

第12回「トラック輸送における取引環境・労働時間改善 宮崎県地方協議会」

取引の適正化に係る各種施策について

令和3年3月8日(月)

九州運輸局 自動車交通部 貨物課



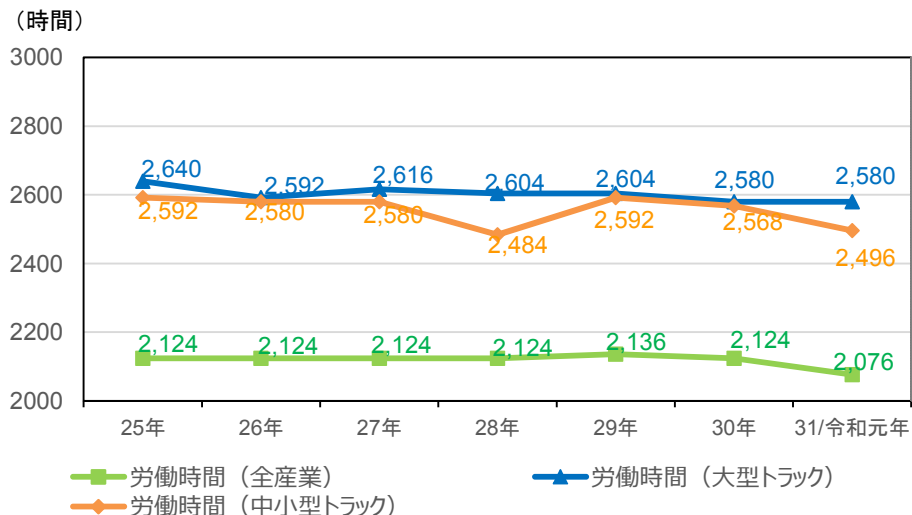
目 次

1. トラック産業の現状について 1
2. トラック運送事業に関する取組みについて 5
3. 取引環境・労働環境改善のための取組みについて 18
4. 周知・要請事項について 31

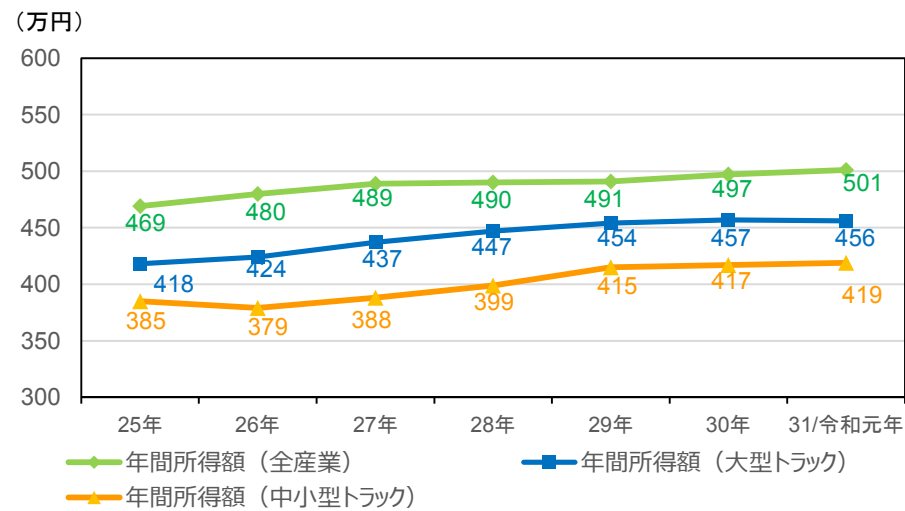
1. トラック産業の現状について

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

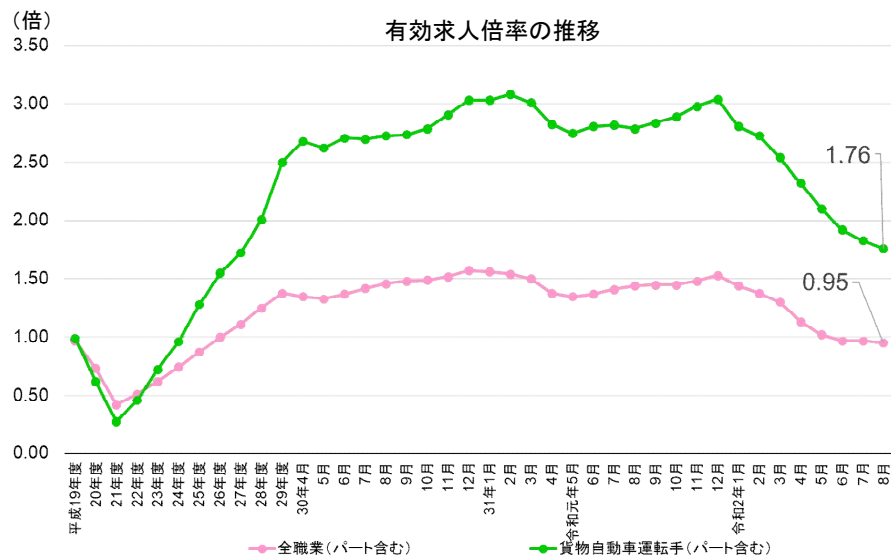
①労働時間 全職業平均より約2割長い。



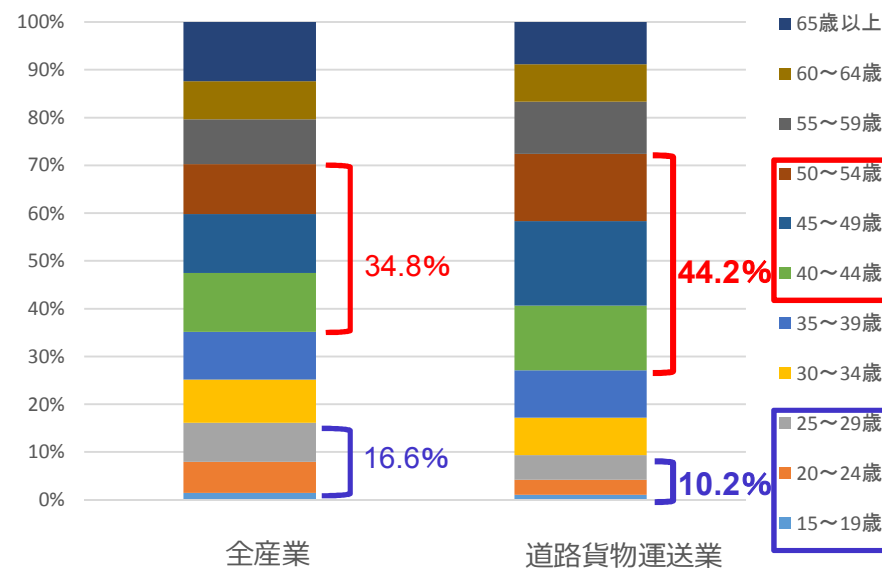
②年間賃金 全産業平均より約1割～2割低い。



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く、高齢層の割合が高い。

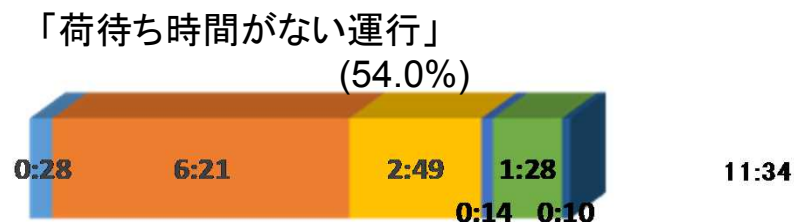
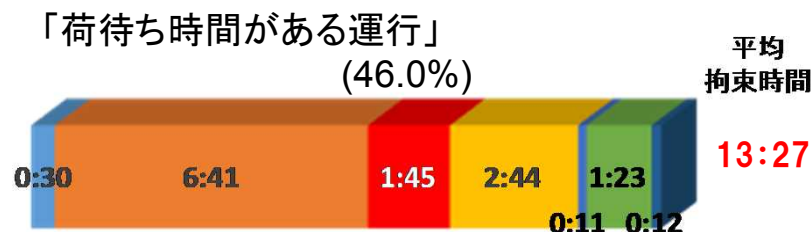


