

トラック運送業界を取り巻く 当面する諸課題等について

令和2年1月24日

国土交通省自動車局貨物課長

伊地知 英己

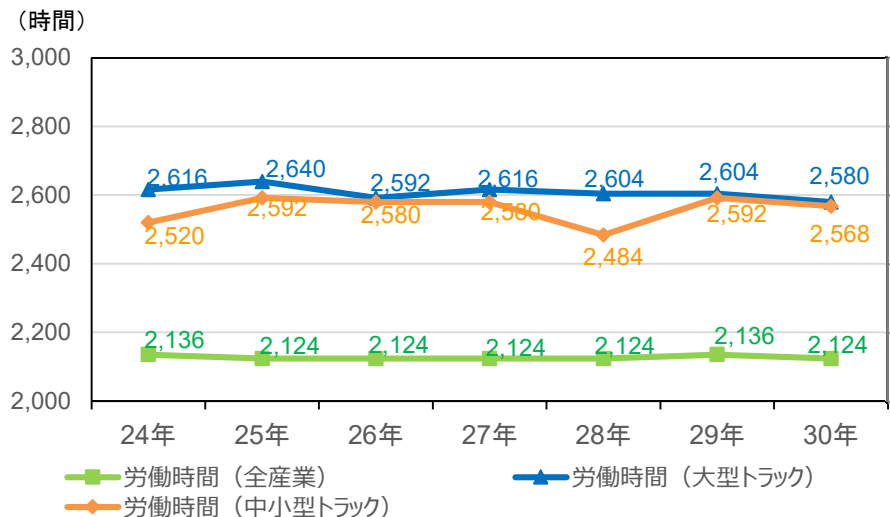
目次

1. **トラック運送事業の現状**
2. **取引の適正化に向けた取組**
3. **輸送品目別の取組**
4. **貨物自動車運送事業法の改正**
5. **令和2年度予算案**
6. **東京2020オリンピック・パラリンピック
競技大会開催時の物流**

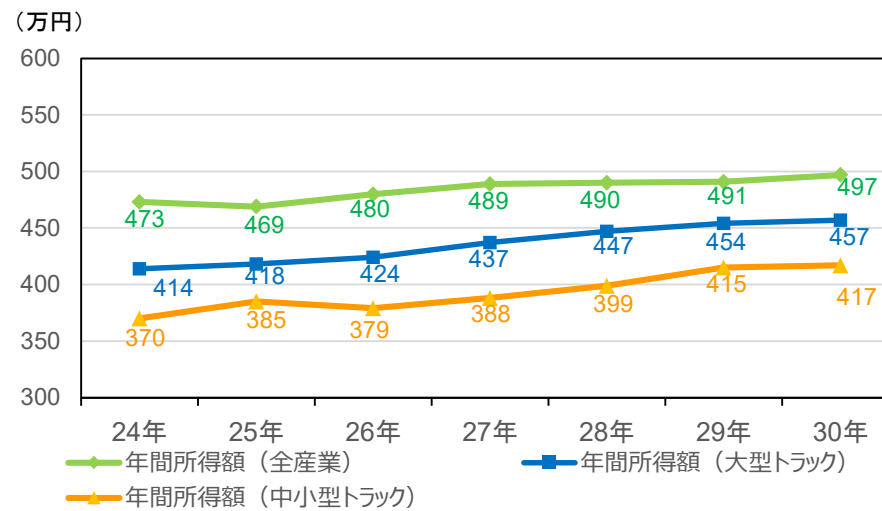
1. トラック運送事業の現状

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

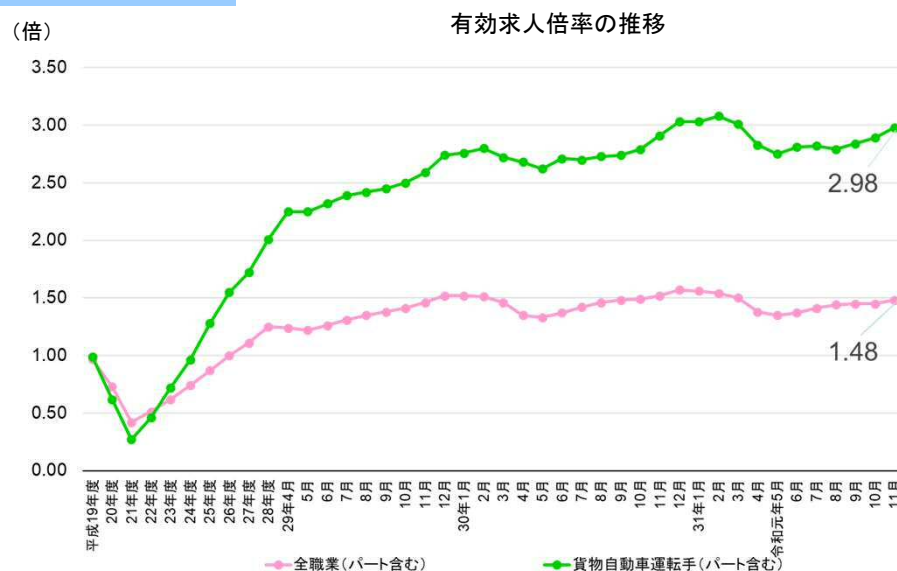
①労働時間 全職業平均より約2割長い。



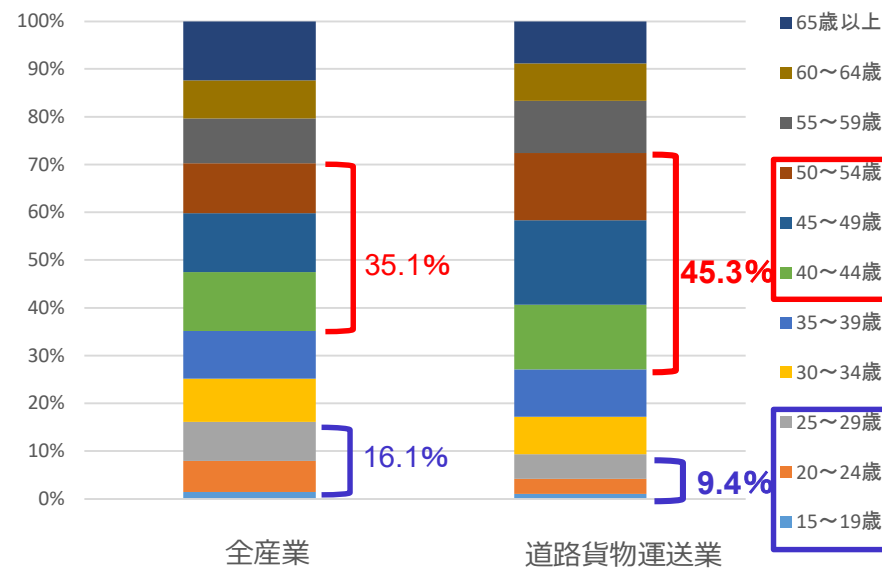
②年間賃金 全産業平均より約1割～2割低い。



③人手不足 全職業平均より約2.0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。

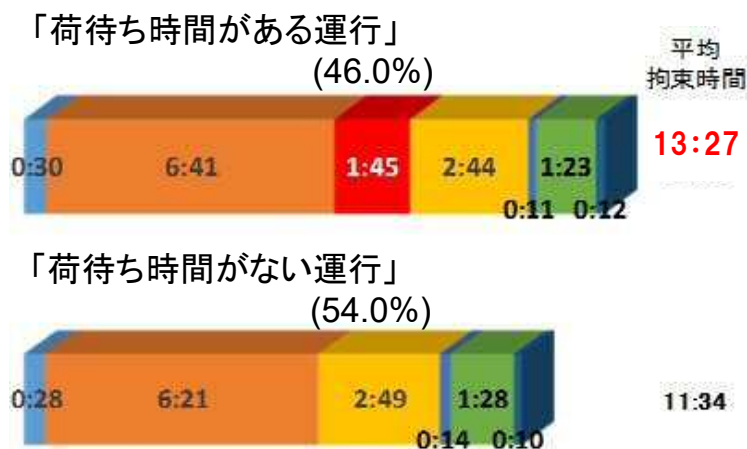


(出典) 厚生労働省「平成30年賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

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、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)



■ 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)

自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

- 平成30年7月6日に公布された「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」において、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行の5年後(令和6年4月1日)に、年960時間(=月平均80時間以内)の上限規制を適用することとなった。
- 自動車の運転業務のポイントは以下のとおり。
 - ①5年間の猶予期間の設定 ②段階的实施(年960時間以内の規制で適用開始。将来的には一般則の適用を目指す。)
 - ③長時間労働を是正するための環境整備を速やかに推進

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

ポイント

「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」に対する附帯決議(参議院)(抜粋)
 荷主の理解と協力を確保するための施策を強力に講ずるなど、取引環境の適正化や労働生産性の向上等の長時間労働是正に向けた環境整備に資する実効性ある具体的取組を速やかに推進すること。

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号）」について、「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号）」の国会附帯決議事項に基づき、過労死防止等の観点から、労働条件の基本事項として労働条件分科会において審議。

専門委員会の設置

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

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



専門委員会の今後の進め方

- 令和元年11月25日 専門委員会を設置
 - 令和元年12月19日 第1回専門委員会を開催
 - 令和2年4月～ 第2回専門委員会を開催
 - 令和3年1月～ 第3回専門委員会を開催
- (以降、数回開催)

参考：改善基準告示改正に関する全体スケジュール

- 令和3年12月 改善基準告示改正・公布
- 令和4年1月～ 周知・施行準備期間
- 令和6年3月
- 令和6年4月 施行

検討会の設置

トラック、バス、ハイヤー・タクシーの3分野について、それぞれ専門家による検討会を設置し、自動車運転者を使用する事業場に対する実態調査等、今後実現すべき具体的事項等について各分野で検討を行う。

※厚生労働省が作成した資料を国土交通省において加工して使用。

2. 取引の適正化に向けた取組

開催趣旨

自動車運送事業(トラック・バス・タクシー事業)について、省庁横断的な検討を行い、長時間労働を是正するための環境を整備することを目的とした関連制度の見直しや支援措置に関する行動計画の策定及び実施を総合的かつ計画的に推進するため、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を開催する。

構成

議長 長：内閣官房副長官（参）
議長代理：国土交通副大臣
副議長 長：内閣官房副長官補（内政）
構成員：内閣府政策統括官（経済財政運営担当）
警察庁交通局長
財務省大臣官房総括審議官
厚生労働省労働基準局長
農林水産省食料産業局長
経済産業省大臣官房商務・サービス審議官
国土交通省自動車局長
環境省地球環境局長

