【資料2】

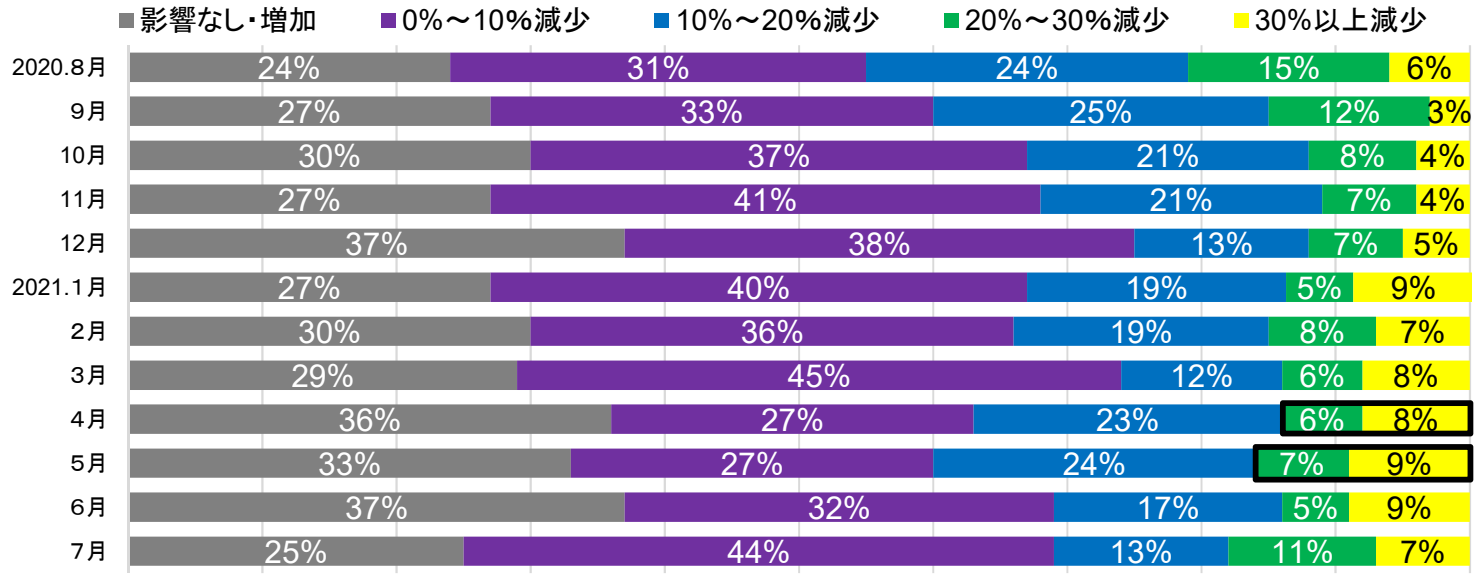
周知・要請事項について

新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（貨物自動車運送業）

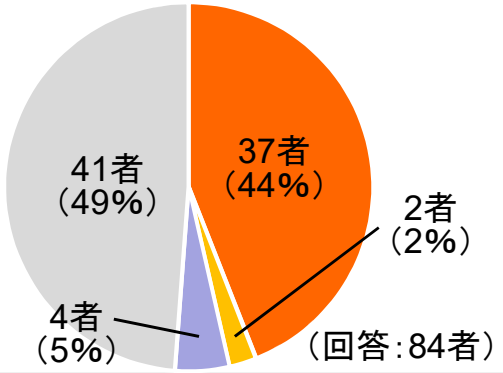
国土交通省

○運送収入については、20%以上減少した事業者が、４月は全体の14%であったが、５月は16%となった。
○品目別の運送収入については、５月は鉄鋼厚板等が11%、日用品が８%減少。
○支援制度については、資金繰り支援を46%の事業者が活用し、44%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を36%の事業者が活用し、給付済み。

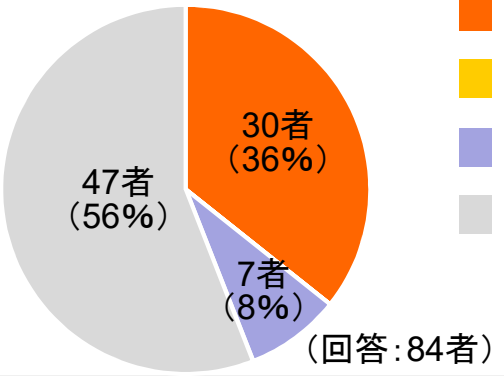
○運送収入（2019年同月比）（6･7月は見込み）



○資金繰り支援の活用状況



○雇用調整助成金の活用状況



- 給付済
- 申請済（未給付）
- 活用に向けて検討中
- 活用予定なし

品目別の運送収入で顕著な影響がみられるもの

（2019年同月比）（6･7月は見込み）

2020年

８月　鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲34%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲23%

９月　鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲22%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲20%

10月　鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲17%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲10%

11月　鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲11%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲10%

12月　鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲12%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲９%

2021年

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

２月　鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲19%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲12%

３月　鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲17%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲７%

４月　鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲16%
ガソリン・軽油など石油石炭製品：▲12%

５月　鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲11%
日用品：▲８%

６月　セメント・コンクリート製品：▲８%
日用品：▲４%

７月　セメント・コンクリート製品：▲15%
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲10%

※調査方法：貨物自動車運送事業者84者（総事業者約62,000者）に対して業界団体より影響をアンケート調査

大雪等の異常気象時における荷主への周知・連絡体制の構築

国土交通省

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

１．季節的な周知・要請

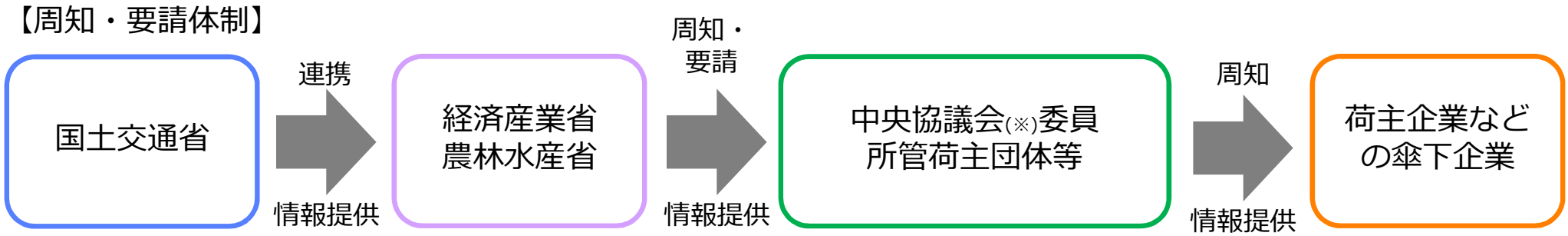
○降積雪期や出水期を迎える前に、降積雪期等における注意事項に関する文書を発出。

２．緊急的な周知・要請

①大雪や大雨などの予報・警報を超える異常気象の予測に基づき気象庁が緊急発表を行う場合や、高速道路・幹線国道の通行止め情報などを事前に入手した場合には、関係省庁を経由して荷主団体等へ情報提供を実施するとともに、運行経路の変更、運行の中止等を認めるなど柔軟な対応を要請。

