

【資料10】

第12回トラック輸送における取引環境・労働時間 改善中央協議会会議資料について

令和2年10月7日開催

注)以降のページでは中央協議会資料をそのまま掲載したため資料番号については資料9-①～⑥と表記。

【資料9－①】

最近のトラック運送事業に関する取組みについて

標準的な運賃について（告示：令和2年4月24日）

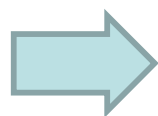
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を改善し、持続的に事業を運営**するための参考となる指標

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

標準的な運賃の浸透に向けて

- 「標準的な運賃」は令和2年4月24日に告示
- 今後は**標準的な運賃が実勢運賃に反映**されるよう、普及セミナー等を通じて事業者・荷主に浸透を図る

標準的な運賃の活用促進に向けた解説書（一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の届出に向けて）

標準的な運賃の浸透に向けては、荷主との実際の交渉に活用してもらうための**トラック事業者への理解促進**がまずは重要

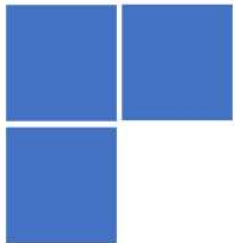


- トラック事業者向けに、**標準的な運賃の主旨・目的から、実際の活用にあたって必要な諸手続までわかりやすくまとめた解説書**を（公社）全日本トラック協会と共同で作成
- 本解説書を使用した事業者向け説明会を**全国で実施**（8月～）

【解説書の主な内容】

- ◆ 標準的な運賃の主旨・目的
- ◆ 標準的な運賃の概要
- ◆ 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
- ◆ 標準的な運賃に関するQ & A

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について



国土交通省  国土交通省

公益社団法人 全日本トラック協会  JTA 全日本トラック協会 Japan Trucking Association

3 標準的な運賃の特性

「適正な原価」の算出に当たってのポイント

- 適正な原価の算出に当たっては、一定の考え方の下に、車両費や人件費の計算を行っています。
- 車両費は適正な車両償却を進めることができること、人件費は全産業平均並みの時間当たりの単価を確保でき、労働条件を改善できるような計算を行っています。

ポイント①：下記のように、事業者における安全・信頼性の高い車両への投資を促すとともに、経営負担の軽減・改善を図るという観点から、車両の耐用年数は5年で計上しています。

【トラックの安全・信頼性の向上】

- ▶ 近年、①衝突被害軽減ブレーキ、②油圧制動系統故障診断、③車両安定性制御装置といった一部のASV装置について設備義務付けされています。（※）費用は全重量3.5トン超8トン以下の乗客の場合、国土交通省は2018年10月1日から、全車については2019年10月1日から義務化されています。
- ▶ 環境性能（新車排出ガス規制）については、2年から7年のスパンで変更が行われています。econv=環境性能

車種・用途別	耐用年数	残価率	車両費
乗客自動車	5年	25%	車両原価×0.75
貨物自動車	5年	25%	車両原価×0.75
特殊自動車	5年	25%	車両原価×0.75

【車両に関するトラック運送業の実際】

- トラック運送業では、実際上、次のような事項について、5年で車両が償却されることを前提、(1)車両の劣化等を踏まえ、前年度から5年を基に車両の償却額を算出、(2)一般的にトラックの購入に係る企業への返済期間は5年、(3)リース車両の場合は、5年のリース期間を基本とする。

ポイント②：①、トラックドライバーの福利厚生、車両の整備費用を適正にするため、適正な平均の経費率として算出され、車両の耐用年数が5年とされている。



12

今後は、荷主向けリーフレットの作成・セミナーの開催等を通じて**荷主へ周知徹底**を図る。

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を設置。懇談会の検討の成果としてガイドラインを策定。

2. ガイドラインの構成

【まえがき】

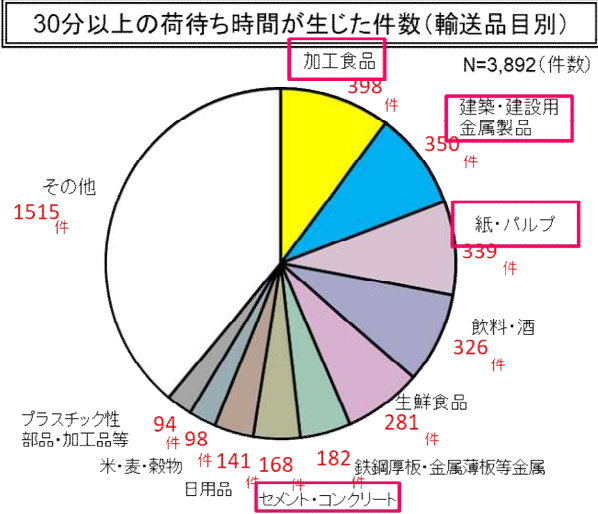
- ガイドライン策定の経緯とトラック運送事業の現状
 - (1) 今後のトラック運送事業の見通し、
 - (2) トラック運送事業を取り巻く制度面の変遷、
 - (3) トラック運送事業の健全な発展に向けて

【本編】

- 輸送品目別物流における現状・課題、解決の方向性の整理
- 取引環境と長時間労働の改善に向けた具体的な取組み事例等

【あとがき】

- 輸送品目別物流における今後の取組みの方向性
- おわりに（サプライチェーン関係者へのメッセージ）



加工食品物流編



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

各ガイドラインの概要

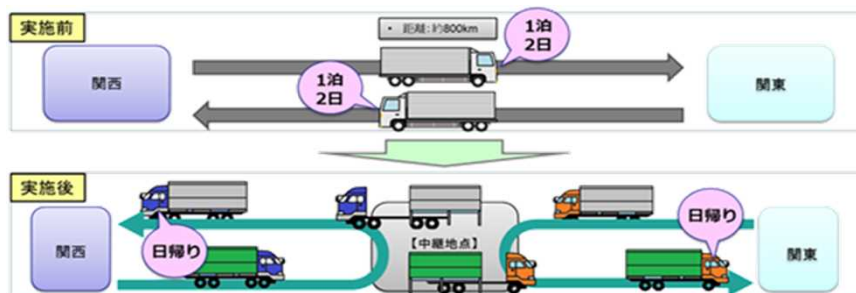
品目	主な課題	解決方策	今後の取組の方向性
加工食品	「1／3ルール」、年月日表示の賞味期限等業界特有の慣習が存在 - 多種多様な製品サイズが存在 ⇒複雑かつ長時間にわたる検品作業 ⇒長時間にわたる荷役作業	- 賞味期限の年月表示化等による検品作業の効率化 - QRコード等の活用による伝票情報の電子化 - パレットサイズや外装サイズの統一、外装表示の標準化	- 事前出荷情報の提供と伝票情報の電子化の組み合わせ等による検品レスの実現 - 物流標準化アクションプランに沿った標準化の取組の推進
建設資材	- 天候や道路事情等により計画どおりに搬出入が進まないことが日常的 ⇒トラックの荷待ちへの関心が薄い - 多種多様な製品を邸別に仕分け ⇒複雑かつ長時間にわたる検品作業	- 工事現場における事前の段取りをデジタル化したうえで「見える化」と「精緻化」し、関係者の円滑な情報共有を推進 - 運送と荷役の分離の推進 - 複数のユーザーが一貫して活用できる標準コードを導入し、入出荷検品を目視から電子化	- 元請業者による物流へのマネジメントの強化 - 伝票情報や物流情報を現場が容易にアクセスできる環境整備を促進
紙・パルプ (洋紙・板紙)	- 製品での差別化ができず、不十分なリードタイムや少量多頻度納品、附帯作業等の差別化による受注競争の商習慣が定着 ⇒低積載率での運行 ⇒附帯作業の実施による長時間労働	- 発着荷主を含めた関係者間で十分な協議を行い、リードタイムや少量多頻度納品の緩和、平準化、附帯作業の軽減等の対策を実施 - 発注者の製造計画等を関係者で共有化・見える化する取り組みを推進	- サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担 - 共同保管・共同輸送の実現に向けた取組みの推進 - 荷役の機械化を推進
紙・パルプ (家庭紙)	- 製品単価が安価であるため、パレット化のための投資が進まない ⇒手荷役による長時間労働 - 製品が安価かつ嵩張るため、小売りの物流センターでは取り扱われず、かつ、小売店舗での保管も困難 ⇒家庭紙のみを少量多頻度で毎日納品	- 発着荷主の連携によるパレット化 - 物流負荷を軽減させるコンパクト製品の切替	- サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担 「手積み手卸しの解消」を共通認識に、パレット化の早急な促進 - 消費者へ製品メリットの積極的な周知を行うなど、コンパクト製品の普及促進

中継輸送の普及促進について

「中継輸送とは」

長距離運行を複数のドライバーで分担する輸送形態

【中継輸送イメージ（日帰り運行の実現例）】



労務負担の軽減や人手不足の緩和に資する

【中継輸送の実施に当たって（実施の手引き）】

平成29年3月に、中継輸送の実施に当たって検討すべき事項や必要となる資料等について、分かりやすく解説した手引書を作成

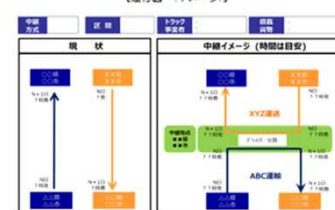
＜手引書の項目＞

- ・中継輸送の実施ルール、枠組み、運用の詳細、協定書の項目例 等

■大まかに運行図を作ってみる

ここまで決まった段階で、一度、大まかな運行図を作ってみよう。
以降、相手のトラック事業者と詳細の検討をするにあたって、活用する事ができます。

【運行図（イメージ）】



中継輸送取組事例集について（令和2年1月29日公表）

【事例集の掲載HP】

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000103.html

- ・手引きの策定後、様々な事業者で中継輸送の取組が進展

- ・各事業者の中継輸送の取組内容や成功の秘訣等を取りまとめ、他の事業者が中継輸送を始める際の参考となる「実行モデル」となるよう、「中継輸送の取組事例集」を公表

＜主な内容＞

- ・中継輸送の実施方式の説明（①トレーラー・トラクター方式、②貨物積み替え方式、③ドライバー交替方式）
- ・中継輸送の実施方式（上記①～③）、実施方法（「自社単独」、「複数事業者連携」）に分けて整理
- ・事例ごとの取組内容や中継輸送成功の秘訣を記載

【構成イメージ】

“毎日”ではなく積載率の向上が必要な日のみ、中継輸送を実施

本事例から見える中継輸送成功の秘訣

- 積載率が低かった帰便を、中継輸送実施で解決
往路便の幹線運行を、中継輸送に切り替え。
結果として、積載率が低かった複数の帰便が集約でき、積載率が向上。
中継輸送を、毎日行うという固定概念から脱却し、必要な日（積載率が少ない曜日の前日）のみ中継輸送を実施するという発想。

本事例から見える中継輸送成功の秘訣

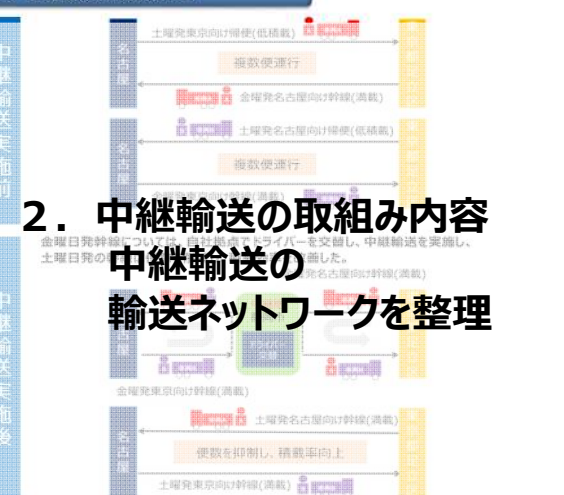
中継輸送の特徴や工夫点を整理

- 中継輸送によるコスト増加を、大きく抑制
中継輸送の実施により、コストが増加する。コスト削減のため、片方のトラックが遅延すると、両方のトラックが遅延してしまうという問題については、天候などの理由から中継地への到着が遅れる場合は、ドライバーを中継地で待機させ、後に着く車両を待つ。
貨物到着の遅延は、荷主と交渉することで、理解を頂いている。

1. 中継輸送の概要

- ＞ 実施事業者名、中継方式、中継輸送の経路 等

2. 中継輸送の取組内容



3. 取組みに向けた課題

- ・金曜日の幹線輸送について、片方のトラックを交代し、中継輸送を実施し、土曜日の幹線輸送に切り替えた。
金曜発東京向け幹線（満載）
金曜発名古屋向け幹線（満載）
土曜発東京向け幹線（満載）
土曜発名古屋向け幹線（満載）
便数を抑制し、積載率向上

4. 中継輸送の導入効果

- ・金曜日の幹線輸送について、片方のトラックを交代し、中継輸送を実施し、土曜日の幹線輸送に切り替えた。
金曜発東京向け幹線（満載）
金曜発名古屋向け幹線（満載）
土曜発東京向け幹線（満載）
土曜発名古屋向け幹線（満載）
便数を抑制し、積載率向上

「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

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

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

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



- 1,047社が自主行動宣言を提出

（令和2年8月末日現在）

トラック運送事業の取引環境適正化に向けたセミナーの開催

- 昨年10月から12月にかけて全国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、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」を開催。全会場で約600名が参加。
- 今年度は、11月以降、オンライン形式（Webセミナー）にて実施する方向で調整中。

プログラム(昨年度)

- セミナー1 「ホワイト物流」推進運動の取組事例紹介
 - ・「自主行動宣言」における推奨項目毎の具体的な取組事例の紹介
 - ・「自主行動宣言」提出企業による取り組み事例の紹介など
- セミナー2 トラック運送業の取引の適正化について
 - ・荷主と運送事業者間に求められる契約の書面化等適正な取引の実施に係る周知など
- セミナー3 飲料配送研究会報告書の概要について
 - ・飲料配送時に関係者間で発生するトラブル等に係る取扱いの説明など
- セミナー4 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会TDM（物流関係）への取組について
 - ・大会開催時の交通混雑緩和を目指す「2020TDM推進プロジェクト」の協力をお願いなど

セミナーの様子(昨年度)

東京会場



名古屋会場



大阪会場



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、「1つ星」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「2つ星」、「3つ星」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

※ 原則 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 (CLASS NK)」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(予定)>

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(予定)>

令和2年9月16日～12月15日

※ 翌年1月以降、審査結果を申請者に通知。

<認証結果等の活用(予定)>

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検討。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。

トラック事業における働き方改革の推進

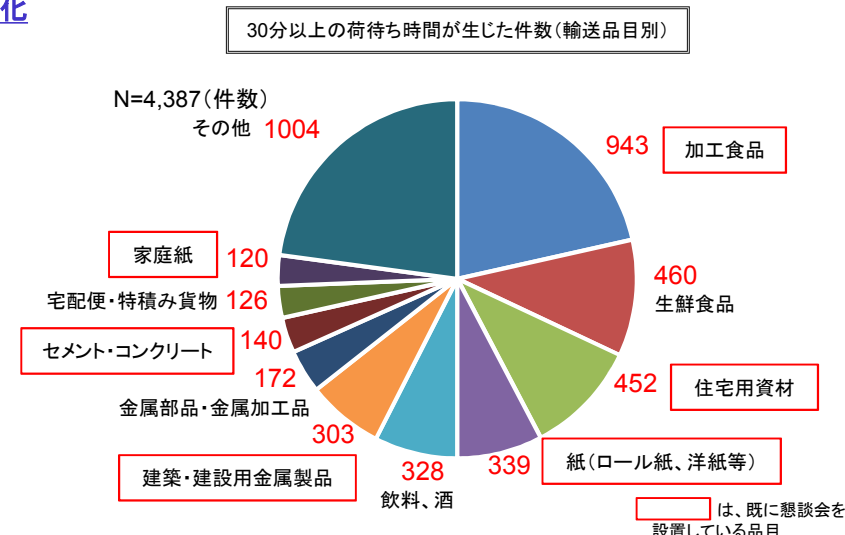
令和2年度予算額：95百万円

- トラック運送事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課題。
- このため、労働生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境の適正化等に資する事業を実施し、働き方改革による労働条件改善を推進する。

①輸送品目別の取組の強化

<事業概要>

- トラック輸送における物流の生産性向上やトラックドライバーの長時間労働の改善のためには、個々の輸送品目ごとに抱える課題等に違いがあることから、輸送品目ごとの課題把握や改善策の検証が不可欠。
- ① 荷待ち件数が特に多い分野で設置した輸送品目別懇談会（加工食品、建設資材、紙・パルプ）において得られた改善策や好事例を全国に展開するとともに、必要に応じて引き続き、課題解決のための検討・検証を実施。
- ② メーカー（製）、中間流通・卸（配）、小売（販）のサプライチェーン全体での生産性向上が求められるその他の輸送品目についても、課題把握や改善策の検討・検証を実施。
- ③ 地方においても協議会等を活用し、各地方の実態を踏まえた改善策を検討・検証するとともに、改善策や好事例の普及・浸透を図る。



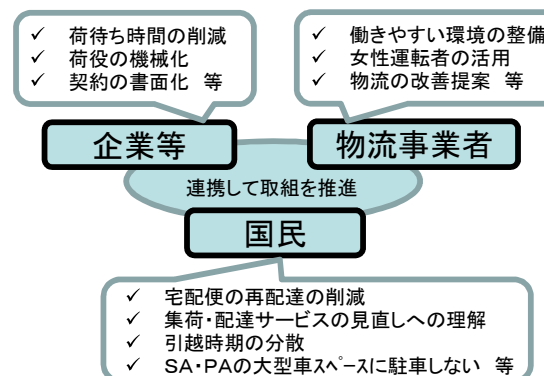
②「ホワイト物流」推進運動の展開

<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、物流事業者等関係者が連携して強力に推進。

(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による展開
- 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