(出典) 厚生労働省「令和元年賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

トラックドライバーの労働条件

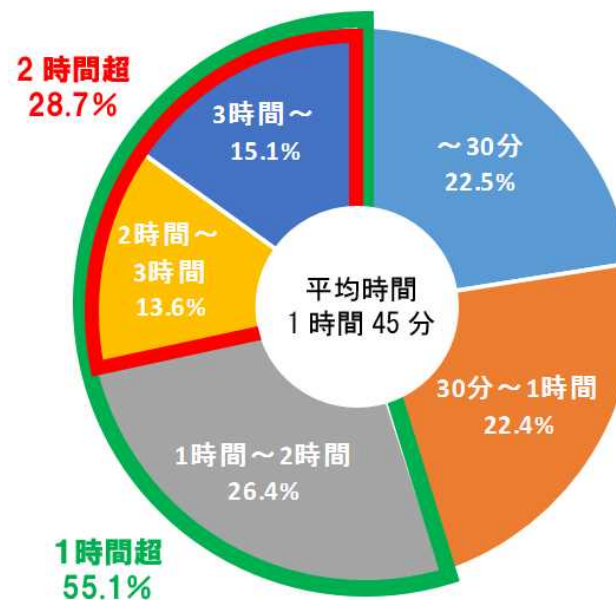
- ▶ トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、荷主庭先での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- ▶ 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳
(荷待ち時間の有無別)



■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待 ■ 荷役
■ 付帯他 ■ 休憩 ■ 不明

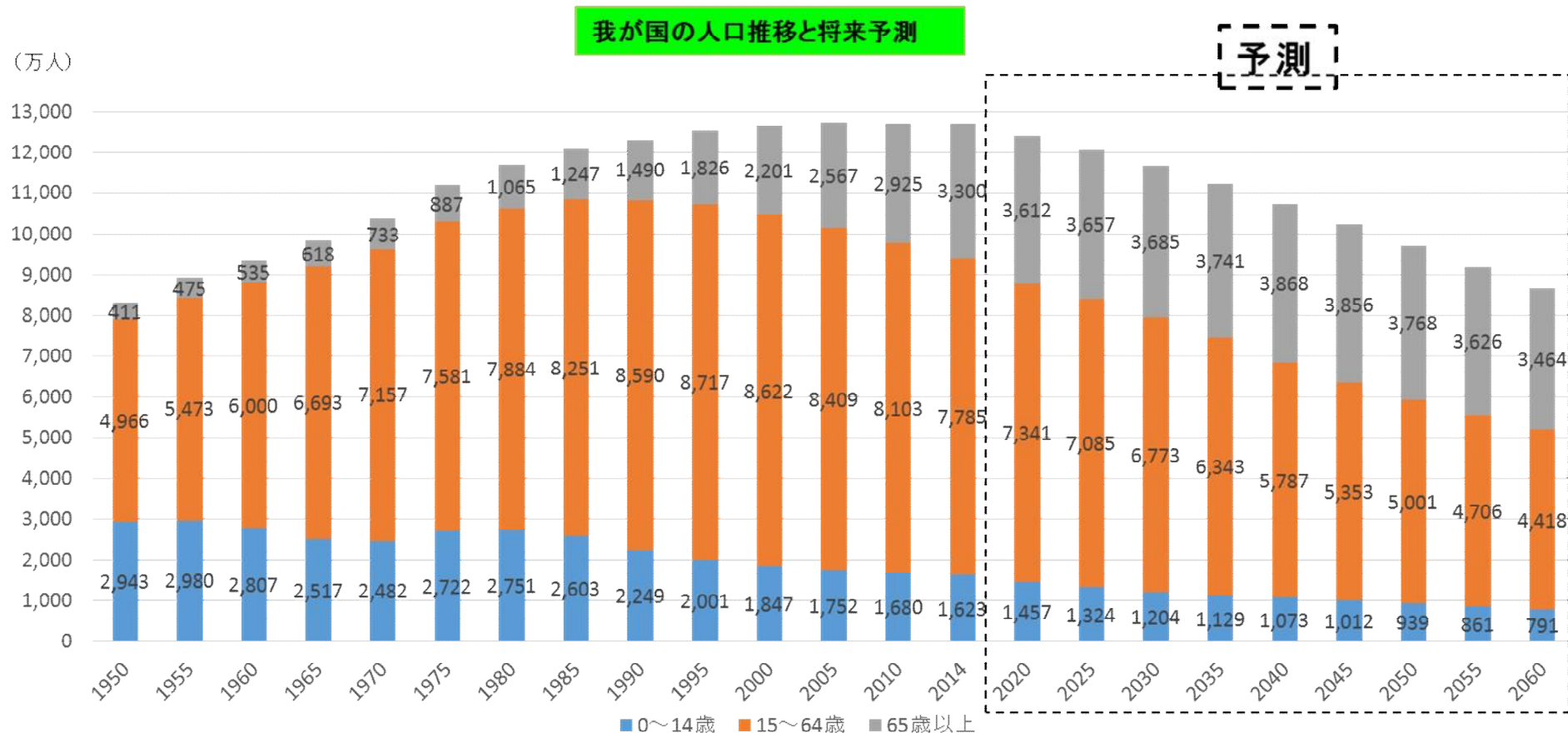
1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典：トラック輸送状況の実態調査 (H27)

我が国の人口推移と今後の予想

- 日本の総人口はこれまで増加してきたが、2005年を境に減少局面に。
- 今後、更に人口減少が進み、2045年には1億人程度となる見通し。
- 少子高齢化が急速に進行しており、2050年には総人口の約40%が65歳以上になる見通しであり、生産年齢人口は2010年比約3,000万人減となる見通し。



出典: 国立社会保障・人口問題研究所

1950年から2014年までの人口推移は、「人口統計資料集2016 年齢(3区分)別人口及び増加率: 1884～2010年」

2020年から2050年までの人口予測は、「日本の将来推計人口(平成24年1月推計) 総人口、年齢3区分(0～14歳, 15～64歳, 65歳以上)別人口及び年齢構造係数: 出生中位(死亡中位)推計」

2. 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）

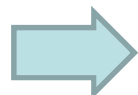
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を改善し、持続的に事業を運営するための参考となる指標**

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

I 距離制運賃表

九州運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2 tクラス)	中型車 (4 tクラス)	大型車 (10 tクラス)	トレーラー (20 tクラス)
10km	12,370	14,370	18,430	23,040
20km	13,890	16,160	20,870	26,230
30km	15,410	17,960	23,320	29,410
40km	16,930	19,750	25,760	32,600
50km	18,460	21,550	28,210	35,790
60km	19,980	23,340	30,650	38,980
70km	21,500	25,130	33,090	42,160
80km	23,020	26,930	35,540	45,350
90km	24,540	28,720	37,980	48,540
100km	26,070	30,520	40,430	51,720
110km	27,580	32,280	42,790	54,800
120km	29,100	34,050	45,160	57,880
130km	30,620	35,820	47,520	60,960
140km	32,140	37,580	49,890	64,030
150km	33,660	39,350	52,260	67,110
160km	35,180	41,120	54,620	70,190
170km	36,700	42,880	56,990	73,260
180km	38,210	44,650	59,360	76,340
190km	39,730	46,410	61,720	79,420
200km	41,250	48,180	64,090	82,500
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,020	3,500	4,660	6,050
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	7,560	8,750	11,650	15,140

