第13回　香川県トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会

四国運輸局香川運輸支局

令和6年3月

国土交通省

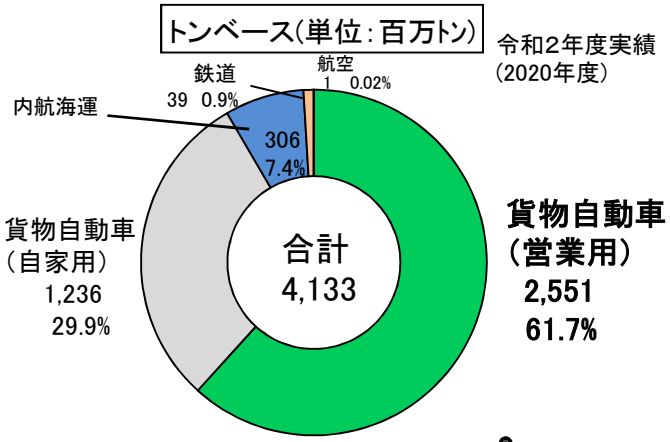
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

トラック運送業界の現状

国土交通省

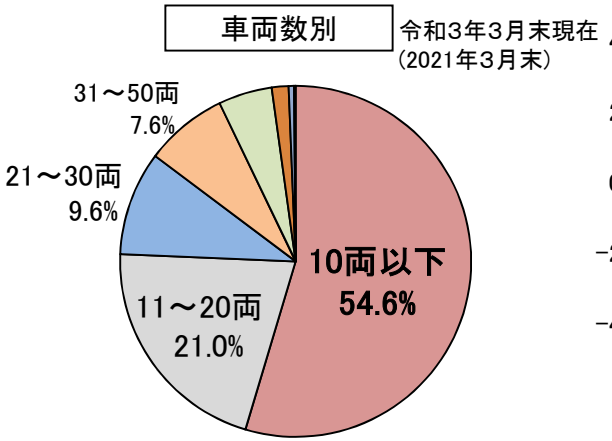
国内貨物輸送量

トラックの輸送量は約41億トンで、国内貨物輸送の9割以上を占める。



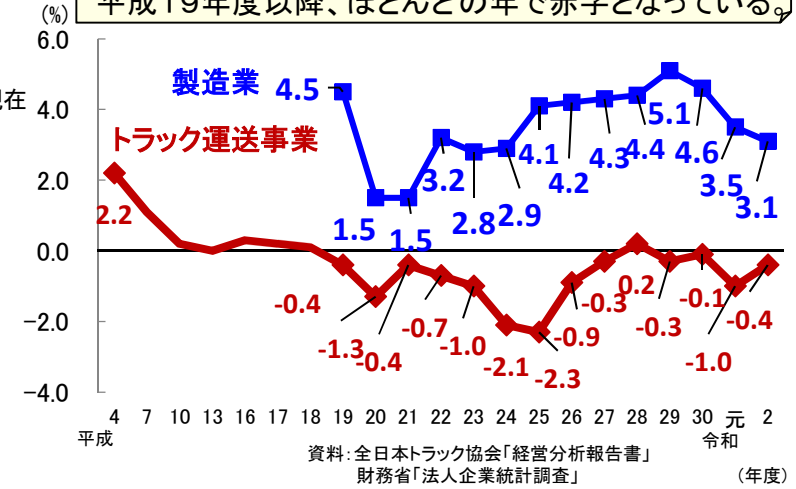
トラック運送事業者の規模

車両保有台数10両以下の小規模事業者が半数以上を占める。



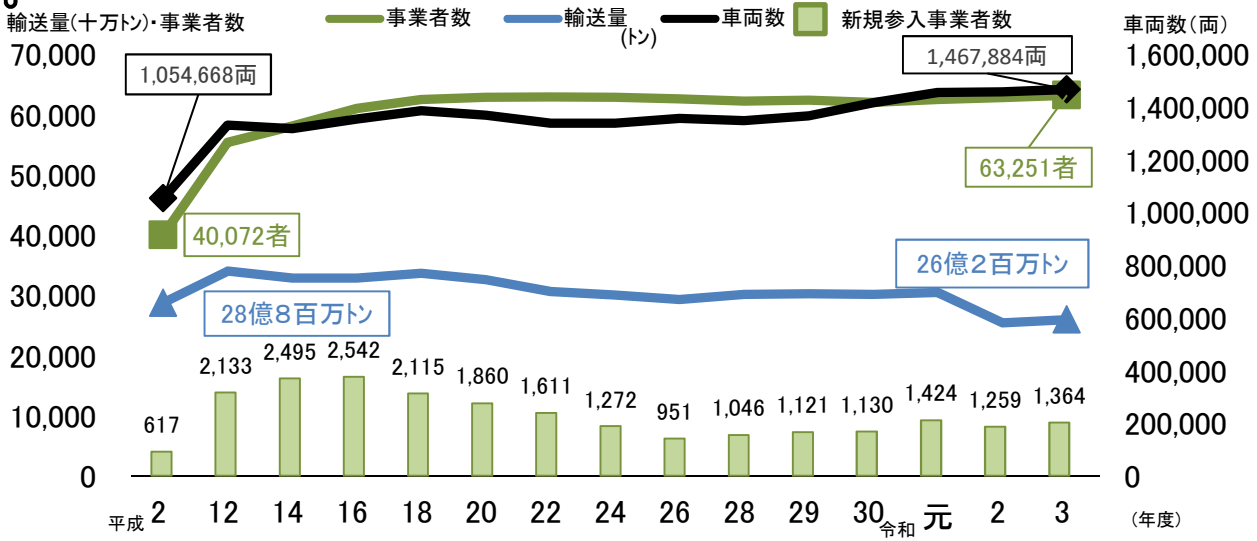
営業利益率の推移

製造業は黒字を保っているが、トラック運送事業は平成19年度以降、ほとんどの年で赤字となっている。



資料：全日本トラック協会「経営分析報告書」
財務省「法人企業統計調査」

事業者数・車両数・輸送量の推移

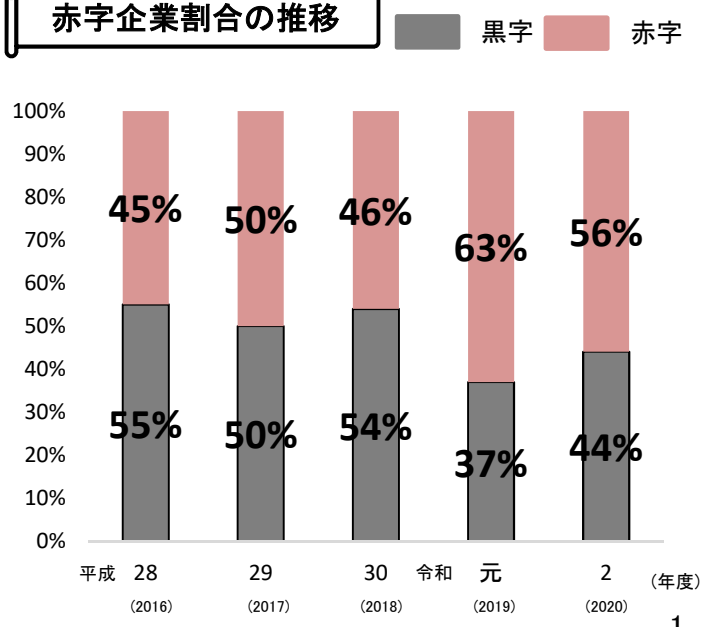


平成２～令和３年度の間、新規参入事業者数55,068者、退出事業者数31,889者、事業者増加数23,179者

※輸送量は平成22年に調査・集計方法に変更があったことから、数値の連続性を図るため接続係数を設定し算出

資料　国土交通省

赤字企業割合の推移



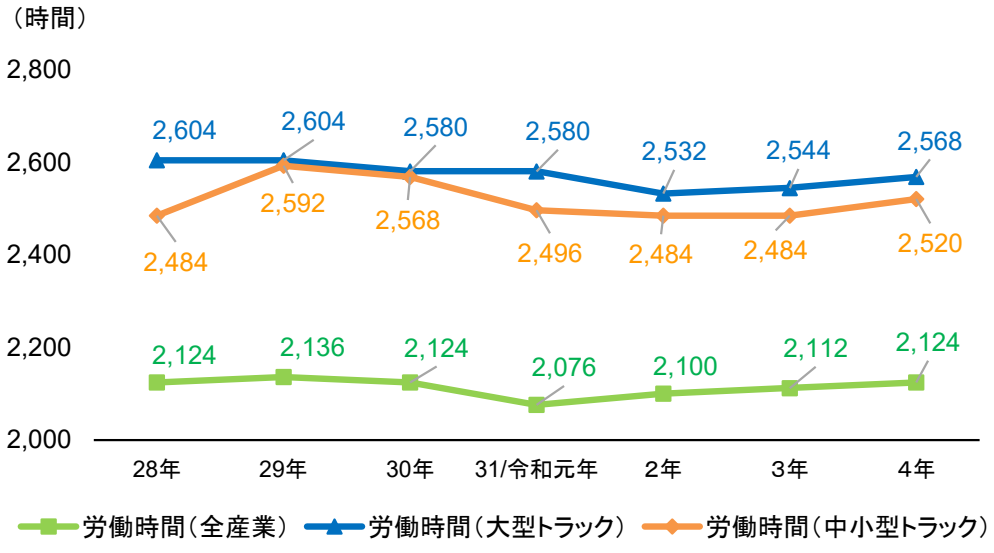
資料：全日本トラック協会「経営分析報告書」

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

国土交通省

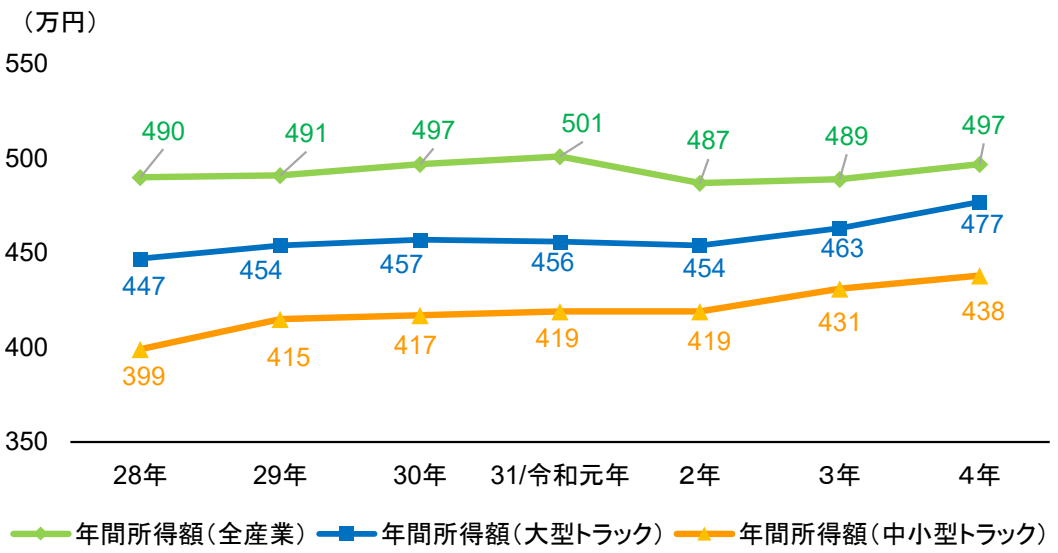
①労働時間

全職業平均より約2割（400h～450h）長い。



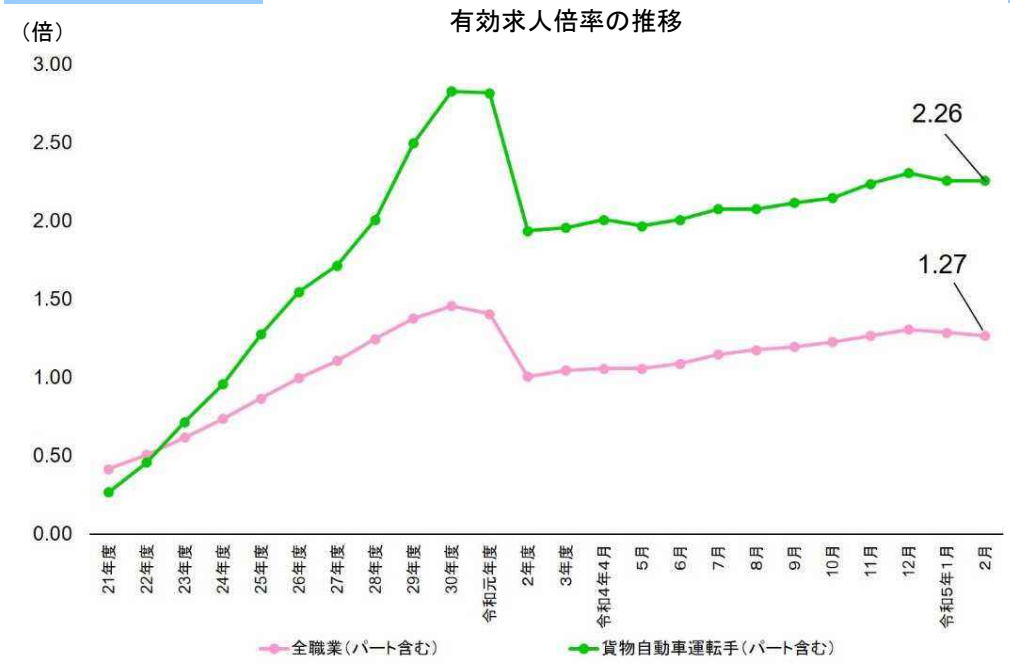
②年間賃金

全産業平均より5%～15%（20万～60万円）低い。



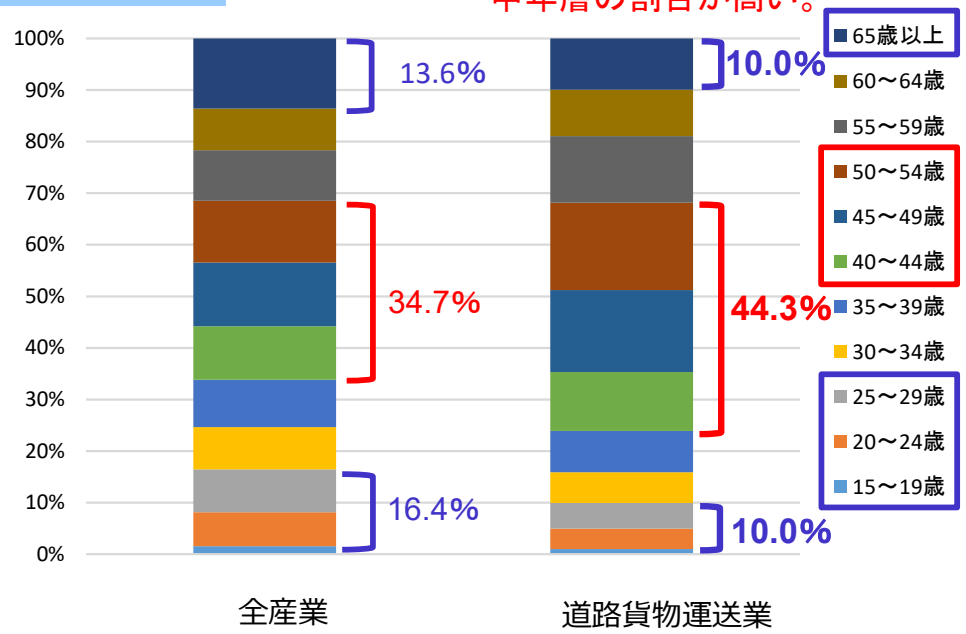
③人手不足

全職業平均より約2倍高い。



④年齢構成

全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。
中年層の割合が高い。



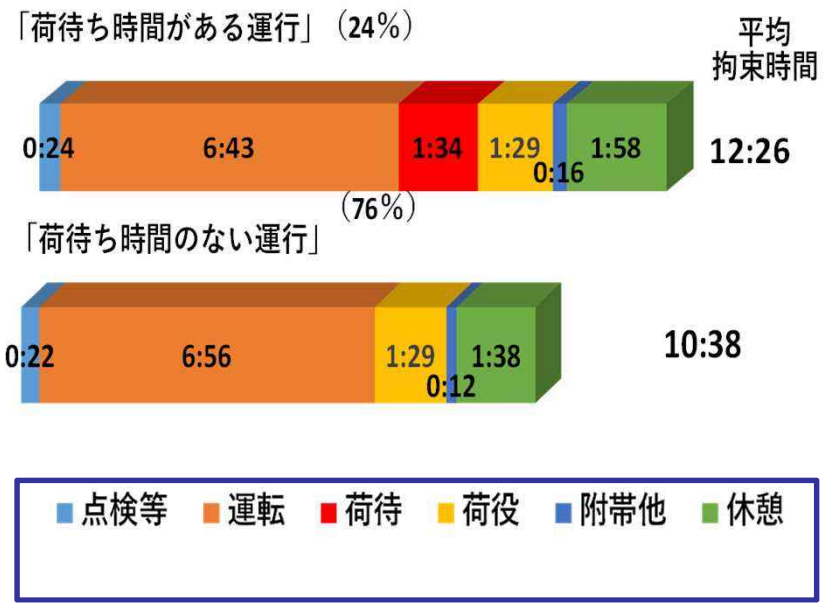
（出典）厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