検討の視点

1. 労働生産性の向上

- ・短い時間で効率的に運ぶ
- ・たくさん運んで、しっかり稼ぐ
- ・運転以外の業務も効率化 等

2. 多様な人材の確保・育成

- ・力仕事・泊まり勤務等からの解放
- ・誰でも働きやすい職場づくり
- ・免許を取る人を増やす 等

3. 取引環境の適正化

- ・荷主・元請の協力の確保
- ・運賃・料金の適正収受 等

スケジュール

平成29年6月29日 第1回 現状と課題、今後の進め方 等
8月28日 第2回 「直ちに取り組む施策」の取りまとめ
平成30年2月20日 第3回 取組の進捗状況、政府行動計画の策定方針
5月30日 第4回 「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」の決定
12月14日 第5回 「ホワイト物流」推進会議と合同開催

「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

ー長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセルー

～「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

トラック運送業における書面化推進ガイドライン

目的

安全運行に向けて、運送契約に関して荷主等と貨物自動車運送事業者が書面化により共有すべき必要最低限の事項を明確にし、様式例を示す。また、実務に即して、可能な限り円滑、迅速に書面化を行う方法も提示する。

必要記載事項

- ① 貨物の品名、重量、個数等
- ② 運送日時・場所等
- ③ 運送の扱種別
- ④ 運賃、燃料サーチャージ、料金(積込料及び取卸料、待機時間料、附帯業務料等)、有料道路利用料、立替金その他の費用
- ⑤ 荷送人及び荷受人の連絡先等
- ⑥ 運送状の作成年月日等
- ⑦ 高価品については、貨物の種類及び価額
- ⑧ 積込み又は取卸し作業の委託の有無
- ⑨ 附帯業務の委託
- ⑩ 運送保険加入の委託の有無
- ⑪ 支払方法、支払期日

様式例(一部抜粋)

II 附帯業務

附帯業務内容	
業務日時	
【備考】	

(注)「附帯業務」は、標準貨物自動車運送約款第60条第1項を踏まえた役務(品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分け、保管、検収及び検品、横持ち及び縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はい作業その他の貨物自動車運送に附帯して一定の時間、技能、機器等を必要とする業務)であり、「運賃及び料金」の「附帯業務料」の欄に記載の費用となります。

III 運賃及び料金

運賃	円	燃料サーチャージ	円	有料道路利用料(税込)	円
積込料	円				
取卸料	円				
待機時間料	円	(見込み待機時間: 分、 分あたり単価: 円)			
附帯業務料	品代金の取立て	円	荷掛金の立替え	円	
	荷造り	円	仕分け	円	
	保管	円	検収及び検品	円	
	横持ち及び縦持ち	円	棚入れ	円	
	ラベル貼り	円	はい作業	円	
	その他附帯業務()	円			
〇〇料	円				
消費税額	円				
【備考】					

円滑性、迅速性の確保について

- 継続的な運送契約に伴う書面について
車種・台数のみが日によって変わる場合には、その都度、車種・台数のみをメール・FAX等で交付すれば他の項目の書面化は不要
- 変更時の簡便な対応について
当初の書面に記載されていた事項の一部を変更する場合には、全ての事項を改めて書面化する必要なし
- 運賃、料金の記載について
反復継続しての契約関係にある委託者、受託者間においては、実額の表記に代えて、算定方法を示す書面を添付する簡便な方法を取ることも可能。

目的：荷主とのパートナーシップの推進を図り、健全な競争環境を整備することで、トラック運送業における適正取引を推進すること

ガイドラインの項目	具体的な違反等の内容
○運賃の設定	貨物運送を委託している下請事業者に対し、従来の運送単価から一律に一定率で単価を一方向的に引き下げることにより、通常支払われる運賃を大幅に下回る運賃を設定すること(運賃と料金の別建て收受についても記述)
○運賃(代金)の減額	毎月の下請代金の額の一定率相当額を割戻金として親事業者が指定する金融機関口座に振り込ませること
○運送内容の変更	運送委託者の都合により、運送受託者が長時間の待機を余儀なくされたにもかかわらず、その待ち時間について必要な費用を負担しないこと
○運送に係る附帯業務の提供	運送受託者に対し、当該運送受託者に委託した取引とは関係のない貨物の積み下ろし作業をさせること
○荷待ち時間の改善	運送委託者が、着荷主の都合により待機時間が発生しているにもかかわらず、待機時間発生課題を特定せず、対策を講じないこと
○書面の交付、作成、保存	口頭による運送依頼の取引慣行により、「運賃」「支払期日」「支払方法等」基本事項が不明確となっていること
○運賃の支払遅延	下請事業者からの請求書の提出が遅れたことを理由に、下請事業者が役務を提供したにもかかわらず、あらかじめ定められた支払期日を超えて下請代金を支払うこと
○長期手形の交付	運送委託者が、運送受託者に対して、割引困難な手形を交付すること
○購入・利用強制の禁止	運送委託者に対して、発注担当者を通じて、運送委託者が必要としていないにもかかわらず、自動車の購入を要請し、購入させること
○報復措置の禁止	運送受託者が取引の不適正事例について、公正取引委員会や中小企業庁に知らせたことを理由に、運送委託者が貨物量を減じたり、取引を停止したりすること

- 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、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」を中央及び全都道府県に設置。
- 「トラック運送業の生産性向上協議会」と合同開催。
- 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】

多田 明弘 内閣府政策統括官(経済財政運営担当)
橋本 次郎 消費者庁政策立案総括審議官
坂口 卓 厚生労働省労働基準局長
藤木 俊光 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
塩川 白良 農林水産省食料産業局長
近藤 智洋 環境省地球環境局長
一見 勝之 国土交通省自動車局長
飯塚 秋成 国土交通省総合政策局物流政策課長
中井 智洋 国土交通省大臣官房参事官(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
輪島 忍 (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

※多田明弘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

【ガイドラインのイメージ(予約受付システム導入の例)】

予約受付システムの導入

- 先に到着したトラックから順番に荷積み・荷出しが行われる場合には、早い順番を取るために多くのトラックが集荷先・配送先に必要以上に早く到着する場合がありますが、荷出し・荷受けについては処理能力の制約があるため一定のペースしか行えず、結果として、長時間の荷待ちが発生する可能性が高くなります。
- こうしたケースでは、予約受付システムを導入・活用して、バースでの荷役予定時間をあらかじめ決めることにより、
 - ①トラック運送事業者による到着時間を奨励した運行計画の確定
 - ②荷役主側による車内作業の準備が可能になり、荷待ち時間を減らすことができます。
- 荷主に之っては、あらかじめ船内作業の準備を進めることにより、荷受け作業を効率化することが可能になります。

【参考事例1】 一貫パレチゼーションと受付予約システムで集荷主滞在時間を短縮

一貫のパレットを共同利用するパレットプールシステムを採用した。発・着両主、トラック運送事業者の三者で話し合うことにより、方向性と採掘を共有化できた。

Before

After

【参考事例2】 外部倉庫と情報システム活用による荷待ち時間の削減

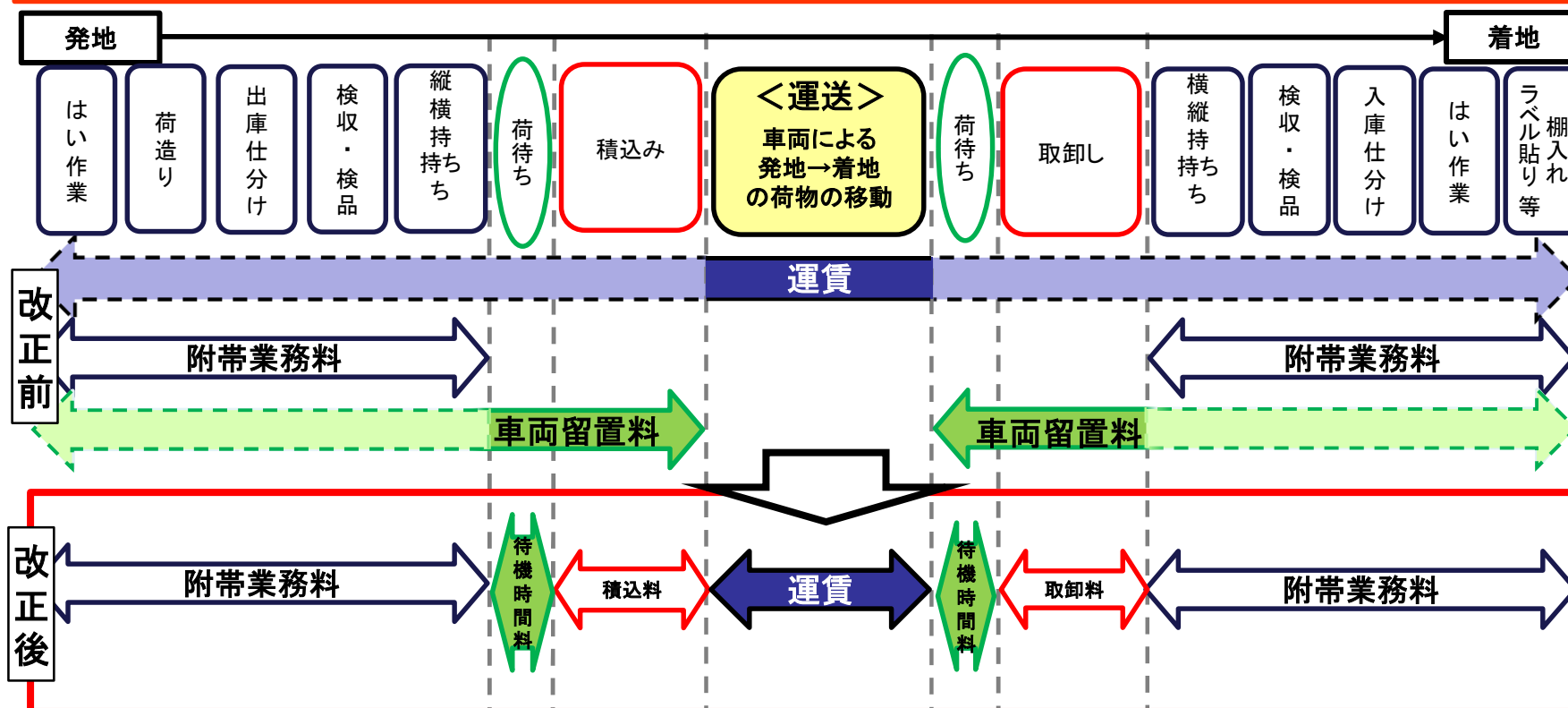
- 発荷主が外部倉庫活用を前提とした生産計画の組み換えを行った
- 元請事業者が入庫検・発庫管理システムを構築し、トラック運送事業者に公開した
- 実運送事業者がシステムを活用して、ドライバーの出発時刻の調整を行った

Before

After

標準運送約款の改正(運賃と料金の適正な収受)

