

# 第 10 回静岡県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

日 時：平成 30 年 8 月 2 日（木） 15 時～  
場 所：静岡県トラック会館 会議室  
静岡県駿河区池田 1 2 6 番地の 4

## 議 事 次 第

### 1. 開 会

### 2. 議 題

#### (1) 報告事項

- ① 協議会の経過と平成 30 年度の開催計画について
- ② 平成 29 年度パイロット事業の報告
- ③ 平成 30 年度コンサルティング事業の進捗について
- ④ 平成 29 年度 K P I 導入調査事業の報告
- ⑤ 平成 30 年度 K P I 導入調査事業の進捗について

#### (2) 協議事項

- ① K P I 調査事業の今後の進め方について
- ② 物流現場の視察について

#### (3) その他

- ① 自動車運送事業における「働き方改革」施策等について

### 3. 閉 会

-----  
議事次第、構成員・出席者名簿、配席図

資料 1 静岡県トラック取引環境・労働時間改善地方協議会の記録、実施計画、  
トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会の今後の進め方（案）  
平成 30 年度静岡県トラック取引環境・労働時間協議会 開催計画（案）

資料 2 平成 29 年度パイロット事業について

資料 3 平成 30 年度コンサルティング事業について

資料 4 平成 29 年度 K P I 導入調査事業について

資料 5 平成 30 年度 K P I 導入調査事業について

資料 6 労働時間法制の見直しについて

資料 7 トラック事業に係る最近の施策等について

参考資料① 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（第 4 回）資料

参考資料② 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工程表

# 第10回 静岡県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

## 構成員・出席者名簿

### 委員

(順不同・敬称略)

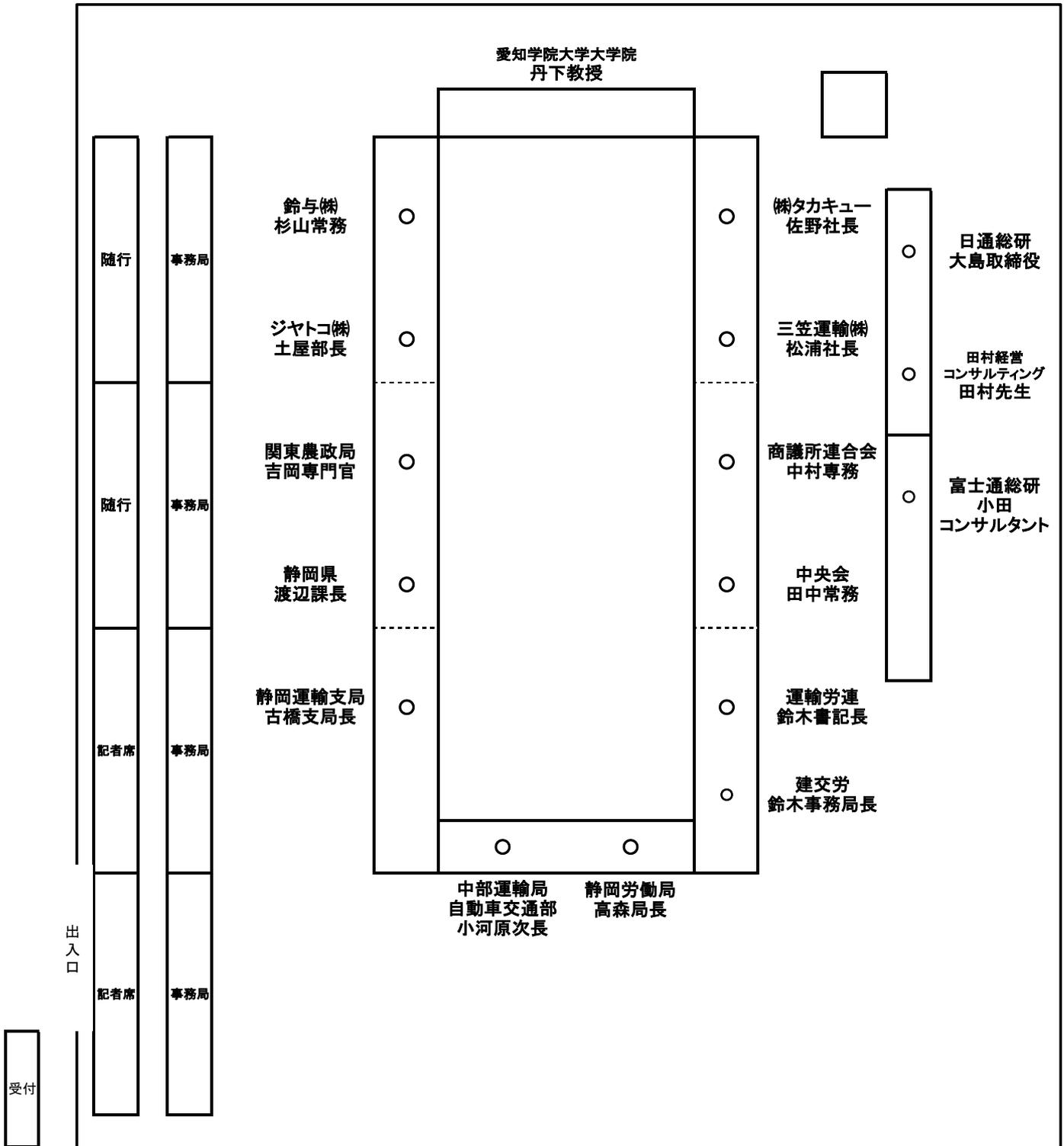
組織名	役職	委員名	代理出席者 役職	出席者名
愛知学院大学大学院	経営学研究科 教授	丹下 博文		
一般社団法人 静岡県商工会議所連合会	専務理事	中村 泰昌		
静岡県中小企業団体中央会	常務理事	田中 秀幸		
鈴与株式会社	常務取締役	杉山 克幸		
ジヤトコ株式会社	SCM推進部長	土屋 敦		
ウェルポート株式会社	代表取締役	加藤 浩幸	欠席	
株式会社タカキュー	代表取締役	佐野 寛		
三笠運輸株式会社	代表取締役	松浦 明		
全日本運輸産業労働組合 静岡県連合会	書記長	鈴木 英男		
全日本建設交運一般労働組合 静岡県本部	副執行委員長	遠藤 伸		
静岡労働局	局長	高森 洋志		
中部運輸局	局長	石澤 龍彦	自動車交通部次長	小河原 恵吾
静岡運輸支局	支局長	古橋 由忠		

### オブザーバー

関東経済産業局	産業部 流通・サービス産業課 課長補佐	小林 宏光	欠席
関東農政局	経営・事業支援部 食品企業課 地域食品専門官	吉岡 崇治	
静岡県	経済産業部 就業支援局 労働政策課 課長	渡辺 加絵	

第10回 静岡県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 配席図

静岡県トラック協会 会議室



## 平成30年度 静岡県トラック取引環境・労働時間協議会 開催計画(案)

	第10回協議会	第11回協議会	第12回協議会
時期	平成30年8月	平成30年11月	平成31年3月
議題	1. 協議会の経過報告 2. パイロット事業について 3. コンサルティング事業について 4. KPI導入調査事業 (1)平成29年度事業の結果 (2)平成30年度事業者の決定 5. KPI周知方策について 6. 物流施設の視察について 7. 自動車運送事業における「働き方改革」 施策等について	1. 協議会の経過報告 2. コンサルティング事業の中間報告 3. KPI導入調査事業 (1)中間報告 (2)KPIの普及方策の検討 4. ガイドライン周知方策について	1. 協議会の経過報告 2. コンサルティング事業結果 3. KPI導入調査事業結果 4. KPIの普及について 5. ガイドライン周知結果の報告

## 静岡県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の記録

## 【平成27年度】

		日付	議題等	備考
1	<b>第1回協議会</b>	平成27年 8月7日	1. 協議会設置 2. 長時間労働の実態調査の実施について	
2	トラック実態調査 (トラック協会)	9月	トラック輸送状況の実態調査	トラック協会が20社、運転者100名を対象に実態調査 (全国集計)
3	荷主ヒアリング調査	10月、11月	荷主(元請け)ヒアリング	運輸支局、労働局がトラック協会の調査結果をもとに、5社を訪問して「荷主(元請け)ヒアリング」を実施 (静岡県独自取り組み)
4	<b>第2回協議会</b>	12月10日	1. 手待ち時間が生じている荷主に関する調査 2. 荷主(元請け)ヒアリング結果について 3. パイロット事業の概要について	○トラック協会がこれまで協会員に行ってきた調査結果 ○協議会事務局が実施したヒアリング調査結果
5	荷主調査 (中部運輸局)	12月	物流現場における課題と改善点の見える化事業	中部運輸局が荷主企業を対象に関係者のコミュニケーションを観点に郵送により調査(203件)
6	<b>第3回協議会</b>	平成28年 3月4日	1. パイロット事業の概要 2. トラック輸送状況の実態調査結果報告 3. 改善点の見える化事業の調査結果報告 4. パイロット事業の進め方について	(協議事項) パイロット事業候補の公募の実施と選考を事務局に委嘱することを決議

## 【平成28年度】

7	パイロット事業 候補事業者の報告	平成28年 4月28日	静岡県パイロット事業候補事業者の2社を厚生労働省、国土交通省に報告	(5/9)運送事業者A調査事業の荷主本社に訪問して調査事業の概要説明 (6/2)運送事業者Bと当該運送事業者の荷主企業、及び運送事業者Aの事案荷主事業場に訪問して調査事業の概要説明 (6/24)日通総研大島部長と打合せ (7/19)運送事業者Bに調査事業の概要を再度説明 (7/28)運送事業者B調査事業の荷主企業に調査事業の概要説明
---	---------------------	----------------	-----------------------------------	---

8	パイロット事業 対象事業者の 決定の連絡	6月13日	厚生労働省から静岡県パイロット事業候補事業者の 2社について調査対象者とするこの連絡	事業の予算割り振りの連絡をもって通知
9	<b>第4回協議会</b>	8月26日	1. 平成28年度パイロット事業者2者の概要報告 2. KPI導入調査事業の実施について 3. 平成29年度パイロット事業候補事業者の募集	
10	平成28年度 KPI導入調査事業 協力事業者の募集	9月15日～ 9月30日	4事業者募集に期限内に4事業者から申し出あり	
12	物流フォーラム 2016	10月20日	○協議会の経過報告 ○パイロット事業、KPI導入調査事業の概要報告 ○パネルディスカッション	トラック協会主催 トラック事業者243社、荷主企業35社参加
13	平成28年度 KPI導入調査事業 協力事業者説明会	10月20日	協力事業者4者に田村先生から説明	
14	平成29年度 パイロット事業の募集	10月20日～ 11月18日	期間内に応募なし	一般公募で応募がなかったことから、静岡労働局で対象 者を選定することになった。
15	<b>第5回協議会</b>	12月15日	1. 協議会の経過報告 2. パイロット事業の中間報告 3. KPI導入調査事業の中間報告	
16	平成29年度 パイロット事業 荷主説明	1月27日	荷主企業にパイロット事業の説明 (協議会事務局)	静岡労働局が候補荷主企業を選定 代表者から協力の承諾あり
17	平成29年度 パイロット事業 運送事業者説明	2月24日	実運送事業者にパイロット事業を説明、倉庫視察	
18	<b>第6回協議会</b>	3月10日	1. 協議会の経過報告と平成29年度スケジュール 2. パイロット事業の報告 3. KPI導入調査事業の報告 4. 29年度パイロット事業対象集団候補の決定	
19	平成29年度 パイロット事業 候補事業者の報告	3月21日	平成29年度静岡県パイロット事業候補事業者を 厚生労働省、国土交通省に報告	

### 【平成29年度】

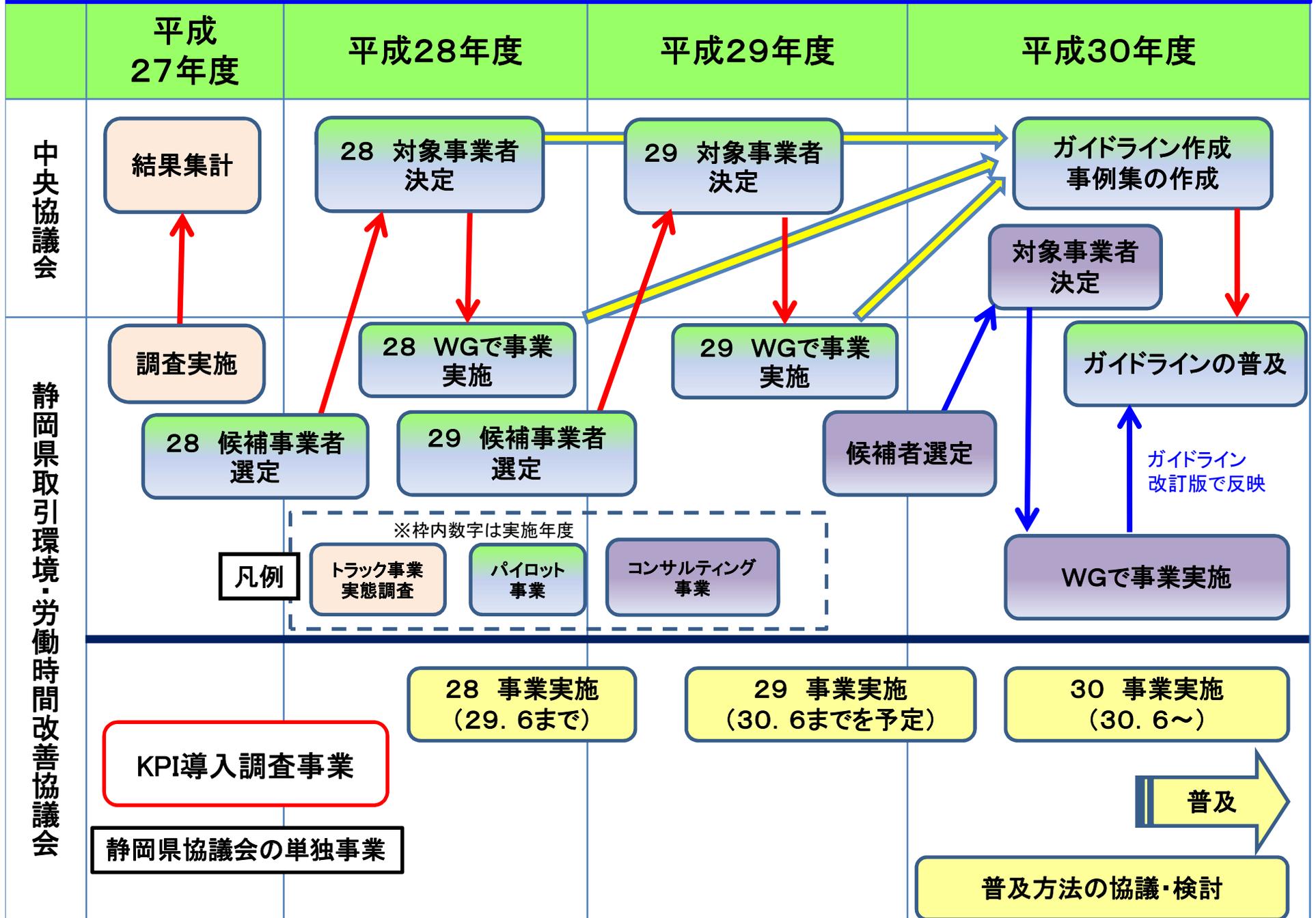
20	平成29年度 パイロット事業対象 事業者の決定連絡	平成29年 4月10日	平成29年度静岡県パイロット事業候補事業者に ついて調査対象者とするこの連絡	事業の予算割り振りの連絡をもって通知
----	---------------------------------	----------------	---	--------------------

21	平成29年度 KPI導入調査事業 協力事業者の募集	4月22日～ 5月28日	4事業者募集に期限内に5事業者から申し出あり	
22	平成29年度 KPI導入調査事業 募集説明会	5月16日	○KPIについて田村先生より説明 ○平成28年度参加事業者より事例発表 ○行政の支援施策について運輸支局より説明	
23	平成29年度 KPI導入調査事業 強力事業者の決定	6月1日	応募のあった5事業者から4事業者を決定	荷種、地域、応募理由等により事務局にて検討、決定
24	<b>第7回協議会</b>	7月24日	1. 協議会の経過報告と平成29年度スケジュール 2. パイロット事業の報告 3. KPI導入調査事業の報告 4. 人手不足対策について 5. 働き方改革、最近の施策等について 6. 労働環境改善に係る広報について	
25	生産性向上セミナー	9月7日	○適正な取引条件への改善について ○トラック運送における生産性向上方策について ○中継輸送について	
26	物流フォーラム 2017	10月31日	○パイロット事業の実施事例 ○KPI導入・取組事例 ○標準貨物自動車運送約款改正等の説明	トラック協会主催 トラック事業者264社、荷主企業32社参加
27	<b>第8回協議会</b>	11月20日	1. 協議会の経過報告と平成29年度スケジュール 2. パイロット事業の報告 3. KPI導入調査事業の報告 4. 荷主向け広報について 5. 生産性向上の取組について 6. 標準貨物自動車運送約款の改正に伴う周知活動について	
28	荷主向け広報	2月～	荷主向けリーフレットの作成および新聞へ広告掲載	
29	<b>第9回協議会</b>	3月12日	1. 協議会の経過報告と平成30年度スケジュール 2. パイロット事業の報告 3. KPI導入調査事業の報告 4. 第8回中央協議会について 5. コンサルティング事業について 6. 30年度KPI導入調査事業について 7. 荷主向け広報の実施状況について 8. 働き方改革の動き等について	

【平成30年度】

30	平成30年度 静岡県コンサルティング事 業対象事業者の決定報告	平成30年4月	平成30年度静岡県コンサルティング事業候補事業者について調査対象者とする事の報告	
31	平成30年度 KPI導入調査事業 実施事業者の募集	5月1日～ 5月31日	4事業者募集に期限内に4事業者から申し出あり	
32	平成30年度 KPI導入調査事業 募集説明会	5月9日	○KPIについて田村先生より説明 ○平成29年度実施事業者より事例発表	
33	平成30年度 KPI導入調査事業 実施事業者の決定	6月4日	応募のあった4事業者を決定	
34	平成30年度 静岡県コンサルティング事業第1回検討会	6月27日	○コンサルティング事業実施スケジュール ○実態調査にあたっての事前準備確認	荷主、実運送事業者、コンサルティング事業者、静岡労働局、静岡県トラック協会、静岡運輸支局
35	<b>第10回協議会</b>	8月2日	1. 協議会の経過報告と平成30年度スケジュール 2. パイロット事業の報告 3. KPI導入調査事業の報告 4. コンサルティング事業の報告 5. KPI調査事業の今後の進め方について 6. 物流現場の視察について 7. 自動車運送事業における「働き方改革」施策等について	

# 静岡県トラック取引環境・労働時間改善協議会 実施計画



# トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会の今後の進め方(案)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
平成28年度			第4回 地方協議会						第5回 地方協議会			第6回 地方協議会
	パイロット事業実施集団打合せ、実施、とりまとめ											
平成29年度				第7回 地方協議会				第8回 地方協議会				第9回 地方協議会
	パイロット事業実施集団打合せ、実施、とりまとめ											
			第6回中央協議会開催				第7回中央協議会開催					第8回中央協議会開催
平成30年度				第10回 地方協議会				第11回 地方協議会				第12回 地方協議会
	コンサルティング事業実施集団打合せ、実施、とりまとめ											
					第9回中央協議会開催			第10回中央協議会開催				第11回中央協議会開催
	ガイドラインの策定										普及・定着の促進	

## 1 1. 静岡県パイロット事業における改善検討

### 1 1. 1. 静岡県パイロット事業における改善検討

#### 1 1. 1. 1 静岡県パイロット事業の事業者構成と検討会等の実施状況

##### (1) 静岡県パイロット事業の事業者構成

本パイロット事業の対象は、横浜ゴム(株)三島工場で生産され、御殿場センター（静岡県）に保管された自動車タイヤを、御殿場センターから首都圏の配送拠点にあたる上尾配送センター（埼玉県）へ輸送する自動車タイヤ輸送とした。

本パイロット事業の関係事業者の構成は、発荷主1社（横浜ゴム(株)三島工場）、元請運送事業者1社（浜ゴム物流(株)三島事業所）、実運送事業者1社（(株)静岡サンワ）、着荷主1社（浜ゴム物流(株)第二事業部（上尾配送センター））、合計3事業者が、本事業の目的に賛同し、一緒に取り組むこととした。

各構成事業者の概要は、以下の通り。

##### 【発荷主】

発荷主である横浜ゴム(株)は自動車タイヤ等ゴム製品の製造業者であり、三島工場は同社の生産拠点の一つである。三島工場で生産された自動車タイヤは、いったん御殿場センターに運ばれ保管される。御殿場センターから全国の配送センター（苫小牧、仙台、上尾、新城、尾道、福岡など）及び海外へ出荷され、全国の配送センターから各エリアの販売会社・販売店等へ輸送される。

今回のパイロット事業は、御殿場センターから上尾配送センターへ輸送される自動車タイヤを対象貨物とした。

御殿場センター～上尾配送センター間の輸送は、冬期の出荷等による繁忙の差はあるものの、年間を通じて行われている。

##### 【元請運送事業者】

元請運送事業者の浜ゴム物流(株)（本社：東京都）は、横浜ゴム(株)の物流部門を受け持つ会社である。

今回のパイロット事業は、横浜ゴム(株)三島工場内にある三島事業所を対象とした。同事業所の従業員は58名であり、車両は保有しておらず、製品の輸送手段はもっぱら下請事業者を利用している。

三島工場で生産された自動車タイヤをいったん御殿場センターの倉庫へ輸送し、御殿場センターから全国の配送センターへ輸送している。全国の配送センターは、周辺エリアにある販売店等への配送を行う。

実輸送については、自社車両を持たないため、下請業者を活用している。

##### 【実運送事業者】

(株)静岡サンワは、静岡県御殿場市に本社を置き、車両33台（大型19台・中型12台・その他2台）、従業員34名（トラック運転者25名）のトラック運送会社である。

横浜ゴム(株)の自動車タイヤについては、三島工場から御殿場センターへの輸送と、御殿場センター

から全国の配送センターへの輸送を行っている。

三島工場から御殿場センターへの自動車タイヤ輸送は、専用のトラックでラック輸送を行っている。

この他に、御殿場センター内の荷役・フォークリフト作業も行っている。

今回のパイロット事業の対象は、大型車による御殿場センターの倉庫から上尾配送センター（埼玉県上尾市）への片道約 135 kmの輸送である。この輸送は、基本的に下請事業者が担当している。

#### 【着荷主】

今回のパイロット事業の対象は、浜ゴム物流株式会社上尾配送センターである。埼玉県上尾市に所在し、横浜ゴム株式会社の自動車タイヤを集積し、首都圏にある販売会社、販売店、量販店等への配送拠点となっている。

## (2) 協議会等の実施概要

当該パイロット事業では、以下のような概要にて、検討会及び事業場訪問を実施した。

### A. 第1回検討会 平成29年6月16日（金） 横浜ゴム三島工場内会議室にて開催

第1回検討会では、本事業の主旨の理解及び自動車運転者の労働時間の改善に対する気運の醸成を図り、元請運送事業者及び実運送事業者におけるトラックドライバーの労働時間に関して自己診断できるチェックリストを配布した。

### B. 第1回事業場訪問

- ①元請運送事業者：平成29年8月8日（火） 浜ゴム物流御殿場営業所（御殿場センター）
- ②着荷主：平成29年8月29日（火） 浜ゴム物流第二事業部（上尾配送センター）
- ③実運送事業者：平成29年9月19日（火） 静岡サンワ本社

チェックリスト回答票を基に、ドライバーの運転時間や拘束時間に課題が見られた実運送事業者を中心に、発地および着地における現場での業務内容の確認と、ヒアリングに基づく改善対策立案の方向付けに関する協議を行った。

### C. 第2回検討会 平成29年10月27日（金） 横浜ゴム三島工場内会議室にて開催

第2回検討会では、トラック運転者の労働時間の短縮という観点から、労働時間の短縮につながる改善策はないか、各社が一体となって検討した。

### D. 第2回事業場訪問 平成30年3月6日（火）及び9日（金）

第2回検討会で提案した改善の方向性等をもとに検討、実施されたトライアルについて、3月6日（火）に御殿場センターでの積込みの現場を、3月9日（金）に上尾配送センターでの荷卸しの現場を訪問し、実態の視察と関係者との意見交換等を行なった。

### E. 第3回検討会 平成30年3月20日（火） 横浜ゴム御殿場センターにて開催

第3回検討会では、以上の経過について今次パイロット事業の参加3者で確認するとともに、運転者の労働時間の短縮効果について、評価を行った。



## 11.2 現状と問題点について

### 11.2.1 上尾配送センターへの輸送の概要について

本パイロット事業の対象とする「自動車タイヤ輸送」の概要は、以下のとおりである。

- ・実運送事業者（静岡サンワ）による御殿場センターから上尾配送センターへの自動車タイヤ輸送は、1日大型車3台が行っている。

#### 【1日の輸送の概要】

- ・静岡サンワにて、早朝3時に点呼の後、出発。前日に積込み済の自動車タイヤを上尾配送センターへ輸送する。一般道路を走行し、6時30分頃に上尾配送センターに到着。
- ・上尾配送センターでの荷降ろしは7時30分より開始。荷役作業はドライバーが全ての自動車タイヤを手降ろしで行う。荷降ろしにかかる所要時間は約2時間。
- ・荷降ろしを完了後、空荷で御殿場センターへ移動する。13時～14時に御殿場センターに到着。
- ・翌日輸送分の積込み作業を行う。ドライバーが全ての自動車タイヤを手積みで行う。積込みにかかる所要時間は約2時間。
- ・静岡サンワの車庫に帰還、終業点呼を済ませ、17時頃に業務終了。
- ・1日の拘束時間は、3時から17時の14時間。
- ・これら一連の輸送及び荷役作業を、本パイロット事業の対象とする。

### 11.2.2 協議会、チェックリスト、事業場訪問による輸送の現状と問題点について

#### (1) 御殿場センターからの自動車タイヤ輸送の現場

※平成29年8月8日（火）、御殿場市に所在する今回の事業対象発荷主（出荷者）の浜ゴム物流の御殿場センターを訪問し、自動車タイヤ輸送の出荷時の実態について確認するとともに、静岡サンワほか大型車6台への積込み作業を確認した。

#### 【作業全体の概要について】

- ・当センターで出荷するトラック台数は、1日当たり22～25台。  
工場からの入荷は、1日当たり33台/日。
- ・トラック大型車1台当たり1,200本の自動車タイヤを積載する。
- ・ホームへの接車は同時に6台が可能。6レーンを使って自動車タイヤの入出庫を行う。
- ・三島工場から御殿場センターへの入荷時の荷姿は、ラック積みの状態。荷降ろしは、すべてドライバーの手降ろしによって行われる。
- ・御殿場センターから全国の配送センター向けへの出荷時の荷姿は、バラ積みの状態。積込みは、すべてドライバーの手積みによって行われる。
- ・積込み/荷降ろしの所要時間は、1台当たり約2時間を要する。
- ・朝8時からトラックへの積込みを開始し、次が10時30分頃、昼休憩をはさんで、午後の積込み/荷降ろしが2回。
- ・1レーン当たり1日4回転の入出庫が行われる。

### 【積込み作業について】

- ・積込みは、検品作業を含めて3名体制で行っている。
  - ①フォークリフト・オペレーターが1名。自動車タイヤを積んだラックを、倉庫内の保管場所から出荷し、トラックホーム付近にある所定の検品場所までフォークリフトで運ぶ。
  - ②検品作業を行う者が1名。ラックに積まれた自動車タイヤを1本ずつ取り出し、自動車タイヤに貼られたラベルをQRコードの読み取り機に当て、出荷指示通りの自動車タイヤであるかをチェックする。検品を終えた自動車タイヤを伸縮ローラーに乗せ、トラック内へ送り込む。
  - ③ドライバー1名が大型車1台に自動車タイヤ約1,200本をバラ積みする。全て手積みで行われている。

### 【配車と積込み作業の指示について】

- ・積込み時間はパターン化されており、前日の午前中に、どのトラックにどの自動車タイヤを積むかが決定する。
- ・午前の積込み（朝8時出荷、10時出荷）に関する配車は、前日午前の時点で決定している。
- ・午後の積込みに関する配車は決めていない。午前に首都圏等で荷降ろしを終えたトラックが戻ってきて、到着した順に積込みを行う。交通混雑状況等によって到着時間が異なるためである。
- ・トラックが戻る時間が集中し、御殿場センターでの積込みの順番を待つ時間、すなわち、手待時間が発生する。
- ・出荷オーダーは、浜ゴム物流が決め、静岡サンワへ連絡が行われる。
- ・翌週の出荷分を金曜日の朝までに連絡する。
- ・配車計画は、出荷オーダーを受けて静岡サンワが策定する。
- ・金曜日午後、翌週分の配車計画を作る。
- ・金曜日夜までに協力会社へ配車指示を行い、金曜日夜には翌週分の配車が確定する。

### 【上尾配送センター行きについて】

- ・上尾配送センター行きは、静岡サンワの協力会社を含め、1日3台が稼働。
- ・午前3時に会社を出庫し、前日にあらかじめ積み込んだ自動車タイヤを輸送する。
- ・一般道路を使って6時30分頃に上尾配送センターに到着。
- ・7時30分から荷降ろしを開始。荷降ろしには1台当たり約2時間を要し、10時には荷降ろしを完了している。
- ・御殿場センターへ空荷で高速道路を利用して移動。13時～14時に御殿場センターへ到着。
- ・同センターにて翌日輸送分の積込みを行い、16時～17時に帰庫。
- ・1日の拘束時間は、朝3時から17時までの14時間。改善基準告示の基準である1日の拘束時間13時間を上回る。
- ・午後の積込み時に、順番待ちのため手待時間が発生する。

## （2）上尾配送センターでの荷降ろし作業の概要

※平成29年8月29日（火）、埼玉県上尾市に所在する今回の事業対象着荷主の浜ゴム物流の上尾配送センターを訪問し、自動車タイヤ輸送の輸送先の実態について確認するとともに、静岡サンワほか大型

車6台の荷降ろし作業を確認した。

【入庫作業の概要について】

- ・前日の午後、御殿場センターで積み置きした運搬車両は、当日午前3時頃、点呼の後、出発。一般道路を走行し、6時30頃に上尾の配送センターに到着。周辺住宅環境への配慮のため、荷受（取り降ろし作業）開始が午前7時30頃からとなっている。
- ・取り降ろし作業は、ドライバーが行う。空の専用の積載ラック（鉄パレット）をハンドリフトで車両まで引き込み、ラックを組み立てて、その上に製品を手で積みつける。さらに、ハンドリフトで、フォークリフト前にラックを移動するのが、一連の作業である。
- ・重量物にもかかわらず、手際よく作業が行われ、熟練ぶりが覗かれる。ラック引取りから、パレット上の積みあげと移動までの所用時間は、2分30秒～3分以内であった。ドライバーの取り降ろしとフォーク作業の連携もよく、ムダな時間を感じさせない。一連の作業はルーティン化されていて、これ以上の効率化は難しい。
- ・輸送車1台の取り降ろしの所要時間は、約1時間45分。今回、途中の休憩はほとんどなかったので、普段は平均2時間とみる必要があるだろう。
- ・構内補助要員が3名配置されているが、主に初めての車両に対する荷役の援助を行っている。
- ・帰りは空車で、高速道路を使用。お昼過ぎ、御殿場センターに翌日運搬用製品の積み置きに入る。

(3) 御殿場センターからの自動車タイヤ輸送の運行実態について

- ・御殿場センターから上尾配送センター間の輸送に従事しているドライバーの運転日報から、諸作業や拘束時間等を以下に整理する。

月日	始業時刻	始業～上尾の 運転時間等	上尾配送センター 到着時刻	上尾配送センター 滞在時間	上尾配送センター 出発時刻	上尾～GHCの 運転時間等	GHC 到着時刻	GHCでの 滞在時間	GHC 出発時刻	終業時刻	拘束時間
8月23日	3:00	3:35	6:35	3:05	9:40	3:40	13:20	3:55	17:15	18:45	15:45
9月1日	3:45	2:30	6:15	3:20	9:35	3:25	13:00	3:45	16:45	17:10	13:25
9月9日	3:45	3:10	6:55	2:20	9:15	4:10	13:25	3:00	16:25	16:50	13:05
9月11日	2:45	3:20	6:05	3:25	9:30	4:00	13:30	3:15	16:45	17:10	14:25
平均		3:08		3:02		3:48		3:28			14:10
				荷役作業 2:00				荷役作業 2:00			
				手待ち時間等 1:02				手待ち時間等 1:28			

図 御殿場センターからの自動車タイヤ輸送の運行実態

- ・4運行の平均でみると、拘束時間が14時間10分と13時間を超えている。
- ・上尾配送センターまでの往路の運転時間（一般道路利用）等は、平均3時間08分、上尾配送センターから御殿場センター間の復路の運転時間（高速道路利用）等は、平均3時間48分となっている。
- ・上尾配送センターでの滞在時間は、平均3時間02分となっており、手待ち時間や荷役時間の詳細は記録されていないため、荷降ろし作業（荷役作業）時間を2時間とすると、手待ち時間等は平均1時間02分となる。
- ・御殿場センターでの滞在時間は、平均3時間28分となっており、手待ち時間や荷役時間の詳細は記録されていないため、積み込み作業（荷役作業）時間を2時間とすると、手待ち時間等は平均1時間28分となる。

#### (4) 本パイロット事業で対象とした「自動車タイヤ輸送」における問題点・課題

①1日の拘束時間が13時間を超えている。

- ・御殿場～上尾間の製品輸送における運行～取り降ろし～翌日分積み込みにいたる一運行の目安は、3時に御殿場を出発し走行、荷降ろし。午後からの積み置き終了が17時である。先に整理した運行実態から、拘束時間は平均14時間10分となっており、1日の基準である13時間を平均1時間強超える実態となっている。
- ・「改善告示」の〈最大16時間〉以下で違反ではないものの、拘束時間を基準内に収めることが望ましく、生産性向上の観点からも同じ運行を短時間でこなすことができるよう改善することが望ましい。

②手荷役による積み込み作業のため、時間がかかる。

- ・現行、積み込み・取り降ろしがドライバーの手作業で行われており、約14時間の拘束時間のうち、ドライバーによる手積み・手降ろしの荷役時間（前後4時間）がすべて拘束時間に含まれており、長時間化の主要因となっている。
- ・全ての荷役作業が手荷役であり、作業に時間を要するとともに、ドライバーの作業負荷も大きい。
- ・ドライバーには、「手積み手当」が支給されているとのことであるが、賃金面はさておき、この時間をどう改善していくかが、ドライバーの拘束時間短縮のカギとなっている。
- ・現状では、ベテランドライバーの熟練作業に依存している部分が多い。今後、若手後継者を考えた場合、作業の機械化、軽量化、作業時間の短縮化は避けて通れない問題である。

③手待ち時間が生じている。

- ・午後の御殿場センターでの積み込み時に、順番待ちのため手待ち時間が発生している。
- ・現在、上尾配送センター向けの積み込み作業は手荷役で2時間程度を要しており、積み込みのバース数も限られているため、前の車両が積み込み作業の途中でセンターに到着しても、それが終わるまでの時間は待たざるを得なくなっているとのことである。運行実態からの推計では、1時間30分程度の手待ち時間等が発生しているとみられ、これも拘束時間を長くしている一因となっている。
- ・上尾配送センターでも、到着してから荷卸し作業開始までに手待ち時間等が発生するケースがある。

### 11.3 改善の方向性について

※改善の前提は、発荷主、運送事業者、着荷主が、三位一体で「コンプライアンスの厳守＝ルール（改善基準告示）厳守」を前提とし、「自動車タイヤの安定的な輸送力の確保」のための「ドライバーの拘束時間の短縮に向けた輸送システムの提供」を目指すものである。

※本パイロット事業の対象輸送の現場では、これまでも荷役作業の改善に向け、ローラーコンベアの導入や構内補助要員の配置、ラックを利用した輸送の検討などが進められてきた。

※今後、更にドライバーの拘束時間を削減する上での対応としては、「荷役作業の短時間化・省力化」、「手待時間の短縮～積込みの順番化、時間の予定化～」、「高速道路利用による拘束時間の短縮」が考えられる。

#### 11.3.1 改善メニューのご提案

##### (1) 荷役作業の短時間化・省力化～当面の「荷役作業員の増員」と「将来のラック輸送の導入」～

- ・本パイロット事業対象の輸送では、荷役作業にかかる時間が拘束時間の長時間化の要因となっている。また、手荷役はドライバーにとっての作業負荷が大きい。将来には当該作業を担当するドライバーの確保が厳しさを増すことが懸念される。
- ・自動車タイヤ輸送においては、本質的には「ラック輸送」の導入が望まれる。ただし、現時点では、積載率の大幅な低下という問題のハードルが高いため、その導入は簡単ではないが、本パイロット事業が、将来的な専用ラックによる一貫輸送の導入に向けた関係者間での本格的な議論・検討のきっかけとなることが期待される。
- ・なお、そこまでの間、現場での工夫による荷役作業の短時間化・省力化の取り組みが望まれる。

##### ①荷役補助作業員の増員等によるドライバーの荷役作業の軽減、短時間化

- ・構内の荷役補助作業員の増員配置が検討できないか。現在上尾配送センターで3名配置（本来は5名の予定が人員の確保が難しいとのこと）して荷役作業が補助されている。発着ともに要員数を増やすことができないか。
- ・また、上尾配送センターの取り降ろしの際、ドライバーは、空ラックの組み立て、ハンドリフトによる移動の作業を行っている。この作業を、センター側のフォークマン等に協力いただく、あるいは荷役作業員が分担することでドライバーから省略することはできないか。
- ・人員確保の問題やコスト増、ベテランドライバーにあっては、かえって支障になるなどの課題も考えられるが、荷役時間の短時間化とドライバーの作業負荷の低減につながると思われる。
- ・本案については、ドライバーだけで荷役作業を行なった場合と、現在配置されている荷役補助作業員が荷役作業を補助した場合とで、要する時間を計測するなどの効果検証を行うことから始めることが望まれる。

