稿画面が開きます

国土交通省適正取引相談窓口

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

ドライバーの命と大切な荷物を守るために！異常気象時は運行中止も視野に…

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

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

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

異常気象時における措置の目安

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安*
降雨時	20~30mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30~50mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロプレーニング現象）	輸送を中止することも検討するべき
	50mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時	10~15m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15~20m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	
	20~30m/s	通常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
降雪時	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
		大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき	
視界不良（濃霧・風雪等）時		視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討するべき	
警報発表時			輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき

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

出典：国土交通省自動車局貨物課長通達 ※この目安は令和2年2月28日現在。

異常気象時における気象情報等の入手先(例)

※以下の情報サイトは全日本トラック協会が調べた令和5年1月現在の情報です。

トラック運送事業者又は運行管理者は、気象情報等から輸送の可否判断を行うこととなりますが、その際、出発地や集貨先、配達先及び輸送経路上の正確な気象情報等の入手先は極めて重要です。ここに掲げた異常気象時における気象情報等の入手先(例)などを活用し、事業用トラックの機転事故等が発生しないよう輸送の可否判断に万全を期しましょう。

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

気象情報

※QRコードの位置は顔認識を防ぐ為の配置となっています。

警報発表時	気象庁 気象警報 注意報	tenki.jp 警報・注意報
暴風時	気象庁 アメダス 風向・風速	YAHOO天気・災害 全国の風予測
降雪時	気象庁 今後の雪	気象庁 アメダス 積雪深
視界不良(濃霧・暴風時)	気象庁 気象警報・注意報 濃霧	CPS-IPリスクウォッチャー 濃霧注意報 - 気象警報最新マップ
降雨時	気象庁 アメダス 24時間降水量	tenki.jp 雨雲レーダー
ライブカメラ映像	国土交通省 各地方整備局の取組 全国のライブカメラ	
天気予報	気象庁 天気予報	気象庁 2週間気温予報

お使いのスマートフォンやパソコンによって画面の表示が異なることがあります。また、QRコードの読み取りソフトによってサイトまでの表示手順が異なることがあります。

各情報をもとにとるべき行動と、相当する警戒レベルについて

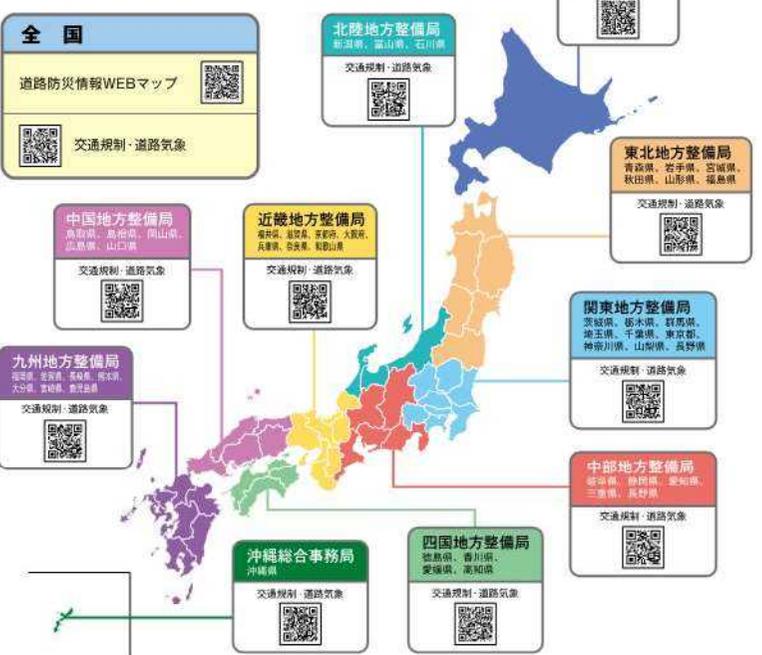
出典：内閣府(防災担当)・消防庁

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

- ※1 市町村が災害の状況を確認に把握できるものではない等の理由から、警戒レベル5は必ず発令される情報ではありません。
- ※2 避難指示は、これまでの避難勧告のタイミングで発令されることとなります。
- ※3 警戒レベル3は、高齢者等以外の人にも必要に応じ普段の行動を見合わせ始めたり、避難の準備をしたり、危険を感じたら自主的に避難するタイミングです。

道路管理者が提供する道路情報

※道路防災情報：道路冠水想定箇所、事前通行規制区間及び緊急輸送道路に関する情報
※交通規制：道路気象：道路に関する規制情報やお天気情報、路面情報



道路・交通情報

通行止め	国土交通省 ハザードマップ ポータルサイト	(公財)日本道路交通情報センター 高速道路や一般道路の通行止め、渋滞、冬用タイヤ必要等の情報
渋滞情報	ドラとら	
雪道情報	国土交通省 冬の道路情報 雪みち情報リンク集	国土交通省 北陸雪害対策技術センター おしえて!雪ナビ
異常気象時の運転注意点	国土交通省 冬の道路情報 雪みちの運転テクニックに関するリンク集	JAF 台風・大雨時のクルマに関する注意点

高速道路情報 (リアルタイムな渋滞規制情報)

※異常気象時における通行止めの可能性は各サイトのニュースリリースをご覧ください。

異常気象時の 高速道路影響情報

国の「緊急情報」や、「特別警報」が発令されるようなときには、高速道路各社と気象予測会社が連携して注意喚起の広報が行われるサイトです。

高速道路影響情報サイト

(公財)日本道路交通情報センター ※一般道路の情報も含まれます。

ドラとら (東日本)

アイハイウェイ (中日本)

アイハイウェイ (西日本)

mew-ti (首都高速)

道路交通情報 (名古屋高速)

NEXCO東日本

首都高速道路(株)

NEXCO中日本

阪神高速道路(株)

NEXCO西日本

本州四国連絡高速道路(株)

名古屋高速

※フリーレット掲載場所：全ト協ホームページ内「気象・道路交通情報」

- 深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的とし、

① トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化

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

(全トラック運転手中、女性運転手は約3%、60代以上の運転手は約17%【令和元年】)

に取り組む「ホワイト物流」推進運動を関係者が連携して強力に推進。

平成30年 5月30日

「ホワイト物流」推進運動を重点施策とする「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議政府行動計画」が決定

推進運動のイメージ



- 日本の物流には、いまだに様々な「ムリ、ムダ、ムラ」が存在しています。
 - この運動を通じ、荷主企業・物流事業者が相互に連携して物流の改善を進めることによって、自社も含めた、サプライチェーン全体の生産性が向上することが期待されます
- 【参考】運動参加の期待効果(例)

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

等

- 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組を「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、更なる改善取組を促すことで、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。
- 認証を取得した事業者のより高い水準への移行を促すため、これまでの「一つ星」・「二つ星」に加えて令和5年度から新たに「三つ星」の申請を受け付ける。

1. 認証の審査要件

- A:法令遵守等、B:労働時間・休日、C:心身の健康、D:安心・安定、E:多様な人材の確保・育成、F:自主性・先進性等の6分野についての取組要件を満たしていること。
※ Fは「二つ星」・「三つ星」のみ。「一つ星」では参考点として点数化。
※ 「三つ星」においては、B、C、Eについて認証項目を追加。
- 「三つ星」においては、A～Fの認証項目に加え、働きやすい職場実現のための方針、課題、目標、改善に向けた行動計画、体制整備などの記載欄を設け、事業者の改善に向けたPDCAが適切に回っているかについても審査。

2. 申請方法

- 認証実施団体の「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。
※ 審査料: 55,000円*+3,300円×営業所数(本社除く)
(*:インターネットによる電子申請の場合、33,000円に割引。
電子申請による「一つ星」の継続申請の場合、16,500円に割引。)
※ 登録料: 66,000円+5,500円×営業所数(本社除く)
※ 料金は全て税込。
※ 「三つ星」の審査料・登録料については、後日日本海事協会より公表。

3. 「一つ星」認証事業者数 令和5年3月22日現在

トラック事業者	2,439社
バス(貸切・乗合)事業者	229社
タクシー事業者	752社
合計	3,420社

4. スケジュール (予定)

- 「一つ星」新規・継続／「二つ星」新規
受付期間: 令和5年7月18日～9月15日
認証事業者の公表: 令和6年2月以降順次
- 「三つ星」新規
受付期間: 令和5年9月19日～10月16日
認証事業者の公表: 令和6年3月以降順次

5. 認証取得によるインセンティブ (詳細は別添2参照)

- 厚生労働省と連携し、ハローワークにおける求人票への認証マークの表示や、認証事業者と求職者のマッチング支援を実施。
- 求人エージェント等の認定推進機関の協力を得て、「求人サイトに認証事業者の特集ページの掲載」、「設備改修工事の料金割引」等も実施中。
- 令和4年度第2次補正予算による補助金における認証事業者の優遇等も実施。また、「二つ星」・「三つ星」の認証事業者のうち対面での審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを端緒とした監査の対象から除外することができる規定の整備も実施予定。

現在実施しているインセンティブ

1. ハローワーク（厚生労働省）

- 求人票へ認証マークを表示し、働きやすい職場であることを求職者へ見える化
- ハローワークインターネットサービスにおいて、「働きやすい職場認証制度」と検索することによる認証事業者の求人検索
- 認証事業所が取り組んでいる働き方改革の取組等を求職者にわかりやすく発信するための求人票作成支援 等

2. 求人サイト等（認定推進機関*）

求人サイト

- 求人サイト上で本認証取得事業者の特集ページを掲載
- 本認証取得事業者に絞った検索への対応
- 特別価格による求人掲載

損害保険

- 労災上乗せ保険の保険料の割引

設備改修工事

- 水廻り関連改修や設備改修工事の料金割引 等

*：働きやすい職場認証制度の周知広報、助言指導その他の必要な業務を実施する機関。認証実施団体の日本海事協会が国土交通省と協議の上、認定。

今後実施予定のインセンティブ

3. 監査（国土交通省）

- 「二つ星」・「三つ星」の認証事業者のうち対面による審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを端緒とした監査の対象から除外することができる規定を整備

4. 表彰制度（日本海事協会）

- 長期間認証を継続して取得している事業者を対象に、優良事業者表彰制度の創設を検討中

（参考）令和4年度までの認証事業者を対象としたインセンティブ

5. 令和4年度2次補正の補助金（国土交通省）

バス・タクシー関係

- 二種免許取得支援
予算の範囲内で本認証制度取得事業者を優遇

トラック関係

- テールゲートリフター導入支援
申請件数が予算額を超えて抽選を実施する場合、本認証制度取得事業者等を優遇
- 予約受付システム等支援及び大型等免許取得支援
本認証制度取得事業者等が申請対象（予定）

※今後、更に追加予定

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準 (改善基準告示)の改正内容(トラック)について

1. 改善基準告示について
2. 時間外労働の上限規制について
3. 改正の内容について
4. 時間外労働及び休日労働に関する協定届について
5. 改善基準告示Q&Aについて
6. 長時間労働改善の取組事例

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

- ▶ 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）は、トラックなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、すべての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間（始業から終業までの時間（休憩時間を含む））、休息期間（勤務と勤務の間の自由な時間）、運転時間等の基準を、平成元年に大臣告示として制定。

制定の経緯

労働時間等の改善を定めた局長通達の策定（昭和42年）

- ・長時間労働、交通事故の増加
- ・路面運送における労働時間及び休息期間に関するILO条約の採択（昭和54年）

拘束時間、休息期間等の基準を定めた局長通達の策定（昭和54年）

中央労働基準審議会での関係労使の議論

通達を大臣告示とすることで労使が合意し、「改善基準告示」を策定（平成元年）

（中身を伴う改正：平成9年改正が最後）

※制定以降、法定労働時間が段階的に短縮し、週40時間制へ移行するに伴い、内容の見直しが行われ現在に至っている。

主な内容

- 拘束時間【始業から終業までの時間(休憩時間含む)】：（1か月）トラック…293時間、バス…4週平均1週65時間、タクシー…299時間（1日）トラック・バス・タクシー…原則1日13時間（最大16時間）
- 休息期間【勤務と勤務の間の時間】：原則として継続8時間以上
- 運転時間：トラック…2日平均1日9時間 / 2週間平均1週44時間、バス…2日平均1日9時間 / 4週間平均1週40時間
- 連続運転時間：トラック・バス…4時間以内

※その他、分割休息期間、2人乗務、隔日勤務、フェリー乗船の場合の特例有り。

施行

労働基準監督署

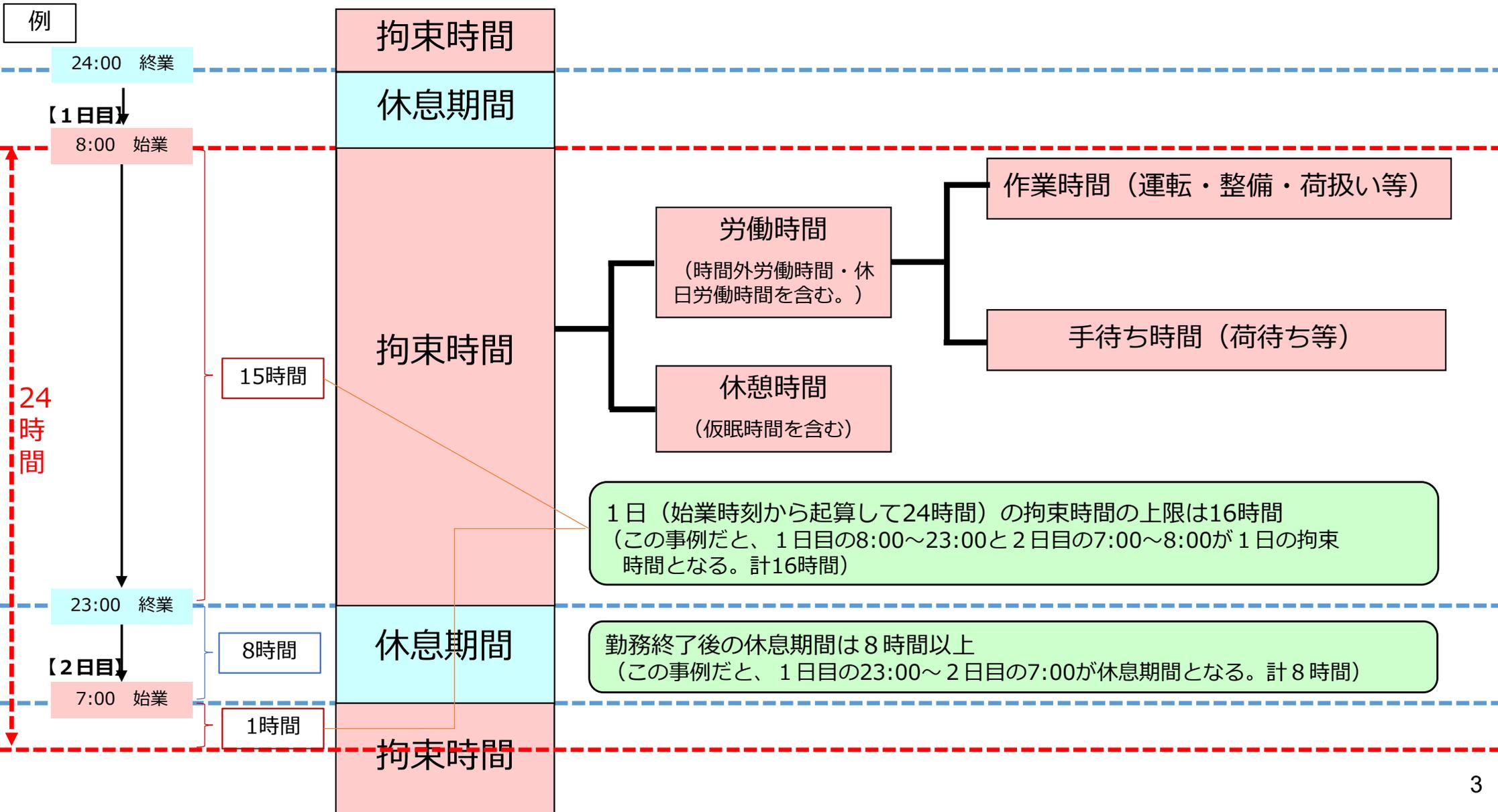
関係労使の自主的改善努力と労働基準監督官の臨検監督等による指導
（令和3年自動車運転者を使用する事業場への監督指導…3,770件 改善基準告示違反率…53.3%）

