

第7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12月21日(木) 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. パイロット事業の概要及び進捗状況について
2. 取引環境・労働時間改善の取組みについて
3. 今後の取組みについて
4. その他

III. 閉会

【配付資料】

・議事次第 ・委員名簿 ・配席図

資料1 トラック運転者労働条件改善事業 富山県パイロット事業

資料2 トラック運送業の適正な運賃・料金收受について

資料3 荷待ち時間の記録義務付けについて

資料4 ガイドライン(案)について

添付資料① リーフレット(運送約款改正、荷主勧告制度)

添付資料② 標準貨物自動車運送約款改正・業界イメージ向上CMについて

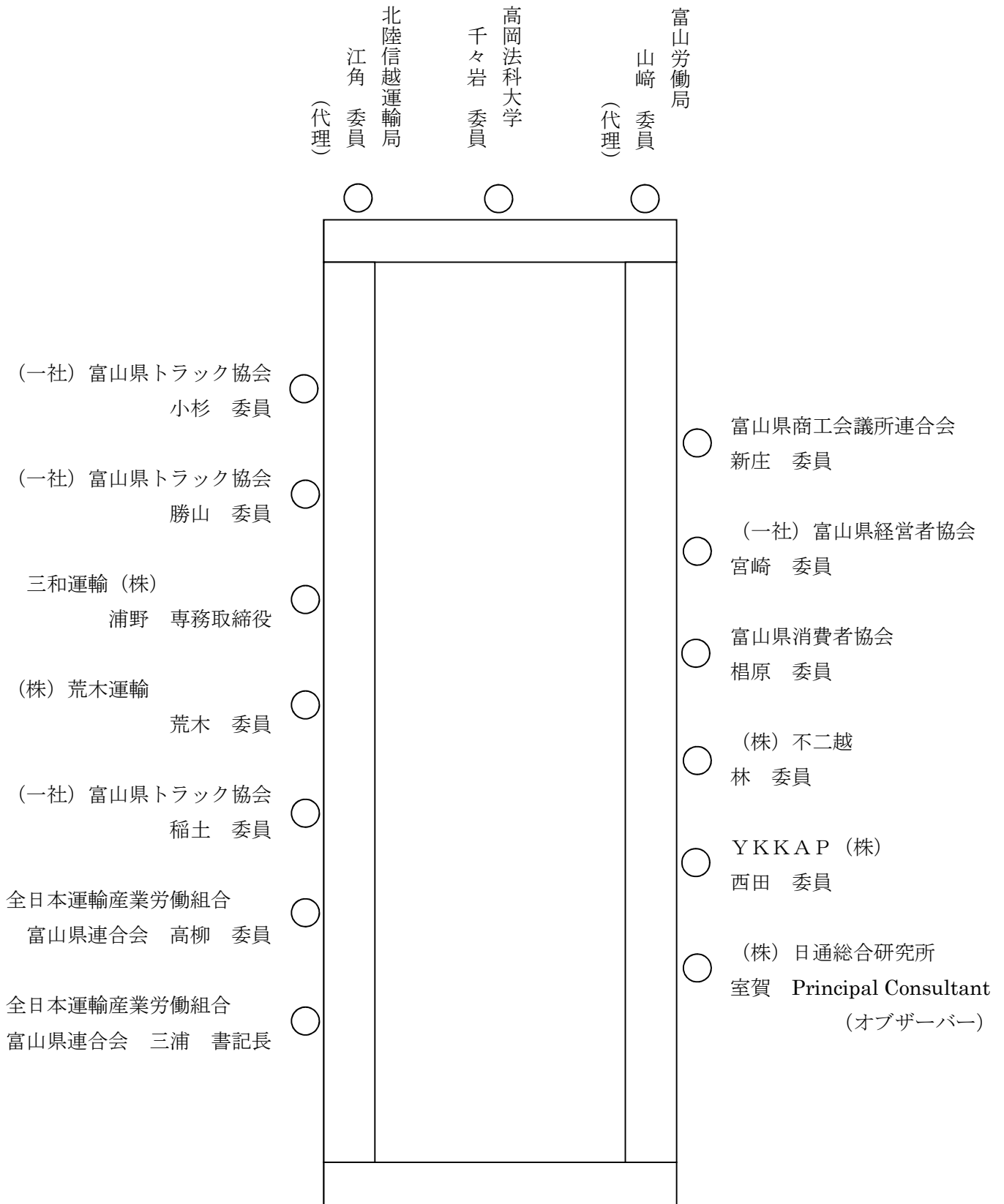
<参考資料>

・自動車運送事業の働き方改革について

第7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	
	宮崎 友之	一般社団法人富山県経営者協会 専務理事	変更
	増川 茂則	富山県中小企業団体中央会 専務理事	欠席
	梶原 真美	富山県消費者協会 事務局長	
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	欠席
	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	欠席
	小森 誠一	テイカ製菓株式会社 取締役購買物流本部長	欠席
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	室賀 利一	株式会社日通総合研究所 Consulting Service Unit Principal Consultant	

第7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





平成 29 年 8 月 4 日
自動車局 貨物 課

トラック運送業の適正運賃・料金収受を推進していきます！

トラック運送事業における適正運賃及び料金の収受を推進するため、標準貨物自動車運送約款等の改正を行います。

国土交通省においては、厚生労働省と共同で平成 27 年 5 月に設置した「トラック輸送における取引環境・長時間労働改善中央協議会」の下に、「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」を昨年 7 月 13 日に立ち上げ、適正運賃・料金収受に向けた方策等について検討をしてきました。

この度、当該検討会の議論を踏まえ標準貨物自動車運送約款の改正等を行います。

1. 標準貨物自動車運送約款等の改正

標準貨物自動車運送約款等について、以下のような改正を行うことにより、運送の対価としての「運賃」及び運送以外の役務等の対価としての「料金」を適正に収受できる環境を整備します。

- (1) 運送状の記載事項として、「積込料」、「取卸料」、「待機時間料」等の料金の具体例を規定
- (2) 料金として積込み又は取卸しに対する対価を「積込料」及び「取卸料」とし、荷待ちに対する対価を「待機時間料」と規定
- (3) 附帯業務の内容として「横持ち」等を明確化 等

2. トラック運送業における書面化推進ガイドラインの改正等

トラック運送業における書面化推進ガイドライン：<http://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf>

※ また、「トラック運送業における下請・荷主適正取引ガイドライン」についても改正を行います。

トラック運送業における下請・荷主適正取引ガイドライン：http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000004.html

3. スケジュール

告示の公布：平成 29 年 8 月 4 日

告示の施行：平成 29 年 11 月 4 日

【問い合わせ先】

自動車局貨物課 尾崎、三浦

TEL：03-5253-8111（内線 41333） 直通：03-5253-8575

FAX：03-5253-1637

○自動車局においては、トラック運送事業者の取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、平成27年度、厚生労働省と共同で、荷主も構成員に含めた「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を設置。

