

第6回 トラック輸送における取引環境・ 労働時間改善 富山県地方協議会

平成29年6月9日（金）13時30分～
於）富山県トラック会館 役員室

【議事次第】

I. 開会

II. 議題

1. 平成28年度の富山県のパイロット事業の報告及び全国の取組概要について
2. 平成29年度のパイロット事業について
3. 時間外労働の上限規制について
4. トラック輸送に係る取引条件改善に向けた取組について
5. その他

III. 閉会

【配付資料】

・議事次第 ・委員名簿 ・配席図

資料1 富山県におけるパイロット事業の概要について

資料2 全国の平成28年度パイロット事業の実施結果

資料3 平成29年度パイロット事業の対象集団の概要（富山県）

資料4 時間外労働の上限規制にかかる検討について（概要）

資料5 トラック輸送に係る取引条件改善に向けた取組

添付資料① 平成28年パイロット事業の概要（47都道府県）

添付資料② トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画

添付資料③ 価格交渉ハンドブック、リーフレット

<参考資料>

・トラック運送業の適正運賃・料金検討会について

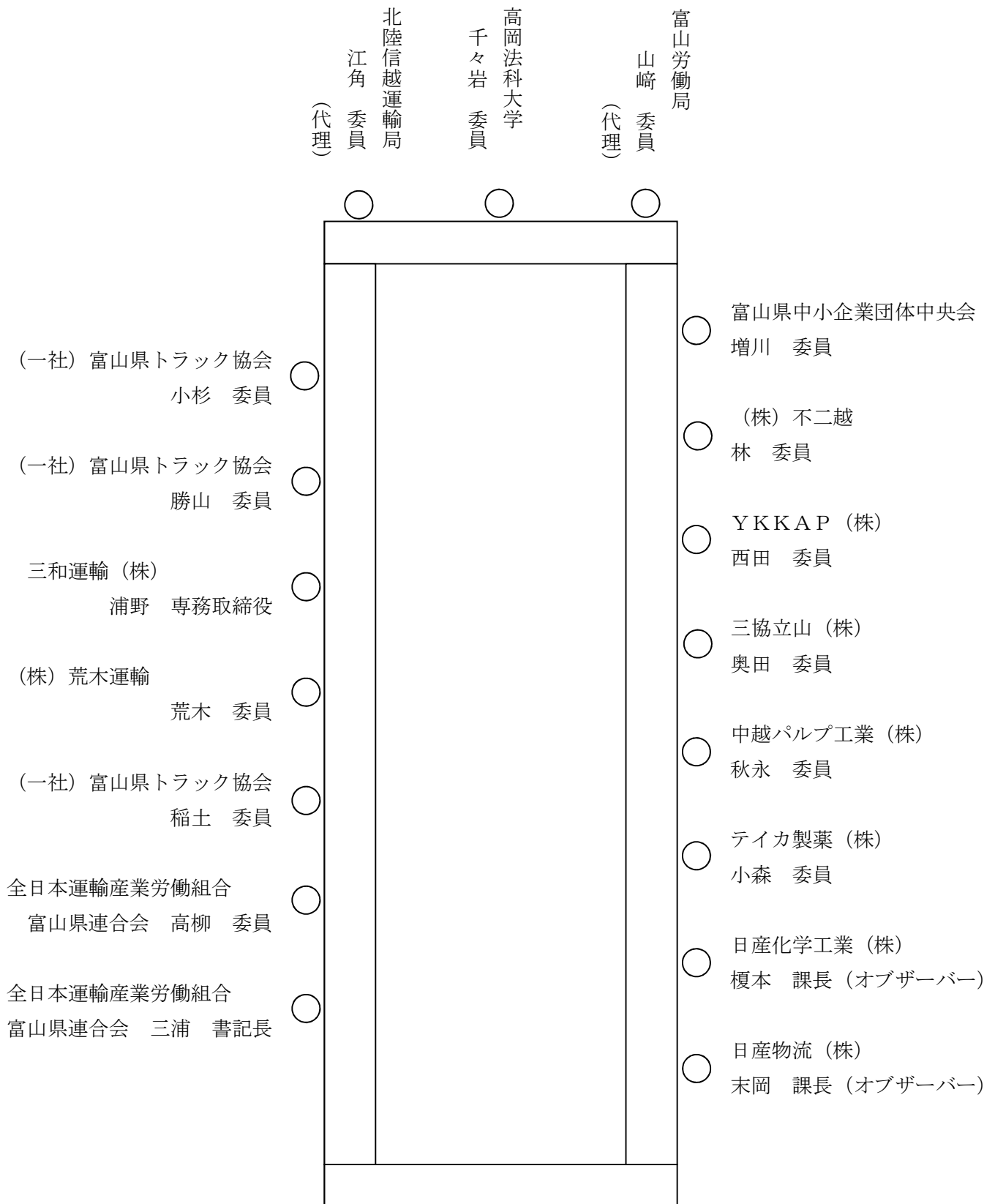
第6回トラック輸送における取引環境・労働時間改善富山県地方協議会委員名簿・出席者名簿

構成別	氏名	所属・役職	備考
学識経験者	千々岩 力	高岡法科大学 大学長	
経済団体等	新庄 幹夫	富山県商工会議所連合会 常任理事・事務局長	欠席
	佐藤 登	一般社団法人富山県経営者協会 専務理事	欠席
	増川 茂則	富山県中小企業団体中央会 専務理事	
	梶原 真美	富山県消費者協会 事務局長	欠席
荷主企業等	林 清淳	株式会社不二越 営業管理部物流管理センター長	
	西田 真一	YKKAP株式会社 生産本部ロジスティクス推進部供給企画室長	
	奥田 晃史	三協立山 株式会社 三協アルミ社事業統括部事業管理課副参事	変更
	秋永 吉男	中越パルプ工業株式会社 経営管理本部管理部副部長	
	小森 誠一	テイカ製菓株式会社 取締役購買物流本部長	
貨物運送事業者・団体等	小杉 紘平	一般社団法人富山県トラック協会 副会長 (魚津運輸株式会社 取締役会長)	
	勝山 功	一般社団法人富山県トラック協会 副会長 (三和運輸株式会社 取締役相談役)	随行 浦野 征一郎 専務取締役
	荒木 一義	株式会社荒木運輸 代表取締役社長	
	稲土 英博	一般社団法人富山県トラック協会 専務理事	
労働組合等	高柳 幸司	全日本運輸産業労働組合富山県連合会 執行委員長	随行 三浦 功 運輸労連書記長
行政機関	山崎 英生	厚生労働省富山労働局長	代理 細江 裕行 労働基準部長
	江角 直樹	国土交通省北陸信越運輸局長	代理 林 伸治 自動車交通部長

(順不同、敬称略)

オブザーバー	榎本 雅士	日産化学工業株式会社 富山工場 総務部管理課長	
	末岡 浩幸	日産物流株式会社 富山支店 業務三課長	

第6回「トラック輸送における取引環境・労働時間改善富山県地方協議会」配席図



出荷場所施設改善と運転者の改善基準周知再徹底 富山県

1. 実施者の概要

- 荷主企業:発荷主G(製造業)
荷主G社は、全国に複数の工場を持つ紙・パルプ製造業者であり、中部地方に立地する工場が今回の検討会の対象となっている
- 運送事業者:運送事業者G-a、G-b
元請G-a社はG社の物流子会社で当工場出荷配車業務及び実運送もを行っている。運送事業者G-b社は、長距離輸送と地場の輸送を両方とも行うが、長距離輸送は全てG社からの出荷貨物となっている。
- 荷種
紙製品及び原料

2. 事業概要

【改善の方向と効果検証項目】

- ①横持との連携による積み込み場所の集約の可能性検討
- ②接車バスと荷役ホームの改修による積み込作業現改比較
- ③平ボディー車シート掛け作業時間の改善の検討
- ④ドライバーの時間管理の指導再徹底
- ⑤確保できる車両を基礎とした配車手法の業界内への展開

荷役ホーム(左側に増設)



荷役ホーム拡張部分(工事中)



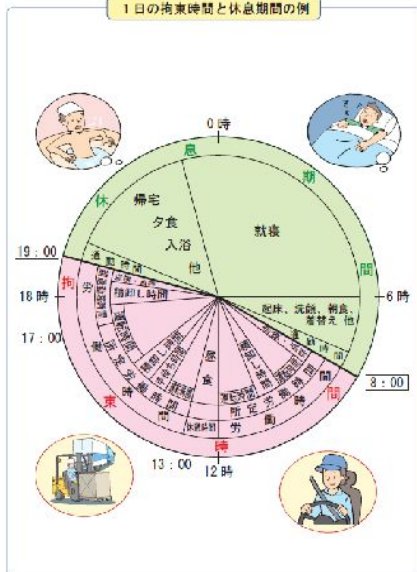
接車バス



シート掛け作業場



1日の作業時間と休息期間の例



自動車輸送統計による業界別月別輸送量(紙・パルプを含む軽工業品について)

平成27年度	紙・パルプ	繊維工業品	製造食品	食料工業品	日用品	ゴム製品・木製品その他の製造工業品	軽工業品計	紙・パルプ月別平均に対する割合	軽工業品の合計の月別平均に対する割合
4月	12,204	884	20,987	14,231	17,792	3,029	69,126	1.24	0.97
5月	6,940	1,980	28,336	15,384	20,873	6,277	79,790	0.70	1.12
6月	9,349	1,131	8,118	20,130	16,802	2,955	58,485	0.95	0.82
7月	8,742	814	12,187	16,220	21,362	1,900	61,226	0.89	0.86
8月	8,237	1,350	13,213	19,320	15,389	2,991	60,501	0.84	0.85
9月	8,706	998	20,925	21,845	20,668	2,138	75,281	0.88	1.06
10月	10,978	2,055	16,368	16,842	26,016	3,269	75,527	1.11	1.06
11月	9,195	2,770	17,041	20,894	18,978	5,422	74,300	0.93	1.05
12月	7,625	1,552	18,563	20,119	18,877	3,721	70,457	0.77	0.99
1月	17,111	1,040	12,843	28,771	21,781	2,095	83,641	1.74	1.18
2月	7,929	1,746	15,725	19,399	21,546	3,676	70,021	0.80	0.99
3月	11,259	849	15,964	22,262	19,839	3,089	73,263	1.14	1.03
月平均	9,856	1,431	16,689	19,618	19,994	3,380	70,968	1.00	1.00
年度計	118,275	17,169	200,271	235,417	239,923	40,563	851,618		

※食料工業品、日用品の自動車による輸送量を自動車輸送統計月報から抽出して作成

3. 課題

- ① 今回、本パイロット事業の対象とした輸送は、製紙業G社の関東地域に所在する販社ストックポイント向け製品輸送であり、とくに発地・着地双方での荷積み・荷下ろしでの長時間の待機等の重篤な問題はなかった。
- ② G社製品輸送での配車組みについては、一般的な手法とは異なり特徴的な手法が取られている。一般的には、出荷オーダーに対して必要な車両を確保して輸送するが、G社では、確保できる車両台数にあわせて出荷量(=輸送量)を調整している。その結果としてドライバーの運転時間の削減に非常に大きく寄与していると言える。