国土交通省との連携

- ① 監督署と地方運輸機関との合同による監督・監査
- ② それぞれの機関が把握した改善基準告示違反事案の相互通報

拘束時間と休息期間について

- ▶ 拘束時間とは、労働時間、休憩時間その他の使用者に拘束されている時間をいう。
- ▶ 休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間をいう。

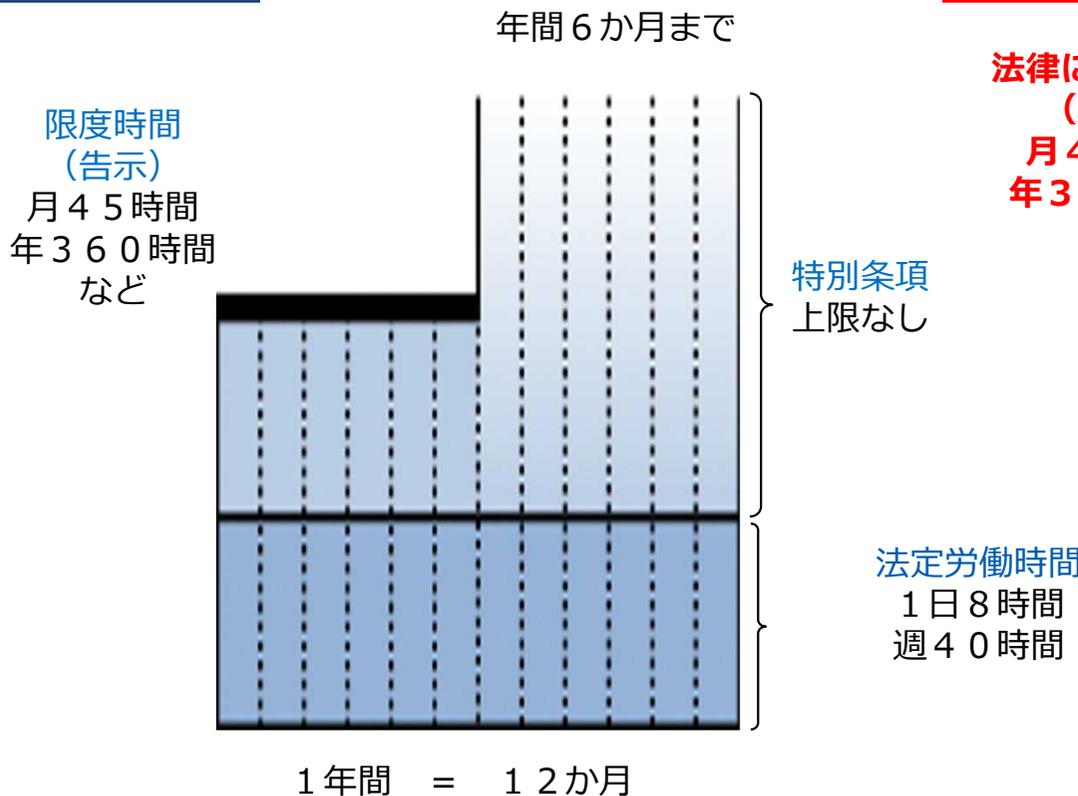


1. 改善基準告示について
2. 時間外労働の上限規制について
3. 改正の内容について
4. 時間外労働及び休日労働に関する協定届について
5. 改善基準告示Q&Aについて
6. 長時間労働改善の取組事例

時間外労働の上限規制について

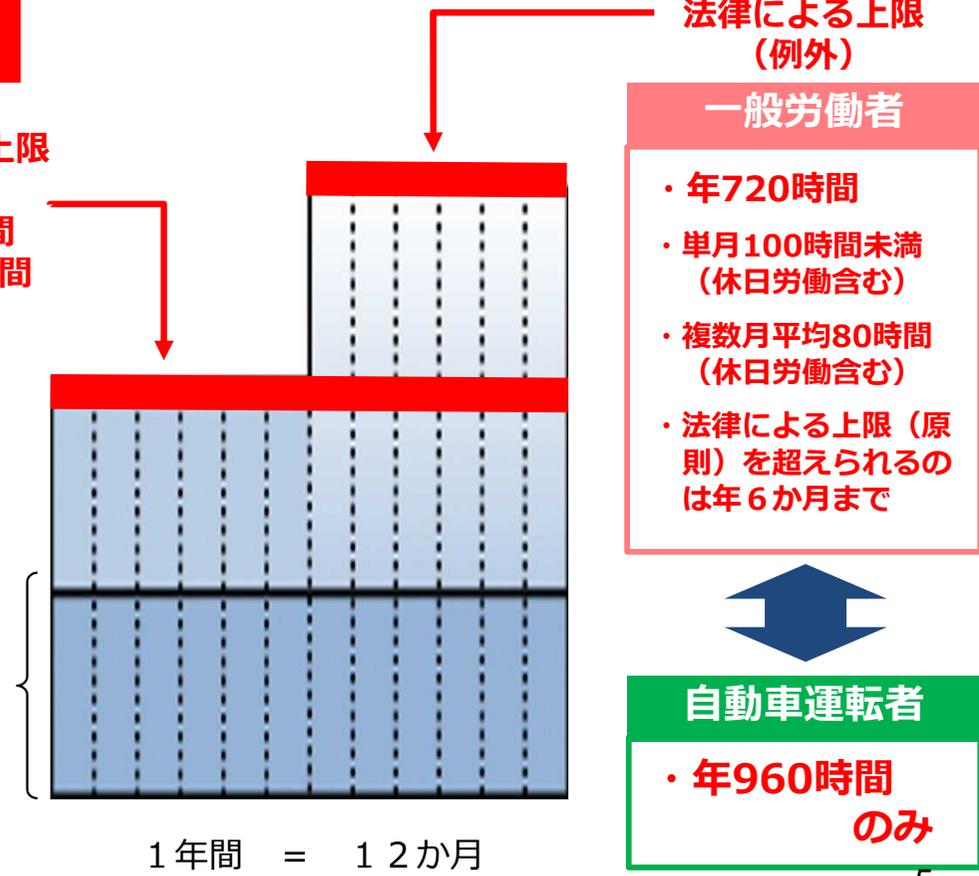
- ▶ 時間外労働の上限規制は、月45時間、年360時間を原則とし、臨時的な特別な事情がある場合でも年720時間、単月100時間未満（休日労働含む）、複数月平均80時間（休日労働含む）を限度
- ▶ 自動車運転の業務、建設事業、医師等は適用猶予・除外業務（事業）とされ、改正法施行後5年間（令和6年3月まで）は上記一般則の適用はない。
- ▶ 自動車運転業務従事者の上限時間（臨時的な特別な事情の場合）は年960時間とし、将来的な一般則の適用について引き続き検討する旨を附則に規定。
- ▶ 自動車運転業務従事者への上限規制の適用とあわせて改善基準告示についても見直す必要がある。

法改正前



法改正後

法律による上限
(原則)
月45時間
年360時間



適用猶予業種における時間外労働の上限規制

- ▶ 自動車運転者については、令和6年4月以降、年960時間の上限規制の適用を受ける。
- ▶ 一方、一般労働者に適用される、45時間超えの上限回数（6か月まで）、単月上限（100時間未満）、複数月平均上限（80時間以内）については適用がない。

→ ただし、この場合であっても、改善基準告示に定める拘束時間を遵守する必要がある。

【現在】

		一般労働者	自動車運転の業務	建設事業	医師	鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業	新技術・新商品等の研究開発業務
月	限度時間(原則)	45	-	-	-	45	-
	45時間超は6月まで	適用あり	-	-	-	適用あり	-
	単月上限(※)	100	-	-	-	-	-
	複数月平均上限(※)	80	-	-	-	-	-
年	限度時間(原則)	360	-	-	-	360	-
	上限	720	-	-	-	720	-

【令和6年4月～】

		一般労働者	自動車運転の業務	建設事業	医師	鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業	新技術・新商品等の研究開発業務
月	限度時間(原則)	45	45	45	45	45	-
	45時間超は6月まで	適用あり	-	適用あり	-	適用あり	-
	単月上限(※)	100	-	100(注1)	100(注2)	100	-
	複数月平均上限(※)	80	-	80(注1)	-	80	-
年	限度時間(原則)	360	360	360	360	360	-
	上限	720	960	720	960(※)(注3) 1,860(※)(注4)	720	-



※ 休日労働も含む。

注1： 災害の復旧・復興の事業は、単月上限100時間・複数月平均上限80時間の規制は適用されない。

注2： 時間外・休日労働が月100時間以上となることを見込まれる者は、36協定に面接指導を行うこと等を定めることが必要。

注3： 医業に従事する一般の医師にかかる基準（A水準）。休日労働を含む。

注4： B水準、連携B水準、C水準の指定を受けた医療機関で指定に係る業務に従事する医師にかかる基準。休日労働を含む。

面接指導、労働時間が特に長時間である場合の労働時間短縮措置、勤務間インターバルの確保等を36協定に定めることが必要。

働き方改革関連法の国会附帯決議事項

附帯決議において、過労死等防止の観点から見直すよう求められているところ。

(下線及び赤字は労働基準局監督課)

参議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年6月28日）

- 七、自動車運転業務の上限規制については、5年の適用猶予後の時間外労働時間の上限が休日を含まず年960時間という水準に設定されるが、現状において過労死や精神疾患などの健康被害が最も深刻であり、かつそのために深刻な人手不足に陥っている運輸・物流産業の現状にも鑑み、決して物流を止めてはいけないという強い決意の下、できるだけ早期に一般則に移行できるよう、関係省庁及び関係労使や荷主等を含めた協議の場における議論を加速し、猶予期間においても、実効性ある実労働時間及び拘束時間削減策を講ずること。また、5年の適用猶予後に一般則の適用に向けた検討を行うに当たっては、一般則の全ての規定を直ちに全面的に適用することが困難な場合であっても、一部の規定又は一部の事業・業務についてだけでも先行的に適用することを含め検討すること。
- 八、自動車運転業務については、過労死等の防止の観点から、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の総拘束時間等の改善について、関係省庁と連携し、速やかに検討を開始すること。また、改善基準告示の見直しに当たっては、トラック運転者について、早朝・深夜の勤務、交代制勤務、宿泊を伴う勤務など多様な勤務実態や危険物の配送などその業務の特性を十分に踏まえて、労働政策審議会において検討し、勤務実態等に応じた基準を定めること。

衆議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年5月25日）

- 二、時間外労働の上限規制の適用が猶予される業務について、当該業務特有の事情を踏まえたきめ細かな取組を省庁横断的に実施して労働時間の短縮を図り、上限規制の適用に向けた環境の整備を進めること。特に、自動車運転業務については、長時間労働の実態があることに留意し、改正法施行後5年後の特例適用までの間、過労死の発生を防止する観点から改善基準告示の見直しを行うなど必要な施策の検討を進めること。

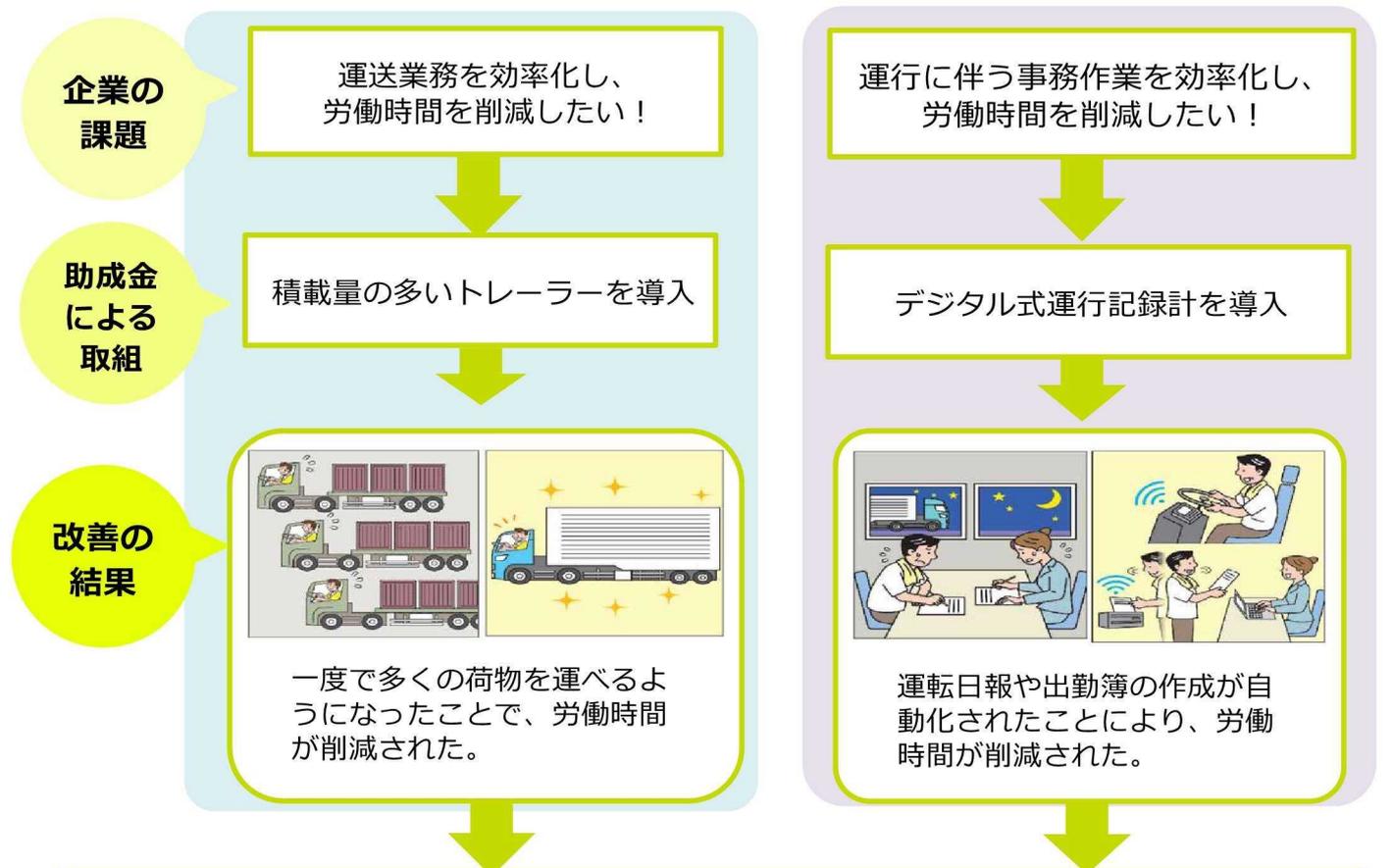


令和5年度「働き方改革推進支援助成金」 適用猶予業種等対応コース（運送業）のご案内



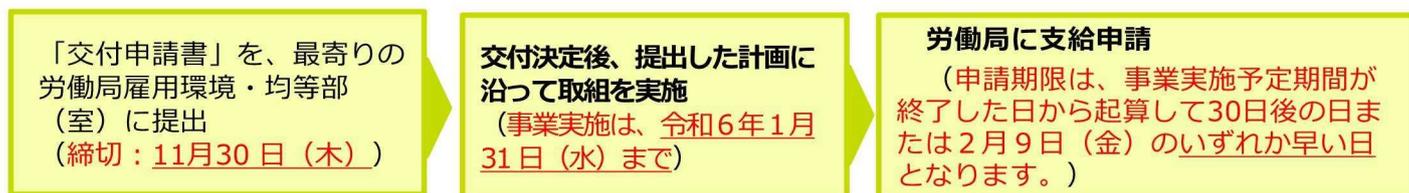
令和6年4月1日から、自動車運転の業務にも、**時間外労働の上限規制が適用されます。**
このコースは、生産性を向上させ、労働時間の削減や勤務間インターバル制度の導入に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主の皆さまを支援します。ぜひご活用ください。

課題別にみる助成金の活用事例



生産性の向上を図ることで、働きやすい職場づくりが可能に!!

