

第10回

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善鹿児島県地方協議会」

トラック運送業界をとりまく最近の状況と
中央における輸送品目別懇談会の検討について

令和元年12月13日(金)

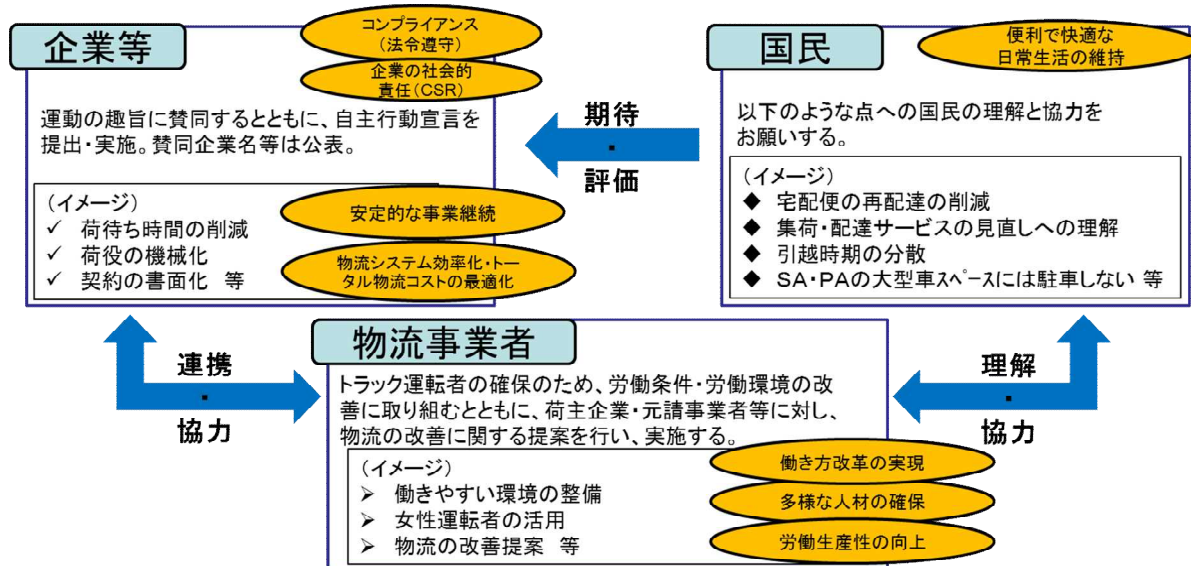
国土交通省九州運輸局 自動車交通部 貨物課



「ホワイト物流」推進運動の概要

- 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
 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。

推進運動のイメージ



「ホワイト物流」推進会議の構成員

「ホワイト物流」推進運動の推進体制として、有識者、荷主や物流事業者の関係団体、労働組合から構成される「ホワイト物流」推進会議を設置。

(有識者)

野尻 俊明 流通経済大学学長(座長)
 齋藤 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

(関係団体)

日本経済団体連合会
 日本商工会議所
 全国農業協同組合中央会
 日本農業法人協会
 日本ロジスティクスシステム協会
 全日本トラック協会
 日本物流団体連合会

(労働組合)

交運労協
 運輸労連
 交通労連

(事務局)

国土交通省(主管)
 農林水産省
 経済産業省
 全日本トラック協会

推進運動の経緯

平成30年 5月30日: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
 政府行動計画の決定(「ホワイト物流」推進運動は重点施策)

12月14日:第1回「ホワイト」物流推進会議(推進方針を決定)

平成31年 3月:賛同企業の募集開始、上場会社等(6,300社)に参加要請文を送付
 5月以降:全都道府県において各企業及び団体等を対象とした説明会を実施
 この他、事業者団体等の会議において幅広く周知

ポータルサイトの開設（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
- 今後、動画の掲載等、内容の充実を図る予定

説明会・講演会・セミナー（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
- 今後、全国10カ所で、事業者の取組事例を紹介するセミナーを開催予定（九州では福岡で11/5開催）

政府広報（随時）



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

- 「ホワイト物流」推進運動の解説・周知

自主行動宣言

- 平成31年3月末、上場会社等（約6,300社）に参加要請文を送付



- 10月末時点、604社の企業が自主行動宣言を提出

改正の目的

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、令和6年度から時間外労働の限度時間が設定される(=働き方改革法施行)こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

改正の概要

【公布日：平成30年12月14日】

1. 規制の適正化

① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化

- ・ 欠格期間の延長(2年⇒5年)
- ・ 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
- ・ 密接関係者(親会社等)が許可の取消処分を受けた者の参入制限 等

② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

- ・ 安全性確保(車両の点検・整備の確実な実施等)
- ・ 事業の継続遂行のための計画(十分な広さの車庫等)
- ・ 事業の継続遂行のための経済的基礎(資金) 等

③ 約款の認可基準の明確化

荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化

→ 原則として運賃と料金とを分別して收受
=「運賃」:運送の対価 「料金」:運送以外のサービス等

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化 (許可後、継続的なルール遵守)

① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等

② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- ・ 車庫の整備・管理
- ・ 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

3. 荷主対策の深度化

※「荷主」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難(例:過労運転、過積載等)

→ 荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施

① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

② 荷主勧告制度(既存)の強化

- ・ 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- ・ 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【令和5年度末までの時限措置】

- (1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合
→ ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有
② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ

- (2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請

- (3) 要請をしてもなお改善されない場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、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→ 公正取引委員会への通知

4. 標準的な運賃の告示制度の導入

【令和5年度末までの時限措置】

【背景】 荷主への交渉力が弱い等

- 必要なコストに見合った対価を收受しにくい
- 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない



法令遵守して運営する際の参考となる運賃が効果的

標準的な運賃の告示制度の導入

(労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため) 国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

改正貨物自動車運送事業法〈荷主関連部分〉

荷主の理解・協力を得て、トラックドライバーの働き方改革・法令遵守を進められるようにするための改正が行われました

トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しており、我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないようにするためには、ドライバーの長時間労働の是正等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必要があります。

そのためには、荷主や配送先の都合による長時間の荷待ち時間や、ドライバーが労働時間のルールを遵守できないような運送の依頼等が発生させないことが重要であり、荷主の理解と協力が必要不可欠です。

※「荷主」には着荷主や元請事業者も含まれます。

改正事項

令和元年7月1日から施行

① 荷主の配慮義務が新設されました

- 荷主は、トラック運送事業者が法令を遵守して事業を遂行できるよう、必要な配慮をしなければならないこととする責務規定が新設されました。

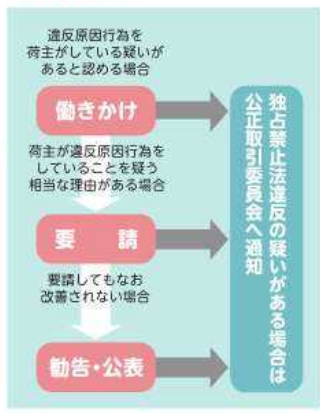
② 荷主への勧告制度が拡充されました

- 荷主勧告制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者が追加されました。
- 荷主に対して勧告を行った場合には、その旨を公表することが法律に明記されました。

③ 違反原因行為をしている疑いがある荷主に対して、国土交通大臣が働きかけ等を行います

(令和5年度末までの時限措置)

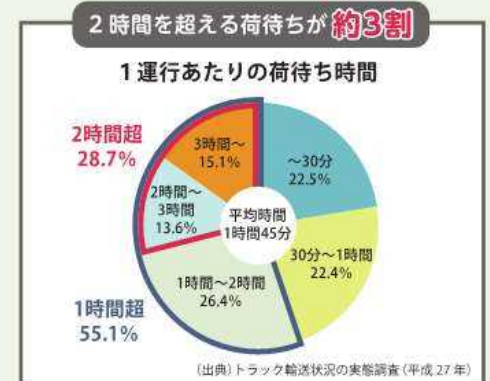
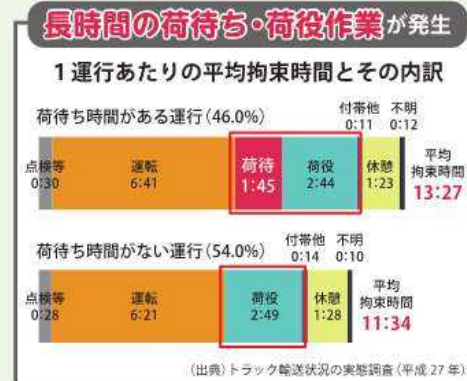
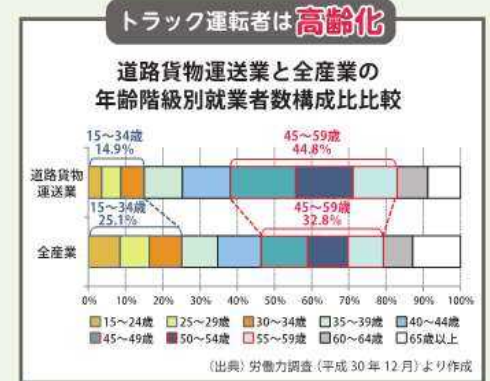
- 国土交通大臣は、「違反原因行為」※(トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為)をしている疑いのある荷主に対して、関係省庁と連携して、トラック運送事業者のコンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であることについて理解を求める「働きかけ」を行います。
- 荷主が違反原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由がある場合には、「要請」や「勧告・公表」を行います。
- トラック運送事業者に対する荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合には、「公正取引委員会に通知」します。



※違反原因行為の例

<p>荷待ち時間の恒常的な発生</p> <p>荷主の都合による長時間の荷待ち時間が恒常的に発生 ⇒ 過労運転防止義務違反を招くおそれ</p>	<p>非合理的な到着時刻の設定</p> <p>適切な運行では間に合わない到着時刻の指定 ⇒ 最高速度違反を招くおそれ</p>	<p>重量違反等となるような依頼</p> <p>積込前には重量を確認する依頼をしない ⇒ 過積載運行を招くおそれ</p>
---	---	---

- トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しています。
- 我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないよう、荷主側の理解と協力の下で、ドライバーの労働条件の改善等の働き方改革を進める必要があります。
- 荷主側でも、トラックドライバーの労働環境の現状や労働時間のルールをしっかりと把握し、トラック運送事業者がコンプライアンスを確保できるよう、必要な配慮をしなければなりません。



トラック運送事業者はトラックドライバーに以下の労働時間のルールを守らせる必要があります。違反した場合は処分を受けることになります

- 労働時間のルール「改善基準告示」厚生労働大臣が定めた基準です

拘束時間 (始業から終業までの時間)	<ul style="list-style-type: none"> ・1日 原則 13時間以内 ・最大 16時間以内 (15時間超えは1週間2回以内) ・1か月 293時間以内
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	<ul style="list-style-type: none"> ・継続 8時間以上
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・2日平均で、1日あたり9時間以内 ・2週間平均で、1週間あたり44時間以内
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・4時間以内



詳しくは厚生労働省のHP: <https://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/040330-10.html> をご覧ください。

1. 欠格事由の対象となる「密接関係者」の範囲 【省令・通達】

改正法において、欠格事由として、「『許可を受けようとする者と密接な関係を有する者』（親会社等）が5年以内に許可の取消を受けている場合」が追加。

→ 「密接関係者」の具体的要件を規定

- 【例】・「許可を受けようとする者の議決権の過半数を所有していること」
- ・「申請者の株主と株主の構成が類似していること」 等

2. 許可時の審査の拡充 【通達】

新規参入の許可時の審査事項を拡充

- 【例】・申請前の行政処分歴を確認する期間を、従来の倍程度に延長する。（例：3ヶ月→6ヶ月等）
- ・資金計画に係る費用（人件費・燃料費・車両費等）を、より長期間を見込んで計上することを求める。

3. 事業計画の変更の際の審査の拡充 【省令・通達】

(1) 事業用自動車の数に係る事業計画の変更

（現行）事業計画の変更は原則認可が必要である一方、「営業所に配置する車両数の変更」については、一律に事前届出。

→ 認可基準に適合しないこととなるおそれがある場合については、認可の対象とする。

- 【例】・最低車両台数（5両）未滿となる場合 ・一定規模以上の増車を行う場合
- ・法令遵守が十分でないおそれがあると認められる場合（密接関係者が5年以内に許可の取消しを受けている等）

(2) 法令遵守能力の審査事項の拡充

事業規模の拡大となる認可申請（営業所の新設等）について、法令遵守の状況に関する審査を強化することとする。

- 【例】・貨物自動車運送適正化事業実施機関による適正化事業の結果等を踏まえ、法令遵守が十分に行われていないと認められるものでないこと。
- ・一定期間、自らの責による重大事故を発生させていないこと。 等

トラック事業における働き方改革の推進

令和2年度概算要求: 200百万円(155百万円)

- 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 N=4,387(件数)

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)

輸送品目	件数
加工食品	943
生鮮食品	460
住宅用資材	452
紙(ロール紙、洋紙等)	339
飲料、酒	328
建築・建設用金属製品	303
セメント・コンクリート	172
金属部品・金属加工品	140
宅配便・特積み貨物	126
家庭紙	120
その他	1004

〇は、既に懇談会を設置している品目

<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

企業等 物流事業者 国民

連携して取組を推進

- ✓ 荷待ち時間の削減
- ✓ 荷役の機械化
- ✓ 契約の書面化 等
- ✓ 働きやすい環境の整備
- ✓ 女性運転者の活用
- ✓ 物流の改善提案 等
- ✓ 宅配便の再配達への削減
- ✓ 集荷・配達サービスの見直しへの理解
- ✓ 引越時期の分散
- ✓ SA・PAの大型車スペースに駐車しない 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