## ②荷役機器の更なる利用、工夫

- ・積込みの際に使用している伸縮型コンベアーを取り降ろしの際も利用できないか。荷役時間の短縮は大きくないかもしれないが、ドライバー負担の低減につながることは間違いない。

## ③専用ラックによる一貫輸送の導入検討

- ・前述のように、将来的には専用ラックによる工場～工場側物流センター～消費地側物流センター間の一貫輸送が理想と考える。
- ・本製品のような重量ロット貨物は、ラック輸送に適する。専用ラックを導入し、フォークリフトによる積み降ろし作業に変更することで、荷役作業の短時間化・省力化に大きな効果が期待できる。
- ・ただし、これまで既に横浜ゴムおよび浜ゴム物流で検討した結果、専用ラック輸送の場合、車両積載率が40%ダウンするとの試算があり、積載率の低下の分、運行車両台数の増加、車両運行回数の増加を意味する。しかし、御殿場～上尾間で運行回数を増やすこと（たとえば、ピストン輸送）は、コストの増大を中心に、現時点では難しいと考えられる。
- ・なお、これを克服するためには、車両の大型化（セミトレーラー化、フルトレーラー化）が考えられる。ただし、現行のセンター構内は狭隘であり、トレーラーが自由に接車できる構内の改造等も容易でない。専用ラックの導入を含め、経済負担面で多くの問題を克服しなければならない。
- ・将来的に物流の機械化、省力化、軽量化およびドライバーの負担軽減、時間短縮化は避けて通れない問題として、今後本格的な議論・検討につながることを期待される。

## ④同業他社との連携～専用ラックの共同開発～

- ・自動車タイヤメーカー主要4社の荷役形態は、いずれも手積み・手降ろしという。競合会社間の協力体制は決して容易ではないであろうが、各社の物流の協力・共同化の検討が望まれる。
- ・その一案として、専用ラックの共同開発ができないだろうか。たとえば、競合するビール各社でも、パレットの規格は統一しているなど、他業界の取り組みも参考になる。製品のサイズ、重量とも各社共通と思われるので、将来、物流に特化した共同開発が実現すれば、すくなくとも、現行のドライバーの熟練と長時間労働に依存した体制は改善できるのではないかと。

## (2) 手待時間の短縮～積込みの順番化、時間の予定化～

- ・午後に集中する積込み時間帯を平準化（積込み時間の指定等）することによって、手待ち時間が改善される。
- ・積込み時間の集中（帰り便車の午後集中）の平準化については、横浜ゴムによる、物流の全体最適化の中で検討されるべき課題である。多くの輸送車両が、午前中降ろしとなる現状では、午前中の積込み指示は困難かもしれないが、同業他社の実施している「積込み時間指定（15分刻み）」などが参考になろう。
- ・先に指摘した荷役補助作業員の増員や荷役機器の更なる利用、工夫、将来的な専用ラックの導入等により荷役作業の短時間化を並行して行うことにより、現状より積込み作業を短時間化し、積込み場所の回転数を上げることで、余裕をもった時間指定ができることにつながることも期待できる。

- ・上尾配送センターで発生している手待ち時間等については、運送事業者側で出発時間を遅らせる（9月9日の運行のように3：45 出発の場合、6：55 に上尾配送センター到着、7：30 からの作業開始までの手待ち時間等は35分）ことで、削減することも考えられる。

### **(3) 高速道路利用による拘束時間の短縮**

- ・拘束時間を現在の14時間から13時間以内に約1時間短縮する改善だけを問題にするならば、現行復路のみ的高速道路利用を、往路も利用するようにすることで、出発時間の繰り下げにより、運行時間及び拘束時間の短縮を図ることができる。現在はドライバーの判断に任されているとのことでありコスト負担の問題はあるが、効果は期待できる。
- ・本案については、往復ともに高速道路を利用することで、拘束時間がどの程度短縮するかを計測するなどの効果検証を行うことから始めることが望まれる。

## **11.4 トライアルの実施**

### **11.4.1 トライアルの概要**

- ・提案された改善メニュー案をもとに、本パイロット事業の関係者（発荷主、元請運送事業者、実運送事業者、着荷主）による検討の結果、トラック運転者の労働条件改善に向け、
  - ①宵積み後、翌朝の出発時間を30分前後遅らせた運行
  - ②上尾配送センターでの荷受け開始時間を30分早めた運行
  - ③御殿場センターで朝積み、上尾配送センターで当日卸しとした運行上記3つのパターンでトライアル（実証実験）を実施した。

●従来の運行

7:30荷受開始

月日	始業時刻	始業～上尾の 運転時間等	上尾配送センター 到着時刻	上尾配送センター 滞在時間	上尾配送センター 出発時刻	上尾～GHCの 運転時間等	GHC 到着時刻	GHCでの 滞在時間	GHC 出発時刻	終業時刻	拘束時間
8月23日	3:00	3:35	6:35	3:05	9:40	3:40	13:20	3:55	17:15	18:45	15:45
9月1日	3:45	2:30	6:15	3:20	9:35	3:25	13:00	3:45	16:45	17:10	13:25
9月9日	3:45	3:10	6:55	2:20	9:15	4:10	13:25	3:00	16:25	16:50	13:05
9月11日	2:45	3:20	6:05	3:25	9:30	4:00	13:30	3:15	16:45	17:10	14:25
平均		3:08		3:02		3:48		3:28			14:10
			荷役作業	2:00			荷役作業	2:00			
			手待ち時間等	1:02			手待ち時間等	1:28			

①出発時刻を遅らせた運行

7:30荷受開始

月日	始業時刻	始業～上尾の 運転時間等	上尾配送センター 到着時刻	上尾配送センター 滞在時間	上尾配送センター 出発時刻	上尾～GHCの 運転時間等	GHC 到着時刻	GHCでの 滞在時間	GHC 出発時刻	終業時刻	拘束時間
12月8日	3:30	3:25	6:55	1:45	8:40	2:20	11:00	3:00	14:00	14:15	10:45
12月9日	3:25	3:25	6:50	2:20	9:10	2:50	12:00	4:50	16:50	17:00	13:35
12月11日	3:20	3:20	6:40	2:25	9:05	2:50	11:55	3:05	15:00	15:40	12:20
12月15日	3:30	3:50	7:20	2:05	9:25	3:05	12:30	4:05	16:35	16:45	13:15
平均		3:30		2:08		2:46		3:45			12:44
			荷役作業	2:00			荷役作業	2:00			
			手待ち時間等	0:08			手待ち時間等	1:45			

②上尾配送センターでの荷受け開始時間を30分早めた現在の運用

7:00荷受開始

月日	始業時刻	始業～上尾の 運転時間等	上尾配送センター 到着時刻	上尾配送センター 滞在時間	上尾配送センター 出発時刻	上尾～GHCの 運転時間等	GHC 到着時刻	GHCでの 滞在時間	GHC 出発時刻	終業時刻	拘束時間
2月5日	3:10	3:05	6:15	2:35	8:50	2:55	11:45	4:00	15:45	16:45	13:35
2月6日	2:50	3:05	5:55	2:35	8:30	3:00	11:30	2:50	14:20	14:30	11:40
2月7日	2:45	3:10	5:55	2:45	8:40	2:55	11:35	4:45	16:20	16:35	13:50
2月7日	3:05	3:15	6:20	2:25	8:45	2:50	11:35	4:45	16:20	16:35	13:30
2月9日	2:50	3:20	6:10	2:00	8:10	2:10	10:20	2:55	13:15	13:30	10:40
2月10日	3:30	3:20	6:50	2:20	9:10	2:15	11:25	3:25	14:50	15:25	11:55
平均		3:12		2:26		2:40		3:47			12:32
			荷役作業	2:00			荷役作業	2:00			
			手待ち時間等	0:26			手待ち時間等	1:47			

③御殿場センターで朝積み、上尾配送センターで当日卸しとした運行

月日	始業時刻	始業～GHCの 運転時間等	GHC 到着時刻	GHCでの 滞在時間	GHC 出発時刻	上尾～GHCの 運転時間等	上尾配送センター 到着時刻	上尾配送センター 滞在時間	上尾配送センター 出発時刻	終業時刻	拘束時間
3月5日	7:10	0:25	7:35	2:35	10:10	5:40	15:50	2:00	17:50	21:15	14:05
3月6日	7:25	0:15	7:40	2:00	9:40	5:05	14:45	1:51	16:36	20:00	12:35
3月7日	7:30	0:10	7:40	2:00	9:40	2:50	12:30	2:00	14:30	19:35	12:05
3月8日	7:20	0:15	7:35	2:05	9:40	2:50	12:30	1:55	14:25	19:25	12:05
3月9日	7:25	0:15	7:40	2:15	9:55	4:05	14:00	2:05	16:05	18:55	11:30
平均		0:20		2:11		5:22		1:58			12:28
			荷役作業	2:00			荷役作業	2:00			
			手待ち時間等	0:11			手待ち時間等	△0:02			

図 トライアル前後の運行状況等

## 11. 4. 2 トライアル（1）宵積み後、翌朝の出発時間を30分前後遅らせた運行

### （1）トライアルの概要

- ・1つめのトライアルは、従来通り前日に宵積み後、翌朝の出発時間を従来の3時前後から3時30分前後へと約30分遅らせた運行である。
- ・この運行は、従来は、上尾配送センターに到着後、7時30分の荷受け開始時間まで約1時間の手待ち時間が発生していたため、出発時間を遅らせることで、手待ち時間を短縮することができるかどうかのトライアルである。
- ・このトライアルは、平成29年12月に4日間実施した。

### （2）トライアルによる改善効果

- ・出発時間を約30分遅らせた運行では、上尾配送センターでの手待ち時間が、従来の1時間02分から、トライアル4日間で平均8分へと54分短縮された。
- ・1日の拘束時間は、従来の14時間10分から、トライアル4日間の平均12時間44分と1時間26分短縮された。月間に換算すると、1時間26分×22日（想定平均稼働日数）＝31.5時間、年間に換算すると378.4時間の短縮となる。

## 11. 4. 3 トライアル（2）上尾配送センターでの荷受け開始時間を30分早めた運行

### （1）トライアルの概要

- ・2つめのトライアルは、従来通り前日に宵積み後、翌朝の出発時間を従来の3時前後のままとし、上尾配送センターでの荷受け開始時間を、従来の7時30分から30分繰り上げて7時とした運行である。
- ・この運行は、従来は、上尾配送センターに到着後、7時30分の荷受け開始時間まで約1時間の手待ち時間が発生していたため、荷受け時間を早めることで、手待ち時間を短縮することができるかどうかのトライアルである。
- ・このトライアルは、平成30年2月に開始し、現在はこの運行を継続中である。

### （2）トライアルによる改善効果

- ・荷受け時間を30分早めた運行では、上尾配送センターでの手待ち時間が、従来の1時間02分から、トライアル6日間で平均26分へと36分短縮された。
- ・1日の拘束時間は、従来の14時間10分から、トライアル6日間平均12時間32分と1時間38分短縮された。月間に換算すると、1時間38分×22日（想定平均稼働日数）＝31.9時間、年間に換算すると431.2時間の短縮となる。

## 11. 4. 4 トライアル（3）御殿場センターで朝積み、上尾配送センターで当日卸しとした運行

### （1）トライアルの概要

- ・3つめのトライアルは、従来は前日に宵積み後、翌朝出発し上尾配送センターで荷降ろし後、御殿場センターに戻り宵積みする運行から、御殿場センターでの積み込みを朝とし、上尾配送センターで当日降ろし、御殿場に戻って終業とする運行である。
- ・このトライアルは、平成30年3月5日（月）～9日（金）の5日間実施した。

### ①平成30年3月6日(火)の御殿場センターでの積込み時の作業概要

- ・当日担当の車両は積載重量13,900kgの大型車で、ドライバーはワンマン運行であった。
- ・7:40に御殿場センターに到着し、8:05から積込み開始。自動車タイヤ1,150本を手積み作業にて積み込み、9:25積込み作業終了。
- ・その後、伝票の受け渡し等を実施し、9:40に上尾配送センターに向けて出発。

### ②平成30年3月9日(金)の上尾配送センターでの荷降ろし時の作業概要

- ・当日担当の車両は積載重量13,900kgの大型車で、ドライバーはワンマン運行であった。
- ・当日8:00に御殿場センターにて積込み作業開始。9:50に積込み終了、出発。
- ・松田～厚木間高速使用も、途中交通事故渋滞があり、通常より約1時間30分遅れて、14:00上尾配送センター着(通常は12:30頃着)。
- ・14:10荷降ろし作業開始。空ラックの組み立て～ラックへの積み込み～ラックの倉庫内移動にはハンドリフトを使用。1ラックあたり重量200～300kg。所要作業時間は平均3分程度。
- ・15:50荷降ろし作業終了。出発。(一般道路走行で約4時間の予定)
- ・20:00車庫帰社予定。

### ③ドライバーの感想

- ・宵積みと比較すると、朝が遅い分だけ睡眠がとれ、カラダは休まる。カラダの疲労度からすれば、朝積みの方がよい。
- ・運転は朝早い方が楽。帰路はラッシュの時間帯と重なるので、時間が余計かかる。

## (2) トライアルによる改善効果

- ・御殿場センターで朝積み、上尾配送センターで当日降ろしとした運行では、御殿場センターでの手待ち時間が、従来の1時間28分から、トライアル5日間で平均11分と1時間17分短縮された。また、上尾配送センターでの手待ち時間が、従来の1時間02分から、トライアル5日間で平均プラス2分へと1時間04分短縮しているが、これは担当ドライバーの積み込み作業の能力が高く短時間(約1時間30分)で終了できたためである。前後の比較をするため、荷役時間は一律2時間として計算したため、このような数値となった。
- ・1日の拘束時間は、従来の14時間10分から、トライアル5日間平均12時間28分と1時間42分短縮された。月間に換算すると、1時間42分×22日(想定平均稼働日数)＝37.4時間、年間に換算すると449時間の短縮となる。

## 11.5 まとめ

### 11.5.1 今回の対象事業の特性

- ・今回パイロット事業の対象とした輸送は、横浜ゴム三島工場で生産され、御殿場センター（静岡県）に保管された自動車タイヤを、御殿場センターから首都圏の配送拠点にあたる上尾配送センター（埼玉県）へ輸送する自動車タイヤ輸送とした。
- ・現状の対象輸送では、
  - ①1日の拘束時間が13時間を超えている。
  - ②手荷役による積み込み作業のため、時間がかかる。
  - ③手待ち時間が生じている。

という運行となっている。

手荷役による積降ろしの改善については、これまでもローラーコンベアの導入や構内補助要員の配置、ラックを利用した輸送の検討などが進められてきた。中でもラックを利用した輸送については、ドライバーの荷役時間及び拘束時間の短縮と労力の軽減に大きな効果が期待できるが、ラック利用により積載効率が大きく低下すること等が懸念され、更に時間をかけて検討することとなった。

そこで現時点での改善案として、手待ち時間への対応について取り組むこととなった。

具体的なトライアルとして、

- ①宵積み後、翌朝の出発時間を30分前後遅らせた運行
  - ②上尾配送センターでの荷受け開始時間を30分早めた運行
  - ③御殿場センターで朝積み、上尾配送センターで当日降ろしとした運行
- 上記3つのパターンで実施した。

### 11.5.2 今回の取り組みの評価

- ・今回は関係事業者の理解と協力により、少しでも運転者の拘束時間を短縮化するため、手待ち時間の短縮に取り組んだものである。
- ・その成果については、以下のとおりである。
  - ①「宵積み後、翌朝の出発時間を30分前後遅らせた運行」により、上尾配送センターでの手待ち時間が54分短縮された。1日の拘束時間は、1時間26分短縮され、月間換算31.5時間、年間換算378.4時間の短縮となる。
  - ②「上尾配送センターでの荷受け開始時間を30分早めた運行」により、上尾配送センターでの手待ち時間が36分短縮された。1日の拘束時間は、1時間38分短縮され、月間換算31.9時間、年間換算431.2時間の短縮となる。
  - ③「御殿場センターで朝積み、上尾配送センターで当日降ろしとした運行」により、御殿場センターでの手待ち時間が1時間17分短縮された。1日の拘束時間は、1時間42分短縮され、月間換算37.4時間、年間換算449時間の短縮となる。
- ・このように、今回のようなトライアルの実施により、確実にドライバーの労働条件に改善に結びつくことが確認できた。

- ・「出発時間を遅らせた運行」と「荷受け時間を早めた運行」では、上尾配送センターでの手待ち時間は「出発時間を遅らせた運行」のほうが短縮できるが、拘束時間は「荷受け時間を早めた運行」のほうが短縮できることが確認できた。これは「荷受け時間を早めた運行」のほうが、上尾配送センターでの荷受け作業終了後、御殿場センターへ戻る途中の交通事情等が好条件な時間帯であることが一因と考えられる。
- ・また、「御殿場センターで朝積み、上尾配送センターで当日降ろしとした運行」は、最も拘束時間を短縮できることが確認できた。
- ・本トライアルで、上尾配送センターでの「荷受け時間を早めた運行」によって、手待ち時間及び拘束時間が短縮できることが確認できた結果、現在では、そのまま実運用として継続されており、意義のある取り組みであったと考える。
- ・なお、「御殿場センターで朝積み、上尾配送センターで当日降ろしとした運行」は、宵積みと比較して、朝が遅い分だけ睡眠がとれ、カラダは休まる。カラダの疲労度からすれば、朝積みの方がよいといったドライバーの声もあり、ドライバーの安全・健康管理面でも効果があることが確認できた。
- ・今回の成果の要因は、特に発荷主、元請運送事業者、実運送事業者、着荷主がそれぞれの立場で改善の取り組みに積極的であったことが大きい。
- ・今回の取り組みは、同じような貨物特性・作業特性のために運転者の労働時間短縮に取り組みかねている他企業等にも参考になると思われる。

### 11. 5. 3 今後の課題（更なる改善の可能性）

- ・今回のトライアルを契機に、更なる労働環境の改善の可能性に向けた課題等を以下に整理する。
- ・先に提案したように、本パイロット事業対象の輸送では、荷役作業にかかる時間が拘束時間の長時間化の要因となっている。また、手荷役はドライバーにとっての作業負荷が大きく、今後当該作業を担当するドライバーの確保が厳しさを増すことが懸念される。
- ・自動車タイヤ輸送においては、将来的には専用ラックによる工場～工場側物流センター～消費地側物流センター間の一貫輸送が理想と考える。フォークリフトによる積み降ろし作業に変更することで、荷役作業の短時間化・省力化に大きな効果が期待できる。
- ・専用ラック輸送の場合、車両積載率が40%ダウンするとの試算があり、積載率の低下の分、運行車両台数の増加、車両運行回数の増加、ひいては物流コストアップとなってしまうことが課題となる。
- ・将来的に物流の機械化、省力化、軽量化およびドライバーの負担軽減、時間短縮化は避けて通れない問題として、今後本格的な議論・検討につながることを期待される。
- ・手荷役に関しては自動車タイヤメーカー主要4社とも同様の課題を抱えていると思われるため、専用ラックの共同開発も期待される。
- ・なお、積載率の低下やそれによるコストアップへの対応が難しいとするならば、積み込み作業、荷降ろし作業をロボット化することなども考えられる。その際には、ロボットによる積み込み等作業中にドライバーが待たないで済むように、スワップボディやトレーラーなど荷台だけを切り離しておける車両の導入等も併せて検討することが考えられる。

以上

# 荷受時間の調整など運行計画の見直しによる 拘束時間短縮

静岡県

## 1. 実施者の概要

- 発荷主企業: 横浜ゴム(株)  
ゴム製品製造業者であり、三島工場は同社の生産拠点の一つ
- 元請運送事業者: 浜ゴム物流(株)  
発荷主企業である横浜ゴム(株)の物流部門を受け持つ会社。横浜ゴム(株)三島工場内にある三島事業所が対象。実運送は取次運送。
- 実運送事業者: (株)静岡サンワ  
静岡県御殿場市に本社を置くトラック運送会社。三島工場から御殿場センターへの輸送(下請事業者が担当)、御殿場センターから全国の配送センターへの輸送、御殿場センター内の荷役・フォークリフト作業も担当。
- 着荷主: 浜ゴム物流(株)  
元請運送事業者の上尾配送センター。
- 荷種  
自動車タイヤ

## 2. 事業概要

### ① 宵積み後、翌朝の出発時間を30分前後遅らせた運行

翌朝の出発時間が午前3時前後		出発時間を 30分遅らせた	短縮効果
上尾配送センターでの手待時間	1時間02分	8分	▲54分
拘束時間	14時間10分	12時間44分	▲1時間26分

### ② 上尾配送センターでの荷受け開始時間を30分早めた運行

上尾配送センターでの荷受け開始が7:30		荷受け開始を 30分早めた	短縮効果
上尾配送センターでの手待時間	1時間02分	26分	▲36分
拘束時間	14時間10分	12時間32分	▲1時間38分

### ③ 御殿場センターで朝積み、上尾配送センターで当日卸しとした運行

御殿場センターで宵積み		朝積みに変更	短縮効果
御殿場センターでの手待時間	1時間28分	11分	▲1時間17分
拘束時間	14時間10分	12時間28分	▲1時間42分

### 3. 課題

- ① 1日の拘束時間が13時間を超えている  
拘束時間は平均14時間10分となっており、1日の基準である13時間を平均1時間強超える実態に。
- ② 手荷役による積込み作業のため、時間がかかる。
- ③ 手待ち時間が生じている。  
午後の御殿場センターでの積込み時に、順番待ちのため手待ち時間が発生。  
上尾配送センターでも、到着してから荷卸し作業開始までに手待ち時間等が発生するケースが。

### 4. 事業内容

- ① 荷役作業の短時間化・省力化～当面の「荷役作業員の増員」と「将来のラック輸送の導入」～
  - 1) 荷役補助作業員の増員等によるドライバーの荷役作業の軽減、短時間化
  - 2) 荷役機器の更なる利用、工夫
  - 3) 専用ラックによる一貫輸送の導入検討
  - 4) 同業他社との連携～専用ラックの共同開発～
- ② 手待ち時間の短縮～積込みの順番化、時間の予定化～
- ③ 高速道路利用による拘束時間の短縮

### 5. 結果

- ① 宵積み後、翌朝の出発時間を30分前後遅らせた運行  
上尾配送センターでの手待ち時間が、1時間02分から8分へと54分短縮。  
1日の拘束時間は、14時間10分から12時間44分と1時間26分短縮。
- ② 上尾配送センターでの荷受け開始時間を30分早めた運行  
上尾配送センターでの手待ち時間が、1時間02分から26分へと36分短縮。  
1日の拘束時間は、14時間10分から12時間32分と1時間38分短縮。
- ③ 御殿場センターで朝積み、上尾配送センターで当日卸しとした運行  
御殿場センターでの手待ち時間が、1時間28分から11分と1時間17分短縮。  
1日の拘束時間は、14時間10分から12時間28分と1時間42分短縮。

### 6. 荷主企業及び実運送事業者のメリット

- ① 今回のようなトライアルの実施により、確実にドライバーの労働条件の改善に結びつくことが確認できた。
- ② 上尾配送センターでの「荷受時間を早めた運行」によって、手待ち時間及び拘束時間が短縮できることが確認できた結果、現在では、そのまま実運用として継続されており、意義のある取り組みとなった。

### 7. 結果に結びついたポイント

- ① 今回の成果の要因は、特に発荷主、元請運送事業者、実運送事業者、着荷主がそれぞれの立場で改善の取り組みに積極的であったことが大きい。

第10回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

FUJITSU

shaping tomorrow with you

# お打合せ資料

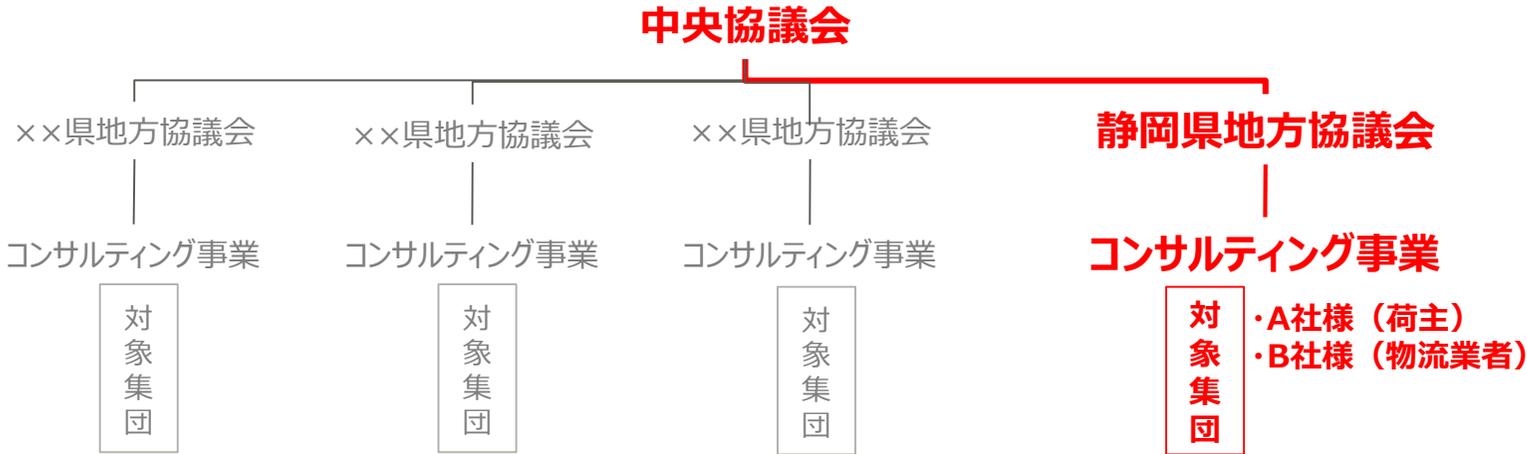
2018年8月2日

株式会社 富士通総研

1. コンサルティング事業実施の「背景」と「目的」
2. ご参加いただく皆様の「企業プロフィール」
3. コンサルティング事業の「実施ステップ全体像」
  - A 実態調査準備フェーズ
  - B 詳細実態調査・要因分析フェーズ
  - C 改善策の検討・決定フェーズ
  - D 実証実験実施・評価フェーズ
4. 「実態調査準備フェーズ」の詳細ご説明
  - (1) 「チェックリスト」のご回答依頼
  - (2) 「データ分析」のデータ準備依頼
  - (3) 「疲労蓄積度自己診断チェックリスト」のご回答依頼
  - (4) 運行基本情報のヒアリング
5. 近々のご依頼事項

# 1. コンサルティング事業実施の「背景」と「目的」

## 協議会の推進体制



## パイロット事業実施の「背景」と「目的」

### ■ 背景

トラック運転者は、他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にあり、**労働基準関係法令違反が高水準で推移し、また脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い職種**となっているなど、**労働条件の改善が喫緊の課題**となっている。  
 これら背景として**荷主都合による手待ち時間の発生など、取引上の慣行から労働時間の短縮が進まない**等の問題が挙げられる。

### ■ 目的

この背景を踏まえ、**荷主及び貨物運送事業者が協力しながらトラック運転者の労働時間短縮を目指す実証実験**を行い、**改善モデルの蓄積、及びその成果の業界全体への波及を目的**として本事業を実施する。

### 3. コンサルティング事業の「実施ステップ全体像」



## 4. 実態調査準備フェーズ

「Ⅰ. 実態調査準備フェーズ」は、「Ⅱ. 詳細実態調査・要因分析フェーズ」実施に向けて、4つの項目を実施。

- (1)対象集団の全企業に、「チェックリスト」の回答を依頼。
- (2)対象集団の元請・あるいは実運送事業者に、運送実績データ・発注情報の準備を依頼。
- (3)元請・あるいは実運送事業者に、「疲労蓄積度自己診断チェックリスト」回答を依頼。
- (4)対象集団の全企業に、現状の運行基本情報をヒアリング。

### (1)チェックリストの配布

- ・対象集団の労働時間短縮に向けた問題点等の「思い」をアンケート方式で確認。
- ・チェックリストは、発荷主/着荷主/元請運送事業者/実運送事業者別に用意

### (2)データ分析実施に向けたデータ準備依頼

- ・運行実績データと発注情報をベースに、弊社が、定数的に実態を把握し分析

### (3)疲労蓄積度自己診断チェックリストの配布

- ・長時間労働の加え、ドライバーの疲労蓄積度をアンケート方式で確認。

### (4)運行基本情報のヒアリング → 「もの」と「情報」の流れ

- ・本日、輸送ネットワーク等をヒアリングにて弊社が確認。

### 【 ご 依 頼 先 】

発荷主	着荷主	元請	実運送
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
		<input type="radio"/> or <input type="radio"/>	<input type="radio"/>
			<input type="radio"/>
		<input type="radio"/> or <input type="radio"/>	<input type="radio"/>
			<input type="radio"/>
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

実際の運送を担ってらっしゃる企業

実際の運送を担ってらっしゃる企業

# (1)チェックリストについて

## 1. チェックリスト実施の主目的

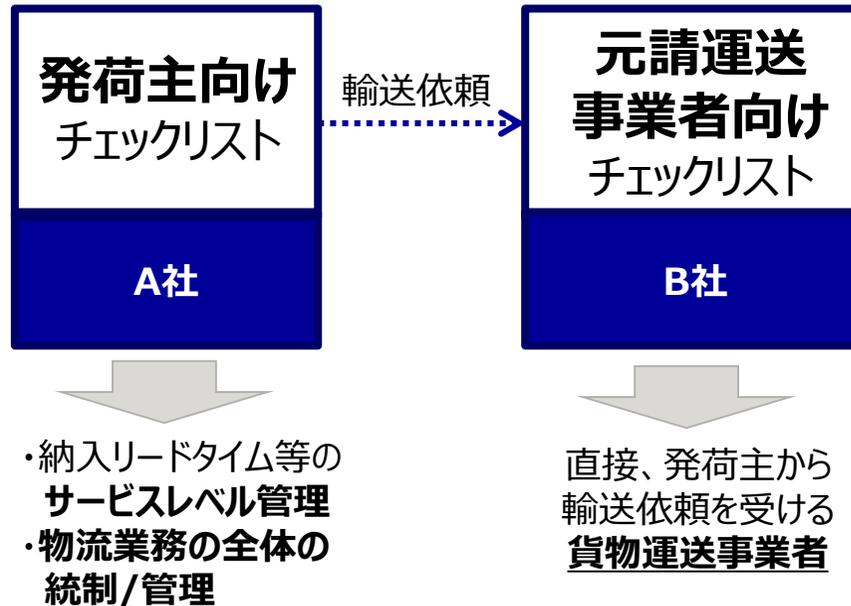
長時間労働が常態化、あるいは高頻度で発生している拘束時間の業務区分を洗い出し、発生原因と解決の方向性に関する「思い」を確認する事を主目的として実施。

## 2. チェックリストにご回答いただく対象者

発荷主・元請運送事業者・着荷主の方々

※チェックリストは、対象者ごとに作成(個々の内容は、今から説明)。  
 ※具体的な回答者は、チェックリストの内容を踏まえ、各社でご判断願います。  
 ※ご回答頂く人数は各社にお任せ致しますが、各社1名以上の回答をお願いいたします。

### ご回答者の位置付けの概観



## ＜荷主用チェックシート＞

トラック運転者の労働条件等に関するアンケート。

問1. 貴事業場へご担当者について。  
 貴事業場名：.  
 ご担当者氏名：.  
 ご担当者部署名：.  
 ご担当者役職名：.  
 ご担当者連絡先：.

問2. 貴事業場では、委託先運送事業者のトラック運転者の過重労働防止等労働条件の改善について、どのようにお考えですか。該当する番号の1つに○印をつけて下さい。  
 1. 自社(貴荷主)が主体となって解決すべき問題である。  
 2. 配送先(貴荷主)が主体となって解決すべき問題である。  
 3. 運送事業者が主体となって解決すべき問題である。  
 4. 自社(貴荷主)と配送先(貴荷主)が一体となって解決すべき問題である。  
 5. 自社(貴荷主)と運送事業者が一体となって解決すべき問題である。  
 6. 配送先(貴荷主)と運送事業者が一体となって解決すべき問題である。  
 7. 自社(貴荷主)と運送事業者と配送先(貴荷主)が一体となって解決すべき問題である。  
 8. 現状で良い。

問3. 貴事業場では委託先運送事業者のトラック運転者の過重労働防止等労働条件改善のために、取組みを行った事がありますか？該当する番号の1つに○印をつけて下さい。  
 1. 取組みを定期的に行っている。  
 2. 取組みを過去に行った。  
 3. 取組みを行った事はない。

問4. 問3で「1」または「2」にお答えの場合、具体的にどのような取組みを行ったかお答え下さい。該当する番号の1つに○印をつけて下さい。  
 1. 元請運送事業者と協議を行った。  
 2. 実運送事業者と協議を行った。  
 3. 元請運送事業者、実運送事業者と協議を行った。  
 4. 販売先(貴荷主)と協議を行った。  
 5. その他 具体的に：.

問5. 問4でお答えの協議について、具体的な取組み内容をお答え下さい。  
 例：トラック運転者の運転時間削減のために高速道路利用について協議を実施。

問6. 貴事業場では、トラック運転者の過重労働防止等労働条件の改善のために、委託先運送事業者から

申し入れをうけたことがありますか？該当する番号の1つに○印をつけて下さい。また申し入れ内容を、ご記入ください。  
 1. 元請運送事業者から申し入れを受けた。  
 申し入れの具体的な内容(例：勤務時間の短縮、休憩時間の確保など)

2. 実運送事業者から申し入れの具体的な内容

3. 元請運送事業者、実運送事業者から申し入れの具体的な内容

4. 申し入れを受けたことはいずれもありません

問7. トラック運転者は「自動車」が必要ですか。貴事業場では

1. 改善基準告示の詳しい内容をお知らせ下さい。
2. 改善基準告示のおおまか内容をお知らせ下さい。
3. 改善基準告示の存在はご存じですか。
4. 改善基準告示の存在と内容を詳しくお知らせ下さい。

問8-1. 問7で「1」または「2」の番号の1つに○印をつけて下さい。問7で「3」または「4」にお答えの内容をお読み下さい。

改善基準告示の内容をお読み下さい。

## トラック運転者の労働条件等に関するアンケート。

問1. 貴事業場へご担当者について。

貴事業場名：.  
 ご担当者氏名：.  
 ご担当者部署名：.  
 ご担当者役職名：.  
 ご担当者連絡先：.

貴事業場の労働者数：.  
 貴事業場の保有車両数：大型 台、中型 台、小型 台、その他 台。

問2. 労働時間管理について。

貴事業場では、トラック運転者の労働時間管理は、どのような方法で行っていますか。該当する番号に○印をつけて下さい。

1. 全ての車両にデジタルコグラフを装着して管理している。
2. 大型車等コグラフの装着義務付け車両にはデジタルコグラフを装着して管理し、それ以外は、運転日報で管理している。
3. 大型車等コグラフの装着義務付け車両でもデジタルコグラフは一部の装着で、それ以外は、運転日報で管理している。
4. デジタルコグラフは装着してはらず、全て運転日報で管理している。
5. その他 具体的に：.

問3. 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下「改善基準告示」)が定められています。

併せて、貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び勤務時間に係る基準(以下「国土交通省告示」)についても定められています。

以下では、貴事業所はトラック運転者について「過去1年間の状況」を自己診断し、該当する番号に○印をつけて下さい。

- (1) 1か月の拘束時間について。  
 自動車運転者の1か月の拘束時間は293時間以内としていますか。又は、これを延長する場合、書面による労働協定を締結し、293時間を超える月は1年のうち6か月までとし、1年間の拘束時間が3,516時間を超えない範囲内で、1か月の拘束時間を320時間以内としていますか。

## ＜運送業者用チェックシート＞

書面による労働協定を締結していない。	書面による労働協定を締結し、1か月の拘束時間(293時間)を延長している。				
1か月の拘束時間は293時間以内である。	1か月の拘束時間が293時間を超える場合がある。	1か月の拘束時間が320時間以内で、延長した月が6か月以下であり、1年間の拘束時間は3,516時間以内である。	1か月の拘束時間が320時間を超える場合がある。	延長した月が1年のうち6か月を超える場合がある。	1年間の拘束時間が3,516時間を超える場合がある。
1.	2.	3.	4.	5.	6.

※2,4,5,6については改善が必要です。

(2) 1日の拘束時間について。

自動車運転者の1日(始業時刻から起降して24時間以内)の拘束時間は13時間以内とし、これを延長する場合であっても16時間以内としていますか。

1日の拘束時間は13時間以内である。	1日の拘束時間は13時間を超える場合があるが、16時間以内である。	1日の拘束時間が16時間を超える場合がある。
1.	2.	3.

※3については改善が必要です。

(3) 1日の拘束時間(13時間)の延長の回数について。

自動車運転者の1日の拘束時間(13時間)を延長する場合、15時間を超える回数は1週間につき2回以内としていますか。

1週間につき2回以内である。	1週間につき2回を超える場合がある。
1.	2.

※2については改善が必要です。

(4) 休息期間について。

トラック運転者の勤務と次の勤務の間の休息期間(使用者の拘束を受けない期間をいう)を、連続8時間以上与えていますか。

休息期間は連続8時間以上である。	休息期間が8時間未満の場合。
1.	2.