4. 事業内容

【改善の方向と効果検証項目】

- ①横持との連携による積込み場所の集約の可能性検討
- ②接車バースと荷役ホームの改修による積込作業現改比較
- ③平ボディー車シート掛け作業時間の改善の検討
- ④ドライバーの時間管理の指導再徹底
- ⑤確保できる車両を基礎とした配車手法の業界内への展開

5. 結果

【改善の方向と効果検証項目】

- ①横持との連携による積込み場所の集約の可能性検討
→即実施は困難、今後継続検討
- ②接車バースと荷役ホームの改修による積込作業現改比較
→2箇所ともに改修完了、荷役作業時間の削減を実現
- ③平ボディー車シート掛け作業時間の改善の検討
→施設増設見積り試算の結果、投資額が大きいため費用対効果の再検証を行い、継続検討とする
- ④ドライバーの時間管理の指導再徹底
→実運送事業者運行管理者による周知徹底を図り、改善された
- ⑤確保できる車両を基礎とした配車手法の業界内への展開
→G社が実施している製品輸送の配車手法は、国内貨物輸送の繁閑波動を平準化させることに寄与する可能性が大きいため、荷主業界への伝搬を目論んでゆく。

6. 荷主企業及び実運送事業者のメリット

- ① 荷主にとっては、改善事項の実施により安定的・高品質な輸送力確保が実現でき、顧客への高いサービスレベルを維持することができる。
- ② 実運送事業者は、G社の製品輸送手配に対する取り組みにより、繁閑波動の少ない車両運行の実現によりドライバーの勤務条件も安定化し雇用の確保にも寄与できる。

7. 結果に結びついたポイント

- ① G社の事業運営方針では、顧客へのサービスレベル維持・高度化は、一環として製品輸送に係る物流サービスの安定供給が重要という認識に立脚していることが挙げられる。
- ② 輸送サービスの供給側としても、G社のように良質で安定した輸送力確保に腐心している荷主との取引を増やすことで、自身の安定した事業運営に寄与している。

「トラック運送における取引環境・労働時間改善地方協議会」における 平成28年度パイロット事業（実証実験）の実施結果

資料2

○47都道府県において計48事業を実施。

○荷種の内訳は、食料品11件、農産物7件、紙・パルプ4件、建設資材3件、機械製品3件、飲料2件、鮮魚2件、繊維製品2件、工業製品2件、その他12件となっており、全国で様々な荷種を扱った。

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
北海道	○	○	○	鮮魚
青森	○	○	○	農産物
岩手	○	○	—	木工製品
宮城	○	○	—	計器
秋田	○	○	—	紙・パルプ
山形	○	○	○	農産物
福島	○	○	○	農産物
茨城	○	○	—	コンクリート製品
栃木	○	○	—	食料品
群馬	○	○	—	農産物
埼玉	○	○	○	工業製品
千葉	○	○	—	食料品
東京	○	○	○	紙
神奈川	○	○	○	水道管
山梨	○	○	○	食料品
新潟	○	○	—	米菓
長野	○	○	—	食料品
富山	○	○	○	紙・パルプ
石川	○	○	—	建設資材
愛知	○	○	—	建設資材
静岡	○	○	○	フィルム・シート
	○	○	—	鮮魚
岐阜	○	○	○	食料品
三重	○	○	—	食料品

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
福井	○	○	—	繊維製品
大阪	○	○	○	食料品
京都	○	○	○	鋼材
兵庫	○	○	—	機械製品
滋賀	○	○	○	日用品
奈良	○	○	○	機械製品
和歌山	○	○	○	建設資材
広島	○	○	○	機械部品
鳥取	○	○	○	乳製品
島根	○	○	○	フードサービス機器
岡山	○	○	—	飲料
山口	○	○	○	繊維製品
徳島	○	○	○	紙
香川	○	○	○	食料品
愛媛	○	○	○	農産物
高知	○	○	○	食料品
福岡	○	○	○	工業製品
佐賀	○	○	—	食料品
長崎	○	○	○	食料品
熊本	○	○	—	農産物
大分	○	○	—	卵
宮崎	○	○	○	農産物
鹿児島	○	○	—	鶏肉
沖縄	○	○	○	飲料・雑貨



取組課題	取組内容
<p>①集荷・配送の経路等の見直しによる全体の拘束時間の削減</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ストックポイントの設定、倉庫の集約、集荷・配送外部委託の活用など、発荷主側又は着荷主側での集荷・荷卸しの箇所数の削減 (山形、静岡、奈良、愛媛、福岡、熊本) ○集荷と長距離輸送・配達分離、積込みと配送の分離(佐賀、長崎) ○荷主の協力の下、貨物のサイズを特殊車両通行の許可が不要なものに変更し運行時間や経路を改善(和歌山) ○高速道路の利用区間の変更・拡大(岐阜、三重、鳥取、長崎) ○運送の一部を別車両やフェリーに切り替え(大分、宮崎、鹿児島)
<p>②入出荷情報の事前提供による運行の効率化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○運送業者に対する出荷情報の事前提供等によるトラックの運行計画の最適化 (青森、岩手、長野、滋賀、広島、岡山、香川、徳島) ○発荷主から着荷主へのFAXによる積荷明細の確実な連絡や荷主企業内の出荷伝票の電子化など連絡体制の改善(北海道、茨城)
<p>③荷待ち時間の削減</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○出荷日の見直しにより数量を事前に把握、運送業者に提供することによる荷待ち時間の削減(福島、京都、宮崎) ○着荷主側の倉庫の受入能力に応じて発荷主側が1日当たりの出荷台数を抑制することにより、着荷主側倉庫への在庫量を調整(東京) ○小ロットの商品の優先受付・優先検品を先に行うなど着荷主側の運用を改善(沖縄) ○パソコンを使用した予約システムの活用や先着順ではなく事前に入庫時間を指定する制度の導入(秋田、山梨、鹿児島)

取組課題	取組内容
④荷役作業の効率化	<ul style="list-style-type: none"> ○あらかじめトラックの車高に合わせた荷姿とすることや荷積み倉庫を集約するなど倉庫作業の効率化(青森、栃木、神奈川、新潟、富山、石川、静岡、福井、兵庫、島根、岡山、山口) ○バラ積みのパレット化や空きスペースを活用したボックスパレットの導入などパレットの活用(群馬、山梨、静岡、鳥取、鹿児島) ○面単位又はパレット単位での発注方式への変更(高知) ○手作業による積込・荷卸しの補助員の配置等、マンパワーの拡大(埼玉、三重、香川、佐賀、長崎)
⑤附帯作業の改善(検品、ピッキング等)	<ul style="list-style-type: none"> ○荷主と運送事業者の両方で重複していた検品作業を廃止するなど、発荷主側倉庫の作業のオペレーション変更(千葉) ○ピッキング作業の導線や担当分野の見直し、台車ピッキングからパレットピッキングへの変更、商品の配置換えなど倉庫内の整理等による作業の効率化(青森、栃木、神奈川、千葉、新潟、富山、石川、静岡、福井、兵庫、島根、岡山、山口) ○梱包から積込みまで全行程を見直し、梱包作業場所を変更(福井)
⑥施設面の改善	<ul style="list-style-type: none"> ○荷積み専用バースの運用の改善やスペースの設置などによる作業の効率化(青森、栃木、神奈川、新潟、富山、石川、静岡、福井、兵庫、島根、岡山、山口) ○倉庫内の保管スペースを見直し、荷役スペースを増加(富山、福井、奈良、島根、岡山)
⑦その他	<ul style="list-style-type: none"> ○復路の貨物を確保することによる運行日数の延長、休憩場所を変更し早期の帰社による自宅での休息に切り替え等により休息期間を確保(北海道、宮城、広島、鳥取) ○GPS運行管理システムの活用や、車両の入場時間・積込開始・終了時間のデータ調査により「見える化」を行い、荷主と実態を共有(茨城、高知)

発荷主との連携事例

①愛媛県にある青果物(みかん)メーカーでは、着地が複数あり、荷待ち時間や拘束時間の長期化等が課題であった。このため、複数の着地での荷卸しから1箇所の着地での荷卸しとなるよう配車計画の見直しを実施した。

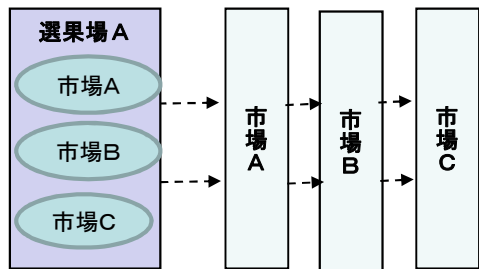
②熊本県にある青果物メーカーでは、着地が複数あり、荷待ち時間や拘束時間の長期化等が課題であった。このため、複数の着地での荷卸しの一部を外部委託となるよう配車計画の見直しを実施した。

事業概要

- ①複数卸しから1カ所卸しへの配車計画による拘束時間の削減
- ②複数卸しから数カ所を外部委託による拘束時間の削減

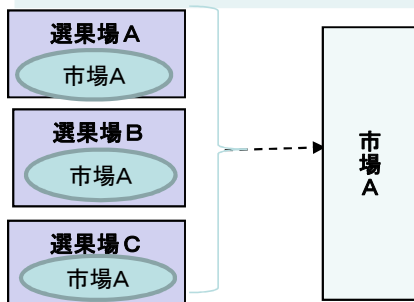
手待ち時間の発生要因

現状、卸し先で数カ所まわるため、その分の輸送時間、荷待ち時間、積卸し時間がかかり、拘束時間が長くなっている。

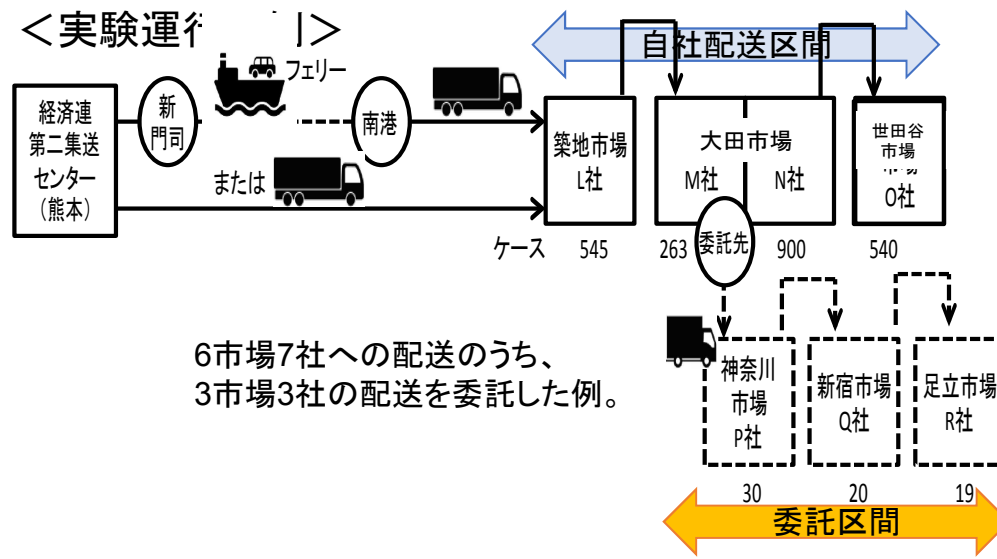


改善への取り組み

発地側にて卸し先が1箇所となるように配車計画を見直し、着側でかかる時間を短縮。



<実験運行>



結果

- ①運行時間の短縮

約 15 時間 10 分

▲約2時間20分

拘束時間の短縮

→ 約 12 時間 50 分

- ②運行時間の短縮(1泊2日)

