

第12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」

トラック運送事業に係る各種施策について

令和4年3月

九州運輸局 自動車交通部 貨物課



目 次

1. トラック運送事業に関する取組みについて 1
2. 取引環境・労働環境改善のための取組みについて 15
3. 周知事項について 27
<参考資料> 35

1. トラック運送事業に関する取組みについて

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



標準的な運賃の告示制度の導入

法令遵守して運営する際の参考となる運賃が効果的

(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

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

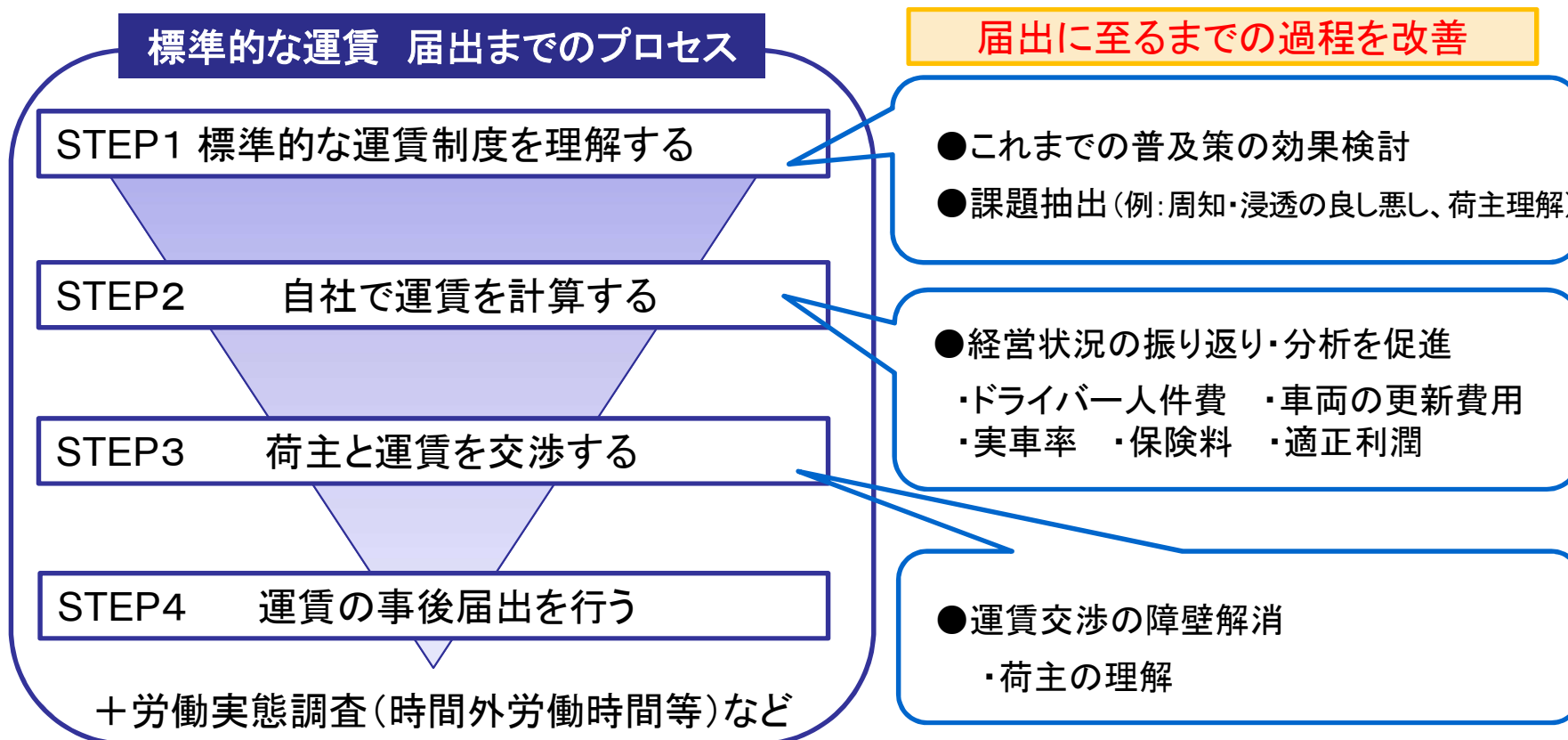


今後は、**標準的な運賃を実勢運賃に反映**させていくことが重要

その上で、**収益増相当分が適正原価の確保（人件費、設備費等）に充てられる**ことが重要

標準的な運賃の普及に向けた今後の取組

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



標準的な運賃の浸透に向けて

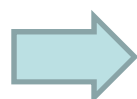
【トラック事業者向け】標準的な運賃の活用促進に向けた解説書

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



【解説書の主な内容】

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



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

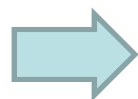
【荷主向け】標準的な運賃の活用促進に向けたリーフレット

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



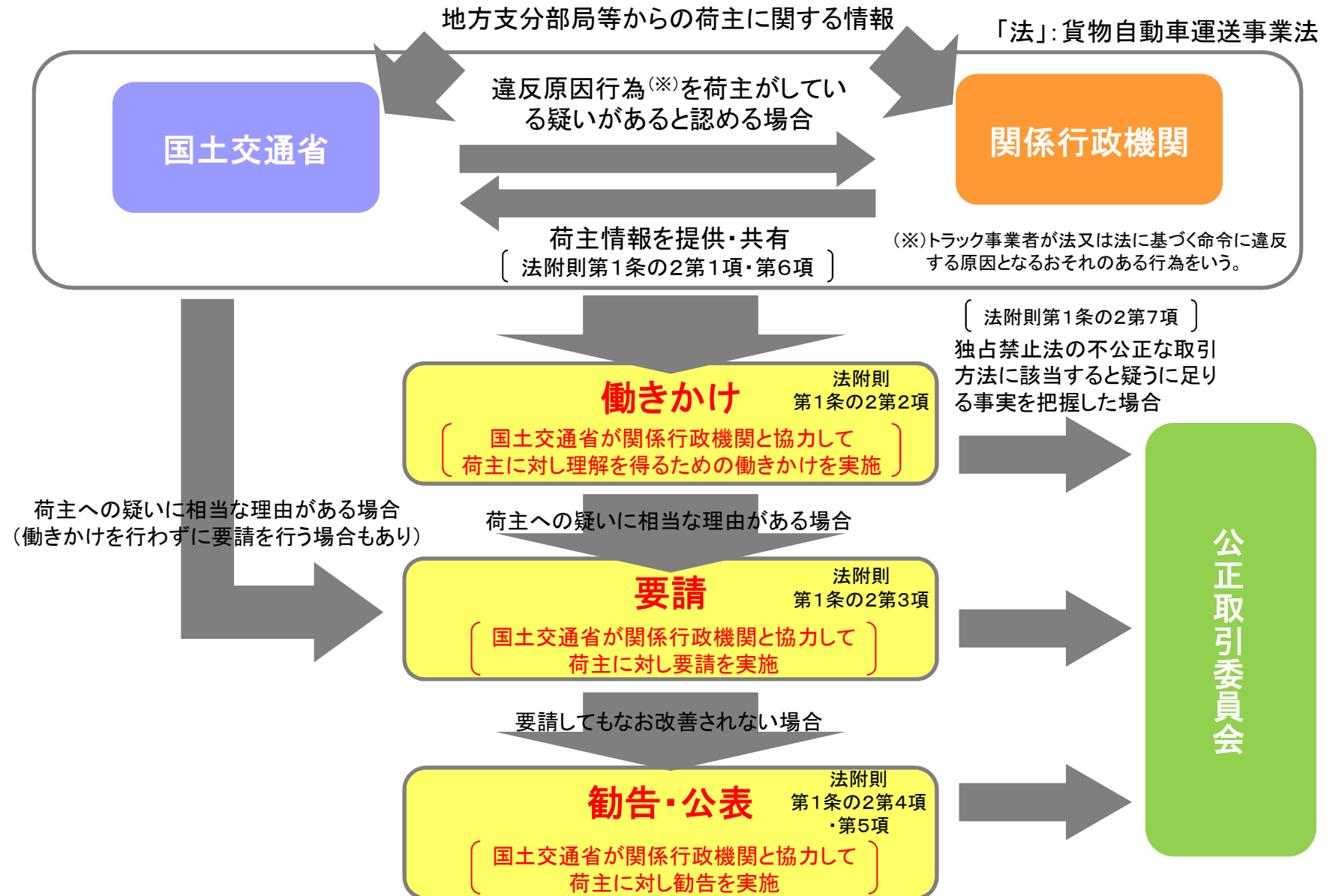
【リーフレットの主な内容】

- ◆ 標準的な運賃の主旨・目的
- ◆ 標準的な運賃の概要



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

法附則第1条の2第2項に基づく荷主に対する働きかけのフロー



荷主に対する働きかけの施行状況について(荷主対策の深度化関係)

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

- 制度改正について荷主・運送事業者向けに**関係省庁連名で周知**。**違反原因行為に該当し得る行為を例示**。

【例】・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（過労運転を招くおそれ）
・異常気象時など、安全な運行が困難な状況で運送を強要する行為（輸送の安全確保義務違反を招くおそれ）

- 国交省HPにおいて**設置した意見等の募集窓口等を活用**。荷主の行為について、幅広く情報収集。収集した情報に基づき、関係行政機関と連携して、**荷主への働きかけを実施**。

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

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

荷主への働きかけのフロー



QRコード

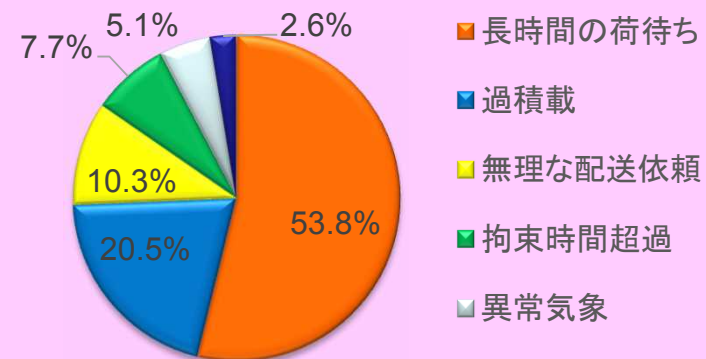
国交省HP：意見等の募集窓口

意見等の募集窓口等への投稿内容 (貨物自動車運送事業法等違反の疑いに関するもの)

<投稿で寄せられている主な項目>

- ・ (恒常的な)長時間の荷待ち
- ・ 拘束時間超過
- ・ 過積載
- ・ 無理な配送依頼
- ・ 依頼になかった附帯業務
- ・ 異常気象時の運行強要
- ・ その他

荷主企業等に行った配慮依頼 (違反原因行為の割合)



※令和2年度末時点

「ホワイト物流」推進運動 ～ ホワイト物流推進運動の概要 ～

- 国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するため、若者、女性、高齢者も含めた全ての人にとって魅力ある「よりホワイト」な職場づくりを行う取り組み。

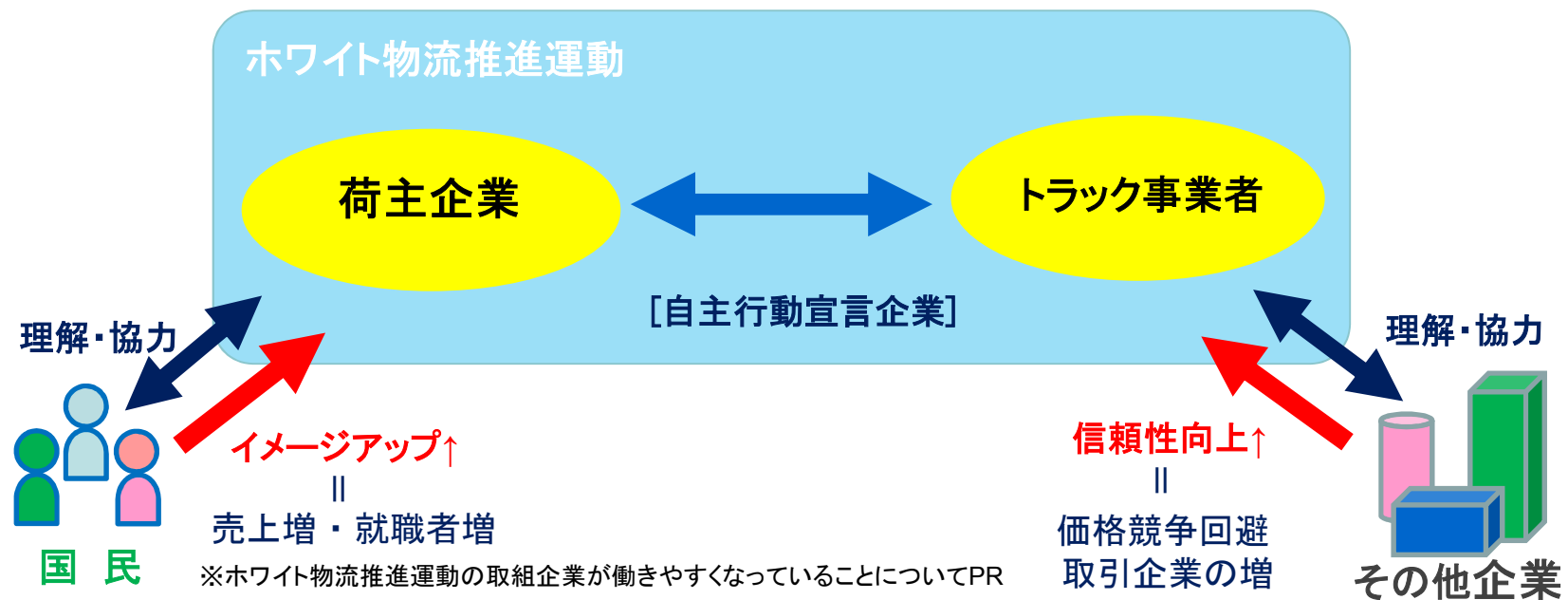
※ 全トラック運転手中、女性運転手は約 3%、65歳以上の運転手は約9% 【令和元年】

