

第12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2年3月11日（水）14時00分～16時00分
場 所：名古屋合同庁舎第1号館 中部運輸局 11階運輸会議室

議 事 次 第

I. 開 会

II. 議 題

1. 令和元年度「アドバンス事業」の実施結果について (資料1)
2. 令和2年度の協議会開催計画等について (資料2)
3. トラック運送業の働き方改革に向けた厚生労働省の取組について (資料3)

III. 閉 会

議事次第、委員名簿

- 資 料 1 令和元年度「アドバンス事業」の実施結果について
資 料 2 令和2年度の協議会開催計画等について
資 料 3 トラック運送業の働き方改革に向けた厚生労働省の取組

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

令和元年度「アドバンス事業」の実施結果

令和 2 年 3 月

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(再掲)

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。

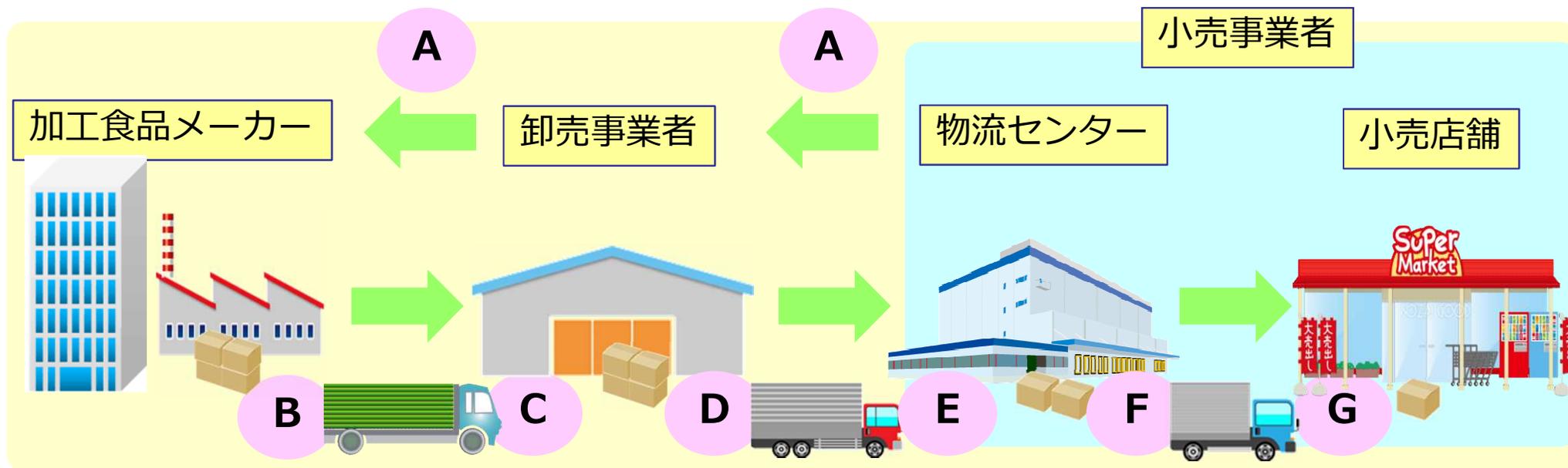
事業内容等

○ 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

加工食品物流の課題の発生個所(再掲)



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(再掲)

	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(後述)

- ・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

〈これまでの主な実施内容〉

- ・ 第1回懇談会(昨11/1) : アドバンス事業の趣旨、課題、スケジュールの確認
- ・ 現地調査(昨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
- ・ 地方協議会(昨12/3) : 実証実験の方向性を発表
- ・ 第2回懇談会(1/31) : 実証実験実施直前の内容確認
- ・ 実証実験 : 〈結果を含む概要について後述〉
- ・ 第3回懇談会(3/5) : 実証実験結果の確認

2. 本事業グループ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3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。
- ・ 連続運転時間4時間超が発生していることについては、荷主A社の協力を得て、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、結果としてドライバーの休憩時間10分間を確保できるようになった。
- ・ **パイロット事業フェーズから継続的に荷主と運送会社の協力関係を築き上げており、深刻な人手不足に直面している物流分野において輸送力を維持し、相互の事業継続性を確保するという目的を共有していることが、短期的なメリット・デメリットにとらわれず本事業を実施する上での重要な要素となった。**

当初の実証実験の方向性

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3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

実施した実証実験の内容(赤字:更新箇所)

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3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

【実施内容】

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
(本事業においてはダイセーエブリー二十四が実施)

【確認された効果】

- ・ ダイセーエブリー二十四のドライバーの拘束時間短縮(出退勤データで把握)
- ・ 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

【実施内容】

近接する委託コースと自社コースで「配送先」を入れ替えることを見据え、
まず、コース単位の入替を実施

【確認された効果】

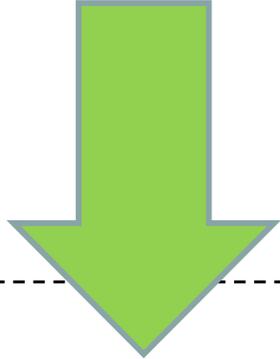
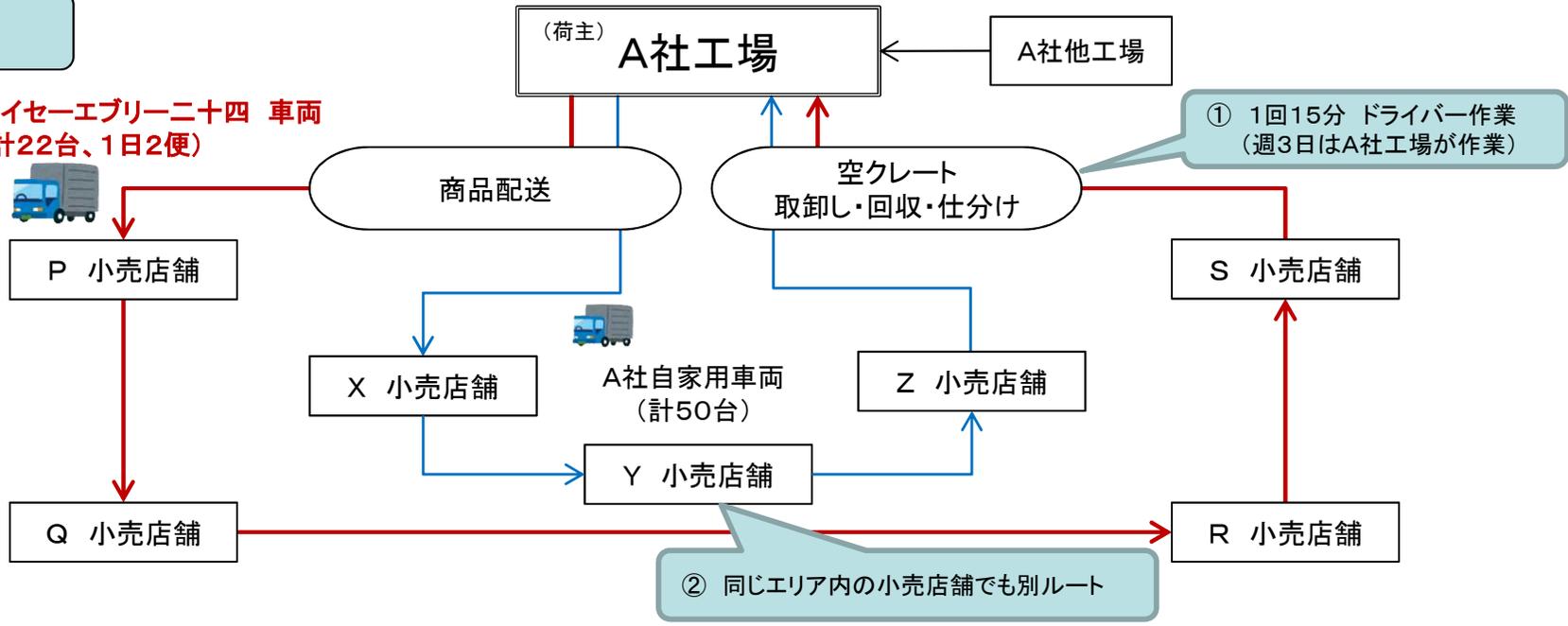
- ・ ダイセーエブリー二十四のドライバーの拘束時間短縮(出退勤データで把握)