約 28 時間 33 分

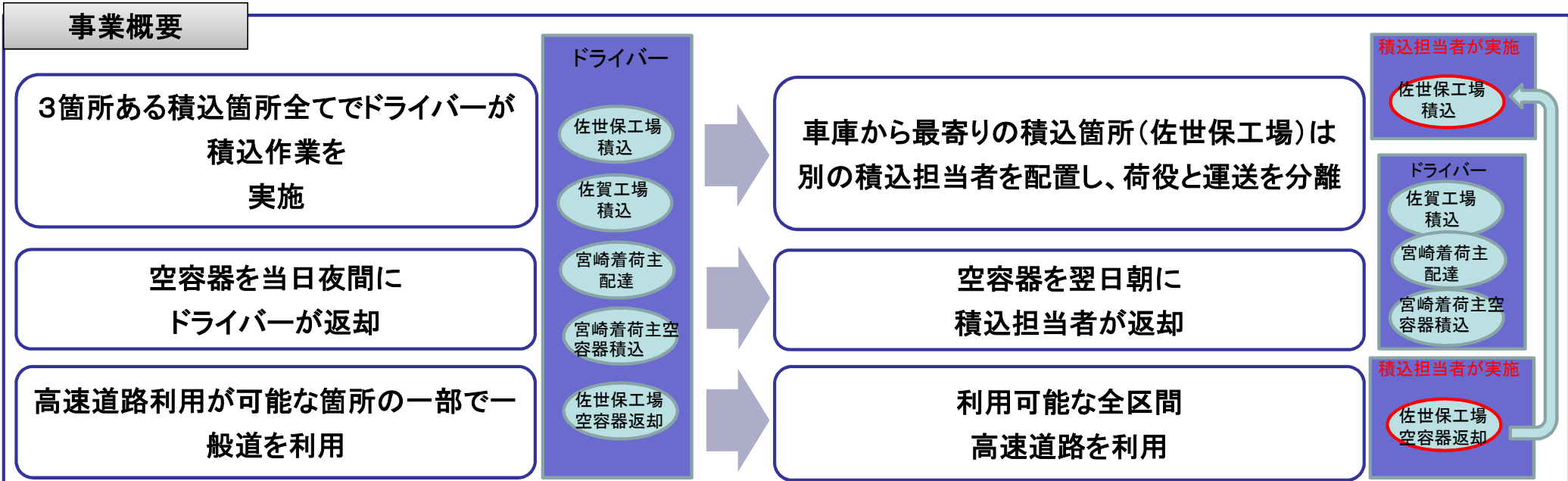
▲約1時間50分

→ 約 26 時間 43 分

発荷主との連携事例

長崎県に工場がある食品製造業者では、パン等の食品を長崎県と佐賀県の工場で積込み、宮崎県の着荷主のところに運送し、そこで空容器を長崎県の工場に返却する一連の輸送を運送事業者へ委託しているが、走行距離の長さや荷役作業・附帯事務の多さから拘束時間の長時間化が課題となっていた。

このため、積込担当のドライバーを集荷先に配置することで荷役と運送とを分離するとともに、高速道路利用可能な区間は全区間で高速道路を利用することにより、拘束時間の削減効果を検証した。



結果

15時間40分

拘束時間の短縮

13時間30分

▲2時間10分
(うち高速道路利用分▲44分)

発荷主との連携事例

和歌山県にある鋼橋、鉄骨の製造メーカーでは、荷種(建設部材)の寸法が過大であることにより高速道路の通行許可が得られず、一般道路でも夜間の通行に限定されていたことから、拘束時間の長期化等の課題があった。このため、高速道路、一般道路ともに24時間通行が可能となるよう荷種の寸法の見直しを行い、運行経路及び運行時間の見直しを実施した。

事業概要

➤ 荷種の寸法の見直し

【設計変更前の寸法(例)】

幅 **3100mm**

高さ **4150mm**(車両への積付後の寸法)

- ・高速道路の通行許可を得られない
(→ 24時間走行できない)
- ・一般道路(時間帯:21時~6時)に限定

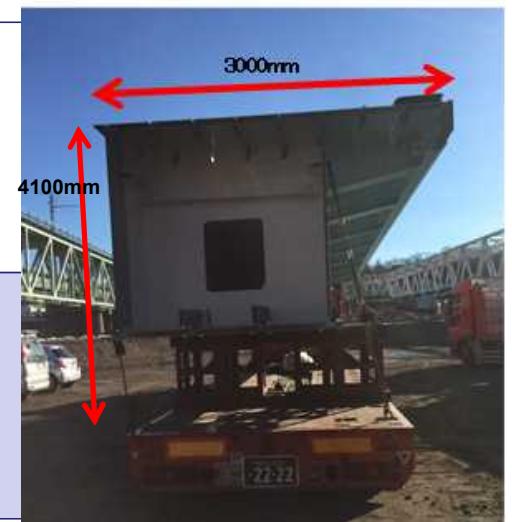
【設計変更】

幅 **3000mm以内(▲100mm)**

高さ **4100mm以内(▲50mm)**

高速道路、一般道路ともに**24時間通行可能となった**

設計変更した建設部材の実際の積載状況



結果

➤ 運行時間の短縮

2泊3日

拘束時間の短縮

1泊2日

▲19時間

発荷主との連携事例

岩手県にある合板メーカーでは、運送事業者への配送先決定連絡が遅く、また荷積みまでの手待ち時間の発生等の課題があった。このため、配送先連絡時間の前倒し及びドライバーの出勤時刻の後倒しによる効果を検証した。

事業概要

➤ 運行依頼の前倒し(A社)

＜現状と課題＞

運行当日に配送先の決定連絡があるため、運行計画が立てづらい

＜対策と効果＞

運行前日の16時までに配送先の決定連絡を行うことで、運行前日の積み置きが可能になるなど計画的な運行が可能に

➤ 出勤時間の後倒し(B社、C社)

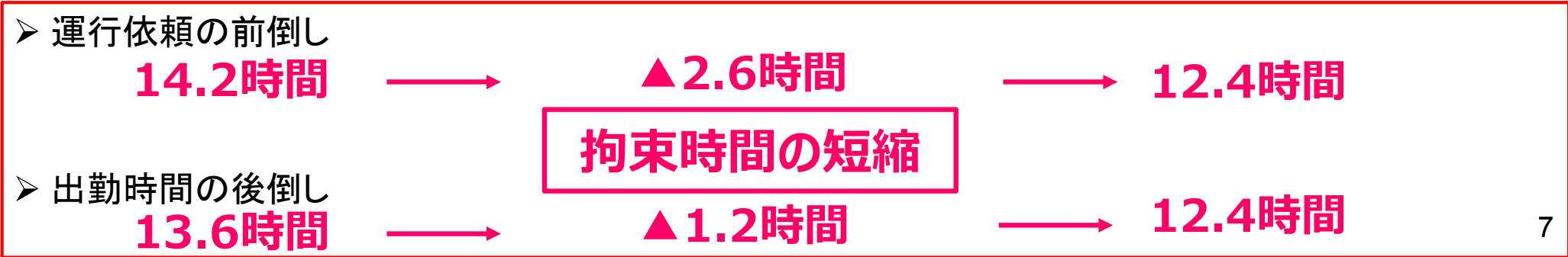
＜現状と課題＞

在庫不足が慢性化し、製品完成まで荷積みができない状況のため、荷積みまでの荷待ち時間が発生

＜対策と効果＞

出勤後すぐに荷積みを開始できるよう、ドライバーの出勤時間を後倒しすることにより、荷待ち時間を削減

結果



着荷主との連携事例

山梨県の食品製造業では、流通センターへの商品配送を運送事業者に依頼しているが、着荷主側の倉庫では到着順の受付対応で荷待ち時間が長く、また手下ろしの荷役のため、ドライバーの拘束時間が長時間化していた。

このため、PCを活用した受付予約システムの活用とともに、パレットの規格を統一化し、発荷主から着荷主まで一貫パレチゼーションによる拘束時間の削減効果を検証した。

事業概要

スケジュールを共有

予約画面(抜粋)

予約編集

予約番号: 10003

お名前: 予約 次郎 様 [非会員]

荷降りし場: 手降りし場

ご予約日: 06/15 (月)

受付可能な時間: 13:00-14:00

オプション

荷降りしパースの指定

Before: 発荷主 → 到着順受付 → 着荷主 (手下ろし・積替え) → 倉庫

After: 発荷主 → 着床時間予約 → 着荷主 (パレット下ろし) → 倉庫

予約受付システムの導入

従来から着荷主が保有し内部用に使用していたトラック予約・受付システムを運送事業者にも開放し、1時間単位の作業枠の予約を可能とした。※実証実験では運送事業者が着荷主に電話連絡し、着荷主が代理入力する方法をとった。

結果

➤ 手待ち時間の削減	4時間	→	▲ 3時間7分	→	53分
			拘束時間の短縮		
➤ 荷役時間の削減	2時間	→	▲ 1時間33分	→	27分

(富山県地方協議会)

区分	名称	所在地	主な荷の種類 (実運送業者以外については 業種を記載すること)	電話番号	担当者職氏名
発荷主	日産化学工業株式会社 富山工場	富山市婦中町笹倉635番地	化学工業薬品、 機能性材料製造業	××-××-××	〇〇 〇〇
元請運送業者	日産物流株式会社 富山支店	富山市婦中町笹倉635番地 日産化学工業(株)富山工場内	自車運送/貨物運送取扱/ 鉄道貨物駅構内入替/化学品充 填・荷造/倉庫管理/構内荷役	××-××-△△	△△ △△
下請運送業者	□□運輸株式会社	富山市	化学品液体輸送	××-××-□□	□□ □□
下請運送業者	▽▽運送株式会社	富山市	化学品一般貨物	××-××-▽▽	▽▽ ▽▽
着荷主					
選定理由等	富山県におけるトラック輸送の実態調査の結果によると長距離輸送を行っている製造業において拘束時間が長いという結果であったことから、県内で影響力のある荷主を含む集団を候補とし、このうち改善の意欲のある集団を選定した。				