「荷待ち時間がある運行」(46.0%) 平均拘束時間 13:27

「荷待ち時間がない運行」(54.0%) 平均拘束時間 11:34

点検等 運転 荷役 付帯他 休憩 不明

1運行あたりの荷待ち時間の分布

飲料配送について

これまでの取組

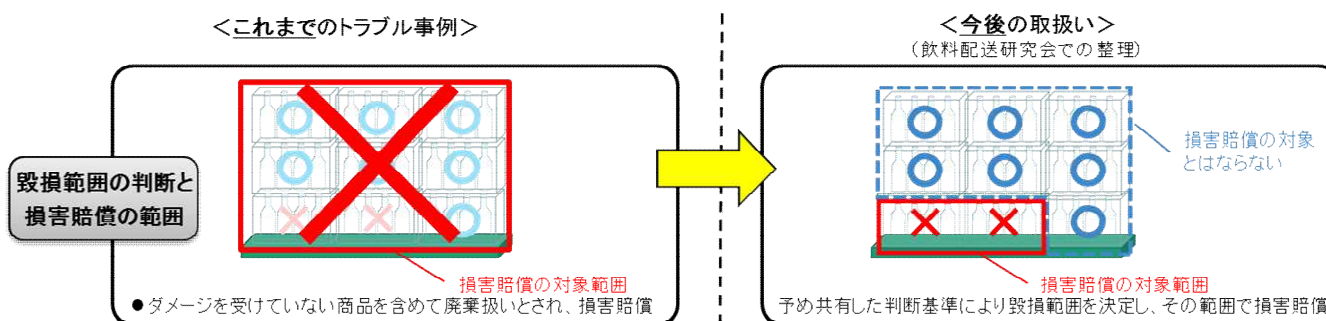
【課題・背景】

飲料配送中に荷崩れ等が発生し、貨物に毀損が生じた場合、**毀損が生じていないものを含めて運送事業者が損害賠償を求められるなど、飲料配送に関わる関係者間でトラブル等が発生。**

【取組概要】

- 飲料配送研究会における議論を踏まえ、「**飲料配送研究会報告書**」をとりまとめ（R1.7.26）。
- 国土交通省自動車局では、運送事業者が使用する「**標準貨物自動車運送約款**」における飲料配送に係る取扱いを明確にするための「**適用細則**」を定め、運送事業者等へ通知（同上）。

➡ 上記報告書及び適用細則において、例えば以下のように、**貨物の毀損に係る損害賠償は当該毀損の範囲内で発生することが基本であること等を明確化。**



※ このほか、飲料の包装資材の傷み具合が、包装資材の機能上等問題ない場合は出荷可といった判断基準の例を明確化。

今後の取組

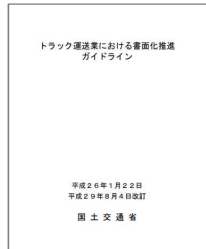
- ✓ これまでも運送事業者向けの説明会等の場を活用して上記施策の周知等を実施。
- ✓ 今後、以下のような取組を進めることにより運送事業者・荷主双方に対する施策の浸透を図る。

- ① 運送事業者や荷主等（※）により構成される**協議会におけるフォローアップ（年2回）**
 - ⇒ **本年10月に協議会を開催した上で、秋頃に書面化の浸透状況等に係る調査を実施。**
 - ⇒ **来年1・2月頃に再度協議会を開催し、調査結果を踏まえ、更なる浸透を図る。**
- ② **経産省、農水省、国税庁と連携し、荷主を集めた説明会等における周知**
 - ⇒ **本年10月以降全国10ブロックで実施** ➡ 発・着荷主双方に対して丁寧に説明
- ③ 経産省、農水省の各局長等の定期的な情報共有・意見交換会の開催

トラック運送業の取引の適正化について

これまでの取組

「トラック運送業における
書面化推進ガイドライン」
【H26.1策定】



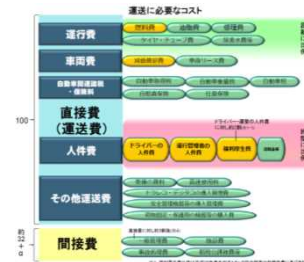
⇒ **契約の書面化**を推進し、**適正な運賃・料金収受**を促進

「標準貨物自動車運送約款」
の改正
【H29.11施行】



⇒ 「**待機時間料**」等を**料金**として規定

「トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン」【H30.12策定】



⇒ **運送に必要なコスト**を示し、**運送事業者・荷主の共通理解**を醸成

「貨物自動車輸送安全規則」
の改正
【H29.7, R1.6施行】



⇒ **荷待ち時間や附帯業務**を「**乗務記録**」の記載対象に

「ホワイト物流」推進運動の展開 【H30.12～】



⇒ **荷主、一般国民向け**に輸送の効率化等と呼びかけ

- 真荷主に対して契約を書面化した者： **約80%**
- 改正後の標準約款に基づき運賃を設定した者： **約83%**
- 約款改正を踏まえ、真荷主との間で取引を見直した者： **約50%**
- 「ホワイト物流」に協力する旨の行動宣言をした荷主： **約550者**

今後の取組

- ✓ これまでも運送事業者向けの説明会等の場を活用して上記施策の周知等を実施。
- ✓ 今後、以下のような取組を進めることにより運送事業者・荷主双方に対する施策の浸透を図る。