- 配送先単位の入替を行う場合には、出荷順の変更が生じ、工場内工程にまで影響が波及
- 調整作業に時間を要するため、引き続き調整することとし、年度内の実施は見送り
→今後の課題

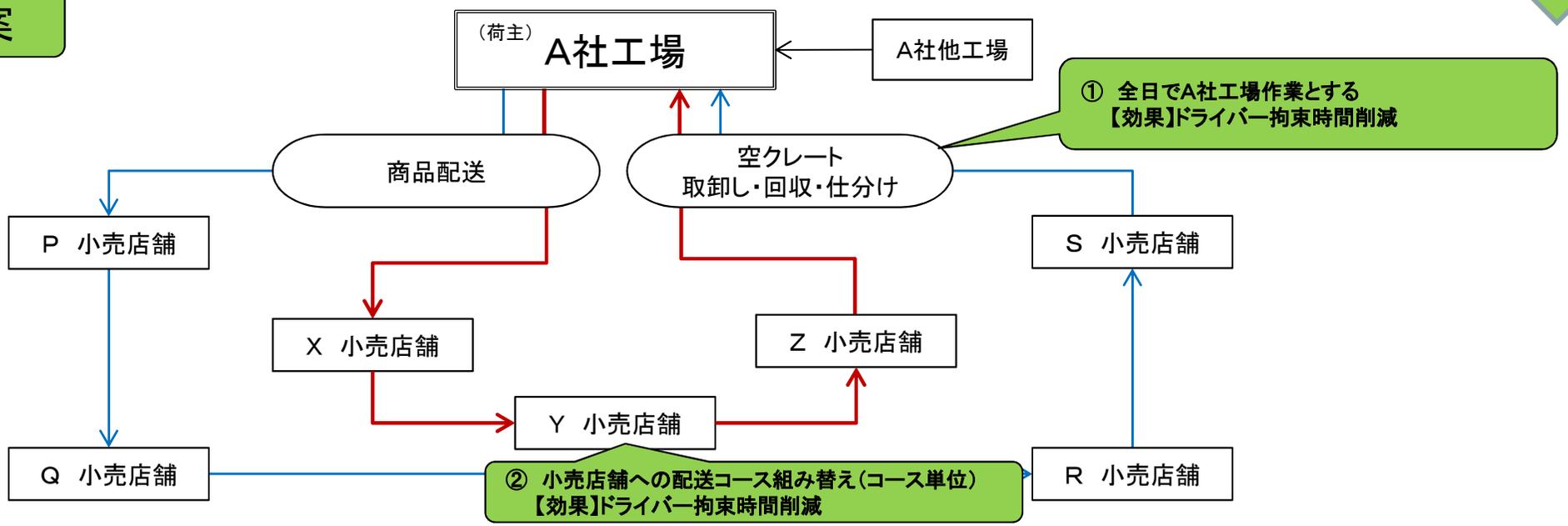
実証実験概要

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



ドライバー作業からの空クレート取卸し作業の分離(実施風景)

- ① ドライバーは工場に戻り次第、トラックを駐車して降車する
- ② 取卸し作業者がトラックをバースまで移動させる(合計6バース)
- ③ 後部から空クレートを引き出す
- ④ バースから約3メートル離れたローラーコンベアまで空クレートを移動させる
- ⑤ ローラーコンベアに空クレートを乗せる
- ⑥ その後は自動で空クレートが洗浄機まで搬送される(全数洗浄)



回収されてきた空クレート(車両上)



空クレート手降ろし作業(専従)



洗浄機へ搬送される空クレート

ドライバー作業からの空クレート取卸し作業の分離(結果)

1. 実施内容

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
(本事業においてはダイセーエブリー二十四が実施)

2. 確認された効果

【分析方法】

実証実験中2020年2月3日～17日(うち9日間)と、前月の1月6日～20日(うち9日間※)について、
出退勤時刻より算出される拘束時間データを比較(全22コース分) ※曜日波動を勘案して、同じ曜日を選定

【分析結果】

期間	拘束時間 (全コース平均)	拘束時間 (最短のコース)	拘束時間 (最長のコース)
従来 (2020年1月6日～20日)	11:25	10:06	13:27
実証実験中 (2020年2月3日～17日) ※他コース救援のための出勤は除外	11:05	10:03	13:15

3. 今後の展望

- ① 空クレート取卸し作業等をドライバーから完全に分離することによって、拘束時間が全コース平均20分短縮される結果に繋がった。荷主側ドライバーと運送事業者側ドライバー双方のバース停車時間が短縮され、両者にとってメリットの生じる取組であると言える。
- ② 空クレート取卸し作業等に従事する作業者の費用を荷主と運送事業者でいかに負担すべきかについては、費用按分の方法を含めて今後の検討課題となる。

ドライバー作業からの空クレート取卸し作業の分離(結果参考)

●拘束時間データ比較表

コース	1/6~20平均	2/3~17平均	②-①(分)
1	11:11	11:01	-9.3
2	11:01	10:50	-10.4
3	10:36	10:25	-10.9
4	11:11	11:03	-7.3
5	11:41	12:01	20.0
6	10:06	10:03	-2.8
7	10:58	10:32	-26.1
8	12:28	11:16	-71.5
9	11:20	11:01	-19.7
10	11:06	11:01	-5.2
11	11:50	11:40	-10.1
12	11:23	11:26	2.7
13	13:27	13:15	-12.6
14	12:36	10:42	-113.9
15	10:38	10:19	-19.7
16	11:23	10:50	-33.4
17	11:37	10:49	-48.7
18	10:41	10:32	-9.1
19	11:15	11:05	-10.5
20	11:20	11:06	-14.5
21	11:53	11:38	-15.0
22	11:25	11:24	-0.7
平均 / 拘束時間	11:25	11:05	-19.7

コースごとの拘束時間短縮効果にバラつきが生じた主な要因としては以下が想定される

- ・ コースごとの空クレートの量
- ・ 1月(実証実験前)のドライバーによるバース待ち時間
- ・ 1月(実証実験前)のドライバーによる取卸し作業効率
- ・ コース特有の事情(下記)

班長が担当するコースであり、1月は人不足の影響で業務応援の必要があり拘束時間が長かったため差分が大きく表れた

新人ドライバーのトレーニング用コースであり、まさに1月から入ったドライバーが担当していたため、業務に不慣れな初月とある程度習熟した翌2月との差分が大きく表れた

本来、1月から2月にかけては出荷量が増加し、クレート取卸し時間も含めた拘束時間が長くなるどころ、本事業ではそれを上回る拘束時間短縮効果が得られた

小売店舗配送コースの組み替えによる配送効率化(結果)