※1 「名称」、「所在地」、「主な荷の種類」欄について決まり次第速やかに報告すること。それ以外の項目については追って報告することで差し支えない。

※2 「運送事業者」については、下記記入例を参考に元請、下請(1次、2次等)ごとに記載すること。

※3 「主な荷の種類」については、具体的名称でなくとも積み荷としての特性がわかる様に記載すること。

(記入例)

区分	名称	所在地	主な荷の種類 (実運送業者以外については 業種を記載すること)	電話番号	担当者職氏名
発荷主	(株)〇〇	〇〇	精密機械部品製造業	××-××-××	総務部長〇〇
元請運送業者	(有)△△ Aセンター	△△	倉庫業(ただし一部自社配 送あり)	××-××-△△	業務課長△△
下請運送業者	B貨物	□□	精密部品	××-××-□□	次長□□
着荷主	▽▽ (株) C工場	▽▽	〇〇製品製造業	××-××-▽▽	工場長▽▽
選定理由等	(例1)実態調査結果を踏まえ、地方協議会で検討した結果、本県の主要産業である〇〇の輸送に係る集団を対象とすることが適当であると決定したため。 (例2)〇〇方面への輸送において際だって拘束時間が長い実態が見られるため、当該輸送形態を持つ集団を対象とした。				



時間外労働の上限規制にかかる検討について(概要)

富 山 労 働 局

「働き方改革実現会議」の概要

- ◎ 一億総活躍社会をひらく最大のチャレンジである「働き方改革」について、その実行計画の策定等に係る審議を行うもの。
- ◎ 総理自らを議長、働き方改革担当大臣・厚生労働大臣を議長代理として、関係大臣・有識者（労使双方の代表、専門的知見や現場での活動経験を有する者）が参加。

議長	長 安倍晋三	内閣総理大臣		
議長代理	加藤勝信	働き方改革担当大臣	塩崎恭久	厚生労働大臣
構成員	麻生太郎	副総理 兼 財務大臣	菅 義偉	内閣官房長官
	石原伸晃	経済再生担当大臣	松野博一	文部科学大臣
	世耕弘成	経済産業大臣	石井啓一	国土交通大臣

(有識者)

生稲晃子	女優
岩村正彦	東京大学大学院法学政治学研究科教授
大村功作	全国中小企業団体中央会会長
岡崎瑞穂	株式会社オーザック専務取締役
金丸恭文	フューチャー代表取締役会長兼社長グループCEO
神津里季生	日本労働組合総連合会会長
榊原定征	日本経済団体連合会会長
白河桃子	相模女子大学客員教授、少子化ジャーナリスト
新屋和代	りそなホールディングス執行役 人材サービス部長
高橋 進	日本総合研究所理事長
武田洋子	三菱総合研究所政策・経済研究センター副センター長 チーフエコノミスト
田中弘樹	イトーヨーカ堂 人事室 総括マネジャー
樋口美雄	慶應義塾大学商学部教授
水町勇一郎	東京大学社会科学研究所教授
三村明夫	日本商工会議所会頭

1. 働く人の視点に立った働き方改革の意義

- (1) 経済社会の現状
- (2) 今後の取組の基本的考え方
- (2) 本プランの実行
 - (コンセンサスに基づくスピードと実行)
 - (ロードマップに基づく長期的かつ継続的な取組)
 - (フォローアップと施策の見直し)

2. 同一労働同一賃金など非正規雇用の処遇改善

- (1) 同一労働同一賃金の実効性を確保する法制度とガイドラインの整備(基本的考え方)
 - (同一労働同一賃金のガイドライン)
 - ① 基本給の均等・均衡待遇の確保
 - ② 各種手当の均等・均衡待遇の確保
 - ③ 福利厚生や教育訓練の均等・均衡待遇の確保
 - ④ 派遣労働者の取扱
- (法改正の方向性)
 - ① 労働者が司法判断を求める際の根拠となる規定の整備
 - ② 労働者に対する待遇に関する説明の義務化
 - ③ 行政による裁判外紛争解決手続の整備
 - ④ 派遣労働者に関する法整備
- (2) 法改正の施行に当たって

3. 賃金引上げと労働生産性向上

- (1) 企業への賃上げの働きかけや取引条件の改善
- (2) 生産性向上支援など賃上げしやすい環境の整備

4. 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

- (基本的考え方)
- (法改正の方向性)
- (時間外労働の上限規制)
- (パワーハラスメント対策、メンタルヘルス対策)
- (勤務間インターバル制度)
- (法施行までの準備期間の確保)

- (見直し)
- (現行制度の適用除外等の取扱)
- (事前に予測できない災害その他事項の取扱)
- (取引条件改善など業種ごとの取組の推進)
- (企業本社への監督指導等の強化)
- (意欲と能力ある労働者の自己実現の支援)

5. 柔軟な働き方がしやすい環境整備

- (1) 雇用型テレワークのガイドライン刷新と導入支援
- (2) 非雇用型テレワークのガイドライン刷新と働き手への支援
- (3) 副業・兼業の推進に向けたガイドラインや改定版モデル就業規則の策定

6. 女性・若者の人材育成など活躍しやすい環境整備

- (1) 女性のリカレント教育など個人の学び直しへの支援などの充実
- (2) 多様な女性活躍の推進
- (3) 就職氷河期世代や若者の活躍に向けた支援・環境整備

7. 病気の治療と仕事の両立

- (1) 会社の意識改革と受入れ体制の整備
- (2) トライアングル型支援などの推進
- (3) 労働者の健康確保のための産業医・産業保健機能の強化

8. 子育て・介護等と仕事の両立、障害者の就労

- (1) 子育て・介護と仕事の両立支援策の充実・活用促進(男性の育児・介護等への参加促進)
- (2) 障害者等の希望や能力を活かした就労支援の推進

9. 雇用吸収力、付加価値の高い産業への転職・再就職支援

- (1) 転職者の受入れ企業支援や転職者採用の拡大のための指針策定
- (2) 転職・再就職の拡大に向けた職業能力・職場情報の見える化

10. 誰にでもチャンスのある教育環境の整備

11. 高齢者の就業促進

12. 外国人材の受入れ

13. 10年先の未来を見据えたロードマップ

- (時間軸と指標を持った対応策の提示)
- (他の政府計画との連携)

4. 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

(基本的考え方)

我が国は欧州諸国と比較して労働時間が長く、この20年間フルタイム労働者の労働時間はほぼ横ばいである。仕事と子育てや介護を無理なく両立させるためには、長時間労働を是正しなければならない。働く方の健康の確保を図ることを大前提に、それに加え、マンアワー当たりの生産性を上げつつ、ワーク・ライフ・バランスを改善し、女性や高齢者が働きやすい社会に変えていく。

長時間労働の是正については、いわゆる36協定でも超えることができない、罰則付きの時間外労働の限度を具体的に定める法改正が不可欠である。

他方、労働基準法は、最低限守らなければならないルールを決めるものであり、企業に対し、それ以上の長時間労働を抑制する努力が求められることは言うまでもない。長時間労働は、構造的な問題であり、企業文化や取引慣行を見直すことも必要である。「自分の若いころは、安月給で無定量・無際限に働いたものだ。」と考える方も多数いるかもしれないが、かつての「モーレツ社員」という考え方自体が否定される日本にしていく。労使が先頭に立って、働き方の根本にある長時間労働の文化を変えることが強く期待される。

(法改正の方向性)

現行の時間外労働の規制では、いわゆる36協定で定める時間外労働の限度を厚生労働大臣の限度基準告示で定めている。ここでは、36協定で締結できる時間外労働の上限を、原則、月45時間以内、かつ年360時間以内と定めているが、罰則等による強制力がない上、臨時的な特別の事情がある場合として、労使が合意して特別条項を設けることで、上限無く時間外労働が可能となっている。

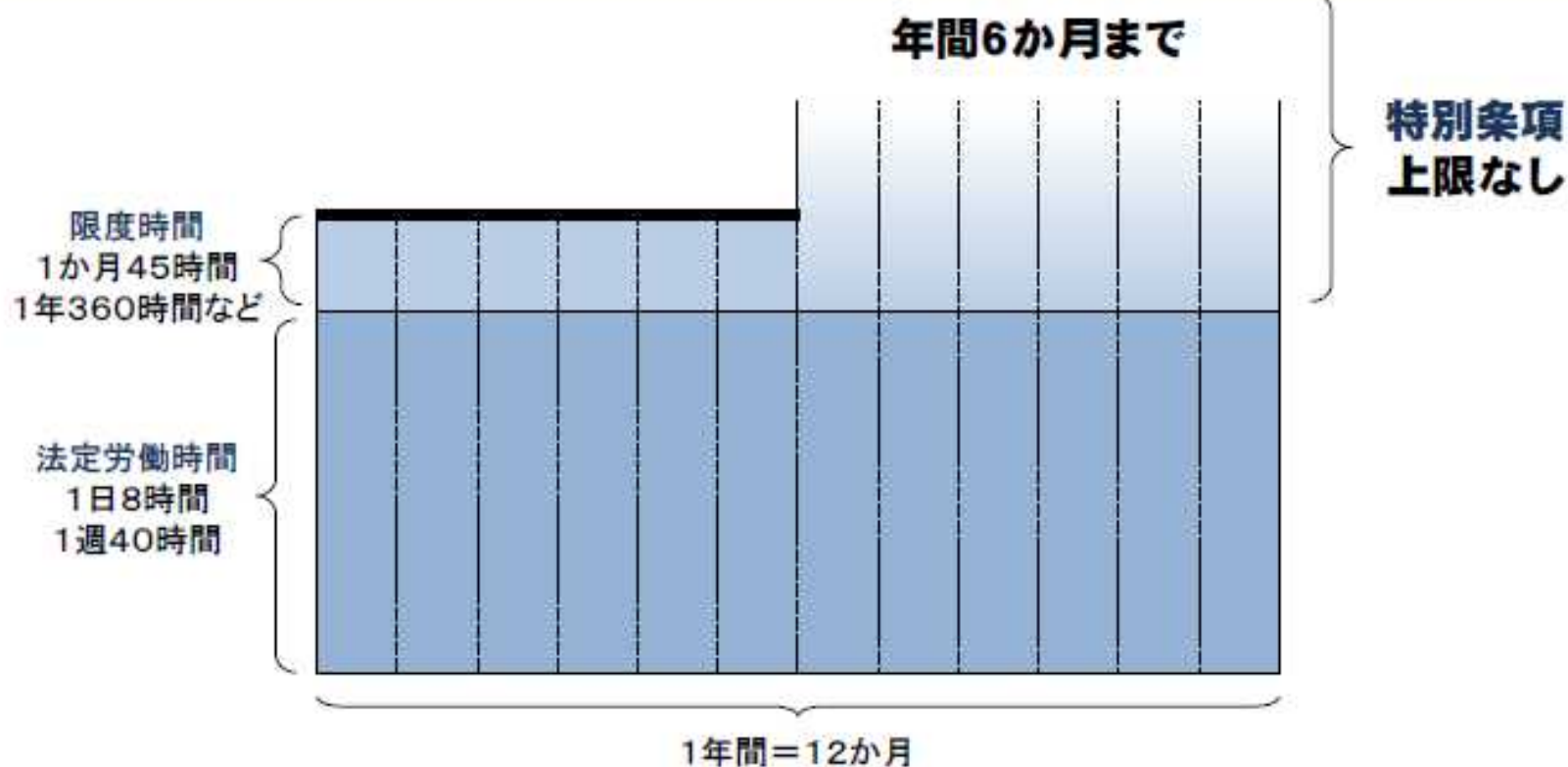
今回の法改正は、まさに、現行の限度基準告示を法律に格上げし、罰則による強制力を持たせるとともに、従来、上限無く時間外労働が可能となっていた臨時的な特別の事情がある場合として労使が合意した場合であっても、上回ることでできない上限を設定するものである。