トラックドライバーの労働環境

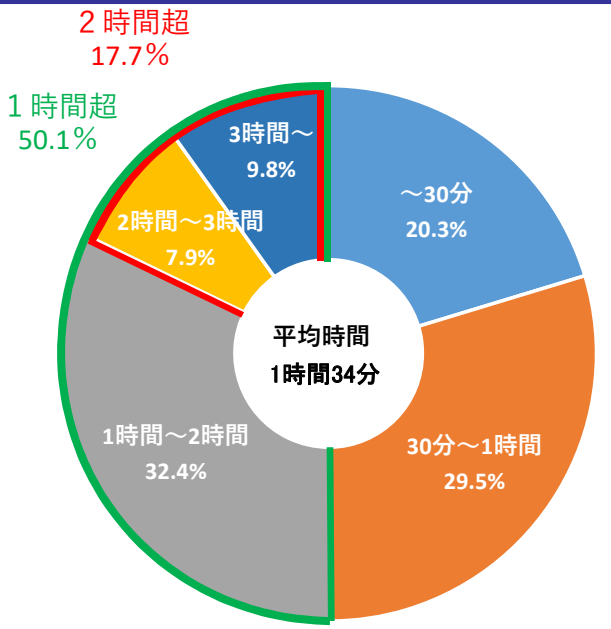
国土交通省

- 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）

働き方改革関連法（改正労働基準法）の概要

国土交通省

働き方改革の目指すもの

○「働き方改革」は、働く人々が、個々の事情に応じた多様で柔軟な働き方を、自分で「選択」できるようにするための改革です。
○日本が直面する「少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少」、「働く方々のニーズの多様化」などの課題に対応するためには、投資やイノベーションによる生産性向上とともに、就業機会の拡大や意欲・能力を存分に発揮できる環境をつくることが必要です。
○働く方の置かれた個々の事情に応じ、多様な働き方を選択できる社会を実現することで、成長と分配の好循環を構築し、働く人一人ひとりがより良い将来の展望を持てるようにすることを目指します。

■2019/4～ 義務
（時間外労働の上限規制の中小企業への適用は2020/4～）

時間外労働の上限規制

労働基準法制定以来初めて、罰則付きの労働時間規制を導入します。

年次有給休暇の確実な取得

年10日以上年次有給休暇を付与する労働者に対して、年５日については使用者が時季を指定して取得させなければなりません。

■2023/4～ 義務

月６０時間超の時間外労働に対する割増賃金率引上げ

中小企業の割増賃金率を引き上げ、大企業・中小企業ともに５０％となります。

☆　以下の事業・業務では、時間外労働の上限規制について、５年間（※）の適用猶予が設けられている。
（※）令和6年（2024年）3月31日まで

①建設事業
②自動車運転の業務
③医師
④鹿児島・沖縄県における砂糖製造業

自動車運送事業における労働時間規制の改正

国土交通省

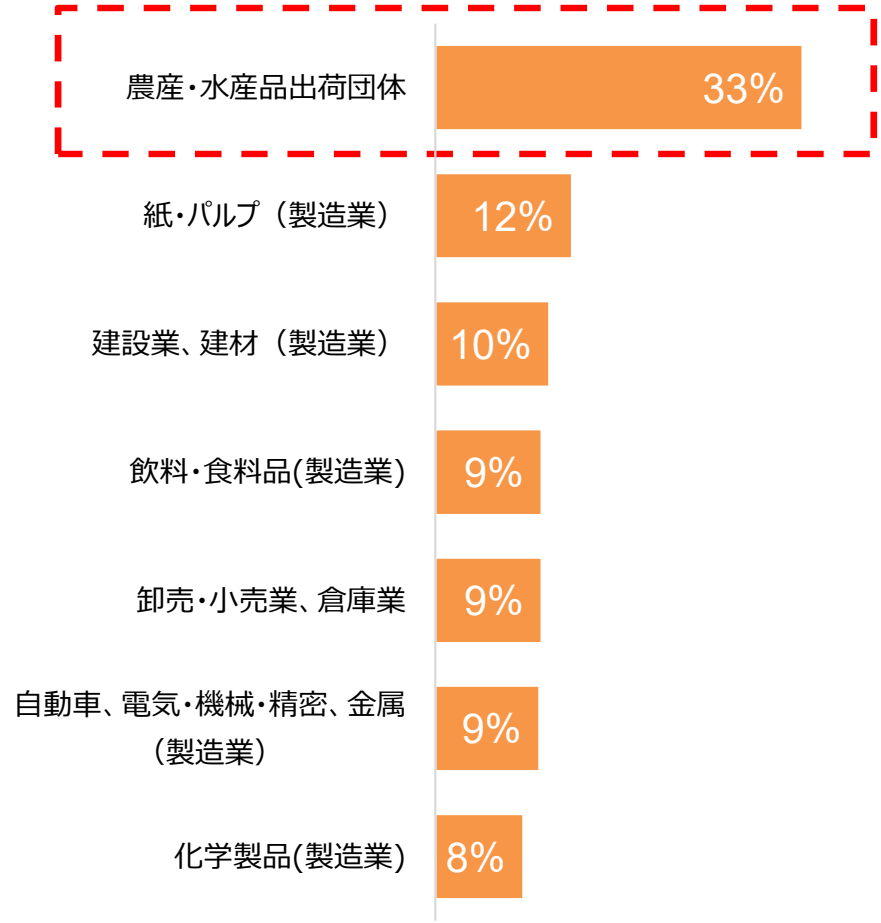
厚生労働大臣の「改善基準告示」と国土交通大臣の「勤務時間・乗務時間告示」の２つがある。



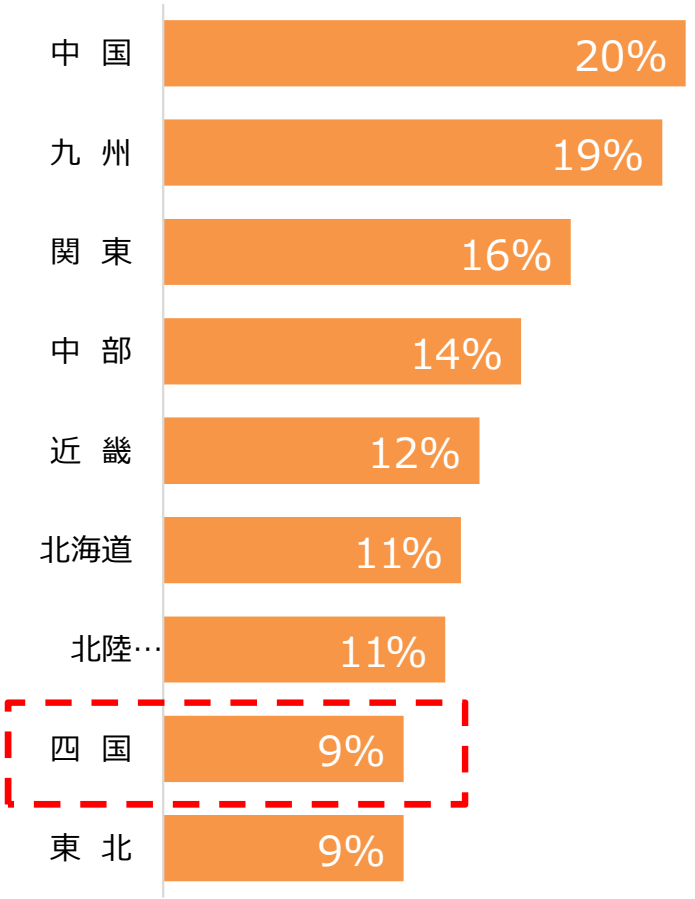
労働時間規制等による物流への影響

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

（1）不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



（2）不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会中間とりまとめ（２０２３年２月）より抜粋

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」について

国土交通省

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、総合的な検討を行うため、**令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置**。
- 同年6月2日に第2回を実施し、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策をまとめた**「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定**。



＜構成員＞

議　長　内閣官房長官
副議長　農林水産大臣
　　経済産業大臣
　　国土交通大臣
構成員　内閣府特命担当大臣
　　（消費者及び食品安全担当）
　　国家公安委員会委員長
　　厚生労働大臣
　　環境大臣
※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求める。

■総理指示（令和5年3月31日）

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題に直面しています。物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーに働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど１年となります。
- 一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。
- これに対応するため、荷主・物流事業者間等の**商慣行の見直し**と、物流の標準化やＤＸ・ＧＸ等による**効率化の推進**により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の**行動変容**を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要です。
- このため、**物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等**の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。
- そこで、１年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、**６月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめ**てください。

「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定（令和5年6月2日）

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

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

➡中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**(※)も含め確実に整備。

１．具体的な施策

（１）商慣行の見直し

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

（２）物流の効率化

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

（３）荷主・消費者の行動変容

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

２．施策の効果（2024年度分）

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

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

３．当面の進め方

2024年初
- **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで
- トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた**「標準運送約款」「標準的な運賃」**の改正等
- **再配達率「半減」**に向けた対策
- 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

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

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

「物流革新緊急パッケージ」

令和5年10月6日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議資料を基に作成

- 物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が来年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

1．物流の効率化

○即効性のある設備投資・物流DXの推進
- ・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
- ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等
- ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等

○モーダルシフトの推進
- ・鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
- ・31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進

○トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進
- ・荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等により、快適で働きやすい職場環境の整備を促進
- ・労働生産性の向上に資する車両を運転するための免許の取得等のトラック運転手のスキルアップを支援

○標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進

○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援
- ・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）
- ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進
- ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進
- ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化
- ・トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充や駐車マス予約制度の導入などの取り組みの推進

○燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）

○高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続

○道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2．荷主・消費者の行動変容

○宅配の再配達率を半減する緊急的な取組
- ・ポイント還元を通じ、コンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配送日時の指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施

○政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3．商慣行の見直し

○トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）
- ・荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」等の集中実施、国土交通省及び荷主所管・法執行行政機関による連携強化

○現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内（R5）に対応予定）

○適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進
- ・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
- ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
- ・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（R5.11）

国土交通省

・急激な物価高騰を乗り越え持続的な構造的賃上げを実現するためには、雇用の７割を占める中小企業がその原資を確保できる取引環境を整備することが必要
→令和５年１１月２９日に内閣官房及び公正取引委員会の連名で「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を策定

本指針の性格

・労務費の転嫁に関する事業者の発注者・受注者の双方の立場からの行動指針
・発注者及び受注者が採るべき行動／求められる行動を１２の行動指針として取りまとめ。
・独占禁止法及び下請け代金法に基づき厳正に対処することを明記

発注者として採るべき行動／求められる行動

【行動①：本社（経営トップ）の関与】
【行動②：発注者側からの定期的な協議の実施】
【行動③：説明・資料を求める場合は公表資料とすること】※
【行動④：サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うこと】
【行動⑤：要請があれば協議のテーブルにつくこと】
【行動⑥：必要に応じ考え方を提案すること】

受注者として採るべき行動／求められる行動

【行動①：相談窓口の活用】
【行動②：根拠とする資料】※
【行動③：値上げ要請のタイミング】
【行動④：発注者から価格を提示されるのを待たずに自ら希望する額を提示】

発注者・受注者の双方が採るべき行動／求められる行動

【行動①：定期的なコミュニケーション】
【行動②：交渉記録の作成、発注者と受注者の双方での保管】

※価格交渉において、発注者が労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を求める場合や、受注者が労務費の上昇傾向を示す根拠資料の例として、**「標準的な運賃」**が明記されている。

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（概要）

令和５年１１月２９日
内閣官房・公正取引委員会

1. 指針の性格

✔ 労務費の転嫁に関する事業者の発注者・受注者の双方の立場からの行動指針。

✔ 発注者及び受注者が採るべき行動／求められる行動を12の行動指針として取りまとめ、それぞれに「労務費の適切な転嫁に向けた取組事例」、「留意すべき点」などを記載。

・ 本指針に記載の12の行動指針に沿わないような行為をすることにより、公正な競争を阻害するおそれがある場合には、公正取引委員会において独占禁止法及び下請代金法に基づき厳正に対処することを明記。

・ 他方で、発注者としての行動を全て適切に行っている場合、取引当事者間で十分に協議が行われたものと考えられ、通常は独占禁止法及び下請代金法上の問題が生じない旨を明記。

2. 発注者として採るべき行動／求められる行動

【行動①：本社（経営トップの関与）】

○ ①労務費の上昇分について取引価格への転嫁を受け入れる取組方針を、具体的に経営トップまで上げて決定すること、②経営トップが同方針又はその要旨などを書面等の形に残る方法で社内外に示すこと、③その後の取組状況を定期的に経営トップに報告し、必要に応じ、経営トップが更なる対応方針を示すこと。

【行動②：発注者側からの定期的な協議の実施】

○ 受注者からの労務費の上昇分に係る取引価格の引上げを求められていなくても、業界の慣行に応じて１年に１回や半年に１回など定期的に、労務費の転嫁について発注者から協議の場を設けること。特に長年据え置かれてきた取引や、スポット取引と称して長年同じ価格で更新されているような取引においては、転嫁について協議が必要であることに留意が必要である。

○ 協議することなく長年価格を据え置くことや、スポット取引とはいえないにもかかわらずスポット取引であることを理由に協議することなく価格を据え置くことは、独占禁止法上の優越的地位の濫用又は下請代金法上の買いたたきとして問題となるおそれがある。

【行動③：説明・資料を求める場合は公表資料とすること】

○ 労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を受注者に求める場合は、公表資料（最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率など）（※）に基づくものとし、受注者が公表資料を用いて提示して希望する価格については、これを合理的な根拠があるものとして尊重すること。

※「標準的な運賃」（国土交通大臣告示）も含まれる。

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（概要）

令和５年１１月２９日
内閣官房・公正取引委員会

【行動④：サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うこと】
○ 労務費をはじめとする価格転嫁に係る交渉においては、サプライチェーン全体での適切な価格転嫁による適正な価格設定を行うため、直接の取引先である受注者がその先の取引先との取引価格を適正化すべき立場にいることを常に意識して、そのことを受注者からの要請額の妥当性の判断に反映させること。

【行動⑤：要請があれば協議のテーブルにつくこと】
○ 受注者から労務費の上昇を理由に取引価格の引上げを求められた場合には、協議のテーブルにつくこと。労務費の転嫁を求められたことを理由として、取引を停止するなど不利益な取扱いをしないこと。

3. 受注者として採るべき行動／求められる行動

【行動①：相談窓口の活用】
【行動②：根拠とする資料】
【行動③：値上げ要請のタイミング】
【行動④：発注者から価格を提示されるのを待たずに自ら希望する額を提示】

4. 発注者・受注者の双方が採るべき行動／求められる行動

【行動①：定期的なコミュニケーション】
○定期的にコミュニケーションをとること。

【行動②：交渉記録の作成、発注者と受注者の双方での保管】
○価格交渉の記録を作成し、発注者と受注者と双方で保管すること。

5. 今後の対応

✔ ①内閣官房において、各府省庁・産業界・労働界等の協力を得て本指針の周知活動を実施し、②公正取引委員会において、労務費の転嫁の協議に応じない事業者に対する情報を提供できるフォームを設置する。

【補足】
・ 優越的地位の濫用として独占禁止法上問題となるのは、発注者の取引上の地位が受注者に優越していること とともに、公正な競争を阻害するおそれが生じることが前提となる。
・ 買いたたきとして下請代金法上問題となるのは、下請代金法にいう親事業者と下請事業者との取引に該当す る場合であって、下請代金法第2条第1項から第4項までに規定する①製造委託、②修理委託、③情報成果物 作成委託又は④役務提供委託に該当することが前提となる。

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

国土交通省

改正の目的

【成立：令和5年6月14日、公布・施行 ： 令和5年6月16日】

- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制（960時間）の適用を見据え、平成30年の議員立法における時限措置として、**「荷主対策の深度化」と「標準的な運賃」の制度を創設**
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の収受等により**労働条件を改善することが急務だが、担い手確保のための取組は道半ば**
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、**両制度を継続的に運用することが必要**

改正の概要

改正前 **【時間外労働規制が適用される（令和6年3月）までの時限措置】**

荷主対策の深度化

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

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	荷主が違反原因行為をしていることを疑う相当な理由がある場合	要請してもなお改善されない場合
働きかけ →	要　請 →	勧告・公表

標準的な運賃

運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標としての「**標準的な運賃**」制度（令和2年4月告示）

⇒セミナーや各種協議会等による周知・浸透

改正後

上記について「当分の間」の措置とする

標準的な運賃について（令和2年国土交通省告示）

国土交通省

「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** ⇒ 車両を貸し切る運送を前提に、（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別で運賃表を策定

◆**運賃と料金の考え方** ⇒ 料金（待機時間料、積込・取卸料、付帯業務料）や実費（高速道路料金、フェリー料金、燃料サーチャージ等）については、運賃と別に収受

重要!

