

第 8 回トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会

日 時:平成 29 年 12 月 26 日(火)10 時 30 分～

場 所:三重県津市羽所町 700

グリーンパーク津 6 階 藤・萩の間

議 事 次 第

1. 開 会

2. 挨 拶(中部運輸局自動車交通部次長)

3. 議 題

(1)平成29年度パイロット事業の中間報告について【資料1】

(2)ガイドライン骨子(案)について【資料2】

(3)標準貨物自動車運送約款改正に係る周知等について【資料3】

(4)その他

4. 挨拶(三重労働局長)

5. 閉 会

議事次第、委員及び出席者名簿、配席図

資料1 平成 29 年度パイロット事業の中間報告

資料2 ガイドライン骨子(案)について

資料3 標準貨物自動車運送約款改正に係る周知等について

トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会 委員名簿

～ 第8回協議会 出席者名簿 ～

平成29年12月26日
(順不同・敬称略)

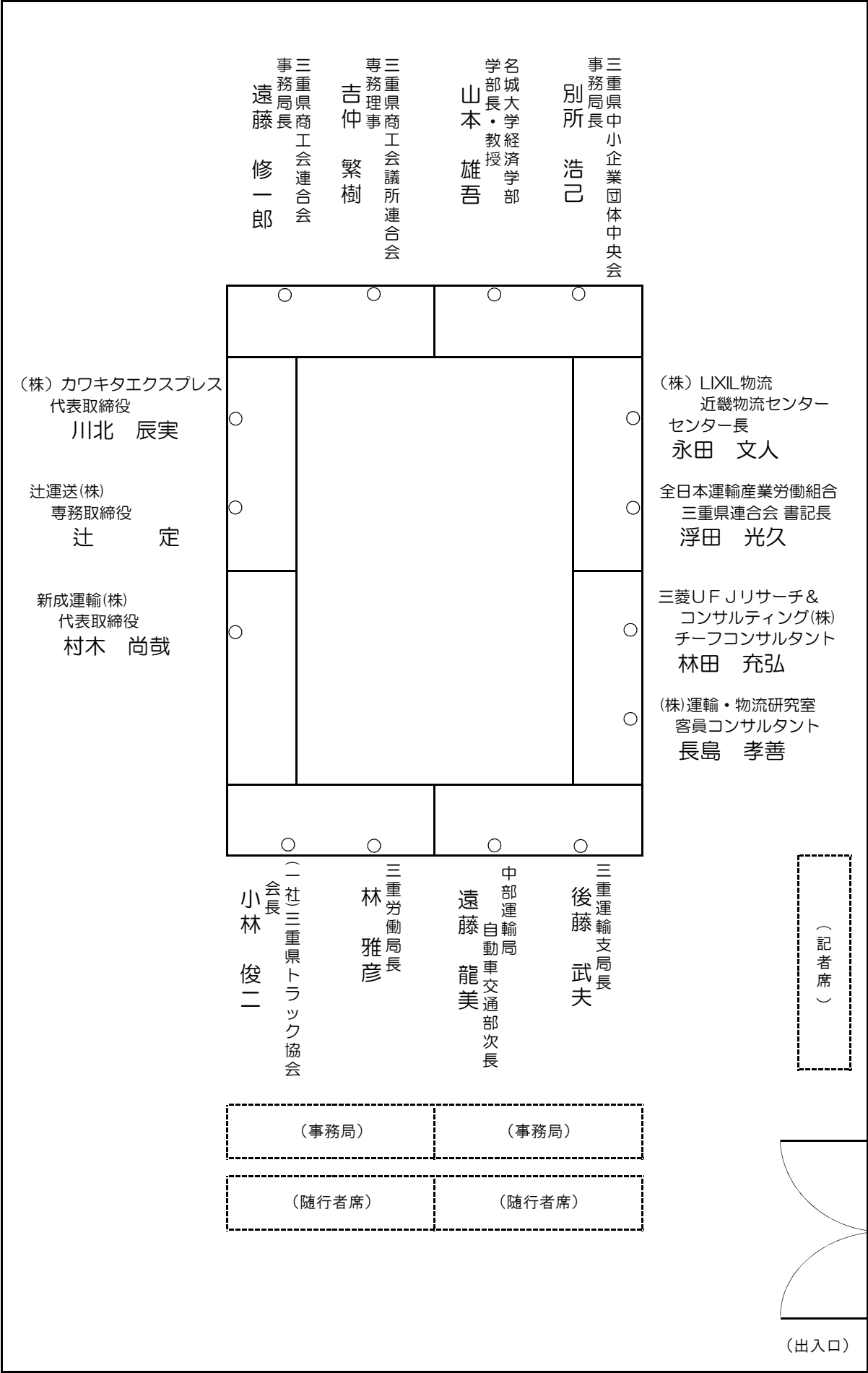
	機関代表者	組 織 名	役 職	委 員 氏 名	代理出席者等
1	学識経験者	名城大学経済学部	学部長・教授	山本 雄吾	
2	経済団体	三重県商工会議所連合会	専務理事	吉仲 繁樹	
3		三重県中小企業団体中央会	事務局長	別所 浩己	
4		三重県商工会連合会	事務局長	遠藤 修一郎	
5	荷主及び 利用運送 事業者	日本トランスシティ株式会社	運輸事業部 業務部 部長	岡田 毅	欠席
6		株式会社LIXIL 物流 近畿物流センター	センター長	永田 文人	
7		本田技研工業株式会社 鈴鹿製作所	生産業務室長	吉山 慎一	欠席
8	事業者団体	一般社団法人三重県トラック協会	会 長	小林 俊二	
9	労働者団体	全日本運輸産業労働組合 三重県連合会	書 記 長	浮田 光久	
10	トラック運送 事 業 者	株式会社カワキタエクスプレス	代表取締役	川北 辰実	
11		辻運送株式会社	専務取締役	辻 定	
12		新成運輸株式会社	代表取締役	村木 尚哉	
13	行政機関等	三重労働局	局 長	林 雅彦	
14		中部運輸局	局 長	石澤 龍彦	自動車交通部次長 遠藤 龍美
15		三重運輸支局	支局長	後藤 武夫	

オブザーバー

	機関代表者	組 織 名	役 職	委 員 氏 名	代理出席者等
1	行政機関等	中部経済産業局	産業部流通・ サービス産業課 課長	伊藤 和正	欠席
2		東海農政局	経営・事業支援 部食品企業課 課長補佐	大場 重久	欠席

第8回トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会 配席図

平成29年12月26日(火) ホテルグリーンパーク津 6階藤・萩の間



平成29年度パイロット事業の中間報告について

- 対象集団1……三菱UFJリサーチ & コンサルティング(株)
(コンサルタント)
- 対象集団2……(株)運輸・物流研究室
(コンサルタント)

対象集団1

	発荷主	運送事業者1	運送事業者2	荷役作業
企業名	ケイミュー(株)伊賀事業所	勢州運輸(有)	滋賀近交運輸倉庫(株)三重支店	豊栄物流(有)
事業所所在地	伊賀市三田	三重郡菰野町千草	伊賀市三田	亀山市野村町
業種	屋根材・外壁製造	一般貨物 利用運送	一般貨物 利用運送	一般貨物
規模	本社 大阪市中央区 資本金 80億円 従業員数 1816名 (伊賀事業所 220名)	資本金 15百万円 車両数 48台	本社 滋賀県長浜市 資本金 98百万円 車両数 27台	資本金 8百万円 車両数 36台

対象集団2

	発荷主	運送事業者
企業名	(株)おやつカンパニー	(有)青山商店荷役
事業所所在地	津市一志町	津市庄田町
業種	菓子・食品の製造販売	一般貨物 利用運送
規模	本社 大阪市中央区 資本金 1億円 売上高 199億円 従業員数 380名	資本金 17.5百万円 車両数 22台

三重県パイロット事業 対象集団

【実証実験の課題】配車割付・出荷情報連絡の迅速化による出荷準備開始を早くする

＜参加事業者＞

発荷主: ケイミュー(大阪市)、運送事業者: 滋賀近交運輸倉庫(長浜市)、勢州運輸(四日市市)、荷役: 豊栄物流(亀山市)

1. 現状抱える問題と解決すべき課題

運送事業者の配車担当部門では、輸送部材の商品情報は把握しているが、どのような荷姿で積み込まれるのかまでは不明であるため、配車割付は複雑で手間がかかるため、時間を要している。また、出荷情報の連絡を手書き→faxで行っているため、車番や各車に積み込んだ商品構成、商品によっては積み込む場所についてもケイミューなのか、滋賀近交運輸倉庫なのか、正確に確認・把握できるまでには、かなりのタイムラグが生じている。

2. 事業の経過・進捗(現在の)状況

解決策として、主に次の2つの目標を掲げ、取り組みを行っている。

- ① 重量・才数の標準荷姿から1P重量を換算し、換算値を基に配車割付を簡素化する
- ② 物流支援システム上で配車状況が見える様にする事で、滋賀近交運輸倉庫の出荷準備を早朝にシフトし、出荷準備ロスを削減する

現在は、①は、部材別の荷姿データを収集・整理し、標準的な荷姿のパターン化を行っている。②物流支援システム上にある出荷情報データをそのまま貼り付ける帳票にし、必要十分な情報を吟味検討している。



出荷計画の商品情報だけでは、
パレット数、山の数、高さまで分からない

3. 今後の実証実験の進め方

実証実験に適した輸送ルートを特定し、まずそこでの検証を行った上で、徐々に適用範囲を広げていく方針である。また、全拠点展開が可能と判断された場合は、物流支援システムに①②の機能を盛り込む開発が本格検討されている。

平成29年12月26日

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県地方協議会」 におけるパイロット事業の進捗状況

第1回検討会

- 目的と方針の共有
- 実態の確認

9月13日

第2回検討会

- 課題と改善策
- 実証実験プランの検討

11月8日

第3回検討会

- (結果分析)
- (まとめ)

○月○日

(株)運輸・物流研究室

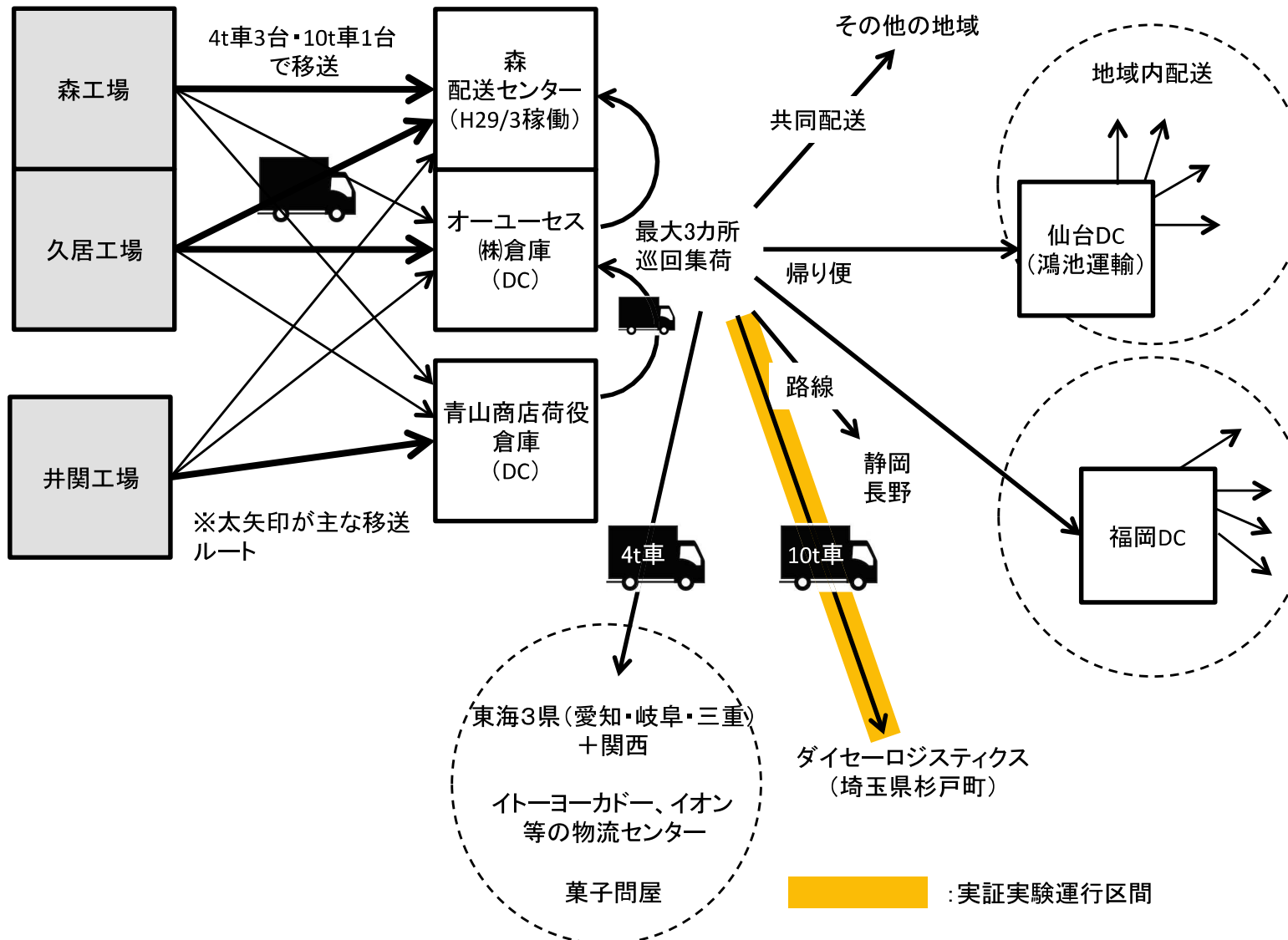
1. 対象集団の概要

対象集団は2016年度パイロット事業と同じ。

	発荷主	運送事業者
企業名	株式会社おやつカンパニー	有限会社青山商店荷役
事業所所在地	三重県津市一志町	三重県津市庄田町
業種	菓子・食品の製造販売	一般貨物自動車運送事業 倉庫業 荷役・梱包
規模	資本金 1億円 売上高 202億円(2017/7) 従業員 395名	資本金 1,750万円 従業員数 65人 車両数 45台

