

第11回「トラック輸送における取引環境・労働時間改善 長崎県地方協議会」

トラック運送業界をとりまく最近の状況について

令和元年10月18日(金)

九州運輸局 自動車交通部 貨物課



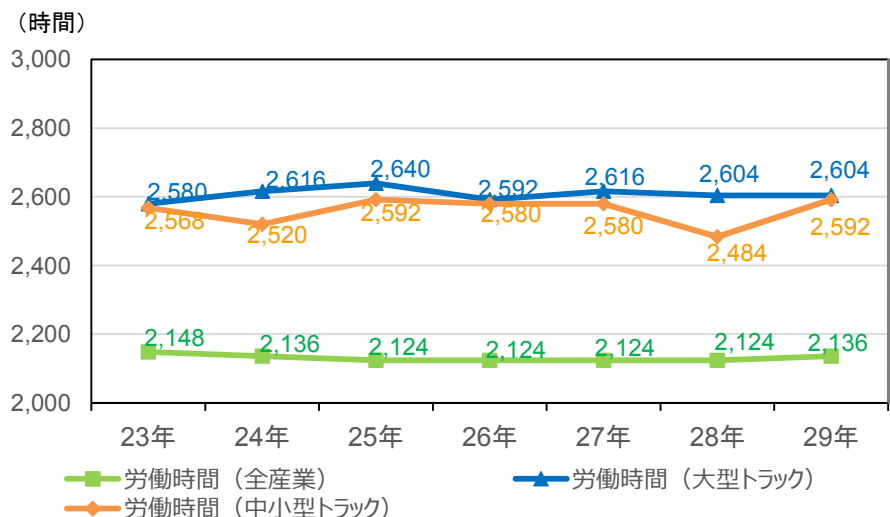
目 次

1. トラック産業の現状について 1
2. 自動車運送事業の働き方改革について 5
3. 取引環境・労働環境改善のための取り組みについて 20

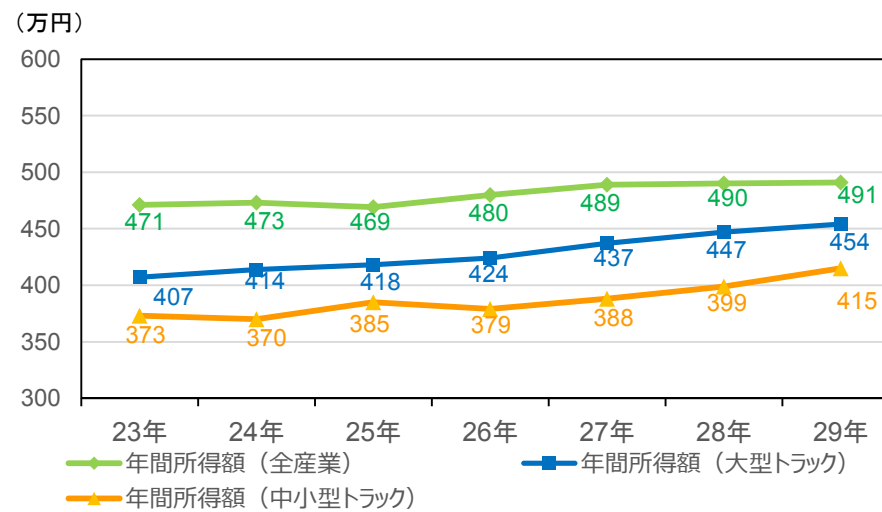
1. トラック産業の現状について

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

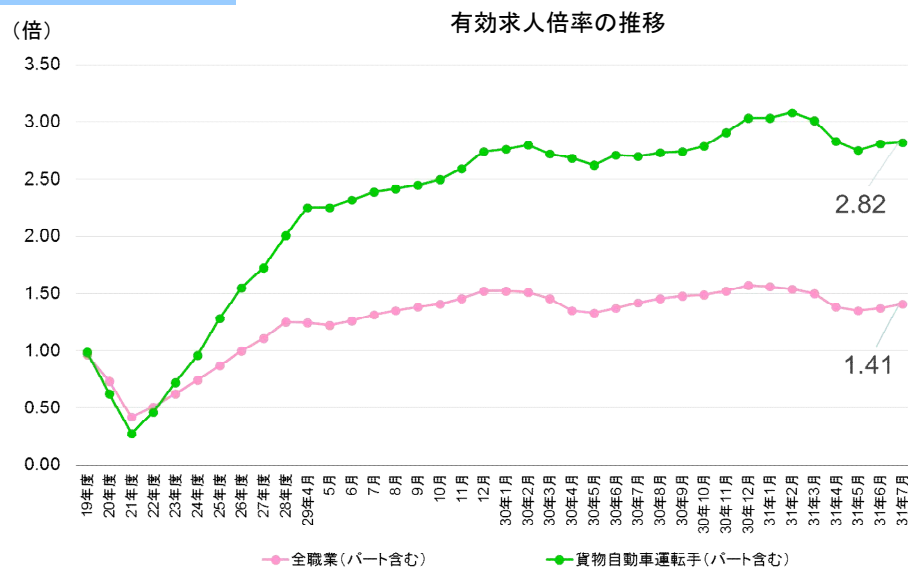
①労働時間 全職業平均より約2割長い。



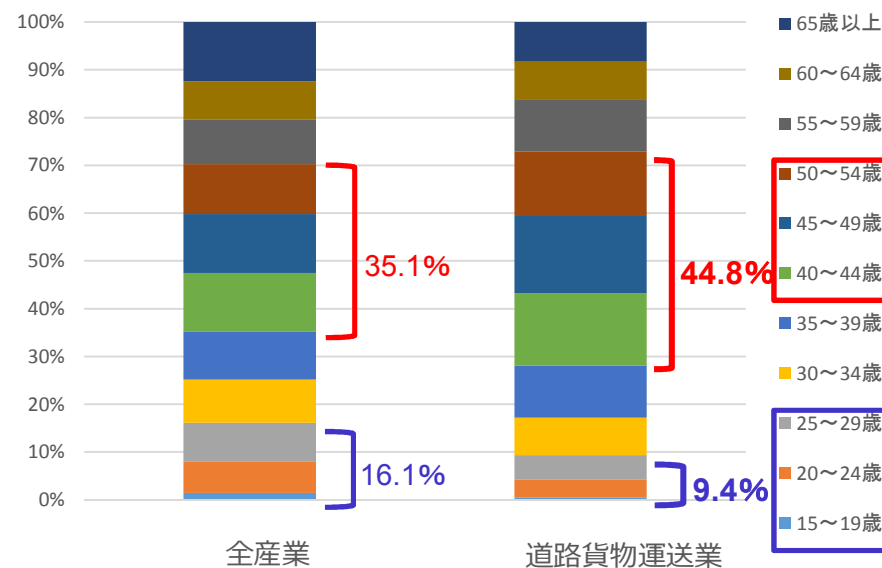
②年間賃金 全産業平均より約1割～2割低い。



③人手不足 全職業平均より約2.0倍高い。



④年齢構成 全産業平均より若年層の割合が低く、高齢層の割合が高い。

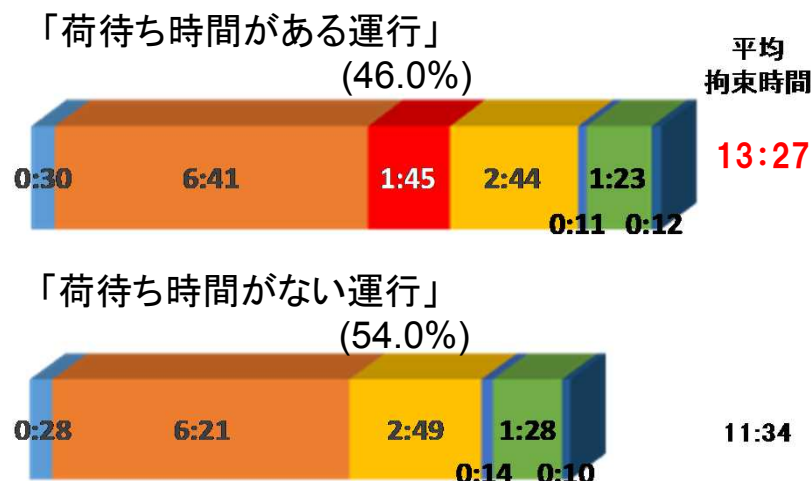


(出典) 厚生労働省「平成29年賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

トラックドライバーの労働条件

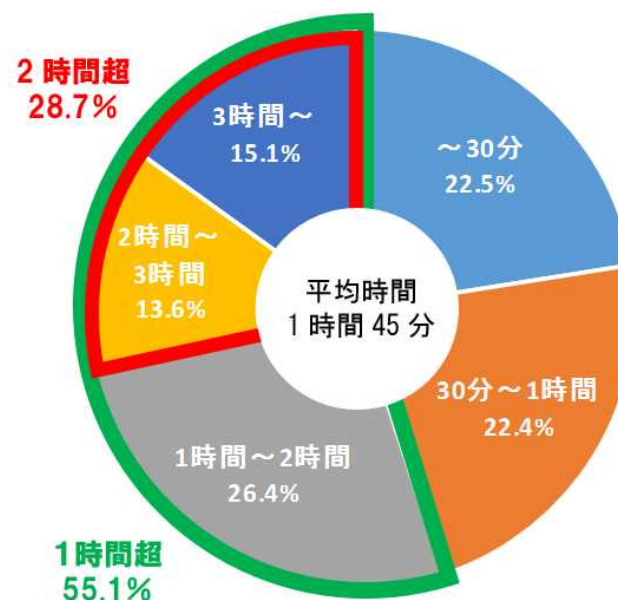
- ▶ トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、荷主庭先での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- ▶ 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳
(荷待ち時間の有無別)