運賃（運送役務の対価）＋料金（積込・取卸料、付帯業務料等）＋実費（高速道路利用料、フェリー利用料等）

適正な原価・利潤の確保

◆**元請け・下請けの関係** ⇒ 元請け事業者の傭車費用・管理料等は含まず、実運送にかかる原価等を基準に算出（＝利用運送に係る費用は含まれていない。）

◆**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、全産業平均の時間あたりの単価を基準

◆**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

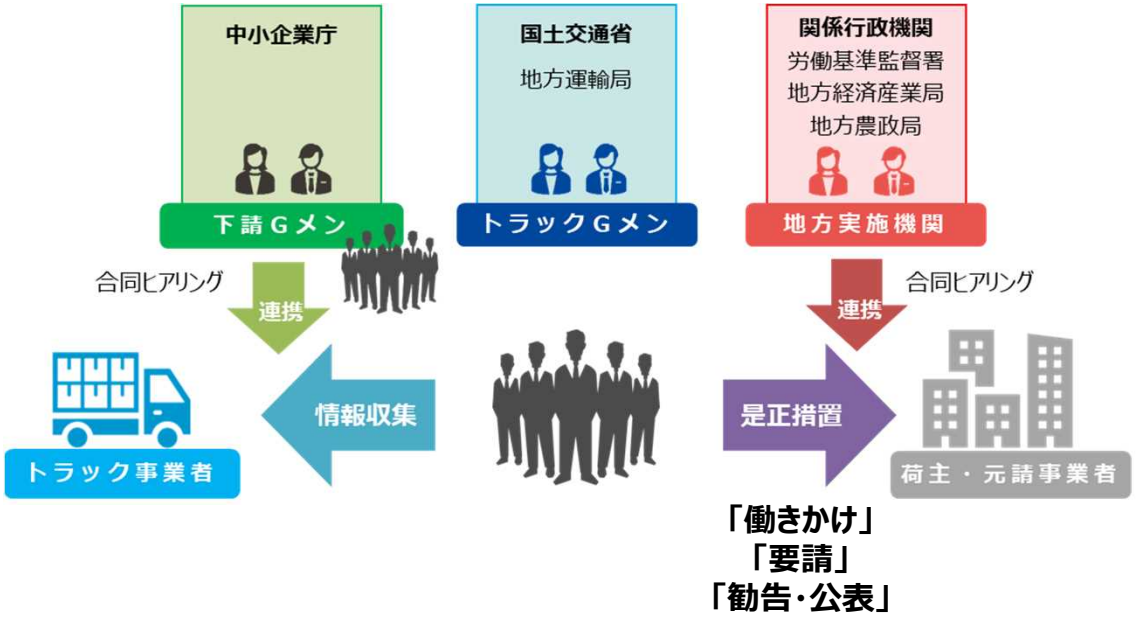
◆**利潤** ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、自己資本に対する適正な利潤額を設定

悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の強化（トラックGメン）

国土交通省

- **「物流革新に向けた政策パッケージ」**（令和5年6月）に基づき、**全国162名体制の「トラックGメン」**を設置（令和5年7月）。
- トラック事業者への**プッシュ型情報収集**や、適正取引を阻害する疑いのある**荷主・元請事業者への是正措置**（貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」）により、**悪質な荷主・元請事業者を監視・指導**。
- **11月・12月を「集中監視月間」**と位置づけ、関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対する**「要請」「勧告・公表」を徹底**。これにより、ドライバーの**労働条件改善**や**取引適正化**の加速化を図る。

トラックGメンによる悪質荷主等への監視・指導



集中監視月間（11月・12月）

荷主の違反原因行為を、全トラック事業者を対象に調査 → 集中監視月間に**「要請」「勧告・公表」**を**集中実施**

トラックGメンの活動実績

月当たりの「働きかけ」「要請」平均実施件数

Gメン発足前 **月1.8件** → Gメン発足後 **月57件**

貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」実施までの手順

国土交通省

貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」

違反原因行為の情報を投稿





✓ 荷主都合による長時間の荷待ちで、拘束時間が守れない
✓ 契約にない附帯作業の強要　等

投稿

国土交通省 情報入手

情報提供窓口（目安箱）をHPに設置（24h運用）



✓ 投稿情報等を整理の上、荷主に接触
✓ 関係省庁と情報共有
✓ ヒアリング準備　等

働きかけ文書発出

働きかけ文書発出とともにヒアリング

疑いのある荷主へ連絡

荷主の本社へ連絡



✓ 支店等への違反原因行為の事実確認
✓ 国への報告書作成
✓ 社内調整　等

ヒアリング実施

関係省庁も同席



✓ 働きかけ文書の手交
✓ 違反原因行為の事実確認
✓ 改善計画の作成、早急な取組の実施を指示
✓ その後のFUを伝達　等

- 「働きかけ文書発出とともにヒアリングを実施する場合は、主に以下の流れに沿って実施
  - 長時間の荷待ち、運賃・料金の不当な据置き、過積載の指示等、違反原因行為の事実確認
  - 違反原因行為が事実の場合、早急の解消に向けた改善計画の作成・提出
  - 改善計画には、違反原因行為の解消に必要な期間を設定（改善期間：概ね3か月程度）
  - 取組の確実な実施を指示するとともに、進捗状況や改善効果等を定期的にヒアリングや提出データ等で確認し、違反原因行為が解消されたことが確認できるまでフォローアップ
  - 当該荷主が扱う貨物を所掌する関係省庁（経産省、農水省等）と連携してヒアリングを実施

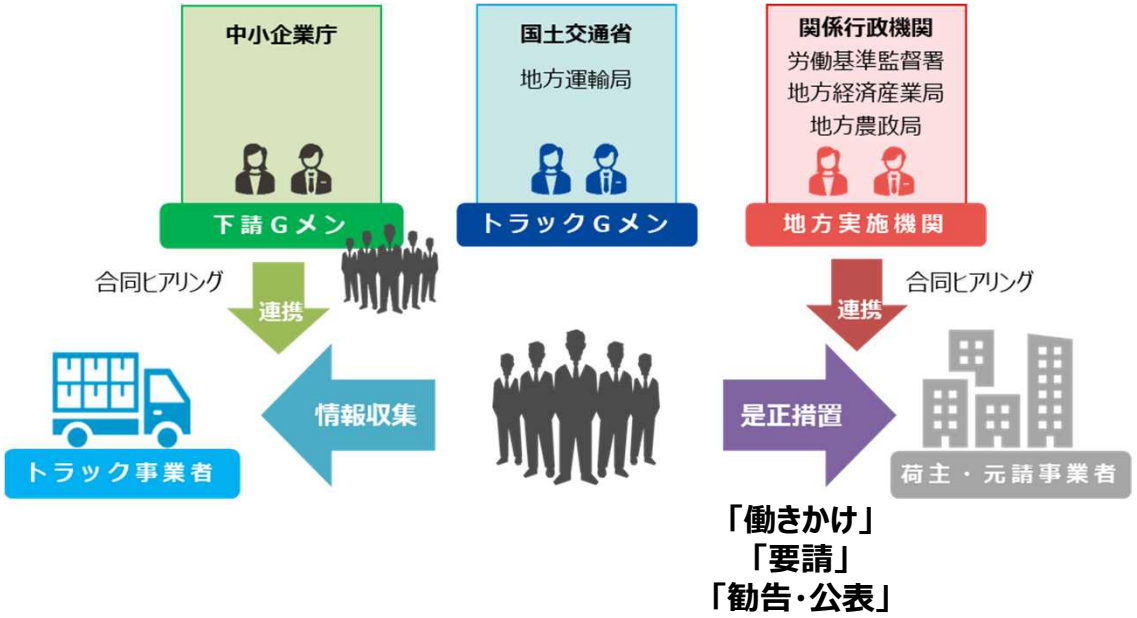
これまでの実績（令和５年６月末までの累計）：働きかけ⇒８４件、要請⇒４件

悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の強化（トラックGメン）

国土交通省

- **「物流革新に向けた政策パッケージ」**（令和5年6月）に基づき、**全国162名体制の「トラックGメン」**を設置（令和5年7月）。
- トラック事業者への**プッシュ型情報収集**や、適正取引を阻害する疑いのある**荷主・元請事業者への是正措置**（貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」）により、**悪質な荷主・元請事業者を監視・指導**。
- **11月・12月を「集中監視月間」**と位置づけ、関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対する**「要請」「勧告・公表」を徹底**。これにより、ドライバーの**労働条件改善**や**取引適正化**の加速化を図る。