2. パイロット事業の対象拠点と物流実態

(1) 物流拠点と輸送フロー



- 2017年3月に、8ヶ所あった物流拠点(3工場5倉庫)を3倉庫に統合した。
- 統合にあたり、森配送センターを新設した。
- 各工場はアイテム分担のため、3工場から3倉庫へ移送される。
- 青山商店荷役は、自社倉庫への移送、東海3県+関西の納品先に日帰り配送、および埼玉県杉戸町のストックポイントに週2回2泊3日運行を行なっている。

2. パイロット事業の対象拠点と物流実態

(1) 物流拠点と輸送フロー(対象集団地図)

(地図: Googleマップ)



2. パイロット事業の対象拠点と物流実態

(2) 荷主企業と運送事業者の取引実態

■ 輸送戦力

① 構成員事業者への委託状況

- 青山商店荷役倉庫での配送センター業務
- 輸送業務

ルート	使用車両	頻度	備考
工場～青山倉庫移送	10トン車 1台	毎日	
3倉庫～東海3 県・関西配送	4トン車 3台	毎日	最大3ヶ所積み 日帰り運行
3倉庫～ダイセー ロジスティクス	10トン車 1台	週2回	最大3ヶ所積み 2泊3日運行
計	5台		臨時的に備車1 台(中型)使用

※ダイセーロジスティクスは埼玉県杉戸町にある外部倉庫

② 委託シェア

- 配送センター業務：
青山商店荷役とオーユーセス(株)の2社が受託。
オーユーセスは自社倉庫のほか、森配送センター
の場内作業も受託している。
- 輸送業務：
全体で10～20社。青山商店荷役シェアは1～2割。

■ 物流条件(ダイセーロジスティクス便)

① 集荷

- 最大3配送センターを巡回集荷する。昨年まであった工場及び社外契約倉庫からの出荷は無くなった。

① 積込作業

- 荷台までは、配送センター作業員がパレット搬送。
- 荷台上でドライバーがパレットを崩し手積み。
- 集荷荷役時間1.5～3時間(その日の物量による)



② 輸送条件

- 運賃は高速料金込み。

③ 納入時刻等の着荷主の条件

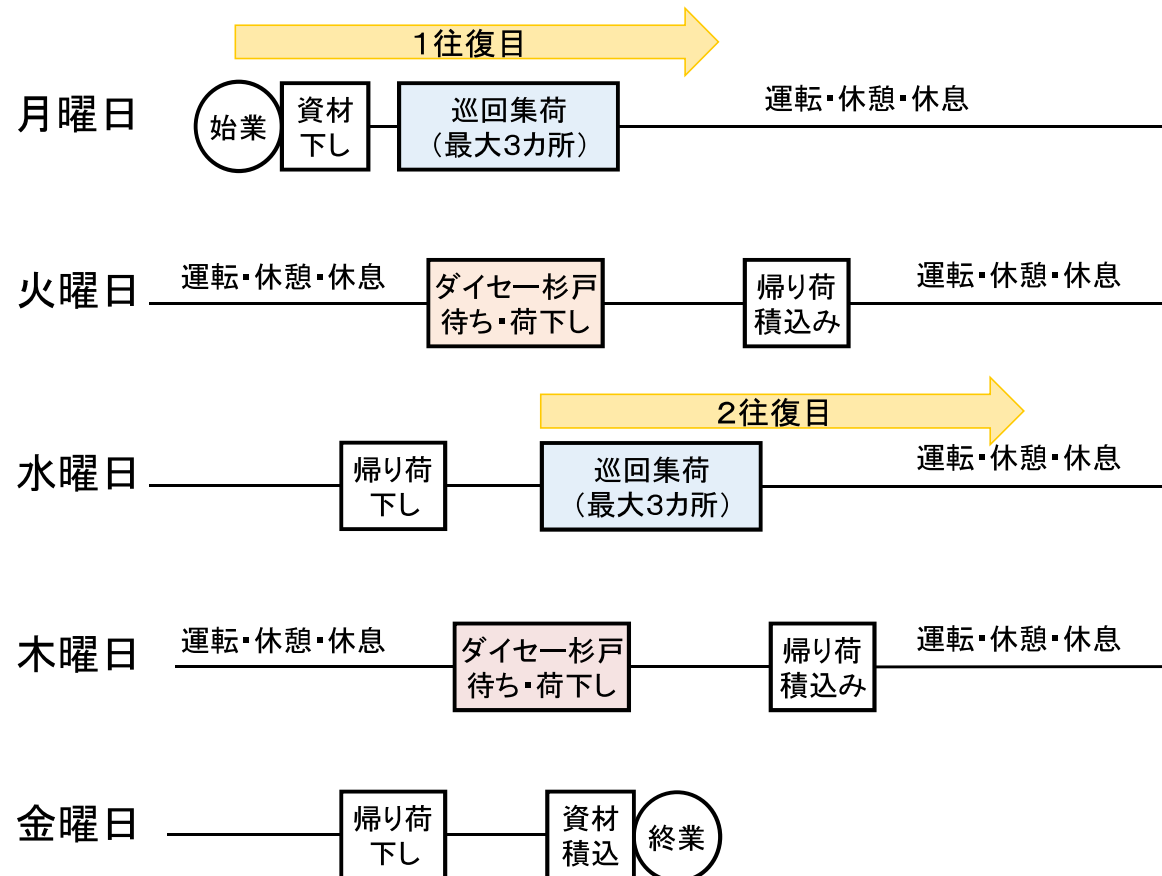
- ダイセーロジスティクスは特になし。

④ 運賃体系

- 貸切距離制
- 燃油サーチャージは採用されていない。

3. 運転者の労働実態

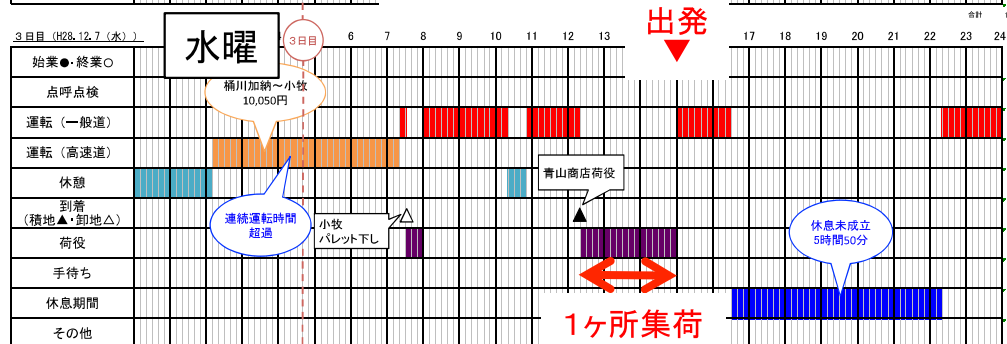
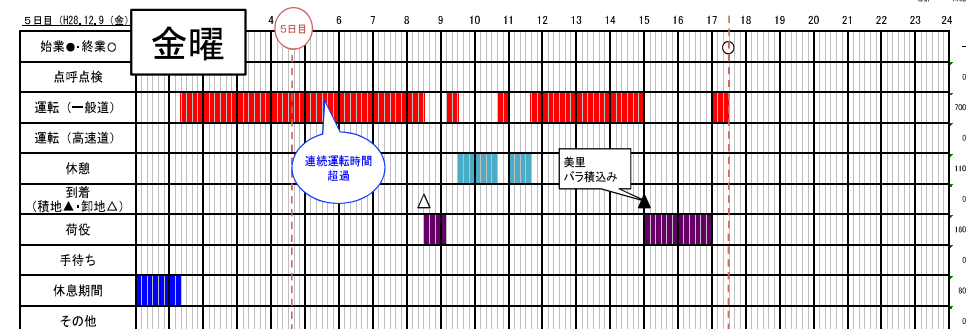
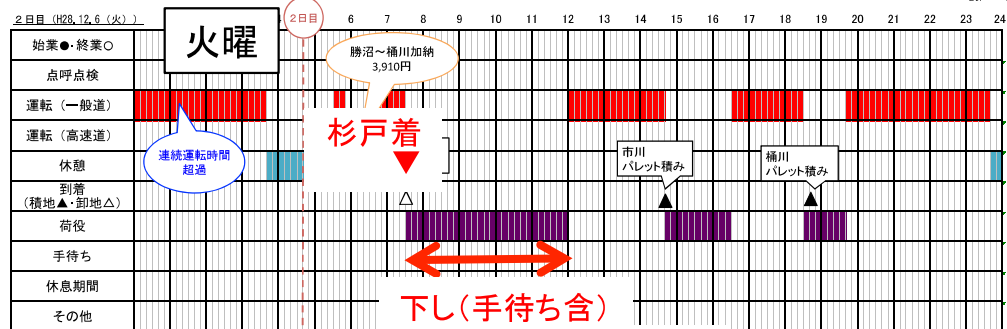
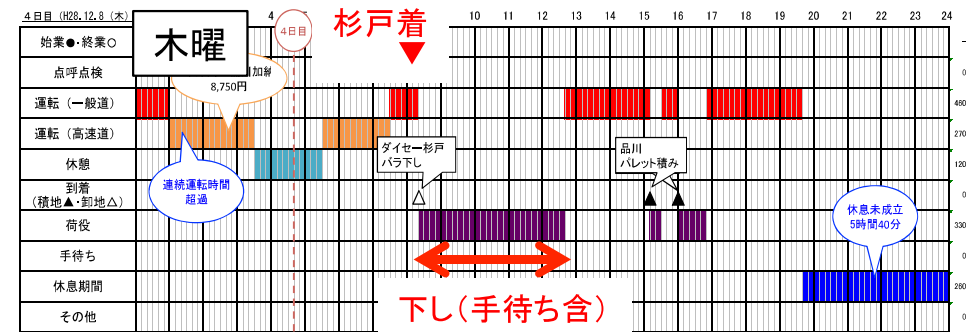
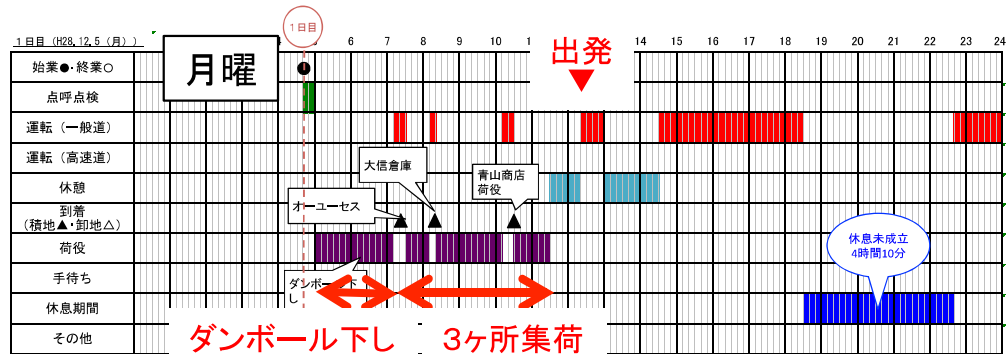
(1) 業務内容(ダイセーロジスティクス便)



- 三重県津市から埼玉県杉戸町まで(約460Km)の5日間で2往復の運行である。
- 月曜早朝に、前週積み込まれていた資材(ダンボール)の下し作業、貨物の集荷の後に、昼ごろ営業所を出発。
- 水曜の昼ごろ営業所に戻ったのち、再び集荷して2往復目の出発。
- 金曜午前中に帰り荷を下ろした後、美里町に行き、資材(ダンボール)を積み込み後終業。

3. 運転者の労働実態

(2) 労働実態 (ダイセーロジスティクス便)