■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待 ■ 荷役
■ 付帯他 ■ 休憩 ■ 不明

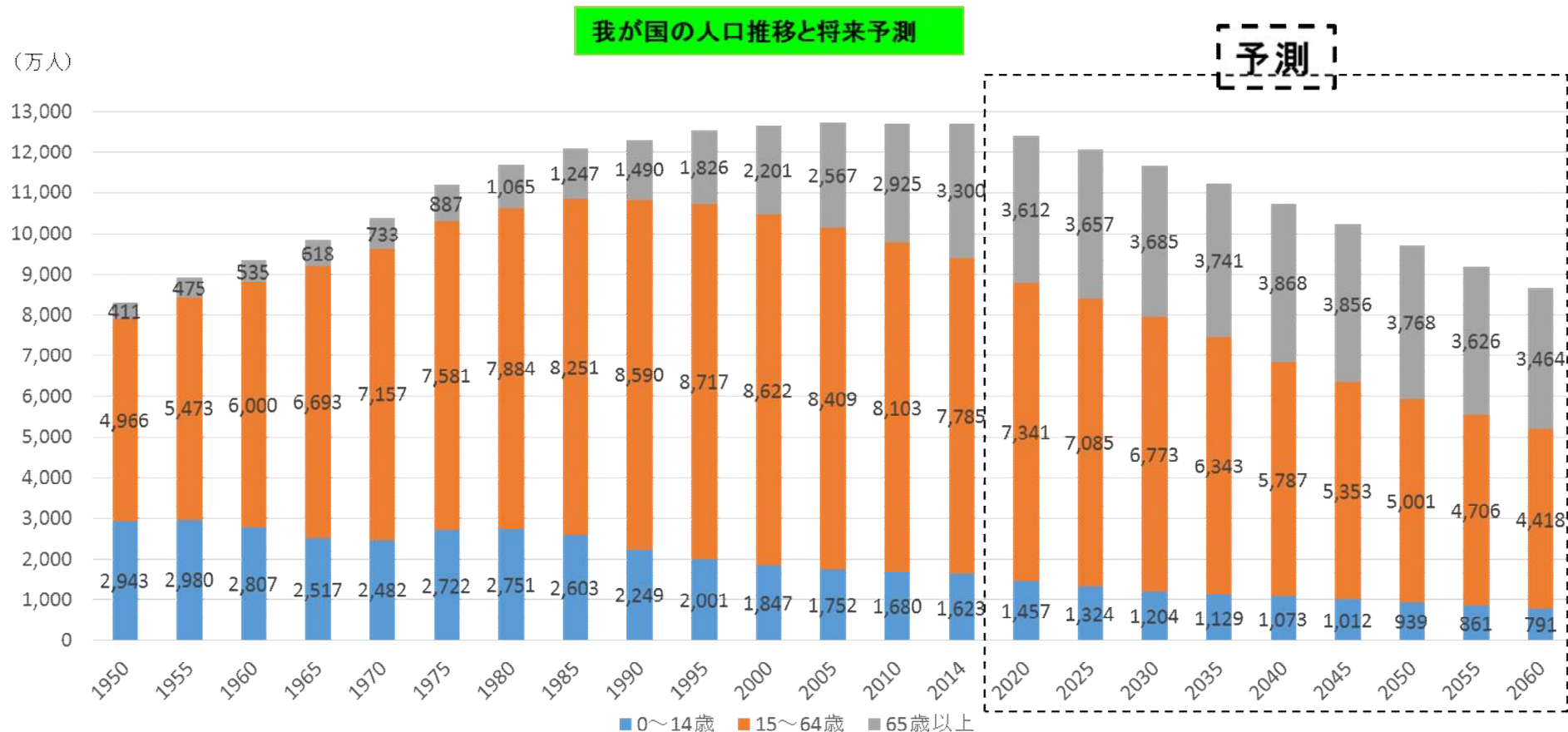
1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典：トラック輸送状況の実態調査 (H27)

我が国の人口推移と今後の予想

- 日本の総人口はこれまで増加してきたが、2005年を境に減少局面に。
- 今後、更に人口減少が進み、2045年には1億人程度となる見通し。
- 少子高齢化が急速に進行しており、2050年には総人口の約40%が65歳以上になる見通しであり、生産年齢人口は2010年比約3,000万人減となる見通し。



出典: 国立社会保障・人口問題研究所

1950年から2014年までの人口推移は、「人口統計資料集2016 年齢(3区分)別人口及び増加率: 1884～2010年」

2020年から2050年までの人口予測は、「日本の将来推計人口(平成24年1月推計) 総人口、年齢3区分(0～14歳, 15～64歳, 65歳以上)別人口及び年齢構造係数: 出生中位(死亡中位)推計」

2. 自動車運送事業の働き方改革について

自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

- 平成30年7月6日に公布された「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」において、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(平成36年4月1日)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。
- 自動車の運転業務のポイントは以下のとおり。
 - ①5年間の猶予期間の設定 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速やかに推進

	現行規制	見直しの内容「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」 (平成30年7月6日公布)
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) <u>災害復旧その他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</u> (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) ・ <u>自動車の運転業務は、(1)の適用を除外</u> ・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 <u>年720時間</u> (月平均60時間) ② <u>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</u> a. 2~6ヶ月の平均でいずれも80時間以内(休日労働を含む) b. 単月100時間未満(休日労働を含む) 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) ・ <u>平成36年4月1日以降 年960時間</u> (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

「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」に対する附帯決議(参議院)(抜粋)
 荷主の理解と協力を確保するための施策を強力に講ずるなど、取引環境の適正化や労働生産性の向上等の長時間労働是正に向けた環境整備に資する実効性ある具体的取組を速やかに推進すること。

●労働時間のルール「改善基準告示」

<p>拘束時間 (始業から終業までの時間)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・1日 原則13時間以内 最大16時間以内(15時間超えは1週間2回以内) ・1か月 293時間以内 ※荷待ち時間や荷役作業の時間も拘束時間に含まれる
<p>休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・継続8時間以上
<p>運転時間</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・2日平均で、1日あたり9時間以内 ・2週間平均で、1週間あたり44時間以内
<p>連続運転時間</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・4時間を超えないこと (30分以上の休憩等の確保(1回10分以上で分割可))

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。

構成

議長：野上 浩太郎 内閣官房副長官
議長代理：大塚 高司 国土交通副大臣
副議長：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

検討の視点

1. 労働生産性の向上

- ・短い時間で効率的に運ぶ
- ・たくさん運んで、しっかり稼ぐ
- ・運転以外の業務も効率化 等

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
- ・誰でも働きやすい職場づくり
- ・免許を取る人を増やす 等

3. 取引環境の適正化

- ・荷主・元請の協力の確保
- ・運賃・料金の適正収受 等

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 「直ちに取り組む施策」の取りまとめ
平成30年2月20日 第3回 取組の進捗状況、政府行動計画の策定方針
5月30日 第4回 「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」の決定
12月14日 第5回 「ホワイト物流」推進会議と合同開催

「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、「直ちに取り組む施策」
（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

トラック運送業の適正運賃・料金検討会

- 自動車局においては、トラック運送事業者の取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、平成27年度、厚生労働省と共同で、荷主も構成員に含めた「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を設置。
- 同協議会における取引環境改善に向けた議論に先立ち、適正運賃・料金収受に関する議論の論点整理や方向性に関する助言を行うための場として、平成28年7月に「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」を設置。第4回検討会までの議論を踏まえ、平成29年8月4日に標準貨物自動車運送約款等を改正し同年11月4日に施行。
- 平成29年12月20日に開催した第5回検討会以降、持続可能なトラック事業運営等の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共通かつ適切な理解の形成を促すための方策等について検討。
- 平成30年12月27日に、これまでの同検討会の議論を踏まえ、「トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン～荷主・運送事業者双方の共通理解に向けて～」を公表。

「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
- ・苦瀬 博仁 流通経済大学流通情報学部教授
- ・柳澤 宏輝 弁護士（長島・大野・常松法律事務所）

【行政】

- ・伊地知英己 国土交通省自動車局貨物課長
- ・中井 智洋 国土交通省総合政策局参事官（物流産業）
- ・黒澤 朗 厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
- ・内田 隆 経済産業省商務・サービスグループ物流企画室長
- ・福井 逸人 農林水産省食料産業局食品流通課長

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
- ・五十嵐克也 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】