②予め運送に支障を来すことが予想される場合には、在庫の積み増しや、運行可能域内での物資の融通を行うよう要請。

【周知・要請体制】



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

大雪等の異常気象時における荷主への要請文書

国土交通省

【R3.1.28　降積雪期】

事　務　連　絡
令和３年１月２８日

荷主関係団体等　あて

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

大雪等異常気象時における輸送の安全の確保に向けたご理解とご協力のお願い

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

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

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

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

【要請事項】

○　大雪などの異常気象による突発的な事象により、運送経路の変更や運送の中止などの必要が生じ、その原因となった事象がやむを得ないと認められる場合には、運送経路の変更等を認めるよう、ご協力をお願いします。

○　大雪などの異常気象により、運送に支障を来すことが予め予想される場合には、配送拠点に留置する在庫の積み増しや、予定されていた配送時間の前倒し、運送可能域内での物資の融通を行うことにより、トラック事業者への不要不急の運送依頼を控えていただきますよう、ご協力をお願いします。

【R3.5.25　梅雨期・台風期】

事　務　連　絡
令和３年５月２５日

荷主関係団体等　あて

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

梅雨期及び台風期における輸送の安全の確保に向けたご理解とご協力のお願い

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

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

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

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

【要請事項】

○　大雨や暴風などの異常気象による突発的な事象により、運行経路の変更や運行の中止などの必要が生じ、その原因となった事象がやむを得ないと認められる場合には、運行経路の変更等を認めるよう、ご協力をお願いします。

○　大雨や暴風などの異常気象により、運送に支障を来すことが予め予想される場合には、配送拠点に留置する在庫の積み増しや、予定されていた配送時間の前倒し、運行可能域内での物資の融通を行うことにより、トラック事業者への不要不急の運送依頼を控えていただきますよう、ご協力をお願いします。

台風等の異常気象時における輸送の目安の設定

国土交通省

昨今の台風等異常気象時において、トラック運送事業者が輸送の安全を確保することが困難な状況下で荷主が輸送を強要し、トラックが横転や水没するような事態が生じている。

このような状況を受け、(公社)全日本トラック協会より、異常気象時に輸送の拒絶や中止することが可能となるような基準を策定するよう要請があり、令和２年２月２８日付けで通達を発出。

【通達の概要等】

- ◆ 気象庁が作成する風速や雨量により車両等へ与える影響度合いを示す資料等を基に、気象状況に応じた輸送可否の判断を行うための目安を提示。
- ◆ 荷主団体に対して、輸送の安全の確保が困難な状況下での輸送依頼を抑制するよう、傘下会員への周知を依頼。