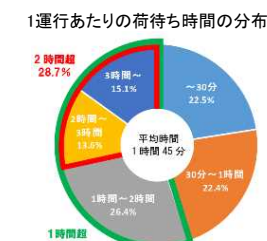
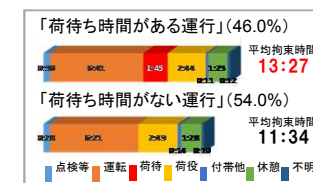


③長時間労働の是正に向けた調査事業

<事業概要>

● トラック運送事業の実態調査（荷待ち・荷役・労働時間など）

- ドライバーの働き方改革を進め、コンプライアンスが確保できるようにするためには、長時間の荷待ち等を発生させないことが重要。
- デジタルタコグラフの荷待ち記録のプローブデータを用いて荷待ちが多く発生している地域を推定
- 令和元年6月から乗務記録への記載が義務付けられた荷役作業時間等の状況を把握するための調査を実施



● 生産性向上に向けたIT機器に関する調査事業

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。

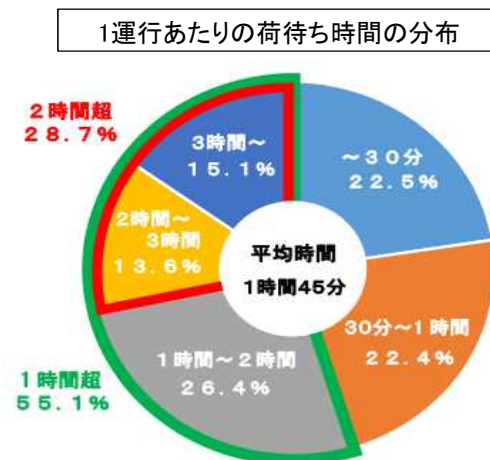
①トラック運送事業の実態把握等【新規】

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。

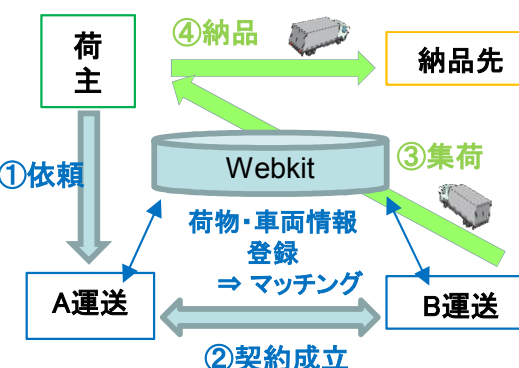


②求貨求車システムの活用による取引環境適正化【新規】

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。



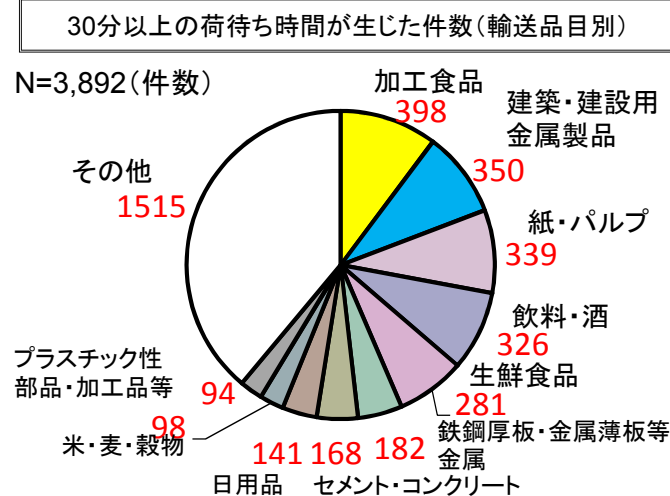
※ 自社ネットワークを持たない中小事業者を中心に、荷物の積合せや帰り荷の確保等、荷物とその引受け事業者のマッチングを可能とするシステム(民間(社団))が運営。

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>

輸送品目ごと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】

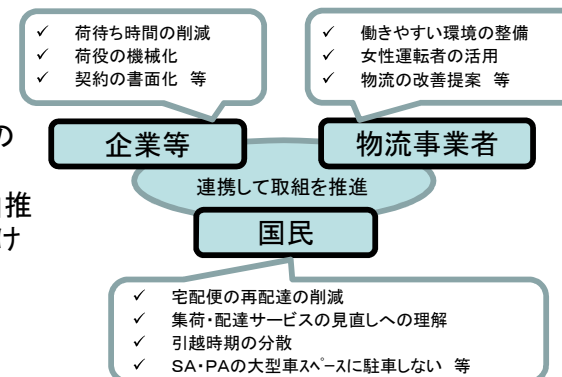
取組項目：
(2)、(3)

<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



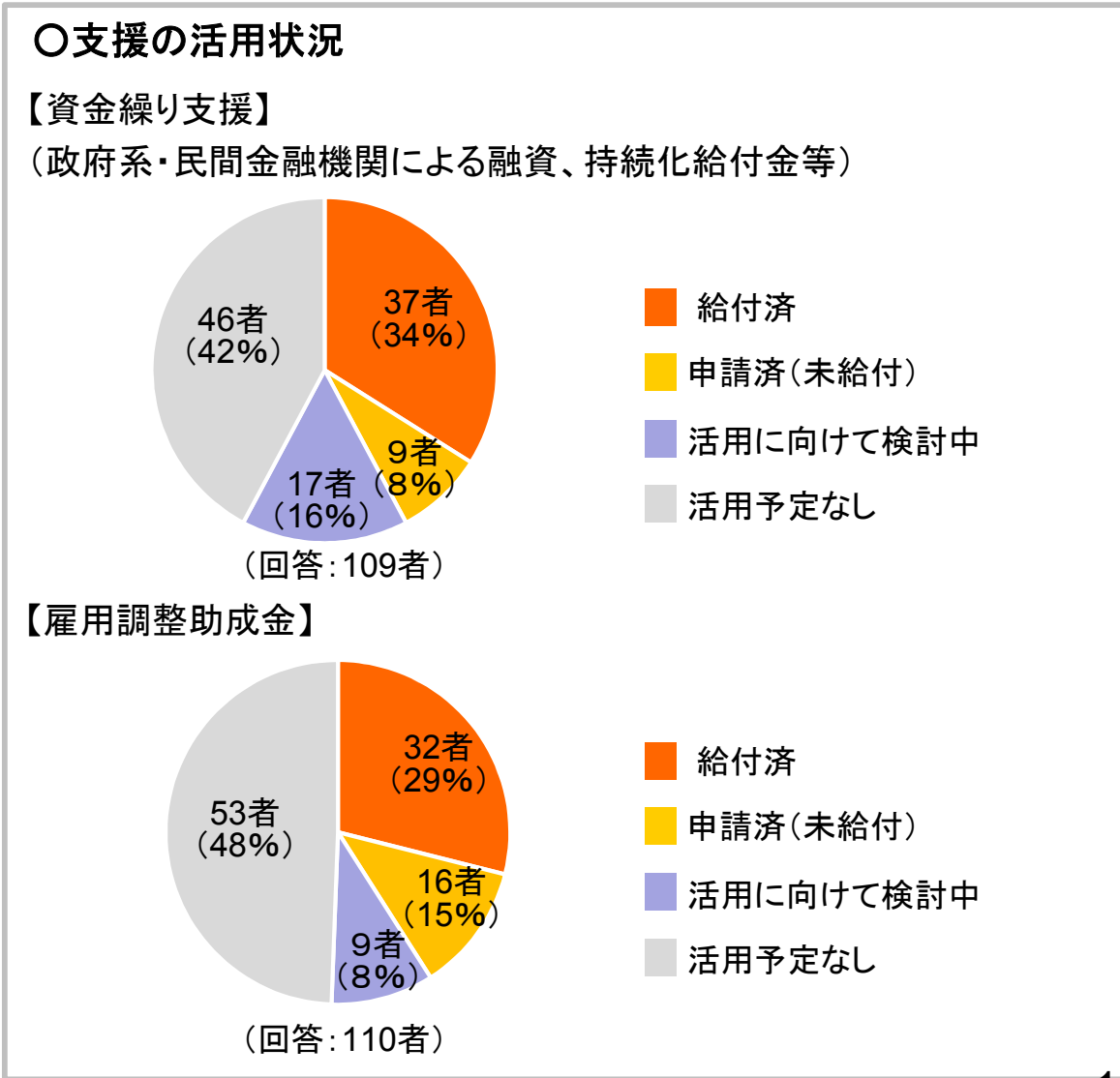
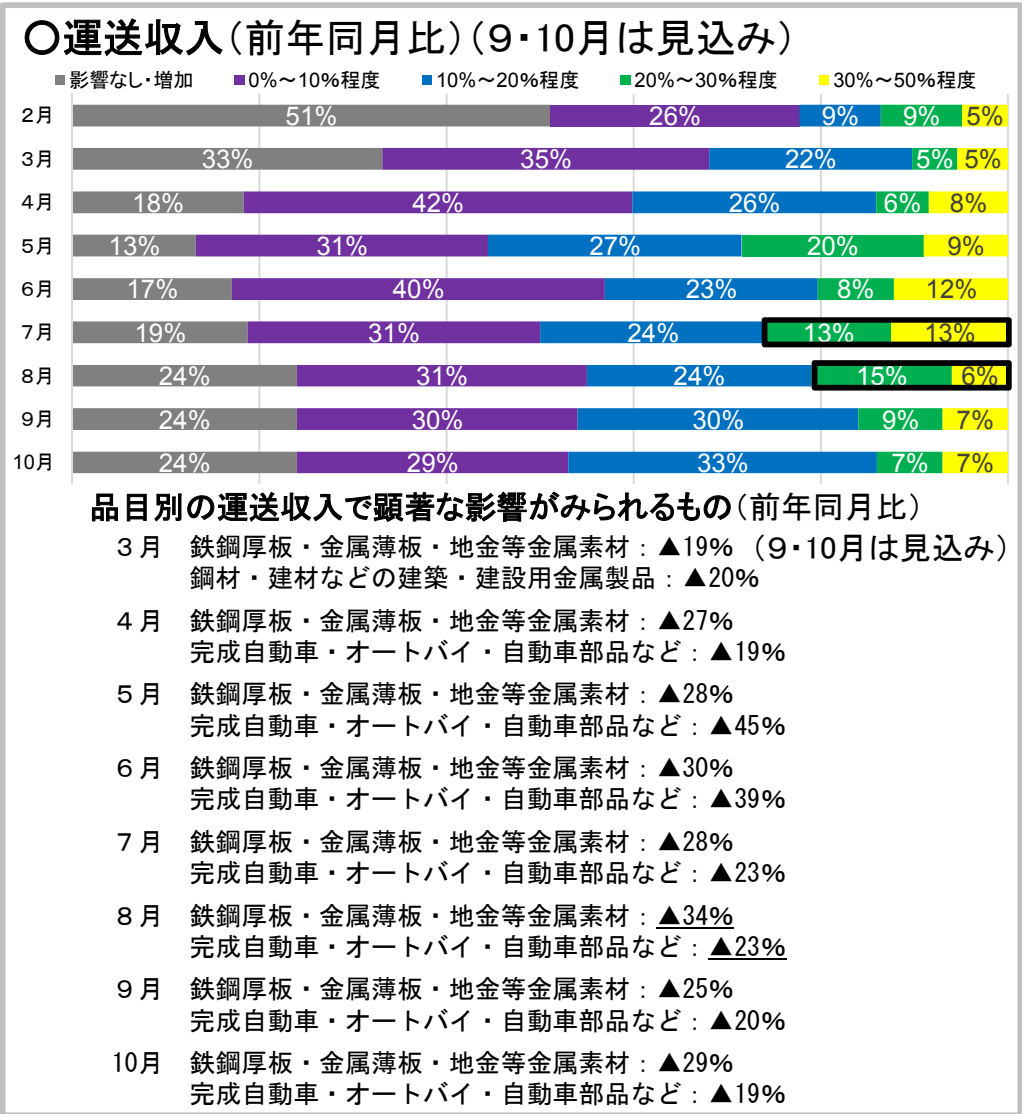
【資料9－②】

周知・要請事項について

○運送収入については、20%以上減少した事業者が、7月は全体の26%であったが、8月は21%となった。

○品目別の運送収入については、自動車メーカー等の生産活動の停滞等の影響で、鉄鋼厚板その他金属素材、完成自動車等の荷動きが引き続き低調傾向であり、8月は鉄鋼厚板等について34%、完成車等については23%減少。

○支援制度については、資金繰り支援を42%の事業者が活用しており、34%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を44%の事業者が活用し、29%の事業者が給付済みとなっている。



※調査方法:貨物自動車運送事業者110者(総事業者62,461者)に対して業界団体より影響をアンケート調査

昨今の台風等異常気象時において、トラック運送事業者が輸送の安全を確保することが困難な状況下で荷主が輸送を強要し、トラックが横転や水没するような事態が生じている。

このような状況を受け、(公社)全日本トラック協会より、異常気象時に輸送の拒絶や中止することが可能となるような基準を策定するよう要請があり、令和2年2月28日付けで通達を発出。

【通達の概要等】

- ◆ 気象庁が作成する風速や雨量により車両等へ与える影響度合いを示す資料等を基に、気象状況に応じた輸送可否の判断を行うための目安を提示。
 - ◆ 荷主団体に対して、輸送の安全の確保が困難な状況下での輸送依頼を抑制するよう、傘下会員への周知を依頼。
- 通達案についてパブリックコメントを実施（令和2年1月6日～同月17日）。

【別表】異常気象時における措置の目安

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安※
降雨時	20～30mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30～50mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロプレーニング現象）	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	輸送を中止することも検討するべき
	20～30m/s	通常で速度で運転するのが困難になる	
	30m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
降雪時	大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		
視界不良（濃霧・風雪等）時	視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討するべき		
警報発表時	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき		

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



荷主への働きかけ等のフロー

地方支分部局等からの荷主に関する情報

「法」：貨物自動車運送事業法

国土交通省

違反原因行為(※)を荷主がしている
疑いがあると認める場合

関係行政機関

荷主情報を提供・共有
〔 法附則第1条の2第1項・第6項 〕

(※)トラック事業者が法又は法に基づく命令に違反
する原因となるおそれのある行為をいう。

働きかけ

法附則
第1条の2第2項

〔 国土交通省が関係行政機関と協力して
荷主に対し理解を得るための働きかけを実施 〕

〔 法附則第1条の2第7項 〕
独占禁止法の不公正な取引
方法に該当すると疑うに足り
る事実を把握した場合

荷主への疑いに相当な理由がある場合
(働きかけを行わずに要請を行う場合もあり)

荷主への疑いに相当な理由がある場合

要請

法附則
第1条の2第3項

〔 国土交通省が関係行政機関と協力して
荷主に対し要請を実施 〕

要請してもなお改善されない場合

勧告・公表

法附則
第1条の2第4項
・第5項

〔 国土交通省が関係行政機関と協力して
荷主に対し勧告を実施 〕

公正取引委員会

「違反原因行為」に該当する荷主の行為の例

(例)

- 過労運転防止義務違反を招くおそれがある行為として、荷主の荷さばき場において、荷主都合による長時間の荷待時間を恒常的に発生させているような行為
- 過積載運行を招くおそれがある行為として、積込み直前に貨物量を増やすように指示するような行為
- 最高速度違反を招くおそれがある行為として、適切な運行では間に合わない到着時間が指定されるような行為
- 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
- 過労運転や過積載運行などの法令違反をしなければ正常な事業運営ができなくなるような不当に低い運賃や料金を設定するような行為

荷主に対する働きかけを実施する場合の考え方

(例)

- トラック事業者に対する貨物自動車運送適正化事業実施機関による巡回指導や、国土交通省が実施する監査において、違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合
- 貨物自動車運送事業法本則に基づく荷主勧告制度による協力要請等を受けたことがあり、引き続き違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合
- 国土交通省や関係行政機関、地方運輸局等の地方支分部局に対し、違反原因行為に関する同様の情報等が度々寄せられ、違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合

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、荷主等による長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務の強要など、トラック運送事業者の皆様がコンプライアンス確保に影響しうる輸送を行わざるを得ない実態を把握し、今後の施策に活用するための「意見等の募集窓口」を設置いたしました。
- ・本窓口は、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する意見・事例を収集することを目的としており、本人の同意なく、提供された情報に基づき投稿者、事業者又は荷主に問い合わせを行うことはありませんので、このような内容に関する情報等がございましたら投稿して下さい。



輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

国土交通省では、貨物自動車運送事業者及び荷主のみなさまに対して、これまで、「標準運送約款の改正」、「適正取引の推進」、「荷主勧告制度」等を周知してきました。
これらの取組みに関するご認識、浸透度、実施状況等の実態把握を行うため、輸送・荷待ち・荷役などに関する意見等の募集窓口を設置致します。

意見等の募集窓口

<https://yusou-jittai.mlit.go.jp/>

長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務(追加業務)など、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する情報をお持ちの場合は、[こちら](#)へ情報をお寄せください。

●お持ちの情報はこちらへ投稿ください

〈参考〉

- 標準貨物自動車運送約款等の改正について
- トラック輸送における適正取引推進の推進について
- 荷主勧告制度について
- 乗務記録の記載対象となる荷待時間・荷役作業等について



このページのQRコード

輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

意見等の募集の目的

国土交通省では、長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務(追加業務)など、コンプライアンス確保に影響しうる輸送について、ご意見・事例を収集して実態把握し、今後の施策に活用したいと考えております。

実際に輸送業務を行われている中で、たまたまではなく、それなりに頻度が多く発生する上記のような輸送がございましたら、ご自由にご入力ください。

※意見・事例収集が目的ですので、ご記入頂いた内容について、ご本人、会社や荷主に問い合わせなどをすることはありません。

(意見等を記入されたご本人が、ご自分に連絡を差し上げても差し支えない旨及びご連絡先を明記されていた場合にはご本人に問い合わせさせていただきますことがあります。)