- 荷主企業、トラック事業者など、関係者が連携して当該取り組みを強力に推進。

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



「ホワイト物流」推進運動

～ ホワイト物流推進運動における国土交通省の取り組み ～

「ホワイト物流」推進運動 ポータルサイト

賛同企業リスト、「ホワイト物流」推進運動 推奨項目などをご紹介
賛同企業数：1315社（2021年12月31日時点）



<https://white-logistics-movement.jp/>



「ホワイト物流」推進運動 Twitter アカウントを立上げ

賛同した事の「効果」「感動」体験を、他社にShare（共有）& Spread（拡散）する仕掛けとして、「ホワイト物流」推進運動のTwitterアカウントを立上げ



ポータルサイト 新規コンテンツ「集いの場」

賛同企業・団体同士の出会い・連携を支援する「集いの場」を8月開設
業界・業種にこだわらず賛同企業・団体の皆様が、自身の物流に関わる“困りごと”や“要望”などを、集いの場の掲示板に投稿し、その投稿を見て共感した他の賛同企業・団体様と連携に向けた意見交換ができるプラットフォームです。



「ホワイト物流」推進セミナー

- セミナータイトル：「ホワイト物流」推進運動セミナー
～物流生産性向上に向け荷主企業が推進する取組とは～
- 対象者：主に、荷主企業（業種/業界を特定せず、全産業を対象）
- 開催形態：オンライン開催（zoom）
- セミナー実施時期：令和3年10月～令和4年3月まで 月1回 [計6回]

セミナープログラム(予定)	主催者：国土交通省
1. 「ホワイト物流」推進運動の紹介	
2. 最近の物流政策について（仮） <small>最近の物流政策等について発表。</small>	国土交通省
3. 物流効率化への取組み ～荷主だからできること、取り組んで欲しいこと～	富士通総研
4. 取組事例の発表 <small>物流改善に取り組みられた事業者が、実施内容と成果・苦分談を発表。</small>	講演企業詳細は裏面をご覧ください

自主行動宣言のメリット

ホワイト物流推進運度は「SDGs」につながる取り組み



8. 働きがいも経済成長も
すべての人のための持続的、包摂的かつ持続可能な経済成長、生産的な完全雇用およびディーセント・ワーク(働きがいのある人間らしい仕事)を推進する



9. 産業と技術革新の基盤をつくろう
強靱なインフラを整備し、包摂的で持続可能な産業化を推進するとともに、技術革新の拡大を図る



11. 住み続けられるまちづくりを
都市と人間の居住地を包摂的、安全、強靱かつ持続可能にする



13. 気候変動に具体的な対策を
気候変動とその影響に立ち向かうため、緊急対策を取る

取引企業等との関係性向上

自主行動宣言を行った企業は、「物流ひいては日本経済が直面する課題解決に取り組む企業」となり、企業のCSR活動として非常に重要な意義をもちます。

企業がCSRを果たすことで、取引企業等との関係性も向上することが期待されます。逆に取引しない企業は、物流社会全体で取り組む課題に無関心という表明になりかねず、将来的にサプライチェーンから外されたり、株主や地域の支援を得ることができなくなったりする可能性も懸念されます。

企業のブランディングに効果的

自主行動宣言を行った企業は、社会に対して責任を果たす企業として認識され、企業イメージの向上やブランディングにも非常に効果的です。

こうした社会貢献的な取り組みを積極的に行い、高い企業イメージ、高いブランドイメージをもつ企業は、フェアトレード的に消費者や取引企業からも選ばれるようになり、優秀な人材の採用にも有利になることが期待されます。

ビジネスチャンスにつながる

自主行動宣言を行った企業は、物流効率化などの課題を解決するための新しい取り組みを検討・実施しております。

こうした取り組みは、自主行動宣言を行った企業間での新規事業の創造や他業種との協働など、新しいビジネスチャンスにつながることを期待されます。

必須項目

(取組方針)

・事業活動に必要な物流の持続的・安定的な確保を経営課題として認識し、生産性の高い物流と働き方改革の実現に向け、取引先や物流事業者等の関係者との相互理解と協力のもとで、物流の改善に取り組みます。

(法令遵守への配慮)

・法令違反が生じる恐れがある場合の契約内容や運送内容の見直しに適切に対応するなど、取引先の物流事業者が労働関係法令・貨物自動車運送事業関係法令を遵守できるよう、必要な配慮を行います。

(契約内容の明確化・遵守)

・運送及び荷役、検品等の運送以外の役務に関する契約内容を明確化するとともに、取引先や物流事業者等の関係者の協力を得つつ、その遵守に努めます。

推奨項目

※推奨項目リストを公表

A. 運送内容の見直し

- ・ 物流の改善提案と協力
- ・ 予約受付システムの導入
- ・ パレット等の活用
- ・ 発荷主からの入出荷情報等の事前提供
- ・ 集荷先や配送先の集約
- ・ 運転以外の作業部分の分離
- ・ リードタイムの延長
- ・ 納品日の集約
- ・ 検品水準の適正化 等

B. 運送契約の方法

- ・ 運送契約の書面化の推進
- ・ 運賃と料金の別建て契約
- ・ 燃料サーチャージの導入
- ・ 下請取引の適正化

C. 運送契約の相手方の選定

- ・ 契約の相手方を選定する際の法令遵守状況の考慮
- ・ 働き方改革等に取り組む物流事業者の積極的活用

D. 安全の確保

- ・ 荷役作業時の安全対策
- ・ 異常気象時等の運行の中止・中断等

E. その他

- ・ 宅配便の再配達削減への協力
- ・ 引越時期の分散への協力
- ・ 物流を考慮した建築物の設計・運用

F. 独自の取組

- ・ 独自の取組

自主行動宣言の提出状況と更なる取組み

- 平成31年4月以降、1,315社が自主行動宣言を提出（令和3年12月31日時点）

業態別	企業・組合 ・団体数
農業, 林業	1
漁業	0
鉱業, 採石業, 砂利採取業	1
建設業	11
製造業	368
電気・ガス・熱供給・水道業	1
情報通信業	38
運輸業, 郵便業	705
卸売業, 小売業	112
金融業, 保険業	3
不動産業, 物品賃貸業	2
学術研究, 専門・技術サービス業	3
宿泊業, 飲食サービス業	1

業態別	企業・組合 ・団体数
生活関連サービス業, 娯楽業	0
教育, 学習支援業	3
医療, 福祉	6
複合サービス事業	18
サービス業(他に分類されないもの)	23
公務(他に分類されるものを除く)	0
分類不能の産業	19
合計	1,315

- 令和2年3月に、①自主行動宣言未提出の荷主上場企業等に対し、再度参加要請文を送付する共に、②既提出企業等に対し、更なる取組みの具体化や深掘りを要請。
- 今後も、セミナー等を通じて「ホワイト物流」推進運動の更なる推進が図られるよう関係省庁と連携した取組を実施。

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

※ 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>

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

<申請受付期間>

令和3年7月21日～10月15日

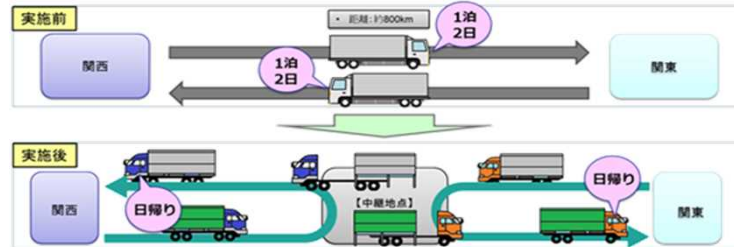
- ※ 令和3年12月下旬～ 審査結果通知書・登録料請求書の発行。
- ※ 令和4年2月21日に日本海事協会のHPで公表予定。

<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、先進的な取組みを広く発信予定。

「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

ここで決まった段階で、一度、大まかな運行図を作ってみる。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、活用することができます。



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

【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り便を、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り便が契約でき、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。
- 中継輸送によるコスト増加を、大きく抑制
中継輸送実施前後の積載率比較、コスト削減効果を示すグラフ。

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

懸念事項 例：車両故障、荷物事故等の経費負担をどうするか、
全ての懸念事項を事前に洗い出し、協定書で明確にする。
まずスタートして、問題が出る度に支店間で協議のうえ解決。
一歩ずつ中継輸送の仕組みの確立を進めている。
※協議内容の例
・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てしまう場合は、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. 中継輸送の取組み内容

2. 中継輸送の取組み内容

中継輸送の輸送ネットワークを整理

中継輸送実施前後の積載率比較、コスト削減効果を示すグラフ。

3. 取組みに向けた課題 逆に東京支店が金曜日出発しても、名古屋で上陸発の荷物が少なく、両支店が低積載運行になっていた。

4. 中継輸送の導入効果 当日中に帰社する。積載率向上、コスト削減効果を示すグラフ。

- <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

2. 取引環境・労働環境改善のための 取組みについて

- トラック運送事業者においては、月60時間超の時間外労働等、長時間労働の常態化が課題となっているが、荷主都合による荷待ち時間等がその大きな要因となっており、業界の自主努力のみで改善することは困難。
- このような状況を踏まえ、厚生労働省、国土交通省、事業者、荷主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。
- 平成28年度及び平成29年度に長時間労働削減等に向けたパイロット事業を行い、そこで得られた長時間労働改善等の知見を平成30年度にガイドラインとして取りまとめ。

「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

【学識経験者】

野尻 俊明 流通経済大学学長（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】

仁平 章 日本労働組合総連合会 総合政策推進局総合局長
 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】

林 幸宏 内閣府政策統括官（経済財政運営担当）
 津垣 修一 消費者庁政策立案総括審議官
 吉永 和生 厚生労働省労働基準局長
 畠山陽二郎 経済産業省大臣官房商務・サービス審議官
 亀井 明紀 中小企業庁事業環境部取引課長
 太田 豊彦 農林水産省食料産業局長
 小野 洋 環境省地球環境局長
 萩川 直也 国土交通省自動車局長
 阿部 竜矢 国土交通省総合政策局物流政策課長
 紺野 博行 国土交通省総合政策局参事官（物流産業）

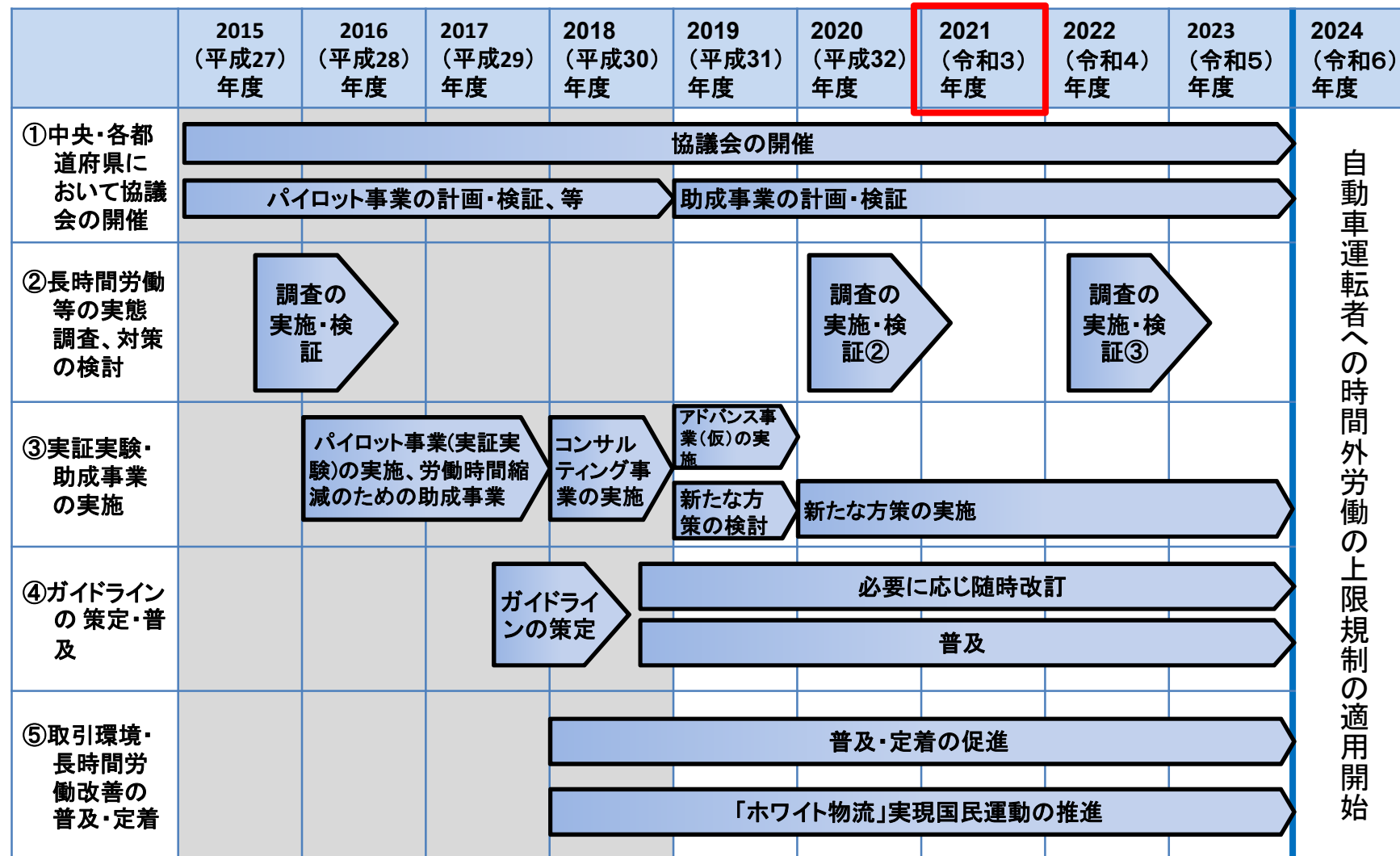
【荷主】

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
 五十嵐克也 日本商工会議所 地域振興部長
 湊元 良明 日本商工会議所 産業政策第二部長
 佐久間一浩 全国中小企業団体中央会 事務局次長
 橋爪 茂久 （公社）日本ロジスティクスシステム協会 専務理事
 山田 周 日本機械輸出組合 国際貿易円滑化委員会委員長
 塩田 弘幸 全国農業協同組合連合会 経営企画部次長
 山中 邦夫 日本農業法人協会 事務局長
 一柳 尚成 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】