すなわち、現行の告示を厳しくして、かつ、法律により強制力を持たせたものであり、厳しいものとなっている。

労働基準法の改正の方向性は、日本労働組合総連合会、日本経済団体連合会の両団体が時間外労働の上限規制等に関して別添2のとおり労使合意したことを踏まえて、以下のとおりとする。

③36協定について（制度概要）

- 労働基準法での原則的な労働時間の上限：**1日8時間・1週40時間**【法定労働時間】
- これを延長する場合は、**労使協定(36協定)の締結・届出**が必要
- 36協定での延長時間は、「時間外労働の限度基準」(大臣告示)に規定
 - 「1か月45時間」「1年360時間」等(※)【**限度時間**】
 - ※ 「1日」、「3か月以内の期間」、「1年間」について協定する必要
 - ※ ほかに、「1週間15時間」「3か月120時間」などの限度時間が規定されている
 - ※ ただし、①工作物の建設等の事業、②自動車の運転の業務、③新技術、新商品等の研究開発などの業務は限度時間の適用除外とされている
 - **「特別条項」**を結べば、例外的に限度時間を超えることができる(年間6か月まで)
 - ※**特別条項**について、**その上限時間が規定されていない**



時間外労働の上限規制等に関する労使合意

2017年3月13日

日本経済団体連合会と日本労働組合総連合会は、働き方改革を強力に推し進め、長時間労働に依存した企業文化や職場風土の抜本的な見直しを図ることで、過労死・過労自殺ゼロの実現と、女性や若者、高齢者など多様な人材が活躍できる社会の構築に不退転の決意で取り組む。

両団体は、罰則付きの時間外労働の上限規制導入という、労働基準法 70 年の歴史の中で特筆すべき大改革に合意した。その際、労働組合に属さない労働者の保護や中小・零細企業の対応可能性なども考慮した。

政府には、働き方改革実現会議が近く取りまとめる実行計画に、下記の合意内容を盛り込むことを要望する。

なお、労働基準法は、労働者が人たるに値する生活を充たすうえでの最低基準を定めたものであり、労使はその向上を図るよう努めるべきとされている。特別の事情により「特別条項」を適用する場合でも、上限時間水準までの協定を安易に締結するのではなく、月 45 時間、年 360 時間の原則的上限に近づける努力が重要である。

個別企業労使には、このことをしっかり確認し合いながら、自社の事情に即した時間外労働の削減に不断の努力を求めたい。

記

1. 上限規制

時間外労働の上限規制は、月 45 時間、年 360 時間とする。ただし、一時的な業務量の増加がやむを得ない特定の場合の上限については、

- ①年間の時間外労働は月平均 60 時間（年 720 時間）以内とする
- ②休日労働を含んで、2 ヶ月ないし 6 ヶ月平均は 80 時間（*）以内とする
- ③休日労働を含んで、単月は 100 時間を基準値とする
- ④月 45 時間を超える時間外労働は年半分を超えないこととする

以上を労働基準法に明記する。これらの上限規制は、罰則付きで実効性を担保する。さらに、現行省令で定める 36 協定の必須記載事項として、月 45 時間を超えて時間

外労働した者に対する健康・福祉確保措置内容を追加するとともに、特別条項付 36 協定を締結する際の様式等を定める指針に時間外労働の削減に向けた労使の自主的な努力規定を盛り込む。

(*）2 ヶ月ないし 6 ヶ月平均 80 時間以内とは、2 ヶ月、3 ヶ月、4 ヶ月、5 ヶ月、6 ヶ月のいずれにおいても月平均 80 時間を超えないことを意味する。

2. 勤務間インターバル制度

終業から始業までに一定時間の休息時間を設ける、勤務間インターバル制度を労働時間等設定改善法及び同指針に盛り込む。また、制度の普及促進に向けて、労使関係者を含む有識者検討会を立ち上げる。

3. 過労死等を防止するための対策

過労死等防止対策推進法に基づく大綱を見直す際、メンタルヘルス対策等の新たな政府目標を掲げることを検討する。職場のパワーハラスメント防止に向けて、労使関係者を交えた場で対策の検討を行う。

4. 労働政策審議会における検討

上限規制に関する詳細については、労働政策審議会で検討する。

5. 検討規定

法律施行 5 年経過時において、法律の施行状況や過労死等労災認定の状況、長時間労働の削減状況、企業活動への影響（特に中小・零細企業）などに基づき、労働時間法制のあり方全般について検討を行うこととし、その旨を労働基準法附則に記載する。

以上

一般社団法人日本経済団体連合会

会長 榊原 定征

日本労働組合総連合会

会長 神津 里季生

(時間外労働の上限規制)

週40時間を超えて労働可能となる時間外労働の限度を、原則として、月45時間、かつ、年360時間とし、違反には以下の特例の場合を除いて罰則を課す。特例として、臨時的な特別の事情がある場合として、労使が合意して労使協定を結ぶ場合においても、上回ることができない時間外労働時間を年720時間(=月平均60時間)とする。かつ、年720時間以内において、一時的に事務量が増加する場合について、最低限、上回ることでできない上限を設ける。

この上限について、①2か月、3か月、4か月、5か月、6か月の平均で、いずれにおいても、休日労働を含んで、80時間以内を満たさなければならないとする。②単月では、休日労働を含んで100時間未満を満たさなければならないとする。③加えて、時間外労働の限度の原則は、月45時間、かつ、年360時間であることに鑑み、これを上回る特例の適用は、年半分を上回らないよう、年6回を上限とする。

他方、労使が上限値までの協定締結を回避する努力が求められる点で合意したことに鑑み、さらに可能な限り労働時間の延長を短くするため、新たに労働基準法に指針を定める規定を設けることとし、行政官庁は、当該指針に関し、使用者及び労働組合等に対し、必要な助言・指導を行えるようにする。

(パワーハラスメント対策・メンタルヘルス対策)

労働者が健康に働くための職場環境の整備に必要なことは、労働時間管理の厳格化だけではない。上司や同僚との良好な人間関係づくりを併せて推進する。このため、職場のパワーハラスメント防止を強化するため、政府は労使関係者を交えた場で対策の検討を行う。併せて、過労死等防止対策推進法に基づく大綱においてメンタルヘルス対策等の新たな目標を掲げることを検討するなど、政府目標を見直す。

(勤務間インターバル制度)

労働時間等の設定の改善に関する特別措置法を改正し、事業者は、前日の終業時刻と翌日の始業時刻の間に一定時間の休息の確保に努めなければならない旨の努力義務を課し、制度の普及促進に向けて、政府は労使関係者を含む有識者検討会を立ち上げる。また、政府は、同制度を導入する中小企業への助成金の活用や好事例の周知を通じて、取り組みを推進する。

(法施行までの準備期間の確保)

中小企業を含め、急激な変化による弊害を避けるため、十分な法施行までの準備時間を確保する。

⑧36協定について（限度時間が適用されない場合）

1. 労働基準法の労働時間等に関する規定が適用除外（労働基準法第41条）

- i. 管理監督者、機密事務
- ii. 農業・水産業
- iii. 監視業務、断続的な業務

2. 災害その他避けることのできない場合（労働基準法第33条）

- 労働基準監督署長の許可により、36協定なしで時間外労働が可能

許可基準

- (1) 単なる業務の繁忙その他これに準ずる経営上の必要は認めない
- (2) 急病、ボイラーの破裂その他人命又は公益を保護するための必要は認める
- (3) 事業の運営を不可能ならしめる様な突発的な機械の修理は認めるが、通常予見される部分的な修理、定期的な手入は認めない
- (4) 電圧低下により保安等の必要がある場合は認める

3. 時間外労働の限度基準（大臣告示）において適用除外としているもの

- ① 工作物の建設等の事業
- ② 自動車の運転の業務
- ③ 新技術、新商品等の研究開発の業務
- ④ 労働基準局長が指定する事業・業務（年間の限度時間は適用される）
 - a. 季節による変動（砂糖製造業、年末年始の郵政事業など）
 - b. 公益上の必要（発電用原子炉の定期検査など）

4. その他（労働基準法第60条等）

- 18歳未満については、原則、時間外労働や休日労働をさせられない。（第60条）
- 妊産婦が請求した場合は、時間外労働や休日労働をさせられない。（第66条）

⑨自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

性格

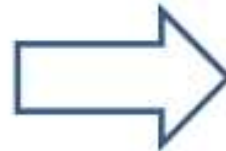
「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)は、トラック、バス、タクシーなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、全ての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間(始業から終業時刻までの時間(休憩時間を含む。))、休息期間(勤務と勤務の間の自由な時間)、運転時間等の基準を、平成元年に、大臣告示として制定。

制定の経緯

- ・ 長時間労働
- ・ 交通事故の増加
- ・ 路面運送における労働時間及び休息期間に関するILO条約の採択(昭和54年)



拘束時間、休息期間等の基準を定めた局長通達の策定(昭和54年)



中央労働基準審議会
における関係労使の議論

自動車運転者労働時間問題小委員会

トラック部会

ハイヤー・タクシー部会

バス部会

通達を大臣告示とすることで労使が合意し、平成元年に「改善基準告示」を策定

※ 制定以降、法定労働時間が段階的に短縮し、週40時間制へ移行するに伴い、内容の見直しが行われ現在に至っている(最終改正:平成12年)。

内容

※労働基準法に加え、以下のような上乗せ規制を実施(ただし、改善基準告示自体に罰則はついていない)

- 拘束時間【始業から終業時刻までの時間(休憩時間を含む。)]
 - 原則 トラック……………1日 13時間 1ヶ月 293時間
 - バス……………1日 13時間 1週間 65時間
 - タクシー(日勤勤務)……1日 13時間 1ヶ月 299時間
- 休息期間【勤務と勤務の間の自由な時間]
 - 原則 継続8時間以上 ※トラック、バスについては運転者の住居地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるように努めること。
- 運転時間
 - トラック: 1日9時間、1週間44時間 / バス: 1日9時間、1週間40時間
- 連続運転時間 トラック、バス:4時間以内