I 距離制運賃表

沖縄総合事務局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2 tクラス)	中型車 (4 tクラス)	大型車 (10 tクラス)	トレーラー (20 tクラス)
5km	10,440	12,220	15,890	19,900
10km	11,150	13,070	17,060	21,430
20km	12,580	14,760	19,390	24,500
30km	14,000	16,450	21,730	27,560
40km	15,430	18,140	24,060	30,620
50km	16,850	19,830	26,400	33,680
60km	18,280	21,520	28,730	36,740
70km	19,700	23,210	31,060	39,800
80km	21,130	24,900	33,400	42,860
90km	22,550	26,590	35,730	45,920
100km	23,980	28,270	38,070	48,980
110km	25,400	29,930	40,320	51,930
120km	26,810	31,590	42,570	54,870
130km	28,230	33,250	44,830	57,820
140km	29,650	34,910	47,080	60,770
150km	31,070	36,570	49,330	63,710
160km	32,490	38,230	51,590	66,660
170km	33,900	39,890	53,840	69,600
180km	35,320	41,540	56,090	72,550
190km	36,740	43,200	58,340	75,490
200km	38,160	44,860	60,600	78,440
200kmを超えて10km を増すごとに加算す る金額	1,410	1,640	2,220	2,890

標準的な運賃【時間制運賃表・割増率等】

II 時間制運賃表

(単位:円)

種 別	車種別 局 別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)			
		基礎						
8 時 間 制	基礎走行キロ 小型車は100km 小型車以外のもの 130km	北海道	31,100	37,260	48,530	61,290		
		東北	29,970	36,050	47,170	59,670		
		関東	39,060	45,790	57,900	72,440		
		北陸信越	31,280	37,440	48,690	61,470		
		中部	35,710	42,130	53,700	67,370		
		近畿	35,580	42,040	53,710	67,430		
		中国	32,420	38,640	49,950	62,950		
		四国	30,700	36,800	47,960	60,590		
		九州	30,890	36,980	48,060	60,680		
		沖縄	28,010	33,890	44,810	56,880		
		4 時 間 制	基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの 60km	北海道	18,660	22,360	29,120	36,780
				東北	17,980	21,630	28,300	35,800
				関東	23,440	27,470	34,740	43,460
				北陸信越	18,770	22,470	29,210	36,880
中部	21,430			25,280	32,220	40,420		
近畿	21,350			25,220	32,230	40,460		
中国	19,450			23,180	29,970	37,770		
四国	18,420			22,080	28,780	36,350		
九州	18,530			22,190	28,840	36,410		
沖縄	16,800			20,330	26,880	34,130		
加 算	基礎走行キロを超える場合は、10kmを増すごとに			北海道	280	340	510	710
				東北	280	340	510	710
				関東	280	340	510	720
				北陸信越	280	340	510	710
		中部	280	340	510	710		
		近畿	280	340	510	710		
		中国	280	340	510	710		
		四国	280	340	510	710		
		九州	280	340	510	710		
		沖縄	280	340	510	710		
		額	基礎作業時間を超える場合は、1時間を増すごとに(4時間制の場合であって、午前から午後にはわたる場合は、正午から起算した時間により加算額を計算する。)	北海道	2,850	2,990	3,200	3,780
				東北	2,720	2,850	3,050	3,600
				関東	3,820	4,000	4,280	5,060
				北陸信越	2,880	3,020	3,230	3,820
中部	3,430			3,590	3,850	4,550		
近畿	3,400			3,560	3,810	4,510		
中国	3,020			3,160	3,390	4,000		
四国	2,810			2,940	3,150	3,730		
九州	2,840			2,980	3,190	3,770		
沖縄	2,490			2,610	2,790	3,300		

III 運賃割増率

【特殊車両割増】

冷蔵車・冷凍車	2割
---------	----

【休日割増】

日曜祝祭日に運送した距離に限る	2割
-----------------	----

【深夜・早朝割増】

午後10時から午前5時までに運送した距離	2割
----------------------	----

IV 待機時間料

時間 \ 車種別	小型車 (2 tクラス)	中型車 (4 tクラス)	大型車 (10 tクラス)	トレーラー (20 tクラス)
30分を超える場合において30分までごとに発生する金額	1,670 円	1,750 円	1,870 円	2,220 円

V 積込料、取卸料、附帯業務料

積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として収受

VI 実費

有料道路利用料、フェリー利用料その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として収受

VII 燃料サーチャージ

別に定めるところにより収受

VIII その他

この告示に定めるもののほか、この告示の施行に関し必要な事項は、別に定める。

- 「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、荷主との交渉に活用してもらうため、**トラック事業者への理解促進**が重要



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 JTA 全日本トラック協会

3 標準的な運賃の特性

「適正な運賃」の届出に当たってのポイント

- 適正な運賃の届出に当たっては、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値の相当当たりの水準を確保でき、労働条件を改善できるよう計算を行っています。

ポイント：「下のように、事業者向けに、届出時の届、届出の届出を促すために、届出の届出を、改善を促すという目的から、届出の届出を促すように行っています。」

【トラックの安全・環境性能の向上】

- ※ 近年、企業経営者からトラック、トラック運転手、トラック事業者に対する社会的責任の観点から、トラックの安全・環境性能の向上が求められています。
- ※ トラックの安全・環境性能の向上は、トラックの安全・環境性能の向上に貢献しています。

車種	車体価格	走行距離	走行距離	走行距離	走行距離
普通車	2,000,000円	120,000km	120,000km	120,000km	120,000km
トラック	3,000,000円	120,000km	120,000km	120,000km	120,000km

【業界に関するトラック運賃の実態】

- トラック運賃の実態は、業界と、次のような実態について、5年間で運賃が大幅に上昇していることが確認されています。
- (1) トラック運賃の実態は、業界と、次のような実態について、5年間で運賃が大幅に上昇していることが確認されています。
- (2) トラック運賃の実態は、業界と、次のような実態について、5年間で運賃が大幅に上昇していることが確認されています。

ポイント：(2) トラック運賃の実態は、業界と、次のような実態について、5年間で運賃が大幅に上昇していることが確認されています。

- 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】

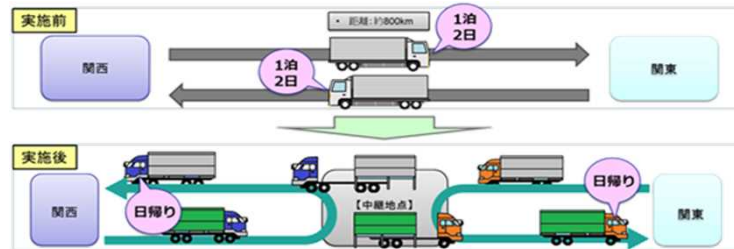
- ◆ 標準的な運賃の主旨・目的
- ◆ 標準的な運賃の概要
- ◆ 標準的な運賃の活用に係る諸手続
- ◆ 運賃料金適用方の解説
- ◆ 標準的な運賃に関するQ&A

今後は、荷主向けの解説書の作成・セミナーの開催等を通じて**荷主への働きかけも強化**

「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

➡ 労務負担の軽減や人手不足の緩和に資する

【中継輸送イメージ（日帰り運行の実現例）】



【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。中継地での荷役作業を効率化し、ドライバーの負担を軽減。また、中継地での待機時間を短縮し、ドライバーの稼働率を向上。
- 中継輸送の導入効果。中継輸送の実施により、ドライバーの労務負担が軽減され、人手不足の緩和に資する。

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、中継輸送の実施にあたっては、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

中継輸送実施前

中継輸送実施後

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

中継輸送の導入効果

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、名古屋で土曜発の荷物が少なく、両支店が低積載運行になっていた。