【別表】異常気象時における措置の目安

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。

＜異常気象時に輸送する際の目安＞

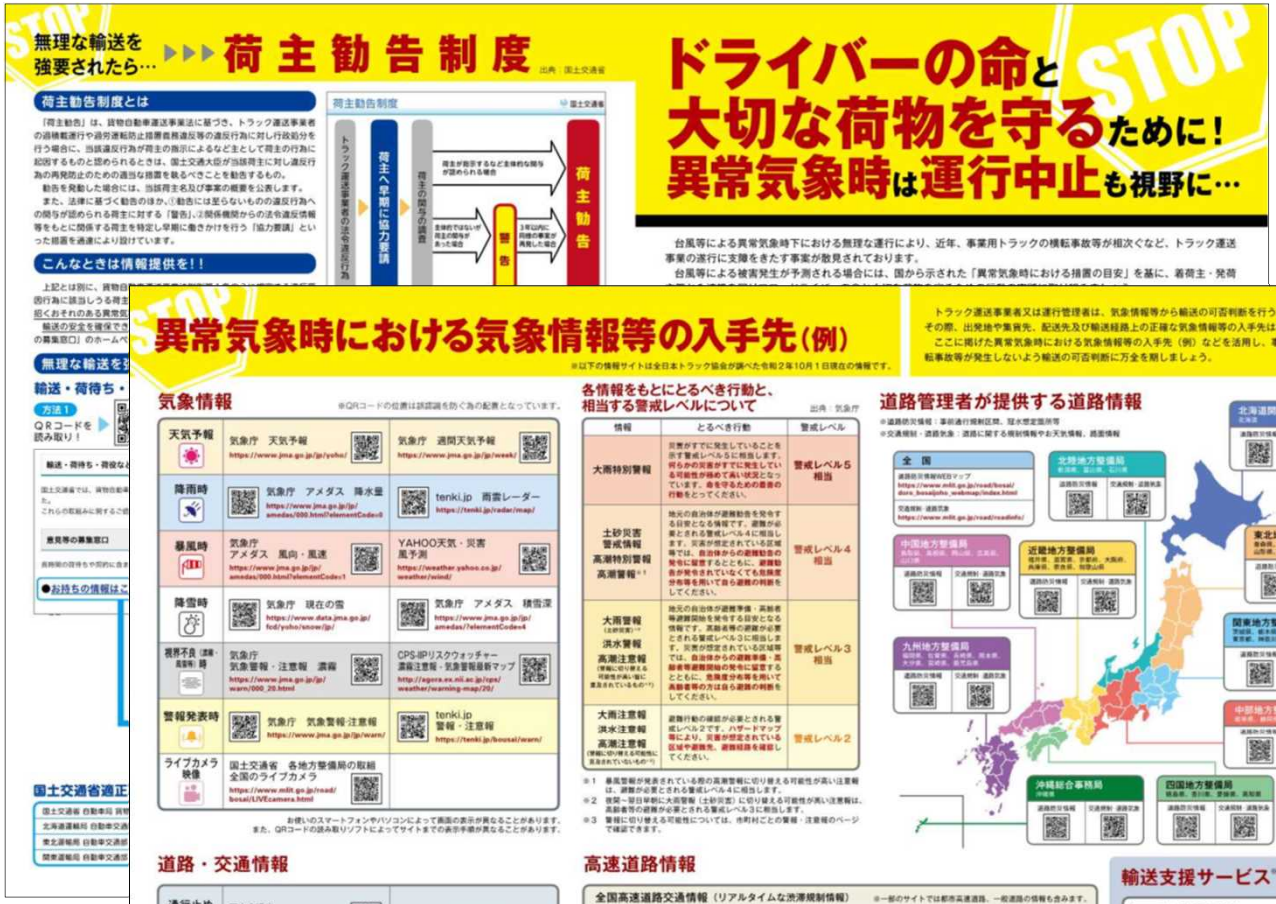
＜気象庁作成の資料＞

気象情報や道路情報等の入手先

国土交通省

◆ 気象情報や道路情報等： https://jta.or.jp/member/anzen/snow.html（全ト協ＨＰ）

◆ 高速道路のＳＡ・ＰＡ内施設情報等： https://jta.or.jp/member/bath.html（全ト協ＨＰ）



法附則第１条の２第２項に基づく荷主に対する働きかけのフロー

国土交通省

地方支分部局等からの荷主に関する情報

「法」:貨物自動車運送事業法

国土交通省

違反原因行為(※)を荷主がしている疑いがあると認める場合

関係行政機関

荷主情報を提供・共有
〔法附則第１条の２第１項・第６項〕

(※)トラック事業者が法又は法に基づく命令に違反する原因となるおそれのある行為をいう。

〔法附則第１条の２第７項〕
独占禁止法の不公正な取引方法に該当すると疑うに足りる事実を把握した場合

働きかけ　法附則 第１条の２第２項
〔国土交通省が関係行政機関と協力して荷主に対し理解を得るための働きかけを実施〕

荷主への疑いに相当な理由がある場合
（働きかけを行わずに要請を行う場合もあり）

荷主への疑いに相当な理由がある場合

要請　法附則 第１条の２第３項
〔国土交通省が関係行政機関と協力して荷主に対し要請を実施〕

要請してもなお改善されない場合

勧告・公表　法附則 第１条の２第４項・第５項
〔国土交通省が関係行政機関と協力して荷主に対し勧告を実施〕

公正取引委員会

荷主に対する働きかけの施行状況について(荷主対策の深度化関係)

国土交通省

貨物自動車運送事業法改正法附則第１条の２に基づく荷主への働きかけ等

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

【例】・荷主都合による長時間の荷待時間を恒常的に発生させているような行為（過労運転を招くおそれ）
・異常気象時など、安全な運行が困難な状況で運送を強要する行為（輸送の安全確保義務違反を招くおそれ）

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

違反原因行為を荷主がしている疑いがあると認められる場合 → **働きかけ**

荷主が違反原因行為をしていることを疑う相当な理由がある場合 → **要　請**

要請してもなお改善されない場合 → **勧告・公表**

独占禁止法違反の疑いがある場合は公正取引委員会へ通知

荷主への働きかけのフロー

QRコード

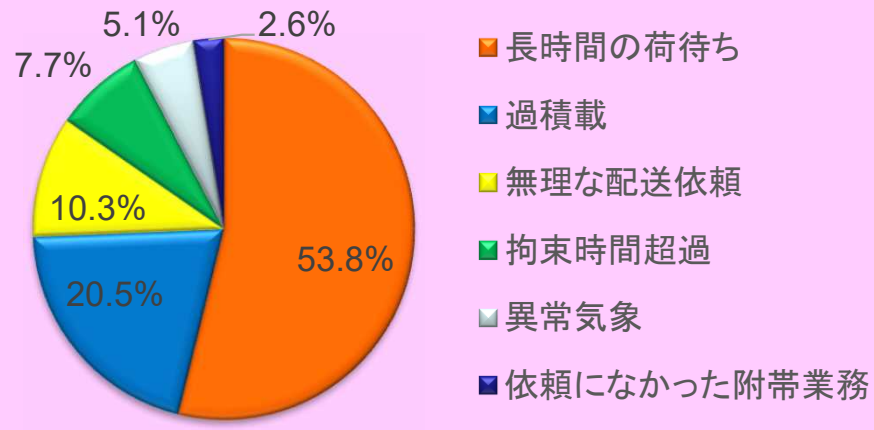
国交省ＨＰ：意見等の募集窓口

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

＜投稿で寄せられている主な項目＞

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

荷主企業等に行った配慮依頼（違反原因行為の割合）



※令和２年度末時点

国土交通省

大会に向けてのお願い

○交通マネジメントの考え方は2020年と同様

□ 道路交通については、
- 都心部（重点取組地区）について大会前交通量の **30%減** を目指す
- 東京圏の広域（圏央道の内側）について、大会前の交通量の **10%減** を目指す
- 首都高速道路について、交通量を **最大30%減** とすることで、
休日並みの良好な交通状況 を目指す

接触機会を減らした物流効率化の取組

パレットの活用などにより、
人手による荷捌きを低減
発注～検品～納品をシステムで管理
荷主への働きかけで、
サプライチェーン全体での取組を

「東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会期間中の物流に係るご協力のお願い」

（東京都・東京2020組織委員会・農林水産省・経済産業省・国土交通省 連名
お願いしたい取組例をお示しした文書を2021年3月30日に発出）

◆ 輸送頻度の削減

◆ 十分なリードタイムでの発注による柔軟な輸配送時間帯の設定

◆ オフィス移転等大規模な物の移動が伴う作業の大会期間外への変更

◆ 付帯作業見直しや検品作業の簡素化による納品時間の短縮、輸送の効率化　など

コロナ対策としても、接触機会を減らした物流効率化の取組をお願いします

東京2020大会の円滑な交通環境の実現に向けたお願い②

国土交通省

全日本トラック協会作成リーフレット（DLURL：http://www.jta.or.jp/kotsuanzen/anzen/info/TDMonegai.html）