※2については改善が必要です。

(5) 分割休息期間について。

トラック運転者の勤務と次の勤務の間の休息期間を分割して与える場合、1日において1回当たり連続4時間以上、合計10時間以上与えていますか。

## (2)データ分析について

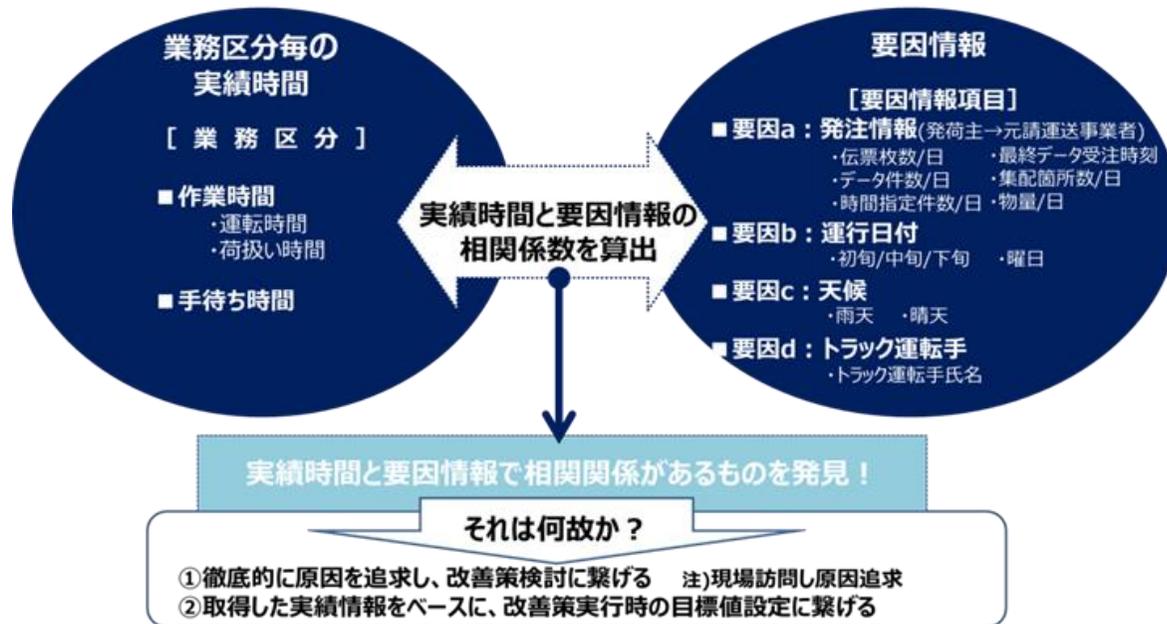
### 1. データ分析実施の主目的

チェックリストの回答に加え、徹底したデータ主義に則り、定数的実態把握と、気付いていない長時間労働の発生要因も併せて発掘する。

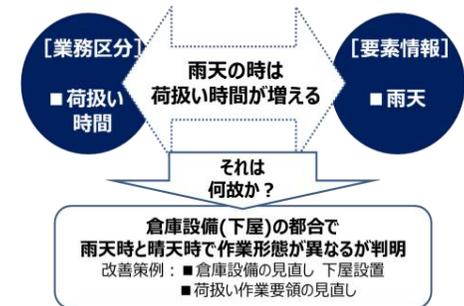
### 2. データ分析の実施内容

「日々の運行実績データ」「発注情報」を活用し、「どんな要因」が「どの業務区分の実績時間」の増減に影響を与えているかを分析。

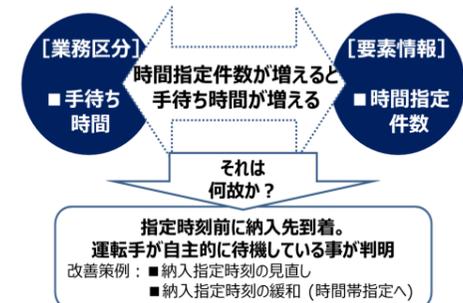
#### [データ分析で実施する相関分析イメージ]



#### 【例1】



#### 【例2】



# 必要なデータ(準備をご依頼するデータ)



デジタコ等の配送日報データより取得

発注情報：配車システムや庫内システムの情報システムより取得

運行 日付	車 番	車 種	運転手 名	始業 時刻	終業 時刻	合計 拘束時間	内 運転時間	内 荷扱時間	内 荷待時間	合計 伝票枚数	合計 データ件数	最終データ 受信時刻	集配 箇所数	内 時間指定あり 箇所数	合計 物量
<p>■ エクセルシート (別紙：分析用実績データ入力シート参照)</p> <p>■ 入力単位：1運行を、1行に入力</p> <p>■ データ対象期間は、通常月1ヶ月分の実績データ</p>															

【データ項目の説明】

※ 1行の単位

日々運行実績の「1運行」を「1行」に入力。出庫から帰庫までを「1運行」と勘案。始業から終業までに「複数回送」する場合は、1回送単位を1行に入力。

データ項目	入力	内容	入力例
運行日付	数字	出発日付	8月3日の場合：0803
車番	数字	4桁数字のみ	車番・8-31の場合：831
車種	数字	積載可能トン数	10トン車の場合：10
運転手名	文字	匿名でもOK	沖原の場合：OK等の随意
始業時刻	数字	1運行の始業時刻	8月3日午後9時の場合：2100 (日付入力は不要)
終業時刻	数字	1運行の終業時刻	8月4日午前10時の場合：1000 (日付入力は不要)
合計拘束時間	数字	始業から終業までの拘束時間合計	12時20分の場合：時間：12分：20と入力
内運転時間	数字	拘束時間の中の運転時間合計	3時30分の場合：時間：3分：30と入力

データ項目	入力	内容	入力例
内荷扱時間	数字	棚入れ・仕分け・梱包・ラベル貼等の附带作業も含めた荷扱い作業時間の合計	4時45分の場合：時間：4分：45と入力
内荷待ち時間	数字	集配先で荷待ちをしている時間の合計	1時45分の場合：時間：1分：45と入力
合計伝票枚数	数字	1運行全集配先の合計伝票枚数	23枚の場合：23
合計データ件数	数字	全伝票の合計行数 ※伝票の1行を、1データ	46行の場合：46
最終データ受信時刻	数字	発荷主からの発注情報の最終受信時刻	8月31日午後9時5分の場合：08312105 (日付要)
集配箇所数	数字	集荷/配送の軒数合計	10軒の場合：10
内時間指定あり箇所数	数字	集荷/配送の軒数のうち、時間指定がある軒数 ※AM指定等の時間帯指定含む	3軒の場合：3
合計物量	数字	最大時(出庫時)の積載物量。 ・m3/kgの何れか。 但し全行の入力単位は統一。 ・集荷物量は勘案不要。	22m3の場合：22 1650kgの場合：1650

# (3)疲労蓄積度自己診断チェックリストについて

## 1. 実施の主目的

本事業は、「ドライバーが、脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い職種である事」が背景のひとつとなっています。但し、脳・心臓疾患の労働時間に関わる発症要因は、長時間労働だけでなく「**不規則な勤務**」「**深夜の勤務**」も懸念すべき発症要因です。そこで、より広義な視点に立ち、**ドライバーの「身体的負荷の軽減」も考慮する活動も、併せて展開したいと考えております。**

## 2. 実施方法

厚労省労働基準局が公開している「疲労蓄積度自己診断チェックリスト」を活用。

労働者の疲労蓄積度自己診断チェックリスト

記入年月日 \_\_\_\_\_年\_\_月\_\_日

1. 最近1か月の自覚症状について、各質問に対し最も当てはまる項目の□に✓を付けてください。

1. イライラする	<input type="checkbox"/> ほとんどない (0)	<input type="checkbox"/> 時々ある (1)	<input type="checkbox"/> よくある (3)
2. 不安だ	<input type="checkbox"/> ほとんどない (0)	<input type="checkbox"/> 時々ある (1)	<input type="checkbox"/> よくある (3)
3. 落ちつかない	<input type="checkbox"/> ほとんどない (0)	<input type="checkbox"/> 時々ある (1)	<input type="checkbox"/> よくある (3)
4. ゆううつだ	<input type="checkbox"/> ほとんどない (0)	<input type="checkbox"/> 時々ある (1)	<input type="checkbox"/> よくある (3)
5. よく眠れない	<input type="checkbox"/> ほとんどない (0)	<input type="checkbox"/> 時々ある (1)	<input type="checkbox"/> よくある (3)
6. 体の調子が悪い	<input type="checkbox"/> ほとんどない (0)	<input type="checkbox"/> 時々ある (1)	<input type="checkbox"/> よくある (3)
7. 物事に集中できない	<input type="checkbox"/> ほとんどない (0)	<input type="checkbox"/> 時々ある (1)	<input type="checkbox"/> よくある (3)
8. することに飽きやすい	<input type="checkbox"/> ほとんどない (0)	<input type="checkbox"/> 時々ある (1)	<input type="checkbox"/> よくある (3)
9. 仕事で、強い疲労を感じる	<input type="checkbox"/> ほとんどない (0)	<input type="checkbox"/> 時々ある (1)	<input type="checkbox"/> よくある (3)
10. やる気がない	<input type="checkbox"/> ほとんどない (0)	<input type="checkbox"/> 時々ある (1)	<input type="checkbox"/> よくある (3)
11. へとへとだ (脚腰を痛く)	<input type="checkbox"/> ほとんどない (0)	<input type="checkbox"/> 時々ある (1)	<input type="checkbox"/> よくある (3)
12. 朝、起きた時、ぐったりした感を感じる	<input type="checkbox"/> ほとんどない (0)	<input type="checkbox"/> 時々ある (1)	<input type="checkbox"/> よくある (3)
13. 以前とくらべて、疲れやすい	<input type="checkbox"/> ほとんどない (0)	<input type="checkbox"/> 時々ある (1)	<input type="checkbox"/> よくある (3)

<自覚症状の評価> 各々の答えの ( ) 内の数字を全て加算してください。 合計  点

I	0~3点	II	4~7点	III	8~14点	IV	15点以上
---	------	----	------	-----	-------	----	-------

2. 最近1か月の勤務の状況について、各質問に対し最も当てはまる項目の□に✓を付けてください。

1. 1か月の勤務外労働	<input type="checkbox"/> 少ない (0)	<input type="checkbox"/> 多い (1)	<input type="checkbox"/> 非常に多い (3)
2. 不規則な勤務 (予定の変更、突発の仕事)	<input type="checkbox"/> 少ない (0)	<input type="checkbox"/> 多い (1)	<input type="checkbox"/> 非常に多い (3)
3. 出張に伴う負担 (頻度・拘束時間・時差など)	<input type="checkbox"/> 少ない (0)	<input type="checkbox"/> 多い (1)	<input type="checkbox"/> 非常に多い (3)
4. 深夜勤務に伴う負担 (*1)	<input type="checkbox"/> 少ない (0)	<input type="checkbox"/> 多い (1)	<input type="checkbox"/> 非常に多い (3)
5. 休憩・仮眠の時間数及び施設	<input type="checkbox"/> 多い (0)	<input type="checkbox"/> 少ない (1)	<input type="checkbox"/> 非常に少ない (3)
6. 仕事についての精神的負担	<input type="checkbox"/> 小さい (0)	<input type="checkbox"/> 大きい (1)	<input type="checkbox"/> 非常に大きい (3)
7. 仕事についての身体的負担 (*2)	<input type="checkbox"/> 小さい (0)	<input type="checkbox"/> 大きい (1)	<input type="checkbox"/> 非常に大きい (3)

\*1: 深夜勤務の頻度や時間数などから総合的に判断して下さい。深夜勤務は、深夜時間帯 (午後10時~午前5時) の一部または全部を含む勤務を言います。  
\*2: 肉体的作業や寒冷・暑熱作業などの身体的な面で負担

<勤務の状況の評価> 各々の答えの ( ) 内の数字を全て加算してください。 合計  点

A	0~2点	B	3~5点	C	6~8点	D	9点以上
---	------	---	------	---	------	---	------

※ このチェックリストは疲労の蓄積を自覚症状と仕事の側面から評価し、その負担度を見ています

3. 総合判定  
次の表を用い、自覚症状、勤務の状況の評価から、あなたの仕事による負担度の点数 (0~7) を求めてください。

【仕事による負担度点数表】

		勤務の状況			
		A	B	C	D
自覚症状	I	0	1	2	3
	II	0	2	3	4
	III	0	3	4	5
	IV	1	3	4	7

※ 糖尿病や高血圧等の疾病がある場合は、負担度を1点加算してください。

あなたの仕事による負担度の点数は:  点 (0~7)

判定	点数	仕事による負担度
	0~1	低いと考えられる
	2~3	仕事による負担度を判定
	4~5	高いと考えられる
	6~7	非常に高いと考えられる

4. 疲労蓄積予防のための対策  
あなたの仕事による負担度はいかでしたか？本チェックリストでは、健康障害防止の観点から、これまでの医学研究の結果などに基づいて、仕事による負担度が判定できます。負担度の点数が2~7の人は、疲労が蓄積されている可能性があり、チェックリストの2.に掲載されている「勤務の状況」の項目(点数が1または3である項目)の改善が必要です。個人の数量で改善可能な項目については自分でそれらの項目の改善を行って下さい。個人の数量で改善不可能な項目については、上司や産業医等に相談して、勤務の状況を改善するよう努力して下さい。なお、仕事以外のライフスタイルに原因があって自覚症状が多い場合も見受けられますので、睡眠や休養などを見直すことも大切なことです。疲労を蓄積させないためには、負担を減らし、一方で睡眠・休養をしっかり取る必要があります。労働時間の短縮は、仕事による負担を減らすと同時に、睡眠・休養を取りやすくするの、効果的な疲労蓄積の予防法のひとつと考えられています。あなたの時間外労働時間が月45時間を超えていれば、是非、労働時間の短縮を検討してください。

【参考】時間外労働と脳血管疾患・虚血性心疾患との関連について  
時間外労働は、仕事による負担を大きくするだけでなく、睡眠・休養の機会を減少させるので、疲労蓄積の重要な原因のひとつと考えられています(図1)。また、睡眠不足(図2)や高血圧(図3)は、脳血管疾患の発症性を下側に示します(図4)ので参考にして下さい。図1~図4が長い場合には注意が必要です。

時間外労働時間	月45時間以内	時間の増加とともに睡眠障害のリスクは徐々に高まる	月100時間または2~6か月平均で月90時間を超える
健康障害のリスク	低い	00 →	高い

### 3. ご回答頂きたい方

本対象集団の輸送に、定期的に従事なされているドライバー（5名程度でOKです）

### 4. 分析範疇と分析イメージ

#### ■ 分析範疇

「疲労蓄積度自己診断チェックリスト」で洗い出される様々な内容は、「精神的負担」や「暑熱作業」等、**広範囲に亘った身体的負荷が表出化されますが**、今回は、コンサルティング事業の対象領域である「**労働時間**」の範疇に絞った活用をしたいと考えております。

#### ■ 分析イメージ



### 5. その他

疲労蓄積度自己診断チェックリストは、**今回のコンサルティング事業の実施範疇とは別枠**で、実施を検討している内容です。最終的な**実施是非は、対象集団の皆さまと調整**のうえ決定させていただきます。

## (4) 運行基本情報のヒアリング

### 1. 運行基本情報ヒアリングの目的

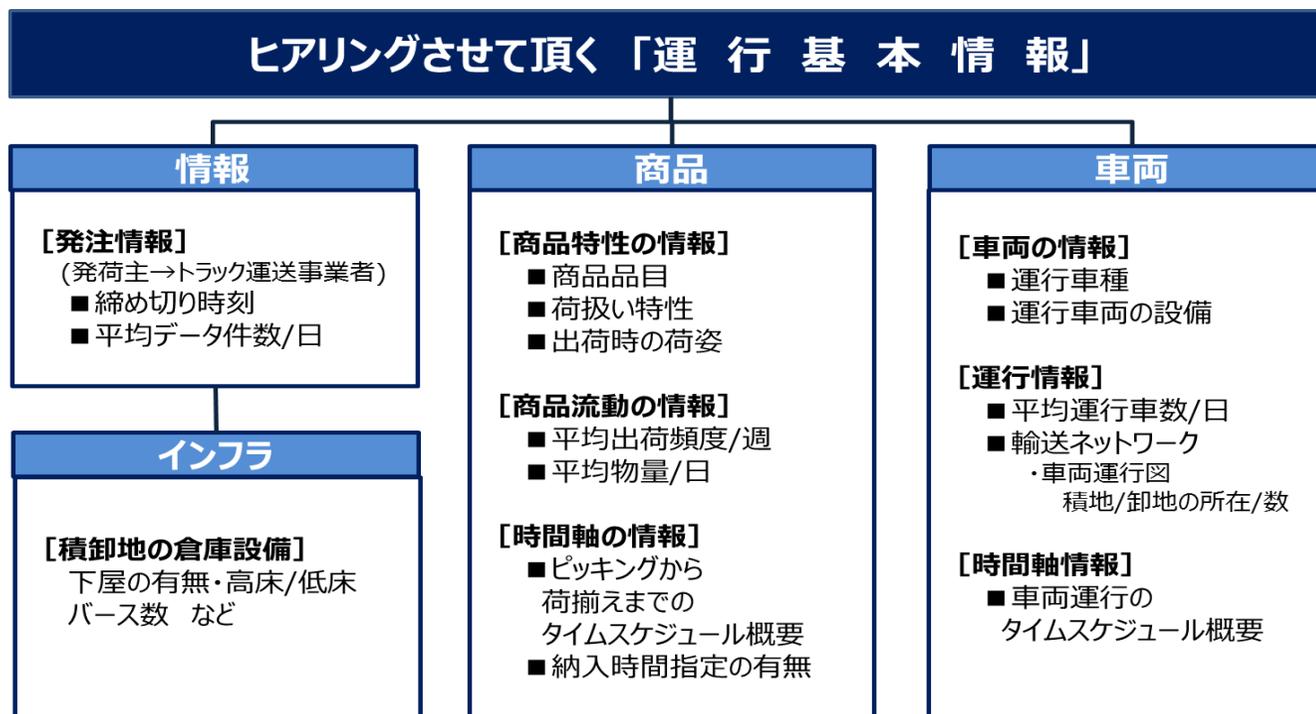
- ・メンバー全員が、運行の全体像に関する共通認識を持ち詳細検討に臨む事で、検討の効率化/円滑化に繋げる。
- ・富士通総研が、基本情報を理解する。

注)あくまでも運行の全体像に関する共通認識を持つ事が目的です。

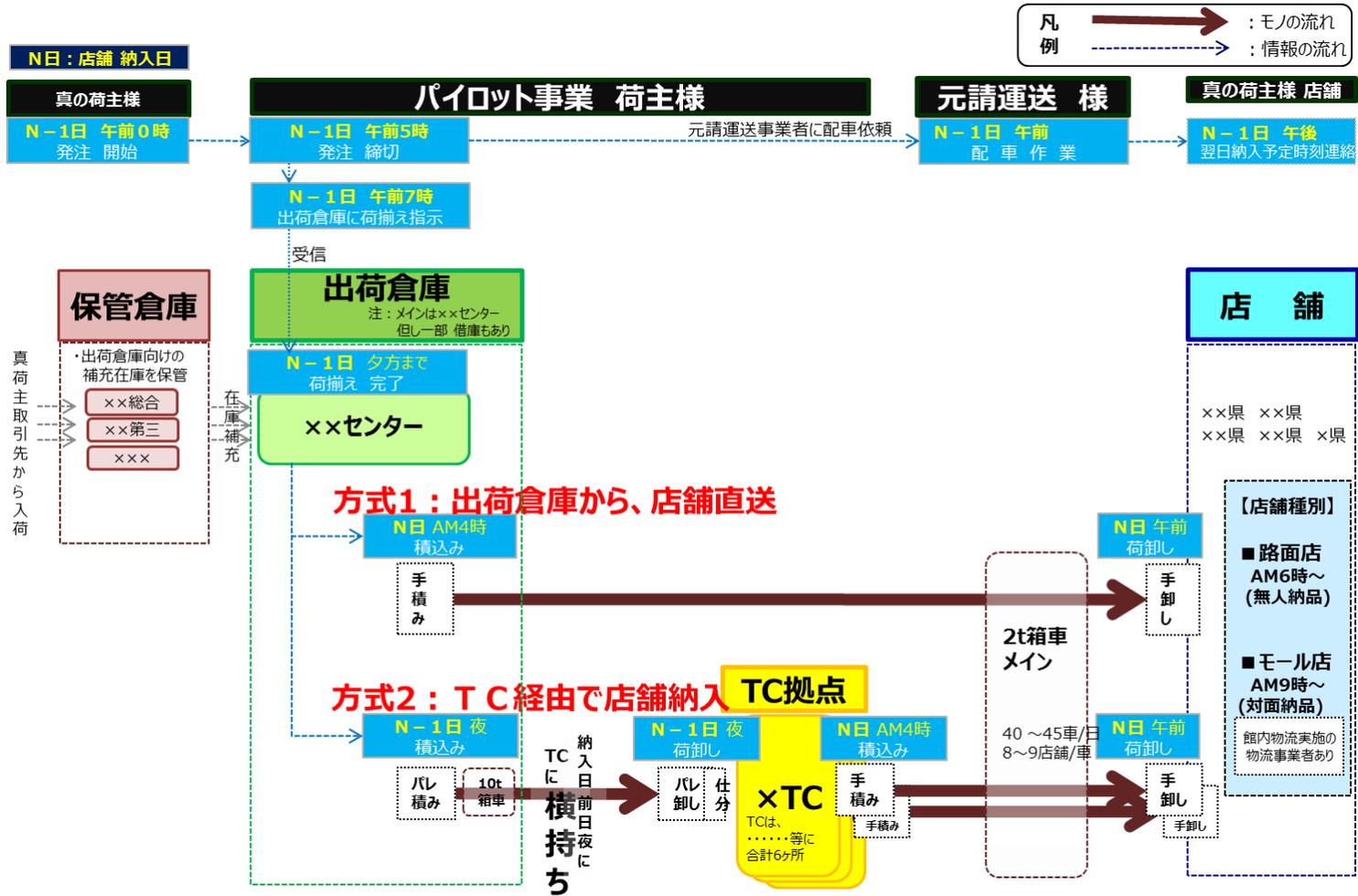
日々の運行実態では、様々なケースが生じている事は考えられますが、情報精度を求めるものでなく、あくまでも基本となる情報を整理させて頂く事を目的としております。

### 2. ヒアリングする運行基本情報

- ・本日、富士通総研がヒアリングさせて頂きます。
- ・本日のヒアリング結果は、富士通総研にて整理のうえ、参加企業にメールにて後日送付させて頂きます。



### 3. 完成イメージ 例

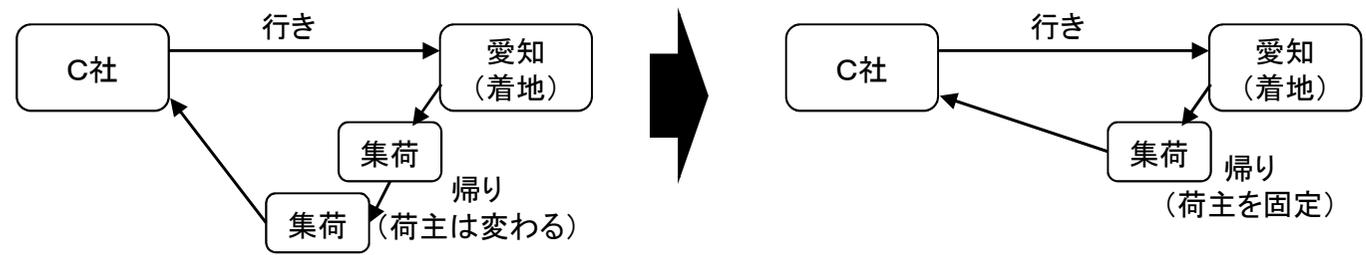


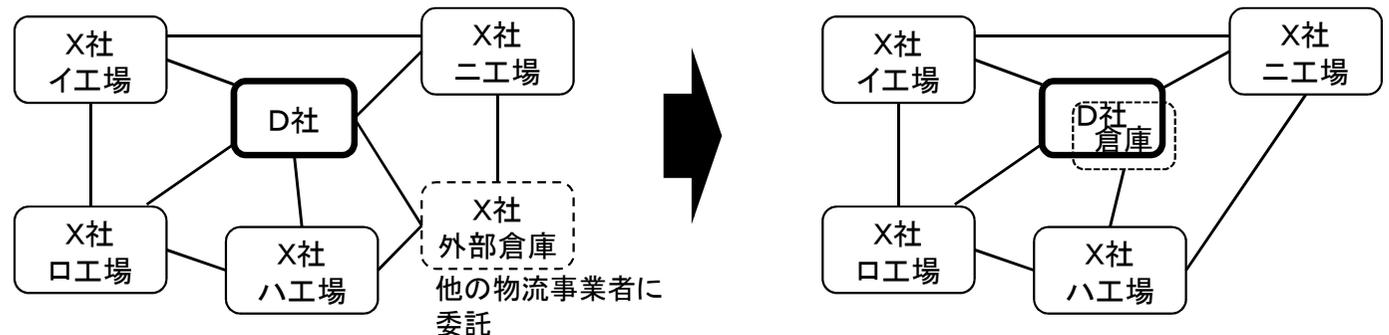
# 平成29年度 KPI導入調査事業の報告

平成30年8月2日(木)  
 田村経営コンサルティング事務所  
 田村隆一郎

<p><b>A社</b> 課題と設定したKPI</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一部コース(県内から愛知、三重方面)の採算性が悪く、赤字となっていた。行きは複数の荷主があり、比較的積載率が高い日もあるが、帰りは1社固定荷主があるものの、積載率が低く収益性の改善が課題であった。</li> </ul> <p>&lt;KPI&gt;</p> <p>①重量積載率 = <math>\frac{\text{積載重量}}{\text{積載可能重量}}</math>      ②PL積載率 = <math>\frac{\text{積載PL枚数}}{\text{積載可能PL枚数}}</math></p> <p>それぞれ、「行き」、「帰り」別に積載率を評価する。          また、積載率は重量もしくはPLのいずれかが目標達成できるようにする。(目標積載率…行き90%、帰り40%)</p>
<p><b>取り組みの結果と残った課題</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>管理者が積載率を日々意識し配車を行い、当コースの収益性が改善されて赤字から脱却し、黒字状態が続いている。</li> <li>企業側もKPIの取り組みにより大きな成果が出たと認識している。</li> </ul>

<p><b>B社</b> 課題と設定したKPI</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>水産物(主に塩干物)の輸送量が年々低下し、採算性が悪化している。運賃が個建であるため、積載率を高め収益性を改善することが課題であった。</li> </ul> <p>&lt;KPI&gt; 1日当りの運行台数</p>
<p><b>取り組みの結果と残った課題</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>築地から先の運行を中継料を支払うことで協力会社に輸送を依頼することを検討。</li> </ul> <div style="text-align: center;"> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>途中より、千住の仲卸からの要請で千住方面の物量が増加。→千住は従来通りの運行としている。</li> <li>大宮は中継化を行い、中継料の負担を荷主に依頼しているが、交渉中となっている。</li> <li>運行台数削減の効果は出ていない。ただし、運行距離が短縮されるなどで経費の削減が実施できている。</li> </ul>

<p><b>C社</b> 課題と設定したKPI</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>共同配送事業で、関東、大阪、中京方面の輸送を行っているが、一部コース(特に愛知方面)の採算性が悪く、収益性の改善が課題となっている。</li> </ul> <p>&lt;KPI&gt; (コース別の)粗利益率</p>
<p>取り組みの結果と残った課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>行きは行き先が固定であるが、帰りは日によって積載率が変わる。帰りについても固定荷主を獲得することで採算性の改善を図る計画である。</li> </ul>  <p>The diagram illustrates the change in C company's return route. On the left, a box labeled 'C社' has an arrow labeled '行き' (outbound) pointing to a box '愛知(着地)'. From '愛知(着地)', an arrow labeled '集荷' (collection) points to another '集荷' box, which then has an arrow labeled '帰り(荷主は変わる)' (return, load changes) pointing back to 'C社'. A large black arrow points to the right, where the same '行き' route is shown, but the return route is now a direct arrow labeled '集荷 帰り(荷主を固定)' (return, fixed load) from '愛知(着地)' back to 'C社'.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>帰りの荷主の確保については継続して検討している。</li> <li>従来、採算性が分からなかったものが、コース別等の採算性を分析できるようになったことが当事業の成果であると認識している。</li> </ul>

<p><b>D社</b> 課題と設定したKPI</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷主(1社)の運行を5台で行っているが、その採算性が悪く、改善を図る必要がある。</li> </ul> <p>&lt;KPI&gt; 1台当りの売上高</p>
<p>取り組みの結果と残った課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷主(X社)が委託している外部倉庫をD社倉庫に集約し、配送先を減らすことで運行台数を削減する計画である。</li> </ul>  <p>The diagram shows the consolidation of X company's warehouse. On the left, 'X社' has four factories: 'イ工場', 'ニ工場', 'ロ工場', and 'ハ工場'. Each factory is connected to a central 'D社' box. 'D社' is also connected to 'X社 外部倉庫' (dashed box), which is noted as being委托 (entrusted) to other logistics companies. On the right, after consolidation, 'D社' is now labeled 'D社 倉庫' (solid box) and is directly connected to all four factories, with the external warehouse removed.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>X社に上記施策を提案し、理解は得ているが、X社の社内手続きが進んでおらず、承認待ちとなっている。</li> </ul>

## 平成30年度 KPI導入調査事業の進捗

<b>E社</b> <b>企業概要</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 車両台数は95台(大型65台、トレーラー16台、4t 3台、シャーシ11台)</li> <li>• 運行は中京エリア～北関東がメインで、フリーの運行が約8割となっている。</li> <li>• 倉庫を所有し、医薬品の保管事業を行っている。</li> </ul>
<b>経営上の課題とKPI案</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 「安全」、「燃費」、「時間当たりの生産性」の改善を図りたい。平成30年4月より、ドライバー(65名)を7～8名ごとのチームに分け、3つのテーマについて小集団活動を行っている。しかし、具体的な取り組みにつながっていないため、KPIを設定し、改善を進めていく。</li> <li>• 「安全」についてはデジタコの評価データを活用する方向でKPIを設定する。(例:デジタコの点数 ○点以上の比率。)また、商品事故と車両事故を分けて分析する。</li> <li>• 「燃費」についてはチームごとに評価する等、指標を再度検討する。</li> <li>• 「時間当たりの生産性」については、現状は「時間当たりの実車距離」を分析しているが、ドライバーの努力が反映できるか疑問があるため、再度指標を検討する。</li> </ul>

<b>F社</b> <b>企業概要</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 製紙会社の物流子会社。</li> <li>• 車両台数は26台(すべて大型)。</li> <li>• 運行エリアは関東～中京がメインで、一部東北、滋賀方面に運行している。</li> <li>• 製紙工場からの製品は当社倉庫に入庫し、出庫指示に基づき輸送を行う。また親会社以外の紙製品の輸送も行っている。</li> </ul>
<b>経営上の課題とKPI案</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 「事故防止」、「コンプライアンス(時間管理)」、「収益性」が大きな課題であると認識している。</li> <li>• 事故が最近増加しており、削減の取組みを進める必要がある。</li> <li>• 労働時間の短縮に向けては、荷役作業をドライバーが行うのではなく庫内作業員が行うようにするなど、取組みを進めてきたが長時間労働となっており、一層の短縮が必要となっている。</li> <li>• 収益性については、全社の収益は分かるが、エリア別や車両別等の分析を行ったことはない。</li> <li>• 1日の拘束時間が15時間以上の日数、エリア別の採算性のデータ分析を行い、今後KPIを検討していく。</li> </ul>

<b>G社</b> <b>企業概要</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 車両台数は10台(大型2台、4t 7台、2t 1台)</li> <li>• 大手日用品メーカーの2次請けの運行が全体の約6割。その他、住設機器や青果の輸送を行っている。</li> <li>• 運行は中京エリアがメインで、すべて日帰りとなっている。</li> </ul>
<b>経営上の課題とKPI案</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 収益性の改善が課題となっている。現状は利益が確保できていない状況である。</li> <li>• 日用品メーカーの輸送は、行きは固定的に荷があるが、帰りに荷があるときと無いときがある。</li> <li>• 以前、車両ごとの採算性の分析を行ったことがあるが、現在はデータ分析は行えていない。どのように分析すべきかがわからない状況となっている。</li> <li>• まず、車両別の採算性分析を行い、改善のターゲットを見つけ、KPIを設定する。</li> </ul>

<b>H社</b> <b>企業概要</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 車両台数は101台。</li> <li>• 主に郵便の輸送を行っており、売上に占める郵便輸送の比率は約8割。他に家具、精密機器等の一般貨物輸送、また学校給食の配送を行っている。</li> <li>• 事業所は県内に本社を含め3営業所、神奈川に2営業所がある。</li> </ul>
<b>経営上の課題とKPI案</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 郵便の輸送については、時間や運行ルートが厳密に決められており、採算性を自社で改善させることは難しい。</li> <li>• 安全面、人材面についての課題が大きい。安全については、事故が多くなっており、早急な取り組みが必要となっている。年間事故件数の目標値はあるが、その達成に向けた取組みを進めていきたい意向がある。</li> <li>• 人材面については、ドライバー不足であり、その影響で労働時間も長くなっている。ドライバーの採用を続けているが、応募がほとんどなく充足できていない。管理者も乗務せざるを得ないことがある。</li> <li>• KPIとしては安全面を中心に設定する。事故の減少に向け、適切な指標を検討していく。デジタコのデータはあるが、現在はそれを活用していない。デジタコのデータからKPIを設定できないか検討を進める。</li> </ul>

# 労働時間法制の見直しについて

(労働基準法、労働安全衛生法、労働時間等設定改善法の改正)

## 見直しの目的

**「働き過ぎ」を防ぎながら、「ワーク・ライフ・バランス」と「多様で柔軟な働き方」を実現します**

- ⇒ 長時間労働をなくし、年次有給休暇を取得しやすくする、等によって、個々の事情にあった多様なワーク・ライフ・バランスの実現を目指します。
- ⇒ 働き過ぎを防いで健康を守る措置をしたうえで、自律的で創造的な働き方を希望する方々のための、新たな制度をつくります。

## 見直しの内容

	(解説ページ)
① 残業時間の上限規制	2
② 「勤務間インターバル」制度の導入促進	4
③ 年5日間の年次有給休暇の取得（企業に義務づけ）	4
④ 月60時間超の残業の、割増賃金率引上げ	5
⑤ 労働時間の客観的な把握（企業に義務づけ）	5
⑥ 「フレックスタイム制」の拡充	6
⑦ 「高度プロフェッショナル制度」を創設	7
⑧ 産業医・産業保健機能の強化	9

## 施行期日

**2019年4月1日**

※中小企業における残業時間の上限規制の適用は2020年4月1日

※中小企業における月60時間超の残業の、割増賃金率引上げの適用は2023年4月1日

# ① 残業時間の上限を規制します

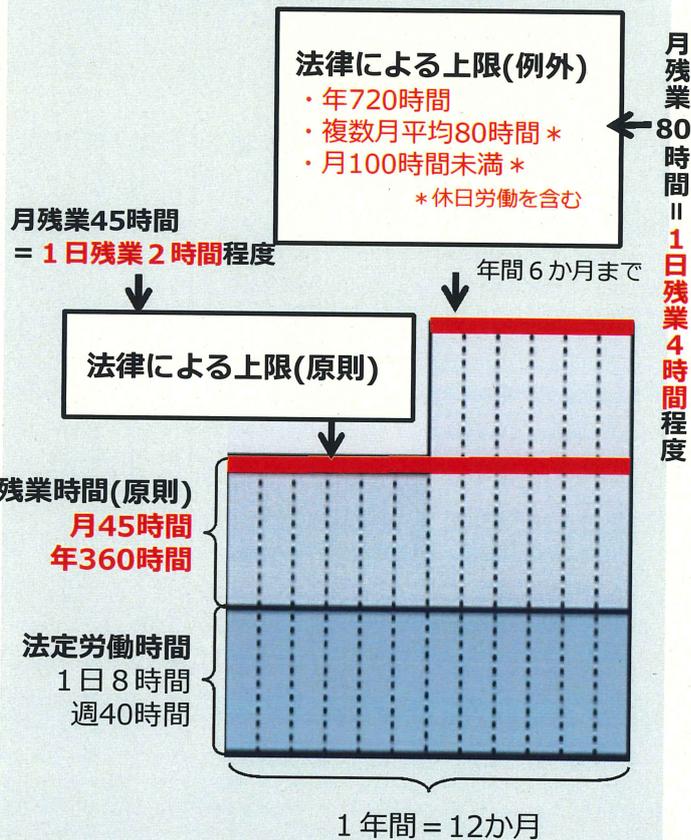
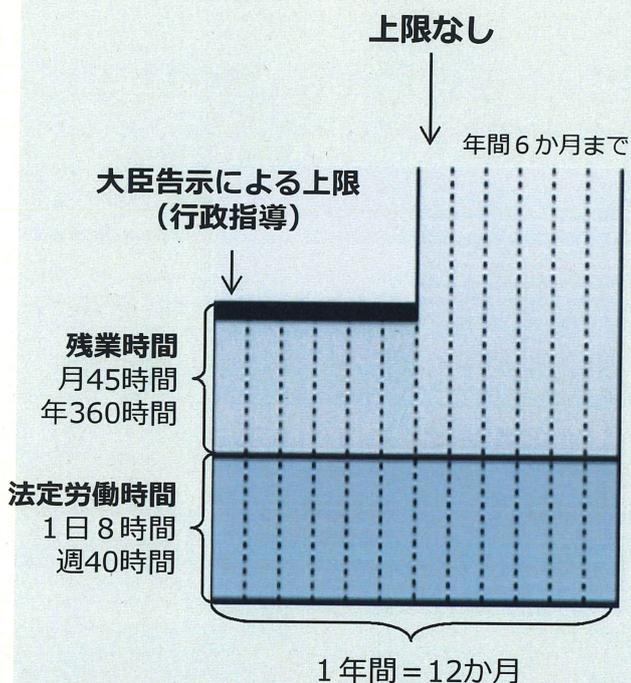
残業時間の上限を法律で規制することは、70年前（1947年）に制定された「労働基準法」において、初めての大改革となります。

(現在)

法律上は、残業時間の上限がありませんでした（行政指導のみ）。

(改正後)

法律で残業時間の上限を定め、これを超える残業はできなくなります。



◎ 残業時間の上限は、原則として月45時間・年360時間とし、臨時的な特別の事情がなければこれを超えることはできません。（月45時間は、1日当たり2時間程度の残業に相当します。）