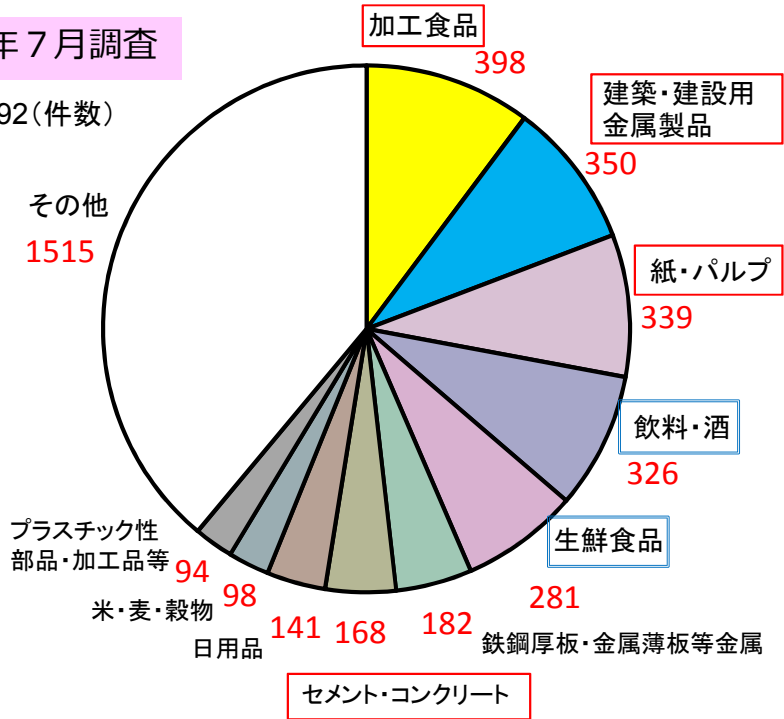
- ① 運送事業者や荷主等（※）により構成される**協議会におけるフォローアップ（年2回）**
 - ⇒ **本年10月に協議会を開催**した上で、**秋頃に書面化の浸透状況等に係る調査**を実施。
 - ⇒ **来年1・2月頃に再度協議会を開催**し、調査結果を踏まえ、**更なる浸透**を図る。
- ② **経産省、農水省と連携し、荷主を集めた説明会等における周知**
 - ⇒ **本年10月以降全国10ブロックで実施**
- ③ **経産省、農水省の各局長等の定期的な情報共有・意見交換会**の開催

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)

は、既に懇談会を設置している品目
 は、今後懇談会設置を検討する品目

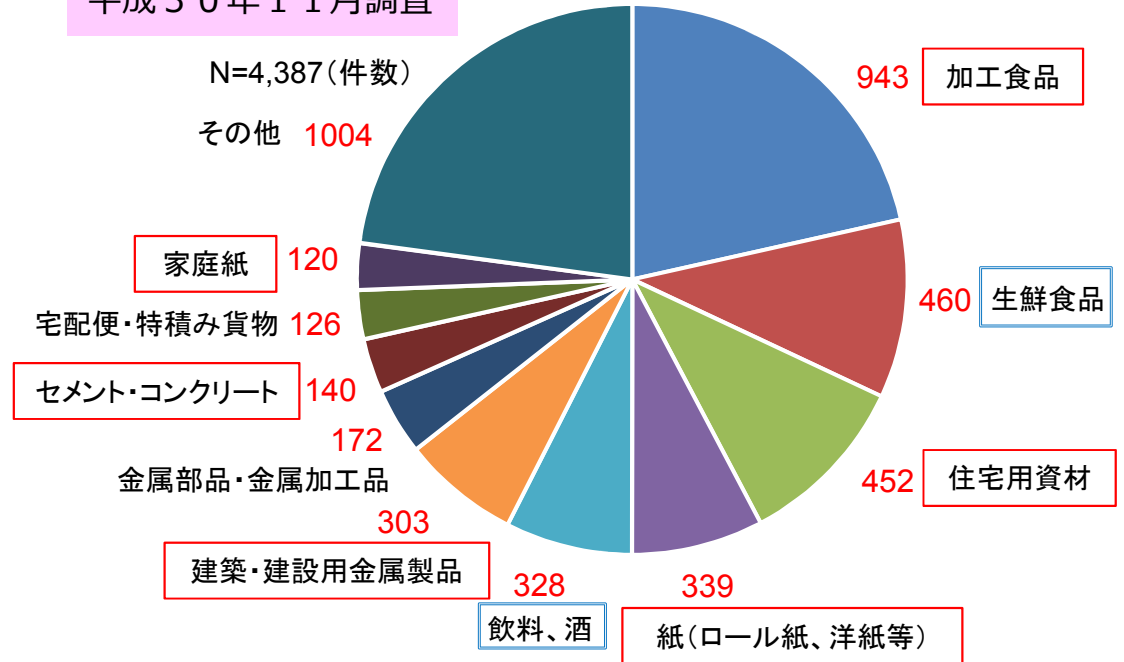
平成29年7月調査

N=3,892(件数)



平成30年11月調査

N=4,387(件数)



荷待ち時間が特に長い輸送分野

輸送品目 ⇒ ①加工食品 ②紙・パルプ ③建設資材

昨年度に設置した「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（以下、「加工食品懇談会」という）」では、加工食品物流の問題点・課題として様々な意見が提示され議論を行ってきた。

平成31年3月に開催した前回懇談会においては、特に以下の4つの施策について、「ホワイト物流」推進運動なども活用しながら関係者による取組の促進を図ることとしつつ、コード類の標準化やガイドラインの整備等も含めて、引き続き検討を行うと整理。