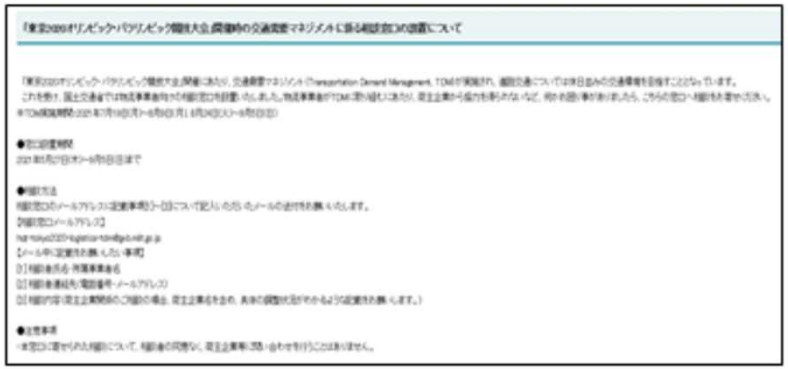
交通需要マネジメントに係る相談窓口の設置

（URL：https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000198.html）

物流事業者がTDMに取り組むにあたり、荷主企業から協力を得られないなど、何かお困り事がありましたら、こちらの窓口へ相談をお寄せください。

●窓口設置期間
・2021年5月27日(木)～9月5日(日)まで

●相談方法：メール
【相談窓口メールアドレス】hqt-tokyo2020-logistics-tdm@gxb.mlit.go.jp
【メール中に記載をお願いしたい事項】
・ 相談者氏名・所属事業者名、相談者連絡先（電話番号・メールアドレス）、
　相談内容（荷主企業関係のご相談の場合、荷主企業名を含め、具体の調整状況等）



●注意事項
・本窓口に寄せられた相談について、相談者の同意なく、荷主企業等に問い合わせを行うことはありません。

改善基準告示
見直しの検討状況

厚生労働省　労働基準局
監督課

1　実態調査の実施について（概要）

○　自動車運転者は、他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にあるため、過労死防止の観点から、働き方改革関連法施行後５年の特例適用までの間、速やかに改善基準告示の見直しを検討するよう求められた（※1）ところ。

（※1）平成30年５月25日付け衆議院厚生労働委員会附帯決議、同年６月28日付け参議院厚生労働委員会附帯決議

○　自動車運転者の多様な勤務実態や、業務の特性を踏まえた基準を定めるため、**令和２年10月に全国の貨物自動車運送・旅客自動車運送事業者**、**自動車運転者を対象に実態調査を実施**し、**同調査の結果を踏まえ、改善基準告示見直しの議論を行う**もの。

（1）実態調査の調査対象について

３業態合計で、全国で**1,293の事業場、9,590名の自動車運転者**を対象に実態調査を実施した。

	事業場数	自動車運転者数	内訳(平均)
トラック	705事業場	4,230人	47都道府県 ×15営業所×6名

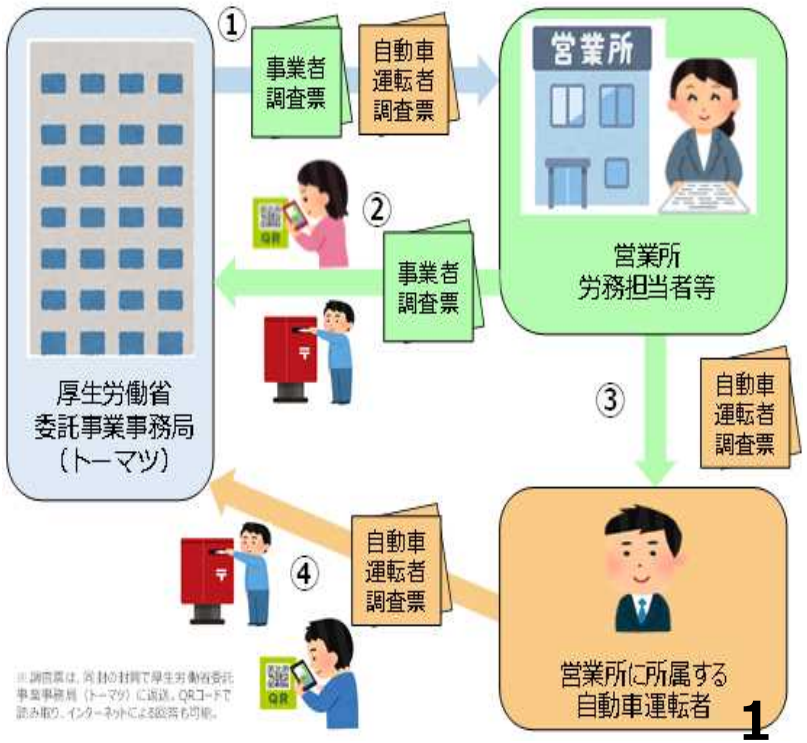
（2）回答状況について

	事業者調査	自動車運転者調査
トラック	257件（36.5%）	1,172件（27.7%）

10月頃に実態調査を実施予定

・事業場：1,410社

・自動車運転者：8,460名



2　実態調査結果概要（１日の拘束時間の実態について）

【事業者調査】

○　繁忙期（※１）において、１日の拘束時間が「13時間以下」の割合は、全業態で６割を超えており、トラックが62.8％であった。

○　繁忙期において、１日の拘束時間が「16時間超」の割合は、全業態で１割未満であり、トラックが4.3％であった。　（※１）2019年の最も忙しかった月を対象として調査。以下、本資料において同じ。