2016年の実証実験前の運行実態のため課題が多い。

- 集荷先が8ヶ所に分散していたため非効率。
- 手荷役のため積下ろし作業が非効率。
- 高速道路が適正に利用されていなかったため、拘束時間、運転時間、連続運転時間に問題が多くあった。

3. 運転者の労働実態

(3) 労働実態（ダイセーロジスティクス便）

	1日目	2日目	3日目	4日目	5日目
始業時刻	4:40	4:40	4:40	4:40	4:40
運転時間	10:30	13:10	13:20	12:00	8:20
休憩時間	7:30	3:20	1:40	0:50	1:50
荷役時間	5:40	7:30	3:10	5:30	2:40
荷待ち時間					
点呼点検					
その他	0:20				
拘束時間	24:00	24:00	24:00	24:00	12:50
休息期間	0:00	0:00	(5:50)	(5:40)	
合計	24:00	24:00	24:00	24:00	

- 休息期間が成立しなかったため、1日の拘束時間は4日目まで24時間となった。
- 荷役と手待ちは分離できなかったため、荷役時間に纏めて計上されている。1日約5時間の荷役と手待ちが発生している。
- 1日の運転時間は2日目から4日目にかけて前後2日平均で9時間超となった。
- 連続運転時間は4時間を4回超過した。
- 8時間以上の休息が成立した日はなかった。

4. 問題点とその要因（ダイセーロジスティクス便）

（１）物流の効率性からの視点

①手荷役

- 手荷役で積下ろしされている。このため集荷荷役時間に1.5～3時間かかっている。要因は以下の通り。
 - 軽量低価格商品であるため、荷主が積載効率を重視している。
 - 運送事業者が帰り荷の積載量を確保するために、パレット持ち帰りをしたくない。

（２）労働時間短縮と告示遵守からの視点

①拘束時間、運転時間が守れていない

- 運行管理がドライバー任せの部分が多く、改善基準告示のルールが守られていない面がある。
- 高速道路料金の支払い方法に問題があり、高速道路が使われにくい仕組み※になっているため、運転時間が長くなる。
- 月曜日の早朝に前週金曜午後に積込んだ資材（ダンボール）の荷下ろしを2～3時間行い、その後に集荷作業に入っている。

※高速道路料金の基準額を定めており、実績との差異を給与の手当項目で支給（実績が上回った場合はマイナス支給）している。

②ダイセーロジスティクスにおける荷役作業

- バラ積みで輸送するため、相手先のパレットに積み付ける作業を要求される。

5. 想定される改善策の分野と概要

(1)これまでの改善への取り組み

①2016年度実証実験内容と結果

ダイセーロジスティクス便の、拘束時間、運転時間の改善のため、2016年パイロット事業において、

①高速道路の適正利用を前提とした運行計画の作成と指示 ②積込み補助員の投入
の実証実験を2017年1月に行なった。

一定の効果が得られたが、改善基準告示の遵守までには至らなかった。

運送事業者のコスト増になることから、実験終了後はこの取り組みは継続されなかった。

図表：2016年実証実験の効果とデメリット

	効果(メリット)	デメリット
発荷主 おやつカンパニー	● 積込み時間短縮によりバースの車両回転率が高まった。(ただし実験では26.0%短縮に止まった)	● 高速代、積込み作業員補助のコスト増加分の負担を求められる懸念がある。
運送事業者 青山商店荷役	● 拘束時間が3時間16分短縮。(1日平均。以下同じ) ● 運転時間が3時間54分短縮。 ● 運転手が運行時間に余裕を感じるようになった。 ● 高速道路走行による燃費向上。 ● 積込み作業時間26.0%短縮。 ● 運転手の荷役による疲労の軽減。	● 高速料金の負担が増加。燃費向上分を見込んでも1週間で18,510円のコスト増。 ● 運転手が自分のペースで自由に走り休憩できないための不自由さを感じた。 ● 積込み補助員人件費が1回あたり2.5人時発生する。

5. 想定される改善策の分野と概要

(1) これまでの改善への取り組み

② 物流拠点の統合

- 従来8ヶ所に分散していた物流拠点(3工場・5倉庫)を、2017年3月に3倉庫(配送センター)に統合した。
 - 大信倉庫、上野倉庫、辻原倉庫を廃止
 - 3工場の物流機能を廃止
 - 森配送センターを新設
- 統合により以下の効果が見込まれている。
 - 発荷主の物流コストの削減
 - 運送会社の集荷拠点が3ヶ所かつ1.5Km圏内になったことで、集荷に要する時間(主に拠点間走行時間)が短縮される。

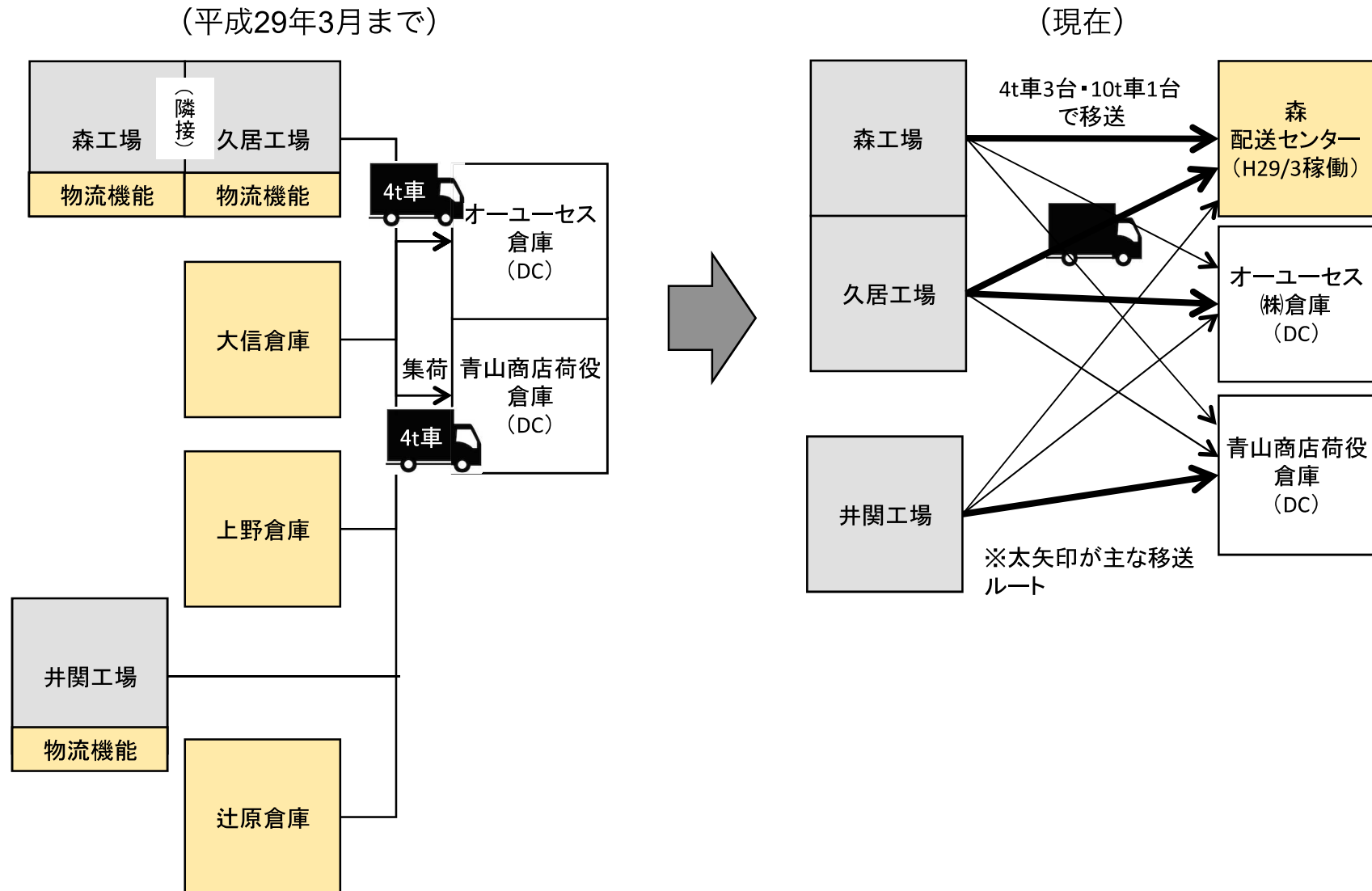
～2016年



2017年



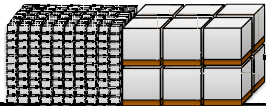
5. 想定される改善策の分野と概要



5. 想定される改善策の分野と概要

(2) 現状の問題点に対する改善案(実証実験案)

改善基準告示遵守の点で課題が多いダイセーロジスティクス便について、昨年同様拘束時間・運転時間改善の観点から2案(C案・E案)、荷役時間・集荷時間改善の観点から3案(A案・B案・D案)を検討した。

	A案 拠点統合による集荷業務の時間削減効果の測定	B案 積込み時間短縮のためのマテハン機器の活用	C案 ワークシェアリングによる資材積下ろし及び積込み作業の改善	D案 荷物の約半量をパレット積みして積込み時間を改善	E案 高速道路料金の経理方法の改善
問題点・狙い	運送会社の集荷に要する時間を、物流拠点統合前／後で比較し、物流拠点統合による時間改善効果を検証する。	手積みによる荷役時間の改善のため、荷物を両脇から挟んで運搬するベールクランプ(フォークリフトのアタッチメント)を使った積込み実験を行う。 	月曜日始業直後に行うダンボール下ろし作業に2～3時間を要し、拘束時間が16Hを超えている。これをワークシェアリングで改善する。	手積みによる荷役時間の改善のため、ダンボールが同一サイズでパレット単位になっている荷物を、パレット2段積みとする。サイズの異なる荷物は手積みとすることで、積込み時間の半減をめざす。 	高速道路料金を給与の手当項目で精算していたことで、ドライバーに高速道路を使わないインセンティブが働いていた。
実験方法	物流拠点統合前／後の運転日報を収集・分析し、集荷時間の削減効果を測定する。	パレット上に積み付けられた貨物を、ベールクランプにより荷台上に直接積みあげる。ドライバーは積み込まれた荷物の形を整えるなど補助作業を行う。	当該作業を前週金曜日の終業前に、別のドライバーが行う。あわせて月曜日の積込みも別のドライバーが担当する。	荷室内寸の高さが従来より10cm高いトラックを使用し、積載量を確保する。約半量(12パレット分)をパレット積みすることを目指す。	給与手当による精算を廃止し、高速道路料金を全額会社の経費(高速代)として計上するように会社の経理方法を改善する。
実証実験採否検討結果	採用 ドライバー労働時間への効果を検証する。	採用しない 荷傷の発生や落下懸念等課題が多い。	採用しない 人手不足で継続採用できない見通しが無い。	採用 青山倉庫1ヶ所積みの時に実験を行う。	採用しない 別途社内の検討事項とする。

6. 実証実験計画

(1) 実験A

拠点統合による集荷時間削減効果の測定

①対象分野

おやつカンパニーの物流拠点は従来8カ所(3工場5倉庫)に分散していたが、2017年3月をもって3倉庫に統合された。これにより、在庫管理・入出荷業務に係る物流コストの削減が見込まれているが、運送会社にとっても集荷拠点数が従来の8カ所(集荷は最大3カ所)から3カ所かつ1.5Km圏内になったため、集荷にかかる時間(主に拠点間走行時間)が短縮されていることが想定される。その効果を実験によって検証する。

② 実験期間

- 積込み日は月曜と水曜であるため、2017年12月4日(月)、6日(水)、11日(月)、13日(水)、18日(月)、20日(水)にAfterデータを記録する。ただし実験Dと重複する日は除外する。
- Beforeデータは、2016年度の同時期の日報4件をランダムに選ぶ。

6. 実証実験計画

(2) 実験D

荷物の約半量をパレット積みすることによる積み込み荷役時間の改善

①対象分野

手積みによる積み込みに1時間30分～3時間を要しており、ドライバーの拘束時間増加と荷役による疲労の原因となっていた。この改善のため、段ボールが同一サイズでパレット単位となっているものについては、パレット積みを行う。段ボールサイズの異なる荷物については手積みとすることで、積み込み時間の半減をめざす。(ダイセーロジスティクス便を対象)

② 実験期間

- 積み込み日は月曜と水曜であるため、2017年12月4日(月)、6日(水)、11日(月)、13日(水)、18日(月)、20日(水)のうちから2回行う。
- 青山商店荷役倉庫からの1ヶ所積みの日に実験を行う。出荷指示は前日17時頃確定するため、その時点で翌日の実験を決定する。

③ 実験方法

- 荷室内寸の高さが従来より10cm高い車両を使用する。
- パレット積みの対象は、ダンボールが同一サイズで倉庫内パレット積みのままに積み込めるものとする。
- パレット積み荷物はストレッチフィルムを巻く。
- 目安としてパレット積み部分は原則2列×3枚×2段(12枚)とし、荷台の前方に積み込む。後方部分は手積みとする。
- パレットはダイセーロジスティクスに実験期間中一時置きの許可を得る。