・次の質問にお答えください。

Q 1. ご意見・事例の分類について、該当する項目1つを選択してください。【必須】

- 1. 速度違反を惹起するおそれがある非合理的な到着時間の指定等
- 2. やむを得ない遅延に対するペナルティ等
- 3. 積込み直前に貨物量を増やすような急な依頼等
- 4. 荷待ち時間の恒常的な発生等
- 5. 依頼と異なる積込み作業等
- 6. 依頼にはなかったラベル貼り・検品などの附帯作業等
- 7. 高速料金など費用の自己負担等
- 8. 過度な貨物事故(つぶれ、破損、へこみ、こすれ、擦れなど)への対応等
- 9. 異常気象によるトラブル等
- 10. その他、コンプライアンス的に問題と思われるもの

(内容:)

※複数該当するものがある場合には、項目毎に複数回に分けてご記入ください。

【記入項目と記入例】

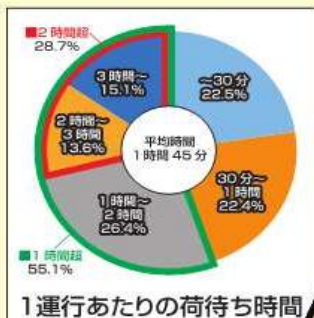
・トラックの種類

トラックの大きさ

トラックの形状

平成29年7月1日から、 荷主都合30分以上の荷待ちは 「乗務記録」の記載対象です。

トラックドライバーの荷待ち時間削減と適正取引構築のために



出典：「トラック輸送状況の実態調査結果」
(国土交通省、平成27年調査)

※デジタコなどの方法で
記録している場合は記載
不要です。

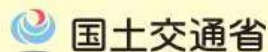


記載はカンタン。
荷主都合による荷待ち時間が30分を超えたら、
集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、
荷積み・荷卸しの開始・終了日時などを書くだけです。

トラックドライバーの長時間労働の要因の一つとなっている荷待ち時間。これを削減するためには、トラックドライバーの乗務実態を把握する必要があります。そこで、国土交通省では「貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令」を平成29年5月31日に公布、29年7月1日に施行しました。この省令は、トラックドライバーが車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合、荷主の都合により、30分以上待機したときは「集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、荷積み・荷卸しの開始・終了日時」などを乗務記録の記載対象として追加するものです。

国土交通省では、今回の一部改正により、荷待ち時間等の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取り組みを促進するとともに、国としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長い荷待ち時間や長時間労働を生じさせている荷主に勧告等を行うにあたっての判断材料とします。

ムダな荷待ち時間を減らし、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、荷主都合による荷待ち時間が30分以上あった場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低1年間は保存してください。



全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

荷待ち時間等の記録義務付け (貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正)にともなう 乗務記録付票[記載例]

集貨・荷卸しのパターン例 (サンプル)

- ① 集貨地点等に到着 (乗務記録記載)
 - ②-1 荷待ち待機 (20分: 荷主都合)
 - ③-1 附帯業務 (20分: 本来業務)
 - ②-2 再荷待ち待機 (20分: 荷主都合)
 - ③-2 附帯業務 (30分: 荷主都合)
 - ④ 荷積み (60分: 本来業務)
- ⑤ 集貨地点等を出発 (乗務記録記載)

※ 上記の場合、(②-1)+(②-2)=待機時間 40分
「乗務記録記載要件 [荷主都合による (荷待ち待機時間 30分以上)] に合致」

記載は
こんなにカンタン。
集貨地点等と時刻を書き込むだけ！
記入見本のように、集貨地点等への到着時刻、荷待ち待機の開始・終了時刻、附帯業務の開始・終了時刻、荷積み・荷卸しの開始・終了時刻などの必要事項を記入ください。記録用紙は、必要な項目が記載されている場合は、各事業者で作成した様式で構いません。

記入見本

荷待ち時間記録(例)

(平成29年7月12日)

※ 車両総重量 8t 以上又は最大積載量 5t 以上の車両が対象

車両番号: ()
集貨地点等 (荷積み地 / 荷卸し地 / 附帯業務実施地): (☐食品 ☐物流センター)

荷主指定の到着時刻 (有る場合)		集貨地点等への到着時刻													
①	9 時 00 分	8 時 00 分													
<table border="1"> <thead> <tr> <th>荷待ち待機</th> <th>開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>②-1</td> <td>9:00 ~ 9:20</td> </tr> <tr> <td>②-2</td> <td>9:40 ~ 10:00</td> </tr> </tbody> </table>		荷待ち待機	開始・終了時刻	②-1	9:00 ~ 9:20	②-2	9:40 ~ 10:00	<table border="1"> <thead> <tr> <th>附帯業務</th> <th>開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>③-1</td> <td>9:20 ~ 9:40</td> </tr> <tr> <td>③-2</td> <td>10:00 ~ 10:30</td> </tr> </tbody> </table>		附帯業務	開始・終了時刻	③-1	9:20 ~ 9:40	③-2	10:00 ~ 10:30
荷待ち待機	開始・終了時刻														
②-1	9:00 ~ 9:20														
②-2	9:40 ~ 10:00														
附帯業務	開始・終了時刻														
③-1	9:20 ~ 9:40														
③-2	10:00 ~ 10:30														
<table border="1"> <thead> <tr> <th>荷積み / 荷卸し</th> <th>開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>④</td> <td>10:30 ~ 11:30</td> </tr> </tbody> </table>		荷積み / 荷卸し	開始・終了時刻	④	10:30 ~ 11:30	<table border="1"> <thead> <tr> <th>集貨地点等からの出発時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>⑤</td> <td>11 時 30 分</td> </tr> </tbody> </table>		集貨地点等からの出発時刻	⑤	11 時 30 分					
荷積み / 荷卸し	開始・終了時刻														
④	10:30 ~ 11:30														
集貨地点等からの出発時刻															
⑤	11 時 30 分														

注
1 集貨地点等に到着した時刻 (荷主から指定された場合は当該時刻) から出発した時刻までに、荷主の都合により待機した時間の合計が30分未満の場合は記録不要です。
2 また、必要事項をデジタコなどの方法で記録している場合は記載不要です。
3 現在使用中の「乗務記録」に記載する方法もあります。

※この事例・様式は、見本として示したものです。

令和元年6月15日から、ドライバーが 荷役作業や附帯業務を行った場合、当該作業は、 「乗務記録」※の記載対象となります。

※「乗務記録」は法令に基づきトラック運送事業者が記録及び保存することが義務付けられているものです。

トラックドライバーの長時間労働の是正と適正取引構築のために



出典：「トラック輸送状況の実態調査結果」
（国土交通省：平成27年調査）

※ 荷主との契約書に、実施した荷役作業等が全て明記されている場合は、荷役作業等に要した時間の合計が1時間以上となった場合が対象となります。
また、記録内容について荷主が確認したか、あるいは荷主の確認が得られなかったかについても記録対象となります。

トラック運送業界では、ドライバーの長時間労働の是正が喫緊の課題ですが、長時間の荷待ち時間の発生に加え、荷主との契約に定めがない荷役作業等の発生により当初の運行計画が崩れることが、ドライバーの拘束時間に関する基準を超過する状況を招き、コンプライアンスを確保した運行を妨げる一因となっています。
こうした状況を踏まえ、国土交通省では「貨物自動車運送事業輸送安全規則」を改正しました（令和元年5月10日：公布、同年6月15日：施行）。

この省令改正は、トラックドライバーが**車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合**に、集荷地点等で積込み若しくは取卸し又は附帯業務（以下「荷役作業等」という。）

積込み

取卸し

荷造り・仕分・
梱入れ等



を実施した場合も乗務記録の記載対象として追加するものです（荷待ちについては、平成29年7月に既に記載対象となっています）。
国土交通省では、今回の一部改正により、より詳細に荷役作業等の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取組みを一層促進するとともに、国としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長時間労働を生じさせている荷主に勧告等を行うにあたっての判断材料とします。

荷役作業等の負担を軽減し、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、記録対象となる荷役作業等が発生した場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低1年間は保存してください。

国土交通省

JTA 全日本トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

荷待ち時間・荷役作業等の記録義務付け（貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正）に伴う 乗務記録付票【記載例】

※荷待ちについては、平成29年7月に既に記載対象となっています。

〔発荷主側で荷物の積込み時に荷待・荷役作業等が発生し、
契約書に当該荷役作業等の全てが明記されている場合〕

パターン例（サンプルA）

8:45	集荷地点に到着	
9:00	到着時間の指定時刻 (荷主都合の待機：20分)	
9:20 ~ 9:40	附帯業務①(荷造り)	→20分
10:00 ~ 10:30	附帯業務②(ラベル貼り)	→30分
10:30 ~ 11:30	積込み	→60分
11:30	出発	

※荷役作業等の合計時間が1時間以上(110分)となるため記録要件に該当します。

〔発荷主側で荷物の取卸し時に荷待・荷役作業等が発生し、
契約書に当該荷役作業等の全てが明記されている場合以外〕

パターン例（サンプルB）

15:45	荷卸し地点に到着	
16:00	到着時間の指定時刻 (荷主都合の待機：40分)	
16:40 ~ 17:00	取卸し	→20分
17:20 ~ 17:50	附帯業務(梱入れ)	→30分
17:50	出発	

※荷役作業等の合計時間が50分ですが、契約書に明記されていないので記載要件に該当します。

荷待ち時間・荷役作業等記録票（例）

記入見本	荷主名：株式会社〇〇	車両番号：〇〇〇〇〇
日付	〇/△	〇〇 〇〇
到着時刻の指定時刻	到着時刻	出発時刻
8:00	8:45	9:00
集荷地点等	集荷地点等	集荷地点等
〇〇 〇〇	〇〇 〇〇	〇〇 〇〇
荷役作業の内容	荷役作業の内容	荷役作業の内容
積込み・取卸し・荷造り・梱入れ・ラベル貼り・その他	積込み・取卸し・荷造り・梱入れ・ラベル貼り・その他	積込み・取卸し・荷造り・梱入れ・ラベル貼り・その他
8:00~9:20	8:20~9:40	9:00~10:30
40分	40分	40分
9:40~10:00	10:30~11:30	11:30
20分	20分	20分
ドライバーが実施した荷役作業の内容	ドライバーが実施した荷役作業の内容	ドライバーが実施した荷役作業の内容
1. 積込み(20分) 2. 取卸し(20分) 3. 荷造り(20分) 4. ラベル貼り(20分) 5. その他(20分) 6. 合計(100分) 7. 備考() 8. 備考() 9. 備考() 10. 備考() 11. 備考()	1. 積込み(20分) 2. 取卸し(20分) 3. 荷造り(20分) 4. ラベル貼り(20分) 5. その他(20分) 6. 合計(100分) 7. 備考() 8. 備考() 9. 備考() 10. 備考() 11. 備考()	1. 積込み(20分) 2. 取卸し(20分) 3. 荷造り(20分) 4. ラベル貼り(20分) 5. その他(20分) 6. 合計(100分) 7. 備考() 8. 備考() 9. 備考() 10. 備考() 11. 備考()

※別途デジタルコなどの方法で記録・保存している場合は、当該項目については記載不要です。
※契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合は、所要時間が1時間未満であれば荷役作業等についての記載は不要です。
※「(発・着) 荷主側担当者の署名」には、発地においては荷主側の荷出しの担当者等の、着地においては荷受けの担当者等の、サイン等を記入してください。

荷待ち時間・荷役作業等記録票（例）

記入見本	荷主名：株式会社●●	車両番号：●●●●●
日付	●/△	●● ●●
到着時刻の指定時刻	到着時刻	出発時刻
16:00	15:45	17:00
集荷地点等	集荷地点等	集荷地点等
●● 〇〇	●● 〇〇	●● 〇〇
荷役作業の内容	荷役作業の内容	荷役作業の内容
積込み・取卸し・荷造り・梱入れ・ラベル貼り・その他	積込み・取卸し・荷造り・梱入れ・ラベル貼り・その他	積込み・取卸し・荷造り・梱入れ・ラベル貼り・その他
16:00~16:40	16:40~17:00	17:00~17:20
40分	20分	20分
17:00~17:20	17:20~17:50	17:50
20分	20分	20分
ドライバーが実施した荷役作業の内容	ドライバーが実施した荷役作業の内容	ドライバーが実施した荷役作業の内容
1. 積込み(20分) 2. 取卸し(20分) 3. 荷造り(20分) 4. ラベル貼り(20分) 5. その他(20分) 6. 合計(100分) 7. 備考() 8. 備考() 9. 備考() 10. 備考() 11. 備考()	1. 積込み(20分) 2. 取卸し(20分) 3. 荷造り(20分) 4. ラベル貼り(20分) 5. その他(20分) 6. 合計(100分) 7. 備考() 8. 備考() 9. 備考() 10. 備考() 11. 備考()	1. 積込み(20分) 2. 取卸し(20分) 3. 荷造り(20分) 4. ラベル貼り(20分) 5. その他(20分) 6. 合計(100分) 7. 備考() 8. 備考() 9. 備考() 10. 備考() 11. 備考()

※別途デジタルコなどの方法で記録・保存している場合においては、当該項目については記載不要です。
※契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合は、所要時間が1時間未満であれば荷役作業等についての記載は不要です。
※「(発・着) 荷主側担当者の署名」には、発地においては荷主側の荷出しの担当者等の、着地においては荷受けの担当者等の、サイン等を記入してください。

【資料9－③】

本協議会における今後の取組みについて

- 昨年度に引き続き、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）の議論を深化する。
- 一部の地方協議会においては、今年度も実証実験を実施予定。

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	
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	
栃木	紙・パルプ（段ボール）	
群馬	加工食品	
埼玉	紙・パルプ（段ボール）	
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	加工食品（調整中）	
長野	生鮮食品（調整中）	
富山	建設資材（調整中）	
石川	加工食品（調整中）	
愛知	調整中	
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	加工食品（調整中）
京都		
兵庫		
滋賀		
奈良		
和歌山		
広島	建設資材（調整中）	
鳥取	建設資材（調整中）	
島根	加工食品（調整中）	
岡山	飲料・酒（調整中）	
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	加工食品	

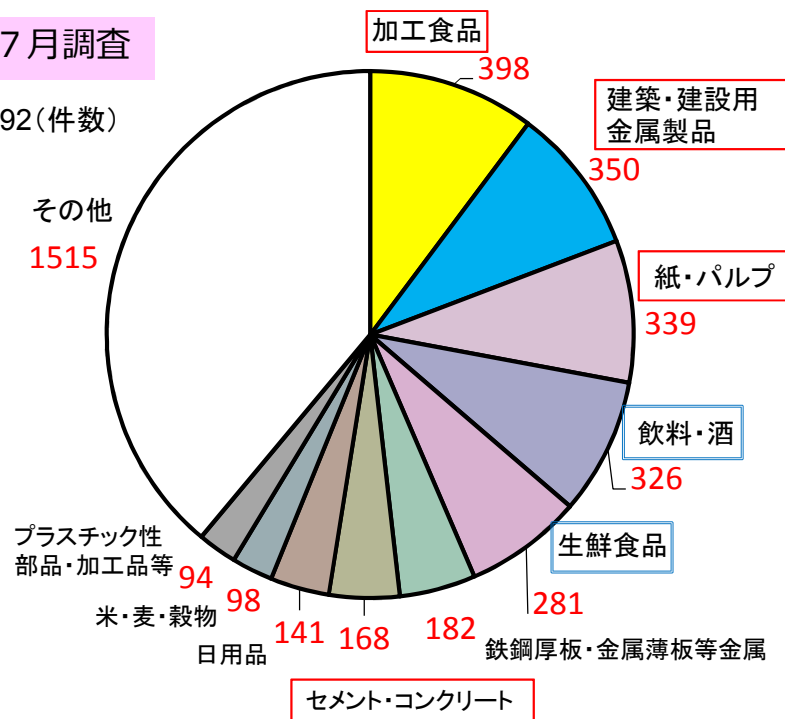
令和2年度の輸送品目別取組強化事業について

- 平成29年7月に実施した荷待ち時間実態調査において、30分以上の荷待ち時間が生じた件数が多い品目（加工食品、建設資材、紙・パルプ）について懇談会を立ち上げて、課題整理や改善策について検討を行い、その結果を踏まえて品目ごとのガイドラインを策定（令和2年5月公表）。
- 加工食品、建設資材、紙・パルプの各品目については、ガイドラインにおいて示した今後の取組の方向性に沿って、引き続き課題解決のための方策について検討・検証を実施する。
- また、平成29年7月及び平成30年11月に実施した荷待ち時間の実態調査において、荷待ち時間が生じた件数が多かった「生鮮食品」及び「飲料、酒」について、課題整理や改善策の検討を実施する。

30分以上の荷待ち時間が生じた件数（輸送品目別）

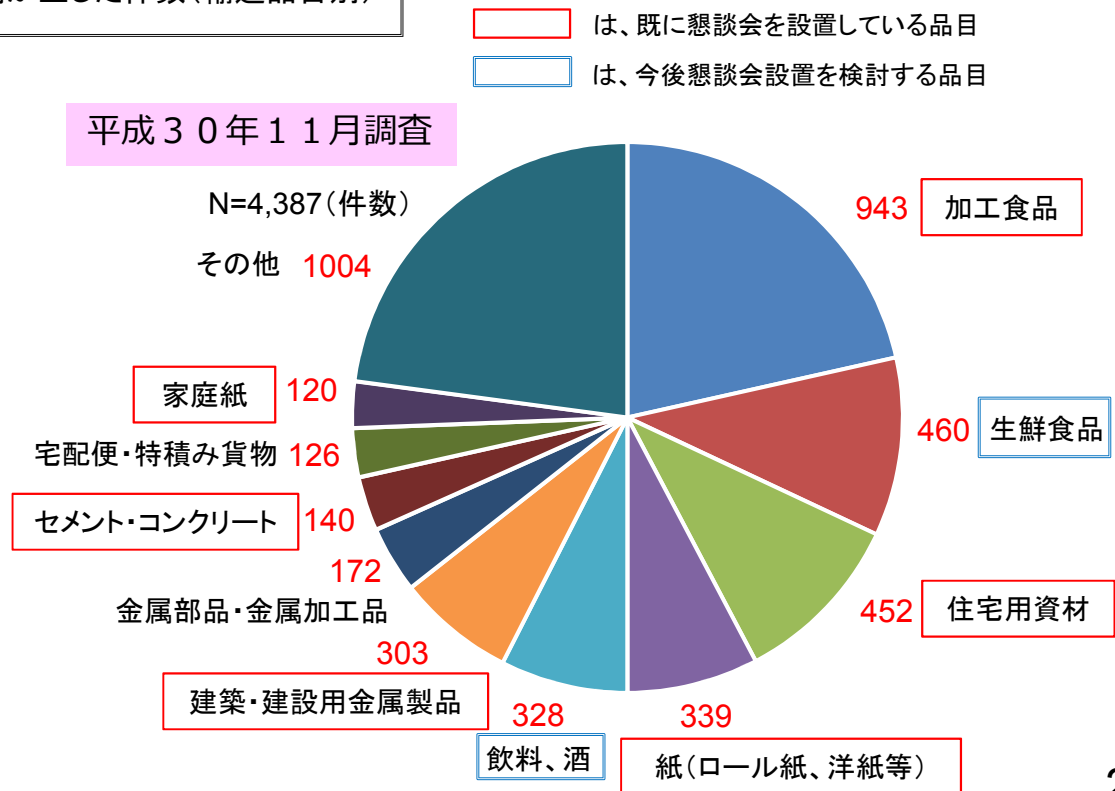
平成29年7月調査

N=3,892(件数)