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

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

「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」委員

委員

【学識経験者】

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

【行政】

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

オブザーバー

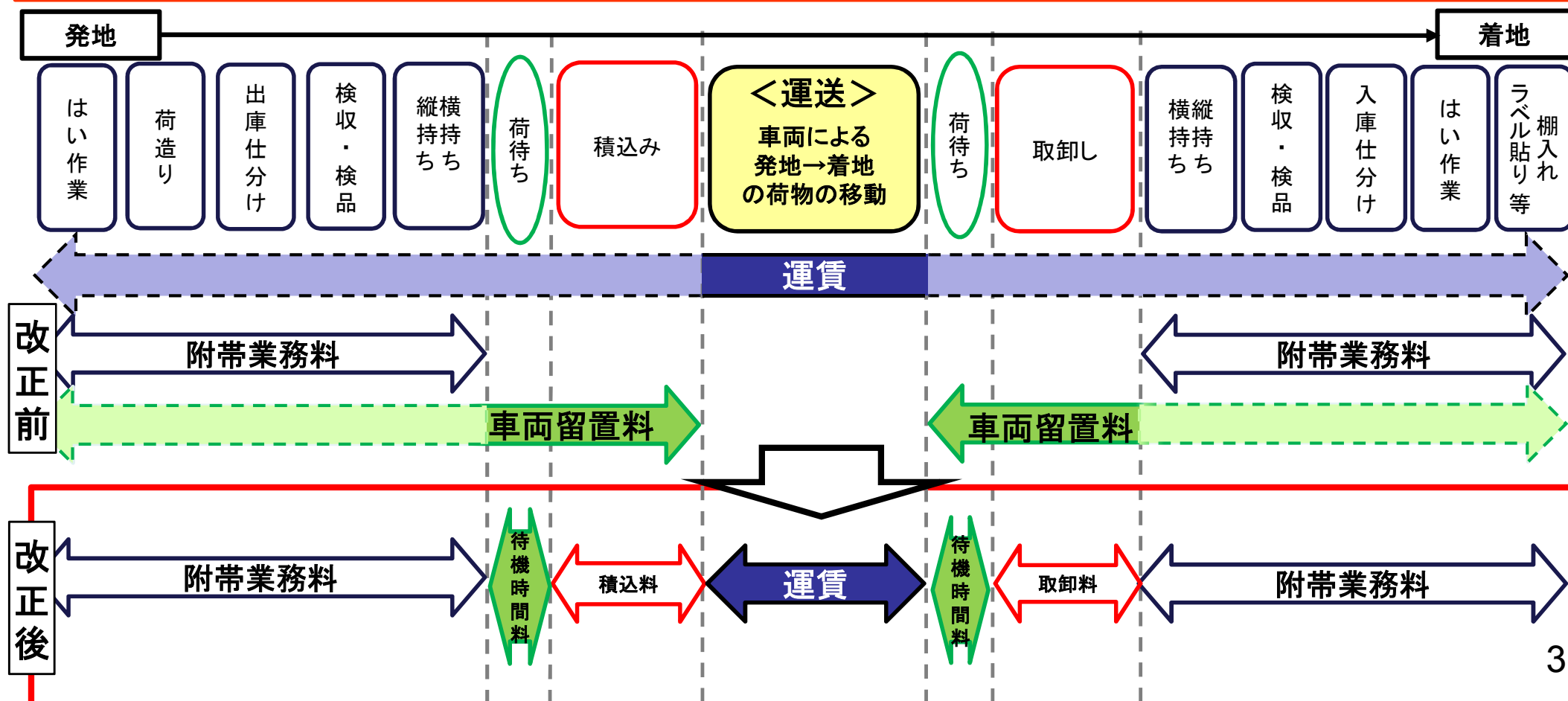
【荷主】

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

【トラック運送業】

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

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



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

トラック事業者へ周知を図るための方策

- 各都道府県トラック協会を通じトラック事業者へ約款改正に係るリーフレット(別添参照)を配布。
- 各都道府県トラック協会が開催している生産性向上セミナーにおいて、約款改正の概要を説明するとともにリーフレットを配布。
- 各運輸支局が開催している地方協議会において、約款改正の概要を説明するとともにリーフレットを配布。
- 各運輸支局窓口にリーフレットを備付け。

荷主に周知を図るための方策

- 各運輸支局から各都道府県の荷主団体に約款改正の概要を説明するとともにリーフレットを配布。
- 各運輸支局が開催している地方協議会において、農林水産省が委員になっていない協議会においては、地方農政局にも協議会への参画を依頼する。
- 経済産業省及び農林水産省より提供いただいた荷主団体等リストに基づき、全日本トラック協会から案内文及びリーフレットを送付。

(一社) 富山県経営者協会、富山県商工会議所連合会、
富山県中小企業団体中央会を訪問し、周知の協力を依頼

平成29年10月18日

.....
..... 殿

北陸信越運輸局富山運輸支局長
田中 篤

一般社団法人富山県トラック協会長
綿貫 勝介

トラック運送業の適正運賃・料金收受の推進について
～標準貨物自動車運送約款の改正等～

平素からトラック運送事業及び運輸行政に対しまして、ご理解とご協力を賜り厚くお礼申し上げます。

人手不足が深刻さを増す中、トラック運送業を含めたサービス業の生産性向上及び中小企業の取引条件の改善は、我が国の重要な課題となっています。

国土交通省と厚生労働省では、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」を共同で設置しており、その下で、「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」が平成28年7月に立ち上がり、適正運賃・料金收受に向けた方策等についての検討がなされてきました。

この度、当該検討会の議論を踏まえ、国土交通省では、標準貨物自動車運送約款の改正等を行い、運送の対価としての「運賃」と運送以外の役務等の対価としての「料金」を明確化し、これを適正に收受できる環境を整備することとなりました。

貴会におかれましては、標準貨物自動車運送約款の改正等の趣旨をご理解いただきますとともに、会員の皆様への周知に、ご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

荷主企業 各位

平成29年11月
国土交通省
(公社)全日本トラック協会

リーフレットの周知のお願い

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、長時間の荷待ちや契約にない附帯作業の要請等により、トラックドライバーの労働環境は厳しく、また、他の産業に比べて低賃金の傾向が見られ、トラックドライバー不足が深刻な課題となっております。

このような状況を踏まえ、厚生労働省、国土交通省及び全日本トラック協会は連携して、経済産業省や農林水産省の協力も得ながら、トラック業界の適正取引の推進並びに長時間労働の抑制に向けて、検討・対策を進めているところです。

国土交通省では、トラックドライバーの低賃金を改善するためには、トラック事業者が適正な運賃・料金を収受することができる取引環境を整えることが重要との観点から、「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」を立ち上げ、その具体的な方策等について検討を行った結果、運賃と料金の範囲を明確化し、運送以外の役務の対価を運賃とは別建ての料金として収受できる環境を整備する必要があるとされたところです。

こうしたことを受け、今般、トラック事業者と荷主の皆様との契約書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・料金を収受するための環境整備を図ったところですが、荷主の皆様にも、今般の「標準貨物自動車運送約款」改正の趣旨及び新たな運賃・料金の収受ルールについて理解を深めていただくことが肝要です。

また、トラックドライバーの長時間労働の改善に向けて、トラック事業者における過労運転などの法令違反行為が、荷主の指示などの主体的な関与によるものと認められるときに、国土交通省が荷主名を公表する荷主勧告についても、勧告の判断基準を明確化したほか、荷主に対し早期に協力要請を行うなどの新たな運用を本年7月から開始しております。

これらについて、国土交通省、全日本トラック協会は、トラック業界における適正取引の推進並びに長時間労働の抑制に向けた取組の一環として、荷主の皆様に向けた「標準運送約款改正」並びに「荷主勧告制度の新たな運用」に関するリーフレットを作成いたしました。

ご多用のところ恐縮ではございますが、何卒趣旨をご理解いただき、社内周知等ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

以上

お問い合わせ
国土交通省 北陸信越運輸局富山運輸支局 輸送・監査部門
電話：076-423-0893

トラックドライバーの長時間労働を改善し、輸送の安全の確保を図るべく、荷待ち時間の実態を把握するとともに、荷待ち時間を生じさせている荷主への勧告等の発動に係る確認の一助等とするため、荷待ち時間記録等を新たにトラック運送事業者に義務付ける省令改正(貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令)を行い、平成29年7月1日から施行しているところ。

○ 改正の概要

(1) 荷待ち時間等の記録の義務付け(輸送安全規則第8条関係)

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

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

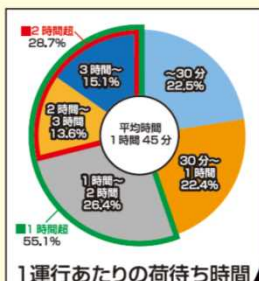
(2) 適正な取引の確保(輸送安全規則第9条の4関係)