◎ 臨時的な特別の事情があって労使が合意する場合でも、

- ・ 年720時間以内
- ・ 複数月平均80時間以内（休日労働を含む）
- ・ 月100時間未満（休日労働を含む）

を超えることはできません。

（月80時間は、1日当たり4時間程度の残業に相当します。）

また、原則である月45時間を超えることができるのは、年間6か月までです。

(改正後)

※ただし、上限規制には適用を猶予・除外する事業・業務があります。

【適用猶予・除外の事業・業務】

自動車運転の業務	<b>改正法施行5年後に、上限規制を適用します。</b> (ただし、 <u>適用後の上限時間は、年960時間</u> とし、将来的な一般則の適用については引き続き検討します。)
建設事業	<b>改正法施行5年後に、上限規制を適用します。</b> (ただし、災害時における復旧・復興の事業については、複数月平均80時間以内・1か月100時間未満の要件は適用しません。この点についても、将来的な一般則の適用について引き続き検討します。)
医師	<b>改正法施行5年後に、上限規制を適用します。</b> (ただし、具体的な上限時間等については、医療界の参加による検討の場において、規制の具体的あり方、労働時間の短縮策等について検討し、結論を得ることとしています。)
鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業	<b>改正法施行5年後に、上限規制を適用します。</b>
新技術・新商品等の研究開発業務	医師の面接指導(※)、代替休暇の付与等の健康確保措置を設けた上で、 <b>時間外労働の上限規制は適用しません。</b> ※時間外労働が一定時間を超える場合には、事業主は、その者に必ず医師による面接指導を受けさせなければならないこととします。

～中小企業の事情に配慮しながら助言指導を行います～

時間外労働の上限は、月45時間、かつ、年360時間が原則です。特例による場合であっても、できる限りこの水準に近づける努力が求められます。このため、新たに労働時間の延長や休日労働を適正なものとするための指針を厚生労働大臣が定め、必要な助言・指導を行うこととしています。

その際、当分の間、中小事業主に対しこの助言・指導を行うに当たっては、中小企業における労働時間の動向、人材確保の状況、取引の実態等を踏まえて行うよう配慮することとしています。

～取引環境の改善も重要です～

長時間労働の是正には取引環境の改善も重要です。

労働時間等設定改善法では、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よう努めることと規定されました。

## ② 「勤務間インターバル」制度の導入を促します

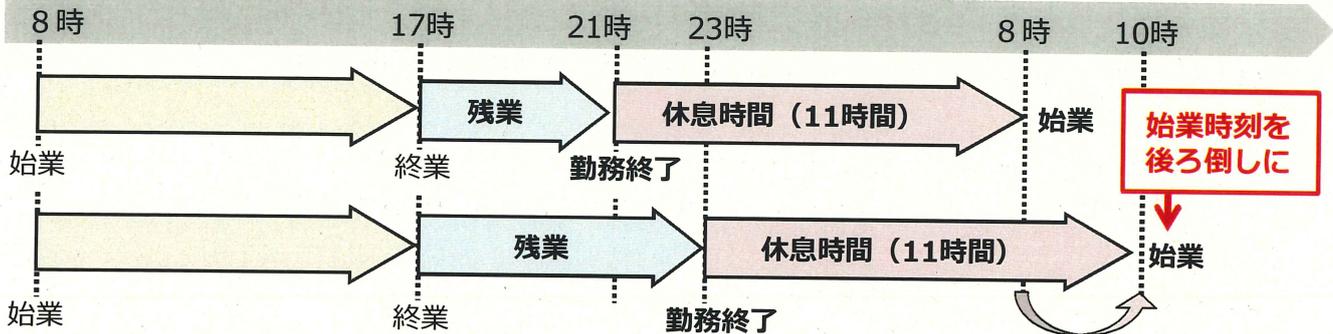
### 「勤務間インターバル」制度とは？

1日の勤務終了後、翌日の出社までの間に、一定時間以上の休息時間（インターバル）を確保する仕組みです。



この仕組みを企業の努力義務とすることで、働く方々の十分な生活時間や睡眠時間を確保します。

【例：11時間の休息時間を確保するために始業時刻を後ろ倒しにする場合】

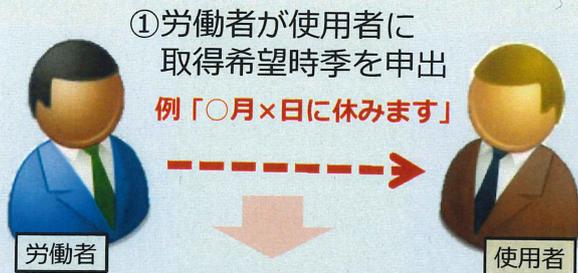


※「8時～10時」までを「働いたものとみなす」方法などもあります。

## ③ 年5日の年次有給休暇の取得を、企業に義務づけます

(現在)

労働者が自ら申し出なければ、年休を取得できませんでした。



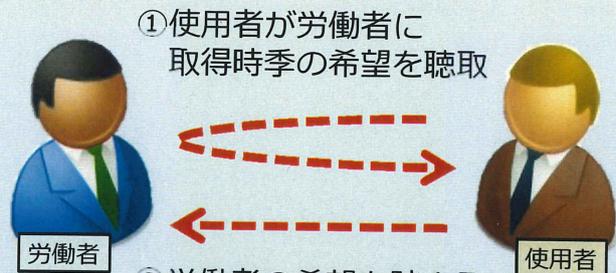
②〇月〇日に年休が成立

そもそも、①の希望申出がしにくいという状況がありました。

→ 我が国の年休取得率：49.4%

(改正後)

使用者が労働者の希望を聴き、希望を踏まえて時季を指定。年5日は取得していただきます。



③〇月〇日に年休が成立

## ④ 月60時間を超える残業は、割増賃金率を上げます

(現在)

月60時間超の残業割増賃金率  
大企業は 50%  
中小企業は 25%

	1か月の時間外労働 〔1日8時間・1週40時間 を超える労働時間〕	
	60時間以下	60時間超
大企業	25%	50%
中小企業	25%	25%

(改正後)

月60時間超の残業割増賃金率  
大企業、中小企業ともに50%  
※中小企業の割増賃金率を上げ

	1か月の時間外労働 〔1日8時間・1週40時間 を超える労働時間〕	
	60時間以下	60時間超
大企業	25%	50%
中小企業	25%	50%

## ⑤ 労働時間の状況を客観的に把握するよう、企業に義務づけます

(現在)

- 割増賃金を適正に支払うため、労働時間を客観的に把握することを通達で規定  
→ 裁量労働制が適用される人などは、この通達の対象外でした。

【理由】

- ・裁量労働制の適用者は、みなし時間※に基づき割増賃金の算定をするため、通達の対象としない。
- ・管理監督者は、時間外・休日労働の割増賃金の支払義務がかからないため、通達の対象としない。

※「みなし(労働)時間」とは、実際の労働時間にかかわらず、あらかじめ定められた時間労働したものとみなすことをいいます。

(改正後)

健康管理の観点から、裁量労働制が適用される人や管理監督者も含め、すべての人の労働時間の状況が客観的な方法その他適切な方法で把握されるよう法律で義務づけます。

労働時間の状況を客観的に把握することで、長時間働いた労働者に対する、医師による面接指導※を確実に実施します。

※「労働安全衛生法」に基づいて、残業が一定時間を超えた労働者から申出があった場合、使用者は医師による面接指導を実施する義務があります。

## ⑥ 「フレックスタイム制」を拡充します

(現在)

労働時間の清算期間：1か月

(改正後)

労働時間の清算期間：3か月

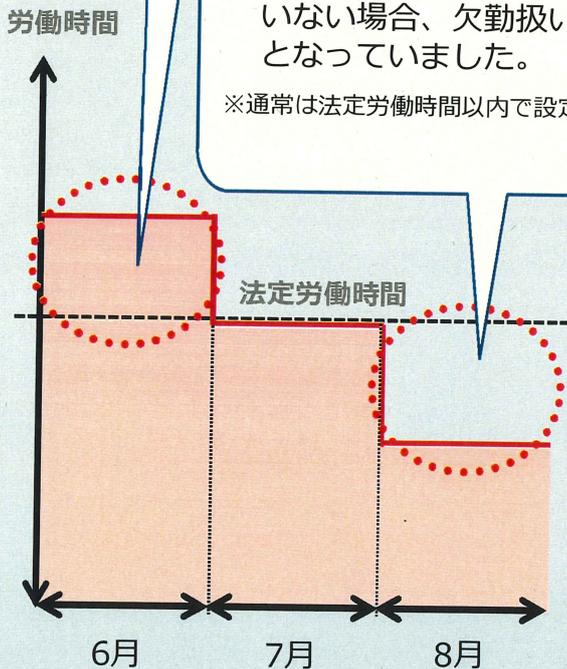
清算期間が3か月になると・・・  
6月に働いた時間分を、  
8月の休んだ分に振り替えることができます。

① 1か月単位で清算するため、  
この分の割増賃金を支払う  
必要がありました。

① 3か月の平均で法定労働時間以内にすれば、  
割増賃金の支払いは必要ありません。

② 所定労働時間※ 働いて  
いない場合、欠勤扱い  
となっていました。  
※通常は法定労働時間以内で設定

② 6月に働いた時間分があるので、8月は  
働かなくても欠勤扱いとはなりません。



例えば、こんなメリットがあります！

「6・7・8月の3か月」の中で労働時間の調整が可能となるため、子育て中の親が8月の労働時間を短くすることで、**夏休み中の子どもと過ごす時間を確保しやすくなります。**



★ 子育てや介護といった生活上のニーズに合わせて労働時間が決められ、より柔軟な働き方が可能になります。

## ⑦「高度プロフェSSIONAL制度」を新設します

### 制度の 目的

自律的で創造的な働き方を希望する方々が、高い収入を確保しながら、メリハリのある働き方をできるよう、本人の希望に応じた自由な働き方の選択肢を用意します。

### 要点

#### 1

### 健康の確保

制度の創設に当たっては、長時間労働を強いられないよう、以下のような手厚い仕組みを徹底します。

### (1) 制度導入の際には、法律に定める企業内手続が必要

- ① 事業場の労使同数の委員会（いわゆる「労使委員会」）で、対象業務、対象労働者、健康確保措置などを5分の4以上の多数で決議すること（=すなわち、労働者側委員の過半数の賛成が必要になります）
- ② 書面による本人の同意を得ること（同意の撤回も可能）

### (2) 現行の労働時間規制から新たな規制の枠組みへ

現在の労働時間規制とは… { いわゆる36協定（時間外・休日労働の規制）  
時間外・休日及び深夜の割増賃金

高い交渉力を有する高度専門職（具体例は次頁参照）については、その働き方にあった健康確保のための新たな規制の枠組みを設ける

**新たな規制の枠組み = 在社時間等に基づく健康確保措置**

- 年間104日以上、かつ、4週4日以上の休日確保を義務付け
- 加えて、以下のいずれかの措置を義務付け  
※どの措置を講じるかは労使委員会の5分の4の多数で決議
  - ① **インターバル規制**（終業・始業時刻の間に一定時間を確保）  
+ 深夜業（22～5時）の回数を制限（1か月当たり）
  - ② **在社時間等の上限の設定**（1か月又は3か月当たり）
  - ③ 1年につき、**2週間連続の休暇取得**（働く方が希望する場合には1週間連続×2回）
  - ④ **臨時の健康診断の実施**（在社時間等が一定時間を超えた場合又は本人の申出があった場合）
- 在社時間等が一定時間（1か月当たり）を超えた労働者に対して、医師による面接指導を実施（義務・罰則付き）  
➡ 面接指導の結果に基づき、職務内容の変更や特別な休暇の付与等の事後措置を講じる

要点  
2

## 対象者の限定

制度の対象者は、高度な専門的知識を持ち、高い年収を得ている、ごく限定的な少数の方々です。

### (1) 対象は高度専門職のみ

- ・ 高度の専門的知識等を必要とし、従事した時間と成果との関連が高くない業務

具体例：金融商品の開発業務、金融商品のディーリング業務、アナリストの業務、コンサルタントの業務、研究開発業務など

### (2) 対象は希望する方のみ

- ・ 職務を明確に定める「職務記述書」等により同意している方

### (3) 対象は高所得者のみ

- ・ 年収が「労働者の平均給与額の3倍」を「相当程度上回る水準」以上の方  
= 交渉力のある労働者・・・具体額は「1075万円」を想定

## 高度プロフェッショナル制度に関するQ&A

【Q】  
高度プロフェッショナル制度で、みんなが残業代ゼロになる？

【A】  
高度プロフェッショナル制度の対象は、高収入（年収1075万円以上を想定）の高度専門職のみです。制度に入る際に、対象となる方の賃金が下がらないよう、法に基づく指針に明記し、労使の委員会でしっかりチェックします。

【Q】  
高度プロフェッショナル制度は、後から省令改正など、行政の判断で対象が広がる？

【A】  
対象業務や年収の枠組みを法律に明確に規定し、限定しています。行政の判断でこれらが広がることはありません。

## ⑧ 「産業医・産業保健機能」を強化します

### (1) 産業医の活動環境の整備

(現在)

産業医は、労働者の健康を確保するために必要があると認めるときは、事業者に対して勧告することができます。

事業者は、産業医から勧告を受けた場合は、その勧告を尊重する義務があります。

(改正後)

事業者から産業医への情報提供を充実・強化します。

事業者は、長時間労働者の状況や労働者の業務の状況など産業医が労働者の健康管理等を適切に行うために必要な情報を提供しなければならないこととします。

産業医の活動と衛生委員会との関係を強化します。

事業者は、産業医から受けた勧告の内容を事業場の労使や産業医で構成する衛生委員会に報告することとしなければならないこととし、衛生委員会での実効性のある健康確保対策の検討に役立てます。

### (2) 労働者に対する健康相談の体制整備、労働者の健康情報の適正な取扱いの推進

(現在)

事業者は、労働者の健康相談等を継続的かつ計画的に行う必要があります(努力義務)。

(改正後)

産業医等による労働者の健康相談を強化します。

事業者は、産業医等が労働者からの健康相談に応じるための体制整備に努めなければならないこととします。

事業者による労働者の健康情報の適正な取扱いを推進します。

事業者による労働者の健康情報の収集、保管、使用及び適正な管理について、指針を定め、労働者が安心して事業場における健康相談や健康診断を受けられるようにします。

#### ○産業医とは？

- ・産業医とは、労働者の健康管理等について、専門的な立場から指導や助言を行う医師のことです。労働安全衛生法では、労働者数50人以上の事業場においては、産業医の選任が事業者の義務となっています。また、小規模事業場(労働者数50人未満の事業場)においては、産業医の選任義務はありませんが、労働者の健康管理を医師等に行わせるように努めなければなりません。

#### ○衛生委員会とは？

- ・衛生委員会とは、労働者の健康管理等について、労使が協力して効果的な対策を進めるために、事業場に設置する協議の場です。衛生委員会のメンバーは、総括安全衛生管理者、産業医、衛生管理者、衛生に関する経験を有する労働者で構成されます。労働者数50人以上の事業場においては、衛生委員会の設置が事業者の義務となっています。

# Memo

## 【問い合わせ先】

### ■ 労働基準法の改正に関するお問い合わせ

●●労働局労働基準部監督課 (TEL) ●●●-●●●-●●●●  
●●市●●

### ■ 労働安全衛生法の改正に関するお問い合わせ

●●労働局労働基準部健康安全課・健康課 (TEL) ●●●-●●●-●●●●  
●●市●●

### ■ 労働時間等設定改善法の改正に関するお問い合わせ

●●労働局雇用環境・均等部 (TEL) ●●●-●●●-●●●●  
●●市●●

### ■ 具体的な労務管理の手法に関するお問い合わせ

●●働き方改革推進支援センター (TEL) ●●●-●●●-●●●●  
●●市●●

**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  
工程表**

# **I . 長時間労働是正の環境整備**

## **(1)労働生産性の向上**

# トラック運転者の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

## 【課題】

トラック運転者の長時間労働の是正を進めるにあたっては、発荷主や配送先の着荷主の都合により荷待ち時間が発生するなどといった、業務の特性や取引慣行等の個々のトラック事業者の努力だけでは解決できない課題の解決が必要であり、発着の荷主も一体となった取組みを進めることが重要。

## 【施策】

- ・長時間労働の改善を図るために運送事業者と発着荷主とで連携して2016・2017年度に実施したパイロット事業により得られたノウハウを取りまとめた「ガイドライン」を作成し、横展開を図る。
- ・2018年度において、コンサルティング事業を実施するとともに、それにより得られた成果についても、上記ガイドラインに反映する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度	
1 トラック運転者の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	ガイドラインの作成 コンサルティング事業の実施	2018年度のコンサルティング事業の結果を踏まえガイドラインを改定	全国に広く横展開			上限規制の適用開始

# 荷待ち時間が長い輸送分野等における取組の推進

**【課題】**  
 トラック運転者の長時間労働の改善を進めるためには、輸送分野別の実態を踏まえつつ、課題を掘り下げて検討することが必要。



**【施策】**  
 ・2017年7月実施の荷待ち時間の調査結果のうち、まずは件数の特に多い輸送分野において、課題についての意見交換等を行い、効果的な取り組みについて横展開を図る。

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度	
2 荷待ち時間が長い輸送分野等における取組の推進	課題についての意見交換、検証		広く横展開			上限規制の適用開始

# 中小企業等経営強化法に基づく支援制度等の活用促進

## 【課題】

自動車運送事業者は、中小事業者の割合が高く、生産性の向上に資する設備投資等を促進することで、経営力の向上を図ることが必要。



## 【施策】

- ・中小企業等経営強化法に基づき、貨物自動車運送事業については2016年7月、旅客自動車運送事業については2018年3月に、それぞれ経営力向上に関する指針を公布・施行したところ。
- ・各地方運輸局や業界団体等と連携し、指針の周知を行うとともに、関連する支援制度の周知・活用促進を図ることにより、自動車運送事業者の経営力の向上を図る。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
3 中小企業等経営強化法に基づく支援制度等の活用促進					上限規制の 適用開始
	<div style="background-color: #ADD8E6; padding: 5px;">           ・各地方運輸局や業界団体等と連携した指針の周知            ・支援制度等の周知・活用促進         </div>				

# トラック予約受付システム等の導入促進

## 【課題】

トラック運転者の長時間労働の是正を図るため、物流施設における荷待ち時間の短縮や、貨物の輸送効率の向上に資する取組が必要。



## 【施策】

- ① 2020年度まで物流事業者及び倉庫事業者がトラックの運行情報や荷物情報を共有できるバース予約調整システムの導入を促進する。
- ② 物流総合効率化法の枠組みを活用し、物流施設におけるトラック予約受付システムの導入を促進することにより、関係者間の連携・協働・高機能化を促進し、荷待ち時間の短縮を図る。
- ③ 卸売市場等の物流拠点において、荷待ち時間を削減するため、トラック予約受付システム等のICTシステム導入による効果を検証し、その活用事例を横展開する。
- ④ トラック事業者等に対し、車両動態管理システム等の導入に係る費用を補助し、当該システム等を活用した荷主との連携による輸送効率の向上や省エネ効果を実証する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
4 ① 物流倉庫へのバース予約調整システムの導入支援	バース予約調整システムの導入支援				上限規制の適用開始
5 ② 物流総合効率化法の枠組みを活用した物流施設へのトラック予約受付システムの導入促進	物流総合効率化法の枠組みを活用した物流施設へのトラック予約受付システムの導入促進				
6 ③ ICTを活用した農産品物流の効率化	ICTシステム導入による物流効率への効果を検証	ICTシステム活用事例の横展開			
7 ④ 車両動態管理システムを活用したトラック輸送の効率化	車両動態管理システム等の導入に係る費用の補助・省エネ効果の実証				

# 農産物の物流拠点の効率活用

## 【課題】

農産物のロット集約や効率的な集配送等に重要な卸売市場や民間の物流センター等の物流拠点について、稼働率が低い時間帯の存在、自動化・パレット化等が不十分など、効率的な活用に課題。



## 【施策】

・農産物の物流拠点や他産業等の事例調査を通じて、物流資源の「見える化」、物流合理化施策の評価・改善等を実施し、その活用方法等を横展開する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
8 農産物の物流拠点の効率活用					
	農産物の物流拠点の調査・分析、 評価指標の開発	物流拠点情報の「見える化」、 施策評価・改善	物流拠点の合理的な活用方法等を横展開		上限規制の適用開始

# 「AIターミナル」の実現

## 【課題】

コンテナ船の大型化に伴いコンテナ積卸個数が増大し、荷役が長時間化している。  
 また、これに伴い、コンテナターミナル周りの渋滞が深刻化している。  
 このため、港湾における荷役時間・トレーラー滞留時間の短縮が必要。



## 【施策】

- ・2018年度中に、「AIターミナル※」の実現に向けて、具体的な目標と工程を策定・公表する。  
 ※「AIターミナル」：AI、IoT、自動化技術を組み合わせ、世界最高水準の生産性を有し、労働環境の良いコンテナターミナル
- ・「情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化」については、2018年度に実証事業を引き続き実施し、ゲート処理・ヤード内荷役の効率化を実現するための情報技術の開発及び運用方法の実証を行う。2019年度以降、本実証事業で確立した技術の各港湾への普及を目指す。
- ・「荷役システム高度化」については、2018年度に実証事業を引き続き実施し、荷役機械（RTG※）の遠隔操作の導入に向けた安全面の検討を行う。2019年度以降、荷役機械の遠隔操作化の導入促進に向けた環境整備を行う。※RTG（Rubber Tired Gantry crane）：タイヤ式門型クレーン
- ・「AI等を活用したターミナルオペレーションの効率化・最適化」については、2018年度から実証事業を実施し、AIの活用による荷繰りを最小化したコンテナ蔵置計画の提案等に係る検討を行う。

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度
<b>9 「AIターミナル」の実現</b> 「AIターミナル」の実現に向けた具体的な目標と工程の策定・公表 情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化実証事業 荷役システム高度化実証事業 AI等を活用したターミナルオペレーションの効率化・最適化に関する実証等	「AIターミナル」の実現に向けた具体的な目標と工程の策定、公表	情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化の実証 荷役システム高度化の実証	情報技術を活用したコンテナ搬出入の実用化 荷役機械の遠隔操作化の導入促進	AI等を活用したターミナルオペレーションの効率化・最適化に関する実証等	<b>上限規制の適用開始</b>

# 農産品輸送のパレット化等による物流効率化の推進

## 【課題】

トラック運転者の長時間労働の是正及び労働環境の改善を図るため、荷役時間の短縮等物流の効率化が課題。

このためには、農産品の一貫パレチゼーションの推進や、パレット化等による荷役の機械化等が必要。



## 【施策】

### ①新たな輸送体系の推進

- ・統一規格のパレットを共同利用・管理する循環利用モデルを作り、適切な運営体制を構築するための支援を行い、持続可能な一貫パレチゼーションを実現する。
- ・園芸作物について複数産地や異業種との共同集荷・配送システムの導入等によるトラック輸送の高度化や新たな船舶輸送体制の構築等、新たな輸送技術・方式の導入を支援する。

### ②パレット化等による機械荷役への転換促進

- ・物流コンサルタントによるコンサルティング等を通じて、運送事業者と荷主との連携によるパレット輸送への転換等を促進し、長時間労働の改善や生産性向上を図る。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
10 ①新たな輸送体系の推進	農産品の一貫パレチゼーションの推進	循環利用モデルの運用実証及び導入普及のための取組を支援	課題の検証と対策の検討 循環利用モデルの拡大に向けた取組を推進し、 2020年度までに荷待ち・荷役時間等の30%削減を目指す	引き続き、全国的な取組となるよう普及を進め、持続可能な一貫パレチゼーションの実現を目指す	上限規制の適用開始
	園芸作物の物流の効率化・高度化の推進	高度共同輸送体制の確立やモーダルシフトの新展開、花き物流システムの転換のための実証の取組を支援	全国に広く横展開		
11 ②パレット化等による機械荷役への転換促進	コンサルティング事業の実施	全国に広く横展開			

# スワップボディコンテナ車両の導入促進

## 【課題】

トラック運転者の長時間労働の是正及び労働環境の改善を図るため、荷役時間の短縮が課題。



## 【施策】

### ①スワップボディコンテナ車両の導入支援

・2020年度まで中継輸送やトラックの積載率向上等を推進するため、車体と荷台を簡易分離することが可能なスワップボディコンテナ車両の導入を促進する。

### ②スワップボディコンテナ車両の利活用の検討

・荷役作業を効率化するスワップボディコンテナ車両について、全国的な普及にあたり、関係者との技術面や運用面の調整が必要であることから、官民から成る利活用検討協議会を立ち上げて検討を行い、2018年度中にガイドラインを制定する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
12 ①スワップボディコンテナ車両の導入支援	スワップボディコンテナ車両の導入支援				上限規制の適用開始
13 ②スワップボディコンテナ車両の利活用の検討	・利活用検討協議会の開催 ・ガイドラインの制定	ガイドラインの普及促進			

# ネットワークを賢く使う（渋滞対策の推進）

## 【課題】

自動車運送事業における走行時間を削減し長時間労働を是正するため、道路における渋滞を改善することが必要。



## 【施策】

### ①ピンポイント渋滞対策

・より低コストでより早期的に高速道路の渋滞対策・機能強化等を図るため、ETC2.0等のビックデータを用いたピンポイント渋滞対策を実施する。

### ②主要幹線道路の整備等渋滞対策の推進

・容量が絶対的に不足している都市圏における既存の高速道路ネットワークを補完する主要幹線道路を料金政策も活用しつつ、強化する。

### ③高速道路ネットワークの整備の推進

・必要な高速道路ネットワークの整備を推進する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度以降
14 ①ピンポイント渋滞対策	ピンポイント渋滞対策の実施				上限規制の 適用開始
15 ②主要幹線道路の整備等 渋滞対策の推進	主要幹線道路の整備等渋滞対策の推進				
16 ③高速道路ネットワークの 整備の推進	必要な高速道路ネットワークの整備を推進				

# 高速道路料金の割引拡充

## 【課題】

自動車運送事業者の長時間労働是正にあたっては、高速道路の活用を促進し輸送にかかる時間を短縮することが課題。



## 【施策】

・ETC2.0を利用する自動車運送事業者に対し、大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置の延長（平成31年3月末まで）等を実施する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度以降
17 大口・多頻度割引の拡充等	<div data-bbox="510 1161 949 1337" style="border: 1px solid blue; background-color: #e6f2ff; padding: 5px;">           大口・多頻度割引の拡充措置の延長等            ※拡充措置の継続の必要性について検討         </div>				上限規制の適用開始

# 交通・物流拠点とのネットワークのアクセス強化及び物流ネットワークの強化

## 【課題】

自動車運送事業者の長時間労働是正にあたっては、交通アクセスの改善により輸送にかかる時間を短縮することが課題。



## 【施策】

### ①スマートICの整備推進

・交通・物流拠点等から高速道路等のネットワークへのアクセス性の向上を図るため、スマートICの整備を推進する。

### ②民間施設直結スマートIC制度の活用推進

・高速道路と民間施設を直結する民間施設直結スマートIC制度の活用を推進する。

### ③新東名・新名神の整備促進・機能強化

・全国の物流の基軸となり、三大都市圏を連結する東名・名神のダブルネットワーク機能をさらに充実させるべく、新東名・新名神の整備促進・機能強化を図る。

### ④ミッシングリンクの整備

・国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度以降
18 ①スマートICの整備推進	スマートICの整備を推進				上限規制の 適用開始
19 ②民間施設直結スマートIC制度の活用推進	民間施設直結スマートIC制度の活用を推進				
20 ③新東名・新名神の整備促進・機能強化	新東名・新名神の整備促進・機能強化を図る				
21 ④ミッシングリンクの整備	ミッシングリンクの整備について順次事業を実施				

# 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し

## 【課題】

違法駐車は、円滑な物流の妨げ等となる渋滞や事故の原因となるなど、社会経済活動に悪影響を及ぼすものであるため、適切な駐車規制は不可欠である一方で、貨物集配中の車両による短時間の駐車需要への対応が求められている。



## 【施策】

- ・安全・円滑な交通を確保しつつ集配中の宅配車両等を駐車させることができる場所については、一定の範囲で貨物集配中の車両の駐車を可能とする駐車規制の見直しを行うよう、都道府県警察に対して2018年2月20日付けで通達を発出したところ。
- ・本通達に基づく駐車規制の見直しは、迅速な見直しが可能なものについては可能な限り早期に見直しを行うこととしつつ、2020年度末までに見直しが完了するよう、計画的かつ集中的に実施する。

22 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度
	各都道府県警察において、2020年度末までに完了するよう駐車規制の見直しを実施			必要に応じ、随時駐車規制の見直しを実施	上限規制の適用開始

# 都市中心部等における物流の円滑化・効率化

## 【課題】

商業施設等の建築物の計画において、円滑な物流の確保の観点から設計・運用を行うことが必ずしも意識されておらず、屋内駐車場へトラックが入れない、荷役に利用できるエレベーターが不足する等、都市中心部等における物流の円滑化・効率化の阻害要因となっているため、改善が必要。



ビル内の駐車場に入らず、周辺の道路上で荷捌きを行っている様子。



## 【施策】

### ① 物流を考慮した建築物の設計・運用の普及促進

・大規模建築物が物流を考慮した設計となるよう、「物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～」(2017年3月物流を考慮した建築物の設計・運用検討会とりまとめ)を関係者へ周知し、その活用を促進する。

### ② 物流効率化法の活用による物流効率化

・併せて、都市中心部等における集配作業の効率化等を図るため、物流総合効率化法の活用等により、共同輸配送等の取組を促進する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
23 ① 物流を考慮した建築物の設計・運用の普及促進	「物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～」の周知・活用促進				上限規制の適用開始
24 ② 物流効率化法の活用による物流効率化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流総合効率化法による事業認定及び認定を通じた優良事例の普及促進</li> <li>・総合効率化計画策定のための支援</li> <li>・グリーン物流パートナーシップ会議を通じた優良事業者表彰</li> </ul>				

# 受取方法の多様化の促進等による宅配便の再配達削減

**【課題】**  
 宅配便の再配達はCO<sub>2</sub>排出量増大及びトラック運転者の配達ロスとなり輸送効率を低下させていることから、宅配便の再配達を削減することが必要。



**【施策】**

- ① 宅配便の再配達削減を図るため、駅やコンビニ等の公共スペースにおいて特定の事業者でなくとも利用できる「オープン型宅配ボックス」の普及等、宅配便の受取方法の多様化や消費者に対する意識啓発に向けた取組を促進する。  
 2018年度に主に地方部におけるオープン型宅配ボックスのCO<sub>2</sub>削減効果ポテンシャルや導入メリット等を整理し、設置に係るガイドラインを策定する。  
 2019年度まで複数の事業者がオープン型宅配ボックスを共同利用できるように情報処理・配送管理システムのネットワーク化を支援する。
- ② 併せて、国民運動「COOL CHOICEできるだけ1回で受け取りませんかキャンペーン」を行い、消費者に向けて宅配ボックス活用やコンビニ受取等、宅配便をできるだけ1回で受け取るための取組の普及啓発を行う。
- ③ 建築物における宅配ボックスの設置促進に向け、宅配ボックス設置部分に係る容積率の扱いの合理化を検討する。

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度
25 ①オープン型宅配ボックスの普及拡大	主に地方部におけるオープン型宅配ボックス設置に係るガイドライン策定	事業者及び関係省庁と連携し、宅配便再配達削減に向けた取組を検討		宅配便再配達削減に向けた取組を推進	上限規制の適用開始
26 ②国民運動「COOL CHOICEできるだけ1回で受け取りませんかキャンペーン」	オープン型宅配ボックスの利用に係る情報処理・配送管理システムのネットワーク化支援	引き続き、効果的に国民運動を展開し、消費者に対する普及啓発を促進			
27 ③建築物における宅配ボックス設置部分に係る容積率の扱いの合理化	特に次世代を担う若者向けの呼びかけを強化	共同住宅以外の建築物も含め、宅配ボックス設置部分に係る容積率の扱いの合理化を検討			
		検討結果を踏まえ、所要の措置を講じる			

# ダブル連結トラックの導入促進

## 【課題】

長距離トラック運転者の不足に対応するとともに、長時間労働を是正するため、トラック輸送の効率化が必要。



## 【施策】

- ①ダブル連結トラックの車両導入に向けた特車許可基準の見直し等
  - ・1台でトラック約2台分の輸送が可能なダブル連結トラック車両の導入を可能とするため、2016年11月より新東名を中心とするフィールドでダブル連結トラックの実験を実施する。
  - ・実験結果を踏まえ、特車許可基準の車両長の緩和等の環境整備を検討する。
  - ・2018年度の本格導入を目指す。
- ②ダブル連結トラックの導入支援
  - ・2020年度まで通常的大型トラック約2台分まで輸送可能なダブル連結トラックの導入を促進する。

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度
28 ①ダブル連結トラックの車両導入に向けた特車許可基準の見直し等	実験実施、結果取りまとめ、本格導入に必要な条件等の整理	ダブル連結トラックの本格導入			上限規制の適用開始
29 ②ダブル連結トラックの導入支援	ダブル連結トラックの導入支援				

# 平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保・ 電子データを活用した特車申請の自動審査システムの強化等

## 【課題】

深刻な運転者不足が進行するなど、物流の危機的な状況が顕在化しており、物流の生産性を高めるための取組を強化し、自動車運送事業者の負担を減らすことが必要。  
また、近年、災害の頻発化や激甚化が進んでおり、災害発生時における救助・救援活動の支援や緊急支援物資などの輸送時に円滑な交通網を確保することにより自動車運送事業者の負担を減らすことが必要。  
さらに、増加する特車申請件数に追いつかず、平均審査日数が約2倍に増加、1ヶ月以上を要しているため、特車申請にかかる期間を短縮することが必要



## 【施策】

- ①重要物流道路制度の推進
  - ・平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、機能強化、重点支援を実施する。
    - ・トラックの大型化に対応した道路構造の強化
    - ・国際海上コンテナ車（40ft背高）の特車許可を不要
    - ・災害時の道路の啓開・復旧の迅速化 等
- ②電子データを活用した特車申請の自動審査システムの強化
  - ・電子データを活用した特車申請の自動審査システムを強化する。
    - ・特車申請件数の多い地方道について、順次、国が道路情報便覧を作成
    - ・特車許可実績をデータベース化し、自動審査を代替
    - ・車両搭載センシング技術等の電子データを活用
- ③特車許可期間の延長
  - ・特車許可期間の延長（現行2年）を検討する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度以降
30 ①重要物流道路制度の推進		重要物流道路の指定			上限規制の 適用開始
31 ②電子データを活用した特車申請の自動審査システムの強化	自動審査システムの強化				
32 ③特車許可期間の延長		許可期間の延長			

# 旅客運送と貨物運送の「かけもち」の可能化（客貨混載・併用）

## 【課題】

過疎地域における人流・物流サービスの持続可能性の確保が必要。



## 【施策】

・過疎地域等において旅客及び貨物の両事業の許可をそれぞれ取得した場合には、一定の条件のもとで、バス車両やタクシー車両を用いた貨物運送又はトラック車両を用いた旅客運送を行うことができる制度（2017年9月より開始）の運用等を行う。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
33 過疎地域における旅客・貨物の「かけもち」の制度運用等					上限規制の適用開始

# モーダルシフトや共同輸配送の促進

## 【課題】

トラック運転者不足や長時間労働の是正のためには、一度に大量の荷物の輸送が可能な鉄道や内航海運を活用したモーダルシフトや共同輸配送の促進が必要。



## 【施策】

- ・鉄道や船舶へのモーダルシフトや中継輸送を含む共同輸配送を促進するため、物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の認定を行う。
- ・併せて総合効率化計画の策定のための調査事業や、認定を受けたモーダルシフト等に係る総合効率化計画に基づき実施する事業について支援する。
- ・また、グリーン物流パートナーシップ会議において、物流分野における地球温暖化対策や生産性向上に顕著な功績があった荷主、物流事業者等が共同した取組に対し、その功績を国土交通大臣等から表彰することにより、モーダルシフトをはじめ、グリーン物流の普及拡大を図る。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
再掲 物流効率化法の活用による 物流効率化（再掲）					上限規制の 適用開始
	・物流総合効率化法による事業認定及び認定を通じた優良事例の普及促進 ・総合効率化計画策定のための支援 ・認定を受けたモーダルシフトに係る総合効率化計画に基づき実施する事業の運行経費支援 ・グリーン物流パートナーシップ会議を通じた優良事業者表彰				

# トラック隊列走行の実証実験の実施

## 【課題】

長距離トラック運転者の不足に対応するとともに、長時間労働を是正するため、後続車両無人のトラックの隊列走行を実現するための実証実験が必要。



## 【施策】

- ・2020年度に高速道路での後続無人隊列走行を実現するため、車両技術の開発及び事業として成立・継続するために必要な要件・枠組みについて検討を実施する。
- 隊列で走行する車両に係る電子牽引の要件の検討（車両基準、運転に必要な免許、走行車線等）
- 3台以上の連結を念頭に25m超え隊列走行のための要件の検討
- 隊列走行に用いる技術や実証実験の成果、運用ルール等に応じて、インフラ面等の事業環境の検討
- 後続無人隊列システムの実証

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度					
34 トラック隊列走行の実証実験の実施	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); font-size: small;">高速道路（新東名）での後続無人隊列走行の実現</div> <div style="border: 2px solid red; padding: 10px; text-align: center; color: white; font-weight: bold; font-size: large;">                     上限規制の適用開始                 </div> </div>									
車両開発						後続無人隊列システムのテストコース実証	実環境下での課題洗い出しと改善	量産に向けた車両設計	量産化に向けた製造	ラインの構築・量産化
走行実証						後続有人実証実験	後続無人隊列システムの実証実験（後続有人状態で実証開始）		走行距離、走行可能範囲の拡大	高速道路でのトラック隊列走行を早ければ2022年に商業化することを目指す
制度整備						隊列で走行する車両に係る電子牽引の要件の検討 3台以上の連結を念頭に25m超え隊列走行のための要件の検討		※国土交通省自動運転戦略本部（H28.12設置）のワーキンググループにおいて、ダブル連結トラックの実験（H28.11～H30）の状況も踏まえ必要な協力等について検討		
インフラ整備						隊列走行に用いる技術や実証実験の成果、運用ルール等に応じて、インフラ面等の事業環境の検討※		必要に応じて、インフラ環境の整備		インフラ面等の事業