- ・受発注条件の見直し（リードタイムの延長、事前出荷情報の提供、波動の平準化、需給調整在庫の確保）
- ・荷待時間の削減（先着順から予約制への変更、時間指定の柔軟化）
- ・荷役時間の削減（バラ積み貨物のパレット化、パレットサイズの統一、外装段ボールサイズの見直し）
- ・検品時間の削減（3分の1ルールの見直し徹底、年月日表記から年月表記への変更、事前出荷情報の提供とQRコード等への情報の組み込み、統一伝票や段ボールなどへの表記の標準化）

今年度の検討の進め方について(加工食品)

1. 本年度のアウトプットのイメージ(案)

- ① 関係者による取組を推奨する項目のリスト等から構成される「加工食品物流における「ホワイト物流」推進ガイドライン」(仮称)及び取組の検討に役立つ情報をまとめた参考資料集を作成する。
 - 「ホワイト物流」推進運動ポータルサイトで公開。
 - 加工食品の製造、卸売、小売、物流等の関係者に対し、取組の検討と「ホワイト物流」推進運動の自主行動宣言への反映を要請する。
 - 本ガイドラインを活用し、来年に迫る東京2020オリンピック・パラリンピック大会期間中の対応を含め、荷主と運送事業者の協力による物流効率化のための取組の検討・実施を要請する。
- ② 今後、標準化を進めていくことが期待される事項について取りまとめる。
 - 令和2年度以降、関係団体等に対し、標準化やその検討を働き掛けていく。

2. 他の検討会等との役割分担

「持続可能な加工食品物流検討会」等の他の検討の枠組みで議論されている取組については、その検討成果を活用することなどにより、本懇談会との重複を避けることとする。

1. 今年度のアウトプットのイメージ

- ドライバー不足が深刻化する中、国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないよう、懇談会での議論や実証実験等の結果を踏まえ、紙・パルプ分野のサプライチェーン全体での物流改善に向けた取組を促進していくため、取組メニュー例、検討にあたっての手順・留意事項、参考となる取組事例等をまとめた『紙・パルプ分野における「ホワイト物流」推進ガイドライン』（仮称）を作成。
 - ➡ 本ガイドラインについては、「ホワイト物流」推進運動とも連動して、紙・パルプの製造、卸売、小売、物流等のサプライチェーンの関係者に広く周知。
 - 本ガイドラインを活用して、来年に迫る東京2020オリンピック・パラリンピック大会期間中の対応を含め、荷主と運送事業者の協力による物流効率化のための取組の検討・実施を要請。

2. 検討の進め方

● 第1回懇談会（令和元年6月25日）

- これまでの議論等を踏まえた現状・課題の整理
- 今年度の進め方について

● 第2回懇談会（令和元年秋ごろ）

- 実証実験等の実施状況の報告・共有

● 第3回懇談会（令和2年2月ごろ）

- 実証実験等の結果の報告
- ガイドライン（案）の提示

ガイドラインの策定

令和元年7月～

課題の内容に応じて、以下を実施

実証実験

課題解決に資すると考えられる取組みを試行的に実施し、効果等を検証する

実態調査

課題の発生箇所・発生件数等の実態を調査し、課題の「見える化」を図る

ヒアリング・アンケート

先進的な取組みを行っている事業者等からのヒアリングや、消費者等に対するモニター調査等を行い、取組みに当たってのポイントや課題等を把握する

反映

1. 今年度のアウトプットのイメージ

- ドライバー不足が深刻化する中、国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないよう、懇談会での議論や実証実験等の結果を踏まえ、建設資材分野のサプライチェーン全体での物流改善に向けた取組を促進していくため、取組メニュー例、検討にあたっての手順・留意事項、参考となる取組事例等をまとめた『建設資材分野における「ホワイト物流」推進ガイドライン』（仮称）を作成。
 - ➡ 本ガイドラインについては、「ホワイト物流」推進運動とも連動して、建設資材の製造、加工、商社・卸売（小売）、物流、施工事業者等のサプライチェーンの関係者に広く周知。
 - 本ガイドラインを活用して、来年に迫る東京2020オリンピック・パラリンピック大会期間中の対応を含め、荷主と運送事業者の協力による物流効率化のための取組の検討・実施を要請。

2. 検討の進め方

● 第1回懇談会（令和元年7月8日）

- これまでの議論等を踏まえた現状・課題の整理
- 今年度の進め方について

● 第2回懇談会（令和元年秋ごろ）

- 実証実験等の実施状況の報告・共有

● 第3回懇談会（令和2年2月ごろ）

- 実証実験等の結果の報告
- ガイドライン（案）の提示

ガイドラインの策定

令和元年7月～

課題の内容に応じて、以下を実施

実証実験

課題解決に資すると考えられる取組みを試行的に実施し、効果等を検証する

実態調査

課題の発生箇所・発生件数等の実態を調査し、課題の「見える化」を図る

ヒアリング・アンケート

先進的な取組みを行っている事業者等からのヒアリングや、消費者等に対するモニター調査等を行い、取組みに当たってのポイントや課題等を把握する

反映

対象輸送品目ごとの課題について

- 輸送品目によって輸送の特性が異なる面があり、輸送品目に応じて検討を実施することが効果的な面がある。
- このため、荷待件数が特に多い分野等について、それぞれ課題の抽出を図り、取引慣行上の課題も含めサプライチェーン全体で解決を図っていくために、発着荷主及び運送事業者が参画して長時間の労働の改善モデルの展開等を行う。