輸送安全規則第9条の4では、従前から、輸送の安全を阻害する行為を防止するため、荷主と協力し、適正な取引を確保することを努力義務としているところ、

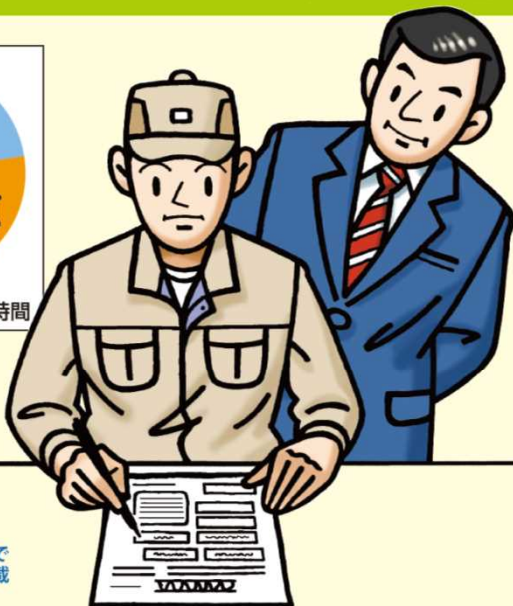
荷主の都合による集荷地点等における待機についても、トラックドライバーの過労運転につながるおそれがあることから、輸送の安全を阻害する行為の一例として加えることとする。

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

トラックドライバーの荷待ち時間削減と適正取引構築のために



出典：「トラック輸送状況の実態調査結果」
(国土交通省、平成27年調査)



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

※デジタコなど他の方法で記録している場合は記載不要です。

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

国土交通省では、今回の一部改正により、荷待ち時間等の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取り組みを促進するとともに、国としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長い荷待ち時間や長時間労働を生じさせている荷主に勧告を行うに当たっての判断材料とします。
ムダな荷待ち時間を減らし、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、荷主都合による荷待ち時間が30分以上あった場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低1年間は保存してください。

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

集貨・荷卸しのパターン例 (サンプル)

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

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

- ⑤ 集貨地点等を出発 (乗務記録記載)

※ 上記の場合、(②-1)+(②-2)=待機時間 40分
「乗務記録記載要件【荷主都合による(荷待ち待機時間 30分以上)】に合致」

記入見本 荷待ち時間記録(例) (平成29年7月12日)

※ 車両総重量8t以上又は最大積載量5t以上の車両が対象

車両番号:()
集貨地点等 (荷積み地 / 荷卸し地 / 附帯業務実施地): (食品 物流センター)

荷主指定の到着時刻 (有る場合)	集貨地点等への到着時刻																		
9時00分	8時00分																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th>荷待ち待機 開始・終了時刻</th> <th>荷主都合による荷待ち待機の合計時間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>②-1 9:00 ~ 9:20</td> <td rowspan="2">時間 40分</td> </tr> <tr> <td>②-2 9:40 ~ 10:00</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <table border="1"> <thead> <tr> <th>附帯業務 開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>③-1 9:20 ~ 9:40</td> </tr> <tr> <td>③-2 10:00 ~ 10:30</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <table border="1"> <thead> <tr> <th>荷積み / 荷卸し 開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>④ 10:30 ~ 11:30</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <table border="1"> <thead> <tr> <th>集貨地点等からの出発時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>⑤ 11時30分</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> </tbody> </table>		荷待ち待機 開始・終了時刻	荷主都合による荷待ち待機の合計時間	②-1 9:00 ~ 9:20	時間 40分	②-2 9:40 ~ 10:00	<table border="1"> <thead> <tr> <th>附帯業務 開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>③-1 9:20 ~ 9:40</td> </tr> <tr> <td>③-2 10:00 ~ 10:30</td> </tr> </tbody> </table>		附帯業務 開始・終了時刻	③-1 9:20 ~ 9:40	③-2 10:00 ~ 10:30	<table border="1"> <thead> <tr> <th>荷積み / 荷卸し 開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>④ 10:30 ~ 11:30</td> </tr> </tbody> </table>		荷積み / 荷卸し 開始・終了時刻	④ 10:30 ~ 11:30	<table border="1"> <thead> <tr> <th>集貨地点等からの出発時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>⑤ 11時30分</td> </tr> </tbody> </table>		集貨地点等からの出発時刻	⑤ 11時30分
荷待ち待機 開始・終了時刻	荷主都合による荷待ち待機の合計時間																		
②-1 9:00 ~ 9:20	時間 40分																		
②-2 9:40 ~ 10:00																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th>附帯業務 開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>③-1 9:20 ~ 9:40</td> </tr> <tr> <td>③-2 10:00 ~ 10:30</td> </tr> </tbody> </table>		附帯業務 開始・終了時刻	③-1 9:20 ~ 9:40	③-2 10:00 ~ 10:30															
附帯業務 開始・終了時刻																			
③-1 9:20 ~ 9:40																			
③-2 10:00 ~ 10:30																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th>荷積み / 荷卸し 開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>④ 10:30 ~ 11:30</td> </tr> </tbody> </table>		荷積み / 荷卸し 開始・終了時刻	④ 10:30 ~ 11:30																
荷積み / 荷卸し 開始・終了時刻																			
④ 10:30 ~ 11:30																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th>集貨地点等からの出発時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>⑤ 11時30分</td> </tr> </tbody> </table>		集貨地点等からの出発時刻	⑤ 11時30分																
集貨地点等からの出発時刻																			
⑤ 11時30分																			

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

※この事例・様式は、見本として示したものです。

荷待ち時間のサンプル調査について

○荷待ち時間のサンプル調査について

荷待ち時間の削減に向けた取組に活用することを目的として、新たに7月から義務付けた荷待ち時間等の記録を基にサンプル調査・分析を実施(荷待ち時間の記録義務付けの対象となっている、荷主の都合で30分以上の荷待ちが発生したものが対象※)。

○調査方法について

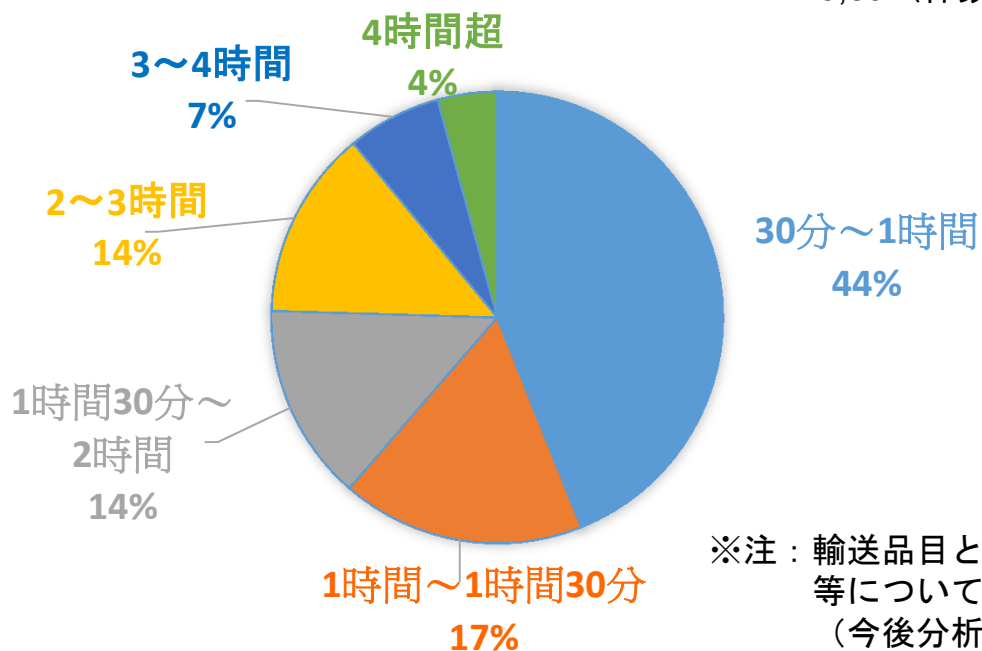
- ・ 調査対象の規模は、全日本トラック協会を通して約5,000者へ調査票を配布
- ・ 7月第1週～第2週の運行について、トラック運送事業者から報告