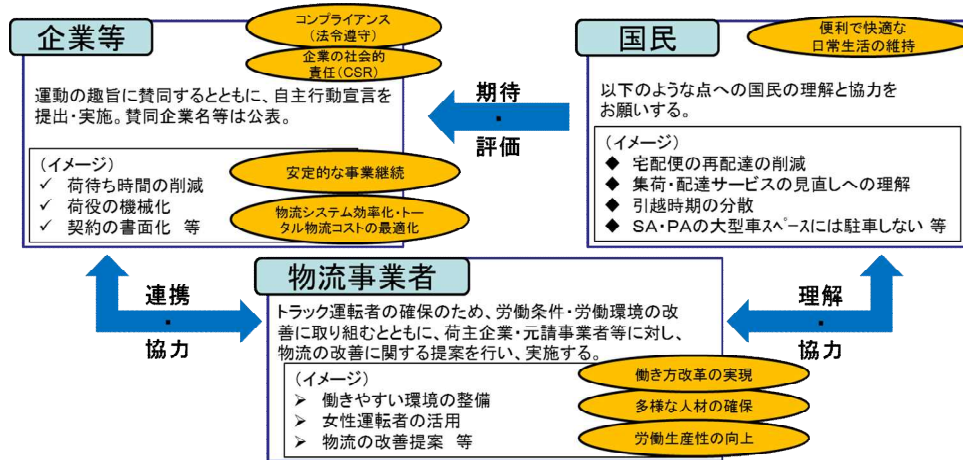
4. 中継輸送の導入効果 平日中に帰社する。積載率を向上させることができた。

- <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

「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

「ホワイト物流」推進運動に関する主な取組状況

ポータルサイトの開設（平成31年4月～）



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

講演会・セミナー（平成31年4月～）



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

- 全都道府県での説明会、日本商工会議所等の団体での説明会・講演会等を実施
- 令和2年度は、事業者の取組事例等を紹介するwebセミナーを開催

政府広報（随時）



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

- 「ホワイト物流」推進運動の解説・周知

自主行動宣言

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



- 4月以降、1,186社が自主行動宣言を提出
(令和3年2月19日現在)

- ▶ 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、12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2年9月16日～12月25日

- ※ 令和3年1月以降、確定したものから審査結果を申請者に通知。
- ※ 令和3年5月20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。

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

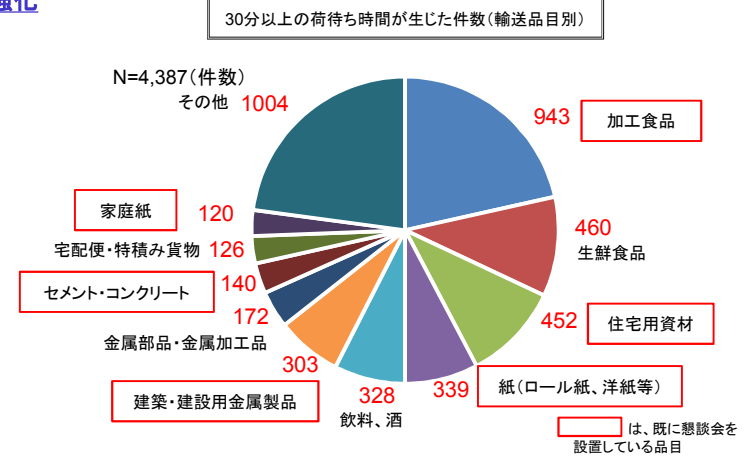
- トラック運送事業は他の産業に比べて長時間労働、低賃金の状況にあり、ドライバー不足が深刻な課題。
- このため、労働生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境の適正化等に資する事業を実施し、働き方改革による労働条件改善を推進する。

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。



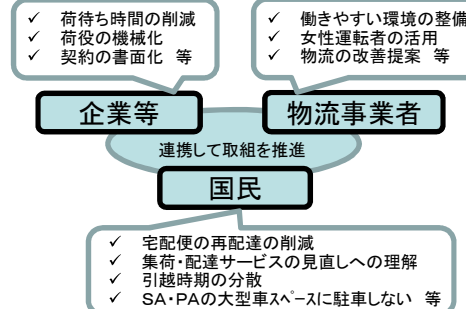
②「ホワイト物流」推進運動の展開

<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

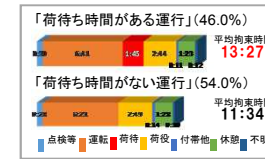


③長時間労働の是正に向けた調査事業

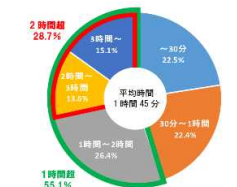
<事業概要>

● 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、長時間の荷待ち等が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



1運行あたりの荷待ち時間の分布



● 生産性向上に向けたIT機器に関する調査事業

トラック事業における働き方改革の推進

令和3年度予算案額 85百万円

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】

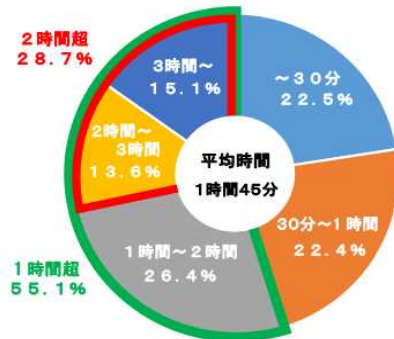
取組項目：
(2)、(3)

<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。

1運行あたりの荷待ち時間の分布

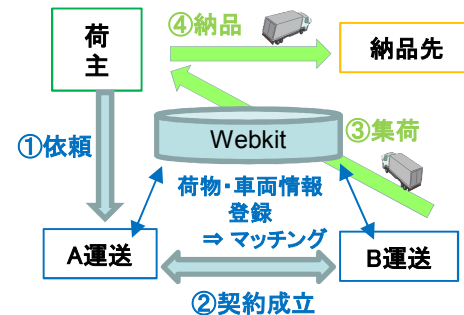


②求貨求車システムの活用による取引環境適正化【新規】

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)の收受状況改善、多層構造解消等の取引適正化を図るため、民間が持つデータ等の国の施策への活用方策について調査・検討を行う。



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

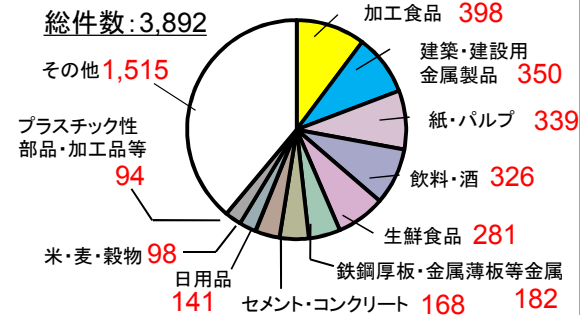
③労働条件改善に向けた取組の浸透【新規】

取組項目：
(1)、(3)

<事業概要>

輸送品目別の労働条件改善に関する懇談会や地方協議会において検討してきた課題に対する改善策等について、地域特有の課題に応じた深掘りを行った上で、セミナー等を通じて浸透を図る。

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)



(調査時期:平成29年7月中の2週間)

④「ホワイト物流」推進運動の推進【継続】

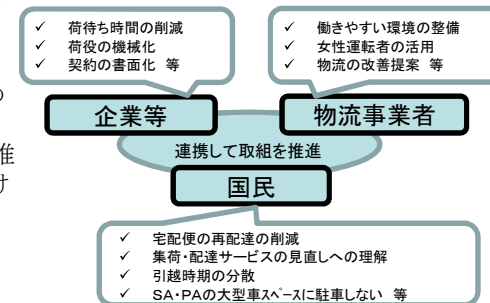
取組項目：
(2)、(3)

<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



「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」の概要

－長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセル－

～「運び方改革」と3 A（安全・安心・安定）労働の実現に向けた88施策～

自動車の運転業務への罰則付きの時間外労働の上限規制の導入（2024年4月予定）に向け、政府を挙げて以下の取組を強力に推進。

「★」を付した施策は、「直ちに取り組む施策」
（2017年8月）以降の追加施策

I. 長時間労働是正の環境整備

（1）労働生産性の向上

- ①輸送効率の向上【警・農・経・国・環】
 - ・輸送分野別の取組の強化★
 - ・長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し
 - ・トラック予約受付システムの導入促進（荷待ち時間短縮）
 - ・機械荷役への転換促進（荷役時間短縮）
 - ・高速道路の有効活用（走行時間短縮）
 - ・宅配ボックスの普及促進（再配達削減）
 - ・ダブル連結トラックの導入促進（車両の大型化）
- ②潜在需要の喚起による収入増加【国】
 - ・インバウンド需要の取り込み★
 - ・タクシーの配車アプリを活用した新サービス導入
- ③運転以外の業務も効率化【国】
 - ・IT点呼の更なる導入拡大★

（2）多様な人材の確保・育成

- ①働きやすい環境の整備【厚・農・国】
 - ・女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討★
 - ・中継輸送の普及促進（泊まり勤務を日帰り勤務に）
 - ・機械荷役への転換促進（力仕事からの解放）（再掲）
- ②運転者の確保【警・厚・国】
 - ・第二種免許制度の在り方についての検討
 - ・大型一種免許取得の職業訓練の実施