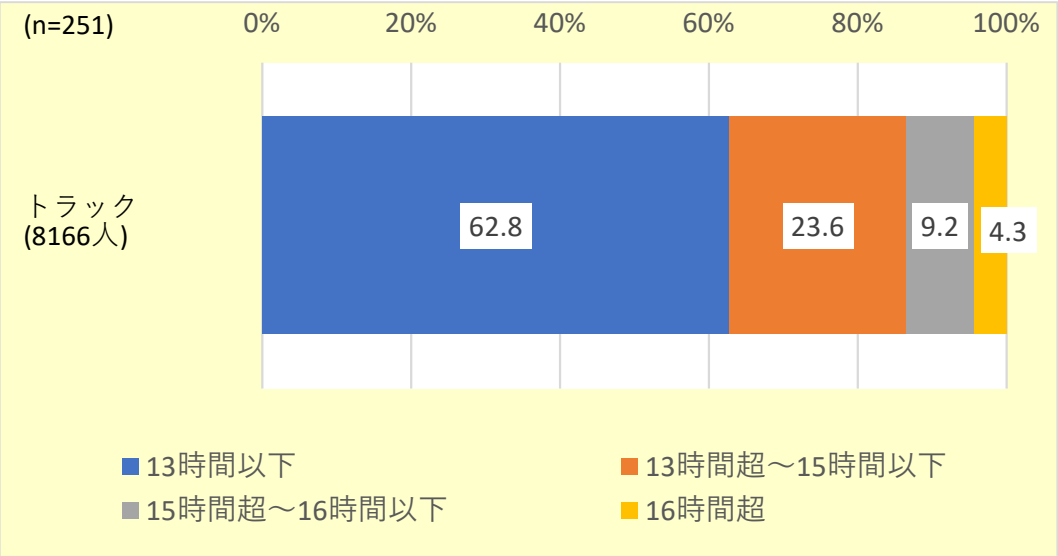
【自動車運転者調査】

○　最も忙しかった１日における拘束時間（※２）が「13時間以下」の割合は、トラックが36.8％であった。

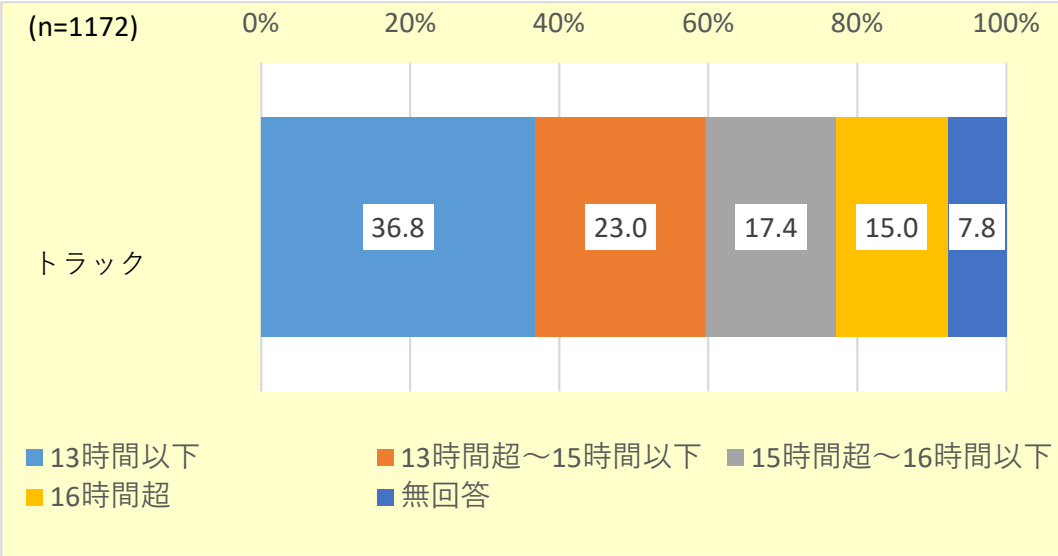
○　最も忙しかった１日における拘束時間が「16時間超」の割合は、トラックが15.0％であった。

（※２）2019年１月から12月までにおいて、最も忙しかった日をいう。以下、本資料において同じ。

【事業者調査】



【自動車運転者調査】

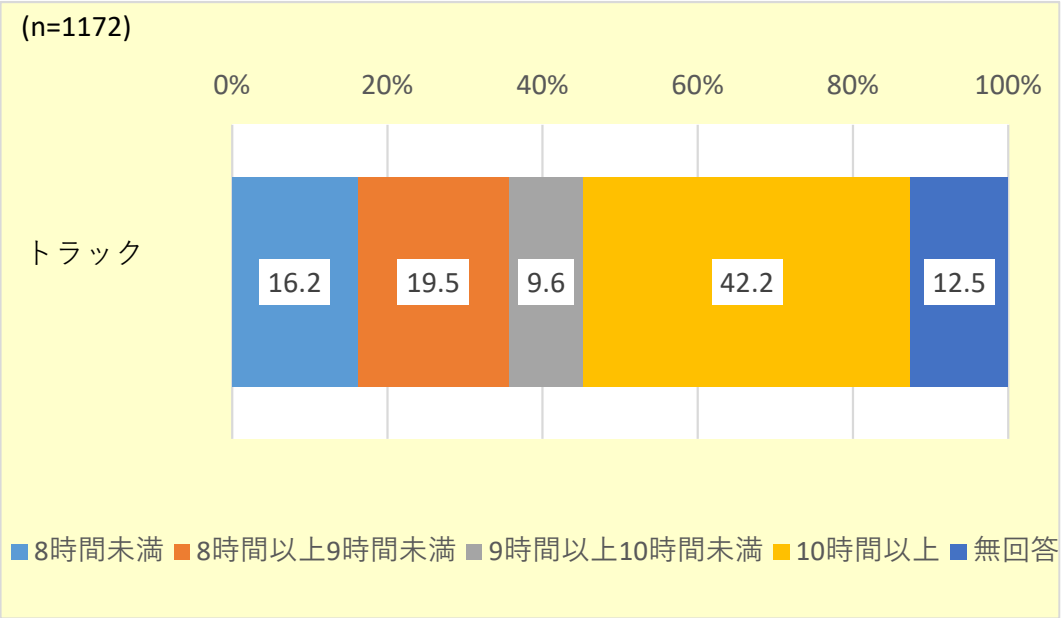


2　実態調査結果概要（休息期間の実態と適切と思う休息期間に

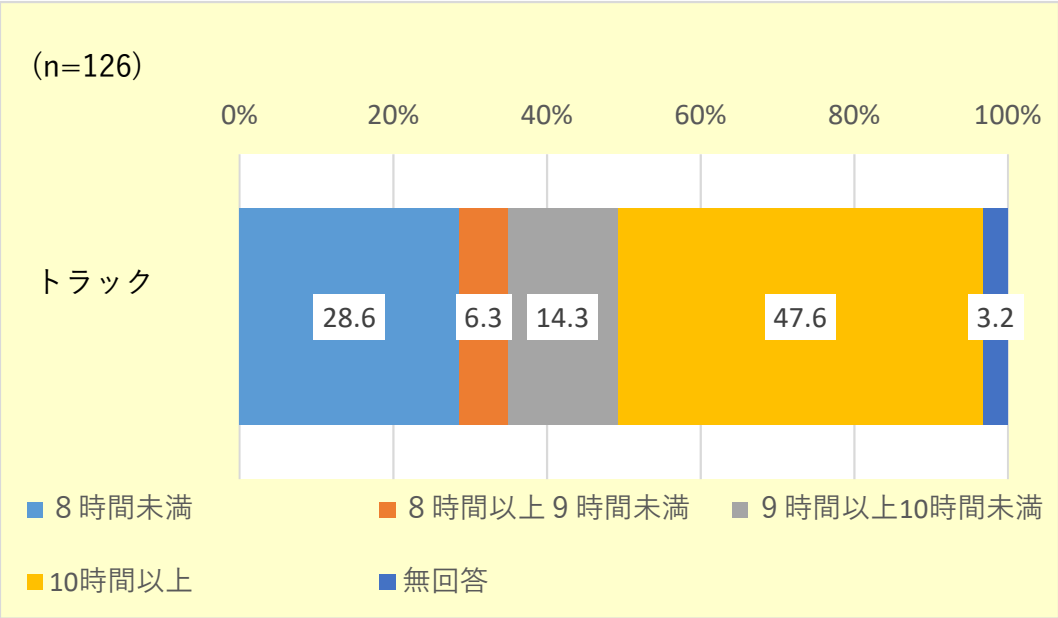
【自動車運転者の休息期間の実態について】
○　最も忙しかった日における休息期間が「８時間以上」の割合は、全業態で７割を超えており、トラックでは71.3%であった。