1. 実施内容

近接する委託コースと自社コースで「配送先」を入れ替えることを見据え、まず、コース単位の入替を実施

2. 確認された効果

【分析方法】

実証実験中2020年1月1日～31日と、以前の期間2019年1月1日～31日について、
出退勤時刻より算出される拘束時間データを比較(1コースを分析対象として抽出)

【分析結果】

期間	出勤日数	拘束時間計 (全出勤日)	1日あたり 平均拘束時間
従来 (2019年1月1日～31日)	22	257:02	11:41
実証実験中 (2020年1月1日～31日)	22	200:56	9:08

3. 今後の展望

- ① 本来の目的は荷主側ドライバーと運送事業者側ドライバー双方の配送業務の効率化(拘束時間の短縮)だが、コース単位の入替では効果が限定的であり、短期的には一方のみにメリットが生じることとなる。
ただし長期的には、拘束時間の長いコースと短いコースについて、両方で十分に協議の上入替を検討することで拘束時間の偏重を解消し、荷主側ドライバーと運送事業者側ドライバーの負担を平準化することに繋がるため、輸送力の維持という観点で双方にメリットが生じる。
- ② 引き続き荷主と運送事業者で調整を進め、配送先単位の入替による(双方の)配送効率化実現を追求すべき。
出荷順の変更も含む調整により、当該配送業務の全体最適が実現し、双方にとってのメリットが期待される。

小売店舗配送コースの組み替えによる配送効率化(結果参考)

●従来拘束時間データ

		出勤日数		拘束時間計		1日あたり平均拘束時間	
		22		257:02		11:41	
2019年1月	勤怠状況	勤務時間	出勤時間	退勤時間	拘束時間	備考	
1日(火)	出勤	00:30-12:00	00:30	12:00	11:30		
2日(水)	出勤	00:35-12:16	00:35	12:16	11:41		
3日(木)	出勤	00:38-12:10	00:38	12:10	11:32		
4日(金)	休	-	-	-	-		
5日(土)	休	-	-	-	-		
6日(日)	出勤	00:30-12:05	00:30	12:05	11:35		
7日(月)	出勤	00:30-12:15	00:30	12:15	11:45		
8日(火)	出勤	00:30-12:18	00:30	12:18	11:48		
9日(水)	出勤	00:30-12:15	00:30	12:15	11:45		
10日(木)	出勤	00:30-12:00	00:30	12:00	11:30		
11日(金)	休	-	-	-	-		
12日(土)	休	-	-	-	-		
13日(日)	出勤	00:30-11:50	00:30	11:50	11:20		
14日(月)	出勤	00:30-12:05	00:30	12:05	11:35		
15日(火)	出勤	01:43-14:01	01:43	14:01	12:18		
16日(水)	出勤	00:43-11:46	00:43	11:46	11:03		
17日(木)	休	-	-	-	-		
18日(金)	休	-	-	-	-		
19日(土)	出勤	00:30-12:15	00:30	12:15	11:45		
20日(日)	出勤	00:36-12:05	00:36	12:05	11:29		
21日(月)	出勤	00:30-12:10	00:30	12:10	11:40		
22日(火)	出勤	00:39-11:58	00:39	11:58	11:19		
23日(水)	出勤	00:30-12:10	00:30	12:10	11:40		
24日(木)	出勤	00:43-11:58	00:43	11:58	11:15		
25日(金)	休	-	-	-	-		
26日(土)	休	-	-	-	-		
27日(日)	出勤	00:10-12:02	00:10	12:02	11:52		
28日(月)	出勤	00:13-12:27	00:13	12:27	12:14		
29日(火)	出勤	00:10-12:31	00:10	12:31	12:21		
30日(水)	出勤	00:15-12:20	00:15	12:20	12:05		
31日(木)	休	-	-	-	-		

●実証実験中拘束時間データ

		出勤日数		拘束時間計		1日あたり平均拘束時間	
		22		200:56		9:08	
2020年1月	勤怠状況	勤務時間	出勤時間	退勤時間	拘束時間	備考	
1日(水)	出勤	04:59-11:52	04:59	11:52	6:53		
2日(木)	出勤	04:56-12:55	04:56	12:55	7:59		
3日(金)	休日	-	-	-	-		
4日(土)	出勤	04:56-13:44	04:56	13:44	8:48		
5日(日)	出勤	04:53-13:55	04:53	13:55	9:02		
6日(月)	休日	-	-	-	-		
7日(火)	出勤	04:55-14:37	04:55	14:37	9:42		
8日(水)	出勤	04:57-15:05	04:57	15:05	10:08		
9日(木)	出勤	04:56-14:31	04:56	14:31	9:35		
10日(金)	休日	-	-	-	-		
11日(土)	出勤	04:57-14:25	04:57	14:25	9:28		
12日(日)	出勤	04:55-14:25	04:55	14:25	9:30		
13日(月)	休日	-	-	-	-		
14日(火)	出勤	04:54-14:25	04:54	14:25	9:31		
15日(水)	出勤	04:55-14:11	04:55	14:11	9:16		
16日(木)	出勤	04:59-14:27	04:59	14:27	9:28		
17日(金)	休日	-	-	-	-		
18日(土)	出勤	04:55-14:08	04:55	14:08	9:13		
19日(日)	出勤	04:57-11:36	04:57	11:36	6:39		
20日(月)	休日	-	-	-	-		
21日(火)	出勤	04:52-14:23	04:52	14:23	9:31		
22日(水)	出勤	04:54-14:12	04:54	14:12	9:18		
23日(木)	出勤	04:52-14:35	04:52	14:35	9:43		
24日(金)	休日	-	-	-	-		
25日(土)	出勤	04:57-14:02	04:57	14:02	9:05		
26日(日)	休出	04:57-14:09	04:57	14:09	9:12		
27日(月)	休日	-	-	-	-		
28日(火)	休出	04:53-14:45	04:53	14:45	9:52		
29日(水)	休出	04:59-14:39	04:59	14:39	9:40		
30日(木)	休出	04:56-14:19	04:56	14:19	9:23		
31日(金)	休日	-	-	-	-		

令和2年度の協議会開催計画等について

今後の地方協議会での取り組みについて(案)

令和6年度からの時間外労働規制の適用に向け、今後、地方協議会において以下の事項に重点的に取り組む。

地方協議会での今後の取組み(案)

① 過去の実証事業（パイロット事業、コンサルティング事業）のフォローアップ

- 効果的な取組みを更に普及・浸透させる観点でのフォローアップ
 - ・ 実証事業で実施した内容の継続状況
（実証後の更なる改善内容や一般化できなかった原因 等）
 - ・ 実証事業の主体以外への浸透状況の確認や更なる浸透策の検討・実行

② 荷主等との連携強化

- 地方協議会を中心とした荷主と運送事業者の連携強化
 - ・ 地方協議会に参画していない荷主企業所管省庁や荷主団体、荷主企業の参画
※現在の参画状況は別添参照
 - ・ 実取引における荷主と運送事業者の協力実態の把握、連携強化策の実行

③ 荷主や運送事業者が自主的に課題改善に取り組むための地方協議会の役割

- ・ 各地方協議会における輸送品目別検討内容の周知
- ・ 地域の特性に応じた協議会運営の実施

地方協議会における荷主所管省庁等の参画状況

協議会	経済産業局	農政局	荷主団体	荷主企業
北海道	○	(オブ)	○	○
青森	×	×	○	○
岩手	×	×	○	○
宮城	○	(オブ)	○	○
秋田	○	(オブ)	○	○
山形	×	×	○	○
福島	×	×	○	○
茨城	×	×	○	○
栃木	×	×	○	○
群馬	×	×	○	○
埼玉	×	×	○	○
千葉	×	×	○	○
東京	○	(オブ)	○	○
神奈川	×	×	○	○
山梨	×	×	○	○
新潟	○	×	○	○
長野	×	×	○	○
富山	×	×	○	○
石川	×	(オブ)	○	○
愛知	○	(オブ)	○	○
静岡	(オブ)	(オブ)	○	○
岐阜	(オブ)	(オブ)	○	○
三重	(オブ)	(オブ)	○	○
福井	(オブ)	(オブ)	○	○