- 運賃が運送の対価であることを明確化するため、**運賃の範囲を明確化する通達を発出**。
- 適正な運賃・料金を収受するための方策として**標準貨物自動車運送約款を以下の通り改正**。
 - ①荷送人が運送依頼をする際に作成する**運送状等の記載事項について、「待機時間料」、「積込料」、「取卸料」等の料金の具体例を規定**。
 - ②荷待ちに対する対価を「待機時間料」とし、発地又は着地における**積込み又は取卸しに対する対価を「積込料」及び「取卸料」とそれぞれ規定**。
 - ③**附帯業務の内容に「横持ち」、「縦持ち」、「棚入れ」、「ラベル貼り」及び「はい作業」^(※)を追加**。等



(※)はい作業: 倉庫等において袋や箱を一定の方法で規則正しく積み上げたり、積み上げられた荷をくずしたりする作業

【ガイドラインのイメージ】

トラック運送機能の安定的・継続的な提供を可能とするために
～荷主・運送事業者双方の共通理解に向けて～

① **コンプライアンス（法令遵守）は、安全確保等の観点から重要です。**

○ トラックドライバーは、以下の改善基準告示※1を遵守する義務があります。

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

※1 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）
 ※2 (1)1日拘束16時間を超える運送はできない
 (2)週3日以上1日拘束15時間を超える運送はできない

② **「拘束時間」は、荷物を運んで運転している時間だけではなく、点検・回送運転・荷待・荷役・休憩等の時間も含まれます。**

※拘束時間等のルールに加え、働き方改革関連法により、H36年4月（2024年4月）から、時間外労働時間について「年間960時間以内」の上限が設けられます。

③ **コンプライアンス違反を防ぐためには、**

- ・ 荷待や荷役時間の長時間化の抑制、
- ・ 高速道路等の利用による運転時間の短縮、等について、荷主側の理解・協力が重要です。

※ポイント： 検品・ラベル貼り等の付帯作業の範囲については、荷主・運送事業者双方で協議した上で契約で定めておくことが重要です。

④ **法令を遵守しつつ運送機能が持続的に提供されるためには、運送に必要なコストが賄われることが重要です。**

○ トラック運送機能を持続的に提供していく上では、以下のようなコストが発生します。

(1) 直接費（運送費）
 ① 運行費、② 車両費、③ ドライバー人件費等、④ 自動車関連諸税・保険料、等

(2) 間接費
 ① 一般管理費、② 施設費、③ 事故処理費、④ 租税公課等

○ 法令を遵守しつつ持続的に運送機能が提供される上では、こうした必要となるコストを賄えることが重要となります。

運送に必要なコスト

※1 福利厚生費比率は平成28年度全日本トラック協会地区別分析報告書に基づき試算
 ※2 法定福利費事業者負担比率は厚生労働省等HPより
 ※3 福利厚生費には法定福利費を含む
 ※4 平成28年度中小企業業態基本調査に基づき試算

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



※「トラック運転手の労働環境改善」(国土交通省、平成27年調査)

※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。



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。

国土交通省

JTA 全日本トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

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

集貨・荷卸しのパターン例 (サンプル)

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

- ⑤ 集貨地点等を出発 (乗務記録記載)

※ 上記の場合、(②-1)+(②-2)=待機時間 40分

【乗務記録記載要件 [荷主都合による (荷待ち待機時間 30分以上)] に合致】

記録は
こゝろにカンタン。
集貨地点等と時刻を書き込むだけ
記入先のように、集貨地点等への到着時刻、荷待ち待機の開始・終了時刻、附帯業務の開始・終了時刻、荷積み・荷卸しの開始・終了時刻などの必要事項を記入してください。記録内容は、必要事項が記載されている場合は、乗務記録付票の形式で保存します。

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	注
③-1 9:20 ~ 9:40 ③-2 10:00 ~ 10:30	
荷積み 荷卸し 開始・終了時刻	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録不要です。 3 現在使用中の「乗務記録」に記載する方法もあります。
④ 10:30 ~ 11:30	
集貨地点等からの出発時刻	
⑤ 11 時 30 分	

※この事例・様式は、見本として示したものです。

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

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

トラックドライバーの長時間労働の是正と適正取引構築のために



出典：「トラック輸送状況の実態調査結果」
(国土交通省・平成27年調査)

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

トラック運送業界では、ドライバーの長時間労働の是正が喫緊の課題ですが、長時間の待機時間の発生に加え、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、ドライバーの内実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5トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗積した場合**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)

積み込み **取卸し** **荷造り・仕分** **搬入れ等**



ドライバーが荷役作業や附帯業務を行った場合は、その旨を記録することになります。

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】

※荷待時間については、平成29年7月に既に記載対象となっています。

〔発荷主側で荷物の積み込み時に荷待・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〕

パターン例(サンプルA)

15:45	荷積し地点に到着	
16:00	到着時刻の記録時刻	
16:40 ~ 17:00	(荷主都合の待機:40分) 取卸し	--20分
17:20 ~ 17:50	(荷主都合の待機:20分) 附帯業務(搬入れ)	--30分
17:50	出発	

※荷役作業等の合計時間が60分ですが、契約書に明記されていないため記録要件に該当します。

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

パターン例(サンプルB)

15:45	荷積し地点に到着	
16:00	到着時刻の記録時刻	
16:40 ~ 17:00	(荷主都合の待機:40分) 取卸し	--20分
17:20 ~ 17:50	(荷主都合の待機:20分) 附帯業務(搬入れ)	--30分
17:50	出発	

※荷役作業等の合計時間が60分ですが、契約書に明記されていないため記録要件に該当します。

荷待時間・荷役作業等記録票(例)

記入票本

荷主名: 株式会社OO 車両番号: OOOO

日付	目的地	集貨地点	積込時刻	積込時刻の記録時刻
0/0	00 00	0000000000	0:00	0:00
荷役作業の開始・終了時刻	荷役作業の開始・終了時刻	積込時刻の記録時刻	積込時刻の記録時刻	積込時刻の記録時刻
0:00~0:20	0:20~0:40	0:00~0:40	0:00~0:40	0:00~0:40
0:40~10:00	4:00	10:00~10:30	10:00~10:30	10:00~10:30
ドライバーが実施した荷役作業等の内容(積込)	積込	積込	積込	積込
積込時刻の記録時刻	積込時刻の記録時刻	積込時刻の記録時刻	積込時刻の記録時刻	積込時刻の記録時刻
0:00	0:00	0:00	0:00	0:00

※別添アツクコゴの欄に記載の方法で記録・併用している場合には、当該欄については記載不要です。※別添アツクコゴの欄に記載の方法で記録・併用している場合には、当該欄については記載不要です。※別添アツクコゴの欄に記載の方法で記録・併用している場合には、当該欄については記載不要です。※別添アツクコゴの欄に記載の方法で記録・併用している場合には、当該欄については記載不要です。

荷待時間・荷役作業等記録票(例)

記入票本

荷主名: 株式会社●● 車両番号: ●●●●

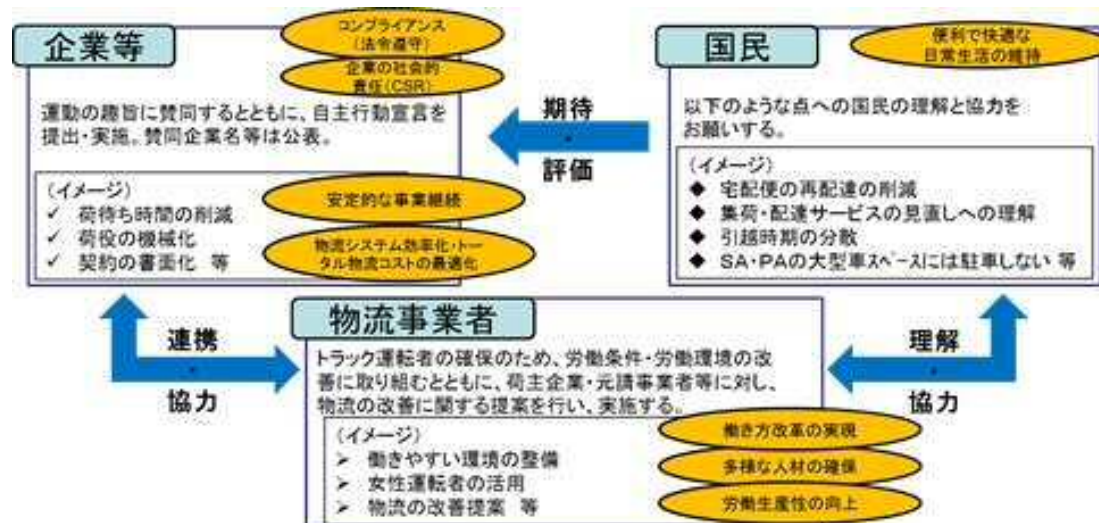
日付	目的地	集貨地点	積込時刻	積込時刻の記録時刻
0/0	00 00	0000000000	0:00	0:00
荷役作業の開始・終了時刻	荷役作業の開始・終了時刻	積込時刻の記録時刻	積込時刻の記録時刻	積込時刻の記録時刻
0:00~0:20	0:20~0:40	0:00~0:40	0:00~0:40	0:00~0:40
0:40~10:00	4:00	10:00~10:30	10:00~10:30	10:00~10:30
ドライバーが実施した荷役作業等の内容(積込)	積込	積込	積込	積込
積込時刻の記録時刻	積込時刻の記録時刻	積込時刻の記録時刻	積込時刻の記録時刻	積込時刻の記録時刻
0:00	0:00	0:00	0:00	0:00

※別添アツクコゴの欄に記載の方法で記録・併用している場合には、当該欄については記載不要です。※別添アツクコゴの欄に記載の方法で記録・併用している場合には、当該欄については記載不要です。※別添アツクコゴの欄に記載の方法で記録・併用している場合には、当該欄については記載不要です。※別添アツクコゴの欄に記載の方法で記録・併用している場合には、当該欄については記載不要です。

「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・団体等対象の説明会を実施

これまでの主な取組状況

ポータルサイトの開設（4月～）



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

政府広報（随時）



「徳光＆木佐の知りたがりさん！」
（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

説明会・講演会・セミナー（4月～）



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

- 全都道府県での説明会、日本商工会議所等の団体での説明会・講演会等を実施
- 全国10カ所で、事業者の取組事例等を紹介するセミナーを開催

自主行動宣言

- 平成31年3月末、上場会社等（約6,300社）に参加要請文を送付



- 4月以降、744社が自主行動宣言を提出（令和元年12月末日現在）

トラック運送業の取引の適正化について

これまでの取組

「トラック運送業における
書面化推進ガイドライン」
【H26.1策定】



⇒ 契約の書面化を推進し、適正な運賃・料金収受を促進

「標準貨物自動車運送約款」
の改正
【H29.11施行】



⇒ 「待機時間料」等を料金として規定

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



⇒ 運送に必要なコストを示し、運送事業者・荷主の共通理解を醸成

「貨物自動車輸送安全規則」
の改正
【H29.7, R1.6施行】



⇒ 荷待ち時間や附帯業務を「乗務記録」の記載対象に

「ホワイト物流」推進運動の展開 【H30.12~】



⇒ 荷主、一般国民向けに輸送の効率化等呼びかけ

- 真荷主に対して契約を書面化した者： **約80%**
- 改正後の標準約款に基づき運賃を設定した者： **約83%**
- 約款改正を踏まえ、真荷主との間で取引を見直した者： **約50%**
- 「ホワイト物流」に協力する旨の行動宣言をした荷主： **744者**