# 自動運転サービスの実験・実装の推進

## 【課題】

今後人口減少が見込まれる中、過疎地域等地方における移動手段の確保や、運転者不足への対応等が喫緊の課題。



## 【施策】

- ・限定地域での無人自動運転移動サービス等の実現・普及に向けた取組を実施する。
- ・2020年までに、限定地域における公共交通等における無人自動運転における移動サービスを実現し、2025年以降このようなサービスの全国展開を図ることを目指す。

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度以降	
35 限定地域での無人自動運転による自動運転サービス	<p>(中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験)</p> <p>実証実験の拡大・社会実装 地域特性を活かした多様なビジネスモデルの検討</p>			<p>限定地域での実現</p>	<p>サービス展開、さらなる高度化（サービス地域の拡大、サービス内容の拡充等）</p>	<p>上限規制の適用開始</p>

# 地域公共交通ネットワークの再編等

## 【課題】

今後の人口減少が見込まれる中で、地方部を中心に路線バス事業の輸送人員は減少傾向で赤字が拡大している状況にあるため、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成等を通じて、バス事業における生産性向上を図ることが必要。



## 【施策】

### ①地域公共交通ネットワーク再編等の促進

・地方運輸局等を通じて、地方公共団体、バス事業者等から成る協議会に参画し、関係者と密接な意見交換を行いつつ、地域の特性を十分踏まえた生産性向上のための取組の推進を促す（生産性向上の取組状況を把握の上、必要に応じた取組の改善等を助言・指導）。

### ②連節バスの導入支援

・連節バス導入に係る助言・指導等、連節バスの導入支援を実施する。

### ③大型バスドライバー融通のための検討

- ・地域間による繁閑期の違い等による運転者ニーズの不均衡に着目し、バス事業者間におけるドライバー融通により、労働強化につながる事のないよう配慮しつつ長時間労働の是正を図る。
- ・2018年度にバス事業者間におけるドライバー融通のモデル事業を実施し、普及・実用化に向けた課題・解決策について検討を行い、ドライバー融通ルールを策定する。
- ・2019年度よりドライバー融通ルールを基に、バス事業者間の普及促進を図る。

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度
36 ①地域公共交通ネットワーク再編等の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方運輸局等を通じた地域の協議会への参画</li> <li>・地域における生産性向上の取組状況を把握の上、必要に応じた取組の改善等を助言・指導</li> </ul>				上限規制の適用開始
37 ②連節バスの導入支援	地方運輸局等を通じた連節バス導入に係る助言・指導等、連節バスの導入支援を実施				
38 ③大型バスドライバー融通のための検討	実態調査、モデル事業の実施	ドライバー融通ルールの策定	普及促進策の検討	ドライバー融通の普及促進	

# バスを中心とした交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化

## 【課題】

鉄道駅周辺では、高速バス停等がバス会社毎にバラバラに設置（首都圏の主要ターミナル駅周辺では平均9箇所）に点在）されており、ターミナル集約等による運行の効率化が必要。



## 【施策】

- ①官民連携による集約交通ターミナルの戦略的な整備
  - ・多様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境を創出し、人と物の流れや地域の活性化を促進するため、交通モード間の接続（モーダルコネクト）を強化する。
  - ・バスタ新宿をはじめとする集約交通ターミナルについて、民間収益を最大限活用するなど、官民連携を強化しながら道路事業による戦略的な整備を展開する。
- ②高速バス運行支援システムの社会実装に向けた検討
  - ・ETC2.0の位置データ等を活用した高速バス運行支援システム等をバスタ新宿において実証実験を行い、社会実装に向けた検討を推進する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度以降
39 ①官民連携による集約交通ターミナルの戦略的な整備					上限規制の適用開始
	・官民連携による集約交通ターミナルの戦略的な整備及び検討を推進				
40 ②高速バス運行支援システムの社会実装に向けた検討					
	・バスタ新宿で高速バスロケシステム実証実験開始 ・引き続き実証実験参加バス事業者・路線の拡充を推進 ・他のターミナル等への展開を検討を推進				

# インバウンド需要の取り込み

## 【課題】

増加するインバウンド需要を取り込み、需要の喚起と収入の増加を図るためには、訪日外国人旅行者がストレスフリーで快適に移動できる環境を整えることが必要。



## 【施策】

### ① 訪日外国人旅行者の受入環境の整備

・訪日外国人旅行者の受入環境の整備のため、Wi-Fi、多言語化、ICカード、UDタクシー等の普及促進を図る。

### ② 事業者団体が策定した「訪日外国人向けサービス向上アクションプラン」の取組への支援

・全国ハイヤー・タクシー連合会及び日本バス協会が2018年1月及び2月に策定した「訪日外国人向けサービス向上アクションプラン」に盛り込まれている取組を支援する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
41 ① 訪日外国人旅行者の受入環境の整備	訪日外国人旅行者の受入環境の整備（Wi-Fi、多言語化、ICカード、UDタクシー等の普及促進）				上限規制の適用開始
42 ② 事業者団体が策定した「訪日外国人向けサービス向上アクションプラン」の取組への支援	事業者団体が策定した「訪日外国人向けサービス向上アクションプラン」に盛り込まれている取組を支援				

# タクシーの新サービス導入等による生産性向上

## 【課題】

タクシー運転者の労働条件や労働環境を改善するため、新しいサービスの導入により利用者利便を向上させ、需要喚起と収入の増加を図ることが必要。



## 【施策】

### ① 配車アプリ等を活用した新しいサービスの導入等の検討

- ・配車時に運賃が確定する事前確定運賃や効率的で割安な運送を可能とする相乗りタクシーについて、実証実験結果等を踏まえ制度化に向けて検討する。
- ・2018年度に、タクシーを配車依頼した際にかかる迎車料金を配車アプリ等を活用して繁忙時間帯と閑散時間帯で変動させる「変動迎車料金」や、対象者・エリア・時間帯等を限定して定額で運送する「定額タクシー」の実証実験・調査を実施し、制度化に向けて検討する。

### ② タクシー用スマートメーターの開発・普及

- ・ICTを活用した新しいサービスに柔軟に対応できるタクシーメーターの仕組み等について関係者間で検討し、検証項目について試作機による実証実験を行い、具体的な技術基準の内容、正確性・耐久性・改ざん防止策の担保策を検討する。

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度
<b>43 ① 配車アプリ等を活用した新しいサービスの導入等の検討</b> 事前確定運賃、相乗りタクシーの制度化に向けた検討 変動迎車料金や定額タクシーの実証実験・制度化に向けた検討	制度化に向けた検討	普及促進			<b>上限規制の適用開始</b>
	実証実験	制度化に向けた検討		普及促進	
<b>44 ② タクシー用スマートメーターの開発・普及</b>	仕組み・検証項目について検討	実証実験の実施、必要な技術基準の策定方針のとりまとめ	具体的な技術基準の内容、正確性等の担保策の検討		スマートメーターの開発・普及

# 運行管理の効率化

## 【課題】

運転者や運行管理者の長時間労働を是正するため、ICTの活用により新たな運行管理形態を導入し、安全の確保を図りつつ運転者や運行管理者の業務の効率化が課題。

## 【施策】

### ①IT点呼の拡大

・2018年3月30日に旅客自動車運送事業運輸規則及び関係通達の改正を行い、同日より一定の要件を満たす営業所は、営業所と当該営業所の車庫間でテレビカメラ等を用いたIT点呼を行うことができることとした。引き続き、事業者に対する周知や助言を通じ、IT点呼の普及を促進する。

### ②IT点呼の更なる導入拡大に向けた検討

・上記に加え、IT機器を用いた点呼の更なる導入拡大について検討を行う。

### ③運行管理の高度化・効率化に向けた検討

・現在は運転者の所属する営業所の運行管理者が運行管理を行うこととなっているところ、長距離高速バスや過疎地の乗合バスについて他の事業者や同一事業者の他の営業所に所属する運転者の運行管理を一定の条件のもと行うことが可能か検討するため、2018年度に調査・実証実験を行い、その結果を踏まえ、制度化を検討する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
45 ①IT点呼の拡大	旅客自動車運送事業運輸規則及び関係通達の改正を踏まえた 旅客自動車運送事業でのIT点呼の導入				上限規制の 適用開始
46 ②IT点呼の更なる導入拡大に向けた検討	IT機器を用いた点呼の導入拡大について検討				
47 ③運行管理の高度化・効率化に向けた検討	調査・実証実験を実施	検討結果を踏まえて、制度化を検討			

# **I . 長時間労働是正の環境整備 (2)多様な人材の確保・育成**

# 中継輸送の普及促進

## 【課題】

働きやすい環境を整備し、多様な人材の確保・育成を推進するため、現在は泊まりでの長時間勤務となっている長距離輸送を日帰りの短時間勤務に変えていくことが課題。



## 【施策】

### ①トラックにおける中継輸送の普及促進

・中継輸送の一層の普及・拡大・実用化に向けて、運送事業者による、将来の自律的な取り組みの普及のために必要なノウハウの横展開を図るとともに、2017年3月に取りまとめた、中継輸送の実施に向けた検討の手順を解説した手引書の利用促進を図る。

### ②高速バスにおける中継輸送の普及促進

・中継輸送を行うにあたって活用することとなる管理の受委託制度※について、これまでその手続きが必ずしも明確ではなかったため、関係通達を2018年3月30日に改正・施行し、中継輸送を行う際の受託営業所の設置場所、許認可申請先及び運行管理者の選任数等を明確化したところ。

※事業者が他の事業者に対し、特定の運行経路の運転業務や運行管理業務等を委託する制度。本制度を活用して、一つの運行経路のうちの一部を委託して運転者が途中で乗り換えることによって中継輸送を行うことが可能。

・今後、通達の周知を図ると共に通達を踏まえた運用を実施する。

### ③高速道路のSA・PAを活用した中継輸送の運用の検討

・高速道路のSA・PAを活用した中継輸送について、実験の検証結果を踏まえ検討を行う。  
・整備方針・官民分担を明確化し、駐車場等整備・本格導入を目指す。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
48 ①トラックにおける中継輸送の普及促進	運送事業者による、自律的な取り組みのための横展開及び手引書の利用促進				上限規制の適用開始
49 ②高速バスにおける中継輸送の普及促進	管理の受委託制度の関係通達の改正を踏まえ、改正後通達による運用				
50 ③高速道路のSA・PAを活用した中継輸送の運用の検討	実験実施、結果取りまとめ、運用の検討	整備方針・官民分担を明確化し、駐車場等整備・本格導入			

# SA・PA・道の駅における駐車スペースの活用

## 【課題】

働きやすい環境を整備し、多様な人材の確保・育成を推進するため、高速道路における休憩施設の駐車マス不足の解消が必要。



## 【施策】

休憩施設における大型車駐車マス不足に対し、マス数を増やすことに加え、

- ・長時間駐車時間の抑制
- ・駐車箇所利用平準化
- ・高速道路の路外施設の活用や予約システムの導入

〔一時退出社会実験（休憩施設等への一時退出を可能とする賢い料金）  
全国20箇所の道の駅で実施中。（利用状況を踏まえ、今後の展開を検討）〕  
を実施する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度以降
51 休憩施設における大型車駐車マス不足対応	<div style="background-color: #ADD8E6; padding: 10px; border: 1px solid black;"> <p>マス数を増やす</p> <p>長時間駐車時間の抑制</p> <p>駐車箇所利用平準化</p> <p>〔高速道路の路外施設の活用や予約システムの導入 一時退出社会実験（休憩施設等への一時退出を可能とする賢い料金） 全国20箇所の道の駅で実施中。（利用状況を踏まえ、今後の展開を検討）〕</p> </div>				<p>上限規制の 適用開始</p>

# 高速道路の暫定2車線区間の4車線化等

## 【課題】

我が国の高速道路の約4割が3車線以下であり、速度低下や事故防止の観点から、改善が必要。



## 【施策】

・速度低下や事故防止の観点から、暫定2車線区間の4車線化や付加車線、ワイヤロープの設置を計画的に推進する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度以降
52 高速道路の暫定2車線区間の4車線化等					上限規制の 適用開始

# 女性等多様な人材の確保に向けた環境整備

## 【課題】

トラック運転者不足に対応するためには、女性等を始めとする多様な人材にとって働きやすい環境が必要。



## 【施策】

- ① 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
  - ・女性等のトラックドライバー等の視点に立った車両のあり方に対する議論を進め、ガイドラインを取りまとめた上、その浸透を図ることによって、働きやすい労働環境を整備し、女性等のトラックドライバーの人材の確保・育成を推進する。
- ② 女性トラックドライバー等に関する情報を発信
  - ・女性トラックドライバー等の人材の確保に資する情報をHP等で発信等することなどにより、女性等多様な人材の確保を促進する。
- ③ 人材の確保に向けた実態把握・魅力の発信
  - ・貨物自動車運送事業に対するイメージを向上し魅力を発信すること等により人材の確保・育成を促進する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
53 ① 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	11月目処の最終取りまとめに向けて検討会を実施	ガイドライン（仮称）の内容について、浸透を図る			上限規制の 適用開始
54 ② 女性トラックドライバー等に関する情報を発信	女性トラックドライバー等に関する情報を発信				
55 ③ 人材の確保に向けた実態把握・魅力の発信	人材の確保に向けた実態把握	イメージ向上・魅力の発信			

# 女性ドライバー応援企業認定制度の普及促進

## 【課題】

タクシー運転者の不足に対応するためには、現在は2%程度の女性運転者の増加を図ることが課題。



## 【施策】

- ・女性ドライバーの採用に向けた取組や、子育て中の女性が働き続けることのできる環境整備を行っている事業者を認定・PRすることを通じて、タクシー事業における女性の新規就労・定着を図る。
- ・2018年度以降についても、引き続き制度の普及促進を図る。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
56 女性ドライバー応援企業認定制度の普及促進					上限規制の適用開始

女性ドライバー応援企業認定制度の普及促進

# タクシー事業における労働環境の改善度等の評価・公表

## 【課題】

タクシー運転者の不足に対応し、長時間労働を是正するためには、他の産業と比較し、依然として低い水準にある労働条件の改善を図ることが必要。



## 【施策】

- ・タクシー特措法の施行状況等にかかるフォローアップ調査に基づき、時間当たり賃金等の状況の評価・公表を通じて、労働環境の改善を図る。
- ・2018年度以降についても、調査・公表内容の見直しを適宜実施する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
57 タクシー事業における労働環境の改善度等の評価・公表					上限規制の 適用開始
	調査結果の公表 (適宜、調査・公表内容の見直しを検討)				

## 働き方改革に関する相談体制の拡充・利用促進

## 【課題】

自動車運送事業者が時間外労働の上限規制に円滑に対応するため、

- ・上限規制の制度の周知
- ・必要な対応の把握・検討
- ・具体的な対応の実施

の各段階において、労務管理等の専門家による相談援助や助言・指導等の支援が必要。



## 【施策】

## ①働き方改革推進支援センター

・企業における時間外労働の上限規制等への対応に向けた取組を支援するため、47都道府県に「働き方改革推進支援センター」を設置し、関係機関と連携を図りつつ、社会保険労務士等の労務管理・企業経営等の専門家による個別相談援助や電話相談等を実施するとともに、商工会議所・商工会・中央会等におけるセミナー・出張相談会を実施する。

## ②働き方・休み方改善コンサルタント

・都道府県労働局に「働き方・休み方改善コンサルタント」を配置し、特に時間外労働が長い事業場や年次有給休暇の取得率が低い事業場に対して、その要因や改善策の自主的な検討、実施について技術的な支援を行う。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
58 ①働き方改革推進支援センターによる相談体制の拡充	センターを開設し、個別相談援助やセミナー等を実施	上限規制への対応を促進する取組を検討			上限規制の適用開始
59 ②働き方・休み方改善コンサルタントによる助言・指導の利用促進	働き方・休み方改善コンサルタントの運用・利用促進	引き続き運用・利用促進に取り組む			

# 産業保健活動の支援制度の拡充・利用促進

## 【課題】

運転者が働きやすい環境を整えるため、事業場における産業保健活動の活性化を図るため、事業者、産業医等産業保健スタッフに対する研修の実施、小規模事業場に対する産業保健サービスの提供、助成金等の各種支援を拡充するとともに、その利用を促進することが必要。



## 【施策】

・事業場における産業保健活動の活性化を図るため、2018年度以降も引き続き、全国の産業保健総合支援センター等において、専門家を配置し（※保健師の配置を拡充）、以下の支援を実施する。

- 事業者、産業医等の産業保健スタッフ等に対する専門的研修 ※産業医の活かし方等のセミナーの企画実施
- 産業医、保健師等による訪問支援 ※長時間労働者・高ストレス者の医師の面接指導、健康相談等
- 個別訪問による管理監督者、若年労働者に対するメンタルヘルス教育
- 産業保健活動に対する助成金（小規模事業場における医師等の選任、ストレスチェックの実施、メンタルヘルス対策の計画作成等） ※保健師の選任等に要する費用を助成
- 重点的な広報活動の展開
- 関係機関とも連携した相談対応 ※下線部は2018年度からの新規・拡充事項

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
60 産業保健活動総合支援センター等を通じた産業保健活動の活性化のための支援	上記の支援を実施	産業医・産業保健機能の強化等の法令、施策の施行状況等に応じて支援を実施			上限規制の適用開始

# 労働条件・職場環境の改善等に関する助成金の利用促進

## 【課題】

長時間労働を是正するために、  
 ・運転以外の業務も効率化すること  
 ・誰でも働きやすい職場づくりの促進  
 ・免許取得者の増加  
 によって、労働生産性の向上や多様な人材の確保・育成を図る自動車運送事業者に対する支援が必要。



## 【施策】

### <時間外労働等改善助成金>

・企業における時間外労働の削減等の取組を支援するため、2018年度に中小企業事業主がその取組に要した費用の一部を助成する制度を拡充するとともに、その利用促進を図る。

### <業務改善助成金>

・事業場内の最低賃金を一定額以上引き上げ、生産性向上等に資する設備投資等を行う中小企業・小規模事業者に対し、その設備投資等に要した費用の一部を助成する制度を2018年度に拡充したところであり、その利用促進を図る。

### <人材確保等支援助成金>

・生産性向上に資する人事評価制度と賃金制度を整備することを通じて、生産性向上を図り、賃金アップと離職率低下を実現した企業や、雇用管理改善（魅力ある職場づくり）を通じて従業員の離職率の低下に取り組む事業者に対する助成金の利用促進を図る。

### <両立支援等助成金>

・女性が働きやすい環境を整備するため、労働者の円滑な育児休業の取得・職場復帰や女性活躍推進に取り組む事業者に対する助成金の利用促進を図る。

### <人材開発支援助成金>

・自動車運送事業者における運転者の確保・育成を図るため、第二種運転免許、大型免許、フォークリフト資格の取得等のための職業訓練に対する助成金の利用促進を図る。

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度
61 労働条件・職場環境の改善等に関する助成金の利用促進	<p>拡充</p> <p>運用・利用促進</p>	<p>PDCAサイクルによる助成金制度の検証、見直し</p>			<p>上限規制の適用開始</p>

# 職業訓練・マッチング支援の実施

## 【課題】

全国で雇用情勢は着実に改善が進んでいるが、運輸業など分野によって偏りがあり、ミスマッチが発生。トラック運転者の人手不足による長時間労働是正を図るため、トラック運転者への就職を希望する求職者の入職の促進を図る取組が必要。



## 【施策】

### ①大型自動車一種免許の取得を目的とする職業訓練の実施

- ・トラック運転者への就職を希望しているものの、トラック運転に必要となる大型自動車一種免許を所持していない求職者に対して、大型自動車一種免許の取得及びトラック事業において就業するための知識・技能を習得する職業訓練を実施する。
- ・2018年度末までに当該職業訓練の実施に向け離職者等再就職訓練事業の運用の見直しを行う。
- ・2018年度中に各都道府県が地域のニーズを踏まえ、必要に応じて当該職業訓練を設定・実施する。
- ・2019年度以降も引き続き、各都道府県において地域のニーズを踏まえ、職業訓練を設定・実施する。

### ②雇用吸収力の高い分野へのマッチング支援

- ・ハローワークに総合専門窓口を設置の上、運輸業など雇用吸収力の高い分野へのマッチング支援を推進する。

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度	
62 ①大型自動車一種免許の取得を目的とする職業訓練の実施 離職者等再就職訓練事業の運用の見直し 各都道府県による職業訓練の設定・実施	運用見直し	各都道府県において地域のニーズを踏まえ、職業訓練を設定・実施	引き続き、各都道府県において地域のニーズを踏まえ、職業訓練を設定・実施			上限規制の適用開始
63 ②雇用吸収力の高い分野へのマッチング支援	人材確保支援の総合専門窓口であるハローワークの人材確保対策コーナーを拡充	施行状況に応じて見直し				

# 第二種免許制度の在り方についての検討

## 【課題】

旅客自動車運送事業における運転者不足が課題となっている。交通安全の確保に配慮しつつ、可能な対応を検討することが必要。



## 【施策】

- ・規制改革実施計画（閣議決定）を踏まえ、2017年度に調査研究を実施し、検討を開始したところ。
- ・2018年度には有識者会議を開催するとともに調査研究を実施し、受験資格（年齢要件及び経験年数要件）の見直しを含め、第二種免許制度の在り方について総合的に検討する。
- ・結論を得次第、速やかに所要の措置を講じる。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
64 第二種免許の制度の在り方についての検討					<b>上限規制の 適用開始</b>
	有識者会議の開催等		有識者会議等における検討結果を踏まえ、第二種免許制度の在り方について、引き続き検討。結論を得次第、速やかに所要の措置を講じる。		

# 地方運輸局等を通じた人材確保・育成に向けた取組の推進

## 【課題】

地域の実情に応じて、関係者が連携・協力した取組を進めることにより、女性や若者といった人材の確保・育成を図ることが必要。



## 【施策】

- ・運転者の確保等に関する各種セミナーの開催、現役女性運転者を集めた意見交換会等の実施や運転者の就職説明会への協力・連携による情報発信・情報交換等を行う。
- ・事業者や業界団体等の協力による職場見学会・運転体験会等を実施する。
- ・自動車運送事業の運転者という職業を、若い世代に対して職業選択の一つとしてしっかりと認識してもらうとともに、業界の魅力をアピールするため、地方運輸支局長等が、事業者等とも連携して高等学校を訪問し、パンフレット等を活用して、事業者の取組事例やキャリアアップの仕方等について紹介する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
65 地方運輸局等を通じた人材確保・育成に向けた取組の推進					上限規制の適用開始
	地方運輸局等を通じた人材確保・育成に向けた取組の推進				

# **I . 長時間労働是正の環境整備 ( 3 )取引環境の適正化**

# 「ホワイト物流」の実現

## 【課題】

- ・トラック運転者や物流施設作業員の人手不足が深刻化。現状のままでは、今後、必要な物流機能が確保できなくなるおそれ。
- ・このため、物流の生産性向上と人材確保のための取組の強化が必要。
- ・しかしながら、荷待ち時間の短縮や荷役の機械化など、個々の物流事業者の努力のみでは解決が困難な課題が多く存在。



## 【施策】

### ①「ホワイト物流」実現国民運動（仮称）の展開

- ・我が国の産業活動や国民生活に必要な物流機能を持続的・安定的に確保するため、有識者、物流事業者・荷主の関係団体、労働組合、関係省庁等から構成される協議会において、労働生産性が高く、女性、若者、高齢者等の多様な人材が活躍できる「ホワイト物流」の実現に向けた国民運動を展開する。
- ・この国民運動を通じて、物流の生産性向上と、現場労働者の労働環境・労働条件の改善を一体的に推進する。

### ②「ホワイト物流」評価の仕組み作り

- ・「ホワイト物流」に取り組む荷主・物流事業者等に対して評価する仕組みを設けることにより、優良事例や先進事例の普及啓発を図る。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
66 ①「ホワイト物流」実現 国民運動（仮称）の展開	国民運動の具体的な進め方の検討・調整、国民運動の開始	国民運動の拡大・深化			上限規制の 適用開始
67 ②「ホワイト物流」評価の仕 組み作り	評価の仕組みの検討	優良事例・先進事例の普及啓発			

# 荷主・トラック事業者向け生産性向上セミナーの開催等による普及啓発

**【課題】**

トラック運転者の労働環境の改善に向けた環境の醸成を図るため、長時間労働の改善のノウハウ、好事例等の普及を図ることが必要。



**【施策】**

・荷主及びトラック事業者に対し、セミナーや地方協議会等の場を活用してパイロット事業の成果等をまとめたガイドライン等、長時間労働の改善や生産性向上に資する取組みについて普及啓発を図る。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
68 セミナーの開催等による荷主及びトラック事業者に対する普及啓発					上限規制の適用開始
	セミナーの開催等による荷主及びトラック事業者に対する普及啓発				

# 荷待ち時間の削減に向けた荷主への働きかけ

## 【課題】

トラック事業における長時間労働の要因の一つとなっている荷待ち時間の削減を図る上で荷主の協力が必要。



## 【施策】

- ① 荷待ち時間の削減に向けた荷主への働きかけ
  - ・荷待ち状況についての調査を実施するとともに、荷主団体等の関係者に荷待ち時間の削減に向けた働きかけを実施する。
- ② 荷主に対する労働時間や適正取引に関するルール等の周知・啓発
  - ・労働時間や適正取引に関するルール等について、荷主関係団体の会議等の様々な場を活用して、荷主企業等に周知・啓発を図る。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
69 ① 荷待ち時間の削減に向けた荷主への働きかけ	荷待ち状況についての調査	荷待ち時間削減に向けた荷主への働きかけ			上限規制の 適用開始
70 ② 荷主に対する労働時間や適正取引に関するルール等の周知・啓発	荷主に対する労働時間や適正取引に関するルール等の周知・啓発				

# 荷主及びトラック事業者への周知用コンテンツによる周知・啓発活動等

## 【課題】

トラック運転者の長時間労働の背景には、荷主都合による手待ち時間の発生など、取引慣行の問題がある。取引慣行の問題解決のためには、荷主等の理解の醸成が必要。



## 【施策】

・2016・2017年度に、パイロット事業として実施してきた、荷主及びトラック事業者に対するコンサルティングで得た知見を活かして、2018年度に、トラック運転者の労働時間改善に関する荷主等への周知・啓発コンテンツを作成し、周知・啓発活動を実施する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
71 荷主等に対する、トラック運転者の労働時間改善のための周知用コンテンツ作成及びコンテンツを活用した周知・啓発活動	周知用コンテンツの作成	コンテンツを活用した周知啓発活動の実施 P D C Aサイクルによるコンテンツ及び周知啓発活動の検証、見直し			上限規制の適用開始

# フードチェーンにおける商慣習見直しの促進

## 【課題】

個社での解決が難しいフードチェーン全体での非効率性が食品ロスや非効率な荷積みや輸送の一因となっており、改善が必要。



## 【施策】

・製造業者、卸売業者、小売業者の参画により、製・配・販連携協議会や商慣習検討ワーキングチームを設置し、賞味期限の延長と賞味期限の年月表示化、納品期限の緩和を一体的に推進する。

	2018年度	2019年度	2020年度	2021~2023年度	2024年度
72 フードチェーンにおける商慣習見直しの促進	・製・配・販連携協議会、商慣習検討WT等における検討 ・賞味期限の年月表示化等に取り組む事業者の拡大				上限規制の適用開始

## 【賞味期限の年月表示化】

＜現状＞ 「年月日」ごとに個別管理  
(日付順に整列して出荷)



＜見直し後＞ 「年月」単位で一括管理



# 引越運送の分散化等の促進

## 【課題】

特に年度末・年度始めにピークが発生し運転者不足等が課題となる引越運送について、状況の改善を図ることが必要。



## 【施策】

- ①年度末・年度始めの引越分散化の周知
  - ・大きなピークが存在している年度末、年度始めの引越時期について、極力引越時期の分散を図るための利用者への周知に取り組む。
- ②標準引越運送約款改正の趣旨の周知
  - ・直前の解約・延期が発生することによって事前に手配した車両、運転者等が活用されない事態の抑制に資するよう、解約・延期手数料の見直し等を内容とする標準引越運送約款等の改正（2018年6月施行）を行い利用者等に周知するなど、運転者不足への対応や生産性の向上につながるよう環境を整備する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
73 ①年度末・年度始めの引越分散化の周知	年度末、年度始めの引越の分散を図るための周知				上限規制の適用開始
74 ②標準引越運送約款改正の趣旨の周知	標準引越運送約款改正の趣旨の周知				

# 荷主勧告制度の適切な運用

## 【課題】

改善基準告示違反等のトラック事業者の違反行為の発生を防止するに当たっては、違反事業者への処分に加え、荷主の関与により当該行為が発生することがないようにしていくことも重要。



## 【施策】

- 平成29年7月に、①勧告発動の判断基準について、荷主の主体的な関与の具体例を示すなどして明確化するとともに、②行政処分の有無にかかわらず早期に荷主に対して協力要請を行う等、の見直しを行った荷主勧告制度を適切に運用して、荷主の関与によるトラック事業者の違反行為が生じないようにしていく。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
75 荷主勧告制度の適切な運用					上限規制の 適用開始
	荷主勧告制度を適切に運用し、荷主への働きかけを積極的に実施				

# 元請の物流事業者への働きかけ

## 【課題】

トラック事業においては、下請構造が多層にわたる場合もあり、元請と下請との間における取引条件を適正なものにしていくことが必要。



## 【施策】

- ① 適正取引に関するルール等の周知・啓発
  - ・適正取引に関するルール等について、物流関係団体の会議等の様々な場を活用して元請事業者に周知・啓発を図る。
- ② トラック事業における下請・荷主適正取引推進ガイドラインの見直し・周知
  - ・改善基準告示の対象に個人事業主を含むことが明確化されることを踏まえ、「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」についても同様の改訂を行い、トラック事業者に周知する。
- ③ 自主行動計画に基づく取組の継続的なフォローアップ
  - ・毎年度、業界において実施する自主行動計画のフォローアップ調査の結果や中小企業庁が行う下請Gメンによるヒアリング調査の結果を突き合わせて、必要があれば、更なる改善を要請。
- ④ 取引の適正化に資する情報の提供
  - ・国土交通省から中小企業庁に、元請事業者に係る情報提供を行い、取引の適正化を図る。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
76 ① 適正取引に関するルール等の周知・啓発	適正取引に関するルール等の周知・啓発				上限規制の適用開始
77 ② トラック事業における下請・荷主適正取引推進ガイドラインの見直し・周知	「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の見直し・周知				
78 ③ 自主行動計画に基づく取組の継続的なフォローアップ	毎年度、業界において実施する自主行動計画のフォローアップ調査の結果や中小企業庁が行う下請Gメンによるヒアリング調査の結果を突き合わせて、必要があれば、更なる改善を要請				
79 ④ 取引の適正化に資する情報の提供	取引の適正化に資する情報の提供				

# 物流特殊指定調査の運用

## 【課題】

トラック事業においては、荷主とトラック事業者の取引条件を適正なものにしていくことが必要。



## 【施策】

- ①公正取引委員会への荷主情報の提供
  - ・物流特殊指定の調査対象の選定に資するよう、国土交通省から公正取引委員会に荷主に係る情報提供を行う。
- ②独占禁止法（物流特殊指定）の適切な運用
  - ・上記情報を踏まえた独占禁止法（物流特殊指定）の運用を通じて取引条件の適正化を図る。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
80 ①公正取引委員会への荷主情報の提供	公正取引委員会への荷主情報の提供				上限規制の適用開始
81 ②独占禁止法（物流特殊指定）の適切な運用	独占禁止法（物流特殊指定）の適切な運用				

# 適正なトラック運賃・料金收受の促進

## 【課題】

運賃と運送以外の役務の対価である料金を別建てで收受できる環境を整えることにより、取引環境の適正化を図ることが必要。



## 【施策】

### ①標準運送約款改正の趣旨の浸透

・運賃と運賃以外の役務の対価である料金を別建てで收受できる環境を整備するために2017年11月に改正した標準運送約款について、改正の実効性を確保するため、その趣旨について荷主等に対して周知活動を行い、浸透を図る。

### ②トラック事業におけるコスト構成等についてのトラック事業者・荷主双方における理解の共有を促すための環境整備

・持続可能なトラック事業運営、ドライバーの確保等を図っていくために必要なコスト構成等についてのトラック事業者・荷主の双方における十分な理解の共有が進むよう環境整備を実施する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
82 ①標準運送約款改正の趣旨の浸透	標準運送約款改正の趣旨の周知と浸透				上限規制の適用開始
83 ②トラック事業におけるコスト構成等についてのトラック事業者・荷主双方における理解の共有を促すための環境整備	トラック事業者・荷主双方における理解の共有を促す方策を検討	トラック事業者・荷主双方における理解の共有を促す方策の周知			

# 貸切バスの運賃・料金の下限割れ防止対策等の実施

## 【課題】

貸切バス運転者の労働条件や労働環境の改善のためには、貸切バス運賃のダンピング等を防止することが必要。



## 【施策】

- ・2016年11月より、貸切バス事業者と旅行業者が、運賃・料金の下限割れを確認しやすいような仕組みとして、運送引受書への運賃の上限・下限額の記載を追加するとともに手数料等に関する取引書面の取り交わしの義務化を実施したところ。
- ・2016年8月より、運賃・料金の下限割れについて、通報窓口を国土交通省に設置し、寄せられた情報について、適切に調査・監査を実施するとともに、「貸切バスツアー適正取引推進委員会」の通報窓口を設置し、手数料等についてのチェックや是正指導を実施している。
- ・2016年1月から自動車部局と観光部局との間で法令違反への関与が疑われる貸切バス事業者と旅行業者について、相互通報を実施しており、2018年1月よりランドオペレーターについても通報対象として追加したところ。
- ・2018年度以降も引き続き、下限割れ防止対策等の取組を適切に実施する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
84 貸切バスの運賃・料金の下限割れ防止対策等の実施					上限規制の適用開始
運送引受書への運賃の上限・下限額の記載や取引書面の取り交わしの徹底	運送引受書への運賃の上限・下限額の記載や取引書面の取り交わしの徹底				
国の通報窓口・貸切バスツアー適正取引推進委員会による対応	国の通報窓口・貸切バスツアー適正取引推進委員会による対応				
自動車部局と観光部局の間の運賃・料金違反の相互通報	自動車部局と観光部局の間の運賃・料金違反の相互通報				

## **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**

# 事業者団体の「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の実現に向けた支援

**【課題】**

トラック・バス・タクシーの事業者団体が策定した「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の実現に向けた支援が必要。



**【施策】**

・「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」に記載のある要望について、関係省庁で検討し、可能なものから順次行動計画に反映するとともに、その実現を図る。

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度
<p>85 事業者団体の「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の実現に向けた支援</p> <p>「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」に記載のある要望の反映</p>					<p>上限規制の適用開始</p>
	<p>要望の一部について政府行動計画に反映</p> <p>引き続き要望への対応について検討し、政府行動計画の見直しに反映</p>				

# ホワイト経営の「見える化」

## 【課題】

自動車運送事業の運転者の確保を図るためには、長時間労働の是正に積極的に取り組む自動車運送事業者が求職者に「見える」ようにし、求職者が安心して就職できるようにすることが必要。



## 【施策】

- ・自動車運送業界全体に長時間労働の是正に積極的に取り組む機運を醸成し、業界全体の労働環境及びイメージ向上を図る。
- ・2018年度に有識者、事業者団体、労働組合等から構成される検討会を開催し、長時間労働の是正等の働き方改革に取り組む企業（ホワイト経営を実施する企業）を認証する制度の設計について検討し、制度設計を行う。
- ・2018年度末までに認証制度の詳細を決定する。
- ・2019年度より認証制度の運用を開始する。

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度
86 ホワイト経営の「見える化」					上限規制の適用開始
ホワイト経営認証制度（仮称）の制度設計  ホワイト経営認証制度（仮称）の運用	ホワイト経営認証制度（仮称）の制度設計	ホワイト経営認証制度（仮称）の認証を実施			

# ICTを活用した運行管理の普及方策の検討・実施

**【課題】**

運転者の長時間労働を是正することの一助として、自動車運送事業者が運転者の労務管理を適切かつ容易に行えるようにすることが必要。



**【施策】**

- ・自動車運送事業者が運転者の労務管理を適切かつ容易に行うことを可能とするデジタル式運行記録計の導入を促進するため、導入に必要な費用の一部を補助する等の支援等を行う。
- ・ICTを活用した運行管理の普及を加速するための措置を検討・実施する。

87

ICTを活用した運行管理の普及方策の検討・実施

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度
					上限規制の適用開始
	デジタル式運行記録計の導入支援を実施	必要に応じ、デジタル式運行記録計の導入支援を実施			
	ICTを活用した運行管理の普及方策の検討	ICTを活用した運行管理の普及方策の実施			

# 行政処分の強化

## 【課題】

運転者の長時間労働を是正するためには、過労防止問題違反等を防止し、労働条件や労働環境を改善することが必要。



## 【施策】

・自動車運送事業（トラック、乗合バス、タクシー）の過労防止関連等の違反を防止するため、2018年3月30日に行政処分基準通達の改正を行い、行政処分の処分量定を引き上げ、抑止力を強化する。同年7月1日より施行。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
88 行政処分の強化	<p>通達施行 (7月1日)</p>	<p>新処分基準による行政処分の実施</p>			<p>上限規制の 適用開始</p>