協議会	経済産業局	農政局	荷主団体	荷主企業
大阪	○	(オブ)	○	○
京都	○	(オブ)	○	○
兵庫	○	(オブ)	○	○
滋賀	○	(オブ)	○	○
奈良	○	(オブ)	○	○
和歌山	○	(オブ)	○	○
広島	○	×	○	○
鳥取	×	×	○	○
島根	×	×	○	○
岡山	×	×	○	○
山口	×	×	○	○
徳島	×	(オブ)	○	○
香川	×	×	○	○
愛媛	×	×	○	○
高知	×	×	○	○
福岡	○	(オブ)	○	○
佐賀	×	(オブ)	○	○
長崎	×	×	○	○
熊本	×	(オブ)	○	○
大分	×	×	○	○
宮崎	×	(オブ)	○	○
鹿児島	×	×	○	○
沖縄	×	×	○	○

新たな方策について(案)

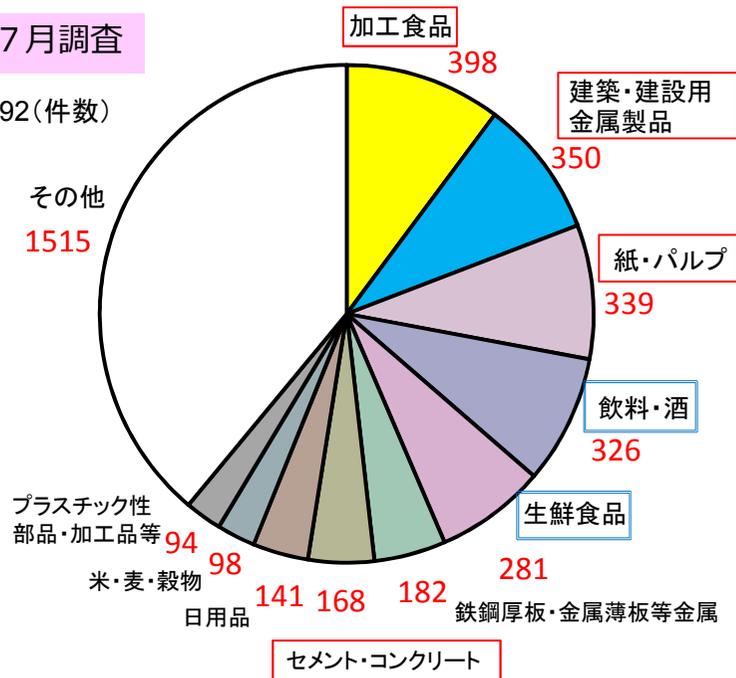
- 平成29年7月に実施した荷待ち時間の実態調査において、30分以上の荷待ち時間が生じた件数が多い品目（加工食品、建設資材、紙・パルプ）について、昨年度から懇談会を立ち上げて課題整理や改善策について検討を行っており、今年度は上記品目ごとに、サプライチェーン全体での物流改善に向けた取組を促進していくため、取組メニュー、検討にあたっての手順・留意事項、参考となる取組事例等をまとめたガイドラインを作成し、次年度以降「ホワイト物流」推進運動などを活用しながら、広く周知を図ることとしている。
- 平成30年11月に実施した荷待ち時間の実態調査において、すでに懇談会を立ち上げている加工食品、建設資材、紙・パルプの各品目以外で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、「新たな方策」として次年度から課題整理や改善策の検討を実施する。

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、次年度以降懇談会を設置する予定の品目

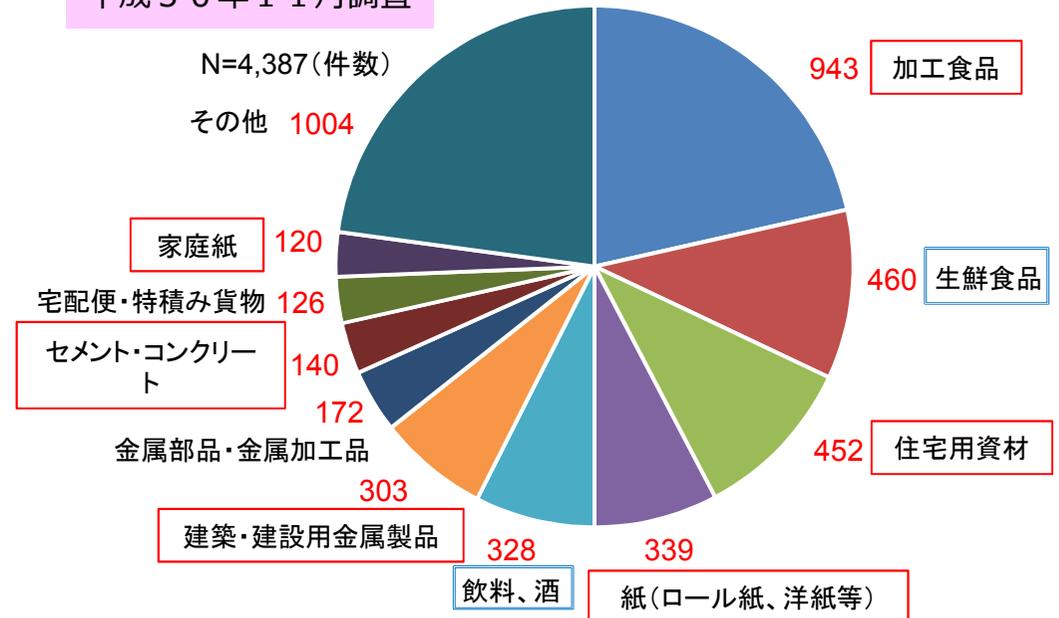
平成29年7月調査

N=3,892(件数)