平成28年度、29年度のパイロット事業を基にしたガイドラインの骨子については、以下のとおりとしたい。

ガイドライン骨子(案)

1. はじめに
2. トラック事業を取り巻く状況
 - (1) ドライバー不足の現状、トラックドライバーの労働条件
 - (2) 労働時間を取りまく現状
3. 課題別の取組指針
 - ① 問題の原因、背景
 - ② 対策の紹介
 - ③ 改善事例(典型的な改善事例を1つないし2つ紹介)
4. 各地方運輸局等の問い合わせ先一覧

平成28年度パイロット事業を踏まえた課題の例

平成28年度パイロット事業において抽出された主な課題・対策の例は以下の通り。

主な課題の例	主な対策の例	実施件数
①集荷・配送の経路等の見直しによる全体の拘束時間の削減	・集荷・荷卸し箇所数の削減 ・集荷と長距離輸送の分離 など	15
②入出荷情報の事前提供による運行の効率化	・積込み予定時間の事前連絡 ・出荷チェックリストの電子化による事前提供 など	10
③荷待ち時間の削減	・予約受付システムの活用 ・予冷库の活用による荷主による荷造りの前日への前倒し など	8
④荷役作業の効率化	・バラ積みのパレット化 ・荷役場所の集約化、改修・拡張 ・積荷の配送先毎の仕分け など	22
⑤附帯作業の改善 (検品、ピッキング等)	・重複検品の廃止 ・ピッキングの方法や人員体制の見直し など	14
⑥施設面の改善	・入出庫バースの増設 ・倉庫内の保管スペースを見直しによる荷役スペースの拡張 など	13
⑦その他	・GPS運行管理システムの活用 ・ドライバーごとの拘束時間の見える化による荷主との実態の共有 など	7
		2

標準貨物自動車運送約款改正に係る周知等について

平成29年12月26日
中部運輸局自動車交通部貨物課

1. 標準貨物自動車運送約款改正に係る周知等について・・・P.2
2. 働き方改革等の動きについて・・・・・・・・・・・・・・・・P.17
3. その他(生産性向上に向けた取組等について)・・・・・・・P.25

1. 標準貨物自動車運送約款の改正等について

会議の目的

○中小・小規模事業者が賃金の引上げをしやすい環境を作るため、平成26年12月の政労使合意等を踏まえ、必要なコストの価格転嫁、取引先企業の収益の中小企業への還元など、**取引条件の改善を図っていく。**

＜メンバー＞ 内閣官房副長官、内閣府副大臣、厚生労働副大臣、経済産業副大臣、**国土交通大臣政務官**、内閣総理大臣補佐官、内閣官房副長官補、内閣府政策統括官、中小企業庁長官、公正取引委員会事務総長、警察庁、総務省、財務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、環境省、**国土交通省(総合政策局長)**

これまでの会議の動き

○価格転嫁等の状況や課題を調査

親事業者など大企業等及び下請事業者など中小企業に対して調査を実施

- ・業種横断的な調査 ⇒ 中企庁が実施
- ・個別業種ごとの調査 ⇒ 業所管省庁で適宜実施（国交省では建設業、トラック運送業、貸切バス事業&旅行業）

H28.3に調査結果を業種毎にとりまとめ、本連絡会議に報告、公表

○大企業へのヒアリング

上記調査結果を踏まえ、大企業等に対するヒアリングを実施（中企庁、公取委、厚労省、国交省が合同実施）

- ・H28.4～5 自動車産業、建設業(19者)
- ・H28.7～8 トラック事業者(16者)及び荷主企業(10者)

○自主行動計画の策定 ※自動車、素形材、建設機械、繊維、電機・情報通信機器、情報サービス・ソフトウェア、トラック運送業、建設業の8業種が計画を策定

事業者の実態や課題を踏まえ、H28.12に根本政務官から全日本トラック協会及び日本建設業連合会に対し、適正取引推進のための「自主行動計画」の策定を要請

- ・H29.3.9に全日本トラック協会が、H29.3.28に日本建設業連合会が「自主行動計画」を策定

⇒ 今後、着実な実施に向けて、フォローアップを行う予定

主な取組状況

＜トラック運送業＞

- トラックドライバーの長時間労働を改善するため、**トラック事業者**に荷待ち時間等の記録を義務付け(H29.7～)
- 過労運転等の違反情報を得た際に、早期に荷主に対して改善協力要請を行う等の**荷主勧告制度の運用改善**(H29.7～)
- 運賃と料金の範囲を明確化するため、**標準運送約款を改正**(H29.11.4 施行)

＜建設業＞

- 公共工事設計労務単価の引き上げ(H29.3～)
- 社会保険未加入対策の一環として、**国交省直轄工事**における下請業者を社会保険加入業者に限定(H29.4～)
- ダンピング対策の徹底や施工期間の平準化など、発注者(公共・民間)における取組を推進するための働きかけを強化

① 取引環境の改善に向けた主な取組(荷待ち時間の記録義務付けについて)

トラックドライバーの長時間労働を改善し、輸送の安全の確保を図るべく、荷待ち時間の実態を把握するとともに、荷待ち時間を生じさせている荷主への勧告等の発動に係る確認の一助等とするため、荷待ち時間記録等を新たにトラック運送事業者に義務付ける省令改正(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)を行い、平成29年7月1日から施行しているところ。

○ 改正の概要

(1) 荷待ち時間等の記録の義務付け(輸送安全規則第8条関係)

トラックドライバーが車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合、ドライバー毎に、

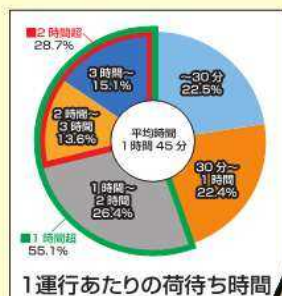
- ・集貨又は配達を行った地点(以下「集貨地点等」という。)
 - ・集貨地点等に到着した日時
 - ・集貨地点等における荷積み又は荷卸しの開始及び終了の日時
- 等について記録し、1年間保存しなければならないこととする。

(2) 適正な取引の確保(輸送安全規則第9条の4関係)

輸送安全規則第9条の4では、従前から、輸送の安全を阻害する行為を防止するため、荷主と協力し、適正な取引を確保することを努力義務としているところ、荷主の都合による集荷地点等における待機についても、トラックドライバーの過労運転につながるおそれがあることから、輸送の安全を阻害する行為の一例として加えることとする。

平成 29 年 7 月 1 日から、 荷主都合 30 分以上の荷待ちは 「乗務記録」の記載対象です。

トラックドライバーの荷待ち時間削減と適正取引構築のために



出典：「トラック輸送状況の実態調査結果」
(国土交通省、平成 27 年調査)



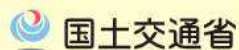
記載はカンタン。
荷主都合による荷待ち時間が30分を超えたら、
集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、
荷積み・荷卸しの開始・終了日時などを書くだけです。

※デジタコなど他の方法で
記録している場合は記載
不要です。

トラックドライバーの長時間労働の要因の一つとなっている荷待ち時間。これを削減するためには、トラックドライバーの乗務実態を把握する必要があります。そこで、国土交通省では「貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令」を平成 29 年 5 月 31 日に公布、29 年 7 月 1 日に施行しました。この省令は、トラックドライバーが車両総重量 8 トン以上または最大積載量 5 トン以上のトラックに乗務した場合、荷主の都合により、30 分以上待機したときは「集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、荷積み・荷卸しの開始・終了日時」などを乗務記録の記載対象として追加するものです。

国土交通省では、今回の一部改正により、荷待ち時間等の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取り組みを促進するとともに、国としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長い荷待ち時間や長時間労働を生じさせている荷主に勧告等を行うにあたっての判断材料とします。

ムダな荷待ち時間を減らし、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、荷主の都合による荷待ち時間が 30 分以上あった場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低 1 年間は保存してください。



全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

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

集貨・荷卸しのパターン例 (サンプル)

- 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」

記載は
こんなにカンタン。
集貨地点等と時刻を書き込むだけ!
記入見本のように、集貨地点等への到着時刻、荷待ち待機の開始・終了時刻、附帯業務の開始・終了時刻、荷積み・荷卸しの開始・終了時刻などの必要事項をご記入ください。記録用紙は、必要な項目が記載されている場合は、各事業者で作成した様式で構いません。

記入見本

荷待ち時間記録(例)

(平成 29 年 7 月 12 日)

※ 車両総重量 8 t 以上又は最大積載量 5 t 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
②-1 9:00 ~ 9:20 ②-2 9:40 ~ 10:00	時間 40 分

附帯業務 開始・終了時刻
③-1 9:20 ~ 9:40 ③-2 10:00 ~ 10:30

荷積み / 荷卸し 開始・終了時刻
④ 10:30 ~ 11:30

集貨地点等からの出発時刻
⑤ 11 時 30 分

- 注
- 1 集貨地点等に到着した時刻 (荷主から指定された場合は当該時刻) から出発した時刻までに、荷主の都合により待機した時間の合計が 30 分未満の場合は記録不要です。
 - 2 また、必要事項をデジタコなど他の方法で記録している場合は記載不要です。
 - 3 現在使用中の「乗務記録」に記載する方法もあります。

※この事例・様式は、見本として示したものです。

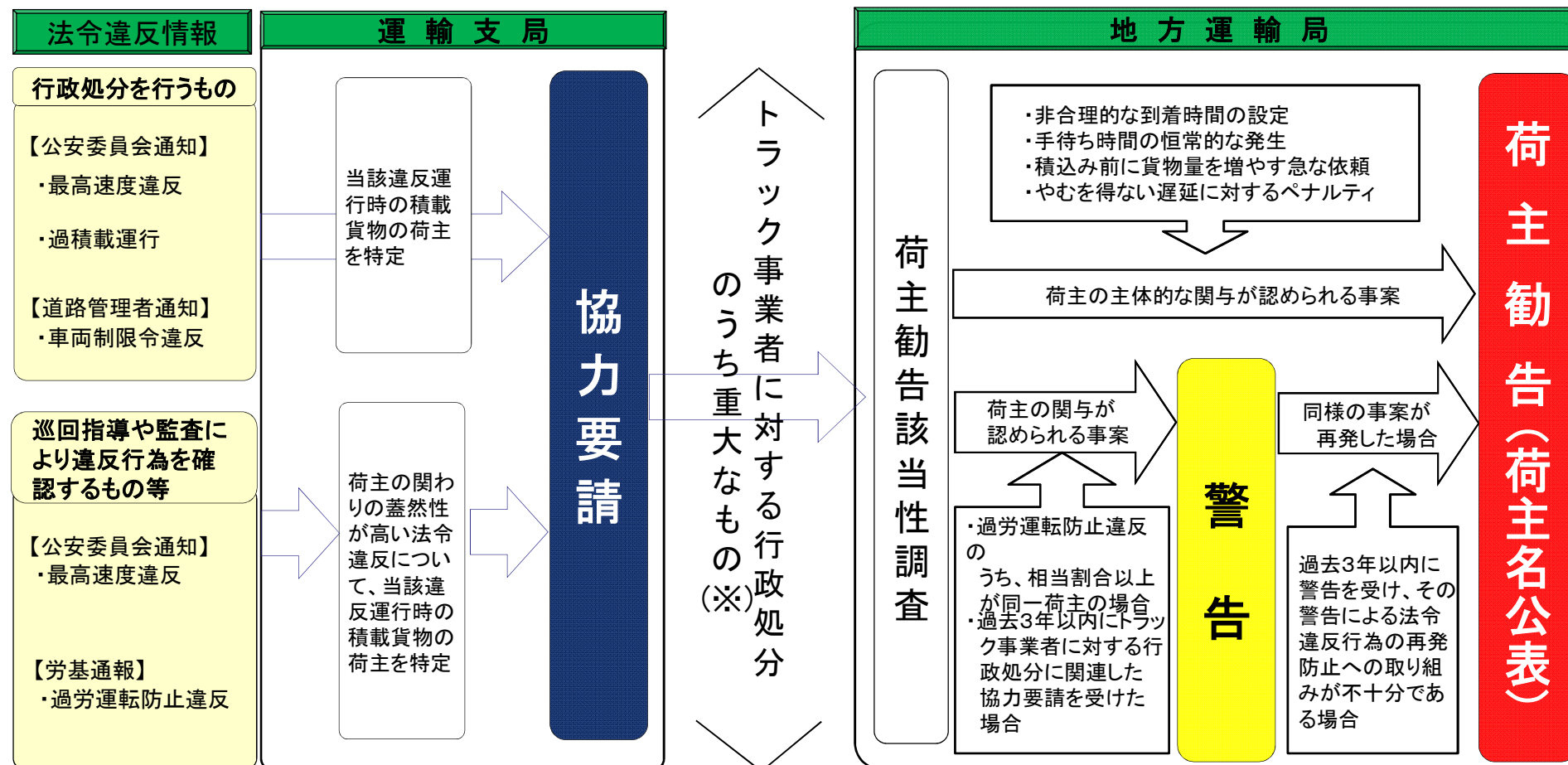
② 取引環境の改善に向けた主な取組（荷主勧告制度の運用の改善①）

〈これまでの問題点〉

- 荷主勧告や警告の判断基準が不明確であり、荷主の関与の有無についての判断が困難。（荷主勧告は、これまで発動実績がない。）
- 行政処分が前提となっており時間を要していたため、荷主へ早期に働きかけることができない。