【自動車運転者の適切と思う休息期間について】
○　自動車運転者が適切と思う休息期間が「８時間以上」の割合は、全業態で６割を超えており、トラックでは68.2%であった。そのうち「10時間以上」の割合は、全業態で最も高い割合であり、トラックでは47.6%であった。

【自動車運転者調査：休息期間の実態】



【自動車運転者調査：適切と思う休息期間】



2　実態調査結果概要（１ヶ月の拘束時間の実態について）

【事業者調査】

○　繁忙期において、1ヶ月の最大拘束時間（※３）を超えた割合は、トラックが5.2%であった。

（※３）トラックでは「320時間」。以下、本資料において同じ。

○　繁忙期において、１ヶ月の拘束時間が限度時間（※４）以下である割合は、全業態で８割を超えており、トラックが81.7%であった。なお、「275時間未満」の割合は、全業態で５割を超えており、トラックが56.4%であった。

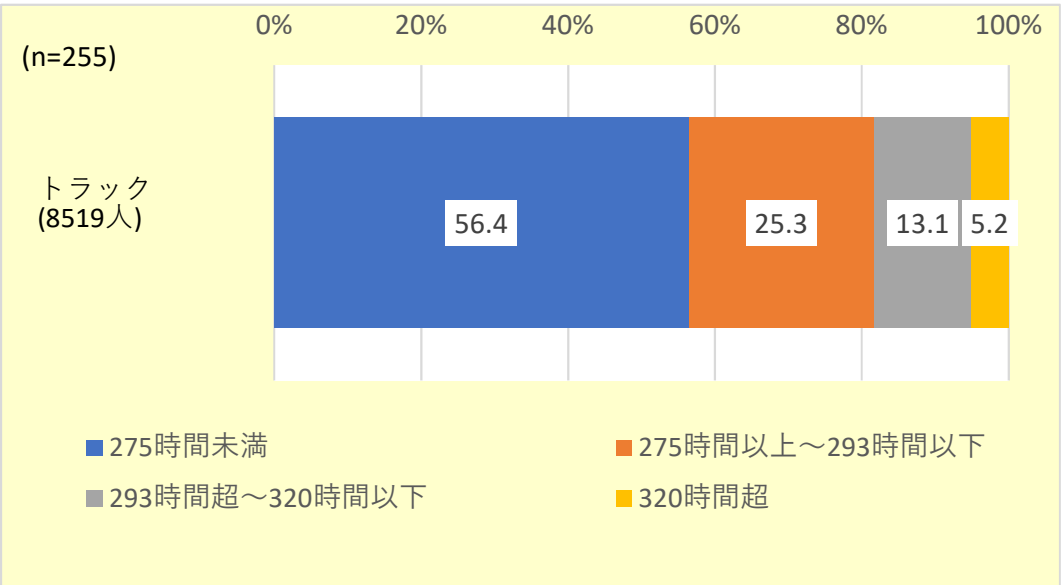
（※４）トラックでは「293時間」。以下、本資料において同じ。

【自動車運転者調査】

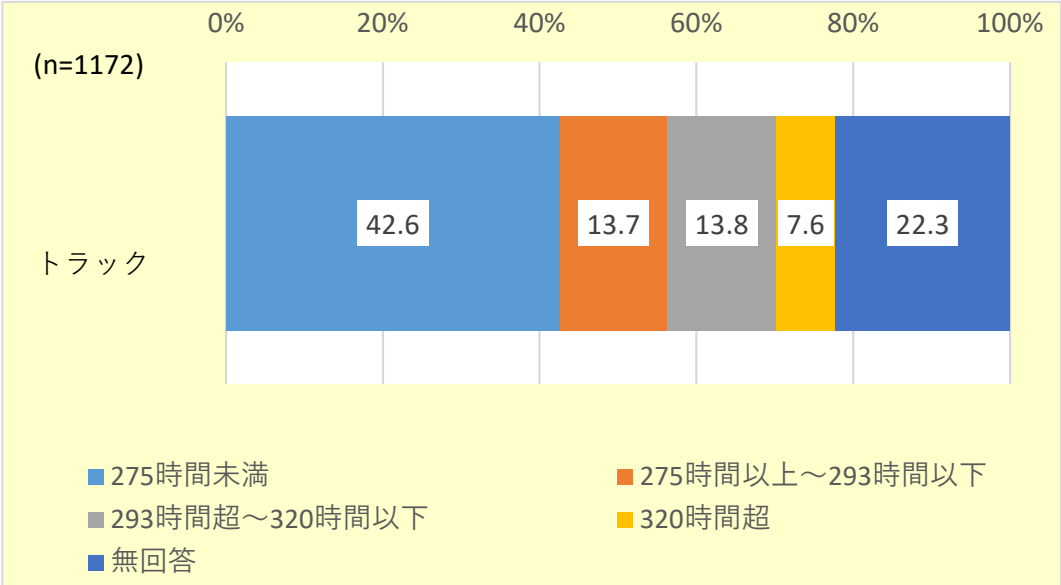
○　最も忙しかった１ヶ月における拘束時間の限度を超えていた割合は、トラックが21.4%であった。