加工食品の課題

- ・発注から短期間の納品、特定日集中(小売・卸発注時、メーカー卸出荷時) ⇒ **受発注条件の見直し リードタイムの確保**
- ・荷積み、荷下ろし時に長時間の荷役作業発生(メーカー卸積時、卸・物流センター荷下時) ⇒ **荷役時間の削減**
- ・荷卸し場所や車両集中による待ち時間の発生(荷卸時) ⇒ **荷待ち時間の削減**
- ・業界の慣習や目視等による長時間の検品作業(荷卸時) ⇒ **検品時間の削減**

紙・パルプ物流の課題(洋紙・板紙)

- ・発注期限の未遵守及び納品期限の厳格(卸商出荷時) ⇒ **リードタイムの確保**
- ・出荷、荷下ろし待ち時間の発生(工場荷下し時) ⇒ **荷待ち時間の削減**
- ・小ロットの配送効率の低下(卸商出荷時) ⇒ **少量多頻度納品の効率化**
- ・契約外の荷卸し作業発生(工場荷卸時) ⇒ **付帯作業の軽減** ・特定の曜日の集中(工場出荷時) ⇒ **繁閑差の平準化**

紙・パルプ物流の課題(家庭紙)

- ・荷揚げ、荷下ろしの非効率(出荷時) ⇒ **手積み、手卸し作業の解消** ・荷卸し待ち時間の発生(出荷時) ⇒ **荷待ち時間の削減**
- ・駐車禁止場所での納品(荷下時) ⇒ **納品環境の改善** ・少量多頻度納品(卸出荷時) ⇒ **少量多頻度納品の効率化**

建設資材物流の課題

- ・荷待ち時間の発生(工事現場荷下時) ⇒ **工場現場の進捗状況の情報共有**
- ・発注期限の未遵守(メーカー等出荷時) ⇒ **リードタイムの確保** ・付帯作業の実施(加工工場荷下時) ⇒ **付帯作業の軽減**
- ・検品・仕分け作業の長時間化(倉庫荷下時) ⇒ **検品・仕分け作業の効率化**