平成30年11月調査

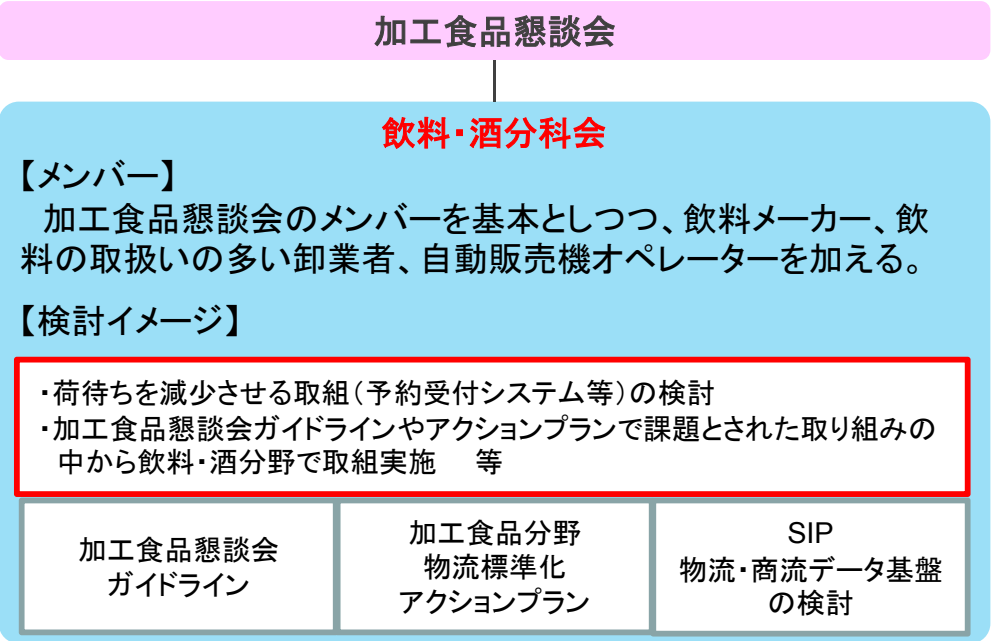
N=4,387(件数)



【取組概要】

- ・「飲料・酒」の物流は、メーカーから小売業者の物流センター又は加工食品、飲料・酒を扱う卸業者の倉庫を経由して、小売店舗に配送されている。よって、「飲料・酒」の関係者の多くは「加工食品物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」(「加工食品懇談会」という。)と重複する。
- ・関係者からは「飲料・酒」も「加工食品」と課題・打ち手の方向性は同じであるため、これを踏まえて検討を行うべきである」との声があった。
- ・「飲料・酒」についてはパレット輸送が標準となっているなど、「飲料・酒」特有の荷待ち時間発生要因はないのではないかという関係者の声が多い。よって、同じ倉庫で取り扱われている「加工食品」の荷待ち時間削減方をさらに追求することが「飲料・酒」の荷待ち時間削減にも資すると思われる。
- ・また、「飲料・酒」において既に取り組まれているパレット化や取引コードの共通化等について、「加工食品」においても促進していくことが、「飲料・酒」、「加工食品」両方の物流改善につながるとの意見がある。
- ・他方、自動販売機のような飲料・酒特有の要素も存在する。これについては新たな論点として検討する必要がある。
- ・以上を踏まえ、令和2年度においては、加工食品懇談会に「飲料・酒分科会」を設け、昨年度までの加工食品懇談会等の議論を前提としつつ、さらなる取組みの深度化を図ることとする。

【スキーム概念図】



【スケジュール案】

- | | |
|-------|-------------------------|
| 9月18日 | 第1回分科会
※実証実験案について |
| 9月上旬 | 実証実験等開始
※3～5事業程度を想定 |
| 2月中旬 | 第2回分科会
※実証実験結果のとりまとめ |

【アウトプットイメージ】

加工食品懇談会において策定したガイドラインに実証実験結果を踏まえた内容を追補する。

【取組概要】

- ・生乳の輸送に関する物流課題解決のための実証実験を実施する。※生鮮食品を分析したところ、「生乳」物流の荷待ちが多いことから選定
- ・紙・パルプ(洋紙・板紙分野)、紙・パルプ(家庭紙分野)、建設資材それぞれのガイドラインで示した今後の取組の方向性に沿って実証実験を実施する。
- ・それぞれのガイドラインに実証実験結果を踏まえた内容を追補する。※生鮮食品(生乳)については、サプライチェーンの関係者が限られていることから、新たに懇談会の設置やガイドラインの策定は行わず、パイロット事業のガイドラインに反映

【スケジュール案】

- | | |
|------|-------------|
| 9月上旬 | 各実証実験等開始 |
| 3月上旬 | 実証実験結果とりまとめ |
| 3月中 | ガイドライン反映 |

【輸送品目別ガイドライン(建設資材、紙・パルプ(洋紙板紙・家庭紙))で示した今後の取組の方向性(抜粋)】

建設資材

- 荷主の配慮義務を踏まえた建設業の取引適正化の取組の推進 ⇒ 元請業者による物流へのマネジメントの強化
- ICTの活用による情報の共有化の推進 ⇒ 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
- 附帯作業の軽減 ⇒ 車上渡しを原則としつつ、役割分担を整理し、納品条件を明確化

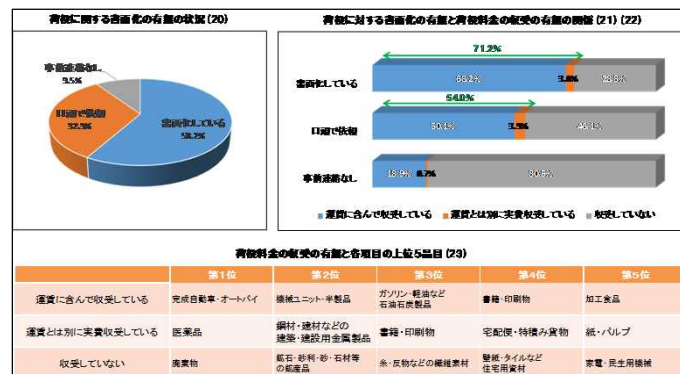
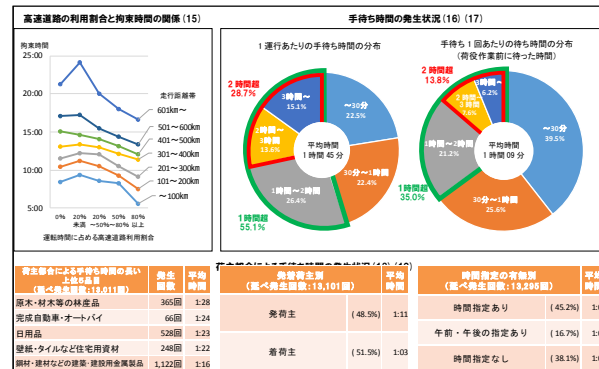
紙・パルプ(洋紙・板紙)

- 共同保管及び共同配送の実現に向けて ⇒ サプライチェーン全体の効率化を考慮したメーカー共同倉庫の設置等を検討
- 附帯作業の軽減 ⇒ 役割分担の明確による取引条件等の見直しとともに、危険が伴う作業(俵二段積み等)については機械化を促進
- 段ボール分野の方向性 ⇒ ①少量多頻度輸送及びリードタイムの改善、②薄型段ボールへの転換、③ユニットロードの標準化を注力

紙・パルプ(家庭紙)

- パレット化の早急な促進 ⇒ 「手積み・手卸しを解消する」ということを共通認識として、更なる取組を促進
- コンパクト製品の普及促進 ⇒ 消費者へ製品メリットの積極的な周知を行い、サプライチェーン全体で検討を継続
- 小売店舗への配送方法の改善 ⇒ 都市内物流の効率化に向け、さらなる関係者が連携した取組を促進

- トラックドライバーの労働時間の内訳、荷待ち時間の詳細、荷役作業に関する契約の有無等、長時間労働の実態及び原因を明らかにし、取引慣行の改善や労働時間短縮のための検討に資することを目的に、平成27年度に「トラック輸送状況の実態調査（アンケート調査）」を実施。
- 前回調査からの改善状況等を確認するため、今年度、トラック事業者やドライバーを対象としたフォローアップ調査を実施予定。

[illegible]

5

トラック運送業の働き方改革に 向けた厚生労働省の取組

厚生労働省 労働基準局
労働条件政策課

1. 令和元年度予算事業 トラック運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業

(1) 荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー

第11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及び第10回トラック運送業の生産性向上協議会資料(令和元年10月9日)を一部改変
※下線部は変更点

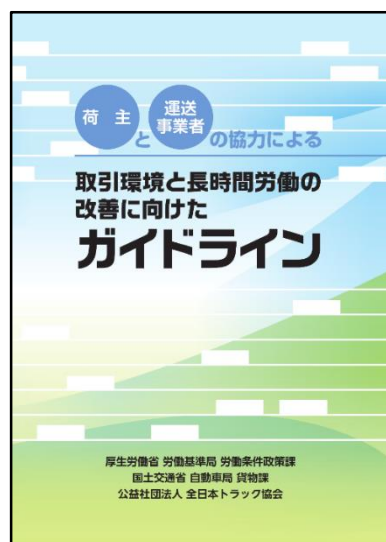
平成30年度に策定した「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」を荷主・トラック運送事業者に対して周知するためのセミナーを各地で計46回開催した。

※当初は47都道府県で各1回以上、計50回実施予定だったが、新型コロナウイルス感染症の影響により、鳥取・静岡・広島・山口での開催を中止とした。

(2) 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

平成30年度に作成した周知用コンテンツやガイドライン等をまとめたポータルサイトを令和元年9月6日に開設。

荷主及び運送事業者向けに、「荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間削減に向けた改善ハンドブック」を再整備した web上の自己診断ツールについて、同年12月19日に追加。



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

平成28年度及び29年度に各都道府県で実施したパイロット事業で得られた長時間労働改善等の知見や、荷主とトラック事業者の協力による取組を紹介。



荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間削減に向けた改善ハンドブック

荷主と運送事業者がトラック運転者の労働時間削減に取り組む際の“手掛かり”を整理したハンドブック。チェックシートに答えることによって、取り組むべき課題を明らかにする。

(1) 荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー

「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」を
荷主・トラック運送事業者に対して周知するためのセミナー

第11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及
び第10回トラック運送業の生産性
向上協議会資料
(令和元年10月9日)

○目的

厚生労働省と国土交通省が協力して、トラック運転者の労働時間短縮のために荷主企業とトラック運送事業者が具体的にに取り組む事項の解説などを行い、荷主企業とトラック運送事業者の双方に役立つノウハウを提供。

○概要

セミナーは東京・大阪・福岡において各2回、それ以外の道府県においては各1回開催。事前申込制で、参加無料。「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」からオンラインでの申し込みが可能。

○セミナープログラム

・「荷主団体等の挨拶」及び「トラック運送事業者団体等の挨拶」

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（地方協議会）」の委員のうち、荷主団体等およびトラック運送事業者団体等の委員による挨拶を依頼。地方協議会の活動との連携を図ることにより、広く荷主及びトラック運送事業者の参加を得ることを狙う。

・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説明（委託先業者：株式会社富士通総研）

ガイドラインの内容に沿って、「トラック運転者の労働時間短縮の進め方」と「対応策」について分かり易く説明。

・「ホワイト物流」推進運動について（国土交通省 地方運輸局（運輸支局））

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た「ホワイト物流」推進運動について説明。

・改正労働基準法のポイントについて（厚生労働省 都道府県労働局（労働基準監督署））

時間外労働の上限規制については、2024年4月1日から自動車運転の業務にも適用されることとなるため、労働基準法の改正内容について、ポイントを絞って説明。

<周知用リーフレットのイメージ>



開催予告

荷主と運送事業者のための トラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー

トラック運転者の長時間労働が問題になっています。トラック運転者の労働時間短縮は、荷主と運送事業者の双方が、歩み寄り、そして協力しあって取り組む必要があります。

**いま、考えてみませんか？
物流を支えるトラック運転者のこと。**

セミナープログラム（予定）

※セミナーは全都道府県で開催します。

PART 1 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説明

明日から活用できる「トラック運転者の労働時間短縮の進め方」と「対応策」について、
分かり易く説明します。

株式会社 富士通総研
コンサルタント

PART 2 「ホワイト物流」推進運動について

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た「ホワイト物流」推進運動についてご説明します。

国土交通省
地方運輸局（運輸支局）

PART 3 改正労働基準法のポイントについて

時間外労働の上限規制については、2024年4月1日から自動車運転の業務にも適用されることとなりますので、早めの対策が重要です。
労働基準法の改正内容について、ポイントを絞ってご説明します。

厚生労働省
都道府県労働局
（労働基準監督署）

※セミナーは、全都道府県で開催します。
※開催日・開催会場は、右記にて改めてご連絡します。
（開催日の1ヶ月以上前にはご連絡）

●各都道府県の労働局／運輸局に配布するリーフレット（チラシ）
●厚生労働省「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」



(1) 荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー

第11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及び第10回トラック運送業の生産性向上協議会資料
(令和元年10月9日)を一部改変
※灰色塗りは開催済み
※緑色塗りは中止

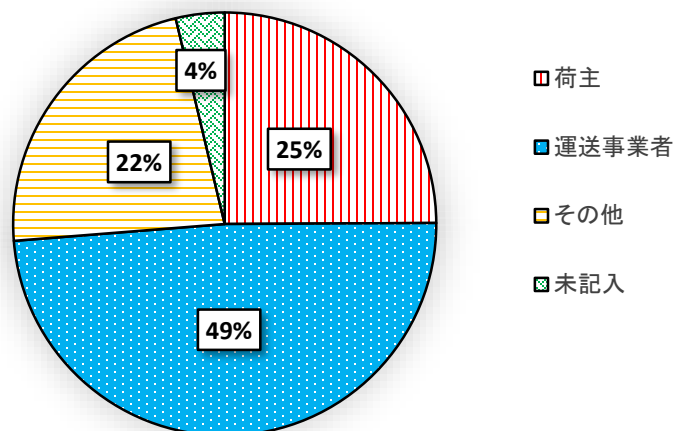
開催スケジュール（都道府県順） 東京・大阪・福岡は各2回、それ以外の道府県は各1回開催

