

第 1 1 回愛知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：令和元年 1 2 月 3 日（火） 1 4 時 0 0 分～ 1 6 時 0 0 分
場 所：愛知県トラック会館 3 階 第 1 会議室・第 2 会議室

議 事 次 第

I. 開 会

II. 議 題

1. 令和元年度の協議会の進め方について (資料 1)
2. 対象輸送分野ごとの懇談会での検討内容の展開について (資料 2)
3. 令和元年度アドバンス事業の実施について (資料 3)
4. トラック運送事業者に対する労働時間等説明会について (資料 4)
5. その他

III. 閉 会

議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図

資 料 1	令和元年度「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」の進め方について
資 料 2	対象輸送分野ごとの懇談会での検討内容の展開について
資 料 3	令和元年度「アドバンス事業」の実施について
資 料 4	トラック運送事業者に対する労働時間等説明会について
資 料 4 別添	自動車運転者の働き方改革について
参考資料 1	最近のトラック運送事業に関する取組について
参考資料 1 別添	「ホワイト物流」推進運動 自主行動宣言企業一覧（愛知県）
参考資料 2	荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー
参考資料 3	トラック輸送における取引環境・長時間労働改善に向けたロードマップ

愛知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委員名簿

(順不同・敬称略)

丹下 博文 愛知学院大学大学院経営学研究科 教授

田中 豊 愛知県商工会議所連合会（名古屋商工会議所）常務理事・

事務局長兼企画調整部長

上之郷 久展 （一社）中部経済連合会 社会基盤部長

須山 泰木 （公社）日本ロジスティクスシステム協会 西日本担当部長

石崎 雅士 トヨタ自動車(株) 物流管理部 調達物流改革室 担当部長

福山 衛 福山冷蔵(株)代表取締役社長 愛知県冷蔵倉庫協会会長

稲垣 兼宏 全日本運輸産業労働組合愛知県連合会 書記長

谷藤 賢治 全日本建設交運一般労働組合愛知県本部 書記長

鷹見 正彦 （一社）愛知県トラック協会 副会長 中京陸運(株) 代表取締役

神谷 昌彦 高浜共立運輸(株) 代表取締役会長（物流経営士）

高山 智司 高山運輸(株) 代表取締役

藤城 正行 (株)藤城運輸 代表取締役社長

岡本 正弘 中部経済産業局 産業部長

木原 亜紀生 愛知労働局長

坪井 史憲 中部運輸局長

平谷 守 愛知運輸支局長

第11回愛知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

出席者名簿

(敬称略)

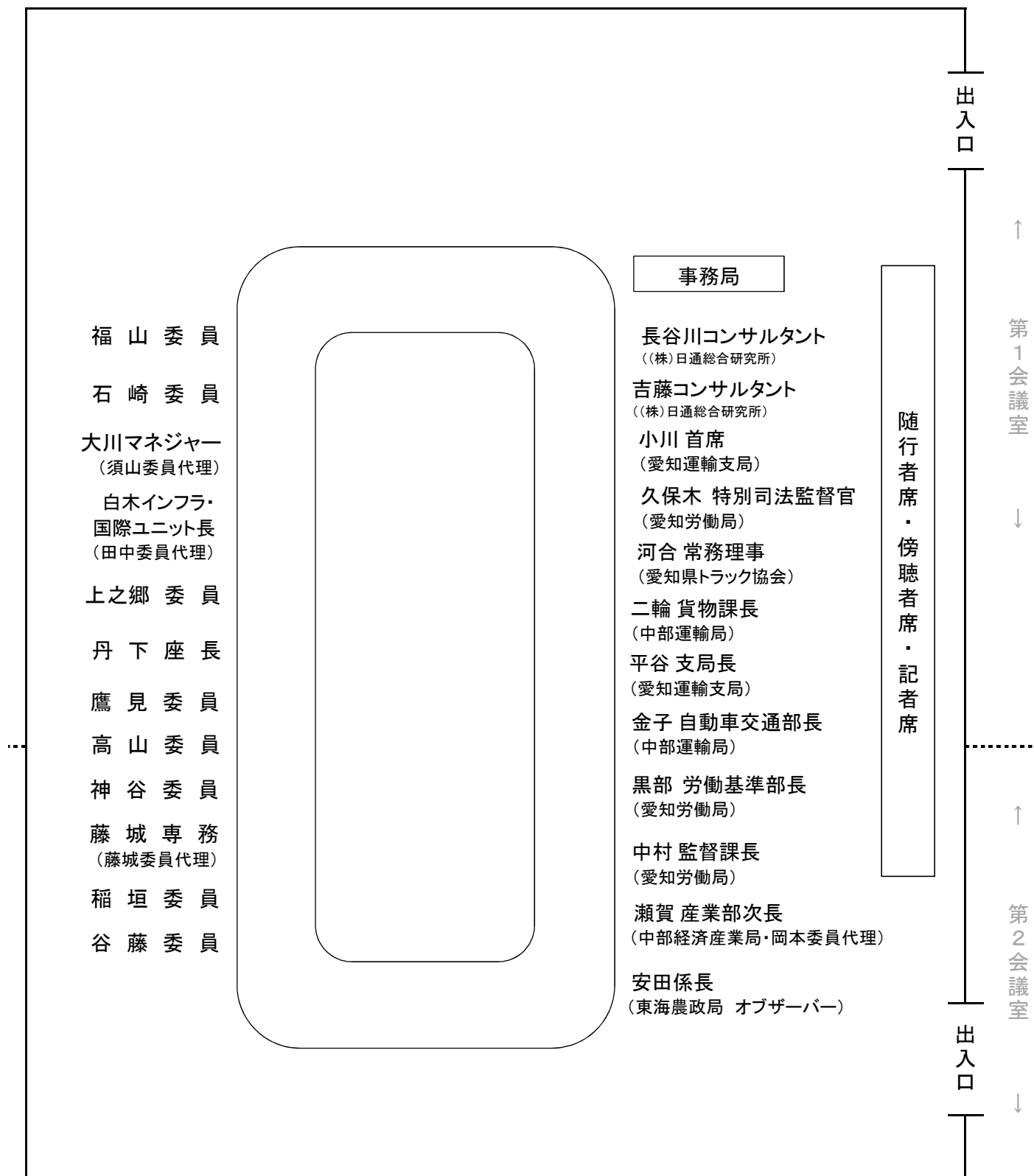
組 織 名	役 職	委員名	代理出席者 役職	出席者名
愛知学院大学大学院	経営学研究科 教授	丹下 博文		
愛知県商工会議所連合会	常務理事・事務局長 兼企画調整部長	田中 豊	インフラ・国際ユニッ ト長	白木 隆光
(一社)中部経済連合会	社会基盤部長	上之郷 久展		
(公社)日本ロジスティクス システム協会中部支部	西日本担当部長	須山 泰木	中部支部マネジャー	大川 泰二
トヨタ自動車(株)	物流管理部調達物流 改革室担当部長	石崎 雅士		
福山冷蔵(株)	代表取締役社長	福山 衛		
全日本運輸産業労働組合 愛知県連合会	書記長	稲垣 兼宏		
全日本建設交運一般労働 組合愛知県本部	書記長	谷藤 賢治		
(一社)愛知県トラック協会	副会長	鷹見 正彦		
高浜共立運輸(株)	代表取締役会長	神谷 昌彦		
高山運輸(株)	代表取締役	高山 智司		
(株)藤城運輸	代表取締役社長	藤城 正行	専務取締役	藤城 啓丞
中部経済産業局	産業部長	岡本 正弘	産業部次長	瀬賀 和也
愛知労働局	局長	木原 亜紀生	労働基準部長	黒部 恭志
中部運輸局	局長	坪井 史憲	自動車交通部長	金子 靖志
愛知運輸支局	支局長	平谷 守		

(オブザーバ)

東海農政局	経営・事業支援部食品企 業課流通・企業係長	安田 洋二		
(株)日通総合研究所	コンサルタント	長谷川 雅行		
	コンサルタント	吉藤 智一		

第11回 愛知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

愛知県トラック会館3階 第1会議室・第2会議室



令和元年度 「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」 の進め方について

令和元年12月3日

**愛知県トラック輸送における取引環境・労働時間
改善協議会事務局**

愛知県トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会

目 的

トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、トラック運送業における「取引環境の改善」及び「長時間労働の抑制」を実現するための具体的な環境整備等を図ること。

これまでの取組等

- ・実態調査の実施
- ・実証事業（パイロット、コンサルティング事業）の実施
- ・取引環境・長時間労働改善ガイドラインの普及、定着
- ・「ホワイト物流」推進運動の周知及び参画の呼びかけ
- ・貨物自動車運送事業法改正内容の荷主等への周知 等

これまでの開催状況等

第1～3回 平成27年度

➤トラック輸送における実態調査（概要）

第4～8回 平成28～29年度

➤パイロット事業の実施

第9～10回 平成30年度

➤コンサルティング事業の実施

➤「取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」の周知

参 考

1. これまでの実証（パイロット、コンサルティング）事業

（1）パイロット事業（28～29年度）47都道府県で実施

トラック運転者の長時間労働削減に向けた改善モデルを実証事業により蓄積し、その成果を業界全体に波及させていくことを目的とした事業

→取り組み事例等を紹介したガイドラインを作成

（2）コンサルティング事業（30年度）各ブロック原則2事業（愛知・静岡・岐阜）

パイロット事業の中で新たに把握した課題の改善やパイロット事業でこれまでに取り組んだ課題の深掘りのための実証事業

2. これまでの中央協議会や本省懇談会

（1）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

平成27年に開催後、計11回開催。直近では令和元年10月9日に第11回が開催された。

（2）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

平成30年6月に開催後、今年度開催含め3回開催。

直近では令和元年11月21日に第5回が開催された。

他に紙・パルプの第4回、建設資材の第3回も11月に開催された。

「令和元年度 協議会等の進め方」

	4～8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
中央協議会			10/9 中央協議会				中央協議会 (開催時期は未定)	
本省対象 輸送分野 懇談会	(加工)7月3日 本省懇談会 (パルプ)6月25日 (建設)7月8日			(加工)11月21日 本省懇談会 (パルプ)11月19日 (建設)11月29日			2月頃 本省懇談会	
地方協議会		8／9 通達発出		10／8 アドバンス事業対象集団仮決定 10／18 アドバンス事業書面協議により決定	12/3 第1回 地方協議会 今年度の取組等について協議		第2回 地方協議会 今年度の取組結果等の報告	
アドバンス 事業		対象集団の選定		・アドバンス事業実施集団打合せ、実施、とりまとめの報告を受け助言 ・対象輸送分野ごとの懇談会における検討内容の周知、検討 ・トラック運送事業に対する労働時間等説明会について ・「ホワイト物流」推進運動について 等				
				第1回検討会 現地調査 11月1日 活動の背景・目的、 スケジュール確認 11月22日 現場の詳細把握、 実態の聞き取り等	第2回検討会 実証実験前確認	第3回検討会 改善結果のまとめ 報告書案の提示 今後の意見交換		
					実証実験実施			

協議事項（令和元年度 第1回地方協議会）

議 題 名		概 要	協議内容（括弧内は主な担当部局）
1	対象輸送分野ごとの懇談会での検討内容の展開について	本省レベルで開催している懇談会における検討内容の周知、検討	・本省懇談会5回目（11月21日開催）の説明 ・上記について意見を集う
2	アドバンス事業について	愛知県、三重県においては、事業内容の説明、今後の進め方の協議 等	・事業内容の説明、協議 ・静岡県、岐阜県、福井県においては、愛知県、三重県のアドバンス事業の紹介
3	トラック運送事業者に対する労働時間等説明会について	説明会の内容や進め方等について必要な意見交換を行う	・実施済みの内容、又は予定されている内容の発表、意見交換
4	「ホワイト物流」推進運動について	周知、及び賛同の呼びかけを行う	・「ホワイト物流」推進運動の概要説明 ・5～6月説明会、10月16日セミナーの結果等報告、及び今後の周知、賛同の呼びかけについて協議 ・上記に加え、関係機関、荷主団体等の会議へ参加し周知すること等の検討（実施済みは報告）
5	荷主及びトラック運送事業者を対象とした周知セミナーについて	周知、及び参加の呼びかけを行う	・実施済みの内容、又は予定されている内容の発表、周知等
6	その他の取組について（適正取引の推進、ガイドライン等の周知）	荷主等に対する更なる周知を行う	・適正取引の周知について協議（実施したものがあれば報告）
	その他の取組について（中央協議会の報告）	中央協議会で協議された内容等の紹介 等	・第11回中央協議会（10／9）の報告等
	その他の取組について（協議会の独自取組）	-	・アドバンス事業を実施しない地方協議会においては、協議する事項等がなく、周知だけの報告会になりかねないため、独自の取組を行うなど、有意義な協議の場となるよう、労働局やトラック協会と調整願います。

対象輸送分野ごとの懇談会での検討内容の 展開について

令和元年12月3日

**愛知県トラック輸送における取引環境・労働時間
改善協議会事務局**

1. 対象輸送分野ごとの懇談会での検討内容の展開について

今年度の協議会の重点実施項目

荷待ち時間が特に長い輸送分野（加工食品、建設資材、紙・パルプ。）について、本省レベルで洗い出した課題の発生箇所やその解決のための施策等を、各地方レベルにおいても各地方の実情を踏まえながら普及・展開していくことが重要。

対象輸送分野における課題の整理や改善策の検討を進める

実態のさらなる把握・分析のための調査や、課題解決に資する試験的な取組を「アドバンス事業」として実施

概 要

- 本省レベルでは、平成30年度から、荷待ち時間が特に長い輸送分野（加工食品、建設資材、紙・パルプ。以下「対象輸送分野」という。）について、それぞれの分野ごとにサプライチェーン全体における効率化及びトラックドライバーの労働時間の改善を図るため、関係荷主、トラック運送事業者、学識経験者等から構成される懇談会を開催している。
- 各懇談会では、平成30年度は主に課題の洗い出しや解決の方向性のイメージの共有等を行ったところであり、今年度は、平成30年度の各懇談会での議論を踏まえて具体的な解決方策を見出していくこととしている。
- 対象輸送分野において本省レベルで洗い出した課題の発生箇所やその解決のための施策等については、各地方レベルにおいても各地方の実情を踏まえながら普及・展開していくことが重要であるため、各地方協議会において周知を図るとともに、各地方（都道府県）における課題の整理、課題に対する改善策の活用等について検討する。

○47都道府県の地方協議会における検討テーマ及びアドバンス事業の実施品目が決定。（一部調整中）

○地方協議会における検討テーマの荷種の内訳は、加工食品24件、紙・パルプ17件、建設資材11件となっている。

協議会	検討テーマ	アドバンス事業	協議会	検討テーマ	アドバンス事業
北海道	紙・パルプ	紙・パルプ(段ボール)	大阪	加工食品 紙・パルプ 建設資材	加工食品 紙・パルプ 建設資材
青森	紙・パルプ		京都		
岩手	加工食品		兵庫		
宮城	紙・パルプ		滋賀		
秋田	加工食品	加工食品	奈良		
山形	加工食品		和歌山		
福島	建設資材		広島	建設資材	建設資材
茨城	建設資材		鳥取	建設資材	
栃木	紙・パルプ	紙・パルプ(段ボール)	島根	加工食品	
群馬	加工食品		岡山	紙・パルプ	
埼玉	紙・パルプ		山口	加工食品、建設資材	
千葉	建設資材		徳島	紙・パルプ	
東京	紙・パルプ	紙・パルプ(洋紙・板紙)	香川	紙・パルプ	
神奈川	加工食品		愛媛	加工食品、紙・パルプ	
山梨	加工食品		高知	加工食品	
新潟	加工食品		福岡	加工食品	
長野	加工食品、紙・パルプ、 建設資材		佐賀	加工食品	
富山	建設資材		長崎	加工食品	
石川	加工食品		熊本	紙・パルプ	農産物
愛知	加工食品	加工食品	大分	加工食品	
静岡	紙・パルプ		宮崎	加工食品	
岐阜	加工食品、紙・パルプ、 建設資材		鹿児島	加工食品	
三重	紙・パルプ	紙・パルプ(家庭紙)	沖縄	加工食品	
福井	加工食品、紙・パルプ、 建設資材				

※R1.10.9 第11回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資料より

2. 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

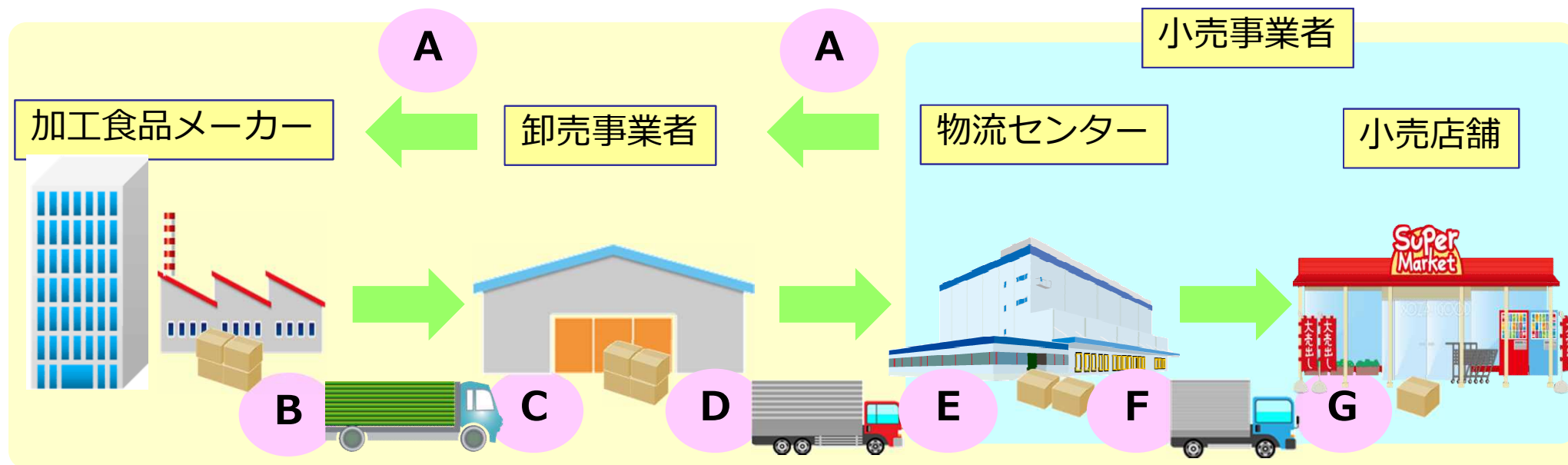
今年度の検討事項（加工食品）

昨年度に設置した「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（以下、「加工食品懇談会」という）」では、加工食品物流の問題点・課題として様々な意見が提示され議論を行ってきた。

平成31年3月に開催した前回懇談会においては、特に以下の4つの施策について、「ホワイト物流」推進運動なども活用しながら関係者による取組の促進を図ることとしつつ、コード類の標準化やガイドラインの整備等も含めて、引き続き検討を行うと整理。

- ・受発注条件の見直し（リードタイムの延長、事前出荷情報の提供、波動の平準化、需給調整在庫の確保）
- ・荷待時間の削減（先着順から予約制への変更、時間指定の柔軟化）
- ・荷役時間の削減（バラ積み貨物のパレット化、パレットサイズの統一、外装段ボールサイズの見直し）
- ・検品時間の削減（3分の1ルールの見直し徹底、年月日表記から年月表記への変更、
事前出荷情報の提供とQRコード等への情報の組み込み、
統一伝票や段ボールなどへの表記の標準化）

加工食品物流の課題の発生個所



発生個所 A・B・D

【小売・卸発注時、メーカー・卸出荷時】

- ・発注から短期間での納品、特定の日に物量が集中
⇒ **【受発注条件の見直し】**

発生個所 C・E・G

【卸・物流センター・小売店舗荷卸し時】

- ・荷卸し場所の処理能力や車両集中に起因する待ち時間の発生
⇒ **【荷待ち時間の削減】**

発生個所 B・C・D・E

【メーカー・卸荷積み時、卸・物流センター荷卸し時】

- ・荷積み・荷卸し時に長時間の荷役作業が発生
⇒ **【荷役時間の削減】**

発生個所 C・E・G

【卸・物流センター・小売店舗荷卸し時】

- ・業界の慣習や目視等による長時間の検品作業
⇒ **【検品時間の削減】**

実証実験計画について（案）

実証実験計画 位置づけ

加工食品分野におけるガイドラインの解決策の事例として活用

■ 実証実験の目的

- 実証実験は、貨物自動車運送事業における生産性向上及び長時間労働の改善に向けて、輸送品目ごとの特性に着目した課題について調査・検討を行うとともに、これまでの取組における好事例の展開を実施することにより、貨物自動車運送事業者への周知を図り、貨物自動車運送事業者の生産性向上等を促進するために行うものである。【アドバンス事業】

■ 実証実験の概要

- 貨物自動車運送事業における生産性向上及び長時間労働の改善を図るため、商慣習や物流面での課題等について、実態面における調査や課題の改善策を検証するための実証実験を各品目ごとに実施する。
- 実証実験の内容については、トラック事業者のメリットに加えて、荷主側にもメリットがあるものを実施する。なお、既存のKPIがあればそれを活用するが、ない場合は現場調査に併せてKPIを設定し、実証実験を実施する。
- 実証実験を進めるにあたって、事前に想定できなかった問題点や課題が発生することがあるため、PDCA サイクルを念頭に進める。なお、想定できなかった問題点や課題が発生した場合は、他の事業者にも参考となる可能性が高いことから記録し、一般化した上で、解決策も検討する。
- 実証実験の取りまとめに際しては、実証実験の結果と関係者へのヒアリングから取りまとめる。PDCA を意識し、当該実証実験の次段階についても言及し、実証実験の実施主体に提供することで継続的な取組となるようにする。

■ 実証実験の活用方法

- 本ガイドラインの事例として活用

■ 本日の論点

- 以降に提示する実証実験計画について①実現性、②実験の目的や範囲、③効果測定、などの観点からご意見を頂戴したい。

卸売と小売間のリードタイムの延長

■ 背景

- 現状の物流環境ではトラックドライバーのみでなく物流拠点や店舗での人手不足が大きな課題となっており、現行の人手を無駄なく活用することで生産性の向上を図ることは我が国の物流全般の課題である。そのためには計画配車が効果的であり、そのためにはリードタイムの延長が有効である。
- リードタイムの延長はメーカーと卸売間で現状のN+1からN+2へと1日延長することを前提として進められているところである。しかしながら、サプライチェーン全体としてみると卸売と小売間での展開も不可欠とされているが、N+1を前提としていることから中々普及していない。
- 小売からの非常に複雑な決め事があり、確実に対応するためにはぎりぎりの納期となり、共同輸送等で積載率を上げる工夫ができない。

■ 目的

- 以上の背景に対してリードタイムの緩和によって集約を実現し、積載効率や車両の稼働率の向上などを目指す。加えて卸売と小売間では実証実験の例も少なく、実現に向けた問題点や課題を明らかにする。

■ 実証主体

- 食品卸売、トラック事業者、小売

■ 実施概要

- 現状のリードタイムを+1日余裕を持たせることで積載効率の向上を図るとともに、実現に向けた問題点や課題を明らかにする。
(情報システムとの連携などの課題を明確にする)

■ 想定効果

- 積載効率の向上、車両の稼働率の向上
- 事前情報の共有などによる小売の物流センターの稼働率の向上 など

卸売と小売間のリードタイムの延長

現状の問題点

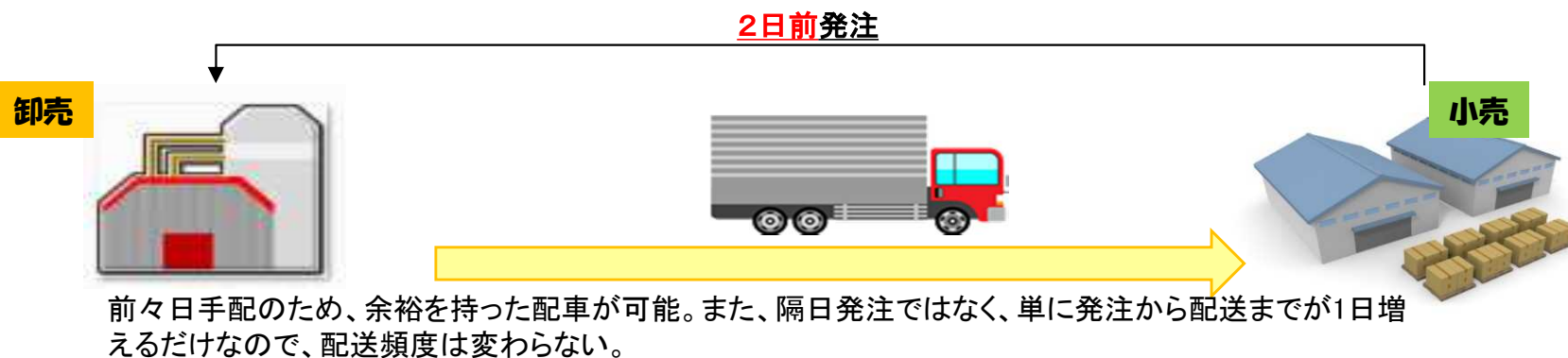
前日手配のため配車が間に合わない、効率的な積載が出来ないことがある



・商品の発注翌日に配送を行うと、トラックの手配に手間がかかり、直前まで配車できるトラックが見つからず、指定の時間に間に合わないことがある。

リードタイムの延長

実証実験の流れ



・発注から配送までのリードタイムを1日延長し、配送頻度や日々の配送量は変えずに効率的な配送を行う。

事前出荷情報の共有とQRコードによる検品時間削減実証実験

■ 背景

- 加工食品では責任が移転する着地での検品時間は長くなる。これは検品時に数量のみならず日付の確認（及び入力）を実施するためと言われており、これらを解決する手法として、1）事前出荷情報（ASN）による情報共有、2）出荷単位毎の貨物認識が想定される。
- 出荷単位毎の貨物認識としては、バーコード、QRコード、RFIDといったものを出荷単位に装着し、入荷場所で読み取る手法が考えられる。加工食品では商品名と数量に加えて賞味期限の情報も取得可能な貨物認識が求められていることから、バーコードでは容量が不十分のためQRコードもしくはRFIDの活用が有望となるが、現時点では加工食品の中には単価の安い商品も多く、RFIDでは費用対効果が合わないと想定される。