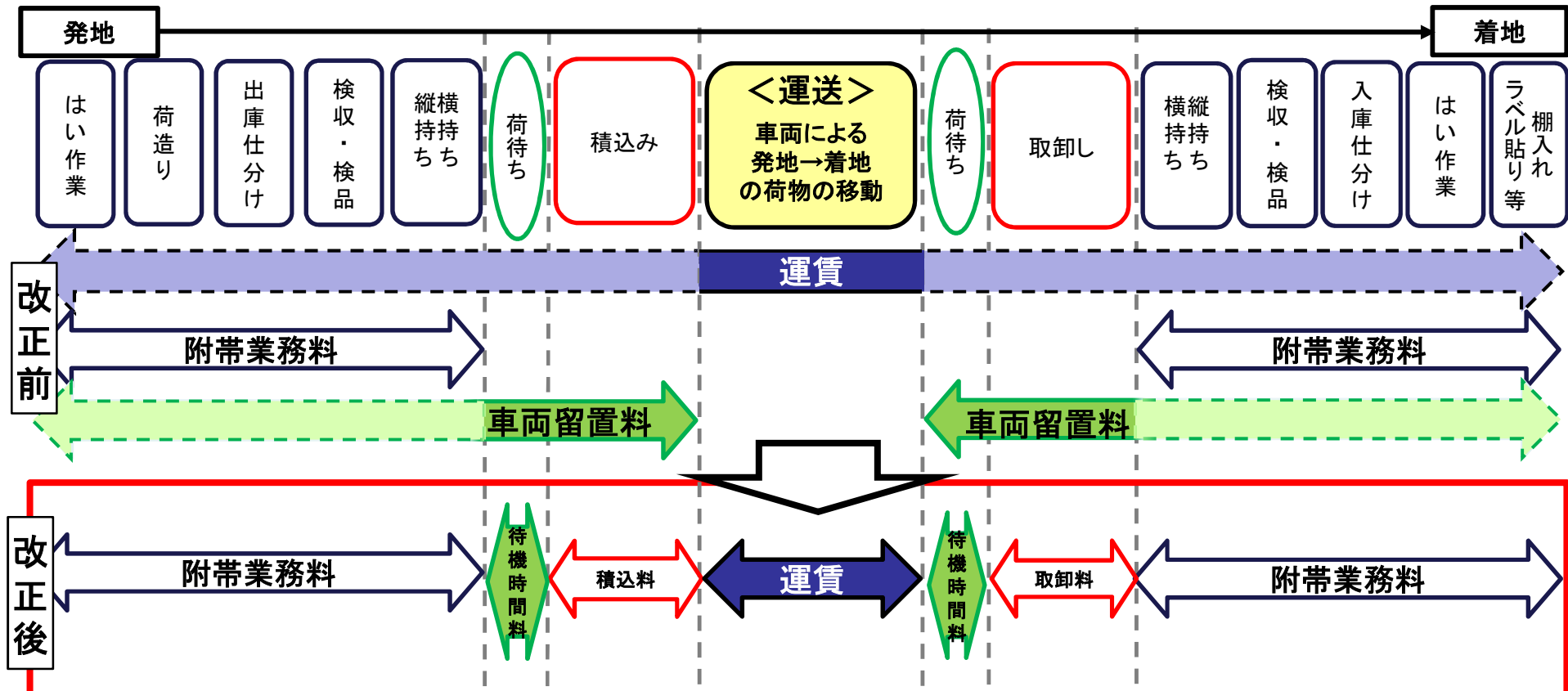
- ・坂本 克己 （公社）全日本トラック協会会長
- ・馬渡 雅敏 （公社）全日本トラック協会副会長

【労働組合】

- ・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

標準運送約款の改正について

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



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

これまでの取組

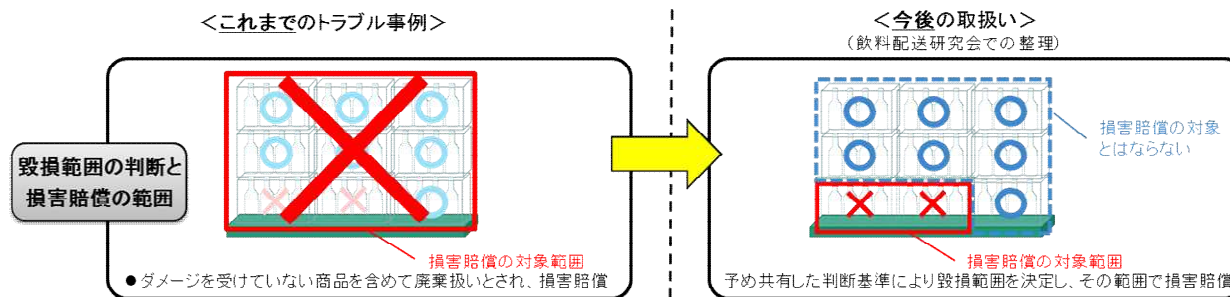
【課題・背景】

飲料配送中に荷崩れ等が発生し、貨物に毀損が生じた場合、**毀損が生じていないものを含めて運送事業者が損害賠償を求められるなど、飲料配送に関わる関係者間でトラブル等が発生。**

【取組概要】

- 飲料配送研究会における議論を踏まえ、**「飲料配送研究会報告書」**をとりまとめ（R1.7.26）。
- 国土交通省自動車局では、運送事業者が使用する**「標準貨物自動車運送約款」**における飲料配送に係る取扱いを明確にするための**「適用細則」**を定め、運送事業者等へ通知（同上）。

上記報告書及び適用細則において、例えば以下のように、**貨物の毀損に係る損害賠償は当該毀損の範囲内で発生することが基本であること等を明確化。**



※ このほか、飲料の包装資材の傷み具合が、包装資材の機能上等问题ない場合は出荷可といった判断基準の例を明確化。

今後の取組

- ✓ これまでも運送事業者向けの説明会等の場を活用して上記施策の周知等を実施。
- ✓ 今後、以下のような取組を進めることにより運送事業者・荷主双方に対する施策の浸透を図る。

- ① 運送事業者や荷主等（※）により構成される**協議会におけるフォローアップ（年2回）**
 - ⇒ **本年9月に協議会を開催した上で、秋頃に書面化の浸透状況等に係る調査を実施。**
 - ⇒ **来年1・2月頃に再度協議会を開催し、調査結果を踏まえ、更なる浸透を図る。**
- ② **経産省、農水省、国税庁と連携し、荷主を集めた説明会等における周知**
 - ⇒ **本年9月以降全国10ブロックで実施** → 発・着荷主双方に対して丁寧に説明

※ 協議会の構成（抄）

- ・ 全ト協副会長
- ・ 経団連産業政策本部長
- ・ 日商産業政策第二部長
- ・ 連合総合政策局長
- ・ 学識経験者
- ・ 経産省・農水省など関係局長

- ③ 経産省、農水省の各局長等の定期的な情報共有・意見交換会の開催

「トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン」について

【ガイドラインのイメージ】

トラック運送機能の安定的・継続的な提供を可能とするために
～荷主・運送事業者双方の共通理解に向けて～

① コンプライアンス（法令遵守）は、安全確保等の観点から重要です。

○ トラックドライバーは、以下の改善基準告示(※1)を遵守する義務があります。

拘束時間 (始業から終業までの時間)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日(※2) 原則13時間以内 最大16時間以内 (15時間超えは週2回以内) ・ 1か月 293時間以内
休息期間 (勤務と勤務の間の自由な時間)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 継続して8時間以上
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2日平均で、1日あたり9時間以内 ・ 2週間平均で、1週間あたり44時間以内
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 4時間以内

※1 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(平成元年労働省告示第7号)
 ※2 (1)1日拘束16時間を超える運送はできない
 (2)週3日以上1日拘束15時間を超える運送はできない

② 「拘束時間」は、荷物を運んで運転している時間だけではなく、点検・回送運転・荷待・荷役・休憩等の時間も含まれます。

※拘束時間等のルールに加え、働き方改革関連法により、H36年4月(2024年4月)から、時間外労働時間について「年間960時間以内」の上限が設けられます。

平均拘束時間 13:27
 出典:トラック輸送状況の実態調査(H27)

③ コンプライアンス違反を防ぐためには、

- ・ 荷待や荷役時間の長時間化の抑制、
- ・ 高速道路等の利用による運転時間の短縮、等について、荷主側の理解・協力が重要です。

ワポイント： 検品・ラベル貼り等の付帯作業の範囲については、荷主・運送事業者双方で協議した上で契約で定めておくことが重要です。

④ 法令を遵守しつつ運送機能が持続的に提供されるためには、運送に必要なコストが賄われることが重要です。

○ トラック運送機能を持続的に提供していく上では、以下のようなコストが発生します。

- (1) 直接費(運送費)
 - ① 運行費、② 車両費、③ ドライバー人件費等、④ 自動車関連諸税・保険料、等
 - (2) 間接費
 - ① 一般管理費、② 施設費、③ 事故処理費、④ 租税公課等
- 法令を遵守しつつ持続的に運送機能が提供される上では、こうした必要となるコストを賄えることが重要となります。

運送に必要なコスト

直接費(運送費)

- 運行費** (距離に比例): 燃料費, 油脂費, 修理費, タイヤ・チューブ費, 尿水水費等
- 車両費**: 減価償却費, 車両リース費
- 自動車関連諸税・保険料**: 自動車取得税, 自動車重量税, 自動車税, 自賠責保険, 任意保険
- 人件費** (時間に比例): ドライバーの人件費, 運行管理者の人件費, 福利厚生費, 退職金等 (ドライバー・運営の人件費に対し約2割(※1-3))
- その他運送費**: 車庫の賃料, 高速使用料, ドラレコ・デジタコの導入管理費, 安全管理機器等の導入管理費, 荷物固定・保護用の機器等の購入費

間接費 (約32 + α)

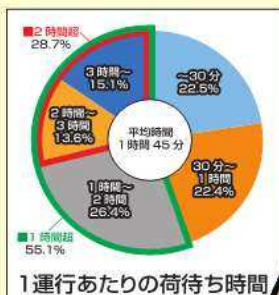
- 直接費に対し約3割強(※4): 一般管理費, 施設費, 事故処理費, 租税公課雑費等

※1 福利厚生費比率は平成28年度全日本トラック協会経営分析報告書に基づき試算
 ※2 法定福利費事業者負担比率は厚生労働省等HPより
 ※3 福利厚生費には法定福利費を含む
 ※4 平成28年度中小企業実態基本調査に基づき試算

【ガイドライン掲載URL: http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_00041.html】

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

トラックドライバーの荷待ち時間削減と適正取引構築のために



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



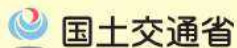
記載はカンタン。
荷主都合による荷待ち時間が30分を超えたら、
集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、
荷積み・荷卸しの開始・終了日時などを書くだけです。

※ デジタコなど他の方法で
記録している場合は記載
不要です。

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

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

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



全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

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

集貨・荷卸しのパターン例 (サンプル)

- ① 集貨地点等に到着 (乗務記録記載)
 - ②-1 荷待ち待機 (20分: 荷主都合)
 - ③-1 附帯業務 (20分: 本来業務)
 - ②-2 再荷待ち待機 (20分: 荷主都合)
 - ③-2 附帯業務 (30分: 荷主都合)
 - ④ 荷積み (60分: 本来業務)
- ⑤ 集貨地点等を出発 (乗務記録記載)