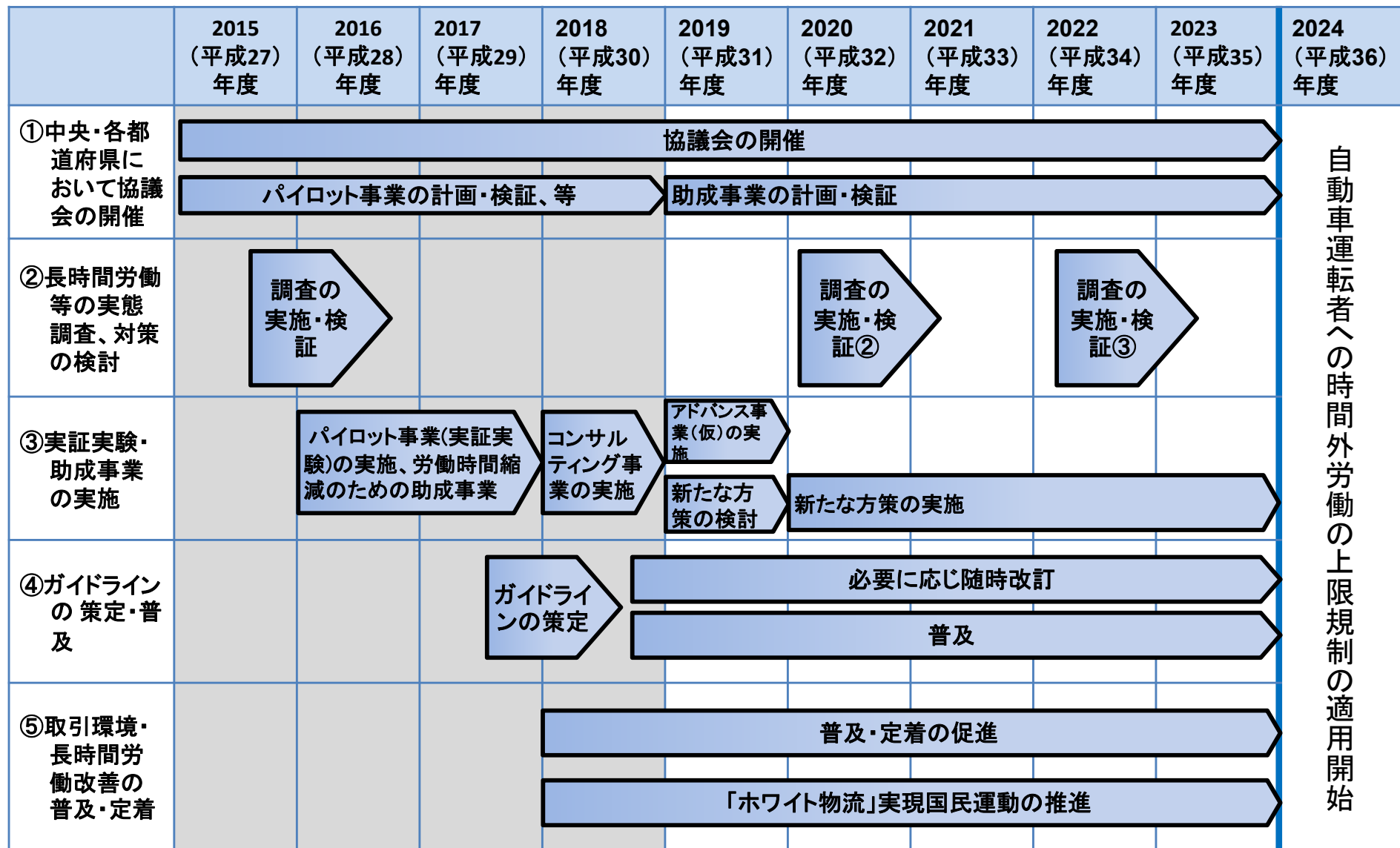
これまでの取り組み

- ・平成28～29年度の2年間でパイロット事業(実証実験)を九州各県で実施し、「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」に網羅した。
- ・平成30年度は、宮崎、鹿児島県に地域を限定してコンサルティング事業を実施し、リードタイム見直しや拘束時間削減の取り組みにより成果をあげた。



令和元年の実施事項 (3項目)

- ①平成30から本省において実施された、特に荷待時間が長い対象輸送分野(加工食品、紙・パルプ、建設資材)別の懇談会の検討内容について周知を行う。
- ②各地方(都道府県)において、対象輸送品目の中から一つ以上のテーマを決めて課題の整理、改善策の活用等について検討を行う。
- ③対象輸送品目を基本として、サプライチェーンに関係するもの対象集団として、実態のさらなる把握・調査及び試験的な取組みを「アドバンス事業」として実施。
(各県ごと手上げ方式で、全国10件程度を選定。)



※2023年(平成35年)4月には、中小企業における月60時間超の時間外労働の割増賃金率引き上げ

取引環境の適正化関係の周知について

～物流を安定的に確保するために～(トラック運転者の労働環境改善等について)

近年、トラック運転者不足が深刻化しており、その影響により物流危機、引っ越し難民など様々な問題が出てきております。

政府の働き方改革関連法案の国会付帯決議においても、トラック運転者の労働環境改善、長時間労働の是正の必要性が指摘されています。

運送事業者と荷主との取引についてはこれまで様々な取り組みを通じて適正化を図ってきましたが、令和6年度からの時間外労働の罰則付き上限規制(年960時間)の適用に向け、取引環境の適正化のための取り組みをより一層加速させていく必要があります。

トラック運送事業者の努力だけでは働き方改革や法令遵守を進めることが困難であるため、荷主企業や消費者などみなさまのご理解とご協力が必要となってきます。

以下の各ガイドライン、リーフレット等をご覧ください、ご理解とご協力をお願いいたします。

- トラック運送業における書面化推進ガイドライン
<http://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf> 【PDF:850KB】
 - トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン
<http://www.mlit.go.jp/common/001197192.pdf> 【PDF:3.66MB】
 - トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン
<http://www.mlit.go.jp/common/000211177.pdf> 【PDF:1.80MB】
 - 標準貨物自動車運送約款改正リーフレット
<http://www.mlit.go.jp/common/001236734.pdf> 【PDF:483KB】
 - 荷主勧告周知リーフレット
<http://www.mlit.go.jp/common/001204970.pdf> 【PDF:2.35MB】
 - 運送委託者への注意喚起リーフレット(公取、中企庁との連名)
<http://www.mlit.go.jp/common/001170941.pdf> 【PDF:3.19MB】
 - トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン
<http://www.mlit.go.jp/common/001267339.pdf> 【PDF:3.73MB】
 - 貨物自動車輸送安全規則の改正関係リーフレット
<http://www.mlit.go.jp/common/001292625.pdf> 【PDF:2.24MB】
<http://www.mlit.go.jp/common/001292626.pdf> 【PDF:4.17MB】
 - 「ホワイト物流」推進運動のご案内
<https://white-logistics-movement.jp/docs/pamphlet.pdf>
【PDF:2.62MB】
 - 飲料配送研究会報告書、標準運送約款適用細則
<http://www.mlit.go.jp/common/001300891.pdf> 【PDF:1.75MB】
<http://www.mlit.go.jp/common/001300895.pdf> 【PDF:409KB】
- 【国土交通省ホームページ(貨物自動車運送事業に関する施策)】
http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000007.html