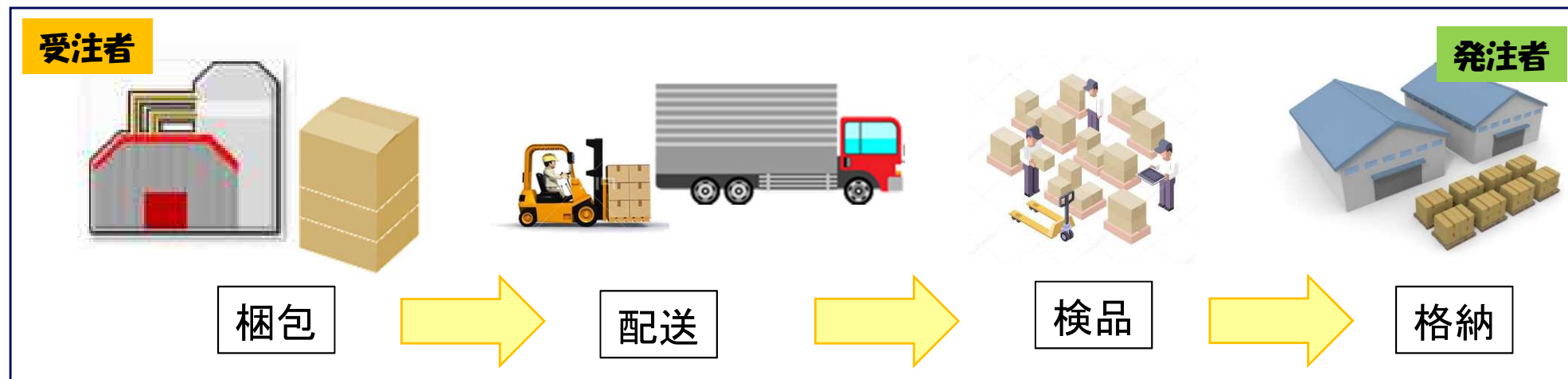
■ 目的

- 事前出荷情報で商品や数量、賞味期限などの情報をメーカーから卸売に伝え、一方では出荷単位（パレット単位）でQRコードを発番し、検品時にはQRコードを読みとるだけで事前出荷情報との紐づけができ、検品が完了する仕組みを検証する。

■ 主な検証事項

- 事前出荷情報の情報項目とQRコードのID（日食協の標準データエレメントを活用、QRコードはSSCC）
- 検品時間の現状と実証実験時で効果を測定
- 着荷主によるASN提供による受入作業の効率化の検証（消費期限の自動反映 など）
 - ・ QRリーダーとの接続やWMSなどの既存情報システムの改造可否

現状の流れ



- ・発注者から商品の発注を受けた受注者は、自らまたは委託先事業者において発注を受けた数量を梱包し、トラック事業者へ配送を委託
- ・商品の荷卸し後、発注者倉庫へ搬入する前に、発注者自らまたは発注者倉庫管理受託事業者において発注した商品の日付、品名、個数等の検品（トラックドライバーが実施する場合あり）
- ・発注者倉庫へ商品を搬入

問題点

- ・検品を実施することにより、トラック1台あたりのバース占有時間が長くなることから、他のトラック事業者の荷卸しが始まりできず、荷待ち時間が長くなる
- ・トラックドライバーが検品を実施する場合、荷役時間が長くなる
- ・発注者または発注者倉庫管理受託事業者が検品を実施する場合、検品を実施している間、トラックドライバーは待機していなければならないことから、荷待ち時間が長くなる

実証実験案

- ・発注者から商品の発注を受けた受注者は、自らまたは委託先事業者において発注を受けた数量を梱包するとともに、QRコードを貼り付けし、トラック事業者へ配送を委託
- ・受注者は、出荷の前に品名、数量等の出荷情報を発注者側へ電子的に送付
- ・商品の荷卸し後、発注者倉庫へ搬入する際の検品については、発注者自らまたは発注者倉庫管理受託事業者において、事前出荷情報に基づき省略又は簡易な方法での検品を実施
- ・発注者倉庫へ商品を搬入

実証実験の流れ



事前出荷情報を受注者から発注者に提供するとともに、発送する荷物にQRコード(品名、数量、日付)を印字
事前出荷情報に基づき検品作業を簡素化または不要にできるか検証

事前出荷情報による簡易な検品レス実証実験

■ 背景

- 加工食品では責任が移転する着地での検品時間は長くなる。これは検品時に数量のみならず日付の確認（及び入力）を実施するためと言われており、これらを解決する手法として、事前出荷情報（ASN）による情報共有がある。
- 一方、加工食品業界の75%が活用する商取引のEDIであるファイネットが存在し、そこに受発注情報が既に存在している。

■ 目的

- 品名、数量、消費期限を事前出荷情報（ASN）として業界EDIシステムであるファイネットを介して発荷主から着荷主に提供することで検品レスとする仕組みを検証する。

■ 主な検証事項

- ファイネットを通じた発荷主から着荷主へのASNの提供の検証
 - ・ 事前出荷情報の情報項目の確認（品名、数量、消費期限）
- 着荷主によるASN提供を前提とした検品レスの可能性検証（ドライバーの待機時間の削減などの検品時間の現状と実証実験時で効果を測定）
- 着荷主によるASN提供による受入作業の効率化の検証（消費期限の自動反映 など）
 - ・ WMSなどの既存情報システムの改造可否

1.ガイドラインの構成について

加工食品に関わる荷主や物流事業者、トラック事業者が生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に資するアクションを実施するためのガイドライン

■ 基本的な考え方

- 特に荷待ち時間の長い輸送分野に特化して、課題の洗出し、原因分析、課題の類型化を行った上で、課題解決のためにサプライチェーンの各関係者が取組むべき具体的な取組メニュー等を示すことで、サプライチェーン全体でトラック輸送の生産性向上や物流効率化に取り組むことを求め、当該輸送分野の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の実現を目指す。
- 課題解決のためにサプライチェーンの各関係者が取組むべき具体的な取組みメニューについては、今年度の実証実験（アドバンス事業）や過去の実証実験（平成28・29年度のパイロット事業、平成30年度のコンサルティング事業）の結果から一般化して提示する。
- 来年度以降の生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善の促進のために、ガイドラインの内容を主体別に行うための各主体の役割を提示する。

■ ガイドラインの読み手

- 荷主：輸送を委託する発荷主とそれを受け取る着荷主
 - ・ 加工食品業界はメーカーや卸売に中小企業も多く、これらも対応可能なガイドラインとする
- 物流事業者：3PLなど輸送する貨物の発着場所を運営する主体
- トラック事業者：輸送を担う主体
- ITベンダー：トラック輸送の生産性向上に資するソリューションを提供する主体

1.ガイドラインの構成について

ガイドラインのアウトラインは以下の章立てを想定

■ 現状と課題

- 加工食品分野における現状と課題
 - ・ 受発注条件の見直し
 - ・ 荷待ち時間の削減
 - ・ 荷役時間の削減
 - ・ 検品時間の削減
- 現状のボトルネックの把握方法
 - ・ トラック受付簿のデータ化
 - ・ トラック受付台数の分析
 - ・ 荷待ち時間、荷役＋検品時間、待機時間の分析
 - ・ バース稼働率の分析

■ 課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

- 受発注条件の見直し
 - ・ リードタイムの延長
 - ・ 事前出荷情報の提供
 - ・ 波動の平準化
 - ・ 需給調整在庫の確保
- 荷待ち時間の削減
 - ・ 先着順から予約制への変更
 - ・ 時間指定の柔軟化
- 荷役時間の削減
 - ・ バラ積み貨物のパレット化
 - ・ パレットサイズの統一
 - ・ 外装ダンボールサイズの見直し
- 検品時間の削減
 - ・ 3分の1ルールの見直し徹底
 - ・ 年月日表記から年月表記への変更
 - ・ 事前出荷情報の提供とQRコード等への情報の組み込み
 - ・ 統一伝票やダンボールなどへの表記の標準化

■ 今後の取組み方針

- 施策を進める際のポイント
 - ・ 受発注条件の見直し
 - ・ 荷待ち時間の削減
 - ・ 荷役時間の削減
 - ・ 検品時間の削減
- ガイドラインを実行するための各主体の役割

1.ガイドラインの構成について

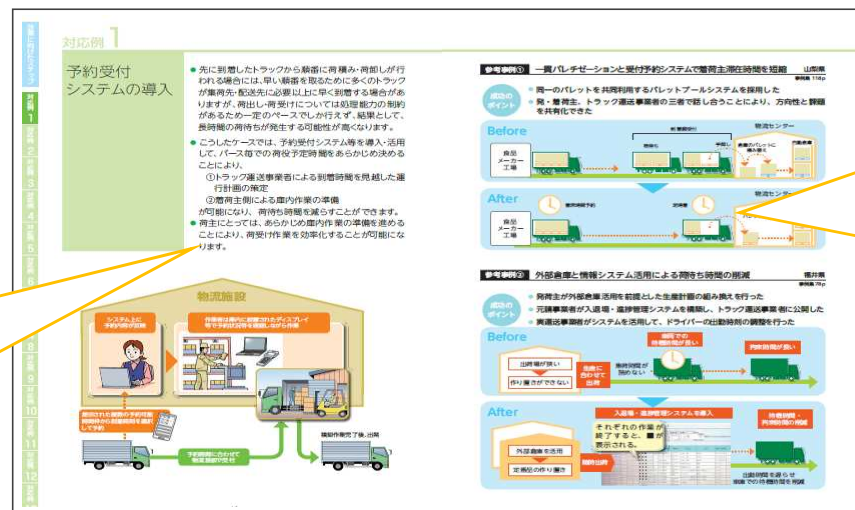
「課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策」イメージ

受発注条件の見直し	リードタイムの延長 事前出荷情報の提供 波動の平準化 需給調整在庫の確保
荷待ち時間の削減	先着順から予約制への変更
荷役時間の削減	時間指定の柔軟化 バラ積み貨物のパレット化 パレットサイズの統一
検品時間の削減	外装ダンボールサイズの見直し 3分の1ルールの見直し徹底 年月日表記から年月表記への変更 事前出荷情報の提供とQRコード等への情報の組み込み 統一伝票やダンボールなどへの表記の標準化

課題解決方策ごとに参考事例を紹介

課題の類型
課題に対応した解決方策

ページ左側
①解決可能なボトルネック要因、
②実行ステップ、③KPIの設定
による効果測定のための3項目で整理



ページ右側

今年度のアドバンス事業、
平成30年度コンサルティング事業、
平成28・29年度パイロット事業で
実施した実証実験の中から適切な
1～2事例を紹介

参考)「取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」

今年度の検討の進め方について(加工食品)

1. 本年度のアウトプットのイメージ(案)

- ① 関係者による取組を推奨する項目のリスト等から構成される「加工食品物流における「ホワイト物流」推進ガイドライン」(仮称)及び取組の検討に役立つ情報をまとめた参考資料集を作成する。
 - 「ホワイト物流」推進運動ポータルサイトで公開。
 - 加工食品の製造、卸売、小売、物流等の関係者に対し、取組の検討と「ホワイト物流」推進運動の自主行動宣言への反映を要請する。
 - 本ガイドラインを活用し、来年に迫る東京2020オリンピック・パラリンピック大会期間中の対応を含め、荷主と運送事業者の協力による物流効率化のための取組の検討・実施を要請する。
- ② 今後、標準化を進めていくことが期待される事項について取りまとめる。
 - 令和2年度以降、関係団体等に対し、標準化やその検討を働き掛けていく。

2. 他の検討会等との役割分担

「持続可能な加工食品物流検討会」等の他の検討の枠組みで議論されている取組については、その検討成果を活用することなどにより、本懇談会との重複を避けることとする。

3. 紙・パルプ（洋紙・板紙分野）の物流における 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

今年度の懇談会(紙・パルプ)の進め方(案)

1. 今年度のアウトプットのイメージ

- ドライバー不足が深刻化する中、国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないよう、懇談会での議論や実証実験等の結果を踏まえ、紙・パルプ分野のサプライチェーン全体での物流改善に向けた取組を促進していくため、取組メニュー例、検討にあたっての手順・留意事項、参考となる取組事例等をまとめた『紙・パルプ分野における「ホワイト物流」推進ガイドライン』(仮称)を作成。

- ➡ ● 本ガイドラインについては、「ホワイト物流」推進運動とも連動して、紙・パルプの製造、卸売、小売、物流等のサプライチェーンの関係者に広く周知。
- 本ガイドラインを活用して、来年に迫る東京2020オリンピック・パラリンピック大会期間中の対応を含め、荷主と運送事業者の協力による物流効率化のための取組の検討・実施を要請。

2. 検討の進め方

● 第1回懇談会 (令和元年6月25日)

- ・ これまでの議論等を踏まえた現状・課題の整理
- ・ 今年度の進め方について

● 第2回懇談会 (令和元年秋ごろ)

- ・ 実証実験等の実施状況の報告・共有

● 第3回懇談会 (令和2年2月ごろ)

- ・ 実証実験等の結果の報告
- ・ ガイドライン(案)の提示

ガイドラインの策定

令和元年7月～

課題の内容に応じて、以下を実施

実証実験

課題解決に資すると考えられる取組みを試行的に実施し、効果等を検証する

実態調査

課題の発生箇所・発生件数等の実態を調査し、課題の「見える化」を図る

ヒアリング・アンケート

先進的な取組を行っている事業者等からのヒアリングや、消費者等に対するモニター調査等を行い、取組みに当たってのポイントや課題等を把握する

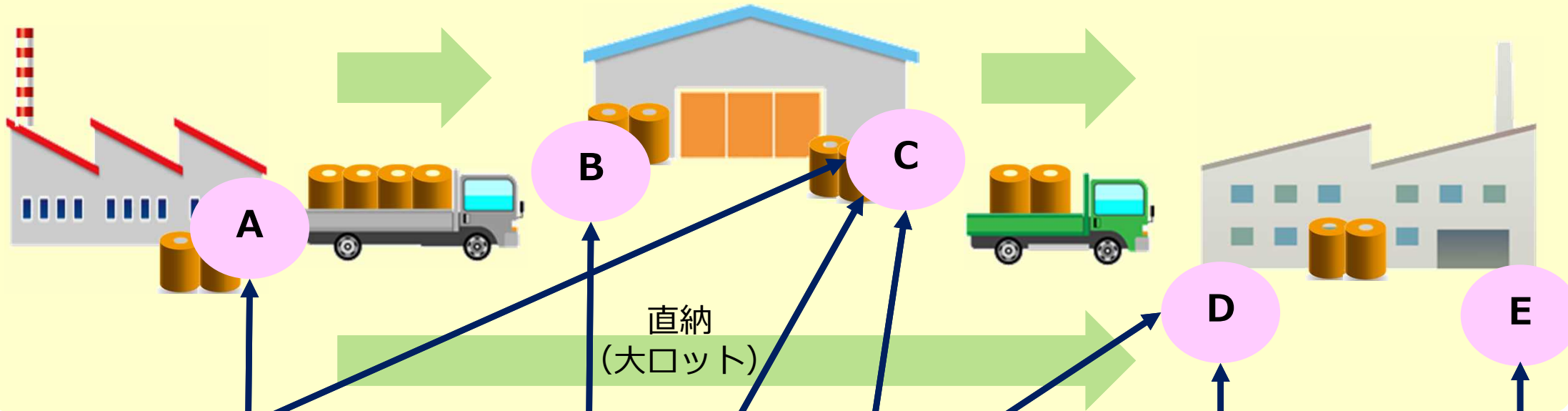
反映

紙・パルプ物流(洋紙・板紙分野)の課題の発生個所

製紙メーカー

代理店・卸商・倉庫

印刷工場等



発生個所 A・C

【代理店・卸商出荷時】

- ・発注期限が守られない一方、納品時間指定が厳しい

⇒ **論点1**

【リードタイムの確保】

発生個所 B・C・D

【代理店等・印刷工場等荷卸し時】

- ・車両集中による出荷・荷卸し待ち時間の発生

⇒ **論点3** 【荷待ち時間の削減】

発生個所 C

【代理店・卸商出荷時】

- ・小ロットによる配送効率の低下

⇒ **論点2**

【少量多頻度納品の効率化】

発生個所 D

【印刷工場等荷卸し時】

- ・契約外の荷卸し作業等が発生

⇒ **論点4**

【附帯作業の軽減】

発生個所 E 【印刷工場等出荷時】

- ・特定の日・曜日に物量が集中

⇒ **論点5** 【繁忙差の平準化】

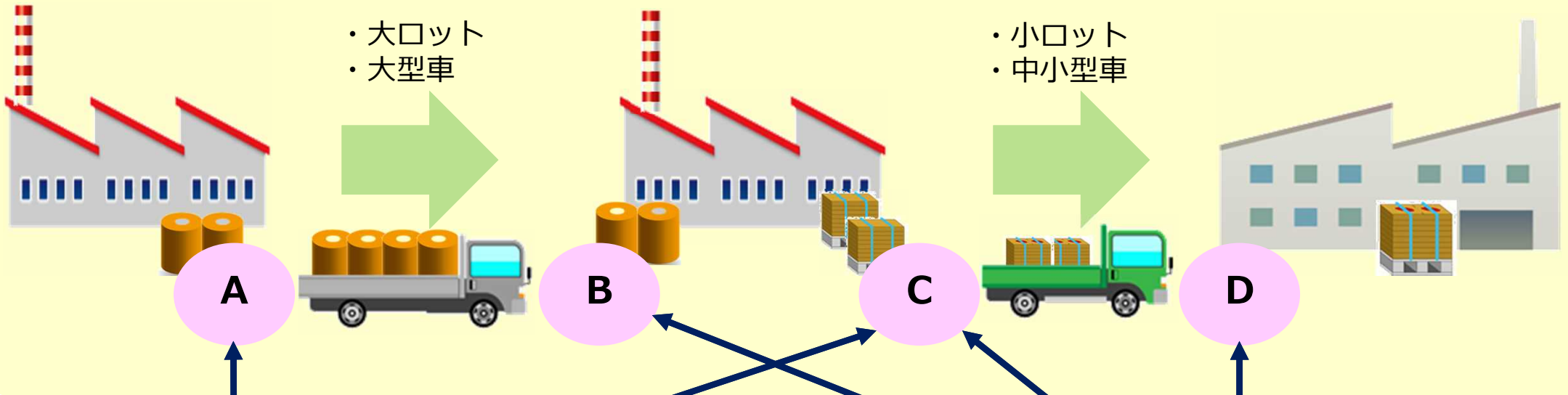
紙・パルプ物流(段ボール分野)の課題の発生個所

※議論の便宜上、網羅的な図とはしていない

製紙メーカー

段ボールメーカー

需要家工場等



・大ロット
・大型車

・小ロット
・中小型車

発生個所 A・C 【各所出荷時】

- ・発注期限が守られない一方、納品時間指定が厳しい
 - ・小ロットによる配送効率の低下
- ⇒ **論点 6 【リードタイムの確保及び
少量多頻度納品の効率化】**

発生個所 B・C・D 【各所出荷・荷卸し時】

- ・車両集中による出荷・荷卸し待ち時間の発生
⇒ **論点 3 【荷待ち時間の削減】**
- ・契約外の荷卸し作業などが発生
⇒ **論点 4 【附帯作業の軽減】**

1. 基本的な考え方

- とくに荷待ち時間の長い輸送分野に特化して、課題の洗出し、原因分析、課題の類型化を行った上で、課題解決のためにサプライチェーンの各関係者が取組むべき具体的な取組メニュー等を示すことで、サプライチェーン全体でトラック輸送の生産性向上や物流効率化に取り組むことを求め、当該輸送分野の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の実現を目指す。
- 課題解決のためにサプライチェーンの各関係者が取組むべき具体的な取組みメニューについては、アドバンス事業（今年度の実証実験）や過去の実証実験の結果から一般化して提示する
- 本ガイドラインのサプライチェーン全体への周知方策や、来年度以降も引き続き課題解決に向けて取り組んでいく姿勢を提示する。

2. ガイドラインの骨子案

【まえがき】～現状と課題～

- 懇談会での意見や追加調査等から把握した現状を記載
- 課題を類型化して提示

反映

実態調査

アンケート調査

【本編】～課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策～

- 類型化した課題ごとに解決の方向性を提示
- アドバンス事業や過去の実証実験の取組みから、解決策を一般化して提示
- アドバンス事業やヒアリング調査から具体的な取組み事例を紹介（効果、導入にあたっての留意点等）

反映

アドバンス事業

コンサルティング事業（H30）

パイロット事業（H28・29）

ヒアリング調査

【あしがき】～今後の取組み方針～

- サプライチェーン全体への周知方法等を記載
- 引き続き現状・課題把握や課題解決方策の検討を行うことを記載

【洋紙・板紙物流における課題の特徴】

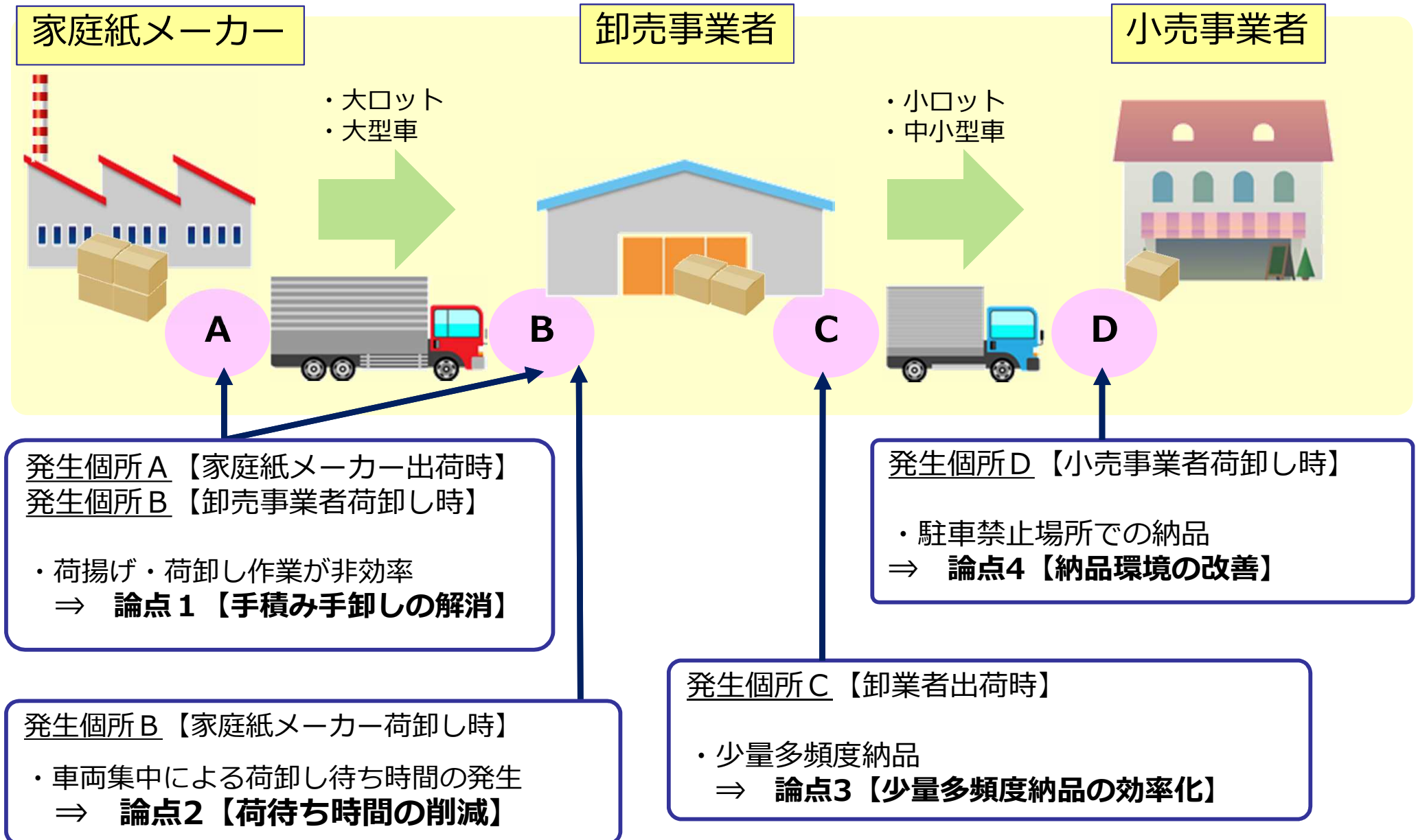
製紙産業は技術開発の要素が少なく、他社との商品による差別化が難しいことから、商品以外の部分（リードタイムや納品方法等）での競争が行われてきた結果として、不十分なリードタイムでの発注や少量多頻度納品といった商習慣が定着し、これが運送事業者やドライバーの負担増につながっている。