No.	ブロック	都道府県	日程	時間	会場名称	部屋名	住所	No.	ブロック	都道府県	日程	時間	会場名称	部屋名	住所
1	北海道	北海道	2019/10/15 火	13:00～16:00	北海道トラック総合研修センター	4階大会議室	北海道札幌市中央区南9条西1丁目1-10	26	近畿	滋賀県	2019/10/23 水	13:00～16:00	滋賀県トラック協会	大ホール	滋賀県守山市木浜町2298番地の4
2	東北	青森県	2020/01/30 木	13:00～16:00	青森県トラック協会研修センター	2階大研修室	青森県青森市大字荒川字品川111-3	27	近畿	京都府	2019/11/26 火	13:00～16:00	京都自動車会館	7,8会議室	京都府京都市伏見区竹田向代町5-1-5
3	東北	岩手県	2019/12/16 月	13:00～16:00	マリオス(盛岡地域交流センター)	18階188会議室	岩手県盛岡市盛岡駅西通二丁目9番1号	28	近畿	大阪府(1)	2019/12/11 水	13:00～16:00	大阪府トラック協会	会議室	大阪府大阪市東区鳴野西2-11-2
4	東北	宮城県	2020/02/19 水	13:00～16:00	トクネットホール仙台(仙台市民会館)	B1階展示室	宮城県仙台市青葉区桜ヶ岡公園4-1	29	近畿	大阪府(2)	2020/01/15 水	13:00～16:00	岸和田市立浪切ホール	小ホール	大阪府岸和田市港緑町1-1
5	東北	秋田県	2020/01/14 火	13:00～16:00	秋田市文化会館	大会議室	秋田県秋田市山王七丁目3番1号	30	近畿	兵庫県	2019/12/10 火	13:00～16:00	神戸市産業振興センター	会議室901	兵庫県神戸市中央区東川崎町1丁目8番4号(神戸ハーバーランド内)
6	東北	山形県	2020/01/23 木	13:00～16:00	山形県トラック協会	第1・2会議室	山形県天童市蔵増1465-16	31	近畿	奈良県	2019/11/27 水	13:00～16:00	奈良県トラック会館	第2会議室	奈良県大和郡山市額田部北町981-6
7	東北	福島県	2020/02/18 火	13:00～16:00	福島県トラック協会 県中研修センター	大研修室	福島県郡山市喜久田町卸三丁目5番地	32	近畿	和歌山県	2019/11/06 水	13:00～16:00	和歌山ビッグ愛	展示ホール	和歌山県和歌山市手平2丁目1-2
8	関東	茨城県	2019/10/21 月	13:00～16:00	ザ・ヒロサワ・シティ会館(茨城県立県民文化センター)	小ホール	茨城県水戸市千波町東久保697番地	33	中国	鳥取県	2020/02/27 木	13:00～16:00	鳥取県立倉吉未来中心	セミナールーム3	鳥取県倉吉市駄経寺町212-5(倉吉パークスクエア内)
9	関東	栃木県	2020/01/31 金	13:00～16:00	栃木県トラック協会	本館2階研修室	栃木県宇都宮市八千代1-5-12	34	中国	島根県	2020/02/26 水	13:00～16:00	島根県立産業交流会館(くびきメッセ)	大会議室501	島根県松江市学園南1丁目2-1
10	関東	群馬県	2019/11/19 火	13:00～16:00	群馬県トラック協会	大研修室	群馬県前橋市野中町595	35	中国	岡山県	2020/01/17 金	13:00～16:00	岡山商工会議所	大会議室101,102	岡山県岡山市北区厚生町3-1-15
11	関東	埼玉県	2019/12/09 月	13:00～16:00	埼玉会館	3C会議室	埼玉県さいたま市浦和区高砂3-1-4	36	中国	広島県	2020/03/16 月	13:00～16:00	広島県トラック総合会館	大研修室	広島県広島市東区光町二丁目1-18
12	関東	千葉県	2019/11/08 金	13:00～16:00	千葉県トラック総合会館	研修室	千葉県千葉市美浜区新港212-10	37	中国	山口県	2020/03/17 火	13:00～16:00	山口南総合センター	多目的ホール	山口県山口市名田島1218番地1
13	関東	東京都(1)	2020/01/20 月	13:00～16:00	株式会社富士通総研	5階大会議室	東京都港区海岸1-16-1 ニューピア竹芝サウスタワー5階	38	四国	徳島県	2019/11/25 月	13:00～16:00	アスティとくしま(徳島県立産業観光交流センター)	第2特別会議室	徳島県徳島市山城町東浜傍1番地1
14	関東	東京都(2)	2020/02/07 金	13:00～16:00	株式会社富士通総研	5階大会議室	東京都港区海岸1-16-1 ニューピア竹芝サウスタワー5階	39	四国	香川県	2019/12/13 金	13:00～16:00	サンメッセ香川	ホールB	香川県高松市林町2217-1
15	関東	神奈川県	2019/10/30 水	13:00～16:00	神奈川県トラック協会	7階大研修室	神奈川県横浜市港北区新横浜2-11-1 神奈川県トラック総合会館	40	四国	愛媛県	2020/02/21 金	13:00～16:00	愛媛県トラック協会	大会議室1	愛媛県松山市井門町1081-1
16	北陸信越	新潟県	2019/11/21 木	13:00～16:00	新潟県トラック協会	大研修室	新潟県新潟市新光町6-4	41	四国	高知県	2019/12/06 金	13:00～16:00	高知県立県民文化ホール	第6多目的室	高知県高知市本町4丁目3-30
17	北陸信越	富山県	2019/12/19 木	13:00～16:00	富山県トラック会館	3階研修室	富山県富山市婦中町島本郷1番地5	42	九州	福岡県(1)	2019/11/14 木	13:00～16:00	福岡県トラック総合会館	402会議室	福岡県福岡市博多区博多駅東1-18-8
18	北陸信越	石川県	2019/12/18 水	13:00～16:00	石川県地場産業振興センター	研修室5	石川県金沢市鞍月2丁目1番地	43	九州	福岡県(2)	2020/01/28 火	13:00～16:00	ウェルとばた	多目的ホール	福岡県北九州市戸畑区汐井町1番6号
19	中部	福井県	2019/10/17 木	13:00～16:00	福井県産業会館	本館展示場	福井県下六条町103番地	44	九州	佐賀県	2019/10/29 火	13:00～16:00	佐賀県トラック協会 研修会館	大会議室	佐賀県佐賀市高木瀬西三丁目1番20号
20	関東	山梨県	2020/01/24 金	13:00～16:00	山梨県地場産業センター	大会議室	山梨県甲府市東光寺3-13-25	45	九州	長崎県	2019/10/28 月	13:00～16:00	長崎県勤労福祉会館	講堂	長崎県長崎市桜町9-6
21	北陸信越	長野県	2020/02/04 火	13:00～16:00	長野県トラック会館	研修ホール	長野県長野市南長池710-3	46	九州	熊本県	2019/12/03 火	13:00～16:00	くまもと県民交流会館	会議室1	熊本県熊本市中央区手取本町8番9号 テリアくまもとビル
22	中部	岐阜県	2019/11/18 月	13:00～16:00	ワークプラザ岐阜	大ホール	岐阜県岐阜市鶴舞町2-6-7	47	九州	大分県	2020/01/21 火	13:00～16:00	大分県トラック協会	大会議室	大分県大分市向原西1丁目1-27
23	中部	静岡県	2020/03/09 月	13:00～16:00	静岡県トラック協会	大会議室	静岡県静岡市駿河区池田126-4	48	九州	宮崎県	2020/02/06 木	13:00～16:00	宮崎市民プラザ	大会議室	宮崎県宮崎市橘通西1丁目1番2号
24	中部	愛知県	2020/02/20 木	13:00～16:00	ウインクあいち	1202号室	愛知県名古屋市中村区名駅4丁目4-38	49	九州	鹿児島県	2019/10/31 木	13:00～16:00	かごしま県民交流センター	大研修室 第4	鹿児島県鹿児島市山下町14-50
25	中部	三重県	2020/02/10 月	13:00～16:00	津センターパレス	ホール	三重県津市大門7番15号	50	九州	沖縄県	2019/11/12 火	13:00～16:00	九州沖縄トラック研修会館	第1研修室	沖縄県那覇市港町2丁目5番23号

（１）荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー

セミナーの参加者数

参加者総計	参加者の内訳			
	荷主	運送事業者	その他	未記入
3,491人	870人	1704人	787人	130人



※その他：社会保険労務士、地方銀行、報道機関など

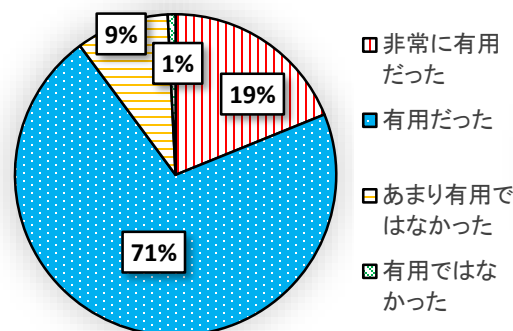
地方テレビ局による報道

●本セミナーについて、複数の地方テレビ局の取材があり、セミナー開催の様子等について報道された。

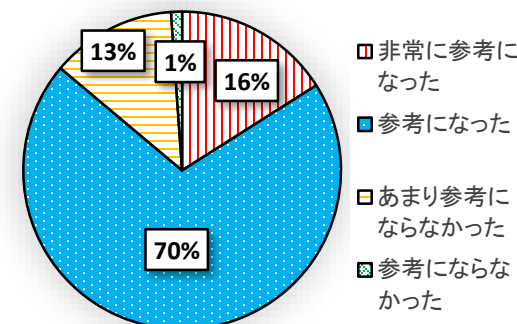
- ・北陸朝日放送（石川県）
- ・石川テレビ（石川県）
- ・富山テレビ放送（富山県） 等

セミナー参加者のアンケート結果

セミナー参加の感想



セミナーはトラック運転者の労働時間短縮のために参考になったか



●「非常に有用/有用」、あるいは「非常に参考/参考」と回答した参加者のアンケートコメント（自由記入）の例

- ・荷主として運送事業者と協力し拘束時間短縮に向けて活動していく重要性がわかった。（荷主）
- ・物流事業に関する問題点が認識出来て、荷主としても作業改善等の対策の必要性が急務と判断します。（荷主）
- ・改善のためのアプローチが具体的に示されている。また国主導の中で関係者に説明が進んでいるため、改善着手時の入口説明が省ける。（荷主）
- ・運送業界の実情が見えず、荷主の視点で作業を行っていたので、少しでも改善できる場所は改善しなければならないという意識が芽生えた。（荷主）
- ・配送予定締め切り時刻の工夫等、コストをかけずに社内運用の見直しで解決できることも知り、取り組みやすくなりました。（荷主）
- ・我々、運送事業者だけでは、改善できない事が多々あり、全てを順調に運用するために、必要な事項が理解できた。（運送事業者）
- ・出荷主との協議に着荷主も加わっていただくことが大事。（運送事業者）
- ・荷主様と一緒に参加させて頂きましたので、今後さらに理解を深めていただけると期待します。（運送事業者）
- ・荷主との定期的な協議会を設ける。お互いを知ってもらう、課題を共有、改善することが重要と考えた。（運送事業者）

(1) 荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー

セミナーの様子

北海道会場（87人参加）



群馬県会場（105人参加）



千葉県会場（90人参加）



東京都①会場（133人参加）



石川県会場（117人参加）



富山県会場（70人参加）



大阪府①会場（125人参加）



徳島県会場（72人参加）



佐賀県会場（109人参加）



(2) 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

トラック運転者の長時間労働改善に向けた周知用コンテンツやガイドライン等をまとめたポータルサイト

<ポータルサイト トップ画面のイメージ> (令和2年9月現在)

○主なコンテンツ

企業向け

荷主企業とトラック運送事業者の双方に向けた、トラック運転者の労働時間の改善を進めるための対応策や有用な好事例等のコンテンツを提供。

荷主企業やトラック運送事業者が貨物運送の現状に関するチェックシートに回答することにより、自社の取り組むべき課題を抽出できるweb診断ツールを令和元年12月19日に追加。診断ツールの回答結果を分析した診断結果レポートを公開し、随時更新。また、本ポータルサイトの広報コンテンツ（ポスター、リーフレット）を令和2年7月21日に追加。

国民向け

トラック運転者の仕事を知るための情報や、トラック運転者の長時間労働改善のために「できること」や「やって欲しいこと」に関する情報などを提供。

国民・荷主企業向け周知用動画を令和元年12月19日に追加し、宅配ドライバーの「生の声」を紹介するコンテンツを令和2年3月17日に追加。

セミナー動画

令和元年度に実施した、トラック運転者の労働時間短縮の進め方のノウハウを広く荷主企業やトラック運送事業者に周知する(1)のセミナーの動画を公開中。

「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト（国土交通省）との連携

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とともに、経済の成長に寄与することを目的として、トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化、より「ホワイト」な労働環境の実現に取り組む「ホワイト物流」推進運動についての情報を提供。



(2) 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 追加コンテンツ①

■ 荷主企業・運送事業者向けコンテンツ web診断ツール「簡単自己診断」

「運転時間」「荷扱い時間・付帯作業時間」「待ち時間」の3つの視点から、貨物運送の現状に関するチェックシートに回答することで、トラック運転者の労働時間削減に向けて自社の取り組むべき課題を抽出できるツール。

運送事業者向けページに診断結果の印刷機能を設け、荷主との取引環境改善を支援。

<STEP 1>

荷主企業向け、運送事業者向けの各ページより、「輸送品目」「診断項目」を選択する

<STEP 2>

表示された質問に、当てはまるものについてチェック

<STEP 3>

自己診断結果と、改善のための施策候補の紹介

<STEP 4> ※運送事業者向けページ

診断結果・施策候補等を印刷可能

✓ 荷主企業の協力が必要な事項や、施策を実施することで、**荷主企業が得られるメリット**を紹介

⇒トラック運送事業者が荷主企業に対して「意見交換・検討する場」の必要性を説明するための材料として活用可能

※令和2年8月5日現在の「簡単自己診断」実施件数 780件
(内訳：荷主380件、運送事業者400件)

STEP1 品目・項目を選択

業種 荷主

品目 選択して下さい

以下の3項目より自己診断したい項目を選択してください(複数可)

運転時間 荷扱い時間・付帯作業時間 待ち時間

簡単自己診断を始める

STEP2 表示された質問に回答、診断

運転時間

運転時間に関わる自己診断をしよう
貴社が委託している運送の状況についてお答えください。

[その1] 現状の「輸送ネットワーク」について、チェックしてください。

番号	質問	該当するものにチェック
1	道路利用に留まっていますか?	☐
2	事業者間で明確なルールが定められていますか?	☐
3	は、高速道路利用OK、30分以上遅れたら、高速道路利用OK等、していますか?	☐

診断結果を見る

STEP3 診断結果と施策候補のご紹介

運転時間に関わる自己診断 結果

問題を解決する施策の候補を説明します。

[その1] 現状の「輸送ネットワーク」について

番号	質問
1	すべて一般道の走行ですか?

●該当するにチェックした場合、潜んでいるかもしれない問題
一般道の走行の場合、高速道路利用と比較して、トラック運転者の運転時間が長くなります。

●その問題を解決する施策候補 例
一般道から高速道路利用への切替え(すでに一部利用している場合は、利用区間の拡充)は、運転時間の削減に結びつきます。

① ●施策実施による荷主のみならずのメリット
トラック運転者が高速道路を利用した場合、道路渋滞などによる着荷主への納入遅延の抑制につながります。さらに運送事業者の車両活用可能時間が抽出できることから、車両回転率の向上につながる可能性も秘めています。その結果、1日当たりの納入先数を増加させることができるかもしれません。

●施策実施に向け荷主のみならず協力してもらいたいこと
高速道路利用は、利用区間の検証と併行して、高速料金の荷主・運送事業者間の負担ルールを検討する必要があります。これは、事業者間の負担割合を明確にし、交渉を促進し、負担の軽減に貢献します。

(2) 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 追加コンテンツ②

■ 国民・荷主企業向けの周知用動画 「トラック運転者の「いま」とあなたにできること」



トラック運転者が運転以外にどんな仕事をしているのかという点を主軸に据えて、トラック運転者が置かれた実態とその改善に必要な取組を紹介。

- ・ 動画は、厚生労働省YouTube公式チャンネルに投稿・公開しており、ポータルサイトの動画紹介ページから閲覧することが可能
- ・ 令和2年9月11日時点の再生回数 7,100回

(参考) ポータルサイトでは、トラック運転者の長時間労働改善に向けた好事例の紹介として、山梨県での平成28年度の実施事例、和歌山県での平成29年度の実施事例の動画もそれぞれ掲載。
(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パイロット事業の取組を紹介)



好事例紹介動画
山梨県での取組事例

平成28年度に山梨県で実施された事例を取り上げており、一貫パレチゼーションと荷卸しの事前予約制に取り組み、荷役時間や待機時間の短縮に成果を上げています。



好事例紹介動画
和歌山県での取組事例

平成29年度に和歌山県で実施された、モーダルシフトによる拘束時間の短縮の事例と荷卸しの事前予約制による待機時間の短縮の事例を紹介しています。いずれも成果を上げています。

動画は、厚生労働省YouTube公式チャンネルに投稿・公開しており、ポータルサイトの企業向けページから閲覧することが可能

※ 和歌山県の事例動画は地元TV局が制作したもの

- ・ 山梨県の事例動画
令和2年9月11日時点の再生回数 11,300回
- ・ 和歌山県の事例動画
令和2年9月11日時点の再生回数 2,200回

2. 令和元年度予算事業 中小企業・小規模事業者等に対する働き方改革推進支援事業

働き方改革推進支援センター トラック運送事業者へのサポート事例

● 働きやすい職場環境づくりのための規則等の整備と管理職の意識改革

「A社」（静岡県／運送業／労働者数31名）

【支援前の状況】

➤ 働きやすい環境づくりに向けて、下記4点を実施するための専門家のアドバイスが欲しい。

- ①賃金規程の整備
- ②就業規則の整備
- ③研修体制の整備
- ④管理職の意識改革



【専門家の支援】

- M&Aによる新しい組織づくりを実施しているという事業者の状況を踏まえ、取組の方向性が企業理念の内容に沿ったものであることを確認しながら、少しずつ整備を進めることを助言した。
- 専門家による管理職への面談を行い、働き方改革への対応状況についてヒアリングを実施。その結果を踏まえて、取組を実効性のあるものとするために、管理監督者が率先して、時間外労働の上限規制適用に向けた土台づくりを行うことが重要であることを助言した。



【支援後の効果・声等】

- 上記の助言を踏まえ、直近の目標として、2年後を目途に「高卒者を受け入れられる職場環境づくり」を目指していくことを確認。

3. 令和2年度予算事業について

自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策

予算額 1.5億円

■ 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の継続運用・拡充

荷主に向けた自動車運転者の労働時間短縮のための周知用動画の掲載等、順次拡充。

■ 自動車運転者の労働時間に係る実態把握（ハイヤー・タクシー、トラック、バス）

トラック運転者と同様に長時間労働の実態があるハイヤー・タクシー、バスの運転者を含む自動車運転者の労働時間の改善に向け、まずはその労働時間に係る実態把握を実施。

中小企業・小規模事業者等に対する働き方改革推進支援事業

予算額 91億円

■ 働き方改革推進支援センター

中小企業・小規模事業者等が働き方改革の意義を十分に理解し前向きに取り組むことが重要であるため、47都道府県に「働き方改革推進支援センター」を設置。

①長時間労働の是正、②同一労働同一賃金の実現、③生産性向上による賃金引上げ、④人手不足の緩和などの労務管理に関する課題に対応するため、就業規則や賃金制度等の見直し方などについて、

○ 窓口相談の実施、企業の取組事例や労働関係助成金の活用方法等に関するセミナーの実施

○ 労務管理などの専門家が事業所への個別訪問などにより、36協定届・就業規則作成ツールや業種別同一労働同一賃金マニュアル等を活用したコンサルティングの実施

○ 各地域の商工会議所・商工会・中小企業中央会・市区町村等への専門家派遣による相談窓口への派遣などの、技術的な相談支援を行う。

(1) 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 追加コンテンツ

■発荷主企業・着荷主企業向け周知用動画

トラック運転者の長時間労働改善に向け、荷主・運送事業者が取り組む内容について、平成30年度に策定した「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」における取組の進め方をもとに、荷主・運送事業者が取引環境と長時間労働の改善に向けた取組を実際に始めるに当たり、両者の具体的な交渉過程等をドラマ形式（アニメーション）で再現。