辻 卓史 （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
 溝田 浩司 日本通運（株） 業務部長

※内閣府政策統括官はトラック運送業の生産性向上協議会の委員のみ



※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

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

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

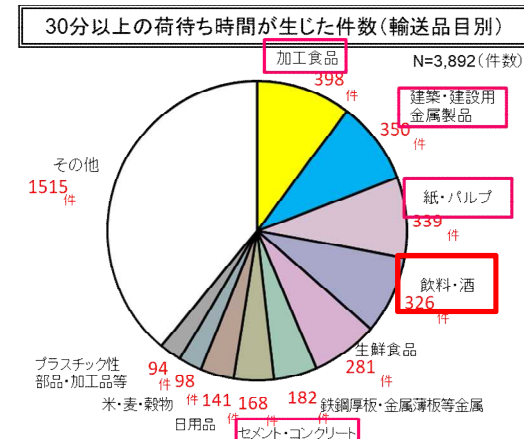
協議会	検討テーマ	実証実験
大阪	加工食品、建設資材、紙・パルプ	加工食品
京都	加工食品、建設資材、紙・パルプ	
兵庫	加工食品、建設資材、紙・パルプ	
滋賀	日用雑貨品	日用雑貨品
奈良	加工食品、建設資材、紙・パルプ	
和歌山	加工食品、建設資材、紙・パルプ	
広島	建設資材	
鳥取	標準的な運賃の浸透	
島根	加工食品	
岡山	飲料・酒	
山口	建設資材	
徳島	紙・パルプ	
香川	紙・パルプ	
愛媛	加工食品	
高知	加工食品	
福岡	加工食品、生鮮食品(農産物)	
佐賀	加工食品、生鮮食品(農産物)	
長崎	加工食品	
熊本	生鮮食品(生乳)	生鮮食品(生乳)
大分	加工食品	
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

- 九州管内のトラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会の対象輸送分野

協議会	検討テーマ	実証実験
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	加工食品、飲料・酒、生鮮食品(農産物)	
大分	加工食品、飲料・酒	
宮崎	加工食品	
鹿児島	生鮮食品(茶葉)	生鮮食品(茶葉)

1. ガイドライン策定の経緯

- トラック運送業においては、ドライバー不足が大きな課題となっており、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携して、取引慣行上の課題も含めてサプライチェーン全体で解決を図っていくことが必要。
- 一方、個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあるところであり、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- このため、荷待ち件数が特に多い加工食品、建設資材、紙・パルプの各分野の物流について、課題の抽出を図るとともに、トラック運送事業者及び発着荷主が参画して長時間労働の改善を図るため懇談会等を設置。懇談会等の検討の成果としてガイドラインを策定。



2. ガイドラインの構成

【まえがき】

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

【本編】

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

【あとがき】

- 輸送品目別物流における今後の取組みの方向性



品目別各ガイドラインの概要

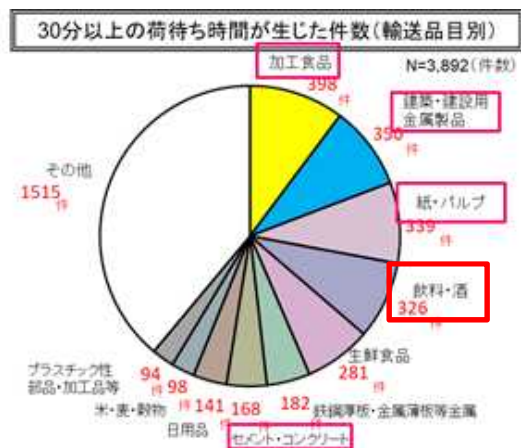
(令和2年5月29日公表、令和3年4月27日「加工食品」を「加工食品、飲料・酒」に改訂)

品目	主な課題	解決方策	今後の取組の方向性
加工食品、 飲料・酒	<p>https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000230.html</p> <ul style="list-style-type: none"> 「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 飲料における夏期の物流波動 <p>⇒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</p>	<ul style="list-style-type: none"> 賞味期限の年月表示化等による仕分け作業等の効率化 ASNやQRコード等の活用による伝票情報等の電子化 附帯作業の見える化 パレットサイズや外装サイズの統一、外装表示の標準化 	<ul style="list-style-type: none"> 事前出荷情報の提供と伝票情報の電子化の組み合わせ等によるノー検品の実現 附帯作業の軽減 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	<p>https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000216.html</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>⇒トラックの荷待ちへの関心が薄い</p> <ul style="list-style-type: none"> 多種多様な製品を邸別に仕分け <p>⇒複雑かつ長時間にわたる検品作業</p>	<ul style="list-style-type: none"> 工事現場での事前の段取りをデジタル化したうえで「見える化」と「精緻化」し、関係者の円滑な情報共有を推進 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<p>https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000214.html</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>⇒低積載率での運行 ⇒附帯作業の実施による長時間労働</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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 発着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 	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<p>https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000215.html</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>⇒手荷役による長時間労働</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>⇒家庭紙のみを少量多頻度で毎日納品</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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

輸送品目別ガイドライン策定の今後の展開

ガイドラインの今後の展開

- ✓ これまでも荷主団体や運送事業者向けの説明会等の場を活用してガイドラインの周知等を実施。
- ✓ 今後、以下のような取組を進めることにより荷主・運送事業者双方に対する施策の浸透を図る。
 - ①国土交通省のほか、荷主所管省庁、荷主企業、運送事業者等により構成される、中央及び全国47都道府県に設置した「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」によるフォローアップ。
 - ②物流総合効率化法の支援等も活用しつつ、それぞれのサプライチェーンの事業者を対象とした各企業における具体的な取り組みを支援・促進。
 - ③国土交通省の既存のリソースなども活用しながら、広告活動やセミナーを開催するなどガイドラインの普及啓発・情報発信の実施。



加工食品、飲料・酒物流編



建設資材物流編



紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編



紙・パルプ(家庭紙分野)物流編

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

○東京都地方協議会が取り組んだ実証実験例

年月日表記と年月表記の作業比較 東京都

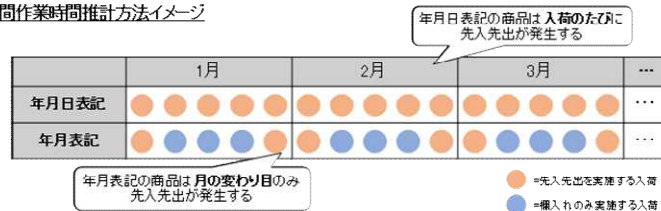
1. 実施者の概要

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

2. 事業概要

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

月間作業時間推計方法イメージ



【計測結果】作業別庫内作業員の平均作業時間(合計88件)

先入先出(n=30)	棚入れ(n=56)
2分42秒/作業	32秒/作業

【推計結果】作業別庫内作業員の作業時間(合計69アイテム(SKU))

	before 年月日表記と年月表記の混在	after 全て年月表記の場合	年月日表記への切り替えによる削減時間
月間作業時間	198時間47分42秒	88時間56分39秒	108時間51分3秒
年間作業時間 (※参考)	2378時間32分26秒	1078時間19分48秒	1308時間12分38秒

※季節変動、期間限定商品等の条件を考慮して推計

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

3. 課題

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

4. 事業内容

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

5. 結果

- ① フォークリフトを使用した作業に絞って、商品補充時の先入先出作業と棚入れ作業を比較したところ、先入先出には2分42秒/作業掛かっていたのに対し、棚入れには32秒/作業掛かっていることが明らかとなった。
- ② 当該卸のセンターにおける入荷実績をもとに、実証実験で計測した商品(69アイテム)のうち約4割を占める年月日表記の商品が、全て年月日表記に切り替わったケースを想定し、月間・年間作業時間を推計した。
- ③ 年月日表記(補充ごとに先入先出が行われた場合の補充)が残っている状態では、月あたりの作業時間が198時間47分であった。一方、すべての商品が年月表記(月初・月末のみ補充ごとに先入先出が行われ、月中は棚入れとなる場合の補充)に切り替わった後は、月あたりの作業時間が88時間56分となった。

6. サプライチェーン関係者のメリット

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

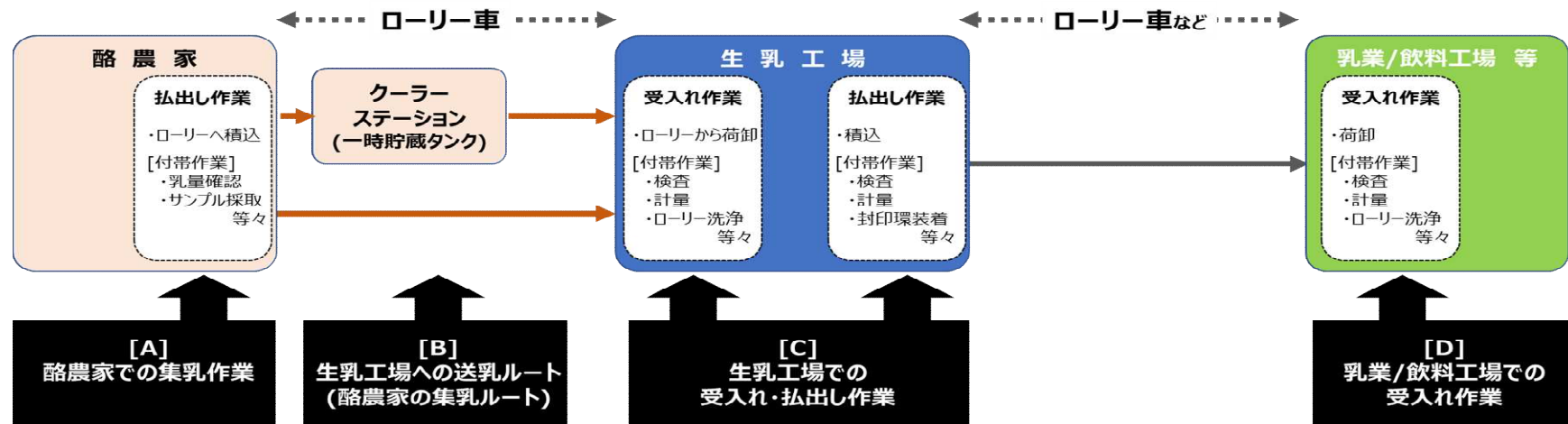
7. 結果に結びついたポイント/今後の展開

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

○R2年度実施の生乳物流の改善に向けた取り組み概要

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

○生乳物流の輸送ネットワーク概観及び課題の特徴について



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

バス使用時間帯の計画的配分などによる待ち時間削減 熊本県

1. 実施者の概要

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

2. 事業概要

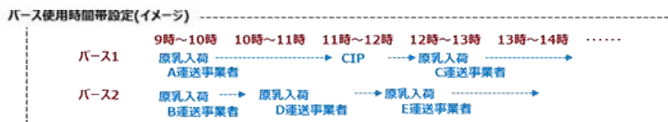
① らくのうマザーズ入荷時のバス使用時間帯の計画配分

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



改善

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



② 酪農家集乳ルート見直しでらくのうマザーズ入荷時間帯を分散



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

3. 課題

らくのうマザーズ入荷時に待ち時間が発生

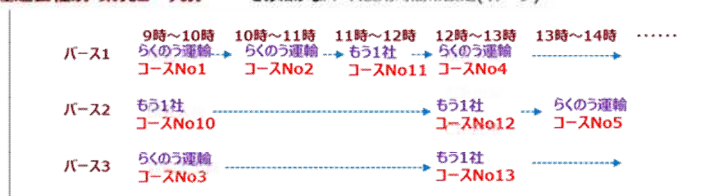
- ・到着車両が集中し、或いは受乳スペースが混雑すると、30分から60分の待ち時間が発生する。実態として、この待ち時間は、毎日発生している。
- ・らくのう運輸は、らくのうマザーズに生乳を1日3回納入。
 入荷時刻は、9時・12時・15時と決められているが、3回目の納入は、1回転目・2回転目の運行影響で、待ち時間がより長くなる。

4. 事業内容

生乳の入荷を担っている運送事業者全てを対象としたバス使用時間帯の計画的配分

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

運送会社別・集乳コース別 … きめ細かなバス使用時間帯設定(イメージ)

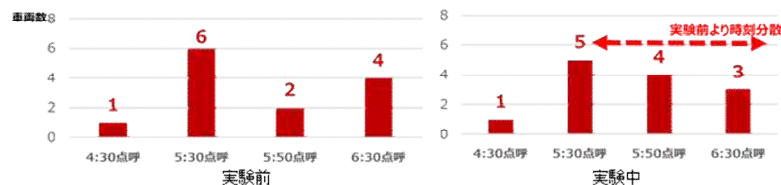


5. 結果

らくのうマザーズ入荷時の、削減待ち時間

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

酪農家集乳ルート見直し



6. 荷主企業のメリット

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

7. 結果に結びついたポイント

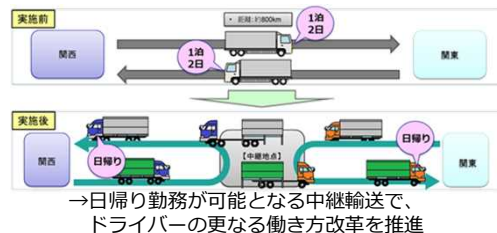
- ① 荷主が昨今のドライバー不足を重要な問題と認識していた。
- ② 運送事業者からの問題点や要望に対して、忌憚のない議論ができた。