今後の取組

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

① 運送事業者や荷主等（※）により構成される協議会におけるフォローアップ（年2回）

- ⇒ 昨年10月に協議会を開催し、年内を目途に書面化の浸透状況等に係る調査を実施。
- ⇒ 本年2月頃に協議会を開催し、調査結果を踏まえ、更なる浸透を図る。

② 経産省、農水省と連携し、荷主を集めた説明会等における周知

- ⇒ 昨年10月以降全国10ブロックで実施（12月までに全国で開催済）

③ 経産省、農水省の各局長等の定期的な情報共有・意見交換会の開催

※ 中央協議会の構成（抄）

- ・ 全ト協副会長
- ・ 経団連産業政策本部長
- ・ 日商産業政策第二部長
- ・ 連合総合政策局長
- ・ 学識経験者
- ・ 厚労省・経産省・農水省など関係局長

浸透策の強化

- **中央及び全都道府県**における運送事業者や荷主、関係省庁により構成される協議会の枠組みを活用しながら、**荷待ち件数が特に多い品目ごとのセミナーを実施するなど、個別課題にきめ細やかに対応し、取引の適正化に向けた浸透策を強化。**

中央

- 運送事業者や荷主、関係省庁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**」（中央協議会※）において、**浸透状況に係る調査の結果**（下記参照）を踏まえ、**フォローアップ**【2月頃】

協議会の開催前に、農水省、経産省、国交省において、**浸透状況等に係る局長級の意見交換**を実施 【1月～2月頃】

※ 中央協議会の構成（抄）

- ・全ト協副会長
- ・経団連産業政策本部長
- ・日商産業政策第二部長
- ・連合総合政策局長
- ・学識経験者
- ・経産省・農水省など関係局長

全国10ブロック、47都道府県

地方

- 「**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**」（各都道府県に設置）で**約7,500団体等に周知**
- ※都道府県トラック協会、経済連合会、商工会議所等
- 取引適正化セミナーの開催（昨年10月以降**全国10ブロック**で実施）
（12月までに全国10ブロックで開催済、約600社が参加。東京会場では御法川国土交通副大臣、新潟会場では佐々木国土交通大臣政務官が挨拶。）
- 荷主や運送事業者向けの**厚労省と連携したセミナー**の活用（**全国47都道府県**で実施）
- 荷待ち件数が特に多い輸送品目（加工食品、紙・パルプ、建設資材）に係る荷主や運送事業者に対する**セミナーの開催**

運送事業者向けにアンケートを実施、
飲料配送、**取引適正化**に係る浸透状況等を調査（2月までに集計予定）

飲料配送研究会報告書の概要について

1 経緯

- 飲料については、配送中の事故や急ブレーキ、路面環境などにより荷崩れ等が発生した場合、炭酸漏れ等の商品の毀損状況が外観から判断しづらい場合があり、毀損範囲の決定や費用負担、廃棄方法等について、運送事業者と荷送人又は荷受人との間でトラブルとなるケースが発生。一方の当事者の納得が十分得られない形での処理がなされるケースもある。
- これは、これまで、飲料配送に関する関係者間で毀損範囲の決定に関する考え方、廃棄の費用負担に関する基準等について、現場の実態に即した具体的なルールが十分に整理・共有されていなかったことによる。
- このため、飲料配送関係者、関係省庁及び法律の専門家も交えて検討を行い、飲料配送に係る契約締結時や毀損等が生じた際の現場での判断における基本的な考えを示すものとして「飲料配送研究会報告書」をとりまとめた。

➤ 関連ホームページ

https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000191.html

○ご協力をいただいた企業、団体様 等〔順不同、敬称略〕

運送業関係者	鴻池運輸(株)、鈴与(株)、日本ロジテム(株)、日本通運(株)、置田運輸(株)、(株)鳥羽運送、川崎陸送(株)
清涼飲料メーカー関係者	コカ・コーラボトラーズジャパン(株)、サントリー食品インターナショナル(株)
アルコール飲料メーカー関係者	アサヒビール(株)、キリングroupロジスティクス(株)
卸売業関係者	三菱食品(株)
小売業関係者	イオングローバルS C M(株)
関係団体	(公社) 全日本トラック協会、(一社) 全国清涼飲料連合会、ビール酒造組合
法律専門家	饗庭 靖之 (弁護士)、野尻 俊明 (流通経済大学学長)
学識経験者	加藤 孝治 (日本大学大学院教授)
関係省庁等	国税庁、農林水産省、経済産業省、中小企業庁、国土交通省、公正取引委員会

2 報告書の概要

(1) 包装資材（段ボール）の扱い

- 商品である中身が毀損していなければ、包装資材に傷や汚れがあっても、輸送・保管等に支障をきたす場合等を除いて、そのままの荷姿で販売することは許容されるべき。

内部製品や段ボール機能・外観上問題ないため出荷

(2) 貨物の毀損範囲の判断

- 包装資材の外観等から毀損範囲を推定する場合は、飲料メーカーにおいて合理性のある判断基準を作成して予め運送事業者との間で共有し、それに従って毀損範囲を決定（報告書では判断基準例を提示）。
- 判断基準が作成・共有されていない場合は、必ず運送事業者と協議の上、毀損範囲を決定。

出荷可（胴膨れ）



出荷可（皺）



(3) 廃棄の費用負担に関する基準

- 毀損に伴う損害賠償の対象範囲は、実際に毀損している商品。
- 一方、上記（2）のように、包装資材の外観等から毀損範囲を推定する場合は、予め共有された判断基準によって推定される毀損範囲を損害賠償の対象範囲とする方法もとりうる。
- 民法（422条）や判例から、運送事業者が貨物の全額を賠償した場合、運送事業者が貨物の所有権を取得する。
- ブランド信用力の維持等の観点から毀損貨物を運送事業者に引き渡さない場合は、飲料メーカーがその所有権を得てから行うこととし、具体的には、①飲料メーカーが運送事業者から相当程度に減額された金額で買い戻す又は②そもそも運送事業者が賠償する価額を相応に減額された金額とする。また、これを契約で明文化する。この場合において、廃棄処理等を飲料メーカーが行う場合は、廃棄費用は飲料メーカーが負担。

(4) 相談窓口の設置と問題事例への対応

- 飲料団体及び運送団体は、相談窓口を整備。
- 今後も定期的に本研究会を開催し、問題事例を協議。

(5) その他

- 運送事業者に運送以外の役務を依頼する場合は、追加の料金として明確化する必要がある。
- 荷送人がより質の高い運送を求める場合は、付加的な輸送対価として明確化する必要がある。

これまでの取組

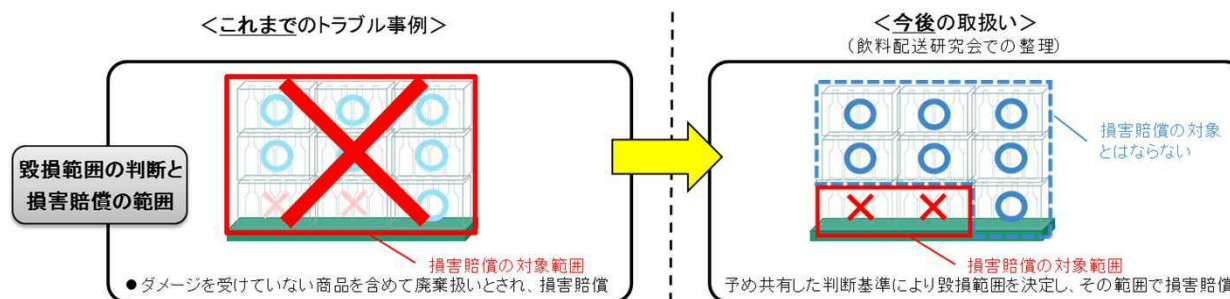
【課題・背景】

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

【取組概要】

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

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



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

今後の取組

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

① 運送事業者や荷主等（※）により構成される協議会におけるフォローアップ（年2回）

- ⇒ 昨年10月に協議会を開催し、12月に書面化の浸透状況等に係る調査を実施。
- ⇒ 本年2月頃に再度協議会を開催し、調査結果を踏まえ、更なる浸透を図る。

② 経産省、農水省、国税庁と連携し、荷主を集めた説明会等における周知

- ⇒ 昨年10月以降全国10ブロックで実施（12月までに全国で開催済）

⇒ 発・着荷主双方に対して丁寧に説明

③ 経産省、農水省の各局長等の定期的な情報共有・意見交換会の開催

3. 輸送品目別の取組

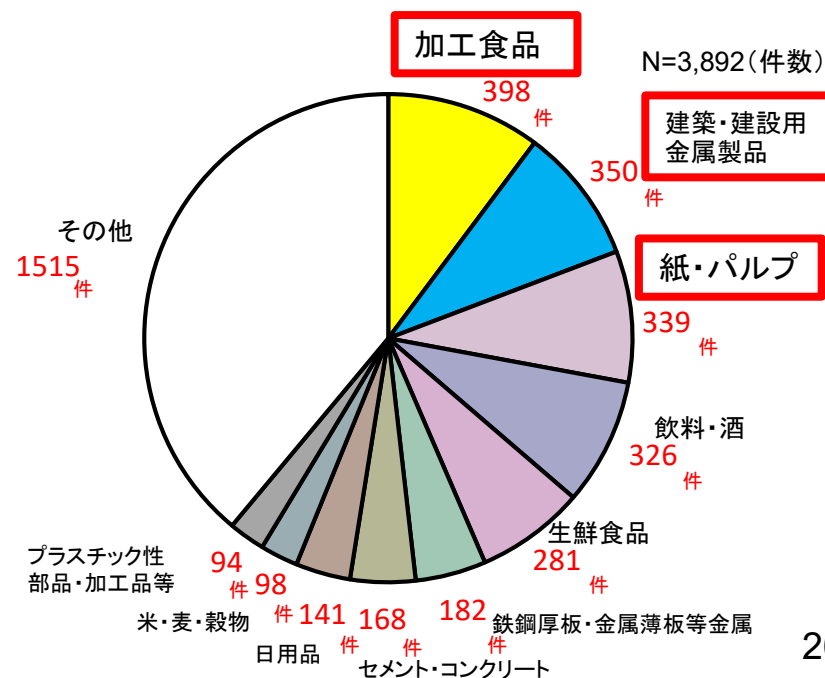
荷待ち時間が特に長い輸送分野等における取組

- 他の産業と比較して長時間労働・低賃金の状況にあるトラック運送業の将来の担い手を確保するためには、荷主等の理解・協力なども得つつ、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必要がある。
- 一方、輸送品目によって輸送等の特性が異なる面があり、輸送品目に応じて検討を実施することが効果的な面がある。
- このため、荷待ち件数が特に多い分野等について、それぞれ課題の抽出を図るとともに、各都道府県ごとに発着荷主及び運送事業者が参画して長時間労働の改善を図るために実施したパイロット事業のノウハウの展開等を行う。