ご利用の流れ



(注意) 本助成金は国の予算額に制約されるため、**11月30日以前に、予告なく受付を締め切る場合があります。**

助成内容について詳しくは、裏面をご参照ください。



ご不明な点やご質問がございましたら、企業の所在地を管轄する
都道府県労働局 雇用環境・均等部 または 雇用環境・均等室にお尋ねください。



申請書の記載例を掲載している「申請マニュアル」や「申請様式」は、こちらからダウンロードできます。



電子申請システムによる申請も可能です。詳しくはこちら
(<https://www.jgrants-portal.go.jp/>)



適用猶予業種等対応コース（運送業）の助成内容

対象事業主

以下のいずれにも該当する事業主です。

1. 労働者災害補償保険の適用を受ける労働基準法第140条第1項に定める自動車運転の業務に従事する労働者を雇用する中小企業事業主(※1)であること。
2. 年5日の年次有給休暇の取得に向けて就業規則等を整備していること。
3. 交付申請時点で、36協定を締結していること。
4. 下記「成果目標」②を選択する場合は、原則として、過去2年間に於いて月45時間を超える時間外労働の実態があること。(※2) など(※3)

(※1)中小企業事業主の範囲

以下のいずれかの要件を満たす企業が中小企業になります。

- ・資本または出資額が**3億円以下**
- ・常時使用する労働者が**300人以下**

(※2) 基本的には1月45時間を超える時間外労働の実態があれば、要件を満たすこととなりますので、詳細はお問い合わせください。

(※3) その他の要件についてはお問い合わせください。

助成対象となる取組 ～いずれか1つ以上を実施～

- ① 労務管理担当者に対する研修(※4)
- ② 労働者に対する研修(※4)、周知・啓発
- ③ 外部専門家によるコンサルティング
- ④ 就業規則・労使協定等の作成・変更
- ⑤ 人材確保に向けた取組
- ⑥ 労務管理用ソフトウェア、労務管理用機器、デジタル式運行記録計の導入・更新(※5)
- ⑦ 労働能率の増進に資する設備・機器等の導入・更新(※5)

(※4) 研修には、勤務間インターバル制度に関するもの及び業務研修も含まれます。

(※5) 原則として、パソコン、タブレット、スマートフォンは対象となりません。

成果目標

以下の「成果目標」の達成を目指して取組を実施してください。

- ① **月60時間を超える36協定の時間外・休日労働時間を縮減**させること。
 - ・時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間以下に設定
 - ・時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間を超え月80時間以下に設定
- ② **9時間以上の勤務間インターバルを導入**すること。
(新規導入、適用範囲の拡大、時間延長)

上記の成果目標に加えて、指定する労働者の時間当たりの賃金額を3%以上または、5%以上で賃金引き上げを行うことを成果目標に加えることができます。

助成額

左記「成果目標」の達成状況に応じて、助成対象となる取組の実施に要した経費の一部を助成します。

【助成額最大880万円】

助成額	以下のいずれか低い額
	I 以下1～2の上限額及び3の加算額の合計額 II 対象経費の合計額×補助率3/4(※6) (※6) 常時使用する労働者数が30人以下かつ、支給対象の取組で⑥から⑦を実施する場合で、その所要額が30万円を超える場合の補助率は4/5

【Iの上限額】

1. 成果目標①の上限額

事業実施後に設定する時間外労働と休日労働の合計時間数	事業実施前の設定時間数	
	現に有効な36協定において、時間外労働と休日労働の合計時間数を月80時間を超えて設定している事業場	現に有効な36協定において、時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間を超えて設定している事業場
時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間以下に設定	250万円	200万円
時間外労働と休日労働の合計時間数を月60時間を超え、月80時間以下に設定	150万円	—

2. 成果目標②の上限額

(新規導入に該当するものがある場合)

休憩時間数(※7)	1企業当たりの上限額
9時間以上 11時間未満	100万円
11時間以上	150万円

(適用範囲の拡大・時間延長のみの場合)

休憩時間数(※7)	1企業当たりの上限額
9時間以上 11時間未満	50万円
11時間以上	75万円

(※7) 事業実施計画で指定した事業場に導入する勤務間インターバルの休憩時間数のうち、最も短いものを指します。

3. 賃金引き上げの達成時の加算額

(常時使用する労働者数が30人以下の場合)

引上げ人数	1～3人	4～6人	7～10人	11人～30人
3%以上引上げ	30万円	60万円	100万円	1人当たり10万円(上限300万円)
5%以上引上げ	48万円	96万円	160万円	1人当たり16万円(上限480万円)

(常時使用する労働者数が30人を超える場合)

引上げ人数	1～3人	4～6人	7～10人	11人～30人
3%以上引上げ	15万円	30万円	50万円	1人当たり5万円(上限150万円)
5%以上引上げ	24万円	48万円	80万円	1人当たり8万円(上限240万円)

荷主等の関係者に対する周知等について

自動車運転者労働時間等専門委員会報告（令和4年9月27日）「4 その他」より抜粋

(1) 荷主等の関係者に対する周知について

改善基準告示の改正に当たっては、その履行確保を徹底する観点から、改正後速やかに、使用者や自動車運転者のみならず、荷主やいわゆる元請運送事業者、貸切バス利用者等の発注者、貨物自動車利用運送事業者等に対し、関係省庁と連携し、幅広く周知することが適当である。

特に、道路貨物運送業は、過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、長時間労働の是正等を積極的に進める必要がある一方、長時間労働の要因には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがある。

また、働き方改革関連法により改正された労働時間等の設定の改善に関する特別措置法（平成4年法律第90号）第2条第4項では、他の事業主との取引を行う場合において、長時間労働につながるような著しく短い期限の発注や発注内容の頻繁な変更を行わない等の必要な配慮をすることが事業主の努力義務とされている。

厚生労働省においては、これらのことを踏まえ、改善基準告示の改正後、速やかに、発着荷主等に対し、恒常的な長時間の荷待ちを発生させないこと等について、労働基準監督署による「要請」を実施するとともに、国土交通省が実施する「荷主への働きかけ」等に資するよう、厚生労働省が把握した長時間の恒常的な荷待ち等に関する情報を国土交通省に対して提供することが適当である。

改善基準告示の改正に伴い「荷主特別対策チーム」を編成

令和4年12月23日

【照会先】

新潟労働局労働基準部監督課

監督課長 遠藤 勇樹

主任監察監督官 久川 祐之

(代表電話) 025(288)3503

報道関係者 各位

改善基準告示の改正に伴い「荷主特別対策チーム」を編成しました ～新潟労働局にトラック運転者のための特別チームが発足～

厚生労働省は、本日、「改善基準告示」（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号））を改正（※）しました。これを受けて、新潟労働局（局長 吉野彰一）においては、トラック運転者の方の長時間労働の是正のため、発着荷主等に対して、長時間の荷待ちを発生させないことなどについての要請とその改善に向けた働きかけを行うことを目的とした「荷主特別対策チーム」を編成しました。 ※適用は令和6年4月1日。

道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあり、過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、トラック運転者の方の長時間労働の是正等の働きかけを一層積極的に進める必要があります。しかしながら、長時間労働の要因には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがあるため、「荷主特別対策チーム」が、発着荷主等に対して要請と働きかけを行うこととしました。

新潟労働局では、改正された改善基準告示を広く周知するほか、こうした取組を通じて、トラック運転者の方が健康に働くことができる環境整備に努めてまいります。

【荷主特別対策チームの概要】

- **トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有するメンバーで編成されています**
「荷主特別対策チーム」は、新潟労働局において新たに任命する荷主特別対策担当官を中心に、トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有する新潟労働局及び各労働基準監督署のメンバーにより編成されています。
- **労働基準監督署が発着荷主等に対して要請します**
新潟県内の各労働基準監督署が、発着荷主等に対し、①長時間の恒常的な荷待ちの改善に努めること、②運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知し、トラック運転者がこれを遵守できるよう協力すること、などを要請します。
- **新潟労働局が長時間の荷待ちなどの改善等に向け発着荷主等に働きかけます**
新潟労働局のメンバーが、労働基準監督署から要請された事項に発着荷主等が積極的に取り組めるよう、荷待ち時間等の改善に係る好事例の紹介等のアドバイスを行います。
- **長時間の荷待ちに関する情報を収集します**
厚生労働省ホームページに、「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」(※)が新設され、発着荷主等が長時間の荷待ちを発生させていると疑われる事案などの情報を収集し、その情報を基に、労働基準監督署が要請等を行います。



※URL: https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudouki_jun/nimachi.html

発着荷主等に対し、運送事業者の長時間荷待ち防止等の配慮を要請

労働基準監督署による要請

- ▶ **荷主・元請運送事業者に対し、労働基準監督署から配慮を要請**
(要請の内容) 長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないよう努めること。
運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。
- ▶ 対象企業選定にあたり、**省内HPや立入調査時に収集した情報**を活用 ⇒ **国土交通省にも情報提供**

立入調査時に情報収集



運送業者

厚生労働省

厚生労働省HPにおいて情報収集

国土交通省

労働基準監督署

情報提供 (拡充)

働きかけに活用

荷主への要請 (新規)

法に基づく「働きかけ」等

発荷主

着荷主

※ 荷主への働きかけ等の実施に当たり、厚生労働省から提供された情報も活用
※ 国土交通省において、さらなる働きかけ等の実施のため、地方適正化事業実施機関が行う巡回指導時の情報収集を周知徹底 (本年4月措置済)

労働基準監督署による荷主要請 ①

荷主・元請運送事業者に対し、労働基準監督署から配慮を要請

→長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないように努めること、運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。

荷主・元請運送事業者の皆さまへ



STOP!
長時間の荷待ち

- 長時間の恒常的な荷待ちは、**自動車運転者の長時間労働の要因**となります。
- 物流を支える自動車運転者の健康のためにも**長時間の荷待ちの改善**に向けてご理解とご協力をお願いします。
- トラック運送事業者とも相談し、ぜひ**前向きに検討**をお願いします。

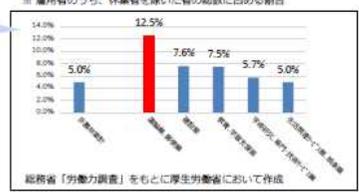
厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署

道路貨物運送業の実態

▲ 他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

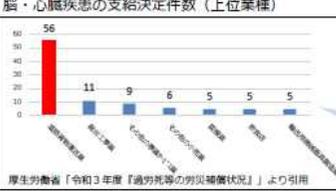
道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあります

月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合※（上位業種）
※ 雇用者のうち、休業者を除いた者の総数に占める割合



業種	割合
道路貨物運送業	12.5%
建設業	7.6%
運輸業	7.5%
製造業	5.7%
情報・通信業	5.0%

脳・心臓疾患の支給決定件数（上位業種）



業種	件数
道路貨物運送業	56
建設業	11
運輸業	9
製造業	6
情報・通信業	5
サービス業	5
その他	5

過労死等の労災支給決定件数も最も多い業種です

このような状況もあって、改善基準告示※が定められており道路貨物運送業はこれを遵守しなければなりません

※自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号）
トラック運転者の拘束時間などを定めたもの。

しかし、長時間労働の要因には昔からの取引慣行など事業主の努力だけでは見直しが困難なものもあります

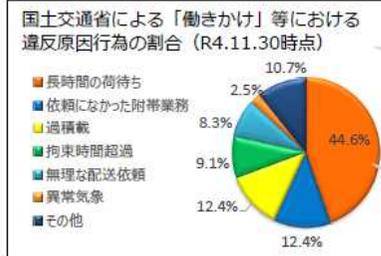
社会インフラである「物流」の現状

▲ このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難

国民生活や経済活動に不可欠な社会インフラである「物流」

担い手不足の深刻化や荷待ち時間の非効率の発生などにより危機的状況との指摘もあります

国土交通省による「働きかけ」等における違反原因行為の割合（R4.11.30時点）



違反原因行為	割合
長時間の荷待ち	44.6%
無理な配送依頼	12.4%
異常気象	12.4%
抱束時間超過	9.1%
過積載	8.3%
他の違反原因行為	2.5%
その他	10.7%

国土交通省は違反原因行為※が疑われる荷主に「働きかけ」等を行っています

※ 貨物自動車運送事業法等の違反の原因となるおそれのある行為

「働きかけ」の中で荷主都合による長時間の荷待ちが約半数を占めています

労働基準監督署による荷主要請 ②

発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

1 長時間の恒常的な荷待ちを改善しましょう

トラック運転者の長時間労働や過労の要因となるため、**長時間の荷待ちを発生させないよう努めましょう。**

取り組み例

- ・納品時間の指定を柔軟にする
- ・納品を特定の曜日・時間帯に集中させない
- ・積込場所を分散し1か所当たりの車両台数を減らす
- ・パレットを用いるなどで荷役作業の時間を短縮する
- ・注文からお届けまでの期間に余裕をもたせる



「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」
(厚生労働省・国土交通省・公益社団法人
全日本トラック協会（2019/08））