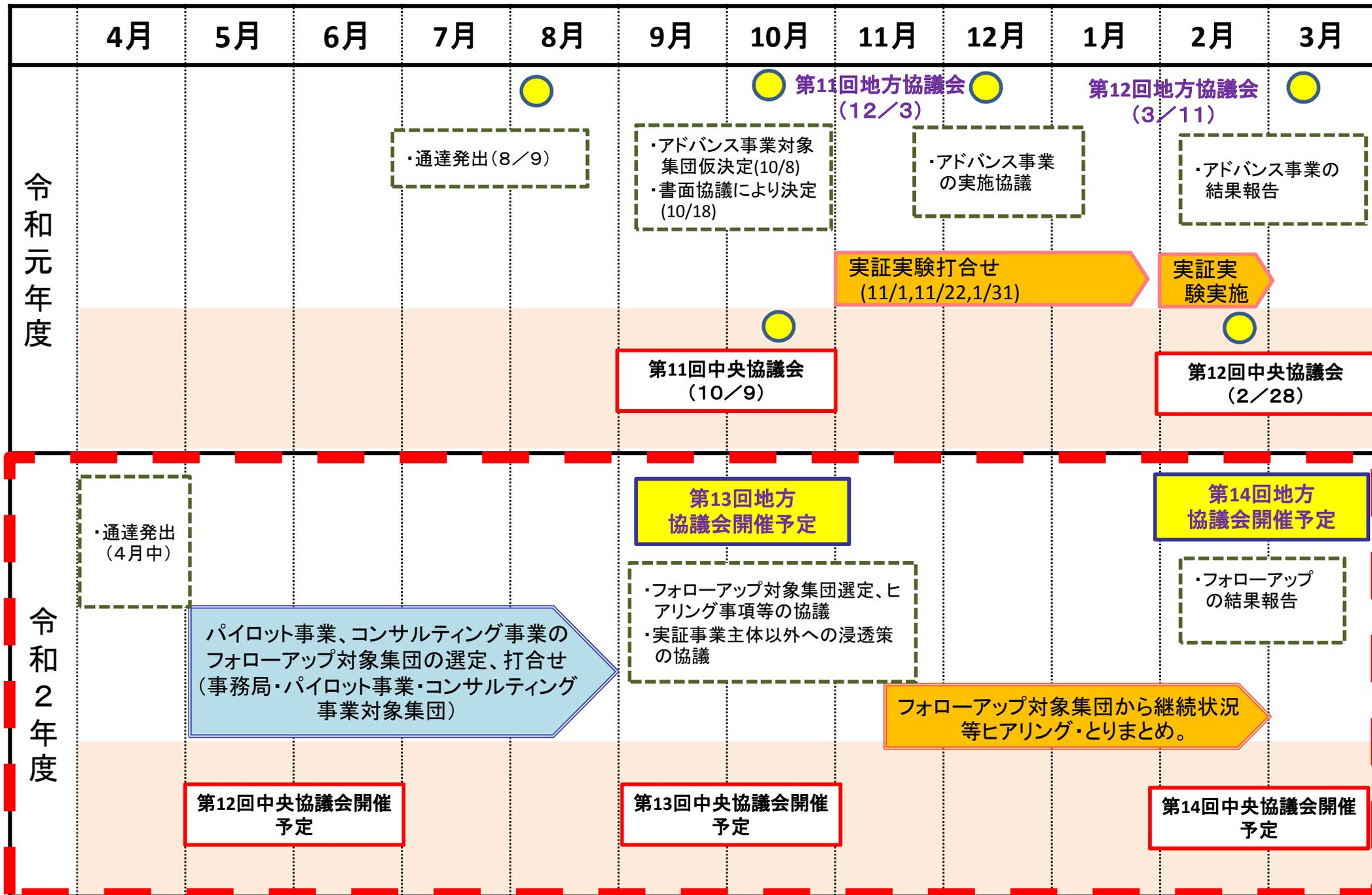


平成30年11月調査

N=4,387(件数)



トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会の今後の進め方(イメージ案)



トラック運送業の働き方改革に 向けた厚生労働省の取組

愛知労働局 労働基準部監督課

1. 改善基準告示の見直しについて P.2

2. 令和元年度予算事業 トラック運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業 P.6

3. 令和元年度予算事業 中小企業・小規模事業者等に対する働き方改革推進支援事業 P.11

4. 令和2年度予算案について P.13

1. 改善基準告示の見直しについて

(1) 自動車運転者の労働時間等に係る専門委員会の設置について

第1回自動車運転者労働時間等専門委員会資料
(令和元年12月19日)より抜粋

■ 設置趣旨

「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)については、「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年法律第71号)の国会附帯決議事項として、過労死防止等の観点から見直しを求められており、労働条件の基本事項として労働条件分科会において審議を行う。しかしながら、自動車運転者の多様な勤務実態や業務の特性等に応じ、産業・物流の状況も踏まえた検討を要するため、労働条件分科会の下に、新たに公労使の三者で構成される自動車運転者労働時間等専門委員会(以下「専門委員会」という。)を設置し検討を行う必要がある。

■ 調査事項

- (1) 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の見直しに係る事項
- (2) その他、自動車運転者の健康確保、過労死防止や労働時間の短縮等に関し、必要な事項

■ 組織

- (1) 専門委員会に属すべき委員、臨時委員及び専門委員(以下「委員等」という。)は、労働条件分科会長が指名する。
- (2) 専門委員会に属する委員等のうち、公益を代表するもの、労働者を代表するもの及び使用者を代表するものは、各同数とする。

1. 改善基準告示の見直しについて

(参考) 働き方改革関連法の国会附帯決議事項 (自動車運転者関係)

働き方改革関連法の国会附帯決議事項 (自動車運転者関係)

第156回労働政策審議会労働条件分科会資料
(令和元年11月25日)より抜粋

参議院厚生労働委員会附帯決議(平成30年6月28日)

- 二、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事ができる時間外労働時間の上限については、時間外労働の上限規制が適用される業務だけでなく、適用猶予後の自動車の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全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。
- 六、時間外労働時間の上限規制が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時間の削減に向けた実効性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。
- 七、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時間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。
- 八、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。
- 九、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ある具体的取組を速やかに推進すること。

衆議院厚生労働委員会附帯決議(平成30年5月25日)

- 二 時間外労働の上限規制の適用が猶予される業務について、当該業務特有の事情を踏まえたきめ細かな取組を省庁横断的に実施して労働時間の短縮を図り、上限規制の適用に向けた環境の整備を進めること。特に、自動車運転業務については、長時間労働の実態があることに留意し、改正法施行後5年後の特例適用までの間、過労死の発生を防止する観点から改善基準告示の見直しを行うなど必要な施策の検討を進めること。

1. 改善基準告示の見直しについて

(2) 自動車運転者の労働時間等に係る専門委員会の今後の進め方について

第1回自動車運転者労働時間等
専門委員会資料
(令和元年12月19日)より抜粋

自動車運転者労働時間等専門委員会

令和元年11月25日

労働条件分科会に「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置

令和元年12月19日

「自動車運転者労働時間等専門委員会」第1回開催

- ・ 専門委員紹介
- ・ 専門委員会設置の経緯、目的の説明
- ・ 今後の進め方
- ・ 改善基準告示の説明
- ・ 検討項目と現状の説明、実態調査に向けた議論

令和2年 4月～

「自動車運転者労働時間等専門委員会」第2回開催

- ・ 実態調査検討会の検討結果の確認
- ・ 実態把握調査に向けた論点の整理
- ・ 自動車運転者労働時間等の実態把握・調査の方向性について

令和3年 1月～____とりまとめまで

「自動車運転者労働時間等専門委員会」第3回 ～ 数回

- ・ 実態把握・調査結果を踏まえた議論
- ・ 改善基準告示の見直しの検討結果とりまとめ

とりまとめ後、労働条件分科会に報告

自動車運転者の労働時間等
に係る実態調査検討会

令和2年1～3月頃
自動車運転者労働時間等の
実態把握・調査（方向性）

令和2年度
自動車運転者労働時間等の
調査設計、実態把握・調査
(*)調査実施時期令和2年秋目途

(報告)

(参考)

- ・ 令和3年12月 告示改正・公布
- ・ 令和4年1月～令和6年3月 周知・施行準備期間
- ・ 令和6年4月 施行（自動車運転者の上限規制適用猶予期間終了と同時に）

1. 改善基準告示の見直しについて

(3) 第1回自動車運転者労働時間等専門委員会における議論（令和元年12月19日）

■ 専門委員会の設置・運営等について

- 働き方改革関連法の国会附帯決議事項を踏まえた、自動車運転者労働時間等専門委員会の設置趣旨の説明。
- これまでの「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正経緯及びその内容の確認。