○調査結果について

- ・ 約300者より、3,892件の回答(上記※)に該当するもの)
- ・ 今回は調査結果の集計の速報であるが、今後、発着地・荷種と荷待ち時間との関連性などについて詳細な分析を行う
- ・ また、これらの結果を元に生産性向上セミナーなどの説明会の場を通じて荷主に働きかけを行う

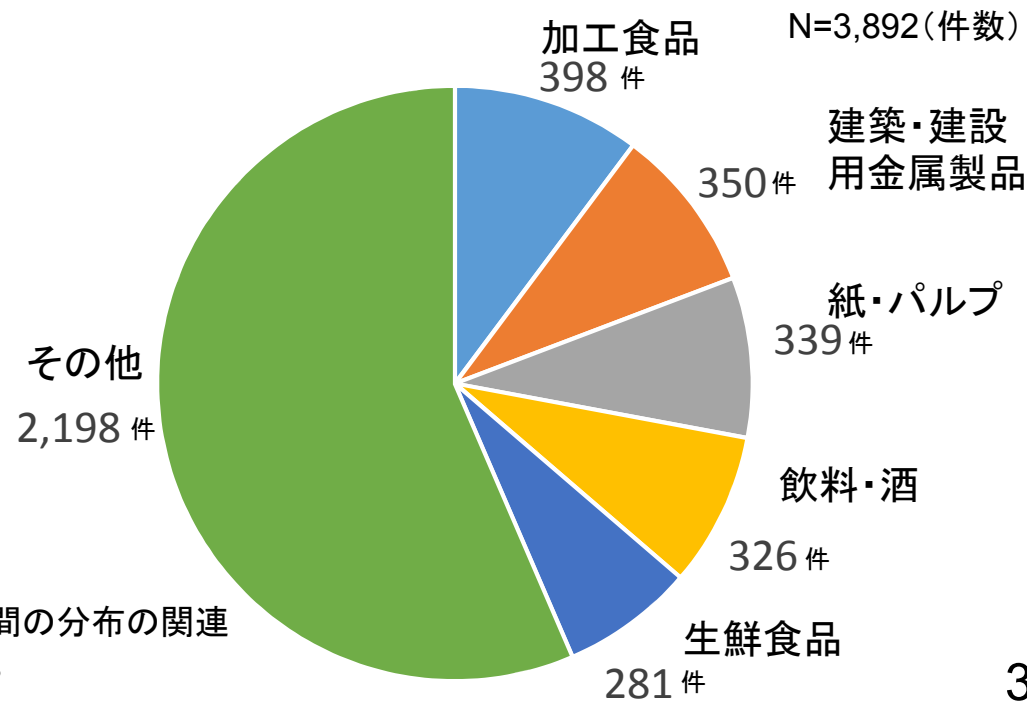
今回のサンプル調査における
1カ所あたりの荷待ち時間の分布

N=3,892(件数)



今回のサンプル調査における輸送品目別件数

N=3,892(件数)



※注：輸送品目と荷待ち時間の分布の関連等については未分析。(今後分析予定)

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

ガイドライン骨子(案)

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

平成28年度パイロット事業を踏まえた課題の例

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

主な課題の例	主な対策の例	実施件数
①集荷・配送の経路等の見直しによる全体の拘束時間の削減	<ul style="list-style-type: none"> ・集荷・荷卸し箇所数の削減 ・集荷と長距離輸送の分離 など 	15
②入出荷情報の事前提供による運行の効率化	<ul style="list-style-type: none"> ・積込み予定時間の事前連絡 ・出荷チェックリストの電子化による事前提供 など 	10
③荷待ち時間の削減	<ul style="list-style-type: none"> ・予約受付システムの活用 ・予冷庫の活用による荷主による荷造りの前日への前倒し など 	8
④荷役作業の効率化	<ul style="list-style-type: none"> ・バラ積みのパレット化 ・荷役場所の集約化、改修・拡張 ・積荷の配送先毎の仕分け など 	22
⑤附帯作業の改善 (検品、ピッキング等)	<ul style="list-style-type: none"> ・重複検品の廃止 ・ピッキングの方法や人員体制の見直し など 	14
⑥施設面の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・入出庫バースの増設 ・倉庫内の保管スペースを見直しによる荷役スペースの拡張 など 	13
⑦その他	<ul style="list-style-type: none"> ・GPS運行管理システムの活用 ・ドライバーごとの拘束時間の見える化による荷主との実態の共有 など 	7

	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		
④長時間労働改善ガイドラインの策定・普及			ガイドラインの策定・普及	
⑤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

基政発 0706 第 1 号
基監発 0706 第 1 号
国自貨第 43 号
平成 29 年 7 月 6 日

都道府県労働局労働基準部監督課長 殿
各運輸局自動車交通部長等 殿

厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
厚生労働省労働基準局監督課長
国土交通省自動車局貨物課長

長時間労働改善ガイドラインの策定に向けた「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」の今後の運営について

中央に設置している「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」
(以下「中央協議会」という。)では、平成 27 年 5 月 11 日付け基発 0511 第 3 号・
国自貨第 13 号『「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」の設置
について」(以下「設置通達」という。)の別添ロードマップのとおり、平成 29 年
度より長時間労働改善ガイドライン(以下「ガイドライン」という。)の策定・普
及に取り組むこととなっている。

当該ガイドラインは、地方協議会(設置通達の前文における「地方協議会」を
いう。以下同じ。)の取組結果等を踏まえて策定されるものであることから、今後
は下記に留意の上、地方協議会の適切な運営に努められたい。

記

1 「働き方改革実行計画」を踏まえた中央協議会におけるガイドラインの策定 について

平成 29 年 3 月 28 日に開催された働き方改革実現会議において、「働き方改
革実行計画」(以下「実行計画」という。)が決定され、労働基準法の改正によ
り時間外労働の上限規制が導入されることとなったが、自動車運転の業務につ
いては、「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。」とされ、「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。」とされたところである。また、ト
ラック運送事業に対しては、「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」等の取組を推進することとされた

ところである（別添1参照）。

さらに、平成29年6月5日に労働政策審議会で取りまとめられた「時間外労働の上限規制等について（建議）」においても、こうした取組を推進することが適当とされ、同年6月29日には、実行計画に盛り込まれた自動車運送事業に係る「関係省庁横断的な検討の場」として、内閣官房副長官を議長とする「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」が開催され、長時間労働を是正するための環境を整備することを目的とした関連制度の見直しや支援措置に関する行動計画の策定等に向けた検討が開始されたところである（別添2参照）。

中央協議会においては、設置通達の別添ロードマップのとおり、平成29年度よりガイドラインの策定に着手することとなるが、当該ガイドラインは、実行計画を着実に推進するため不可欠なものでもあり、トラック運送事業の実態を反映した実効性のあるものとする必要がある。

2 地方協議会における議論の活性化等について

地方協議会の運営状況を見ると、①荷主企業に対するヒアリングを行っているもの、②トラック運送業における課題は、荷主企業等が属する業界によって異なることから、業界団体等にヒアリングを実施し、関係業界の実情や好事例の把握等に努めているもの、③当該都道府県のトラック運送業が抱える問題点を詳しく把握するため、平成27年度に実施した実態調査について独自に詳細な分析を行っているもの、④準中型自動車免許の創設や職場意識改善助成金等の制度・トピックスについて紹介を行っているものなど、独自の工夫により議論の活性化を図っているものが見られる。