検討事項のイメージ

- ・現在生じている課題についての関係者間の認識の共通化
- ・輸送品目ごとのサプライチェーン全体における生産性向上等に関する課題の抽出
- ・改善策について、パイロット事業により得られたノウハウも活用しつつ関係者間で検討・検証
- ・改善策についての展開・浸透

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)



取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインの骨子案について

1. 基本的な考え方

- とくに荷待ち時間の長い輸送分野に特化して、課題の洗出し、原因分析、課題の類型化を行った上で、課題解決のためにサプライチェーンの各関係者が取組むべき具体的な取組メニュー等を示すことで、サプライチェーン全体でトラック輸送の生産性向上や物流効率化に取り組むことを求め、当該輸送分野の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の実現を目指す。
- 課題解決のためにサプライチェーンの各関係者が取組むべき具体的な取組みメニューについては、アドバンス事業（今年度の実証実験）や過去の実証実験の結果から一般化して提示する
- 本ガイドラインのサプライチェーン全体への周知方策や、来年度以降も引き続き課題解決に向けて取り組んでいく姿勢を提示する。

2. ガイドラインの骨子案

【まえがき】～現状と課題～

- 懇談会での意見や追加調査等から把握した現状を記載
- 課題を類型化して提示

反映

実態調査

アンケート調査

【本編】～課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策～

- 類型化した課題ごとに解決の方向性を提示
- アドバンス事業や過去の実証実験の取組みから、解決策を一般化して提示
- アドバンス事業やヒアリング調査から具体的な取組み事例を紹介（効果、導入にあたっての留意点等）

反映

アドバンス事業

コンサルティング事業（H30）

パイロット事業（H28・29）

ヒアリング調査

【あしがき】～今後の取組み方針～

- サプライチェーン全体への周知方法等を記載
- 引き続き現状・課題把握や課題解決方策の検討を行うことを記載

加工食品物流におけるガイドラインの構成について

ガイドラインのアウトラインは以下の章立てを想定

■ 現状と課題

- 加工食品分野における現状と課題
 - 受発注条件の見直し
 - 荷待ち時間の削減
 - 荷役時間の削減
 - 検品時間の削減
- 現状のボトルネックの把握方法
 - トラック受付簿のデータ化
 - トラック受付台数の分析
 - 荷待ち時間、荷役 + 検品時間、待機時間の分析
 - パース稼働率の分析

■ 課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

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

■ 今後の取組み方針

- 施策を進める際のポイント
 - 受発注条件の見直し
 - 荷待ち時間の削減
 - 荷役時間の削減
 - 検品時間の削減
- ガイドラインを実行するための各主体の役割

「取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン(紙・パルプ編)」 本編のイメージ

※現在調整中の事項もあるため、内容が変更となる場合がある。

【洋紙・板紙物流における課題の特徴】

製紙産業は技術開発の要素が少なく、他社との商品による差別化が難しいことから、商品以外の部分（リードタイムや納品方法等）での競争が行われてきた結果として、不十分なリードタイムでの発注や少量多頻度納品といった商習慣が定着し、これが運送事業者やドライバーの負担増につながっている。

現状	課題	解決方策	
もともと設定していた発注期限が守られず、注文確定から納品期限までの期間が短い。	効率的な積み合せの調整を行うことができず、低積載率での運送となっている。	<ul style="list-style-type: none"> 発注元に対し発注期限の前倒しを要請 単数発荷主の複数倉庫での積み合せ配送や、複数発荷主での共同輸送 	<p>【参考となる事例等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 洋紙代理店の共同配送実証実験の結果を紹介 若洲共同物流の取組みを紹介 発注期限の厳格な運用を行っている事例の紹介 リードタイムに関するアンケート調査結果を参考資料として別冊に掲載
在庫スペースが少ないため、必要な量を必要なタイミングで運送している。	少量多頻度納品となっている。		<p>【参考となる事例等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 予約受付システムの導入事例及びその効果、導入検討時の留意点等について紹介 荷待ち時間アンケート調査結果を参考資料として別冊に掲載
荷卸し時間が同じ時間帯に重なる等により、限られた荷役スペースに多くのトラックが集中する。	長時間の荷待ち時間が発生している。	<ul style="list-style-type: none"> 予約受付システムの導入 	<p>【参考となる事例等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 段ボールの生産計画の共有実証実験の結果を紹介
発注元の生産計画がわからないため、見込み配車が発生する等計画的な配車ができない。	長時間の荷待ち時間が発生するとともに、少量多頻度納品となっている。	<ul style="list-style-type: none"> 発荷主との生産計画の共有 	<p>【参考となる事例等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 雑誌業界における物量平準化に向けた取組みを紹介 他品目における発注量平準化事例を紹介
運送する物量に繁閑差がある。	繁忙時には車両不足や荷待ち時間が発生する一方で、閑散時には積載率の低下等が発生する。	<ul style="list-style-type: none"> 発注量の平準化 	<p>【参考となる事例等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 附帯作業アンケート調査結果を参考資料として別冊に掲載
「車上渡し」が原則でありながらも、着荷主側の人手不足等により、ドライバーが附帯作業を行っている。	契約上不明確なままドライバーによる附帯作業が行われている。	<ul style="list-style-type: none"> ドライバーが附帯作業を行う場合は、当該作業内容を契約上明確にし、料金収受を徹底する 	

「取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン(建設資材編)」 本編のイメージ

※現在調整中の事項もあるため、内容が変更となる場合がある。

【建設資材物流における課題の特徴】

- 工事現場には非常に多くの関係者（職長等）に紐づいた建設資材が工事の進捗状況に応じて搬入されているが、天候や設計変更等により当初の搬入計画どおりに運用が進まなくなると、限られた荷卸しスペースにトラックが集中し、荷待ち時間が発生している。
- 建設資材は多品種であり、かつ、邸別・部屋別など物件ごとに搬入される製品が異なるため、出荷時・納品時の作業が複雑化・長時間化しており、トラックドライバーの荷待ち時間につながっている。
- 上記課題の解決の手段として、ICTの活用があまり進んでいない。

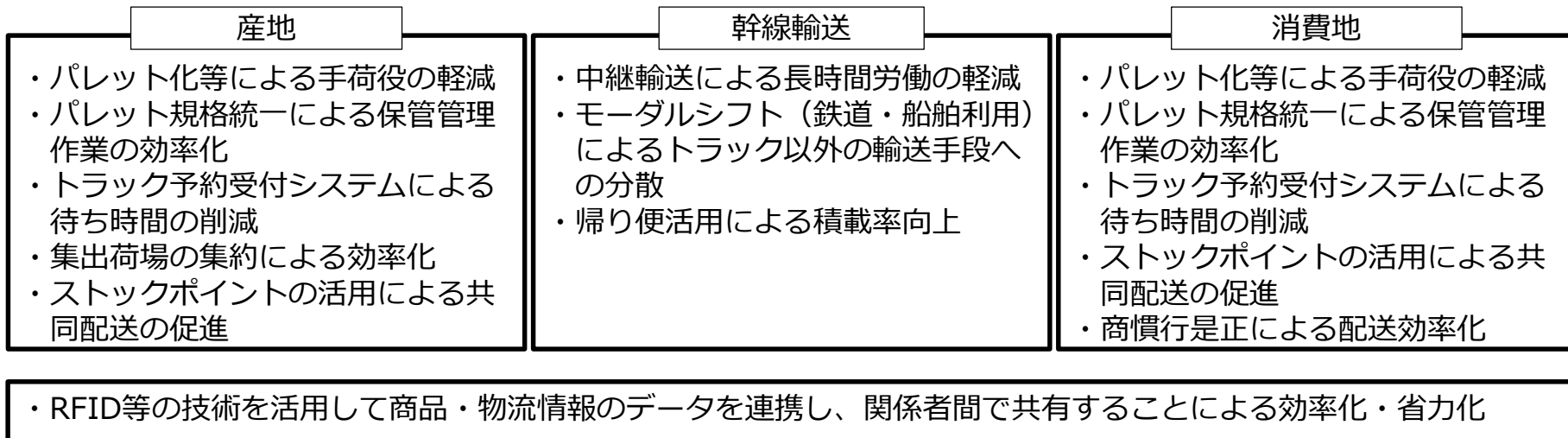
現状	課題	解決方策	
工事現場において当初の計画に変更が生じた際、職長→サプライヤー→トラックドライバーの順に伝言ゲームのように電話等で連絡している。	工事現場に関する情報が十分かつリアルタイムに共有されていないため、持ち帰り等のトラックの無駄な運送が発生している。	スマホアプリ等を活用した情報共有や、車両の動態管理アプリを活用した工事現場による搬出入管理の実施	【参考となる事例等】 ・搬入計画を事前に共有するためのアプリと車両の動態管理アプリを組み合わせた搬出入効率化実証実験の結果を紹介
「前日午後注文、当日朝納品」といった短納期での納品サイクルとなっている。また、メーカーが設定している発注期限が守られない。	見込み配車等による無駄な待機時間が発生している。	(※サプライチェーンの関係者を巻き込んだリードタイム確保策の検討結果等を踏まえて記載)	【参考となる事例等】 ・地方懇談会における検討結果の紹介 ・リードタイムに関するヒアリング結果を参考資料として別冊に掲載
「車上渡し」が原則でありながらも、着荷主側の人手不足等により、ドライバーが附帯作業を行っている。	契約上不明確なままドライバーによる附帯作業が行われている。	運送と附帯作業の役務内容を事前に明確化し、ドライバーが附帯作業を行う場合は、当該作業内容を契約上明確にした上で、料金収受を徹底する	【参考となる事例等】 ・附帯作業アンケート調査結果を参考資料として別冊に掲載 ・建材、住設メーカーが実施した附帯作業調査結果を紹介
メーカーや問屋においては、検品の際の品番確認を目視で行っている。	製品が多品種である上、邸別・部屋別の仕分け情報の確認に時間がかかっている。	目視での検品作業からQRコード等の技術を活用した検品手法への転換	【参考となる事例等】 ・「建材物流コード」の導入実証実験の結果を紹介