改善した現場の声



荷待ち車両がいなくなって、敷地が有効活用できるようになり、近隣住民の方からの苦情もなくなりました。

構内のリフトマンや荷受け作業員の作業の平準化につながりました。おかげで、ミスも減りました。



荷待ち時間解消のため出荷順に合わせた荷置きを行ったらピッキング作業などが減り、自社の積込み時間が削減できました。

注文からお届けまでの期間に余裕を持たせることで、安定した物流サービスを受けることができますね。



2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

発注担当者にも改善基準告示を知ってもらい、**トラック運転者が告示を守る着時刻などを設定しましょう。**
また、改善基準告示に違反して**安全な運転を確保できないような発注を行うことはやめましょう。**



改善基準告示の内容は、最寄りの労働基準監督署や裏面の労働時間管理適正化指導員へお問い合わせください。

3 事前通知のない荷役作業の依頼はやめましょう

トラック運転者に**事前通知なく荷役作業を行わせてはいけません。**
労働災害防止のため、トラック運転者に**荷役作業をお願いする場合でも、事前によく相談して決めましょう。**



「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」

「荷主」って誰のこと？



当社は商品を受け取るだけなので関係ないですね。

荷物の受け取り先



大きい会社のことかな。うちは小さいから関係ないはずね。

中小企業



いえいえ。

荷主というのは、

荷物の出し手である**発荷主**だけではなく、荷物の受け取り手である**着荷主**も該当します。また、**会社の規模なども関係ありません。**皆さんの行動も、トラックドライバーの方の長時間労働の削減のためにとっても大切です。

お問い合わせ

荷待ち時間の見直しに当たっては、都道府県労働局労働基準部監督課の「労働時間管理適正化指導員」にご相談ください。ご希望があれば、個別に訪問して、取組事例やメリットなどをご説明いたします。

労働局	電話番号	労働局	電話番号	労働局	電話番号
北海道	011-709-2057	石川	076-265-4423	岡山	086-225-2015
青森	017-734-4112	福井	0776-22-2652	広島	082-221-9242
岩手	019-604-3006	山梨	055-225-2853	山口	083-995-0370
宮城	022-299-8838	長野	026-223-0553	徳島	088-652-9163
秋田	018-862-6682	岐阜	058-245-8102	香川	087-811-8918
山形	023-624-8222	静岡	054-254-6352	愛媛	089-935-5203
福島	024-536-4602	愛知	052-972-0253	高知	088-885-6022
茨城	029-224-6214	三重	059-226-2106	福岡	092-411-4862
栃木	028-634-9115	滋賀	077-522-6649	佐賀	0952-32-7169
群馬	027-896-4735	京都	075-241-3214	長崎	095-801-0030
埼玉	048-600-6204	大阪	06-6949-6490	熊本	096-355-3181
千葉	043-221-2304	兵庫	078-367-9151	大分	097-536-3212
東京	03-3512-1612	奈良	0742-32-0204	宮崎	0985-38-8834
神奈川	045-211-7351	和歌山	073-488-1150	鹿児島	099-223-8277
新潟	025-288-3503	鳥取	0857-29-1703	沖縄	098-868-4303
富山	076-432-2730	島根	0852-31-1156		

(2022.12)

自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

- ・トラック運転者のポータルサイトを、バス・タクシーについても掲載した自動車運転者のポータルサイトに刷新
- ・時間外労働の上限規制・改正後の改善基準告示の適用に向けて、事業者や関係者、国民に向けた様々な情報を発信。



<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>



改善基準告示改正に合わせてリニューアル

<自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト>

● トラック運転者



<主な掲載情報>

改善基準告示特設ページ
改善事例
特別相談センター
情報いろいろ宝箱
改善ハンドブック
各種統計
(運転者の仕事をしてみよう)

● バス運転者



<主な掲載情報>

改善基準告示特設ページ
改善事例
情報いろいろ宝箱
改善ハンドブック
各種統計
(運転者の仕事をしてみよう)

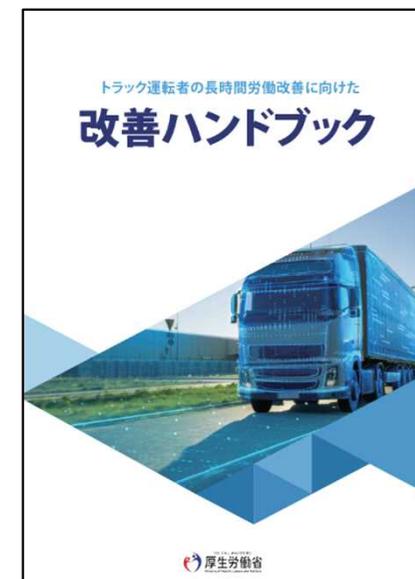
● ハイヤー・タクシー運転者



<主な掲載情報>

改善基準告示特設ページ
改善事例
情報いろいろ宝箱
改善ハンドブック
各種統計
(運転者の仕事をしてみよう)

(イメージ)



- ・ 時間外労働の改善事例
 - ・ ITの活用
 - ・ 人材の確保
- などの事例等を紹介

トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター

- トラック運転者の労働時間削減に向けた労務管理・取引環境改善のため、荷主や運送事業者からの相談に特化した相談窓口を設置。（令和4年8月～）
- 運送業での知見や経験のある社労士等が相談やコンサルティングを行う。

トラック運送事業者

- ・ 来年4月からの中小企業の月60時間超の割増賃金率施行への対応ができていない。
- ・ 改正後の改善基準告示にも適応できるように、労務管理を見直したい。
- ・ 荷待ち時間の改善のため、荷役方法の分析がしたい。また、分析を踏まえて荷主と交渉したいが不安がある。



相談・交渉

（発着・元請け）荷主

トラック運転者の自社における作業効率化が求められているが、何をしたらいいかわからない。

労務管理上ネックとなる運転者の
労務管理の課題について相談

助言・訪問コンサルティング等

荷主の協力が必要な作業環境改善について相談

助言・交渉等への同席等



トラック運転者の長時間労働の
原因となる課題について相談

助言・訪問コンサルティング等

トラック相談センター

【相談窓口】

運送業での知見や経験のある社労士が、電話やメールで**事業者及び荷主**からの相談を受け付ける。

【コンサルティング（労務管理改善）】

トラック運転者の労務管理について直接的な支援を求める**事業者**に対して、労務管理コンサルタントが改善提案を行う。

【コンサルティング（取引環境改善）】 （運送事業者）

荷主の協力等を求める**事業者**に対して、物流コンサルタントが改善提案や、必要に応じて荷主企業への訪問等を行う。

（荷主）

運送事業者のトラック運転者が長時間労働になっている原因となる課題の改善に取り組むにあたり直接的な支援を求める**荷主**に対して、物流コンサルタントが改善提案を行う。



「適用猶予業種の時間外労働の上限規制 特設サイト」

- 社会全体において運輸業等の長時間労働の改善に向けた機運の醸成を図ることを目的として、国民一人一人に協力をいただきたい内容について広く周知を行うための「特設サイト」を開設。
- 特設サイトでは、俳優の小芝風花さんを起用した働き方改革PR動画シリーズ「はたらきかたススメ」の第一弾、「トラック編」の第二弾を公開しています。

厚生労働省 ひとくらし、みらいのために
Ministry of Health, Labour and Welfare

適用猶予業種の時間外労働の上限規制 特設サイト
はたらきかたススメ

文字サイズの変更 標準 大 特大

トップ 国民の皆様へ 業界別の取り組み 動画コンテンツ SNS

くらし、
はたらき、
ともに
ススメ!

2024年4月から
建設業、
トラック・バス・
タクシードライバー、
医師の、
時間外労働の
上限規制が
適用されます。

働き方改革
コンダクター
小芝風花

■ はたらきかたススメ特設サイト
URL : <https://hatarakikatasusume.mhlw.go.jp/>



労働関係説明会等

- ・ 改善基準告示説明会

	令和4年度	令和5年度（8月末時点）
説明会	道路貨物運送業向け 39回 525社	道路貨物運送業向け 24回 431社

- ・ 働き方改革支援セミナー開催

その他周知活動

- ・ 「ホワイト物流」推進運動セミナー
- ・ 適正な運賃收受へのご理解と時間外労働時間の上限規制の適用に関して、荷主団体へ周知
- ・ 働きやすい職場認証制度「登録事業者に対する助成」
- ・ 2024年問題 働き方改革等労働時間等改善基準のポイントについて講話
- ・ 運行管理者実務研修会の開催

令和5年度 関係省庁・関係団体の取り組み事項（案）

① 関係法令や制度、ガイドライン等の周知

○ 荷主企業・運送事業者の双方へ周知活動

荷主に向けた取り組み

- ・ 適正な運賃收受へのご理解と時間外労働時間の上限規制の適用に関して、荷主団体へ周知
- ・ 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」遵守へのご協力のお願いリフレットの配布

運送事業者に向けた取り組み

- ・ 労働時間等改善基準のポイントパンフレット及びQ&A 会員向けに配布
- ・ 労働時間等労働条件向上に係る事前説明会の開催

② 荷主企業、運送企業間の連携強化

- ・ 「ホワイト物流」推進運動セミナー
- ・ 働きやすい職場認証制度「登録事業者に対する助成」の継続
- ・ 運行管理者実務研修会の開催
- ・ 外部団体、会員事業所向け2024年問題における研修会

物流の「2024年問題」 ～国土交通省の取り組み～

令和5年9月21日

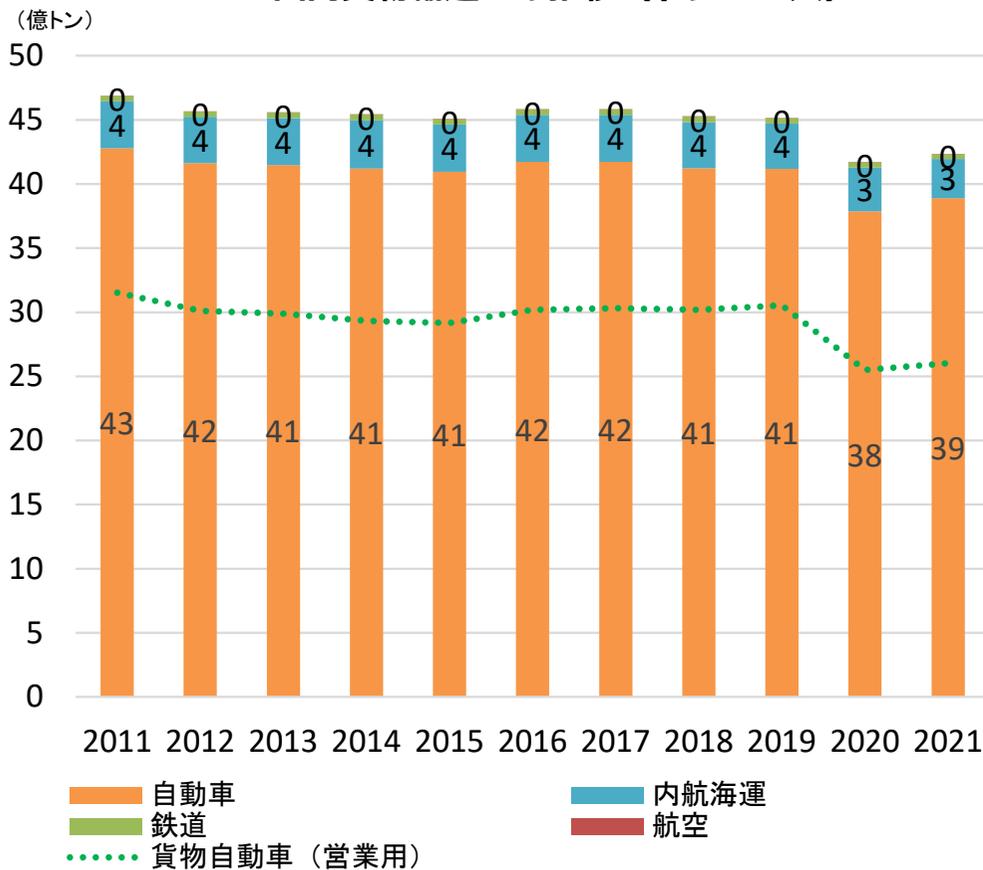
第10回トラック輸送における取引環境・労働時間改善新潟地方協議会

1. **トラック運送事業の現状**
2. **荷主対策と標準的な運賃**
3. **価格転嫁**
4. **持続可能な物流の実現に向けた検討会**
5. **物流革新に向けた政策パッケージ**
6. **トラックGメンの取り組み**