1. 中継輸送の普及促進に係るこれまでの取組み

- ・平成27年度から28年度にかけて「中継輸送実証実験モデル事業」を実施し、そこで明らかになった課題を踏まえて、中継輸送の実施にあたって検討すべき事項や必要な資料等について解説した手引書を作成
- ・令和元年度には、実際に中継輸送の取組内容や成功の秘訣等を取りまとめ、中継輸送を始める際に参考となるよう、「中継輸送の取組事例集」を作成

2. 中継輸送の普及促進に係る論点

- ・他事業者間で中継輸送を実施するための方策
 - 現状は同事業者の営業所間で行われている例が多い。
 - 効率的なマッチングを行うための、プラットフォームのあり方や、運行計画（運行ルートや時間）や輸送品目等の見える化の実施方針
 - 将来的なフィジカルインターネット構想に向け、ユニットロードの導入単位の入口として可能性があるスワップボディコンテナ車両やW連結車の活用を踏まえた検討
- ・中継拠点の確保
 - ドライバーの労務負担軽減や労働時間の適切な管理の観点から、休憩・仮眠施設等の福利厚生施設・サービス提供場所を整備・併設等の検討が必要



3. R3年度の取組事項及びスケジュール

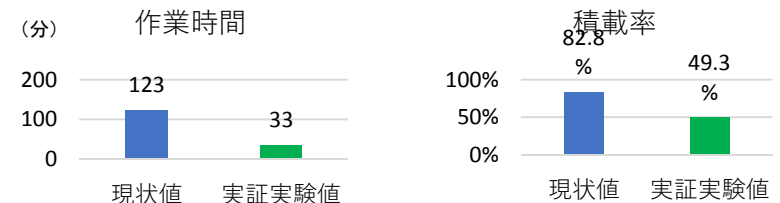
- ・2. の論点の課題解決に向けてヒアリング等の調査を実施
- ・必要に応じて関係者が参画する会議体を設置し議論、ガイドライン等のアウトプットを検討

○想定スケジュール

令和3年7月～	ヒアリング、アンケート調査の実施
令和3年9月～	実証実験等の調査実施の検討・実施
令和4年1月	ガイドライン（仮）素案の検討
令和4年3月	ガイドライン（仮）の策定・公表

1. 紙加工品の手荷役改善に係るこれまでの取組み

- ・平成30年度から令和元年度にかけた議論を踏まえ、紙・パルプ（家庭紙分野）物流のガイドラインを取りまとめ
- ・令和2年度に、紙加工品（オムツ、生理用品等）のパレット輸送を対象とした栃木県地方協議会で実証事業を実施。



⇒令和2年度栃木県地方協議会実証実験より。作業時間は大幅に改善するものの、積載率が大きく低下

2. 紙加工品の手荷役改善に係る論点

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

3. R3年度の取組事項及びスケジュール

- ・2. の論点の課題解決に向けてヒアリング等の調査を実施
- ・必要に応じて関係者が参画する会議体を設置し議論、製品サイズのDFL等を見据えた手積み手卸しの解消に向けたアクションプラン（仮）のアウトプットを検討

○想定スケジュール

令和3年7月～	ヒアリング、アンケート調査の実施
令和3年9月～	実証実験等の調査実施の検討・実施
令和4年1月	標準化アクションプラン（仮）素案の検討
令和4年3月	標準化アクションプラン（仮）の策定・公表

3. 周知事項について

対応策

○適正な運賃收受のための荷主周知活動

⇒「燃料費を含む適正な運賃の收受」という基本的考え方に基づき「標準的な運賃」や「燃料サーチャージ」の導入等により、燃料価格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。 (荷主団体に文書により周知するとともに、各種協議会やセミナー等を通じて実施)

○相談窓口の設置

⇒トラック事業者が、燃料費の上昇分へ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の相談窓口を新たに設置。

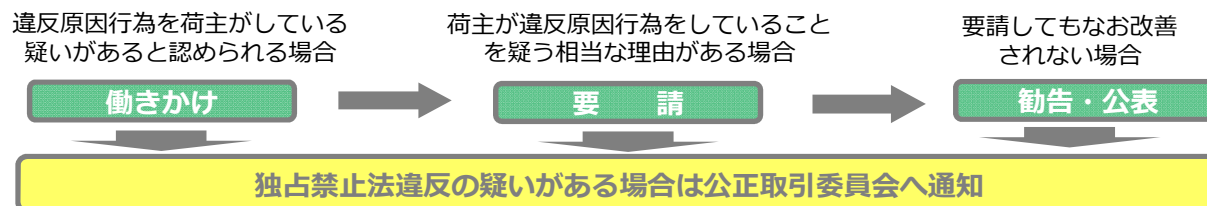
⇒国土交通省目安箱(web)にも意見募集の対象として燃料価格に関する事項を新たに明記

○荷主働きかけ等の法的な対応

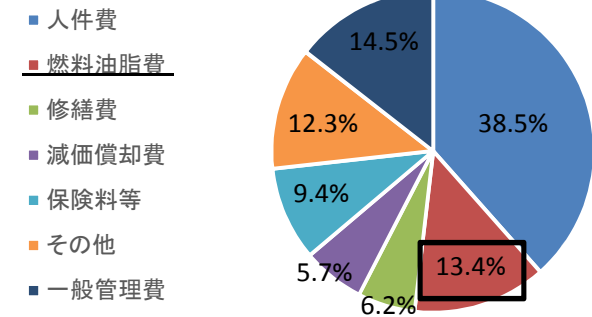
⇒燃料費の上昇分を運賃等に反映することを求めたにもかかわらず不当に据え置くことは、独占禁止法の違反(買ったたき)等になるおそれがあるとともに、改正貨物自動車運送事業法に基づき、国交省による荷主への働きかけや、要請、勧告・公表等の対象にすることとし、この点につき、関係省庁等と連携して対応。

⇒上記の荷主周知活動や相談窓口、目安箱を活用して、こうした国交省の対応を関係者に周知するとともに、不当な据え置きに関する情報収集を行う

＜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のフロー＞



＜営業費用に占める燃料費の割合＞



出典:全日本トラック協会「経営分析報告書」(令和元年度決算版)

＜相談窓口・目安箱(国交省HP)＞



令和3年(2021年)の燃料価格の上昇に対する対応について

● 令和3年(2021年)の燃料価格の上昇により、貨物自動車運送事業者の荷主の適正な運賃收受について、いっそうの促進を図るため、国土交通省で

1. 適正な運賃收受のための荷主周知活動

適正な運賃收受については、従前より、荷主・荷主団体に対して、様々な手受けて、改めて「標準的な運賃」の設定や燃料サーチャージの導入等により、荷主・荷主団体に対する周知活動を行います。

- [荷主団体あて周知文書](#)
- [運送委託者向けリーフレット](#)
- [標準的な運賃パンフレット](#)
- [燃料サーチャージガイドライン](#)

2. 相談窓口の設置

運賃交渉力が十分に備わっていない貨物自動車運送事業者について、燃費十分ができるよう、本省、地方運輸局、運輸支局に、新たに、今般の燃料価

相談窓口一覧 ← **相談窓口**

3. 荷主への働きかけ等

荷主(元請を含む。)が貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律(昭和120号)に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法(平成17年法律第120号)に基づき、当該行為を公正

輸送実態把握のための意見等の募集窓口 ← **目安箱** 28

燃料価格上昇を踏まえた荷主への周知

国自貨第69号
令和3年11月10日

荷主関係団体 御中

国土交通省自動車局貨物課長

貨物自動車運送事業者の適正な運賃收受のための周知について

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

今般の燃料価格上昇によって貨物自動車運送事業者の経営状況に与える影響が懸念されています。こうした燃料価格の上昇分については、「標準的な運賃」の設定や燃料サーチャージの導入等によって適正な運賃收受に繋げ、貨物自動車運送事業者のみがその負担を抱えないことが必要です。

また、今般の燃料価格上昇は、適正な運賃收受の重要性について認識を新たにするものではありませんが、そもそも、「標準的な運賃」において積算される人件費、車両更新に要する費用、事業運営や物流効率化に必要な設備導入に要する経費などを含め、適正な運賃を收受することが物流の持続可能性を確保するうえで重要です。

つきましては、荷主（運送委託者）と貨物自動車運送事業者が協議の上、適正な運賃による運送契約の締結を行うことは、取引環境の適正化のために不可欠であることから、今般の趣旨についてご理解いただき、下記の事項について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

記

1. 貨物自動車運送事業者と協議の上、**燃料費の上昇分を反映した適正な運賃・料金への見直しを行うこと。**
2. 貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、**運賃・料金を不当に据え置くことは、**私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）に違反するおそれがあるとともに、**貨物自動車運送事業法**（平成元年法律第83号）**附則第1条の2に基づき、荷主への働きかけ、要請、勧告・公表等の対象**となること。

運送委託者の方へのお知らせ



燃料費・人件費の上昇分の負担を拒んでいませんか？



⚠️ 法令違反となるおそれがあります!!

・運送委託者が運送事業者から燃料費・人件費の上昇コストを運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、下付の私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律に違反するおそれがあります。

🔑 要注意! チェックポイント

- ☑️ 燃料費・人件費の上昇を踏まえた運賃・料金の見直しの協議を拒んでいませんか。
- ☑️ 燃料サーチャージの導入要請があってもかかわらず、協議を拒んでいませんか。



こんな取引を目指しませんか？

- 運送事業者と定期的に協議し、運賃・料金を見直す。
- 急激な燃料価格上昇など特殊的な事象に際しては、臨時見直しにより運賃・料金を見直す。

法令に照して自らによる見直しは、
有償にてご依頼ください。

→ 国土交通省 適正取引相談窓口 [相談先は検索欄をご覧ください]

異常気象等を理由に貨物運送の運行経路の変更や運行中止等を行う場合には荷主の理解が不可欠であり、荷主所管省庁である経済産業省や農林水産省と連携し、荷主に対して以下の体制により情報の周知や要請を行っている。

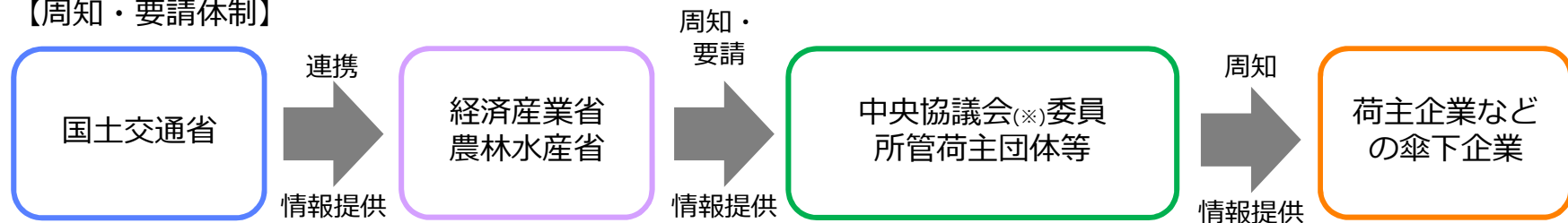
1. 季節的な周知・要請

○降積雪期や出水期を迎える前に、降積雪期等における注意事項に関する文書を発出。

2. 緊急的な周知・要請

- ①大雪や大雨などの予報・警報を超える異常気象の予測に基づき気象庁が緊急発表を行う場合や、高速道路・幹線国道の通行止め情報などを事前に入手した場合には、関係省庁を經由して荷主団体等へ情報提供を実施するとともに、運行経路の変更、運行の中止等を認めるなど柔軟な対応を要請。
- ②予め運送に支障を来すことが予想される場合には、在庫の積み増しや、運行可能域内での物資の融通を行うよう要請。

【周知・要請体制】



※運送事業者や荷主団体（経団連や日商など）、関係省庁等により構成され、主に自動車局貨物課が運営する会議体

【R3. 1. 28 降積雪期】

事務連絡
令和3年1月28日

荷主関係団体等 あて

農林水産省食料産業局食品流通課
経済産業省商務・サービスグループ物流企画室
国土交通省自動車局貨物課

大雪等異常気象時における輸送の安全の確保に向けたご理解とご協力をお願い

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

貨物運送に当たっては、荷主からの運送時間や運行経路等の指示に基づき運送する必要がありますが、大雪などの異常気象による突発的な道路状況の変化が生じた場合であっても、運行の中止や運送経路の変更等を行う場合には、荷主の承諾を得る必要があるなど、荷主のご理解とご協力が必要不可欠です。

こうした状況の中、昨今の大雪時において、高速道路や主要国道で大規模な車両の立ち往生が発生し、大型トラックが滞留の原因となったことが確認されており、トラック事業者に対する指導にとどまらず、荷主のご理解とご協力を得ながら大雪時における物流のあり方について、関係省庁とも連携し取り組んでいく必要があります。

つきましては、物流機能の維持とトラック事業者や運転者の生命・身体を守るため、今般の趣旨についてご理解いただき、下記の事項について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

【要請事項】

- 大雪などの異常気象による突発的な事象により、運送経路の変更や運送の中止などの必要が生じ、その原因となった事象がやむを得ないと認められる場合には、運送経路の変更等を認めるよう、ご協力をお願いします。
- 大雪などの異常気象により、運送に支障を来すことが予め予想される場合には、配送拠点に留置する在庫の積み増しや、予定されていた配送時間の前倒し、運送可能域内での物資の融通を行うことにより、トラック事業者への不要不急の運送依頼を控えていただきますよう、ご協力をお願いします。