■ 実態調査検討会の実施について

- ハイヤー・タクシー、トラック、バスの3業態について、それぞれ専門家による検討会を設置し、専門委員会等で審議された内容を基に自動車運転者を使用する事業場に対する実態調査等、今後実施すべき具体的事項等についての検討を委託事業で実施。検討会メンバーは専門委員会の議論を踏まえたものとするため、専門委員会の委員で構成。
- 令和2年1～3月頃に3業態それぞれの分野において、自動車運転者の労働時間等の実態把握・調査の方向性を検討し、その結果を4月頃に専門委員会へと報告。第2回の専門委員会の議論を踏まえ、調査設計等の検討を経て、令和2年秋を目途に実態把握・調査を実施予定。

■ 論点整理について

- 今後検討すべき事項や実態調査の項目とすべき事項等を中心に、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の見直しに向けた主な論点を整理。

2. 令和元年度予算事業 トラック運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業

(1) 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

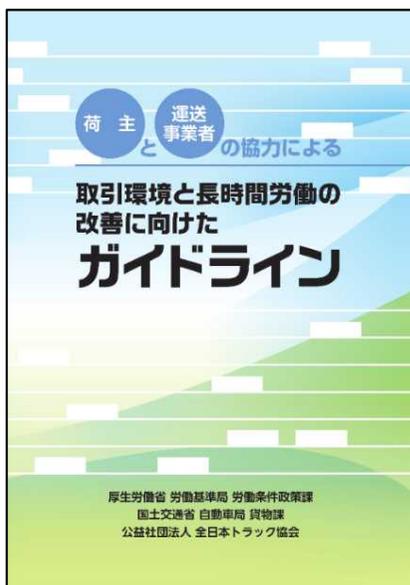
平成30年度に策定した「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」を荷主・トラック運送事業者に対して周知するためのセミナーを開催。

【愛知】 2月20日（木）ウインクあいち・AP名古屋 にて開催

(2) 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

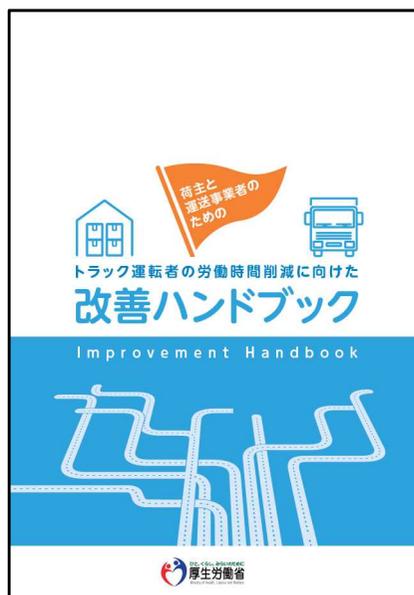
平成30年度に作成した周知用コンテンツやガイドライン等をまとめたポータルサイトを令和元年9月6日に開設。

荷主及び運送事業者向けに、「荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間削減に向けた改善ハンドブック」を再整備した web上の自己診断ツールについて、同年12月19日に追加。



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

平成28年度及び29年度に各都道府県で実施したパイロット事業で得られた長時間労働改善等の知見や、荷主とトラック事業者の協力による取組を紹介。



荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間削減に向けた改善ハンドブック

荷主と運送事業者がトラック運転者の労働時間削減に取り組む際の“手掛かり”を整理したハンドブック。チェックシートに答えることによって、取り組むべき課題を明らかにする。

(1) 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

「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」を荷主・トラック運送事業者に対して周知するためのセミナー

○目的

厚生労働省と国土交通省が協力して、トラック運転者の労働時間短縮のために荷主企業とトラック運送事業者が具体的に取り組む事項の解説などを行い、荷主企業とトラック運送事業者の双方に役立つノウハウを提供。

○セミナープログラム

・「荷主団体等の挨拶」及び「トラック運送事業者団体等の挨拶」

ご挨拶者

荷主団体 一般社団法人 中部経済連合会

社会基盤部長 上之郷 展久 様

トラック運送事業者団体 一般社団法人 愛知県トラック協会

副会長 鷹見 正彦 様

・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（委託先業者：株式会社富士通総研）

ガイドラインの内容に沿って、「トラック運転者の労働時間短縮の進め方」と「対応策」について説明。

・「ホワイト物流」推進運動について（愛知運輸支局）

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た「ホワイト物流」推進運動について説明。

・改正労働基準法のポイントについて（愛知労働局）

時間外労働の上限規制については、2024年4月1日から自動車運転の業務にも適用されることとなるため、労働基準法の改正内容について説明。

【愛知会場】： 参加者 94名

<周知用リーフレット>

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>

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。 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） 複数回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		
代表者氏名	代表者メールアドレス			
代表者含む 貴社合計ご参加人数	人	代表者電話番号		

FAX 03-5401-8419 セミナー当日、本用紙をご持参ください

(2) 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

平成30年度に作成した周知用コンテンツやガイドライン等をまとめたポータルサイト

〈ポータルサイト トップ画面のイメージ〉

○主なコンテンツ

国民向け

トラック運転者の仕事を知るための情報や、トラック運転者の長時間労働改善のために「できること」や「やって欲しいこと」に関する情報などを提供。

国民・荷主企業向け周知用動画を令和元年12月19日に追加。

企業向け

荷主企業とトラック運送事業者の双方に向けた、トラック運転者の労働時間の改善を進めるための対応策や有用な好事例等のコンテンツを提供。

荷主企業やトラック運送事業者が貨物運送の現状に関するチェックシートに回答することにより、自社の取り組むべき課題を抽出できるweb診断ツールを令和元年12月19日に追加。

セミナー情報、申し込み

トラック運転者の労働時間短縮の進め方のノウハウを広く荷主企業やトラック運送事業者に周知するセミナーについて、各都道府県における開催日時や会場等の情報を提供。同ページにおいて、セミナー参加申し込みが可能。3月開催の3会場について、申し込み受付中。

「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト（国土交通省）との連携

深刻化する運転者不足に対応し、産業活動等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て、トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化、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」推進運動についての情報を提供。

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

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。**

国民のみならずへ

トラック運転者の仕事を知ってみよう

国民のみならずへ

トラック運転者の労働時間短縮に向けてあなたにできること、やって欲しいこと

企業のみならずへ

簡単自己診断

Q&A

情報いろいろ宝箱

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

セミナープログラム

NEWS

「ホワイト物流」推進運動

厚生労働省

〒100-8916 東京都千代田区霞が関1-2-2
Copyright © Ministry of Health, Labour and Welfare. All Right reserved.

(2) 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 追加コンテンツ①

■ 国民・荷主企業向けの周知用動画 「トラック運転者の「いま」とあなたにできること」



トラック運転者が運転以外にどんな仕事をしているのかという点を軸に据えて、トラック運転者が置かれた実態とその改善に必要な取組を紹介。

・動画は、厚生労働省YouTube公式チャンネルに投稿・公開しており、ポータルサイトの動画紹介ページから閲覧することが可能

・令和2年1月末時点で再生回数700回を達成

(参考) ポータルサイトでは、トラック運転者の長時間労働改善に向けた好事例の紹介として、山梨県での平成28年度の実施事例、和歌山県での平成29年度の実施事例の動画もそれぞれ掲載。
(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パイロット事業の取組を紹介)



好事例紹介動画
山梨県での取組事例

平成28年度に山梨県で実施された事例を取り上げており、一貫パレチゼーションと荷卸しの事前予約制に取り組み、荷役時間や待機時間の短縮に成果を上げています。



好事例紹介動画
和歌山県での取組事例

平成29年度に和歌山県で実施された、モーダルシフトによる拘束時間の短縮の事例と荷卸しの事前予約制による待機時間の短縮の事例を紹介しています。いずれも成果を上げています。