現状	課題	解決方策	
もともと設定していた発注期限が守られず、注文確定から納品期限までの期間が短い。	効率的な積み合せの調整を行うことができず、低積載率での運送となっている。	- 発注元に対し発注期限の前倒しを要請 - 単数発荷主の複数倉庫での積み合せ配送や、複数発荷主での共同輸送	【参考となる事例等】 - 洋紙代理店の共同配送実証実験の結果を紹介 - 若洲共同物流の取組みを紹介 - 発注期限の厳格な運用を行っている事例の紹介 - リードタイムに関するアンケート調査結果を参考資料として別冊に掲載
在庫スペースが少ないため、必要な量を必要なタイミングで運送している。	少量多頻度納品となっている。		
荷卸し時間が同じ時間帯に重なる等により、限られた荷役スペースに多くのトラックが集中する。	長時間の荷待ち時間が発生している。	予約受付システムの導入	【参考となる事例等】 - 予約受付システムの導入事例及びその効果、導入検討時の留意点等について紹介 - 荷待ち時間アンケート調査結果を参考資料として別冊に掲載
発注元の生産計画がわからないため、見込み配車が発生する等計画的な配車ができない。	長時間の荷待ち時間が発生するとともに、少量多頻度納品となっている。	発荷主との生産計画の共有	【参考となる事例等】 段ボールの生産計画の共有実証実験の結果を紹介
運送する物量に繁閑差がある。	繁忙時には車両不足や荷待ち時間が発生する一方で、閑散時には積載率の低下等が発生する。	発注量の平準化	【参考となる事例等】 - 雑誌業界における物量平準化に向けた取組みを紹介 - 他品目における発注量平準化事例を紹介
「車上渡し」が原則でありながらも、着荷主側の人手不足等により、ドライバーが附帯作業を行っている。	契約上不明確なままドライバーによる附帯作業が行われている。	ドライバーが附帯作業を行う場合は、当該作業内容を契約上明確にし、料金収受を徹底する	【参考となる事例等】 附帯作業アンケート調査結果を参考資料として別冊に掲載

4. 紙・パルプ（家庭紙分野）の物流における 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

紙・パルプ物流(家庭紙分野)の課題の発生個所

※議論の便宜上、網羅的な図とはしていない



取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン(紙・パルプ編) の骨子案について

1. 基本的な考え方

- とくに荷待ち時間の長い輸送分野に特化して、課題の洗い出し、原因分析、課題の類型化を行った上で、課題解決のためにサプライチェーンの各関係者が取組むべき具体的な取組メニュー等を示すことで、サプライチェーン全体でトラック輸送の生産性向上や物流効率化に取り組むことを求め、当該輸送分野の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の実現を目指す。
- 課題解決のためにサプライチェーンの各関係者が取組むべき具体的な取組みメニューについては、アドバンス事業（今年度の実証実験）や過去の実証実験の結果から一般化して提示する
- 本ガイドラインのサプライチェーン全体への周知方策や、来年度以降も引き続き課題解決に向けて取り組んでいく姿勢を提示する。

2. ガイドラインの骨子案

【まえがき】～現状と課題～

- 懇談会での意見や追加調査等から把握した現状を記載
- 課題を類型化して提示

反映

実態調査

アンケート調査

【本編】～課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策～

- 類型化した課題ごとに解決の方向性を提示
- アドバンス事業や過去の実証実験の取組みから、解決策を一般化して提示
- アドバンス事業やヒアリング調査から具体的な取組み事例を紹介（効果、導入にあたっての留意点等）

反映

アドバンス事業

コンサルティング事業（H30）

パイロット事業（H28・29）

ヒアリング調査

【あしがき】～今後の取組み方針～

- サプライチェーン全体への周知方法等を記載
- 引き続き現状・課題把握や課題解決方策の検討を行うことを記載

【家庭紙物流における課題の特徴】

- ・家庭紙製品は単価が安いいため、メーカーと卸売業者との間の幹線輸送においては、新たな設備投資コストを価格に転嫁しづらい中で、パレット化等の物流効率化に向けた取組みを進めていかなくてはならない状況にある。
- ・また、家庭紙製品は高張るため、規模の小さい小売店舗においては在庫を持つことができず、日々必要数量を配送する少量多頻度納品となっており、単価が安い(=運賃が安い)ことと相まって、運送事業者の経営を圧迫している。

現状	課題	解決方策	
幹線輸送の際に最大限積載効率を上げるために手積みでトラックの荷台を満載にする。当該作業及び手卸し作業に1.5～2時間かかっている。	作業時間がドライバーの荷待ち時間となるとともに、バースを長時間占拠することにより、他のドライバーの荷待ち時間にも影響を与えている。	・卸業者の倉庫の形状等に応じたパレット受入対応方策の整理や、卸業者の声も反映したパレットの荷姿例の提示等を通じたパレットの導入・受入れの促進	【参考となる事例等】 ・パレット導入・受入実証実験の結果を紹介
手積み・手卸し作業の解消のため、パレット輸送が始まり、これにより、手積み・手卸し作業時間が、大幅に短縮された。	卸業者側において、パレットの導入はバースの長時間占拠の解消等のメリットもある一方で、そのままの荷姿では庫内設備が対応できないといった課題が発生している。		
荷卸し時間が同じ時間帯に重なる等により、限られた荷役スペースに多くのトラックが集中する。	長時間の荷待ち時間が発生している。	・予約受付システムの導入	【参考となる事例等】 ・予約受付システムの導入事例及びその効果、導入検討時の留意点等について紹介 ・荷待ち時間アンケート調査結果を参考資料として別冊に掲載
小売店舗において、在庫スペースが少ないため、ほぼ毎日、必要数量を配送している。	少量多頻度納品となっている。	・コンパクト製品の普及促進	【参考となる事例等】 ・コンパクト製品に関する小売業者や消費者に対するアンケート調査結果を紹介
狭隘な立地にある小売店舗では、適当な荷卸し場所がないことが多い。	店舗から離れた場所や、駐車禁止規制のある場所で荷卸し作業が行われている。	・カゴ車の活用や共同配送ポイントの設置等	【参考となる事例等】 ・カゴ車の活用や共同配送ポイントの設置等の事例調査結果を紹介

5. 建設資材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

今年度の懇談会(建設資材)の進め方(案)

1. 今年度のアウトプットのイメージ

- ドライバー不足が深刻化する中、国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないよう、懇談会での議論や実証実験等の結果を踏まえ、建設資材分野のサプライチェーン全体での物流改善に向けた取組を促進していくため、取組メニュー例、検討にあたっての手順・留意事項、参考となる取組事例等をまとめた『建設資材分野における「ホワイト物流」推進ガイドライン』(仮称)を作成。
 - ➡ 本ガイドラインについては、「ホワイト物流」推進運動とも連動して、建設資材の製造、加工、商社・卸売(小売)、物流、施工事業者等のサプライチェーンの関係者に広く周知。
 - 本ガイドラインを活用して、来年に迫る東京2020オリンピック・パラリンピック大会期間中の対応を含め、荷主と運送事業者の協力による物流効率化のための取組の検討・実施を要請。

2. 検討の進め方

● 第1回懇談会(令和元年7月8日)

- ・ これまでの議論等を踏まえた現状・課題の整理
- ・ 今年度の進め方について

● 第2回懇談会(令和元年秋ごろ)

- ・ 実証実験等の実施状況の報告・共有

● 第3回懇談会(令和2年2月ごろ)

- ・ 実証実験等の結果の報告
- ・ ガイドライン(案)の提示

ガイドラインの策定

令和元年7月～

課題の内容に応じて、以下を実施

実証実験

課題解決に資すると考えられる取組みを試行的に実施し、効果等を検証する

実態調査

課題の発生箇所・発生件数等の実態を調査し、課題の「見える化」を図る

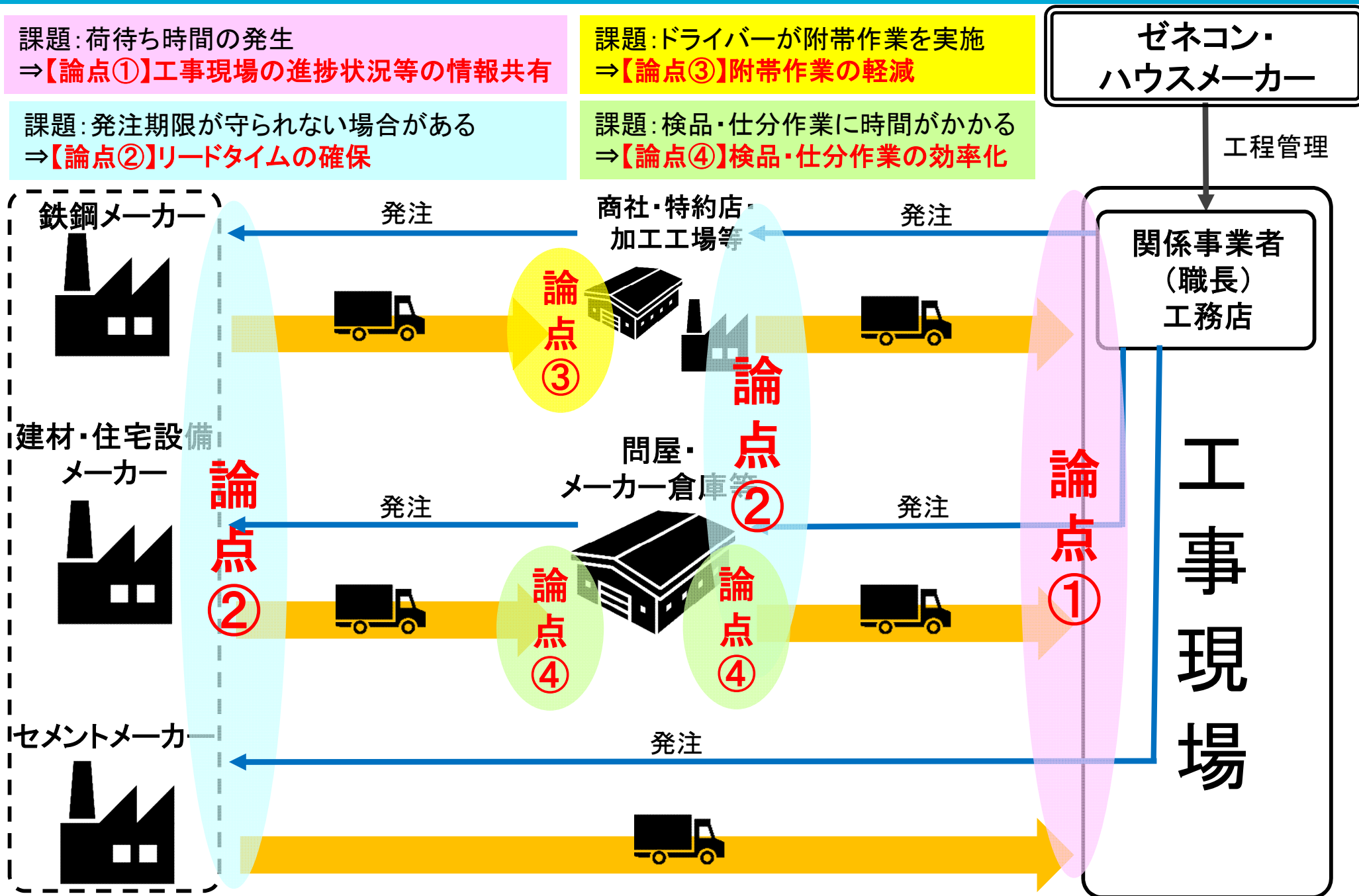
ヒアリング・アンケート

先進的な取組を行っている事業者等からのヒアリングや、消費者等に対するモニター調査等を行い、取組みに当たってのポイントや課題等を把握する

反映

建設資材物流における課題の発生箇所

※議論の便宜上、網羅的な図とはしていない



6. 新たな方策について

新たな方策について

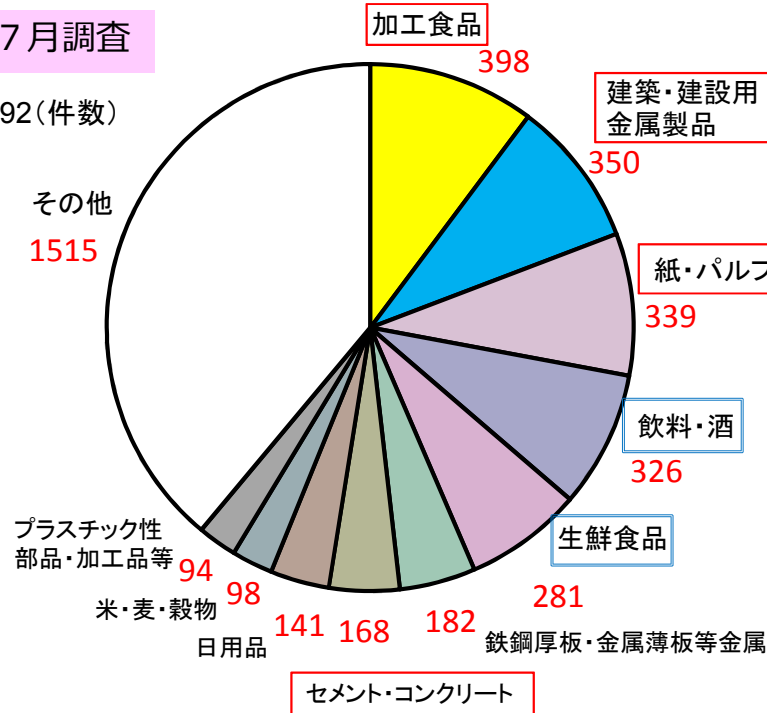
- 平成29年7月に実施した荷待ち時間実態調査において、30分以上の荷待ち時間が生じた件数が多い品目（加工食品、建設資材、紙・パルプ）について懇談会を立ち上げて、課題整理や改善策について検討を行っているところ。
- 平成30年11月に実施した荷待ち時間の実態調査では、すでに懇談会を立ち上げている加工食品、建設資材、紙・パルプの各品目については、依然として30分以上の荷待ち時間が生じた件数が多いことから、引き続き課題解決のための方策について検討・検証を実施する。
- また、上記2度の調査において、荷待ち時間が生じた件数が多かった「生鮮食品」及び「飲料、酒」について、次年度以降の「新たな方策」として懇談会を立ち上げ、課題整理や改善策の検討を実施することとしたい。

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)

 は、既に懇談会を設置している品目
 は、今後懇談会設置を検討する品目

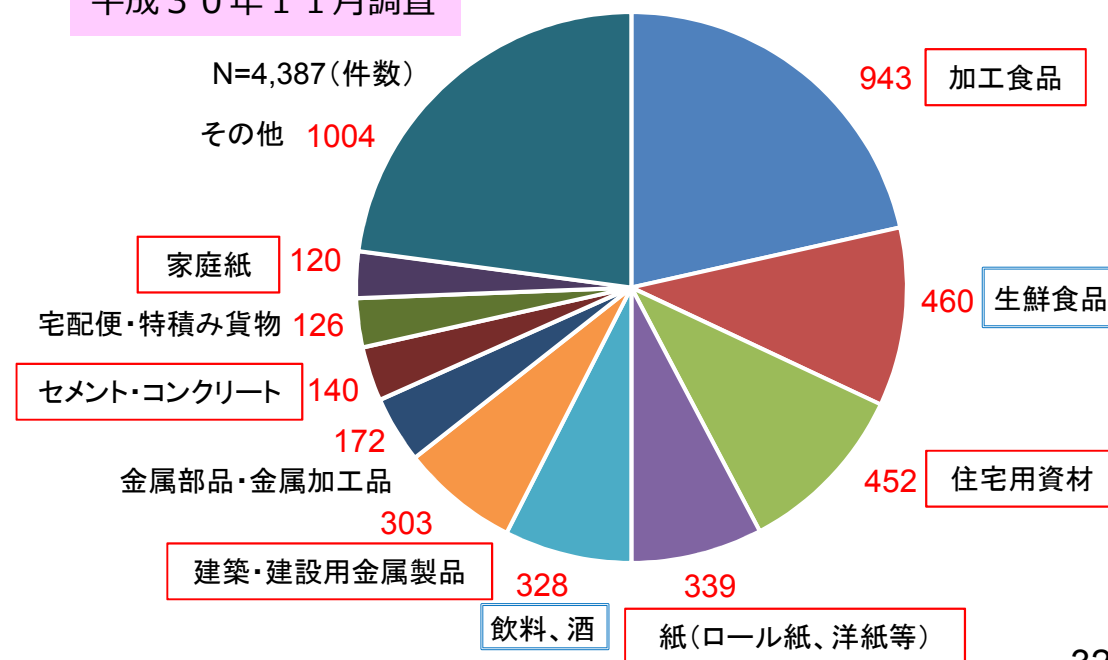
平成29年7月調査

N=3,892(件数)



平成30年11月調査

N=4,387(件数)



令和元年度「アドバンス事業」の実施について

令和元年12月3日

**愛知県トラック輸送における取引環境・労働時間
改善協議会事務局**

令和元年度アドバンス事業について

趣 旨

○荷待ち時間が特に長い輸送分野(加工食品、建設資材、紙・パルプ。)について、本省レベルで洗い出した課題の発生箇所やその解決のための施策等を、各地方レベルにおいても各地方の実情を踏まえながら普及・展開していくことが重要。

○今年度の地方協議会の重点実施事項として、対象輸送分野における課題の整理や改善策の検討等を進めるとともに、実態のさらなる把握・分析のための調査や、課題解決に資する試験的な取組を「アドバンス事業」として実施する。

事業内容等

○ アドバンス事業は、全国で10 事業程度の実施を想定しており、対象輸送分野におけるサプライチェーンに関係する発・着荷主、元請運送事業者及び下請運送事業者等、当該事業の実施に必要な関係者で構成する集団を対象として選定し、外部委託によるコンサルティングを受けながら実施する。

なお、集団の選定に当たっては、特に、着荷主について、可能な限り対象集団に参画させるものとする。

○ 対象集団を構成する事業者及びコンサルティング業務を受託する事業者(以下「受託業者」という。)は連携を密にして、問題点の把握や改善方法の検討・提案等を行うものとし、受託業者が改善策を提示する際には、当該改善策の費用対効果の見込みについても提示することで、荷主と運送事業者との費用負担面の協働や労務負担の適正化等を促すものとする。 など

「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」 令和元年度 輸送品目別検討テーマ及びアドバンス事業

機密性2情報

○47都道府県の地方協議会における検討テーマ及びアドバンス事業の実施品目が決定。（一部調整中）

○地方協議会における検討テーマの荷種の内訳は、加工食品24件、紙・パルプ17件、建設資材11件となっている。

協議会	検討テーマ	アドバンス事業
北海道	紙・パルプ	紙・パルプ(段ボール)
青森	紙・パルプ	
岩手	加工食品	
宮城	紙・パルプ	
秋田	加工食品	加工食品
山形	加工食品	
福島	建設資材	
茨城	建設資材	
栃木	紙・パルプ	紙・パルプ(段ボール)
群馬	加工食品	
埼玉	紙・パルプ	
千葉	建設資材	
東京	紙・パルプ	紙・パルプ(洋紙・板紙)
神奈川	加工食品	
山梨	加工食品	
新潟	加工食品	
長野	加工食品、紙・パルプ、 建設資材	
富山	建設資材	
石川	加工食品	
愛知	加工食品	加工食品
静岡	紙・パルプ	
岐阜	加工食品、紙・パルプ、 建設資材	
三重	紙・パルプ	紙・パルプ(家庭紙)
福井	加工食品、紙・パルプ、 建設資材	

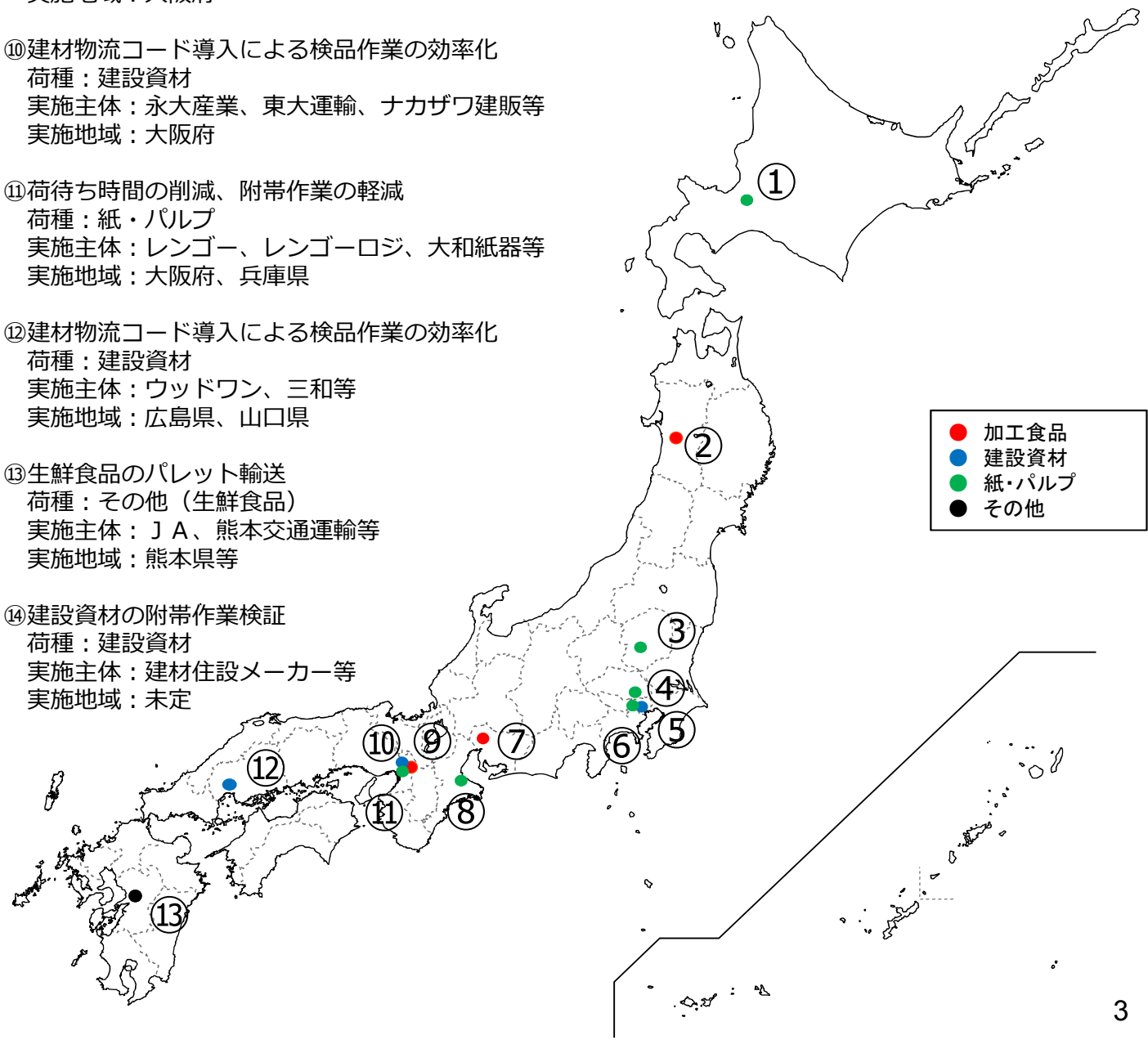
協議会	検討テーマ	アドバンス事業
大阪	加工食品 紙・パルプ 建設資材	加工食品 紙・パルプ 建設資材
京都		
兵庫		
滋賀		
奈良		
和歌山		
広島	建設資材	建設資材
鳥取	建設資材	
島根	加工食品	
岡山	紙・パルプ	
山口	加工食品、建設資材	
徳島	紙・パルプ	
香川	紙・パルプ	
愛媛	加工食品、紙・パルプ	
高知	加工食品	
福岡	加工食品	
佐賀	加工食品	
長崎	加工食品	
熊本	紙・パルプ	農産物
大分	加工食品	
宮崎	加工食品	
鹿児島	加工食品	
沖縄	加工食品	