【R3. 5. 25 梅雨期・台風期】

事務連絡
令和3年5月25日

荷主関係団体等 あて

農林水産省食料産業局食品流通課
経済産業省商務・サービスグループ物流企画室
国土交通省自動車局貨物課

梅雨期及び台風期における輸送の安全の確保に向けたご理解とご協力をお願い

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

貨物運送に当たっては、荷主からの運行時間や運行経路等の指示に基づき運送する必要がありますが、大雨や暴風などの異常気象による突発的な道路状況の変化が生じた場合であっても、運行経路の変更や運行の中止等を行う場合には、荷主の承諾を得る必要があるなど、荷主のご理解とご協力が必要不可欠です。

こうした状況の中、例年、梅雨期及び台風期においては、各地で局地的大雨や集中豪雨が発生しており、人命の保護を第一義として、荷主のご理解とご協力を得ながら梅雨期及び台風期における物流のあり方について、関係省庁とも連携し取り組んでいく必要があります。

つきましては、物流機能の維持とトラック事業者や運転者の生命・身体を守るため、今般の趣旨についてご理解いただき、下記の事項について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

【要請事項】

- 大雨や暴風などの異常気象による突発的な事象により、運行経路の変更や運行の中止などの必要が生じ、その原因となった事象がやむを得ないと認められる場合には、運行経路の変更等を認めるよう、ご協力をお願いします。
- 大雨や暴風などの異常気象により、運送に支障を来すことが予め予想される場合には、配送拠点に留置する在庫の積み増しや、予定されていた配送時間の前倒し、運行可能域内での物資の融通を行うことにより、トラック事業者への不要不急の運送依頼を控えていただきますよう、ご協力をお願いします。

台風等の異常気象時における輸送の目安の設定

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日付けで通達を发出。

【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。

【別表】異常気象時における輸送の目安

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えない	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(ハイドロプランニング現象)	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	道路の吹き返しや角度が水平になり、高速運転中では視界に遮られる感覚を受ける	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、視界に遮ら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	通常の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
	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以下あるときは輸送を中止することも検討するべき		
警戒発表時	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打ちに行われるものではないが、国土交通省が実施する総論において、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罰則された場合には、「自衛的輸送拒絶業務」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)国土交通省13号、国土交通省17号、国土交通省18号)に基づき行政処分を行う。



<異常気象時に輸送する際の目安>

<気象庁作成の資料>

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://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou-jittai/index.html>

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



このページのQRコード

〈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
- 業務記録の記載対象となる荷待ち時間・荷役作業等について

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。

Q1. 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 <input type="text"/>
類	トラックの形状 <input type="text"/>

<参考資料>

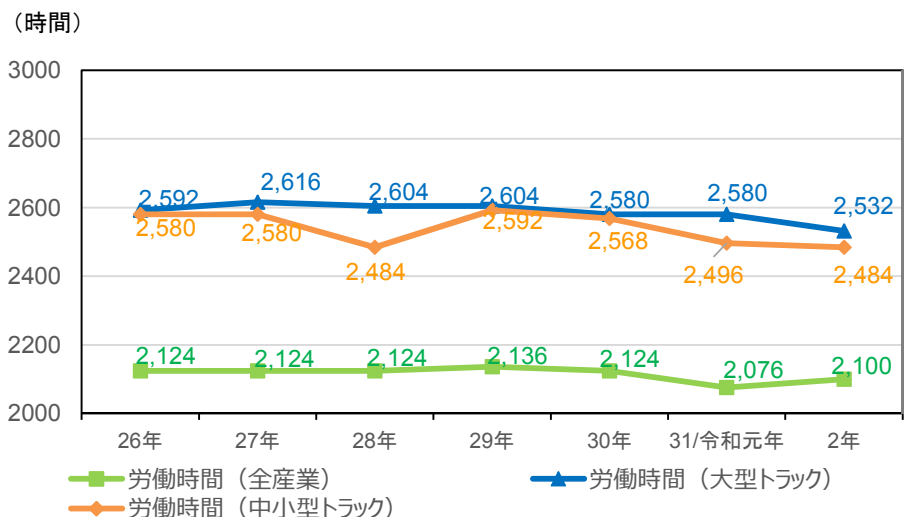
- ① **トラック運送事業の現状**
- ② **貨物自動車運送事業における輸送実態調査**
- ③ **令和3年度トラック関係補正予算**

① トラック運送事業の現状

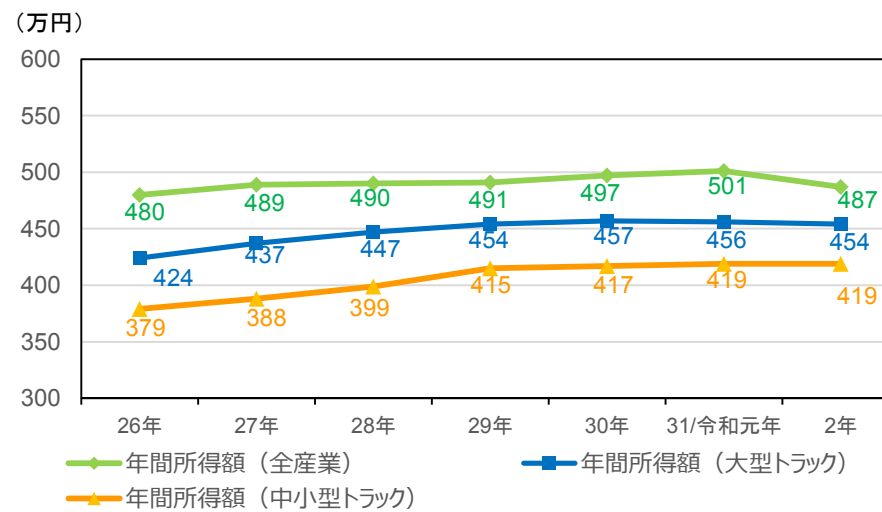
P37～42

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

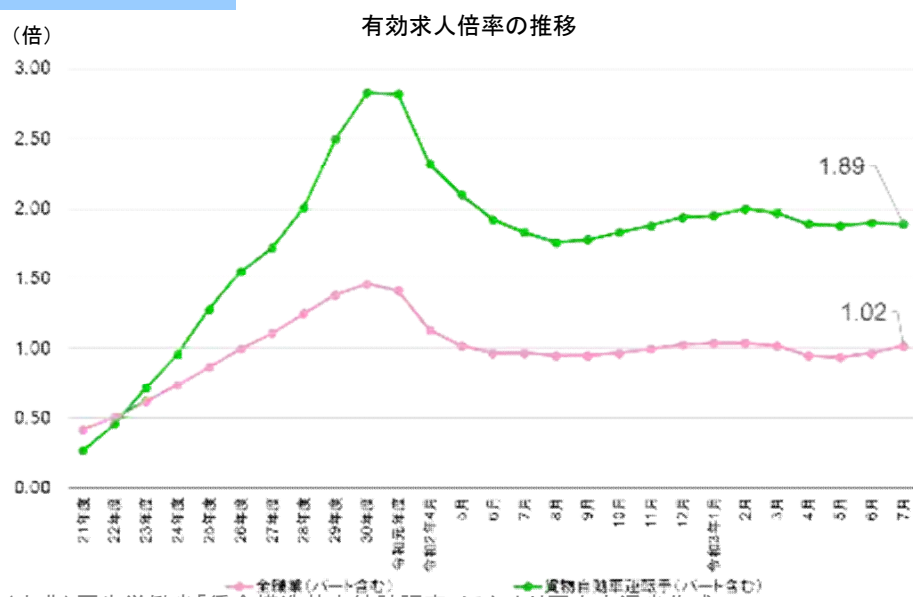
①労働時間 全職業平均より約2割長い。



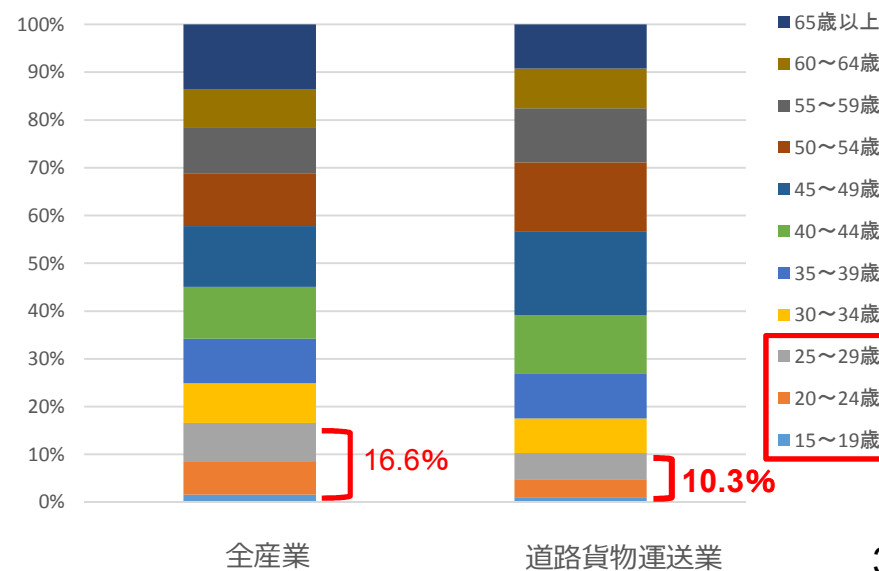
②年間賃金 全産業平均より約1割～2割低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。

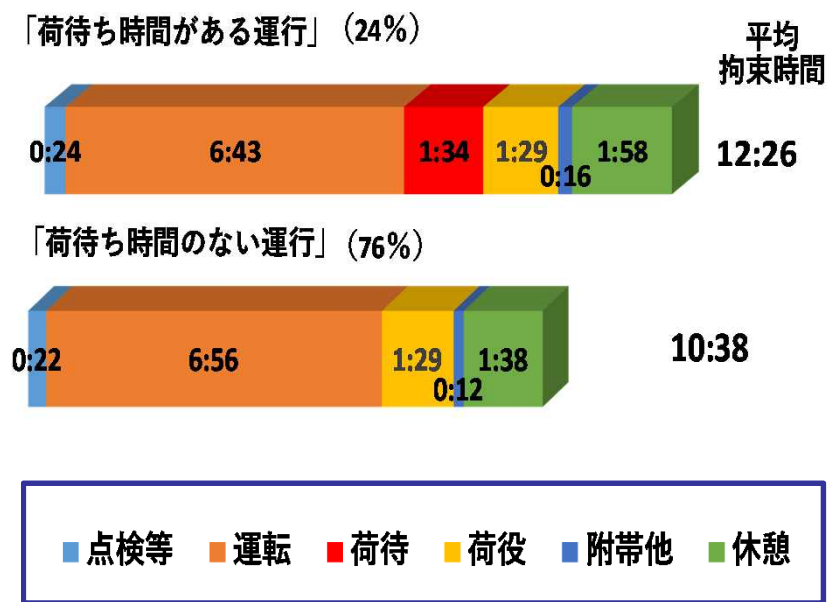


④年齢構成 全産業平均より若年層の割合が低い。

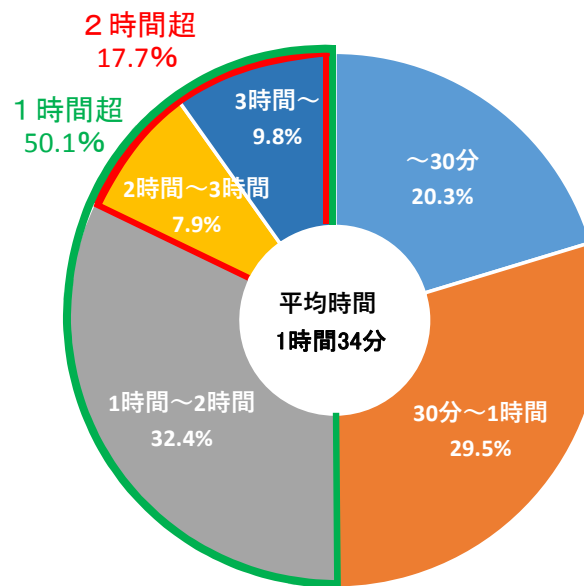


- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳
(荷待ち時間の有無別)



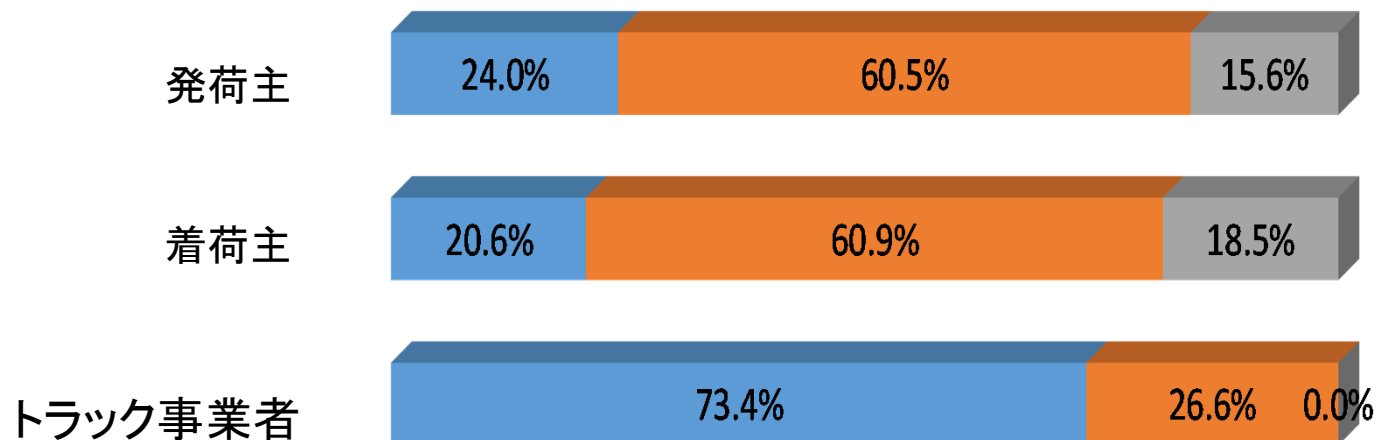
1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典:トラック輸送状況の実態調査 (R2)