動画は、厚生労働省YouTube公式チャンネルに投稿・公開しており、ポータルサイトの企業向けページから閲覧することが可能

※ 和歌山県の事例動画は地元TV局が制作したもの

・山梨県の事例動画は令和2年1月末時点で再生回数6,300回を達成

・和歌山県の事例動画は令和2年1月末時点で再生回数1,800回を達成

(2) 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 追加コンテンツ②

■ 荷主企業・運送事業者向けコンテンツ 「簡単自己診断」

「運転時間」「荷扱い時間・付帯作業時間」「待ち時間」の3つの視点から、貨物運送の現状に関するチェックシートに回答することで、トラック運転者の労働時間削減に向けて自社の取り組むべき課題を抽出できるツール。

運送事業者向けページに診断結果の印刷機能を設け、荷主との取引環境改善を支援。

STEP1 品目・項目を選択

業種 荷主

品目 選択して下さい

以下の3項目より自己診断したい項目を選択してください（複数可）

運転時間

荷扱い時間・付帯作業時間

待ち時間

※付帯作業とは、トラックで貨物を運送する（運送業務）に付帯して発生する各種作業のことを指します。例えば、積卸し、検品、仕分け及び荷取りなどの作業が該当します。

簡単自己診断を始める

STEP2 表示された質問に回答、診断

運転時間

運転時間に関わる自己診断をしてみよう
貴社が委託している運送の状況についてお答えください。

[その1] 現状の「輸送ネットワーク」について、チェックしてください。

番号	質問	該当するものにチェック
	高速道路利用に留まっていますか？	<input type="checkbox"/>
	事業者間で明確なルール [※] が定められていますか？	<input type="checkbox"/>
	例えば、高速道路利用OKが30分以上選べたら、高速道路利用OK等していますか？	<input type="checkbox"/>

診断結果を見る

STEP3 診断結果と施策候補のご紹介

運転時間に関わる自己診断 結果

問題を解決する施策の候補を説明します。

[その1] 現状の「輸送ネットワーク」について

番号	質問
①	<p>すべて一般道の走行ですか？</p> <p>●該当するにチェックした場合、潜んでいるかもしれない問題 一般道の走行の場合、高速道路利用と比較して、トラック運転者の運転時間が長くなります。</p> <p>●その問題を解決する施策候補 例 一般道から高速道路利用への切替え（すでに一部利用している場合は、利用区間の拡充）は、運転時間の削減に結びつきます。</p> <p>●施策実施による荷主のみならずのメリット トラック運転者が高速道路を利用した場合、道路渋滞などによる着荷主への納入遅延の抑制につながります。さらに運送事業者の車両活用可能時間が捻出できることから、車両回転率の向上につながる可能性も秘めています。その結果、1日当たりの納入先数を増加させることができるかもしれません。</p> <p>●施策実施に向け荷主のみならず協力してもらいたいこと 高速道路利用は、利用区間の検証と併行して、高速料金の荷主・運送事業者間の負担ルールを検討する必要があります。また、運送事業者が高速道路利用を希望した場合、荷主が</p>

<STEP 1>

荷主企業向け、運送事業者向けの各ページより、「輸送品目」「診断項目」を選択する

<STEP 2>

表示された質問に、当てはまるものについてチェック

<STEP 3>

自己診断結果と、改善のための施策候補の紹介

<STEP 4> ※運送事業者向けページ

診断結果・施策候補等を印刷可能

✓ 荷主企業の協力が必要な事項や、施策を実施することで、**荷主企業が得られるメリット**を紹介

⇒トラック運送事業者が荷主企業に対して「意見交換・検討する場」の必要性を説明するための材料として活用可能

3. 令和元年度予算事業 中小企業・小規模事業者等に対する働き方改革推進支援事業

(1) 働き方改革推進支援センターについて

「働き方改革推進支援センター」って何？

「働き方改革推進支援センター」は、就業規則の作成方法、賃金規定の見直し、労働関係助成金の活用など、『働き方改革』に関連する様々なご相談に総合的に対応し、支援することを目的として、全国47都道府県に設置されています。

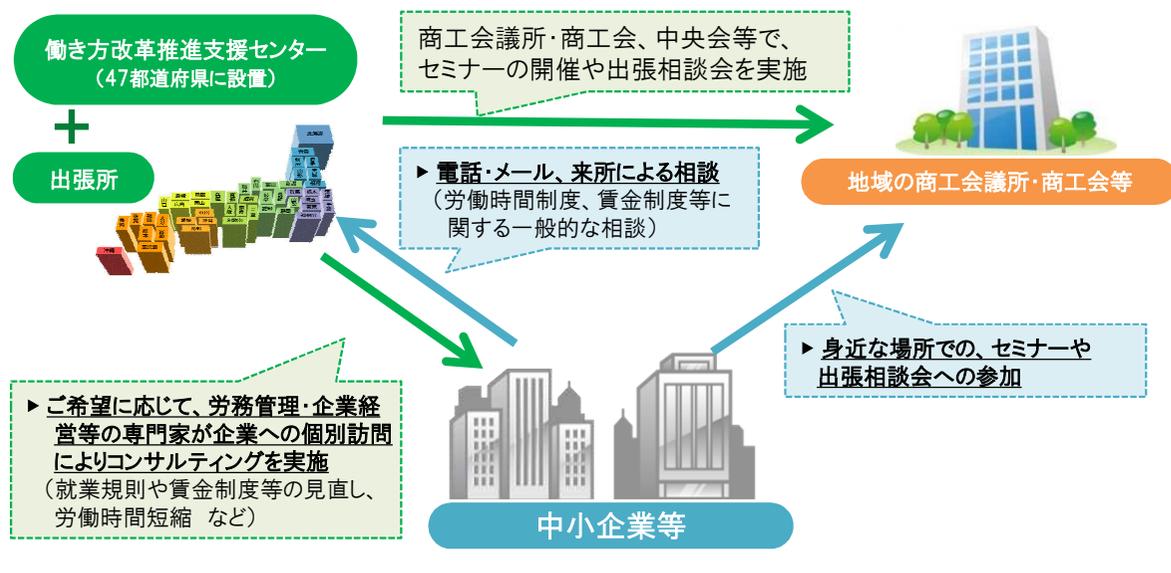
お近くの支援センターや出張所を、是非お気軽にご利用ください。

★ 以下の4つの取組をワンストップで支援します。

- ① **長時間労働の是正**
- ② **同一労働同一賃金等非正規雇用労働者の待遇改善**
- ③ **生産性向上による賃金引上げ**
- ④ **人手不足の解消に向けた雇用管理改善**