実証実験(アドバンス事業)一覧(令和元年11月14日時点 13件)

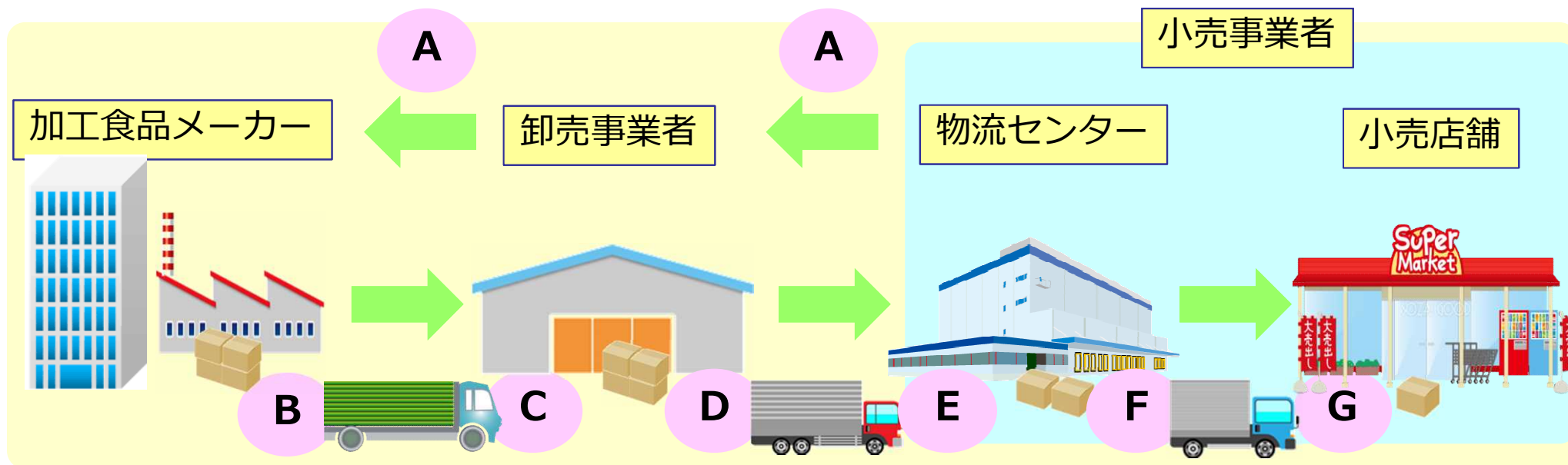
機密性の高い情報
実施検討中の案件含む

- ①荷待ち時間の削減等
荷種：紙・パルプ（段ボール）
実施主体：段ボールメーカー、物流事業者等
実施地域：北海道
- ②調整中
荷種：加工食品
実施主体：調整中
実施地域：秋田県等
- ③生産計画の共有化による少量多頻度納入の効率化
荷種：紙・パルプ（段ボール）
実施主体：M I Z K A N、レンゴー、レンゴーロジ等
実施地域：栃木県
- ④トイレットペーパーのパレット輸送
荷種：紙・パルプ（家庭紙）
実施主体：日本製紙クレシア、家庭紙卸等
実施地域：埼玉県、神奈川県
- ⑤段取りアプリ×動態管理アプリの効果検証
荷種：建設資材
実施主体：建設業者等
実施地域：首都圏で調整中
- ⑥洋紙代理店による印刷工場への共同配送
荷種：紙・パルプ（洋紙）
実施主体：洋紙代理店、印刷事業者等
実施地域：首都圏で調整中
- ⑦輸送容器の返却の効率化、直納ルートの再編
荷種：加工食品
実施主体：加工食品事業者、物流事業者等
実施地域：愛知県
- ⑧家庭紙専用パレット輸送の検証
荷種：紙・パルプ（家庭紙）
実施主体：家庭紙卸、物流事業者等
実施地域：三重県

- ⑨食品卸による予約受付システムの効果検証
荷種：加工食品
実施主体：加藤産業等
実施地域：大阪府
- ⑩建材物流コード導入による検品作業の効率化
荷種：建設資材
実施主体：永大産業、東大運輸、ナカザワ建販等
実施地域：大阪府
- ⑪荷待ち時間の削減、附帯作業の軽減
荷種：紙・パルプ
実施主体：レンゴー、レンゴーロジ、大和紙器等
実施地域：大阪府、兵庫県
- ⑫建材物流コード導入による検品作業の効率化
荷種：建設資材
実施主体：ウッドワン、三和等
実施地域：広島県、山口県
- ⑬生鮮食品のパレット輸送
荷種：その他（生鮮食品）
実施主体：J A、熊本交通運輸等
実施地域：熊本県等
- ⑭建設資材の附帯作業検証
荷種：建設資材
実施主体：建材住設メーカー等
実施地域：未定



加工食品物流の課題の発生個所



発生個所 A・B・D

【小売・卸発注時、メーカー・卸出荷時】

- ・発注から短期間での納品、特定の日に物量が集中
⇒ **【受発注条件の見直し】**

発生個所 C・E・G

【卸・物流センター・小売店舗荷卸し時】

- ・荷卸し場所の処理能力や車両集中に起因する待ち時間の発生
⇒ **【荷待ち時間の削減】**

発生個所 B・C・D・E

【メーカー・卸荷積み時、卸・物流センター荷卸し時】

- ・荷積み・荷卸し時に長時間の荷役作業が発生
⇒ **【荷役時間の削減】**

発生個所 C・E・G

【卸・物流センター・小売店舗荷卸し時】

- ・業界の慣習や目視等による長時間の検品作業
⇒ **【検品時間の削減】**

アドバンス事業(愛知県)概要

	事業者名	本社所在地	事業内容
荷主	A社	-	食品関係
運送事業者	ダイセイエブリー二十四(株)	愛知県一宮市	貨物自動車運送事業者
コンサルタント	(株)日通総合研究所	東京都港区	コンサルティング事業

1. 事業の対象

- ・発荷主: 荷主A社の工場から、愛知県・三重県・岐阜県内の各小売店舗まで配送し、荷主A社の工場まで空コンテナを戻すまでの流れを当事業の対象とする。

2. 対象集団間で共有する解決すべき課題

- ・荷主A社の県内工場において、配送終了時における空プラスチックコンテナ(クレート)の返却作業が発生しており、作業時間の短縮を図りたい。
- ・配送ルートが複数あり、異なるコースで近隣店舗を配送することがあるため、店舗組換えにより配送時間を短縮したい。

 ドライバーの1ヶ月の拘束時間293時間超、連続運転4時間超が発生しているため解消したい。

3. 実証実験の実施時期

- ・令和2年1月中旬～2月中旬を予定

アドバンス事業(愛知県)の取組状況

1. 事業の経過・進捗(現在の)状況

＜これまでの実施内容＞

- ・ 第1回検討会(11/1) : 事務局(愛知支局、労働局、トラック協会)、ダイセイエブリー二十四(株)、荷主A社、(株)日通総合研究所が集まり、アドバンス事業の説明、現時点での課題の確認、今後のスケジュールを確認
- ・ 現地調査(11/22) : ダイセイエブリー二十四(株)安城センターの事業場視察およびインタビューの実施
安城センターの概要(配置車両数・従業員数・運転者数)、業務概要(運行ルート・時間・作業内容(荷主A社工場～配送先まで))、拘束時間・運転時間・積卸時間・休憩時間・週内波動・季節波動の程度等
- ・ 第2回検討会(未定): ー

＜現在の取り組み事項＞

- ・ 現地調査(11/22)の内容を元に、実証実験の内容、時期、適用範囲、記録データの仕様等を決めるための情報の整理、および現状データの集計と分析を実施中

2. 事業者によるこれまでの取組

- ・ ドライバーの拘束時間短縮のために工場側と直接交渉して2便目(1日2便運行)で各小売店舗から回収した空クレートの取卸し作業等を週2日は荷主A社工場側で実施してもらえるようになった。
これは、荷主A社自家用車両のドライバーにとってノー残業デーであったために空クレートの取卸し作業等の時間帯が重なってしまい、工場内での待ち時間を含めて通常は15分程度だったところ、更に長時間化して両社にとって共通の問題となっていたため調整が進んだもの。
- ・ さらに、既存コースの配達店舗数を減少させるために新規協力会社を参入させるようA社に働きかけ、結果としてドライバーの休憩時間を確保できるようになった。

今後の実証実験の方向性

一か月の拘束時間293時間以内、連続運転4時間超解消に向け、以下の取組を進める。

1. ドライバー作業からの空クレート取卸し作業の分離

【現状】

2便目(1日2便運行)で配送先の各店舗から回収した空クレートの取卸し作業等は、荷主A社工場側が週2日担当する以外はドライバー作業となっており、待ち時間を含めて1回15分を要している

【改善案】

作業の外注等により現状のドライバー作業から空クレート取卸し作業等を完全に分離する
(ダイセーエブリー二十四による受託も検討)

【期待される効果】

- ・ ダイセーエブリー二十四のドライバーの拘束時間短縮
- ・ 荷主A社自家用車両のドライバーの拘束時間短縮

2. 小売店舗配送コースの組み替えによる配送効率化

【現状】

同じエリア内にダイセーエブリー二十四のドライバーが担当する配送コース(委託コース)の小売店舗と、荷主A社自家用車両のドライバーが担当する配送コース(自社コース)の小売店舗が重なっていることがある

【改善案】

近接する委託コースと自社コースで配送先を入れ替え、配送を効率化

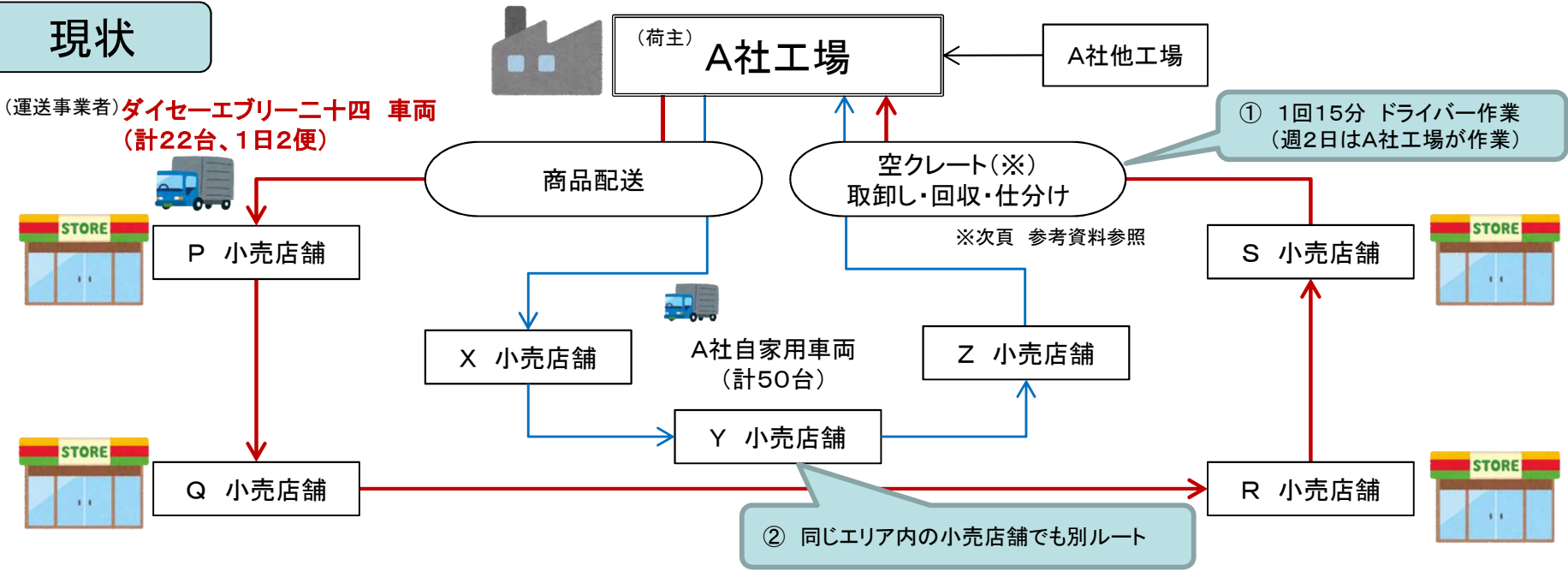
【期待される効果】

- ・ ダイセーエブリー二十四のドライバーの休憩時間確保、積載率向上
- ・ 荷主A社自家用車両のドライバーの休憩時間確保、積載率向上

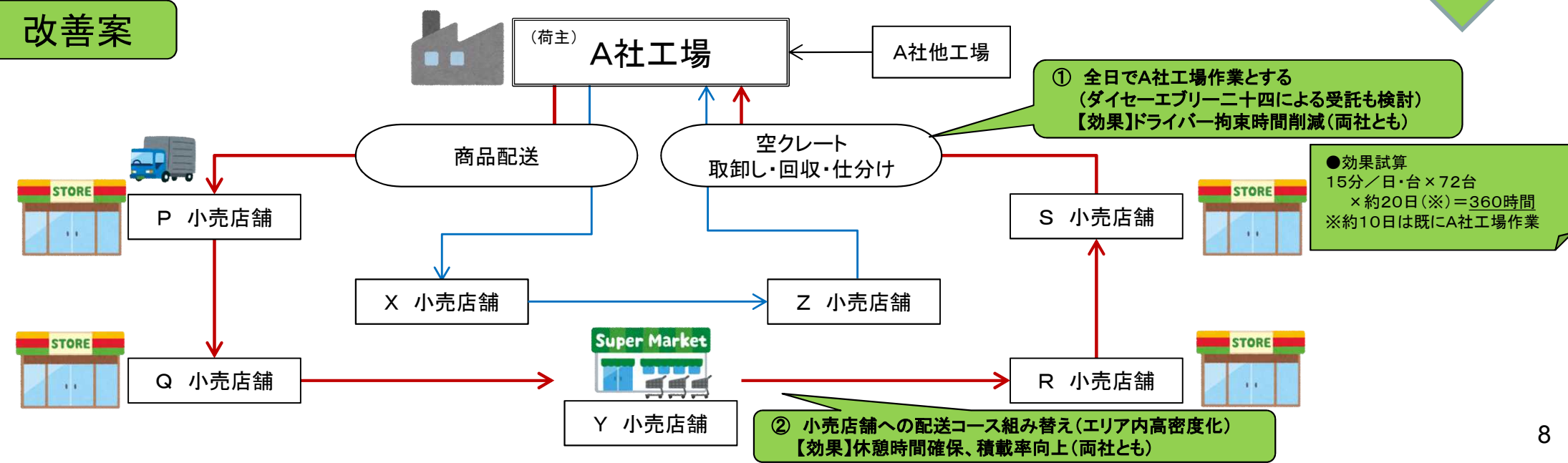
今後の実証実験の方向性(概要)

現状

(運送事業者) **ダイセーエブリー二十四 車両**
(計22台、1日2便)



改善案



参考資料(クレート)

「クレート」とは.....

→ 主に食品流通業界で通い箱として使われているプラスチック容器。番重(ばんじゅう)とも。

クレート (一般用)



飲料クレート



出典：メーカーホームページ

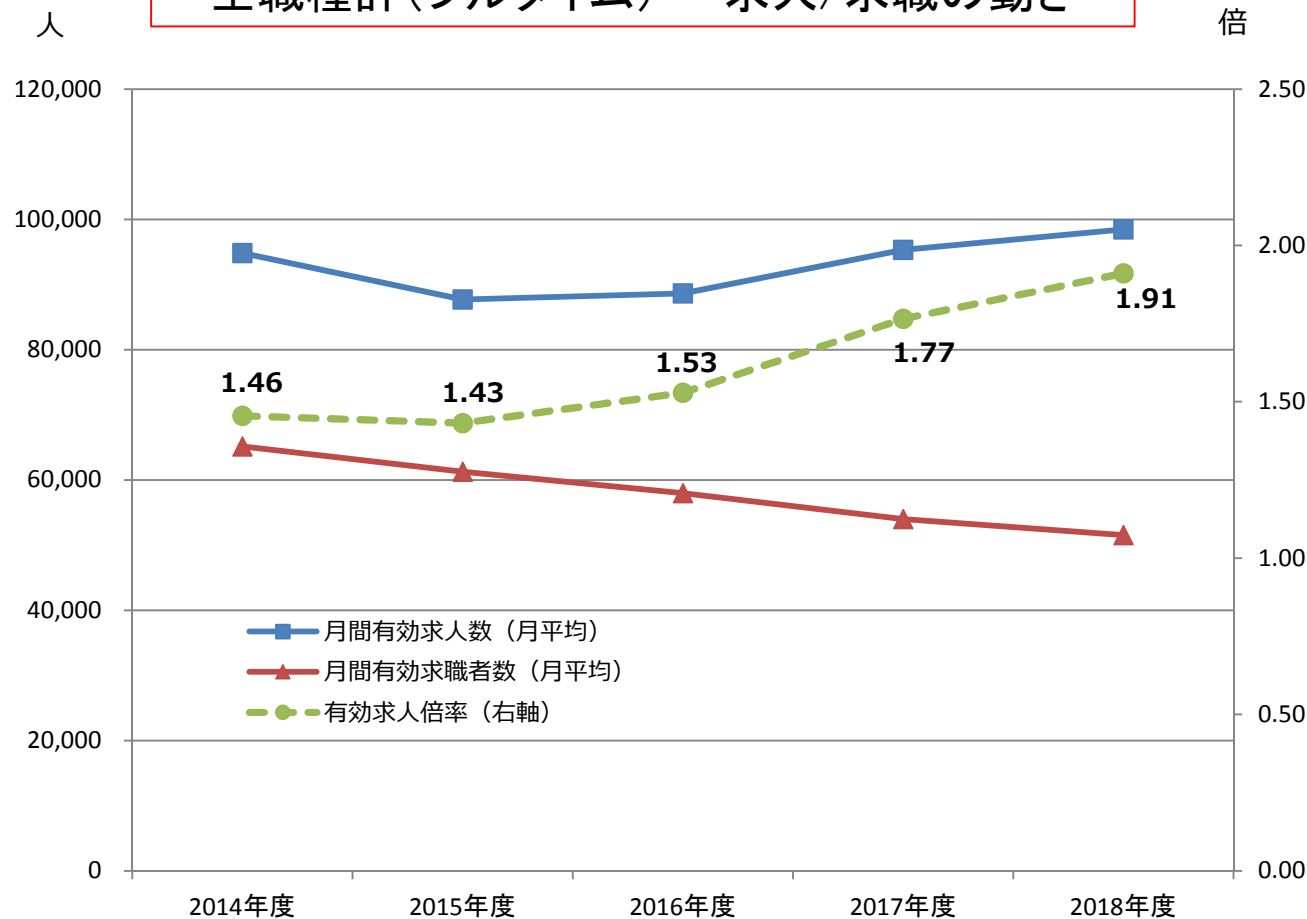


某量販店クレート置き場

自動車運転者の働き方改革について

労働市場の動きについて

全職種計(フルタイム) 求人/求職の動き

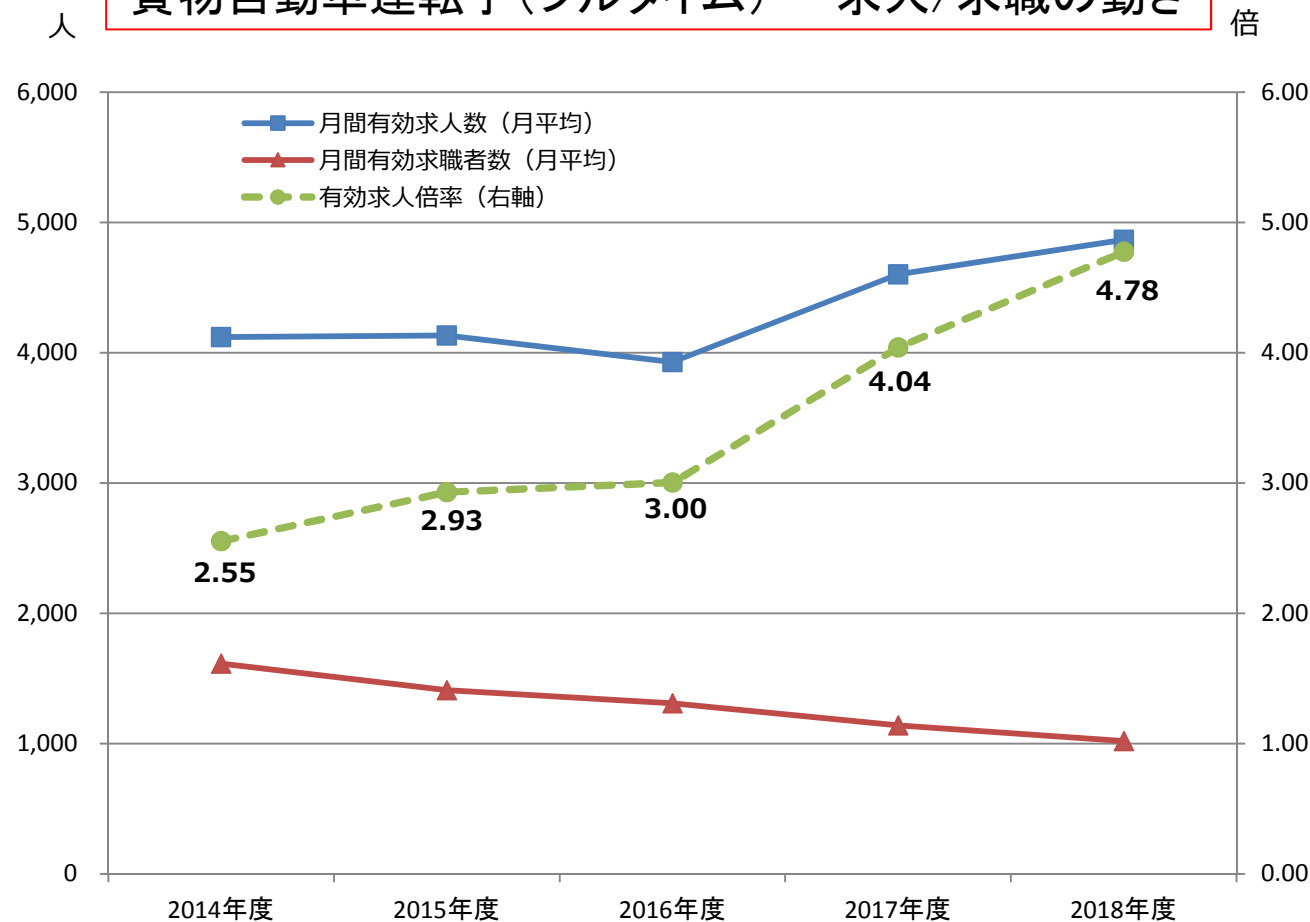


「全職業計」での愛知県内ハローワークおよびその附属施設における一般フルタイム求人数/求職者数

職業全体	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年8月
月間有効求人数 (月平均)	94,831	87,707	88,633	95,333	98,471	96,418
月間有効求職者数 (月平均)	65,155	61,241	57,963	54,007	51,527	52,596
有効求人倍率 (右軸)	1.46	1.43	1.53	1.77	1.91	1.83

労働市場の動きについて

貨物自動車運転手（フルタイム） 求人/求職の動き



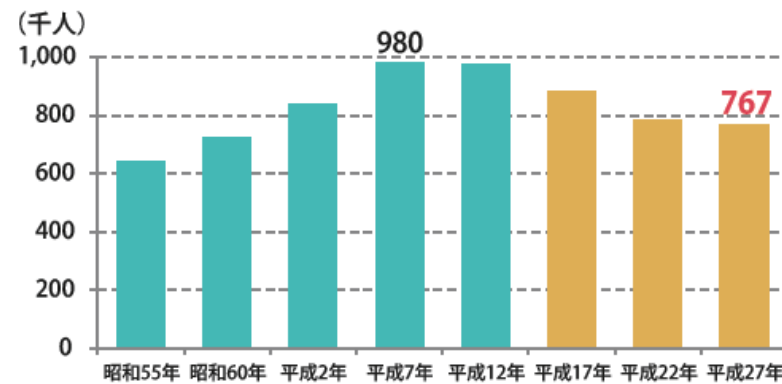
「貨物自動車運転手（職業分類663）」での愛知県内ハローワークおよびその附属施設における一般フルタイム求人数/求職者数