※上記に加えて、荷待ち時間の更なる実態把握のため、荷待ち時間が発生している品目、場所、原因等について、ヒアリングやデータ収集等を通じて分析を深めることになっており、調査結果を踏まえて建設資材物流における荷待ち時間削減方策を整理、記載する。

趣旨

- ・トラックドライバーの人手不足が深刻化する中で、国民生活や経済活動に必要不可欠な物流を安定確保するには、**サプライチェーン全体で物流改善に取り組む必要**。
- ・特に食品の輸送は、手荷役作業が多い、小ロット多頻度輸送が多い等の事情から、取扱いを敬遠される事例が出てきている。
- ・また、食品ロス削減への食品関連事業者による積極的な取組が求められている。
- ・このため、**食品流通の合理化**について、関係者による**検討会を設置し、具体的な方策を検討**するとともに、その**実現を図る**。

取組方向



食品流通合理化検討会のメンバー

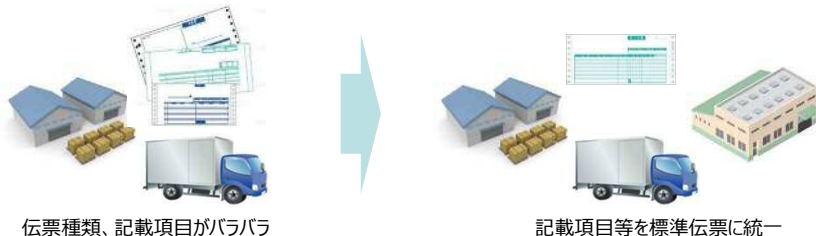
産地（発荷主、都道府県、市町村）、物流業界、着荷主 等

- 「物流事業者の人手不足に対して、個社の垣根を越えた共同物流を推進するため、伝票や外装、データ仕様等の標準化を図るための協議会を2019年度中に立ち上げ、アクションプランを策定する」（成長戦略フォローアップ（令和元年6月21日閣議決定）（抄））に基づき、標準化の検討を進める可能性が高い加工食品分野においてモデルケースとして官民アクションプランを策定する。

検討例

<ソフト面：伝票の標準化>

- 荷主等の事業者ごとに伝票がバラバラであり、記載項目も異なるため、荷積み、荷卸し時において非効率が発生



伝票種類、記載項目がバラバラ

記載項目等を標準伝票に統一

検品・事務作業の効率化

<ハード面：外装（サイズ・印字）の標準化>

- 様々な商品サイズ・形状により、トラック積載、倉庫保管時、パレット等への積載効率が低下するなど非効率



様々なサイズ

標準化されたサイズ・表記

荷役作業の効率化、積載効率、保管効率の向上

物流の効率化に向けた荷主・物流事業者等の関係者の連携・協働を円滑化するための環境整備として、ソフト面・ハード面の標準化を推進。

構成員・オブザーバー

<構成員>

- ・根本 敏則 敬愛大学 経済学部教授
- ・高岡 美佳 立教大学 経営学部教授
- ・二村 真理子 東京女子大学 現代教養学部教授
- ・堀尾 仁 味の素(株) 上席理事 物流企画部長
- ・川村 隆夫 キッコーマン食品(株) 物流部長
- ・藤田 正美 キューピー(株) 上席執行役員 ロジスティクス本部長
- ・深井 正裕 日清食品ホールディングス(株) 物流構造改革プロジェクト 部長
- ・藤原 丈二 F-LINE(株) 執行役員
- ・濱長 一彦 大塚倉庫(株) 代表取締役社長
- ・梅村 浩三 (株) キューソー流通システム 開発本部 ソリューション部 部長
- ・中野 喜正 日本通運(株) ロジスティクスエンジニアリング戦略室 専任部長
- ・青柳 充美 日本アクセス(株) ロジスティクス企画部長
- ・田中 勝久 三菱食品(株) SCM統括 ロジスティクス本部 開発第二グループマネージャー
- ・福井 逸人 農林水産省食料産業局食品流通課長
- ・東野 昭浩 農林水産省食料産業局食品製造課長
- ・内田 隆 経済産業省商務・サービスグループ物流企画室長
- ・伊地知 英己 国土交通省自動車局貨物課長
- ・中井 智洋 国土交通省大臣官房参事官（物流産業）
- ・飯塚 秋成 国土交通省総合政策局物流政策課長
- ・野口 透良 国土交通省総合政策局物流政策課物流効率化推進室<事務局>

<オブザーバー>

- （公社）全日本トラック協会、（公社）日本包装技術協会、
- （公社）日本ロジスティクスシステム協会、（一社）日本加工食品卸協会、
- （一社）日本物流団体連合会、（一社）日本倉庫協会、
- （一財）流通システム開発センター

スケジュール

- ・令和元年12月6日：第1回開催
- ・令和2年2月頃：第2回開催（予定）

4. 貨物自動車運送事業法の改正

改正の目的

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

改正の概要

【公布日：平成30年12月14日】

1. 規制の適正化

① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化

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

② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

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

③ 約款の認可基準の明確化

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

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

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化 (許可後、継続的なルール遵守)

① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等

② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

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

3. 荷主対策の深度化 ※「荷主」には元請事業者も含まれる。

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

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

① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

② 荷主勧告制度(既存)の強化

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

③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【令和5年度末までの時限措置】

- (1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合
→ ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有
② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ
- (2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請
- (3) 要請をしてもなお改善されない場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、勧告+公表

荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合 → 公正取引委員会への通知

4. 標準的な運賃の告示制度の導入 【令和5年度末までの時限措置】

【背景】 荷主への交渉力が弱い等

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

→
法令遵守して運営する際の参考となる運賃が効果的

標準的な運賃の告示制度の導入

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

公布・発出: 令和元年8月1日、施行: 令和元年11月1日

1. 欠格事由の対象となる「密接関係者」の範囲 【省令・通達】

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

→ 「密接関係者」の具体的要件を規定

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

2. 許可時の審査の拡充 【通達】

新規参入の許可時の審査事項を拡充

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

3. 事業計画の変更の際の審査の拡充 【省令・通達】

(1) 事業用自動車の数に係る事業計画の変更

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

- 認可基準に適合しないこととなるおそれがある場合については、認可の対象とする。
- 【例】・最低車両台数(5両)未滿となる場合 ・一定規模以上の増車を行う場合
- ・法令遵守が十分でないおそれがあると認められる場合(密接関係者が5年以内に許可の取消しを受けている等)

(2) 法令遵守能力の審査事項の拡充

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

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

4. 令和元年10月31日公布の各種通達

【通達】

I. トラック事業者の法令遵守の徹底を図るための措置について

- 巡回指導の結果、「E」判定となった営業所であって、かつ「①点呼の実施が不適切」、「②過労運転等に係る措置が不適切」、「③健康診断を2名以上未受診」のいずれも指摘を受け、改善が認められない場合に安全確保命令を発令し、安全確保命令発令後もいずれも改善されない場合には、許可の取消しを行う。

II. 貨物自動車運送事業法に基づく輸送の安全確保命令の発動基準について

- 監査の結果、上記 I. ①・②・③のいずれも車両停止処分以上の違反が確認された場合等に安全確保命令を発令する、安全確保命令に従わない場合には再度の安全確保命令を発令することなく許可の取消しを行う。

III. 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(細部取扱い、日車表を含む)

- 社会保険料等の未納があった場合、保有車両台数100両以下の事業者に義務付ける任意保険(物損)を締結しなかった場合の処分量定を追加。また、処分量定を加重・軽減する対象を明確化。

IV. 地方貨物自動車運送適正化事業実施機関からの悪質性の高い営業所に係る巡回指導結果の報告等の強化について

- 速報事案の対象に、上記 I. ①・②・③のいずれも指摘された営業所を追加するとともに、定期報告事案の対象に、健康保険料等を納付していない営業所を追加。

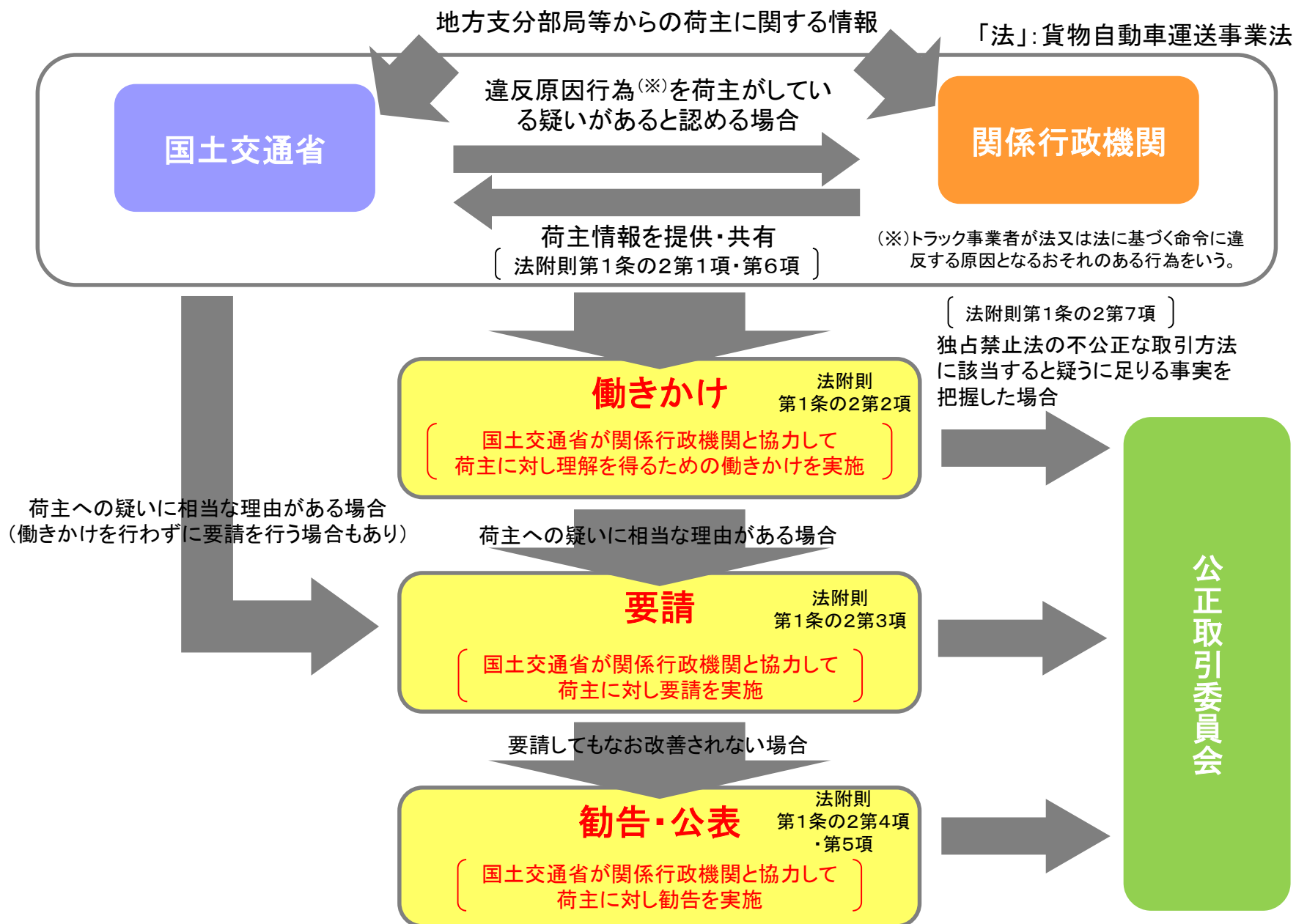
V. 「地方貨物自動車運送適正化事業実施機関に対する指導監督及び連携の強化について」の具体的推進事項について