➤ また、荷待ち時間の有無については、荷主とトラック事業者との間で認識に大きなギャップが存在する。

荷待ち時間の発生の有無



■ 発生している※1 ■ 発生していない ■ その他※2

※1: 荷主調査では「時間までは把握していない」を含む

※2: 荷主調査では「把握していない」を含む

- 平成30年7月6日に公布された「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」において、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行の5年後(令和6年4月1日)に、年960時間(休日労働を含まない)の上限規制を適用することとなった。
- 自動車の運転業務のポイントは以下のとおり。
 - ①5年間の猶予期間の設定 ②段階的实施(年960時間以内の規制で適用開始。将来的には一般則の適用を目指す。)
 - ③長時間労働を是正するための環境整備を速やかに推進

	現行規制	見直しの内容「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」 (平成30年7月6日公布)
原則	≪労働基準法で法定≫ (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定を結んだ場合、協定で定めた時間まで時間外労働可能 (3) 災害復旧その他避けることができない事由により臨時の必要がある場合には、労働時間の延長が可能 (労基法33条)	≪同左≫
↓ 36協定の 限度	≪厚生労働大臣告示：強制力なし≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・ただし、臨時的で特別な事情がある場合、延長に上限なし(年6か月まで)(特別条項) (2) ・自動車の運転業務は、(1)の適用を除外 ・別途、改善基準告示により、拘束時間等の上限を規定(貨物自動車運送事業法、道路運送法に基づく行政処分の対象)	≪労働基準法改正により法定：罰則付き≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・特別条項でも上回ることの出来ない年間労働時間を設定 ① 年720時間(月平均60時間) ② 年720時間の範囲内で、一時的に事務量が増加する場合にも上回ることの出来ない上限を設定 a. 2～6ヶ月の平均でいずれも80時間以内(休日労働を含む) b. 単月100時間未満(休日労働を含む) c. 原則(月45時間)を上回る月は年6回を上限 (2) 自動車の運転業務の取り扱い ・施行後5年間 現行制度を適用(改善基準告示により指導、違反があれば処分) ・令和6年4月1日以降 年960時間(休日労働を含まない) ・将来的には、一般則の適用を目指す

「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」に対する附帯決議(参議院)(抜粋)
 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。

●労働時間のルール「改善基準告示」

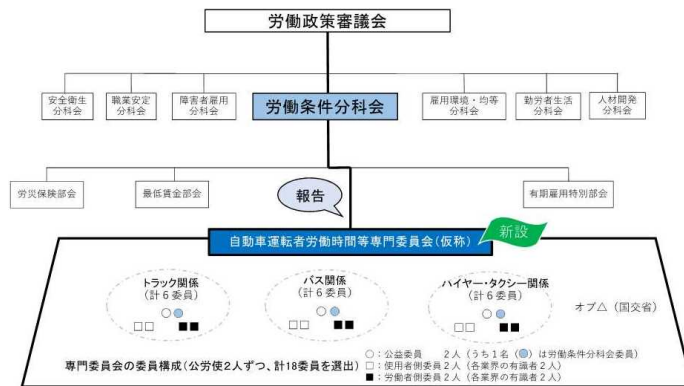
<p>拘束時間 (始業から終業までの時間)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・1日 原則13時間以内 最大16時間以内(15時間超えは1週間2回以内) ・1か月 293時間以内 ※荷待ち時間や荷役作業の時間も拘束時間に含まれる
<p>休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・継続8時間以上
<p>運転時間</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・2日平均で、1日あたり9時間以内 ・2週間平均で、1週間あたり44時間以内
<p>連続運転時間</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・4時間を超えないこと (30分以上の休憩等の確保(1回10分以上で分割可))

「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）」について、「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号）」の国会附帯決議事項に基づき、過労死防止等の観点から、労働条件の基本事項として労働条件分科会において審議。

専門委員会の設置

自動車運転者の多様な勤務実態や業務の特性等に
 応じ、産業・物流の状況も踏まえた検討を要するため、労働条件分科会の下に、新たに公労使の三者で
 構成される「自動車運転者労働時間等専門委員会」を
 設置し検討を行う。

※令和元年11月25日の「第156回労働政策審議会労働条件分科会」にて決定。



検討会の設置

自動車運転者を使用する事業場に対する実態調査において調査すべき具体的事項の方針や、今後の方向性等について、各分野で検討を行う。

スケジュール（専門委員会の進め方等）

- 令和元年 12月 第1回専門委員会
 - ・専門委員会設置の経緯、目的の説明
 - ・今後の進め方について確認
- 令和2年度 専門委員会及び業態別作業部会
 - ・実態調査の実施期間、内容を議論
- 10月～12月 実態調査の実施
 - ※トラックは令和3年度に再度実施
- 令和3年度 専門委員会及び業態別作業部会
 - ・実態把握、調査結果を踏まえた議論
 - ・告示の見直しを検討
- ～令和4年 改正改善基準告示公布（トラック）
- 令和6年 4月～ 施行

※厚生労働省が作成した資料を国土交通省において加工して使用

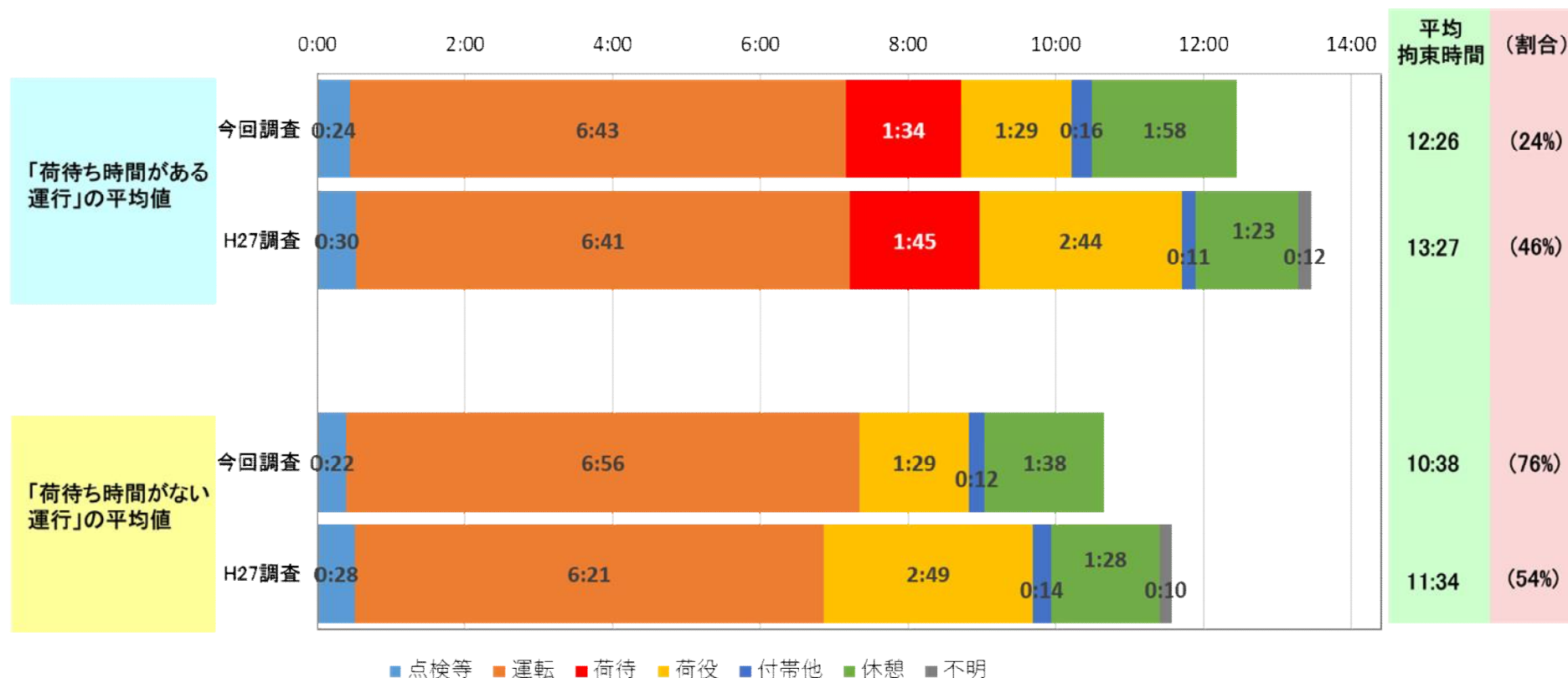
② 貨物自動車運送事業における輸送実態調査

P44～46

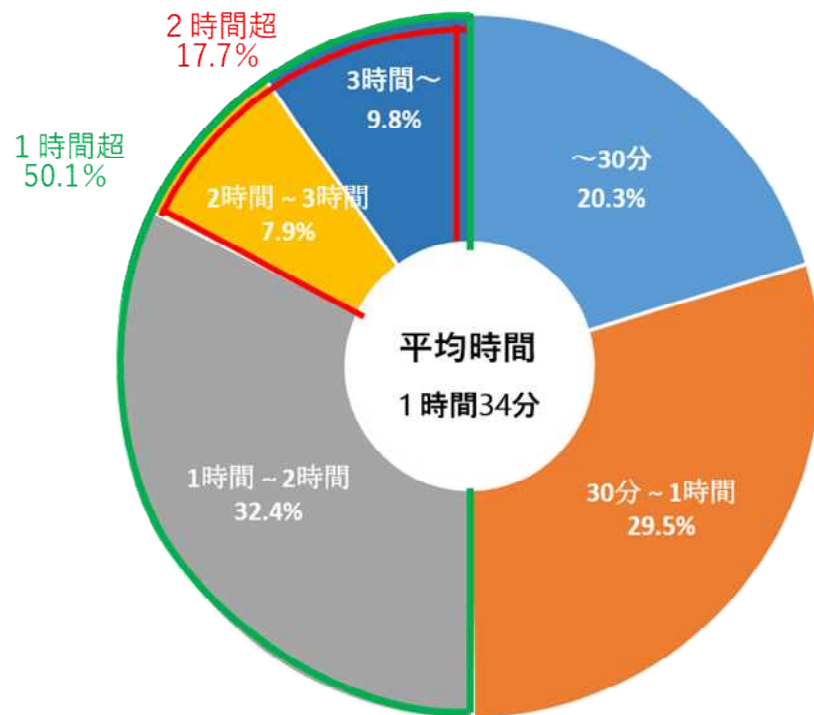
調査概要

➤ 働き方改革により令和6年4月から時間外労働時間が960時間になることから、平成27年度に行った調査をベースに、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について調査を行うとともに、荷主企業、運送事業者には、これまで行ってきた働き方改革の取組みに関する認識度、浸透度及び実施状況等の実態把握のための調査を行った。

1 運行あたりの拘束時間とその内訳

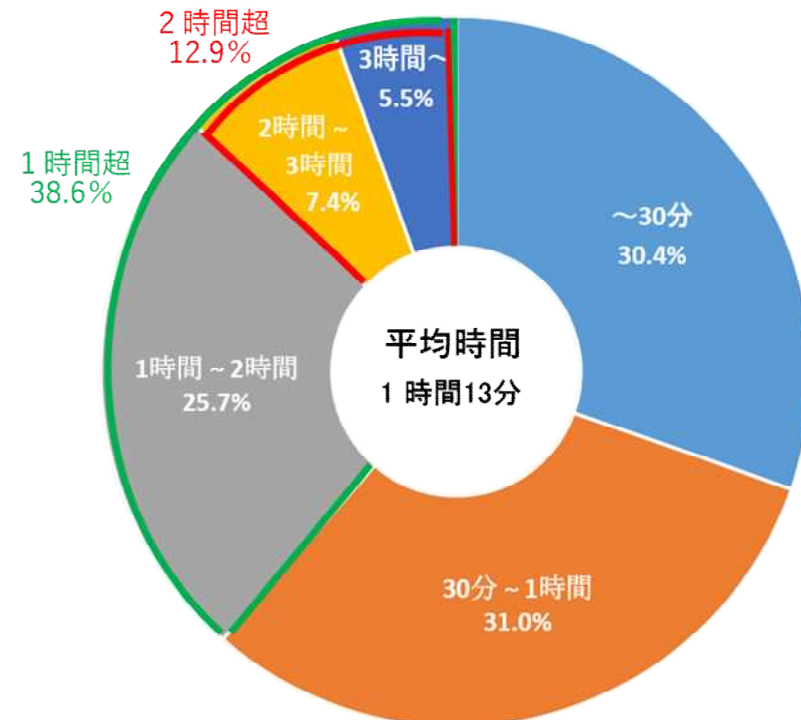


1運行あたりの荷待ち時間の分布



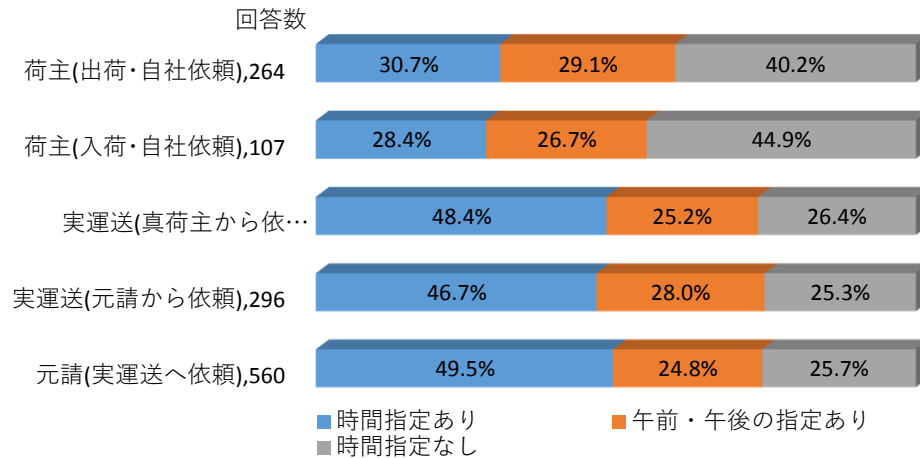
【手待ち時間が発生した運行:315運行】

荷待ち1回あたりの待ち時間分布
(荷役作業前に待った時間)