トラックGメンによる悪質荷主等への監視・指導



集中監視月間（11月・12月）

荷主の違反原因行為を、全トラック事業者を対象に調査 → 集中監視月間に**「要請」「勧告・公表」**を**集中実施**

トラックGメンの活動実績

月当たりの「働きかけ」「要請」平均実施件数

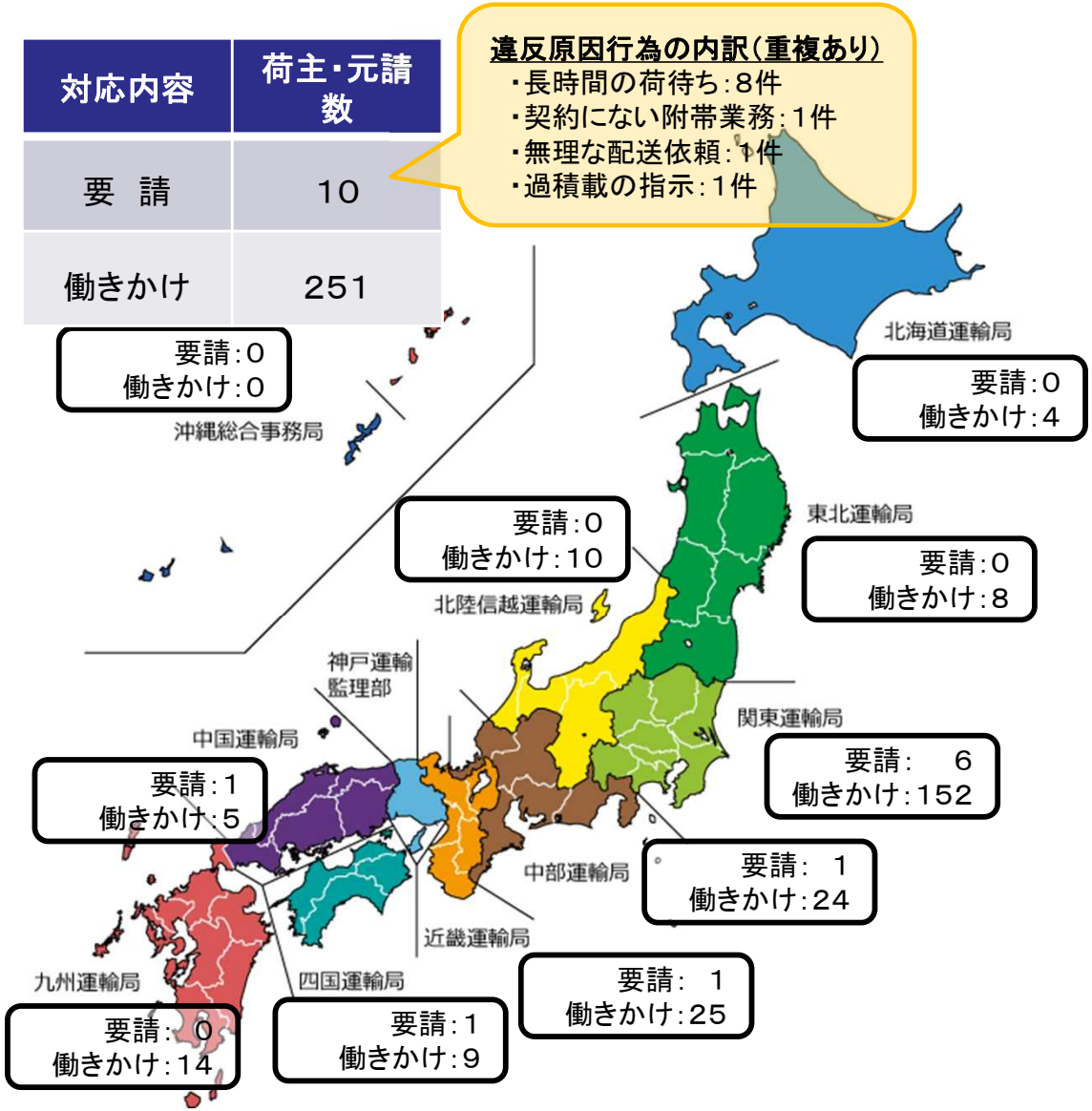
Gメン発足前 **月1.8件** → Gメン発足後 **月57件**

働きかけ・要請実施件数（令和5年10月末時点）

国土交通省

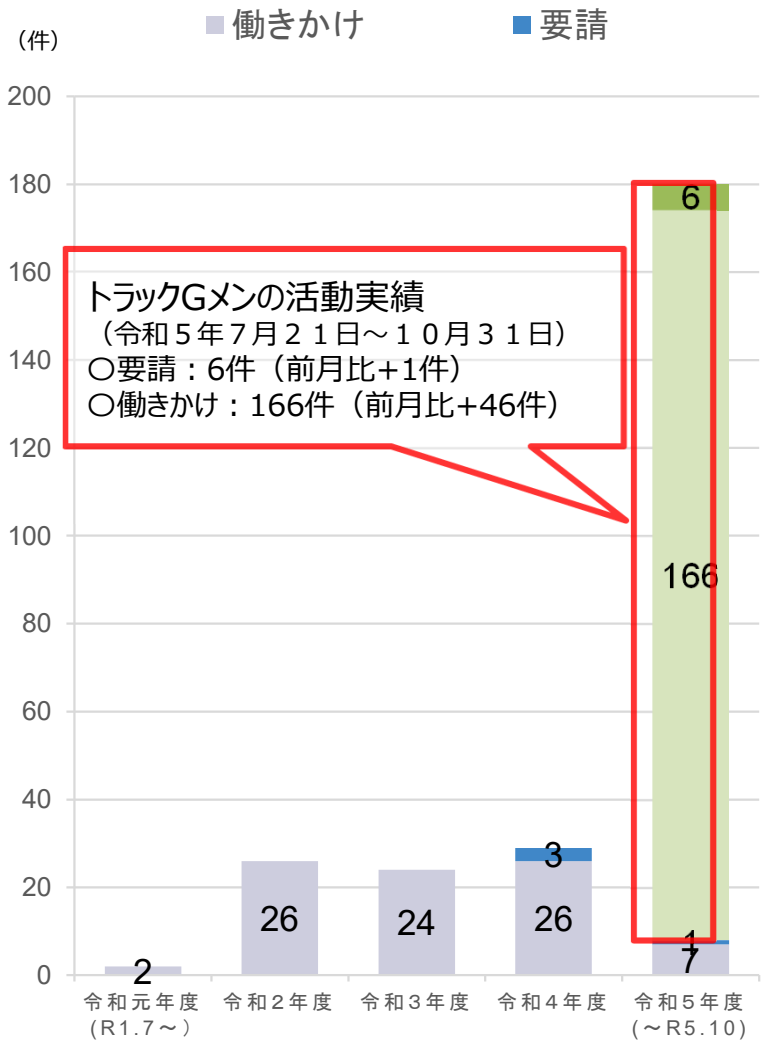
対応内容	荷主・元請数
要　請	10
働きかけ	251

違反原因行為の内訳（重複あり）
- 長時間の荷待ち：8件
- 契約にない附帯業務：1件
- 無理な配送依頼：1件
- 過積載の指示：1件



※本社所在地から、地域別に整理・表示

トラックGメンの活動実績



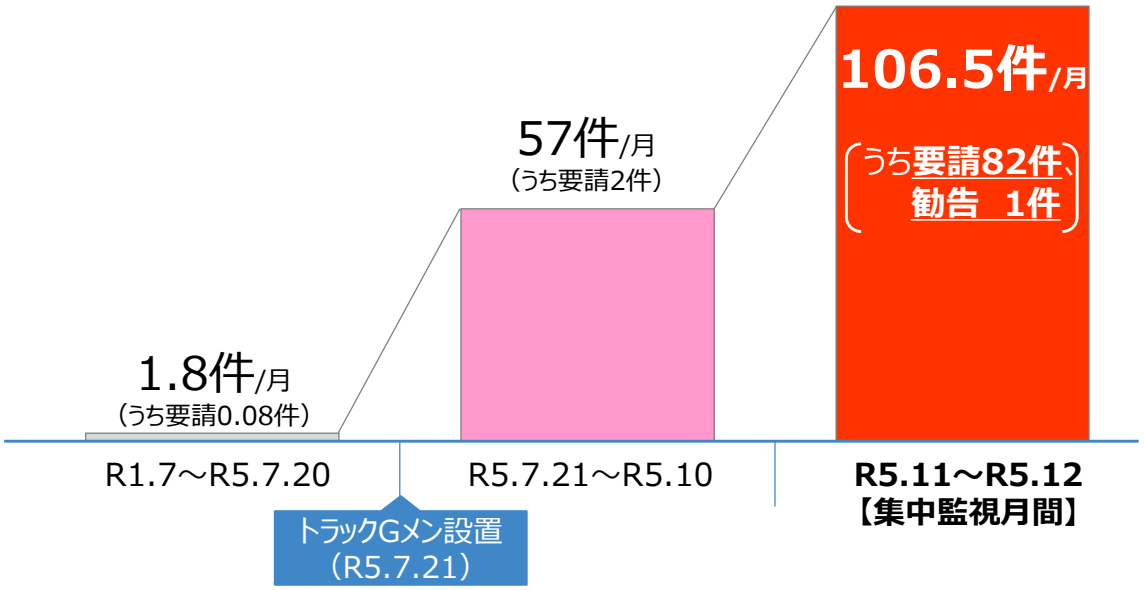
トラックＧメンによる「集中監視月間」（令和５年11月･12月）の取組結果

国土交通省

- **「物流革新に向けた政策パッケージ」**（令和5年6月）に基づき、**全国162名体制の「トラックＧメン」**を設置（令和5年7月）。関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく**「働きかけ」**や**「要請」**を実施。
- **令和５年11月･12月**を**「集中監視月間」**と位置づけて取組を強化し、過去に要請を受けたにもかかわらず、**依然として違反原因行為**をしている疑いのある荷主等に対し、**初めての「勧告」（2件）**を実施（令和6年1月26日）したほか、**「働きかけ」「要請」による是正指導を徹底**。

トラックGメンの活動実績

＜月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数＞



「集中監視月間」の取組

集中監視月間における実績

- **勧告：** **2件【初】**（荷主1、元請1件）
- 要請：　164件（荷主82、元請77、その他5）
- 働きかけ：47件（荷主26、元請19、その他2）

⇒ 計213件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち（62%）
- 運賃･料金の不当な据置き（14%）
- 契約になかった附帯業務（13%）
- 無理な運送依頼（7%）
- 過積載運行の要求（3%）
- 異常気象時の運行指示（1%）

今般**「働きかけ」「要請」「勧告」の対象となった荷主等**については**フォローアップを継続**し、**改善が図られない場合**は**更なる法的措置の実施**も含め厳正に対処。

2024年通常国会における法制化の検討

国土交通省

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される**「2024年問題」**に直面。
- 主な課題は、荷待ち・荷役時間の削減、一人当たり輸送量の向上、多重下請構造の是正等による**物流の生産性向上**と、これを通じた**適正運賃の収受**と**ドライバーの賃上げ**。
- **荷主・物流事業者、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向け、2024年通常国会における法制化を推進。

《2023.6.2「物流革新に向けた政策パッケージ」の項目》

※着色部は法制化検討事項

（１）商慣行の見直し

① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減
② 納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直し
③ 物流産業における多重下請構造の是正
④ トラックＧメン（仮称）の設置等
⑤ 担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等
⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底

（２）物流の効率化

① 即効性のある設備投資の促進
② 物流ＧＸの推進
③ 物流ＤＸの推進
④ 物流標準化の推進
⑤ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援
⑥ 高速道路のトラック速度規制の引上げ
⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現
⑧ 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上
⑨ ダブル連結トラックの導入促進
⑩ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
⑪ 地域物流等における共同輸配送の促進
⑫ 軽トラック事業の適正運営や安全確保
⑬ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成

（３）荷主・消費者の行動変容

① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容
② 荷主・物流事業者の物流改善の評価・公表
③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
④ 再配達率「半減」を含む再配達削減
⑤ 物流に係る広報の推進

主な法制化検討事項の内容

国土交通省

物流革新に向けた政策パッケージ（2023.6.2）抜粋

荷主・物流事業者に対する規制的措置

- 事業規模や貨物特性といった事情を勘案しつつ、それぞれの事業者に対して、物流負荷の軽減に向けた計画作成や実施状況の報告を求めるとともに、取組みが不十分な事業者に対して、勧告、命令等を行う規制的措置等の導入等に向けて取り組む。
- 過疎地域における担い手不足や貨物量減少・積載率低下といった課題に対応するため、共同輸配送や物流事業者間の協業等を促進する方策について具体化する。
- 経営者層の意識改革により荷主企業における全社的な物流改善への取組みを促進するため、荷主企業の役員クラスに物流管理の責任者を配置することを義務づけるなどの規制的措置等の導入に向けて取り組む。

トラック事業者に対する規制的措置

- 多重下請構造にあるトラック事業において、実運送事業者の適正な運賃の確保による賃金水準の向上等を実現するため、元請事業者等が実運送事業者を把握できるよう、台帳作成等に係る規制的措置の導入等に向けて取り組む。
- 適正運賃の収受を確保するため、契約の電子化・書面化を図る規制的措置の導入等に向けて取り組む。

軽トラック事業者に対する規制的措置

- 軽トラックの事故が増加し輸送の安全確保が急務となっていること、また、トラック運送業の働き方改革を進める中で適正な競争条件を確保する必要があることを踏まえ、軽トラック運送業における安全対策を強化する。

物流革新緊急パッケージ（2023.10.6）抜粋

- 大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
- 大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
- トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

お困りごとがあれば、情報提供・ご相談を！

国土交通省

積込先、配送先で困りごと、ありませんか。

情報ください

恒常的に長い荷待ち時間



無理な到着時間の設定



過積載になるような依頼



大型台風や豪雨・豪雪日の配送



意見・事例として投稿していただきたい項目です。

1. つねに出荷準備が遅れて荷待ち時間が長い
2. いつも配送先で荷待ち時間が長い
3. スピード違反しないと間に合わない無理な到着時間を指定された
4. 交通事故渋滞や悪天候など、やむを得ない遅延なのにペナルティを課された
5. 過積載になるのに積込時に貨物量を増やされた
6. 手作業での積込など、契約にはない積込作業を強要された
7. 契約にはないラベル貼り・検品などを強要された
8. 約束と違い荷主が高速道路料金を負担しなかった
9. 予め小さなキズ程度であれば貨物を引き取るとの取り決めがあるにもかかわらず買い取らされた
10. 運転が危険な悪天候の中での配送を強要された
11. 配送先でコロナウイルス感染の差別的扱いをされた

お送りいただいた内容について、投稿者様や所属企業・団体、荷主様に問い合わせすることは絶対にありませんので、ご安心ください。

QRコードを読み取って下さい。
国土交通省の投稿サイトにリンクしています。



国土交通省　公益社団法人 全日本トラック協会

トラック運送事業者のみなさまへ



発着荷主のみなさまへ

トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター

トラック運転者の長時間労働の改善に向けて、労務管理上の改善、荷主と運送事業者の協力による作業環境の改善等を図るためのご相談を無料でお受けします。

2024年問題とはなに？どのような対応が必要？

荷主の立場でできる改善は？





ドライバーの運転時間に限度があったの？



荷待ち時間の削減を、どう進めればいいの？

こんな困りごとなど、ご相談ください！

トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター

ご相談は専用 Web サイトの問合せフォームかフリーダイヤルから
ご利用時間：9：00 ～ 17：00、 休日：土日祝、12/29 ～ 1/3
東日本 0120-763-420・西日本 0120-625-109

相談無料

厚生労働省　令和５年度 自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業

お問合先　受託者：株式会社富士通総研　東京都大田区新蒲田1丁目17-25　MAIL fri-a-external@ml.jp.fujitsu.com

「ホワイト物流」推進運動　～ ホワイト物流推進運動の概要 ～

国土交通省

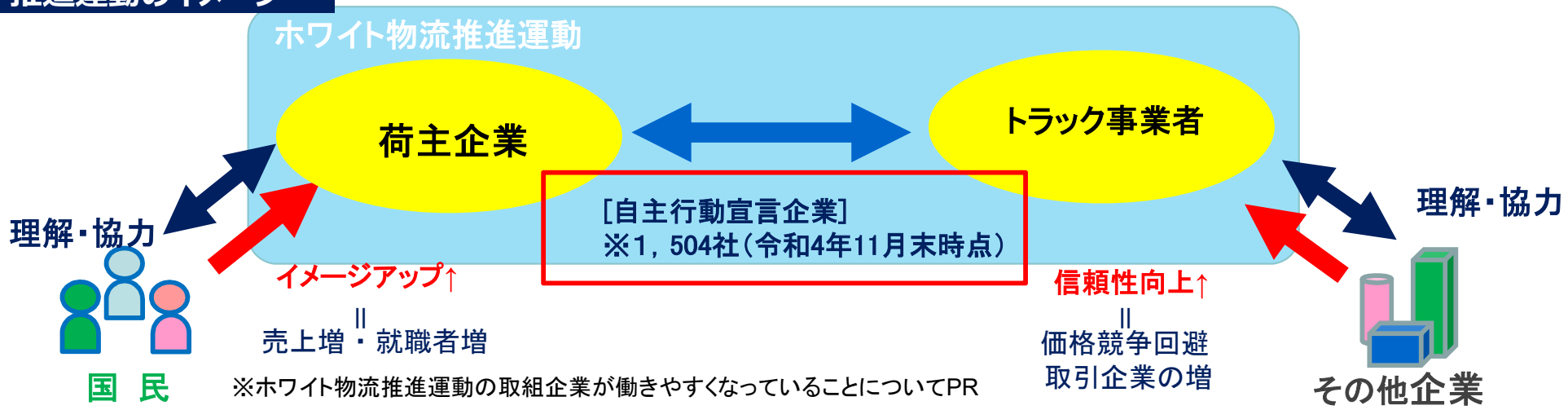
○　国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するため、若者、女性、高齢者も含めた全ての人にとって魅力ある「よりホワイト」な職場づくりを行う取り組み。

※トラックドライバーのうち、10代・20代は約10%、65歳以上は約9%、女性は約3%

○　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



宣言内容

【必須項目】

- 取組方針
- 法令遵守への配慮
- 契約内容の明確化・遵守

【推奨項目】 ※企業の判断で複数項目から選択

A. 運送内容の見直し
B. 運送契約の方法
C. 運送契約の相手方の選定
D. 安全の確保

（宣言が多い上位3項目）
- 物流の改善提案と協力
- 異常気象時等の運行の中止・中断等
- パレット等の活用

ホワイト物流推進運動における国土交通省の取り組み

国土交通省

「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：１５９７社（2023年４月末時点）



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



@whitelogi
（2021年6月7日開始）



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４年10月～令和５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. 持続可能な物流に向けた働き方改革 ～時間外労働規制の見直しへ適切な対応を～	国土交通省
3. 物流DX事例の紹介 ～基盤整備の1つの形として、物流DX事例のご紹介～	富士通総研
4. 取組事例の発表 物流改革に取り組まれた事業者が、実施内容と成果・苦労談を発表。	講演企業詳細は裏面をご覧ください

自動車運送事業のための「働きやすい職場認証制度」の概要

（正式名称:「運転者職場環境良好度認証制度」）

国土交通省

- 評価制度の創設により、職場環境改善に向けた各事業者の取組を「見える化」。
- 求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促す。また、更なる改善取組を促すことで、より働きやすい労働環境の実現や安定的な人材の確保を図る。
- 認証を取得した事業者のより高い水準への移行を促すため、これまでの「一つ星」・「二つ星」に加えて令和5年度から新たに「三つ星」の申請を受け付ける。

認証マーク



一つ星　二つ星　三つ星

1. 認証の審査要件

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

2. 申請方法

- 認証実施団体の「一般財団法人日本海事協会（Class NK）」が受付、審査及び認証手続きを実施。
  - ※ 審査料: 55,000円*＋3,300円×営業所数（本社除く）
    （*:インターネットによる電子申請の場合、33,000円に割引。
    電子申請による「一つ星」の継続申請の場合、16,500円に割引。）
  - ※ 登録料: 66,000円＋5,500円×営業所数（本社除く）
  - ※ 料金は全て税込。
  - ※ 「三つ星」の審査料・登録料については、後日日本海事協会より公表。

3. 認証事業者数　令和5年6月1日現在

トラック事業者	2,613社（一つ星1,906社、二つ星　707社）
バス(貸切・乗合)事業者	284社（一つ星　177社、二つ星　107社）
タクシー事業者	871社（一つ星　616社、二つ星　255社）
合　計	3,768社（一つ星2,699社、二つ星1,069社）

4. スケジュール（予定）

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

5. 認証取得によるインセンティブ

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

自動車運送事業のための「働きやすい職場認証制度」の概要

国土交通省

（正式名称:「運転者職場環境良好度認証制度」）

トラック・バス・タクシードライバーのための「働きやすい職場認証制度」

※正式名称：運転者職場環境良好度認証制度

安心を見せる！人が集まる！



働き方改革や職場環境改善の取り組みを
"見える化"して業界に人材を呼び込もう

国土交通省・関係団体からのメッセージ



国土交通省
自動車局長 **堀内 丈太郎** 氏

自動車運送業界は、長時間労働や低賃金などを要因とした人手不足が続いております。運転者を確保・育成していくためには、労働条件や労働環境改善のための取り組みが重要であると考えております。「働きやすい職場認証制度」は、各事業者によるこれらの取り組みを「見える化」することで、求職者のイメージ刷新を図り、ドライバーへの就職を促すことを目的として、国土交通省にて創設した制度です。本制度を多くの事業者の方に取得いただくことで、自動車運送業界の人手不足問題を解消していきたいと考えております。国土交通省としても、制度の普及・広報やインセンティブの充実など、本制度がよりよいものとなるよう、積極的に取り組んでまいります。



公益社団法人 全日本トラック協会
副会長 経営改革・情報化委員会委員長 **庄子 清一** 氏

2024年4月の残業時間上限規制の導入がいよいよ迫ってまいります。いうまでもなく、トラック事業の維持には、運賃引上げによる収益確保と担い手であるドライバー確保が不可欠です。そのためには、労働環境・労働条件を改善し、トラックドライバーの職業としての魅力度を高めていく必要があり、さらに、こうした改革に積極的に取り組んでいる事業者であることを業界内外に「見える化」することが大変重要です。トラック業界に優秀な人材を呼び込む契機として、この働きやすい職場認証制度を積極的に活用しましょう。