（3）取引環境の適正化

- ①荷主・元請等の協力の確保【厚・農・経・国】
 - ・「ホワイト物流」実現国民運動（仮称）の推進★
 - ・輸送分野別の取組の強化★（再掲）
 - ・引越運送における人手不足対策の推進★
- ②運賃・料金の適正収受【国】
 - ・標準運送約款の改正趣旨の浸透促進★
 - ・トラック事業者・荷主のコスト構成等への共通理解の形成促進★

II. 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

- ①「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の実現支援【国】
事業者団体による取組を支援
- ②ホワイト経営の「見える化」【国】
ホワイト経営に取り組む事業者の
認証制度の創設
- ③労働時間管理の適正化の促進【国】
ICTを活用した運行管理の普及方策の
検討・実施★
- ④行政処分の強化【国】
新処分基準による行政処分の実施

3. 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

「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 平成28年度パイロット事業（実証実験）の実施集団選定状況

○47都道府県において対象集団が決定。

○荷種の内訳は、食料品11件、農産物7件、紙・パルプ4件、建設資材3件、機械製品3件、飲料2件、鮮魚2件、繊維製品2件、工業製品2、その他11件となっており、全国で様々な荷種を扱う。

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
北海道	○	○	○	鮮魚
青森	○	○	○	農産物
岩手	○	○	—	木工製品
宮城	○	○	—	計器
秋田	○	○	—	パルプ・紙
山形	○	○	○	農産物
福島	○	○	○	農産物
茨城	○	○	—	コンクリート製品
栃木	○	○	—	食料品
群馬	○	○	—	農産物
埼玉	○	○	○	工業製品
千葉	○	○	—	食料品
東京	○	○	○	紙
神奈川	○	○	○	水道管
山梨	○	○	○	食料品
新潟	○	○	—	米菓
長野	○	○	—	食料品
富山	○	○	○	紙・パルプ
石川	○	○	—	建設資材
愛知	○	○	—	建設資材
静岡	○	○	○	フィルム・シート
	○	○	—	鮮魚
岐阜	○	○	○	食料品
三重	○	○	—	食料品

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
福井	○	○	—	繊維製品
大阪	○	○	○	食料品
京都	○	○	○	鋼材
兵庫	○	○	—	機械製品
滋賀	○	○	○	日用品
奈良	○	○	○	機械製品
和歌山	○	○	○	建設資材
広島	○	○	○	機械部品
鳥取	○	○	○	乳製品
島根	○	○	○	フードサービス機器
岡山	○	○	—	飲料
山口	○	○	○	繊維製品
徳島	○	○	○	紙
香川	○	○	○	食料品
愛媛	○	○	○	農産物
高知	○	○	○	食料品
福岡	○	○	○	工業製品
佐賀	○	○	—	食料品
長崎	○	○	○	食料品
熊本	○	○	—	農産物
大分	○	○	—	卵
宮崎	○	○	○	農産物
鹿児島	○	○	—	鶏肉
沖縄	○	○	○	飲料・雑貨

「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 平成29年度パイロット事業（実証実験）の実施集団選定状況

○47都道府県において54対象集団が決定。

○荷種の内訳は、食料品16件、農産物8件、建設資材6件、機械製品4件、ゴム製品2件、化学品2件、その他15件であり、全国で様々な荷種を扱う。

都道府県	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
北海道	○	○	○	農産物
青森	○	○	○	農産物
岩手	○	○	○	食料品
宮城	○	○	○	食料品
秋田①	○	○	○	農産物
秋田②	○	○	—	紙・パルプ
山形	○	○	○	食料品
福島①	○	○	—	ゴム製品
福島②	○	○	○	食料品
茨城	○	○	—	浴槽等
栃木	○	○	○	農機具
群馬	○	○	○	自動車部品
埼玉	○	○	—	日用品
千葉	○	○	○	建設資材
東京①	○	○	○	食料品
東京②	○	○	○	建設資材
神奈川	○	○	○	化学品
山梨	○	○	○	食料品
新潟	○	○	○	農産物
長野	○	○	○	食料品
富山	○	○	—	化学品
石川①	○	○	○	オフィス製品
石川②	○	○	—	食料品
愛知①	○	○	○	建設資材
愛知②	○	○	○	食料品
静岡	○	○	○	ゴム製品
岐阜	○	○	○	窯業品
三重①	○	○	—	建設資材
三重②	○	○	—	食料品

都道府県	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
福井	○	○	—	金属製品
大阪	○	○	○	食料品
京都	○	○	○	印刷フィルム
兵庫	○	○	○	機械製品
滋賀	○	○	○	日用品
奈良	○	○	○	建設資材
和歌山①	○	○	○	機械製品
和歌山②	○	○	○	食料品
広島	○	○	○	食料品
鳥取	○	○	○	食料品、飼料
島根	○	○	○	集荷荷物
岡山	○	○	○	機械製品
山口	○	○	○	建設資材
徳島	○	○	○	農産物
香川	○	○	○	建設資材
愛媛	○	○	○	日用品
高知	○	○	—	農産物
福岡	○	○	—	家具
佐賀	○	○	—	機械製品
長崎	○	○	—	農産物
熊本	○	○	○	機械製品
大分	○	○	—	工業製品
宮崎	○	○	○	農産物
鹿児島	○	○	○	食料品
沖縄	○	○	○	食料品

- 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。
- 一部の地方協議会においては、今年度も実証実験を実施し、コンサルティング事業及びアドバンス事業とともに「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン 事例集」に追補予定。

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	生鮮食品
茨城	加工食品	
栃木	紙・パルプ(段ボール)	紙・パルプ
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)	紙・パルプ
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) 日用雑貨(滋賀)
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	日用雑貨

- トラック運送事業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、厚生労働省、国土交通省、学識経験者、荷主、トラック運送事業者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」を設置。
- 荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るためのパイロット事業について、平成28年度及び29年度の2か年度にわたって47都道府県で102事業を実施。
- パイロット事業で得られた長時間労働改善等の知見をガイドラインとして取りまとめ。
- 関係省庁と連携し、ガイドラインの横展開を図る。

長時間労働改善等に向けた対応例

【対応例 1】 予約受付システムの導入

【対応例 2】 パレット等の活用

【対応例 3】 荷主からの入出荷情報等の事前提供

【対応例 4】 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離

【対応例 5】 集荷先や配送先の集約

【対応例 6】 運転以外の作業部分の分離

【対応例 7】 出荷に合わせた生産・荷造り等

【対応例 8】 荷主側の施設面の改善

【対応例 9】 十分なリードタイムの確保による
安定した輸送の確保

【対応例 10】 高速道路の利用

【対応例 11】 混雑時を避けた配送

【対応例 12】 発注量の平準化

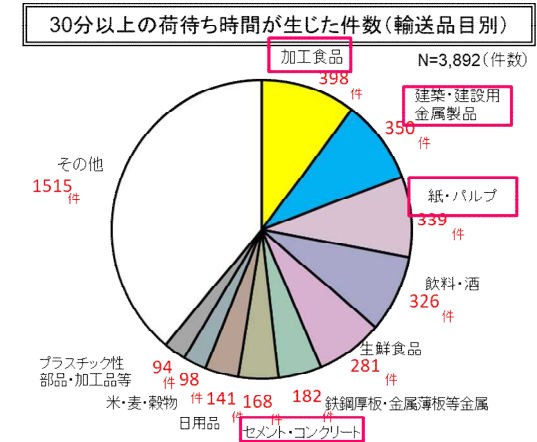
【対応例 13】 モーダルシフト

【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】

<http://www.mlit.go.jp/common/001260158.pdf> (国土交通省ホームページ)

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
 - 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
- 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

品目	主な課題	解決方策	今後の取組の方向性
加工食品	<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 <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 	<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	<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 	<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)	<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、附带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 ⇒附带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、附带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 	<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)	<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