例えば、
以下のようなことを
総合的に検討して支援！

- ・弾力的な労働時間制度
- ・業種に応じた業務プロセス等の見直し方法
- ・利用できる国の助成金



働き方改革推進支援センター連絡先一覧

名称	住所	電話番号
北海道働き方改革推進支援センター	札幌市中央区大通西5丁目8 昭とビル4階	0800-919-1073
青森働き方改革推進支援センター	青森市青柳二丁目2-6	0800-800-1830
岩手働き方改革推進支援センター	盛岡市山王町1-1	0120-198-077
宮城働き方改革推進支援センター	仙台市宮城野区原町1-3-43 アクス原町ビル201	0120-97-8600
秋田働き方改革推進支援センター	秋田市大町3-2-44 大町ビル3階	0120-695-783
山形働き方改革推進支援センター	山形市香澄町3-2-1 山交ビル8階	0800-800-3552
福島働き方改革推進支援センター	福島市御山字三本松19-3	0120-541-516
茨城働き方改革推進支援センター	水戸市桜川2-2-35 茨城県産業会館2階	0120-971-728
栃木働き方改革推進支援センター	宇都宮市宝木本町1140-200	0800-800-8100
群馬働き方改革推進支援センター	前橋市元総社町528-9	0120-486-450
埼玉働き方改革推進支援センター	さいたま市大宮区吉敷町1丁目103 大宮大鷹ビル306号	0120-729-055
千葉働き方改革推進支援センター	千葉市中央区中央4-13-10 千葉県教育会館 本館4階	0120-17-4864
東京働き方改革推進支援センター	東京都新宿区西新宿1-22-2 新宿サンエービル1階	0120-232-865
神奈川働き方改革推進支援センター	横浜市中区尾上町5-80 神奈川中小企業センター9階	0120-910-090
新潟働き方改革推進支援センター	新潟市中央区天神1丁目12番地8 LEXN B 5階	0120-009-229
働き方改革推進支援センター富山	富山市千歳町1-6-18 河口ビル2階	0120-931-058
石川働き方改革推進支援センター	金沢市尾山町9-13 金沢商工会議所会館3階	0120-319-339
ふくい働き方改革推進支援センター	福井市西木田2-8-1 福井商工会議所ビル1階(ふくいジョブステーション)	0120-14-4864
山梨働き方改革推進支援センター	甲府市伊勢4-28-1 2階	0120-755-455
長野働き方改革推進支援センター	長野市中御所岡田131番地10 長野県中小企業団体中央会内	0800-800-3028
ぎふ働き方改革推進支援センター	岐阜市神田町6丁目12番地 シグザ神田5階	0120-226-311
静岡働き方改革推進支援センター	静岡市葵区追手町44番地1 静岡県産業経済会館5階	0800-200-5451
愛知働き方改革推進支援センター	名古屋千種区千種通7-25-1 サンライズ千種3階(タスクール内)	0120-552-754
三重働き方改革推進支援センター	鈴鹿市郡山町663-222 鈴鹿大学 A棟418	0120-111-417
滋賀働き方改革推進支援センター	大津市打出浜2番1号 コラボしが21 5階	0120-100-227
京都働き方改革推進支援センター	京都市中京区泉正寺町328 西川ビル4階	0120-417-072
大阪働き方改革推進支援・賃金相談センター	大阪市北区天満2丁目1番30号 大阪府社会保険労務士会館	0120-068-116
兵庫働き方改革推進支援センター	神戸市中央区港島中町6丁目1番地 神戸商工会議所会館9階	0120-979-1149
奈良働き方改革推進支援センター	奈良市西木辻町343番地1 奈良県社会保険労務士会館	0120-414-811
和歌山働き方改革推進支援センター	和歌山市北出島1丁目5番46号 和歌山県労働センター1階	0120-731-715
働き方改革サポートオフィス鳥取	鳥取市富安1丁目152番地 SGビル4階	0800-200-3295
島根働き方改革推進支援センター	松江市母衣町55-4 島根県商工会館7階	0120-514-925
岡山働き方改革推進支援センター	岡山市北区厚生町3丁目1番15号	0120-947-188
広島働き方改革推進支援センター	広島市中区基町11-13 合人社広島紙屋町アネクス4階	0120-610-494
働き方改革サポートオフィス山口	山口市吉敷下東3丁目4-7 リアライズⅢ(株)東京リーガルマインド山口支社内	0120-172-223
徳島働き方改革推進支援センター	徳島市南末広町5番8-8号 徳島経済産業会館2階	0120-967-951
香川働き方改革推進支援センター	高松市番町2丁目2番2号 高松商工会議所会館5階	0800-888-4691
愛媛働き方改革推進支援センター	松山市大手町2丁目5番地7 松山商工会館別館1 館	0120-005-262
高知県働き方改革推進支援センター	高知市布師田3992-2 高知県中小企業会館1 階	0120-899-869
福岡働き方改革推進支援センター	福岡市中央区天神4丁目4-11 天神ショッピング福岡8階	0800-888-1699
佐賀働き方改革推進支援センター	佐賀市川原町8-27 平和会館1階	0120-610-464
長崎働き方改革推進支援センター	長崎市五島町3-3 プレジデント長崎2階	0120-168-610
熊本働き方改革推進支援センター	熊本市中央区細工町1丁目51 スコーレビル2階-E	0120-946-834
大分働き方改革推進支援センター	大分市府内町1丁目6番21号 山王ファーストビル3階	0120-450-836
みやざき働き方改革推進支援センター	宮崎市橋通東4-1-4 宮崎河北ビル7階	0120-975-264
鹿児島働き方改革推進支援センター	鹿児島市下荒田3丁目44-18 のせビル2階	0120-221-255
沖縄働き方改革推進支援センター	那覇市前島2-12-12 セントラルコーポ兼陽2階	0120-420-780

3. 令和元年度予算事業 中小企業・小規模事業者等に対する働き方改革推進支援事業

(2) 働き方改革推進支援センター トラック運送事業者へのサポート事例

● 働きやすい職場環境づくりのための規則等の整備と管理職の意識改革

「A社」 (静岡県/運送業/労働者数31名)

【支援前の状況】

- ▶ 働きやすい環境づくりに向けて、下記4点を実施するための専門家のアドバイスが欲しい。
 - ①賃金規程の整備
 - ②就業規則の整備
 - ③研修体制の整備
 - ④管理職の意識改革



【専門家の支援】

- ▶ M&Aによる新しい組織づくりを実施しているという事業者の状況を踏まえ、取組の方向性が企業理念の内容に沿ったものであることを確認しながら、少しずつ整備を進めることを助言した。
- ▶ 専門家による管理職への面談を行い、働き方改革への対応状況についてヒアリングを実施。その結果を踏まえて、取組を実効性のあるものとするために、管理監督者が率先して、時間外労働の上限規制適用に向けた土台づくりを行うことが重要であることを助言した。



【支援後の効果・声等】

- ▶ 上記の助言を踏まえ、直近の目標として、2年後を目途に「高卒者を受け入れられる職場環境づくり」を目指していくことを確認。

4. 令和2年度予算案について

自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策

予算額（予定） 1.5億円

- **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継続運用・拡充**
荷主に向けた自動車運転者の労働時間短縮のための周知用動画の掲載等、順次拡充。
- **自動車運転者の労働時間に係る実態把握（トラック、バス、ハイヤー・タクシー）**
トラック運転者と同様に長時間労働の実態があるバス、ハイヤー・タクシー運転者を含む自動車運転者の労働時間の改善に向け、まずはその労働時間に係る実態把握を実施。

中小企業・小規模事業者等に対する働き方改革推進支援事業

予算額（予定） 91億円

■ 働き方改革推進支援センター

中小企業・小規模事業者等が働き方改革の意義を十分に理解し前向きに取り組むことが重要であるため、47都道府県に「働き方改革推進支援センター」を設置。

①長時間労働の是正、②同一労働同一賃金の実現、③生産性向上による賃金引上げ、④人手不足の緩和などの労務管理に関する課題に対応するため、就業規則や賃金制度等の見直し方などについて、

- 窓口相談の実施、企業の取組事例や労働関係助成金の活用方法等に関するセミナーの実施
- 労務管理などの専門家が事業所への個別訪問などにより、36協定届・就業規則作成ツールや業種別同一労働同一賃金マニュアル等を活用したコンサルティングの実施
- 各地域の商工会議所・商工会・中小企業中央会・市区町村等への専門家派遣による相談窓口への派遣などの、技術的な相談支援を行う。