公益社団法人 日本バス協会
理事長 **石指 雅啓** 氏

新型コロナウイルスや経済悪化等により、バス事業は厳しい状況に直面していますが、行動規制・入国制限も徐々に緩和され明るい兆しが見えつつあります。バスは地域住民の生活を支える交通インフラとして大きな役割を果たしています。働き方改革や改善基準告示の改正により運転者の待遇改善が進められており、バス業界として真摯に取り組んでいます。「働きやすい職場認証制度」は、事業者がドライバーが安全運転に注力できるよう労働環境の改善に努めていることを広く示すものです。求職者がバス事業者を就職先として選ぶ際に参考にできるもので、バス業界の課題である運転者不足解消の切り札になるものと期待しております。



一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会
副会長 **武居 利春** 氏

新型コロナウイルス感染症の影響に加えて、白タク・ライドシェア問題、燃料高騰問題など、タクシー業界を取り巻く環境は依然として厳しいですが、今後もタクシー業界が国民生活を支える地域公共交通機関として、また魅力ある産業として生き残るためには、タクシー利用者の利便性の向上を図るとともに、生産性の向上を図っていく必要があります。さらに、若者や女性の乗務員の確保と育成を進めることも重要です。その実現には、事業者自らが働き方改革を進めることが大切であり、そうした努力をしている事業者であることを、職を求める人に「見える」ためにも、ぜひ、働きやすい職場認証制度を活用していただきたいと思います。

申請期間

2023年度： 一つ星 新規・継続 二つ星 新規
2023年7月18日～2023年9月15日

2023年度： 三つ星 新規
2023年9月19日～2023年10月16日

審査料がおトクな電子申請を是非ご利用ください！

＼使っています！認証マーク／



▲働きやすい職場認証ステッカー



ハローワークでも効果てきめん！
認証取得事業者はハローワークでのサポートが手厚く、求職者の目にとまりやすい求人票も作成できます。その効果か、女性ドライバーへの応募がありました。

トラック事業者

会社説明会で採用効果を発揮！
職場環境の改善に力を入れてきましたが、自社で宣言しても説得力がありませんでした。今回、第三者機関からの認証取得を前面に出すことで採用に効果が表れています。

タクシー事業者

高校教員や親御さんへの安心感が違います！
国土交通省が創設した認証ということもあり、高校新卒採用の際、教員や親御さんに「安心な就職先」だと納得していただけ、会社説明がしやすくなりました。

トラック事業者

認証マーク表示で職場づくりのアピール！
認証について「労働環境や労働条件の改善に積極的に取り組んでいる事業者を認定するマークです」と説明することで、職場作りについて具体的に説明しやすくなりました。

バス事業者

認証取得によるインセンティブ

国土交通省の監査について

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

国土交通省の補助金（2022年度実績）

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

■バス・タクシー関係
- 二種免許取得支援：予算の範囲内で本認証制度取得事業者を優遇

制度の概要、申請の詳細なご案内はこちらから
https://www.untenshashokuba.jp/

国土交通省認定 運転者職場環境良好度認証制度 認証実施団体
一般財団法人 日本海事協会 交通物流部
〒102-8567 東京都千代田区紀尾井町4番7号 TEL 03-5226-2412

ClassNK

トラック運送業における人材確保のためのパンフレット・好事例集について

国土交通省

○ トラック運送業は、**我が国の経済・国民生活を支える重要な産業**である一方、近年、**ドライバー不足が深刻化**。

○ 将来の担い手を確保するため、トラック運送業における**効果的な理解促進・魅力発信、人材確保・育成**等に向けた基礎調査を実施し、結果を踏まえた**パンフレット・好事例集**を公表。

理解促進・魅力発信に向けたパンフレット （知っていますか？物流とトラックドライバーの話）

中学生・高校生・保護者・高校教員・一般向けに、トラック運送業・トラックドライバーに対する理解・イメージ・魅力等について調査。

調査結果を踏まえ、対象者ごとに編集方針を検討。

（例）中学生 → トラック業界に対する興味を促進する。
高校生 → 就職先の候補として関心を高める。
保護者 → 就職先としての理解を深めてもらう。
高校教員 → 就職を希望する学生へ薦める業界の一つとして認識してもらう。
一般 → 転職する際の業界の候補の一つとして認識してもらう。



それぞれ中学生・高校生・保護者・高校教員・一般向けに、**物流の役割**やトラックドライバーの**魅力**、**業務内容**等について紹介。

【主な内容】
- ○ 物流・トラック運送業の役割
- ○ トラックドライバーの業務内容
- ○ キャリアアップのイメージ
- ○ 安全に配慮した労働環境　等

人材確保・育成等に向けた好事例集 （トラックドライバーの採用・定着に向けた取組事例・ポイントを紹介します）

運送事業者や専門家等へのアンケート・ヒアリングを通じ、人材確保・育成や、取引環境改善に向けた取組等について調査。

以下の観点から調査・分析を実施。
- 女性、若者、高齢者などの多様な人材の採用に関して、働き手は何を重視し、事業者はどのような効果的な取組を実施しているか。
- ドライバーの定着率の向上に向けて、どのような取組が有効か。
- 提案力を有する人材の育成を見据え、取引環境改善に向けた荷主との交渉を行うには、どのような点に留意すべきか。



事業者における**人材確保・定着**に向けた**好事例・ポイント**や、**荷主との交渉におけるポイント**などを紹介。

【主な内容】
- ○ 運送事業者の好事例の紹介
- ○ 採用に向けたポイント
  （柔軟な勤務制度、キャリアパスの提示等）
- ○ 人材定着に向けたポイント
  （研修制度の充実、コミュニケーションの徹底 等）
- ○ 取引環境改善のためのポイント
  （「乗務記録」の活用、原価計算の実施 等）

女性・若年層の活躍に向けた取組み（国土交通省①）

国土交通省

女性トラックドライバー（愛称：トラガール）の活躍を社会に広く発信する「トラガール促進プロジェクト（ウェブサイト）」を通じて、トラガールや経営者に対する有益な情報を発信。トラガールサイトは平成２６年に作成し、令和４年に全面リニューアルを実施。

主なコンテンツ例

現役トラガールインタビュー

- 経歴や経験年数、現在の業務内容などが異なる様々な現役トラガール１０名に対するインテビュー記事を掲載
- トラガールになったきっかけや、思うことなど現役トラガールならではの声をご紹介





トラガール活躍中の会社経営者インタビュー

- 多くのトラガールが活躍している会社の経営層に対するインタビュー記事を掲載
- 女性の活躍を進めるにあたっての工夫や気づき等、これから女性の更なる活躍を目指す会社にとって有益な情報をご紹介





トラガール活躍場面の紹介

- 運転免許の種類に応じた積載物や配送先など主な配送シーンを紹介
- 自身のキャリアアップのイメージにつなげる



求人情報の紹介

- 全日本トラック協会が提供するドライバー求人情報のウェブページと連携
- トラガールサイトの閲覧者に対して、採用に積極的なインタビュー掲載企業の求人情報まで一気通貫にたどり着ける情報を整備



サイトURL：
https://www.mlit.go.jp/jidosha/tragirl/

女性・若年層の活躍に向けた取組み（国土交通省②）

国土交通省

- 主に若年層を対象に、気軽に楽しみながらトラック業界の魅力を知ってもらうことを目的として、**未来に向かって走るシゴト（トラック業界）の魅力発見サイト「WHAT is HaKoBu」を令和５年６月に開設**
- 本サイトは、**街中にある身近な「HaKoBu」仕事の工夫や裏側を知る「HaKoBu」の舞台裏**や、**「HaKoBu」仕事に携わる人の就労観やプロの想いを伝える「HaKoBu」の達人**、**各企業から次世代に向けてトラック業界の魅力をアピールするあなたへの未来メッセージボックス**などのコンテンツで構成。また、同サイト内では、**物流をテーマにした高校向けキャリア教育プログラムを無償提供**
- **特に就業前の若者に**、知っているようで知らない社会における「HaKoBu」の役割を発見し、トラック業界の魅力を感じてもらうことで、**トラックドライバー等を将来の職業の選択肢の一つとして認識してもらうための情報サイト**

※本サイト内では、生活に欠かすことができない「物流」を「HaKoBu」と表現

コンテンツ紹介

「WHAT is HaKoBu」サイトURL：https://www.mlit.go.jp/jidosha/hakobu/

HaKoBuの舞台裏

- **街中にある身近な「モノ」(例：コンビニ弁当、ATMのお金など)が、どのように運ばれているのか、その舞台裏を知るマップ**。マップ上のアイコンを選択すると、詳しい情報がポップアップ。「HaKoBu」仕事の工夫や努力について紹介

※キャリア教育プログラムと併用



HaKoBuの達人

- **宅配便ドライバー、運行管理者など「HaKoBu」仕事に携わる人の就労観やプロの想いを伝える「HaKoBu」の達人**。気になる達人を選ぶと、詳しいエピソードが出現。「なるほど！知らなかった！すごい！」となる達人の技術、働き方、仕事への想いについて紹介

※キャリア教育プログラムと併用



あなたへの未来メッセージボックス

- **各企業から次世代に向けて「未来・社会をつくる」企業姿勢でトラック業界の魅力をアピールするメッセージボックスを掲載**。気になるメッセージボックスを選ぶと、各企業の採用情報等のウェブページに移動
- 全日本トラック協会が提供するドライバー求人情報のウェブページとも連携

HaKoBuから考える「わたしの未来」

- **高校のキャリア教育で活用可能な物流をテーマにしたキャリア教育プログラムを無償提供**。「HaKoBu」のサイトコンテンツと併用することで、すぐに授業実施が可能

※キャリア教育とは：一人一人の社会的・職業的自立に向け、必要な基盤となる能力や態度を育てることを通して、キャリア発達を促す教育のこと

<映像教材>



<教師用指導案・生徒用ワークシート>



異常気象時における気象情報等の入手先（例）

※以下の情報サイトは全日本トラック協会が調べた令和5年1月現在の情報です。

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

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

気象情報

※QRコードの位置は誤認識を防ぐ為の配置となっています。

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

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

道路・交通情報

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

各情報をもとにとるべき行動と、相当する警戒レベルについて

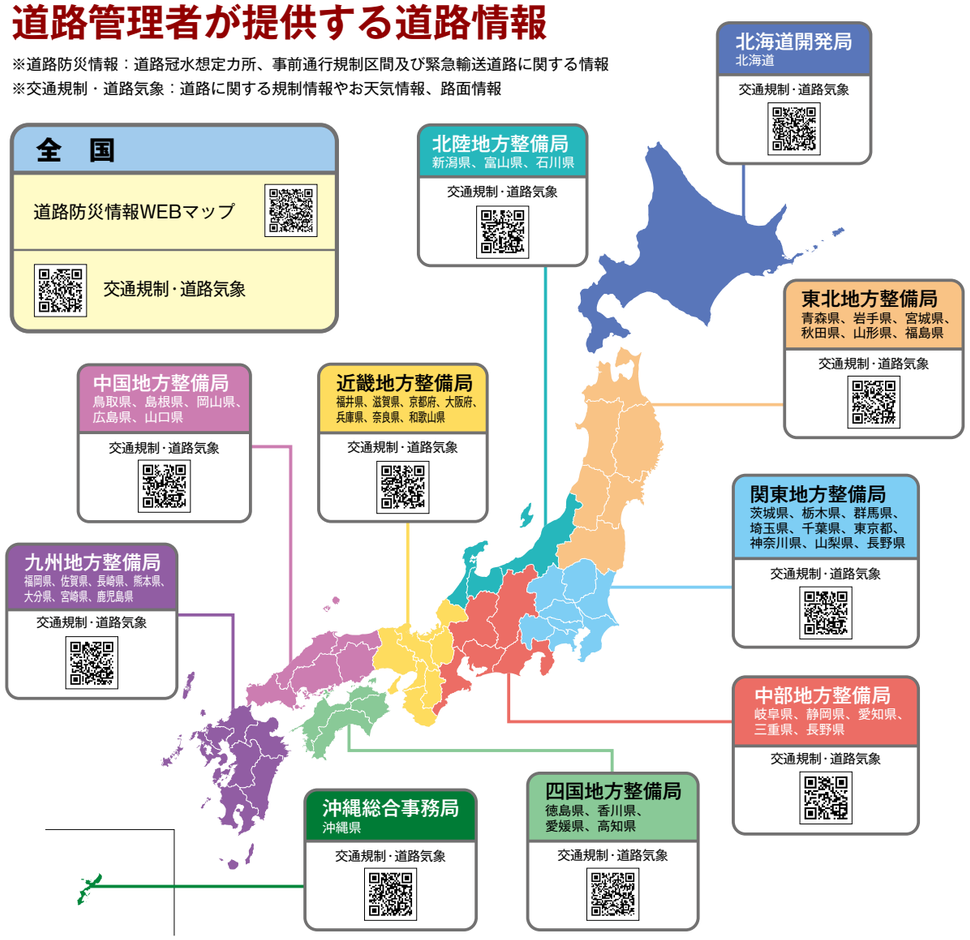
出典：内閣府（防災担当）・消防庁

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

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

道路管理者が提供する道路情報

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



高速道路情報（リアルタイムな渋滞規制情報）

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

異常気象時の高速道路影響情報

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

高速道路影響情報サイト

(公財)日本道路交通情報センター
※一般道路の情報も含みます。

- ドラとら（東日本）
- アイハイウェイ（中日本）
- アイハイウェイ（西日本）
- mew-ti（首都高速）
- 道路交通情報（名古屋高速）

NEXCO東日本

NEXCO中日本

NEXCO西日本

首都高速道路（株）

阪神高速道路（株）

本州四国連絡高速道路（株）

名古屋高速

STOP

無理な輸送を
強要されたら…

荷主勧告制度

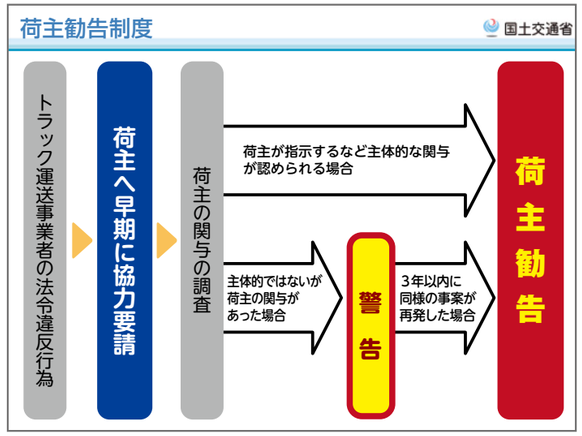
出典：国土交通省

荷主勧告制度とは

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

勧告を発動した場合には、当該荷主名及び事案の概要を公表します。

また、法律に基づく勧告のほか、①勧告には至らないものの違反行為への関与が認められる荷主に対する「警告」、②関係機関からの法令違反情報等をもとに関係する荷主を特定し早期に働きかけを行う「協力要請」といった措置を通達により設けています。



こんなときは情報提供を！！

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

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

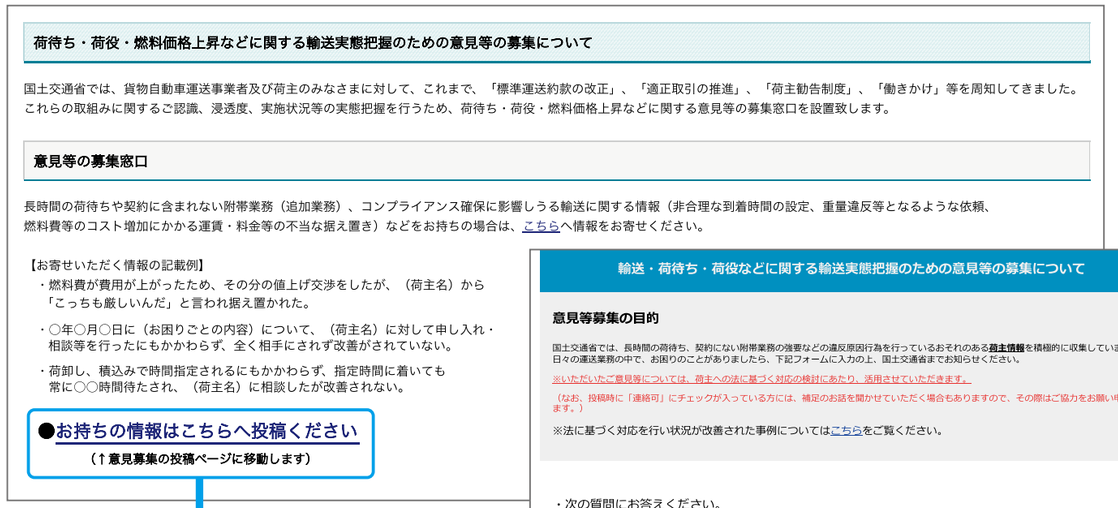
無理な輸送を強要されたら、下記へ情報提供を！

荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集窓口

方法１ ＱＲコードを読み取り！

方法２ ヤフーやグーグルの検索窓に下記の文字を入力して検索！

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


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

国土交通省では、貨物自動車運送事業者及び荷主のみなさまに対して、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」、「働きかけ」等を周知してきました。これらの取組みに関するご認識、浸透度、実施状況等の実態把握を行うため、荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する意見等の募集窓口を設置致します。