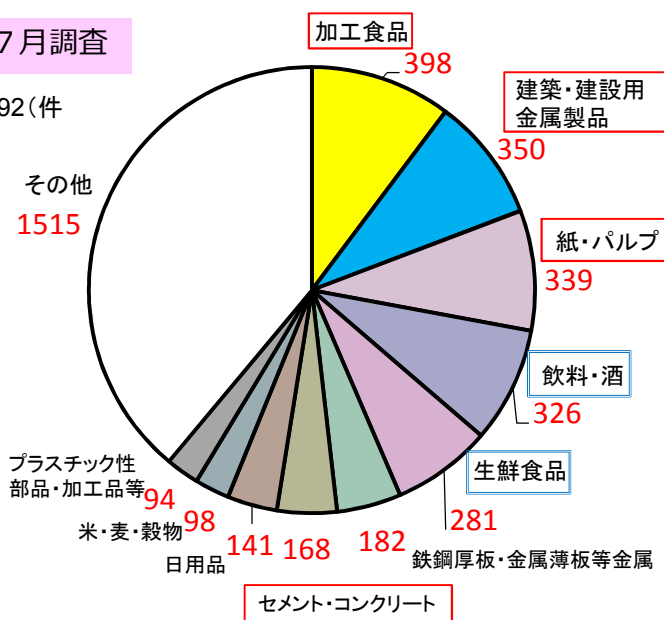
- 平成29年7月に実施した荷待ち時間実態調査において、30分以上の荷待ち時間が生じた件数が多い品目（加工食品、建設資材、紙・パルプ）について懇談会を立ち上げて、課題整理や改善策について検討を行い、その結果を踏まえて品目ごとのガイドラインを策定（令和2年5月公表）。
- 加工食品、建設資材、紙・パルプの各品目については、ガイドラインにおいて示した今後の取組の方向性に沿って、引き続き課題解決のための方策について検討・検証を実施する。
- また、平成29年7月及び平成30年11月に実施した荷待ち時間の実態調査において、荷待ち時間が生じた件数が多かった「生鮮食品」及び「飲料、酒」について、課題整理や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

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

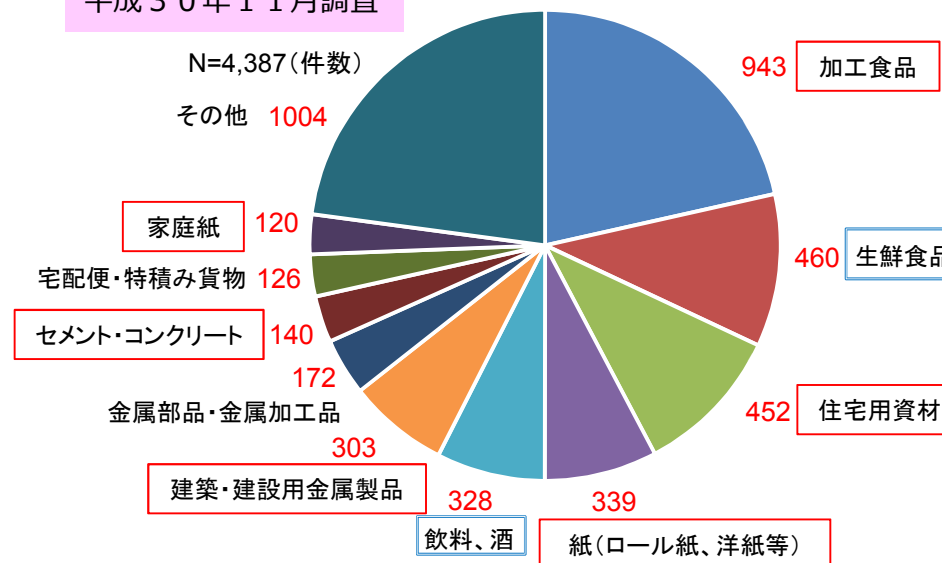
平成29年7月調査

N=3,892(件数)



平成30年11月調査

N=4,387(件数)



令和2年度の輸送品目別取組強化事業について(飲料・酒)

【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策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考えられる。
- ・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】

加工食品懇談会

【メンバー】

飲料・酒分科会

加工食品懇談会のメンバーを基本としつつ、飲料メーカー、飲料の取扱いの多い卸業者、自動販売機オペレーターを加える。

【検討イメージ】

- ・荷待ちを減少させる取組(予約受付システム等)の検討
- ・加工食品懇談会ガイドラインやアクションプランで課題とされた取り組みの中から飲料・酒分野で取組実施 等

加工食品懇談会
ガイドライン

加工食品分野
物流標準化
アクションプラン

SIP
物流・商流データ基盤の
検討

【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
※5事業程度を想定
- 2月24日 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)

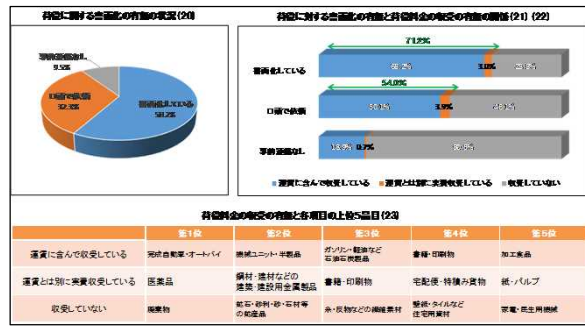
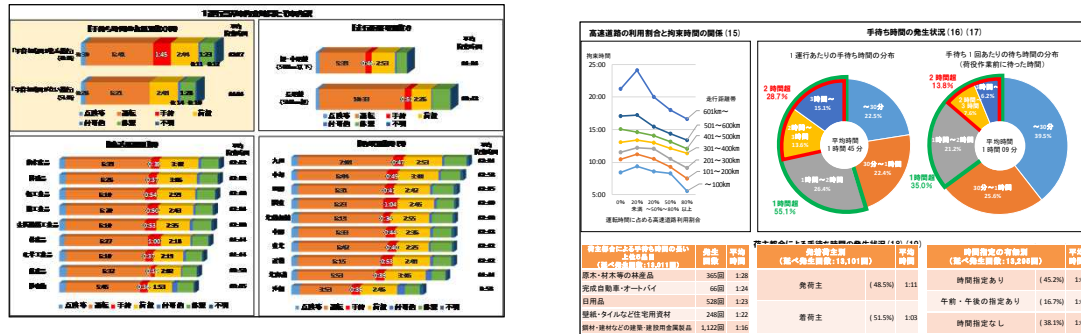
- パレット化の早急な促進 ⇒ 「**手積み・手卸しを解消する**」ということを共通認識として、更なる取組を促進
- コンパクト製品の普及促進 ⇒ 消費者へ製品メリットの積極的な周知を行い、サプライチェーン全体で検討を継続
- 小売店舗への配送方法の改善 ⇒ 都市内物流の効率化に向け、さらなる関係者が連携した取組を促進