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

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

記入見本

荷待ち時間記録(例)

(平成 29 年 7 月 12 日)

※ 車両総重量 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																			

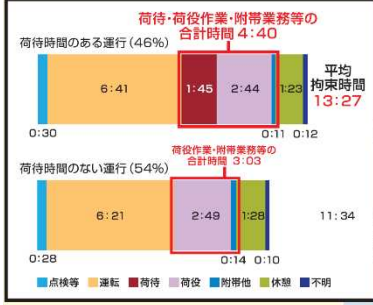
注
1 集貨地点等に到着した時刻 (荷主から指定された場合は当該時刻) から出発した時刻までに、荷主の都合により待機した時間の合計が 30 分未満の場合は記録不要です。
2 また、必要事項をデジタコなど他の方法で記録している場合は記載不要です。
3 現在使用中の「乗務記録」に記載する方法もあります。

※ この事例・様式は、見本として示したものです。

令和元年6月15日から、ドライバーが荷役作業や附帯業務を行った場合、当該作業は、「乗務記録」*の記載対象となります。

※「乗務記録」は法令に基づきトラック運送事業者が記録及び保存することが義務付けられているものです。

トラックドライバーの長時間労働の是正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)

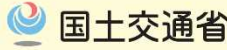
※ 荷主との契約書に、実施した荷役作業等が全て明記されている場合は、荷役作業等に要した時間の合計が1時間以上となった場合が対象となります。
また、記録内容について荷主が確認したか、あるいは荷主の確認が得られなかったかについても記録対象となります。

トラック運送業界では、ドライバーの長時間労働の是正が喫緊の課題ですが、長時間の荷待時間の発生に加え、荷主との契約に定めがない荷役作業等の発生により当初の運行計画が崩れることが、ドライバーの拘束時間に関する基準を超過する状況を引き、コンプライアンスを確保した運行を妨げる一因となっています。
こうした状況を踏まえ、国土交通省では「貨物自動車運送事業輸送安全規則」を改正しました(令和元年5月10日：公布、同年6月15日：施行)。

この省令改正は、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**に、集貨地点等で積み込み若しくは取卸し又は附帯業務(以下「荷役作業等」という)を実施した場合も乗務記録の記載対象として追加するものです(荷待については、平成29年7月に既に記載対象となっています)。

国土交通省では、今回の一部改正により、より詳細に荷役作業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組みを一層促進するとともに、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、長時間労働を生じさせている荷主に勧告等を行うにあたっての判断材料とします。

荷役作業等の負担を軽減し、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、記録対象となる荷役作業等が発生した場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低1年間は保存してください。



全国貨物自動車運送適正化事業実施機関



ドライバーが荷役作業や附帯業務を行った場合は、その旨を記録することになります。

荷待時間・荷役作業等の記録義務付け(貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正)に伴う乗務記録付票[記載例]

※荷待については、平成29年7月に既に記載対象となっています。

【発荷主側で荷物の積み込み時に荷待・荷役作業等が発生し、契約書に当該荷役作業等の全てが明記されている場合】

パターン例 (サンプルA)

集貨地点に到着	8:45
到着時間の指定時刻	9:00
(荷主都合の待機：20分)	
附帯業務①(荷造り)	9:20 ~ 9:40
(荷主都合の待機：20分)	
附帯業務②(ラベル貼り)	10:00 ~ 10:30
積み込み	10:30 ~ 11:30
出発	11:30

※荷役作業等が契約書に明記されていても、合計で1時間以上(110分)となるため記録要件に該当します。

【着荷主側で荷物の取卸し時に荷待・荷役作業等が発生し、契約書に当該荷役作業等の全てが明記されている場合以外】

パターン例 (サンプルB)

荷卸し地点に到着	15:45
到着時間の指定時刻	16:00
(荷主都合の待機：40分)	
取卸し	16:40 ~ 17:00
(荷主都合の待機：20分)	
附帯業務(梱入れ)	17:20 ~ 17:50
出発	17:50

※荷役作業等の合計時間が50分ですが、契約書に明記されていないので記載要件に該当します。

荷待時間・荷役作業等記録票(例)

荷主名：株式会社○○ 車両番号：○○○○○

日付	0/△	担当ドライバー	00 00	集貨地点等	00集貨センター	到着時刻	8:45	到着時間の指定時刻	9:00
荷待時間開始・終了時刻	9:00~9:20 9:40~10:00	荷待時間	40分	荷役作業の開始・終了時刻	積み込み 取卸し 梱入れ	出発時刻	10:30~11:30 10:00~10:30	11:30	
ドライバーが実施した荷役作業等の内容		(株) 着荷主側担当者確認欄		荷主側担当者確認欄		荷主側担当者不在の場合			
1. 積み込み(5分) 2. 取卸し(5分) 3. 梱入れ(5分) 4. 仕分け(5分) 5. 貼付(5分) 6. 検閲(5分) 7. 検閲(5分) 8. 検閲(5分) 9. 検閲(5分) 10. 検閲(5分) 11. その他()		荷主側の実施した荷役作業等の内容		荷主側の実施した荷役作業等の内容		荷主側の実施した荷役作業等の内容			

※別途システムなど他の方法で記録・保存している場合は、当該項目については記載不要です。
※契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合は、所要時間が1時間未満であれば荷役作業等についての記載は不要です。
※「(株) 着荷主側担当者確認欄」には、発地においては荷主側の荷出しの担当者等の、着地においては荷受けの担当者等の、サイン等を記入してください。

荷待時間・荷役作業等記録票(例)

荷主名：株式会社●● 車両番号：●●●●●

日付	●/△	担当ドライバー	●●●●	集貨地点等	●●●●集貨センター	到着時刻	15:45	到着時間の指定時刻	16:00
荷待時間開始・終了時刻	16:00~16:40 17:00~17:20	荷待時間	80分	荷役作業の開始・終了時刻	積み込み(取卸し) 梱入れ・終了時刻	出発時刻	17:20~17:50 16:40~17:00	17:50	
ドライバーが実施した荷役作業等の内容		(株) 着荷主側担当者確認欄		荷主側担当者確認欄		荷主側担当者不在の場合			
1. 積み込み(5分) 2. 取卸し(5分) 3. 梱入れ(5分) 4. 仕分け(5分) 5. 貼付(5分) 6. 検閲(5分) 7. 検閲(5分) 8. 検閲(5分) 9. 検閲(5分) 10. 検閲(5分) 11. その他()		荷主側の実施した荷役作業等の内容		荷主側の実施した荷役作業等の内容		荷主側の実施した荷役作業等の内容			

※別途システムなど他の方法で記録・保存している場合は、当該項目については記載不要です。
※契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合は、所要時間が1時間未満であれば荷役作業等についての記載は不要です。
※「(株) 着荷主側担当者確認欄」には、発地においては荷主側の荷出しの担当者等の、着地においては荷受けの担当者等の、サイン等を記入してください。

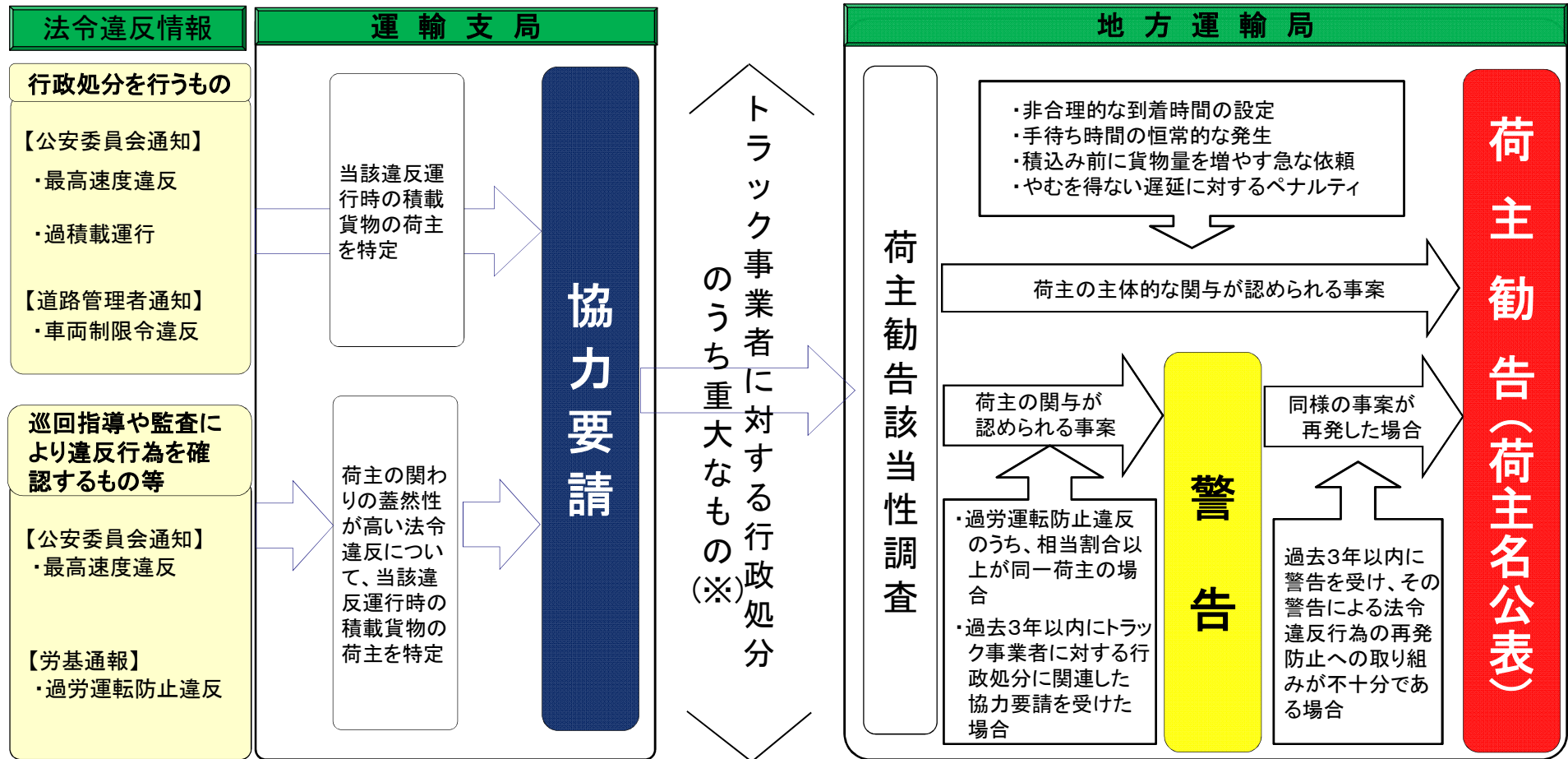
荷主勧告制度の運用の改善

〈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。

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律(議員立法)の概要 (平成30年法律第96号)