貨物自動車運転手	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年8月
月間有効求人数（月平均）	4,119	4,132	3,928	4,602	4,866	5,025
月間有効求職者数（月平均）	1,613	1,410	1,308	1,139	1,019	989
有効求人倍率（右軸）	2.55	2.93	3.00	4.04	4.78	5.08

自動車運転者を取り巻く環境

トラック運転者はピーク時より**減少**

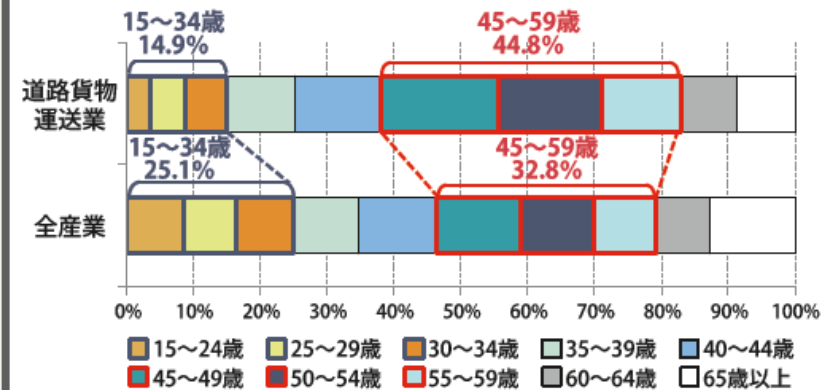
道路貨物運送業における
自動車運転従事者数の推移



(出典) 国勢調査を基に作成

トラック運転者は**高齢化**

道路貨物運送業と全産業の
年齢階級別就業者数構成比比較

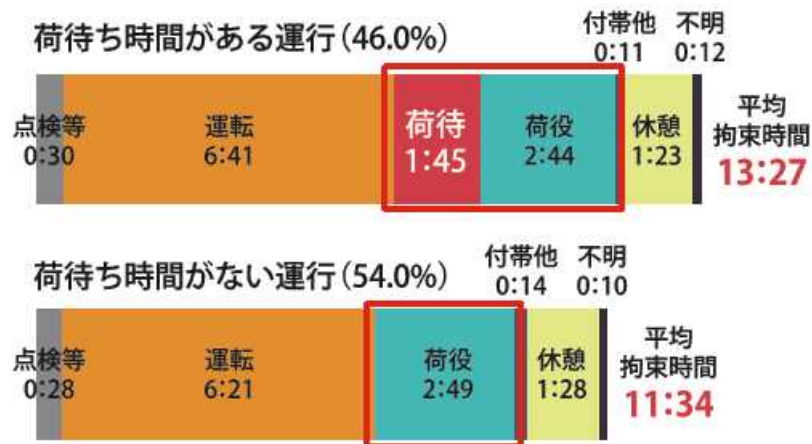


(出典) 労働力調査(平成30年12月)より作成

自動車運転者を取り巻く環境

長時間の荷待ち・荷役作業が発生

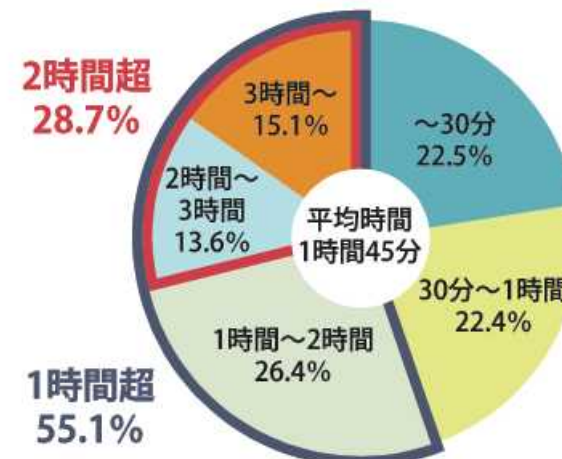
1 運行あたりの平均拘束時間とその内訳



(出典)トラック輸送状況の実態調査(平成 27 年)

2 時間を超える荷待ちが約3割

1 運行あたりの荷待ち時間



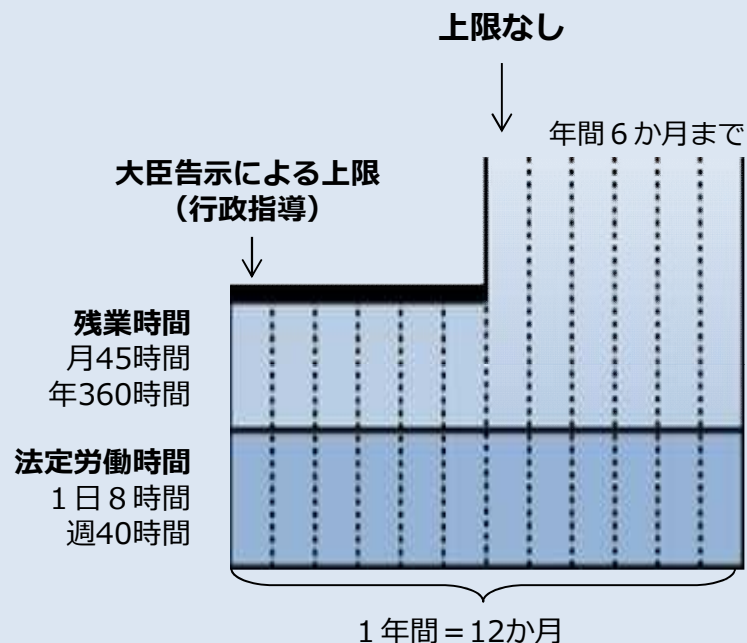
(出典)トラック輸送状況の実態調査(平成 27 年)

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、72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。

(改正前)

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。

月残業45時間
= 1日残業2時間程度

法律による上限(原則)

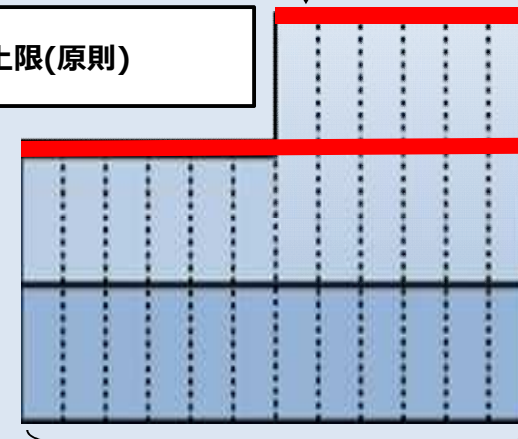
残業時間(原則)
月45時間
年360時間

法定労働時間
1日8時間
週40時間

法律による上限(例外)

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

年間6か月まで



月残業80時間 || 1日残業4時間程度

残業時間の上限を規制します

- ◎ 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**があつ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。
- ◎ 時間外労働を行うには、各事業場の労使で、上記の時間の範囲内で、
時間外労働の上限を協定し(36協定)、所轄労働基準監督署に届け
出ていただくことが必要です。
- ◎ 36協定を締結する労使当事者は「指針」に定める事項に留意してく
ださい。

残業時間の上限を規制します

※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	<u>改正法施行5年後に、上限規制を適用します。</u> (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	<u>改正法施行5年後に、上限規制を適用します。</u> (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	<u>改正法施行5年後に、上限規制を適用します。</u> (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、規制の具体的なあり方、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	<u>改正法施行5年後に、上限規制を適用します。</u>
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、 <u>時間外労働の上限規制は適用しません。</u> ※1週間当たり40時間を超えて労働した時間が月100時間を超えた労働者に対しては、事業者は、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りません。

残業時間の上限を規制します

◎年960時間以内の時間外労働

自動車運転の業務については、2024年4月1日から、年960時間の罰則付きの時間外労働の上限規制が適用されます。

年960時間には休日労働は含みません。

◎月間の時間外労働の上限について

自動車運転の業務については、1か月の上限は規定されていませんので、例えばある月に業務が大変忙しくて100時間程の時間外労働があったとしても、その他の月の時間外労働を削減し、1年間で960時間以内とすればよいことになります。

◎年6回までの特別条項適用回数について

自動車運転の業務については、特別条項付き協定を締結することなく、月間45時間を超える時間外労働が可能です。よって、1か月45時間を超える時間外労働を行う月が年6回を超えても構いません。

残業時間の上限を規制します

法定労働時間（労働基準法第32条）

1日8時間

週40時間

時間外労働時間（法定労働時間を超えて働いた時間）

上限時間は年960時間



月80時間×12か月＝年960時間

- ※ 月平均80時間の時間外労働が上限の目安です。
- ※ 1か月の上限規制はないため、特定の月の時間外労働が80時間を超えたとしても、ほかの月で調整することができます。
- ※ 休日の労働時間数は含みません。
- ※ 将来的には、一般則の適用を目指します。

残業時間の上限を規制します

適用猶予の対象となるのは、「**自動車運転の業務**」に従事する者です。

運行管理者、事務職、整備員、倉庫作業員などは、一般則の適用となります。つまり、大企業であれば2019年4月1日から、中小企業であれば2020年4月から、罰則付きの上限規制が適用されます。

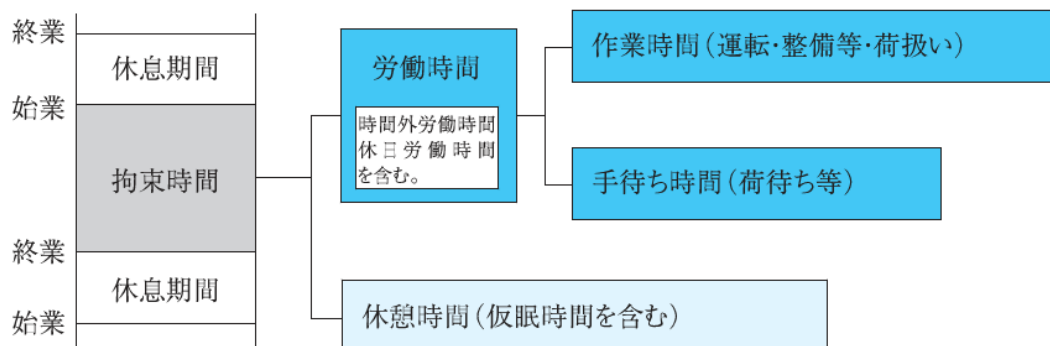
<罰則>

36協定で定めた時間を超えて時間外労働を行わせた場合、労働基準法第119条により、

6か月以下の懲役又は30万円以下の罰金
に処せられることがあります。

改善基準告示(トラック)

拘束時間	① 1か月の拘束時間は原則として293時間が限度です。 ② 労使協定があるときは、1年のうち6か月までは、1年間の拘束時間が3,516時間（293時間×12か月）を超えない範囲内において、1か月320時間まで延長可能です。 ③ 1日の拘束時間は13時間を基本とし、これを延長する場合であっても16時間が限度です。（15時間超えは1週間2回以内）
休息期間	① 1日の休息期間は継続8時間以上必要です。 ② 休息期間については、運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めてください。



改善基準告示(トラック)

拘束時間・休息期間の特例	
休息期間 分割の特例	業務の必要上やむを得ない場合、当分の間、一定期間（2週間から4週間程度）における全勤務回数の2分の1を限度として、1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上の分割休息を与えることもできます。
2人乗務の特例	運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合（ただし、車両に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る）においては、1日の最大拘束時間を20時間まで延長でき、また、休息期間を4時間まで短縮できます。
隔日勤務の特例	2暦日における拘束時間は21時間以内としてください。 ただし、事業所内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に4時間以上の仮眠時間を与える場合には、2週間について3回を限度に、この2暦日における拘束時間を24時間まで延長することができます。この場合においても、2週間における総拘束時間は126時間が限度です。
フェリー乗船 の場合の特例	フェリー乗船時間については原則として休息期間として取り扱い、勤務終了後の休息期間から減算できます。ただし、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ることはできません。

改善基準告示(トラック)

運 転 時 間	① 1日の運転時間は2日（始業時刻から48時間をいう。）平均で9時間が限度です。 ② 1週間の運転時間は2週間ごとの平均で44時間が限度です。
連 続 運 転 時 間	連続運転時間は4時間が限度です。 運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断して30分以上の休憩等を確保してください（少なくとも1回につき10分以上としたうえで分割することも可能です。）。
時 間 外 労 働	改善基準告示の範囲内で、1日、2週間、1か月以上3か月以内の一定期間、1年の上限時間を労使協定で締結。
休 日 労 働	2週間に1回以内、かつ、1か月の拘束時間及び最大拘束時間の限度を超えないもの。
労 働 時 間	労働時間は拘束時間から休憩時間（仮眠時間を含む）を差し引いたもの。
休 日	休日は、休息期間＋24時間の連続した時間をいいます。ただし、いかなる場合であっても30時間を下回ってはなりません。

改善基準告示と時間外労働との関係

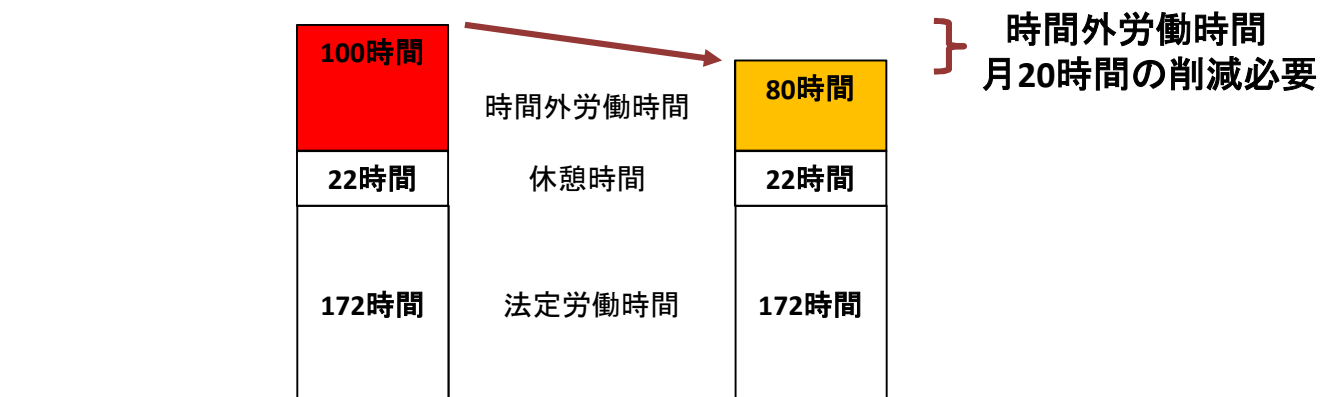
1か月の拘束時間293時間については、概ね次のような内訳になります。
(1か月4.3週間、月22日勤務、1日1時間の休憩)

法定労働時間	$40\text{時間} \times 4.3\text{週間} = 172\text{時間}$
休憩時間	$1\text{時間} \times 22\text{日} = 22\text{時間}$
時間外労働時間	$293\text{時間} - 172\text{時間} - 22\text{時間} = 99\text{時間}$ (概ね100時間)

年960時間の上限規制適用後の時間外労働時間は、月あたり80時間です。
(80時間 $\times$ 12か月=960時間)

上記のとおり、現行の改善基準告示の拘束時間内で可能となる時間外労働時間を算出すると、概ね月100時間となっています。

月によって、繁閑の差はあるにしても、平均値でみれば、月あたり20時間の時間外労働を削減しなければ、上限規制に対応できないことになります。



働き方改革関連法附帯決議

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に対する附帯決議
平成30年6月28日 参議院厚生労働委員会

政府は、本法の施行に当たり、次の事項について適切な措置を講ずるべきである。

- 1 労働時間の基本原則は、労働基準法第32条に規定されている「1日8時間、週40時間以内」であって、その法定労働時間の枠内で働けば、労働基準法第1条が規定する「人たるに値する生活を営む」ことのできる労働条件が実現されることを再確認し、本法に基づく施策の推進と併せ、政府の雇用・労働政策の基本としてその達成に向けた努力を継続すること。
- 2 働き過ぎによる過労死等を防止するため、労使合意に基づいて法定労働時間を超えて仕事をすることができる時間外労働の上限については、時間外労働の上限規制が適用される業務だけでなく、適用猶予の自動車運転業務や建設事業等についても、時間外労働の原則的上限は月45時間、年360時間であり、労使は36協定を締結するに際してすべての事業場がまずはその原則水準内に収める努力をすべきであること、休日労働は最小限に抑制すべきことについて指針に明記し、当該労使に周知徹底を図るとともに、とりわけ中小企業に対し、その達成に向けた労使の取組を政府として適切に支援すること。
- 3 労使が年720時間までの特例に係る協定を締結するに当たっては、それがあくまで通常予見できない等の臨時の事態への特例的な対応であるべきこと、安易な特例の活用は長時間労働の削減を目指す本法の趣旨に反するもので、具体的な事由を挙げず、単に「業務の都合上必要なとき」又は「業務上やむを得ないとき」と定めるなど恒常的な長時間労働を招くおそれがあるもの等については特例が認められないこと、特例に係る協定を締結する場合にも可能な限り原則水準に近い時間外労働とすべきであることを指針等で明確化し、周知徹底するとともに、都道府県労働局及び労働基準監督署において必要な助言を実施すること。

働き方改革関連法附帯決議

(4、5省略)

- 6 時間外労働の上限規制が5年間、適用猶予となる**自動車運転業務**、建設事業、医師については、その適用猶予期間においても時間外労働の削減に向けた実効性のある取組を関係省庁及び関係団体等の連携・協力を強化しつつ、推し進めること。
- 7 **自動車運転業務**の上限規制については、5年の適用猶予後の時間外労働の上限が休日を含まず年960時間という水準に設定されるが、**現状において過労死や精神疾患などの健康被害が最も深刻**であり、かつそのために深刻な人手不足に陥っている運輸・物流産業の現状にも鑑み、決して物流を止めてはいけないという強い決意の下、**できるだけ早期に一般則に移行できるよう**、関係省庁及び関係労使や荷主等を含めた協議の場における議論を加速し、**猶予期間においても、実効性のある実労働時間及び拘束時間削減策を講ずること**。また、5年の適用猶予後に一般則の適用に向けた検討を行うに当たっては、一般則の全ての規定を直ちに全面的に適用することが困難な場合であっても、一部の規定又は一部の事業・業務についてだけでも先行的に適用することを含め検討すること。
- 8 **自動車運転業務**については、過労死等の防止の観点から、「**自動車運転者の労働時間等の改善のための基準**」の**総拘束時間等の改善**について、関係省庁と連携し、速やかに**検討を開始**すること。また、改善基準告示の見直しに当たっては、トラック運転者について、早朝・深夜の勤務、交代制勤務、宿泊を伴う勤務など多様な勤務実態や危険物の配送などその業務の特性を十分に踏まえて、労働政策審議会において検討し、勤務実態等に応じた基準を定めること。
- 9 改正労働基準法第140条第1項の遵守に向けた環境を整備するため、**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のある具体的取組を速やかに推進すること。

(10～47省略)

脳・心臓疾患に関する事案の労災補償状況

脳・心臓疾患の労災補償状況

年 度		平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
区 分						
脳・心臓疾患	請求件数	763 (92)	795 (83)	825 (91)	840 (120)	877 (118)
	決定件数 ^{注2}	637 (67)	671 (68)	680 (71)	664 (95)	689 (82)
	うち支給決定件数 ^{注3}	277 (15)	251 (11)	260 (12)	253 (17)	238 (9)
	[認定率] ^{注4}	[43.5%] (22.4%)	[37.4%] (16.2%)	[38.2%] (16.9%)	[38.1%] (17.9%)	[34.5%] (11.0%)
う ち 死 亡	請求件数	242 (17)	283 (18)	261 (14)	241 (18)	254 (18)
	決定件数	245 (14)	246 (14)	253 (16)	236 (20)	217 (15)
	うち支給決定件数	121 (3)	96 (1)	107 (3)	92 (2)	82 (2)
	[認定率]	[49.4%] (21.4%)	[39.0%] (7.1%)	[42.3%] (18.8%)	[39.0%] (10.0%)	[37.8%] (13.3%)

審査請求事案の取消決定等による支給決定状況 ^{注5}

年 度		平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
区 分						
脳・心臓疾患	支給決定件数 ^{注6}	7 (0)	6 (0)	16 (1)	6 (0)	8 (1)
	うち死亡	3 (0)	5 (0)	8 (0)	4 (0)	2 (0)

注 1 本表は、労働基準法施行規則別表第1の2第8号に係る脳・心臓疾患について集計したものである。

2 決定件数は、当該年度内に業務上又は業務外の決定を行った件数で、当該年度以前に請求があったものを含む。

3 支給決定件数は、決定件数のうち「業務上」と認定した件数である。

4 認定率は、支給決定件数を決定件数で除した数である。

5 審査請求事案の取消決定等とは、審査請求、再審査請求、訴訟により処分取消となったことに伴い新たに支給決定した事案である。

6 審査請求事案の取消決定等による支給決定件数は、上表における支給決定件数の外数である。

7 ()内は女性の件数で、内数である。なお、認定率の()内は、女性の支給決定件数を決定件数で除した数である。

脳・心臓疾患に関する事案の労災補償状況

脳・心臓疾患の業種別請求、決定及び支給決定件数

業種(大分類)	平成29年度			平成30年度		
	請求件数	決定件数	うち支給決定件数	請求件数	決定件数	うち支給決定件数
農業、林業、漁業、鉱業、採石業、砂利採取業	5 (1) 〈 0 (0) 〉	6 (1) 〈 2 (0) 〉	3 (0) 〈 0 (0) 〉	12 (4) 〈 4 (2) 〉	8 (4) 〈 2 (2) 〉	4 (1) 〈 1 (1) 〉
製 造 業	110 (11) 〈 38 (3) 〉	81 (9) 〈 39 (4) 〉	24 (1) 〈 14 (0) 〉	105 (11) 〈 41 (1) 〉	99 (8) 〈 32 (0) 〉	28 (0) 〈 9 (0) 〉
建 設 業	112 (1) 〈 30 (0) 〉	67 (0) 〈 24 (0) 〉	17 (0) 〈 6 (0) 〉	99 (1) 〈 37 (0) 〉	80 (0) 〈 33 (0) 〉	14 (0) 〈 8 (0) 〉
運 輸 業、郵 便 業	188 (7) 〈 64 (1) 〉	174 (3) 〈 72 (2) 〉	99 (1) 〈 40 (1) 〉	197 (4) 〈 56 (0) 〉	174 (4) 〈 52 (0) 〉	94 (1) 〈 31 (0) 〉
卸 売 業、小 売 業	115 (29) 〈 41 (5) 〉	90 (23) 〈 35 (5) 〉	35 (4) 〈 15 (1) 〉	111 (16) 〈 30 (1) 〉	78 (17) 〈 29 (2) 〉	24 (3) 〈 9 (0) 〉
金 融 業、保 険 業	10 (3) 〈 2 (0) 〉	8 (3) 〈 1 (0) 〉	0 (0) 〈 0 (0) 〉	9 (1) 〈 4 (0) 〉	3 (0) 〈 2 (0) 〉	1 (0) 〈 1 (0) 〉
教 育、学 習 支 援 業	15 (3) 〈 2 (0) 〉	11 (1) 〈 2 (0) 〉	3 (0) 〈 1 (0) 〉	20 (5) 〈 6 (0) 〉	8 (1) 〈 4 (0) 〉	2 (0) 〈 2 (0) 〉
医 療、福 祉	43 (26) 〈 6 (5) 〉	38 (21) 〈 7 (3) 〉	2 (2) 〈 0 (0) 〉	62 (34) 〈 13 (7) 〉	43 (24) 〈 9 (6) 〉	6 (2) 〈 1 (0) 〉
情 報 通 信 業	26 (2) 〈 10 (0) 〉	16 (1) 〈 8 (0) 〉	6 (1) 〈 2 (0) 〉	24 (1) 〈 9 (1) 〉	29 (1) 〈 15 (1) 〉	4 (0) 〈 2 (0) 〉
宿泊業、飲食サービス業	61 (11) 〈 8 (1) 〉	49 (11) 〈 5 (0) 〉	28 (5) 〈 3 (0) 〉	76 (20) 〈 18 (4) 〉	57 (11) 〈 8 (2) 〉	32 (1) 〈 6 (1) 〉
そ の 他 の 事 業 (上 記 以 外 の 事 業)	155 (26) 〈 40 (3) 〉	124 (22) 〈 41 (6) 〉	36 (3) 〈 11 (0) 〉	162 (21) 〈 36 (2) 〉	110 (12) 〈 31 (2) 〉	29 (1) 〈 12 (0) 〉
合 計	840 (120) 〈 241 (18) 〉	664 (95) 〈 236 (20) 〉	253 (17) 〈 92 (2) 〉	877 (118) 〈 254 (18) 〉	689 (82) 〈 217 (15) 〉	238 (9) 〈 82 (2) 〉