意見等の募集窓口

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

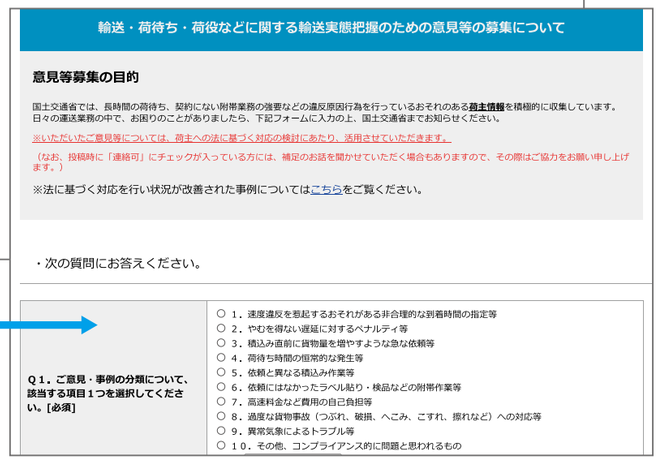
【お寄せいただく情報の記載例】

・燃料費が費用が上がったため、その分の値上げ交渉をしたが、（荷主名）から「こっちも厳しいんだ」と言われ据え置かれた。

・○年○月○日に（お困りごとの内容）について、（荷主名）に対して申し入れ・相談等を行ったにもかかわらず、全く相手にされず改善がされていない。

・荷卸し、積込みで時間指定されるにもかかわらず、指定時間に着いても常に○○時間待たされ、（荷主名）に相談したが改善されない。

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


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

意見等募集の目的

国土交通省では、長時間の荷待ち、契約にない附帯業務の強要などの違反原因行為を行っているおそれのある荷主情報を積極的に収集しています。日々の運送業務の中で、お困りのことがありましたら、下記フォームに入力の上、国土交通省までお知らせください。

※いただいたご意見等については、荷主への法に基づく対応の検討にあたり、活用させていただきます。

（なお、投稿時に「連絡可」にチェックが入っている方には、補足のお話を聞かせていただく場合もありますので、その際はご協力をお願い申し上げます。）

※法に基づく対応を行い状況が改善された事例についてはこちらをご覧ください。

・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

クリックすると
投稿画面が開きます

国土交通省適正取引相談窓口

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

STOP

ドライバーの命と大切な荷物を守るために！
異常気象時は運行中止も視野に…

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

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

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

⚠ 異常気象時における措置の目安 ⚠

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

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

出典：国土交通省自動車局貨物課長通達　※この目安は令和２年２月28日現在。

国土交通省　公益社団法人 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



令和6年4月～適用

事業主の皆さんご存じですか？

トラック運転者の

改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間

改正前（年換算）
3,516時間

改正後
原則：3,300時間
最大：3,400時間

1か月の拘束時間

改正前（月換算）
原則：293時間
最大：320時間

改正後
原則：284時間
最大：310時間

1日の休息期間

改正前
継続8時間

改正後
継続11時間を基本とし、継続9時間

自動車運転の業務（ドライバー）に年960時間の上限規制が適用されます

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

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

●詳しい情報や相談窓口はこちら
厚労省　改善基準告示　検索

詳しくは裏面へ

トラック運転者の「改善基準告示」が改正されます。



令和6年4月より適用予定です。

1年、1か月の拘束時間	**1年 ： 3,300時間以内** **1か月 ： 284時間以内**	【例外】労使協定により、次のとおり延長可（①②を満たす必要あり） 1年 ： 3,400時間以内 1か月 ： 310時間以内（年6か月まで） ① 284時間超は連続3か月まで ②1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める
1日の拘束時間	**13時間以内（上限15時間、14時間超は週2回までが目安）** 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合(※1)、16時間まで延長可（週2回まで） ※1：1週間における運行がすべて長距離貨物運送（一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送）で、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合	
1日の休息期間	**継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない** 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合(※1)、継続8時間以上（週2回まで） 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える	
運転時間	**2日平均1日 ： 9時間以内　　2週平均1週 ： 44時間以内**	
連続運転時間	**4時間以内** **運転の中断時には、原則として休憩を与える（1回おおむね連続10分以上、合計30分以上）** **10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない** 【例外】SA・PA等に駐停車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4時間30分まで延長可	
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間から除くことができる(※2、3) 勤務終了後、通常どおりの休息期間（継続11時間以上を基本、9時間を下回らない）を与える ※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3：運転日報上の記録に加え、客観的な記録（公的機関のＨＰ情報等）が必要。	
特例	**分割休息（継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合）** ・分割休息は1回3時間以上　　・休息期間の合計は、2分割：10時間以上、3分割：12時間以上 ・3分割が連続しないよう努める　　・一定期間（1か月程度）における全勤務回数の2分の1が限度	
	2人乗務（自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合） 身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 【例外】設備（車両内ベッド）が※4の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ・拘束時間を24時間まで延長可（ただし、運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えることが必要） ・さらに、8時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を28時間まで延長可 ※4：車両内ベッドが、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること	
	隔日勤務（業務の必要上やむを得ない場合） 2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、2暦日の拘束時間を24時間まで延長可（2週間に3回まで） 2週間の拘束時間は126時間（21時間×6勤務）を超えることができない	
	フェリー ・フェリー乗船時間は、原則として休息期間（減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない） ・フェリー乗船時間が8時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される	
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない	

（注1）改善基準告示とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）をいう。
（注2）本表は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達（令和4年基発1223第3号）の内容を含めて作成したもの。令和6年4月1日から適用される。

トラック、バス、タクシー事業に携わる皆さま

時間外労働の上限規制
準備は進んでいますか？

2024(令和６)年４月１日から
自動車運転の業務に時間外労働の上限規制が適用されます



広報キャラクター
たしかめたん

自動車運転の業務に関する上限規制

時間外労働(休日労働含まず）年960時間まで

※令和６年４月１日からは、自動車運転者の拘束時間の上限等を改正した改善基準告示の適用も開始されます。

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

詳細は「上限規制特設ページ」をご覧ください。

上限規制　自動車運転者

（2023/2）

法令・労務管理に関する相談はこちら

労働基準監督署	時間外労働の上限規制・改善基準告示についてご相談に応じます。 https://www.mhlw.go.jp/kouseiroudoushou/shozaiannai/roudoukyoku/
トラック運転者の長時間労働改善特別労働相談センター	トラック運転者の長時間労働の改善に向けて、トラック運送業の労務管理、物流改善に高い知見を持った専門家が、トラック運送事業者や発着荷主からの相談に応じます。 https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/consultation/
働き方改革推進支援センター	運輸業全般について、長時間労働の是正、人手不足の解消に向けた人材の確保・定着、助成金の活用についての相談に応じます。 https://hatarakikatakaikaku.mhlw.go.jp/consultation/

トラック、バス、タクシー事業で活用可能な主な助成金はこちら

働き方改革推進支援助成金	時間外労働の上限規制に円滑に対応するため、生産性を高めながら労働時間の短縮等に取り組む中小企業・小規模事業者を支援します。 https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/jikan/index.html
業務改善助成金	事業場内の最低賃金を引き上げるとともに生産性向上に資する設備・機器の導入等を行った中小企業・小規模事業者を支援します。 https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/zigyonushi/shienjigyou/03.html
人材確保等支援助成金	人材の確保・定着を目的として、魅力ある職場づくりのために労働環境の向上等を図る企業を支援します。 https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_07843.html
人材開発支援助成金	雇用する労働者を対象に、職務に関連した専門的な知識や技能を習得させるための訓練等を計画に沿って実施する事業主を支援します。 https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/koyou/kyufukin/d01-1.html

取組事例はこちら

働き方改革特設サイト	中小企業・小規模事業者等が、自社内の働き方改革に取り組むに当たり、先進的な取り組みを行っている企業の好事例をご紹介していますので、貴社の働き方改革を進める際にご活用ください。 https://hatarakikatakaikaku.mhlw.go.jp/casestudy/

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

「上限規制特設ページ」にもご参考になる情報を多数掲載しています。

上限規制　自動車運転者

（2023/2）

時間外労働の上限規制と適用猶予事業・業務について

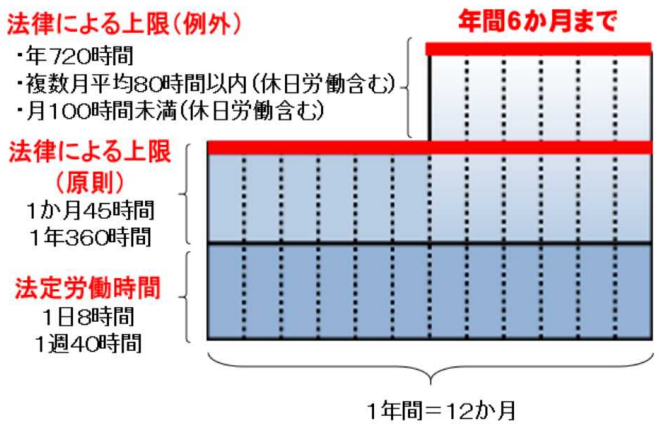
労働時間は原則１週 40 時間、１日８時間（法定労働時間）以内の必要があると労働基準法で定められています。

これを超えて働く時間（残業時間）の上限について、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）により改正された労働基準法により、以下の通り定められています。（2019 年４月（中小企業では 2020 年４月）から適用）

○ **原則として月 45 時間、年 360 時間（限度時間）以内**

○ **臨時的な特別な事情がある場合でも年 720 時間、単月 100 時間未満（休日労働含む）、複数月平均 80 時間以内（休日労働含む）、限度時間を超えて時間外労働を延長できるのは年６ヶ月が限度**

＜上限規制のイメージ図＞



一方で、以下の事業・業務については、長時間労働の背景に、業務の特殊性や取引慣行の課題があることから、時間外労働の上限について適用が猶予されていますが、

２０２４年４月から 一部特例つきで 適用 されます。

適用猶予事業・業務

事業・業務	猶予期間終了後の取扱い（２０２４年４月以降）
工作物の建設の事業	**災害時における復旧及び復興の事業を除き、上限規制がすべて適用されます。** 災害時における復旧及び復興の事業には、時間外労働と休日労働の合計について、月 100 時間未満、２～６ヶ月平均 80 時間以内とする規制は適用されません。
自動車運転の業務	**特別条項付き 36 協定を締結する場合の年間の時間外労働の上限が年 960 時間となります。** 時間外労働と休日労働の合計について、月 100 時間未満、２～６ヶ月平均 80 時間以内とする規制が適用されません。 時間外労働が月 45 時間を超えることができるのは年６ヶ月までとする規制は適用されません。 ※ 自動車運転の業務に従事する労働者は、別途、運転時間や勤務間インターバルについて定めた「改善基準告示」を遵守する必要があります。
医業に従事する医師	**特別条項付き 36 協定を締結する場合の年間の時間外・休日労働の上限が最大 1860 時間（※）となります。** 時間外労働と休日労働の合計について、月 100 時間未満、２～6 ヶ月平均 80 時間以内とする規制が適用されません。 時間外労働が月 45 時間を超えることができるのは年６ヶ月までとする規制は適用されません。 医療法等に追加的健康確保措置に関する定めがあります。 ※ 医業に従事する医師の一般的な上限時間（休日労働含む）は年 960 時間/月 100 時間未満（例外的につき 100 時間未満の上限が適用されない場合がある）。地域医療確保暫定特例水準（Ｂ・連携Ｂ水準）又は集中的技能向上水準（Ｃ水準）の対象の医師の上限時間（休日労働含む）は年 1,860 時間/月 100 時間未満（例外的に月 100 時間未満の上限が適用されない場合がある）。
鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業	**上限規制がすべて適用されます。** ※ 猶予期間中も、時間外労働と休日労働の合計について、月 100 時間未満、２～６ヶ月平均 80 時間以内とする規制以外は適用されます。

厚生労働省　香川労働局

荷主・元請運送事業者の皆さまへ



STOP!
長時間の荷待ち

- 長時間の恒常的な荷待ちは、
  <u>自動車運転者の長時間労働の要因</u>
  となります。

- 物流を支える自動車運転者の健康のためにも
  <u>長時間の荷待ちの改善</u>に向けて
  ご理解とご協力をお願いします。

- トラック運送事業者とも相談し、
  ぜひ**<u>前向きに検討をお願いします</u>。**

厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署

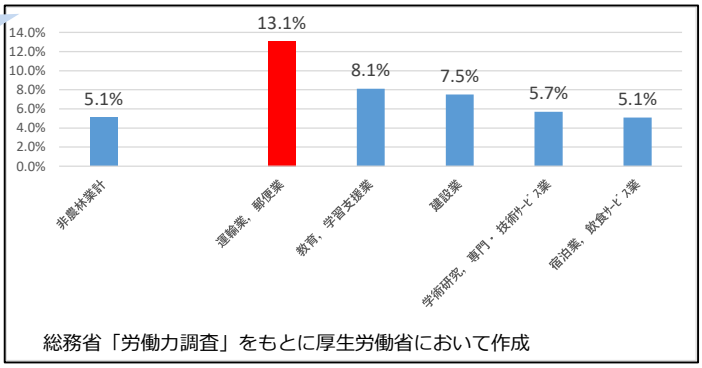
道路貨物運送業の実態

⚠ 他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

道路貨物運送業は、
他の業種に比べて
長時間労働の実態にあります

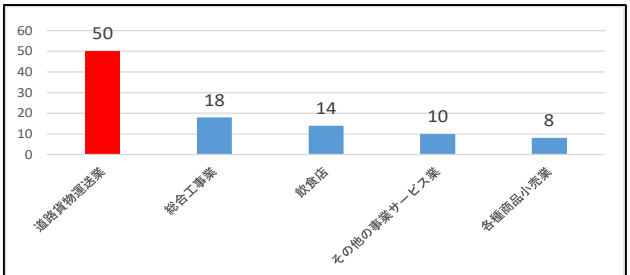
月末１週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合※（上位業種）

※ 雇用者のうち、休業者を除いた者の総数に占める割合



総務省「労働力調査」をもとに厚生労働省において作成

脳・心臓疾患の支給決定件数（上位業種）



厚生労働省「令和４年度『過労死等の労災補償状況』」より引用

過労死等の労災支給決定件数も
最も多い業種です

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



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



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

社会インフラである「物流」の現状

⚠ このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難

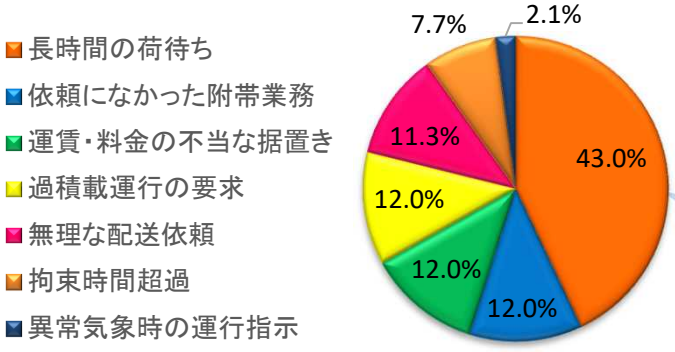


国民生活や経済活動に不可欠な
社会インフラである「物流」



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

国土交通省による「働きかけ」等における
違反原因行為の割合（R5.7.31時点）



国土交通省は
違反原因行為※が疑われる荷主に
「働きかけ」等を行っています

※ 貨物自動車運送事業法等の違反の原因となるおそれのある行為

「働きかけ」の中で
荷主都合による長時間の荷待ちが
約半数を占めています

発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

1 長時間の恒常的な荷待ちを改善しましょう

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

取り組み例

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

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

2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

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



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

3 事前通知のない荷役作業の依頼はやめましょう

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

「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」

トラック輸送の「標準的な運賃」に、ご理解・ご協力をお願いいたします

「標準的な運賃」とは、トラックドライバーの労働条件を改善し、ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して**持続的に事業を行ううえで参考となる運賃**を国が示したものです。