改正の目的

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、平成36年度から時間外労働の限度時間が設定される(=働き方改革法施行)こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

改正の概要

【公布日：平成30年12月14日】

1. 規制の適正化

① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化

- ・ 欠格期間の延長(2年⇒5年)
- ・ 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
- ・ 密接関係者(親会社等)が許可の取消処分を受けた者の参入制限 等

② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

- ・ 安全性確保(車両の点検・整備の確実な実施等)
- ・ 事業の継続遂行のための計画(十分な広さの車庫等)
- ・ 事業の継続遂行のための経済的基礎(資金) 等

③ 約款の認可基準の明確化

荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化

→ 原則として運賃と料金とを分別して收受

=「運賃」:運送の対価 「料金」:運送以外のサービス等

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化 (許可後、継続的なルール遵守)

① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等

② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- ・ 車庫の整備・管理
- ・ 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

3. 荷主対策の深度化 ※「荷主」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難(例:過労運転、過積載等)

→ 荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施

① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

② 荷主勧告制度(既存)の強化

- ・ 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- ・ 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【平成35年度末までの時限措置】

- (1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合
→ ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有
② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ
- (2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請
- (3) 要請をしてもなお改善されない場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、勧告+公表

荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合 → 公正取引委員会への通知

4. 標準的な運賃の告示制度の導入 【平成35年度末までの時限措置】

【背景】 荷主への交渉力が弱い等

→ 必要なコストに見合った対価を收受しにくい

→ 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない

法令遵守して運営する際の参考となる運賃が効果的

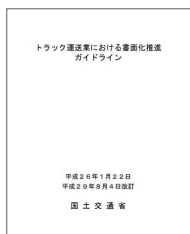
標準的な運賃の告示制度の導入

(労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため)

国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

これまでの取組

「トラック運送業における
書面化推進ガイドライン」
【H26.1策定】



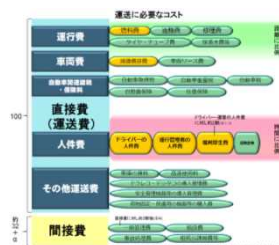
⇒ 契約の書面化を推進し、適正な運賃・料金收受を促進

「標準貨物自動車運送約款」
の改正
【H29.11施行】



⇒ 「待機時間料」等を料金として規定

「トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン」【H30.12策定】



⇒ 運送に必要なコストを示し、運送事業者・荷主の共通理解を醸成

「貨物自動車輸送安全規則」
の改正
【H29.7, R1.6施行】



⇒ 荷待ち時間や附帯業務を「乗務記録」の記載対象に

「ホワイト物流」推進運動の展開 【H30.12〜】



⇒ 荷主、一般国民向けに輸送の効率化等呼びかけ

- 真荷主に対して契約を書面化した者： **約80%**
- 改正後の標準約款に基づき運賃を設定した者： **約82%**
- 約款改正を踏まえ、真荷主との間で取引を見直した者： **約50%**
- 「ホワイト物流」に協力する旨の行動宣言をした荷主： **約170者**

今後の取組

- ✓ これまでも運送事業者向けの説明会等の場を活用して上記施策の周知等を実施。
- ✓ 今後、以下のような取組を進めることにより運送事業者・荷主双方に対する施策の浸透を図る。

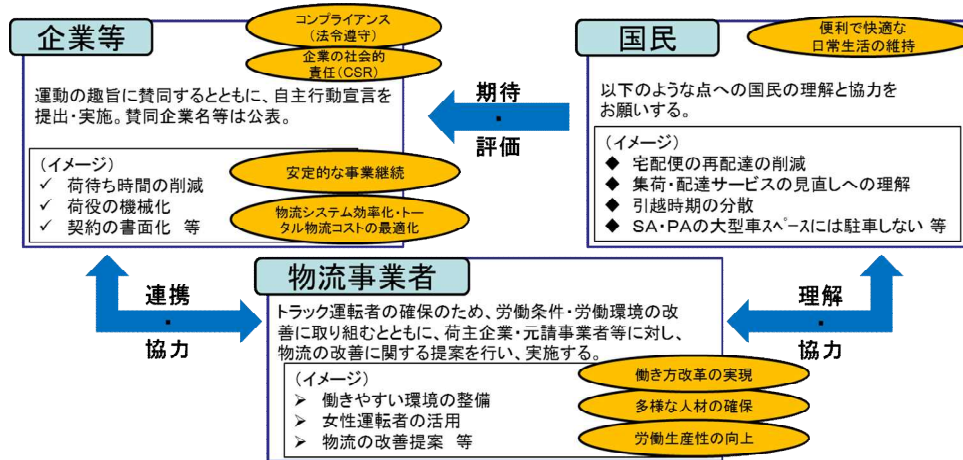
- ① 運送事業者や荷主等（※）により構成される協議会におけるフォローアップ（年2回）
 - ⇒ **本年9月に協議会を開催した上で、秋頃に書面化の浸透状況等に係る調査を実施。**
 - ⇒ **来年1・2月頃に再度協議会を開催し、調査結果を踏まえ、更なる浸透を図る。**
- ② 経産省、農水省と連携し、荷主を集めた説明会等における周知
 - ⇒ **本年9月以降全国10ブロックで実施**
- ③ 経産省、農水省の各局長等の定期的な情報共有・意見交換会の開催

- ※ 協議会の構成（抄）
- ・ 全ト協副会長
 - ・ 経団連産業政策本部長
 - ・ 日商産業政策第二部長
 - ・ 連合総合政策局長
 - ・ 学識経験者
 - ・ 経産省・農水省など関係局長

「ホワイト物流」推進運動の概要

- 深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的とし、
 - ①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
 - ②女性や60代以上の運転者等も働きやすい、「よりホワイト」な労働環境の実現
 に取り組む「ホワイト物流」推進運動を関係者が連携して強力に推進。

推進運動のイメージ



「ホワイト物流」推進会議の構成員

「ホワイト物流」推進運動の推進体制として、有識者、荷主や物流事業者の関係団体、労働組合から構成される「ホワイト物流」推進会議を設置。

(有識者)

野尻 俊明 流通経済大学学長(座長)
 齋藤 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

(関係団体)

日本経済団体連合会
 日本商工会議所
 全国農業協同組合中央会
 日本農業法人協会
 日本ロジスティクスシステム協会
 全日本トラック協会
 日本物流団体連合会

(労働組合)

交運労協
 運輸労連
 交通労連

(事務局)

国土交通省(主管)
 農林水産省
 経済産業省
 全日本トラック協会

推進運動の経緯

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
 政府行動計画の決定(「ホワイト物流」推進運動は重点施策)
 12月14日:第1回「ホワイト」物流推進会議(推進方針を決定)
 平成31年 3月:賛同企業の募集開始、上場会社等(6,300社)に参加要請文を送付
 5月以降:全都道府県において各企業及び団体等を対象とした説明会を実施

3. 取引環境・労働環境改善協議会の取り組み

○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。

○平成28年度及び平成29年度は長時間労働削減等に向けたパイロット事業を行ったところ。

○「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】

多田 明弘 内閣府政策統括官（経済財政運営担当）
 高田 潔 消費者庁政策立案総括審議官
 坂口 卓 厚生労働省労働基準局長
 藤木 俊光 経済産業省大臣官房商務・サービス審議官
 林 揚哲 中小企業庁事業環境部取引課長
 塩川 白良 農林水産省食料産業局長
 森下 哲 環境省地球環境局長
 一見 勝之 国土交通省自動車局長
 飯塚 秋成 国土交通省総合政策局物流政策課長
 中井 智洋 国土交通省大臣官房参事官（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
 佐久間一浩 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
 黒滝 英樹 全国農業協同組合連合会 園芸部次長
 山中 邦夫 日本農業法人協会 事務局長
 一柳 尚成 トヨタ自動車（株） 物流管理部長
 檜山 充 三菱商事（株） ロジスティクス総括部長
 浦郷 由季 （一社）全国消費者団体連絡会 事務局長

【トラック運送業】

辻 卓史 （公社）全日本トラック協会 副会長
 馬渡 雅敏 （公社）全日本トラック協会 副会長
 浅井 隆 （公社）全日本トラック協会 副会長
 与田 俊和 （一社）日本物流団体連合会 理事長
 三苫 和彦 日本通運（株） 業務部長

※多田明弘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

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」における 平成28年度パイロット事業（実証実験）の実施集団選定状況

○47都道府県において対象集団が決定。

○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、その他11件となっており、全国で様々な荷種を扱う。

	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	○	○	—	パルプ・紙
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