施行

労働基準監督署

関係労使の自主的改善努力と労働基準監督官の臨検監督等による指導。

国土交通省との連携

- ① 労働基準監督署と地方運輸機関との合同による監督・監査。
- ② それぞれの機関が把握した改善基準告示違反事案の相互通報。

国土交通省における取組

過労運転防止の観点から、改善基準告示の内容を国土交通省令に取り込み、事業許可取消処分等の行政処分基準として機能。(トラック:平成13年9月1日～、バス、タクシー:平成14年2月1日～)

(見直し)

政府は、法律の施行後5年を経過した後適当な時期において、改正後の労働基準法等の実施状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に応じて所要の見直しを行うものとする。

(現行の適用除外等の取扱)

現行制度で適用除外となっているものの取り扱いについては、働く人の視点に立って働き方改革を進める方向性を共有したうえで、実態を踏まえて対応の在り方を検討する必要がある。

自動車の運転業務については、現行制度では限度基準告示の適用除外とされている。その特殊性を踏まえ、拘束時間の上限を定めた「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」で自動車運送事業者への監督を行っているが、限度基準告示の適用対象となっている他業種と比べて長時間労働が認められている。これに対し、今回は、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する。5年後の施行に向けて、荷主を含めた関係者で構成する協議会で労働時間の短縮策を検討するなど、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。

建設事業については、限度基準告示の適用除外とされている。これに対し、今回は、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、罰則付き上限規制の一般則を適用する(ただし、復旧・復興の場合については、単月で100時間未満、2か月ないし6か月の平均で80時間以内の条件は適用しない)。併せて、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する。5年後の施行に向けて、発注者の理解と協力も得ながら、労働時間の段階的な短縮に向けた取組を強力に推進する。

医師については、時間外労働規制の対象とするが、医師法に基づく応召義務等の特殊性を踏まえた対応が必要である。具体的には、改正法の施行期日の5年後を目途に規制を適用することとし、医療界の参加の下で検討の場を設け、質の高い新たな医療と医療現場の新たな働き方の実現を目指し、2年後を目途に規制の具体的な在り方、労働時間の短縮策等について検討し、結論を得る。

新技術、新商品等の研究開発の業務については、現行制度では適用除外とされている。これについては、専門的、科学的な知識、技術を有する者が従事する新技術、新商品等の研究開発の業務の特殊性が存在する。このため、医師による面接指導、代替休暇の付与など実効性のある健康確保措置を課すことを前提に、現行制度で対象となっている範囲を超えた職種に拡大することのないよう、その対象を明確化した上で適用除外とする。

(事前に予測できない災害その他事項の取扱)

突発的な事故への対応を含め、事前に予測できない災害その他避けることのできない事由については、労働基準法第33条による労働時間の延長の対象となっており、この措置は継続する。措置の内容については、サーバーへの攻撃によるシステムダウンへの対応や大規模なリコールへの対応なども含まれていることを解釈上、明確化する。

(取引条件改善など業種ごとの取組の推進)

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

自動車運送事業については、関係省庁横断的な検討の場を設け、ITの活用等による生産性の向上、多様な人材の確保・育成等の長時間労働を是正するための環境を整備するための関連制度の見直しや支援措置を行うこととし、行動計画を策定・実施する。特にトラック運送事業においては、事業者、荷主、関係団体等が参画して実施中の実証事業を踏まえてガイドラインを策定するとともに、関係省庁と連携して、①下請取引の改善等取引条件を適正化する措置、②複数のドライバーが輸送行程を分担することで短時間勤務を可能にする等生産性向上に向けた措置や③荷待ち時間の削減等に対する荷主の協力を確保するために必要な措置、支援策を実施する。

建設業については、適正な工期設定や適切な賃金水準の確保、週休2日の推進等の休日確保など、民間も含めた発注者の理解と協力が不可欠であることから、発注者を含めた関係者で構成する協議会を設置するとともに、制度的な対応を含め、時間外労働規制の適用に向けた必要な環境整備を進め、あわせて業界等の取組に対し支援措置を実施する。また、技術者・技能労働者の確保・育成やその活躍を図るため制度的な対応を含めた取組を行うとともに、施工時期の平準化、全面的なICTの活用、書類の簡素化、中小建設企業への支援等により生産性の向上を進める。

IT産業については、平均時間外労働時間を1日1時間以内にするといった業界団体等による数値目標を政府がフォローアップし、長時間労働是正の取組を促す。

トラック運送に係る取引条件改善に向けた取組

**「下請等中小企業の取引条件に関する関係府省等連絡会議
関係の取組みについて」**

会議の目的

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

今後の取組

○価格転嫁等の状況や課題を調査

- ①親事業者など大企業等及び下請事業者など中小企業に対して調査を実施。
- ・業種横断的な調査 ⇒ 中企庁が実施
 - ・個別業種ごとの調査 ⇒ 業所管省庁で適宜実施
(国交省では建設業、トラック運送業、貸切バス事業)



- ②H28.3に調査結果を業種毎にとりまとめ、本連絡会議に報告、公表。

○大企業へのヒアリング

- ①上記調査結果を踏まえ、大企業等に対するヒアリングを実施。
- ・H28.4～5 自動車産業、建設業
 - ・H28.7～8 トラック事業者及び荷主企業



- ②各々、第6回、第7回の本会議において報告。



調査及びヒアリングの結果を踏まえ、価格交渉ハンドブック等の作成、業種別ガイドラインの改訂及び運送業の自主行動計画の策定を検討。併せて、荷主企業や元請企業に対して、不適正な行為を改め、取引条件の改善に協力してもらえよう、働きかけを実施。

会議のメンバー

内閣官房副長官

内閣府副大臣
厚生労働副大臣
経済産業副大臣
国土交通大臣政務官

内閣総理大臣補佐官
内閣官房副長官補

内閣府政策統括官
中小企業庁長官

公正取引委員会事務総長
警察庁、総務省、財務省、
厚生労働省、農林水産省、
環境省、
国土交通省(総合政策局長)

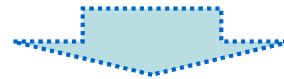
(平成27年12月発足)

トラック運送に係る取引条件改善に向けた取り組み(ロードマップ)

		28年 ～11月	12月	29年 1月	2月	3月	4月	5月	6月
①自主行動計画		根本政務官 から要請	自主行動計画策定					大手を中心に 取組を定着化	
②荷主への働きかけ		ドライバーの 労働時間の周知							
		不適切事例集の 作成	不適切事例集の周知						
		根本政務官 から働きかけ	業種別ガイドラインへの反映 等						
③交渉しやすい環境づくり		ハンドブック作成	ハンドブックの周知・ セミナー開催						
④法令の運用	独禁法	公取への 情報提供	物流特殊指定調査の拡充 (荷主調査・トラック事業者調査)					(必要に応じて事件処理)	
	業種別 ガイドライン	下請ガイドラインの 見直し	トラック事業に係る ガイドラインの改定					ガイドライン定着	
	荷主勧告	運用改善検討	仮運用スタート					本格運用開始	
⑤トラック輸送における取引 環境・労働時間改善協議会		パイロット事業 実施	パイロット事業実施とりまとめ				協議会	パイロット事業 (2年目)	
⑥運賃・料金検討会		運賃・料金のあり方検討(運賃・料金別建て方策等)					とりまとめ		

〈要請理由〉

- 第8回下請取引条件改善に関する関係府省等連絡会議における野上官房副長官からの締めくくり発言によるご指示を踏まえ、トラック運送業においても「自主行動計画の策定」に向けた取組について検討を開始。
- トラック運送業については、荷主との取引だけでなく、下請多層構造など元請と下請における運送事業者間の取引条件の改善に向けた取組みを進めていただくことを目的に、平成28年11月22日(火)、根本国土交通大臣政務官よりトラック運送業界団体に対し、今年度内を目処に「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」策定の要請を行った。



〈要請のポイント〉

- ・アベノミクスを一層加速し、「経済の好循環」の流れをより確かにすることが重要。
- ・元請下請における運送事業者間を含め、トラック運送業における取引条件の改善は喫緊の課題。
- ・また、トラック運送業の下請多層構造にも課題があると認識。
- ・元請事業者となる大手運送事業者が率先して取組を進めることが重要。
- ・今年度内を目途に自主行動計画の策定を要請
- ・なお、取引条件の改善について、関係省庁を通じ、荷主の方々にも働きかける。

出席者

【国土交通省】

根本 幸典 国土交通省大臣政務官
 藤井 直樹 国土交通省自動車局長
 堀家 久靖 国土交通省大臣官房審議官 他

【全日本トラック協会】

(公益社団法人全日本トラック協会物流ネットワーク委員会)
 齋藤 充 日本通運株式会社 代表取締役副社長
 全日本トラック協会物流ネットワーク委員会委員長

植松 満 日本通運株式会社 執行役員
 森 日出男 ヤマト運輸株式会社 取締役常務執行役員
 内田 浩幸 佐川急便株式会社 取締役CSR推進部長
 日比野利夫 西濃運輸株式会社 専務取締役執行役員
 中田 晃 西濃運輸株式会社 執行役員
 山本 浩史 福山通運株式会社 常務執行役員
 赤松 毅 トナミ運輸株式会社 常務取締役
 福本 秀爾 公益社団法人全日本トラック協会理事長

「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」の策定について

- 平成28年11月22日(火)、根本国土交通大臣政務官より、全日本トラック協会の手運送事業者に対し、「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」策定を要請。
- 平成29年3月9日(木) 全日本トラック協会理事会において「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」を承認。

自主行動計画の概要

I. 計画の概要

【1. 計画の目的】

個々の事業者における適正取引推進等のための取組を一層推進させること

【2. 計画を実践する事業者】

全日本トラック協会物流ネットワーク委員会を構成する大手運送事業者19者が実施。

【3. 計画が対象とする取引範囲】

下請法規制対象外の取引についても適用。

【4. 計画取組上の留意点】

本計画に基づき、**平成29年6月末までに各社独自の自主行動計画を策定。**

II. 適正取引推進に向けた重点課題に対する取組事項

【1. コスト負担の適正化】

① 作業内容や時間単価を明らかにし実費を別建てで支払うなど、**附帯作業料、荷待ち料金、高速道路料金等のコスト負担に関するルールの明確化及び燃料・人件費等の上昇分を考慮した負担ルールの設定**

② 運送、取引条件については、**十分な協議**を実施 等

【2. 運賃・料金の決定方法の適正化】

下請事業者の原価を考慮した運賃・料金の設定 等

【3. 契約書の書面化推進】

下請事業者とは基本契約を締結するなど、**原則100%の書面化を実施。** 等

【4. 支払条件の適正化】

運賃・料金の支払いについては、**可能な限り現金払**。また、手形サイトは**将来的に60日を目標として改善**に努める 等

自主行動計画の概要

Ⅲ. 荷主と下請事業者の協働による課題解決に向けた取組事項

【1. 多層化取引に係る取引適正化】

- ① 適正取引や安全義務の観点から、全ての取引について、**原則、2次下請(※)までに制限**
 - ② **改善基準告示違反**の可能性があることを理由に、自社運行せず下請事業者に対して**運送依頼をすることを禁止**
 - ③ **高速道路料金等の実費**について、下請事業者から実運送事業者に対し**支払いが確実になされているか確認** 等
- (※) 例：荷主⇒元請⇒1次下請⇒2次下請