注 1 業種については、「日本標準産業分類」により分類している。

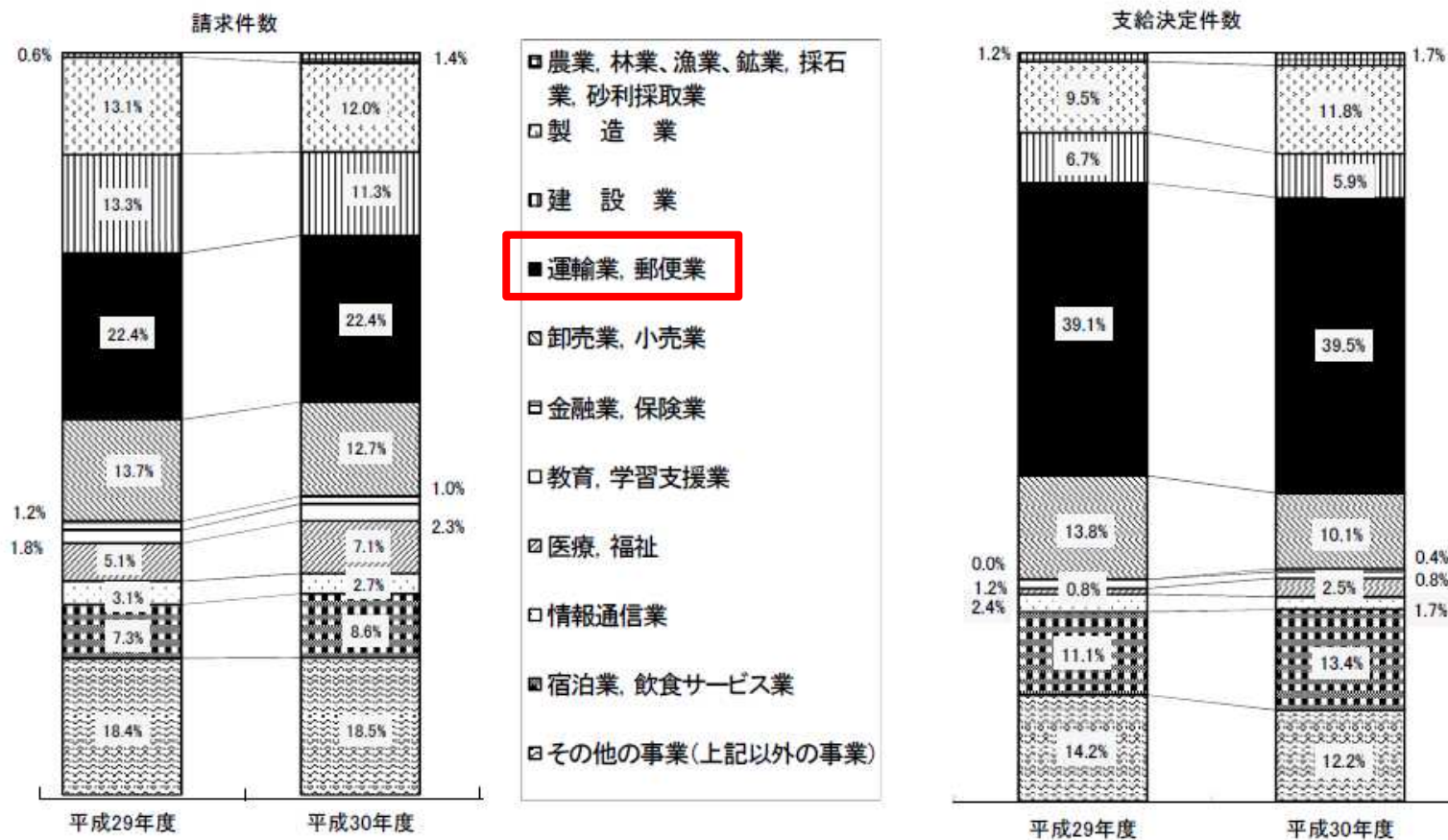
2 「その他の事業(上記以外の事業)」に分類されているのは、不動産業、他に分類されないサービス業などである。

3 ()内は女性の件数で、内数である。

4 〈 〉内は死亡の件数で、内数である。

脳・心臓疾患に関する事案の労災補償状況

業種別構成比



月60時間を超える残業は、割増賃金を上げます

(現在)			(改正後)		
月60時間超の残業割増賃金率 大企業は 50% 中小企業は 25%			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			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		60時間以下	60時間超
大企業	25%	50%	大企業	25%	50%
中小企業	25%	25%	中小企業	25%	50%

施行期日

猶予措置の廃止に係る改正規定の施行期日は、**2023年4月1日**



中小企業とは

※中小企業の定義は、以下のとおりです（事業場単位ではなく、企業単位で判断します）。

業種	資本金の額 または出資の総額	または	常時使用する 労働者
小売業	5,000万円以下	または	50人以下
サービス業	5,000万円以下	または	100人以下
卸売業	1億円以下	または	100人以下
その他 (製造業、建設業、 運輸業、その他)	3億円以下	または	300人以下

労働時間の状況の把握

(改正前)

- 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。

(改正後)

※「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。

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、全ての労働者の労働時間の状況が把握されるよう法律で義務づけました。

タイムカードによる記録、パーソナルコンピュータ等の電子計算機の使用時間（ログインからログアウトまでの時間）の記録等の客観的な方法その他適切な方法により、全ての労働者の労働時間の状況を把握しなければなりません。

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、時間外・休日労働時間が月80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。

年次有給休暇

年次有給休暇とは、一定期間勤務した労働者に対して、心身の疲労を回復し、ゆとりある生活を保障するために付与される休暇のことです。

1 週所定労働日数が5日以上または週所定労働時間が30時間以上の労働者

継続勤務年数	0.5	1.5	2.5	3.5	4.5	5.5	6.5以上
付与日数	10	11	12	14	16	18	20

2 週所定労働日数が4日以下かつ週所定労働時間が30時間未満の労働者

	週所定労働日数	1年間の所定労働日数	継続勤務日数						
			0.5	1.5	2.5	3.5	4.5	5.5	6.5以上
付与日数	4日	169～216日	7	8	9	10	12	13	15
	3日	121～168日	5	6	6	8	9	10	11
	2日	73～120日	3	4	4	5	6	6	7
	1日	48～72日	1	2	2	2	3	3	3

週以外の期間によって労働日数が定められている場合

年次有給休暇

3 年次有給休暇の計画的付与

年次有給休暇の計画的付与は、労使協定で年次有給休暇を与える時季に関する定めをした場合で、年次有給休暇のうち5日を超える部分（繰越し分を含みます）に限ります。

付与方法としては、例えば事業場全体の休業による一斉付与、班別の交替制付与、年休計画表による個人別付与などが考えられます。

4 年次有給休暇の請求権

年次有給休暇の請求権は、労働基準法第115条の規定により、2年間で時効によって消滅します。年次有給休暇の請求権は、基準日に発生するものであるので、基準日から起算して2年間、すなわち、当年度の初日に発生した休暇については、翌年度末で時効により消滅することになります。

5 年次有給休暇を取得したことによる不利益な取扱いの禁止

年次有給休暇を取得した労働者に対して、賃金の減額や精皆勤手当及び賞与の算定などに際して、欠勤として取り扱うなどの不利益な取扱はしないようにしなければなりません。

年次有給休暇

6 年次有給休暇の賃金の支払い

年次有給休暇中の賃金については、就業規則その他に定めるものの規定に基づき、平均賃金または所定労働時間労働した場合に支払われる通常の賃金を支払わなければなりません。

ただし、過半数労働組合との書面による協定により、健康保険法の標準報酬月額の30分の1に相当する金額を支払う旨の定めをしたときは、これを支払わなければなりません。

7 時間単位の年次有給休暇

労働基準法は、年次有給休暇の付与を原則として1日単位としています。しかし、事業場で労使協定を締結することによって時間単位で年次有給休暇を取得することができます（時間単位年休）。時間単位年休は、例えば通院、子どもの学校行事、官公署への諸届けなど必要な時間分だけ取得できるため、多様なニーズに柔軟に対応することができます。

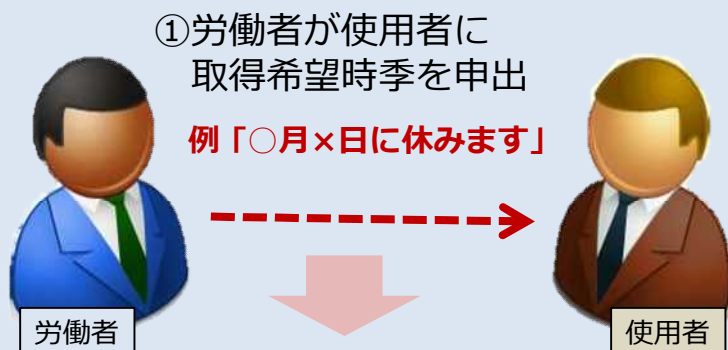
ただし、年次有給休暇の本来の趣旨を損なわないようにするため、時間単位年休は労働者の希望があることが前提となっており、また、その上限は1年で5日分までとされています。

なお、半日単位の年次有給休暇については、本来の1日単位での取得を阻害しない範囲で運用される限り、労働者からの請求に応じて与えることができます。

年次有給休暇

(改正前)

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。



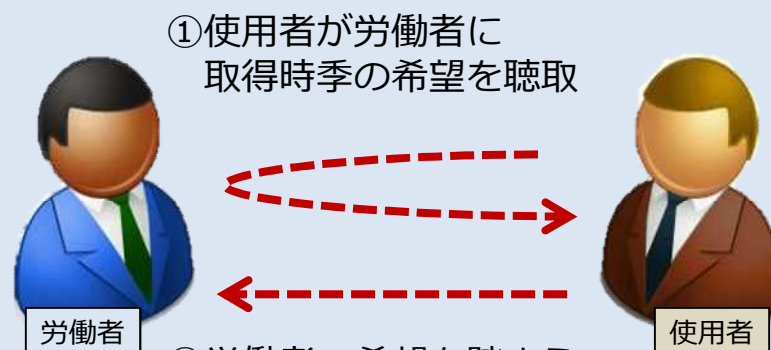
②○月×日に年休が成立

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。



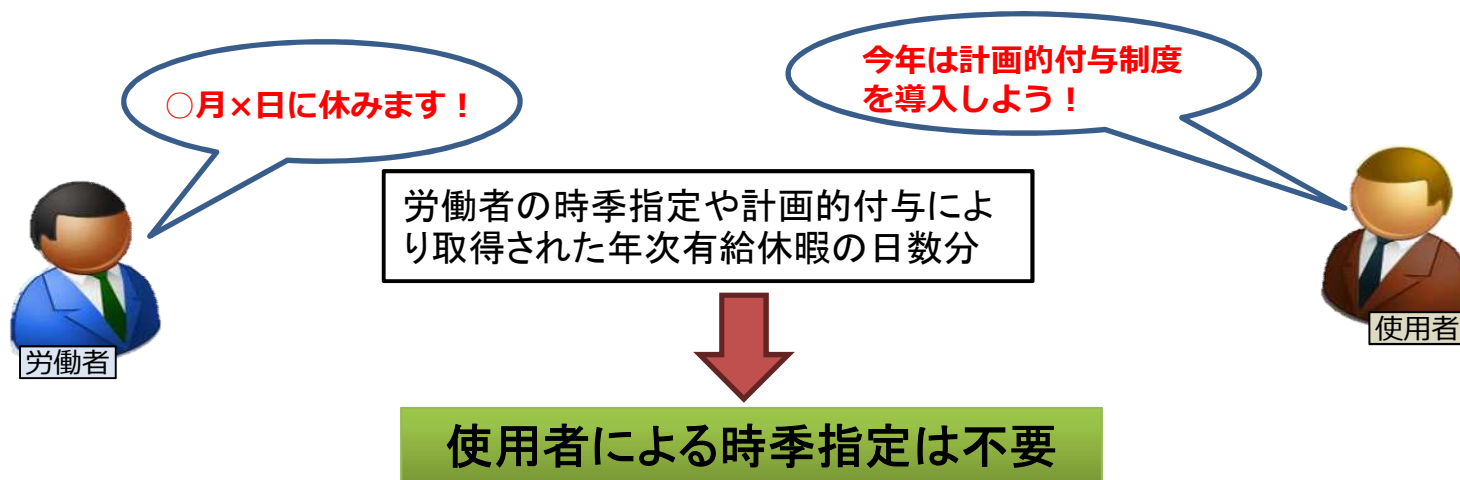
②労働者の希望を踏まえ
使用者が取得時季を指定

例「○月×日に休んでください」

③○月×日に年休が成立

年次有給休暇

- ◆対象者は、年次有給休暇が**10日以上付与される労働者（管理監督者を含む）**に限ります。
- ◆労働者ごとに、年次有給休暇を付与した日（基準日）から1年以内に5日について、使用者が取得時季を指定して与える必要があります。
 - （※）使用者は、時季指定に当たっては、労働者の意見を聴取し、その意見を尊重するように努めなければなりません。
- ◆年次有給休暇を5日以上取得済みの労働者に対しては、使用者による時季指定は不要です。
 - （※）労働者が自ら申し出て取得した日数や、労使協定で取得時季を定めて与えた日数（計画的付与）については、5日から控除することができます。



年次有給休暇

(例) 労働者が自ら5日取得した場合	⇒	使用者の時季指定は不要
労働者が自ら3日取得 + 計画的付与2日の場合	⇒	〃
労働者が自ら3日取得した場合	⇒	使用者は2日を時季指定
計画的付与で2日取得した場合	⇒	〃 3日 〃

(※) 半日単位の年休は5日から控除することができますが、時間単位の年休は5日から控除することができません。

◆年次有給休暇管理簿

使用者は、労働者ごとに年次有給休暇管理簿を作成し、3年間保存しなければなりません。

(※) 時季、日数及び基準日を労働者ごとに明らかにした書類（年次有給休暇管理簿）を作成し、当該年休を与えた期間中及び当該期間の満了後3年間保存しなければなりません。

年次有給休暇管理簿は労働者名簿または賃金台帳とあわせて調製することができます。また、必要な時にいつでも出力できる仕組みとした上で、システム上で管理することも差し支えありません。

年次有給休暇

休暇に関する事項は**就業規則の絶対的必要記載事項（労基法第89条）**であるため、使用者による年次有給休暇の時季指定を実施する場合は、**時季指定の対象となる労働者の範囲及び時季指定の方法等**について、就業規則に記載しなければなりません。

（規定例）第〇条

1項～4項（略） ※厚生労働省HPで公開しているモデル就業規則をご参照ください。

5 第1項又は第2項の年次有給休暇が10日以上与えられた労働者に対しては、第3項の規定にかかわらず、付与日から1年以内に、当該労働者の有する年次有給休暇日数のうち5日について、会社が労働者の意見を聴取し、その意見を尊重した上で、あらかじめ時季を指定して取得させる。ただし、労働者が第3項又は第4項の規定による年次有給休暇を取得した場合においては、当該取得した日数分を5日から控除するものとする。

労働時間管理

運行状況を見える化 ～デジタコ・GPS等を利用した運行管理、労働時間管理～

＜改善前＞

- アナログタコにて拘束時間の管理をしていたが、集計が大変である。運転日報も手書きであり、
正確な労働時間の把握ができていなかった。
- トラック運転者について、運行経路や手待ち時間が管理されておらず、漫然と長時間労働となっていた。

＜運行管理システムの導入＞

- トラックにデジタコを積載し、各労働者の運転時間・拘束時間を一元管理できるようにした。
- トラックにGPSを積載し、トラックの現在位置を把握するようにした。

＜結果＞

- 業務量を把握したことで、労働者ごとの運行経路の見直し等を行い、業務負担の平準化が可能となった。
- 急な集荷依頼に対しても、GPSでトラックの現在位置を把握し、集荷場所の近くにいるドライバーを集荷場所に派遣することが可能となり、業務の効率化も可能となった。
- 業務負担の平準化及び効率化により、ドライバーの残業時間が短縮された。
- 導入したデジタコには、速度、距離、時間の記録のみならず、運転日報・稼働実績等の自動作成機能もついており、労務管理が効率化された。運行管理者や経理担当者の残業時間も短縮された。

労働時間削減に向けた施策例

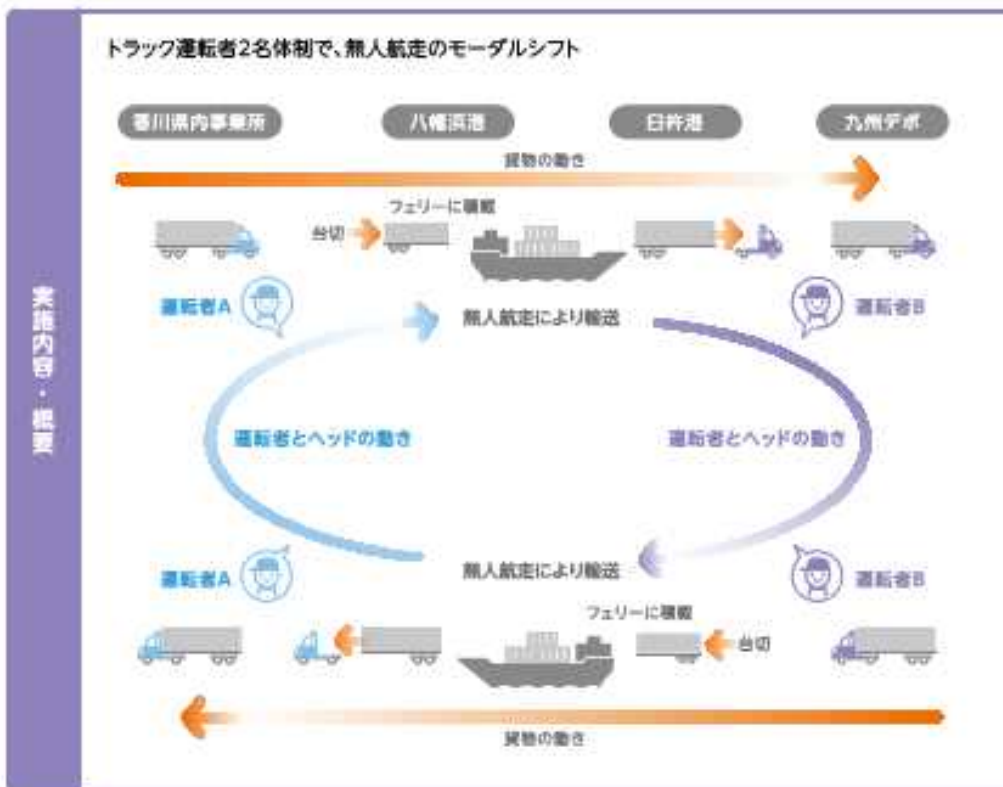
＜モータルシフト＞

モータルシフトとは、貨物の輸送を、大量輸送が可能な貨車や船舶輸送に切り替えることで労働時間短縮や二酸化炭素排出削減を図る取り組みのことです。

発荷主 : 住宅の窓枠等の製造業の香川県内事業所
着荷主 : 発荷主の九州デポ
運送事業者 : 地場配送、幹線輸送を実施している貨物運送事業

課題

香川／九州デポ間の輸送を、一人のトラック運転者が往復すると、2泊3日の運行となるため、拘束時間削減が必要



成果

- 2泊3日だった運行が、日帰り可能になりました。
- 労働時間は、30時間15分（除：休息）であったものが、12.5時間／人となりました。
注：運転者2名の合計労働時間は25時間（除：休息）。5時間15分の削減
- 発着荷主が非常に高いコンプライアンス意識を持っていたことと、トラック運転者の労働時間への配慮と理解があったことが、成功要因のひとつです。

労働時間削減に向けた施策例

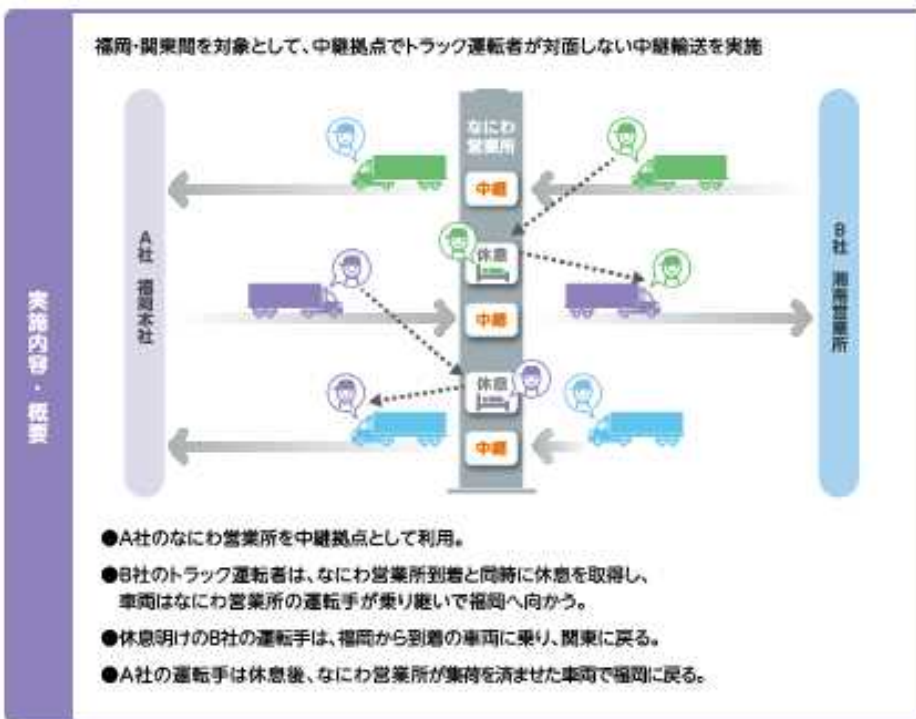
<中継輸送>

中継輸送とは一人の運転者が一つの行程を担う働き方ではなく、一つの行程を複数人で分担する働き方です。

発荷主 : 福岡県に本社のある倉庫業・利用運送業
着荷主 : なし
運送事業者 : 福岡県に本社のある貨物運送事業者 A 社
埼玉県に本社のある貨物運送事業者 B 社

課題

- 福岡から関東向けの長距離輸送であるため、着地での荷待ち等が発生すると、拘束時間が13時間を超過する。
- 自社で独自に中継輸送を試みたものの、トラック運転者が中継拠点で対面するやり方では、両車両の到着タイミングがずれると、十分な休息期間がとれなくなることがある。



成果

- 拘束時間が最大で16時間になることがありましたが、中継輸送実施により、すべて13時間以内の運行となりました。
- 個々のトラック運転者の労働時間は削減できますが、1運行の投入人数を増やしています。今回の実証実験を通じて、トータル人件費の視点でコスト変化を把握しておく必要があることも明らかになりました。

労働時間削減に向けた施策例

＜高速道路の利用＞

発荷主 : 酪農家で組織した専門農協
乳製品の製造販売等も実施
運送事業者 : 鳥取県に本社がある貨物運送事業者 5社

課題

九州向けの便で、一般道を利用しており、拘束時間が13時間を超過する。

内容

荷主負担により、九州向けの便で、常時かつ全線で高速道路を利用することとした。

成果

- 片道で約1時間、運転時間を短縮することができた。
- 運送事業者に加え、荷主が改善の取り組みに積極的であったことが、成功要因。

高速道路を利用することにより、長時間労働の削減、時間外手当の削減、運転効率の向上などの効果が見込まれます。

荷主の理解を得て、高速道路利用料金を別建てで収受できるようにすることが重要です。

労働時間削減に向けた施策例

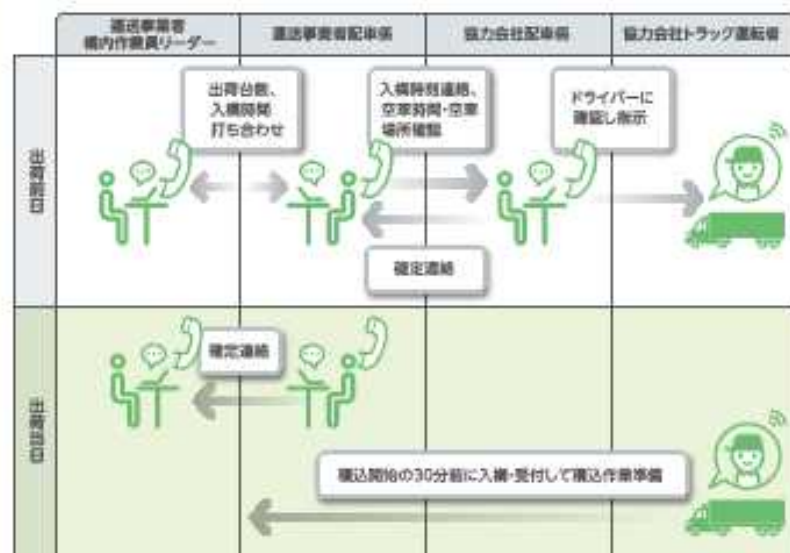
＜発荷主と運送事業者の情報連絡＞

発荷主 : 九州に本社のある陶器製品等のメーカー
 着荷主 : なし
 運送事業者 : 千葉県内の運行を担う貨物運送事業者

課題

- 幹線便の工場での積込には平均3時間の手待が発生していたが、運送事業者の自社車両と協力会社の車両とで荷待ち時間が大きく異なっていた。自社車両の場合、ドライバーが事前に工場の構内作業員（運送事業者社員）に積込可能時刻の電話確認を行っていたが、協力会社はこの情報を知らないため、必要以上に早く入構していたことが原因であった。