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

○47都道府県において54対象集団が決定。

○荷種の内訳は、食料品16件、農産物8件、建設資材6件、機械製品4件、ゴム製品2件、化学品2件、その他15件であり、全国で様々な荷種を扱う。

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

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

- トラック運送事業における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、トラック運送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」を設置。
- 荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るためのパイロット事業について、平成28年度及び29年度の2か年度にわたって47都道府県で102事業を実施。
- パイロット事業で得られた長時間労働改善等の知見をガイドラインとして取りまとめ。
- 関係省庁と連携し、ガイドラインの横展開を図る。

長時間労働改善等に向けた対応例

【対応例 1】 予約受付システムの導入

【対応例 2】 パレット等の活用

【対応例 3】 荷主からの入出荷情報等の事前提供

【対応例 4】 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離

【対応例 5】 集荷先や配送先の集約

【対応例 6】 運転以外の作業部分の分離

【対応例 7】 出荷に合わせた生産・荷造り等

【対応例 8】 荷主側の施設面の改善

【対応例 9】 十分なリードタイムの確保による
安定した輸送の確保

【対応例 10】 高速道路の利用

【対応例 11】 混雑時を避けた配送

【対応例 12】 発注量の平準化

【対応例 13】 モーダルシフト

【荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン】

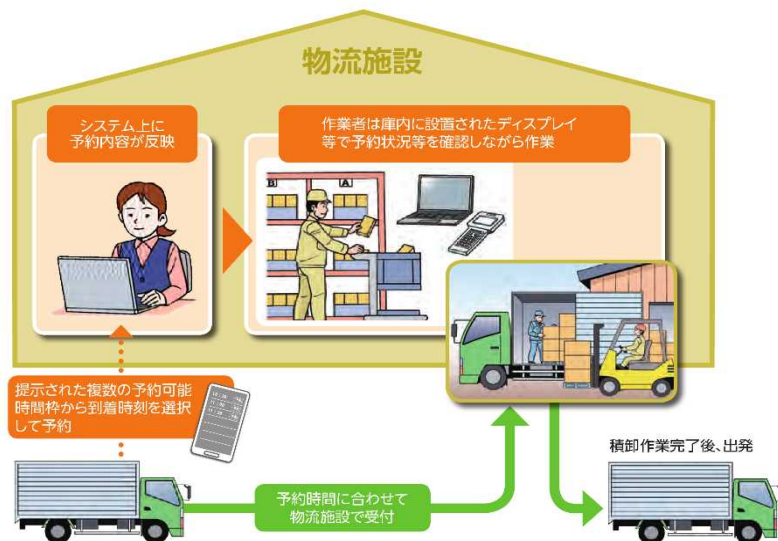
<http://www.mlit.go.jp/common/001260158.pdf> (国土交通省ホームページ)

対応例1 「予約受付システムの導入」

対応例 1

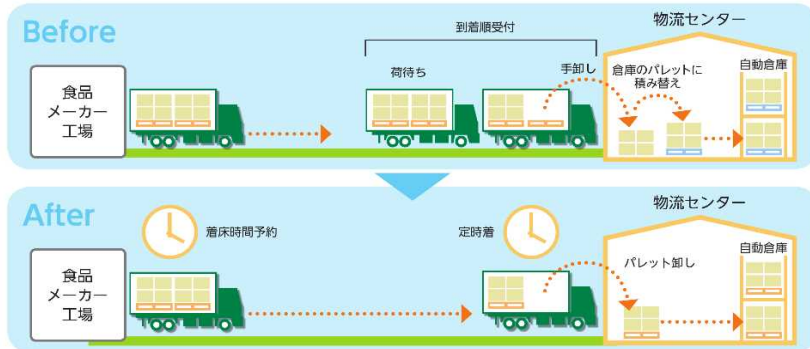
予約受付システムの導入

- 先に到着したトラックから順番に荷積み・荷卸しが行われる場合には、早い順番を取るために多くのトラックが集荷先・配送先に必要以上に早く到着する場合がありますが、荷出し・荷受けについては処理能力の制約があるため一定のペースでしか行えず、結果として、長時間の荷待ちが発生する可能性が高くなります。
- こうしたケースでは、予約受付システム等を導入・活用して、バース毎での荷役予定時間をあらかじめ決めることにより、
 - ①トラック運送事業者による到着時間を見越した運行計画の策定
 - ②着荷主側による庫内作業の準備
 が可能になり、荷待ち時間を減らすことができます。
- 荷主にとっては、あらかじめ庫内作業の準備を進めることにより、荷受け作業を効率化することが可能になります。



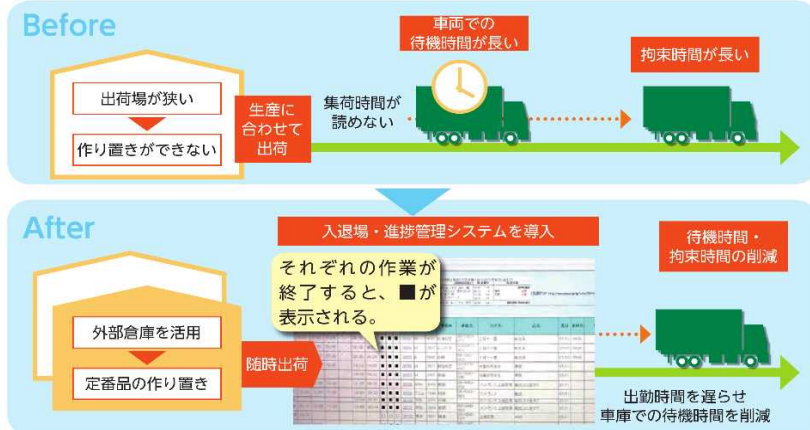
参考事例① 一貫パレチゼーションと受付予約システムで着荷主滞在時間を短縮 山梨県 事例集 118p

- 成功のポイント**
- 同一のパレットを共同利用するパレットプールシステムを採用した
 - 発・着荷主、トラック運送事業者の三者で話し合うことにより、方向性と課題を共有化できた



参考事例② 外部倉庫と情報システム活用による荷待ち時間の削減 福井県 事例集 78p

- 成功のポイント**
- 発荷主が外部倉庫活用を前提とした生産計画の組み換えを行った
 - 元請事業者が入退場・進捗管理システムを構築し、トラック運送事業者に公開した
 - 実運送事業者がシステムを活用して、ドライバーの出勤時刻の調整を行った



対応例2 「パレット等の活用」

対応例 2

パレット等の活用

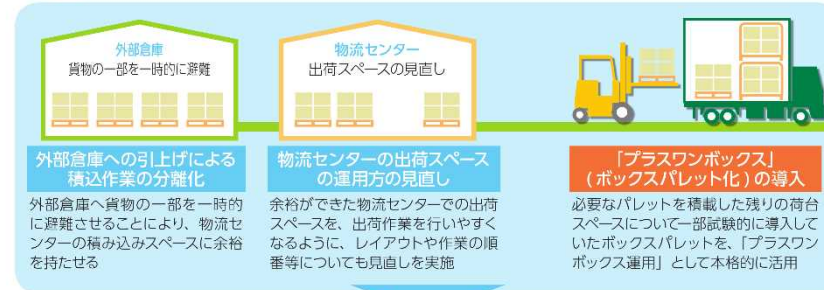
- 手積み・手卸しによる荷役作業となっている場合は、荷主と調整して、パレットを用いた積み卸しとすること等により、荷役時間を削減することができます。
- また、ラック（カゴ台車等）等の輸送用機器や、折りたたみコンテナ、通い箱等の輸送用容器の活用によっても、同様の効果を得ることができます。
- 荷主にとっては、構内作業員の作業時間短縮や、荷受けバースの効率的な運用につながります。
- 導入に当たっては、パレット等の輸送用機器にかかるイニシャルコストや、導入後の管理コスト等について関係者間で費用分担を検討することがポイントになります。



参考事例① 荷待ち時間の削減等関係者間の協力による拘束時間短縮 静岡県 事例集 96p

成功のポイント

- ボックスパレットの利用について、荷主が協力的であった
- 出荷の順番を計画化、それに基づいて荷主側で出荷の荷揃え作業を行った



積み込み作業時間の短縮 (約 1 ~ 1.5 時間)
 荷卸し作業時間の短縮 (約 1 時間)
 その他配車の工夫

分割休息を利用した適切な拘束時間、休憩期間を取ることが可能に

参考事例② パレット荷役による積み込み作業時間の削減 岡山県 事例集 66p

成功のポイント

- バラ積み貨物をパレット化するにあたって、着荷主側も積載効率の低下、コストアップといった要因等を理解した上で実施した
- パレタイズをする側の発荷主の理解をいただいた

Before

付属品のバラ積みイメージ

After

平パレット・ロールボックスパレットによる荷揃え

フォークリフトによる積み込み

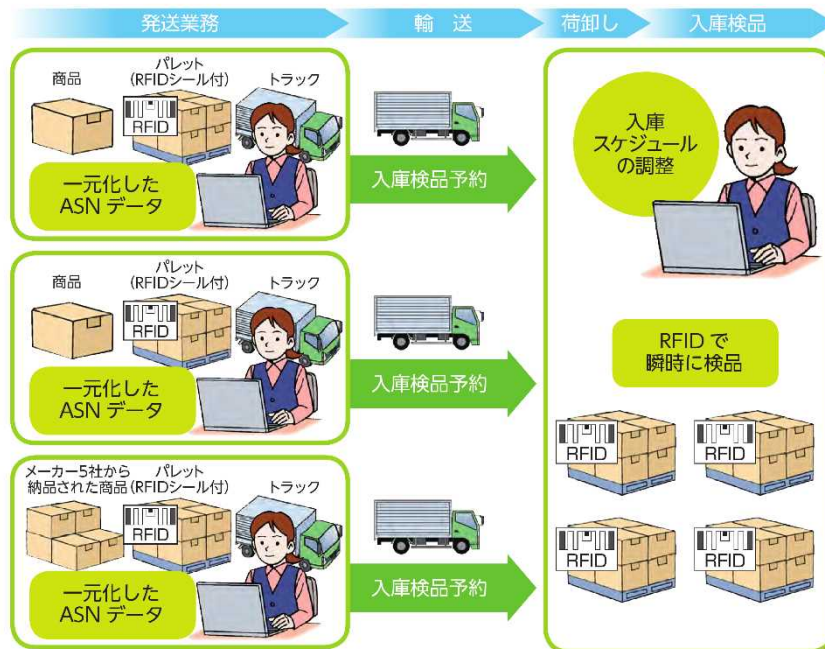
幕板など付属品のアイテム数が多く、積み込みに時間がかかっていたため、バラ積みからパレット積みによる輸送を実施