については、別添3のとおり地方協議会における取組の好事例を情報提供するので、今後の地方協議会の運営に当たり参考とすること。

また、トラック運転者の長時間労働抑制のためには、荷主となり得る各地域の事業者や消費者の理解が重要であることから、機会を捉えて中央協議会や地方協議会の取り組みを周知するとともに、必要に応じて職場意識改善助成金等の積極的な活用を促すこと。

3 地方協議会事務局における連携について

（省略）

4 地方協議会の積極的な公開について

（省略）

（別添1 省略）

（別添2 省略）

地方協議会における取組事例

項目	実施内容
荷主企業ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 荷主委員による自社商品のトラック輸送の効率化に資する取組についての報告 ➤ 県内の主要産業の荷主による荷待ち時間の削減等の取組に関するプレゼンテーションを実施 ➤ 運輸局が事前に複数の荷主にヒアリングを実施し、各事例から見える長時間労働の原因分析などを報告
業界ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 業界団体、事業者、労働組合等から物流の実情、好事例の報告 ➤ 異なる業界の荷を扱う事業者3者にヒアリングを実施し、業界毎の物流の実態を考察
独自調査・アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 実態調査結果の詳細分析（距離別の高速道路使用状況と荷主からの高速料金収受状況のクロス集計等）や、自由記載欄の整理
制度周知、最近のトピックスの紹介	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 法改正情報（準中型免許の創設等） ➤ 助成金の周知（職場意識改善助成金等） ➤ 「トラック運送における生産性向上方策に関する手引き」及びそこに記載の好事例の紹介
その他	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 独自事業として、K P I 導入調査事業（パイロット事業とは別にコンサルタントを入れ、運送の実態を測る指標を設定し、長時間労働の改善や生産性向上につながるもの）を実施 ➤ 荷主団体宛に、運輸局・労働局連名で、過労運転と労災事故の防止について、協力要請を実施

※ 実施内容の詳細に関する問合せ先

国土交通省自動車局貨物課

電話 03-5253-8111（内線41-332）

■ 放送局

- ◆ 富山テレビ放送 (フジテレビ系)
- ◆ 北日本放送 (日本テレビ系)
- ◆ チューリップテレビ (TBS系)

■ 放送期間

- ◆ 平成29年12月11日(月)～31日(日)

■ 放送本数 (運送約款改正・イメージ向上CMを交互に放送)

- ◆ 15秒CM 計176本

標準貨物自動車運送約款の改正 15秒CM

ナレーター

「平成29年11月4日より



標準貨物自動車運送約款の改正 1 5 秒CM

ナレーター

トラック運送における「運賃・料金」の
收受ルールが変わり、



標準貨物自動車運送約款の改正 15秒CM

ナレーター

「運賃と作業料金や待機料金などの
区別が明確化されました」

「運賃」と「料金」の区別が明確化されました。

運賃	料金
 トラック運送	 仕分け作業などの 付帯業務
	 積み込み・取卸し
	 荷待ち時間

標準貨物自動車運送約款の改正 15秒CM

ナレーター

「荷主の皆様のご理解・ご協力を
お願い致します」

荷主の皆様のご理解・ご協力をお願い致します。



仕分け作業などの
付帯業務



積み込み・取卸し



荷待ち時間

標準貨物自動車運送約款の改正 15秒CM

トラック運送業界では、荷主の皆様、行政、トラック運送事業者などで構成する協議会を中央と全都道府県に設置し、取引環境の改善と長時間労働の抑制のための取り組みを積極的に進めています。