【2. 改善基準告示の遵守及び長時間労働抑制】

- ① **荷主からの運送依頼**を受ける時点で、**改善基準告示を遵守できるかどうか確認**
- ② **改善基準告示を遵守できない事例**が確認された場合、**発着荷主と十分に協議し、改善基準告示の遵守、長時間労働改善**に向けた取組を実施 等

【3. 生産性向上（付加価値向上）】

発着荷主及び下請事業者と連携し、付帯作業時間、荷待ち時間等の課題を整理し、**業務改善**を実施 等

Ⅳ. 下請ガイドラインの遵守

・取引適正化の推進のために、国土交通省、公正取引委員会が策定した各種ガイドライン等を参考に、行動マニュアル、取引・契約に関する社内ルール等の見直し、整備

Ⅴ. 推進体制の整備

【1. 組織体制の整備】 本計画を推進するための責任部署の設置、担当者の配置 等

【2. 人材育成】 本計画の実効性の確保に向け、研修会等を実施

【3. フォローアップ(FU)】

- ① 各社のセルフ・FU：本計画取組事業者は、フィードバック手法等について検討を行い、ルールを整備し、確実に実施
- ② 全日本トラック協会によるFU：中企庁・経産省が定める業種横断的なフォローアップ指針を踏まえ実施 等

【4. 普及啓発】 **19事業者以外**の**大手運送事業者**についても、**本計画を率先して実践**するよう、関係者へ働きかけ

○ 全日本トラック協会物流ネットワーク委員会委員名簿(19事業者)

【北海道】札幌自動車運輸(株)	【新潟県】新潟運輸(株)	【静岡県】近物レックス(株)	【広島県】福山通運(株)
【山形県】第一貨物(株)	【長野県】信越定期自動車(株)	【愛知県】名鉄運輸(株)	【香川県】三豊運送(株)
【東京都】日通トランスポート(株)	【富山県】トナミ運輸(株)	【京都府】佐川急便(株)	【福岡県】(株)博運社
【東京都】ヤマト運輸(株)	【岐阜県】西濃運輸(株)	【大阪府】センコー(株)	【全 国】日本通運(株)
【新潟県】中越運送(株)	【岐阜県】(株)エスラインギフ	【岡山県】岡山県貨物運送(株)	

① 価格交渉ハンドブック・リーフレットの作成・周知

トラック運送事業者のための
価格交渉
ノウハウ・ハンドブック

働きやすいトラック運送業を目指して!

取引条件の改善に向けて法令違反となる取引行為や必要な価格交渉ノウハウを掲載

国土交通省

国土交通省 中小企業庁

運送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?

燃料費・人件費も上がっているのに、運賃・料金を上げてもらえませんか?

燃料費 有効求人倍率

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・料金の見直しの協議を拒んでいませんか。
- 燃料サーチャージの導入要請があつたにもかかわらず、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] 右記までご連絡ください。

国土交通省 中小企業庁

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?

もう1時間以上待っているのに...
もう少し待って

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、荷主警告(※)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。
(※)荷主警告の対象には直轄の運送委託者のみならず、高専主まで含まれます。

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?

- 荷待ち時間の把握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。
- 出発スケジュール等を管理し、計画的に荷物を引き出す。
- 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。

② トラック運送における生産性向上セミナーの開催

トラック運送業の取引条件の改善及び生産性向上に向け、全国9ブロックにおいて、取引上問題となる行為や望ましい取引のあり方、共同輸配送などの生産性向上方策等について紹介するセミナーを2月から開催。

<プログラム>

1. 取引条件の改善と生産性向上方策に向けた政府の取組について
2. 価格交渉について(価格交渉ハンドブック等の紹介)
3. トラック運送の生産性向上方策(好事例の横展開)
4. 講演: 先進事例に関する荷主講演等

<スケジュール>

- | | |
|--------------------|---------------------|
| 2/14 (火) 東京 (200名) | 2/16 (木) 名古屋 (150名) |
| 2/20 (月) 仙台 (100名) | 2/22 (水) 大阪 (150名) |
| 2/23 (木) 高松 (80名) | 2/24 (金) 広島 (80名) |
| 2/28 (火) 札幌 (100名) | 3/ 2 (木) 福岡 (100名) |
| 3/ 3 (金) 新潟 (80名) | |

○ 協議会における取引環境改善に向けた議論に先立ち、**適正運賃・料金収受に関する議論の論点整理や方向性に関する助言を行う**ための場として、平成28年7月に「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」を設置。第4回の会合を平成29年4月26日に開催。

<第2回検討会の議事>

1. 運賃・料金に関する問題の構造について
2. トラック事業者へのアンケート調査(案)について
3. 運送以外のコストを適切に収受するための方策について

<第3回検討会の議事>

1. トラック事業者へのアンケート調査結果について
2. 運送以外のコストを適切に収受するための方策について
3. 運賃・料金に関する問題の構造について

<第4回検討会の議事>

1. 運送以外のコストを適切に収受するための方策について
2. 運賃のあり方について
3. その他

「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」委員

委員

【学識経験者】

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

【行政】

- ・ 加藤 進 国土交通省自動車局貨物課長
- ・ 川上 泰司 国土交通省総合政策局参事官（物流産業）
- ・ 藤枝 茂 厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
- ・ 正田 聡 経済産業省商務流通保安グループ物流企画室長

オブザーバー

【荷主】

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

【トラック運送業】

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

1. 調査目的

トラック事業における適正運賃・料金収受に向けた方策について検討を行うため、トラック運送事業者の運賃・料金の収受の実態及び収受ができていない原因等を把握することを目的とする。

2. 調査手法

Webアンケート及び郵送により調査を実施

3. 調査対象者

- ①各地方トラック協会役員・青年部会（約780者）
- ②全日本トラック協会が実施する景況感調査等の協力者（約1,000者）
- ③その他（全日本トラック協会を通じて会員に協力を呼びかけ）

4. 調査内容

次項調査項目のとおり

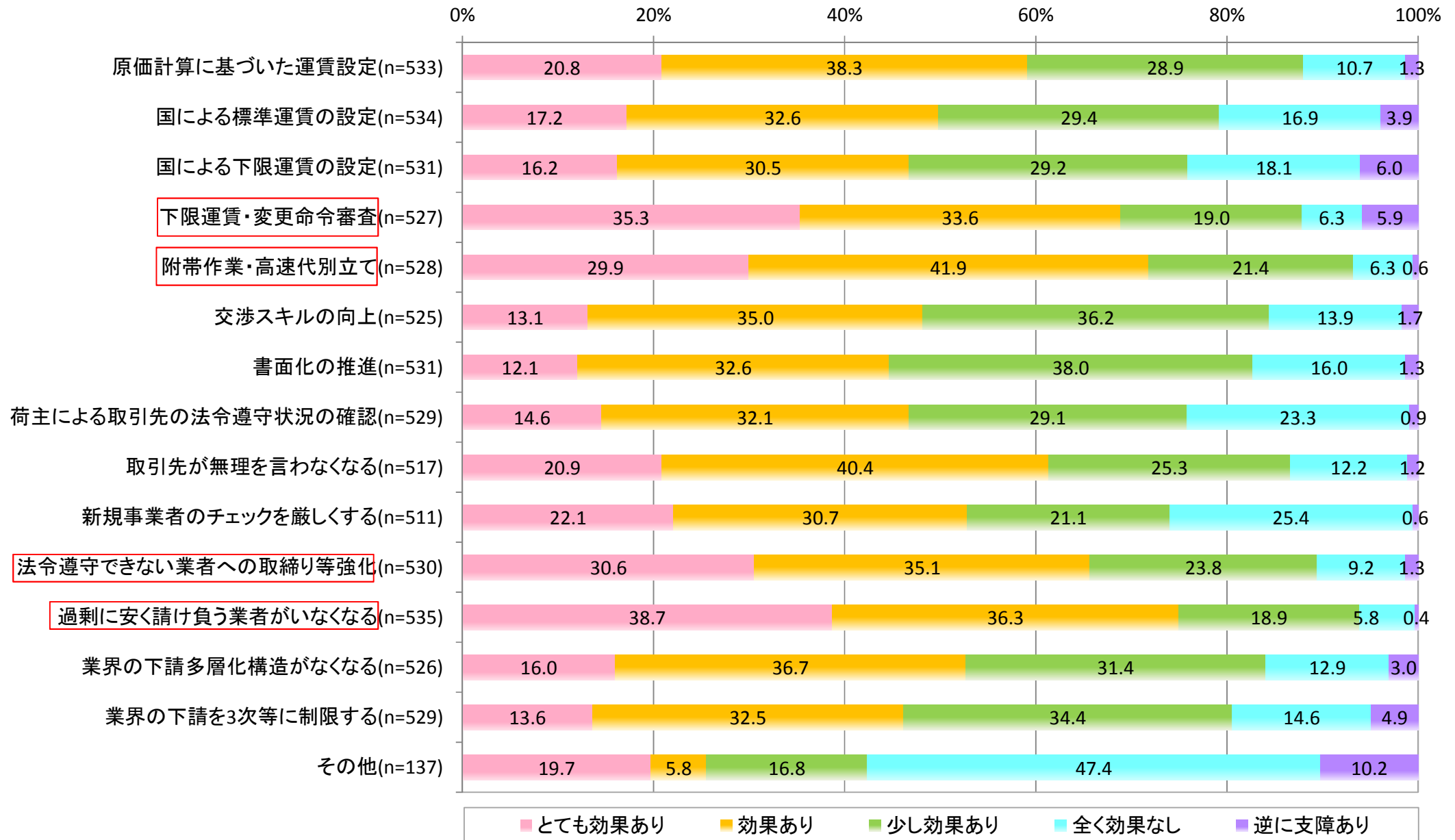
5. 調査時期

28年12月26日～29年1月31日

1. トラック事業者の概要(所在地、保有車両数、売上高の一番高い輸送品目等)
2. 売上高の一番高い輸送品目に係る以下の内容
 - 主な運送委託者の属性
 - 取引の立場(何次請けで請け負っているか)
 - 適用している運賃体系
 - 料金・費用の收受状況
 - 運賃・料金の決定方法
 - 契約書面化の状況 等
3. 安全対策、環境対策、人件費にかかるコストの收受状況
 - 十分な支払いを受けているか否か、十分な支払いがない場合の問題点
4. 十分な運賃・料金收受のために効果的と思われる方法(各項目を5段階評価)
 - 運賃設定の方法(原価計算に基づく設定、目安となる標準運賃・下限運賃)
 - 附帯業務費等の料金を運賃とは別建てで收受できる環境をつくる
 - 取引先との交渉スキルの向上、運送契約の書面化
 - 契約時に荷主が委託先の法令遵守状況を確認
 - 事業を開始する際の事前チェックの強化
 - 法令未遵守事業者への指導強化
 - 下請を2次・3次等に制限 等
5. 適正取引推進に係る各種ガイドラインの活用状況(書面化、下請取引、燃料サーチャージ)
6. トラック事業の経営状況
 - 継続的な取引のある運送委託者の数
 - 会社全体の売上高、営業利益、経常利益、トラック事業における売上高、営業利益
 - 利益に影響する大きなコストは何か
 - ドライバーの月あたりの平均賃金、労働時間
 - ドライバーの確保状況 等