対応例3 「荷主からの入出荷情報等の事前提供」

対応例 3

荷主からの入出荷情報等の事前提供

- 発荷主の協力により、早めに入出荷情報等をトラック運送事業者、着荷主等の関係者が共有することによって、
 - ① トラック運送事業者については、事前に発側で荷造り等の準備ができること
 - ② 着荷主については、事前に仕分けラベル等の準備ができること
 により、荷役時間や待機時間の発生しない、最適な運行を行うことが可能となります。
- 荷主にとっては、作業員や構内スペースを有効に活用できる、トラックの確保が容易になるなどの効果につながります。



* RFID … Radio Frequency Identification の略で、電波・電磁波を用いた無線通信で ID 情報を埋め込んだ IC タグ (RF タグ) から情報をやりとりする技術。物流の世界では在庫管理や検品作業、貨物の追跡などに利用される。
 * ASN … Advanced Shipping Notice の略で、事前出荷情報のこと。

参考事例① 受注締切時間前に受注状況を共有化し待機時間を削減

滋賀県
事例集 182p

成功のポイント

- 受注情報をデータ通信を通じて共有化することができた
- 受注情報の事前連絡によって必要に応じ備車先を探すことが可能になった

改善前

受注締切時間の後に、受注情報を元に配車するため、大急ぎで積込みと配車調整を行う必要があり、効率的な積込や配車ができない



改善後

締切 13 時に、9:45、11:05 に受注データを確認し、配車を指示することで、実トラック運送事業者に配車準備を実施する時間を提供でき、待機時間を削減することが可能となった



- 事前の受注情報を踏まえ、実運送事業者は配車調整を実施でき、待機のない最適な入門時間に入るため、待機時間が削減された。
- 車両の繰り、他の貨物との積合せ計画も立案できた。

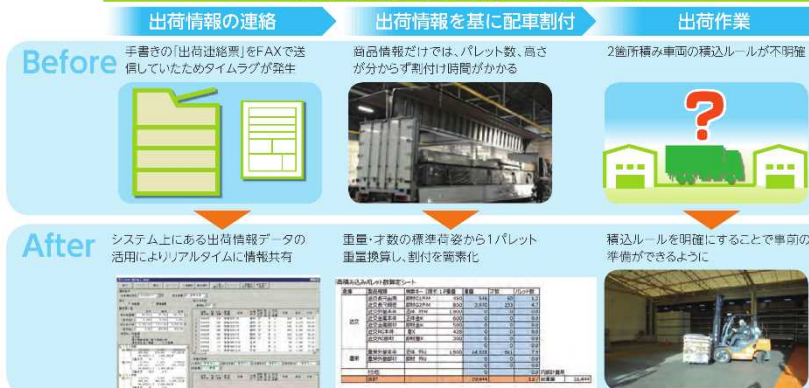
参考事例② 倉庫間の情報連携強化による出荷作業待ち時間削減

三重県
事例集 198p

成功のポイント

- 発荷主の物流効率化に対する意識は以前より高く、「荷姿パターン化による配車割付の簡素化」についてはこれまでも構想したことがあった
- 発荷主と運送事業者が一堂に会する場をつくったことがきっかけとなった

出荷情報確定から出荷作業開始までの流れ

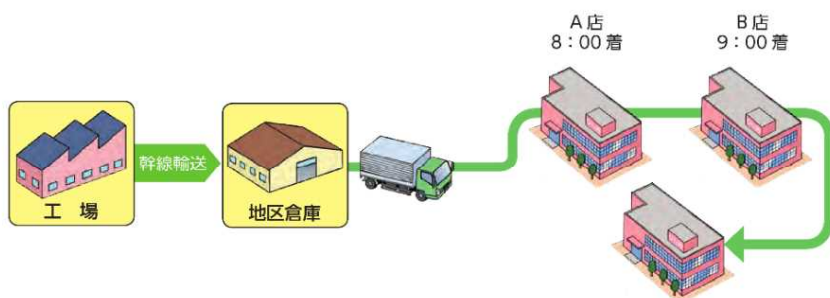


対応例 5

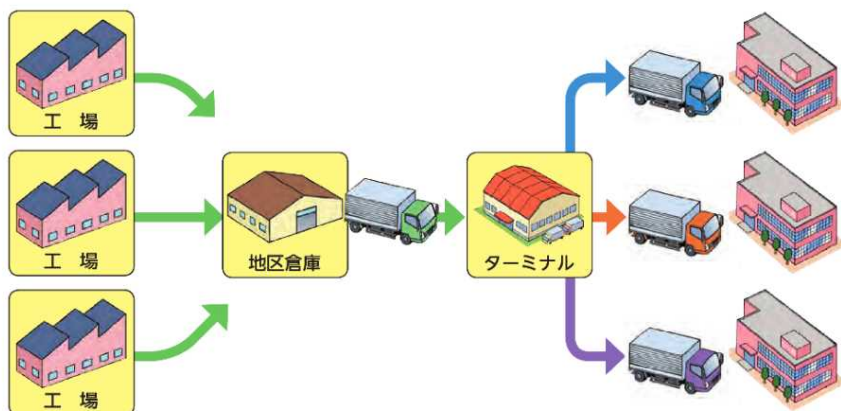
集荷先や 配送先の集約

- 集荷先や配送先が複数にわたり、荷待ち時間や荷役時間が長くなっている場合は、集配先を集約すること等により、拘束時間を短縮することができます。
- 荷主にとっては、集荷・配送形態の変更によりリードタイムの削減や在庫効率化などの効果が期待できます。

従来方式



新配送方式



参考事例① 複数卸しから1箇所卸しへの配車計画による拘束時間の削減

愛媛県
事例集 20p

成功の ポイント

- 着側で卸し先が複数箇所となる場合、発と着の荷待ち時間や荷役時間を分析し、発側で卸し先を集約するように配車を組んだ
- 荷主が改善の取組みに積極的であった

Before

卸し先を数箇所回るため、その都度運転時間、荷待ち時間、荷役時間がかかり、拘束時間が長くなっている。



After

発側で卸し先を集約するような配車へ見直し、着側でかかる時間を短縮。



参考事例② ストックポイント活用による拘束時間削減

山形県
事例集 10p

成功の ポイント

- 発荷主の協力の下、ストックポイントの活用、効果を確認できた
- 着荷主が荷受け方法を改善し、ドライバーが対応しやすい仕組みを既に確立していた

- 青果物輸送に関するドライバーの拘束時間削減に向けて、ストックポイントを活用した場合と、単位農協毎に集荷に回った場合の走行時間及び積込み時間短縮の効果検証を行った
- 検証した結果、走行時間と積込み回数の削減から、平均して1台あたり約1時間の拘束時間短縮が見込まれた
- 関係者全体の経済性は、ストックポイントを活用した場合、全体で約7%のコスト削減が見込まれた



単協→ストックポイント

ストックポイントで集約

ストックポイント→市場

対応例9 「十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保」

対応例 9

十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保

- 発荷主の出荷時刻が不規則なケースでは、荷待ち時間が発生することがあります。これを発荷主の協力により出荷時刻を定時としてもらうことで、リードタイムを確保でき、適正な労働時間を遵守した輸送を行うことができます。
- 着荷主への到着時間に余裕がないケースでは、着時間を守るためにトラックドライバーが十分な休憩時間を取ることが難しいことがあります。これを着荷主の協力により着時間に幅を持たせてもらうことで、十分なリードタイムを確保でき、適正な労働時間を遵守した輸送を行うことができます。



出荷時間が不規則で荷待ち時間が発生

時間の余裕がなく十分な休憩が取れない



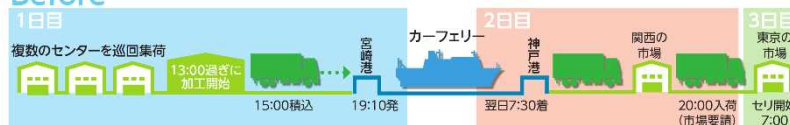
参考事例① 4日目販売の促進により余裕を持った運行を実現

宮城県
事例集 28p

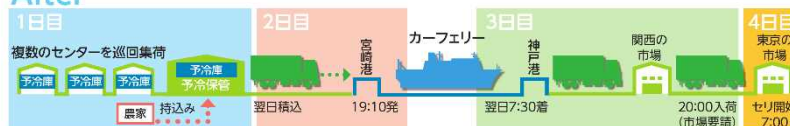
成功のポイント

- 荷主とトラック運送事業者で現場の問題点を確認した
- 荷主、トラック運送事業者が一堂に会し、継続的な改善を検討した
- 荷主の協力により、出荷作業時間の短縮に取り組んだ

Before



After



本取組みによってフェリー出港まで余裕を持って集荷をすることができ、フェリーに乗り遅れて全行程を走行せざるを得ないリスクが低減した。

参考事例② 「朝積みの時間の前倒し」、「荷物の区分け・整理」、「1 運行の荷受け先削減」による拘束時間の削減

青森県
事例集 6p

成功のポイント

- 荷主、トラック運送事業者間ともに作業の効率化を考え実行することができた
- 荷主が主体となり、トラック運送事業者と意見交換会を開催し、直接対面することで、さらに良い方向につながった