○　最も忙しかった１ヶ月における拘束時間が「275時間未満」の割合は、トラックが42.6%であった。

【事業者調査】



【自動車運転者調査】



２ 実態調査結果概要（１年の拘束時間の実態について）

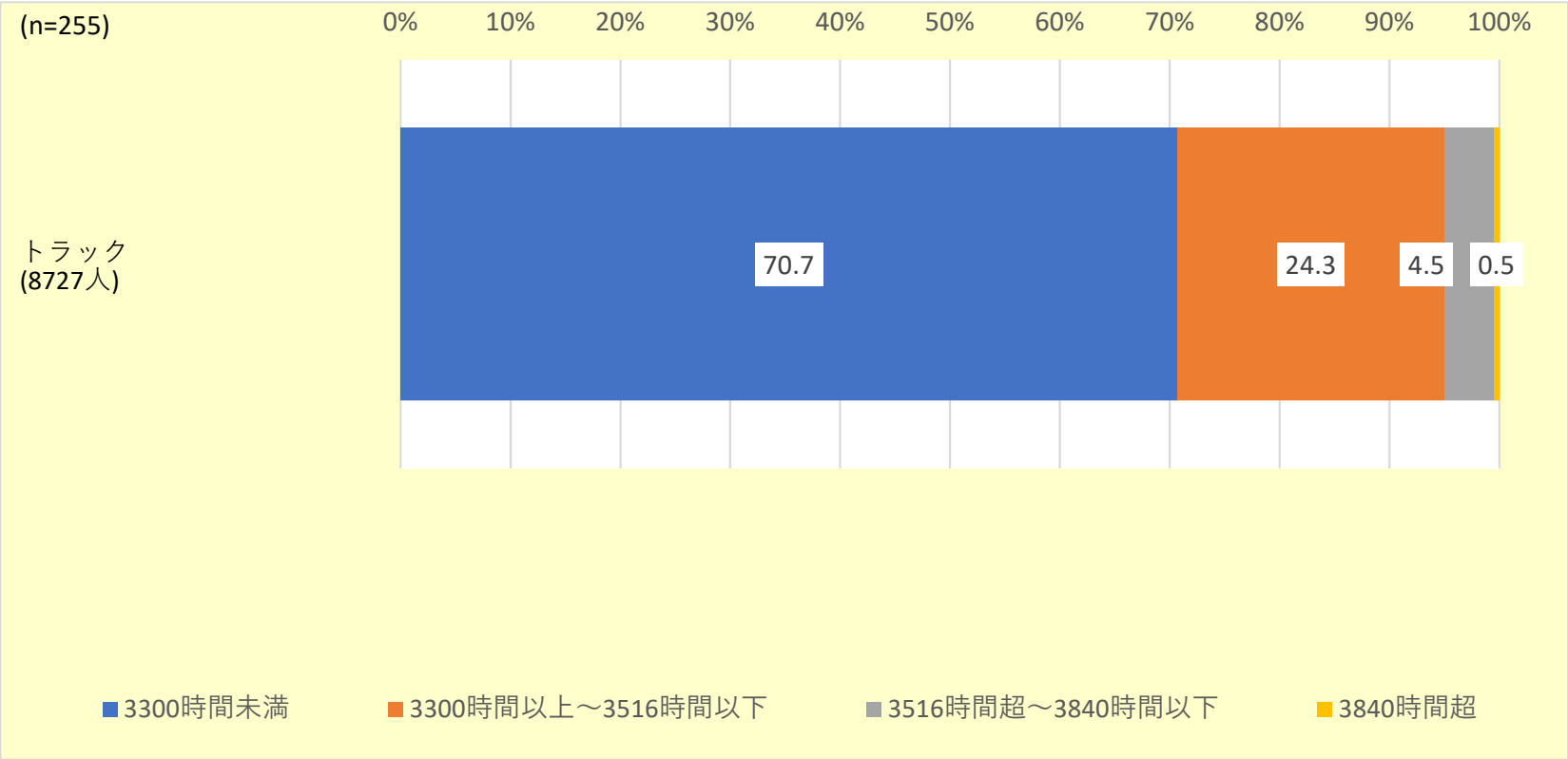
【事業者調査】

○　１年の拘束時間の限度時間（※５）を超えていた割合は、全業態で１割未満であり、トラックが5.0%であった。

（※５）トラックの場合、1年3,516時間

○　１年の拘束時間が「3,300時間未満」の割合は、全業態で７割を超えており、トラックが70.7%であった。

【事業者調査：１年の拘束時間の実態】



2　実態調査結果概要（連続運転時間の実態について）

【事業者調査】

○　繁忙期において、連続運転時間が「４時間以下」の割合は、全業態で９割を超えており、トラックが92.1％であった。

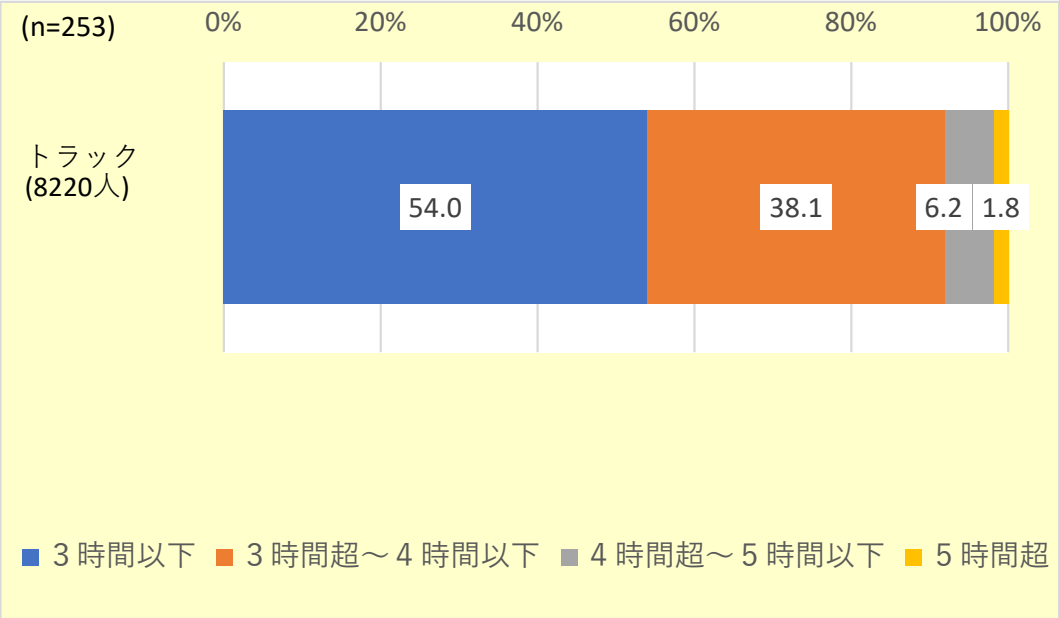
○　繁忙期において、連続運転時間が「４時間超」の割合は、全業態で１割未満であり、トラックが8.0％であった。