〈平成29年7月1日から施行〉

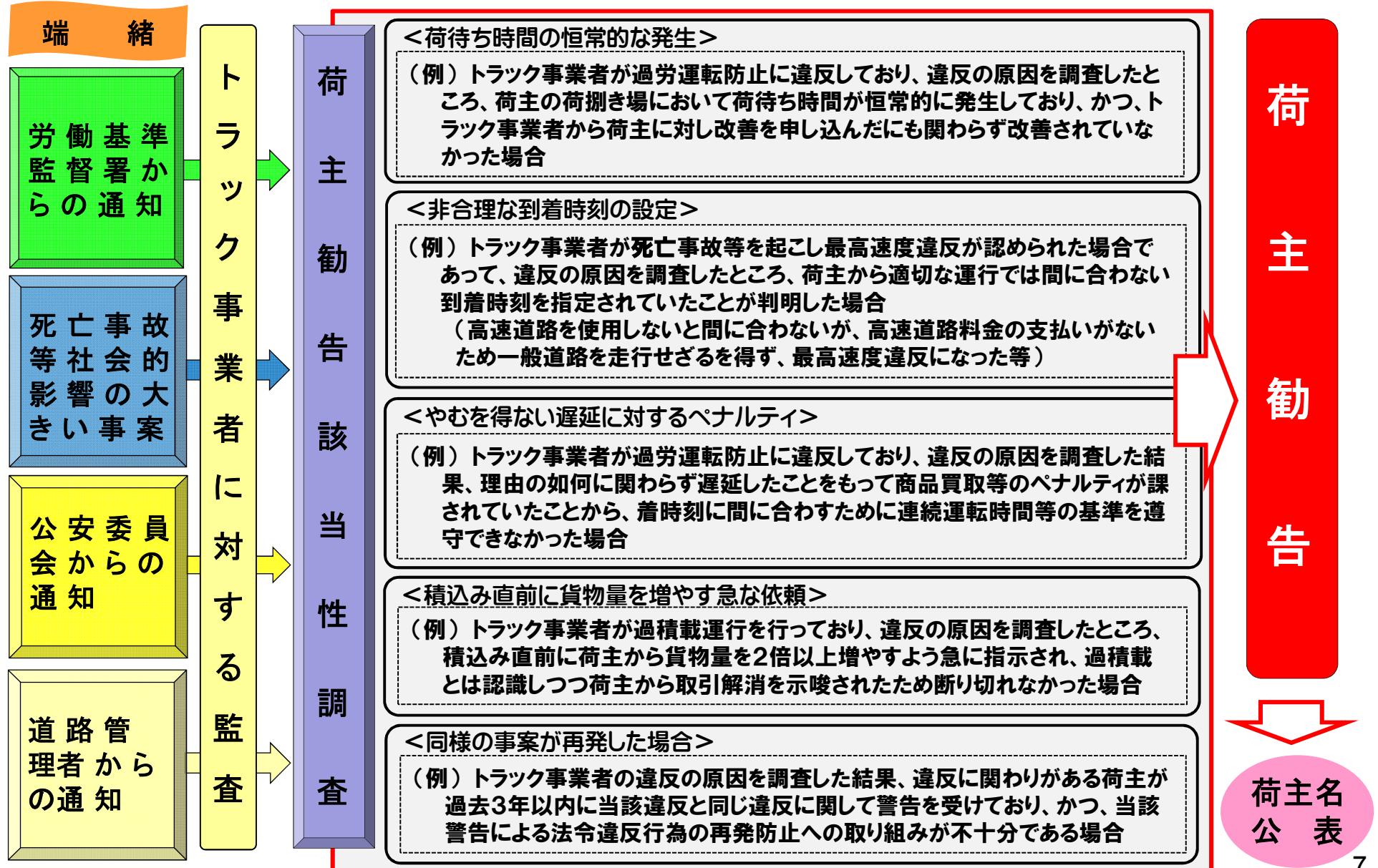
- 荷主勧告の発動基準及び荷主関与の判断基準をより明確化。
- 荷主関与の蓋然性が高い法令違反情報に対して、迅速に荷主を特定し改善の協力を要請する仕組みを創設。



（※）行政処分のうち重大なものとは、事業停止処分事案、過労運転防止違反の件数が多い事案、死亡事故等の社会的影響が大きい事案とする。

② 取引環境の改善に向けた主な取組(荷主勧告制度の運用の改善②)

(荷主勧告に該当すると想定される事案)



荷主の皆様へ…トラック運送事業者の法令違反行為に

荷主の関与が判明すると荷主名が公表されます！

荷主の関与の判断基準を明確化するとともに、荷主へ早期に協力要請を行うなど、新たな荷主勧告制度の運用を平成29年7月1日から開始しました。

トラック運送事業者の法令違反行為

①「ドライバーの労働時間のルール違反」(過労運転防止措置義務違反)

労働時間の主なルール(平成13年8月20日 国土交通省告示第1365号)

拘束時間 (始業から就業までの時間)	・1日 原則13時間以内 最大16時間以内(15時間を超え1週間2回以内) ・1か月 293時間以内
休息時間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	・継続8時間以上
運転時間	・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
運転制限時間	・4時間以内

②「道路法(車両制限令)違反」(車両の総重量、軸重等の一般的制限値又は許可値を超える車両の運行)

③「道路交通法違反」(過積載運行、速度超過等)

新たな荷主勧告制度の概要



荷主勧告に該当すると想定される荷主の主体的な関与の具体例

荷主の関与についての調査(荷主勧告該当性調査)を実施

①荷待ち時間の恒常的な発生



②非合理的な到着時刻の設定



③やむを得ない遅延に対するペナルティ



④重積違反等となるような依頼



調査の結果、上記の事例に
該当する場合

荷主勧告を発動

荷主名の公表

「荷主勧告制度」とは？

「荷主勧告」は、貨物自動車運送事業法64条に基づき、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」といった措置を適宜により行っています。

③ 取引環境の改善に向けた主な取組(標準運送約款の改正①)

(トラック運送業の適正運賃・料金検討会)

○自動車局においては、トラック運送事業者の取引環境の改善及び長時間労働の抑制

に取り組むため、平成27年度、厚生労働省と共同で、荷主も構成員に含めた「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。

○同協議会における取引環境改善に向けた議論に先立ち、適正運賃・料金収受に関する議論の論点整理や方向性に関する助言を行うための場として、平成28年7月に「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」を設置。

検討会を4回開催し、適正な運賃・料金収受に向けた方策を取りまとめ、協議会へ報告。

「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」委員

委員

【学識経験者】

- ・ 藤井 聡 京都大学工学部工学研究科教授（座長）
- ・ 野尻 俊明 流通経済大学学長
- ・ 柳澤 宏輝 弁護士（長島・大野・常松法律事務所）

【行政】

- ・ 平嶋 隆司 国土交通省自動車局貨物課長
- ・ 川上 泰司 国土交通省総合政策局参事官（物流産業）
- ・ 藤枝 茂 厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
- ・ 伊奈 友子 経済産業省商務・サービスグループ物流企画室長

オブザーバー

【荷主】

- ・ 上田 正尚 （一社）日本経済団体連合会産業政策本部長
- ・ 栗原 博 日本商工会議所流通・地域振興部長
- ・ 黒川 毅 日本機械輸出組国際貿易円滑化委員会委員長

【トラック運送業】

- ・ 坂本 克己 （公社）全日本トラック協会会長
- ・ 馬渡 雅敏 （公社）全日本トラック協会副会長

(運賃・料金に関しトラック事業者からよく聞かれる意見)

① 目安となる運賃を定めて欲しい

- 荷主等との運賃交渉の目安となる「標準運賃」「最低運賃」等を国から示して欲しい。

② 原価計算に基づく受注を徹底すべき

- 原価割れで運送を引き受ける事業者が存在する限り、①の目安があっても無意味。
- ①の目安運賃があると、高値で取れている運賃がそこに張り付き、企業努力が無意味となる。
- 各事業者における原価計算の実施と、それに基づく受注を徹底するべき。

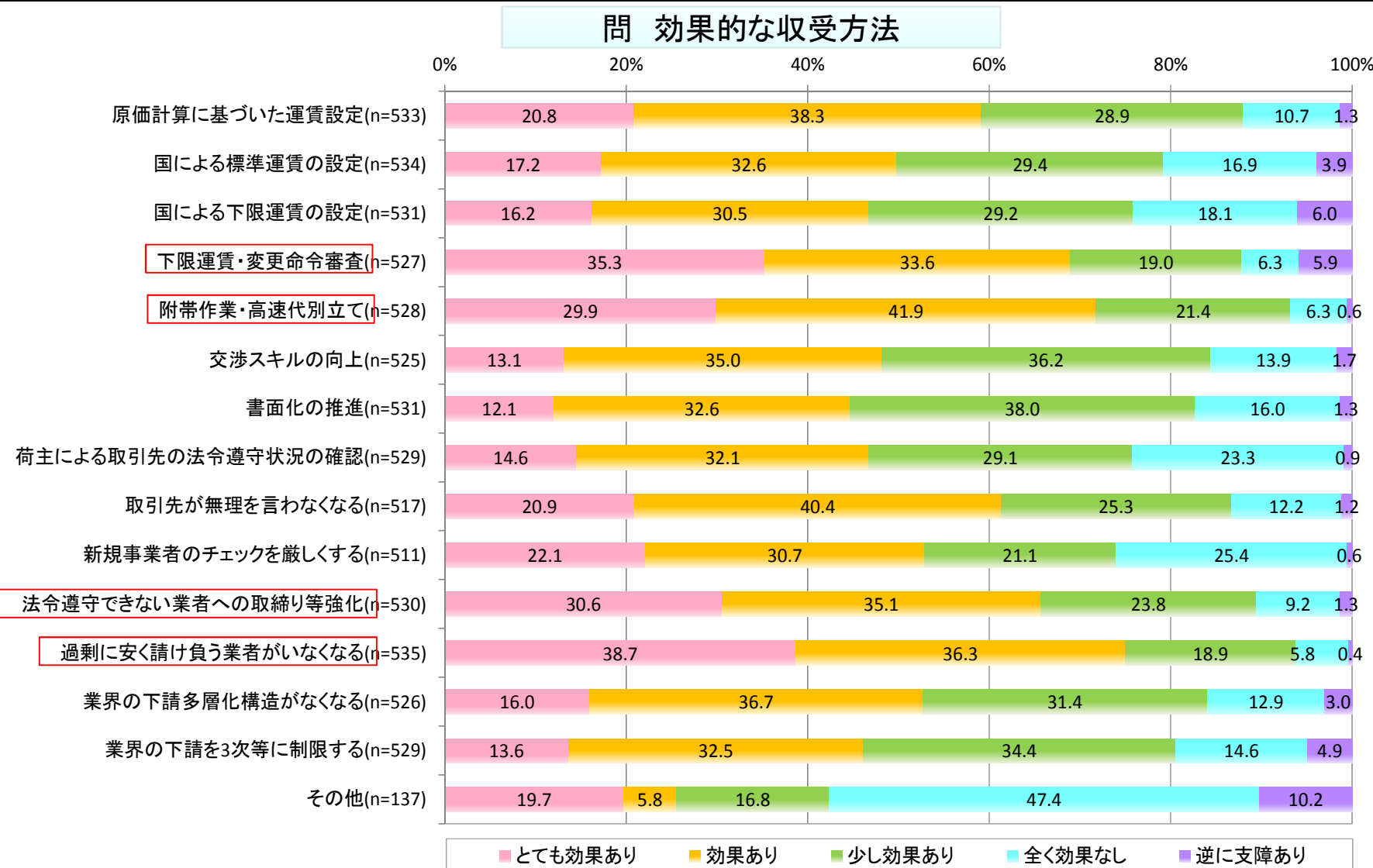
③ 運送以外のコストを適切に収受できるようにして欲しい

- 待機料金、附帯作業費、高速料金等を、**運賃とは別途の料金**として、適切に荷主等に負担してもらえるような仕組みが必要。

③ 取引環境の改善に向けた主な取組(標準運送約款の改正③)

(十分な運賃・料金の収受)のために効果的な方法)