現状



実証実験



拘束時間が 18.0 時間から 15.7 時間に短縮

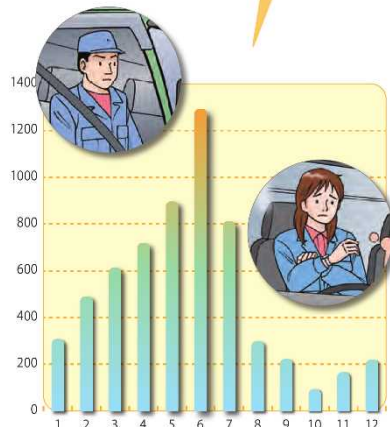
対応例12 「発注量の平準化」

対応例 12

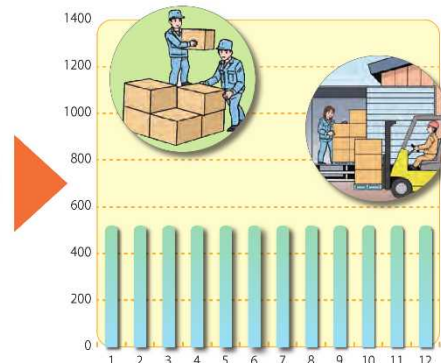
発注量の平準化

- 荷主側の入出荷量に曜日波動や月間波動が存在することで、貨物量に繁閑差が生じ、入出荷の繁忙時には車両の不足による無理な運行が発生したり、受け入れ施設のキャパシティオーバー等による荷待ち時間が発生する一方で、閑散期には積載率が低くなるなど輸送効率が低下するおそれがあります。
- 貨物の入出荷を平準化させることで、こうした繁閑差による荷待ち時間の短縮や輸送効率の向上につなげることができます。
- 荷主にとっては、生産体制の見直しを検討することにより、荷主自身の作業効率化につながることが期待できます。

繁閑差で、荷待ちや無理な運行、積載率が低いなどの問題が生じ、輸送効率が悪い



出荷量を平準化することで、時間短縮や輸送効率が向上

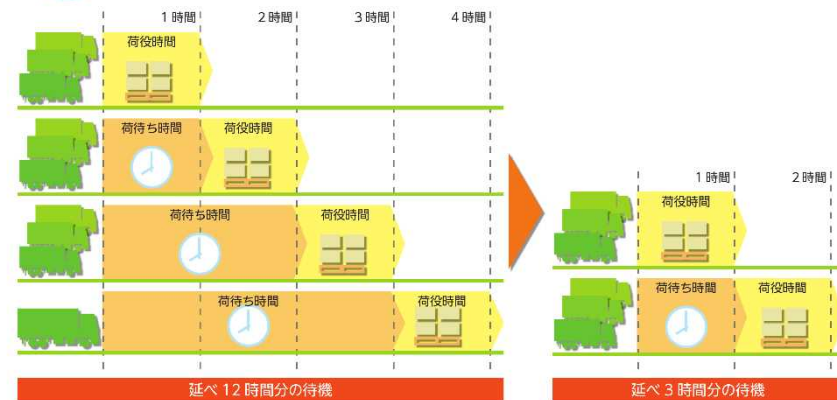


参考事例① 1日当たりの出荷台数の抑制により入荷量を平準化

東京都
事例集 160p

成功のポイント

- 着側の処理能力を考慮して発側の出荷台数を抑制し、入荷量を平準化することにより、トラックの待機時間を減らすことができた

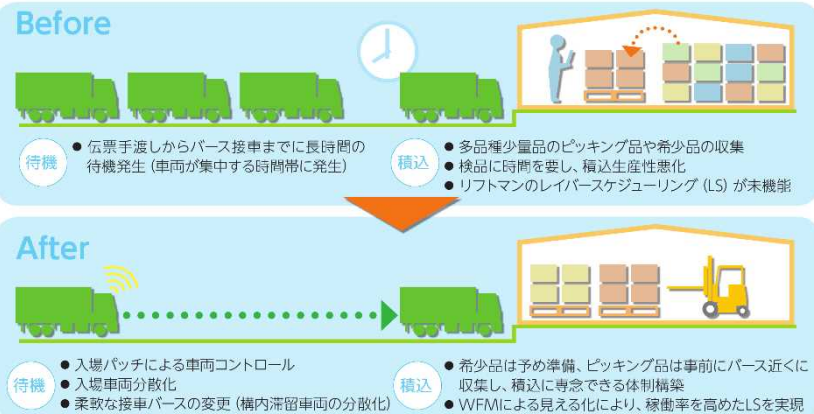


参考事例② ビール工場におけるトラック待機時間の削減及び積込時間の縮減

福島県
事例集 166p

成功のポイント

- 発荷主における高いコンプライアンス意識を背景にし、トラックドライバーの長時間労働抑制に向けた協力が得られた



※ LS … Labor Scheduling の略で、労働者の稼働計画のこと。
 ※ WFM … Workforce Management の略で、サービス品質を保つうえで適切なタイミング、適切な場所への人員配置を行うマネージメント手法のこと。

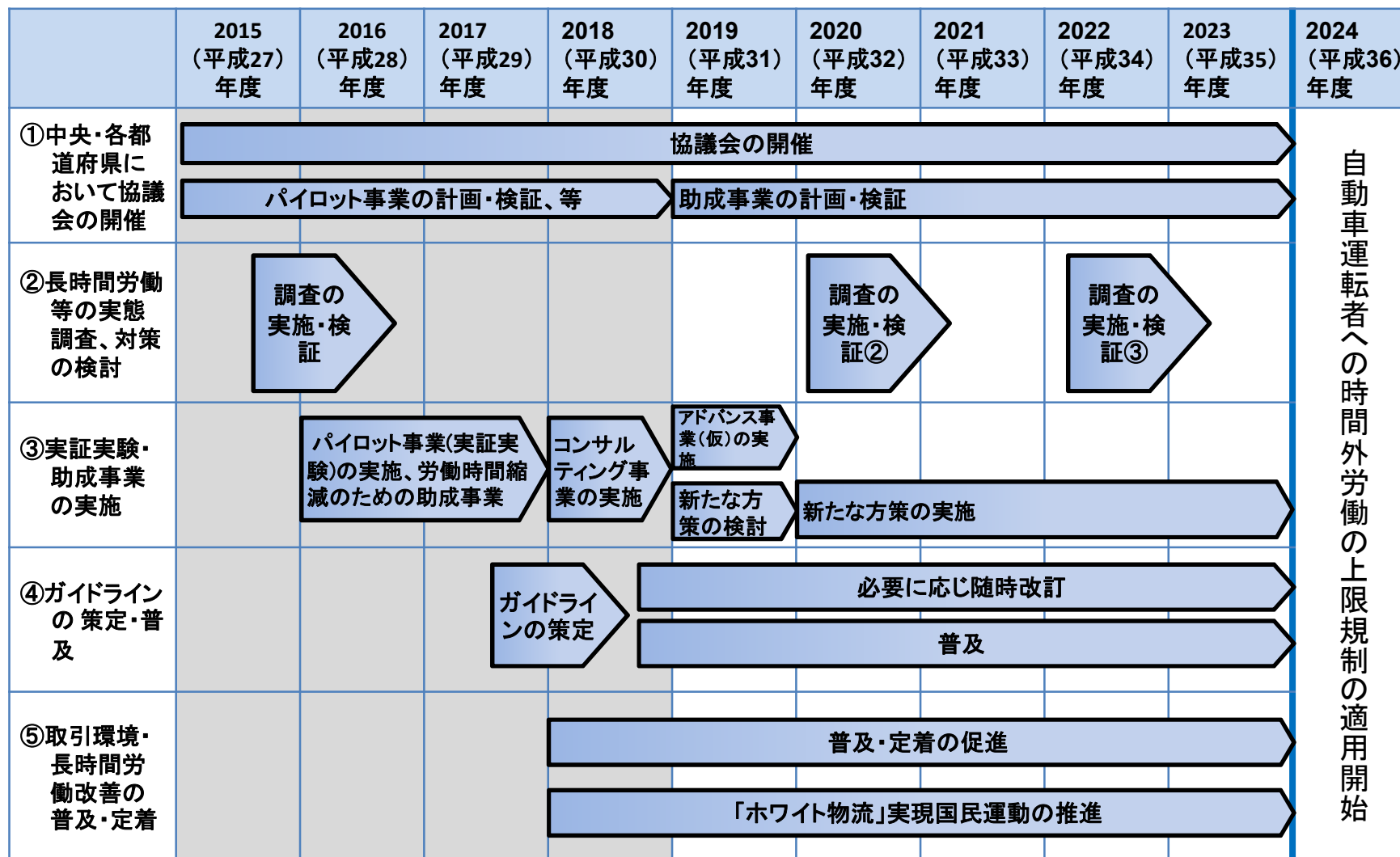
これまでの取り組み

- ・平成28～29年度の2年間でパイロット事業(実証実験)を九州各県で実施し、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」に網羅した。
- ・平成30年度は、宮崎、鹿児島県に地域を限定してコンサルティング事業を実施し、リードタイム見直しや拘束時間削減の取り組みにより成果をあげた。



令和元年の実施事項 (3項目)

- ①平成30から本省において実施された、特に荷待時間が長い対象輸送分野(加工食品、紙・パルプ、建設資材)別の懇談会の検討内容について周知を行う。
- ②各地方(都道府県)において、対象輸送品目の中から一つ以上のテーマを決めて課題の整理、改善策の活用等について検討を行う。
- ③対象輸送品目を基本として、サプライチェーンに関係するもの対象集団として、実態のさらなる把握・調査及び試験的な取り組みを「アドバンス事業」として実施。
(各県ごと手上げ方式で、全国10件程度を選定。)



※2023年(平成35年)4月には、中小企業における月60時間超の時間外労働の割増賃金率引き上げ