一般社団法人富山県トラック協会

業界イメージ向上15秒CM

先生役 「トラック輸送は日本の生活(暮らし)と
経済を支える」



業界イメージ向上15秒CM

先生役
ライフラインって知ってた？」



業界イメージ向上15秒CM

生徒

「「
「おす
「おご
「おろ
「い
「！」
！」



業界イメージ向上15秒CM

生徒 先生役
「かっ！いっ！」
「いつでも安心安全にお届けします」



生徒 「あっ！」
ナレーター 「日本のライフラインが止まるわけにはいかない」



業界イメージ向上15秒CM

女性ドライバーが生徒に向かって手を振り
生徒も手を振ってそれに応える



業界イメージ向上15秒CM

生徒

「トラック頑張ってる！」



業界イメージ向上15秒CM

ナレーター「富山県トラック協会」



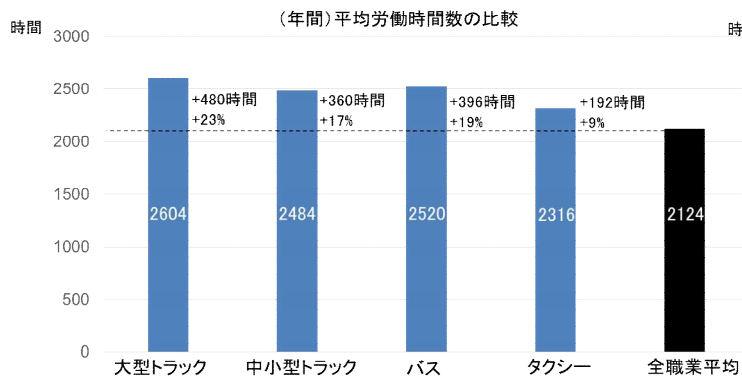
「自動車運送事業の働き方改革」

平成29年12月

自動車運送事業の働き方をめぐる状況

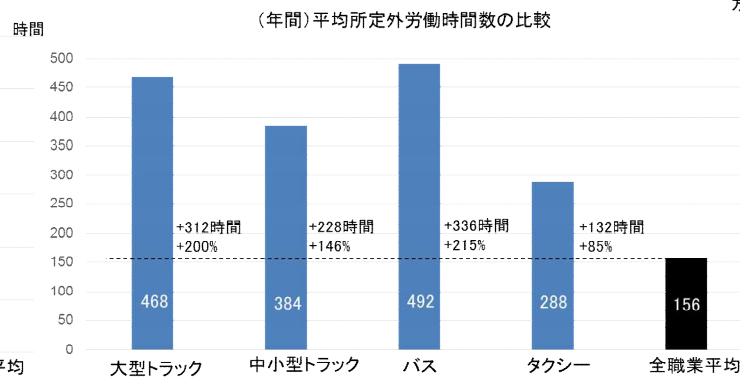
①労働時間

全職業平均より
約1～2割長い。



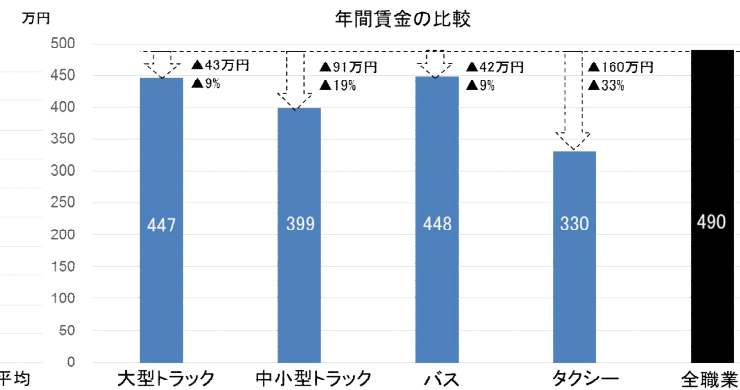
②所定外労働時間

全職業平均の
約2～3倍の長さ。



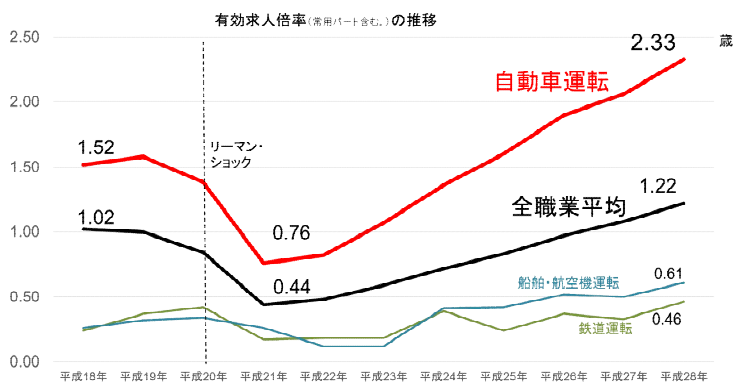
③年間賃金

長い労働時間にも関わらず、約1割～3割低い。



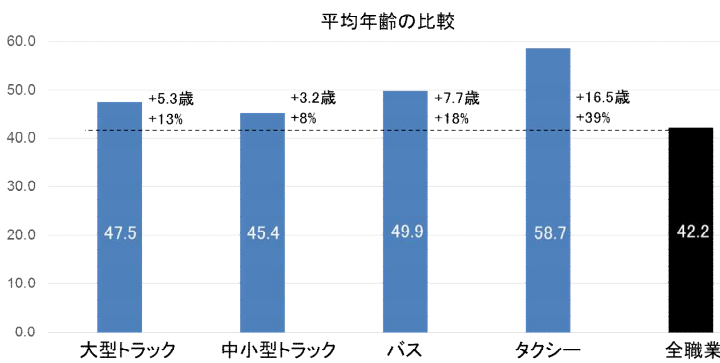
④人手不足

人手不足が年々深刻化。
有効求人倍率は全職業平均の約2倍。



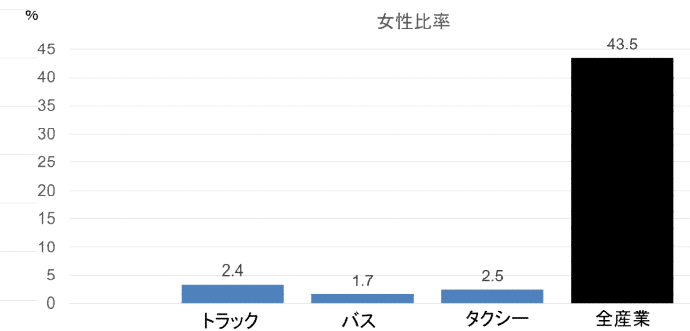
⑤高齢化

全職業平均より
平均年齢が
約3～17歳高い。



⑥女性比率

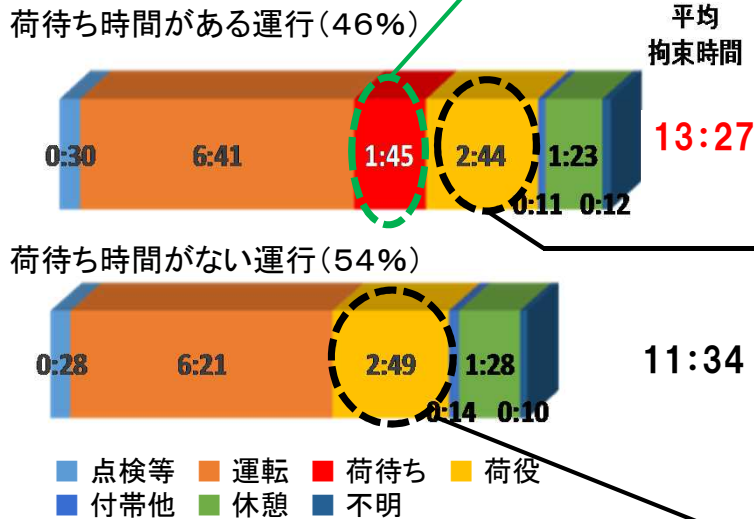
女性比率は全職業平均の1割未満と低い。



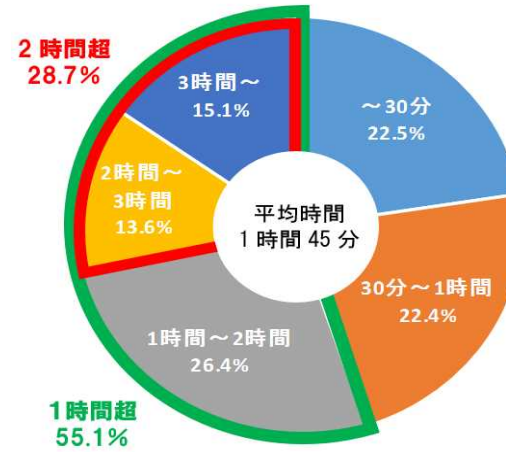
自動車運送事業の課題の例

トラックドライバーの荷待ち時間・荷役時間

1運行の平均拘束時間とその内訳



1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典:トラック輸送状況の実態調査(H27)

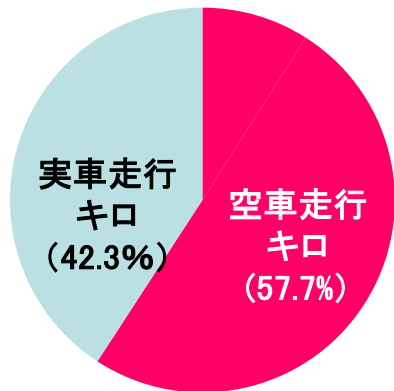
手荷役の例



10トン車に、レタスのバラ積み1,200ケース分(1ケース7～10kg程度)のダンボールを、手積み・手卸している事例。

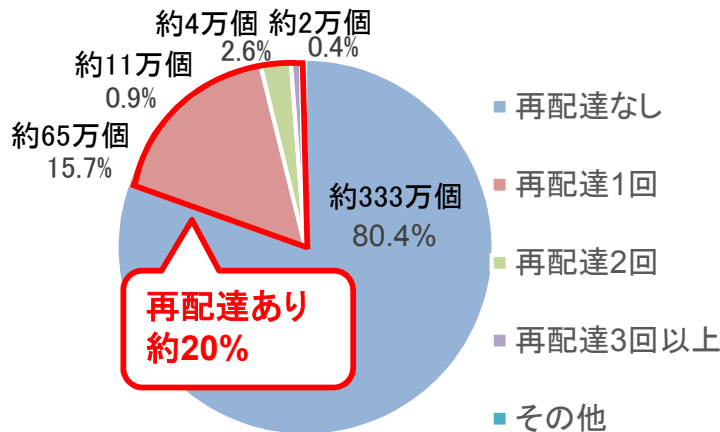
タクシーの空車走行

空車走行と実車走行の割合(全国)



宅配の再配達

配達完了までに要した再配達回数



サンプル個数: 約414万個

(平成26年12月 宅配事業者3社によるサンプル調査)

手荷役と機械荷役

手積み・手卸し
作業時間 **2～3時間/車**



フォークリフトで荷積み・荷卸し
作業時間 **20～40分/車**



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

(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。

(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。

④ 法改正による時間外労働の上限規制の導入（その3）

【働く人の視点に立った課題】

自動車運送事業者において、担い手が不足しており、少ない労働者に負担がかかっている。

建設業における長時間労働については、発注者との取引環境もその要因にあるため、関係者を含めた業界全体としての環境整備が必要。

・産業別年間総実労働時間（2016年）

運輸業	2,054時間
建設業	2,056時間

トラック運送事業者は荷主と比べて立場が弱く、荷待ち時間の負担等を強いられている。

・1運行あたり平均1時間45分の荷待ち時間が発生している（2015年度）

【具体的な施策】

（長時間労働の是正に向けた業種ごとの取組等）

- ・自動車運送事業については、以下の取組を実施する。
 - ① 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。
 - ② 無人自動走行による移動サービスやトラックの隊列走行等の実現に向けた実証実験・社会実装等を推進するなど、クルマのICT革命や物流生産性革命を推進する。
- ・また、特にトラック運送事業において以下の取組を実施する。
 - ① トラック運送事業者、荷主、関係団体、関係省庁等が参画する協議会等において、実施中の実証事業を踏まえて、2017年度～2018年度にかけてガイドラインを策定する。
 - ② 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、以下の取組を実施する。
 - ① 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。
 - ② 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、施工時期の平準化やICTを全面的に活用したi-Constructionの取組、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。