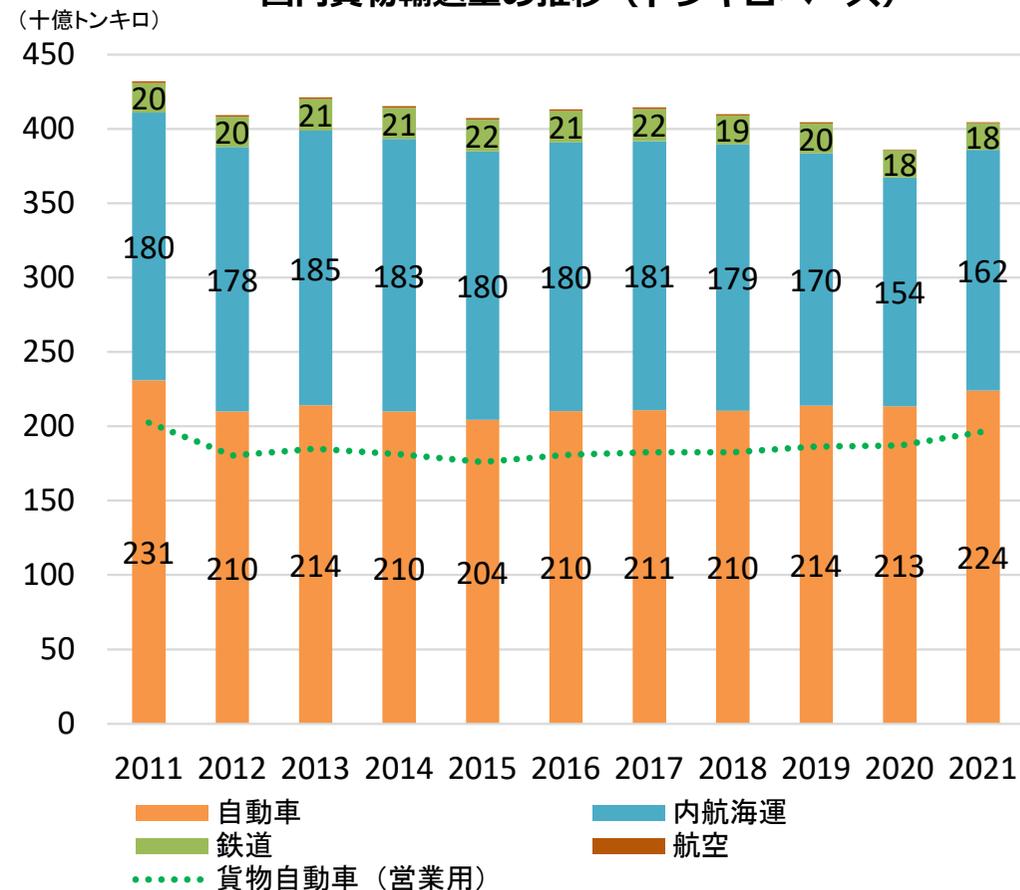
国内貨物輸送量の推移

- モード別の国内貨物輸送量をトンベースで見ると、**自動車**が約**9割**を占める。
- トンキロベースで見ると、**自動車**が約**5割**を占める。

国内貨物輸送量の推移（トンベース）



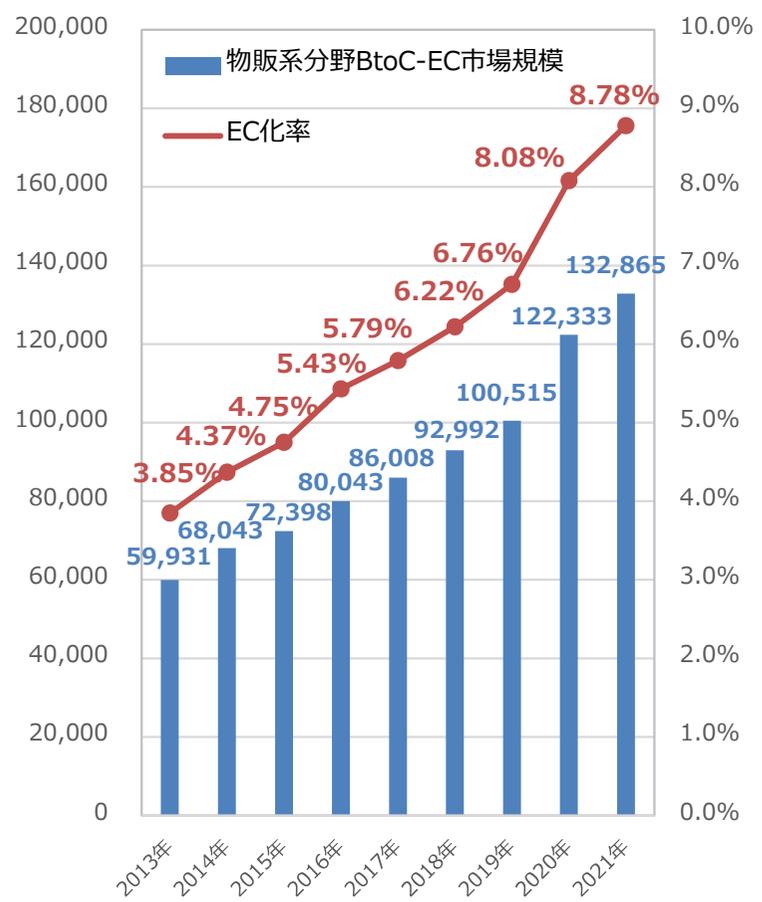
国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）



EC市場の推移・規模、宅配便取扱個数・再配達率

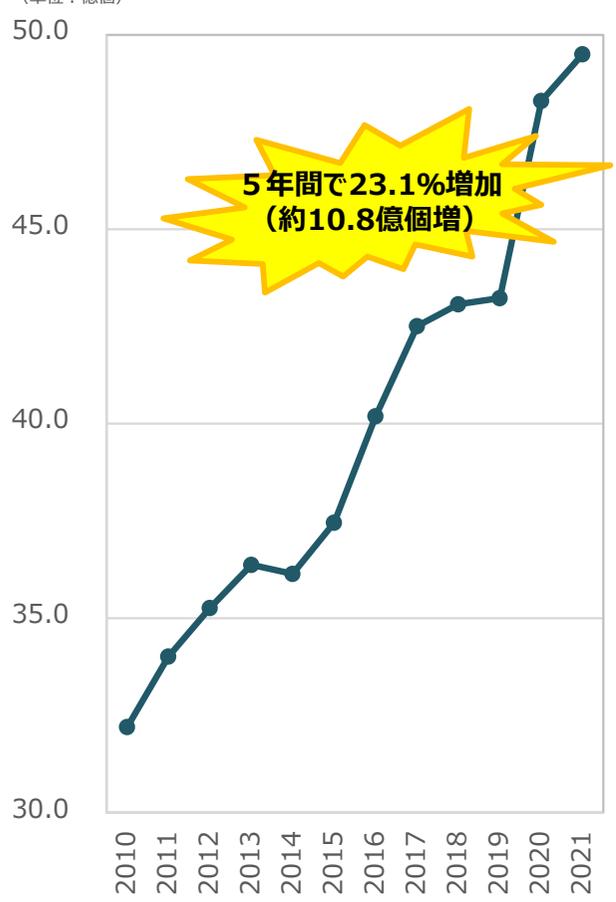
- EC市場の拡大に伴い、宅配便取扱個数も急増（直近5年間で23.1%増加）。
- 他方、宅配便の不在再配達が全体の約11~12%程度発生。

(単位：億円) **EC市場規模の推移**



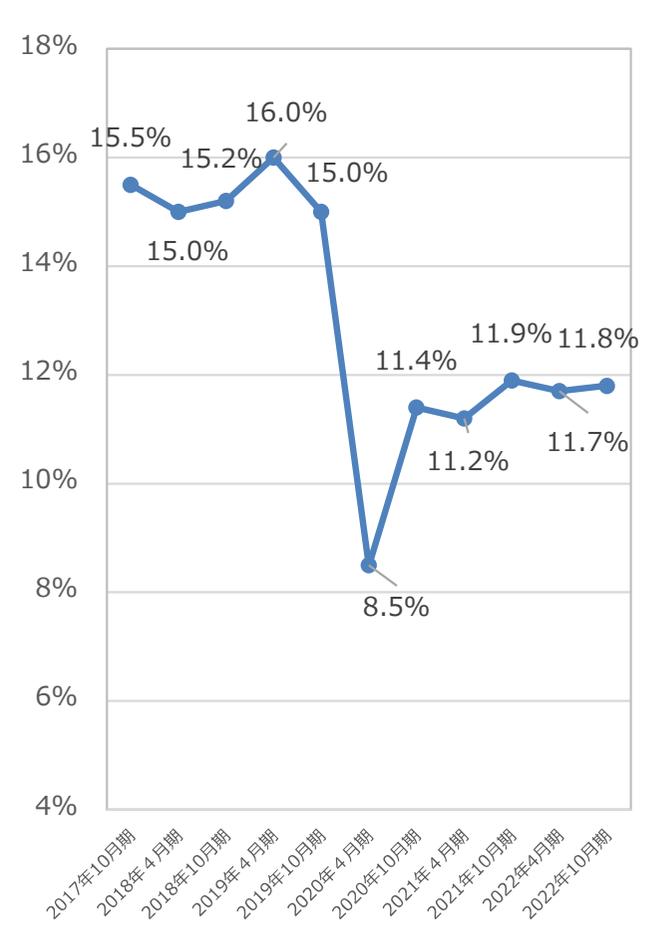
(出典) 経済産業省「電子商取引実態調査」
 注：EC化率 = 物販系分野における電子商取引市場規模 (推計値) / 物販系分野における商取引市場規模 (推計値)

(単位：億個) **宅配便取扱実績の推移**



(出典) 国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」
 注：2007年度より、ゆうパックの実績を調査対象に追加。
 2016年度より、ゆうパケットの実績を調査対象に追加

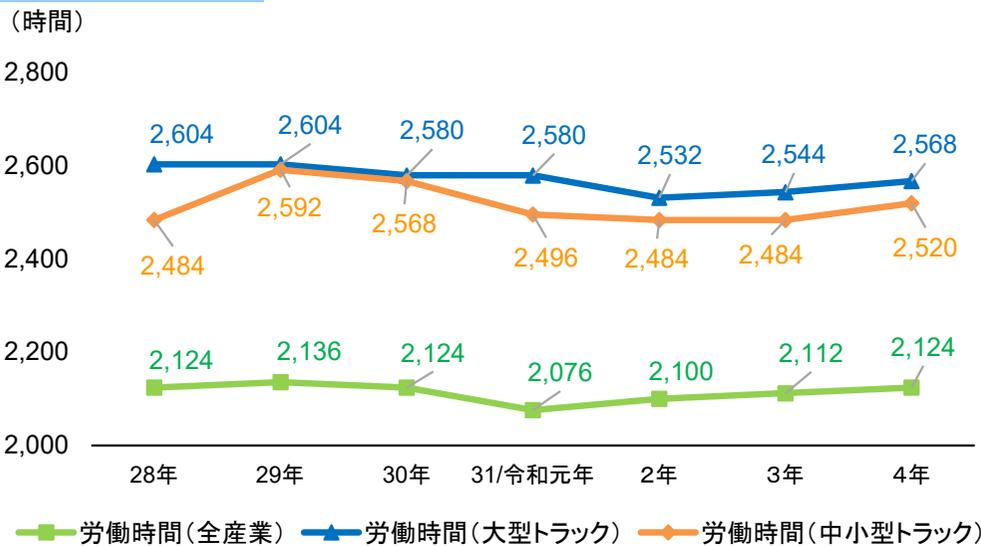
再配達率の推移



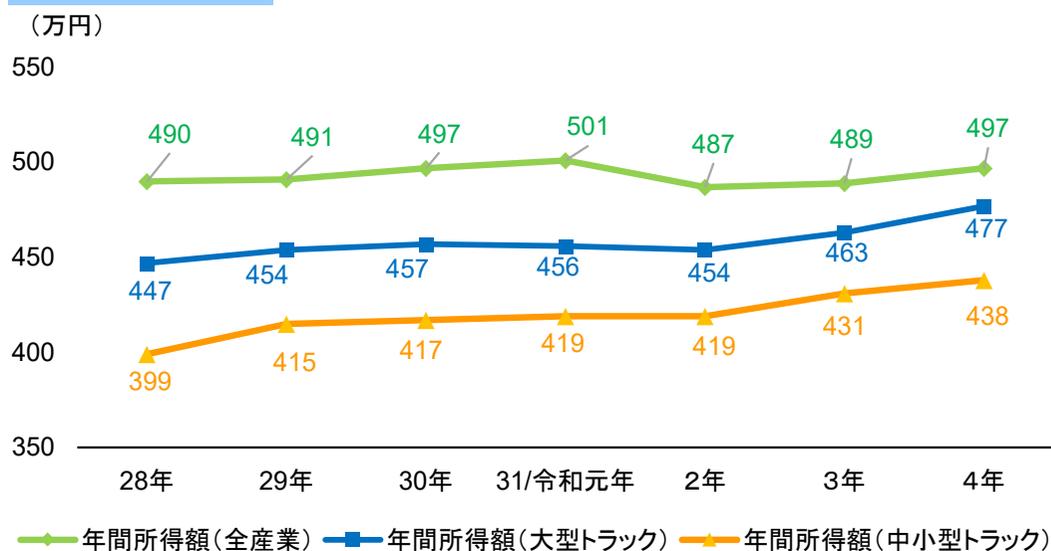
(出典) 国土交通省「宅配便再配達実態調査」
 (2017年10月期-2022年10月期)

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

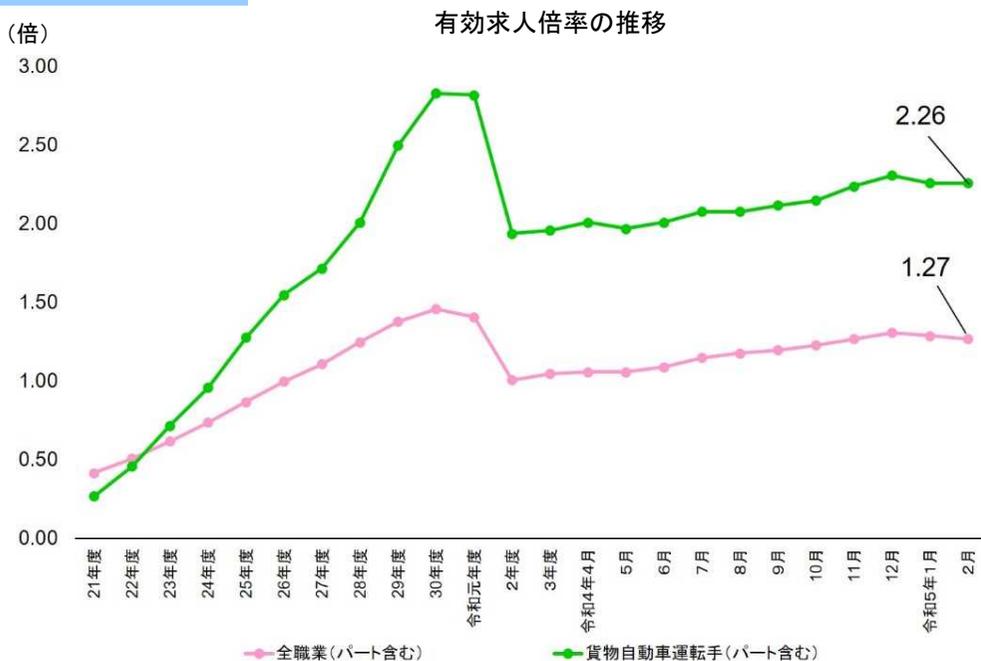
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



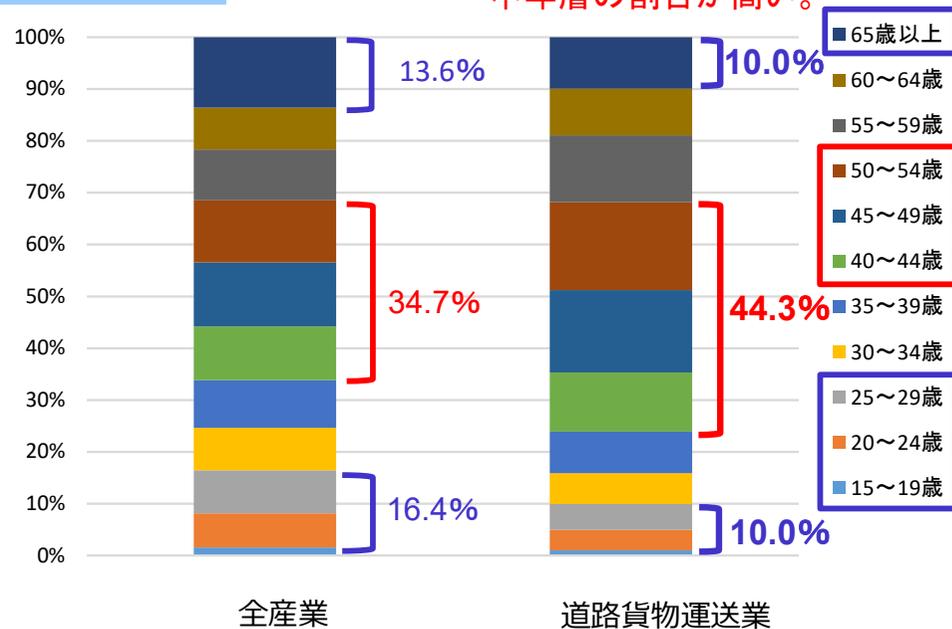
②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