# トラック事業に係る最近の施策等について

---

平成30年8月2日  
中部運輸局 自動車交通部 貨物課

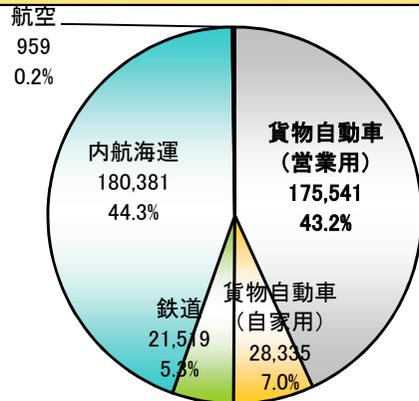
# 目 次

1. トラック産業の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
2. 生産性向上・労働条件改善に向けた最近の施策・・・・・・・・ 9
3. 自動車運送事業の働き方改革の動き・・・・・・・・・・・・ 16
4. 適正取引の推進及び長時間労働の是正に向けた取組み・・・・ 33

# 1. トラック産業の現状 (ふりかえり)

## 国内貨物輸送量

営業用トラック輸送はわが国の国内物流の基幹的輸送機関として国内貨物輸送の約4割を占める(トンキロベース)。

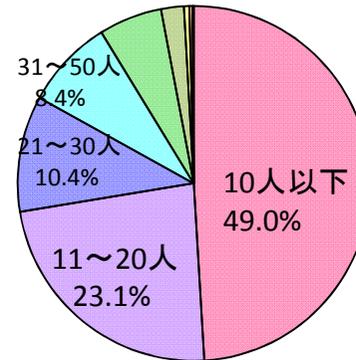


平成27年度実績(単位:百万トンキロ)

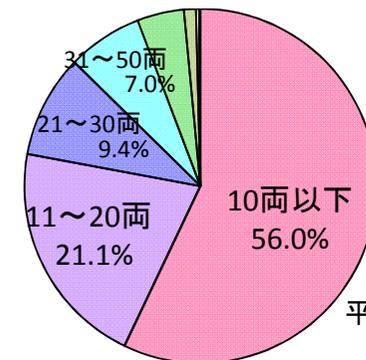
## トラック事業者の規模

事業者の99.9%が中小企業(資本金3億円以下又は従業員300人以下)の脆弱な業界体質。

### 従業員数別



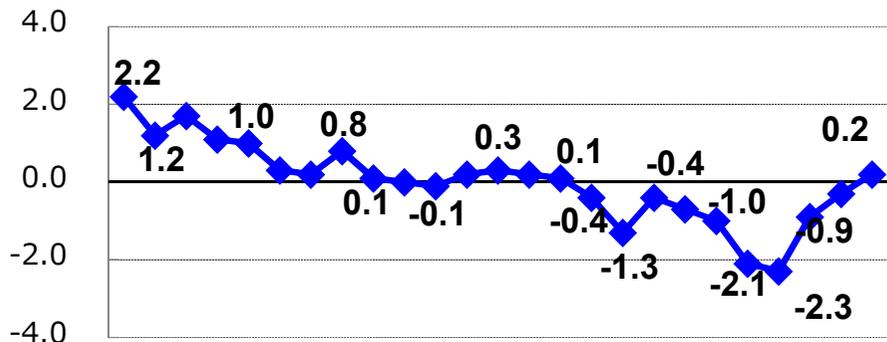
### 車両数別



平成27年度実績

## 営業利益率の推移

トラック運送業は、本来の事業活動では平成19年度以降赤字傾向となっていたが、平成28年度は若干回復している。



H4 H5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28

資料: 全日本トラック協会「経営分析報告書」

## 就業構造比較

	トラック	全産業
運転者数	83万人	—
(女性比率)	2.5%	43.2%
平均年齢	47.5歳	42.2歳
年間労働時間	2604時間	2124時間
年間所得額	447万円	490万円

## 参考

事業者数	車両数	売上高	総従業員数	うち運転者数
62,176者	137万両	145,450億円	188万人	83万人

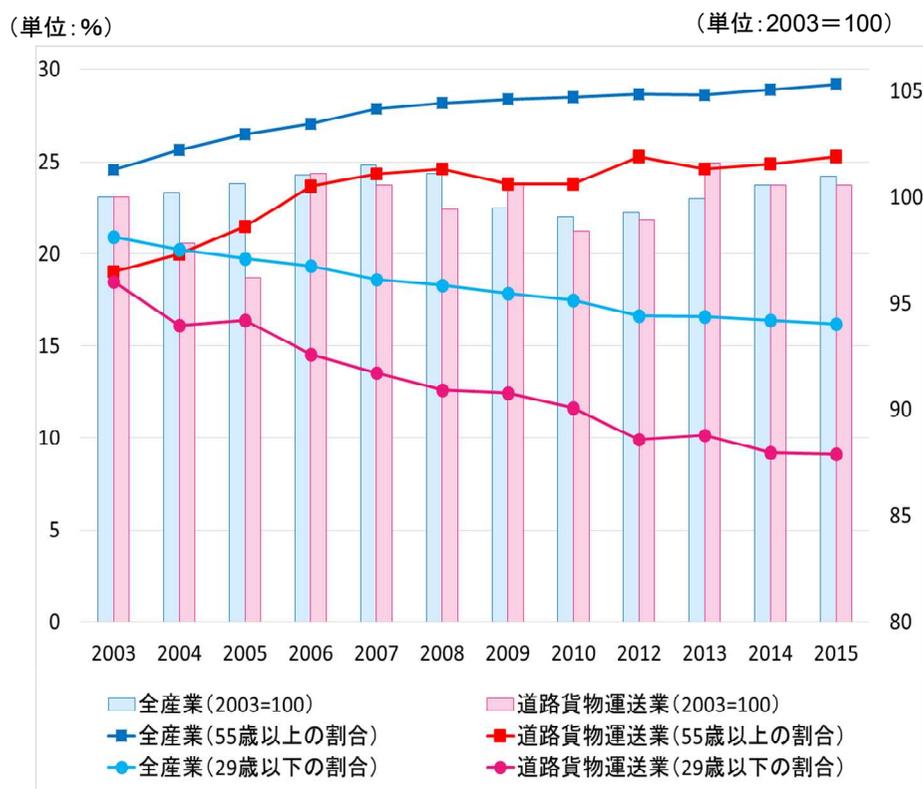
(事業者数・車両数(平成27年度)、売上高(平成26年度): 国土交通省調べ  
総従業員数、運転者数: 平成28年総務省「労働力調査」)

# トラックドライバーの年齢構成等と労働環境

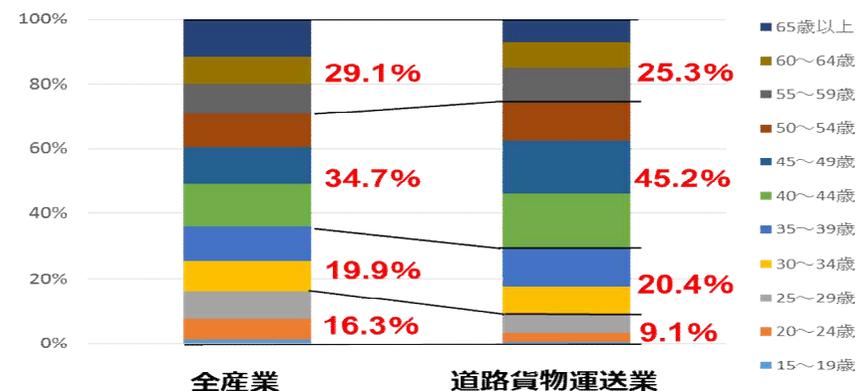
- 道路貨物運送業就業者数は、2003年以降増減しつつも、概ね180万人超で推移。
- 道路貨物運送業就業者の全体に占める若年就業者の割合は、全産業平均に比べて低く、その差は拡大傾向。
- 道路貨物運送業就業者のうち、40代～50代前半の中年層の占める割合が、全産業平均に比べて非常に高い。
- 全産業平均に比べて、道路貨物運送業では就業者に占める女性の割合が非常に低い。

➡ 中長期的に、高年齢就業者の割合が急速に高まる一方、若手・中堅層が極端に少ないといった**年齢構成の歪み**が顕著になる懸念

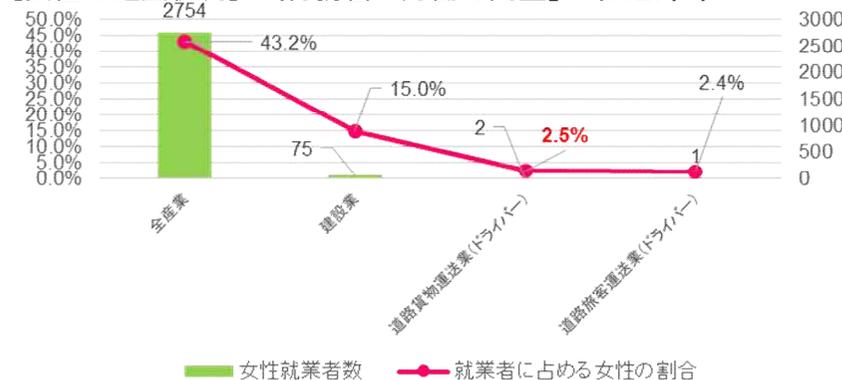
【就業者数と年齢構成の推移】（総務省「労働力調査」）



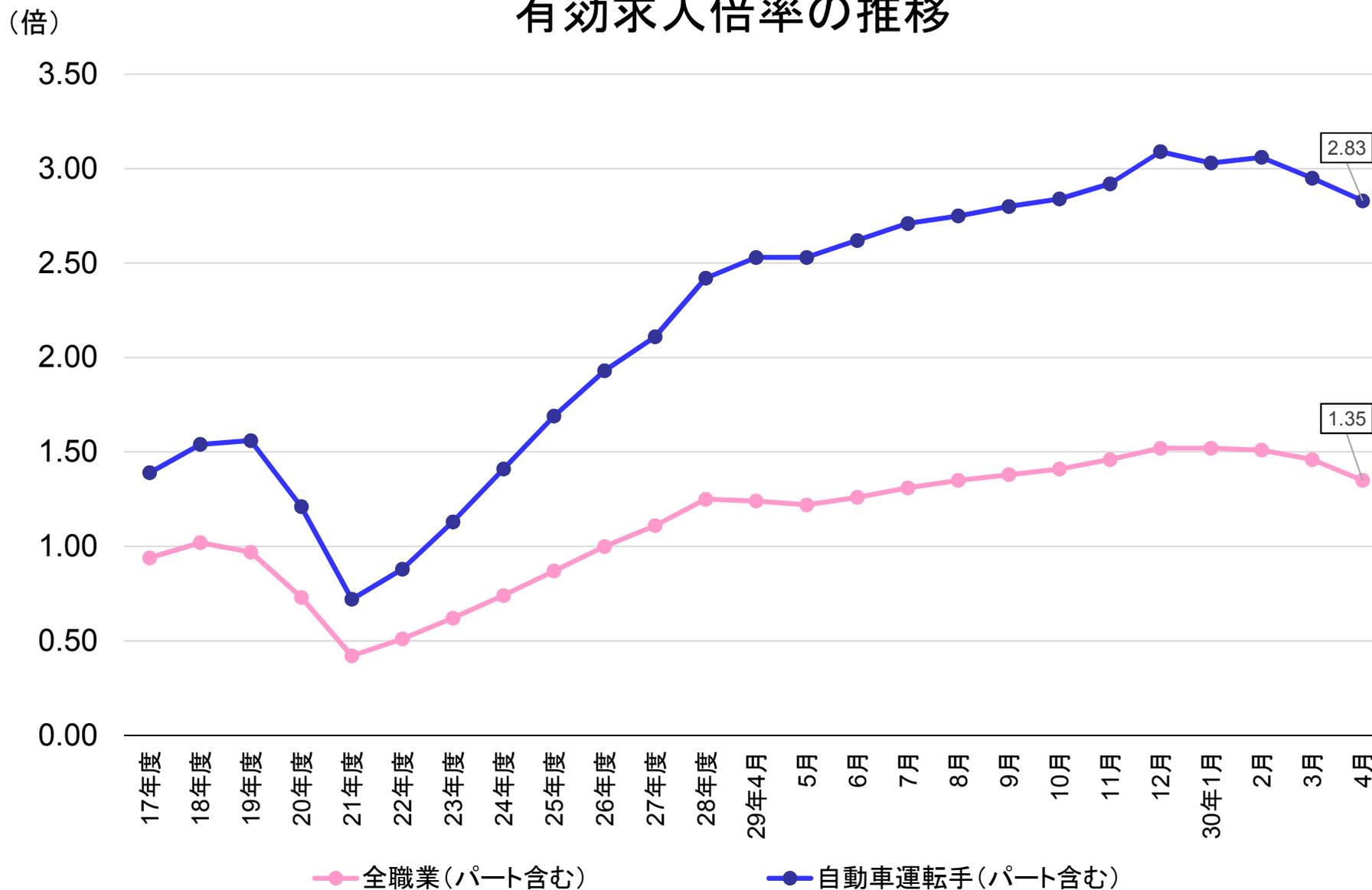
【就業者の年齢構成比】（総務省「労働力調査」(H27)）



【女性の進出状況】（総務省「労働力調査」(H27)）(単位: 万人)

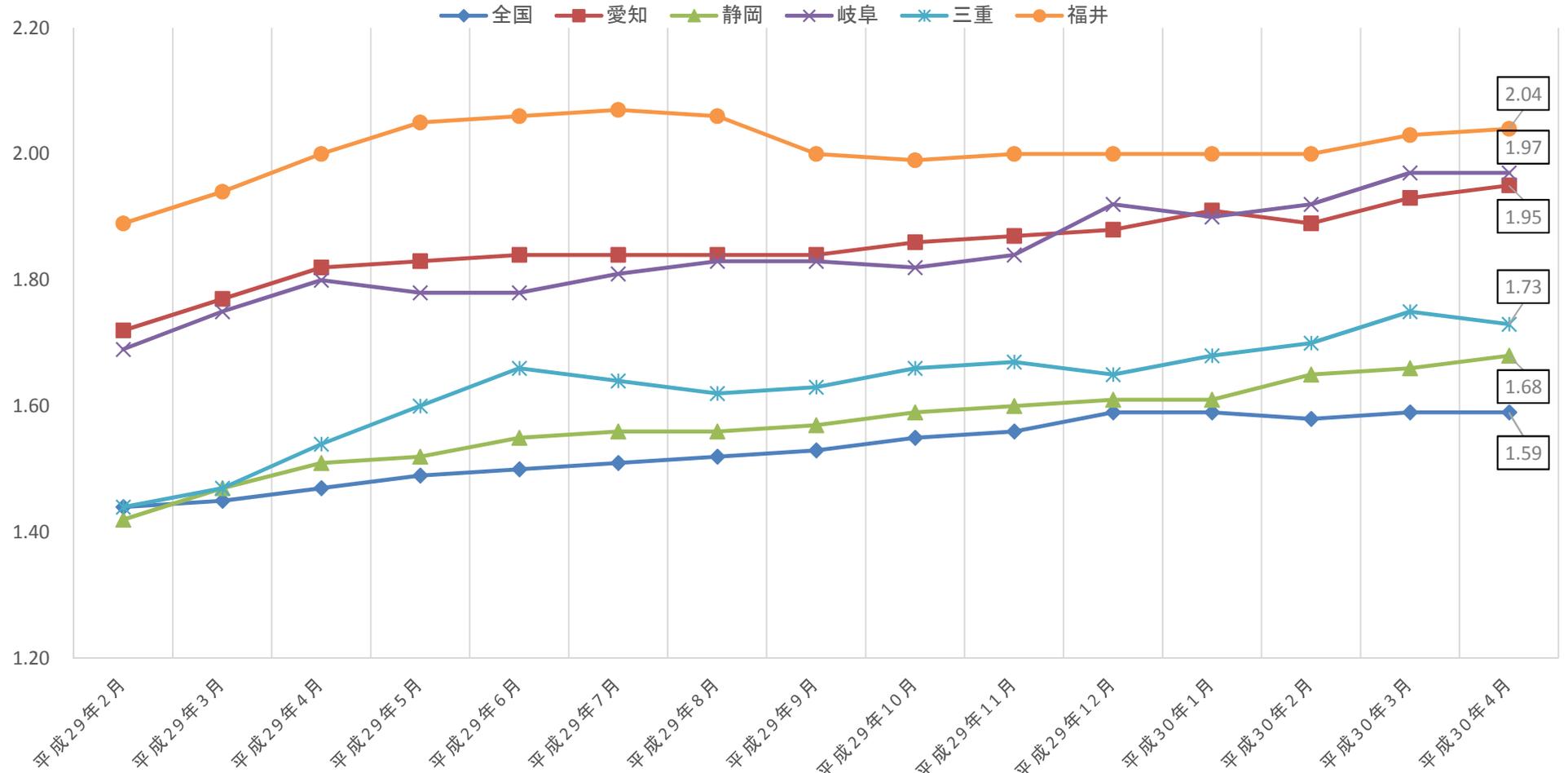


## 有効求人倍率の推移



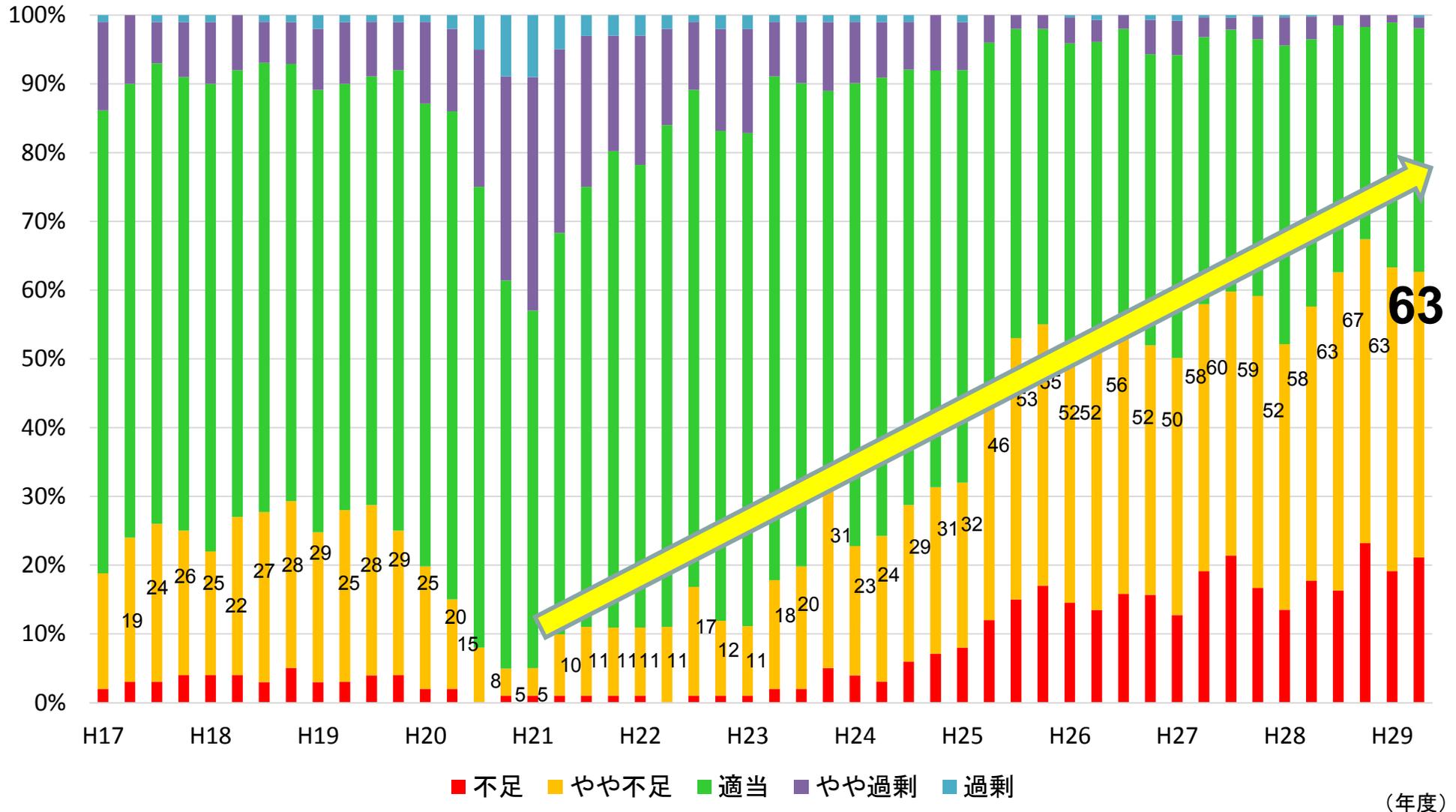
厚生労働省「職業安定業務統計」より

## 有効求人倍率の推移(全職種:全国・中部5県)



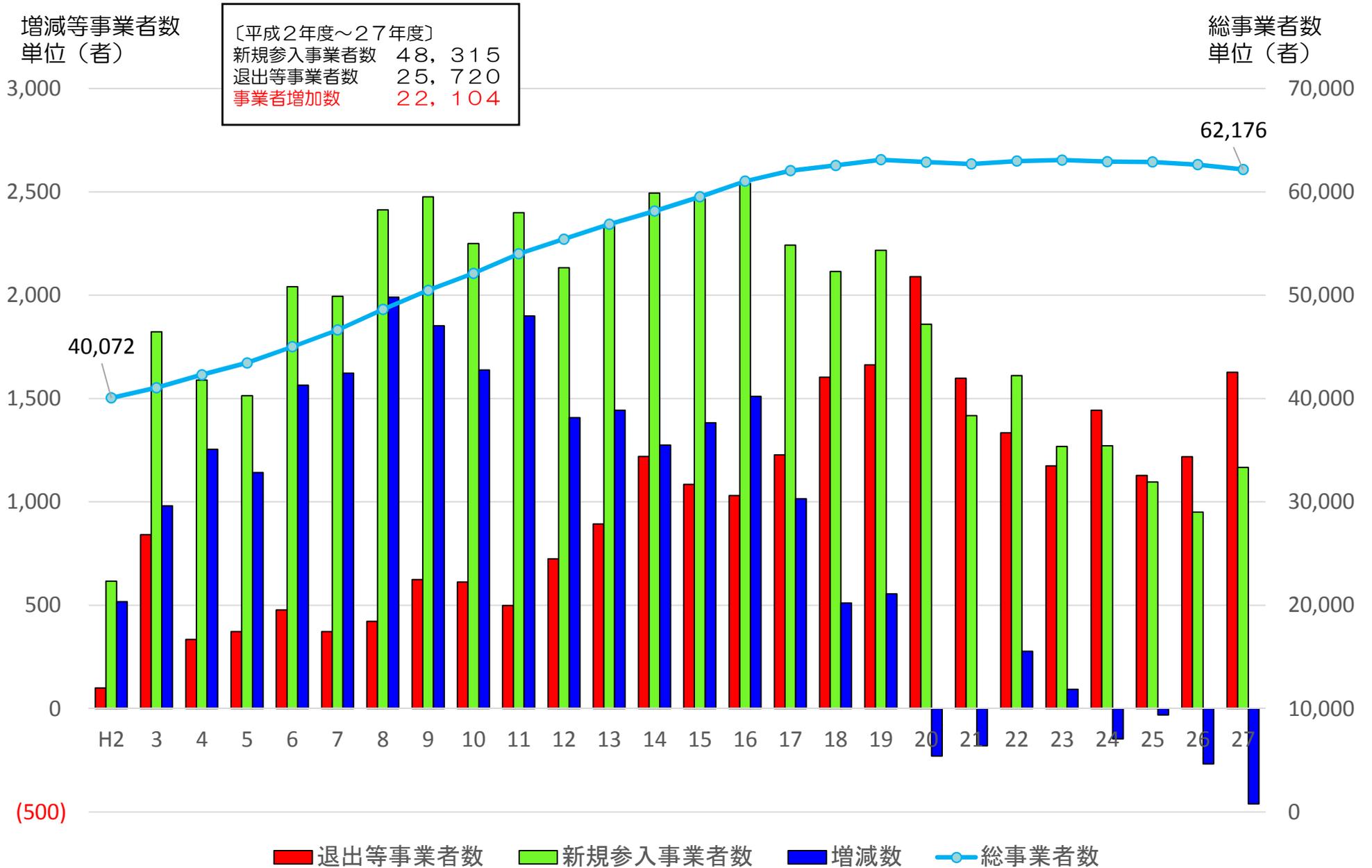
一般職業紹介状況: 厚生労働省

## 人手の過不足感の推移



全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」より

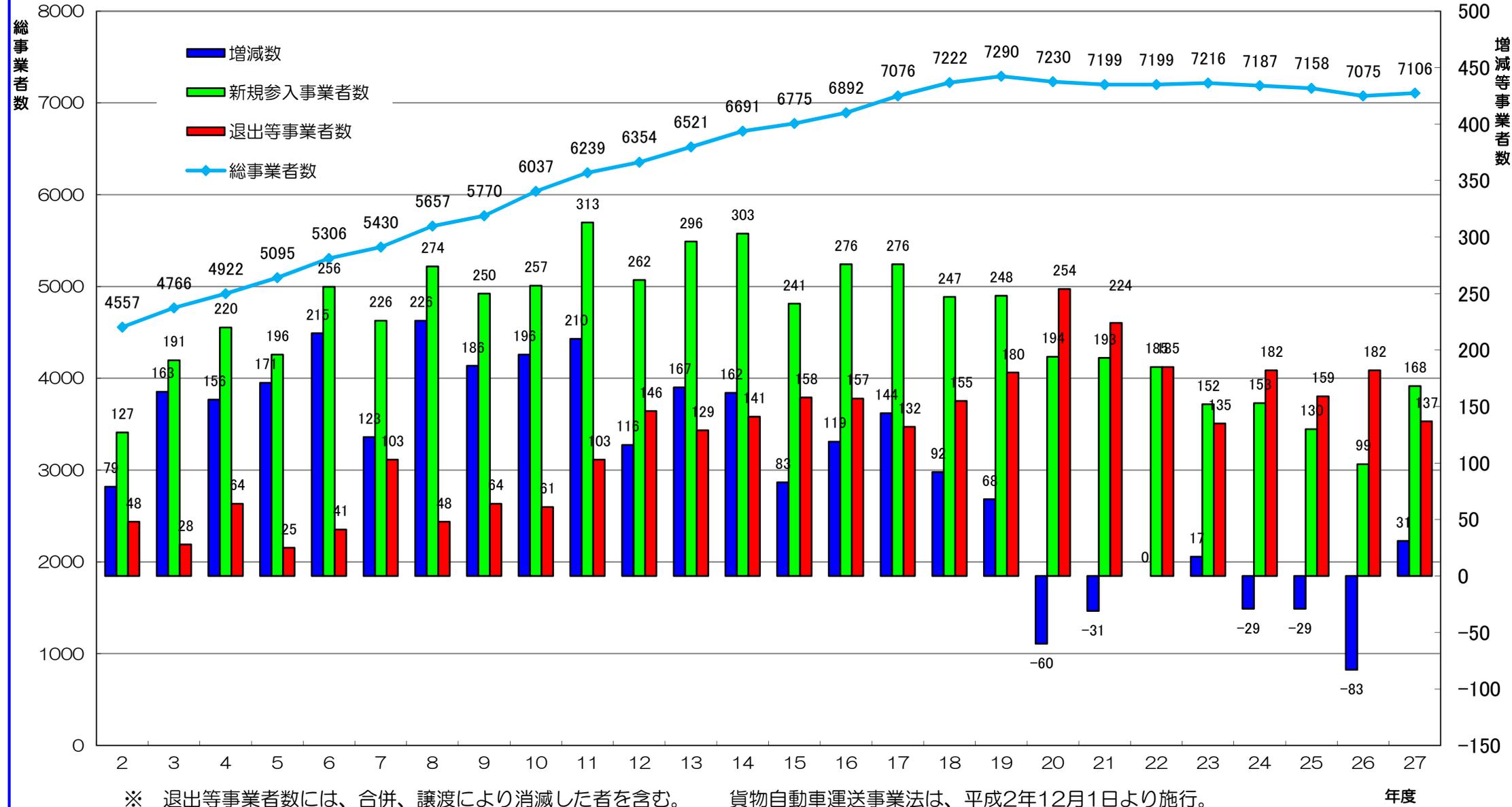
# 全国トラック事業者数の推移



注) 退出等事業者数には、合併、譲渡により消滅した者を含む。  
 貨物自動車運送事業法は、平成2年12月1日より施行。

# 中部管内の概況

## 中部管内事業者数の推移



※ 退出等事業者数には、合併、譲渡により消滅した者を含む。

貨物自動車運送事業法は、平成2年12月1日より施行。

年度

## 2. 生産性向上・労働条件改善に向けた最近の施策 (ふりかえり)

## 経緯

- 荷主都合による荷待ち時間や附帯作業がトラック運転者の長時間労働につながっていることから、輸送の安全確保の観点から荷主に対し改善を求めるために、荷主勧告制度の運用強化等を検討しているところ。
- しかしながら、現行の制度では、荷待ち時間や附帯作業が常態化しているか否かを判断する客観的データがない状態。
- このため、荷待ち時間や附帯作業の実態を把握する方策として、荷待ち時間及び附帯作業の時間を記録し、一定期間残す仕組みを整備することとしたい。具体的には、現在、運転者が乗務を行った場合に記録しなければならない事項として貨物自動車運送事業輸送安全規則(平成2年運輸省令第22号)で定める事項に、以下の事項を追加し、平成29年7月1日実施。

## 概要

### (1) 乗務等の記録 (第8条関係)

第8条では、一般貨物自動車運送事業者及び特定貨物自動車運送事業者(以下「一般貨物自動車運送事業者等」という。)は、事業用自動車に係る運転者の乗務について、当該乗務を行った運転者ごとに休憩又は睡眠をした場合の地点・日時等の記録をするよう定めているところ、荷主の都合による荷待ち時間の実態を把握し過労運転の防止につなげる観点から、

- ・ 集荷及び配送を行った地点(以下「集荷地点等」という。)
- ・ 集荷地点等への到着日時及び集荷地点等からの出発日時
- ・ 集荷地点等における荷積み及び荷卸しの開始及び終了日時

についても乗務記録の対象として新たに追加することとする。(ただし、車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の車両を対象とする。)

### (2) 適正な取引の確保 (第9条の4関係)

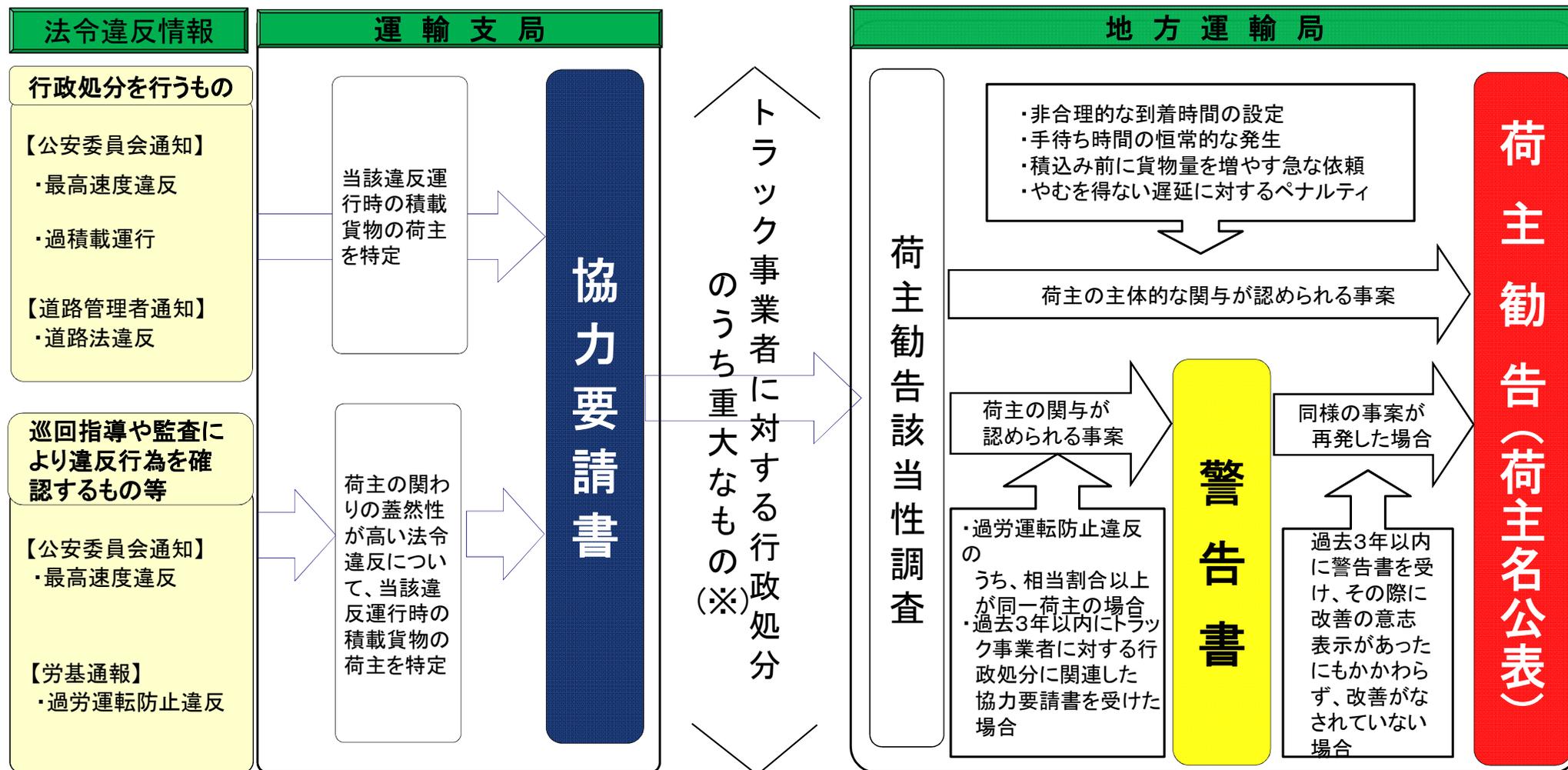
第9条の4では、一般貨物自動車運送事業者等は、輸送の安全を阻害する行為を防止するため、荷主と密接に連絡し、及び協力して、適正な取引の確保に努めなければならないと定めているところ、荷待ち時間を解消するためには荷主の理解と協力が不可欠であることから、荷主の都合による荷待ち時間に起因する運転者の過労運転又は過積載による輸送の防止についても、適正な取引の確保の努力義務の目的として新たに追加することとする。

## 〈現行の問題点〉

- 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。

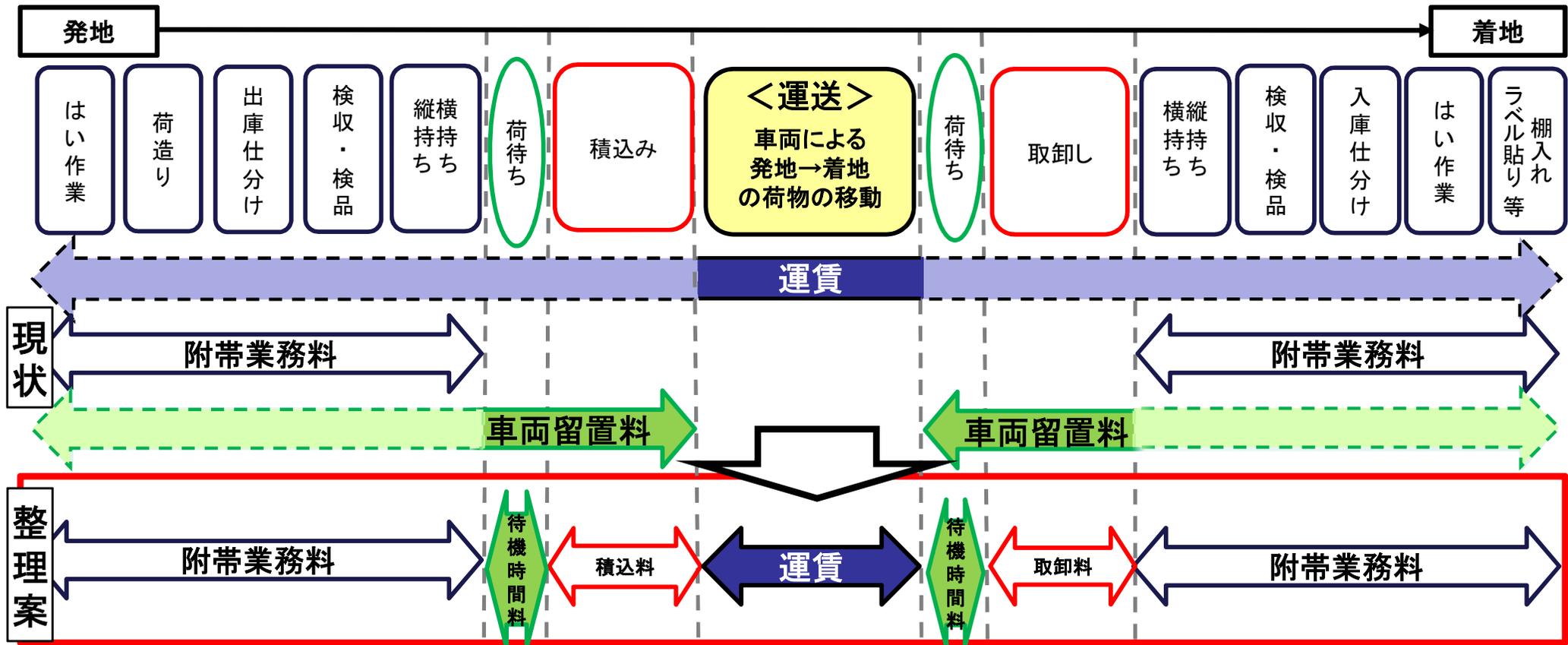
## 〈新たな措置: 通達を改正〉

- 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。

- 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する。
- 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する。
  - 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する。
  - 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」とそれぞれ規定する。
  - 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」<sup>(※)</sup>を追加する。等
- トラック運送業における書面化推進ガイドライン等も改正する。



(※)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

- 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

## コンサルティング事業の実施

○平成28～29年度に実施のパイロット事業に引き続き、平成30年度はコンサルティング事業を実施

○パイロット事業では、全国47都道府県で実施したが、コンサルティング事業では、地域を限定して実施予定  
(各ブロックごとに原則として2地域を予定)