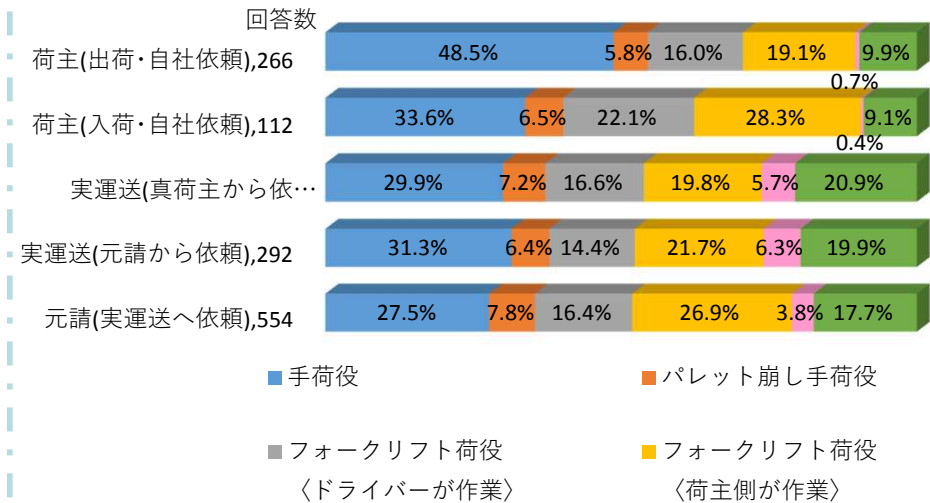


【手待ち時間が発生した荷役作業:延べ1254回】

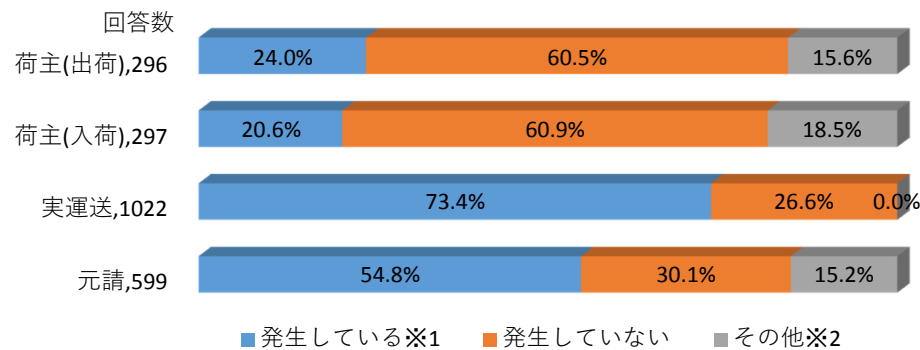
時間指定有無



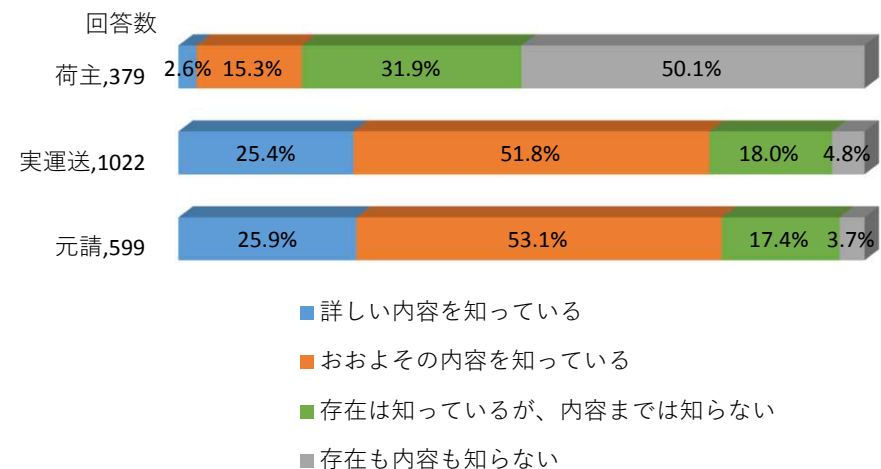
荷役作業の内容



荷待ち時間の発生有無



「改善基準告示」の認知度



※1：荷主調査では「時間までは把握していない」を含む
 ※2：荷主調査では「把握していない」を含む、事業者調査（元請）では「不明」を含む

③ 令和3年度トラック関係補正予算

P48～55

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

令和3年度補正予算額：1.4億円

- トラック運送事業者の約99%が経営基盤の脆弱な中小事業者であり、新規投資の余力がなく、**経営環境が厳しい状況**。また、令和6年に自動車運転業務に適用される時間外労働規制にトラック事業者が対応できるようにする必要がある。更に、省エネ化に取り組むことも課題となっている。
- このため、中小トラック運送事業者の**労働生産性の向上**を図り、**働き方改善・エネルギー効率向上を推進**する必要がある。
- 具体策として、**荷役作業の効率化、荷待ち時間の削減**等に資する機器の導入に対する支援を行う。

【1運行あたりの荷役時間】



■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待ち ■ 荷役
■ 付帯他 ■ 休憩

1運行当たり平均して、1時間29分の荷役時間が発生している。

出典：トラック輸送状況の実態調査

事業概要

補助事業：労働生産性の向上・多様な人材の確保に資する機器の導入補助
(補助率：テールゲートリフター等…通常機器価格の1/6、予約受付システム等…導入費用の1/2)

○対象機器の例

・テールゲートリフター



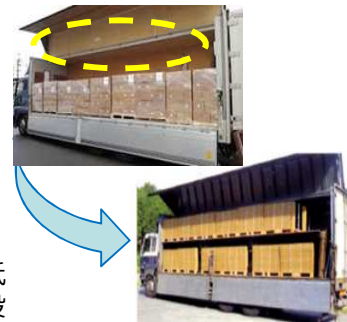
- カゴ台車による荷役が可能となるため、**荷役時間が1/3程度に短縮**。
- 手荷役による重労働が軽減され、女性等の多様な人材の確保に繋がる。

・トラック搭載型クレーン



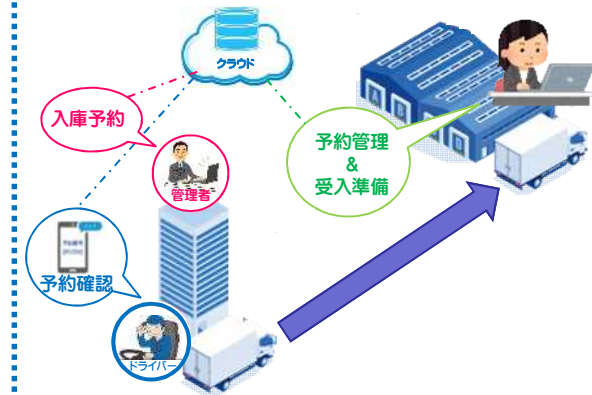
- 建築資材等の重量物や高低差のある現場など、手荷役による作業が困難な場面で効果的。
- 手荷役ではなくクレーンによる積み卸しが可能となることで、**荷役時間を1/3程度に短縮可能**。

・トラック搭載用 2段積みデッキ



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

・予約受付システム 等



- 事前予約によって**荷待ち時間が大幅に短縮可能**。
- 積み荷の事前準備による積載業務を効率化。

等

効果

荷役作業の効率化、荷待ち時間の削減等により、長時間労働の是正等の**労働条件の改善及び生産性の改善**を図るとともに、**省エネ化**につなげる。

事業用自動車における電動車の集中的導入支援













令和3年度補正予算額：10.42億円

- 製品のラインナップが揃い、普及段階にある事業用の電動車（HV、EV、FCV）について普及段階と車両価格に応じ、購入補助を行うことにより導入を集中的に支援する。

補助率：HVは、通常車両との差額の1/3

EVは、車両価格の1/3（バス）、1/4（トラック・タクシー）、急速充電器は1/2（充電装置のみの場合1/4）

FCVは、車両価格の2/3

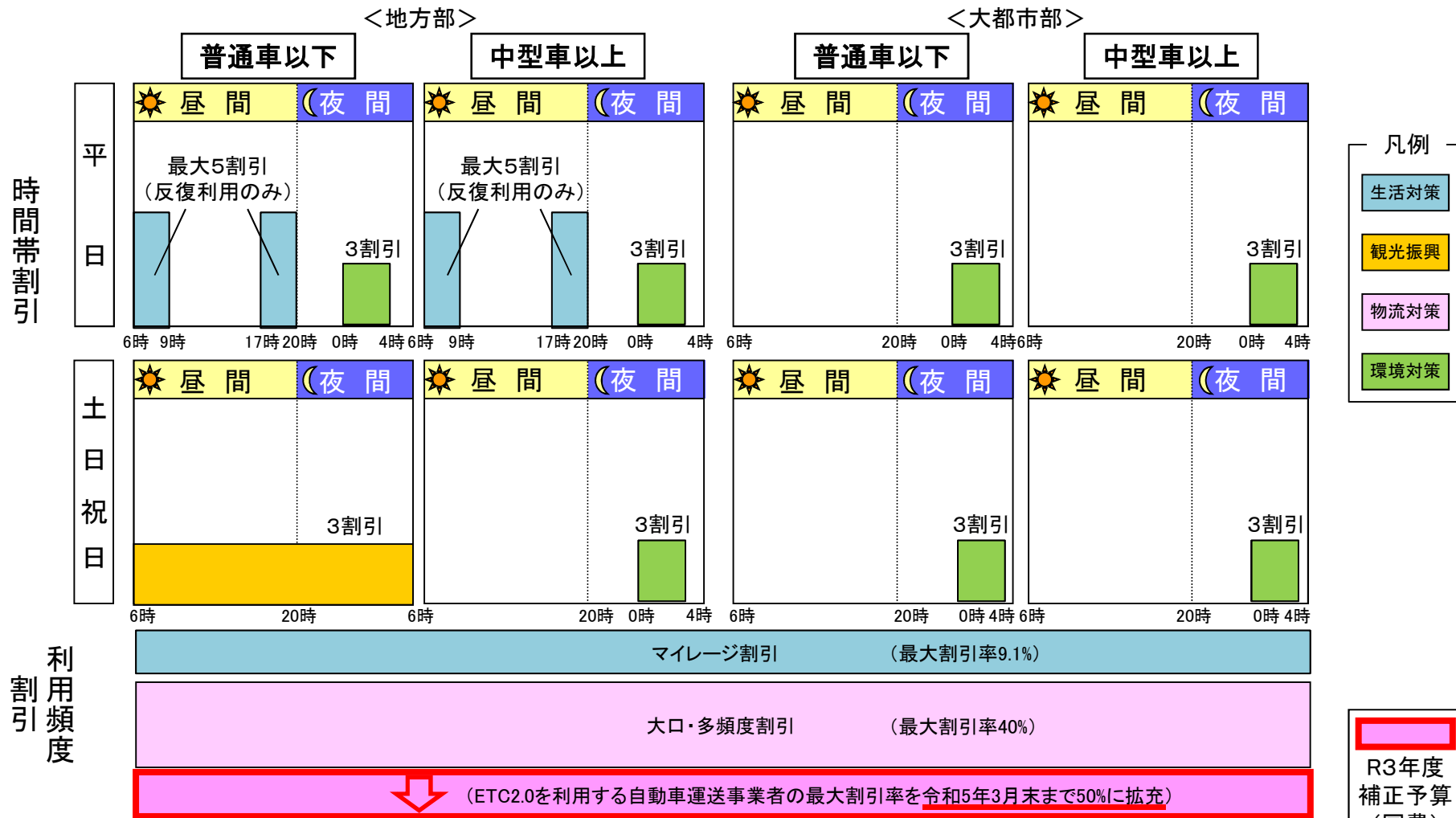
	軽貨物		小型貨物				バス				タクシー		
車両名称 (メーカー)	 ミニキャブ ミーブ (三菱)	 急速充電 設備	 デュトロ ZEV (日野)	 急速充電 設備	 小型FCVトラック (トヨタ)	 ハイブリッドトラック (積載4t) (積載2t)		 路線EVバス	 ポンチョZEV (日野)	 急速充電 設備	 ハイブリッド バス	 EVタクシー	 急速充電 設備
種別	電気自動車	急速充電器	電気自動車	急速充電器	燃料電池自動車	ハイブリッド自動車	ハイブリッド自動車	電気自動車	電気自動車	急速充電器	ハイブリッド自動車	電気自動車	急速充電器
価格	222万円	465万円	900万円	465万円	4,000万円	924万円	405万円	6,000万円	7,000万円	465万円	2,831万円	376万円	465万円
補助台数 (見込)	880台	88基	3台	1基	5台	10台	10台	3台	3台	6基	10台	30台	3基
補助率	車両価格の 1/4	充電設備の 1/2	車両価格の 1/4	充電設備の 1/2	車両価格の 2/3	通常車両との 差額の1/3	通常車両との 差額の1/3	車両価格の 1/3	車両価格の 1/3	充電設備の 1/2	通常車両との 差額の1/3	車両価格の 1/4	充電設備の 1/2
1台あたりの 補助額 (想定)	56万円	233万円	225万円	233万円	2,667万円	101万円	30万円	2,000万円	2,333万円	233万円	153万円	94万円	233万円
所要額	4.9億円	2.0億円	0.1億円	0.02億円	1.3億円	0.1億円	0.03億円	0.6億円	0.7億円	0.1億円	0.2億円	0.3億円	0.1億円