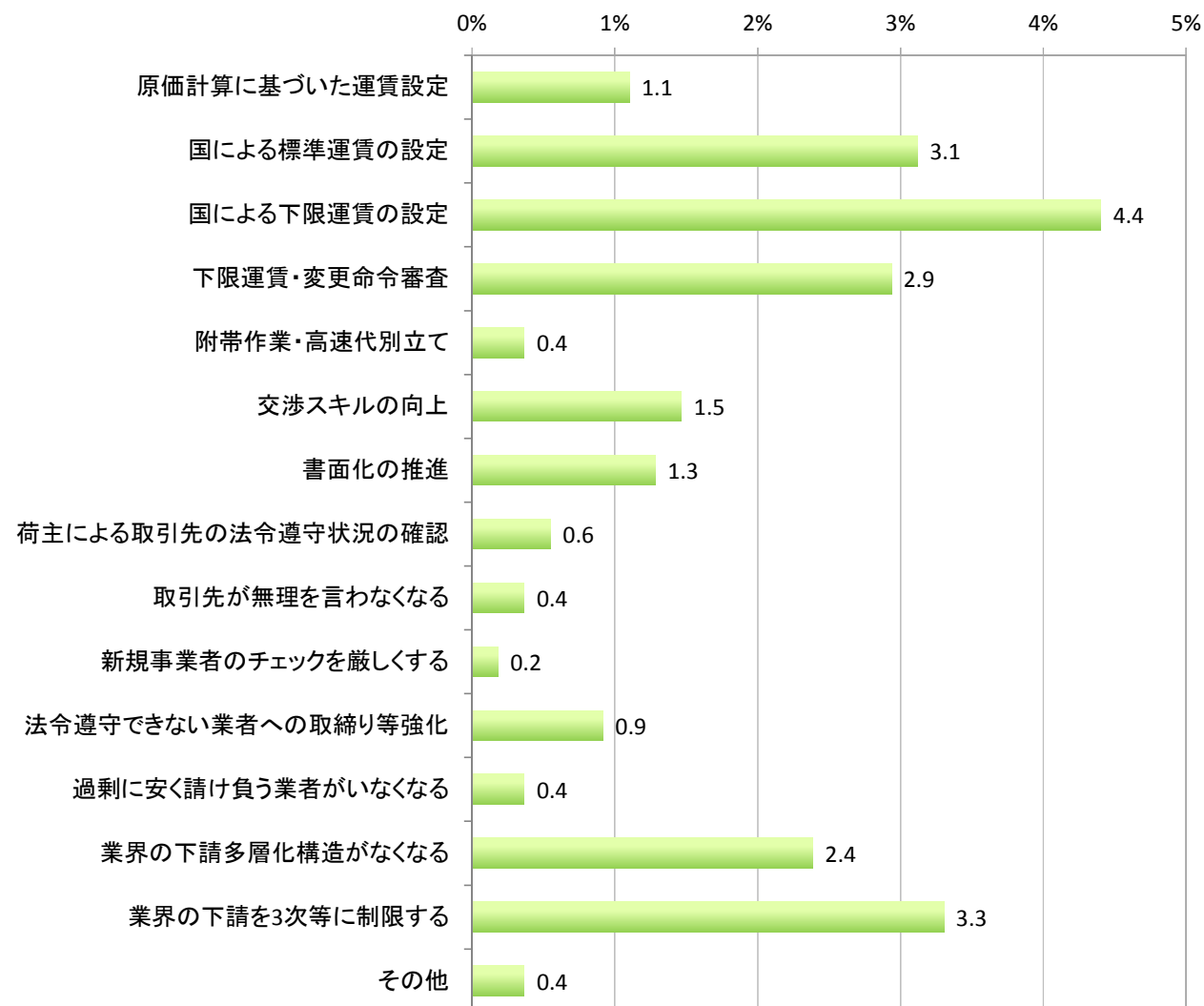
問:「十分な運賃・料金の収受」のために、次の方法はどれくらい効果的だと思いますか。(単回答)



③ 取引環境の改善に向けた主な取組(標準運送約款の改正④)

(「十分な運賃・料金の收受」のために特に支障がある方法)

問: 特に支障がある方法を2つまでご回答ください。(複数回答) (複数回答, n=545)



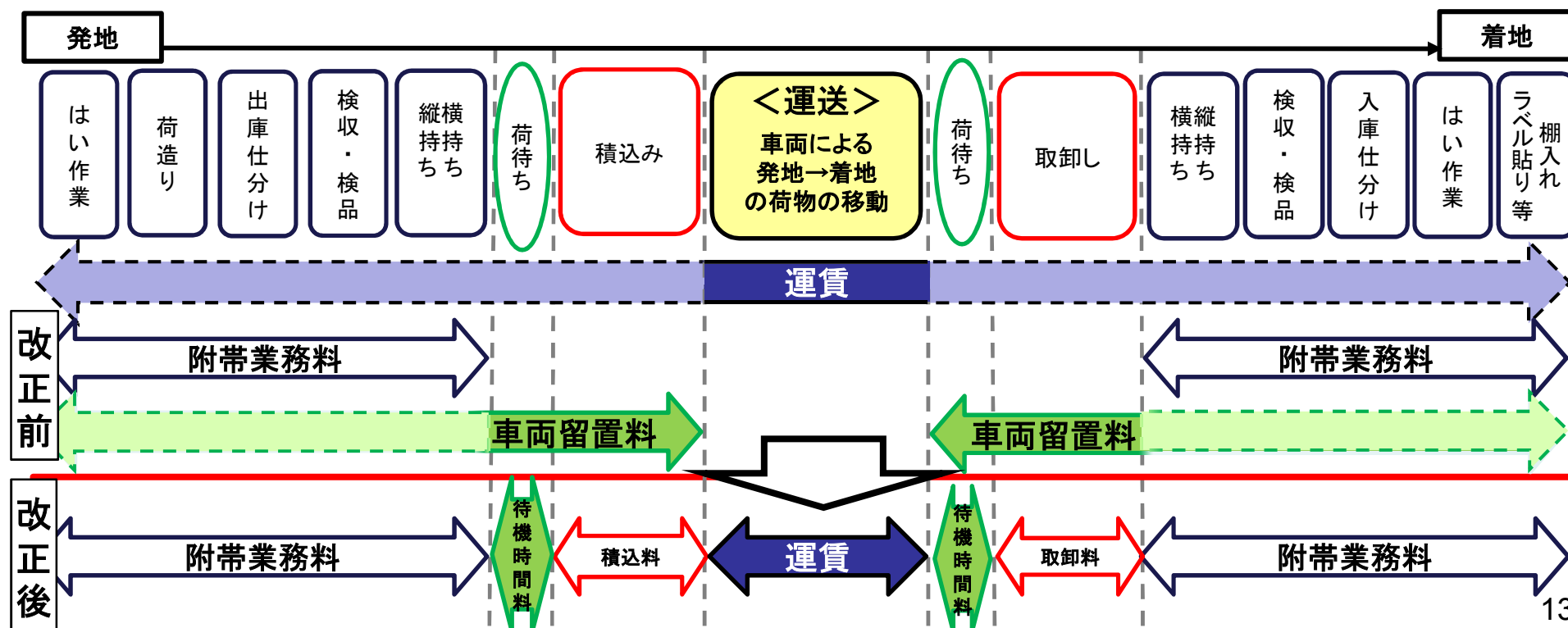
③ 取引環境の改善に向けた主な取組(標準運送約款の改正⑤)

(適正な運賃・料金収受に向けた方策について)

○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



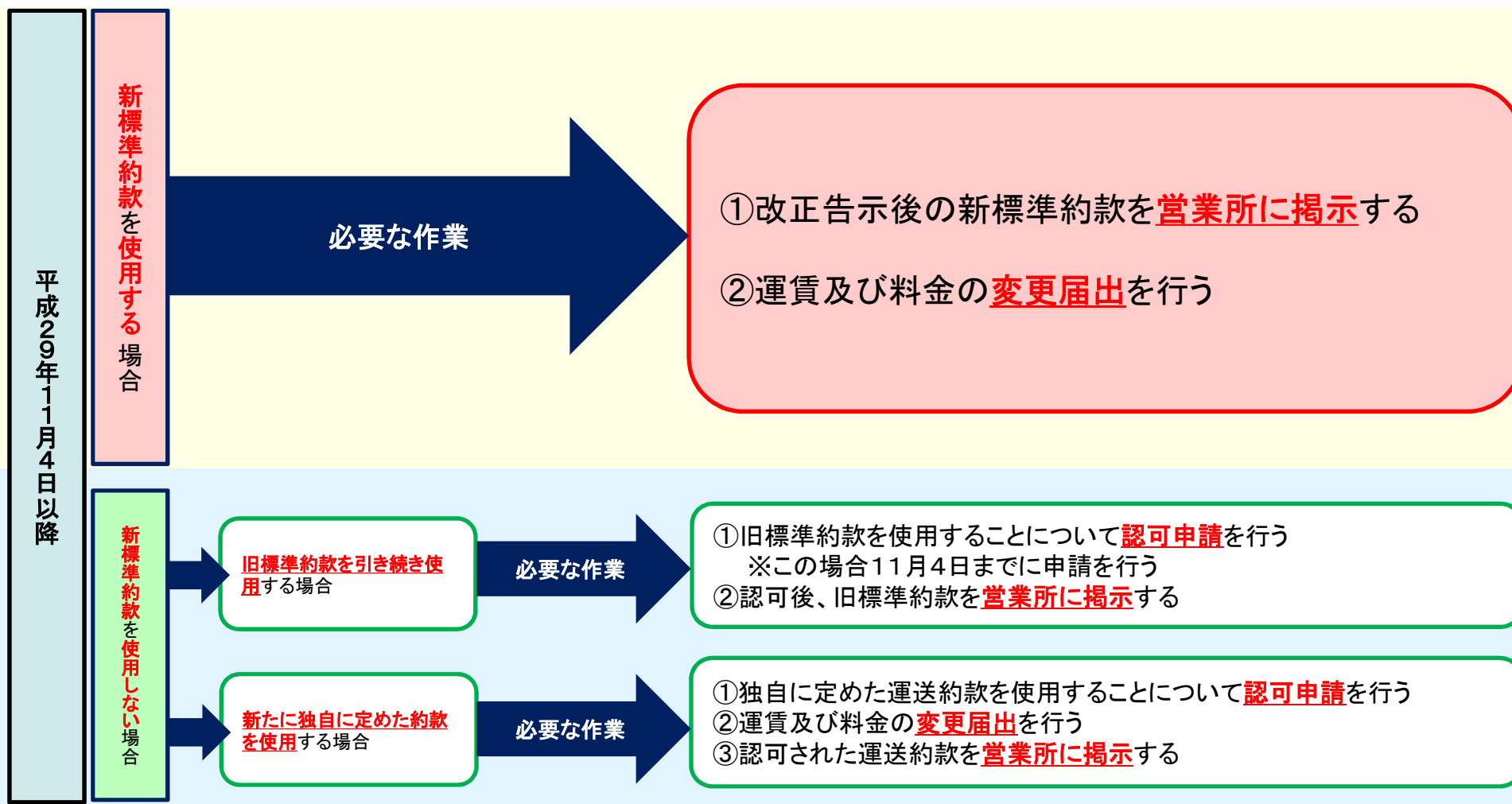
(※)はい作業: 倉庫等において袋や箱を一定の方法で規則正しく積み上げたり、積み上げられた荷をくずしたりする作業

スケジュール: 平成29年8月4日公布、11月4日施行

③ 取引環境の改善に向けた主な取組(標準運送約款の改正⑥)

- ・標準貨物自動車運送約款等の改正に伴いトラック事業者に行っていただくこと

○待機時間料、積込料及び取卸料を収受するためには、①運賃及び料金の変更届出、②新標準約款の掲示が必要です。



(その他:従前から独自の約款を使用している場合)

○独自の約款を引き続き使用する場合については手続きは不要

○独自の約款の変更を行う場合については①認可申請、②運賃及び料金の届出、③約款の掲示が必要

※新標準約款:平成29年11月4日に施行される標準貨物自動車運送約款及び標準貨物軽自動車運送約款

※旧標準約款:平成29年11月3日以前に適用されていた標準貨物自動車運送約款及び標準貨物軽自動車運送約款

平成29年11月4日よりトラック運送における 運賃・料金の収受ルールが変わります。

標準貨物自動車運送約款等の改正概要

①「運賃」と「料金」の区別を明確化します

運賃が運送の対価であることを明確化します。



②「待機時間料」を新たに規定します

荷主都合による
荷待ちの対価を
「待機時間料」とします。



③ 附帯業務の内容をより明確化します

附帯業務の内容に「棚入れ」、
「ラベル貼り」等※を追加します。

※その他追加する附帯業務：「横持ち」、「縦持ち」、「はい作業」



標準貨物自動車運送約款とは？

国土交通省が制定するトラック事業者と荷主の契約書のひな形です。

荷主に行っていただきたいこと

- ✓ **運送状に「運賃」と「料金」を区別して記載する。**
 - ▶ 運賃とは別に積込み・取卸し、附帯業務の料金を記載する必要があります。
- ✓ **運送以外の役務等が生じる場合はトラック事業者にその対価となる料金を支払う。**
 - ▶ 運送状に記載がない作業や荷待ちが発生した場合においても料金を支払う必要があります。