施策	年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度以降	指標
【自動車運送事業】 【トラック運送事業】 長時間労働の是正に向けた業種ごとの取組等 【建設業】	行動計画の策定	行動計画に基づき、関連制度の見直しや支援措置を実施		関係者による取組の促進・深化									現在適用除外となっている事業・業務についても、時間外労働を抑制する法的枠組を構築する。
	無人自動走行機能の様々な類型毎の実証	民間での事業化に向けた準備		サービス地域の拡大 クルマのICT革命・物流生産性革命の更なる推進									
	荷主と連携した協議会パイロット事業の実施、ガイドラインの策定・普及等	ガイドラインの普及・定着、定期的なフォローアップ、取引条件の改善等、トラック運送事業者と荷主が連携した取組への支援											
	荷主や関係省庁等が参加する協議会等において、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を検討	関係者による取組の促進・深化											
	中継輸送の普及促進等、生産性向上のための措置の検討・創設												
適正な工期設定等に向けた環境整備の方策の検討・推進 ・受発注者等からなる協議組織の設置 ・取引条件の改善に向けた取組 ・週休2日工事の実施等	適正な工期の設定・週休2日など休日の拡大を進める												
・施工時期の平準化、ICT土工の推進並びにICT活用工程の拡大(i-Constructionの推進)、書類の簡素化 ・技術者等を確保・育成、効率的な活用を図るための取組の検討・実施等	取組をさらに進める												

開催趣旨

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

検討の視点

1. 生産性の向上

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

2. 多様な人材の確保・育成

- ・ 女性、若者等の就業促進
- ・ 勤務形態の改善 等

3. 取引環境の適正化

- ・ 荷主・元請の協力の確保
- ・ 運賃・料金の適正收受 等

構成

議長	長：野上 浩太郎	内閣官房副長官
議長代理	代理：牧野 たかお	国土交通副大臣
副議長	長：古谷 一之	内閣官房副長官補（内政）
構成員	内閣府政策統括官（経済財政運営担当） 警察庁交通局長 財務省大臣官房総括審議官 厚生労働省労働基準局長 農林水産省食料産業局長 経済産業省大臣官房商務・サービス審議官 国土交通省自動車局長 環境省地球環境局長	

スケジュール

平成29年6月29日	第1回	現状と課題、今後の進め方 等
8月28日	第2回	当面の対応方針として「直ちに 取り組む施策」を取りまとめ

※平成30年春頃までに「行動計画」を策定

トラック・バス・タクシーの働き方改革 「直ちにに取り組む施策」の概要 ー長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセルー

H29.8.28関係省庁
連絡会議取りまとめ

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

「※」を付した施策は強化施策

～クルマの仕事の生産性&職の魅力を高める63施策～

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

このため、**以下の取組を政府を挙げて強力的に推進。**

I. 長時間労働是正のための環境整備

①労働生産性の向上

◎短い時間で効率的に運ぶ一様なムダの解消ー

【警、農、国、環】

「荷待ち時間」削減：トラックの予約調整システムの導入促進☆

「荷役時間」削減：パレット化等による機械荷役への転換促進☆

「宅配の再配達」削減：オープン型宅配ボックスの導入促進 ※

「走行時間」削減：高速道路の有効活用

◎たくさん運んで、しっかり稼ぐ【経、国、環】

ダブル連結トラックの導入促進☆

配車アプリ・スマートメーターによるタクシーの効率配車と新サービス☆

トラック・バス・タクシー事業の「かけもち」制度化☆

◎運転以外の業務も効率化【厚、国】

ICTを活用した運行管理の効率化☆

②多様な人材の確保・育成

◎力仕事・泊まり勤務等からの解放【経、国、環】

荷役の機械化支援☆、トラック・高速バスの中継輸送☆、
SA・PAの大型車駐車マス不足対策

◎誰でも働きやすい職場づくり【厚、国】

女性が働きやすい職場環境の整備

◎免許を取る人を増やす【警、厚】

第二種免許の受験資格の見直しの検討☆、免許取得支援制度の利用促進

③取引環境の適正化

◎荷主・元請の協力の確保【厚、農、経、国】

荷主勧告制度の運用見直し☆、不適切な取引条件の改善に向けた取組

◎運賃・料金の適正收受【国】

荷役等の運送以外の役務の対価の收受対策☆

貸切バス運賃・料金の下限割れ防止対策

II. 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

◎働き方改革の実現に向けた

アクションプランの策定の要請☆【国】

事業者団体に対し、策定・実施を要請

◎ホワイト経営の「見える化」・優遇☆【国】

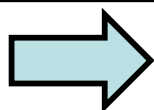
ホワイト経営に取り組む企業が取引先や

求職者に「見える」仕組みや優遇策を検討

◎行政処分の強化☆【国】

過労防止関連違反等に係る

行政処分の処分量定の引上げ



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

- ◆ 国による取組みに加え、**それぞれの業界における働き方改革の実現に向けた機運を高め、その自主的な取組みを加速**することが重要。
- ◆ このため、**9月20日に、石井大臣から、トラック・バス・タクシーの各事業者団体トップに対し、「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の策定を要請**。
- ◆ 大臣からの要請を受け、**各団体は本年度内に「アクションプラン」を策定する旨表明**。



石井大臣から、トラック・バス・タクシーの事業者団体トップに対して、「アクションプラン」策定を要請（9月20日）

パレット化等による機械荷役への転換促進(6)

中継輸送の普及・拡大に向けた検討(34)

- トラックドライバーの長時間労働の削減及び荷役負担の軽減を図る必要がある。
- このため、パレット化等による手荷役から機械荷役への転換を促進する。

【パレット】

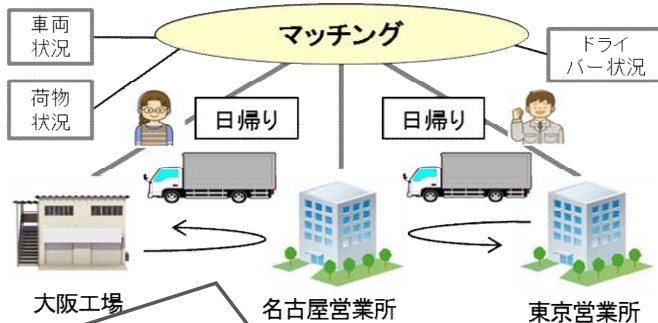


【フォークリフト】

手積み・手降ろしが機械化されることにより、ドライバーの負担軽減に繋がる。

- トラックドライバーの短時間勤務を可能とし、人材を確保する必要がある。
- このため、中継輸送の普及拡大に向けた課題・解決策について検討する。

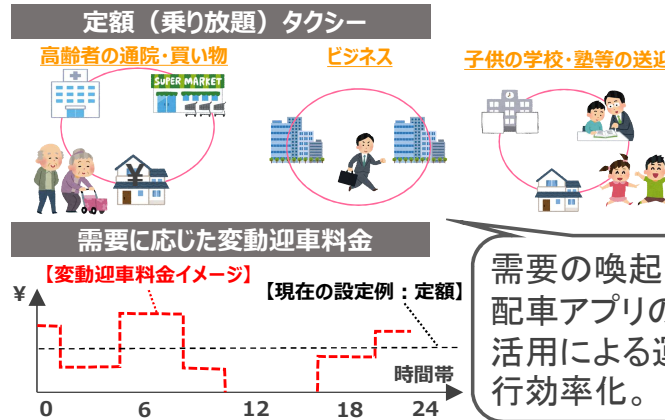
【中継輸送のイメージ】



複数のドライバーが輸送行程を分担することにより、短時間勤務が可能になる。

タクシーの配車アプリを活用した新サービスの導入の検討(20)