運送事業者の協力会社にも入構時刻（積込可能時刻の30分前をめどとする）を事前連絡し、荷待ち時間を削減。



成果

- 運送事業者の構内作業員リーダー、運送事業者配車係、協力会社配車係、ドライバーの4者間の連絡体制を取り決め、出荷前日に入構時刻を確定させることで、協力会社のドライバーの工場での荷待ち時間を3.5時間削減することができました。

労働時間削減に向けた施策例

＜事前のバース予約＞

トラックバースの空き時間見える化し、倉庫管理者やドライバーがバースの事前予約をすることができるシステム

発荷主 : エネルギー関連のメーカー
着荷主 : 樹脂メーカー
運送事業者 : 元請 A社／実運送 B社

課題

- 朝一番の積込み順の待ち時間が発生。納入先での到着時間が指定されている車両や着荷主からの引き取り車両の積込みが優先される場合があり、待ち時間が発生するケースがあった。

実施内容・概要

- 積込み時間（時間帯）の指定に加え、トラック予約受付システム（積込みレーン予約システム）を導入。
- 注：積込み時間の指定は、1時間に積込みができる台数を見込み、それにオーダーを組み合わせ勘案

成果

- 到着から積込み作業開始までの手待ち時間が削減されました。平均51分あったものが、平均で29分となり、22分削減することができました。月間にとすると、
 $22分 \times 10日（月間稼働日） = 3.7時間$ の削減になります。
- 発荷主と運送事業者が改善の取り組みに積極的であったことが、成功要因です。特に発注主が積極的であったことが大きな要因です。

- 待ち車両によるバースの混雑は、ドライバーの長時間労働を招くだけではありません。到着順での作業となると出荷側、荷受側の作業効率も低下します。
- トラック予約システムを導入するのは、荷主の物流センターや倉庫などの施設側です。荷主の協力が欠かせません。運送事業者と荷主が一丸となって、運送事業者がおかれている厳しい事業環境の改善に取り組む必要があります。

労働時間削減に向けた施策例

<パレタイズ化>

発荷主 : 三重県に本社・工場を持つ菓子食品製造販売業者
着荷主 : なし
運送事業者 : 三重県に本社を持つ一般貨物自動車運送事業者

課題

- 埼玉県までの運行において、改善基準告示の遵守に苦労している状況。
- トラックの積込みが手積みであることも大きな一因であった（約3時間の作業）。

実施内容・概要

荷物の半量をパレット積みに変更。積載率の低下を考慮し、さらに荷室の高さが10cm高い車両を使用。

・ 同一商品でパレット積みできる出荷が多い時に実験実施。

・ パレット積みの目安は、荷室容積の半分の12枚分。残りは従来通りの手積み作業。



成果

- すべて手積みの場合の作業時間は3時間5分でしたが、半量をパレット化することにより、作業時間が2時間5分となり、60分の作業時間を削減することができました。

<一貫パレチゼーション化>

- パレットは、荷主の出荷施設内だけでの利用だけでなく、流通全体と通して利用することで効果が高まります。
- 一貫パレチゼーション化は、積み卸し時間の短縮のほか、作業負担を軽減させるので、トラック運送業界での女性や高齢者などの多様な人材の活用にも繋がります。

労働時間削減に向けた施策例

＜集荷と幹線輸送のドライバー分離＞

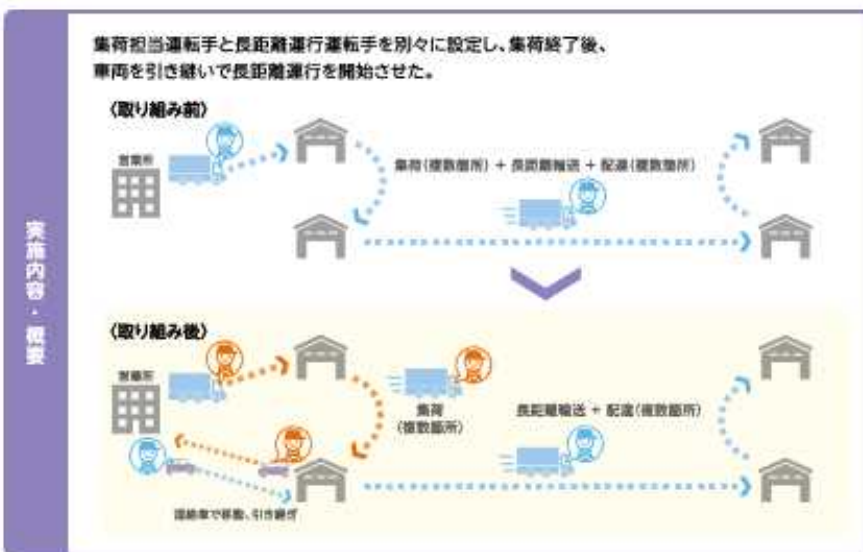
課題

- 集荷を複数箇所で行っており、拘束時間が長かった。
※ 配達も、午前中指定の複数箇所卸し

発荷主 : 佐賀県に本社を置く食品メーカー
本事業の荷種は冷凍食品

着荷主 : なし

運送事業者 : 佐賀県に本社を置く貨物輸送事業者



横持ち便を別に仕立てる場合は、次の2点も検討する必要があります。

- A : 出発地での積替え作業発生を踏まえた物流品質の確保
- B : 別便を仕立てる事によるコスト増の負担ルール

改正貨物自動車運送事業法＜荷主関連部分＞

荷主の理解・協力を得て、トラックドライバーの働き方改革・法令遵守を進められるようにするための改正が行われました。

トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しており、我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないようにするためには、ドライバーの長時間労働の是正等の働き方改革を進め、コンプライアンスが確保できるようにする必要があります。

そのためには、荷主や配送先の都合による長時間の荷待ち時間や、ドライバーが労働時間のルールを遵守できないような運送の依頼等を発生させないことが重要であり、荷主の理解と協力が必要不可欠です。

※「荷主」には着荷主や元請事業者も含まれます。

改正貨物自動車運送事業法＜荷主関連部分＞

■ 改正事項

令和元年7月1日から施行

①荷主の配慮義務が新設されました

- 荷主は、トラック運送事業者が法令を遵守して事業を遂行できるよう、必要な配慮をしなければならないこととする責務規定が新設されました。

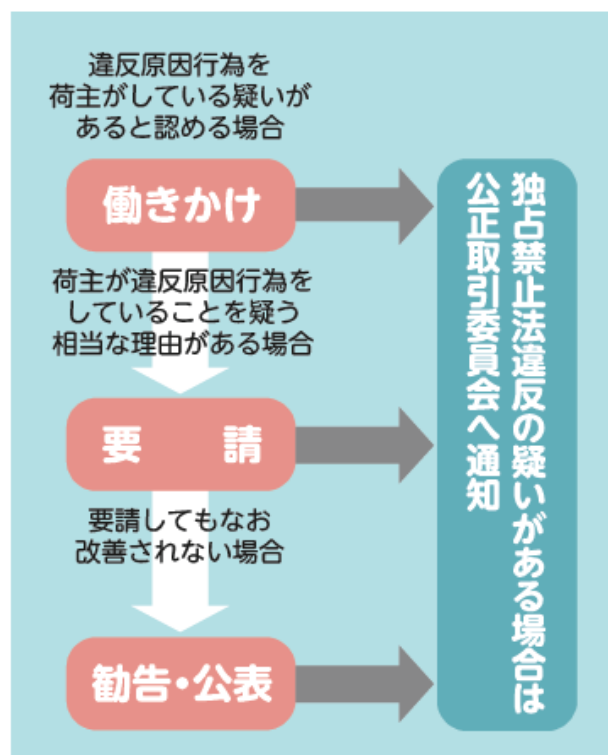
②荷主への勧告制度が拡充されました

- 荷主勧告制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者が追加されました。
- 荷主に対して勧告を行った場合には、その旨を公表することが法律に明記されました。

③違反原因行為をしている疑いがある荷主に対して、国土交通大臣が働きかけ等を行います（令和5年度末までの時限措置）

- 国土交通大臣は、「違反原因行為」をしている疑いのある荷主に対して、関係省庁と連携して、トラック運送事業者のコンプライアンス確保には荷主の配慮が必要であることについて理解を求める「働きかけ」を行います。
- 荷主が違反原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由がある場合等には、「要請」や「勧告・公表」を行います。
- トラック運送事業者に対する荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合には、「公正取引委員会に通知」します。

改正貨物自動車運送事業法＜荷主関連部分＞



※違反原因行為の例



荷主の都合による長時間の
荷待ち時間が恒常的に発生
⇒過労運転防止義務違反
を招くおそれ

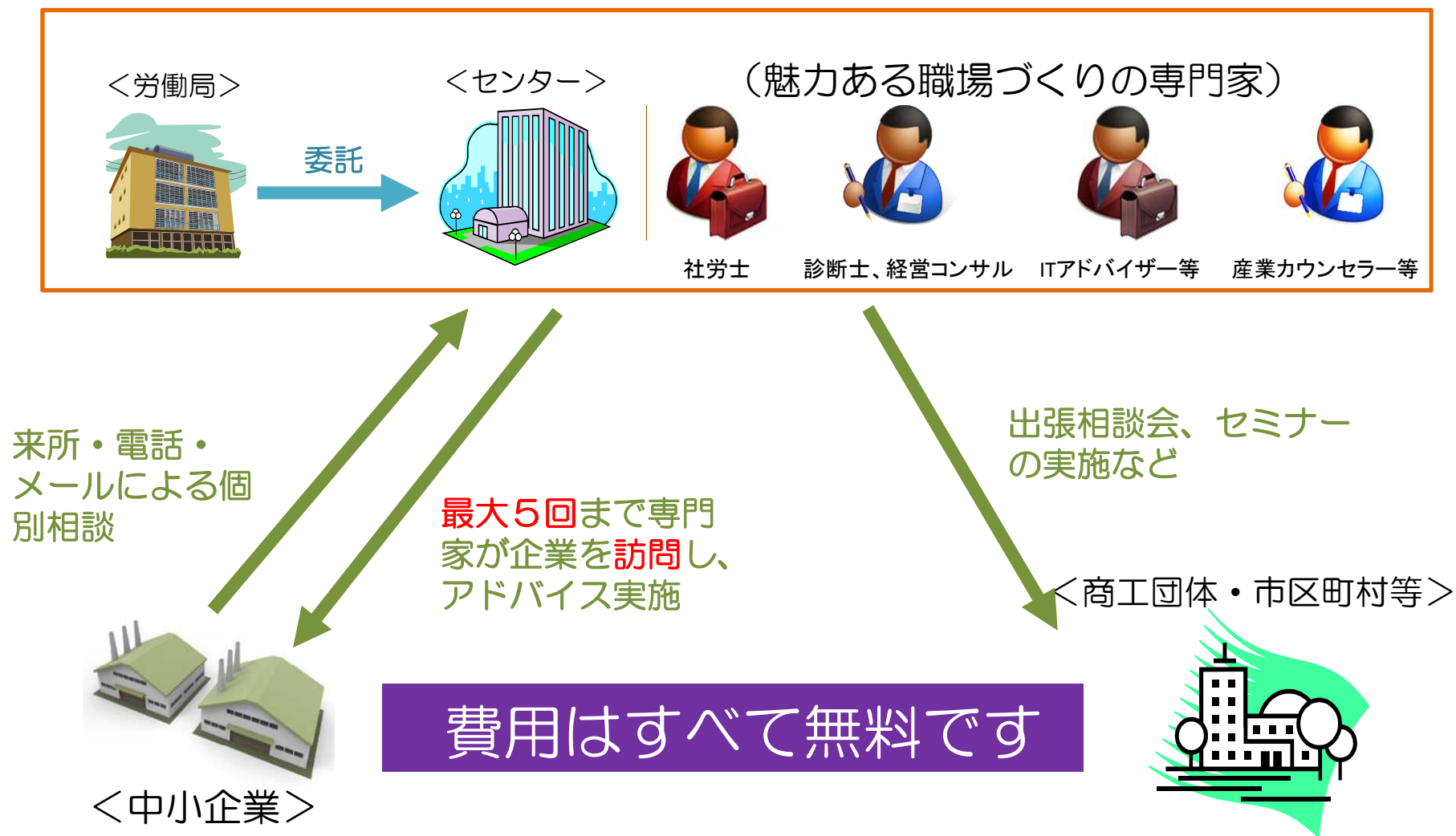


適切な運行では間に合わない
到着時間の指定
⇒最高速度違反を招く
おそれ



積み込み直前に
貨物量を増やすよう指示
⇒過積載運行を招くおそれ

愛知働き方改革推進支援センター



愛知働き方改革推進支援センター（平成31年度受託者：キムラユニティー株式会社）

所在地：名古屋市千種区千種通7-25-1 サンライズ千種3階（タスクール内）
電話：0120-552-754 FAX：052-747-5640
E-mail：aichi@task-work.com



ホームページ 42

愛知働き方改革推進支援センター

中小事業主等からの代表的な相談内容

分からないことが多くて



- 1 働き方改革の概要がよく分からない
- 2 働き方関連法(年休制度、時間外労働の上限規制、同一労働同一賃金など)について知りたい
- 3 長時間労働の是正(時間外労働の上限規制が守れないなど)と割増賃金の支払いについて
- 4 労働時間管理の基本的な事項・代休や振替休日の違いについて
- 5 業務改善助成金などの助成金を利用した生産性の向上など助成金の活用術
- 6 人手不足対策について(求人票を出しても応募がない、従業員が定着しないなど)
- 7 計画的付与を利用した年次有給休暇の活用術
- 8 就業規則や36協定の記載方法について
- 9 AICHI WISHのメリット、★認定基準などについて
- 10 有期雇用労働者の5年ルールについて
- 11 定年再雇用後の賃金は、定年前の賃金のどの程度支払えばよいのか
- 12 働き方改革推進センターでは何をしてくれるのか
- 13 愛知県最低賃金の改定により、最低賃金以上の支払いになっているか確認方法を教えて欲しい
- 14 最低賃金が改定され、支払いが厳しいので何か助成金はないか
- 15 育児・介護休業の制度について詳しく教えてもらいたい
- 16 障害者雇用の促進と定着について(LED照明導入の助成金などを含む)
- 17 取引先の台風水害により資材入手ができなくなったときの休業手当の支払
- 18 各種保険の加入手続き
- 19 パワハラや、私傷病で休職中の者の復帰に関する相談
- 20 若手社員教育 等

中小事業主等からのセンター利用での声

- 1 知らない情報をより多く教えてもらい有益であった
- 2 就業規則を見直すきっかけとなった
- 3 これから行う改革の選択肢がはっきりした
- 4 相談支援を受けて有益だった

等



事業主からの声
が寄せられています

助成金の例「時間外労働等改善助成金」(時間外労働上限設定コース)

令和2年4月1日から中小企業に導入させる「時間外労働の上限規制」に対応すべく、働く時間の縮減に取り組む中小事業主を支援する助成金です

対 象

中小企業事業主

平成29年度又は平成30年度において「労働基準法第36条第1項の協定で定める労働時間の延長の限度等に関する基準」に規定する限度時間を超える内容の36協定を締結している事業場を有する中小企業で、当該時間外労働及び休日労働を複数月行った労働者がいること。

支給対象となる取組み ～いずれか1つ以上を実施すること～

- ① 労務管理担当者に対する研修(※1)
- ② 労働者に対する研修(※1)、周知・啓発
- ③ 外部専門家によるコンサルティング
- ④ 就業規則・労使協定等の作成・変更
- ⑤ 人材確保に向けた取組
- ⑥ 労務管理用ソフトウェア、労務管理用機器、デジタル式運行記録計の導入・更新(※2)
- ⑦ テレワーク用通信機器の導入・更新(※2)
- ⑧ 労働能率の増進に資する設備・機器等の導入・更新(※2)

(※1) 研修には、業務研修も含まれます。

(※2) 原則として、パソコン、タブレット、スマートフォンは対象となりません。

成果目標をたてましょう

支給対象となる取組みは「成果目標」の達成を目指して実施しましょう

事業主が事業実施計画において指定したすべての事業場において、平成31年度又は令和2年度に有効な36協定の延長する労働時間数を短縮して、以下のいずれかの上限設定を行い、労働基準監督署へ届出を行うこと。

- ① 時間外労働時間数で月45時間以下かつ、年間360時間以下に設定
- ② 時間外労働時間数で月45時間を超え月60時間以下かつ、年間720時間以下に設定
- ③ 時間外労働時間数で月60時間を超え、時間外労働時間数及び法定休日における労働時間数の合計で月80時間以下かつ、時間外労働時間数で年間720時間以下に設定

○ 上記の成果目標に加えて、週休2日制の導入に向けて、4週当たり5日から8日以上範囲内で休日を増加させることを成果目標に加えることができます。

支給額

「成果目標」の達成状況に応じて、支給対象となる取組の実施に要した経費の一部を支給します。

1企業あたり最大200万円

※助成額の決定には、さまざまな要件がありま

す。

◎本年度の申請は、平成31年4月1日から令和2年1月8日まで

※上記助成金の問い合わせは、愛知労働局雇用環境・均等部企画課助成金担当（052-857-0313）まで



終わり

トラック運送事業者に対する労働 時間等説明会について

令和元年12月 3 日



愛知労働局 労働基準部

道路旅客・貨物運送業に対する労働時間等説明会の開催について

【趣旨】

自動車運転の業務に関しては、働き方改革の取組を進める中、時間外労働の上限規制の適用が令和6年(2024年)3月31日まで猶予されており、これまで、労働基準法第36条第1項の協定で定める労働時間の延長の限度等に関する基準が適用されていなかったことから、適用猶予期間中の長時間労働削減に関する自主的な取組が重要。そのため、厚生労働省は、業界団体の協力の下、改正労基法等の内容を含む労働時間に関する法制度等の周知、理解の促進に向けた道路旅客・貨物運送業に対する労働時間等説明会を開催し、自主的な取組を促進するとともに、その他の支援を行う。

開催案

- 実施主体 労働基準監督署(「荷主及びトラック運送事業者を対象としたガイドラインセミナー」との共催も可能)
- 対 象 全日本トラック協会(又は都道府県協会)の会員企業
※非会員企業については、把握方法も含め、別途説明会の開催を検討
- 説明会内容
 - 労働基準監督署 労基法や時間外労働等改善助成金等の説明
 - 国土交通省各運輸局等 必要に応じ「『ホワイト物流』推進運動」や助成事業等の説明(運輸局等の説明時間を設けない場合には、労働基準監督署において、リーフレットの配布や制度等の簡単な紹介を行う。)
 - トラック協会等 業界としての対策の説明や会員企業への協力依頼

【その他事項】

- ・ トラックについては、労働基準監督署ごとに本説明会を実施する。(全国で最低320回)(国土交通省は都道府県の筆頭署における説明会に可能な限り参加)
- ・ 5年間で全ての貨物運送業を対象に説明会を実施するが、企業での準備期間等を考慮し、できる限り最初の3年間で集中的に実施する。
- ・ 国土交通省運輸局等への出席要請については、各都道府県労働局が調整する。
- ・ 全日本トラック協会の都道府県協会の職員(専務理事、事務局次長等)に事業者との連携・調整役を依頼する。
- ・ 連携・調整役は、説明会の開催を事業者にも周知する等、労働基準監督署に対する窓口となり必要な協力を行う。また、事業者から長時間労働削減に関する相談があった際には労働基準監督署を紹介する等、事業者による自主的な取組の促進に努める。
- ・ 行政は、当該調整役に情報提供等必要な支援を行う。連携・調整役の取組に当たって困難な点があれば行政が相談・支援を行う。

建設業及び道路旅客・貨物運送業の事業場に対する説明会等の開催

【課題】

工作物の建設の事業や自動車運送事業の業務等に関しては、時間外労働の上限規制の適用が令和6年3月31日まで猶予されており、当該事業・業務に関連する業界団体による猶予期間中の長時間労働削減に関する自主的な取組が重要である。

各種説明会等			2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022～ 2023年度	2024 年度	
建設業	労働時間等説明会の開催		第1四半期	2019～2021年度 集中実施期間			上限規制の適用開始	
			建設業関係労働時間削減推進協議会（仮称）の開催	労働基準監督署による説明会の開催 （全国で少なくとも320回）				
	建設業法等の改正案 （国会提出中）	（国交省の取組） 建設業法等、建設業の働き方改革の取組説明会（P）						
道路旅客・貨物運送業	荷主及びトラック事業者に対する普及啓発セミナーの開催 （委託事業）		委託事業によるセミナーの開催 （全国で50回開催、47都道府県で各1回以上開催）					
	労働時間等説明会の開催	トラック	2019～2021年度 集中実施期間					
			取引環境・労働時間改善 地方協議会による検討			労働基準監督署による説明会の開催 （全国で少なくとも320回）		
			バス協会との調整			労働基準監督署による説明会の開催 （全国で少なくとも47回）		
			タクシー・ハイヤー協会との調整			労働基準監督署による説明会の開催 （全国で少なくとも47回）		

最近のトラック運送事業に関する取組について

令和元年12月3日
中部運輸局 自動車交通部 貨物課

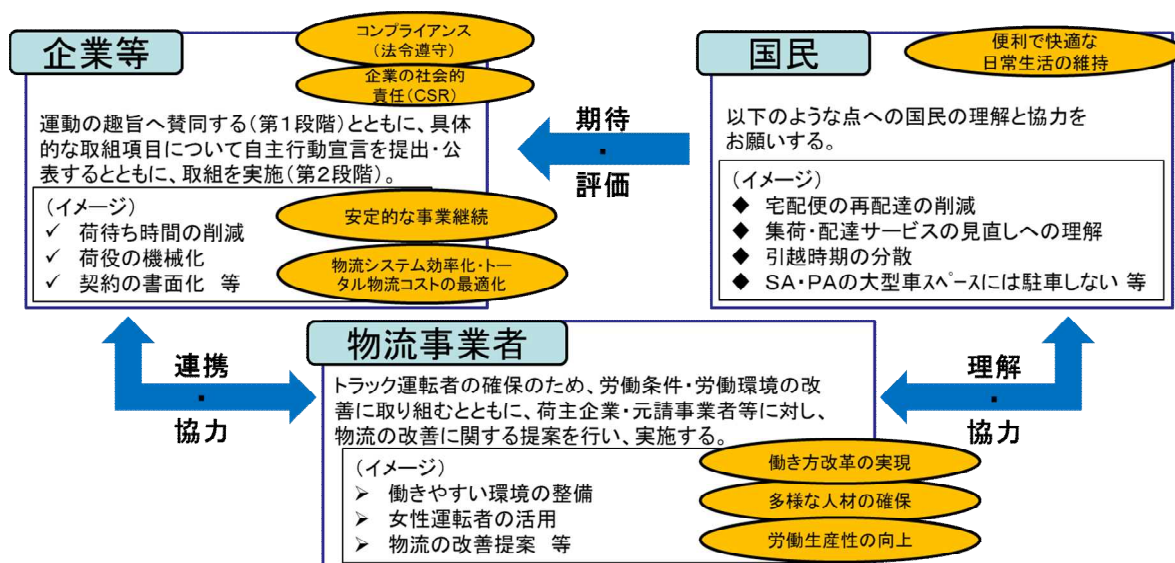
1. 「ホワイト物流」推進運動について

「ホワイト物流」推進運動の働きかけ

- 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



自主行動宣言

- 中部運輸局管内各県で説明会やセミナーを開催し周知
- 中部運輸局管内で66社（全国:559社）の企業が自主行動宣言を提出（9月末現在）

		荷主企業等				運輸業 郵便業	合計
		製造業	卸売業 小売業	その他	小計		
中部運輸局管内	愛知	26	7	1	34	8	42
	静岡	6	1	0	7	3	10
	岐阜	1	1	0	2	3	5
	三重	2	1	0	3	2	5
	福井	2	1	0	3	1	4
	合計	37	11	1	49	17	66
全国	比率	56.1%	16.7%	1.5%	74.2%	25.8%	
	合計	239	72	43	354	205	559
	比率	42.8%	12.9%	7.7%	63.3%	36.7%	

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
この他、事業者団体等の会議において幅広く周知

「ホワイト物流」推進運動の取組項目(推奨項目)

取組項目別宣言件数(令和1年9月末日まで)