貨物自動車運送事業における輸送実態調査

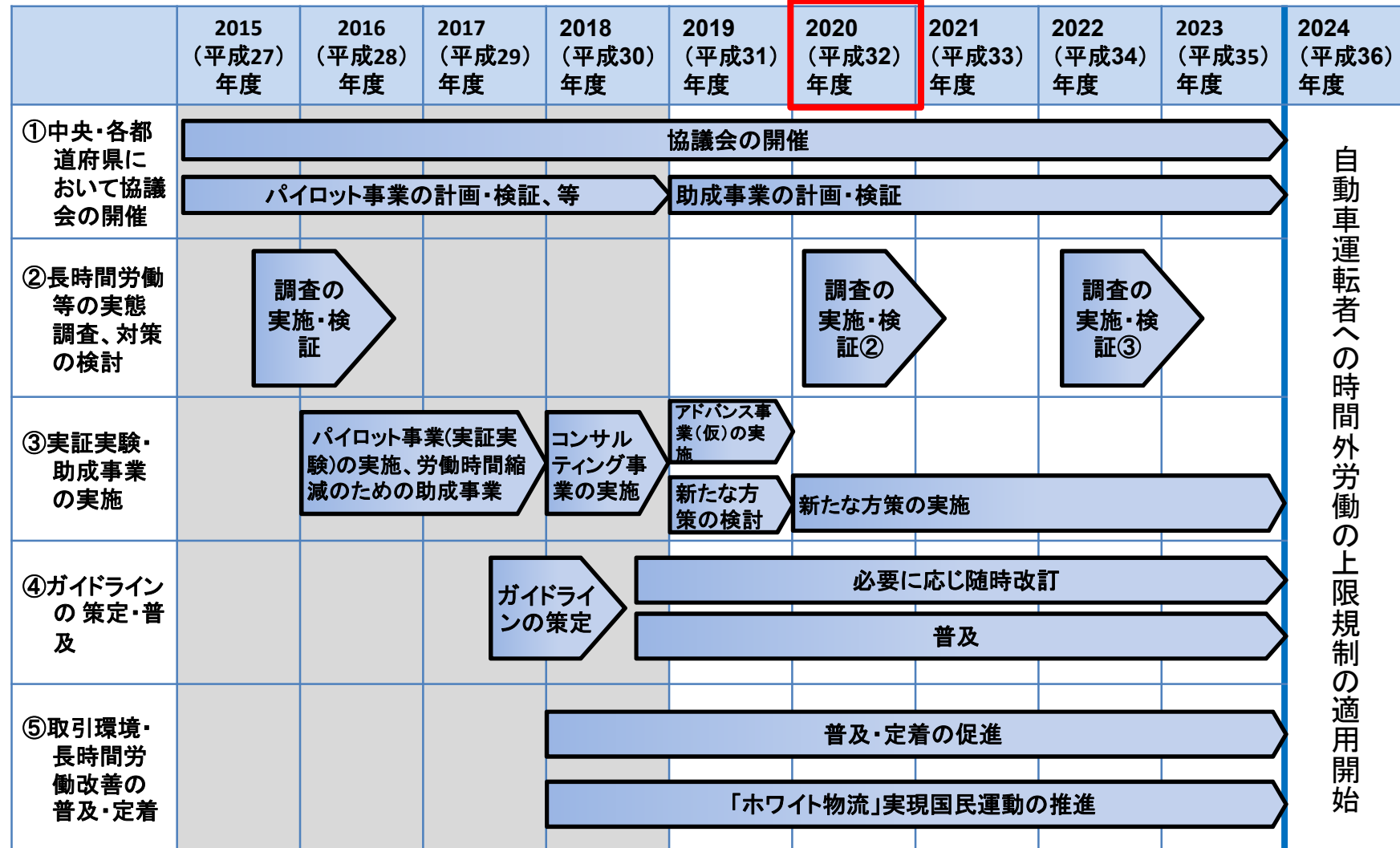
調査概要

- ▶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中。

平成27年度に調査を実施



前回調査からの改善状況等を確認するための調査を実施中



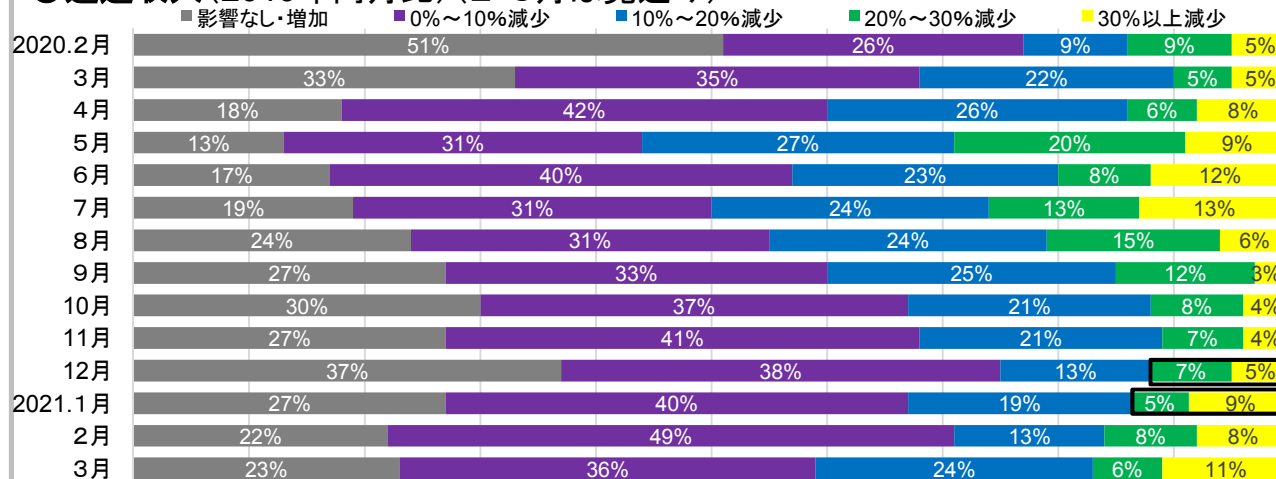
※2023年(平成35年)4月には、中小企業における月60時間超の時間外労働の割増賃金率引き上げ

4. 周知・要請事項について

新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（貨物自動車運送業）

○運送収入については、20%以上減少した事業者が、12月は全体の12%であったが、1月は14%となった。
 ○品目別の運送収入については製造業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、1月は鉄鋼厚板等については18%、完成自動車等については8%減少。
 ○支援制度については、資金繰り支援を45%の事業者が活用し、44%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を43%の事業者が活用し、41%の事業者が給付済み。

○運送収入(2019年同月比)(2・3月は見込み)



品目別の運送収入で顕著な影響がみられるもの(2019年同月比)(2・3月は見込み)

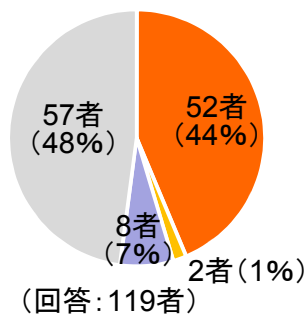
2020年

- 3月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲19%
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品：▲20%
- 4月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲27%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲19%
- 5月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲28%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲45%
- 6月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲30%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲39%
- 7月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲28%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲23%
- 8月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲34%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲23%
- 9月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲22%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲20%
- 10月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲17%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲10%
- 11月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲11%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲10%
- 12月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲12%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲9%

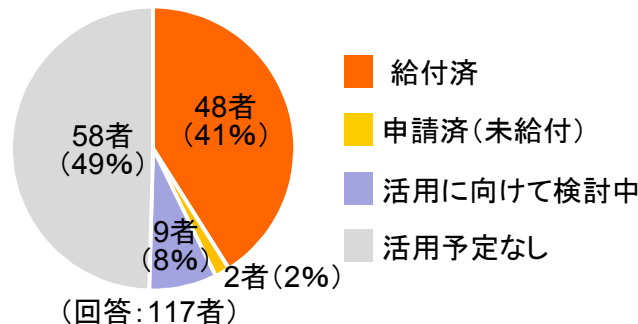
2021年

- 1月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲18%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲8%
- 2月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲24%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲20%
- 3月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲20%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲23%

○資金繰り支援の活用状況



○雇用調整助成金の活用状況



※調査方法: 貨物自動車運送事業者119者(総事業者約62,000者)に対して業界団体より影響をアンケート調査

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。
- 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	2.0～3.0 mm/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
	3.0～5.0 mm/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べき
	5.0 mm/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	1.0～1.5 m/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
	1.5～2.0 m/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べき
	2.0～3.0 m/s	通常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べき
	3.0 m/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2.0 m以下であるときは輸送を中止することも検討すべき		
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日付け国貨第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。