- 巡回指導の実施に際し運輸局等から発出する「協力依頼文書」のひな形に、上記 I. ①等の指摘を受け、未改善の場合に運輸局等へ速報する旨、予め準備しておいていただく書類に「保険料領収証書」を追加。

VI. 自動車運送事業者の社会保険等の未加入・未納対策の強化について

- 監査及び巡回指導において確認する事項に社会保険料等の納付状況を追加(トラック事業者に対するものに限る。)するとともに、社会保険料等の納付が確認できない場合の照会先に健康保険組合を追加。

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

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

改正貨物自動車運送事業法〈荷主関連部分〉

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

トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しており、我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないようにするためには、ドライバーの長時間労働の是正等の働き方改革を進め、コンプライアンスが確保できるようにする必要があります。

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

※「荷主」には着荷主や元請事業者も含まれます。

改正事項

令和元年7月1日から施行

① 荷主の配慮義務が新設されました

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

② 荷主への勧告制度が拡充されました

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

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

(令和5年度末までの期限措置)

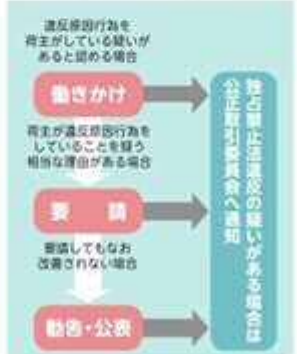
●国土交通大臣は、「違反原因行為」※(トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為)をしている疑いのある荷主に対して、関係省庁と連携して、トラック運送事業者のコンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であることについて理解を求める「働きかけ」を行います。

●荷主が違反原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由がある場合等には、「要請」や「勧告・公表」を行います。

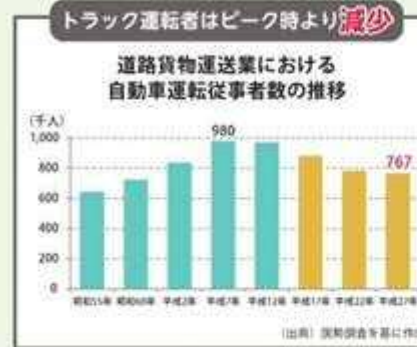
●トラック運送事業者に対する荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合には、「公正取引委員会に通知」します。

※違反原因行為の例

<p>荷待ち時間の異常的な発生</p> <p>荷主の都合による長時間の荷待ち時間や依頼の発生 →過労運転禁止義務違反を招くおそれ</p>	<p>不合理な運転時間の設定</p> <p>適切な運行では間に合わない無理な運転時間の設定 →最高速度違反を招くおそれ</p>	<p>異常な運送となるような依頼</p> <p>積込み要領に適合しない貨物を積ませようとする依頼 →過積載運行を招くおそれ</p>
--	---	---



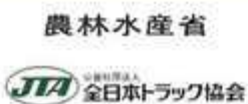
- トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しています。
- 我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないよう、荷主側の理解と協力の下で、ドライバーの労働条件の改善等の働き方改革を進める必要があります。
- 荷主側でも、トラックドライバーの労働環境の現状や労働時間のルールをしっかりと把握し、トラック運送事業者がコンプライアンスを確保できるよう、必要な配慮をしなければなりません。



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

●労働時間のルール「改善基準告示」厚生労働大臣が定めた基準です

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



詳しくは厚生労働省のHP https://www.mhlw.go.jp/new/info/030604/roudoukyosaku/harika/040330_10.html をご覧ください。

台風等の異常気象時における運行の目安の設定

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、今後、通達を発出する方針。

【通達案の概要等】

- ◆ 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、輸送する際の目安を提示。
- 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）。
- 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運送依頼を抑制するよう、傘下会員への周知依頼等を実施。

【別添】異常気象時における措置の目安の方向性

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 ^{※1}
降雨時	2.0～3.0mm/h	ワイパーを早くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	3.0～5.0mm/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
	5.0mm/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	1.0～1.5m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転時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
	1.5～2.0m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	輸送を中止することも検討するべき
	2.0～3.0m/s	通常の速度で運転するの困難になる	輸送を中止することも検討するべき
	3.0m/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	概ね1.2時間で3.0cm以上 ^{※2}	あるときは、必要な措置を講じるべき	
濃霧発生時	視界が概ね2.0m以下である	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	

※1 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検査において、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。

※2 大雪警報・大雪注意報の発表基準は、地域（市区町村単位）で異なる。普段、降雪の少ない地域（東京都千代田区等）は1.2時間で1.0cm以上の降雪で大雪警報が発表される（「1.2時間で3.0cm以上の降雪」は、福井県あわら市の例）。

雨の強さと降り方

日降水量(mm)	降雨の強さ(降雨時)	人への影響	人への影響	道路への影響	輸送の目安	車両への影響
10-20	やや強い雨	ワイパーを早くしても見づらい	視界が狭くなる	路面が濡れる	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要	水たまりによる水没の危険
20-30	強い雨	ワイパーを早くしても見づらい	視界が狭くなる	路面が濡れる	輸送を中止することも検討するべき	水たまりによる水没の危険
30-50	激しい雨	ワイパーを早くしても見づらい	視界が狭くなる	路面が濡れる	輸送を中止することも検討するべき	水たまりによる水没の危険
50-80	非常に激しい雨	ワイパーを早くしても見づらい	視界が狭くなる	路面が濡れる	輸送を中止することも検討するべき	水たまりによる水没の危険
80-	猛烈な雨	ワイパーを早くしても見づらい	視界が狭くなる	路面が濡れる	輸送を中止することも検討するべき	水たまりによる水没の危険

風の強さと吹き方

10分間の平均風速(m/s)	風の強さ(吹雪時)	人への影響	人への影響	道路への影響	輸送の目安	車両への影響
10-15	やや強い風	視界が狭くなる	視界が狭くなる	路面が濡れる	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要	横転の危険
15-20	強い風	視界が狭くなる	視界が狭くなる	路面が濡れる	輸送を中止することも検討するべき	横転の危険
20-25	激しい風	視界が狭くなる	視界が狭くなる	路面が濡れる	輸送を中止することも検討するべき	横転の危険
25-30	非常に激しい風	視界が狭くなる	視界が狭くなる	路面が濡れる	輸送を中止することも検討するべき	横転の危険
30-35	猛烈な風	視界が狭くなる	視界が狭くなる	路面が濡れる	輸送を中止することも検討するべき	横転の危険
35-40	猛烈な風	視界が狭くなる	視界が狭くなる	路面が濡れる	輸送を中止することも検討するべき	横転の危険
40-	猛烈な風	視界が狭くなる	視界が狭くなる	路面が濡れる	輸送を中止することも検討するべき	横転の危険

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らず、これまで、「標準運送約款の改正」、「適正取引の推進」、「荷主警告制度」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

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

●お持ちの情報はこちらへ投稿ください

(参考)

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

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

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。

実際に輸送業務が行われている中で、さまざまな状況、それ以上に問題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。

※個人情報・事業秘密等に関するお問い合わせについて、ご本人、自社や第三者に問い合わせなどをする必要はありません。

〔登録済を記入されたご本人が、ご自分の権利を行使し、上げたり差し支えない限りご連絡先を明記されている場合はご本人に問い合わせさせていただきます。〕

・次の質問にお答えください。

- 1. 過度負担を軽減するおそれがある非合理的な荷待時間の規定等
- 2. 取引を断らない運賃に対するペナルティ等
- 3. 積込み時間に見合えないような急な依頼等
- 4. 荷待ち時間の短縮的な発生等
- 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・梱包などの附帯作業等
- 7. 高濃度料金など費用の自己負担等
- 8. 過度な貨物争奪(つぶれ、破損、へこみ、こぼれ、擦れなど)への対応等
- 9. その他、コンプライアンス的に問題と思われるもの

(内容:)

※登録済当りするものがある場合には、届出書と複製品に分けてご記入ください。

【記入項目と記入例】		
トラック	記入例1	「10トンフイグ」
	記入例2	「4トンバン」
いつ	記入例1	「2019年2月」この「月」
	記入例2	「2018年12月」この「月」

5. 令和2年度予算案

令和2年度予算案額: 95百万円(155百万円)

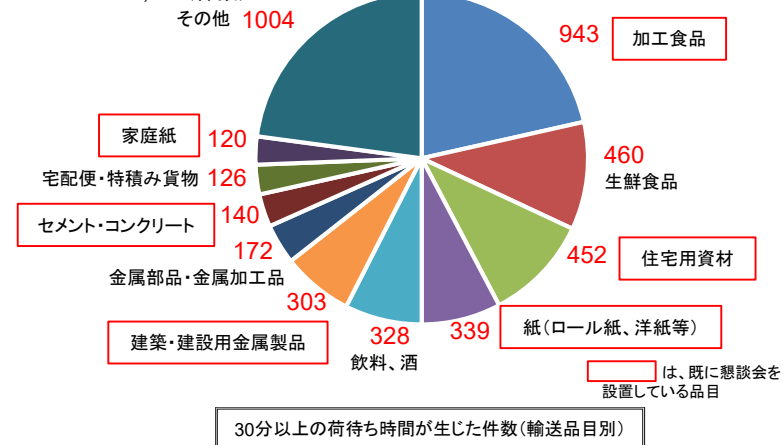
- トラック運送事業は他の産業に比べて長時間労働、低賃金の状況にあり、ドライバー不足が深刻な課題。
- このため、労働生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境の適正化等に資する事業を実施し、働き方改革による労働条件改善を推進する。

<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。

①輸送品目別の取組の強化

N=4,387(件数)