トラック事業者が行うべきこと

- ✓ **新標準約款を営業所に掲示する**
 - ▶ 約款を掲示していない場合、罰則の対象となります。
- ✓ **運賃・料金表の変更届出を行う**
 - ▶ 「積込料」「取卸料」「待機時間料」を新たに設定する必要があります。

問合せ先

国土交通省貨物課 ☎ 03-5253-8575

北海道運輸局貨物課	☎ 011-290-2743	近畿運輸局貨物課	☎ 06-6949-6447
東北運輸局貨物課	☎ 022-791-7531	中国運輸局貨物課	☎ 082-228-3438
関東運輸局貨物課	☎ 045-211-7248	四国運輸局貨物課	☎ 087-835-6365
北陸信越運輸局貨物課	☎ 025-285-9154	九州運輸局貨物課	☎ 092-472-2528
中部運輸局貨物課	☎ 052-952-8037	沖縄総合事務局陸上交通課	☎ 098-866-1836

または、全日本トラック協会、お近くの都道府県トラック協会へお問い合わせください。



国土交通省



公益社団法人
全日本トラック協会

都道府県トラック協会



国土交通省



公益社団法人
全日本トラック協会

都道府県トラック協会

標準貨物自動車運送約款改正に係る周知活動について

【荷主団体向け】

担当部局	周知日	周 知 先	参加者数	備 考
三重運輸支局	10月19日	荷主 (三重河川国道事務所主催の不正改造車・過積載排除講習)	7名	
三重運輸支局	10月31日	三重県商工会議所連合会	—	訪問者: 三重運輸支局長 三重県トラック協会専務理事
三重運輸支局	10月31日	三重県商工会連合会	—	訪問者: 三重運輸支局長 三重県トラック協会専務理事
三重運輸支局	10月31日	三重県中小企業団体中央会	—	訪問者: 三重運輸支局長 三重県トラック協会専務理事
三重運輸支局	11月1日	JA全農三重県本部	—	訪問者: 三重運輸支局長
三重運輸支局	11月7日	三重県経営者協会	—	訪問者: 三重運輸支局長
三重運輸支局	11月8日	JA三重中央会	—	訪問者: 三重運輸支局長
三重運輸支局	11月15日	荷主・トラック運送事業者 (三重県トラック協会主催の物流セミナー)	約120人	貨客混載、荷主勧告制度、働き方改革の動き等も説明(内荷主約30人)

【運送事業者向け】

担当部局	周知日	周 知 先	参加者数	備 考
中部運輸局	9月19日	トラック運送事業者 (三重県トラック協会主催トラック運送業生産性向上セミナー)	約60名	
三重運輸支局	10月16日	トラック運送事業者 (三重県トラック協会主催標準約款改正説明会(津市))	約100名	
三重運輸支局	10月20日	トラック運送事業者 (三重県トラック協会主催標準約款改正説明会(四日市市))	約180名	

【本省における荷主団体への周知活動】

担当部局	周 知 先	周知事業者数	備考
国土交通省自動車局貨物課	経 済 産 業 省 所 管 荷 主 企 業	610	
国土交通省自動車局貨物課	農 林 水 産 省 所 管 荷 主 企 業	385	16

2. 働き方改革等政府の動きについて

自動車運送事業における時間外労働規制の見直し(政府の取組)

- 今般、総理、関係閣僚及び有識者から構成される「働き方改革実現会議」において、「働き方改革実行計画」が策定され(平成29年3月28日)、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。
- 自動車の運転業務についての見直しにあたってのポイントは以下のとおり。
 - ①十分な猶予期間の設定 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強力に推進

	現行規制	見直しの内容「働き方改革実行計画」(平成29年3月28日決定)
原則	≪労働基準法で法定≫ (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定を結んだ場合、 協定で定めた時間まで時間外労働可能 (3) 災害復旧や大雪時の除雪など、避けることができない 事由により臨時の必要がある場合には、労働時間の延長が 可能(労基法33条)	≪同左≫
↓ 36協定の 限度	≪厚生労働大臣告示：強制力なし≫ (1) ・原則、月45時間 かつ 年360時間 ・ただし、臨時的で特別な事情がある場合、延長に上限 なし(年6か月まで)(特別条項) (2) ・自動車の運転業務は、(1)の適用を除外 ・別途、改善基準告示により、拘束時間等の上限を規定 (貨物自動車運送事業法、道路運送法に基づく行政 処分の対象)	≪労働基準法改正により法定：罰則付き≫ (1) ・原則、月45時間 かつ 年360時間 ・特別条項でも上回ることの出来ない年間労働時間を設定 ① 年720時間(月平均60時間) ② 年720時間の範囲内で、一時的に事務量が増加する場合にも 上回ることの出来ない上限を設定 a. 2～6ヶ月の平均でいずれも80時間以内 b. 単月100時間未満 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) ・ 施行後5年以降 年960時間 (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1

ポイント2

ポイント3

※関係省庁横断的な検討の場を設け、生産性の向上、多様な人材の確保・育成等の長時間労働是正の環境整備のための行動計画を策定・実施

働き方改革実行計画（抜粋）

（取引条件改善など業種ごとの取組の推進）

取引関係の弱い中小企業等は、発注企業からの短納期要請や、顧客からの要求などに応えようとして長時間労働になりがちである。商慣習の見直しや取引条件の適正化を、一層強力に推進する。

自動車運送事業については、関係省庁横断的な検討の場を設け、IT の活用等による生産性の向上、多様な人材の確保・育成等の長時間労働を是正するための環境を整備するための関連制度の見直しや支援措置を行うこととし、行動計画を策定・実施する。

特にトラック運送事業においては、事業者、荷主、関係団体等が参画して実施中の実証事業を踏まえてガイドラインを策定するとともに、関係省庁と連携して、①下請取引の改善等取引条件を適正化する措置、②複数のドライバーが輸送行程を分担することで短時間勤務を可能にする等生産性向上に向けた措置や③荷待ち時間の削減等に対する荷主の協力を確保するために必要な措置、支援策を実施する。

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。

検討の視点

1. 生産性の向上

- ・ 運行の効率化・省労働力化
- ・ 手荷役の削減
- ・ 荷待ち時間の削減
- ・ 宅配便の再配達削減
- ・ 駐車場所から集配先までの移動時間の削減 等

2. 多様な人材の確保・育成

- ・ 女性、若者等の就業促進
- ・ 勤務形態の改善 等

3. その他長時間労働を是正するための環境の整備

※関係者の要望を参考に施策を検討

構成

議長 長：野上 浩太郎 内閣官房副長官
 議長代理：牧野 たかお 国土交通副大臣
 副議長 長：古谷 一之 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

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 当面の対応方針として「直ちに
 取り組む施策」を取りまとめ

※平成30年春頃までに「行動計画」を策定

トラック・バス・タクシーの働き方改革 「直ちにに取り組む施策」

ー長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセルー

～クルマの仕事の生産性＆職の魅力を高める63施策～

「☆」を付した施策は「働き方改革実行計画」(平成29年3月)策定以降の
新規施策

「※」を付した施策は強化施策

自動車運送事業は、長時間労働の状況にある一方、荷待ち時間、宅配の再配達等に大きな効率化余地が存在。

このため、**以下の取組を政府を挙げて強力に推進。**

I. 長時間労働是正のための環境整備

①労働生産性の向上

◎短い時間で効率的に運ぶ一様なムダの解消ー

【警、農、国、環】

「荷待ち時間」削減：トラックの予約調整システムの導入促進☆

「荷役時間」削減：パレット化等による機械荷役への転換促進☆

「宅配の再配達」削減：オープン型宅配ボックスの導入促進 ※

「走行時間」削減：高速道路の有効活用

◎たくさん運んで、しっかり稼ぐ【経、国、環】

ダブル連結トラックの導入促進☆

配車アプリ・スマートメーターによるタクシーの効率配車と新サービス☆

トラック・バス・タクシー事業の「かけもち」制度化☆

◎運転以外の業務も効率化【厚、国】

ICTを活用した運行管理の効率化☆

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【経、国、環】

荷役の機械化支援☆、トラック・高速バスの中継輸送☆、

SA・PAの大型車駐車マス不足対策

◎誰でも働きやすい職場づくり【厚、国】

女性が働きやすい職場環境の整備

◎免許を取る人を増やす【警、厚】

第二種免許の受験資格の見直しの検討☆、免許取得支援制度の利用促進

③取引環境の適正化

◎荷主・元請の協力の確保【厚、農、経、国】

荷主勧告制度の運用見直し☆、不適切な取引条件の改善に向けた取組

◎運賃・料金の適正収受【国】

荷役等の運送以外の役務の対価の収受対策☆

貸切バス運賃・料金の下限割れ防止対策

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

◎働き方改革の実現に向けた

アクションプランの策定の要請☆【国】

事業者団体に対し、策定・実施を要請

◎ホワイト経営の「見える化」・優遇☆【国】

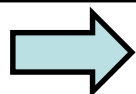
ホワイト経営に取り組む企業が取引先や

求職者に「見える」仕組みや優遇策を検討

◎行政処分の強化☆【国】

過労防止関連違反等に係る

行政処分の処分量定の引上げ



- 平成30年度予算概算要求に反映するとともに、制度・運用の見直しの検討を加速
- 今後、さらに検討を進め、平成30年春頃を目途に「行動計画」を策定・公表

- 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。
- 労働基準法の改正案において、月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率引上げ（25%→50%）の適用が平成31年4月からとされていることを踏まえ、検討及び好事例の横展開等の取組みを平成30年度中までに実施。
- 平成29年度は、平成28年度に引き続き(1)長時間労働削減に向けたパイロット事業 及び (2)適正運賃・料金収受に向けた検討を行っているところ。
- 「トラック運送業の生産性向上協議会」と合同開催。

「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】

平川 則男 日本労働組合総連合会 総合政策局長
 村上 陽子 日本労働組合総連合会 総合労働局長
 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
 山口 浩一 全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長

【行政】

新原 浩朗 内閣府政策統括官（経済財政運営担当）
 山越 敬一 厚生労働省労働基準局長
 伊奈 友子 経済産業省商務・サービスグループ消費経済企画室長
 安藤 保彦 中小企業庁事業環境部取引課長
 宮浦 浩司 農林水産省食料産業局食品流通課長
 奥田 哲也 国土交通省自動車局長
 川上 泰司 国土交通省総合政策局官房参事官（物流産業）

【荷主】

上田 正尚 （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
 小林 治彦 日本商工会議所 産業政策第二部長
 小林 信 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
 黒川 毅 日本機械輸出組合 国際貿易円滑化委員会委員長
 一柳 尚成 トヨタ自動車（株） 物流管理部長
 鈴木 賢司 三菱商事（株） ロジスティクス総括部長

【トラック運送業】

辻 卓史 （公社）全日本トラック協会 副会長
 千原 武美 （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
 村瀬 毅 日本通運（株） 業務部長

※新原浩朗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

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
①中央・各都道府県において協議会の設置・検討 (厚生労働省・国土交通省、荷主、事業者等による協議会)	協議会の設置			
	協議会の開催、パイロット事業の計画・検証、対策の検討、ガイドラインの策定 等			
②長時間労働等の実態調査、対策の検討	調査の実施・検証			
③パイロット事業(実証実験)の実施、対策の具体化		パイロット事業(実証実験)の実施 労働時間縮減のための助成事業		継続実施
④ガイドラインの策定・普及			ガイドラインの策定・普及	
⑤取引環境・長時間労働改善の普及・定着				普及・定着の促進 助成事業の実施

定期的なフォローアップ・更なる対策の検討

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」における平成29年度パイロット事業（実証実験）の実施集団選定状況

○44都道府県において51対象集団が決定（47都道府県で54対象集団の見込）。

平成29年11月20日現在

○荷種の内訳は、食料品16件、農産物7件、建設資材6件、機械製品4件、ゴム製品2件、化学品2件、その他14件であり、全国で様々な荷種を扱う。

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

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

3. その他（生産性向上に向けた取組等について）

中継輸送の普及・実用化に向けた取組について

「中継輸送」

長距離運行を複数のドライバーで分担する輸送形態

労務負担の軽減や人手不足の緩和に資する

【実施に当たっての課題】

○平成27年度から28年度にかけて「中継輸送実証実験モデル事業」を実施

○モデル事業を通じて、中継輸送の実施に当たっての具体的な課題が明らかに

- ・中継輸送を行うトラック事業者同士のマッチングの場が十分でないこと
- ・トラック事業者同士が交わす協定書の項目が明確でないこと

等

【普及・実用化に向けた取組】

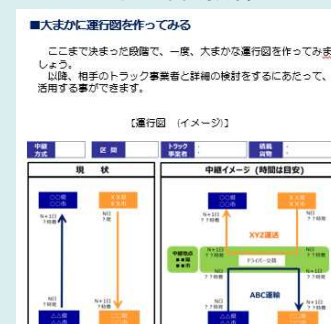
手引書の作成

平成29年3月に、中継輸送の実施に当たって検討すべき事項や必要となる資料等について、分かりやすく解説した手引書を作成

手引書(抜粋)