総額 10.42億円

自動車運送事業者の高速道路料金割引の臨時措置

令和3年度補正予算額: 77.59億円

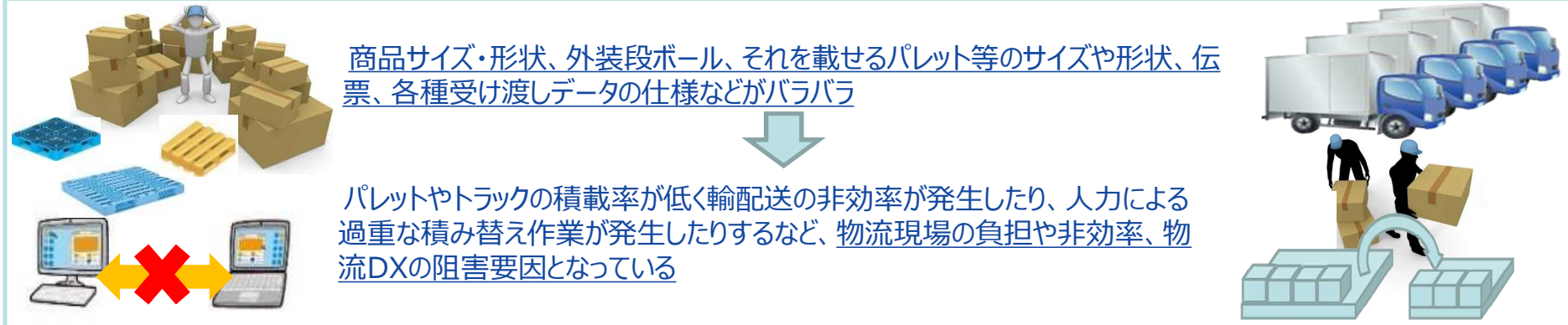
○ 平常時、非常時問わず物流機能を担う自動車運送事業者に対し、物流コストを低減しつつ、サービスの向上や業務効率化を図るため、大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置の延長(令和5年3月末まで)を実施。



背景

- 物流現場の課題改善、物流DXの推進、モーダルシフトや共同輸配送によるカーボンニュートラルの実現等のためには、**物流標準化**(外装やパレット、伝票やデータコード等の標準化)が必要不可欠。しかし、事業者間で設備投資等の利害関係が複雑に絡むこと等により、現状は、物流標準化がなされていないばかりか、物流標準化の検討と推進の基礎となるべき、正確な現況の調査や、標準化が進んでいないことによる社会・経済的損失等も把握できていない状況。

物流標準化の現状と課題



官民の連携による正確な現状・課題の把握と、理想的な標準化モデル（効果含む）の提示が必要不可欠

事業の概要

- ✓ 中長期的に日本の物流分野が目指すべき標準規格を検討するため、国内外における物流標準化の現状と、標準化の阻害要因・効果的な推進方策等を各種要素ごとに調査しとりまとめる。
- ✓ 複数事業者連携により、川上から川下まで一気通貫で標準化を実現する実証を行い、標準化推進の具体的方策、物流従事者の負担軽減を含む現場作業の効率化や、温室効果ガス削減効果等をとりまとめる。
- ✓ これらの成果を普及することを通じて、物流現場での本格的な標準化実現を図る。



背景

- 物流業の労働生産性は全産業には遠く及ばない水準となっており、労働生産性の向上が急務。本年6月に閣議決定された総合物流施策大綱(2021~2025年度)においても、物流業の労働生産性について、2025年度までに2018年度比で2割程度向上させるとの指標が設けられているところ。
- 物流業の労働生産性の向上に向けては物流業務のデジタル化が有効な手段であるが、実際には電話、FAX・紙等でのアナログによる方式が主流であるのが実態。

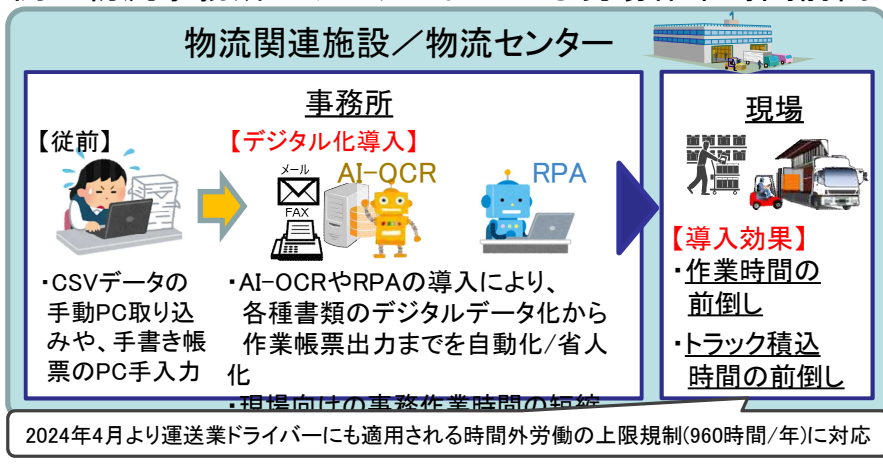
事業の概要

- 物流業界におけるデジタル化の推進の前提として、物流事業者におけるデジタル化に関するニーズ(対象業務や手続、仕様等)の調査を実施する。
- これに加え、今後普及が期待されるRPA(Robotic Process Automation:人間が行っていた作業をAI等が代わって行うソフトウェアロボット)やAI-OCR(AI-Optical Character Recognition:紙に記入された情報をデジタルデータに自動で変換することができるもの)などのツールについて、物流事業者における実際の活用事例やその効果、普及に向けた課題等についての調査を行う。

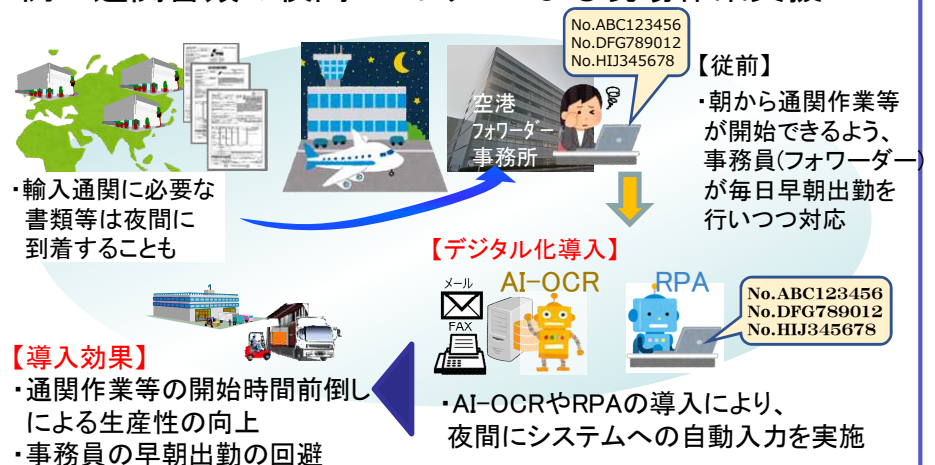
対象となる物流業務の例

・運行日報の集計業務 ・手書き納品伝票や返品伝票のPC端末への入力業務 等

例1: 物流事務所のデジタル化による現場作業時間前倒し



例2: 通関書類の夜間エントリーによる現場作業支援



デジタル化の取組事例や効果を整理・発信することで、物流業界におけるデジタル化を促進

自動車運送事業の各種申請手続きのオンライン化に伴う 申請手続きの最適化・効率化のための調査

令和3年度補正要求額: 1.1億円

事業概要

- 自動車運送事業分野では生産性向上・経営効率化を後押しできるよう取り組んできているところ、新型コロナウイルスの流行に伴い、対面による接触機会を減らすことに対するニーズが高まってきており、自動車運送事業の各種手続き等についても、対面接触機会の削減及び働き方改革の観点から見直しを検討する必要がある。
- また、昨今、政府全体としてはデジタルトランスフォーメーション(DX)・デジタルガバメントに関する取組を進めていることから、自動車運送事業の申請手続き・審査業務等のデジタル化を進める必要がある一方、デジタルディバイドや利用者利便の観点から行政サービスとして窓口や郵送での手続きについても一定程度存続する必要があるところ。
- ついては、デジタル化を進めるに当たっては申請者・審査等担当職員の双方に利益になる費用対効果の高い合理的な申請・審査・情報管理等のシステムを構築するほか、残ることとなる物理的な手続きについても、より効率的で、接触時間などを削減する手続き・審査過程とするため、これらのベースとなる各種手続き等の最適化・効率化のための調査を自動車運送事業分野横断的に実施する。

各作業の簡素化



最適化・効率化のための調査実施

- 申請書類・添付書類の見直し
- 審査方法見直し
- 附帯業務の業務効率化
- 等

【調査実施による効果】

- 申請者の満足度向上(使いやすい、時間短縮、コスト削減など)
- 申請者のシステム利用率の向上
- ランニング費用の圧縮(データの適正化など)
- 許認可業務の最適化(時間短縮など) など

【参考】原油価格高騰の激変緩和制度（資源エネルギー庁）

令和3年度補正予算額：800億円
（うち予備費300億円）

- 影響の大きい農業、漁業、運送業などについて、業界ごとに対策を措置。また、生活を守るため灯油の支援なども、特別交付税で措置。
- 加えて、原油価格の更なる高騰が、コロナ下からの経済回復の重荷になる事態を防ぐため、時限的・緊急避難的な激変緩和措置を講じることとする。
- 年末年始も迫る中、国民に安心していただくため、スピード感をもって対策を講じ、年内の事業開始を目指す。

<制度概要>

- ガソリン価格がリッターあたり170円※を超えた分を、最大5円の範囲内で補填する。
※過去最高水準を急激に更新している、という要件で設定した価格。全国平均ベース。
- 消費者に効果を迅速に届けるため、国は、元売事業者・輸入業者に価格抑制の原資を支給する。
- この補填により、ガソリンなどの卸価格の抑制を通じて、販売価格の急騰を抑制。激変緩和※を図る。
※補填開始後は、170円から1か月に1円ずつ段階的に切り上げていく。
（例：12月に170円で開始した場合、1月は171円を超えた分を補填）

- スキーム：



- 小売価格の上昇が適切に抑制されるよう、制度の趣旨を元売・小売をはじめその他各地の団体と連携しながら、制度の趣旨を広く周知・広報する。併せて、全国の小売価格の推移を各地の団体などと連携して調査し、価格が抑制されているかモニタリングする。

<対象油種>

- ガソリン、軽油、灯油、重油

<期間>

- 12月下旬～来年3月末までの時限的・緊急避難措置とする。

【参考】雇用調整助成金等・休業支援金等の助成内容（厚生労働省）

雇用調整助成金等

（括弧書きの助成率は解雇等を行わない場合）（※3）

		令和3年 5月～12月	令和4年 1・2月	令和4年 3月
中小企業	原則的な措置	4/5(9/10) 13,500円	4/5(9/10) 11,000円	4/5(9/10) 9,000円
	地域特例(※1) 業況特例(※2)	4/5(10/10) 15,000円	4/5(10/10) 15,000円	4/5(10/10) 15,000円
大企業	原則的な措置	2/3(3/4) 13,500円	2/3(3/4) 11,000円	2/3(3/4) 9,000円
	地域特例(※1) 業況特例(※2)	4/5(10/10) 15,000円	4/5(10/10) 15,000円	4/5(10/10) 15,000円

休業支援金等

		令和3年 5月～12月	令和4年 1月～3月
中小企業	原則的な措置	8割 9,900円	8割 8,265円
	地域特例(※5)	8割 11,000円	8割 11,000円
大企業 (※4)	原則的な措置	8割 9,900円	8割 8,265円
	地域特例(※5)	8割 11,000円	8割 11,000円

(※1)緊急事態措置を実施すべき区域、まん延防止等重点措置を実施すべき区域(以下「重点措置区域」という)において、知事による、新型インフルエンザ等対策特別措置法第18条に規定する基本的対処方針に沿った要請を受けて同法施行令第11条に定める施設における営業時間の短縮等に協力する事業主。
※重点措置区域については、知事が定める区域・業態に係る事業主が対象。

※各区域における緊急事態措置又は重点措置の実施期間の末日の属する月の翌月末まで適用。
(※2)令和3年12月までは、生産指標が最近3か月の月平均で前年又は前々年同期比30%以上減少の全国の事業主。令和4年1月～3月は、生産指標が最近3か月の月平均で前年、前々年又は3年前年同期比30%以上減少の全国の事業主。

なお、令和3年12月までに業況の確認を行っている事業主は、令和4年1月1日以降に判定基礎期間の初日を迎えるものについては、その段階で業況を再確認する。

(※3)【令和3年12月まで】原則的な措置では、令和2年1月24日以降の解雇等の有無で適用する助成率を判断。地域・業況特例では、令和3年1月8日以降の解雇等の有無で適用する助成率を判断。

【令和4年1月から】原則的な措置、地域・業況特例のいずれについても、令和3年1月8日以降の解雇等の有無で適用する助成率を判断。

(※4)大企業はシフト制労働者等のみ対象。

(※5)休業支援金の地域特例の対象は、基本的に雇用調整助成金と同じ(左記※1)。
なお、上限額については月単位での適用とする。

(例)5月10日から5月24日までまん延防止等重点措置

→5月1日から6月30日(解除月の翌月末)までの休業が地域特例の対象

(※6)雇用保険の基本手当の日額上限(8,265円)との均衡を考慮して設定。