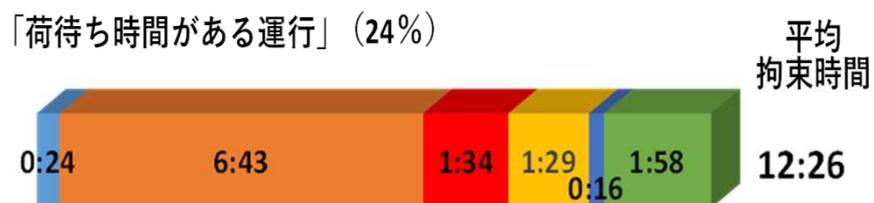
④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

- 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)

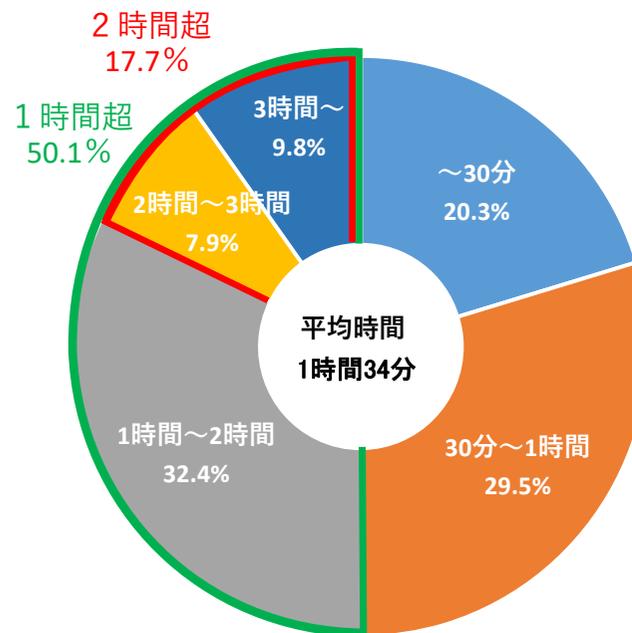


「荷待ち時間のない運行」(76%)



■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待 ■ 荷役 ■ 附带他 ■ 休憩

1運行あたりの荷待ち時間の分布



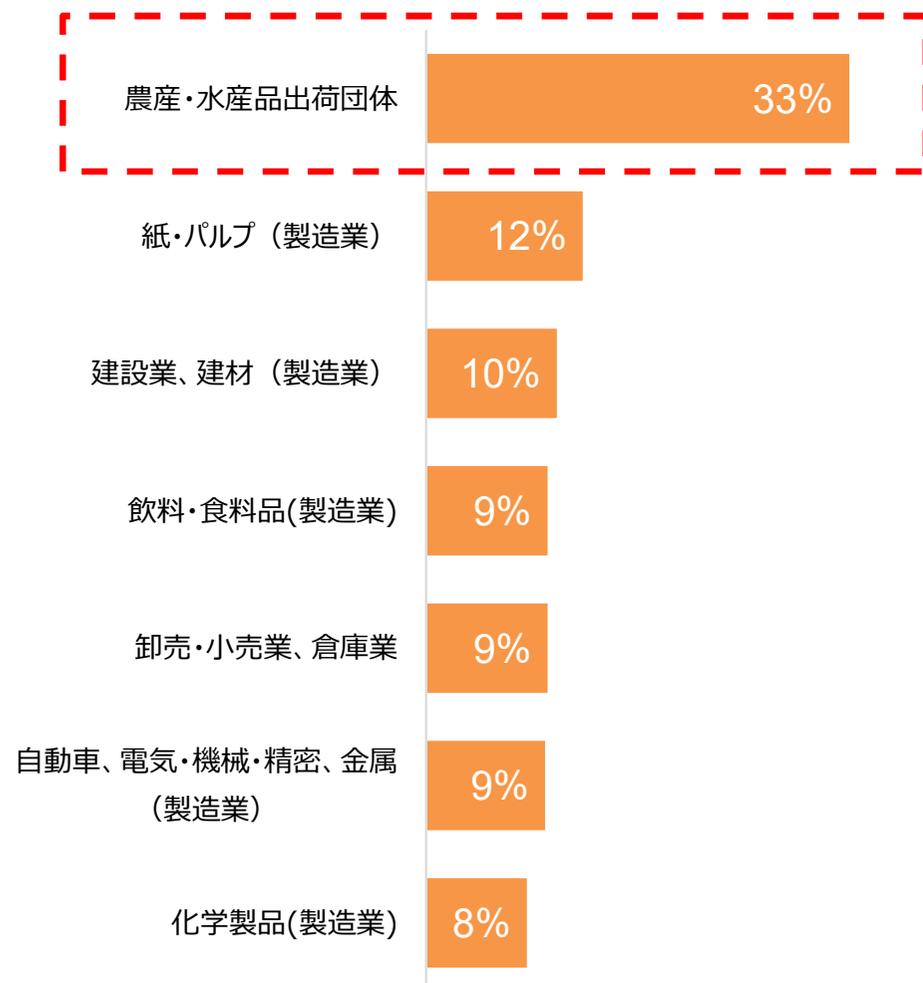
平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月1日）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示**」（**貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象**）により、拘束時間、運転時間等が強化される。

○主な改正内容

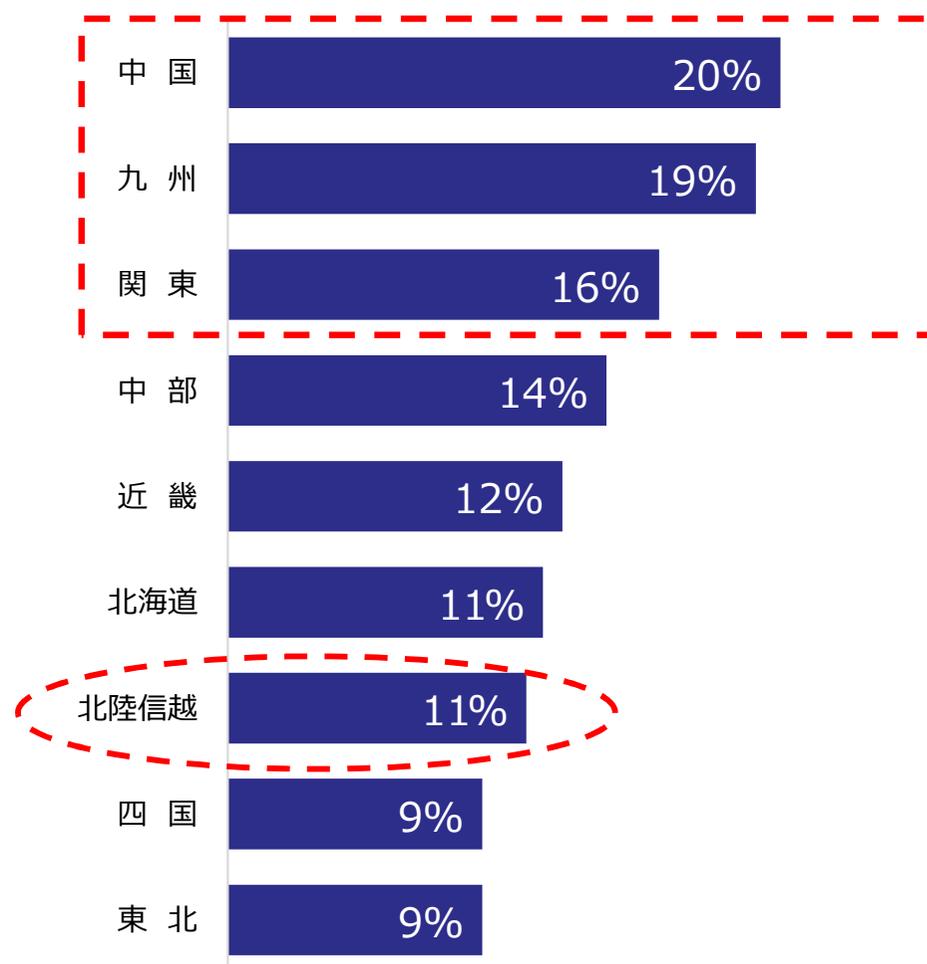
	現 行	改正後
時間外労働規制 （労働基準法）	なし	960時間 （原則、年720時間）
拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示）	<p>【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。</p>	<p>令和6年4月～</p> <p>【1日あたり】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 原則13時間以内、最大15時間以内。 ・ 長距離運行は週2回まで16時間 <p>※ 14時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、年3300時間、284時間以内。 ただし、労使協定により、年3400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。</p>

- 具体的な対応を行わなかった場合、**2024年度には輸送能力が約14%（4億トン相当）不足**する可能性。
- その後も対応を行わなかった場合、**2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足**する可能性。

(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）

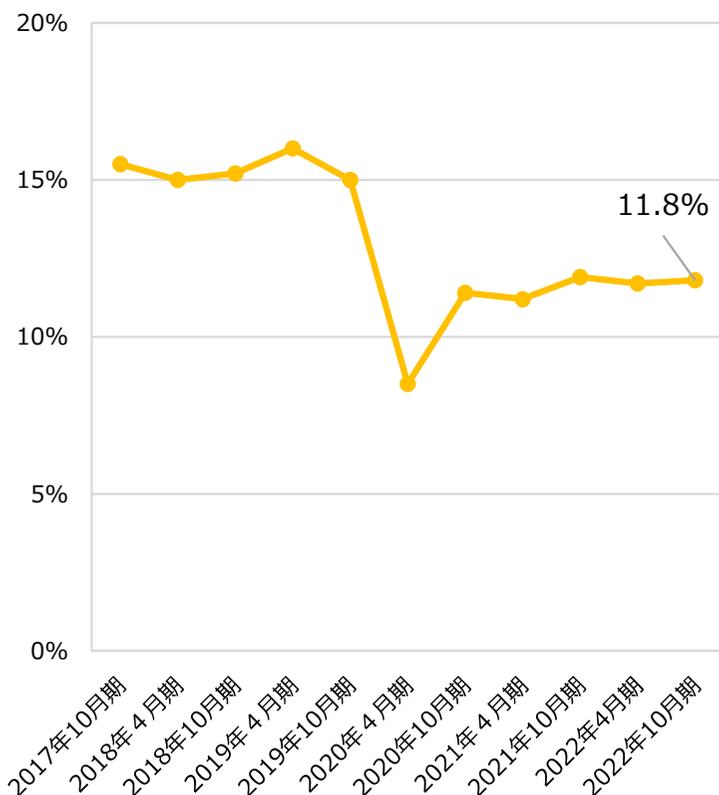


(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



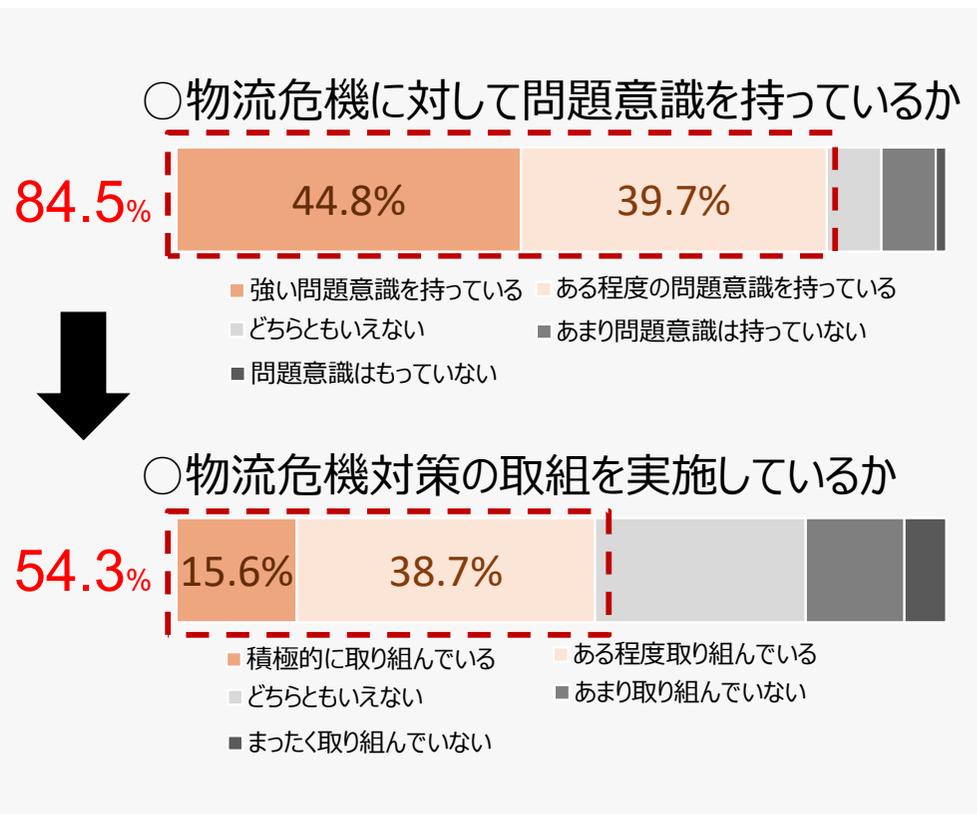
- 一般消費者については、現状、宅配貨物の再配達は12%発生。
- 事業者については、物流危機に対して問題意識を持っているのは8割である一方、取組を実施しているのは約5割にとどまる。

再配達率の推移



出典：国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」
 注：2007年度より、ゆうパックの実績を調査対象に追加
 2016年度より、ゆうバケットの実績を調査対象に追加

物流危機に対する問題意識と取り組み状況
 (回答事業者：1,707社)



出典：第7回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料



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】 ⇒ 当面の間(令和5年6月成立)**

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

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】 ⇒ 当面の間(令和5年6月成立)**

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

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

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

働きかけ

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

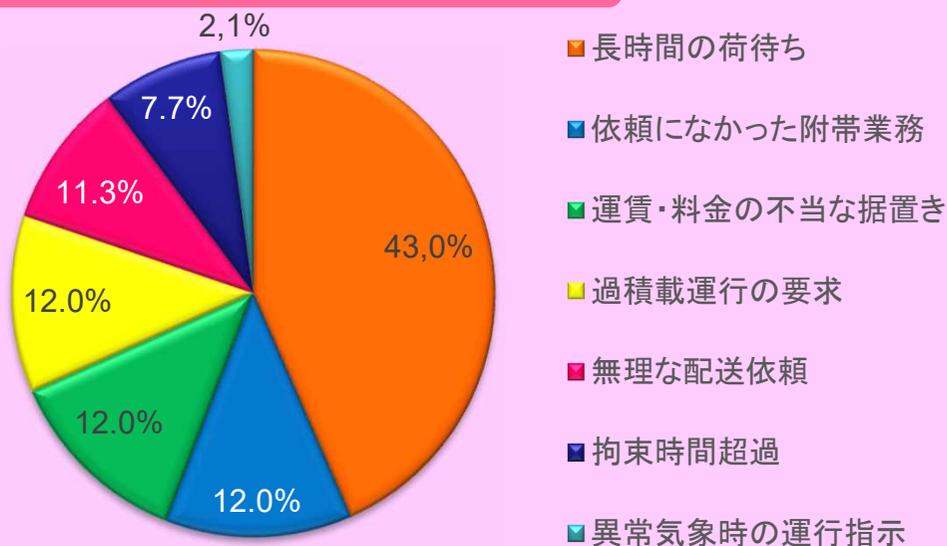
要請

要請してもなお改善
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為が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