【自動車運転者調査】

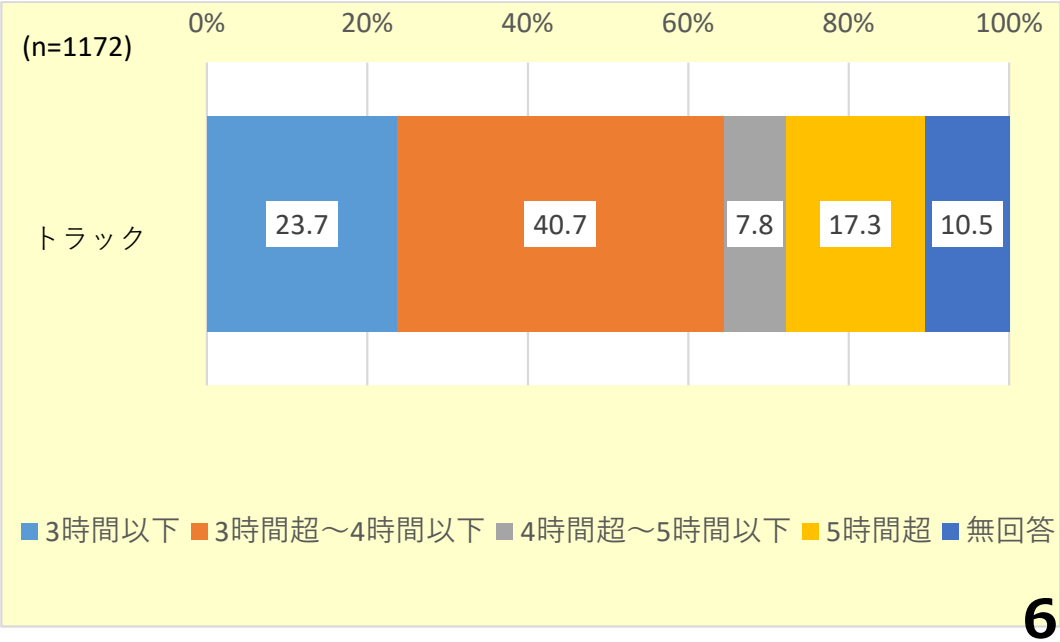
○　最も忙しかった日における連続運転時間が「４時間以下」の割合は、全業態で６割を超えており、トラックが64.4％であった。

○　最も忙しかった日における連続運転時間が「４時間超」の割合は、全業態で３割未満であり、トラックが25.1％であった。

【事業者調査】



【自動車運転者調査】



参考資料

改善基準告示の見直しについて

第４回自動車運転者労働時間等専門委員会資料（令和２年10月５日）

◆　自動車運転者は、他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にあるため、過労死防止の観点から、働き方改革関連法施行後５年の特例適用までの間、速やかに改善基準告示の見直しを検討するよう求められた（※１）ところ。（※１）平成30年５月25日付け衆議院厚生労働委員会附帯決議、同年６月28日付け参議院厚生労働委員会附帯決議

◆　自動車運転者の多様な勤務実態や、業務の特性を踏まえた基準を定めるため、全国の運送事業者、自動車運転者を対象に実態調査を行い、同調査の結果を踏まえ、改善基準告示見直しの議論を行うもの。

- 令和元年11月25日　労働条件分科会　：「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置
- 令和元年12月19日　第１回専門委員会　：　議論の進め方、実態調査検討会の設置
- 令和２年１月～令和２年３月　実態調査検討会の開催（計９回）
- 令和２年６月12日　第２回専門委員会　：　実態調査の方向性について
- 令和２年８月27日　第３回専門委員会　：　実態調査の概要について、調査票（案）について
- 令和２年10月５日　第４回専門委員会　：　実態調査の詳細について、調査票（案）について
- 令和３年４月 ～ 令和４年　：　改善基準告示見直しに向けた議論
  （令和４年12月までに、改善基準告示改正）
- 令和６年４月　：　改善基準告示施行

実態調査検討会

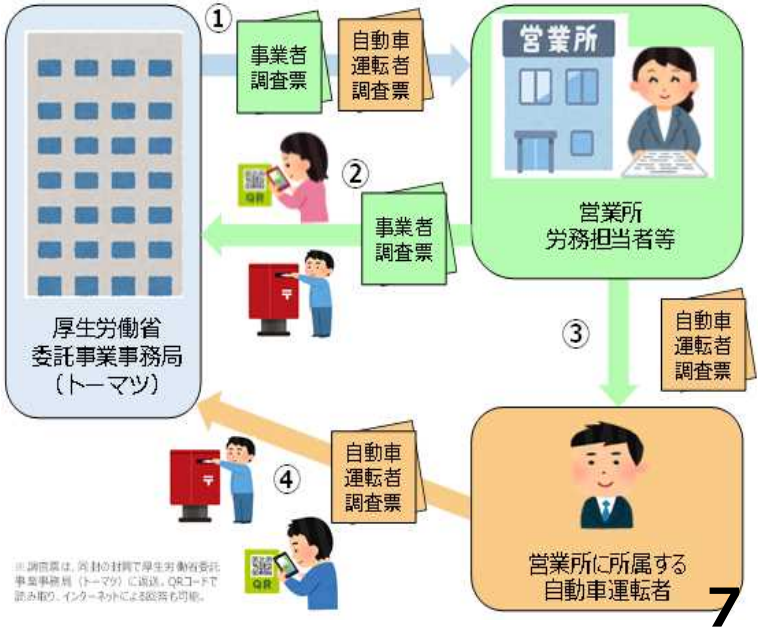
・ハイヤー・タクシー
令和２年１月30日、２月14日、３月10日
・トラック
令和２年1月31日、２月17日、３月６日
・バス
令和２年１月31日、２月27日、３月25日

実態調査の実施

・令和２年10月～12月頃まで

・業態別の作業部会、専門委員会を複数回開催予定
・令和３年度は、随時、調査を実施予定

	営業所数	自動車運転者数	内訳
ハイヤー タクシー	188営業所	3,760人	47都道府県×4営業所×20名
トラック	705営業所	4,230人	47都道府県×15営業所×6名
バス	400営業所 ・乗合280営業所（うち、一般路線200、高速80）、貸切120営業所	1,600人 ・乗合1,120人（うち、一般路線800、高速320）、貸切480人	47都道府県×8.5営業所×４名



① 委託業者から、営業所の労務担当者等に調査票（※２）、（※３）を送付する。
（※２）事業者調査票と自動車運転者調査票、（※３）バスについては、本社労務担当者に調査票を送付

② 営業所の労務担当者等は事業者調査票に必要事項を記載(※４)の上、期日までに同封の返信用封筒で委託業者に事業者調査票を送付する。（※４）同封のQRコードで回答し、送信する方法も可能

③ 営業所の労務担当者等から、選定条件に合致した自動車運転者に対し自動車運転者調査票（返信用封筒含む）を手交し、記載を依頼する。

④ 営業所の労務担当者等から、自動車運転者調査票（返信用封筒含む）を交付された後、自動車運転者調査票に必要事項を記載（※５）し、期日までに同封の返信用封筒で委託業者に自動車運転者調査票を送付する。（※６）
（※５）同封のQRコードで回答し、送信する方法も可能、（※６）ヒアリング調査については、委託業者が、自動車運転者の通信調査の結果を確認後、業態毎に数十人対象を選定し、実施