### 【コンサルティング事業での実施が想定される取組(例)】

- ・パイロット事業の中で新たに把握した課題の改善に関する取組
- ・パイロット事業でこれまでに取り組んだ課題の深掘りに関する取組等

○引き続き、発荷主、着荷主、運送事業者による集団にコンサルタントを入れ、取組の効果を検証予定

○取組の成果については、ガイドラインの改訂により、周知、普及促進を図る予定

### 3. 自動車運送事業の働き方改革の動き

- 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） ・ <b>施行後5年以降 年960時間</b> （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

## 働き方改革の経緯

- ✓ 平成29年3月28日、総理、関係大臣、労使双方の代表者等の有識者議員から構成される「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、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を導入することとされた。
- ✓ 自動車の運転業務についても、労働基準法の改正法施行の5年後に、年960時間(=月平均80時間以内)の罰則付の上限規制を適用することとされている。

## 自動車運送事業における現状・課題

### 労働時間

平均労働時間は、全職業平均と比較して約1~2割長い。

(平成28年賃金構造基本統計調査)

### 賃金

年間賃金は、労働時間が長いにもかかわらず、全職業平均と比較して約1~3割低い。

(平成28年賃金構造基本統計調査)

### 運転者不足

運転者の有効求人倍率は、全職業平均(1.35)の約2倍(2.72)。人手不足が年々深刻化。

(平成29年一般職業紹介状況)

## 対応

- ◆ 「働き方改革実行計画」に基づき、平成29年6月に、関係省庁横断的な検討の場として「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」(議長:野上内閣官房副長官)が設置。当会議において、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に関する「行動計画」を策定・実施することとされた。
- ◆ 平成29年8月28日に開催された第2回関係省庁連絡会議において、平成29・30年度に取り組む施策などを盛り込んだ「直ちに取り組む63の施策」がとりまとめられた。
- ◆ 平成30年2月20日に開催された第3回関係省庁連絡会議において、「直ちに取り組む施策」の進捗状況が報告され、「行動計画」の策定方針を決定。
- ◆ 平成30年5月30日に開催された第4回関係省庁連絡会議において、「政府行動計画」を策定・公表。  
(「政府行動計画」には、長時間労働是正の環境整備、インセンティブ・抑止力の強化に係る88施策を記載)

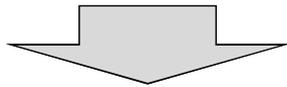
# 「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」の概要

## －「運び方改革」と安全・安心・安定(3A)の職業運転者の実現－

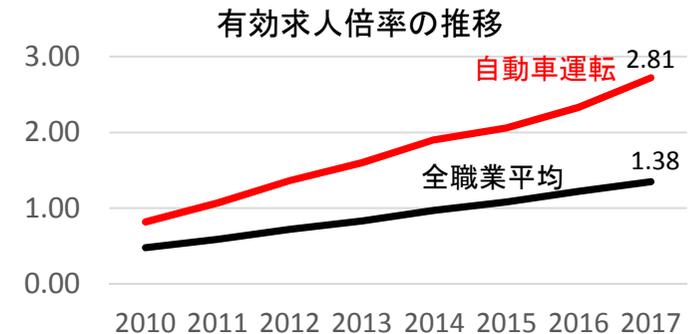
2018.5.30  
関係省庁  
連絡会議  
決定

### 背景・現状

- ・トラック・バス・タクシーの運転者は、全職業平均に比べ、年間労働時間が1～2割長いにも関わらず、年間賃金は1～3割低い状況。
- ・2017年度の「自動車運転の職業」の有効求人倍率は、2.81倍と運転者不足が深刻。  
(「職業計」は1.38倍)



物流の停滞や、生活交通路線の廃止・減便、観光客輸送への支障など、生じる恐れ。



### 政府行動計画の内容

#### ○計画期間 P.5

計画の策定の日から自動車の運転業務に対する罰則付きの時間外労働の上限規制の適用開始(2024年4月1日)までの期間。

#### ○数値目標 P.5

(目標1) 2023年度末までのできるだけ早い時期に全ての事業者が一箇月の拘束時間の限度及び休日労働の限度に関する基準を遵守している状態。

(目標2) 2024年度末までのできるだけ早い時期に全ての事業者の全ての運転者の時間外労働が年960時間以内となっている状態。

#### ○取り組む施策の概要 P.6～7

以下のような観点から88施策を記載(別紙参照)

##### I. 長時間労働是正の環境整備

- (1) 労働生産性の向上
- (2) 多様な人材の確保・育成
- (3) 取引環境の適正化

##### 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

#### ○計画の実効性の確保 P.8

主に以下の指標をモニタリングしていく。

労働時間、賃金、運転者の需給、運転者の構成

### 働き方改革の実現に向けた方針 P.9

自動車運送事業の働き方改革の実現と運転者不足の解消には、荷主企業や国民などの様々な関係者の理解と協力が必要不可欠。

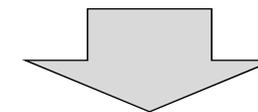
#### ○荷主企業に対しては

以下の視点から改めて確認・点検を要請。

- ・自社の業務運営が運転者に過度の負担を与えてしまっていないか。
- ・出荷量の偏りを平準化、入出荷を集約化するなど、必要となるトラックの稼働台数を節減できないか。
- ・運送事業者からの具体的な改善提案に対し、協議に応じているか。

#### ○国民や企業には

宅配便の再配達削減や引越し時期の分散について協力を要請。



我が国の自動車運送の現場を、女性や高齢の運転者も活躍しやすい、よりホワイトな労働環境に変えていき、必要な運送サービスを安定的に確保。

# 「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」の概要

## －長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセル－

～「運び方改革」と3 A（安全・安心・安定）労働の実現に向けた88施策～

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

「★」を付した施策は、「直ちに取り組み施策」（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

# 行動計画の策定方針について

- 平成30年4月から自動車運送事業者に対する罰則付きの時間外労働の上限規制の導入までの間を対象とする「自動車運送事業の働き方改革に関する行動計画」（仮称）を、本年春頃に本関係省庁連絡会議において策定・公表する。
- 上記行動計画の策定に当たっては、以下の方針に基づき、施策の検討を行うこととする。

## 1. 基本的な考え方

- ・「直ちにに取り組む施策」に記載の施策のさらなる具体化・深掘り・前倒しを図る。
- ・関係者からの要望も踏まえつつ、関係省庁が連携し、新たな施策を形成する。
- ・策定の翌年度から毎年度フォローアップを行い、行動計画を見直す。  
これにより、取組を継続的に充実・強化し、実効性を確保する。

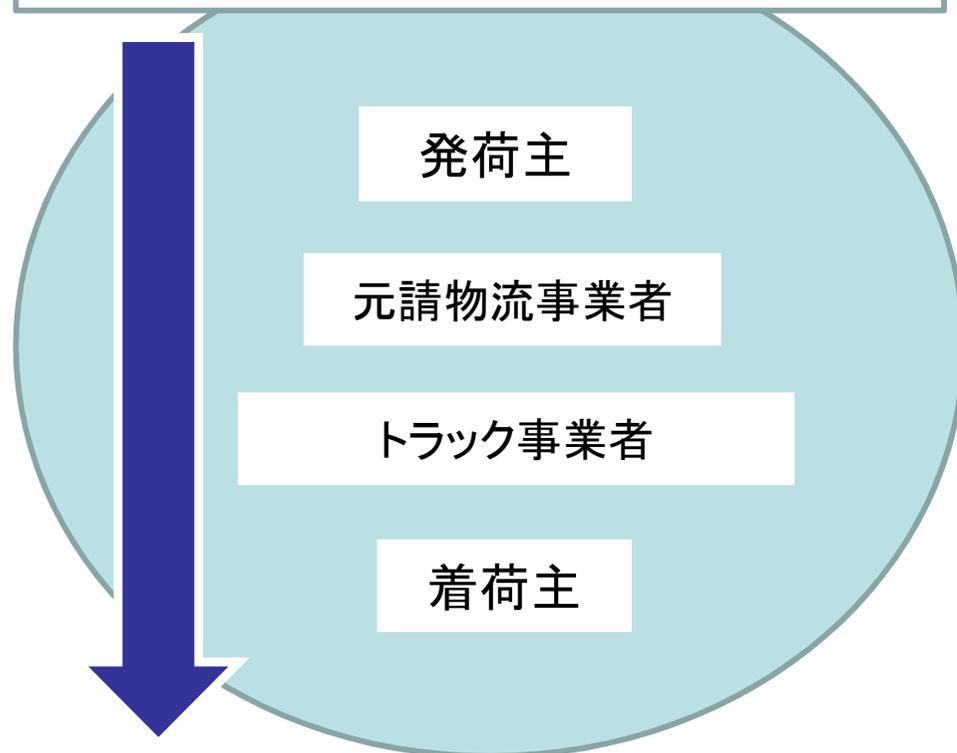
## 2. 重点検討項目

- ① 発・着荷主や元請物流事業者等の協力の確保  
（例）トラック運転者の労働条件の改善に協力する「ホワイト荷主」を増やすための方策 等
- ② 長時間労働の是正のための輸送分野別の取組の強化  
（例）荷待ち時間が長い品目等での運転者の長時間労働の是正のための方策 等

# 「ホワイト物流」実現国民運動(仮称)

- 運転者不足に対応し、我が国の産業活動や国民生活に必要な物流機能を安定的に確保するため、農林水産省、経済産業省、国土交通省等の関係省庁と荷主や物流事業者の関係団体、労働組合等が連携し、労働生産性の向上と、女性や高齢者を含む多様な人材が現場労働者として活躍できる労働環境の実現に取り組む運動を強力に推進する。
- 今後、関係者との調整を速やかに進め、本年秋頃までに「ホワイト物流」実現国民運動(仮称)の推進体制を立ち上げるとともに、順次、運動の拡大・深化を図っていくこととする。

～物流プロセス全体で取組を展開～



## 運動のイメージ

- 関係者にて調整の上、発・着の荷主、元請物流事業者等の関係者が、今後取り組むべき事項や具体的な推進方策をとりまとめ、公表・実施。

(取り組みイメージ)

トラック予約受付システムの導入  
ドライバーの手荷役作業の軽減  
下請は二次下請まで 等

- 好取組の情報発信・横展開
- 政府行動計画のフォローアップ結果を踏まえ、必要に応じ推進方策等を見直し。

# 荷待ち時間が特に長い輸送分野等における取組の推進

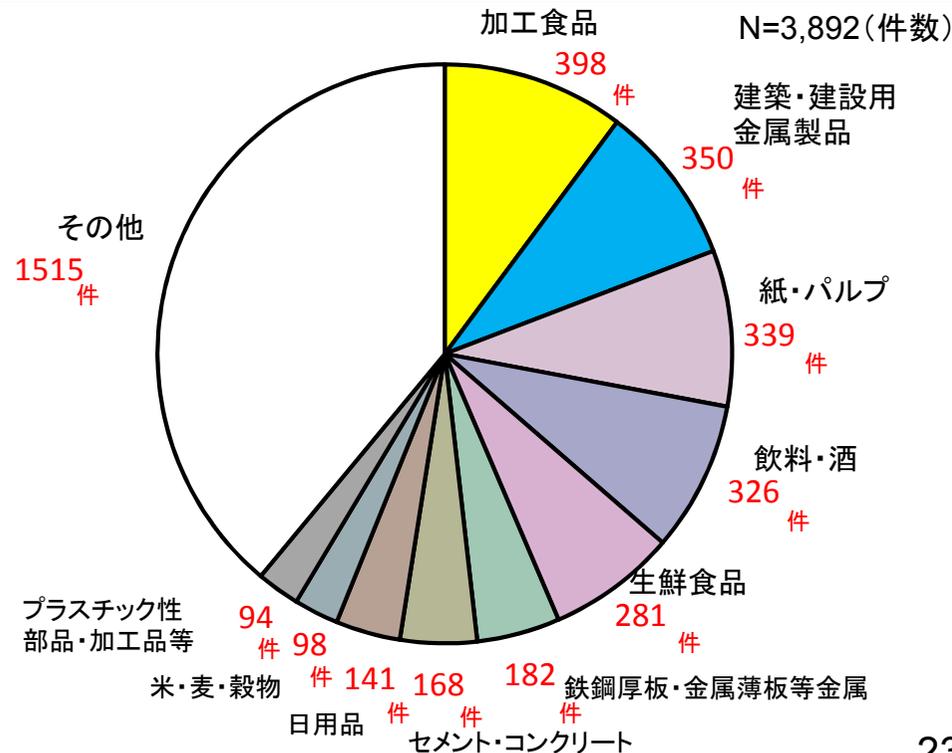
- 他の産業と比較して長時間労働・低賃金の状況にあるトラック運送業の将来の担い手を確保するためには、荷主等の理解・協力なども得つつ、取引慣行上の課題も含めてサプライチェーン全体で解決を図っていく必要がある。
- 一方、輸送品目によって輸送等の特性が異なる面があり、輸送品目に応じて検討を実施することが効果的な面がある。
- このため、荷待ち件数が特に多い分野等について、それぞれ課題の抽出を図るとともに、各都道府県ごとに発着荷主及び運送事業者が参画して長時間労働の改善を図るために実施したパイロット事業のノウハウの展開等を行う。

## 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

- ・国土交通省本省において、「加工食品物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」を開催。（平成30年6月29日）

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)



## 3-2. 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行程表(一部抜粋)

# トラック運転者の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

**【課題】**  
 トラック運転者の長時間労働の是正を進めるにあたっては、発荷主や配送先の着荷主の都合により荷待ち時間が発生するなどといった、業務の特性や取引慣行等の個々のトラック事業者の努力だけでは解決できない課題の解決が必要であり、発着の荷主も一体となった取組みを進めることが重要。



**【施策】**

- ・長時間労働の改善を図るために運送事業者と発着荷主とで連携して2016・2017年度に実施したパイロット事業により得られたノウハウを取りまとめた「ガイドライン」を作成し、横展開を図る。
- ・2018年度において、コンサルティング事業を実施するとともに、それにより得られた成果についても、上記ガイドラインに反映する。

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度	
1 トラック運転者の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	ガイドラインの作成 コンサルティング事業の実施	2018年度のコンサルティング事業の結果を踏まえガイドラインを改定	全国に広く横展開			上限規制の適用開始

# ダブル連結トラックの導入促進

**【課題】**  
 長距離トラック運転者の不足に対応するとともに、長時間労働を是正するため、トラック輸送の効率化が必要。



**【施策】**

①ダブル連結トラックの車両導入に向けた特車許可基準の見直し等

- ・1台でトラック約2台分の輸送が可能なダブル連結トラック車両の導入を可能とするため、2016年11月より新東名を中心とするフィールドでダブル連結トラックの実験を実施する。
- ・実験結果を踏まえ、特車許可基準の車両長の緩和等の環境整備を検討する。
- ・2018年度の本格導入を目指す。

②ダブル連結トラックの導入支援

- ・2020年度まで通常的大型トラック約2台分まで輸送可能なダブル連結トラックの導入を促進する。

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度
28 ①ダブル連結トラックの車両導入に向けた特車許可基準の見直し等	実験実施、結果取りまとめ、本格導入に必要な条件等の整理	ダブル連結トラックの本格導入			上限規制の適用開始
29 ②ダブル連結トラックの導入支援	ダブル連結トラックの導入支援				

# トラック隊列走行の実証実験の実施

## 【課題】

長距離トラック運転者の不足に対応するとともに、長時間労働を是正するため、後続車両無人のトラックの隊列走行を実現するための実証実験が必要。



## 【施策】

- ・2020年度に高速道路での後続無人隊列走行を実現するため、車両技術の開発及び事業として成立・継続するために必要な要件・枠組みについて検討を実施する。
- 隊列で走行する車両に係る電子牽引の要件の検討（車両基準、運転に必要な免許、走行車線等）
- 3台以上の連結を念頭に25m超え隊列走行のための要件の検討
- 隊列走行に用いる技術や実証実験の成果、運用ルール等に応じて、インフラ面等の事業環境の検討
- 後続無人隊列システムの実証

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度					
34 トラック隊列走行の実証実験の実施	<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); font-weight: bold; margin-right: 5px;">高速道路（新東名）での後続無人隊列走行の実現</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"> <p style="font-size: 2em; font-weight: bold; color: white;">上限規制の適用開始</p> </div> </div>									
車両開発						後続無人隊列システムのテストコース実証	実環境下での課題洗い出しと改善	量産に向けた車両設計	量産化に向けた製造	ラインの構築・量産化
走行実証						後続有人実証実験	後続無人隊列システムの実証実験（後続有人状態で実証開始）		走行距離、走行可能範囲の拡大	高速道路でのトラック隊列走行を早ければ2022年に商業化することを目指す
制度整備						隊列で走行する車両に係る電子牽引の要件の検討 3台以上の連結を念頭に25m超え隊列走行のための要件の検討		※国土交通省自動運転戦略本部（H28.12設置）のワーキンググループにおいて、ダブル連結トラックの実験（H28.11～H30）の状況も踏まえ必要な協力等について検討		
インフラ整備						隊列走行に用いる技術や実証実験の成果、運用ルール等に応じて、インフラ面等の事業環境の検討※		必要に応じて、インフラ環境の整備		インフラ面等の事業

# 女性等多様な人材の確保に向けた環境整備

## 【課題】

トラック運転者不足に対応するためには、女性等を始めとする多様な人材にとって働きやすい環境が必要。



## 【施策】

- ① 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
  - ・女性等のトラックドライバー等の視点に立った車両のあり方に対する議論を進め、ガイドラインを取りまとめた上、その浸透を図ることによって、働きやすい労働環境を整備し、女性等のトラックドライバーの人材の確保・育成を推進する。
- ② 女性トラックドライバー等に関する情報を発信
  - ・女性トラックドライバー等の人材の確保に資する情報をHP等で発信等することなどにより、女性等多様な人材の確保を促進する。
- ③ 人材の確保に向けた実態把握・魅力の発信
  - ・貨物自動車運送事業に対するイメージを向上し魅力を発信すること等により人材の確保・育成を促進する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
53 ①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	11月目処の最終取りまとめに向けて検討会を実施	ガイドライン（仮称）の内容について、浸透を図る			上限規制の 適用開始
54 ②女性トラックドライバー等に関する情報を発信	女性トラックドライバー等に関する情報を発信				
55 ③人材の確保に向けた実態把握・魅力の発信	人材の確保に向けた実態把握	イメージ向上・魅力の発信			

# 地方運輸局等を通じた人材確保・育成に向けた取組の推進

## 【課題】

地域の実情に応じて、関係者が連携・協力した取組を進めることにより、女性や若者といった人材の確保・育成を図ることが必要。



## 【施策】

- ・運転者の確保等に関する各種セミナーの開催、現役女性運転者を集めた意見交換会等の実施や運転者の就職説明会への協力・連携による情報発信・情報交換等を行う。
- ・事業者や業界団体等の協力による職場見学会・運転体験会等を実施する。
- ・自動車運送事業の運転者という職業を、若い世代に対して職業選択の一つとしてしっかりと認識してもらうとともに、業界の魅力をアピールするため、地方運輸支局長等が、事業者等とも連携して高等学校を訪問し、パンフレット等を活用して、事業者の取組事例やキャリアアップの仕方等について紹介する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
65 地方運輸局等を通じた人材確保・育成に向けた取組の推進	地方運輸局等を通じた人材確保・育成に向けた取組の推進				上限規制の適用開始

# 荷待ち時間の削減に向けた荷主への働きかけ

## 【課題】

トラック事業における長時間労働の要因の一つとなっている荷待ち時間の削減を図る上で荷主の協力が必要。



## 【施策】

- ① 荷待ち時間の削減に向けた荷主への働きかけ
  - ・荷待ち状況についての調査を実施するとともに、荷主団体等の関係者に荷待ち時間の削減に向けた働きかけを実施する。
- ② 荷主に対する労働時間や適正取引に関するルール等の周知・啓発
  - ・労働時間や適正取引に関するルール等について、荷主関係団体の会議等の様々な場を活用して、荷主企業等に周知・啓発を図る。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
69 ① 荷待ち時間の削減に向けた荷主への働きかけ	荷待ち状況についての調査	荷待ち時間削減に向けた荷主への働きかけ			上限規制の 適用開始
70 ② 荷主に対する労働時間や適正取引に関するルール等の周知・啓発	荷主に対する労働時間や適正取引に関するルール等の周知・啓発				

# 荷主及びトラック事業者への周知用コンテンツによる周知・啓発活動等

## 【課題】

トラック運転者の長時間労働の背景には、荷主都合による手待ち時間の発生など、取引慣行の問題がある。取引慣行の問題解決のためには、荷主等の理解の醸成が必要。



## 【施策】

・2016・2017年度に、パイロット事業として実施してきた、荷主及びトラック事業者に対するコンサルティングで得た知見を活かして、2018年度に、トラック運転者の労働時間改善に関する荷主等への周知・啓発コンテンツを作成し、周知・啓発活動を実施する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
71 荷主等に対する、トラック運転者の労働時間改善のための周知用コンテンツ作成及びコンテンツを活用した周知・啓発活動	周知用コンテンツの作成	コンテンツを活用した周知啓発活動の実施 P D C Aサイクルによるコンテンツ及び周知啓発活動の検証、見直し			上限規制の適用開始

# 引越運送の分散化等の促進

## 【課題】

特に年度末・年度始めにピークが発生し運転者不足等が課題となる引越運送について、状況の改善を図ることが必要。



## 【施策】

- ①年度末・年度始めの引越分散化の周知
  - ・大きなピークが存在している年度末、年度始めの引越時期について、極力引越時期の分散を図るための利用者への周知に取り組む。
- ②標準引越運送約款改正の趣旨の周知
  - ・直前の解約・延期が発生することによって事前に手配した車両、運転者等が活用されない事態の抑制に資するよう、解約・延期手数料の見直し等を内容とする標準引越運送約款等の改正（2018年6月施行）を行い利用者等に周知するなど、運転者不足への対応や生産性の向上につながるよう環境を整備する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
73 ①年度末・年度始めの引越分散化の周知	年度末、年度始めの引越の分散を図るための周知				上限規制の適用開始
74 ②標準引越運送約款改正の趣旨の周知	標準引越運送約款改正の趣旨の周知				

## 4. 適正取引の推進及び長時間労働の是正に向けた取組み

平成30年6月

荷主企業 各位

厚生労働省  
 農林水産省  
 経済産業省  
 国土交通省  
 公正取引委員会  
 (公社) 全日本トラック協会

適正取引の推進及び長時間労働の是正に向けたご理解とご協力へのお願い

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

トラック運送事業は、我が国の国民生活及び経済活動を支える重要な産業ですが、他の産業と比較して長時間労働・低賃金の傾向にあること等から、物流を支えるトラックドライバーの確保が難しい状況になってきております。

このような中、政府では、昨年8月に、自動車運送事業の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て、トラック・バス・タクシーの働き方改革「直ちに取組む施策」を取りまとめたところであります。

この施策の一つとして、取引環境の適正化を図るため国土交通省では、昨年11月に、荷主とトラック運送事業者との間の運送契約に関する契約条項のひな型となっている「標準貨物自動車運送約款」(平成2年運輸省告示第575号)の一部を改正し、適正な運賃・料金を收受するための環境整備を図ったところでありますが、荷主の皆様にも、「標準貨物自動車運送約款」改正の趣旨及び新たな運賃・料金の收受ルールについて理解を深めて頂き、新たなルールの下で運送委託をして頂くことが重要と考えております。

更には、トラック運送事業者には守るべき労働時間のルールとして「改善基準告示」が定められており、荷主の指示等を起因としてこの告示に違反する過労運転等が見られる場合には、国土交通省が荷主名を公表する「荷主勧告制度」が適用される場合があります。また、運送委託の方法や委託内容によっては独占禁止法や下請法に抵触する場合もございます。

こうした制度等の内容について荷主の皆様のご理解を深めて頂くため、国土交通省、厚生労働省、経済産業省、農林水産省及び公正取引委員会では、標準貨物自動車運送約款の改正内容を周知するためのリーフレット等各種の啓発資料を作成しております。

つきましては、これらのリーフレット等を送付致しますので、何卒趣旨をご理解頂き、適正取引の推進及び長時間労働の是正に向けて、ご協力を賜りたくお願い申し上げます。

< 問合せ先 >

- 厚生労働省 労働基準局 労働条件政策課      Tel: 03-5253-1111 (内線 5389)
- 農林水産省 食料産業局 食品流通課          Tel: 03-3502-8111 (内線 4324)
- 経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室      Tel: 03-3501-0092 (直)
- 経済産業省 中小企業庁 取引課              Tel: 03-3501-1669 (直)
- 国土交通省 自動車局 貨物課                  Tel: 03-5253-8111 (内線 41-333)
- 公正取引委員会事務局経済取引局取引部企業取引課      Tel: 03-3581-3375 (直)
- (公社) 全日本トラック協会 企画部              Tel: 03-3354-1037 (直)

# ① 添付リーフレット(標準運送約款の改正)

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した。**

## 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した

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」を新たに規定しました

荷主都合による荷待ち時間の対価を「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した

附帯業務の内容に「梱入れ」、「ラベル貼り」等<sup>※</sup>を追加します。

※その他追加する附帯業務：「検封止」、「検封5」、「正しい中置(倉庫等において標準を一定の方法で積卸しし積み上げたり積み下ろす作業)」



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。

## 荷主が行うべきこと

- ✓ 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は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時間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	☎ 087-802-6773
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。

## ② 添付リーフレット(荷主勧告制度)

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)

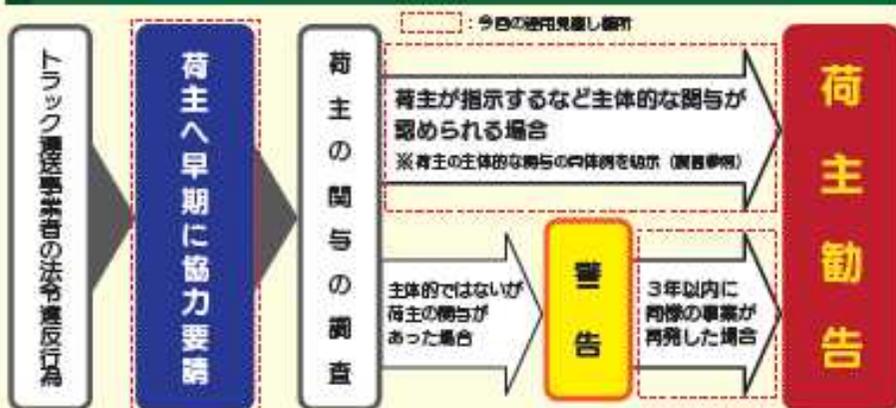
労働時間の主なルール (平成13年8月20日 国土交通省告示第1366号)

拘束時間 (発着から到着までの時間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1日 最長13時間以内 最大16時間以内 (15日間の平均は1週間2回以内)</li> <li>・1か月 293時間以内</li> </ul>
休息時間 (発着ごとの勤務区間の空白時間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総額8時間以上</li> </ul>
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2日平均で、1日あたり9時間以内</li> <li>・2週間平均で、1週間あたり44時間以内</li> </ul>
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・4時間以内</li> </ul>

#### 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 重量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第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設けています。

③-1 添付リーフレット(独占禁止法・下請法等に抵触する場合)

運送委託者の方へのお知らせ



一方的に**低い運賃・料金**で  
運送委託等を行っていませんか？



**⚠ 法令違反となるおそれがあります!!**

● 運送委託者が運送事業者との十分な協議なしに通常支払われる運賃・料金より著しく低い運賃・料金を不当に定めることは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

**📌 要注意! チェックポイント**

- 運賃・料金の設定に際して、運送事業者と十分に協議していますか。
- 運送委託者の事情のみで運賃・料金の引き下げ要請をいませんか。



こんな取引を目指しませんか？

- 原簿を基にした見積をもとに協議を行い、運賃・料金を協定する。また、定期的に協議の上、運賃・料金を見直す。
- 燃料価格上昇など突発的な事象に際しては、随時協議により運賃・料金を見直す。

本件に関して取引に支障が出たら → 国土交通省 適正取引相談窓口 [連絡先は裏面をご覧ください]

運送委託者の方へのお知らせ



**附帯業務**に対して**料金**を  
支払っていますか？



**⚠ 法令違反となるおそれがあります!!**

● 運送委託者が契約にはない役務を無償で運送事業者に提供させることは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

**📌 要注意! チェックポイント**

- 契約にはない附帯業務を無償で要求していませんか
- 運送以外の附帯業務に対して、適切な対価を支払っていますか。



こんな取引を目指しませんか？

- 契約時に十分な協議の上、附帯業務の範囲、費用負担等を明確化し、書面化する。
- 合算内容を定期的に見直し、実際の業務と齟齬があれば、十分な協議の上で契約を改める。

本件に関して取引に支障が出たら → 国土交通省 適正取引相談窓口 [連絡先は裏面をご覧ください]

③-2 添付リーフレット(独占禁止法・下請法等に抵触する場合)

運送委託者の方へのお知らせ



有料道路の利用料金を負担していますか?



**法令違反となるおそれがあります!!**

- 運送委託者が有料道路の利用を前提とした運送を依頼しながら、有料道路利用料金の負担を拒むことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

**要注意! チェックポイント**

- 有料道路の利用を前提とした運送を依頼した際、有料道路利用料金の負担を拒んでいませんか。



こんな取引を目指しませんか?

- 有料道路の利用が必要な依頼では、十分な協議の上、書面により有料道路利用料金の額とその負担者を明確化する。
- 運送事業者と契約内容・運賃・料金について定期的に話し合い、信頼関係を構築する。

本件に関して取引に支障が出たら → 国土交通省 適正取引相談窓口 [連絡先は裏面をご覧ください]

運送委託者の方へのお知らせ



契約の内容を書面化

できていますか?



**法令違反となるおそれがあります!!**

- 「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」では運送契約に際して、運送日時、附帯業務の内容、運賃・料金の額等の必要事項について書面で共有することをルール化しています。
- 運送事業者が再委託する場合に、必要事項を全て記載した書面を交付しないことは下請法に違反するおそれがあります。

**要注意! チェックポイント**

- 附帯作業を含む業務内容・運賃等の重要事項が口約束になっていませんか。
- 契約書を保存していますか。



こんな取引を目指しませんか?

- 運送委託者は運送事業者と協議の上、運送内容や運賃・料金、その支払い方法等について合意する。
- その条件を書面化し、保存する。

本件に関して取引に支障が出たら → 国土交通省 適正取引相談窓口 [連絡先は裏面をご覧ください]

③-3 添付リーフレット(独占禁止法・下請法等に抵触する場合)

国土交通省 中小企業庁  
 運輸委託者の方へのお知らせ

追加運賃・料金の負担を拒んでいませんか?



**⚠ 法令違反となるおそれがあります!!**

● 運送委託者の都合で契約内容を変更し追加費用が生じたにもかかわらず、費用負担をしないことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

**📌 要注意! チェックポイント**

- 当初依頼した条件を超えた荷物量の費用負担を拒んでいませんか。
- 出発地・到着地の急な変更により、追加の費用が生じるにもかかわらず、運賃・料金の負担を拒んでいませんか。



こんな取引を目指しませんか?

- 運送委託者は運送事業者との十分な協議により運送条件を決定する。
- 契約した業務内容に変更が生じた場合には、合理的な運賃・料金を再設定し、追加費用を負担する。

本件に関して取引に支障が出たら → 国土交通省 適正取引相談窓口 [連絡先は裏面をご覧ください]

国土交通省 中小企業庁  
 運輸委託者の方へのお知らせ

燃料費・人件費の上昇分の負担を拒んでいませんか?



**⚠ 法令違反となるおそれがあります!!**

● 運送委託者が運送事業者から燃料費・人件費の上昇コストを運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

**📌 要注意! チェックポイント**

- 燃料費・人件費の上昇を踏まえた運賃・料金の見直しを拒んでいませんか。
- 燃料サーチャージの導入要請があったにもかかわらず、協議を拒んでいませんか。



こんな取引を目指しませんか?

- 運送事業者と定期的に協議し、運賃・料金を見直す。
- 急激な燃料価格上昇など突発的な事象に際しては、随時協議により運賃・料金を見直す。

本件に関して取引に支障が出たら → 国土交通省 適正取引相談窓口 [連絡先は裏面をご覧ください]

③-4 添付リーフレット(独占禁止法・下請法等に抵触する場合)

運送委託者の方へのお知らせ



労働時間を守れない運送を強要していませんか?



**⚠ 法令違反となるおそれがあります!!**

● 運送委託者の指示により運送事業者が労働時間のルールを守れなくなった場合などには、荷主勧告(※)の対象となるおそれがあります。

(※) 荷主勧告の対象には直接の運送委託者のみならず、真荷主までが含まれます。

**📌 要注意! チェックポイント**

- 運転者の労働時間のルールを守れないような運送依頼をしていませんか。
- 出発時間を遅らせるなど、運送事業者の法令遵守を阻害していませんか。



こんな取引を目指しませんか?

- 運送委託者は運送事業者と十分な協議の上、到着時間や運行ルートを決定する。
- 至急の運送を依頼する場合は、運送委託者が費用を負担することを事前に有料道路利用等について協議する。

本件に関して取引に支障が出たら → 国土交通省 適正取引相談窓口 [連絡先は裏面をご覧ください] 右記までご連絡ください。

運送委託者の方へのお知らせ



荷待ち時間への対策を放置していませんか?



**⚠ 法令違反となるおそれがあります!!**

● 運送委託者の都合により、荷待ち時間が生じるなど、労働時間等のルールを守れなくなる行為が見受けられる場合には、荷主勧告(※)の対象となるおそれがあります。

● また、運送委託者が出発時間を指定したにもかかわらず、運送委託者の都合により荷待ち時間が生じ、必要経費を支払わない場合には、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

(※) 荷主勧告の対象には直接の運送委託者のみならず、真荷主までが含まれます。

**📌 要注意! チェックポイント**

- 運送委託者の都合による荷待ち時間の実態を把握し、対策をとっていますか。
- 運送委託者の都合により生じた荷待ち時間による追加費用(人件費等)の負担を拒んでいませんか。



こんな取引を目指しませんか?

- 荷待ち時間の実態やそれにより生じる課題を運送事業者と共有し、対策を講じる。
- 出荷スケジュール等を管理し、計画的に荷物を引き渡す。
- 運送委託者の都合により生じた荷待ち時間の追加費用を負担する。

本件に関して取引に支障が出たら → 国土交通省 適正取引相談窓口 [連絡先は裏面をご覧ください] 右記までご連絡ください。

# ④ 添付リーフレット(貨物の適切な積載)

荷主の皆様へ…

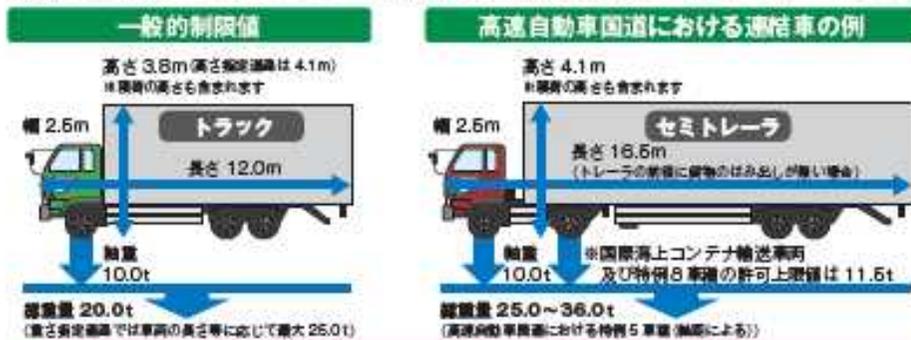
## 貨物の適切な積載にご理解とご協力を!

車両総重量、軸重等の一般的制限値を超える違反状態で車両を運行することについて、**荷主企業が指示するなど主体的な関与が認められる場合、「荷主勧告」が発動され、荷主名が公表されます。**

### 過積載車両の荷主対策の流れ



道路法(車両制限令)では、道路構造の保全、交通の危険防止のため、通行する車両の大きさや重さの最高限度(一般的制限値)が定められています。



**違反は未然に防ぐことができます。**

荷主の皆様も、貨物の適切な積載にご理解とご協力をお願いします!