発荷主企業向け動画

(イメージ)



着荷主企業向け動画

(イメージ)



～あらすじ～

ある運送事業者は、トラック運転者の長時間労働の改善に向けた取組について、荷主に協力を依頼するが、断られてしまう。運送事業者は、インターネットで見つけた「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」において、「簡単自己診断」を実施。その自己診断結果に記載されている荷主のメリットを参考に、再度、荷主と交渉したところ、その取組によるメリットについて、荷主に納得してもらうことに成功。取組にかかる費用の応分負担について協議した上で、早速、取組を実施することとなった。

(2) 働き方改革推進支援センターについて

「働き方改革推進支援センター」って何？

「働き方改革推進支援センター」は、就業規則の作成方法、賃金規定の見直し、労働関係助成金の活用など、『働き方改革』に関連する様々なご相談に総合的に対応し、支援することを目的として、全国47都道府県に設置されています。

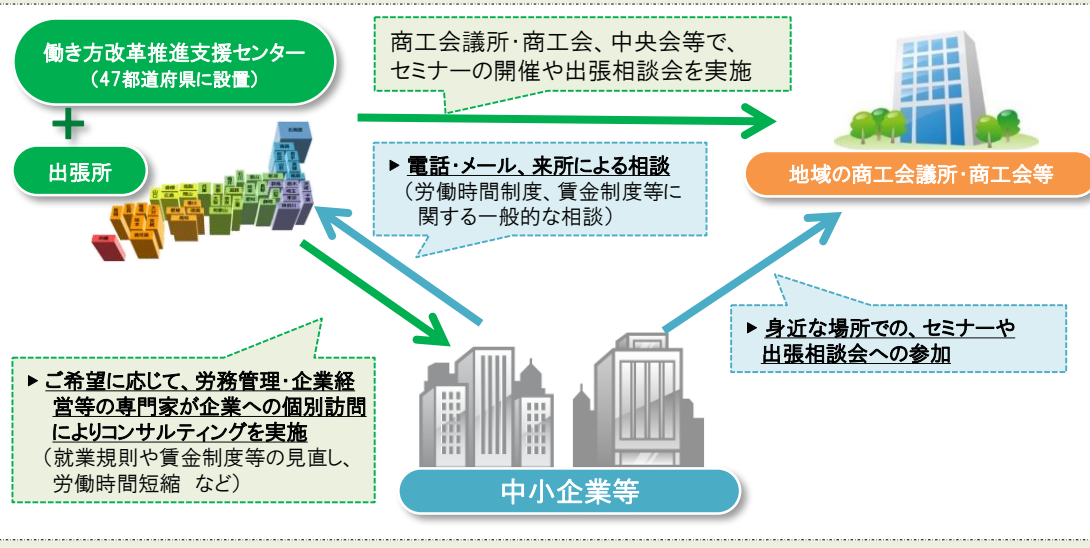
お近くの支援センターや出張所を、是非お気軽にご利用ください。

★ 以下の4つの取組をワンストップで支援します。

- ① 長時間労働の是正
- ② 同一労働同一賃金等非正規雇用労働者の待遇改善
- ③ 生産性向上による賃金引上げ
- ④ 人手不足の解消に向けた雇用管理改善

例えば、
以下のようなことを
総合的に検討して支援！

- ・弾力的な労働時間制度
- ・業種に応じた業務プロセス等の見直し方法
- ・利用できる国の助成金



働き方改革推進支援センター連絡先一覧

名称	住所	電話番号
北海道働き方改革推進支援センター	札幌市中央区北1条西3丁目3-33 リープロビル3階	0800-919-1073
青森働き方改革推進支援センター	青森市青柳2-2-6	0800-800-1830
岩手働き方改革推進支援センター	盛岡市仙北2-10-17	0120-664-643
宮城働き方改革推進支援センター	仙台市宮城野区原町1-3-43	0120-97-8600
秋田働き方改革推進支援センター	秋田市大町3-2-44大町ビル3階	0120-695-783
山形働き方改革推進支援センター	山形市香澄町3-2-1 山交ビル4階	0800-800-3552
福島働き方改革推進支援センター	福島市御山字三本松19-3	0120-541-516
茨城働き方改革推進支援センター	水戸市三の丸2丁目2-27 リバティ三の丸 2階	0120-971-728
栃木働き方改革推進支援センター	宇都宮市宝木本町1140-200	0800-800-8100
群馬働き方改革推進支援センター	前橋市元総社町528-9	0120-486-450
埼玉働き方改革推進支援センター	さいたま市大宮区吉敷町1丁目103 大宮大鷹ビル306号	0120-729-055
千葉働き方改革推進支援センター	千葉市中央区中央4-13-10 千葉県教育会館本館4階	0120-17-4864
東京働き方改革推進支援センター	新宿区西新宿1-22-2 新宿サンエービル1階	0120-232-865
神奈川働き方改革推進支援センター	横浜市中区尾上町5-77-2 馬車道ウエストビル6階	0120-910-090
新潟働き方改革推進支援センター	新潟市中央区天神1丁目12番地8号 LEXN B 5階	0120-009-229
働き方改革推進支援センター富山	富山市桜橋通り6番11号 富山フコク生命第2ビル 5階	0800-200-0836
石川働き方改革推進支援センター	金沢市尾山町9-13 金沢商工会議所会館3階	0120-319-339
ふくい働き方改革推進支援センター	福井市西木田2-8-1 福井商工会議所1階（ふくいジョブステーション）	0120-14-4864
山梨働き方改革推進支援センター	山梨県中巨摩郡昭和町河西1232-1 HUCOM 2階	0120-755-455
長野働き方改革推進支援センター	長野市大字中御所字岡田131-10	0800-800-3028
ぎふ働き方改革推進支援センター	岐阜市神田町6丁目12番地 シングザ神田5階	0120-226-311
静岡働き方改革推進支援センター	静岡市葵区追手町44番地1 静岡産業経済会館5階	0800-200-5451
愛知働き方改革推進支援センター	名古屋市中千種区千種通7-25-1 サンライズ千種3階（タスクル内）	0120-006-802
三重働き方改革推進支援センター	津市栄町2丁目209 セキゴン第2ビル2階	0120-111-417
滋賀働き方改革推進支援センター	大津市打出浜2番1号 コラボしが21 5階 滋賀経済産業協会内	0120-100-227
京都働き方改革推進支援センター	京都市中京区亀屋町167-1 ディ・ピュイ亀屋ビル3階	0120-417-072
大阪働き方改革推進支援・賃金相談センター	大阪市北区天満2-1-30 大阪府社会保険労務士会館5階	0120-068-116
兵庫働き方改革推進支援センター	神戸市中央区港島中町6丁目1番地 神戸商工会議所会館9階	0120-79-1149
奈良働き方改革推進支援センター	奈良市西木辻町343番地1 奈良県社会保険労務士会館	0120-414-811
和歌山働き方改革推進支援センター	和歌山市西丁36 和歌山商工会議所2階	0120-731-715
働き方改革サポートオフィス鳥取	鳥取市富安1-152 SGビル4階	0800-200-3295
島根働き方改革推進支援センター	松江市母衣町55番地4 島根県商工会館7階	0120-514-925
岡山働き方改革推進支援センター	岡山市北区厚生町3丁目1番15号 商工会議所ビル1階	0120-947-188
広島働き方改革推進支援センター	広島市中区基町11-13 合人社広島紙屋町アネックス4階	0120-610-494
働き方改革サポートオフィス山口	山口市吉敷下東1丁目7番37号 アネックス鳳陽B	0120-172-223
徳島働き方改革推進支援センター	徳島市南末広町5番8-8号 徳島経済産業会館2階	0120-967-951
香川働き方改革推進支援センター	高松市番町2丁目2番2号 高松商工会議所会館5階	0800-888-4691
愛媛働き方改革推進支援センター	松山市大手町2丁目5-7 松山商工会館別館1階	0120-005-262
高知働き方改革推進支援センター	高知市布師町3992-2 高知県中小企業会館1階	0120-899-869
福岡働き方改革推進支援センター	福岡市中央区天神4-4-11 天神ジョypaーズ福岡8階	0800-888-1699
佐賀働き方改革推進支援センター	佐賀市川原町8-27 平和会館1階	0120-610-464
長崎働き方改革推進支援センター	長崎市五島町3-3 プレジデント長崎2階	0120-168-610
熊本働き方改革推進支援センター	熊本市中央区細工町4丁目30-1 扇寿ビル5階	0120-04-1124
大分働き方改革推進支援センター	大分市府内町1-4-16 河電ビル202号	0120-450-836
みやぎ働き方改革推進支援センター	宮崎市橋通東4-1-4 宮崎河北ビル7階	0120-975-264
鹿児島働き方改革推進支援センター	鹿児島市下荒田3-44-18 のせビル2階	0120-221-255
沖縄働き方改革推進支援センター	那覇市前島2-12-12 セントラルコーポ兼陽205	0120-420-780 0120-420-781

4. 令和3年度概算要求について

自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策

概算要求額 1.5億円

■ 荷主間の協力による取組促進、ポータルサイトの継続運用・内容拡充・周知広報

荷主間の協力による取組についての周知用コンテンツの掲載等、ポータルサイトを順次拡充し、周知広報を実施。

■ 自動車運転者の労働時間に係る実態把握（ハイヤー・タクシー、トラック、バス）

トラック運転者と同様に長時間労働の実態があるハイヤー・タクシー、バスの運転者を含む自動車運転者の労働時間の改善に向け、その労働時間に係る実態把握を実施。

中小企業・小規模事業者等に対する働き方改革推進支援事業

■ 働き方改革推進支援センター

概算要求額 67億円

中小企業・小規模事業者等が働き方改革の意義を十分に理解し前向きに取り組むことが重要であるため、47都道府県に「働き方改革推進支援センター」を設置。

①長時間労働の是正、②同一労働同一賃金の実現、③生産性向上による賃金引上げ、④人手不足の緩和などの労務管理に関する課題に対応するため、就業規則や賃金制度等の見直し方などについて、

○ 窓口相談の実施、企業の取組事例や労働関係助成金の活用方法等に関するセミナーの実施

○ 労務管理などの専門家が事業所への個別訪問などにより、36協定届・就業規則作成ツールや業種別同一労働同一賃金マニュアル等を活用したコンサルティングの実施

○ 各地域の商工会議所・商工会・中小企業中央会・市区町村等への専門家派遣による相談窓口への派遣などにより、ポスト・コロナの時代の新しい働き方（リモートワークを前提とした労働環境における働き方等）も踏まえながら、技術的な相談支援を行う。

また、業種別団体に対し専門家チームによる支援を行うことにより、効果的・効率的な支援を行う。

改善基準告示の見直しについて

厚生労働省 労働基準局
監督課

改善基準告示の見直しについて

(1) 自動車運転者の労働時間等に係る専門委員会の設置について

■ 設置趣旨

- ◆ 自動車運転者は、他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にあるため、過労死防止の観点から、働き方改革関連法施行後5年の特例適用までの間、速やかに改善基準告示の見直しを検討するよう求められた(※)ところ。(※)平成30年5月25日付け衆議院厚生労働委員会附帯決議、同年6月28日付け参議院厚生労働委員会附帯決議
- ◆ 自動車運転者の多様な勤務実態や、業務の特性を踏まえた基準を定めるため、全国の運送事業者、自動車運転者を対象に実態調査を行い、実態調査の結果を踏まえ、改善基準告示見直しの議論を行うもの。

ハイ・タク

寺田	一薫	東京海洋大学大学院海洋工学系流通情報工学部門教授
両角	道代	慶應義塾大学大学院法務研究科教授
久松	勇治	日本私鉄労働組合総連合会社会保障対策局長
松永	次央	全国自動車交通労働組合連合会書記長
清水	始	西新井相互自動車(株)代表取締役社長
武居	利春	昭栄自動車(株)代表取締役

トラック

藤村	博之	法政大学大学院イノベーションマネジメント研究科教授
首藤	若菜	立教大学経済学部教授
貫	正和	全国交通運輸労働組合総連合トラック部会事務局長
世永	正伸	全日本運輸産業労働組合連合会中央副執行委員長
浜島	和利	日本通運(株)執行役員
馬渡	雅敏	公益社団法人全日本トラック協会副会長

バス

小田切	優子	東京医科大学公衆衛生学分野講師
川田	琢之	筑波大学ビジネスサイエンス系教授
池之谷	潤	日本私鉄労働組合総連合会交通政策局長
鎌田	佳伸	全国交通運輸労働組合総連合軌道・バス部会事務局長
齋藤	隆	京成バス(株)代表取締役社長
槇田	浩昭	東武バスウエスト(株)取締役社長

オブザーバー

国土交通省

■ 調査事項

- (1) 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の見直しに係る事項
- (2) その他、自動車運転者の健康確保、過労死防止や労働時間の短縮等に関し、必要な事項

(参考) 働き方改革関連法の国会附帯決議事項 (自動車運転者関係)

働き方改革関連法の国会附帯決議事項 (自動車運転者関係)

参議院厚生労働委員会附帯決議(平成30年6月28日)

- 二、働き過ぎによる過労死等を防止するため、労使合意に基づいて法定労働時間を超えて仕事をすることができる時間外労働時間の上限については、時間外労働の上限規制が適用される業務だけでなく、適用猶予後の自動車の運転業務や建設事業等についても、時間外労働の原則的上限は月45時間、年360時間であり、労使は36協定を締結するに際して全ての事業場がまずはその原則水準内に収める努力をすべきであること、休日労働は最小限に抑制すべきことについて指針に明記し、当該労使に周知徹底を図るとともに、とりわけ中小企業に対し、その達成に向けた労使の取組を政府として適切に支援すること。
- 六、時間外労働時間の上限規制が5年間、適用猶予となる自動車運転業務、建設事業、医師については、その適用猶予期間においても時間外労働時間の削減に向けた実効性ある取組を関係省庁及び関係団体等の連携・協力を強化しつつ、推し進めること。
- 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。
- 九、改正労働基準法第140条第1項の遵守に向けた環境を整備するため、荷主の理解と協力を確保するための施策を強力に講ずるなど、取引環境の適正化や労働生産性の向上等の長時間労働是正に向けた環境整備に資する実効性ある具体的取組を速やかに推進すること。

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。

改善基準告示の見直しについて

(2) 自動車運転者の労働時間等に係る専門委員会の今後の進め方について

検討のスケジュールについて

- ◆ 令和元年11月25日 労働条件分科会 : 「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置
- ◆ 令和元年12月19日 第1回専門委員会 : 議論の進め方、実態調査検討会の設置
- ◆ 令和2年1月～令和2年3月 実態調査検討会(※)の開催(計9回)
- ◆ 令和2年6月12日 第2回専門委員会 : 実態調査の方向性について
- ◆ 令和2年8月27日 第3回専門委員会 : 実態調査の概要について、調査票(案)について
- ◆ 令和2年10月5日 第4回専門委員会 : 実態調査の詳細について、調査票(案)について
- ◆ 令和2年10月頃～令和2年12月頃 : 実態調査の実施
- ◆ 令和3年4月～令和4年 : 改善基準告示見直しに向けた議論
 - ・ 業態別の作業部会、専門委員会を複数回開催予定
 - ・ 令和3年度は、必要に応じて、随時、調査等を実施予定
 - ・ 令和4年12月までに、改善基準告示改正
- ◆ 令和6年4月 : 改善基準告示施行

(※) 実態調査検討会

- ・ハイヤー・タクシー
令和2年1月30日、2月14日、3月10日
- ・トラック
令和2年1月31日、2月17日、3月6日
- ・バス
令和2年1月31日、2月27日、3月25日

(参考) 実態調査の概要について

第3回自動車運転者労働時間等専門委員会資料
(令和2年8月27日)より抜粋

- 改善基準告示の見直しにあたっては、自動車運転者の多様な勤務実態など業務の特性等を踏まえた検討を行う必要があることから、全国の自動車運転者の労働時間等の実態を把握するための調査を実施することとしている。
- 事業者に対して通信調査（書面）、自動車運転者に対し通信調査及びヒアリング調査を、それぞれ実施するもの。

実態調査の種類について

	事業者	自動車運転者
通信調査（書面）	○	○
ヒアリング調査	—	○

通信調査（書面）数の内訳について

	調査対象営業所数	調査対象自動車運転者数	内訳
ハイヤー タクシー	188営業所	3,760人	47都道府県×4営業所×20名
トラック	705営業所	4,230人	47都道府県×15営業所×6名
バス	400営業所 乗合280(一般路線200、高速80)、 貸切120	1,600人 乗合1,120人(一般路線800人、高速320人)、 貸切480人	47都道府県×8.5営業所×4名

実態調査の流れについて

- ① 委託業者から、営業所（※1）の労務担当者等に調査票（※2）、（※3）を送付する。
（※1） 企業において、最も車両数の多い営業所
（※2） 事業者調査票と自動車運転者調査票
（※3） バスについては、本社労務担当者に調査票を送付する