持続可能な物流を実現するため、
荷主の皆様、**「標準的な運賃」**の
趣旨をご理解いただき、
ご協力くださますようお願いいたします。

国土交通省「トラック輸送の「標準的な運賃」が定められました」

「荷主」って誰のこと？



当社は商品を受け取るだけなので関係ないですね。

荷物の受け取り先



大きい会社のことかな。うちは小さいから関係ないはずね。

中小企業



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

お問い合わせ

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

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

（2023.9）

トラック運送事業者のみなさまへ



発着荷主のみなさまへ

トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター

トラック運転者の長時間労働の改善に向けて、労務管理上の改善、荷主と運送事業者の協力による作業環境の改善等を図るためのご相談を**無料**でお受けします。

2024年問題とはなに？どのような対応が必要？

荷主の立場でできる改善は？





ドライバーの運転時間に限度があったの？



荷待ち時間の削減を、どう進めればいいの？

こんな困りごとなど、ご相談ください！

トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター

ご相談は専用 Web サイトの問合せフォームかフリーダイヤルから
ご利用時間：9：00 ～ 17：00、 休日：土日祝、12/29 ～ 1/3

東日本 0120-763-420・西日本 0120-625-109

相談無料

厚生労働省 Ministry of Health, Labour and Welfare　令和５年度 自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業

お問合先　受託者：株式会社富士通総研　東京都大田区新蒲田1丁目17-25　MAIL fri-a-external@ml.jp.fujitsu.com



ご相談方法は……



ご相談方法①

ポータルサイト
相談専用ページから

役立つサポート情報も！

ご相談方法②

フリーダイヤル
東日本 0120-763-420
西日本 0120-625-109

通話料無料！

※ご利用時間：9 ～ 17 時（12~13 時は休憩）
休日：土日祝、12/29 ～ 1/3

もっと詳しく相談したい！



オンラインによるご相談

詳しいご相談を職場からお気軽に！



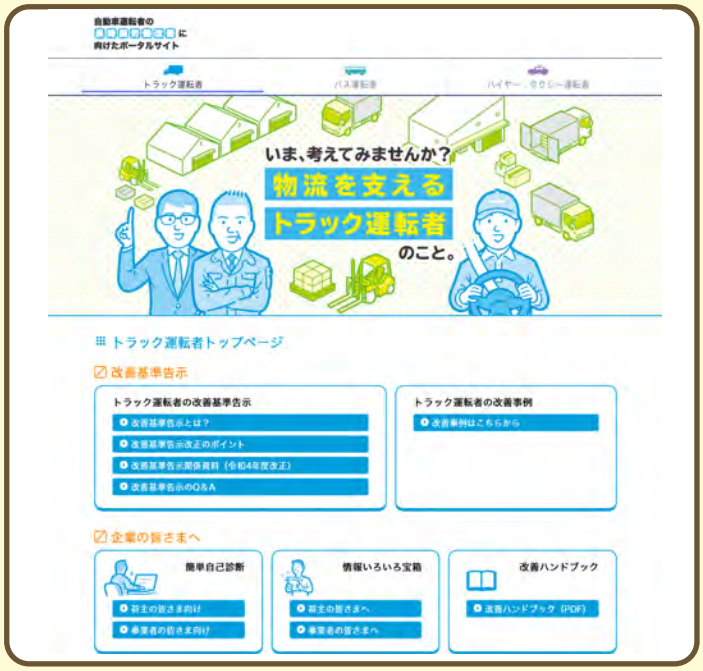
コンサルタントの訪問

労務管理・物流改善の専門家がお伺いします！

トラック運転者の長時間労働の改善に向けた情報は下記専用ポータルサイトへ

自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

※トラック運転者特設ページをご覧ください



トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト
https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/truck

トラックポータル

ポータルサイトでは、こんな情報を掲載しています

NEW **「改善ハンドブック」**
「トラック運転者の改善事例」

時間外労働の上限規制や、改正改善基準告示のポイントを学ぶためのハンドブックと長時間労働改善のための取組事例

「簡単自己診断」

問題点・解決施策・メリットを確認できる荷主の皆さまとトラック運送事業者の皆さまに向けた自己診断ツール

「情報いろいろ宝箱」

トラック運転者の長時間労働を是正するための動画教材や、取組事例、ガイドラインなど様々なツール集

「トラック運転者の仕事を知ってみよう」

統計、動画、写真や生の声などさまざまな角度から、トラック運転者の仕事について取りまとめた資料集

2023.04

製造業、小売業、建設業など様々な業種の**荷主となる事業主の方へ**　厚生労働省 香川労働局

トラック運転手の荷待ち時間の解消などが必要です
～2024年に向け、ガイドラインに基づき物流を適正化・効率化しましょう～

我が国の物流は、2024年度には**約14％もの輸送能力不足が生じる可能性**があるといわれる「**2024年問題**」に直面しています。トラック運転手は、労働時間が長く、長時間労働の主な要因として、長時間の運転時間、荷待ち時間、荷役作業など、**荷主が率先して取り組まなければ解消が難しい課題が多くあります。**

関係ガイドラインを参照し、荷主事業者として率先して、物流事業者と協力して**物流の適正化と生産性向上を図ってください。**電話やコンサルタント訪問の相談窓口もあります。

①物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン

（2023/06経済産業省・農林水産省・国土交通省）

「物流の2024年問題」への対応を加速することを目的として、**2023年6月**、経済産業省、農林水産省、国土交通省の連名で、**発荷主事業者・着荷主事業者・物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめたガイドラインが策定**されました。

荷待ちや荷役作業等の時間を２時間以内（さらには１時間以内）に短縮すること、物流への負担となる商慣行の是正、運送契約の適正化について定めています。

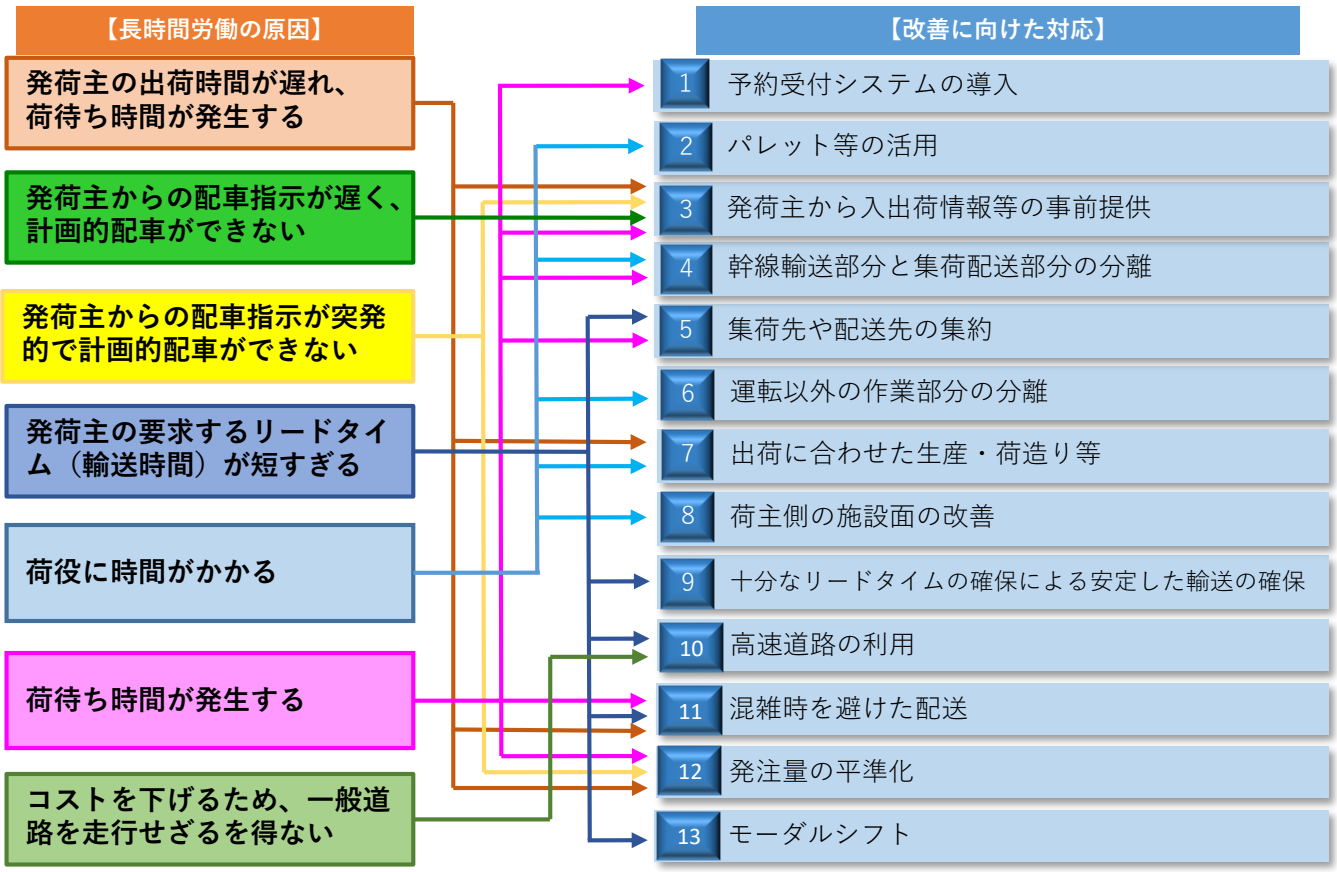
②荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン

（2019/08厚生労働省・国土交通省・（公社）全日本トラック協会）

荷主とトラック運送事業者が協力しながらトラックドライバーの労働時間を短縮するパイロット事業を行い、**対応の進め方や事例をまとめたガイドラインが策定されています。**分野別編（裏面参照）もあります。

ガイドライン掲載の事例も参照し、ドライバーの長時間労働を改善しましょう。

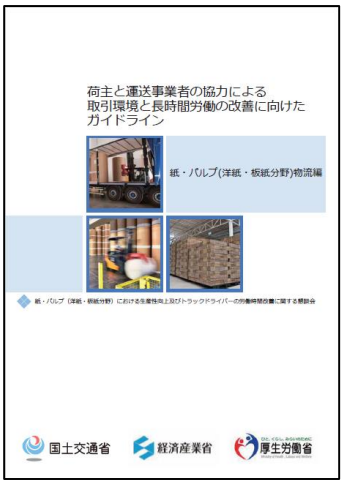
■ガイドライン②の概要（取引環境と長時間労働の改善に向けた対応）



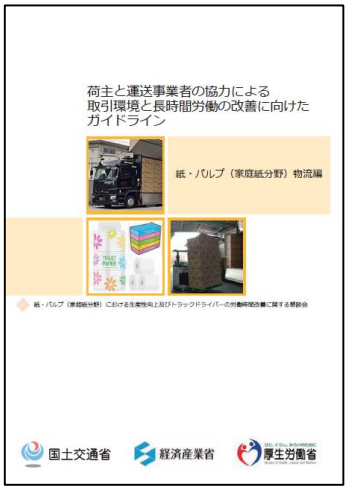
■ガイドライン　各分野編



加工食品、飲料・酒物流編



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



建設資材物流編



ガイドライン②は、分野編を含め、ポータルサイトの「情報いろいろ宝箱（荷主の皆さまへ）」ページに掲載しています

トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター

（厚生労働省委託事業：相談・通話料 無料）

ご相談は専用サイトの問合せフォームかフリーダイヤルから
ご利用時間：9～12時 13～17時　休日：土日祝、12/29～1/3
東日本 0120-763-420　西日本 0120-625-109

荷主の立場でできる改善は？

荷待ち時間の削減をどう進めればいいの？

ご相談方法①
ポータルサイト
相談専用ページから

ご相談方法②
フリーダイヤル

もっと相談したい場合は
オンライン相談
コンサルタント訪問
も可

「ホワイト物流」推進運動



「ホワイト物流」推進運動は、トラック運転者不足が深刻になっていることに対応し、物流に関わるすべての関係者が連携して相互に改善を提案し、協力して、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組む運動です。
運動に参加し、**物流の効率化・生産性向上を進めましょう！**香川県内の荷主企業も参加しています！

推進運動への参加はポータルサイトから

（2023.6）

時間外労働の上限規制　2024年度適用開始業種に対する支援策等

（建設事業、自動車運転者、医師）

厚生労働省 香川労働局

(2024.3更新)

適用開始業種の事業主への支援等

■上限規制に関する説明会（R6適用開始業種向け R5年度 県内計14回）

■ポータルサイトの開設

■相談窓口の設置（働き方改革支援センター）

■働き方改革推進支援助成金（2024年度適用開始業種に特化したコースを2023.4新設）

他の事業主や国民向けの啓発等

■労働時間等設定改善法の改正（2019.4施行）

※事業主の責務として、短納期発注や発注の内容の頻繁な変更を行わないよう配慮する努力義務規定を創設

■いわゆる「下請けたたき」が認められる事案の公正取引委員会等への通報制度（2022.3拡充）

■国民や施主・荷主等向け大規模広報「はたらきかたススメ」プロジェクト（2023.6～）

・特設サイト開設、ＰＲ動画、ＰＲイベント、ポスター等の掲示、ＳＮＳを活用した周知（本省）

・特設ページ開設、地方公共団体広報誌に掲載依頼、啓発チラシ作成、幅広く周知（香川労働局）（2023.7～）

■香川働き方改革共同宣言（県内労使トップや知事が取引事業主や消費者による配慮等を推進すると宣言）（2023.10）

■その他業種別の対策

例）・荷主と運送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や事例集等（2018頃～）

・「荷主特別対策チーム」を編成し発着荷主に対し長時間の荷待ち防止を要請（2022.12～）

・香川建設業関係労働時間削減推進協議会を開催（2023.6）

・香川労働局長名による荷主と事業主団体あて荷待ち防止の文書要請（2023.10）

・ベストプラクティス企業の好事例作成・周知（2023.11）※香川は荷主企業によるトラック運転者の長時間労働削減事例

・公共工事担当者向け説明会（香川等）（2024.2）、荷主企業向け説明会（香川）（2024.2）

令和６年度も、説明会を行うなど、引き続き、適用開始業種に関する周知・支援等を実施

荷主企業等向け

物流の「２０２４年問題」に関する説明会

物流分野では、担い手不足等の様々な課題があり、本年４月から、トラックドライバーの長時間労働の改善のため、年間の拘束時間をこれまでの3,516時間から最大でも3,400時間とする規制等が始まります。一方、ドライバー１人当たりの労働時間が短くなり、何も対策を講じないと、2024年度には14%もの輸送力不足が懸念される「2024年問題」に直面しています。

本説明会では、荷主企業が、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねない状況について理解を深め、適切な危機感の下、具体的な対策を行えるよう、荷主企業に求められる取組や支援策などを各関係行政機関から紹介いたします。

1.開催日時　令和６年２月28日（水）14:00～16:00

2.開催場所　高松サンポート合同庁舎 南101大会議室

3.対 象 者　荷主となる企業（行政機関や金融機関など御興味ある他の事業主等も参加可能です）

4.説明内容（予定）
- 改正労働基準法等のポイントについて
- 物流の2024年問題への対応について　等
  （荷主企業に求められる取組、行政による支援策等）

※各行政機関から説明を行います

5.申込方法　労働局・労働基準監督署説明会等受付サイト
https://www.roudoukyoku-setsumeikai.mhlw.go.jp/
の「香川労働局」を選択してお申込みください。

【申込〆切】２月25日（日）　※定員（約90名）に達した場合、締め切ることがあります

※お車の場合、サンポート高松地下駐車場など付近の有料駐車場をご利用ください。無料の駐車場はありません。
※庁舎１階の総合受付での入館手続きは不要です。本説明会場の受付に直接お越しください。
※受付を当日13:30から開始します。受付で身分証明書をご提示いただくことがあります。
※お申込みによって得られた個人情報は厳重に管理し、参加の可否確認等、申込者への連絡を行う場合に限り利用いたします。企業情報は今後の周知等施策の参考にいたします。