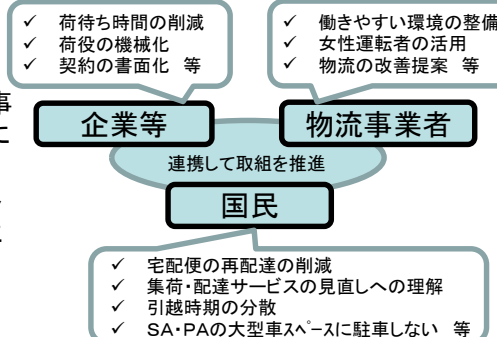
②「ホワイト物流」推進運動の展開

<事業概要>

- 深刻化する運転者不足に対応し、産業活動等に必要な物流を安定的に確保するため、荷主、物流事業者等関係者が連携して強力に推進。

(具体的な取組内容)

- 荷主・物流事業者の取組事例の集約及びセミナー等による展開
- 荷主等に対する「ホワイト物流」推進運動の参加に向けた呼びかけ
- ポータルサイトの運営 等

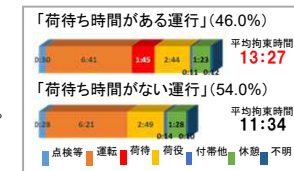


③長時間労働の是正に向けた調査事業

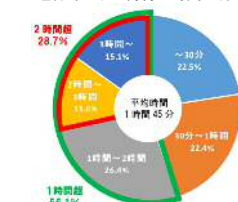
<事業概要>

- トラック運送事業の実態調査(荷待ち・荷役・労働時間など)

- ドライバーの働き方改革を進め、コンプライアンスが確保できるようにするためには、長時間の荷待ち等を発生させないことが重要。
- デジタルタコグラフの荷待ち記録のブロープ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

継続

地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進

令和2年度予算案額: 5.12億円の内数
(平成31年度予算額5.3億円の内数)

補助対象: CNGトラック、HVTトラック
補助率: 通常車両価格との差額の1/3
※新規導入は単年度に3台以上導入が条件(グリーン経営認証等を取得している場合を除く)



CNGトラック



HVTトラック

継続

事故防止対策支援推進事業

令和2年度予算案額: 8.7億円の内数 (平成31年度予算額9.9億円の内数)

1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置、車両安定性制御装置等の導入に対し支援

[補助率] 1/2



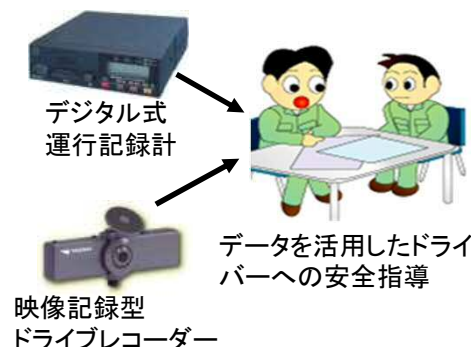
3. 社内安全教育の実施に対する支援

外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施に対し支援
[補助率] 1/3



2. デジタル式運行記録計等の導入に対する支援

デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの導入に対し支援
[補助率] 1/3



4. 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援

過労状態を測定する機器及びヘルスケア機器等の導入に対し支援
[補助率] 1/2



エネルギー対策特別会計予算において、先進的な環境対応車両の導入、車両動態管理システム等を活用した荷主連携による省エネ化への取組みに関する実証などについて支援する。

新規 低炭素ディーゼルトラック等普及加速事業

環境省連携事業 R2年度予算案額: 29.65億円

中小トラック運送業者に対し、燃費性能の高い**最先端の低炭素型ディーゼルトラック等の導入**を支援する。

	2015年度燃費基準		
	+5% 達成以下	+5~10% 達成車	+10% 以上 達成車
小型			
中型			
大型			



最先端の低炭素型ディーゼルトラック

【ディーゼルトラックの補助額】（燃費基準10%達成車の場合）
 経年車の廃止なし：標準的燃費水準車両との差額の1/3
 経年車の廃止あり：標準的燃費水準車両との差額の1/2

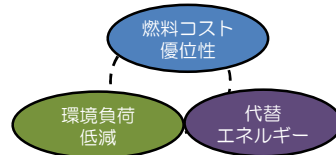
継続 電動化対応トラック等導入加速事業

環境省連携事業 R2年度予算案額: 10億円

電気トラック等の導入を支援し、CO2排出削減を図る。



【補助額】標準的燃費水準車両との差額の2/3（EVトラックの場合）



継続 トラック輸送における省エネルギー化推進事業

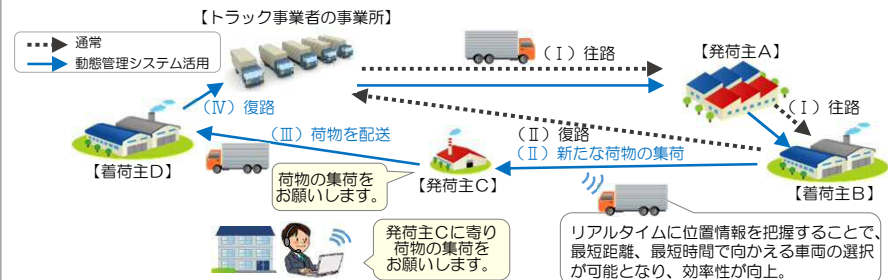
経済産業省連携事業 R2年度予算案額: 41.5億円

車両動態管理システムや予約受付システム等を活用したトラック事業者と荷主等との連携によって省エネ効果を図る。

◆車両動態管理システム等の導入支援による実証

【クラウド型】（補助額：導入費用の1/2）

クラウド型の車両動態管理システムの導入に必要な経費を支援し、実運行における省エネ効果を実証するとともに、トラック輸送における有効な活用方策を検討・検証する。



【メモリーカード型】（補助額：導入費用の1/3）

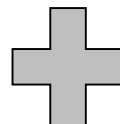
メモリーカード型の車両動態管理システムの導入に係る経費を支援し、省エネの観点から、GPS機能の有効な活用方策を検討・検証する。

6. 東京2020オリンピック・パラリンピック 競技大会開催時の物流

必要な対策(交通マネジメント)

交通需要マネジメント(TDM)

移動の日時や経路の変更、他の交通手段への転換といった交通行動の変更を促進し、交通混雑の緩和を実現する取組



交通システムマネジメント(TSM)

道路の交通混雑が想定される箇所等において、実効性を伴う通行抑制や通行制限による交通量のコントロールを行う取組

※道路交通における目標

【一般交通】：東京圏の広域における一般交通について、大会前の交通量の一律10%減を目指す。特に重点取組地区については、出入りする交通量の30%減を目指す。

【首都高速道路交通】：東京圏のオリンピック・ルート・ネットワークの基幹をなす首都高速道路については、交通量を最大30%減とすることで、休日並みの良好な交通環境を目指す。

東京都「2020アクションプラン」

大会時に想定される交通混雑を回避し、企業活動を維持するための方策をまとめるもの

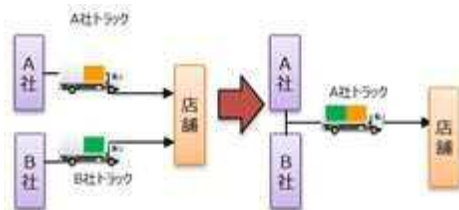
- ◆ 対応可能な対策について項目を抽出
- ◆ 社内で取組が実施できるように準備

取組項目例(物流関係) ⇒ 同業種や近接エリアでの共同物流の実施

混雑緩和に向けた輸送量の抑制を図るための取組例

共同輸配送

- 複数事業者の連携による共同輸配送でトラック走行量削減



平準化

- 共同輸配送や定曜日配送により輸送量を平準化することにより、トラック走行量を削減

定曜日による平準化

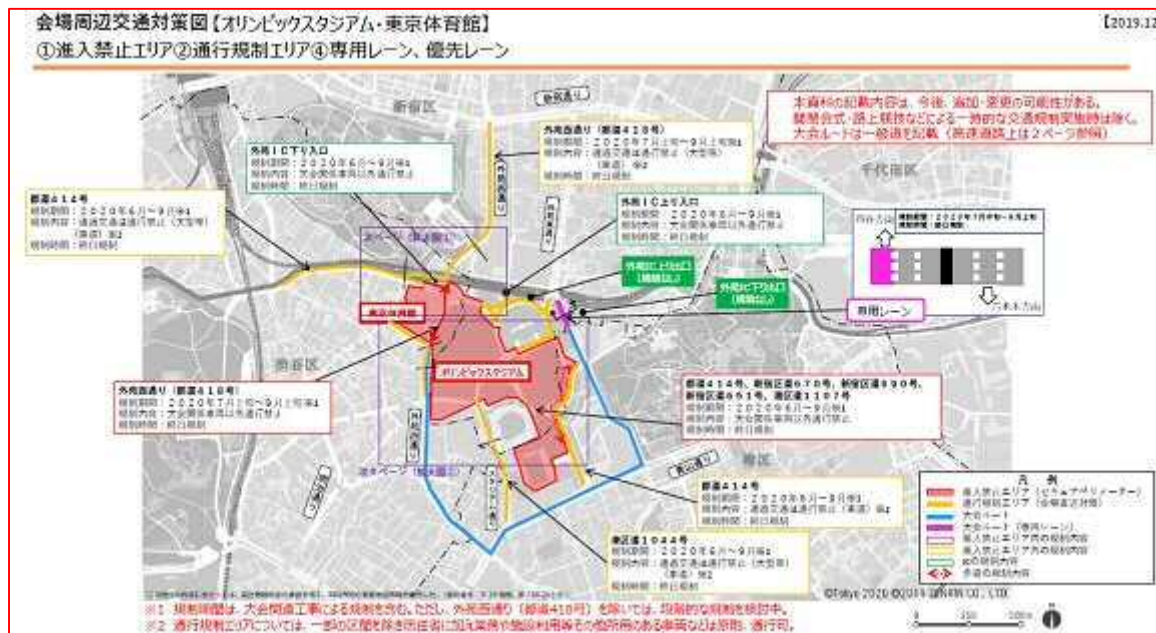
発荷主	着荷主	月	火	水	木	金	土	日	平均積載率
A社	Z社	○	○	●	○	○	○	-	60%
B社		○	○	○	○	○	○	-	38%
C社		○	○	○	○	○	○	-	37%
D社		○	○	○	○	○	○	-	60%
トラック台数		2	2	2	2	2	2	2	

大会輸送と経済活動の両立に向けて

(物流事業者等の課題意識 (ヒアリング結果))

○輸送量の抑制は物流事業者の取組みだけでは実現が難しく、荷主企業等関係者の理解を得ることが必要不可欠

○配送ルートの変更や納品頻度の見直し等について、荷主企業と物流事業者が一体となり、早めに混雑を避ける準備が必要



東京都による
交通対策案の公表

<https://2020tdm.tokyo/traffic/index.html>

選手村・競技会場周辺の交通規制案を掲載

ご清聴ありがとうございました