荷主起因の違反原因行為の割合



「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要請	5
働きかけ	85

※令和5年7月31日現在

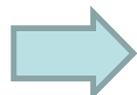
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)**を改善し、**持続的に事業を運営するための参考となる指標**

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

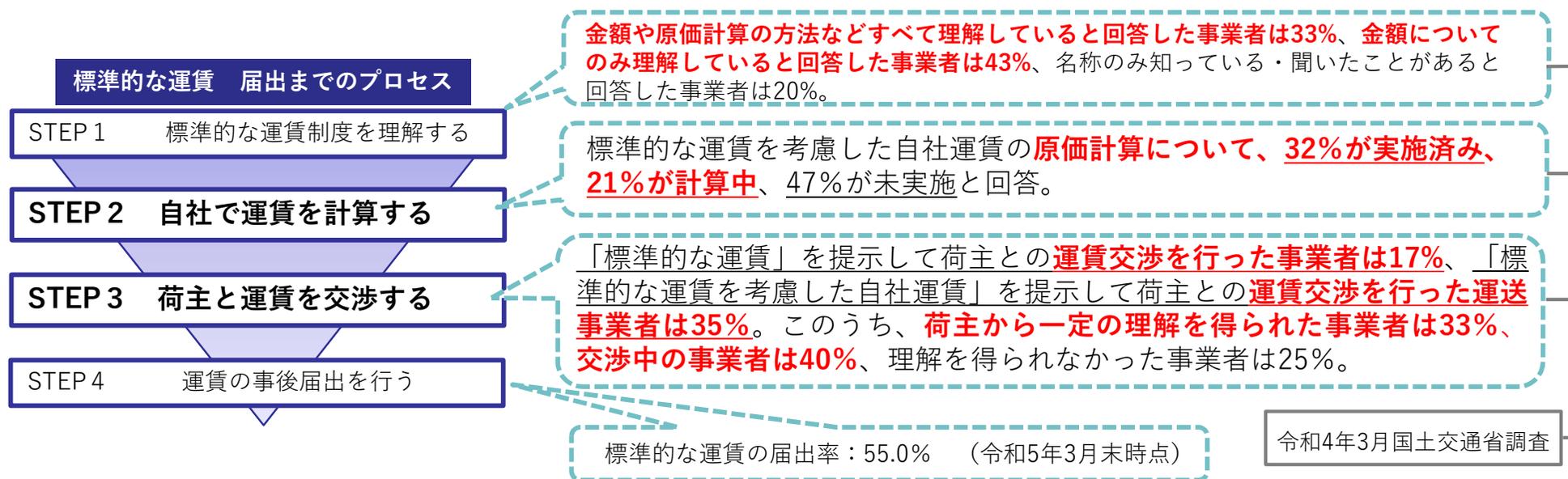
適正な原価・利潤の確保

- ◆ **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

- 平成30年改正後の貨物自動車運送事業法に基づき、**運賃交渉力の弱い運送事業者の適正な運賃収受を支援すること**を目的に、令和2年4月「標準的な運賃」を告示。
- 「標準的な運賃」では、**運転者について全産業並みの給与、車両の更新期間5年**、一般的な利潤（自己資本金の10%）などの経営改善につながる前提を置いて、参考となる運賃を示している。
- 運送事業者が**自己の経営状況を踏まえて運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むことが肝要**。



◆ 「ホワイト物流」推進運動セミナーやトラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会等を通じて荷主等へ「標準的な運賃」の周知・浸透を図っているところ。



(出席者)

○閣僚等:総理大臣、新しい資本主義担当大臣、国土交通大臣ほか関係閣僚、公正取引委員会委員長

○経済団体:日本経済団体連合会会長、経済同友会代表幹事、日本商工会議所会頭、全国商工会連合会会長、全国中小企業団体中央会会長

○事業者団体:全日本トラック協会会長、日本建設業連合会会長ほか

(食品産業センター、情報サービス産業協会、全国警備業協会、電子情報技術産業協会、日本印刷産業連合会、日本化学工業協会、日本金型工業会、日本建材・住宅設備産業協会、日本航空宇宙工業会、日本広告業協会、日本産業機械工業会、日本自動車工業会、日本自動車部品工業会、日本スーパーマーケット協会、日本製紙連合会、日本繊維産業連盟、日本鋳造協会、日本鉄鋼連盟、日本動画協会、日本フランチャイズチェーン協会)

(趣旨)

中小企業等が賃上げの原資を確保できるよう、取引事業者全体のパートナーシップにより、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分を適切に転嫁できるための必要な環境整備について議論。





2. 価格転嫁円滑化に向けた法執行の強化

(3) 「優越的地位の濫用」に関する緊急調査及び法執行の強化

・これまでは荷主と物流事業者との取引を調査していたが、今年度内に対象業種を追加的に選定し、来年度に緊急調査を実施(「買ったたき」の指導実績が多い道路貨物運送業のほか、関係省庁からの情報提供等を踏まえて選定)。調査結果を取りまとめ、公表。公取委は、転嫁拒否が疑われる事案について、立入調査を行う。関係する事業者に対して、具体的な懸念事項を明示した文書を送付する。

(4) 下請代金法上の「買ったたき」に対する対応

① 「買ったたき」の解釈の明確化

② 「買ったたき」に対する取締り強化

・親事業者への立入調査の件数を増やすなど取締りを強化、再発防止が不十分な事業者に対しては、取締役会決議を経た上で、改善報告書の提出を求める(現在は法律に基づく勧告事案のみに要求)

③ 下請取引の監督強化のための情報システムの構築

④ 下請中小企業振興法に基づく対応

・「集中取組期間」(毎年1月～3月)において、中小企業からの相談窓口(下請かけこみ寺、原油価格上昇に関する特別相談窓口)における相談をもとに、下請Gメンによるヒアリングを実施、下請中小企業振興法に基づく振興基準に照らし、親事業者による価格転嫁の協議への対応状況を把握し、結果を公表

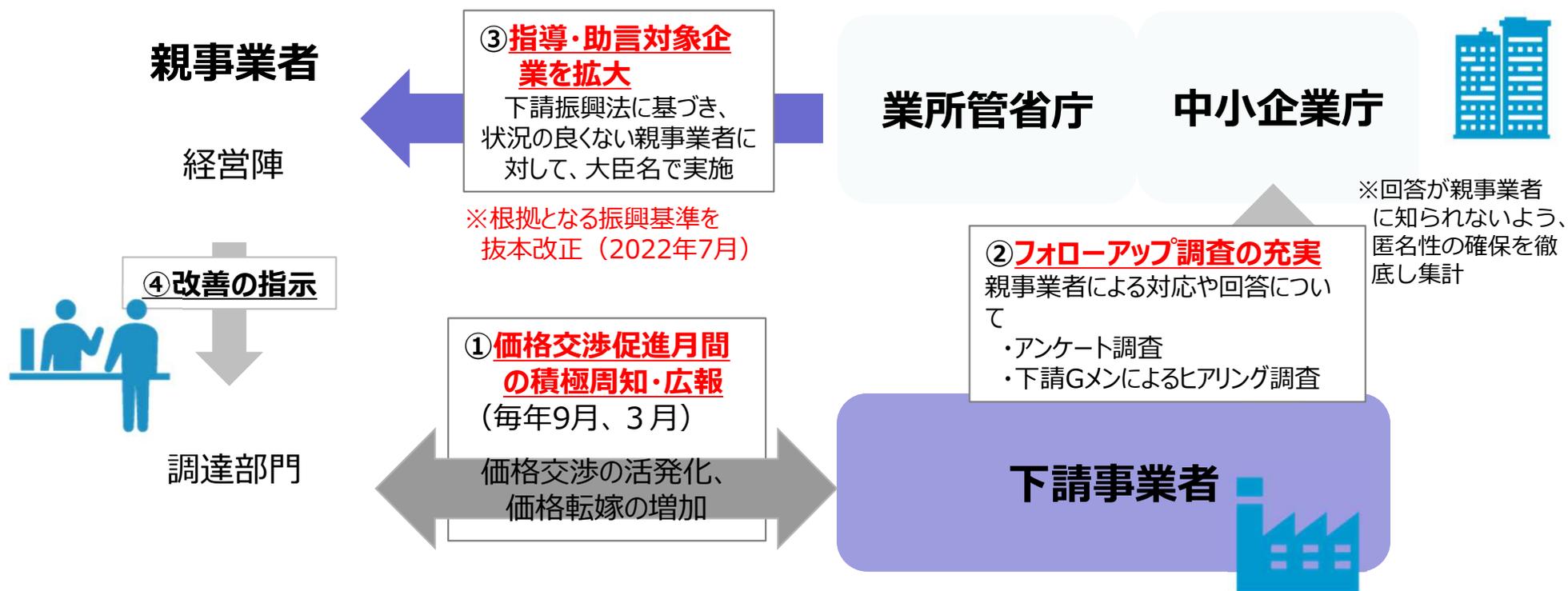
5. 公共工事品質確保法等に基づく対応の強化

(2) 貨物自動車運送事業法、内航海運業法に基づく対応の強化

・トラック運送業について、燃料サーチャージの導入等を通じて燃料価格上昇分が適切に運賃に反映されるよう、荷主企業等に協力を求めるとともに、貨物自動車運送事業法に基づく標準的な運賃の導入を促す。国土交通省本省、地方運輸局等に相談窓口を設置する。荷主への働きかけ、要請、勧告・公表など同法に基づく法的対応を強化する。

価格交渉促進月間の実施と改善のサイクル強化

- **毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」とし、実際に交渉や転嫁が出来たか、下請事業者からのフォローアップ調査を実施。**
- フォローアップ調査の結果を踏まえ、**下請中小企業からの価格交渉/転嫁についての評価が芳しくない親事業者に対し、2022年2月に初めて、業所管の大臣名で、指導・助言を実施。**
⇒ 指導・助言を受けた**経営陣の認識が改まり、調達部門に改善指示**する例も。
- 価格交渉の実施と改善サイクルの強化で、**交渉と転嫁が定期的になされる取引慣行の定着を目指す。**



- ①(独占禁止法)転嫁拒否が疑われる事案に対する緊急調査、
- ②(下請法)重点的な立入調査、
- ③(下請法)法違反が多く認められる業種における法遵守状況の自主点検など、
あわせて29業種(全99業種の約3分の1)に対する価格転嫁対策の重点対応を実施。

※29業種には道路貨物運送業が含まれている

- 今後、緊急調査等の結果を踏まえ、下記の転嫁拒否行為を行っている事業者に関して、多数の取引の相手方に対して行っている事案又は過去に繰り返し行っている事案について、独占禁止法に基づき企業名を公表する。

- ① 労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストの上昇分の取引価格への反映の必要性について、価格の交渉の場において明示的に協議することなく、従来どおりに取引価格を据え置くこと。
- ② 労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストが上昇したため、取引の相手方が取引価格の引上げを求めたにもかかわらず、価格転嫁をしない理由を書面、電子メール等で取引の相手方に回答することなく、従来どおりに取引価格を据え置くこと。

⇒ **2022.12.27 企業名公表**

(合計13社)

- また、独占禁止法や下請法に違反する事案については、**命令、警告、勧告など(これらの措置は企業名公表)、これまで以上に厳正な執行**を行う。

① 荷主への周知・広報の強化

「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」の導入等により、コスト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。具体的には、以下の対応を実施。(R5.4.26現在)

- 荷主関係団体(約1,000団体)あて要請文書を発出(R3.11.10)
- 荷主企業(約45,000社)あて要請文書を全ト協と連名で発出(R4.1.21)

○ 運輸局長等による荷主団体等への訪問等(計184回)

- [※運輸局長が、各ブロックの経済団体の長に対し、直接価格転嫁への協力を要請(関東:R4.11.14、中部:R5.3.3、中国:R5.4.26)]
- [※運輸支局長等が各県の荷主団体等へ訪問(計177回)]
- [※運輸局(支局)、経済産業局、労働局、県、荷主団体、トラック協会等が価格転嫁円滑化に向けた共同宣言等や協定を締結(北海道:R5.2.6、大分県:R5.2.17、福岡県:R5.2.27、山形県:R5.3.24)]

○ 取引改善協議会やホワイト物流セミナー等を通じた周知(計203回)

- [※取引環境・労働時間改善中央協議会において荷主団体に対し周知(R5.3.13)]
- [※元請事業者を対象とした「トラック運送業に係る適正取引推進会議」を開催し理解と協力を呼びかけ(R4.12.16)]



※荷主向けパンフレット



※荷主企業を訪問し、要請文書を手交する運輸支局長

② 相談窓口の設置

トラック事業者が、コスト上昇分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の相談窓口を設置するとともに、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明記

○ R5.4.20現在、計45件の相談に対応

※燃料サーチャージに関する相談・意見・質問等:29件、運賃交渉に関する相談・意見等:15件、燃料価格に関する意見:1件

③ 荷主働きかけ等の法的措置

コスト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、独禁法の違反(買ったたき)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。

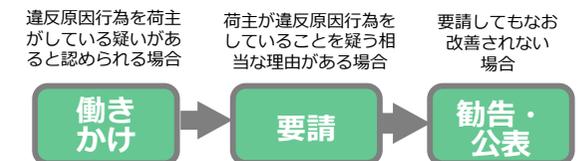
○ R5.4.20現在、上記の相談に基づき、17件の働きかけを実施

※運賃・料金や運送条件に関する運送事業者との交渉に応じるよう働きかけ:17件(東北、関東、中部、中国、四国、九州運輸局管内)

○ R5.4.20現在、中小企業庁と連携し、下請中小企業振興法に基づき指導・助言を実施

※元請運送事業者に対して下請事業者との価格転嫁や価格交渉を適正に行うよう指導・助言

＜貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけのフロー＞



※ 荷主の行為に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

○取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、平成27年、厚生労働省、国土交通省等の行政機関、学識経験者、**荷主団体**、物流事業者団体等により構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央及び全都道府県に設置。**昨年度より、公正取引委員会、中小企業庁も参加。**直近では、令和5年3月13日（第16回）に開催。

○上記協議会の枠組を活用し、荷待ち件数が特に多い品目（①加工食品・飲料・酒、②建設資材、③紙・パルプ）についての個別課題と対策のガイドラインをまとめるなど、取引適正化に向けた浸透策を強化。

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」委員

（令和5年3月13日現在）

【学識経験者】

野尻 俊明 学校法人日通学園理事長（座長）
齊藤 実 神奈川大学経済学部教授
高岡 美佳 立教大学経営学部教授

【労働組合】

富高 裕子 日本労働組合総連合会 総合政策推進局長
難波 淳介 全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長
園田 龍一 全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長

【行政】

守山 宏道 公正取引委員会事務総局経済取引局取引部企業取引課長
片岡 進 消費者庁政策立案総括審議官
鈴木英二郎 厚生労働省労働基準局長
高橋 孝雄 農林水産省大臣官房総括審議官（新事業・食品産業）
茂木 正 経済産業省商務・サービス審議官
鮫島 大幸 中小企業庁事業環境部取引課長
堀内文太郎 国土交通省自動車局長
平澤 崇裕 国土交通省総合政策局物流政策課長
勘場 庸資 国土交通省総合政策局参事官（物流産業）