## 参考1 貨物を偏って積載した場合には軸重超過になる恐れも…

全日本トラック協会では国土交通省の協力を得て、積荷の偏りによる軸重への影響を確認する実験を行いました。

その結果、走行時の軸重は、貨物を荷台の前方に偏って積載した場合に、大型トラックでは3軸ある内の一番前方の軸(=1軸)、セミトレーフでは4軸ある内の前から二番目の軸(=2軸、トフクタ駆動軸)が最も大きな値を示しました。どちらも均等に積載した場合よりも大きな値となり、**貨物を偏って積載した場合には、軸重超過になる危険性があることが分かりました。**

【実験結果】………



**荷主企業・トラック運送事業者とも**  
●貨物の積載時に偏った積載にならないように十分留意しましょう。  
●重量、高さ、長さ、幅が超過しないよう、適切な積載へのご理解とご協力をお願いします。

## 参考2 車両の総重量、軸重、高さ、長さ、幅のいずれかが超過していた場合、車両制限令違反として超過した度合に応じて違反点数が付与されます。

平成29年4月1日から、高速道路6会社において、車両制限令違反者への措置が厳しくなりました。

- ① 軽微な重量超過等(指導警告)に対する違反点数の付与
- ② 軸重超過に対する違反点数の設定
- ③ 違反点数の累積期間を2年間に拡大 等

従来より違反点数が累積しやすい状況に

違反点数が累積すると、高速道路料金の割引停止やETCコーポレートカードの利用停止の事態に

トラック運送事業の経営や円滑な物流への影響が懸念されます

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（第4回）資料

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  
～「運び方改革」と安全・安心・安定（3A）の職業運転者の実現～

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決定

関係省庁の連携の下、自動車運送事業の運転者の長時間労働の是正に向けた環境整備を計画的かつ強力に推進するため、下記のとおり、「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」（以下「政府行動計画」という。）を策定する。

記

**I. 政府行動計画の策定の背景と経緯**

**1. 運転者不足の深刻化**

営業用トラックは、我が国の貨物輸送の約6割（トンベース）を占め、国内物流の要としての役割を担っている。また、バス、タクシーは、国内旅客輸送の約2割（輸送人員ベース）を占め、通勤・通学・通院などの日常生活や国内外の観光客の移動を支える公共交通機関として重要な役割を担っている。

このトラック・バス・タクシー輸送の担い手である運転者は、全職業平均に比べ、年間労働時間が約1～2割長いにも関わらず、年間賃金は逆に1～3割低い状況にある。これに加え、深夜・早朝・休日の労働や、不規則な勤務体系、大量の荷物の手作業での積み卸しなどの存在も相まって、往時に比べ、職業としての運転者の魅力が低くなっていると考えられる。

このような状況を背景に、近年、運転者については、求職者数を求人数が大きく上回る状況が続いており、「自動車運転の職業」の有効求人倍率は、リーマン・ショック（2008年）以降、上昇基調にある。2017年度（平成29年度）の「自動車の運転の職業」の有効求人倍率（年間）は2.81倍（全「職業計」は1.38倍）、繁忙期である同年12月は3.09倍（全「職業

計」は1.52倍)にも達するなど、全国的に運転者不足が深刻となっている。

将来的に見ても、現在の運転者の大部分を占める中高年層の男性が、今後、定年などにより大量に退職していくことが見込まれることから、現状のままで推移した場合、運転者不足がより一層深刻化していくことが懸念される。そして、運転者不足がさらに深刻化した場合、物流の停滞(「物流危機」)や、生活交通路線の廃止・減便、団体観光客の受入の減少等観光客輸送への支障など、我が国の産業活動や国民生活に好ましくない影響が生じる恐れがある。

## 2. 運転者不足への対応の方向性

このような事態を回避し、我が国の産業活動や国民生活に必要な貨物輸送や旅客輸送を安定的に確保していくためには、輸送の効率化を進めるとともに、輸送需要を充足するために必要となる運転者を確保・育成していくことが必要不可欠である。

一方で、輸送の効率化を進めていくためには、個々の自動車運送事業者の努力のみでは限界があり、例えば、トラック運転者の労働生産性を低下させている非効率な長い荷待ち時間の短縮や大量の荷物の手荷役の削減、宅配便の再配達削減等を実現するためには、荷主等の関係者の理解と協力が必要不可欠である。また、新たな技術や輸送方法の導入に当たっては、技術的な検証や環境の整備が必要な場合もある。

さらに、必要なトラック・バス・タクシー運転者を確保・育成していくためには、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の取組を通じ、運転者の労働条件や労働環境を改善し、女性、若者・高齢者等の多様な人材を惹き付ける、誰にとっても働きやすい魅力的な職業へと変えていくことが必要である。

このような考え方から、関係省庁において、近年、様々な取組が進められているが、民間においても、様々な動きが見られるようになっている。例えば、運転者不足を背景に、物流が「競争領域」ではなく「協調領域」とみなされるようになり、販売では競合する企業同士であっても、物流に関しては協調し、共同物流を行う動きが拡大している。また、トラック事業者においては、中継輸送やダブル連結トラック、スワップボディコンテナ車両の導入等による「運び方改革」に向けた取組が始まってきている。そして、目指すべき方向性とし

て、いわゆる3K労働から脱却し、3A（安全・安心・安定）の職業運転者の実現が提唱されるようになってきている。

### 3. 働き方改革実行計画の策定

このような中、働き方改革の実現を目的とする実行計画の策定等に係る審議に資するため、有識者、関係大臣等から構成される働き方改革実現会議（議長：安倍晋三内閣総理大臣）が設置され、2016年（平成28年）9月27日に第1回会議が開催された。

働き方改革実現会議においては、罰則付き時間外労働の上限規制の導入など長時間労働の是正が主な検討テーマとなり、2017年（平成29年）2月14日に開催された第7回会議において、いわゆる限度基準告示の適用が除外されている業務（適用除外業務）以外について、罰則付き時間外労働の上限規制を導入する方向性が事務局案として示されるとともに、自動車の運転業務を含む適用除外業務の取扱いについては、「実態を踏まえ、対応のあり方を検討する」こととされた。

この自動車の運転業務については、従来より限度基準告示の適用が除外され、他の業務とは異なる取扱いがなされてきたが、「業界の担い手を確保するためにも、長年の慣行を破り、猶予期間を設けた上で、かつ、実態に即した形で時間外労働規制を適用する方向」で検討が行われ、同年3月28日に開催された第10回会議において決定された「働き方改革実行計画」において、自動車の運転業務について、「罰則付きの時間外労働規制の適用除外とせず、改正法の一般則の施行期日の5年後に、年960時間（＝月平均80時間）以内の規制を適用することとし、かつ、将来的には一般則の適用を目指す旨の規定を設ける」こととされた。

また、年960時間以内の規制の施行に向けて、「長時間労働を是正するための環境整備を強力に推進する」こととされ、「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」こととされた。

#### 4. 関係省庁連絡会議の設置

「働き方改革実行計画」において関係省庁横断的な検討の場を設けることとされたことを踏まえ、2017年（平成29年）6月29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」（議長：野上浩太郎内閣官房副長官）及び同幹事会（以下「関係省庁連絡会議」という。）が設置され、政府としての行動計画を策定・実施することとなった。

同年8月28日には第2回関係省庁連絡会議を開催し、事業者団体や労働組合から寄せられた要望などを参考に、当面取り組む施策を中心に63の施策が盛り込まれた「トラック・バス・タクシーの働き方改革『直ちに取り組む施策』～長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセル～」を取りまとめ、公表した。

その後、関係省庁においてさらに検討が進められ、2018年（平成30年）2月20日に開催された第3回関係省庁連絡会議において行動計画の策定方針を決定し、同年5月30日に開催した第4回関係省庁連絡会議で「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」を決定した。

## **Ⅱ. 政府行動計画の内容**

### **1. 計画期間**

計画の策定の日から自動車の運転業務に対する罰則付きの時間外労働の上限規制の適用開始までの間を計画期間とする。

なお、計画期間の終了後の対応については、計画のフォローアップ結果を踏まえ、検討する。

(参考)

第196回国会(常会)に提出されている「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案」(以下「法案」という。)においては、自動車の運転業務に対する罰則付きの時間外労働の上限規制の適用を2024年4月1日から開始することとされている。

### **2. 政府行動計画の数値目標**

自動車の運転業務の長時間労働の是正に向け、以下のとおり数値目標を設定する。

(目標1)

2023年度末までのできるだけ早い時期に、全ての事業者が「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)に規定する一箇月の拘束時間の限度及び休日労働の限度に関する基準を遵守している状態を実現する。

(目標2)

自動車の運転業務に対する罰則付きの時間外労働の上限規制(年960時間以内の規制)の適用開始年度(法案:2024年度)末までのできるだけ早い時期に、全ての事業者の全ての運転者の時間外労働が年960時間以内となっている状態を実現する。

### 3. 取り組む施策の概要

#### (1) 基本的な考え方

自動車運送事業における働き方改革を推進するため、別添の工程表に基づき、自動車運送事業者が長時間労働の是正に取り組みやすい環境の整備を図るとともに、自動車運送事業者による取組を促すため、長時間労働の是正に向けたインセンティブや抑止力を強化する。

#### (2) 長時間労働是正の環境整備

##### ①労働生産性の向上

運転者の長時間労働を是正するための環境整備にあたっては、労働時間の短縮と、輸送能力や運転者賃金の確保との両立を図るため、労働時間当たりの生産性の向上に取り組む必要がある。

このため、荷待ち、荷役、走行、宅配便の再配達などに要する時間の短縮を図るとともに、車両の大型化の促進などに取り組み、輸送効率を向上させる必要がある。

また、運転者の賃金の原資となる運賃・料金収入の増加を図る観点から、増加する訪日外国人旅行者の需要を積極的に取り込むとともに、タクシーの配車アプリを活用した新サービス導入など潜在需要の喚起に取り組んでいく。

さらに、情報通信技術（ICT）を活用した運行管理の効率化などにより、運転以外の業務も効率化していく。

##### ②多様な人材の確保・育成

運転者不足が深刻化する中で、輸送能力を確保しつつ、長時間労働の是正を進めるためには、必要な人数の運転者をしっかりと確保・育成することが必要である。

このため、現状はわずか2%程度に過ぎない女性運転者の増加を図るとともに、若い世代の運転者への就業を促し、あるいは、高齢になっても引き続き働き続けられる環境を整える必要がある。

具体的には、これらの人材が運転者となることを妨げている手荷役や泊まり勤務などの労働環境を改善し、働きやすい環境を整備するとともに、職業訓練・マッチング支援や第二種免許制度の在り方についての検討等に取り組んでいく。

### ③取引環境の適正化

自動車の運転業務については、荷主や配送先の都合により荷待ち時間や手荷役が発生するなど、取引慣行等から自動車運送事業者の努力だけでは改善が困難な問題が存在しており、運転者の長時間労働を是正するためには、取引環境の適正化が必要である。

このため、荷主や元請事業者等の協力の確保や、運転者の待遇の改善の原資となる運賃・料金の適正收受のための施策を講じていく。

具体的には、荷主等の関係者の協力を得つつ、女性や高齢者を含む多様な人材が現場労働者として活躍できる労働環境の実現に取り組む「ホワイト物流」実現国民運動（仮称）を展開するとともに、荷待ち時間が特に長い輸送分野等における改善の取組、運賃と運賃以外の役務の対価である料金とを別建てで收受できる環境を整備するために改正した標準運送約款の改正趣旨の浸透の促進等に取り組む。

### (3) 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

運転者の長時間労働の是正のためには、上述のような環境整備を進めるだけでは不十分であり、自動車運送事業者自らが、具体的に改善に取り組んでいくことが必要である。

このような観点から、トラック・バス・タクシーの各事業者団体に対し、政府として「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の策定・実施を要請し、2018年（平成30年）3月に各団体のアクションプランが公表されたところであるが、政府としても、アクションプランに基づく各団体の取組の実現に向け、必要な支援を行っていく。また、長時間労働の是正等の働き方改革を重視した「ホワイト経営」を普及させるため、ホワイト経営に取り組む事業者の認証制度を創設するとともに、処分量定の引き上げ後の新たな行政処分基準に基づく行政処分の適確な実施等に取り組む。

#### 4. 政府行動計画の実効性の確保

政府行動計画の実効性を確保し、自動車の運転業務への一般則の適用に向けた環境をできるだけ早く整えるため、以下のように、政府行動計画のフォローアップ及び改定を行う。

##### (1) フォローアップ

政府行動計画に盛り込んだ施策については、毎年、関係省庁連絡会議において、前年度の取組状況のフォローアップを実施する。

この際には、施策の効果の発現状況を把握するため、主に以下の指標を継続的にモニタリングしていくこととする。

##### 【モニタリングを行う指標（主なもの）】

##### ①労働時間に関する指標

- (i) 平均労働時間（年間）
- (ii) 年960時間超の時間外労働の発生率
- (iii) 一箇月の拘束時間の限度の違反率
- (iv) 休日労働の限度の違反率
- (v) 脳・心臓疾患の労災認定件数

##### ②賃金に関する指標

- (i) 賃金（年間）
- (ii) 賃金（労働時間当たり）

##### ③運転者の需給に関する指標

- (i) 有効求人数
- (ii) 有効求職数
- (iii) 有効求人倍率
- (iv) 運転免許の新規取得者数（準中型・中型・大型・普通二種・大型二種）

##### ④運転者の構成に関する指標

- (i) 女性運転者の割合
- (ii) 29歳以下・39歳以下の運転者の割合

## (2) 政府行動計画の改定

フォローアップの結果や関係者からの要望などを踏まえ、必要に応じ、政府行動計画の改定を行う。

関係省庁は、新たな施策の追加を含め、自動車運転者の長時間労働を是正するための環境整備の取組を継続的に充実・強化していくこととし、その結果を政府行動計画に反映させることとする。

### おわりに

自動車運送事業の働き方改革の実現と運転者不足の解消は、我が国の産業活動や国民生活を支える貨物や旅客の運送サービスの安定的・持続的な提供を可能とするためにも、取組が急がれるべき重要な政策課題である。

一方、これらの課題は、個々の自動車運送事業者や事業者団体、政府の取組だけでは解決することが難しく、広く荷主企業や国民、自治体などを含む様々な関係者の理解と協力が必要不可欠である。

このため、例えば、貨物を出荷し、あるいは受け取る荷主企業に対しては、将来的に自社に必要な物流網を維持しつつ、同時に社会的な責任を果たす観点からも、経営者から現場の担当者までの様々な段階で、例えば、以下のような視点から改めて確認・点検を行って頂くよう、要請していく。

#### (確認・点検の視点の例)

- ・「長い荷待ち時間」、「大量の荷物の手作業での積み卸し」など、自社の業務運営が運転者に過度の負担を与えてしまっていないか。
- ・時期毎や時間帯毎の出荷量の偏りを平準化したり、入出荷を毎日から隔日に集約化するなどして、必要となるトラックの稼働台数を節減できないか。
- ・運送事業者からの具体的な改善提案に対し、協議に応じているか。

また、国民や企業に対しては、宅配便の再配達削減や引越し時期の分散について協力を要請していく。

このような社会全体の取組を通じて、我が国の自動車運送の現場を、女性や高齢の運転者の方にも活躍して頂きやすい、よりホワイトな労働環境に変えていき、我が国にとって必要な運送サービスを安定的に確保していく必要がある。

以上のような方針の下、関係省庁においては、関係者の理解を深めるための広報に努めるとともに、関係者に対し、必要な協力を要請し、具体的な変化につながるよう、継続的に働きかけを行っていくこととする。

# 「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」の施策一覧

番号	分類	区分	工程表名	施策名	担当省庁	「直ちに取り 組む施策」 No.	トラ ック	バス	タク シー
<b>I. 長時間労働是正の環境整備</b>									
<b>(1) 労働生産性の向上</b>									
1	継続	①輸送効率の向上	トラック運転者の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	トラック運転者の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	国土交通省 厚生労働省	54	○		
2	追加	①輸送効率の向上	荷待ち時間が長い輸送分野等における取組の推進	荷待ち時間が長い輸送分野等における取組の推進	国土交通省 農林水産省 経済産業省	—	○		
3	追加	①輸送効率の向上	中小企業等経営強化法に基づく支援制度等の活用促進	中小企業等経営強化法に基づく支援制度等の活用促進	国土交通省	—	○	○	○
4	継続	①輸送効率の向上	トラック予約受付システム等の導入促進	物流倉庫へのバス予約調整システムの導入支援	環境省	1	○		
5	継続	①輸送効率の向上	トラック予約受付システム等の導入促進	物流総合効率化法の枠組みを活用した物流施設へのトラック予約受付システムの導入促進	国土交通省	2	○		
6	深掘り	①輸送効率の向上	トラック予約受付システム等の導入促進	ICTを活用した農産品物流の効率化	農林水産省	5	○		
7	継続	①輸送効率の向上	トラック予約受付システム等の導入促進	車両動態管理システムを活用したトラック輸送の効率化	経済産業省	26	○		
8	追加	①輸送効率の向上	農産物の物流拠点の効率活用	農産物の物流拠点の効率活用	農林水産省	—	○		
9	追加	①輸送効率の向上	「AIターミナル」の実現	「AIターミナル」の実現	国土交通省	—	○		
10	深掘り	①輸送効率の向上	農産品輸送のパレット化等による物流効率化の推進	新たな輸送体系の推進	農林水産省	4,5	○		
11	継続	①輸送効率の向上	農産品輸送のパレット化等による物流効率化の推進	パレット化等による機械荷役への転換促進	国土交通省	6	○		
12	継続	①輸送効率の向上	スワップボディコンテナ車両の導入促進	スワップボディコンテナ車両の導入支援	環境省	1	○		
13	追加	①輸送効率の向上	スワップボディコンテナ車両の導入促進	スワップボディコンテナ車両の利活用の検討	国土交通省	—	○		
14	継続	①輸送効率の向上	ネットワークを賢く使う（渋滞対策の推進）	ピンポイント渋滞対策	国土交通省	12	○	○	○
15	追加	①輸送効率の向上	ネットワークを賢く使う（渋滞対策の推進）	主要幹線道路の整備等渋滞対策の推進	国土交通省	—	○	○	○
16	追加	①輸送効率の向上	ネットワークを賢く使う（渋滞対策の推進）	高速道路ネットワークの整備の推進	国土交通省	—	○	○	○
17	継続	①輸送効率の向上	高速道路料金の割引拡充	大口・多頻度割引の拡充等	国土交通省	11	○	○	○
18	追加	①輸送効率の向上	交通・物流拠点とのネットワークのアクセス強化及び物流ネットワークの強化	スマート I C の整備推進	国土交通省	—	○	○	○
19	継続	①輸送効率の向上	交通・物流拠点とのネットワークのアクセス強化及び物流ネットワークの強化	民間施設直結スマート I C 制度の活用推進	国土交通省	15	○		
20	追加	①輸送効率の向上	交通・物流拠点とのネットワークのアクセス強化及び物流ネットワークの強化	新東名・新名神の整備促進・機能強化	国土交通省	—	○	○	○
21	追加	①輸送効率の向上	交通・物流拠点とのネットワークのアクセス強化及び物流ネットワークの強化	ミッシングリンクの整備	国土交通省	—	○	○	○
22	新段階	①輸送効率の向上	貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し	貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し	警察庁	7	○		

番号	分類	区分	工程表名	施策名	担当省庁	「直ちに取り 組む施策」 No.	トラ ック	バス	タク シー
23	継続	①輸送効率の向上	都市中心部等における物流の円滑化・効率化	物流を考慮した建築物の設計・運用の普及促進	国土交通省	8	○		
24	継続	①輸送効率の向上	都市中心部等における物流の円滑化・効率化	物流効率化法の活用による物流効率化	国土交通省	2	○		
25	継続	①輸送効率の向上	受取方法の多様化の促進等による宅配便の再配達削減	オープン型宅配ボックスの普及拡大	環境省	9	○		
26	継続	①輸送効率の向上	受取方法の多様化の促進等による宅配便の再配達削減	国民運動「COOL CHOICEできるだけ1回で受け取りませんかキャンペーン」	環境省	10	○		
27	追加	①輸送効率の向上	受取方法の多様化の促進等による宅配便の再配達削減	建築物における宅配ボックス設置部分に係る容積率の扱いの合理化	国土交通省	-	○		
28	継続	①輸送効率の向上	ダブル連結トラックの導入促進	ダブル連結トラックの車両導入に向けた特車許可基準の見直し等	国土交通省	17	○		
29	継続	①輸送効率の向上	ダブル連結トラックの導入促進	ダブル連結トラックの導入支援	環境省	18	○		
30	追加	①輸送効率の向上	平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保・電子データを活用した特車申請の自動審査システムの強化等	重要物流道路制度の推進	国土交通省	-	○	○	○
31	追加	①輸送効率の向上	平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保・電子データを活用した特車申請の自動審査システムの強化等	電子データを活用した特車申請の自動審査システムの強化	国土交通省	-	○	○	
32	追加	①輸送効率の向上	平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保・電子データを活用した特車申請の自動審査システムの強化等	特車許可期間の延長	国土交通省	-	○	○	
33	深掘り	①輸送効率の向上	旅客運送と貨物運送の「かけもち」の可能性化（客貨混載・併用）	過疎地域における旅客・貨物の「かけもち」の制度運用等	国土交通省	22	○	○	○
	再掲	①輸送効率の向上	モーダルシフトや共同輸送の促進	物流効率化法の活用による物流効率化（再掲）	国土交通省	23	○		
34	継続	①輸送効率の向上	トラック隊列走行の実証実験の実施	トラック隊列走行の実証実験の実施	経済産業省 国土交通省	27	○		
35	継続	①輸送効率の向上	自動運転サービスの実験・実装の推進	限定地域での無人自動運転による自動運転サービス	国土交通省	28	○	○	○
36	継続	①輸送効率の向上	地域公共交通ネットワークの再編等	地域公共交通ネットワーク再編等の促進	国土交通省	24		○	
37	継続	①輸送効率の向上	地域公共交通ネットワークの再編等	連節バスの導入支援	国土交通省	19		○	
38	継続	①輸送効率の向上	地域公共交通ネットワークの再編等	大型バスドライバー融通のための検討	国土交通省	25		○	
39	継続	①輸送効率の向上	バスを中心とした交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化	官民連携による集約交通ターミナルの戦略的な整備	国土交通省	16		○	
40	継続	①輸送効率の向上	バスを中心とした交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化	高速バス運行支援システムの社会実装に向けた検討	国土交通省	16		○	
41	追加	②潜在需要の喚起による収入増加	インバウンド需要の取り込み	訪日外国人旅行者の受入環境の整備	国土交通省	-		○	○
42	追加	②潜在需要の喚起による収入増加	インバウンド需要の取り込み	事業者団体が策定した「訪日外国人向けサービス向上アクションプラン」の取組への支援	国土交通省	-		○	○
43	継続	②潜在需要の喚起による収入増加	タクシーの新サービス導入等による生産性向上	配車アプリ等を活用した新しいサービスの導入等の検討	国土交通省	20			○
44	継続	②潜在需要の喚起による収入増加	タクシーの新サービス導入等による生産性向上	タクシー用スマートメーターの開発・普及	国土交通省	21			○
45	新段階	③運転以外の業務も効率化	運行管理の効率化	IT点呼の拡大	国土交通省	29		○	○
46	追加	③運転以外の業務も効率化	運行管理の効率化	IT点呼の更なる導入拡大に向けた検討	国土交通省	-		○	○

番号	分類	区分	工程表名	施策名	担当省庁	「直ちに取り 組む施策」 No.	トラ ック	バス	タク シー
47	継続	③運転以外の業務 も効率化	運行管理の効率化	運行管理の高度化・効率化に向けた検討	国土交通省	30		○	
<b>(2) 多様な人材の確保・育成</b>									
48	継続	①働きやすい環境の 整備	中継輸送の普及促進	トラックにおける中継輸送の普及促進	国土交通省	34	○		
49	新段階	①働きやすい環境の 整備	中継輸送の普及促進	高速バスにおける中継輸送の普及促進	国土交通省	35		○	
50	継続	①働きやすい環境の 整備	中継輸送の普及促進	高速道路のSA・PAを活用した中継輸送の運用の検討	国土交通省	36	○	○	
51	継続	①働きやすい環境の 整備	SA・PA・道の駅における駐車スペースの活用	休憩施設における大型車駐車スペース不足対応	国土交通省	39	○	○	
52	継続	①働きやすい環境の 整備	高速道路の暫定2車線区間の4車線化等	高速道路の暫定2車線区間の4車線化等	国土交通省	14	○	○	○
53	追加	①働きやすい環境の 整備	女性等多様な人材の確保に向けた環境整備	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	国土交通省	-	○		
54	追加	①働きやすい環境の 整備	女性等多様な人材の確保に向けた環境整備	女性トラックドライバー等に関する情報を発信	国土交通省	-	○		
55	追加	①働きやすい環境の 整備	女性等多様な人材の確保に向けた環境整備	人材の確保に向けた実態把握・魅力の発信	国土交通省	-	○		
56	継続	①働きやすい環境の 整備	女性ドライバー応援企業認定制度の普及促進	女性ドライバー応援企業認定制度の普及促進	国土交通省	40			○
57	継続	①働きやすい環境の 整備	タクシー事業における労働環境の改善度等の評価・公表	タクシー事業における労働環境の改善度等の評価・公表	国土交通省	42			○
58	継続	①働きやすい環境の 整備	働き方改革に関する相談体制の拡充・利用促進	働き方改革推進支援センターによる相談体制の拡充	厚生労働省	44	○	○	○
59	継続	①働きやすい環境の 整備	働き方改革に関する相談体制の拡充・利用促進	働き方・休み方改善コンサルタントによる助言・指導の利用促進	厚生労働省	45	○	○	○
60	継続	①働きやすい環境の 整備	産業保健活動の支援制度の拡充・利用促進	産業保健活動総合支援センター等を通じた産業保健活動の活性化のための支援	厚生労働省	43	○	○	○
61	継続	①働きやすい環境の 整備	労働条件・職場環境の改善等に関する助成金の利用促進	労働条件・職場環境の改善等に関する助成金の利用促進	厚生労働省	32,33,41, 46,47,51	○	○	○
62	継続	②運転者の確保	職業訓練・マッチング支援の実施	大型自動車一種免許の取得を目的とする職業訓練の実施	厚生労働省	50	○		
63	追加	②運転者の確保	職業訓練・マッチング支援の実施	雇用吸収力の高い分野へのマッチング支援	厚生労働省	-	○	○	○
64	継続	②運転者の確保	第二種免許制度の在り方についての検討	第二種免許の制度の在り方についての検討	警察庁	48,49		○	○
65	追加	②運転者の確保	地方運輸局等を通じた人材確保・育成に向けた取組の推進	地方運輸局等を通じた人材確保・育成に向けた取組の推進	国土交通省	-	○	○	○
<b>(3) 取引環境の適正化</b>									
66	追加	①荷主・元請け等の 協力の確保	「ホワイト物流」の実現	「ホワイト物流」実現国民運動（仮称）の展開	国土交通省 農林水産省 経済産業省	-	○		
67	追加	①荷主・元請け等の 協力の確保	「ホワイト物流」の実現	「ホワイト物流」評価の仕組み作り	国土交通省 農林水産省 経済産業省	-	○		
68	継続	①荷主・元請け等の 協力の確保	荷主・トラック事業者向け生産性向上セミナーの開催等による普及啓発	セミナーの開催等による荷主及びトラック事業者に対する普及啓発	国土交通省	59	○		

番号	分類	区分	工程表名	施策名	担当省庁	「直ちに取り 組む施策」 No.	トラ ック	バス	タク シー
69	新段階	①荷主・元請け等の 協力の確保	荷待ち時間の削減に向けた荷主への働 きかけ	荷待ち時間の削減に向けた荷主への働きかけ	国土交通省 厚生労働省 農林水産省 経済産業省	3	○		
70	追加	①荷主・元請け等の 協力の確保	荷待ち時間の削減に向けた荷主への働 きかけ	荷主に対する労働時間や適正取引に関するルール等 の周知・啓発	国土交通省 厚生労働省 農林水産省 経済産業省	3	○		
71	継続	①荷主・元請け等の 協力の確保	荷主及びトラック事業者への周知用コン テンツによる周知・啓発活動等	荷主等に対する、トラック運転者の労働時間改善のた めの周知用コンテンツ作成及びコンテンツを活用した周 知・啓発活動	厚生労働省	53	○		
72	継続	①荷主・元請け等の 協力の確保	フードチェーンにおける商慣習見直しの促 進	フードチェーンにおける商慣習見直しの促進	農林水産省 経済産業省	55	○		
73	追加	①荷主・元請け等の 協力の確保	引越運送の分散化等の促進	年度末・年度始めの引越分散化の周知	国土交通省	—	○		
74	追加	①荷主・元請け等の 協力の確保	引越運送の分散化等の促進	標準引越運送約款改正の趣旨の周知	国土交通省	—	○		
75	継続	①荷主・元請け等の 協力の確保	荷主勧告制度の適切な運用	荷主勧告制度の適切な運用	国土交通省	52	○		
76	継続	①荷主・元請け等の 協力の確保	元請の物流事業者への働きかけ	適正取引に関するルール等の周知・啓発	国土交通省	56	○		
77	継続	①荷主・元請け等の 協力の確保	元請の物流事業者への働きかけ	トラック事業における下請・荷主適正取引推進ガイドラ インの見直し・周知	国土交通省	56	○		
78	追加	①荷主・元請け等の 協力の確保	元請の物流事業者への働きかけ	自主行動計画に基づく取組の継続的なフォローアップ	国土交通省	—	○		
79	追加	①荷主・元請け等の 協力の確保	元請の物流事業者への働きかけ	取引の適正化に資する情報の提供	国土交通省 経済産業省	—	○		
80	継続	①荷主・元請け等の 協力の確保	物流特殊指定調査の運用	公正取引委員会への荷主情報の提供	国土交通省	57	○		
81	追加	①荷主・元請け等の 協力の確保	物流特殊指定調査の運用	独占禁止法（物流特殊指定）の適切な運用	公正取引委 員会	—	○		
82	新段階	②運賃・料金の適正 收受	適正なトラック運賃・料金の收受の促進	標準運送約款改正の趣旨の浸透	国土交通省	58	○		
83	追加	②運賃・料金の適正 收受	適正なトラック運賃・料金の收受の促進	トラック事業におけるコスト構成等についてのトラック事 業者・荷主双方における理解の共有を促すための環境 整備	国土交通省	—	○		
84	継続	②運賃・料金の適正 收受	貸切バスの運賃・料金の下限割れ防止 対策等の実施	貸切バスの運賃・料金の下限割れ防止対策等の実施	国土交通省	60	○		
<b>II. 長時間労働の是正のためのインセンティブ・抑止力の強化</b>									
85	新段階	①「アクションプラン」 の実現支援	事業者団体の「働き方改革の実現に向 けたアクションプラン」の実現に向けた支 援	事業者団体の「働き方改革の実現に向けたアクションプ ラン」の実現に向けた支援	国土交通省	61	○	○	○
86	継続	②ホワイト経営の 「見える化」	ホワイト経営の「見える化」	ホワイト経営の「見える化」	国土交通省	62	○	○	○
87	追加	③労働時間管理の 適正化の促進	ICTを活用した運行管理の普及方策の 検討・実施	ICTを活用した運行管理の普及方策の検討・実施	国土交通省	—	○	○	○
88	新段階	④行政処分の強化	行政処分の強化	行政処分の強化	国土交通省	63	○	○	○

分類について

追加	2017年8月にとりまとめた「直ちに取り組む施策」に記載の施策以外に追加した施策
新段階	2017年8月にとりまとめた「直ちに取り組む施策」で予定していた取組（制度改正等）が完了し、新たな段階へと移行する施策
深掘り	2017年8月にとりまとめた「直ちに取り組む施策」の内容をより具体化・深掘りする施策
継続	2017年8月にとりまとめた「直ちに取り組む施策」に記載の施策を継続する施策

## 「見学コース」ご案内

料金  
無料

### ご予約

- ウェブサイトにてご予約を承ります。

<http://www.yamato-hd.co.jp/hnd-chronogate/visitor/tour.html>

クロノゲート見学

- 20名以上の団体の方は電話でのご予約を承ります。

☎ 03-6756-7180

(ご案内時間 9:00~12:00、13:00~17:00 ※休館日を除く)

※スタッフがお客様のご案内をしている際は、電話に出られない場合があります。

### 所在地

東京都大田区羽田旭町1番1

### 休館日

毎週月曜日・年末年始・お盆

※月曜日が祝日の場合は閉館。

### ご案内時間

上記予約サイトにてご確認ください。

### 所要時間

約90分間

### アクセス



- 京浜急行空港線「穴守稲荷駅」より 徒歩約5分

駅を出て左折し、環状8号線に出て右手の羽田旭町交差点を渡り右折。

約50m先左手の受付棟へ。

- 京浜急行空港線「天空橋駅」より 徒歩約10分

A1出口を出て右折し、環状8号線に出て交差点を渡り左折。

約500m先右手の受付棟へ。

- 東京モノレール「天空橋駅」より 徒歩約10分

駅の出口を出て右折し、環状8号線に出て交差点を渡り左折。

約500m先右手の受付棟へ。

※電車等の公共交通機関のご利用をお願いします。

— バリュエー・ネットワーク キング 構想 —

**ヤマトグループ**

法人のお客様へ：羽田クロノゲートを活用したグループソリューションの  
ご案内/商談は [YamatoSolutions.com](http://YamatoSolutions.com) へ

<http://www.yamatosolutions.com/>

H25.12.27

## 羽田クロノゲートとは

「クロノゲート」は、ギリシャ神話の時間の神(クロノス)と、国内と海外をつなぐゲートウェイ(Gateway)。「門、出入り口」の2つの言葉を組み合わせた名前です。『新しい時間と空間を提供する物流の「玄関」であるとともに、物流の新時代の幕開け』となることを目指して名づけました。

国際化した羽田空港をはじめ、陸・海・空すべての輸送モードを利用できる立地に誕生した「羽田クロノゲート」は、ヤマトグループのすべての機能を集結することによって「速く、正確に届けるための仕組み」と「洗浄」や「印刷」「修理」「メンテナンス」など多彩な付加価値機能をもった、まったく新しい物流施設です。

この「羽田クロノゲート」を最大限に活用し、物流を「バリュー(付加価値)を生み出す手段」に進化させ、個人のお客さまはもちろん、業種や事業規模を問わない企業のお客さまに「物流の改革」を提供していく計画を私たちヤマトグループは「バリュー・ネットワークキング」構想と名付けました。

この「羽田クロノゲート」見学コースで、宅急便をはじめとした物流のしくみ、そしてヤマトグループのめざす物流の未来「バリュー・ネットワークキング」構想を、実際の設備や展示、アトラクションを通して、ぜひ体感してください。



**ヤマトグループ**

# 巨大な物流ターミナルを、

# 探検しませんか。

羽田クロノゲート 見学コース

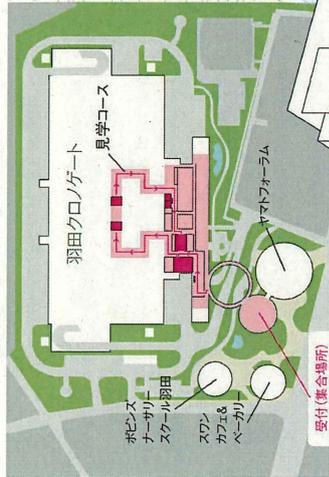


羽田クロノゲート

**CHRONOGATE**



# 最新の物流を探検する90分。5つのアトラクションがお待ちしています。



## 見学者コリドー

設備と機能を  
実感する



実際の荷物が目の前を流れていく様子を  
空中回廊からご覧いただけます。

また5つのゲートでは、羽田クロノゲートの最新の  
物流機器や、7階まであるフロア移動を体感できます。

## 100THANKS

キューブで  
歴史を  
ひもとく



これまで宅急便やヤマトグループを育てていただいた  
感謝の気持ちを、歴史を振り返りながらお伝えします。

映像で  
過去・現在・  
未来を知る



生活スタイルを変えてきた宅急便に込められた  
思いや仕組み、そして羽田クロノゲートのビジョンを  
ご紹介します。

## 見学者ホール

「引き出し」で  
物流の価値を  
体感する



物流が生み出す社会的な価値について、  
プロジェクトマーケティングと知識を深める引き出しで  
ご紹介します。

## 展示ホール

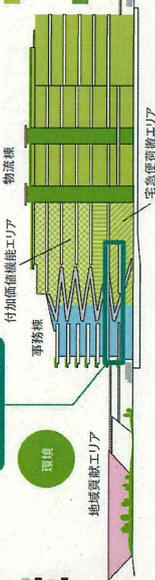
モニターで  
現場を  
見学する



羽田クロノゲートの頭脳と言えるゾーンです。  
高い効率化と万全のセキュリティ、そして環境への  
優しさを追求する取り組みをご紹介します。

- 敷地面積 89,222.52㎡(26,989.81坪)
- 延床面積 197,575.57㎡(59,766.61坪)

## 見学コース



**事務棟** ヤマトグループ各社のオフィス、アトラクションと呼ばれるミーティングゾーンがあります。

**物流棟** 7階建ての施設で、1日に400台以上のトラックが到着できるバースを備え、最新の物流機器により宅急便の仕分けはもろもろ、4階~7階では多彩な付加価値機能を提供します。

**環境** 「ボイド」と呼ばれる吹き抜け穴による自然採光・自然換気の物流棟各階への取り込み、太陽や風、雨、水などの自然の力を駆使したさまざまな環境配慮、BEMS(ビルディングエネルギーマネージメントシステム)によるエネルギー管理の実績により、施設全体でのゼロ・エミッションを推進していきます。

## 地域貢献エリア

羽田クロノゲートでは地域の皆さまとの共生を目標し、自然環境と調和し、様々な生態系を育む「和の里」東京都緑地保存所「和の里」を、ナーサリー・スクウェア羽田「和の里」が運営するベークリー・カフェが味わえる「スワンカフェ&ベーカリー」を設けております。

また、協賛するベークリー・カフェは、羽田クロノゲートの運営を支援する株式会社スワンが運営するベークリー・カフェが味わえる「スワンカフェ&ベーカリー」を設けております。

※株式会社スワンはヤマトグループの会社です。



羽田クロノゲート

**CHRONOGATE**



## 日本初 無人搬送ロボットButler®導入

株式会社ニトリホールディングス(本社:札幌市北区 代表取締役社長:白井 俊之)は、グループ会社の株式会社ホームロジスティクス(本社:札幌市北区 代表取締役社長:松浦 学 以下:ホームロジスティクス)が運営する、西日本通販発送センターへのインテリジェント無人搬送ロボットButler®の導入を決定いたしました。

これまでホームロジスティクスでは「人に優しい職場環境の実現」を掲げ、さまざまな次世代型物流機器の導入と検討を行って参りました。昨今のEコマース市場拡大による物流需要の増加、年々困難になる人材の確保、さらに弊社の理念に沿った仕様である、という要件を満たす物流機器として、Butler®を選定させていただき運びとなりました。



2017年10月頃に79台の導入を予定しており、導入拠点は西日本通販発送センター(大阪DC内併設 住所:大阪府茨木市)です。

なおButler®の特筆すべき点として、①作業者の定点作業を実現する(ロボットが商品を作業者の元まで無軌道で搬送) ②大小さまざまな荷姿の商品の取扱が可能である(100cm×100cm×200cmまでの大型商品に対応) ③AIにより作業効率を向上させる(出庫頻度や関連性から自動で棚の保管位置をコントロール)、以上の3点が挙げられます。



昨年2月導入のロボット倉庫(Autostore)に続き、上記の特徴を持つロボットの導入により、さらなる物流機能の強化と「人に優しい職場環境の実現」を図ってまいります。

### 〈本リリースに関するお問い合わせ先〉

株式会社ホームロジスティクス 経営戦略室広報 (担当:藤田、正岡)

TEL: 03-6741-1221 FAX: 03-6741-1271