- 新サービスによる需要喚起・配車アプリを活用した運行効率化により、ドライバーの労働環境を改善する必要がある。
- このため、定額(乗り放題)タクシーや需要に応じた変動迎車料金等、新サービス導入に向けた検討を行う。



需要の喚起・配車アプリの活用による運行効率化。

運行管理の高度化・効率化に向けた検討(30)

- 地方部におけるバスの運行管理者不足を解消するとともに、バス事業の生産性を向上する必要がある。
- このため、情報通信技術(ICT)の活用等により、安全の確保を図りつつ、過疎地での運行管理等の高度化・効率化を図るための検討を行う。

荷主勧告制度の運用見直し(52)

- 勧告の判断基準の明確化、行政処分の前段階を含む早期の協力要請等の新たな運用により、荷主への働きかけを強化する。

荷役等の運送以外の役務の対価の收受対策(58)

- 運送以外の役務の対価を運賃とは別建てで收受できるように、標準運送約款の改正を行うなど、環境を整備する。

働き方改革の実現に向けたアクションプランの策定の要請(61)

- 事業者団体に対し、荷主の理解の醸成等の環境整備を踏まえつつ、アクションプランを策定・公表・実施することを要請する。

ホワイト経営の「見える化」・優遇(62)

- 長時間労働の是正等に積極的に取り組む「ホワイト経営」に取り組む事業者が取引先等に「見える」仕組み等を検討する。

行政処分の強化(63)

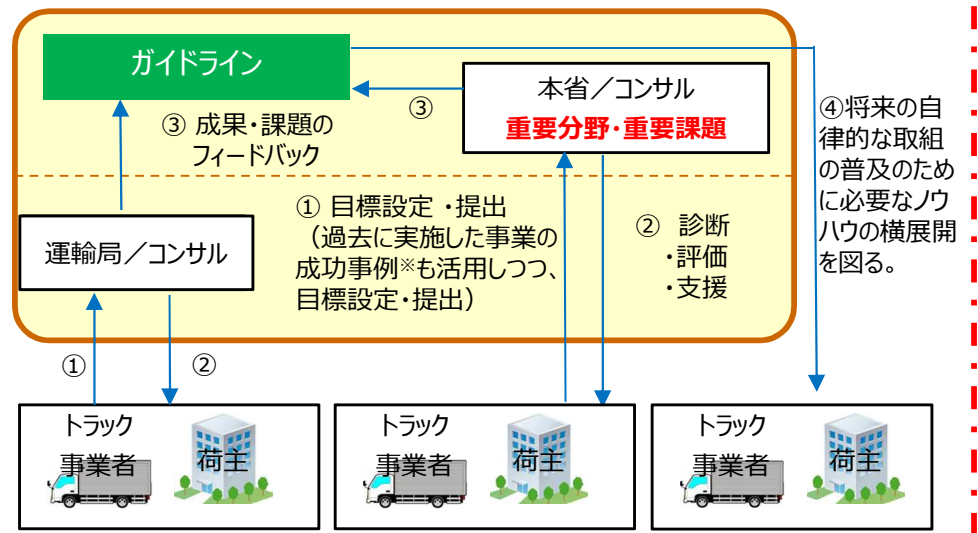
- 過労防止対策等を強化するため、過労運転違反等に係る行政処分の処分量定を引き上げ、過労防止対策等を強化する。

トラック事業における働き方改革の推進に向けた取組

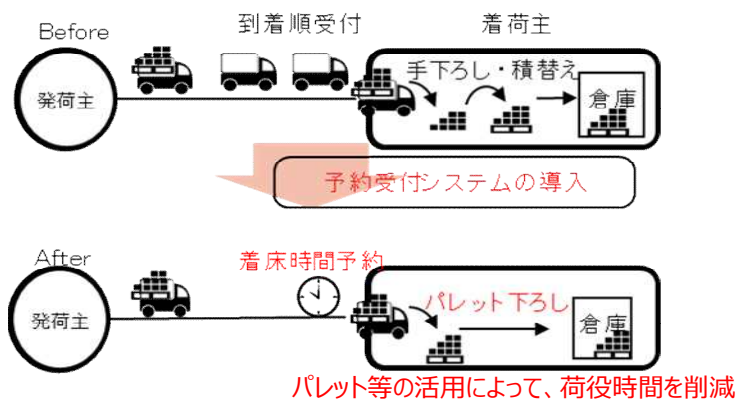
【要求額：200百万円】

- 事業者と荷主の連携による働き方改革・生産性向上を推進するため、物流コンサルタント等の有識者によるコンサルティングを活用し、実証実験を実施。
- 実験の成果を活かして、荷主連携による働き方改革・生産性向上に取り組む機運を高めるとともに、将来の自律的な取組みの普及のために必要なノウハウの蓄積・横展開を図る。

事業イメージ



※過去の実施した事業における成功事例



タクシーサービスの革新

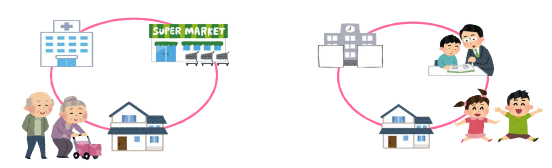
【要求額：40百万円】

定額（乗り放題）タクシー

鉄道の定期券のように、対象者・エリア・時間帯を限定した定額タクシーの実証実験・調査を実施。制度化に向けた検討を行う。

【新規需要の獲得】

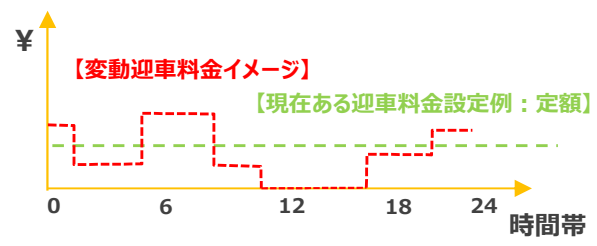
高齢者の通院・買い物 子供の学校・塾等の送迎



割安にタクシーを利用できることによる
利便性向上・需要の喚起

需要に応じた変動迎車料金

タクシーを配車依頼した際にかかる迎車料金について、配車アプリ等を活用し、繁忙時間帯と閑散時間帯で変動する迎車料金の実証実験・調査を実施。制度化に向けた検討を行う。



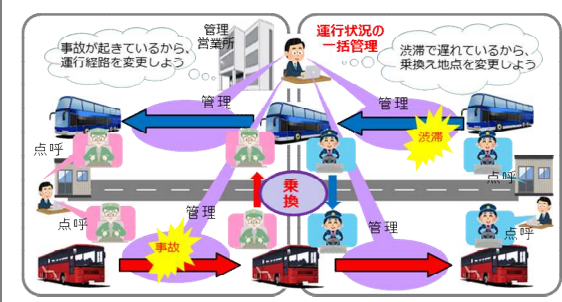
繁忙時間帯の労働環境改善・
納得感のある料金設定、利便性向上

バス事業の生産性向上

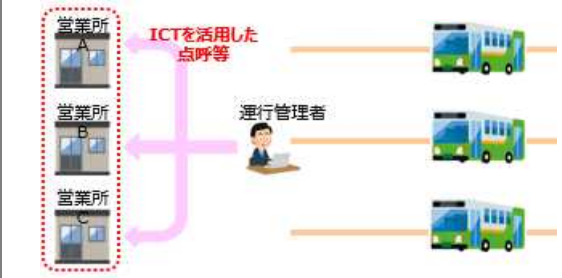
【要求額：25百万円】

運行管理の高度化

ICT技術等の活用により、運行管理業務を合理化し、安全の確保を図りつつ、サービスの向上・人材確保を促進するにあたり、2タイプの実証実験を行う。



①管理営業所による運行中の運行管理（運行経路の変更等）の一体化



②過疎地等における運行開始・終了時の運行管理（点呼等）の集約合理化

大型車ドライバー融通のモデル事業

地域間における閑散期の違い等によるドライバー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のモデル事業を行う。