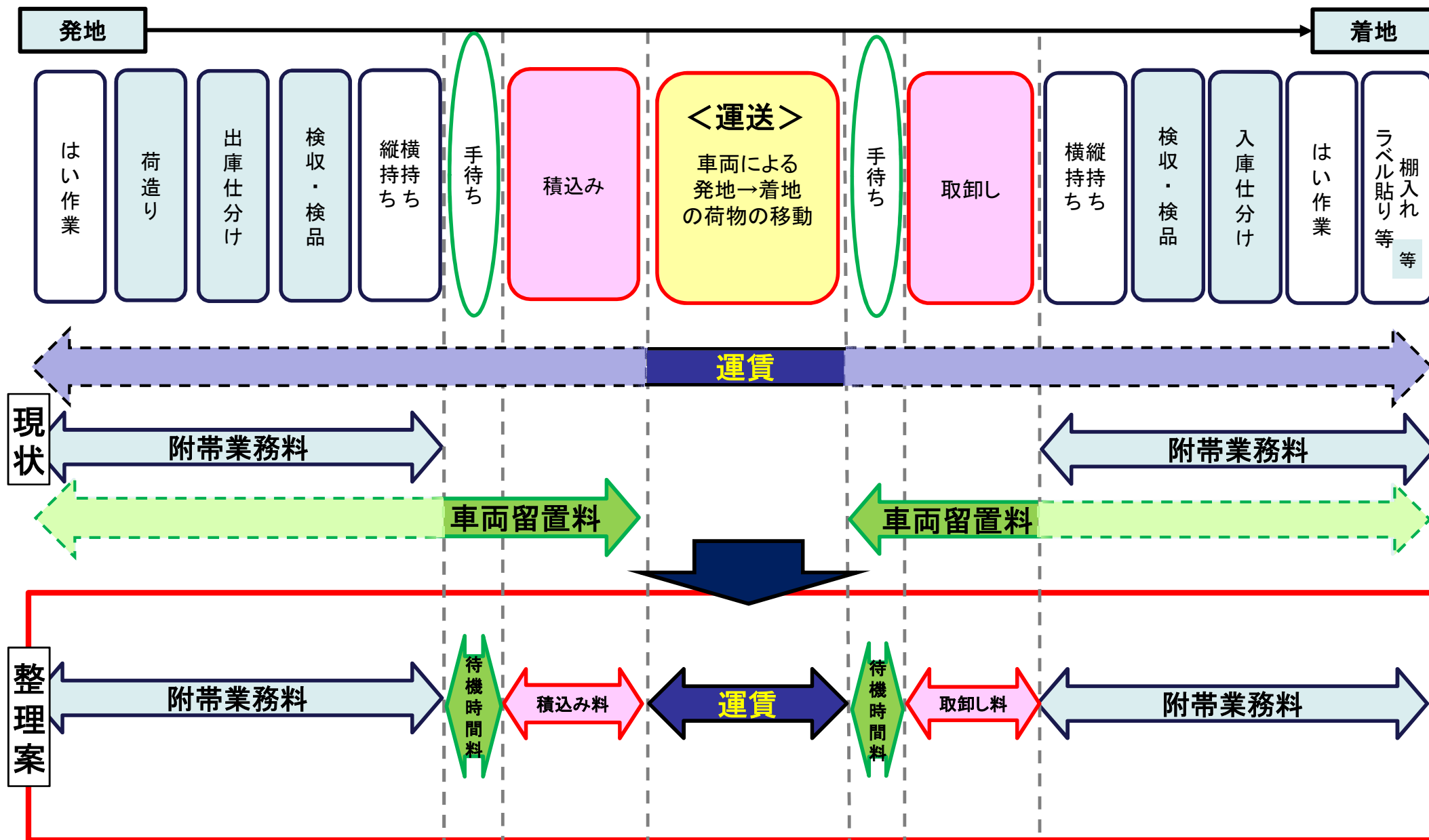
Q49:「十分な運賃・料金の收受」のために、次の方法はどれくらい効果的だと思いますか。(単回答)

Q49 効果的な收受方法



運送及び運送以外の役務への対価について

- 「運賃」は「運送の対価」であることを明確にするため、以下の範囲としてよいか。
- 積み込み・取り卸しの対価は「運賃」とは別としてよいか。
- 「車両留置料」は待機の対価であることを明確にしてよいか。



標準貨物自動車運送約款等の一部を改正する告示案等について（案）

1. 背景

貨物自動車運送事業における適正な運賃・料金の收受等の取引環境の改善に取り組むため、平成27年度に厚生労働省と共同で設置した「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」の下に、「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」（以下「検討会」という。）を平成28年7月に立ち上げ、適正な運賃・料金收受に向けた方策等について検討を進めてきたところ。

同検討会においては本年1月に「トラック運送業における運賃・料金に関する調査」を実施したところであるが、約3割の事業者が附帯業務料、車両留置料（手待ち時間料金）、積込み・取卸し費用が十分に收受できていないという結果となり、十分な收受に向けた対策の必要性が明らかになったところ。

また、十分な運賃・料金の收受のために効果的な方策について聞いたところ、「附帯作業費・高速代」等について「運賃とは別立て」で收受できる環境を作ることが効果的だという意見が約7割に達し、さらに同検討会においても運賃と料金を明確化すべきとご意見をいただいたところである。

については、適正な運賃・料金の收受に向け、標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）の一部を改正するとともに、平成25年5月に策定した「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」及び「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」の一部を改正することとする。

また、「運賃」とは、貨物の運送（場所的移動及び運送に必要な積付け業務）に対する対価とすることを明確にするため、貨物課長通達を発出することとする。

2. 概要

（1）標準貨物自動車運送約款の一部改正

- ア 標準貨物自動車運送約款第8条第1項に規定される運送状等の記載事項について、「待機時間料」、「積込み料」、「取卸し料」等の料金の具体例を規定する。
- イ 貨物の積付けについて、貨物自動車運送事業者の責任において行うことを規定する。
- ウ 貨物自動車運送事業者が料金を收受して積込み又は取卸しを行う場合に、貨物自動車運送事業者の責任において行うことを明確化する。
- エ 発地又は着地における荷待ちに対する対価を「待機時間料」と規定し、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「積込み料」及び「取卸し料」と規定することで、料金の内容を明確化する。
- オ 附帯業務の内容に「横持ち」、「縦持ち」、「棚入れ」、「ラベル貼り」及び「はい作業」を追加する。

（2）標準貨物軽自動車運送約款の一部改正

標準貨物自動車運送約款と同様の改正を行う。

（3）トラック運送業における書面化推進ガイドラインの一部改正

- ア 運送引受書における必要記載事項として、「料金」を追加し、その具体例として「待機時間料」、「積込み料」、「取卸し料」及び「附帯業務料」を規定する。
- イ 必要記載事項の記載要領において、「待機時間料」、「積込料」及び「取卸料」の料金の定義を規定する。
- ウ 附帯業務の内容に「横持ち」、「縦持ち」、「ラベル貼り」及び「はい作業」を追

加する。

エ 運送引受書の基本様式を料金の内容が記載できるよう改正する。

(4) 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一部改正

ア 「運賃」とは、貨物の運送（場所的移動及び、運送に必要な定型的な積付け業務）に対する対価とすることを明確化する。

イ (1)(2)の改正を反映させる。

(5) 貨物課長通達「一般貨物自動車運送事業等における運賃及び料金について（仮称）」の発出

「運賃」とは、貨物の運送（場所的移動及び運送に必要な積付け業務）に対する対価とすることを明確化する。

3. 今後のスケジュール（予定）

公 布	平成29年	7月
施 行	平成29年	10月

トラック運送業における書面化推進ガイドライン(抄)

運送状を活用して運送引受書を作成する基本様式

A. 委託時記載事項 **委託者においてⅠ～Ⅲを示して、受託者に運送を依頼**

		委託日:平成 年 月 日	
運送委託者	名称	電話	
	住所	FAX、E-mail	
			【責任者、担当者名】

Ⅰ 運送業務

積み込み開始日時		積み込み先	
【住所】		【連絡先(電話、担当者)】	
取卸し終了日時		取卸し先	
【住所】		【連絡先(電話、担当者)】	

運送品の概要			
車種		台数	両

Ⅱ 附帯業務

附帯業務内容	
業務日時	
【備考】	

(注)「附帯業務」は、標準貨物自動車運送約款第60条第1項を踏まえた役務(例:貨物の荷造り、仕分け等)であり、「運賃及び料金」の「附帯業務料等」の欄に記載の費用となります。

Ⅲ 運賃及び料金

運賃	円	燃料サーチャージ	円		
有料道路使用料(税込)	円	附帯業務料等	円	車両留置料	円
〇〇料	円				
消費税額	円				
【備考】					
支払日	【毎月 日締め切り、翌月 日払い】		支払方法		

(注)・「運賃」及び「燃料サーチャージ」は、受託者が設定しているものによります。

・「有料道路使用料(税込)」は、通行予定の有料道路の利用料を記載します。

・「車両留置料」は、委託者の都合で貨物の発地又は着地に到着後、留置された時間分について、受託者が設定しているものによります。

・「消費税額」は、法定の税率によります。

・上記のとおり運送を委託します。なお、運賃及び料金に変更が生じる等、本状に記載のない事項が発生した場合は、支払時に双方で決定し精算することとします。

委託者(荷主、元請事業者、貨物利用運送事業者)

B. 受託時記載事項 **上記を応諾の上、受託者において記載**

運送受託者名	名称	電話	
	住所	FAX、E-mail	
			【責任者・担当者名】
【車両番号】		【運転者名】	
【備考】			

・上記のとおり運送を受託します。

平成 年 月 日 運送受託者(貨物自動車運送事業者)

(注1)グレーは、当事者間での必要に応じて記載する任意記載項目欄です。

(注2)運送委託者において発出された運送状にB欄を追記して運送引受書が作成発出される例であるが、運送状については、運送委託者が提出する旨、標準貨物自動車運送約款第8条で規定されています。

(注3)この運送引受書は、国土交通省「トラック運送業における書面化ガイドライン」に基づき発行される書面です。運送委託者がこの書面と相違した運送を強要した場合は、貨物自動車運送事業法第64条に基づく荷主勧告、社名公表が行われる場合があります。