【事業者が行うこと】

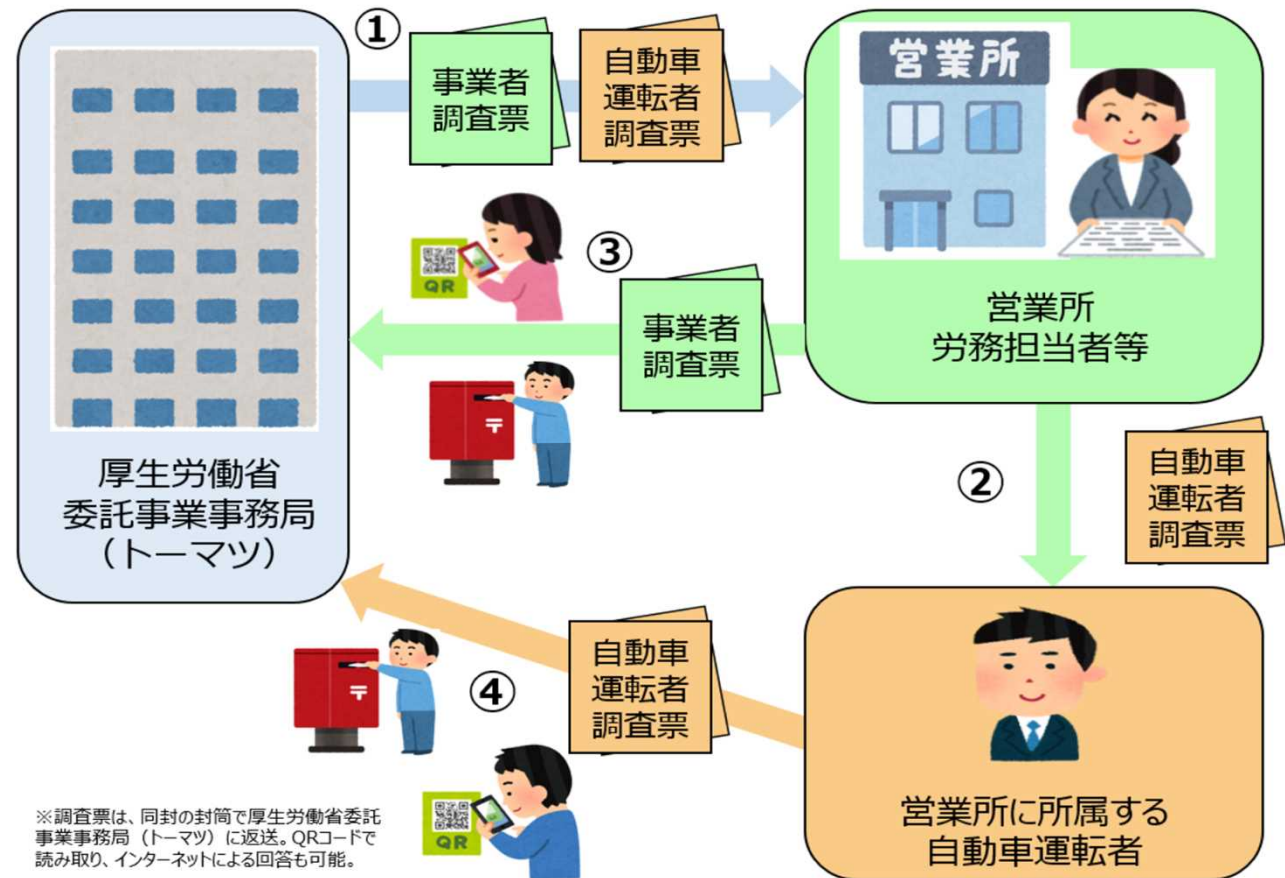
- ② 営業所の労務担当者等から、選定条件に合致した自動車運転者に対し自動車運転者調査票（封筒含む）を手交し、記入を依頼する。
- ③ 営業所の労務担当者等は事業者調査票に必要事項を記入（※4）の上、期日までに同封の返信用封筒で委託業者に事業者調査票を送付する。
（※4） 同封のQRコードで回答し、送信する方法も可能

【自動車運転者が行うこと】

- ④ 営業所の労務担当者等から、自動車運転者調査票（封筒含む）を交付された後、自動車運転者調査票に必要事項を記入（※5）し、期日までに同封の返信用封筒で委託業者に自動車運転者調査票を送付する。（※6）

（※5） 同封のQRコードで回答し、送信する方法も可能

（※6） ヒアリング調査については、委託業者が、自動車運転者の通信調査の結果を確認後、業態毎に数十人対象を選定し、実施する。



食品流通の合理化に向けた取組について

令和 2 年 10 月 7 日

農林水産省

食品流通合理化の取組内容

- 働き方改革が進む中、トラックドライバーをはじめとする食品流通に係る人手不足等の課題に対応するためには、サプライチェーン全体での合理化を推進することが急務。
- このため、国（農林水産省、国土交通省、経済産業省）、地方自治体（県知事、市町村長）、発荷主・物流業・着荷主の団体の方々等からなる「食品流通合理化検討会」を開催（令和元年10月～ 計5回）、食品流通の現状や課題について議論。
- これまでの議論の結果を、「**食品流通の合理化に向けた検討会（第1次中間取りまとめ）**」として公表（令和2年4月）。
令和元年度補正予算、令和2年度当初予算等を活用して、以下の検討項目について、**具体的な取組を実施**することした。
 - ①パレット化による手荷役削減
 - ②集出荷拠点の集約等による効率化
 - ③モーダルシフトによる輸送手段の分散
 - ④小口ニーズへの対応
 - ⑤ICTの活用
 - ⑥品質・付加価値・価格バランスの見直し
 - ⑦荷待ち時間削減及び附帯作業の適正化
 - ⑧食品ロス削減
- 今後の横展開に向けた取組として、業界誌及び新聞への記事掲載の働きかけを継続。東京・名古屋・大阪等でセミナーを実施して、**実証の狙いや効果を積極的にPR**。
また、年明け以降は、実証結果を踏まえ、課題や関係者の知見を収集・分析し、**実装に向けた事業計画を策定**し、来年度の取組につなげていく。

食品流通合理化に向けた取組に関する今後の工程表

● 食品流通合理化検討会における議論の結果を「食品流通の合理化に向けた検討会（第 1 次中間取りまとめ）」として公表し、令和元年度補正予算、令和 2 年度当初予算等を活用して、以下の検討項目について具体的な取組を実施することとした。

- ①パレット化による手荷役削減

②集出荷拠点の集約等による効率化

③モーダルシフトによる輸送手段の分散
- ④小口ニーズへの対応

⑤ I C T の活用

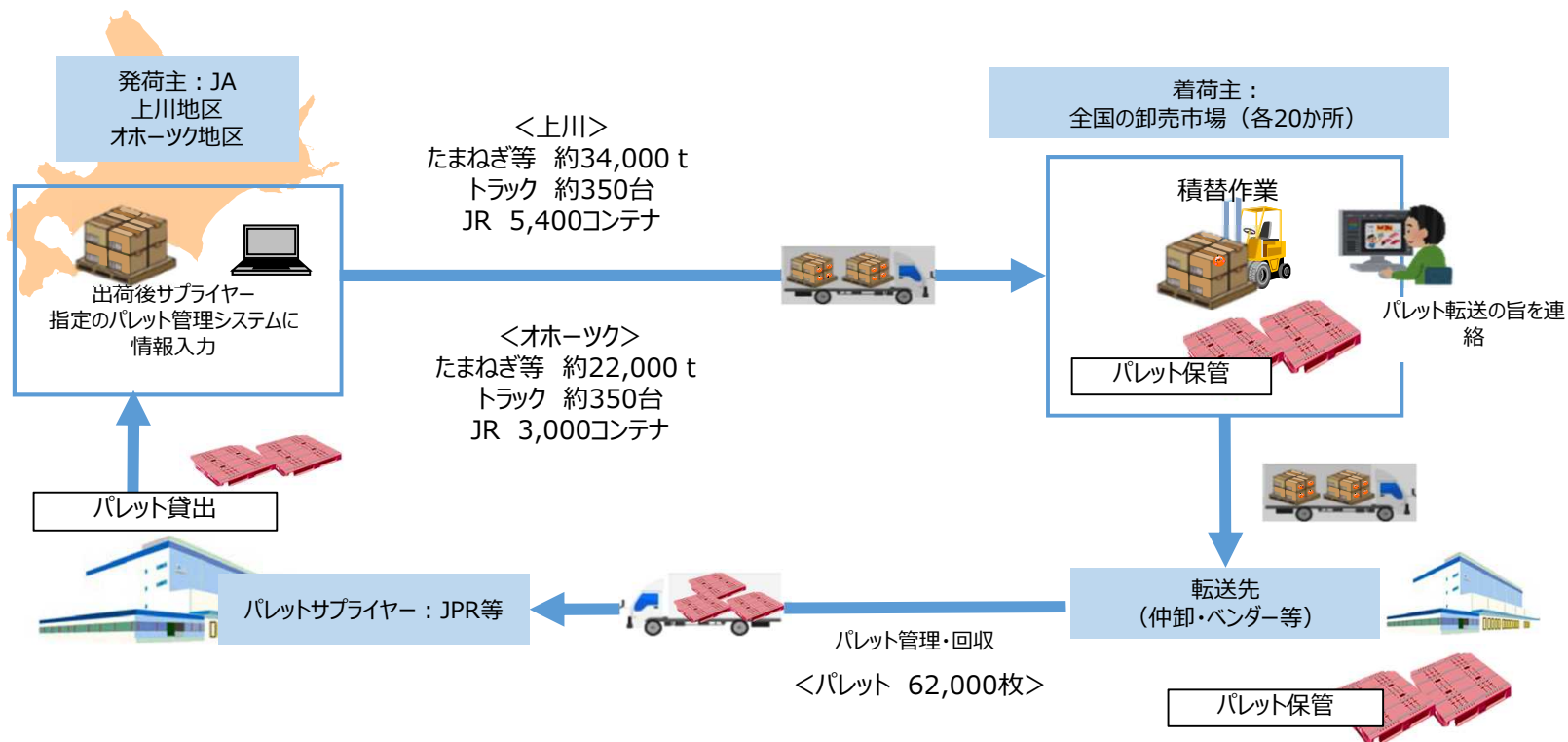
⑥品質・付加価値・価格バランスの見直し
- ⑦荷待ち時間の削減及び付帯作業の適正化

⑧食品ロス削減

検討項目	横展開のためのPR	①パレット化	②集出荷拠点の集約 ③モーダルシフト	⑤ I C T の活用 ⑦荷待ち時間削減等	④小口ニーズへの対応 ⑥品質・付加価値・価格バランスの見直し	⑧食品ロス削減
取組例		【北海道（ホクレン）】 ・産地主導で、パレット一貫管理体制構築 ・全国の青果物卸売市場と連携 【新潟（全農物流(株)）】 ・レンタルパレットの導入によるパレット管理の効率化 ・積卸し作業の機械化	【九州】 ・官民一体となり、九州において大規模モーダルミックスを推進（陸運、J R 貨物、フェリー）	【東京（（株）フラワー・オークション・ジャパン）】 ・産地（千葉・岐阜）から R F I D を導入 ・無人搬送機との連携による花き卸売市場の自動化 【岐阜（（株）セイノー情報サービス）】 ・物流・商流データ基盤の構築 ・業種業態を超えた混載による共同輸送等、食品も包含した地域物流の効率化	【新潟（ヤマト運輸(株)）】 ・直売所を考慮した宅配ネットワークの構築 ・生産者の直売所持込を不要とし、生産者の負担軽減及び運送事業者の積載率向上 【山形（（株）アップクオリティ）】 ・専用ボックスに適合したバラの長さ調整 ・高速バスを活用した貨客混載による鮮度保持及び生産者の安定収入の確保	【商慣習の見直し等】 ・推奨 3 品目(飲料、賞味期間180日以上菓子、カップ麺)等について、大手企業を中心に以下の取組を実施。 ①納品期限の緩和(108事業者が実施) ②賞味期限表示の大括り化(120事業者が実施) ※事業者数は本年 3 月現在
6 月		実証 岩手にてきゅうり、レタスのパレット化開始			実証 山形にてバラの貨客混載計画策定	
7 月		実証 北海道にて官民関係者でキックオフミーティング 7/1・8 新潟東京間にてタマネギのパレット化開始	福岡にて官民関係者でキックオフミーティング	実証 大田市場にて切り花を対象にAGVの市場内走行実験実施	実証 7/6 山形から東京に向けて貨客混載トライアル	食品関連事業者等によるワーキングチームを設置し、納品期限緩和の対象品目の拡大等さらなる商慣習の見直しに向けた検討を開始
8 月	PR 月間マテリアルフロー誌「アグリサプライチェーン特集」・食品流通課長インタビュー ・JA全農、東京青果、全ト協による農産品物流座談会	実証 北海道(発荷主)主導のタマネギのパレット化開始	以後、定期的な会合により九州モーダルミックス関係者と合意形成	実証 7～8月 工業製品と食品の共同幹線輸送の実証	PR 7/27～8/2 8/17～8/21 丸の内でのイベントでバラ展示・贈呈	
9 月	PR 日本農業新聞「食品流通特集」記事	実証 北海道産貨物着荷主側の東京、神奈川、大阪にて新たにクランプリフト導入（既導入市場と併せ計13市場）			実証 9～11月 新潟にてキウイ、リンゴ等を対象に小口ニーズに係る実証	PR 納品期限の緩和等に向けたセミナー(9/3東京・9/10岡山)
10 月	PR 農経新聞、みなと新聞、水産経済新聞、地方紙などへの記事掲載に向けて個別レク	実証 熊本にてみかん、トマトのパレット化開始	福岡のJA担当者よりルート別の流通量の精査結果共有施設の規模決定の作業着手	実証 大田市場にて鉢物花卉を対象にAGVの市場内走行実験実施	PR 国交省・農水省共催セミナー @大手町	PR ～10月30日 業界団体等を通じて取組を呼びかけ、実施事業者を公表。 10月30日 全国一斉商習慣見直しの日
11 月	PR 月間マテリアルフロー誌 農産品物流ウェブシンポジウム開催（予定）	実証 長崎にてブロッコリー、熊本にて人参のパレット化開始				PR 時期未定 消費者庁・環境省・農水省が連携し、全国 9 箇所で食品ロス削減の普及啓発シンポジウムを開催予定
12 月	PR 食品流通合理化検討会の結果をHP、農林記者会にて発表	PR シンポジウム@旭川（政府広報）	PR シンポジウム@福岡市（政府広報）			
	PR	PR 年末に食品流通合理化検討会を開催し、各項目の進捗状況をフィードバック				
1 月		PR 国交省主催セミナー @東京・名古屋・大阪・新潟			PR 国交省主催セミナー @東京・名古屋・大阪・新潟【再掲】	
2 月		実証 実証結果の成果を取りまとめ、持続的なサプライチェーン・モデルの実現に向け、ICT化による食品流通現場での非接触・無人化・省人化などを実現する具体的な取組を推進するための施策を拡充するため、課題や関係者の知見を収集・分析し、実装に向けた事業計画を策定				PR 令和 2 年度の取組を検証し、ワーキングチームの報告書をとりまとめ
3 月	PR 日本農業新聞「食品流通特集」記事					
R 3 以降		実装 持続的なサプライチェーン・モデルの実現に向けて事業実施（農水省・R 3 当初予算）			PR と併せて横展開	更なる商慣習の見直しに向けた取組の実施（農水省・R 3 当初予算）

【参考 1】産地主導の全国パレット一貫管理体制の構築（北海道における取組）

- 発荷主の**産地が主導**で、着荷主の卸売市場（**全国**）と**連携**し、パレットを用いて農産物輸送の効率化。
- 段ボールのばら積みから**パレット輸送**への切替えにより手荷役作業をなくし、トラックドライバーの負担を軽減。
- **パレット管理・回収の仕組み**を構築することで、持続的な循環利用の仕組みを構築。

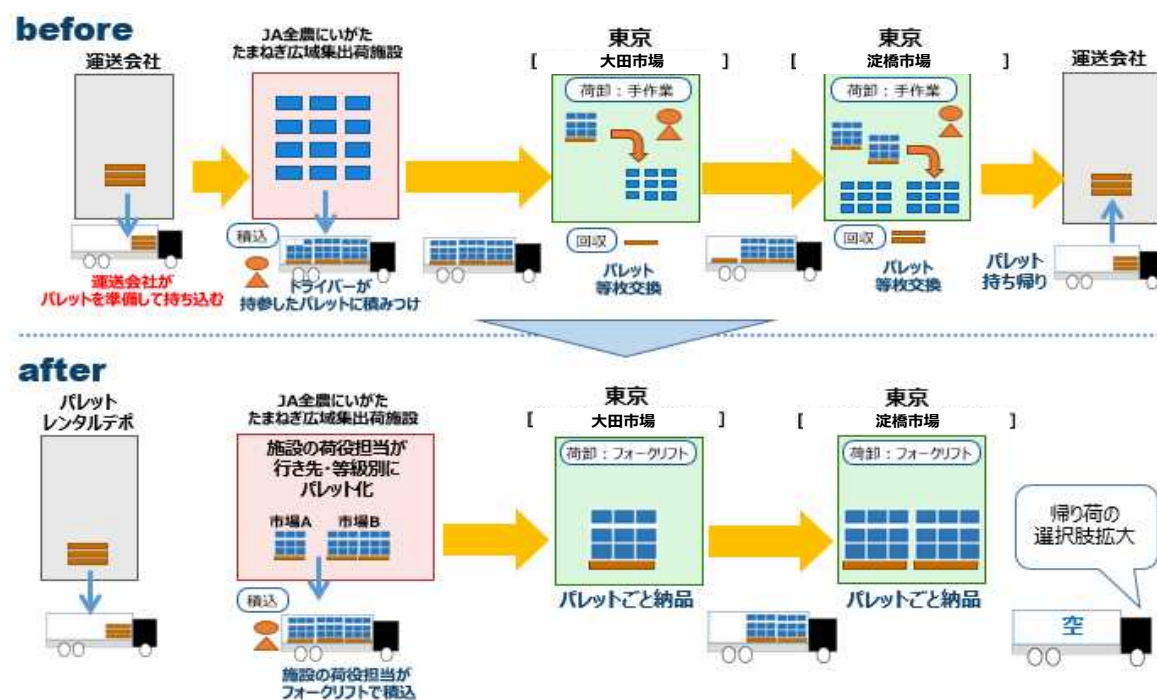


目標

- **産地からの一貫したパレットの管理体制を構築**することで、青果物等の輸送を効率化
- 統一規格パレット及びその効率的管理等に資する機材の導入により、**循環利用の仕組みを構築**