【問合せ先】 香川労働局 監督課　087-811-8918
※お問い合わせの内容によっては、受付サイトの運営委託先を御案内する場合があります

経済産業省 四国経済産業局 Shikoku Bureau of Economy, Trade and Industry
MAFF 農林水産省 中国四国農政局
国土交通省 四国運輸局
厚生労働省 香川労働局

厚生労働省 香川労働局

時間外労働の上限規制に関する説明会（働き方改革関連法等説明会）
～トラック・タクシー・バス運転者向け～

2024 年（令和 6 年）4 月から、トラック・バス・タクシー運転者についても改正労働基準法や改正改善基準告示に基づく時間外労働の上限規制等が適用されます。

本改正内容について説明会を開催しますので、是非ご参加ください。

＜日程　※トラック運転者＞

令和 5 年 9 月 12 日（火）14:00～16:30　@オンライン
令和 5 年 10 月 5 日（木）14:00～16:30　@城乾コミュニティーセンター(丸亀市)
令和 5 年 11 月 1 日（水）14:00～16:30　@オンライン
令和 5 年 12 月 21 日（木）14:00～16:30　@オンライン
令和 6 年 1 月 29 日（月）14:00～16:30　@オンライン

＜日程　※タクシー・バス運転者＞

令和 5 年 10 月 6 日（金）14:00～16:30　@ユープラザうたづ（綾歌郡宇多津町）
令和 6 年 1 月 25 日（木）14:00～16:30　@オンライン

＜次第（予定）＞　※各回、一部次第が異なることがあります。

1. 2024 年からの時間外労働上限規制等について
（70 分　各労働基準監督署）
2. 同一労働同一賃金及びハラスメント対策について
（60 分　香川働き方改革推進支援センター　社会保険労務士）

【申込方法】　**※各回、開催前月の上旬頃までに、順次 HP で受付開始の予定です。**

時間外労働の上限規制説明会専用 HP から入力
専用 HP URL＜https://jougenkisei.com＞

【ご質問・お問合せ先】　（厚生労働省委託事業者）

株式会社東京リーガルマインド　公共事業本部
『時間外労働の上限規制に関する説明会』事務局
フリーコール＜0800-222-3029＞　受付時間：（平日）09:00～17:00
E-mail：36kyoutei@lec.co.jp

（香川労働局監督課 2023.9 更新）

＜会場開催について＞

・受付は開始時間の３０分前より行います。
・マスクの着用は原則任意ですが、状況により変更される場合があることから、マスクをご持参ください。
・資料は当日配布いたします。
・ご来場の際、申込時の自動返信メールのコピーあるいは、名刺をご用意ください。

＜オンライン開催について＞

・Zoom を使用します。申込者にＩＤ，パスコードをお伝えします。
・入室は開始時間の１５分前からです。
・資料は専用 HP（URL は表面参照）よりダウンロードしてください。

【Q&A】

Q1　専用 HP には担当の労働基準監督署名が記載されていますが、管轄区域以外の労働基準監督署が担当する説明会も参加可能ですか？また、香川県外の事業場が、香川労働局の各労働基準監督署が行う説明会に参加可能ですか？

A1　可能です。

Q2　対象業種の関係者以外でも参加可能ですか？

A2　可能です。

Q3　専用 HP の申込ページにおける「申込 ID」とは何ですか？

A3　本説明会については、対象業種のうち県内約 2000 事業場に対して、厚生労働省委託事業者（株式会社東京リーガルマインド）から開催案内をお送りしています。その開催案内状の冒頭に記載の申込 ID です。

　開催案内状を受け取っていない事業場も参加可能です。その場合、事業場名、参加者名、開催日、案内状を受け取っていない旨等を事務局にメール(36kyoutei@lec.co.jp)してください。後日、申込 ID が返信されます。

Q4　専用 HP の申込ページにおける「参加人数」ですが、オンライン開催の場合は何の数字を入力するのでしょうか？

A4　同時接続数を入力してください。

香川労働局長がベストプラクティス企業として「帝國製薬株式会社」（東かがわ市）を訪問 ！

～荷主によるトラック運転者の長時間労働解消の取組～

香川労働局長（栗尾 保和）は、11月の「過重労働解消キャンペーン」の一環として、2023年11月24日（金）に、帝國製薬株式会社を訪問しました。訪問は香川運輸支局、四国経済産業局と合同で行い、運送業者である日本通運株式会社四国支店も交えて意見交換を行いました。

【ベストプラクティス企業概要】

帝國製薬株式会社

・本社所在地：香川県東かがわ市三本松５６７番地
・設立　　：1918年
・業種　　：医薬品製造販売業
・従業員数　：763人（令和5年11月現在）



2024年4月から改正労働基準法などが適用されるトラック運転者の長時間労働の要因の中には、長時間の荷待ちなど個々の運送業の事業主だけでは改善が困難な部分もあり、荷主の能動的な対応が必要不可欠です。

こうしたことから、本年度のベストプラクティス企業訪問は、荷主としてトラック運転者の労働時間削減等に積極的に取り組んでいる帝國製薬を訪問しました。

帝國製薬は「**ホワイト物流**」**推進運動**に2021年10月に参加を表明し、ホームページにおいて荷主としての自主行動宣言を掲載しています（QRコード参照）。

「ホワイト物流」推進運動
持続可能な物流の実現に向けた自主行動宣言

企業・組合名	役職	氏名	所在地	主たる事業	ホームページ
帝國製薬株式会社	代表取締役社長	藤岡 実佐子	香川県	製造業	https://www.teikoku.co.jp/

当社は、「ホワイト物流」推進運動の趣旨に賛同し、以下のように取り組むことを宣言します。

最終更新	2021/10/12

（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。

No.	分類番号		取組項目	取組内容
1	A	①	物流の改善提案と協力	取引先や物流事業者から待機時間の短縮、運転者の手作業による荷降ろしなど付帯作業の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案します。
2	A	⑦	運転以外の作業部分の分離	物流事業者から運転業務と運転以外の付帯作業の分離について相談があった場合は、発荷主・着荷主の両者の立場において真摯に協議に応じます。
3	A	⑧	出荷に合わせた生産・荷造り等	出荷順序に合わせた荷造りを行い、運転者の荷待ち時間を短縮します。
4	A	⑩	リードタイムの延長	発荷主として出荷予定時刻を厳守します。 また、着荷主として運転者が適切に休憩を取りながら運行が出来るように到着時刻に幅を持たせ、十分なリードタイムを確保します。
5	D	②	異常気象時等の運行の中止・中断等	台風、豪雨、豪雪等の異常気象が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行いません。 また、運転者の安全を確保するため、運行の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重します。
PR欄				帝國製薬は長年にわたって培ってきた消炎鎮痛パップ剤の技術をもとに、「経皮吸収技術」の他の治療領域への応用と「人類の痛みからの解放」をスローガンとした痛み全般に対する取り組みを行っています。 物流事業者との協力体制を維持し、安心・安全な医薬品を患者様へお届けすることで社会へ貢献してまいります。

荷主としての取組内容

①**【パレット輸送】**
あらかじめ、商品が入った段ボール箱をパレット上に積載・梱包しておき、フォークリフトでパレットごとトラックに積み込むもの。手作業によりバラ積みを行った場合に比べ、積載効率は落ちるが、**作業時間が４分の１程度**になった。

②**【鉄道コンテナによるモーダルシフト】**
鉄道により荷物を輸送するもの。一部の輸送で実施。トラック輸送に比べ環境負荷も少ない。

③**【トラックバースの予約システム】**
荷物の積みおろし時刻を予約するもの。商品の着荷主の導入に応じて発荷主として積極的に対応。

④ **【着時刻繰下げの連絡】**
明石海峡大橋等に交通規制が生じたときは、帝國製薬から商品の着荷主に連絡。

⑤ **【自社社員による荷役作業の実施】**
荷役作業をトラック運転者に行わせず、自社の社員が実施。

⑥ **【スイッチング輸送】**
遠方へトラックのみで輸送する場合、中継地点を介して複数人のドライバーで輸送を分担。

⑦**【土日をまたいだ配送依頼をしない】**
商品の配送は月曜から木曜の間に行うよう配送計画を調整し、ドライバーの休日取得に配慮。

帝國製薬 藤岡社長のお話

薬（製品）が患者様に届かないということは絶対に避けなければなりません。そのために、具体的な対策に取り組んでいます。



《出荷する商品をトラックに積み込む作業を見学しました》

帝國製薬 役員・幹部のお話

・**安定供給は当社の強みであり、物流もその要素の１つです。** 2024年問題は、**経営計画に組み込んだ上で対応**に当たっています。対応に当たって、**まず物流事業者に提案を求めました。双方で知恵を出し合って**取り組んでいます。
・荷待ち時間を30分以内とし、荷役作業を含めて60分以内に作業を終えることを基本としています。
・鉄道輸送は、トライアルで振動等による品質への影響が無いことを確認でき、実現できました。来年4月から、運転手を１人から２人に増やすかリードタイムが＋１日となる長距離輸送経路があり、コストが倍加します。**鉄道輸送は**、今のトラック輸送よりコスト増ですが、**４月以降の比較としてはコスト減になります。**
・今後は内航船によるモーダルシフトや着荷主としてのトラックバースの予約システム活用を検討しております。

日本通運 鷺川四国支店長のお話

・帝國製薬には「**健全な危機感**」を持って、**一緒に手を携えて考えながら対応**してもらっています。それに応え、責任を持って帝國製薬の荷物を運びきるようにしたいと思います。
・元請として、当社の協力会社に長時間労働を強いることなく、輸送を実現して参ります。



《帝國製薬から荷主としての取組事項について説明をしていただきました》



非常に有意義な意見交換をすることができました。ご参加、ご協力いただいた皆様に感謝いたします。

《左から
四国経済産業局　産業部
　商務・流通産業課長　松岡様
香川運輸支局長　漆原様
香川労働局長　栗尾
帝國製薬代表取締役社長　藤岡様
帝國製薬常務取締役　植田様
日本通運四国支店長　鷺川様》

香労発基 1010 第 9 号
令和 5 年 10 月 10 日

荷主事業主各位

香 川 労 働 局 長
（ 公 印 省 略 ）

トラック運転者の荷待ち時間の解消等の推進について（要請）

平素より労働行政の運営について、格別の御協力を賜っており、厚く御礼申し上げます。

さて、労働基準法や自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）の改正により、同法に基づく上限時間を超える長時間労働が禁止になるなど、労働時間や拘束時間等に関する改正規定が令和６年４月１日から適用されます。

今後、荷の配送を依頼しようとしてもこれらの上限時間を超える場合はそれができなくなるだけでなく、なによりも道路貨物運送業は他の産業に比べて長時間労働の実態にあり、過労死等に係る脳・心臓疾患の労災認定事案の発生が最も多い業種であることから、トラック運転者の長時間労働の是正を積極的に進める必要があります。

トラック運転者の長時間労働の要因の中には、長時間の荷待ちなど個々の運送業の事業主だけでは改善することが困難な部分もあり、発着荷主の能動的な対応が必要不可欠となっております。

また、改正貨物自動車運送事業法に基づき、トラック運転者の労働条件の改善や運転手不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、運送事業者が法令を遵守して持続的に事業を行う際の参考となる「標準的な運賃」が国土交通大臣により告示されています。

つきましては、貴社におかれましても、この趣旨をご理解いただき、発荷主及び着荷主の立場から下記事項について実施いただくようお願いいたします。

記

1　経営トップが改正の趣旨・概要を認識すること。

2　経営トップから、次の事項を含め、物流管理統括者を選定し、荷待ちや荷役作業等に係る時間の把握を行い、関係ガイドラインに基づく取組みを進めるよう、必要な方針表明や指示を行うこと。

⑴　長時間の荷待ちを発生させないように取り組むこと。

⑵　運送業務の発注等担当者に改善基準告示を周知し、安全な走行が確保できないおそれのある発注を行わず、トラック運転者が改善基準告示を遵守できるような着時刻等を設定すること。

⑶　上記のほか、荷役作業時間の削減、出荷に合わせた生産・荷造り、運送を考慮した出荷予定時刻の設定、納品リードタイムの確保など、必要な事項を実施すること。

３　「標準的な運賃」を認識し、担当者に周知すること。

※関係ガイドライン等については、以下のサイト又は QR コードをご確認ください。

○「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト　情報いろいろ宝箱（荷主の皆さまへ）」
https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/truck/shipper

○「はたらきかたススメ！（すべての一般市民・事業主の皆様へ）」
https://jsite.mhlw.go.jp/kagawa-roudoukyoku/hourei_seido_tetsuzuki/_112501_00013.html

香川働き方改革共同宣言を行いました！

令和5年10月19日、香川労働局（局長　栗尾保和）は、令和 5年度香川働き方改革推進会議を開催しました。

長時間労働が多いと言われる適用猶予業種（自動車運転者・建設業・医師）についても2024 年4月から改正労働基準法に基づく時間外労働の上限規制が適用されますが、適用猶予業種における長時間労働の解消は事業主の努力だけではなく、取引先事業者や一般市民などの理解等が欠かせません。

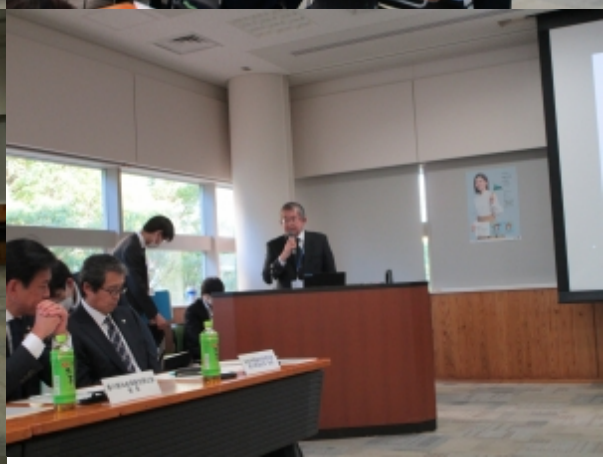
このため、本会議では、全員参加による働きすぎのない社会の実現を目指して、労使団体のトップ、香川県知事、香川労働局長等が「香川働き方改革共同宣言」を行い、産業界における商慣行の見直しや県民の協力などを促していくことを確認しました。

また、会議参加者が適用猶予業種の実情や関連施策等について理解を深められるよう、四国地方整備局、四国運輸局および香川県医務国保課の幹部職員に御出席・御講演いただきました。











香川働き方改革共同宣言

―全員参加による働き過ぎのない社会の実現を目指して―

労働力人口が減少する中で、香川県内においても働く方々がそれぞれの事情に応じた多様な働き方を選択できる社会を実現するため、長時間労働による働き過ぎのない社会づくりなどの「働き方改革」を推進することが求められています。

例えば2024年４月からは、長時間労働の多いと言われる自動車運転者、建設業、医師についても、改正労働基準法に基づく時間外労働の上限規制が適用されます。これらの業種では、働く人の長時間労働の背景として、短い工期での建設工事の実施要求、荷の配達において長時間の荷待ちや繰り返しの再配達が生じている取引慣行、医療提供における応召義務がある中での患者の受診ニーズが存在し、これらは、事業主の努力だけでは解決することが困難であり、その是正には他の事業者や県民などの理解等が欠かせません。

これら業種に限らず、こうした働き過ぎをなくすという課題は、必ずしも各事業場の労使のみの努力で解決できるものではありません。県民一人ひとりにおいても、消費者などの立場から、商品やサービスの迅速な提供が働く人の長時間労働に支えられているものがあることを理解していただく必要があります。

こうしたことから「香川働き方改革推進会議」は、次のとおり、産業界における商慣行の見直しや県民の協力などを促すことにより、働き過ぎのない香川県を目指すことを宣言します。

一、産業界において、著しく短い期限の設定や発注内容の頻繁な変更を避けるなど、取引先の事業者等に長時間労働を生じさせないよう取引上配慮する慣行の定着を進める。

一、広く県民に対し、消費者などとしての立場から働く人の長時間労働を生じるような習慣をなくしていくアクションを呼びかける。また、各県民にそうしたアクションを他の方にも広めてもらうよう、呼びかける。

令和５年１０月１９日

香川働き方改革推進会議　構成員

＜*構成員　所属機関・役職等*＞

［　御　署　名　］