＜異常気象時に輸送する際の目安＞

雨の強さと降り方

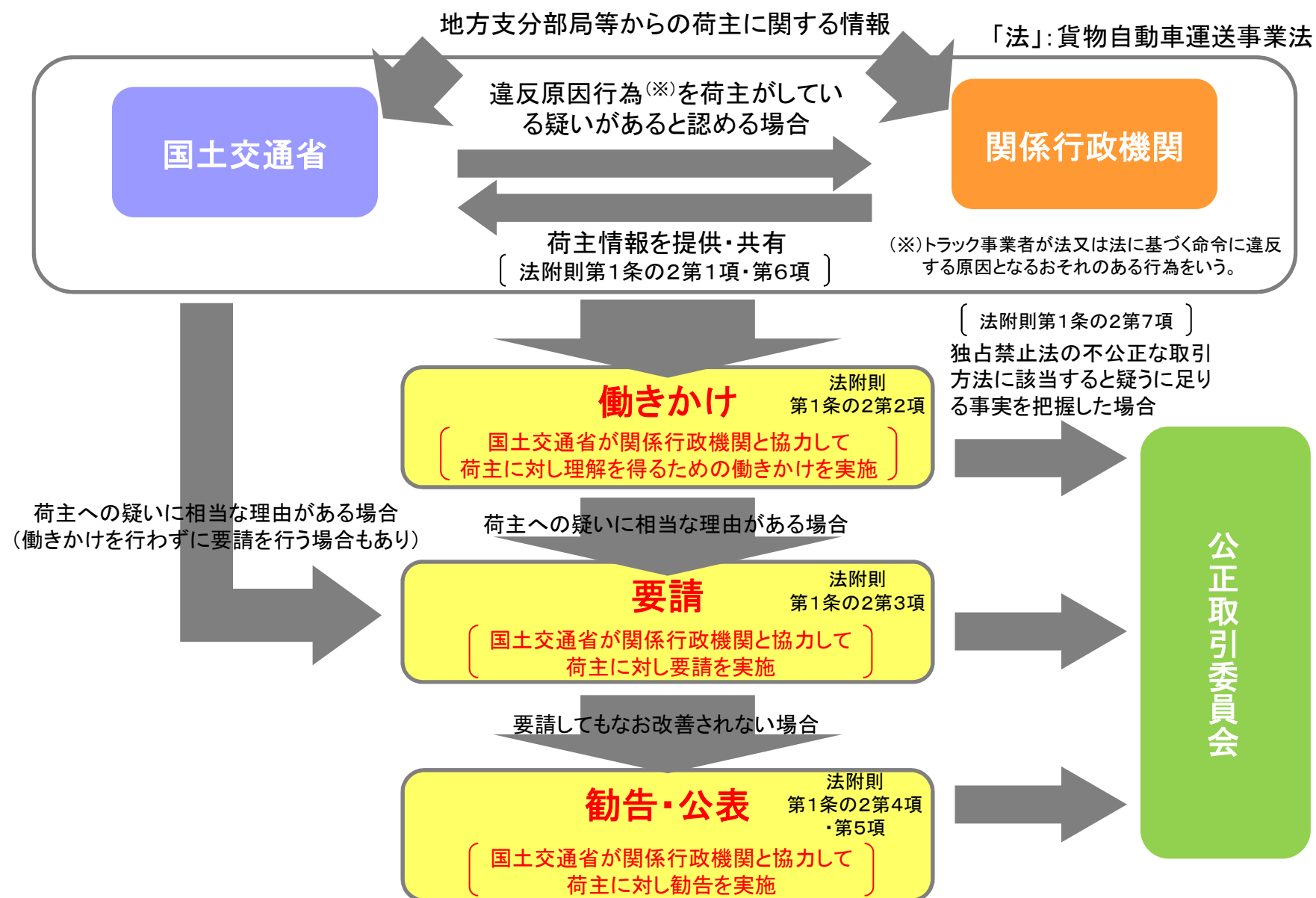


風の強さと吹き方



＜気象庁作成の資料＞

荷主への働きかけ等のフロー



「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



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っている中で、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:)

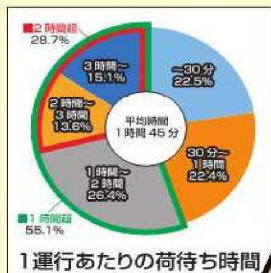
※複数該当するものがある場合には、項目毎に複数回に分けてご記入ください。

【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"/>

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)



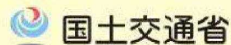
記載はカンタン。
荷主都合による荷待ち時間が30分を超えたら、集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、荷積み・荷卸しの開始・終了日時などを書くだけです。

※デジタコなど他の方法で記録している場合は記載不要です。

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分以上であった場合は必ず「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

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)

- 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)
- 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ご記入ください。記載用紙は、必要な項目が記載されているれば、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
9 時 00 分	8 時 00 分

荷待ち待機 開始・終了時刻	荷主都合による荷待ち待機の合計時間 時間 40 分
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

<u>荷積み</u> 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他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



積み込み

取卸し

荷造り・仕分・棚入れ等



※ 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、長時間の待待時間の発生に加え、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引き、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、集貨地点等で積み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。）

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】

※荷待については、平成29年7月に既に記録対象となっています。

〔発荷主側で荷物の積み込み時に荷待・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〕

ハタチン例 (サンプルA)

集積地点に到着	8:45
到着時間の指定時刻	9:00
(荷主都合の待機：20分)	
附帯業務①(荷造り)	9:20 ~ 9:40
(荷主都合の待機：20分)	
附帯業務②(ラベル貼付)	10:00 ~ 10:30
積み込み	10:30 ~ 11:30
出発	11:30

※荷役作業等が契約書に明記されていても、合計で1時間以上(110分)となるため記載要件に該当します。

〔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〕

ハタチン例 (サンプルB)

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

※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。

荷待時間・荷役作業等記録票(例)

記入用紙

荷主名：株式会社〇〇 車両番号：〇〇〇〇〇

日付	0/△	担当ドライバー	〇〇〇〇	集積地等	〇〇都県センター	到着時刻	8:45	到着時間の指定時刻	9:00
荷役種類		荷待時間	4.0分	荷役作業の開始・終了時刻	積込み・取卸しの開始・終了時刻	10:30~11:30	11:30	出発時刻	
8:00~9:30		9:40~10:00		10:30~10:30					

ドライバーが実施した荷役作業等の旨 (集荷) 荷主側担当者 (集荷) 荷主側担当者 (集荷)

1. 積込み(荷造り) 2. 取卸し(ラベル貼付) 3. 積込み(荷造り) 4. 取卸し(ラベル貼付) 5. 積込み(荷造り) 6. 取卸し(ラベル貼付) 7. 積込み(荷造り) 8. 取卸し(ラベル貼付) 9. 積込み(荷造り) 10. 取卸し(ラベル貼付) 11. その他

※積込・取卸し等の場合は、当該項目については記載不要です。※契約書に明記された荷役作業等の全てが明記されている場合は、荷待時間が1時間未満であれば荷役作業等に関する記載は不要です。※(積・取)毎に荷主側担当者(集荷)には、発車においては荷主側の荷出しの担当者等の、書留においてはその場受けの担当者等の、サイン等を記入してください。

荷待時間・荷役作業等記録票(例)

記入用紙

荷主名：株式会社△△ 車両番号：△△△△△

日付	0/△	担当ドライバー	△△△△	集積地等	△△都県センター	到着時刻	15:45	到着時間の指定時刻	16:00
荷役種類		荷待時間	60分	荷役作業の開始・終了時刻	積込み(取卸し)の開始・終了時刻	17:20~17:50	16:40~17:00	17:50	出発時刻
16:00~16:40		17:00~17:20		17:20~17:50					

ドライバーが実施した荷役作業等の旨 (集荷) 荷主側担当者 (集荷) 荷主側担当者 (集荷)

1. 積込み(荷造り) 2. 取卸し(ラベル貼付) 3. 積込み(荷造り) 4. 取卸し(ラベル貼付) 5. 積込み(荷造り) 6. 取卸し(ラベル貼付) 7. 積込み(荷造り) 8. 取卸し(ラベル貼付) 9. 積込み(荷造り) 10. 取卸し(ラベル貼付) 11. その他

※積込・取卸し等の場合は、当該項目については記載不要です。※契約書に明記された荷役作業等の全てが明記されている場合は、荷待時間が1時間未満であれば荷役作業等に関する記載は不要です。※(積・取)毎に荷主側担当者(集荷)には、発車においては荷主側の荷出しの担当者等の、書留においてはその場受けの担当者等の、サイン等を記入してください。