【参考 2】パレット化による積卸し作業の効率化（新潟における取組）

- 現在、トラックからの積卸しを手作業で行っているため、ドライバーは負担の大きい作業を長時間行う必要がある。
- このため、パレットに積載した荷物をフォークリフトで積卸しをすることで、ドライバーの作業負担軽減及び作業時間短縮を図る。さらに、パレットの回収をパレットレンタル会社が実施することにより、回収等に係る管理時間・費用の削減を図る。（全農物流、全農にいがた、新潟県農林水産部食品・流通課）

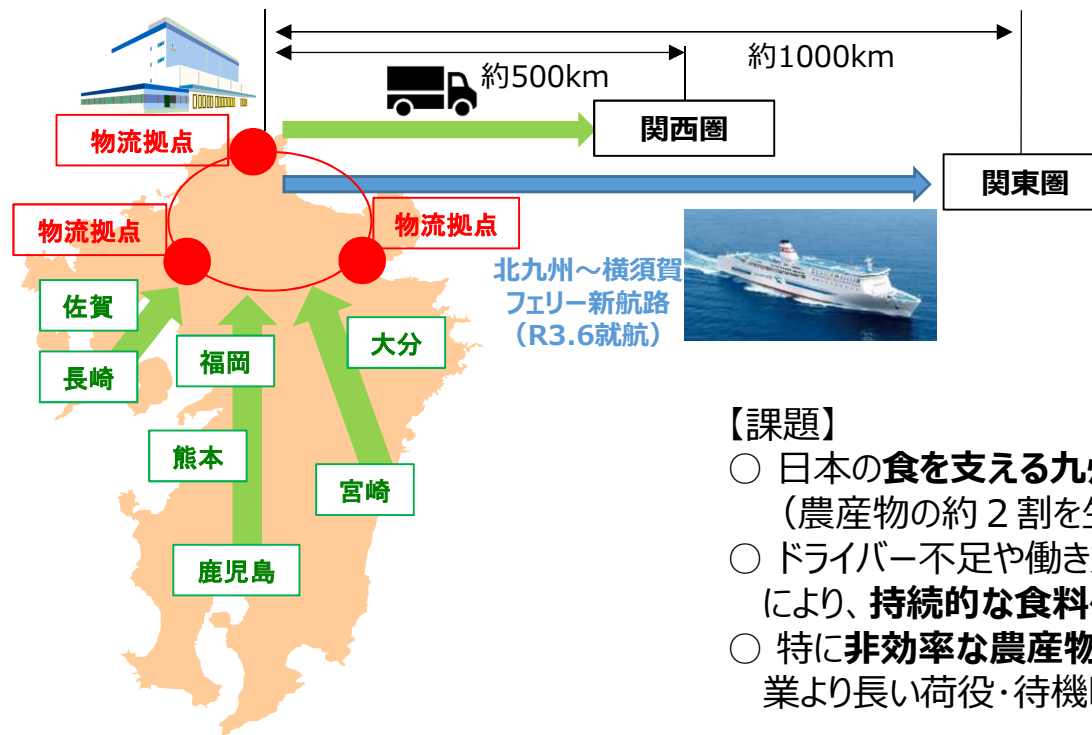


目標

- ドライバーの作業負担軽減
- ドライバーの作業時間短縮（現状（手作業）：約80分 ⇒ 実証（フォークリフト作業）：約30分）
- パレットの回収等に係る管理時間・費用の削減
- パレットの回収が不要となるため、帰り荷の選択肢拡大

【参考3】大規模モーダルミックスの推進（九州における県域を越えた取組）

- 関東方面への物流結節点である**北部九州数カ所**に青果物を**集積**。
- 産地と流通がコンソーシアムを形成し、**県域をまたぐ集約物流拠点（ストックポイント）**を新設。
- **パレット化**により積降し・荷捌きの省力化。
- 集積した青果物の共同輸送、フェリー新航路を活用した**大規模モーダルシフト**を実現。



【課題】

- 日本の**食を支える九州**
（農産物の約2割を生産）
- ドライバー不足や働き方改革(労働時間上限規制)
により、**持続的な食料供給に危機**
- 特に**非効率な農産物流通**（小ロット多頻度、他産業より長い荷役・待機時間等）

目標

- **共同輸送とモーダルシフトによる輸送効率化**による輸送コストの削減
- **産地からの一貫したパレット化・集約物流拠点**での積降し・荷捌きの省力化による労働時間の削減

【参考4】花き流通自動化プロジェクト（東京における取組）

- 産地、運送会社、卸・仲卸業者、システム会社が連携し、**産地から一貫したRFID管理システム**を構築。
- 卸売市場に**自動搬送機（AGV）**を導入し、市場内での自動搬送・自動検収を実現。



【課題】

- **品目・品種の数が極めて多い中、手作業**による荷の検収、搬送、所在管理
- 慢性的な**労働力不足**
- 作業の**非効率**や**ミス**の頻発
- **人材の適正配置が困難**

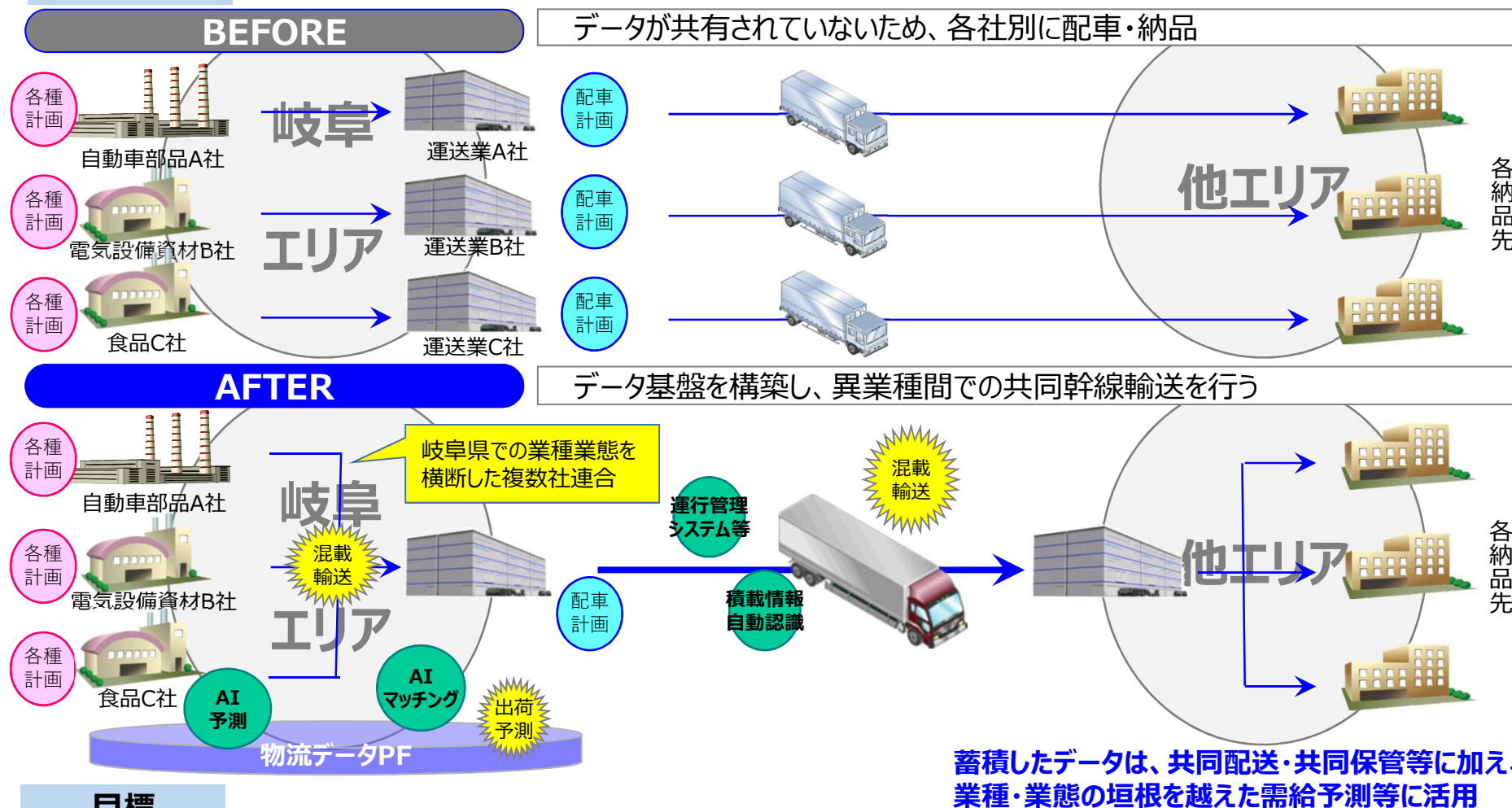
目標

- **商品管理・品質確認（＝検収）作業の効率化・省力化**
- **卸売市場内の荷受、分荷、仲卸までの搬送業務の自動化**

【参考5】地域物流のプロトタイプモデル（岐阜における取組）

- データ基盤の構築による業種業態を超えた共同幹線輸送等の物流効率化方策に資する取組を実施。
- 自動車部品、電気整備資材や農産物等食品の製造販売事業者が参画。
- 研究責任者（(株)セイノー物流サービス）は食品流通合理化検討会に委員として参画。

取組例

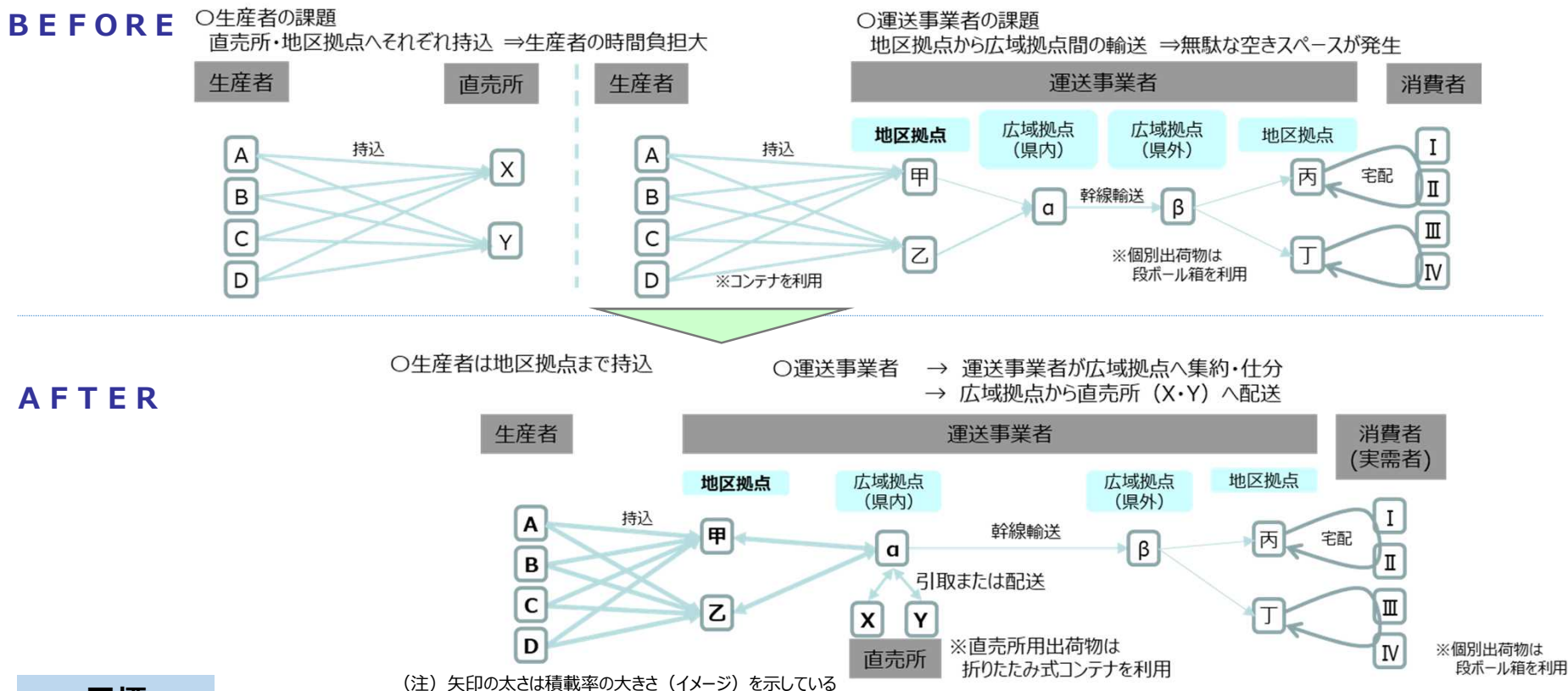


目標

- データ利活用による異業種間での共同幹線輸送の実現
- トラック積載率向上や荷送人の当日配車手配削減などの物流効率化と、ドライバーの労働時間の削減等

【参考6】直売所を考慮した宅配ネットワーク構築（新潟における取組）

- 生産者が複数の直売所や地区拠点へ輸送しており、負担が大きい。また、宅配ネットワークの定時制を維持するため、運送事業者が地区拠点－広域拠点間を1日何往復も輸送しているが積載率が低いことも少なくない。
- 直売所を考慮した宅配ネットワークの構築により、生産者の直売所への輸送を不要とする。また、運送事業者は荷物の集約によりトラックの積載率の向上を図る。（ヤマト運輸（新潟主管支店）、生産者、直売所、新潟県農林水産部食品・流通課）



目標

- 生産者：出荷にかかる輸送時間を30%削減（現状：約120分 ⇒ 実証：約80分）
- 運送事業者：地区拠点から広域拠点へ輸送するトラックの空きスペースの40%削減
（現状：約180m³ ⇒ 実証：約70m³）

【参考7】 高速バスを活用した貨客混載による輸送の効率化（山形における取組）

- 市場取引は価格変動があり、生産者の収入が安定しない。また、市場における積卸しや一時保管が常温で行われるため、花の開花が進み**鮮度が劣化**。
- このため、専用ボックスに適合するようバラの長さを調整した上で、**高速バスの空きトランクを活用し**、仙台からバスタ新宿まで配送。常温にさらすことなく生産地から都心の店舗まで配送することで輸送の効率化を図りつつバラの鮮度を保持（アップクオリティ、熊谷農園、山形県鮭川村）

令和2年7月トライアル



イベント概要

日程

- ① 7月27日～8月2日
- ② 8月17日～21日

場所

丸ビル外構

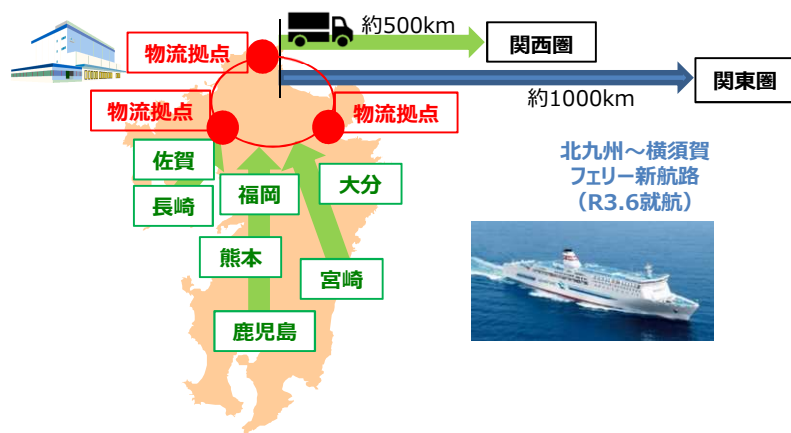


目標

- バラの鮮度保持（平均日持ち日数の延長）
- 市場取引は価格変動が生じるが、価格を固定することで生産者の安定的な収入を確保

【参考8】今後推進していく具体的取組の検討（農林水産省）

①トラックドライバーの働き方改革への対応 （前出した北海道、九州における取組の推進）



②コロナウイルス感染拡大予防のための 食品流通現場での省人化

R F I D (電子タグ) + パレタイザー + A G V (無人搬送機) を
活用した業務の自動化・効率化

パレタイザーでパレットから
ソーターへ載せる



分荷

A G V で R F I D
ゲートを通過し一括検品



仕分け・検品

③農水産物の品質向上や 輸出拡大のためのコールドチェーンの確立



④トレーサビリティの確保や コスト削減のためのデータ連携

- 各システム間や事業者間、既存プラットフォームを連結
- AI（画像認証等）を活用したデータ自動入力による省力化及びコストの低減
- 平準化・共通化することで、データの蓄積・活用、業者間のデータ連携が容易



サプライチェーン間のデータ連携により、トレーサビリティの確保・
決済の電子化・各種情報の同時共有化を実現

※API = Application Programming Interface アプリケーションやソフトウェア同士をつなぐインターフェイス

【参考9】事業系食品ロス削減の取組について

食品関連事業者の商慣習の見直し

<「全国一斉」商慣習見直し運動>

- (1) **本年10月30日（金曜日）を「全国一斉商慣習見直しの日」とし、この日までに以下の取組を実施することを、業界団体等を通じて食品関連事業者に呼びかけ。**

※この呼びかけは任意のものであり、サプライチェーンにおける食品ロスの削減という本運動の趣旨に賛同する事業者の方に、自発的に取り組んでいただくもの。

(ア)食品小売業者

推奨3品目（飲料、賞味期間180日以上菓子、カップ麺。以下同じ。）の納品期限の緩和

(イ)食品製造業者

推奨3品目の賞味期限表示の大括り化（年月表示、日まとめ表示）

- (2) 商慣習を見直す機運を高めるために以下の取組を実施。

- ・納品期限の緩和、賞味期限表示の大括り化に取り組む企業の調査・公表
- ・納品期限の緩和等に向けた**セミナーの開催**（本年9月に東京及び岡山の計2箇所で開催予定）

食品ロス削減の普及啓発

<食品ロス削減の普及啓発のシンポジウムの実施>

地域の食品ロス削減の取組の普及のため、消費者庁・環境省・農水省の**関係省庁で連携し、全国9箇所で開催予定。**