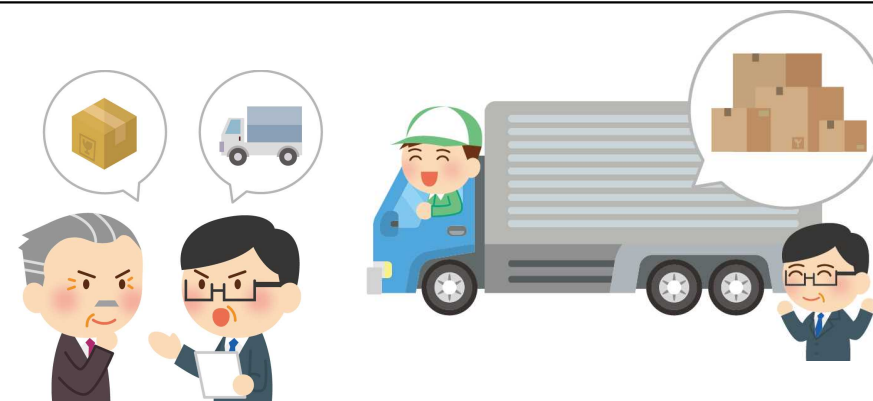
分類 番号	取組項目	宣言 件数	宣言 比率
A. 運送内容の見直し		1,867	—
A①	物流の改善提案と協力	454	(81.2%)
A②	予約受付システムの導入	55	(9.8%)
A③	パレット等の活用	292	(52.2%)
A④	発荷主からの入出荷情報等の事前提供	96	(17.2%)
A⑤	幹線輸送部分と集荷配送部分の分離	40	(7.2%)
A⑥	集荷先や配送先の集約	83	(14.8%)
A⑦	運転以外の作業部分の分離	82	(14.7%)
A⑧	出荷に合わせた生産・荷造り等	85	(15.2%)
A⑨	荷主側の施設面の改善	71	(12.7%)
A⑩	リードタイムの延長	94	(16.8%)
A⑪	高速道路の利用	108	(19.3%)
A⑫	混雑時を避けた配送	33	(5.9%)
A⑬	発注量の平準化	63	(11.3%)
A⑭	船舶や鉄道へのモーダルシフト	189	(33.8%)
A⑮	納品日の集約	58	(10.4%)
A⑯	検品水準の適正化	27	(4.8%)
A⑰	物流システムや資機材の標準化	37	(6.6%)
B. 運送契約の方法		377	—
B①	運送契約の書面化の推進	210	(37.6%)
B②	運賃と料金の別建て契約	86	(15.4%)
B③	燃料サーチャージの導入	53	(9.5%)
B④	下請取引の適正化	28	(5.0%)
C. 運送契約の相手方の選定		186	—
C①	契約の相手方を選定する際の法令遵守状況の考慮	127	(22.7%)
C②	働き方改革等に取り組む物流事業者の積極的活用	59	(10.6%)
D. 安全の確保		542	—
D①	荷役作業時の安全対策	256	(45.8%)
D②	異常気象時等の運行の中止・中断等	286	(51.2%)
E. その他		32	—
E①	宅配便の再配達への削減への協力	18	(3.2%)
E②	引越時期の分散への協力	12	(2.1%)
E③	物流を考慮した建築物の設計・運用	2	(0.4%)
F. 独自の取組		446	—
延べ取組件数		3,450	—

〈備考〉

- 令和1年9月末日までに自主行動宣言を提出した企業・組合・団体等(以下「企業等」という)559者のうち、推奨項目の取組の記入があった企業等は564者あった。
- 「宣言比率」は、自主行動宣言を提出した企業等559者のうち、それぞれの取組項目を選定した企業等の割合を示したものの。

取引先や物流事業者から、荷待ち時間や運転者の手作業での荷卸しの削減、附帯作業の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案します。

パレット、カゴ台車、折りたたみコンテナ、通い箱等を活用し、荷役時間を削減します。



運送契約の書面化を推進します。

運送契約を締結する場合には、運送の対価(運賃)と運送以外の役務等の対価(料金)を別建てで契約することを原則とします。



台風・豪雨・豪雪等の異常気象が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行いません。また、運転者の安全を確保するため、運行の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重します。

ポータルサイトの開設（4月～）



- 「ホワイト物流」推進運動の解説・周知
- 自主行動宣言の受付、賛同企業の公表
- 今後、動画の掲載等、内容の充実を図る予定

※「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト
URL <https://white-logistics-movement.jp/>

政府広報（随時）



「徳光 & 木佐の知
りたいニッポン！」
(BS・TBS)
6月2日・9日
放送

- 「ホワイト物流」推進運動の解説・周知

説明会・講演会・セミナー（4月～）



アジア・シームレス物流
フォーラム2019東京
パネルディスカッション
「ホワイト物流」

- 全都道府県での説明会、日本商工会議所等の団体での説明会・講演会等を実施

※中部管内 5/14 愛知県 92名 6/7 福井県 44名 6/12 三重県 34名
6/26 岐阜県 49名 6/28 静岡県 48名 他
7/2 中日本ダンボール工業組合TFP(全要素生産性)向上委員会 25名
8/22 (一社)日本電機工業会名古屋支部物流委員会 12名

- 今後、全国10カ所で、事業者の取組事例を紹介するセミナーを開催予定 ※中部管内 10/16 名古屋 91名

自主行動宣言

- 平成31年3月末、上場会社等(約6,300社)に参加要請文を送付



- 4月以降、559の企業が自主行動宣言を提出

(内中部管内:65社)

2. その他

開催趣旨

運転者としての就職を希望する求職者が就職先を選ぶ際や、荷主等が取引先を選ぶ際に参考にすることができるよう、長時間労働の是正などの働き方改革を重視した「ホワイト経営」への自動車運送事業者の取組状況を「見える化」するため、認証制度の創設等について検討する。

構成

【有識者】

野尻 俊明 流通経済大学 学長(座長)
 青山 佳世 フリーアナウンサー
 中嶋 美恵 (一社)女性バス運転手協会 代表理事
 瀧澤 学 社会保険労務士・行政書士
 圓山 博嗣 (公財)交通エコロジー・モビリティ財団
 交通環境対策部長

【事業者団体】

(公社)全日本トラック協会
 (公社)日本バス協会
 (一社)全国ハイヤー・タクシー連合会

【労働組合】

全日本交通運輸産業労働組合協議会(交運労協)
 全日本運輸産業労働組合連合会(運輸労連)
 全国交通運輸労働組合総連合(交通労連)
 日本私鉄労働組合総連合会(私鉄総連)
 全国自動車交通労働組合連合会(全自交労連)

【行政】

厚生労働省労働基準局
 国土交通省自動車局

認証制度のコンセプト(主なもの)

- ・トラック・バス・タクシーの「運転者」に特化した認証制度とする。
- ・認証項目は、労働条件や労働環境に関するものを中心とする。
- ・複数の段階を設ける。(1つ星、2つ星、3つ星)
- ・中立的な民間団体による運営とする。

スケジュール

平成30年度

- | | |
|-------|------------------------|
| 6月11日 | 第1回検討会(認証制度の基本的な考え方 等) |
| 9月19日 | 第2回検討会(認証項目・認証基準について) |
| 1月30日 | 第3回検討会(報告書案について 等) |

令和元年度

- | | |
|-------|--------------------------|
| 6月25日 | 報告書の公表、認証実施団体の公募開始 |
| 8月27日 | 認証実施団体として一般財団法人日本海事協会を選定 |
| 年度内 | 認証制度の募集開始 |

＜正式名称＞

「運転者職場環境良好度認証制度」
(愛称・認証マークは別途作成)

＜認証の有効期間＞

2年間

＜認証単位＞

事業者単位(都道府県単位も可)

＜認証の開始時期＞

令和元年度中の申請募集開始(目標)

＜認証項目＞

必須項目と加点項目より構成。約80項目。

認証項目は以下の6分類。

＜審査方法＞

書類審査及び対面審査

法令遵守等	労働時間・休日
心身の健康	安全・安心
多様な人材の確保・育成	自主性・先進性等

＜審査結果の公表＞

プレスリリースの上、認証実施団体のホームページに公表

＜認証基準＞

一つ星 (☆)	二つ星 (☆☆)	三つ星 (☆☆☆)
業界上位50% 水準以上	業界上位25% 水準以上	業界上位12% 水準以上

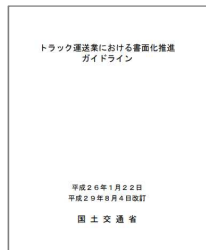
- ・必須項目の全てを満たすこと
 - ・加点項目の合計点数が基準点を満たすこと
- ※「二つ星」「三つ星」は、「一つ星」取得の翌年度から申請可

＜インセンティブ＞

- (例)・認証マークの車両、営業所等への掲示
- ・求人票への記載
 - ・ハローワークを通じた認証制度の周知
 - ・「ホワイト物流」推進運動を通じた認証トラック事業者の積極的活用の推進 等

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】



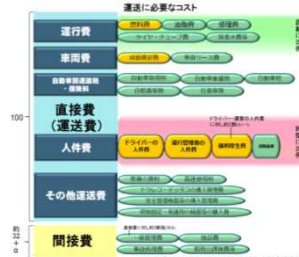
⇒ 契約の書面化を推進し、適正な運賃・料金収受を促進

「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と呼びかけ

- 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83%**
- 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550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

これまでの取組

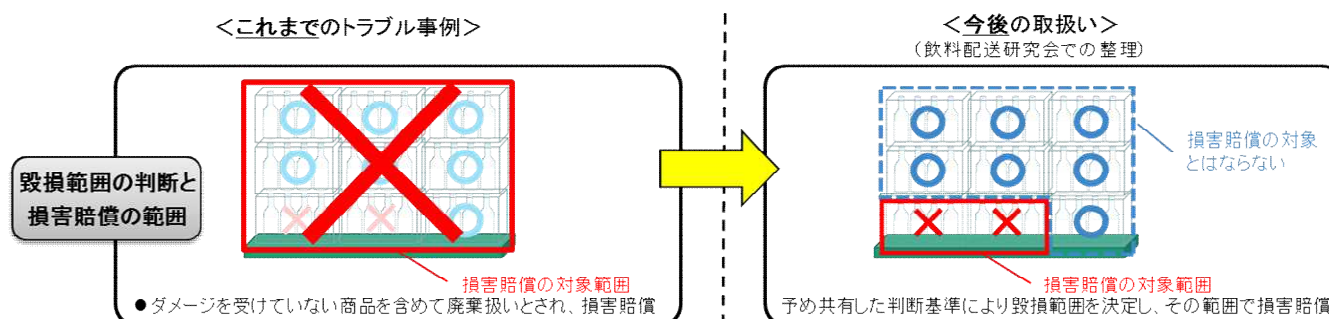
【課題・背景】

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
- 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

～トラック運送業の取引の適正化について～

令和6年度からの時間外労働の罰則付き上限規制（年960時間）の適用開始に向け、取引環境の適正化の取り組みを進める必要があります。

その際には、国土交通省が進めています、トラック運送業の取引の適正化に係る各種施策をご活用ください。



「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」 【H29.8改訂】

⇒契約の書面化を推進し、適正な運賃・料金収受を促進

<http://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf>



「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」 【H29.8改訂】

⇒荷主、トラック運送事業者の適正取引を推進

<http://www.mlit.go.jp/common/001197192.pdf>



トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン 【H24.5改訂】

⇒トラック運送業における燃料サーチャージ制の導入を促進

<http://www.mlit.go.jp/common/000211177.pdf>



荷主勧告制度の運用の改善 【H29.7施行】

⇒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

<http://www.mlit.go.jp/common/001204970.pdf>



「標準貨物自動車運送約款」の改正 【H29.11施行】

⇒運賃と料金の区別の明確化、「待機時間料」の規定、附帯業務内容の明確化

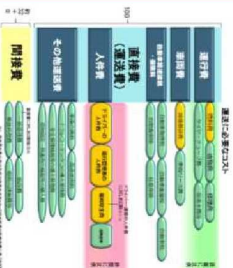
<http://www.mlit.go.jp/common/001236734.pdf>



運送委託者の方へのお知らせ

⇒下請法や独占禁止法に違反するおそれがある取引について周知

<http://www.mlit.go.jp/common/001170941.pdf>



「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

<http://www.mlit.go.jp/common/001267339.pdf>



「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

<http://www.mlit.go.jp/common/001292625.pdf>
<http://www.mlit.go.jp/common/001292626.pdf>



「ホコイト物流」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を呼びかけ

<https://white-logistics-movement.jp/>



「飲料配送研究会報告書」のとりまとめ、適用細則の策定 【R1.7策定】

⇒飲料配送中に貨物が毀損した場合の取扱いの明確化

<http://www.mlit.go.jp/common/001300891.pdf>
<http://www.mlit.go.jp/common/001300895.pdf>

令和6年度からの時間外労働規制の適用に向け、今後、中央協議会及び地方協議会においてどのような論点を中心に議論して取組みを進めていくべきか。

想定される論点

- ① パイロット事業（28・29年度）、コンサルティング事業（30年度）、アドバンス事業（31年度）と毎年実証事業を行い、多くの事例が積み重ねられた。今後、これらの事業から得られた改善策を全国の荷主や運送事業者に対して効果的に展開・浸透させていくためには、どのような取組が必要か。
また、中小事業者や着荷主に対して中央協議会や地方協議会での取組を周知するためには、どのような方法が有効か。
（全国でのセミナー等の開催以外の効果的な周知方法の検討 等）
- ② これまでの実証事業のフォローアップが必要ではないか。また、どのような観点でフォローアップすべきか。
（過去の実証事業のうち、主要な事業の取組み後の状況等をヒアリング 等）
- ③ 地方協議会において、荷主との連携を強化するためにはどのような取組が必要か。
（荷主企業所管省庁や個別の荷主企業の地方協議会への参画 等）
- ④ 全国の荷主や運送事業者が自主的に課題改善に取り組むために、地方協議会はどのような役割を果たしていくべきか。
（地域ごとの課題や主要な品目に関する重点的な協議会運営の検討 等）
- ⑤ その他、中央協議会及び地方協議会でとりあげるべき議題はあるか。

「ホワイト物流」推進運動 自主行動宣言企業一覧(岐阜県)

R1.11.30時点

企業・組合名	所在地	業態
西濃運輸株式会社	岐阜県	運輸業、郵便業
株式会社ユーエスロジテック	岐阜県	運輸業、郵便業
株式会社パローホールディング	岐阜県	卸売業、小売業
岐阜車体工業株式会社	岐阜県	製造業
東海西濃運輸株式会社	岐阜県	運輸業、郵便業
めぐみの農業協同組合	岐阜県	複合サービス業
西濃通運株式会社	岐阜県	運輸業、郵便業
濃飛西濃運輸株式会社	岐阜県	運輸業、郵便業
岐阜日野自動車株式会社	岐阜県	卸売業、小売業
西濃エクスプレス株式会社	岐阜県	運輸業、郵便業

中 部
ブロック

荷主と運送事業者のための トラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー

トラック運転者の長時間労働が問題になっています。トラック運転者の労働時間短縮は、荷主と運送事業者の双方が、歩み寄り、そして協力しあって取り組む必要があります。

いま、考えてみませんか？
物流を支えるトラック運転者のこと。

セミナープログラム（予定）

※セミナーは全都道府県で開催します。

PART 1

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の説明

株式会社 富士通総研 コンサルタント

PART 2

「ホワイト物流」推進運動について

国土交通省 地方運輸局（運輸支局）

PART 3

改正労働基準法のポイントについて

厚生労働省 都道府県労働局（労働基準監督署）

お申し込みの流れ

お申込み期限：各開催日の1週間前まで

FAXでの申し込み 》 下記FAX申込書の各項目をご記入のうえ、FAX番号03-5401-8419に送信

インターネットでの申し込み 》 厚生労働省「トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」の「セミナー申し込み画面」から、申し込みができます。
<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/#seminar>



お申込みに際しての留意事項

・反社会的勢力に該当すると認められた場合は、お申込みを受付することができません。・申し込み多数の場合は、ご参加人数の調整をお願いする事があります。

FAX 申込書

以下ご記入頂き、切り取らずそのままFAX送信ください

「個人情報の取扱いについて」に同意のうえ、下記の通り申し込みます。 「個人情報の取扱い」は、裏面をご確認願います。 申込日 月 日

参加希望セミナー（裏面を確認のうえ、○印を記載してください）

複数のセミナーを申し込まれる場合は、会場/開催日ごとに、FAXにてお申込みください

愛知 (2020.2.20)	静岡 (2020.3.9)	岐阜 (2019.11.18)	三重 (2020.2.10)	福井 (2019.10.17)
貴社名		業 種	運送事業者 ・ 荷主 ・ その他	
受講者		代表者メールアドレス		
代表者氏名		代表者電話番号		
代表者含む 貴社合計ご参加人数		人		

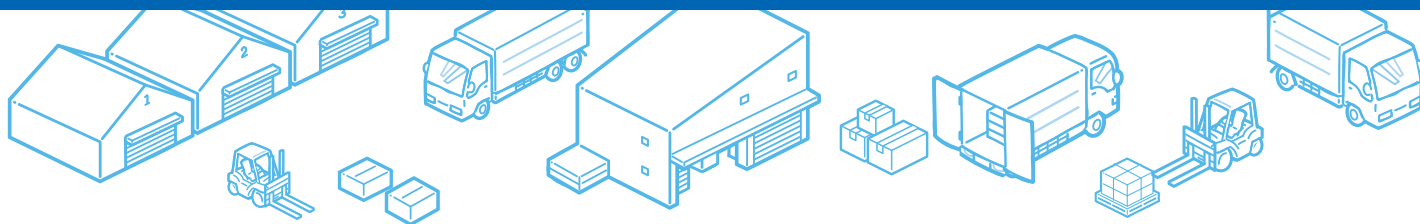
FAX

03-5401-8419

セミナー当日、本用紙をご持参ください

開催

荷主と運送事業者のための トラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー



セミナー会場

● 開始5分前までにはお越しください ● 公共交通機関のご利用をご検討ください

愛知

2020年2月20日(木)
13時00分～16時00分

会場名 ウィンクあいち 1202号室
住所 愛知県名古屋市中村区名駅
4丁目4-38
アクセス ・JR名古屋駅桜通口からミッド
ランドスクエア方面 徒歩5分
・ユニモール地下街 5番出口から
徒歩2分
・JR新幹線口から 徒歩9分

静岡

2020年3月9日(月)
13時00分～16時00分

会場名 静岡県トラック協会
大会議室
住所 静岡県静岡市駿河区池田
126-4
アクセス ・JR東静岡駅より徒歩10分

岐阜

2019年11月18日(月)
13時00分～16時00分

会場名 ワークプラザ岐阜 大ホール
住所 岐阜県岐阜市鶴舞町2-6-7
アクセス ・名鉄岐阜駅より1.6Km
・名鉄各務原線 田神駅下車、
徒歩10分
【バス】・岐阜バス「梅林公園前」
下車、徒歩5分

三重

2020年2月10日(月)
13時00分～16時00分

会場名 津センターパレス ホール
住所 三重県津市大門7番15号
アクセス 【バス】・近鉄・JR 津駅よりバスで
約10分(三重会館前下車すぐ)
・近鉄 津新町駅よりバスで約8分
(三重会館前下車すぐ)
・津なぎさまち(津新港)よりバス
で約5分(三重会館前下車すぐ)
【車】伊勢自動車道 津ICより車で
約5分

福井

2019年10月17日(木)
13時00分～16時00分

会場名 福井県産業会館 本館展示場
住所 福井県福井市下六条町103番地
アクセス 【バス】・JR福井駅西口5番乗
り場「60羽水高校線」県産業
会館・厚生病院(約15分)下車
・JR福井駅東口バスターミナ
ル「フレンドリーバス」生活学
習館(約15分)下車徒歩3分

会場の地図は、おもて面に記載のポータルサイトをご覧ください。※12時30分から開場します。

個人情報の取扱いについて

ご提供いただきました個人情報は弊社の「個人情報保護ポリシー」に則り、厳格に管理させていただきます。

つきましては、以下に掲げる項目をご確認の上、ご同意いただき、ご記入下さいますようお願い申し上げます。

●本申込書により取得する個人情報は、荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナーの運営管理に利用させて頂くものとし、他の目的には一切使用いたしません。

●本申込書により取得する個人情報は、第三者へ提供することはありません。

●本申込書より取得する個人情報を委託することはありません。

●任意項目にご記入いただかない場合の不利益はありません。

●送信元FAX番号を記録することがあります。

●ご記入いただいた個人情報に関して、開示のご請求や利用目的の通知・開示・訂正・追加・削除・利用の停止・提供の停止に該当する場合には、個人情報ご相談窓口までお知らせください。

【個人情報ご相談窓口】

株式会社富士通総研 コンサルティング本部 ビジネスサイエンスグループ

セミナー事業担当 沖原 電話: (03) 5401-8394 e-mail: fri-truck-seminar@dl.jp.fujitsu.com

【個人情報管理元責任者】

株式会社富士通総研 コンサルティング本部 ビジネスサイエンスグループ 沖原: (03) 5401-8394

お問合せ窓口

厚生労働省委託事業者

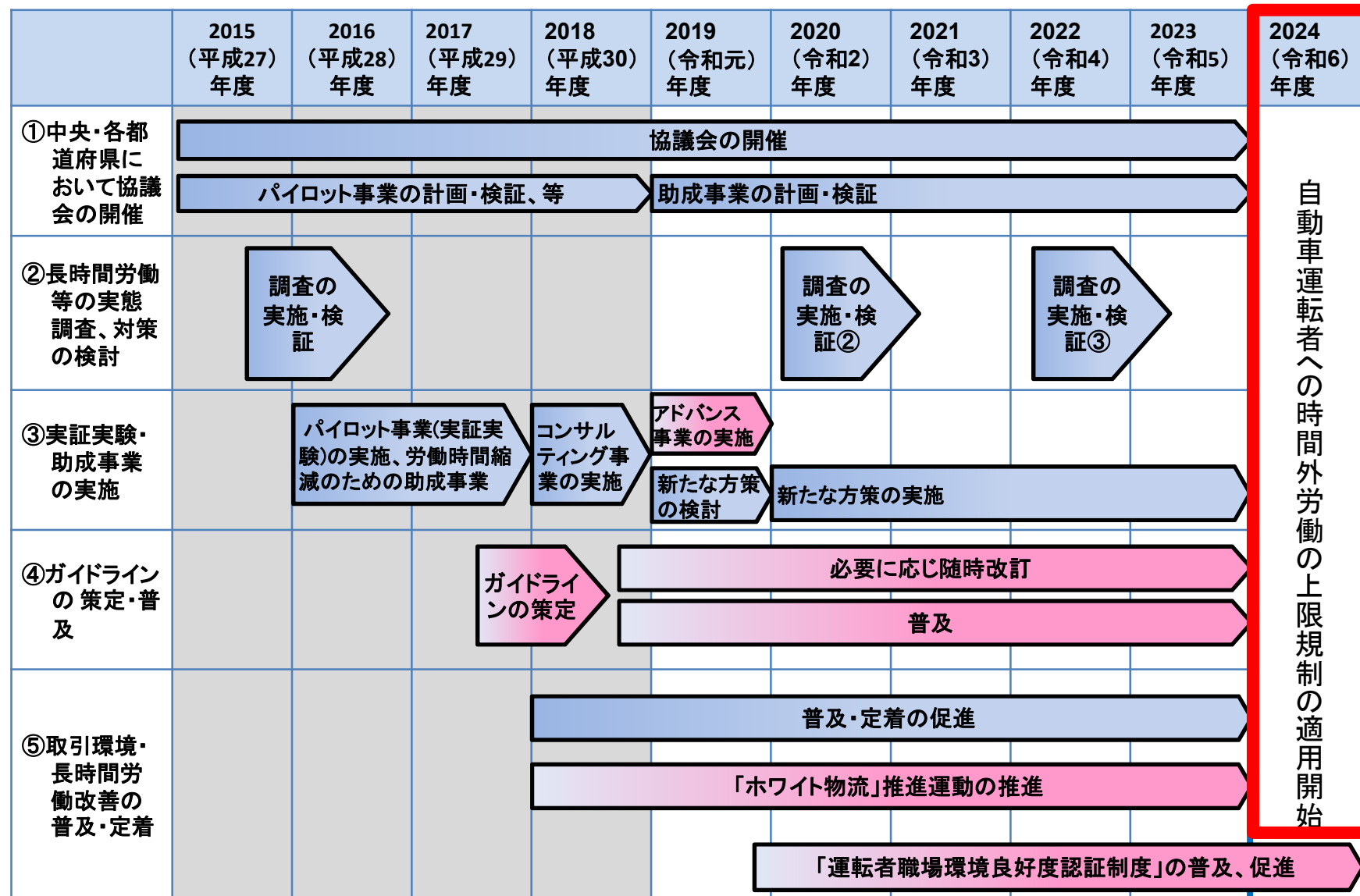
株式会社 富士通総研

担当名: 沖原・亀廻井(かめのい)・小田・田村

電話: 03-5401-8394

メール: fri-truck-seminar@dl.jp.fujitsu.com

参考資料3



※2023(令和5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