【荷主】

堀内 保潔 （一社）日本経済団体連合会 産業政策本部長
鈴木 重也 （一社）日本経済団体連合会 労働法制本部長
大下 英和 日本商工会議所 産業政策第二部長
宮澤 伸 日本商工会議所 地域振興部長
佐久間一浩 全国中小企業団体中央会 事務局次長
寺田 大泉 （公社）日本ロジスティクスシステム協会 専務理事
藤原 敏彦 全国農業協同組合連合会 経営企画部次長
岩男 次郎 日本農業法人協会 参事
増田 賢宏 トヨタ自動車（株） 物流管理部長
浦郷 由季 （一社）全国消費者団体連絡会 事務局長

【トラック運送業】

小林 和男 （公社）全日本トラック協会 副会長
馬渡 雅敏 （公社）全日本トラック協会 副会長
浅井 隆 （公社）全日本トラック協会 副会長
長谷川伸一 （一社）日本物流団体連合会 理事長
鷺川 陽一 日本通運（株）安全・品質・業務推進部長

概要

- 政府として、価格転嫁に向けた様々な取組を進めている中、道路貨物運送業については、「価格交渉促進月間」のフォローアップ結果において、価格転嫁状況が調査した27業種中最下位となるなど、業界内における価格転嫁が進んでいない実態が明らかになっている。荷主と元請の適正取引の確保とともに、運送業界の元請・下請・孫請等の構造の中での適正取引の確保が強く求められている状況を踏まえて、主要な元請運送事業者に対して理解と協力を呼びかけるため、標記の会議を開催。
- 会議では、国土交通省、公正取引委員会、中小企業庁から適正取引の確保のための法執行の強化等の施策、厚生労働省から改善基準告示の改正内容等の説明の後、全日本トラック協会及び元請事業者5社（下記の下線部）から、適正取引確保のための取組の説明があった。

出席者

<事業者>

- ・全日本トラック協会 ・松岡満運輸 ・第一貨物
- ・N Xトランスポート ・ヤマト運輸 ・中越運送
- ・新潟運輸 ・信越定期自動車 ・トナミ運輸 ・西濃運輸
- ・エスラインギフ ・近物レックス ・名鉄運輸
- ・佐川急便 ・センコー ・岡山県貨物運送
- ・福山通運 ・宇和島自動車運送 ・博運社 ・日本通運
- ・日本郵便 ・日本郵便輸送

<行政>

- ・国土交通省 ・公正取引委員会 ・中小企業庁
- ・厚生労働省



人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働規制（物流の「2024年問題」）、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響を踏まえ、**着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとする**ための検討会を開催。（事務局：経産省・国交省・農水省）

■ 論点

1. 労働時間規制による物流への影響
2. 物流の危機的状況に対する消費者や荷主企業の理解が不十分
3. 非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化
(発荷主～物流事業者、元請事業者～下請事業者、発荷主～着荷主)



4. 着荷主の協力の重要性
5. 物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進に向けた環境整備

■ スケジュール（想定）

- 2022年9月に第1回を開催。
- 2023年2月に中間とりまとめ。
- 2023年夏頃に最終とりまとめ。（予定）

＜委員＞ ◎は座長

大島 弘明	株式会社N X総合研究所 取締役
小野塚征志	株式会社ローランド・ベルガーパートナー
北川 寛樹	アクセンチュア株式会社 製造・流通本部 マネジング・ディレクター
河野 康子	一般財団法人日本消費者協会理事
首藤 若菜	立教大学 経済学部 教授
高岡 美佳	立教大学 経営学部 教授
◎根本 敏則	敬愛大学 経済学部 教授
二村真理子	東京女子大学 現代教養学部 教授
北條 英	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 理事
矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部 教授

＜事務局＞

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	総合政策局 物流政策課
国土交通省	自動車局 貨物課
農林水産省	大臣官房新事業・食品産業部食品流通課



- 人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働規制（「2024年問題」）、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響を踏まえ、着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとするため、2022年9月から検討会を開催。（事務局：経産省 国交省 農水省）
- 同検討会では、2月8日に概要以下の**中間とりまとめ**を公表。今後、2023年夏頃に**最終とりまとめ**予定。

【労働時間規制等による物流への影響】

- 具体的な対応を行わなかった場合には、**2024年度には約14%（4億トン相当）の輸送能力が不足**する可能性。
- その後もドライバー数減少が見込まれ、**2030年度には約34%（9億トン相当）の輸送能力が不足**する可能性。

【基本的な考え方】

- これまで策定してきたガイドライン等について、**インセンティブ**等を打ち出して有効に機能するようにするとともに、類似の法令等を参考に、**規制的措置等、より実効性のある措置**も検討すべき。
- その検討に当たっては、物流事業者が提供価値に応じた**適正対価**を収受するとともに、物流事業者、荷主、経済社会の**「三方良し」**を目指す。

【最終とりまとめに向けて検討する事項】

1. 荷主企業や消費者の意識改革

- 物流に係る広報の推進
- 物流改善の取組が評価される仕組み
- 経営者層の意識改革を促す措置
- 消費者に求められる役割

2. 物流プロセスの課題の解決

- 労働時間削減に資する措置（待機時間、荷役時間等の削減）
- 物流の平準化を図る措置（納品回数減少、リードタイム延長等）
- 運賃の適正収受に資する措置（契約条件明確化、多重下請の是正等）
- 物流コスト可視化
- 荷主への働きかけ、標準的な運賃に係るトラック法の延長等所要の対応
- トラックドライバーの賃金水準向上

3. 物流標準化・効率化推進

- 省力化・自動化の推進
- デジタル技術を活用した共同輸配送・帰り荷確保等
- 物流の平準化を図る措置（再掲）
- 官民連携による物流標準化の推進
- 物流拠点のネットワークの形成等
- モーダルシフト推進
- 車両・施設等の省エネ化・脱炭素化の推進
- その他生産性向上を図るための措置

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、関係行政機関の緊密な連携の下、政府一体となって総合的な検討を行うため、令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置・開催。



＜構成員＞

議長 内閣官房長官
副議長 農林水産大臣
経済産業大臣
国土交通大臣
構成員 内閣府特命担当大臣
(消費者及び食品安全担当)
国家公安委員会委員長
厚生労働大臣
環境大臣

※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求めるものとする。

■ 総理発言のポイント

- 荷主・物流事業者間等の商慣行の見直しと、物流の標準化やD X・G X等による効率化の推進により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要。
- 1年以内に具体的成果が得られるよう、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめること。

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
 - 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性**。
 - **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、（1）商慣行の見直し、（2）物流の効率化、（3）荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。
- ➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化^(*)**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

（1）商慣行の見直し

- ① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入^(*)
- ② 納品期限（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入^(*)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃收受・価格転嫁円滑化**等の取組み^(*)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

（2）物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資の促進**（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸送**の促進^(*)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化^(*)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

（3）荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入^(*)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）	（施策あり）	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間×達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50%×達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			合計：14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
- ・物流管理統括者の選定
- ・荷待ち・荷役作業等時間
- ・物流の改善提案と協力
- 2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・運送契約の書面化 等

(2) 実施することが推奨される事項

- ・予約受付システムの導入
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・パレット等の活用
- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・検品の効率化・検品水準の適正化
- ・荷役作業時の安全対策 等

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・出荷に合わせた生産・荷造り等
- ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

(2) 実施することが推奨される事項

- ・出荷情報等の事前提供
- ・発送量の適正化 等
- ・物流コストの可視化

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・納品リードタイムの確保

(2) 実施することが推奨される事項

- ・発注の適正化
- ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

- | | |
|-------------|-----------------------|
| ○共通事項 | ○個別事項(運送モード等に応じた事項) |
| ・業務時間の把握・分析 | ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握 |
| ・長時間労働の抑制 | ・トラック運送業における多重下請構造の是正 |
| ・運送契約の書面化 等 | ・「標準的な運賃」の積極的な活用 |

(2) 実施することが推奨される事項

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| ○共通事項 | ○個別事項(運送モード等に応じた事項) |
| ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化 | ・倉庫内業務の効率化 |
| ・賃金水準向上 | ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進 |
| | ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等 |

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律(議員立法)の概要(令和5年法律第62号)

【成立:令和5年6月14日、公布・施行:令和5年6月16日】

改正の目的

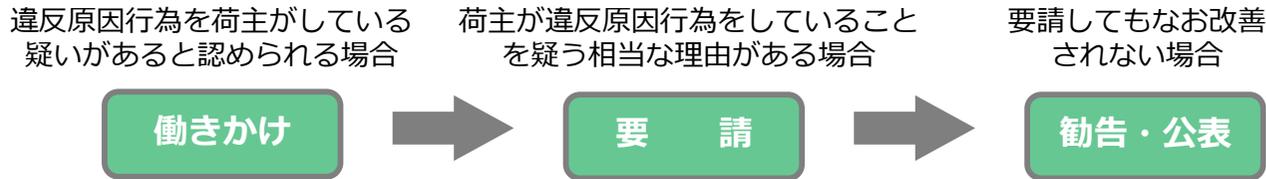
- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制を見据え、平成30年の議員立法において時限措置として、「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度を創設
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ば
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「標準的な運賃」や「働きかけ」等の制度を継続的に運用することが必要

改正の概要

現行 【時間外労働規制が適用される(令和6年3月)までの時限措置】

荷主対策の深度化

トラック事業者の法令遵守に係る国土交通大臣による荷主への働きかけや要請等の規定



標準的な運賃

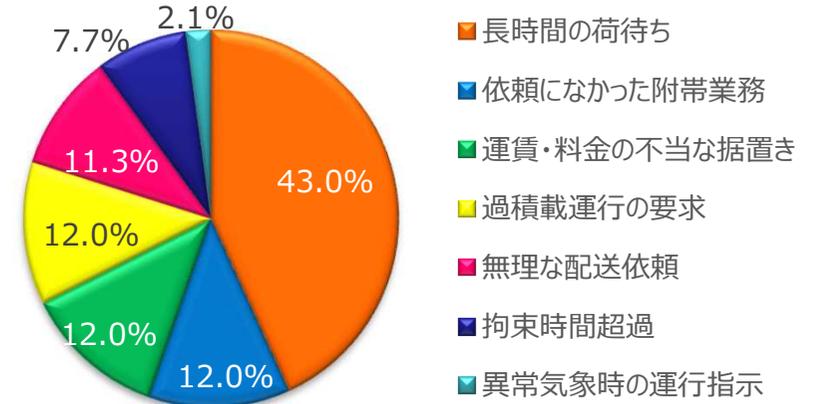
運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標としての

「標準的な運賃」制度(令和2年4月告示) ⇒ セミナーや各種協議会による周知・浸透

改正後

上記について「当分の間」の措置とする

違反原因行為の割合



「働きかけ」等の実施件数

要請: 5件 働きかけ: 85件

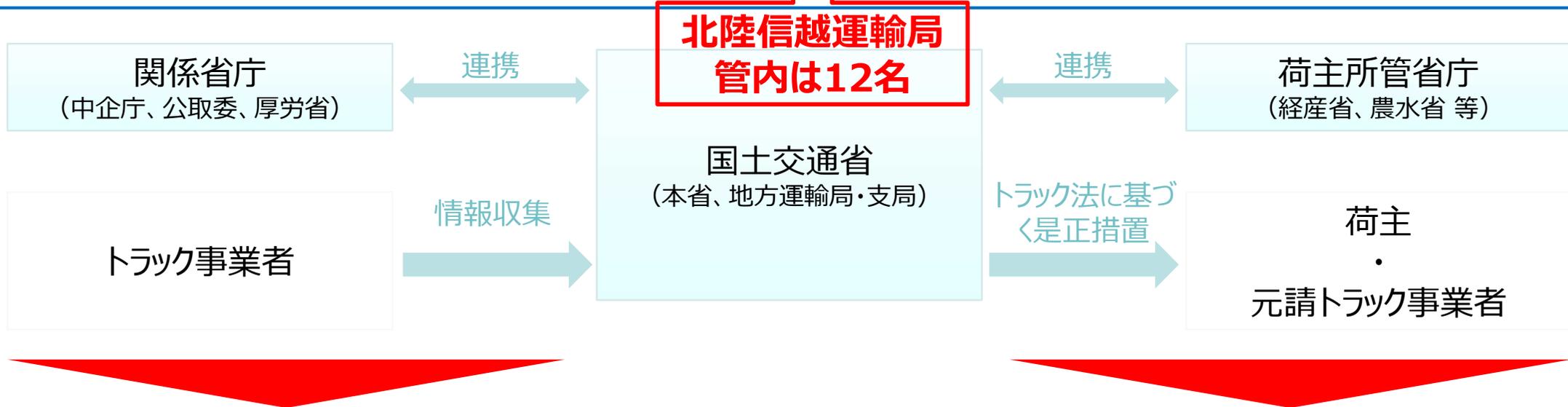
※令和元年7月～令和5年7月末までの累計

トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化

- **トラックドライバー**は、労働時間が長く、低賃金にあることから、**担い手不足が喫緊の課題**。
- 働き方改革の一環として、2024年4月からドライバーに**時間外労働の上限規制（年960時間）**が適用されるが、これによる**物流への影響が懸念（「2024年問題」）**。
- 国土交通省では、**貨物自動車運送事業法に基づく荷主等への「働きかけ」「要請」等による是正措置**を講じてきたが、2024年問題を前に、**強力な対応が必要**。
- このため、新たに**「トラックGメン」を設置することで荷主等への監視体制を緊急に強化し、荷主対策の実効性を確実なものに**。

⇒ **令和5年7月21日、162名体制※で本省及び地方運輸局等に設置**

※緊急増員80名（本省2名、地方運輸局等19名、運輸支局等59名）、既存定員との併任等82名（本省13名、地方運輸局等16名、運輸支局等53名）



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。

トラックGメンによる「働きかけ」の流れ

- ◆ 国土交通省ホームページに設置する意見募集窓口（目安箱）に寄せられた荷主情報
- ◆ 運輸局・運輸支局が行うトラック事業者への調査時に入手した荷主情報
- ◆ 地方貨物自動車運送適正化事業実施機関が行う巡回指導時に入手した荷主情報 等



◎「働きかけ」文書発出による働きかけ

- ヒアリングを伴う場合を除くすべての荷主情報が対象

- 「働きかけ文書」（本省作成）を送付し、違反原因行為を行っている場合には、早急に改善するようお願い

Gメン躍動！



◎「働きかけ」文書発出とともにヒアリングを実施する働きかけ

- 「働きかけ」を行うことにより社会的影響の大きい荷主
- 重大又は悪質な違反原因行為を行っている可能性がある荷主
- その他、ヒアリングを実施した方がよいと考えられる荷主

- ヒアリングを実施し、違反原因行為の有無を確認
- 「働きかけ文書」（本省作成）はヒアリング時に手交
- ヒアリングは、原則、関係省庁と連携して実施
- 違反原因行為が確認できた場合、「改善計画」を作成
- 「改善計画」に基づき、各種施策に速やかに着手
- 改善が認められるまでフォローアップを継続

トラックGメンによる追加ヒアリング、データ収集・精査、現地パトロールなど

改善が認められない場合など、速やかに「要請」を発出