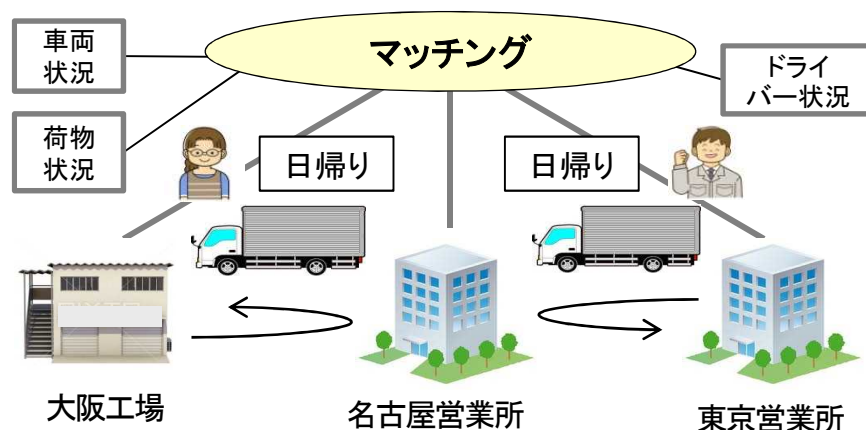
【手引書の項目】

- ・中継輸送の実施ルール
 - ・中継輸送の枠組み
 - ・中継輸送の運用の詳細
- ※協定書の項目例



等

【中継輸送のイメージ】



周知・支援等

○各都道府県等のトラック事業の協同組合に対し、中継輸送のマッチング機能を担うよう働きかける

○上記の手引書について、ホームページや説明会等を通じて、トラック事業者の利用を促していく

ダブル連結トラック実験

- 深刻なドライバー不足が進行するトラック輸送の省人化を促進するため、特車許可基準を緩和、1台で2台分の輸送が可能な「**ダブル連結トラック**」を導入。
- H28年11月22日より新東名で21m車両での実験を開始。労働環境改善や輸送効率化のため、SA・PAを利用した上下線を乗り換える「**中継輸送**」の実験を実施。
- H29年10月16日から、順次、**25m車両**での実験を開始。

【25m実験参加状況及び走行ルート】

開始日	実験参加者	台数	車両長	走行ルート
H29年10月16日	福山通運(株)	1	25m	静岡県裾野市 ～ 愛知県北名古屋市
H29年11月 1日	ヤマト運輸(株)	2	25m	神奈川県愛甲郡愛川町 ～ 大阪府茨木市
未定	日本梱包運輸倉庫(株)	未定	未定	埼玉県狭山市 ～ 清水PA(中継) ～ 三重県鈴鹿市

【25mダブル連結トラック】

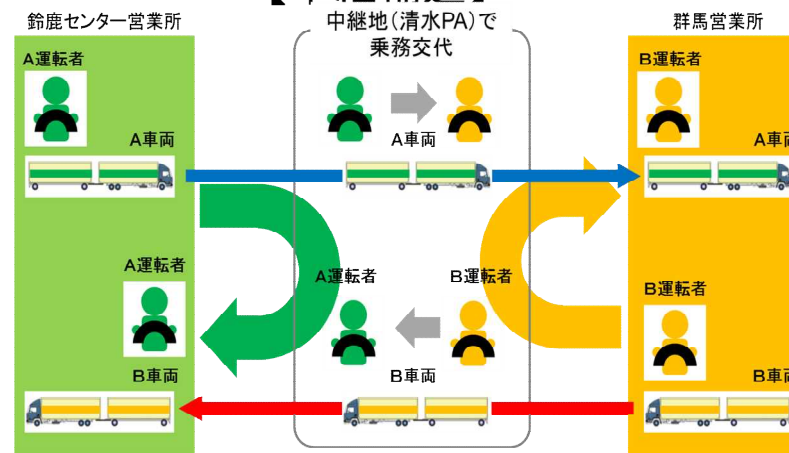


福山通運(株)



ヤマト運輸(株)

【中継輸送】



自動車運送業の生産性向上プラン

□ 自動車運送業の担い手不足と人口減少に伴う輸送需要の減少により、過疎地域等において人流・物流サービスの持続可能性の確保が深刻な課題となっている。

➡ 自動車運送事業者が旅客又は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、サービスの「かけもち」を可能とする。**〈平成29年9月1日施行〉**

現 状

【乗合バス】



350kg未満の荷物を運ぶことが可能
(道路運送法第82条)

【貸切バス・タクシー】

旅客運送に特化

【トラック】

貨物運送に特化

活用円滑化案

【乗合バス】



350kg以上の荷物を運ぶことを可能とする
(貨物自動車運送事業の許可を取得)

※350kg未満の荷物を運ぶ場合は、今まで通り許可不要

【貸切バス】



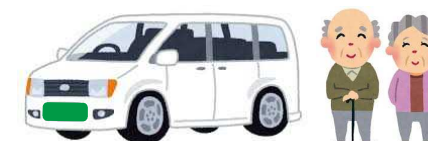
荷物を運ぶことを可能とする
(貨物自動車運送事業の許可を取得)
※過疎地域に限る

【タクシー】



荷物を運ぶことを可能とする
(貨物自動車運送事業の許可を取得)
※過疎地域に限る

【トラック】



人を運ぶことを可能とする
(旅客自動車運送事業の許可を取得)
※過疎地域に限る

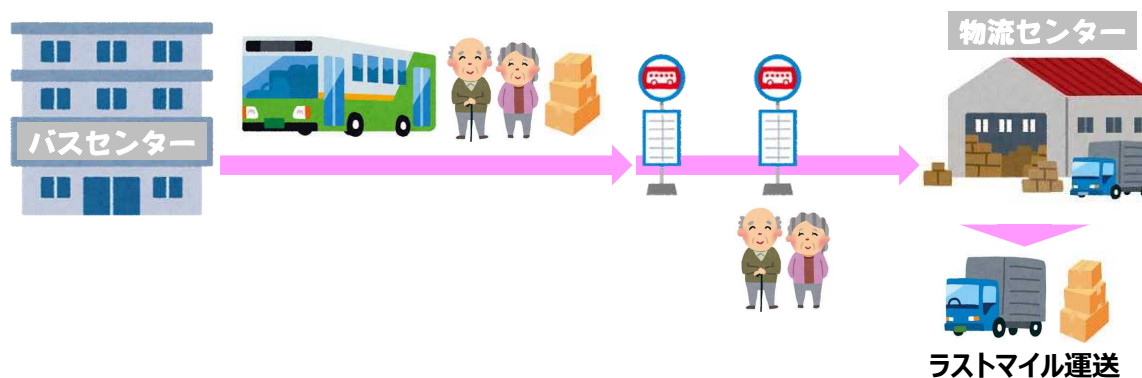
【自家用有償旅客運送者】



自家用有償旅客運送者が自家用自動車で350kg未満の荷物を運ぶことが可能
(道路運送法第78条第3号の許可を取得) **※過疎地域に限る**

貨客混載で想定されるケース

乗合バス



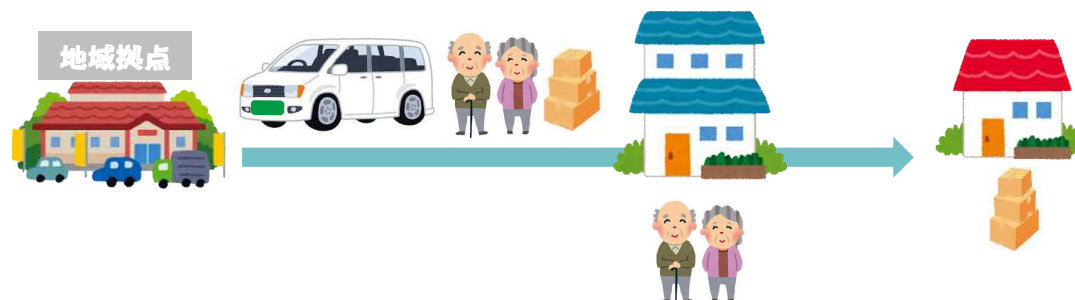
- 定期路線運行を行う乗合バスにおいて、同一方面に向かう貨物を一緒に載せ、地場のトラック事業者と共同することで、効率的な運送を実現

タクシー



- 時間帯の需要に応じて、旅客運送・貨物運送を行い、効率的な運営を実現

トラック



- ある2地点間で貨物を運送する際、途中経路に家がある旅客と一緒に乗車させることで、効率的な運送を実現

総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)の概要(平成29年7月28日 閣議決定)

- ◆ 物流は、我が国の産業競争力の強化、豊かな国民生活の実現と地方創生を支える、社会インフラであり、途切れさせてはならない。
- ◆ 現行大綱策定後、第4次産業革命や通販事業の拡大など社会状況が大きく変化し、今後も更なる少子高齢化等が進展。
- ◆ 社会状況の変化や新たな課題に対応できる「強い物流」を構築するために、物流の生産性向上に向けた、6つの視点からの取組を推進。

物流の生産性向上

<革命的に変化する>

新技術(IoT、BD、AI等)の活用による“物流革命”

物流分野での新技術を活用した新規産業の創出

- (1) IoT、BD、AI等の活用によるサプライチェーン全体最適化の促進等

気象データのAI解析による需要予測の製・配・販での共有、RFIDの活用によるサプライチェーン全体の最適化と在庫日数や輸送コストの削減等

- (2) 隊列走行及び自動運転による運送の効率化

世界に先駆けた自動運転の社会実装。特に、後続車無人の隊列走行については、社会実装を目指し、必要な技術開発、社会的受容性や事業面を検討

- (3) ドローンの活用

荷物配送を本格化させるための取組を実施

- (4) 物流施設の自動化・機械化
ロボット機器の導入を通じて、庫内作業の省人化、現場作業の負担軽減

- (5) 船舶のIoT化・自動運航船
IoT等の活用による陸上からのリアルタイムでの船舶の機器監視等

<繋がる>

サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革 ～競争から共創へ～

- (1) 連携・協働による物流の効率化

①事業者間の連携による物流量変動(ムラ)の緩和、②荷物情報をあらかじめ受け取ることによる荷受け作業の効率化等、③共同物流による積載率の向上・モーダルシフト

- (2) 連携・協働を円滑化するための環境整備

①事業者間のデータの標準化等、②パレット使用の標準化、③RFID利用の拡大

- (3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化

①越境通行の促進、NACCSの海外での活用等、②我が国物流システムの国際標準化、③農水産品の物流効率化・輸出促進に資する物流面での取組等

<見える>

物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現

- (1) サービスと対価との関係の明確化

コストの「見える化」：運送(運賃)と運送以外(料金)の区分の推進等

- (2) 透明性を高めるための環境整備を進める

契約の書面化、多重下請構造の是正を通じた取引の透明化等

- (3) 付加価値を生む業務への集中・誰もが活躍できる物流への転換

①トラック予約受付システム等の活用による荷待ち時間の短縮、②宅配便の再配達削減、③中継輸送方式の導入等による働きやすい環境整備等

<支える>

ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～

- (1) モーダルコネクタの強化等による輸送効率向上

空港、港湾等と高速道路のアクセス強化、高速道路と物流施設の直結の促進等

- (2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

①道路輸送の機能強化(ピンポイント渋滞対策の強化、人・物の平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するための基幹となる道路ネットワークの構築等)、②海上輸送の機能強化(国際コンテナ戦略港湾での大水深コンテナターミナルの整備、AIの活用によるコンテナターミナル運営の生産性向上等)等

- (3) 物流施設の機能強化

物効法の枠組みを活用した効果的な立地への物流施設の誘導等

- (4) 物流を考慮した地域づくり

①地域における荷さばきルールの策定促進等、②自動運転サービスを含む、道の駅等の小さな拠点を核とした新たな輸送システムの構築

<備える>

災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

- (1) 災害等のリスクに備える

①災害に強い物流システムの構築(ラストマイルも含めた支援助物資輸送の実現、コンビニ等の流通チャネルを活用した物資の供給等)、②インフラの機能確保等のための老朽化対策(予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施等)、③セキュリティ対応等(海賊対策、マシ海峡等の船舶交通安全対策)、④大規模イベント時等における対応

- (2) 地球環境問題に備える

①省エネ法の活用によるサプライチェーン全体における環境負荷低減、②船舶に係るSOx規制強化に対応するためのLNGバンカリング拠点の整備等 等

<育てる>

人材の確保・育成
＋
物流への理解を深めるための国民への啓発活動等

- (1) 物流現場の多様な人材の確保や高度化する物流システムのマネジメントを行う人材の育成等

①国内の物流現場の多様な人材の確保に資する働き方改革等の実施、②我が国企業の海外展開に資するよう現地人材の育成、③高度化する物流システム・マネジメントを設計・管理する人材の育成

- (2) 物流に対する理解を深めるための啓発活動

国民が、物流の一利用者として適切な選択が可能となるよう、物流の社会的な役割、物流の抱える課題等について理解を深めるための啓発活動等